

釋字第 777 號解釋部分協同暨部分不同意見書

林俊益大法官 提出

黃璽君大法官 加入

壹、前言

本件解釋係【**駕駛人無過失及情節輕微之肇事逃逸案**】。

本解釋合併審理 3 件人民聲請案及 16 件法官聲請案，解釋客體分別是，88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4¹規定：「**駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑**」（下稱 88 年系爭規定）、102 年 6 月 11 日修正公布之同條規定：「**駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑**」（下稱 102 年系爭規定）。上開釋憲聲請案的重要爭點有二：上開規定構成要件中的「**肇事**」一詞，是否符合法律明確性原則？上開規定對情節輕微個案，處罰有無顯然過苛而不符憲法罪刑相當原則、比例原則？

本解釋文第 1 段釋示：「**肇事**」一詞，於因駕駛人之故意或過失所生之事故為該條所涵蓋，並無不明確；其餘非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形，是否構成「**肇事**」，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。

解釋文第 2 段釋示：102 年系爭規定一律以 1 年以上 7 年以下有期徒刑為其法定刑，致對犯罪情節輕微者無從為易科罰金之

¹ 刑事法學界對於刑法第 185 條之 4 規定的批評非常多，不論是構成要件或是法律效果，眾說紛紜，見仁見智，爭論不休，莫衷一是，可謂是立法技術非常值得商榷的刑法條文。

宣告，對此等情節輕微個案構成顯然過苛之處罰，於此範圍內，不符憲法罪刑相當原則，與憲法第 23 條之比例原則有違。此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。

本席認為，88 年及 102 年系爭規定構成要件有關「肇事」部分，與法律明確性原則尚無違背，對解釋文第 1 段關於「駕駛人有過失所致事故，合憲」部分，表示贊同，至於「其餘非因駕駛人故意或過失所致事故，違憲」部分，則不表贊同。就 88 年系爭規定法定刑合憲及 102 年系爭規定法定刑「並非全然不當」部分，本席原則上敬表贊同，惟其理由容有不同。另本解釋關於肇事逃逸犯罪情節輕微個案，處罰有構成顯然過苛部分，違反憲法罪刑相當原則及比例原則，則難以贊同。本席因此提出部分協同暨部分不同意見書。

貳、肇事構成要件之審查

本解釋係大法官第 1 次²以法律明確性原則宣告刑法分則條文部分違憲，至為奇特！「肇事」二字，依本解釋第 1 段意旨所示，部分違反法律明確性，部分沒有違反法律明確性原則，同樣「肇事」二字，右面觀之，明確有效，左面觀之，不明確無效，究是有效？還是無效？讓人難以捉摸！不禁讓人懷疑本解釋本身是否也有違反法律明確性原則之疑義？

本解釋，首先揭示法律明確性原則的審查原則，解釋理由釋示：「依本院歷來解釋，法律規定所使用之概念，其意義依法條

² 關於刑法分則條文，本院採用法律明確性原則為審查原則予以審查者，僅有 1 則解釋，即釋字第 617 號解釋，認為刑法第 235 條所稱「猥褻」之資訊、物品，其中「猥褻」雖屬評價性之不確定法律概念，其意義並非一般人難以理解，且為受規範者所得預見，並可經由司法審查加以判斷，與法律明確性原則尚無違背。

文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號解釋參照）。惟涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否符合法律明確性原則，應受較為嚴格之審查（本院釋字第 636 號解釋參照）。」由此可知，法律規定所使用之概念，其意義依（1）法條文義、（2）立法目的及（3）法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解。惟本解釋理由嗣又稱：「核上開二規定為涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，是其構成要件是否明確，自應受較為嚴格之審查，其判斷應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律」。前後對照以觀，判斷基準較諸本院解釋先例似乎縮水，本解釋將判斷基準變為僅以（1）規定文義及（2）刑法體系整體關聯性判斷，不再參酌立法目的，多數意見更加強調「不應再參考其他相關法律」，實在令人不解！茲分述如下：

一、應參酌立法目的

本解釋為何不參酌立法目的？因為參酌立法目的，「肇事」二字就不會不明確。誠如本解釋理由所引 88 年系爭規定的立法目的是為「維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護」而增訂，是以所有駕駛動力交通工具的駕駛人，一旦發生車禍事故，無論有無過失，都要立即停車查看，如有死傷，應立即放置交通障礙標誌，馬上報警救護，在場停留等候，以達維護交通安全、加強救護的目的。任何使用動力交通工具的駕駛人，參酌立法目的，就可明白「肇

事」二字，就是指發生車禍事故的意思。

二、應參酌法體系整體關聯性

本解釋理由為何強調「不應再參考其他相關法律」？目的係為排除道路交通管理處罰條例第 62 條，當中有關「肇事」二字已經累積 50 年的事實經驗。多數意見想要視而不見，藉以達到「肇事」二字不明確之結論，因此限縮判斷基準。

「肇事」一詞，其來有自，早於 57 年 2 月 5 日制定公布之道路交通管理處罰條例第 56 條即已明文規定，嗣經 64 年 7 月 24 日修正，調整條文號次為第 62 條，再經 75 年 5 月 21 日、86 年 1 月 22 日、91 年 7 月 3 日、94 年 12 月 28 日修正為現行法規定。經分析道路交通管理處罰條例第 62 條規定，摘錄其重要規定內容如下：

- (一) **肇事無人死傷者**：汽車行為人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣 1,000 元以上 3,000 元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照 1 個月至 3 個月（第 1 項參照）。
- (二) **肇事致人死傷者**：汽車行為人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣 3,000 元以上 9,000 元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所（第 3 項參照）。
- (三) **肇事致人死傷而逃逸者**：行為人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛

執照，並不得再考領（第 4 項參照）。

上開規定，施行迄今已滿 50 年，駕車「肇事」一詞，可謂人盡皆知，無人不曉，隨意問一下週遭使用動力交通工具的駕駛人或市井小民：「請問什麼是駕車肇事？」幾乎都會回答：「肇事，就是發生車禍、發生事故啊！有什麼問題嗎？」可知一般駕駛動力交通工具的駕駛人均能明瞭，「肇事」一詞，就是發生車禍事故，是中性的名詞，沒有區別其發生原因，不論有無過失，都一體適用。

本院曾於 80 年 9 月 13 日作成釋字第 284 號解釋釋示：「道路交通管理處罰條例第 62 條第 2 項規定：『汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，違者吊銷其駕駛執照。』旨在增進行車安全，保護他人權益，以維持社會秩序，為憲法第 23 條之所許，與憲法尚無牴觸。」此一解釋，業已詳細闡明：汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，以增進行車安全，保護他人權益，增進社會秩序。此一解釋，自公布迄今，已近 28 年，有其一定效力，任何人不應為達成特定結論而故意視而不見！

立法者鑑於道路交通管理處罰條例有關駕車肇事逃逸的行政罰處罰規定，不足以發揮制裁效果，乃於 88 年 4 月 21 日修正公布刑法時，增訂 88 年系爭規定。其中「肇事」一詞，仍援用道路交通管理處罰條例「駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡」的用詞，規定為「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷」。立法者直接援用「肇事」一詞作為肇事逃逸罪的構成要件之一，102 年系爭規定繼續維持相同的構成要件迄今，已逾 20 年，「肇事」一詞，已是相當明確的用詞，怎能說受規範者無法預見，而有違法

律明確性原則！？

本席認為，「肇事」一詞，參酌道路交通管理處罰條例第 62 條、88 年系爭規定及 102 年系爭規定之法體系整體關聯性，應為一般使用動力交通工具之受規範者即交通工具之駕駛人所能理解及可預見，「肇事」一詞，就是發生車禍事故，不論有無過失，均應停留現場，不可逃逸。

肇事一詞，既經聲請人聲請釋憲，多數意見採用翻閱辭典進行釋義。認查閱辭典得知，所謂「肇事」是指因闖禍而引起事故，也作「肇禍」（教育部《重編國語辭典修訂本》臺灣學術網路第 5 版試用版的字詞釋義參照），逕而將「肇事」一詞，解釋為「有責」，「有責」包括故意及過失（參考刑法體系用語？），形成套用公式：肇事＝有責＝故意＋過失，最後得出結論，肇事一詞不包括無過失所致事故。因而解釋文謂：其中有關「肇事」部分，除因駕駛人之故意或過失所致之事故，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人故意或過失所致事故之情形是否構成「肇事」，尚非一般受規範者所得理解或預見，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則。

本席對此解釋方式及結論，均深不以為然。蓋，使用動力交通工具的駕駛人，有其交通的便利性，但更有其危險性。因為發生車禍事故，不論有無死傷，都可能形成公共危險，造成二度車禍，引發後續的公共危險，是以任何駕駛動力交通工具的使用人，都有義務監控這種危險狀態，不讓實際侵害發生或擴大，這是不允許肇事逃逸的首要原因。至於未使用動力交通工具的人發生車禍事故，既沒有享受交通便利性，自無強制其停留現場之理。是以駕駛動力交通工具肇事致人死傷，不論其有無過失，均

應立即停車查看，協助救護，維護交通安全。³

參、法定刑度的違憲審查：依憲法罪刑相當原則審查

一、憲法罪刑相當原則的內涵

長久以來，有關普通刑法典所定各罪的刑度問題，釋憲機關多本於尊重立法形成的態度，認為立法機關對刑罰相關立法事實的判斷與預測，如合乎事理而具可支持性，司法者應予適當尊重，本院釋字第 646 號解釋⁴可資參照。換言之，立法有一定立法形成自由的空間，原則上，釋憲機關應予尊重，特別是普通刑法典對於值得以刑罰非難之行為，設有一般性、體系性的評價，刑法典的修改通常需要較體系性的考量、較審慎的立法審議過程及較冗長的民主歷程，是以釋憲機關對普通刑法典有關刑度規定，更應予以適當尊重⁵，以符功能最適。

本解釋依據憲法罪刑相當原則及比例原則，審查 88 年及 102 年系爭規定法定刑有無過苛，其主要論據為：「法定刑度之高低，應與行為所生之危害、行為人責任之輕重相稱，始符合憲法罪刑

³ 例如，甲持刀衝向騎機車行進中之乙，致乙倒地受傷，並致自後追撞乙之丙所騎機車倒地受傷，甲見狀逃逸，甲不構成肇事逃逸罪。又例如，戊騎機車衝撞車輛處於靜止狀態且合法停放於路邊之丁，戊因此倒地受傷，丁依本解釋，因為無責，可以離開，不構成肇事逃逸罪。但戊倒地不起，若再遭後續駕駛車輛行經該地之己追撞，雖然或許可以考慮依遺棄罪追究丁之責任，但豈能謂丁離去未採取必要措施之行為，與二度車禍無關，未危害公共安全？

⁴ 本院釋字第 646 號解釋謂：對違法行為是否採取刑罰制裁，涉及特定時空下之社會環境、犯罪現象、群眾心理與犯罪理論等諸多因素綜合之考量，而在功能、組織與決定程序之設計上，立法者較有能力體察該等背景因素，將其反映於法律制度中，並因應其變化而適時調整立法方向，是立法者對相關立法事實之判斷與預測如合乎事理而具可支持性，司法者應予適度尊重。

⁵ 請參閱，本院釋字第 669 號解釋，許宗力大法官協同意見書。

相當原則，而與憲法第 23 條比例原則無違。」由此可知，憲法罪刑相當原則的重要核心概念，即係罪責與刑罰必須相當。

本席認為，依憲法罪責原則衍生的憲法罪刑相當原則，國家所施加的刑罰須與行為人的罪責相當，刑罰不得超過罪責，罪責是刑罰的上限。基於憲法罪刑相當原則（本院釋字第 602 號、第 630 號、第 662 號、第 669 號、第 679 號及第 775 號解釋參照），法律所設的處罰，須與法律所定犯罪行為情節相稱，不得過苛。普通刑法典各罪構成要件與刑罰的決定，有其內部一致性的評價體系，即微罪微刑（處拘役、罰金）；輕罪輕刑（處 3 年以下⁶、5 年以下有期徒刑，依刑法第 41 條第 1 項前段得易科罰金）；中度罪中度刑（6 月以上 5 年以下有期徒刑、1 年以上 7 年以下有期徒刑、7 年以下有期徒刑，不得易科罰金，但得易服社會勞動，以避免短期自由刑之流弊）；重罪重刑（處 3 年以上⁷10 年以下有期徒刑、5 年以上有期徒刑⁸、7 年以上有期徒刑、10 年以上有期徒刑、無期徒刑、死刑等）。因此，立法機關衡量其所欲維護

⁶ 刑法於 24 年 1 月 1 日制定之初，刑法第 41 條規定得宣告易科罰金之罪，限於最重本 3 年以下有期徒刑以下之刑之罪，刑法第 61 條第 1 款亦將 3 年以下有期徒刑定為輕微案件，56 年 1 月 28 日修正公布刑事訴訟法第 449 條第 1 項規定得以簡易判決處刑之案件，亦限於刑法第 61 條所列各款之罪之案件。換言之，刑事法立法之初，界定輕罪之對應法定刑為 3 年以下有期徒刑。隨時空環境改變，犯罪輕重與刑度之對應亦隨之調整。90 年 1 月 10 日修正公布刑法第 41 條第 1 項，修正得宣告易科罰金之犯罪，擴大為最重本刑 5 年以下有期徒刑以下之刑之罪，是以輕罪之範圍，亦隨之調整。目前在刑事立法政策上，法定刑為 5 年以下有期徒刑，併列拘役、罰金刑者，均可列為輕罪之範圍。但如法定刑為 6 月以上 5 年以下有期徒刑，沒有併列拘役、罰金刑者，則歸類為中度犯罪。

⁷ 刑事訴訟法將最輕本刑 3 年以上有期徒刑之罪之案件，列為審判中強制辯護案件（第 31 條第 1 項第 1 款參照），另亦列為職權再議之案件（第 256 條第 3 項參照）。

⁸ 法體系之整體評價中，最輕本刑 5 年以上有期徒刑之罪，列為重罪重刑之分界標準。例如，刑事訴訟法第 76 條第 4 款重罪之逕行拘提、第 88 條之 1 第 1 項第 4 款之重罪緊急拘提、第 101 條第 1 項第 3 款之重罪羈押、第 117 條第 1 項第 5 款之重罪再執行羈押；少年事件處理法第 27 條第 1 項少年刑事案件移送檢察官；警察職權行使法第 11 條有關犯罪資料之蒐集；海岸巡防機關重大案件基準等。

法益的重要性、防止侵害的可能性及事後矯正行為人的必要性，綜合斟酌各項情狀，以法律規定法官所得科處的刑罰種類及其上下限，仍應對應該犯罪行為的不法與罪責程度，並應與該犯罪行為所生的危害、行為人責任的輕重相符，始符合憲法罪刑相當原則（本院釋字第 646 號解釋、第 551 號解釋、第 544 號、第 669 號及第 775 號解釋參照）。

二、88 年系爭規定法定刑之違憲審查

本席認為，88 年系爭規定法定刑 6 月以上 5 年以下有期徒刑，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則。其理由如下：

（一）從肇事逃逸罪的罪質而論

88 年系爭規定法定刑，是否符合憲法罪刑相當原則，可參考立法者就其他犯罪的評價，予以體系性的比較，即能有相對客觀的參考指標可資斷定，避免流於主觀法感情的論斷。經查：88 年系爭規定，明定在刑法第 11 章公共危險罪章內，屬於侵害社會法益中侵害公共安全的犯罪，如本解釋理由所引其立法目的是為「維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護」而增訂。其法定刑「6 月以上 5 年以下有期徒刑」是否符合憲法罪刑相當原則的要求，自應衡酌其立法目的、侵害法益的態樣、內容、犯罪本質及所列第 11 章公

共危險罪章⁹內相關各罪的罪質（中度罪或重罪）、法定刑度（中度刑或重刑，原則上，無易科罰金之可能）等予以判斷。反觀，刑法第 294 條第 1 項的違背義務遺棄罪，規定在刑法第 25 章遺棄罪章¹⁰內，屬於侵害個人法益中侵害生命、身體的犯罪，該章主要 2 罪即第 293 條及第 294 條的罪刑均屬輕罪輕刑或中度刑（5 年以下有期徒刑、6 月以上 5 年以下有期徒刑，原則上有易科罰金之可能）。足徵肇事逃逸罪與違背義務遺棄罪二者的立法目的、侵害法益的態樣、內容及罪質的輕重，均不相同。肇事逃逸罪的罪質恆重於違背義務遺棄罪，88 年系爭規定援用罪質較輕違背義務遺棄罪的法定刑為其刑度，實際上是中度罪中度刑，自不會過當或過苛，是以解釋理由謂：「其訂定相同之法定刑，尚非過當。」本席敬表贊同！

（二）就中度罪搭配相稱的中度刑而論

如前所述，刑法分則各條文於立法或修正時，業依罪刑相當原則，針對各該條犯罪的罪質，設有一般性的評價體系，即微罪微刑、輕罪輕刑（處 3 年以下、5 年以下有期徒刑，依刑法第 41 條第 1 項前段得易科罰金者，以避免短期自由刑之流弊）、中度罪中度刑（6 月以上 5 年以下有期徒刑、7 年以下有期徒刑、1 年以上 7 年以下有期徒刑，不得易科罰金，但有可能得易服社會勞

⁹ 刑法第 11 章公共危險罪章，主要是放火罪（第 173 條至第 176 條）、決水罪（第 178 條至第 180 條）、傾覆或破壞交通工具罪（第 183 條）、妨害舟車及航空機行駛安全罪（第 184 條）、劫持交通工具罪（第 185 條之 1）、危害毀損交通工具罪（第 185 條之 2）及服用酒類等不能安全駕駛罪（第 185 條之 3）等。

¹⁰ 刑法第 25 章遺棄罪章，主要是無義務遺棄罪（第 293 條）、違背義務遺棄罪（第 294 條）及遺棄直系血親尊親屬罪（第 295 條）。

動者，以避免短期自由刑之流弊）、重罪重刑（不得易科罰金或易服社會勞動），預先設計得否易科罰金或易服社會勞動的基準。88年系爭規定之本質既係中度罪，依罪刑相當原則，自應配搭中度刑。刑法就中度刑的設計體系，有3種可能，依得否易科罰金及易服社會勞動，依序為（1）6月以上5年以下有期徒刑（得易科罰金）、（2）7年以下有期徒刑（不得易科罰金但可能得易服社會勞動）、（3）1年以上7年以下有期徒刑（依刑法第59條酌減其刑後，有可能得易服社會勞動）。88年系爭規定，採取中度刑即「6月以上5年以下有期徒刑」的刑度，透過刑事體系內的比較，在體系上是屬於相當的刑度，自與憲法罪刑相當原則尚無不符。本解釋理由非以憲法罪刑相當原則之審查方式，而以是否得易科罰金（是憲法的要求嗎？殊值懷疑），以避免「執行短期自由刑或易服社會勞動¹¹，致過度影響行為人重新回歸一般社會生活之流弊」為由，認為違反憲法罪刑相當原則，釋憲之基準、方法與說理，殊值商榷！

三、102年系爭規定法定刑之違憲審查

本席認為，102年系爭規定法定刑1年以上7年以下有期徒刑，與憲法罪刑相當原則亦尚無不符，未違反比例原則。其理由如下：

（一）就中度罪所得搭配相當的中度刑範圍而論

¹¹ 假如連易服社會勞動都不足以調節過苛而違憲，刑法第41條第3項用心良苦規定易服社會勞動究有何用？

按 88 年刑法修正增訂系爭規定之初，88 年系爭規定搭配中度刑即「6 月以上 5 年以下有期徒刑」，尚無違背罪刑相當原則，已如前述。102 年系爭規定提高法定刑度，依相關立法資料所示，係鑑於依修法當時之犯罪統計資料，顯示駕車肇事致人傷亡而逃逸事件有逐年上升之趨勢，並為免肇事逃逸者基於僥倖心態，延誤傷者就醫等，乃修法加重處罰，102 年系爭規定法定刑乃提高為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」。由於「1 年以上 7 年以下有期徒刑」之刑度，仍屬於普通刑法典刑罰體系中度刑的範圍內，中度罪搭配中度刑，仍與憲法罪刑相當原則，尚無違背。是以本解釋理由謂「就此而言，102 年系爭規定提高法定刑度並非全然不當」，本席仍予以贊同。

（二）就刑法設有 4 項過苛調節機制而論

刑法總則為避免刑法分則條文犯罪情節輕微之個案構成顯然過苛之情形，另有 4 項過苛調節機制¹²，留給法官適當的個案裁量空間，以緩解特殊個案情法失平的情形：

1. 酌減其刑：刑法總則第 59 條規定：「犯罪之情狀顯可憫恕，認科以最低刑仍嫌過重者，得酌量減輕其刑。」¹³對所有犯罪，不論輕重，設有一般性之過苛調節機制。
2. 免除其刑：對特定輕微犯罪¹⁴，情節輕微，顯可憫恕，認為依

¹² 刑法設有過苛調節機制，以避免個案過苛之處罰，可參閱，本院釋字第 775 號解釋，湯德宗大法官部分不同意見書所述。

¹³ 依刑法第 73 條規定，酌量減輕其刑者，準用減輕其刑之規定；第 66 條規定，有期徒刑減輕者，減輕其刑至二分之一；第 67 條規定，有期徒刑減輕者，其最高度及最低度同減輕之。

¹⁴ 108 年 5 月 29 日修正公布刑法第 61 條規定的輕罪為：「一、最重本刑為 3 年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪。但第 132 條第 1 項、第 143 條、第 145 條、第 186

刑法第 59 條規定減輕其刑仍嫌過重者，尚得依刑法第 61 條規定，免除其刑，設有特殊性的過苛調節機制。

3. 宣告緩刑：對所有犯罪，宣告 2 年以下有期徒刑者，刑法第 74 條設有緩刑宣告之調節機制。

4. 易刑處分：刑法總則第 5 章之 2 易刑章，對輕罪，於刑法第 41 條第 1 項前段規定，設有易科罰金的調整機制；對中度罪，於刑法第 41 條第 3 項規定，設有易服社會勞動的調節機制。

102 年系爭規定法定刑雖規定 1 年以上 7 年以下有期徒刑(中度罪中度刑)，如個案有犯罪情狀顯可憫恕，認科以最低刑 1 年有期徒刑仍嫌過重者，得依刑法第 59 條規定，減輕其刑為 6 月有期徒刑，大幅降低刑罰的嚴峻性，且依刑法第 41 條第 3 項規定，尚得易服社會勞動，以避免短期自由刑之流弊，刑法已設有適當的過苛調節機制。另如符合刑法第 74 條緩刑規定，亦得為緩刑宣告，同樣可以避免過度影響行為人重新回歸一般社會生活之流弊。多數意見執意以「致對犯罪情節輕微者無從為易科罰金之宣告」，認為「對此等情節輕微個案構成顯然過苛之處罰」，尚欠憲法上的說服力！

(三) 就與本院釋字第 669 號解釋比較而論

或謂：針對違法情節輕微處罰過苛個案應設調節規定，本院釋字第 669 號已著有解釋。惟本席認為，本解釋所涉的犯罪與本院釋字第 669 號解釋所涉的犯罪不同，尚難比附援引。蓋：

條及對於直系血親尊親屬犯第 271 條第 3 項之罪，不在此限。二、第 320 條、第 321 條之竊盜罪。三、第 335 條、第 336 條第 2 項之侵占罪。四、第 339 條、第 341 條之詐欺罪。五、第 342 條之背信罪。六、第 346 條之恐嚇罪。七、第 349 條第 2 項之贓物罪。」

1. 本院釋字第 669 號解釋，是針對特別法的槍砲彈藥刀械管制條例第 8 條第 1 項未經許可製造、販賣或運輸槍枝罪(重罪)，「不論行為人犯罪情節之輕重，均以無期徒刑或 5 年以上有期徒刑之重度自由刑相繩，對違法情節輕微、顯可憫恕之個案，法院縱適用刑法第 59 條規定酌減其刑，最低刑度仍達 2 年 6 月以上之有期徒刑，無從具體考量行為人所應負責任之輕微，為得易科罰金或緩刑之宣告，尚嫌情輕法重，致罪責與處罰不相對應。首揭規定有關空氣槍部分，對犯該罪而情節輕微者，未併為得減輕其刑或另為適當刑度之規定，對人民受憲法第 8 條保障人身自由權所為之限制，有違憲法第 23 條之比例原則。」該解釋係針對特別刑法¹⁵的重罪與重刑是否相當作解釋，重刑（5 年以上有期徒刑）非常重，如無過苛調節機制，無得為易科罰金或緩刑之宣告，可能有處罰過苛的情形。惟本解釋係針對刑法普通法之中度罪中度刑而為審查，已有得易服社會勞動或緩刑宣告的過苛調節機制，能否援引釋字第 669 解釋針對特別刑法重罪重刑欠缺過苛調節機制而宣告違憲為例，殊有疑問。況槍砲彈藥刀械管制條例第 8 條第 1 項規定，於 100 年 1 月 5 日依本院釋字第 669 號解釋意旨修正，亦僅於第 8 條第 5 項修正為「其情節輕微者，得減輕其刑。」由原來 5 年以上有期徒刑，減輕其刑為 2 年 6 月以上有期徒刑，因法定最重本刑仍未改變，同樣無法為易科罰金之宣告，如按照本解釋標準，是否違憲？

2. 法制上¹⁶，雖有若干「其情節輕微者，得減輕其刑」或「其情

¹⁵ 一般而言，為回應快速、全面、重刑的需求，特別刑法所定的法定刑，在重刑迷思下，一般會較刑法典所規定的刑罰為重。

¹⁶ 法制上，僅有一些刑事特別法有類此規定，例如，貪污治罪條例第 12 條、陸海空軍刑法第 17 條第 4 項、第 18 條第 4 項、第 19 條第 4 項、第 58 條第 5 項、第 59 條第

節輕微者，處……（更低刑度之表示）」的立法例。例如，刑法第 185 條之 1¹⁷規定：「（第 1 項）以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑或 7 年以上有期徒刑。其情節輕微者，處 7 年以下有期徒刑。……（第 3 項）以第一項之方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處 5 年以上有期徒刑。其情節輕微者，處 3 年以下有期徒刑。」惟應注意者，此等情形，均係重罪與重刑是否相當之問題，但非釋字第 669 號解釋所指情形：對違法情節輕微、顯可憫恕之個案，法院縱適用刑法第 59 條規定酌減其刑，最低刑度仍達 2 年 6 月以上之有期徒刑，無從具體考量行為人所應負責任之輕微，為得易科罰金或緩刑之宣告，尚嫌情輕法重，致罪責與處罰不相對應。反觀，本解釋所要處理的 102 年系爭規定法定刑，係中度罪與中度刑是否相當之問題，且有易服社會勞動與緩刑宣告的調節機制，但並無釋字第 669 號解釋所指的情形，自不能比附援引釋字第 669 號解釋作為本解釋憲法依據的理由。

（四）就尊重立法自由形成而論

依刑法第 41 條第 1 項前段規定，必須「法定」¹⁸最重本刑為 5 年以下有期徒刑以下之刑之罪，始有可能為易科罰金之宣告，

4 項、第 64 條第 4 項、證券交易法第 174 條第 4 項、水土保持法第 32 條第 1 項、食品安全衛生管理法第 49 條第 1 項，均係針對重罪而為規定，可資參照。

¹⁷ 此條文是立法委員提案版本經協商通過之條文，非法務部提案修正的條文。詳見立法院公報，第 88 卷第 13 期院會紀錄，第 83 頁至第 89 頁。

¹⁸ 最高法院 103 年度台非字第 306 號判決要旨：參照司法院院解字第 3755 號解釋，刑法第 41 條第 1 項前段所稱犯最重本刑為 5 年以下有期徒刑之刑者，係指法定最重本刑而言，並不包括依總則加重或減輕情形在內。

本解釋理由既然肯認 102 系爭規定提高法定刑為 1 年以上 7 年以下有期徒刑「並非全然不當」，假如立法者不調降 7 年以下有期徒刑為 5 年以下有期徒刑，根本就不可能為易科罰金之宣告？如此一來，本解釋所造成之後續可能，即強制立法機關修法，須將中度犯罪本質上不宜設得易科罰金之刑，改為得易科罰金之刑，結果反而破壞憲法罪刑相當原則之要求！如本解釋意旨所述無誤，是否所有刑法典有關法定刑 1 年以上 7 年以下有期徒刑¹⁹的中度犯罪，均須增設：「前項犯罪，情節輕微者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑」，俾利情節輕微者，均得為易科罰金之宣告，以避免構成顯然過苛？否則，是否均有相同的違憲疑慮？不無疑問。

肆、結論

88 年及 102 年系爭規定，無論是其構成要件，或是法律效果，都引起眾多刑法學者的嚴厲批評，再看看今日本解釋的公布，竟然有 14 份各式各樣的協同或不同意見書，創下本院解釋從來沒有過的釋憲紀錄，更加證明系爭規定構成要件業已到了非修正不可的地步！

無巧不成書！立法院今日（5 月 31 日）中午 13 時 40 分許，三讀通過刑法第 185 條之 3 的增訂修正，加重酒駕累犯致人死傷的刑責！更巧的是，先前修正之刑法規定亦自今日起施行，故意

¹⁹ 刑法第 175 條第 1 項放火罪、第 179 條第 1 項決水罪、第 185 條之 3 第 2 項不能安全駕駛致重傷罪、第 186 條之 1 第 1 項不法使用爆裂物罪、第 189 條第 1 項損壞保護生命設備罪、第 190 條第 1 項妨害公眾飲水罪、第 201 條第 1 項偽造有價證券罪、第 201 條之 1 第 1 項偽造信用卡罪、第 211 條偽造公文書、第 213 條公文書不實登載罪、第 296 條第 1 項使人為奴隸罪等。

傷害、過失傷害及過失致死罪的法定刑都提高了！刑法第 277 條第 1 項普通傷害罪的法定刑，自 3 年以下有期徒刑提高為 5 年以下有期徒刑；刑法第 284 條前段過失致傷害罪的法定刑，自 6 月以下有期徒刑提高為 1 年以下有期徒刑；同條後段過失致重傷罪的法定刑，自 1 年以下有期徒刑提高為 3 年以下有期徒刑；刑法第 276 條過失致死罪的法定刑，自 2 年以下有期徒刑提高為 5 年以下有期徒刑²⁰。駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸，致人死傷罪的法定刑度都已提高，以此觀之，益加證明 102 系爭規定法定刑「1 年以上 7 年以下有期徒刑」在得易服社會勞動或得宣告緩刑等過苛調節機制搭配下，更無處罰過苛之可言。

雖然本解釋文第 1 段釋示，無過失肇事的駕駛人離開現場，不構成肇事逃逸罪，但有無過失，不是駕駛人說了算，最終還是要由法院判斷，假如法院最終判斷駕駛人有 1% 的過失，還是有可能成立肇事逃逸罪，罪加一等，得不償失！本席在此誠摯的勸告所有駕駛人，只要發生車禍事故，致人死傷，無論如何，一定要停車檢查、報警救護、協助就醫及保全證據，維護交通安全，減少死傷，絕對不要自認無過失而逕行離開現場！

²⁰ 修正前第 276 條第 1 項過失致死罪，列入同法第 61 條輕罪的範圍，自 108 年 5 月 31 日起提高刑度，業已從刑法第 61 條輕罪範圍剔除之，不再列入輕罪的範圍。