

釋字第 777 號解釋部分協同、部分不同意見書

詹森林大法官提出

黃虹霞大法官加入

壹、系爭規定（刑法第 185 條之 4）肇事構成要件之法律明確性原則部分

一、詭譎多變的系爭規定

（一）立法：用意良善、內容粗糙

系爭規定於 88 年增訂時，其立法理由為：「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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。」

系爭規定於 102 年修正，原來之法定刑 6 月以上 5 年以下有期徒刑，經提高為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，立法理由為：「第 185 條之 3 已提高酒駕與酒駕致死之刑度，肇事逃逸者同基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間。爰修正原條文，提高肇事逃逸刑度。」

從前開兩次立法理由觀察，立法者先增訂系爭規定，後提高法定刑，其用意良善，應可肯定。

然而，系爭規定於 88 年 4 月增訂公布施行之初，即有學者直言：「新增定的第 185 條之 4 交通肇事逃逸罪，不管怎麼解釋，理論上都講不通。前者（按照立法意旨）解釋方法的缺陷在於，有一部分是過度的入罪（對於死人的救助義務？），有一部分是沒有立法意義的重複立法。後者（保護民事請求利益）解釋的缺陷則在於，一方面立法文字形成保護上的漏洞，另一方面是法定刑可能偏重。如此解釋上的困境，

只可能再透過修法來解決。」¹其後，系爭規定更遭學者批評違反平等原則²，或違反罪刑法定原則及罪刑相當原則³，而為違憲。

（二）司法：最高法院竭力擴張適用範圍

下級法院勇敢掀起憲法論戰

學者對於系爭規定之批評，原因來自於系爭規定保護法益為何，甚不精確。

如前所述，系爭規定之立法理由稱：「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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。」

如以前開立法理由之文義為依據，則系爭規定之保護法益應為「交通安全」及「交通事故被害人之生命、身體與健康」⁴。

惟最高法院於適用系爭規定時，經常援用前開立法理由，而逐步擴張系爭規定保護法益之種類，從早期指出，系爭規定「係為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促

¹ 黃榮堅，不能駕駛與肇事逃逸，臺灣本土法學雜誌，第7期，2000年2月，152頁。

² 許玉秀，擇一故意與所知所犯—兼論違憲的肇事逃逸罪，臺灣本土法學雜誌，第13期，2000年8月，197頁。

³ 陳志輝，論肇事逃逸罪之保護法益—兼淺論本罪之合憲審查，《刑事法與憲法的對話》—許前大法官玉秀教授六秩祝壽論文集，2017年3月，623-626頁。

⁴ 參見最高法院102年台上字第4948號刑事判決：「刑法第185條之4之駕車肇事致人死傷而逃逸罪，係為維護交通安全，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及時救護。其所保護之法益係在於往來交通安全之維護，減少被害人死傷，以保護生命身體之安全，…。」

使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護而設」⁵，到後來改稱，系爭規定「據立法說明，其目的在於『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』，課以肇事者在場及救護的義務。可見所保護之法益，除維護參與交通的眾人往來安全，避免事端擴大，和立即對於車禍受傷人員，採取救護、求援行動，以降低受傷程度外，尚含有釐清肇事責任的歸屬，及確保被害人的民事求償權功能，兼顧社會與個人之重疊性權益保障。」⁶

由於最高法院擴張系爭規定之保護法益，導致其於解釋系爭規定所稱之「肇事」及「逃逸」時，採最寬鬆之立場而謂：「肇事逃逸罪之成立，祇以行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實為已足，不以肇事之發生須有過失責任為要件」⁷、「行為人是否自認有肇事原因，以及實際上有無過失責任，並不影響上述罪名之成立」⁸、「肇事逃逸罪之成立，祇以行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死、傷而逃逸之『事實』為已足，至於肇事責任歸屬及行為人有無過失，則非所問」⁹、「肇事逃逸罪之重點，在於『逃逸』的禁止，若未等待警方人員到場處理，或無獲得他方人員同意，或不留下日後可以聯繫的資料，即逕自離開現場（含離去後

⁵ 最高法院 89 年台上字第 1589 號、90 年台上字第 7523 號、91 年台上字第 4482 號等刑事判決。

⁶ 最高法院 104 年台上字第 2570 號、105 年台上字第 783 號、106 年台上字第 1403 號、108 年台上字第 1221 號等刑事判決。

⁷ 最高法院 89 年台上字第 7622 號、90 年台上字 6786 號、102 年台上字第 4848 號等刑事判決。

⁸ 最高法院 88 年台上字第 7396 號、90 年台上字第 2191 號、104 年台上字第 1937 號、106 年台上字第 1231 號、107 年台上字第 2571 號、107 年台上字第 2831 號等刑事判決。

⁹ 最高法院 107 年台上字第 1728 號刑事判決。

折返，卻沒表明肇事身分)，均屬逃逸行為。」¹⁰

令人訝異者，最高法院卻又召開刑事庭會議，並引用系爭規定前揭「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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定」之立法理由，就出於故意而駕駛動力交通工具致人死傷之情形，限縮系爭規定「肇事」之範圍，而作成決議：「刑法第 185 條之 4 之肇事致人死傷而逃逸罪，固不以行為人對於事故之發生應負過失責任為必要，但仍以行為人對於死傷之發生非出於故意為前提。蓋所謂駕駛動力交通工具肇事，依據文義，係指『發生交通事故』、『發生車禍』而言，應屬『意外』之情形，若蓄意運用車輛以為殺人或傷害人之犯罪工具，即應成立殺人或傷害罪，不應稱為駕駛動力交通工具肇事。……可知確保交通秩序之維護，減少被害人之傷亡，以促進交通之安全，方為本條立法之目的，故其適用上應限於車禍肇事之交通案件，亦即惟有以行為人非因故意，駕駛動力交通工具肇事，並於肇事後，對於被害人不施加救護而逃逸，始克成立。……職是，本罪『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為。」¹¹

相對於最高法院竭盡所能藉由立法理由擴張系爭規定之適用，學者則持續對系爭規定全面撻伐，或闡述「肇事」是否應包含駕駛人無故意過失之情形，或批判系爭規定之保護法益不明確，或檢視最高法院前述關於系爭規定「肇事」及「逃逸」之見解¹²。

¹⁰ 最高法院 108 年台上字第 1221 號刑事判決。

¹¹ 最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議決議。

¹² 就此，學者之論著堪稱汗牛充棟，請僅參見：蔡墩銘，論駕駛交通工具肇事逃逸罪之適用，臺灣本土法學雜誌，第 34 期，2002 年 5 月，138-140 頁；林鈺雄，

更值得注意者，下級法院審理肇事逃逸案件時，有多位法官勇於挑戰最高法院前述裁判，並本於憲法意識，確信系爭規定有「肇事」未區別駕駛人有責與無責，違反罪刑法定主義、「處罰逃逸」牴觸不自證己罪原則、系爭規定法定刑不符罪刑相當原則等違憲疑義，乃聲請本院解釋¹³。

二、「肇事逃逸」構成要件違反法律明確性

本號解釋認為，系爭規定所稱之「肇事」，就是否含非因駕駛人之故意或過失所致之事故，尚非一般受規範者所得理解或預見，在此範圍內，其文義違反法律明確性原則。本席基本上贊同此項看法。

應進一步指出者，將「肇事」解釋為包含非因駕駛人之故意或過失所致之事故，實為一般人難以接受。

事實上，本院大法官討論本案時，就「肇事」是否包含駕駛人無責（即無故意與過失）之情形，意見異常分歧，幾乎因而導致本號解釋難產。

其實，看似簡單之「肇事」二字，最高法院於適用系爭規定時，卻須屢屢強調「不問駕駛人是否有過失，均屬『肇

從肇事逃逸罪看實體法與訴訟法的連動性，臺灣本土法學雜誌，第 94 期，2003 年 3 月，258-270 頁；陳子平，危險駕駛動力交通工具罪與肇事逃逸罪，月旦法學教室，第 76 期，2009 年 2 月，24-36 頁；余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌，第 193 期，2011 年 5 月，5-19 頁；王皇玉，2013 年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決，臺灣大學法學論叢，第 43 卷特刊，2014 年 11 月，1227-1264 頁；薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪，政大法學評論，第 149 期，2017 年 6 月，221-273 頁。吳耀宗，肇事逃逸罪：保護法益、肇事逃逸罪：各個要素的解析；盧映潔，論刑法第 185 條之 4「肇事致人死傷逃逸罪」的法益保護；張麗卿，肇事逃逸「致人死傷」的判斷，分別收錄於：月旦匯豐專題系列，肇事逃逸罪（一），2018 年 7 月，3-15 頁、17-37 頁、41-58 頁、59-71 頁。

¹³ 參見本號解釋附表。

事』」¹⁴，充分顯見法律適用者（法官）與受法律規範者（被告），對「肇事」之認知，有甚大差異，並從而可知，系爭規定之「肇事」二字，先天上即有法律明確性之疑義。

再者，本席認為，審查系爭規定所稱「肇事」之法律明確性時，必須將該規定所稱之「逃逸」一併納入考量，此乃系爭規定為「肇事（後）逃逸罪」當然應有之推論。

按「逃逸」，文義上，即當然含有非難意味。換言之，「逃逸」乃後行為，目的在於脫免被人發現逃逸人之「不法先行行為」。換言之，如無不法之先行行為，何須「逃逸」。就系爭規定而言，「肇事（後）逃逸」，應係指駕駛動力交通工具致人死傷後，駕駛人自知或害怕自己就該「致人死傷」必須負起法律責任，但又不願勇敢面對，遂起意藉由「逃之夭夭」，以脫免此項責任。據此，就「發生事故」部分，駕駛人如因無故意或過失而不須負擔法律責任，則駕駛人縱使未經表明其身分即離開現場，亦不應指為「逃逸」。

簡言之，系爭規定處罰之行為，既然是「逃逸」，而非「肇事」¹⁵，則基於「逃逸」之目的在於隱匿先前之不法行為，系爭規定中，作為「逃逸」先行行為之「肇事」，應限於有故意或過失之情形。就自己無故意或過失之「事故」，駕駛人於嗣後縱未表示身分而離開現場，仍非「逃逸」，該先前之「事故」，亦從而無「肇事」可言。要求無故意與過失之駕駛人，必須如最高法院所稱，如同有故意或過失一般，依舊向被害人或

¹⁴ 同前註 7-9。

¹⁵ 駕駛動力交通工具致人死傷，如駕駛人就致人死傷之結果，有故意或過失，則視其情形，應分別論處「殺人罪」、「（業務）過失致死罪」、「傷害罪」、「傷害致死罪」、「重傷罪」、「重傷致死罪」、「（業務）過失傷害罪」、「（刑法第 271 條、第 276 條、第 277 條、278 條、第 284 條）。

其他人表明身分、報警處理或以其他類似方式停留現場，依本席所信，縱非已逾越法律管制範疇，進入道德規範境界，亦不在系爭規定構成要件涵蓋範圍內，而不應予以處罰。事故之發生，如完全可歸責於被害人者，更是如此。

貳、系爭規定刑度之罪刑相當原則部分

88年系爭規定之法定刑為6年以上5年以下有期徒刑；102年系爭規定之法定刑經提高為1年以上7年以下有期徒刑。

多數意見認為：上開88年規定之刑度，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則；但102年規定之刑度，其最高刑（7年有期徒刑），已逾越刑法第41條得易科罰金之最重本刑（5年以下有期徒刑），導致對於觸犯系爭規定而犯罪情節輕微之人，無從為易科罰金之宣告，對此等情節輕微之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條比例原則有違。

本席則認為：88年系爭規定之刑度，亦為違反憲法罪刑相當原則。

按「審查罪刑相當原則，應有客觀、明確之基準，以免淪為主觀法感的論斷」¹⁶，且「審查某一規範是否符合罪刑相當原則，不能僅就該規範的內容單獨審查，而必須從不同構成要件事實之間，比較不同規範之間的法定刑」¹⁷。進行罪刑是否相當之審查時，「尤不得單以個人之價值判斷，執以否定

¹⁶ 許宗力大法官，釋字第669號解釋協同意見書第7頁。

¹⁷ 許玉秀大法官，釋字第630號解釋協同意見書第4頁。

立法之價值體系」¹⁸。本於體系正義之要求，審查特定犯罪之法定刑，是否符合罪刑相當原則時，「應參考立法者就其他行為之評價，予以體系性的比較，對於刑度的嚴苛程度，便能有相對客觀的參考指標以資斷定」¹⁹。

關於 88 年系爭規定之法定刑，多數意見認為：該法定刑係參考刑法第 294 條第 1 項遺棄罪，而遺棄行為及逃逸行為，罪責內涵相類似，故系爭規定就交通肇事逃逸罪，明定與刑法第 294 條第 1 項遺棄罪完全相同之法定刑（6 月以上 5 年以下有期徒刑），尚非過當。且在此法定刑下，如有犯罪情節輕微之個案，法院尚得依刑法第 41 條第 1 項易科罰金，避免個案過苛，故該法定刑尚無不符憲法之罪刑相當原則，未違反比例原則（本號解釋理由書第 14 段）。

惟本席以為，刑法第 294 條第 1 項之違背法令或契約義務遺棄罪，係以被遺棄之人，於行為人為遺棄行為之前，業已陷於無自救力，為構成要件要素²⁰；反之，系爭規定所定之罪，被害人則無須為無自救力之人。又，刑法第 294 條第 1 項遺棄罪之構成，須其行為人認識自己對被害人負有法令或契約上之保護義務²¹，且以行為人主觀上有遺棄無自救力之人之犯罪故意為前提²²；而依最高法院一貫見解，即使駕駛人自認被害人並未受傷或傷勢無礙，仍無礙於構成系爭規定之

¹⁸ 釋字第 476 號解釋理由書第 1 段。

¹⁹ 許宗力大法官，釋字第 669 號解釋協同意見書第 7 頁。

²⁰ 韓忠謨，刑法各論，1976 年 8 月，360 頁；最高法院 93 年台上字第 5585 號、99 年台上字第 4045 號刑事判決。

²¹ 甘添貴，體系刑法各論，第 1 卷，侵害個人專屬法益之犯罪，2001 年 9 月，245 頁。

²² 最高法院 93 年台上字第 5585 號、99 年台上字第 4045 號等刑事判決。

肇事逃逸罪²³。

由是可見，在被害人受危害之嚴重性、法規範保護法益之重要性及行為之非難性各方面，刑法第 294 條第 1 項之遺棄罪均明顯大於系爭規定，故 88 年系爭規定之法定刑，何能與刑法第 294 條第 1 項之法定刑相提並論？據此，88 年系爭規定之法定刑，不但不能因其係參考刑法第 294 條第 1 項之遺棄罪，而通過合憲性審查，反因其係參考後，逕行同以 6 月以上 5 年以下有期徒刑為肇事逃逸罪之法定刑，而凸顯該法定刑不符比例原則，與憲法罪刑相當原則有違。

再者，系爭規定所處罰者，乃肇事致人死傷之「逃逸」行為，姑不論此項處罰，是否違反不自證己罪原則，僅就 88 年系爭規定所定「6 月以上 5 年以下有期徒刑」而言，相較於過失傷害（刑法第 284 條第 1 項前段，6 月以下有期徒刑、拘役或 500 元以下罰金）、過失傷害致人重傷（刑法第 284 條第 1 項後段，1 年以下有期徒刑、拘役或 500 元以下罰金）、業務過失傷害（刑法第 284 條第 2 項，1 年以下有期徒刑、拘役或 1000 一千元以下罰金）、過失致死（刑法第 276 條第 1 項，2 年以下有期徒刑、役或 2000 元以下罰金）、業務過失致死（刑法第 276 條第 2 項，5 年以下有期徒刑或拘役，得併科 3000 元以下罰金）²⁴，均明顯輕重失衡，亦屬違反比例原則，抵觸憲法罪刑相當原則²⁵。

²³ 最高法院 104 年台上字第 2439 號、106 年台上字第 373 號、106 年台上字第 1233 號、106 年台上字第 2560 號、107 年台上字第 2571 號等刑事判決。

²⁴ 108 年 5 月 10 日修正刑法時，業已刪除第 276 條第 2 項及第 284 條第 2 項之業務過失致死罪及業務過失傷害罪，並同時提高過失致死及過失傷害之法定刑。

²⁵ 參見臺灣彰化地方法院刑事第 5 庭法官 107 年 12 月 24 日釋憲聲請書第 6-10 頁。

參、結語

系爭規定，自 88 年 4 月增訂施行，迄今剛好滿 20 年。在此期間，立法機關鑑於交通事故頻傳，於 102 年 6 月提高法定刑；最高法院不斷擴張適用範圍，最近判決更稱：「……尤以社會大眾對於駕車肇事逃逸，咸認『罪惡重大』，立法機關呼應民意，修法提高罰責，乃全民意志之體現，無違憲法第 23 條要求和比例原則。何況刑法本即有如第 59 條之衡平調整機制，可依實際犯情，於法定本刑外，酌予調整，足以避免用法僵化，罰其當罰，是上開規定無論於文義上或適用上，均難謂有何客觀上明顯錯誤之可言。」²⁶，甚至直言：系爭規定「與憲法第 23 條之規定無違，自無停止審理，聲請釋憲之必要。」²⁷。

相對於此，部分歸功於多位各地方法院法官勇於挑戰最高法院²⁸，本號解釋始得以誕生²⁹。本席更期盼，立法機關及司法機關共同凜然憲法保障人權之意旨，本於刑罰謙抑原則，入罪寧缺勿濫、定刑寧輕勿重，讓刑罰是最後手段的目標，能夠早日實現！

²⁶ 最高法院 107 年度台上字第 3027 號刑事判決。

²⁷ 最高法院 107 年度台上字第 4099 號刑事判決。

²⁸ 參見臺灣雲林地方法院刑事第 1 庭 105 年 4 月 27 日釋憲聲請書第 7 頁。

²⁹ 本號解釋聲請人，計有 3 位受系爭規定適用之人民，及適用系爭規定之 16 件聲請案之數十位法官。