

釋字第 777 號解釋部分不同意見書

黃璽君大法官 提出
林俊益大法官 加入

本號解釋多數意見認中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 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。」（102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同。以下分別稱 88 年系爭規定及 102 年系爭規定；兩者併稱系爭規定）其中有關「肇事」部分，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋而無不明確外，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」，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，宣告此部分立即失效。102 年系爭規定，對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 條比例原則有違。定期 2 年失效。本席尚難支持，爰就法律明確性原則部分提出部分不同意見書如下：

一、單一不確定法律概念並無部分明確部分不明確情形

法律明確性之要求，非僅指法律文義具體詳盡之體例而言，立法者於立法制定時，仍得衡酌法律所規範生活事實之複雜性及適用於個案之妥當性，從立法上適當運用不確定法律概念而為相應之規定。如法律規定之意義，自立法目的與法體系整體關聯性觀點非難以理解，且個案事實是否屬於法

律所欲規範之對象，為一般受規範者所得預見，並可經由司法審查加以認定及判斷者，即無違反法律明確性原則（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 602 號、第 690 號及第 697 號解釋參照）。

不確定法律概念就其文義觀之，常有多種解釋空間，不得逕因此認其違反法律明確性原則，而應自立法目的與法體系整體關聯性觀點，判斷法律規定之意義，如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，即與法律明確性原則無違。反之，則違反法律明確性原則。單一不確定法律概念之意義是否明確，應僅有明確或不明確兩種結論，實無部分明確，部分不明確可言。本院歷來解釋，未曾宣告單一不確定法律概念部分違反法律明確性原則。

二、涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否明確，固應受較為嚴格之審查，惟其判斷不應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，應視規定內容，參考其他相關法律規定，並審查其立法目的

多數意見認涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否明確，應受較為嚴格之審查，故判斷時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規定。本席以為不可一概而論，應視其規範內容與其他法律之關聯性定之。舉例言之，刑法第 167 條關於配偶、5 親等內之血親或 3 親等內之姻親犯藏匿人犯罪之減免其刑規定、第 272 條殺直系血親尊親屬罪，所稱配偶、5 親等內之血親、3 親等內之姻親及直系血親尊親屬，均須參酌民法親屬篇規定。又本院歷來解釋，審查涉及拘束人身自由之規定

是否明確，均未認不得審酌立法目的(本院釋字第 617 號、第 636 號、第 669 號參照)，於釋字第 623 號解釋中更明白表示係根據其文義及該法之立法目的解釋判斷法規之意義。本號解釋認不應參考其他法律規定及審酌立法目的，似非妥適。

三、「肇事」係不確定法律概念，依其文義可解為發生事故

「肇」，依康熙字典解為「始也」¹；教育部國語小字典解為「發生、引起。如肇事。」²「肇事」教育部國語辭典簡編本解為「闖禍，引起事故。」³是「肇事」，依其文義可解為發生事故或引起事故，即包含可歸責及不可歸責於駕駛人情形。本號解釋亦認「肇事」可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」(因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失)所致之事故。此文義所及範圍應為一般受規範者所得理解或預見。

四、參酌立法目的，系爭規定之「肇事」包含「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故

88 年系爭規定係為「維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護」而增訂。102 年系爭規定提高刑度係為避免「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」，以遏阻肇事逃逸之行為。是系爭規定係為保障人民之生命身體及道路往來交通安全等重要法益⁴，要求發生事故後，駕駛人有停留事故現場之義務，以加強救護及維護交通

¹ 同文書局版，未集中(冊)，第 58 頁。

² 出自教育部雲端運用服務。

³ 同註 2。

⁴ 見解釋理由書第 13 段。

安全（減少二次事故之發生），並非追究交通事故發生之責任，故不以事故之發生有故意或過失者為必要。是由其文義及立法目的，可知「肇事」包含「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故。至逃逸係指發生事故後，駕駛人未依規定停留事故現場，未盡法定停留事故現場之義務而離去，故稱逃逸，非指其為逃避肇事責任而離去，故難據此認須對事故發生有故意或過失者始符合肇事逃逸構成要件。

五、系爭規定係有關交通事故規定，交通法規使用肇事一詞既久且廣，應參酌系爭規定與交通法規體系之關聯性判斷其意義

「肇事」一詞，早於 57 年間相關交通法規中即有規定，如 57 年 2 月 5 日訂定之道路交通管理處罰條例第 56 條（64 年 7 月 24 日修正調整條號為第 62 條⁵；94 年 12 月 28 日修正為現行第 62 條⁶）及 57 年 4 月 5 日訂定發布之道路交通安全規則第五章汽車肇事處理及責任鑑定。

⁵ 64 年 7 月 24 日修正公布之道路交通管理處罰條例第 62 條規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事後，應即時處理，不得駛離；違者吊扣其駕駛執照 3 個月至 6 個月。（第 1 項）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。（第 2 項）前項汽車駕駛人肇事時，如汽車所有人同車，不命駕駛人停車處理者，吊扣所駕車輛牌照 6 個月至 1 年。（第 3 項）」

⁶ 現行道路交通管理處罰條例第 62 條規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣 1000 元以上 3000 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）前項之汽車尚能行駛，而不儘速將汽車位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處駕駛人新臺幣 600 元以上 1800 元以下罰鍰。（第 2 項）汽車駕駛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 3000 元以上 9000 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）前項駕駛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）第 1 項及前項肇事逃逸案件，經通知汽車所有人到場說明，無故不到場說明，或不提供汽車駕駛人相關資料者，吊扣該汽車牌照 1 個月至 3 個月。（第 5 項）肇事車輛機件及車上痕跡證據尚須檢驗、鑑定或查證者，得予暫時扣留處理，其扣留期間不得超過 3 個月；未經扣留處理之車輛，其駕駛人或所有人不予或不能即時移置，致妨礙交通者，得逕行移置之。（第 6 項）肇事車輛機件損壞，其行駛安全堪虞者，禁止其行駛。（第 7 項）」

57年2月5日制定之道路交通管理處罰條例第56條⁷規定，汽車駕駛人駕車肇事後，應即時處理，不得駛離。雖未明示包含對事故之發生無故意或過失者，惟依該條例第76條之授權規定，主管機關於57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第五章汽車肇事處理及責任鑑定規定，肇事原因可分：機件故障⁸、駕駛人責任⁹、被害人疏忽¹⁰、被害人責任¹¹、慢車駕駛人之責任¹²、主管機關之責任¹³及不可抗力¹⁴所致，足見該條例所稱肇事係包含非因駕駛人責任所致情形。

⁷ 57年2月5日制定之道路交通管理處罰條例第56條規定：「汽車駕駛人駕車肇事後，應即時處理，不得駛離；違者吊扣其駕駛執照3個月至6個月。(第1項)汽車駕駛人如肇事致人傷亡，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。(第2項)前2項汽車駕駛人肇事時，汽車所有人同車不命駕駛人停車處理者，吊扣所駕車輛牌照3個月至6個月。(第3項)」

⁸ 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第143條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為機件之故障，但汽車所有人或管理人駕駛人仍應負疏忽之責任：一、車輪脫離或車胎爆裂以致車身失其平衡者。二、制動器或方向盤臨時失靈無法控制者。三、羊角折斷或後軸脫出無法控制者。四、其他有關機件臨時發生故障無法操縱者。」

⁹ 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第144條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為駕駛人之責任：一、變換車道行駛未預先顯示信號或手勢者。二、依規定應減速、避讓、停車之處，而未作減速、避讓、停車之措施者。三、未保持行車間隔或距離者。四、不依規定停車、會車、倒車、超車或轉彎者。五、依規定應鳴喇叭而不鳴者。六、不依規定使用燈光者。七、違反標誌、號誌、標線行駛者。八、交助手或他人駛車者。九、不依規定速率行駛者。一〇、下坡時關閉電門用空檔行駛者。一一、車輛因拋錨、停留急彎、危險或視線不清地帶未按規定豎立臨時顯著標識者。一二、拖帶車輛未盡安全措施者。一三、其他不依規定行車者。」

¹⁰ 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第145條規定：「因左列各款情事之一，以致肇事者，為被害人之疏忽：一、在車道上行走不避讓汽車或奔跑不定者。二、車未停妥或在行動時搶先上下車者。三、在車輛左邊上下車者。四、頭部或手足伸出車外，或攀搭車身兩旁或車頂者。五、乘坐不當跌出車外者。六、其他屬於行人或乘客之疏忽者。」

¹¹ 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第146條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為被害人之責任：一、突然擋阻行車者。二、遇汽車行駛已顯示信號而突然闖越者。三、不依警察指揮或號誌指示者。四、不依規定穿越車道者。五、在車道上嬉戲者。六、疏縱禽畜在車道上奔走者。七、藉汽車自殺者。」

¹² 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第147條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為慢車駕駛人之責任：一、行駛快車道者。二、不依規定穿越快車道者。三、違反標誌、號誌標線之指示行駛者。四、夜間行駛不燃亮燈光者。五、裝載或乘騎不當妨礙駕駛者。六、反向行駛者。七、攀扶汽車行駛者。八、車輛安全設備不全者。九、不依規定停車、會車、超車，或轉彎者。十、其他不依規定行車者。」

¹³ 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第148條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為主管機關之責任：一、陡坡、急彎、橋樑、隧道、叉道、鐵路平交道等處未依規定設置標誌、號誌、標線或其他必需之安全設備者。二、火車經過設有遮斷器之鐵路平交道時，遮斷器未放下者，或閃光燈不亮及警鈴不響者。」

¹⁴ 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第149條規定：「突遇山崩、地震、颱風、豪雨等意外災害，或其他不可預防事故，以致肇事者，為不可抗力。」

82年10月5日發布之交通部公路總局車輛機械肇事處理要點第5點亦規定：「行車肇事責任依發生之原因區分如左。（一）有責任肇事：因駕駛或保養人員之故意或過失所發生之肇事。（二）無責任肇事：非因駕駛或保養人員之故意或過失所發生之肇事。（三）意外肇事：因天災、意外事故或不可抗力之原因所發生之肇事。」是交通法規所稱肇事向指發生事故，不以駕駛人有故意或過失者為限。

迨至88年系爭規定增訂時，同時亦修正道路交通管理處罰條例第62條：「汽車駕駛人，駕駛汽車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，不得駛離；違者吊扣其駕照3個月至6個月；逃逸者吊銷駕駛執照。（第1項）汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡且車輛尚能行駛，而不儘速將車輛位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處新臺幣600元以上1800元以下罰鍰。（第2項）第1項汽車駕駛人肇事時，如汽車所有人同車，不命駕駛人停車處理者，吊扣所駕駛車輛牌照6個月至1年。（第3項）」系爭規定改科以刑罰，援用「肇事」、「逃逸」、「致人受傷或死亡」等詞，是解釋系爭規定有關肇事一詞之意義，應參酌上開交通法規與系爭規定之法體系整體關聯性判斷。系爭規定受規範之對象，為駕駛動力交通工具者，應知悉相關交通法規。而「肇事」一詞用於交通法規迄今已逾50年，距88年系爭規定增訂時亦有30年，則系爭規定有關肇事之意義，依其文義、立法目的及與前開交通法規之法體系整體關聯性觀點，係指發生事故，不論就事故之發生有無故意或過失，均應停留現場，不得逃逸。此應為一般受規範者所能理解，且得預見，與法律明確性原則無違。

六、非因駕駛人之故意或過失所致之事故，令其停留現場有其必要，況如區分有無故意或過失以決定應否停留，執行上亦有困難。

或謂事故之發生既非因駕駛人之故意或過失所致，其即無停留之義務，故系爭規定之肇事不應包含駕駛人無故意或過失情形。

惟駕駛人使用道路，有共同維護道路交通安全之義務，所駕車輛發生事故致人死傷，如不停留處置(道路交通安全規則第 62 條)，則受傷者可能延誤治療或發生二次事故，危及道路交通安全。系爭規定課以駕駛人停留現場之義務，有其必要。況有無過失，亦非當場即能確定，須待鑑定，如任令駕駛人自行判斷決定，系爭規定之立法目的即難以完全達成。