

## 司法院釋字第 777 號解釋協同意見書

蔡烱燉大法官提出

本號解釋認為，中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定（下稱 88 年系爭規定）：「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，構成要件均相同，惟提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，下稱 102 年系爭規定），其中有關「肇事」部分，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，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，應自本解釋公布之日起失其效力。本號解釋另認為，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。

本號解釋前述結論，本席敬表贊同。惟本席認為對交通事故之發生無過失者不構成刑法第 185 條之 4 之罪；故意肇事致人死傷而逃逸者構成本條之罪；以及行為人雖構成本條之罪，但如其犯罪情節輕微，依現行法處罰顯然過苛時，法院應如何處理等，尚有進一步闡述之必要。而在闡述此等問

題之前，就我國實務上對刑法第 185 條之 4 有關「肇事」之理解，亦有加以說明之必要。本席爰提出協同意見書如下：

## 壹、我國實務見解對刑法第 185 條之 4 有關「肇事」之理解

有關刑法第 185 條之 4 之「肇事逃逸罪」，是否包含駕駛人「故意肇事」之情形，早在 88 年系爭規定制定後之臺灣高等法院暨所屬法院 90 年法律座談會（下稱高院 90 年座談會），即經提出討論，當時研討結論採肯定說（甲說），且無異議通過<sup>1</sup>。足見在 90 年間高等法院以下法院審判實務之通

---

<sup>1</sup> 見臺灣高等法院暨所屬法院 90 年法律座談會彙編（91 年 7 月），頁 262 以下。

法律問題：甲起意傷害乙，某日見乙行走路上乃駕駛動力交通工具摩托車自後撞倒乙，致乙受傷後，旋即駕車逸去，經乙合法告訴，請問甲除犯傷害罪外，是否另成立刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸罪？

討論意見：

甲說：按刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸，只須有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，未下車救護而逃逸之事實，罪即成立，不以肇事之發生須有過失責任為要件，最高法院 89 年度台上字第 7622 號著有判決。是本件甲除成立傷害罪外，其應另成立刑法第 185 條之 4 之罪。

乙說：按行為人基於輕傷或重傷之故意，而駕車撞人，致人死傷時，其僅生輕傷或重傷之結果者，固可包括評價於輕傷罪或重傷罪內；如已生死亡之結果者，亦可包括評價於輕傷致死罪或重傷致死罪內，行為人固須就死傷結果，負輕傷、重傷罪或其加重結果犯之刑責。惟一般輕傷或重傷，既未要求行為人於實施傷害行為，不得逃逸；則其以輕傷或重傷之故意，駕車撞人，致人死傷時，倘要求其不得逃逸，亦為法規範之過分期待。是其故意逃逸之行為，應認不成立刑法第 185 條之 4 之罪（甘添貴著「駕駛動力交通工具逃逸罪」）。是行為人既在以駕車撞人為傷害之手段，自無法期待其於行為後，不為逃逸而施予救助，是應不另成立刑法第 185 條之 4 之罪。

研討結果：（一）討論意見甲說第二行「不以肇事之發生須有過失責任為要件，最高法院 89 年度台上字第 7622 號著有判決」修正為「至於肇事之原因，是否出於行為人之故意或過失，並非所問」。（二）採修正甲說。

上開高院 90 年座談會之乙說係參考甘添貴教授之見解。甘教授同時認為，為了維護道德規範及善良風俗，刑法第 185 條之 4 應處罰過失及無過失駕駛人之肇事行為（出自氏著，駕駛動力交通工具逃逸罪，刑事法律專題研究（17），頁 335-336）。嗣後甘教授於他處似已改變見解，認為無論故意、過失及無過失之肇事行

說為肯定說。

102 年 7 月以前我國最高法院刑事判決針對以上問題，有採肯定說者<sup>2</sup>，亦有採否定說者<sup>3</sup>，由這兩說判決分布之年度而觀，可認最高法院各庭間長期存在不同見解。

最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議(下稱最高法院 102 年會議)(102 年 7 月 9 日)針對前開爭議之設題為：某 A 駕駛汽車故意撞傷(死)某 B 後逃逸，應否成立刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪？題旨與上開高院 90 年座談會相類似。其中甲說(肯定說)略以：「一、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。』……編列於侵害社會法益之公共危險罪章，依其立法理由『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。』可知其所保護之法益除單純個人之生命、身體、財產外，兼及社會之公共安全。因之，無論行為人係故意、過失或無過失而發生交通事故，為了降低損害，避免事故現場零亂造成更多之傷亡，行為人均有留滯現場不得逃逸之法定義務；此與故意肇事情

---

為，倘要求駕駛人不得逃逸，均違反法規範之過分期望，進而認為刑法第 185 條之 4 應予除罪化。見氏著，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學第 30 期(2002 年 1 月)，頁 113。

<sup>2</sup> 採肯定說者，例如最高法院 92 年度台上字第 1793 號、94 年度台上字第 385 號、94 年度台上字第 4974 號、99 年度台上字第 2246 號刑事判決等。

<sup>3</sup> 採否定說者，例如最高法院 93 年度台上字第 4724 號、94 年度台上字第 968 號、95 年度台上字第 4264 號及 98 年度台上字第 4049 號刑事判決等。惟 94 年度台上字第 968 號刑事判決之見解，遭採肯定說之 94 年度台上字第 4974 號刑事判決所推翻(此案較為詳細之判決過程，可參照本協同意見書參、二、本文末段之說明)。

形是否可期待肇事者不為逃逸之人性論點無涉。……三、依題旨，某 A 故意駕駛汽車撞傷某 B 後逃逸，已符合……肇事逃逸罪之構成要件，自應成立該罪。」乙說（否定說）略以：「一、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。……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。……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。二、行為人如出於故意殺人、傷害、重傷害之主觀犯意，而駕駛動力交通工具肇事，致人死傷時，其死傷之結果，本可包括評價於殺人罪、傷害罪、重傷罪及其加重結果犯之刑責內，行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為。職是，本罪『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為。」丙說（折衷說）略以：「……四、……A 駕駛汽車故意撞傷某 B 後逃逸，如係基於傷害犯意，造成傷害之結果，A 成立刑法第 277 條第 1 項之傷害罪及同法第 185 條之 4 肇事逃逸罪，依想像競合犯規定，從肇事逃逸罪處斷；如造成致人於死或重傷之結果，則成立刑法第 277 條第 2 項之加重結果犯與肇事逃逸罪，從一重之前罪論處。……」

就立論基礎而言，最高法院 102 年會議之甲說（肯定說）及丙說（折衷說），與上開高院 90 年座談會之甲說（肯定說）相類似；而上開兩會之乙說（否定說）之立論基礎則相類似。

然最高法院 102 年會議卻採與高院 90 年座談會研討結論不同之乙說。據瞭解，最高法院 102 年會議表決時，法官贊成與反對「故意肇事」應涵蓋於刑法第 185 條之 4「肇事」範圍之票數，極為接近，顯見上開問題在最高法院內部本具有高度爭議<sup>4</sup>。

然而有關刑法第 185 條之 4「肇事」之意涵，包括駕駛人「無過失」之情形，由上開兩會之討論意見及表決過程而觀，似無不同看法。惟本席認為，上開最高法院 102 年會議之論點，以及實務上通說認為刑法第 185 條之 4「肇事」之意涵包括駕駛人「無過失」之見解，從憲法角度檢視，均不無可議之處。

## **貳、刑法第 185 條之 4 之「肇事」不包括對交通事故之發生無過失者**

### **一、刑法第 185 條之 4 之罪，未將「對被害人之救護義務」明確規定為本條之構成要件**

本號解釋理由書提及，88 年系爭規定之立法目的係為「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。實務上認為：「刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸罪，只須有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，未下車救護而逃逸之事實，罪即成立，不以肇事之發生須有過失責任為要件。」<sup>5</sup>上開最高法院 102 年會議中甲說及乙說，均認為

<sup>4</sup> 參見最高法院 102 年度第 8 次、第 9 次刑事庭會議紀錄所載之表決情形。

<sup>5</sup> 參照最高法院 89 年度台上字第 7622 號、102 年度台上字第 3604 號刑事判決。此外，最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決亦認：「……所稱『肇事』，當指客觀上的車禍發生情形已足，不以行為人對於該車禍的發生，應負刑責為必

對交通事故無過失者，包含於刑法第 185 條之 4「肇事」之範圍。亦即認為對於交通事故之發生無過失之駕駛人，未對被害人採取必要之救護措施而離開現場（即逃逸），其行為即該當於本條之罪。由是可認，實務上在解釋上似將上開「對被害人施以即時救護」之立法目的，納為本罪之構成要件，作為對交通事故無過失者之論罪依據。然而「行為之處罰，以行為時之法律有明文規定者為限」，為刑法第 1 條所明定之基本原則—罪刑法定主義。立法者既然未將「對被害人施以即時救護」之義務，明白規定為刑法第 185 條之 4 之犯罪構成要件，依罪刑法定主義，法院即不應據以論罪科罰，否則便與憲法第 8 條保障人民身體自由之意旨有違。

## 二、刑法第 185 條之 4 有關「肇事」之文義具有明顯之負面評價色彩，應不包括對交通事故之發生無過失者

我國實務與學說見解，不乏將刑法第 185 條之 4 之「駕駛動力交通工具『肇事』」，較為中性地詮釋為「『發生』<sup>6</sup>交通事故或車禍」，並據此認為本條之「肇事」除涵蓋「有責」（故意或過失）之駕駛人外，亦包括「無責」（無過失）之駕駛人。惟上述解釋觀點容有可議之處。依據網路上普羅大眾可輕易接觸及使用之「教育部重編國語辭典修訂本」對「肇

---

要，……。」

<sup>6</sup> 學說間採相同見解者，例如高金桂，有義務遺棄罪與肇事逃逸罪之犯罪競合問題—以台灣高等法院 89 年度交上訴字第 8 號刑事判決為基礎兼論刑法第 2 條之適用問題，月旦法學雜誌第 121 期（2005 年 6 月），頁 247-248；吳耀宗，從德國刑法交通事故現場不容許離開罪看我國刑法肇事逃逸罪，軍法專刊第 56 卷第 6 期（2010 年 12 月），頁 107-109；同作者，肇事逃逸罪：第二講，各個要素的解析，月旦法學教室第 98 期（2010 年 12 月），頁 84、86；余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌第 193 期（2011 年 6 月），頁 14。

事」一詞之解釋<sup>7</sup>，係指「『闖』禍」、「『引起』事故」而言，明顯帶有行為人「主動造成」事故之負面評價意涵。換言之，依一般人之理解，「肇事」係指行為人「蓄意（故意）或不小心（過失）引發事故」，而不包括不可歸責於行為人—即因被害人或第三人之行為，或因不可抗力之事由所發生之事故。準此，刑法第 185 條之 4 之「肇事」，應排除駕駛人「無責」（無過失）之情形，僅指駕駛人「有責」（故意或過失）所造成之交通事故。如此解釋，方符合一般人對「肇事」一詞之理解，且符合法律明確性之要求。

## 參、刑法第 185 條之 4 之「肇事」包括故意肇事

### 一、由 88 年系爭規定之立法目的切入

前述最高法院 102 年會議之否定說，將「故意肇事」排除於刑法第 185 條之 4 構成要件範圍之外，係以：「……二、行為人如出於故意……之主觀犯意，而駕駛動力交通工具肇事，致人死傷時，其死傷之結果，本可包括評價於殺人罪、傷害罪、重傷罪……之刑責內，行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為」為其論據，並不乏學者採相同見解<sup>8</sup>。惟根據刑法分則之編排體系，本條條文係規定於刑法公共危險罪章中，且如前所述，「維護交通安全」亦為 88 年系爭規定之立法目

---

<sup>7</sup> <http://dict.revised.moe.edu.tw/cgi-bin/cbdic/gswweb.cgi?ccd=9agMKG&o=e0&sec=sec1&op=v&view=0-1>（最後瀏覽日：108 年 5 月 29 日）

<sup>8</sup> 余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌第 193 期（2011 年 6 月），頁 14；甘添貴，駕駛動力交通工具逃逸罪，刑事法律專題研究（17），頁 335-336。相同結論，見吳耀宗，從德國刑法交通事故現場不容許離開罪看我國刑法肇事逃逸罪，軍法專刊第 56 卷第 6 期（2010 年 12 月），頁 108-109；同作者，肇事逃逸罪：第二講，各個要素的解析，月旦法學教室第 98 期（2010 年 12 月），頁 86。

的。由此可知，公共交通安全之維護，應為立法者當初增訂本條規定時所欲貫徹之主要目標<sup>9</sup>。不論因過失或故意肇事所造成之交通事故，對公共交通安全同具威脅，自應一概納入本條處罰範圍，方可貫徹前述立法目的。將「故意肇事致人死傷」排除於本條適用範圍之外，恐與立法本旨不合。

## 二、由罪刑相當原則之角度切入

刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪之被害人，除少數死亡或受重傷之情形外，多數所受傷害並不嚴重，甚至僅受輕微擦傷、扭傷等。不論被害人所受傷害係基於駕駛人故意或過失之肇事行為所致，駕駛人所犯之傷害罪，均屬告訴乃論之罪（刑法第 287 條、第 277 條第 1 項、第 284 條規定參照）。類此案件，被害人常未追究，或在刑事訴訟程序中，與被告達成和解而撤回告訴，檢察官因而對被告為不起訴處分或法院判決公訴不受理。惟駕駛人因過失肇事逃逸部分，無從免除刑法第 185 條之 4 之刑責。例如，本件原因案件聲請人一觸犯 88 年系爭規定，經判處有期徒刑 7 月，緩刑 2 年確定（過失傷害部分，因被害人撤回告訴，經法院判決公訴不受理）；聲請人二觸犯 102 年系爭規定，經判處有期徒刑 6 月

---

<sup>9</sup> 相同見解，可參照余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌第 193 期（2011 年 6 月），頁 14；林東茂，肇事逃逸—高等法院 89 年度交上訴字第 9 號判決評釋，台灣本土法學第 16 期（2000 年 11 月），頁 89；甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學第 30 期（2002 年 1 月），頁 112。有關刑法第 185 條之 4 所欲保護之法益，學者間說法不一，簡單的介紹，可見薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪—評最高法院 104 年度臺上字第 2570 號刑事判決，政大法學評論第 149 期（106 年 6 月），頁 10。實務上有認為：「本罪所保護的法益，除維護各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，還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，兼顧社會與個人的重疊性權益保障。」參照最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決。

確定（被害人受有右手肘、右膝及右踝擦傷等傷害，惟聲請人二過失傷害部分未據告訴）；聲請人三觸犯 102 年系爭規定，經判處有期徒刑 8 月確定（被害人受有左側肩膀挫傷、左側手肘擦傷、左側膝部擦傷等傷害，惟聲請人三過失傷害部分未據告訴）。反觀駕駛人故意肇事致人死傷之情節及主觀惡性，顯較過失肇事者為重，而採取刑法第 185 條之 4 之「肇事」，不包括故意肇事在內之見解，卻認其自始不構成本條之罪；此種見解對於故意及過失肇事者之差別處理，顯然輕重失衡，明顯違反罪刑相當原則。

在一件經法院認定被告駕駛車輛故意肇事（撞人）致死而逃逸之案件，第一審及第二審法院<sup>10</sup>均肯定刑法第 185 條之 4 之「肇事」包含故意肇事，並判決被告構成殺人罪及肇事逃逸罪，嗣最高法院某庭<sup>11</sup>就肇事逃逸罪部分，否定本條之「肇事」包含故意肇事，據此將第二審判決撤銷發回更審；惟更一審法院<sup>12</sup>不顧最高法院之指摘，仍採上開第一審及第二審法院肯定說之見解，最終經最高法院另一庭<sup>13</sup>判決予以維持。此一案件確定判決之見解，肯定本條之「肇事」包含故意肇事，進而可充分考量駕駛人「故意肇事」行為之情節與主觀惡性，並據此論罪科刑，符合罪刑相當原則之要求。

---

<sup>10</sup> 參照臺灣桃園地方法院 90 年度交重訴字第 1 號、臺灣高等法院 91 年度交上訴字第 32 號刑事判決。

<sup>11</sup> 參照最高法院 94 年度台上字第 968 號刑事判決。

<sup>12</sup> 參照臺灣高等法院 94 年度交上更（一）字第 3 號刑事判決。

<sup>13</sup> 參照最高法院 94 年度台上字第 4974 號刑事判決。

### 三、由憲法平等原則之角度切入

此外，最高法院 102 年會議認為「刑法第 185 條之 4 之『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為」，係以「行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為。」為其論據。此論點似由人性之觀點出發，認為故意肇事者既然有意與法規範作對而製造交通事故，於通常情形下，當然會選擇離開事故現場，以逃避法規範對其究責。然由犯罪者之角度而言，犯罪行為人於犯罪後通常會嘗試掩飾犯行或避免犯行遭他人揭露舉發，畢竟「文過飾非」實乃一般人性之弱點，過失肇事者何嘗不然？如認「故意肇事」者於交通事故發生後不為逃逸行為，係欠缺期待可能性而無由成立刑法第 185 條之 4 之罪，由上述人性觀點出發並從憲法第 7 條平等原則推論，自亦無法期待「過失肇事」者於事故發生後停留現場<sup>14</sup>；如此一來，刑法第 185 條之 4 之罪將有全然違憲之虞，而僅將過失肇事逃逸者以本罪相繩的作法恐有違反憲法平等原則之虞。是以本席認為，既然本罪保護法益在於維護交通安全，為貫徹此法益之保護，本罪之成立與否，即與是否可期待肇事者於交通事故發生後不為逃逸行為之論點無涉。換言之，由維護公共交通安全之法益言，因故意肇事者與過失肇事逃逸者同，兩者皆應構成本條之罪，始符合憲法平等原則之要求<sup>15</sup>。

---

<sup>14</sup> 相同結論，見甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學第 30 期（2002 年 1 月），頁 113。甘教授於此處認為，無論故意、過失及無過失之肇事行為，倘要求駕駛人不得逃逸，均違反法規範之過分期待，進而認為刑法第 185 條之 4 應予除罪化。

<sup>15</sup> 雖然德國通說認為德國刑法第 142 條（未經許可而離開事故現場罪）旨在保障民事求償權，然該條仍同等將故意及過失事故參與者納入處罰（見 MK-Zopfs, 3.

#### 肆、對個案情節輕微之案件，於 102 年系爭規定尚未失效之期限內，法院應如何處理

本號解釋認為 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，致情節輕微之案件，行為人無從易科罰金，對情節輕微個案構成顯然過苛之處罰。此違反罪刑相當原則與憲法比例原則部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。惟於 102 年系爭規定尚未失效之期限內，法院應如何處理，本號解釋並未指明。本席認為，若行為人雖構成刑法第 185 條之 4 之罪，然經認定其犯罪情節顯然輕微，依 102 年系爭規定處罰顯然過苛時，各審級法院法官原則上應將案件暫時停止審理，俟立法機關依本解釋意旨修法完成後，再依刑法第 2 條第 1 項但書之規定（從輕原則），以行為後最有利於行為人之刑法第 185 條之 4 之修正規定，續行審理，以符合本號解釋對 102 年系爭規定之法定刑宣告違憲之意旨。

#### 伍、結論

本號解釋認為，刑法第 185 條之 4 之「肇事」語意所及範圍，僅包括「故意及過失」，不包括「無過失」在內，則實務上尚在審理中之案件，自應依循上開解釋意旨而為裁判。

實務上常將不屬本條構成要件之「對被害人即時救護」，作為論斷駕駛人是否構成本罪之理由，因而對於就交通事故

---

Aufl. (2017), § 142 Rn. 2 f., 38); 本條之完整內容，請見註 17。日本最高裁判所第一小法庭（昭和 47）（あ）1958 號判決亦認為，從行政管理目的以觀，駕駛人出於故意而駕駛車輛使他人受傷，除成立傷害罪外，亦該當日本道路交通法第 72 條第 1 項規定之違反救護義務罪。轉引自李麗玲，「肇事逃逸罪相關最高法院判決評釋」 ptt 報告資料，2013 年 11 月 15 日於最高法院，頁 21。

「無過失」之駕駛人，亦以本條論罪科刑。實務上此一作法有違罪刑法定主義，固不足採。惟從維護交通安全之法益出發，如該無過失之駕駛人於交通事故發生後，能對被害人施以即時救護，亦有助於交通安全之維護。是以若立法機關嗣後於本條明訂含無過失駕駛人在內之駕駛人，於交通事故發生後，負有「對被害人即時救護」之義務，此亦屬立法形成之範疇<sup>16</sup>。即便如此，本席認為，由於就交通事故無過失之駕駛人，其所應受責難者，僅在於違反「對被害人即時救護」之義務，相較於就交通事故有故意或過失之駕駛人，負有全部或一部之肇事責任，無法等同視之，立法者或可考慮對無過失之駕駛人僅科處較低度之刑罰，例如 6 月以下有期徒刑、拘役或罰金，一方面符合「罪刑相當」原則之要求，另一方面亦有鼓勵無過失駕駛人對被害人採取即時救護措施之作用。

末所不得言者，我國為法治國家，目前亦非亂世，無庸藉由所謂「治亂世用重典」之思維，來維護社會秩序。我國所需要者為「罪刑相當」之刑事法律，刑法第 185 條之 4 不區分駕駛人肇事是否故意、肇事情節是否輕微，一律規定相同刑度，實屬落伍之立法；102 年系爭規定，復提高其刑度至「1 年以上 7 年以下有期徒刑」，使得此一粗疏立法，雪

---

<sup>16</sup> 雖然德國通說認為德國刑法第 142 條（未經許可而離開事故現場罪）旨在保障民事求償權，然該條之「事故參與者」，是否有違反交通法規之行為，或是否負有過錯（故意或過失），在所不問（見 MK-Zopfs, 3. Aufl. (2017), § 142 Rn. 2 f., 38）；本條之完整內容，請見註 17。

上加霜<sup>17</sup>。無怪乎本號解釋有多達 17 件原因案件<sup>18</sup>，法官認為所承辦案件之被告犯罪情節輕微，102 年系爭規定卻不分情節，一律規定「1 年以上 7 年以下有期徒刑」之法定刑，有違憲之虞，因而將案件裁定停止，聲請釋憲。本席以為，刑法公共危險罪章中，部分條文對於過失犯之處罰，其刑度均較故意犯輕很多，此點或可作為立法者嗣後對於刑法第 185 條之 4 修法之參考。

---

<sup>17</sup> 德國類似我國之立法例，規定於該國刑法第 142 條（未經許可而離開事故現場罪），其規範內容較我國刑法第 185 條之 4 更為周延，或可資我國修法之參考。其內容如下：

「道路交通事故之參與者，於道路交通事故發生後，如未為下列行為而離開事故現場，處 3 年以下有期徒刑或罰金：

1. 為其他交通事故參與者及受害人之利益，使自己之身分、車輛及自己參與之狀況，經由停留於事故現場及自己參與事故之陳述，得以獲得確認；或
2. 於尚無任何人進行確認之前，已於個別事故發生後，等待一段相當之時間。

道路交通事故之參與者，於下列情形離開事故現場，且之後未即時使前項應確認之事項得以確認者，亦應依本條第 1 項處罰之：

1. 於第 1 項第 2 款所定之等待期間經過後，或
2. 自認合法或無責。

道路交通事故之參與者，立即通知本條第 1 項第 1 款之利害關係人或事故發生地點附近之警察機關，自己與該交通事故有關，並告知通訊地址、居留地、車輛牌照、車輛停放位置，及自己能停放該車輛供立即確認之期間，即屬已履行事後協助確認之義務。故意藉由保全行為使確認窒礙難行者，不適用本規定。

交通事故發生於非流動之交通狀況，且該事故僅造成不重要之財產損害，道路交通事故之參與者如於交通事故發生後 24 小時內，依本條第 3 項自行促成事後之確認，法院對於本條第 1 項及第 2 項之案件，應依本法第 49 條第 1 項減輕或免除其刑。

道路交通事故之參與者，係指依個案情狀，其行為能促成交通事故之人。」

<sup>18</sup> 參照本號解釋附表。