

釋字第 777 號解釋部分協同暨部分不同意見書

羅昌發大法官提出

黃虹霞大法官加入

本件涉及 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 所規定：「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）以及 102 年 6 月 11 日修正公布同條所規定：「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；此規定與前開 88 年系爭規定，下併稱系爭規定）

其核心爭議在於「肇事」及「逃逸」二構成要件是否明確，以及 88 年系爭規定科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」與 102 年系爭規定科處「1 年以上 7 年以下有期徒刑」是否對情節輕微者造成個案過苛。

1. 針對「肇事」要件是否包括「非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形」之部分，多數意見認為並不明確，故宣告該構成要件，部分違反法律明確性原則。本席認有補充說明之必要。
2. 針對「逃逸」之要件是否明確之問題，多數意見並未對此作出宣告。本席認為，「逃逸」要件如依其文字通常含意，應解釋為「為躲避責任而逃離不見蹤跡」；於此前提下，此要件並無不明確。
3. 針對 88 年系爭規定科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」是否過苛之問題，多數意見認為並未違反罪刑相當原則及

比例原則。本席認為，此處罰之刑度對駕駛人無過失及情節輕微之情形，可能造成個案過苛之結果。

4. 針對 102 年系爭規定科處「1 年以上 7 年以下有期徒刑」部分，多數意見認為，其適用於駕駛人無過失及情節輕微之情形，可能造成個案過苛。本席敬表同意。

謹提出本意見書，說明如次：

一、有關「肇事」之構成要件欠缺明確性部分

- (一) 按法條各種解釋方法間，有其優先次序；除非法律對其文字用語有特殊之定義，否則就法律條文，原則上應先以文字之通常含意出發，而為解釋；如仍有不明確時，再輔以其他解釋方法為之（見本席於本院釋字第 692 號解釋所提出之意見書）。而文字之通常含意，常可由正規之辭典獲得基本之認識（故諸多國家法院對國內法之解釋以及諸多國際爭議解決機制對國際條約之解釋，均常以辭典對文字之定義出發）。
- (二) 系爭規定係以「肇事」一詞作為其構成要件，而非以「發生事故」之中性描述為其要件。如由辭典之定義而言，「肇事」一詞顯非中性用詞，而帶有行為人因自己之原因而導致事故發生之意。例如教育部對該詞即定義為「闖禍，引起事故」。此係「肇事」一詞相當明確的「通常含意」。倘若以此通常含意出發，以解釋系爭規定，似應認為「肇事」一詞語意所及之範圍，僅包括「因駕駛人之故意或過失」所致之事故；而不包括「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。換言之，「肇事」

之構成要件，並不包括「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故，應無不明確之處。如採此種見解，則本院應以「合憲限縮」之方式宣告「肇事」之要件，在解釋為「不包括非因駕駛人之故意或過失所致之事故」之前提下，並不違反法律明確性原則。

(三) 然系爭規定在司法實務多年適用之結果，導致「肇事」一詞有相當混淆之見解（有些判決認為包括駕駛人無責之所導致之事故，有些則認為不包括駕駛人無責所導致之事故）。「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故是否構成系爭規定所稱「肇事」要件，既有極為不同的判決先例，本號解釋多數意見乃顧及實務見解所導致之混淆情況，而認為「非因駕駛人之故意或過失」所致事故之部分，並不明確。依前開說明，此種便宜之解釋方式，尚有斟酌餘地。

(四) 應另補充者，因「故意」所導致之事故，究竟是否屬「肇事」涵蓋之範圍，固可能有不同的意見（司法實務上有認為：開車「故意」撞人致死傷，如要求行為人留在原地照護傷亡者，屬於「期待不可能」；故系爭規定不應適用於「故意」造成事故之情形）。然「過失」導致事故之駕駛人，於事故發生時既有義務留在現場，則解釋上絕無認為責任較重（故意導致事故）之駕駛人，於事故發生時，反而無須留在現場之理；更何況，故意與過失常同時存在於一個事故（例如過失撞傷之後再故意將傷者撞死）或有界線模糊之情形（例如因「不確定故意」造成之事故與因「過失」造成之事故，在認定上常僅有一線之隔），如認「故意」

導致之事故不在系爭規定規範之範圍，不但與前述應以法條文字通常含意而為解釋之意旨不合，且亦輕重失衡（使較輕微之過失肇事須負肇事刑責，而較嚴重之故意肇事不需肇事負責），因而偏離解釋之常理。多數意見將因「故意」及「過失」造成事故之駕駛人，均同受系爭規定適用，本席敬表同意。

二、針對「逃逸」之要件是否欠缺明確性之問題

- (一) 系爭規定係以「逃逸」一詞作為其構成要件，而非以「離開現場」之中性描述為其要件。由辭典之定義而言，「逃逸」一詞亦非中性用詞。該詞有「逃」、「逸」二內涵；其中「逃」帶有躲避責任之意涵，而「逸」則有離開不見蹤跡之意義。例如前開教育部即對「逃逸」一詞定義為「逃離不見蹤跡」。
- (二) 故如以系爭規定法條文字之通常含意出發而為解釋，則「逃逸」一詞係指駕駛人「為躲避責任而逃離不見蹤跡」（而非駕駛人「單純離開現場」）之情形。就此而言，「逃逸」一詞並無不明確。換言之，駕駛人之離開現場如非為逃避責任，而係有正當理由（例如駕駛人對於事故之造成並無故意或過失，且發生事故後已經下車查看，發現對方受傷輕微，並無大礙之後而離開事故現場；或駕駛人於發生事故後已先通知警察機關或為必要救護措施，並留下聯絡資料之後，而離開事故現場），則其應不符合「逃逸」之構成要件。如採此種見解，則本院應以「合憲限縮」之方式宣告「逃逸」之要件，在解釋為「不包括駕駛人非為逃避責任，而係有正當理由離開事故現場」之前提下，並不違反

法律明確性原則。多數意見對「逃逸」要件並未為上開意旨之宣告，甚為可惜。

三、針對 88 年系爭規定科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」是否過苛之問題

- (一) 多數意見認為，此部分之刑度並未違反罪刑相當原則及比例原則。然本席認為，此種處罰之刑度，於駕駛人毫無過失且情節輕微之情形，確可能造成個案過苛之結果。
- (二) 刑法中，科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」者，均為相當嚴重之犯罪。例如刑法第 100 條內亂罪預備犯、第 150 條公然聚眾強暴脅迫之首謀或下手實施者、第 155 條煽惑軍人不執行職務或不守紀律或逃叛者、第 162 條損壞拘禁處所械具或以強暴脅迫脫逃者、第 174 條放火燒毀自己所有住宅等致生公共危險者、第 294 條對無自救力之人遺棄者等。
- (三) 刑法對「肇事逃逸」致人傷亡之處罰，除保護個人法益（降低傷亡之嚴重性）之外，雖另有公益之考量（維護交通往來安全），然「肇事逃逸」致人傷亡之情形，差異極大。以前述所舉之例（駕駛人於事故之發生並無故意或過失，且於發生事故時已經下車查看，發現對方受傷輕微，並無大礙之後而離開現場）而言，事故造成之侵害極小，且受傷者並非無自救力，其情形對往來安全又不發生任何影響，然駕駛人卻必須與「內亂罪預備犯、公然聚眾強暴脅迫之首謀或下手實施、煽惑軍人不執行職務或不守紀律或逃叛、損壞拘禁處所械具或以強暴脅迫脫逃者、放火燒毀自己所有

住宅致生公共危險者、對無自救力之人遺棄」等嚴重犯罪，負相同的刑責，輕重顯然失衡。本席認為，88年系爭規定之處罰刑度，顯亦有造成個案過苛之問題。

- (四) 原則上，立法者對於犯罪刑度之訂定，有相當的立法裁量空間。但其刑度之訂定，如在個案適用之情形，可能造成與犯罪行為之可責性顯不相當時，本院自應基於憲法上罪刑相當原則，宣告其在造成個案過苛之部分違憲。多數意見認為 88 年系爭規定有關刑度部分並未違憲，本席無法同意。

四、有關本件宣告違憲之法律效果及建議修法方向

- (一) 本院以往宣告法規違憲，常直接宣告該法規定期或立即失其效力、不再適用或不再援用。但本件情形有關宣告「部分違憲」之情形並不完全相同。
- (二) 嚴格言之，「肇事」之構成要件既未能通過法律明確性之審查，則理論上系爭規定「整個條文」即應被宣告失其效力。然多數意見考量現實之情形，僅將「非因駕駛人之故意或過失所致事故而加以處罰」之部分，宣告違憲；而維持「駕駛人之故意或過失所致之事故而加以處罰」之部分之合憲性。本號解釋並僅將 102 年系爭規定造成個案過苛之部分，宣告違憲。本號解釋之後，系爭規定將分成下列情形，決定其效力及決定法院應如何審判：

1. 本號解釋之下，系爭規定無違憲疑義部分，為「因駕駛人之故意或過失所致之事故」，致人死傷而逃逸，

且「未造成個案過苛」者。法院在法律修正前，就此部分，仍得繼續適用系爭規定而為審判。

2. 系爭規定涉及「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，致人死傷而逃逸之部分，違反法律明確性原則，此部分自本號解釋公布之日起失其效力。故法院就涉及此種類型之肇事逃逸個案，應即為無罪之宣告。無須待法律之修正。

此係屬「部分無效」之宣告。而此種「部分無效」之宣告形式，與以往本院所為「部分無效」之宣告，並不完全相同。

本院以往所為「部分無效」之宣告，多係宣告「法條之部分內容」失效(例如本院釋字第 749 號解釋宣告道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項規定「計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第 230 條至第 236 條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照」中，有關吊扣執業登記證、廢止執業登記之部分，失其效力);或係「法條適用於特定情形之部分」失效(例如本院釋字第 731 號解釋宣告 89 年 2 月 2 日制定公布之土地徵收條例第 40 條第 1 項「實施區段徵收時，原土地所有權人不願領取現金補償者，應於徵收公告期間內，檢具有關證明文件，以書面向該管直轄市或縣(市)主管機關申請發給抵價地」，關於「應於

徵收公告期間內」之要件，適用於「欲申請發給抵價地」，「於徵收處分公告日之後，始送達徵收處分之書面通知，而仍以徵收公告日計算申請期間」之情形，失其效力)。

而本件情形，則係宣告法條文字(即「肇事」)的「部分意涵」(即「非因駕駛人之故意或過失」所致事故)失其效力。

此種宣告「部分意涵」(即「非因駕駛人之故意或過失」所致事故之部分)失其效力之目的，在於使該要件中的「其他意涵」(即「因駕駛人之故意或過失」所致事故)仍維持效力。避免將該要件整個宣告失其效力(進而致使系爭規定整個條文失其效力)所造成之重大法秩序之衝擊。

3. 就 102 年系爭規定涉及肇事逃逸之個案過苛，因而有違憲疑義之部分，因法院無從自行改變該規定之刑度而為宣判(亦即，法院不能在無法律明確依據的情形下，直接對駕駛人宣告易科罰金)，故其必須暫停審判，待立法者依本號解釋意旨修正 102 年系爭規定後，再以「從輕原則」，依修正後降低刑責之法律而為審判。

(三) 本席認為，系爭規定之立法內容確實不夠細膩。立法一味加重刑度的結果，導致除懲罰了惡性肇逃之駕駛人外，一併對情節極為輕微者產生嚴重失衡的處罰。在諸多法重情輕之肇事逃逸案件中，系爭規定造成許多法官在法感情上之極大掙扎，使其難以直接依據系爭規定而為裁判(判不下手)。本件情形，由多位法官

為其承審之案件向本院聲請解釋系爭規定之現象，可見系爭規定問題之嚴重性。立法者將來依本號解釋意旨修正系爭規定時，實宜避免維持以單一之處罰條文，處理「駕駛人於發生交通事故時，無故離開現場」之所有情形；而宜區分駕駛人於交通事故之發生是否有責、事故造成傷亡之情形是否嚴重（諸如是否造成死亡、重傷害、一般傷害、極輕微傷害、有無自救能力等）、駕駛人是否採行若干具體措施等，為較細膩之規範，以真正達到以嚴懲惡性肇逃，並以輕重適中之罰則，督促駕駛人於事故發生時採行必要措施，並對其產生警惕作用。