

解釋憲法聲請書

目錄

壹、聲請解釋目的.....	3
一、解釋目的.....	3
二、依據.....	3
三、涉及之案件.....	3
貳、疑義之性質與經過及涉及之憲法條文.....	4
一、疑義之性質與經過.....	4
二、本案所涉及之憲法權利（及刑事法條文）.....	5
（一）涉及之憲法權利.....	5
（二）涉及之刑事法條文.....	5
參、聲請解釋憲法之理由（聲請人對本案所持之立場與見解）.....	6
一、刑法第 185 條之 4 的立法.....	6
（一）起始立法.....	6
（二）後來修法的條文及理由.....	7
（三）修法過程的討論.....	8
二、刑法第 185 條之 4 的司法實務基本現況.....	20
（一）構成要件的嚴苛情形.....	20
（二）法律效果的嚴厲情形.....	23

(三) 為減緩嚴苛而適用例外減刑的問題	24
(四) 小結	26
三、違反憲法的論證	27
(一) 審查密度	27
(二) 肇事逃逸罪的保護目的	28
(三) 肇事逃逸罪的構成要件及處罰違反比例原則	30
四、結論	35
肆、附論	36
一、本案與聲請人先前承審的案例	36
二、為本案被告的考量	37

壹、聲請解釋目的

一、解釋目的

聲請人聲請宣告刑法第 185 條之 4，因違反後述憲法條文及原則（第 23 條）而無效或失效。

二、依據

按憲法之效力既高於法律，法官有優先遵守之義務。法官於審理案件時，對於應適用之法律，依其合理之確信，認有牴觸憲法之疑義者，得以之為先決問題，裁定停止訴訟程序，並提出客觀上形成確信法律為違憲之具體理由，聲請司法院大法官解釋（釋字第371號解釋文參照）。

三、涉及之案件

聲請人審理105年度審交訴字第86號被告林○○涉嫌肇事逃逸案

件，認為所應適用之刑法第185條之4，有牴觸憲法第23條規定（比例原則）之疑義，而屬先決問題，業已裁定停止其訴訟程序，並本於合理確信提出後述具體理由，聲請鈞院大法官解釋。

貳、疑義之性質與經過及涉及之憲法條文

一、疑義之性質與經過

臺灣桃園地方檢察署檢察官以 105 年度偵字第 3767 號提起公訴，略以：被告林○○先前因案經執行有期徒刑，於 103 年 4 月 12 日假釋期滿未經撤銷，視為執行完畢。而於 105 年 1 月 7 日上午 6 時 55 分許，駕駛營業小客車時不慎自後方追撞前方由蔡○○所騎駛之普通重型機車，蔡○○因此受有頸部扭傷、下背挫傷、左肘挫傷、左腿挫傷及左踝擦傷等普通傷害（過失傷害部分，未據告訴）。○○○下車查看，發現蔡○○受傷後，未予以即時救護或停留現場等候警方處理，便逕行駕車逃逸¹。檢察官起訴書並載明：「被告係一時失慮致罹刑章，於偵查中坦承犯行，態度良好，顯有悔意，並與證人即被害人達成和解，建請從輕量刑，以啟自新」²。依據卷內資料，被告於

¹ 參附件 1。

² 同前註，證據並所犯法條欄二、的記載。

105年1月7日行為後，陳述了事發的經過，並沒有過多辯解（偵卷第3-4頁）；被害人於警方調查時，表示暫時不提出告訴（偵卷第8-9頁），後來也已經和解（偵卷第41-44頁）³。

上開案件由聲請人受理，現以105年度審交訴字第86號審理中。聲請人認為：肇事逃逸罪不分情節輕重，法定刑設計在有期徒刑1年以上、7年以下，認有牴觸後述憲法的疑義，並裁定停止訴訟程序。茲以前述釋字第371號解釋文為程序依據，提出客觀上形成確信法律為違憲之具體理由如後，聲請鈞院大法官解釋。

二、本案所涉及之憲法權利（及刑事法條文）

（一）涉及之憲法權利

憲法第23條（比例原則）。

（二）涉及之刑事法條文

刑法第185條之4：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸

³ 參附件2。

者，處一年以上七年以下有期徒刑」。

叁、聲請解釋憲法之理由（聲請人對本案所持之立場與見解）

一、刑法第 185 條之 4 的立法⁴

（一）起始立法

1. 最初的構成要件與法律效果

刑法第 185 條之 4，係於 88 年 4 月 21 日公布，構成要件及刑罰效果為：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑」。

2. 立法理由

依據立法理由記載：「一、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

⁴ 本聲請書以下對立法紀錄的記載為簡要的記載方式。例如「102/17」指「第 102 卷第 17 期」。立法紀錄均見附件 3。

條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定」、「二、本條之刑度參考第二百九十四條第一項遺棄罪之規定」。

(二) 後來修法的條文及理由

1. 刑度提高

該罪於 102 年 6 月 11 日修正後，構成要件並未變動，但將法律效果修正為 1 年以上、7 年以下的刑罰。

2. 立法理由

立法理由則是：「第一百八十五條之三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。爰修正原條文第二項，提高肇事逃逸刑度」。

(三) 修法過程的討論

1. 委員會討論的提案意見

在 102 年間，當時對於刑法第 185 條之 3 酒駕（致人死亡、重傷）的刑事處罰、預防性羈押，以及 185 條之 4，有十數件修正案⁵。委員會的討論，大多集中在遏止酒駕的意見⁶。至於刑法第 185 之 4 的刑度修正，有立法委員表示⁷：

「……其實，喝了酒之後，就好像帶了一個危險物品走在路上。如果他們的時速在 120 公里以上，更可說是帶了一個炸彈在路上。所以，針對酒駕的部分，如何在修法過程中嚴予立法，讓每個人民未來都能得到一定程度的保障，所以，我這次提出了兩個修正案，一個是包括刑法第一百八十五條之三及第一百八十五條之四的條文修正案，在累犯的部分，甚至本席都主張必須要有死刑的處理，包括死刑、無期徒刑或十年以上的有期徒刑，這

⁵ 立法院公報，102/17，委員會紀錄，頁 28-29；頁 78-89。另參照立法院公報，102/26，院會紀錄，頁 64 以下。

⁶ 立法院公報，102/17，頁 29 以下；頁 90 以下。

⁷ 黃昭順委員發言，立法院公報，102/17，頁 31。

部分可能跟幾位提案委員的意見有一點不同，但很清楚的一點是，如果致人於死者一犯再犯這樣的危險因子不能從道路安全去除的話，對我們所有的人民是不公平的」。

另外，也有委員表示⁸：

「……車禍肇事有很多樣態，我們認為目前有關車禍肇事逃逸的刑責相對過低，如果肇事逃逸是蓄意的，這和殺人行為基本上是同等的。根據法務部的統計資料，2007至2011年，肇事致人死傷而逃逸者共11,381件，被告人數有13,142人，其中8,106人僅獲判有期徒刑6個月，且大多可以易科罰金。我們認為，肇事之後罔顧受害者生命的行為目前刑責太低，因此造成肇事者心存僥倖而選擇逃逸，為了嚇阻肇事逃逸的行為，本席及黃委員偉哲、許委員智傑、李委員昆澤等人共同擬定刑法第一百八十五條之四的修正案，希望能夠以刑法傷害罪之概念修正肇事逃逸刑責，以維用路人之生命財產安全。……」。

⁸ 邱志偉委員發言，立法院公報，102/17，頁32。

亦有委員表示⁹：

「本席與廖委員正井共同提案第一百八十五條之四，為什麼肇事致人於死或重傷而逃逸者，要從六個月以上五年以下有期徒刑改成一年以上七年以下有期徒刑？我已經非常詳細的研究過，這是非常可行，這是有條件針對重傷或致死的刑責。如果大家還記得這張相片，這是去年在台中發生孕婦被駕駛撞昏肇逃事件，當時我受當事人家屬之託，我跟廖委員都曾開過記者會，現在被害人昏迷指數只有 7，小孩生出來還在插管，我們的法律對肇逃的人沒有辦法進行處罰，這是活生生的教材。如果還繼續維持 6 個月以下的刑責，我連 101 年的資料都查到了，101 年肇事逃逸被起訴的有 2,608 件，占 6 成以上是易科罰金¹⁰，法務部不要當害人的兇手啊！你們不嚴格的制定法律，而在司法的判決上都是從輕發落……我受家屬之託開過記者會，也跟法務部研究、討論過，連刑責怎麼制定我都考慮清楚，我沒有亂定二年或是奇怪的連肇事致人受傷也一定要抓去關，我是提出

⁹ 林佳龍委員發言，立法院公報，102/17，頁 103、106。

¹⁰ 當時有效的肇事逃逸罪包括致人普通傷害（以及輕微傷害）的情形在內，法定刑是 6 月以上、5 年以下。

肇事致死或重傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑……」。

「我不是要用重刑來阻止法律，對法的限制我都了解，可是為什麼要訂一年以上七年以下有期徒刑，主要還是給法官裁量的空間。因為如果酒駕逃逸不是累犯，在二年以下還是可以判他緩刑，所以這是讓法官有裁量權，可是為什麼法官的判決有逐年增加，而且六成以上是判6個月以下，他不一定有意識到用遺棄罪，而且遺棄罪的刑責太重了，如果依照刑法第二百九十四條第二項規定，因而致人於死者，處七年以上有期徒刑，就是因為它的刑責太重，法官在判的時候不太敢用刑法第二百九十四條第二項的遺棄罪來重判，所以把它明定在這裡也給法官一個空間……對於刑法第一百八十五條之四我們是經過通盤研究，肇逃的部分大家比較少討論，大家都是針對酒駕的部分，而我針對的是肇逃的部分，因為肇逃很多是根本沒有喝酒，他只是為了賺錢可能精神很疲勞，他的身分證、駕照等證件都簽給公司，出事的時候就委由公司去處理。感謝剛才廖委員的處理，我的發

言是要留下紀錄，這一條我們還是要將法案抽回，再進行朝野協商，希望法務部不要把這一條和其他都視為是一樣的，好不好？謝謝」。

2. 委員會討論時的主管機關意見

關於肇事逃逸罪，對於不同委員提出的草案（包括依照死亡、重傷、普通傷害不同情形區分刑度、提高法定刑等），法務部的意見大致是：「修正草案增訂『致人死亡者，加重其刑至二分之一』部分，現行法第 185 條之 4 之處罰情形僅須駕車致人死傷逃逸為已足，無論造成被害人普通傷害、重傷害、死亡之結果，均包括在內。若再增訂後段之規定，恐造成法律適用上之困擾，且有重複評價之虞」¹¹、「修正草案將本罪刑度由『六月以上五年以下有期徒刑』修正為『二年以上五年以下有期徒刑』，惟此與目前刑法之刑罰級距不符。本罪之刑度是否有調整之必要性，經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要性」¹²、「修正草案區分致人受傷、致人於死或重傷而區分刑度，在實務上恐會衍生如何判斷肇事當時被害人所受係普通傷害、重傷害之困擾。又本罪之刑度是否有調整之必要性，經本

¹¹ 立法院公報，102/17，頁 41。

¹² 立法院公報，102/17，頁 41。

部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要性」¹³、
「修正草案提高本罪之處罰刑度為『一年以上七年以下有期徒刑』，
惟經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要
性」¹⁴。綜合的結論則是：「為避免實務上適用法律之困擾，建議本罪
不應區分致人受傷、致人於死而異其處罰刑度。至於本罪刑度是否有
提高必要性，經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無
修正之必要性……」¹⁵。

3.之後討論的情形

後來在委員會的討論，大多是針對酒駕的實際情況、執法情形¹⁶。
但對於肇事逃逸罪的草案，已經有立法委員意識到問題¹⁷：

「林委員正二：另外，針對第一百八十五條之四的修正案，
可能也適用刑法第二百九十四條的遺棄罪，這部分法有
其競合性，但有些罪也可能變成形同具文，要如何界定
清楚，也請法務部能夠嚴謹思考。」

¹³ 立法院公報，102/17，頁 41。

¹⁴ 立法院公報，102/17，頁 41。

¹⁵ 立法院公報，102/17，頁 41。

¹⁶ 立法院公報，102/17，頁 44 以下。

¹⁷ 立法院公報，102/17，頁 58-59。林正二委員另有提出書面意見，意旨大致相同（立法院公報，102/17，頁 75）。

「吳次長陳環：事實上，針對第一百八十五條之四要不要增訂，我們也提給研修小組討論起碼兩次以上，研修小組成員跟委員有相同的看法，認為這會發生法律競合問題，所以，建議第一百八十五條之四不要修正，這樣子會單純化。如果有肇事逃逸因而致人重傷或死亡，就適用第二百九十四條來處理，這樣比較單純化，否則到時適用法律時會產生困擾」。

4.之後的審查情形

立法委員各有提出草案、法務部也有提出意見¹⁸。茲舉其中數例分述如下。

依照林佳龍委員等 24 人的提案理由，提到：「一、目前每年肇事致人死傷而逃逸之案件逾兩千件，且案件數有逐年增加趨勢，據地方法院檢察署統計資料，96 年至 100 年共有 11,381 件肇事致人死傷而逃逸之案件，且案件數逐年增加，從 96 年的 2,035 件激增至 100 年的 2,619 件。二、依現行刑法第一百八十五條之四規定，肇事致人死傷而逃逸者可處六月以上五年

¹⁸ 立法院公報，102/26，頁 65 以下、頁 85 以下。

以下有期徒刑。但據司法院統計資料，96年至100年各級法院判決因觸犯中華民國刑法第一百八十五條之四，總計被告人數13,142人，其中457人獲判無罪，而有高達8,106人獲判有期徒刑六個月，被判處六個月有期徒刑者，只要符合法定要件，絕大多數均得易科罰金，因此，許多肇事致人於死或重傷而逃逸之被告，仍得易科罰金，未能獲得應有之制裁¹⁹。三、因肇事致人於死或重傷而逃逸者，刑度與肇事致人受輕傷而逃逸者，均為六月以上五年以下有期徒刑，並未加重肇事致人於死或重傷而逃逸者之刑度，令受害者家屬心情難以平復，也間接鼓勵肇事致人於死者逃逸。四、爰此，本修法加重肇事致人於死或重傷而逃逸者之刑度，將駕駛動力交通工具肇事，致人於死或重傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑；換言之，肇事致人於死或重傷而逃逸者，法院不得判決科處六個月有期徒刑，亦即不得易科罰金，除非宣告緩刑，否則須入監服刑，此將有效嚇阻駕駛動力交通工具肇事者逃逸，除了可降低肇事逃逸案件數量外，也可減少被害人因未即時送醫而導致重傷或死亡之情形²⁰。法務部則是認為：「修正草案區分致人受

¹⁹ 實則，依據文本的統計資料（僅以條文為依據），也應該包括「輕傷」；因此，所謂「許多肇事致人於死或重傷而逃逸之被告，仍得易科罰金，未能獲得應有之制裁」，似乎也將輕傷的情狀算在裡面。

²⁰ 立法院公報，102/26，頁74。

傷、致人於死或重傷而區分刑度，在實務上恐會衍生如何判斷肇事當時被害人所受係普通傷害、重傷害之困擾。又本罪之刑度是否有調整之必要性，經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要性」²¹。

依據江惠貞委員等 18 人提案理由：「一、根據警政署統計 97 年到 100 年，肇事無人傷亡未依規定處理而逃逸者由 2777 件升為 3201 件，肇事致人傷亡而逃逸者由 2107 件升為 2867 件。今年截至九月，肇事無人傷亡而逃逸者已達 2921 件，肇事致人傷亡而逃逸者也達 2169 件，高過去年 100 年之每月平均值。去年之肇逃事件總數逾六千件，今年一至九月也達五千件，顯見犯罪事件數逐漸提高²²。二、有鑑於刑法第一百八十五條之三近日將通過審議，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。針對無預見而肇逃之加害人，屬於駕駛者上路應注意而未注意之責任。就客觀處罰條件而言，只要有事實發生，加害者逕而離去即該當本條之罪。因此，肇逃無論是否預見，皆有犯罪之事實而可歸責。三、在刑法一百八十五條之四

²¹ 立法院公報，102/26，頁 86。

²² 實則，依照當時有效的刑法第 185 條之 4，肇事「無人傷亡」而逃逸並不構成肇事逃逸罪。

未立法前，肇逃者從刑法第兩百九十四條遺棄罪處斷。修正一百八十五條之四肇事遺棄罪，為兩百九十四條遺棄罪之特別版，各有其適合條件，未有法規競合。四、為有效嚇止肇逃事件發生，提高逃逸者之法律成本，保障人民生命安全，擬具『中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正』，將現行六月以上五年以下有期徒刑，修改為一年以上七年以下有期徒刑」²³。法務部則認為：「修正草案提高本罪之處罰刑度為『一年以上七年以下有期徒刑』，惟經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要性」²⁴。

另外，邱志偉委員等 24 人提案理由為：「車禍肇事有很多樣態，我們認為目前有關車禍肇事逃逸的刑責相對過低，如果肇事逃逸是蓄意的，這和殺人行為基本上是同等的。根據法務部的統計資料，2007 至 2011 年，肇事致人死傷而逃逸者共 11,381 件，被告人數有 13,142 人，其中 8,106 人僅獲判有期徒刑 6 個月，且大多可以易科罰金。我們認為，肇事之後罔顧受害者生命的行為目前刑責太低，因此造成肇事者心存僥倖而選擇逃逸，為了嚇阻肇事逃逸的行為，本席及黃委員偉哲、許

²³ 立法院公報，102/26，頁 74-75。

²⁴ 立法院公報，102/26，頁 86。

委員智傑、李委員昆澤等人共同擬定刑法第一百八十五條之四的修正案，希望能夠以刑法傷害罪之概念修正肇事逃逸刑責，以維用路人之生命財產安全²⁵。法務部則認為：「修正草案區分致人受傷、致人於死而區分刑度，在實務上可能會衍生如何判斷肇事當時被害人係傷害或死亡之困擾。又經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要性」²⁶。

因此，法務部對於肇事逃逸罪各該修正的草案，結論是：

「為避免實務上適用法律之困擾，建議本罪不應區分致人受傷、致人於死而異其處罰刑度。至於本罪刑度是否有提高必要性，經本部刑法研究修正小組研議後，與會委員均認為尚無修正之必要性，請委員考量」²⁷。至於審查會的結論，則是：「審查會於經詢答後，省略大體討論，逕行逐條審查。在場委員幾經討論後取得共識，將上開法案審查完竣，茲將審查結果概述如下：(一)草案第一百八十五條及第一百八十五條之四，均維持現行條文，不予修正」²⁸。

²⁵ 立法院公報，102/26，頁 75。

²⁶ 立法院公報，102/26，頁 87。

²⁷ 立法院公報，102/26，頁 87。

²⁸ 立法院公報，102/26，頁 88。並參照審查報告。

5.黨團協商及後來的三讀

黨團協商時，有立法委員提出臨時動議。認為²⁹：

「……若能將肇事者的刑度提高至一年以上，則其人監服刑的機率勢必大增，有人關心說是否會因此讓那些真正只是疏忽的人也因此入獄服刑，本席認為如果肇事者真的有意要和解並在法庭上認錯展現誠意的話，可依其他減刑或緩刑相關規定處理，尤其是對初犯者，更何況並非只要撞到就一定會怎麼樣，本席的提案是將對象限定在肇事致人於死或重傷而逃逸者，且由法官來判定，但因如何判定有其困難度，為使法條清楚簡明，本席遂將其修正為「致人死傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑」，本席並非喜歡嚴刑峻罰，但如果不用此法導正，讓開車肇事者就算不在第一時間停下，至少也打個電話，在實務上，也許這些受害者就不會因此受傷或死亡，而使整個家庭的幸福破碎。所以本席認為在此非常時期，應以這種方式讓國人建立正確的觀念，知道車子

²⁹ 立法院公報，102/38，黨團協商會議紀錄，頁1418。

就是一個武器，關鍵不在保護開車的人而是在保護他人，這是社會教育的一部分，希望在本條修正通過後能配合酒駕一併宣導，也希望法務部能從善如流，讓本案能順利通過」。其後黨團協商均無異議而通過³⁰。之後二讀、三讀均順利通過³¹，修正條文成為現今情形。

二、刑法第 185 條之 4 的司法實務基本現況³²

（一）構成要件的嚴苛情形

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，處一年以上七年以下有期徒刑」。司法實務通說依據立法理由，認為該條的保護法益，在於維護各參與交通的眾人往來安全、避免事端擴大，立即對於車禍受傷人員，採取救護、求援行動，減緩死傷程度；此外，也有認為包括釐清肇事責任的歸屬、民事求償的見解³³。但是，不論法益保護見解為何，對於「肇事」、「致人死傷」、「逃逸」，適用結論都將產生極度嚴苛的情形。爰分述如後。

³⁰ 同前註。

³¹ 立法院公報，102/38，院會紀錄，頁 1211-1212。

³² 以下引註的司法實務見解，均見附件 4。

³³ 最高法院 99 年度台上第 7203 號、102 年度台上第 2732 號、104 年度台上第 2570 號判決。

1. 「肇事」不論有無過失

依據司法實務通說，「肇事」時，不論行為人本身有無過失、是否應負刑責，只要客觀上發生車禍，即屬「肇事」（但排除「故意」肇事者）³⁴。此外，也有司法實務見解對行為主體的解釋，擴張到了違規的一方整體；換言之，為了釐清肇事責任歸屬，確保車禍中死傷一方的權益，肇事各方對外關係應構成一整體，從而：「非但駕駛人和汽車是一整體，而且駕駛人與其乘客也是一整體，例如：駕車者臨停違規、下車離開，或車上乘客違規亂丟物品或隨意打開車門等，一旦肇事而逃逸，無論車內違規的一方係親友或一般人員，對於受害的另方，都應共同構成一整體，居於保證人的地位，全該當於本罪所規範的肇事概念」³⁵。

2. 不分輕重傷

關於「致人死傷」的文字，過去雖然有「客觀處罰條件」及「構成要件要素」的不同看法（聲請人認為應該是在憲法的角度衡量立法，故對於此一刑法釋義學的細節，就此不予贅述）；但目前司法實

³⁴ 最高法院 88 年度台上第 7396 號、89 年度台上第 7622 號、93 年度台上第 5599 號、95 年度台上第 4264 號、102 年度台上第 2732 號、104 年度台上第 2570 號判決。

³⁵ 最高法院 104 年度台上第 2570 號判決。

務通說，認為「致人死傷」屬於構成要件要素。但無論如何，任何「傷害」的情形，都在該罪文字設定的處罰範圍之內。因此，縱使屬於「輕傷」，也不能免責³⁶。

3. 「逃逸」不論情節

對於「逃逸」，司法實務通說認為只要「離開現場」，就是逃逸；不論是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，就逕自離開現場（含離去後折返，卻沒表明肇事身分），均屬逃逸的作為³⁷。

4. 不論被害人有無追訴意願

本罪屬於非告訴乃論之罪；被害人縱然無意提出告訴（亦即，不表達追訴意願），本罪仍會成立。

³⁶ 最高法院 107 年度台上字第 3027 號、106 年度台上字第 1287 號、106 年度台上字第 4199 號。

³⁷ 最高法院 89 年度台上第 7622 號、104 年度台上第 2570 號、107 年度台上字第 3387 號判決。

（二）法律效果的嚴厲情形

1. 法定刑度不能易刑（易科罰金、易服社會勞動）

依據本罪的法定刑度，是「1年以上7年以下」的有期徒刑。倘若依據法定刑度內量刑，則行為人勢必執行較長期的自由刑。

2. 依據刑法第 59 條減刑，亦不能易科罰金

依據肇事逃逸罪的法定刑度設計，縱使依據刑法第 59 條的「情堪憫恕」條款，刑度「最低」也只能減到 6 個月³⁸；但依據刑法第 41 條第 1 項前段：「犯最重本刑為五年以下有期徒刑以下之刑之罪，而受六月以下有期徒刑或拘役之宣告者，得以新臺幣一千元、二千元或三千元折算一日，易科罰金」。但因為肇事逃逸罪的最高法定刑度是 7 年——法定刑既然高於「5 年」，不符合易科罰金的前提，因此不能易科罰金。倘若易刑，僅能依據刑法第 41 條第 3 項規定：「受六月以下有期徒刑或拘役之宣告，不符第一項易科罰金之規定者，得依前項折算規定，易服社會勞動」。

³⁸ 刑法第 59 條單獨的論證，詳後述。

3.累犯：行為人必須入矯正機關執行自由刑

依據刑法第 47 條第 1 項：「受徒刑之執行完畢，或一部之執行而赦免後，五年以內故意再犯有期徒刑以上之罪者，為累犯，加重本刑至二分之一」。是以立法擬制的方式，直接認定行為人倘若在行為前，曾經受任何的徒刑執行完畢，即有加重刑罰的必要性³⁹。因此，倘若行為人符合法定累犯事由（縱使先前僅受極低刑度的徒刑），在肇事逃逸罪的法定刑內，法官必須量處 1 年 1 月以上的刑度；縱使適用刑法第 59 條減刑，最低也必須判處有期徒刑 7 月，即無易刑（也不能易服社會勞動！）的可能性，必須進入矯正機關執行自由刑。

（三）為減緩嚴苛而適用例外減刑的問題

1.刑法 59 條的濫用

依據刑法第 59 條規定：「犯罪之情狀顯可憫恕，認科以最低度刑仍嫌過重者，得酌量減輕其刑」。立法理由是：「一、現行第五十九條

³⁹ 立法理由：「一、累犯之加重，係因犯罪行為人之刑罰反應力薄弱，需再延長其矯正期間，以助其重返社會，並兼顧社會防衛之效果。參之同為大陸法系之日本現行刑法第五十六條及改正刑法草案第五十六條、瑞士刑法第六十七條、奧地利刑法第三十九條、法國刑法第一百三十二條之八至第一百三十二條之十一仍有累犯之規定，宜維持行累犯制度。惟可因行為人惡性之程度酌予量處適當之刑」。

在實務上多從寬適用。為防止酌減其刑之濫用，自應嚴定其適用之條件，以免法定刑形同虛設，破壞罪刑法定之原則。二、按科刑時，原即應依第五十七條規定審酌一切情狀，尤應注意該條各款所列事項，以為量刑標準。本條所謂『犯罪之情狀可憫恕』，自係指裁判者審酌第五十七條各款所列事項以及其他一切與犯罪有關之情狀之結果，認其犯罪足堪憫恕者而言。惟其審認究係出於審判者主觀之判斷，為使其主觀判斷具有客觀妥當性，宜以「可憫恕之情狀較為明顯」為條件，故特加一「顯」字，用期公允。三、依實務上見解，本條係關於裁判上減輕之規定，必於審酌一切之犯罪情狀，在客觀上顯然足以引起一般同情，認為縱予宣告法定最低刑度猶嫌過重者，始有其適用……乃增列文字，將此適用條件予以明文化」。

但依照鈞院「量刑資訊系統」的資料，2016年至2017年的肇事逃逸罪，若不點選任何的量刑因素，總計有1148筆判決，最低刑度是1年（660件），平均刑度是1年1.2月⁴⁰；但如果點選「刑法第59條」作為唯一的量刑因素變項，此時判決件數為518筆，有期徒刑6月的就占了412件，平均刑度則在6.4個月⁴¹。如果量刑資訊系統的統計顯示無誤，肇事逃逸罪案件適用刑法第59條的情形，約占了1

⁴⁰ 參考：<http://sen.judicial.gov.tw/>（最後瀏覽日：2018年11月16日。點選：肇事逃逸罪）。關本聲請書提及「量刑資訊系統」者，參考附件5。

⁴¹ 同前註。

半的比例。

2. 肇事逃逸罪未必會適用刑法第 59 條

由於量刑屬於事實審職權裁量的範圍，「非許當事人逕憑己意，指稱法院不給此寬典，即有判決不適用法則的違法」，和解是否成立，也不是絕對的參考要素⁴²。依據上述的量刑資訊系統顯示，也約有一半的案件並不適用。

(四) 小結

依據構成要件文字解釋的司法實務見解，「肇事」不論過失有無、「致人死傷」不論程度、「逃逸」不論情節，於構成肇事逃逸罪時，法定刑最低是 1 年；如果有累犯規定的適用，最低程度是 1 年 1 月。縱使動用刑法第 59 條的減刑條款，無累犯或其他加重條件時，行為人無法易科罰金，僅能執行自由刑或長期社會勞動；如果有累犯規定的適用，行為人最輕也是 7 個月有期徒刑，必須進入矯正機關執行自由刑。

⁴² 最高法院 106 年度台上字第 1572 號、107 年度台上字第 3522 號判決。

刑法 59 條的適用，依照立法者的指示，應該是屬於例外；但從統計資料來看，司法實務為緩解適用上的嚴厲，相當比例地援用了刑法第 59 條，但不是全部都會適用。

三、違反憲法的論證

(一) 審查密度

依照聲請人的理解，鈞院大法官針對刑罰的審查，向來並不寬鬆⁴³；甚而在刑罰效果僅有人身自由拘束、而無任何易刑的效果時，審查密度更為嚴格⁴⁴⁴⁵。

而肇事逃逸罪的追訴、審理，所進行的是刑事訴訟程序，法律效果是最低有期徒刑 1 年的刑罰。對於人民之基本權干預程度，自偵

⁴³ 不論是採取平等原則的審查，或是比例原則的審查皆然。參鈞院釋字第 687 號（對故意致公司逃漏稅捐之公司負責人一律處徒刑之規定），釋字第 680 號（懲治走私條例刑罰規犯違反授權明確、刑罰明確原則）。

⁴⁴ 釋字第 669 號解釋文：「槍砲彈藥刀械管制條例第八條第一項規定……其中以未經許可製造、販賣、運輸具殺傷力之空氣槍為處罰要件部分，不論行為人犯罪情節之輕重，均以無期徒刑或五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，法院縱適用刑法第五十九條規定的減其刑，最低刑度仍達二年六月以上之有期徒刑，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，對人民受憲法第八條保障人身自由權所為之限制，有違憲法第二十三條之比例原則」。另參釋字第 366 號（數罪併罰，各宣告刑均得易科罰金，因定應執行刑逾 6 個月，致其宣告刑不得易科罰金，違憲）。人身自由在基本權體系及釋憲實務的重要性，並可參許宗力，憲法法院與人權保障—司法院大法官 107 年度國際學術研討會，司法周刊，第 1923 期，別冊，頁 26 以下。

⁴⁵ 即便是限制人身自由的保安處分（非刑罰），鈞院過去也有宣告違憲的例子，例如釋字第 471 號（槍砲彈藥刀械管制條例第 19 條第 1 項強制工作處分之規定違憲）。

查、審判到執行，都產生了嚴重的自由權利限制情形⁴⁶。足以證立肇事逃逸罪及其追訴程序本身，並不是一個輕微的干預手段。因此，對於本件訴訟標的，聲請人認為應該要以較為嚴格的審查密度（標準）加以審查。

（二）肇事逃逸罪的保護目的

依據前述的立法理由，肇事逃逸罪是「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」。依據司法實務見解，肇事逃逸罪的保護目的（法益）在於維護參與交通的公眾往來安全、避免事端擴大，對於受傷人員的身體保護以及釐清肇事責任的歸屬，甚而民事求償權的保護。簡單的來說，肇事逃逸罪保護的目的，包括公眾往來安全、保護被害人生命身體、民事求償權、釐清事故責任等社會與個人的「綜合法益」⁴⁷。

⁴⁶ 並可參考：許澤天，法規範的基本權審查，收錄於：黃舒芃主編，憲法解釋之理論與實務（第七輯），2010年12月，第270頁；「較為一般人忽略的，制裁條款尚會成為國家追訴機關啟動刑事追訴之理由，使得僅據犯罪嫌疑的人民面臨強制處分……與其他如媒體報導等伴隨刑事程序的不利情狀，而產生『程序本身，就是處罰』（The Process is the Punishment）……現象」。

⁴⁷ 學理對此的整理，並可參薛智仁，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，政大法學論叢，第149期，2017年6月，頁229以下；陳志輝，論肇事逃逸罪之保護法益——兼淺論本罪之合憲審查，收錄於：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，頁588-606；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，臺大法學論叢，第43卷特刊，頁1247以下。

聲請人基於「合憲性解釋」的立場，認為立法者基於民意基礎、多元代表的特質，其所制定的法律，在有多種可能的解釋空間時，應優先予以合憲的評價。因此，聲請人對於肇事逃逸罪的保護目的（亦即，保護的法益多元性），並不認為「目的」及其「多元」本身就有違反憲法的情形；聲請人也不因為立法目的在保護「綜合法益」的各種可能性，而否定立法的正當性（亦即，聲請人並不認為該罪必須限縮保護特定不同法益，因而認為立法目的不正當而評價違憲）。不過，立法者縱使有優先評價評價權限，但不代表可以濫用或恣意；也不代表犯罪構成要件或效果嚴重限制人民權利時，得以依此作為正當化的理由⁴⁸。聲請人認為，即便肇事逃事罪存在多種可能的正當立法目的；但構成要件文字、刑度，仍然不當涵蓋過廣、違反罪刑相當原則，因而違憲。

⁴⁸ 參考：許澤天，法規範的基本權審查，收錄於：黃舒芃主編，憲法解釋之理論與實務（第七輯），2010年12月，第286頁。關於尊重立法機關的多元民意、審查密度的考量，可參：許宗力，憲法法院與人權保障－司法院大法官107年度國際學術研討會，司法周刊，第1923期，別冊，頁33

(三) 肇事逃逸罪的構成要件及處罰違反比例原則

1. 構成要件涵蓋過廣

依據前述的立法過程及立法理由，肇事逃逸罪提高為1年以上、7年以下的刑度，主因是當時立法委員認為酒駕應該提高處罰；但在肇事逃逸罪的設計，有的是針對構成要件區分死亡、重傷害與普通傷害，有的是單純提高刑度。後來在審查過程中，因為立法機關與行政主管機關意見的不同，審查結論一度認為不予修正。後來，因為立法委員的堅持，並且維持原來構成要件的文字，僅把刑罰提高到1年以上、7年以下。

不過，依照前述的立法過程，黨團協商前，提案人明確指出：「我沒有亂定二年或是奇怪的連肇事致人受傷也一定要抓去關」，「本席認為如果肇事者真的有意要和解並在法庭上認錯展現誠意的話，可依其他減刑或緩刑相關規定處理，尤其是對初犯者，更何況並非只要撞到就一定會怎麼樣，本席的提案是將對象限定在肇事致人於死或重傷而逃逸者，且由法官來判定，但因如何判定有其困難度，為使法條清楚簡明，本席遂將其修正為『致人死傷而逃逸者，處一年以上七年以下

有期徒刑』，本席並非喜歡嚴刑峻罰，但如果不用此法導正，讓開車肇事者就算不在第一時間停下，至少也打個電話，在實務上，也許這些受害者就不會因此受傷或死亡，而使整個家庭的幸福破碎」；而通過的條文最後的立法理由，也是針對生命、身體的保護加以論述。

綜合前面整體的立法討論過程，不論是為了酒駕而一併提高刑度、或是為了加強保護生命、身體的法益，最後通過的條文，肇事逃逸罪的構成要件文字仍然是「肇事致人死傷而逃逸」；因此，構成要件涵蓋了「非酒駕」的行為人，也包括了「致人輕微受傷」的狀況⁴⁹、也不論逃逸的情狀，將一律處以1年以上7年以下的有期徒刑。因此，從整體的立法討論過程來看，在立法機關無意重處非酒駕、致人輕微受傷、「逃逸」情狀並不嚴重的案件類型時，肇事逃逸罪仍然處罰，法律效果也必須發動——從而，在上述非酒駕、肇事或逃逸情節並不嚴重的案例中，都仍然構成（修正後刑罰法定刑甚高的）肇事逃逸罪，與立法機關討論過程各該提案的主張與理由相互悖反（特別指明：聲請人並不是指摘特定立法委員的意見）。其構成要件涵蓋過廣，手段與目的間已經欠缺實質關聯⁵⁰。

⁴⁹ 甚至，倘若依照刑法第227條第1項傷害罪的構成要件，「傷害人之身體或健康者」都是傷害罪。那麼，肇事致人死「傷」，在文義上，包含各種可能的破皮、挫傷、擦傷、甚至沒有破壞身體的「心理」健康。

⁵⁰ 並可參考黃虹霞，刑罰節約原則不見了！—由無過失者構成肇事逃逸罪裁判之商榷談起，萬國法律，第168期，2009年12月，頁120以下。

2. 刑罰程度違反罪刑相當

如同前述，依照鈞院先前的解釋，在刑罰——尤其是剝奪人身自由的情形時，審查密度通常較為嚴格。亦如鈞院第 669 號解釋理由書明確指出：「……立法機關如為保護合乎憲法價值之特定重要法益，並認施以刑罰有助於目的之達成，又別無其他相同有效達成目的而侵害較小之手段可資運用，雖得以刑罰規範限制人民身體之自由，惟刑罰對人身自由之限制與其所欲維護之法益，仍須合乎比例之關係，尤其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符，始符合罪刑相當原則，而與憲法第二十三條比例原則無違（本院釋字第 646 號、第五五一號、第五四四號解釋參照）」。

而依據前述的法條適用結果，肇事逃逸罪法定刑度在 1 年以上、7 年以下，依照原本的刑度設計，行為人除了受到人身自由剝奪的刑罰以外，並沒有其他的選項。再者，依照前述「肇事致人死傷而逃逸」的「構成要件」文字設計，範圍極為廣泛。在「肇事」並非出於行為人故意過失時，「傷害」輕微時，「逃逸」離去過程也已經確認被害人的身體，或有其他具體方式得以釐清責任、保障民事求償權狀況時，都仍然在處罰範圍。立法機關雖然出於一般及特別預防的考量，就肇

事逃逸罪立法有其正當目的；但構成要件涵蓋過廣部分，已如前述；縱使認為構成要件文字本身合憲，然而不論「肇事」情節、「傷害」狀況、逃逸過程——換言之，不論犯罪情節輕重，刑度均在1年以上、7年以下，未能具體考量行為人違法行為之惡害程度，對違法情節輕微、顯可憫恕之個案，仍然構成顯然過苛之處罰，而違反實質正義⁵¹。

3. 刑法第 59 條減刑條款存在，仍無法正當化上述違憲處

肇事逃逸罪，縱使動用減刑條款，法定刑也仍然是有期徒刑 6 月以上；縱使宣告最低的刑罰（有期徒刑 6 月），也無法易科罰金，僅能夠易刑為長期的社會勞動；此時，行為人僅能在自由刑及長期社會勞動擇一，導致立法機關在修正肇事逃逸罪時，未曾考量到的「易科罰金」條款失其效用。而在行為人於肇事逃逸行為前 5 年內曾經因為有期徒刑執行完畢、而構成累犯的情形時，因為法定刑的提高，必須至少受到 7 個月的有期徒刑宣告，通常也不能緩刑，而必須剝奪人身自由，無從具體考量行為人所應負責任之輕微，致罪責與處罰程度失

⁵¹ 並可參考陳志輝，論肇事逃逸罪之保護法益——兼淺論本罪之合憲審查，收錄於：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，頁 624 以下。陳教授並提及：「……即便法官可能在個案中適用刑法第 59 條規定減輕其刑，或根據同法第 74 條規定宣告緩刑，但這僅屬司法方面的自我節制，仍無解於立法者所制定的法定刑有過度限制人身自由，有違反比例原則的問題」（同本註文，頁 625）；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，臺大法學論叢，第 43 卷特刊，頁 1263：「……此一法定刑已經比刑法第 294 條第 1 項的遺棄罪 6 月以上 5 年以下有期徒刑還高，如此高的刑罰乃用以保護此等釐清事故責任之利益，已有違比例原則與罪責原則之虞」（聲請人按：王教授對於該罪法益的見解，是協助事故責任釐清之利益。但對比遺棄罪刑度的方式及憲法意見，仍值參考）。

衡，不相對應。

另外，難以忽略的是：依據前述的刑法第 59 條立法理由，立法理由已經明確指示：「現行第五十九條在實務上多從寬適用。為防止酌減其刑之濫用，自應嚴定其適用之條件，以免法定刑形同虛設，破壞罪刑法定之原則」。換言之，立法者早已認為司法者不應「濫用」該條減刑。而司法實務為了調節肇事逃逸罪的涵蓋過廣、刑度過高，因而適用刑法第 59 條的數目、比例實在不少（如前述）。因此，肇事逃逸罪的構成要件與刑度，無異是迫使法院違反立法者的指示。這樣的情形，更足以造成憲政機關的權限、義務失衡，導致立法機關應該區分情節設計構成要件、法律效果—簡之，遵守比例原則—的義務懈怠⁵²。

綜上，系爭規定對犯該罪而情節輕微者，未有併為減輕其刑或另為適當刑度之規定（或其他發動處罰的節制設計，如告訴乃論⁵³），對人民受憲法第 8 條保障人身自由權所為之限制過嚴，有違憲法第 23

⁵² 並可參考：許澤天，法規範的基本權審查，收錄於：黃舒芃主編，憲法解釋之理論與實務（第七輯），2010 年 12 月，第 300 頁；許玉秀，釋字第 646 號不同意見書：「……刑事訴訟法有微罪不舉及緩起訴制度、刑法有第五十九條的特別的減及第七十四條的緩刑規定……但是上述的調節制度，在入罪正當的前提之下，才有正面的調節功能，如果入罪已經不具有憲法的正當性，該等司法權調節制度的存在，正好變成立法權違憲侵害人民基本權的幫兇」。

另外，德國刑法第 142 條的規定，區分不同的情形，分別排除肇事逃逸的處罰或減免刑罰。中文譯文參考：馬躍中譯，第 142 條擅自逃離肇事現場罪，收錄於：甘添貴總主編、林東茂主編，德國刑法翻譯與解析，2018 年 3 月，頁 350-352。

⁵³ 告訴乃論作為刑罰節制的方式之一，可參考釋字第 554 號（刑法第 239 條對通姦、相姦者處以罪刑合憲）。

條之比例原則。

四、結論

綜上所述，肇事逃逸罪構成要件設計涵蓋過廣；法定刑度均在有期徒刑1年以上7年以下。致使適用時，不分情節、輕重，行為人均受到上述法定刑處罰。縱使適用刑法第59條處罰，易刑的方式也無法易科罰金，僅能在自由刑及長期社會勞動擇一。在行為人因為行為前5年內曾經因為（不分案由、刑期長短）有期徒刑執行完畢、而構成法律上的「累犯」（而無法緩刑）時，必須執行剝奪人身自由的刑罰。因此，聲請人本於上述理由，認為肇事逃逸罪違反憲法第23條（涵蓋過廣、罪刑不相當）。

肆、附論

一、本案與聲請人先前承審的案例

聲請人的聲請意旨，除了上述的原因之外，一方面也是因為聲請人承審本案的被告，先前因為犯了罪，入監服刑執行完畢，在本案的肇事逃逸罪正好構成累犯；但是，檢察官的起訴書也為他求情（檢察官並沒有選擇緩起訴，也恰好證立了刑事程序法授權的追訴猶豫制度，並沒有辦法緩和肇事逃逸罪的違憲之處）。

聲請人承審本案的情節，就是被害人受到普通傷害、達成和解，而且被告構成肇事逃逸罪，同時也符合法定的累犯事由；被告倘若判決確定，可以料定必須入監服刑。本案的被告，在聲請人承審的刑事程序中，並沒有提出具體的釋憲理由；後來也說自己累了、不用釋憲了等語（本院審交訴卷二附 107 年 8 月 16 日簡式審判筆錄第 4 頁背面）⁵⁴——坦白說，被告承認犯罪，願意行簡式審判程序，對於法官來說，是一個很好結案的案子。如果法官不替他釋憲，被告很可能沒有能力、沒有動力、也沒有資源討論憲法上的問題。

⁵⁴ 以下聲請人審理案件的資料、判決，詳附件 6。

不過，被告也曾經在程序中，告訴法官更生人重生的不容易、家庭的情形（被告 107 年 9 月 18 日狀）。7 個月以上的有期徒刑，雖然也不算極長期的自由刑，但已經足以讓一個努力回歸社會的更生人，再度回到嚴重犯罪的領域。聲請人作為法官，也曾經在某外籍人士情節輕微的肇事逃逸案件中，面對親情的隔離與掙扎（本院 107 年度審交簡字第 49 號判決⁵⁵）。聲請人因而發現：即便是動用刑法第 59 條的減刑條款，但「6 個月」有期徒刑的宣告，面對不同的案件類型、連動其他法令的設計情形，還是經常存在不同的負面效果。

二、為本案被告的考量

為此，聲請人因職權知悉鈞院有數個肇事逃逸釋憲案件待審⁵⁶。聲請人考量鈞院併案審查的可能性，以及解釋對於違憲宣告的結果，可能採取：無效、定期宣告失效、或實質上附加期限、條件啟動立法機關修法或逕予適用鈞院解釋意旨的結果（例如：鈞院同婚釋憲案）。因此，在釋憲結果存在多種可能性時，請一併考量鈞院解釋對於個案的救濟效力還是存在相當不同的可能性。倘鈞院不予採取聲請人（法

⁵⁵ 聲請人雖表明願意在該案聲請鈞院大法官解釋，但被告、辯護人因為被告親情的因素，陳述瘞子不能拖太久。聲請人為了個案妥適性的考量，因而沒有在該案聲請解釋。另外，聲請人承審「該案」，也是在「本案」聲請之前，因此，「該案」因故未聲請釋憲的過程，應該無損「本案」聲請的正當性。

⁵⁶ 詳附件 7 待審一覽表。

官)前述意見，但對其餘待審案件採取實體審查時，請審酌上述情況，並避免被告將來仍必須另持理由聲請違憲審查，避免訴訟資源重複耗費，仍請參酌為適當之併案程序處置，以維被告權益。

此 致

司 法 院 大 法 官

聲請人 臺灣桃園地方法院刑事審查庭法官 施育傑

中 華 民 國 1 0 7 年 1 1 月 1 8 日