

## 公法判解

## 刑法肇事逃逸罪違憲案

## 釋字第777號

## 【實務選擇題】

依據大法官釋字第777號解釋，有關《刑法》第185條之4肇事逃逸罪，下列敘述，何者正確？

- (A)關於「肇事」部分，包括「非因駕駛人之故意或過失所致之事故」，違反法律明確性原則
- (B)關於「逃逸」部分，包括「等待警方前來處理」，違反法律明確性原則
- (C)關於「肇事」部分，包括「駕駛人故意所致之事故」，違反期待可能性原則
- (D)民國88年之法定刑「6個月以上5年以下」，違反罪刑相當原則

**答案**：A

## 【裁判要旨】

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）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，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。

88年上開規定有關刑度部分，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則。102年修正公布之上開規定，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。

## 【爭點說明】

肇事逃逸罪構成要件之明確性問題：

1. 系爭規定肇事逃逸罪之構成要件有四：「駕駛動力交通工具」、「肇事」、「致人死傷」及「逃逸」。多數意見僅就其中有關「肇事」部分，認其「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，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人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。」然如前所述，刑罰解釋不應排斥目的論及體系性解釋，除依據文義外，亦須參酌立法之歷史背景、目的、社會條件，以及整體法秩序之構造與關聯性，方能確保解釋之具體妥當性。由此以觀，多數意見所持解釋方法，有待商榷。而且，構成要件中之「逃逸」，含意亦可能未臻明確，多數意見卻未予論及，尚有不足之嫌。本文認為，「逃逸」與「肇事」息息相關，「肇事」概念既有不明確之處，「逃逸」概念自不例外，應同樣有不明確之虞。所謂「肇事」，有闖禍、引起事故等意義。系爭規定肇事逃逸罪之構成要件「肇事」，若從嚴解釋，應以駕駛人之有責行為，亦即「因駕駛人之故意或過失」致生事故者為限；若從寬解釋，則即使事故之發生不可歸責於駕駛人，亦即「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）致生事故，亦包括在內。是就文義而言，「肇事」之意義難謂明確。
2. 當法律規定之文義不夠明確，有多種解釋可能性時，為探求妥適之解釋，一般可從其保護法益或立法目的之認定著眼。惟肇事逃逸罪之保護法益為何，實務及學說之見解不一，計有：1.個人生命身體安全；2.公共（交通）安全；3.公共安全與個人生命身體安全；4.被害人之民事訴追利益（民事賠償請求權）；5.協助確認事故與責任歸屬；6.個人生命身體安全與確認責任歸屬；7.個人生命身體安全、公共安全、民事賠償請求權與確認責任歸屬；8.道德規範與善良風俗；9.多重法益等各種見解。關於保護法益之認定既然眾說紛紜，莫衷一是，則期待保護法益客觀上發揮解釋之指導功能，殆如緣木求魚。因此，論者對「肇事」之內涵難以形成共識，有「故意、過失、無過失」說、「故意、過失」說、「過失、無過失」說及「過失」說等，真可謂眾說紛紜，莫衷一是。
3. 實務上，最高法院判決兼採各種保護法益說，認肇事逃逸罪同時具有保護個人法益與社會法益之屬性。依最高法院見解，對於事故之發生，不論駕駛人有無

過失，均涵蓋在「肇事」範疇內。至於故意部分，最高法院之判決立場原本分歧，迨最高法院102年7月9日第9次刑事庭會議決議認：「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故意為前提。」之後，見解統一，「肇事」採「過失、無過失」說，包括過失及無過失，而不含故意。所以將故意排除在外，係因「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。」（上開最高法院刑事庭會議決議參照）惟「肇事」不包括故意，將出現極端不合理之現象。如：故意駕車製造交通事故而傷害人之身體或健康者，僅能依刑法第277條第1項普通傷害罪規定，處3年以下有期徒刑、拘役或1千元以下罰金。而情節較輕之過失甚至無過失肇事逃逸者，依88年系爭規定，處6月以上5年以下有期徒刑；依102年系爭規定，刑度更高達1年以上7年以下有期徒刑。相較之下，顯然輕重失衡，是「肇事」不含故意之見解攪亂刑罰體系，存有嚴重缺失，難謂合理。

4. 查57年制定之道路交通管理處罰條例第56條規定：「（第1項）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2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3項）前二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。」該規定迄今雖迭經修正，且改列同條例第62條，但「肇事」（及「逃逸」）用語均維持不變。實務上主管交通安全之交通部、處理交通事故之內政部警政署，均認「肇事」內涵包括故意（上開最高法院刑事庭會議102年刑議字第3號提案參照），可資參考。
5. 本號解釋理由書指出：「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（立法院公報第88卷第13期第97頁及第98頁參照）。102年系爭規定提高刑度為1年以上7年以下有期徒刑，其修正理由略以：內政部警政署統計97年至100年間，駕車肇事致人傷亡而逃逸之事件有逐年上升之趨勢，鑒於刑法第185條之3（酒醉駕車）已於97年1月2日、100年11月30日及102年6月11日三度修正提高法定刑，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（立法院公報第102卷第26期，第122頁以下參照），爰提高法定刑度。」據此，認定系爭規定之立法目的，在於保障人民之生命身體及道路往來交通安全等重要法益。理論上，為確保個人生命身體安全及公共（交通）安全，「肇事」之內涵可能廣泛包括故意、過失及無過失。惟多數意見認為「肇事」涵蓋故意、過失，並無不明確，而無過失之情形是否構成「肇事」，尚不明確。至於無過失部分何以不明確，多數意見並未說明理由。本文認為，無論88年或102年系爭觀點無過失可包含於「肇事」概念，從法律效果觀點卻不宜，兩相矛盾，難以抉擇，故認此部分與法律明確性原則有違。

綜上，「肇事」包含過失部分，乃各說之共識，該部分可謂「肇事」概念之核心。故意部分固有疑義，但藉由文義、立法目的，以及整體法秩序之構造與關聯性加以觀察、判斷，亦可涵蓋於「肇事」概念內。

#### 【相關法條】

刑法第185條之4、憲法第23條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！