

# 交通犯罪最新修法及釋字

## —解析 2019 年 5 月修法及釋字 777

編目：刑法

主筆人：旭台大

2019 年還沒過一半，刑法就歷經幾次重大修法及大法官解釋。針對交通犯罪，2019 年 5 月 31 日三讀通過醉態駕駛罪的修法，除此之外，司法院大法官也做出第 777 號解釋，針對肇事逃逸構成要件及法律效果為部分違憲宣告解釋。

既然同屬於妨害公共安全的交通犯罪，本文則分成兩大塊，首先就醉態駕駛修法條文及理由為一介紹，其次則是摘要釋字 777 號解釋文、理由書及大法官意見書，而為闡釋及說明。

### 一、醉態駕駛罪修法

2019 年 2 月春節前夕發生酒駕肇事致人於死之不幸事件，法務部部長立即指示研擬修正刑法第 185 條之 3，主要是因為「酒後駕車除嚴重危害交通公共安全，更對他人生命、身體造成重大威脅，雖政府屢次宣導勿酒後駕車，然酒駕肇事致人死傷案件仍層出不窮，酒駕者任憑一己之輕率僥倖，肇生事故致奪人性命、毀人家庭，造成無可回復之遺憾，其惡性甚為重大<sup>註1</sup>。」

最後，立法院終於在 2019 年 5 月 31 日三讀修正通過刑法第 185 條之 3 條修正草案，資將修正法案及其立法理由整理如後。總結來說，立法者認為當行為人於判決確定之日起或緩起訴處分確定之日起 5 年內，再犯本條之罪，因具有**實質惡意**，為使其警惕，而加重刑罰。

不過，5 年內故意再犯本條之罪時，除有符合刑法規定而上開加重處罰規定外，道路交通管理處罰條例也規定必須於車輛上配備「車輛點火自動鎖定裝置」，即俗稱「酒精鎖」，行為人於駕駛車輛前，吹氣酒精濃度超標，則無法發動車輛。另外，若違反加裝酒精鎖相關規定時，也會被依該條例第 35 條之 1 處以罰鍰<sup>註2</sup>。

<sup>註1</sup>法務部新聞稿，<https://www.moj.gov.tw/cp-21-116522-545f5-001.html>，最後瀏覽日：2019 年 6 月 1 日。

<sup>註2</sup>道路交通管理處罰條例第 35 條之 1：「汽車駕駛人經依第六十七條第五項規定考領

修正條文	現行條文	修法理由
<p>第 185-3 條            駕駛動力交通工具而有            下列情形之一者，處二年            以下有期徒刑，得併科二            十萬元以下罰金：</p> <p>一、吐氣所含酒精濃度達            每公升零點二五毫克            或血液中酒精濃度達            百分之零點零五以            上。</p> <p>二、有前款以外之其他情            事足認服用酒類或其            他相類之物，致不能            安全駕駛。</p> <p>三、服用毒品、麻醉藥品            或其他相類之物，致            不能安全駕駛。因而            致人於死者，處三年            以上十年以下有期徒            刑；致重傷者，處一            年以上七年以下有期            徒刑。</p> <p><b>曾犯本條或陸海空軍刑            法第五十四條之罪<sup>註3</sup>，經            有罪判決確定或緩起訴            處分確定，於五年內再犯            第一項之罪因而致人於</b></p>	<p>第 185-3 條            駕駛動力交通工具而有            下列情形之一者，處二年            以下有期徒刑，得併科二            十萬元以下罰金：</p> <p>一、吐氣所含酒精濃度達            每公升零點二五毫克            或血液中酒精濃度達            百分之零點零五以            上。</p> <p>二、有前款以外之其他情            事足認服用酒類或其            他相類之物，致不能            安全駕駛。</p> <p>三、服用毒品、麻醉藥品            或其他相類之物，致            不能安全駕駛。因而            致人於死者，處三年            以上十年以下有期徒            刑；致重傷者，處一            年以上七年以下有期            徒刑。</p>	<p>一、行為人有本條或陸海            空軍刑法第五十四條            之行為，因不能安全            駕駛，除有提高發生            交通事故之風險外，            更有嚴重危及用路人            生命身體安全之虞。            若行為人曾因違犯本            條，而經法院判決有  <b>罪確定或經檢察官為            緩起訴處分確定</b>，則  <b>其歷此司法程序，應            生警惕，強化自我節            制能力，以避免再蹈            覆轍</b>。倘又於判決確            定之日起或緩起訴處            分確定之日起五年            內，再犯本條之罪，            並肇事致人於死或重            傷，則<b>行為人顯具有            特別之實質惡意</b>，為            維護用路人之安全，            保障人民生命、身體            法益，<b>有針對是類再            犯行為提高處罰之必            要性</b>，以抑制酒駕等            不能安全駕駛行為之</p>

駕駛執照後，不依規定駕駛或使用配備車輛點火自動鎖定裝置汽車者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車。前項車輛點火自動鎖定裝置由他人代為使用解鎖者，處罰行為人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。第一項車輛點火自動鎖定裝置之規格功能、應配置車種、配置期間、管理及其他應遵行事項之辦法，由交通部會同內政部定之。」

<sup>註3</sup>陸海空軍刑法第 54 條：駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二以下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金：一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。

版權所有，重製必究！

<p><u>死者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。</u></p>		<p>社會危害性，爰增訂第三項。</p> <p>二、<u>至於犯本條之罪並肇事，倘綜合一切情狀足以證明行為人對於其行為造成他人死亡、重傷或傷害之結果，有第十三條直接故意或間接故意之情形，本即應依第二十二章殺人罪或第二十三章傷害罪各條處斷，附此敘明。</u></p> <p>三、第一項及第二項未修正。</p>
---	--	---

## 二、釋字 777—肇事逃逸罪

針對「刑法第 185 條之 4 之構成要件是否違反法律明確性原則？其刑度是否違反比例原則？」司法院大法官於 2019 年 5 月 31 日公布釋字第 777 號「駕駛人無過失及情節輕微之肇事逃逸案」。除了上開解釋文及理由書外，15 位大法官共出具 14 份意見書，而「面臨前所未有的意見紛歧<sup>註4</sup>」，本文也一併將大法官意見書中，較具特殊之處整理於後。

### (一)「肇事」構成要件違反法律明確性

#### 1. 肇事要件的理解

針對行為人肇事原因是否包含無過失所致，於實務及學說各有不同見解：

實務見解（102 年第 9 次刑事庭會議）認為，行為人對事故發生「非出於故意」為前提，如果係出於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。另外，不論發生肇事之原因是否因行為人過失行為所致，**只要行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實，則其不能離開現場。**

<sup>註4</sup>許宗力大法官提出、黃虹霞大法官加入，司法院釋字第七七七號解釋部分協同意見書，頁 1。

基此理解，最高法院更進一步指出：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，應負刑責為必要，此因肇事責任歸屬，尚屬下一順位，需費時間，才能釐清、不爭。又為釐清責任，並確保車禍中遭受死傷一方的權益，肇事的各方（按有時不只對立的雙方，甚至有多方的連環車禍），其對外關係，應構成一整體；具體而言，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（104 台上 2570 決）。

對此，林東茂教授認為：「所謂肇事，當然指事件的發端，而非霉運當頭，毫無預警的被捲入事端。此外，肇事逃逸的行為人，必須居於類似不純正不作為犯的保證人地位，有一個值得譴責的前行為；否則，肇事逃逸罪就可能羅織無辜。換言之，刑法要求行為人必須負起責任，監控車禍發生後的公共危險狀態，必須行為人至少有過失的參與了車禍<sup>註5</sup>。」

## 2. 宣告違憲理由

針對最高法院對於「肇事」概念的理解，大法官釋字 777 號解釋則於解釋文指出：

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 年以上 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。

綜上，釋字 777 號解釋認為，「非因駕駛人之故意或過失所致事故」，

<sup>註5</sup> 林東茂，〈刑法綜覽〉，一品，2012 年，頁 2-252。

亦即不可抗力、因被害人或第三人之故意或過失所導致車禍發生，因無法被「肇事」文義解釋所包含，違反法律明確性原則。亦即，大法官將肇事逃逸罪「故意過失部分」與「無過失」部分切割，並以違反法律明確性為由，宣告無過失部分違憲，此部分違憲係「意義上之部分違憲」<sup>註6</sup>。

### 3.不同理解

對此，林俊益大法官認為，「肇事」一詞，參酌**道路交通管理處罰條例第 62 條**、88 年系爭規定及 102 年系爭規定之**法體系整體關聯性**，應為一般使用動力交通工具之受規範者即交通工具之駕駛人所能理解及可預見，「肇事」一詞，就是發生車禍事故，不論有無過失，均應停留現場，不可逃逸<sup>註7</sup>。

吳陳鑽大法官除參酌外國立法例外，更認為「肇事」一詞，其意義**依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性**，包括可歸責於駕駛人及不可歸責於駕駛人之情形，因此規定汽車駕駛人無論有無故意或過失發生交通事故致人受傷或死亡，未採取應採之措施而離開車禍現場，即構成犯罪<sup>註8</sup>。

陳碧玉大法官則認為，「肇事」一詞應係指駕駛人因駕駛動力交通工具發生事故之一種**事實狀態**，不論有無過失都不能離開。若採多數意見看法，倘駕駛人於事故發生時，主觀上認定自己對於該交通事故之發生無可歸責，無停留事故現場之法定義務，而未具逃逸意圖離開現場，豈能依據事後對於肇事原因可歸責性之認定，而命其負起主觀上未具逃逸意圖之肇事逃逸刑責之理<sup>註9</sup>？

黃璽君大法官認為，「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

<sup>註6</sup>許志雄大法官，釋字第 777 號解釋協同意見書，頁 14。

<sup>註7</sup>林俊益大法官提出、黃璽君大法官加入，釋字第 777 號解釋部分協同暨部分不同意見書，頁 6。

<sup>註8</sup>吳陳鑽大法官，釋字第 777 號解釋部分不同意見書，頁 8、頁 12。

<sup>註9</sup>陳碧玉大法官提出，釋字第 777 號解釋部分不同意見書，頁 2。

性原則無違<sup>註10</sup>。

此外，黃昭元大法官從不同觀點出發，認為系爭規定處罰的重點在**逃逸，而非肇事**。不論肇事是否有故意過失，逃逸必屬故意行爲。亦即在有交通事故發生，且有人死傷的前提下，仍故意離開現場者，始可能成立逃逸<sup>註11</sup>。因此，黃昭元大法官進一步認為，真正不明確的是：系爭規定之僅規定逃逸，而無任何肇事後作爲義務的規定，反而才是不夠明確<sup>註12</sup>。

最後，依釋字 777 號解釋區分對於車禍有無過失以判斷行爲人是否得以離開，終究還是應委由法院判斷有無過失，區分有無故意或過失以決定應否停留，**執行上亦有困難**<sup>註13</sup>。

爲避免遭法院判決對於車禍發生有過失而負肇事逃逸罪的責任，**最佳方案則是「只要發生車禍事故，致人死傷，無論如何，一定要停車檢查、報警救護、協助就醫及保全證據，維護交通安全，減少死傷，絕對不要自認無過失而逕行離開現場！」**<sup>註14</sup>

#### 4.最佳策略：修法解決

許宗力大法官認為，畢竟留在現場協助救助傷患，釐清事故責任，原則上都是值得以刑罰手段確保的重要法益，因而支持處罰無正當理由離開事故現場的駕駛人，即使事故之發生非因該駕駛人故意過失所致。不過，最重要的是，基於法治國原則，立法者果真要採此政策，就須修法，將肇事逃逸罪之要件包含駕駛人無故意、過失情形，以及相關作爲義務作出具體、明確之規定<sup>註15</sup>。

#### (二)102 年規定刑度違反比例原則

針對肇事逃逸罪的法律效果，依中華民國 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。」其後，於 102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度爲 1 年以上 7 年以下有期徒刑，至於構成要件均

<sup>註10</sup>黃璽君大法官提出、林俊益大法官加入，釋字第 777 號解釋部分不同意見書，頁 6。

<sup>註11</sup>黃昭元大法官，提出司法院釋字第 777 號解釋協同意見書，頁 6。

<sup>註12</sup>黃昭元大法官，提出司法院釋字第 777 號解釋協同意見書，頁 7。

<sup>註13</sup>黃璽君大法官提出、林俊益大法官加入，釋字第 777 號解釋部分不同意見書，頁 6。

<sup>註14</sup>林俊益大法官提出、黃璽君大法官加入，釋字第 777 號解釋部分協同意見書部分不同意見書，頁 17。

<sup>註15</sup>許宗力大法官提出、黃虹霞大法官加入，司法院釋字第七七七號解釋部分協同意見書，頁 3-4。

與前者相同。對此，大法官釋字第 777 號解釋文指出：

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**。

亦即，大法官於解釋理由書中，針對肇事逃逸罪為比例原則的合憲性審查：「惟肇事逃逸罪之犯罪情節輕重容有重大差異可能，**其中有犯罪情節輕微者**，例如被害人所受傷害輕微，並無急需就醫之必要，或其他對 102 年系爭規定所欲保護之法益侵害甚微之相類情形；或被害人並非無自救力，且肇事者於逃逸後一定密接時間內，返回現場實施救護或為其他必要措施，抑或肇事者雖離開現場，但立即通知警察機關或委請其他第三人，代為實施救護或為其他必要措施，或有其他相類後續行為有助於維護所欲保護法益之情形。

然 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。」

### (三)併予檢討部分

除上述關於肇事逃逸罪遭宣告違憲者外，大法官亦於解釋理由書中，針對肇事逃逸罪應檢討部分具體指摘如下：

為因應交通工具與時俱進之發展，並兼顧現代社會生活型態、人民運用交通工具之狀況及整體法律制度之體系正義，相關機關允宜通盤檢討 102 年系爭規定之要件及效果，俾使人民足以預見其行為是否構成犯罪，並使其所受之刑罰更符合憲法罪刑相當原則。例如：

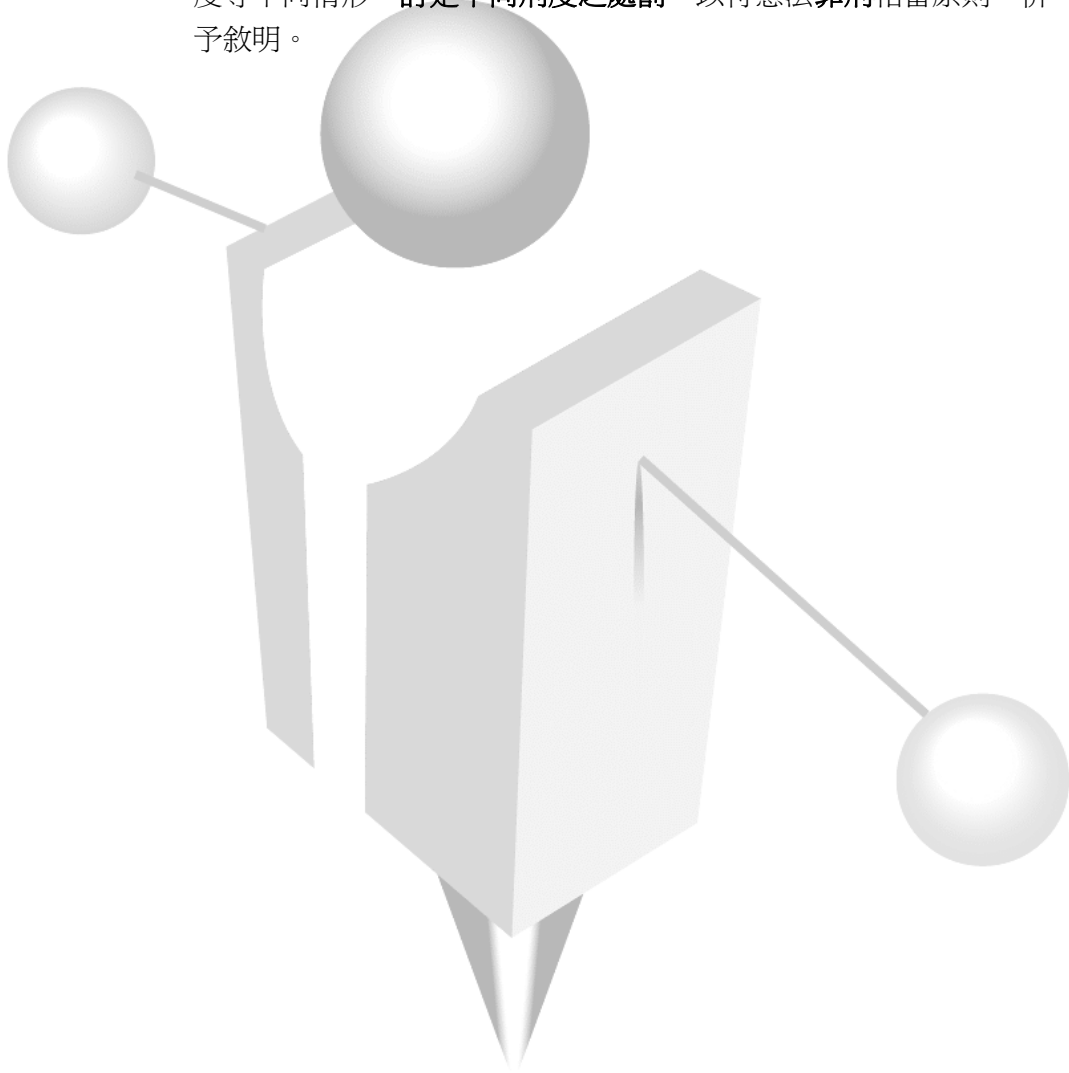
- 1.關於構成要件部分，就行為與事故之發生間有因果關係之駕駛人，**明定其主觀責任要件**，亦即，除肇事者有過失外，是否排除故意或包括無過失之情形。倘立法政策欲包括駕駛人無過失之情形，有關機關併應廣為宣導，建立全民於交通事故發生時，共同參與維護道路交通安全及救護死傷者之共識。
- 2.關於停留現場之作為義務部分，參酌所欲保護之法益，**訂定發生事故後之作為義務範圍**，例如：應停留在現場，並應通知警察機關處理、協助傷者就醫、**對事故現場為必要之處置**、向傷者或警察等有

【高點法律研習班】

版權所有，重製必究！

關機關表明身分等。

3.關於法律效果部分，依違反作為義務之情節輕重及對法益侵害之程度等不同情形，訂定不同刑度之處罰，以符憲法罪刑相當原則。併予敘明。



【高點法律專班】

版權所有，重製必究！