

釋憲聲請書

目次

一、聲請解釋憲法之目的.....	1
二、疑義或爭議之性質與經過及涉及之憲法條文.....	1
(一) 刑法第 185 條之 4 之闡釋.....	1
1. 現行條文	1
2. 立法理由說明	1
3. 外國法參照	3
4. 特殊之犯罪類型	6
(二) 本案所涉之違憲疑義	8
1. 個案事實認定	8
2. 應適用刑法第 185 條之 4	9
3. 違憲疑義之浮現	9
(三) 涉及之憲法條文	10
三、聲請解釋憲法之理由及聲請人對本案所持之立場與見解.....	10
(一) 依比例原則而為審查	10
1. 比例原則之意涵	10
2. 審查密度	11
3. 依比例原則審查結果	12
(二) 依明確性原則而為審查	16
1. 明確性原則之意涵	16
2. 依明確性原則審查結果	16
(三) 依平等原則而為審查	17
1. 平等原則之意涵	17
2. 依平等原則審查結果	18
(四) 結論	19
四、關係文件之名稱及件數	19
參考文獻 (依作者姓名排序)	20

一、聲請解釋憲法之目的

聲請人為審理本院 103 年度交簡字第 563 號肇事逃逸刑事案件，認應適用之刑法第 185 條之 4，侵害憲法所保障之一般行動自由、人身自由之基本權利，且違反比例原則、明確性原則、平等原則，非無牴觸憲法第 7 條、第 8 條、第 22 條、第 23 條之疑義，確信其違憲，且顯然於判決結果有影響，為犯罪是否成立之先決問題，爰裁定停止審判，敘明對系爭違憲法律之闡釋，以及對據以審查之憲法規範意涵之說明，提出確信系爭法律違反該憲法規範之論證，聲請鈞院大法官解釋，求為宣告系爭法律與憲法意旨不符部分無效。

二、疑義或爭議之性質與經過及涉及之憲法條文

（一）刑法第 185 條之 4 之闡釋

1. 現行條文

「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。」於民國 102 年 5 月 31 日經立法院三讀修正通過，102 年 6 月 11 日經總統公布施行，自 102 年 6 月 13 日起生效。

2. 立法理由說明

刑法第 185 條之 4 始於 79 年 2 月 13 日由行政院與司法院會銜送立法院審議之刑法修正草案中提議增訂。研擬草案之法務部刑法研究修正委員會，多數委員認為本罪有遺棄罪之性質，其目的在處罰棄置不顧之不道德行為，故本罪之立法目的，主要在強調道德規範與維護善良風俗¹。初於 88 年 4 月 21 日經總統公布施行之條文為：「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。」並沿用草案立法理由：「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 294 條第 1 項遺棄罪之規定。」但實際立法過程相當草率²。

¹ 法務部刑法研究修正委員會，刑法分則研究修正資料彙編（四），1998 年 3 月再版，頁 418-420，轉引自蔡建興，論駕車肇事逃逸行為之可罰性，國立政治大學碩士論文，頁 10-11。

² 立法院曾於 84 年 12 月 9 日邀集學者專家進行刑法分則草案評估會議，並作成「立法院委託刑

嗣於101年6月27日發生「聶媽媽事件」，引發社會輿論對肇事逃逸者之公憤，有立法委員提案，經立法院司法法制委員會於102年5月27日以朝野協商及法務部同意，遂通過刑法第185條之4修正草案，將法定刑提高為「1年以上7年以下有期徒刑」，其餘不變，旋於102年5月31日三讀通過³。法務部新聞稿就刑法第185條之4修正通過部分⁴，僅提及：「此外，提高肇事逃逸之處罰刑度，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷之不幸事件。」

據上可知，立法者增訂刑法第185條之4，又修法提高刑度，乃

法分則草案評估報告」，建議本條草案修正為：「駕駛動力道路交通工具肇事，有致人死傷之虞而無故逃逸者，處6月以上3年以下有期徒刑。」在上開評估會議中，林東茂教授表示：我國規定之要件相較於德國刑法第142條之要件更加嚴格，其犯罪行為係使當事人權利義務關係不能得到釐清，但法定刑恐怕過重，又德國法「抽象財產危險犯」之規範目的，與本條草案之規範目的並不相同等語；陳子平教授表示：本條未來在適用上，可能同時涉及殺人罪及遺棄罪，易生疑義等語；林山田教授表示：應處罰發生車禍後，沒有留在現場處理而逃逸者，而是否「致人死傷」則與本罪無關；甘添貴教授、高金桂教授、柯耀程教授、張麗卿教授及陳志龍教授均同此見解；陳志龍教授並表示：撞死後逃逸與公共危險無關，充其量為妨害刑事訴訟追偵查等語；張麗卿教授另表示：德國法相關規定指明如等候相當時間，再行離開，就不成立犯罪等語；蔡墩銘教授則表示：為避免「撞死後逃逸並無危險」之質疑，在「致人死傷」前加上「可能」二字即可等語。立法院第三屆第五會期司法委員會於87年5月25日審查時，係以黃國鐘等18位委員所提仿自前揭評估報告建議之修正草案為主進行審查，並以前揭評估會議中之學者專家發言紀錄作為立法理由。詎黃國鐘立法委員見行政院版之法定刑較高，誤以為自己提案「可能是打字或印刷錯誤」，臨時修改其提案之法定刑為「6月以上5年以下有期徒刑」，當時主席謝啟大立法委員又認行政院版草案之文字「比較順暢」，逕以行政院版草案通過審查會，經二、三讀而完成立法，並於88年4月21日經總統公布施行，立法理由亦引用行政院版草案。可見立法者似未理解行政院版草案與學者專家評估報告建議版草案之區別，如保護法益、模仿之德國條文、與遺棄罪之區隔等諸多問題，顯非經深思熟慮、權衡法益後所為之立法條文。參潘天蔚，肇事逃逸罪的現在與未來，刑事法雜誌，44卷6期，頁53-55；蔡建興，前揭註，頁12-13；顏瑞成，肇事逃逸罪之研究，國立臺北大學碩士論文，頁41-44。

³ 因於101年6月27日，當時懷孕8個月之臺中市民葉貞（葉媽媽）好駕駛自小客車，在中山高速公路遭大貨車擦撞而翻車，葉貞好倒掛駕駛座上遭安全帶勒昏，無呼吸、心跳；雖經急救後恢復心跳，當天緊急在臺中榮總剖腹產下胎兒聶宏恩，但葉貞好持續陷於昏迷狀態，在社會輿論上激起廣泛同情。林佳龍立法委員陪同被害人家屬召開記者會，並提案修法為「致人於死或重傷而逃逸者，處1年以上7年以下有期徒刑。」獲得跨黨派連署。立法委員是否誤將「致人於死或重傷」認係實害結果，不得而知，然據報載，係因法務部認為在實務運作上很難認定重傷或死亡是否因「肇事後逃逸」造成，經協調後，於102年5月27日立法院司法法制委員會以朝野協商及法務部同意，通過刑法第185條之4修正草案，僅將其法定刑提高為「1年以上7年以下有期徒刑」，旋於102年5月31日三讀通過。立法委員提案時有注意到「致人於死或重傷」與「致人死傷」之差別，法務部參與朝野協商後，草案條文不變為不分情節輕重，一律大幅提高刑罰，自屬可議。參東森新聞雲網站，101年10月12日「肇逃案件多立委提修法加重肇事致人死傷逃逸者刑責」新聞報導 <http://www.ettoday.net/news/20121012/113833.htm>；東森新聞雲網站，102年5月27日「刑法185-4條文修正肇事逃逸刑責提高為1至7年」新聞報導 <http://www.ettoday.net/news/20130527/213340.htm>；蘋果日報網站，102年5月28日「修法重懲肇逃至少關1年」新聞報導 <http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20130528/35045686/>；及FACEBOOK社群網站，「加重【車禍肇事逃逸刑責及雇主連坐】修法暨【聶媽媽、聶宏恩祈福】聯盟」粉絲專頁 <https://zh-tw.facebook.com/20120627nieh>

⁴ 新聞稿，102年5月31日，下載自法務部全球資訊網（首頁→首頁資訊→新聞消息→條件查詢）<http://www.moj.gov.tw/ct.asp?xItem=308218&ctNode=27518&mp=001>

認為藉此刑罰，可減少交通肇事被害人之死傷，其主觀上所欲保護之法益，無非是被害人之生命、身體。至立法理由揭示之「為維護交通安全」，並未見進一步說明，但至少表彰本罪是列在公共危險罪章。惟客觀上，本罪之效力是否如此？則係另一問題。

3. 外國法參照

(1) 概述

肇事逃逸之行為，有時可依遺棄罪處斷。依我國法，汽車駕駛人肇事後，對於因此受傷而無自救力之被害人，違背依法令（道路交通管理處罰條例第 62 條）應予保護之作為義務而遺棄之，亦構成刑法第 294 條之遺棄罪，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑；因而致人於死者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。世界各國少有單純針對肇事逃逸之行為獨立入罪者，學者通常引以與我國刑法第 185 條之 4 比較者，首為德國刑法第 142 條，次為德國刑法第 323c 條，詳後述。此外，各國相關條文，尚有德國刑法第 221 條之「遺棄罪」、日本刑法第 218 條之「保護責任者之遺棄罪」、中華人民共和國刑法第 133 條之「交通肇事罪」、澳門刑法第 194 條之「不提供必要幫助罪」、法國刑法第 223-6 條之「阻撓採取救助措施以及怠於給予救助罪」、瑞士刑法第 128 條之「被害人遺棄罪」、奧地利刑法第 94 條之「置被害人不顧罪」、俄羅斯刑法第 265 條之「逃離交通事故現場罪」、俄羅斯刑法第 125 條之「見危不救罪」、芬蘭刑法第 23 章第 11 條之「從交通事故現場逃逸罪」、加拿大刑法第 252 條之「肇事不為協助或救助罪」等⁵。礙難逐一論列。

(2) 德國刑法第 142 條

德國刑法分則第 7 章「違反公共秩序罪章」第 142 條「無故離開事故現場罪」之條文翻譯如下⁶：

⁵ 所舉各國條文及簡介，詳顏瑞成，前揭註，頁 18-35。

⁶ 譯自英文版，來源：Übersetzung des Strafgesetzbuches durch Prof. Dr. Michael Bohlander
http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html

CHAPTER SEVEN

OFFENCES AGAINST PUBLIC ORDER

Section 142

Leaving the scene of an accident without cause

(1) A party to a road traffic accident who leaves the scene of the accident before he

1. has facilitated, on behalf of the other parties to the accident and any persons suffering injury or

I 道路交通意外事故當事人，無下列情形而離開事故現場者，處 3 年以下有期徒刑或罰金：

① 其為有利於事故之對造及因而受傷害或損失之任何人，已致力於確認其身分、車輛及其所見被捲入事故之自然狀態，並聲明其被捲入事故；

② 或於無人為上開確認時，依當時情況已等待一段適當時間。

II 意外事故當事人，依第 1 項第 2 款規定等待適當時間後，或有正當理由或情有可原之事由，而離開事故現場，但事後未及時（無不當延誤）使確認為可能者，仍依第 1 項規定處罰。

III 意外事故當事人，於合理期間內，將所涉事故關於第 1 項第 1 款之資訊告知有權知悉之人或附近警察機關，並陳明其住址、車牌號碼及車輛所在，可供即時查驗者，為已盡其事後使確認為可能之義務。但有故意妨礙確認之行為者，不在此限。

IV 意外事故當事人，如犯第 1、2 項之罪，於事故後 24 小時內，主動依第 3 項規定使確認為可能，且該事故未致妨害交通，僅致輕微財產損失者，法院應減輕或免除其刑。

V 意外事故當事人，係指在意外事故當時，其行為有可能促成該事故之發生者。」

德國刑法第 142 條第 1 項揭示，道路交通意外事故當事人，負有

damage, the determination of his identity, his vehicle and the nature of his involvement through his presence and an statement that he was involved in the accident; or

2. has waited for an appropriate period of time under the circumstances, during which no one was willing to make such determinations,

shall be liable to imprisonment not exceeding three years or a fine.

(2) A party to an accident shall also be liable under subsection (1) above if he

1. after expiry of the waiting period (subsection (1) No 2 above); or

2. justifiably or excusably

left the scene of the accident but subsequently does not without undue delay make these determinations possible.

(3) A party to the accident satisfies the obligation to subsequently make the determinations possible if he informs the persons entitled to receive such information (subsection (1) No 1 above) or a nearby police station that he was involved in the accident, and if he states his address and whereabouts as well as the licence plate number and location of his vehicle, and makes it available for prompt examination for a reasonable period. This shall not apply if he intentionally obstructs the determinations by his conduct.

(4) The court shall mitigate the sentence (section 49(1)) in cases under subsections (1) and (2) above or may order a discharge under these provisions if the party to the accident subsequently voluntarily makes the determinations possible (subsection (3) above) within twenty-four hours after an accident which did not take place in owing traffic and which resulted in merely minor property damage.

(5) A party to an accident shall be deemed to be anyone whose conduct under the circumstances may have contributed to causing the accident.

一定之義務，不能無故離開事故現場，其主要義務係為有利於事故之對造及因而受傷害或損失之任何人，有第1項第1款之確認義務；於無人協力確認之場合，則依第1項第2款規定，衍生暫留事故現場之替代義務，於等待適當時間後，即可離去；如有正當理由或情有可原之事由者，亦得先行離去；但依第2項、第3項規定，尚有所謂事後及時確認之補充義務，並明定盡其事後確認義務之履行方法；就情節輕微者，再予減免其刑之寬典（第4項）；就行為主體亦予立法解釋（第5項）。依德國文獻及判決實務主流見解認為，本條保護法益在確保民事損害賠償請求權，性質上屬抽象之財產危險犯；亦有認為，除確保民事損害賠償請求權外，一方面避免交通事故證據消失，另一方面為課予一種特殊義務或身為社會成員之責任，違反此等義務時，則科以刑罰⁷。故非難重點不在於「離開事故現場」之作為，而是在未盡「確認義務」之不作為，有稱之「偽裝之不作為犯」（verkapptes Unterlassungdelikt）⁸，其實為純正不作為犯。所謂純正不作為犯，亦即以刑法規範在特定情況下之人有一定之積極作為義務，而處罰其消極不作為者，其作為義務之內容及免責條件，自須具體明確，並有因應實際情況之彈性，方能合理期待一般人民均能善盡該義務。而就純正不作為犯之法律明確性，及兼顧實際情況之彈性而言，德國刑法第142條之立法技術足堪借鏡。

（3）德國刑法第323c條

德國刑法分則第28章「公共危險罪章」第323c條「不為救助罪」之條文翻譯如下⁹：「意外事故、公共危險或緊急狀態中，有救助之必要，依當時情況足以被期待而具可能性之任何人，其救助對自己不具

⁷ 參盧映潔，論刑法第一八五條之四「肇事致人死傷逃逸罪」的法益保護—兼評最高法院九十二年度台上字第五三七二號、九十二年度台上字第四五五二號刑事判決，月旦法學雜誌，112期，頁243。

⁸ 同前註，頁240。

⁹ 譯自英文版，來源：Übersetzung des Strafgesetzbuches durch Prof. Dr. Michael Bohlander
http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html

CHAPTER TWENTY-EIGHT

OFFENCES CAUSING A COMMON DANGER

Section 323c

Omission to effect an easy rescue

Whosoever does not render assistance during accidents or a common danger or emergency although it is necessary and can be expected of him under the circumstances, particularly if it is possible without substantial danger to himself and without violation of other important duties shall be liable to imprisonment not exceeding one year or a fine.

相當危險，亦無其他重大義務衝突，卻不為救助者，處 1 年以下有期徒刑或罰金。」

德國刑法第 323c 條之罪，亦屬於純正不作為犯，揭示在「意外事故、公共危險或緊急狀態中，有救助之必要」之情境中，依當時情況，具有「足以被期待而具可能性之任何人，其救助對自己不具相當危險，亦無其他重大義務衝突」條件之人，有施以救助之作為義務，如違背此作為義務，將處以 1 年以下有期徒刑或罰金。本條乃要求有能力且無推卻理由之行為人應積極涉險救人之誡命，相較於德國刑法第 142 條所揭示「確認義務」之道德要求更高，是其期待可能性相對較低，故法定刑更低。又德國刑法分則第 28 章「公共危險罪章」，包括縱火、核爆、決水、放毒、危害交通、酒駕等公共危險類型之罪，第 323c 條為該罪章最後一條。德國刑法第 221 條另有遺棄罪之規定。從公共危險罪章體系之安排、意在救助及與遺棄罪並行之觀點而言，我國刑法第 185 條之 4 與德國刑法第 323c 條不無相仿之處。但德國刑法第 323c 條強調救助之必要、期待可能性，以限制其處罰要件，且法定刑不高，考慮顯較周延，亦足堪借鏡。

4. 特殊之犯罪類型

(1) 無典型危險性之抽象危險犯

抽象危險犯，通常而言，係指伴隨典型危險性之一定行為，凡是符合該一定行為者，即可認為對於保護法益已造成危險結果，而科以刑罰，司法者毋庸再認定其事實上有無具體之危險。所謂抽象危險，乃立法者預見法益即將受侵害所擬制之危險，其危險及程度是立法者之判斷。準此，凡是「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷」者，一有「逃逸」之行為，即充分符合刑法第 185 條之 4 構成要件，不問有無實害結果，亦不問其事實上有無具體之危險，故刑法第 185 條之 4 為抽象危險犯之類型無疑。

惟立法者固然擬制「逃逸」行為之危險，而以抽象危險犯之立法方式科以刑罰，但此時「逃逸」之行為究竟伴隨何種典型危險性？卻難以解釋。依一般社會經驗，交通肇事致人輕傷者所在多有，任何輕微之皮膚擦傷、瘀青均屬之，肇事輕微而不影響往來交通安全者，亦

屢見不鮮，且有時被害人因損失極微或因與有過失而自知理虧，無意耗費心力求償或告訴，更遑論有時肇事者無過失，本無民刑事責任，於此情況，肇事者縱有「逃逸」之行為，對於下列各種學說上所歸納本罪可能之保護法益¹⁰，諸如「被害人之生命、身體」、「公共交通安全」¹¹、「善良風俗」、「民事損害賠償請求權」、「協助確認事故與責任歸屬」、「利於國家追訴犯罪」等，均難謂有任何危險存在，卻因採取抽象危險犯，無法舉反證去推翻立法擬制之危險¹²，仍應論罪科刑。

換言之，肇事後「逃逸」之行為，雖有時可能危及上開法益其中之一，但經常不具任何危險，理論上不能稱之伴隨典型危險性之一定行為，為此，立法者本應針對所欲防範之危險，以具體危險犯之方式立法以遂其規範目的，卻貿然為抽象危險犯之立法，造成無的放矢之過度入罪，為本條主要特色之一。

(2) 「逃逸」同時為作為犯與不作為犯

刑法第 185 條之 4 所稱之「逃逸」，在文義解釋上應係指「躲避查緝而即離去」之積極作為。但法務部刑法研究修正委員會就本條之立法草案推出前，司法院曾提議於「逃逸」之外增加「或能迅速送醫施救而不為之者」等文字，卻遭法務部刑法研究修正委員會否決，其否決之理由略以：「條文中的『逃逸』行為，解釋上即應包含『棄置行為』（單純不予施救，包括仍留在現場）與『逃逸行為』（離開肇事現場）在內」等語¹³，即主張「逃逸」兼具不作為犯與作為犯之雙重性質。惟若將「逃逸」解為「迅速送醫施救」等作為義務之違反，在條文未明定任何作為義務之情況下，所謂作為義務即漫無標準。縱依立法理由所載「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」，引申出「對被害人即時救護」之作為義務，其作為義務之內涵及履行方法，亦一片空白。

¹⁰ 參吳元曜，論刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪之評價矛盾與違憲問題，刑事法雜誌，51 卷 5 期，頁 66-69；吳耀宗，保護法益，月旦法學教室，94 期，頁 33-36；高金桂，有義務遺棄罪與肇事逃逸罪之犯罪競合問題—以台灣最高法院八十九年度交上訴字第八號刑事判決為基礎兼論刑法第二條之適用問題，月旦法學雜誌，121 期，頁 249-252；盧映潔，前揭註，頁 237-238。

¹¹ 採此說為主之學者主張行為人有對於車禍現場加以監控之作為義務，參林東茂，肇事逃逸—高等法院八十九年度交上訴字第九號判決評釋，台灣本土法學，16 期，頁 89。

¹² 參林東茂，交通犯罪，月旦法學雜誌，177 期，頁 238。

¹³ 法務部刑法研究修正委員會，刑法分則研究修正資料彙編（四），1998 年 3 月再版，頁 359-361，轉引自顏瑞成，前揭註，頁 40。

司法實務操作結果，有解釋為作為犯：所謂「逃逸」係指行為人主觀上對其駕駛動力交通工具肇事致人死傷已有認識，客觀上並有擅自離開肇事現場之行為而言（最高法院 103 年度台上字第 2174 號刑事判決參照）。亦有解釋為不作為犯：所謂「逃逸」，應非指行為人有積極「逃亡、隱匿」等阻礙犯罪偵查行為，而係指行為人不留在肇事現場為即時救護、避免後車再度撞擊或協助相關人員迅速處理事故而離去之行為，蓋此一離去行為可能使因肇事所發生之損害有再度擴大之危險（最高法院 102 年度台上字第 1359 號刑事判決參照）。另有擴張解釋認為：所謂「逃逸」係指逃離肇事現場而逃走之行為，故駕駛人於肇事致人死傷時應有「在場之義務」。從而，肇事駕駛人雖非不得委由他人救護，然仍應留置現場等待或協助救護，並確認被害人已經獲得救護，或無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得以知悉其真實身分、或得被害人同意後始得離去。若自認被害人並未受傷或傷勢無礙，即可不待確認被害人已否獲得救護，亦不等候檢、警等相關執法人員到場處理善後事宜，即得自行離去，自非該法條規範之意旨。因認上揭條文規範意旨堪認尚包括使被害人、執法人員或其他相關人員得以查明肇事者無訛（最高法院 103 年度台上字第 175 號刑事判決、102 年度台上字第 1737 號刑事判決參照）。

由此可知，本條所稱「逃逸」雖僅二字，卻有多元面向之解釋，肇事後躲避查緝而即離去者，自屬逃逸；肇事後雖留在現場，但未為即時救護、避免後車再度撞擊或協助相關人員迅速處理事故者，或未協助救護，並確認被害人已經獲得救護，或無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得以知悉其真實身分、或得被害人同意離去者，最高法院認為均屬逃逸，依案例事實之不同，日後尚有可能擴充其他作為義務，總是能找到最不利於行為人之解釋。只需「逃逸」二字，便將一般人所理解禁止逃逸之不作為義務與上揭包山包海之不特定作為義務冶為一爐，為本條主要特色之二。

（二）本案所涉之違憲疑義

1. 個案事實認定

被告 ○○○（○○年○○月○○日生）無駕駛執照，於 102 年 10 月

30日上午9時25分許，騎乘車牌號碼○○○號普通重型機車後載友人○○○，沿臺中市太平區○○○路由西往東方向行駛，行經該路段與中興路103巷交岔路口時，其行進方向之號誌為閃光黃燈，本應減速接近，注意安全，小心通過，且無不能注意之情事，卻疏未注意及此，即貿然向前行駛；適有○○○騎乘車牌號碼○○○號普通重型機車沿中興路103巷由北往南方向行駛至同一路口，其行進方向之號誌為閃光紅燈，本應減速接近，先停止於交岔路口前，讓幹道車即被告○○○所騎之機車優先通行後認為安全時，方得續行，同無不能注意之情事，亦疏未注意及此，即貿然向前行駛，彼此閃避不及發生碰撞，均人車倒地，且○○○之機車壓住自己腳部，○○○因此受有右肩鎖關節韌帶拉傷，左手腕、左小腿、右大腿挫傷，右腳踝擦挫傷之傷害（過失傷害部分未據告訴）。當場○○○先將○○○之機車扶起來，○○○自行起身後，為請保險公司處理，向被告○○○表示欲報警釐清肇事責任，被告○○○因無照駕駛，害怕被開罰單，且認知○○○受傷不嚴重，又趕著載送○○○去上班，而不願留在現場，遂逕為離去。

2. 應適用刑法第185條之4

被告○○○於上開時間、地點騎乘車牌號碼○○○號普通重型機車肇事，致被害人○○○受傷，被告○○○主觀上亦知其騎車肇事致人受傷，仍擅自逕為離去，核與刑法第185條之4構成要件「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者」均符合，復查無阻卻違法或阻卻責任事由，自應適用本條之規定論罪。

3. 違憲疑義之浮現

惟當時並無影響交通安全之虞，且被害人○○○無受即時救護之需求，自無棄之不顧之不道德情形可言。被告○○○只是不願留下等員警到場處理及協助釐清肇事責任，且○○○亦為肇事者，應負未讓幹線道車即被告○○○所騎機車先行之主要肇事責任，雙方人車倒地均不免有車損及受傷，因此民事求償權之實益不大，而且被告○○○所涉過失傷害罪，○○○亦無意告訴，而欠缺訴追要件。被告○○○肇事逃逸之危害尚稱輕微，但論罪科刑結果，縱以刑法第59條酌減

其刑至二分之一，最輕仍應判處有期徒刑 6 月，且不得易科罰金，縱給予緩刑 2 年，難道其刑罰無顯不相當之過重？又難道已無其他相同有效而侵害較小之手段可用？該刑罰措施是否確實有助於其目的之達成？該刑罰之條文是否不明確？有無不當歧視被告？均涉及系爭法律違憲之疑義。

（三）涉及之憲法條文

按人民身體之自由應予保障；凡人民之其他自由及權利，不妨害社會秩序公共利益者，均受憲法之保障，憲法第 8 條第 1 項、第 22 條分別定有明文。換言之，人身自由、一般行動自由，均為應受憲法保障之基本人權無疑。而刑法第 185 條之 4 所處罰之「逃逸」行為，不論如何解釋，均課予人民一定不作為或作為之義務，亦即限制人民之一般行動自由，對違者處以 1 年以上 7 年以下有期徒刑，則係限制人民之人身自由，可見刑法第 185 條之 4 乃是限制受憲法保障之一般行動自由及人身自由。

憲法各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之，憲法第 23 條另有明文，揭櫫比例原則及法律保留原則。基於法治國原則，以法律限制人民權利者，其構成要件應符合法律明確性原則，使受規範者可能預見其行為之法律效果。又憲法第 7 條所揭示之平等原則，係保障人民在法律上地位之實質平等，要求本質上相同之事物應為相同之處理，不得恣意為無正當理由之差別待遇。基此，刑法第 185 條之 4 是否確實違憲，自得分別從比例原則、法律明確性原則、平等原則之角度切入而為審查。

三、聲請解釋憲法之理由及聲請人對本案所持之立場與見解

（一）依比例原則而為審查

1. 比例原則之意涵

鑑於限制人身自由之刑罰，嚴重限制人民之基本權利，係屬不得已之最後手段。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 23 條比例原則無違（鈞院釋字第 669 號解釋意旨，併參鈞院釋字第 646 號、第 551 號、第 544 號等解釋）。申言之，比例原則三大派生子原則包括：

(1) 適當性原則

適當性原則係指，國家所採取者必須是有助於達成目的的措施，又稱「合目的性原則」。若非有助於目的之措施，無庸再依必要性原則衡量，即可直接判斷該措施已違背比例原則。立法機關為保護合乎憲法價值之特定重要法益，固非不得藉以刑罰達成其目的，惟該刑罰是否確實有助於其目的之達成？自應受司法違憲審查。

(2) 必要性原則

必要性原則係指，如果有多種措施均可達成目的，國家應採取對人民侵害最小者，又稱「侵害最小原則」或「最小侵害原則」。倘若別無其他相同有效達成目的而侵害較小之手段可資運用，固非不得以刑罰規範限制人民身體之自由，惟是否確無其他相同有效而侵害較小之手段可用？自應受司法違憲審查。

(3) 狹義比例原則

狹義比例原則係指，國家所採取的手段所造成人民基本權利的侵害和所欲達成之目的間應該有相當的平衡（兩者不能顯失均衡），亦即不能為了達成很小的目的而使人民蒙受過大的損失，又稱「衡量性原則」、「過度禁止原則」。亦即，合法的手段和合法的目的之間存在的損害比例必須相當。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。惟是否罪刑相當？自應受司法違憲審查。

2. 審查密度

類似美國有所謂三重審查基準，德國關於比例原則也有針對不同的案件採取不同的審查密度：

- (1) 強烈內容審查標準 (Intensive Inhaltskontrolle): 措施必須要非常合目的、侵害必須非常小，方屬合憲。(近似英語 strict scrutiny)
- (2) 可支持性審查標準 (Vertretbarkeitskontrolle): 措施與目的間之關聯須合理、侵害須合理，方屬合憲。(近似英語 intermediate scrutiny)
- (3) 明顯性審查標準 (Evidenzkontrolle): 措施不可明顯與目的無關聯、侵害不可明顯非最小，方屬合憲。(近似英語 rational basis review)

我國刑法第 185 條之 4 以刑罰限制人民之一般行動自由及人身自由，涉及有無過度侵害重大基本權之問題，自應採取最嚴格之審查密度。亦即措施必須要非常合目的、侵害必須非常小，方屬合憲。

3. 依比例原則審查結果

- (1) 是否罪刑相當？

刑法第 185 條之 4 之法定刑為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」，依刑法第 41 條規定，乃不得易科罰金或易服社會勞動之罪。即使因情輕法重、情堪憫恕而依刑法第 59 條規定酌減其刑至最低刑度，仍為 6 月以上有期徒刑，依刑法第 41 條規定，仍不得易科罰金。若有任一應加重其刑之事由，則依法應為 7 月以上有期徒刑。如符合緩刑之要件，雖非不得依刑法第 74 條規定宣告緩刑，但緩刑期間依規定為判決確定時起算至少 2 年，難保日後無撤銷緩刑宣告之虞。

比較於其他法定刑相同之罪，諸如刑法第 109 條第 1 項之洩漏交付國防秘密罪、第 124 條之枉法裁判或仲裁罪、第 125 條第 1 項之濫權追訴處罰罪、第 126 條第 1 項之凌虐人犯罪、第 163 條第 1 項之公務員縱放或便利脫逃罪、第 175 條第 1 項之放火燒燬住宅等以外之物罪、第 179 條第 1 項之決水浸害現非供人使用之住宅或現未有人在之建築物罪、第 186 條之 1 第 1 項之不法使用爆裂物罪、第 189 條第 1 項之損壞保護生命設備罪、第 211 條之偽造變造公文書罪、第 213 條之公文書不實登載罪、第 241 條第 1 項之略誘罪、第 249 條第 2 項之發掘墳墓結合罪、第 275 條第 1 項之加工自殺罪、第 291 條第 1 項之

未得孕婦同意使之墮胎罪、第 296 條第 1 項之使人為奴隸罪、第 326 條第 1 項之加重搶奪罪等，基本上均為惡性非淺之犯行。但肇事逃逸之惡性，姑不論亦構成刑法第 294 條遺棄罪之情形（另有遺棄罪保護被害人之生命、身體法益），無非根源於自我庇護之人性，僅未發揮勇於負責、捨己為人之美德而已，可非難性遠低於上列重罪，本難以相提並論。

就本案而言，被害人 ○○○ 之機車已被 ○○○ 扶起來，○○○ 並自行起身，參其於本院準備程序中陳明：「我是表皮的擦挫傷及關節韌帶拉傷，並沒有流血，被告認為我沒有嚴重就離開了，我覺得當時沒有叫救護車的需求」等語明確，可見已經排除可能影響交通安全之機車，且被害人 ○○○ 無受即時救護之需求，自無棄之不顧之不道德情形可言。被告 ○○○ 只是不願留下等員警到場處理並協助釐清肇事責任，其逃逸之行為，充其量為可能妨礙 ○○○ 之民事求償及國家對被告 ○○○ 無照駕駛之行政罰、過失傷害罪之刑事訴追。

惟 ○○○ 亦為肇事者，應負未讓幹線道車即被告 ○○○ 所騎機車先行之主要肇事責任，雙方人車倒地均不免有車損及受傷，過失相抵之後，○○○ 是否仍有可得求償之金額原非無疑，故偵查中已和解。至於被告 ○○○ 所涉過失傷害罪，依刑法第 284 條第 1 項規定，法定刑為「6 月以下有期徒刑、拘役或 5 百元以下罰金」，因無照駕駛，依道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項規定加重其刑至二分之一，最高度刑亦不過 9 月以下有期徒刑，且因被告過失程度及被害人傷害結果均屬輕微，判處拘役即為已足，況過失傷害罪依法須告訴乃論，因 ○○○ 無意告訴，欠缺訴追要件，根本無國家刑罰權之行使可言。被告 ○○○ 之肇事逃逸所生之危害如此輕微，但論罪科刑結果，縱以刑法第 59 條酌減其刑至二分之一，最輕仍應判處有期徒刑 6 月，且不得易科罰金，其刑罰有顯不相當之過重，刑罰手段溢出刑罰目的，致罪責與處罰不相對應，可見確實違反狹義比例原則¹⁴。

早有學者建議，參考普通過失致重傷之最高刑度為 1 年以下有期徒刑，則肇事逃逸罪最高刑度亦應降低為 1 年以下較為適宜¹⁵。此說

¹⁴ 參黃榮堅，不能駕駛與肇事逃逸，台灣本土法學，7 期，頁 152，註 22、24。

¹⁵ 參張麗卿，交通犯罪之法律規範與實證分析，中原財經法學，28 期，頁 156。

適與德國刑法第 323c 條之法定刑相仿，足資採憑。

(2) 是否確無其他相同有效而侵害較小之手段可用？

依道路交通管理處罰條例第 62 條規定：「

I 汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣 1000 元以上 3000 元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照 1 個月至 3 個月。

II 前項之汽車尚能行駛，而不儘速將汽車位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處駕駛人新臺幣 600 元以上 1800 元以下罰鍰。

III 汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣 3000 元以上 9000 元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所。

IV 前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

V 第 1 項及前項肇事逃逸案件，經通知汽車所有人到場說明，無故不到場說明，或不提供汽車駕駛人相關資料者，吊扣該汽車牌照 1 個月至 3 個月。

VI 肇事車輛機件及車上痕跡證據尚須檢驗、鑑定或查證者，得予暫時扣留處理，其扣留期間不得超過 3 個月；未經扣留處理之車輛，其駕駛人或所有人不予或不能即時移置，致妨礙交通者，得逕行移置之。

VII 肇事車輛機件損壞，其行駛安全堪虞者，禁止其行駛。」

可知道路交通管理處罰條例第 62 條就汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，已明定有何作為義務、不作為義務及有何例外，駕駛人肇事致人受傷而逃逸者、致人重傷或死亡而逃逸者，分別適用輕重不等之處罰，非僅已經涵蓋刑法第 185 條之 4 之構成要件，而且規定更加清楚。國家欲防止駕駛人肇事致人受傷或死亡而逃逸，運用道路交通管理處罰條例第 62 條（並搭配刑法第 294 條之遺棄罪），即可有效達成目的。相較於刑法第 185 條之 4 動輒判處 1 年以上 7 年以下有期徒刑，顯非無其他相同有效而侵害較小之手段可用。

縱認為嚴刑峻法較有效，一定要將肇事逃逸之行為入罪化，則因肇事逃逸之行為不具典型危險性，只是偶爾對特定法益有具體危險，大可採用具體危險犯之立法，譬如在現行刑法第 185 條之 4 構成要件加上「致生被害人於死或重傷之危險」或「致生公眾往來之危險而情節重大者」等具體危險犯之要件，鎖定其適用對象，應更能有效達成其規範目的，且為侵害較小之手段，堪認現行刑法第 185 條之 4 確實違反必要性原則。

(3) 該刑罰是否確實有助於其目的之達成？

歸納本罪可能之保護法益，包括「被害人生命、身體」、「公共交通安全」、「善良風俗」、「民事損害賠償請求權」、「協助確認事故與責任歸屬」、「利於國家追訴犯罪」等，前已敘及。

若依一般人所理解之文義，將「逃逸」限定解釋為「躲避查緝而即離去」之積極作為。反之，「不逃逸」就只是單純「留在現場」，並不需要救助傷患、協助處理事故，亦無須自曝身分以便於他人求償或國家追訴，縱袖手旁觀且隱匿身分，亦不違反禁止逃逸之規定。對於「被害人生命、身體」、「公共交通安全」、「善良風俗」、「民事損害賠償請求權」、「協助確認事故與責任歸屬」、「利於國家追訴犯罪」等法益，均無絲毫助益，則本罪既然無助於達成其立法目的，顯然違反適當性原則¹⁶。此外，若本罪是保護「被害人生命、身體」，就條文所稱肇事致人死亡之情形，救助死人之生命、身體亦屬不可能達成之目的¹⁷。由此可知，客觀上之條文規定，與立法者主觀上所欲達成之立法目的，落差極大，實為本條所有問題之根源所在。

實務上為貫徹立法理由及歷史解釋上所稱保護「被害人生命、身體」、「公共交通安全」、「善良風俗」之法益，創造出交通肇事者有「為即時救護、避免後車再度撞擊或協助相關人員迅速處理事故，協助救護並確認被害人已經獲得救護，或得被害人同意才離去」等作為義務，將違反上開作為義務者，亦解釋為本罪所稱之「逃逸」。又因受學說上認為繼受德國刑法第 142 條所影響，為貫徹保護「民事損害賠償請求權」、「協助確認事故與責任歸屬」、「利於國家追訴犯罪」之

¹⁶ 參吳元曜，前揭註，頁 69-82。

¹⁷ 參黃榮堅，前揭註，頁 152。

法益，另創造出交通肇事者有「無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得以知悉其真實身分」之作為義務，實際上已相當於「當場自承為肇事人之自首義務」，而將未當場自承為肇事人者，亦解釋為本罪所稱之「逃逸」。但問題不在解釋，問題在於立法上之瑕疵¹⁸。

（二）依明確性原則而為審查

1. 明確性原則之意涵

基於法治國原則，以法律限制人民權利，其構成要件應符合法律明確性原則，使受規範者可能預見其行為之法律效果，以確保法律預先告知之功能，並使執法之準據明確，以保障規範目的之實現（鈞院釋字第 636 號解釋意旨）；法律以抽象概念表示者，其意義須非難以理解，且為一般受規範者所得預見，並可經由司法審查加以確認，方符法律明確性原則（鈞院釋字第 491 號解釋意旨）；鈞院歷來以違反法律明確性原則而宣告違憲之先例，可見諸釋字第 710 號、第 636 號、第 585 號、第 573 號、第 524 號、第 491 號等案件。又依憲法第 8 條規定，國家公權力對人民身體自由之限制，於一定限度內，既為憲法保留之範圍，若涉及嚴重拘束人民身體自由之刑罰規定，其法定要件是否符合法律明確性原則，自應受較為嚴格之審查（鈞院釋字第 636 號解釋意旨參照）。

2. 依明確性原則審查結果

刑法第 185 條之 4 之構成要件行為，只有「逃逸」二字，但僅憑行為人單純留在現場而不作為，包含不自曝身分，雖非一般用語上之逃逸，然此情形下，本條依立法理由所揭示或學說上提出之各種保護法益之規範目的，均無法達成，前已敘明，其行為要件之規定，顯然過於簡陋。從而，司法實務上就本條所稱「逃逸」之行為，解釋為隱含有「留在現場，為即時救護、避免後車再度撞擊或協助相關人員迅速處理事故，協助救護並確認被害人已經獲得救護，無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得以知悉其真實身分，或得被害人同意

¹⁸ 參許澤天，酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲，月旦法學雜誌，193 期，頁 32；盧映潔，前揭註，頁 245。

才離去」之作為義務，而處罰其消極不作為之行為部分，顯非一般人從條文上所能知悉理解，況司法解釋上之作為義務，尚僅為籠統之概念，實際上依個案事實而定，無法放諸四海而皆準，例如，被害人無受即時救護之需求或意願時，難道強制送醫？行為人無即時救護之能力時，豈能胡亂救護？作為義務如此不明確，則民安所錯其手足！況對於一般人消極不離開事故現場之期待可能性，與對其冒著各種風險救助被害人、協助處理事故、自曝身分等積極作為之期待可能性，豈能等量齊觀？司法解釋創造之作為義務，已脫逸一般受規範者所得預見之範圍，而變得難以理解，欠缺法律預先告知之功能，且執法準據不固定，顯然違反法律明確性原則，也是違憲。

另有學者認為，條文上僅止課予行為人「不逃」之義務，若訴諸立法理由，擅自擴張義務範圍，乃違反憲法第 23 條揭示之法律保留原則，亦值參考¹⁹。

至刑法第 185 條之 4 所稱「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷」部分，雖非構成要件行為，仍屬構成要件要素。而其中「駕駛」是否包括著手駕駛前開車門之預備行為？是否包括駕駛終了後開車門之附隨行為？又「肇事」者有無包括無過失被追撞之人？亦素有爭議。多數實務見解率引立法理由即逕認為當然包括，影響人民權利至鉅，皆係因本條規定不明確所致，附此敘明。

較之德國刑法第 142 條、第 323c 條及我國道路交通管理處罰條例第 62 條，我國刑法第 185 條之 4 之立法技術實在令人汗顏。

（三）依平等原則而為審查

1. 平等原則之意涵

憲法第 7 條所揭示之平等原則，係保障人民在法律上地位之實質平等，要求本質上相同之事物應為相同之處理，不得恣意為無正當理由之差別待遇（鈞院釋字第 666 號解釋意旨參照）。

¹⁹ 參鄭逸哲，駕車肇事逃逸構成要件乃純粹處罰不服從的隱性不作為構成要件—評析嘉義地院九十一年度交訴字第三號判決和高等法院台南分院九十一年度交上訴字第九五四號判決，月旦法學雜誌，129 期，頁 206-207。

2. 依平等原則審查結果

鈞院釋字第 384 號解釋依據英美法上發展至今之正當法律程序原則，闡釋憲法第 8 條之法定程序，其所稱之正當法律程序，厥為司法程序所應踐行之基本原則，就刑事訴訟程序而言，其程序上所踐行之正當程序，皆以保障刑事被告之訴訟人權為其本旨。根據刑法第 164 條藏匿人犯或使之隱避、頂替罪、第 165 條湮滅刑事證據罪、第 168 條偽證罪之反面解釋，任何人犯罪後，自行躲藏或隱避、湮滅自己之刑事證據、就自己之刑事案件為虛偽陳述，均屬不罰之行為，除欠缺期待可能性以外，更重要是對於人性之尊重，為貫徹正當法律程序，自不能強迫被告背叛自己而協助追訴者，人人有權保護自己不陷於不利地位，衍生有自我庇護不罰、不自證己罪等原則。

依刑法第 185 條之 4 規定，駕駛動力交通工具肇事致人死傷者，不得「逃逸」，包括不得躲避查緝而即離去，且須留在現場，為即時救護、避免後車再度撞擊或協助相關人員迅速處理事故，協助救護並確認被害人已經獲得救護，無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得以知悉其真實身分，或得被害人同意才離去，為實務上向來之見解。其中，禁止行為人肇事後不得躲避查緝而即離去之義務，不論行為人係逃避其肇事之民刑事責任、交通違規之行政罰，或適為另案現行犯、通緝中或攜帶違禁物，禁止其逃逸，均已違反自我庇護不罰原則；又要求行為人須留在事故現場，無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得以知悉其真實身分之義務，亦即行為人必須滯留在現場並向被害人、執法人員或其他相關人員承認自己為肇事人，顯已違反不自證己罪原則²⁰。縱認為立法者有權決定剝奪特定行為類型之被告自我庇護、不自證己罪之自由及權利，但何以無其他犯罪逃逸或通緝逃逸之行為入罪，而獨獨剝奪本條所定行為人自我庇護、不自證己罪之自由及權利？其差別待遇豈有正當理由可言？雖然在肇事之情節較重時，確可能有對被害人即時救護之必要，但誠如許前大法官玉秀所言²¹：「難道殺人、傷害罪的被害人就沒有需要被救助的緊急情況？難道放火罪的被害人就不能要求放火行為人犯罪之後，停下來看

²⁰ 參許澤天，前揭註。

²¹ 參許玉秀，擇一故意與所知所犯一兼論違憲的肇事逃逸罪，台灣本土法學，13 期，頁 197。

他幾眼？」其他犯罪，亦可能有對被害人即時救護之必要，卻無類似肇事逃逸罪之規定。如係為確保民事損害賠償請求權，是否亦可要求殺人或傷害、交通案件以外過失傷害之行為人均不得逃逸，否則即以刑罰制裁？²²相形之下，足見本罪確係無正當理由之差別待遇。立法者以本罪特別歧視駕駛動力交通工具肇事致人死傷之行為人，顯然違反平等原則，當然也是違憲²³。

（四）結論

刑法第 185 條之 4 既然牴觸比例原則、明確性原則、平等原則，過度侵害人民之一般行動自由及人身自由，違背憲法意旨至為灼然。本罪法定最低度刑過高之問題，顯非合憲性解釋所能解決；且立法者明定本罪為抽象危險犯，承審個案之法院難以擅加類似「致生被害人於死或重傷之危險」或「致生公眾往來之危險而情節重大者」等具體危險犯之要件予以限縮適用，以期罪刑相當。其餘所涉之違憲疑義，自應併予檢討。爰請鈞院斟酌是否宣告刑法第 185 條之 4 與憲法意旨不符部分無效，以維人權，並端正法治。

四、關係文件之名稱及件數

（一）本院 103 年度交簡字第 563 號刑事卷（內附停止訴訟裁定）、本院 103 年度交訴字第 85 號刑事卷、臺灣臺中地方法院檢察署 103 年度偵字第 241 號偵查卷各 1 宗，均影卷。

（二）參考文獻（後附）

此致

司法院

聲請人

臺灣臺中地方法院刑事第八庭 獄股

法官 蔡嘉裕

中 華 民 國 103 年 8 月 20 日

²² 參甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學，30 期，頁 112。

²³ 參許玉秀，前揭註。

參考文獻（依作者姓名排序）

（一）期刊論文

1. 甘添貴。酒醉駕車與肇事逃逸。台灣本土法學，30期，頁108-115。
2. 余信達。從容許風險與法益侵害淺論交通刑法—以醉態駕車與肇事逃逸為中心。刑事法雜誌，46卷3期，頁61-79。
3. 余振華。肇事逃逸罪之規範評價。月旦法學雜誌，193期，頁5-19。
4. 吳元曜。論刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪之評價矛盾與違憲問題。刑事法雜誌，51卷5期，頁65-92。
5. 吳耀宗。保護法益。月旦法學教室，94期，頁32-39。
6. 吳耀宗。各個要素的解析。月旦法學教室，98期，頁82-91。
7. 林東茂。肇事逃逸—高等法院八十九年度交上訴字第九號判決評釋。台灣本土法學，16期，頁86-93。
8. 林東茂。交通犯罪。月旦法學雜誌，177期，頁232-240。
9. 林鈺雄。從肇事逃逸罪看實體法與訴訟法的連動性—評最高法院八十九年度台上字第七六二二號、九十一年度台上字第一三七號刑事判決。月旦法學雜誌，94期，頁253-270。
10. 高金桂。有義務遺棄罪與肇事逃逸罪之犯罪競合問題—以台灣高等法院八十九年度交上訴字第八號刑事判決為基礎兼論刑法第二條之適用問題。月旦法學雜誌，121期，頁243-255。
11. 張麗卿。交通犯罪之法律規範與實證分析。中原財經法學，28期，頁117-171。
12. 許玉秀。擇一故意與所知所犯—兼論違憲的肇事逃逸罪。台灣本土法學，13期，頁186-199。
13. 許澤天。酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲。月旦法學雜誌，193期，頁20-39。
14. 陳子平。危險駕駛動力交通工具罪與肇事逃逸罪。月旦法學教室，76期，頁24-36。
15. 陳志輝。肇事逃逸罪與遺棄罪之競合關係—簡評最高法院九三年度台上字第六五一三號判決。台灣本土法學，70期，頁238-241。
16. 郭棋湧。論駕車肇事逃逸罪之構成要件。法務通訊，2159期、2160期、2161期、2162期。

17. 黃榮堅。不能駕駛與肇事逃逸。台灣本土法學，7期，頁147-153。
18. 潘天蔚。肇事逃逸罪的現在與未來。刑事法雜誌，44卷6期，頁51-88。
19. 蔡聖偉。醉不上道—論危險駕駛罪與肇事逃逸罪。月旦法學教室，59期，頁71-77。
20. 蔡墩銘。論駕駛交通工具肇事逃逸罪之適用。台灣本土法學，34期，頁138-140。
21. 鄭逸哲。駕車肇事逃逸構成要件乃純粹處罰不服從的隱性不作為構成要件——評析嘉義地院九十一年度交訴字第三號判決和高等法院台南分院九十一年度交上訴字第九五四號判決。月旦法學雜誌，129期，頁205-217。
22. 盧映潔。論刑法第一八五條之四「肇事致人死傷逃逸罪」的法益保護——兼評最高法院九十二年度台上字第五三七二號、九十二年度台上字第四五五二號刑事判決。月旦法學雜誌，112期，頁234-245。
23. 盧映潔。客觀處罰條件之「真偽」審查。台灣法學，169期，頁114-116。
24. 薛智仁。論肇事逃逸罪之致人死傷要素——評台灣高等法院台南分院九十一年度交上訴字第九五四號判決。台灣本土法學，52期，頁216-232。
25. 謝煜偉。肇事逃逸罪之經濟分析。刑事法雜誌，46卷6期，頁36-74。

（二）學位論文

1. 蔡建興。論駕車肇事逃逸行為之可罰性。國立政治大學碩士論文，指導教授許玉秀。
2. 顏瑞成。肇事逃逸罪之研究。國立臺北大學碩士論文，指導教授甘添貴。

（三）網路資料

1. 法務部網站，102年5月31日立法院三讀通過刑法修正案新聞稿。
2. 蘋果日報網站，102年5月28日「修法重懲肇逃至少關1年」新聞報導。
3. 東森新聞雲網站，102年5月27日「刑法185-4條文修正肇事逃逸刑責提高為1至7年」新聞報導。
4. 東森新聞雲網站，101年10月12日「肇逃案件多立委提修法加重肇事致人死傷逃逸者刑責」新聞報導。
5. FACEBOOK社群網站，「加重【車禍肇事逃逸刑責及雇主連坐】修法暨【聶媽媽、聶宏恩祈福】聯盟」粉絲專頁。
6. 德國刑法典（節錄相關條文，英文版）。