

憲法法庭 115 年憲裁字第 12 號裁定不同意見書

呂太郎大法官提出

謝銘洋大法官加入

尤伯祥大法官加入

壹、本件多數見解雖認為聲請人未具體指摘臺灣高雄地方法院 114 年度交簡上字第 130 號刑事判決（下稱系爭確定終局判決）有何牴觸憲法的理由，應不予受理。然本席認為本件聲請已符合憲法訴訟法（下稱憲訴法）有關聲請裁判憲法審查的形式要件，且系爭確定終局判決所持見解，具有憲法重要性，也為貫徹聲請人基本權利所必要，應予受理，爰提出不同意見。

貳、本件原因案件事實概略

本件聲請人於中華民國 114 年 1 月 24 日 0 時 47 分，在高雄市裕誠路與美術東五路路口，於道路上騎乘電動滑板車，為警攔查，並測得其吐氣所含酒精濃度為每公升 0.48 毫克。經檢察官聲請簡易判決處刑，法院以聲請人犯刑法第 185 條之 3 第 1 項第 1 款之不能安全駕駛動力交通工具罪，判處有期徒刑 2 月，併科新臺幣 3 千元及宣示易刑標準確定。

參、本件聲請符合受理的形式要件

系爭確定終局判決判處聲請人罪刑，事涉聲請人受憲法保障的人身自由。聲請人已依法定程序用盡審級救濟程序，並於法定期間內提出本件聲請，更於聲請書敘明電動滑板車與汽車有重大差異，系爭確定終局判決卻將電動滑板車與汽車同視，一律適用刑法第 185 條之 3 規定（下稱系爭規定），既違反憲法第 7 條保障的平等原則，也牴觸憲法

第23條比例原則的規定，已符合憲訴法第59條及第60條所規定聲請裁判憲法審查的形式要件。

肆、本件聲請符合受理的實質要件

裁判憲法審查案件於具憲法重要性，或為貫徹聲請人基本權利所必要者，受理之，憲訴法第61條第1項定有明文，本件涉法律明確性、罪刑法定原則等憲法重要原則，且為貫徹聲請人受憲法保障的人身自由基本權利所必要，符合受理的實質要件，再分述如下。

一、法律明確性原則為重要的憲法原則

憲法為國家根本大法，法律為憲法的具體化規範，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的法律效果，以確保法律預先告知的功能，並使執法的準據明確，以保障規範目的的實現，確保憲法意旨的落實，故法律明確性原則為大法官一再據以審查法律是否違反憲法的重要原則（司法院釋字第432號、第521號、第594號、第617號、第623號、第636號、第690號、第777號、第804號等解釋、本庭111年憲判字第12號、第13號、第14號、113年憲判字第1號、第3號、第10號等判決參照）。

二、刑罰法律是否符合法律明確性原則，事涉罪刑法定原則，應受較為嚴格的審查，法院刑事判決是否符合罪刑法定原則，亦然

按人民的人身自由應予保障，為憲法第8條所明定。而刑罰法規涉及人民生命、人身自由及財產權的限制或剝奪，故國家刑罰權的行使，應嚴格遵守憲法罪刑法定原則，行為的處罰，以行為時的法律有明文規定者為限。且法律所定的犯罪構成要件，須使一般受規範者得以理解，

並具預見的可能性，法院解釋適用刑事法律時，就犯罪構成要件不得擴張或增加法律規定所無的內容，而擴增可罰行為範圍（司法院釋字第792號、第602號解釋參照）。刑罰法律規定是否符合法律明確性原則，事涉刑事法院判決是否符合罪刑法定主義，自應受較為嚴格的審查（司法院釋字第636號、第777號解釋參照）。

三、一般人民可否理解電動滑板車屬於系爭規定「動力交通工具」，有透過憲法判決澄清的必要

系爭規定以駕駛「動力交通工具」為犯罪構成要件，因此，何種情形屬於「駕駛」行為？何種工具屬於「動力交通工具」？何種情形下該當於公共危險行為？直接影響人民的行為是否構成犯罪，與人民受憲法保障的人身自由密切相關，基於罪刑法定原則，自應有明確定義。故系爭規定所稱「動力交通工具」，其意義如何？得否依系爭規定文義、立法目的及法體系整體關聯性，讓一般人民理解電動滑板車為系爭規定所稱動力交通工具，有透過憲法判決予以澄清的必要。

依前述大法官歷來司法院解釋、憲法法庭判決的見解，法律規定所使用的概念，其意義須依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違。

首依法條文義而言，刑法就「交通工具」一詞並未為任何定義，因此一般人民無法直接由系爭規定條文或刑法，直接理解其所稱的「交通工具」的完整意義。以司法院法學資料檢索系統搜尋，現行法律中有57種法律共87個條文使用「交通工具」一詞，除使用牌照稅法第2條第2款

規定外，都未對「交通工具」為任何定義。而依使用牌照稅法第2條第2款及第6條規定，同法所稱交通工具，指大客車、小客車、貨車、機車與船舶，並不包括電動滑板車。

前開各法律雖都未對於交通工具有所定義，但一般人民似乎仍可綜合各該法律規定所適用的對象，理解上開法律所稱交通工具的一般意義，應該是指利用道路，將人或貨物由甲地運送至乙地的運具，例如各類型的汽車、機車等，不會包含電動滑板車在內。

尤其同屬交通管理法規體系的一環，系爭規定與其他交通法律，特別是道路交通管理處罰條例的規定，仍應維持法律秩序的一貫與平衡。如立法者基於各該法律不同功能，必須對於所規範的對象為特別定義，本宜以立法為之（如前述使用牌照稅法第2條第2款及第6條規定），此於涉及人身自由，具有最嚴屬性、最後手段性的刑罰法令，尤應如此。

次就立法目的而言，刑法於88年4月21日修正時，於第2編第11章公共危險罪章增訂系爭規定，其立法原因，是「鑑於酗酒而駕駛交通工具，極易肇事，造成他人死傷」（行政院、司法院79年「中華民國刑法修正草案」立法說明，立法院第4屆第1會期第5次會議議案關係文書，討第180頁、第181頁；行政院、司法院79年「中華民國刑法修正草案」及各委員提案對照表，立法院公報第88卷第13期院會紀錄，第93頁參照）、「近來因酒醉駕車肇事，導致被害人死亡或重傷之事件層出不窮，包含二位高階警官、二位女性大學生及街道清潔隊員受害等」（立法委員丁守中等17人提案理由，立法院第3屆第2會期第24次會議議案關係文書，院總第225號委員提案第1667號，報813頁參照），由

上開提案修法緣由，均是鑑於酒醉駕車，極易造成他人死傷。

姑不論立法當時，電動滑板車一物根本還沒有問世，不會是立法者心中所能想像的交通工具，更不會是立法者所預想極易造成「他人」死傷的交通工具。110年1月20日於刑法增訂第135條第3項第1款駕駛電動交通工具妨礙公務罪，立法理由稱：「……參酌我國常見妨害公務之危險行為態樣，如駕駛動力交通工具為衝撞，或……，該等行為態樣對公務員之生命、身體、健康構成嚴重危害，有加重處罰之必要，爰增訂第三項之加重事由，並提高刑度，以保障公務員依法執行職務之安全。」此一立法理由，是否會包含以駕駛電動滑板車衝撞公務員的情形，也十分可疑。

末者，就交通管理法規整體觀察，縱然道路交通管理處罰條例於111年5月4日修正時增訂第69條第1項第2款第3目規定，將「個人行動器具」（例如電動滑板車）列入其他慢車的範圍，得依直轄市、縣（市）政府所定規格、指定行駛路段、時間、速度限制、安全注意及其他相關管理事項辦法之規定，行駛道路（同條第4項規定參照），不再受同條例第32條之1的限制。如此，各縣、市政府即得於公園內等處的道路，規定得使用「個人行動器具」，並配合修正同條例第32條之1規定，讓「個人行動器具」電動滑板車於一定條件下得於道路使用。

所謂「個人行動器具」包含電動滑板車在內，然關於此一器具的性質，最初提案的陳雪生立法委員，其原提案為「（三）個人代步運具：指以電力為主，最大行駛速率每小時25公里以下之自平衡車輛或立式車輛。」（立法院第10屆第1會期交通委員會第14次全體委員會議紀錄，立法

院公報第109卷第48期，第351頁參照），經交通部建議修正為「個人行動運具」（立法院公報第109卷第48期委員會紀錄，第394頁），嗣交通部復認為是一種器具，而不是運具，因此修正為「個人行動器具」（立法院第10屆第3會期黨團協商會議紀錄，立法院公報第110卷第49期，第404頁、第405頁參照）。由此立法過程，雖有將電動滑板車由全面禁止於道路使用的個人休閒器具，轉為「其他慢車」，授權於各直轄市、縣（市）政府得訂立相關規範，准許於公園等場所中的道路使用，但事實上目前並未見有准許人民得於一般道路使用電動滑板車的直轄市、縣（市），從而就交通法規整體規範而言，主管機關並未完全將電動滑板車以車輛的性質予以管理。

再者，依道路交通管理處罰條例第35條第1項及第6項規定，得對汽機車駕駛人實施酒精、毒品等測試核定，於拒絕接受測試或發生交通事故無法實施測試檢定者，得依法定程序強制實施血液測試檢定。但所謂「汽機車」，並不包含電動滑板車等個人行動器具。該條酒精、毒品測試的目的，乃判斷駕駛人是否符合系爭規定的要件，可謂適用系爭規定的「前置程序」，於使用電動滑板車的情形，則無此前置程序。可知就系爭規定的適用而言，是否應將電動滑板車與汽機車同視，亦值進一步探討。

由上述可知，不論從系爭規定文義、立法目的或相關法規整體觀察，系爭規定所稱動力交通工具，是否包含電動滑板車，尚有疑義。雖然，刑法所使用的用詞，應基於刑法的功能而為解釋、理解，未必應與其他法律同一用詞為相同解釋。但整體法律規定，彼此綿密牽連，就如人體的神經網絡，雖分布在不同身體部位，但仍必須彼此協

調，不能衝突。因此，同一法律用詞，除非為達成不同法律的功能與體系完整，法律已為特別定義，或必須為不同其他法律的解釋，否則仍應儘量求其一致意義，自屬當然。

四、系爭規定所稱「交通工具」概念延伸性的界限

基於罪刑法定原則，刑罰法律禁止不利於行為人的類推或擴張解釋。但刑罰法令畢竟處於規範的領域，而非具體事實的描述，因此必須保持一定程度的開放性與延伸性，才能包含適用於內容不同但性質相同的具體事實。此一延伸性與類推或擴張解釋之間，應如何劃定界線，學說上固有諸多見解，但至少必須在文義所及範圍內，則為多數學說所贊同。所謂文義，除字義本身外，自然離不開依立法目的、相關法律規定整體觀察。就系爭規定條文所稱「交通工具」，刑法並未定義，而依立法目的、相關法律規定整體觀察，均難得出包含「電動滑板車」在內之結論，已如前述。再依我國目前實況，各直轄市、縣（市）政府尚未准許電動滑板車得於道路使用的法令，一般人也未以電動滑板車為交通工具，與外國立法已准許電動滑板車行駛於道路，利用道路通行的一般人民，也將其視同車輛，並不相同，未必能與外國法例為相同解釋。

要言之，電動滑板車是否屬於「交通工具」的文義所及的範圍，與罪刑法定原則的憲法原則有關，自有進一步透過憲法判決釐清的必要。

五、系爭確定終局判決所持見解，是否符合法律明確性及罪刑法定原則，也有以憲法判決釐清必要

本件聲請人雖是聲請對於系爭確定終局判決為裁判憲法審查，然系爭規定為系爭確定終局判決的依據，系爭規

定是否違憲既仍有疑義，則系爭確定終局判決自亦有相同疑義。又系爭確定終局判決雖謂：「惟按刑法第185條之3之『動力交通工具』，係指交通工具之推動是以電力或引擎動力等作用者，至其為蒸汽機、內燃機，抑或係柴油、汽油、天然氣、核子、電動，均非所問。又所謂交通工具不限於陸路交通工具，尚包含水上、海上、空中或鐵道上之交通工具。」但此論述，僅就交通工具的動力來源有所解釋，但仍未就法條所稱「交通工具」究竟何義有所解明。以電力或引擎為動力的移動器具，除了一般人所認知的各種汽車、機車外，例如電動滑板車、二輪電動車、電動直排輪、電動輪椅、電動娃娃車等，是否均應列為系爭規定所稱「動力交通工具」，不無疑義。系爭確定終局判決雖援引94年12月28日增訂的道路交通管理處罰條例第32條之1規定，禁止電動滑板車等於道路行駛的立法理由，及交通部100年7月8日交路字第1000036123號函示認為此時應依道路交通管理處罰條例規定稽查舉發的意旨，認為電動滑板車自屬「動力交通工具」。然道路交通管理處罰條例第32條之1已於111年修正，並不完全禁止電動滑板車於道路使用。是否仍得依該條文修正前的立法理由及主管機關的見解，得出動力交通工具的意義，並據以判斷電動滑板車是否為系爭規定所稱「動力交通工具」，均有釐清必要。