

德國道路交通法之介紹

蔡震榮*

大綱：

前言

第一章 道路在法學上之定義

- 一、公共道路屬公物之使用關係
- 二、公共道路之使用關係之確定

第二章 道路法與道路交通法之關係

- 一、道路法為道路交通法之前提
- 二、適用之範圍不同
- 三、管轄之機關不同

第三章 德國道路交通法規之介紹

- 一、目的及範圍
- 二、有關法規之介紹
- 三、道路交通法
- 四、道路交通核准命令
- 五、道路交通命令

第四章 結語

* 蔡震榮，中央警察大學警政研究所教授

前言

道路可區分為私人及公共道路。吾人在此所要探討之道路係指公共道路。公共道路具多種功能，其首先作為人（利用車輛或步行）的前進移動之用及人員與貨物之運輸以及其他功能等。道路之成為公共使用必須經由建設及創設處分，始可自由地供公眾使用，此涉及道路法之範圍。道路法又稱為道路建設法，屬公物法之一種。道路一經創設處分後，將供給車輛或行人於同時間內共同使用，此時如何確保這些同時間內使用者及車輛之安全，以防止危害之發生，則須道路交通法進一步加以規範。因此，道路交通法屬防止危害之秩序法¹。本文之主要重點雖著重在德國道路交通法之介紹，但有關道路法之部分，如道路如何才得以使用等問題，因道路之使用為本文不可或缺之內容，亦一併探討之。

第一章 道路在法學上之定義

道路有公共及私有道路之區別。私有道路通常屬僅供私人之使用，所有權屬於私人，屬民法規範之對象。公共道路係指經由國家道路主管機關創設之處分，以交通為目的而供公眾使用之公物。公共道路屬道路法規範之對象，基創設處分而創設其公法上之使用關係。

一、公共道路屬公物之使用關係

1、公物之概念

公共道路為公物之一種。公物之概念係由一般民法物權脫離出來自成一體系。其與一般物權主張以特定之物為對象並強調物之處分權有別，其係以任何之物為對象，並僅談論其一定之使用關係。基於公物係公法上之目的在一定條件下，由具有處分權之行政主體，提供作為公共使用之物，因而，公法上之公物主要在於強調物之使用權²，其特色在於公物雖不屬自己所有，但卻享有使用之權，此與民法物權著重於所有權並強調處分、使用及收益權有所不同。公物強調公法上使用之目的，故與國家基於私法下國庫行政之目的所提供之財物有別，例如，國有財產之出租屬私法上關係非屬此處之公物³。

2、公物之類型

公物係供公眾使用之物，吾人可依其使用之目的而做如下之區分：

(1) 供行政使用之公物：

係指有助於履行行政任務供行政使用之物，如市政府行政大樓以及內部供行

¹ 德國目前文獻所探討的交通行政法泰半集中在道路法及道路通法之領域。道路法係以道路為規範之對象，道路交通法則是以人及交通工具於使用道路時為對象所為之規定。

² Driehaus/Pietzer, *Verwaltungsrecht*, 1992, S.170.

³ Mayer/Kopp, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 5.Aufl. 1985, S.397.

政之用的設備，此如電腦或辦公設備、文具等。

(2) 營造物使用之公物：

在此種使用關係上牽涉營造物及公物兩種概念。公共營造物屬行政組織之一部份，為執行一定行政任務而集合人及財物成立之組織，因此，營造物除包括所屬公物外，尚有人員亦屬之，由此觀點，其範圍比公物來得寬。國家組織中的營造物不勝枚舉，教育目的上，如學校，公立幼稚園，圖書館，博物館，衛生目的上，如公立醫院，垃圾處理局以及國營事業中之水電事業郵局、鐵路局等等。營造物之使用需經由核准，此種核准可基於公法或私法關係，原則上行政主體有選擇之權。一般而言，營造物使用關係若選擇私法，則其使用之物即非屬公物。營造物之使用通常由營造物主體訂定使用規範，此種使用規範牽涉公物之使用⁴。

(3) 一般使用之公物：

亦即無須特別之核准而開放供公眾使用之公物，此及吾人在此所論及之公共道路為此類之典型例子。此外與交通有關之公物尚包括鐵路，捷運，機場及水域等，亦屬此類。

(4) 需經特別核准使用之公物：

經由授益行政處分所設之特別使用權，如水域之經濟使用之目的特別核准，如工廠廢水之排除，交通之運輸等。

二、公共道路之使用關係之確定

1、公法型態之創設處分

道路在道路表面及硬體設施完成後並非即可使用。其必須經由公法上之設定行為才可使用。創設處分（*Widmung*）是一種創設道路供公共使用之處分。它屬行政處分中的一般處分，其創設道路之公法上使用秩序，亦即，基此，道路即可供公眾之使用，因而創設人民之道路使用權。創設處分為公共道路成立之基礎。創設處分有基於法律，法律授權或地方規章而設定，屬一般處分中的一種物之行政處分⁵。創設處分所及範圍包括路面上下之一切設施，路面下層設施，橋樑，隧道，護欄，號誌及分割島等等。

創設之內容涉及兩種宣佈，其一為確定道路之等級，如高速公路，省道等。另一為確定使用之範圍及方式，亦即確定何種人有使用權，如學校道路僅供教職員生之使用及確定何種交通工具可使用，例如產業道路僅供某些車輛之使用⁶。此外，經此創設處分道路之保養即屬公共任務，而產生公法關係，因而道路設施不當與否，行政主體對此有責任。創設處分必須公佈才產生效力。

2、提供使用（*Indienststellung*）

⁴ Juegen Salzwedel, *Anstaltsnutzung und Nutzung* →ffentl. Sachen, in :*Allgemeines Verwaltungsrecht*, Hrsg. Erichsen und Martens, 7Auff. 1986, S. 417f.

⁵ 此規定於德國聯邦行政程序法第三十五條第二句。

⁶ Steiner, *Strassen- und Wegerecht*, in: *Besonderes Verwaltungsrecht*, Hrsg. Steiner, 1992, S. 633.

道路經由創設處分後，仍需提供使用，亦即事實上供大眾使用，此種事實才使道路法律上成爲公物。提供使用本身非法律行爲，而係使創設處分產生效力之事實行爲⁷。

第二章 道路法與道路交通法之關係

一、道路法爲道路交通法之前提

如上述所提，道路法以道路爲規範對象，道路如何計畫，建築程序如何進行以及創設道路之使用處分，改變處分及終止道路使用之處分等。道路法所規範之使用關係通常可分爲一般使用及特別使用。道路法之一般使用關係係由主管機關之創設處分而來，透過此任何人無須特別核准可基於交通之目的自由地使用道路

。超出一般使用關係，亦即，非屬交通目的下或超出創設處分外之交通使用即屬特別使用，特別使用通常須經核准。核准之機關爲道路建設機關。特別使用如基於商業之目的使用道路，例如餐車沿街叫賣，將廣告擺在靜止車輛中，或街道擺攤販賣物品等。基於政治上目的如行人道上散發傳單或擺攤提供資料，是否仍屬道路之一般使用或特別使用，在德國司法實務上則有爭議，目前德國憲法法院採屬一般使用關係⁸。道路一經使用後，亦即有了道路後，爲維持道路一般使用之交通秩序即進入道路交通法之範疇。因此，道路交通法則是以維持交通秩序爲目標。在多人同時使用道路之情況下，如何劃定使用者之界限，使所有交通參與人無危及他人之使用並保持交通流暢之一切法規之綜合屬道路交通法。因此，道路交通法是防止危害秩序法之一種。道路建設主管機關可對供一般使用之道路設定一定之使用範圍及方式，而使其僅供某些人群或一定交通工具之使用。道路建設機關亦可改變道路之級別或甚至終止道路之使用。而道路交通主管機關只能在道路建設機關創設處分之範圍內以交通法規來決定道路之使用及限制，超出創設處分外之使用及限制，則爲不被允許之行爲⁹。因此，德國聯邦憲法法院及聯邦行政法院一再強調¹⁰，道路法及道路交通法各有其獨立不同之領域，但道路法爲道路交通法之前提。基此，而提出「道路法保留」之概念，亦即，道路建設機關以道路法爲根據，透過創設處分或改變處分而確定道路之交通任務並因而作爲道路交通法之前提，對道路交通機關及其適用之道路交通法規產生法律上之拘束力。創設處分確定道路使用之範圍，道路交通法在此範圍內運作並在交通安全及秩序的

⁷ Papier, Strassenrecht, in: Besonderes Verwaltungsrecht, Achterberg/Pöttner, —andl, 1990, S. 546.

⁸ Enders, a.a.O, S. 530.

⁹ Papier, a.a.O., S. 541f.

¹⁰ BVerwGE 34, 241 (243); 62, 376ff; BVerfGE 40, 371ff; 67, 299 (314) 。

觀點下來規範車輛及交通參與者相互間的關係¹¹。

二、適用範圍之不同

將道路提供一般人之使用，因其適用道路法或道路交通法而有不同之意義，對此吾人可區分抽象及個別之一般使用：

1、抽象之一般使用

道路法規範道路的抽象使用關係。抽象之一般使用是在創設處分範圍內基於交通目的下，無需特別之核准將道路供一般人之使用。透過此，任何人享有一般使用之主體權。此種主體權僅擔保人民對已存在之道路得以要求無須特別之核准的使用。但並不包括要求既存之道路維持公共道路不得變更之權，亦不包括要求建築一特定道路之權¹²。因此，主體權之範圍仍侷限在道路法上的範圍內。此外，此種主體權係以憲法上之人格發展權及平等權作為其主張的內容。所謂人格發展權在道路法上之意義，係指任何人可不受限制由一地區透過道路之聯繫不受任何干擾移動至任一地區。平等權則擔保每個人皆有公平使用道路之權¹³。德國聯邦行政法院承認道路之一般使用與前述基本人權有密切之關連，但這些權利僅能擔保人民不受干擾實現道路之一般使用權以及若必須對道路一般使用做限制時，才需顧及這些權利¹⁴。

2、個別之一般使用

在道路之創設處分之內每個人在確定範圍內有使用道路之權。基於交通安全及秩序，為使交通在無危險及無衝突使用時，則需對交通之使用設定一定之界限。此即屬道路交通法之範圍。因此，道路交通法授權道路交通機關頒佈個別處分，如道路交通標誌或號誌之設置等，以規範一定之交通秩序或對交通參與者設定一定之許可處分等等，吾人稱其為個別之一般使用¹⁵。道路交通法上個別使用之限制與道路法上之限制不同。道路法上之限制係直接涉及道路使用之範圍，如高速公路禁行機車等；而道路交通法之限制是屬個人使用而非道路本身之限制，如禁止停車或速限等，因此，吾人稱前者（道路法）為使用內容之限制，後者為使用本身之限制¹⁶。如何執行道路交通法限制之目的，德國傳統上係以「一般適合度」（*Vertraeglichkeit*）作為標準，亦即，在具體的一般適合度觀點下來規範道路交通

¹¹ Papier, a.a.O., S.526; Steiner, a.a.O., S.688。

¹² Salzwedel, Straßen- und Verkehrsrecht, in: Besonderes Verwaltungsrecht, Hrsg. Ingo v. Mönch, 9.Aufl. 1992, S. 707.

¹³ Salzwedel, ebenda; Enders, Die Sondernutzung im Straßenrecht zwischen Erlaubnispflicht und Freiheitsanspruch des Bürgers, in: Verw Archiv 1992, S. 535f.

¹⁴ Enders, ebenda.

¹⁵ Papier/Peine, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht in: Friauf/v. Mutius/Westermann, Handbuch für die öffentliche Verwaltung, Band II, 1984, S.412f.

¹⁶ Enders, a.a.o., S.544.

參與人所被准許之一般使用¹⁷。

三、管轄機關之不同

道路法與道路交通法之管轄機關不同。道路法之管轄機關依不同道路級別，而隸屬於各邦，區，鄉鎮等法人，由這些法人下的道路建設機關執行道路法上規定之事宜。至於，道路交通法之管轄機關通常屬於地方自治之事宜，故原則上屬鄉鎮之事宜，由其所設之獨立於道路建設機關外的道路交通機關執行交通之事宜¹⁸。因為道路交通機關通常不擁有足夠執行力，而需仰賴警察機關之力量，對交通違法者及對觸犯核准規定者之取締。在此狀況下產生任務如何分配之問題。一般而言，為維持交通安全與秩序，在不可遲延之情形下，警察擁有緊急處分權¹⁹。

第三章。德國道路交通法規之介紹

一、目的及範圍

道路交通法在秩序法上之觀點來規範交通並以擔保交通安全及流暢為目的。因此，它是屬防止危害的一種特別法規定，排除其他交通參與人對交通及對交通參與人產生之危害，排除由交通引發對第三人（空氣污染）或交通外事物對交通之影響（廣告物）等之危害²⁰。道路交通法基本上是以交通自由原則作為基礎，而承認任何人，在無規定特別核准之情形下，皆可自由使用公共道路²¹。道路交通法規原則上可分為兩大部份，亦即，交通行為法及交通核准法²²。交通行為法主要係針對交通參與人行為之規範，係以人為中心的規範，因此，為防止此類之危害，必須採取一序列交通警察之措施，就此，必須設置交通號誌或交通警察道路交通之指揮或對交通參與人採取監督之手段等等。交通行為法因執行力之問題，警察對此之權責有擴充之趨勢。交通核准法主要以物為對象，尤其是動力車輛。此部份亦可再分成兩小部份，亦即，車輛之核准，如准予出廠之核准，人員准於駕車之核准，如行車執照及駕駛執照之核發等，此部份屬確保交通安全之事前措施，原則上屬道路交通機關之權責。

二、有關法規之介紹

1、重要交通法規

¹⁷ Papier, Straßen, a.a.o., S.5547。

¹⁸ Steiner, a.a.o., S.629f.

¹⁹ Salzwedel, Verkehrs- u. Nachrichtenwesen- A Straßen, Wasserstrassen u. Luftverkehr, in: Deutsche Verwaltungsgeschichte, Band 5, 1987, S. 477。

²⁰ Steiner, a.a.o., S.427.

²¹ Salzwedel, a.a.o., S.477.

²² Steiner, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht, in JuS 1984, S.9.

目前德國重要道路交通法規，僅一部由聯邦所制訂之道路交通法。另有兩部重要之法規命令，係根據道路交通法第六條第一項之規定而訂定。其一為以道路交通參與人行為為規範對象之道路交通秩序命令另一為以參與公共道路交通動力車及駕駛人核准為對象之道路交通核准命令。此外，依道路交通法第六條制定之法規命令尚有最高行駛速度命令，邊界行駛速度命令等。依道路交通法第六條規定聯邦交通部亦可經由聯邦參議院之同意制定行政規則。如道路交通秩序命令之施行規則或抗制交通影響環境規則等。其他之交通法規如人員運輸法，貨物運輸法，駕駛教師法等等。

2、制裁

觸犯交通法規之行爲，則有制裁規定。交通制裁有民事，行政，秩序違反及刑罰之手段。民事責任有危險責任及侵權責任兩種。吊銷或吊扣執照於道路交通法及刑法有規定外，制裁手段尚包括交通罰鍰及交通刑罰。除上述交通法規對此有規定外，另社會秩序違反法對交通違反，尤其早期對於觸犯道路交通命令及道路核准命令之違警罪（*Übertretungen*）自從一九六九年一月一日以來，基於交通刑法之除罪化，而納入其規範之範圍。故社會秩序違反法亦屬交通制裁之法。目前德國對交通行政罰依其違反輕重程度分為兩級，為吾人一般所稱之罰鍰（*Geldbuße*），另一為較輕微之違反事件稱之為告誡金（*Verwarnung*）。為盡可能對大量交通違反均勻處理之利益，德國各邦於一九六八年以來對於罰鍰之量刑及禁止駕駛之命令而發展出聯邦一致的所謂「罰鍰目錄」。由於這些屬行政規則，各邦行政機關有的視其有拘束力，有的則認為其僅具有推薦力。此外，因其非屬法規，故對法官並無拘束力。基於道路交通法第二十六條 a 之授權聯邦交通部乃於一九八九年七月四日制訂了聯邦一致之罰鍰目錄法規命令取代先前之目錄²³。對於較輕微之交通違反行政主管機關及執勤之警員可於現場基於當事人之同意處予告誡金。早期對於告誡金之額度各邦亦聯合制訂所謂的告誡目錄。同樣的，聯邦交通部依據較路交通法第二十七條之授權頒佈告誡金目錄行政規則²⁴。此外，依道路交通准許命令第十五條 b 所訂定之交通記點行政規則，係針對交通違反行爲扣除一定之點數，若到達一定之點數則由主管機關吊銷駕駛許可。交通違反較重之行爲，則用刑罰加以規範，例如對一些不被容許之行爲，如酒醉駕車，肇事逃逸及吊銷執照以及一些嚴重影響交通安全之行爲等²⁵。處予刑罰之法規有道路交通法及刑法之規定。刑法之規定如禁止駕駛（第四十四條），肇事逃逸（第一四二條），妨礙事故保護手段（第一四五條），法院價駛許可之剝奪程序（第六十九條及六十九條 b）對道路交通之危險干預（第三一五條 b），道路交通之危險（第三一五條 c），酒醉駕車（第三一六條），對駕駛人強盜之干預（第三一六條 a）。道路交通法上之規定，如無駕駛許可之行駛（第廿一條），車牌之濫用（第廿二條），

²³ Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, 1994, S. 75.

²⁴ Ebenda.

²⁵ Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 33Auf. 1995, S. 4.

車牌制造、販賣及提供之濫用（第廿二條 a）等。

3、刑罰及罰鍰基本問題

a.一般原則

確定性原則：基於刑法之擔保功能而顯示出所謂確定性原則，意即，刑罰及罰鍰構成要件及法效果應清楚描述，而得以事先足夠認知或透過解釋而找出其所及層面及使用範圍²⁶。確定性原則並不禁止空白授權之使用。刑法及秩序法原則上禁止刑罰設定理由及刑罰加重之類推適用，但有利於相關人或被告則可有類推之適用²⁷。

b.回溯之規定：

原則上與類推適用相同。禁止不利但有利則一般不在禁止之列，除非法律明白規定適用期，則不得適用之²⁸

三、道路交通法

1、歷史之發展

德國自 Otto 於一八七六年發明蒸汽馬達，一八八五/六年 Daimler 及 Benz 發明兩輪及四輪動力車以來帝國立法者即有意對於此種造會成人民生命身體危害之危險機器加以規範²⁹。此外，動力車之使用除了造成塵土飛揚且廢氣影響環境及人體健康，當時亦飽受疵議。雖然依帝國憲法(制定於一八七一年四月十六日)第四條之規定，動力車交通非屬帝國法規範之對象而使得帝國立法者不能有所為。但聯邦參議院基於帝國一致法規範之目的下，於一九零六年五月三日草擬了『動力車交通準則』，而聯合政府透過法律及命令將此引入各邦中，作為各邦交通法發展之基礎。帝國立法者且於一九零九年五月三日制定動力車交通法而將道路交通納入其規範對象。

該法之動點著重於排除由動力車引發對一般大眾危害之排除。而有關責任義務之規定，則諸多引用聯邦參議院準則之規定³⁰。

經過多年來修改一直至第二次世界大戰結束，德國之基本法將道路交通法納入聯邦法之範圍(基本法第一二五聯結第七十四款第二十二款)。而於一九五二年為確保道路交通所制定之法律即以現行名稱『道路交通法』稱之。

2、道路交通法之內容

可分為下列五個部分：

(1) 第一部分：係有關人員及車輛核准的基本規定而包括：有關車輛核准之基本規定(第一條)，有關駕駛許可領發及吊銷，喪失行車執照及駕駛執照之程序(第二至

²⁶ Janiszewski, a.a.O., S.15.

²⁷ Ebenda.

²⁸ Jagusch/Hentschel, a.a.O., S.9.

²⁹ 吾人在此探討之道路交通主要係以動力車為中心，故動力車未發明前之道路交通不予探討。

³⁰ Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, 4 Aufl. 1994, S.7.

第五條)以及交通號誌之保養(第五條b)，第六條則涉及聯邦交通部被授權訂定法規命令及一般行政規則之權限，以此為基準而訂定兩部道路交通法最有意義之法源：道路交通命令³¹及道路交通核准命令。

(2) 第二部分：有關汽車駕駛人及持有人駕車引起損害之民事責任的規定(第七至二十條)。

(3) 第三部分：有關刑事及秩序違反規定(第二十一至二十七條)。

(4) 第四部分及第五部分：有關汽車登記之事宜。

四、道路交通核准命令

1、核准範圍之界定

核准義務主要以車輛交通參與為對象。在此，不僅車輛而且駕駛人等之使用公共道路，為確保交通安全皆需經由核准，而產生物及人之核准。而駕駛許可屬人方面之核准，需經由考試而取得。理論上經由交通必要知識(筆試)及駕駛技術(路試)之考試。此種考試屬於專業考試由專家執行考試。至於有關駕駛人是否有能力開車，是否要取銷或吊銷執照等問題，則屬道路交通機關之職責。而車輛核准，則包括車子構成部分之核准及車子之試驗及車籍註明等，皆須由主管機關監督及核准之³²。

2、內容

主要亦以上述兩部分人及車輛作為分類：

(1) 人之部分

共可分成三小部分，其一，係有關駕駛許可，限制及吊扣、吊銷等問題之規定。第二部分為駕駛車輛之相關問題，如如何取得駕駛執照，其應具備何種條件及能力等以及試驗期之規定。並且區分執照之等級。第三部分則有關人員運輸之問題。有關人員運輸之類別及取得執照之條件及能力之規定。

(2) 車輛部分

亦可區分為三小部分，其一為一般車輛核准，限制及撤銷等相關問題。第二部分則有關車輛及其拖車部分核准之程序以及保險等問題。第三部分則有關車輛拼裝及零件功能之核准問題。

五、道路交通命令

1、歷史之發展

道路交通命令早在一九三四年由帝國交通部及已訂定。由於該項命令過於抽象，致使交通參與人無法確定該如何作為。因此，聯邦交通部於六零年初受委託

³¹ 道路交通命令早在 1934 年 5 月 28 日即由帝國交通部頒布，經過多次修改，直至 1970 年才正式將其納入依道路交通法第六條規定制定之。

³² Salzwedel, Verkehrs-u. Vahrichtenwesen-A Straßen, Wasserstraßen u. Luftverkehr, in Deutsche Verwaltungsgeschichte, 5 band, 1987, S.477.

制定一簡單清楚及有效率之交通法規。對於危險犯詳盡加以規定。只要危險行為觸犯規定時，即已構成可罰性，對車禍抗制提前在預防即已開始。因此，一九七零年所訂定之交通秩序命令內容上比先前之規定要詳盡及嚴格³³。

2、範圍

在於規範駕駛人行駛公共道路時之行為，其主要目的，在使道路交通參與使用公共道路時，不危害他人，並確保交通流暢而訂定之法規。為達到上述目標，必須採取種種限制手段如禁止超車，速限或禁止停車等等，並在道路上輔以一定之設施，如交通號誌及標誌等設施以及對於違反規定之行為採取一定制裁措施等。

3、內容

內容可區分為三部分。第一部分為一般交通規則的規定，如速限、距離、超車、優先權、停車、拖吊、車燈、裝載、行人、動物、車禍、特別權等等。第二部分為交通號誌及交通設施，對於交通標誌可區分三種，警告，禁止及指示等標誌。此部分之執行泰半屬警察之職掌。第三部分為違規行為之罰鍰規定，其規定於該法第四十九條，法無規定即不處罰。

第四章 結語

道路交通法是以道路法創設處分之範圍內，來規範道路交通。其規範的範圍，包括車輛之核准，人之准許駕駛車輛以及人的駕駛行為。而與人有關之範圍，尤其是人的駕駛行為，由於其危害人的生命及身體法益甚鉅，甚至以刑罰之手段加以處置，且其行為並不以具體實害產生為其要素，此如道路危險干預，道路交通之危險、酒醉駕車或肇事逃逸等皆以抽象危險為其觸犯之構成要件，因此，德國在確保交通安全及秩序之目的下，採取相當嚴謹之仿制手段。

我國目前有關交通制裁手段，除依道路管理處罰條例對違反交通者以行政罰鍰處罰外，刑法上並無對交通事件作特別規定，在今日交通頻繁之時代，人的生命、身體法益經常受到駕駛人不當行為的威脅，是否我國僅以行政罰來規範駕駛人之駕駛行為稍嫌不夠。例如酒醉駕車之情形在我國相當普遍，以罰鍰來處罰，對駕駛人有時仍不夠讓其記取教訓，再犯可能性因而相對增加。而肇事逃逸之事件在我國經常有所聞，是否對此亦可考慮以刑罰手段作為制裁，應值得吾人去深思。總之，對一些嚴重危害生命及身體法益之駕駛行為，可考慮不必侷限在行政罰的領域探討，或許用刑罰之手段，可杜絕再犯之可能，以作為吾人改善交通秩序及安全維護之目的。

³³ Mochlhaus/Janiszewski, Straßenverkehrsordnung, 14. Aufl. 1995, S.52.