

115 年 道 路 交 通
安 全 與 執 法 研 討 會
中 華 民 國 115 年 09 月 24 日

毒駕之法規探討與取締適法性初探

A Preliminary Study on the Legal Regulation of Drug-Impaired Driving and the Legality of Enforcement Measures

陳艾懃 Ai-Chin Chen¹

黃柏瑋 Bo-Wei Huang²

摘要

近年來新興毒品（如依托咪酯，俗稱「喪屍菸彈」）快速流通，施用毒品後駕車（下稱毒駕）案件日增，已成為道路交通安全的重大威脅，並屢屢引發社會關注。

相較於酒駕已有明確酒精濃度標準與成熟規範，毒駕因毒品種類繁多、代謝時間差異大、對駕駛能力之影響難以量化，致執法取締與司法認定俱生困難。我國雖於 2023 年修正刑法第 185 條之 3，增訂尿液或血液毒品濃度達公告標準者之處罰，與個案認定並行，逐步朝抽象危險犯模式發展；惟實務上仍有證據取得不易、毒品濃度與駕駛能力關聯性不足等問題，致法院對「不能安全駕駛」之認定標準未盡一致。此外，於取締時無法強制採驗、路邊攔檢及唾液快篩之法律依據與證據能力，涉及比例原則、身體自主權及正當法律程序，其適法性爭議直接影響毒駕案件之偵辦與定罪成效；加以毒品成癮性高，毒駕再犯率可能高於酒駕，未即時遏阻恐致更大危害。

本研究整理國內外法規與文獻，爬梳我國毒駕執法之現行規範與程序，結合法院判決結果經驗檢視其缺口，比較修法前後（以 2024 年 1 月 1 日新法施行為界）毒駕案件之認定模式與觀察紀錄表之實務運用情形。分析觀察紀錄表是否於新法濃度案型下之證據功能已明顯弱化，並參酌外國法制提出符合我國需求之毒駕辨識機制與防制制度改善方向建議，期作為後續執法程序修正與檢測機制建置之參考。

關鍵詞：毒駕、不能安全駕駛、刑法第 185 條之 3、取締適法性、內容分析。

¹中央警察大學交通學系暨交通管理研究所助理教授，桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，03-3282321 分機 5100，aichinchen@mail.cpu.edu.tw。

²中央警察大學交通學系暨交通管理研究所研究生。

一、研究動機與背景

近年來，隨著新興毒品快速氾濫及施用人口增加，施用毒品後駕駛動力交通工具（以下簡稱毒駕）案件已逐漸取代酒駕，成為我國道路交通安全與警察執法所面臨的重要挑戰。相較於酒駕已建立成熟之酒精濃度標準、酒測程序及司法認定模式，毒駕因毒品種類繁多、藥理作用差異大、人體代謝時間不一，以及毒品濃度與駕駛能力間尚未建立一致之科學對應關係，使現行法制及執法實務長期存在舉證困難與認定不一致等問題。

近兩年毒駕重大案件頻傳，更凸顯毒駕已不再只是單純交通違規問題，而是嚴重危害人民生命、財產安全及警察執法安全之公共安全議題。2024 年 9 月，新北市土城分局清水派出所所長劉宗鑫執行交通攔查勤務時，遭施用安非他命、愷他命及含依托咪酯電子煙彈之陳姓女子拒檢衝撞，並拖行數百公尺撞擊護欄後殉職，引起全國社會高度震撼；其後，新北地方法院國民法官庭認為被告明知員警執法仍高速衝撞，犯後惡性重大，一審依殺人罪判處死刑，判決亦指出其行為已非單純交通事故，而係藐視公權力並造成極端重大法益侵害。此外，2026 年 6 月，彰化縣溪湖分局埔鹽分駐所所長陳國銘於追緝毒駕通緝犯時，遭毒駕嫌犯駕車衝撞，造成右腿嚴重骨折，甚至面臨截肢風險；案後嫌犯遭地方法院裁定無保請回，引發社會輿論沸騰，使得司法審查及羈押標準面臨廣泛討論，也再次凸顯毒駕對第一線執法人員之高度危險性，及司法程序與社會期待間之落差。

除前揭重大個案外，毒駕案件數量亦呈現持續增加趨勢。尤其依托咪酯（Etomidate）混合電子菸彈（俗稱「喪屍菸彈」）已成為近年毒駕案件之主要來源之一，此類新興毒品除造成吸食者注意力下降、判斷能力受損及反應時間延長外，更容易引發衝動、激進及幻覺等攻擊性駕駛行為，大幅提高交通事故及抗拒執法引發暴力事件之風險。為因應毒駕問題，我國近年積極修正相關法制，2023 年 12 月修正公布刑法第 185 條之 3，增訂毒品、麻醉藥品及其代謝物達行政院公告濃度值以上即可成立犯罪之規定，建立「毒品濃度標準」與「個案不能安全駕駛」雙軌認定制度。行政院會亦於 2026 年 7 月 18 日通過《毒品危害防制條例》第 33 條、第 36 條修正草案及《道路交通管理處罰條例》部分條文修正草案，以強化毒駕違規行為罰則、加重再犯高風險毒駕處罰、建立吸毒者預防性吊照管理機制等三大面向進行。然而，即使完成修法，實務上仍面臨採證程序繁瑣、檢驗時間過長、毒品濃度與駕駛能力關聯尚待建立，以及法院對證據能力認定不一致等問題，致使毒駕案件偵辦及定罪仍具有相當困難。

另一方面，為提升毒駕查緝效率，警政署於 2025 年正式推動毒品唾液快篩制度全面上路，警察得於攔檢時利用唾液快速檢測試劑進行初步篩檢，約五至十分鐘即可判定是否呈現毒品陽性反應，作為後續採尿、採血及行政處分之依據，大幅改善過去完全依賴尿液或血液送驗，需等待數週始能取得結果之執法困境。然而，唾液快篩究竟屬於行政檢查或刑事偵查措施，其法源依據是否充分、人民拒絕受測之法律效果為何，以及快篩結果於刑事程序中是否具有證據能力，均涉及憲法保障之身體自主權、比例原則及正當法律程序等重要適法性問題，亦成為近年學術界及實務界討論焦點。

此外，觀察近年法院判決亦可發現，毒駕案件之裁判結果仍存在相當差異。部分案件因缺乏客觀濃度數據或無法證明毒品與駕駛能力受損具有因果關係，而獲不起訴或無罪之判決；部分案件則因結合毒品濃度、駕駛行為、事故態樣及員

警觀察紀錄等綜合證據，最終裁定成立不能安全駕駛罪。此種裁判標準模糊及差異，反映我國毒駕制度仍處法制發展階段，亟需透過法規、執法程序及司法認定標準之整合，建立更具一致性與可預測性之毒駕執法體系。

基於上述背景，本研究擬從我國現行毒駕法制出發，分析刑法第 185 條之 3 修法後之制度變革，探討毒駕案件於警察執法、證據取得及司法審判所面臨之適法性問題，並參酌美國、加拿大及香港等國毒駕查緝制度，檢視我國毒駕法規與執法制度之不足，進而提出兼顧交通安全、執法效率及人民基本權保障之修法與制度精進建議，期能作為未來毒駕防制政策及法制改革之參考。

二、國內外毒駕法規整理

施用毒品對身心健康之危害已為國內外學界所公認，除會造成腦部功能之明確缺損外，亦會影響個體之注意力、記憶力及判斷力，導致駕駛人對外在道路風險之認知不足，對交通安全構成威脅，並容易產生攻擊性駕駛行為。徐靖淳(2021)研究指出，施用毒品後，對人體中樞神經產生強烈影響，吸食後所生之興奮或欣快感，伴隨呼吸抑制、噁心、嗜睡等副作用，均足以降低駕駛人之安全駕駛能力，產生具體危害；美國國家公路交通安全管理局(Couper & Logan, 2004)研究亦顯示，毒品及部分處方藥物對駕駛能力之影響，可能類似甚至高於酒精，英國研究更指出毒駕之反應時間較正常慢 21%，酒駕則慢 12%。

為完整掌握我國毒駕法制之發展脈絡及執法實務現況，本章整理國內外相關法規與文獻，梳理刑法第 185 條之 3 自增訂以來之立法沿革，自具體危險犯模式逐步轉型為現行濃度標準與行為評估併行之雙軌架構，並比較其他國家或地區之毒駕觀測(測試)標準作業流程，作為檢視我國制度之參照基礎。

2.1 我國刑法第 185 條之 3 之立法沿革

我國刑法第 185 條之 3「不能安全駕駛罪」自 1999 年增訂以來，歷經多次修正。就毒品駕駛部分，97 年間修法始增訂「服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛」之處罰規定，將毒駕行為正式納入不能安全駕駛罪之規範範疇，然此一階段之立法模式，係採「具體危險犯」，即須由檢察官就個案舉證證明行為人確已達「不能安全駕駛」之程度，而觀察紀錄表所列蛇行、直線行走測試、畫同心圓測試等項目，即為此一舉證模式下警察機關蒐集證據之主要工具。

嗣因具體危險犯之舉證困難，實務上屢生爭議，立法者參考酒駕規範模式，於 2023 年 12 月 8 日三讀通過修正，並自 2024 年 1 月 1 日施行，將毒駕之認定方式由單一之「致不能安全駕駛」要件，修正為併存之第 3 款及第 4 款雙軌架構，其中第三款為「尿液或血液所含毒品、麻醉藥品或其他相類之物或其代謝物達行政院公告之品項及濃度值以上），屬抽象危險犯；第 4 款為「(有前款以外之其他情事足認施用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛)，屬具體危險犯。此一修法之政策目的，在於仿效酒駕之「吐氣酒精濃度標準」模式，透過明確之濃度閾值降低具體危險犯舉證困難之問題。

2.2 我國觀察紀錄表之內容與執行方式

我國現行毒駕查緝作業，主要依循內政部警政署於 115 年 5 月 13 日修訂定之「取締疑似施用毒品後駕車作業程序」執行，其中「刑法第 185 條之 3 案件測試觀察紀錄表」（下稱觀察紀錄表），為第一線員警於攔查現場記錄駕駛人生理協調與行為表現之標準化文書。

依現行作業程序規定，員警於執行路檢、稽查或交通違規攔停勤務時，如發現駕駛人有駕駛異常（如蛇行、忽快忽慢、未依規定車道行駛等）、精神狀態可疑（如神情恍惚、反應遲緩）或其他足資懷疑之外觀情狀，得依法攔停並進行初步詢問。員警於此階段即應初步觀察並記錄駕駛人之駕駛行為表現，作為後續是否進一步稽查之判斷基礎。114 年正式推動毒品唾液快篩制度全面上路，經初步研判認有合理懷疑者，得於攔查現場使用唾液快速檢測試劑，取得受測者口腔液樣本進行初步篩檢，約五至十分鐘即可判定是否呈現毒品陽性反應。此一唾液快篩機制之設計目的，在於提供員警一項快速、非侵入性之現場初篩工具，以利決定是否進一步移送採驗尿液或血液，並作為是否採取後續行政管制措施（如禁止駕駛、移置保管車輛）之初步依據；惟其篩檢結果尚不具備法院認定「施用毒品」之直接證據能力，仍須以正式送驗之尿液或血液檢驗結果為準。

員警於前述攔查及初篩過程中，應同步填載觀察紀錄表，逐項記錄下列事項：其一，車輛駕駛行為之觀察，包括是否有蛇行、車身搖擺不定、轉彎半徑過大或過小、忽快忽慢等異常駕駛表現；其二，攔查後之言語與意識狀態觀察，包括是否語無倫次、精神恍惚、意識模糊或呆滯木僵等；其三，肢體協調平衡測試，包括要求受測者沿直線行走、於指定同心圓範圍內描繪圖形（俗稱畫同心圓測試），以及單腳站立測試（平衡動作），由員警觀察受測者於上述測試中是否出現身體搖晃、無法遵循指示或明顯失衡等情形。前述各項觀察結果，現行實務多以描述性文字記載，如：「步態不穩」、「意識模糊」、「注意力不集中」等詞句。

待完成觀察紀錄表填載及唾液快篩後，員警應依規定採集受測者之尿液或血液檢體，並填具相關採驗紀錄，採集完成後全程保存完全並送請具公信力之檢驗機構（如衛生福利部認可之濫用藥物檢驗機構）進行檢驗，以確認檢體中是否含有毒品成分，並測得其濃度數值，作為後續是否依刑法第 185 條之 3 第 1 項第 3 款（濃度達公告標準）或檢察官依第 4 款（其他情事足認施用毒品致不能安全駕駛）偵辦之依據。

2.3 國外毒駕觀測標準作業流程之相關研究

關於國外毒駕觀測（測試）標準作業流程之相關研究，本節分析美國「標準化現場清醒測試」（Standardized Field Sobriety Tests, SFST）及「毒品評估和分類計畫」（Drug Evaluation and Classification, DEC）、加拿大「藥物辨識評估專家」（Drug Recognition Expert, DRE）制度，以及香港「行為減損測試」等制度，並和我國現行實務做法加以比較，整理各該測試項目、評估流程或程序及與濃度標準之銜接關係說明如下：

2.3.1 美國：標準化現場清醒測試與毒品評估分類計畫

1.標準化現場清醒測試 (Standardized Field Sobriety Tests, SFST)：係由三個具實證基礎之測試組合而成，分別為水平凝視眼球震顫測試、步行和轉彎測試、及單腿站立測試 (詹永茂，2021)，詳述如下：

(1)水平凝視眼球震顫測試 (Horizontal Gaze Nystagmus, HGN)：為 SFST 中最早進行、亦被認為最準確之測試項目，其原理係利用眼球震顫 (眼睛不自主之抽搐現象)作為酒精或特定毒品影響中樞神經系統之客觀生理指標。測試時，警察手持筆或小手電筒等刺激物，要求受測者眼睛跟隨物體水平移動，觀察其眼睛是否出現不平順追蹤、於最大偏視角時出現明顯且持續之震顫，或於偏視角未達 45 度時即出現震顫等三項損害指標，每眼各記錄之，兩眼合計若出現 4 項以上指標，即與血液酒精濃度達 0.8g/L 以上具高度關聯性。實證研究顯示，HGN 測試對中樞神經抑制劑及吸入劑等毒品類別之判斷正確率甚高，惟對麻醉鎮痛藥物之判斷效果則相對有限。

(2)步行和轉彎測試 (Walk-and-Turn, WAT)：要求受測者依「腳跟接腳尖」之方式沿直線行走九步，並於行走後單腳轉身、以相反方向重複相同步伐，測試過程中執法人員須觀察八項損害指標，包括：聽取指示時無法保持平衡、於指示完成前即開始行走、行走中途停頓以恢復平衡、腳跟未確實接觸腳尖、以手臂輔助平衡、步伐偏離直線、步數錯誤，以及轉身方式不正確等。

(3)單腿站立測試 (One-Leg Stand, OLS)：要求受測者單腳站立並大聲計數，測試時間設定為 30 秒，執法人員觀察受測者是否出現身體搖晃、以手臂維持平衡、跳躍維持平衡或中途將腳放下等四項損害指標。此一測試與我國觀察紀錄表之「單腳站立測試」高度類似，惟同樣存在前述量化判準欠缺之問題。

2.毒品評估和分類計畫 (Drug Evaluation and Classification, DEC)：當受測者未能通過 SFST，執法人員合理懷疑其係受毒品而非或不僅受酒精影響時，美國制度進一步引入「毒品評估和分類計畫」(DEC)，由受過專業訓練並取得認證資格之「毒品辨識專家」(Drug Recognition Expert, DRE)接手進行更深入之評估。比較我國現行觀察紀錄表與美國 DEC 十二步驟程序，兩者於制度設計上存在顯著落差，我國觀察紀錄表較接近 DEC 十二步驟中之單一環節 (如步驟 5 之精神運動檢測)，而非一套完整、具備科學驗證與人員認證配套之評估體系。此評估程序的 12 步驟依序整理為表 1：

表 1 毒品評估和分類計畫（DEC）十二步驟評估程序

步驟	內容	目的
1	呼氣酒精檢測	先確認受測者之損害情形是否可完全以酒精解釋
2	訪談攔檢員警	瞭解攔查情況、駕駛人陳述及其他相關證據
3	初步檢查及第一次脈搏測量	排除受測者所現徵狀源於毒品以外之疾病或傷害
4	眼部檢查	檢測水平及垂直凝視眼球震顫與眼球視線收斂情形
5	精神運動檢測	包括改良式羅姆伯格平衡測試、步行和轉彎、單腿支撐及手指觸鼻測試
6	生命徵象測量	測量血壓、體溫及第二次脈搏
7	暗室瞳孔檢測	於三種光照條件下評估瞳孔大小及對光反應
8	肌肉張力檢查	評估肌肉張力是否異常
9	注射部位檢查	檢查有無注射痕跡，並進行第三次脈搏測量
10	權利告知及其他詢問	告知受測者相關法律權利並進行詢問
11	評估者之綜合分析與意見	參照毒品症狀學矩陣表判斷毒品類別
12	毒理學檢驗	採集尿液、血液或口腔液樣本送實驗室分析，以科學方法驗證評估結論

2.3.2 加拿大：從行為障礙立法到濃度標準之轉型

加拿大之毒駕規範沿革，對我國具高度參考價值，主要原因在於加拿大與我國同屬曾採行「行為障礙」(behavioural impairment)立法模式，而後逐步轉向「濃度標準」(per se limit)模式。加拿大聯邦政府於 2008 年 7 月修正刑法，正式將「藥物評估和分類計畫」(Drug Evaluation and Classification Program, DECP)納入刑法規範，援引美國已發展成熟之 DEC/DRE 制度，並修正刑法第 254 條，明文授權警察於合理懷疑駕駛人受毒品影響時，得對其實施標準化現場清醒測試 SFST；如 SFST 結果顯示駕駛人之駕駛能力確受毒品影響，則由經培訓及認證之 DRE 進一步要求嫌疑人提供血液、尿液或口腔液樣本以分析毒品含量（詹永茂，2021；Department of Justice Canada，2019）。此一「SFST 初步篩檢—DRE 深度評估—毒理學驗證」三階段架構，與美國制度一脈相承，並同樣具有明確之法律授權基礎，而非僅屬警察內部行政規則層次（如我國「取締疑似施用毒品後駕車作業程序」），自 2008 年引入 DECP 後迄今，SFST 及 DRE 制度並未因濃度標準之引入而遭廢止或邊緣化，而係與濃度標準併存運作：凡毒品濃度已達公告閾值者，依該國立法逕行處罰；凡毒品濃度未達閾值、或涉及尚未訂定濃度標準之新興毒品者，則仍賴 SFST 及 DRE 之行為評估機制加以認定，此乃雙軌併行設計之「濃度標準為主、行為評估為輔以填補規範縫隙」。

2.3.3 香港（亞洲鄰近國家）：行為減損測試

香港作為我國於地理與法律文化上較為鄰近之參照法域，制度之特色在於明確區分「指明毒品」（採零容忍原則之常見濫用毒品，如海洛因、氯胺酮、甲基安非他命、大麻、可卡因及 MDMA 等）與「非指明毒品」（具醫療用途、採行為障礙認定原則之藥物）兩種類型（桑思涵，2021），並針對後者建立一套由五項具體項目組成、須於指定警署內全程錄影進行之標準化行為減損測試，包括：

1. 眼睛檢查（瞳孔大小、對光反應及眼球震顫）；
2. 修改版朗伯格氏平衡力測試（頭部後仰、閉眼估算時間）；
3. 步行及轉身測試（腳跟對腳尖沿直線行走後轉身）；
4. 單腳站立測試（提起單腳並大聲計數）；
5. 手指觸鼻測試（頭部後仰、閉眼以手指觸摸鼻尖）。

香港制度值得我國借鏡之處有二：其一，香港明定行為減損測試須於指定警察機關內進行且全程錄影，此一「全程錄影」之程序保障設計，與本文第四章實證發現桃園地方法院 114 年度交易字第 556 號判決中，法院因當庭勘驗測試錄影後發現與觀察紀錄表記載內容不符而為無罪判決之情形相互呼應，顯示「測試過程全程錄影」實為確保觀察紀錄表信度、避免員警片面記載與客觀事實產生落差之關鍵配套措施，而此一配套目前在我國「取締疑似施用毒品後駕車作業程序」中尚未見明文規定；其二，香港制度包含「眼睛檢查」此一國際間普遍採行、我國現行觀察紀錄表所欠缺之測試項目。

2.3.4 各國/地區制度比較

為利於綜覽前述比較結果，茲將我國與美國、加拿大及香港之毒駕觀測（測試）標準作業流程及其相關配套機制，整理如下表：

表 2 我國與外國毒駕觀測（測試）標準作業流程比較表

比較項目	美國 (SFST/DEC)	加拿大 (DECP/DRE)	香港（行為減損 測試）	我國（觀察紀錄 表）
法律授權層級	NHTSA 聯邦標準＋各州法院實務承認	刑法第 254 條明文授權	道路交通條例第 374 章明定	警察機關內部行政作業程序（非法律位階）
眼睛／瞳孔檢查	有（HGN、VGN、視線收斂）	有（沿用 DEC）	有（瞳孔大小、對光反應、眼球震顫）	無
平衡／步行測試	WAT（8 項量化指標）、OLS（4 項量化指標）	沿用 SFST	步行轉身測試、單腳站立測試、朗伯格平衡測試	直線行走測試、單腳站立測試（無量化指標）
特殊圖形／精細動作測試	無	無	無（改採手指觸鼻測試）	畫同心圓測試（我國獨有，無國際對應）
生理徵象測量（脈搏／血壓／體溫）	有（DEC 第 6 步驟，3 次脈搏測量）	沿用 DEC	無明文規定	無
毒品分類矩陣／症狀學對照表	有（7 大類毒品症狀矩陣）	沿用 DEC	無	無
評估人員專業認證	DRE 須專業訓練及認證，法庭得要求其取得專家證人資格	DRE 須經培訓及認證	無明文，惟於指定警署由專責人員執行	無
測試過程錄影規定	無明文（惟部分州實務要求）	無明文	明定須於指定警署全程錄影	無明文規定
與濃度標準之關係	各州濃度標準與 SFST/DEC 並行，DEC 適用於無酒精或酒精不足以解釋損害之案件	濃度標準（C-46）與 SFST/DRE 並行，DRE 適用於濃度標準未涵蓋之毒品或案型	指明毒品採零容忍濃度標準，非指明毒品採行為減損測試	第 3 款濃度標準與第 4 款觀察紀錄表併行，惟第 4 款案件多因濃度公告之時點缺口而觸發，非因濃度確定不足
毒理學驗證銜接	DEC 第 12 步驟明定送驗程序，形成行為—生理—毒理三重印證	沿用 DEC	測試結果作為是否進一步採集血液／尿液樣本之依據	觀察紀錄表與尿液檢驗並行蒐集，惟判決理由中鮮少見二者交互印證之論述

三、毒駕判決書內容分析方法與資料來源

3.1 研究方法

徐靖淳(2021)以2014年至2019年間，我國22個地方法院就刑法第185條之3第1項第3款(修法前舊法，即現行法第4款之前身)所作成之第一審判決書為研究對象，透過內容分析法，就案件性質、逮捕時駕車態樣及行為分析、判決結果分析及量刑參考等變項進行編碼，其主要研究發現包括：查獲年份以2015至2016年居多；查獲時間集中於晚間及凌晨時段，且以週六居多；查獲毒品種類最多為第三級毒品愷他命；施用毒品後距駕車時間多集中於1至12小時之間；不論有罪、無罪或有無肇事之案件，檢體檢驗結果均為陽性反應；行為人前科紀錄以毒品前科居多。該研究進一步就有罪與無罪案件之組間差異進行比較，發現無肇事案件多因交通違規遭查獲，無罪案件多屬警察路口攔檢查獲且無明顯影響駕車之異常反應，而有罪案件則多伴隨實際肇事或交通違規情事；並指出實際肇事與有罪判決呈現正相關。顯示無論修法前後，肇事事實始終是毒駕案件認定「致不能安全駕駛」之重要且穩定之判斷基準，此一跨期一致性亦可作為本研究編碼架構外部效度之佐證。然而，徐靖淳(2021)之研究因受限於研究時點(2014年至2019年)，僅能涵蓋修法前之舊法時期，尚無從觀察2023年12月修法後，濃度標準(第3款)與行為評估(第4款)雙軌併行架構下，觀察紀錄表之角色轉變及其與判決結果間之關係；且該研究之編碼架構，並未特別聚焦於「觀察紀錄表各項目」之逐項採信情形，而係採較為宏觀之案件性質變項編碼方式。

本文之研究即在此一基礎上，聚焦於修法前後之比較，並採用內容分析法(content analysis)，以我國地方法院就刑法第185條之3「毒品後駕車不能安全駕駛罪」所作成之刑事判決書為分析單位，登錄判決書中所載之各項生理協調平衡觀察項目(如蛇行、行車搖晃、直線行走測試、畫同心圓測試等，以下合稱「觀察紀錄表項目」)出現與否、內容及法院採信程度，並登錄判決結果及其理由，藉以量化描繪實務認定「致不能安全駕駛」之證據結構，據以探討本研究之三項研究問題：

- 1.現行觀察紀錄表各項目於判決中被採信與不採信之頻率；
- 2.定罪與無罪判決之關鍵區別因素；
- 3.現行觀察紀錄表之信度與效度評估。

內容分析法適用於本研究之理由有三：其一，判決書為公開、格式化之官方文書，具有一致之敘述結構(案由、事實、證據、理由、主文)，適合進行系統性、可複製之量化編碼；其二，本研究關切之「觀察紀錄表項目採信情形」與「定罪關鍵因素」均屬法院於判決理由中之明示論述，可透過文本編碼予以操作化並統計分析；其三，內容分析法可同時兼顧量化統計(如各項目採信頻率之描述統計、定罪與無罪之交叉分析)與質性佐證(摘錄關鍵論理語句)，符合本研究兼具實證與詮釋之研究目的。

3.2 資料來源

為我國各地方法院就被告涉犯刑法第 185 條之 3 第 1 項第 3 款(113 年修法前)及修正後第 4 款(113 年修法後)，因服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物駕駛動力交通工具，經檢察官提起公訴，並經地方法院作成之第一審刑事判決(含通常程序、簡式審判程序及簡易判決處刑)。研究期間訂為民國 113 年 1 月 1 日至民國 115 年 6 月 30 日，合計約 2 年半時間，此一期間之選定理由係配合刑法第 185 條之 3 於民國 112 年 12 月 8 日三讀通過、113 年 1 月 1 日正式施行之修法，將毒駕之認定由「具體危險犯」(須個案證明致不能安全駕駛)調整為「抽象危險犯」(濃度達行政院公告閾值即成罪)，兼顧樣本數之充足性與法律適用之時效性，避免納入過早、法律見解已有明顯變遷之判決。

本研究之判決檢索作業，以我國司法院「法學資料檢索系統」(<https://lawsearch.judicial.gov.tw>)為來源依據，說明如下：

1. 「全文內容」欄位之採用：

若僅以「全文內容」欄位檢索「第 185 條之 3 第 1 項第 4 款」，因判決書常於說明法律規定時逐款引述全部條文，或因警詢卷附之「刑法第 185 條之 3 第 1 項第 4 款案件測試觀察紀錄表」不分案型均予檢附，致大量實際上依第 3 款(濃度案型)判決之案件被誤納入檢索結果；故改以「刑法第 185 條之 3 第 1 項第 4 款&蛇行」(&為「且」之意)等實際論罪語句之案件，可大幅提升第 3 款與第 4 款案件分類之準確性。

2. 納入標準：

- (1)罪名涉及刑法第 185 條之 3 第 1 項第 4 款之案件，並對裁判主文及判決書內容逐筆開啟全文核實。
- (2)被告經檢察官起訴之駕駛行為原因為服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物(排除純酒精所致案件)。
- (3)判決書全文可於前述系統公開取得並可透過個別判決網址完整存取全文。

3. 排除標準：

- (1)少年事件、依法不公開或已遮蔽致無法辨識關鍵事實之判決。
- (2)僅裁定(如羈押、聲請簡易判決處刑駁回)而非終局判決。
- (3)判決書全文內容過度簡略、無從辨識觀察紀錄表項目登載情形之簡易判決。

表 3 抽樣方法與檢索策略

目標樣本分層	建議欄位與關鍵字設定	其他條件
新法第 4 款 (具體危險犯)	裁判主文： 「185 條之 3 第 1 項第 4 款 &蛇行」	案件類別：刑事；法院：地 方法院層級；裁判期間： 113/1/1 起
新法第 3 款 (濃度案型)	裁判主文： 「185 條之 3 第 1 項第 3 款」	同上
觀察紀錄表項目比對	全文內容： 「蛇行」「畫圓圈」「同心圓」 「直線行走」「生理協調平 衡」(建議逐詞分次檢索)	同各層對應期間

四、毒駕判決書內容分析結果

取樣階段共取得 38 份地方法院刑事判決，排除主罪為殺人罪之國民法官案件、被告於審理中死亡致為不受理判決之案件、屬高等法院層級之上訴審判決，以及非屬毒品駕駛範疇之酒駕案件等 5 份後，餘 33 份判決納入本研究分析。

4.1 觀察紀錄表各項目之存在率與法院採信度分析

本文就觀察紀錄表 8 項目（蛇行、行車搖晃、直線行走測試、畫同心圓測試、單腳站立測試、言語意識狀態、現場駕駛行為/肇事、專業意見），分別統計其於判決書中之「存在率」（該項目經記載於卷證或判決書之比例）及「法院採信度」（該項目於論罪理由中經法院列為關鍵依據之比例），其中「現場駕駛行為/肇事」為存在率次高（54.3%）且於個案中法院採信度高之論罪關鍵依據觀察項目，顯示無論修法前後（2024 年 1 月 1 日為界），肇事事實始終是毒駕案件認定「致不能安全駕駛」之重要且穩定之判斷基準。

就前揭 8 項目進行比較，存在率最高之項目依序為蛇行（60.6%）、現場駕駛行為/肇事（54.5%）、直線行走測試及言語意識狀態（均為 33.3%）、行車搖晃（30.3%）、畫同心圓測試（24.2%）、單腳站立測試（12.1%），專業意見則最低，僅 6.1%。此一分布顯示，實務上員警現場執法時，較常記載「巨觀行為指標」（蛇行、肇事）及「整體印象描述」（言語意識狀態），而涉及精細動作之標準化測試（單腳站立、畫同心圓）之記載比例相對較低；至於藥理學或醫學專業意見之引用，則屬罕見，顯示觀察紀錄表之證據結構高度仰賴員警之現場觀察與主觀判斷，鮮少獲得專業科學意見之佐證與檢驗。

進一步觀察「法院採信度」，可發現存在率與採信度呈現明顯落差：以存在率最高之蛇行為例，其於 20 份存在該項目之判決中，10 份（占存在案件之 50.0%，占全樣本之 30.3%）經法院列為關鍵論罪依據（採信度 4），另有 6 份（占存在案件 30.0%）僅作為佐證之一（採信度 3），2 份（占存在案件 10.0%）遭法院明示不採信，其餘則屬未特別論述之情形。此一「存在率不低、惟關鍵採信比例約僅半數」之現象，於現場駕駛行為/肇事項目更為顯著：該項目存在率高達 54.5%（18

份)，然僅 5 份（占存在案件 27.8%，占全樣本 15.2%）成為關鍵論罪依據，多數（7 份，占存在案件 38.9%）僅作為佐證之一，顯示此類行為證據雖經常記載，但於論罪理由中被賦予之證明力強度，因案而異，並非一經記載即當然構成論罪之充分依據。

4.2 定罪與無罪判決之關鍵區別因素初步觀察

本研究樣本中之 2 件無罪判決，均屬新法第 4 款案件，經逐一檢視其判決理由，可歸納出以下兩種不同之無罪成因型態，此二型態亦將呼應本文第五章比較法研究中所建構之「第 4 款三種典型結果」類型學：

1. 記錄真實性被推翻型(桃園地方法院 114 年度交易字第 556 號判決)

法院當庭勘驗測試過程錄影後，發現警員填載觀察紀錄表所記載之蛇行、搖晃、意識模糊等異常情狀，與錄影畫面所示步態平穩、單腳站立逾 20 秒未晃動、同心圓測試未逾範圍等客觀事實顯有不符，因認該紀錄表之憑信性堪疑，而為無罪之諭知。

2. 證人證詞矛盾型(桃園地方法院 114 年度交易字第 454 號判決)

警員觀察紀錄表記載被告語無倫次、大聲咆哮，然到庭之第三人證人證稱被告見警前表現正常，法院因認警員之片面觀察記載與獨立第三人證詞有所出入，尚無從逕為不利被告之認定，並結合毒品代謝時間與肇事時點之因果關係證明不足，而為無罪之諭知。

相對於此，本文樣本中亦有第 4 款有罪判決係以觀察紀錄表之完整測試結果作為主要論罪依據，如桃園地方法院 114 年度審交簡字第 495 號判決，法院完整援引蛇行、車身搖擺、直線測試、同心圓測試及意識狀態等五項觀察結果均為異常，並結合被告實際肇事撞擊多輛停放車輛之事實，認定已達不能安全駕駛之程度而為有罪判決；高雄地方法院 113 年度交簡字第 1529 號判決，法院更進一步結合觀察紀錄表結果與衛生福利部（原管制藥品管理局）之藥理學函釋意見，形成「行為觀察—科學文獻佐證」之雙重論證基礎，予以定罪，即便被告於審理中矢口否認犯罪，法院仍不採信其辯解。上述有罪案例顯示，當觀察紀錄表之記載內容具備內部一致性（多項測試同步異常），且輔以肇事事實或專業文獻佐證時，其論罪之說服力顯著提升，此一發現初步指向：觀察紀錄表之證明力強弱，可能與「證據項目之完整性與內部一致性」及「是否獲得外部佐證（肇事事實或專業意見）」密切相關。

4.3 信度與效度之實證線索

本節初步歸納三項與觀察紀錄表信效度直接相關之實證線索，作為本文第三章信效度評估架構之初步印證：

1. 效度線索

觀察紀錄表各項目之「關鍵採信率」於第 3 款與第 4 款案件間呈現懸殊差異（如蛇行項目相差 10 倍），顯示同一測試工具，其實務證明力高度受法律適用脈絡之影響，而非取決於測試結果本身之客觀性，此對於評估該工具之建構效度（construct validity）具重要意義。

2. 信度線索

桃園 114 年度交易字第 556 號判決所揭露之「警員記載與客觀勘驗結果不符」現象，直接指向觀察紀錄表作為評分工具，於評分者（員警）與客觀事實間，可能存在系統性之記載偏誤，此為評估其信度時應予正視之風險。

3. 內容效度線索

我國觀察紀錄表欠缺國際通行之眼睛檢查項目，且畫同心圓測試欠缺國際對應與量化判準，此二項制度設計上之缺漏，顯示畫同心圓測試存在率不低但整體採信率偏低。

五、政策建議與修法方向

依刑法第 185 條之 3 現行條文（民國 2023 年 12 月 8 日修正、2024 年 1 月 1 日施行）第 1 項規定，將毒駕案件區分為同條之第 3 款（尿液或血液所含毒品濃度達行政院公告品項及濃度值以上，屬抽象危險犯）與第 4 款（有前款以外之其他情事足認施用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛，屬具體危險犯）兩種案型；然而，第四章之實證分析進一步發現，此一雙軌設計於實務運作上，已使觀察紀錄表之證據功能產生明顯落差。

具體而言，新法第 3 款（濃度案型）判決中，檢察官起訴時仍例行檢附「刑法第 185 條之 3 案件測試觀察紀錄表」作為卷附證據，惟判決理由多逕依尿液或血液中測得之毒品濃度數值論罪，未實質援引該紀錄表之具體內容。此一現象顯示觀察紀錄表縱於新法下仍為執法機關之標準作業附件，但其於判決理由中之證據功能已明顯弱化，此外，前導檢索過程中發現一項對本研究檢索策略具重要方法論意義之現象：以全文關鍵字「第 185 條之 3 第 1 項第 4 款」進行檢索時，所得結果之多數並非實際依第 4 款論罪之判決，其成因在於警察機關所製作、隨案移送之證據文件其固定名稱即為「刑法第 185 條之 3 第 1 項第 4 款案件測試觀察紀錄表」。

爰此，對於我國政策與修法方向提出以下三項建議，分述如下：

5.1 現行觀察紀錄表之精進措施

眼球震顫及瞳孔反應為中樞神經系統受特定毒品類別影響時相對客觀、可測量之生理徵候。反觀我國現行觀察紀錄表完全欠缺此一項目，此一制度缺漏亦經實務員警於既有文獻之深度訪談中明確指出。建議參考美國國家公路交通安全管理局（National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA）之水平凝視眼球震顫測試（HGN）標準操作程序，將瞳孔大小、對光反應及眼球震顫等觀察，正式納入觀察紀錄表中之檢測項目。此外，畫同心圓測試為我國所獨有，於美國、加拿大及香港之標準化測試中均未見相同或類似項目，且其判準高度仰賴員警主觀認定（「圓不圓」、「直不直」），欠缺可操作之量化判準，可能為本文第四章實證分析中該項目存在率不低、惟採信度偏低之部分成因。

5.2 相關法律之法律位階

現行「取締疑似施用毒品後駕車作業程序」及觀察紀錄表僅屬警察機關內部行政規則位階，建議將前述作業程序及觀察紀錄表之核心規範內容（含測試項目、量化判準、全程錄影規定等），提升至「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」或其他法規命令位階，使其取得較為堅實之法律授權基礎，以強化其於法庭上之證據能力論證基礎。

5.3 教育訓練體系之建構

參考美國 DEC/DRE 及加拿大 DECP 之制度設計，其核心特徵在於由受過專業訓練並取得認證資格之毒品辨識專家，依標準化之 12 步驟程序進行深度評估，形成「行為觀察—生理指標—毒理驗證」三重印證之證據鏈。既有文獻之研究建議亦指出，宜由我國交通部、內政部警政署與專業醫師、心理學家及其他醫療專業人員合作，建構本土化之毒品評估與分類機制，並可參考美國國際警察首長協會（International Association of Chiefs of Police, IACP）之培訓模式，遴選具興趣與經驗之優秀員警，經專業訓練並取得認證後，定期參與回訓課程；同時，亦應比照美國法院實務要求執行測試之員警取得專家證人或技術證人資格，以強化其於法庭上證詞之證據能力與可信度。此外，建議完整蒐集觀察紀錄表遭法院採信與不採信之典型案例（如本文第四章所整理之桃園地方法院 114 年度交易字第 556 號、臺北地方法院 115 年度交簡字第 320 號等案），彙編為員警教育訓練之案例教材，透過實際判決之對照分析，使第一線員警瞭解何種記載方式、何種操作程序易遭法院質疑，藉以於日常執勤中即注意證據保全之細節，提升觀察紀錄表之整體證據品質。

表 4 政策建議彙整表

建議面向	具體作法	建議推動層級
觀察紀錄表內容精進	增列眼睛／瞳孔震顫檢查項目；以量化判準取代或輔助畫同心圓測試；測試過程全程錄影	警政署行政作業程序（短期）
法律授權位階提升	將測試項目、量化判準及全程錄影規定提升至法規命令位階，強化其於法庭之證據能力	法規命令修正（中期）
教育訓練與認證體系	參考美國 DRE 制度，建構本土化毒品評估分類機制，建立專業認證、回訓與案例教材	跨部會協作（中期至長期）

六、結論

本研究以刑法第 185 條之 3 為研究核心，透過判決書內容分析法，探討我國毒駕觀察紀錄表於修法前後之證據功能變化，並輔以美國、加拿大及香港等國加以比較，為我國現行制度之精進提出參考方向。研究發現我國觀察紀錄表雖於新法濃度案型下仍普遍存在於卷證之中，惟其於判決理由中之實質論罪功能已呈現弱化趨勢，此一現象於刑法第 185 條之 3 第 3 款與第 4 款案件之分層比較中尤為明顯。

經比較法分析亦發現，我國制度相較於國際間通行作法，測試項目之科學驗證基礎、量化判準之建立及專業人員認證等面向，仍有精進空間。基於前述發現，本研究於第五章提出短期、中期及長期三階段之政策與修法建議，期能提供實務機關及後續修法之參考。

惟本研究性質上屬階段性之初探研究，有待後續研究於更完整之樣本規模與檢驗程序下再進一步進行驗證。具體而言，本研究之判決樣本現階段採前導取樣方式蒐集，後續將依系統性抽樣策略擴大樣本規模，以強化研究發現之代表性；編碼工作現由研究者初步完成，後續將納入雙重編碼與信度檢驗程序，以確保分析結果之嚴謹度，提升比較分析之精確性。

參考文獻

- 施志茂(2000)，查察駕駛人使用藥物之研究，警學叢刊，第30卷第4期，頁219-237。
- 趙崇仁、謝昇慶（2015），吸食毒品駕駛執法探討——以新竹市為例，中央警察大學交通學系道路交通安全與執法研討會論文集，頁43-58。
- 吳俊良、陳冠男、許敦淵、林聖凱（2015）。以法院判決探討服用毒品駕車之取締程序，中央警察大學交通學系道路交通安全與執法研討會論文集，頁59-74。
- 蕭開平（2016），臺灣地區影響精神物質減損駕駛能力評估，刑事政策與犯罪研究論文集，頁303-356。
- 方文宗（2016），毒駕判斷與法律適用，藥物濫用防治，第1卷第3期。
- 古承宗（2016），論不能安全駕駛罪之解釋與適用——以刑法第185條之3第1項第1款為中心，法務部刑事政策與犯罪防治研究專刊，第22期。
- 蔡聖偉（2017），服用毒品與不能安全駕駛——評臺灣高等法院臺中分院106年度交上易字第353號判決，月旦裁判時報，第66期。
- 黃翠紋、詹永茂、柯雨瑞（2020），警察取締毒後駕車案件改進作為之研析，警察通識叢刊，第13期，頁5-42。
- 徐靖淳（2021），毒駕犯罪行為之判決書分析——以2014年至2019年審判結果為例，國立台北大學犯罪學研究所碩士論文。

- 詹永茂（2021），駕駛人施用毒品後駕車行為取締及執法政策之研究，中央警察大學警察政策研究所碩士論文。
- 桑思涵（2021），施用毒品不能安全駕駛規制與執法之研究，中央警察大學法律學研究所碩士論文。
- 游登竣（2022），疑似施用毒品後駕車取締方法之研究，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 謝尚亨（2025），警察機關查緝施用毒品駕車之困境及精進作為——以臺北市為例，銘傳大學犯罪防治學系兩岸與犯罪防治碩士在職專班碩士論文。
- 司法院法學資料檢索系統（2026），判決書查詢，最後瀏覽日期：2026年7月10日，網站 <https://lawsearch.judicial.gov.tw>。
- Silber, B. Y., Papafotiou, K., Croft, R. J., & Stough, C. (2005), The effects of dexamphetamine on simulated driving performance. *Psychopharmacology*.
- Boorman, M., & Owens, K. (2009), The Victoria Police Random Roadside Drug Testing Initiative.
- Jack Stuster, Eunyoung Lim, Amy Berning, & YII Agimi (2011), Evaluation of the Effects of SFST Training on Impaired Driving Enforcement. NHTSA's National Center for Statistics and Analysis.
- Porath-Waller, A. J., & Beirness, D. J. (2014), An examination of the validity of the standardized field sobriety test in identifying drug impairment using data from the Drug Evaluation and Classification Program. *Traffic Injury Prevention*.
- Robertson, R. D., Hing, M. M., Woods-Fry, H., & Vanlaar, W. (2018), Road Safety Monitor 2017: Drugs & Driving in Canada. Traffic Injury Research Foundation.
- Talpins, S., Hayes, C., & Kimball, T. (2018), The Drug Evaluation and Classification (DEC) Program. National Highway Traffic Safety Administration.
- Department of Justice Canada (2019), Backgrounder for former Bill C-46, An Act to amend the Criminal Code (offences relating to conveyances) and to make consequential amendments to other Acts.