

毒駕零容忍政策之推動與交通執法策略探討兼論吸毒者駕駛執照管理制度之革新

A Study on the Promotion of Zero-Tolerance Drug-Impaired Driving Policies and Traffic Enforcement Strategies, with a Focus on Reforming Driver Licensing Management Systems for Drug Users

葉佳媛 Yeh, Chia-Yuan¹

摘要

近年來毒品濫用問題已逐漸由治安層面擴展至道路交通安全領域，毒駕案件數量呈現顯著增加趨勢，不僅危害駕駛人自身安全，更對其他用路人生命財產造成重大威脅。為落實行政院推動跨部會毒駕防制政策，交通部於 2026 年提出《道路交通管理處罰條例》及《道路交通安全法規則》修正草案，建立毒駕零容忍政策，透過加重毒駕處罰、建立吸毒者預防性駕照管理制度、推動短期駕照及戒癮治療機制等措施，以降低毒駕再犯風險並維護交通安全。

本文採文獻分析法、法規分析法及比較研究法，探討我國毒駕問題現況、毒駕零容忍政策之理論基礎、交通執法策略及吸毒者駕駛執照管理制度革新內容，並比較美國、日本及澳洲等國相關制度。研究發現，過去我國毒駕防制主要聚焦於刑事制裁及行政裁罰，缺乏針對高風險駕駛人之源頭管理機制，而本次修法導入吊銷駕照、戒癮治療、三年短期駕照及六年觀察期制度，已逐步建立兼具預防與管理功能之毒駕防制體系。最後提出建構毒駕資訊整合平台、提升科技執法量能、建立高風險駕駛人管理制度及深化跨部會合作等建議，以供未來政策推動及執法實務參考。

關鍵詞：毒駕、零容忍政策、交通執法、駕駛執照管理、道路交通安全。

一、前言

近年來，我國道路交通安全政策已由事故處理逐步轉向風險預防與安全治理，其中酒後駕車防制已透過法制修正、科技執法及宣導教育建立相對完善之管理制度。然而，隨著新興毒品施用人口增加及毒品犯罪型態日益多元，吸毒後駕駛車輛所衍生之交通安全問題逐漸受到重視。毒駕不僅涉及毒品犯罪，更因影響駕駛人之認知、判斷及反應能力，而增加交通事故發生風險，對道路交通安全造成重大威脅。

¹中央警察大學犯罪防治研究所博士。

因此，行政院於 2026 年推動跨部會毒駕防制政策，交通部並配合修正《道路交通管理處罰條例》及《道路交通安全法規則》，建立毒駕零容忍政策及吸毒者駕駛執照管理制度，藉由法制修正、行政管理及跨機關合作，強化高風險駕駛人管理，降低毒駕再犯風險。

基於上述背景，本文採文獻分析法、法規分析法及比較研究法，探討我國毒駕零容忍政策、交通執法策略及吸毒者駕駛執照管理制度之發展，並比較美國、日本及澳洲毒駕防制制度，提出我國制度精進建議，以供未來修法及交通執法實務參考。

1.1 研究背景

近年來毒品犯罪型態逐漸多元化，毒品施用問題亦逐步延伸至道路交通安全領域。內政部業務報告顯示，毒駕查緝與新興毒品防制已成為警政工作之重要課題（內政部，2026a）。毒品可能影響中樞神經系統，使駕駛人出現注意力不集中、反應能力下降、判斷力減弱及風險偏好增加等情形，進而提高交通事故風險。

相較於酒後駕車已有較完整之執法及管理制度，毒駕於檢測技術、證據認定、高風險駕駛人管理及跨機關資訊整合等方面，仍有持續精進之空間。

為有效防制毒駕問題，行政院提出「毒品及毒駕防制專案」，整合法務、警政、衛生、交通、教育、財政及數位治理等機關，從「源頭嚇阻、強化查緝及重懲毒駕」三大面向推動十四項措施，並透過跨部會合作、法制修正及執法量能提升，建構毒駕零容忍政策（行政院，2026b）。

1.2 研究動機

毒駕行為兼具犯罪性與公共危險性，其危害程度不亞於酒後駕車。然而，目前我國毒駕防制仍面臨毒品檢測技術、蒐證程序、高風險駕駛人管理及跨機關資訊整合等挑戰。

此外，近年修法逐步建立吸毒者駕駛執照管理制度，納入吊銷駕照、戒癮治療、重新考照、短期駕照及觀察管理等措施，使毒駕防制由傳統事後處罰模式逐步轉向預防性管理及風險治理。

因此，本文聚焦於毒駕零容忍政策、交通執法策略及吸毒者駕駛執照管理制度三個面向，探討相關制度設計、執行困境及未來改革方向，期能作為我國毒駕防制政策精進及交通執法實務之參考。

二、研究方法與研究架構

為確保本研究具備之理論基礎、法制分析及政策評估能力，本文採文獻分析法、法規分析法及比較研究法，從理論、法制及國際制度等層面，探討毒駕零容忍政策、交通執法策略及吸毒者駕駛執照管理制度之革新方向。

2.1 研究方法

本文採多方法整合設計，但三種方法各有明確功能與分析產出：文獻分析法用以建構毒駕風險、嚇阻、犯罪預防與高風險駕駛人管理之分析構面；法規分析法用以釐清我國現行法與修正草案之規範內容、構成要件、法律效果及制度缺口；比較研究法則以共同政策問題為基準，比較美國、日本及澳洲在毒駕認定、檢測、執法、駕照管理及跨機關協作上的制度差異。三者依「理論構面建立—本國法制檢驗—外國制度對照—政策建議整合」之順序運用，並非將同一資料重複分析；最後僅整合各方法所得結果形成政策建議。

2.1.1 文獻分析法

文獻分析法係對既有文件進行系統性檢視與評估，並透過閱讀及解釋文件辨識相關主題與意義 (Bowen, 2009)。本文實際操作則以國內外毒駕防制、道路交通安全、毒品犯罪防制、交通執法及駕駛資格管理之期刊文獻、政府報告與官方統計為分析材料；納入與毒駕風險、交通執法或駕駛執照管理直接相關且來源可查證之資料，並排除內容重複、欠缺明確來源或僅屬一般反毒宣導之資料。分析時由作者依研究目的，將資料歸納為「毒駕風險與危害、零容忍與嚇阻、情境犯罪預防、執法與檢測、高風險駕駛人管理、跨機關治理」六項主題，進行分類及交叉檢視。分析結果主要運用於第三章與第四章，並由作者據以建立後續法規分析及跨國制度比較之評估構面。

2.1.2 法規分析法

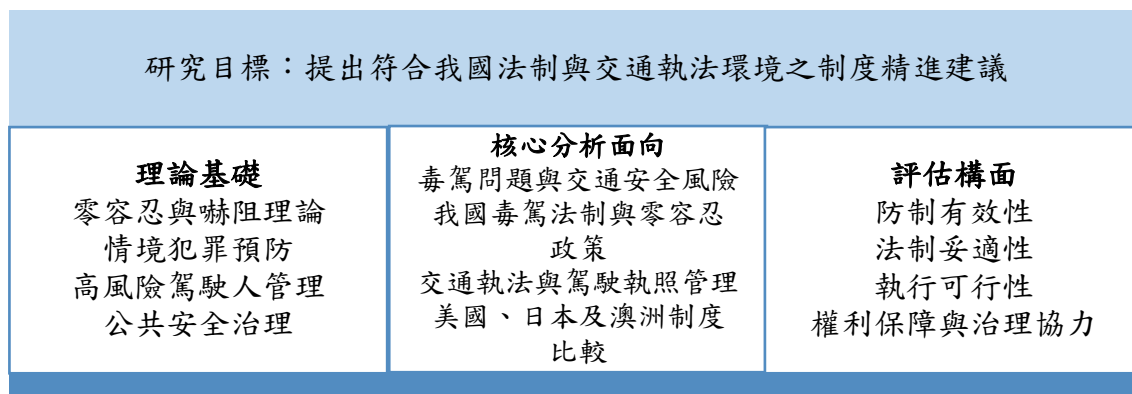
法釋義學研究係以法律規範等權威法源為核心，透過法源辨識、解釋、分析及綜整，說明規範內容、體系關係與適用問題 (Hutchinson & Duncan, 2012)。本文據此以我國《刑法》第 185 條之 3、《毒品危害防制條例》、《道路交通管理處罰條例》第 35 條、《道路交通安全法規則》及 2026 年相關修正草案、行政命令與政策文件為主要材料，並由作者依研究問題建立「規範對象—成立或管制要件—檢測與程序—法律效果—救濟與權利保障—機關權責」六項分析面向，具體檢視刑事制裁與行政管制之銜接，以及吊銷（吊扣）、重新考照、戒癮或講習、三年短期駕照與六年觀察期之規範關係。分析結果主要呈現於第四章及第五章，並由作者據以判斷現行制度缺口與改革可行性。

2.1.3 比較研究法

比較研究法係以不同法制如何處理相同或相近問題為比較基礎，藉此辨識制度間之共通性與差異 (Zweigert & Kötz, 1998)。本文以各國如何回應毒駕風險為共同問題，選取美國、日本及澳洲進行比較；三國分別具有毒品影響辨識專家制度 (National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA], 2023)、嚴格法規與駕照行政管制 (Imai, 2024; Japan e-Gov Legal Translation, 2025)，以及路邊隨機毒品檢測制度 (European Union Drugs Agency [EUDA], 2024) 等代表性措施。至於本研究之比較操作，係由作者建立「毒駕認定標準、路邊檢測與證據程序、第一線執法模式、駕照處分與復權、高風險駕駛人追蹤、跨機關資訊合作」六項共同指標，再以各國官方法規、政策資料及國際組織報告進行同項比較；最後依我國法制相容性、執法資源、檢測能力及基本權保障，評估各項制度之可借鏡程度。比較結果呈現於第六章，並由作者據以提出符合我國法制及交通執法環境之制度與執法策略建議。

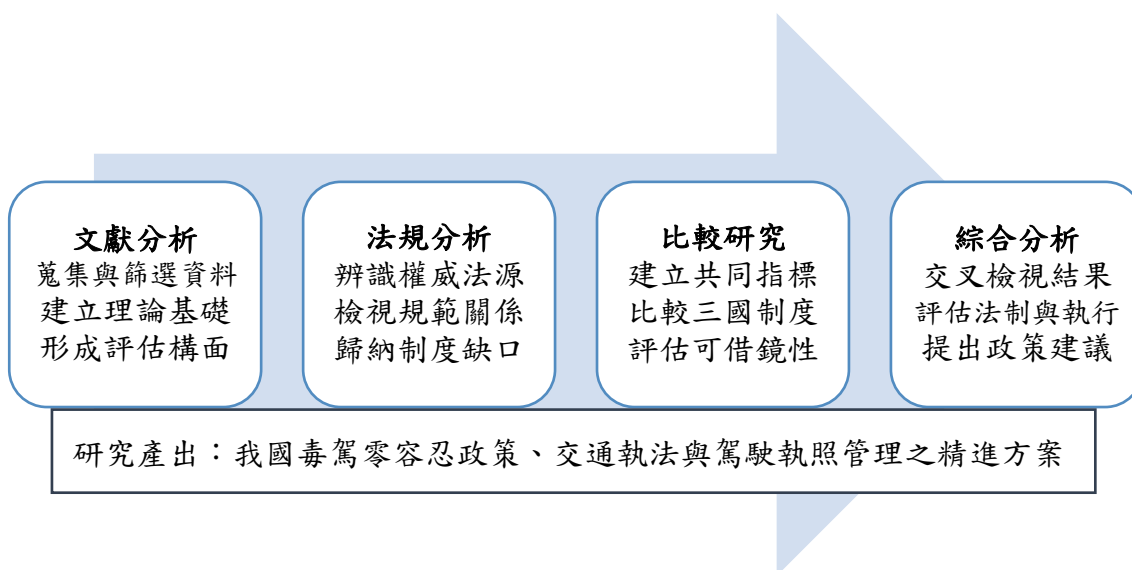
2.2 研究架構

研究設計宜使研究問題、資料來源及分析程序相互銜接（Creswell & Creswell, 2018）。依此，本研究將「研究分析架構」與「研究流程」分開呈現：圖 1 僅呈現理論基礎、核心分析面向、評估構面及研究目標間之結構關係；圖 2 則呈現文獻分析、法規分析、比較研究及綜合分析之先後步驟與研究產出，以避免將概念架構與操作流程混置。



資料來源：作者依研究目的整理。

圖 1 毒駕零容忍政策研究分析架構



資料來源：作者參考 Creswell 與 Creswell（2018）研究設計原則整理。

圖 2 研究流程

三、毒駕問題與交通安全風險分析

近年來，隨著毒品犯罪型態多元化及新興毒品快速流通，毒駕所衍生之道路交通安全問題已受到各國重視。相較於酒駕已有較成熟之法制與執法機制，毒駕因毒品種類繁多、藥理作用不同及檢測限制，增加執法認定與風險管理之困難。

3.1 毒駕之定義與內涵

毒駕（Drug Driving）係指駕駛人施用毒品、麻醉藥品、迷幻藥品或其他影響精神功能之物質後駕駛動力交通工具之行為。凡因施用影響中樞神經功能之物質，致駕駛能力下降者，均屬毒駕。近年來，新興毒品種類增加，成分日趨複雜，使毒駕已成為道路交通安全治理的重要議題（World Health Organization [WHO], 2023）。

依我國《刑法》第 185 條之 3 規定，施用毒品致不能安全駕駛者，可能構成公共危險罪；《道路交通管理處罰條例》亦建立行政裁罰及駕駛資格管理制度，形成刑事與行政並行之管理架構。毒駕與酒駕同屬危險駕駛行為，惟因毒品種類及代謝時間差異大，且部分新興毒品不易檢測，在執法認定、證據蒐集及司法認定上，均較酒駕更具挑戰性（International Transport Forum, 2023）。

3.2 毒品對駕駛能力之影響

毒品可能抑制或刺激中樞神經系統，影響駕駛人之知覺、判斷及操作能力，使其無法有效因應道路交通環境。WHO（2023）指出，不同種類毒品均可能增加交通事故風險，部分毒品危害甚至不亞於酒駕，整理如表 1 所示。

表 1 毒品對駕駛能力影響及交通風險分析

影響面向	對駕駛能力之影響	可能造成之危險駕駛行為	對交通安全之影響
注意力缺損	毒品干擾中樞神經功能，使駕駛人注意力降低、警覺性不足及知覺異常，無法持續注意道路環境。	忽略交通號誌、未注意行人、未保持安全距離、偏離車道。	增加追撞事故、行人事故及側撞事故風險。
判斷能力下降	毒品可能造成錯覺、幻覺及判斷能力下降，使駕駛人無法正確評估道路風險及交通狀況。	錯誤超車、誤判車距、闖紅燈、不當轉彎。	增加交叉路口事故及重大交通事故發生率。
反應時間延長	毒品影響神經傳導速度，使煞車反應、閃避及緊急處置能力下降。	未及時煞車、閃避不及、碰撞前車或行人。	提高追撞事故及高速事故發生風險。
危險駕駛行為增加	部分毒品造成情緒亢奮、衝動控制能力下降、風險低估及過度自信。	超速、蛇行、危險超車、逆向行駛、拒絕攔檢、任意變換車道。	增加重大傷亡事故及公共安全危害。

資料來源：整理自 World Health Organization（2016）；International Transport Forum（2023）；European Union Drugs Agency（2023）。

3.2.1 注意力缺損

毒品會干擾認知功能，降低駕駛人對交通環境之警覺性。易忽略交通號誌、車流變化及行人等道路資訊，增加事故風險。甲基安非他命、大麻及愷他命等毒品均可能造成注意力分散或知覺異常。

3.2.2 判斷能力下降

施用毒品後可能產生錯覺、幻覺及判斷失準，造成時間、距離及速度感知失真，影響超車、煞車及轉彎判斷，增加事故風險。

3.2.3 反應時間延長

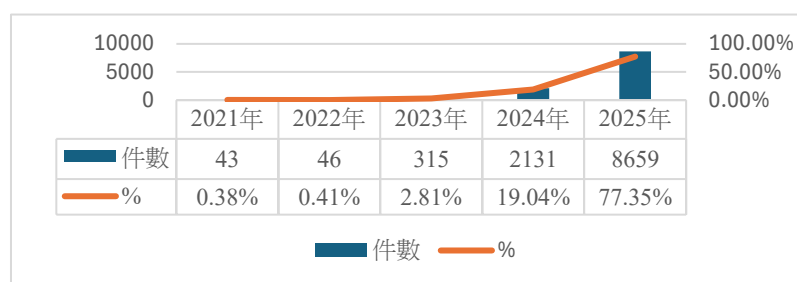
多數毒品均會影響神經傳導速度，使駕駛人反應時間延長。遇突發狀況時，可能無法及時閃避或煞車，提高事故發生風險(World Health Organization [WHO], 2016；International Transport Forum, 2023；European Union Drugs Agency, 2023)。

3.2.4 危險駕駛行為增加

部分毒品可能造成情緒亢奮或衝動控制能力下降，使駕駛人從事超速、闖紅燈及危險超車等行為。部分毒品亦可能造成過度自信及風險低估，增加蛇行、任意變換車道及逆向行駛等危險駕駛行為，嚴重危害道路交通安全。

3.3 我國毒駕現況分析

近年來，隨著毒品犯罪型態多元化及新興毒品快速流通，我國毒駕案件呈增加趨勢。依據內政部警政署及交通部統計資料，近年毒駕案件查獲數及毒駕肇事案件均有增加，惟 2025 年毒駕查獲（移送）件數上升，不宜逕以實際毒駕盛行率增加或依托咪酯單一因素解釋。除依托咪酯等新興毒品快速擴散外，警政署自 2025 年 9 月 5 日起推動「全國同步加強查緝毒駕及依托咪酯類毒品專案」，並於同年 11 月 20 日配合《違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 19 條之 4 及相關作業程序，全面啟用毒品唾液快篩；現場初篩能力、拒測處置程序與專案勤務密度的提升，均可能增加疑似毒駕案件的辨識及查獲機會（內政部，2026b；內政部警政署，2025）。因此，圖 3 所示為執法機關查獲量，反映毒品暴露風險與檢測、法制及勤務強度的共同作用，尚不能單獨據以推論實際毒駕盛行率以相同比例增加。



資料來源：內政部警政署（2025）。

圖 3 我國 2021-2025 年毒駕移送案件趨勢

此外，毒駕案件除傳統安非他命、海洛因外，大麻、愷他命（K 他命）、MDMA（搖頭丸）及其他新興精神活性物質施用情形亦逐漸增加，使毒駕態樣更趨複雜。由於不同毒品之藥理作用、代謝時間及對駕駛能力影響不同，使現場辨識、毒品檢測及司法認定均較酒駕更具困難性（International Transport Forum, 2023；World Health Organization [WHO], 2016）。

由圖 3 顯示，2021 年至 2025 年毒駕移送案件的時間變化，藉由年度趨勢辨識毒駕執法負荷與政策需求的轉折。圖中可見案件量於 2023 年後明顯上升，且 2024 年至 2025 年間增幅進一步擴大；惟如前述，此一變化應解讀為依托咪酯等新興毒品擴散、專案查緝密度提高、唾液快篩導入及相關法制作業程序強化等因素共同作

用的結果，而非實際毒駕盛行率的直接估計(內政部, 2026b; 內政部警政署, 2025)。因此，圖 3 對本文的主要貢獻，在於提供我國毒駕治理問題快速擴張的描述性證據，並作為後續論證強化第一線辨識與檢測能力、建構高風險駕駛人管理、改革駕駛執照處分及復權制度，以及推動跨機關資訊整合等政策建議的實證背景；其用途為輔助文字論述與政策問題界定，而非單獨進行因果推論。

行政院近年持續推動「新世代反毒策略行動綱領」，透過跨部會合作整合警政、衛政、司法及交通等機關，並推動毒品查緝、檢測、交通執法及反毒宣導等措施(行政院, 2024)。就本文分析而言，新興毒品具有混合施用、成分快速變異及檢測不易等特性，顯示第一線執法人員在攔查、採證及舉證方面仍可能面臨實務挑戰。

實務上，部分毒駕案件伴隨無照駕駛、酒毒併用、拒絕攔檢、危險駕駛及累犯等情形，因而增加交通事故及重大傷亡風險。研究指出，酒精與毒品併用對注意力、判斷能力及反應時間可能產生加乘影響，其事故風險高於單一物質施用 (World Health Organization [WHO], 2016; European Union Drugs Agency, 2023)。

綜上所述，我國毒駕問題已非單純毒品犯罪或交通違規問題，而是涉及道路交通安全、犯罪預防、公共衛生及社會安全之公共政策議題。未來除持續強化毒駕取締及毒品檢測技術外，亦應完善高風險駕駛人管理、駕駛執照管理及跨機關資訊整合機制，結合戒癮治療與再犯預防措施，以落實毒駕零容忍政策。

3.4 毒駕對交通安全之危害

毒駕可能影響駕駛人之認知、判斷及車輛操作能力，並危及同車乘客、其他駕駛人及行人安全。相較於一般交通違規，毒駕涉及中樞神經功能受影響，可能提高重大交通事故之風險 (World Health Organization [WHO], 2016)。

世界衛生組織指出，施用毒品後駕車之事故風險顯著高於一般駕駛人，部分毒品甚至可能使事故風險提高數倍以上。研究亦指出，不同種類毒品雖具有不同藥理作用，但均可能造成注意力下降、視覺辨識能力減弱、反應時間延長、危險感知能力不足及決策能力下降，增加追撞、偏離車道及撞擊行人等事故風險 (International Transport Forum, 2023; European Union Drugs Agency, 2023)。

此外，酒精與毒品併用可能產生交互作用，使駕駛能力受損程度高於單一物質施用，並增加事故及死亡風險 (WHO, 2016)。因此，毒駕已成為交通安全與公共政策的重要議題。

既有政策資料及國際報告均強調毒駕查緝、風險管理與跨機關合作的重要性 (行政院, 2024; International Transport Forum, 2023)。基於上述資料，本文主張未來應持續強化毒駕取締、毒品檢測及高風險駕駛人管理，並完善駕駛執照管理、戒癮治療、教育講習及再犯預防措施，以維護道路交通安全。

四、毒駕零容忍政策之理論基礎與分析架構

毒駕防制政策除須具備明確的法律規範外，亦應以犯罪學、交通安全及公共治理理論作為制度評析基礎。本文據此建構零容忍、嚇阻、犯罪預防、高風險駕駛人管理及公共安全治理等分析構面，並以規範明確性、處罰確定性、事前風險控制、資格管理及跨機關協作等項目，檢視我國毒駕政策與法制措施，整理如圖 4 所示。

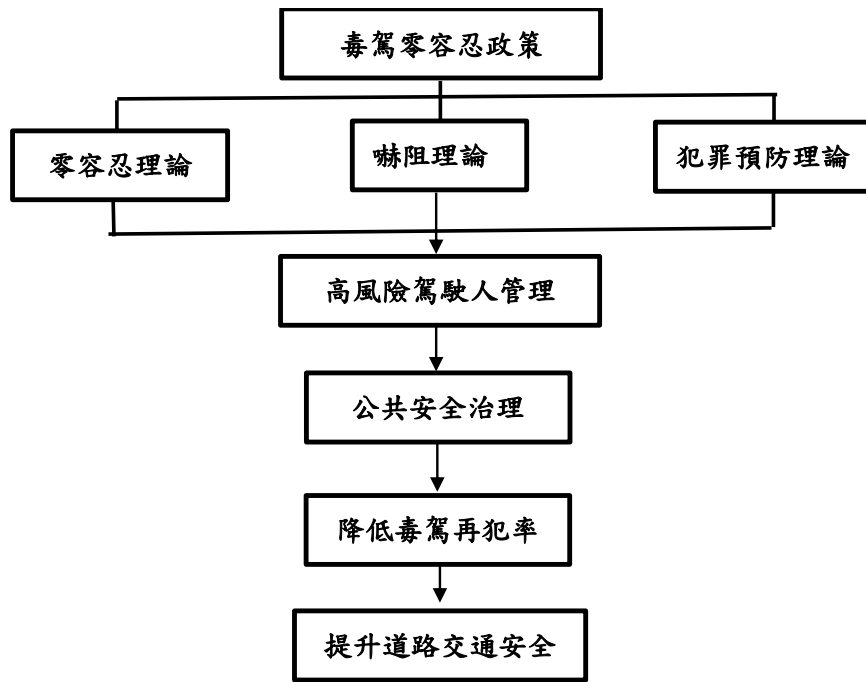


圖 4 毒駕零容忍政策理論架構圖

4.1 零容忍理論

零容忍 (zero tolerance) 政策常與破窗理論 (broken windows theory) 相互連結。Wilson 與 Kelling (1982) 認為，輕微違法或失序行為若未獲適當處理，可能削弱社會規範及守法意識，並增加更嚴重失序或犯罪的風險。據此，零容忍政策強調及早介入及執法一致性，以維持規範效力並降低違法風險。

交通安全領域之零容忍政策主張，對酒駕、毒駕及危險駕駛等高風險行為採取高度管制，透過提高違法成本及強化執法一致性，以發揮一般預防及特別預防效果 (Ross, 1992)。毒駕因影響駕駛能力，且不同毒品作用差異大，使執法辨識及事故預防更具挑戰。

近年來，各國已將毒駕視為重要公共安全議題，除刑事處罰外，並結合行政管理、戒癮治療、駕照管理及跨機關合作，建立完整毒駕防制制度，符合零容忍政策「及早介入、降低風險」之理念。

在本文的分析架構中，零容忍理論主要用以檢視毒駕政策是否具備規範明確性、執法一致性、及早介入及風險抑制等特徵 (Ross, 1992; Wilson & Kelling, 1982)。

4.2 嚇阻理論

嚇阻理論 (deterrence theory) 源自古典犯罪學派，認為行為人會評估違法成本與利益；當制裁具有確定性、迅速性及適度嚴厲性時，可能降低違法發生機率 (Beccaria, 1986)。本文據此將查獲與處分之確定性、處分時效、制裁強度及再犯成本作為毒駕制裁與駕照管理措施之分析指標；其中，既有研究顯示，查獲確定性通常比單純加重處罰更具有一致的嚇阻效果 (Nagin, 2013)。

4.3 犯罪預防理論

犯罪預防理論 (crime prevention theory) 主張，犯罪防制除事後制裁外，亦應透過環境控制、機會減少及風險管理降低違法機會 (Clarke, 1997)。Cornish 與 Clarke (2003) 進一步指出，提高違法成本、增加查獲風險及減少犯罪機會，均屬情境犯罪預防的重要策略。本文據此以提高查獲風險、減少毒駕機會、強化事前介入及建立持續監督機制作為制度分析面向。

近年研究指出，危險駕駛防制應結合行為改變介入、風險評估、教育矯治及持續追蹤等多元策略，以有效降低再犯率及交通事故 (Fanai et al., 2025)。因此，本研究將行為改變、風險評估、教育矯治及持續追蹤列為政策評估要素，用以判斷制度是否由事後制裁進一步轉向事前預防 (Fanai et al., 2025)。

4.4 高風險駕駛人管理理論

高風險駕駛人管理 (High-Risk Driver Management) 係指透過辨識高事故風險族群，採取教育、監督及駕駛資格管理措施，以降低事故發生率 (Evans, 2004)。各國已普遍將酒駕、毒駕及重大交通違規者列為重點管理對象，透過資格審查、教育訓練、醫療評估及定期追蹤等措施，降低再犯風險。

研究指出，毒品施用者具有較高之違規及事故風險，因此許多國家已將吸毒者納入高風險駕駛人管理對象 (World Health Organization [WHO], 2023)。各國除加重毒駕處罰外，亦建立重新取得駕照之資格審查制度，以降低再犯率並維護交通安全。

依高風險駕駛人管理觀點，政策評估應著重風險對象之辨識基準、重新取得駕照前之資格審查、醫療或教育介入、換照追蹤頻率及再犯後之處置機制。本文以此等要素分析短期駕照、觀察期及戒癮治療制度 (Evans, 2004；World Health Organization [WHO], 2023)。

4.5 公共安全治理理論

公共安全治理 (Public Safety Governance) 強調透過跨部門合作及資源整合，共同解決公共安全問題 (Boin & Hart, 2010)。公共安全議題涉及多元機關，須建立資訊共享與風險管理機制，以提升治理效能。

毒駕防制涉及交通、警政、司法及衛生等機關，故公共安全治理之分析重點包括權責分工、資訊共享、風險通報、資源整合及責任監督。本文據此檢視跨部會聯防及駕駛資格管理機制是否具備必要的治理條件 (Boin & Hart, 2010)。

五、我國毒駕零容忍政策、交通執法策略及吸毒者駕駛執照管理制度之分析

5.1 道路交通管理處罰條例修正重點

5.1.1 毒駕由吊扣改為吊銷駕照

現行《道路交通管理處罰條例》第 35 條原規定，毒駕行為採吊扣駕駛執照之行政處分。考量毒品施用影響駕駛人認知、判斷及反應能力，對道路交通安全危害重大，本次修法將毒駕行政處分由吊扣提高為吊銷駕駛執照，以提升違法成本並強化毒駕防制效果 (行政院, 2026a)。

行政院公布資料顯示，警察機關查獲毒駕案件由 2023 年 827 件增至 2025 年 8,645 件，反映毒駕查緝及風險治理需求快速增加（行政院，2026b）。

依嚇阻理論，違法成本可能影響行為人的決策；惟處罰效果仍取決於查獲及處分之確定性與迅速性(Nagin, 2013)。本次修法將毒駕駕照處分由吊扣提高為吊銷，使違規者須符合重新考照資格後始能恢復駕駛資格，呈現一般預防與特別預防之制度取向。

5.1.2 提高毒駕累犯罰則

現行制度對毒駕累犯與酒駕累犯之裁罰方式大致相同，惟考量毒駕兼具毒品犯罪與危險駕駛特性，修法提高毒駕累犯之行政裁罰強度。

依修正內容，第二次毒駕違規加重處以新臺幣九萬元罰鍰，第三次以上則於既有罰鍰基礎逐次增加九萬元，以提高再犯成本（行政院，2026a）。惟加重處罰能否降低再犯，仍須結合查獲確定性、裁處時效及再犯追蹤資料加以驗證。

5.1.3 建立同車乘客共同責任制度

本次修法增訂毒駕同車乘客共同責任制度。駕駛人有毒駕情形時，年滿十八歲且具完全行為能力之同車乘客，處新臺幣六千元至一萬五千元罰鍰（行政院，2026a）。

該制度參考現行酒駕同車乘客處罰制度，透過共同責任機制，促使乘客勸阻毒駕行為，降低毒駕發生風險。此制度符合犯罪預防理論強調外部監督與風險管理之理念，兼具行政管理及犯罪預防功能。

5.1.4 建立吸毒者預防性吊照制度

本次修法建立吸毒者預防性駕照管理制度，將管理時點提前至毒品施用階段。依修正內容，第一級及第二級毒品施用者吊銷駕駛執照；第三級及第四級毒品施用者吊扣駕駛執照一年（行政院，2026a）。

此制度採取預防性行政管制及高風險駕駛人管理取向，並結合駕照管理、戒癮治療及持續追蹤等措施，以降低高風險駕駛人進入道路交通環境之機會（Evans, 2004；World Health Organization [WHO], 2023）。

5.2 道路交通安全規則修正重點

下列各項制度除說明其規範內容外，並分別從高風險駕駛人管理、嚇阻、犯罪預防及公共安全治理等觀點，分析其作用機制與政策意義。

5.2.1 三年短期駕照制度

配合《道路交通管理處罰條例》修正，《道路交通安全法規則》建立三年短期駕駛執照制度，規定曾因施用毒品遭吊銷駕駛執照者，完成戒癮治療、符合相關法定條件並重新取得駕駛資格後，首次僅核發有效期間三年之短期駕照（行政院，2026a）。依高風險駕駛人管理理論，短期駕照係透過駕駛資格期限化、期滿再審查及戒癮與守法狀況評估，持續辨識並管理再犯風險；其限制並非單純加重處罰，而

是以個別化資格管理實現特別預防 (Evans, 2004; World Health Organization [WHO], 2023)。

5.2.2 六年觀察期制度

除短期駕照制度外，本次修法另建立六年觀察期制度，延長重新取得駕駛資格後之追蹤管理期間。吸毒者重新取得駕照後，六年觀察期間內每滿三年須重新換照；如再次施用毒品，重新起算六年觀察期 (行政院，2026a)。此制度對應高風險駕駛人管理與嚇阻理論：定期換照及再犯後重新起算觀察期，可形成持續監督與可預期之法律後果，兼具風險追蹤、提高再犯成本及特別預防功能 (Akers, 1998; Evans, 2004)。

5.2.3 戒癮治療與講習制度

本次修法將戒癮治療及毒品危害講習列為重新取得駕駛資格之前置要件。第一級及第二級毒品施用者應完成戒癮治療；第三級及第四級毒品施用者須完成毒品危害講習，並於完成後六個月內未再施用毒品，始得重新取得駕駛執照 (行政院，2026a)。

此項措施對應第四章之犯罪預防與公共安全治理理論。戒癮治療、教育講習及醫療評估係藉由改變物質使用行為、降低再犯誘因及強化復歸支持，將防制重心由事後處罰前移至風險成因處理；同時須由衛生、交通及監理機關協力執行，兼具行為改變、風險降低及跨機關治理功能 (Fanai et al., 2025; World Health Organization [WHO], 2023)。

5.2.4 考照資格限制制度

為避免高風險駕駛人於未完成戒癮治療前重新取得駕駛資格，本次修法規定了，吸毒者於完成法定戒癮治療或毒品危害講習前，不得參加駕駛執照考驗。

此外，曾因毒駕遭吊銷駕照者，重新報考時應提出完成戒癮治療或毒品危害講習之證明文件 (行政院，2026a)。此制度對應情境犯罪預防、零容忍及高風險駕駛人管理理論：藉由設定重新進入道路交通環境之前置門檻，減少未完成治療者再次毒駕之機會；同時透過一致的資格審查落實及早介入與風險阻斷 (Clarke, 1997; Evans, 2004)。

5.3 制度現況之實證檢視與修法效益的批判性評析

綜合現有資料，2023 年毒駕移送 827 件，2025 年增至 8,645 件，兩年間增加 7,818 件，約為原數值的 10.45 倍。然而，2025 年間同步發生依托咪酯等新興毒品擴散、專案查緝及唾液快篩上路，查獲量同時受到實際違法、檢測可得性與勤務強度影響，故該增幅只能證明執法系統辨識及移送案件顯著增加，不能單獨證明實際毒駕盛行率或事故風險等比例上升，更不能作為修法已具成效之依據 (內政部，2026b; 內政部警政署，2025)。又本次修正制度尚未累積足夠施行後觀察期，以下所稱「效益」應定位為待驗證之政策作用機制，而非已獲因果證實的結果。

5.3.1 建立毒駕零容忍政策，提升整體嚇阻效果

本次修法將毒駕行政處分由吊扣提高為吊銷駕駛執照，並加重累犯裁罰，呈現零容忍取向；惟嚇阻研究顯示，處罰確定性通常比單純提高嚴厲性更具有一致的抑制效果（Nagin, 2013）。因此，若唾液快篩覆蓋率、確認檢驗時效及裁處一致性不足，僅加重吊照與罰鍰未必能轉化為行為改變。後續應比較修法前後「每萬次攔查陽性率、拒測率、確認檢驗完成時間及一年內再犯率」，始能判斷嚇阻是否實現。

5.3.2 導入預防性管理制度，降低高風險駕駛人上路風險

本次修法建立預防性吊照、三年短期駕照及六年觀察期制度，確實延長行政監督時間；但「曾施用毒品」與「駕駛時受毒品影響」並非完全相同的風險概念，且不同物質、使用頻率、治療完成度與交通暴露量之風險並不一致。若僅依毒品級別採一致期限，可能產生風險分類過粗及限制過度問題。制度成效應以完成治療者之復照率、無照駕駛率、再施用率、毒駕再犯率及事故率進行分層追蹤，並以個別化醫療與交通風險評估作為續照依據。

5.3.3 整合戒癮治療與交通安全管理制度

本次修法將戒癮治療、毒品危害講習與重新考照相連結，制度方向兼顧風險控制與復歸；但「完成課程」僅是過程指標，不能替代再犯或事故結果。道路安全研究亦提醒，藥物檢出、急性影響與事故因果之間會受到年齡、性別、酒藥併用及採樣方式等混淆因素影響（Compton & Berning, 2015）。因此，應建立治療完成率、失聯率、復照後再犯及事故結果的連結資料，並比較不同介入強度，才能判斷治療與講習的實質效果。

5.3.4 建立跨部會協力治理架構

毒駕防制涉及交通、警政、司法、衛生及監理等機關；資訊介接雖可減少資格審查落差，但若欠缺共同案件識別碼、資料品質標準、更新期限及權限稽核，平台建置本身不等同治理有效。後續宜公開去識別化年度成果，至少呈現通報完整率、處分銜接率、治療轉介與完成率、復照及再犯結果，並接受定期外部評估。

5.3.5 符合國際毒駕防制政策發展趨勢

我國本次修法導入預防性管理、短期駕照、觀察期及戒癮治療等制度，在政策工具類型上與國際趨勢相近；但「制度採用」不等於「效果相同」。國際研究顯示，不同毒品的事務風險估計會因研究設計、檢體與混淆控制而異，不能以單一檢出結果推定相同程度的駕駛損害（Gjerde & Mørland, 2016）。我國仍須以一致定義及可比較指標進行施行前後評估。

綜上，現有資料支持我國毒駕執法需求快速增加，卻尚不足以確認修法的淨效果。本文建議以修法施行日為介入點，建立至少三年的月資料，採中斷時間序列或差異中的差異設計，比較毒駕陽性率、拒測率、事故與傷亡率、一年及三年再犯率，以及治療完成與復照結果；同時控制攔查量、快篩使用量、毒品市場變化與酒藥併用。唯有結果指標改善，且非僅查獲量增加，始能認定零容忍、駕照管理及戒癮介入產生實質政策效益。此一評估框架亦構成本研究相較單純修法說明之主要貢獻。

5.4 可能面臨之法律爭議

本次毒駕零容忍政策透過修正《道路交通管理處罰條例》及相關駕照管理規範，建立預防性吊照、短期駕照、觀察期及戒癮治療等制度。相關措施雖以道路交通安全為目的，仍可能限制人民工作權與行動自由，並涉及隱私權及程序保障，故有必要進一步檢視其法律爭議。

5.4.1 比例原則之適用

本次修法建立吸毒者預防性吊銷或吊扣駕駛執照制度，即使尚未實際毒駕，只要依法認定有施用毒品事實，即可能限制其駕駛資格。

世界衛生組織指出，施用毒品可能增加道路交通事故風險（World Health Organization [WHO], 2023）。基於此一風險，本文認為採取預防性管理具有政策上的正當目的；惟具體制度仍應兼顧個案差異、手段必要性及裁量彈性，以符合比例原則。

5.4.2 隱私權與個人資料保護

本次修法規劃警政、司法、衛生福利及公路監理等機關間之資料介接與資訊共享，以強化毒駕聯防及駕駛資格管理（行政院，2026a）。由於介接資料可能包含毒品施用紀錄、醫療資訊及其他個人資料，本文主張制度設計應符合個人資料保護法等規範，並建立資料存取權限、資訊安全及跨機關監督機制，以兼顧資訊共享與隱私權保障。

5.4.3 正當法律程序之保障

預防性吊銷駕照制度除須具備明確法律授權外，亦應建立一致之毒品施用認定及行政程序。未來宜完善行政處分通知及申復、訴願、行政訴訟等救濟機制，以保障人民程序權利並落實正當法律程序。

綜上所述，本次修法建構預防性管理與高風險駕駛人管理制度，有助於提升道路交通安全。惟制度推動仍應兼顧比例原則、隱私權保障及正當法律程序，並持續檢討相關法制配套，以兼顧公共利益與人民權益。

六、制度落實之比較借鏡與我國執行配套

毒駕防制已成為各國道路交通安全治理的重要課題。各國除強化毒駕之刑事責任與行政管制外，亦逐步結合科技執法、高風險駕駛人管理及跨部門協力機制。本文聚焦與我國毒駕零容忍政策及駕照管理直接相關之國外經驗，從風險辨識、駕照處分與復權、確認檢驗及跨機關治理等面向進行功能性比較，藉此檢視我國修法在證據認定、行政程序及制度銜接方面所需之配套。

6.1 毒駕防制與駕照管理制度落實之核心問題

嚇阻研究顯示，制裁效果不僅取決於處罰之嚴厲性，查獲及處分的確定性通常具有更為穩定的嚇阻作用（Nagin, 2013）。世界衛生組織亦指出，毒駕防制應結合毒品檢測、駕駛資格管理、高風險駕駛人追蹤、戒癮介入及跨機關合作等措施，以形成整合性的道路交通安全治理機制（World Health Organization [WHO], 2023）。

本文據此認為，我國預防性吊照、三年短期駕照及六年觀察期等制度，不宜僅以提高處罰強度或延長管理期間為政策重點，而應以可靠的毒品檢測、明確的處分要件、戒癮治療資訊銜接及復照後追蹤機制作為執行基礎，始能將法規設計轉化為實際的風險管理效果。

既有研究指出，毒品種類、代謝時間、施用方式、採樣方法及個體特徵，均可能影響毒品檢測結果及事故風險之估計；酒精與藥物併用及人口特徵等混淆因素，亦可能影響研究結果。因此，毒品檢出並不當然等同於駕駛能力已受到相同程度之實質影響，單一陽性結果亦不足以直接推論事故風險或因果關係（Compton & Berning, 2015；Gjerde & Mørland, 2016）。

基於上述研究發現，本文認為，我國應進一步建立一致的毒品影響辨識標準、檢測程序及證據門檻，並區分現場初步篩檢、實驗室確認檢驗與駕駛能力受損認定之不同功能。若僅依單一陽性結果作成預防性吊照或其他不利處分，可能衍生比例原則、正當法律程序及復照審查等爭議。相關制度設計除應確保道路交通安全外，亦須兼顧個別風險差異與程序權利保障。

6.2 與駕照管理制度直接相關之比較借鏡

美國、日本及澳洲制度分別提供「標準化風險辨識」、「駕照處分與復權」及「路邊初篩與確認檢驗」等功能性借鏡。本文比較其如何支撐駕照管理及高風險駕駛人治理，整理如表 2。

表 2 美國、日本及澳洲與我國駕照管理制度直接相關之比較

國家與制度	核心制度功能	與我國制度對應	聚焦後之借鏡重點
美國 DRE制度	標準化辨識、紀錄與專業覆核	預防性吊照之事實認定與證據程序。	建立一致辨識表、專業訓練及覆核機制，不以主觀徵象單獨作成不利處分。
日本 駕照管理制度	吊照、復權審查與教育之連續管理	重新考照、三年短期駕照及六年觀察期	明確化復照條件、換照審查及再犯後法律效果，並保留個別風險評估。
澳洲 RDT制度	路邊初篩與實驗室確認之證據分工	毒駕認定、吊照及後續行政處分	區分篩選工具與確認證據，公布檢測效度及處分銜接指標。

資料來源：整理自 National Highway Traffic Safety Administration(2023)、Imai(2024)、Japan e-Gov Legal Translation (2025) 及 European Union Drugs Agency (2024)。

6.2.1 美國：標準化風險辨識作為駕照處分之前提

美國毒品影響辨識專家（Drug Recognition Expert, DRE）制度，係由受訓人員依標準化程序觀察生理及行為徵象，再與毒物檢驗相互印證（National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA], 2023）。對我國的核心啟示並非移植完整取締制度，而是預防性吊照等不利處分應建立一致的風險辨識、紀錄及覆核程序，以提高處分正確性與可受司法審查性。

6.2.2 日本：駕照處分、復權與教育之連續管理

Imai (2024) 指出，日本道路交通安全制度係結合刑事制裁、駕照行政處分及交通安全教育，以形成多層次的交通風險管理機制。依日本《道路交通法》相關規定，違法駕駛人除可能受到刑事制裁及駕照處分外，重新取得駕駛資格亦須符合相關法定要件 (Japan e-Gov Legal Translation, 2025)。由此可見，日本制度並非將吊銷駕照視為管理終點，而是透過駕照處分、重新考照資格審查及交通安全教育，使違法後果與駕駛資格管理相互銜接。

本文認為，日本制度可供我國借鏡之處，在於將吊照、復照條件、教育或治療完成情形及後續追蹤納入連續性的駕駛人管理架構。此一制度功能與我國三年短期駕照及六年觀察期具有相近之處，可作為檢討換照審查、再犯後處分及個別風險評估機制之參考；惟制度移植仍應考量我國法律保留、比例原則及行政救濟程序，以兼顧道路交通安全與駕駛人權利保障。

6.2.3 澳洲：初篩與確認檢驗之證據分工

European Union Drugs Agency (EUDA, 2024) 指出，澳洲隨機藥物檢測 (Random Drug Testing, RDT) 主要以口腔液進行現場初步篩檢，初篩結果呈陽性者再送實驗室確認。此種程序明確區分「現場風險篩選」與「後續確認檢驗」，避免將初步篩檢結果直接視為最終證據。

內政部警政署 (2025) 指出，我國已全面啟用毒品唾液快篩，將其作為第一線員警辨識疑似毒駕行為的初步篩檢工具。

本文認為，我國後續制度重點應由快篩工具的導入，轉向初篩、實驗室確認檢驗、駕駛能力認定及行政處分間之證據程序建構。主管機關亦宜定期公布初篩與確認檢驗之一致率、偽陽性率、偽陰性率及平均檢驗時間，以評估制度能否兼顧執法效率、處分正確性及權利保障。初篩結果原則上僅應作為啟動後續調查或確認檢驗之依據，不宜逕行推定駕駛能力已受毒品影響，亦不宜單獨作為限制駕駛資格之最終證據。

6.3 聚焦於駕照管理制度之執行配套

綜合美國、日本及澳洲制度，並參酌我國法制與執法實務，本文將執行配套聚焦於三項核心問題：駕照處分之證據標準、全程風險管理及跨機關資訊治理。

6.3.1 建立預防性吊照之辨識與證據標準

參考美國 DRE 制度之標準化精神，我國宜就異常徵象觀察、唾液初篩、實驗室確認、紀錄內容及專業覆核建立一致程序。預防性吊照或其他駕照限制應以法定要件及可驗證資料為基礎，並具體說明處分理由，以接受申復、訴願及行政訴訟之審查。

6.3.2 建立「吊照—戒癮—復照—觀察」全程管理

三年短期駕照及六年觀察期不宜僅作期限管理，應建立治療或講習完成、復照審查、定期換照及再犯結果之連續紀錄。政策評估應公布治療完成率、復照率、無照駕駛率及一至三年再犯率，始能檢驗高風險駕駛人管理是否產生實質效果。

6.3.3 建構具權限控管之跨機關資訊治理機制

警政、司法、衛生及監理機關之資料介接，應以駕照處分、治療轉介、復照審查及觀察期追蹤所必要之資料為限，並建立共同案件識別、更新期限、存取權限、操作紀錄及定期稽核，以同時落實公共安全治理與隱私權保障。

綜上所述，國外制度之比較重點不宜侷限於個別取締工具的介紹，而應著重其在標準化風險辨識、駕照處分與復權管理，以及初篩與確認檢驗證據分工等方面之制度功能。相關經驗可轉化為我國預防性吊照、短期駕照、戒癮復照、觀察期追蹤及資訊治理之執行配套，進而建構「風險辨識—駕照處分—戒癮介入—復照追蹤—成效評估」之連續性管理架構，以提升毒駕防制政策的一致性、執行效能及權利保障。

參考文獻

內政部警政署（2025）。113 年警政統計年報電子書。內政部警政署。
<https://www.npa.gov.tw/ch/app/data/list?id=18128&module=wg056>

內政部警政署（2025 年 12 月 4 日）。打擊毒駕！「毒品唾液快篩執法」已上路。交通安全入口網。<https://168.motc.gov.tw/theme/news/post/2511281457669>

內政部（2026a，3 月 16 日）。《立法院第 11 屆第 5 會期內政委員會第 2 次全體委員會議內政部業務報告（書面報告）》。
<https://ws.moi.gov.tw/Download.ashx?n=56uL5rOV6Zmi56ysMTHlsYbnrKw15pyD5pyf5YWn5pS%2F5aeU5ZO5pyD77yN5YWn5pS%2F6YOo5qWt5YuZ5aCx5ZGKKOabuOmdouWgseWRiikucGRm&u=LzAwMS9VcGxvYWQvNDAwL3JlbGZpbGUvODk5OS8yNjc1LzU5OGYzNzJjLTM4ZjUtNDk3Mi04YzljLWE5NzVIMzQyMTVIYy5wZGY%3D>

內政部（2026b，6 月 26 日）。《向毒駕宣戰！攻防並重、多管齊下，內政部全面升級查緝量能，守護道路安全》。
https://www.moi.gov.tw/News_Content.aspx?n=4&s=338806

行政院（2024）。新世代反毒策略行動綱領（第三期）（114－117 年）（核定本）。法務部反毒大本營。<https://antidrug.moj.gov.tw/dl-3238-87ed4383-2763-4ff4-8b68-395f57af02a9.html>

行政院（2026a，6 月 18 日）。《政院通過〈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：全面強化罰則、完善毒駕聯防機制》。
<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/9b75ff0e-e333-41e4-a323-6abbf8f9e31e>

行政院（2026b，6 月 4 日）。《卓揆：「源頭嚇阻、強化查緝、重懲毒駕」3 面向、14 項作為，全力確保國人生命安全、維護社會治安》。
<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/5c5ccc88-a547-4a34-b0f4-6fd6503293bb>

李惠宗（2024）。行政法要義（第 9 版）。元照出版公司。

- 鈕文英 (2024)。質性研究方法與論文寫作 (第四版)。雙葉書廊。
- 潘淑滿 (2022)。質性研究：理論與應用 (2 版)。心理出版社。
- Akers, R. L. (1998), *Social Learning and Social Structure: A General Theory of Crime and Deviance*, Boston: Northeastern University Press.
- Beccaria, C. (1986), *On Crimes and Punishments*, Translated by D. Young, Indianapolis: Hackett Publishing. (Original work published 1764).
- Boin, A., & 't Hart, P. (2010). Organising for effective emergency management: Lessons from research. *Australian Journal of Public Administration*, 69(4), 357–371. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8500.2010.00694.x>
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Clarke, R. V. (Ed.) (1997), *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies*, 2nd Edition, Monsey, NY: Harrow and Heston.
- Cornish, D. B. and Clarke, R. V. (2003), Opportunities, Precipitators and Criminal Decisions, In Smith, M. J. and Cornish, D. B. (Eds.), *Theory for Practice in Situational Crime Prevention*, Crime Prevention Studies, Vol. 16, Monsey, NY: Criminal Justice Press, pp. 41-96.
- Compton, R. P., & Berning, A. (2015). *Drug and alcohol crash risk (Traffic Safety Facts Research Note No. DOT HS 812 117)*. National Highway Traffic Safety Administration. <https://doi.org/10.21949/1525811>
- European Union Drugs Agency (2023), *European Drug Report 2023: Trends and Developments*, Retrieved from website: <https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2023>
- European Union Drugs Agency (2024), *European Drug Report 2024: Trends and Developments*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, Retrieved from website: https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2024_en
- Evans, L. (2004), *Traffic Safety*, Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society.
- Fanai, S., Okyere, E., & Marfoh, K. (2025). Behavior change interventions for dangerous driving behavior in low- and middle-income countries: A systematic review of interventions and outcome measurement instruments. *Frontiers in Public Health*, 13, Article 1597331. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2025.1597331>
- Gjerde, H., & Mørland, J. (2016). Risk for involvement in road traffic crash during acute cannabis intoxication. *Addiction*, 111(8), 1492–1495. <https://doi.org/10.1111/add.13435>
- Hutchinson, T., & Duncan, N. (2012). Defining and describing what we do: Doctrinal legal research. *Deakin Law Review*, 17(1), 83–119. <https://doi.org/10.21153/dlr2012vol17no1art70>
- Imai, T. (2024). Evolution in Japan's legal system for ensuring traffic safety. *IATSS Research*, 48(3), 456–463. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2024.07.005>

- International Transport Forum (2023), Road Safety Annual Report 2023, Paris: OECD Publishing, Retrieved from website: <https://doi.org/10.1787/8654c572-en>
- Japan e-Gov Legal Translation (2025), Road Traffic Act (Act No. 105 of 1960), Retrieved from website: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/2962/en>
- National Highway Traffic Safety Administration (2023), Drug-Impaired Driving, U.S. Department of Transportation, Retrieved from website: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drug-impaired-driving>
- Nagin, D. S. (2013). Deterrence in the twenty-first century. *Crime and Justice*, 42(1), 199–263. <https://doi.org/10.1086/670398>
- Ross, H. L. (1992). *Confronting drunk driving: Social policy for saving lives*. Yale University Press. <https://yalebooks.yale.edu/book/9780300058659/confronting-drunk-driving/>
- Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982). Broken windows: The police and neighborhood safety. *The Atlantic Monthly*, 249(3), 29–38. https://media4.manhattan-institute.org/pdf/_atlantic_monthly-broken_windows.pdf
- World Health Organization (2016), *Drug-Driving: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners*, Geneva: World Health Organization, Retrieved from website: <https://www.who.int/publications/i/item/drug-use-and-road-safety>
- World Health Organization (2023), *Global Status Report on Road Safety 2023*, Geneva: World Health Organization, Retrieved from website: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Zweigert, K., & Kötz, H. (1998). *An introduction to comparative law* (T. Weir, Trans.; 3rd ed.). Oxford University Press.