

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

我國酒駕肇事吊扣(銷)駕照之研究—從相當因果關係 論舉發實務困境與制度革新

A Study on the Suspension and Revocation of Driver's Licenses for Drunk Driving Accidents in Taiwan: Practical Dilemmas and System Reforms from the Perspective of Adequate Causation

姜博瀚 PO-Han Chiang¹

鍾國允 Kuo-Yun Chung²

摘要

在「酒駕零容忍」的社會防衛價值下，我國道路交通法規對酒後駕車的處罰日益嚴峻，其中「吊扣或吊銷駕駛執照」更成為剝奪不適格駕駛人路權的重度行政制裁。然而，當酒駕行為伴隨有人死傷之道路交通事故（A1 或 A2 類）發生時，第一線行政執法與後端司法審查之間，卻在「因果關係」的認定上產生嚴重摩擦。

本研究透過法釋義學與個案研究法，深度解構行政訴訟判決，發現警察機關在面臨刑事移送時效與程序壓力下，往往落入「發生交通事故+酒測超標+有人死傷=酒駕肇事致人死傷」的加法公式與執法慣性，由職權舉發僭越了肇事舉發，產生「先判後審」之瑕疵。同時，裁決機關亦多以「飲酒必然導致駕駛能力下降」為由逕行維持加重處分；相對地，司法機關則堅守「相當因果關係」之法理底線，要求必須證明酒精引發異常駕駛行為並導致車禍，拒絕將醫學生理減損直接等同於法律因果關係，導致大量交通裁決於訴訟中遭撤銷。

為化解此實務僵局，本研究結合德國刑法「絕對不能」與「相對不能」安全駕駛之學理，提出兩大實務革新模組：一為「關聯性定錨」，將司法審查標準前推至第一線，以極端數值作為絕對不能之錨點，並以客觀偏差行為紀錄作為相對不能之補強；二為「階段性分流」，主張現場一律先以職權舉發一般酒駕，待專業分析確認肇因後再追加肇事舉發之加重處分，以貫徹程序正義。冀望藉此制度革新，統一警政舉發與裁決機關之實質審查標準，使交通執法從情緒性重懲昇華為具備高度法理正當性之社會安全防護網。

關鍵字：酒駕肇事、不能安全駕駛、相當因果關係、關聯性定錨、階段性分流

¹臺北市政府警察局交通警察大隊事故處理組警員，臺北市中正區愛國西路 26 號，02-23752100 分機 1415，as6643@gov.taipei。

²國立中央大學法律與政府研究所教授兼客家學院院長。

一、緒論

我國為貫徹「酒駕零容忍」，對酒後駕車祭出吊扣或吊銷駕照之嚴厲處分。然而，第一線警察機關受限於移送時效壓力，常陷於「發生車禍+酒測超標+有人死傷=酒駕肇事致人死傷」之執法慣性。然而當案件進入司法救濟程序後，法院嚴格要求必須證明違規行為與傷亡結果間具備「相當因果關係」，拒絕將醫學上的生理減損直接等同於法律因果關係，導致大量未經實質調查之裁決遭撤銷，形成嚴峻之實務僵局。

為尋求此困境之解方，本研究將範圍鎖定於涉及人員傷亡之「A1、A2 類」交通事故，並聚焦探討剝奪路權之「駕駛資格處分」。為免外部爭端干擾法理探究，排除 A3 類單純財損、非道路範圍事故、毒駕及「附載未滿十二歲兒童」之態樣，並預設所有酒精證據取得與舉發程序均合法無誤，藉此在理想的法制環境下，純粹剖析酒精超標如何被正當認定為肇事之成因。

在研究設計上，首先透過文獻分析法蒐集法學與醫學量化數據，其次運用法釋義學剖析酒駕加重處分之法理基礎，並藉由比較法學檢視法制演變邏輯及程序衝突，最後採個案研究法深度解構交通裁決行政訴訟判決。期能藉此找出行政執法之實務盲區，進而為舉發與裁罰端建構一套兼顧社會防衛與程序正義之客觀審查標準。

二、文獻回顧與探討

2.1 不能安全駕駛之醫學與物理實證

醫學實證指出，當人體血液酒精濃度（BAC）達 0.11%（約等於呼氣濃度 0.55mg/L）時，駕駛能力減損高達 55%，將伴隨顯著之視覺限縮、活動協調降低與反應遲緩(蕭開平，2016)。若將此生理減損代入動力學換算，在時速 100 公里之常態行駛下，僅 1 秒鐘之煞車反應遲延，將導致車輛陷入長達 27.78 公尺之「盲目滑行」狀態(蔡中志，2000)。實證統計亦證實，酒測值不僅決定肇事機率，更正向決定了傷亡之嚴重程度，酒測值達 0.60mg/L 以上之極端危險群，其造成重度受傷或死亡之實際件數，大幅超越統計學上之理論預估值(馬士軒，2014)。

2.2 不能安全駕駛之法理學說

上述醫學與物理力學實證，在法學領域中被系統性地轉譯為「絕對不能」與「相對不能」安全駕駛學說。學者指出，「絕對不能」係指駕駛人之酒精濃度跨越法定之科學臨界值時，法律即「不容許」其以個人酒量好、駕駛技術佳等理由提出反證，此量化數值直接成為確認違規狀態之絕對事實基礎與經驗法則；而「相對不能」則適用於數值未達絕對底線時，必須仰賴觀察駕駛者是否出現蛇行、異常加減速等客觀偏差現象作為補強證明(古承宗，2019；許恒達，2012；許澤天，2014)。

2.3 相當因果關係論

我國司法實務援引「相當因果關係說」，內涵是指「一般情形下，有此條件存在，而依客觀的觀察認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，亦即無相當因果關係不過為偶然結合之事實而已」(韓忠謨，1960)。最高法院亦明示：「所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必然發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係³。」

目前實務判決亦逐漸揉合「客觀歸責理論」，將因果流程細緻化。學者林東茂認為，客觀歸責理論分為三個層次：「第一，行為是否製造不被容許的危險？第二，危險行為是否在因果流程的常態上導致結果發生？第三，因果流程是否在構成要件的效力範疇內。」(林東茂，2009)。其內涵乃行為人製造一個法所不容許的風險，而這個風險在他的行為中實現，而實現風險所做的行為，又符合該風險之構成要件。對此，最高法院曾指出：「實務上於因果關係之判斷，雖多採『相當因果關係說』，但因因果關係之『相當』與否，概念含糊，在判斷上不免流於主觀，而有因人而異之疑慮，乃有引進『客觀歸責理論』之學說者，期使因果關係之認定與歸責之判斷，更為細緻精確⁴。」

三、酒駕肇事與交通事故之法規與執法數據分析

3.1 酒駕處罰法規之演進

我國針對酒後駕車採刑事與行政雙軌並行機制。在刑事部分，中華民國刑法第185條之3歷經多次修法，從早期的輕刑逐漸加重，至近年更大幅提高有期徒刑，並增訂累犯併科高額罰金之重罪，旨在透過人身自由限制與財產重擊進行後端懲治⁵；修法理由更提及此舉意在補強法院若輕判有期徒刑時之社會正義(立法院，2022a)。在行政法層面，道路交通管理處罰條例第35條亦從早年的「象徵性罰鍰」，逐步演進至「剝奪駕駛資格(吊扣或吊銷駕照)」，近年更導入「同車乘客連坐」與「借車車主連坐」等機制，擴張為全面性的社會防衛網⁶；行政罰不再僅是針對違規個人的裁處，更演變為一種包含社會共同監督之防衛機制(立法院，2022b)。此外，道路交通安全規則第114條亦配合在將酒駕標準統一收緊至吐氣酒精濃度達每公升0.15毫克或血液酒精濃度達0.03%以上⁷。此一演進軌跡也鮮明了國家對於酒駕問題的重視，並用重罰與社會防護網做為防治對策。

³最高法院76年度台上字第192號刑事判決參照。

⁴最高法院102年度台上字第310號刑事判決參照。

⁵中華民國刑法第185條之3規定參照。

⁶道路交通管理處罰條例第35條規定參照。

⁷道路交通安全規則第114條規定參照。

3.2 交通事故分級

按道路交通事故處理辦法⁸與警政署函頒之道路交通事故處理規範⁹ 交通事故依損害結果分為 A1、A2 與 A3 等類別。A1 類為造成人員當場或二十四小時內死亡，A2 類為造成人員受傷或二十四小時後死亡，A3 類則為單純財物損壞，完全無人傷亡之案件。本研究將探討 A1 與 A2 類事故，因其共同特徵皆涉及「人的傷亡」，唯有符合此二類事故，方會啟動行政罰與刑罰中「肇事致人受傷或死亡」之加重處罰要件。反之，A3 類財損案件多回歸一般酒駕處置，較少涉及高度人身權益侵害之結果，故將範圍鎖定於 A1 與 A2 類事故，始能切中探討「酒駕行為」與「傷亡結果」間因果連結的實務衝突核心。

3.3 酒駕執法及司法之數據統計觀察

依據近年官方數據，我國酒駕防制機制已發揮顯著之截流效應。在行政執法端，取締總件數從 108 年的 9 萬 1,620 件大幅下降至 113 年的 4 萬 8,270 件，減幅高達 41.58%；然而，拒檢拒測的比例卻從 109 年的 5.82% 逆勢攀升至 113 年的 9.75%，顯示部分駕駛人企圖以接受行政法上之「拒測重罰」來規避刑事追訴之前科與入監風險(內政部警政署統計室，2025)。在司法端，酒駕案件占全般刑案比率自 108 年的 13.7% 降至 112 年的 6.1%，且檢察官針對得易科罰金案件之「不准易科罰金」比率，從 108 年的 2.7% 一路飆升至 112 年的 14.0%(法務部，2024)；此展現出司法機關從嚴入監、徹底打破違規者僥倖心態的強硬防衛姿態。

3.4 現場舉發之實務態樣與困境

在處理有人死傷之酒駕交通事故時，第一線處理員警受限於刑事案件必須在 24 小時內移送地檢署之時效壓力，為求卷宗完整，往往被迫在專業肇事鑑定報告出爐前，即當場開立舉發通知單隨案檢送。對此，實務上遂發展出一套僵化的「加法公式」：只要客觀上「發生交通事故+酒測超標+有人死傷」，警方即逕自認定為「酒駕肇事致人受傷或死亡」。此種作法本質上是以「職權舉發」僭越了需經專業分析確認因果關係後才能進行的「肇事舉發」¹⁰，無形中跳過對肇事主因之探究，形成「先判後審」的程序瑕疵。此種為了滿足實務移送需求而忽略因果事實認定之作法，正是日後大量交通裁決在行政訴訟中屢遭法院撤銷的根本困境。

⁸道路交通事故處理辦法第 2 條規定參照。

⁹內政部警政署 92/11/04 警署交字第 0920153268 號函。

¹⁰違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 條規定參照。

四、酒駕肇事相當因果關係之司法裁判剖析

4.1 高雄轉彎未讓直行案

民國 104 年 5 月，原告葉某駕駛自用小客車於高雄市某交岔路口右轉時，與右側慢車道直行之機車發生擦撞，導致機車騎士倒地受傷。轄區員警獲報到場處理，依法測得原告呼氣酒精濃度為 0.17mg/L。警方據此客觀事實，認定原告存在「酒後駕車肇事致人受傷」之違規行為並當場製單舉發。案經移送，裁決機關（高雄市政府交通局）亦採相同看法，認定原告行為該當道路交通管理處罰條例第 35 條加重處罰要件，裁處罰鍰一萬九千五百元、「吊扣全部等級汽車駕駛執照 24 個月」及參加道路交通安全講習，原告不服重罰提起行政訴訟。¹¹

本案對應本文探討內容之重要爭點有二：第一，原告「酒後駕車」的違規行為，與「車輛肇事他人受傷」的結果之間，是否具有相當因果關係？第二，原告主張其酒測值為 0.17mg/L，雖達開單標準但未達 0.25 毫克，且刑事不能安全駕駛罪部分已獲地檢署不起訴處分，裁決機關逕行裁處吊扣駕照 24 個月是否妥適？

法官於判決中說明，實務判決中所強調的「因而」確立了行為與結果間「事實上的條件關聯」；而法理聚焦的「致」，則進一步要求確認該傷亡結果確實是酒駕行為製造之不法風險的「實質實現」。因此，法條中的「因而肇事致人受傷」代表駕駛人酒駕行為，必須與車禍受傷結果具備嚴謹的「相當因果關係」。若車禍受傷純粹是因傷者自己過失或不可抗力造成，與飲酒毫無關聯，即無適用加重處罰之餘地。行政機關絕不能僅憑「有喝酒」與「有車禍」的客觀現象，自動推導出加重處罰的結論。¹²

在此審查條件下，法院參酌地檢署不起訴處分書之理由指出，事故發生後員警現場觀察原告言行舉止正常、未顯醉態，故未進行測試觀察紀錄。法院認定本件車禍發生的主因，完全是原告轉彎時「未讓直行車先行」的單純駕駛疏忽所致。依日常經驗法則，此種疏忽在完全清醒的駕駛人身上亦極為常見，案卷並無積極證據證明原告體內 0.17mg/L 的酒精實質導致其反應遲緩或影響操駕能力。既然酒駕行為與他人受傷間不具相當因果關係，裁決機關逕自認定酒駕肇事並裁處吊扣駕照 24 個月，顯有違誤，判決撤銷該吊扣駕照之處分。¹³

本案同時帶出實務上極具爭議的「工作權侵害」議題。原告強烈抗辯裁決機關吊扣其「全部等級」駕照（包含賴以為生的聯結車駕照），無異剝奪其工作與生存權；被告則以「舉輕明重之法理」進行防禦。然而，法院最終解決此案的切入點，仍精準落於「相當因果關係」的認定上。法院認為，只要確認事故不符「因酒駕而肇事」的因果鏈條，即足以撤銷吊扣處分，對比例原則與工作權侵害未與深究。至於原告單純酒後駕車超標之違規行為本身已客觀成立，故法院對罰鍰 19,500 元及道安講習之基礎處分予以維持。¹⁴

¹¹臺灣高雄地方法院 105 年度交字第 319 號行政訴訟判決參照。

¹²同前註。

¹³同前註。

¹⁴同前註。

4.2 新北追撞前車案

民國 108 年 12 月，黃某騎乘普通重型機車於新北市某路段直行時，無故自後方追撞同向謝某騎乘之機車，造成謝某右下肢挫傷，原告黃某自身亦受有顱內出血、左側鎖骨骨折等嚴重傷勢。警方到場處理時，因原告受傷嚴重無法實施一般呼氣酒測，故委由醫院進行抽血檢驗。血液酒精濃度換算呼氣值約為 0.195mg/L，已跨越法定裁罰門檻。警方據此認定原告有「酒駕肇事致人受輕傷」之違規事實並製單舉發。案經移送，裁決機關認同警方舉發事實，裁處原告罰鍰新臺幣一萬五千元、吊扣駕駛執照 24 個月，並應參加道路交通安全講習。¹⁵

原告主張當日並未飲酒，肇事主因係因其本身患有糖尿病且服用藥物，行車途中因血糖問題產生突發性暈眩才導致車禍；至於血液酒測超標純屬「偽陽性」反應，且本案刑事公共危險罪部分已獲判無罪確定，行政機關自不應再予重罰。本案對應本文探討內容之爭點為：**「原告酒精濃度超過規定標準之行為，與本件追撞前車肇事並致他人受傷的結果之間，是否具有相當因果關係？」**

法院援引醫學與一般生活常識指出，酒精會顯著抑制中樞神經，使駕駛人的運動反射神經變得遲鈍，這不僅會嚴重影響其對距離、速度之判斷正確性，更會大幅削弱其遭遇突發狀況時的正常反應能力。法官仔細檢視事故發生經過發現，原告係在視線良好之直線行駛狀態下，完全「無故」且未有任何煞車動作，直接由後方追撞同向正常行駛之前車。原告於初期警詢中自承「完全不記得為何會追撞前車」，卻於事後的行政訴訟中改口辯稱糖尿病暈眩。法院對此等前後不一之辯詞不予採信，原告亦無法提出其他足以採信的積極證據或調查方法來反證這起車禍純屬疾病發作而與酒精影響毫無關聯，原告之酒駕違規行為與本件追撞肇事之間，確實具有內在的引發邏輯與「相當因果關係」。最終，法院駁回原告之訴，維持裁決機關吊扣駕照 24 個月之加重處罰。¹⁶

至於「偽陽性」問題，法院函請醫院詳細說明血液檢驗程序，院方回函明確表示，檢測過程已透過專業醫學程序排除溶血、黃疸等常見干擾因素，據此認定原告「酒測超標」之違規事實明確。不過此部分為排研究排除範圍，本文不予多做探究。

4.3 新北巷弄路權衝突案

民國 110 年 9 月，原告蔡某駕駛營業小客車行經新北市無號誌巷口時，與施某騎乘之機車發生碰撞，致施某左腳擦傷。警方測得蔡某酒測值 0.20mg/L，認定其有「酒駕肇事致人受傷」違規而製單舉發。裁決機關認同警方事實，依加重規定裁處罰鍰 3 萬元、吊扣駕照 48 個月。原告不服，主張事故主因為對方車速過快，且公共危險罪獲不起訴，遂提起行政訴訟。¹⁷

本案對應本文探討內容之爭點如下：**本件交通事故的肇事主因究竟為何？是原告未減速慢行，還是對方機車超速且未依規定停車再開？原告酒測值達 0.20mg**

¹⁵臺灣新北地方法院 111 年度交字第 75 號行政訴訟判決參照。

¹⁶同前註。

¹⁷臺灣新北地方法院 111 年度交字第 368 號行政訴訟判決參照。

／L 的「酒後駕車」行為，與本件「車禍肇事及對方機車騎士受傷」的結果之間，是否具有法律上的「相當因果關係」？裁決機關適用加重處罰規定是否適法？

法院基於對構成要件之嚴格解釋釐清因果鏈條，闡明單純酒駕超標僅處罰鍰並吊扣駕照 1 至 2 年；若是「因而肇事致人受傷者」，始加重吊扣駕照 2 至 4 年。行政機關欲適用加重處罰，依「因而」兩字之嚴格法理，必須證明傷亡確實「肇因於」酒駕行為。若車禍受傷係因傷者自身之嚴重過失，與駕駛人體內酒精無關，即不符加重處罰要件，駕駛人僅應對其「單純酒駕」行為受罰，方符比例原則。¹⁸

確立審查框架後，法院檢視客觀事證與警詢筆錄。受傷騎士自承時速高達 50 至 60 公里，發現原告車輛時僅剩 1 公尺，煞避不及撞上；原告則稱時速僅約 20 公里。法院查明該巷口有決定性之路權劃分：騎士行向劃有「停」標線，須「停車再開」；原告行向為「慢」，僅需「減速慢行」。騎士未停車再開反以高速衝入路口，為絕對肇事主因。法院依日常經驗法則反證：面對路權較低卻高速違規衝撞之來車，即便是完全清醒之駕駛人，在物理極限下同樣無法避免車禍。原告在極短距離內仍保有適時煞停能力，無事證顯示酒精實質影響其操駕能力。¹⁹

法院亦審視原告主觀生理狀態。依不起訴處分書載明，原告於「生理協調平衡測試」中，五項檢測順利合格三項。法院指出，若原告真因 0.20mg/L 酒精濃度陷入不能安全駕駛狀態，絕不可能順利通過過半測試。此結果強力佐證其生理反應能力未因殘存酒精明顯喪失。綜合客觀事證與生理測試，缺乏積極證據證明酒駕行為與受傷結果具備相當因果關係，不符加重處罰要件。裁決機關僅憑酒測超標與有人受傷便率斷重罰，顯有違誤，法院最終裁定撤銷吊扣駕照 48 個月之加重處罰。²⁰

4.4 臺中后里雙黃線迴轉案

民國 109 年 4 月，劉某駕駛小客車欲迴轉停車，逕自跨越雙黃實線且未注意來車，導致後方直行機車避讓不及發生碰撞，騎士受有右大腿骨折及臉部挫傷。員警獲報查獲劉某，測得吐氣酒精濃度 0.47mg/L，認定其有「酒駕超標」及「肇事逃逸」違規並送辦。刑事肇逃罪經不起訴處分後，裁罰機關改以「跨越雙黃線肇事致人受傷」（原處分一）及「酒駕因而肇事致人受傷」（原處分二）併予處罰。其中原處分二從重裁處吊扣駕照 48 個月。原告不服，主張飲酒與受傷結果間不具因果關係，提起行政訴訟。²¹

本案對應本文探討內容之爭點如下：原告酒後駕車（酒測值 0.47mg/L）的行為，與本件車禍肇事及機車騎士受傷的結果之間，是否具備法律上的「相當因果關係」？本件交通事故的肇事主因，究竟是原告違規跨越雙黃線迴轉未注意來車，還是對方機車騎士車速過快、未注意車前狀況所導致？裁決機關逕行適用道路交通管理處罰條例中「酒駕因而肇事致人受傷」的加重處罰規定（吊扣駕照 48 個月），是否合法適當？

一審法院指出，適用「因而肇事致人受傷」加重處罰之核心要件在於「相當因果關係」。必須是飲酒導致陷入不能安全駕駛狀態，進而引發肇事傷人結果；若車

¹⁸同前註。

¹⁹同前註。

²⁰同前註。

²¹臺灣臺中地方法院 110 年度交字第 256 號行政訴訟判決參照。

禍源自其他單純駕駛過失，與酒醉狀態無直接關聯，則加重處罰前提不存在。法院調閱卷證與車鑑會意見書還原過程：原告行至雙黃線路段時，突然往左跨越雙黃線進行 U 型迴車，未注意並讓左後方直行來車先行。鑑定委員會明確指出，原告「違規跨越雙黃線迴車且未注意來車」是本件事故之絕對肇事主因，直行騎士則無肇事因素。²²

法官闡明，雙黃實線雙向嚴格禁止跨越或迴轉，原告無視禁令且未盡注意義務即貿然駛入對向車道，導致時速僅 30 公里的後方騎士猝不及防撞上。法院認定，此種極度危險之違規駕駛行為才是導致騎士受傷的「單純過失行為」。雖原告體內測出 0.47mg/L 酒精濃度，但卷內無積極證據證明其已因酒精作用而「陷於不能安全駕駛之醉態」，無從證明車禍專因「飲酒」直接引發。既然缺乏相當因果關係，裁決機關逕自認定酒駕肇事致人受傷並重罰顯不符要件。因此，一審判決撤銷吊扣駕照 48 個月之原處分二，僅維持跨越雙黃線違規之原處分一。²³

然而，裁決機關不服提出上訴，案件於二審出現逆轉。臺中高等行政法院審理後對一審論理提出嚴厲糾正。二審法院依經驗法則質疑，原告酒測值達 0.47mg/L，肇事率已高於常人數倍；且原告身為當地人，竟在返家途中出現「超越路口而不入，隨後輕率迴轉」之異常駕駛行為。在此「高濃度生理狀態」與「嚴重駕駛偏差」高度重合下，判斷力極可能已受酒精嚴重影響。一審竟在無強力反證下逕自認定二者毫無關聯並定性為「單純過失」，論理顯有欠缺。行政法院應依職權調查，若無法合理解釋酒精為何未影響判斷力，即難以斷言酒精與異常違規肇事間不具相當因果關係。²⁴

二審法院更點出原審證據解讀之疏漏。車鑑會實際上已將「酒精濃度過量駕駛」並列為肇事原因之一，原審卻逕自排除酒精關聯，顯與鑑定事實不符。且原審未傳喚鑑定人到庭，亦未使兩造充分辯論，即依文字表面作有利原告之解讀，實屬事實認定疏漏，而本案最基礎的事實「有無人受傷」竟處未明狀態，卷內雖記載受害人骨折，卻完全缺乏「診斷證明書」等醫療證據佐證。原審在未依職權調查傷勢證據下，即逕對因果關係進行法律定性並撤銷處分，顯違職權調查義務，故而將原判決廢棄發回重審，強烈宣示審查此類案件必須兼顧「實質事實發現」與「嚴謹因果鏈條」之雙重底線。²⁵

不過本案重新審理之裁判書並未開放查詢，最終結果尚不得而知。

4.5 國道高濃度追撞案

民國 105 年 7 月間，原告邱某駕駛自用小客車行經國道十號西向路段時，與訴外人之車輛發生碰撞。經員警到場處理，測得原告吐氣酒精濃度高達 0.92mg/L，認定其有「酒駕肇事致人受傷」之違規而製單舉發。原處分機關（高雄市政府交通局）據此裁處吊扣駕駛執照 24 個月，並應參加道路交通安全講習。原告不服，向法院提出行政訴訟，主張交通事故係因對方未注意車道終止、緊急切入其前方且快速甩尾所致，縱使是完全清醒之駕駛人亦無法閃躲，故對方受傷與其酒駕行為無因

²²同前註。

²³同前註。

²⁴臺中高等行政法院 111 年度交上字第 72 號行政訴訟判決參照。

²⁵同前註。

果關係，另亦強調其領有「大貨車駕駛執照」並係賴以維生之工具，認為吊扣所有等級之駕照實屬過重，嚴重侵害其生存權與工作權，請求法院撤銷處分。²⁶

全案經臺灣屏東地方法院審理後，判決駁回原告之訴。在因果關係之審查上，法院對「高濃度酒精」與「生理反應能力喪失」之必然連結採取高度認同。法官指出，原告酒測值高達 0.92mg/L，已達法定刑事起訴門檻近四倍。在此等極端高濃度作用下，駕駛人之操控技巧、視覺判斷及神經反應能力受損，已屬醫學與生理上之必然，其狀態在客觀上絕對已達「不能安全駕駛」之程度。因此，縱使原告辯稱事故係因對方變換車道或甩尾等突發路況所致，法院仍採信原告於事故之初自承之「煞車不及」筆錄。法院認為，正因酒精導致原告注意力與感官判斷趨弱，使其無法及時因應國道上之突發路況，在如此高濃度的科學數據面前，實在難以認定飲酒對駕駛行為沒有影響。法院將本案定性為「酒精剝奪其反應能力」之必然結果，認定酒駕行為與受傷結果間確實具備「相當因果關係」。²⁷

針對原告主張持有大貨車駕照為生計工具，吊扣全部駕照有違比例原則並侵害工作權之抗辯，法院亦給予明確之法理解釋。法院揭示道路交通管理處罰條例第 68 條第 1 項之規範意旨：當駕駛人因酒駕肇事致人受傷而受吊扣處分時，法條明定應併同吊扣其執有之「各級車類」駕駛執照，此乃法律明定之「羈束處分」。亦即只要違規事實成立，行政機關便無裁量或選擇處分種類之空間，必須依法作成單一法律效果之行政處分，不因原告之生計需求而有所動搖。²⁸

本案與第 1 案都帶出了「駕駛資格」的處分與「工作權」的衝突，此判決也正面回應了這個問題，其引用司法院釋字第 699 號解釋之精神，完美平衡了「個案工作權」與「公眾安全法益」之衝突。法院強調，職業駕駛人領有較高等級之駕駛執照，理應具備較一般駕駛人更高之駕駛品德與安全注意義務，絕不能將執照種類視為違規行為之避風港，而吊扣處分之核心目的係為保障不特定用路人之生命安全，其限制工作權之手段與維護公益之目的間具有正當合理之關聯。本案不僅再次重申酒駕肇事致人受傷的法理因果鍊條，也徹底阻斷了職業駕駛人試圖以「侵害工作權」為由規避資格剝奪之抗辯策略。²⁹

4.6 新北路邊開啟車門案

民國 103 年 3 月，原告黃某飲用含酒精飲料後，駕駛租賃小客貨車行經新北市三重區某路段停靠路旁。在車輛未熄火之狀態下，原告貿然開啟駕駛座車門，導致後方同向騎乘機車之訴外人閃避不及，撞上車門而倒地受傷。轄區員警獲報到場處理並實施酒測，測得原告吐氣酒精濃度為 0.15mg/L，剛好達到法定裁罰門檻。警方據此客觀現象，認定原告有「汽車駕駛人酒精濃度超過規定標準肇事致人受傷」之違規行為而製單舉發。原處分機關（新北市政府交通事件裁決處）亦全盤採認警方舉發事實，裁處罰鍰新臺幣一萬九千五百元、加重吊扣駕駛執照 24 個月，並應參加道路交通安全講習。原告對此極不甘服，提出行政訴訟，主張警方實施酒測時未依法全程連續錄影，亦未給予漱口機會，程序存在重大瑕疵；且本件車禍肇事主

²⁶臺灣屏東地方法院 106 年度交字第 72 號行政訴訟判決參照。

²⁷同前註。

²⁸同前註。

²⁹同前註。

因為「開車門未注意後方」，非「酒駕導致駕駛能力受損」，兩者間無相當因果關係。

30

法院審理後，裁定撤銷原處分中關於加重處罰（吊扣駕照 24 個月）之部分。法院在判決中，首先針對執法機關的「程序瑕疵」予以嚴厲指正。法官查明，無論是行為時的作業程序或後續發布之處理細則，均明文要求警方實施酒測必須「全程連續錄影」以保障正當法律程序。然而，本案舉發員警未能提出完整之錄影畫面證明其已落實「確認飲酒結束滿 15 分鐘或給予漱口」之法定程序，該檢測過程便失去了程序合法性。法官在此傳達了強烈的法理訊息：酒測值作為裁罰的唯一科學數據，即便酒駕違規屬實，行政機關的裁罰權力亦必須嚴格建立在無可挑剔的程序正義之上。³¹

在酒精影響的連結審查上，法院精準切斷了「酒精濃度」與「肇事態樣」間的因果鏈條。法院指出，原告之酒測值為 0.15mg/L，剛好跨越裁罰底線，酒精對其生理機能之影響程度可能本就相對輕微。再者，本件事故的肇事態樣並非行進間的追撞前車或蛇行，而是將車輛停妥後的「開車門未注意後方」。法院運用「日常經驗法則」進行反證：忘記看後照鏡就開車門，是許多完全清醒的駕駛人也經常犯下的單純過失與行為疏忽。³²

另案卷顯示原告在現場順利通過了警方實施的「同心圓測試」與「直線平衡測試」，此客觀結果成為了原告「意識清醒、判斷力未顯著降低」的最佳鐵證。在缺乏科學證據證明 0.15mg/L 的酒精會讓人「忘記看後照鏡」的情況下，法官認定行政機關僅憑「有喝酒」與「有車禍」兩個重疊現象就祭出重罰，卻無法證明兩者之關聯性，難認有相當因果關係。本案明確宣示，行政機關欲適用加重處分，必須承擔起證明「酒精確實在實質上導致了疏忽而產生違規行為」的嚴格舉證責任，倘若事實不明或程序違法，利益即應歸於相對人。³³

本案的撤銷理由中，雖包含「未踐行正當程序」在內，但在因果關係的審查上，仍然認為行政機關應負起「酒精影響」與「行為疏忽」之間因果鍊條的證明義務，行政機關欲加重處分，就必須承擔起證明「酒精確實在實質上導致了疏忽而產生了違規行為(肇因)」的嚴格舉證責任，倘若事實不明或程序違法，利益即應歸於相對人³⁴。當然，依正當程序才能處罰當事人，這也是法治國的精神；但本文聚焦在酒駕與肇因的因果關係連結上，程序部分先暫不予探究。

五、結論

5.1 行政與司法之衝突

5.1.1 警察機關之現場舉發困境

第一線警察機關在處理伴隨酒後駕車的 A1（死亡）或 A2（受傷）類道路交通

³⁰臺灣新北地方法院 103 年度交字第 490 號行政訴訟判決參照。

³¹同前註。

³²同前註。

³³同前註。

³⁴同前註。

事故時，面臨著極大的制度性與時間壓力。因此類案件同時涉犯刑法第 185 條之 3 的公共危險罪等刑事責任，警方必須在拘捕嫌犯後的 24 小時內，將其連同完整的卷證移送地檢署由檢察官偵辦，為了卷宗完整性的實務要求，處理員警往往被迫在肇事責任尚未出爐前，就必須當場開立舉發通知單並隨案檢附。在此種環境下，實務上自然發展出了一套「發生交通事故+酒測超標+有人死傷=酒駕肇事致人死傷」的加法公式。

然而，若從行政法理與舉發程序檢視，這種作法產生了某種權限錯置。現場員警的舉發行為，本質上是「職權舉發」，但對於「肇事致人受傷」此等涉及相當因果關係認定之要件，應屬必須經由專業分析鑑定後方能為之的「肇事舉發」，現行實務直接以職權舉發，無形中跳過了對「肇事主因」的實質探究。話雖如此，一如前述，在 24 小時內移送的壓力下，讓員警陷入了「不開不行」，「開了又有瑕疵」這種動輒得咎的舉發困境。

5.1.2 裁決機關對構成要件之率斷認定

若要施以「肇事致人受傷或死亡」之加重處分（如吊扣或吊銷駕照），行政機關必須嚴格證明其違規行為與傷亡結果之間，具備法理上之「相當因果關係」。而實務上諸多行政訴訟案件的發展，各地方裁決機關在處理此類爭議，在法庭答辯時，其策略呈現高度的同質性與僵化，往往千篇一律地依照醫學文獻，以「飲酒必然導致駕駛能力下降、視覺變差、反射神經遲鈍」作為答辯起手式，直接推論出「本件車禍必然與酒駕有關」之結論。

這種將「科學上的生理減損」無差別地等同於「法律上的相當因果關係」之審查模式，完全忽略了具體個案中因果關係的實質連結，而一律依附警方「加法公式」逕予重罰的處置，導致法院在判決書中屢屢使用「未詳加查明」、「逕以推論」、「即屬率斷」、「顯有不當」等字眼予以糾正與指責。裁決機關的認定率斷，不僅悖離了重新審查機制的立法良意，更使其在實務運作上淪為替警察機關舉發單背書的橡皮圖章，大幅加深了行政與司法間的法理裂痕，也與為使交通裁決事件能有更妥適之救濟而在行政訴訟法創設的「重新審查」機制之精神³⁵有所違背。

5.1.3 司法裁判始終如一之核心堅守

不論是「聲明異議」時期，或是民國 101 年改制後的「行政訴訟」階段，司法機關對於「酒駕肇事致人受傷或死亡」加重處罰（吊扣/吊銷駕照）的審查核心始終如一，從未因法制更迭或社會「酒駕零容忍」的情緒而退讓，其唯一堅守的核心，便是行政機關必須嚴格舉證酒駕違規與肇事傷亡結果間具備「相當因果關係」。

在「認定具備因果關係並維持重罰」的案件中，法官多採納「若未飲酒當能避免」之反證邏輯。例如在臺灣新竹地院 93 年、臺南地院 90 年及苗栗地院 89 年與 90 年之多宗裁定中，駕駛人出現了「酒後打瞌睡衝撞路邊車輛」、「精神不濟遲打方向燈」或「未注意車前狀況」等明顯過失。甚至在被害人亦有違規（如違規穿越雙黃線）的情形下，法官仍認定：倘若駕駛人未飲酒過量，當能及時發現並適時煞

³⁵同註 15。

車閃避，不致產生如此巨大之衝撞力。在此類案件中，酒精確實實質削弱了駕駛人之控制力，因果關係成立，法院堅定支持行政機關吊銷駕照之重罰。³⁶

相對地，在「切斷因果關係並撤銷重罰」的案件中，法院嚴格防堵了行政機關僅憑表面事實開罰的「加法公式」。當肇事主因顯然源自「不可抗力」或「第三人/被害人重大違規」時，法官便會果斷撤銷加重處分。例如臺灣南投地院 92 年及桃園地院 89 年裁定中，車禍起因於「他車先行擦撞後滑入行為人車底」或「大型聯結車驟然變換車道擠壓」，法官明言此類突發狀況任何人皆猝不及防，與酒駕無涉；又如臺灣高雄地院 95 年及苗栗地院 91 年裁定中，對向機車騎士本身處於「高達 1.27mg/L 之嚴重醉酒狀態」或「違規闖紅燈突然駛出」，法院認定車禍純屬對方重大違規所引起。這些案件中的駕駛人雖有酒精超標之客觀事實，但與車禍之發生僅屬「偶然結合之併存違規」，缺乏法律上之相當因果關係，故法院皆裁定撤銷吊銷或吊扣駕照之重罰，僅予維持單純酒駕之基礎裁罰。³⁷

總結前述共近 20 年、10 餘宗的實務裁判，可以清晰看出我國司法實務的恆定價值。法官在審理相類案件時，絕不容許行政機關在毫無論理基礎的情況下，僅憑「酒測超標」與「有人傷亡」之客觀現象便率斷祭出資格剝奪之重罰，司法端長年堅守的這道「相當因果關係」審查底線，也顯示出行政端總有怠於舉證的盲區。

5.2 舉發與裁罰之策進思考

行政機關將「酒駕」與「肇事」視為客觀併存的加法關係，並以醫學常理理所當然的包裝因果關係；而司法權則堅守兩者必須具備內在的引發邏輯。這種法理認知的落差與舉證怠惰，正是大量交通裁決遭法院撤銷的根本癥結。

本研究認為，在行政罰之因果關係認定上，應可參考德國刑法學理，並結合我國實務現況，建構一套客觀之「認定標準」。為求不違背現行法制架構、避免陷入程序瑕疵之泥淖，並兼顧第一線員警之移送時效壓力，本研究提出兩大實務革新模組，期能化解當前酒駕肇事歸責之實務僵局。

5.2.1 關聯性定錨

此模組建議將「絕對不能」與「相對不能」之概念前推至第一線舉發階段。首先是「絕對不能」的數值鎖定：以某一極高數值（如現行公共危險標準呼氣值 0.25mg/L）做為錨點。因醫學實證確認此狀態下駕駛能力已產生過半減損，駕駛人實質上已喪失大半操控能力，行政機關依此祭出加重重罰，法理上具備高度正當性。其次是「相對不能」的特殊個案補強：當酒測值未達絕對不能錨點時，若當事人確實出現神智不清、步態不穩，或有明顯偏差之肇事行為（如完全未煞車、逆向），員警必須將此「異常行為」詳細記載於測試觀察紀錄表中作為補強證據，始得在現場直接舉發「肇事致人受傷」之加重條款。

³⁶臺灣新竹地方法院 93 年度交聲字第 108 號、臺灣臺南地方法院 90 年度交聲字第 34 號、臺灣苗栗地方法院 89 年度交聲字 21 號、89 年度交聲字第 28 號、90 年度交聲字第 6 號等刑事裁定參照。

³⁷臺灣南投地方法院 92 年度交聲字第 122 號、臺灣桃園地方法院 89 年度交聲字第 206 號、臺灣高雄地方法院 95 年度交聲字第 386 號、臺灣苗栗地方法院 91 年度交聲字第 147 號等刑事裁定參照。

5.2.2 階段性分流

此模組旨在將「客觀違規事實」與「專業責任評價」進行時間與程序切割。現場一律先以「職權舉發」開立一般酒駕罰單，針對客觀測得的數值進行處罰，此舉既無法理瑕疵，亦能發動移置保管車輛之強制措施並滿足刑事偵辦需求。至於「肇事致人受傷或死亡」的加重處罰，則必須強制留待專業單位完成肇事分析與鑑定後，確認酒駕確實為車禍肇因(判斷基準亦帶入前述「絕對不能」與「相對不能」之概念)，再由分析單位追加「肇事舉發」之加重處分。

5.2.3 裁決機關之共同運用與二次檢視

裁決機關應以相同概念共同運用，並啟動「二次檢視」，揚棄淪為橡皮圖章的慣性。若當事人酒精濃度跨越極高基準，裁決機關即得主張「高度之因果關係推定」進行訴訟防禦；若屬「相對不能」區間，裁決機關必須主動調閱鑑定報告與客觀跡證，檢視駕駛人是否確實犯下「一般清醒者不會犯的錯誤」。若肇事主因實為對造違規或常見疏忽，裁決機關應展現行政擔當，主動撤銷加重處分改以單純酒駕裁罰，從根本消弭「裁量怠惰」，回歸「罰其當罰」之法治精神。

5.3 制度革新之總結

「關聯性定錨」旨在解決舉發與裁量實務上使用「加法公式」的共同盲點，將原本僅供司法審查的標準，轉化為客觀的科學數值與異常行為指標。只要行為人觸碰客觀錨點，警方即可在現場直接認定因果關係。此模組高度貼近執法現實，統一了警察機關的執法標準，當事人在現場亦可確知受舉發之條款，免除事後突襲之弊病。惟此舉對於第一線員警的現場觀察與筆錄記載能力要求較高，必須落實教育訓練。

「階段性分流」則是「用時間換取絕對的程序正義」，核心在於時間與程序的嚴格切割。此模式貫徹「證據到哪，處分深度就到哪」的法治精神，確保不冤枉無肇責的駕駛人，在行政訴訟上幾乎是無懈可擊的法理防禦。但其缺點在於機關間公文往返極度耗時費工，裁決書亦須等待警方分析研判後始能開立，且事後追加重罰易產生「信賴保護」之爭議與「突襲感」(實際裁決跟罰單所載有落差)。因此，本方案應搭配配套措施，例如在一般酒駕單上明確附記「肇事責任與加重處罰將待專業鑑定後另案裁處」，以明確處罰機制。

無論主管機關最終採行何種模式，制度的革新皆需循序漸進。其核心精神在於：行政權必須正視「酒精濃度」與「肇事原因」之間的因果關係論證義務。只有將執法正義與程序嚴謹融合，讓每一次的重罰都能建立在堅不可摧的舉證之上，我國的交通法制才能真正從「情緒性的重懲」，昇華為「理性且具備高度正當性」的社會安全防護網。

參考文獻

中華民國刑法(2023)。

內政部警政署 92/11/04 警署交字第 0920153268 號函。

- 內政部警政署統計室(2025)，警政統計通報(114年第16週)、(110年第20週)，
擷取日期：2026年5月24日，網站：<https://www.npa.gov.tw>。
- 古承宗(2019)，「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——」，刑事政策與犯罪防治研究專刊，第二十二期，頁3-11。
- 立法院(2022a)，立法院公報，第111卷第33期，頁1-135、220-267、470-488。
- 立法院(2022b)，立法院議案關係文書，院總第756號，委員提案第26169、26673、26725號等。
- 法務部(2024)，酒駕案件統計分析，擷取日期：2026年5月24日，網站：
<https://www.rjsd.moj.gov.tw/rjsdweb>。
- 林東茂(2009)，「客觀歸責理論」，警察法學，第八卷，頁5-41。
- 馬士軒(2014)，駕駛人酒精濃度與肇事嚴重度關聯性之探討——以桃園縣為例，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 許恒達(2012)，「從德日台三方觀點論不能安全駕駛罪之本質——從德國法之角度」，台灣法學雜誌，第二百一十期，頁116-121。
- 許澤天(2014)，「論酒精影響下的不能安全駕駛罪」，興大法學，第十五期，頁142-178。
- 最高法院(1987)，76年台上字第4986號刑事判例。
- 最高法院(1987)，76年度台上字第192號刑事判決。
- 最高法院(2013)，102年度台上字第310號刑事判決。
- 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則(2023)。
- 道路交通安全規則(2023)。
- 道路交通事故處理辦法(2022)。
- 道路交通管理處罰條例(2022)。
- 臺中高等行政法院111年度交上字第72號行政訴訟判決。
- 臺灣南投地方法院92年度交聲字第122號刑事裁定。
- 臺灣屏東地方法院106年度交字第72號行政訴訟判決。
- 臺灣桃園地方法院89年度交聲字第206號刑事裁定。
- 臺灣高雄地方法院95年度交聲字第386號刑事裁定。
- 臺灣高雄地方法院105年度交字第319號行政訴訟判決。
- 臺灣高等法院96年度交抗字第104號刑事裁定。

- 臺灣苗栗地方法院 89 年度交聲字第 21 號刑事裁定。
- 臺灣苗栗地方法院 89 年度交聲字第 28 號刑事裁定。
- 臺灣苗栗地方法院 90 年度交聲字第 6 號刑事裁定。
- 臺灣苗栗地方法院 91 年度交聲字第 147 號刑事裁定。
- 臺灣新北地方法院 103 年度交字第 490 號行政訴訟判決。
- 臺灣新北地方法院 111 年度交字第 75 號行政訴訟判決。
- 臺灣新北地方法院 111 年度交字第 368 號行政訴訟判決。
- 臺灣新竹地方法院 93 年度交聲字第 108 號刑事裁定。
- 臺灣臺中地方法院 110 年度交字第 256 號行政訴訟判決。
- 臺灣臺南地方法院 90 年度交聲字第 34 號刑事裁定。
- 蔡中志(2000)，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌，第五百二十二期，頁 21-23。
- 韓忠謨(1960)，刑法原理，增訂 3 版，臺北：清水商行印刷工廠。
- 蕭開平(2016)，司法醫學應用講座系列之 1—臺灣地區影響精神物質減損駕駛能力評估，收錄於刑事政策與犯罪研究論文集，法務部司法官學院犯罪防治研究中心（編），頁 303-356，臺北：法務部司法官學院犯罪防治研究中心。