

## 酒後駕車行為之處罰

楊信毅 Hsin-Yi Yang<sup>1</sup>  
戴東盛 Dong-Sheng Dai<sup>2</sup>  
黃昶斌 Chang-Bin Huang<sup>3</sup>

### 摘 要

民國 100 年 10 月 1 日凌晨，新北市女消防員賴○○被酒駕者追撞重傷截肢，肇事者卻獲交保輿情譁然。酒駕刑責是否過輕受到社會大眾質疑，立法者乃研議增訂酒駕肇事致人於死、致人重傷、致人傷害等加重結果犯並提高其刑責於刑法第 185 條之 3 第 2 項，並於 100 年 11 月 30 日經總統公布施行。在臺灣，酒駕肇事事件在社會新聞中是媒體關注焦點，特別是行為人為具有一定社經地位或名氣的名人，或具有執法人員身分（例如：警察），或被害人為執法人員或執行救護工作者。再者，社會大眾對於酒駕行為之社會觀感和輿情反應，對於我國酒駕之立法、修法，往往也會產生一定之推波助瀾的效應，且觀察其修法趨勢，則全然趨向重罰之立法；近期則建議修法提高酒駕致人於死刑度至無期徒刑。然，酒駕行為之處罰，並非全然以刑事罰作為處罰手段，在刑事法與行政法領域中，分別有刑法第 185 條之 3 及道路交通管理處罰條例第 35 條規定作為酒駕行為之評價與處罰依據，酒駕行為於刑法和道路交通管理處罰條例之構成要件內涵如何？刑法第 185 條之 3 規定之「不能安全駕駛」如何認定？刑法與道路交通管理處罰條例如何界接與適用？本文嘗試以刑事不法與行政不法之區別進行探討，進一步並說明其界接問題，提出立法建議。

**關鍵字：**酒駕、刑事罰、行政罰、一事不二罰

### 一、前 言

在臺灣，酒駕事件往往是新聞媒體關注焦點，特別是有肇事致人死傷結果之案件、酒駕行為人係具有一定社經地位或名氣的名人（汪子錫，2009），或具公僕身分（例如：警察人員），或被害人為執法人員或執行救護工作者，如 100 年 10 月 1 日凌晨新北市女消防員被酒駕者追撞重傷截肢，肇事者卻獲交保輿情譁然，酒駕刑責是否過輕引發質疑；101 年間，酒駕致他人傷亡事件，仍然頻繁地在社會新聞版面上演，是否提高酒駕之處罰再度成為輿情議題，甚或有立委提案修法將酒駕致人於死的刑度提高至無期徒刑，近期官方新聞資料中，則評估將呼氣酒精濃度標準從每公升 0.25 毫克降至每公升 0.15 毫克，並研議將酒醉駕車行為列為預防性羈押的可行性，對有多次酒駕行為

<sup>1</sup> 新北市政府警察局交通警察大隊警務員（聯絡地址：新北市中和區中正路 1167 號，電話：02-22255999 轉 4587，E-mail: w88934@hotmail.com）。

<sup>2</sup> 內政部警政署刑事警察局偵查員。

<sup>3</sup> 高雄市政府警察局三民第一分局警務員。

並造成重傷或死亡結果時，就構成預防性羈押的要件。酒駕行為之輿情反應，對於我國防制酒駕之立法、修法，往往也會產生一定之推波助瀾效應，且其修法趨勢全然趨向採取重罰之方向。然對於酒駕行為之處罰，並非全然以刑事罰作為處罰之手段，在刑事法與行政法之領域中，分別有刑法第 185 條之 3 與道路交通管理處罰條例（以下簡稱本條例）第 35 條之規定，以作為酒駕行為之法規範評價與處罰依據，駕駛人之酒駕行為，在刑法和本條例之構成要件內涵如何？刑法第 185 條之 3 所規定之「不能安全駕駛」如何認定？又刑法與本條例等規定如何界接與適用？則是本文探討之動機。為求釐清上述研究問題，本文除分就法規範之實體要件作討論外，另從刑事不法與行政不法之區別觀點探討其界接問題，並提出立法建議。

## 二、刑事罰—刑法第 185 條之 3

### 2.1 增修法歷程

88 年增訂刑法第 185 條之 3 前，並無針對酒駕肇事致死或重傷科以刑罰之特別規定，僅以一般過失致人於死或過失傷害罪評價論處，致有刑責過輕之批評，有主張酒駕肇事致人死傷者應依間接故意評價，乃有立法委員提案認為應該從酒醉駕車肇事致人於死或重傷之行為是否有間接故意之層面考量。88 年修法時考量維護交通安全之重要性增訂第 185 條之 3，規範服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具行為，以防止交通事故發生，刑罰處罰為一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金；繼之 96 年修法重點則在提高科處或併科罰金之額度最高可到十五萬元；近期，賴姓女消防員遭追撞重傷事件，立法者乃研議增訂酒駕肇事致人於死、致人重傷、致人傷害等加重結果犯並提高其刑度於刑法第 185 條之 3 第 2 項，並於 100 年 11 月 30 日經總統公布施行，增修內容除提高刑罰修正為「二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」外，另增訂第二項加重結果犯規定。

### 2.2 構成要件與法律效果

從條文體系和目的觀察，刑法第 185 條之 3 置於公共危險罪章中，其立法目的在維護交通安全、防止交通事故發生，規範所欲保護者為社會公眾往來安全之社會法益，交通安全之整體法益並不侷限於道路，亦及於水路與航空。有認規範所指的交通是公眾的交通，如在私人的道路上酗酒駕車，則非本條規範所能干涉，倘若私人道路開放給一般人，產業主人酗酒開車，則所有權人還是成立本條的罪（張麗卿，1999b；鄭逸哲，2005；許澤天，2011）。又「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類似之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者」即該當其構成要件，通說看法認為有侵害法益危險之行為為足，不問是否有實害結果發生之「抽象危險犯」，司法實務部分臺灣高等法院暨所屬法院 89 年法律座談會亦採此見解。有認此一運用抽象危險構成要件的主要理由在於(1)對於法益作前置性的保護(2)避免實害犯舉證上的困難，減輕

追訴機關負擔，(3)抽象危險構成要件符合刑法所要求的一般預防功能（張麗卿，1999a；張麗卿，1999b；張麗卿，2012）。然，以舉證困難為由而不須負刑事訴訟舉證責任讓被告陷於遭刑罰之重大不利境地，實有爭議（謝瑞龍，2004）。本文認為在不能安全駕駛之公共危險罪立法上，運用抽象危險構成要件之刑法規範，可將法益之保護前置或達到刑法所要求之一般預防功能，但以實害犯舉證困難、減輕追訴機關之負擔為由，作為立法上採取抽象危險犯立法之依據，本文則難表贊同。以下就修法後構成要件與法律效果分別說明：

### 2.2.1 構成要件

- 1.行為人：任何自然人都有可能成為刑法不能安全駕駛之行為人，此行為人係指因「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具」之人，非因「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物」致不能安全駕駛動力交通工具之人而駕駛者，則非本條之行為人，因此，有認本條之構成要件屬「身分犯構成要件」（鄭逸哲，2012），對此，本文認為行為人因特定身分或關係而成立或影響刑之加重、減輕者始為刑法上之「身分犯」概念，故不宜過度擴大身分犯概念，本條構成要件不適合再以身分犯構成要件解釋之。
- 2.故意：故意之概念，有確定故意與未必故意二種。然依刑法第 185 條之 3 規定，僅限於故意犯始能成罪處罰，依條文之文義，並不區分直接故意或未必故意，有認本罪故意之認定，應解釋為駕駛人有未必故意，亦即行為人認為可能將無法安全駕駛仍放任此種危險發生，此行為即有「未必故意」可言（郭棋湧，2001），較有力之看法是，所謂不能安全駕駛在性質上實屬於「客觀處罰要件」，行為人只要有「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者」行為即已該當構成要件。行為人認識其服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類似之物，而駕駛動力交通工具，即得成立故意，至其是否可能發生危險，行為人主觀上並無認識之必要（甘添貴，2002）。
- 3.「不能安全駕駛」之判斷：血液酒精含量到達何程度，屬於完全喪失駕駛能力或只是駕駛能力減失，不能安全駕駛是不確定法律概念，參照釋字 432 號，本文認為尚符明確性原則要求。不能安全駕駛如何解釋，實涉刑罰要否適用而不得不慎。有認是否不能安全駕駛動力交通工具，實為事實能力之欠缺（鄭逸哲，2012），在立法上很難明確指出，而有賴司法的評價（張麗卿，1998）。行為人酒後不能安全駕駛之認定標準，法務部曾參考德國、美國認定標準作成 88 年 5 月 18 日（88）法檢字第 1669 號函，對於酒精濃度呼氣已達每公升 0.55 毫克或血液濃度達 0.11% 以上，肇事率為一般正常人 10 倍，認已達「不能安全駕駛」標準；上揭數值以下者，如輔以其他客觀事實得作為「不能安全駕駛」之判斷時，亦應依刑法第 185 條之 3 規定移送法辦。然，酒精濃度值並非唯一認定標準，警察執勤時為了解駕駛人是否已達不能安全駕駛之醉態，常以其他資訊蒐集作為輔助判斷，如觀測紀錄表、有無肇事結果等，作為能否安全駕駛之判斷依據（陳建源，2010）。另研究亦有認由生物個體歧異性之觀點出發，導致每一個人「不能安全駕

駛」之原因與條件當然各不相同，如何能夠採用統一的呼氣酒精濃度作為判定是否成立刑法第 185 條之 3 依據（陳建源，2010）？倘個人因體質狀況之不同，縱酒精濃度測試之吐氣含量已達偵查機關內部移送之準則，不同個人顯現之狀況仍有可能因人而異，於審判時亦不能一概以達不能安全駕駛程度認定之。前述法務部函發之「不能安全駕駛」認定標準，偵查機關雖以呼氣酒精濃度達一定標準以上即認定行為人不具安全駕駛能力而予移送，對法院而言，相關事實之蒐集僅供法院認定之參考，並非僅以酒精濃度測試結果為唯一之認定標準（例如：臺灣新竹地方法院 95 年度易字第 340 號刑事判決），又法務部函本身，既非刑法構成要件本身，亦不具有刑法授權之命令（即空白刑法）性質，法院審理時自得不受其拘束（張麗卿，1999b），應以行為人被查獲駕駛動力交通工具當時之主觀意識狀態及客觀駕駛情形「具體」認定之，例如：行為人於酒駕之狀態下肇事，則該肇事之事證自當可作為法院認定其當下已不能安全駕駛之佐證（例如：最高法院判決 93 年臺非字第 191 號判決）。日本道路交通法第 117 條之 2 所規定之酒醉駕車罪，其所謂不能正常駕駛之虞，實務上亦認應從個案中具體判斷（魏大曉，1990）。又有主張「抽象具體危險」（魏大曉，1990），然本文認為「抽象具體危險」之見解僅係創設另一個更為抽象的名詞，並無實益。所謂不能安全駕駛乃屬於本罪的客觀構成要件要素的行為狀況，而非在於說明本罪的性質是屬於具體危險犯或抽象危險犯的問題（陳子平，2009），應係較有力的看法。

4. 駕駛行為與行為客體：本條項規定之「行為」係指因服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具之人的「駕駛行為」，所謂駕駛行為，即操縱車船、飛機等交通工具之行為，且該駕駛行為必須由該服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具之人親自為之，無從假手他人，故本條項為親（己）手犯立法，德國通說亦係採親手犯（洪雲霖，2000）。所稱「駕駛」，起於輪胎的移動而有續行可能性時，方具有立法者預設的交通危險性，單純地準備或著手啟動汽車的行為不算是駕駛行為，至行為人駕車距離長短為何，則非所問（許澤天，2011）。行為人一有此行為，即認有危險發生，這在抽象危險犯立法中常有。「不能安全駕駛行為」與單純「駕駛行為」不同，法規範行為客體自然不同（甘添貴，2002），構成要件規定所侵害之法益為酒駕行為所造成的社會法益，至駕駛行為之客體則為動力交通工具（陳子平，2002），所謂動力交通工具，依實務機關函釋係指交通工具的推動是以電力或引擎動力等作用，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，不限於陸路交通工具，尚包含水上、海上、空中或鐵道上的交通工具。至腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車是否屬之？法務部 100 年 5 月 31 日法檢字第 1000014063 號函認應視其推動是否以電力或引擎動力等作用而斷，如涉具體個案，應由承辦檢察官或法官依職權判斷。
5. 加重結果犯之「行為結果」與「因果關係」：依通說見解，本條項為危險犯之立法，故第一項規定中並無行為結果之構成要件規範。然，為 100 年修法增訂同條第二項加重結果犯規定，構成要件除與第一項之行為主體、行為、行為客體部分相同外，於行為結果部分，須有他人死亡或重傷等加重

結果發生，且該結果與駕駛行為須有因果關係，客觀上結果之發生行為人具有預見的可能性，主觀上行為人對於該結果之發生不具故意。與第一項之不同者在於該項規定為實害犯，構成要件須發生他人死亡或重傷結果始能成立，因此該條項所保護的法益，不僅侷限於公眾往來通行之安全之社會法益，更及於具體之個人生命與身體法益。

### 2.2.2 法律效果

參照刑法第 185 條之 3 規定歷年來之修法趨勢與修正內容可知，其所採取之刑罰種類不變，然刑責則有加重之趨勢。於刑法中提高刑罰或於交通法令中提高處罰額度，加重處罰效果是否有助於遏止酒駕行為？此為立法政策上處罰之消極預防功能，本文持保留態度並認不可因輿情反應即提高處罰。

在刑事罰與行政罰法律效果之界接如何規範始為妥適？法官錢建榮認一味提高酒駕刑罰的法定上限於事無補，可能原因在於具體事件中倘行為人實質上未造成他人死傷，法官於科刑考量即不可能逕處七個月以上之自由刑，相反的，現行法定下限仍保留拘役及低於六萬元的罰金刑，實質上則形成刑事罰較行政罰為輕之現象，因此受罰之行為人必須往來於法院及監理站，故建議修正下限，拿掉拘役刑，設定最低六萬元的罰金下限，如此法官最輕必須科處行為人二個月有期徒刑，易科罰金結果至少是六萬元，使刑事罰與罰鍰「接軌」，如此現行本條例第三十五條第八項補繳差額規定亦可順勢刪除。前述看法，可謂直接點出刑事罰與行政罰各自為政、不顧彼此的窘況！又近期官方的新聞資料中，則有評估研議針對多次酒駕行為並造成重傷或死亡結果時，就構成預防性羈押的要件。對此，本文持否定之立場，理由在於，羈押之目的係在保全被告或犯罪嫌疑人，目的在保全而非處罰，與有期徒刑之自由刑不同，是否羈押所考量者，實應不包括防杜行為人再犯。

## 三、行政罰—道路交通管理處罰條例第 35 條

### 3.1 增修法歷程

本條例於民國 57 年制定時，就酒駕行為之處罰，規定於第 37 條第 1 項：「汽車駕駛人有左列情形之一駕駛汽車者，處一百元以上三百元以下罰鍰，並禁止其駕駛，致人傷亡者，並吊銷其駕駛執照：一、酒醉。二、患病。三、精神疲勞，意識模糊。」，其後經修正改列於第 35 條，酒駕違規罰鍰其後再修正為九百元以上一千八百元以下、新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，90 年並以遏阻違規為由提高罰鍰為新臺幣一萬五千元以上六萬元以下，其後的修正，也都是提高處罰，94 年為有效遏阻營業大客車駕駛人違規酒駕，以維護乘客安全，增列「汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照」規定，並處罰「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月」；100 年則修正「汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載未滿十四歲之人者，按其吊

扣駕駛執照期間加倍處分」；101 年在保護兒童的目的下，將酒駕未肇事附載未滿十二歲兒童納入處罰。

## 3.2 構成要件與法律效果

### 3.2.1 構成要件

1. 行為人與駕駛行為：行為人係指「汽車駕駛人」，汽車之範圍依本條例第 3 條、道路交通安全規則第 2 條第 1 項第 1 款之規定，指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機器腳踏車），又駕駛汽車乃須有發動引擎並使汽車行駛於道路之行為始足稱之。

2. 酒精濃度超過規定標準

本條例第 35 條第 1 項之「酒精濃度超過規定標準」，係依第 92 條第 1 項之授權規定，於「道路交通安全規則」中規範。依據安全規則第 114 條第 2 款之規定，飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上者不得駕車。條文規定為酒精濃度「超過」規定標準與吐氣所含酒精濃度「超過」每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度「超過」百分之 0.05 以上，故適用時不含吐氣所含酒精濃度恰為每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度恰為百分之 0.05 之情形。

前述規定值乃參考國外酒精與車禍受傷關聯性之研究、國外血液酒精濃度與呼氣酒精濃度的法定標準值等資訊而訂（何國榮等，2000），認為人體內酒精濃度在達到前述規定值時即對駕車產生不良影響，但處罰之要件僅須超過該規定值即可處罰，執法之行政機關無須考量判斷駕駛人之行為是否已對交通安全產生實質危害，此觀諸條文構成要件可知，規範所欲規制者係一種抽象危險，例如闖紅燈行為，僅需有闖紅燈之行為，行政機關無須舉證其已造成其他用路人之實質危險即可處罰，而汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準亦屬抽象危險的行政犯。

另為杜絕汽車駕駛人，拒絕接受酒精濃度檢測，以規避重罰，如不對拒絕施測者加以處罰，將無以落實取締，乃於本條例第 35 條第 4 項規定，拒絕接受酒精濃度測試者，處以最高額度之罰鍰，而所謂拒絕接受酒精濃度檢測，依實務機關之認定標準，包括表意之拒絕，偽造、變造、湮滅或隱匿駕駛時即含酒精濃度之行為（交通部 98 年 7 月 16 日交路字第 0980041569 號函），或消極不配合酒精濃度檢測行為等（內政部警政署 99 年 7 月 5 日警署交字第 0990105733 號函）。

### 3.2.2 法律效果

本條例第 35 條對於汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準之處罰種類計有罰鍰、吊扣、吊銷駕駛執照，分述如下：

1. 罰鍰：罰鍰係行政機關在法律授權範圍內，依立法目的，針對行政不法行為所作具有經濟刑之制裁，本質係屬「財產罰」（李惠宗，2005），罰鍰處分為典型行政罰手段之一。本條例第 35 條第 1 項規定汽車駕駛人駕駛汽車

經測試檢定酒精濃度超過規定標準者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，第3項則規定汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，於吊扣期間再有第一項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰。此係對於已因酒駕遭處吊扣駕駛執照期間再犯有酒駕之加重處罰，意在防止屢犯或常犯。另同條第4項則規定汽車駕駛人拒絕接受第一項測試檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰。

2. 吊扣、吊銷駕照：本條例第35條第1項後段規定，汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準者，吊扣其駕駛執照一年，因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年，致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領；第2項規定汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照，因而肇事且附載有未滿十四歲之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分；第3項後段續規定經依第一項規定吊扣駕駛執照並於吊扣期間再有第一項情形者吊銷其駕駛執照，如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領；第4項規定汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，吊銷該駕駛執照，如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。另90年1月2日修正之第67條第1項原規定，汽車駕駛人曾依第35條第1項、第2項後段、第3項後段規定吊銷執照者，終身不得考領，但有關肇事致人重傷或死亡者，吊銷駕駛執照後不得考領之規定，經司法院釋字第531號解釋，對於吊銷駕駛執照之人已有回復適應社會能力或改善可能之具體事實者，要求有關機關就是否應提供於一定條件或相當年限後，予肇事者重新考領駕駛執照之機會等相關規定一併儘速檢討，使其更符合憲法保障人民權益之意旨。故於94年12月9日修法增訂第67條之1有關重新考領駕駛執照之規定。又釋字699號解釋就汽車駕駛人拒絕酒測者，吊銷其駕照、禁止其三年內考領駕照，並吊銷所持各級車類駕照之規定，作出不違憲之解釋結果。前述由公路主管機關執行裁罰之吊扣、吊銷駕駛執照，係屬行政罰中剝奪或消滅資格、權利的處分。然論者有認此種駕駛執照許可的剝奪，應屬於司法機關所運用的刑事刑罰或保安處分，因在工商企業社會中汽車之駕駛乃屬於人身行動自由之一部分，有時甚至是從事職業活動所不可或缺的自由，對此等自由的限制與剝奪，實宜操之於司法機關之手，不宜以農業社會的舊觀念，只求行政上的方便，而由行政官署依行政罰之觀念，加以處理（林山田，2005）。

### 3.3 酒駕行為可否認係輕微違規而施以勸導？

#### 3.3.1 輕微違規勸導之依據

鑑於情節輕微違反行政法上義務之行為，以糾正或勸導較之罰鍰對於行政目的之達成具有效果者，則可不處以罰鍰，且刑事處罰基於微罪不舉的考量，亦採職權不起訴，宥恕輕微犯罪行為。行政罰法第19條第1項乃規定：「違反行政法上義務應受法定最高額新臺幣三千元以下罰鍰之處罰，其情節輕微，認以不處罰為適當者，得免予處罰。前項情形，得對違反行政法上義務者施以糾正或勸導，並作成紀錄，命其簽名。」前述立法，係在考量避免行政機關裁量權過大的前提下，授權行政機關對於應受法定最高額新臺幣三

千元以下罰鍰之處罰，得按具體情況妥適審酌是否輕微而以勸導、不處罰即能達到行政目的者，免予處罰。在處理時，行政機關在行為人違反秩序之構成要件時，係以達成行政目的為考量，並慮及究竟採取處罰或不處罰手段方能達成目的效果。

又本條例第 92 條第 4 項規定「輕微違規勸導」之處理細則，由交通部會同內政部定之，輕微違規勸導之項目與處理方式爰於交通部會同內政部訂定之違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條規定，其中第 1 項第 12 款規定「駕駛汽車經測試檢定，其吐氣所含酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升 0.02 毫克」而未嚴重危害交通安全、秩序或發生交通事故，且情節輕微，以不舉發為適當時得施以勸導免予舉發。

### 3.3.2 輕微違規勸導之目的

承前所述，關於酒駕輕微違規勸導部分，汽車駕駛人酒精濃度經檢測超過規定標準者，依違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條第 1 項第 12 款規定「駕駛汽車經測試檢定，其吐氣所含酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升 0.02 毫克」，於未嚴重危害交通安全、秩序或發生交通事故，且情節輕微，以不舉發為適當時，得施以勸導，免予舉發。

#### 3.3.3 酒駕行為「不」宜列入輕微違規勸導之項目

酒後駕駛車輛對交通安全之危害，隨著車輛性能之提升，酒後肇事所造成之身體、車輛等損害有越趨嚴重之勢，在臺灣，依據內政部警政署舉發違反本條例第 35 條第 1 項規定之統計資料，舉發件數居高不下，100 年間舉發之件數則仍高達 108,741 件，101 年 1~5 月則已達 43,934 件。輕微違規勸導，固然有前述交通執法儀器誤差值、避免引發執法爭議之立法考量。然本文認為實「不宜」將酒駕行為列入得以實施勸導之項目，理由說明如下：

1. 實施輕微違規勸導之目的不夠正當：深究前述違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條第 1 項第 12 款規定，其於一定檢測值範圍內得列為勸導項目之原因，多有考量交通執法儀器誤差值之問題（參照交通部 89 年 7 月 21 日交路 89 字第 044471 號函、90 年 6 月 5 日交路 90 字第 039396 號函與 90 年 9 月 24 日交路 90 字第 054778 號函），實為避免引發執法爭議之規定，係為避免檢測值因誤差而影響舉證之正確性與公正性之目的地，而非考量違規情節輕微至足以寬恕，或以勸導即能產生效果，與輕微違規勸導原始之立意實有不符，倘認有必要考量交通執法儀器誤差值，則應考量將該誤差值直接納入並修正現行處罰標準，方為正辦！
2. 與加重處罰之立法政策相衝突：民國 90 年 1 月間初，社會普遍認為道路交通管理處罰例第 35 條規定，汽車駕駛人駕駛汽車酒精濃度過量者處新臺幣 6,000 元以上 12,000 元以下罰鍰之額度已不足以遏阻違規，乃由立法院修法提高罰鍰額度至新臺幣 15,000 元以上 60,000 元以下，即在於考量原訂標準「吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上者」對駕駛行為產生嚴重之危害，故而是否適宜再將「吐氣所含

酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升 0.02 毫克」視為未嚴重危害交通安全或情節輕微，並以勸導即能達成原來遏阻之目的，不無爭議。又近期行政院舉行跨部會防制酒駕會議，評估擬將該當酒駕的呼氣酒精濃度值從每公升 0.25 毫克降至每公升 0.15 毫克，此舉亦凸顯出現行輕微違規勸導之標準的不適當。勸導之目的，在於認為因情節輕微，以勸導方式代替處罰即能達到原定效果，但以此觀之，將汽車駕駛人駕駛汽車經檢定其吐氣所含酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升 0.02 毫克列為得施以勸導之項目，顯然與 90 年 1 月修法加重處罰之目的相違，亦與當前加重處罰之立法政策相衝突，將酒駕行為納入輕微違規勸導是否適當，則不無檢討之必要。

3. 輕微違規勸導有違抽象危險犯與法定犯概念：飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克不得駕車，屬法定之處罰構成要件，而酒精濃度超過規定標準值未逾每公升 0.02 毫克，亦屬道路交通安全規則第 114 條第 2 款規定，亦即，所謂輕微違規之勸導，係行政機關在行為人符合處罰構成要件情形下，另經綜合判斷後，選擇以處罰手段或不處罰而改以勸導方式來達成行政目的。然從處罰酒駕之立法規範目的來看，法規範所追求者乃在防杜避免酒駕所造成之公共危險，而在立法上乃以抽象危險犯之法定犯方式規範之，倘認為有此抽象危險之立法保護必要，卻又基於考慮交通執法儀器誤差值，再容許輕微違規勸導方式，則有違原先立法選擇以抽象危險犯與法定犯規範之目的。
4. 有違法規授權明確性與法律優位原則：本條例對於輕微勸導之處理，並未明示例外於行政罰法第 19 條，亦即違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條所訂得施以勸導之項目，仍有行政罰法第 19 條之適用。酒駕行為處罰修法持續往加重處罰方向，在無特別法明示得例外於行政罰法第 19 條規定而得輕微違規勸導之法律授權下，應無輕微違規勸導之空間。

## 四、處罰之競合

### 4.1 一行為不二罰原則

一行為不二罰是法治國家重要的原則，又稱為「禁止雙重處罰原則」，其內涵在於禁止國家機關對於人民之同一行為重覆處罰。理論上可包括兩種情形：其一，一行為已受到處罰後，對同一行為再行處罰。其二，一行為同時受到多數處罰（洪家殷，2008），又其反應在國家之制裁規範體系上，則可能因為刑事審判權及行政裁罰權在不同事件所適用之法令或處罰之程序不同，抑或是管轄權之區分，可能出現以下幾種情形：

1. 數刑事罰：一行為同時受到多數刑事處罰的情形，在刑事法領域可透過「競合論」之分析獲得解決，競合論係研究行為人之行為實現多數犯罪構成要件或多次實現同種構成要件時，應宣告何罪名與如何決定其法律效果的刑法理論（黃惠婷，2008），透過競合論體系之操作，可避免行為人行為受到刑事法之重複評價而重複處罰，以適切找出評價行為人行為之刑事法規範。

2.數行政罰：一行為違反數個行政法上義務規定，應如何處罰？行政罰法第24條規定：「一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰額最高之規定裁處。但裁處之額度，不得低於各該規定之罰鍰最低額。前項違反行政法上義務行為，除應處罰鍰外，另有沒入或其他種類行政罰之處罰者，得依該規定併為裁處。但其處罰種類相同，如從一重處罰已足以達成行政目的者，不得重複裁處。一行為違反社會秩序維護法及其他行政法上義務規定而應受處罰，如已裁處拘留者，不再受罰鍰之處罰。」；至數行為違反同一或不同行政法上義務之規定者，則依行政罰法第25條規定分別處罰之。

3.刑事罰與行政罰：刑罰與行政罰同屬國家對人民不法行為之制裁，對於人民同一之不法行為可否同時施以行政罰與刑罰之問題，理論上則因刑事不法與行政不法之區別，有採質的差別說、量的差別說與質量混合之折衷看法，而有不同之見解。刑罰與刑罰間的兩罰問題都以法規競合理論處理，刑罰與行政罰間及行政罰與行政罰間的兩罰問題以往亦多引用刑法上之法規競合理論加以適用，及至94年2月5日制定公布行政罰法後，後者才有具體的法律條文規範。

行政罰法第26條第1項規定「一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法院宣告沒收者，亦得裁處之」，立法說明指出，一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定，由於刑罰與行政罰同屬對不法行為之制裁，而刑罰之懲罰作用較強，故依刑事法律處罰，即足資警惕時，實無一事二罰再處行政罰之必要。刑事法律處罰，由法院依法定程序為之，較符合正當法律程序，應予優先適用。但罰鍰以外之沒入或其他種類行政罰，因兼具維護公共秩序之作用，為達行政目的，行政機關仍得予裁處。行政罰法之立法理由即採刑罰優先原則（蔡震榮，2012）。其次，行政罰法第26條第2項原規定「前項行為如經不起訴處分或為無罪、免訴、不受理、不付審理之裁判確定者，得依違反行政法上義務規定裁處之。」因前述各項裁判確定，行政罰之裁處即無一行為二罰之疑慮。但實務上，屢有對於緩起訴之性質與緩起訴宣告且命支付一定金額予公益團體之處分有無適用前述規定之爭議，即為緩起訴處分確定並繳納緩起訴處分金後，行政機關是否可依行政罰法第26條第2項規定再行裁處罰鍰？或該支付之金額仍否折抵罰金或罰鍰？為解決此一爭議，100年11月23日公布實施之修正行政罰法第26條即規定，一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定，經緩起訴處分確定或不付保護處分、免刑、緩刑之裁判確定者，行政機關得依違反行政法上義務規定裁處；行為人依緩起訴處分或緩刑裁判向公庫或指定之公益團體、地方自治團體、政府機關、政府機構、行政法人、社區或其他符合公益目的之機構或團體，支付一定金額或提供義務勞務者，應扣抵罰鍰金額；如緩起訴處分或緩刑宣告復經撤銷，已收繳之罰鍰無息退還。

有認如果行政罰與刑罰在本質上係屬程度輕重問題的處罰，固以處罰刑事罰為已足，但如果行政罰另有其他管制之目的，似難一概而論皆認為不可併罰（李惠宗，2007）。此處所指不同之管制目的，如刑法上處以罰金，但行政法規另有剝奪或消滅資格、權利之處分（例如吊扣、吊銷駕駛執照）。前述

看法，似採折衷說，本文亦認同此種看法，應較符合規制目的。量的區別說（指刑事罰與行政罰本質上並無不同，只是程度上的差異），若嚴格貫徹，就實務運作而言會有輕重失衡的問題發生，例如刑罰僅判處罰金五百元，但行政罰本來要處以百萬罰鍰，若依刑事優先原則由五百元罰金吸收百萬罰鍰，意即行為人多犯一較輕之刑法規定，所產生的不利效果反而減輕（蔡震榮、鄭善印，2006）。此種缺陷反使行為人無懼於刑罰之處罰，亦與社會秩序維護之目的不符。

刑事法律處罰由法院依法定程序為之，較符合正當法律程序，並非刑事處罰應優先於行政處罰適用之主要理由。行政罰法第 26 條規定之修正，亦非源於刑事罰與行政罰之法律競合的處理程序問題，而是根基於一行為不二罰之憲法原則，背後更牽涉刑罰與行政罰之質量區別（李建良，2012）。

## 4.2 酒駕行為之處罰競合

### 4.2.1 酒駕行為部分

本條例第 35 條 1 項第 1 款規定，汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定「酒精濃度超過規定標準」者，科處罰鍰及吊照等行政罰；酒測值超過更高標準，致有刑法「不能安全駕駛」情形者，則依刑法論處，此時，即有前述一行為同時違反行政與刑事法規範之問題。首先，依刑罰優先原則，先依刑事法律處罰之，然酒駕行為應處以其他種類行政罰部分亦得裁處之。如採罰金刑部分，則應另考量第 35 條第 8 項規定，於刑事裁判確定處以罰金低於第 92 條第 4 項所訂最低罰鍰基準規定之情形下，應依裁決繳納不足最低罰鍰之部分，此乃係為杜絕前述嚴格以量的區別說來說明行政罰與刑事罰二罰所產生的輕重失衡問題，以使行為人不敢以飲酒超過更高標準來減輕其所受之處罰。罰鍰、罰金等財產罰或財產刑以外之處分，如吊扣、吊銷駕駛執照等，其處分目的與內容係在剝奪或消滅駕駛人之資格、權利，應認有其他管制之目的，在刑罰之外得予併罰。

### 4.2.2 致人死傷之加重結果部分

本條例第 86 條第 1 項規定「汽車駕駛人，無駕駛執照駕車、酒醉駕車、吸食毒品或迷幻藥駕車、行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一」，立法理由以世界先進國家對於酒醉、吸食毒品或迷幻藥駕車致人受傷或死亡者，均以加重刑事責任予以制裁，乃制定加重其刑二分之一規定。此舉，於刑法尚未有加重結果犯前，對於行為人之酒駕行為與致人死傷之結果，係採數罪併罰論處，科刑時並適用於過失重傷害罪或過失致死罪加重其刑至二分之一，惟刑法增訂加重結果犯後，是否仍有加重其刑二分之一規定之適用？參照現行法文義仍有其適用，然本文認為此部分應係立法者於修正刑法時，未併同修正本條例所致。

## 五、刑事不法與行政不法

論者有言，我國現行諸多行政法規中，對於「行政罰」與「刑事罰」之運用甚為混亂，甚至可以說已達到任由立法者為所欲為，恣意決定之程度，對於一項違法行為究採行政罰或刑事罰之手段來加以處罰，可以說是毫無標準（陳文貴，2008），行政刑法被濫用的情形，常是學者批評詬病之處（林山田，2005），是類問題之核心，應在於刑事不法與行政不法之區別，及其所對應之處罰究竟係採刑事罰或行政罰。本文認為單從刑罰規範或單就行政罰規範作探討恐均無功，如由刑事不法與行政不法之概念與區別作切入，併同觀察酒駕行為之處罰問題，應有助於了解酒駕行為之處罰規範。

### 5.1 概念

傳統歐陸法系的德國法認為，犯罪行為可區分為刑事犯（*mala in se*，即自然犯）與行政犯（*mala prohibita*，即法定犯）。依傳統之區分理論，「行政犯」係違反行政法義務或違反行政秩序之行為，該行為所以應予處罰，係因法律之規定，而非行為之本質違反倫理或道德，因此亦稱「法定犯」，「刑事犯」則係本質上違反道德或倫理之行為，無待法律之規定，則具有可非難性，故亦稱為「自然犯」（陳敏，2009）。

### 5.2 區別理論

刑事不法與行政不法之區別為何？學說上之討論，主要有質的區別說、量的區別說、質量混合區別說之觀點：

- 1.質的區別說：採質的區別說者，對於刑事不法與行政不法之區分，主要係從行為本身之不法性質為倫理道德非難之自體惡，抑或其不法係因規範禁止之禁止惡來作觀察。
- 2.量的區別說：採量的區別說者，則是認刑事不法行為與行政不法行為僅係違法（肇生損害危險）程度之不同，而非本質的差異。
- 3.質量混合區別說：質量混合區別說，則係認刑事不法與行政不法於核心領域具有質的差異性，然在其邊界領域則為量的差異，並由立法者評價決定之（翁岳生，2006），圖示如圖 1。

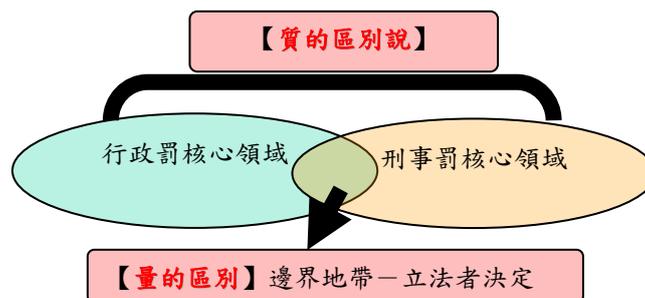


圖 1 質量混合區別說

學說有從行為違反社會秩序之影響程度作區分者(蘇俊雄,2001),亦有單就處罰規定是否以刑名制裁之形式作判斷者(陳敏,2009),前者較偏向量的區別說,不同者在於學者試著自量的區別說中萃取量化之區別指標(例:對社會秩序的影響程度),後者則係直接觀察法規範,亦即依立法者之裁量作判準,此一看法較偏向於質量混合區別說觀點。早期司法見解即採質的區別說,近日學者受到如德、奧等國法制之影響,改採量的區別說者增多,行政法院裁判之腳步雖較為遲緩,然往日堅持採取質的區別之立場,亦開始有所鬆動,而有朝向量的區別之趨勢,現行法中,行政罰法為提升對人民權益之保障,改善過去較為寬鬆之行政罰體系,乃以較為嚴密之刑法為重要之參考對象。因此,不少條文即係採取與刑法相同之規範,如處罰法定主義、主觀構成要件、消極行為之處罰、阻卻違法、緊急避難、一行為不二罰原則等(翁岳生,2006)。近年有關行政罰與刑事罰或有關行政犯與刑事犯之討論,已漸否定此二者在有無反道德性或反倫理性之本質不同,認為僅其反道德或反倫理之程度,或其對社會之損害或危險程度有所不同(陳敏,2009)。

在現行法制下,刑事法與行政法不管在實體法或程序法上仍為二分之態勢,本文認為以採質量混合區別說為宜。即刑事不法與行政不法於核心領域仍具有質的差異性,在質的核心領域部分,不容許立法者作變更,因此有認刑事罰核心部分,是確保公眾生活之基本價值,違反之行為,即屬道德上之非價,至序法上之罰鍰,僅具有抑制的功能,並非屬非價之判斷,兩者有質的差異(蔡震榮、鄭善印,2009),然在其邊界領域或應交由立法者評價決定之,進一步言,究屬刑事不法或行政不法範疇,除受到其行為本質之影響外,尚且應關照立法者之綜合考量決定。

### 5.3 酒駕行為

酒駕行為究竟應屬刑事不法行為或行政不法行為,該如何評價?藉由法規範以及實務執法與司法實務判決之觀察或可了解。酒駕行為之處罰規範在刑法與本條例。刑法第 185 條之 3 規定以飲酒達到「不能安全駕駛」之程度而駕駛為其構成要件,處罰酒駕所引起的公共危險行為,而本條例第 35 條第 1 項則是以呼氣酒精濃度超過每公升 0.25 毫克為構成要件,乃在處罰違反不得駕車之禁止規定之行為,有認此二者之構成要件、目的均有不同,分屬不同之領域(陳景發,2005),分析國內相關研究可發現,多數研究重點集中在刑事法不能安全駕駛罪之探討。在實務執法取締的執行面上,酒駕行為移送法辦之認定標準,係依法務部 88 年 5 月 18 日法檢字第 001669 號函有關檢警等偵查機關移送之認定標準,執行取締移送之執法機關(檢察機關、警察機關,不包含法院)主要係以量化觀點作為參考依據,如下圖 2 所示。

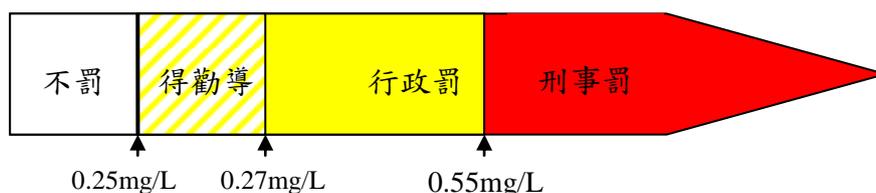


圖 2 執法機關取締移送酒駕行為的參考標準

自刑法增訂第 185 條之 3 以來，司法實務見解就不能安全駕駛之判斷屢有不同觀點出現。有採法務部函認定標準（即酒精濃度呼氣達每公升 0.55 毫克(0.55 mg/L)或血液酒精濃度達千分之 1.1 以上者，即認以達不能安全駕駛之標準，數值在其下者如能輔以其他客觀事實作為不能安全駕駛之判斷時，亦應依法移送處以刑罰），有採獨自的比較具體的判斷標準（人體對於酒精濃度之承受度因個人體質而異，不能安全駕駛動力交通工具係屬不確定之法律概念，除衡諸行為人駕車時飲用酒類之程度及血液中酒精含量之多寡外，並應參以行為人當時之精神狀態、駕駛車輛之情形及對於交通號誌或指揮之遵守能力以資相佐，斷非徒以飲酒數量作為取決是否成罪之唯一標準），亦有認執法取締機關所作成之決議本身僅屬檢警取締之參考，尚無拘束法院之效力（陳子平，2009）。整體而言，不同見解之爭點主要在於刑法不能安全駕駛之認定，以及前述法務部函對於酒精濃度值之標準是否拘束法院認定。

由前述說明可知，執法取締機關與司法判決見解，對法律之解釋適用並非一致，除探究現行法規範有其必要外，本文認為應輔以刑事不法與行政不法之概念與區別作探討，對酒駕行為之評價上始可稱完足。刑事不法與行政不法之判斷，除直接牽涉到酒駕行為人行為之處罰究竟應採何種處罰手段外，亦反應在法規範之構成要件與法律效果之界接上，在構成要件，刑法規範與行政法規範必須界接，否則將有可能會造成刑法規範適用不足，行政罰規範之處罰又略嫌不足之缺點，在法律效果部分，刑事罰與行政罰法律效果之界接以及裁罰，亦必須妥適，否則容易有適用刑事罰卻判處低於採取行政罰手段之處罰，事後反須仰賴行政罰補充之的窘境。

首先，在法規範部分，酒駕行為經檢測超過規定標準者依本條例科處行政罰，超過更高標準致不能安全駕駛則依刑法科處刑事罰，本條例規定係以法定犯方式作規範，而刑法部分則係針對更高標準之酒駕行為作處罰規範，本條例與刑法規範，在構成要件上有其層昇之區別，反應於法律效果部分自應有所不同。本文認為處罰酒駕行為構成要件與法律效果之界接上，宜劃入所謂刑事罰與行政罰之交錯邊界地帶，採取量的區別說全然由立法者決定為宜，亦即酒精濃度凡超過一定標準者，即構成刑事不法或行政不法。然現行法中，刑法部分則因構成要件不能安全駕駛之解釋適用產生取締執法機關與司法判決觀點不同情形，衍生諸多爭議，本條例部分甚或有與輕微違規勸導目的與取締酒駕行為規範目的不符之勸導機制，均非合宜作法。其次，立法政策上禁止並處罰酒駕行為，規範所欲保護者乃道路交通上之公共安全，處罰重點在於酒駕行為本身，在立法採取抽象危險犯之規定後，凡因酒駕之危險程度提升較高者，則應科予較重之處罰，行為人主觀飲酒能力如何、飲酒後駕駛能力、執法取締機關對行為人所為酒精濃度值檢測以外之測試活動（例如平衡測試）等，僅列入裁處時之參考。

## 六、結 論

刑法第 185 條之 3 與本條例第 35 條的立法目的，無非都在追求維護交通安全、防止交通事故。然從行政不法與刑事不法的角度觀察，兩者規範上之

構成要件與法律效果，自然應作不同程度之規範，在立法與適用上自然亦應注意界接問題，相關立法建議臚列如下：

1. 刑事法部分：近期官方新聞資料中，則有評估研議針對有多次酒駕行為並造成重傷或死亡結果時，就構成預防性羈押的要件，本文持否定之立場。
2. 本條例部分：不宜將「駕駛汽車經測試檢定，其吐氣所含酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升 0.02 毫克」之酒駕行為，納入輕微違規勸導之項目。
3. 刑法與道路交通管理處罰條例之界接與適用部分：刑法增訂加重結果犯後，本條例第 86 條第 1 項規定應檢討修正；酒駕行為之處罰構成要件與法律效果之界接上，宜劃入所謂刑事罰與行政罰之交錯邊境地帶，純然採取量的區別說，全然由立法者決定為宜，亦即酒精濃度凡超過一定標準者，即構成刑事不法或行政不法。

## 參考文獻

- 甘添貴(2002)，「酒醉駕車與肇事逃逸」，*臺灣本土法學雜誌*，第 30 期，頁 108-115。
- 何國榮、黃益三、王銘亨(2000)，「人體血液中酒精濃度與呼氣酒精濃度在實例上的探討」，*八十九年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁 271-286。
- 吳元曜(2005)，「初探我國刑法第一八五條之三之相關問題」，*全國律師*，第 9 卷第 12 期，頁 45-58。
- 李建良(2012)，「刑事罰與行政罰之關係及其競合問題—2011 年行政罰法修正簡析」，*臺灣法學雜誌*，第 202 期，頁 1-21。
- 李惠宗(2007)，*行政罰法之理論與案例*，二版，臺北：元照出版有限公司。
- 汪子錫(2009)，「取締酒新聞呈現的警察執法形象探析」，*中央警察大學警政論叢*，第 9 期，頁 419-437。
- 林山田(2005)，*刑罰學*，修訂版，臺北：臺灣商務印書館股份有限公司。
- 林東茂(2000)，「交通犯罪」，*月旦法學雜誌*，第 177 期，頁 232-240。
- 洪家殷(2008)，*行政罰法論*，二版，臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 洪雲霖(2000)，「刑法第一八五條之三中酗酒不能安全駕駛認定標準之探討—能否以酒精濃度測試作為認定的唯一標準」，*立法院院聞*，第 28 卷第 5 期，頁 76-80。
- 翁岳生(2006)，*行政法(上)*，三版，臺北：元照出版有限公司。
- 張麗卿(1998)，「以刑罰制裁酗酒駕車的一般預防功能」，*法學論著*，第 49 卷第 5 期，頁 14-21。
- 張麗卿(1999a)，「論刑法公共危險罪章的新增訂」，*月旦法學雜誌*，第 51 期，頁 55-70。

- 張麗卿(1999b),「酗酒駕車在交通往來中的抽象危險—評臺北地方法院八十八年度北簡字第一四八四號號等判決」, *月旦法學雜誌*, 第 54 期, 頁 173-180。
- 張麗卿(2012),「酒測 0.91 毫克竟也無罪—評臺灣高等法院九十九年度交上易字第二四六號刑事判決」, *月旦法學雜誌*, 第 201 期, 頁 194-207。
- 許澤天(2011),「酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲」, *月旦法學雜誌*, 第 193 期, 頁 20-39。
- 郭棋湧(2001),「論酒後駕車罪之諸問題(二)」, *法務通訊*, 第 2035 期, 頁 5。
- 陳子平(2002),「酒醉駕車與肇事逃逸」, *臺灣本土法學雜誌*, 第 30 期, 頁 108-115。
- 陳子平(2009),「新聞事件的刑法分析—危險駕駛動力交通工具罪與肇事逃逸罪」, *月旦法學教室*, 第 76 期, 頁 24-36。
- 陳文貴(2008),「談我國行政罰制度下的行政不法行為與刑罰之界限—行政法學與刑事法學的對話」, *法學新論*, 第 4 期, 頁 101-129。
- 陳建源(2010), 酒醉駕駛罪及其科學檢測之研究, 東吳大學法律學系法律專業碩士班碩士論文。
- 陳敏(2009), *行政法總論*, 六版, 臺北: 自版。
- 陳景發(2005),「試論幾則取締酒駕的法律問題」, *月旦法學雜誌*, 第 127 期, 頁 84-105。
- 黃惠婷(2008), *刑法總論講義*, 桃園: 自版。
- 蔡震榮(2012),「有關刑事與行政處罰競合問題之探討」, *月旦法學教室*, 第 114 期, 頁 12-14。
- 蔡震榮、鄭善印(2006), *行政罰法逐條釋義*, 初版, 臺北: 新學林出版公司。
- 鄭逸哲(2005), *意在筆先與筆不到意到—法學三段論法作為理解說明格式下的刑法實例法律適用*, 初版, 臺北: 瑞興圖書出版有限公司。
- 鄭逸哲(2012),「基於同一事實的『醉態駕車行為』和『原因自由行為』」, *月旦法學教室*, 第 111 期, 頁 39-41。
- 謝瑞龍(2004),「論酒後駕駛刑罰與行政秩序罰併罰之爭議」, *法官協會雜誌*, 第 6 卷第 2 期, 頁 16-24。
- 魏大曉(1999),「臺灣高等法院 88 年度上易字第四八五六號判決補充理由—刑法第一百八十五條之三酒後駕車不能安全駕駛之刑事責任」, *臺灣法學雜誌*, 第 8 期, 頁 65-75。
- 蘇俊雄(2001),「論刑罰與行政刑罰及行政罰的範疇界線—評最高法院 89 年度臺非字第八七號判決」, *月旦法學雜誌*, 第 73 期, 頁 155-161。