

社會秩序維護法增訂酒駕拘留條款適法性初探

傅美惠¹

摘 要

法務部建議內政部參考中國大陸對酒駕者可處拘留 15 日之作法，於社會秩序維護法增訂酒駕條款，以處罰行政違規酒駕，冀圖以行政拘留之處罰手段，有效、即時有效遏止酒駕危害社會之亂象。由於道路交通管理處罰條例第 35 條，目前僅有罰鍰、扣車、吊銷（扣）駕照等處罰方式，並無行政拘留之處罰規定。我國除社會秩序維護法之處罰種類保留有拘留外，行政罰法及其他法律之處罰種類，尚無拘留制裁手段，拘留實質上即為剝奪或限制人身自由之處罰規定。社維法上之拘留，乃沿襲違警罰法，以剝奪人身自由作為行政罰，已違反憲法上之比例原則，並且由法院介入行政罰程序，則紊亂了制裁與後續之救濟體系，而有違反憲法上權力分立原則之虞。社維法於民國 80 年 6 月 29 日制定施行後，即已刪除原妨害交通之違警等規定，現行分則已無妨害交通秩序之規定，如逕於社維法增訂，將使得制裁行政違規酒駕之法律體系益加紛亂，立法體例上更顯突兀或衝突，嚴重違背法治國家之法安定性原則。建議參考中國大陸中華人民共和國道路交通安全法，對酒駕者於道路交通管理處罰條例增訂「保護性約束至酒醒」措施。

關鍵詞：酒駕、拘留、酒測值、不能安全駕駛

一、前 言

鑒於近年來酒駕肇事事件頻傳，尤其南部高雄葉少爺冠亨酒駕害死 3 條人命，無獨有偶台北復有張少爺載酒店妹酒駕肇事，今年 5 月 28 日晚又發生台大醫院女醫師曾御慈遭酒駕重創腦死之悲劇²，酒駕肇事往往造成諸多家庭破碎，引發社會公憤及輿論撻伐。雖酒駕罰則新制於今(102)年 3 月 1 日實施，惟相關酒駕取締案件仍居高不下，顯見國人對於「喝酒不開車、開車不喝酒」之觀念仍十分薄弱，未確實保障駕駛人本身生命安全以及其他用路人生命安全。

101 年 6 月 16 日至 20 日，已有多篇新聞媒體報導，法務部以酒駕再犯，立刻關 3 天、中國大陸可以關 15 天為名，建議內政部修改社會秩序維護法（以下稱社維法）增訂酒駕條款，冀圖以「行政拘留」之處罰手段，有效、即時遏阻違法酒駕繼續危害社會。今(102)年 5 月 22 日李鴻鈞等 23 位立法委員，為求能有效打擊酒駕，遏止民眾酒駕惡習，培養駕駛人「喝酒不開車、開車不喝酒」之良好習慣，提案修正社維法，增訂飲酒開車處罰條款，透過拘留方式，以遏止民眾酒駕惡習。於社維法增訂「酒駕拘留條款」是否妥適？如不於社維法增訂酒駕拘

¹ 刑事警察局司法科組長（聯絡地址：臺北市信義區忠孝東路 4 段 553 巷 5 號 6 樓，電話：02-27647429，E-mail:ce1821@email.cib.gov.tw）。

² 原文網址：快訊／女醫師曾御慈器捐 酒駕男詹震山 12 萬交保道歉 | ETtoday 社會新聞 | ETtoday 新聞雲 <http://www.ettoday.net/news/20130603/217337.htm#ixzz2VFv9EB4K>
Follow us: @ETtodaynet on Twitter | ETtoday on Facebook。

留條款，應如何規範？以上種種問題都需要進一步思考與澄清。本研究嘗試對以上問題做初步之探討，並針對立法缺失，提出具體之立法建議。

二、各國制裁酒駕法制介述

2.1 各國法制簡介

今(102)年 6 月 11 日甫修正公布之刑法第 185 條之 3，提高酒駕刑罰制裁，修正後酒醉駕車者，最高可處 2 年徒刑，酒駕撞成重傷最高可處 7 年徒刑，酒駕撞死人最高可處 10 年徒刑。邇來酒駕肇事事事件頻傳，修法後處罰仍然過輕，有立委主張將刑罰加重，甚或學習鄰近之日本，將酒醉駕車致死者之法定刑，提高至 20 年之修法建議。惟提高刑度或可暫時略收遏阻酒駕之效，恐無法完全杜絕酒駕之發生。酒駕所產生嚴重危險性，各國無不訂定規範加以處罰，尤其是鄰國日本近年修法大幅加重罰責，並擴大制裁之範圍，以遏止酒駕行為。惟在立法例不同下，如何沿襲，卻是個須審慎面對之課題。俗諺云：「他山之石可以攻錯」，各國酒駕之相關處罰措施，有許多值得借鏡之處，特分述如下：

2.1.1 日本

日本對於酒後駕車之處理及制裁，規定於道路交通法中，2007 年 9 月修法後，不僅大幅加重酒駕者之處罰，依該法第 65 條第 1 項規定，明文一律禁止酒後駕車之行為，任何人不得酒後駕車，亦不得提供酒駕者車輛、酒類，要求具酒氣者駕駛或共乘，亦即對於提供酒駕者車輛、酒類、要求酒駕者駕車及共乘者等肇因行為，增訂處罰規範。同法第 67 條復規定，警察對於酒駕者得停止其駕駛及要求出示駕駛證件，為調查其身體內酒精含量，可對其進行呼氣檢查，禁止駕駛外，為防止道路交通危險，並可採取其它必要措施。對於違反上開規定者，分別予以處罰。2001 年為解決此問題，日本國會即於刑法中，增訂第 208 條之 2，其中之第 1 項即明文，受到酒精或藥物影響，致難使所駕駛之交通工具正常運作而仍行駛者，若因此致人於傷，可處 15 年以下有期徒刑，若因此造成他人死亡，更可處 1 年以上 20 年以下有期徒刑³。

在酒駕者制裁方面，酒後駕駛呈酒醉狀態者（即因酒精影響無法正常駕駛者），處五年以下有期徒刑，併科一百萬元以下罰金（道路交通法第 117 條之 2 第 1 項第 1 款參照）。酒精濃度達令定程度以上之酒駕者（只要呼氣酒精濃度達於每公升 0.25 毫克），不管有無酒醉，即可處以三年以下有期徒刑，或併科五十萬元以下罰金（道路交通法第 117 條之 2 之 2 第 1 項第 1 款參照）⁴。

為了更有效防止酒駕，日本道路交通法甚至規定，對酒駕者為車輛或酒類提供，甚或容認其開車者，亦須為連帶處罰，而將道德義務提升至法律層次。亦即對於酒駕肇因者亦納入處罰之列，對於酒醉駕車者提供車輛，或車輛使用人命令或放任酒醉者駕駛，處五年以下有期徒刑，併科一百萬元以下罰金（道路交通法第 117 條之 2 第 1 項第 2、4 款參照），提供酒類者，或要求酒醉者駕駛或共乘者，

³ 吳景欽，日本酒駕重刑，該學習嗎？，2012 年 05 月 16 日，蘋果日報，蘋果日報，A17 版，論壇。

⁴ 吳景欽，日本酒駕重刑，該學習嗎？，前揭註 3 文。

處三年以下有期徒刑，併科五十萬元以下罰金（道路交通法第 117 條之 2 之 2 第 1 項第 3、4 款參照）。對酒精濃度達令定程度以上之人提供車輛駕駛，或車輛使用人命令或放任其駕駛，處三年以下有期徒刑，併科五十萬元以下罰金（道路交通法第 117 條之 2 之 2 第 1 項第 2、6 款參照），提供酒類者，或要求其駕駛或共乘者，處二年以下有期徒刑，併科三十萬元以下罰金（道路交通法第 117 條之 3 之 2 第 1 項第 1、2 款參照）。

2.1.2 美國

1. 酒後駕車之認定標準

美國是聯邦制國家，各州對於酒後駕車之認定標準不盡相同。絕大多數州規定駕駛者血液中之酒精濃度達到 0.08%，即算酒後駕車；針對 21 歲以下之年輕駕駛者，則採「零容忍」之制度，血液酒精濃度 0.01% 就算酒後開車，在此標準下，幾乎只要開車前有任何喝酒行為就被認定為酒後駕車。近年來，美國各州認定酒醉駕車之血液酒精濃度標準更趨嚴格，有許多州將血液酒精濃度標準從 0.08% 降到 0.05%。

2. 酒後駕車之處罰方式

美國對於酒後駕車之處罰方式在各州亦有不同，包括罰款、拘留、參加飲酒教育學習班、社區勞動、提高保費、吊扣駕照、監禁等。有 30 個州規定，累犯者要沒收車輛。在以上各種處罰措施中，最普遍之處罰吊扣駕照（至少六個月），並科處高額罰款。有些州甚至對尚無肇事之酒駕初犯，即予一週至六個月之監禁（例如：阿拉斯加州、亞利桑那州、加州、俄亥俄州、華盛頓州、西維吉尼亞州等），其他州則是再犯才有監禁之處罰。

3. 酒駕累犯之處罰方式

對於酒駕累犯，美國各州皆採更嚴厲之處罰措施。以加州為例，初犯、無人員傷亡、無逃逸行為之酒駕者所面臨之懲罰是吊扣駕照 6 個月，罰款 1500~1800 美元。在 5 年之內再次違反，吊扣駕照兩年，罰款和刑期加倍。如果駕駛者在 7 年內有 3 次酒後駕車被捕之記錄，將會被控以二級謀殺罪，即使駕車人並沒有造成任何人傷亡，照樣會被控以謀殺罪。對於二級謀殺罪，最高甚至可適用死刑。

4. 酒駕罰款之額度

在美國，儘管各州情況各有不同，不過酒後駕車之罰款與事後開銷通常頗為龐大。以 2010 年加州為例，除了罰款 1500~1800 之外，酒駕者還需繳納拖車和存車費用 187 美元，登記、按捺指紋和拍照費 156 美元，重發駕照費 125 美元，增收汽車保險費 2700 美元，法庭收費 816 美元，社區服務費 44 美元，受害者基金 100 美元，酗酒教育基金 50 美元，學習班學費 550 美元等等，累計金額超過 6000 多美元。在上述費用中，尚值得一提的是汽車保險費，在美國各州（不僅是加州），凡有酒駕紀錄者，次年之汽車保險費皆提高近 10 倍左右。

5. 美國若干州特殊之酒駕處罰措施

美國 43 個州和哥倫比亞特區禁止駕駛人與乘客把已經開蓋之酒瓶帶入車內。此外，美國許多州也設有「連坐制度」，酒駕者若肇事造成人員傷亡，在喝酒時之餐廳負責人與共同喝酒者也可能被起訴。在加州，有酒駕前科之駕駛人必須在車內安裝「汽車發動酒測系統」，這種裝置對酒味非常敏感，只要車內有酒

味，就無法啟動車輛。民眾在接到通知後之 30 天內未安裝即屬違法，刑罰最高為 6 個月徒刑及罰款 5000 美元。在哥倫比亞特區，酒駕者會被要求觀賞一套酒駕造成慘不忍睹之事故影片，累犯者甚至會被強迫參觀停屍間。在俄亥俄州，有酒駕肇事記錄之車主，其汽車將掛特別車牌，表明其駕車只能用在上下班等特別用途⁵。

2.1.3 英國

英國警方自 1967 年起，即開始路邊攔測呼氣酒精值之交通執法方式；1983 年後則是以血液中酒精濃度測定來輔助呼氣式酒測法；1988 年後，則以血液中酒精濃度測定為法定裁罰認定之方式。英國運輸部於 2011 年 3 月 21 日宣布一套新的取締酒後或藥後駕車方案，內容包括更進步之偵測技術和主要罰則之改變。這些改變主要是在回應 2010 年公布之「諾斯（酒藥駕）報告」(North Report on Drink and Drug Driving)之內容，強調要降低酒後或藥後駕駛，要從強制和教育兩方面來著手(DFT, 2011)。這項方案之配套方案，則是在簡化警方之執法程序，協助他們查緝那些危險分子，並保護守法之用路人。在針對酒後駕車行為，英國政府有以下新的作為(DFT, 2011)：

1. 取消呼氣測驗超過標準值 40% 以下之酒駕者，要求選擇改以血液測驗為證明之權利。目前警察單位所有的呼氣式酒測儀器已經非常精準，所以不需要再以血液樣本來證明酒駕行為。這可以減少因驗血過程而耗費時間，使酒測值已低於駕駛人行為當時的數值之漏洞。而取消這項法條選項，將降低這個漏洞。
2. 推出一項更健全之酒駕（犯罪）者輔導計畫，讓那些酒後駕車行為者參加治療訓練，經評估通過後，始可恢復其駕駛權利。
3. 改善警察酒測儀器，讓其更具機動性，也使警察得以減少檢測時間。
4. 杜絕高危險酒駕犯罪者拖延醫藥檢驗之漏洞。
5. 簡化醫院對酒駕測驗之程序。

另外，也取消對警察必須證明每一案件所涉及之藥物後才能取締之規定，可減少犯罪者僥倖心態，對警察來說，更是實務上之一大突破。英國酒駕相關規定分述如下：

1. 酒駕標準：駕駛人每 100 毫升口氣中酒精含量超過 35 毫克，或每 100 毫克血液中酒精含量高過 80 毫克。另外，使用不當之藥物後駕駛，其處罰和酒駕相同。
2. 酒駕罰則：綜合英國運輸部在 2011 年 3 月 21 日公布之「政府打擊酒藥後駕駛方案」以及同年 5 月 11 日推出之「公路安全戰略大綱」內容，將酒後駕駛與吸毒後駕駛共同列為重點打擊對象，並將嚴懲屢教不改者。除制訂嚴厲之交通法規外，英國交警也持續強化在道路上或相關公共場所要求對駕駛者進行吹氣酒精測試。若酒精濃度超過上項規定，初犯者吊銷駕照至少一年，10 年內再犯者至少要被吊銷駕照 3 年，對於醉酒駕車者，要罰款 5000 英鎊或拘禁 6 個月。若在十年內 3 次被認定酒後駕車，將被吊銷駕照 10 年（形同終生不得再駕駛）。另外，吊扣駕照逾 11 年者，表示已不適合再駕車，他們將無法租車，甚至很困難取得他國之入境簽證。

根據世衛組織所公布之數據顯示，全球每年約有 130 萬人死於道路交通事故。其中，酒後駕車是導致這一結果之重要因素。許多國家都飽嘗酒後駕車之苦

⁵ 蘇子喬，美國酒駕處罰的制度，國政評論，憲政(評)100-091 號，國家政策研究基金會，2011 年 11 月 4 日，網址：<http://www.npf.org.tw/post/1/9932>。

果，並採取相應之應對措施，最明顯的是對酒後開車之血液酒精濃度標準日趨嚴格，如：美國從 0.08% 降到 0.05%。由於年輕人酒後開車之比例較高，也針對 21 歲以下之駕駛者，血液酒精濃度 0.01% 就算酒後開車⁶。英國人嗜酒，飲酒和看表演幾乎構成了人們夜生活之主要部分，常常能夠看到市區遍佈之酒吧內擠滿了人，很多人寧願站在外面也要舉杯暢飲一番。酒後駕車便成了引發交通事故之主要原因之一。但英國官方態度認為要遏止酒駕，光是降低酒測標準值，是不夠的！讓酒駕者付出很大之代價，以及加強和改進目前偵查措施，讓執法漏洞降低，才是正本清源之道。英國運輸部甚至計劃給予警察更大許可權，以監督駕駛人是否存在酒後駕車行為，無論車輛行駛狀況是否正常，警察均有權要求司機停車接受酒精測試，如果無正當理由拒絕接受檢查，可被視作酒後駕車。雖然這項提議仍在爭議當中，但也由此可以看出英國政府在打擊酒後駕駛惡行上之決心⁷。

2.1.4 中國大陸

為遏止民眾酒駕歪風，法務部欲師法中國大陸法制，其行政拘留規定於中華人民共和國「治安管理處罰條例」第 27 條，該條例內容，極為類似我國社維法之前身「違警罰法」，且該條例已於 2006 年 3 月 1 日廢止，由「中華人民共和國治安管理處罰法」取代，新法已刪除上開條例第 27 條等酒駕之相關規定，其中並無處罰酒駕之規定。反之，2011 年 5 月 1 日施行「中華人民共和國道路交通安全法」（地位、性質等同我國之「道路交通管理處罰條例」）第 91 條第 1 項後段規定：「因飲酒後駕駛機動車被處罰，再次飲酒後駕駛機動車者，處十日以下拘留，並處一千元以上二千元以下罰款，吊銷機動車駕駛證。」，同條第 3 項規定：「飲酒後駕駛營運機動車者，處十五日拘留，並處五千元罰款，吊銷機動車駕駛證，五年內不得重新取得機動車駕駛證。」，同法第 111 條規定：「對違反本法規定予以拘留之行政處罰，由縣、市公安局、公安分局或者相當於縣一級之公安機關裁決。」

中國大陸於 2011 年才將醉駕入刑，大陸方面則是在最近刑法修正案（八）中將其入罪，可見雙方都認可了酒後駕車嚴重之社會危害性而對其科處刑罰，大陸刑法有關酒後駕車犯罪涉及條文主要是第 133 條（交通肇事罪）規定：「……交通肇事後逃逸或有其他特別惡劣情節的，處三年以上七年以下有期徒刑；因逃逸致人死亡的，處七年以上有期徒刑。」，第 133 條之 1 危險駕駛罪，第 115 條以危險方法危害公共安全罪。對於沒有造成實際危害結果之單純酒駕行為達到法定程度者，大陸刑法第 133 條之 1 規定「危險駕駛罪」：在道路上駕駛機動車追逐競駛，情節惡劣者，或者在道路上醉酒駕駛機動車者，處拘役，並處罰金。大陸刑法危險駕駛罪直接以「醉酒駕駛」定之，而對於醉酒駕駛之判斷標準則是一

⁶ 美國每年有 3000 萬人酒駕，有些州最高可判死刑。請參閱趙海建，美國每年 3000 萬人酒駕，最高判死，廣州日報，2011 年 5 月 12 日，轉引自廣佛都市網，網址：http://big5.citygf.com/news/News_001010/201105/t20110512_1581466.html。Department for Transport. 2011. Government crackdown on drink and drug driving. (<http://www.dft.gov.uk/news/press-releases/dft-press-20110321>)
Department for Transport. 2011. The Government's Response to the Reports by Sir Peter North CBE QC and the Transport Select Committee on Drink and Drug Driving (CM8050). London: The Stationery Office.

⁷ 黃榮源，英國針對酒駕相關罰則與評析，國政評論，憲政(評)100-088 號，國家政策研究基金會，2011 年 10 月 28 日，網址：<http://www.npf.org.tw/post/1/9897>。

個絕對之客觀標準，即血液酒精濃度達到 80mg/100ml，這種標準明顯不合理，其對個體差異性之排除難免會造成處罰範圍之擴大，雖然有「情節顯著輕微危害不大不是犯罪」作為避免過度處罰之限制條件，但其作為每個犯罪共有之原則這個判斷標準就太含混了，不利於理解、執行和監督。大陸之「醉酒駕駛」都是成立犯罪之必要條件。大陸刑法僅只規定了一種處罰方式，即拘役並罰金，這一規定使得情節輕重均保持在一個法定刑幅度內，可能會造成對情節較輕者處罰過輕，而對情節較重者處罰過重之不合理處罰，有違罪責均衡原則。

依大陸刑法，酒後駕車造成嚴重後果將構成交通肇事罪，如果酒後駕車造成公共危險還可能成立以危險方法危害公共安全罪，可見二者此時在構成罪名上卻是不同的。大陸刑法則沒有如此細緻化，只成立交通肇事罪，且重傷結果與死亡結果之法定刑幅度是一樣的。

2.2 各國及我國法制比較

今(102)年 6 月 11 日甫修正刑法第 185 條之 3 條文及道路交通安全規則第 114 條，自 102 年 6 月 13 日生效，駕駛人酒測值達每公升 0.15 毫克以上，警方將依法製單舉發，酒測值達每公升 0.25 毫克以上，以刑法公共危險罪移送法辦。亦即駕駛人酒測值吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15mg/l 違反道路交通管理處罰條例第 35 條，可處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰；吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25mg/l 違反刑法第 185 條之 3，可處二年以下有期徒刑，得併科二十萬以下罰金。刑罰固有一般預防之效果，其前提在有效率的訴追，第一線執法之警察，強力、密集且有效率的取締，才是嚇阻酒駕最有效之手段。若欲寄望加重刑罰即可解決，不僅是種緣木求魚之想法，更無助於問題之解決⁸。此次修法，與外國相較，有法制不備、規範不當之處，應儘速檢討改進。以下就我國及各國現行法制在「取締標準」及「法律效果」兩部分做一比較分析，以作為日後我國修法之參考，分析比較如下：

表 1 各國酒駕罰則比較表

	取締標準	法律效果
我國	吐氣所含酒精濃度達每公升 (1)0.15mg/l 違反處罰條例 (2)0.25mg/l 違反刑法	(1) 新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰 ⁹ 。 (2) 處二年以下有期徒刑，得併科二十萬以下罰金 ¹⁰ 。
日本	血液酒精濃度 0.05%	最高罰鍰 100,000 日圓或監禁二年，並罰記點數六點；提供酒類或勸酒者，最高罰鍰 50,000 日圓或監禁三月。
美國	血液酒精濃度 0.10% (猶他、愛阿華 0.08%)	初犯即監禁；阿拉斯加、亞利桑那、加州、俄亥俄、華盛頓、西維吉尼亞；其他州再犯才監禁。 ※酒駕處罰方式包括拘留。

表 1 各國酒駕罰則比較表（續）

⁸ 吳景欽，日本酒駕重刑，該學習嗎？，前揭註 3 文。

⁹ 中華民國 102 年 1 月 30 日總統華總一義字第 10200017801 號令修正公布第 8、35、67 條條文；施行日期，由行政院以命令定之，中華民國 102 年 2 月 26 日行政院院臺交字第 1020010243 號令發布定自 102 年 3 月 1 日施行。

¹⁰ 中華民國 102 年 6 月 11 日總統華總一義字第 10200111611 號令修正公布布 185-3、185-4 條條文；並自公布日施行。

	取締標準	法律效果
英國	血液酒精濃度 0.08%	最高罰鍰 1,000 英鎊，或監禁六個月，並扣駕照 3 年。
中國大陸	(1) 每 100 毫升血液中多於 20 毫克 (2) 每 100 毫升血液中多於 80 毫克	(1) 罰款 200-500 人民幣，吊銷 1-3 個月車牌。 (2) 吊銷駕照，五年內不得申領，同時追究刑事責任，情節嚴重者判處六個月以內（含本數）拘役 ¹¹ 。 ※酒駕再犯者可處罰十日拘留。
新加坡	血液酒精濃度 0.08%	罰款、吊銷駕照、監禁一個月
法國	血液酒精濃度 0.08%	最高罰鍰 3,000 法郎，或監禁一個月
挪威	血液酒精濃度 0.05%	監禁一個月
瑞士	血液酒精濃度 0.08%	最高罰鍰可達 40,000 瑞士法郎，或監禁三年，並吊扣駕照三年。
瑞典	血液酒精濃度 0.05%~0.08%	監禁高於一個月，並吊扣駕照一年
德國	血液酒精濃度 (1)0.08%~0.11% (2)0.11%	(1)5000 馬克以下， (2)分為抽象危險犯即具體危險犯兩類，分別處以一年以下自由刑或罰金，和五年以下自由刑或罰金。

三、我國酒駕制裁實務現況及立法缺失檢討

3.1 我國酒駕制裁實務現況

近來酒駕肇事與致人於死事件頻傳，民眾要求政府對於酒駕加重處罰，而政府加強嚴格執行取締酒駕，但酒駕再犯率仍偏高，民眾僥倖心理仍在，加重刑責確有嚇阻作用，提高刑度並從重求刑，將有助於降低酒駕狀況。我國酒駕肇事情形嚴重，現行酒駕制裁有哪些缺失？是否僅係刑罰過輕所致？除修法提高刑罰之外，是否尚有其他有效遏阻酒駕肇事之措施？此等問題均值得進一步探究。

鑑於酗酒駕車所產生嚴重危險性，各國無不訂定嚴格規範加以處罰，諸如英、美、德、日等國均立法明定有關酒駕制裁規範。我國現行對酒後駕車之刑事與行政制裁規範，依其情節輕重而異其處理。對於最嚴重之絕對不能安全駕駛者（認定標準為吐氣每公升酒精含量 0.25 毫克以上，相當於血液中酒精含量達 0.05% 以上），以及相對不能安全駕駛者（對於吐氣每公升酒精含量 0.25 毫克至 0.15 毫克之間，且未通過生理狀況檢測者），即適用刑法第 185 條之 3 酗酒駕車罪予以制裁，可處二年以上有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金，因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑；至於吐氣每公升酒精含量達 0.15 毫克以上（相當於血液中酒精含量達 0.03% 以上），正常判斷能力受損無法安全駕車者，則依道路交通管理處罰條例第 35 條及道路交通安全規則第 114 條規定處以行政罰。

酒駕認定標準，涉及對於駕車自由之限制，各國多以法律明定。例如美國加州動力車輛法(California Vehicle Code, CVC)，我國也是以呼氣濃度（輔以體內血液）之酒精濃度作為酒駕認定標準（然並非唯一之判斷標準，蓋因刑法第 185 條之 3 係以「不能安全駕駛」為刑罰要件，故除了當場之「酒測值」之外，尚需其他「生理協調平衡測試」，藉以蒐集、取得駕駛人已經欠缺正常人之生理反應能力、危險判斷能力之相關證據），但並非由法律直接規定，而係由交通部與

¹¹ 中國大陸 2011 年 4 月 22 日修正公布「中華人民共和國道路交通安全法」。

內政部會銜訂定之道路交通安全規則第 114 條第 2 款及警政署訂頒之「取締酒後駕車作業程序¹²」規定。血液酒精濃度在 0.03% 以下（或呼氣酒精濃度在 0.15 mg/l 以下）者，尚不構成任何違法之「酒駕」行為；呼氣酒精濃度超過 0.15mg/l，而不到 0.18mg/l 者，勸導而不處罰；血液酒精濃度超過 0.036%，而不到 0.05%（或呼氣酒精濃度超過 0.18 mg/l 而不到 0.25 mg/l）者，構成「行政違規酒駕」，應依道路交通管理處罰條例第 35 條處罰；血液酒精濃度在 0.05% 以上（或呼氣酒精濃度在 0.25mg/l 以上）者，則構成「刑事犯罪酒駕」，以刑法第 185 條之 3（不能安全駕駛罪）移送。

3.2 立法缺失檢討

我國對於酒駕此種行政罰與刑罰雙軌處罰方式，與大多數國家所採制裁手段，並無不同。縱觀我國有關酒駕制裁之規範與執行，似有下列缺失，以致遏阻酒駕成效不彰：

1. 法定處罰過輕

刑法於今年 6 月 11 日修正後，雖提高酒醉駕車者之刑罰，最高可處兩年徒刑，酒駕致人重傷者最高可處七年徒刑，致人於死者最高可處十年徒刑。然相較於日本，一律對酒駕者處以刑罰制裁，對於酒醉駕車者（即無法正常駕駛者），最高可處以五年有期徒刑，一般酒後駕車者，最高可處三年有期徒刑，拒絕警察酒測者，亦處以刑事制裁；美國甚至對酒駕者最重可處二級謀殺罪，我國目前法定最高刑度仍屬過輕，能否發揮遏阻效果，恐不無疑問。

2. 制裁對象範圍過狹

日本對於酒後駕車之制裁，除針對酒駕者處以刑罰之外，對於提供車輛、酒類予行為人，或要求行為人駕駛，或與之共乘者等肇因行為，亦課予相當嚴厲之刑罰。反觀我國僅處罰酒駕行為，未及於酒駕行為之肇因行為，防止酒駕行為之效果自然大打折扣。

3. 過失犯不受制裁，立法顯有疏漏

我國現行對於酒駕制裁之規範，大抵承襲德國而來，惟我國刑法第 185 條之 3 酗酒駕車罪規定雖與德國刑法第 316 條規定相仿，然德國刑法對酒駕犯行亦處罰過失行為，我國卻未予規範，形成立法漏洞，不利遏止酒駕行為。

4. 司法寬宥酒駕案件，制裁效果有限

目前司法實務上對於酒駕之刑事被告，尤其初犯者，不是緩起訴處分，就是以簡易判決處以拘役或罰金刑。科處罰金刑者，鮮有科處超過六萬元以上之案例¹³；至於處以拘役刑者，依法最高也只能處以拘役五十九天，以一天一千元折算一日，就是五萬九千元。換言之，不論處以拘役或罰金刑，以結果而論，刑罰的效果反而較現行最高六萬元之行政罰鍰為低，實質上形成「喝得愈醉處罰愈輕」之處罰輕重失衡現象。去年修法時立委曾提醒法務部及司法院，酒駕肇事者造成

¹² 警政署於 100 年 5 月 25 日修正「取締酒後駕車作業程序」。

¹³ 媒體披露，酒駕害 3 命，葉少爺（葉冠亨），檢方起訴求刑 7 年，101 年 11 月 9 日被高雄地方法院，一審宣判重判 6 年，被害人家屬不滿，認為法官判太輕；但在罪責原則（罪責相當性、罪責均衡原則）等法治國原則要求下，法官認為已重判。

許多家庭破滅，在修法調高刑度之餘，院檢也要注意，不要輕率輕判或緩起訴。惟司法界卻依然故我，反應出對於酒駕案件之寬縱態度，制裁酒駕行為之效果自然有限。

5. 缺乏即時有效之制裁手段

目前對於酒駕案件，雖有科予罰鍰、吊扣車輛及駕照等行政罰，情節嚴重者尚須負刑法公共危險罪責。然而此等行政罰仍屬過輕，而刑事制裁又需要相當時日，難以立即對行為人產生一定遏阻力。目前對於酒駕案件缺乏即時有效之制裁，以致成效有限，甚至成為再犯率居高不下之主因。因此，為有效遏阻酒駕歪風，對酒駕者給予立即有效之制裁，實屬必要。

四、拘留處罰酒駕再犯之評析

4.1 行政罰拘留之弊端

違警罰法在司法院釋字第 166 號警告性判決後，復於第 251 號解釋定有法律失效期間之真正違憲宣告，行政部門逼於無奈，終於制定社維法取代過去之違警罰法，於釋字第 251 號解釋失效截止前 1 日，即 80 年 6 月 29 日公布施行。本法不僅將拘留處分，交由法院依法定程序審理裁決，並將非關人身自由之勒令歇業及停止營業一併由地方法院裁定〈社維法第 45 條〉，同時將「罰役」予以廢止。

在民主憲政國家之行政制裁法中，大多不採以剝奪人身自由之制裁手段，如要以剝奪人身自由為處罰手段，只有採用法院之刑事制裁，故憲法第 8 條第 1 項規定「人民身體之自由應予保障……，非由法院依法定程序，不得審問處罰……」。違警罰法中由警察機關裁決拘留，與憲法第 8 條第 1 項規定不符，經大法官解釋違憲，為解決這個違憲問題，學者大多主張最根本之方法是刪除拘留，但社維法於制定時未從其本質屬行政制裁加以考量，只考慮形式上符合憲法第 8 條第 1 項規定，而仍保留拘留，故不得不將本屬行政權之部分制裁權交給司法權，另創法庭以裁處拘留的體系¹⁴。如此之立法設計，產生下列弊端：

1. 由司法機關代行政機關裁處，紊亂制裁法之體系

行政制裁與刑事制裁在管轄體系上，本由行政機關與法院分別掌管，體系分明。而社維法所定之行政制裁手段卻因制裁手段不同，分由警察機關與法院管轄（社維法第 33 條、第 43 條及第 45 條），不但紊亂制裁法體系，且使本屬於行政權之制裁權受到司法權之限制¹⁵。社維法第 45 條第 2 項規定：「警察機關移請裁定之案件，該管簡易庭認為不應處罰或以不處拘留、勒令歇業、停止營業為適當者，得逕為不罰或其他處罰之裁定」，亦即簡易庭得就罰鍰、沒入、申誡等處分為裁定，此等規定即以司法權代行政權為行政處分，行政罰法中將罰鍰、沒入、申誡、停止營業、勒令歇業規範為行政權作用之內容，社維法規定司法權亦得行使，使司法權有侵害行政權之虞；惟觀諸行政法院之判決大都嚴守司法權分際，如原告有理由時，僅於判決主文宣示：「撤銷原處分」，於理由欄則為原處分機關

¹⁴ 林山田教授之發言，立法院內政、國防、司法三委員會審查「社會秩序維護法草案」案第三次聯席會議紀錄（第 82 會期），立法院公報，78 卷 51 期，1988 年 12 月 1 日，委員會紀錄，191 頁。

¹⁵ 林山田教授之發言，前揭註 14 文，191 頁。

應「另為適法之處分」或「另為適當之處理」，甚少代原處分機關另為適當處分¹⁶。

2. 濫用拘留充當偵查刑案工具

民國 56 年 1 月 28 日修正公布刑事訴訟法之前，依據司法行政部（法務部前身）令准公布實施之「臺灣各地方法院檢察官駐警察局辦公暫行辦法」第 12 條規定，司法警察人員拘捕嫌疑犯，其初步偵查不能於 24 小時內完畢者，得向駐局檢察官聲請暫予寄押。同時高等法院檢察處為便利司法警察協助偵查起見，亦曾與警察機關訂有聯繫辦法，在此辦法中規定：「司法警察官得聲請檢察官核准延長寄押期間至五日」。此等規定，為刑事警察大開方便之門，對於犯罪嫌疑人之偵訊，當然有足夠時間來從容處理，惟犯罪嫌疑人未羈押於看守所，而寄押於警察局或警察分局之拘留所，可達 5 日之久，監察院曾於民國 47 年 7 月 29 日以台機字第 290 號提出糾正案，認為此項延長寄押之規定，與憲法、提審法、刑事訴訟法及羈押法等各有關規定，均有違反，請速予修正，故民國 56 年刑事訴訟法修正後，延長寄押之規定就予廢止。

司法警察官應依刑事訴訟法第 229 條第 2 項之規定，將犯罪嫌疑人於 24 小時內移送該管檢察官¹⁷，本條規定影響刑事警察工作甚鉅，在窮則變，變則通之狀況下，不少縣市警察局刑警隊或分局刑事組為應付偵查工作需要，把違警罰法中之拘留當作延長問案工作之工具，對於案情較為複雜或尚有共犯未查獲，而未能於 24 小時內移送地檢署之犯罪嫌疑人，在違警罰法中找出相當條款，如以遊蕩無賴或行跡不檢，依違警罰法第 64 條第 1 項第 1 款裁決拘留 7 日，如此即可將刑事訴訟法 24 小時之期限，輕易延長 7 日，犯罪嫌疑人即可不必於 24 小時內移送地檢署，而可拘留於警察局或分局拘留所中，繼續進行刑事偵查工作¹⁸。昔日違警罰法時代此種濫用拘留以從事犯罪偵查之現象，拘留易遭濫用之疑慮是難以去除的，且隱藏了戕害人權之虞¹⁹。

3. 拘留與拘役同為人身自由之處罰，但程序保障顯不相同

刑法上之「拘役」與本法之「拘留」同是對人身自由之剝奪，但拘留處分之裁處與執行卻有下列問題：

(1) 情輕罰重而有輕重倒置之嫌

拘役係對犯罪行為有罪之制裁，法院須以判決為之，一切刑事訴訟上之程序保障均得享有，且得易科罰金²⁰，亦得宣告緩刑²¹，而不必執行之；而拘留之

¹⁶ 朱武獻，社會秩序維護法草案評議，中華日報，1988 年 12 月 19 日。

¹⁷ 依憲法第 8 條第 2 項規定：「人民因犯罪嫌疑被逮捕拘禁時，其逮捕拘禁機關應將逮捕拘禁原因，以書面告知本人及其本人指定之親友，並至遲於二十四小時內移送該管法院審問。本人或他人亦得聲請該管法院，於二十四小時內向逮捕之機關提審。法院對於前項聲請，不得拒絕，並不得先令逮捕拘禁之機關查覆。逮捕拘禁之機關，對於法院之提審，不得拒絕或遲延。」刑事訴訟法第 93 條第 2 項規定：「偵查中經檢察官訊問後，認為羈押之必要者，應自拘提或逮捕之時起二十四小時內，敘明羈押之理由，聲請該管法院羈押之。」

¹⁸ 劉印宮，從基本人權之保障論社會秩序維護法之制裁與救濟，中央警官學校警政研究所碩士論文，1992 年 6 月，141-142 頁。

¹⁹ 王茂松，論違警罰法之廢止及新法之制定，立法院院聞，1987 年 4 月，24 頁。

²⁰ 刑法第 41 條第 1 項及第 2 項規定：「犯最重本刑為五年以下有期徒刑以下之刑之罪，而受六月以下有期徒刑或拘役之宣告者，得以新臺幣一千元、二千元或三千元折算一日，易科罰金。但易科罰金，難收矯正之效或難以維持法秩序者，不在此限。」

²¹ 刑法第 75 條第 1 項規定：「受二年以下有期徒刑、拘役或罰金之宣告，而有下列情形之一，認以暫不執行為適當者，得宣告二年以上五年以下之緩刑，其期間自裁判確定之日起算：一、未

性質並非犯罪行為，僅係對秩序違反之制裁，但在程序保障卻大打折扣，且不得緩執行，亦不得易為罰鍰，對屬於犯罪行為者得不執行拘役，得緩刑，得易刑處分（易科罰金等），但對非犯罪行為卻要執行拘留，顯有情輕罰重輕重倒置之嫌。

(2) 執行無監督機關指揮監督

拘役於獄中執行，具有矯正性質，查監獄行刑法第 1 條規定：「徒刑、拘役之執行，以使受刑人改悔向上，適於社會生活為目的」，並由法務部矯正署作為規劃矯正政策，並指揮、監督全國矯正機關（構）執行矯正事務（法務部矯正署組織法第 1 條）；而拘留在警局內拘留所執行，其期間不長，且未如矯正機關有完備之輔導人力，難以發揮教化作用，易為警察作為「審問」受拘留人之一種手段，拘留會被濫用之疑慮是難以去除的²²。

(3) 產生短期自由刑之弊

短期自由刑因刑期短，執行難收懲戒教化之效，且受到監獄化之負面影響，易沾染惡習，入監被貼上標籤，切斷具有社會化功能之人際關係，出獄後產生社會復歸及再社會化困難等問題，遭受「威嚇無功、教化無效、學好不足、學壞剛好」之批評，同時浪費有限之監獄資源，增加國庫之負擔，屬於一種「弊多於利」之刑罰手段²³，國際刑事政策潮流或國內刑法學者，皆認應減少短期自由刑之執行，使用其他替代措施，如緩刑、易科罰金或易服社會勞動²⁴。然而，社維法剝奪人身自由的拘留制度卻無易處罰鍰之制度，不但無法達成矯治違警人之功能，惡害更甚於刑罰之短期自由刑，從制裁有效性而言並無實益。

4. 欠缺補償制度之規定

我國於民國 48 年制定冤獄賠償法，建立國家冤獄賠償制度，資為刑事司法誤判之救濟，釋字第 670 號解釋揭示國家對於因實現刑罰權之公益，使人民身體自由受有「超越一般應容忍程度之特別犧牲」時，應給予補償，方符憲法保障人民身體自由及平等權之意旨，社維法所定之拘留同樣係對人身自由之處罰，但卻無該法之適用，且一旦受罰即無回復可能性，對於違警人顯不公允。

4.2 各國立法趨勢—多不採人身自由罰

同為大陸法系之國家，德國之違反秩序罰法，已不採人身自由罰，奧國、日本雖仍保留人身自由罰，但性質與我國不同：

1. 奧地利維持行政官署得依行政罰法對人民科以自由刑，主要原因：(1) 奧地利關於保障人權之憲法條款，並未如我國之憲法，明定唯有法院才能剝奪人身自由；(2) 奧地利之行政手續一向完備，與法院之訴訟程序相去不遠，行政官署之

曾因故意犯罪受有期徒刑以上刑之宣告者。二、前因故意犯罪受有期徒刑以上刑之宣告，執行完畢或赦免後，五年以內未曾因故意犯罪受有期徒刑以上刑之宣告者。」

²² 蔡墩銘、陳志龍，對「拘留」的疑慮，中國時報，1991 年 4 月 26 日。

²³ 楊秀枝，我國易服社會勞動制度之制定，檢察新論，6 期，2009 年 7 月，250 頁。

²⁴ 刑法第 41 條第 2 項規定：「依前項規定得易科罰金而未聲請易科罰金者，得以提供社會勞動六小時折算一日，易服社會勞動。」

各種措施，最後尚須受行政法院之審查監督，因此，給予行政官署較大之權力，亦不致危害人權。

2. 日本雖亦設有拘留之手段，但依該國刑法第9條之規定，拘留為刑法之刑名，輕犯罪之基本性質與刑法並無兩樣，只是所犯行為情節輕微而已，對輕犯罪行為為原則上適用刑法總則之一般原理，故屬刑事罰之一環²⁵。
3. 德國於1962年刑法改革草案廢除傳統之犯罪三分法，僅將犯罪分為重罪及輕罪兩種，稱重罪者，謂最輕刑度為一年或逾一年自由刑之違法行為；稱輕罪者，謂最重刑度為少於一年自由刑或科罰金之違法行為。在此新的分類設計下，原有之違警罪已分別衡量其內容，將其可罰性相當具備者列入輕罪範圍，顯然欠缺者則剔除於刑法之外，留待行政法規以之為「秩序違反行為」，並賦予此等行為「罰鍰」之法律效果，以作為行政官署執法之依據。

對行政刑法上違規行為之制裁，應求其公允，並應和違規之嚴重程度以及個人行為情狀相當，主要制裁方式和強制措施皆不應採取剝奪和限制自由之手段²⁶。就人身自由之剝奪而言，應屬刑罰制裁最主要且最重要之手段，特別是刑事政策，著重積極性之矯正和犯人再社會化為目的，人身自由刑被認為是最符合此一功能之手段，但社維法既屬秩序罰之一環，將人身自由罰作為秩序罰之手段時，已有將刑罰手段秩序罰化之危險，變相擴大刑罰制裁手段之適用範圍，為使警察機關專注於犯罪之追緝，避免花費大批人力在拘留所之管理²⁷，爰建議刪除社維法第19條第1項第1款將拘留作為處罰種類之規定。

4.3 拘留處罰酒駕再犯之評析

按國家對於違反行政法上義務之制裁手段，有科以刑罰者，一般稱為行政刑罰；有以罰鍰及停業、歇業、吊扣（銷）執照等裁罰性不利處分者，學者稱之為「行政秩序罰」或狹義之「行政罰²⁸」。違反行政法上義務而以刑罰為制裁手段者，該違法行為性質上即為犯罪行為，應由檢察官偵查、起訴，並由普通法院審理及裁判，已屬於刑事法領域之範疇；而以研究行政組織、行政行為及行政救濟為核心之行政法，於界定行政罰之範疇時，即將行政作用法律之罰則規定中，有關「行政刑罰」之部分除去，而僅限於違反行政法上義務而受罰鍰、沒入或其他裁罰性不利處分之處罰者而言²⁹，我國行政罰法於2005年2月5日公布，該法之規範內容即以上開範疇建構而成。

²⁵ 王茂松，論違警罰法之廢止及新法之制定，前揭註19文，20頁。

²⁶ 許玉秀，第十四屆國際刑事法學大會紀要-行政刑法與刑法在法學上及實務上之區別討論會述評，刑事法雜誌，1990年4月，12頁。

²⁷ 拘留所設置管理辦法第9條：「拘留所應配置員警三人至十人，並指派專人襄助拘留所主任管理全所事務。但必要時，得視實際需要酌予增減。前項員警之配置，由有關警察機關現有員額內調配。」

²⁸ 吳庚，行政法之理論與實用，台北三民，2012年9月，增訂12版，423頁。認為行政刑罰應屬刑法範圍，不應在行政法研究之列，本文從之。

²⁹ 廖義男，行政罰法，台北元照，2008年9月，5頁。

通常秩序罰限於財產罰，如罰鍰，而刑事罰處罰種類頗多，有財產罰（罰金）、自由罰（有期徒刑、無期徒刑）、生命罰（死刑）與權利罰（褫奪公權）。在秩序罰中，自由罰不屬於正式之制裁方法，僅可視為替代罰，但在刑事罰中，自由罰不僅為正式之制裁方法，且為主要之制裁方法。倘將自由罰列為秩序罰之一，無論其所使用名稱為拘留或罰役，而非刑事罰所稱之徒刑或拘役，皆非原來秩序罰範疇，乃係將刑事罰轉用於秩序罰³⁰。

民主憲政法治國家行政秩序罰不能剝奪人身自由，不能以剝奪、拘束人身自由為制裁手段，拘留屬刑事制裁之手段，無論是違警罰或違序罰，其本質均為行政罰³¹，若具有刑事罰性質之拘留仍予保留³²，將有「刑罰手段秩序罰化」及「架空司法權限」之危險³³，應讓「刑罰歸刑法」、「行政歸行政³⁴」。社維法行政拘留顯有規避嚴謹之刑事訴訟程序，亦即規避刑罰體系對人身自由刑之限制，有嚴重侵害人權之虞。為保障人權，若有較嚴重之違反秩序行為，應加以入罪化，不應以之作為保存拘留之藉口³⁵。

法務部建議內政部參考中國大陸對酒駕者可處拘留 15 日之作法，於社維法增訂酒駕條款，以處罰行政違規酒駕，冀圖以行政拘留之處罰手段，有效、即時有效遏止酒駕危害社會之亂象。由於道路交通管理處罰條例第 35 條，目前僅有罰鍰、扣車、吊銷（扣）駕照等處罰方式，並無行政拘留之處罰規定。我國除社會秩序維護法之處罰種類保留有拘留外，行政罰法及其他法律之處罰種類，尚無拘留制裁手段，拘留實質上即為剝奪或限制人身自由之處罰規定。社維法上之拘留，乃沿襲違警罰法，以「剝奪人身自由」作為「行政罰」，已違反憲法上之「比例原則」，並且由法院介入行政罰程序，則紊亂了制裁與後續救濟之體系，而有違反憲法上「權力分立原則」之虞³⁶。社維法於民國 80 年 6 月 29 日制定施行後，即已刪除原「妨害交通之違警」等規定，現行分則已無「妨害交通秩序」之規定，如逕於社維法增訂，將使得制裁行政違規酒駕之法律體系益加紛亂，立法體例上更顯突兀或衝突，嚴重違背法治國家之法安定性原則。

刑法第 185 條之 3 其法律效果為 2 年以下之有期徒刑，與社維法上之 3 日以下之拘留相較，兩者相同並無二致，因兩者本質上均為拘束剝奪或限制人身自由之處罰手段，且均由法院法官裁判決定，即均採法官保留原則，僅期間有長短之別。換言之，刑法明顯可拘束違法酒駕者之人身自由長達 2 年以下有期徒刑，目前刑罰之效果不彰，其關鍵應在於法院法官對於酒駕者多有輕判傾向，至多 4 至 6 個月有期徒刑，最終多得以易科罰金了事結案，社維法之拘留僅 3 日以下，無論對酒駕行為人之個別威嚇、還是對社會大眾之一般嚇阻，刑罰較具制裁及威嚇效果。

³⁰ 蔡墩銘，社會安寧秩序維護法上的幾個問題，聯合報，1981 年 10 月 12 日。

³¹ 藍文祥、林富村，社會秩序維護法草案之商榷與建議，律師通訊，139 期，1991 年 4 月，59 頁；涂懷瑩，行政罰與行政刑罰問題-由正在審議中的「社會秩序維護法」案的爭議說起，法律評論，57 卷 6 期，1991 年 6 月，2 頁。

³² 許義寶，論社會秩序維護法之罰鍰，法律評論，69 卷 7-9 期，2003 年 9 月，28 頁。

³³ 胡致中，論社會秩序維護法之商榷-從拘留不能廢除說起，司法週刊，520 期，3 版。

³⁴ 段重民，社會秩序維護法施行兩年後之觀察與評析，政大法學評論，48 期，1993 年 9 月，294 頁。

³⁵ 張遠仁，中日社會秩序維護法之比較研究，中央警察大學法律學研究所碩士論文，2010 年 6 月，162 頁。

³⁶ 李震山，行政法導論，台北三民，2011 年 10 月，修訂 9 版，333 頁以下；陳敏，行政法總論，臺北新學林，2011 年 9 月，7 版，694-696 頁。

4.4 社維法內訂酒駕拘留條款之評析

- 1.以社維法拘留制裁處罰酒駕，並不具有「即時性」。因社維法之拘留，採「絕對法官保留（決定）原則」，不同之社維法分則條文，法院裁定所需之時間亦迥異：其中最久者長達「419日」（社維法第68條第2款），最短者僅需1日（社維法第66條第1款）；整體來看，警察移送與法院裁定間相距之平均日數為「42.47日³⁷」。
- 2.違反社維法之案件，欲將違序行為人「隨案移送」（類似刑訴上現行犯或拘捕前置後之犯嫌解送），僅限定於「現行違反社維法行為」、「經逕行通知或強制到場」，且其「姓名、住所或居所不明，或有逃亡之虞者」之情形（違反社會秩序維護法案件處理辦法第33條參照）。
- 3.社維法之既有處罰種類，均屬於「事後裁處」性質，並無類似道交條例之「移置保管車輛（扣車）」、或「吊銷（扣）駕照（剝奪或消滅駕車資格）」等即時處置措施。若全盤移植道交條例之酒駕條款於社維法內，勢將與社維法長久以來之處罰種類、調查裁處程序發生重大扞格！在法制設計上困難重重，政府必將付出最多之立法與執法成本，但卻難收有效遏阻酒駕之效。
- 4.社維法並無類似刑事訴訟法之「通緝」制度，若經法院裁定拘留者，超過6個月未執行，即不得執行拘留（社維法第32條參照）。此將戕害國家之執法威信。
- 5.社維法之處罰時效僅「2個月」，超過2個月者，警察即不得調查並移送法院（社維法第31條參照）。至於道交條例之處罰時效則為「3年」（行政罰法第27條參照）。故以社維法對付違規酒駕者，裁罰時效上顯然較為不利。
- 6.嚴重削弱警察維護治安之整體能量：目前酒駕件數頗多，若以行政拘留違規酒駕者，則需編排連續24小時服勤之戒護警力，以戒護被拘留人之人身安全，如此勢將排擠各警察分局內各所、隊警力編排及運作，進而影響轄區維護治安之量能。
- 7.大幅增加本已有限之警察經費預算：被拘留人於拘留所之期間，膳食費用每日約需新臺幣（以下同）150元；每人使用之毛毯清洗費用1件250元，每拘留1人1日即約需花費400元，尚不包括相關水電支出。以臺中市政府警察局為例，若該局達到拘留所最大容納人數163人，單日即須額外支付65,200元以上，勢將排擠該機關內其他經費之運用。

五、結語（結論及建議）

5.1 結論

拘留性質為處罰手段，不得以之作為防止酒駕危害發生之理由，就行政目的之達成而言，執行警察法上之「防止危害」（Gefahrenabwehr）任務，難免必要採取一些限制人身自由或侵害人身之措施，此種對人身自由之侵害，必須限於為保護受侵害人之身體、生命，或為避免直接立即之犯罪行為或違反秩序行為所必

³⁷ 警察移送與法院裁定間相距之平均日數等數據資料之來源為警政署資訊室。

要者，因此這種自由之限制不能認為係「處罰」，只能視為一種社會保安之必要措施³⁸，例如：行政執行法第 37 條有關對人之保護管束，屬於即時強制之一種，即時強制係為實現一定之狀態或行政目的而有即時予以強制必要之制度，概念上並無義務之賦課（行政執行法第 36 條³⁹）；警察職權行使法第 19 條規定⁴⁰「管束」係指違反當事人意願或未得其同意，以實力暫時拘束其一般行動自由之即時措施。由於此等措施限制、侵害人民之人身自由甚鉅，其發動要件必須嚴格解釋，應審慎判斷於具體個案中，是否有時間急迫之必要性，始得為之。此「危害」判斷須經預估程序，時點以警察機關作成決定時所擁有的認知能力為準，依當時客觀情況判斷可能發生危害，縱使事後並無實際危害發生，亦屬合法⁴¹。若從阻止犯罪、危害發生或避免急迫危險之目的為由，如對於有關妨害安寧秩序之違法行為，依第 66 條對吸食麻醉藥品以外之迷幻物品者有管束之必要，則依警察職權行使法第 19 條規定同樣可達成目的，非以拘留處分為必要。從法理上而言，行政機關不宜基於保安理由作為保留拘留之理由⁴²。

社維法上之拘留，與刑法第 185 條之 3 所定 2 年以下有期徒刑相同，均屬剝奪人身自由之處罰手段，均須專由法院法官裁判決定。由警察依社維法對酒駕再犯者執行拘留，須經地院簡易庭法官裁定之，不具即時性。

5.2 建議

1. 對酒駕者實施暫時性保護性管束

社維法之處罰，均屬於事後裁處性質，並無類似道路交通管理處罰條例之「移置保管車輛（扣車）」、或「吊銷（扣）駕照（剝奪或消滅駕車資格）」、或「行政執行法第 37 條」、「警察職權行使法第 19 條」中之「對人之（暫時）保護性管束」等即時處置措施，對於遏（嚇）阻行政違規酒駕，難收即時之效，難奏有效之功。

2. 參考中國大陸作法，於道交條例增訂「保護性約束至酒醒」措施

中華人民共和國道路交通安全法中有處罰酒後駕車之行政不法行為，其處罰或管制手段，則包括：「拘留」、「罰款」、「暫扣或吊銷機動車駕駛證」、「保護性約束至酒醒」，其中保護性約束至酒醒，相當於我國行政執行法中對人管束之即時強制措施，建議參考中國大陸作法，對酒駕者於道交條例增訂「保護性約束至酒醒」措施。

³⁸ 廖義男主持之研究計畫，行政不法行為制裁規定之研究，行政院經建會委託臺灣大學法研所執行之研究計畫，1990 年 5 月，99 頁。

³⁹ 行政執行法第 36 條規定：「行政機關為阻止犯罪、危害之發生或避免急迫危險，而有即時處置之必要時，得為即時強制。即時強制方法如下：一、對於人之管束。二、對於物之扣留、使用、處置或限制其使用。三、對於住宅、建築物或其他處所之進入。四、其他依法定職權所為之必要處置。」

⁴⁰ 警察職權行使法第 19 條規定：「警察對於有下列情形之一者，得為管束：一、瘋狂或酒醉，非管束不能救護其生命、身體之危險，或預防他人生命、身體之危險。二、意圖自殺，非管束不能救護其生命。三、暴行或鬥毆，非管束不能預防其傷害。四、其他認為必須救護或有危害公共安全之虞，非管束不能救護或不能預防危害。警察為前項管束，應於危險或危害結束時終止管束，管束時間最長不得逾二十四小時；並應即時以適當方法通知或交由其家屬或其他關係人，或適當之機關（構）或人員保護。警察依第一項規定為管束時，得檢查受管束人之身體及所攜帶之物。」

⁴¹ 蔡茂寅，警察職權行使法上之即時強制，日新警察，第 6 期，2006 年 1 月，27 頁。

⁴² 林麗瑩，關於營業之不利處分與秩序罰之關係，臺灣大學法律研究所碩士論文，1990 年 6 月，86-88 頁；洪家殷，現行法上常見行政秩序罰種類之檢討，東吳法律學報，1997 年 1 月，57 頁。

附錄：

內政部針對 102 年 5 月 22 日議事日程李鴻鈞等 23 人提案研析

報告事項案次	案名	提案委員(黨團)	法案內容	條數	行政部門意見	處理建議
						可推動／不宜推動／暫不推動
院總第 1409 號、委員提案第 15133 號	社會秩序維護法第六十六條修正草案	李鴻鈞等 23 人	<p>一、為求能有效打擊酒駕歪風，培養駕駛人「喝酒不開車、開車不喝酒」的良好習慣，特修正社會秩序維護法第六十六條，增訂飲酒開車處罰條款，透過拘留方式，以遏止民眾酒駕惡習。</p> <p>二、修正條文內容：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，進而駕駛動力交通工具者，處三日以下拘留或新臺幣一萬八千元以下罰鍰；情節重大或再次違反者，處三日以上七日以下拘留。」</p>	1	<p>一、基於立法理性(道路交通管理處罰條例乃維持交通秩序，維護交通安全，處罰交通違規之專法、特別法)、立法經濟(道路交通管理處罰條例本身已有法院法官介入審理裁判之法制設計空間)，在既有的「刑法」、「道路交通管理處罰條例」之外，不宜另再於「社會秩序維護法」(下稱社維法)增訂相關規定，以免我國取締酒駕的交通法律體系更加紊亂龐雜，徒生解釋適用、執法及裁判上的爭議困擾。</p> <p>二、尤其，社維法之「行政拘留」(1 日以上 3 日以下)，是一種「事後(實體)處罰」，與刑事罰之「拘役(1 日以上 60 日未滿)、有期徒刑(2 月以上 15 年以下)」本質相同，並非屬於目前各界防制酒駕所亟需的「事前(即時)程序處置」(所謂即時處置，係指：類似刑事程序的「羈押」概念，概指在法院裁判定罪前，先關禁行為人，以防免其逃亡、滅證、串供或再犯)，無法滿足政策目標及民眾期待。</p> <p>三、司法院亦表示：如另依社維法拘留違規酒駕者，各地方法院簡易庭法官勢將難以負荷。</p> <p>四、目前，關於「即時防制」酒駕之立法思維或策略：已改依「行政執行法」或「警察職權行使法」，對於違法酒駕者施以「(保護性)管束」，以即時防(制)止酒駕者繼續危害他人或社會。</p>	不宜推動