

道路交通管理法規立法技術之研究

--從酒後駕車管理立法

陳高村

中央警察大學交通學系 副教授

摘要

在民國86年1月之前對於交通管理法規之法律案的修訂，總以法律案的穩定性、與社會性強調，故不論在行政部門或立法部門都不輕易進行道路交通管理法規之修訂，故「道路交通管理處罰條例(以下稱處罰條例)」從民國57年2月立法公布後，大約每隔六年作一次修訂，到了86年1月第五次修訂更是相隔十年八個月，當然這個過程顯示立法、修法之慎重。但在不到三個月的同年四月卻又對「處罰條例」的第十二、十四條進行第六次修訂，88年3月又針對「處罰條例」第三十七條作第七次修訂，其與前述論點又有所背離顯得草率。

近來刑法公共危險罪章增訂「酒醉駕車」之處罰規定，惟對於「不能安全駕駛」，司法程序中的證據認定與執法實務間存在極大爭議。因此，交通主管機關本欲藉刑法公共危險罪之「重罰」來阻遏酒後駕車行為之原意無法順遂，乃重起爐灶針對「處罰條例」中酒醉駕車規定採取「重罰」之修法手段，但卻凸顯交通管理相關法規立法欠缺整體、周延之考量。

自六〇年代政府投入大量的交通建設，伴隨時代科技發展潮流，交通運輸與工程技術日新月異，交通管理法規之立法自當配合現實道路交通環境與管理需求。方能達到維護道路交通系統安全與效率之目的。就現行「處罰條例」而言，不論在本身的立法、或與道路交通安全規則之配合、或在執行面仍存在諸多盲點，造成管理或執行之障礙均有待加以克服。本研究針對交通管理法規之立法技術進行研究，針對以處罰條例為主軸的交通法規進行探討，藉以消除其立法盲點、執行障礙，作為適時、整體、專業、周延的修法建議。

壹、前言

近來社會輿論與政府部門對交通安全改善政策，均傾向於採取「重罰」來遏止交通違規發生，藉以確保交通安全，其中對於「酒醉駕駛」更是千夫所指，包括從交通違規的行政罰加重與肇事後的刑事罰的增訂，民國85年底立法院修正處罰條例第卅五條有關酒醉駕駛之違規處罰，從新台幣2,700~5,400元大幅提高為6,000~12,000元；肇事致人重傷或死亡吊銷駕照三年內不得考領，提升為酒醉駕駛吊扣駕照六月、致人受傷吊銷駕照一年、致人重傷或死亡吊銷駕照永不得考領；另同法第八十六條規定酒醉駕駛未讓行人優先通行，致行人傷亡應負刑責時，加

重其刑二分之一。88年4月更將「酒醉駕駛」納入刑法第一百八十五條之三公共危險罪處罰，以「服用...酒類...，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。」在在都顯示全國上下對酒後駕車行為之關注，並以嚴格取締、加重處罰的手段來阻遏酒醉駕駛之行為，確保人民生命財產安全，追求全民福祉的決心。

在警察機關大力宣導與執法取締下，社會飲酒習慣與風氣也慢慢的受到直、間接的影響，「安全駕駛」逐漸成為酒宴中「拒酒」的正當理由，惟對於「不能安全駕駛」，司法程序中的證據認定與執法實務間存在極大爭議。因此，交通主管機關本欲藉刑法公共危險罪之「重罰」來阻遏酒後駕車行為之原意無法順遂，乃重起爐灶針對「處罰條例」中酒醉駕車規定採取「重罰」之修法手段，但卻凸顯交通管理相關法規立法欠缺整體、周延之考量。拜電腦科技產業進步之賜，先進交通系統的引進、智慧型車路系統的運用、日新月異的交通管制工程設施與資訊網路服務迅速擴展，不論在交通管理或實際執行層面都有重大變革，交通施政更需加以因應，方能獲致最高效益與最大福祉，更需仰賴時代性、社會性、專業性與技術性等交通立法方克其功。

貳、道路交通安全法規立法技術分析

「道路交通法規」乃指規定有關道路交通事項之法律及規章。所謂「道路交通事項」包括道路交通行政與道路交通事業，舉凡與道路交通事業之規劃、興建、經營運用、管理、監督，及其他相關之交通事項有關之行政措施，即為道路交行政，綜合道路交通事業與道路交行政事項，為達到其目的而為法規所規定者均屬道路交通法規，其範圍包括經由立法院或其他立法機關依法律制定程序所制定的有關道路交通事項之法律，以及主管交通行政與交通事業機關，本其機關職權所制定頒布有關交通事項與交通事業管理之命令規章皆屬之。

一、道路交通法規之立法依據

依中央法規標準法第五條第一款規定，憲法為交通法規之制定主要(最上層)法源，當然除憲法之規定以外，就屬法律授權與主管交通行政機關依其法定職權所制定，憲法中央與地方政府權限劃分與交通事項相關之規定如下：

- (一)第一百零七條第一項第五款：航空、國道、國有鐵路、航政、郵政及電政，由中央立法並執行之。
- (二)第一百零八條第一項第六款、第九款：航業、二省以上之水路交通運輸，由中央立法並執行之或交由省縣執行之。
- (三)第一百零九條第一項第一款：省教育、衛生、實業及交通，由省立法並執行之或交由縣執行之。
- (四)第一百十條第一項第一款：縣教育、衛生、實業及交通，由縣立法並執行之。

根據憲法第一百零九條、第一百十條規定，省(縣)教育、衛生、實業及交通事項，可由省或縣立法，此與中央法規標準法之立法程序規定有異，此為地方自治制度落實的基點，宜以修訂中央法規標準法加以克服方能落實地方政府立法與執行之要求。另「廢省」之後，原省屬交通業務與交通事業之移撥，並未先行立法規範，係透過行政(政治)手段，以機關間協調或上、下級機關間之合併、裁撤等方式處理，此與法治程序仍有出入。

二、道路交通管理法規的型式

道路交通法規制頒的程序或存在的型式，應依中央法規標準法規定，歸納如下：

(一)道路交通事項有為法律所規定者：法律係由立法院依循立法程序三讀通過所制定，並賦予一定之法律案名稱，由立法院諮請總統明令公佈者。依中央法規標準法第五條規定，道路交通事項需以法律規定的事項包含：

- 1.憲法或法律有明文規定應以法律定之者；
- 2.關於人民之權利義務；
- 3.關於國家各機關之組織者；
- 4.其他重要事項應以法律定之者。

(二)道路交通事項有為規章所規定者：此為規範有關道路交通事項之法令規章，係由主管道路交通行政機關依其法定職權或法律授權所制定，規章僅為命令性質，通常具有條文形式。規章之頒布不得牴觸法律，其牴觸者無效，且下級機關訂定之規章，不得牴觸上級機關訂定之規章。而中央部會依法律授權或本其職權訂定之行政規章，依程序送立法院核備。

(三)道路交通事項有並非以法律或規章規定，而僅以單純之行政命令所規定者：此種單純之行政命令多數並未具有法規之條文形式，但亦可具有法條形式，或僅為個別性或單獨性之命令措施，對道路交通事項有所規定，亦係主管道路交通行政機關依其法定職權或基於法律授權所為之作用，在不牴觸法律規章之限度內始得為之。而在現行實務中行政部門為遂行其政務之推動，對於法令之解釋常有擴大或曲解立法之原意，其中尤以對民眾有利之解釋最常發現，而使法令虛有其外表，無法發揮其原應有之立法功能。

三、道路交通管理法規的名稱

(一)道路交通事項之法律，通常定名為法或條例，諸如：公路法、處罰條例。至於法案之法律名稱，則依中央法規標準法第二條規定，依其性質區分如下。

- 1.法：屬於全國性、一般性或長期性事項之規定者稱之，如民法、刑法、社會秩序維護法等。
- 2.律：屬於戰時軍事機關之特殊事項之規定者稱之，目前法律案中以律定名者僅有戰時軍律。
- 3.條例：屬於地區性、專門性、特殊性或臨時性事項之規定者稱之，如處罰條例、貨物稅條例、工程受益費條例等。

- 4.通則：屬於同一類事項共通用原則或組織之規定者稱之，如省市自治通則。
- (二)用以規範交通事項與交通事業之規章，每定名為規程、規則、細則、辦法、綱要、標準、準則，其名稱依中央法規標準法第三條規定，可區分如下。
- 1.規程：屬於規定機關組織、處務準據之者稱之。
 - 2.規則：屬於規定應行遵守或應行照辦之事項者稱之。
 - 3.細則：屬於規定法規之施行事項或就法規另作補充解釋者稱之。
 - 4.辦法：屬於規定辦理事務之方法、時限或權責者稱之。
 - 5.綱要：屬於規定一定原則或要項者稱之。
 - 6.標準：屬於規定一定程度、規格或條件者稱之。
 - 7.準則：屬於規定作為之準據、範式或程序者稱之。

四、道路交通法規違反之處罰

交通主管機關依據道路交通法規，而使人民負擔公法上之義務，為擔保其義務之履行，對於違反義務者所採取手段有二：一為對於其過去違反義務之制裁是為行政罰；一為對於促其將來實現義務之手段，是為行政上之強制執行[2]。

(一)行政罰：交通主管機關或法院，基於國家之一般統治權，對於違反道路交通法規之義務者所科之制裁，以維持行政上之秩序而達到行政目的。以義務人違反行政法上義務為前提，對過去違反義務之制裁，促使其將來實現義務之手段，行政罰分為兩種：

- 1.行政刑罰：對於違反行政法上之義務者，由法院宣告科以刑法上所定刑名之制裁，是為行政刑罰，通常由法院宣告。如違反國家總動員法依妨害國家總動員懲罰暫行條例處罰之死刑、無期徒刑、有期徒刑、拘役、罰金等刑罰，或違反商標法、著作權法等之有期徒刑、拘役、罰金等刑罰。
- 2.行政秩序罰：對於違反行政法上之義務者，科以刑法上刑名以外之制裁，是為行政秩序罰，通常由行政官署為之。如違反公路法、處罰條例等之罰役、罰鍰、沒入等處罰。

由於現行處罰條例對違規者所採取之處罰係行政秩序罰，常有學者引用其他國家採用類似國內行政刑罰之規定，兩者相較之下逕認定國內之處罰過輕，無法產生阻遏之效果，實應就不同制度背景、國情等多方面加以考量。

(二)行政上之強制執行：人民不履行行政法上之義務時，行政官署得以強制力迫使人民履行義務，或使其實現與履行同一狀態之行政權作用。依我國現行行政法之規定，除有特別規定外否則可依行政執行法規定，而行政上之強制執行分為下述兩種：

- 1.間接強制處分：分為代執行與罰鍰，代執行的程序包括告誡、執行、費用之徵收；罰鍰亦為執行罰，以強制公法上義務之履行為目的，對不履行義務者科以罰鍰之處罰。
- 2.直接強制處分：分為ㄟ對於人之管束，ㄚ對於物之扣留使用或處分或限制其

使用，R對於家宅或其他處所之侵入。如違反公路法、處罰條例等引用直接強制處分之精神，對於運輸業者之勒令停業處分，對駕、行照、號牌之暫時保管處分，對駕駛人之吊扣駕照、吊銷駕照、禁止駕駛處分，對車輛實施禁止行駛處分等。

參、道路交通管理處罰條例立法技術分析

為了因應時空變化與日新月異的交通需求，處罰條例的修正立法必須有整體性、時代性、社會性、專業性與技術性等周全考量，針對交通管理事項從政策的形成、管理制度的建立、以致於執行的層面都要鉅細靡遺落實於法規之中，方能符合「依法行政」之法治原則，不論立法目的係配合既定交通政策的執行，或因落實交通管理實務的需求，交通管理法規的立法充滿複雜性與技術性，為了使立法結果完美可行，法案的草擬與立法過程可由下列四個向度進行檢核與思維。

一、橫向交通管理相關法律之參酌

車輛、道路、用路人為道路交通行為構成之三要素，故用路人之交通行為若無法在三者間取得協調必定產生交通問題。而道路之規劃、修建、養護與運輸事業之經營管理，在現行制度中主要依公路法與市區道路條例之規範，道路為公部門所建設自應依道路工程設計規範與市區道路工程設計標準進行規劃、設計、施工、管理、維護，而車輛與用路人在交通行為中扮演的角色為私人力量的參與，則有賴處罰條例之規範。然交通行為之旅次目的與其他土地使用又息息相關，故周詳考量停車場法、大眾捷運法、都市計畫法、區域計畫法亦不失為改善都市交通問題之良策；交通行為亦為用路人社會行為之一部分，道路交通管理自無法與刑法、民法之規定完全剝離，如何在眾多相關法規間尋求周全、整體、相當、平衡之立法，避免產生適用之競合與漏洞，為交通管理者與立法者一致追尋之目標。

二、縱向相關子法之配合

現行處罰條例是確保道路交通效率與安全最佳法典，為了維護道路交通秩序與通暢，對於用路人之用路行為必須有所規範與限制，乃承襲憲法中「關於人民之權利義務」必須以法律定之的精神。故交通管理事項雖相當繁瑣，無法於處罰條例中一一揭露，於是有依處罰條例之法律授權而訂之命令規章來補充說明，其中最要者有道路交通標誌標線號誌設置規則是以硬體設施的設置來達到管制、警告、指示、引導用路人之用路行為的具體規範；道路交通安全規則則是用路人用路法則的最高指導原則；違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則則是違反道路管理事件的處理程序規定；再配合其他管理法規的輔助，為母法與子法間的分際最為重要，行政裁量權的擴張往往會傷及路人的權益，甚至逾越母法之規範。

三、國際慣例與公約之遵守

交通法規基於國家主權所制定，行使於國家領土內，是為國內法，唯目前交通事業已無國界之限制，不論是貨物之運輸或觀光旅遊活動等文化交流，都顯示國際間來往愈密切交通事業愈發達。推動國內相關交通事業發展時，在國內交通法規之制定同時需考量國際公約之規定，不論對國際貿易之拓展，世界經貿組織之參與與觀光旅遊事業之發展，都需具備宏觀的視野與胸襟，故交通法規雖為國內法，但亦隱含國際法之性質，此為國際化腳步中需克服的，諸如公路法第卅五條外國人不得在中華民國境內經營運輸業之修正案，這也是我們積極拓展國際舞台，尋求加入國際經貿組織過程中需要去面對的。

四、新交通科技與技術之引進

科技的進步，因交通技術的提升，拉近人與人之間的距離，縮短兩地間行旅、通訊往來的時間與限制，無論對交通工具、設備、控制技術，充分表現出其精密的科技，故其相關規範標準之制定，充分顯示高度之技術性，藉以符合安全、效率與公共福祉之基本目標，尤其與交通管理相關之設施之設計標準訂定，除了可以安全地運用於交通管理外，亦可避免採購過程之困擾，而妨害交通管理業務之推動。腦科技產業進步之賜，先進交通系統的引進、智慧型車路系統的運用、日新月異的交通管制工程設施與資訊網路服務迅速擴展，不論在交通管理或實際執行層面都有重大變革，交通施政更需加以因應，方能獲致最高效益與最大福祉。

肆、道路交通管理處罰條例立法技術評析

整個處罰條例的立法技術除前述之橫向交通管理相關法律之參酌、縱向相關子法之配合、國際慣例與公約之遵守、新交通科技與技術之引進等大方向原則之遵守外，就處罰條例本身而言，交通管理與路權規範具有相當之專業性與技術性政策、管理、執行層面具有相當之複雜性，尤其在執行面又需面面俱到考量其有效與可行性，願本文中只列舉三個大要項加以說明，期盼達到拋磚引玉之功效。

一、因應時代需求與穩定性兼顧

在民國86年1月之前對於交通管理法規之法律案的修訂，總以法律案的穩定性、與社會性強調，故不論在行政部門或立法部門都不輕易進行道路交通管理法規之修訂，故「稱處罰條例」從民國57年2月立法公布後，大約每隔六年作一次修訂，到了86年1月第五次修訂更是相隔十年八個月，當然這個過程顯示立法、修法之慎重。但在不到三個月的同年四月卻又對「處罰條例」的第十二、十四條進行第六次修訂，88年3月又針對「處罰條例」第三十七條作第七次修訂，詳如表1所示，其與前述論點又有所背離顯得草率。然交通事業往往隨著時空演進、國家政策的傾向及國際間法規的變動，需要配合修定，故交通法規富於變動性，事實上交通事業隨著經濟發展與科學進步，須適時進行調整以因應時代

之需求，故在立法過程如何考量此項因素，雖應隨科技進步、時代需求適時調整，但更應顧及立法之目的與意義，才不失法之權威與穩定性，此為交通管理單位主事者應加以重視者。

表1 歷次處罰條例修正分析表

修訂次序	修訂時間	時間間隔	制修訂主要內容
初訂	57年2月	--	制定公布全文七十七條
第一次修	58年1月	11月	修正公布第十四、七十五條；並增訂第七十六至七十八條，原第七十六、七十七條改為第七十九及八十條條文
第二次修	64年7月	6年6月	修正公布全文九十三條條文
第三次修	70年7月	6年	修正公布第八、二十一、二十七、三十一、三十三、五十四、六十五至六十八條及第八十九條；並增訂第三十七條之一條文
第四次修	75年5月	4年10月	修正公布
第五次修	86年1月	10年8月	修正第三、七、八、十二、十五、十六、十七、二十四、二十七、二十九、三十、三十一、三十三、三十五、三十六、三十七、三十八、四十四、五十五、五十六、五十七、五十九、六十、六十二、六十三、六十四、六十五、六十七、八十六、八十七、九十條；增訂第七條之一、六十三條之一、八十一條之一、八十二條之一、八十五條之一條文
第六次修	86年4月	3月	修正第十二、十四條條文
第七次修	88年3月	1年11月	修正公布第三十七條條文

二、違規處罰標準與交通危害之相關性

現行處罰條例所定之處罰最低由新台幣180元起算，最高為新台幣12,000元，中間計有23種不同的等級尚不包括吊扣、吊銷...等其他強制處分；如違規者能於到案日期前自行繳納，依最低標準處罰亦有14種不同等級的處罰標準，詳如表2.所示，有部分也從具有最高與最低處罰標準，修正為單一處罰標準，甚至把原先為處罰「罰鍰」直接修改為處罰「新台幣」。從交通管理理論中，違規行為危害交通之嚴重度與處罰標準應存在正比的關係，且由期望效用理論證實，在某種程度下處罰對阻遏違規行為具有效果，然表2中處罰條例中之處罰標準等級似乎有簡化之空間。

三、行政處分之明確性與可行性

處罰條例中所規範之行政上之強制處分，包括對人之禁止駕駛、對車之禁止行駛，對號牌、駕照之吊扣、吊銷、扣繳、繳銷、註銷處分，與對拼裝車、雷達感應器之沒入，對車輛、證照之暫行保管，對機件、車輛標示、外觀之責令改正等，雖然處分規定明確，但就執行面而言甚難落實，諸如酒醉駕車駕駛人之禁止駕駛、超載車輛之禁止行駛、拼裝車輛之沒入，都在執行層面面臨重大挑戰而喪失原立法之善意，另以暫行保管之名行扣車、扣照之實，都非依法行政之手段影響用路人之權益。

表2. 道路交通管理處罰條文不同處罰標準分類

	處罰罰鍰	處罰新台幣	道路交通管理處罰條文別
1.	60元	180元	第七十一、七十二、七十三、七十七、八十一、八十四條
2.	100元	300元	第六十九條
3.	100~200元	300~600元	第十四、二十五、二十六、四十一、七十四、七十六、八十三條
		300~600元	第三十一條(二)、第五十五條
4.	120元	360元	第七十八條
5.		500元	第三十一條(三)
6.	200~400元	600~1,200元	第三十九、四十二、五十、五十一、五十二、五十八、七十五條
		600~1,200元	第三十八條(二)、五十六條
7.	200~600元	600~1,800元	第三十二、四十五、四十六、四十八、四十九條
		600~1,800元	第六十二條(二)
8.	240元	720元	第八十條
9.		900~1,800元	第十五、十六、十七、六十條(二)
10.		1,200元	第三十六條(二)
11.	400~800元	1,200~2,400元	第三十四、四十、四十七、八十二條
12.		1,500元	第三十一條(一)、第三十六條(三)
13.		1,500~3,000元	第三十八條(一)、第五十九條、第八十一條之一
14.		1,500~3,600元	第三十六條(一)
15.		1,800元	第二十四條
16.	600~1200元	1,800~3,600元	第十八、十九、二十、二十二、四十三、五十三條
17.	800~1600元	1,800~4,800元	第十三條
18.	600~1800元	1,800~5,400元	第四十四條
19.		2,400~4,800元	第五十七條
20.	1,000~2,000元	3,000~6,000元	第二十八條
		3,000~6,000元	第二十七、三十三條
21.		3,000~9,000元	第二十九、三十條
22.		3,600~7,200元	第十二條
23.	2000~4000元	6,000~12,000元	第二十一、五十四條
		6,000~12,000元	第三十五條

伍、從酒後駕車管理立法技術評析

「酒後駕車」被公認為對交通安全具有威脅的行為，由於駕駛人於喝酒後其神智會受到酒精的影響，無法明確精準的長控自己的行為，動力交通工具無法獲得安全操控，交通主管機關為了交通秩序與安全之維護，對於用路人規範了用路的權利義務，明訂了交通規則，對於違反交通義務者給予違規處罰。另對於用路人交通行為，侵害國家法律所保障的其他人之「生命、身體健康與社會安全」等公法益，必須科以刑法上之刑罰。若造成用路人之生命、身體、自由、財產與名譽之安全等私法益損害，則需負擔民法上之損害賠償責任。

一、酒後駕車相關管理法規探討

推動交通安全是交通主管機關的主要工作，不論對於「酒後駕車」而犯刑法之罪章，或行政法上之義務違反，在「依法行政」與「罪刑法定」的原則下，現行法令中有關「酒後駕車」對犯罪者之犯行追訴或義務違反者之取締告發，主要的法令依據有行政法之處罰條例法系、行政執行法與刑事法之刑法三大類。

(一)刑法相關規定

刑法中為了保障用路人之公法益，有規範「酒後駕車」危害公共交通安全之抽象危險犯罪規定，具有預防危害交通安全的功能，至於危險發生後造成公法益之侵害，則有過失致人死、傷之處罰，對於有酗酒習慣者亦有禁戒處分之規定。至於法官科刑時可依刑法第五十七條，審酌犯罪之動機、目的、...、犯人智識程度、所生危險與損害、犯罪後態度等，其處罰規定說明如下：

- 1.根據刑法第一百八十五條之三規定，「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，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。」
- 2.根據刑法第二百七十六條規定，過失致死處二年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金。根據刑法第二百八十四條規定，過失傷害處六月以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。根據刑法第二百八十五條規定，過失致人重傷害處一年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。
- 3.根據刑法第五十五條規定，一行為觸犯數罪名或犯一罪而其方法或結果之行為犯其他罪名者，從一重處斷。
- 4.根據刑法第八十九條規定，因酗酒而犯罪者，得於刑之執行完畢或赦免後，令入相當處所施以三個月以下禁戒處分。

(二)處罰條例法系相關規定

警察進行交通執法乃為警察行政手段之實行，可對違反行政法規規定之義務者加以取締告發，或制止其違反義務之行為繼續發生。對於酒後駕車者攔停稽查後經檢測其酒精濃度過量者，依處罰條例第三十五條加以告發並禁止其繼續駕駛。另依違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則(以下簡稱處理細則)第十五條第一項第十五款規定，汽車駕駛人酒醉駕駛肇事致人重傷或死亡者，應當場暫行保管其車輛牌照或駕駛執照。至於是否應吊扣或吊銷駕照，則需另由交通裁決所加以裁決。

- 1.處罰條例第三十五條第一項第一款規定，汽車駕駛人，駕駛汽車...酒精濃度過量...，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照六個月(六十三條第一項第三款無效記點規定)。因而肇事致人受傷者、並吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再核發(六十七條第一項第一款同樣規定)。第二項規定汽車所有人，明知汽車駕駛人有...酒精濃度過量...情形，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。

- 2.處罰條例第八十六條第一項規定，汽車駕駛人，...酒醉駕車...，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。
- 3.道路交通安全規則(以下簡稱道安規則)第一百一十四條：汽車駕駛人飲酒後其吐氣所含酒精成分超過每公升0.25毫克以上者，不得駕車。
- 4.道安規則第一百二十條第一項第四款：慢車駕駛人因飲酒...不能對所駕車輛為正常之控制者，不得駕駛或推拉車輛。
- 5.處理細則第十五條第一項第十五款：汽車駕駛人酒醉駕駛肇事致人重傷或死亡者，應當場暫行保管其車輛牌照或駕駛執照。
- 6.處理細則第二十條：汽車依規定應禁止駕(行)駛或扣留車輛者，經查明或處理後，其車輛依下列規定發還之：
 - 1)汽車所有人、駕駛人無連帶責任者，在舉發後未屆指定處理日期前，車主或所委託之第三人得憑原舉發違反道路管理事件通知單及行車執照具領，並由持有駕駛執照之人駛回。
 - 2)汽車所有人、駕駛人有連帶責任者，應俟違規處分結案後，平裁決執行文件發還，如裁決吊扣牌照處分者，並於吊扣執行單註明憑以使回之期限，以便其駛回車輛。

(三)行政執行法

行政執行法第七條規定瘋狂或酗酒泥醉，非管束不能救護其生命、身體之危險，及預防他人生命，身體之危險者。前項管束，不得逾二十四小時。

二、酒後駕車衍生刑事責任分析

(一)刑法罪責之認定

- 1.公共危險罪：依刑法第一百八十五條之三公共危險罪之犯罪條件有三， S 服用...酒類或其他相類之物， S 駕駛動力交通工具， R 不能安全駕駛。此三要件缺一則不為本條文所處罰，至於「不能安全駕駛」則不以發生事故之「具體危險」為要件，也包括為預防交通危害之發生之「抽象危險」。故不生警政、交通、法務部門以「不能安全駕駛」定義不明確之由，而為開會商訂呼氣中酒精含量0.55mg/l及0.11%為駕駛人觸犯刑法第一百八十五條之三執法移送依據的問題，此一項標準對於罪責認定並非為唯一或絕對的條件。
- 2.刑法第二百七十六條「過失致死罪」、第二百八十四條「過失傷害罪」或第二百八十五條「過失重傷害罪」，自應以交通事故中「過失行為」為歸責要件，而發生具體之致人於死、傷害結果為處罰依據。另肇事之當事人如因具有「從事業務之人」的身份，依刑法第二百七十六條、第二百八十四條、或第二百八十五條均有「業務過失」加重處罰之規定。
- 3.酒後駕車若有不安全行為，可能同時觸犯刑法第一百八十五條之三的「公共危險罪」與刑法第二百八十四條「過失傷害罪」、第二百八十五條「過失重傷害罪」或第二百七十六條「過失致死罪」。自得依刑法第五十五條「數罪

併罰」之規定從一重處斷。

4.刑法第八十九條規定，因酗酒而犯罪者，得於刑之執行完畢或赦免後，令入相當處所施以三個月以下禁戒處分。然「酗酒」之意為何？影響當事人之權益甚鉅，故酒後駕車有不能安全駕駛之行為或因而肇事致人死傷，得否接受酗酒之禁戒處分，欠缺明確之標準。

(二)刑罰科處

法定刑罰既如前述，但在法院審理過程法官仍須依犯罪調查之結果及相關法律之規定，諸如處罰條例第八十六條第一項規定，汽車駕駛人，...酒醉駕車...，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。再依刑法第五十七條審酌行為人之犯罪之動機、目的、...、智識程度、所生之危險與損害、犯罪後之態度等，作適當之刑罰科處。酒後駕車行為犯罪所違反的法律規定與將面臨的刑事責任，詳如表3所示。

三、酒後駕車衍生行政責任分析

行政責任乃行政機關為維持行政上之秩序，對於行為人違反行政法上規範之義務所科以的制裁。就酒後駕車所衍生之行政責任而言，係交通主管機關為維持交通秩序與維護交通安全，依道安規則規範用路人之用路法則，若有不依規定而違反者，則交通秩序遭到破壞，交通安全受到威脅，故對於違反者施予適當的處罰。就現行法規中與酒後駕車有關之行政法規定，包括處罰條例第三十五條與行政執行法第七條規定，酒後駕車行為將面臨到的行政違規處罰詳如表4所示，至於其違規行為之要件分別說明如下：

- (一)就現行處罰條例之規定，必須負擔酒後駕車行政責任之要件為駕駛人「駕駛汽車」與「酒精濃度過量」兩者並存，至於「酒精濃度過量」之標準，則依處罰條例第九十二條授權訂定之道安規則第一百十四條規定的「...飲酒後其吐氣所含酒精成分超過每公升0.25毫克以上...」。
- (二)另依道安規則第一百二〇條第一項第四款，雖有慢車駕駛人因飲酒不能對所駕車輛為正常控制者，不得駕駛或推拉車輛之規定。但在處罰條例中並無明訂處罰之條文，且「不能...為正常控制」之規定亦欠缺具體之認定標準，其宣示意義大於實質規範之意義。
- (三)就行政執行法第七條規定，酗酒泥醉非管束不能救護其本身或預防他人生命、身體之危險者。並無須以駕車為要件，只要行為人有「酗酒泥醉」之情形，行政官署基於善意之保護，得施以管束。惟「酗酒泥醉」之定義並非明確，常為行政官署所困惑，若採嚴格認定恐無法保護行為人之性命，若採較寬鬆之標準則對於人權與人身自由之保障又有所衝突，甚至如何管束在相關法規又無後續之規定，行政執行法第七條之立法有名存實亡之實。

表3 酒後駕車所面臨到的刑事責任問題

適用法條 行為結果	一般駕駛行為肇事 違反條文與法定刑	酒後駕車違反 刑法條文與法定刑	適用刑法第55條 數罪併罰之法定刑	適用處罰條例第86條 致人死傷加重1/2	適用刑法第89條 酗酒犯罪之禁戒處分
肇事致人於死	刑法第276條： 二年以下有期徒刑 拘役 或二千元以下罰金	刑法第185-3條： (公共危險罪) 一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	從一重處罰： 二年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	三年以下有期徒刑 拘役 或四萬五千元以下罰金	刑之執行完畢或赦免 後，令入相當處所施 以三個月以下禁戒處 分
肇事致人重傷	刑法第285條： 一年以下有期徒刑 拘役 或五百元以下罰金		從一重處罰： 一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	一年六月以下有期徒刑 拘役 或四萬五千元以下罰金	
肇事致人受傷	刑法第284條： 六月以下有期徒刑 拘役 或五百元以下罰金			一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	
肇事僅致財物損失	無處罰規定		單純一罪： 一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	無加重： 一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	
其他不能安全駕駛			單純一罪： 一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	無加重： 一年以下有期徒刑 拘役 或三萬元以下罰金	

表4 酒後駕車所面臨到的行政違規處罰

違反法律條文	違規行為或條文內容	處罰對象	各種不同行為結果之處罰				
			未發生事故	僅財損事故	肇事致人受傷	肇事致人重傷	肇事致人於死
處罰條例： (第35-1-1條) (第35-1-3條) 道安規則： (第114-2條) 處理細則： (第15-1-15條)	酒精濃度過量 拒絕酒精濃度檢測 飲酒後其吐氣所含酒精成分超過0.25毫克以上者	汽車駕駛人	罰鍰6,000元以上12,000元以下，並禁止駕駛				
			吊扣駕照6個月		吊扣駕照1年	吊銷駕照不再核發	
						暫時保管汽車駕駛人駕駛執照或車輛牌照	
道安講習辦法 (第5條)	違反處罰條例第35-1條規定者	汽車駕駛人	實施交通安全定期講習				
處罰條例： (第35-2條)	明知汽車駕駛人酒精濃度過量而不予禁止駕駛	汽車所有人	吊扣汽車牌照3個月				
處罰條例： (第63-1-3條)	酒精濃度過量或拒絕酒精濃度檢測	汽車駕駛人	記點三點				
處罰條例： (第63-1-3條)	酒精濃度過量或拒絕檢測已受吊扣或銷駕照處分	汽車駕駛人	不予記點				
處罰條例： (第67-1條)	違反處罰條例第35-1-1、35-1-3條被吊銷之駕照	汽車駕駛人				不得再考領	
道安規則： (第120-1-4條)	慢車駕駛人因飲酒...不能對所駕車輛為正常控制者	慢車駕駛人	不得駕駛或推拉車輛(無處罰規定)				
行政執行法： (第7條)	酗酒泥醉非管束不能救護其本身或預防他人生命、身體之危險者。	酗酒泥醉之人	前項管束，不得逾二十四小時。				

陸、結論

- 一、在現行刑法與交通法規分別有對「酒後駕駛」行為作不同之規範，從用路人的立場看「酒後駕車」係單純的一行為，但用路人可能因酒後開車之一行為分別受到刑罰與行政罰，造成一事兩罰之疑義，然而酒後駕車行為係對刑法所保障的交通安全公益造成侵害與違反行政法規規定應遵循之義務，分別為兩項不同標的的違法事實，就法理而言並無「一事兩罰」之爭議。
- 二、真正一事不兩罰的情形，將會出現在刑法第一百八十五條之三與第二百七十六條之過失致死，或與第二百八十五、二百八十四條過失傷害之適用競合，而這項競合產生之數罪併罰，可由刑法第五十五條從一重處罰獲得解套。就法理而言，不安全駕駛的行為不一定導致事故發生或有人傷亡之結果，若有事故發生導致有人傷亡之結果，其酒後駕駛之行為可依第一百八十五條之三及第二百七十六條、第二百八十四條分別移送法辦，若未發生傷亡僅有財物之損失，則依一百八十五條之三移送。但值得注意的是第一百八十五條之三是公訴罪，第二百八十四、二百八十五條是告訴乃論，另外過失毀損在刑法中是不處罰的。
- 三、依處罰條例第三十五條與道安規則第一百一十四條規定，汽車駕駛人飲酒後吐氣所含酒精成分超過每公升0.25毫克不得駕車至為明確。處罰條例第一條即開宗明義指出，其目的即在規範用路人確保交通安全，今另訂每公升0.55毫克為不安全之門檻，作為刑法移送之依據，是否會否定處罰條例與道安規則原規定之每公升0.25毫克的存在價值。
- 四、另警政、交通、法務部門協商訂定之血液中酒精含量標準0.11%相當於吐氣酒精含量每公升0.55毫克亦待商榷，目前國內多數醫院使用之血液中酒精含量檢測儀器多非以「%單位」表示，且檢察官、法官對於酒後駕車不安全犯罪事實之認定，豈止於上述二途，無形中行政措施干預、侷限了司法審判作業制度，這豈是當初立法之原意。
- 五、況且警政、交通、法務部門協商時，亦訂出「若駕駛人酒後駕車確有不安全駕駛行為，有證可稽的情況下，雖酒精濃度未超過商訂之標準每公升0.55毫克」仍得依刑法第一百八十五條之三移送。依此又回歸到刑法第一百八十五條之三的原意，該商訂之標準又成「蛇足」。況且依刑法第一百八十五條之三的原意的精神，即使駕駛人被檢測之酒精含量低於道安規則規定之每公升0.25毫克，但有證據顯示駕駛行為不安全，亦應依刑法第一百八十五條之三移送。
- 六、酒醉執法之困難：新增訂刑法第一百八十五條之三，警察執法在過程可逕依刑事訴訟法之相關規定，將犯罪嫌疑人留置調查並移送地檢署，解決以往依處罰條例告發後，禁止駕駛人繼續駕駛，對於駕駛人之處理之疑義。若未達

移送標準，依處罰條例三十五條之規定告發並禁止駕駛，仍有人、車處理之困擾，現行部分警察機關採扣車方式，實有逾越相關法規之規定。過去雖有依行政執行法對駕駛人留置保護，但此種美意往往無法為駕駛人所接受，且無相關留置保護設施與處所，造成執法單位莫大之困擾。

七、違規處罰標準分23等級與交通危害程度欠缺相關性，有加以簡化之必要。

八、能否藉由交通執法達到促進交通安全之目的，目前最大的障礙在執法階段與告發後的裁決處罰，如何普遍執法與提昇裁罰效率應是主要關鍵。

柒、參考文獻

- 1.林紀東，「行政法」，三民書局，民國75年9月修訂初版。
- 2.管歐，「行政法概要」，三民書局，民國69年1月十版。
- 3.陳高村，道路交通事故處理與鑑定，民國86年5月。
- 4.陳高村，期望效用理論在交通執法之運用--以都市停車管理為例，中央警官學校，警學叢刊，第二十六卷第一期，民國84年9月。