

## 酒 駕 毒 駕 與 交 通 執 法

鄭善印<sup>1</sup>

### 壹、前言

民國 108 年 3 月 26 日立法院通過道路交通管理處罰條例增修案，其中我認為較值得論述的有第 35、35-1、35-2、73，共四個條文。其中，第 35-2 條加重了汽車運輸業者的懲罰性損害賠償責任，其餘條文則仍然圍繞在「防止酒駕、毒駕」上。所謂懲罰性損害賠償責任，乃在正式的民法損害賠償之外，另外對業主增加的賠償責任，這一責任若能由律師認真追究、法院核實認定，未嘗不能讓業主有效控管所屬暴衝型駕駛人，減少道路交通死傷事故，但因屬民法領域，故本文不多贅言。本文所擬論述之條文為其餘三條。該三條增修前後之條文對照表如下。

表一 立法院通過之道路交通管理處罰條例第 35 條修正條文重點對照表

108 年 3 月 26 日	107 年 5 月 29 日
I 汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定有下列情形之一，機車駕駛人處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣三萬元以上十二萬元以下罰鍰，並均當場移置保管該汽機車及吊扣其駕駛執照一年至二年；附載未滿十二歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年至四年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領	I 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或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

<sup>1</sup> 開南大學法律學系教授，jsy@mail.knu.edu.tw

108 年 3 月 26 日	107 年 5 月 29 日
<p>III 本條例中華民國一百零八年三月二十六日修正條文施行之日起，汽機車駕駛人於五年內第二次違反第一項規定者，依其駕駛車輛分別依第一項所定罰鍰最高額處罰之，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣九萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p>	<p>III 汽車駕駛人於五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p>
<p>IV 汽機車駕駛人有下列各款情形之一者，處新臺幣十八萬元罰鍰，並當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：</p> <p>一、駕駛汽機車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查。</p> <p>二、拒絕接受第一項測試之檢定。</p>	<p>IV 汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車、吊銷該駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。</p>
<p>V 本條例中華民國一百零八年三月二十六日修正條文施行之日起，汽機車駕駛人於五年內第二次違反第四項規定者，處新臺幣三十六萬元罰鍰，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣十八萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p>	<p>無</p>
<p>VIII 汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上，年滿十八歲之同車乘客處新臺幣六百元以上三千元以下罰鍰。但年滿七十歲、心智障礙或汽車運輸業之乘客，不在此限。</p>	<p>無</p>
<p>IX 汽機車駕駛人有第三項、第四項、第五項之情形，肇事致人重傷或死亡，得依行政罰法第七條、第二十一條、第二十二條、第二十三條規定沒入該車輛。</p>	<p>無</p>

表二 立法院通過之道路交通管理處罰條例第 35-1 條增加條文對照表

108 年 3 月 26 日	107 年 5 月 29 日
<p>I 汽車駕駛人經依第六十七條第五項規定考領駕駛執照後，不依規定駕駛或使用配備車輛點火自動鎖定裝置汽車者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車。</p> <p>II 前項車輛點火自動鎖定裝置由他人代為使用解鎖者，處罰行為人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。</p> <p>III 第一項車輛點火自動鎖定裝置之規格功能、應配置車種、配置期間、管理及其他應遵行事項之辦法，由交通部會同內政部定之。</p>	<p>無</p>

表三 立法院通過之道路交通管理處罰條例第 73 條修正條文重點對照表

108 年 3 月 26 日	107 年 5 月 29 日
<p>II 慢車駕駛人，駕駛慢車經測試檢定酒精濃度超過規定標準者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。</p> <p>III 慢車駕駛人拒絕接受前項測試之檢定者，處新臺幣二千四百元罰鍰。</p>	<p>I 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：</p> <p>七、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>II 慢車駕駛人拒絕接受前項第七款測試之檢定者，處新臺幣一千二百元罰鍰。</p>

## 貳、增修緣由

上三條增修緣由，經查閱該案立法歷程得知：

一、原本交通部所提修正案並無第 35 條等之增修，但因近年諸多酒駕案件引起社會極大反感，立法委員乃群起提案，此觀下列立法歷程記錄即知：「(交通部部長賀陳旦) 今天應邀列席貴委員會，就行政院函送大院審議『道路交通管理處罰條例』第 37 條、第 67 條、第 87 條修正草案提出重點報告，並就貴委員會審查曾委員銘宗、親民黨黨團、李委員鴻鈞、郭委員正亮、趙委員正孫、陳委員曼麗、黃委員偉哲、賴委員瑞隆、邱委員志偉、時代力量黨團、鄭委員寶清、盧委員秀燕、蕭委員美琴等相關委員擬具道路交通管理處罰條例共 15 案修

正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採」。但有關本條例第 35、35-1 條部分，交通部並無一套構想，反而立委提案大多就第 35、35-1 條發揮，並一再要求交通部表態，最後洵至於以「黨團協商方式」逕自決定，故立法理由為何？無法完全得知。其間也看不到警政署有任何人在立院會場表達意見，故是否有執行上困難？外界亦無從得知。

二、另由立法歷程中也得知，立委對於「酒駕累犯」、「拒絕酒測」、「吊照照開」，最為反感。例如，林鴻鈞委員認為近年酒駕累犯有三成，有些地方則高達四成五，拒絕酒測則有一成，且遭吊照者仍然開車在路；邱志偉委員依警政署所提資料認為，民國 101 年以拒絕酒測件數除以酒測總件數，比率為 5.6%；102 年為 4.4%；103 年為 3.0%；104 年為 4.3%；105 年 1-11 月為 5.9%，且每年仍出現 4 千多件被吊牌者照常開車現象。對於該三類眾多立委最為反感的違規行為，則有立委建議：應將酒駕者之車牌比照美國改掛黃牌或螢光牌，取締酒駕後並予 24 小時管束；有立委建議應對拒絕酒測者處以刑事罰，例如拘役；另有立委則建議改處拘留三日或社區勞動；但較多數立委則建議提高罰則，並採行酒精鎖制度。最後卒至於以黨團協商方式，取得如上述之修正共識。

三、但亦不無委員認為：「諸多版本中有加重處罰乘客連帶責任，或是沒入、社會勞動役、管束、變更牌照等一大堆版本，這些都會有違反比例原則問題」。同時，路政司長林繼國亦認為：「（關於酒精鎖）國外目前有實施酒精鎖是經過法官，因為等於是替代原本酒駕違規不能再開車，但是如果你要繼續開車的話，配套就是要裝設酒精鎖，但是國內目前對於酒駕違規已經吊扣、吊銷駕駛執照，他在這個期間是不能開車的，這是國外實施的條件，跟國內不一樣」；「（關於同車者連坐處罰）警政署表示可能第一線的警察同仁在現場執法沒有辦法判定，因為按照行政罰法的基本原則就是要有故意或重大過失或過失，要認定共乘者是否符合處罰的要件，他們表示這個可能在執法上面確實會有困難」。

## 參、本文對 108 年 3 月 26 日增修案重點之法制分析

本次增修案重點不外乎：一、加重處罰各違規行為；二、累犯加重罰鍰；三、連坐者處行政罰；四、致人於死或重傷者沒入車輛；五、創設酒精鎖制度；六、提高慢車（指自行車，以下同）酒駕罰鍰，亦提高慢車拒絕酒測之罰鍰。但在分析前必須說明，本次修正重點都圍繞在提高各種處罰，尤其是因為媒體對於「酒駕累犯」及「拒絕酒測」的大篇幅報導，導致立委修法時將矛頭對準該二焦點，而一味提高處罰，絲毫不考慮比例原則、法制現況及如何執行。

### 一、加重處罰各違規行為

例如增修第 35 條第 1 項，提高酒測值超過 0.15mg/l 之汽車駕駛人的罰鍰，由 1.5-9 萬元提高為 3-12 萬元；同條第 4 項汽、機車駕

駛人拒絕酒測，由 9 萬元提高至 18 萬元等。對於汽車駕駛人提高罰鍰可能有威嚇效果，但對機車駕駛人提高至 18 萬罰鍰有無必要？實有爭議。因為，本次增修案核心重點在「酒駕殺人」而非「酒駕自殺」。雖然，警政署民國 107 年警察機關取締酒駕概況資料顯示，民國 107 年 A1 類（當場或 24 小時內死亡）酒駕事故 96 件，以機車肇事 63 件為最多，小客車 26 件次之，而警察酒測近五年來亦以機車佔 65% 為多<sup>2</sup>，乍看之下合乎比例。但機車酒駕致他人於死的可能性，應遠低於汽車，至多就是自死，這與「酒駕殺人」有相當距離。若機車騎士拒絕酒測要罰 18 萬，幾乎是一輛機車的三倍價格，這是否符合比例原則？這是否接近禁酒令？

## 二、累犯加重罰鍰

增修第 35 條第 3 項規定：「汽機車駕駛人於五年內第二次違反第一項規定者，依其駕駛車輛分別依第一項所定罰鍰最高額處罰之，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣九萬元」，也就是五年內三犯以上者，該第三次犯，機車罰 18 萬，汽車罰 21 萬。根據報導，「酒駕的再犯率慢慢上升，從 2012 年至 2016 年的數據指出，2 次以上的酒駕累犯違規件數為 21 萬 7684 件，比例達 37.46%，近 5 年已成長到 38.10%」<sup>3</sup>故立委們對酒駕累犯的痛恨，其來有自。但行政罰法可有累犯加重處罰之法理？即便刑罰，司法院第 775 號解釋，亦認為「累犯加重其刑至二分之一規定，部分違憲」。可見我國法制對累犯是否加重處罰之觀點，是前後矛盾，邏輯斷裂的。此外，累犯固令人厭惡，但累犯加重除具威嚇作用外，是否必然降低 A1 數字，尚有邏輯上的問題。例如，下表即顯示民國 106 年，30 日內 A1 類與酒駕間之關係。其中，難以解釋為何 BAC 在 0.01-0.05 間的 A1 人數 78 人，遠高於在 0.051-0.08 間的 13 人，及 0.081-0.11 間的 A1 人數 21 人？此外，毋寧與酒駕無關之 A1 類才是大宗，例如 BAC 在 0.00 的共有 857 人，佔 74.59%。倘若如此，則警察對機車騎士攔停、酒測、加重處罰，就出現目標偏差的問題了。

---

2 <https://udn.com/news/story/11319/36249242019-01-31> 14:19 聯合晚報 記者吳姿賢／台北報導。2019.08.18 瀏覽。

3 <https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/2737623>  
2019-03-24 23:36 [即時新聞／綜合報導]。2019.08.18 瀏覽。

表四 A1 類道路交通事故中汽機車駕駛者人數---按車種及事故中最高 BAC 值分---民國 106 年（30 日內死亡者）

車種	BAC=0.00	BAC=0.00-0.05	BAC=0.051-0.08	BAC=0.081-0.11	BAC=0.11+	其他及不明	總計
	人數(%)	人數(%)	人數(%)	人數(%)	人數(%)	人數(%)	人數(%)
小客	556(74.03)	62(8.26)	14(1.86)	16(2.13)	77(10.25)	26(3.46)	751(100.00)
小貨	267(80.91)	18(5.45)	6(1.82)	8(2.42)	26(7.88)	5(1.52)	330(100.00)
大貨	204(85.71)	17(7.14)	3(1.26)	1(0.42)	4(1.68)	9(3.78)	238(100.00)
大客	53(91.38)	1(1.72)	0(0.00)	0(0.00)	3(5.17)	1(1.72)	58(100.00)
機車	857(74.59)	78(6.79)	13(1.13)	21(1.83)	113(9.83)	67(5.83)	1,149(100.00)
其他及不明	5(100.00)	0(0.00)	0(0.00)	0(0.00)	0(0.00)	0(0.00)	5(100.00)
總計	1,942(76.73)	176(6.95)	36(1.42)	46(1.82)	223(8.81)	108(4.27)	2,531(100.00)

註：年份指民國；BAC 值，指 blood alcohol concentration 血液中酒精含量。

資料來源：[http://talas-pub.iot.gov.tw/TBfiles/106\\_A.aspx](http://talas-pub.iot.gov.tw/TBfiles/106_A.aspx) 運輸安全網站資料系統/交通安全統計報表表 80

### 三、連坐者處行政罰

報載「長期研究酒駕的中央警察大學交通學系教授蔡中志指出，應仿效日本『將社會共同監督責任法制化』，依照日本法規，酒駕除了駕駛本身受罰外，也包括『明知駕駛有酒駕之虞』的車輛提供者、酒類提供者和共乘者幫助犯，依情節輕重也需承擔刑事責任，處徒刑或罰金」。<sup>4</sup>雖然，新增修法僅採「駕駛汽機車經測試檢定吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點

<sup>4</sup> 同註 2。

零五以上，年滿十八歲之同車乘客處新臺幣六百元以上三千元以下罰鍰」，可謂僅達日制之半，且僅處行政罰，以避開刑罰較嚴格的主、客觀條件，但此舉卻較合乎行政罰的社會責任概念，吾人應可依恃此制，看是否能將 A1 類數字降低。雖然有法，但執行卻將造成許多前所未見的困擾，例如除執行酒測員警外，尚須備有詢問筆錄等的辦案員警，以及因應各種行政救濟程序的人員，還要加上同一案件卻割成刑事訴訟與行政訴訟，分別處理後所將造成的證據及判決分歧問題，以及各機關協調問題，這絕不是僅僅增加警察另一項業務之問題而已。

#### 四、致人於死或重傷者沒入車輛

新增修案第 35 條第 9 項規定：「汽機車駕駛人有第三項、第四項、第五項之情形，肇事致人重傷或死亡，得依行政罰法第七條、第二十一條、第二十二條、第二十三條規定沒入該車輛」。此舉亦屬加重處罰之威嚇作用，惟行為人既已致人於死或重傷，則事屬刑事責任，為何不依刑法將供犯罪所用之物「沒收」，而必欲迂迴改用行政罰，其理甚難知悉，大約僅可理解為機關間互推業務，有以致之。倘若如此，則遇有類此案例，必然出現由哪一機關負責偵辦、移送、裁判、執行等問題。蓋因我國現行法制乃採行政與刑事二分體制，其表大略如下：

表五 我國行政法與刑事法二分之體制表

階段/體制	行政體制	刑事體制	案例
實體法	處行政罰者	處刑罰者	如酒測超過 0.25mg/l 處刑罰，否則處行政罰
程序法	依行程序法、行政罰法與各行政法規處理	依刑事訴訟法處理	如沒入汽車，須依行政罰法，沒收汽車須依刑事訴訟法
執行法	行政執行法	刑事訴訟法執行編	如如何執行沒入及拍賣等依行政執行法，如何執行沒收等依刑事訴訟法

若依本條而予沒入肇事車輛時，即將出現：行為人之刑事責任由警察調查、移送，檢察官追訴，並由刑庭審判；車輛卻由取締機關如警政署留置，並移送監理機關沒入，若有爭議再循行政救濟程序裁判，確定後則由行政執行署執行。類此翻來覆去一下刑事一下行政，又牽涉多重機關的體制，可能令各機關互推業務，並延宕遲緩、難以協調。上述四之連坐行政罰，亦不無類此狀況。

#### 五、創設酒精鎖制度

新增修案在討論途中，有許多立委一再說明建立酒精鎖的好處。

一般而言，酒駕者必然被吊照，再考領駕照時即可要求其加裝酒精鎖，否則不許駕駛，初尚不必法官令狀，以行政法規處理可能沒有人權問題。酒精鎖在原理上雖不無管制、驗證酒駕累犯者，以防止其再犯，但觀察台灣現況，被吊照者依然上路開車不絕於途，因此可以想像即使加裝酒精鎖後，仍然會有若干駕駛人甘冒風險，一睹運氣。再者，加裝之後，如何驗證是否本人吹氣？其驗證接收器應由哪一機關設置及保管？由何人驗證？等等，均尚有許多困難等待克服，故酒精鎖最大的好處可能還是在開發商身上。

#### 六、提高慢車酒駕罰鍰，且提高拒絕酒測罰鍰

慢車酒駕原本罰 300-600 元新台幣，此次修正一舉提高一倍，拒絕酒測者亦提高一倍，罰 2400 元新台幣。修正理由為：「鑑於自行車肇事事故及傷亡人數逐年攀升，其中自行車酒駕肇事案件亦有增加趨勢，然按原法規所處罰鍰之額度實屬過低。為提升自行車交通安全，並促使民眾注意騎乘安全，爰將拒絕酒測提高處以 2400 元罰鍰」。

處罰慢車駕駛人酒駕，始於民國 102 年 12 月 24 日之立法院三讀會，其理由為：「為防止自行車駕駛人因酒醉駕車而造成交通意外事故，參照第三十五條立法體例，對酒醉騎乘自行車者處以罰鍰」，簡單地說，汽車酒駕要罰，慢車酒駕也要比照處罰啦！

這種立法理由，假如慢車的對象指的是「電動自行車」，則尚情有可原，因電動自行車速度至少可達每小時 25 公里，酒駕不無相當危險，例如民國 108 年 5 月 31 日立法院在增修本條例第 73 條第 4 項，要求電動自行車駕駛人應帶安全帽時，其立法理由即謂：「有鑑於電動自行車數量漸增，交通事故頻傳，在 2015 年的車禍件數為 1,067 件，造成 4 死、1,526 傷；2016 年為 1,166 件，導致 6 死、1,658 傷；2017 年為 1,508 件，造成 3 死、2163 傷，顯見逐年上升之跡象」，也就是駕駛電動自行車已不無危險；但慢車倘若指的是「腳踏自行車」，則可能是目標偏離。

例如，下表即展現出自行車酒駕致死件數比率非常低，實不足以浪費鉅額酒測人力；甚且，BAC=0.081-0.11 族群竟然是死亡人數最少者，看來十分諷刺。由此也可看出，統計項目應更詳細明確，否則若目標是電動自行車，執法者卻一再酒測腳踏自行車，則是純粹浪費人力。

表六 歷年道路交通事故中自行車騎士死亡人數---按騎士飲酒情形分  
(30天內死亡人數)

年 份	BAC=0.0 0	BAC=0.0 1 -0.05	BAC=0. 051 -0.08	BAC=0. 081 -0.11	BAC=0. 11 +	其他及不 明	總計
	人數(%)	人數(%)	人 數 (%)	人 數 (%)	人 數 (%)	人數(%)	人數
92	89(37.55)	3(1.27)	2(0.84)	1(0.42)	9(3.08)	133(56.12)	237(100.00)
93	72(26.87)	1(0.37)	0(0.00)	1(0.37)	9(3.36)	185(69.03)	268(100.00)
94	56(22.76)	2(0.81)	1(0.41)	1(0.41)	5(2.03)	181(73.58)	246(100.00)
95	66(24.54)	2(0.74)	0(0.00)	1(0.37)	6(2.23)	194(72.12)	269(100.00)
96	64(26.45)	5(2.07)	1(0.41)	1(0.41)	7(2.89)	164(67.77)	242(100.00)
97	62(25.00)	5(2.02)	1(0.40)	0(0.00)	10(4.03)	170(68.55)	248(100.00)
98	82(35.65)	4(1.74)	0(0.00)	0(0.00)	7(3.04)	137(59.57)	230(100.00)
99	91(37.30)	4(1.64)	0(0.00)	1(0.41)	2(0.82)	146(59.84)	244(100.00)
100	73(32.16)	9(3.96)	0(0.00)	1(0.44)	12(5.29)	132(58.15)	227(100.00)
101	89(34.90)	3(1.18)	3(1.18)	0(0.00)	11(4.31)	149(58.43)	255(100.00)
102	108(41.54)	5(1.92)	0(0.00)	1(0.38)	16(6.15)	130(50.00)	260(100.00)
103	116(46.59)	8(3.21)	2(0.80)	2(0.80)	11(4.42)	110(44.18)	249(100.00)
104	139(57.44)	5(2.07)	3(1.24)	3(1.24)	18(7.44)	74(30.58)	242(100.00)
105	110(58.82)	5(2.67)	2(1.07)	2(1.07)	14(7.49)	54(28.88)	187(100.00)
106	109(56.19)	7(3.61)	0(0.00)	5(2.58)	10(5.15)	63(32.47)	194(100.00)

註：年份指民國；BAC 值，指 blood alcohol concentration 血液中酒精含量。

資料來源：[http://talas-pub.iot.gov.tw/TBfiles/106\\_A.aspx](http://talas-pub.iot.gov.tw/TBfiles/106_A.aspx) 運輸安全網站資料系統/交通安全統計報表表 20

## 肆、酒駕毒駕與科技執法

除上述 108 年 3 月 26 日增修之道路交通管理處罰條例外，立法院亦在 108 年 5 月 31 日修正刑法第 185-3 條，其新舊條文及立法理由如下。

表七 民國 108 年 5 月 31 日立法院修正刑法第 185-3 條之新舊條文及理由表

1080531 (修正後)	1080510 (修正前)
<p>駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：</p> <p>一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。</p> <p>二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p> <p>三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p> <p>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。</p> <p>曾犯本條或陸海空軍刑法第五十四條之罪，經有罪判決確定或經緩起訴處分確定，於五年內再犯第一項之罪因而致人於死者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p>	<p>駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：</p> <p>一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。</p> <p>二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p> <p>三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p> <p>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。</p>

1080531 (修正後)	1080510 (修正前)
<p>修正理由：</p> <p>一、行為人有本條或陸海空軍刑法第五十四條之行為，因不能安全駕駛，除有提高發生交通事故之風險外，更有嚴重危及用路人生命身體安全之虞。若行為人曾因違犯本條，而經法院判決有罪確定或經檢察官為緩起訴處分確定，則其歷此司法程序，應生警惕，強化自我節制能力，以避免再蹈覆轍。倘又於判決確定之日起或緩起訴處分確定之日起五年內，再犯本條之罪，並肇事致人於死或重傷，則行為人顯具有特別之實質惡意，為維護用路人安全，保障人民生命、身體法益，有針對是類再犯行為提高處罰之必要性，以抑制酒駕等不能安全駕駛行為之社會危害性，爰增訂第三項。</p> <p>二、至於犯本條之罪並肇事，倘綜合一切情狀足以證明行為人對於其行為造成他人死亡、重傷或傷害之結果，有第十三條直接故意或間接故意之情形，本即應依第二十二章殺人罪或第二十三章傷害罪各條處斷，附此敘明。</p> <p>三、第一項及第二項未修正。</p>	

註：本次修正乃起因於媒體一再報導酒駕累犯致人於死案件，造成社會群情激憤，乃有立委以及行政機關主動建議修法所致。

#### 一、酒駕毒駕之構成要件與法律效果不同

酒駕毒駕同時規定在刑法及道路交通管理處罰條例上，茲僅以下表顯示兩者不同。

刑法第 185-3 條	道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項(及道路交通安全規則第 114 條)	不同處
<p>(構成要件) 駕駛動力交通工具而有下列情形之一者：</p> <p>一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。</p> <p>二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p> <p>三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p> <p>(法律效果) 處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金</p>	<p>(構成要件) 汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定有下列情形之一者：</p> <p>一、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。</p> <p>(法律效果) 機車駕駛人處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣三萬元以上十二萬元以下罰鍰，並均當場移置保管該汽機車及吊扣其駕駛執照一年至二年。</p>	<p>構成要件：酒駕部分採量的區別，以區分刑事罰或行政罰，如 0.25mg/l:0.15mg/l。超過前者採刑事罰，超過後者採行政罰；</p> <p>毒駕部分採質的區別，以區分刑事罰或行政罰，如需致不能安全駕駛：無需此要件。致不能安全駕駛者採刑事罰，未致者採行政罰。</p> <p>法律效果部分：刑事法處以刑罰，行政法除處以行政罰鍰外，尚可扣車。</p>

註：依道路交通安全規則第 114 條規定，所謂酒精濃度，指吐氣所含酒濃度達 0.15mg/l 或血液中酒精濃度達 0.03%。

因上述實體(處罰)法的不同，造成其後續的程序法及執行法亦均不同，例如偵查行為人是否酒駕犯罪時，原則上應適用刑事訴訟法，以令狀為優先，否則不得為強制處分，例如拘禁行為人或強制問訊等，除非是現行犯；但調查行為人是否在道路上違規酒駕，亦即是否酒後開車，則僅依道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項之「測試檢定」即可，其餘別無重要限制，因其為行政調查並非刑事偵查。

## 二、酒測與毒測之執法依據

媒體報導<sup>5</sup>，偶有法官認為警察無故攔停車輛酒測，乃非法攔停行為，其酒測值乃違法取得之證據，應予廢棄、宣告被告無罪。這類判決依法論法完全正確。因為，警察職權行使法第 6 條規定，「警察於公共場所---合理懷疑其有犯罪之嫌疑或有犯罪之虞者」，始得「查證其身分」；若非如此，只能在行為人「行經指定公共場所、路段及管制站」時，予以各別攔停查證身分。亦即，若非行為人有合理懷疑犯罪，或設置管制站，即不得任意攔停行為人，其中並無「看您可疑即可攔停」的授權，若僅因可疑即予攔停，乃警察非法行為。<sup>6</sup>台北

5 <https://www.tkbgo.com.tw/tkbt/article/toDetail.jsp?id=204>，知法.玩法。2019.08.20 瀏覽。

6 另請參考 <https://www.tkbgo.com.tw/tkbt/article/toDetail.jsp?id=46>。2019.08.20 瀏覽。

高等行政法院亦曾認為：「所謂『合法酒測』，必須恪遵酒測的正當法律程序。參照司法院釋字第 699 號解釋揭示『警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停，要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定』、『受檢人如拒絕接受酒測，警察應先行勸導並告知拒絕之法律效果，如受檢人仍拒絕接受酒測，始得加以處罰。』之重要意旨，唯有踐行前述程序，要求人民酒測之法律依據與程序，方符合憲法要求」。<sup>7</sup>

但，與此相反，若係調查行為人是否違反交通法規之酒駕，即無「合理懷疑」，或「依客觀合理判斷」的限制，而可以隨時隨地「測試檢定」駕駛人之酒精濃度，蓋因違反交通法規之酒駕，並非違反刑法之酒駕，其依循之程序應屬道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項及行政程序法等，而非警察職權行使法第 6 條或第 7 條，否則即無區別刑事罰或行政罰，並依其不同而區分程序法與執行法之必要。亦即，依照法理二元體制本應平行，其間不有所膠合。雖然如此，但所謂行政調查的「測試檢定」酒精濃度，也不應該是隨性的，看到即攔、高興即攔，而應有一定程序及外觀，以便讓民眾了解目前警察正在「測試檢定」街上汽機車駕駛人是否違規酒駕，這樣的程序最明顯的就是排班立錐、引導汽機車駕駛人進入檢定站供警察人員檢定的方式。

倘若如此解釋，則上述台北高等行政法院之意見即有可疑，因其並未區分刑事違法或交通違規之執法程序依據；倘若不如此解釋，則又如何解釋刑法第 185-3 與道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項之不同？以及程序方便性與構成要件寬嚴性間的對應關係？例如，毒測無須蒐證至「致生公共危險」，即可處駕駛人以行政罰？

### 三、警察酒測執法時如何防護自身安全

以往在羅張署長時代，強烈要求警網的組成及其工作分派，用以確保安全及效率。現在仍然有相關的 SOP，例如「取締酒後駕車作業程序」，以為員警執行酒測之內部程序規定。該程序「五、注意事項的(七)駕駛人拒絕停車受檢，意圖衝撞路檢點及執勤員警時應注意事項」，列有七項重點：

- (一)勤前教育時應明確分配各路檢人員任務(包含指揮管制、檢查、警戒、蒐證等)及其站立位置。
- (二)攔檢車輛之執勤地點，應選擇空曠且明亮位置。
- (三)到達稽查點，帶班人員應考量執勤地點之道路狀況，妥適安排現場巡邏車及警示設施之擺放位置，並開啟警示燈及依序擺放電子告示牌、交通錐或預防衝撞設施(如刺胎器)等，擺放時應面向車流，注意往來行車狀況，以確保自身安全。
- (四)攔檢點警示燈及路檢告示牌至巡邏車擺設距離，應保持適當之安

---

7 <http://jirs.judicial.gov.tw/GNNWS/NNWSS002.asp?id=297226>, w961o3el, 台北高等行政法院網站。2019.08.20 瀏覽。

全距離，擺放要明顯且齊全，員警應注意自身及民眾站立之相關位置，並立於安全警戒區內，以利即時反應、迴避任何突發危險狀況。

- (五)路檢時員警應提高警覺，注意被攔檢車輛動態，採取必要措施，勿以身體擋車強行攔停，且每一次攔檢以一部車輛為原則。
- (六)攔檢指揮管制手勢要明確，對於行車不穩、顯有酒後駕車徵兆之車輛，以手勢配合警笛聲指揮並攔停檢查。
- (七)使用錄影（音）設備蒐證。

本文以為，攔減車輛若能再加上「拉開縱深」，並依上述七點落實執行，應無安全顧慮，最怕的就是尚未作好攔檢準備、擺出陣勢前，即隨意攔檢。

#### 四、毒駕如何執法

根據媒體報導：「警政署統計，近3年警察機關取締毒駕案件，依刑法送辦者，分別有312、183、156件，今年上半年也有80件，可見毒駕問題相當嚴重。但刑法公共危險罪毒駕構成要件，必須『致不能安全駕駛』，不像酒駕有明確酒精濃度標準，縱有前述紀錄癥狀，許多毒駕仍獲判無罪，讓毒駕處在法律灰色地帶，因此有立委主張刪除毒駕『致不能安全駕駛』要件」。例如，立法院民國106年10月13日院總第246號委員提案第21106號，第9屆第4會期第4次會議議案關係文書，即有立委連署修訂刑法第185-3條的草案，其重點在增加一款「服用毒品」即可成罪，無需致生公共危險。<sup>8</sup>此外，「警政署也訂頒《取締疑似施用毒品後駕車作業程序》《測試觀察紀錄表》，員警得以目視判斷影響駕車能力現象及徵候，像是語無倫次、語意模糊、注意力無法集中及呆滯木僵等情形，另考量施用毒品可能出現的癥狀，如打哈欠、流鼻水、手腳有注射針孔痕跡及顫抖抽搐等，都會列入紀錄表中」。<sup>9</sup>

雖然如此，但根據刑事局《刑事雙月刊第56期》所載，目前（民國102年）警察尚無測試毒品的現場檢測儀器或設備，<sup>10</sup>故取締酒駕與毒駕數字尚不成比例。立法院第九屆第七會期的網頁「議題研析」上，曾登載毒駕執法之意見認為：「道路管理處罰條例第35條第5項規定：『汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強

<sup>8</sup> file:///C:/Users/user/Desktop/法源法律網-法規草案%20-「中華民國刑法」第%20185-3%20條條文修正草案(2017-10-16).html 法源法律網，2019.08.20 瀏覽。

<sup>9</sup> <https://www.chinatimes.com/newspapers/20180902000462-260106?chdtv2018/09/02> 中國時報 林郁平、張孝義。2019.08.20 瀏覽。

<sup>10</sup> 吳思翰（民國102年10月），取締毒駕之法制面與實務面探討，《刑事雙月刊第56期》，p.16-21。

制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。』則為檢測是否毒駕之程序規範。但前題皆須『肇事』拒絕接受或無法實施毒品等管制藥品測試之檢定，對於無肇事之毒駕縱橫道路，將形成漏網黑數，實有危害交通安全之虞，亟須解決」。<sup>11</sup>目前，員警若懷疑毒駕，都會帶回警所經其同意後驗尿。即使如此，到了法院也還是要舉證證明行為人施用毒品之後，駕駛機動車輛「致生公共危險」，否則仍不能處以刑罰。

在尚無跡象修法的前提下，吾人必須儘速以唾液快篩方法檢驗駕駛人是否有施用毒品，第一步確定後，始能繼續進行驗尿及其他蒐證工作。媒體曾報導：「苗栗縣某科技公司，今天上午將歷經3年研發出的『毒品唾液快篩自動分析儀』，捐贈給竹南警分局使用，盼能協助警方更有效率地守護治安。其法係在白色小卡夾裡，同時可以放入最多5種試紙，該試紙經群耀科技經理林金昌示範，只要取1cc唾液，並放進卡夾中，如馬上呈現一條線，就代表有吸毒，接著為確認精準度，會再將卡夾放上讀卡機，輸入檢驗人員、受驗人ID，便會自動判別列印出分析結果。」。<sup>12</sup>「聯合新聞網報導，科技部今日（7日）舉行『K他命快速檢測技術研發』記者會，現場說明3年研發計畫成果，包括有成功大學教授林裕城團隊所研發的『桌上型檢測儀』及『手持式毒品定量檢測儀』，以及台灣大學副教授周呈雲團隊的『手持式毒品定量檢測儀』，盼未來配合法令遏止毒品濫用」。又報導：「國內毒品濫用嚴重，科技部啟動專案計畫，由台灣大學及成功大學兩校研發團隊分別研究出可攜式唾液的K他命（ketamine）定量檢測及判讀儀器，5分鐘內即可自動完成判讀，現階段檢測度高達9成」。<sup>13</sup>

依上述媒體報導，毒駕者唾液快篩檢驗已有試劑，若能採購分發基層，配合執法時的目測，及毒品資料庫，即能達科技執法境界，避免目測的不確定或抽血、驗尿的曠日費時。

##### 五、被吊照者無照駕駛之取締

被吊照者應該建立吊照資料，若吊照後無照駕駛，即應處罰，此乃吊照之必然效果。既然酒駕累犯可能有近四成之多，則懷疑這些人是酒駕致禍的族群，應屬合理推論，故掌控這批族群的駕駛狀況應有必要。掌控方式，大概就屬車牌辨識最為便利了。尤其我國社會現況一人多僅一輛汽車，若能善用ETC資訊或警察自行建立的牌照辨識系統，則被吊照者之汽車出現在街上時，即能循蹤取締。證諸媒體報導及生活經驗，現在各停車場都能自動化辨識車輛進出，故以車牌辨

<sup>11</sup> <https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=85548> 立法院第九屆第七會期網站。2019.08.20 瀏覽。

<sup>12</sup> <https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/19692712017-02-09> 自由時報記者許展溢／苗栗報導。2019.08.20 瀏覽。

<sup>13</sup> <https://www.thenewslens.com/article/48631>。2016.09.07。2019.08.20 瀏覽。

識系統取締被吊照者無照駕駛，應不困難。例如，將攝自街頭之牌照數字放進吊照資料庫比對，即能知悉是否曾被吊照。

有問題的是，如何解決隱私權問題？最高法院在 106 年台上字第 3788 號刑事判決有關海巡署士官長以 GPS 偵查走私一案中，曾明確表示：「隱私權雖非憲法明文列舉之權利，惟基於人性尊嚴與個人主體性之維護及人格發展之完整，並為保障個人生活私密領域免於他人侵擾及個人資料之自主控制，隱私權乃為不可或缺之基本權利，而受憲法第 22 條所保障。又對個人前述隱私權之保護，並不因其身處公共場域，而失其必要性。即他人之私密領域及個人資料自主，在公共場域亦有可能受到干擾，而超出可容忍之範圍，尤以現今資訊科技高度發展及相關設備之方便取得，個人之私人活動受注視、監看、監聽或公開揭露等侵擾之可能大為增加，個人之私人活動及隱私受保護之需要，亦隨之提升。是個人縱於公共場域中，亦應享有依社會通念得不受他人持續注視、監看、監聽、接近等侵擾之私人活動領域及個人資料自主，而受法律所保護，此觀司法院釋字第 603 號、第 689 號解釋意旨自明。故而隱私權屬於憲法所保障之權利，殆無疑義。而有無隱私權合理保護之期待，不應以個人所處之空間有無公共性，作為決定其是否應受憲法隱私權保障之絕對標準。『即使個人身處公共場域中，仍享有私領域不被使用科技設備非法掌握行蹤或活動之合理隱私期待』」。亦即，對街頭車輛逐台攝影比對之可能性，已受此判決嚴重挑戰，故本文以為不得為之。

雖然如此，但在街頭測試檢定時，若發現酒駕或毒駕，應可迅速與吊照資料庫比對，若發現再次酒駕，則有是否加重處罰之問題，依此應能達到嚇阻效果。

## 伍、結論

民國 108 年 3 月 26 日，立法院通過道路交通管理處罰條例增修案，其中第 35、35-1、73，這三個條文之增修，起源於想要嚇阻「酒駕累犯殺人」，故議題大多圍繞在「酒駕累犯」、「拒絕酒測」、「吊照照開」這三個焦點上，而其所開立之解決方法，不外：一、加重處罰各違規行為；二、累犯加重罰鍰；三、連坐者處行政罰；四、致人於死或重傷者沒入車輛；五、創設酒精鎖制度；六、提高慢車酒駕罰鍰，亦提高慢車拒絕酒測之罰鍰。

在這些解決方法中，本文以為一味拉高對於機車的罰鍰，甚至三次累犯高至 18 萬，不僅不符比例原則，甚且有事實可證其乃目標偏差，因為機車酒駕尚非「酒駕殺人」之禍首，反而是「酒駕自殺之禍首」；甚而言之，處罰腳踏自行車酒駕或拒絕酒測，更是目標偏離。至於連坐處行政罰、致人於死或重傷者沒入車輛、酒精鎖等，則尚有機關間業務協調及行政、司法如何銜接等複雜問題。雖然如此，若以國人之習性為準，本文以為可能連坐法較能發揮作用。

至於科技執法部分，則以目前我國科技之發展，毒測試劑應無問題，吊照資料庫之建立亦應無問題，至於執法安全，則惟有拉開縱深，並依署定 SOP 進行方是維護自身安全之二法門。