

刑法不能安全駕駛罪立法變革之探討

Study on the Legislative History of Criminal Code Article 185-3: Failure to Operate a Vehicle Safely

呂秉翰 Bin-Han Lu¹

摘要

為因應層出不窮且日益嚴重的酒駕肇事問題，現行法在道路管理處罰條例第 35 條「酒駕或吸毒之處罰」的行政制裁之外，另行設計有刑法第 185 條之 3「不能安全駕駛罪」的刑事制裁之措施，期以雙管齊下之方式有效遏止國人酒駕的不法行為。於刑事制裁方面，刑法第 185 條之 3 的不能安全駕駛罪原於 1999 年 3 月 30 日所新增訂，復於 2007 年 12 月 18 日、2011 年 11 月 8 日與 2013 年 5 月 31 日進行了三次幅度不一的修正。2007 年的第一次修正，主要著重在法定刑的加重；2011 年的第二次修正，除了再次加重法定刑之外，並增訂「加重結果犯」之規範，至於最近一次 2013 年的第三次修正，則更是進一步精緻化犯罪構成要件之內涵，並同時將加重結果犯的法定刑提高。從本罪新增訂到歷次修正的發展脈絡來看，不能安全駕駛罪的修法主軸主要仍是集中在重刑化之趨向。本文從不能安全駕駛罪之立法變革論述歷來修法之變遷與爭議，俾供執法人員與學術研究之參考。

關鍵詞：酒駕、不能安全駕駛、危險犯

Abstract

To cope with severer and more complicated drunk driving problems, current law includes both Traffic regulation and Criminal law. Among them, the Road Traffic Management and Penalty Act Article 35 regulates the penalty of driving under the influence, while the Criminal Code Article 185-3 stipulates the penalty of failure to operate a vehicle safely. The purpose of these two laws has been expecting to deter those unlawful driving behavior. The Criminal Code Article 185-3 was enacted on March 30, 1999, and further amendments to the Article were promulgated on December 18, 2007, November 8, 2011, and May 31, 2013,

¹ 空中大學社會科學系副教授(聯絡地址：24701 新北市蘆洲區中正路 172 號，電話：(02)2282-9355，E-mail：binhan@mail.nou.edu.tw)。

respectively. The first amendment to Article 185-3 emphasized a cumulative penalty. The second amendment to the Article not only aggravated the cumulative penalty, but also added specifications that would further penalize the consequence of criminal behavior. The most recent amendment, however, refined more elements of the Article and presented more cumulative penalty into the consequence of criminal behavior. It is a tendency that the purpose of all the amendments have focused on the cumulative penalty of failure to operate a vehicle safely. This paper examined how the legislation changes of failure to operate a vehicle safely affected the amendments of the law and the resulting debates. It also provides references for law practices and research applications.

Keywords: Drunk driving, Failure to operate a vehicle safely, Dangerous criminal

一、關於酒駕行為

關於危險駕駛行為，最大宗厥以酒駕行為為主。而依據酒駕者酒精濃度與肇事率之間的關係，研究文獻上已具體指出：(1)在呼氣中酒精濃度達 0.25mg/l (有複雜技巧障礙及駕駛能力變壞之狀態)；其肇事率為一般駕車之 2 倍；(2)呼氣中酒精濃度達 0.4mg/l (有多話及感覺障礙之狀態)，其肇事率為一般駕車之 6 倍；(3)呼氣中酒精濃度達 0.55mg/l (平衡感與判斷力障礙度升高之狀態)，其肇事率為一般駕車之 10 倍；(4)呼氣中酒精濃度達 0.85mg/l (有步履蹣跚之狀態)，其肇事率為一般駕車之 25 倍；(5)呼氣中酒精濃度高達 1.50mg/l 以上 (有呆滯僵直及可能昏迷之狀態)者，至此已無法完全開車(陳廷民，2010)。從上酒駕者酒精濃度與肇事率之關係的統計數據來看，酒駕行為所備的危害對於社會民眾的生命財產來說，其威脅已是不言而喻了。

至於在臺灣最近 10 年的酒駕肇事事實統計部分，由下列的表 1、圖 1、圖 2 可以知悉，在酒駕行為於民國 88 年加以入罪化成為刑法第 185-3 條「不能安全駕駛罪」之後，復經過 96 年修法的加重罰金金額，在肇事率方面並沒有立即顯著的下降，反而有逐年上升的趨勢。當然，在沒有其他具體事證的佐證之下，酒駕肇事率上揚的背後因素或可歸因於酒駕行為係由行政不法漸次轉移到刑事不法的過渡現象。但是在 100 年與 102 年刑法第 185-3 條修法之後，則可以在圖 2 中非常明確地看出，酒駕肇事率係有比較大的降幅，此與 100 年與 102 年的修法是否具有正相關的影響，雖未必具有一定的關係²，但是可以肯定的是，105 年的酒駕肇事死傷件數總合是 10 年前的 57.6%，而酒駕肇事死傷人數總合則是 10 年前的 55.5%。目前的酒駕

² 也有學者認為，刑法第 185-3 條「不能安全駕駛罪」的制定與後續修法加重，跟酒駕肇事率的下降沒有必然關連，而是其他因素(李佳玟，2013)。不過，究係何種背景因素致使酒駕肇事率下降，該文並無提出更進一步的說明。

肇事率確實有比 10 年前降低許多。

表 1 臺灣近 10 年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表

| 時間別 | A1 件數 | A2 件數 | 死亡人數 | A1 受傷人數 | A2 受傷人數 |
|-------|-------|-------|------|---------|---------|
| 96 年 | 543 | 9345 | 576 | 218 | 11981 |
| 97 年 | 474 | 9105 | 500 | 211 | 11695 |
| 98 年 | 386 | 9410 | 397 | 157 | 11997 |
| 99 年 | 399 | 10599 | 419 | 154 | 13366 |
| 100 年 | 412 | 11261 | 439 | 137 | 14144 |
| 101 年 | 370 | 9745 | 376 | 118 | 12075 |
| 102 年 | 234 | 7877 | 245 | 107 | 9691 |
| 103 年 | 160 | 7353 | 169 | 79 | 9056 |
| 104 年 | 137 | 6521 | 142 | 59 | 8061 |
| 105 年 | 95 | 5600 | 102 | 54 | 6939 |

註：目前警政署計算交通事故時，使用的「A1 類道路交通事故酒駕肇事死亡及受傷人數統計表」，是以「當場或二十四小時內死亡之交通事故」作為計算標準，在國際上，通用作法則是以三十天的死亡人數為基準。為了跟國際標準接軌(世界衛生組織 WHO 規範)，2017 年 1 月 1 日起，酒駕致死計算方式，交通部將從事故後 24 小時延長到 30 天，並整合警政署和衛福部資料，以更正確呈現實際酒駕的肇事率。

資料來源：內政部(2017)。

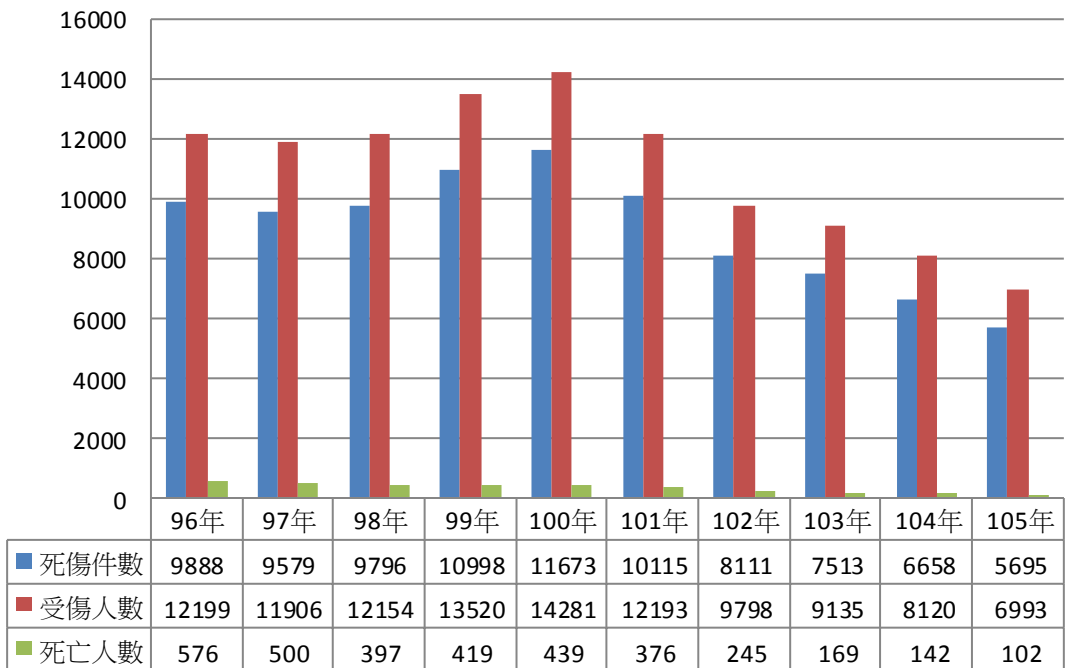


圖 1 臺灣近 10 年酒駕肇事死傷之件數與人數統計圖

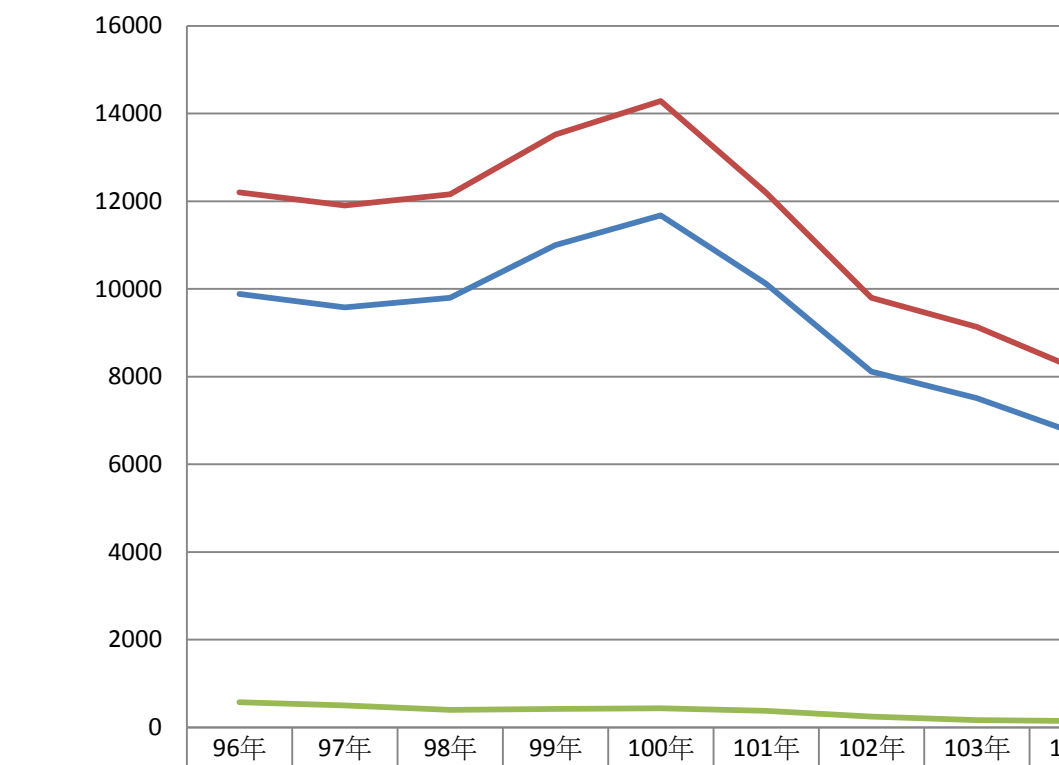


圖 2 臺灣近 10 年酒駕肇事死傷之件數與人數趨勢圖

二、刑法不能安全駕駛罪之立法變革

2.1 第一階段：民國 88 年的「新法上路」

由於酒駕行為的高肇事率逐漸為國人所無法容忍，為順應社會情勢與民意輿情，立法院遂於民國 88 年 3 月 30 日新增訂刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪，其時之規定為：「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。」立法理由則謂：「一、本條新增。二、為維護交通安全，增設服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具之處罰規定，以防止交通事故之發生」。

與此相關之規定則為相鄰的刑法第 185-4 條肇事逃逸罪，同樣於民國 88 年 3 月 30 日所增訂，其時之規定為：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑。」本條之立法理由則謂：「一、為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，

能對被害人即時救護，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。二、本條之刑度參考第二百九十四條第一項遺棄罪之規定」。

2.2 第二階段：民國 96 年的「罰金加重」

刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪於民國 88 年增訂後，在構成要件的不法內涵沒有變動的情形之下，於民國 96 年 12 月 18 日進行修正，然本次修正僅將本罪法定刑中之罰金刑由原先的「或三萬元以下罰金」修改為「或科或併科十五萬元以下罰金」，立法理由則簡略提及「照黨團協商條文通過」而已。

2.3 第三階段：民國 100 年的「刑罰加重」與「增訂加重結果犯」

民國 100 年 11 月 8 日對於刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪的修正，主要著重在「刑罰的再次加重（本條第 1 項）」與「增訂加重結果犯（本條第 2 項）」兩個面向。在刑罰加重部分，在構成要件的不法內涵沒有修改的情形之下，本次修正僅將本罪第 1 項之法定刑由原先的「處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金」修改為「處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」。立法理由指出：「按原刑法第一百八十五條之三規定酒駕行為之處罰為，一年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元下罰金，若因而致人死傷，則另依過失殺人或傷害罪處罰，惟其法定刑度分別僅一年以下或二年以下有期徒刑，顯係過輕，難收遏阻之效，爰先將刑法第一百八十五條之三第一項規定有期徒刑一年以下之法定刑度提高為二年以下有期徒刑」。

至於本次新增訂第 2 項的加重結果犯則規定「因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑」。立法理由則謂：「查有關公共危險罪章之相關規定，除有處罰行為外，若有因而致人於死或致人於傷，均訂有相關加重處罰之規定，次查道路交通管理處罰條例第三十五條有關酒醉駕車之處罰規定，除對行為人課以罰鍰外，若因而肇事致人受傷或死亡，亦另訂有較重之處分規定，爰參考刑法公共危險罪章相關規定及道路交通管理處罰條例，對於酒駕行為之處罰方式，增訂因酒駕行為而致人於死或重傷，分別處以較高刑責之規定。又酒駕肇事行為，屬當事人得事前預防，故雖屬過失，但仍不得藉此規避刑事處罰，考量罪刑衡平原則，爰參酌刑法第二百七十六條第二項業務過失致死罪，以及同法第二百七十七條普通傷害罪之處罰法定刑度，增訂因酒駕行為而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑，致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。以期有效遏阻酒駕行為，維護民眾生命、身體及財產安全」。

「酒後駕車足以造成注意能力減低，提高重大違反交通規則之可能。行為人對此危險性應有認識，卻輕忽危險駕駛可能造成死傷結果而仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體法益。原依數罪併罰處理之結果，似不足以彰顯酒駕肇事致人於死或重傷之惡性。外國立法例不乏對酒駕肇事致人於死傷行為獨立規範構成要件之情形；如日本、香港、科索沃等。故增訂第二項加重結果犯之刑罰有其必要性」。

2.4 第四階段：民國 102 年的「構成要件精緻化」與「加重結果犯之刑罰加重」

刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪自民國 88 年制訂以來，也是最為重要一次的修正則是最近一次在民國 102 年 5 月 31 日的修法，本次可說是實質變動幅度最大的一次修法，除了對於 100 年所增訂第 2 項的加重結果犯予以加重刑罰之外，最重要的便是對於所謂的不能安全駕駛之構成要件的不法內涵加以精緻化。本條第 2 項加重結果犯之刑罰原為「因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑」，修法之後加重為：「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」，立法理由指出：「修正原條文第二項就加重結果犯之處罰，提高刑度，以保障合法用路人之生命身體安全」。

至於本條第 1 項規定，則將過去構成要件不夠明確且備受詬病的立法設計，進一步將不能安全駕駛行為標準化為三種類型，本次修法後之現行規定為：「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：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。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。三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。」本條立法理由：「不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯，不以發生具體危險為必要。爰修正原條文第一項，增訂酒精濃度標準值，以此作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準，以有效遏阻酒醉駕車事件發生」、「至於行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達前揭標準，惟有其他客觀情事認為確實不能安全駕駛動力交通工具時，仍構成本罪，爰增訂第二款」。

另外在刑法第 185-4 條的肇事逃逸罪部分，也同時配合第 185-3 條之修正而一併修法，主要的修正內容則在於加重法定刑，亦即，修法前之規定為：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑」，修法之後則調整為：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑」。立法理由指出：「第一百八十四

五條之三已提高酒駕與酒駕致死之刑度，肇事逃逸者同基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間。爰修正原條文，提高肇事逃逸刑度」。

參、現行規範之不法內涵

3.1 保護法益

本罪定位於「公共危險罪章」當中，由此立法體例可以知悉，本罪保護法益應定性在社會法益之犯罪。也就是說，立法者認為酒駕行為，因為在機率上可能會提升其他道路用路人的危險，為預防此一行為所引起的公共危險，遂將此酒駕行為加以入罪。此外，由民國 88 年的立法理由也可以得知，刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪，所採用的是一般預防理論，藉著刑罰以嚇阻潛在的犯罪者，進而保障公眾之交通安全³。

3.2 客觀不法

本罪主要之客觀不法要素如下：

(一) 行為主體

本罪之行為主體為實際駕駛之人，通說且認為行為主體是「己手犯」(親手犯)，亦即行為人必須親自駕駛才能成立本罪，間接正犯應無成立本罪之餘地。若行為人與駕駛動力交通工具之他人成立本罪的共犯，也只能成立教唆犯與幫助犯，而不能成立共同正犯。

(二) 行為

本罪之行為要素為「駕駛動力交通工具」，所謂之「動力交通工具」，主要指裝設有機械動力設備，非藉由人力而是經由引擎驅動的交通動力工具，故不包括腳踏車在內，但解釋上可及於陸、海、空之交通工具，惟本文認為，如為海空交通工具者，應採目的性限縮解釋，不應為本罪之處罰範圍。原因如次：一者，從歷史解釋之立法意旨來看，本罪原所欲規範者本即單純的陸上酒駕行為，立法者於立法之初並無將海空酒駕行為規定於本罪之本意；二者，不同種類的交通工具所造成的危險程度與危害結果必不相同，不論動力交通工具種類而一概以處以相同刑罰，實有失罪刑相當

³ 有學者認為，交通刑法的存在，在其不可忽視的預防功能，而一般預防思想更是建構交通刑法最主要的原則(張麗卿，2002)。

與比例原則⁴；三者，基於海空交通工具之特殊性，應由其他特別刑法加以規範，而不宜由普通刑法處罰。

「駕駛動力交通工具」之「駕駛」者，則指此一動力交通工具係處於「已經啟動行走」之狀態，如果只是準備啟動行走則仍不該當「駕駛」。再者，由於本罪所保護之法益乃公眾的交通安全，所以解釋上駕駛的地點必須是在公眾得以行駛的道路上，若在私人道路上酒駕者，則不應該當本罪。

(三) 行為情狀

現行規定將不能安全駕駛區分成「絕對不能安全駕駛」與「相對不能安全駕駛」兩種不能安全駕駛行為，前者係指「酒駕且有酒測值」(§185-3 I ①)之原因情狀，後者則指「酒駕但無酒測值」(§185-3 I ②)以及「非酒駕」(§185-3 I ③)之兩種原因情狀。茲分述如下：

1. 絕對不能安全駕駛

只要行為人吐氣所含酒精濃度達每公升0.25毫克或血液中酒精濃度達百分之0.05以上者，即屬該當刑法第185-3條第1項第1款之情形。本款乃直接使用酒測值作為證明之方法，一旦酒測值超出標準，便直接證明行為人係不能安全駕駛。由於交通處罰面對的是一種大量化的事務，所以，以定制的酒精濃度做為標準，確實是可以省卻掉一些在犯罪判斷上的困擾。

2. 相對不能安全駕駛

相對不能安全駕駛之情形有二，有本條第1項第1款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛者；以及服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛者，均屬之。之所以歸類為相對的不能安全駕駛行為，主要在於必須透過其他證據證明行為人確係不能安全駕駛方能成罪，未如本條第1項第1款之設計，只要酒測數值超過法條所定之上限，便可直接證明行為人為不能安全駕駛。

3.3 主觀不法

本罪僅處罰故意犯，包括直接故意與間接故意。也就是，行為人必須對於自己不能安全駕駛有所認知，或預見自己有不能安全駕駛的可能性卻容任為之，此時方具備本罪故意。否則，無所認知或無法預見者，便是欠缺故意而不成罪。

3.4 犯罪競合

⁴ 尤有甚者，駕駛汽車與駕駛機車的情況及其刑責也應予以區分，方才合理妥當。

(一) 不能安全駕駛罪與肇事逃逸罪

刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪與第 185-4 條肇事逃逸罪之間，因兩罪在行為數的判斷上屬於數行為，且不能安全駕駛罪之立法目的在於保障道路用路人之法益（包括過往車輛及行人），與肇事逃逸罪所著重之立法目的有所不同，因此二者間之關係應為實質競合。故行為人若該當不能安全駕駛罪後隨即復肇事逃逸，此時則應論以不能安全駕駛罪與肇事逃逸罪之數罪併罰。

(二) 肇事逃逸罪與遺棄罪

1. 肇事逃逸罪與違背義務遺棄罪之競合

刑法第 185-4 條肇事逃逸罪與第 294 條第 1 項違背義務遺棄罪之間，如發生犯罪競合時應如何論斷？依學理見解，肇事逃逸罪所保護之法益與遺棄致死罪不同，兩罪之間應成立「想像競合」關係，從一重以遺棄致死罪處斷(林東茂，2000)。實務見解亦同，最高法院 99 年台上字第 4045 號判決指出：「...刑法第二百九十四條第一項之遺棄罪，必須被害人為無自救力之人，行為人又知被害人係屬無自救力之人，而積極遺棄之，或消極不為其生存所必要之扶助、養育或保護者始足當之。換言之，以行為人主觀上有遺棄無自救力之人之犯罪故意為前提，犯罪主體亦不以駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之人為限，如非對絕無自救力之人為積極或消極之遺棄行為，即不成立本罪；與刑法第一百八十五條之四之罪，其犯罪主體限於駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸者，且祇以行為人有駕駛動力交通工具，致人死傷而逃逸之事實為已足，並不以被害人必為無自救力之人，無自行維持生存所必要之能力為必要。且所保護之法益，前者為個人之生命、身體安全，與後者係為促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，側重社會公共安全之維護，亦屬有間。故如一駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而二者並非特別法與普通法關係，逃逸之行為，同時符合上開二罪之犯罪構成要件時，即應成立一行為觸犯二罪名之想像競合犯...」。

2. 肇事逃逸罪與遺棄致死罪之競合

刑法第 185-4 條肇事逃逸罪與第 294 條第 2 項違背義務遺棄致死罪之間，如發生犯罪競合時應如何論斷？例如駕駛人肇事逃逸時，若能即時救助被害人，則其尚有存活之機會，此時便可能同時構成肇事逃逸罪及遺棄致死罪。兩罪間之競合關係為何？司法實務見解不一，有認為肇事逃逸罪與違背義務遺棄罪競合時，依想像競合之例應優先適用肇事逃逸罪，但若發生加重結果時，因為有義務者遺棄罪有加重結果犯之規定，此時應適用

遺棄罪之加重結果犯之規定⁵；亦有認為肇事逃逸罪與遺棄致死罪之立法目的與功能各不相同，兩者不可相提並論，不可對肇事逃逸所發生之加重結果而準用有義務者遺棄罪加重結果犯，以處罰肇事逃逸罪所引起之死亡或傷害結果，否則將使新設的肇事逃逸罪失去立法之意義⁶。由此見解可知，

⁵ 最高法院 92 年台上字第 4552 號判決：「刑法第二百七十六條第一項之過失致人於死罪及同法第二百八十四條第一項之過失傷害罪，係針對行為人應注意、能注意、而不注意之過失行為予以非難，而八十八年四月二十一日增訂之同法第一百八十五條之四之肇事致人死傷逃逸罪，則以處罰肇事後逃逸之駕駛人為目的，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，是該罪之成立祇以行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實為已足，至行為人之肇事有否過失，則非所問，二者之立法目的及犯罪構成要件截然不同。且駕駛人之肇事逃逸，係在其過失行為發生後，為規避責任，乃另行起意之另一行為，故行為人之過失犯行與其肇事致人死傷而逃逸之行為，應屬併罰關係。而刑法第一百八十五條之四肇事致人死傷逃逸罪，並不以被害人為無自救能力人為必要，且在肇事致人死亡而逃逸之情形，無成立刑法第二百九十四條第一項遺棄罪餘地，兩相比較，刑法第一百八十五條之四肇事致人死傷逃逸罪之構成要件，較同法第二百九十四條第一項遺棄罪為寬，且前者之法定刑度係參考後者而定，立法目的似有意將駕駛動力交通工具肇事致人受傷而逃逸行為之處罰，以前者之規定取代後者之意，且就肇事致人死亡而逃逸者，亦依該罪科以刑責，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷。則在駕駛動力交通工具肇事，致人受傷，使陷於無自救能力而逃逸之情形，該刑法第一百八十五條之四固為同法第二百九十四條第一項之特別規定，而應優先適用，然同法第二百九十四條第二項之遺棄因而致人於死（重傷）罪，係就同條第一項之遺棄行為而致生死亡或重傷之加重結果為處罰，為該遺棄罪之加重結果犯規定，是在駕駛動力交通工具肇事致人受傷，使陷於無自救能力而逃逸之情形，倘被害人因其逃逸，致發生客觀上能預見而不預見之重傷或死亡之加重結果者，自應對行為人之肇事逃逸行為，論以該遺棄之加重結果犯罪責，而非同法第一百八十五條之四肇事致人受傷逃逸罪所可取代」。

⁶ 臺灣高等法院 97 年度交上訴字第 133 號判決：「按刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸罪係於 88 年 4 月 21 日增訂公布，並自同年 4 月 23 日開始生效，其增設本條文之立法目的，乃為維護交通，增進行車安全，促使當事人於事故發生時，能對被害人即時救護，減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序。又其立法精神在於交通事故一旦發生，且發生人員傷亡之情況，不論是撞人或被撞，或是因其他事故而造成死傷，只要是在駕駛動力交通工具過程內所發生者，參與這整個事故過程的當事人皆應協助防止死傷之擴大，蓋如駕駛人於事故發生後，隨即駕車逃離現場，不僅使肇事責任認定困難，更可能使受傷之人喪失生命或求償無門。且刑法第 185 條之 4 具有遺棄罪之性質，乃參照刑法第 294 條第 1 項之刑度來增設，又刑法就無義務者之遺棄（第 293 條）與有義務者之遺棄（第 294 條）訂有不同之罪責。駕駛汽車肇事致人受傷或死亡，依道路交通管理處罰條例第 62 條規定，汽車駕駛人有採取救護或其他必要措施並向警察機關報告之義務，由此可知，因汽車駕駛人之故意、過失肇事致人傷亡者，汽車駕駛人本即負有救護義務，若未予以救護，除有違該條例第 62 條之規定外，尚構成刑法第 294 條第 1 項之遺棄罪。然第 185 條之 4 的救護義務則不以汽車駕駛人因故意或過失肇事致人傷亡為必要，只要其為該交通事故之現場當事人，則對事故現場之傷亡人員皆有救護之義務，此即為本條與第 294 條第 1 項之區別所在。因此，本條所欲規範者乃當事人於交通事故發生時（不論其有無故意或過失）遺棄被害人於不顧的逃逸行為，且若謂

肇事逃逸罪與遺棄致死罪之間發生競合時，仍應論以肇事逃逸罪⁷。

(三) 不能安全駕駛罪、肇事逃逸罪與遺棄罪

倘行為人先後觸犯刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪、第 185-4 條肇事逃逸罪與第 294 條遺棄罪時，依前述之論斷，應先由肇事逃逸罪與遺棄罪成立想像競合論以肇事逃逸罪，再由肇事逃逸罪與不能安全駕駛罪成立實質競合而論以兩罪之數罪併罰，蔡聖偉(2013)亦有相關的論述。

四、立法過程之觀察與評述

4.1 刑罰效果部分：一再重刑化的修法脈絡

刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪自民國 88 年新訂以來，歷經幾番修正，每次修法的共同結果之一都是加重其刑。從制定之初的「處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金」，到民國 96 年的「處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金」，到民國 100 年的「處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」，一直到民國 102 年的「處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金」。可以看見，有期徒刑的提升、罰金數額的加重與併科、以及取消短期自由刑的拘役。至於在民國 100 年增訂第 2 項的加重結果犯部分，也由一始的「因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑」，在民國

當事人之救護義務須視其有無故意、過失而定，則不僅有違刑法第 185 條之 4 的立法目的與精神，則本條文之功能亦將喪失殆盡。是以肇事逃逸罪與有義務者遺棄罪其本質固有相通之處，但肇事逃逸罪於刑法修正時已設單獨條文予以處罰，並將之列在公共危險罪章作為公共危險犯類型之一種，但並未對其加重結果設有處罰明文，表示肇逃處罰已有別於有義務者遺棄罪之處罰，兩者不可相提並論，更不可對肇事逃逸所發生之加重結果而準用有義務者遺棄罪加重結果犯，以處罰肇事逃逸所引起之死亡或傷害結果，否則將使新設的肇事逃逸罪失去立法之意義。本案被告乙○○車禍發生後，未對被害人陳勇錡採取任何救護或其他必要措施，即駕車離去，致被害人送醫不治死亡，揆諸前揭說明，顯與刑法第 185 條之 4 所欲規範之目的相符，原審據此論罪科刑，應屬的論，是公訴人上訴意旨認被告應論以刑法第 294 條第 2 項遺棄致人於死罪，容有誤解。」

⁷ 關於上述臺灣高等法院 97 年度交上訴字第 133 號判決的見解，最高法院 99 年度台上字第 5024 號判決則認為：「...刑法第二百九十四條第二項之遺棄因而致人於死罪，以被害人確係無自救力之人，行為人亦知被害人為無自救力之人，其主觀上有遺棄之故意，而積極遺棄之，或消極不為其生存所必要之扶助，致生被害人死亡之加重結果，為成立要件，乃同條第一項遺棄罪之加重結果犯規定。在駕駛動力交通工具肇事致人受傷，使陷於無自救能力而逃逸之情形，除須被害人因行為人之逃逸，致發生客觀上能預見而不預見之死亡之加重結果者外，尚以行為人逃逸之遺棄行為與被害人之死亡結果間具有相當因果關係，始應令其就肇事逃逸行為，負該遺棄之加重結果罪責。...」。

102 年修法時一舉加重成為「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」。以上之立法變遷過程一再加重刑罰，使得不能安全駕駛罪的刑度直逼預備殺人罪（§271 III）與過失致死罪（§276 I）。無怪乎有學者認為，此等單一犯行被一再加重刑罰的情形，在臺灣立法史上是相當罕見的(吳耀宗，2013)。

當然，一路走來的修法軌跡確實是有受到一些社會矚目事件的影響，在前文的統計數據當中，確實也可以看到酒駕肇事率在 100 年與 102 年修法時有明顯下降的趨勢，但是，如認為酒駕肇事率與刑罰的加重有必然的關連性，而沒有去深究酒駕肇事率的各種事實因素，則此種直覺性單一因果的看法恐將流於片面與空泛。況且，如果那天又有新聞事件發生或又酒駕肇事率上揚，是不是又要繼續修法加重刑罰效果？長此以往，威嚇的效果反而會降低。只能說，防制酒駕行為端賴刑罰是從，雖然可能有製造安定感、安心感或安撫民怨的作用，但不妥謀其他有效之途，恐仍是本末倒置之舉。

4.2 構成要件部分：舊法到新法的重要變動

刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪，舊法規定為「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...」，民國 102 年的新法則規定成「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處...：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。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。三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。」之所以會有如此的轉變，主要關鍵在於實務上對於不能安全駕駛的判斷標準有所疑慮，並認為以酒測值之行政措施作為取締移送的門檻，數值標準並非出於法律明文，恐有違罪刑明確性之要求。因此，在 102 年修法時便將酒測值直接寫入本條第 1 項第 1 款的構成要件當中，此種立法例不僅少見，甚至有學者認為是立法者使用抽象危險犯的極致表現，並批評以快速並簡化的執法流程將酒駕者起訴並判決有罪，不啻放棄「不能安全駕駛」的實質判斷(王皇玉，2014；2015)。

至於本條第 1 項第 2 款之情形，主要係針對第 1 款規範所為之補充規定，第 3 款，則是針對非酒駕之其他不能安全駕駛行為之概括規定。本條第 1 項第 2、3 款與第 1 款最重要之差別在於，第 2、3 款的立法設計須有「致不能安全駕駛」之犯罪要素，而第 1 款並沒有。但仍有研究文獻認為，即便第 1 款沒有此一要素，但仍應為相同之解釋(許澤天，2014a)。不過，本文則認為，本條第 1 款與第 2、3 款是立法者有意的區別，因為新舊法之間的立法脈絡加以觀察，第 1 款的規定就是為了解決「不能安全駕駛」的

證明問題，固然此種形式判斷的規範模式仍有值得商榷之處⁸，但是在處理大量交通犯罪時，卻是一種不得不然的現實抉擇。否則，當每一件案件都需要進行實質的審查或判斷時，交通犯罪的案件將會癱瘓刑事司法系統。

最後，本條第 1 項的第 2、3 款中所稱之「致不能安全駕駛」，與 102 年修法前所稱之「不能安全駕駛」有無相同，本文認為應做不同解釋。從不法構成要件的整體性加以觀察，舊法中的描述為：「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」，其中的「不能安全駕駛」是一種「行為態樣」的設計與描述，至於何以不能安全駕駛，係因服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物；在新法中，規定為：「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」以及「服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛」，則比較類似於「結果態樣」的設計與描述。因之，本條第 1 項的第 1、2、3 款的性質究竟是抽象危險犯還是具體危險犯便不可一概而論，詳下述說明。

4.3 犯罪性質部分：抽象危險犯還是具體危險犯

刑法第 185-3 條不能安全駕駛罪究竟是抽象危險犯或具體危險犯？由於立法之初並無明示，因而其後衍生出各種學理上的爭辯，即便是司法實務，也各有不同之見解。之所以要辨明本罪的危險犯性質，主要原因還是在於成罪判斷的標準問題⁹。是以，「危險犯」中又可分為「具體危險犯」與「抽象危險犯」，前者（具體危險犯）之具體危險，係指法益侵害之可能具體地達到現實化之程度，此種危險屬於構成要件之內容，需行為具有發生侵害結果之可能性（危險之結果），始足當之。故祇須有發生實害之蓋然性為已足，並不以已經發生實害之結果為必要。一般而言，「具體危險犯」在刑法中以諸如「致生公共危險」、「足以發生……危險」、「引起……危險」等字樣明示之。而後者（抽象危險犯）係指行為本身含有侵害法益之可能性而被禁止之態樣，重視行為本身之危險性。此種抽象危險不屬於構成要件之內容，只要認定事先預定之某種行為具有可罰的實質違法根據（如有害於公共安全），不問事實上是否果發生危險，凡一有該行為，其犯罪即成

⁸ 德國刑法第 316 條之「絕對不能安全駕駛」，其數值乃吐氣所含酒精濃度達每公升 0.55 % 毫克或血液中酒精濃度達 0.11% 之性質，顯然高於臺灣刑法所定的數值。可見得我刑法不能安全駕駛罪之門檻較低而容易入罪，不過，這應是立法者的立法形成自由。縱有不當，仍應透過立法方式修改之。

⁹ 危險犯，乃相對於實害犯的犯罪類型，實害犯係指犯罪之既遂以在客觀上發生法益實害之結果為要件，而危險犯則指在犯罪之既遂上並不以法益實害結果為要件。之所以會有危險犯的立法設計，主要是為了要更周全的保護法益，抑或是因為運用實害犯會遭遇歸責及舉證上的困難，因此將刑罰加以前置化。

立¹⁰。不過，以上對於具體危險犯與抽象危險犯之區別以法條結構判明之方式，並分絕對之標準，不能遽認構成要件中未以「致生公共危險」、「足以發生……危險」、「引起……危險」為要件者，即屬抽象危險犯，學理上則有認為，倘若構成要件所設定的行為侵害態樣，無法想像其危險之差異性者，應屬於抽象危險犯，若以同樣行為方式，於不同狀態下對於法益會發生危險的差異性，則應屬於具體危險犯(柯耀程，2010)。

為了解決本罪立法以來的各種論爭，民國 102 年修法時立法者便直接在立法理由中揭示，不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯。就此而言，本條第 1 項的第 1、2、3 款的性質都應該定性在抽象危險犯無疑，不過，本文意見不同，主張第 1 款的性質係屬抽象危險犯，而第 2、3 款的性質應屬具體危險犯。理由如次：(1) 由前文可知，既然本條第 1 款與第 2、3 款是立法者有意的區別（第 1 款沒有規定「致不能安全駕駛」），在酒測值明文化成為構成要件內容之後，只要是行為人之行為符合此一標準，便足以成罪，不必以發生具體危險為必要。至於第 2、3 款，因為規定必須達到「不能安全駕駛」之狀態，而不能安全駕駛就代表了某種程度的危險，所以實質上應該屬於具體危險犯。(2) 本條第 1 款所設定的行為侵害態樣，並無法想像其危險之差異性¹¹，應屬於抽象危險犯，但第 2、3 款以同樣行為方式，於不同狀態下對於法益可能會發生危險的差異性，故應屬於具體危險犯¹²。(3) 抽象危險犯是行為犯，而具體危險犯與實害犯一樣是結果犯，行為犯沒有未遂問題，而結果犯會有未遂型態（至於有沒有設計成未遂犯則是刑事立法問題），本條的第 2、3 款在事實上確實會有未遂行為的態樣¹³，況且，從第 2 款規定的「有前款以外之其他情事足認...」來看，是否成罪仍必須佐以其他具體的事證來加以證明不能安全駕駛¹⁴。由上述理由可

¹⁰最高法院 102 年台上字第 4465 號判決。

¹¹吐氣酒精濃度達每公升 0.25 毫克與血液中酒精濃度達百分之 0.05 被當作是一樣的，甚至於，吐氣酒精濃度達每公升 0.25 毫克與吐氣酒精濃度達每公升 0.35 毫克，或血液中酒精濃度達百分之 0.05 與血液中酒精濃度達百分之 0.07，也是被當作是一樣的。

¹²服用酒類或其他相類之物以及服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，都有可能會有「致不能安全駕駛」或「仍可安全駕駛」兩種結果。

¹³服用酒類或其他相類之物以及服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，都有可能會有「致不能安全駕駛」之「既遂結果」或「仍可安全駕駛」之「未遂結果」。

¹⁴因為駕駛人的體質、行為當時的精神狀態各有不同，所以經檢出體內有酒精、毒品、麻醉藥品等成分之後，仍須個別、具體進行「行為測試」與其他觀察，才能確認是否已經達到「致不能安全駕駛」的程度。對此，臺灣高等法院臺中分院 106 年度交上易字第 353 號判決指出：「...雖經警採集其尿液送驗後，檢驗出安非他命、甲基安非他命、愷他命濃度，分別為 1694ng/mL、13150ng/mL、221ng/mL，有尿液檢驗報告在卷可參，雖其濃度甚高，然尿液中所含毒品或毒品代謝物成分之濃度若干，對於個人之影響或影響程度，尚缺乏實證研究，況從施用後至生理反應發生作用之時間、持續影響之時間、

知，即便立法理由已將本罪定性為抽象危險犯，但應限縮解釋為第 1 款而不包括第 2、3 款，第 2、3 款的「致不能安全駕駛」不是行為要素，而是具體危險犯的結果要素¹⁵。

此外附帶一提，本罪與原因自由行為之關連為何？有不少文獻認為本罪乃原因自由行為之明文化規定，但其實本罪成罪結構與原因自由行為並不完全相同，不能安全駕駛罪是構成要件階段的犯罪判斷問題，而原因自由行為是罪責階段的犯罪判斷原則，不應混為一談。

4.4 立法展望部分：防制酒駕的規範不足之處

（一）過失犯與未遂犯的問題

刑法第 185-3 條的立法設計為故意犯，相較於德國刑法第 316 條的規定，規定幾乎相同，唯一不同的是德國刑法對本罪亦處罰過失，而我國卻未規定，關此，有學者認為應是立法上的疏漏。復有研究指出，駕駛人於飲酒或服用毒品之後，不知其已服用過量而駕駛者，顯係因過失而駕駛，對於公共安全之侵害，實不亞於故意犯，應有加以明文處罰之必要。再者，若無過失犯的立法，在法院必須要證明行為人只有故意不能安全駕駛時方能成罪，則嚇阻酒駕的功能勢必受到影響（許澤天，2014b）。而事實上，過失的不能安全駕駛行為遠比故意的不能安全駕駛行為可能還要多，因

影響之程度及是否影響施用者安全駕駛之能力，均可能因施用之方式、劑量、頻率及個人體質等因素，而產生不同結果，非謂一但施用後，不論其施用之數量多寡、離施用時間之久暫及施用者個人耐藥性之差異，均可一既論定施用者已達不能安全駕駛動力交通工具之程度，故實難僅以被告尿液中安非他命、甲基安非他命、愷他命等之濃度甚高，逕認其欠缺安全駕駛動力交通工具之能力。」至於如何去具體認定證明「致不能安全駕駛」，該號判決也間接指出至少要做到：(1) 將被告被查獲時體內經檢驗出毒品濃度數據送相關機構鑑定其精神狀態是否有不能安全駕駛之情形；(2) 傳訊查獲之員警調查被告當時駕車有無異狀，在外觀上是否有不能安全駕駛之情形。

¹⁵對此，有司法實務判決看法與本文相同，請參見：臺灣臺中地方法院 105 年度交易字第 142 號判決。是號判決指出：「...刑法第 185 條之 3...第 1 項第 2、3 款，均有「致不能安全駕駛」，於構成要件中規範行為需具有發生侵害結果之可能性（危險之結果），應屬具體危險犯，而該條第 1 項第 1 款則事先預定之某種行為具有可罰的實質違法根據，不問事實上是果否發生危險，應屬抽象危險犯。亦即，就酒後駕駛動力交通工具吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.05 以上者（即該條第 1 項第 1 款之情形），立法者在立法時即推斷達於上開標準時即具有危險性，但該條第 1 項第 2、3 款之情形，仍須法院以行為當時之各種具體情況，以及已經判明的因果關係為根據，用以認定酒後駕車行為是否具有發生侵害法益的可能性。從而，是否該當刑法第 185 條之 3 第 1 項第 3 款之『服用毒品致不能安全駕駛動力交通工具罪』，必須有積極之事證證明具體危險之事實，而非僅以籠統之抽象危險理論，即可以該罪相繩。」

此，要防制酒駕的規範不足之處，首應考慮增訂不能安全駕駛罪的過失犯規定。

再者，延續前文的論述，因為刑法第 185-3 條第 1 項的第 2、3 款是具體危險犯，解釋上確實會有「不能安全駕駛」之「既遂結果」與「仍可安全駕駛」之「未遂結果」，所以，在「仍可安全駕駛」的情狀之下，若無未遂犯之處罰規定，將形成即便服用酒類與服用毒品（或其他相類之物）卻無法處罰的適用困境，同樣會使得嚇阻酒駕的功能大打折扣。所以，如果認為刑法第 185-3 條第 1 項第 2、3 款的性質是具體危險犯者，則有必要針對此 2 款增訂未遂犯的規定。當然，如果將此 2 款規範定位為抽象危險犯者，即無增訂未遂犯之必要。

（二）增訂拒絕酒測罪？

警察取締酒駕實務上，常遇有以各種方式拒絕酒測者，雖然，拒絕酒測者並不當然是酒駕的行為人（拒絕酒測可能會是酒駕者，但也有可能並無酒駕而係其他原因拒絕酒測之人）¹⁶，但是這種拒絕酒測的行為確實會造成警方取締上的莫大困擾，而更嚴重的不當後果是，拒絕酒測者如僅依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定處罰，最後可能只會處以 9 萬元的行政罰鍰了事¹⁷。至於未拒絕酒測者，則可能會因為未通過檢測標準而移送司法機關依刑法第 185-3 條判刑。試想，對此規定稍有理解之人，如果心裡已有預想酒測不會通過時，一定選擇拒絕酒測，因為刑法第 185-3 條的刑度是 2 年以下有期徒刑，得併科 20 萬元以下罰金，比道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定還要重，又因為是刑事案件，更會留下前科記錄。如此一來，豈不造成不公平的失衡現象。為期合理公平並杜絕此等現象起見，未來似應增訂拒絕駕駛檢查之相關罪名¹⁸。

伍、結論

正如本文一始所呈現的數據，雖然酒駕肇事率在近年來確實有下降的趨勢，但是在法律的適用上卻仍存有著不少解釋上的疑慮，值得再進一步探討與分析。實以，交通犯罪是刑事不法與行政不法交織的社會與法律議題，在交通運輸趨於高速化與大量化的現代世界，交通的發達雖可促進經

¹⁶就此，另可參考呂秉翰(2014)的文獻。

¹⁷道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項：「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」。

¹⁸關於拒絕駕駛檢查罪更詳盡的論述，可參考林達(2016)。

濟的繁榮發展，但是酒駕問題卻也造成世界各國政府的治安難題，而成為刑事政策聚焦的重要課題。固然，關於刑法第 185-3 條的不能安全駕駛，國內的學術文獻已有不少研究，但是經由本文提出的進一步分析與說明，與過往其他學理上之見解可能還是有不同之處，也希望藉由本文對於刑法第 185-3 條不能安全駕駛之解釋、適用與立法上的若干探討，可以提供各方參酌，並激發更深層的思索，則本文初衷達矣。

綜據全文的論述，相關結論或建議如下：

一、最近 10 年以來，酒駕肇事率確實有長足的趨緩態勢，但是以此與刑罰重刑化之趨向做直線式的因果連結，仍應謹慎而不可一概而論，尤應探究法律修改以外之其他社會因素的影響（例如：媒體輿論的大幅報導...等）。

二、民國 88 年新法上路以來，歷經民國 96 年、100 年，以迄民國 102 年的修正，刑法第 185-3 條不能安全駕駛的修法脈絡可謂是朝向刑罰一再加重的印象，由於公共危險罪主要植基於「一般預防」之功能，藉刑罰以嚇阻潛在犯罪者，若不明究理或隨勢起舞地一味重刑化，恐將使得一般預防功能喪失殆盡。此者，尤其值得立法者詳加參酌。

三、關於刑法第 185-4 條肇事逃逸罪與第 294 條第 1 項違背義務遺棄罪之競合，因侵害法益不同，應依想像競合犯處理；然而，但刑法第 185-4 條肇事逃逸罪與第 294 條第 2 項義務遺棄致死罪之競合，司法實務見解竟有認為應適用第 294 條第 2 項的義務遺棄致死罪，兩種犯罪競合情形在論理上顯然有不連貫之邏輯矛盾，值得加以檢討。

四、刑法第 185-3 條第 1 項的第 1 款的性質係屬抽象危險犯，而第 2、3 款的性質應屬具體危險犯，這是立法者有意的區別，此從規範內容是否規定「不能安全駕駛」的犯罪要素即可得知。延續以上的定性，第 2、3 款的應可考慮增訂未遂犯的處罰；至於在考究國外立法例之後，也可考慮在本罪另增訂過失犯之處罰。藉由過失犯與未遂犯的增設，或可更有效地防阻交通犯罪案件。

五、拒絕酒測之行為無法依刑法第 185-3 條加以處罰，反必須依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定處罰，可能會造成處罰上的不公平與不合理現象，要有效防止此種規避刑責之不當行為者，未來應考慮在刑法公共危險罪章中新增訂拒絕酒測罪，方得事理之平。

最後要強調的是，防止酒駕行為最有效的方式與最正確的觀念，其實並不在於刑罰有多重，而在於整個訴追程序的效率性或有效性，唯有經由警察執行強力且確實的取締，才是防止酒醉駕車的上上之策。

參考文獻

- 內政部(2017)，內政資料開放平台，擷取日期：106年7月15日，網站：
<http://data.moi.gov.tw/MoiOD/Data/DataDetail.aspx?oid=9E413113-EA49-41DF-822C-E89D94A78807>。
- 王皇玉(2014)，「2013年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決」，
臺大法學論叢，第43卷特刊，頁1227-1264。
- 王皇玉(2015)，「不能安全駕駛罪之『駕駛』」，*月旦法學教室*，第153期，
頁62-67。
- 吳耀宗(2013)，「刑法防制酒駕新規定無漏洞惟執法誤解與立法謬錯」，*月
旦法學雜誌*，第221期，頁199-203。
- 呂秉翰(2014)，「汽車駕駛人拒絕酒測吊銷駕照之合憲性問題探討-評大法官
釋字第699號解釋」，*交通學報*，第14卷第1期，頁19-36。
- 李佳玟(2013)，「治酒駕用重典？一個實證的考察」，*月旦法學雜誌*，第223
期，頁147-158。
- 林東茂(2000)，「肇事逃逸」，*台灣本土法學雜誌*，第16期，頁86-93。
- 林 達(2016)，「不能安全駕駛罪之實務運作檢討與修法建議」，*軍法專刊*，
第62卷第2期，頁89-102。
- 柯耀程(2010)，*刑法構成要件解析*，臺北：三民圖書出版公司。
- 張麗卿(2002)，*交通刑法*，臺北：新學林出版公司。
- 許澤天(2014a)，「吐氣值不應作為判定不能安全駕駛的一般有效經驗法則/
最高院98台非15判決」，*台灣法學雜誌*，第247期，頁203-208。
- 許澤天(2014b)，「論酒精影響下的不能安全駕駛罪」，*興大法學*，第15期，
頁141-178。
- 陳廷民(2010)，「取締酒駕勤務要領與建議」，*警光雜誌*，第647期，頁21。
- 蔡聖偉(2013)，「醉上加罪-車禍事故中相關罪名的競合問題」，*月旦法學教
室*，第130期，頁36-38。
- (收稿 106/9/4，第一次修改 106/9/28，接受 106/10/18，定稿 106/11/26)