

不能安全駕駛罪之加重處罰評析*

——以 2022、2023 年修法為中心



作者文獻

黃種甲

臺灣大學法律學院助理教授

摘要

本文檢討刑法第185條之3最近2次修法，亦即將毒駕引入絕對不能安全駕駛，以及將再犯處罰加重之前提門檻，由5年延長至10年。本文指出，絕對與相對不能安全駕駛，本身可以對應於英法美學界討論規範設計上應採取規則或標準之模式，二者在成本效益上互見優劣。然而，考量我國執法現況，採取絕對不能安全駕駛之規則模式，未必能夠充分發揮其效果。準此，本文主張回歸相對不能安全駕駛之標準，並搭配唾液快篩作為是否施用毒品之證據。其次，再犯前提門檻下修，根據最高法院大法庭裁定之意旨，僅能於修法後生效。此等修法在實際操作上，不僅未能辨識出需要加重處罰之群體，而錯失特別預防效果；在一般預防效果上，預期可發揮之實效恐亦有限。

目次

壹、前言

貳、毒駕絕對不能安全駕駛標準之立法模式與檢討

參、再犯前提擴張之合憲性與妥適性
肆、結論

壹、前言

我國自1999年4月，增訂刑法第185條之3（下稱「本罪」）將不能安全駕駛行為（下稱「本罪行為」）入罪化以來，迄今已有27年。其中，刑事處罰規定經歷6次修正¹，皆不斷朝向重罰化方向邁進，一定程度上反映出民意對於本罪行為之處罰需求。

DOI: 10.53106/1025593137604

關鍵詞：不能安全駕駛、絕對不能安全駕駛、毒駕、再犯、規則、標準

* 本文感謝臺灣大學法律學研究所雷定祐同學之研究協助，以及刑事局偵二大隊偵查員吳曜臣先生關於毒駕執法實務運作之提點說明，惟一切文責由本人自負，乃屬當然。

¹ 與此相對，對於相應行為之行政罰則有更長的歷史。二者流變與比較，請見：中央社媒體實驗室，酒駕法規修法歷程，2019年7月19日，<https://www.cna.com.tw/project/20190719-drunkdriving/timeline.html>

本檔案僅供試閱，完整內容請見本刊或月旦知識庫。

本罪自立法以來，學說討論成果豐富。除了甫制定之初關於本罪究屬抽象危險犯或具體危險犯之定性²，一直到酒駕絕對不能安全標準於釋義學上定位之爭議³，乃至於針對再犯加重處罰之正當性之討論⁴等，可見本罪在學說與實務上，均獲相當程度之關注。

隨著社會新聞的不斷曝光，本罪亦應運成為社會回應此問題之寄託。由下表可見，本罪修法頻仍，除第1次修正距離立法達9年外，其後歷次修正均僅歷時2至6年，平均每3年即有一次修正。

由歷次修正內容，不難發現加重處罰之趨勢。處罰之加重體現在三個面向：單純刑罰量的提升（第1、2、3、4、5次修正）、增設新罪名或加重處罰條款（第2、4次修正），以及放寬既有罪名之成罪門檻（第3、5、6次修正）。前開修正中，刑罰量之提升，固然可能侵蝕或挑戰罪刑相當原則。然而，除了極端刑罰種類（如死刑）外⁵，針對何種罪名決定刑度，似乎仍屬立法者形成自由，而難以提出具體標準加以指摘⁶。

刑法第185條之3歷次修正年份及內容

修正序	年份	主要修正內容
6	2023年	增訂毒駕絕對危險駕駛標準。
5	2022年	擴張再犯加重處罰前提範圍；提高併科罰金數額。
4	2019年	增訂再犯致人死傷之加重處罰規定。
3	2013年	增訂酒駕絕對危險駕駛標準；提高加重結果犯刑期。
2	2011年	提高罰金數額；增訂致死、致重傷之加重結果犯。
1	2008年	提高罰金數額。
0	1999年	本條新增。

資料來源：作者自製。

（最後瀏覽日：2026/06/07）。

- ² 許玉秀，無用的抽象具體危險犯，台灣本土法學雜誌，8期，頁86-88，2000年；林東茂，交通犯罪，月旦法學雜誌，177期，頁235-236，2010年；許澤天，酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲，月旦法學雜誌，193期，頁21，2011年；張麗卿，交通犯罪之法律規範與實證分析，中原財經法學，28期，頁133，2012年；游明得，我國刑法第185條之3醉態駕駛罪危險概念的流變，中原財經法學，41期，頁250-252，2018年。
- ³ 張麗卿，酒測○．九一毫克竟也無罪——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，201期，頁202-206，2012年；許澤天，吐氣值不應作為判定不能安全駕駛的一般有效經驗法則／最高法院98台非15判決，台灣法學雜誌，247期，頁207，2014年；許澤天，論酒精影響下的不能安全駕駛罪，興大法學，15期，頁158-164，2014年；王皇玉，2013年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決，臺灣大學法學論叢，43卷特刊，頁1243-1244，2014年。
- ⁴ 游明得，刑法累犯加重處罰制度的反思——兼論刑法第185條之3第3項，台灣法律人，32期，頁54-56，2024年；許澤天，刑法分則（下）：人格與公共利益篇，6版，頁409，2024年。
- ⁵ 憲法法庭第113年度憲判字第8號判決，將死刑限於「最嚴重之犯罪」，實質上使得非屬最嚴重之犯罪，無從施加死刑。當然，嚴重與否可能仍是受法定刑高低而定，但至少在理論上，部分堪認為其尚存在更嚴重犯罪者，例如過失、未遂，至少可以確定無法科以死刑。
- ⁶ 我國釋憲實務曾對於毒品犯罪經操作刑法第59條後仍嫌過重者，認為違反罪刑相當原則，例如釋字第790號（栽種大麻）、112年度憲判字第13號（販賣一級毒品）。不過，此等論理依據均為相關罪名法

本檔案僅供試閱，完整內容請見本刊或月旦知識庫。

與此同時，關於加重結果犯之處罰，學說早不乏有所批判，並試圖提出相關限縮標準，避免刑罰不當擴張⁷。不過相關討論仍屬一般性對於加重結果犯之質疑，而非本罪所獨有。

較為有趣的是，第4次修正以來，本罪增設再犯加重處罰規定，並於第5次修正下修再犯期間門檻，擴張加重處罰範圍，不僅涉及再犯與累犯加重處罰之核心議題，同時也觸及禁止溯及既往之憲法界限。而第6次修正將毒駕增訂具體檢測值，由相對不能安全駕駛改為絕對不能安全駕駛，亦屬晚近之修正，而有檢討之空間。準此，本文將聚焦於第5、6次2次修正，並針對成罪門檻之擴張，試圖盤點並析述系爭規定可能帶來之法律爭議與挑戰。

本文論述架構如下：第壹節即本節為前言，回顧本文寫作背景與目的。第貳節則說明針對毒駕不同之立法模式，並評析「絕對不能安全」標準之利弊得失。第參節則針對再犯前提範圍擴張之合憲性以及妥適性進行檢討。第肆節總結全文論述。

貳、毒駕絕對不能安全駕駛標準之立法模式與檢討

一、毒駕標準之立法模式

我國於甫制定本罪之初，不分不能安全駕駛之原因，一律採取相對不能安全駕駛之標準。亦即，行為人不論係服用酒類、麻醉藥品、毒品或其他相類之物，均以「達不能安全駕駛」，為本罪之構成要件。而自2013年修法後，含酒精成分之物，與毒品、麻醉藥品分殊化，後者仍維持相對不能安全駕駛之規範，前者則於條文明定吐氣酒精濃度值以及血液中酒精濃度值，作為不能安全駕駛之證據，是為我國「絕對不能安全駕駛」之濫觴。然而，此一分殊化，隨著2023年修法後，將尿液或血液中之毒檢值納入刑法規範，同時授權行政院制定品項及其濃度值後，正式終結。簡言之，我國現今不區分導致不能安全駕駛之物質為何，均設有絕對不能安全駕駛與相對不能安全駕駛並立之規範。

立法上，不同於多數國家針對酒駕較早且普遍採取絕對不能安全駕駛之明文規範，針對毒駕之相關處罰，相形之下不僅呈現出一定程度之多樣性，同時也面臨著規範模式之變動。因此，相比於酒駕規範，毒駕的規範模式更加多變。於此基礎上，進一步檢視各法域針對毒駕規範之模式⁸，或可依被告視

定刑下限過高，即便操作刑法第59條仍嫌過苛，卻未能明確說明過苛的具體標準，以至於難以適用於他罪之檢驗。美國法亦有類似問題，彼邦雖於聯邦憲法第8修正案中明定禁止酷刑，即禁止超出罪責之過量處罰，然而，對於何謂適量卻欠缺標準。美國聯邦最高法院隨後於 *Solem v. Helm*, 463 U.S. 277 (1983) 案中，發展出一套相對標準，比較罪責嚴重程度與刑罰強度，並且對照同法域中其他被告之刑度，以及其他法域對於相同犯罪之刑度，末者相對而言算是對於立法者提出較為有力之拘束。

⁷ 蔡蕙芳，傷害致死罪之適用——最高法院判例與判決之評釋，台灣本土法學雜誌，61期，頁55-57，2004年；許恒達，傷害未遂致死與不作為殺人——簡評九八年度台上字第三〇八六號判決，台灣法學雜誌，160期，頁193，2010年；王皇玉，醫療過失中的因果關係：從邱小妹人球案談起，臺大法學論叢，41卷2期，頁748-751，2012年；周漾沂，加重結果犯之結果關聯性——以傷害致死罪為中心，月旦法學雜誌，351期，頁19，2024年。

⁸ 我國文獻對於主要法域制度之整理，請見：詹永茂、李瑞典、黃翠紋，施用毒品後駕車行為之法規範

本檔案僅供試閱，完整內容請見本刊或月旦知識庫。