

# 毒駕問題的法律灰色地帶初探

銘傳大學犯罪防治系所副教授兼代理主任 王伯頌

每年6月26日是世界禁毒日，在臺灣，今(2017)年7月21日，欣見國內第一個結合公私部門資源(高市府、高雄地檢署與橋頭地檢署結合民間企業團體)的防毒基金會--高雄市毒品防制事務基金會掛牌成立，宣示聯手反毒決心，讓國內反毒的工作，有令人耳目一新的躍進。

制度化整合各界資源，充實預防、輔導、戒癮、勒戒者回歸社會等能量，以填補公權力防制毒品的不足，建構更完善的社會資源網絡因應毒品問題，勢在必行。而在世界禁毒日後的一個月，政府及民間積極投入反毒工作的同時，恰巧施用毒品後駕駛(簡稱毒駕)的法律爭議，躍上新聞版面，且引起社會的廣泛討論，吾人以為，正可將解決此一議題的適當性，一併納入未來反毒工作防治中討論，以確保社會安全。

關於施用毒品後駕駛(毒駕)，根據現行警察機關所頒定「取締疑似施用毒品後駕車作業程序修正規定」，為第一線員警處理施用毒品駕車之指導準則，實務上對於臨檢發現有毒駕行為，若發生交通事故，如行為人不願意配合驗尿，依據「道路交通管理處罰條例」第35條第5項得強制行為人到醫療院所強制抽血，以證明行為人是否不能安全駕駛。但若無發生交通事故，或未有不能安全駕駛的情形，即使驗出毒品陽性反應，仍不能構成刑法第185-3條不能安全駕駛罪，僅依「毒品危害防制條例」及「道路交通管理處罰條例」處理之。而上開實務作法，對於疑似毒駕，但未發生交通事故，又無查獲毒品或其他犯罪，以及酒測未有酒精反應，行為人拒絕驗尿或抽血時，得否強制為之，不無疑義，再者，即便已驗出毒品陽性反應，是否能將駕駛人依刑法第185-3條不能安全駕駛罪科刑論罪?就目前法律適用而言，更是仁智互見。

關於這個問題的實務見解，如依據臺灣高等法院 98 年交上訴 2478 號判決，認為偵查機關採集尿液中甲基安非他命濃度，並無法判斷其是否足以影響安全駕駛，需再參考如安非他命用量、血中濃度、駕車時精神狀態等加以衡量判斷，因此該判決結果，採被告無罪的論述，而另根據 2017 年 6 月 26 日媒體所報導，臺中一名高姓男子，2015 年吸毒後開車被攔查，雖然開車沒有出現搖晃等跡象，但警方驗出高男體內施用了安非他命、甲基安非他命與 K 他命等 3 種毒品反應，甲基安非他命濃度更是正常人 26 倍，被檢方起訴後，法院卻以「無法證明達不能安全駕駛」的狀態，判決他無罪定讞。該報導也提到，法界人士指出，刑法雖然有規範「服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛」的刑責，但「不能安全駕駛」的認定卻未規範明確，造成檢警與法院的見解出現爭議，成了防範毒駕問題的法律灰色地帶。

由上述判決及案例，確實凸顯出了毒駕立法與實務警察執行，以及法官的判決間的矛盾衝突，也難怪有媒體對該案判決，出現「遏止酒駕、政府嚴懲重罰，但吸毒開車，竟判決無罪」的質疑。在本事件發生後，筆者於當日接受聯合報採訪時曾指出：警方以刑法公共危險罪移送毒駕案件，必須舉證「施用毒品」及「不能安全駕駛」的因果關係，導致實務上的執法難度，確實有修法空間；但若修改為「只要施用毒品駕駛」就移送，應審慎評估取得多數民眾共識。另筆者也認為，公共危險罪明訂酒測值後，雖解決了執法的困難，但酒駕問題仍層出不窮，對解決事情的本質，不一定有所改善，因此，若修法加強打擊毒駕，亦可能面臨同樣問題，所以「施以嚴刑峻法，是不是就能遏止毒駕？」，亦值得立法者三思。

再以毒駕法律適用問題而言，方文宗（2016）曾就「毒駕判斷與法律適用」議題撰文指出，以實務上施用毒品罪與不能安全駕駛罪，依數罪併罰，會造成重複評價之問題，其認為應以刑法上「想像競合」處罰較為恰當，因為施用毒品與不能安全駕駛彼此有關連性，若依想像競合處理，除可免重覆評價問題，又可具體反應各被侵害之構成要

件，而對行為人給予適當評價，以符合罪責相當原則。該論點似乎可提供未來法條適用問題之思考方向。此外，筆者也建議，不少歐洲先進國家毒品防制工作，重視替代療法等醫療手段，而非僅強調打擊層面，要遏止毒駕，不能單從法律層面解決，還是要回到問題根本，結合公私部門之力，群策群力，建構更完善的毒品防制社會資源網絡，以減少因毒駕產生的法律爭議與傷亡憾事上演。