

## 第十七章

# 刑事政策相關議題(一)



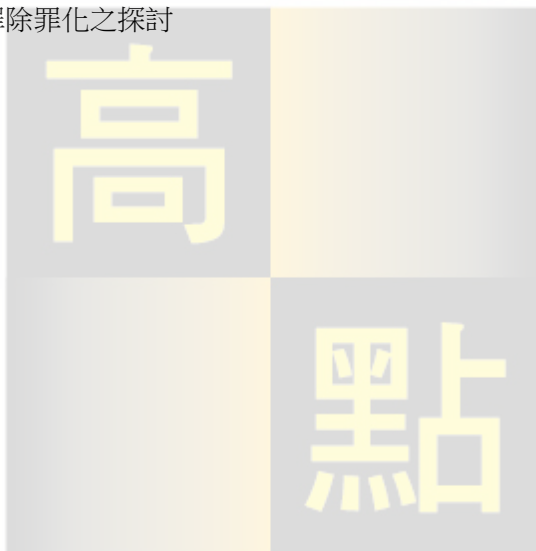
### 教戰守則

本章係筆者基於多年教學經驗，預先研判刑事政策未來可能之命題，並加以引介論述的單元。其中酒駕犯罪之刑事政策近年來倍受重視；鞭刑制度常在治安危機時被大眾青睞；慢性習慣犯在當前累犯率居高不下，值得探討其成因與預防對策。貪污犯罪、組織犯罪影響國內治安深遠深遠，屢屢成為刑事司法體系厲行追訴之目標。而賭博罪除罪化暨性交易除罪化議題，在各先進國普遍採納後，更是引發各界廣泛關切的議題。最後，國內當前用於犯罪防範基礎概念的環境犯罪學，其發展源起與優缺點，均與刑事政策發展息息相關，亦值得探究。希望考生能以前面章節所學基礎印證本章各主題之探討，並在刑事政策一科贏取高分。



## 本章綱要

- 壹、酒駕防治之探討
- 貳、毒駕防治之探討
- 參、鞭刑制度之探討
- 肆、慢性習慣犯之探討
- 伍、貪污犯罪之探討
- 陸、組織犯罪之探討
- 柒、賭博罪除罪化之探討



## 壹、酒駕防治之探討

### 一、整體趨勢與傷亡數據

#### (一)酒駕犯罪現況<sup>1</sup>：

1. 死傷人數首次破萬：2024年全國酒駕死傷人數首次跌破萬人關卡，降至9,243人（其中160人死亡、9,083人受傷），相較於109年減幅達44.64%。
2. 2025年最新數據：2025年1至8月全國酒駕死傷共5,797人，較去年同期再減少約4.9%，顯示重罰與取締具備一定成效。
3. 移送件數變化：雖然取締違規件數下降，但2025年「移送法辦」的人數（酒測值達0.25mg/L以上）卻有部分月份逆勢上升，反映出仍有部分駕駛存有嚴重僥倖心態。

#### (二)累犯現況：最難攻克的防線：

1. 高比例累犯：統計顯示酒駕者中約4成是累犯。
2. 酒癮問題：據估計約7成的酒駕累犯患有酒精使用障礙（酒癮），單靠法律重罰難以根除，目前正推動「禁戒」制度與緩起訴戒癮治療，但執行率仍待提升。
3. 公布姓名成常態：各縣市已常態性公告酒駕累犯名單，名單中不乏3次以上甚至高達12次的慣犯，甚至出現單人累犯次數達8次以上的極端個案。

#### (三)執法與司法新挑戰：

1. 無照酒駕：累犯名單中約有1/4為無照駕駛，甚至有無照者持續酒駕被逮，顯示傳統「吊扣駕照」對這群人已無約束力。
2. 沒入車輛爭議：2025年2月最高行政法院統一見解，若車主與駕駛人非同一人，原則上不適用吊扣牌照之規定，這為未來執法帶來新的技術挑戰。

1 參考資料：台灣酒駕防制關懷協會。

## 二、酒駕與自我控制及再犯預測<sup>2</sup>

### (一)酒駕者具有低自我控制特徵：

1. 黃盛琪（2014）針對酒駕受刑人認知面向、家庭支持面向、矯治處遇面向、人際交際面向及社會關注面向進行研究。發現酒駕者有長期飲酒習性、普遍抽菸或嚼檳榔、對健康不感興趣，追求即時享樂。其主要特徵是低度自我控制，在對個人生涯與家庭付出上，著重現在與此時、此地取向；缺乏堅毅處事態度，婚姻狀態呈現不穩定傾向，工作亦缺乏技術與遠見。
2. Keane等人（1993）檢驗自我控制與酒駕之關聯，發現無論男女均支持低自我控制與酒駕行為間之關聯性。而酒駕者具冒險、衝動、享樂和立即取向等特質，且駕駛人亦忽視該行為潛在後果，如較傾向不繫安全帶，不聽他人勸阻執意酒駕，或某時段有較多酗酒經驗，故酒駕者多具低自控特質。

### (二)再犯預測與酒駕行為

1. Moller等人（2015）比較人口和社經地位特徵、交通事故及其他交通與非交通違法行為。發現5年中酒駕累（再）犯盛行率為17%，且與駕駛性別、年齡、收入、教育程度、提前退休、家庭類型及居住地區等顯著相關。此外，亦發現到累（再）犯涉及更多與酒精相關的交通事故，其中以弱勢社經地位和邊緣化者，更易發生酒駕再犯行為。故建議減少酒駕之預防措施中應解決增加酒駕累（再）犯相關風險之一般生活狀況問題。
2. Hubicka等人（2008）研究酒駕者酒精使用狀況，除蒐集先前酒駕犯行，並尋找犯罪紀錄中因其他犯罪所衍生之其他交通違法行為。在5年的調查期間中，總犯罪率為64%，而40%樣本除有交通違法外，尚有其他犯罪行為。調查結束後兩年內，有14.3%酒駕者發生再犯。酒駕再犯主要預測因子，包含先前交通違規、酒駕犯罪、其他犯罪行為，以及檢測時間等因素。並檢測出高血液酒精濃度，均為酒駕再犯最強之負相關因子。

---

2 林書慶，酒後駕車影響因子之研究，中央警察大學犯罪防治研究所博士論文，2020年（未出版）。

### 三、111年刑法防制酒駕修法重點

- (一)酒駕涉嫌刑法公共危險者提高刑度：處3年以下有期徒刑，得併科30萬元以下罰金。
- (二)酒駕肇事致人於死或重傷者——增訂併科罰金：致人於死者，得併科200萬元以下罰金；致重傷者，得併科100萬元以下罰金。
- (三)公布酒駕累犯姓名、照片及違法事實：汽機車駕駛人10年內第2次酒駕，新增公路主管機關得公布酒駕累犯姓名、照片及違法事實。
- (四)乘客連坐處分——提高罰鍰：駕駛酒測0.25mg/L以上，年滿18歲同行者，處6000元以上，1萬5000元以下罰鍰。
- (五)吊扣牌照、沒入車輛：酒駕、毒駕者吊扣汽車牌照2年，如因肇事致人重傷或死亡，則沒入車輛。
- (六)酒精鎖<sup>3</sup>：酒駕者重新考照，應同時登記配備酒精鎖汽車，才發給駕照；如不依規定駕駛有酒精鎖車輛，處6萬元以上，12萬元以下罰鍰。

### 四、現行酒駕罰則之檢視

#### (一)沒收車輛問題：

- 1.我國新的酒駕罰則規定包含加重罰款、延長累犯年限、公佈累犯姓名與照片、沒收車輛，且同車搭乘者都將被連帶處分等；修正後的《道路交通管理處罰條例》更新增酒駕初犯肇事致人重傷或死亡可沒入車輛之規定。
- 2.刑法已規定犯罪所用交通工具若屬犯罪人所有得沒收，修法後酒駕肇事車輛不問是否屬犯罪人均沒收，有違比例原則；另考量酒駕車輛可能為租賃車輛，況再犯駕駛車輛不一定同一輛，一律沒收恐剝奪法院裁量權限。

---

3 未來車上要加裝「酒精鎖」，開車前必須呼氣通過酒測才能解鎖。酒精鎖國外目前有三種做法，(1)一律在車輛中加裝酒精鎖、(2)按照法院判決才加裝、(3)針對酒駕累犯者加裝。惟政府部門指出，除酒精鎖，也預計配上拍照回傳方式，考量駕駛可能請他人代吹，或一開始沒喝酒，後來邊開邊喝，因此配上拍照回傳，能及時做監控，或是透過監控來要求駕駛重測，目前在酒精鎖的處遇手段上，似乎較能溯源，從犯罪工具上控制犯罪，只是執行的幅度，有待進一步凝聚社會共識。

(二)連帶處罰乘客：

- 1.修正後的《道路交通管理處罰條例》提高酒駕同車乘客的處分，明定若汽機車駕駛人吐氣酒精濃度超過0.25mg/L以上或血液酒精濃度達0.05%以上，年滿18歲的乘客將被處6000元以上至15000以下的罰鍰（原罰則為600至3000元罰鍰被認為懲罰太輕，故提高罰鍰金額）。而年滿70歲、心智障礙或汽車運輸業者的乘客不在此限。
- 2.有關連帶處罰應考量乘客與酒駕者關係及對酒駕行為之影響程度，若僅同車共乘不問其對酒駕行為之作用概括科以罰鍰，可能違反罪責原則並殃及池魚，過度擴張刑事司法網絡結果，反而遭致民眾對立法的嫌惡與對立。

(三)加重刑度問題：

- 1.新法加重酒駕未肇事刑責者，可處3年以下有期徒刑，得併科30萬元以下罰金（原為2年以下有期徒刑、20萬元以下罰金）。
- 2.酒駕肇事致人於死或致重傷者不論初、再犯，增訂得併科罰金規定「致人於死者，處3年以上10年以下有期徒刑，得併科200萬元以下罰金；致重傷者，處1年以上7年以下有期徒刑，得併科100萬元以下罰金。」（刑法第185條之3）另將酒駕5年內再犯延長至10年，大幅降低處罰門檻，加重刑罰威嚇效果。

## 五、酒駕重刑化政策之評估<sup>4</sup>

(一)現行重刑化政策並非萬靈丹：酒駕重刑化政策要發揮作用，需要行為人對於後果有所意識，要使行為人因為擔心不利的後果發生而不去犯罪。惟酒駕行為多源於生活習性與物質依賴，其原屬過失犯行，惡性一般較故意犯為輕。使其入監服刑除中斷社會關係、形成前科烙印外，更影響其復歸，重刑化政策除不符合罪刑均衡原則外，甚至無法以犯罪學理性選擇理論觀點，有效影響酒精成癮者酒駕傾向，故國外處遇上仍宜以戒治處遇搭配影響較小之周末監禁來降低酒駕再犯，現行加重酒駕刑度非萬靈丹。

4 王伯碩，亂世用重典，行不行？刑不刑？——對酒駕防治策略的另類思考，刑事政策與犯罪防治研究專刊第21期。

(二)社區治療與多元預防較可取：對酒精成癮者，美國某些州採取社區治療方式，規範成癮者駕車不能逾越特定區域。預防酒駕上，除酒精鎖亦有科技測量方式，例如以手機app測試駕車速度及搖晃程度，遇有異常狀況馬上通知警方。故許多科技方法可以預防酒駕，一律提高刑度並非妥善方式。沈柏洋（2014）曾指出「公眾道德譴責」（moral opprobrium）越高，酒駕機率越低。另亦可以稅收方式令業者提供代叫計程車服務，或改變勸酒習慣，落實指定駕駛，以及科以行政罰（吊銷駕照，以超速等事實預測酒駕機率並扣除駕駛點數）因為迅速確實，其嚇阻效果也比提高刑度為佳。

## 貳、毒駕防治之探討

### 一、前言

毒品濫用與交通安全問題近年逐漸結合，形成所謂「毒駕（Drug Driving）」現象。毒品施用後將影響駕駛人之認知能力、判斷能力、反應速度及情緒控制，進而提高交通事故發生風險。尤其近年依托咪酯（Etomidate，俗稱喪屍煙彈）、安非他命、大麻等新興毒品快速擴散，毒駕案件有逐年增加趨勢，已成為我國公共安全及刑事政策重要課題。

### 二、毒駕類型與原因

- (一)類型：毒駕係指行為人在施用毒品後駕駛動力交通工具之行為，其類型可依施用毒品種類區分為安非他命毒駕、海洛因毒駕、大麻毒駕及近年興起之新興毒品毒駕。其中安非他命容易造成過度亢奮及危險駕駛；海洛因則導致注意力不集中及反應遲緩；大麻則會影響空間判斷及決策能力；而依托咪酯則可能造成肢體失控、意識混亂甚至昏迷現象，因此危險性極高。
- (二)原因：首先係毒品成癮者因生理及心理依賴而無法控制行為；其次部分施用者誤認毒品不會影響駕駛能力，甚至認為可提神駕車；再者，夜店文化、同儕次文化及毒品取得容易，亦增加毒駕發生機會。
- (三)犯罪學觀察：Akers社會學習理論認為個人係透過同儕互動學習偏差行為；Agnew一般化緊張理論則指出個體因壓力與挫折而藉由毒品尋求逃



避，進而衍生毒駕行為。此外，部分毒駕者基於理性選擇考量，認為毒駕遭查獲機率低，因而提高其犯罪意願。

### 三、我國現行法律規範

- (一)針對毒駕問題，我國主要透過刑法及行政法規加以規範。首先，刑法第185條之3規定，駕駛動力交通工具而有施用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛者，成立公共危險罪。2024年修法後更進一步增訂毒品濃度標準，只要經檢驗達法定濃度，即推定有危害交通安全之虞，不再以實際發生危險結果為必要。其法定刑為三年以下有期徒刑，得併科三十萬元以下罰金。
- (二)若毒駕行為造成他人重傷者，依同條規定可處一年以上七年以下有期徒刑；致人死亡者，則處三年以上十年以下有期徒刑。若十年內曾犯酒駕或毒駕案件而再犯致人死亡者，得處無期徒刑或十年以上有期徒刑，顯示立法者對累犯採取嚴厲制裁態度。
- (三)《道路交通管理處罰條例》亦規定毒駕者除刑事責任外，尚須負擔行政責任，包括高額罰鍰、吊扣駕照、吊銷駕照及車輛移置保管等措施。對於肇事致人死傷者，更採長期禁止考領駕照之制度，以強化交通安全維護。

### 四、「喪屍煙彈」之危害與防制對策

- (一)緣起：近年我國毒品犯罪型態出現重大變化，其中以依托咪酯（Etomidate）混入電子煙油所製成之「喪屍煙彈」最受社會關注。依托咪酯原係醫療院所使用之短效麻醉誘導藥物，具有快速抑制中樞神經作用，近年遭不法集團加工混入電子煙油販售，因吸食後常出現肢體顫抖、步態不穩、眼神呆滯、意識混亂等現象，外觀猶如電影中的殭屍，故被稱為「喪屍煙彈」<sup>5</sup>。
- (二)藥理作用：依托咪酯主要抑制中樞神經系統及呼吸中樞，吸食後可能產生暈眩、嗜睡、肌肉不自主抽搐、反應遲鈍及短暫失憶等症狀。若與酒精或其他鎮靜藥物併用，更可能發生呼吸衰竭、昏迷甚至死亡。長期濫

5 資料來源：[https://nodrugs.tycg.gov.tw/News\\_Content.aspx?n=461&s=1422187&utm\\_source=chatgpt.com](https://nodrugs.tycg.gov.tw/News_Content.aspx?n=461&s=1422187&utm_source=chatgpt.com)，最後擷取日期：2026年6月20日。



用除可能造成腦部功能損傷外，亦會抑制腎上腺皮質激素分泌，導致低血糖、低血壓、脫水及腎上腺危象等嚴重後果。

(三)犯罪治安統計：依托咪酯已成為近年成長最快速之新興毒品。檢驗通報案件曾出現一年暴增約132倍之情形，並快速向青少年及校園族群擴散；警方查獲之大型走私案件顯示，僅1公斤依托咪酯原料即可製成約1萬顆煙彈，顯見其流通速度及危害規模。近年多起毒駕撞死人、隨機暴力及少年犯罪案件，亦發現與依托咪酯濫用有高度關聯。

(四)刑事政策：我國目前採取「快速列管、重刑嚇阻、全面查緝」之治理模式如下：

1. 2024年底法務部毒品審議委員會已將依托咪酯由第三級毒品提升為第二級毒品，使施用、持有行為由原本行政罰轉變為刑事犯罪；2026年6月更將其提升為第一級毒品，使製造、運輸及販賣行為適用更重刑責，最重甚至可能處以死刑或無期徒刑。另一方面，行政院已提出「喪屍煙彈防制專案」，包括強化邊境查緝、建立唾液快篩制度、增訂毒駕專章、校園電子煙防制、網路平台下架販售資訊及跨國緝毒合作等措施，以形成源頭阻絕、中端查緝及末端戒治之完整防制體系。
2. 從刑事政策觀點而言，喪屍煙彈問題已由傳統毒品犯罪演變為結合電子煙、網路交易、青少年偏差行為及毒駕犯罪之複合型治安問題。因此未來除重刑化與查緝外，更應結合校園反毒教育、家庭支持系統及戒癮醫療處遇，方能達成「減少施用人口、降低再犯風險、維護公共安全」之政策目標。

## 五、結論

綜上所述，毒駕係毒品濫用與交通犯罪結合之新興治安問題，不僅危害個人生命安全，更對公共交通秩序造成重大威脅。我國目前已透過刑法第185條之3、道路交通管理處罰條例及反毒政策建立完整防制體系，並朝向重刑化、科技執法及戒癮治療並行之方向發展。未來除持續提高查緝效能外，亦應加強毒品預防教育及成癮治療資源，建立「查緝、處罰、治療、復歸」四位一體之整合防制模式，以有效降低毒駕犯罪及維護公共安全。

## 參、鞭刑制度之探討

### 一、淵源與發展<sup>6</sup>

(一)英國1861年通過刑法修正，鞭刑（caning）限於16歲以下罪犯，並對某些犯罪施行，如對剝削娼妓者及販賣人口者，惟實務上對青少年犯實施鞭刑則較多。1858至1900年，每年鞭刑590至3,400名不等。1948年通過刑法修正案，青少年犯改移送感化院取代鞭刑，鞭刑制度廢止。

(二)新加坡司法鞭刑（Judicial Caning）係英國統治時期留下，1959年獨立後仍保留。17個實施鞭刑國家<sup>7</sup>，亞洲僅馬來西亞與新加坡，包括在司法、監獄、軍事、感化院、學校及家庭實施。鞭刑罪名在1966年「破壞法」（Vandalism Act）前，僅限於造成重大傷害之罪，如重傷害、搶劫、性侵及猥褻。1993年以來，至少40項罪名為強制性刑罰，另外40項罪名屬非強制性刑罰適用鞭刑，案例從每年幾十增至幾千例。

### 二、新加坡鞭刑制度<sup>8</sup>

(一)強制性刑罰：

1. 搶劫與性侵：新加坡最嚴厲鞭刑罪名，均與搶劫或性侵有關，如海盜罪、性侵使他人受傷、性侵14歲以下婦女、搶劫、搶劫造成傷害、結夥搶劫、結夥搶劫謀殺、武裝搶劫或企圖致人於死或重傷之搶劫、預備實施結夥搶劫等罪，皆處12下至24下之鞭刑。
2. 非法持有武器與危險爆裂物：包括非法擁有槍械彈藥、非法交易武器、擁有可能傷人之腐蝕或爆裂物、使用腐蝕或爆裂物或攻擊性武器、公共場所攜帶攻擊武器、與預備武器相關之犯行等，可判處6至24下鞭刑。
3. 非法移民、滯留與運毒：1989年立法將鞭刑用於非法移民，非法入境或逾期滯留逾90天男性，會被鞭打3至24下，目的是控制外國勞工，但因移民者多為弱勢貧苦者，難免引起國際間質疑與非議。

6 陳新民，新加坡鞭刑制度，國家政策論壇，第1卷第5期，2001年，頁118-124。

7 包括阿富汗、巴哈馬、汶萊、伊朗、安曼、馬來西亞、巴基斯坦、沙烏地阿拉伯、南非、蘇丹、史瓦濟蘭、千里達、托貝哥、阿拉伯聯合大公國、葉門、辛巴威及新加坡。

8 陳昭文，新加坡鞭刑制度之探討，軍法專刊第56卷第5期，頁1-4。