

第六篇 社會關注犯罪議題

本「104年犯罪狀況及其分析」雖旨在收集、統整與分析犯罪之趨勢與特徵，但亦就二項社會關注犯罪及刑事政策議題提出檢視。一為酒後不能安全駕駛犯罪嫌疑人數持續上升，且常有酒駕事件造成社會巨大傷害；而酒駕犯罪受刑人口的上升，亦成為矯正機關超額收容的重要原因，因此，有必要加以檢視。二為民國104年2月11日高雄監獄發生受刑人集體挾持監所主管企圖脫逃事件，最後六名長期受刑人均自殺而亡，引起社會諸多關注與討論。此事件亦突顯兩極化刑事政策，造成監禁甚多長期受刑人，甚至無法假釋，必須終身監禁，形成監獄人口老化及擁擠、超收與管教困難等問題，已日趨嚴重，而有檢視兩極化刑事政策，以及找出可能因應對策之必要。

本書針對此二件社會矚目犯罪型態或刑事政策進行文獻資料之彙整與分析，以瞭解國內外犯罪防治之相關作法，並邀集警政、司法、矯治、犯罪學等相關領域之學者專家，於105年7月15日於國立臺北大學民生校區進行一場焦點座談會，就此二關注犯罪與刑事政策議題，提出跨域整合的研究分析，以供預防此類犯罪政策規劃之參考。

第一章 酒後駕車刑事政策之檢視

酒後開車是車禍的主因之一，造成大量生命及財產的損失。每年因酒駕交通意外事故導致死傷人數眾多，醫療費用龐大；若加上車輛財產損壞、勞動生產力的損失，及其他社會成本(如家庭照顧、監禁費用)的損失，酒駕可說是重要的社會與治安問題，而應加以重視。而且，酒雖能壯膽，但也會減弱人的自制力，使飲酒者容易惹事生非，衍生其他犯罪或偏差行為，包括鬥毆、家暴、虐兒等。酒癮者則成為社會邊緣人，造成的傷害更難估計。

從警政署所提供的警察執法數據(表 6-1-1)亦可發現，過去 10 年來，酒後駕車違規或違法件數與人數，均不斷上升，103 年之最高峰時期其嫌疑人數是 95 年之 1.83 倍。因此，本書收集資料，並根據學者專家焦點座談會資料，對酒後駕車問題及刑事政策加以檢視。

表 6-1-1 近 10 年酒後駕車發生數、嫌疑人數

單位：件、人

年別	發生件數	嫌疑人
95 年	37,268	37,354
96 年	48,643	48,783
97 年	49,809	49,833
98 年	52,167	52,229
99 年	53,053	53,181
100 年	52,604	52,801
101 年	52,432	52,920
102 年	60,484	62,228
103 年	67,772	68,229
104 年	65,480	64,765

資料來源：內政部警政署刑事警察局(以下簡稱刑事局)

壹、我國酒後駕車之刑事政策變遷

我國目前酒後駕車法律規範，係從重處罰，分為行政處分與刑事責任二部分

一、行政處分部分

道路交通安全規則第114條：「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：一、連續駕車超過八小時。二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升0.15毫克或血液中酒精濃度達百分之0.03以上。三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。四、患病影響安全駕駛。五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。」

道路交通管理處罰條例第三十五條：「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：一、酒精濃度超過規定標準。二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。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。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。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。汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第四項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。」

二、刑事責任部分

民國 88 年新增刑法第 185 條之 3（不能安全駕駛罪）：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、拘役或科或併科十五萬元以下罰金。

鑑於酒精濃度認定之標準無明文規定，法務部民國 88 年 5 月 18 日（88）法檢字第 1669 號函，以酒精濃度呼氣達每公升 0.55 毫克或血液濃度達 0.11% 以上，認已達「不能安全駕駛」標準，應依刑法第 185 條之 3 規定移送。

復經修法後，刑法第 185 條之 3：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。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。

但有關於酒後駕車行為之規範係長久之演變，探討其演變的歷史，有助於檢視酒駕刑事政策之利弊得失：

（一）民國 57 年—法規初訂

道路交通管理處罰條例於民國 57 年制定時，就酒駕行為之處罰，規定於第 37 條第 1 項：「汽車駕駛人有左列情形之一駕駛汽車者，處一百元以上三百元以下罰鍰，並禁止其駕駛，致人傷亡者，並吊銷其駕駛執照：一、酒醉。二、患病。三、精神疲勞，意識模糊。」顯示政府於制定交通安全法規之初，即已認定酒後駕車對交通安全確有影響。

（二）民國 75 年—輕行政罰

此一時期，不論酒醉駕駛人酒精濃度值為何，一律處新臺幣 2,700 至 5,400 元；至於吊扣駕駛執照部分，若在 15 日期限內繳納者，一律罰 2,700 元。車輛處罰部分，法律僅規定酒醉駕駛人「禁止駕駛」，警方並無法強制移置保管車輛。因而肇事時，僅僅處以「罰鍰」單一項目。

（三）民國 86 年—加重罰鍰、吊扣、吊銷駕駛執照

自民國 86 年起，酒醉駕車之罰鍰由原本的新臺幣 2,700 至 5,400 元，提升到新臺幣 6,000 至 12,000 元；另外，法律新增訂「無肇事單純酒醉駕車違規行為」，應執行吊扣駕駛執照 6 個月，倘「酒醉駕車肇事致人受傷者」，應吊扣駕駛執照 1 年、「酒醉駕車因而肇事致人重傷或死亡者」，此次修正為終身吊銷駕駛執照。

（四）民國 88 年—酒駕行為犯罪化

鑒於行政罰不足以遏止酒醉駕車對社會安全的傷害，民國 88

年修法將酒醉駕車行為犯罪化，處罰對象包括：(1)呼氣酒精濃度達每毫升 0.55 公克者；(2)呼氣酒精濃度超過每毫升 0.5 公克，未達每毫升 0.55 公克時，卻因而導致肇事發生。

(五)民國 90 年—加重罰鍰、吊扣駕駛執照及拒絕測試等行為

酒醉駕車之罰鍰由新臺幣 6,000 元提升到 15,000 元至 60,000 元，不再是齊頭式的假平等，而首度改為「隨酒精濃度增加而加重罰鍰之金額」。酒醉駕車行為執行吊扣駕駛執照自民國 90 年起加倍到 1 年。酒醉駕車肇事致人受傷者，吊扣駕駛執照加倍增加至 2 年；另增訂汽車駕駛人「拒絕」酒精濃度測試處罰，逕行處罰新臺幣 60,000 元之最高額度罰鍰。

(六)民國 91 年—當場移置保管車輛

過去面對酒醉駕車行為人時，警察一律採取強制移置車輛之作為，隨著人權意識高漲，引發許多爭議，使警察之作為應符合正當法律程序。因此，立法院於民國 91 年修正道路交通管理處罰條例第 35 條規定，從嚴明訂應「當場移置保管車輛」。

(七)民國 94 年—加重營業大客車吊銷駕駛執照

有鑑於營業大客車係屬大眾運輸系統之一，一旦職業駕駛人酒醉駕車引發事故，其產生之危害更甚於其他車輛，故立法從重處罰，以預防酒醉駕車事故之發生：職業汽車駕駛人駕駛營業大客車有酒醉駕車行為，從重「吊銷」駕駛執照 4 年。

(八)民國 97 年—刑罰再加重時期

民國 88 年立法時，對於觸犯刑法第 185-3 條酒醉駕車公共危險罪之駕駛人，僅處罰金 3 萬元以下。民國 97 年修法時增加 5 倍，提升為 15 萬以下罰金。

(九)民國 100 年—刑法第 185-3 條增設第 2 項並再次加重處罰

原刑法第 185-3 條規定酒駕行為之處罰為，1 年以下有期徒刑、

拘役或科或併科 20 萬元下罰金。惟其法定刑度分別僅 1 年以下有期徒刑，顯係過輕，難收遏阻之效，乃先將刑法第 185-3 條第 1 項規定有期徒刑 1 年以下之法定刑度提高為 2 年以下有期徒刑。

刑法第 185-3 條增訂第 2 項，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。因酒駕行為而致人於死者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑，致重傷者，處 1 年以上 7 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。

刑法第 185-3 條

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。

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。

(十) 民國 102 年—提高酒駕定義標準

自民國 102 年 1 月 1 日起，未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿二年之駕駛人或職業駕駛人，其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.15 毫克，或血液中酒精濃度超過 0.03%，處繳納罰鍰新臺幣 15,000~60,000，車輛當場移置保管。須結清全部罰鍰後，持繳納收據領回車輛，但初次違反規定且未發生交通事故者，於申請分期繳納第 1 期罰鍰金額後，得檢附繳納罰鍰收據領回車輛；違反公共危險罪者，可先持駕照正本及紅單至應到案處所辦理記點或駕照吊扣(銷)，俟司法機關判決後再行繳納罰鍰。

表 6-1-2 我國酒後駕車之定義、刑罰及行政罰之變遷

年代	修訂重點	修訂重點				
		酒駕定義	刑罰	罰鍰/罰金	吊扣	扣車
75	道交條例	吐氣酒精濃度超過 0.25mg/l 以上	處 1 年以下有期 徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金	2,700~5,400		禁止駕駛
86	道交條例	吐氣酒精濃度超過 0.25mg/l 以上		6,000~12,000	吊扣駕照 6 個月	禁止駕駛
88	刑法	吐氣酒精濃度達 0.55mg/l 以上		處 1 年以下有期 徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金	吊扣駕照 6 個月	禁止駕駛
90	道交條例	吐氣酒精濃度超過 0.25mg/l 以上		15,000~60,000	吊扣駕照 1 年	禁止駕駛
91	道交條例	吐氣酒精濃度超過 0.25mg/l 以上		15,000~60,000	吊扣駕照 1 年	當場移置 保管車輛

修訂重點 年代		修訂重點				
		酒駕定義	刑罰	罰鍰/罰金	吊扣	扣車
94	道交 條例	吐氣酒精濃度超 過0.25mg/l 以上		15,000~60,000	營業大客駕駛 酒駕從重吊銷 駕照4年	當場移置 保管車輛
97	刑法	吐氣酒精濃度達 0.55mg/l 以上	處1年以下有期徒 刑、拘役或科或併科 15萬元以下罰金		吊扣駕照1年	當場移置 保管車輛
100	刑法	吐氣酒精濃度達 0.55mg/l 以上	處2年以下有期徒 刑、拘役或科或併科 20萬元以下罰金	致人於死者 1~7年有期徒刑 致人於重傷者 6月~5年有期徒 刑	吊扣駕照1年	當場移置 保管車輛

資料來源：研究者自製

貳、各國酒後駕車處罰標準及規定

一、德國¹

德國法律對酒醉駕車，血液中酒精濃度達何種程度，應如何處罰，均有極為嚴謹之處罰規定（張文菘，2011）。

1、酒醉駕車，尚有駕車能力，當 BAC 值 $<0.08\%$ ，不受任何處罰。

2、「道路交通法」第 24 條 a：

(1)血液中酒精含量已達或超過 0.08%時，而仍在道路交通駕車時，屬違反秩序之行為。

(2)過失而犯此行為亦屬違反秩序之行為。

(3)違反秩序得處 5000 馬克以下之罰鍰。

3、「刑法」第 315 條 a：

由於飲用酒精飲料或服用其他麻醉品，或由於精神上或肉體上之缺陷，在無法安全駕駛火車、纜車、船舶或航空器之情況下，駕駛此類交通工具，致危及他人身體、生命或貴重物者，處 5 年以下自由刑或罰金。

4、「刑法」第 315 條 c：

(1)有下列行為之一，因而危及他人身體、生命或貴重物品者，處 5 年以下自由刑或罰金：有下列不適合駕車情形之一而駕車者：例如，飲用酒類或其他麻醉品。

(2)犯第 1 項第 1 款之罪之未遂犯，處罰之。

(3)犯第 1 項之罪有下列情形之一者，處 2 年以下自由刑或罰金：

A：過失造成危險。

¹ 德國刑法法條原文

file:///Users/yienlu/Downloads/Germany_CC_am2016_de.pdf。

B：過失犯罪且過失造成危險。

5、「刑法」第 316 條：

(1)飲用酒類或使用其他麻醉藥品，不能安全駕車交通工具（第 315 條至第 315 條 d），如其行為未按第 315 條 a 或第 315 條 c 處罰者，處 1 年以下有期徒刑或罰金。

(2)過失犯亦依第 1 項的規定處罰之。

（聯邦刑法法院 1990 年 6 月 28 日判例：血液酒精濃度達 0.11% 以上之證據力，表示其絕對無法安全駕車。）

二、日本²

1、道路交通法第 65 條：

(1)任何人不得帶有酒氣駕駛車輛等。

(2)任何人不得對有違反前項規定駕駛車輛等之虞之人，提供酒類，或勸其飲酒。（有關本條第 1 項之罰則，規定在第 117 條之 2 第 1 款、第 119 條第 1 項第 7 款之 2）

2、道路交通法第 67 條：

(1)警察人員於認為車輛等之駕駛人，違反第 64 條、第 65 條第 1 項、前條、第 85 條第 5 項或第 6 項規定而駕駛車輛時，得讓該車輛等停止並得對該車輛等之駕駛人，要求提示第 92 條第 1 項之駕駛執照或第 117 條之 2 之國際駕駛執照或外國駕駛執照。

(2)警察人員於認為乘坐或將乘坐車輛等之人，有違反第 65 條第 1 項規定而駕駛車輛等之虞時，為採取次項所定相關措施，而需調查該人體內之酒精程度時，得依政令之所定，檢查該人之呼氣。

² 日本道路交通法法條原文 <http://www.houko.com/00/01/S35/105.HTM>。
道路交通法施行令原文 <http://www.houko.com/00/02/S35/270.HTM>。

(3)前二項情形，警察人員於認為該車輛等之駕駛人，有違反第 64 條、第 65 條第 1 項、前條、第 85 條第 5 項或第 6 項規定而駕駛車輛等之虞時，得指示該人於回復可正常駕車之狀況為止不得駕駛車輛等，或為防止交通危險，得採取必要之應急措施。

3、**道路交通法第 117 條之 2：**

酒醉駕車者(指受酒精之影響而有不能正常駕車之虞之狀態)處 2 年以下徒刑或 10 萬圓以下罰金。

4、**道路交通法第 119 條第 1 項第 7 款之 2：**

帶有酒氣駕車者(指其駕車時身體酒精成分達政令所定程度以上者)處 3 個月以下徒刑或 5 萬圓以下罰金。

5、**「道路交通法施行令」第 44 條之 3：**

道路交通法第 119 條第 1 項第 7 款之 2 依政令訂定的身體酒精程度為血液酒精濃度 0.05%或呼氣酒精濃度 0.25mg/l。

三、美國

美國各州將血液酒精濃度(BAC)定義為 0.08%或以上時為犯罪行為，但具體的法律和處罰因州而異。42 個州，哥倫比亞特區，北馬里亞納群島和維爾京群島對初犯者駕照吊銷(ALS)。如果駕駛人沒有通過酒精測試，執法機構可以沒收駕駛人的駕駛執照一段時間。這些州中的大多數允許有限的駕駛特權(諸如往返工作)。

各州都有某些酒精鎖法令，該法令目的是為了要求全部或部分酒駕定罪者裝置酒精鎖在他們的車上，藉以分析他們的呼氣，一旦有酒精成分，即無法發動引擎。有 22 個州(和 4 個加州縣)對所有被定罪的酒駕者強制安裝酒精鎖，甚至包括初犯。

以加利福尼亞州為例，2011年，加入了許多其他州行列，允許汽車部門(Department of Motor Vehicles or DMV)只要懷疑任何駕駛在酒精的影響下，就立即暫停駕駛執照。這項法律稱為 Admin Per Se，使執法機構可以沒收嫌疑人的駕駛執照。然後將駕駛執照送到 DMV 保管，直到預定的暫停時間結束。

駕駛人只要有下列任何血液酒精濃度 (BAC) 而駕駛機動車，就是非法的：

- 1、0.08%或更高 - 21歲以上者駕駛車輛。
- 2、0.04%或更高 - 駕駛商用車。
- 3、0.01%或更高 - 21歲以下者。

酒駕(Driving Under the Influence or DUI)定罪會保留在駕駛紀錄長達10年，但並非所有的 DUI 處罰都是一樣的。根據年齡，駕照類型和以前的任何罪行，可能會面臨不同的處遇，包括：

- 1、Admin Per Se 駕照暫停。
- 2、犯罪駕照吊銷。
- 3、罰款。
- 4、監禁或社區服務。
- 5、DUI 學校。
- 6、安裝酒精鎖裝置。
- 7、SR-22(safety responsibility)汽車保險文件。

另外，某些 DUI 違規在加州屬於「三振法案」。這些包括最嚴重的犯行—涉及嚴重受傷和死亡。不僅會面臨延長的監禁時間，更長的（甚至是永久的）駕照吊銷，以及更高的罰款和法庭費用，而且也可能面臨民事訴訟（張文菘，2011）。

表 6-1-3 我國及德國、日本與美國對於酒駕行為規範與處罰之比較

各國	我國	德國	日本	美國
1	0.15mg/公升以上 15000~90000元 (道交條例)	0.4mg/公升以上 5000馬克以下 (交通法)	帶有酒氣駕駛 0.15-.25mg/公升： 3年以下有期徒刑或50萬日圓以下罰金。(道路交通法)	0.4mg/公升以上 酒駕定義： <ul style="list-style-type: none"> • 0.08%或更高 - 21歲以上者駕駛車輛。 • 0.04%或更高 - 駕駛商用車。 • 0.01%或更高 - 21歲以下者。
2	0.25mg/公升以上 (刑法第185條之3)： 2年以下有期徒刑或科 或得併科20萬元以下罰 金	無法安駕危及他人身體、 生命： 5年以下有期徒刑或罰金 (刑法第315條c)	酒醉駕駛： 5年以下有期徒刑或100萬日 圓以下罰金。	具體的法律與處罰因州而異。 <ul style="list-style-type: none"> • Admin Per Se 駕照暫停。 • 犯罪駕照吊銷。 • 罰款。 • 監禁或社區服務。 • DUI 學校。 • 安裝酒精鎖裝置。 • SR-22(safety responsibility)汽車保險文件。
3	拒絕檢測：90000元	0.55mg/l以上： 1年以下有期徒刑或罰金 (刑法第316條)	拒絕檢測： 3月以下有期徒刑或50萬日圓 以下罰金。	

資料來源：研究者自製

參、酒駕刑事政策之刑事司法檢視

一、A1+A2 類酒後駕車死亡與受傷車禍逐年降低

表 6-1-4 A1+A2 類酒後駕車死亡與受傷車禍之情況

年別	肇事總 件數	A1 類 Fatal Cases			A2 類 Injured Cases	
		件數	死亡(人)	受傷(人)	件數	受傷(人)
95 年	9,440	705	727	310	8,735	11,500
96 年	9,888	543	576	218	9,345	11,981
97 年	9,579	474	500	211	9,105	11,695
98 年	9,796	386	397	157	9,410	11,997
99 年	10,998	399	419	154	10,599	13,366
100 年	11,673	412	439	137	11,261	14,144
101 年	10,115	370	376	118	9,745	12,075
102 年	8,111	234	245	107	7,877	9,691
103 年	7,513	160	169	79	7,353	9,056
104 年	6,658	137	142	59	6,521	8,061

資料來源：刑事局

註：1. A1 類指造成當場或 24 小時內死亡之事故

2. A2 類指造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故

從上表可以看出，雖然酒後駕車肇事總件數 96 年開始即上升，在 100 年時達到最高峰的 11,673 件，以後即逐年下降；但 A1 類肇事件數、死亡人數及受傷人數，均自 96 年即開始下降，至 104 年則有最低死亡人數及受傷人數。但 A2 類則有不同的趨向。自 96 年開始，件數和受傷人數均上升至 100 年為最高峰，此後即一直下降，至 104 年為最低點。換言之，A2 類受傷件數與肇事總件數

有相同的趨向，先上升後下降；但 A1 類酒後駕車肇事致死或受傷卻是一直下降，因此很難說明這是刑罰變更的結果。因為如為刑罰趨嚴的效應，則三者應有一致的趨向，因此，所謂的刑罰威嚇效應似乎並不明顯。

由於各地方法院檢察署對酒駕發監有 6 種標準，臺灣高等法院檢察署因此曾召開全國檢察長會議，訂出「五年內三犯酒駕即發監，不准易科罰金」統一標準。「三振條款」造成酒駕累犯入監執行人數增加，101 年有 6,384 人犯公共危險案（其中約九成是酒駕）入獄；102 年 7,585 人，103 年達 10168 人。又依據法務部 104 年統計資料顯示，104 年全國各地檢署偵辦酒駕等公共危險罪達 103,283 件中，起訴 64,131 件，執行 64,975 件。顯見重罰是否足以遏止酒駕，值得研究。

二、酒後駕車嫌疑人人口與車輛特性

表 6-1-5 不同年度酒後駕車嫌疑人人口與車輛特性 (%)

年 度	男 性	國/ 高 中	技術 工/無 業	30- 39 歲	40- 49 歲	50- 59 歲	60 歲 以上	車 輛 類 型		
								汽 車	機 車	總數
95	93.1	74.2	63.1	30.9	31.2	13.7	2.8	50.0	40.4	37354
98	92.2	78.8	67.2	28.1	33.8	18.5	4.0	32.4	58.2	52229
101	91.3	80.4	64.6	26.5	32.2	21.6	6.0	26.4	63.9	52920
103	92.0	82.6	66.7	25.0	30.8	23.3	7.6	23.1	66.5	68229
104	91.5	81.6	65.2	24.3	29.6	23.8	8.7	24.0	65.3	64765

資料來源：整理自刑事局統計資料

酒駕嫌疑人以男性為最大宗，不同年度均占約 90% 以上，其教育程度超過 70% 以上為國高中，而職業以技術工或無業者占 60% 以上為最多。年齡以 30—39 歲約占 60% 為最多，但 50—59 歲及 60 歲以上卻有逐年增多的傾向，尤其在 60 歲以上，104 年度的百分比為 95 年度所占百分比的 3.1 倍之多，是很值得注意的趨向。

酒駕嫌疑人所使用的車輛，95 年度汽車所占的比例為 50.0% 高於機車所占的比例 40.4%，但是之後汽車所占比例逐年下降，至 104 年度，汽車所占之百分比 (24.0%) 僅為 95 年度的二分之一；反觀機車所占之百分比逐年上升，104 年度酒駕車輛將近三分之二 (65.3%) 是機車，大約是汽車 (24.0%) 的 2.7 倍之多。

三、地方法院檢察署偵查酒後駕車終結及前科情形

表 6-1-6 地方法院檢察署偵查酒後駕車終結及前科情形 (%)

年度(人數)	一般程序 提起公訴	聲請簡易 判決處刑	緩起訴 處分	有酒駕前科嫌疑 人占前科犯百分 比(當年偵結有 前科人數)
95 (44,956)	2.59	59.25	32.33	9.0 (42,710)
98 (62,153)	2.19	62.01	28.79	21.6 (58,250)
101 (67,530)	4.50	53.90	34.43	30.8 (62,859)
103 (93,631)	7.67	58.51	31.33	33.3 (91,408)
104 (87,629)	7.53	60.87	28.97	35.3 (85,416)

資料來源：整理自法務部統計處

檢察官對於酒後駕車偵查終結處分，均以聲請簡易判決處刑為最大宗，歷年均占約 60% 左右，其次為緩起訴處分約占 30% 左右，兩者合計約占 90% 左右，歷年來未有重大變化。依照一般程序提起公訴所占比例雖低，但卻有逐年增加，95 年雖僅占 2.59%，但 104 年卻占 7.53%，為 95 年的 2.9 倍之多。最值得注意的是，有酒駕前科嫌疑人占前科犯百分比逐年升高，95 年時僅占 9.0%，到 104 年時則占 35.3%，為 95 年的 3.9 倍。

四、地方法院檢察署執行酒後駕車案件情形

表 6-1-7 地方法院檢察署執行酒後駕車案件情形 (%)

年度(案件數)	有期徒刑	易科罰金及繳納罰金	易服社會勞動
95 (23,704)	5.09	87.26	--
98 (40,152)	8.06	72.40	9.74
101 (41,460)	10.55	65.93	18.01
103 (62,426)	16.92	66.16	16.05
104 (58,754)	18.02	67.29	14.49

資料來源：法務部統計處

地方法院檢察署執行酒後駕車案件以易科罰金及繳納罰金為最多，均超過 65% 以上，但卻有逐年下降情形。其次為易服社會勞動及有期徒刑。尤其前者由 98 年的 9.74% 上升為 101 年的 18.01%，104 年又下降為 14.49%。而後者卻逐年上升，由 95 年的 5.09% 上升為 104 年的 18.02%，上升幅度達 3.5 倍之多。

五、小結

綜合上述資料顯示，自民國 95 年以後，酒後駕車犯罪件數及嫌疑人均不斷上升，但 A1 類死亡及受傷人數均下降，A2 類受傷人數則先上升至 100 年後開始下降至 104 年為最低點。酒駕嫌疑人以男性（歷年約占 90%）、國/高中教育（約占七成至八成左右）、技術工/無業（約占六成左右）、30~49 歲為最多（約占五成至六成），但 50~60 歲以上則所占比率上升迅速。多數酒駕車輛為機車，近 10 年所占比例從 4 成增加到 6 成 5 左右。

檢察官對於酒後駕車偵查終結處分，均以聲請簡易判決處刑為最大宗，歷年占 53.90% 至 62.01%，其次為緩起訴處分約占 30%

左右。依照一般程序提起公訴所占比例雖低，但卻有逐年增加，95 年僅占 2.59%，但 104 年卻占 7.53%，為 95 年的 2.9 倍之多。最值得注意的是，有酒駕前科嫌疑人占前科犯百分比逐年升高，104 年為 95 年的 3.9 倍。

最後，地方法院檢察署執行酒後駕車案件以易科罰金及繳納罰金為最多，均超過 65% 以上，但卻有逐年下降情形。其次為易服社會勞動及有期徒刑。尤其後者逐年上升，104 年為 95 年的 3.5 倍之多。而前者，由 95 年的 5.09% 上升為 101 年的 18.01%，104 年又下降為 14.49%。

肆、酒後駕車之執法與預防作為

一、具體執法防制作為

(一) 地方首長應持續重視酒駕問題，落實督導考核

- 1、警政署每季將「酒駕肇事死亡人數分析統計表」，函發各地方政府首長親啟，並建議透過道安會報機制，結合各方資源及力量，共同防制酒駕肇事案件發生。
- 2、警政署每月分析統計各縣市酒駕肇事死亡情形，函發各地方警察局局長親啟，針對酒駕肇事死亡人數增加之警察機關，要求專案檢討勤務規劃、分析酒駕事故原因與研提策進作為，並發布新聞。藉此鼓勵績優單位，提醒績效較差之單位積極改善。
- 3、警政署結合交通部道路交通安全督導委員會，辦理院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導，聯合督考各單位防制酒駕工作執行情形，檢核各項勤務規劃部署，防制酒駕肇事案件發生。
- 4、警政署與交通部為督促全國各縣市落實執行「全國道安扎根強化行動」，於每月 20 日共同舉行記者會，發布各縣市「防制

酒後駕車」執行成效，請新聞媒體協助加強報（宣）導，深化民眾交通安全觀念。

（二）酒後駕車者之緩起訴處遇對策

檢察官對酒後駕車者為緩起訴，依據刑事訴訟法第 253-2 條第 1 項第 5、6、8 款規定，針對緩起訴處分之被告應遵守或履行之事項，明文如下：「檢察官為緩起訴處分者，得命被告於一定期間內遵守或履行下列各款事項：五、向該管檢察署指定之政府機關、政府機構、行政法人、社區或其他符合公益目的之機構或團體提供四十小時以上二百四十小時以下之義務勞務。六、完成戒癮治療、精神治療、心理輔導或其他適當之處遇措施。八、預防再犯所為之必要命令。」。再者，檢察署觀護人對於交付保護管束之酒駕案件被告，應執行監督保護與輔導，避免再犯。

（三）除加重酒駕累犯刑責外，應研議預防處遇對策

警政署根據交通部統計分析發現，100年1月1日至104年12月31日酒駕累犯（五年內經查處2次以上）計有9萬891人（占酒駕違規人數19.84%），總計違規21萬4,873件（占酒駕違規件數36.91%），酒駕累犯肇事案件時有所聞，顯見現行酒駕嚴查重罰對於酒精成癮者違法酒駕行為之約制效果有限。因此，參據法務部統計資料，102年6月新法施行後至105年5月判決情形，法院判處有期徒刑平均刑度為3.1月。刑法規定法定刑為2年以下有期徒刑，惟實務上法院所定宣告刑普遍不高，法官就酒駕案件量刑，雖宣告刑可至有期徒刑2年，且累犯應加重本刑至2分之1，惟法官對酒駕未致人傷亡之案件，普遍採從輕量刑。

為提高累犯刑罰嚇阻效果，或可研議以再犯次數累進加重處罰，並且研究酒駕出獄者之各種監獄外預防處遇措施，俾有

效防止酒駕再犯。

(四) 強化區域聯防，提高執法強度

為發揮執法效能，警政署通令各警察機關針對轄區相鄰易發生酒駕及易肇事之路段、時間，規劃聯合稽查勤務，加強計畫性勤務規劃部署，並要求各警察機關強化平時機動巡邏攔檢勤務作為，提高執法之強度；召開「嚴格取締酒後駕車，共同維護交通安全」記者會，公開宣示警察嚴正執法立場，落實蒐證，以維執法尊嚴。

(五) 制訂專案計畫，落實酒駕熱點執法

為宣示強力取締酒駕之決心，警政署訂頒「全國性同步取締酒後駕車大執法」實施計畫，自 101 年 6 月 1 日起至 8 月 30 日止，辦理為期 3 個月「加強取締酒駕專案性勤務」，加強攔檢稽查作為。同時邀請各地媒體採訪並廣為報導，以落實宣導之功效。經統計分析顯示酒駕死亡事故多集中於傍晚、夜間或深夜時段，警政署要求警察機關，加強深夜時段取締酒駕勤務，以強化取締作為。

考量各地交通狀況不一，針對轄區常有酒駕違規及肇事路段、時段，每日規劃分區取締酒駕勤務，以遏止投機民眾酒駕違規行為。警政署並通令各警察機關加強攔檢酒測勤務強度及頻率，並對拒絕酒測之汽車駕駛人，告知拒測將受重罰之嚴重性；

二、酒駕行為之預防與宣導

依據交通部統計，至 104 年 12 月，汽機車共 21,400,863 輛，機車 13,661,719 輛，汽車 7,739,144 輛。對於酒後駕車，目前是以重罰與加強取締方式為重點，然此係已經酒後駕車者之取締，從案件分析酒後駕車已經被取締者之背景資料，如：駕駛車輛種

類、時間、教育程度結果、職業等，以此作為預防作為之參考，似乎比重罰與加強取締方式更為積極。如臺灣臺北地方法院刑事簡易判決105年度交簡字第1166號刑事判決記載：男子喝保力達後騎機車被查獲酒駕。以關鍵詞「保力達&酒」搜尋司法院法學資料檢索系統裁判書查詢網頁之臺灣臺北地方法院刑事判決，共有566筆，可知實務上有服用保力達騎乘機車被查獲酒駕案件，而得採取對於此類案件之預防與宣導作為，防止此類案件發生。

（一）應考慮比照菸品附加健康捐，以價制量，並充實防治及戒酒治療的經費

菸害防制法增加健康附加捐後，防制經費大增，各醫院得以設置免費的戒菸門診，效果卓著，吸菸人口顯著受到抑制，民眾健康獲得改善，因此酒也應比照香菸增加酒的健康捐。但為減少打擊面及過多反彈，先從烈酒開始（因為烈酒數小杯即會造成酒醉，而一般發酵酒也常用於烹調，且須飲用相當量才造成過量）。

（二）風險場所協助飲酒者自助酒測，避免喝酒駕車

地方政府可於酒客較多的地點，例如八大行業、可飲酒之餐飲業、或本研究所發現酒駕較多之工人(工地)、甚至便利商店等，設置免費或投幣式自助酒測儀。使飲酒者能自知是否已經過量而不再駕車，或在便利商店喝杯咖啡、閱讀雜誌報紙，等通過檢測後再上路。同時亦有必要調整不良工地文化，「如喝了再上、明天的氣力，今年傳便便」等含酒精飲料的濫用，實施上工前、下工後酒測以維護施工安全。如此各界一同努力，多管齊下，能減少人命及疾病的損失。

（三）酒駕風險時段或節慶假日加強宣導與防制

警政署對於年終尾牙、春節等期間，均規劃要求各警察機關

強化防制酒後駕車宣導作為，提醒駕駛人遵守「酒後不開車，開車不喝酒」，並對易酒駕之時間及地點，加強取締酒後駕車執法強度與密度，以維護交通安全。

「台灣酒駕防制社會關懷協會」曾宣傳「尾牙好開心，酒／駕要分離」，這是很好的呼籲。但是，要有甘心老闆支持，人事單位用心配套，才可能真正執行「尾牙酒／駕分離」。公司人事部門透過好的管理方案來落實「尾牙酒／駕分離」可以達到多贏局面：想喝酒的人可以暢飲是一贏，不想喝酒的人擔任指定駕駛可避免被逼喝酒的窘境是二贏，員工感謝老闆的體貼與關心是三贏，尾牙氣氛融洽無後顧之憂是四贏。更重要的，可以減少許多酒駕車禍受傷或死亡的悲劇，是五贏。

（四）全民防制酒駕意識的覺醒

社會必須將酒駕肇事所導致相關議題列為最優先解決的問題，讓整個社會國家動起來，共同面對與改善，才有機會全面減少酒駕肇事之發生。社區領導者，商界，與大眾加強執行相關法令；檢察官、法官、律師應合作讓酒駕者接受完整有效的制裁與輔導，並防止再犯。而大眾媒體必須藉新聞與服務廣播通告強調這個致命的問題，喚起公共意識。除對酒駕高危險群採行更嚴格更全面性的處罰措施外，應強化對限制未成年飲酒駕車之宣導活動，從小教育起「保護你／保護我」觀念。確實落實酒駕道路安全講習，加強醫療教育：第一線醫療人員，包括急診及救護人員教育對任何意外傷害個案都要做例行與酒精相關的因素評估。教導個案與家人酒精對於生理與精神的影響，並給與衛教單張。衛教單張的內容除上述以外，必須包含相關的刑事與民事責任問題。

成立國家級網路系統、互動教學、模擬酒駕與其後果，建議包含模擬飲酒之後生理與精神的狀態，酒駕車禍的經過及訴訟過

程。拍攝受害者或家屬的故事作為宣教之題材：關心酒駕受難者可能因車禍失能，甚至犧牲生命，受難者的生理嚴重程度是可以被診斷、量化、評估，但是家屬的傷痛是無法言語的。

（五）警政機關宣導作為

通函各警察機關除辦理相關宣示活動外，並邀集轄內餐飲職業工會、餐飲業者、計程車工會、停車場管理業者等辦理「防制民眾酒駕宣導」座談會，向餐飲業者宣導在店家外設置「酒後不開車」、「指定駕駛」、「酒後搭乘大眾運輸」等標語牌及提供「代叫計程車」服務外，並與業者研商防制酒駕措施及修法建言，期結合相關單位力量，有效防制酒後駕車行為，同時廣邀平面、電子媒體及廣播電臺採訪報導，擴大宣導成效。

警政署 101 年 7 月 4 日訂頒「廣徵各界對於酒後駕車加重處罰意見及加強宣導工作實施計畫」，同年 7 月 20 日起至 8 月 20 日間，辦理「開車不喝酒，幸福久久久」徵文比賽及「我開車，我不喝酒－防制酒後駕車」全民廣播插播帶創作大賞徵選活動。警政署並邀請內政部部長、警察幹部及交通專業人士接受警廣全國治安交通網各節目、交通單元專訪，以及防制酒駕插播宣導，以發揮宣導的效果。

（六）交通部宣導作為

為養成國人「酒後不開車」的習慣，交通部 102 年份透過電視廣告時段及全國電影院播放宣導短片，希藉由家人傷痛的情境描述提醒駕駛人勿酒後開車，同時利用警廣及民間廣播電臺，透過節目口播、專訪、廣播帶等多元方式密集宣導。

另規劃製作實用之櫃檯桌卡，透過縣市警察局分送轄內販酒場所，放置於收銀櫃檯明顯處，提醒民眾酒後不開車改搭乘計程車。

(七) 法務部宣導作為

為加強法治教育的推廣工作，法務部在全球資訊網建立「法治教育」專區，邀請專家學者，針對防制酒駕議題撰寫專文，以強化反酒駕宣導。