

酒駕處罰加重立法前後執法與判決結果特性分析

陳高村 Kao-Tsun Chen¹

郭佩霞 Pei-Xia Kuo²

摘 要

國內首度把酒駕納入管理，源自於民國 64 年 7 月道路交通管理處罰條例的修正案，民國 85 年 12 月才明訂酒精濃度標準、大幅提高罰鍰及吊扣、吊銷駕照處分，酒駕影響公共安全在輿情重視與社會氛圍下，民國 88 年終於將酒後不能安全駕駛動力交通工具納入刑法公共危險罪章，除罰金外，並經歷 96、100 年兩度提高罰金至 20 萬元並提高因而肇事致死、傷的刑度，102 年 6 月更因酒駕致死社會新聞事件影響，將超過 0.25mg/L 吐氣酒精濃度直接增訂入法，導致違反道路交通管理的行政罰標準下修到 0.15mg/L。不論行政、立法部門或社會輿論對酒後駕車行為，幾乎都同仇敵愾，認為重罰是有效的策略。

不可否認酒後駕車行為危害公共安全值得重視，任何有效的公共安全維護策略都值得鼓勵推動，以「治亂世用重典」的策略能否奏效值得觀察。然而在五權憲法架構下的司法權獨立，行政、立法部門或社會各界期盼以司法制裁，阻遏酒駕危害公共安全，司法機關的判結果能否如社會所願值得觀察研究。本研究針對大台北都會司法機關在修法前後發生的酒駕公共危險案件偵、審結果進行調查，對應警察機關酒駕執法成果，統計分析酒駕案件相關特性與偵、審結果之關連，歸納出目前司法機關對於酒駕案件的偵、審結果特徵，以作為公共安全政策推動與立法之參考。

關鍵字：酒後駕車、執法政策、刑事政策

Keyword: Driving under the influence, Enforcement policy, Criminal Policy

一、前 言

2004 年世界衛生組織及世界銀行所發表的道路交通事故傷害預防的世界報告中預測，若不採取行動，則在未來的 2020 年交通事故傷害所造成的全球疾病負擔，將從 1990 年的第 9 名躍升為第 3 名[1]。美國國家高速公路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)表示，全世界平均每一分鐘就有一件酒駕事故發生[2]。根據衛生福利部統計處統計結果，事故傷害死亡從 90 年的 9,513 人位居第四大死因，91 年下降至 8,190 人退居第五大死因，97 年更下降至 7,077 人退居第 6 大死因，往後幾年事故傷害死亡人數雖有升降，但到 102 年下降至 6,619 人，12 年來降幅達 40.95%，交通事故死亡在 86 年首度下降至 7,000 人以下(6,516)，90 年共下降至 5,000 人以下(4,787)，97 年下降至 4,000 人以下(3,646)，到 102 年下降至 3,129 人，12 年來降幅達 47.86%，詳如表 1 所示[3]，顯示台灣地區近 30 年來公共安全水準大幅的提升，其中路安全相關主管機關機、老、酒等高肇事族群的事故防制策略，對交通安全水準提升更是功不

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所 副教授。

² 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所 研究生。

(聯絡地址：33304 桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號， E-mail：kaku710317@gmail.com)。

可沒。

經查詢交通部運輸研究所根據內政部警政署提供之 A1、A2 事故資料所建立的運輸安全網站資料系統(TALAS-Pub)，酒後駕車事故死亡人數約占事故死亡人數的 20~26%，也就是將近四分之一，酒後駕車事故致死率約為一般事故的 5~6 倍[4]，詳如表 2.所示。道路交通管管理處罰條例 64 年就有了酒醉駕車的立法，但酒醉的認定欠缺客觀的標準，85 年開始有酒精濃度過量的立法，在交通相關主管機關在 90 年將酒後駕車罰鍰新臺幣 6,000~12,000 元，大幅提高到 15,000~60,000 元；88 年刑法也有了刑法 185-3 公共危險罪的處罰，96 年也提高為一年以下的有期徒刑或併科十五萬元以下罰金，隨著酒後駕車肇事致死社會事件的發生，社會的氛圍對酒駕零容忍，100 年修法將酒駕有期徒刑加倍，並明訂致死、致傷有期徒刑分別為一年以上七年以下、六月以上五年以下，102 年 5 月更將呼氣中酒精濃度 0.25mg/L 入法，並提高致死、致傷有期徒刑下限分別為三年以上十年以下、一年以上七年以下，酒駕執法政策一路走來都期盼以重罰遏止酒駕惡風，酒後駕車危害交通安全不論從任何角度都是可以確定，但在執法策略制定與執行過程、罰與被罰之間曾經出現拉鋸。本研究蒐集近十年來警察機關酒駕執法執行成果與司法機關偵審結果進行統計分析，並進一步針對 102 年 6 月酒駕執之刑責、與行政罰則加重前後之執行成果進行逐月調查比對統計分析，探討酒後駕車執法政策執行之成果與績效，作為未來酒駕執法政策與交通安全改善策略擬定之參考。

表 1 台灣地區近三十年來公共安全與交通安全水準趨勢比較

年度	事故傷害	與上一年度比較		交通事故	與上一年度比較	
75	12,187	-	-	6,270	-	-
76	13,024	837	(6.87%)	7,034	764	(12.19%)
77	13,730	706	(5.42%)	7,524	490	(6.97%)
78	14,047	317	(2.31%)	7,584	60	(0.80%)
79	13,928	-119	(-0.85%)	7,333	-251	(-3.31%)
80	13,636	-292	(-2.10%)	7,322	-11	(-0.15%)
81	13,152	-484	(-3.55%)	7,216	-106	(-1.45%)
82	13,270	118	(0.90%)	7,367	151	(2.09%)
83	13,219	-51	(-0.38%)	7,250	-117	(-1.59%)
84	12,983	-236	(-1.79%)	7,427	177	(2.44%)
85	12,422	-561	(-4.32%)	7,077	-350	(-4.71%)
86	11,297	-1,125	(-9.06%)	6,516	-561	(-7.93%)
87	10,973	-324	(-2.87%)	5,903	-613	(-9.41%)
88	12,960	1,987	(18.11%)	5,526	-377	(-6.39%)
89	10,515	-2,445	(-18.87%)	5,420	-106	(-1.92%)
90	9,513	-1,002	(-9.53%)	4,787	-633	(-11.68%)
91	8,489	-1,024	(-10.76%)	4,322	-465	(-9.71%)
92	8,191	-298	(-3.51%)	4,389	67	(1.55%)
93	8,453	262	(3.20%)	4,735	346	(7.88%)
94	8,365	-88	(-1.04%)	4,735	0	(0.00%)
95	8,011	-354	(-4.23%)	4,637	-98	(-2.07%)
96	7,130	-881	(-11.00%)	4,007	-630	(-13.59%)
97	7,077	-53	(-0.74%)	3,646	-361	(-9.01%)

98	7,358	281	(3.97%)	3,464	-182	(-4.99%)
99	6,669	-689	(-9.36%)	3,515	51	(1.47%)
100	6,726	57	(0.85%)	3,470	-45	(-1.28%)
101	6,873	147	(2.19%)	3,291	-179	(-5.16%)
102	6,619	-254	(-3.70%)	3,129	-162	(-4.92%)

表 2. 台灣地區近十年來公共安全與交通安全水準趨勢比較[4]

年度	件數	死亡人數	30天內死亡	受傷人數	涉入人數	死亡機率	死傷機率	酒後駕車					
								死亡人數	30天內死亡	受傷人數	涉入人數	死亡機率	死傷機率
92	120,165	2,706	-	156,227	264,133	1.02%	60.17%	467	-	8,827	13,591	3.44%	68.38%
93	137,206	2,634	-	179,087	300,679	0.88%	60.44%	496	-	10,444	15,462	3.21%	70.75%
94	155,783	2,892	-	203,042	339,413	0.85%	60.67%	625	-	12,136	17,769	3.52%	71.82%
95	160,946	3,135	-	211,237	349,602	0.90%	61.32%	722	-	13,347	19,235	3.75%	73.14%
96	164,019	2,570	-	216,638	353,171	0.73%	62.07%	595	-	13,584	19,043	3.12%	74.46%
97	170,127	2,224	822	226,601	364,664	0.84%	62.97%	532	193	13,809	18,828	3.85%	77.19%
98	184,749	2,092	604	246,355	395,504	0.68%	62.97%	489	125	14,164	19,233	3.19%	76.84%
99	219,651	2,047	626	293,138	468,321	0.57%	63.16%	503	144	15,982	21,676	2.98%	76.72%
100	235,776	2,117	532	314,668	503,184	0.53%	63.06%	553	138	16,788	22,846	3.02%	76.51%
101	249,465	2,040	487	333,604	531,103	0.48%	63.29%	466	114	15,428	20,968	2.77%	76.34%
102	278,388	1,928	475	373,093	622,426	0.39%	60.33%	367	86	12,876	17,464	2.59%	76.32%

二、酒駕執法與事故防制相關文獻探討

經初步蒐集回顧酒駕執法與事故防制相關文獻，有部分學者從酒後駕車行為者之生理、心理、家庭因素及情境、機會等因素進行討論酒後駕車之行為與誠因[6,7,8]，以求根本防制酒後駕車行為發生。但多數研究係從酒後駕車之執法與法治層面來探討防制策略與其成效，與本研究進行較為相關的論點歸納說明如下：

1. 加重處罰與法治問題

(1)2007 年 Jeffrey 等的研究[9]指出，加重酒後駕車之刑責與罰鍰則是以嚇阻民眾之意，以達到減少酒後駕車之機會。而加重刑責和加重罰鍰雖然都是從法律層面去切入，但實際上卻是有著些許不同，以美國分別有 26 個州是採取增加罰鍰策略，而有 18 個州是採用加重罪行，針對上述美國採用的策略中，強制增加罰鍰的行政州中，減少了 8% 酒後駕車；而加重罪行的行政州中，減少了 9% 酒後駕車行為。

(2)100 年楊婷婷的研究[10]指出，許多民眾的心理依舊認為酒後駕車是可以錢解決的事情，特別是經濟狀況較富裕的族群，加重刑責會有較佳效果。雖然處以罰鍰的嚇阻作用沒有處以刑責大，但是處以罰鍰具有價值計算的功能，適度反應犯罪的惡害；又具有金錢換算的特性，可替代短期自由刑，避免感染犯罪惡行的接觸機會；對於過失犯及犯罪輕微者，是較適當的處罰；罰金若具有適當的彈性且靈活運用，可收特別預防之效，即達成「犧牲平等原則」。相對的缺點則有：犯罪的輕重可藉由罰金的高低來彰顯，但是行罰的效力將

受犯罪人的財產能力及對金錢價值觀的不同，而有失刑罰的衡平性；科處以罰金對於富者執行無礙，但是對於無資力者，往往無法繳交而以易服勞役解決，甚者導致更嚴重的犯罪，由財產刑提升至自由刑的層次，是一種不公平的刑度加重；罰金一旦繳納完畢，案子就了結，欠缺懲戒刑及矯正功能，不如自由刑有持續懲戒及矯正功能附加；罰金易受經濟變動的影響，刑罰的安定性會產生動搖。

- (3)100 年吳金白的研究[11]指出，酒後駕車處罰過輕，尤其對再(累)犯的處罰絕大多數的案件均以緩刑、罰金結案，研究取樣中公共危險罪因酒後駕車再犯肇事而被判有期徒刑，且為不得易科罰金者，僅占為 3.52%；因定罪率比例太少，形成酒後駕車違法成本過低，導致酒後再肇事犯罪率高居不下。
- (4)97 年胡守任等的研究[12]指出，酒後駕車取締數量進行分析影響交通量之研究顯示，全國酒後駕車取締件數逐年增加，但酒後駕車的肇事比例並無相對比例之降低。由此可知，欲提升整體交通環境秩序，不能單純僅由執法工作來防制酒後駕車事故。
- (5)86 年侯崇文的研究[13]指出，88 年酒後駕車行為納入刑法公共危險罪章正式實施後，因酒後駕車肇事所造成的傷亡情形，卻似有更加嚴重的趨勢，亂世用重典是一般民眾對於防制犯罪的傳統觀點。

2.行政與司法的執行的步調問題

- (1)88 年楊士隆的研究[14]指出，防制犯罪之努力，常見刑事司法各部門不僅政策、執行步調、重點不一，同時缺乏統合，造成一致、聯合性之行動不足，影響整體嚇阻犯罪能力，亟待改善。
- (2)102 年朱柔靜的研究[15]指出，第一線員警取締酒後駕車案件多數為交通事故肇事最多狀態，而案件移送至地檢署或法院，常有審理結果與預期有落差，法院在審理酒後駕駛方面，因常考慮到人權、民意等角度，對於酒駕公共危險罪嫌疑人判決從寬從輕，最後結果常以不起訴、緩起訴、罰金終結結案，在量刑上較為放鬆，形成“警察方面不停抓人，法院不停放人”的現象，造成酒後駕駛人僥倖心態，導致許多酒駕肇事產生錯誤觀念，也直接或間接造成為何酒後駕車大多都是累犯的原因。
- (3)98 年何文遠的研究[16]指出，指出酒後駕車對交通安全所造成之嚴重危害，為全民之所公認，故民意強烈要求警方加強取締酒後駕車以便防治酒駕肇事而確保人民生命、身體與財產的安全。然而防治酒後駕車並非全賴警方一己之力就能克竟其功，其除了要有良好刑事政策配套措施外，尚需各界努力才可以杜絕酒後駕車之情事之發生。而警察機關、檢察機關與司法機關三方面對於酒後駕車的認知差異之不同是否對酒駕案件判決有無影響，也是值得研究議題。
- (4)99 年邱明偉的研究[17]指出，法院審理迅速性對於新刑法重刑政策整體犯罪嚇阻效能感受具有顯著影響力，而警察執法迅速性及刑罰執行迅速性等因素，也會影響特定新刑法重刑政策項目的犯罪嚇阻效能感受，因此犯罪人於犯罪後如能將之迅速予以逮捕、起訴乃至於判刑執行，而不會在刑事司法體系流程中延宕未決，將可以有效提升新刑法重刑政策的犯罪嚇阻效能。
- (5)100 年張文菘的研究[18]指出，目前酒駕行為經過犯罪化的立法手段後，駕駛者從以往單純只有行政罰：罰鍰、吊銷、吊扣駕照，轉而必須面對一連串的

刑事司法體系運作，含檢察官偵訊、起訴、法官開庭審理，情節輕微者緩刑、易科罰金，嚴重者需至矯正機構服刑，由於酒醉駕車者入監受刑人大幅地增加，亦造成監獄的沉重負擔。

三、警察機關酒駕執法成果調查分析

1. 近十年警察機關酒駕執法與司法機關偵審執行成果統計分析

有關酒後駕車的管理，道路交通管理處罰條例早在 64 年級增訂「酒醉」之處罰，惟酒醉之標準甚難律定，到了 85 年才明定「酒精濃度過量」的罰則，並在道路交通安全規則第 114 條規定飲酒後其吐氣所含酒精成分超過每升 0.25 毫克為處罰標準；88 年刑法 185-3 條增訂「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」之公共危險罪，惟其犯罪要件採取「不能安全駕駛」之抽象定義，除飲酒後駕車具體發生交通事故外，其他酒後駕車之認定不論在執法實務或偵、審司法程序產生諸多爭議，於是法務部在 88 年 5 月經研商以 0.55mg/L，作為刑法第 185 條之 3「不能安全駕駛交通動力工具之認定標準」，此後警察機關依法移送有了依據，爭議稍有緩和但仍無法平息罪刑法定與犯罪要件認定之爭議。依據內政部警政署公布的警察機關執法成果統計與法務部偵審執行統計資料分析，台灣地區近十年來酒駕執法與執行成果統計如表 3 所示，自 95 年起每年有超過 11 萬人次被告發處罰「酒精濃度過量」駕車，96 年最高舉發人數超過 13 萬 4 千人次，被以公共危險移送的案件從 2 萬 8 千件，到 101 年成長將近一倍，102 年受到「吐氣所含酒精濃度達 0.25mg/L 或血液中酒精濃度達 0.05% 以上」的刑法 185-3 條文修正影響，被以公共危險罪移送人數超過 6 萬人，歷年來酒後駕車被移送的比例從 32.29%，逐步成長到 102 年的 56.52%，經移送法辦被起訴的比例約從 78.41% 成長到 102 年的 86.79%，被判決有罪的約有 8 成，但真正需要入監執行的只占判決有罪的 10~15%，詳如表 3 所示。

表 3 台灣地區近十年來酒駕執法與執行成果統計[5,19]

執法 項目 年度	酒精濃度 超標(A)	酒駕案件	移送法辦 (B)	(B/A) %	起訴人數 (C)	(C/B) %	定罪人數 (D)	(D/B) %	入監 人數 (E)	(E/D)%
93	88,824	89,651	28,678	32.29	22,485	78.41	23,358	81.45	2,387	10.22
94	95,078	96,416	30,469	32.05	23,994	78.75	26,263	86.20	2,445	9.31
95	113,917	115,768	37,268	32.72	29,460	79.05	28,696	77.00	2,899	10.10
96	134,801	137,692	48,643	36.09	40,763	83.80	41,081	84.45	3,491	8.50
97	113,902	117,135	49,809	43.73	40,306	80.92	43,867	88.07	6,532	14.89
98	112,974	116,901	52,179	46.19	42,099	80.68	45,899	87.96	6,390	13.92
99	110,569	115,093	53,053	47.98	41,207	77.67	43,333	81.68	4,897	11.30
100	108,741	113,430	52,604	48.38	42,087	80.01	43,911	83.47	5,019	11.43
101	117,334	124,620	52,432	44.69	42,791	81.61	44,266	84.43	5,860	13.24
102	107,694	118,864	60,865	56.52	52,825	86.79	45,123	74.14	7,038	15.60

2. 酒精濃度執法標準修正前後警察機關執法案件統計分析

102年6月刑法185-3將「吐氣所含酒精濃度達0.25mg/L或血液中酒精濃度達0.05%以上」入法，6月11日道路交通安全規則第114條配合修訂，「吐氣所含酒精濃度達0.15mg/L或血液中酒精濃度達0.03%以上」，自102年下半年起警察機關執行酒後駕車的執法標準提高，在原有的執法密度或甚至提高執法密度，違規取締案件理應成比例的相對成長，但據表3統計顯示，酒精濃度超標的取締件數反而較前一年度下降近1萬件，顯示下修酒精濃度取締標準，提高執法標準對酒後駕車行為已產生具體阻遏效果，對照102年6月修法前後一年之逐月酒後駕車執法取締成果統計，如表4所示，酒精濃度超過規定標準者僅微幅成長，至於新法實行初期引發的拒絕酒測風波，則因執法機關釐清涉及公共危險犯罪嫌疑，依刑事訴訟法啟動犯罪偵查程序，可向檢察官申請核發血液中酒精濃度鑑驗書，使得新法實施後「拒絕接受酒精檢測或行經警察機關設有告示執行酒測勤務處所不依指示停車接受稽查」的執法件數比新法實施前約下降三分之一，不過新增訂道路交通管理處罰條例35條第3項之「五年內二次以上酒駕違規者」每月平均約有750件，此一部份酒駕累犯的加強管理或酒精成癮之戒除值得相關單位加以重視。

3.近十年A1、A2交通事故酒後駕車情形統計分析

經查詢交通部運輸研究所根據內政部警政署提供之A1、A2事故資料所建立的運輸安全網站資料系統(TALAS-Pub)，92~96年事故資料庫依違反道路管理事件統一裁罰基準將事故當事人酒測值區分為組 ≤ 0.25 、0.26~0.40、0.41~0.55、 >0.55 等4組，97年起往下新增 ≤ 0.15 、往上新增 >0.80 兩組，如表5所示。根據統計結果，各分組酒駕人數從92年起幾乎都呈成長趨勢，僅在97、98年酒測值大於0.55的組別酒駕人數稍有減降，其餘各年、組均呈成長趨勢，直到101年起各組酒駕人數都呈下降趨勢，尤其在102年起酒測值大於0.25的組別酒駕人數均有大幅的減降，此一部份大概可以直接推定與102年6月刑法185-3將「吐氣所含酒精濃度達0.25mg/L或血液中酒精濃度達0.05%以上」入法有關。再就102年事故資料逐月統計分析，並以6月修法前後進行比較，各組酒駕人數各月雖互有消長，但將修法前後半年合計加以比較，酒測值大於0.41的組別酒駕人數均有大幅減降，酒測值小於0.40的組別酒駕人數均微幅成長，如表6所示，前者推定與修法加重有關，後者則與加強酒駕執法勤務有關。

101年以前各分組酒駕人數幾乎都呈成長趨勢，由長期對警政署A1、A2事故資料所作觀察，自89年起將A2事故納入統計，在事故處理專業化與事故資料庫健全化的過程，事故發生件數逐年上升反應真實面，從表5中可以看出涉入事故駕駛人酒駕的比例從92年的5.72%逐年下降到了102年下降至3.09%可以得到印證。甚至在102年7月起下降至2.5%的最地低點，如表6所示。

四、酒駕公共危險案件判決資料調查與分析

自88年刑法增訂185-3條文明訂酒後駕車公共危險的處罰，立法初期的執行並不順利，不論檢察體系或司法體系對於酒後不能安全駕駛的認定常存在爭議，在這過程也促成執法執程序的嚴謹、檢測儀器的檢驗、法治的健全、認定標準的客觀化等諸多進步，在酒駕個案發生後媒體的報導、重罰嚴懲的社會氛圍推波助瀾下，除了酒駕違規罰款提高、酒駕公共危險罪、致死、致傷之罰金、刑度提高外，更提高了對公共安全要求的標準，將酒後駕車處罰的門檻標準降低，甚至將「酒精濃度標準」明訂在刑法185-3條文中，把交通主管部門推

動將近 30 年的「酒駕防制的作為」往前推了一大步，也讓道路交通管理處罰條例的酒後駕車處罰標準下降至 0.15mg/L，這樣的結果就交通管理的目的是可以認同的，但就立法的過程而言則是相當的粗暴欠缺專業。

表 4 酒精濃度執法標準修正前後執法案件統計[4]

執法期間	標準提高前	35條第1項		35條第2項	35條第3項	35條第4項		合計
		酒後駕車(0.25mg/L)		營業大客車酒後或吸食管制藥品後駕車	酒後駕車吊扣駕照期間仍駕車者	拒絕接受酒精或管制藥品之檢測		
101年全年		117,334		12	315	6,959		124,620
101年(1~6)		56,983		3	145	3,029		60,160
1月		8,294		1	19	389		8,703
2月		8,598		1	27	477		9,103
3月		8,832		0	22	506		9,360
4月		8,701		1	29	419		9,150
5月		9,509		0	22	483		10,014
6月		13,049		0	26	755		13,830
101年(7~12)		60,351		9	170	3,930		64,460
7月		13,705		0	31	919		14,655
8月		11,940		0	28	808		12,776
9月		9,556		1	20	616		10,193
10月		9,557		3	50	591		10,201
11月		8,267		2	24	546		8,839
12月		7,326		3	17	450		7,796
102年		107,694	723	5	5,779	3,915	1,471	119,587
102年(1~6)		54,205		4	1,451	3,797		59,457
1月		8,359		1	30	626		9,016
2月		11,888		0	26	947		12,861
3月		8,333		3	139	513		8,988
4月		8,288		0	346	568		9,202
5月		9,221		0	451	587		10,259
6月		8,116		0	459	556		9,131
執法期間	標準提高後	35條第1項第1款	35條第1項第2款	35條第2項	35條第3項	35條第4項	35條第4項	合計
		酒精濃度超過規定標準者(0.15mg/L)	吸食毒品迷幻藥麻醉品及其相類似之管制藥品者	營業大客車酒後或吸食管制藥品後駕車	五年內二次以上酒駕違規者	行經警察機關設有告示執行酒測勤務處所不依指示停車接受稽查	拒絕接受酒精或管制藥品之檢測	
102年(7~12)		53,489	723	1	4,328	118	1,471	60,130
7月		8,671	83	0	638	12	280	9,684
8月		8,700	133	0	652	13	239	9,737
9月		9,382	132	0	778	24	267	10,583
10月		9,561	133	0	861	29	240	10,824
11月		9,272	134	1	758	25	230	10,420
12月		7,903	108	0	641	15	215	8,882
103年(1~6)		55,031	680	7	4,670	94	1,703	62,185
1月		11,789	129	0	933	20	335	13,206
2月		8,486	123	6	618	22	246	9,501

3月	9,105	124	0	717	10	271	10,227
4月	8,636	87	0	777	12	276	9,788
5月	8,812	107	1	792	21	305	10,038
6月	8,203	110	0	833	9	270	9,425

表 5 台灣地區近十年來 A1、A2 事故酒後駕車當事人酒精濃度情形統計

年度	未飲酒		≤0.25	0.26~0.40	0.41~0.55	>0.55		酒後 (%)	無法檢測	非駕駛人	不明	合計
92	210,039		2,699	1,201	1,553	8,138		5.72	3,076	26,604	8,138	264,133
93	236,690		2,889	1,317	1,706	9,550		5.77	3,322	32,772	9,550	300,679
94	267,997		3,416	1,515	1,818	11,020		5.87	3,947	36,675	11,020	339,413
95	274,472		3,459	1,701	1,975	12,100		6.18	3,954	38,217	12,100	349,602
96	277,344		3,288	1,651	1,929	12,175		6.07	3,710	39,511	12,175	353,167
	未飲酒	≤0.15	0.16~0.25	0.26~0.40	0.41~0.55	0.56~0.80	>0.80		無法檢測	非駕駛人	不明	合計
97	290,242	2,370	1,060	1,566	2,033	3,945	7,854	5.75	4,545	37,375	11,799	364,644
98	319,669	2,560	1,077	1,751	2,019	3,752	8,074	5.39	5,557	38,461	11,826	395,504
99	380,099	2,842	1,301	2,007	2,245	4,223	9,058	5.13	6,574	45,844	13,281	468,321
100	409,909	3,133	1,454	2,254	2,397	4,569	9,039	5.03	6,876	48,688	13,608	503,184
101	434,255	2,978	1,374	2,268	2,284	4,126	7,938	4.39	7,043	53,623	12,064	531,103
102	495,707	2,961	1,307	1,855	1,934	3,421	5,986	3.09	7,472	56,562	45,221	622,426

表 6 102 年酒精濃度執法標準修正前後酒後駕車當事人酒精濃度情形統計

月份	未飲酒	≤0.15	0.16~0.25	0.26~0.40	0.41~0.55	0.56~0.80	>0.80	酒後 (%)	無法檢測	非駕駛人	不明	小計
1月	41,632	235	91	163	204	404	656	3.67	659	4,902	3,785	52,731
2月	33,808	217	84	125	149	324	533	3.68	506	4,351	3,162	43,259
3月	40,268	228	95	163	178	268	494	3.10	569	4,495	3,766	50,524
4月	36,444	206	86	142	156	290	505	3.31	674	4,246	3,383	46,132
5月	40,397	294	116	183	168	280	492	3.30	643	4,468	3,856	50,897
6月	41,029	281	134	150	157	251	445	3.03	595	4,903	3,728	51,673
(1~6)	233,578	1,461	606	926	1,012	1,817	3,125	3.35	3,646	27,365	21,680	295,216
7月	42,151	240	93	136	118	227	377	2.50	571	4,618	3,812	52,343
8月	41,361	260	141	161	147	233	439	2.92	581	4,579	3,907	51,809
9月	40,113	232	90	163	160	280	482	3.07	627	4,627	3,683	50,457
10月	45,016	255	126	153	152	242	525	2.84	683	5,045	3,958	56,155
11月	45,408	244	120	158	170	296	490	2.86	671	5,030	4,080	56,667
12月	48,080	269	131	158	175	326	548	2.95	693	5,298	4,101	59,779
(7~12)	262,129	1,500	701	929	922	1,604	2,861	2.86	3,826	29,197	23,541	327,210
合計	495,707	2,961	1,307	1,855	1,934	3,421	5,986	3.09	7,472	56,562	45,221	622,426

刑法 185-3 於 88 年初訂時，酒後駕車危害公共安全的基本刑度為「處一年

以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金」，到了 100 年的修正案提高為「處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」，也增訂了致人於死「處一年以上七年以下有期徒刑」、致重傷「處六月以上五年以下有期徒刑」，但據法務部偵審執行統計資料分析，自 93 年起被以公共危險罪移送者約有 2 萬 8 千人，到 101 年逐年成長到 5 萬 2 千人，被認定有罪、起訴約超過 8 成，實際入監服刑約為 7.1~12.2%。從交通安全公共政策的推動，除了考慮到行政業務的推動外，必須思索著立法的專業、嚴謹、平衡、穩定，同時也要考慮到檢察、司法體系執行兼顧人權保障，本研究為了瞭解司法判決的結果，試圖從司法院判決書查詢系統查詢各案例判決書，從中擷取事故相關特徵資訊、偵、審結果特徵進行統計分析，以作為公共安全政策推動與立法之參考。惟 102 年經移送案件有 60,865 件，為建立相關研究資料蒐集調查方法，本研究先以大台北地區為研究範圍，涵蓋臺北地院、新北地院和士林地院，針對該判決可能涵蓋修法前後案件的 102 年 11、12 月份判決案件進行調查，調查方式係進入司法院法學資料檢索系統(http://jirs.judicial.gov.tw/FJUD/index_1.htm)，查詢裁判類別「刑事」、判決案由「公共危險」、全文檢索語詞「酒」，進行判決書查詢閱讀篩檢統計分析資訊，102 年經初步查詢約有 9,600 件。

1. 調查研究範圍：本研究料蒐集範圍為 102 年 11、12 月臺北、士林、新北地方法院所判決的酒駕公共危險案件，其管轄範圍如表 7 所示，經查詢計有刑事類公共危險案件且具有關鍵字「酒」之案件 2,634 件，經檢視閱讀扣除單純公共危險罪非酒駕者及因毒品導致公共危險駕車者，作為本研究分析樣本個案者有 2,590 件，如表 8 所示，依訴訟進程序類型區分，計有交易、交訴、交簡、交簡上、審交易、審交易緝、審交訴、審交簡、審交簡上，各類案件數統計如表 9 所示，有 87% 以上的案件依簡易判決程序審理。

表 7 調查研究範圍法院管轄範圍

法院別	管轄範圍
臺北地方法院	臺北市士林區(士林分局)、北投區(北投分局)、大同區(大同分局)、內湖區(內湖分局)、南港區(南港分局)。新北市汐止區(汐止分局)、石門區(金山分局)、三芝區(淡水分局)、淡水區(淡水分局)、八里區(蘆洲分局)。
士林地方法院	臺北市士林區(士林分局)、北投區(北投分局)、大同區(大同分局)、內湖區(內湖分局)、南港區(南港分局)。新北市汐止區(汐止分局)、石門區(金山分局)、三芝區(淡水分局)、淡水區(淡水分局)、八里區(蘆洲分局)。
新北地方法院	新北市板橋區(板橋分局、海山分局)、永和區(永和分局)、中和區(中和第一分局、中和第二分局)、樹林區(樹林分局、三峽分局)、土城區(土城分局)、三峽區(三峽分局)、鶯歌區(鶯歌分局)、三重區(三重分局)、新莊區(新莊分局、蘆洲分局)、蘆洲區(蘆洲分局)、五股區(蘆洲分局)、泰山區(新莊分局)、林口區(新莊分局)

表 8 調查研究個案樣本管轄法院判決月份統計

法院別	類別	11 月		12 月		小計	
		查詢	登錄	查詢	登錄	查詢	登錄
臺北地方法院		332	332	434	433	766	765
士林地方法院		25	16	12	12	37	28
新北地方法院		872	857	959	940	1,831	1,797
合計		1,229	1,205	1,405	1,385	2,634	2,590

表 9 調查研究個案樣本訴訟進程序類型統計

程序類型	交易	交訴	交簡	交簡上	審交易	審交易緝	審交訴	審交簡	審交簡上	小計
修法前	9	1	129	7	6	2	0	5	0	159
修法後	43	0	2,046	18	177	0	2	93	4	2,383
不明	0	0	31	1	9	0	0	6	1	48
合計	52	1	2,206	26	192	2	2	104	5	2,590

2. 酒駕公共危險案件運具與累犯分析

根據本研究所調查分析之 2,590 件樣本個案統計，當事人涉及酒駕公共危險案件時所使用之運具統計結果，機車有 2,018 件占 77.92%，以台灣地區機動車輛數機車約為其他車輛之兩倍的情況，機車駕駛人涉及酒駕公共危險案件是其他駕駛人的 3 倍，顯示機車駕駛人涉及酒駕公共危險甚為嚴重，機車駕駛人涉及酒駕公共危險案件的再犯率將近一半(49.53%)，如表 10 所示。另外，自小貨車、計程車駕駛人涉及酒駕公共危險案件的比例雖不高，但相較於自小客車這兩個族群的車輛數較低，故其酒後駕車之行為一值得關注，尤其計程車屬副大眾運輸系統、行旅暴露量大，肩負載客營運之安全，應賦予該行業較高的安全維護標準。

表 10 酒駕公共危險案件運具統計分析

運具 \ 類型	修法前	修法後	不明	小計	%	再犯	%	不明
機車	122	1,871	25	2,018	77.92%	1,000	49.53%	630
自用小客車	31	411	20	462	17.83%	178	38.53%	194
自小貨	1	40	0	41	1.58%	24	58.54%	12
計程車	1	21	0	22	0.85%	10	45.45%	8
自用大貨車	1	7	0	8	0.31%	4	50.00%	1
營小貨	0	4	0	4	0.15%	3	75.00%	1
租賃小客車	0	3	0	3	0.12%	0	0.00%	3
租賃小貨車	0	1	0	1	0.04%	0	0.00%	0
營業大貨車	0	1	0	1	0.04%	1	100.00%	0
營業貨運曳引車	0	1	0	1	0.04%	1	100.00%	0
營半聯結車	0	1	0	1	0.04%	1	100.00%	0
拼裝三輪車	0	2	0	2	0.08%	0	0.00%	0
腳踏車	0	5	0	5	0.19%	2	40.00%	2
不明	3	15	3	21	0.81%	5	23.81%	10
合計	159	2,383	48	2,590	100.00%	1,229	47.43%	861

3. 酒駕公共危險案件駕駛人酒精濃度分析

根據本研究所調查分析之 2,590 件樣本個案統計，當事人涉及酒駕公共危險案件時呼氣酒精濃度檢測結果統計，分布在 0.16~1.92mg/L 範圍內，詳如表 11 所示，其中 0.16~0.25mg/L 有 67 人占 2.59%，0.26~0.55mg/L 有 1,363 人占 52.61%，0.56~0.85mg/L 有 773 人占 29.83%，0.86~1.15mg/L 有 277 人占 10.69%，1.16mg/L 以上者有 90 人占 3.47%，主要集中在 0.26~0.55mg/L，其趨勢如圖 1 所示。

表 11 酒駕公共危險案件駕駛人呼氣酒精濃度檢測結果統計分析

酒精濃度	修法前	修法後	不明	小計	酒精濃度	修法前	修法後	不明	小計
0.16~0.20	1	2	0	3	1.11~1.15	5	15	2	22

0.21~0.25	0	64	0	64	1.16~1.20	3	21	1	25
0.26~0.30	2	331	5	338	1.21~1.25	1	16	0	17
0.31~0.35	0	251	0	251	1.26~1.30	1	10	0	11
0.36~0.40	2	233	4	239	1.31~1.35	1	11	0	12
0.41~0.45	3	196	5	204	1.36~1.40	0	3	0	3
0.46~0.50	4	162	2	168	1.41~1.45	0	4	0	4
0.51~0.55	6	156	1	163	1.46~1.50	0	5	0	5
0.56~0.60	22	136	1	159	1.51~1.55	1	3	0	4
0.61~0.65	18	153	3	174	1.56~1.60	0	0	0	0
0.66~0.70	16	97	3	116	1.61~1.65	1	0	0	1
0.71~0.75	13	96	1	110	1.66~1.70	1	1	0	2
0.76~0.80	9	90	4	103	1.71~1.75	2	0	0	2
0.81~0.85	17	90	4	111	1.76~1.80	0	1	0	1
0.86~0.90	9	83	2	94	1.81~1.85	0	2	0	2
0.91~0.95	7	35	0	42	1.86~1.90	0	0	0	0
0.96~1.00	7	35	3	45	<1.91	0	1	0	1
1.01~1.05	4	37	0	41	不明	1	13	6	20
1.06~1.10	3	29	1	33	合計	160	2,382	48	2,590

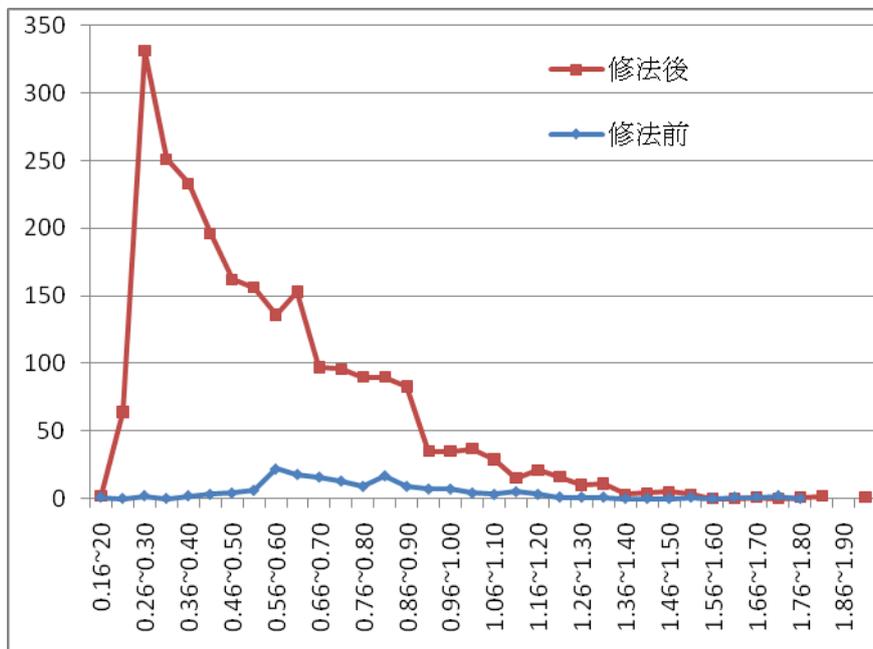


圖1 酒駕公共危險案件駕駛人呼氣酒精濃度檢測結果趨勢分析

4. 酒駕公共危險案件偵審期間統計分析

根據本研究調查分析之 2,590 件樣本個案統計，從案發到審理結束判決所經歷的時間經統計如表 12 所示，如以臺北地院、新北地院和士林地院，102 年經初步查詢約有 9,600 件，即每月平均 800 件，三個月約 2,400 件，依表中能在 3 月內完成審理判決的案件數計有 1,866 件相當於 77.75%，此與 102 年 6 月刑法 185-3 已明訂酒測值達 0.25MG/L 即為公共危險罪的構成要件，故在進行簡易判決因犯行明確可以減少繁雜冗長之出庭應訊審理過程，可迅速審理判決有關，共有 386 件審理期間不明，主要因雖判決書載有判決日期，但判決書中卻沒執法取締時間記載，違法時間紀錄的判決書竟也會存在司法文書中，且占有 14.90% 實屬不可思議，其中士林地方法院的 28 件竟然有 22 件未記載違法時間，高達 78.57%，臺北地方法院的 765 件有 258 件未記載違法時間占

33.72%，反而是案件數多的新北地方法院在 1,797 件僅有 106 件未記載違法時間占 5.90%，詳如表 13 所示。

表 12 酒駕公共危險案件偵審期間統計分析

審判期間	不明	修法前	修法後	合計	偵審期間	不明	修法前	修法後	合計
1 月內			492	492	15 月內		17		17
2 月內			1,108	1,108	16 月內		6		6
3 月內			266	266	17 月內		1		1
4 月內			130	130	18 月內		2		2
5 月內			42	42	19 月內		2		2
6 月內		7	20	27	20 月內		2		2
7 月內		6	5	11	21 月內		5		5
8 月內		12		12	22 月內		1		1
9 月內		13		13	23 月內				
10 月內		13		13	24 月內		1		1
11 月內		17		17	2 年以上		4		4
12 月內		8		8	不明	48	19	318	385
13 月內		8		8	合計	48	161	2,381	2,590
14 月內		17		17					

表 13 酒駕公共危險案件各法院審理程序類型之偵審期間統計分析

法院別	審判期間 審別	偵審期間														合計	
		1月以下	2月	3月	4月	5月	6月	7~9月	10~12月	13~15月	16~18月	19~21月	22~24月	2年以上	不明		
士林地院	交易				1		1									1	3
	交簡															2	2
	審交易				1											10	11
	審交易緝															2	2
	審交簡					1		1					1			5	8
	審交簡上				1											1	2
	小計				3	1	1	1					1			21	28
臺北地院	交易										1						1
	交簡	211	156	46	12	1		7	2	7	2	2				243	689
	交簡上				4	2	3	1			1	1				5	17
	審交易		4	10	4		1	1								3	23
	審交簡		8	11	6	1	1	1								7	35
	小計	211	168	67	26	4	5	10	2	7	4	3				258	765
新北地院	交易		4	12	16	4	4	3	2	1						2	48
	交訴											1					1
	交簡	279	897	93	35	19	11	14	31	34	4	5	1	3		88	1,514
	交簡上					1	2	2	1							3	9
	審交易	1	30	72	38	9	1	4	1		1					1	158
	審交訴					2											2
	審交簡	1	10	22	12	2	1	2								12	62
	審交簡上			1			2										3
小計	281	941	200	101	37	21	25	35	35	5	6	1	3	106	1,797		
總計	492	1,109	267	130	42	27	36	37	42	9	9	2	3	385	2,590		

表 14 酒駕公共危險案件判決結果類型統計分析

處罰類型		併科												未併科	小計
		10,000元	15,000元	20,000元	25,000元	30,000元	40,000元	50,000元	60,000元	70,000元	80,000元	100,000元	120,000元		
初犯	有期徒刑														
	2月	59	1	30	1	10	4	16	3	1	1			562	688
	3月	39		13		8	2	6	7		4	3		824	906
	4月	2		2		1		7	1	1	2	1		335	352
	5月			1								1	1	118	121
	6月					1						1	1	29	32
	7月					1								12	13
	8月													3	3
	10月													3	3
	11月													1	1
	2年													1	1
小計	100	1	46	1	21	6	29	11	2	7	6	2	1,888	2,120	
累犯	3月	4		3		2		2		1	1			67	80
	4月							1			3			91	95
	5月													43	43
	6月			2		2	1		1		1		2	57	66
	7月													28	28
	8月													13	13
	9月													5	5
	10月													7	7
	11月													1	1
	12月													1	1
	小計	4	0	5	0	4	1	3	1	1	5	0	2	313	339
合計	104	1	51	1	25	7	32	12	3	12	6	4	2,201	2,459	

表 14 酒駕公共危險案件判決結果類型統計分析(續)

處罰類型	初犯					累犯		合計	
	30,000元	30,000元	100,000元	未併科	小計	未併科	小計		
拘役	20日				1	1		1	
	30日				1	1	1	2	
	40日				1	1		1	
	50日		1	1	12	14		14	
	55日				4	4		4	
	59日				1	1		1	
	小計	0	1	1	20	22	1	1	23
罰金	20,000元				1	1	1	1	2
	30,000元				3	3			3
	40,000元				3	3			3
	45,000元				1	1			1
	50,000元				3	3			3
	60,000元				13	13			13
	64,000元				1	1			1
	65,000元				2	2			2
	70,000元				14	14			14
	80,000元				22	22	1	1	23
	90,000元				13	13			13
	100,000元				1	1	1	1	2
	110,000元				1	1			1
	120,000元				3	3			3
小計		0	0	81	81	3	3	84	
公訴不受理 (被告死亡)		0	0	3	3	0	0	3	
二審案件	2	1	0	18	21	0	0	21	
合計	2	2	1	122	127	4	4	131	

7.法官審理酒駕公共危險案件負荷統計分析

根據本研究所調查分析之 2,590 件樣本個案統計，分屬新北地院(1,797)、臺北地院(765 件)、士林地院(28 件)在 102 年 11、12 月完成的判決案件，依審理法官人數估算，新北地院法官每月平均負荷為 14.04 件，臺北地院法官每月平均負荷為 4.90 件，士林地院法官每月平均負荷為 1.74 件，詳如如表 15 所示。即新北法院審理酒駕公共危險案件的法官負荷約為臺北地院法官的 3 倍，是士林地院法官的 8 倍。其中新北地院有五位法官在 102 年 11、12 月完成的判決案件超過 200 件以上，合計 1,092 件，占新北地院審理件數的 60.77%。

表 15 法官審判工作負荷

法院別	參與法官人數	審判案件數	案件/法官人數-月
新北地方法院	64	1,797	14.04

臺北地方法院	78	765	4.90
士林地方法院	8	28	1.75

五、結論與建議

1. 結論

- (1) 從 A1、A2 事故資料統計分析，修法後酒精濃度超過 0.41mg/L 以上的嚴重酒駕行為減輕；根據警察機關執法成果統計，執法門檻標準雖然下修，但超過酒精濃度的取締件數，並未跟隨成長顯示酒駕防制有了具體效果。
- (2) 102 年 6 月刑法 185-3 明訂酒測值達 0.25MG/L 即為公共危險罪的構成要件，對司法機關偵、審酒駕公共危險罪過程減少爭議。然因案件量大以簡易程序審理，依刑事訴訟法第 449 條，適用簡易判決處刑之案件，以所科之刑為宣告緩刑、得易科罰金之有期徒刑及拘役或罰金為限，故依判決結果多數人均可易科罰金或緩刑而不需入監服刑，此一部分與藉由重罰阻遏酒後駕車之精神無法契合。
2. 建議：本研究侷限研究限制，僅以大台北都會區新北、臺北、士林地院 102 年 11、12 月完成的判決案件研究基礎，欲進行事前、事後比較研究案件數明顯不足，建議應擴大蒐集範圍至少進行前後半年之比較研究。

參考文獻

- 吳靜芝，美國酒駕成因分析，中山大學學術研究所碩士論文，2008。
- 衛生福利部，歷年主要死亡原因統計，2013。
- 交通部運輸研究所，運輸安全網站資料系統(TALAS-Pub)，2014。
- 內政部警政署，舉發違反道路交通管理事件成果統計，2014。
- 張文菘，社會控制與酒駕行為之省思，2011 年臺灣警學與安全與管理研討會論文集，2011，頁 409~423。
- 陳明志，酒後駕車者之問題行為症候群研究：以臺北市為例，臺北大學犯罪學研究所碩士論文，2008。
- 陳筱娟，酒後駕車成因分析及其防制對策之研究-以桃園縣為例，中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文，2013。
- 楊婷婷，酒後駕車防治策略之研究--應用層級分析法，逢甲大學運輸科技與管理學系碩士論文。
- 吳金白，酒後駕車肇事再犯危險因子之研究：以國道第八警察隊轄線為例，中正大學犯罪防治研究所碩士論文，2011。
- 胡守任、魏建宏、羅淑賢、朱禮伶，「酒後駕車之取的數與酒測值對交通造勢之影響--以台南市為例」，2008 道路交通安全與執法研討會，2008。
- 侯崇文、許福生，治亂世用重典社會意向之研究，*犯罪學期刊*，第 3 期，1997，頁 43-57。

- 楊士隆，受刑人累(再)犯問題與舒緩政策，當前犯罪防治問題與對策研討會論文集，嘉義：中正大學，1999。
- 朱柔靜，我國酒後駕車法制規範及防治策略之研究，南臺科技大學財經法律研究所碩士論文，2013。
- 何文遠，酒後駕車刑事政策分析之研究，中央警察大學警察政策研究所碩士論文，2010。
- 邱明偉，我國刑法重刑政策之犯罪嚇阻效能研究--以民國 95 年新修正刑法為例，中正大學犯罪防治研究所博士論文，2010。
- 張文菘，酒醉駕駛人特性及其影響因素之實證研究，中央警察大學犯罪防治研究所博士論文，2011。
- 法務部，法務統計，2014。
- Takashi Nagata, David Hemenway, Perry Melissa J, The Effectiveness of a New Law to Reduce Alcohol-impaired Driving in Japan, *JMAJ*,49(pp.11-12,pp.365-369), 2006.
- Jeffrey H. Coben, MD, Gregory L. Larkin, MD, MSPH, General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long Term followup in 32 states, *Accident Analysis and Prevention*,39, pp.982-994, 2007.