

酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究

— 以高雄地區為例 —

王邦安

壹、前言

貳、酒醉駕車之特徵及預防對策

- 一、酒醉駕車之特徵
- 二、酒醉駕車預防對策之探討

參、研究方法與過程

- 一、研究架構
- 二、變項的衡量
- 三、資料處理
- 四、抽樣與研究對象

肆、結論與建議

- 一、研究結論
- 二、研究建議

參考文獻

附錄

壹、前言

近年來酒駕肇事之新聞屢屢重複在新聞版面出現，而酒駕肇事佔全國交通事故死亡人數之比例高居不下，交通部與內政部警政署於 96 年 8 月 9 日開會研議減少酒醉駕車違規及肇事率，會中提出將把酒駕取締標準從酒精濃度零點 25MG/L（毫克 / 公升）降為零點 15MG/L，罰金自 3000 元起跳；逾零點 25 MG/L 的罰金則從現行 1 萬 5000 元到 6 萬元，加重為 3 萬元到 9 萬元，並增列不服稽查取締逃逸者，重罰 9 萬元且吊銷駕照；因而肇事者，終生不得再考領駕照，另建議比照國外，若餐飲業者未替喝酒客人代叫計程車將連坐處分，以達酒醉不開車的宣示及嚇阻功能。

我國於 88 年 4 月 23 日施行之刑法公共危險罪章中，增訂第 185 條之 3「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、拘役或三萬元以下罰金」而將酒醉駕車之處罰除行政罰外，再以刑罰來規範。另於 90 年 1 月 17 日修正公布之道路交通管理處罰條例第 35 條，將酒醉駕車之處罰提高到新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。

雖道路交通主管機關為遏止酒醉駕車之歪風，而逐漸加重行政罰鍰之處罰，且若已達不能安全駕駛之程度另有刑法第 185 條之 3 刑罰之適用，而警察機關亦會依警



龍坑日出 / 墾丁國家公園管理處

察職權行使法之規定，在較易發生酒醉駕車之地點作擴大臨檢，惟取締及移送法辦之件數卻不降反升，警察機關取締酒醉駕車件數由 93 年的 89651 件增加到 95 年的 115785 件，每年成長約百分之 13.6，同時期達酒醉駕車移送法辦之件數，亦由 93 年的 28708 件增加到 95 年的 37239 件，每年增加百分之 13.9，約占每年取締件數的百分之 32(如表 1-1)而高雄市政府警察局取締酒醉駕車及移送法辦之件數，亦呈逐年增加之趨勢，顯見無論係全國或高雄市酒醉駕車之情形並未因道路交通管理處罰條

例提高酒醉駕車罰鍰或刑法增加不能安全駕駛罪等因素而有明顯降低之情形。

又依法務部之統計，酒醉駕車達不能安全駕駛被移送檢察機關偵辦之件數，亦有逐年增加之趨勢，自 93 年的 36987 件增加到 95 年的 46395 件，其中刑法 185 之 3 條單純違背安全駕駛罪所占比例最高，約為百分 99，其餘涉及過失致死及過失傷害罪責之酒醉駕車案件，約為百分之一(如表 1-2)。

表 1-1 警察機關取締及移送酒醉(後)駕車件數

項目別	取締酒醉駕車件數	較上年增減率(%)	取締酒醉駕車並移送法辦件數	較上半年增減率(%)
93 年	89651	21.2	28708	18.1
94 年	96403	7.5	30443	6.0
95 年	115785	20.1	37239	22.3
96 年 1-3 月	40639	31.8	12611	35.0

資料來源：交通部 96 年 6 月 20 日交安字第 0960005866 號函所附酒醉駕車交通事故及刑案人數分析

表 1-2 地方法院檢察署偵查酒駕案件終結情形

年別	罪名別	合計	有犯罪嫌疑	嫌疑不足等不起訴	他結
93 年	總計	36987	34993	1598	396
	公共危險罪 - 違背安全駕駛	36679	34693	1590	396
	殺人罪 - 過失致死	258	258	-	-
	傷害罪 - 過失傷害	50	42	8	-
94 年	總計	40395	37967	1530	898
	公共危險罪 - 違背安全駕駛	40125	37703	1524	898
	殺人罪 - 過失致死	242	242	-	-
	傷害罪 - 過失傷害	28	22	6	-
95 年	總計	46385	44367	1658	360
	結構比(%)	100	95.6	3.6	0.8
	公共危險罪 - 違背安全駕駛	46057	40042	1655	360
	殺人罪 - 過失致死	312	312	-	-
	職業駕駛過失致死	29	29	-	-
	非職業駕駛過失致死	283	283	-	-
傷害罪 - 過失傷害	16	13	3	-	

註：1 有犯罪嫌疑包括起訴、聲請簡易判決及緩起訴處分

2 他結部分包括併案、移轉管轄、被告死亡、簽結等

3 資料來源法務部網站酒醉駕車刑事案件統計分析

貳、酒醉駕車之特徵及預防對策

一、酒醉駕車之特徵

高雄市 93 年 1 月 1 日至 96 年 6 月 30 日因酒醉駕駛發生通事故之時間，以「20-22 時」、「22-24 時」、「2-4 時」之時間居多（見表 2-1），而 93 至 95 年全國 A1 類酒醉駕駛肇事時間主要發生在「0-3 時」、「18-21 時」、「21-24 時」三個時段（見表 2-2），顯見酒醉駕車之時間點大多分佈在晚間或凌晨。

由駕駛人年齡層來分析，近 3 年全國 A1 類酒醉駕駛肇事案件主要由 20 歲至 50 歲之行為人造成，件數由 93 年之 343 件增至 95 年之 547 件，惟比例上有稍為降低（見表 2-3），而法務部統計 95 年度執行公共危險罪之違背安全駕駛案件，被告男、女性比例為 16:1；年齡以 30 歲以上未滿 50 歲的青壯年最多，分別占 31.8% 及 32.6%；教育程度中，國中以下（含不識字）者約占 43%，高中者占 37.4%；職業方面，以從事勞力工作及無業者居多。

表 2-1 高雄市酒醉駕駛交通事故分析統計表

時間	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
件數	478	637	554	304	146	116	213	310	345	521	793	941

資料來源：高雄市政府警察局交通大隊酒醉駕駛交通事故分析統計表
期間自 93 年 1 月 1 日起至 96 年 6 月 30 日

表 2-2 全國 A1 類酒醉駕駛肇事事件數按發生時段分

項目別	總計	0-3	3-6	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-24
總計	件數(件)	1637	342	234	89	37	103	175	358
	比重(%)	100	20.9	14.3	5.4	2.3	6.3	10.7	21.9
93 年	件數(件)	425	91	51	21	10	26	48	97
	比重(%)	100	21.4	12.7	4.6	2.4	6.1	11.3	22.8
94 年	件數(件)	507	109	82	29	11	37	58	95
	比重(%)	100	21.5	16.2	5.7	2.2	7.3	11.4	18.7
95 年	件數(件)	705	142	98	39	16	40	69	166
	比重(%)	100	20.1	13.9	5.5	2.3	5.7	9.8	23.4

資料來源：交通部 96 年 6 月 20 日交安字第 0960005866 號函

表 2-3 全國 A1 類酒醉駕駛肇事事件數按駕駛人年齡分

項目別	總計	未滿 20 歲	20 至未滿 30 歲	30 至未滿 40 歲	40 至未滿 50 歲	50 至未滿 60 歲	60 歲以上
總計	件數(件)	1631	33	480	471	362	85
	比重(%)	100	2.1	29.4	28.9	22.2	5.2
93 年	件數(件)	419	7	125	134	84	24
	比重(%)	100	1.7	29.8	32.0	20.0	5.8
94 年	件數(件)	507	9	162	145	116	24
	比重(%)	100	1.8	32.0	28.6	22.9	4.7
95 年	件數(件)	705	17	193	192	162	41
	比重(%)	100	2.0	27.4	27.2	23.0	5.8

資料來源：交通部 96 年 6 月 20 日交安字第 0960005866 號函

表 2-4 身體酒精濃度與肇事率（行為表現）之關係

呼氣中酒精濃度（血液中）	行為表現或狀態	肇事率
0.25MG/L(0.05%; 50MG/DL)	複雜技巧障礙、駕駛能力變壞	2 倍
0.40MG/L(0.08%; 80MG/DL)	多話、感覺障礙	6 倍
0.50MG/L(0.10%; 100MG/DL)	說話含糊、腳步不穩	7 倍
0.55MG/L(0.11%; 110MG/DL)	平衡感與判斷力障礙度升高	10 倍
0.75MG/L(0.15%; 150MG/DL)	明顯酒醉、步履蹣跚	25 倍
0.85MG/L(0.17%; 170MG/DL)	噁心、步履蹣跚	50 倍
1.50MG/L(0.30%; 300MG/DL)	呆滯木僵、可能昏迷	迷醉
2.00MG/L(0.40%; 400MG/DL)	呼吸中樞麻痺、漸近死亡	無法駕車
2.50MG/L(0.50%; 500MG/DL)	致死	

資料來源：蔡中志著「酒後駕駛對交通安全之影響」專文

二、酒醉駕車預防對策之探討

犯罪預防一直是犯罪學研究的重要課題，因犯罪的發生不僅對一般民眾的身體、自由、名譽、財產構成嚴重威脅，更將危害到整體社會安全及國家體質。國內犯罪學學者楊士隆（95 年）即認「犯罪預防是一種治本性的工作，包括廣泛之各種活動，即消除與犯罪有關之因素，增進刑事司法發覺犯罪，瞭解犯罪現象，判斷犯罪原因及健全犯罪人之社會環境能力，並進一步減少促進犯罪之情況」，顯見犯罪預防對國家、社會及行為人之重要性。

本研究著重在酒醉駕車犯罪決意階段之預防，而依現行實務運作、法規訂定、學者研究及國外相關制度之分析，現行預防酒醉駕車之措施大致可分為下列幾種：

1、自我危險認知：

依學者蔡中志（88 年）的研究，呼氣中酒精濃度超過 25mg/L，肇事率增加為 2 倍，如果呼氣中酒精濃度超過 0.55mg/L，肇事率增加為 10 倍，平衡感與判斷力障礙度升高（如表 2-4）。惟酒醉駕駛之行為人均認為自己並未飲酒過量，縱感覺確有飲酒過量之情形，亦認為不會影響到駕車時的臨場反應及行車安全而仍駕車上路，是如何讓駕駛人了解酒醉駕車會造成自己及路上用路

人生命、身體及財產的危險，以降低酒醉駕車之行為，係預防酒醉駕車最根本的解決方式。

2、警察取締酒駕之態度：

警察職權行使法制定後，警察取締酒駕之臨檢大致分為二種，一種係經分局長或同層級以上長官核准之專案臨檢，一種係警察執行巡邏勤務或接獲車禍報案前往現場處理時發現車輛駕駛人有疑似酒駕異狀之個案臨檢。惟二種臨檢均以受臨檢人已發生或依客觀合理判斷易生危害之駕駛行為為酒醉駕車臨檢與否判斷之依據，而易生危害係以有「潛在危害」即可發動，不以具體危害為前提。

3、行政處罰：

- (1) 行政罰鍰：基本上依檢測所得之酒精濃度高低不同，處以新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，汽車駕駛人若經吊扣駕駛執照後，於駕駛執照遭吊扣期間再有酒醉駕車之情形者，處新臺幣六萬元罰鍰。汽車駕駛人拒絕接受酒精濃度測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰。
- (2) 道路安全講習：駕駛人有酒醉駕車情形遭查獲後，依道路交通管理處

罰條例之規定均須接受道路交通安全講習。

- (3) 移置保管汽車
- (4) 吊扣及吊銷駕照
- (5) 車輛提供者連帶處罰
- (6) 行政執行法的管束

4、刑法公共危險罪：

刑法第 185 條之 3 規定：

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 1 年以下有期徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金。

實務上多以酒精濃度測試結果超過每公升 0.55 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.11 者，並參以警方發現時汽車駕駛人有無「語無倫次」、「多話」、「無法正常行走」等情事，查獲或訊問過程有「嘔吐」、「昏睡」等情事，依其當時行為狀態所測定之觀察記錄表及有無肇事等作為是否已達不能安全駕駛程度之認定依據。而內政部警政署訂有「刑法第 185 條之 3 案件測試觀察記錄表」以供基層員警在取締酒醉駕車時，作為記錄個案當事人是否已達「不能安全駕駛」之準則，以供檢察官及法官判斷時參考。

5、綜上相關國內外學者之研究建議有 9 項：

- (1) 抑制酒類消費
- (2) 提早結束酒類飲料銷售時間
- (3) 提高酒類稅率進而使酒類售價提高
- (4) 提高法定飲酒年齡至 21 歲
- (5) 嚴格執行道路行車速限管制，加強攔檢超速行駛之車輛，避免酒醉駕車的行為人開車上路造成嚴重的損害 (Wilkinson, 1987)
- (6) 酒類提供者之連帶處罰
- (7) 酒駕者乘客的連坐處罰
- (8) 對有酒癮的駕駛人施以強制診療
- (9) 對有酒醉駕車經驗者保險公司可大幅提高保費，甚至可拒絕承保及終止保約。

參、研究方法與過程

一、研究架構

依據國內外相關研究酒醉駕車、我國法制、執行取締酒醉駕車勤務作法，提出本研究的概念架構如下 (如圖 3-1)：

本研究酒醉駕車行為人之基本特質均不相同，何以選擇酒醉駕車，而喝酒的情境因素、一般預防的了解是否會造成不同



圖 3-1 酒醉駕車行為人部分之概念架構

的結果，有、無酒癮之行為人在觸犯酒醉駕車行為之程度是否有不同。是故本研究所欲探討的問題如下：

1. 酒醉駕車行為人基本特性與酒醉駕車之關聯？
2. 酒癮的行為人酒醉駕車的再犯比例是否高於無酒癮的行為人？
3. 酒醉駕車與情境因素之關聯性？
4. 酒醉駕車行為人通常喝酒之種類及數量？
5. 酒醉駕車行為人是否有犯罪預防的觀念？
6. 酒醉駕車行為人決意之因素？
7. 防止酒醉駕車最有效的措施？

二、變項的衡量

本研究區分為基本資料（性別、年齡、教育程度、職業、開車頻率、酒醉駕車的經驗、喝酒的情境因素、是否有酒癮）、預防觀念之量表、酒駕決意因素量表及防止酒醉駕車因素量表等四個變項。

三、資料處理

本研究所蒐集之資料，針對本研究目的，選擇以下之統計分析方法進行分析：

1. **次數分配及百分比**：用以描述分析樣本於各變項之分配情形，例如：樣本年齡、教育程度、年資、服務單位之分配情形及所佔百分比。

2. **卡方 (χ^2) 獨立性檢定**：用以檢定兩個類別變項或次序變項之關聯性，並考驗受試者在各類別變項中之差異。
3. **t 檢定及量表總分相關**：用以判定問卷中各問項是否達到顯著水準。
4. **單因子變異數分析 (One-Way ANOVA)**：進行三組以上的平均數差異檢定，若達顯著水準，再以雪費法 (Scheffe method) 或卡方檢定法進行事後比較以瞭解差異來源。
5. **多元迴歸分析 (multiple regression analysis)**：運用多元迴歸分析，以預防觀念高低、決定酒駕的因素及防止酒駕之因素觀念來瞭解酒駕再犯的預測力。

四、抽樣與研究對象

本研究酒醉駕車行為人採問卷調查法，以立意抽樣方式為之，對象以問卷調查期間為高雄縣、市警分局查獲之酒醉駕車行為人，即均係酒醉駕車情形較嚴重達刑法第 185 條之 3「不能安全駕駛程度」行為人為對象，調查時間為 96 年 12 月 1 日至 96 年 12 月 31 日，發放問卷數為 307 份，正式施測回收份數 307 份，回收率為 100%，問卷發放及回收情形如表 3-1 所示。而扣除填答不完全、基本資料未填者、遺漏過多等作廢問卷，共取得有效問卷 304 份，佔有效問卷 99%。

表 3-1 酒駕行為人樣本發放及回收統計表

單位	新興分局	苓雅分局	三民第二分局	三民第一分局	左營分局	楠梓分局	鼓山分局	前鎮分局	合計 307 份
份數	25	34	30	6	25	17	17	18	
單位	鹽埕分局	小港分局	湖內分局	岡山分局	仁武分局	旗山分局	林園分局	鳳山分局	
份數	11	16	20	20	16	17	20	15	

肆、結論與建議

一 研究結論

1. 酒醉駕車之行為人基本資料分析

酒駕行為人以中年男性居多，教育程度則以高中職及大專程度者最多，研究所以上之教育程度者酒醉駕車的比例最少，酒駕行為人的職業多為工人，而每天開車的人觸犯酒醉駕車的情形最為嚴重。整體而言，就酒醉駕車行為人統計，無酒癮者酒醉駕車的比例仍略高於有酒癮者，但差距不會太大，但若以有酒癮者與一般人之比例相較，有酒癮者酒醉駕車的比例應會高於一般人，惟有多數有酒癮者的酒癮狀況並不嚴重。

2. 酒醉駕車的經驗

- (1) 多數酒駕行為人均係第一次酒醉駕車，比例達百分之 47.4，其次為 2 至 3 次者，但超過 10 次以上者亦達百分之 8.7，但第一次被警察查獲之比例卻高達百分之 84.1，顯見酒駕未被查獲之比例甚高。
- (2) 酒駕行為人所使用之交通工具幾乎均係「小客(貨)車」及「機車」，酒駕行為發生實害造成他人受傷的比例並不高。
- (3) 酒駕行為被查獲仍以警察臨檢查獲者居多，佔近六成，發生碰撞事故後被發現者約佔三成，被查獲的時間以，凌晨「0-3 時」最多，其次則為晚間「21-24 時」，此與表 2-1 高雄市酒醉駕駛交通事故分析統計表中最多酒醉駕車事故發生的時間及表 2-2 全國 A1 類酒醉駕駛肇事件數發生時段表中，A1 類酒醉駕駛事件發生最多的時間均相同。

3. 酒醉駕車行為人基本特性與酒醉駕車各種因素之關聯

(1) 性別

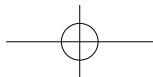
女性酒駕行為人在酒醉駕車可能造成之損害、嚴重性之認知等預防觀念的了解均遠高於男性，但在決定酒醉駕車因素中與男性酒駕行為人並無太大的區別，惟加強行政或刑事處罰規定、加強警方臨檢次數、提高保費等措施（即防止酒駕因素中「嚇阻理論之效用」），對防止女性駕駛人酒醉駕車之功效大於男性，顯見行政罰鍰及刑事處罰對女性酒駕行為人產生的效果遠大於男性酒駕行為人。

(2) 有無酒癮

無酒癮之酒醉駕車行為人在酒醉駕車預防觀念的了解高於有酒癮之酒醉駕車行為人，防止酒醉駕車之措施對無酒癮酒駕行為人的效果亦遠高於對有酒癮之酒駕行為人，有酒癮之酒醉駕車行為人在飲酒後雖明知已酒醉，但仍會決定酒醉駕車之強度則遠高於無酒癮之酒醉駕車行為人（達非常顯著之程度），是整體而言，有酒癮之酒駕行為人較易酒醉駕車，防止酒醉駕車的施措對有酒癮之酒醉駕車行為人較無效果，顯見有酒癮與無酒癮之酒醉駕車行為人，就酒醉駕車決意歷程之考量確有不同。

(3) 酒駕被查獲的次數

酒醉駕車次數「4 至 5 次」者的預防觀念低於「1 至 3 次」者，但決定酒醉駕車行為的強度，卻係酒醉駕車次數「4 至 5 次」者高於「1 至 3 次」者，是預防觀念越低者決定酒醉駕車的強度越高，再犯的可能性越高。



(4) 酒駕被查獲之情形

「發生碰撞事故警察處理時發現」之酒駕行為人比例雖甚高，決意酒醉駕車行為的強度卻遠低於「警察在路邊大規模臨檢」及「在路旁休息被警察發現」之酒駕行為人，此應與發生碰撞事故之行為人，依警政署之行政命令規定若酒測含有酒精成份，不論酒測值高低一律移送法辦有關，因酒測值未達呼氣每公升 0.55 毫克之行為人仍會遭移送，但實際上是否已達酒醉或不能安全駕駛之程度則仍有疑義，惟不論何種方式被查獲之酒駕行為人在「預防觀念的了解」及「防止酒駕因素」上，並無太大的區別。

4. 具有酒癮與否之酒醉駕車行為人基本特性比較

(1) 性別

雖有酒癮之女性酒駕行為人比例雖遠低於有酒癮之男性酒駕行為人，但男女之酒駕行為人在有無酒癮的問題上並無顯著差異。

(2) 教育程度

教育程度為國中及國小之酒駕行為人有酒癮的比例較高，高中以上教育程度者，有酒癮的比例明顯越來越低，學歷在研究所以上者，並無酒癮患者，顯見教育程度越高者，有酒癮的情形越低，而有酒癮的酒駕行為人以依統計人數觀之，教育程度多集中在國中及高中職。

(3) 酒駕次數

僅酒醉駕車一次之酒駕行為人有酒癮的僅佔百分之 26.4，被查獲越多次者有酒癮的比例明顯越高，酒駕 20 次以上者有酒癮的比例為百分之

88.2，顯見酒癮越嚴重者酒醉駕車的次數越多，再犯率越高。

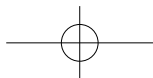
(4) 酒駕被查獲次數

僅酒醉駕車被查獲一次之酒駕行為人有酒癮的比例僅為百分之 38.2，被查獲 2 次以上者，有酒癮的比例則均在百分之 60 以上，顯見酒癮越嚴重者酒醉駕車的次數越多，再犯率越高，此與上開酒駕次數越多者有酒癮的比例越高之結果相同，是有酒癮之酒駕行為人較易為酒駕之行為。

5. 有酒癮的行為人酒醉駕車的再犯比例是否高於沒有酒癮的行為人

(1) 如前所述，多數酒駕行為人行為人均係第一次酒醉駕車，比例達百分之 47.4，但相對而言，再犯的比例卻高達百分之 52.6，百分之 8.6 之酒駕行為人有超過 10 次以上的酒醉駕車經驗，但第一次被警察查獲之比例卻高達百分之 84.1，顯見酒駕未被查獲之比例甚高，超過三成五以上，再犯原因則以「沒有交通工具可搭乘」最多，「很少被警察查獲」居次。

(2) 僅酒醉駕車「一次」之酒駕行為人有酒癮的僅佔百分之 26.4，酒醉駕車「2 至 3 次」者，有酒癮的比例為百分之 48.1，酒醉駕車「4 至 6 次」者，有酒癮的比例為百分之 63，酒醉駕車「7 至 10 次」者，有酒癮的比例為百分之 61.5，酒醉駕車「10 至 20 次」者，有酒癮的比例為百分之 42.9，酒醉駕車「20 次以上」者，有酒癮的比例為百分之 88.2，顯見有酒癮的酒醉駕行為人的再犯比例是否確實高於沒有酒癮的行為人，而被查獲越多次者有酒癮的比例明顯越高，顯見酒癮越嚴重



者酒醉駕車的次數越多，再犯率越高。

6. 酒醉駕車與情境因素之關聯性

- (1) 酒駕行為人喝酒的原因以朋友小酌及餐會居多，習慣性飲酒的比例亦在一成以上，喝酒的地點則以路邊攤、小吃店及餐廳分居前三名，與喝酒的原因相符，顯見酒駕行為人飲酒的原因係以社會因素中之社交性飲酒、同儕壓力及個人因素中的習慣因素居多。
- (2) 酒駕行為人喝酒的時間則以凌晨（0 至 3 時）及晚間（18 至 24 時）最多，比例佔七成以上，喝酒的種類則以啤酒最多比例接近五成，喝酒的數量則以多在 500CC 以下，則酒駕行為人多在下班後才會喝酒，在宵夜時間喝酒的比例最高。

7. 酒醉駕車行為人通常喝酒之種類及數量

酒駕行為人喝的多係最平價的啤酒，其次為高粱酒及威士忌，其餘的酒品均未達百分之 10，每次飲用的量並不會太多，50CC 至 500CC 者佔百分之 65 以上。

8. 酒醉駕車行為人是否有犯罪預防的觀念

- (1) 酒醉駕車行為人對預防酒醉駕車之觀念及處罰的相關規定均甚為了解並且同意，此部分政府機關及媒體之多年來的宣導應已見成效。但對「您知道駕車時酒精濃度已超過每公升 0.25 或 0.55 毫克」問題上，則有近三成的酒駕行為人表示不知道，顯見酒駕行為人對是否已達酒醉之程度的自我認知較為薄弱。
- (2) 預防觀念高低、決定酒駕的因素及防止酒駕之因素觀念變項之預測關係，由多元逐步迴歸分析所示，進入迴歸方程式的顯著變項有五個，多元相關係數為 .429，其聯合解釋變異量為 .167，

亦即表示五個變項能聯合預測酒駕再犯 16.7% 的變異量。

- (3) 就個別變項來看，以「酒癮得分」層面的預測力最佳，其解釋量為 10.8%，其他預防觀念、喝酒量 200-500cc vs. 1000 cc 以上、查獲時間為 12-15 時 vs. 21 至 24 時，解釋量最小為酒測方式為呼氣 vs. 驗尿，僅 1.4%。

- (4) 標準化迴歸方程式為：

$$\begin{aligned} \text{酒駕再犯} = & 0.343 \times \text{酒癮得分} \\ & + 0.155 \times \text{預防觀念} \\ & + 0.124 \times \text{喝酒量 200-500CC vs. 1000CC 以上} \\ & - 0.131 \times \text{查獲時間為 12-15 時 vs. 21 至 24 時} \\ & - 0.117 \times \text{酒測方式為呼氣 vs. 驗尿} \end{aligned}$$

9. 酒醉駕車行為人決意之因素

酒駕行為人決定酒駕之原因以自我認知之心理因素（「雖有喝酒但若自認神智清楚則仍可駕車上路」）為最高，其次則為交通因素（「若翌日需要用車，則縱有飲酒亦不得不將車開回家」、「無適合的大眾交通工具或其他車輛可搭乘為了省時及方便，縱有飲酒仍可駕車離開」），但同意處罰因素不會影響酒醉駕車決定（「酒醉駕車的罰款、扣照及法院判刑等處罰不會影響酒駕行為的決定」）之比例亦不低，顯見酒駕行為人多係以主觀認知有無喝醉酒及交通便利性來決定酒後是否駕車，至於行政處罰及刑事責任之規定對酒駕行為人決定是否駕車之影響並非顯著，惟酒駕行為人決定酒駕因素呈現往右偏的情形，可見多數酒駕行為人對酒醉駕車係持反對的態度。

10. 防止酒醉駕車最有效的措施

- (1) 酒醉駕車行為人認最可以防止酒醉駕車的因素為自我認知中「知道酒醉駕車肇事率會增加，會影響飲酒後駕車

之決定」，其次為「喝酒前『指定駕駛』，讓駕車者不喝酒」及「警察增加臨檢的次數，強加對疑似酒醉駕駛車輛之盤查」、「酒精濃度超過每公升0.55毫克，會遭法院判刑」、「行政罰鍰：罰越多錢越能防止酒醉駕車」，而對有「酒癮的駕駛人施以強制診療」的得分亦甚高，但以行政規定限制酒類飲料銷售、限制飲酒年齡、提高酒類之售價等措施，酒駕行為人均認為效果較低。

- (2) 上開防止酒駕措施的結論配合前開決定酒駕原因的結論，可知若酒駕行為人知道駕車時酒精濃度超過標準已達影響神智之程度，因肇事率會增加，則可以影響酒駕行為人開車上路的決定，而酒醉駕車行為人於決定酒醉駕車時，雖認酒醉駕車的罰款、扣照及法院判刑等處罰不會影響酒駕行為的決定，但若加強警方臨檢次數，增加酒醉駕車被查獲的風險，使酒駕行為人面臨刑事處罰等措施，在嚇阻理論之效用之下，仍可有效防止酒醉駕車行為的發生。

二、研究建議

1. 加強酒後不開車等觀念的宣導

依本研究研究結果顯示，雖民眾對「喝酒不開車」等防止酒醉駕車的預防觀念均已瞭解，且表示同意，但一般民眾是健忘的，雖知道酒醉駕車的嚴重性，但時間一久即會喪失警覺性，政府機關除在駕駛人考取駕照時宣導酒醉駕車在道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例之限制及處罰，並應在國中、小學相關課程中宣導酒醉駕車的危害，從小將「酒精對人體的影響」、「喝酒不開車」及「指定駕駛」

等防止酒醉駕車的預防觀念深植民心。

再者，應結合民間公益團體或交通安全組織，加強社區、學校宣導酒醉駕駛「零容忍」運動，強化社會制衡力量，全面遏止酒醉駕車行為。此外，應透過行政機關對營業場所的檢查及督導權力，在提供酒類之場所中張貼「喝酒不開車」等防止酒醉駕車的宣傳品，並在政府宣傳品、大眾傳播媒體上，針對酒醉駕車造成人命、財產損害之個案擴大宣導。

2. 導正應酬及敬酒文化

臺灣社會上普遍有敬酒文化及勸酒文化，餐會及朋友聚會時，相互敬酒、勸酒，喝酒的量自然會超過標準，此由酒駕行為人喝酒的原因為「朋友小酌」及「餐會」可得到印證，而為促進人際關係及提高社會地位所進行之「社交性飲酒」的情形，更是屢見不鮮，因此政府機關除致力於酗酒預防宣導外，應從自身做起，規定公家機關因公務飲宴時，僅能提供無酒精成份之飲料，若必需提供有酒精成份之飲料，亦應僅限於低濃度的酒精性飲料且應限制飲用數量，此外並應勸導一般民眾跟進，待形成風氣後，自然可減少酒醉駕車之情形。

3. 強化民眾對是否已酒醉之自我認知

依研究結果，酒醉駕車行為人決定酒駕之原因以「雖有喝酒但若自認神智清楚則仍可駕車上路」的主觀認知因素最高，是若飲酒者知道自己酒後已達酒醉之程度（即呼氣酒精濃度達0.25mg/L以上），則應可減少民眾酒醉駕車之行為，是提供酒類之營業場所應提供飲酒之客人可使用之畫圈或走直線的工具，以便飲酒者可做自我檢測，政府機關應鼓勵車商及民眾在汽車上加裝酒精警示器並列為標準配備。另依警察大學蔡中志教授教授的研究結果，所製成之「體重與呼氣酒精濃度達

到 0.25 mg/L 之飲酒量計算表」，已將較常飲用酒類飲用後會達酒醉程度之飲酒量做明確的計算，如將此表在提供酒類的營業場所廣為散發，使飲酒者知悉是否可能已達酒醉之程度，加上開的自主檢測方法，讓喝酒者可以得到充分的認知，自己是否已達不能安全駕駛之程度，在其可以理性選擇是否要駕車的情況之下，相信酒醉駕車的情形應可減少。

4. 提供酒測器供酒類營業場所使用

以行政命令強制規定提供酒類之場所須設有酒測器並須勸導飲酒者做測試，否則可處以行政罰鍰並與酒醉駕車行為人負連帶責任，若無力購買酒測器之商家，則由行政機關收取保證金後，低價租借酒測器予提供酒類的營業場所，並訂定試辦及勸導期間，使喝酒的民眾得以自我檢測酒精濃度是否高於標準值，若高於標準值，提供酒類之商家應有義務代替客人叫車或提供其他交通工具及服務予客人選擇，減少酒醉駕車情事之發生。

5. 加強大眾運輸工具的效能及廣為宣導指定駕駛

酒駕行為人決定酒駕之原因，其中交通因素佔了很大的比例，而酒駕者再犯的原因亦以「沒有其他交通工具可搭乘」的比例最高。是若大規模興建捷運、強制規定酒類提供業者代叫計程車、規劃建全的公車路網、特定日期延長大眾運輸工具收班時間、宣導指定駕駛之觀念或由政府補助及輔導成立類似國外之「代醉酒客開車回家公司」、或事先指定同為飲宴者中負責駕駛（不飲酒者）等措施，均可減少民眾於酒醉後駕車之情形發生。

6. 增加警方臨檢次數，增加酒醉駕車被查獲的風險

酒駕行為人決定酒駕之原因認為處罰因素不會影響酒醉駕車決定之比例不低，顯見行政處罰及刑事責任之規定對酒駕行為人決定是否駕車之影響並非顯著，但若加強警方臨檢次數，增加酒醉駕車被查獲的風險，使酒駕行為人面臨高額的行政罰鍰及刑事處罰等措施，在嚇阻理論之效用，若飲酒者得以理性選擇的情況下，仍可有效防止酒醉駕車行為的發生。再者，酒駕者再犯的原因中「酒駕很少被警察查獲」

表 4-1 酒醉駕車裁罰金額表

酒精濃度 (每公升 / 毫克)	車種	期限內自動繳納	逾期 15 日	逾期 15 至 30 日	逾期 30 日以上
0.55 以上	機 車	45000 元	46500 元	49500 元	52500 元
	小型車	49500 元	51000 元	54000 元	57000 元
	大型車	52500 元	54000 元	57000 元	60000 元
0.40-0.55	機 車	30000 元	31500 元	34500 元	37500 元
	小型車	34500 元	36000 元	39000 元	42000 元
	大型車	37500 元	39000 元	42000 元	45000 元
0.25-0.40	機 車	15000 元	16500 元	19500 元	22500 元
	小型車	19500 元	21000 元	24000 元	27000 元
	大型車	22500 元	24000 元	27000 元	30000 元
未達 0.25	不 罰				

資料來源：交通部公布之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表

的比例亦達二成以上，佔再犯原因的第二位，顯見酒駕者還是十分在意是否被警察查獲而需面臨行政及刑事處罰。又酒駕行為被查獲以警察臨檢查獲者居多，佔近六成，被查獲的時間以，凌晨「0-3時」最多，其次則為晚間「21-24時」，顯見若警方於特定日期（如星期五或休假日）之晚間九點以後至翌日凌晨，實施專案臨檢，對疑似酒醉之駕駛者施以酒精濃度測試，並透過大眾傳播媒體對一般民眾宣導，如此應可有效的降低酒醉駕車的發生率。

7. 嚇阻效能的強化

(1) 刑事處罰的改變

現行刑法第 185 條之 3 不能安全駕駛罪之罰則為「一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金」，因無「並科」罰金之規定，是在判決有期徒刑或拘役時，法官無法宣告併科罰金。而就實務上法官量刑的標準而言，第一次酒醉駕車被查獲者，法官多判決罰金、拘役或三個月以下有期徒刑之罪，第二次、第三次酒醉駕車被查獲者，法官則多判決六個月以下有期徒刑之罪，是實務上判決六個月以上的案例並不多，然因刑法第 185 條之 3 不能安全駕駛之公共危險罪，係最重本刑一年以下之輕罪，若判決六個月（含）以下，則可以易科罰金，是酒測值酒精濃度超過每公升 0.55 毫克進入司法程序之酒醉駕車行為人，超過百分之 99 以上均可罰錢了事。

酒醉駕車在司法實務上均採微罪方式處理，是否能達到對酒醉駕車行為人的嚇阻效能，實值得存疑。既現行之刑事處罰並不足以遏止酒醉駕車之行為，進入司法程序之酒醉駕車行為人亦多可以金錢代替刑罰之執行，則刑事處罰應有變更之必要，建議應比照「就業服務法」的刑罰修正，採先行政罰後刑法的模式，避免第一

次酒醉駕車達不能安全駕駛程度之行為人（呼氣酒測值超過每公升 0.55 毫克者）即須進入司法程序，以勵其自新，惟應提高再犯及三犯以上酒醉駕車者的刑度，另提高行政罰鍰的金額以增加嚇阻功能，修正建議如下：

修正現行刑法第 185 條之 3 規定為：
前有服用毒品、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被查獲，五年內再犯者，處三年以下有期徒刑，得併科五萬元以下罰金。

有前項情形，於五年內又再犯（含以上）者（或於五年內三犯〈含〉以上者），處六個月以上五年以下有期徒刑，得併科十萬元以下罰金。

(2) 提高行政罰鍰

若酒醉駕車行為改為先行政罰後刑法的模式，則應提高行政罰鍰的金額以利行政機關在執法時更能靈活運用，茲建議修改道路交通管理處罰條例第 35 條如下：

第一項修正為：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「十二萬元」以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；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。

第四項修正為：汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣「十二萬元」罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。

現行警察機關對酒測處罰之方式係採分級之規定（如表 4-1 所示），若修法提

高行政罰鍰之額度時，亦可比照現行的標準修訂新標準，以維持執法的公正性。

8. 對有酒癮之酒駕行為人施以強制診療

我國現行法制中，並無經法官裁判許可後，對酒醉駕車者施以強制診療的規定，但依本研究結果，執法者與酒醉駕車行為人在防止酒醉駕車因素中，贊同「對有酒癮的駕駛人施以強制診療」的比例甚高，且有酒癮者酒醉駕車的再犯率（次數）比無酒癮者高，是對有酒癮的酒醉駕車行為人強制診療之規定，應有其必要。是否得在刑法保安處分章中，加入酒醉駕車行為人，若經判定為有酒癮，則在刑前須施以強制治療或以強治診療代替刑罰執行的規定，並得以酒癮量表等篩檢問卷評定酒醉駕車行為人是否為酒癮患者以利法院判斷，當然有酒癮酒駕行為人之強制診療措施，並不一定須在監獄中執行，可在司法人員之監督下，由特定的組織代行（如醫院、社團等），診療的時間亦應依酒癮的輕重而有所不同，若能以強制診療減少酒癮患者，則酒醉駕車的行為應可降低。

（作者為屏東地方法院檢察署主任檢察官）

主要參考文獻

中文參考書目：

- 林山田 (87)。「刑罰學」修訂版（臺北：臺灣商務）。
- 張麗卿 (87)。以刑罰制裁酒駕車的一般預防功能，法令月刊，第四十九卷，第五期。
- 蔡碧玉 (88)。刑法部分修正條文重點簡介，月旦法學雜誌第 51 期。
- 蔡中志 (89)。酒後駕駛對交通安全之影響，警光雜誌第 522 期。
- 魏大曉 (89)。臺灣高等法院 88 年度上易字第 4856 號判決補充理由一刑法第 185 條之 3 酒後駕車不能安全駕駛之刑事責任，臺灣本土法學雜誌第 8 期。
- 酒後駕車相關問題座談會 (89)。臺灣本土法學雜誌第 8 期。
- 羅伯·佛司·譯者林燦璋 (89)。降低喝酒開車事故發生的對策，警學叢刊 30 卷 4 期。
- 郭文俊 (89)。酒後駕車風險知覺之資訊整合實驗，中山大

學公共事務管理研究所碩士論文。

- 郭棋湧 (90)。論酒後駕車罪之諸問題，法務通訊第 2034 期、第 2035 期、第 2037 期、第 2038 期、第 2039 期、第 2040 期。
- 蔡中志 (90)。國人酒精濃度與代謝率及對行為影響之實驗研究，警光雜誌第 538 期。
- 徐志光 (92)。從政策執行面分析酒醉駕車處罰政策 -- 兼論刑罰化與除罪化之探究，銘傳大學公共管理與社區發展研究所碩士論文。
- 韋恩瓊司著，林茂雄譯 (90)。血中及呼氣中酒精濃度法定檢測法之歷史回顧，中央警察大學警學叢刊，第 31 卷第 5 期。
- 黃舜榕 (92)。酒後駕駛違規行為處罰政策之研究，臺北大學公共行政暨政策學系碩士論文。
- 張新立、葉純志 (92)。酒後駕車防治措施成效之監控與評估 -- 以臺北市為例，運輸計劃季刊第 32 卷第 1 期。
- 傅幸梅 (92)。酒精對駕駛行為績效影響之研究，雲林科技大學工業工程與管理研究所碩士論文。
- 莊雯、李欣南 (93)。酒精戒斷症候群之治療，臺灣醫學，8 卷 3 期。
- 劉嘉發 (94)。論警察取締交通違規之職權 -- 以酒醉駕車為例，中央警察大學學報第 42 期。
- 葉實文、傅祖壇 (95)。酒後駕車行為決策之研究，運輸計劃季刊，第 35 卷第 3 期。
- 楊士隆 (95)。「犯罪心理學」修訂新版（臺北；五南）。
- 蔡德輝、楊士隆 (95)。「犯罪學」修訂新版（臺北；五南）。
- 蔡德輝、楊士隆、邱明偉 (96)。重刑化刑事政策對再犯威嚇效果之研究，法務部。
- 李翔甫 (96)。警察下命抽血檢驗酒精濃度值正當性問題之探討（上），臺灣本土法學雜誌，第 92 期。

外文參考書目：

- Tittle,C.& Rowe,A.(1974).Certainty of arrest and crime rates:A further test of the deterrence hypothesis,Social Forces, 52, 455-462.
- Wikinson,J.T(1987)"Reducing Drunk Driving:Which Polices Are Most Effective?"Southern Economic Journal,54
- Bialas,Promille-Grenzen,Vorsatz.und Fahrlässigkeit,(1995),S.25f.,Fn.13.
- Chaloupka,F.J.,Saffer,H.,and Grossman,M.(1996)"Alcohol Control Policiesand Motor-Vehicle Fatalities",Journalof Legal Studies,22, pp.161-186
- John P.Allen,Ph.Duane F.Reinert,Ph.D.,and Robet J.Volk,PH.D(2001)The Alcohol Use Disorders Identification Test:An Aid to Recognition of Alcohol Problems In Primary Care Patients Preventive Medicine 33,428-433(2001) Siegel. Larry J(2004)Criminology.



小尖山 / 墾丁國家公園管理處

附錄

體重與呼氣酒精濃度達到 0.25 mg/L 之飲酒量計算表

體重 KG	純酒精 C. C.	啤酒 5%	紅酒 12%	紹興酒 16%	米酒 20%	米酒頭 35%	白蘭地 40%	高粱酒 58%	大麴酒 65%
50	40 C.C.	800 C.C.	333 C.C.	250 C.C.	200 C.C.	114 C.C.	100 C.C.	69 C.C.	61.5 C.C.
60	48 C.C.	960 C.C.	400 C.C.	300 C.C.	240 C.C.	137 C.C.	120 C.C.	83 C.C.	74 C.C.
70	56 C.C.	1120 C.C.	466 C.C.	350 C.C.	280 C.C.	160 C.C.	140 C.C.	96.5 C.C.	86 C.C.
80	64 C.C.	1280 C.C.	533 C.C.	400 C.C.	320 C.C.	183 C.C.	160 C.C.	110 C.C.	98.5 C.C.
90	72 C.C.	1440 C.C.	600 C.C.	450 C.C.	360 C.C.	205 C.C.	180 C.C.	124 C.C.	111 C.C.

資料來源：引自蔡中志教授「酒後駕駛對交通安全之影響」專文（2000）