

酒後駕車防制工作之迷思

會員：曾平毅

根據內政部警政署道路交通事故資料庫之資料顯示，94-96年平均每年因酒後駕車（以下簡稱「酒駕」）而發生致人死亡人數超過 800 人，酒駕致傷人數超過 18,000 人。酒駕所造成的社會危害，已不再單純是嚴重的交通問題或是安全問題，而且全體國民應該認真看待的嚴重社會問題。

個人今年有幸地參與交通部道安會委託中央警察大學蔡中志教授辦理之「酒駕肇事特性與道安防制措施之研究」，從六個月的研究歷程中，觀察到一些很有趣的議題，乃藉此野人獻曝，提出個人看法以供交通界各位先進參考。

1. 適量飲酒有益健康？

就醫學的觀點，酒精會對中樞神經系統的損害相當明確，但是一直被忽視。許多國人以為，適量飲用含酒精之食品或飲料，對於身體循環會有正面之幫助。事實上，酒精一定會對身體的有所損傷，差別的是損傷程度之大小。許多醫學研究指出，飲酒的量越多，飲酒的時間越長，對腦部損傷更嚴重，甚至於退化達到失智現象，永久無法恢復正常狀態。目前腦部影像學檢查已證明，酒精會對腦部構造與功能造成損毀。腦部磁振影響學顯示，常飲用酒類者腦部體積縮小，重量減輕，連接各腦區間功能的迴路組織失能。腦部病理組織檢查發現使用酒精者腦部神經元細胞數目會死亡流失，腦部神經元細胞間突觸(synapse)數量減少。

2. 酒筆者常心存僥倖？

此問題可以從以下兩項資訊來觀察。其一，根據對於參加臺北市酒後駕駛違規人道路交通安全講習專班的問卷調查結果顯示，373 位參加講習之民眾，自我評估平均每三個月之酒後開車次數，僅 2 位填寫 0 次，其餘 99.5% 則超過 1 次，4 次及 5 次更高達 13.4%！在「過去三年內酒後駕（騎）車被取締之次數」，則有 57.0% 被取締之次數為 0！顯見酒後駕車者仍普遍存在僥倖的態度。其二，由警政署之道路交通事故資料庫分析得知，最近三年有酒後駕車者參與之事故中，自撞事故在 A1 事故（有人員當場或 24 小時內死亡之交通事故）所占比例高達 47%，在 A2 事故（人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故）亦占 26%！

事實上，酒後駕車者具有僥倖心理，故也常會規避警察之取締勤務。認為只要可以避開警察攔檢的時段、地點而不會被取締到就會沒事。因此，「費心逃避警察取締，卻難逃死神的追緝！」，可以作為宣傳警語。

3. 警察輕忽酒駕執法？

根據警政署之統計資料顯示，最近三年（94-96 年）遭警察取締酒後駕車之件數，分別是 96,403、115,785 及 137,692 件/年，移送地檢署之案件分別有 30,443、37,239 及 48,661 件/年。若警察單位未安排適當的酒駕執法勤務，輕忽或怠惰酒駕執法工作，應無法有前述之執法成果。

另一方面，許多民眾有「酒精依賴」的情形，情節較輕微者，透過教育與執法或多或少有直接之抑制效果。但從一再酒駕者之特性可看出，部分民眾其實是有「酒精成癮性」，這是一種疾病，而且常發生在社會的較低階層工作者。換言之，酒駕者很可能是「高度酒精依賴者」或「酒精成癮者」之病患，故有需要醫療單位之強制協助（例如精神科、藥物控制或其他處理）；已經成癮者甚至必須思考是否採取類似煙毒犯之強制勒戒或社會隔離處分。

4. 執法可以降低酒駕？

警察如已經確實有認真執行酒駕勤務，酒駕事故是否就可以明顯下降？個人相當存疑此一觀點。從警政署之事故資料庫分析顯示，有酒後駕車者之事故佔當年所有事故之比例，A1 事故在 94、95 年分別是 27%、31% 及 27%，A2 事故則分別為 9%、9% 及 9%。而這 3 年酒駕事故死亡人數佔當年所有事故死亡人數之比例分別是 27%、31% 及 28%。這些數據對照先前警察取締酒駕件數之資料，實在看不出來執法勤務之強度與酒駕事故嚴重之關係。

然而，事故發生之原因很多（通常會受到道路、環境、車輛、駕駛人等因素之影響），警察執法強度受到很多資源的限制（警察的勤務相當繁雜，交通勤務有很多樣化），不論從學理或實務而言，警察單位之交通執法強度必定與交通秩序及交通事故有正向關係，但現階段的交通執法強度與各項作為要能有效降低酒駕事故件數或嚴重度，個人認為並無法達成！但是，警察單位目前之酒駕執法強度若稍有鬆懈，酒駕事故件數必定會很快的揚升！

5. 再次加重酒駕處罰？

從民國 86 年開始，交通部透過修訂「道路交通管理處罰條例」及增訂「刑法」公共危險罪行為的方式，歷次逐漸加重對於酒後駕車之處罰，初期可以發現已經有了明顯效果，但最近幾年還無法達到社會之期待水準，故各界繼續有再加重酒駕處罰之建議。這是可行的策略？

很多人聽過犯罪學領域之「吸毒者會再吸毒」、醫學領域之「中風者會再中風」、昆蟲學領域之「飛蛾會再撲火」的言論，就酒駕防制工作而言，或許我們必須了解「酒駕者會再酒駕」的特性！因為如果未能切斷影響的關鍵因素（例如隔離吸毒環境、改善導致中風之潛在危險因子、將火移開、阻斷酒後駕車機會等），很多行為一定會一犯再犯，再度發生。

自從政府正視酒後駕車之危害後，已經超過 10 年，不管是在警察加強執法強度、技巧、勤務量方面，或是酒後駕車之罰度方面，已經作了很多的努力，但目前的狀況顯示，要能有效地進一步抑制酒駕的危害，可能已經到了需要「換藥」（全面性另類思考改善對策）的階段。

6. 目前可行因應方式？

警察機關的確應設法提高取締率，包括：(1)酒駕專案勤務時間、地點不要固定不變，以嚇阻僥倖者。(2)執行酒駕勤務之單位，應擴及所有制服警察，不應大多依賴交通（分）隊、派出所。(3)勤務政策、技巧、員警執勤教育應再更重視與加強。(4)機車酒駕者穿梭巷道之中，不好取締，除非用巡邏勤務；但巡邏勤務對汽車酒駕者又不好取締；這考驗著警察的智慧。

另一方面，道路交通主管機關應設法用心辦理「酒駕專班道安講習」；檢察機關應設法對緩起訴者施以有效的命令：如分次施以 10 個小時的道安教育課程，或提供義務勞務；對於酒駕再教育計畫應設法和高風險家庭（如家庭暴力者，通常有飲酒駕車之習慣）作一適當結合。

7. 行法協調具體作法？

除前述之目前可行之因應方式外，在現行法令規範下，尚有很多不同行政單位間之協調事項。個人建議交通部儘量協調法務部訂定關於酒駕公共危險罪之緩起訴注意事項；協調司法院訂定關於酒駕公共危險罪之量刑參考準則。如此一來，可以讓不同情節之酒駕行為者依其危害社會程度，而給予適當之處置。

8.未來法規修訂方針？

個人強烈建議：(1)修改刑法第 185 條之 3 之罰金下限，並增列強制保護管束之規定。(2)刑法增列「酒駕致人傷亡罪」，並強制沒收行為人所有之肇事車輛。(3)增訂道路交通管理處罰條例第 8 條第 4 項，明定經緩起訴或起訴後，仍得處罰。(4)修正處罰條例第 35 條，增加因酒駕吊扣、吊銷駕照期間再犯者，沒入其所有之違規車輛。(5)將處罰條例第 86 條原有第 2 項變成第 3 項，而在第 2 項增列因前項之罪經緩刑宣告者，應付保護管束。(6)增訂處罰條例第 35 條之 1，規定提供酒類給有酒駕之虞者、提供車輛者、共乘車輛者之相關法律責任。(7)修訂汽車運輸業管理規則第二條第一項第四款，有關計程車客運業的營業內容規定，使代客駕車的法制化。

面對現代生活壓力與高酒駕肇事情況，臺灣的「勸酒文化」早就到了該從根本改變的時候了！臺灣社會如果沒有透過立法、宣導及教育民眾共同建立「不能讓別人酒駕」的社會約制環境，例如增訂帶有酒氣駕車之處罰、助長酒駕行為者（包括共同飲酒、提供酒類、提供交通工具者）之處罰、推行「代客叫車、駕駛活動」及「指定駕駛活動」等。畢竟所有的警察只執行酒駕工作，或是繼續加重酒駕之處罰，恐怕也無法根絕酒後駕車所造成之嚴重社會危害。（作者為中央警察大學交通學系教授）