

國立清華大學  
碩士論文

中華民國刑法不能安全駕駛公共危險罪修正效  
果實證分析－以桃園市為例

An Empirical Analysis of Amendment Effect  
toward an Offence of Unsafe to Drive of Criminal  
Law in Taoyuan City, Taiwan.

所 別：科技管理學院

公共政策與管理碩士在職專班

研 究 生：吳彥霖 (Yen-Lin Wu)

學 號：105171506

指導教授：黃朝熙 博士 (Dr. Chao-Hsi Huang)

中華民國一〇七年七月

## 摘要

近年來重大酒後駕車事故層出不窮，社會對於防制酒後駕車討論方興未艾，回顧相關文獻，多數討論著眼於酒後駕車法理論證，較缺乏實證研究來探討法規修正的效果，以佐證防制策略的有效性。

本研究將藉由桃園市「交通事故」資料數據，估計 2011 年《刑法》不能安全駕駛公共危險罪責修法的效果，以新修正法規之「施行日期」作為資料斷點(cut off)，採用邏輯迴歸(logistic regression)分析上揭法規修正前後「酒後駕車事故發生」及「受傷事故中當事人死亡」或「致他人死亡」三者的機率變化，捕捉法規修正後對交通系統安全性產生的影響，分析不同時間帶寬(bandwidth)內數據變化的趨勢，呈現法規修正帶來的效果及作用時間。

從實證數據分析結果顯示，修法產生「短期」與「長期」兩個不同的效果，修法後的 3 個月內交通事故中「當事人死亡」與「致他人死亡機率」有顯著降低，是為「短期效果」；另修法 3 個月後「酒駕事故的發生機率」才開始有顯著降低，最多下低至 15%是為「長期效果」；惟實證研究結果中並沒有積極證據可證明，修法的長、短期效果對於交通系統中「未飲酒駕車」或「酒後駕車」兩類駕駛間的影響有顯著之差別。

關鍵字：酒後駕車、不能安全駕駛公共危險罪、法律效果、邏輯迴歸

# ABSTRACT

Recent years there are several severe vehicle accidents with drunk driving, our society becomes more concern with the deterrence of drunk driving. Reviewing the recent relevant articles are mainly toward criminal law amendment, but lacking empirical research to demonstrate the effect of an amendment. Therefore, we can prove a specific policy that is effective.

This research chose to analyze the effect of 185-3 amendment of the criminal law in 2011 in Taiwan. Base on the traffic accident data of Taoyuan City, we adopt the Logistic Regression and use the date of this amendment put into operation as a "cut off" point of the data. Then, we investigate the probability fluctuations of "occurring a drunk driving," "involved dead" and "causing other death." We hope to capture the effect of the criminal law amendment toward a whole traffic system. We extract the trends of data in different bandwidths and present the effects and the valid periods of the amendment.

According to the result of this empirical analysis, this amendment generated short-term and long-term effects respectively. The probability of "involved dead" and "causing other death" reduced significantly while in three months bandwidth and we regard it as a "short-term" effect. Besides, we found the probability of "occurring a drunk driving" started to decrease significantly until six-months and one-year bandwidths. We regard these as "long-term" effects. However, there is no significant evidence to prove that a short-term or long-term effects have a different effect between a standard or drunk driving driver.

Keywords: Drunk Driving, An Offence of Unsafe to Drive, The Effect of an Amendment, Logistic Regression.

## 謝 誌

終於，我完成了碩士論文，也實現了人生的夢想，回首來時路一切仍虛幻不真實，學習過程幸得許多貴人提攜，是我最大的福氣，飲水思源點滴在心頭，但對於不善表達內心情感的我來說，如何用文字精確表達心中所有感謝是相對困難的，給每一位曾經指導我的師長以及所有伸出援手的貴人們，謝誌未能逐一列出致謝敬祈見諒，謹在此致上心中最崇敬的感謝之意，因為您的一臂之力圓滿了我的論文及人生。

首先，我最感謝的人是我的論文指導教授—黃朝熙老師，在清華求學的過程中，是您的紳士風度與淵博學識深深吸引著我跟隨，在每一次定期聚會討論中激盪出璀璨的花火，引領我初窺學術領域的浩瀚無垠，不僅在專業知識也在待人處事及人生方向上給我諸多寶貴的建議與提醒，任何言語都無法表達我對於您的一切感激；另外要感謝兩位口試委員—林世昌主任與周瑞賢老師，林主任您就像慈愛的父親於各方面給予無微不至的關心與照護，對於學生的論文也承蒙您給予許多珍貴且專業的建議，同時也無比感謝周瑞賢老師您的悉心提醒與意見，是您們無私的指導使我的論文能更臻完善。

在清華大學除了擁有最好的老師外，同時也有熱心又專業的學長姐，鼎恩學長、雅雯學姊、依珊學姊，謝謝您們總是不厭其煩的回應並解答我的疑惑，能獲得最佳的學習效果，而您們就是那背後的推手；這裡還有一群志同道合的同窗好友，在此一同學習、相互砥礪，我要感謝修章哥、婷筠、峰生哥、秋玉及思喬，不論課業方面或者論文都惠我良多，支持著我渡過撰寫論文的腸枯思竭；另外能順利完成學業要感謝中心各級長官、同事給予的支持與鼓勵，論文當中許多關於交通方面的專業知識與實務經驗，非常感謝交大的治弘與明君學長，您們提供了許多的指導讓我在撰寫時獲益良多，對於本論文的完成您們是幕後最大的無名英雄。

接著我要感謝生我育我的父母親—吳清亮先生與徐秀雪女士，您們含辛茹苦希望給我與弟弟最好的成長環境，並教育我們擁有高尚的道德情操，雖然我在學業表現總是差強人意，但出社會後無論遭遇任何困難與責難，心中永遠謹記家訓—做一個正直的人，終於我一步一腳印完成了碩士論文，謹獻給您們以感謝無上的養育之恩。

最後，我要感謝我的老婆元甄，謝謝你在我人生最低潮時不離不棄，謝謝你願意包容與忍受我的壞脾氣與種種壞習慣，在我決定繼續唸書時義無反顧的給予所有支持與鼓勵，這兩年來每個週末無法陪伴你是我心中最大的缺憾，雖然逆著風舉步維艱，但我們仍朝著夢想前行，有你牽手同行，不枉此生。

吳彥霖 謹誌於

水木清華

2018年·夏



# 目 錄

摘 要.....	I
ABSTRACT.....	II
謝 誌.....	III
目 錄.....	V
表—目錄.....	VII
圖—目錄.....	VIII
第一章 緒論.....	1
1.1 研究動機.....	1
1.2 研究背景.....	2
1.2.2 國內機動車輛數與交通事故趨勢.....	3
1.2.3 酒後駕車死亡或受傷占整體事故比例趨勢.....	5
1.3 研究範圍.....	7
第二章 酒後駕車文獻探討與法規設計.....	8
2.1 文獻回顧.....	8
2.2 國內酒後駕車法律設計.....	11
2.2.1 道路交通管理處罰條例.....	11
2.2.2 道路交通安全規則.....	12
2.2.3 中華民國《刑法》.....	13
2.3 刑罰設計之證成.....	14
2.3.1 交通刑罰.....	15
2.3.2 危險犯的立法.....	16
2.4 歷年酒後駕車法規修正沿革.....	19
第三章 研究設計與資料說明.....	24
3.1 研究規劃與流程.....	24
3.1.1 研究緣由.....	24
3.1.2 資料蒐集與流程.....	25
3.2 研究資料蒐集與處理.....	26
3.2.1 政府資料開放平臺.....	26
3.2.2 道路交通事故調查報告表（一）、（二）.....	26
3.2.3 表格格式及內容.....	27
3.2.4 資料內容概述.....	29
3.3 迴歸模型選擇與建立.....	30
3.3.1 邏輯模型（logit model）.....	30
3.3.2 交通事故當事人死亡機率及致他人死亡機率.....	31
3.3.3 勝算比（odds ratio）.....	32
3.4 研究方法.....	34

3.4.1 虛擬變數 (dummy variable) .....	34
3.4.2 交互作用項 .....	35
3.4.3 估計法規修正效果 .....	36
第四章 資料分析與發現 .....	40
4.1 交通事故資料敘述統計 .....	40
4.1.1 A1 類與酒後駕車交通事故發生趨勢 .....	40
4.1.2 A1 類與酒後駕車交通事故地區趨勢 .....	41
4.2 迴歸分析結果 .....	43
4.2.1 法規修正效果估計: 酒後駕車交通事故機率變化 .....	43
4.2.2 法規修正效果估計: 交通事故當事人死亡機率變化 .....	44
4.2.3 法規修正效果估計: 交通事故致他人死亡機率變化 .....	46
第五章 結論與建議 .....	47
5.1 研究結果 .....	47
5.2 研究建議 .....	50
5.3 研究限制 .....	52
參考文獻 .....	53
附錄一表 .....	57
附錄一圖 .....	62
附錄一國內酒後駕車相關研究論文彙整 .....	71
附錄一「道路交通管理處罰條例」酒後駕車處罰相關條文增(修)訂沿革 .....	84
附錄一「道路交通安全規則」酒後駕車相關條文增(修)訂沿革 .....	96
附錄一「中華民國《刑法》」第185條之3增(修)訂沿革 .....	102

## 表一 目錄

表 1 歷年道路交通事故件數 (2003 至 2016 年) .....	57
表 2 歷年道路交通事故死亡人數、受傷人數、死亡率及受傷率 (依人口數、領有駕駛執照人數、機動車輛登記數、延車公里計算) .....	57
表 3 歷年道路交通事故中汽機車駕駛者死亡人數、受傷人數.....	58
表 4 歷年機動車輛數統計.....	58
表 5 法規修正效果估計:酒後駕車交通事故機率變化.....	59
表 6 法規修正效果估計:交通事故當事人死亡機率變化.....	60
表 7 法規修正效果估計:交通事故致他人死亡機率變化.....	61



## 圖 一 目 錄

圖 1 歷年 A1 類交通事故以涉入當事人最高 BAC 值區分.....	62
圖 2 歷年 A2 類交通事故以涉入當事人最高 BAC 值區分.....	62
圖 3 歷年駕駛人死亡交通事故酒後駕車比例.....	63
圖 4 歷年駕駛人受傷交通事故酒後駕車比例.....	63
圖 5 國內歷年酒後駕車相關法規重大修正時點.....	64
圖 6 研究流程圖.....	65
圖 7 道路交通事故調查報告表 (一) .....	66
圖 8 道路交通事故調查報告表 (二) .....	66
圖 9 Logit Model 與 Linear Model.....	67
圖 10 2011 年修法時點前後 1 年區間死亡暨酒後駕車交通事故發生數趨勢.....	67
圖 11 2011 年修法時點前後 1 年區間死亡暨酒後駕車佔整體交通事故比例.....	68
圖 12 桃園市行政區交通事故死亡人數分布.....	69
圖 13 桃園市行政區交通事故平均死亡人數比例.....	69
圖 14 桃園市行政區酒後駕車事故數分布.....	70
圖 15 桃園市行政區酒後駕車事故發生比例.....	70



# 第一章 緒論

## 1.1 研究動機

酒的出現從人類歷史最遠可以追溯到史前時代，動力交通工具的發明則是從 18 世紀的工業革命後開始，而國外約從 1950 年代開始「防制酒後駕車」相關研究，國內則約莫近 10 至 15 年左右日趨重視相關議題，有關涉及酒後駕車立法層面的研究多著眼於行政或刑事法律立法論理，例如將酒後駕車行為涵攝入刑事處罰的公共危險罪要件當中或者在行政處罰規範的交通道路處罰條例中不斷提高罰責及寬鬆認定條件的討論，最後以刑罰作為防制酒後駕車最後的手段，飲酒不能安全駕駛成為《刑法》的處罰要件，立基於危險犯的概念，但劉晨志（2015）研究中提到「飲酒後駕車行為的犯罪化立法內容，突顯的是刑事手段成為國家對酒駕的優先手段，然後面對實施效果的不彰與適用上不公的疑慮，引發刑事立法象徵化與政治化的問題。這樣的結果，將對於憲政秩序中的法治國原則產生不可避免的侵蝕」。

在酒後駕車實證研究方面，國內較少對於行政或刑事罰如何規範違法界線及罰責輕重相關酒後駕車之效果之研究，故本研究將從交通事故死亡機率變化來衡量法規修正後產生的效果，以「死亡機率」作為標準係回應到最初希望達成「交通安全」的最終目標，因此假若我們發現法規修正結果並沒有達成預期效果，或者是使用的社會（行政、司法、矯治）成本甚至高於防治效益，則是否應調整或考慮除法律以外其他可能的防制手段，例如：加（課）徵酒稅、補助酒後替代駕駛費用或車輛酒精點火裝置等等，因國內較缺乏上述政策效過衡量之實證研究，此為本研究之動機。

## 1.2 研究背景

2016 年依據交通部運輸研究所統計數據顯示<sup>1</sup>，當年度道路交通事故總共發生 1,555 件 A1<sup>2</sup>類交通事故，造成 1,604 人死亡<sup>3</sup>，與 302,624 件 A2 類交通事故，造成 402,073 人受傷；另外從酒後駕車層面來看，依據「表 3 歷年道路交通事故中汽機車駕駛者死亡人數、受傷人數」統計，「飲酒駕車肇事」總共造成當年度 96 名「駕駛人」死亡（佔該年度交通事故駕駛死亡人數 12.28%）及 5,805 名「駕駛人」受傷（佔該年度交通事故駕駛受傷人數 2.05%），這數據還不包含酒後駕車造成第三人（對造當事人、乘客或行人等）的死亡數，假若總括計算每年因為酒後駕車肇事而造成的人員傷亡總數將會是 7,000 多人；酒後駕車事故造成嚴重傷亡的消息時有所聞，觸目驚心畫面經常佔據新聞媒體頭條版面，社會輿論對於酒後駕車深惡痛絕，但社會交際應酬飲酒風氣仍盛，結束後習慣性勉強駕駛交通工具，因而肇事時有所聞，長久以來酒後駕車情況無法杜絕，朱禮伶（2009）的研究也顯示駕駛人飲酒後會有反應較慢、控制較差、暴衝、急停及蛇行等危險駕駛行為，因此酒後駕車行為將會嚴重影響整體交通系統安全性，這點是無庸置疑，其間政府為宣示打擊酒後駕車決心祭出「酒駕零容忍」口號，並期望以「治亂世用重典」的修法策略來嚇阻酒後駕車行為發生。

我國自 1999 年新增訂《刑法》185 條之 3 將酒醉駕車行為所產生的公共危險具體刑罰化後，近年來仍發生數起重大酒後駕車交通事故，不僅造成生命財產嚴重損失，對於酒後駕車議題更受到社會民眾輿論高度關注，網路社群媒體撻伐反應民意對於酒後駕車行為之深惡痛絕，但縱然輿論反應激烈似乎仍無法徹底改

<sup>1</sup> 請參閱表 1 歷年道路交通事故件數（2003 至 2016 年）。

<sup>2</sup> 有關交通事故分類係依據內政部警政署訂頒《道路交通事故處理規範》第一章第二條（七）規範，臚列如下：

- （一）A1 類：造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。
- （二）A2 類：造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。
- （三）A3 類：僅有財物損失之交通事故。

<sup>3</sup> 請參閱表 2 歷年道路交通事故死亡人數、受傷人數、死亡率及受傷率（依人口數、領有駕駛執照人數、機動車輛登記數、延車公里計算）。

變台灣社會根深蒂固酒後駕車習性，政府與立法者為了立即反映民意，近年來數次透過立法方式修訂加重「《刑法》185 條之 3」與「《道路交通管理處罰條例》」等酒駕相關法規罰責，希望從加重酒後駕車者所相對應之刑事及行政責任（例如刑責、罰金或罰鍰等）遏止酒駕行為，同時也不斷擴張（降低觸犯酒後駕車酒測值門檻）構成酒後駕車公共危險或行政違規的構成要件範圍，企圖以「嚴刑峻罰」安撫民眾對於酒後駕車造成社會巨大損失的不滿，但政府除了滿足民眾對於酒駕者應嚴懲的民意外，是否也應該客觀地衡量法規修正的效用，非一味地加重罰責而僅收到邊際效用趨遞減的實際效果，且容易忽略考慮其他可能的防治方法，因此本研究期望以客觀的實證數據來衡量酒後駕車法律修正產生的效果，進而讓我們能研判成效，研擬最佳化的酒後駕車防治策略。

### 1.2.2 國內機動車輛數與交通事故趨勢

依據內政部警政署統計資料表 4 歷年機動車輛數，1992 年時國內機動車輛數合計為 11,268,253 輛，其中汽車數占 3,618,942 輛（32.2%），另機車數占 7,649,311 輛（67.8%）<sup>4</sup>，肇事總件數（total cases）為 3,489 件，肇事率為每萬輛 3.19 件，當年度 A1 類交通事故死亡人數為 2,717 人；統計至 2016 年，國內機動車輛數合計為 21,510,650 輛，其中汽車數占 7,842,423 輛（36.45%），另機車數占 13,668,227 輛（63.54%），肇事總件數為 305,556 件，肇事率為每萬輛 142.41 件，當年度 A1 類交通事故死亡人數為 1,604 人，綜觀 24 年來國內機動車輛數量增加 1 倍（10,242,397 輛），但歷年交通事故發生總數卻從 1992 年的 3,489 件增加至 2016 年的 305,556 件，大幅增加 87.5 倍（302,067 件）之多，本研究在整理歷年整體機動車輛及交通事故趨勢時，發現到此部分統計數據不合理之處，難道交通事故發生件數與機動車輛數非呈線性相關而是指數相關的成長，雖然探究這背後的原因，非本研究主要的目的，但可以觀察到自 2003 年後兩者

<sup>4</sup> 資料來源：內政部警政署－機動車輛及道路交通事故（Registration of Motor Vehicles and Road Traffic Accidents）。

整體數據均呈現較合理的線性相關成長，國內的汽車（automobiles）總數統計至 2016 年為 7,842,423 輛，呈現每年約 10 萬多輛的成長趨勢，而機車（motorcycles）數統計至 2016 年為 13,668,227 輛，最高值出現在 2011 年的 15,173,602 輛，逐年以 4 至 5 萬輛遞減，直至 2015 年的 13,661,753 輛後開始微幅增加，這可能與政府補助淘汰舊型二行程機車政策有關，且相關環保污染排放法規日益嚴格，因此可能造成整體機車數量有所增減的原因。

國內交通事故肇事總件數自 1992 年的 3,489 件，增加到 2016 年的 305,556 件，也致使整體肇事率（件/萬輛）從 1992 年的 3.19 暴增至 2016 年的 142.41，但隱藏在這數字背後的原因或許與早期警政系統中交通事故處理體系及資料庫尚未完備的狀況下，交通事故發生的紀錄有黑數存在的可能性，但也不能否認現今國內整體交通事故發生之頻繁，與國內人口成長、機動車輛數及交通環境等等都是息息相關，持續不懈面對並改善交通安全問題絕對是刻不容緩的議題，存在交通事故死傷背後的國民健康與社會成本損失都是巨大的，徐漫育（2013）研究指出「透過成本效益之淨現值計算，可以得出施行嚇阻酒駕專案會給社會每年帶來 694,493,084 千元的總淨效益」；對照觀察 A1 類<sup>5</sup>道路交通事故數據趨勢也十分有趣，整體的事故死亡人數卻是從 1992 年的 3,489 人大幅減少至 2016 年的 1,555 人，減少了超過 50%，在整體肇事率大幅攀升的同時，整體的事故死亡人數卻可以如此的減少，單純就此一項數據趨勢來推論，確實在這數十年時間當中，無論是政府各類交通規範的建立或者民眾交通安全意識的改變，因而使整體交通系統的安全性有了大幅的提升、進步，這是可以從歷年數據趨勢中予以肯定的。

---

<sup>5</sup> 據內政部警政署訂頒《道路交通事故處理規範》第一章第二條（七）定義「A1 類」交通事故：造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。

### 1.2.3 酒後駕車死亡或受傷占整體事故比例趨勢

依據交通部運輸研究所運輸安全網站資料系統 (TALAS)<sup>6</sup> 交通安全統計報表—原始警察登記資料,「道路交通事故中汽機車駕駛者人數—按年齡及事故中最高 BAC 值分」統計表,本研究彙整自 2006 至 2016 年 A1 及 A2 類交通事故以涉入當事人最高血液酒精濃度 (BAC) 值<sup>7</sup> 高低區分繪製如圖 1 歷年 A1 類交通事故以涉入當事人最高 BAC 值區分、圖 2 歷年 A2 類交通事故以涉入當事人最高 BAC 值區分,觀察長期酒後駕車事故發生變化趨勢,我國無論人口或者機動車輛數都呈現逐年增加的趨勢,隨著交通系統旅次數增加,交通事故的增加亦屬合理,雖然我國的 A1 類交通事故數逐年減少,但 A2 類交通事故數是呈現逐年增加,A2 類件數遠多於 A1 類,因此整體交通事故發生數係呈現逐年增加趨勢,也影響整體肇事率 (件/萬輛) 逐年攀升,但觀察涉入事故當事人最高 BAC 值的分布比例可看出,無論是 A1 或 A2 類交通事故「當事人未飲酒」的比例是逐年上升(涉入事故當事人有飲酒的比例越來越少),A1 類事故「當事人未飲酒」的比例從 2006 年的 55.2% 增加至 2016 年的 77.52%,A2 類事故「當事人未飲酒」的比例從 2006 年的 87.99% 增加至 2016 年的 95.01%,這也顯示出國內民眾對於酒後駕車習慣正逐漸改變,整體酒駕事故發生率呈現逐年降低趨勢,這與近年來國內酒後駕車罰責不斷加重,社群媒體輿論撻伐,對於防制酒後駕車行為均有正向的作用。

另由 TALAS 交通安全統計報表—原始警察登記資料,「道路交通事故中汽機車駕駛者死亡人數、受傷人數—按時段、星期、年齡、飲酒情形及事故類型分」統計表,本研究彙整自 2006 至 2016 年駕駛人涉入死亡或受傷事故有酒後駕車情形的比例並繪製成圖 3 歷年駕駛人死亡交通事故酒後駕車比例、圖 4 歷年駕

<sup>6</sup> 中華民國交通部運輸研究所運輸安全網站資料系統 (TALAS) 網址: <http://talas-pub.iot.gov.tw/>。

<sup>7</sup> 常用體內酒精濃度測定方法有 3 種,血液測定法、呼氣測定法、尿液測定法;血液測定法直接抽取血液來測定酒精濃度,血液酒精濃度 (BAC) 計量單位為 mg/dl,即 100cc 血液中所含的酒精毫克數。例如 100cc 血液中含有 30mg 的酒精,則以 30mg/dl 表示之。

駛人受傷交通事故酒後駕車比例，由酒後駕車「駕駛人」死亡或受傷占整體事故「駕駛人」傷亡的資料亦可發現「駕駛人」酒後駕車死亡或受傷的比例也呈現逐年下降趨勢，「駕駛人」死亡事故酒後駕車比例從 2006 年的 24.5% 下降至 2016 年的 12.3%，「駕駛人」受傷事故酒後駕車比例也從 2006 年的 6.24% 下降至 2016 年的 2.05%。

總的來說，從上揭兩個面向來觀察，足見近年國內整體交通環境雖然機動車輛與用路需求逐年上升（近期有較趨緩），但交通系統的安全性也是逐年提升無庸置疑，有賴於政府交通機關、社會民眾共同的努力，從交通道路工程改善、支持警察強力執法、周延各項交通法規修訂及從小教育交通守法觀念等等面向<sup>8</sup>，都使我們能擁有一個更安全、更便捷的交通環境。

值得一提的是，觀察國內整體交通安全趨勢，酒後駕車發生的比例呈現逐年下降趨勢，因此本研究在估計酒後駕車法規修正而影響涉入交通事故當事人死亡或致他人死亡機率時，亦應將此一遞減趨勢於迴歸模型中加以控制，以確實捕捉因法規改變而產生的修法效果。



---

<sup>8</sup> 交通 3E 政策係指：交通教育(education)、交通工程(engineering)及交通執法(enforcement)。

### 1.3 研究範圍

本研究欲探討 2011 年 11 月 8 日「中華民國《刑法》」第 185 條之 3（酒後駕車公共危險罪）修訂對於整體交通系統所產生的效果，並以該條文於同年 12 月 2 日公布施行日為重大政策變動時點，由「政府資料開放平臺(data.gov.tw)」蒐集 2010 年 12 月 2 日至 2012 年 12 月 1 日發生於桃園市 A1 與 A2 類交通事故之「道路交通事故調查報告表」(一)及(二)之填表資料<sup>9</sup>，作為估計涉入事故之當事人死亡機率與導致同事故其他當事人死亡機率，研究交通事故資料範圍涵蓋發生於桃園市 13 個行政區，包含所有當事人死亡或受傷之交通事故（不含 A3 交通事故），此「道路交通事故調查報告表」資料中並不包含可資辨識個人身份之資料（如姓名、身分證字號、地址及電話等個人資料均未在本研究資料當中），僅有紀錄此段時間內發生交通事故當下環境數據與當事人類別屬性資料。

研究資料涵蓋為期 2 年（2010 年 12 月 2 日至 2012 年 12 月 1 日）於臺灣桃園市所發生之 A1 與 A2 類交通事故，資料總數總共為 93,041 筆，但不包含未受傷單純財損的 A3 交通事故，本研究欲以事故資料估計當事人死亡或致他人死亡機率，作為評價交通系統安全性的指標，上揭之機率係建立於「發生受傷以上交通事故」的條件下，因此則未將單純財損之 A3 類交通事故放入研究範圍內。

政府持續推動資料開放政策，於國家發展委員會全球資訊網上刊載由中央、地方政府或法人機構等之行政資料，涵蓋「公共資訊」等 18 種資料集服務分類，惟有關本研究所蒐集之「道路交通事故調查報告表」(一)、(二)之數據資料，全國各地方政府開放此項資料之進度不一，於本研究進行時僅先選擇筆者所在桃園市之事故資料作為研究範疇，但酒後駕車法規修正及施行係全國性政策，如若能將全國資料全部蒐集進行分析，將使本研究更臻完善。

---

<sup>9</sup> 依據國家發展委員會全球資訊網—政府網站資料開放宣告事項：(一)授權方式及範圍、(二)相關事項說明等規範使用資料。

## 第二章 酒後駕車文獻探討與法規設計

### 2.1 文獻回顧

本研究整理國(內)外酒後駕車相關研究文獻，發現國外對於政府政策或法律修正的實證研究，早已行之有年，但國內卻少見針對政策或法律修正效果進行評估的實證研究，而本研究將嘗試以桃園市交通事故資料估計 2011 年《刑法》飲酒不能安全駕駛公共危險罪修法的效果。

有關國內酒後駕車相關規範，因 2012 年發生的「葉冠亨酒駕案」<sup>10</sup>造成 2 人直接死亡、1 人間接死亡，引發社會輿論對於酒後駕車撻伐聲浪，期間亦發生數件社會矚目之酒後駕車肇事致死傷案件<sup>11</sup>，高漲的民意迫使立法者於 2013 年進行全面、大幅度的酒後駕車相關法規修正；近年較多研究者均針對《刑法》飲酒不能安全駕駛公共危險罪之法理進行分析探討，另亦有研究者吳宜珊(2016)針對酒後駕車與經濟景氣的關聯性做分析；此外也有曾宇宏(2017)針對「汽車酒駕酒精感測器變化」與戴川盛(2016)針對「國內取締酒後駕車產生的問題與對策」的研究等等，本研究將近年酒後駕車相關研究彙整如附件，以下僅摘錄與本研究內容相關之文章或研究論文。

依統計數據顯示，酒後駕車法規於近年內已連續多次修正，但修法後觸犯公共危險之被告人數並未明顯減少…，未因歷年來先後提高《刑法》酒後駕車罰則，而大幅減少每年酒駕之案件數，及因酒駕導致傷亡之人數，此與國內外大多數相關學術研究，認為重刑化刑事政策對於降低犯罪率無明顯效果

---

<sup>10</sup> 摘自維基百科：葉○亨酒駕肇事致死案為 2012 年 4 月 25 日發生於台灣高雄市的一件酒駕肇事案件，造成 2 人直接死亡 1 人間接死亡。2013 年 11 月 27 日最高法院維持前審認定，以公共危險罪判決葉○亨 6 年徒刑，全案定讞。2016 年 12 月 29 日法務部矯正署核准葉○亨假釋。

<sup>11</sup> 2013 年 5 月 28 日台大女醫師曾御慈遭酒後駕車闖紅燈的汽車業務員詹○山撞飛，送醫後不治身亡，曾醫師遇難時任台大醫院創傷醫學部主治醫師，她的直屬上司也是時任台大醫院創傷醫學部主任柯文哲，亦參與搶救但仍回天乏術。

之結論，大致相符。林俊杰（2013, 08）。〈重刑化刑事政策實證效能之研究—以酒後駕車犯罪為例〉。檢協會訊，92，頁 5-9。

張可澔（2017）以 2013 年 6 月修法估計酒駕罰責加重的政策效果，研究發現修法伴隨著道路臨檢擴大實施，故估計結果將包括罰則效果 (penalty effect) 與執勤效果 (enforcement effect)；實證結果顯示，酒駕修法與擴大臨檢皆使夜間之酒駕傷亡人數顯著下降，效果至少維持了 3 個月，推估 2013 年修法之罰則效果至少為 12%，另一方面，觀察非酒駕傷亡人數在修法前後的變化，結論是酒駕之外溢效果不存在。

戴川盛（2016）在〈我國警察取締酒後駕車問題與對策之研究〉中發現，2013 年修法降低取締標準及提高刑罰，仍無法杜絕酒後駕車的發生，反而因為違法標準降低並明定於法律之中，使得酒後駕車公共危險罪的新入監受刑人增加，反而造成監獄越來越擁擠的問題。

蔡宜家（2016）在〈飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義—比較台灣與日本的刑事法律制度〉中發現，刑罰民粹主義下的嚴罰化刑事修法無法有效防制飲酒駕駛的實證結果；抑制飲酒駕駛的關鍵不在提高刑責，在於深植民眾喝酒不開車的規範意識等結論。建議立法機關停止繼續陷入「加重刑罰方能遏止飲酒駕駛」的迷思、建議政府著重考量車用呼氣酒精鎖的施行評估及參考日本汽車代駕制度。

黃俊傑（2016）在〈論《刑法》不能安全駕駛罪—以醉態駕駛為中心〉研究提及，2013 年修法以酒測標準值當作不法之構成要件，這樣不僅使本法條陷入酒測數值之爭，另外，透過司法判決統計觀察，也發現量刑偏輕，顯與立法者重刑化之修法方向相違背，可見實務上亦認為重刑化並不是解決問題之良策。

許麗花（2015）於〈我國酒後駕車刑事量刑之實證研究〉中以 2013 年 6 月《刑法》修法後，全國各地方法院酒後駕車致人於死或重傷之有罪判決書作為研

究分析資料，得到研究結論為：一、修法之後酒後駕車肇事件數確有減少；二、需持續充實量刑資訊並配合修改相關法律；三、修法後的量刑仍為偏低且不一致。

劉晨志(2015)於〈論飲酒後駕車行為犯罪化之立法現象〉研究中指出飲酒後駕車行為的犯罪化立法，突顯的是刑事手段成為國家對酒駕的優先手段，然後面對實施效果的不彰與適用上不公的疑慮，引發刑事立法象徵化與政治化的問題。這樣的結果，將對於憲政秩序中的法治國原則產生不可避免的侵蝕。

馬士軒(2014)於〈駕駛人酒精濃度與肇事嚴重度關聯性之探討—以桃園縣為例〉中發現，調查樣本中受輕傷者酒測值均較低，而受重傷及死亡者則剛好相反，經迴歸分析後得到酒測值可以正向預測受傷嚴重程度之結果。

陳建同(2014)於〈論《刑法》不能安全駕駛罪—以酒醉駕車之相關適用爭議為核心〉研究中提到，為了要快速回應社會的需求，選擇以應該作為「最後手段」的《刑法》來管控各種風險，藉由法律提前介入並嚴懲罪犯，讓人民的不安全感得以緩和，但同時卻也破壞了《刑法》的原理原則。

本研究選擇以 2011 年《刑法》飲酒不能安全駕駛公共危險罪修正作為實證分析的目標，主要原因是本次修正僅修正酒後駕車相關的《刑法》罰責，並無涉及其他法規的修正，且修正時點距離前次與下次酒後駕車相關法規修正日期均已超過 1 年以上的時間，因此在操作估計法律效果的捕捉上較為純粹可行；另外經過文獻探討，國內歷年研究多以 2013 年酒後駕車法規修正為研究對象，但該次修正在 3 個月時間內分別修正了「《道路交通管理處罰條例》」、「中華民國《刑法》」及「《道路交通安全法規則》」<sup>12</sup>，因此想要分離單一法律修正後的效果，將是非常不容易的，綜上所述，本研究將以 2011 年《刑法》修正作為實證研究估計效果的目標。

---

<sup>12</sup> 請參閱圖 5、國內歷年酒後駕車相關法規重大修正時點時間軸圖

## 2.2 國內酒後駕車法律設計

國內有關於酒後駕車的相關處罰規定，主要分為兩個不同法體系，分別是行政法體系的《道路交通管理處罰條例》及《道路交通安全法規則》；另外則是刑事法體系的中華民國《刑法》，但我們查閱這些法律規定時，也必須交互參照，因為酒後駕車的處罰，主要是以檢測駕駛人體內酒精值的高低，作為觸犯不同法律規定的依據，直覺上刑事罰嚴重性通常是高於行政罰，其意涵與強制力亦強過行政罰，對於禁止「飲酒後駕駛動力交通工具」的行為法律規範，主要散布於上揭3個法律條文中，本研究於下面章節分述之。

### 2.2.1 道路交通管理處罰條例

《道路交通管理處罰條例》第1條內容「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例」，開宗明義的說明了《道路交通管理處罰條例》在我國交通管理上的地位，所有有關於道路交通行為的行政管理、干涉取締等行政處份，對於「行政處分」於行政法學上的定義於吳庚（2017）《行政法之理論與實用》則是有以下解釋：

行政處分是行政法學上的重要概念，包含廣義和狹義兩種不同的定義。廣義的行政處分包含了「狹義的行政處分」和「一般處分」。前者「係指行政機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為」（中華民國《行政程序法》第92條第1項參照），後者則是「狹義行政處分之相對人雖非特定，但依一般性特徵可得確定其範圍者」（同條第2項）。

對於酒後駕車行為的規範出現於1968年的《道路交通管理處罰條例》規中

<sup>13</sup>，最初訂定時規範條文為該處罰條例第 37 條（後修正移至第 35 條），條文為「汽車駕駛人有左列情形之一駕駛汽車者：一、酒醉…，處 100 元以上 300 元以下罰鍰，並禁止其駕駛；因而肇事致人傷亡者，並吊銷其駕駛執照」，惟「酒醉」仍屬於不確定的法律概念，何謂酒醉？飲酒多少符合酒醉的構成要件，這是當時立法時構成要件不夠明確的問題，其後數次修正則試圖將「酒後駕車」的構成要件限縮、明確化，以駕駛人身體內酒精濃度的數值作為判斷依據，即「呼氣酒精濃度 (BrAC)」與「血液中酒精濃度 (BAC)」，但似乎又衍生酒精測定誤差與個人身體對於酒精耐受度不同的問題，本研究將於 2.4 歷年酒後駕車法規修正沿革小節中探討。

## 2.2.2 道路交通安全規則

《道路交通安全規則》係依據《道路交通管理處罰條例》第 92 條第 1 項規定由交通部會同內政部定之，主要是規範「車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定、車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、行人通行、道路障礙及其他有關道路交通安全等事項之規則」，為補充《道路交通管理處罰條例》的行政規則，因此當我們查閱《道路交通管理處罰條例》某相關規定，例如第 35 條「酒後駕車」所規定「酒精濃度超過規定標準」，而這「標準」係規範於《道路交通安全規則》第 114 條（以本文撰寫時最新法規內容）當中，「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：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」，法規規範與使用必須交互參照。

---

<sup>13</sup> 請參照本研究附錄一「道路交通管理處罰條例」酒後駕車處罰相關條文增（修）訂沿革。

### 2.2.3 中華民國《刑法》

自從人類發明了動力交通工具後，在不到一世紀的時間，技術發展進步神速，現在的交通工具擁有極高的速度與質量，當人類駕駛動力交通工具而發生事故時，造成的事故嚴重程度，也早已非人類肉體可以承受的程度，交通事故除了造成駕駛與同車乘客的傷害外，亦可能造成非上述以外第三人的傷亡，尤其當駕駛人因自由原因行為<sup>14</sup>飲用酒類或藥物後駕駛動力交通工具，對於財產、身體和生命形成潛在的威脅，因此在這樣的條件下，動力交通工具不在是協助人類的機械而變成犯罪工具，因此即有學者主張設立交通《刑法》以維護交通秩序<sup>15</sup>，並引用德國立法例主張《刑法》的預防機能並配合抽象危險犯設計，以防制原因自由行為下造成的交通事故危害。

是以，我國於1999年首度將酒後駕駛動力交通工具納入刑罰處罰範圍，條文規範在中華民國《刑法》第185之3條，最初的條文為「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」，雖然想要藉由酒後駕車行為的刑罰化的嚇阻效果，達到防制酒後駕車的目的，至此，防制酒駕的政策進入以刑事手段優先的思維中，但隨著酒後駕車以抽象危險犯的公共危險罪確立，也伴隨著產生過度打擊、量刑偏低且不一致<sup>16</sup>等問題與爭議；本研究於下節將刑事立法原理摘要敘述，假若能以實證結果估計抽象法律修正產生的效果，將可以對於未來政策制定有更多的參考與支持。

「人類的行為就和其他所有事物一樣，是『因』而不是『果』，也因此若要

<sup>14</sup> 摘錄自維基百科：原因自由行為它指的是行為人有意使用酒精飲料或其他麻醉劑之類的物品使自己處於酩酊狀態中，從而使自己喪失刑事責任能力；但因作為其無責任能力之原因的飲酒等行為之時該行為人尚有責任能力，因此該行為人實際上是在故意利用自己喪失刑事責任能力之後所為之犯罪行為的有責性缺失來企圖規避法律，因此一般仍予以處罰。

<sup>15</sup> 請參見張麗卿(1998)，〈以刑罰制裁酒後駕車的一般預防功能〉，《法令月刊》，第49卷第5期，頁14-21。

<sup>16</sup> 許麗花(2015)。我國酒後駕車刑事量刑之實證研究。國立中正大學，嘉義縣。

讓人們對於自己的行為負起責任，應該要專注於如何對人們的行為施予合適的『獎勵』或『懲罰』，以鼓勵他們做出道德的事情、避免犯下不道德的行為。」—大衛·休謨 (David Hume, 1711—1776)

## 2.3 刑罰設計之證成

有關《刑法》學刑罰設計的立論基礎，是應報理論 (德語: Vergeltung; 英語: retributive justice) 與功利主義 (utilitarianism)<sup>17</sup>，茲分述如下：

應報理論：又稱「應報主義」或「應報式正義」，近代應報理論的主張認為刑罰的目的在於平衡行為人所產生的罪責以實現正義，而刑罰的目的就是為使社會正義回復犯罪前的狀態<sup>18</sup>，此理論係以兩位德國哲學家康德 (Immanuel Kant) 和黑格爾 (Georg Wilhelm Friedrich Hegel) 為代表人物，應報理論主要的思想是假若某行為是社會所不容許的犯罪，當行為人做了犯罪行為產生對於法律的否定，則對行為人科以相對應之刑罰，則看作是對於此犯罪行為的「再否定」，即犯罪人行為否定法律，國家用刑罰否定犯罪人，藉此聲明法律是對的、犯人才是錯的，此隱含的理論是刑罰必須能「恰當」的應對行為人所犯的罪，大罪不能小罰、小罪亦不能大罰。

應報論者主張嚴格區分應報 (retribution) 和報復 (vengeance) 的差異，他們認為應報是一種現代理性的論述和建制，報復只是為了滿足情緒，非常個人和主觀，不僅容易過度，而且報復的對象常常殃及無辜他人。(陳嘉銘 (2015, 10)。〈中央研究院週報〉，第 1536 期，頁 4-6)。

<sup>17</sup> 請參見陳嘉銘 (2015)。〈保存和廢除死刑的理由〉。中央研究院週報，第 1536 期，頁 4-6。

<sup>18</sup> 參考並摘錄自維基百科，網址：  
<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%87%89%E5%A0%B1%E7%90%86%E8%AB%96>。

功利主義：又稱功效主義或效益主義，代表人物是英國哲學家、法學家 and 社會改革家傑瑞米·邊沁 (Jeremy Bentham)，功利主義認為整體社會最好的結果，是總體行為效用的最佳化，但對於「效用」或「效益」的解釋或許比較抽象，但主要是社會組成中有感知個體「快樂」減去「痛苦」的總和，功利主義假設一個有理性的個體，都是追求快樂的；因此對於刑罰的基礎論述是，假若能科以某刑罰所帶來的痛苦會大於犯罪行為帶來的快樂，因此有理性的人會選擇不犯罪，「負的快樂」甚至於可以預防犯罪或使人畏懼而不敢犯罪，而功利主義刑罰的重點在於「矯治」。

假設我們從「功利主義」論點觀之，主張者以「社會效益最大化」作為評估任何社會制度的主要論證基礎，這與經濟學角度看待社會制度或規範，似有異曲同工妙，功利主義亦強調刑罰（矯治過程）嚇阻犯罪之功效，討論的重點在於不斷加重的刑罰是否有比加重前有更大的嚇阻作用，普遍社會認知是死刑應達到最大嚇阻效用，可是近代越來越多學者主張刑罰超過某一程度，因邊際效用遞減，最嚴重的死刑與無期徒刑的嚇阻效用其實差別不大，且從無期徒刑產生的長期精神折磨對於社會犯罪者而言，或許產生更大的嚇阻效用。有學者開始蒐集實證研究資料嘗試證明不斷加重的刑罰，當超過某個懲罰嚴重度，對於犯罪的嚇阻並不會正向的效果，惟需要控制變數太多，尚未能充份獲得統計上顯著的論證。但退一步思考，如果我們無法充份證明無限制加重的刑罰對於犯罪有嚇阻效用，社會國家機器是否應採取對於人民侵害較保守的其他手段，而非無止境的加重刑罰，淪為社會輿論及仇恨報復的工具，這樣的選擇將無疑背離了人類社會文明的演進，亦無法達到社會效用配置的最佳化。

### 2.3.1 交通刑罰

刑罰第 185 條之 3 酒後駕車構成要件係屬於抽象危險犯的公共危險罪，「危險犯」是相對於「實害犯」的犯罪類性，實害犯係指在犯罪既遂時，在客觀上已

產生法益損害的結果，而危險犯指在犯罪既遂時，不以法益產生實害為必要，只要行為存在產生危險實害可能之因果關係確立，即構成危險犯，其最主的立法目的是將法益保護「前置化」在真實結果產生前，或者運用實害犯要件在法律實務操作上，有可能產生舉證或歸責上困難時採用，屬於一種「截堵式構成要件」，係用抽象危險犯截堵實害犯罪。

### 2.3.2 危險犯的立法

危險犯係相對於「實害犯」而言，實害犯是指客觀上對於立法者欲保護之法益產生了具體侵害的結果，例如《刑法》第 271 條殺人罪，則是客觀上某個生命法益遭到侵害，簡言之就是有某個人死亡結果，因果關係可連結到另外個人的故意行為，產生了實害的結果；對於危險犯則是抽象的法律概念，所保護的法益是一個非具體的形式、一種可能性，因抽象構成要件的範圍產生一定的程度的擴張，所以危險犯又可以視為實害犯界線的前置，危險犯的種類又分為「具體危險犯」及「抽象危險犯」，又抽象危險犯則是刑法防衛線的前置再前置，相對於實害犯而言，本文茲將分述如下：

具體危險犯：「具體」兩字指的是在客觀上出現某個危險的事實，所以在法規的構成要件上，必須規範某個行為且產生特定危險的事實，因此在審酌是否構成具體危險犯，重要的是某個特定危險事實的出現與否，通常條文中會出現「致生公共危險」等要件，例如《刑法》第 185 條「損壞或壅塞陸路、水路、橋樑或其他公眾往來之設備或以他法『致生往來之危險』者」則屬之，相對於「抽象」危險犯，必須嚴格證明產生實害危險的出現與因果關係，因此亦可歸類於結果犯的一種。

抽象危險犯：相對於具體危險犯而言，立法者將極可能造成客觀上實害危險的前行為，將之作為該罪的構成要件，前置預防可能的危險發生，也可稱作是「截堵式」或「預防性」的構成要件，因此立法者欲禁止的是構成要件所限制的這個

「行為」，至於是否產生後續的危險或者實害則在所不論，有關《刑法》第 185-3 條「不能安全駕駛公共危險罪」就是屬於此類，因此該條第 1 項第 1 款條文敘述「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者…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…」則係以抽象危險犯概念立法，但第 2、3 款條文中有提到「…致不能安全駕駛」，這部分在學術與實務上則仍有爭議。

有關本罪的性質是屬於「抽象危險犯」或「具體危險犯」在學理上不無爭議，因條文中無「危險狀態」的構成要件，意即並無具體危險犯所須具備的「致生…危險」文字，因此部分學者認為此種型態應屬「抽象危險犯」，只要行為人有法定上不能安全駕駛的「行為（酒測值超過標準）」即成立該罪構成要件剛當，不必產生具體危險或實害；實務上也傾向上述見解，依據最高法院 91 年度臺上字第 3776 號刑事判決摘要：「…按刑法第 185 條之 3 服用酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛罪，係以行為人有該項不能安全駕駛之情形，而一有駕駛行為罪即成立…」，行為人只要有「不能安全駕駛而駕駛」行為即成立本罪，此構成要件行為則是立法者已預先設定好的，無須個案討論行為是否產生具體危險，接近抽象危險犯之概念；也有學者認為「不能安全駕駛」狀態原本體現了某種程度上的實害危險，若行為人自陷於該狀態而仍駕駛，行為就已致生公共危險實害，因此認為該罪應屬於「具體危險犯」<sup>19</sup>。

我國政府對於規範酒後駕車不能安全駕駛行為，最早於 1968 年以行政罰條文出現於《道路交通管理處罰條例》第 37 條（修正後為該法第 35 條），將飲酒駕駛動力交通工具之駕駛人列為處罰對象，而最早將刑事罰引入規範交通行為係於 1999 年的《刑法》公共危險罪章，增訂第 185 條之 3「酒後駕車不能安全駕駛罪」，針對飲用酒類不能安全駕駛動力交通工具明定構成要件及罰則，自此引入交通刑罰作為防制酒後駕車的手段，回顧最初修法時司法機關與部分學說見解

<sup>19</sup> 參考並摘錄自 2014 年 10 月 22 日公職王司法電子報 22 期，網址：  
<http://www.public.com.tw/epaper/20141022/a.htm>

即採抽象危險犯解釋<sup>20</sup>，並設定呼氣酒精濃度達每公升 0.55 毫升或血液酒精濃度達 0.11%以上（數值訂定於《道路交通安全法規則》第 114 條）<sup>21</sup>，作為「不能安全駕駛」抽象法律概念的認定標準，經歷數次修正不斷擴張處罰範圍，最後於民國 2013 年 6 月 11 日修法後觸犯「不能安全駕駛」罪的法定標準，大幅下修至呼氣酒精濃度每公升 0.15 毫克或血液酒精濃度達 0.03%以上，相較於 1999 年酒後駕車剛納入刑罰處罰時此一標準已嚴格甚多，形同此抽象危險犯的處罰範圍不斷擴張，但法界或學界鮮少有對於是類法律效果的實證研究，在全無統計或實證研究資料支持下的修正不無爭議，蔡宜家（2016）研究指出「修法後，亦無有效防制飲酒駕駛的實證結果；抑制飲酒駕駛的關鍵不在提高刑責…，建議立法機關停止繼續陷入『加重刑罰方能遏止飲酒駕駛』的迷思」，立法將交通刑罰設計成抽象危險的構成要件類型，逕對行為人科以刑罰且無論是否達到防治成效，這樣的結果不禁讓人心驚，政府或立法者於修法時，是為了達到預期的防制酒後駕車效果或者單純滿足民粹的報復心態，而非追求防治效果的最佳化與整體社會福利最大化。



---

<sup>20</sup> 訂之初即因「不能安全駕駛」動力交通工具認定標準為不確性法律概念，法務部於 1999 年 5 月 10 日召開「研商訂定《刑法》第 185 條之 3 服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類似之物，不能安全駕駛交通動力工具之認定標準」會議，研商實務運作上客觀之認定標準，並參考美國、德國認定標準，對於呼氣酒精濃度已達每公升 0.55 毫克或血液酒精濃度達 0.11%以上，認定為「不能安全駕駛」之標準，另如未達上揭數值惟輔以客觀事實能認定為有不能安全駕駛行為，亦可認定符合該條構成要件該當；請參照法務部（88）法檢字第 001669 號。

<sup>21</sup> 請參照本文 2.2.2 道路交通安全法規則說明。

## 2.4 歷年酒後駕車法規修正沿革

一、《道路交通管理處罰條例》(僅列出重大修正,其餘請參閱本文附件<sup>22</sup>):

- (一) 本處罰條例係交通主管機關因應國內交通環境日趨複雜,為加強「道路交通管理、維護交通秩序、確保交通安全」於1968年制定,於最初訂定時亦將酒後駕駛行為以第37條納入規範,並於同條第2項條文「汽車所有人明知汽車駕駛人有前項各款情事之一,而不予禁止駕駛者,吊扣其汽車牌照3個月」,規範汽車所有人明知酒後駕車行為之制止義務,惟當時係以「酒醉」規範酒後駕車行為,如何定義「酒醉」成為執法與裁處上的困難,另外汽車所有人之連帶處罰部分,亦有舉證上的困難,因此於實務操作有其難處。
- (二) 1975年修正將該條例第37條改為35條,並將罰鍰金額提高3倍,「處300元<sup>23</sup>以上、600元以下罰鍰」;復於1986年修法再將罰鍰又提高三倍「處900元以上1,800元以下罰鍰」。
- (三) 1996年修正再將罰鍰金額提高「處新臺幣6,000元以上12,000元以下罰鍰」,貨幣單位由銀元改為新臺幣,以切合實際;另增加酒後駕車而拒絕接受酒精檢定之處罰,因此時違法酒後駕車規定已改為「酒精濃度過量」係以酒精測定數值為違反構成要件之依據,為防杜駕駛人以拒絕檢測企圖逃避酒後駕車處罰,爰增列第1項第3款。
- (四) 2001年修正再提高最低罰鍰金額「處新臺幣15,000元以上12,000元以下罰鍰」企圖遏止酒後駕車行為,增列第2項汽車駕駛人於違

<sup>22</sup> 歷年相關修正內容請參照本文附錄一道路交通管理處罰條例酒後駕車處罰相關條文增(修)訂沿革。

<sup>23</sup> 因當初法規訂定時係以「銀元」作為貨幣單位,依據「現行法規所定貨幣單位折算新臺幣條例」第2條規定,現行法規所定金額之貨幣單位為圓、銀元或元者,以新臺幣元之3倍折算之。

反酒後駕車規定受吊扣駕照<sup>24</sup>期間，再有酒後駕車行為處新臺幣 60,000 元，並吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領；增列第 3 項，明定汽車駕駛人肇事而拒絕接受或無法實施酒精測定者，應移請受委託機構對其強制實施檢測。

(五) 2013 年修正因當時接連發生數起嚴重酒後駕車事故，考量酒後違規駕車係屬影響道路交通安全或重大危害交通秩序之違規行為，為遏止該類危險行為而大幅提高本條第 1 項罰鍰上限，由新臺幣 60,000 元提高至 90,000 元，下限仍維持新臺幣 15,000 元；另依據交通部公路總局統計分析，酒後違規駕車再犯率高達 31%，為有效嚇阻汽車駕駛人僥倖心態，爰修正第 3 項規定，汽車駕駛人 5 年內違反第 1 項規定 2 次以上者，處最高額新臺幣 90,000 元；為減少駕駛人為規避檢測強行闖越危及執法人員安全，並促使駕駛人停車接受稽查以全面遏阻酒後駕車，爰修正第 4 項「不依指示停車接受稽查或拒絕接受酒精檢測者，處最高額新臺幣 90,000 元、交通工具移至保管、吊銷駕駛執照及強制接受交通安全講習」。

二、《道路交通安全規則》(僅列出重大修正，其餘請參閱本文附件<sup>25</sup>):

(一) 交通安全規則之訂定係為補充母法《道路交通管理處罰條例》之細部規範，請參見本文 2.2.2；本規則於 1968 年訂頒，最初有關酒後駕車條文係規範於第 125 條「汽車駕駛人有酒醉情形者，不得駕車」、第 142 條「因酒醉以致肇事者，為汽車所有人或管理人或駕駛人之責任」、第 159 條「因飲酒不能對所駕車輛為正常之控制者，不得駕駛或推拉車輛」等。

<sup>24</sup> 「吊銷」駕照：駕照被取消，取消期限內不得駕駛該種車輛，期限過後必須重新考照才可再駕駛；「吊扣」駕照：駕照被扣在監理機關，等扣留期限屆滿就能領回(期間不得駕駛車輛)。

<sup>25</sup> 歷年相關修正內容請參照本文附錄一道路交通安全規則酒後駕車相關條文增(修)訂沿革。

(二) 1981 年修正首度將酒後駕車違法行為以酒測值作為規範標準，「駕駛人飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克以上者，不得駕車」。

(三) 2000 年修正將血液中酒精濃度 (BAC)<sup>26</sup> 亦列入規範，「駕駛人飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過 0.05% 以上者，不得駕車」，普通狀況下駕駛人係接受呼氣酒精濃度 (BrAC) 檢測，但有可能因肇事而無法接受呼氣檢測或拒絕檢測，依《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 3 項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，爰此本次修正亦將血液中酒精濃度列入規範。

酒精就像一般的麻醉劑一樣，會抑制中樞神經系統 (CNS)，並有鎮定及使人昏睡的作用，正因為喝下同量的酒卻會在不同人身上產生不同的結果，所以用 BAC 值來測量酒精含量是最恰當的……，所以「呼氣酒精測試法」便非常適合於警察或執法人員在路邊對酒醉駕駛人檢測之用，然而 BAC 值與 BrAC 值應如何換算？通常公認的血液酒精濃度與呼氣酒精濃度比值為 2100:1。  
何國榮、黃益三、王銘亨 (2000)

(四) 2012 年修正針對「未領有駕駛執照」、「初次領有駕駛執照未滿 2 年之駕駛人」或「職業駕駛人」等 3 類特殊身份駕駛人，於駕駛車輛時更嚴格的酒精檢測值，修正條文如下「自中華民國 102 年 1 月 1 日起，未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 年之駕駛

---

<sup>26</sup> 血液酒精濃度 (BAC)，是用於法律或醫學目的度量酒精中毒的指標。通常的度量單位為：單位體積血液中的酒精質量或體積的百分比。例如，BAC 0.10% 意味著每 100 毫升血液中含 0.10 克酒精。

人或職業駕駛人駕駛車輛時，飲用酒類或其他類似物後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%」。

- (五) 2013 年修正係配合中華民國《刑法》將酒精測定值引入作為酒後駕車公共危險罪之構成要件<sup>27</sup>而做出修正，因《刑法》將觸犯酒後駕車公共危險罪酒測值門檻訂於「吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過 0.05%」，因此，屬於行政罰的《道路交通管理處罰條例》第 35 條與交通安全規則第 114 條規範之酒測值亦相對應下修，修正條文為「汽車駕駛人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 0.03% 以上者，不得駕車」。

### 三、中華民國《刑法》(僅列出重大修正，其餘請參照本文附錄<sup>28</sup>):

- (一) 1999 年修正首度將酒後駕駛動力交通工具納入刑罰處罰範圍，列於第 185 條之 3，條文如下「服用酒類，不能安全駕駛動力交通工具駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金」。
- (二) 2007 年修正將罰金金額由 30,000 元提高為 150,000 元。
- (三) 2011 年修正將《刑法》第 185 條之 3 第 1 項規定有期徒刑一年以下之法定刑度提高為二年以下有期徒刑；增訂第 2 項因酒駕行為而致人於死或重傷，分別處以較高刑責之規定，考量罪刑衡平原則，爰參酌《刑法》第 276 條第 2 項業務過失致死罪，以及同法第 277 條普通傷害罪之處罰法定刑度，增訂因酒駕行為而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑，致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。以期有效遏阻酒駕行為，維護民眾生命、身體及財產安全。

<sup>27</sup> 道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則及中華民國《刑法》有關酒後駕車規範重大修正時點，請參閱圖 5 國內歷年酒後駕車相關法規重大修正時點。

<sup>28</sup> 歷年相關修正內容請參照本文附錄一中華民國《刑法》第 185 條之 3 增(修)訂沿革。

(四) 2013 年修正原條文第 1 項，增訂酒精濃度標準值，以此作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準，不能安全駕駛罪係屬「抽象危險犯」，不以發生具體危險為必要，此重大修正表面上似乎明確的以酒精測定值限縮本罪處罰之範圍，但仍衍生其他諸多爭議<sup>29</sup>，且酒後駕車不能安全駕駛罪實務上執法，歷年來早已與酒精測定值掛鉤，只是此部分規範僅是以行政規則或法規命令呈現，仍保留予法官心證是否有「不能安全駕駛狀態」個案認定的空間。

酒駕的這種規定方式，固然可以快速處罰有飲酒駕車的人，但同時也有標準僵化的問題。畢竟每個人身體對酒精的耐受程度不同，無法安全駕駛的標準也因人而異。不問駕駛人是否實際上不能開車就直接論罪，反而會過度擴張《刑法》第 185-3 條，導致許多明明很清醒、不會對交通造成威脅的人也被懲罰。再加上修法一再降低成罪的酒測門檻，不但造成「吃薑母鴨也不能開車」的怪象，更使得酒駕一躍成為繼毒品案件之後，台灣司法追訴的第二大宗犯罪，大幅增加監獄和看守所的負擔。(蔡正皓，2017，定義酒駕的標準到底從何而來？關於「不能安全駕駛罪」和危險犯)

---

<sup>29</sup> 參見臺灣臺南地方法院 106 年度交易字第 701 號刑事判決。

## 第三章 研究設計與資料說明

### 3.1 研究規劃與流程

首先，本研究想要探究的問題是，到底除了論理形而上的法律設計辯證外，在某個法律或政府政策施行前後，是否能以實證的資料來量測、佐證這些修正或政策的效果，我們期盼知曉的是法律(規)修正後，是否達到防制酒後駕車目標、是否交通更加安全，又政府實施某項重大政策後，是否相對於政策實施前獲得更好的效(結)果，這些是筆者覺得衡量政策或法規效果，最大的意義與目的之所在。

#### 3.1.1 研究緣由

從文獻的挖掘與探討後發現，國內較少關於酒後駕車法規修正效果之實證研究，我國自 1999 年首度將酒後駕駛動力交通工具納入刑罰處罰範圍後，投入較多關於刑(法)罰設計與論證的研究、著作；近幾年，陸續發生數件社會矚目重大酒後駕車交通事故<sup>30</sup>，使輿論關注焦點轉移到防制酒後駕車政策上，政府也在 2011 年陸續進行酒後駕車相關交通法規的修正。

首先必須決定要估計哪一次法規修正的效果，因為我國整體交通法規的設計主要分散於數個法規，另又有屬於行政法與《刑法》的範圍，規範必須相互參照，因此假若法規修正的時間太過接近重疊或者不同層次法規修正接續影響，實在不容易將特定某次法規修正的效果給分離出來，因此本研究首先選定 2011 年的中華民國《刑法》酒後駕車不能安全駕駛公共危險罪修正，來估計此次修法對於交通系統安全性的影響效果，在本次修正前超過 5 年以上時間，對於酒後駕車相關法規並無重大修正，並於此次修正後約 1 年後才有針對酒後駕車法規的修正，假若以 2011 年《刑法》不能安全駕駛公共危險罪修正施行日為資料中心點，於前

---

<sup>30</sup> 2011 年新北市發生女消防員賴文莉遭酒駕男子撞傷截肢案、2012 年高雄市發生葉○亨酒駕肇事致死案、2013 年新北市發生台大女醫師曾御慈遭酒後駕車撞死案。

後 1 年的時間帶寬內，並無其他法規修正的因素干擾，因此本研究優先選擇本次法規修正作為分析範圍。

### 3.1.2 資料蒐集與流程

經過文獻回顧與探討，本研究擇定了估計酒後駕車法規修正的效果實證分析，同時也將國內歷年酒後駕車相關法規重大修正時點彙整如圖 5 國內歷年酒後駕車相關法規重大修正時點，進而決定研究的目標為 2011 年的中華民國《刑法》修正效果，接著除了探討刑罰設計的論證外，同時也必須蒐集以 2011 年修法實施期日時間點前後的交通事故資料，有關資料清理與虛擬變數設定本文將會在 3.2 研究資料蒐集與處理乙節內容詳述；資料清理後以設定的迴歸模型估計各解釋變數係數，最後將研究結果加以闡釋並嘗試提供有參考價值的建議。本研究流程圖繪製如圖 6 研究流程圖。



## 3.2 研究資料蒐集與處理

首先，本研究想要估計出 2011 年中華民國《刑法》第 185 條之 3 不能安全駕駛罪修正後，對於整體交通安全所產生的效果，爰此將以修法前、後某段期間，發生於桃園市之受傷以上交通事故資料為研究對象，所蒐集資料發生期間橫跨 2010 年至 2012 年，並將資料加以清理並依據修法前後與死亡結果發生與否設定虛擬變數，以便進行後續分析研究。

### 3.2.1 政府資料開放平臺

近年政府積極推動資料開放，以作者所在桃園市為例，為打造智慧城市，桃園市政府建立開放資料平臺，將市政府各局處原有行政數據，經過資料清洗及個資遮蔽後藉由資料開放平臺提供予私部門運用，目前包括警政、交通、環保、水務、停車、公共自行車、社政等，資料項目已超過 1400 項，整體資料涵蓋種類及資料量還在持續增加當中<sup>31</sup>，許多政府機關行政資料對於社會科學或政策研究，有著非常大的價值。

### 3.2.2 道路交通事故調查報告表（一）、（二）

因政府大力推動資料開放平臺政策，作者得以取得交通事故發生當時，由警察到場量測處理所保存的環境及事故相關資訊，依據內政部警政署訂頒《道路交通事故處理規範》第 6 章第 42 條規定「四十二、調查工作完成後，現場處理人員應詳實填寫『道路交通事故調查報告表』，轉報上級。但處理 A3 類交通事故案件，得使用『A3 類道路交通事故調查報告表』，其設計主要目標，是提供交通管理機構能確實瞭解及研判每件交通事故發生之原因與嚴重性的相關資訊<sup>32</sup>，而報

<sup>31</sup> 遠見雜誌整合傳播部企劃製作（2018, 05）。〈桃園市以大數據提升市政決策力〉。網址：  
<https://www.gvm.com.tw/article.html?id=44142>

<sup>32</sup> 內政部警政署、中央警察大學（2011）。《道路交通事故現場圖與調查報告表填表須知》。

告表之功能，主要可作為交通統計分析使用，其次是作為肇事責任鑑定與其他應用之依據。

### 3.2.3 表格格式及內容

一、依據「道路交通事故現場圖與調查報告表填須知」規範，每件交通事故發生後，無論其損害程度之輕重，均應詳實填報道路交通事故調查報告表，並限於事故發生後3日內呈報（A2、A3類事故為5日內）。

二、另有關「道路交通事故」之定義，依道路交通事故處理辦法第2條之規定：「指車輛或動力機械在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之事故。」，據此須符合下列三項要件之交通事故，始能稱為道路交通事故，而列為本報告表之填寫對象：

- (一) 必須為車輛或動力機械行駛而發生之事故。
- (二) 必須發生於道路上。
- (三) 必須為有人傷亡或車輛、動力機械、財物損壞之事故。

三、道路交通事故調查報告表（一）格式及內容<sup>33</sup>：有關表（一）欄位主要包含有「①發生時間、②發生地點、③死傷人數、④天候、⑤光線、⑥道路類別、⑦速限、⑧道路型態、⑨事故位置、⑩路面狀態、⑪道路障礙、⑫號誌、⑬車道劃分設施-分向設施、⑭車道劃分設施-分道設施、⑮事故種類及型態」等15大項。

四、道路交通事故調查報告表（二）格式及內容<sup>34</sup>：

- (一) 有關表（一）欄位主要包含有「⑯當事者姓名、⑰屬（性）別、⑱身分證字號、⑲出生年月日、⑳住址、㉑電話、㉒受傷程度㉓主要傷處、㉔保護裝備、㉕行動電話、㉖當事者區分（類別）、㉗車輛牌照號碼、㉘車輛用途、㉙當事者行動狀態、㉚駕駛資格情形、㉛駕駛執照種

<sup>33</sup> 請參閱本文附錄一圖 7 道路交通事故調查報告表（一）

<sup>34</sup> 請參閱本文附錄一圖 8 道路交通事故調查報告表（二）

類、⑳飲酒情形、㉑車輛撞擊部位、㉒肇因研判、㉓肇事逃逸、㉔職業、㉕旅次目的」等 22 大項。

(二) 表(二)所記錄之資料為該事故駕駛或乘客之人別資料，相關可資辨識之個人資料、聯絡方式等，除辨識涉入該事故人身分外，亦紀錄該人於事故中屬於個人主觀的參數，例如受傷部位、是否配戴安全帽(保護裝置)、是否使用行動電話、駕駛資格、駕駛執照種類及狀態、飲酒情形等等，上揭是涉入此交通事故當事人或乘客行為或身分狀態上之差異；除於交通事故處理中辨識人別身分外，於交通統計分析亦具有很高的價值，在本實證研究中，除了針對最主要議題「酒後駕車」法規修正效果探討外，在以此資料做回歸分析時，有些估計得到的結果亦值得一提，例如：「屬(性)別」部分，女性的交通事故致死率都顯著的低於男性至少 50%；如「保護裝備」部分，未戴安全帽或繫安全帶(使用幼童安全座椅)的死亡率均顯著高於有使用安全裝備，又如「出生年月日」部分，本研究將出生年月日換算成此件交通事故發生當時該名駕駛人或乘客的年齡，在回歸分析結果當中亦呈現顯著的結果，年齡每增加 1 歲死亡機率約增加 1.02%；又或者「速限」部分，回歸分析中亦呈現顯著的結果，道路速限每增加 1 公里死亡機率約增加 1.04%，以上這些實證數據結果，均與我們邏輯上的認知吻合，因此，這些交通事故資料數據的分析，除了本研究想要探究的酒後駕車法規修正效果外，對於其他各種交通管理措施政策等亦相當的有參考價值。

### 3.2.4 資料內容概述

本研究將發生於桃園市的 A1、A2 道路交通事故，經警政機關派員到場處理並填報「道路交通事故調查報告表」所綜整的數據資料，並以《刑法》第 185 之 3 條於 2011 年 11 月大幅提高酒駕罰責、罰金修正且公布施行日期：「2011 年 12 月 2 日」作為資料「斷點 (Cut Off)」，並以修法前後各 3 個月、各 6 個月及各 1 年的時間帶寬將交通資料區分後，分別以邏輯迴歸 (Logistic regression) 估計當事人死亡及致他人死亡之機率趨勢變化，用以衡量法律修正後所產生的效果，於各個時間帶寬內的資料件數分別有 24,074 (6 個月)、47,214 (1 年) 及 93,041 (2 年) 件。

本研究僅使用該時間帶寬內發生於桃園市內之 A1 及 A2 交通事故，因此不包含該區間內發生之 A3 交通事故，是以，本研究所估計之「死亡 (dead)」或「致死 (cdeath)」機率係基於已發生受傷以上 (A1、A2) 交通事故的條件下機率。



### 3.3 迴歸模型選擇與建立

在量化實證研究中，線性迴歸模型 (linear regression model) 是最普遍被採用的模式，但許多社會現象研究 (例如本研究欲探討的酒駕法規修正對於交通事故安全性影響)，被解釋變數可能是名目變項 (nominal variable) 屬於類別變數 (離散) 而非連續的型態，例如在交通事故中當事人是否產生死亡的結果。此時線性迴歸模型應用產生困境，因此本研究採用邏輯模型 (logit model) 來分析並解釋，解釋變數對於被解釋變數之影響是以指數方式變動，因此對於本研究欲分析之交通事故資料型態，將是合適的應用。

#### 3.3.1 邏輯模型 (logit model)

假若我們欲分析的被解釋變數是在已知發生且有當事人受傷交通事故中，是否發生死亡 (或致人於死) 的結果，此時被解釋變數會是二元變數 (binary variable)，就是以  $y = 0$  表示存活或  $y = 1$  表示死亡，此時實證模型假設  $y = 1$  的機率和解釋變數之間是有相關的，它們有可能是線性相關亦有可能是非線性相關，對於社會現象的研究來說，我們通常必須考量在模型兩端產生邊際效應遞增 (或遞減) 的現象，因此以單純的線性模型或許會造成估計機率大於 1 或者小於 0 的不合理現象，因此使用線性模型並不恰當，邏輯模型是非線性的，並可以提供介於 0 至 1 之間合理的機率估計或預測<sup>35</sup>。

---

<sup>35</sup> 請參閱本研究附錄一圖 9 Logit Model 與 Linear Model  
(該圖擷取自 [http://www.saedsayad.com/logistic\\_regression.htm](http://www.saedsayad.com/logistic_regression.htm))

### 3.3.2 交通事故當事人死亡機率及致他人死亡機率

假設對於發生(受傷)交通事故資料中當事人是否產生死亡的結果,「死亡」則 $y$ 取 1、「存活」則 $y$ 取 0,因此我們可以產生一個代表事故中當事人是否死亡機率的被解釋變數 $y^*$ , $y^*$ 隨著解釋變數 $x_i$ 的變化(例如速限、光線、年齡與性別等)而變化,上揭模型可以數學式表示如下:

$$y^* = \beta_0 + \beta_1 x_i + \epsilon_i \quad (3-1)$$

假若發生交通事故環境或駕駛人條件危險性夠高,將造成事故當事人死亡的結果,因此:

$$y_i = 1, \text{ If } y^* \geq 0 \quad (3-2)$$

假若條件危險性不夠高,則不會造成事故當事人死亡的結果,因此:

$$y_i = 0, \text{ If } y^* < 0 \quad (3-3)$$

基於這樣的模型我們定義:

$$\begin{aligned} p_i &= P(y_i = 1) \\ &= P(y^* \geq 0) \\ &= P(\beta_0 + \beta_1 x_i + \epsilon_i \geq 0) \\ &= P(\epsilon_i \geq -\beta_0 - \beta_1 x_i) \\ &= 1 - F(-\beta_0 - \beta_1 x_i) \\ &= F(\beta_0 + \beta_1 x_i) \end{aligned} \quad (3-4)$$

使用最大似然法(maximum likelihood method)估計迴歸係數,對於每個 $y_i$ 的機率密度函數是 $f(y_i) = p_i^{y_i}(1 - p_i)^{1-y_i}$ ,當事人「死亡」時 $y_i$ 取 1 的機率是 $p_i$ 、「存活」時 $y_i$ 取 0 的機率是 $f(0) = (1 - p_i)$ ,因此數學式表示如下:

$$\begin{aligned}
\iota &= f(y_1, y_2, \dots, y_n) \\
&= f(y_1) \cdot f(y_2) \cdots f(y_n) \\
&= p_1^{y_1} (1-p_1)^{1-y_1} \cdot p_2^{y_2} (1-p_2)^{1-y_2} \cdots p_n^{y_n} (1-p_n)^{1-y_n} \\
&= \prod_{i=1}^n p_i^{y_i} (1-p_i)^{1-y_i} \tag{3-5}
\end{aligned}$$

$$\text{而, } \ln \iota = \sum_{i=1}^n y_i \ln p_i + (1-y_i) \ln(1-p_i) \tag{3-6}$$

給定  $p_i = F(\beta_0 + \beta_1 x_i)$

$$\text{得 } \ln \iota = \sum_{i=1}^n y_i \ln F(\beta_0 + \beta_1 x_i) + (1-y_i) \ln(1-F(\beta_0 + \beta_1 x_i)) \tag{3-7}$$

當  $\beta_0 + \beta_1 x_i \rightarrow -\infty$ ,  $P(y_i = 1) \rightarrow 0$

當  $\beta_0 + \beta_1 x_i \rightarrow \infty$ ,  $P(y_i = 1) \rightarrow 1$

是以，邏輯模型的值將會介於 0 至 1 間，符合一般對於機率的觀念。

### 3.3.3 勝算比 (odds ratio)

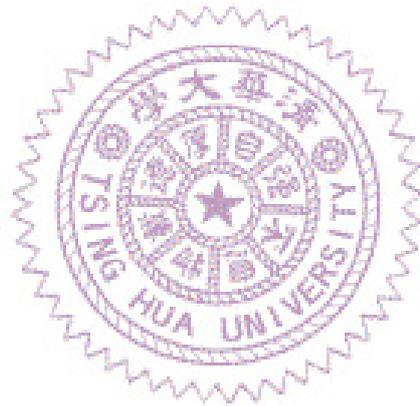
在邏輯迴歸 (logistic regression) 當中，我們較難直觀地解釋估計所得到的各解釋變數迴歸係數值對於被解釋變數影響的意義，但可以將邏輯迴歸估計係數重新整理轉換成比值比 (odds ratio, OR) 對數解釋為  $x$  的線性函數。假若我們定義：

$$\begin{aligned}
z_i &= \beta_1 + \beta_2 x_i \\
p_i &= \frac{e^{z_i}}{1 + e^{z_i}} \\
\rightarrow 1 - p_i &= \frac{1}{1 + e^{z_i}} \\
\rightarrow \ln\left(\frac{p_i}{1-p_i}\right) &= \beta_1 + \beta_2 x_i \tag{3-8}
\end{aligned}$$

這裡，勝算比被定義為出現某一結果的機率與出現另一結果機率的比 (ratio)。比如，我們用  $p$  來表示成功的機率，而  $(1-p)$  就表示失敗的機

率，那麼成功的勝算就是比值  $w = p/(1-p)$ 。對於 logit 轉換而言，這一比值其實就是 logit 的反對數，即  $\exp(\eta)$ 。(謝宇，2017，《迴歸分析》，頁 396)。

因此，在本研究中解釋邏輯迴歸估計各解釋變數係數值，均轉換為勝算比值，使閱讀數據時可以很直覺了解其中差異，例如，以事故發生時間分布於酒後駕車法規修正前或後，設定一虛擬變數，經迴歸估計係數轉換為勝算比後，我們可以觀察以法規修正前為基準的當事人死亡率變化，當數值大於 1 就意味著修法後的死亡率高於修法前，假若數值小於 1 就表示修法後死亡率小於修法前，如果等於 1，也表示兩者有相同的死亡率。



## 3.4 研究方法

本研究將從交通事故資料中建立數個「虛擬變數 (dummy variable or indicator)」並運用「交互作用項 (interaction term)」方法，分析 2011 年 11 月 8 日中華民國《刑法》修正對於交通安全之效果<sup>36</sup>，以觀察這段期間內桃園市酒後駕車事故當事人死亡之機率與致他人死亡之機率，兩者是否因法規修正而有所變化。

駕駛人駕駛車輛行駛於道路，因各種可能原因肇事與另外車輛發生碰撞，其發生可認為係「隨機事件」，在何時、何地以何種方式發生交通事故，非吾人所能預見，一般來說，飲用酒類後將會影響人類生理反應時間與判斷，如果在這樣條件下駕駛車輛將使整體交通系統安全性降低，整體肇事率亦隨之提高，本研究欲從填報的「道路交通事故調查報告表(一)(二)」中所蒐集到的時空環境、駕駛人條件等資料作為解釋變數，盡可能將所有變數控制在相同條件下，並以虛擬變數分析酒後駕車當事人死亡率及致死率受該次《刑法》修正前後的影響。

### 3.4.1 虛擬變數 (dummy variable)

法律規範經立法機關依程序修正通過並公告施行，此一變動對於每個駕駛人當下是否決定酒後駕車的結果此一影響是外生的 (exogenous)<sup>37</sup>，也與其他影響酒後駕車的干擾因素 (confounding factors) 無關，因此酒後駕車法規的修訂對於酒後駕車肇事死亡機率影響符合準實驗 (quasi-experiment) 的特性，可視為隨機分派且同質的 (homogeneous)。酒駕法規修正的結果，對於酒後駕車事故死亡率產生一個時間上的分界點，估計時並將在可能影響酒後駕車死亡或致死機率的變數放入迴歸模型中加以控制，以求能得到精準的估計值，對於所發生之

<sup>36</sup> 本次修正施行日期為 2011 年 12 月 2 日，本研究將以施行日期作為資料斷點 (cut off)，法規修正內容請參閱附錄一「中華民國《刑法》」第 185 條之 3 增(修)訂沿革。

<sup>37</sup> 蔡偉德 (2017)。〈酒駕罰則是否有效抑制酒駕？中斷點迴歸設計的應用〉。桃園市：國立中央大學產業經濟研究所。

每一交通事故設立以下數個虛擬變數，作為代表外生性效果發生與否或者有無發生死亡結果，臚列如下。

一、虛擬變數「afterlaw」：區隔此事故發生係在《刑法》修正前或修正後？

$$\begin{cases} \text{afterlaw}=0, \text{ 此事故發生於修正「前」}。 \\ \text{afterlaw}=1, \text{ 此事故發生於修正「後」}。 \end{cases}$$

二、虛擬變數「drunk」：代表此事故駕駛人有無酒精反應？

$$\begin{cases} \text{drunk}=0, \text{ 此事故駕駛人「有」酒精反應}。 \\ \text{drunk}=1, \text{ 此事故駕駛人「無」酒精反應}。 \end{cases}$$

三、虛擬變數「dead」：代表此事故駕駛人是否產生死亡結果？

$$\begin{cases} \text{dead}=0, \text{ 此事故駕駛人存活}。 \\ \text{dead}=1, \text{ 此事故駕駛人死亡}。 \end{cases}$$

四、虛擬變數「cdeath」：代表此事故是否造成駕駛人以外其他當事人死亡結果？

$$\begin{cases} \text{cdeath}=0, \text{ 此事故未造成其他當事人死亡結果}。 \\ \text{cdeath}=1, \text{ 此事故造成其他當事人死亡結果}。 \end{cases}$$

### 3.4.2 交互作用項

在迴歸模型中引入交互作用項的意義在於，建構交互作用的各解釋變數( $x_i$ )對被解釋變數( $y$ )的作用依賴於交互作用項中其他的解釋變數的取值，也可以說假若「交互作用項」存在，表示了資料中某個解釋變數對於被解釋變數的影響是以另一個解釋變數的不同取值為條件的，因此交互作用效果也被解釋為條件效果(conditional effect)<sup>38</sup>。

假設包含兩個解釋變數的迴歸模型如下：

$$y_i = \beta_0 + \beta_1 x_{1i} + \beta_2 x_{2i} + \varepsilon_i \quad (3-9)$$

<sup>38</sup> 謝宇(2017)。《迴歸分析》，頁266。

透過建立  $x_1$  和  $x_2$  的乘積項可建構兩者的交互作用項  $x_1x_2$ ，得到模型如下：

$$y_i = \beta_0 + \beta_1x_{1i} + \beta_2x_{2i} + \beta_3x_1x_2 + \varepsilon_i \quad (3-10)$$

假設我們分別對不同解釋變數偏微分，將可以得到該解釋變數對於被解釋變數的影響，例如在不包含交互作用項的迴歸模型 (3-6) 中，對  $x_1$  偏微分得：

$$\frac{\partial y}{\partial x_1} = \beta_1 \quad (3-11)$$

由上可得之， $x_1$  對被解釋變數的影響是固定值  $\beta_1$ 。假若，我們在包含交互作用項的迴歸模型(3-7)中同樣對  $x_1$  偏微分，則得到：

$$\frac{\partial y}{\partial x_1} = \beta_1 + \beta_3x_2 \quad (3-12)$$

此時，可以發現到  $x_1$  對被解釋變數的「影響」成為與交互作用項另一解釋變數  $x_2$  的函數，因此在包含交互作用的迴歸模型中，解釋變數  $x_1$  對被解釋變數的影響除了固定值  $\beta_1$  還加上另外一個被解釋變數  $x_2$ 。同樣的，假若我們於迴歸模型 (3-7) 中，對  $x_2$  偏微分，也會得道相同的結果。

因此，當模型中包含  $x_1$  與  $x_2$  的交互作用項時，對於被解釋變數影響不僅只有單獨存在時，當  $x_1$  對於被解釋變數有影響時，同時必須有個部分是必須依賴  $x_2$ ，反之亦然。所以當模型中存在交互作用項時， $x_1$  與  $x_2$  對於被解釋變數的作用是「不可分割」且「互為條件」的。將(3-9)式代入 (3-7) 並重新整理，將  $x_1$  對被解釋變數的截距和斜率寫成  $x_2$  的函數  $\beta_0^*(x_2)$  和  $\beta_1^*(x_2)$ ，如下式：

$$y_i = \beta_0 + \beta_2x_{2i} + (\beta_1 + \beta_3x_{2i})x_{1i} + \varepsilon_i = \beta_0^*(x_{2i}) + \beta_1^*(x_{2i})x_{1i} + \varepsilon_i \quad (3-13)$$

### 3.4.3 估計法規修正效果

本研究使用「邏輯回歸」並放入「交互作用項」，將研究期間交通事故資料的「酒後駕車」、「當事人死亡」與「致他人死亡」寫成機率值，代表在某個時間

當中交通系統中安全性的變化，並企圖捕捉法規修正前後所帶來的影響。

首先，將 3.4.1 建立的虛擬變數「drunk」（當事人是否有酒精反應）當作被解釋變數，因此我們可以觀察在系統中酒後駕車事故變化的趨勢，建立模型如下：

$$\Pr(drunk = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_i \chi_i + \varepsilon_i) \quad (3-14)$$

再來，將虛擬變數「afterlaw」（事故發生於法規修正前後）放入(3-11)，觀察在法規修正前後對於酒後駕車交通事故的影響，如下式：

$$\Pr(drunk = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 afterlaw + \dots + \beta_i \chi_i + \varepsilon_i) \quad (3-15)$$

接著，分別將虛擬變數「dead」（當事人產生死亡結果）與「cdeath」（造成其他人死亡結果）分別當作被解釋變數，並將「afterlaw」與「drunk」當作解釋變數放入迴歸模型中並產生此兩變數的交互作用項，如下兩迴歸方程式：

$$\Pr(dead = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 afterlaw + \beta_2 drunk + \beta_3 afterlaw \times drunk + \dots + \beta_i \chi_i + \varepsilon_i) \quad (3-16)$$

$$\Pr(cdeath = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 afterlaw + \beta_2 drunk + \beta_3 afterlaw \times drunk + \dots + \beta_i \chi_i + \varepsilon_i) \quad (3-17)$$

以下，分別摘要各虛擬變數代表意義：

- 一、「dead」：在每一受傷交通事故中當事人存活狀態，以 dead=0 表示當事人存活，以 dead=1 表示當事人死亡<sup>39</sup>。
- 二、「cdeath」：在每一受傷交通事故中當事人是否造成其他當事人（含乘客）死亡結果，於「道路交通事故調查報告表（一）③死傷人數」表示涉入此一交通事故中總計死亡人數，以 if 「死亡人數」-「dead」>0, then cdeath=1 為條件另產生 cdeath 虛擬變數，以 cdeath=0 表示未造成其他當事人死亡，以 cdeath=1 表示造成其他當事人死亡；每一交通事故當中除了造成自己的危險外，亦有可能造成一同涉入此事故之對照當事人之危害（死亡、受傷或財損），因此本研究亦要從是否造成

<sup>39</sup> 參照「道路交通事故調查報告表（二）」②②受傷程度。

他人死亡的機率面向來衡量系統中危害之風險高低，此部分亦是其他酒後駕車實證研究中未曾考慮過的，通常交通事故發生都有兩造以上當事人（除自撞事故外），因此衡量交通事故的風險危害也應該分別從這兩個面向出發，而我們也想要分析酒後駕車法規修正後對於兩者的效用是否有所不同，一般來說我們期待法規修正嚴格是希望降低酒駕者造成他人危害的程度或風險，假若我們能將酒後駕車造成自己危害與他人危害的風險區分開來，將會使估計修法效果的研究更臻全面。

- 三、「afterlaw」：以酒後駕車法規有重大變動施行之時間點前後為區隔，以  $afterlaw=0$  表示政策變動前，以  $afterlaw=1$  表示政策變動後。
- 四、「drunk」：交通事故當中當事人飲酒狀態之虛擬變數，以  $drunk=0$  表示當事人體內無酒精反應（或無法檢測），以  $drunk=1$  表示當事人體內有酒精反應<sup>40</sup>；以事故當事人之飲酒狀態作為區分政策改變之「實驗組」或「對照組」。
- 五、「 $drunk \times afterlaw$ 」：交互作用項，用來捕捉「修法」前後對於「酒後駕車」當事人於受傷事故當中的死亡或致人死亡機率變化，由交互作用項的估計結果可以得知，修法與酒後駕車對於上揭機率變化是否有顯著的關聯性。
- 六、「 $x_i$ 」：其他解釋變數，其他如月份、時間、行政區、交通事故環境或當事人駕駛條件等控制變數，當我們在本研究 1.2 研究背景及後續 4.1 交通事故資料敘述統計中其實已觀察到整體交通系統趨勢，除了機動車輛的增加，整體交通事故數也是呈現增加趨勢，但死亡事故與酒後駕車事故卻是呈現逐年下降的趨勢，因此在這樣的背景趨勢下，我們必須要控制系統中例如季節、時間等因素，以避免在估計時造成誤差，誤將原本系統中酒後駕車事故長期下降趨勢包含入修法效果當中，上述這樣

---

<sup>40</sup> 參照「道路交通事故調查報告表（二）」<sup>32</sup>飲酒情形。

的例子將可能造成修法效果的高估。另外在(3-17)式中係估計致他人死亡機率並以「cdeath」為被解釋變數，因此本研究原本在(3-16)式中在的解釋變數「㉓主要傷處」<sup>41</sup>剔除，並另外放入「㉕肇事逃逸」<sup>42</sup>變數，以使理論模型能符合實際狀況。



---

<sup>41</sup> 事故當事人「㉓主要傷處」位置，直觀上係影響自己本身死亡率，對於對造當事人死亡機率無涉，因此在此模型中選擇不放入。

<sup>42</sup> 事故當事人是否有「㉕肇事逃逸」行為，直觀上將可能會影響對造當事人受傷後的存活率，也就是造成對造死亡機率。

## 第四章 資料分析與發現

### 4.1 交通事故資料敘述統計

本章節先將 2010 年 12 月 2 日至 2012 年 12 月 1 日發生於桃園市受傷以上交通事故資料各項重要特徵、趨勢，逐一簡要敘述，觀察事故資料本身，亦可發現許多交通安全的趨勢與狀態，其背後緣由亦值得我們了解與探究；對於本研究估計《刑法》飲酒不能安全駕駛罪修法效果，相對於整體交通系統屬於外生性變化，因此整個時點交通事故趨勢整理與分析，亦有其必要性。

#### 4.1.1 A1 類與酒後駕車交通事故發生趨勢

在本研究觀察的區間內於桃園市 13 個行政區，總共發了 93,041 件受傷以上交通事故 (A1 類與 A2 類)，在這些交通事故當中，死亡 1 人的交通事故有 456 件，佔全部事故的 0.49%，死亡 2 人的交通事故有 10 件，佔 0.01%，另死亡 3 人的有 4 件。另外，我們也可以知道段期間總共發了 4,392 件酒後駕車交通事故，佔全部事故的 4.72%；再從 2011 年《刑法》不能安全駕駛公共危險罪修正前後來看，修法前共發生 2,358 件酒後駕車事故，佔全部事故的 5.19%，而法規修正後共發生 2,034 件酒後駕車事故，亦佔全部事故的 4.28%，而修法前後酒後駕車交通事故的佔比分別是 53.69% 與 46.31%，因此從修法實施期日前後各 1 年的區間統計數據來看，在修法後酒後駕車發生的件數似乎有明顯降低的趨勢。

從圖 10 2011 年修法時點前後 1 年區間死亡暨酒後駕車交通事故發生數趨勢可以發現，於本次法規修正前後觀察，A1 類死亡交通事故係呈現微幅上升趨勢，最高值發生於 2011 年 11 月，也就是法規修正當月，該月份共計發生死亡交通事故共 34 件，而《刑法》不能安全駕駛公共危險罪修正施行後<sup>43</sup>，死亡交通事

<sup>43</sup> 《刑法》第 185 之 3 條於 2011 年 11 月修正，新法施行日期為 2011 年 12 月 2 日。自施行日期開始，司法及執法機關係開始依據新修正法規規範執行。

故連續 3 個月呈現非常顯著的下降，至 2012 年 2 月的 10 件，因此，從趨勢圖也可以觀察到，在此次法律修正似乎對於「死亡交通事故」有個「短暫」但「明顯」的效果。

另再觀察圖 11 2011 年修法時點前後 1 年區間死亡暨酒後駕車佔整體交通事故比例，以兩者占交通事故發生比例呈現死亡及酒後駕車事故的變化，長期整體發生數亦分別呈現下降趨勢，但修正後下降程度是否與修法前有顯著不同，則無法直觀地從圖中觀察出來，待藉由迴歸分析再來探討修法是否有對於死亡及酒後駕車交通事故有顯著的影響。

#### 4.1.2 A1 類與酒後駕車交通事故地區趨勢

從時間帶寬約 2 年的交通事故資料來觀察桃園市交通事故死亡人數的分布狀況，如圖 12 桃園市行政區交通事故死亡人數分布所顯示，交通事故中死亡人數最多的行政區是中壢市<sup>44</sup>的 60 人，最少的是復興鄉的 4 人，但因為各行政區域人口與交通頻繁程度不一，假若單就交通事故中死亡人數來看，並無法很客觀的得到是否某些行政區有死亡率偏高情形，本研究將上揭資料除以該區域交通事故發生數，轉換成發生交通事故平均死亡人數比例，如圖 13 桃園市行政區交通事故平均死亡人數比例，結果是復興區的比例最高為 2.062%，最低的是桃園市的 0.154，原本死亡人數最高的中壢市在除以交通事故發生數後，死亡人數比例卻是倒數第 2 低的，因此從機率的觀點來說，中壢市可能發生遠較其他行政區多的交通事故件數，但是造成死亡結果的機率卻不如其他行政區域高。

再來，本研究關心的另一個是酒後駕車交通事故發生情形，相同的我們將酒後駕車交通事故<sup>45</sup>依行政區分布進行統計並繪製長條圖，如圖 13 所示，可知酒後

<sup>44</sup> 桃園市於 2014 年 12 月 25 日始改制為直轄市，中壢市為原桃園縣改制前的縣轄市，現為中壢區，本研究使用之交通事故資料係桃園市改制升格直轄市前，因此其 13 行政區域名稱仍係以舊稱標示。

<sup>45</sup> 本研究稱「酒後駕車」交通事故係以道路交通事故調查報告表(二)⑳「飲酒情形」中註記為 3 至 8 項，該當事人經呼氣或血液檢測後確認有酒精反應者。

交通事故發生最多的行政區為中壢市的 716 件，其次是桃園市的 661 件，最少的是復興鄉的 14 件；復經除以該行政區交通事故發生數，換算酒後駕車事故發生比例，如圖 14 所示，最高的是復興鄉的 14.43%，新屋鄉的 8.89%居於次，比例最低的則是龜山鄉的 3.59%，但從死亡人數與酒後駕車事故分布觀之，復興鄉的死亡人數與酒後駕車交通事故發生數都是遠少於其他各行政區，但復興鄉因為地理位置特殊，設籍居住人口相對稀少且交通旅次遠少於其他各鄉鎮市，交通事故發生數亦相對少，假若以平均數的角度觀之，復興鄉發生死亡與酒後駕車交通事故的機率都會是最高的，且亦高出其餘各鄉鎮市甚多，但我們仍不能僅以此就武斷的評斷復興鄉的交通安全狀況，僅能從資料給予的結果，假若復興鄉<sup>46</sup>發生交通事故，有較高的機率是嚴重的交通事故或者酒後駕車事故。



---

<sup>46</sup> 復興鄉（現桃園市復興區）位處山區，為桃園縣（改制前）面積最大的行政區，人口約 1.2 萬人（2018 年），居民多為臺灣原住民族泰雅族。

## 4.2 迴歸分析結果

本研究最主要的目的想要捕捉 2011 年中華民國《刑法》修正對於交通系統安全性產生的影響效果，因此使用交通事故當事人死亡機率(被解釋變數:dead)與致他人死亡機率(被解釋變數:cdeath)兩個面向來衡量系統安全性的變化，但在使用邏輯迴歸估計上揭機率前，我們可以先以(3-15)式衡量系統中酒後駕車事故在法規修正前後變化的狀況，本節茲分別敘述如下：

### 4.2.1 法規修正效果估計:酒後駕車交通事故機率變化

以虛擬變數「drunk」為被解釋變數，並於邏輯迴歸模型中加入虛擬變數「afterlaw」<sup>47</sup>，使用(3-15)式估計模型中各解釋變數係數，並觀察其 p-value 以解釋係數值是否顯著，估計所得各變數係數數值均轉換成勝算比<sup>48</sup>方便判讀與解釋，我們可以很直觀的了解，某個解釋變數在迴歸模型中相較於基準狀況時的機率是增加或者減少，另外還有增減的程度多寡，使用邏輯迴歸估計酒後駕車事故發生機率在 3 個不同的時間帶寬資料當中的結果，彙整如表 5 法規修正效果估計:酒後駕車交通事故機率變化。

首先，由係數可以觀察到，2011 年《刑法》法規修正後相對於修正前，對於整個酒後駕車事故發生的機率皆呈現負向的影響，但在 3 個月的時間帶寬中，估計之係數值尚未顯著，但從 6 個月開始到 1 年的時間帶寬中，係數均呈現顯著的結果，此次的法規修正從交通事故資料來觀察，確實降低了約 15%酒後駕車事故發生的機率，但此一效果在 3 個月時尚未很顯著的出現，直至 6 個月時開始看到明顯的變化；推測法規修正施行後，無論是執法或司法機關均需要時間來適應新法規定，且假若某當事人因為酒後駕車肇事而觸犯不能安全駕駛公共危險罪，經

<sup>47</sup> 有關本研究中使用的虛擬變數設定及代表意義，請參照本文 3.4.3「估計法規修正效果」內文敘述。

<sup>48</sup> 將迴歸係數值轉換為勝算比俾利研究結果解讀，請參照本文 3.3.3「勝算比(odds ratio)」內文敘述。

警察機關調查後移送地方檢察署檢察官偵辦，再經檢察官起訴後地方法院法官審判確定需耗費些時日，受到嚴厲處罰的效果並非立即可以產生，因此再此一效果上可能出現效果延遲的現象。

但在本研究實證上的結果，2011 年中華民國《刑法》修正確實產生降低酒後駕車事故發生機率至 15% 的效果，張可濤（2017）研究亦發現：「修法伴隨著道路臨檢擴大實施，故估計結果將包括罰責效果（penalty effect）與執勤效果（enforcement effect）」，在本文 4.1.1 「A1 類與酒後駕車交通事故發生趨勢」中亦有發現，《刑法》不能安全駕駛公共危險罪修正施行後，死亡交通事故連續 3 個月呈現非常顯著的下降<sup>49</sup>，據此，可以合理的推論伴隨著《刑法》修正執法機關的勤務作為，例如實施道路臨檢、規劃重點執法等等，對於整體交通系統安全性產生了立即性的「執勤效果」，顯現在距離修法時點比較靠近的時間範圍內（約 3 個月內），接著由法規修正產生的「罰責效果」則後顯現在整體酒後駕車發生率的下降方面。

#### 4.2.2 法規修正效果估計：交通事故當事人死亡機率變化

本研究以邏輯迴歸（3-16）式估計涉及（受傷以上）交通事故當事人死亡機率代表整體交通系統安全性的變化，並嘗試以法規修正時點前後的變化，來捕捉法規修正產生的效果，將估計係數值與 p-value 彙整於表 6 法規修正效果估計：交通事故當事人死亡機率變化，對於各別變數估計之勝算比值及顯著與否，茲分述如下：

- 一、「drunk」：代表該交通事故當事人經檢測是否有酒精反應，由結果可以發現酒後駕車會顯著得增加當事人發生事故時的死亡機率，這點在直觀上我們可以很容易理解，酒後駕車交通事故當事人最高的死亡率是較靠近法規修正實施的時點，相較於沒有酒精反應交通事故當事人

<sup>49</sup> 請參照附錄一表 6 法規修正效果估計：交通事故當事人死亡機率變化。

高出 4.8 倍的死亡機率，但隨著遠離法規修正實施時點，機率逐漸降低到 1 年時間帶寬的 2.223 倍(相較於未飲酒駕駛發生交通事故死亡機率)。

二、對於酒後駕車交通事故當事人死亡機率的變動，隨著資料時間帶寬不同而逐漸降低的變化，但我們只能從迴歸分析結果推知，發生交通事故當事人假若是有酒精反應，在死亡機率的估計都會高於未有酒精反應的當事人，但在不同時間帶寬內資料，估計死亡機率有浮動亦屬正常，但從最高的 4.8 倍至最低的 2.223 倍，這樣的差距我們不應該忽視，可能有某個原因致使酒後駕車交通事故當事人死亡機率變動，但 3 個時間帶寬的係數都是呈現顯著的結果，酒後駕車交通事故當事人死亡機率高出正常的駕駛，絕對是毫無疑問的。

三、「afterlaw」:代表於修法前後發生某交通事故當事人死亡的機率是否有明顯的變化，可以觀察到在 3 個月時間帶寬的資料中，修法後發生交通事故當事人死亡的機率僅有修法前的 0.45，估計結果係數是顯著的，所以接近法規修正時點的區段中，捕捉到有某個顯著降低死亡機率約 55% 的效果，但在 6 個月及 1 年的時間帶寬資料中，估計結果皆未能顯著，且兩者結果正負波動，因此我們除了能肯定在接近修法時點時有顯著影響，而超過 3 個月後此影響似乎不復存在。

四、「drunk#afterlaw」:交乘項的部分，我們想要了解對於對於檢測出酒精反應的當事人的死亡率，在經過修法後是否產生顯著變化，但從表 6 「drunk#afterlaw」係數估計的結果得知，勝算比亦呈現正負波動，並無較固定影響方向，另外係數估計的結果亦是不顯著的，因此我們也沒有充分的證據可以證明，在修法後酒後駕車當事人的死亡機率有明顯的變化。

#### 4.2.3 法規修正效果估計: 交通事故致他人死亡機率變化

除了上揭兩個面向外，本研究另外從交通事故致他人死亡機率的觀點，同時來觀察整個交通系統安全性的變化，我們從交通事故調查報告表（一）<sup>③</sup>死傷人數（1）死亡（人）統計欄位與表（二）<sup>②</sup>受傷程度欄位，可以計算出該交通事故是否造成當是人以外之其他人員（乘客、對造當事人或行人等）死亡的結果，進而可以得到虛擬變數「cdeath」，而我們將「cdeath」當作被解釋變數放入式（3-17）後可得到交通事故致他人死亡機率估計，因此本研究亦以此來衡量在法規修正前後此致他人死亡機率的變化。

估計得到的係數值彙整如表 7 法規修正效果估計: 交通事故致他人死亡機率變化，而我們可以觀察到，在體內有酒精反應的狀態下造成他人死亡的機率無論在哪個一時間帶寬中都是明顯高於正常狀態，最高的是3個月時間帶寬的3.85倍，而6個月或者1年的時間帶寬估計得到的勝算比則是收斂到2.29至2.32倍左右，估計結果的p值也都是呈現顯著的結果，從4.2.2與本節的結果我們幾乎可以印證前人有關酒精影響駕駛行為的研究，非常明顯的酒精反應造成交通系統死亡率明顯的增高。

再者，觀察修法前後對於交通事故致他人死亡機率變化，雖然估計得到的勝算比皆是呈現負向的影響（相較於修法前），但是3個時間帶寬所估計結果卻都不顯著，所以在這樣的狀況下，我們無法有足夠信心的解釋修法後會降低整體交通事故致他人死亡機率；另外有關「drunk#afterlaw」交乘項部分，我們想觀察對於體內檢測出酒精反應的當事人在修法後致他人死亡機率的變化，雖然估計的結果是呈現負向的影響，但是係數均未能顯著，因此我們也沒有足夠的證據說明修法前後對於「酒後駕車發生交通事故致他人死亡機率」有顯著的變化。

## 第五章 結論與建議

### 5.1 研究結果

從交通事故資料實證的分析結果，總體來說，我們可以觀察到 2011 年《刑法》不能安全駕駛公共危險罪修正後，對於抑制酒後駕車事故發生的明顯效果，相較於修法前桃園市整體的酒後駕車交通事故發生機率約下降 15%，且此效果從 6 個月的資料區間開始顯著並持續至 1 年的資料帶寬。

接著，我們觀察了整體交通事故「當事人死亡」與「致他人死亡」的機率變化，首先交通事故當事人只要體內檢測出酒精反應，將大幅增加死亡與致他人死亡的機率，無論在任何資料範圍，迴歸估計的係數均呈現顯著的結果，這部分也印證了「飲酒駕車」行為確實大大的增加了交通系統所承受的風險，也使其他路人的安全性同時降低，這部分的結果使我們好奇為何靠近修法時點前後 3 個月內的交通事故會有較高的酒後駕車死亡率與致死率的反應呢，可能原因係本研究並未將當事人酒精檢測結果數值的高低分類區隔，僅以體內酒精反應的有、無作為虛擬變數，因此當虛擬變數「drunk=1」時係包含所有體內有酒精反應的當事人（檢測值從高至低），推測修法後常伴隨路檢執法強度、頻率的增加等作為（執勤效果），非常有效地抑制了酒測值較低（輕度）飲酒駕車的人數，但酒測值高（重度）飲酒駕車的人仍然較不受影響，因此可能造成較接近修法時點的資料區間，顯現出較高酒後駕車死亡率及致死率的結果。

在接近法規修正施行的時點附近，有個很明顯變化，即當事人死亡機率降低了約 55%，但到了 6 個月與 1 年長度資料帶寬這個效果卻消失了，因此這個部分的效果是相對較短暫的，本研究亦將之推測歸類於法規修正後執法機關增強相關執勤作為所產生短期但強烈的執勤效果，觀察致他人死亡機率部分的估計結果，雖然估計之係數值未能達到顯著，但檢視不同區間帶寬的作用方向，在較靠近修正時點的效果亦減少約 47% 的致死機率，但在 6 個月與 1 年時間帶寬的效果也消失

了，結果與當事人死亡機率所估計得到的結果類似，因為這部分的影響包含了酒後駕車與非酒駕的當事人，因此本研究認為此次的法規修正仍伴隨著有相當的外溢效果（spill-over effect），它不僅降低酒後駕車死亡或致他人死亡機率，同時也降低普通駕駛人上述兩者的風險性。

最後，在研究中我們所關心的交乘項的結果卻都是呈現不顯著的狀況，也就是說在此資料當中，無法有足夠證據顯示酒後駕車與法規修正對於交通事故當事人死亡機率或致他人死亡機率有交互影響，因此雖然我們從 4.1.1 敘述統計的結果就粗略可以看出修法後酒後駕車之交通事故發生數相對減少，復經 4.2.1 的迴歸模型估計的結果亦顯著的減少約 15%，但在整體交通系統中死亡與致他人死亡的風險除了較接近修法時點有變化外，但在其他的部分均無較明顯的影響，且此一效果較大的可能係修法後執法機關加強執勤作為所產生短期效果（執勤效果），有關修法的長期效果（罰責效果）的顯現似乎比較延遲，由本研究 4.2.1 結果可知，酒後駕車交通事故的降低至少於法規修正 3 個月之後才開始有顯著的效果，推測可能的原因是要使酒後駕車當事人受到新修正法規的處罰，仍要經歷由警察機關偵查、移送及司法機關起訴與判決等的相關法規程序時間，因此酒後駕車當事人受到嚴厲處罰的時間點將會有所延遲，而修法產生的效果出現的時間亦相對較遠離法規修正時點。

總的來說，本研究針對 2011 年《刑法》修正桃園市交通事故資料的實證研究結果整理如下：

- 一、產生短期效果：修法同時對非酒後駕車交通事故產生外溢效果，降低整體交通事故當事人死亡機率，使整體交通系統安全性提升。
- 二、產生長期效果：降低酒後交通事故發生件數及機率，酒精作用會影響駕駛人生理反應，酒後駕車確實造成交通系統安全性影響，因此降低酒後駕車交通事故，亦有助於提升整體交通安全。

三、本次的法規修正對於酒後駕車當事人死亡機率及致他人死亡機率影響，  
在本研究中無積極證據證明兩者有顯著的關聯性。



## 5.2 研究建議

本研究發現修法後伴隨的加強執法作為，能對於防制酒後駕車行為得到迅速且顯著效果，同時產生的外溢效果增加整體交通系統安全性，作為快速打擊及壓制酒後駕車行為，執法機關的積極作為增加酒後駕車駕駛在道路上被攔檢的機率，於短期能很顯著的降低整體交通事故的當事人死亡或致他人死亡機率，執法機關的勤務作為即時防制措施將是很有效的政策選擇，同時也是後續法規是否能產生長期效果的基石（Benson and Rasmussen, 1999）。

另估計本次《刑法》修正的長期效果，最主要是降低整體酒後駕車事故發生機率約 15%，雖然這樣的效果也是非常有效的促進整體交通安全，但修法的效果出現有延遲性且似乎對於重度酒後駕車者並無影響，而通常造成較嚴重的交通事故有較高的比例都是高酒測值的當事人，因此從實證的數據當中也無顯著的證據看到法規修正長期效果對於酒後駕車當事人死亡或致他人死亡機率的抑制，刑罰對於酒後駕車處罰的論理除了有較大的爭議外，另外刑事訴訟程序的時程不如行政罰或者警察勤務作為有即時性的效果，立法者本欲以刑罰嚇阻酒駕行為發生，程序耗時與等待判決結果的延遲，仍無法嚇阻嚴重酒後駕車行為的發生；再者，產生諸多爭議，例如立法上具體或抽象危險爭論、執法過程瑕疵、酒測器存在誤差值或矯治機關人滿為患等問題，劉桂文（2014）研究認為：「經由次級資料分析、質性訪談及量化問卷分析的結果發現，酒醉駕車受刑人並不會因刑罰的嚴厲而減少醉駕車行為……，本研究未能證實監獄的各項措施確實能避免酒醉駕車再犯行為的發生」，政策若只想以「嚴刑峻罰」迅速回應民意，一昧的僅以刑事手段優先時，是否又產生更多問題耗用了更多的社會成本，且不啻排除了思考其他更經濟防治政策的可能性。

最後針對國內酒後駕車政策效果之研究，建議可於「道路交通事故調查報告表」（一）（二）當中，增加「5 年內是否曾經酒後駕車違規或違法」的項目，

此用意在於將資料中事故當事人區分為不同群組，當我們可以明確酒後駕車法規變動效果的接受組與對照組<sup>50</sup>後，即可使用本研究所建立的模型(3-16)與(3-17)式來確立法規修正對於當事人死亡機率或者致他人死亡機率的「因果關係」，此一方法為差異之中差異法 (Difference in differences, DID)，當政策施行或法規修正時，主政者最關心的應是是否產生效果達成所想要的目的，而客觀上觀察到的數據變化是否真的是政策變動所產生的效果，因此政策變動與數據變化間的因果關係確立，對於政策效果之相關研究至為重要。



---

<sup>50</sup> 交通事故當事人曾有酒後駕車紀錄者可視為酒駕法規改變效果的接受組，另外無酒後駕車紀錄者可作為上揭改變的對照組。

### 5.3 研究限制

本研究感謝政府積極推動開放資料政策<sup>51</sup>，使許多政府機關之行政資料得無償開放予學術研究使用，賦予資料更多的價值，作為增進國家社會福利的指引，惟各個地方政府資料公開進度不一，本研究撰寫期間僅蒐集桃園市之交通事故資料，惟酒後駕車相關法規（行政法、《刑法》等）修正都是全國一體適用，因如能將全國各地方政府的交通事故資料都納入研究範圍，將可以更深入探討不同地區是否對於法規修正產生不同的反應或效果，並以全國的交通安全的角度來評價本次法律修正的效用，將使結論立場更加客觀亦更具說服力。

另外，本研究針對 2011 年《刑法》修正前後特定期間交通事故資料為研究對象，並盡可能控制所有影響交通事故嚴重性（安全性）的解釋變數，以求估計結果準確、可信，並正確捕捉法律修正產生的效果，惟本研究撰寫過程，尚無法獲得該期間警政機關相關勤務作為強度的可靠數據資料，本如若能控制勤務作為強度，應該可以更進一步分離出修法包含的「執勤效果」與「罰責效果」，而對整體酒後駕車研究結果可能更深的影響。

囿於本研究所取得的資料及時間，僅選擇 2011 年《刑法》修正作為政策效果衡量的目標，尚未延伸至其他時間點之酒後駕車政策變動分析，但本文嘗試使用非其他研究者使用過之方法及觀點衡量政策，僅做為此研究方法之投石問路，假設作者之後有機會仍將繼續蒐集更長時間之交通事故資料並衡量其他可能之交通政策，期望達到政策效果之最佳化與社會福利最大化。

---

<sup>51</sup> 依據行政院第 3322 次院會決議指示，「政府開放資料(open data)可增進政府施政透明度、提升民眾生活品質，滿足產業界需求，對於各級政府間或各部會間之決策品質均有助益可見其重要性……資料開放的類型以便利及提升民眾生活品質為優先，例如食、醫、住、行、育樂、就業、文化、經濟發展和生活品質等，期透過政府資料開放，促成跨機關與民間協同合作與服務創新，創造民眾、政府、業界三贏局面。」

# 參考文獻

## 中文文獻

- 1、中華民國交通部運輸研究所運輸安全網站資料系統(<http://talas-pub.iot.gov.tw/>)
- 2、內政部警政署全球資訊網警政統計查詢網(<https://ba.npa.gov.tw/npa/stmain.jsp?sys=100>)
- 3、國家發展委員會政府資料開放平台(<https://data.gov.tw/>)

## 專書：

- 1、內政部警政署、中央警察大學(2011)。《道路交通事故現場圖與調查報告表填表須知》。臺北：內政部警政署。
- 2、甘添貴(2013)。《刑法各論(下)》，修訂二版。臺北：三民書局。
- 3、交通部運輸研究所(2010)。《交通統計報表使用說明》。臺北：交通部運輸研究所。
- 4、吳庚、盛子龍(2017)。《行政法之理論與實用》，增訂十五版。臺北：三民書局。
- 5、林山田(2005)。《刑罰學》。臺北：臺灣商務。
- 6、林惠玲、陳正倉(2014)。《基礎統計學—觀念與應用》。臺北：雙葉書廊。
- 7、胡志宇(2016)。《Stata/EViews 計量經濟分析》。北京：中國人民大學出版社。
- 8、張紹勳(2016)。《Stata 與高等統計分析》。臺北：五南圖書。
- 9、謝宇(2017)。《迴歸分析》，臺北：五南圖書。

## 期刊(含報紙)：

- 1、陳嘉銘(2015,10)。〈保存和廢除死刑的理由〉。中央研究院週報，第1536期，頁4-6。
- 2、林俊杰(2013,08)。〈重刑化刑事政策實證效能之研究—以酒後駕車犯罪為例〉。檢協會訊，92，頁5-9。
- 3、林達(2016,04)。〈不能安全駕駛罪之實務運作檢討與修法建議〉。軍法專刊，第62卷第2期，頁89-102。
- 4、何國榮、黃益三、王銘亨(2000,06)。〈人體血液中酒精濃度與呼氣酒精濃度在實例上的探討〉。道路交通安全與執法研討會，民國89年，頁271-285。

## 論文集：

- 1、蔡偉德(2017)。〈酒駕罰則是否有效抑制酒駕？中斷點迴歸設計的應用〉。《經濟論文叢刊》，即將出版論文。臺北：國立臺灣大學經濟系。
- 2、周文生、陳雯龍(2002,10)。〈交通事故調查資料作業流程之探討〉。《九十一

年道路交通安全與執法研討會》。桃園：中央警察大學交通學系暨交通管理研究所。

- 3、周文生、陳鴻斌、田偉仁（2001,09）。〈道路交通事故調查報告表修訂計劃之研究〉。《九十年道路交通安全與執法研討會》。桃園：中央警察大學交通學系暨交通管理研究所。
- 4、黃榮堅（2000）。〈不能安全駕駛與肇事逃逸〉。《臺灣本土法學雜誌》，第7期，臺北：臺灣本土法學雜誌社。

#### 碩博士論文：

- 1、劉晨志（2015）。《論飲酒後駕車行為犯罪化之立法現象》。國立清華大學科技法律研究所碩士學位論文，新竹市。
- 2、朱禮伶（2009）。《應用駕駛模擬器探討酒後駕駛行為反應之研究》。國立成功大學交通管理學系碩士論文，臺南市。
- 3、徐漫育（2013）。《實施酒後駕車罰責加重政策之成本效益分析》。國立中興大學應用經濟學系所碩士論文，臺中市。
- 4、吳宜珊（2016）。《經濟景氣與酒駕關係之探討》。國立中央大學產業經濟研究所碩士論文，桃園市。
- 5、曾宇宏（2017）。《汽車酒駕酒精濃度感測變化之研究》。高苑科技大學資訊科技應用研究所碩士論文，高雄市。
- 6、戴川盛（2016）。《我國警察取締酒後駕車問題與對策之研究》。中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文，桃園市。
- 7、張可濤（2017）。《估計酒駕罰則加重的政策效果》。國立臺灣大學經濟學研究所碩士論文，臺北市。
- 8、蔡宜家（2016）。《飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義—比較台灣與日本的刑事法律制度》。國立中正大學法律系研究所碩士論文，嘉義縣。
- 9、黃俊傑（2016）。《論《刑法》不能安全駕駛罪-以醉態駕駛為中心》。國防大學法律學系研究所碩士論文，桃園市。
- 10、許麗花（2015）。《我國酒後駕車刑事量刑之實證研究》。國立中正大學法律系研究所碩士論文，嘉義縣。
- 11、馬士軒（2014）。《駕駛人酒精濃度與肇事嚴重度關聯性之探討—以桃園縣為例》。中央警察大學交通管理研究所碩士論文，桃園市。
- 12、陳建同（2014）。《論《刑法》不能安全駕駛罪—以酒醉駕車之相關適用爭議為核心》。國立臺北大學法律學系研究所碩士論文，新北市。
- 13、陳瑞昱（2018）。《酒駕犯中立化技巧之探究》。國立中正大學犯罪防治研究所碩士論文，嘉義縣。
- 14、許鈴敏（2017）。《酒駕之刑事政策及經濟學面向實證探討：以花蓮地區單純酒駕犯罪為例》。國立東華大學公共行政學系研究所碩士論文，花蓮縣。
- 15、李佩玲（2016）。《台灣酒駕政策與酒駕事故之關聯性研究》。國立中央大學產

- 業經濟研究所碩士論文，桃園市。
- 16、林宜臻(2015)。《酒駕犯罪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碩士論文，桃園市。
  - 17、闞迺璇(2015)。《酒駕肇事與環境因素時空分析》。中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文，桃園市。
  - 18、郭佩霞(2015)。《酒後駕車加重處罰立法前後執法與判決結果比較分析—以大臺北地區為例》。中央警察大學交通管理研究所碩士論文，桃園市。
  - 19、陳靖琳(2015)。《論《刑法》第185條之3不能安全駕駛罪—以飲酒駕駛行為為中心》。國立臺灣大學法律學研究所碩士論文，臺北市。
  - 20、胡展彰(2015)。《每況愈下的不能安全駕駛罪立法—以102年修法後的不能安全駕駛罪為中心》。中原大學財經法律研究所碩士論文，桃園市。
  - 21、吳姿瑩(2015)。《酒駕重罰化對成年累犯之嚇阻效果》。國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文，新北市。
  - 22、劉桂文(2014)。《我國酒醉駕車再犯行為之研究》。國立中興大學國家政策與公共事務研究所碩士論文，臺中市。
  - 23、陳筱娟(2013)。《酒後駕車成因分析及其防治對策之研究-以桃園縣為例》。中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文，桃園市。
  - 24、陳品含(2012)。《以駕駛人及一般民眾之觀點探討酒後駕車罰款金額之研究》。國立嘉義大學行銷與運籌研究所碩士論文，嘉義市。
  - 25、洪嘉臨(2012)。《高速公路酒駕肇事與酒駕執法強度、社會經濟關聯性之研究》。中央警察大學交通管理研究所碩士論文，桃園市。
  - 26、張文崧(2011)。《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碩士論文，桃園市。
  - 27、楊婷婷(2011)。《酒後駕車防制策略之研究—應用層級分析法》。逢甲大學運輸科技與管理學系碩士論文，臺中市。
  - 28、蔡緒安(2009)。《交通安全政策成效分析—酒後駕車處罰之研究》。國立臺北大學經濟學系研究所碩士論文，新北市。
  - 29、吳靜芝(2008)。《美國酒駕成因分析》。國立中山大學中山學術研究所碩士論文，高雄市。
  - 30、依智麒(2008)。《論犯罪行為應罰性—以《刑法》第185條之3為例》。中國文化大學法律學研究所碩士論文，臺北市。
  - 31、徐志光(2003)。《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在職專班碩士論文，臺北市。
  - 32、趙家皓(2000)。《台灣酒後駕車行為的探討與分析》。輔仁大學經濟學研究所碩士論文，新北市。

## References

1. Benson, Bruce L. and Rasmussen, David W. (1999), "Deterring Drunk Driving Fatalities: An Economics of Crime Perspective," *International Review of Law and Economics*, 19:205-225.
2. Brambor, T., Clark, W., and Golder, M. (2006), "Understanding Interaction Models: Improving Empirical Analyses." *Political Analysis*, 14(1):63-82.
3. Cook, P. (1980), Research in Criminal Deterrence: Laying the Groundwork for the Second Decade. *Crime and Justice*, 2, 211-268.
4. Chang, Koyin, Wu, Chin-Chih and Ying, Tung-Hsiang (2012), "The effectiveness of alcohol control policies on alcohol-related traffic fatalities in the United States," *Accident Analysis and Prevention*, 45, 406-415.
5. Hansen, Benjamin (2015), "Punishment and Deterrence: Evidence from Drunk Driving," *The American Economic Review*, 105(4): 1581-1617.
6. Kaestner, Robert and Benjamin Yarnoff (2012), "Long-Term Effects of Minimum Legal Drinking Age Laws on Adult Alcohol Use and Driving Fatalities," *The Journal of Laws & Economics*, 54(2), 325-363.
7. Ying, Yung-Hsing, Wu, Chin-Chih and Chang, Koyin (2013), "The Effectiveness of Drinking and Driving Policies for Different Alcohol-Related Fatalities: A Quantile Regression Analysis," *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10, 4628-4644.

## 附錄一表

表 1 歷年道路交通事故件數 (2003 至 2016 年)

歷年道路交通事故件數，2003至2016年						
年份	A1類		A2類		總計	
	件數	百分比(%)	件數	百分比(%)	件數	百分比(%)
2003	2,560	2.13	117,605	97.87	120,165	100.00
2004	2,502	1.82	134,704	98.18	137,206	100.00
2005	2,766	1.78	153,017	98.22	155,783	100.00
2006	2,994	1.86	157,952	98.14	160,946	100.00
2007	2,461	1.50	161,558	98.50	164,019	100.00
2008	2,150	1.26	167,977	98.74	170,127	100.00
2009	2,016	1.09	182,733	98.91	184,749	100.00
2010	1,973	0.90	217,678	99.10	219,651	100.00
2011	2,037	0.86	233,739	99.14	235,776	100.00
2012	1,964	0.79	247,501	99.21	249,465	100.00
2013	1,867	0.67	276,520	99.33	278,387	100.00
2014	1,770	0.58	305,972	99.42	307,742	100.00
2015	1,639	0.54	303,774	99.46	305,413	100.00
2016	1,555	0.51	302,624	99.49	304,179	100.00

表 2 歷年道路交通事故死亡人數、受傷人數、死亡率及受傷率 (依人口數、領有駕駛執照人數、機動車輛登記數、延車公里計算)

歷年道路交通事故死亡人數、受傷人數、死亡率及受傷率(依人口數、領有駕駛執照人數、機動車輛登記數、延車公里計算)												
年份	死亡人數	受傷人數	其它及不明	總計	每十萬人口		每十萬領照人口		每十萬輛機動車		每百萬延車公里	
					死亡人數	受傷人數	死亡人數	受傷人數	死亡人數	受傷人數	死亡人數	受傷人數
2003	2,706	156,227	105,200	264,133	11.971	691.131	12.785	738.112	14.627	844.440	0.000	0.000
2004	2,634	179,087	118,958	300,679	11.609	789.308	12.081	821.374	13.731	933.565	0.000	0.000
2005	2,892	203,042	133,479	339,413	12.701	891.693	12.932	907.956	14.560	1022.222	0.000	0.000
2006	3,135	211,237	135,230	349,602	13.704	923.379	13.722	924.599	15.438	1040.208	0.000	0.000
2007	2,570	216,640	133,961	353,171	11.194	943.621	10.981	925.675	12.408	1045.976	0.000	0.000
2008	2,224	227,423	134,997	364,644	9.654	987.206	9.290	949.986	10.544	1078.225	0.000	0.000
2009	2,092	246,959	146,453	395,504	9.049	1068.172	8.544	1008.647	9.788	1155.408	0.000	0.000
2010	2,047	293,764	172,510	468,321	8.838	1268.295	8.174	1172.979	9.424	1352.415	0.000	0.000
2011	2,117	315,200	185,867	503,184	9.115	1357.163	8.278	1232.563	9.525	1418.115	0.000	0.000
2012	2,040	334,091	194,972	531,103	8.749	1432.894	7.822	1281.087	9.129	1495.055	0.000	0.000
2013	1,928	373,570	216,900	592,398	8.249	1598.262	7.261	1406.899	8.941	1732.487	0.000	0.000
2014	1,819	413,204	241,490	656,513	7.762	1763.286	6.699	1521.817	8.544	1940.808	0.003	0.253
2015	1,696	410,071	240,673	652,440	7.219	1745.572	6.148	1486.507	7.925	1916.139	0.003	0.256
2016	1,604	402,073	245,833	649,510	6.814	1708.055	5.728	1435.854	7.457	1869.181	0.003	0.265

表 3 歷年道路交通事故中汽機車駕駛者死亡人數、受傷人數

歷年道路交通事故中汽機車駕駛者死亡人數、受傷人數						
年份	死亡人數	有飲酒死亡人數	事故中有人飲酒所佔百分比(%)	受傷人數	有飲酒受傷人數	事故中有人飲酒所佔百分比(%)
2006	1324	325	24.5468278	136540	8521	6.24066208
2007	1084	244	22.5092251	140354	8200	5.84237001
2008	934	209	22.3768737	148285	8112	5.47054658
2009	862	201	23.3178654	162583	8256	5.07802169
2010	917	217	23.6641221	196220	9282	4.73040465
2011	955	224	23.4554974	212296	9690	4.56438181
2012	883	183	20.7248018	225867	8868	3.92620436
2013	819	151	18.4371184	256882	7205	2.80478975
2014	832	142	17.0673077	286923	7206	2.5114752
2015	784	116	14.7959184	286659	6250	2.18029087
2016	782	96	12.2762148	282961	5805	2.05151947

表 4 歷年機動車輛數統計

年別 Year	歷年機動車輛數 Registered of Motor Vehicles		
	合計	汽車(不含軍車)	機車
	Total	Automobiles	Motorcycles
1992	11,268,253	3,618,942	7,649,311
1993	11,856,524	3,989,128	7,867,396
1994	12,377,082	4,342,573	8,034,509
1995	13,201,471	4,684,447	8,517,024
1996	14,273,465	4,989,551	9,283,914
1997	15,345,743	5,294,130	10,051,613
1998	15,959,135	5,430,095	10,529,040
1999	16,317,768	5,359,299	10,958,469
2000	17,022,689	5,599,517	11,423,172
2001	17,465,037	5,731,835	11,733,202
2002	17,906,957	5,923,200	11,983,757
2003	18,500,658	6,133,794	12,366,864
2004	19,183,136	6,389,186	12,793,950
2005	19,862,807	6,667,542	13,195,265
2006	20,307,197	6,750,169	13,557,028
2007	20,711,754	6,768,281	13,943,473
2008	21,092,358	6,726,916	14,365,442
2009	21,374,175	6,769,845	14,604,330
2010	21,721,447	6,876,515	14,844,932
2011	22,226,684	7,053,082	15,173,602
2012	22,346,398	7,206,770	15,139,628
2013	21,562,645	7,367,522	14,195,123
2014	21,290,313	7,554,319	13,735,994
2015	21,400,897	7,739,144	13,661,753
2016	21,510,650	7,842,423	13,668,227

表 5 法規修正效果估計：酒後駕車交通事故機率變化

$$\Pr(drunk = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 afterlaw + \dots + \beta_i \chi_i + \varepsilon_i)$$

Variable	Odds Ratio	p >  z	Number of obs	Bandwidth
	0.908	0.180	22,403	3-months
afterlaw	0.885	0.016**	44,142	6-months
	0.851	0.000***	87,556	1-year

\* p < 0.1, \*\* p < 0.05, \*\*\* p < 0.01



表 6 法規修正效果估計: 交通事故當事人死亡機率變化

$$\Pr(\text{dead} = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 \text{afterlaw} + \beta_2 \text{drunk} + \beta_3 \text{afterlaw} \times \text{drunk} + \dots + \beta_i \chi_i + \varepsilon_i)$$

Variable	Odds Ratio	p >  z	Number of obs	Bandwidth
	4.807	0.000***	22,673	3-months
drunk	3.829	0.000***	44,908	6-months
	2.223	0.000***	88,504	1-year
	0.458	0.062*	22,673	3-months
afterlaw	1.116	0.656	44,908	6-months
	0.900	0.456	88,504	1-year
	1.144	0.799	22,673	3-months
drunk#after-law	0.818	0.610	44,908	6-months
	1.112	0.771	88,504	1-year

\* p < 0.1, \*\* p < 0.05, \*\*\* p < 0.01

表 7 法規修正效果估計: 交通事故致他人死亡機率變化

$$\Pr(cdeath = 1) = F(\beta_0 + \beta_1 afterlaw + \beta_2 drunk + \beta_3 afterlaw \times drunk + \dots \beta_i \chi_i + \varepsilon_i)$$

Variable	Odds Ratio	p >  z	Number of obs	Bandwidth
	3.851	0.012**	22,518	3-months
drunk	2.293	0.076*	44,569	6-months
	2.328	0.007***	87,847	1-year
	0.530	0.247	22,518	3-months
afterlaw	0.904	0.756	44,569	6-months
	0.918	0.610	87,847	1-year
	0.228	0.219	22,518	3-months
drunk#afterlaw	0.902	0.881	44,569	6-months
	0.856	0.743	87,847	1-year

\* p < 0.1, \*\* p < 0.05, \*\*\* p < 0.01

## 附錄一圖

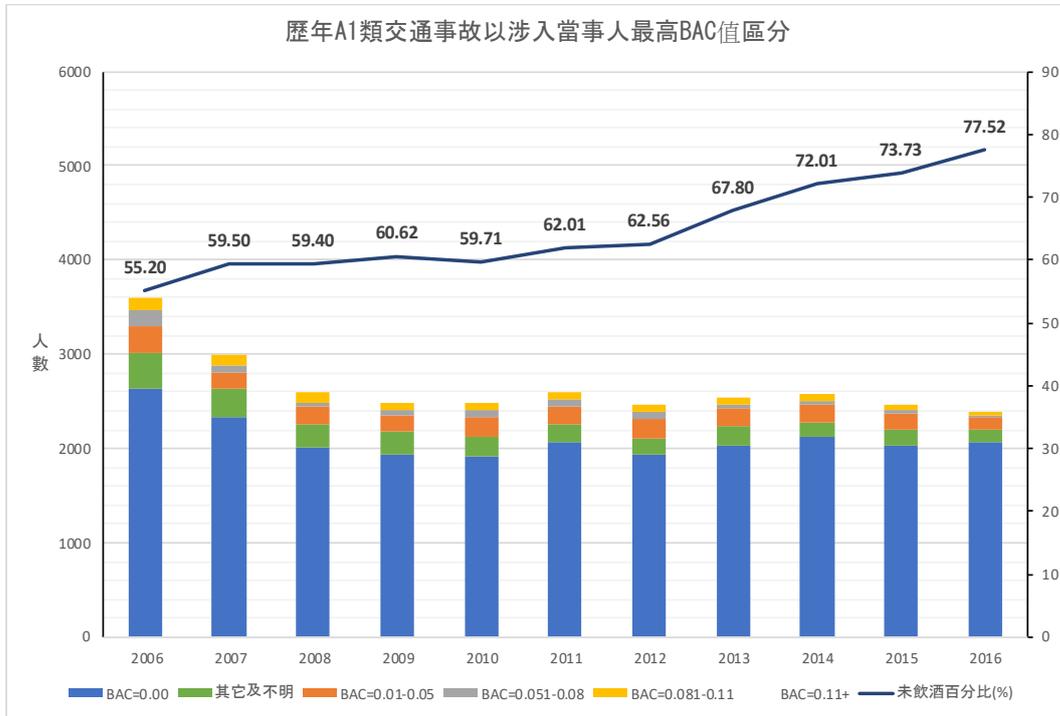


圖 1 歷年 A1 類交通事故以涉入當事人最高 BAC 值區分

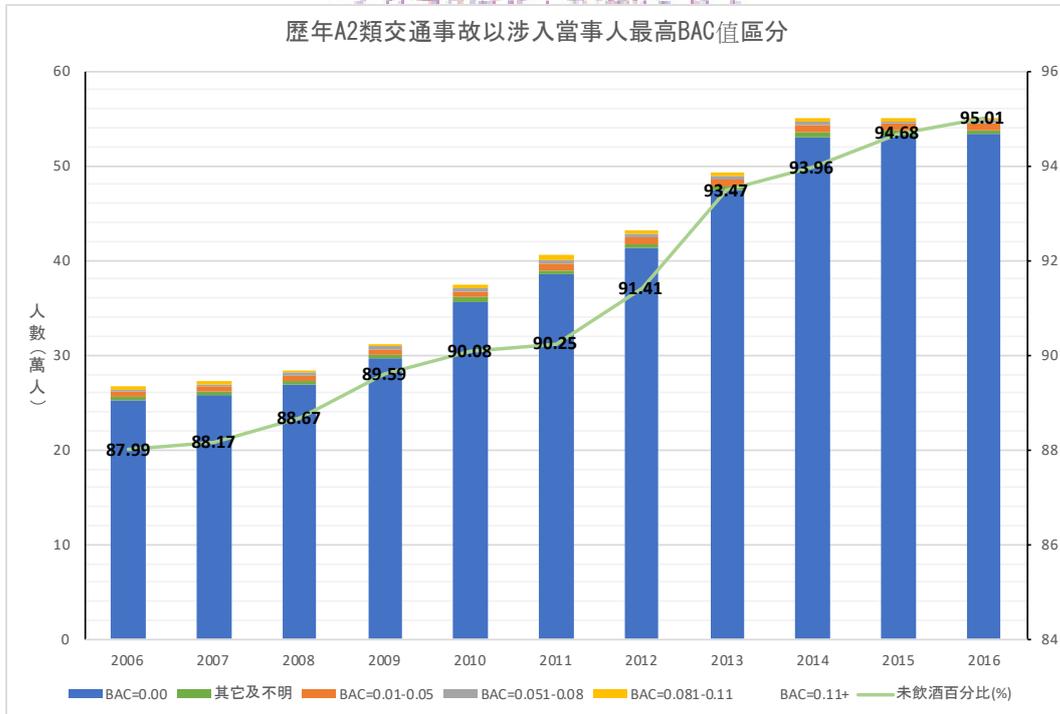


圖 2 歷年 A2 類交通事故以涉入當事人最高 BAC 值區分



圖 3 歷年駕駛人死亡交通事故酒後駕車比例

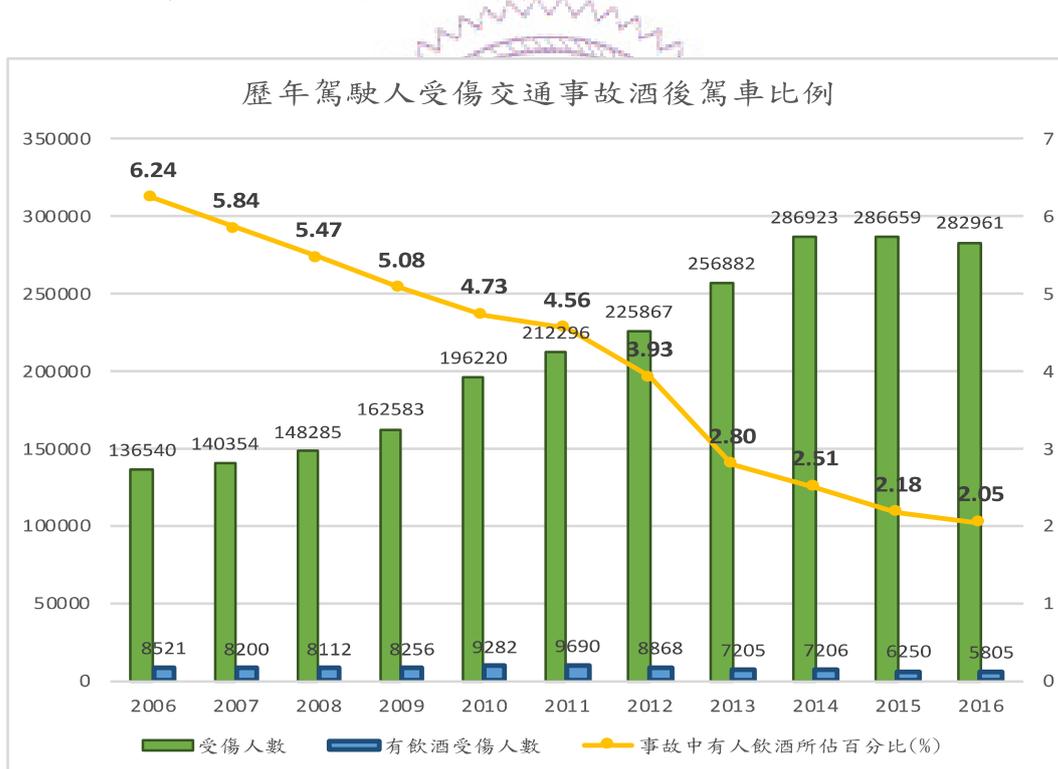


圖 4 歷年駕駛人受傷交通事故酒後駕車比例

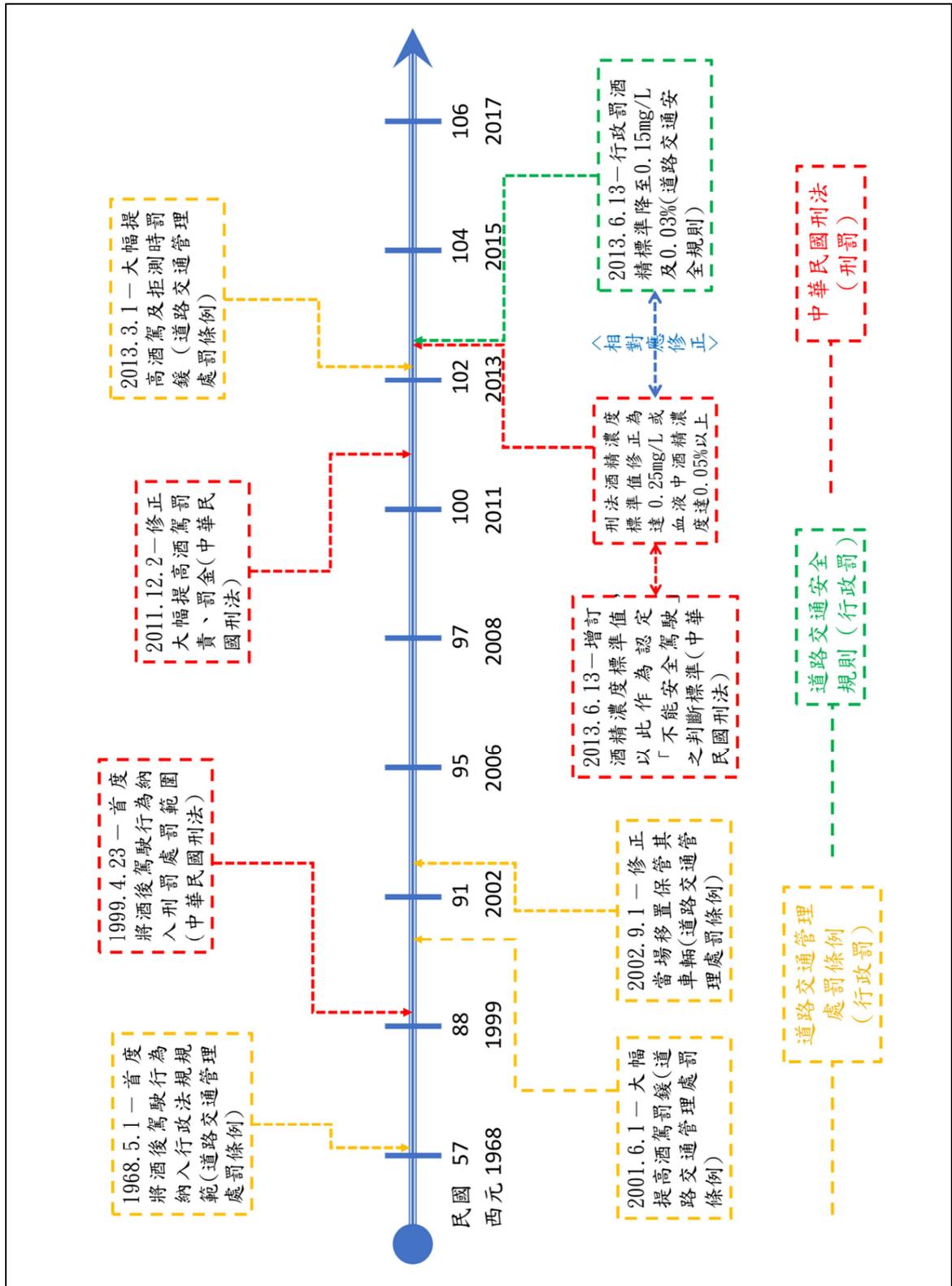


圖 5 國內歷年酒後駕車相關法規重大修正時點

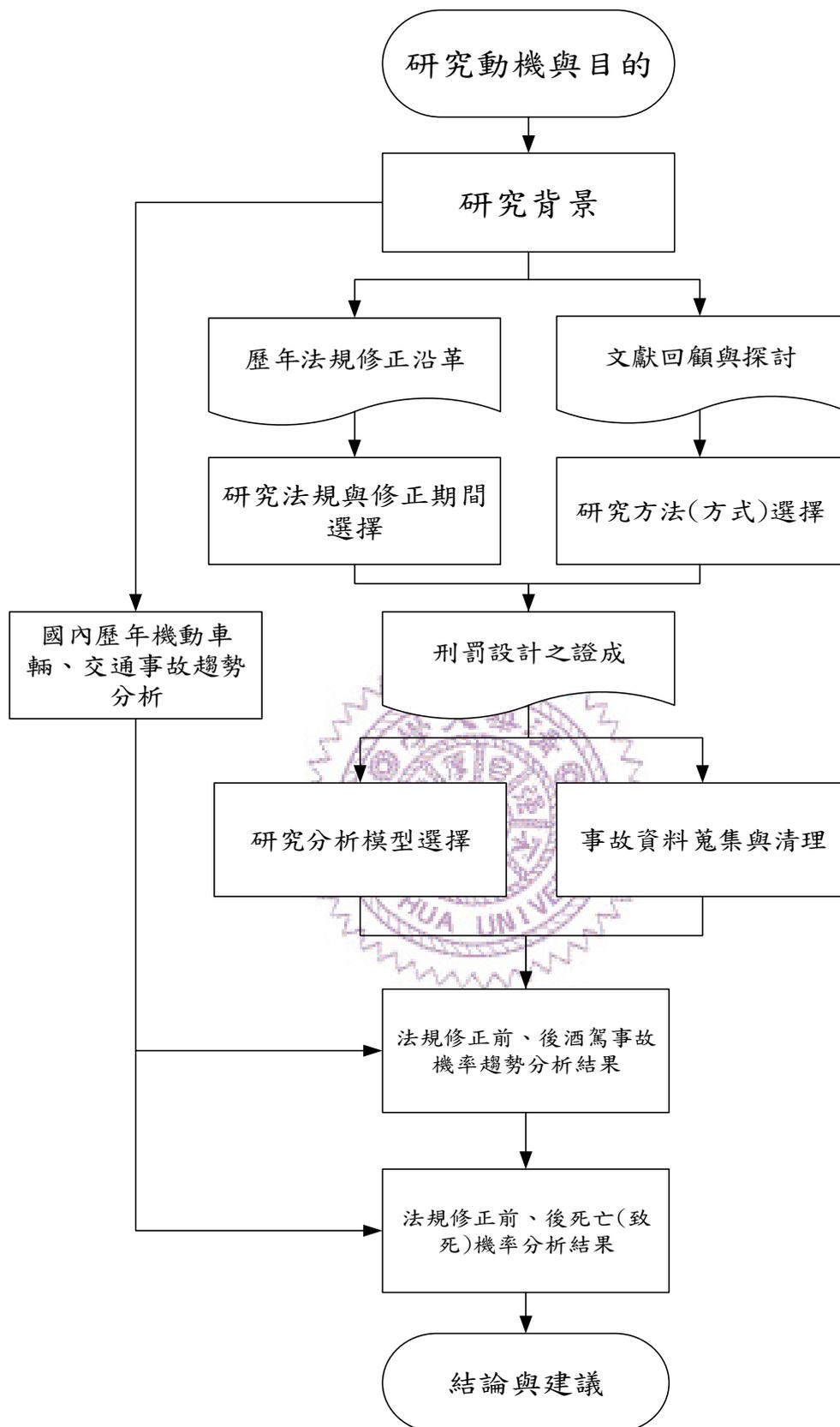


圖 6 研究流程圖

警察局名稱總編號				轄區分局名稱處理編號				道路交通事故類別(備打勾)				A1	A2	A3			
<b>道路交通事故調查報告表(一)</b>																	
①發生時間		②發生地點		(1) 街道 區(市) 里 路 段 巷 弄 號前 公尺處 地址 鎮(鄉) (村) 郵 (街) 口 (東) (南) (西) (北) 側 (附近)				③死傷人數				①死傷(人)		②受傷(人)			
□□年□□月□□日		□□時□□分星期□		(2) 路線及里程編號 公里 公尺處 向 車道				24小時內				□□	□□	□□	□□		
				(3) 平交道名稱 線 公里 公尺處 平交道(平交道專用)				2.30日內				□□	□□	□□	□□		
④天候		⑤光線		⑥道路類別		⑦道路型態		⑧事故位置									
1 暴雨 2 強風 3 風沙 4 霧或煙 5 雪 6 雨 7 陰 8 晴		1 日間自然光線 2 晨或暮光 3 夜間(或隧道、地下道、涵洞) 有照明 4 夜間(或隧道、地下道、涵洞) 無照明		1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他		⑧道路型態 (一)平交道 (二)車路部分 01 有遮斷器 06 隧道 12 坡路 02 無遮斷器 07 地下道 13 巷弄 (三)交岔路口 08 橋樑 14 直路 03 三岔路 09 涵洞 (四)圓環廣場 15 其他 04 四岔路 10 高架道路 16 圓環 05 多岔路 11 彎曲路及附 17 廣場		⑧事故位置 (一)交岔路口 08 慢車道 16 直線區道 01 交岔路口內 09 一般車道 17 環道區道 02 交岔口附近 (未劃分快慢車道) 18 行人穿越道 03 機車待轉區 10 公車專用道 19 行人穿越道 04 機車待轉區 11 機車專用道 20 行人穿越道 (二)路段 12 機車優先道 21 行人道 05 交道島 13 路肩、路緣 22 收費站附近 (含禮化線) (三)交流道 23 其他 06 迴轉道 14 加速車道 07 快車道 15 減速車道									
⑨路面狀況				⑩道路障礙				⑪號誌				⑫車道劃分設施-方向設施					
(1)路面鋪裝		(2)路面狀態		(3)路面缺陷		(1)障礙物		(2)視距		(1)號誌種類		(2)號誌動作		⑫車道劃分設施-方向設施			
1 柏油 2 水泥 3 碎石 4 其他鋪裝 5 無鋪裝		1 冰雪 2 油滑 3 泥濘 4 水潭 5 乾涸		1 路面鬆軟 2 突出(高低)不平 3 有坑洞 4 無缺陷		1 道路工程(程)中 2 有堆積物 3 路上有停車 4 其他障礙物 5 無障礙物		(一)不良 1 彎道 2 坡道 3 建築物 4 樹木、農作物 5 路上停放車輛 6 其他 (二)良好 7 良好		1 行車管制號誌 2 行車管制號誌(附設行人專用號誌) 3 閃光號誌 4 無號誌		1 正常 2 不正常 3 無動作 4 無號誌		(一)中央分向島 (二)單向禁止超車線 (三)單向禁止超車線 01 寬式 (50公分以上) 02 窄式附欄 03 窄式無欄 (二)雙向禁止超車線 04 附標記 05 無標記 10 無分向設施			
⑬車道劃分設施-分道設施				⑭車道劃分設施-分道設施				⑮事故類型及型態									
(1)快車道或一般車道間		(2)快慢車道間		(3)路面邊緣		(一)人與汽(機)車		(二)車與車		(三)汽(機)車本身		(四)平交道事故					
1 禁止變換車道線(附標記) 2 禁止變換車道線(無標記) 3 車道線(附標記) 4 車道線(無標記) 5 未繪設車道線		1 寬式快慢車道分隔島(50公分以上) 2 窄式快慢車道分隔島(附欄) 3 窄式快慢車道分隔島(無欄) 4 快慢車道分隔線 5 未繪設快慢車道分隔線		1. 有 2. 無		01 對向通行中 02 同向通行中 03 穿越道路中 04 在路上嬉戲 05 在路上作業中 06 街道路中 07 從停車後(或中)穿出 08 行立路邊(外) 09 其他		10 對撞 11 對向擦撞 12 同向擦撞 13 追撞 14 側撞 15 路口交岔撞 16 側撞 17 其他		18 路上翻車、擲倒 19 衝出路外 20 撞護欄(橋) 21 撞號誌、標誌牌 22 撞收費亭 23 撞交通島 24 撞非固定設施 25 撞橋樑、建築物		26 撞路樹、電桿 27 撞動物 28 撞工程車 29 其他		30 衝過(或撞倒)遮斷器 31 正越過平交道中 32 暫停位置不當 33 在平交道內無法作業 34 其他			

圖 7 道路交通事故調查報告表(一)

警察局名稱總編號				轄區分局名稱處理編號				道路交通事故調查報告表(二)-□					
①屬(性)別		②身分證字號		③出生年月日		④住址		⑤電話		備註			
1 男 2 女													
⑥受傷程度		⑦主要傷處		⑧保護裝備		⑨行動電話、電話或其他相關以能裝置		⑩當事者區分(類別)		⑪車輛牌照號碼			
1. 24 小時內死亡 2. 受傷 3. 未受傷 4. 不明 5. 2-30日內死亡		01 頭部 07 手(腕)部 02 胸部 08 腿(腳)部 03 腳部 09 多數傷 04 頸部 10 多處傷 05 腰部 11 不明 06 背脊部		1 戴安全帽或安全帶(使用幼童安全椅) 2 未戴安全帽或未繫安全帶(未使用幼童安全椅) 3 不明 4 其他(行人、慢車駕駛人)		1 未使用 2 使用手持或有磁吸安全 3 使用充持或未持有磁吸安全 4 不明 5 非汽(機)車駕駛人		(一)大客車 A21營業用 A01 公營公車 A22 自用 A02 民營公車 (四)平路車 A31 營業用 A32 自用 A04 民營客運 A05 遊覽車 A41 營業用 A06 自用大車 A42 自用 (二)大貨車 B01 計程車 A11 營業用 B02 租賃車 A12 自用 B03 自用 (三)全聯車		(七)小貨車 (九)機車 (十)腳踏車 (十一)人力車 (十二)其他車 B11 營業用 D01 大客車 D02 載重車 D03 小型車 (十)腳踏車 E01 散裝車 E02 消防車 E03 警備車 E04 工程車 E05 其他特種車 G05 汽車 F01 腳踏自行車 F02 電動輔助自行車 (十三)人 F03 電動自行車 F04 人力車 F05 人力車 F06 其他機車 H01 行人 H02 乘客 H03 其他			
⑫車輛用途		⑬當事者行動狀態		⑭駕駛資格情形		⑮駕駛執照種類		⑯飲酒情形					
1 砂石車 2 的士專用車 3 校車 4 廢車 5 載重車 6 裝載物(貨物)車 7 其他 8 非駕駛人及乘客		(一)汽(機)車 08 右側車尾 13 後車尾 01 前車頭 08 左前車頭(身) 14 左側車身 02 右側車身 09 車頂 (三)其他 03 後車尾 10 車底 15 不明 04 左側車身 (二)機車 16 非汽(機)車 05 右前車頭(身) 11 前車頭 06 右後車尾(身) 12 右側車身		1 有適當之駕照 2 無照(未達考照年齡) 3 無照(已達考照年齡) 4 無照駕駛 5 駕照被吊 6 駕照被吊(3)個月 7 不明 8 非汽(機)車駕駛人		(一)駕駛執照 (四)領用駕照 (五)普通駕照 (六)其他 01 領執照 02 大客車 12 大客車 13 載重車 03 大貨車 04 小型車 14 小型車 (二)普通駕照 (五)其他 05 聯結車 06 大客車 15 國際(外國)駕照 07 大貨車 08 小型車 16 其他駕駛(3)個月 (三)機車執照 17 學習駕駛 09 大型型 18 無駕駛執照 19 不明 10 非普通型 11 輕型 20 非汽(機)車駕駛人		1 經觀察未飲酒 2 經檢測無酒精反應 3 經呼吸器測未超過 0.15mg/L或血液酒精未超過 0.03% 4 經呼吸器測 0.16-0.25mg/L或血液酒精 0.031%-0.08% 5 經呼吸器測 0.26-0.40mg/L或血液酒精 0.081%-0.11% 6 經呼吸器測 0.41-0.55mg/L或血液酒精 0.081%-0.11% 7 經呼吸器測 0.56-0.80mg/L或血液酒精 0.11%-0.16% 8 經呼吸器測超過 0.80mg/L或血液酒精超過 0.16% 9 無法檢測 10 非駕駛人、未檢測 11 不明					
⑰車輛撞擊部位		⑱肇事情形		⑲肇事情形		⑳職業		㉑旅次目的					
1 前車頭 2 右側車身 3 後車尾 4 左側車身 5 右前車頭(身) 6 右後車尾(身)		1 有適當之駕照 2 無照(未達考照年齡) 3 無照(已達考照年齡) 4 無照駕駛 5 駕照被吊 6 駕照被吊(3)個月 7 不明 8 非汽(機)車駕駛人		1 是 2 否		01 民意代表、行政主管、企業主管及經理人員 02 專業人員 03 技術人員 04 事務工作者 05 服務人員 06 專業人員 07 農林漁牧工作者 08 保安工作者(不含警察人員) 09 技師 10 汽車、火車駕駛員 11 機械設備操作工及組裝工 12 技師及體力工 13 未就學兒童 14 小學生 15 國中生 16 高中生 17 大學生 18 大學生(研究)生 19 留學生(學人) 20 專業者 21 其他 22 不明 23 未就學兒童		1 上、下班 2 上、下學 3 業務聯繫 4 運輸 5 社交活動 6 觀光旅遊 7 購物 8 其他 9 不明					
填表人： 主管： 刑事蒐證人員(現場死亡事故)：				處理單位： (單位戳章)				填表日期： 年 月 日					

圖 8 道路交通事故調查報告表(二)

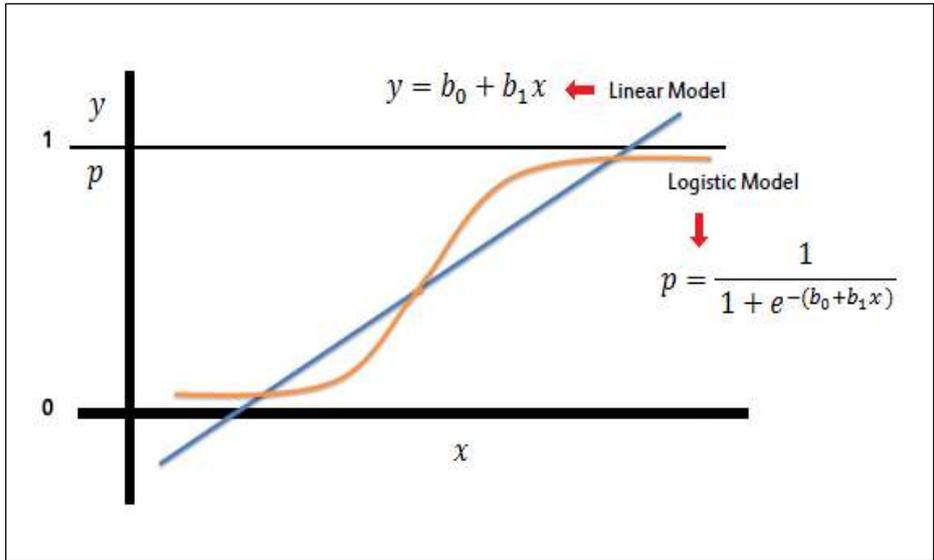


圖 9 Logit Model 與 Linear Model

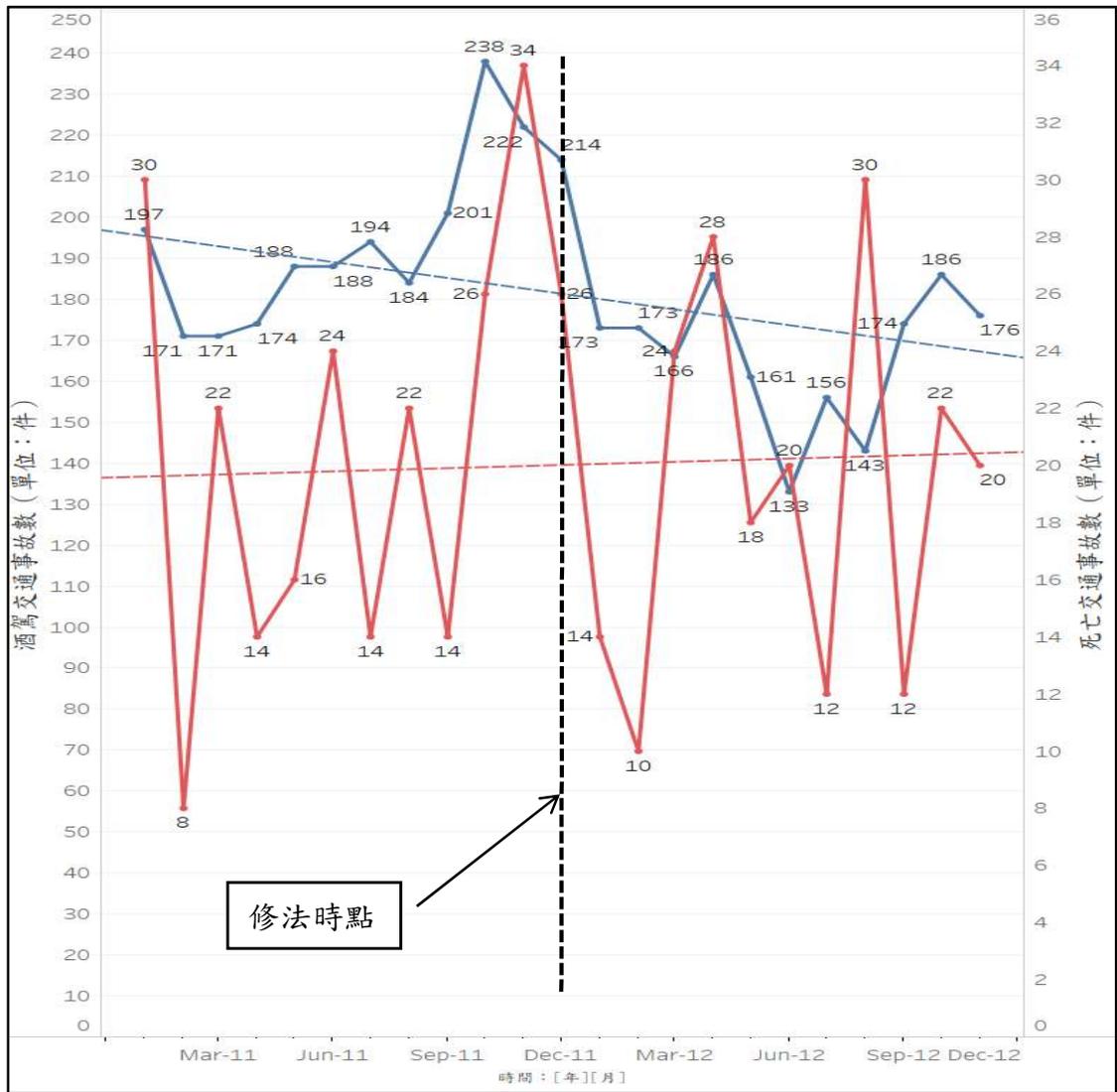


圖 10 2011 年修法時點前後 1 年區間死亡暨酒後駕車交通事故發生數趨勢

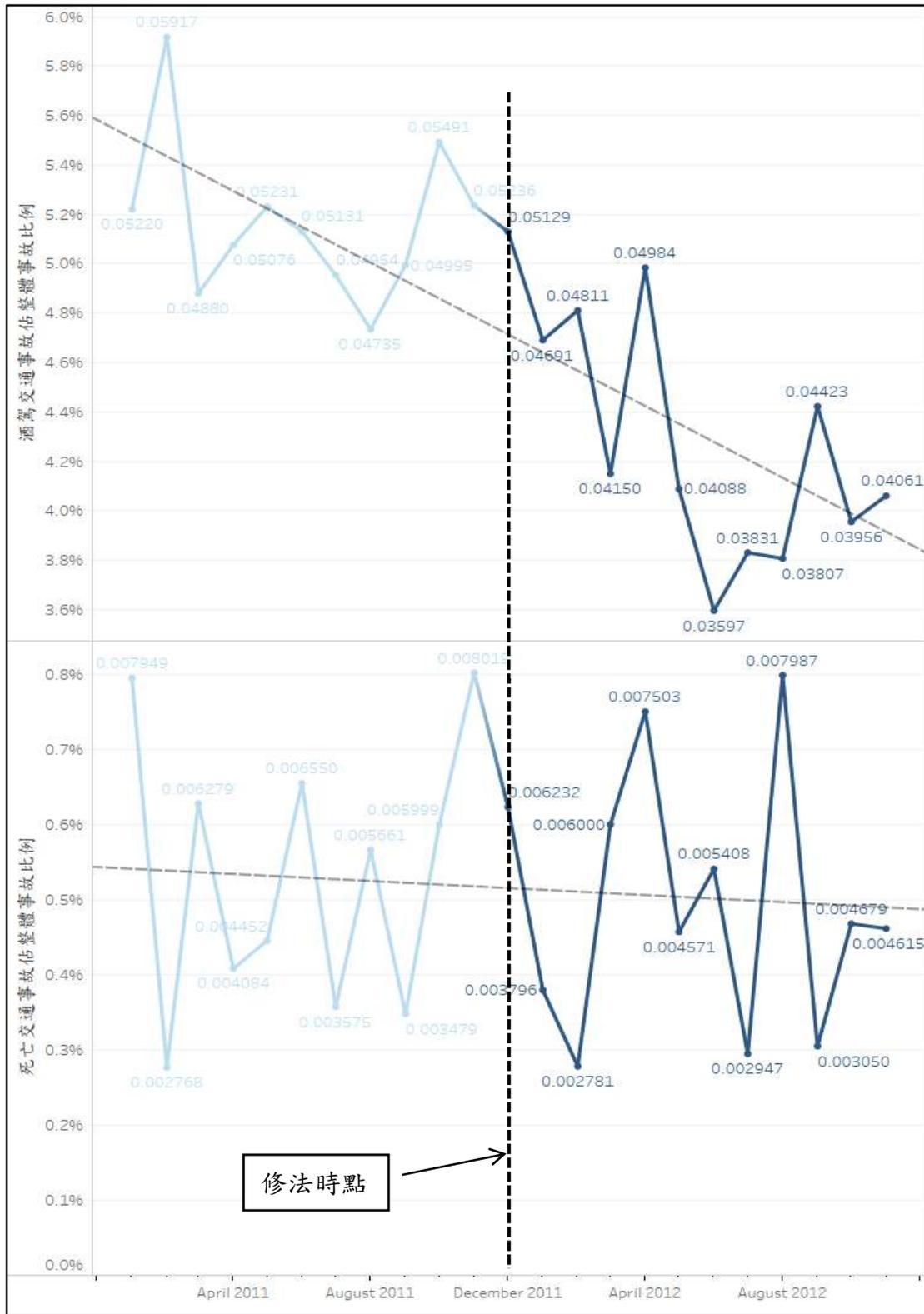


圖 11 2011 年修法時點前後 1 年區間死亡暨酒後駕車佔整體交通事故比例

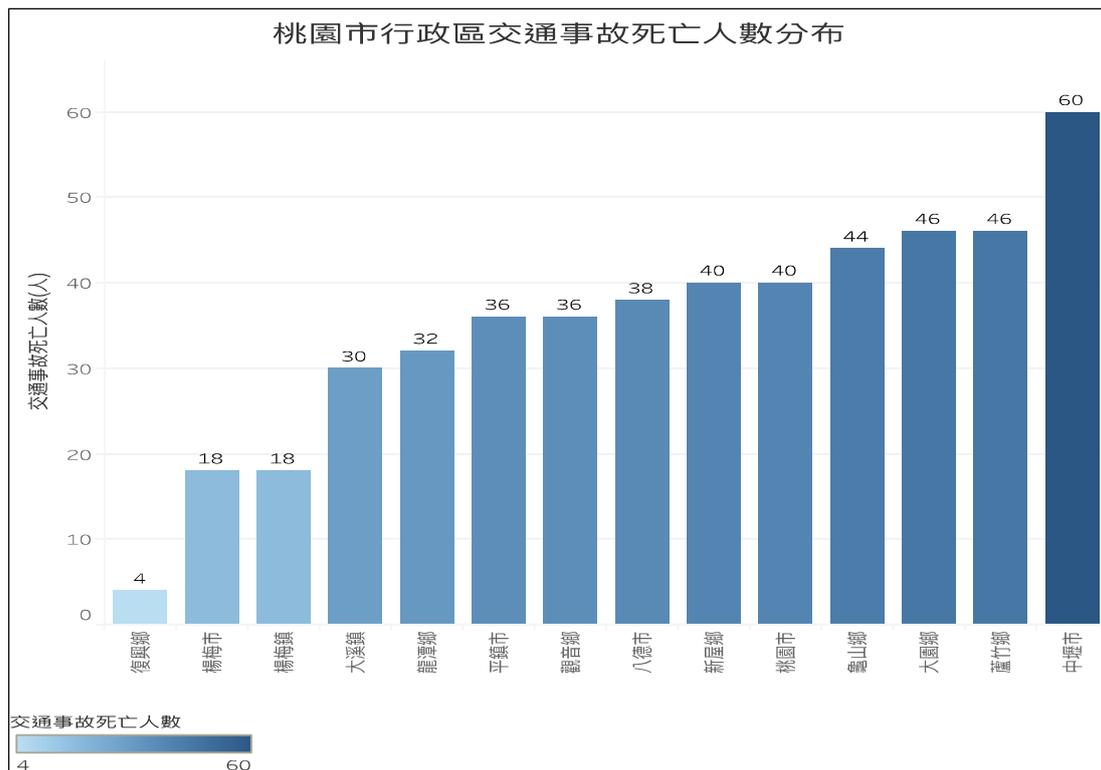


圖 12 桃園市行政區交通事故死亡人數分布

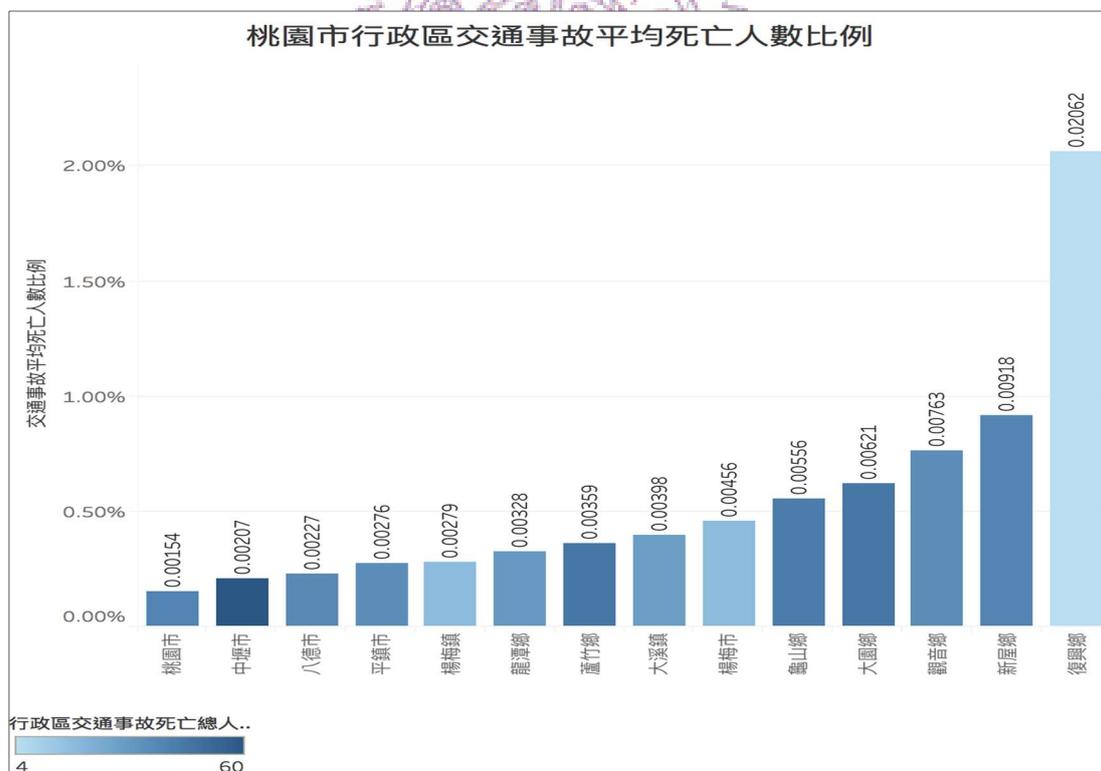


圖 13 桃園市行政區交通事故平均死亡人數比例

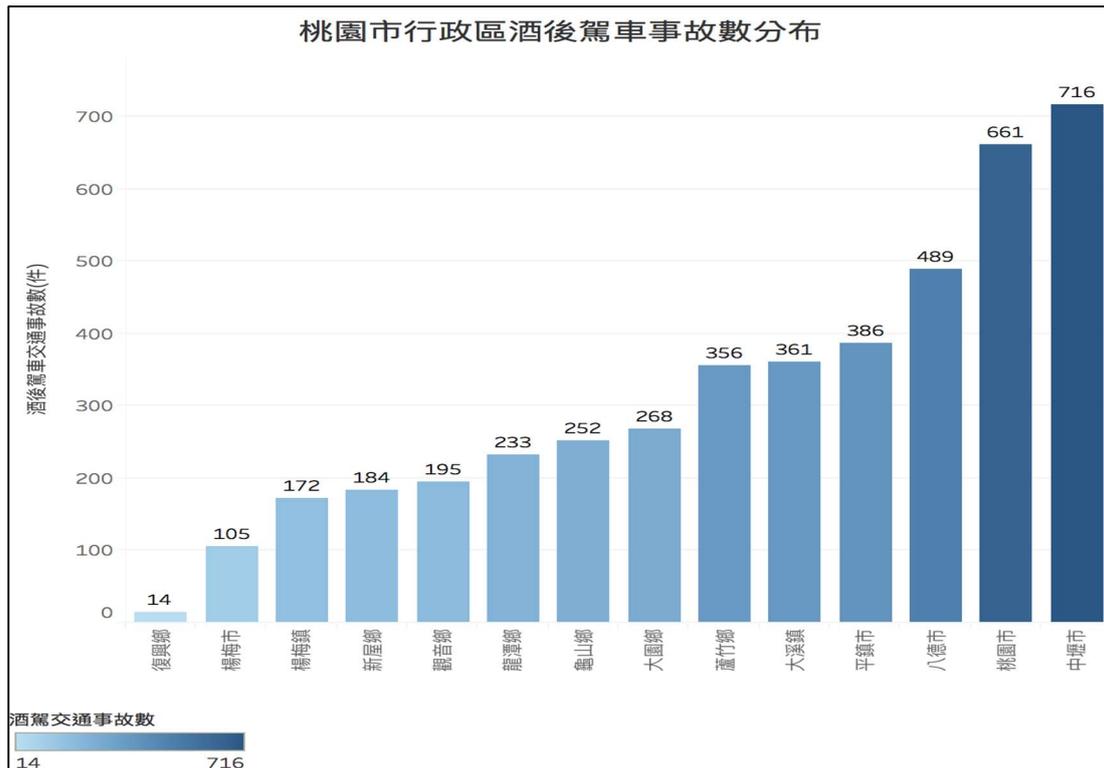


圖 14 桃園市行政區酒後駕車事故數分布

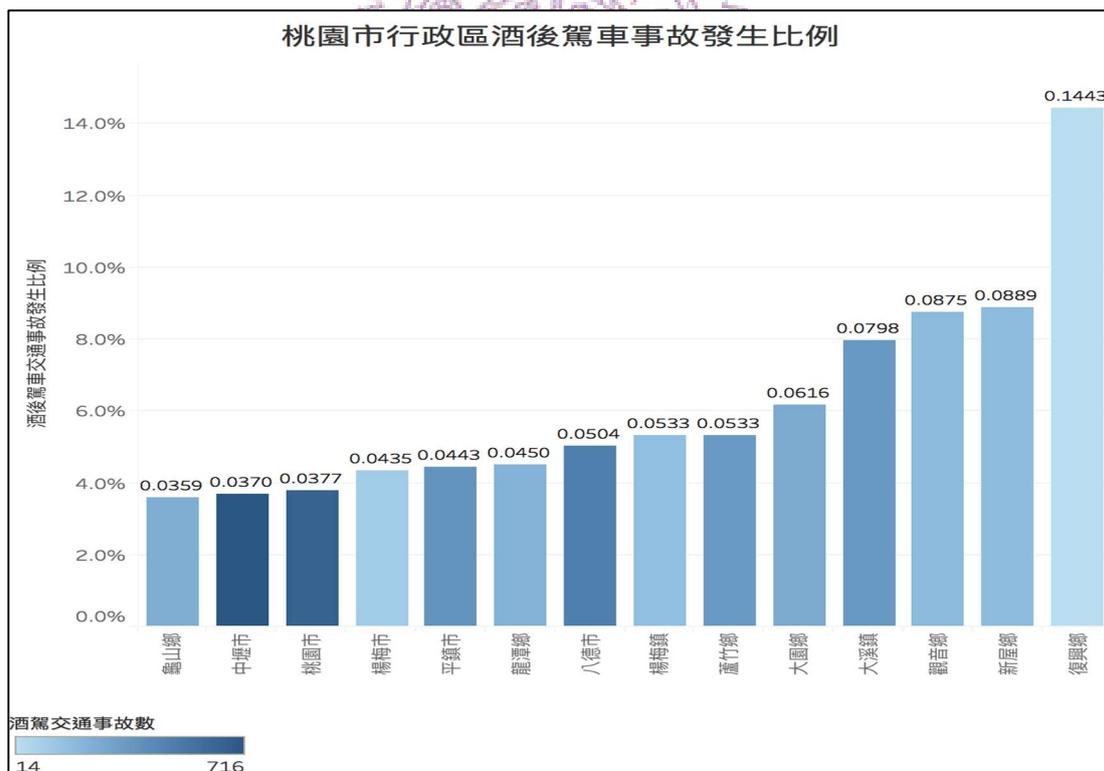


圖 15 桃園市行政區酒後駕車事故發生比例

## 附錄一 國內酒後駕車相關研究論文彙整

論文出版年	論文名稱	研究者 (校院名稱)	研究發現
2018	酒駕犯中立化技巧之探究	陳瑞旻 (國立中正大學)	研究發現「酒駕組」確實在中立化傾向與「一般民眾」有顯著差異，且年齡越大、教育程度低，則其中立化的傾向也越高；進一步分析，酒駕犯在法律認同以及酒駕法律了解程度上有差異，顯示出酒駕犯若對法律越認同或對酒駕法律了解程度越高，其中立化的傾向就會越低。
2017	估計酒駕罰則加重的政策效果	張可濤 (國立臺灣大學)	由於 2013 年 6 月的修法伴隨著道路臨檢擴大實施，故估計結果將包括罰則效果 (penalty effect) 與執勤效果 (enforcement effect)，實證結果顯示，酒駕修法與擴大臨檢皆使夜間之酒駕傷亡人數顯著下降，效果至少維持了 3 個月，而日間傷亡人數的變化則不顯著。此外，推估 2013 年修法之罰則效果至少為 12%。另一方面，觀察非酒駕傷亡人數在修法前後的變化，我們發現酒駕之外溢效果不存在。最後，以相同模型對酒駕平均駕駛年齡、重度飲酒程度、酒駕事故平均乘客數及每日犯罪等進行估計，發現變數在政策前後皆無顯著不同。

2016	經濟景氣與酒駕關係之探討	<p style="text-align: center;">吳宜珊 (國立中央大學)</p>	<p>依追蹤資料迴歸模型進行實證研究分析發現，失業率的增加，明顯增加交通事故的發生；對於酒駕而言，男女失業率對於酒駕事故則有不同的影響，仍可看出經濟景氣確實影響酒駕事故的發生，有其重要關聯性。除了失業率外，影響酒駕事故的發生另一個大又直接的因素，即是高濃度酒類消費量，因著男性為主要喝酒族群，因此顯著正向影響酒駕事故的發生。</p>
2017	酒駕之刑事政策及經濟學面向實證探討:以花蓮地區單純酒駕犯罪為例	<p style="text-align: center;">許鈴敏 (國立東華大學)</p> 	<p>研究發現花蓮地區，男性酒駕較嚴重、夜間酒駕率較高、酒駕年齡以 40-49 歲為最高、非原住民比例高酒駕率就高、原住民比例較高鄉鎮，女性酒駕較高，惟非絕對、酒駕率集中人口密集或人口多的鄉鎮、21-24 時酒駕率最高、秋冬酒駕率高、住家是酒駕率最高的場所、喝廉價酒者居多、酒駕交通工具以機車族最多、50 歲以上的酒駕率較少，足徵酒駕行為其實是一種成本與損失的理性選擇、酒醉駕駛人大多為經濟弱勢者。</p>
2017	汽車酒駕酒精濃度感測變化之研究	<p style="text-align: center;">曾宇宏 (高苑科技大學)</p>	<p>利用酒精感測器及嵌入式系統設計，系統偵測到駕駛者在密閉的汽車內駕駛者酒精濃度未超過 0.0073mg/L，駕駛能夠順利發動汽車引擎。若呼吸的酒精濃度累積超過預先設定的 0.0073mg/L 安全值時，汽車引擎無法啟動；若行進中的汽車，偵測到駕駛者酒精濃度超過 0.0073mg/L，系統會自動啟動閃爍汽車四個角落的方向燈，並以控制汽車引擎，將汽車時速下降到 20 (公里/小時)，並發出語音警示，提醒汽車駕駛人汽車將於系統設定的固定時間(例如 3 分鐘)內熄火。</p>

2016	※我國警察取締酒後駕車問題與對策之研究	戴川盛 (中央警察大學)	2013 年修法降低取締標準及提高刑罰，仍無法杜絕酒後駕車的發生，反而因為違法標準降低並明定於法律之中，使得酒後駕車公共危險罪的新入監受刑人增加，造成監獄越來越擁擠，研究結果發現，警察人員對於取締酒後駕車全面縮減車道路檢無正當法律授權、警察人員對於駕駛人拒測僅能掣單舉發或酒後駕車致人於死與肇事逃逸於刑度上失衡。
2016	※飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義－比較台灣與日本的刑事法律制度	蔡宜家 (國立中正大學)	研究發現：刑罰民粹主義下的嚴罰化刑事修法前，並無有效防制飲酒駕駛的理論基礎，其修法後，亦無有效防制飲酒駕駛的實證結果；抑制飲酒駕駛的關鍵不在提高刑責，在於深植民眾喝酒不開車的規範意識等結論。建議立法機關停止繼續陷入「加重刑罰方能遏止飲酒駕駛」的迷思、建議政府著重考量車用呼氣酒精鎖的施行評估及參考日本汽車代駕制度的研究與評估等事項。
2016	※台灣酒駕政策與酒駕事故之關聯性研究	李佩玲 (國立中央大學)	使用長期追蹤資料固定效果與負二項迴歸固定效果模型，以鄉鎮市區層級的分析結果，降低酒測值門檻與加重刑事責任能顯著降低台灣本島每日酒駕事故率；若個別觀看六都之間的每日酒駕事故率，則修法顯著效果參差不齊，顯示除了全國性修改法規更需要因地制宜訂定與落實酒駕政策。至於每日酒駕死亡與受傷人數，歷次法規修法之影響效果有限，對死傷人數的降幅分別逐次減少或不顯著。

2016	論《刑法》不能安全駕駛罪-以醉態駕駛為中心	黃俊傑 (國防大學)	立法及修法之目的均是為了使道路交通更為安全，人民之身體、生命及財產能夠獲得保障，但是採取《刑法》前置來嚴懲違犯者，雖然立法的目的是正當的、良善的，但是運用嚴刑峻法來懲罰酒後駕車這種輕微之過錯，卻始終無法跳脫罪責不相當之問題，2013年修法甚至以酒測標準值當作不法之構成要件，這樣不僅使本法條陷入酒測數值之爭，亦失去本罪罪責之所在。另外，透過司法判決統計觀察，也發現量刑偏輕，顯與立法者重刑化之修法方向相違背，可見實務上亦認為重刑化並不是解決問題之良策，無法有效嚇阻酒駕行為發生。
2015	酒駕犯罪特性及其影響因素之實證研究	 林宜臻 (中央警察大學)	研究結果顯示：(1)酒駕受刑人特性方面：以男性居多，教育程度多在高中以下，而婚姻狀況則以未婚者或婚姻不穩定者為多，並傾向低社會經濟地位。(2)飲酒情境方面：以朋友聚會為多，飲酒人數大多為3至4人。(3)酒駕犯罪特性方面：多騎乘重型機車、以0.55mg/1以下之酒精濃度較常見，且多為未肇事被取締。(4)個人及家庭特性間接影響酒駕被取締次數，家人偏差較嚴重者、自我控制程度較低者，酒駕可能性越高。(5)學校依附越強烈者，酒駕之可能性降低。(6)早期飲酒及非行經驗與酒駕息息相關，初次飲酒年齡越年輕，則日後有問題性飲酒之可能性提高，而犯罪偏差經驗越多者，酒駕被取締次數也越高。(7)酒駕犯罪者以遊樂型生活型態居多，增加了其接觸酒精之機會，且其友伴有偏差行為之可能性亦較大，透過與朋友之接觸學習，酒駕者之飲酒價值觀較為扭曲，且對於飲酒邀約來者不拒。(8)飲酒人數與

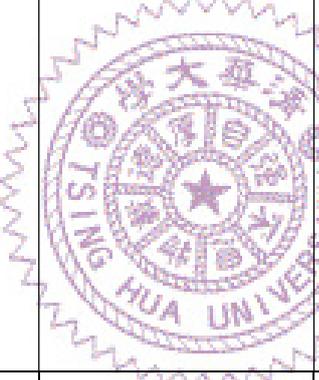
			酒精成癮及飲酒價值觀有關聯性存在，單獨飲酒者之酒癮傾向較嚴重，飲酒價值觀也較偏差。
2015	酒駕肇事與環境因素時空分析	關迺璇 (中央警察大學)	研究結果顯示：(1)2013年修法之後，酒駕肇事有明顯大幅的降低；酒駕肇事以一月為最多，非酒駕肇事並無明顯差異；一週之中，愈接近週末，酒駕肇事開始上升，非酒駕肇事無明顯變化；酒駕肇事多發生在夜晚，並在午夜12點前達到最高。(2)酒駕與非酒駕肇事均有顯著之空間聚集現象，相關分析發現，各里之飲酒店或大眾運輸愈多，酒駕與非酒駕肇事也愈多。(3)酒駕肇事各種迴歸模型之解釋力均無太大差異，但以OLS的解釋力為最佳；非酒駕肇事以SEM解釋力最佳。
2015	酒後駕車加重處罰立法前後執法與判決結果比較分析-以大臺北地區為例	郭佩霞 (中央警察大學)	針對民國102年大臺北都會司法機關審理之酒駕公共危險案件的偵、審結果進行調查，統計分析酒駕案件判決樣態和特性，討論範圍含再犯、肇事、不可易科罰金與緩起訴樣態，歸納司法機關對於研究樣本的偵、審結果，發現研究樣本之整體特性為：多數以簡易判決程序進行，酒駕再犯率四成以上；修法後之樣態為：呼氣酒精濃度降低，使用機車比例暴增，有酒駕前科者增多，肇事率明顯下降，判決緩刑比例增倍等特徵。

2015	論《刑法》第 185 條之 3 不能安全駕駛罪—以飲酒駕駛行為為中心	陳靖琳 (國立臺灣大學)	本條第 1 項第 1 款將酒精濃度值入法化所引起的諸多質疑，本文從醫學評估基礎、酒測儀器品質與施測人員專業訓練、避免誤差的程序設計三方面最基本的要求進行檢討，惟均未能通過檢驗。在現行法規範下，或許能參考美國法上被告於訴訟程序中得完整挑戰酒測儀器與施測過程的程序性保障，並配合得對本款的證據證明提出「可反駁的法律推定」作為配套措施，以緩解本款的立法不當，但僅為權宜之計，更根本的做法是，將本條項 3 款規定刪除，修改為如同修法前以不能安全駕駛為唯一判斷標準之規定。
2015	我國酒後駕車刑事量刑之實證研究	許麗花 (國立中正大學)	2013 年 6 月《刑法》修法後，全國各地方法院酒後駕車致人於死或重傷之有罪判決書 125 件，作為本研究分析的資料，彙整後的研究結果如下：一、修法之後酒後駕車肇事件數確有減少；二、需持續充實量刑資訊並配合修改相關法律；三、修法後的量刑仍為偏低且不一致。
2015	※論飲酒後駕車行為犯罪化之立法現象	劉晨志 (國立清華大學)	本文將此一立法循環現象以及檢視其背後的社會脈絡，指出飲酒後駕車行為的犯罪化立法內容，突顯的是刑事手段成為國家對酒駕的優先手段，然後面對實施效果的不彰與適用上不公的疑慮，引發刑事立法象徵化與政治化的問題。這樣的結果，將對於憲政秩序中的法治國原則產生不可避免的侵蝕，必須思考具體可能的解決方向。

2015	每況愈下的不能安全駕駛罪立法—以102年修法後的不能安全駕駛罪為中心	胡展彰 (中原大學)	透過司法實務統計的結果觀察，會發現目前的量刑皆偏輕，與立法重刑化的思想顯有不符，造成兩者間在認知上大相逕庭，且基於預防思想而一味的提高刑責，是否真能有效嚇阻犯罪發生，或者只是單純呼應人民情緒的修法，本研究論文認為這些都是立法者在本次修法所產生的許多問題。
2015	酒駕重罰化對成年累犯之嚇阻效果	吳姿瑩 (國立臺北大學)	分析結果發現(1)與未婚者相比，離婚者再次酒駕傾向較高；(2)習慣每天都飲酒者，其再次酒駕傾向的機率比喝酒頻率低的人高；(3)愈瞭解酒駕相關罰則、認為酒駕懲罰越嚴厲、被逮捕機率高及刑罰實施迅速者，再次酒駕傾向皆愈低；(4)同樣認為酒駕有很高的機率會被罰的狀況下，高教育程度者與低教育程度者相比較不容易酒駕；(5)同樣都非常瞭解目前酒駕相關罰則的狀況下，已婚者與未婚者相比較不容易酒駕。
2014	駕駛人酒精濃度與肇事嚴重度關聯性之探討—以桃園縣為例	馬士軒 (中央警察大學)	研究顯示，調查樣本中受輕傷者酒測值均較低，而受重傷及死亡者則剛好相反，經迴歸分析後得到酒測值可以正向預測受傷嚴重程度之結果，表示當酒測值越高時，受傷的程度也會越嚴重。同時發現在不同的年齡、道路型態及車種等族群中，肇事者酒測值之高低亦有顯著差異。

2014	我國酒醉駕車再犯行為之研究	劉桂文 (國立中興大學)	1. 本研究經由次級資料分析、質性訪談及量化問卷分析的結果發現，酒醉駕車受刑人並不會因刑罰的嚴厲而減少酒醉駕車行為。2. 經由實證分析結果發現，朋友的控制為影響酒醉駕車者再犯行為之原因，在經由守法朋友的協助及控制下，能有效減少酒醉駕車遭取締次數及犯罪的發生。3. 本研究發現，大多數酒醉駕車受刑人有感受到刑罰的嚴厲，並認同監獄各項教化措施，但本研究未能證實監獄的各項措施確實能避免酒醉駕車再犯行為的發生。
2013	酒後駕車成因分析及其防治對策之研究-以桃園縣為例	 陳筱娟 (中央警察大學)	研究結果發現，個人基本特性、正式社會控制、非正式社會控制、自我控制與機會因素對於酒後駕車行為均有顯著影響。其中，年齡在 31 歲以上、同儕附著程度較差及未婚者，可預測其酒後駕車行為次數較為嚴重。而男性、年齡在 31 歲以上、職業屬性為外勤工作、教育程度為高中職以下、職場環境飲酒的機率越高，可顯著預測其酒後駕車行為的機率越高。
2014	論《刑法》不能安全駕駛罪—以酒醉駕車之相關適用爭議為核心	陳建同 (國立臺北大學)	現代《刑法》在面對社會問題時所帶有的「象徵性立法」特徵，為了要快速回應社會的需求，選擇以應該作為「最後手段」的《刑法》來管控各種風險，藉由法律提前介入並嚴懲罪犯，讓人民的不安感得以緩和，但同時卻也破壞了《刑法》的原理原則。社會不斷進步的同時，如何在其中找到平衡點，即成為《刑法》具體條文在解釋上的依循。就此，除重申「法益保護」，更必須強調「人權保障」機能，避免刑罰的濫用。

2013	實施酒後駕車罰責加重政策之成本效益分析	徐漫育 (國立中興大學)	本研究為比較政策實施前後的差異，以迴歸模型分析罰責變更對 A1 類和 A2 類的酒駕肇事事件數和傷亡人數之影響，和追蹤資料迴歸模型分析各縣市的 A1 類之酒駕肇事事件數和傷亡人數之影響。實證結果發現，加重酒駕者的處罰以增加罰金的方式，最能有效嚇阻酒駕行為發生。使用迴歸模型所估計的結果並透過成本效益之淨現值計算，可以得出施行嚇阻酒駕專案會給社會每年帶來 694,493,084 千元的總淨效益。
2012 (畢業學年度)	以駕駛人及一般民眾之觀點探討酒後駕車罰款金額之研究	陳品含 (國立嘉義大學)	本研究透過 Logit 及 Probit 模式進行個人及他人之最低罰款金額校估，分析兩者之間之差異。研究結果顯示，Probit 模式之校估結果皆較 Logit 模式之金額高，當罰款對象為受訪者本人時，能夠有效力減少酒駕之最低罰款金額約為 54,000 至 58,000 元之間，相當於一成年人之平均月收入所得，而若以受訪者之角度看待目前之酒駕者最低應從 91,000 至 94,000 元之間訂為最低處罰標準，才能夠有效地嚇阻酒駕之發生。
2012	高速公路酒駕肇事與酒駕執法強度、社會經濟關聯性之研究	洪嘉臨 (中央警察大學)	本研究以相關分析及迴歸分析高速公路酒駕肇事與酒駕執法、社會經濟、交通等因素之關聯性；研究結果，在執法部分，每週(月)整體酒駕執法與當週(月)、隔週(月)之整體酒駕肇事呈顯著負相關，以年為時間單位分析，年酒駕執法率與當年或隔年之 A1 類酒駕肇事發生率均呈顯著負相關，足見國道公路警察酒駕執法對酒駕肇事，確實產生相當的防制效果，且現時之執法對民眾之未來守法態度具有影響力。

2011	酒醉駕駛人特性及其影響因素之實證研究	<p>張文菘 (中央警察大學)</p> 	<p>分析結果顯示：1、在個人基本特性方面如：性別、年齡、教育程度、婚姻、職業、家庭收入、以及犯罪前科紀錄上，酒醉駕車組與非酒醉駕車組是有顯著差異的。整體來看，酒醉駕車組是較傾向男性、低社經地位的。2、酒醉駕車 5 次以上者特性：男性、40-49 歲居多；未婚、不穩定婚姻者居多；低社會經濟地位為多。3、酒醉駕車有犯罪前科者特性：男性為主、年齡較長；未婚、不穩定婚姻者居多；嚴重低社會經濟地位。4、在社會控制理論方面，酒醉駕車組與非酒醉駕車組，也有顯著差異，且酒醉駕車組在社會控制方面的確是屬於較薄弱的群體。5、在機會因素方面，不論是在飲酒情境監控、飲酒情境、執法感受、大眾運輸便利或休閒型態方面，均達顯著差異，並吻合日常活動理論之觀點。6、在預測影響酒醉駕車行為因素方面，透過複迴歸統計，發現最具影響力的因素是對酒醉駕車危險了解。</p>
2011	酒後駕車防制策略之研究－應用層級分析法	<p>楊婷婷 (逢甲大學)</p>	<p>本研究實施專家問卷及加權計算後，發現 4 項策略為擴大執法、提倡大眾運輸、加重刑罰與指定駕駛，並且針對此 4 項策略提出國內實施此策略的方針。</p>

2009	應用駕駛模擬器探討酒後駕駛行為反應之研究	朱禮伶 (國立成功大學)	本實驗分析成果，可得知當駕駛者酒後開車上路時，不但反應較慢、控制較差，而且還會有暴衝、急停、左右蛇行等危險駕駛行為。雖然我們無法證明酒後駕車百分之百會發生肇事，但根據所分析之實驗數據可以說明，酒後駕車將提高肇事率，且當駕駛者之酒精濃度越高時，其肇事率也就會越高。
2009	交通安全政策成效分析-酒後駕車處罰之研究	蔡緒安 (國立臺北大學)	加重酒後駕車處罰政策實施後，以敘述統計分析顯示，道路交通事故住院人數減少 18 人，機率減少 0.01%，住院天數增加 0.99 天，醫療費用增加 9,747.92 元。迴歸分析顯示，道路交通事故住院機率減少，醫療費用增加，但相較於政策實施前並不顯著。代表在加重酒後駕車處罰政策實施前後，道路交通事故住院機率和醫療費用沒有顯著不同。另一方面住院天數增加，並且相較於政策實施前有顯著的不同，表示在加重酒後駕車處罰政策實施後，道路交通事故住院天數顯著地增加。而加重酒後駕車處罰政策實施後，交通事故死亡人數和每萬輛機動車輛死傷率減少，傷患的住院天數和醫療費用增加，代表加重酒後駕車處罰政策雖然具有一定的成效，但是並沒有減少醫療資源的使用。

2008	美國酒駕成因分析	吳靜芝 (國立中山大學)	<p>本文應用分量迴歸 (quantile regression) 實證研究發現，要有效降低酒後駕車致死率，應該因地制宜，也就是針對不同地區的狀況採取不同的政策措施，在低分量地區，所應採取的方式應為有效減少酗酒者，因此應加強戒酒教育、酒後駕車危害宣導等；在中以及中高分量地區，應採取研擬較嚴格的防治酒駕法令、加強警察臨檢等；在高分量區，則應從小培養守法觀念、法令宣導等方面著手。</p>
2008	※論犯罪行為應罰性—以《刑法》第185條之3為例	 依智麒 (中國文化大學)	<p>本文以《刑法》第185條之3為例子，說明應罰性是與可罰性概念完全的不同，也引用了相關國家對於不能未遂的理論看法來導引出犯罪行為應罰性的存在可能性。跳脫出自限於《刑法》範疇的本位思考，犯罪的行為，只能被描述而不可能被法律創造，法律所能創造的犯罪概念與其成立要件，若目的非在對抗抑制犯罪行為的過度衍生，也必定失去其充當維持社會秩序的工具性格，然而支撐這樣目的的力量應該就是應罰性，限縮至《刑法》之中，則應為犯罪行為應罰性。</p>
2003	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	徐志光 (銘傳大學)	<p>研究發現，一方面酒駕行為有特定之社經背景，刑罰政策確有不當之處；刑罰化非抑制酒醉駕車行為的萬靈丹，研究建議將來以「除罪化」配合較嚴謹的「行政罰」來代替刑罰，同時配套化的以其他政策管制及宣導措施，才能正本清源；而另一方面，在目前國民法治意識尚未健全之際，「緩起訴制度」可做為除罪化前的替代政策。</p>

2000	台灣酒後駕車行為的探討與分析	趙家皓 (輔仁大學)	本文的分析我們可發現，透過實質酒類價格的提高（酒類消費稅）以抑制交通事故的發生，遠比採用嚴厲的法令措施來得有效。
------	----------------	---------------	--



## 附錄一 「道路交通管理處罰條例」酒後駕車處罰相關

### 條文增（修）訂沿革

法規異動 期日	條文內容 (構成要件)	處罰	修正理由
1968 年 1 月 24 日增訂、同年 2 月 5 日公布、 <u>同年 5 月 1 日施行</u>	汽車駕駛人有左列情形之一駕駛汽車者	處 100 元以上 300 元以下罰鍰，並禁止其駕駛；因而肇事致人傷亡者，並吊銷其駕駛執照	一、我國首度將酒後駕駛行為納入行政法規規範。 二、最初訂定時規範條文為該處罰條例第 37 條。
	一、酒醉。 二、患病。 三、精神疲勞，意識模糊。		
1975 年 7 月 11 日全文修正、同年 7 月 24 日公布、 <u>1976 年 1 月 1 日施行</u>	汽車所有人明知汽車駕駛人有前項各款情事之一，而不予禁止駕駛者	吊扣其汽車牌照 3 個月	一、因該處罰條例條文增刪修訂，規範由第 37 條變更為第 35 條。 二、罰鍰金額提高 3 倍。
	汽車駕駛人駕駛汽車有左列情形之一者	處 <u>300 元以上</u> 、 <u>600 元</u> 以下罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照	
	一、酒醉。 二、患病。 三、精神疲勞，意識模糊。	吊扣其汽車牌照 3 個月	

<p>1986 年 5 月 13 日全文修正、同年 5 月 21 日公布、 <u>1987 年 7 月 1 日施行</u></p>	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車有左列情形之一者</p> <p>一、酒醉。 二、患病。</p> <p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有前項各款情形之一，而不予禁止駕駛者</p>	<p>處 <u>900 元</u> 以上 <u>1,800 元</u> 以下罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照</p> <p>吊扣其汽車牌照 3 個月</p>	<p>一、罰鍰金額較前次修正再提高 3 倍。 二、刪除「精神疲勞，意識模糊」之不確定法律概念，使構成要件限縮，更臻明確。</p>
<p>1996 年 12 月 31 日修正、1997 年 1 月 22 日公布、 <u>1997 年 6 月 1 日施行</u></p>	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車有左列情形之一者</p> <p>一、酒精濃度過量。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 三、拒絕接受為前 2 款測試之檢定。 四、患病足以影響安全駕駛。</p> <p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有前項第 1 款、第 2 款或第 4 款情形，而不予禁止駕駛者</p>	<p>處新臺幣 <u>6,000 元</u> 以上 <u>12,000 元</u> 以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照 6 個月。因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 1 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再核發</p> <p>吊扣其汽車牌照 3 個月</p>	<p>一、吸食毒品或迷幻藥駕車者對於交通安全危害不下於酒醉駕車，爰增列第 1 項第 2 款。 二、酒後及吸食毒品迷幻藥駕車拒絕受儀器檢定之行為，如不予處罰，將無以落實取締，爰增列第 1 項第 3 款。 三、世界各國對本條之違規行為均採重罰予以遏阻，爰予提高罰鍰額度，本條例第 67 條、第 86 條第 1 項條文並配合予以修正。 四、為切合實際，貨幣單位由<u>銀元</u>改為<u>新臺幣</u>，並作換算。</p>

2001 年 1 月 2 日修正、同年 1 月 17 日公布、 <u>同年 6 月 1 日施行</u>	汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有左列情形之一者	處新臺幣 <u>15,000</u> 元以上 <u>60,000</u> 以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照 <u>一年</u> 。因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 <u>二年</u> ；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領	<p>一、修正第 1 項，<b>提高罰鍰</b>，以遏阻違規。</p> <p>二、增列第 2 項，明定汽車駕駛人違反第 1 項規定，於駕駛執照吊扣期間，再有第 1 項情形者，應加重其處罰，提高罰鍰並吊銷駕駛執照。</p> <p>三、增列第 3 項，明定汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項第 1 款及第 2 款測試之檢定者，應移請受委託機構對其強制實施檢測。</p> <p>四、第 2 項移列第 5 項，並作文字修正。</p>
	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。		
	汽車駕駛人經依前項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有前項情形者	處新臺幣 <u>60,000</u> 元罰鍰，並吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領	
	汽車駕駛人拒絕接受第 1 項測試之檢定者	處新臺幣 <u>60,000</u> 元罰鍰，並吊銷其駕駛執照	
	如肇事致人重傷或死亡者	吊銷其駕駛執照，並不得再考領	
	汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項測試之檢定者	由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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 1 項各款情形，而不予禁止駕駛者	吊扣其汽車牌照 3 個月	

<p>2002 年 6 月 7 日修正、同年 7 月 3 日公布、<u>同年 9 月 1 日施行</u></p>	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有左列情形之一者</p>	<p>處新臺幣 15,000 元以上 60,000 元以下罰鍰，<b>並當場移置保管其車輛</b>及吊扣其駕駛執照 1 年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p>	<p>一、第 1 項中「禁止其駕駛」修正為「移置保管其車輛」。 二、第 1 項及第 2 項中「並吊銷」修正為「並當場移置保管其車輛及吊銷」。 三、增訂第 6 項。</p>
<p>2002 年 6 月 7 日修正、同年 7 月 3 日公布、<u>同年 9 月 1 日施行</u></p>	<p>汽車駕駛人經依前項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有前項情形者</p> <p>如肇事致人重傷或死亡者</p> <p>汽車駕駛人拒絕接受第 1 項測試之檢定者</p> <p>如肇事致人重傷或死亡者</p> <p>汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項測試之檢定者</p>	<p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕駛執照</p> <p>吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p> <p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕駛執照</p> <p>吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p> <p>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</p>	

	<p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有第 1 項各款情形，而不予禁止駕駛者</p> <p>第 1 項至第 3 項汽車駕駛人之罰鍰，不得依本條例第 65 條第 1 項第 3 款易處吊扣駕駛執照，其逾 15 日後仍不繳納者（新增）</p>	<p>並吊扣其汽車牌照 3 個月</p> <p>依法移送強制執行</p>		
<p>2005 年 12 月 9 日修正、<u>同年 12 月 28 日</u>公布</p>	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者</p>			
	<p>一、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。</p>	<p>處新臺幣 15,000 元以上 60,000 元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照 1 年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p>		
	<p><u>汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者</u>（新增）</p>	<p>吊銷其駕駛執照</p>		
	<p>汽車駕駛人經依第 1 項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第 1 項情形者</p>	<p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照</p>		

	如肇事致人重傷或死亡者	吊銷其駕駛執照，並不得再考領	
	汽車駕駛人拒絕接受第1項測試之檢定者	處新臺幣 60,000 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	
2005 年 12 月 9 日修正、 <u>同年 12 月 28 日</u> 公布	汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第1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1項各款情形，而不予禁止駕駛者	依第1項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照3個月	
	汽車駕駛人有第1項、第3項或第4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85條之2第2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92條第3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	

	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者</p> <p>一、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。</p>	<p>處新臺幣 15,000 元以上 60,000 元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照 1 年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p>	<p>一、第 2 項條文：「汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照。」，修正為「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 14 歲之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。」。</p> <p>二、第 8 項條文中「第 92 條第 3 項」等文字，修正為「第 92 條第 4 項」。</p>
<p>2011 年 1 月 7 日修正、同年 1 月 19 日公布、<u>同年 2 月 15 日施行</u></p>	<p>汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者</p>	<p>吊銷其駕駛執照</p>	
	<p>因而肇事且附載有未滿 14 歲之人者</p>	<p>按其吊扣駕駛執照期間加倍處分</p>	
	<p>汽車駕駛人經依第 1 項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第 1 項情形者</p>	<p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照</p>	
	<p>如肇事致人重傷或死亡者</p>	<p>吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p>	
	<p>汽車駕駛人拒絕接受第 1 項測試之檢定者</p>	<p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照</p>	
	<p>如肇事致人重傷或死亡者</p>	<p>吊銷該駕駛執照，並不得再考領</p>	

	<p>汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第1項測試之檢定者</p>	<p>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</p>	
	<p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有第1項各款情形，而不予禁止駕駛者</p>	<p>依第1項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照3個月</p>	
	<p>汽車駕駛人有第1項、第3項或第4項之情形，同時違反刑事法律者</p>	<p>經移置保管汽車之領回，不受第85條之2第2項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制</p>	
	<p>前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第92條第4項所訂最低罰鍰基準規定者</p>	<p>應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分</p>	
<p>2012年5月8日修正、同年5月30日公布、<u>同年10月15日施行</u></p>	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者</p> <p>一、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。</p>	<p>處新臺幣15,000元以上60,000元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照1年；附載未滿12歲兒童或因肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照2年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p>	<p>一、原條文第2項後段其係為保護未滿14歲之人而設，惟其條件限制在肇事的情況下，完全不足以保護。為保護兒童，且配合兒童定義，將其改列第1項，只要有酒醉、吸毒等情況下又附載未滿12歲兒童，即加倍吊扣其駕駛執照期間。</p> <p>二、第2項配合第1項之修正，酌作文字修正。其餘不予修正，維持原條文。</p>

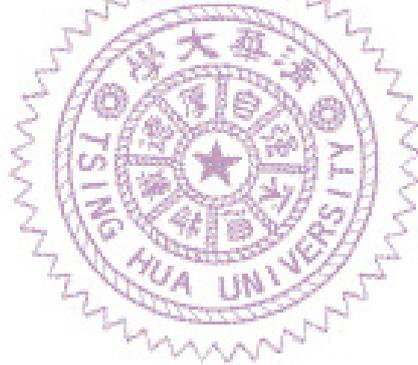
	<p>汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者</p> <p>因而肇事且附載有未滿 <u>12</u> 歲兒童之人者</p> <p>汽車駕駛人經依第 1 項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第 1 項情形者</p>	<p>吊銷其駕駛執照</p> <p>按其吊扣駕駛執照期間加倍處分</p> <p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照</p>	
<p>2012 年 5 月 8 日修正、同年 5 月 30 日公布、<u>同年 10 月 15 日</u>施行</p>	<p>如肇事致人重傷或死亡者</p>	<p>吊銷其駕駛執照，並不得再考領</p>	
	<p>汽車駕駛人拒絕接受第 1 項測試之檢定者</p>	<p>處新臺幣 60,000 元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照</p>	
	<p>如肇事致人重傷或死亡者</p>	<p>吊銷該駕駛執照，並不得再考領</p>	
	<p>汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項測試之檢定者</p>	<p>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</p>	
	<p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有第 1 項各款情形，而不予禁止駕駛者</p>	<p>依第 1 項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照 3 個月</p>	

	<p>汽車駕駛人有第 1 項、第 3 項或第 4 項之情形，同時違反刑事法律者</p>	<p>經移置保管汽車之領回，不受第 85 條之 2 第 2 項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制</p>	
	<p>前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第 92 條第 4 項所訂最低罰鍰基準規定者</p>	<p>應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分</p>	
<p>2013 年 1 月 14 日修正、同年 1 月 30 日公布、<u>同年 3 月 1 日施行(政策重大變動時點)</u></p>	<p>汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者</p> <p>一、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。</p>	<p>處新臺幣 15,000 元以上 <u>90,000</u> 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</p>	<p>一、鑑於近年酒後駕車肇事死亡人數有逐年攀升之勢，已居肇事原因之首，另依據內政部警政署統計 2011 年酒後駕車肇事致人死亡人數高達 439 人，較 2010 年增加 20 人，且近期仍接連發生酒醉駕車肇事致人死傷之嚴重事故，已凝聚社會各界對防制酒後駕車之高度共識，考量酒後違規駕車係屬影響道路交通安全或重大危害交通秩序之違規行為，為遏止該類危險行為，爰參酌本條例第 43 條第 3 項對在道路上競駛、競技等危險駕駛行為，處最高罰鍰 90,000 元之規定，修正第 1 項規定罰鍰上限，由 60,000 元提高至本條例最高之罰鍰 <u>90,000</u> 元，下限仍維持現行規定。</p>
	<p>汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者</p>	<p>吊銷其駕駛執照</p>	<p>二、為遏止汽車駕駛人心存僥倖及酒後違規駕車不當行為，現行對於汽車駕駛人違反第 1 項規定受吊扣駕駛執照處罰，在吊扣期間再有第 1 項情形者，其罰鍰即依最高額處罰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照，惟參照交通部公路總局統計分析，酒後違規駕車再犯率高</p>

	因而肇事且附載有未滿 12 歲兒童之人者	按其吊扣駕駛執照期間加倍處分	車達 31%，為達有效嚇阻汽駕駛人心存僥倖屢次再犯，爰修正第 3 項規定汽車駕駛人 5 年內違反第 1 項規定 2 次以上者，依最高罰鍰額處罰。
2013 年 1 月 14 日修正、同年 1 月 30 日公布、 <u>同年 3 月 1 日施行(政策重大變動時點)</u>	<u>汽車駕駛人於 5 年內違反第 1 項規定 2 次以上者</u>	處新臺幣 <u>90,000</u> 元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照	三、為防制遏阻酒後違規駕車，執行酒精濃度測試已為 <u>重點執法勤務</u> ，惟實務屢有酒後駕車之駕駛人拒絕停車接受稽查之情形，為有效防杜駕駛人拒絕停車接受稽查，強行闖越危及執法人員安全，爰修正第 4 項，並配合第 1 項修正，將罰鍰修正為 <u>90,000</u> 元，另同時施以道路交通安全講習。 四、其他各項未修正。
	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 1 項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第 1 項測試之檢定者	處新臺幣 <u>90,000</u> 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 1 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	

	<p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有第 1 項各款情形，而不予禁止駕駛者</p>	<p>依第 1 項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照 3 個月</p>	
	<p>汽車駕駛人有第 1 項、第 3 項或第 4 項之情形，同時違反刑事法律者</p>	<p>經移置保管汽車之領回，不受第 85 條之 2 第 2 項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制</p>	
	<p>前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第 92 條第 4 項所訂最低罰鍰基準規定者</p>	<p>應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分</p>	

資料來源：立法院法律系統 (<https://lis.ly.gov.tw/lcggi/lglaw>) 與本研究整理



附錄一「道路交通安全規則」酒後駕車相關條文增（修）訂沿革

法規異動期日	條文內容 (道路交通安全管理處罰條例補充法規)	函文號
1968年4月5日 <u>訂頒</u>	<p>第125條 汽車駕駛人有左列情形之一者，<u>不得駕車</u>。</p> <p>一、連續駕駛超過8小時。</p> <p>二、<u>酒醉</u>、患病、精神疲勞、意識模糊。</p> <p>三、赤足或穿木屐、拖鞋。</p> <p>第142條 因左列各款情事之一以致肇事者。為汽車所有人或管理人或駕駛人之責任：</p> <p>一、載運旅客超過規定人數者。</p> <p>二、載運貨物逾重逾量或超過規定之高度、寬度、長度、未經領證或未依規定路線、時間行駛，或未懸掛危險標識者。</p> <p>三、貨物裝載不當或客貨同載一車，超過規定限制或不依規定裝載者。</p> <p>四、裝運爆炸品、易燃品或其他危險物品，未依規定路線、時間行駛，或未懸掛危險標識，或與其他貨物混載未經安全處理者。</p> <p>五、無照駕駛或所領執照與所駕車類不符者。</p> <p>六、駕駛人<u>酒醉</u>、患病、精神疲勞、意識模糊、或超過駕駛工作時間，<u>仍駕駛者</u>。</p>	中華民國57年4月5日 交通部交參字第 570410251號、內政部臺 內警字第269528號令會 銜訂定發布
	<p>第159條 有左列情事之一者，不得<u>駕駛</u>或推拉車輛：</p> <p>一、患有妨害作業之疾病者。</p> <p>二、智能或體力不能對所駕車輛為正常之控制者。</p> <p>三、精神失常者。</p> <p>四、因<u>飲酒</u>或服用藥物<u>不能對所駕車輛為正常之控制者</u>。</p> <p>五、營業車輛之駕駛人或職業駕駛人，年</p>	

	<p>齡未滿 18 歲或 60 歲以上者。</p>	
<p>1981 年 12 月 31 日修正、1982 年 1 月 1 日施行</p>	<p>第 114 條          汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車：          一、連續駕車超過 8 小時者。          二、<u>飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克以上者</u>。          三、患病、精神疲勞、意識模糊，影響安全駕駛者。          四、赤足或穿著木屐，或僅酌背心內褲者。          五、營業客車駕駛人未依規定穿著制服者。          六、營業小客車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未隨車攜帶者。</p>	<p>中華民國 70 年 12 月 31 日交通部交路（70）字第 29543 號、內政部（70）臺內警字第 63192 號令會銜修正發布第 2 條、第 53 條、第 60 條、第 61 條、第 64 條、第 66 條條文，民國 71 年 1 月 1 日施行</p>
	<p>第 120 條          慢車駕駛人有左列情事之一者，不得駕駛或推拉車輛：          一、患有妨害作業之疾病者。          二、智能或體力不能對所駕車輛為正常之控制者。          三、精神失常者。          四、因飲酒或服用藥物不能對所駕車輛為正常之控制者。</p>	

<p>1987年6月15日 修正</p>	<p>第114條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過8小時者。 二、飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升0.25毫克以上者。 三、患病影響安全駕駛者。 四、營業客車駕駛人未依規定穿著制服者。 五、營業小客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者。</p>	<p>中華民國76年6月15日 交通部交路發字第7612號、內政部臺內警字第511336號令會銜修正發布</p>
<p>1997年11月22日 修正</p>	<p>第114條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過8小時者。 二、飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升0.25毫克以上者。 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品者。 四、患病影響安全駕駛者。 五、營業小客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者。</p>	<p>中華民國86年11月22日 交通部(86)交路發字第8679號令、內政部(86)台內警字第8670670號令會銜修正發布第2、9、14、20、37、39、42、44、50、55、64、66、71、73、75~78、84、88~90、100、112、114、134、142條條文</p>
<p>2000年2月1日 修正</p>	<p>第114條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過8小時者。 二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升0.25毫克或<u>血液中酒精濃度超過0.05%</u>以上者。 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品者。 四、患病影響安全駕駛者。 五、營業小客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者。</p>	<p>中華民國89年2月1日 交通部(89)交路發字第8902號令、內政部(89)台內警字第8980137號令會銜修正發布第32、42、60、114條條文及第16條之附件一第10點</p>

<p>2006年6月30日 修正施行</p>	<p>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8小時。 二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升0.25毫克或血液中酒精濃度超過0.05%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、<u>計程車</u>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。</p>	<p>中華民國95年6月30日交通部交路字第0950085038號令、內政部台內警字第0950870865號令會銜修正發布第16、23、24、24-1、39、39-1、42、44、45、50、52、55、60、61-1、75、77、78、83、89、90、93~99、101~103、105、106、110、112~114、123~125、134、137、141、142條條文；增訂第23-1、83-1條條文；刪除第121、145條條文；並自95年7月1日施行</p>
<p>2007年2月1日 修正施行</p>	<p>第120條 慢車駕駛人有下列情事之一者，不得駕駛或推拉車輛： 一、患有妨害作業之疾病者。 二、智能或體力不能對所駕車輛為正常之控制者。 三、精神失常者。 四、因<u>飲酒</u>或服用藥物不能對所駕車輛為正常之控制者。</p>	<p>中華民國96年2月1日交通部交路字第0960085003號令、內政部台內警字第0960870157號令會銜修正發布第38、39、39-1、42、44、61、61-1、77、95、100、102、104、108、111、119、120、128~130、135、136、140、142、143條條文；增訂第83-2條條文；並自96年2月1日施行</p>
<p>2008年4月14日 修正、同月15日 施行</p>	<p>第120條 慢車駕駛人有下列情事之一者，不得駕駛或推拉車輛： 一、患有妨害作業之疾病。 二、心智缺陷或體力不能對所駕車輛為正常之控制。 三、精神失常。 四、因<u>飲酒</u>、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品，或服用藥物不能對所駕車輛為正常之控制。</p>	<p>中華民國97年4月14日交通部交路字第0970085017號令、內政部臺內警字第0970870418號令會銜修正發布第6、84、115、115-1、119、120、122、125、126、128、131條條文；增訂124-1條條文；刪除第117、118條條文；並自97年4月15日施行</p>

<p>2012 年 10 月 12 日修正、<u>同月 15 日施行(政策重大變動時點)</u></p>	<p>第 114 條</p> <p>汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：</p> <p>一、連續駕車超過 8 小時。</p> <p>二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過 0.05%。</p> <p>三、<u>自中華民國 102 年 1 月 1 日起，未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 年之駕駛人或職業駕駛人駕駛車輛時，飲用酒類或其他類似物後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%。</u></p> <p>四、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。</p> <p>五、患病影響安全駕駛。</p> <p>六、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。</p>	<p>中華民國 101 年 10 月 12 日交通部交路字第 10150149005 號令、內政部台內警字第 1010872170 號令會銜修正發布第 2、3、11、14、16、16-1、17-1、20、23-1、38、39-2、39-3、44、45、52、53、60~64、65、66、77、84、88、90、99、99-1、104、114、131 條條文及第 23 條條文之附件十五、第 39 條附件七；並自 101 年 10 月 15 日施行</p>
<p>2012 年 12 月 22 日修正施行</p>	<p>第 126 條</p> <p>慢車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。</p> <p>慢車行駛，不得爭先、爭道、並行競駛或以其他危險方式駕駛。</p> <p>慢車超車時，應在慢車道可容超越前車之處，沿前車左邊超越，再駛入原行路線。</p> <p>第 2 項所稱之其他危險方式駕駛，如包括因飲用酒類或其他類似物超過第 114 條第 2 款規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品，或服用藥物不能對所駕車輛為正常控制等之駕駛行為。</p>	<p>中華民國 101 年 12 月 22 日交通部交路字第 10150179921 號令、內政部台內警字第 1010872770 號令會銜修正發布第 8、14、52、120、124、125、126、130 條條文；並自發布日施行</p>

<p>2013年6月11日修正、<u>同月13日施行(政策重大變動時點)</u></p>	<p>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8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<b>0.15</b>毫克或血液中酒精濃度達<b>0.03%</b>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。</p>	<p>中華民國102年6月11日交通部交路字第10250079561號令、內政部台內警字第1020872094號令會銜修正發布第30、52、75-1、114條條文及第23條條文之附件十五；並自中華民國102年6月13日施行</p>
<p>2014年3月27日修正、<u>同月31日施行(政策重大變動時點)</u></p>	<p>第120條 慢車駕駛人有下列情事之一者，不得駕駛或推拉車輛： 一、患有妨害作業之疾病。 二、心智缺陷或體力不能對所駕車輛為正常之控制。 三、精神失常。 四、<u>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0.03%以上。</u> 慢車行駛於道路時，駕駛人不得以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為。</p>	<p>中華民國103年3月27日交通部交路字第10350031135號令、內政部台內警字第1030870711號令會銜修正發布第90、91、94、120、124-1、126、128條條文；並自103年3月31日施行</p>

資料來源：MDIVS 監理法規檢索系統 (<https://www.mvdis.gov.tw>) 與本研究整理

附錄一「中華民國《刑法》」第 185 條之 3 增（修）訂沿革

法規異動 期日	條文內容 (構成要件)	處罰	修正理由
1999 年 3 月 30 日增訂、同年 4 月 21 日公布	服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛 <u>動力交通工具</u> 而駕駛者	處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金	一、新增將酒後駕駛動力交通工具納入刑罰處罰範圍。 二、為維護交通安全，增設服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具之處罰規定，以防止交通事故之發生。
2007 年 12 月 18 日修正、2008 年 1 月 2 日公布	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 <u>十五萬元</u> 以下罰金	有關罰則內併科罰金金額上限，由「三萬元」提高為「十五萬元」。

<p>2011年11月8日修正、同月30日公布、<u>同年12月2日施行(政策重大變動時點)</u></p>	<p>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</p>	<p>處<u>二年</u>以下有期徒刑、拘役或科或併科<u>二十萬元</u>以下罰金</p>	<p>一、按原《刑法》第一百八十五條之三規定酒駕行為之處罰為，一年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元下罰金，若因而致人死傷，則另依過失殺人或傷害罪處罰，惟其法定刑度分別僅一年以下或二年以下有期徒刑，顯係過輕，難收遏阻之效，爰先將《刑法》第一百八十五條之三第一項規定有期徒刑一年以下之法定刑度提高為二年以下有期徒刑。</p> <p>二、增訂第二項。查有關公共危險罪章之相關規定，除有處罰行為外，若有因而致人於死或致人於傷，均訂有相關加重處罰之規定，次查道路交通管理處罰條例第三十五條有關酒醉駕車之處罰規定，除對行為人課以罰鍰外，若因而肇事致人受傷或死亡，亦另訂有較重之處分規定，爰參考《刑法》公共危險罪章相關規定及道路交通管理處罰條例，對於酒駕行為之處罰方式，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。又酒駕肇事行為，屬當事人得事前預防，故雖屬過失，但仍不得藉此規避刑事處罰，考量罪刑衡平原則，爰參酌《刑法》第二百七十六條第二項業務過失致死罪，以及同法第二百七十七條普通傷害罪之處罰法定刑度，增訂因酒駕行為而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑，致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。以期有效遏阻酒駕行為，維護民眾生命、身體及財產安全。</p> <p>三、酒後駕車足以造成注意能力減低，提高重大違反交通規則之可能。行</p>
	<p>因而致人於死者 (增訂)</p>	<p>處一年以上七年以下有期徒刑</p>	
	<p>致重傷者(增訂)</p>	<p>處六月以上五年以下有期徒刑</p>	

			<p>為人對此危險性應有認識，卻輕忽危險駕駛可能造成死傷結果而仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體法益。原依數罪併罰處理之結果，似不足以彰顯酒駕肇事致人於死或重傷之惡性。外國立法例不乏對酒駕肇事致人於死傷行為獨立規範構成要件之情形；如日本、香港、科索沃等。故增訂第二項加重結果犯之刑罰有其必要性。</p>
<p>2013 年 5 月 31 日修正、同年 6 月 11 日公布、<u>同月 13 日施行</u>（<u>政策重大變動時點</u>）</p>	<p>駕駛動力交通工具而有下列情形之一者</p>		
	<p>一、吐氣所含酒精濃度達每公升<u>零點二五毫克</u>或血液中酒精濃度達<u>百分之零點零五</u>以上。</p>	<p>處<u>二年</u>以下有期徒刑，得併科<u>二十萬元</u>以下罰金</p>	<p>一、不能安全駕駛罪係屬<u>抽象危險犯</u>，不以發生具體危險為必要。爰修正原條文第一項，增訂酒精濃度標準值，以此作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準，以有效遏阻酒醉駕車事件發生。</p> <p>二、至於行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達前揭標準，惟有其他客觀情事認為確實不能安全駕駛動力交通工具時，仍構成本罪，爰增訂第二款。</p> <p>三、修正原條文第二項就加重結果犯之處罰，提高刑度，以保障合法用路人之生命身體安全。</p>
	<p>二、有前款以外之<u>其他情事</u>足認服用酒類或其他相類之物，<u>致不能安全駕駛</u>。（增訂）</p>		
	<p>三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。</p>		
	<p>因而致人於死者</p>	<p>處<u>三年</u>以上<u>十年</u>以下有期徒刑</p>	
<p>致重傷者</p>	<p>處<u>一年</u>以上<u>七年</u>以下有期徒刑</p>		

資料來源：立法院法律系統 (<https://lis.ly.gov.tw/lcgci/lglaw>) 與本研究整理

