

單純酒後駕車者適用刑罰政策的省思

陳玉書、鄒啟勳*

酒後駕車是交通安全的最大隱憂之一，亦為民眾與政府最關注的社會問題，為了正視酒駕行為所造成的實質與潛在後果，各先進國家莫不絞盡腦汁制定法令來加以防範。針對酒後駕車行為，我國早在1968年制定道路交通管理處罰條例第35條即相之以繩，惟酒後駕車的情形不僅沒有下降，反而不斷攀升。在社會大眾與媒體的輿論壓力下，立法院於1999年（民國88年）通過刑法第185條之3「不能安全駕駛罪」後，將酒後駕車的行為納入公共危險罪的一環，迄2013年5月共增修3次；提高自由刑或罰金的刑度，政策逐步趨嚴，欲以遏止酒後不能安全駕駛事件和傷害的發生，以確保交通安全及秩序的暢通。

防制酒後駕車如僅賴嚴刑重罰，是否即可克竟其功或能否奏效？深值省思；刑事政策學在歷經百餘年的摸索嘗試後，已清楚地告訴我們，嚴罰化的效果，並將犯罪者送監執行，除了造成監獄超收、財政困難之外，唯一僅存的功能並非令其不敢再犯，而是讓社會大眾因此感覺到安全。由此觀之，「刑罰」似乎也只是耗費高額成本的社會寬慰劑。

我們觀察臺灣現行的刑事設施矯治情形以及再犯率統計，我國近10年來，除2007年因實施減刑條例，致該年度收容人數降至5萬3千餘人外，全國各矯正機關始終維持6萬3千人至6萬5千人上下，超額收容情形也一直維持在14%~20%上下。以104年8月底之在監受刑人的結構觀之，酒後駕不能安全駕駛的受刑人有4,863人，雖僅占監獄受刑人57,686人之8.4%，惟新入監人數達6,683人，已超越新入監毒品犯之6,356人；另就新入監受刑人觀之，不能安全駕駛有前科者占77.2%，其中再犯同罪者高達79.3%，這些酒駕犯已儼然成

*陳玉書，美國杜克大學社會學博士，警察大學犯罪防治學系（所）副教授。
鄒啟勳，中央警察大學犯罪防治研究所博士生，法務部矯正署桃園監獄科長。

為監獄超額收容的主要問題來源。從以上這些單純的監禁數據來看，便可明白如果真要防止單純酒駕者再犯，透過威嚇而獲得的安全感終究是短暫且不踏實的。

基於單純酒駕犯和毒品施用犯罪，均是兼具病人和犯人身分的病犯；就毒品施用犯罪而言，目前的防治策略雖然不見得能如預期般奏效，但至少在醫療、矯正與觀護系統整合下，多少也獲得控制。但就酒駕犯而言，雖然衛生福利部頒有「矯正機關藥癮、酒癮戒治醫療服務獎勵計畫」，選了 6 個監所試辦酒駕犯治療，問題看似解決，但因為監獄擁擠，無法讓這些酒駕犯與其他重刑犯落實分區管理治療，導致惡性感染，其實是衍生出更多的問題。透過檢視國內外文獻研究指出，高達三成的酒駕是累犯所為，而這些人絕大部分都有酒癮疾患。因我國刑法係採取刑罰與保安處分的雙軌制度，依刑法第 89 條的規範，經醫療鑑定已具有酒癮與再犯之虞的酒駕者，法官即可根據刑法保安處分的禁戒處分規定，附科這些酒駕者相當期間的戒癮治療課程，以醫療手段達到戒癮的功效，對此，以我國法制現況，該轉向處遇制度是否已提供酒駕行為人足夠的機會。甚者，可思考在檢察階段，即施以緩起訴處分附條件之命令，命其接受醫療單位戒癮治療、精神治療或心理輔導等強制協助，限期如未完成，則撤銷其緩起訴處分，將其造成一定心理壓力。同時，亦可參考美國的酒駕法庭（DWI Court）制度，以及日本透過司法轉介酒駕者進入民間戒癮機構，幫助這群因酒駕的「病犯」得以治療其酒癮問題，並獲得生活的援助，降低其再犯的可能性。

有鑑於我們太過於習慣使用刑事制裁作為解決問題的主要手段，也因此，當這套龐大的刑事系統運作的結果無法適切回應民意的需求時，是否將造成民怨？抑或對司法制度產生不信任？也許臺中地檢署所關心的課題，正是從考察當代的刑事體系，包含從法規形成的立法階段、適用至具體案件的刑事司法階段、實現法律效果的刑事執行階段所可能衍生的各種問題。特別是關注在刑事執行手段究竟能解決哪些問題？以及其可能造成的負面影響？這樣的思維與作法實

值得為其鼓勵與喝采。

身為一位犯罪學與刑事政策的研究者，期待大家能夠警覺過度使用刑罰對社會的副作用，同時更需關注酒駕者背後的近因與遠因，思考更深層關於結構、情境以及預防等因素。唯有理解、找出原因才能真正預防再次酒駕，而不是將刑罰當作是問題解決的萬靈丹，就能達成預防的效果。因為針對單純酒後駕車者適用刑罰化，不但沒有辦法解決實際上的犯罪現象，只是不斷地將問題推給後端的刑事司法系統，然後再用無法發揮抑制犯罪功效的矯正機關將罪犯與社會隔絕，豎起他們和社會的高牆，未來即使重回社會，將更難找到可容身之處。