

維護交通安全的酒駕執法程序-法理探討

鄭宗民¹
陳高村²

摘 要

酒後駕車對於道路上用路人之安全威脅危害甚鉅，酒駕肇事傷亡時有所聞，早在民國 85 年道路交通管理處罰條例第 35 條立法規範處罰，更在民國 88 年將酒醉駕車納入刑罰，增訂刑法第 185 條之三，並於民國 90 年提高罰鍰，並將酒駕拒測、肇事後拒測、肇事後無法實施酒測等態樣立法處罰，雖將酒駕立法處罰，惟酒駕情事仍逐年攀升，社會各界對酒後駕車高度重視，凝聚共識，且酒後駕車嚴重危害交通秩序與用路人安全，遂於民國 102 年再度提高酒駕罰鍰，且酒後駕車之駕駛人拒絕接受稽查之情形屢有所聞，為遏阻酒駕駕駛人拒絕接受稽查或強行闖越危害執法人員安全，拒測拒檢罰鍰也一併提高，以求遏止酒駕情事，然因處罰強度增強，酒駕違規人為避免遭受處罰，拒測件數遂有增加趨勢，酒駕肇事問題並沒有得到事當的嚇阻。本研究擬由交通安全維護的觀點，在現行酒駕立法目的下，探討如何藉由執法手段促進交通安全維護，檢討現行執法相關作業程序，研擬建立明確、有效完善的酒駕執法作業程序，供實務機關參考。

關鍵字：酒後駕車、酒駕肇事、酒駕拒測。

一、前 言

社會各界對於酒後駕車違法態樣高度重視，媒體所報導之交通事故亦時常報導交通事故係因駕駛人酒後駕車因而肇事發生傷、亡情事，為維護交通安全警察機關對於交通執法取締酒後駕車之執法作為亦投入大量之人力、設備以及經費，致力於降低因酒後駕車所產生之交通事故傷亡，然而雖然警察機關投入大量資源執法取締酒後駕車，所取得之成效卻不甚明顯，因此社會輿論觀感認為係處罰強度太低，造成執法無法有效嚇阻酒後駕車之發生，應加重有關酒後駕車之違法處罰，藉提高處罰之強度，達成遏阻酒後駕車之情形，且各先進國家均以重罰處罰酒後駕車，政府部門遂於民國 85 年修法，將道路交通管理處罰條例(以下簡稱道交處罰條例)第 35 條關於酒後駕車之違規處罰調高至新台幣 6000 元以上 12000 元以下，吊扣駕駛執照六個月。肇事致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再核發；同法第 86 條亦增訂酒後駕車致人受傷或死亡，應負刑事責任時，加重其刑二分之一。民國 88 年將酒後駕車違規態樣納入刑法第 185 條之三加以

¹ 中央警察大學交通管理研究所 研究生 (聯絡地址：33304 桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4291，E-mail:ts1063102@mail.cpu.edu.tw)。

² 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所 副教授。

處罰，增訂服用酒類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。然雖以刑法公共危險罪處罰酒後駕車行為，並輔以道交處罰條例加以處罰，但仍無法有效遏阻酒後駕車之發生，遂於民國 102 年修訂道交處罰條例第 35 條，將罰款金額提升至新臺幣 15000 元以上 90000 元以下，同(102)年亦修訂刑法第 185 條之三增加酒後駕車罰鍰為新臺幣 15000 元以上 90000 元以下。本文旨在針對警察機關執行有關酒後駕車取締作為時之執法程序進行探討，使警察機關能更了解取締酒後駕車執法時所面臨之法理問題，加強執法效率，達成有效遏阻酒後駕車之亂象，減少酒後駕車之情形，提升道路交通安全，使用路人能有更安全之交通環境。

二、酒後駕車對交通安全之危害

駕駛人駕駛車輛於道路上，為維護行車安全，需隨時專注於路況，並對狀況作出相應的決策行為，然而在飲用含酒精飲品後，依照飲用酒精飲品之多寡，會對駕駛人大腦中樞神經以及各種感官器官產生麻醉效果，進而影響行為決策之能力，神經反射動作亦會趨緩，導致原先可避免之意外變成無法躲避，因而發生交通事故，對道路上其他用路人之交通安全產生危害。

2.1 酒精對於駕駛人所生之影響

酒精的吸收速度很快，在飲酒後最快可由口腔黏膜吸收後快速進入血液，在飲用含酒精飲品後，酒精經由胃、小腸等人體器官所吸收後進入血液，再經由血液的輸送，擴散往全身的各部組織，於飲酒後 30 分鐘至 2 個小時間，人體血液中之酒精濃度即會達到高峰，進而對中樞神經系統產生麻醉作用，導致大腦中樞神經的調節控制功能因酒精的麻醉而受到抑制，大腦控制力減弱，進而行為失常，且過量的酒精會破壞肌肉的協調，使神經反應遲緩，甚至造成注意力無法集中，因此飲酒後駕車易因產生下列生理反應導致肇事機率上升。

(一) 情緒過於亢奮:因酒精麻醉抑制大腦中樞神經調節控制功能，產生一種興奮、亢奮的幻覺，因情緒較為亢奮，較易以危險、有違尋常之方式操作車輛，如重大違規、高速駕駛等。

(二) 視覺能力降低:一般人的視野範圍約為 180~200 度，但酒後會導致視野縮減，且喝得越多，就越無法看清旁邊的景物；當血液中酒精含量超過 0.03% 時，因視覺神經系統受到酒精麻醉，造成視力下降，嚴重者甚至眼皮會不自覺闔起。

(三) 運動反應神經遲緩，反應時間增長:因酒精的作用，飲酒會對於聲、光的

刺激反應時間延長，從眼睛看到，再到大腦接收訊息，傳遞到神經作出剎車反應，會比正常慢上許多，因此造成反應時間增加，煞停車輛的距離增長。

(四) 觸覺、平衡感、協調性等感官能力降低:因觸覺能力降低，無法正常操作方向盤、剎車、油門；因平衡感以及協調性變差，無法穩定控制車輛；因感官能力降低，對於車速、路況、距離等因素判斷能力下降，影響駕駛能力。

(五) 飛蛾效應:酒後駕車的駕駛人，因視覺能力變差，視覺模糊，飲酒後產生困倦感而造成疲勞駕駛，在夜晚開車時，會作出類似飛蛾正趨光性的行為，不自覺朝光源方向衝過去，因而發生交通事故。

2.2 酒後駕車對用路人所生之危害

駕駛人之駕駛行為以及反應決策能力因大腦中樞神經受酒精麻醉影響，導致駕駛行為決策能力下降，反應時間延長，交通事故風險增加，酒後駕車不僅對自己生命身體造成危害，亦對道路上其他用路人造成危害，輕則車毀財損，重則受傷死亡；因酒精麻醉大腦中樞神經導致精神異常，作出如闖紅燈、超速行駛、逆向行駛、無視道路上之交通標誌、標線、號誌等交通管制措施之違常之駕駛行為；飲酒後對身心理所產生之影響，導致駕駛人駕駛車輛之協調性、穩定性下降，對於道路上之各種路況以及突發狀況反應能力下降，對於如路面高低起伏坑洞之路況反應變差，無法閃避因而受路況影響而發生開車自撞障礙物、騎車自摔等交通事故，使道路上之設施遭撞，車輛毀損、駕駛人、乘客傷亡等情形；甚者因受酒精催化之影響，產生精神亢奮狀態，而激烈操駕車輛，如超速行駛、逆向行駛、無視道路上交通管制措施等行為，對道路上其他用路人，如行人、其他車輛駕駛人產生危害，將其他用路人置於危險境地，使其生命身體財物車輛遭受危害；酒後駕車對交通安全危害之甚，對用路人威脅之鉅，駕駛人不可不慎。

2.3 酒後駕車對交通造成之損失

酒後駕車對交通安全危害甚鉅，對於道路上其他用路人造成即帶威脅，屢屢有酒後肇事致人死傷之事件傳出，造成社會大眾對於酒後駕車案件日益重視，社會各界凝聚共識，表達對酒後駕車之嚴正態度，政府部門、交通主管機關在社會各界殷切期盼下，陸續修正、修訂多項法規，表明遏止酒後駕車之嚴正立場，阻遏酒後駕車再發生，維護道路交通安全，使用路人用路安全得到保障，享有更安全之道路環境。表一為自民國 97 年至民國 106 年酒後駕車 A1、A2 類交通事故傷亡統計。

表 1、近 10 年酒駕交通事故傷亡件數

時間別	A1 件數	A2 件數	死亡人數	A1 受傷人	A2 受傷人
-----	-------	-------	------	--------	--------

				數	數
97年	474	9105	500	211	11695
98年	386	9410	397	157	11997
99年	399	10599	419	154	13366
100年	412	11261	439	137	14144
101年	370	9745	376	118	12075
102年	234	7877	245	107	9691
103年	160	7353	169	79	9056
104年	137	6521	142	59	8061
105年	95	5600	102	54	6939
106年	85	4954	87	58	6102
合計	2752	82425	2876	1134	103126

依據內政部訊息公開平台公布之歷年酒後駕車受傷及死亡件數、人數統計表資料，統計自民國97年至民國106年間酒後駕車造成之交通事故件數，以及交通事故造成之死亡與受傷人數，經資料顯示，A件數自民國97年474件、民國98年386件、民國99年399件、民國100年412件、民國101年370件，平均一年A1件數約408件，A2件數自民國97年9105件、民國98年9410件、民國99年10599件、民國100年11261件、民國101年9745件，平均一年A2件數約10024件，因酒後駕車死亡人數民國97年500人、民國98年397人、民國99年419人、民國100年439人、民國101年376人，平均一年約426人因酒後駕車死亡，因酒後駕車事故受傷人數民國97年11906人、民國98年12154人、民國99年13520人、民國100年14281人、民國101年12193人，平均一年約12810人因酒後駕車事故受傷，但自102年政府部門、交通主管機關修正、修訂相關酒後駕車罰則，提高酒後駕車之處罰，因此酒後駕車交通事故件數以及因酒後駕車傷亡人數呈現逐年下降之趨勢，民國102年至民國106年，A1事故件數平均每年142件，A2交通事故件數平均每年6461件，酒後駕車死亡人數平均每年149人，酒後駕車受傷人數平均每年8041人，對比修法前之酒後駕車交通事故件數以及死亡受傷人數均有下降，顯見加重酒後駕車之處罰對於遏阻酒後駕車有正面之效果。

三、酒後駕車相關法規探討

為維護道路交通安全與秩序，交通主管機關訂定相關交通法規予以規範，規範行人與駕駛等用路人相關權利義務，針對違反相關交通義務之違規行為予以處罰，道交處罰條例即是對違反交通義務之違規行為給予處罰之重要依據。如若交通違規行為侵害其他用路人生命、身體、財產與社會安全等國家立法保障之公益，自當科以刑法之處罰。若該交通違規行為造成其他用路人生命、身體、財產等私法益之損害，自當以民法規範違規人負擔民事損害之賠償責任。酒後駕車之行為違反交通法規之規定，自當科以該負之行政

責任，其行為如侵害到刑法所保障之公益，即應負起相關刑事責任，如侵害到其他用路人私法益之權利，就應負擔民事賠償之責任。

3.1 酒後駕車執法程序探討

為維護交通安全，交通警察取締酒後駕車，均應依據現行法令中所規定酒駕執法程序進行執法，並就相關法規規定酒後駕車相關違法違規態樣予以查察，對於觸犯刑法罪章之行為或違反行政法義務之違規，對其進行刑法之追訴或行政法之取締告發。交通警察執行取締酒駕執法程序應依相關法規執行，保障當事人之安全、保護執勤人員安全以及確保案件與卷證之安全，依法執行取締酒駕執法，為此內政部警政署(以下簡稱警政署)訂定「取締酒後駕車作業程序」、「取締酒駕拒測處理作業程序」等取締酒駕程序，使第一線交通執法警察取締酒後駕車時能有所依循，並有明確之法源依據，對危害交通安全之酒後駕車行為予以取締告發，維護道路交通以及往來人車安全，相關規定說明如下。

(一)警政署訂取締酒後駕車執法程序

依據警政署所訂定之「取締酒後駕車作業程序」規定，可分為兩種勤務方式，一者為計劃性勤務，二者為一般性交通稽查勤務，概就兩者之差異說明如下。

1.計畫性取締酒後駕車勤務:計畫性勤務規劃應由地區警察分局長或其相當職務以上長官，指定轄區內經分析研判易發生酒後駕車或酒後肇事之時間及地點職行取締酒後駕車勤務。於規劃地點設立稽查路檢點，並架設蒐證器材，全程錄影錄音蒐證，針對往來車輛進行過濾攔停，過濾、攔停車輛應符合比例原則，遇有疑似酒後駕車之車輛，即指揮該車輛暫停接受稽查，對於攔停之車輛，如無酒後駕車情事應即放行，如經觀察或以快速酒精檢知器檢測，有疑似酒駕情事，應詢問飲酒後是否超過 15 分鐘，飲酒後逾 15 分鐘始可施測，並提供飲用水予駕駛人漱口，以酒精測試器檢測，駕駛人酒精檢測值如為吐氣所含酒精濃度達每公升○·一五毫克以上未滿每公升○·一八毫克之未肇事案件，且無不能安全駕駛之情形時，應以勸導代替舉發，告知駕駛人酒駕相關法令並填製交通違規勸導單，勸告勿再違反，並人車放行。如駕駛人吐氣所含酒精濃度達每公升○·一八毫克以上未滿每公升○·二五毫克應即依道交處罰條例第 35 條一項 1 款製單舉發，並當場移置保管其車輛。如駕駛人吐氣所含酒精濃度達每公升○·二五毫克以上，應依刑法第 185 條之 3 移送法辦，並依道交處罰條例第 35 條一項 1 款製單舉發，並命其委託合格駕駛人將駛離或當場移置保管其車輛。

2.一般性交通稽查勤務:一般交通稽查勤務由分駐(派出)所所長編排單位交通稽查勤務,於轄區內實施交通稽查,遇疑似酒後駕車之車輛,如有交通違規、逆向行駛、車速忽快忽慢、無故於車道上停駐及蛇行等異常駕駛行為,對客觀易生合理判斷易生危害之交通工具予以攔停稽查,攔停後告知駕駛人稽查事由,便透過觀察駕駛人體外表徵或以快速檢知器檢測判斷駕駛人是否涉嫌酒後駕車,如駕駛人無酒後駕車情事,則針對其交通違規部分依道交處罰條例予以製單舉發,如駕駛人涉嫌酒後駕車,應詢問飲酒後是否超過 15 分鐘,飲酒後逾 15 分鐘始可施測,並提供飲用水予駕駛人漱口,以酒精檢測器檢測,駕駛人酒精檢測值如為吐氣所含酒精濃度達每公升○·一五毫克以上未滿每公升○·一八毫克之未肇事案件,且無不能安全駕駛之情形時,應以勸導代替舉發,告知駕駛人酒駕相關法令並填製交通違規勸導單,勸告勿再違反,並即人車放行。如駕駛人吐氣所含酒精濃度達每公升○·一八毫克以上未滿每公升○·二五毫克應即依道交處罰條例第 35 條一項 1 款製單舉發,並當場移置保管其車輛。如駕駛人吐氣所含酒精濃度達每公升○·二五毫克以上,應依刑法第 185 條之 3 移送法辦,並依道交處罰條例第 35 條一項 1 款製單舉發,並命其委託合格駕駛人將駛離或當場移置保管其車輛。

(二)取締酒後駕車拒測處理程序探討

因酒後駕車衍生交通事故事件層出不窮,且世界各國對於酒後駕車之違規行為多採重罰方式以求遏止酒後駕車情事,政府部門遂於民國 85 年將道交處罰條例第 35 條修正,提高酒後駕車之處罰,並於民國 88 年修法將酒後駕車違法態樣以刑法第 185 條之 3 加以處罰,並於民國 90 年再次提高道交處罰條例之罰鍰,並將拒測、肇事後拒測、肇事後無法實施酒測等情形立法規範,雖將酒駕立法處罰,並多次修法提高罰鍰,惟酒駕情事仍逐年攀升,社會各界對酒後駕車高度重視,凝聚共識,且酒後駕車嚴重危害交通秩序與用路人安全,遂於民國 102 年再度提高酒駕罰鍰,然而因加重處罰,違規人害怕受罰心存僥倖投機之心理,酒後駕車之駕駛人拒絕接受稽查之情形時有所聞,為遏阻酒駕駕駛人拒絕接受稽查或強行闖越危害執法人員安全,拒測拒檢罰鍰也一併提高,以求遏止酒駕情事。

1.計畫性取締酒後駕車勤務拒測拒檢理程序探討:依據警政署所訂「取締酒駕拒測處理作業程序」,執行計畫性取締酒後駕車勤務時,應依規定架設蒐證器材,全程錄影錄音,如遇有車輛拒絕接受稽查,強行闖越路檢點,如無法攔停,即依道交處罰條例對該違規車輛未依指示停車接受酒測稽查之違規行為逕行舉發。若車輛闖越後再經攔停,即以道交處罰條例所訂未依指示停車接受酒測稽查製單告發,並當場移置保管車輛,並詢問駕駛人飲酒後是否逾 15 分鐘,提供飲用水漱口,實施酒測,若駕駛人配合酒測,則依酒測結果予以處置,若駕駛人不願配合酒測,執勤人員應勸導並告知其拒絕檢測之法

律效果，再次詢問是否願意配合酒測，如駕駛人仍不願意配合酒測，則依道交處罰條例拒絕接受酒測製單告發。觀察駕駛人有無客觀情狀足認不能安全駕駛，如車行不穩、蛇行、語無倫次、口齒不清或有其他異常行為、狀況等客觀情事，若無不能安全駕駛情狀即人員放行，若有不能安全駕駛情狀，依刑事訴訟法第 88 條規定依現行犯或準現行犯將駕駛人逮捕，逮捕時應先告知其犯罪嫌疑及涉嫌觸犯刑法第 185 條之 3，得保持緘默、得選任辯護人、得請求調查有利證據等事項，並命其配合酒測，如仍拒不配合酒測，應告知拒不接受吐氣檢測將依刑事訴訟法第 205 條之 1 規定，陳報檢察官實施強制抽血檢測，如駕駛人依然拒不配合實施吐氣檢測，則檢附駕駛人不能安全駕駛或可能達每公升 0.25 毫克以上相關資料(時間、地點、情況及犯罪嫌疑人個資等)通報偵查隊報請檢察官依職權核發鑑定許可書，若檢察官未核發鑑定許可書，全案仍依規定檢附相關卷證，辦理移送檢察官偵辦。如檢察官核發鑑定許可書，則依鑑定許可書對駕駛人強制抽血檢驗，依刑法第 185 條之 3 移送檢察官偵辦。

2.一般性交通稽查勤務拒測處理程序規定:依警政署所訂拒測處理作業程序規定，攔停客觀判斷易生危害之交通工具，經觀察或快速檢知器檢測，駕駛人疑似涉嫌酒後駕車，要求駕駛人配合實施酒精檢測，如駕駛人願意配合，依規定辦理。若駕駛人不願配合酒測，則執勤人員應告知其拒絕檢測之法律效果，駕駛人仍堅持拒絕配合酒精檢測，即依道交處罰條例拒絕接受酒測製單告發，並當場移置保管車輛。依客觀情狀判斷是否有不能安全駕駛情狀，如無不能安全駕駛情狀則人員放行，如有不能安全駕駛情狀，即依刑事訴訟法規定將其逮捕，告知其所犯罪由，並命其配合酒測，如仍拒不配合酒測，告知其拒測將報請檢察官核發鑑定許可書強制抽血檢驗，駕駛人若仍不配合，將相關卷證通報偵查隊報請檢察官依職權核發鑑定許可書，若檢察官未核發許可書，全案仍依規定將相關卷證移送檢察官偵辦。檢察官核發鑑定許可書則依鑑定許可書對駕駛人強制抽血檢驗，並將相關卷證移送檢察官偵辦。

(三)拒絕配合酒後駕車執法相關法規定

為有效防制遏阻酒後違規駕車，執行酒精濃度測試已經是當前執法重點，然而實務上屢有違規人心存僥倖拒絕停車接受稽查之情形，為有效防杜違規人拒絕停車接受稽查，強行闖越危及執法人員安全，遂於民國 102 年修正道交處罰條例第 35 條第 4 項規定:「汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣九萬元罰鍰，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。」新增處罰闖越路檢點之行為，並將罰鍰由新台幣六萬元提高至新台幣九萬元，並同時施以道路交通安全講習。

3.2 取締酒後駕車執法程序相關法理依據

警政取依據相關法規定，訂定「取締酒後駕車作業程序」、「取締酒駕拒測處理作業程序」等作業程序，使第一線執法人員取締酒後駕車有所依循，依法行政取締酒後駕車，維護交通安全，相關法規定如下。

(一)對於車輛之攔停，駕駛身分之查證，係依據警察職權行使法(以下簡稱警職法)第6條第1項第6款「警察於公共場所或合法進入之場所，得對於下列各款之人查證其身分：…六、行經公共場所、路段及管制站者。」

警職法第7條第1項第1款「警察依前條規定，為查證人民身分，得採取下列之必要措施：…一、攔停人、車、船及其他交通工具。」

警職法第8條第1項第3款「警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採取下列措施：…三、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。」

(二)酒後駕車之酒精濃度測試數值規定於道路交通安全規則第114條第1項第2款「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○·一五毫克或血液中酒精濃度達百分之○·○三以上。」中，該法規對酒後駕車之數值做明確之規定。

(三)實施酒精檢測之詳細操作方式，及過程應注意之事項規定於違反交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第19-2條第1項第2項第3巷之中，細則規定對駕駛人實施酒測應以酒精測試儀器檢測，全程應錄影，因詢問駕駛人飲酒結束時間，已逾15分鐘應即施測，駕駛人不願告知結束時間或結束時間未達15分鐘者，告知其可漱口後檢測，或待飲酒結束逾15分鐘始施測，有請求漱口者，提供漱口。檢測流程為命受測者口含吹嘴連續吐氣至儀器顯示取樣完成，如吐氣不足致儀器無法取樣，應重新檢測。檢測完成後，應告知檢測結果，並請受測者於儀器列印檢結果紙上簽名確認，如受測者拒不簽名，應註明是事由。如檢測成功後，無論結果是否超過標準，不得再實施第二次檢測，

(四)對於交通違規製單舉發之依據，規定於違反交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第10條第1項第1款、第2款「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。前項稽查，查獲違反道路交通管理事件之舉發方式如下：一、當場舉發：違反本條例行為經攔停之舉發。二、逕行舉發：依本條例第七條之二規定之舉發。…」製單之方法規定於同法第11條規定製作違反道路交通管理事件通知單時，應於通知單上註明之事項，以及製作通知單之相關規定皆明訂於此。

(五)依規定得以勸導代替舉發之情形，規定於違反交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1項第12款「…駕駛汽車或慢車經測試檢定，其吐氣所含酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升○·○二毫克。」對違規者施以勸導，並當場告知其違規事實，告知其法令規定，並告誡其物再次違反。

(六)如遇駕駛人不服指揮停車接受稽查，闖越依規劃性勤務所設立之路檢點，如再次攔停則依道交處罰條例第 35 條第 4 項規定論處，如無法攔停，則依道交處罰條例第 7-2 條規定逕行舉發，並依違反交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 19-1 條規定對不服指揮停車稽查之車輛再經攔停，當場移置保管其車輛，無法攔停者，依規定逕行舉發車輛所有人，棄車逃逸者，並當場移置保管該車輛。

(七)如遇心存僥倖之駕駛人企圖以拒測之方式，躲避酒精檢測，期待藉此逃過酒後駕車之處罰，經勸告配合並依規定告知其拒測之法律效果後，如駕駛人依然堅持拒測，應依道交處罰條例第 35 條第 4 項「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；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。…汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣九萬元罰鍰，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。」依相關規定予以處罰。

(八)對拒測駕駛人製單舉發後，如其有不能安全駕駛車輛之情形，應檢附相關卷證，通報偵查隊，依刑事訴訟法第 205-1 條規定「鑑定人因鑑定之必要，得經審判長、受命法官或檢察官之許可，採取分泌物、排泄物、血液、毛髮或其他出自或附著身體之物，並得採取指紋、腳印、聲調、筆跡、照相或其他相類之行為。前項處分，應於第二百零四條之一第二項許可書中載明。」報請檢察官依職權核發鑑定許可書，對駕駛人強制抽血檢驗其血液酒精濃度。

3.3 酒後駕車違規之處罰

取締酒後駕車，並依道交處罰條例製單舉發處罰，如涉嫌刑法第 185 條之 3 公共危險罪嫌，應即蒐證，併同相關卷證移送檢察官偵辦。相關處罰規定如下。

(一)酒精檢測之結果如為 0.15mg/l~0.17mg/l 且未肇事，則依規定得以勸導代替舉發。

(二)酒精檢測結果如為 0.18mg/l~0.24mg/l 未觸犯刑法，應依道交處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；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；致人受傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：一、酒精濃度超過規定標準。…」予以處罰。

(三)酒精檢測結果如為 0.25mg/l 以上，依道交處罰條例第 35 條製單舉發，並依涉嫌違反刑法第 185-3 條規定「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，

處兩年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：一、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。二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。」移送檢察官偵辦，並命其委託合格駕駛將車輛駛離，或當場移置保管車輛。

四、酒後駕車執法程序問題探討

警察機關執行取締酒後駕車之相關程序主要依據現行法令規定執行，依法行政執行取締酒後駕車勤務，針對已肇事之車輛進行酒精濃度測試，證明該車輛因飲酒後駕車而肇事之作法至為明確，自當以刑法第 185-3 條公共危險罪責予以處罰，然對於無肇事之車輛駕駛人該以何標準認定駕駛人疑似酒後駕車進而將其攔停接受酒精濃度測試，進而依道交處罰條例、刑法第 185-3 條取締告發該車駕駛人，現行之執行方式多依靠執勤人員之經驗，其所面臨之問題在於取締酒後駕車之執法技術以及攔停後相關執行作業程序，以下試就執法實務中易面臨之問題加以探討釐清，期以消弭取締酒後駕車執法程序之疑慮，可供相關機關作為改善取締酒後駕車相關程序改善之參考。

4.1 受攔停稽查之車輛選定

因酒後駕車致生交通事故，對於道路交通安全危害甚深，警察機關為維護道路交通安全，維持道路秩序，對於飲酒後駕駛動力交通工具之行為嚴加查察，取締酒後駕車之作為均始於攔停車輛，對於應受攔停稽查車輛如何選定概說明如下。

(一)計畫性取締酒後駕車勤務之車輛攔停：計畫性勤務為選定經分析轄區內易發生酒後駕車或易發生酒後肇事之時間、路段執行取締酒後駕車勤務，依「取締酒後駕車作業程序」所訂攔停、過濾車輛應符合比列原則，對疑似酒後駕車之車輛或依客觀合理判斷易生危害之交通工具進行攔停稽查，然而如僅針對有外顯徵狀如超速駕車、蛇行、車行速度忽快忽慢等異常駕車行為進行攔停稽查，雖可查察取締酒後駕車之情形，但因每個駕駛人之體質差異，駕駛人對於酒精之耐受度以及受酒精影響之程度也會因人而已，並非每個駕駛人飲用酒精飲品後均會出現駕駛車輛有異常行為之情狀，如計畫性勤務僅選擇有異常駕駛行為外顯徵狀較為明顯之車輛進行攔停稽查，恐對於雖有飲酒過量但無明顯異常之車輛失察，造成取締酒後駕車之計畫性勤務成效不彰，對維護道路交通安全恐生不良之影響，因此應針對該勤務時段通過路檢點車輛逐一攔停稽查。

(二)對於計畫性取締酒後駕車勤務車輛之攔停稽查，參閱湯德宗大法官於司

法院釋字第 699 號之協同意見書所示，對於往來車輛之攔停，雖可對車輛進行攔停，但因此時車輛之狀態並不符合易生危害或依客觀合理判斷易生危害之情形，因此雖能攔停但僅能要求駕駛人搖下車窗配合臨檢，執法人員再從駕駛人之外觀狀態、駕駛情形等行為觀察駕駛人是否有酒後駕車情事，因此對於行經選定之時段往來該易肇事路段之車輛逐一觀察，取締酒後駕車並無不適宜之情事。

(三)一般性交通稽查勤務:與計畫性勤務之差異在於計畫性勤務係分析轄區內易發生酒後駕車或易發生酒後肇事之時間、路段執行取締酒後駕車勤務，而一般性交通稽查勤務則為轄區內不定點之道路巡邏，對於有交通違規之車輛進行攔停稽查，進而查察有無酒後駕車情。對於車輛之攔停臨檢係依據警職法第 8 條所訂對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停。是以僅能對有明顯異常之車輛進行攔檢，依據司法院大法官解釋釋字第 535 號意旨所述，自不宜無端對正常行駛車輛進行攔停臨檢之行為。

4.2 不能安全駕駛之認定

依據取締酒駕拒測處理作業程序規定，對於拒測之駕駛人，除依據道交處罰條例第 35 條第 4 項製單舉發外，另應觀察駕駛人是否有不能安全駕駛之情形，如有客觀情狀足認不能安全駕駛，應依刑事訴訟法規定，依現行犯或準現行犯逮捕，並命其配合酒測，倘駕駛人依然拒絕酒測則通報偵查隊報請檢察官核發鑑定許可書，如無不能安全駕駛之情形，製單舉發，當場移置保管車輛後，即應人員放行。實務上對於拒測之駕駛人因實務操作上之種種因素，多於舉發拒測、移置保管車輛後即將人員放行，如此易造成取締酒後駕車執法之漏洞，造成駕駛人視拒測為規避刑法第 185-3 條公共危險罪的方法，對取締酒駕勤務造成嚴重打擊，亦造成執法成效不彰。對於前揭不能安全駕駛之規定，因安全係一抽象之概念，如引用於交通安全方面則可解釋為交通事故事發生與否，因此如是已肇事駕駛人自可解釋為已生危害、不能安全駕駛，但對於未肇事之駕駛人，如何之行為屬於不能安全駕駛，何謂不安全，值得我們探討。

4.3 取締酒後駕車執法之困難

交通警察依法執行取締酒後駕車勤務，對於因法規所訂之態樣而受攔停稽查之車輛駕駛人，應有義務依法配合執法人員之要求配合進行酒測等相關作業，不應無故、藉故拖延不願配合酒精測試，湯德宗大法官於司法院釋字第 699 號解釋之協同意見書亦不應以繞行規避路檢點或他法之行為，企圖躲避依規定設立之取締酒後駕車路檢點，以圖躲避查緝。然而因酒後駕車之罰責越來越重，交通警察執法實務上時常遭遇民眾為躲避取締，以消極不配合之態度、作為，企圖藉此躲過酒後駕車之處罰，對於酒後駕車之行為，執法人員應勇於任事，敢於作為，積極取締酒後駕車之行為。

(一)依據警職法第8條第1項第3款之規定，對於已生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並對要求駕駛人實施酒精測試之檢定，但酒後駕車之駕駛人藉故拖延或消極不配合酒測之行為時有所聞，執法人員應堅定立場，依法執行勤務，對於不願意配合、消極不配合之行為，因依法取締，並依相關作業程序規定，告知違規人相關法律程序效果，勸導違規人配合酒駕執法，並對不願配合之違規人依道交處罰條例第35條第4項拒測規定製單告發。

(二)交通警察執行計畫性取締酒後駕車勤務時，時有民眾駕車至路檢點前，突然改變行向駛入岔路、繞道而行或突然停車改為步行牽車等行為，企圖躲避路檢點之查緝，雖有北院104年度交字第272號判決以及高雄地院105年度交字第119號判決認為對於駕駛人路檢點前將機車停下或繞道而行之行為，警察依據警職法僅能對已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之車輛進行攔停並要求酒測，不能因駕駛人不願意前往路檢點接受臨檢措施即主觀猜測該駕駛人疑似酒駕並要求其配合酒測。相關判決對於取締酒駕執法造成相當程度之困難。

(三)對於企圖規避取締酒後駕車之行為，高雄高等行政法院判決106年度交上字第51號判決持不同看法，分述如下。

1. 警職法對於車輛之攔停並無規定僅能對於行進中之車輛始能攔停，否則駕駛人如遇前方有警察臨檢，即以停車步行、離開車輛或其他相似之行為來規避酒後駕車臨檢，如此應非立法本意。

2. 因酒後駕車具有危險性，駕駛人本有依法配合酒測之義務，為防治酒後駕車之行為，因此訂定道交處罰條例第35條第4項處罰拒測之行為，並無排除駕駛人消極推諉拖延接受酒測的意思，因此只要駕駛人有拒絕接受酒測之實質行為，無論是積極明示拒絕接受酒測或是消極推諉拖延酒測時間之不作為，均有道交處罰條例第35條第4項拒測罰則之適用。

3. 警察依據警察法第2條規定所示警察任務為依法維持公共秩序，保護社會安全，防止一切危害，促進人民福利。為維持公共秩序維護交通安全所必須，警察本於職責，本應積極查察犯罪，駕駛人於路檢點前突然停車或繞道而行，警察固然不能任意對駕駛人實施酒測，但基於經驗法則與社會常理判斷，對於駕駛人之異常行為警察本於職責自應上前盤查，如發現駕駛人有全身酒味、滿臉通紅等情事，依警職法第8條規定不以車輛發動中或行進中有易生危害或依客觀合理判斷易生危害為必要，因此駕駛人自應配合進行酒測。

五、結論與建議

5.1 結論

基於對交通安全之維護，用路人生命、財產安全之保障，政府部門、交通主管機關在社會各界殷切期盼下，陸續修正、修訂多項法規定，表明遏止酒後駕車之嚴正立場，阻遏酒後駕車再發生，使用路人用路安全得到保障，享有更安全之道路環境。酒後駕車對道路交通安全造成莫大危害，且國外對於酒後駕車行為大多採取重罰方式處罰，針對酒後駕車違規行為加重處罰，

然而隨著酒後駕車處罰愈來愈重，違規駕駛人因害怕遭受嚴厲之處分，因此心存僥倖、投機之心態，酒後駕車拒絕接受檢測、闖越取締酒駕路檢點之情形逐漸增加，對於道路交通安全以及執法人員之人身安全造成莫大的危害，因此交通主管機關亦修訂有關拒測之處罰規定，以求遏止違規人之僥倖、投機心態，避免造成其他傷害。

(一)依據湯德宗大法官於司法院釋字第 699 號之協同意見書所示，執行取締酒後駕車執法程序規定，對於該勤務時段往來於路檢點之車輛進行逐一臨檢之行為，實無疑慮，但因未有「已發生危害或依客觀合理判斷易生危害」之情形，因此僅能要求往來之駕駛放下車窗配合臨檢，如駕駛人不願配合，因為進入實行酒測之階段，則不應以拒絕酒測罰責相繩。

(二)對於拒測之駕駛人礙於現實因素與執行困難，實務上多僅製單舉發與移置保管車輛，少有採行報請檢察官核發鑑定許可書之情形，因此易形成以拒測規避酒測之亂象，造成執法之困難，徒增酒駕交通事故之險。

(三)依據高雄高等行政法院判決 106 年度交上字第 51 號判決之意旨，交通執法警察對於意圖躲避路檢點或於路檢點前停車之方式藉以規避酒測臨檢之車輛，依警職法第 8 條之規定不以發動中或行進中之車輛為限，因此對於路檢點前企圖躲避之車輛，應依職權上前盤查，如發現駕駛人身上有酒味，面有酒容等情事因依法執行酒測。

5.2 建議

(一)現行執行取締酒後駕車勤務雖有警政署所制定之取締酒後駕車作業程序可依循，但僅屬於規範內部整體執法程序之流程，對於外部並無實體拘束力，建議應將取締酒後駕車執法法制化，將相關執法作為，做出更為明確之規定，使第一線執法人員執行勤務能更有法源之依據，免於法律授權不足，執法綁手綁腳之窠臼。

(二)對於不能安全駕駛之定義應更為明確，明訂出何種行為係屬於不能安全駕駛，使第一線執法人員能有所依循，無懼執法。對於拒測製單告發後之作為，建議採行觀測紀錄表方式，以行走直線、畫圓或其他相類似之方式，評測駕駛之生理穩定度，藉以判斷駕駛人是否能安全駕駛，如測試通過則可立即放行，如無法通過評測，則視為不能安全駕駛，並依評測之結果報請檢察官核發鑑定許可書。如此方能使拒測後之執法更為明確。

(三)透過法制化將執法程序訂定明確，以不侵害民眾權益、符合比例原則為前提，賦予現場執勤人員對於拒測、藉故推諉拖延酒測、企圖規避躲避酒測之情勢查處類似情形較大之裁量權，倘事事必須層層上報，徒增執法之困難，因執法之困難，造成取締酒後駕車執法之漏洞，實非用路人之福，因此建議可以不侵害民眾權益、符合比例原則為前提，提升執法人員之裁量權。

參考文獻

陳高村，論酒後駕車對交通安全影響與其衍生的法律責任，中央警察大學，
警學叢刊，第三十一卷第五期，民國 90 年 3 月。

高雄高等行政法院判決 106 年度交上字第 51 號判決

湯德宗，釋字第六九九號解釋部分協同暨部分不同意見書，大法官解釋、釋
字第 699 號，民國 101 年 5 月。