

酒後駕車駕駛行為的反應與防制酒後駕車策略之探討

陳存雄¹

摘要

為促使用路人（駕駛人、騎乘機車者）了解並認知「酒精」對人體的傷害，酒後駕車出現危險駕駛行為，影響「安全駕駛」，肇事率增高，妨害「交通安全」甚鉅，做有效的防制，以維護交通安全，本論文以下列六大主題，作為論述主軸：1、了解酒精對「人體」反應及影響；2、了解酒精對「駕駛行為」的影響；3、酒後駕駛人行為特徵與徵候；4、「珍惜生命」、「生命教育」消除「勸酒文化」，建立「酒品人格」；5、防制「酒後駕車」的檢測；6、防制「酒後駕車」的執法與取締。提醒並關懷所有用路人認知「酒後駕車」危險可怕的後果，能引以為殷鑑，使人人能建立「開車不喝酒」，「喝酒不開車」，「安全有保障」的安全思維觀念，以維護「交通安全」，保障「交通安全」，並邁向用路人所應追求的目標——永續安全，以及安全改善全面化。

關鍵詞：交通安全、酒精、喝酒不開車、開車不喝酒、駕駛行為。

一、前言

1.1 研究動機

根據醫學上研究，「酒精」對人體刺激腦中樞神經麻醉，會使人產生錯覺、亢奮、衝動、精神模糊、恍惚不清，「眼睛視覺能力變差」，「運動反射神經遲鈍」——即手腳反應遲鈍，判斷力降低，反應力、應變力緩慢，導致駕駛功能失效，在此種「不適性」時，駕駛車輛操控不穩，歪歪斜斜，自然險象環生，不是方向盤把不穩，行車速度忽快忽慢，蛇行搖擺撞上安全島、電線桿、路樹、路邊停放的車輛，就是衝撞他車或行人，無視「紅燈」存在，亂撞而與他車相撞，不然就是佔著車道「龜行」，停停走走，甚至停在車道中呼呼大睡，全然不知，能夠活著回家算是老天保佑，逃過死神一劫；但如不幸未被執警攔阻取締防制，霉運當頭出事車禍傷亡是意料中之事。

根據警政署統計資料：近三年來取締酒後駕車案件計有 11 萬件以上，警方雖強力取締惡性駕駛，嚴厲防制酒後駕車，酒後駕車肇事案件有逐年下降趨勢，但因事故肇事嚴重性不減，傷亡人數仍居高不下，2010 年 1 月至 11 月間統計發生傷亡事件有 1,767 件，A1 類死亡 1,834 人，受傷 696 人，其中酒後肇事即達 1,613 件，死亡人數達 1,670 人，可知酒駕為重大交通事故主因。

¹ 交通部公路總局公路人員訓練所中部訓練中心前主任講師(聯絡地址：406 台中市北屯區太原路三段 150 巷 8 弄 2 號，電話：0989996186，E-mail：thc168@gmail.com)。

「酒後駕車」造成嚴重傷亡車禍，已躍居肇因第三名，對人命財產安全威脅相當驚人。根據交通安全資料分析，酒駕案件雖逐年下降，但事故嚴重性卻不減，傷亡人數仍處於極高狀態，皆為應酬貪杯嗜酒的後果，顯示「酒後駕車」對人命人體傷害的嚴重性。飲酒過量不但傷害身體，會使喝酒者神經系統麻痺、遲緩、注意力分散不集中、視野模糊，致使駕駛行為偏差，成為道路上行車安全隱形殺手。

國人應酬喝酒文化—「勸酒文化」，舉世聞名，逞強好勝，喜愛面子裝闊，得意忘形，成為「酒國英雄」，時常因「酒醉駕車」失控造成自身及其他無辜的人車遭受傷害災殃，更因而涉及社會公共安全與危險問題，飲酒後「酒精」對人體不良反應影響「駕駛行為」，造成「不適性」、「不穩定」、「不安全」可怕危險的駕駛動作，妨害交通安全甚大。故了解酒精對人體的傷害，遵守交通規則，堅持酒後不開車，開車不喝酒的理念，實為杜絕防制酒駕肇事最佳的策略。

1.2 研究問題

因此為促使用路人（駕駛人、騎乘機車者）了解並認知「酒精」對人體的傷害，酒後駕車出現危險駕駛行為，影響「安全駕駛」，肇事率增高，妨害「交通安全」甚鉅，做有效的防制，以維護交通安全，本論文以下列六大主題，作為論述主軸：

1. 了解酒精對「人體」反應及影響；
2. 了解酒精對「駕駛行為」的影響；
3. 酒後駕駛人行為特徵與徵候；
4. 「珍惜生命」、「生命教育」消除「勸酒文化」，建立「酒品人格」；
5. 防制「酒後駕車」的檢測；
6. 防制「酒後駕車」的執法與取締。

1.3 研究方法

採用「歷史研究法」，蒐羅相關的歷史資料（historical sources）——過去所發生的酒駕肇事案例，進行剖析：

1. 主要資料：交通部統計與發佈的酒駕肇事案例、記者所報導與訪談酒駕肇事案例當事人的新聞。
2. 次要資料：酒駕肇事案例的觀察與評論，如：期刊論文、讀者投書、相關論壇。

經由鑑定酒駕肇事案例資料的真實性（authenticity）、適切性、意義與可靠性（dependability）後，進而發現有關本論文研究問題的資料，加以有系統的歸納與組織，並說明、分析。

1.4 預期結果

提醒並關懷所有用路人認知「酒後駕車」危險可怕的後果，能引以為殷鑑，使人人能建立「開車不喝酒」，「喝酒不開車」，「安全有保障」的安全思維觀念，以維護「交通安全」，保障「交通安全」，並邁向用路人所應追求的目標——永續安全，以及安全改善全面化。

二、酒後駕車駕駛行為的反應與影響

2.1 酒精對人體、身體的反應及影響

「酒駕車禍」已躍居死亡原因的第三名，消除「酒國貪杯」文化，為遏止酒後駕車必做的手段，推動宣導「喝酒不開車」、「開車不喝酒」是每個人應盡的責任。超量飲酒不但傷害身體，如再駕車就可能發生嚴重傷亡的車禍，應引以為鑑。其中問題就是出在「酒精」(ETHYL ALCOHOL)上面。

「酒精」會讓人亢奮、熱情、衝動、無奈、失神，酒精也同時抑制了人的神經系統，使人視野、視力模糊，動作遲鈍，亢奮後容易睏倦。在這種情況下開車，自然險象環生，諸如：方向盤把不穩，行車速度忽快忽慢，蛇行搖擺，或撞上安全島、電線桿、路樹、路邊停放的車輛，撞衝行人和他車，亂闖紅燈，或是開車到半途就停止睡著了。如不幸出事發生車禍傷亡，是意料中的事。

酒精會使人動作遲鈍，反應減慢就容易發生車禍，酒後對駕車者，會產生「視覺成隧道」效應，左右狀況看不清，更難看清前方路況，猶如在隧道中行車，因此對同行車輛及兩側闖入之事物之感應，均顯著遲鈍，而更可怕的現象就是無法穩定操控車輛，因此就容易發生擦撞、衝撞的交通事故。

所以駕駛人為生命的安全，應要確實執著、堅持喝酒不開車、開車不喝酒的理念，更不可把它當作一句口號紙上談兵。要確實履行，才能有效防制事故發生，保命保安全。

為遏制「酒後開車」，政府雖訂定有法規，嚴格管理取締處罰，奈喜嗜好貪杯喝酒之人，總抱著僥倖心態，興致一起，多人相聚照喝不誤，不知酒後開車嚴重後果的可怕，真令人感嘆惋惜。

駕駛人應「珍惜生命」，培養「酒品人格」，建立「安全觀念」，絕對不酒後駕車，盡量節制，不僅安全，對健康亦有助益。根據醫界研究發表：雖然民間流傳採用葡萄發酵釀造的酒，所含化學成分有助抗氧化的作用，其實對人體並無多大益處。許多人誤認喝少許量的酒，有助血液循環而經常小酌，醉茫茫而不自知，車禍就是因此而肇成的。

有許多駕駛人酒後駕車於道路上，本身隨時有可能發生危險，甚至命喪黃泉而不自知，因而造成公共危險，危及他人無辜的傷害，造成多少家庭的破碎，使用路人生活在酒駕威脅恐懼中。駕車者應建立酒後絕對自我節制不開車。而執法單位應予加強宣導，並嚴格執行管理取締。

酒後開車不僅肇事率極高，一旦發生事故，往往傷亡非常慘重。唯有將「喝酒不開車、開車不喝酒」做為開車第一原則，才能保障自己和他人的生命安全。故酒後要堅守不開車的觀念，方能快快樂樂出門，平平安安回家。

2.1.1 酒精對人體的影響

表 1、酒精濃度所造成的影響

呼氣濃度 血液濃度	狀 態	行 為 反 應
10-50mg/l 0.03% 以下	冷靜期 (清醒、有自信感)	除非執行特殊的檢查，否則不易察覺有異
30-120mg/l 0.03%-0.05%	愉快期 (陶醉感)	愉快、愛講話、社交性加強自信心增加、自我約束減弱，注意力、判斷力變差、較精緻的動作無法順利執行
90-250mg/l 0.05%-0.08%	激動期 (興奮、不穩定)	情緒不穩定、激動且易怒、喪失危機下的判斷能力、記憶能力變差、對各種感覺反應變、反應時間延長
180-300mg/l 0.08%-0.15%	混亂期 (錯亂)	頭暈、喪失定向能力、神智混亂劇烈的情緒反應，如恐懼。各種感覺開始發生障礙，如視力模糊、疼痛感減低、運動失調、步履蹣跚、口齒不清。
270-400mg/l 0.15% 以上	木僵期 (麻痺)	反應遲鈍、嗜睡、甚至於沒有反應重度運動失調，無法行走甚至站立嘔吐大小便失禁。
350-500mg/l 0.5%	昏迷期 (昏睡)	完全性昏迷，對於外界刺激毫無反應、神經反射逼受抑制甚至於消失、體溫降低、呼吸受抑制、循環開始有障礙、有喪失生命的危險。
450mg/l	死亡期	因呼吸衰竭或循環衰竭而死。

2.1.2 酒精對人體所造成的狀況

從黃湯下肚後不是大聲嘶叫，就是裝瘋賣傻，勇氣十足，酒可說是興奮劑，也會使人想睡覺，可說是麻醉劑，會使人自我控制能力衰退判斷力降低，瞬間反應也變得遲緩，開車前想喝點酒壯膽的人是最不安全的，酒酩酊大醉時，想要上車握方向盤的力氣幾乎無能為力，根本不可能開車。

酒精會使大腦的「新皮質」麻痺，最可怕的地方在於喝得愈多愈覺得自己意識很清醒無醉，其實四肢無力反應遲鈍意識模糊狀態。

根據對酒量有充分自信的人，讓他在第一小時內喝下 1.6 公升酒精濃度 12% 的酒，30 分鐘後再喝同量的酒，前後 3 次後做酒測及簡單心理測驗。一開始時精神嚴肅正經，喝一、二杯後漸漸輕鬆起來高興與女服務生聊起來淘淘不絕，意氣風發。此時檢測濃度值高的人，被問是否有喝醉了，回答都說無醉意，毫無問題。相反的，濃度值低的人，回答說差不多醉了。

酒精進入體內引起機能障礙充分表示自己沒醉還能開車，自信度高的情況者，就極可能發生肇事悲劇。平時自我判斷的理智會失控，根本無法自我判斷酒醉。醉得愈多者反而覺得思考十分清楚，這是一般醉漢常有的現象。

酒精濃度低者未至失控程度能自我判斷，會認清自己醉意已濃就不敢貿然開車，所以最可怕的是酒後愈覺得自己能開車的開車時危險性更高就不能逞強冒險，周遭的親朋更應予制止。

喝多少酒後，必需休息又需休息多久，酒精進入體內經由血液流經肝臟後，肝臟分解成水和二氧化碳排出體外，以一瓶啤酒含有 17.6 克酒精為實驗，體重 60-70 公斤的人平均每小時能分解 6-7 克的酒量約需經過 4 小時後才能消失。如 1 公斤酒就需花 30 小時以上才能充分分解排出，因此即使前一日整天滴酒不沾（前天喝酒），惟極可能前天殘存的酒精分量仍存在，酒雖能使人心情輕鬆，建立人際關係，但喝酒與開車似乎勢不兩立，因此我們絕對要堅持開車不喝酒，喝酒不開車，安全有保障的原則，來維護交通安全。

【案例分享】

「停等紅燈」的機車，被「酒駕」小客車高速衝撞飛起，人車燒成火球，機車駕駛慘死

2010.10.12 凌晨，一名臺大畢業的男工程師騎機車返家，至板橋某岔路口停等紅燈時，突遭一位酒駕打瞌睡者以百里速度，在無煞車情況下直撞，機車飛起，人被燒成火球慘死，肇事者辯稱當時打瞌睡喝了 3 瓶酒，到案時已距案發時間有 9 小時，酒測值仍高達 0.03 毫克。

2.2 酒精對駕駛行為的影響

由於酒後酒精會使大腦新皮質麻痺反應力、判斷力均降低意識模無法自我控制，危險知覺下降，視覺下降反應遲鈍增大疲勞感，駕車時會出現危險駕駛行為及動作，操作不穩，最易出現的狀況有：

2.2.1 駕駛行為的狀態

- (1) 方向盤把不穩，油門踏板輕重不均，起駛急衝，搖擺不定，路遇岔路口無視紅黃綠燈的存在直衝直撞，佔用車道，跨線行駛，或是走走停停甚至停在車道中呼呼大睡。
- (2) 逆向行駛，渾然不知。
- (3) 急速超速，蛇行，顯現勇敢神氣。
- (4) 跟他車在後行駛未能保持安全間距造成追撞的事故。
- (5) 眼睛視覺變差，認不清物體、車，或行人而衝撞。
- (6) 反應遲鈍控制不住，撞樹、撞電桿，或其他路邊車輛。
- (7) 慢速龜行妨礙後行車前進。
- (8) 走走停停、驟然煞車或急速轉彎。

【案例分享】

「酒後駕車」返家途中撞「電桿」喪命

例(1)

2010.12.3 凌晨一位民眾結束朋友聚會後，酒後獨駕小客車返家，行經彰化田尾富農路不慎撞上電桿，衝入路旁田裡，整個人彈出車外，被自己的車後輪壓住腹部，送醫仍回天乏術。

例(2)

BMW 小客車女駕駛，「酒後駕車」撞死年長婦人，推行 1.5 公里

2010.12.29 凌晨一位女駕駛與友人跨年歡唱喝酒，酒後駕車行經桃園中豐路南勢一段時，先擦撞一輛小車，續行 1—200 公尺，又「追撞」騎機車的年長婦人，由於衝撞力道強勁，婦人撞上擋風玻璃，隨後彈到路肩，頭部重創，小車一路拖著機車前行 1.5 公里才停住，婦人送醫不治，女駕駛酒測值高達 1.03 毫克。

2.2.2 酒後駕車為何危險，這是因為酒精對人體反應有兩項很重要的影響

(1) 視覺能力變差

酒後人體會受酒精影響，使視覺神經系統短暫麻痺，造成視力模糊，嚴重時眼瞼會沉重而不自覺闔上。

例：酒醉騎士「未注意」停在路邊的工程車，遭直接撞擊後鐵鉤穿胸掛吊而死

2010.2.1 下午 5：00，新莊一名技工騎士，酒後騎機車行經新莊化成路、五工一路附近提外便道，直撞停在路邊的工程車，騎士上半身掛在車後斗，下半身坐在馬路上，胸口不斷流血，當場死亡。經酒測值騎士血液換算高達 1.64 毫克，而工程車亦未做好警示。

- (2) 運動反射神經遲鈍酒後人的反應會變遲緩，要踩煞車提起腳時，事實上已較正常情況下慢了一兩秒，結果會增加很長的煞車距離。

飲酒後會使人精神亢奮，意識模糊，思考笨拙，反應遲緩，判斷力衰退，手腳不能隨心所欲，如開車的無法正確操控車輛對駕駛人本身，以及乘座者，都極為危險，且危及影響他人造成公眾危險，因此喝酒不開車，開車不喝酒，必確實堅持意志，安全才有保障。

例：酒駕逆向行駛

2011.3.25 晚上 6 時左右，中彰快速公路一位楊姓民眾駕駛小客車，在南下車道逆向行駛，與另一臺小客車沿中彰快速道路南下，準備接國三回南投，接近系統匯流口前相撞。根據被撞小客車駕駛表示：逆向車突然急閃至中間車道，他根本反應不及，雖全力將方向盤往右打閃避，仍被撞爛左前方車頭，所幸安全氣囊爆開受輕傷，逆向駕車者橫隔膜破裂，傷勢嚴重，經抽血換算酒測值 1.13 毫克。

2.2.3 酒後駕駛人行為特徵與徵候

1. 酒後駕駛人的特徵

- (1) 語言態度：話多、喋喋不休、引吭高歌、出現誇張動作或舉止。
- (2) 呼吸、吐氣或身體上濃濃酒味。
- (3) 臉色發紅、眼睛有血絲。
- (4) 站立與步行能力：站立不穩、走路歪斜須他人扶持。

2. 酒後駕駛人駕駛行為徵候

根據美國國家公路交通安全部的研究報告顯示，當駕駛人的駕駛行為，有下列幾種駕駛現象時，執法者可初步斷定駕駛人涉嫌酒醉駕車而加以攔查，而且順序越前的駕駛現象，涉嫌酒醉駕車機率越高。

- (1) 目測駕駛人「駕車行為」判斷法
 - A. 轉彎半徑過大：轉彎車輛轉彎幅距超越中心線，即超過正常轉彎時所需幅距。
 - B. 騎跨中心線或車道線：直行車輛騎跨中心線或車道線上行駛。
 - C. 外表顯現酒醉狀態：駕車時，眼睛凝視前方、雙手緊抓方向盤、坐姿前傾、無精打采、舉止反常、與擋風玻璃距離太近，在車上飲酒、頭伸出車外等。
 - D. 行進間幾乎碰撞其他車輛或物體：行進中險些撞及對向來車或路旁固定物。
 - E. 蛇行：車輛行進時，忽左忽右，彎彎曲曲，搖擺不定。
 - F. 未於規定道路行駛：在車道邊或離開路面行駛，或在對向來車左彎道上行駛。
 - G. 車輛偏向後急速轉回至原行駛車道：可能因躲避來車或發現車子已駛

離原行駛路線時，企圖立即駛返原車道之行為。

- H. 慢速龜行駕駛：行駛速率低於最低速率 16 公里以下。
- I. 無故於車道上停駐：非因交通事故狀況、號誌故障、緊急狀況或其他環境因素而在正常行駛車道上停車。
- J. 跟車距離太近：與前行車距離太近，未保持法定安全距離。
- K. 行駛緩慢且偏離原行駛車道：行進中逐漸偏離，原行駛車道。
- L. 車輪壓在中心線或車道線上：車輛左輪或右輪持續壓在中心線或車道線上行駛。
- M. 異常之煞車行為：無需煞車而煞車，或者腳踩在煞車踏板上行駛或猛然煞車。
- N. 駛入對向或橫向車流：如未讓幹道先行，或逆向駛入來車道。
- O. 駕駛行為與燈號顯示不一致：如轉彎或變換車道，未打方向燈或一直打方向燈，卻未有轉向或變換車道。車道之行動，或所打燈號與實際車行方向相反，或閃著危險燈號行駛。
- P. 對號誌反應遲緩：對號誌反應，所需時間超出正常所需時間。
- Q. 停車位置不當。
- R. 不在規定車道內或於其他不適當之情形下停車：如於路口等候紅燈或閃黃燈時，在禁止停車地區、行人穿越道上或穿越、跨線停車或停離路口過遠。
- S. 突然或違規之轉彎：如轉彎速度太快，在指定轉彎車道轉彎時，越出轉彎車道。
- T. 急遽加速或減速：車輛加速或減速異於尋常或突然停車。
- U. 未打開車頭燈：需開車頭燈行駛時，卻未打開，如通過地下道、隧道、渠洞、狹橋、濃霧地區或夜間。

(2) 肢體協調性測試法

主要著眼於酒精對人體肢體器官協調能力、平衡能力、注意力、操作能力與頭腦清醒度影響。

A. 眼震症檢測法

眼震症是眼球的一種不自主的抽蓄症狀。當眼睛向兩旁或上下凝視時，引起眼球一種不自主抽蓄狀態。根據國外研究顯示，透過該法檢查時，一位訓練有素的警察，能預估嫌犯的血液中酒精濃度，而且有 80% 的可信度。

B. 注意力檢測法

執法人員命令涉嫌酒醉駕車的駕駛人，將他的兩腳併攏站立，雙手置於兩側，然後閉上眼睛，執法人員，觀察他身體搖晃或平衡度。

C. 單腳站立

執法人員命令涉嫌酒駕者單腳站立，而且將另一雙腳抬起距地面 20 公分左右，並保持姿勢數：1001、1002…直數到 1030，期間至少需要 30 秒。

D. 手指碰觸鼻子測試

測試時，讓駕駛者兩腿靠攏筆直的站立，閉上眼睛，兩手於兩側，當聽到執法人員的命令時，駕駛者嘗試用左、右手食指尖去碰觸自己的鼻尖，執法人員則觀察駕駛者為保持平衡所調整活動的能力。

E. 同心圓測試法

受測者必須用筆在二個「同心圓」所構成的 0.5cm 的環狀帶內，畫另一個圓，計算並記錄受測者，花費時間與圓圈是否完整，連續與相鄰圓圈接觸點之點數等特徵，再依據評分準則加以評分。當受測者成績超過兩點時，則其 BRAC 值 $\geq 0.25\text{mg/l}$ 之可能性大增。

F. 走直線測驗

執法人員命令駕駛者「走在線上」時，駕駛者應以腳跟對著腳趾的方式，使兩腳站在一直線上行走，同時執法人員，必須給駕駛人一個明確步伐數及如何正確的轉身以及大聲數他自己的步伐，這個測驗特別重要。因此它給執法人員一個機會，去觀察駕駛人是否能在同一時間內做二種事情，透過這一連串的測驗，一位熟練的執法者，能察覺這位駕駛分散注意力的能力。

(3) 化學測試法

主要依據酒精各種化學反應原理，及其光譜或物質特性加以應用，檢驗體內酒精含量，藉以判斷駕駛人的體內酒精含量是否超過法定標準。從檢體測出酒精含量的方法，可由一般水蒸氣之蒸餾法檢出取最初蒸餾當檢液，或用微量擴散法。「正常人」以血液、尿液、唾液、呼氣作為檢體對象。

三、「珍惜生命」、「生命教育」，消除「勸酒文化」，建立「酒品人格」

3.1 「生命教育」宣導，灌輸酒後駕車的危險

為遏止酒後駕車肇事，政府訂定法規來管理取締處罰，盡力保護路人的安全。以強力嚴格執法取締，高額罰款手段來防制，奈有些不珍惜生命，不知生命可貴，狂命酒駕者，總抱著僥倖、投機的心態，酒照喝不誤，駕車時再與執法者捉迷藏，東逃西躲，逃避取締，往往因而發生更嚴重肇事問題，所以重罰僅是治標效果而已。以「珍惜生命」、「家庭幸福」、「社會安定」、「知福惜福」的「生命教育」才是治本之道，要以「生命安全」為第一，不得因貪杯酒，而造成終身遺憾，以有「酒品人格」來自我約束節制，消除喝酒後

駕車的惡劣危險行為交通安全才能得到保障。

生命教育的意義是在提醒駕駛人「重視生命」、「珍惜生命」，確實做到喝酒不開車，開車不喝酒，安全有保障，比任何處罰方式來得有效果。

每遇喜慶年節，三五好友聚會餐會小酌是人之常情，但應認知多量飲酒有害身體健康，更會使人精神，反應受到影響如再駕車危險就會隨在身邊，駕駛人應酬時要堅持原則：「不受勸酒」、「不受激將」、「不放棄防守線」，才不會造成遺憾。

3.2 消除「勸酒文化」

臺灣原先是農業社會，生活單調，日出而做，日落而息，在農忙中難得有休閒機會，夜晚休息時，與三朋好友，相聚一起，無適當娛樂消遣，則一起把酒言歡，逐步形成一種人際聯誼活動，而以酒做主體媒介，變成臺灣社會獨特文化。

酒國英雄，稱兄道弟，因而崛起，遇有年節喜慶聚會，更是狂歡豪飲，藉此表現豪爽風度，慷慨大方，英雄氣魄，相互敬酒、勸酒，向對方敬得越多，表示有禮、尊重，喝得越多表示看得起對方，給足面子感情濃厚的表露。由於社會的生活型態的轉變，歐美社會風氣的吹襲，喝酒進而演變成現在社會各職場各層面交際應酬的方式、手段，相聚不喝，就無人際關係。在飲酒過程中，因人性得意的本質，無法自我節制，難抵抗勸酒的誘惑，就大量的喝酒。勸酒者有其心機也未考慮，而喝酒過量的後果，造成酒後駕車超過規定標準受罰或肇事，實在悔恨已晚。

例(1)慶生酒後樂極生悲，駕車撞「電桿」，車斷成3截，造成3人死亡，2人重傷

2010.12.5 凌晨3：20，5名男子參加同學同事慶生會，疑酒後共乘小客車續攤，在苗栗頭份路段失控撞上路旁電桿，小客車斷成3截，5人皆拋出車外7公尺深的駁坎，造成3死2重傷的慘劇。5名死傷中4人經抽血後換算呼氣酒測值在0.29—0.77毫克之間。

例(2)海濱耶誕狂歡，外籍交換學生喝酒歡聚後，騎機車「撞上休旅車」倒地不治

2010.12.25 晨間，南部某大學外籍交換學生，在臺南安平觀沙平臺喝酒歡聚後，騎機車返回宿舍中，沿安北路欲左轉時，號誌閃紅燈，前來車煞住，該騎士卻自後超越，撞倒休旅車倒地，失血過多不治，休旅車駕駛酒測則無反應。

因此避免發生上述為了貪求一時飲酒的樂趣而肇禍的例子，提醒駕駛者在相聚餐會，絕對不勉強勸酒，把不良勸酒文化消除。以開車不喝酒喝酒不開車為座右銘，保護自己也不會害到他人，更不會造成交通與社會的問題。

勸導感化，提醒駕駛者重視生命的可貴。勿貪杯酒，圖一時之快，而造成終身遺憾的悲劇是不值得的。以期有所悟，自我約束自己。防範遏止「酒

後駕車」是政府應做的責任，也是駕駛人本身的責任。

3.3 駕駛人以「酒品人格」建立安全駕駛觀念

培養飲酒優良倫理文化，再配合法規要求管理取締，當可收到治標治本的效果，防制酒駕肇事是全民之福。

盡量少喝酒-飲酒未必有益健康，許多人都知道飲酒過量有礙健康，認為適當飲酒對身體有益，不過，醫學界對於後者持懷疑看法，甚至有醫師認為酒精不論多寡對身體都有損無益，能夠少喝就盡量少喝，以紅酒來說，每天最多限量一杯。

3.4 不供酒給駕駛者

根據中央警察大學交通系教授表示：臺灣酒駕駕駛人，大多數是習慣性養成的駕駛人本身應重視安全駕駛，自我節制，堅持不受外力的誘惑為主要，是防止酒後開車的要訣。但根本解決方法，周邊環境，供酒的餐廳、飲食店、賣場，應配合政府推動酒後不開車的政策，提倡勸導駕車者喝酒不開車運動，對駕車者不予提供賣酒，並立法比照美國，車內發現有開蓋的酒，則視同酒後駕車處罰。

為了避免喝酒後開車發生肇事，駕駛人應明瞭自己身心狀況，尊重生命，珍生命為重，了解交通法規喝酒不開車的規定，並遵守它。而週遭環境供酒業者，以關懷交通，發揮愛心，重視駕駛道德，應勸導喝酒者不開車，以關懷心，提醒用酒者切實做到「喝酒不開車」、「開車不喝酒」的道德說責任，以共同維護交通安全。

四、防制「酒後駕車」的檢測

4.1 酒後駕車的檢測

「酒後駕車」對公共安全的嚴重影響，社會已經有了共識與概念，取締「酒後駕車」的技術並非簡單容易之事，值得詳為研究探討；要判斷駕駛人是否有酒醉駕車行為，可從兩種方式來斷定：

1. 駕駛人的「駕駛行為」言行與「肢體協調」能力狀況，加以判斷。
2. 利用「化學測試」的方法檢測駕駛人體內酒精濃度含量。

4.1.1 分為分析「呼氣」酒精濃度及「血液」或「尿液」酒精濃度的兩種儀器

「呼氣酒精濃度」-係依據酒精化學或物理特性而設計，操作簡易，容易學習，攜帶方便且準確性高之儀器。大部份作為執法人員檢驗駕駛人體內酒精濃度之工具。如醉度測量器、酒精測量器、醉度分析儀、北川測定器，RBT-IV

型酒精測定器。

血液、尿液酒精濃度-則以氣體色層分析儀（簡稱 GC）為主，由於儀器構造與操作較為複雜，故需練習多次，始能熟悉而應用自如，因搬動不易，所以只適合實驗室內使用。

4.1.2 防制酒駕的科技裝置

日產公司推出具備防酒駕概念車，車上安裝多重設備以感測駕駛人酒精濃度，並在儀錶板旁的螢幕顯示警告文字，喇叭同時播送語音警告訊息，安全帶會收緊，並且會自動鎖住傳動系統，使車輛停止行進。（氣味感應器...座椅上，手掌汗液檢測...排檔桿上）

瑞典 SAAB 公司推出結合口測酒醉裝置的智慧型車鎖匙 Alcokey，駕駛人發動汽車前須先向口測器呼氣 3 秒，若裝置確認駕駛人體內酒精濃度超出合法標準，會向車內電子控制系統傳送不可讓汽車發動的訊號。類似的裝置在英國、加拿大、美國、澳洲亦皆已陸續展開研發。

4.2 保障權益，可要求平衡檢測

不少人以為，酒後開車上路遇酒測，吐氣酒精濃度 0.55 毫克就會被送法辦。現今部分警方人員，執行酒測，也以酒駕者的酒精濃度值做為是否移送的標準，實際上，酒駕者酒精濃度若逾法辦門檻，可要求警方做生理平衡檢測，給自己多一個酒測過關的機會。

法界指出，酒後駕車不值得鼓勵，民眾仍應謹記「酒後不開車」五字箴言，惟個人權益也要受到保障，假使警方未做生理平衡檢測，逕將逾酒測值者送辦，此不僅是警方執法缺漏，未來上法庭證據周全性也會受挑戰。

一般受測者，對警方的檢測記錄表無權置喙，唯有靠「生理平衡檢測」合格才能翻身。所以除非是喝到糊塗的酒駕者，其「生理檢測」難以過關，不然，腦袋清楚的酒駕者，不要忘了還可爭取自己接受生理平衡檢測的權益。

4.2.1 平衡檢測過關

法律規定，駕駛酒測值超過 0.55 毫克，即涉刑法公共危險罪，一名機車騎士酒測值達 0.66 毫克，酒測器沒問題，但地方法院罕見地判他無罪。原因是：合議庭認為騎士當時的生理平衡檢測過關，不構成法條後半段規定的不能安全駕駛要件。審理時騎士坦承喝酒，表示當時生理平衡項目均合格，認為自己可安全駕駛不違法。判決指出，刑法規定行為人除服用酒類.....等物外，尚須達到不能安全駕駛動力交通工具的程度才構成。

至於根據醫院文獻認為，酒測值 0.55 者將出現反應較慢，感覺減低，影響駕駛現象，但所指的是一般人喝酒後呈現的狀況，是個人體質不同，仍須從個案檢驗。

本案合議庭傳喚執勤警員，證述得知警方因發現騎士口吐酒味，才進行

酒測，攔檢前未發現有何異常駕駛行為。又合議庭詳閱，生理平衡檢測紀錄，包括直線步行後迴轉、雙腳併攏、抬腿 30 秒，輪流使用食指觸摸鼻尖、30 秒內朗誦阿拉伯數字及用筆在兩個同心圓間的 0.5 公分環狀帶內畫另一個圓，結果均合格。

合議庭認為從生理平衡檢測等客觀證據，皆無法證明騎士有不能安全駕駛情形，故審結後判無罪。

五、防制「酒後駕車」的檢測

5.1 防制酒後駕車執法與取締

5.1.1 取締酒後駕車的法令依據

表 2、酒測處罰方式（每公升/毫克）

酒精濃度	行政罰款
0.55 以上	機車：45000 元-52500 元 小型車：49500 元-57000 元 大型車：52500 元-60000 元
0.40-0.55	機車：30000 元-37500 元 小型車：34500 元-42000 元 大型車：37500 元-45000 元
0.25-0.40	機車：15000 元-22500 元 小型車：19500 元-27000 元 大型車：22500 元-30000 元
未達 0.25 (0.15)	不罰

酒後駕車導致交通事故問題各國皆然，愈先進的國家，交通事故原因中「酒後駕車」發生的比率愈高，對於取締酒後駕車非常嚴格認真的美國，則規定駕駛人吐氣量每公升含酒精 0.10 毫克以上即予取締，或是車內帶有已開蓋的酒，即視為危險駕車予以取締。我國現行法令規定為 0.25 毫克（擬修改為 0.15 毫克）以上始予取締，而車內帶有開蓋的酒不在規定內。由此看來雖然各國取締規定不一致，但酒駕車對公共安全嚴重威脅的影響均有共識，必需嚴格取締。

5.1.2 酒駕累犯應重罰

現實社會普遍沒有建立「酒駕累犯」可能要坐牢的觀念。因此，總認為罰鍰就了事，無視法令的權威，一犯再犯等出事時，已後悔不及。以前酒測值超過 0.55 毫克不但有行政罰還面臨刑事罰，常有人二項命計罰 20 多萬元。但如今採取一罪不二罰後，只能依行政罰和刑事罰中最重的裁罰執行，大多數酒駕者，只被罰 5-6 萬元而已，根本無嚇阻作用，應該再祭出重罰以達警遏止的效果。所幸經立法院於 2007 年 12 月條修正刑法第 185-3 條，對酒後

駕車罰金，提高至 150000 元，陸海空軍刑法第 54 條罰金提高至 200000 元，對遏止酒後駕車有正面的效果。在法院有太多酒後駕車累犯的案件，繳了罰金後，還是一犯再犯多數法官，都是知道。應立法從嚴，確實執法，諸如修法查獲酒後駕車 3 次以上的累犯，就必須宣告「勒戒酒」，再犯者終身不能再開車。立法院修法本來提案增訂有因酒駕犯公共危險達 3 次以上者處 6 個月-3 年以下有期徒刑的三振條款。後來因法務部認為有違罰責均衡原則，而未付委。未來當會比照外國，對酒駕累犯加重刑罰，妥為研擬，使酒駕能在法律威嚴、個人重視、珍惜生前提下絕跡。

5.2 警察機關對酒醉駕車行為的執法及技巧

警政署因鑒於酒醉駕車而發生交通事故案件，居高不下，且有日益嚴重的趨勢，全面加強執行取締酒醉駕駛工作，希望透過執行檢測手段，減低酒醉駕車肇事的嚴重性，以維繫交通安全，保障全民性命安全。

執法取締酒醉駕車是警察執法的責任，在執法取締時為避免誤會，在態度言行上應特別注意，口詞、語句，不要出現激怒，影射帶黃腔的言語或不適當的話，以關心親切的態度，請駕駛人配合檢測，當能圓滿順利達到檢測的效果而得到防制酒駕的危害的目的。

在執法者有禮、關心的態度對待，相信駕駛人會心感窩心，而自然會自我約束，節制達到喝酒不開車、開車不喝酒，安全有保障的效果。

但倘若駕駛人為規避酒測常絞盡腦汁規避法律，遇到警察執行酒測時，下車後就直接在警察前猛灌飲酒，裝瘋賣傻，致造成無法測出在駕車真正酒精濃度的爭議，此類不恥不肖之舉；擺明鑽法律漏洞，執行酒測時對這些情形的行為應全程錄音錄影，以做查證的證據。

為防制規避酒測引起困擾，建議應修法反制駕駛座旁不准放置開瓶酒類在酒測員警面前灌酒，主觀犯意上，應僅在刁難挑釁警方，在客觀行為上亦未構成駕駛人送醫驗血，由於酒精進入血液還需一段時間，此舉仍有機會得知駕駛人被攔下前的實際酒測值，拒絕酒測，驗血，可依妨害公共危險罪送辦，以杜絕投機僥倖者得逞。

根據警政署統計歷年來拒絕酒測件數：2004 年：648 件、2005 年：986 件、2006 年：1471 件、2007 年：2328 件、2008 年：2811 件、2009 年 1-5 月：1460 件、2010 年 1-11 月：3835 件。

由此數字可發現喝酒顯現增多拒絕酒測者愈多，應嚴格加以取締。也有酒後開車，碰到警方檢測就當著員警前猛擦綠油精，在嘴巴上據說可騙酒測器，事實上僅能掩蓋酒味而已。根據酒廠專業人員表示，綠油精只用蓋過酒味，並不會干擾酒器儀器，最好的方法還是開車不喝酒、喝酒不開車才是王道。喝酒勸酒時能多為自己或別人家裡人著想，安全幸福靠你自己，至於酒測原理主要是依賴氧化劑，呼氣式酒測，是把酒裡的乙醇轉化成乙醛乙酸透過氧化劑顯現酒精濃度，擦綠油精、喝水……等規避法律的行為則毫無作用。

5.3 汽車駕駛人對警察檢測處置應有的認知

汽車駕駛人遇執法警察攔截酒測，應與配合不得拒絕檢測，駕駛人經檢測酒精濃度過量者，依下述程序處理，需予接受：

1. 製單舉發：依處罰條例第 35 條舉發，並填註「禁駛」。
2. 追究汽車所有人責任：若違規者非汽車所有人，而該車所有人也同行，乘坐車內，則以 35 條舉發並執行代管牌照。
3. 責令換駛：車內有酒精濃度未過量且有駕照之乘客，得由其駕駛安全護送離去，不得中途換駛。如無乘客，而駕駛人未達泥醉程度，協助其搭計程車離去，如達泥醉程度，經查在轄區內者，可通知其家人領回，如無法通知其家人由勤務人員送返其住所。
4. 車輛保管：車內無其他乘客或無駕駛資格乘客者，應協助違規者停妥車輛後，責令自行僱車載運原車人員或通知其親朋協助載運，必要時代保管其車輛。
5. 清車：由違規者自行將車內重要文件或財物攜回保管，避免日後引起遺失或侵佔的爭議。
6. 貼封條：需代保管車輛於違規者清車完畢後，應於各車門（含行李箱）張貼封條並簽章以示公允，代保管機車免貼。
7. 填保管單：封條張貼後，將違規人、車輛暨告發單號碼、執勤人員等相關資料，填入違規車輛保管單由拖吊人員攜回保管場。
8. 進場：各項手續完成後，拖吊進保管場。「禁止駕駛」應當場執行之。

以上過程必要時應全程錄影存證，經酒測後駕駛人酒精含量未超過標準者，雖未構成違規，仍應委婉告知，避免酒後駕車，並勸導至安全處所休息，俟清醒再行駕車以策安全，當場禁止酒醉者駕車，主要在於保護駕駛人的安全，非是在找麻煩，且是依法執行公務，違規駕駛人不得拒絕抗爭。

六、結 論

由駕車肇事案例，可知喝酒開車、酒後開車的危險性令人不寒而慄，政府依法最嚴格防制取締外，最重要是要由駕駛人重視生命，自主性來約束自己，保護自己，在朋友之間應消除勸酒文化，加強「生命教育」的宣導，酒後駕車危險的提醒，以珍惜生命、家庭幸福、社會安定、尊重生命，建立有酒品人格，才能達到安全駕駛的目標，保障生命安全，期望所有駕駛朋友能重視共勉之。

酒後開車是最可怕又危險的駕駛行為，駕駛人應知道喝酒後對人體的影響、反應狀況，了解對駕駛行為引起的嚴重後果，不但傷害身體，駕駛車輛時更是安全威脅的禍首，因此應為生命的安全，堅持「喝酒不開車」、「開車不喝酒」，以確保「行車安全」，推動交通安全教育生活化，安全第一。

駕駛人自我節制，人人養成喝不開車、開車不喝酒的品德，醉不上道，安全第一的觀念。珍惜生命為家庭的幸福，社會的安寧，一起響應不酒後駕車，交通安全大家共同來維護，安全幸福就屬於我們的。更促使我們的交通環境更優質，交通安全達到全面化的保障，提醒大眾開車不喝酒，酒後不開車。法律的規範，只是社會最後一道防線，平時就應培養注重交通安全的社會文化。在預防酒後駕駛的作為上，朋友間更應該互相提醒，酒後絕對不開車，如此才能保障自己及他人的安全，讓行車平安。

參考文獻

交通安全入口網（2011），交通部道安委員會（酒駕資料），擷取日期：2011年7月11日，網站：168.motc.gov.tw。

交通部道安委員會，道路交通安全服務手冊，臺北：交通部道安委員會。

全國法規資料庫（2011a），中華民國刑法，擷取日期：2011年7月11日，網站：<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=C0000001>。

全國法規資料庫（2011b），道路交通安全規則，擷取日期：2011年7月11日，網站：<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=K0040013>。

全國法規資料庫（2011c），道路交通管理處罰條例，擷取日期：2011年7月11日，網站：
<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=K0040012>。

張文崧（2010），「酒醉駕車行為影響因素之實證研究」，中央警察大學犯罪防治學報，第11期，頁105-138。

陳仟萬（2005），「『酒醉而不能安全駕駛罪』的立法形成自由與比例原則的研究」，中央警察大學法學論集，第10期，頁187-256。

蔡震榮（2010），「酒醉駕車緩起訴與交通違規處罰多層處罰之探討」，臺灣法學雜誌，第154期，頁241-245。

謝瑞智、蔡震榮、張平吾、陳明傳、林茂雄、林燦璋、蘇志強、蔡庭榕、吳東明、陳金蓮著（2000），警察百科全書，初版，臺北：正中書局。

警政署全球資訊網（2011），統計資料，擷取日期：2011年7月11日，網站：www.npa.gov.tw。