

「酒後駕車」執法作為之探討

鄭文竹¹

摘 要

Karen M. H. & Henry M. W.認為，美國的確是一個移動(the move)的國家，民眾也察覺到駕駛車輛是上帝所賦予的權利(God-given right)，甚且拒絕在這項權利上被加以任何的限制，…。然而，面對「酒後駕車」的肇事，所造成人命與財物嚴重的傷亡，民眾也不得不賦予警察人員嚴加執法取締的重任。

近年來，台灣民眾因「酒後駕車」，一再肇事，造成自身生命、財產的損失，及家庭人倫的悲劇，又經媒體報導，輿論大加評擊…，為遏止此類情況發生，政府採用了「治亂世用重典」的各項作為，如法令規定，法律性質、法律效果，勤務執行方式，取締時機狀況判斷，吊扣(銷)駕駛執照，酒精測試檢定、行政措施等為執法規範。

日本對於防制「酒後駕車」的文獻資料，雖有別於我國的執法規範，但他山之石，也可作為我國防制「酒後駕車」的借鏡。最後，本文提出四項建議，期能給用路人安全的時空環境。

關鍵字：酒後駕車、合理懷疑、攔停、吐氣酒精濃度、

一、前言

Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski認為，美國的確是一個移動(the move)的國家，民眾也察覺到駕駛車輛是上帝所賦予的權利(God-given right)²，並且拒絕在這權利上被加以任何的限制；然而，民眾卻期望各級政府單位必須維護路況的良好，而警察單位則必須保持交通的流暢；此外，警察也要幫助及指導交通事故的調查，…。

民眾雖關切自身生命、財產的損失，但是為了確保行車的安全，只有不顧國家財政的困窘，放手讓政府機構增加道路安全各項計畫的預算；是以在地方、州和聯邦各級政府持續通過各種花費巨額的法案，以求解決交通的問題 (Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski, 1997: 301)。

解決交通問題，Will Rogers 曾經評論：解決這個國家(美國)的交通問題，唯一的方法，就是通過一項法案，允許使用高速公路的汽車皆須付費，然而，緊接的旁白即附加，美國交通問題的棘手可不是開開玩笑(no laughing

¹中央警察大學教官。

²台灣之「交通基本權」，即「有人類即有交通，若無交通，人類社會即難形成；由於隨著時代潮流及人權演進，人民享有交通安全、秩序與順暢，可定位為基本權利之性質-許文義。

matter) 就可解決的。

在台灣，交通問題中，政府也不遺餘力，藉由 4E 面向的改善，期許有一個良好的交通狀況。然而，在執法方面，媒體所報導的交通事故，幾乎都會提到駕駛人因「酒後駕車」而肇事，所造成嚴重的傷、亡，因而，交通執法機關也投入大量警力、經費、設備，對酒後駕車者之體內酒精濃度進行測試，來確保駕駛人及其他用路人之交通安全（陳高村，2001：119）。

「酒後駕車」，造成人員傷亡、家庭破滅，成為媒體報導與輿論指責的焦點，為達成「酒後駕車」的執法工作，以維護用路人的交通權益，警察責無旁貸；故瞭解國內外「酒後駕車」之規範與執法作為，為本文探討主題。

二、酒後駕車之意涵

2.1 酒後駕車

酒後駕車，即汽車駕駛人「駕駛汽車³」，經測試檢定，其飲用酒類超過道路交通有關法規，所規定之標準數值以上，或有不能安全駕駛事實之謂。由於酒類所含酒精的強烈（濃度）不一、使用人飲用酒量的多寡及本身體質所能承受酒精的耐力不等，致使精神無法集中，而產生不同的危害駕駛情境。

在美國對於「酒後駕車」有 Driving While Intoxicated (DWI) (酒醉駕車) 及 Driving Under the Influence (DUI)、Driving Under the Influence of Liquor (DWIL)、Driving Under the Influence of Alcohol (DWLA) (酒後駕車) 等名詞。

在日本對於「酒後駕車」有：1、酒醉駕車，係為「因飲酒而不能安全駕駛」，如無法走直線、胡言亂語等，與酒測值多少無關；2、酒氣駕車，係為「達到酒測值之標準」，而未達不能安全駕駛狀態⁴。

在我國對於「酒後駕車」，以 1、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，2、酒精濃度超過規定標準等規定。

故酒後駕車，大抵為喝酒後駕駛車輛，受到酒精的影響，造成精神不集中、恍惚乃至於酒醉等狀況，而在道路上駕駛車輛之事實。

2.2 酒精濃度的檢測

³駕駛汽車，指駕駛人已經發動引擎，並行駛於道路而言，若因不勝酒力，發動引擎，打開冷氣，坐於車內睡覺，而無駕駛或移動車輛之行為，不包括在內。

⁴日本警視廳，http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/insyu/insyu_bassoku.htm，103 年 6 月。

由於社會經濟的突飛猛進及現代檢測技術的改進，英、美及歐洲各國都陸續立法，明文規定：駕駛汽車（或是大眾運輸工具）的駕駛者，有飲用乙醇的限制和強制包括 NIDA-5（安非他命、古柯鹼、大麻及 PCP）之濫用藥物受檢的義務，其主要目的在於減少交通事故的傷害，也可保障社會大眾的安全，一般世界各國常用的乙醇檢測標準為：

- 1、吐氣酒精濃度（breath-alcohol concentration；BrAC）
- 2、血液酒精濃度（blood-alcohol concentration；BAC）

喝酒後，酒精會直接進入血液之中，其濃度可以透過儀器檢測出來。血液酒精濃度的檢測可以顯示出每一毫升的血液裡，含有幾克的酒精。血液酒精濃度 0.08 代表在 100 毫升的血液中，含有 80 毫克的酒精「有些國家以『血液酒精等級』（blood-alcohol level）BAL 來表示」。政府會設定血液酒精濃度的等級來標示駕駛前的合法飲酒量，而大多將門檻設定在 0.10 的水準。此外，也可以透過「吐氣酒精等值」（breath alcohol equivalent）BAQ 來表示」test 的方式來檢測酒精濃度。不管是以呼吸或血液的方式檢測，都可以得到相同的檢測結果（Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski，1997：312）。

2.3 生理平衡測試

於 1981 年美國國道運輸安全部（National Highway Transportation Safety Administration；NHTSA）為執行取締喝酒駕駛之駕駛人，制定現場行為觀察之測試標準（Standardized Field Sobriety Test：SFST），如下表：

表三 美國酒駕現場行為觀察測試標準

測試項目	內容說明
單腳站立 One-Leg-Stand (OLS) Test	要求受測者雙腳併攏，兩手垂放兩側，之後單腳抬高至離地面 15 公分處，腳指頭向前，眼視腳部，姿勢維持 30 秒，並大聲讀數，自 1001 起至 1030。
走路和轉向 Walk and Turn (WAT) Test	要求受測者依劃定之直線步行，先將左腳踩在線上，右腳往前沿直線踏出，如此移動 9 步後，令其轉向依行走方式回至原地。但年長者及腿部受傷行動不便者，不適宜採用。
眼球震顫 Horizontal Gaze Nystagmus (HGN) Test	為觀察眼球移動之科學測試方法。

而我國在實務上，有畫雙圓圈測試法，即大圓圈套小圓圈，二圓圈間隔

約一公分，由測試之駕駛人在間隔處畫圓圈，如駕駛人酒精到達一定量時，引發手肘顫抖，線條就會不自主地竄出或竄入大小圓圈內，以為輔助判斷。

三、取締酒後駕車之警察職權

警察人員執行勤務中，如合理懷疑其有「酒後駕車」之情況，須予以攔停交通工具，再施以酒精測試；此處具有各種特性，析述如下

3.1 合理懷疑與酒後駕車

3.1.1 合理懷疑

合理懷疑(reasonable suspicion)，係指必須有客觀之事實作為判斷基礎，根據當時之事實，依據警察之執法專業經驗，所作成的合理推論或推理，而非單純的臆測。

合理懷疑最典型的警察權發動，就是盤查，其證據強度約 30% 以上。美國判例一直尊重必須要把警察本身「專業知識與多年經驗」列入考量。

而合理懷疑與酒後駕車之關聯，在於警察人員執行勤務時，如何辨識「酒後狀態」的駕駛者 (Recognizing the driver “who is “under the influence) 的駕車情況，至關重要，不但可以使自己有安全執法的心理準備，也可以維護該駕駛者及其他用路人生命、財產的保障。

3.1.2 酒後駕車之行車狀況

對於「合理懷疑」駕駛人是否有「酒後駕車」，Schultz 和 Hunt 建議可以從行車的狀況窺得一些蛛絲馬跡：

- (1) 車速異常緩慢。
- (2) 在左側車道或超車車道上的慢速車輛。
- (3) 低於最低速限或高於最高速限。
- (4) 不協調的駕駛動作，包括引擎不正常的空轉；不規則的啟動或停止；蛇行；在有車輛阻擋前方視線的十字路口上無法順利將車子停下等。
- (5) 在沒有要轉彎的情況下使用方向燈。
- (6) 任意超車。
- (7) 見到警察突然加速駛離。
- (8) 停在路邊的車輛，其引擎仍然持續運轉，甚至還開著車燈。

- (9) 以接近速限的車速緊跟著其他行駛的車輛。
- (10) 行使中任意鳴放喇叭 (Schultz. Donald O & Hunt. Denald D, 1983)。

Morrison 則補充了其他狀況：

- (1) 不正常的急轉彎。
- (2) 行駛中超越道路中線，逆向行駛。
- (3) 沒有按照正常車道行駛。
- (4) 車子不正常的打滑。
- (5) 行駛方向飄忽不定。
- (6) 夜間行駛中未開車燈。
- (7) 違法轉彎或違法變換車道。

上述的任何一個項目可能單純代表駕駛者的粗心與魯莽，但是一旦多種項目同時出現時，則可作為警察攔車檢查的判斷依據，並進一步判定是否有酒後駕車的問題 (Morrison. Richard D, 1994: 20-23)。

3.2 攔停交通工具

依「警察職權行使法」第 8 條第 1 項各款之規定，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，得予以攔停並採行必要之措施，如檢查引擎號碼、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定等，而其攔停，係透過警察專業知識之研判，對於「合理懷疑」有酒後駕車之交通工具，而為攔停之必要措施。

3.2.1 攔停

攔停 (stop)，即將行進之人、車、船及其他交通工具，使其停止前進或使非行進中之人或車輛，停止其行進而言。

攔停(stop)並非逮捕(arrest)，須有「合理懷疑」受攔停人有本法第六條第一項各款情形之一者，得對之進行攔停。因非逮捕，其對於人權之侵犯極為輕微，故無須達於「相當理由」之程度，亦無須申請令狀及法官介入，惟須依法為之，即得依據本法第七條之規定，對之施行攔停作為，人民有配合及忍受之義務 (蔡庭榮，2010：216)。

短時間的攔停，是否構成「剝奪」人身自由？有學者認為攔停係一單純警察措施，由於其傷害極微，不構成人身自由之干預；但有學者主張，時間長短並不重要，只要違背當事人自由行動之本意，就顯然已干預人身自由，需要有一定法律依據，故而在警察職權行使法上明確授權。

攔停得否行使強制力，無明文規定；故攔停，原則上應獲得相對人之同意，始得完成。亦即攔停措施，僅具「任意手段」之性質。至於相對人如有抗拒攔停情事，執勤員警得否行使強制力，令其停止前進，有待釐清。何謂強制力，其與「任意手段」之區別何在，現行實務尚未有判例或解釋直接予以定義或區別者。一般所謂實施強制力，多係指伴隨著直接物理力性質之實力的行使而言（陳運財，1995：295）。以此觀點，警察實力之行使，對相對人權利自由之侵害程度較輕微，而為社會通念上認為係屬適當者，如警察人員搭住相對人之肩膀，或按住其手腕使其停下之舉動等，應可認係可容許者（李震山等，1999：20）。

3.2.2 交通工具

所謂交通工具，依實務機關函釋係指交通工具的推動是以電力或引擎動力等作用，至其為蒸汽機、內燃機，抑或係柴油、汽油、天然氣、核子、電動，均非所問，不限於陸路交通工具，尚包含水上、海上、空中或鐵道上的交通工具。至腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車是否屬之？法務部100年5月31日法檢字第1000014063號函認應視其推動是否以電力或引擎動力等作用而斷，如涉具體個案，應由承辦檢察官或法官依職權判斷（楊信毅等，2012）。

美國在憲法第四增補條款明定，搜索、扣押以持有令狀為原則，以維護憲法所賦予的基本人權，然而最高法院鑒於交通工具（汽車）搜索之特性，容許有多種例外情形，可稱之為「汽車例外」（Automobile Exception）原則。

汽車例外原則，依美國最高法院之相關判例，歸納出無令狀之汽車搜索，係基於「機動」理論與「較少隱私期待」理論之作用（蔡庭榕，2001：46）。

故警察勤為維護治安之必要，僅具有「合理懷疑」之要件，得攔停交通工具，在於交通工具具有機動性及較少隱私期待之特性，再經由盤查、確認身分等作為，即得施以其他必要之勤務處置，如檢查引擎、車身號碼或接受酒精濃度測試之檢定等，亦是具有法律保留之規範。

3.3 施以酒精測試

依「警察職權行使法」第8條第1項第3款之規定，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，並要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。故分述如下：

3.3.1 觀察是否有使用酒精

酒醉的逐步症狀 (Symptom of being " under the influence) 如下：

大部分的警察對於使用酒精和藥物時所呈現出的生理症狀應該不陌生，如語無倫次 (slurred speech)、雙眼紅腫 (bloodshot eyes)、動作不協調 (lack of coordination)、全身搖晃 (staggering)、呼吸和衣服充滿酒臭味 (smell of alcoholic beverage on breath or clothing)、神志混亂 (confusion)、暈眩 (dizziness)、作嘔 (nausea) 以及誇張的肢體動作 (exaggerated actions) 等。然而，警察們也必須注意這些症狀也可能源自其他疾病，例如糖尿病 (diabetes)、癲癇 (epilepsy)、心臟病 (heart attack) 或腦震盪 (concussion) 等所引起 (Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski, 1997: 312-313)。

3.3.2 施以酒精測試

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，得予以攔停並要求駕駛人接受酒精濃度測試檢定之措施 (警察職權行使法第 8 條第 1 項第 3 款)。警察具有此項施以酒精測試之職權，在於駕駛人已經發生或合理懷疑容易發生交通之危害時，如車禍、違反交通法規或其他事故，適時下達攔停之指示，攔停後發現駕駛人有「酒後駕車」之情事，即得進而予以施行「酒精測試」之檢定作為。

四、酒精與駕駛之關係

酒精，即指乙醇 (ethanol)，為水溶性的化合物，它是種透明、無色、無味的易燃物質，一般多用來作為醫學上的抑制劑或麻醉劑。分述如下：

4.1 酒精對生理的影響 (The physical effects of alcohol)

Schultz & Hunt 強調「處理交通違規事故時，執勤警察們要了解的是什麼程度的酒精或藥物攝取量，便會降低個人正常的感官反應能力；而不是去計算要到什麼量才會進入所謂『喝醉酒』的狀態。」又「酒精吸收的速度會因人而異，即使是同一人的吸收速度也會因為時間的不同而有差異。酒精會在下肚後一至兩分鐘內進入血液中，十五分鐘內即可吸收大部分的酒精，一個鐘頭內吸收至 90%，大約在一個半鐘頭內全部吸收完畢……若胃裡有食物，則會延緩吸收的速度 (Schultz, Donald O. & Hunt, Denald D., 1983)。

對於不常喝酒者，其血中濃度 (blood alcohol concentration, BAC) 大於 300mg/dl (0.3%W/V)，或常喝酒者 BAC 大於 500mg/dl (0.5%W/V)，都有可能死亡。在法務部法醫研究所的死因解剖鑑定案件中，70% 以上均實施酒精測試，發現約有 8% 的案件，其死因與酒精乙醇濃度高相關 (蕭開平、

林文玲，2009：43)。

4.2 酒精對行為能力的影響

一般酒精對脈搏、瞳孔、光線等生理反應、運動平衡、語言反應等行為測試，酒精影響行為能力將扮演重要的角色。

酒精在低濃度時，對中樞神經會有選擇性抑制作用，高濃度則有廣泛的抑制作用；在高濃度時對人注意力，精神集中，運動協調及反應時間會有影響。酒精開始時會令人興奮，逐漸失去約束，而發生行為異常，說話不清，無法行走，走路步伐不穩、躁動、嗜睡，最後會使人變成呆滯，甚至昏迷發生，臉部潮紅、瞳孔放大、大量排汗及腸胃症狀常伴隨發生。偶而酒精也會引起皮膚過敏反應，血壓上升、心律不整，如 atrial fibrillation 會出現在不常喝酒或酒癮的人，可能是酒精延遲傳導速度，及降低動作電位的閾值所致，血管擴張及心肌抑制都會發生。在酒精濃度上升超過 500mg/dl 導致人會隨時死亡；若在 300mg/dl 左右，即有發生死亡的可能性，經常已經有長期飲酒的病史，死亡的原因常是中毒性休克併呼吸抑制所致(蕭開平、林文玲，2009：42-47)。

4.3 酒精對駕駛者的影響

就「酒後駕車」來談，則因酒中所含的酒精，對駕駛人中樞神經或其他感官器官、動作器官受到酒精麻醉的影響，在訊息的感知、資訊的攫取、思考的判斷、行為決策能力與行為動作能力，都將因此喪失機能或降低效率，形成反應、動作遲緩或亢奮狀態，直接或間接地影響到駕駛人之正常駕駛行為，其結果將危害到一般用路人之交通安全(陳高村，2001：118)。

人類在喝酒過後，對駕駛車輛有兩種很重要的影響：

- (1) 視覺能力變差：一般人在平常狀態下的視覺角度為 180 度，酒後的視覺角度將會縮減，喝越多，就越無法看清旁邊的景物；此外，亦可能抓不準目標，看不清楚車道線，對光的適應也變差了。
- (2) 運動反射神經遲鈍：駕駛人以為腳提起來要踩煞車，其實已慢了一兩秒；而當時時速 60 公里，一秒鐘車子就已經跑了 16.67 公尺，若是時速 100 公里，一秒行使距離則為 27.78 公尺，後果相當地危險(蔡中志，2008：.B-189-190)。

Kent 認為，在美國酒後駕車的問題已嚴重到讓人難以置信，並深刻地影響著社會中的每一份子。據估計全美每年死於交通事故的人，約有超過四成的人是因酒駕肇事而喪命的。此外，國家高速公路管理局(National Highway

Traffic Safety Administration)也發表一分數據表示，平均每五人中就有兩人可能會在一生中遭逢酒駕相關的交通事故。將上述的統計數據換算成人數來看，據國家運輸安全委員會(National Transportation Safety Board)的報告顯示，平均每二十分鐘就有一人命喪於酒後駕車之司機之手。Schultz 和 Hunt 強調「除了命喪輪下的悲劇之外，後續那些數以百萬美元計算的傷害賠償與財產損壞等問題，更使得酒駕肇事成為執行交通法規的首要問題。」(Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski, 1997: 311-314)

血中酒精濃度 (BAC) 對駕駛人產生能力減損的百分比，在 0.03mg/dl 時約 15%，而血中酒精濃度在 0.07mg/dl 時約 33%，血中酒精濃度在 0.11mg/dl 時約 55%，血中酒精濃度在 0.21mg/dl 時約 94% (蕭開平、林文玲，2009: 48)。

五、日本對酒後駕車之處罰規定

5.1 「道路交通法」對於「酒後駕車之禁止」規定；

1、第 65 條 第 1 項：

「任何人均不得酒後駕車。」

2、第 65 條 第 2 項：

「飲酒後帶有酒氣且有違反前項規定駕駛汽、機車之虞者，任何人均不得提供汽、機車予該駕駛人。」

3、第 65 條 第 3 項：

「有違反第一項規定駕駛汽、機車之虞者，任何人均不得提供酒類或要求該駕駛人飲酒。」

4、第 65 條 第 4 項：

「如已知汽、機車駕駛人為酒後駕駛，不得要求該駕駛人載送自己，亦不得乘坐違反第一項規定之該駕駛人所駕駛之汽、機車。」

5.2 2007 年 9 月 19 日施行～加重罰責

2007 年新增酒後駕駛之罰責，將「酒駕者與其身邊的人，都要接受相關之重罰」，茲分述如下：

1、駕駛人之罰責

(1) 酒醉駕車：處 5 年以下有期徒刑或科 100 萬日圓以下罰金。

(酒醉駕車之態樣：「因飲酒而不能安全駕駛」，如無法走直線、胡言亂語等，與酒測值多少無關。)

(2) 酒氣駕車：處 3 年以下有期徒刑或科 50 萬日圓以下罰金。

(酒氣駕車之態樣：為「達到酒測值之標準」，而未達不能安全駕駛狀態。)

(3) 提高扣除點數：依酒醉駕車或酒氣駕車之扣除點數予以提高，再輔以吊扣、吊銷駕照之行政處分，扣除點數標準請參考下列表三。

表三 酒駕扣除點數標準表

違反類別		點數	修正後
酒醉駕車		25 點	35 點
酒氣駕車 (呼氣檢測之酒精 濃度)	0.25mg 以上	13 點	25 點
	未達 0.25mg (0.15mg 以上)	6 點	13 點

※註：日本駕照持有人有 15 點基本點數，只要違規就扣點，2009 年 6 月 1 日修法後，已提高酒駕之扣除點數。

2、駕駛人身邊人員之罰責

(1) 提供汽、機車者

亦即提供汽、機車讓酒駕者駕駛之人員，其罪責如下：

A、駕駛人酒醉駕車（處 5 年以下有期徒刑或科 100 萬日圓以下罰金）之罰責相同。

B、駕駛人酒氣駕車（處 3 年以下有期徒刑或科 50 萬日圓以下罰金）之罰責相同。

(2) 提供酒類或同乘者

亦即提供酒類讓駕駛者飲酒致酒駕或與酒駕者同乘一車之人員，其罪責如下：（提供酒類者包括餐廳老闆）

A、駕駛人酒醉駕車（處 3 年以下有期徒刑或科 50 萬日圓以下罰金）之罰責相同。

B、駕駛人酒氣駕車（處 2 年以下有期徒刑或科 30 萬日圓以下罰金）之罰責相同。

5.3 危險酒駕致死傷罪

5.3.1 危險酒駕致死傷罪：

依日本刑法第 208 條之 2 規定：

「因酒精影響不能安全駕駛而駕駛，遂致人死傷者，觸犯危險駕駛致死傷罪，最高可處 20 年有期徒刑。」

案例：男子與親友到大眾餐廳用餐時喝了酒，開車返家途中，因車速過快，轉彎不及撞上路樹，導致駕駛男子等七人死傷。該名男子因酒駕肇事，觸犯危險駕駛致死傷罪。

5.3.2 二輪車如觸犯危險酒駕致死傷罪：

刑法修法前是以「四輪以上汽車」為對象，修法後改為「汽車」，除「四輪以上汽車」外，亦包括「二輪或三輪汽車」及「輕型機車」在內。(2009 年 6 月 12 日刑法修訂)

5.3.3 提供酒駕者汽、機車或酒類者以及同乘者，亦須遭受吊扣或吊銷駕照的行政處分。

5.4 吊銷駕照的案例

案例 1：明知男性友人喝了酒，卻仍讓他開自己的車，同乘女子因觸犯提供汽車罪及同乘罪，吊銷駕駛執照 2 年。(2008 年 1 月東京都江戶川區)

案例 2：餐廳老闆明知客人是開車來店裡，卻依舊提供客人日本酒、啤酒等酒類，觸犯酒類提供罪，吊銷「駕駛執照」2 年。(2008 年 7 月東京都調布市)⁵

六、我國酒後駕車之執法規定

6.1 法規規定

1、酒後駕駛動力交通工具，而有

(1) 吐氣酒精濃度 0.25 mg/L，或血液酒精濃度 0.05w/v 以上。

(2) 不能安全駕駛之情事。(刑法第 185 條之 3)

2、汽車駕駛人不得駕駛汽車，因

飲用酒類或其他類似物後，吐氣酒精濃度 0.15 mg/L，或血液酒精濃度 0.03w/v 以上。(道路交通安全規則第 114 條第 2 款)

3、汽車駕駛人，駕駛汽車，而有

⁵日本警視廳，http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/insyu/insyu_bassoku.htm，103 年 6 月。

- (1) 酒精濃度超過規定標準者。
- (2) 駕駛營業大客車者，或附載有未滿十二歲兒童因而肇事者。
- (3) 汽車所有人，明知汽車駕駛人有喝酒開車，而不予禁止駕駛者。
- (4) 行經警察機關設有告示執行測試檢定（酒精）之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受測試之檢定者。
- (5) 肇事拒絕接受或肇事無法實施測試之檢定者
- (6) 五年內二次以上酒後駕車者。（道路交通管理處罰條例第 35 條）

6.2 法規性質與效果

酒後駕車，以駕駛行為人主觀上必須具備交通危險故意，而為本罪之行為，始足以構成本罪（林山田，2005：310-313）。

6.2.1 『不能安全駕駛』

行為人酒後不能安全駕駛之認定標準，法務部曾參考德國、美國認定標準作成 88 年 5 月 18 日（88）法檢字第 1669 號函，對於酒精濃度呼氣已達每公升 0.55 毫克或血液濃度達 0.11% 以上，肇事率為一般正常人 10 倍，認已達「不能安全駕駛」標準；上揭數值以下者，如輔以其他客觀事實得作為「不能安全駕駛」之判斷時，亦應依刑法第 185 條之 3 規定移送法辦。

其實，酒精濃度值之多寡，並非唯一認定標準，警察執勤時為證明駕駛人是否已達不能安全駕駛之醉態，常以其他資訊蒐集作為輔助判斷，如觀測紀錄表、有無肇事結果等，作為能否安全駕駛之判斷依據（楊信毅等，2012）。

6.2.2 抽象危險犯

危險犯之危險狀態，可分為具體危險犯及抽象危險犯。具體危險犯是指以（對生命、身體、財產或其他法益）發生一定的具體危險狀態為「構成要件因素」之犯罪，現行公共危險罪章中之「致生公共危險者」屬具體危險犯。

而抽象危險犯所處罰者是對於法益客體帶有典型危險的行為方式，人們經過對無數事例的反覆觀察及經驗歸納之後，有鑒於這種附隨於特定行為的典型危險，直接由立法方式推定「只要從事該行為即具危險性」，因此條文中不再以行為在個案中確實已經招致一定的危險狀態為構成要件要素；換言之，該行為如符合構成要件之描述，即為「抽象危險犯」（林鈺雄，2006：94-95）。

6.3 勤務執行及法律效果

6.3.1 計畫性勤務

由分局長或相當職務以上長官，「指定」轄區內易發生酒後駕車之時間及地點；設置告示牌及警示設施；以「縮減車道方式」實施，並全程錄音錄影。

- 1、過濾、攔停車輛：
- 2、行經設有告示執行酒測勤務處所，未依指示停車接受酒測稽查之車輛：(逃逸車輛依 35 條第 4 項舉發)(舉發第一張告發單)
- 3、對於逃逸之車輛無法攔停者：
 - (1) 對於逃逸之車輛逕行舉發(道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項)。
 - (2) 對於棄車逃逸者，除逕行舉發(道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項)外，並當場移置保管該車輛。
- 4、對於逃逸之車輛經攔停者：
 - (1) 告知其行經設有告示執行酒測勤務處所，未依指示停車接受酒測。
 - (2) 對未依指示停車接受酒測製單舉發，並當場移置保管其車輛。
 - (3) 對其實施酒測及辦理後續相關事宜。
- 5、進行酒精檢測
- 6、駕駛人拒測⁶(依狀況得舉發第二張告發單或移送法辦)
- 7、告知檢測結果，並請在酒精測定列印紙上簽名確認，依規定黏貼管制。
- 8、結果處置：
 - (1) 無飲用酒類或其他類似物或未超過標準者，人車放行。
 - (2) 勸導代替舉發：酒精濃度 0.15 毫克以上未滿 0.18 毫克之未肇事案件，無不能安全駕駛情形者，製交通違規勸導單，人車放行。
 - (3) 違反交通法規者：吐氣所含酒精濃度達 0.18 毫克以上未滿 0.25 毫克者，製單舉發，並當場移置保管車輛。
 - (4) 觸犯刑法者：吐氣所含酒精濃度達 0.25 毫克以上者，應移送法辦，並製單舉發，當場移置保管其車輛。
 - (5) 汽車駕駛人於五年內違反二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置

⁶1、指導、勸導與警告：

2、製單舉發：

汽車駕駛人如仍拒絕接受酒精濃度測試檢定，警察應製單舉發(將現場情節摘要記載於違反道路交通管理事件通知單空白處)，並當場移置保管其車輛及暫代保管其駕駛執照。

3、移送法辦：

駕駛人有刑法第 185 條之三第一項第二款不能安全駕駛之情形，警察依取締酒駕拒測處理作業程序辦理，並檢具筆錄、案件測試觀察紀錄表、錄影及測試檢定等相關事證移送法辦。

保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

6.3.2 一般性勤務（如巡邏、守望、民眾報案等勤務）

甲、有肇事狀況（如車禍、違反交通法規等）雙方駕駛人予以酒精檢測。（檢測規定，如飲酒後 15 分鐘、礦泉水漱口、錄音錄影、生理協調平衡測試及 1000 次內檢測之檢測器等）

- 1、吐氣所含酒精濃度未達 0.15 毫克者，原則上不依刑法第 185 條之 3 規定移（函）送檢察機關，惟如有刑法第 185 條之 3 第 1 項第 2 款之情形，有移（函）送檢察機關之必要時，除需檢附「刑法第 185 條之 3 第 1 項第 2 款案件測試觀察紀錄表」（簡稱「測試觀察紀錄表」），並應依「檢察官與司法警察機關執行職務聯繫辦法」第 5 條規定，向當地管轄地檢署檢察官報告，並依其指示辦理（102.8.23.警署交字第 1020131586 號函）。
- 2、吐氣所含酒精濃度達 0.15 毫克以上，未達 0.25 毫克（或血液中酒精濃度未達百分之 0.05）之情形者，檢附測試觀察紀錄表及相關佐證資料移（函）送法辦，並當場移置保管其車輛。
- 3、吐氣所含酒精濃度達 0.25 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.05 以上者，移送法辦，無須檢附測試觀察紀錄表，並須當場移置保管其車輛。
- 4、汽車駕駛人於五年內違反道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項規定二次以上者，移送地檢署偵辦。並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。如經緩起訴、不起訴或易科罰金等之處分，則處以新臺幣九萬元之罰鍰。
- 5、汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應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，再依有關規定處理，並當場移置保管其車輛。

乙、無肇事狀況

- 1、合理懷疑(reasonable suspicion)其有酒後駕車之情況時，予以攔停。
- 2、進行酒精測試
- 3、未超過標準者，人車放行。
- 4、勸導代替舉發：吐氣所含酒精濃度達 0.15 毫克以上未滿 0.18 毫克，且無不能安全駕駛情形者，當場填製交通違規勸導單，並人車放行。
- 5、違反交通法規未觸犯刑法者：吐氣所含酒精濃度達 0.18 毫克以上未滿 0.25 毫克，製單舉發，並當場移置保管其車輛。
- 6、觸犯刑法者：吐氣所含酒精濃度達 0.25 毫克以上者，應移送法辦，並製

單舉發，當場移置保管其車輛。

- 7、當事人拒絕酒測時，由員警依個案判斷，如認為符合刑事訴訟法第 88 條準現行犯要件時，依法逮捕，如有必要，依法向檢察官聲請「鑑定許可書」送醫療等機構採集血液鑑定酒精濃度，依法處理，並當場移置保管車輛。
- 8、當事人拒絕酒測時。(如計畫性勤務之實施)
- 9、汽車駕駛人於五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

七、結論與建議

7.1 結論

在交通工具蓬勃發展的年代，酒後駕車所造成的車禍事件，也充滿著悲慘的世界；因而，各國競相研發酒後（醉）駕車的防制作為，及各種法規規範，期能締造一個「零酒醉駕車」的情境，比較有關民主國家酒後駕車之規範，我國算是嚴厲處罰規定之一，也顯見民眾願意配合政策之規定，我警察人員應認真締造執法的績效與各種作為。

7.2 建議

7.2.1 強化警察之執法功能

Chuck Hurley 在美國國家安全委員會 (National Safety Council) 的研究指出三項重要的防制酒駕的策略：(1) 執法，(2) 執法，及 (3) 執法的教育宣導 (Education about enforcement)。另 Allan Williams 在公路安全保險研究所 (Insurance Institute for Highway Safety) 則強調三項有效酒駕執法重點：(1) 檢查站，(2) 檢查站，及 (3) 更多的檢查站 (More checkpoints)。足見，防制酒後駕車，警察機關的嚴正執法，是刻不容緩的。

7.2.2 加強防制青少年「酒後駕車」之宣導活動

Phelps (1998) 認為因年輕人飲酒數量的增加，使得年輕駕駛者遭遇重大交通事故的風險性大大的提昇。過去的實證文獻發現有酒後駕駛行為的年青人對這種行為的風險性認知太少，所以衡量酒後駕車行為的外部成本與最適酒類稅率是必要的。

防制青少年「酒後駕車」之宣導活動，包括進行全國性反未成年飲酒活

動(Gotthoffer, 1999)、教育父母須明確反對未成年飲酒(Yu, 1998)、教育未成年子女反對父母酒駕行為。對酒類廣告市場採行高標準限制、要求任何酒類廣告，必須同時提出警告訊息等(Hilton and Kaskutas L, 1991)。

7.2.3 規範飲食場所及同車乘坐人員防制酒後駕車之措施

日本從 2007 年新增酒後駕駛之罰責，將「酒駕者與提供酒駕者汽、機車或酒類者以及同乘者，亦須遭受吊扣或吊銷駕照的行政處分」，亦即處罰者包括：提供汽、機車者、提供酒類飲料者（餐飲營業場所）及同乘坐者。

此類，台灣地區尚未立法，僅能道德勸說；不過，可就酒類相關產品營業場所，宣導「開車不喝酒、喝酒不開車」標語，並代客叫車、開車回家等。

7.2.4 修訂社維法對累犯者科以拘留

酒後駕車之累犯，若能於社會秩序維護法中增訂酒駕者或累犯者施以一定拘留日數之條文，應該可發生殺雞儆猴之功效。

參考文獻

K.M.Hess & H.M.Wroblewski, *Police Operations -Theory and Practice second edition*, West Publishing Company(New York), 1997。

Morrison. Richard D., *DUI Enforcement, Law and Order*, West Publishing Company(New York), 1994。

Morland J., Driving under the influence of Non-Alcohol Drugs. *Forensic Sci.Rev.*, 2000.

林鈺雄，*新刑法總論*，元照出版有限公司，2006 年 9 月，第 94-95 頁。

張麗卿，*酗酒駕車在交通往來中的抽象危險*—評臺北地方法院 88 年

蕭開平、林文玲，*酒精、藥物測試與交通事故之研討*，*刑事科學* 98 年 67 期

陳景發(2005)，「試論幾則取締酒駕的法律問題」，*月旦法學雜誌*，第 127 期。

陳高村，*論酒後駕車對交通安全影響與其衍生的法律責任*，*警大警學叢刊*，第 31 卷第 5 期，2001 年 3 月。

蔡中志，*酒後駕車肇事防制之研究*，97 年道路交通安全與執法研討會論文集。