

## 酒後駕駛執法程序之探討

程玉傑<sup>1</sup> 曾招雄<sup>2</sup> 謝益銘<sup>3</sup>

### 摘 要

國內酒後駕駛肇事案件層出不窮，加上實施周休二日制後，酒後駕駛比例更加提高。政府當局與民意機關有鑑於此，除了將延宕多年的道路交通管理處罰條例中酒後駕駛的處罰額度，從原來的二千七百元到五千四百元提高為六千元到一萬二千元，並吊扣駕照六個月之外，目前更將飲酒後致不能安全駕駛(呼氣酒精濃度超過 0.55L/mg)之行為列入刑法第一百八十五條之三中，可處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。惟今日民眾權益高漲，國內現行酒後駕駛執法爭議頗多，若在各界普遍提高酒後駕駛處罰之際，警察機關仍無相對的執法品質予以因應，則恐將落為眾矢之的。尤其酒後駕駛之處罰加重，影響民眾權益至鉅，取締酒後駕駛已不能如一般違規取締般之急就章或績效掛帥，而應逐件攔檢逐件完成，始能確保程序之落實，進一步提昇酒後駕車執法品質。因此，本研究擬引進在管理系統中日益受到重視之標準作業程序(Standard Operation Procedure, SOP)觀念，針對取締酒後駕駛執法程序加以探討，提出取締酒後駕駛執法應有之作為、言行做為參考，期望藉由本研究之提出，能促使行政單位加強對酒後駕駛執法 SOP 之修訂，使每位執法者於進行取締酒後駕駛勤務時，均能以此程序為標準，逐步操作，進一步提昇酒後駕駛執法品質，以獲取民眾的信服、提高執法者之威信與專業素養及確保民眾的權益。

### 一、前 言

依據警政署統計資料顯示，最近十年內，因酒後駕駛失控造成交通事故案件，平均每年約發生 283 件，造成 237 人死亡、308 人受傷，八十七年因酒後駕駛肇事死亡人數更高達 236 人，已躍升為國內十大道路交通事故肇因之一。有關當局及民意機關，有鑑於酒後駕駛問題之嚴重性，除了於道路交通管理處罰條例修正案中，加重對酒精濃度過量與拒絕接受檢測駕駛人的處罰外，並將「服用酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具」之駕駛行為，規定於刑法公共危險罪章，以表示該行為不僅單純

<sup>1</sup> 中央警察大學交通管理研究所副教授

<sup>2</sup> 中央警察大學交通管理研究所研究生

<sup>3</sup> 保安警察第六總隊第一警官隊中隊長

侵害個人法益，而且危及社會法益。

但酒後駕駛執法行為對執法者而言，是一項困難度很高的執法行為，主要是因酒後駕駛執法過程中，包括了執法者、駕駛人、執法程序與檢測儀器等四方面的互動關係。故本研究即針對酒後駕駛執法中「警察機關依據交通法令規章，對飲酒後體內酒精含量尚未完全消除狀態下的駕駛行為，本於職責所為之稽查、強制、約束與違規舉發的行為」來加以探討；首先引進管理系統中日益受到重視的 SOP 觀念，其次經過座談會的召開，由專家學者一起討論執法程序方案之優劣與可行性，彙整後提出「酒後駕駛執法標準執法程序」初步部分規範，供實務單位參考，以期提昇酒後駕駛執法品質，達到減少酒後駕駛執法過程之缺失，確保民眾權益與執法公信力之目的。

## 二、品質管理系統(QMS)與標準作業程序(SOP)觀念之引進

在眾多對於「品質」的定義當中，以西方的伯瑞克(Tonwsend Patrick)所下之定義，最能符合酒後駕駛執法品質的內涵，即用正確的方法，將事情做正確。套在「酒後駕駛執法品質」中則係指執法者在酒後駕駛執法過程中，用正確的方法，將酒後駕駛執法過程的每一步驟都做正確，進而確保民眾的權益，獲得民眾的信服；而欲達到此目的，則必需從「提昇酒後駕駛執法品質」著手，本研究在此首先引進品質管理系統(QMS)與標準作業程序(SOP)之觀念來加以應用。

所謂品質管理系統是一種綜合性的管理方法，目的在於集合團體中全體人員的力量與智慧，巧妙運用組織系統，改善各項人、事、物的品質，全面提昇團體中各部門的管理水準，而標準作業程序(SOP)即是其中涵蓋的重要項目之一。近十幾年來，我國已逐步進入工業化國家之林，由於國人生活水準的提昇，在品質管理技術方面，也由過去的"品質是檢驗出來的"的觀念轉變成"品質是製造出來的"、"品質是設計出來的"到"品質是管理出來的"的全面品質管理時代，也就是說品質管理已從傳統的末端結果檢驗的觀念，逐步往前推進到程序的管制、研發設計的規劃甚至團體組織全面品質管理的品質源頭管理階段，每一個階段均說明了團體為追求更高更遠更美好的品質改善所進行的各項活動，以滿足民眾的時代需求。

為使所進行的品質管理制度得以持續有效的進行，進而確保民眾的權益並符合日益提昇的民眾訴求與嚴格的品質標準，先進國家莫不引進經政府授權，透過第三者公正團體的驗證作業系統的認證制度，ISO9000 系列與 ISO14000 系列的認證制度即是品質管理標準國際性認證作業的體現，亦即在企業全員參與的基礎下，設定品質管理的國際性標準，經由第三者公正的驗證授證，作為讓民眾滿意的基本要求。

ISO9000 系列要求團體的品質管理系統必須包括管理責任、品質系統、內部品質稽核、訓練、服務及統計技術等 20 項，每項均設定應達到之標準要求，團體必須針對這些事項擬定品質手冊、標準作業程序書、工作指導書與各項品質記錄等文件，經由文件標準化作業將文件分發到公司相關人員，透過全員參與的方式落實各項作業標準，必須能做到說等於寫、寫等於做，有缺失必須持續改善並有適當的品質記錄可供

稽核等，方算通過認證。由國內行政機關(如：臺北市公車處、臺北市政府民政局、臺北市市政大樓公共事務管理中心等)紛紛申請認證的角度來看，顯示行政機關的品質管理能力必須經過第三公信機構的驗證通過，方可向社會大眾彰顯其在"適當的品質管理系統"執行上的努力已得到肯定，藉以提昇行政機關的社會形象，進而使民眾產生認同。

因此在影響民眾至鉅的執法過程中，若能獲得第三公信機構的驗證通過，相信有助於提昇執法單位整體之形象，而欲達此一目的，本研究建議參照品質管理標準的模式(如圖 1.)，結合現有之管理系統(如圖 2.)，依據組織本身的特定需要而發展建立一套執法方面管理系統(如圖 3.)。而為了能夠實施，並做為稽核、審查與持續改進的依據，必須先建立書面或電子形式之資料。這種文件化的管理系統主要的功能是提供了一個管理系統架構，組成系統的核心要領和彼此間的關連與互動。同時也將整個文件系統做成結構性的組合，以便於文件的有效使用與管制。

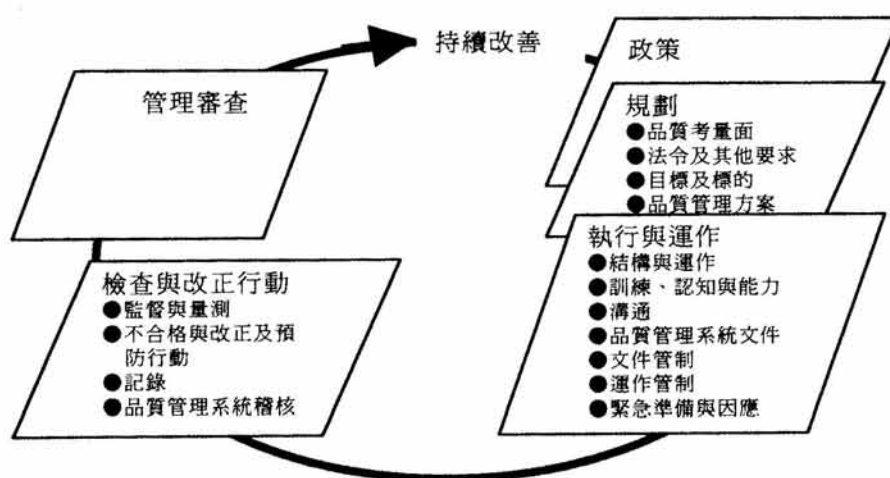


圖 1. 品質管理系統模式

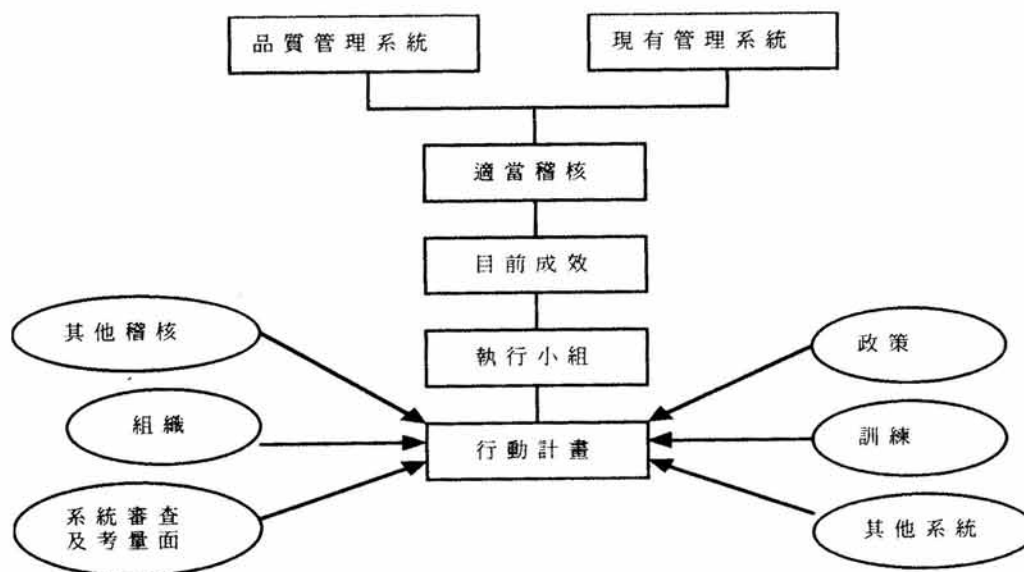


圖 2. 品質管理系統與現有管理系統之整合

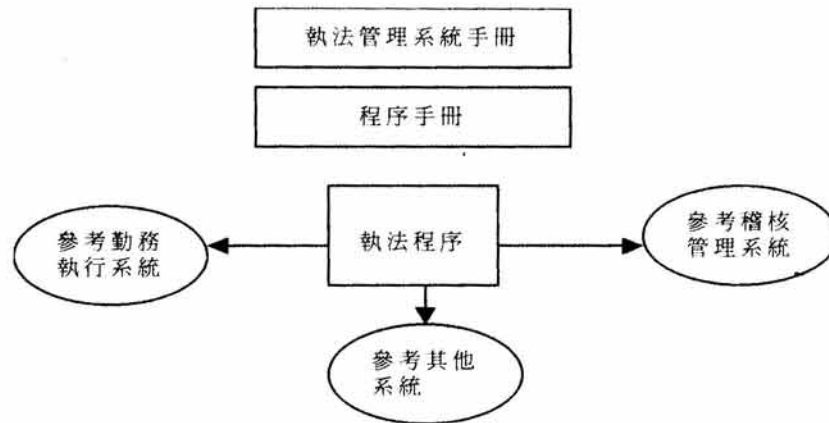


圖 3. 執法管理系統整合

前述之文件是用來了解組織具有管理系統(制度)的一個要項，其內容通常包括了：政策與目標、組織與系統架構、管理與作業程序、方案與計畫以及相關資訊。文件之內容、形式及詳細程度並無一定要求，主要必須能夠滿足組織與成員的需要。如：能讓組織內瞭解彼此如何分工合作；政策、目標如何去做方能達成；如何做好內、外的宣導溝通；如何評估管理系統和績效。

文件之結構(組成)與形式雖無規定，但依照一般習慣仍多採階層式之文件結構(如圖 4.)，即分：手冊、程序及工作指導書等階層。本研究即以酒後駕駛執法為始針對其中之程序部分建立一初步規範。

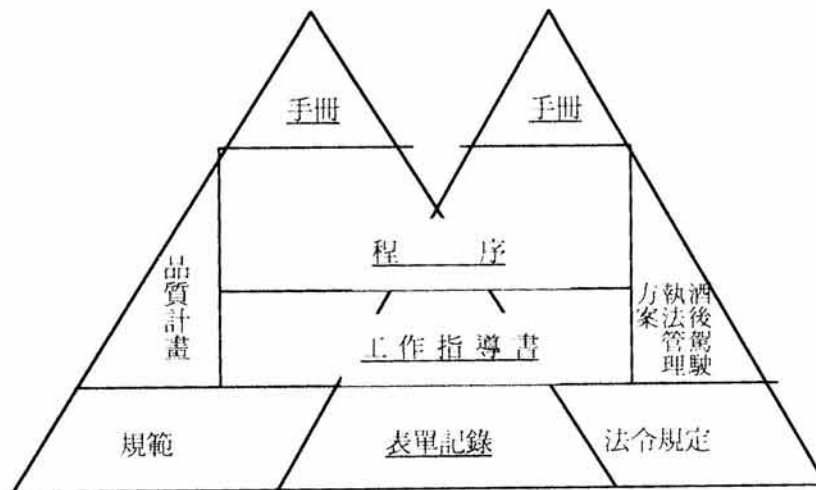


圖 4. 品質管理系統與酒後駕駛執法管理系統之示意圖

### 三、酒後駕駛執法標準作業程序擬定

本研究首先將酒後駕駛執法程序，分成階段一：檢測體內酒精濃度含量前，階段二：檢測體內酒精濃度含量時，階段三：檢測體內酒精濃度含量後等三個階段。各階段分別依問卷調查結果研擬不同方案，經召開專家學者座談會後，加以評點分析的結果如下：

階段一：以呼氣檢測前，應有初步判斷法則，但不包含肢體協調性檢測法為最佳方案。

階段二：維持以現有呼氣檢測方式最佳，惟因酒精測定器本身有其誤差存在，故為確保駕駛人權益，應立即配合修訂道路交通安全規則第一百四十四條第一項第二款之規定。其次，就執法的嚴謹度與國內將酒後駕駛納入刑法的範疇而言，宜學習國外採用多種檢測方式的作法，以保障民眾權益。

階段三：主要在探討禁止駕駛人的駕駛行為後的相關處置作為，包括①駕駛人的處理方式②泥醉者或可能泥醉者的處理方式③駕駛人車輛的處理方式④車輛移置費與保管費的支付等四個問題。經評析結果，在駕駛人的處理方式部份，認為警察對於未泥醉的駕駛人，應善盡人民公僕的角色，以確保駕駛人與其他用路人的安全；在泥醉者或可能泥醉者的處理方式部份，認為應加以明確界定，以利執法者執行，進而確保駕駛人與其他用路人的安全；在駕駛人車輛的處理方式部份，認為應為有條件的移置，即駕駛人沒有「代理駕駛」的前提下，警察機關方能保管駕駛人的車輛；在車輛移置費與保管費的支付部份，認為相關費用的支付，應由駕駛人負擔。

綜合以上評析結果，本研究訂定以下的酒後駕駛執法程序，供相關機關參考。

## ●標準執行政序：

取締酒後駕駛執法方式主要可分為：機動巡邏、定點攔檢與事故處理等三種方式。

### ◆機動巡邏(參閱圖 5.)

#### (一)檢查裝備

- 1.取締酒後駕駛勤務之應勤裝備應有：無線電、械彈、防彈衣、反光背心、告發單、指揮棒、錄音機、照相機或攝影機及酒精測定器等。
- 2.勤務前應檢查各項裝備是否可正常運作，其中酒精測定器應檢查主機(列表機)、手機二部份電池是否充電足夠，列表機色帶有無油墨，吹管、紙捲是否攜帶足量，並執行歸零與測試列印乙次，以為適當。

#### (二)依動線巡邏

裝備檢查完成後，則按規劃之動線進行巡邏勤務，如於巡邏途中發現疑似酒後駕駛等可疑對象，應依規定進行攔檢、盤查等工作；如未發現任何可疑對象時，則繼續依動線巡邏。

#### (三)發現可疑對象

對於酒後駕駛之車輛，主要可從下列二種方式發現：

- 1.一般違規之攔檢：對於車輛違反一般道路交通管理處罰條例之規定者，應本於職責予以攔檢舉發，其中如發現駕駛人有酒後駕駛嫌疑(或特徵)，則依取締酒醉駕駛之程序處理。
- 2.類似酒後駕駛行為之攔檢：對於車輛有酒後駕駛之駕駛徵候或外顯行為者，應即予以攔檢，並依程序處理。

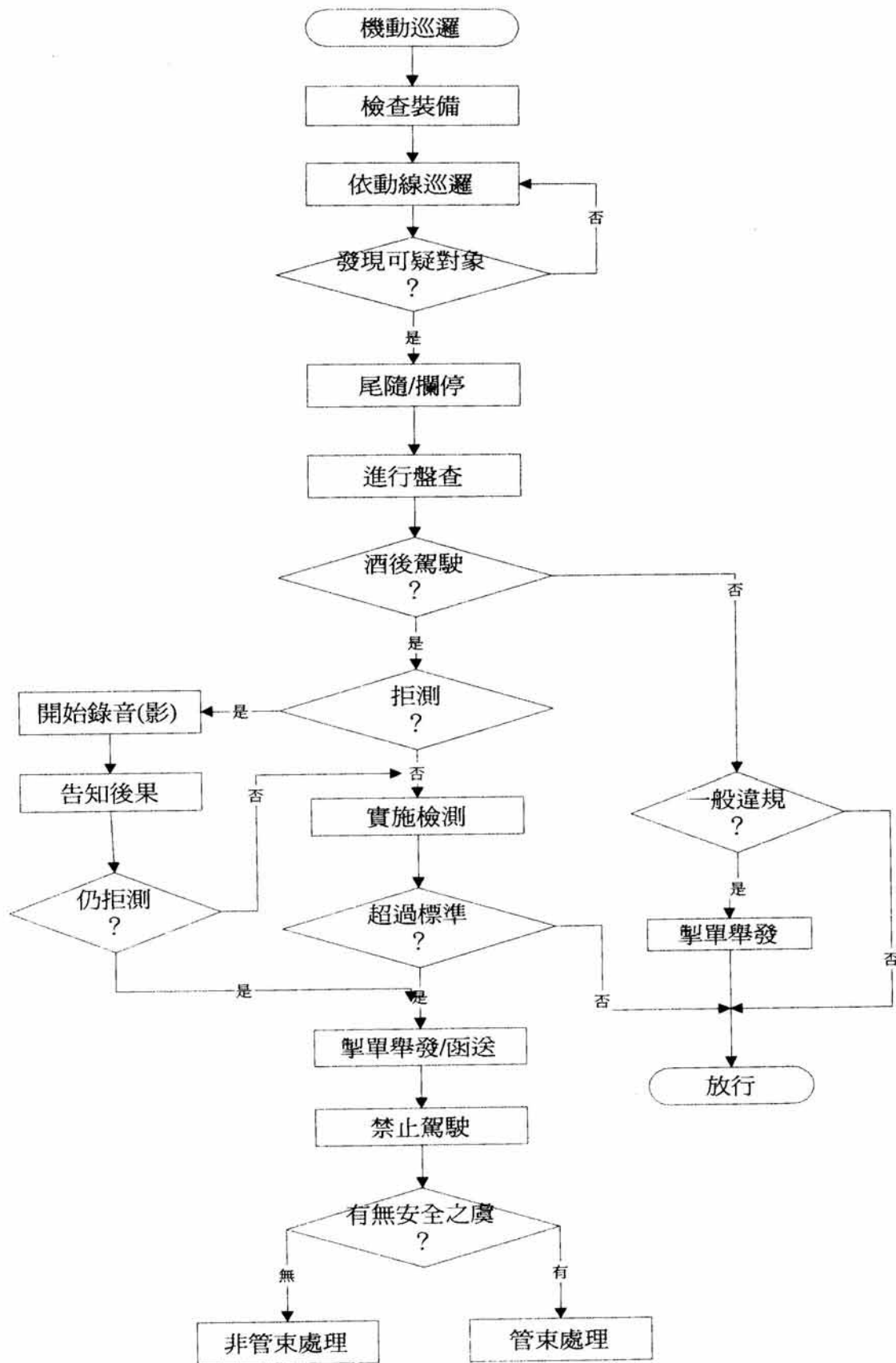


圖 5. 「機動巡邏」酒後駕駛取締程序

#### (四)尾隨/攔停

於巡邏途中發現欲攔檢車輛時，應即將目標特徵報告勤務指揮中心後先尾隨至適當路段，開啟警示燈，以哨音、麥克風告知或以指揮棒示意緩慢停靠路邊受檢，警車則靠邊停放於其後方，避免突然、近距離或對高速行駛中之車輛進行攔車或一次攔下數車；對於攔檢不停車輛，可聯絡勤務指揮中心或鄰近勤務人員支援攔檢，儘量避免追車。

#### (五)進行盤查

於車輛停妥後，執法人員應陸續下車，提高警覺，觀察受檢人車動態，保持良好服務態度，而由負責盤查舉發人員先向駕駛人說道：「抱歉先生，請先熄火、下車！」，避免駕駛人伺機駕車逃離，其中乘客部份，得視可疑情況要求下車接受檢查；駕駛人配合動作完成後，再續說道：「抱歉先生，您因有××之行爲，故遭攔檢，麻煩出示您的駕照、行照」，以說明攔檢原因及要求駕駛人出示駕照、行照或無駕行照時以身份證等證件替代，進行盤查工作，其中索閱證件時，應予對方保持適當距離，加以戒備，防範對方突擊。

進行盤查動作時，應同時注意警戒、查緝舉發及指揮疏導等三項工作。

1. 警戒：應保持適當距離，具備高度敵情觀念，提高警覺，掌握警戒監視重點，監控周邊狀況與受檢人車動態。
2. 查緝舉發：查緝受檢人車基本資料有無涉及刑案，如僅係一般違規，則應依法掣單舉發。
3. 指揮疏導：應選擇展望、觀測良好而兼顧自身安全之位置，以手勢、指揮棒、哨音相互配合使用，協助指揮疏導交通。

其中不同人數組合勤務之任務分工及位置配置建議如下(參閱圖 6.)：

1. 二人一組勤務：帶班人員 A 位於警備車輛駕駛座左後側，負責勤務指揮、警戒及交通指揮管制；B 員位於受檢車輛駕駛座左後方擔任通訊、檢測、舉發。
2. 三人一組勤務：帶班人員 A 位於警備車輛駕駛座左後側，負責勤務指揮、警戒；B 員位於警備車輛左後側，擔任交通指揮管制；C 員位於受檢車輛駕駛座左後側，擔任通訊、檢測、掣單。
3. 四人一組勤務：帶班人員 A 位於警備車輛駕駛座右後側，負責勤務指揮；B 員位於警備車輛駕駛座左後側，擔任警戒；C 員位於警備車輛左後側，負責交通指揮管制；D 員位於受檢車輛駕駛座後側，擔任通訊、盤查、檢測、掣單。

#### (六)發現酒後駕駛

對於經研判後發現駕駛人涉嫌酒後駕駛者，應即由盤查人員說道：「先生，您因有××狀況，我懷疑您有酒精濃度過量嫌疑，請問您何時喝的酒？何時結束？」以詢問、記錄其喝酒結束時間，並說明：「先生，您因有酒後駕駛情形，我們將爲您實施酒精濃度呼氣檢測」告知駕駛人將實施呼氣檢測。

#### (七)實施檢測

對於配合實施呼氣檢測之酒後駕駛者，由負責盤查人員進行檢測工作。實施呼氣檢測時，應先向駕駛人說道：「我現在將爲您實施呼氣檢測，請確定您口中無任何東

西」，俟駕駛人回答後，則續說明：「等一下我將會請您呼氣，麻煩您屆時以嘴含住吹管用力吹氣直到我喊停為止，請注意不可間斷，一定要吹足氣」同時示範呼氣動作，以利檢測工作之進行。待一切準備工作完成，則按儀器面板顯示步驟，進行檢測工作。最後檢測機器列印出結果時，則由施測人員依列印結果說明：「先生，這是本次測試結果一式二份，上面顯示測試時間、歸零情形、酒精濃度標準與測試值，請您過目，如無問題請在受測者一欄簽名或捺印」以使駕駛人瞭解測試情形。

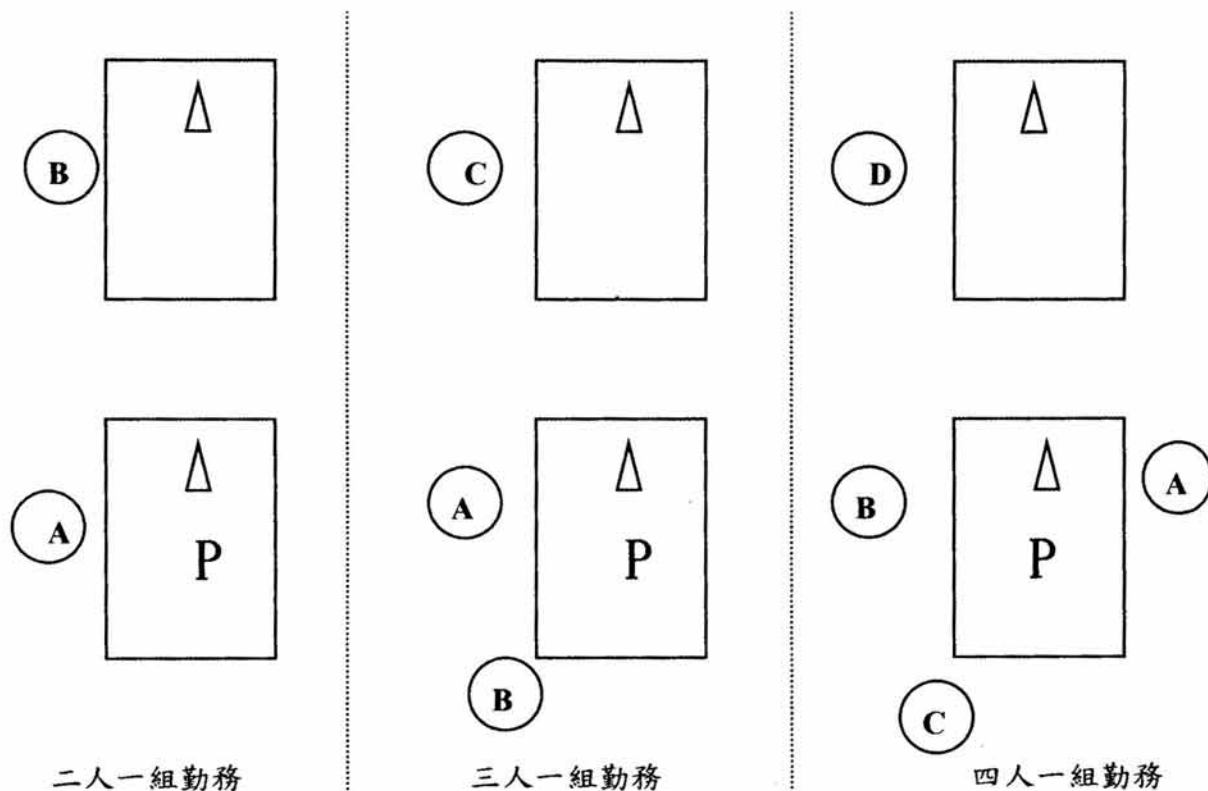


圖 6. 人員分工配置建議圖

#### (八)拒測

如該駕駛人拒絕接受呼氣檢測，應即開始錄音(影)蒐證，說明：「先生，您如果拒絕接受呼氣檢測，依照道路交通管理處罰條例第三十五條一項三款規定，我們仍可舉發您酒精濃度過量，影響您自身權益，請問是否仍拒絕接受測試？」以告知駕駛人拒絕測試視同酒後駕駛，影響自身權利；如該人仍堅持拒絕測試，亦完成蒐證手續，則逕予掣單舉發，並依程序處置人車。

#### (九)超過標準

完成檢測工作後，應視檢測結果而有下列處置：

1. 未超過標準：對於經過檢測而未超過法定標準者，如駕駛人有其他違規情事，則依違規項目予以掣單舉發；若駕駛人亦無其他違規者，則應由測試人員說道：「先生，據測試結果您的酒精濃度雖未超過標準，但為了您的安全起見，建議您酒後勿開車，謝謝您的合作」以提醒其勿酒後駕車後放行，必要時可請其填列勸導單，加強勸導效果。
2. 超過標準：對於經過檢測而超過法定標準者，應即開始錄音(影)蒐證，並由測試人



員向駕駛人說道：「先生，據測試結果，您的酒精濃度超過標準，我們將依道路交通管理處罰條例第三十五條一項一款規定舉發您酒精濃度過量駕車，並吊扣駕照六個月」以告知其違反法條、內容及吊扣駕照等處分後掣單舉發。

#### (十)一般違規

若駕駛人無酒後駕駛之嫌疑，僅係一般交通違規，則依道路交通管理處罰條例相關規定予以掣單舉發；如駕駛人均無任何違規行為，則應由盤查人員向駕駛人說明：「對不起，耽誤您的寶貴時間，謝謝您的合作」後，逕予放行。

#### (十一)掣單舉發/函送

對於酒精濃度過量或一般違規之駕駛人，應由盤查人員於掣單後向駕駛者說道：「先生，您因有××違規行為，我們已依道路交通管理處罰條例第×條×項×款規定舉發，請於舉發單上應到案日期內至應到案處所繳納罰鍰，而依法我們將代保管您××，您繳納罰鍰後可取回代保管物件，如有不服或欲申訴，可至裁決單位(即應到案處所)提出，請問有任何疑問嗎？如無疑問請於舉發單上簽章。」以使駕駛人瞭解舉發相關規定，並於完成舉發工作後，說道：「謝謝您的合作」而予以放行。其中酒精濃度超過0.55mg/L，則應依刑事程序予以函送，並告知違法者犯罪事項。

其中針對依規定應禁止其駕駛之違規情事，於填列舉發單時應注意於舉發單之違規事實欄填註「禁止駕駛」二字；倘違規者非汽車所有人，而該車所有人也同行乘坐車內，則亦應一併追究汽車所有人責任，而暫代保管牌照。

#### (十二)判斷有無安全之虞

對於酒精濃度過量之駕駛人，應判斷其是否達到行政執行法第七條一項一款：「酗酒泥醉非管束不能救護其生命、身體之危險，及預防他人生命、身體之危險者」之規定，而考量應否執行管束或其他作為。

#### (十三)非管束者處理

對於判斷後無安全之虞而不須執行管束之駕駛人，其處理程序應依以下步驟進行(參閱圖7.)：

1. 代理駕駛：對於不須管束之駕駛人，應由舉發人員於完成掣單舉發後詢問：「先生，您酒精濃度過量，依法我要禁止您駕駛，請問您車上有無其他領有駕照且未酒醉之乘客？」若無，則應續問：「請問您是否要聯絡親友，而其能否即時前來？」
2. 由代理駕駛駛離：若該車中有其他領有駕照且未酒醉之乘客或親友可及時前來者，應於審核後向其說明：「先生，您的友(親)人(駕駛人)因酒精濃度過量，依法不能駕駛車輛，麻煩改由您駕駛，並請您護送其安全到達，中途不得換駛」以責令代理駕駛將車駛離。
3. 代保管車輛：當車中無其他領有駕照且未酒醉之乘客且親友無法即時前來者，應由舉發人員告知：「為落實法令『禁止駕駛』之規定，必須代保管您的車輛，請您將車內重要文件或財物攜回保管。您必須於繳納交通罰鍰與填列車輛無損切結書後，始能領回車輛」。車輛部份則視轄區狀況，拍照貼封條(含後行李箱，機車除外)後，拖至警察機關或保管場停放。
4. 自行搭車離去：於代保管車輛完成後，應由舉發人員說明：「先生，請您自行利用

其他交通工具離開，謝謝合作。」以請其自行搭車離去，或採取其他彈性作為，避免逗留現場，滋生事端。

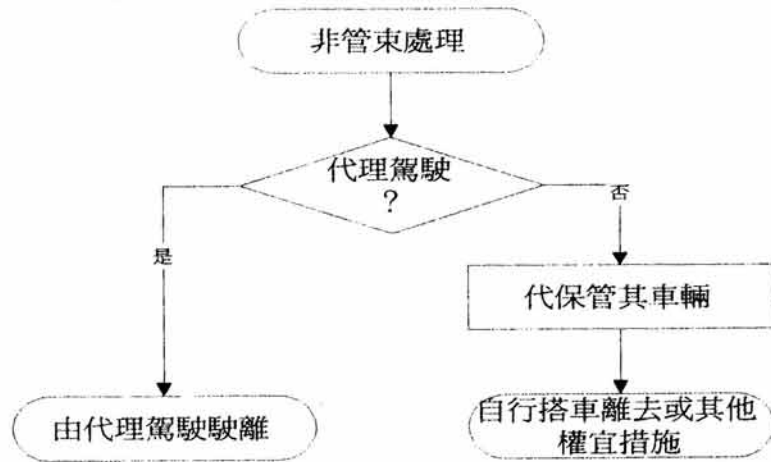


圖 7. 酒後駕駛「非管束者」處理程序

#### (十四)管束者處理

對於判斷後有安全之虞而須執行管束之駕駛人，應即(參閱圖 8.)：

1. 代保管車輛：其中車輛部份得視轄區狀況，拍照貼封條(含後行李箱，機車除外)後，拖至警察機關或保管場停放。
2. 管束：對於應執行管束之駕駛人應即帶回單位施以管束，但不得逾越二十四小時。
3. 自行離去：對於應執行管束之駕駛人，若於管束期間清醒者，則由負責管束人員說明：「您因酒精濃度過量且達泥醉程度駕駛車輛，我們已依法將您擊單舉發與管束，您必須於繳納交通罰鍰與填列車輛無損切結書後，始能領回車輛，謝謝您的合作」並由其自行利用其他交通工具離去，或其他彈性作為。
4. 由親友領回：對於應執行管束之駕駛人，若於管束期間仍未清醒者，則應主動聯絡其親友前來，由負責管束人員審核後向其說明：「您的親友(駕駛人)因酒精濃度過量且達泥醉程度駕駛車輛，我們已依法將之擊單舉發與管束，請您填寫此份領據後將其領回，並請安全護送其到達，車輛部份則必須請您告知駕駛人於繳納交通罰鍰與填列車輛無損切結書後，始能領回車輛，謝謝您的合作」後，由該親友領回。

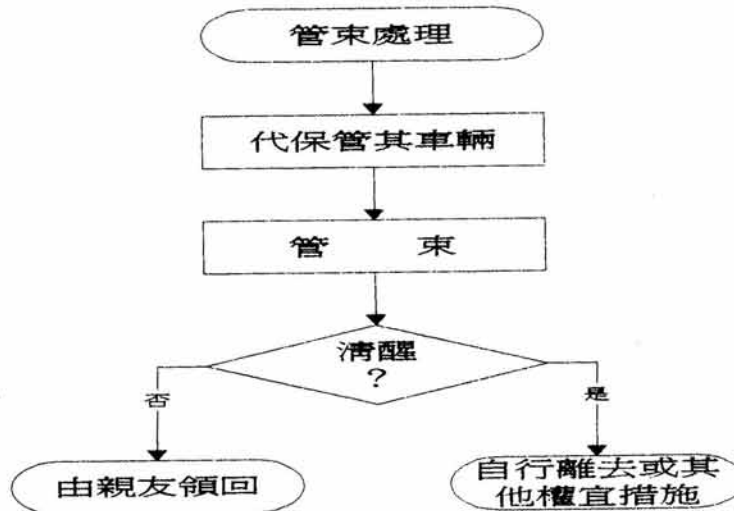


圖 8. 酒後駕駛「管束者」處理程序

### ◆定點攔檢(其流程同圖 5. 機動巡邏流程)

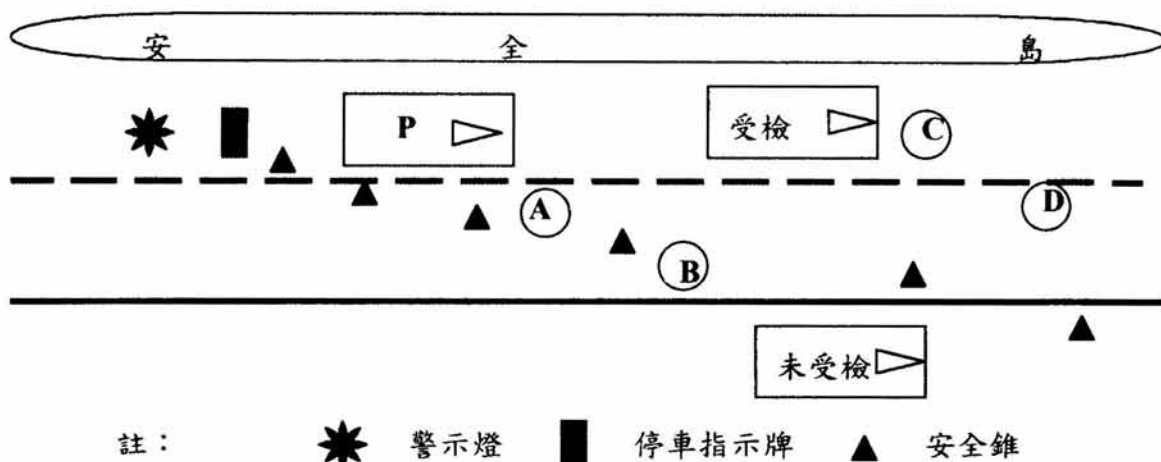
#### (一)檢查裝備

1. 取締酒後駕駛勤務之應勤裝備應有：無線電、械彈、防彈衣、反光背心、告發單、指揮棒、錄音機、照相機或攝影機、停車檢查標示牌、直立式警示燈、阻絕器材、圓錐警示筒及酒精測定器等。
2. 勤務前應檢查各項裝備是否可正常運作，其中酒精測定器應檢查主機(列表機)、手機二部份電池是否充電足夠，列表機色帶有無油墨，吹管、紙捲是否攜帶足量，並執行歸零與測試列印乙次，以為適當。

#### (二)依定點守望

裝備檢查完成後，則按規劃之定點擺設路障進行攔檢勤務，如於勤務中發現疑似酒後駕駛等可疑對象，應依規定進行攔檢、盤查等工作；如未發現任何可疑對象時，則繼續於定點進行攔檢。

至於定點攔檢裝備擺設要領，以單向二車道為例建議如圖 9. 所示：



註： \* 警示燈    ■ 停車指示牌    ▲ 安全錐

圖 9. 定點攔檢裝備擺設建議圖

1. A 員為帶班人員右手持指揮棒上下擺動，負責指揮管制受檢車輛減速慢行或停車受檢。
2. B 員協助授意停車攔檢後，負責指揮管制受檢車輛減速駛入或駛離檢查區，並同時警戒受檢人車。
3. C 員趨前請駕駛人停車熄火、索閱證件，負責通訊、檢測、查緝等任務。
4. D 員負責整體警戒工作。

#### (三)發現可疑對象

對於酒後駕駛之車輛，主要可從下列三種方式發現：

1. 一般違規之攔檢：對於車輛違反一般道路交通管理處罰條例之規定者，應本於職責予以攔檢舉發，其中如發現駕駛人有酒後駕駛嫌疑(或特徵)，則依取締酒醉駕駛之程序處理。
2. 疑似酒後駕駛行為之攔檢：對於車輛有酒後駕駛之駕駛徵候或外顯行為者，應即予以攔檢，並依程序處理。
3. 全面性攔檢：對於擴大臨檢等專案性勤務，則可實施全面性攔檢行為，將所有經過

車輛予以攔停檢查，並依程序處理。

#### (四)攔停

於勤務中發現欲攔檢車輛時，應即以哨音或指揮棒示意緩慢駛入受檢區檢查，避免突然、近距離或對高速行駛中等攔車或一次攔下數車；對於攔檢不停車輛，可聯絡勤務指揮中心或鄰近勤務人員支援攔檢，儘量避免追車。

1. 一般違規之攔檢：發現一般違規之車輛，應即予以攔停舉發，並觀察駕駛人有無酒後駕駛嫌疑(或特徵)。
2. 疑似酒後駕駛行為之攔檢：對於車輛有酒後駕駛之駕駛徵候或外顯行為者，應即予以攔停檢查。
3. 全面性攔檢：實施全面性攔檢行為，應將所有經過車輛予以攔停檢查，其中對於無任何違規、可疑情事者，應即迅速指引離開受檢區域。

其餘項目內容同機動巡邏部分。

#### ◆事故處理(參閱圖 10.)

##### (一)檢查裝備

1. 處理事故之應勤裝備應有：事故處理箱、現場保護用具、急救藥箱、照明用具、兩具、切割用具、白布等一般事故處理所應有之裝備及酒精測定器等。
2. 勤務前應檢查各項裝備是否可正常運作，其中酒精測定器應檢查主機(列表機)、手機二部份電池是否充電足夠，列表機色帶有無油墨，吹管、紙捲是否攜帶足量，並執行歸零與測試列印乙次，以為適當。

##### (二)抵達現場

裝備檢查完成後，負責事故處理勤務人員應於最短時間內抵達現場，進行現場處理等工作。

##### (三)現場處理

事故處理人員抵達現場後，應即進行蒐證、傷患救護、測繪、管制與排除等現場處理工作。

##### (四)當事人酒後駕駛

在現場處理完成後，對於事故各方當事人，可從當事人特徵、證人說詞或現場遺留跡證判別當事人有無酒後駕駛嫌疑，若當事人無酒後駕駛嫌疑，則依一般事故處理程序處理。

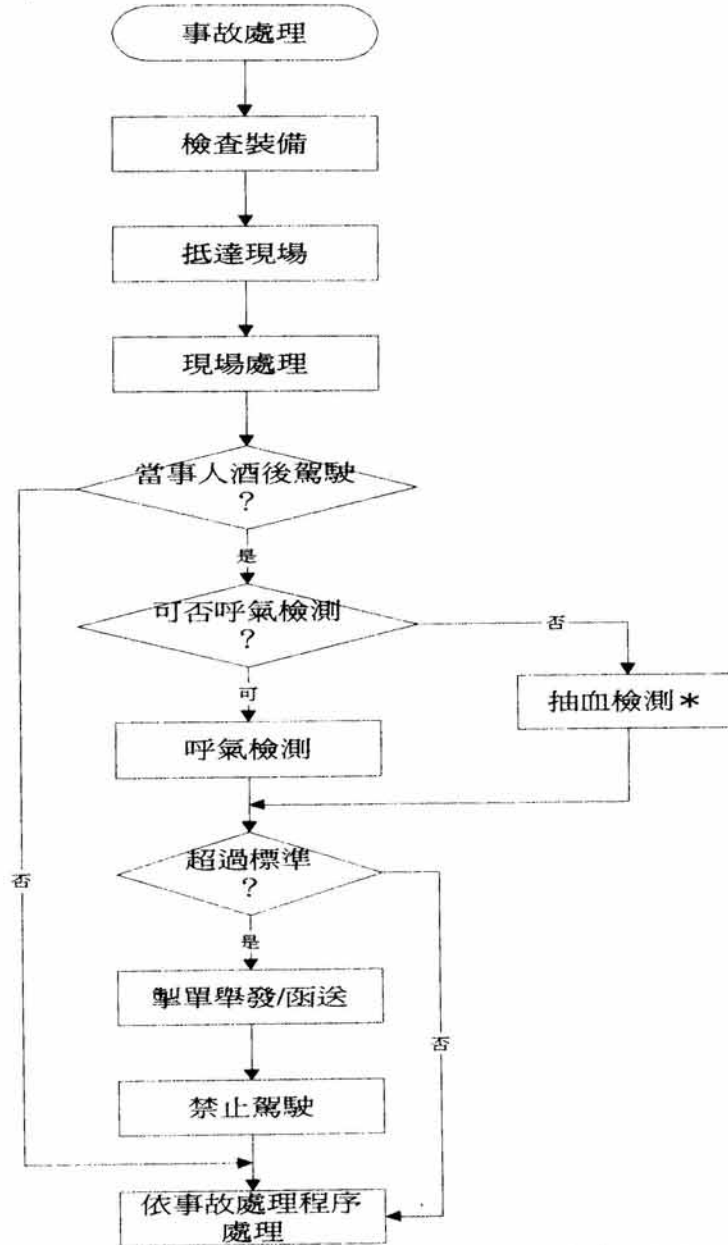
##### (五)可否呼氣檢測

對於當事人涉嫌酒後駕駛肇事者，應即由事故處理人員研判當事人當時情況可否接受呼氣檢測，若可，則由處理人員向其問道：「先生，您因有××狀況，我懷疑您有酒精濃度過量嫌疑，請問您何時喝的酒？何時結束？」以將喝酒結束時間記錄於偵訊筆錄中，並說明：「先生，您因有酒精濃度過量肇事情形，我們將為您實施酒精濃度呼氣檢測」告知當事人將實施呼氣檢測，如該人拒絕接受呼氣檢測，則說明：「先生，您如果拒絕接受呼氣檢測，依照道路交通管理處罰條例第三十五條一項三款規定，我們仍可舉發您酒精濃度過量，影響您自身權益，請問是否仍拒絕接受測試？」以告知當事人拒絕測試視同酒醉駕駛，影響自身權利；如該人仍堅持拒絕測試，則在記錄

於偵訊筆錄中後逕予掣單舉發，並依一般事故處理。

#### (六) 抽血檢測

對於當事人當時情況不宜或不能實施呼氣檢測者，則應商請醫療單位予以抽血，實施血液濃度檢測工作。



\*註：抽血檢測部份，目前仍無取締標準，僅係提供肇事鑑定用。

圖 10. 「事故處理」酒醉駕駛者處理程序

其餘項目內容同機動巡邏部分。

## 四、結論與建議

內政部警政署鑒於國內酒後駕駛案件居高不下，且日益嚴重，特律定相關執法計畫，希望透過警察執法的手段，減低酒後駕駛肇事的嚴重性。雖然計畫中，已詳列酒後駕駛執法工作的相關事宜，但卻都是原則性的規定，對於員警處理過程中，可能遭受的

問題，則缺乏一較有系統的執法程序，以供員警執法之參考。根據本研究對執法者的問卷調查分析結果，執法者普遍對於酒後駕駛執法的信心度很高，每項執法作為，均有超過 85% 的受測員警，認為應該有信心做好該項執法作為；但根據民眾問卷調查結果，則只有 25% 左右的受測民眾，認為警察的執法沒有缺失。顯示兩者對於酒後駕駛執法品質的認知差異很大。所以，實有必要針對酒後駕駛執法過程中，民眾與員警可能遭遇的問題，加以探討，以期拉近彼此間的認知差異程度，提昇酒後駕駛執法品質。

本研究在此以酒後駕駛為例引進管理系統中 SOP 之觀念，初步提出酒後駕駛執法標準作業程序，目的在於期望藉由本研究之提出，能促使執法單位加強對酒後駕駛執法 SOP 之修訂，使每位執法者於進行取締酒後駕駛勤務時，均能以此程序為標準，逐步操作，進一步提昇酒後駕駛執法品質；更甚者，希望藉由此觀念之引進，來對於所有執法程序加以規範，除可有效提昇執法機關之整體形象，化解執法者與民眾之對立情節外，並可藉由 SOP 之擬定，凝聚團體共識，讓所有執法人員在執行勤務時，都能有明確的作業程序以資遵循。在此要強調的是，標準作業程序並非一成不變，而是應視實際狀況，兼顧合理性及有效性，持續配合整理修正，才能使其發揮真正效用。

## 參考文獻

1. 陳銘烈，「防制酒醉駕駛執法因應對策—從美、加地區執法經驗談起」，警光雜誌，第 489 期。
2. 丘立誠，「酒醉駕駛行為特性分析與防治策略之研究」，中央警官學校碩士論文，79 年 6 月。
3. 林國禎，「酒醉駕駛問題現況分析與執法策略之研究—以台北市為例」，中央警官學校碩士論文，84 年 6 月。
4. 林大煜，「酒醉駕車問題之檢討與分析」，交通建設，第 41 卷 11 期，81 年 11 月。
5. 陳子儀，「探討喝酒駕車實態及改善措施之研究」，交通部道路交通安全督導委員會，84 年 12 月。
6. 內政部警政署，「防制酒醉駕駛工作檢討報告」，85 年 12 月。
7. 孫本初，「美國聯邦政府全面品質管理評審標準之概述」，研考雙月刊，第 19 卷 2 期，84 年 4 月。
9. 內政部警政署，「警察機關全面加強取締酒醉駕駛執法工作計畫」，86 年 2 月。
10. A.W.Jones, "Physiological Aspect of Breath-Alcohol Measurement, Alcohol, Drugs and Driving", Vol.6, No.2.
11. A.W.Jones, "Enforcement of Drink-Driving Laws by Use of 'Per Se' Legal Alcohol Limits: Blood and Breath Concentration as Evidence of Impairment", Alcohol, Drugs and Driving, Vol.4, No.2.
12. Leonard Evans, "Traffic Safety And The Driver", pp.163~218, Van Nostrand Reinhold, 1991.
13. National Highway Traffic Safety Administration, DOT "DWI Detection & Standardized Field Sobriety Basic Training Instructor Manual", Oklahoma, 1995.
14. Liban C. B., Vingilis E. R. and Bleggen H., "The Canadian Drinking-Driving Countermeasure Experience", Accident Analysis and Prevention, Vol.19, No.3, 1987.
15. Home Official and Forensic Science Service, "Evidential Breath Alcohol Testing Instruments", London, 1994.