

警察取締「酒後駕車」之執法問題

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」，一而再地肇事，造成自身生命、財產的損失，及家庭人倫的悲劇，又經媒體大肆地報導，輿論大加評擊…，為有效遏止此類情況發生，政府採用了「治亂世用重典」的各項作為，而在法令規章，法律性質，取締程序，吊扣（銷）駕駛執照，酒精測試及抽血檢定等之執法問題；警察責無旁貸，須竭盡心力、勇於面對、付諸實踐，為使警察執勤能得心應手，提出個人觀點。

關鍵詞：酒後駕車、不能安全駕駛、拒絕酒測、強制抽血

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中央警察大學行政系警監教官。

²台灣類似相關用語有「交通基本權」，亦即「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，並非反射利益，旨在使人民得據以要求國家應滿足其交通事務之需求，對於交通權若有所侵害，亦得請求救濟。」見許文義，從憲法觀點論交通基本權及其性質，中央警察大學 89 年道路交通安全與執法研討會論文集，第 91 頁。

matter) 就可解決的。

在台灣，交通問題中，政府也不遺餘力，藉由工程、教育、執法與環境等 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，成為媒體聳動報導與輿論競相指責的對象。近年來又因消防隊員「賴 00」執勤被酒駕者撞成重傷截肢，葉少爺「葉 00」因酒駕害死三條人命，及台大年輕女醫師「曾 00」又被酒駕肇事者撞死等案，經由媒體及輿論不斷撻伐，令酒後駕車者儼然成為全民公敵。致使政府不得不一再修法，祭以「治亂世用重典」的嚴刑峻罰；在警察取締「酒後駕車」的勤務方式（臨檢酒駕），也實際規範在道路交通管理處罰條例中，期望能徹底根絕此項情事的發生，顯見政府施政之用心。

為對抗酒後（醉）駕車之執法策略，以修正「道路交通管理處罰條例」〈以下簡稱為道交條例〉為主；自 1997 年起，直至 2016 年，十餘年間，透過立法院修正「道路交通管理處罰條例」計達 26 次，包括：加重吊扣、吊銷駕駛執照時間、提高違規罰鍰金額、當場強制移置保管駕駛人之車輛、處罰拒絕酒精測試之駕駛人、五年內違反二次以上者加重處罰、行經警察機關設有告示酒精測試檢定處所，不依指示停車接受稽查以及提高道路交通安全講習時數等。另又從 1999 年起，改以「犯罪化」強硬手段，來嚴懲酒後駕車違規行為，於刑法公共危險罪章，增訂「第 185 條之 3」之罪，啟動刑事司法體系之運作，且 2 次修改加重刑責、降低吐氣數據、不能安全駕駛狀況等。凡此一連串立法與執法之策略，均是藉由重罰之手段，以杜絕駕駛人酒後駕車之行為。

交通與治安同為警察工作的二大主要業務，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；故瞭解國內執行「酒後駕車」之意涵、法令規定，法律性質及酒精測試等執法規範之餘，再對實務上若干勤務問題，進一步加以探討與瞭解，同為本文探討之動機。

二、酒後駕車之意涵

2.1 酒後駕車

酒後駕車，即是汽車駕駛人「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。由於該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

³駕駛汽車，係指汽車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，但無駕駛或移動車輛之行為，即不包括在內。詳見台灣板橋地方法院 93 年交聲更字第 45 號交通事件裁定。

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，大抵為喝酒後駕駛動力交通車輛，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行為。

2.2 酒精濃度的檢測

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，制定一套現場行為觀察之測試標準 (Standardized Field Sobriety Test : SFST)，執法者先動作表

⁴ 日本警視廳，http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/insyu/insyu_bassoku.htm，106 年 4 月。

演給被測者了解後，被測者依口令進行，其中包含 3 種測試如下表一（蕭開平、林文玲，2009）。

表 1 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，更有畫雙圓圈測試法，即在兩個同心圓之間的 0.5 公分環狀帶內，畫另一個圓，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，以為輔助及判斷駕駛人是否能安全駕駛。

三、酒精與駕駛之關聯

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

Schultz 和 Hunt 強調「處理交通違規事故時，執勤的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。」(Schultz, Donald O & Hunt, Denald D, 1983)。

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【(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. Wroblecki, 1997)。

Schultz 和 Hunt 亦表示：「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……若胃裡有食物的話，則會延緩吸收的速度（Schultz, Donald O & Hunt, Denald D, 1983）。

3.2 酒精對駕駛者的影響

保持良好身心狀態駕駛車輛以維護道路使用人安全是每一位駕駛的責任與義務，只要一個人酒後駕車，其血液酒精濃升高達一定程度，就會降低其駕駛的安全性，而有危害自身及他人交通安全之可能，就應該科以處罰，此乃道交條例以血液酒精濃度作為處罰依據之原因。

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）。

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）。

Kent 亦認為：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)

經由實證分析，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 時約有 15%的減損，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%，而血中酒精濃度在 0.21mg/dl 時約高達 94%（蕭開平、林文玲，2009）。

關於嗜酒與駕駛行為關係之研究指出，駕駛中的嗜酒者其肇事率高於一般人。因為喝酒會影響駕駛者的動作反應時間、肌肉協調能力、感覺知覺能力和辨別力。所有的研究者都認為足夠的酒量會使駕駛者的動作反應時間減慢、辨別力消失、手指的靈巧性減弱、觸覺感性減低、視覺和聽覺的辨別力

和判斷力減弱 (Leon A. Greenberg, 1968)。其中 Alonso Fernandez (1966) 發現交通事故與酗酒有關，尤其在面臨緊急情況時，其手足、手眼協調容易失去控制，是肇事的主因 (藍三印, 2009)。

我國司法判例上認為，酒精使用後對人體之影響，將造成自主神經系統亢奮，與認知功能之暫時性缺損，對於移動景物的追蹤能力、經強光照射後恢復視力及監視四周的注意能力均有重大影響，故服用酒精後對於駕駛能力必定產生影響，常人飲酒後因不自覺之生理反應，及腦部反應功能已生缺損而仍不自知照常開車，乃許多酒後駕車釀成意外事故之主因，此亦為刑法第 185 條之 3 之立法原意；醫學研究報告指出呼氣酒精濃度逾 0.55MG/L 或血液中酒精濃度逾 110MG/DL，將使動力交通工具駕駛人之駕駛能力發生重大障礙，交通肇事率逾未飲酒時 10 倍，德國、美國均以此客觀之酒精測試標準作為動力交通工具駕駛人能否安全駕駛之判斷，與法務部 88 年 5 月 18 日法 88 檢字第 001669 號函相同⁵。

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

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：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 (Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski, 1997)。

四、日本與我國對酒後駕車之處罰規定

4.1 日本之處罰規定

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台灣彰化地方法院刑事簡易判決，100 年度交簡字第 2123 號。

2、從 2007 年 9 月 19 日施行加重罰責

有鑒於酒後駕駛及隱瞞酒駕之惡質駕駛人（肇事逃逸）有增無減，日本道路交通法經修正後，於 2007 年 9 月 19 日起施行，除對酒駕者加重罰則外，對於提供汽、機車或酒類以及與酒駕駕駛同乘者，亦新增過去未設之罰責。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。

3、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：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：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 2。

表 2 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。

4、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、危險酒駕致死傷罪

(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。

(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）。

(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。

6、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。（2015 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（2016 年 5 月東京都調布市）⁶。

4.2 我國取締酒後駕車之規定

4.2.1 法規規定

對於酒駕之危險犯，其要件有構成刑事罰責或行政處分之態樣，為求其正當的適法性及不違反罪刑法定主義，故在刑事法規、行政法規、行政解釋及執法過程中，補充及強化法律不確定之抽象概念，兼為規範各類危害行為之輕重，而分述如下。

1、刑法第 185 條之 3⁷之規定：「1、酒測值達 0.25 毫克以上。2、不能安全駕駛。」

行為人因喝酒致吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克以上，而駕駛具有

⁶日本警視廳，http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/insyu/insyu_bassoku.htm，106 年 5 月。

⁷駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：

一、吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.05 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。

三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，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。

公共危險性的動力交通工具。喝酒以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物；或服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，而駕駛具有公共危險性的動力交通工具，致不能安全駕駛的情況下，均足以構成本罪。

亦即，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）。

另外，「不能安全駕駛」，係屬「危險犯」。按危險犯之危險狀態，可分為具體危險犯及抽象危險犯。

本項「不能安全駕駛」，屬於「抽象危險犯」，概以行為只要符合構成要件之描述，即可成立，不以有發生實害為要件；實務上，對此項之研判，移送地檢署檢察官審理，而警察機關僅須將現場駕駛人精神狀況，以照相、錄音、錄影或測試等加以採證後移送即可；當然酒駕肇事（包括被撞者）在內。

2、道交條例第 35 條：

- 「1、酒精濃度超過規定標準。或吸食毒品、迷幻藥等管制藥品。
- 2、駕駛營業大客車者。
- 3、五年內二次以上酒駕者。
- 4、計畫性酒駕臨檢勤務。
- 5、強制抽血。
- 6、汽車所有人不予以禁止駕駛之處罰。」

3、道路交通安全規則第 114 條

「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 0.15 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.03 以上。

三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。」

4、違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條第 12 款：

「...施以勸導，免予舉發：

駕駛汽車經測試檢定，其吐氣所含酒精濃度超過規定之標準值未逾每公升 0.02 毫克。」

4.2.2 法規性質

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。

1、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規定「致生公共危險者」均屬具體危險犯。

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，該附隨於行為的「典型危險性」只是入罪化的理由，而非構成要件要素。是以，行為只要符合構成要件之描述，即可成立「抽象危險犯」（林鈺雄，2006）。

在刑事庭實務上認為，刑法第 185 條之 3 所稱服用酒類，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者之公共危險罪，性質上屬於抽象危險犯，此種抽象危險犯係伴隨飲酒過量之駕駛行為而推斷成立，換言之，只需客觀上有此不能安全駕駛之行為出現，即推斷其抽象危險存在，不待實害之發生⁸。

2、吊扣駕駛執照

吊扣駕駛執照者，依道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項規定者吊扣其駕駛執照二年；第 2 項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。

吊銷其駕駛執照，並不得再考領者，經由司法院大法官解釋，因涉及工作權、生存權及行動權，故如有（1）肇事致人死亡案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 12 年；（2）肇事致人重傷案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 10 年；（3）肇事致人受伤案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 8 年；（4）其他案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 6 年；如有申請者，公路主管機關得於其測驗合格後發給有效期間較短之駕駛執照，其期滿換領駕駛執照，應依主管機關所定條件辦理。

3、當場移置保管汽車

當場移置保管汽車之用意，在於預防、保護當事人及道路使用人生命、財產安全。

行經警察機關設有告示執行酒精測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受測試之檢定者，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。

4.2.3 行政上配合者

- 1、喝酒後 15 分鐘，始予以酒測。
- 2、為去除口腔之酒精殘留，應予以酒測前之礦泉水漱口。
- 3、為酒測器之精確，每一酒測器如測量 1000 次應送經濟部標準局重新測試檢測。
- 4、處理過程應全程錄音、錄影（尤以觸犯刑法不能安全駕駛之嫌疑犯）。

五、取締酒後駕車執法作為之問題

⁸台灣彰化地方法院刑事簡易判決，100 年度交簡字第 2123 號。

5.1 酒駕臨檢全面攔停及酒測之問題

取締酒駕勤務，1.依道交條例第 35 條第 4 項規定，由分局長以上長官指定之酒駕臨檢；2.臨檢以外之一般勤務，如巡邏、守望、勤區查察等。

酒駕臨檢勤務，如美國聯邦最高法院在 Michigan Department of State Police v. Sitz (1990) 一案，認為在道路上設置檢查點，進行全面攔檢駕駛人是否酒醉駕車，即使對個別駕駛人沒有「合理懷疑」，仍不違反憲法第四修正案⁹；然若要進一步對駕駛人作酒精測試，則須有「合理懷疑」作基礎要件（蔡庭榕，104：6-7）。

準此，酒駕臨檢勤務，依道交條例第 35 條第 4 項規定，依分局長以上長官指定路段、管制站等處所，設有告示執行酒精測試之稽查，得以限縮車道，全面攔停，唯對陸續通過之車輛，採隨機盤問方式，避免有侵犯人權之爭議。如若察覺有必要對駕駛人作酒精測試，則須有「合理懷疑」之要件，亦即藉由觀察、察覺到駕駛人有酒容、酒氣或酒態之狀態，則可進一步要求其作酒精測試。

5.2 不依指示停車接受稽查或拒絕接受測試者之舉發問題

駕駛人在警察設有酒駕測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，而衝撞或棄車逃逸得逞，依道交條例第 35 條第 4 項規定，得予以逕行舉發。

駕駛人拒絕酒測時，應依大法官 101 年 5 月 18 日釋字第 699 號之解釋，最高行政法院 103 年 4 月 3 日作成判字第 174 號判決統一見解，作為各級行政法院審理時之參考依據及警政署函頒：「警察取締酒後駕車作業程序」，對拒絕接受酒測者，包括其行為態樣¹⁰，應先行勸導，並告知拒絕酒測之法律效果，(1)處新臺幣 9 萬元罰鍰，(2)當場移置保管該汽車，(3)吊銷該駕駛執照，(4)施以道路交通安全講習，(5)3 年內不得考領駕駛執照；如再拒絕或不配合酒測，始得予以舉發。

5.3 不依指示停車接受稽查或拒絕接受測試者之裁罰問題

如駕駛人在警察酒駕臨檢時有逃逸之行為，被攔停下來，又拒絕接受酒測時，得否為二次舉發？

按一行為不二罰，惟此係二種獨立之行為，且法條也以二行為分別規定裁罰，如為 18 萬元之處罰，有否違反比例原則？或僅得為 9 萬元之處罰即可？

⁹Rolando v. del Carmen, Criminal Procedure Law and Practice. 7th Ed. Tomson Wadsworth, 2007,p.285-287.

¹⁰拒絕接受測試之行為態樣，除表明拒絕接受測試以外，尚有含著吹嘴不吹氣、舌頭抵住吹嘴不吹氣、兩頰假裝鼓起作勢用力吹、吸氣而不吐氣、吹氣量不足或惡意吐口水等駕駛人之積極或消極拒絕測試。

5.4 不能安全駕駛之認定問題

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0.25毫克以上，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)。有關不能安全駕駛之狀況說明如下。

1、對於駕駛人有其他情事，足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛者，已符合刑法第185條之3第1項第2款之要件，應依規定移送法辦。

2、酒駕肇事駕駛人，吐氣所含酒精濃度未達每公升0.15毫克者，原則上不依刑法第185條之3規定移〈函〉送法辦，但如有其他證據，足以證明其確實不能安全駕駛者，應向當地管轄地檢署檢察官報告，並依指示辦理。

3、酒駕肇事駕駛人，吐氣所含酒精濃度每公升0.15毫克以上者，移〈函〉送檢察機關。

為證明不能安全駕駛，係以二名員警憑藉其多年的實務專業經驗，觀察是否不能安全駕駛，並填寫刑法第185條之3第1項第3款案件之「測試觀察紀錄表」後，再以刑事犯移送地檢署偵辦。

不能安全駕駛，實務上大抵以吐氣的酒測值，甚且未達每公升0.15毫克，而以有肇事，包括被撞為前提，即由取締員警測試觀察及蒐證取締後的行為態樣，移送法辦，再由司法單位認定，員警有否為績效而績效？

5.5 拒絕酒測、強制抽血及鑑定許可書之規範問題

1、拒絕酒測與強制抽血

若未肇事而拒絕酒測，僅得處以罰鍰、移置車輛及吊銷駕照之處分，尚無強制抽血檢測或其他可達到檢測，以發現真實之方式，似有混淆調查與裁處目的之情形。若是處罰酒駕，則尚未取得證據，及據以處罰，並不合宜。另一方面，若是處罰拒測，以吊銷駕照並及於全部各級駕照，導致喪失以駕駛為職業之工作權或職業自由，亦不符合比例原則。更且，以罰鍰及吊銷駕照之行政罰方式強制義務人積極配合吐氣酒測，恐已有違反義務人之緘默權，不如說是違反不自證己罪之權。另一方面，若依法對涉嫌酒駕而拒絕吐氣酒測者，施以強制抽血檢測作為，其在法理上並不違反該原則。即在主動基準底下，不自證己罪原則固然禁止強制被告積極配合追訴，但在為免除其消極的忍受義務，因此，諸如抽血檢測等強制處分，並不違反此項原則(林鈺雄，

2006)。

亦即，希能於立法規範義務人就吐氣酒測方式或抽血酒測方式擇一為之。若拒絕積極配合之吐氣酒測，則立法強制其消極忍受抽血之義務。如此只要在法律明確規定得以抽血酒測之要件、程序，並符合一般法律原則，即可達到發現真實之調查目的（蔡庭榕，2015）。

2、申請鑑定許可書

實務上，對於汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施吐氣測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由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。另對於未肇事，而拒絕接受抽血檢測者，為達酒測發現真實之調查目的，由警察機關依法向檢察官聲請「鑑定許可書」，處理如下：

(1)經觀察駕駛人有喝酒徵候，而拒絕酒測時，由執勤員警依個案判斷，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」送往醫療或檢驗機構採集血液鑑定酒精濃度，依法處理，並當場移置保管其車輛。

(2)駕駛人吐氣所含酒精濃度未達每公升 0.15 毫克(或血液中酒精濃度未達百分之 0.03)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」)，由偵查隊陳報檢察官依職權核發採取血液「鑑定許可書」。如檢察官核發「鑑定許可書」後，由偵查隊將許可書通報勤務單位，勤務單位立即將犯罪嫌疑人帶至指定鑑定機關強制抽血後，依規定製作調查筆錄、刑法第 185 條之 3 第 1 項第 2 款案件測試觀察紀錄表等資料，併同鑑定報告書及相關證物，解送至偵查隊辦理移送作業。但如檢察官未核發「鑑定許可書」時，仍應於調查完畢後檢附相關調查筆錄、刑法第 185 條之 3 第 1 項第 2 款案件測試觀察紀錄表、證物等，隨案解送至偵查隊辦理移送事宜。

3、「鑑定許可書」核發之適格

有關拒絕酒測，經執勤員警觀察，有必要採取強制抽血時，須有強制抽血「鑑定許可書」之核發；而其核發之適格，是否應由法院法官核發？或由檢察機關檢察官核發？

依法務部 102 年 6 月 20 日新聞稿¹¹得知，檢察機關核發鑑定許可書，係

¹¹法務部 102 年 6 月 20 日新聞稿，「依據內政部警政署訂頒之『取締酒駕拒測處理作業程序』，在駕駛人拒絕接受吐氣酒精濃度測試時，執勤員警須告知道路交通管理處罰條例及刑事訴訟法相關處罰及程序規定，且再次確認駕駛人是否拒絕酒測後命其簽名。之後執勤員警須審酌相關客觀情事，觀察駕駛人是否帶有酒氣、有無車行不穩、語無倫次、口齒不清或有其他異常行為等情狀，判斷是否符合刑事訴訟法第 88 條第 3 項第 2 款準現行犯之規定而逮捕之。」並亦指出「搜索、扣押、通訊監察等強制處分，固應由法院核發令狀，惟依刑事訴訟法第 204 條、第 204 條之 1、第 205 條之 1 第 1 項規定，檢察官得簽發鑑定許可書由鑑定人採取附著身體之物或相類之物。是以，檢察官在有事實足認駕駛人確實有酒後駕車之犯罪嫌疑，且拒絕接受吐氣酒精濃度測試時，為即時蒐集犯罪證據，避免證據滅失而核發鑑定許可書，以採集駕駛人血液確認酒精濃度，係依據刑事訴訟法規定賦予之權限，

依「檢察機關辦理刑事訴訟案件應行注意事項」第 82 點規定核發，以符合公政公約第 27 號一般性意見書所揭示之『適合實現保護功能』、『侵犯性最小』及『與保護的利益符合比例性』等原則，並無不適格之疑義。

5.6 行政罰補充刑事罰之問題

大法官釋字第 503 號解釋略以：「二者處罰目的及處罰要件雖不相同，惟其行為如同時符合行為罰及漏稅罰之處罰要件時，除處罰之性質與種類不同，必須採用不同之處罰方法或手段，以達行政目的所必要者外，不得重複處罰，乃現代民主法治國家之基本原則。」

有關刑事罰與行政罰之區別，主要在於是否具備「倫理上本質惡」的問題，刑法第 185 條之 3 的酒後駕車不能安全駕駛者，已對所有用路人的生命、財產安全造成威脅，確實有必要以刑法制裁。而未達刑法制裁之違反道交條例第 35 條之處罰，僅是對於「潛在性危險行為」之處罰。因此，若一行為已該當刑法構成要件，則應依刑法制裁，原則上不再以行政罰重複制裁，惟若制裁目的、制裁手段不同時，則不能一概不處以行政罰（蔡庭榕，2015）。

酒後駕車行為雖經移送法辦，警察機關仍應將該案之汽車移置保管（預防發生危害）並開立告發單通知監理機關依法裁罰。至於法院若作成罰金之判決，但如罰金之額度小於「新臺幣九萬元」者，實務上認為基於「行政罰乃刑罰之補充罰」的原理，法院未能審酌立法者對此種違規行為，處以行政罰之最低額度為「新臺幣九萬元」，而由公路主監理機關補足裁罰的差額，應無疑義。

5.7 吊扣或吊銷執有各級車類駕駛執照之問題

對酒後駕車之吊扣或吊銷駕駛執照處分者，意謂其違規行為對道路交通秩序之維持及道路交通安全已生較大之影響，故依道交條例第 68 條規定吊扣或吊銷其執有各級車類之駕駛執照，以限制其繼續駕車行駛道路之權利，其係屬駕駛行為之限制，並不因所持駕駛執照種類不同而有差異（90.10.26.交通部交路字第 0930008227 號書函）。

吊扣或吊銷其執有各級車類之駕駛執照，除係指道路交通安全規則第 53 條分類所指之駕駛執照外，亦包括同規則第 61 條汽車駕駛人取得高一級車類之駕駛資格者，應換發駕駛執照，並准其駕駛較低級車類之車輛之規定（90.8.13.交通部交路字第 049672 號函）。

至於吊銷駕駛執照之案件，因牽扯到駕駛人生存權、工作權及自由權，

並非因『取締酒駕拒測處理作業程序』之規定而取得強制採樣權，且檢察官是否核發鑑定許可書，應依『檢察機關辦理刑事訴訟案件應行注意事項』第 82 點規定，『本於發現真實之目的，詳實審酌該鑑定對於確定訴訟上重要事實是否必要，以符合鑑定應遵守之必要性與重要性原則，並慎重評估鑑定人是否適格。』以符合公政公約第 27 號一般性意見書所揭示之『適合實現保護功能』、『侵犯性最小』及『與保護的利益符合比例性』等原則。」詳載〈蔡庭榕，104：13〉。

經由大法官釋字 284 號（80、9）及 531 號（90、10）解釋，故於道交條例第 67-1 條以 6-12 年的時間規範，如駕駛人已有回復適應社會能力或改善可能之具體事實者，准其再重新請領。

酒後駕車，鑒於駕駛人生存權、工作權及自由權之人權保障，且吊扣或吊銷所有車類之駕駛執照，能否增進行車安全？仍屬抽象的認定，欠缺實證研究。故可否進一步研議，已有高額罰款後，如僅對其犯罪時使用之車類加以吊銷或吊扣駕駛執照，亦即給予更新的機會，是否更有維護行車安全之成效。

5.8 規範飲食場所及同車乘坐人員防制酒後駕車之問題

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。

台灣地區對於與酒駕者同乘之處罰，已列入修法之初審，期能順利規範；另對營業場所提供酒類之處罰尚未立法，僅能道德勸說；不過，可就酒類相關產品營業場所，立法規範其宣導執行防制酒後駕車，包括招貼「開車不喝酒、喝酒不開車」標語，並落實服務人員能實施代客叫車、代客開車回家等措施。

六、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。

依正當法律程序，警察人員取締酒後駕車，應有其正當之作業流程，本文循序探討出，我國警察人員執行酒後駕車之警察職權、執法情境、法令規定與防制作為等之理論與實務，除希望理論與實務相互印證與指導外，也期望有助於提升警察人員取締「酒後駕車」執法勤務之信心與技巧。

參考文獻

日本警視廳(2017)，擷取日期：106 年 5 月 30 日 http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/insyu/insyu_bassoku.htm。

林山田(2005)，*刑法各罪論下冊*，自行發行。

林鈺雄(2006)，*新刑法總論*，元照出版有限公司。

- 林鈺雄(2006)，論不證己罪原則-歐洲法整合趨勢及我國法發展之探悉，*台大法學論叢*，第 35 卷第 2 期，頁 26-27。
- 楊信毅、戴東盛及黃昶斌(2013)，「酒後駕車行為之處罰」，*102 年道路交通安全與執法研討會論文集*。
- 陳高村(2001)，「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 31 卷第 5 期，頁 119。
- 蔡中志(2008)，「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*，頁 189-190。
- 蔡庭榕(2015)，「警察取締酒後駕車攔停相關執法問題之研究」，*104 年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁 1-16。
- 藍三印，*道路交通心理學*，桃園：中央警察大學印行。
- 蕭開平、林文玲(2009)，「酒精、藥物測試與交通事故之研討」，*刑事科學*第 67 期，頁 98-99。
- Charles R. Swanson, Leonord Territo & Robert W. Taylor, *Police Administration* 4rded, (Upper Saddle River, New Jersey Prentice Hall, 1998), pp. 485-490。
- Karen M. Hess & Henry M. Wroblewski, *Police Operations -Theory and Practice* second edition, West Publishing Company (New York), 1997, p312。
- Morrison. Richard D., *DUI Enforcement, Law and Order*, West Publishing Company (New York), 1994, pp.20-23。
- Morland J., *Driving under the influence of Non-Alcohol Drugs. Forensic Sci.Rev.*, 2000, PP.79-105.
- Weinrath, M. & Gartrell, J., *Specific deterrence and sentence length: The Case of Drunk Drivers. Journal of Contemporary Criminal Justice*, 2001, pp. 105-122.