

我國取締酒後駕車現況分析及新法修正探討

曾慶章¹、王裕竣²

摘要

台灣社會飲宴文化盛行，下班或是周末時段，尤其重要節慶期間，民眾常有許多應酬聚會，席間皆會喝酒助興，但在離去時卻酒駕上路，讓周遭無辜用路人安全飽受威脅，嚴重危及社會安定與家庭幸福。經統計近5年A1類酒駕肇事事件數及死傷人數由103年肇事160件、死亡169人、受傷79人遞減至107年96件、死亡100人、受傷41人，惟取締酒駕違規件數年均仍達10萬件以上，顯見仍有許多民眾沒有警醒而酒駕。對此，今(108)年3月26日立法院三讀通過道路交通管理處罰條例部分條文修正案，並經總統於108年4月17日公布。本次重點包含酒駕、酒駕再犯、酒駕拒(檢)測、酒駕拒(檢)測再犯加重罰則外，並增訂對酒駕肇事致人死亡或重傷者應沒入車輛、駕駛人酒駕處罰同車乘客及酒駕再犯重新考照前應接受酒癮治療，及應使用裝置酒精鎖之車輛；加重自行車、電動自行車、三輪車等「慢車」酒駕罰則規定。並將我國與其他主要國家防制酒駕法規比較，了解現今酒駕防制的現況與趨勢，並就執法、第三方警政、呼籲地方首長重視、宣導及教育訓練等面相提出建議，提供當局防制酒後駕車作為之參考。

關鍵字：酒駕、道路交通管理處罰條例修法、取締成效、肇事分析

一、前言

酒後駕車係屬重大危害交通秩序及安全之行為，不僅危害駕駛人自己生命安全，也讓周遭無辜用路人安全也飽受威脅，嚴重危及社會安定與家庭幸福，每次發生酒駕肇事致人死傷事件，皆是媒體或是輿論的焦點，並引起社會及民眾極度關注。但台灣社會飲宴文化盛行，下班或是周末時段，尤其重要節慶期間，民眾常有許多應酬聚會，席間皆會喝酒助興，觥籌交錯間許多黃湯下肚，但在離去時卻是酒駕上路，而根據醫學上及相關實證研究發現「酒精」會造成人體腦中樞神經麻醉，手腳反應遲鈍，反應力、應變力緩慢，導

¹ 內政部警政署交通組副組長(聯絡地址:10058 臺北市中正區忠孝東路1段7號，電話：02-23578559)。

² 內政部警政署交通組警務正(聯絡地址:10058 臺北市中正區忠孝東路1段7號，電話：02-23578559，E-mail：fs761217@npa.gov.tw)。

致駕駛功能失效，車輛操控不穩，自然造成危害。促發民眾酒後駕車的因素，多半始於「用車之需求」、「自信沒有喝酒過量，還可以駕車」、或「不必麻煩親友接送或返回開車」等因素，使得民眾於飲酒後仍執意開車回家（黃惠娟，2013），最後造成憾事，更讓許多家庭破碎。為防制是類案件持續發生，現行我國政府機關已分別就政策、法制、宣導及取締等面向，加強各項防制作為，期能有效遏阻酒駕惡行，在近年來逐漸產生成效，使酒駕肇事死亡人數慢慢下降的同時，未來我國應以何種防制作法及措施，持續降低酒駕肇事案件，甚至達到零酒駕肇事之願景，值得加以探討，也是當前我國交通安全的重要課題（謝明德，2014）。畢竟良好的交通安全秩序需要全國國民共同遵守與維護，如僅單靠政府用文攻武嚇的治標方式，終究無法達到酒駕零容忍之目標。爰此，是否有其他良方可行，亦是值得省思的問題（謝明德，2014）。

本文以近 5 年 A1 及 A2 酒駕肇事事件數資料為基礎，並就「我國防制酒後駕車主要修法歷程」、「防制酒後駕車取締成效」、「酒後駕車肇事案件特性分析」、「108 年 3 月 26 日道路交通管理處罰條例酒駕條文修法內容」及與「主要國家之酒駕法規」分別做探討，藉以了解我國現今酒駕防制的現況，並就執法、第三方警政、呼籲地方首長重視、宣導及教育訓練等面相提出建議，提供當局制定爾後相關防制酒後駕車作為政策時的參考。

二、防制酒後駕車主要修法歷程

我國於民國 64 年 7 月修正道路交通管理處罰條例，首度把酒駕納入管理，民國 85 年 12 月明訂酒精濃度標準、大幅提高罰鍰及吊扣、吊銷駕照處分，民國 88 年 4 月將酒後不能安全駕駛動力交通工具納入刑法公共危險罪章，除經歷 96 年、100 年兩度提高罰金至 20 萬元外，並提高肇事死、傷的刑度；101 年 10 月修正道路交通安全規則，針對未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 年及職業駕駛人等，駕駛車輛時飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.15 毫克，予以處罰。

102 年道路交通管理處罰條例及刑法有關酒駕的條文先後修正，3 月 1 日先施行道路交通管理處罰條例第 35 條修正案，內容包括酒駕罰鍰上限加重至新臺幣 9 萬元，增訂 5 年內 2 次以上之酒駕違規者，採最高額 9 萬元之處罰，及汽車駕駛人強行闖越酒測稽查處所，除罰 9 萬元及吊銷駕照外，並施以道路交通安全講習，提高酒駕的罰則；另配合道路交通管理處罰條例修法，修正違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 16 條、第 19 條之 1 及第 2 條附表規定，明定駕駛人駕駛汽車行經警察機關設有告示執行酒精濃度測試處所，不服從指揮或稽查逕行離開現場或棄車逃逸時之處置，同時修正違反道路管理事件統一裁罰基準表，提高酒精濃度超過規定標準或吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品而駕駛汽車者之罰鍰金額及吊銷（扣）駕照規定。及修正道路交通安全規則第 114 條，規定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 0.03% 以上者不得駕車，並處罰以行政。

102 年 5 月修正刑法第 185 條之 3，將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 0.05% 以上直接增訂入法，並規定酒駕因而致人於死者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑；致重傷者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑，且刪除原條文中「拘役」及「單科罰金」之刑罰。

惟 102 年後，警察機關每年取締酒駕違規件數年均仍達 10 萬件以上，立法院為回應社會輿論認為應再加重處罰方能遏止酒駕，防制酒駕悲劇一再上演，自 106 年開始進行多次酒駕法條內容的研商，終在今(108)年 3 月 26 日三讀通過道路交通管理處罰條例有關酒駕第 35 條、第 67 條及第 73 條修正案，並增訂第 35 條之 1 及第 35 條之 2。另在 5 月 31 日也三讀通過增訂 5 年內再犯刑法第 185 條之 3 酒駕公共危險罪的刑責，希藉此嚇阻民眾僥倖酒駕上路的心理。

108 年 6 月，為配合道路交通管理處罰條例修正案，交通部會銜內政部修正「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」部分條文及第 2 條附表，針對酒駕拒(檢)測應告知之法律效果內容，同車乘客處罰規定中，明確定義何謂「心智障礙」及訂定得沒入車輛之參考要件。

表 1、我國防制酒駕主要修法歷程

日期	修正內容
64 年 7 月	修正道路交通管理處罰條例，首度把酒駕第 35 條納入管理。
85 年 12 月	明訂酒精濃度標準、大幅提高罰鍰及吊扣、吊銷駕照處分。
88 年 4 月	將酒後不能安全駕駛動力交通工具納入刑法公共危險罪章。
96 年	刑法第 185 之 3 條修正，將酒駕不能安全駕駛處罰標準加重為「處 1 年以下有期徒刑 拘役或科或併科 15 萬元以下罰金」。
100 年 11 月	刑法第 185 之 3 條修正，將酒駕不能安全駕駛處罰標準加重為「處 2 年以下徒刑、拘役或 20 萬元以下罰金」。
101 年 10 月	修正道路交通安全規則，針對未領有駕照、初次領有駕照未滿 2 年及職業駕駛人等，駕駛車輛時酒精濃度超過每公升 0.15 毫克，予以處罰。
102 年 3 月	修正道路交通管理處罰條例第 35 條： 1. 罰鍰上限加重至 9 萬元。 2. 累犯處最高額 9 萬元罰鍰。 3. 駕駛人強行闖越酒測稽查處所，罰 9 萬元、吊銷駕照並施以道路交通安全講習。

日期	修正內容
102 年 3 月	修正違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 19 條之 1 及第 2 條附表規定，明定駕駛人駕駛汽車行經警察機關設有告示執行酒精濃度測試處所，不服從指揮或稽查逕行離開現場或棄車逃逸時之處置。
102 年 5 月	修正刑法第 185 之 3 條及陸海空軍刑法第 54 條： 1.明定並降低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 0.05% 以上之處罰。 2.刪除「拘役」及「單科罰金」之刑罰。 3.致人於死者加重為「處 3 年以上 10 年以下徒刑」；致重傷者加重為「處 1 年以上 7 年以下徒刑」。
102 年 6 月	修正道路交通安全規則第 114 條：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 0.03% 以上者不得駕車。
102 年 6 月	防制酒駕拒測跨部會協商會議，結論及執行重點如下： 1.駕駛人拒測，有不能安全駕駛客觀具體事實，陳報檢察官核發鑑定許可書，強制抽血。 2.內政部警政署訂頒「取締酒駕拒測處理作業程序」，通令全國警察機關轉知所屬員警據以執行。
108 年 3 月	修正道路交通管理處罰條例第 35 條、第 67 條及第 73 條修正案，增訂第 35 條之 1 及第 35 條之 2 條文，針對酒駕、酒駕再犯、酒駕拒(檢)測、酒駕拒(檢)測再犯加重罰則外，並增訂對酒駕肇事致人死亡或重傷者應沒入車輛、駕駛人酒駕處罰同車乘客。酒駕吊銷重新考照前應接受酒癮治療，及應使用裝置酒精鎖之車輛等規定，加重自行車、電動自行車、三輪車等「慢車」酒駕罰則。
108 年 5 月	修正刑法第 185 之 3 條，增訂再犯刑法第 185 條之 3 酒駕的公共危險罪的罪刑。
108 年 6 月	修正「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」部分條文及第 2 條附表，針對酒駕拒(檢)測應告知之法律效果內容，同車乘客處罰規定中明確定義何謂「心智障礙」及訂定得沒入車輛之參考要件。

三、近 5 年酒後駕車取締成效

依警政署統計資料，近 5 年(103-107 年)取締酒駕違規件數每年均達 10 萬件以上，其中皆以機車違規占 6 成 5 以上最多，汽車違規則占 3 成左右次

之；酒駕移送法辦件數以 103 年 6 萬 7,772 件最多(分析可能係因 102 年 6 月 11 日修正公布實施刑法第 185 條之 3 酒駕公共危險罪，將移送法辦酒精濃度吐氣標準從每公升 0.55 毫克下修為 0.25 毫克造成)，其後逐年遞減，肇事車種歷年均以機車最多，其次為小客車。茲就取締酒後駕車執法概況簡析如下：

(一)舉發酒駕：107 年舉發酒駕違規件數為 10 萬 1,202 件 較 106 年減少 2,468 件(-2.38%)，其中機車 6 萬 6,488 件(占 65.70%)，較 106 年減少 3,614 件(-5.19%)，汽車 3 萬 4,500 件(占 34.09%)，較 106 年增加 999 件(2.98%)，推測係因刑法、道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則等法規將酒精濃度標準值下修或處罰的刑度提高，使民眾心生警惕，守法意識提高，加上社會逐漸形成酒後不開車的風氣，致取締件數逐年遞減至 107 年 10 萬 1,202 件。

(二)移送法辦：酒後駕車移送法辦件數自 103 年達到高點後，逐年下降，107 年降為 5 萬 7,826 件，較 106 年減少 3,234 件(-5.30%)，較 103 年更減少 9,946 件(-14.68%)。

表2、近5年取締酒駕件數及移送法辦件數

年別		取締 總件數	機車		汽車		其他車種	移送 法辦件數
			機車	占比(%)	汽車	占比(%)		
103年		115,253	82,563	71.64	32,674	28.35	16	67,772
104年		107,372	76,205	70.97	31,106	28.97	61	65,480
105年		104,756	71,985	68.72	32,753	31.27	18	63,020
106年		103,670	70,129	67.65	33,501	32.32	40	61,060
107年		101,202	66,488	65.70	34,500	34.09	214	57,826
較106年	增減數	-2,468	-3,641	-1.95	999	1.78	174	-3,234
	增減率(%)	-2.38	-5.19	-	2.98	-	435.00	-5.30

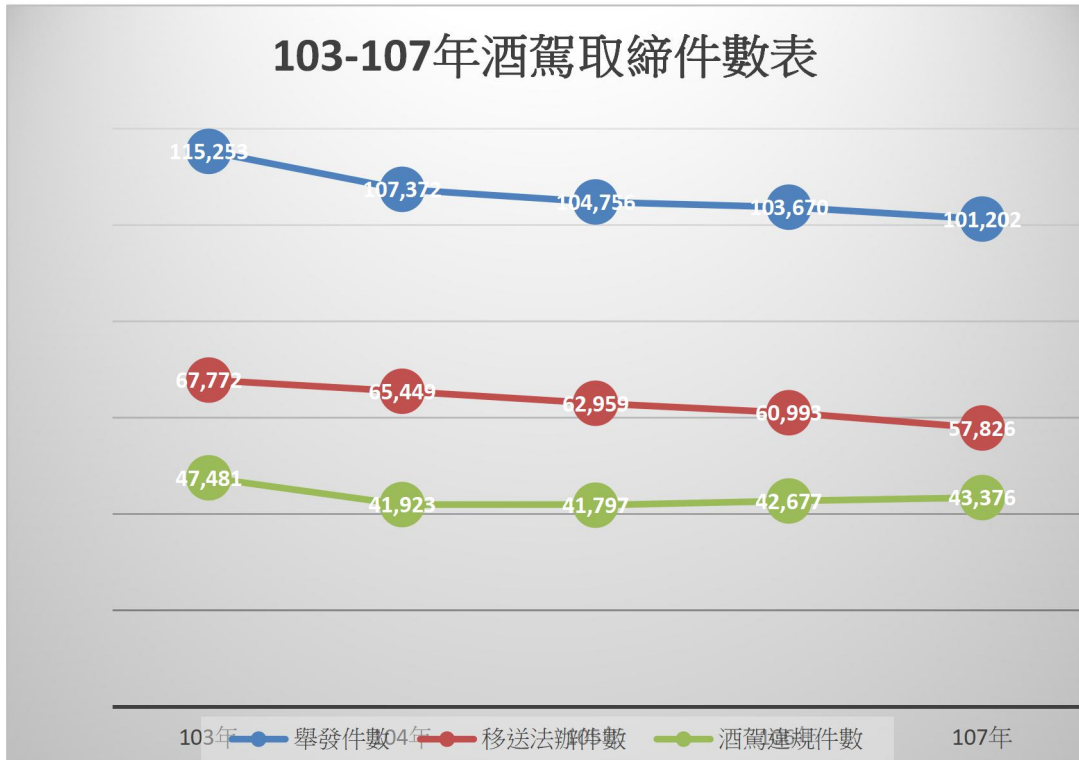


圖 1、近 5 年取締酒駕、移送法辦件數趨勢圖

四、酒後駕車肇事案件特性

4.1 A1 類酒駕肇事案件

4.1.1 肇事件數

經統計 103 年至 107 年，A1 類酒駕肇事件數及死傷人數由 103 年肇事 160 件、死亡 169 人、受傷 79 人逐年遞減，其中以 106 年肇事 85 件、死亡 87 人為近 5 年新低。肇事車種歷年均以機車最多，其次為小客車。而 107 年 A1 類酒駕肇事件數為 96 件、死亡 100 人、受傷 41 人，分別較 106 年增加 11 件 (+12.94%)、增加 13 人 (+14.94%)、減少 17 人 (-29.31%)；肇事車種以機車 63 件(占 65.63%)最多，其次為小客車 26 件(占 27.08%)，再次為小貨車 5 件，大客車及大貨車皆無肇事，其中前兩者機車及小客車 A1 類酒駕肇事件數已占總件數的 92.71%。另相較於 106 年，107 年機車 A1 類酒駕肇事件數增加 21 件(+50%)，死亡增加 21 人(+48.84%)；小客車則減少 9 件(-25.71%)，死亡減少 7 人(-19.44%)。

表 3、近 5 年 A1 類酒駕肇事死傷人數與車種別

年別	總計			機車			小客車			其他車種			
	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)	
103年	160	169	79	97	97	22	56	65	52	7	7	5	
104年	137	142	59	74	74	9	53	58	42	10	10	8	
105年	95	102	54	58	58	14	32	39	38	5	5	2	
106年	85	87	58	42	43	13	35	36	39	8	8	6	
107年	96	100	41	63	64	12	26	29	20	7	7	9	
較106年	增減數	11	13	-17	21	21	-1	-9	-7	-19	-1	-1	3
	增減率(%)	12.94	14.94	-29.31	50.00	48.84	-7.69	-25.71	-19.44	-48.72	-12.50	-12.50	50.00

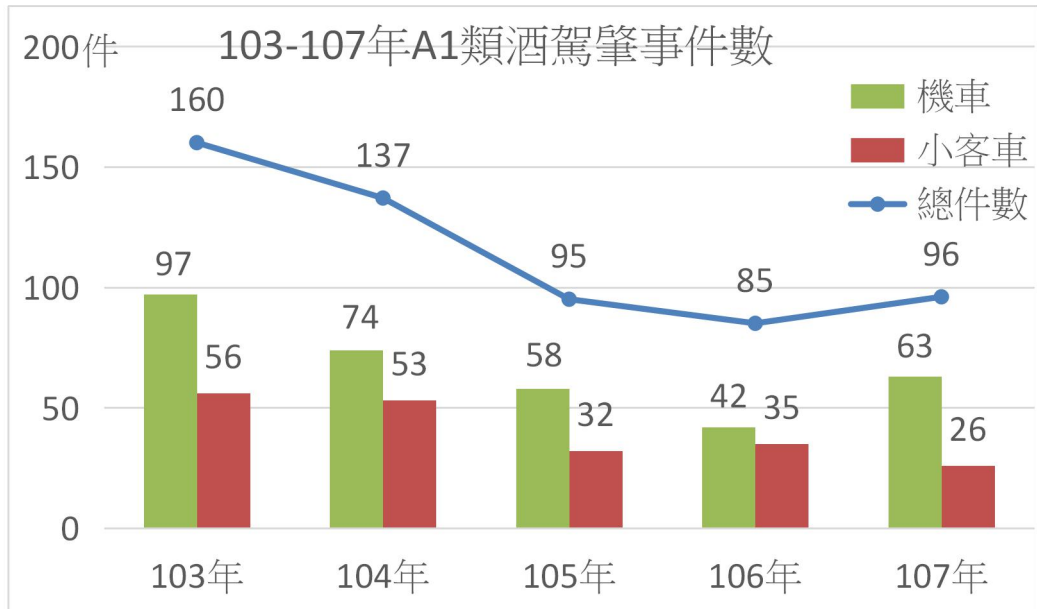


圖 2、近 5 年 A1 類酒駕肇事件數趨勢圖

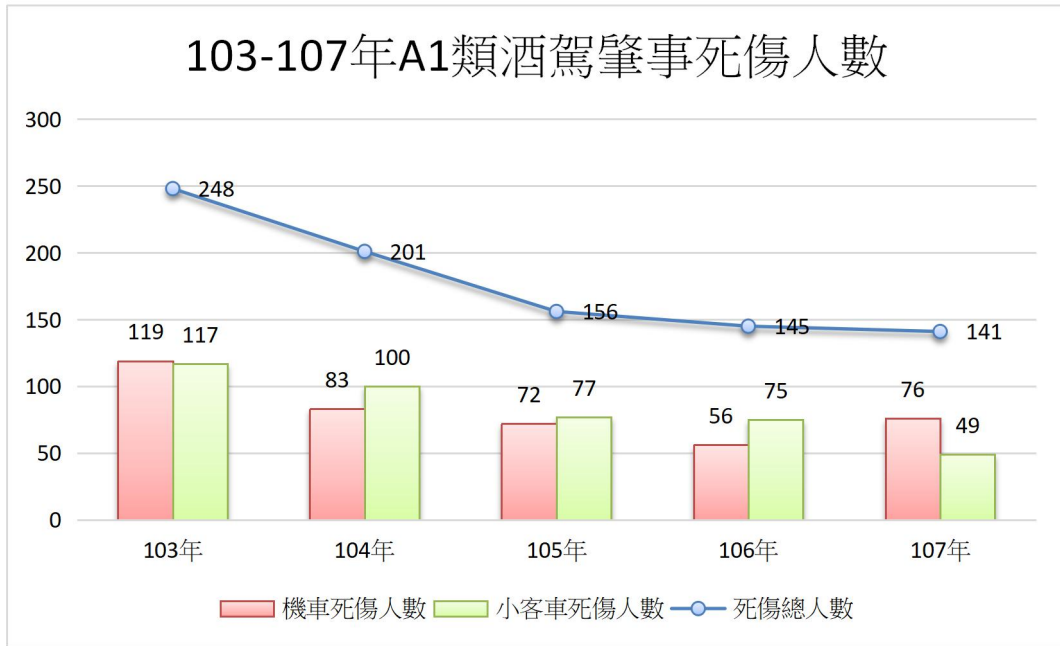


圖 3、近 5 年 A1 類酒駕肇事死傷人數趨勢圖

4.1.2 肇事之事故類型

分析近 5 年(103 年至 107 年)A1 類酒駕肇事事務類型中，每年皆以汽(機)車自撞(摔)發生件數最高，車撞車次之，車撞人最低。而 107 年與 106 年相比，A1 類汽(機)車自撞(摔)發生件數無增減，死亡人數減少 1 人 (-18.18%)；車撞車發生件數增加 4 件(+12.90%)，死亡人數增加 7 人 (+22.58%)；車撞人發生件數增加 7 件(+700%)，死亡人數增加 7 人 (+700%)，顯見行人交通安全部分為我國 A1 類酒駕肇事防制近期尚須努力的方向。

表 4、近 5 年 A1 類酒駕肇事事務類型

年度	車撞人		車撞車		汽(機)車自撞(摔)		合計	
	發生件數	死亡人數	發生件數	死亡人數	發生件數	死亡人數	發生件數	死亡人數
103年	5	5	62	68	93	96	160	169
104年	14	14	53	53	70	75	137	142
105年	4	4	32	35	59	63	95	102
106年	1	1	31	31	53	55	85	87
107年	8	8	35	38	53	54	96	100

4.1.3 肇事之性別

分析近 5 年(103 年至 107 年)A1 類酒駕肇事駕駛人性別中，每年男性駕駛人酒駕肇事件數皆比女性高，都在 10 倍以上，顯見男性駕駛人較有僥倖酒駕之心態。而 107 年與 106 年相比，男性駕駛人酒駕肇事件數增加 7 件(+8.64%)，女性駕駛人增加 4 件(+100%)。

表 5、近 5 年 A1 類酒駕肇事肇事人之性別

103年至107年A1類酒駕肇事事務之性別統計表			
單位：件數			
年度	男	女	合計
103年	146	14	160
104年	124	13	137
105年	89	6	95
106年	81	4	85
107年	88	8	96

4.1.4 107 年 A1 類肇事案件駕駛人酒精濃度分布及時段

經統計分析，107 年 A1 類酒駕肇事案件，第一當事者酒後駕車酒精濃度達 0.56mg/L 以上者為 81 件最多，占整體 84.38% 較 106 年增加 5 件(+6.58%)。顯見酒精影響駕駛人生理甚鉅，酒精濃度越高，駕駛人對車輛操控能力越差，肇事致死率越高。是以，除了嚴格規範限制酒後不開車，在我國循序漸進朝酒駕零容忍目標邁進之時，對於高酒精濃度違規駕車者亦應施以更嚴格之處罰，多管齊下，避免高酒精濃度駕駛人一直是我國酒駕肇事案件大宗，才是維護交通安全的不二法門(林子婷，2018)。而在肇事時段部分，107 年 A1 類酒後駕車肇事時間以凌晨「0-2 時」16 件(占 16.67%)、夜晚「22-24 時」12 件(占 12.50%)及「20-22 時」10 件(占 10.42%)較多，合占近 4 成，顯示 A1 類酒駕肇事主要集中在凌晨及夜晚時段，可能與台灣社會的夜間應酬、續攤及敬酒文化有關，大眾下班後往往多有餐敘聚會，席間飲酒，在餐後要離去返家時，仍僥倖開車上路造成。

表 6、107 年 A1 類第一當事者酒後駕車肇事概況

項目別	107年		與106年比較	
	(件)	結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	96	100.00	11	12.94
肇事車種				
大客車	-	-	-	-
大貨車	-	-	-	-
小客車	26	27.08	-9	-25.71
小貨車	5	5.21	-2	-28.57
機車	63	65.63	21	50.00
慢車	1	1.04	-	-
其他車	1	1.04	1	-
酒精濃度				
0.25mg/L以下	4	4.17	3	300.00
0.26~0.40mg/L	4	4.17	1	33.33
0.41~0.55mg/L	5	5.21	1	25.00
0.56mg/L以上	81	84.38	5	6.58
無法檢測	2	2.08	1	100.00
肇事時間				
0-2時	16	16.67	-	-
2-4時	6	6.25	-1	-14.29
4-6時	9	9.38	1	12.50
6-8時	9	9.38	7	350.00
8-10時	4	4.17	1	33.33
10-12時	2	2.08	-2	-50.00
12-14時	6	6.25	1	20.00
14-16時	6	6.25	2	50.00
16-18時	8	8.33	-	-
18-20時	8	8.33	2	33.33
20-22時	10	10.42	-	-
22-24時	12	12.50	-	-

4.2A2 類酒駕肇事案件

4.2.1 肇事件數

經統計 103 年至 107 年，A2 類酒駕肇事件數及受傷人數由 103 年肇事 7,353 件、受傷 9,056 人逐年遞減至 107 年肇事 4,556 件、受傷 5,554 人。肇事車種部分，歷年仍均是機車最多，皆占五成以上，其次為小客車。而 107 年 A2 類酒駕肇事與 106 年相比，件數減少 398 件 (-8.03%)、受傷人數減少

548 人 (-8.98%)，皆下降近一成，顯見政府在 A2 類酒駕防制上有一定成效。肇事車種部分，以機車 2,952 件(占 65%)最多，其次為小客車 1,322 件(占 29%)，前兩者已占總數的 94%；於 106 年相比，機車酒駕肇事件數減少 245 件(-7.66%)，受傷人數減少 293 人(-7.62%)；小客車減少 189 件(-12.51%)，受傷人數減少 296 人(-15.09%)。

表 7、近 5 年 A2 類酒駕肇事受傷人數與車種別

年別	總計		機車		小客車		其他車種		
	件數 (件)	受傷 (人)	件數 (件)	受傷 (人)	件數 (件)	受傷 (人)	件數 (件)	受傷 (人)	
103年	7,353	9,056	5,159	6,260	2,011	2,588	183	208	
104年	6,521	8,061	4,345	5,276	1,916	2,492	260	293	
105年	5,600	6,939	3,610	4,355	1,749	2,298	241	286	
106年	4,954	6,102	3,197	3,846	1,511	1,962	246	294	
107年	4,556	5,554	2,952	3,553	1,322	1,666	282	335	
較106年	增減數	-398	-548	-245	-293	-189	-296	36	41
	增減率(%)	-8.03	-8.98	-7.66	-7.62	-12.51	-15.09	14.63	13.95

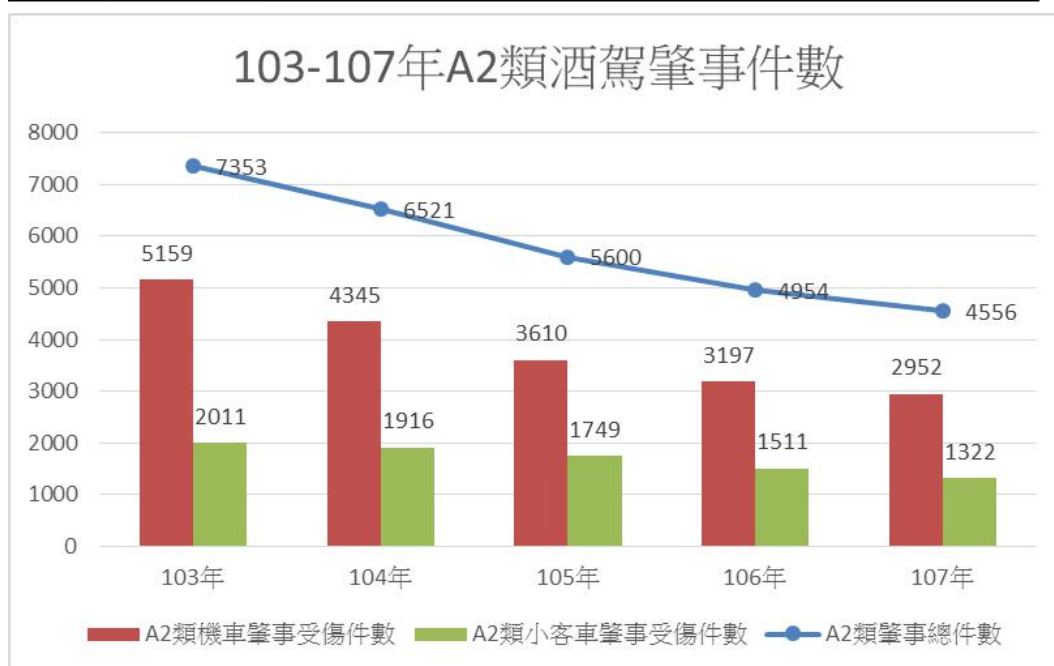


圖 4、近 5 年 A2 類酒駕肇事件數趨勢圖

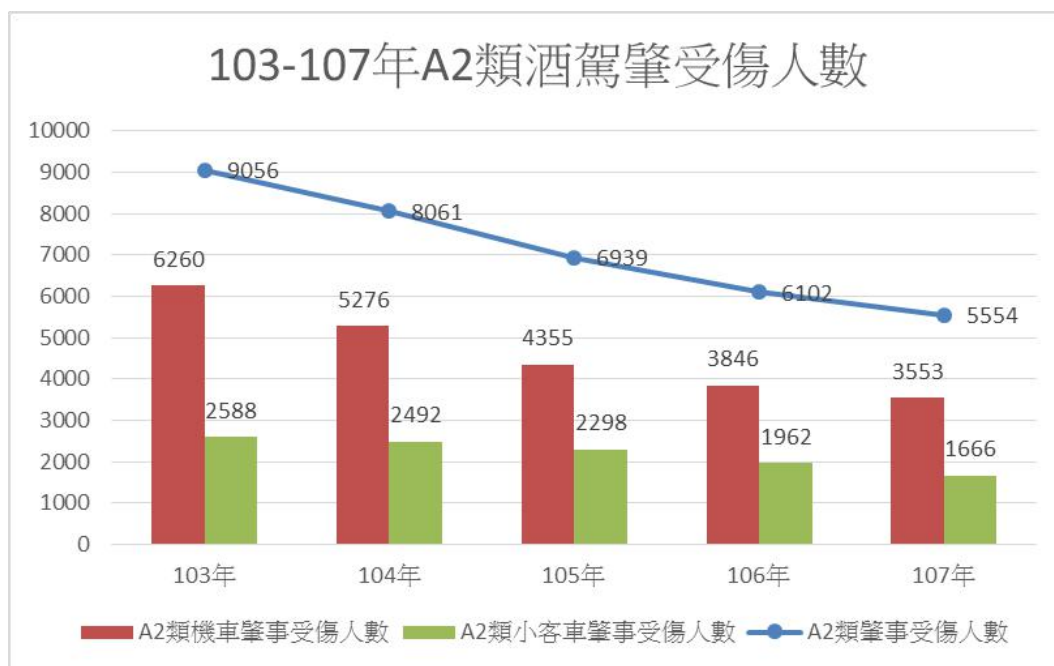


圖 5、近 5 年 A2 類酒駕肇事受傷人數趨勢圖

4.2.2 肇事之事故類型

分析近 5 年(103 年至 107 年)A2 類酒駕肇事事事故類型，每年反而是以車撞車發生件數最高，汽(機)車自撞(摔)次之，車撞人最低，與 A1 類並不相同。而 107 年與 106 年相比，A2 類車撞車發生件數減少 175 件(-7.13%)，受傷人數減少 276 人 (-8.27%)；汽(機)車自撞(摔)發生件數減少 213 件(-9%)，受傷人數減少 264 人 (-10.32%)；車撞人發生件數減少 10 件(-7.58%)，受傷人數減少 8 人 (-3.92%)。由以上資料顯示，107 年 A2 類各項酒駕肇事事事故類型數值皆比 106 年下降。

表 8、近 5 年 A2 類酒駕肇事事事故類型

年度	車撞人		車撞車		汽(機)車自撞(摔)		合計	
	發生件數	受傷人數	發生件數	受傷人數	發生件數	受傷人數	發生件數	受傷人數
103年	206	335	3659	5035	3488	3686	7353	9056
104年	188	301	3330	4580	3003	3180	6521	8061
105年	168	251	2850	3914	2582	2774	5600	6939
106年	132	204	2455	3339	2367	2559	4954	6102
107年	122	196	2280	3063	2154	2295	4556	5554

4.2.3 肇事之性別

近5年(103年至107年)A2類酒駕肇事性別分析中，與A1相同，每年男性駕駛人A2類酒駕肇事件數皆比女性高，都在6-7倍左右，而107年與106年相比，男性駕駛人酒駕肇事件數減少464件(-10.6%)，女性駕駛人反而增加66件(+11.48%)，值得注意。

表9、近5年A2類酒駕肇事肇事人之性別

103年至107年A2類酒駕肇事故之性別統計表			
單位：件數			
年度	男	女	合計
103年	6412	941	7353
104年	5722	799	6521
105年	4868	732	5600
106年	4379	575	4954
107年	3915	641	4556

4.3 近5年A1及A2類酒駕肇事時段表

統計分析近5年(103年至107年)A1及A2類酒駕肇事案件發生時段分布情形，可發現原上揭在4.1.4分析A1類酒駕肇事件數時段時，以凌晨時段0-2時A1類肇事件數最高，但若將A2類肇事件數納入，則會變成以18-24時晚間到深夜的時段最高，5年合計發生1萬4,871件，占5年肇事發生總件數50.31%，已達五成以上，顯見與台灣社會下班後晚間應酬、續攤文化有相關。另由下表10可發現0-2及2-4時凌晨時段發生酒駕肇事的件數亦不低，5年合計有4,908件，占發生總件數16.61%，值得相關單位注意。(詳下表10)

表10、103-107年A1和A2各時段酒駕肇事件數表

年份 時段	107年	106年	105年	104年	103年	合計
0—2	428	491	581	640	744	2884
2—4	302	326	382	460	554	2024
4—6	241	299	329	422	429	1720
6—8	251	266	277	314	323	1431

年份 時段	107 年	106 年	105 年	104 年	103 年	合計
8—10	189	177	212	231	229	1038
10—12	227	238	239	239	296	1239
12—14	337	302	345	420	466	1870
14—16	387	410	480	589	614	2480
16—18	559	623	692	759	825	3458
18—20	576	652	757	890	1021	3896
20—22	638	624	722	832	1046	3862
22—24	517	631	679	862	966	3655
合計	4652	5039	5695	6658	7513	29557

五、今年酒駕新法修正探討

今(108)年 3 月 26 日，立法院三讀通過道路交通管理處罰條例部分條文修正案，總統並於 108 年 4 月 17 日以華總一義字第 10800037121 號令公布。後由交通部會銜內政部陳報行政院核定施行日期，其中有關酒駕執法條文部分，第 35 條、第 35 條之 2、第 67 條第 1 項、第 2 項、第 3 項、第 4 項、第 7 項、第 8 項、第 73 條、第 85 條之 2，經核定自 108 年 7 月 1 日施行；第 35 條之 1(酒精鎖)、第 67 條第 5 項、第 6 項(酒癮治療)，核定自 109 年 3 月 1 日施行。

此次修法重點包含酒駕、酒駕再犯、酒駕拒(檢)測、酒駕拒(檢)測再犯加重罰則外，並增訂對酒駕肇事致人死亡或重傷者應沒入車輛、駕駛人酒駕處罰同車乘客及酒駕吊銷重新考照前應接受酒癮治療，及應使用裝置酒精鎖之車輛等規定；加重自行車、電動自行車、三輪車等「慢車」酒駕罰則。有關本次道路交通管理條例修法內容與警察執法相關之重點分述如下：

5.1 修正道路交通管理處罰條例第 35 條

5.1.1 酒駕及酒駕再犯

汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定有下列情形之一，機車駕駛人處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣三萬元以上十

二萬元以下罰鍰，並均當場移置保管該汽機車及吊扣其駕駛執照一年至二年；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至四年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：

一、酒精濃度超過規定標準。

二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。

汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。

本條例中華民國一百零八年三月二十六日修正條文施行之日起，汽機車駕駛人於五年內第二次違反第一項規定者，依其駕駛車輛分別依第一項所定罰鍰最高額處罰之，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣九萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其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，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

上文中劃底線部分為本次第 35 條酒駕新修正之內容，為利比較上揭第 35 條修法前後之差異，本文整理表格如下：

表 11、道路交通管理處罰條例第 35 條修法前後內容比較表

道路交通管理處罰條例第 35 條修法前後內容比較表			
項目	比較	修正後	修正前
酒駕初犯採 汽機車分流		機車：1.5 萬至 9 萬 汽車：3 萬至 12 萬 均吊扣駕照 1 至 2 年。	處 1.5 萬至 9 萬，吊扣 駕照 1 年。
		附載未滿 12 歲兒童或 因而肇事致人受傷者， 並吊扣駕照 2 至 4 年。	附載未滿 12 歲兒童或 因而肇事致人受傷者， 並吊扣駕照 2 年。
		致人重傷或死亡者，吊 銷駕照，並不得再考領。	致人重傷或死亡者，吊 銷駕照，並不得再考 領。

比較		修正後	修正前
項目			
再犯	未肇事	第 2 次：機車：9 萬 汽車：12 萬 第 3 次以上： 按次加罰 9 萬 並均應當場移置保管該 汽機車、吊銷其駕駛執 照，3 年內不得考領， 及施以道路交通安全講 習	9 萬，吊銷駕照 3 年內 不得考領，並均應當場 移置保管該汽機車。
	肇事致重 傷或死亡	處罰鍰外，另均吊銷駕 照，並不得再考領。得 依行政罰法沒入車輛	

由上表可知此次修法，汽車跟機車初次酒駕的罰鍰金額已分流，機車仍維持原罰鍰金額，但汽車罰鍰金額已提高為 3 萬至 12 萬，且吊扣駕照上修可至 2 年；若是有附載未滿 12 歲兒童或因而肇事致人受傷者，則吊扣駕照可至 4 年。另也提高酒駕再犯者之處罰，對此，可由交通部資料統計可知，臺灣駕駛人 103 至 107 年內酒駕再犯之件數，占整體酒駕件數的 38.1%，幾近四成，顯見酒駕累犯已是遏止酒駕的關鍵，故在這次修法中，改採累進處罰，針對二度酒駕之累犯，分別處以初次最高罰鍰機車 9 萬元及汽車 12 萬元額度；第三次則以前次罰鍰金額，再加罰 9 萬元，可累次重罰，並當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照，3 年內不得考領，及施以道路交通安全講習。但如肇事致人重傷或死亡者，則吊銷其駕照，不得再考領，另依行政罰法得再沒入車輛。就是希望酒駕再犯者能警惕，勿再僥倖上路，不尊重自己以及他人的生命。

表 12、駕駛人 5 年內酒後駕車再犯違規累計次數統計表

期間 酒駕 次數	100年至104年		101年至105年		102年至106年		103年至107年	
	人數	違規 件數	人數	違規 件數	人數	違規 件數	人數	違規 件數
1	367,330	367,330	363,479	36,3479	353,233	353,233	341,448	341,448
2次以上	90,891	214,873	91,719	217,684	89,549	212,670	88,355	210,126
合計	458,221	582,203	455,198	581,163	442,782	565,903	429,803	551,574
比例%	19.84%	36.91%	20.15%	37.46%	20.22%	37.58%	20.56%	38.10%

5.1.2 酒駕拒檢及拒測

汽機車駕駛人有下列各款情形之一者，處新臺幣十八萬元罰鍰，並當場移置保管該汽機車、吊銷其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，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：

一、駕駛汽機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。

二、拒絕接受第一項測試之檢定。

本條例中華民國一〇八年三月二十六日修正條文施行之日起，汽機車駕駛人於五年內第二次違反第四項規定者，處新臺幣三十六萬元罰鍰，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣十八萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其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，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

汽機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。

汽機車所有人，明知汽機車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽機車牌照三個月。

上揭條文為本次修法的另一個重點，針對不依照指示停車接受酒精測試稽查及酒駕拒測部分加重罰則。依據警政署資料統計，近 5 年 103-107 年酒駕拒檢、拒測件數，由 103 年 313 件及 3,423 件逐年上升至 107 年 716 件及 8,714 件，漲幅達+128.75%及+154.57%，顯示酒駕拒(檢)測已成為酒駕防制工作的一項重要議題。因此在這次修正中，提高第 35 條第 4 項酒駕拒(檢)測的罰則，修法後的罰鍰從酒駕拒(檢)測原先 9 萬元，提高 2 倍至 18 萬元；並增訂第 5 項如在 5 年內酒駕拒(檢)測累犯，則第二次處 36 萬元罰鍰，若第三次違規者，則按前次罰鍰金額（36 萬元），再加罰 18 萬元，逐次累計無上限，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照，且另依本次修正之第 67

條規定，5 年內不能考領及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，則吊銷其駕駛執照，並不得再考領，無非是避免民眾擔心酒測超標需移送法辦而留下刑事紀錄，寧可拒測罰錢了事，現在修法後拒(檢)測罰鍰無上限，將能達到嚇阻效果。

表 13、103-107 年酒後駕車拒(檢)測件數統計表

年別	酒駕拒檢件數	酒駕拒測件數
103 年	313	3,423
104 年	343	4,594
105 年	698	6,219
年別	酒駕拒檢件數	酒駕拒測件數
106 年	684	7,216
107 年	716	8714

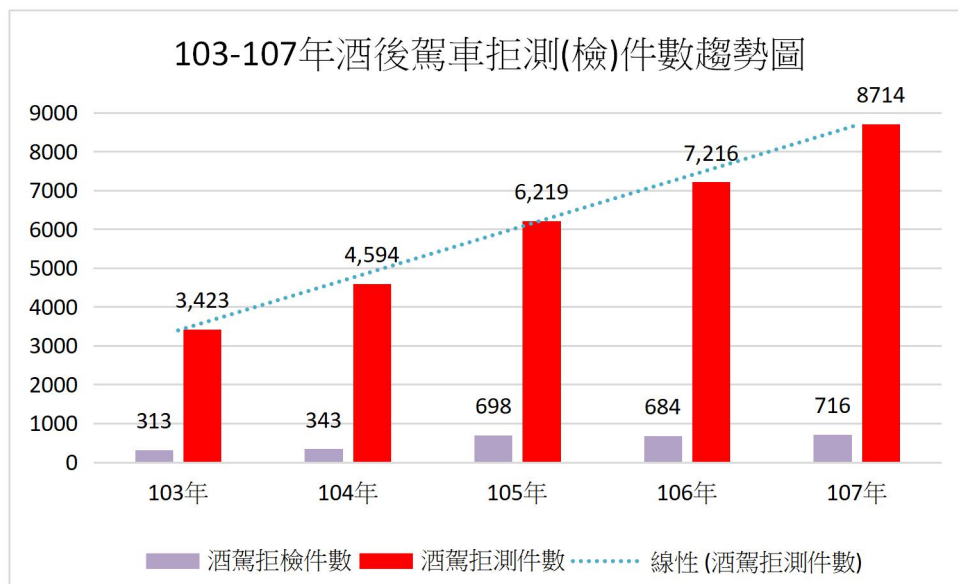


圖 6、103-107 年酒後駕車拒(檢)測件數趨勢圖

表 14、道路交通管理處罰條例拒(檢)測修法前後內容比較表

道路交通管理處罰條例拒(檢)測修法前後內容比較表			
項目		比較	
		修正後	修正前
拒 測 (檢)	初犯	18 萬 吊銷駕照 3 年內不得考領	9 萬，吊銷駕照 3 年內不得考領。
	再犯	第 2 次：36 萬。 第 3 次以上：按次加罰 18 萬。 均吊銷駕照 5 年內不能考領。	無
	肇事致人重傷或死亡	吊銷駕照，並不得再考領。 依行政罰法沒入車輛。	吊銷駕照，並不得再考領。

5.1.3 酒駕處罰同車乘客及酒駕車輛沒入

汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定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，年滿十八歲之同車乘客處新臺幣六百元以上三千元以下罰鍰。但年滿七十歲、心智障礙或汽車運輸業之乘客，不在此限。

汽機車駕駛人有第三項、第四項、第五項之情形，肇事致人重傷或死亡，得依行政罰法第七條、第二十一條、第二十二條、第二十三條規定沒入該車輛。

汽機車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽機車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。

前項汽機車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於第九十二條第四項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。

本次第 35 條新增第 8 項「同車共責」制度也是此次修法重點，主要是參考日本道路交通法中「要求、依賴同乘罪」的規定，就是希望同車的乘客也要負起共同預防酒駕的協力義務，若乘客明顯知道駕駛人有酒駕或毒駕的情

況，卻未予勸阻且搭乘所駕駛之車輛時，可處新臺幣 6,000 元以上 3,000 元以下罰鍰，但本條排除未滿 18 歲或其他心智障礙、汽車運輸業之乘客。透過規範同車共乘者的責任，一同規勸駕駛人切勿酒駕，避免將來造成事故的憾事一再發生。最後，第 35 條第 9 項也是新增項目，針對汽機車駕駛人有第三項(再犯)、第四項(拒檢、拒測)、第五項(拒檢、拒測再犯)之情形，肇事致人重傷或死亡，得依行政罰法第七條、第二十一條、第二十二條、第二十三條規定沒入該車輛之規定。因本項沒入車輛涉及人民的財產權處理，當發生酒駕時，若符合致人重傷、死亡，且酒駕駕駛人本身就是汽車所有人時，較無爭議；但若駕駛並非汽車所有人時，汽車所有人可向處罰機關舉證自身不知情，若經處罰機關審酌確認無過失，則不會沒入車輛。若是汽車租賃業者，則可另依本次也新增之道路交通管理處罰條例第 85 條之 2 第 3 項的規定，當租賃之車輛因違反第 35 條規定，被移置保管時，得由車輛所有人檢具租賃契約書、違規駕駛人姓名、住址並具結後，據以取回車輛的方式處理。

5.2 新增道路交通管理處罰條例第 35 條之 1

汽車駕駛人經依第六十七條第五項規定考領駕駛執照後，不依規定駕駛或使用配備車輛點火自動鎖定裝置汽車者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車。

前項車輛點火自動鎖定裝置由他人代為使用解鎖者，處罰行為人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。

第一項車輛點火自動鎖定裝置之規格功能、應配置車種、配置期間、管理及其他應遵行事項之辦法，由交通部會同內政部定之。

根據國外瑞典的研究證實，透過在酒駕累犯者車上強制安裝酒精鎖的方式可大幅降低再犯的機率(林于婷，2018)，故在這次修法中，新增針對吊銷後重新考照之駕駛人，納入俗稱酒精鎖之車輛點火自動鎖定裝置。酒精鎖是一種安裝於汽車上的設備，用以檢測駕駛人體內酒精濃度含量，當超過設定標準時將會無法發動車輛。現國外可以分成呼吸酒精啟動鎖定裝置與指紋式酒後禁駕系統兩種。不過有關上開裝置，尚缺乏統一的產業規格標準，銜接還需要一定的時間，尚須由交通部接下來蒐集各國使用酒精鎖的資料，依道路交通管理處罰條例之授權會同內政部，一起訂定適用我國之酒精鎖產品規格、防偽監測機制、產品的標籤識別、業者資格、後續執法標準等相關子法或配套措施等方能順利執行，故本條文預計到 109 年 3 月才會實施。

5.3 新增道路交通管理處罰條例第 35 條之 2

汽車運輸業所屬之職業駕駛人因執行職務，駕駛汽車有違反第三十五條第一項、第三項、第四項或第五項之情形，致他人受有損害而應負賠償責任

者，法院得因被害人之請求，依侵害情節，酌定損害額三倍以下之懲罰性損害賠償金令該汽車運輸業者賠償。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意而仍不免發生損害者，汽車運輸業者不負賠償責任。

前項懲罰性損害賠償金請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起二年間不行使而消滅；自賠償原因發生之日起逾五年者，亦同。

本條文中的懲罰性損害賠償意旨在於營利行為傷害到他人，故在本次修法先僅限縮針對汽車運輸業者其所屬之職業駕駛人因執行職務，有故意或過失傷害他人時，受害者得向業者申請損害額三倍以下之賠償金，就是要業者也負起監督管理的責任，而非放任所屬司機仍酒駕上路。然亦設有「但書」，如選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意而仍不免發生損害者，業者則不負賠償責任。

5.4 修正道路交通管理處罰條例第 73 條第 2 項及第 3 項

慢車駕駛人，駕駛慢車經測試檢定酒精濃度超過規定標準者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。

慢車駕駛人拒絕接受前項測試之檢定者，處新臺幣二千四百元罰鍰。

近年「慢車」酒駕肇事事件頻傳，故在這次修正條文也將自行車、電動自行車、三輪車等「慢車」酒駕罰鍰提高，將其從原本的第 73 條第 1 項獨立出來，新增第 2 項條文，針對慢車駕駛人如酒精濃度超過規定標準者，其罰鍰從現行的新臺幣 300 元以上 600 元以下，提高為新臺幣 600 元以上 1,200 元以下；而拒絕酒測的罰鍰也提高 2 倍，從現行的可處新臺幣 1,200 元提高為新臺幣 2,400 元，以避免民眾罰不怕仍慢車酒駕上路。

5.5 修正道路交通管理處罰條例第 85 條之 2

車輛所有人或駕駛人依本條例規定應予禁止通行、禁止其行駛、禁止其駕駛者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員應當場執行之，必要時，得逕行移置保管其車輛。

前項車輛所有人或其委託之第三人得於保管原因消失後，持保管收據及行車執照領回車輛。其違反本條例第三十五條規定者，應同時檢附繳納罰鍰收據。但初次違反規定且未發生交通事故者，得檢附分期繳納罰鍰收據領回車輛。

依第三十五條規定被逕行移置保管之車輛屬租賃車業者之車輛，得由車輛所有人檢具租賃契約書、違規駕駛人姓名、住址並具結後，據以取回被移置保管車輛。

本次修法新增第 85 條之 2 第三項條文，就是避免當駕駛人所駕駛之車輛

係向租賃車業者租賃時，一旦發生酒駕超過規定標準遭當場移置保管汽機車時，依道路交通違規車輛移置保管及處理辦法第 12 條，應持繳納罰鍰收據、保管收據及行車執照，始得領回車輛，惟因駕駛人非駕駛所屬之車輛，往往消極拖延不繳納罰鍰，造成租賃車業者營業困擾，影響生意，故在此次修法修正本條文，以避免類似情事再發生。

5.6 修正刑法第 185 之 3 條

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。

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。

曾犯本條或陸海空軍刑法第五十四條之罪，經有罪判決確定或經緩起訴處分確定，於五年內再犯第一項之罪因而致人於死者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

鑑於國內酒駕累犯之問題逐漸惡化，行為人對此危險性應有認識，卻輕忽危險駕駛可能造成死傷結果而仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體法益。為收遏止之效，維護民眾生命、身體及財產安全，立法院今 108 年 5 月 31 日三讀通過，並在同年 6 月 19 日公布施行本次刑法修正案，針對五年內再犯而致人於死者或重傷者，加重其徒刑，以保障合法用路人生命身體安全。

六、主要國家防制酒駕法規

為有效防制酒駕所造成個人及社會之損失，世界各主要國家或地區均訂定不同的酒駕標準及罰責。本研究以 2016 年警政署研究美國(以馬里蘭州為例)、新加坡、日本、韓國、大陸及香港等國家或地區防制酒駕法規與我國相較。我國現酒駕致人於死之刑期為 3 年以上 10 年以下徒刑，今(108)年 5 月 31 日修法後再針對於五年內再犯因而致人於死者，增訂處無期徒刑或五年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑之刑責。與各國相比刑責已屬較重。酒精濃度限制標準(吐氣：0.15 毫克或血液：0.03%)則為各國次高。

表 15、主要國家防制酒駕法規

國家或地區	防制酒駕處罰規定
中華民國	<p>一、刑事罰：</p> <p>(一)酒駕者，處 2 年以下徒刑，得併科 20 萬元以下罰金。</p> <p>(二)酒駕因而致人於死者，處 3 年以上 10 年以下徒刑。</p> <p>(三)酒駕因而致人重傷者，處 1 年以上 7 年以下徒刑。</p> <p>(四) 五年內酒駕再犯因而致人於死者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p> <p>二、行政罰：</p> <p>(一)酒駕罰鍰採汽機車分流，機車處 1 萬 5,000 元以上 9 萬元以下；汽車處 3 萬元以上 12 萬元以下，並吊扣駕照 1-2 年。</p> <p>(二)五年內酒駕累犯罰鍰無上限，第二次依車種處 9 萬或 12 萬元罰鍰，第三次以上逐次加罰 9 萬元，並吊銷駕照。</p> <p>(三)駕駛人不依指示停車接受稽查或拒絕酒測者，處 18 萬元罰鍰、吊銷駕照及施以道路交通安全講習，五年內累犯罰鍰逐次加罰 18 萬元。</p>
美國 (馬里蘭州為例)	<p>一、刑事罰：血液中酒精濃度值 0.08% 以上</p> <p>(一)第一次違規：吊銷駕照 (最長六個月)、罰金 1,000 美元(約新臺幣 3 萬 3,000 元)、處 1 年以下徒刑、駕照扣 12 點。</p> <p>(二)第二次違規：吊銷駕照 (最長 1 年)、罰金 2,000 美元(約新臺幣 6 萬 6,000 元)、處 2 年以下徒刑、駕照扣 12 點、強制裝設引擎發動酒測裝置、強制參加酒精濫用評估及講習課程。</p> <p>(三)酒精濃度值界於 0.07% 至 0.08% 之間：</p> <p>1、第一次違規：吊扣駕照 (最長 60 天)、罰金 500 美元(約新臺幣 1 萬 6,500 元)、處 2 個月以下徒刑、駕照扣 8 點。</p> <p>2、第二次違規：吊扣駕照 (最長 120 天)、罰金 500 美元(約新臺幣 1 萬 6,500 元)、處 1 年以下徒刑、駕照扣 8 點。</p> <p>二、行政罰：</p> <p>(一)拒絕酒測：第一次違規吊扣駕照 120 日或裝設引擎發動酒測裝置 1 年；第二次違規吊扣駕照 1 年。</p> <p>(二)未通過酒測：第一次違規吊扣駕照 45 日；第二次違規吊扣駕照 90 日。</p>

國家或地區	防制酒駕處罰規定
新加坡	<p>一、初犯處新加坡幣 1,000 元至 5,000 元以下罰鍰(約新臺幣 2 萬 4,000 元至 12 萬元)，吊銷駕照 12 個月以上，48 個月以下。</p> <p>二、累犯者，可處最高新加坡幣 3 萬元（約新台幣 72 萬元）罰鍰，3 年以下徒刑，若肇事致人重傷或死亡者，可處最高 6 下鞭刑。</p>
日本	<p>一、道路交通法：</p> <p>(一)酒醉駕車：處 5 年以下徒刑或科日幣 100 萬圓(約新臺幣 33 萬元)以下罰金。</p> <p>(二)帶有酒氣駕車：處 3 年以下徒刑或科日幣 50 萬圓(約新臺幣 17 萬元)以下罰金。</p> <p>(三)拒絕酒駕檢測：處 3 月以下徒刑或科日幣 50 萬圓(約新臺幣 17 萬元)以下罰金。</p> <p>二、自動車運轉死傷處罰法：</p> <p>(一)危險駕駛致死傷罪：第 2 條規定，受酒精或藥物影響致駕車困難狀態之危險駕駛致死者，處 1 年以上徒刑(另依據日本刑法第 12 條第一項規定，有期懲役最高以 20 年為上限。)，致傷者處 15 年以下徒刑。</p> <p>(二)駕駛過失致死傷罪：第 4 條規定，受酒精或藥物影響致駕車發生障礙狀態而過失致人死傷，且為避免被發現而有減增酒精濃度等隱匿規避行為者，處 12 年以下徒刑。</p>
韓國	<p>一、道路交通法：</p> <p>(一)血液酒精濃度值達 0.2%以上：1 年以上 3 年以下徒刑或韓圓 500 萬至 1,000 萬(約新臺幣 15 萬至 30 萬元)以下罰金。</p> <p>(二)血液酒精濃度值達 0.1%-0.2%(未滿)：6 個月以上 1 年以下徒刑或韓圓 300 萬到 1,000 萬(約新臺幣 9 萬至 30 萬元)以下罰金。</p> <p>(三)血液酒精濃度值達 0.05%-0.1%(未滿)：6 個月以下徒刑或韓圓 300 萬(約新臺幣 9 萬元)以下罰金。</p> <p>(四)酒醉駕車達 3 次以上：1 年以上 3 年以下徒刑或韓圓 500 萬到 1,000 萬(約新臺幣 15 萬至 30 萬元)以下罰金。</p> <p>(五)拒絕酒測：1 年以上 3 年以下徒刑或韓圓 500 萬到 1,000 萬 (約新臺幣 15 萬至 30 萬元)以下罰金。</p> <p>二、特定犯罪加重處罰等相關法律第 5 條之 11：因飲酒或藥物影響，導致無法在正常情況下開車者，致他人受傷者，處 1 至 15 年有期徒刑，得易科韓圓 1,000 萬以上 3,000 萬以下(約新臺幣 27.4 萬至 82.5 萬元)之罰金；致他人死亡者，處最低 3 年以上，最高無期徒刑。(2018.11 月修法，2018.12.18 實施)</p>

國家或地區	防制酒駕處罰規定
大陸	<p>一、道路交通安全法第 91 條：</p> <p>(一)飲酒後駕駛機動車，暫扣 6 個月駕駛證，併處 1,000 元以上 2,000 元以下(約新臺幣 5,000 元至 1 萬元)罰款。</p> <p>(二)因飲酒後駕駛機動車被處罰，再次飲酒後駕駛機動車的，處 10 日以下拘留，併處 1,000 元以上 2,000 元以下(約新臺幣 5,000 元至 1 萬元)罰款，吊銷駕駛證。</p> <p>(三)酒醉駕駛機動車，由公安機關交通管理部門約束至酒醒，吊銷駕駛證，依法追究刑事責任；5 年內不得考領。</p> <p>(四)飲酒後駕駛營運機動車，處 15 日拘留併處 5,000 元(約新臺幣 2 萬 5,000 元)罰款，吊銷機動駕駛證，5 年內不得考領。</p> <p>(五)酒醉駕駛營運機動車，由公安機關交通管理部門約束至酒醒，吊銷駕駛證，依法追究刑事責任；10 年內不得考領。重新取得駕駛證後，不得駕駛營運機動車。</p> <p>二、刑法第 133 條之 1：在道路上駕駛機動車，有下列情形之一，處拘役，並處罰金：</p> <p>(一)追逐競駛，情節惡劣。</p> <p>(二)醉酒駕駛機動車。</p> <p>(三)從事校車業務或者旅客運輸，嚴重超過額定乘員載客，或者嚴重超過規定時速行駛。</p>
香港	<p>(一)最高罰金港幣(以下同)2 萬 5,000 元(約新臺幣 10 萬 5,000 元)併處監禁 3 年。</p> <p>(二)致人受重傷，最高罰金 5 萬元(約新臺幣 21 萬元)及最長監禁期 7 年。</p> <p>(三)致人死亡，最高罰金 5 萬元(約新臺幣 21 萬元)及最長監禁期 10 年。</p>

表 16、主要國家違規酒精濃度標準

國家或地區	酒精濃度標準
中華民國	<p>一、刑事罰：</p> <p>(一)吐氣：0.25 毫克以上。</p> <p>(二)血液：0.05%以上。</p> <p>(三)吐氣未達 0.25 毫克或血液未達 0.05%，有不能安全駕駛具體事實。</p> <p>二、行政罰：</p> <p>(一)吐氣：0.15 毫克以上。</p> <p>(二)血液：0.03%以上。</p>

國家或地區	酒精濃度標準
美國 (馬里蘭州為例)	一、刑事罰：血液：0.07%以上。 二、行政罰：血液：0.06%以下。
新加坡	刑事罰： (一)吐氣：0.35 毫克以上。 (二)血液：0.08%以上。
日本	刑事罰： (一)吐氣：0.15 毫克以上。 (二)血液：0.03%以上。
韓國	刑事罰：血液：0.05%以上
大陸	一、刑事罰：血液：0.08%以上。 二、行政罰：血液：0.02%以上。
香港	三、刑事罰： (一)吐氣：0.22 毫克以上。 (二)血液：0.05%以上。

表 17、主要國家防制酒駕執法情形

國家或地區	防制酒駕執法情形
中華民國	一、警政署每月規劃全國同步取締酒駕勤務至少 2 次，另要求各警察機關，每月依轄區特性自行規劃取締酒駕專案勤務。 二、各警察機關針對轄內易發生酒駕或肇事之時段及路段，妥適規劃勤務部署，落實「區域聯防」機制，強化機動巡邏攔檢。

國家或地區	防制酒駕執法情形
美國 (馬里蘭州為例)	<p>一、勤務規劃：</p> <p>(一)酒測巡邏勤務：編排酒測巡邏勤務，在合理懷疑下隨機攔檢。</p> <p>(二)酒測檢查點：依地區特性，於較可能發生酒駕之路段或區域設點檢查。</p> <p>(三)邊界檢查點：由於美國各警察機關間不互相隸屬，爰依實際需要得進行跨轄之酒測執法合作，在轄區邊界設檢查點。</p> <p>二、勤務執行：一般而言，血液中酒精濃度達 0.08%或以上，立即以現行犯逮捕；若少於 0.08%，則執勤員警得依狀況利用所謂的標準現場酒精檢測法方式判別，包括三種判斷方法，第一為水平凝視眼球震顫法，即酒醉人士眼球於水平橫移注視時會有震顫之情形；其次為來回直線行走；第三為定點單腳站立。</p>
新加坡	<p>一、新加坡警方執行取締酒駕強度甚高，不分交通警察或一般警察，均可執行酒駕取締，惟全國性同步擴大酒測攔檢較少實施。</p> <p>二、全國 6 個地方警區及 33 個鄰里警局各自頻繁規劃夜間封路路檢取締勤務，每日夜間均可見警方設立路檢攔查，置重點於：每日凌晨 2 時至 4 時、重要節日、酒吧等場所林立地區周邊。</p> <p>三、除交通警察局規劃實施者係針對酒駕取締外，其他一般警察單位路檢則併實施以維護治安為目的之路檢。</p>
日本	<p>一、每年春秋兩季舉行交通安全宣導週活動。</p> <p>二、自 1971 年度起每五年訂定交通安全基本計畫。</p> <p>三、定期或不定期舉行攔車酒測勤務。</p>
韓國	<p>一、全國地方警察廳(市警局)交通管理課及警察署(分局)警備交通課負責規劃及執行取締酒駕勤務業務。</p> <p>二、過去會將攔檢點在網路上公告周知，因酒駕民眾繞道避開，成效不彰；近年來改採定時定點及不定時不定點機動攔查，且不對外公告攔檢點。</p> <p>三、周末及連續假期白天也會執行酒駕攔檢。</p>

6.1 綜合比較

6.1.1 法規面

酒駕肇事致人死亡之處罰刑度上我國及日本、韓國刑度皆較重，我國處 3 年以上 10 年以下徒刑；日本處 1 年以上徒刑，另依據該國刑法第 12 條第

一項規定，有期懲役最高以 20 年為上限；韓國則在 2018 年因一起死亡車禍引起社會公憤，促使國會修法，2018 年 11 月底通過「特定犯罪加重處罰法修正案」，2018 年 12 月 18 日已經正式實施，韓國因飲酒或藥物而危險駕駛致死的刑責，從原 1 年以上，加重刑責為處最低 3 年以上，最高無期徒刑。酒駕無肇事之處罰以日本處 5 年以下徒刑最重，韓國處 1 年以上 3 年以下徒刑次之，我國則處 2 年以下徒刑；酒駕無肇事致人死傷併科罰金部分，以日本處約新臺幣 33 萬元最重，韓國處約新臺幣 15 萬至 30 萬元次之，我國處新臺幣 20 萬元以下再次之。

6.1.2 酒精濃度標準

刑事處罰標準以日本吐氣 0.15 毫克以上及血液 0.03% 以上最重，我國吐氣 0.25 毫克以上及血液 0.05% 次之；行政處罰標準則以大陸血液 0.02% 以上最重，我國吐氣 0.15 毫克以上及血液 0.03% 次之。

七、結論與建議

酒後駕車嚴重威脅國人生命財產安全，相關酒駕處罰規定也歷經數次檢討修法，不論是刑法或道路交通管理處罰條例，均已逐步提高罰責，並降低酒精濃度違規的標準，與各主要國家或地區同步。政府也將「再犯預防」防制政策納入今(108)年修法重點中，正視酒駕再犯的問題，回應社會大眾希望嚴懲酒駕行為及治亂世用重典的心聲，以期能有效遏阻酒駕違規，維護民眾生命、身體及財產安全。而政府除持續積極嚴懲酒駕肇事者，另針對酒駕防制作為本文也提出建議如下：

(一)、貫徹酒駕零容忍，宣示執法決心，絕不打折

雖現行執法勤務之強度與降低酒駕事故嚴重之程度是否有絕對關聯仍待討論，不過不論從學理或實務而言，警察單位交通執法強度對提升交通秩序與降低交通事故仍屬關鍵因素之一，故警察之酒駕執法工作仍不容鬆懈(謝明德，2014)。警政署仍應持續每月規劃全國同步取締酒駕勤務至少二次，展現政府執法決心，各警察機關亦應針對轄內易發生酒駕肇事之時段、車種及路段，以及每年 12 月至翌年 3 月年終尾牙、春節等重點節慶期間、飲宴時段、餐廳飲食店家周邊道路，妥適規劃勤務部署，落實「區域聯防」機制，強化機動巡邏攔檢。酒駕肇事死亡人數增加之警察機關，應專案檢討勤務規劃、分析事故原因與研提策進作為，共同防制酒駕肇事案件，以維護交通秩序及民眾生命財產安全。

(二)、運用第三方警政，共同防制酒駕

各警察機關應邀集交通主管機關，針對轄內有酒駕死亡事故時，實施現地會勘，檢討分析交通工程缺失，研議如加強道路燈光照明、設置緩衝及防撞設施、合理調整號誌秒差等改善方式，藉由工程以減

少酒駕自撞傷亡案件及傷害程度。並可運用第三方警政策略，邀集轄內餐飲業者舉辦座談會，建立防制酒駕的共識，要求業者提醒有飲酒之顧客勿酒後駕車，建立協助「代客叫車」或「替代駕駛」等模式，若發現顧客飲酒完離去時，仍執意要駕車或民眾發生酒後滋事，甚至聚眾鬥毆事件時，應迅速通報警察機關，由警方前往處理。而各企業及出售酒類的業者等，可召集簽署類似「根絕酒醉駕車誓約書」之文書或是舉辦宣導活動，為社會的公共利益而共同宣誓防止酒醉駕車事故的發生，以提升企業形象(喻世祥，2017)。

(三)、運用科技配備，防制酒駕危害

此次修法新增道路交通管理處罰條例第 35 條之 1，確定將酒精鎖納入酒駕防制的一環。其實政府若重視酒駕防範措施，應可與各車廠協調，以新車出廠時就輔以多重的科技來降低駕駛人酒後駕車的機，朝向例如裝設臉部偵測系統或是酒精氣味感知器先確認駕駛人清醒程度，清醒程度太低就讓車輛無法發動的主動防護機制；抑或是採用駕駛行為分析的被動性系統，類似現今的車道偏離警示器，當駕駛人在一定時間內不斷的偏離正常行駛車道或是車速過快，超過安全駕駛速度，系統就會感知到駕駛人有疲憊或是酒駕的可能，此時會發出警告音或是緩慢降低車速、束緊安全帶方式提醒駕駛人，藉由運用相關的科技配備裝設在車輛上，以遏止駕駛人想駕車意圖，減少酒駕肇事的危害。

(四)、呼籲首長重視，落實督導考核

酒駕肇事防制涉及法規訂定、教育宣導、工程改善與執法取締等面向，非單一由警察執法取締即可完全改善，交通執法僅為治標手段，治本之道必須結合相關單位力量共同努力，始能克竟全功。故籲請各直轄市、縣(市)政府首長應重視酒駕肇事防制工作及瞭解酒駕衍生之嚴重性，透過道安會報機制統合行政資源，所屬各部門群策群力共同參與，因地制宜，研議全方位因應對策，方能事半功倍，有效杜絕酒後駕車歪風。

(五)、強化宣導作為，籲請民眾守法

近年來酒駕案件雖有下降，但降幅仍有限，顯見酒駕防制最重要應該是從他律轉為自律，讓民眾能徹底了解酒駕造成之危害，有所警惕切勿以身試法，不敢貪圖方便酒駕上路。所以宣導作為扮演非常重要的角色。透過電視(廣播)節目(公益託播、警廣專訪等)、廣告(電子看板、電視牆、捷運、客運或火車站燈箱，張貼宣導海報等)、專題演講(成立交通安全宣導團深入機關、團體、社區、學校等宣講)與網路等多元的管道深入大眾的日常生活。並藉由辦理相關交通安全宣導活動，前往機關學校、駕訓班、公司團體、鄉鎮村里、餐飲等公共場所，推廣「酒前不開車，開車不喝酒」及「指定駕駛」、「代叫計程車」及「代駕開車」等配套措施觀念，喚起全民共同關心交通安全，形成全民反酒駕之社會運動。惟有民眾都具備「預防重於處罰」概念，方能防患於未然，邁向酒駕零容忍之目標。

(六)、加強教育訓練，提升執法品質

針對這次道路管理處罰條例修正條文實施，各警察機關應即時將警政署配合修訂的「取締酒後駕車作業程序」，增訂的「取締酒駕同車乘客作業程序」，以及之前既有的「取締酒駕拒測處理作業程序」及「警察人員對酒後駕車當事人實施強制作為應注意事項」，加上今(108)年新實施上路相關之酒駕新法條文納入警察學科常年訓練教材內，加強訓練員警專業知能及相關法治素養。而在執行相關酒駕取締勤務前，主管應落實勤前教育宣導，要求員警先檢視應勤裝備是否齊全，功能是否正常，並要求以「同理心」嚴謹執法，警察機關則要落實審核機制，對於員警錯誤舉發或疏漏案件，應主動更正或撤銷違規罰單，追究相關員警疏失及審核與考核監督不周人員責任，以提升酒駕執法品質，確立政府執法威信。

參考文獻

警政統計通報 - 中華民國內政部警政署警政治安全全球資訊網，截取日期：2019年 7 月 11 日，網址：<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12594&CtUnit=1739&BaseDSD=7&mp=1>。

內政部警政署(2015)，近 5 年防制「酒後駕車」成效及肇事特性分析 100-104 年。截取日期：2019 年 7 月 1 日，網址：<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=81451&ctNode=12598&mp=1>。

中時電子報(2019)，嚴懲酒駕！7 月起最高罰 12 萬同車連坐，截取日期：2019 年 7 月 11 日，網址：<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20190604002838-260405?chdtv>。

風傳媒(2019)，政府防酒駕修法納入「同車共責」交通部：希望透過親友勸導預防，截取日期：2019 年 7 月 12 日，網址：https://www.storm.mg/article/1105991?srcid=7777772e73746f726d2e6d675f36326332363333064306133363838_1563952274。

東森 ETtoday 國際新聞雲(2019)，南韓議員再提加重酒駕刑責，吊銷駕照期限最高「終生不得再考」，截取日期：2019 年 7 月 25 日，網址：<https://www.ettoday.net/news/20190127/1366794.htm>。

聯合新聞網(2019)，酒駕防治 汽車科技幫的上忙，截取日期：2019 年 7 月 25 日，網址：<https://autos.udn.com/autos/story/7826/798606>。

林子婷(2018)，大群體決策方法應用於我國酒後駕車防制策略之研究，淡江大學運輸管理系科碩士論文。

- 許祖銘(2014)，防制酒駕執法現況及策進作為，*103 年道路交通安全與執法研討會論文集*，中央警察大學，桃園，頁 495-510。
- 黃惠娟(2013)，防制酒駕之法制對策—兼論日本酒駕治理相關法律，*交通學報*，第 13 卷 第 2 期，頁 87-118。
- 喻世祥(2017)，參加日本防制酒駕策略會議報告，交通部運輸研究所。
- 謝明德(2014)，我國防制酒駕工作勤務檢討與策進作為，*交通學報*，第 14 卷 第 2 期，頁 151-173。

