

以「顏色管理」強化酒醉駕車防制措施之初探

蘇庭滿¹ 莊弼昌²

摘要

現行防制酒醉駕車措施，大多以汽車駕駛人為重心，除適用刑法第一百八十五條之三科處刑責外，並在交通行政上處以罰鍰、吊扣（或吊銷）駕駛執照及施以道路交通安全講習。台北市政府為發揮社會輿論功效，以遏止酒醉駕車行為，特依地方制度法訂定「台北市酒醉駕車重大違規案件公佈辦法」，由警察局將酒醉駕車違規情節重大者，定期於網站上公佈其姓名、職業、車號及違規事實等資料。然酒醉駕車者的相關違規紀錄資料（儲存在交通監理機構—隱性價值），能否擴大其適用範圍，增加其顯性價值，即為本研究針對酒醉駕車防制措施所提出另類思考方向。本研究爰引用「台北市酒醉駕車重大違規案件公佈辦法」之精神，導入顏色管理之方法，結合車輛牌照之單一特性，加以區隔，使交通管理者（執法者）能透過資訊科技結合違規紀錄，針對曾違規酒醉駕車者，加強交通稽查，以發揮主動嚇阻作用；同時也促使社會大眾共同參與監督，以遏止酒醉駕車之惡習，並提早採取適當交通防禦行為，以防範交通事故之發生。

壹、前言

台灣地區由於經濟繁榮、機動車輛成長迅速與飲酒文化的社會風氣等因素影響下，酒後駕車情形十分普遍，加上民眾往往自我認定駕駛技術良好、飲酒能力佳、投機心態（運氣不會那麼差）及貪圖交通工具之便利等因素，造成酒醉駕車肇事案件，層出不窮，不但造成巨大社會成本損失，對人民的生命財產形成嚴重的威脅。為了有效防堵酒醉駕車的惡質文化，近年來，政府單位亦曾多次修改道路交通管理處罰條例相關處罰規定，並增訂刑法上之處罰規定，以達遏阻酒後駕車的違規行為。但是無論處罰如何嚴峻，對於一般守法的民眾來說，除了被動接受身旁可能出現酒後駕車的「隱形殺手」，並無法以「自保」的方式，「主動」預防受到酒後駕車者的傷害。因此本研究提出「顯性管理」之另類思考方向，運用「顏色管理」(Color Management Method)的觀念與作法，結合車輛牌照之單一特性加以區分，使交通管理者（執法者）能透過資訊科技結合違規紀錄，針對曾違規酒醉駕車者，加強交通稽查，以發揮主動嚇阻作用；同時也促使社會大眾共同參與監督，以遏止酒醉駕車之惡習，並提早採取適當交通防禦行為，以防範交通事故之發生，其目的即希望能建構一個更安全、便利的交通環境。

貳、酒醉駕車的認定標準與風險

¹行政院海岸巡防署視察

²中央警察大學交通學系講師

「酒醉駕車」是由兩個不同行為所串聯產生的行為模式，酒醉（人體受到酒精的影響而表現其外在的行為特徵）不一定會開車，但是不喝酒就不會有酒醉駕車行為的發生，所以我們將喝酒視為酒醉駕車的必要條件。表1所示即為人體酒精濃度與肇事率及行為表現之相互關係，其仍屬於研究階段之統計數據，並無法直接適用於每位駕駛者，所以個人喝多少酒才達酒醉狀態，實很難加以明確計算及認定，因酒精會依個人的生理狀況、性別、體重、年齡、有無飲食及心理狀況等相關因素而交互產生不同之影響力，為配合本文所探討酒醉駕車內容，故本文中所謂「酒醉」一詞，爰依交通主管機關（因汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由交通主管機關參酌交通秩序、安全特性等因素訂出相關規定標準，視實際狀況核發。）就通案所訂之規定數據為探討範圍，即：「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0.25毫克或血液中酒精濃度超過百分之0.05以上者。」（參考道路交通安全規則第一百一十四條（89.02.01修正））。另外亦可爰引刑法第一百八十五條之三（重大違背義務致交通危險罪），有關移送規定之依據，其主要係參考德國、美國之認定標準，即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，因其肇事率約為一般正常人之十倍，可據以認為達「不能安全駕駛」之標準，同時輔以其他客觀事實得作為「不能安全駕駛」之判斷時，即可依本條文之規定移送法辦處以刑罰（請參考：法務部八十八年一月十八日八八檢字第00一六六九號函相關內容）本研究即希望在此一法定標準之條件下，依嚴重程度之不同及實際之需求，以顏色管理之方式加以區隔，有效達成事前預防與強化稽查之目的。

表1 身體酒精濃度與肇事率（行為表現）之關係【9】

呼氣中酒精濃度（血液中酒精濃度）	行為表現或狀態	肇事率
0.25mg/L（0.05%；50mg/dL）	複雜技巧障礙、駕駛能力變壞	2倍
0.40mg/L（0.08%；80mg/dL）	多話、感覺障礙	6倍
0.50mg/L（0.10%；100mg/dL）	說話含糊、腳步不穩	7倍
0.55mg/L（0.11%；110mg/dL）	平衡感與判斷力障礙杜升高	10倍
0.75mg/L（0.15%；150mg/dL）	明顯酒醉、步履蹣跚	25倍
0.85mg/L（0.17%；170mg/dL）	噁心、步履蹣跚	50倍
1.50mg/L（0.30%；300mg/dL）	呆滯木僵、可能昏迷	迷醉
2.00mg/L（0.40%；400mg/dL）	呼吸中樞麻痺、漸近死亡	無法開車
2.50mg/L（0.50%；500mg/dL）	致死	

參、酒醉駕車防制措施之現況與檢討

政府為降低改善日益嚴重因酒醉駕車肇事所衍生社會問題，規劃實施數種相關的防制措施，方法大致可歸類為三種：

- 一、**運用各種傳播媒體，傳達相關資訊予社會大眾。**交通部道路交通安全委員會主要從宣導與補助警察執法兩方面著手，一九九九年春節前即以「酒後不開車，天天平安歸」為訴求，推動「零容忍」行動，從告知民眾相關法令變動與酒後駕車造成的傷害著手，使民眾掌握更充分的資訊。除政府主動的宣導外，傳播媒體亦會主動報導與探討酒醉駕車肇事與政府防治措施等相關新聞。

- 二、加強酒後駕車的臨檢查緝來提高民眾酒醉駕車被告發的機率，利用週末假日及深夜擴大酒醉駕車臨檢取締行動，或不定時展開全國同步執行取締酒醉駕車專案勤務（自民國八十九年十月起，每月規劃實施一次），擴大酒醉駕車防制成效，都是提高民眾酒醉駕車被告發機率的相關措施。除適時配合訂頒執法作為外，如修訂「警察機關全面取締酒醉駕車工作計畫」，以加強執法強度及密度等；訂頒「重申員警取締酒醉駕車攔檢要領及應注意事項」，提昇員警執勤安全；訂頒「刑法第一百八十五條之三案件測定觀察紀錄表」，統一執法作為，強化證據，提供審、檢機關辦案參考，並在執行現行法令規定後，檢討其產生成效，作為修改法令規章之參考依據。
- 三、訂定各種抑制酒醉駕車的條款與罰責，以嚇阻民眾達到減少酒醉駕車的目的。政府當局及民意機關有鑑於酒醉駕車問題的嚴重性，除不斷地修正道路交通管理處罰條例及其相關法令外，期改善酒醉駕車之現況外；更於刑法公共安全罪章律定刑罰，以表示該行為不僅為單純個人法益，而且已危及社會法益，顯示政府對於酒醉駕車的重視與防治的決心。【3】表2所示即為現行相關法規針對酒醉駕駛罰責，歷年來增修內容之沿革，從其不斷加重罰責及處罰規定，不難窺見台灣地區酒醉駕駛情況之泛濫與威脅之嚴重，雖然近來不論立法或執法機關的努力，已逐漸喚起社會大眾的重視，同時也有了初步的成果，惟距離建立全民之共識與具體的防制成效等目標，則仍有待進一步的努力落實。

表2 酒醉駕車處罰法規修訂沿革（增修訂內容為粗體畫線文字）

修訂時間	法令規章內容
64.07修訂	1、駕駛汽車者有酒醉情形，處三百元以上六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷駕照。 2、汽車所有人，明知汽車駕駛人有酒醉情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。（ <u>道路交通管理處罰條例§35</u> ）
75.05修訂	1、駕駛汽車者有酒醉情形，處 <u>九百元以上一千八百元以下</u> 罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷駕照。 2、汽車所有人，明知汽車駕駛人有酒醉情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。（ <u>道路交通管理處罰條例§35</u> ）
86.01修訂	1、駕駛汽車經測試 <u>酒精濃度過量及拒測檢定者</u> ，處 <u>新台幣六千元以上一萬二千元以下</u> 罰鍰，並 <u>當場禁止其駕駛及吊扣其駕照六個月</u> 。 <u>因而肇事致人受傷者，並吊扣駕照一年</u> ；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照 <u>並不得再核發</u> 。

- 2、汽車所有人，明知汽車駕駛人酒精濃度過量情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。（道路交通管理處罰條例§35）
- 3、汽車駕駛人，曾依第三十五條第一項第一款至第三款之規定吊銷駕駛執照者，不得考領駕駛執照。（道路交通管理處罰條例§67）
- 4、汽車駕駛人，酒醉駕車，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。（道路交通管理處罰條例§86）

88.04公布

增訂刑法第一百八十五條之三：「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者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下之罰金。」

增訂刑法第一百八十五條之四：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑。」

89.02修訂

飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過美公升0.25毫克或血液中酒精污度超過百分之0.05以上者。（道路交通安全規則§114）

90.01修訂

1、駕駛汽車經測試酒精濃度超過規定標準者，處新台幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕照一年。因而肇事致人受傷者，並吊扣駕照二年。

2、依上述規定吊扣駕照期間再犯者，處新台幣六萬元罰鍰，並吊銷駕照。

3、拒測檢定者，處新台幣六萬元罰鍰，並吊銷其駕照。

4、如肇事致人重傷或死亡者，終身吊銷其駕照。

5、肇事拒測或肇事無法檢測者，強制實施血液或其他檢體檢測。

6、汽車所有人，明知汽車駕駛人酒精濃度超過規定標準情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。（道路交通管理處罰條例§35）

- 1、汽車駕駛人，曾依第三十五條第一項、第二項後段、第三項後段之規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。
- 2、汽車駕駛人，曾依第三十五條第二項前段之規定吊銷駕駛執照者，三年不得考領駕駛執照。
- 3、汽車駕駛人，曾依第二項規定吊銷駕駛執照者，不得考領駕駛執照期間合計達六年以上者，終身不得考領駕駛執照。（道路交通管理處罰條例§67）

91.07修訂

- 1、駕駛汽車經測試酒精濃度超過規定標準者，處新台幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊扣其駕照一年。因而肇事致人受傷者，並吊扣駕照二年。
- 2、依上述規定吊扣駕照期間再犯者，處新台幣六萬元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷駕照。
- 3、拒測檢定者，處新台幣六萬元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕照。
- 4、如肇事致人重傷或死亡者，終身吊銷其駕照。
- 5、肇事拒測或肇事無法檢測者，強制實施血液或其他檢體檢測。
- 6、汽車所有人，明知汽車駕駛人酒精濃度超過規定標準情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。
- 7、上述汽車駕駛人罰鍰不得易處吊扣駕照，其逾十五日後仍不繳納者，依法移送強制執行。（道路交通管理處罰條例§35）

除上述所提到的相關法令規章外，有鑒於酒醉駕駛的問題層出不窮及威脅之與日俱增，為使執法跟上時代的腳步，交通部仍另擬訂許多增加酒醉駕車者不便或提高使用成本等相關規定，例如：民國八十六年元月，全面落實違規者「禁止駕駛」的規定；民國八十七年六月起，將酒醉駕車違規道安講習由四小時延長為八小時；民國八十八年七月十七日以後，酒醉駕車被起訴者，駕照背後將蓋上「曾犯酒後駕車」等字眼；此外，台北市政府亦於八十九年八月，為發揮社會輿論功效，藉以遏止酒醉駕車行為，特依地方制度法訂定「台北市酒醉駕車重大違規案件公佈辦法」，由警察局將酒醉駕車違規情節重大者，定期於網站上公佈其姓名、職業、車號及違規事實等資料。而交通部更研議擬定汽車駕駛人若酒後駕車還要強制駕駛者從事五十小時以下的社區勞動服務的規定，刑法中的三萬元以下罰金規定，亦擬提高為三萬元以上到六萬元以下之罰度，以期降低酒醉駕車所衍生的社會成本之損失。【3】

肆、顏色管理與酒醉駕車之防制

目前政府對於酒醉駕車防制措施的執行,往往相當單純地從提高違規者之處罰標準等法制面的觀點著手,國內相關酒醉駕車防制措施的探討研究,也著重在酒醉駕車的執法策略與勤務規劃層面,很少以認知心理學的角度來研究各利害關係人的內在認知結構。Covello et al.(1987)認為,透過風險溝通以充分傳遞有關風險的資訊,民眾就能根據這些資訊,決定做最適當的行為,政府也能根據這些資訊,制定最適當的法規與政策,這將有助於個人、機構或社會從事趨吉避凶的選擇。此外,透過風險溝通,民眾也有更多機會參與政府與企業風險管理行動,這對於解決民眾共同的風險問題,化解與風險有關的紛爭衝突,以保障民眾的權益均有幫助。也就是藉由風險溝通傳達風險訊息,以改變民眾的風險知覺,進而可促成其行為的改變(汪明生等,1996),例如,宣導戒菸及開車繫安全帶就是透過調高民眾的風險知覺來促成行為改變;反之,宣導核能安全性以使民眾願意接受核能電廠,則是透過調低民眾的風險知覺來促成行為改變。因此,民眾對於酒醉駕車的風險知覺及其對資訊整合的方式如何,對政府處理酒醉駕車問題有其非常必要性。【1】

為提供執法者對於酒醉駕駛之初步篩選與判斷,根據美國公路交通安全部(NHTSA)的研究報告顯示,當駕駛者的駕駛行為,有下列幾種駕駛現象時,執法者即可初步斷定駕駛者涉嫌酒醉駕車而加以攔停檢查,而民眾亦可據此交通行為判斷週遭之交通環境是否安全或進一步提供檢舉之參考:【6】

- 1、轉彎半徑過大(Turning with a wide radius)
- 2、跨越中心分向(限制)線或車道線(Straddling center of lane marker)
- 3、外表顯現酒醉狀態(Appearing to be drunk)
- 4、幾乎碰撞其他車輛或物體(Almost striking object or vehicle)
- 5、行向不定(Weaving)
- 6、不依規定車道行駛(Driving on other than designated highway)
- 7、車輛偏向後急速轉回至原行駛車道(Swerving)
- 8、低速駕車(Speed more than 10 mph below limit)
- 9、無故於車道上停車(Stopping without cause in traffic lane)
- 10、跟車距離太近(Following too closely)
- 11、行駛緩慢且偏離原行駛車道(Drifting)
- 12、輪胎壓在中心分向(限制)線或車道標記(Tires on center or lane marker)
- 13、異常之煞車行為(Braking erratically)
- 14、駛入對象或橫向車流(Driving into opposing or crossing traffic)
- 15、駕車行為與燈號顯示不一(Signaling inconsistent with driving actions)
- 16、對號誌之反應遲緩(Slow response to traffic signals)
- 17、停車位置不對(Stopping inappropriately)
- 18、突然或違規之轉彎(Turning abruptly or illegally)
- 19、急遽加速或減速(Accelerating or decelerating rapidly)
- 20、未打開車前燈(Headlights off)

事實上,現行防制酒醉駕車措施的主軸已成為交通管理者(執法者)與酒醉駕車違規者間的長期對抗戰,惟交通管理者往往以取締酒醉駕車違規件數及酒醉駕車肇事案件之死傷人數,來評比防制措施的成效,然而每位酒醉駕車者所造成之悲劇,最後還是要無辜的社會大眾來承擔風險,且無絲毫對抗餘地。因此,為使民眾能事先化解突來之風險,爰引用「台北市酒醉駕車重大違規案件公佈辦法」之公開精神,導入顏色管理之方法,結合車輛牌照之單一特性,加以區分,使交通管

理者（執法者）能透過資訊科技，結合違規紀錄，針對曾犯違規酒醉駕車者，加強交通稽查，以發揮主動嚇阻作用；同時也促使社會大眾共同參與監督，以遏止酒醉駕車之惡習，並提早採取適當防禦措施，以防範交通事故之發生。現將其構想分述如后：

一、所謂「顏色管理（Color Management Method）」係指運用工作者對色彩的分辨能力和持有的聯想力，將複雜的管理問題，簡化成不同色彩，區分不同的程度，以直覺與目視的方法，以呈現問題的本質和問題改善的情況，使每一個人對於問題有相同的認識和瞭解【7】。例如台北捷運用顏色看板指引乘客搭乘的路線，就是顏色管理的典型例子。顏色管理可區分為：

- 1、**顏色分級法**：以綠藍黃紅等顏色標示於物體外及看板上，表示不同的等級。例如：黃實線設於路側者，用以禁止停車；紅實線設於路側者，用以禁止臨時停車。
- 2、**顏色標示法**：在物體外及看板上，便於進行工作流程管理、異常警示及防止錯誤發生。

例如：交通主管機關為方便車種管理及治安考量，規定計程車客運業自民國八十一年一月一日起，車身顏色應為純黃顏色。

- 3、**顏色心理法**：運用不同的顏色，對視覺及心理產生影響，以提高管理者的注意力，或改善工作的環境。

例如：行車管制號誌以圓形綠燈表示准許車輛直行或左、右轉；圓形黃燈用以警告車輛駕駛人及行人，表示紅色燈號即將顯示，屆時將失去通行路權；圓形紅燈表示禁止通行，不得超越停止線或進入路口。

二、按汽車牌照（號牌、行車執照及拖車使用證）為公路監理機關所發給，依最高法院六十三年台上自第一五五〇號判例意旨，汽車牌照乃屬行車之許可憑證，自應適用刑法第二百十二條所列之規定。汽車號牌之型式、顏色（如表）及編號，按其種類由交通部定之，具有單一特性。

表3 現行各車種汽車號牌之型式與顏色

車種	牌照顏色	車種	牌照顏色
遊覽車	紅底白字	自用大貨車	白底綠字
營業大客車	綠底白字	租賃小客車	白底黑字
營業小貨車	綠底白字	重機	白底黑字
計程車	白底紅字	大型重型機車	黃底黑字
自用小客貨	白底黑字	輕機	綠底白字

為徹底遏止酒醉駕車的不當行為，立法委員曾提案加重現行「道路交通管理處罰條例」罰責，增列「經受吊扣牌照之汽車再次提供自己或他人違反酒後駕車，沒入該車輛。」，然因涉及人民財產權益及法律層次爭議，本項提案未通過立法。延續上述提案之精神，改為將酒醉駕車違規者所駕駛之車輛號牌，統一訂牌照顏色（配合車籍資料連貫性，汽車牌照號碼不變），規定應懸掛一定期間（不論有無轉讓買賣），以發揮社會大眾共同監督；以利執法人員加強稽查取締；並約束汽車駕駛者應善盡使用責任，以避免造成汽車所有人之不便。

- 三、仿效公共建築之安全檢查模式，如有安全顧慮之建築物，張貼顏色標單，告知民眾應避免進出使用，以保人身安全。因酒醉駕車者的投機行為，將其風險轉嫁予社會大眾，是屬於極為不道德之行為，且在車流動態中，不易辨識該駕駛者(因現行法令規定騎乘機車須戴安全帽；多數汽車車窗皆張貼反光隔熱紙)，固有需要將曾酒醉駕駛之使用車輛於車流中顯現出來，以特定顏色號牌車突顯其隱藏危險性，讓民眾從事趨吉避凶的選擇，降低其轉嫁風險。
- 四、職業汽車駕駛人係以「駕駛技術」為謀生技能，其從事駕駛時間較普通駕駛為久，然目前職業駕駛者所適用之酒精濃度標準與普通駕駛相同，吾人如用前述表1中有關身體酒精濃度與肇事率(行為表現)之關係中所列**肇事率**再乘以**駕駛時間**，則其所衍生之風險，當另有不同之對照關係，此為另一值得吾人重視及深入探討之另一重要課題。

伍、綜合討論與建議

綜合上述所提論點，以下歸納出幾點相關意見與建議，提供與會先進金一步討論與參考，藉由集思廣議，希望對於交通安全環境的改善，能真正有所助益：

- 一、儘速針對酒醉駕車者所使用車輛律訂統一牌照顏色，交由公路監理機關併同吊扣駕駛執照辦理。
- 二、由公路監理機關將**酒醉駕駛者所使用車輛號牌**登錄管制，並傳輸至警政查詢系統，比照失竊車輛處理模式(只提供車輛是否仍在管制期間，呈現YES,NO模式)，結合警察掌上型電腦，加強交通稽查，並防止車主偽、變造汽車號牌。
- 三、透過各交控中心監視交通狀況攝影機，結合自動車輛辨識系統(Automatic Vehicle Identification, AVI)，蒐集管制車輛出現時間、種類及起訖點等相關交通資訊，作為執行取締酒醉駕車勤務編排之參考依據或相關研究之資料。
- 四、交通主管機關應定期召開檢討酒醉駕車之執行成效，並逐漸向下修正駕駛者吐氣中酒精濃度或血液中酒精濃度數據值，朝「酒後不開車」之目標。
- 五、研訂**職業駕駛者與行駛高速公路駕駛者**所適用之酒精濃度是否得檢討其最低酒精濃度標準值，應請學者專家加以評估規範。
- 六、為讓民眾提高對酒醉駕車者的察覺，提早作防禦措施(如讓車、變換車道等行為)，交通主管應針對酒醉駕車的行為特徵(上述所提二十種風險訊息)，拍攝相關宣教影片，並配合教導民眾應如何處理，防範保護自身安全。甚至在高速公路行駛時，如發現酒醉駕車之外顯特徵時，可透過電話檢舉，於收費站加強稽查取締。

參考文獻

1. 郭文俊，酒後駕車風險知覺之資訊整合實驗，國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，民國90年6月。
2. 何國榮、黃益三、王銘亨，人體血液中酒精濃度與呼氣酒精濃度在實例上的探討，八十九年道路交通安全與執法研討會，頁271-285。
3. 趙家皓，台灣酒後駕車行為的探討與分析，輔仁大學經濟學研究所碩士論文，民國88年6月。
4. 林山田等，酒後駕車相關問題座談會，台灣本土法律雜誌，第八期，頁59-115，民國89年6月。

5. 林添進，酒後駕車之刑事責任問題研究，中央警察大學法律研究所碩士論文，民國89年6月。
6. 張新岳，從正當法律程序論酒醉駕車之取締程序，中央警察大學交通管理研究所碩士論文，民國89年6月。
7. 楊忠吉著，顏色管理實務，台北：中衛發展中心，民國84年6月。
8. 警察實用法令，90年版，內政部警政署編印。
9. 蔡中志，國人酒精濃度與代謝率及對行為影響之實驗研究，台灣法律網交通法規專欄，民國90年。
10. 蔡中志，酒精影響安全駕駛及其法規之探討（一）至（五），台灣法律網交通法規專欄，民國90年。