

我國防制酒駕工作勤務檢討與策進作為

Drunk Driving Prevention Duty Review and Promoting Action in Taiwan

謝明德 Ming-Te Hsieh¹

摘要

酒後違規駕車係屬重大危害交通秩序及安全之行為，不只危害駕駛人生命安全，更讓周遭無辜用路人安全受到威脅，嚴重危及社會安定與家庭幸福。依據內政部警政署統計數據顯示，台灣近十年交通事故死亡案件中，酒駕肇事均為肇事主因之一。本文藉由回顧與整理比較各國對酒駕的處罰規定，警政署取締酒駕違規及酒駕肇事案件統計數據，分析酒駕行為與肇事特性，檢討我國酒駕執法防制工作，針對防制酒駕工作研提相關建議，包括警察機關應持續嚴格取締酒駕違規（法）行為，考量轄區道路狀況、民眾使用交通工具習慣及酒駕肇事特性，妥適規劃勤務布署，同時強化教育宣導作為，強化酒駕再犯處置作為，修法加重高酒精濃度違規駕車及酒駕再犯者之處罰，呼籲各地方政府首長重視等，提供未來防制酒駕工作參考。

關鍵詞：交通安全、交通違規、執法、酒駕

Abstract

Driving under the influence (DUI) poses a major threat to roadway traffic and safety. It not only endangers the safety of drivers, but also puts innocent road users' lives at risk. It will seriously endanger social stability and destroy the welfare of involved families. According to the National Police Agency (NPA), drunk driving has been one of the leading causes for fatality traffic accidents in Taiwan in the past 10 years. This study reviewed and compared penalties imposed on drunk driving among different countries, and utilized the DUI statistics released by the NPA to analyze behaviors and characteristics of drunk driving. Moreover, a thorough review of the

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

DUI prevention measures in Taiwan was made and recommendations for future enforcement was provided as follows:

Police departments should continue their strict DUI enforcement and deploy police forces accordingly after taking into account such factors as different road conditions, vehicle usage habits of drivers and the characteristics of DUI.

In the meantime, the police departments should conduct anti-DUI awareness campaigns and impose severe punishment on reoffending drunk drivers. Furthermore, the DUI laws shall be revised to charge stricter penalties on reoffending drunk drivers and those drivers with high breath alcohol content. City and county government administrators are also advised to pay more attention on DUI enforcement in their jurisdictions.

Keywords: Traffic safety, Traffic violation, Law enforcement, Driving under the influence (DUI)

一、前言

交通工具的發明為人類生活創造便利，同時也為人類生命與生活造成威脅，一旦操作稍有不慎動輒造成生命財產之重大傷亡損失，交通安全的相關議題亦從此廣受矚目。其中，又以酒駕肇事致人死傷案件嚴重危害交通安全，讓許多家庭破碎，引起社會輿論及民眾極度關注。根據內政部警政署統計資料顯示，近 10 年酒駕肇事高居國內道路交通事故主要肇因，顯見國人酒駕之嚴重性。雖然我國將取締酒駕列為惡性交通違規取締重點，但酒駕肇事死亡人數一直居高不下，101 年 4 月底發生葉姓少年酒駕肇事致死案件，經媒體大篇幅報導，引發社會輿論高度關注。為澈底解決酒後駕車的道路安全問題，政府相關部門不斷加重酒醉駕車之各項防制作為，包括執法取締、教育宣導、工程改善，甚至加強處罰之罰則，以遏止酒後駕車之行為。其中，又以 101 年 6 月警政署實施酒駕大執法，是近十年來最值得關注的交通執法勤務。

為改善國內酒駕肇事問題，防制是類案件發生，警政署自 101 年 6 月起採行諸多作為，包括：規劃執行全國酒駕大執法，並佐以相關宣導措施，推動代叫計程車，代客駕駛等措施。而相關政府機關亦積極就政策、法制、宣導及取締等面向，加強各項防處作為，如：法務部及交通部修正相關法令加重酒駕罰則，期望能有效遏阻酒駕惡行，降低交通事故發生。102 年除持續加強執法以外，警政署、交通部等相關單位亦規劃辦理各項宣導作為，法務部及交通部並積極著手修法加重酒駕罰則公布實施。103 年為賡續降低酒駕肇事案件，達成國人期盼，警政署規劃以降低酒駕肇事死亡人數 20% 為目標值。從警政署的統計資料發現，101 年酒駕肇事死亡人數從 100 年 439 人降為 376 人，降幅 14.35%；102 年酒駕肇事死亡人數再降為 245 人，降幅達 34.84%。

在酒駕肇事死亡人數屢創新低的同時，未來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，也是當前交通安全重要課題。尤其觀察政府目前防制酒駕作為大多採行嚴懲及嚇阻方式為之，會不會有黔驢技窮的時候，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，終究無法修成正果。要維持良好交通行車環境，澈底遏止酒駕行為發生，應加強治標或治本，抑或兩者並行，是否有其他良方可行，是值得省思的問題。本文有鑑於上述值得深思之議題，除蒐集國內外對本研究有關的期刊論文、博碩士論文、政府出版品、報紙、各研究計畫網頁、相關網際網路等相關資料，並且對文獻作客觀有系統的整理，以了解酒駕防制的現況與趨勢，並藉以研提未來酒駕防制政策的重點方向及建議。

二、文獻回顧

酒駕問題在社會各界凝聚高度共識，營造反酒駕氛圍下，政府迅速修法、強力執行執法、宣導等防制工作下，酒駕死亡人數逐年降低，但是低點在哪裡？在政府大力整頓後，維持現有防制作為，成效能否持續再創新低。本文從相關酒駕議題文獻資料，再佐以政府部門次級資料，包括各國酒後駕車酒精濃度標準、酒駕執法勤務規劃、酒駕防制策政、酒精濃度測試探討、政府修法歷程、執法作為、教育宣導等領域，藉以了解現行警察執法勤務規劃執行現況及政府防制酒駕措施，分析近年防制成效趨勢，了解近期有無趨緩情事。同時從執法績效及酒駕肇事案件統計數據分析酒駕違規及肇事行為特性，檢討現行取締酒駕勤務有無再修正空間及必要，或者加碼其他酒駕防制措施及政策，把現行防制酒駕工作從治標導正為治本，確實根治我國酒駕問題。

2.1 近 10 年酒駕違規及肇事案件趨勢

近 10 年全國車輛數，由 91 年約 1,790 萬輛，增加至 102 年的 2,222 萬輛，全國車輛數大幅增加 432 萬輛(+24.12%)；統計取締酒駕違規件數自 98 年 13 萬 7,692 件達高峰後遞減，101 年因執行全國取締酒駕大執法專案，取締酒駕違規件數則呈現增加趨勢；另酒駕肇事死亡人數，以 97 年 727 人達高峰後遞減，101 年 376 人，102 年更降為 245 人，為近 10 年新低，如圖 1 所示。

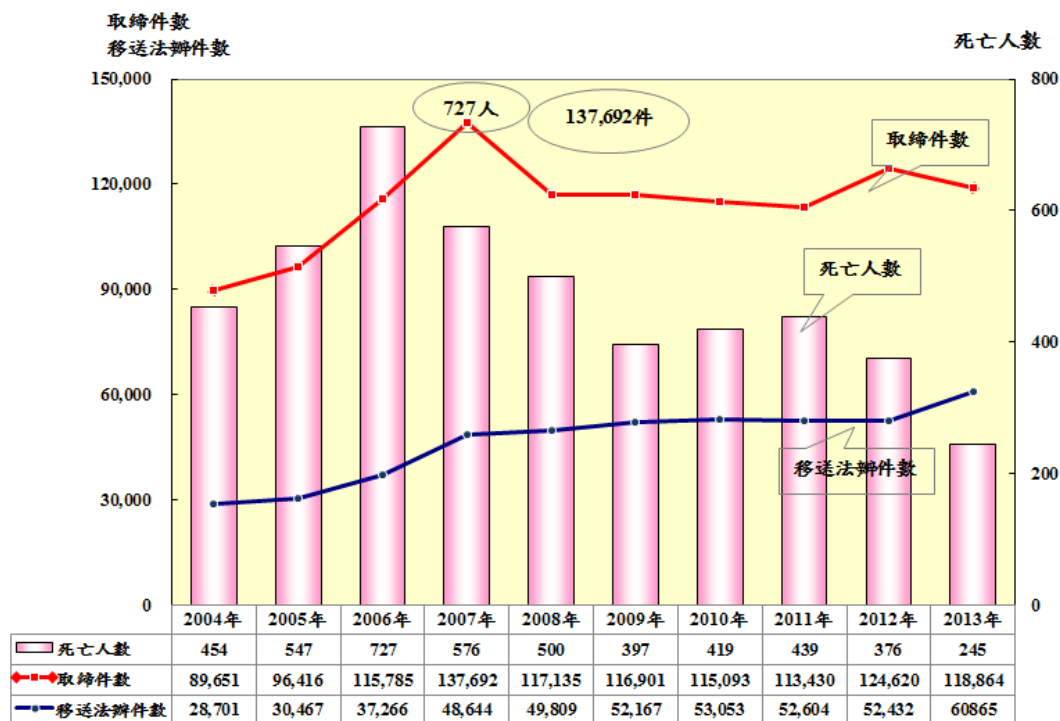


圖 1 2004(93)年至 2013(102)年取締酒駕及酒駕肇事死亡人數趨勢圖

2.2 近年來取締酒駕具體防制作為

2.2.1 推動區域聯防，嚴正交通執法

為發揮執法效能，警政署於 101 年 5 月 9 日發函各警察機關針對轄區相鄰易發生酒駕及易肇事之路段、時間及車種，彈性規劃聯合稽查勤務，除加強計畫性勤務規劃部署外，並要求各警察機關強化平時機動巡邏攔檢勤務作為，靈活運用警力，提高執法之強度、密度及見警率，以發揮一種勤務多種功能之效果；同時召開「嚴格取締酒後駕車，共同維護交通安全」記者會，公開宣示警察嚴正執法立場，拒絕關說，對公然挑釁行為，落實蒐證並嚴懲違法，以維執法尊嚴。

2.2.2 訂頒專案計畫，宣示取締決心

為宣示強力取締酒駕之決心，警政署訂頒「全國性同步取締酒後駕車大執法」實施計畫，自 101 年 6 月 1 日起至 8 月 30 日止，辦理為期 3 個月「加強取締酒駕專案性勤務」，每月規劃 4 次全國性同步「取締酒後駕車大

執法」，強化「區域聯防」機制，加強攔檢稽查作為，在 101 年 6 月 8 日舉行全國性同步宣示行動，編組分區視導全國性同步取締酒駕專案勤務。為持續發揮宣示成效，復於 101 年 7 月 7 日舉行第二次全國性同步宣示行動，同時邀請各地媒體採訪並廣為報導，以落實宣導之功效。經統計分析近年來酒駕肇事時段，以 18 時起至翌日凌晨 6 時間之酒駕肇事死亡人數占全般交通事故死亡人數比例高達 74.02%，顯示酒駕死亡事故多集中於傍晚、夜間或深夜時段，警政署並要求都會區警察機關，加強深夜時段取締酒駕勤務規劃，以全面強化取締作為。

2.2.3 勤務因地制宜，提高執法密度

現行取締酒駕勤務，因各地交通狀況不一，為因地制宜、強化執法效益，警政署於 101 年 6 月 6 日通令各警察機關加強攔檢酒測勤務強度及頻率，對拒絕酒測之汽車駕駛人，告知拒測將受重罰之嚴重性；同時要求各直轄市（五都）及桃園縣政府警察局自同年 6 月 7 日起連續 2 週，針對轄區常有酒駕違規及肇事路段、時段，每日規劃分區取締酒駕勤務，以遏止投機民眾酒駕違規行為。

2.2.4 強化重點節慶假期之取締酒駕作為

由於年終尾牙、春節等重點節期間，國內公司行號及民眾多有舉辦團拜、春酒餐會等習慣，飲酒頻率較平時增加，為防制民眾酒後駕車，警政署每年節慶假期前均規劃要求各警察機關強化防制酒後駕車相關宣導作為，提醒駕駛人遵守「酒後不開車，開車不喝酒」的安全駕駛觀念外，並檢討分析轄內易發生酒後駕車或酒後肇事之時間及地點，加強取締酒後駕車執法強度與密度，以遏止駕駛人僥倖之心理，有效維護假期期間交通安全。

2.2.5 加強預防宣導，防範酒後開車

1. 警政署及警察機關宣導作為

通函各警察機關除辦理相關宣示活動外，並於 101 年 7 月 6 日至 16 日期間，邀集轄內餐飲職業工會、餐飲業者、計程車工會、停車場管理業者等辦理「防制民眾酒駕宣導」座談會，向餐飲業者宣導在店家外設置「酒後不開車」、「指定駕駛」、「酒後搭乘大眾運輸」等標語牌及提供「代叫計程車」服務外，並與業者研商防制酒駕措施及修法建言，期結合相關單位力量，有效防制酒後駕車行為，同時廣邀平面、電子媒體及廣播電臺採訪報導，擴大宣導成效。經統計各警察機關辦理座談會計 80 場次，並針對與會人員所提建議事項（研議建立代客駕車制度、提供宣導餐飲業者獎勵措施等）函請相關單位交通部、經濟

部參酌。

警政署 101 年 7 月 4 日訂頒「廣徵各界對於酒後駕車加重處罰意見及加強宣導工作實施計畫」，101 年 7 月 20 日起至 8 月 20 日間，辦理「開車不喝酒，幸福久久久」徵文比賽及「我開車，我不喝酒－防制酒後駕車」全民廣播插播帶創作大賞徵選活動，經統計徵文比賽計 1,343 件作品投件（短文類 293 件、標語類 1,050 件），宣導插播帶計 78 件作品投件。前述評選得獎作品除於警政署全球資訊網、警光網站、警廣網站公告及函送各警察機關妥為運用外，亦由警察廣播電臺於全國治安交通網持續播放，警光網站設置「防制酒駕宣導短片影音專區」，上傳酒駕防制宣傳短片等資料，並開辦警光網站「線上討論區」，以防制酒駕為議題開版，上傳相關酒駕執法議題及新聞稿，宣導成效良好。警政署並規劃內政部部长、警察幹部及交通專業人士接受警廣全國治安交通網各節目、交通單元專訪，以及防制酒駕插播宣導，同時開放聽眾 call in 或簡訊留言功能，而多數聽眾建議針對酒駕行為應加重罰則及刑責，以發揮嚇阻作用收到宣導預期的效果。

為有效加強治安維護，警政署 101 年 8 月 13 日啟用智慧型手機「警政服務 APP」，將「酒駕防制」列為服務功能之一。該應用軟體具備「酒駕違規及肇事數據」、「酒駕違規法令」閱覽功能，並提供「計程車電話查詢服務」，讓使用民眾即時查詢其所在位置之計程車行（隊）電話；另 102 年在警政署全球資訊網規劃建置「防制酒駕專區」，提供新聞訊息、酒駕執法、事故統計、法令規範等最新訊息及警察執法作為讓民眾了解，並連結相關單位製作之防制酒駕宣導影片，供民眾下載觀看，以灌輸民眾以提供民眾免費下載安裝使用，提升為民服務品質。

2. 交通部強化防制酒駕宣導作為

為養成國人「只要喝酒就不開車」的習慣，交通部 102 年 2 月至 3 月份透過電視廣告時段及全國電影院播放宣導短片，希藉由家人傷痛的情境描述提醒駕駛人勿酒後開（騎）車，同時利用警廣及民間廣播電臺，透過節目口播、專訪、廣播帶等多元方式密集宣導。另積極與非營利組織（酒與社會責任促進會）合作仿效國外作法，於各縣市人潮匯集處展示裝置藝術 Politaxi car「酒駕防禦宣導展示車」，藉由創意清楚傳達酒後選擇搭計程車之概念。規劃製作實用之櫃檯桌卡，在 102 年 6 月份將透過縣市警察局分送轄內販酒場所，放置於收銀櫃檯明顯處，提醒民眾酒後不開車改搭乘計程車。

3. 法務部防制酒駕政策及宣導作為

為加強法治教育的推廣工作，法務部在該部全球資訊網建立「法治教育」專區，邀請法律專家，針對防制酒駕議題等法律時事撰寫專

文，並發行司法保護電子報，針對時下民眾需要瞭解的法律常識，加強宣導。另為避免國內新移民、移工族群，因不諳酒駕嚴重性而誤蹈法網，102年結合四方報，針對東南亞籍移民、移工辦理「結髮(法)一輩子」法治教育漫畫徵件競賽活動，主題並包括反酒駕議題，以強化反酒駕宣導。

三、近年修法趨勢

政府為在短時間迅速壓制酒駕肇事問題，除由警察機關規劃全國性執法勤務作為，增加執法強度及見警率外，同時針對刑法、陸海空軍刑法、道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則等規範酒駕法令，由法務部、國防部及交通部等部會，積極推動修法，加重酒駕違規(法)罰則，以下將分類探討近年我國取締酒駕相關法令及規範之修法歷程、趨勢及內容。

3.1 刑法及陸海空軍刑法

101年6月行政院邀集法務部、交通部、衛生署及內政部進行跨部會協商召開「研商防制酒駕肇事相關法令研修之可行性會議」，會中達成「嚴格取締、修法重罰」共識，相關決議如下：

- 1.除要求各警察機關加強嚴格執法外，針對車輛較多之五都應於101年6月底前，天天加強分區酒測臨檢，並對汽車駕駛人拒絕酒測者，明確告知依相關規定可當場移置保管汽車及吊銷駕駛執照。
- 2.請法務部及交通部於101年6月底以前，就民眾所提出相關修法意見，召開修法公聽會，並提出修正法案，回應民眾加重罰則及刑度的要求，同時將13個立法委員所提的修法意見列入研討。

為持續酒駕防制成效，建立民眾酒後不開車正確觀念，減少酒駕肇事案件發生，總統府於102年1月邀請國內反酒駕團體、學者等舉行反酒駕座談會，研議有效防制酒駕措施，會議主要決議如下：

- 1.強化交通部道安會報功能，支持內政部透過治安會報功能，促使各縣市落實取締酒駕執法。
- 2.請交通部參考與會人員建議之源頭管制及提高保費等意見，結合相關部會力量，持續推動防制酒駕工作；另請警政署分析酒駕肇事駕駛人之酒精濃度檢測情形。
- 3.請法務部、交通部、內政部等相關部會，儘速研商降低酒駕移送法辦之酒精濃度標準(例如吐氣酒精濃度由每公升0.55毫克降為0.25毫克)

之可行性)，並期望於 102 年 2 月底前完成；屆時請行政院協調立法院黨團配合，希望在立法院第 8 屆第 3 會期能通過修法。

4. 研議修法將酒駕納入「刑事訴訟法」預防性羈押之範圍，並商討「社會秩序維護法」增訂酒駕者得付即時拘留規定之可行性，以遏止酒駕。

102 年 2 月行政院邀集法務部、交通部、衛生署、國防部及內政部等相關單位召開研商防制酒駕相關事宜會議，會議主要決議如下：

1. 將刑法第 185 條之 3、陸海空軍刑法第 54 條關於酒後駕車之處罰規定，修正為呼氣酒精濃度達每公升 0.25 毫克或血液酒精濃度達 0.05%，且刑責為 2 年以下有期徒刑。
2. 配合適用刑法處罰酒精濃度下修，將道路交通安全規則第 114 條行政處罰標準修正為呼氣酒精濃度達每公升 0.15 毫克或血液酒精濃度達 0.03%。
3. 促使刑法第 185 條之 3 的規定納入刑事訴訟法第 101 條之 1 預防性羈押事由。
4. 加強宣導勸阻酒駕之配套措施，如指定駕駛、代客叫車、代客駕車等。
5. 請衛生署宣導喝酒傷身之嚴重性。

法務部於 101 年 8 月 27 日參酌外國立法例，重新檢討刑法構成要件及刑度之必要性，將刑法第 185 條之 3 修正草案陳報行政院，行政院於 101 年 9 月 20 日審查通過，102 年 3 月 28 日立法院司法及法制委員會審議刑法第 185 條之 3 及刑事訴訟法第 101 條之 1 情形如下及表 1 所示：

1. 刑法第 185 條之 3 修正條文業於 102 年 5 月 31 日經立法院三讀通過，並於 102 年 6 月 11 日公布施行，修正重點如下：
 - (1) 明定並降低「服用酒類不能安全駕駛動力交通工具」之呼氣酒測值達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 以上之處罰。
 - (2) 刪除現有條文中之「拘役」及「單科罰金」之刑罰。
 - (3) 酒駕因而致人於死者，刑度由「處 1 年以上 7 年以下有期徒刑」修正為「處 3 年以上 10 年以下有期徒刑」；致重傷者，刑度由「處 6 月以上 5 年以下有期徒刑」修正為「處 1 年以上 7 年以下有期徒刑」。
2. 刑事訴訟法第 101 條之 1（預防性羈押）條文修正草案，另擇期審查。

立法院司法及法制委員會、國防及外交委員會聯席會於 102 年 5 月 7 日三讀通過陸海空軍刑法第 54 條修正條文，並於 102 年 5 月 22 日公布施行，修正重點如下（如表 1）：

1. 現行「服用酒類不能安全駕駛動力交通工具」明確律定為呼氣酒測值達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 以上之處罰。

2.刪除現有條文中之「拘役」及「單科罰金」之刑罰。

3.酒駕因而致人於死者，刑度由「處1年以上7年以下有期徒刑」提高為「處3年以上10年以下有期徒刑」；致重傷者，刑度由「處6年以上5年以下有期徒刑」提高為「處1年以上7年以下有期徒刑」。

表1 刑法第185條之3及陸海空軍刑法第54條修法前後對照表

項目	刑法第185條之3 (102年6月11日公布施行)			陸海空軍刑法第54條 (102年5月22日公布施行)		
	未肇事	肇事		未肇事	肇事	
		致人重傷	致人死亡		致人重傷	致人死亡
現行條文	處2年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣20萬元以下罰金	處6月以上5年以下有期徒刑	處1年以上7年以下有期徒刑	處2年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣30萬元以下罰金	處6月以上5年以下有期徒刑	處1年以上7年以下有期徒刑
修正條文	處2年以下有期徒刑，得併科新臺幣20萬元以下罰金	處1年以上7年以下有期徒刑	處3年以上10年以下有期徒刑	處2年以下有期徒刑，得併科新臺幣30萬元以下罰金	處1年以上7年以下有期徒刑	處3年以上10年以下有期徒刑

3.2 道路交通管理處罰條例及導路交通安全規則等相關交通法令

為促使駕駛人儘早建立養成酒後不開車觀念，交通部於101年10月15日修正公布道路交通安全規則，自102年1月1日起，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3類駕駛人駕駛車輛時，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，予以處罰規定。另行政院102年2月27日公布自102年3月1日起實施修正道路交通管理處罰條例第35條提高酒駕罰則部分，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。102年6月13日刑法及陸海空軍刑法處罰酒精濃度下修至每公升0.25毫克之修法實施，為呼應社會對於推動國內開車酒精零容忍之共識與期待，配合刑法酒精濃度下修，交通部並修正公布道路交通安全規則第114條條文，全面規定各類駕駛人不得駕車之酒精濃度標準限制至每公升0.15毫克，並與刑法修正案同步實施。

配合道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則修正實施，102年2月27日公布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，並自 3 月 1 日起實施，修正重點包括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稽查處置，同時修正違反道路交通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)駕照之規定。

3.3 警政署修訂取締酒駕相關程序及拒測案件因應作為

配合酒駕新法施行，為使員警能順利執法，保障民眾權益，警政署修正「取締酒後駕車作業程序」及「警察人員對酒後駕車當事人實施強制作為應注意事項」。102 年 6 月 13 日新法實施後，部分酒駕案件駕駛人逃避移送法辦而拒絕接受檢測，為防堵此類規避行為，行政院於同年 6 月 17 日召集內政部、交通部、國防部及法務部等相關部會，積極研議道路交通管理處罰條例第 35 條第 5 項有關酒駕拒絕接受檢測強制抽血規定及因應作為，遏止酒駕者投機心態。警政署並於 102 年 6 月 18 日訂定「取締酒駕拒測處理作業程序」，要求各警察機關落實執行，同時在執行取締酒後駕車、交通稽查等勤務時，應將該作業程序列為勤前教育重點項目，提示員警相關法令規定，並列為重點取締工作，遏止酒駕拒測案件持續發生，發揮防制酒駕功效。另為周延現行拒絕酒測移送法辦之行政處理與效率，遏止駕駛人拒絕酒測移送法辦規避刑責之投機心理，行政院於同年 7 月 4 日召開「道路交通管理處罰條例」第 35 條修正草案審查會議，審查交通部提案修法刪除該條例第 35 條第 5 項「汽車駕駛人『肇事』拒絕接受或……」條文中『肇事』二字，經討論決議修正草案部分請交通部會商法務部再行研議。

3.4 各國酒後駕車處罰標準及規定

酒後駕車對交通行車安全危害甚鉅，為遏止酒駕行為危害人民生命財產安全，各國對酒駕肇事無不積極防制。如表 2 所示，比較各國酒後駕車的酒精濃度標準(何國榮等人, 2000)，大部分國家多以血液酒精濃度 0.05% (呼氣酒精濃度 0.25MG/L) 標準，部分國家並將駕駛人分類為一般、職業及新手駕駛，個別規範不同酒精濃度標準。例如美國各州皆以血液酒精濃度 0.08% (呼氣酒精濃度 0.40MG/L) 為合法上限；並推廣對於未滿 21 歲者以及校車駕駛採更嚴格標準。澳洲的血液酒精濃度合法上限很早以前即從 0.08% (呼氣酒精濃度 0.40MG/L) 降至 0.05% (呼氣酒精濃度 0.25MG/L)，新手駕駛必須零檢出，目前正研議年輕駕駛亦須零檢出。亞洲國家以日本血液酒精濃度合法上限為 0.03% (呼氣酒精濃度 0.15MG/L) 最嚴格，同時

並處罰提供酒類或勸酒者；另韓國及新加坡血液酒精濃度合法上限各為 0.05%、0.08%（呼氣酒精濃度 0.25MG/L、0.40MG/L）。歐盟地區除英國與馬爾地夫和美國一樣為 0.08%（呼氣酒精濃度 0.40MG/L）外，餘皆較美國嚴格，其中捷克、匈牙利、羅馬尼亞及斯洛伐克等 4 國血液酒精濃度標準為 0%（呼氣酒精濃度 0MG/L），數十年來對於所有用路人之酒測值標準均採零容忍之政策（如表 3）。各國處罰種類包含罰款、吊銷駕照及自由刑等；另外各國對酒駕者之檢測，除以臨檢方式實施外，對於疑似肇事駕駛，一律採抽血檢驗方式，以利後續釐清刑事與民事責任。

我國對汽車駕駛人行駛道路之酒精濃度限制標準，在 102 年 6 月 13 日新法實施前，與國外大部分國家相同（血液中酒精濃度不得超過 0.05%），但日本已要求至血液中酒精濃度不得超過 0.03%，捷克、匈牙利、羅馬尼亞及斯洛伐克等 4 國更嚴格規範血液酒精濃度標準為 0%（呼氣酒精濃度 0MG/L），對所有駕駛人之酒測值標準均採零容忍之政策。另外，盧森堡、希臘、西班牙、奧地利等部分國家，對取得駕照未滿 2 年或大客車職業駕駛人、駕駛特定載重程度以上之商用車輛駕駛人等，規範較一般駕駛人嚴格之酒精濃度標準限制（不得超過 0.01%~0.03%）。

表 2 現行各國酒駕刑事罰之酒精濃度標準比較

刑事處罰標準 (呼氣酒精濃度)	國別	處罰內容摘要
0.10MG/L	瑞典	(1) 0.10MG/L：最多 6 個月監禁。 (2) 0.50MG/L：最多 2 年監禁。
	波蘭	(1) 0.10 以上未滿 0.25MG/L：1 個月以下徒刑。 (2) 超過 0.25MG/L：2 年以下有期徒刑。
0.15MG/L	日本	(1) 酒醉駕駛：5 年以下有期徒刑或 100 萬日圓以下罰金。 (2) 帶有酒氣駕駛(0.15-0.25MG/L)： 3 年以下有期徒刑或 50 萬日圓以下罰金。 (3) 拒絕檢測： 3 月以下有期徒刑或 50 萬日圓以下罰金。
0.25MG/L	挪威	監禁一個月。
	韓國	有期徒刑 6 個月以下，罰金 300 萬元（韓元）以下。
0.40MG/L	美國	(1) 初犯即監禁：阿拉斯加州、亞利桑那州、加州、 俄亥俄州、華盛頓州、西維吉尼亞州。 (2) 其他州：再犯才監禁。 (3) 多數州標準 0.40m/L，少數州 0.25MG/L。
	新加坡	罰款、吊銷駕照、監禁一個月。
	英國	最高罰鍰 1,000 英鎊，或監禁六個月，並扣駕照 3 年。
	法國	最高罰鍰 3,000 法郎，或監禁一個月。

(1)0.40-0.55MG/L (抽象危險犯) (2)0.55MG/L (具體危險犯)	德國	(1)「抽象危險犯」：1 年以下自由刑或罰金。 (2)「具體危險犯」：5 年以下自由刑或罰金。 (3)罰金最高 5000 馬克。
0.25MG/L	中華民國	2 年以下有期徒刑，得併科新臺幣 20 萬元以下罰金。

資料來源：透過外交部駐外單位取得並經本研究整理。

表 3 歐盟 27 個會員國駕駛人合法血液酒精濃度上限

國家	一般標準		職業駕駛濃度標準		新手駕駛濃度標準	
	血液酒精 濃度標準	呼氣酒精 濃度標準 (MG/L)	血液酒精 濃度標準	呼氣酒精 濃度標準 (MG/L)	血液酒精 濃度標準	呼氣酒精 濃度標準 (MG/L)
澳洲	0.05%	0.25	0.01%	0.05	0.01%	0.05
比利時	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.05%	0.25
保加利亞	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.05%	0.25
賽普勒斯	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.05%	0.25
捷克	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0
丹麥	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.05%	0.25
愛沙尼亞	0.02%	0.10	0.02%	0.10	0.02%	0.10
芬蘭	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.05%	0.25
法國	0.05%	0.25	0.05% (巴士司機 0.02%)	0.25 (巴士司 機 0.10)	0.05%	0.25
德國	0.05%	0.25	0.0%	0	0.0%	0
希臘	0.05%	0.25	0.02%	0.10	0.02%	0.10
匈牙利	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0
愛爾蘭	0.05%	0.25	0.02%	0.10	0.02%	0.10
義大利	0.05%	0.25	0.0%	0	0.0%	0
拉脫維亞	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.02%	0.10
立陶宛	0.04%	0.20	0.02%	0.10	0.02%	0.10
盧森堡	0.05%	0.25	0.01%	0.05	0.01%	0.05
馬爾他 (歐洲島國)	0.08%	0.40	0.08%	0.40	0.08%	0.40
荷蘭	0.05%	0.25	0.02%	0.10	0.02%	0.10
波蘭	0.02%	0.10	0.02%	0.10	0.02%	0.10
葡萄牙	0.05%	0.25	0.05%	0.25	0.05%	0.25
羅馬尼亞	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0

斯洛伐克	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0
西班牙	0.05%	0.25	0.03%	0.15	0.03%	0.15
瑞典	0.02%	0.10	0.02%	0.10	0.02%	0.10
英國	0.08%	0.40	0.08%	0.40	0.08%	0.40

資料來源：透過外交部駐外單位取得並經本研究整理。

四、執行績效分析

我國自 101 年 6 月起實施全國酒駕大執法，全面動員各警察機關員警投入防制酒駕工作，包括執法取締、宣導教育等，為比較分析政府動員各單位投入防制酒駕工作後，不同時段執行相關重點政策成效之差異，本文針對警政署的統計資料，從 101 年 1 月起，以半年、全年度、酒駕大執法時期、修法新制實施後等時期，進行取締酒駕違規、移送法辦及肇事死亡人數等統計分析，比較各時期所實施之政策是否具防制效果。同時藉由分析警政署委外辦理民意調查資料，瞭解民眾對酒駕防制工作的看法，進而研析具防制效果之作法。

4.1 101 年 6 月執行取締酒駕大執法後執行績效

101 年上半年國內發生數起重大酒駕肇事致死案件，引起社會輿論及民眾之高度重視，為積極防制酒駕肇事案件發生，警政署自 101 年 6 月 1 日起規劃為期 3 個月全國取締酒駕大執法專案勤務，統計 101 年 6 月至 8 月取締酒駕違規 4 萬 1,261 件，移送法辦 1 萬 5,585 件，酒駕肇事死亡人數 78 人，較 100 年同期取締件數增加 1 萬 1,781 件(+39.96%)，移送法辦增加 2,534 件(+19.42%)，死亡人數減少 21 人(-21.21%)，專案期間死亡人數明顯下降，如表 4 所示。

警政署自 101 年 6 月起規劃 3 個月酒駕大執法有初步成效，為賡續取締酒駕執法成效，自 9 月起持續規劃全國同步取締酒駕專案，強化勤務強度及頻率，有效遏止酒駕肇事案件發生，統計 101 年 7 月至 12 月取締酒駕違規 6 萬 4,460 件，移送法辦 2 萬 6,453 件，酒駕肇事死亡人數 173 人，與 100 年同期相比，取締件數增加 1 萬 5,833 件(+32.56%)，移送法辦增加 348 件(+1.30%)，酒駕死亡人數減少 52 人(-23.11%)；另外將 101 年酒駕大執法後半年（7 月至 12 月）和前半年（1 月至 6 月）比較，取締件數增加 4,300 件(+7.15%)，移送法辦增加 474 件(+1.82%)，酒駕死亡人數減少 30 人(-14.78%)。可見警察機關對於酒駕違規作為取締及執法強度，從 101 年上半年即已逐漸加溫，到警政署規劃執行全國性酒駕大執法後，全國警力重點投入，

相關取締執法及肇事防制成效明顯較 100 年同期增加，對於警察機關階段性重點式執法手段，確有立竿見影，迅速見效之功能（如表 4）。

101 年取締酒駕違規、移送法辦件數及酒駕死亡人數與 100 年同期相比，取締違規件數增加 1 萬 1,190 件(+9.87%)，移送法辦減少 172 件(-0.33%)，酒駕死亡人數減少 63 人(-14.35%)，全年執法及防制績效配合執行取締酒駕大執法專案，執法成效有顯著提升。102 年取締酒駕違規 11 萬 8,864 件，移送法辦 6 萬 0,865 件，酒駕肇事死亡人數 245 人，與 101 年同期相比，取締違規件數減少 5,756 件(-4.62%)，移送法辦件數增加 8,433 件(+16.08%)，酒駕死亡人數減少 131 人(-34.84%)。103 年 1 至 6 月取締酒駕違規 6 萬 1,505 件，移送法辦 3 萬 4,717 件，酒駕肇事死亡人數 86 人，與 102 年同期相比，取締件數增加 2,048 件(+3.44%)，移送法辦件數增加 1 萬 1,080 件(+46.88%)，酒駕死亡人數減少 50 人(-36.76%)（如表 4）。

表 4 取締酒駕違規及酒駕肇事人亡人數統計表

期間	取締件數	移送法辦件數	死亡人數	備註
101 年 6 月至 8 月	41,261	15,585	78	警政署 101 年 6 至 8 月實施 3 個月全國酒駕大執法統計數據。
100 年 6 月至 8 月	29,480	13,051	99	
增減數	+11,781	+2,534	-21	
增減率(%)	+39.96	+19.42	-21.21	
101 年 1 月至 6 月	60,160	25,979	203	101 年酒駕大執法前半年統計數據。
100 年 1 月至 6 月	57,960	25,803	214	
增減數	+2,200	+176	-11	
增減率(%)	+3.80	+0.68	-5.14	
101 年 7 月至 12 月	64,460	26,453	173	
100 年 7 月至 12 月	48,627	26,801	225	
增減數	+15,833	+348	-52	
增減率(%)	+32.56	+1.30	-23.11	
102 年 7 月至 12 月	59,407	37,056	109	
101 年 7 月至 12 月	64,460	26,453	173	
增減數	+5,053	+10,603	-64	
增減率(%)	-7.84	+40.08	-36.99	
101 年	124,620	52,432	376	
100 年	113,430	52,604	439	
增減數	+11,190	-172	-63	
增減率(%)	+9.87	-0.33	-14.35	
102 年	118,864	60,865	245	
101 年	124,620	52,432	376	
增減數	-5,756	+8,433	-131	

增減率(%)	-4.62	+16.08	-34.84	
103年1月至6月	61,505	34,717	86	
102年1月至6月	59,457	23,637	136	
增減數	+2,048	+11,080	-50	
增減率(%)	+3.44	+46.88	-36.76	
102年3月至12月	96,987	52,824	179	102年3月1日提高酒駕罰則新制實施後製年底執行成效。
101年3月至12月	106,814	44,000	301	
增減數	-9,827	+8,824	-122	
增減率(%)	-9.20	+20.05	-40.53	

4.2 102年1月1日起降低三類駕駛人酒測標準值新制實施後執行績效

交通部修正道路交通安全規則第114條條文，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3類駕駛人駕駛車輛時，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毫克者予以處罰。新制自102年1月1日起實施，至102年6月13日交通部修正公布實施道路交通安全規則第114條，全面降低各類駕駛人酒精濃度標準每公升0.15毫克後合併實施。統計新制實施後，警察機關自102年1月至5月取締三類駕駛人酒駕違規2,444件，占取締酒駕總件數4.86%，其中吐氣酒測值0.16至0.25MG/L者1,297件，占總件數2.58%，吐氣酒測值0.26MG/L以上者1,147件，占總件數2.28%，如表5所示。

表5 102年1月至5月三類駕駛人執法績效比較

項目	總件數	其他酒駕違規	三類駕駛人酒駕違規		
			酒測值 0.16-0.25MG/L	酒測值 0.26MG/L以上	小計
件數	50,326	47,882	1,297	1,147	2,444
占總件數比例(%)		95.14	2.58	2.28	4.86

4.3 102年3月1日提高酒駕罰則新制實施後執行績效

交通部提案完成修正「道路交通管理處罰條例」第35條條文，將酒駕罰鍰額度上限加重提高至9萬元，5年內酒駕累犯者罰鍰9萬元，拒絕停車接受稽查者，除以最高罰鍰處罰外，並應施以道路交通安全講習，自102年3月1日起實施。統計新制實施後102年3至12月取締酒駕違規9萬6,987件，移送法辦5萬2,824件，酒駕肇事死亡人數179人，與去年同期（101

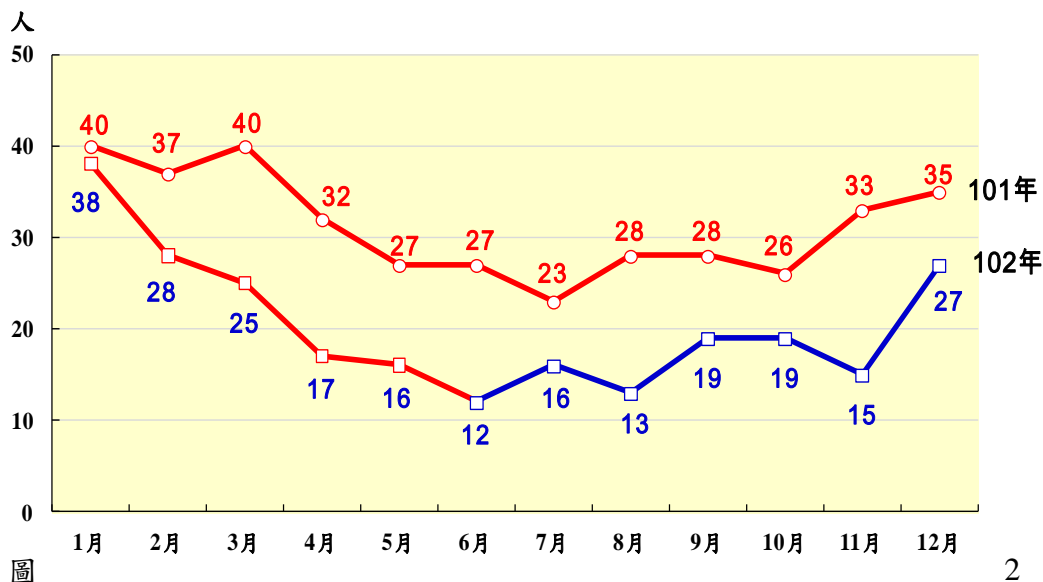
年 3 至 12 月) 相比, 取締違規件數減少 9,827 件(-0.26%), 移送法辦件數增加 1,495 件(-11.84%), 酒駕死亡人數減少 35 人(-35.35%), 如表 6 所示。

表 6 102 年 3 月新制實施後 (至年底) 績效及肇事統計比較

期間	取締件數	移送法辦件數	死亡人數
102 年 3 月至 12 月	96,987	52,824	179
101 年 3 月至 12 月	106,814	54,319	214
增減數	-9,827	-1,495	-35
增減率(%)	-0.26%	-11.84%	-35.35%

4.4 全年各月份酒駕肇事死亡人數統計分析

統計 101 年及 102 年各月酒駕肇事死亡人數 (如圖 2), 發現酒駕肇事死亡人數高峰期為每年 12 月至次年 3 月, 探討該期間正值聖誕佳節、農曆尾牙及春節連續假期, 各公司行號舉辦聚餐慰勞員工, 民眾過節歡聚常飲酒助興, 且冬季氣溫較低, 天候不佳影響路況及駕駛人酒後注意力下降等因素, 造成酒駕肇事機率增加。



101 年與 102 年各月酒駕肇事死亡人數趨勢圖

4.5 97 年至 102 年酒駕肇事案件駕駛人酒精濃度分布

統計分析 97 年至 102 年酒駕肇事案件駕駛人酒精濃度分布情形, 如表

7 所示，可發現 A1 類事故肇事率以呼氣酒精濃度 0.56MG/L 以上者占 82% 以上最多，其次為 0.41 至 0.55MG/L 者占 6 至 10%；另 A1+A2 類肇事率亦以呼氣酒精濃度 0.56MG/L 以上者占 74% 以上最多，其次為 0.41 至 0.55MG/L 者占 9 至 12%；再者，觀察比較酒駕肇事平均致死率從 97 年 4.95%，逐年下降至 102 年 2.88%，其中 0.56MG/L 以上酒精濃度致死率均高於每年平均值，一樣呈現逐年下降趨勢。觀察整體酒駕濃度肇事比例及政府對酒駕違規處罰機制，雖然警察機關從 101 年 6 月實施酒駕大執法，102 年法務部及交通部修法加重酒駕罰則，加上持續 2 年多強力宣導酒後不開車觀念，酒駕肇事酒精濃度比例分布仍然大同小異，以上統計資料在在顯示，高酒精濃度駕駛人仍占酒駕肇事案件大宗，且致死率高，由此可見，酒精影響駕駛人生理甚鉅，酒精濃度越高，對車輛操控能力越差，肇事致死率高(蔡中志，2000；張勝雄等人，2012)。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，才是維護交通安全的不二法門。

表 7 97 年至 102 年酒駕肇事案件駕駛人酒精濃度分析統計表

年度	項目	合計	0.25MG/L 以下	0.26-0.40 MG/L	0.41-0.55 MG/L	0.56MG/L 以上
97	A1 類 (件)	474	11	19	40	404
	A1 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	2.32	4.01	8.44	85.23
	A1+A2 類 (件)	9,579	357	625	1,055	7,542
	A1+A2 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	3.73	6.52	11.01	78.73
	肇事致死比率(%)	4.95	3.08	3.04	3.79	5.36
98	A1 類 (件)	386	8	17	28	333
	A1 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	2.07	4.40	7.25	86.27
	A1+A2 類 (件)	9,796	330	718	958	7,790
	A1+A2 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	3.37	7.33	9.78	79.52
	肇事致死比率(%)	3.94	2.42	2.37	2.92	4.27
99	A1 類 (件)	399	10	22	27	340
	A1 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	2.51	5.51	6.77	85.21
	A1+A2 類 (件)	10,998	369	796	1,079	8,754
	A1+A2 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	3.36	7.24	9.81	79.60
	肇事致死比率(%)	3.63	2.71	2.76	2.50	3.88
100	A1 類 (件)	412	11	20	32	349
	A1 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	2.67	4.85	7.77	84.71
	A1+A2 類 (件)	11,673	534	886	1,185	9,068
	A1+A2 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	4.57	7.59	10.15	77.68

	肇事致死比率(%)	3.53	2.06	2.26	2.70	3.85
101	A1 類 (件)	370	10	22	25	313
	A1 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	2.70	5.95	6.76	84.59
	A1+A2 類 (件)	10,115	317	873	1,083	7,842
	A1+A2 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	3.61	9.94	12.34	89.33
	肇事致死比率(%)	3.66	3.15	2.52	2.31	3.99
102	A1 類 (件)	234	9	8	24	193
	A1 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	3.85	3.42	10.26	82.48
	A1+A2 類 (件)	8,111	427	684	940	6,060
	A1+A2 類件數占酒駕肇事比例(%)	100	5.26	8.43	11.59	74.72
	肇事致死比率(%)	2.88	2.11	1.17	2.55	3.18

4.6 辦理交通執法民意調查

為了瞭解民眾對警察交通執法與事故處理的支持度與滿意度，以作為政府日後推動各項交通政策之參考依據，內政部警政署 102 年 10 月份委請國內民間民調公司（具電腦輔助電話訪問系統、即時監聽監看系統及 40 線以上之電腦電話撥號訪問設備）辦理滿意度調查，針對臺灣地區年滿 18 歲以上具有發生交通事故經驗之民眾本人或其直系親屬（父母、兄弟姊妹、子女等）為對象，並按縣市、年齡、性別及學歷等條件，隨機抽樣 1,600 位民眾辦理調查，統計分析社會大眾對各警察機關員警處理交通事故品質的滿意程度資料，為使調查結果能更清楚呈現民眾對警察交通執法之感受，調查結果分析扣除「未表態」後進行分析如下。

4.6.1 對警察加強取締容易肇事的惡性違規行為之支持度

民眾對於警察加強取締容易肇事的惡性違規行為，有 98.90% 的民眾表示支持（非常支持 78.39%、支持 20.51%），有 1.10% 的民眾表示不支持（不支持 0.53%、非常不支持 0.57%）。與去年調查結果比較，民眾對警察加強取締容易肇事的惡性違規行為支持度皆達 9 成以上（如圖 3、表 8）。

98.90

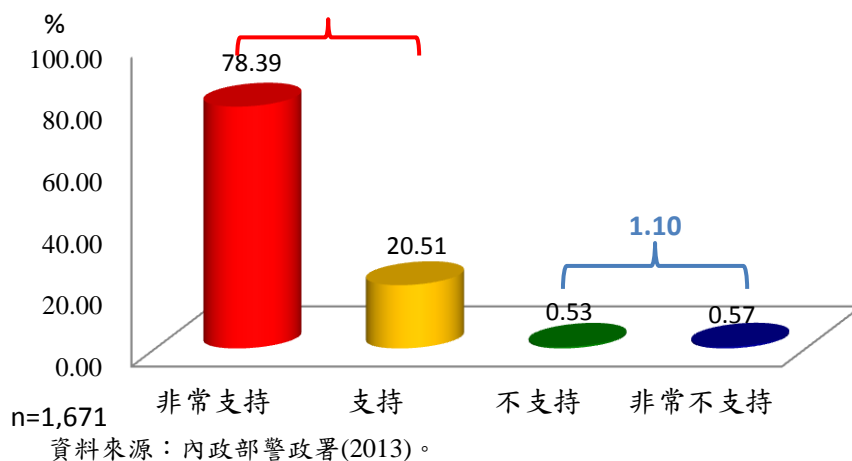


圖 3 102 年民眾對於警察取締容易肇事之惡性違規支持度

表 8 取締容易肇事之惡性違規支持度

項目別 \ 年度	2012	2013	較去年增減百分點
樣本數 (人)	1,621	1,671	—
支持度 (%)	99.38	98.90	-0.48

資料來源：內政部警政署(2013)。

4.6.2 遏止酒後駕車違規行為應著手之面向

調查顯示，民眾認為遏止酒後駕車違規行為應著手之面向，以「加重罰金或其他行政處罰」最高(27.55%)，其次依序為「加強執法取締」(24.60%)、「加強宣導教育」(21.96%)、「加重自由刑度」(14.72%)、「沒收再犯者駕駛之車輛」(6.97%)等，如圖 4 所示。

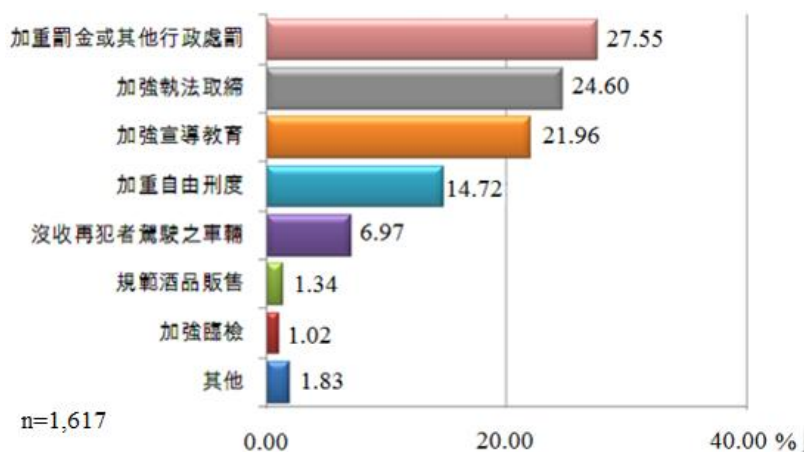
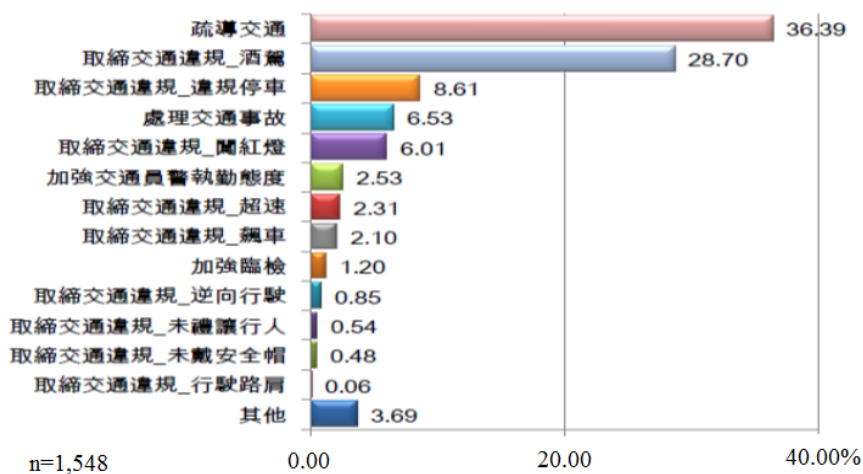


圖 4 民眾認為遏止酒駕違規行為應著手之面向

4.6.3 交通警察應加強之重點工作

民眾認為交通警察應加強之重點工作，以「疏導交通」比例較高(36.39%)，其次依序為「取締交通違規_酒駕」(28.70%)、「取締交通違規_違規停車」(8.61%)、「處理交通事故」(6.53%)、「取締交通違規_闖紅燈」(6.01%)等，如圖 5 所示。



資料來源：內政部警政署(2013)。

圖 5 民眾認為交通警察應加強之重點工作

4.6.4 警察不定期實施路檢嚴格取締酒後駕車違規是否會影響居民的作息及權益

調查顯示，有 11.90%的民眾認為不定期實施路檢嚴格取締酒駕會影響居民的作息及權益，而有 88.10%認為不會影響居民的作息及權益。

五、結論與建議

5.1 結論

1.按內政部警政署 102 年交通執法與事故處理滿意度調查結果，有 98.90%的民眾表示支持警察加強取締酒後駕車等容易肇事的惡性違規行為，且近 9 成民眾認為不定期實施路檢嚴格取締酒駕並不會影響生活作息，以上均顯示民眾認為取締酒駕所進行的路檢攔查仍有其必要性，且能有效降低酒後駕車情事。另民眾認為遏止酒駕應從「加重罰金或其他行政處罰」、「加強執法取締」及「加強宣導教育」等面向著手，以有效降低酒駕肇事案件。

可見民眾仍希望且支持警察機關持續嚴格取締酒駕違規行為，以降低酒駕肇事案件發生。

- 2.從交通部公路總局統計資料得知，98年1月至102年12月酒駕違規人數計54萬1,654人，其中屬於2次以上累犯者共計9萬0,596件，酒駕違規再犯人數達16.73%，占酒駕違規人數近2成，顯見酒駕再犯率仍居高不下，如能有效防制酒駕再犯，降低再犯率，酒駕違規及肇事行為相信能明顯減少。
- 3.統計分析我國97至102年酒駕肇事案件駕駛人酒精濃度分布情形發現，A1類事故肇事率以呼氣酒精濃度0.56MG/L以上者占82%以上最多；另A1+A2類肇事率亦以呼氣酒精濃度0.56MG/L以上者占74%以上最多；再者，比較酒駕肇事平均致死率，0.56MG/L以上酒精濃度致死率均高於每年平均值。近年來，政府大力強化酒駕防制作為，酒駕肇事死亡人數亦有逐年降低，但酒駕肇事酒精濃度比例分布仍然大同小異，高酒精濃度駕駛人仍占酒駕肇事案件大宗，且致死率高，由此可見，酒精影響駕駛人生理甚鉅，酒精濃度越高，對車輛操控能力越差，肇事致死率高(蔡中志,2000；張勝雄等人,2012)。
- 4.根據警政署統計資料，發現酒駕肇事死亡人數高峰期為每年12月至次年3月，研判該期間適值年終聖誕佳節、農曆尾牙及春節連續假期等連續假期，各公司行號舉辦聚餐慰勞員工的辛勞，民眾過節歡聚飲宴，飲酒人數增加，加上假期期間心態放鬆，守法意識降低，酒後駕車人數增加，導致酒駕肇事案件升高。因此，每年12月至次年3月酒駕高肇事率期間仍應加強相關酒駕防制作為，以防制酒駕肇事案件發生。
- 5.警察如已確實執行酒駕勤務，酒駕事故是否就可以明顯下降？從警政署之事故資料庫與取締酒駕件數之資料分析，實在看不出來執法勤務之強度與酒駕事故嚴重之關係。事實上，事故發生之原因很多，包括道路、天候環境、車輛、駕駛人等因素，警察執法強度也受到很多資源的限制，且勤務繁雜，具多樣性及分割性特徵，無法全天候專注單一工作項目，受時局情勢影響甚大。但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，可以確信的是警察單位目前之酒駕執法強度若稍有鬆懈，酒駕事故件數必定會很快上升(曾平毅,2008；蘇志強、曾平毅,2013)。換言之，警察之酒駕執法工作實不容鬆懈。
- 6.從民國86年開始，交通部透過修訂「道路交通管理處罰條例」及增訂「刑法」公共危險罪行為的方式，歷次逐漸加重對於酒後駕車之處罰，初期可以發現已經有了明顯效果，但最近幾年還無法達到社會之期待水準，故各

界繼續有再加重酒駕處罰之建議。這是可行的策略？我們必須了解「酒駕者會再酒駕」的特性！如果未能切斷影響的關鍵因素（例如阻斷酒後駕車機會等），酒駕行為一定會一犯再犯，再度發生。自從政府正視酒後駕車之危害後，已經超過 15 年，不管是在警察加強執法強度、技巧、勤務量方面，或是酒後駕車之罰度方面，已經作了很多的努力，但目前的狀況顯示，要能有效地進一步抑制酒駕的危害，可能需要政府相關部會全面性集思廣益思考改善對策（曾平毅，2008；蘇志強、曾平毅，2013）。

5.2 建議

1. 各警察機關應持續加強取締酒駕違規作為，考量轄區交通行車特性，針對易有酒駕行為之日期、時段、地區、路段、車輛種類及駕駛人，包括每年 12 月至翌年 3 月之重要節慶、飲宴時段、餐廳飲食店周邊道路、易肇事車種等等，妥適規劃酒駕執法勤務部署，落實「區域聯防」機制，採巡邏及定點攔查守望並行，強化機動攔檢作為，有效嚇阻酒後駕車行為發生，保障民眾生命財產安全（林妙芬，1993；丘立誠，1990）。
2. 我國酒駕再犯率仍居高不下，審酌目前酒駕違規（法）標準，雖然不是酒駕零容忍規範，但在世界各國中已屬較嚴格之國家，酒駕違規者不畏國家行政刑事處罰政策，意味著處罰不夠嚴厲，守法觀念不足，甚至是病態表徵。是以，防制酒駕再犯，應可從幾個方向著手，包括修法加重酒駕再犯者之處罰，對於酒駕違規者增加道路交通安全講習之時（次）數及研訂具體可行之方案專案施教；另對於酒駕違規者經確診為酒精病態者，並可強制施以適當之戒治醫療，有效治療酒駕病態行為，藉以降低再犯率，進一步降低酒駕違規及肇事案件發生。
3. 高酒精濃度高肇事率，酒精影響駕駛人生理甚鉅，酒精濃度越高，對車輛操控能力越差，肇事率就越高，建議對於酒駕違規（法）之處罰，應修法針對不同酒精濃度級距採取不同之處罰規定，酒精濃度越高，處罰越重，並積極朝酒駕零容忍目標邁進。
4. 交通執法係道路安全維護之最後一道防線，而交通安全教育乃重要之關鍵，酒駕防制宣導除加強成年以上年齡族群之宣導作為外，並應全面向下紮根擴及青少年及兒童層面，同時協請教育單位列入國中、小學教育課程，規劃生動、活潑之道路交通安全教育課程，促使交通教育融入教學內容，從小灌輸「開車前不喝酒、喝酒後不開車」之崇法觀念，鼓勵其對家長展開親情勸阻。同時政府各部門應結合交通部道安會報宣導系統，積極運用民力及結合轄區資源，藉由各項集會活動、新聞媒體等媒介，持續加強防制酒駕宣導，強化民眾對酒駕危險認知，並推廣「酒前不開車，開車不喝酒」、

「代客叫車、駕駛活動」及「指定駕駛活動」等觀念，形成全民反酒駕之社會運動。

- 5.酒後駕車嚴重威脅國人生命財產安全，除由各警察機關持續落實嚴正執法，法務部及交通部應繼續推動修法，包括酒駕累犯及酒駕肇事加重處罰，酒駕車輛沒入，甚至將酒駕刑罰化等。酒駕肇事防制涉及教育、工程與執法面向，非單由警察執法取締即可完全改善，交通執法僅為治標手段，其作用係為嚇阻酒駕行為之發生，實際治本之道必須結合相關單位力量共同努力，始能竟其全功。而各直轄市、縣（市）政府首長亦應重視本項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，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（蘇志強、曾平毅，2013）。

參考文獻

丘立誠(1990)，酒醉駕駛行為特性分析與防制策略之研究，中央警官學校警政研究所碩士論文。

林妙芬(1993)，降低酒駕肇事之政策探討：台灣之實證研究，中央大學產業經濟研究所碩士論文。

何國榮、黃益三、王銘亨(2000)，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論文集，頁 271-286。

張勝雄、陳菟蕙、麥朗澂(2012)，台灣地區酒駕事故特性與防制策略分析，101年海峽兩岸智慧型運輸系統學術研討會，頁 65-77。

曾平毅(2008)，酒駕防制工作之迷思，運輸人通訊，第 79 期，頁 3-5。

蔡中志(2000)，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌，第 522 期，頁 21-23。

蘇志強、曾平毅(2013)，酒駕防制策略之新思維，102年警政治安策略研討會，頁 131-148。

內政部警政署(2013)，102年度警察交通執法與事故處理滿意度調查報告。

(收稿2014/8/21，第一次修改2014/10/9，第二次修改2014/10/22，
定稿2014/11/15)

