

## 高速公路酒後駕車執法策略之研究

蘇志強<sup>1</sup> 黃宗仁<sup>2</sup> 侯釋淵<sup>3</sup>

### 摘要

台灣在亞太地區國家中係屬車輛高度機動化且道路系統發達的國家之一，惟道路交通事故死亡人數仍高於其他已開發國家。依據內政部警政署全國交通事故統計資料顯示，民國95年全國交通事故死亡與受傷人數分別為3140人與1301人（衛生署統計資料死亡人數為4748人），而其中與酒後駕駛有關之事故死亡與受傷人數，則分別為727人與310人，其佔全國事故死亡與受傷人中之比例均約為23%，可見酒後駕車肇事之問題實值相關交通主管機關加以重視。因此，我國政府自民國86年起數次修正道路交通管理處罰條例有關酒醉駕車之處罰規定，同時於民國88年4月增訂刑法185條之3，將酒醉駕車行為納入刑法處罰，期以重罰政策來改善日趨嚴重之酒後駕車肇事問題。然而民國86年起至95年間，高速公路酒醉駕車肇事致死案件，並未因重罰政策獲得改善，尤其在民國94與95年高速公路交通事故致死案件中，酒醉駕車肇因均居第一位，反而有越來越嚴重的趨勢。因此，研擬一套有效、可行且適用於高速公路之酒後駕車執法策略，藉以提昇違規取締與事故防制績效，為重要之課題。

經探討高速公路目前有關酒後駕車執法課題有「執法能量與能見度不足」、「攔查取締成功率偏低」、「資料回饋機制不足」、「安全宣導不足」、「警力不足」等。本研究在(1)提昇用路人對取締酒後駕車的感受強度、(2)增加駕駛人酒後預期不被取締的風險、(3)降低酒醉駕駛事故的發生、(4)教育駕駛人勿酒後駕車等四個策略目標與(1)依法行政與保障人權、(2)維護駕駛人與執法者安全、(3)執法作業標準化、(4)具備可操作性、(5)有效整合內外部資源、(6)具有回饋機制等六項策略研擬原則下，建構高速公路酒後駕車執法之主要策略與輔助策略。期藉以改善目前高速公路酒後駕車執法之課題。本研究為瞭解所研擬之酒後駕車執法策略應用於實務單位之可行性，遂在國道公路警察局第六警察隊管轄之國道三號路段

---

<sup>1</sup> 中央警察大學交通學系教授暨推廣教育訓練中心主任

<sup>2</sup> 國道公路警察局督察員

<sup>3</sup> 中央警察大學交通管理研究所碩士班研究生

進行操作，並與該隊現行策略進行差異比較與效果分析。

## 壹、前言

於民國82至85年間，政府有鑑於酒後駕車肇事案件及傷亡人數劇增，為防範酒後駕車肇事案件發生，自民國 86年起數次修正道路交通管理處罰條例有關酒醉駕車之處罰規定，將罰鍰從新臺幣2700~5400元提高至新臺幣15000~60000元（約 5.5-11倍），同時規定當場移置保管車輛，且違規者必須繳交罰鍰後始能持據領車。除前述行政處罰規定外，並於民國88年4月21日增訂刑法185條之3，將酒醉駕車行為之處罰納入刑法規範中，並以公共危險罪論處，冀能透過重罰政策來減少駕駛人酒醉駕車行為，增進行車安全。

然而，民國86至95年間全國（不含國道）A1類交通事故有關酒醉駕車失控統計資料，除民國87及89年酒醉駕車肇事案件與死亡人數之比例有下降情形外，其餘年份均呈現增加，且有越來越嚴重的趨勢。至於國道高速公路部分，除民國91及93年其酒後駕車肇事之案件數及死亡人數之比例有明顯降低外，其餘年份亦呈現增加情形，且其嚴重性不遜於一般道路。當法令之規範無法達到預防駕駛人酒後開車與肇事之目標時，執法作為即成為改善駕駛人違規行為之重要手段。雖然有關酒後駕車執法相關問題之研究文獻與報告頗多，然大多偏重於一般市區道路系統的執法研究，而針對具有專用路權之高速公路酒後駕車執法課題之研究則較為少見，且一般道路之執法方式亦無法完全套用於高速公路，實有必要針對高速公路之封閉、跨區、高速、汽車專用等特性，研擬一套有效且可行之酒後駕車執法作為。

## 貳、高速公路酒後駕車執法現況分析

### 2.1 酒後駕車執法程序現況分析

一、為規範全國警察機關有關取締酒後駕車之執法程序與作為，警政署頒訂「酒後駕車執法程序規定（內政部警政署，2007年）」，針對下列內容之流程與作業詳予規定：

- （一）勤務規劃（計畫性勤務、一般性勤務）；
- （二）準備階段（裝備、任務分配、勤務稽查部署）；
- （三）執行階段（過濾攔查車輛、觀察研判、檢測酒經濃度、駕駛人拒測、告知檢測結果）；
- （四）結果處置（無飲酒或未超過標準、勸導代替舉發、違反交通法規未觸犯刑

法、異議處理、救濟程序)。

同時為使警察人員對於拒絕配合稽查之酒後駕車當事人，實施強制作為之法令依據及執行要領，有所瞭解及遵循，以維護公權力，確保任務遂行，警政署特訂定「警察人員對酒後駕車當事人實施強制作為應注意事項」。

二、國道公路警察局依據警政署訂頒之「酒後駕車執法程序規定」，考量高速公路之道路特性、執法實務與環境等因素，訂定「取締酒後駕車標準作業程序（國道公路警察局，2005年），該標準作業程序除列有警政署所規範之程序外，尚明訂執法須全程錄音、執行禁止駕駛及移置保管車輛之程序、製作執勤時之參考用語，以利其所屬員警對於執行該項取締工作之法令依據及執行要領有所瞭解與遵循，確保任務遂行。

### 三、課題探討

(一)呼氣酒精測試器為執行酒後駕車違規稽查之重要儀器，為使其測定結果具有證據能力，並作為舉發違規之證據資料，規定該儀器須通過經濟部標準檢驗局檢驗合格，有效期間為1年，且於檢定合格有效期間內達1,000次者，亦視同屆滿檢定合格有效期間。惟其使用規定，依據「呼氣酒精測試器檢定合格證書」第十一點規定，呼氣酒精測試器有效使用期間，應再以具追溯驗證過之乾式標準氣體定期查核測試，方可繼續使用於法定檢測，以確保測試當下該儀器之準確性。然現行相關執法程序中尚未規範該查核測試項目，致其證據能力恐被質疑，且可能影響當事人權益。

(二)現行高速公路「取締酒後駕車標準作業程序」雖已規範「攔檢車輛」、「檢查有無飲酒」、「全程錄音」、「測試酒精濃度」、「填寫告發單」、「車輛禁駛與移置保管」、「移送法辦案件」、「陳述(情)與異議」等執勤事項之作為，然對於「攔車、盤查安全規範」、「酒駕行為觀察技術」等作為，亦應在標準作業程序中加以明訂。

#### 2.2 高速公路酒後駕車攔舉成功率與外顯行為特徵判斷分析

一、高速公路攔查舉發酒後駕駛車輛之成功率分析高速公路95年取締酒後駕車勤務中，計攔檢盤查車輛54,927輛，其中進行檢測者計有31,372件，而達違規者有9,915件，經攔檢而成功舉發之比率約僅18%。

二、前述司法院大法官釋字第535號解釋及警察職權行使法規定，警察攔檢車輛之作為，應限於已發生危害或依客觀、合理判斷易生危害之車輛始得為之。因此，透過對酒後駕車外顯行為特徵判斷分析，可作為執法員警攔停車輛之參考，以符法令規範，保障人權。高速公路目前有關酒後駕車之行為特徵，

主要規範於國道公路警察局訂頒之「取締酒後駕車執行計畫」，其內容如下：

- (一) 行駛中車身搖擺不定。
- (二) 超(低)速行駛，較規定速限約高出(低於)十六公里。
- (三) 對交通號誌或標誌反應遲鈍。
- (四) 險生撞及其他車輛或路旁固定物等危險狀況。
- (五) 跨越車道標線行駛或持續在車道線行駛。
- (六) 逆向行駛。
- (七) 行駛中突然加速、減速或轉彎。
- (八) 突然大幅偏轉。
- (九) 未保持行車安全距離。
- (十) 不正常停車、煞車、倒車。
- (十一) 燈號與駕駛行為不一致。
- (十二) 夜間未開車燈或車內、外燈光全部都打開行駛。

### 三、課題探討

- (一) 高速公路執行取締酒後駕車勤務過程，對可疑車輛攔檢並進行呼氣酒經檢測，其成功率約僅18%；為保障用路人權利，應提昇攔檢成功率。
- (二) 上述12種高速公路酒後駕車外顯行為特徵，實無法完全反映高速公路之酒後駕車行為特徵，應從針對匝道、收費站路檢與區域路段機動攔查等不同勤務執行方式及地點，分別歸納出酒後駕車外顯行為特徵判斷準則，將有助攔查可疑車輛並成功舉發之機率，同時將其納入執法標準作業程序中，以供經驗較淺員警執勤時觀察、判斷之參考。

## 2.3 高速公路取締酒後駕車勤務規劃與執勤原則分析

一、國道公路警察局有關取締酒後駕車勤務規定說明如下：

### (一) 實施時段

於規劃酒後駕車執法專案之日期，由各警察隊視轄線特性及交通狀況，自行律定執行時段，勤務時間以3小時方式實施；若屬全國性專案勤務，則由各警察隊主動聯繫轄區縣市警察局分局，與各分局規劃勤務時段同步實施。

## (二) 執行地點

選擇轄線臨近重要都市、飲宴場所較多或特殊民俗節慶活動宴客處所等易發生酒醉駕車及交通事故之交流道入口匝道、收費站、區域路段等地點實施。

## (三) 執行方式

1. 規劃於以交流道入口匝道或收費站等地點實施定點攔查。
2. 規劃於區域路段以機動攔查方式取締違規。

## (四) 人員編組

執行人數原則以4人為1組，擔負指揮、攔檢、警戒、酒測等工作，並依任務分工確實執行。

## (五) 執勤注意事項

1. 於收費站實施定點攔查時，若必須攔查行駛 ETC 收費車道之大型車輛時，應在該車過站後，在有足夠停車距離下，由 1 人先管制大型車 ETC 車道右側收費車道之來車，再由另 1 名員警使用指揮棒或紅旗示意該車停至空曠安全處受檢，以維行車安全。
  2. 於區域路段實施機動攔查時，應編排 2 車 4 人並由幹部帶班，巡邏車 1 南 1 北為原則，選擇易發生酒醉駕車違規及肇事路段，針對有酒醉駕車行為特徵之車輛進行攔查。
  3. 因取締酒後駕車屬於「規劃性」勤務，為符「警察職權行使法」規定，其執行地點及時段應由各警察隊隊長依據轄線狀況指定之。
  4. 勤務地點如位於匝道處採車道縮減方式部署時，前方應設置告示牌、警示及導引設施（如警示燈、交通錐），並指揮車輛減速，尤應注意維護受檢人車安全。
  5. 過濾通過車輛時應符合比例原則，有疑似酒後駕車者，始由指揮人員指揮其暫停、觀察，並告知駕駛人警察正執行酒測勤務，駕駛人有飲酒徵兆者，始得執行酒精濃度測試、依法處理；無飲酒徵兆者，請以口頭表示感謝配合。
  6. 應主動協調當地大眾傳播媒體，於執行前後廣為報導，以展現執法決心。
- 二、高速公路實施取締酒後駕車計畫性勤務之規劃，係以匝道或收費站之路檢為主，每個路檢點之警力數因執行單位不同而有差異，惟除第九警察隊外，其餘單位均尚能符合路檢勤務規劃4名警力之原則。
- 三、計畫性取締酒後駕車與一般交通稽查勤務能量分析

高速公路取締酒後駕車計畫性之勤務能量，每月規劃次數約10次（警政署規劃4次，警察局規劃4次，警察隊規劃2次）；國道公路警察局每月取締酒後駕車計畫性勤務能量約2440車次（61車/次\*10次/月\*4小時/次）、4760人次（119人/次\*10次\*4小時）。另該局每月交通稽查之總勤務能量計有49753車次、102729人次，其中取締酒後駕車計畫性勤務之車次能量僅約占4.9%、人次能量約占4.6%。

#### 四、課題探討

- （一）高速公路自95年2月10日各收費站之ETC 收費車道啟用，收費站之交通稽查工作困難度提高，目前高速公路僅規範大型車ETC車道之攔檢作為，對於小型車ETC 車道之攔檢規範至今仍然闕如，且因車輛行駛ETC之車速往往在時速50公里以上，攔檢不易，實務上亦鮮少攔檢行駛ETC之車輛，形成執法漏洞。
- （二）高速公路警方對於取締酒後駕車之勤務執行方式，主要分為定點攔查及機動攔查兩種，定點攔查主要是在交流道入口、出口匝道或收費站等地點實施之，而機動攔查則是在區域路段實施之。不同的執勤地點與方式對交通安全維護的強度不一，在交流道入口匝道實施路檢之方式，能即時攔阻酒後駕駛之車輛進入高速公路，其增進交通安全之程度最強；其次為區域路段之機動攔查，於路段中將危及行車安全之酒後駕駛之車輛予以攔停；再其次為收費站之定點攔查，雖可防止酒醉駕駛之車輛繼續危害行車安全，然其已對行經之路段造成安全危害；而以交流道出口匝道之路檢攔查方式對交通安全的維護程度最低，因其已不再對高速公路之行車安全造成危險。高速公路各執法單位對於取締酒後駕車專案之勤務規劃偏重定點攔查，並無機動攔查勤務之規劃。
- （三）有關計畫性取締酒後駕車之勤務能量，不論在車次或人次上均占總交通稽查勤務之百分之五不到，要據以達到預防酒後駕車之目的，其困難度極高；因此，須將取締酒後駕車工作融入一般性交通稽查工作中，提高其執法能量，才能有效防制高速公路駕駛人酒後駕車。

#### 2.4 高速公路酒後駕車安全宣導現況分析

##### 一、安全宣導現況分析

國道公路警察局目前規劃各警察隊隊長輪流於每週星期三、五等兩天與警察廣播電臺交通節目現場連線，每次15分鐘，針對高速公路行車安全、執法項目與作為等進行宣導。

## 二、課題探討

高速公路交通安全管理工作，除由國道公路警察局負責事故處理與交通執法工作外，另由國道高速公路局掌理高速公路之交通管理及行車安全維護事項。現行宣導作為似未整合兩機關行政資源，而宣導管道僅有廣播電臺，未能多元化，宣導效益不易彰顯。

### 2.5 小結

針對高速公路酒後駕車執法現況進行分析與探討後，瞭解目前高速公路酒後駕車執法課題，進而對高速公路酒後駕車執法工作研擬可行策略，以期改善目前執法問題與困境。

- 一、高速公路取締酒後駕車執法標準作業程序與酒後駕車外顯行為特徵判斷要領等規範未臻完善，無法有效增進員警執勤技巧，提高執法意願。
- 二、酒後駕車路檢勤務僅占全部交通稽查勤務約5%，執法能見度不足，無法有效取締與嚇阻駕駛人違規，達到預期防制目標。
- 三、高速公路警察對可疑酒後駕駛車輛進行攔檢，並實施呼氣酒經檢測，其成功率約僅有18%，顯見其攔檢車輛成功率偏低。
- 四、ETC 車道的執法漏洞未能有效解決，除造成違規駕駛人投機心理外，亦將損及警察執法威信。
- 五、酒醉駕車違規取締的地點主要集中於收費站與交流道，而酒醉駕車事故案件卻分佈在路段上，顯見違規績效地點未能反應其事故案件之位置，恐無法有效防範酒醉駕車肇事案件發生。且勤務偏重於收費站實施，對於未行經收費站之酒後駕駛人，難收嚇阻效果。
- 六、高速公路酒後駕車安全宣導未能整合管理與執法機關行政資源，且宣導管道亦未能多元化，宣導效益無法彰顯。
- 七、高速公路長度逐年增加，但警力卻無法適時增補，造成警力捉襟見肘，影響交通安全維護工作。

## 參、高速公路酒後駕車執法策略研擬

### 3.1 研擬高速公路酒後駕車執法策略之目標

一般而言，高速公路管理的主要目的係在維護高速公路的行車秩序、安全與順暢等，故一套有效且具體可行的高速公路酒後駕車執法策略，必須要在能夠達到提昇用路人對取締酒後駕車的感受強度、增加駕駛人酒後預期不被取締的風

險、降低酒醉駕駛事故的發生、教育駕駛人勿酒後駕車等目標下，去進行執法策略的研擬，方能確保高速公路酒後駕車管理的目的，有關研擬高速公路酒後駕車執法策略之目標，分別說明如下：

#### 一、提昇用路人對酒後駕車執法強度的感受

為降低高速公路酒後駕車行為，其執法策略應讓用路者明顯感受到警察對酒後駕車執法的決心與強度，提昇執法能見度，俾使用路人不敢冒然酒後開車進入高速公路。

#### 二、增加駕駛人酒後預期不被取締的風險

風險指在一定條件下特定時期內，預期結果和實際結果之間的差異程度；根據此定義，當酒後駕駛人預期行駛高速公路不會被取締與其實際被警察取締的結果差異越大時，就越不敢輕易酒後行駛高速公路。因此，研擬之執法策略，要能提高駕駛人預期不被取締的風險。

#### 三、降低高速公路酒醉駕駛事故的發生

高速公路上之車輛行車速度快且動能大，而酒後駕駛人常因反應遲緩或喪失反應能力，致使其發生交通事故時，造成嚴重的人員傷亡情形，故有效的執法策略應嚴謹考慮如何降低酒後駕車事故的發生，並減少人員傷亡與財物損失，達到維護高速公路行車安全之目的。

#### 四、教育駕駛人勿酒後駕車

交通執法的目的在於教育駕駛人遵守交通的法令與規則，維護生命與財產安全。因此，高速公路酒後駕車執法策略之終極目標，即是藉由執法的作為，教育駕駛人不要酒後駕車，以維行車安全。

### 3.2 高速公路酒後駕車執法策略研擬之原則

在訂定高速公路酒後駕車執法策略之目標後，本研究將進一步來訂定執法策略研擬之原則，以作為後續擬定策略之依據，有關高速公路酒後駕車執法策略研擬之原則將包括：依法行政與保障人權、維護駕駛人與執法者安全、執法作業標準化、具備可操作性、有效整合內外部資源、具有回饋機制等六項原則，經整理說明如下：

#### 一、依法行政、保障人權

因交通稽查取締屬行政行為之一種，故警察執行酒後駕車違規稽查取締時，亦應依法行政，遵守法律保留及法律優位原則，且須符合比例原則，不得逾越必要程度，以保障用路人之人身自由。



## 二、維護駕駛人與執法者安全

勤務的執行首重安全，不論在攔截車輛或停車稽查過程，均須在安全的環境下來實施，以確保駕駛人與執勤員警本身的安全，避免造成意外事故而影響警察執法威信。

## 三、執法作業標準化

取締酒後駕車工作之困難度較高，往往影響員警執行意願，故將該執法相關作業與程序予以標準化，明確規範每一項作業之內容與程序，提供員警執勤時遵循，增進員警執法信心，健全執法品質與公正性。

## 四、具備可操作性

研擬執法策略時，應考慮現有人力、儀器、經費等資源是否可以執行與負擔，若相關資源無法持續提供執行與支援，則該策略將無法達到預期目標。

## 五、有效整合內外部資源

因為執行單位資源有限，故在研擬執法策略時，除應有效整合內部之人力、物力、經費等資源外，同時還要充分運用與結合外部其他單位行政資源，發揮整體功能與效用，創造最大效益。

## 六、具有回饋機制

由於交通違規與交通事故的發生有隨機與不可預測之特性，因此，執法策略應具有回饋機制，以供修正、調整相關勤務作為；同時將執法上之實務問題，提供主管機關修正相關法令與程序規定。

### 3.3 高速公路酒後駕車執法主要策略之研擬

有關高速公路酒後駕車執法主要策略之研擬，本研究將從「勤務規劃」、「勤務執行」、「資料分析」等三個面項來進行，以改善執法能見度不足、攔查取締成功率偏低、取締績效無法突破、資料回饋機制不足及因應警力不足等現況。

#### 一、勤務規劃構面

##### (一) 計畫性勤務（路檢）規劃策略

##### 1. 星期與時段規劃：

##### (1) 警察局（局辦）：

國道一、三號公路之交通事故發生之週內各日及時段分佈情形不盡相同，故警察局規劃取締酒後駕車專案勤務時，應依據各條高速公路交通事故之不同特性，分別作成不同規劃內容。

(2) 警察隊 (隊辦) :

各警察隊亦應依所管轄不同高速公路路段之交通事故特性，依據酒醉駕車事故發生之週內各日及時段分佈情形來規劃勤務執行。

2. 勤務方式與地點規劃 :

囿於各警察隊所屬分隊 (勤務執行機構) 警力有限，且轄管之路段長，無法於同時段規劃多種勤務執行方式，考慮各種勤務方式對增進交通安全之程度差異與提昇駕駛人對警察取締酒後駕車執法強度感受等因素，計畫性勤務以定點攔檢 (路檢) 勤務方式來實施，執行地點則以交流道入口為主，收費站為輔。

3. 勤務部署 :

(1) 警察隊在勤務部署方面，應充分運用警力、裝備等資源，依轄管路段或路網之交通與事故特性，在勤務地點、方向上做整體的規劃，形成一個勤務面，方能有效取締與嚇阻酒後駕車違規。

(2) 若因警力不足，致無法同時對各易肇事點進行部署時，則每次規劃應彈性調整部署點，以時間來建構執行面，讓用路人感受警察於多個地點執行取締作為。

(3) 警察隊於必要時應協調地區警察機關配合在交流道聯絡道路實施路檢，擴大稽查面。

4. 各警察隊應將計畫性勤務之星期、時段規劃與勤務部署內容陳報警察局，警察局除應審核規劃之適切性外，更應有效整合各警察隊勤務，打破單位間轄線限制，將執行面由點延伸到線甚至或擴大至整個面，讓欲進入或已行駛在高速公路之用路人多能感受到警察執法強度。

(二) 一般性勤務規劃策略

1. 定點攔檢之交通稽查方式，雖是防範酒後駕車重要執法策略之一，惟因其占全部交通稽查勤務不到 5% 的能量，尚不足以達到防制目的。在現有警力又捉襟見肘情況下，應整合現有勤務作為，將酒後駕車取締作為融入一般性交通稽查工作中，以提昇酒後駕車執法能量。

2. 在交流道入口實施路檢之勤務方式，最能有效攔截與嚇阻酒後駕駛行為；而一般交通稽查勤務對於酒後駕車的取締，大多是伴隨其他違規稽查時發現才予以一併舉發，積極性不足。因此，在一般性交通稽查勤務中執行取締酒後駕車工作，應融入  定點攔查、 機動攔查等 2 種取締作為。

(1) 定點攔查：律定勤務須在易有酒後駕車進入高速公路之交流道入口處實施路檢 (非重守)，規劃原則為每 2 小時的勤務規劃 1 個路檢點，並以 30 分鐘為度，藉以增加路檢勤務能量，惟因執行警力較少，應特別注意執勤安全，隨時請求支援。

- (2)機動攔查：律定員警在易發生酒後駕車肇事之時段與路段內，以小區域巡邏方式加強攔查可疑車輛，以增加取締酒後駕車績效，提高駕駛人預期不被取締的風險。

## 二、勤務執行構面

### (一) 路檢勤務執行策略

- 1.路檢地點為1交流道、2收費站。
- 2.交流道：於交流道實施路檢勤務時，以封閉或縮小車道之方式進行管制，俾利攔檢車輛，並維護安全；同時應在交流道與平面道路交界處設置攔截點，以適時攔截逃避路檢而迴轉逆向或倒車之可疑車輛。
- 3.收費站：
  - (1)於收費站實施路檢勤務時，應先將執勤員警配置於不同收費車道（不含ETC車道），擴大攔查面來觀察可疑車輛，並將其攔停於安全地點，再依上述任務分工進行盤查。
  - (2)為防杜小型車駕駛人利用ETC車道規避警察取締，仍應對行駛ETC車道之車輛實施稽查，其作為如下：
    - a.協調收費站暫時封閉緊臨ETC車道之收費車道，以供攔停車輛之安全處所。
    - b.於ETC車道臨近票亭前設置「取締酒駕勤務，請停車受檢」告示牌。
    - c.規劃1名員警在票亭旁安全位置先對可疑車輛示意減速，再於票亭下游（通過票亭後）規劃1名員警示意該車輛停車並引導停於安全處所，然後依相關程序進行盤查。
- 4.當員警查獲酒醉駕車違規或違法案件帶回單位處理時，原勤務應由備援警力遞補，或將案件交由備勤人員為後續處理，執勤員警再返回崗位，以避免勤務執行中斷，降低勤務效能。

### (二) 機動攔查勤務執行策略

- 1.除以巡邏車執行機動攔查勤務外，同時應利用交通偵防車之隱匿性來執行本項工作，兩種不同勤務執行方式交叉運用，將可提高執行成效。
- 2.運用酒後駕車外顯行為特徵之觀察、判斷要領與攔停程序，提昇攔檢成功率，增加違規車輛被舉發的機率。

### (三) 標準作業程序規範

- 1.於現行高速公路「取締酒後駕車標準作業程序」中，增訂「攔車、盤查安全規範」、「酒後駕車外顯行為觀察要領」等作為。
  - (1)攔車、盤查安全規範：對於攔查可疑車輛與盤查違規人時，均應在安全許可的情況下進行，以確保雙方之人、車安全，其執行要

領參考「公路警察勤務規範」訂定。

(2)酒後駕車外顯行為觀察與判斷要領：經訪談取締酒醉駕車實務經驗豐富員警並參考相關文獻資料，依匝道、收費站與路段等不同執勤地點與方式，分別歸納出觀察與判斷要領。

2.將上述取締酒後駕車標準作業程序製作成小手冊，以供員警隨時參閱。

三、資料分析構面：關於資料分析策略方面，將透過安全與違規資料的分析，建立回饋機制。

#### (一) 安全資料

- 1.應定期（每月、季、半年及全年）統計分析酒後駕車肇事基礎資料（時間、地點...），藉以修正勤務時段、路段、執勤方式之規劃。
- 2.進一步分析駕駛人屬性資料（性別、年齡、職業等），以供員警攔查參考。

#### (二) 違規資料

- 1.定期（每月、季、半年及全年）統計員警舉發之違規資料，分析其與事故相關資料之對應情形，藉以評估員警對勤務規劃內容之瞭解與落實程度，適時導正執勤有偏差之員警。
- 2.在員警舉發違規或處理事故時，應一併調查駕駛人從何交流道進入高速公路，以回饋供交流道路檢勤務規劃參考。因該項資料具有跨區（轄線）性，應由警察局層級之業務單位彙整資料後再提供執行單位參酌。
- 3.有關高速公路酒後駕車執法輔助策略之研擬，本研究將從「安全宣導」、「教育訓練」等二個面項來進行研擬，以改善安全宣導不足與攔查取締成功率偏低等現況。

一、安全宣導構面：在訂定宣導策略時，應考慮整合相關單位之行政資源與宣導管道之多元化。

#### (一) 管理機關（國道高速公路局）宣導作為

- 1.管理機關應向用路人宣導酒精的特性與其對人體的影響，建立正確的飲酒觀念。
- 2.宣導酒精對駕駛行為與交通安全的危害，建立用路人酒後駕車之風險觀念。

#### (二) 執法機關（國道公路警察局）宣導作為

- 1.執法機關應向用路人宣導勤務規劃原則與執勤方式，減少執法阻力。
- 2.定期發布酒後駕車事故案件數及傷亡人數，報導酒後駕車事故現場情況，讓用路人瞭解高速公路酒後駕車肇事之嚴重性，進而支持警方執法工作。

#### (三) 宣導管道

- 1.媒體：透過電視、報紙、雜誌、廣播電臺等不同媒體單位進行宣導。
- 2.高速公路宣導設施：運用高速公路沿線交通資訊看板、資訊可變標誌（CMS）、服務區內廣告設施強化宣導等。
- 3.網路：利用網際網路在機關網站建置酒後駕車安全宣導專區，提供民眾上網查閱。

二、教育訓練構面：有關教育訓練策略，應從提昇員警法令素養、增進執勤安全、熟悉酒測儀器原理與操作、加強違法行為蒐證、建立執勤共識等因素研訂，增進員警執法技巧，提昇執法意願，增加執法有效性，減少當事人申訴，建立執法威信。

#### （一）提昇法令素養

要求員警利用時間研讀有關酒後駕車處（裁）罰規定及執法程序等相關法令規定，定期辦理測驗，以提昇員警法令素養，方能依法行政，嚴格執法，應付違規人可能之各種質疑與挑釁。

#### （二）強化執勤安全

為維護用路人與員警自身安全，對於攔查要領、停車空間的選擇、與違規人接觸、實施酒精檢測、違規（法）之人、車處置．．等均應有明確的安全執行規範，並實際操演，讓每位員警能熟稔並落實執行。

#### （三）熟悉儀器原理與操作

呼氣酒精測試儀器是執行取締酒後駕車工作之重要裝備，儀器是否定期檢驗、運作是否正常、操作是否正確，往往直接影響被檢測者之權益，故應要求員警深入瞭解該儀器檢測原理、熟悉操作程序及有效期限。另員警參加相關訓練課程時，若能請授課廠商或單位核發上課證明，建立專業性，將有助員警於法院說明實施檢測之說服力。

#### （四）加強違法（規）行為蒐證

教育員警充分運用錄音、錄影等設備，規定每一件酒後駕車違法（規）之取締過程均予蒐錄，以提供事後申訴或法庭審理之證據（明）資料，讓酒後駕車違法（規）者能接受應有的審判與處罰，避免應證據不完整而讓其脫罪。

#### （五）建立防制共識

應於勤前教育詢問執勤員警對轄線酒後駕車事故發生狀況及勤務內涵之瞭解程度，建立防制共識，以收事半功倍之效。



## 肆、結論

本研究藉由文獻回顧瞭解到酒精在人體內的代謝過程，及其對車輛駕駛人造成視覺能力變差、運動反射神經遲鈍之影響，因而危及行車安全。同時回顧國內、外有關取締酒後駕車之相關執法策略，如增加酒後駕車的機會成本、加強駕駛人對於警察執法的主觀認知強度、提高執法有效性、封鎖車道逐車攔檢、增加路邊檢測站、提昇判斷駕駛人酒醉駕車之觀察能力、加強酒後駕車安全宣導、強化員警專業能力等。並對目前酒後駕車執法程序原理與處罰規定深入研究，作為研擬我國高速公路酒後駕車執法策略之參考。

本研究針對高速公路現行取締酒後駕車之執法現況進行分析與探討，發現其執法程序規範未臻完善、攔檢車輛成功率偏低、執法能見度不足、無法有效嚇阻駕駛人違規、ETC 成為執法漏洞、勤務規劃未能與事故契合、回饋機制不完善、安全宣導未多元化、警力不足等問題。

執法策略之研擬方式，必須預先明確設定策略訂定之目標與原則，並在其基礎下研擬具體可行策略。本研究提出高速公路酒後駕車執法策略的四個目標：「教育駕駛人勿酒後駕車」、「增加用路人對取締酒後駕車的感受強度」、「提高駕駛人酒後預期不被取締的風險」、「降低酒醉駕駛事故的發生」，與六項原則：「依法行政與保障人權」、「維護駕駛人與執法者安全」、「執法作業標準化」、「具備可操作性」、「有效整合內外部資源」、「具有回饋機制」，並從下列主要策略與輔助策略研擬酒後駕車執法策略：

### 一、主要策略

- (一) 勤務規劃構面：包括計畫性勤務規劃策略、一般性勤務規劃策略。
- (二) 勤務執行構面：包括路檢勤務執行策略、機動攔查勤務執行策略。
- (三) 資料分析構面：定期統計分析酒醉駕車交通事故與違規資料、建立回饋機制。

### 二、輔助策略：

- (一) 安全宣導構面：整合行政單位資源、宣導內容與管道多元化。
- (二) 教育訓練構面：提昇法令素養、強化執勤安全、熟悉儀器原理與操作、加強違法（規）行為蒐證、建立執勤共識。

本研究所研擬之高速公路酒後駕車執法策略，期能提供實務單位執行取締酒後駕車工作時之操作與應用，以有效嚇阻高速公路之駕駛人酒後開車，杜絕其投機心理，提昇高速公路之行車秩序與安全。

## 參考文獻

1. 內政部警政署，專業警察常用勤（業）務執行程序彙編，2007 年
2. 內政部警政署警察法規查詢系統，道路交通管理處罰條例，<http://notes.npa.gov.tw/police/laws.nsf>。
3. 方仰寧，取締酒後駕車勤務之研究—以臺北市為研究範圍，中央警察大學碩士論文，2004 年7 月。
4. 丘立誠，酒醉駕駛行為特性分析與防治策略之研究，中央警察大學碩士論文，1990 年6 月
5. 林妙芬，降低酒醉駕車肇事之政策探討—臺灣之實證研究，中央大學產業經濟研究所碩士論文，1992 年。
6. 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，中央警察大學碩士論文，1995 年6 月。
7. 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論文集，中央警察大學，2000 年6 月8 日。
8. 城仲模，行政法之一般法律原則，台北市，三民書局，1994 年
9. 柳永青、傅幸梅、何晉亨，酒精對駕駛行為績效影響之研究，雲林科技大學工業工程與管理研究所論文，2004 年6 月。
10. 國道公路警察局，取締酒後駕車標準作業程序，2005 年。
11. 張麗卿，交通刑法的功能，行政院國家科學委員會學術補助計劃 (NSC89-2414-H029-014)，2001 年7 月。
12. 黃承傳、胡谷展，「臺北市酒後違規駕駛人特性及相關執法問題分析」，中央警察大學交通學報第三卷第二期，2003 年12 月。
13. 黃舜榕，酒後駕車違規行為處罰政策之研究，臺北大學公共行政研究所碩士論文，2003 年6 月。
14. 劉昌崙，「臨檢與路檢執行範圍之限制及適法性」，聯大法訊，第9 期，1997 年 7 月。
15. 葉寶文、傅祖壇，「酒後駕車行為之取締的願付風險價值研究」，運輸計劃季刊，第三十六卷第四期，頁509~534，2007 年12 月。
16. 蔡中志，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌，第522 期，2000 年1 月1 日。
17. 蔡中志，「國人酒精濃度與代謝率及對行為影響之實驗研究」，警光雜誌，第538 期，2001 年5 月1 日。
18. 謝益銘，提昇酒後駕車執法品質之研究，中央警察大學碩士論文，1998 年6 月。

