

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究——以國道警察為例 國道公路警察局自行研究報告（99年度）

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究 — 以國道警察為例

國道公路警察局自行研究報告

中華民國 99 年 9 月

099301012000C2001

「防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究—以國道警察為例」

研究人員：陳英傑

吳金白

國道公路警察局自行研究報告

中華民國 99 年 9 月

MINISTRY OF THE INTERIOR
RESEARCH PROJECT REPORT

A Study on Prevention of State Compensation Controversy
from Drunk- driving
— Taking National Highway Police for Example

BY

Chen ying jie

Wu chin pai

Sept 30, 2010

目次

目錄	I
表目錄	III
圖目錄	IV
摘要	V
第一章 緒論	1
第一節 研究背景與動機	1
第二節 研究目的與問題	4
第三節 名詞解釋	6
第四節 本研究的重要性	9
第五節 研究範圍與限制	18
第二章 文獻探討	21
第一節 酒精影響駕駛操控行為與肇事的關聯性	21
第二節 從危險犯概念分析酒醉駕車刑罰化之探究	25
第三節 從立法政策、學說理論與實證面探討防制策略	27
第四節 防制酒後駕車實務與國家賠償之法理關係	29
第五節 犯罪學的觀點探討酒醉駕車肇事成因與被害之預防	31
第三章 研究方法與程序	35
第一節 研究方法	35
第二節 研究程序	42
第三節 研究參與者及抽樣	43
第四節 資料蒐集與研究工具	44
第五節 資料整理與分析	45
第六節 可信性檢驗	47
第七節 研究可信性之策略作法	47
第四章 案例研究發現與分析	50
第一節 案例探討分析	50

第二節 案例特性研析	73
第三節 酒後駕車肇事個案之現況與情境因素	74
第四節 防制酒後駕車肇事執法者與被害者感受之分析	78
第五節 酒醉駕車肇事歸因之分析	80
第五章 結論與建議	93
第一節 結論	93
第二節 建議	96
參考文獻	104
附錄一	106
附錄二	110
附錄三	115
附錄四	120
附錄五	124
附錄六	128
附錄七	135
附錄八	140
附錄九	149
附錄十	152

表目錄

表 1-1 90-98 年全國交通事故 & 「酒後」駕駛失控肇事 A1 類統計比較表	3
表 1-2 國道高速公路 90-98 年「酒醉」駕駛失控肇事統計表	3
表 1-3 道路交通處罰條例第 35 條暨刑法第 185-3 條修正沿革對照表	4
表 1-4 地方法院檢察署偵辦公共危險罪案件	16
表 1-5 地方法院檢察署執行公共危險罪案件裁判確定人數	16
表 1-6 地方法院刑事第一審案件裁判結果—按罪名別分	17
表 1-7 國道公路警察局取締違規案件及重點違規分析統計表	20
表 2-1 酒精濃度與駕駛操控肇事率比較表	24
表 2-2 國道公路警察局 97 年轄線發生 A1 類交通事故肇事因素、車種、時段分析 統計表	24
表 2-3 國道公路警察局 98 年轄線發生 A1 類交通事故肇事因素、車種、時段分析 統計表	25
表 3-1 臺灣地區國道高速公路肇事概況及車種	37
表 3-2 國道歷年百萬車公里及肇事率表	37
表 3-3 國道公路警察局 97 年全年「酒後駕車」肇事及取締績效統計表	38
表 3-4 國道公路警察局 98 年全年「酒後駕車」肇事及取締績效統計表	39
表 3-5 臺灣地區高速公路取締違規案件統計表	40
表 3-6 焦點團體訪談 (focus group interview) 參與者基本資料表	43
表 4-1 國道 6 號公路東草屯交流道西向出口肇事死亡案車輛及駕駛人資料表	51
表 4-2 國道 6 號公路東草屯交流道西向出口戴妙春死亡案資料表	52
表 4-3 國道 3 號逆向進入北上車道向南行駛造成 4 人死亡案肇事車輛及駕駛人資 料表	65
表 4-4 國道 3 號逆向進入北上車道向南行駛死亡人員年籍資料表	65
表 4-5 酒後駕車肇事個案特性概念主題、類別分析表	74
表 4-6 酒後駕車肇事個案屬性與傷亡肇事成因之差異比較	76
表 4-7 處理後酒駕肇事後對個體的感受調查分析表	79

圖目錄

圖 1-1 國家損害賠償流程圖	8
圖 3-1 研究流程圖	41
圖 4-1 國道 6 號公路東草屯交流道西向出口死亡案現場照片圖	50
圖 4-2 國道 3 號逆向進入北向主線車道向南行駛造成 4 人死亡案現場照片圖-1	64
圖 4-3 國道 3 號逆向進入北向主線車道向南行駛造成 4 人死亡案現場照片圖-1	64
圖 4-4 國道公路警察局第八警察隊 96 年 12 月 7 日逆向肇事處理流程圖	73
圖 4-5 國道公路警察局 97 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事時段、分析統計比例圖	76
圖 4-6 國道公路警察局 97 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事時段、分析統計曲線圖	77
圖 4-7 國道公路警察局 98 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事原因分析比例圖	77
圖 4-8 國道公路警察局 98 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事時段、分析統計曲線圖	78
圖 4-9 酒後駕車肇事情境分析及群聚、概念型態，相關架構如下圖	88
圖 4-10 酒後駕車肇事之歸因分析整理架構下圖	90
圖 4-11 防制酒後（醉）駕車衍生國家賠償爭議—示意圖	91
圖 5-1 交流槽化線區圖	100
圖 5-2 交通裝備器材圖	100
圖 5-3 執法警示交通錐照相機、攝錄影機等器材圖	101
圖 5-4 事故處理、跡證包等處理裝備圖	101
圖 5-5 交流道進入主線匝道攔檢實況圖	102
圖 5-6 與平面道路交會路口路檢實況圖	102
圖 5-7 E.T .C 車道攔檢實況圖	103

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究

— 以國道警察為例

A Study on prevention of state compensation controversy from drunk driving — Taking National highway police for example

摘要

酒後駕車不但造成自己或家人終身的遺憾，更對交通安全造成嚴重危害；每一件酒後駕車肇事案件，不但造成社會成本的損失，更傷及無辜家庭的破碎，為防制酒後駕車違規行為，確保用路人「行」的安全，各全國警察機關無不將酒後駕車取締工作列為重點工作項目之一，而我國道公路警察局為交通專業單位，更責無旁貸。

從國道公路警察局 98 年全年的統計數字顯示，因酒後駕車失控而發生死亡的案件就有 9 件 10 人之多，然而從酒後駕車取締之件數觀之，卻呈現逐年增加，政府雖於民國 88 年 4 月 23 日將酒後駕車以「公共危險」加以刑罰化後，酒後駕車肇事案件的死亡人數與受傷人數並未相對減少，顯示我國在預防酒後駕車之執法工作仍有持續加強改善的空間。

警察機關為維護人民行的安全，以稽查取締、路檢、臨檢為手段，常引發違規人與執法人員之爭執，甚至衍生「國家賠償」爭議。本研究以國道警察執法人員取締酒後駕車之執法過程為調查對象，進行調查分析，其目的在瞭解員警取締酒後駕車時所面臨的問題與爭議及如何建立「正當的法律程序」，並探究員警對現行取締酒後駕車執法策略與勤務規劃之反映，以及現行法令對違法者處罰方式之意見與建議。

本論文係從交通執法引發國家賠償爭議之案例為研析和探討執法策略之運作為基礎，再由執法者的實務經驗做實證研究，印證理論與實務之相契合，全文分為五章，第一章為緒論，說明研究之動機、目的與問題、名詞解釋、研究之重要性、研究範圍與限制。第二章以有關防制酒後駕車之文獻探討。第三章研究方法，以質性研究之現象學為方法基礎，輔以案例分析法、焦點團體談訪法、調法查、統計等方法。第四章為歸因分析與研究發現。第五章為結論與建議，期以本研究提供主管機關研議防制酒後違法駕駛行為與降低因酒後駕車肇事之參考。

關鍵字：酒後駕車 公共危險 正當法律程序 國家賠償

Abstract

Drunk driving caused not only self and family sadness but serious damages of the traffic safety. Every time this happened, it caused the damages of the society and the innocent families broken. To prevent the violation behaviors of drunk drivers and protect civilian walking security, National police organizations, especially National Highway Police Bureau, put drunk driving enforcement as one of the major tasks upon traffic law enforcement.

According to the statistics in National Highway Police Bureau in 2009, the death accidents caused by the drunk drivers and the number of cases of banning drunken driving increased every year. Even though the government incorporated drunk driving as a criminal offense against public safety in 1999, they did not have significant declining trend as expected. It showed that there is still a lot of space for improvement in preventing drunk driving and After preventing the liquor, drives the law enforcement work.

The ban of drunkard driving, checkpoint and Stop and Frisk as a means to protect civilian walking security are more often leading to disputes between Contrary person and legal enforcement authorities. Even more, they could cause “National compensation” controversy. This research conducts a questionnaire survey to the selected policemen and an investigation analysis. The aim is to realize the problems the policemen are facing in executing drunkard driving ban, to collect the opinions and suggestions from enforcement personnel, regarding relevant enforcement issues of driving after drinking, and how to build “Due Process of Law”. Analyzed results of the surveyed data are presented herein, with the hope that it can serve as useful information.

The present paper , from traffic enforcement cases caused controversy for the State

Compensation Research and Analysis and the operation of law enforcement based, and then from the practical experience of law enforcement agencies to do empirical research confirms the fit with theory and practice, the text is divided into five chapters, the first chapter is an introduction, description of the motives, purposes and problems, terminology, the importance of research, scope and limitations. Chapter II is relevant literature discussion of prevention drunk driving. Chapter III, research methods, qualitative research method of phenomenology as the basis, supplemented by case studies, focus group interview on discussion transfer method investigation, statistical and other methods. Chapter four is due to analysis and research findings. Chapter V, Conclusions and recommendations of the competent authority provided in this study deliberated control drunk driving and offense drunken driving accident and lower reference.

Key word: Drunk driving Against public safety due process of law National compensation

第一章 緒論

第一節 研究背景與動機

依據警政署統計數據顯示，98年全國酒後駕車（drunk driving）失控肇事死亡人數高達356人，雖較97年同期稍有下降（如表1.1.1），惟仍高居全國肇事死亡案件首位，酒後駕車不但造成自己、家人暨無辜第三者終身的遺憾，更對交通安全造成嚴重危害；每一件酒後駕車失控肇事案件，不但造成社會成本的損失，更使無辜家庭破碎，為防制酒後駕車違法行為，確保用路人「行」的安全，全國各警察機關無不將酒後駕車取締工作列為重點工作項目之一，而國道公路警察局為交通專業單位，更是責無旁貸，此乃研究動機之一。

高速公路酒後駕車肇事案件數及死亡人數（如表1.1.2），除民國91及93年較低之外，其餘年份均超過10%，其嚴重性不亞於市區平面道路。從國道公路警察局98年全年的統計數字顯示，因酒醉駕駛失控而發生死亡的案件就有9件10人之多。由國道公路警察局各警察隊98年1-12月份取締總件數91萬6,697件中，酒後駕車取締件數9,560件佔總件數的0.87%，且呈現逐年增加之趨勢；政府自民國86年起數次修正「道路交通管理處罰條例」第35條有關酒醉駕車處罰規定，於97年10月將罰鍰金額從新台幣2,700~5,400元提高至新台幣1萬5,000~6萬元，並規定當場移置保管車輛，為遏止酒醉駕駛肇事而發生死亡案件，復於民國88年4月23日增訂刑法第185條之3，將「酒後駕駛」課予「抽象」公共危險罪「入罪化」加以論處（如表1-3），至此酒後駕車之處罰，邁向刑罰化及行政重罰的另一階段，期以重罰之刑事政策，抑制日益嚴重之酒後駕駛肇事問題。

然而自民國86年起至98年間，以高速公路酒後駕車肇事致死案件之發生數據觀之，酒後駕駛之行為，並未因重罰政策而有效遏阻，酒後駕駛肇事案件的死亡人數與受傷人數亦未相對減少，只是消極的抑制酒後駕車死亡率，酒後駕車的行為仍普遍存在。足見重罰政策不彰，並無法有效遏阻酒後駕車之違法行為；即便政府、司法與警政部門不斷投入防制酒後駕車的社會成本，但由警察機關每年取締酒後駕車的案件數觀之，並未如預期減少，且有不降反升之趨勢，是法令、罰責與刑事政策的環節出問題抑或是執法怠惰所造成？不啻未正向的積極減少酒醉駕車的違法行為，卻負向的衍生許多社會問題？「Why」&「What」此為研究動機之二。

當法令規範無法達到遏阻駕駛人酒後開車與預防肇事之目標時，由警察權發動攔查取締之執法作為，成為防制駕駛人違法（規）行為之重要手段。國道公路警察全體員警，

為保障人民行駛高速公路之安全，防制酒後「醉」駕車之違法行為，與減少酒「後」駕車肇事案件的發生，以收費站攔停稽查、交流道入口匝道路檢及臨檢超速蛇行等手段，取締酒後駕駛之行為；員警在執法過程中，因積極的干涉作為，或消極的不作為，引發用路人與執法人員之爭執，甚或因執法時機、技巧、態度與攔停地點等，衍生「國家賠償」事件爭議。關於酒後駕車之行政、刑事責任與執法依據等問題之研究，大多偏向於一般市區之平面道路，對於具有專屬路權、立體封閉式之高速公路酒後駕車執法問題，則鮮少有學者為文論述，況且一般平面道路之執法方式與策略，不盡然皆可適用於高速、封閉、單行分向、跨區環繞性之高速公路，因此亟須針對此道路之執法作為，研擬一套具體、有效且可行之取締酒後駕車執法標準作業程序，以建立執法之「正當性」與「正當法律程序」(due process of law)，避免因執法過當或消極不作為，衍生國家賠償爭議。研究動機之三為探討發生賠償爭議原因及如何協助警察將執法工作的阻力降至最低。

90-98 年全國交通事故 & 「酒後」駕駛失控肇事 A1 (死亡) 類統計比較表

項目 百分比	全國交通事故統計			酒後(醉)駕駛失控肇事統計			百分比/%		
	件數	件	傷	死	件	傷	死	發生件數 百分比	死亡人數 百分比
年份									
90	3052	1408	3232	394	288	409	12.91%	12.65%	
91	2667	1216	2790	405	212	438	15.19%	15.70%	
92	2483	1182	2611	429	216	450	17.28%	17.23%	
93	2395	1115	2510	412	256	443	17.20%	17.65%	
94	2650	1229	2765	485	271	524	18.30%	18.95%	
95	2888	1187	3005	683	288	702	23.65%	23.36%	
96	2,573	1,006	1567	396	371	576	15.39%	36.75%	
97	2,150	2,224	983	1,074	1,123	405	49.95%	41.20%	
98	2,016	2,092	893	1,000	1,037	356	49.60%	39.86%	

表 1-1 資料來源：內政部警政署

國道高速公路 90-98 年「酒醉」駕駛失控肇事統計表

項目 百分比	國道高速公路事故統計			國道酒醉(後)駕駛失控統計			百分比/%		
	件數	件	死	傷	件	死	傷	發生件數 百分比	死亡人數 百分比
年份									
90	90	112	82	15	26	14	16.67%	23.21%	
91	55	71	68	5	5	1	8.62%	7.04%	
92	89	107	80	11	11	9	12.38%	10.28%	
93	107	124	133	7	11	5	6.54%	8.87%	
94	117	129	154	22	23	10	18.80%	17.83%	
95	111	135	114	22	25	22	19.81%	18.51%	
96	101	112	86	19	19	12	18.81%	16.96%	
97	88	98	104	13	18	15	14.77%	18.36%	
98	64	82	102	9	10	7	14.06%	12.19%	

表 1-2 資料來源：國道公路警察局

道路交通處罰條例第 35 條暨刑法第 185-3 條修正沿革對照表					
第35條修正年度	1986 年修正後	1997 年修正後	1999年修正後	2006. 6. 23修正後	2008. 5. 28日修正
1. 罰鍰金額	2700-5400	6000-12000	6000-12000 (改為新台幣)	15000-60000 (新台幣)	15000-60000 (新台幣)
2. 吊扣駕照處分 (2006. 6. 23修正後兼處罰車主)	1. 「禁止駕駛」 2. 以公共危險罪入罪化。	1. 禁止駕駛並吊扣6個月。 2. 因而肇事致人受傷吊扣一年。	1. 禁止駕駛並吊扣6個月。因 2. 而肇事致人受傷吊扣一年	1. 因而肇事致人重傷或死亡：吊駕照三年因而肇事致人重傷或死亡：終身吊銷因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 2. 汽車所有人，明知汽車駕駛人酒醉而不禁止駕駛者，吊扣其汽車牌3個月。	1. 因而肇事致人重傷或死亡：吊駕照三年因而肇事致人重傷或死亡：終身吊銷因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 2. 汽車所有人，明知汽車駕駛人酒醉而不禁止駕駛者，吊扣其汽車牌3個月。
3. 吊銷駕照處分	因而肇事致人重傷或死亡：駕照三年	因而肇事致人重傷或死亡：終身吊銷	因而肇事致人重傷或死亡：吊銷不得再考領。	因而肇事致人重傷或死亡：吊銷不得再考領	因而肇事致人重傷或死亡：吊銷不得再考領
4. 拒絕接酒精濃度受測試之法律效果	以「60條1項1款處罰	以道交條例第35條「酒精濃度過量」駕駛論	以道交條例第35條「酒精濃度過量」駕駛論	以道交條例第 35 條「酒精濃度過量」駕駛論	以道交條例第 35 條「酒精濃度過量」駕駛論
5. 行政法規處罰條例及刑法處罰修正	依刑法相關條例論處(刑 284：過失傷害。刑 276：過失致死。)	依道交條例第86條1項汽車駕駛人，無駕駛執照駕駛、酒醉駕駛、吸食毒品或迷幻藥駕駛、行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事則任者，加重其刑至二分之一。	依刑法第 185 條之 3 服用毒品、麻醉藥品、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3萬元以下罰金。	依刑法第 185 條之 3 服用毒品、麻醉藥品、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3萬元以下罰金。	97. 1. 2 日修正：依刑法第 185 條之 3 服用毒品、麻醉藥品、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、拘役或科或併科 15 萬元以下罰金。

表 1-3 整理自刑法、道路交通管理處罰條例

第二節 研究目的與問題

一、研究目的：

從酒後駕車失控肇事的統計數據暨歷年交通、刑事法令修法觀之，足見酒後駕車肇事的嚴重性，而警察執法人員為防制酒後駕車案件的發生，在轄區經常發生事故之路段以攔查、臨檢及路檢等手段，抑制酒後駕車之違規行為，以降低肇事率維護用路人行的安全，惟執行攔查、臨檢、路檢的第一線警察人員，常因執行地點、路段、時間的妥適性，攔檢稽查必要性，道路警示措施的欠缺等，造成死傷而衍生國家賠償的爭議，值得我們去正視、研究和省思。

(一) 瞭解員警取締酒後駕車時所面臨的問題與爭議處理，研析警察人員對現行取締酒後駕車執法策略與勤務規劃，暨現行法令對違法者處罰方式之意見與建議，期能

提供主管機關研議防制酒後違法駕駛行為與降低因酒後駕車肇事之參考。

- (二) 探討酒後駕車的社會現象、影響人民生活層面，並參酌相關犯罪理論架構或模式，提升警察服務態度與執勤技能、制定具體可行的執勤作為、建立攔檢盤查酒後駕駛行為的「法律正當性」，訂定完備的防制政策與標準作業程序。
- (三) 儘管政府與司法、警政機關一再宣導禁止酒後駕駛，惟部份國人道德之淪喪，常存僥倖心態，又大法官於民國92年12月14日會議做成釋字第535號解釋之後，警察執行臨檢、路檢盤查、交通稽查等，取締酒後駕車之執法作為，常被質疑為侵犯人民之人身自由，違反憲法第八條有關人身自由之「制度性保障」，而我國憲法第二十三條亦明文規定：「以上各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由權利，避免緊急危難，維持社會秩序或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之」，由於警察執行職務大都為「干預性」作為，因此凡干預人民之基本權利者，均應符合「比例原則」、「法律優位」與「法律保留原則」，避免員警積極過度干涉與侵犯人權或因消極的防止而衍生執法不力之「不作為」質疑，有待積極建立「執法正當性」供執法員警有所依循。
- (四) 酒後駕駛案件，不論就空間、時間或態樣等等，均呈現不平均分布的情形。鑒於刑事司法資源有限，如何以成本效益的觀點，針對高危險群的違規（法）者、犯罪熱點以及高發生率之時段，投以適當的社會成本，以收到最大的經濟效益，毋寧是極具犯罪學理論與實務研究價值。

二、研究問題：

研究防制「酒醉駕駛」(Trunkenheitsfahrt) 衍生國家賠償爭議問題的主要目的，約略可歸納為下列十項：

- (一) 瞭解防制「酒後駕車」的執法實務現況，包括：
 - 1. 勤務部署方式。
 - 2. 執勤時段。
 - 3. 執行地點。
 - 4. 路段特性。
- (二) 探討現行警用裝備的使用是否足以應付防制「酒後駕車」的突發狀況發生及緊急應變處置。
- (三) 研析「酒後駕車」之區域環境特性與情境之因素。
- (四) 探討防制「酒後駕車」因警察權發動之法律效果，暨因引發第三人被害風險「主體」之責任歸屬問題與差異分析。

- (五) 探究員警防制「酒後駕車」作為因消極之怠惰、廢弛職務等致生第三人生命、身體、財產損害之問題與國家賠償之爭議。
- (六) 可提供員警正確執法觀念，暨避免因錯誤的執勤方式，導致執法者本人及誤導民眾誤闖被害機制。
- (七) 提供員警因執法衍生第三人被害之救濟及降低傷害之處置。
- (八) 從法律層面之觀點研析防制「酒後駕車」執法作為的正當性，由下列面向探討國賠爭議供執法員警參考。
1. 依法令執勤之行為。
 2. 違反法令行為之法律效果。
 3. 因第三人之原因自由行為而引發之風險。
- (九) 探討駕駛人酒後駕車之道德風險 (moral hazard) 行為，其不論有無違法，是否均應加以取締、干涉而予以研究之結果供執法人員判斷之參考。
- (十) 瞭解執法者面臨酒駕危害程度與人權保障間之心證裁量判斷而採取作為或不作為之壓力與調適。

第三節 名詞解釋

係針對本研究內容的相關名詞：公共危險、酒醉駕車（不能安全駕駛）、正當法律程序、國家賠償等，進行解釋及定義。

一、公共危險罪：

係指刑法第11章對有關侵害社會法益且可能產生危險犯罪者，稱之為「公共危險」，放火或失火燒毀或破壞建築物及交通工具，妨害舟車及航空機行駛，服用毒品麻醉藥品酒類不能駕駛動力交通工具而駕駛，駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸，散布法定傳染病罪等，係抽象危險。

二、酒醉駕車「不能安全駕駛」(Fahrunsicherheit)

酒醉駕車刑法上罪名為「服用藥物或相類物不能安全駕動力交通工具而駕駛者」法理上稱不能安全駕駛¹(有稱醉態駕駛)，規定在185條之3，其刑度為一年以下有期徒刑，拘役或科或併科15五萬元以下罰金。至於所謂酒精濃度超過0.55一事，是因為要判斷是不是已經「不能安全駕駛」了，做為證據之用，方便判斷的。

我國刑法第一百八十五條之三的立法例源自德國，對照德國的立法例能得

¹司法院司院統計年報之罪名，稱為「不能安全駕駛罪」

到較正確的理解。德國學說與實務習慣將與酒醉或服藥駕駛有關條文，如德國刑法第三百一十五條C第一項第一款與第三百一十六條所共同所有的構成要件：「儘管處在不能安全駕駛交通工具的情況而駕駛」⁴，簡稱為「不能駕駛」(Fahruntauglichkeit od. Fahruntüchtigkeit)。由於上述兩個德文用詞並沒有把構成要件中另一要素「安全」納入，故有學者指出，為了能夠表達出一般預防效果的，較適當的與正確的用詞是「不能安全駕駛」²(Fahrunsicherheit)(蔡蕙芳，2000)。

三、正當法律程序 (due process of law)

正當法律程序原則，從大法官釋字第四八八號解釋文指出：「基於保障人民權利之考量，法律規定之實體內容固不得違背憲法，其為實施實體內容之程序及提供適時之司法救濟途徑，亦應有合理規定，方符憲法維護人民權利之意旨；法律授權行政機關訂定之命令，為適當執行法律之規定，尤須對採取影響人民權利之行政措施時，其應遵行之程序作必要之規範。」由此可見「正當法律程序原則」除要求該程序形式上須符合憲法「法律保留原則」、「法律優位原則」、「法律明確性原則」、「明確具體授權原則」，並於實質上尚必須符合比例原則、信賴保護原則、平等原則、誠實信用原則、徵收補償原則等法治國之原理原則³。

警察是以公權力作為踐行正當法律程序係追求程序 (Verfallreihserect-ltigkeit) 之必然，其與「目的不能證立手段」的理念，是一體之兩面⁴。亦即目的雖然良善，但並非所有程序與手段因目的之良善而可以被接受。准此警察之臨檢行為與作用，其程序當應合乎正當法律程序。

四、國家賠償

(一) 國家賠償的意義：

國家賠償，是指公務員職務上之不法行為或怠於執行職務之行為或公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民權益遭受損害，而由國家負損害賠償責任之制度。

(二) 請求國家賠償之要件：

公務員、受委託行使公權力團體，其執行職務之人或受委託行使公權力之個人於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民

² 蔡蕙芳，從危險理論論不能安全駕駛罪，2000 博士論文：頁 13

³ 引自大法官 84 年 7 月 28 日 釋字第 384 號，大法官 孫森焱，協同意見書

⁴ 蔡庭榕簡建章、李錫棟、許義寶等著，警察職權行使法逐條釋論，2005，台北：五南 頁 28

自由或權利，或公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者，國家應負損害賠償責任。

(三) 賠償義務機關：

1. 請求損害賠償者，以該公務員所屬機關或委託行使公權力之機關為賠償義務機關。
2. 請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關。
3. 國家損害賠償流程 (如圖 1-1)

國家損害賠償流程圖

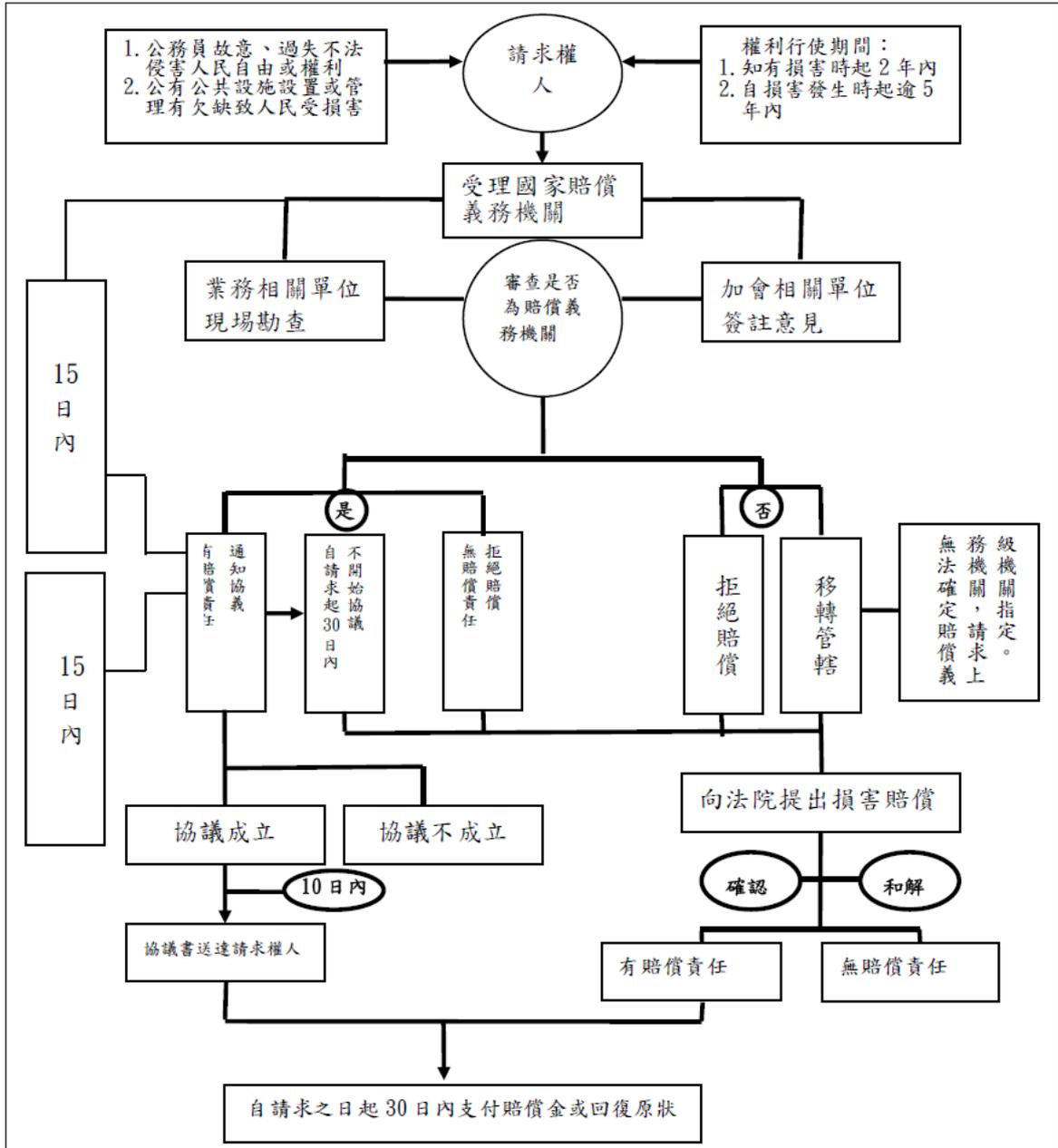


圖 1-1 整理自國家賠償法條文

第四節 研究的重要性

一、警察防制酒後駕車對交通工具發動攔停之依據分析：

警察機關為防制酒後駕車對交通工具發動攔停措施，其依循法令如下：

(一) 警察法第二條：

1. 依據警察法第二條「警察任務為依法維持公共秩序、保護社會安全、防止一切危害、促進人民福利」。警察法第二條之規定，係為了在維護公共利益、公共秩序之必要因而制定。
2. 「警察職權行使法」亦依據警察法第二條而制定其主要任務有二：一為保障人權，二為達成警察任務。有關維護公益公序之公權力（Governmental Power）與保障人民權益之私權利（Individual Rights）之衡平機制⁵（李震山，2002）。

(二) 警察法第九條：

警察法第九條：「警察依法行使左列職權：（1）發布警察命令。（2）違警處分。（3）協助偵查犯罪。（4）執行搜索、扣押、拘提及逮捕。（5）行政執行。（6）使用警械。（7）有關警察業務之保安、正俗、交通、衛生、消防、救災、營業建築、市容整理、戶口查察、外事處理等事項。（8）其他應執行法令事項。」

(三) 警察勤務條例第十一條：

警察勤務條例第十一條第三款：「臨檢：於公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢，執行取締、盤查及有關法令賦予之勤務。」警察勤務條例第十一條係規定警察勤務方式，共區分為六種，即：勤區查察、巡邏、臨檢、守望、值班及備勤等。

(四) 警察職權行使法第六條、第八條：

1. 依據警察職權行使法第六條：「警察於公共場所或合法進入之場所，得對於下列各款之人查證其身分」：
 - (1) 合理懷疑其有犯罪之嫌疑或有犯罪之虞者。
 - (2) 有事實足認其對已發生之犯罪或即將發生之犯罪知情者。
 - (3) 有事實足認為防止其本人或他人生命、身體之具體危害，有查證其身分之必要者。
 - (4) 滯留於有事實足認有陰謀、預備、著手實施重大犯罪或有人犯藏匿之處所者。
 - (5) 滯留於應有停（居）留許可之處所，而無停（居）留許可者。

⁵李震山，警察法論，2002，台北：正典文化，一刷

(6) 行經指定公共場所、路段及管制站者。

前項第六款之指定，以防止犯罪，或處理重大公共安全或社會秩序事件而有必要者為限。其指定應由警察機關主管長官為之。

警察進入公眾得出入之場所，應於營業時間為之，並不得任意妨礙其營業。

2. 第八條（攔停交通工具之要件與措施）

警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採行下列措施：

- (1) 要求駕駛人或乘客出示相關證件或查證其身分。
- (2) 檢查引擎、車身號碼或其他足資識別之特徵。
- (3) 要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。

警察因前項交通工具之駕駛人或乘客有異常舉動而合理懷疑其將有危害行為時，得強制其離車有事實足認其有犯罪之虞者，並得檢查交通工具。

二、防制酒後駕車法令與執行實務問題探討：

(一) 警察機關執行法定勤務於往昔所依循者悉依「警察勤務條例」第十一條規定之「臨檢」為之，因臨檢所指涉之範圍甚廣，係指於「公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢執行取締、盤查及有關法令賦予之任務。」但不論「檢查、路檢、取締或盤查」其目的在於危害預防或犯罪偵查，而交通稽查攔檢人車，亦以危害預防止為出發點惟於實務上未有「合理懷疑」(Reasonable Suspicion) 與「相當理由」(Probable cause) 為基礎而攔查人車⁶，攔停後即進行身分確認，並以確認身分作為資料蒐集，方得據以進行相關資料比對，因此在查證、蒐集資料（例如酒精呼氣檢測）的過程中常遭民眾擾民的質疑而嗆警察憑什麼攔我？因此本研究希望藉由本身的參與及對實際執法員警的訪談所蒐集的實務經驗與法令規定相左之處，做探討分析，期將研究結果提供警政單位參考。

(二) 警察職權行使法第六條：

1. 警察職權行使法第六條之立法目的在於明確規範查證身分之要件、程序，以作為同法第七條採取查證身分及各項措施之合理性或正當性基礎。警察執行在防制酒後駕車職務之行使職權中，經常會涉及限制或剝奪人民自由及權利之干預性措施，如攔檢、盤查等，在往昔所依循之警察勤務條例，其規定欠缺警察職權發動各項措施之明確授權，為使警察於發動公權力之要件與程序有明確規範而制定本條，其第一項

⁶蔡庭榕簡建章、李錫棟、許義寶等著，警察職權行使法逐條釋論，2005，台北：五南 頁160

第一款及第二款之目的在犯罪之防止；第三款係為防止具體危害；第四款至第六款是為預防潛在（抽象）危害。

2. 而交通警察於攔停違規車輛後必要的先前執法階段，對駕駛人查證身分係用以確認身分之手段。係國家公權力措施行為，此階段的其主要目的雖係在於消極的避免發生執法客體錯誤，且在積極的目的上含有蒐集與鑑識、辯識資料，以確認受檢查者之身分⁷，且係為防止其本人或他人生命、身體之具體危害及預防潛在危害而有查證其身分之必要者。並為預防危害或犯罪，得對於滯留於有事實足認有陰謀、預備、著手實施重大犯罪或有人犯藏匿之處所者進行查證身分措施。
3. 警察為防止犯罪（包含酒後駕車的抽象危險犯）或處理重大公共安全或社會秩序事件而有必要者，可對於行經警察機關主管長官指定之公共場所、路段或管制站攔查可疑人、車，並依據警察職權行使法第七條之規定查證身分及實施各項職權措施。然而攔停可疑人、車的令出示證件表明身分之查證身分基本措施必然以攔停為始；在攔停之後雖可依執勤經驗及一目瞭然（Plain View）法則⁸從外顯觀察受檢者之言行、舉動、攜帶物品之狀況，等事實現象，加以判斷有無發生犯罪與具體危害之疑慮情形，以作為發動進一步職權措施之基礎。
4. 行經指定之公共場所、路段、管制站者車實施第七條之查證身分：
 - (1) 警察職權行使法第六條第一項第六款規定：「行經指定之公共場所、路段、管制站者。」得對該行經之人、車實施第七條之查證身分及必要之措施。此與，基層員警得自由心證及裁量決定有別，惟是否得以行使集體盤查權，其合理性基礎，則須由「警察機關主管長官」指定，且其指定並須「以防止犯罪，或處理重大公共安全或社會秩序事件而有必要者為限」。而且本款項之指定或並非僅憑個人感覺或好惡而為之，必須有統計分析之結果做為憑據例如：過去所發生之治安、交通狀況、民眾之反映、媒體報導或執勤發現其他相關合理性因素，始得作為指定之基礎。
 - (2) 所謂之管制站，係指臨時設置路障封鎖攔阻人車前進者而言。執法員警可在此對人車攔阻，且須在一特定目的及特定範圍內，檢視被攔阻之人及其所攜帶之物品或其所使用之交通工具⁹。

⁷蔡庭榕簡建章、李錫棟、許義寶等著，警察職權行使法逐條釋論，2005，台北：五南 頁160

⁸李震山，論行政管束與人身自由保障兼論警察盤查權，收於氏著《「人尊性嚴與人權保障」學術論文集》元照，2001 修訂再版

⁹內政部警政署於九十二年八月頒行之《警察職權行使法逐條釋義》，頁25

(3) 但在實務上，警察於指定路段設障路檢或依「合理懷疑」執行攔車檢查後，通常會要求駕駛人配合出示證件資料以供身分查證或測試酒精濃度，惟於執法實務上常遇有不配合之用路人，當警察人員要求駕駛人開啟車窗出示證件時，卻消極的不配合，不但不搖下車窗，亦不出示證件，而雖有合理懷疑，但在外顯上卻看不出犯罪跡證（例如車輛行跡可疑，可能車上有毒品或槍械），但警察職權行使法並未授權強制之規定及刑事訴訟法必須從行政不法轉為刑事不法後方可依法強制作為，又受限於搜索，除有令狀及急迫之事由外不得任意搜索，又歹徒通常會主張緘默，提供不實之身份資料，而警察執法人員僅能在自攔停後帶往勤務處所3個小時內查證身分等公權力措施，往往是無法完成，使歹徒輕易鑽此法律漏洞，而逃過警察的查緝。因此本條雖有明確規範查證身分之要件、程序，惟遇有上述情況者又無法令授權依據，通常執法員警為怕惹上麻煩或執法過當，只能任其離去，而使歹徒逍遙法外，因此本研究亦希望藉針對實際執法員警的訪談所蒐集的實務經驗、本身的參與及法令未能充份授權，使執法員警不敢大膽執法等問題提出探討，期將研究結果提供立法單位修法、及警政、勤務執行單位參考。

(三) 第八條（攔停交通工具之要件與措施）

1. 警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採行下列措施：一、要求駕駛人或乘客出示相關證件或查證其身分。二、檢查引擎、車身號碼或其他足資識別之特徵三、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。警察因前項交通工具之駕駛人或乘客有異常舉動而合理懷疑其將有危害行為時，得強制其離車有事實足認其有犯罪之虞者，並得檢查交通工具¹⁰。
2. 本條攔檢交通工具之職權措施，係在補充「道路交通管理處罰條例」授權道路交通執法之不足，由於「道路交通管理處罰條例」僅賦予警察維護交通安全秩序之任務，及禁止、扣留及移置保管等規定，係對於一般性的稽查執法，並未授權警察機關，並無授權以實力介入稽查取締；而第八條之規定，自得引為警察機關於道路交通執法之補充依據¹¹。
3. 從本條之規定觀之「警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害「交通工具」之攔檢，其攔檢之歸責判斷要件，主要是以駕駛者之行為為依據，執勤員警依判斷

¹⁰在警察職權行使法尚未制定前，警察對於攔停交通工具違規稽查以警察勤務條例及道路交通處罰條例任意為之，欠缺具體明確，本條款係授權攔檢交通工具之攔查要件及職權指施之法理基礎。

¹¹蔡庭榕簡建章、李錫棟、許義實等著，警察職權行使法逐條釋論，2005，台北：五南 頁198-205

要件，於攔停交通工具後，對於駕駛人或乘客等相對人，得進行相關查證身分之職權措施。另本條亦規定有查證車籍資料或特徵、酒測、強制離車及檢查車輛等職權措施，係針對攔檢交通工具之要件特別者的特別規定，以作為攔檢交通工具之職權措施；另由第八條第二項後段之規定，可看出本條之立法目的已非單純的僅為維護交通秩序之目的而設，而係兼具預防犯罪之要求，而授權警察人員得對有事實足認駕駛人或乘客有犯罪之虞者，得對其檢查遭攔停之交通工具。

4. 酒後駕車每每引發嚴重的肇事死傷，不但造成無辜家庭的破碎亦造成社會成本的浪費；而本條之規定主要是因為社會大眾均強烈要求對飲酒後之駕駛人不可駕車，以維護大眾交通安全而訂定。準此，國道公路警察人員依本條之規定於轄線對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具予以攔停，卻因執法技巧或攔停地點、時機有瑕疵而遭質疑，甚或造成國賠之事由。

5. 又從本條第一項第三款規定研析：

(1) 警察得對攔停之駛人要求接受酒精濃度測試之檢定，此與道路交通管理處罰條例第三十五條第四項規定比較分析，道路交通管理處罰條例第三十五條所授權之範圍亦僅限於汽車駕駛人「肇事」拒絕接受或肇事「無法」實施酒精濃度測試之檢定者，方授權應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，強制肇事者至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。

(2) 而警察職權行使法第八條第三款得要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定觀之，其僅為概括之規定，並無明文授權警察得對酒後駕車的駕人採行強制測試之檢定，亦無拒測之處罰規定，執法人員亦僅能依據道路交通管理處罰條例第三十五條第一項之拒絕酒精濃度測試檢定製單告發。況亦僅能以肇事拒絕或肇事無法實施時，始得強制至受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣。

(3) 從上述道路交通管理處罰條例與警察職權行使法的比較分析，可知該兩法律，並未授權警察對於未肇事之駕駛人強制實施酒精濃度測試檢定，倘該駕駛人顯然已達醉態，隨時有可能發生事故，卻以拒絕接受酒精濃度測試檢定，作為規避刑事責任之手段，雖然刑法第 185 條之 3 已增訂有醉態駕車一罪；惟在實務上要構成本罪之該當性又必須以呼氣檢測，酒精濃度超過 0.55mg/L，才能論以該罪，倘該駕駛人已達不能安全駕駛之狀態，又以拒絕呼氣檢測酒精濃度，作為規避刑事責任之手段，員警僅依道路交通管理處罰條例第三十五條第一項之拒絕酒精濃度測試檢定製單告發、代保管車輛後任憑離去，於該駕駛人離去後

之人身安全於警察而言是否有義務保護之其安全，及是否須負有保證人之地位。以及因該駕駛人未強制實施酒測於離去後又駕駛另一部車子肇事造成死傷，如此執法之警察又是否該負廢弛釀災之疑議，而造成國家賠償事件之事由。

三、以國內外有關取締酒後駕車執法方式之文獻研析：

以國內外有關取締酒後駕車執法政策、處置方式及勤務布署等，之文獻研析與我國現行法律政策觀點、實證研究報告、相關行政命令規定：例如（內政部警政署取締酒後駕車政策沿革、取締酒後駕車作業程序規定、國道高速公路酒後駕車執法勤務規劃與執勤原則等（詳附錄），探究取締酒後駕車執法實上之問題與及衍生國家賠償事件爭議現況。（詳表 1.3.1）

四、酒後駕車行為與失控肇事成因之關聯性探討。

- （一）飲酒後酒精對人體生理機能的影響。
- （二）酒後駕車行為與人體生理反應之關係。
- （三）酒後駕駛與失控肇事的關聯性。
- （四）防制酒後駕車行為之勤務作為與執法策略。
- （五）酒後駕駛課予刑法化之內容與法律效果分析。
 1. 從酒後駕駛之禁止政策的轉變（如表 1.1.3）。
 2. 從國道公路警察局取締酒後駕駛案件數分析。
 3. 從法務部 97 年法務統計年報（如表 1.1.4 及 1.1.5）¹²與 98 年對「不能安全駕駛罪」經司法判決統計¹³之探討。

公共危險罪 97 年地方法院檢察署公共危險罪偵查終結 6 萬 6,305 人，其中依通常程序提起公訴及聲請簡易判決處刑者為 4 萬 3,268 人（93.2%屬違背安全駕駛），較上年減少 0.9%；起訴比率為 65.3%（聲請簡易判決處刑者占 60.6%、依通程序提起公訴者占 4.7%）；緩起訴處分為 1 萬 6,560 人，占 25.0%。同年地方法院檢察署執行公共危險罪定罪人數為 4 萬 3,867 人（男性占 93.3%），占全部刑案定罪人數的 22.1%，高居犯罪案件之首位；其中具公共危險罪前科之再、累犯人數所占比率為 27.9%。執行判處刑罰分別以拘役、罰金及六月以下之徒刑為多，其比率各占 42.5%、29.3%、26.0%。由於多屬刑犯，同時宣告緩刑者有 2,249 人。97 年因公共危險罪入監執行人數 7,138 人，其中有 6,532 人屬違背安全駕駛者」。

¹²轉載自法務部全球資訊網法務統計年報：<http://www.moj.gov.tw>

¹³轉載自「司法院司法統計」官方網站 <http://www.judicial.gov.tw/juds/index1.htm>

4. 從刑事政策、犯罪預防觀點研析防制酒後駕駛之特殊社會現象。

(六) 現行禁止酒後駕駛之法令、政策與實務上取締方式問題之探討。

1. 取締實務方式的改進與建立標準作業程序。

2. 充實警用裝備提昇檢測儀器之效能。

3. 道路工程、道路資訊、道路執法的配合。

五、防制酒後駕車執法，衍生重大事故之案例之妥適性：

以國道高速公路 96 年至 98 年發生之有關防制酒後駕車執法（詳案例 1-3 案），衍生重大事故之案例剖析執法現況是否合乎妥適性、必要性與比例性之原則；並針對國道高速公路取締暨防制酒後駕車發生之案例進行執法地點、攔檢路段、時段統計分析，並與取締酒後駕車案件數據、地點進行交叉比對分析，藉以探討高速公路執法勤務時段、地點與執勤方式之規劃是否適當與合目的性。

六、研擬取締酒後駕車執法之「正當法律程序」與「標準作業程序」：

針對已發生之案例所凸顯之問題，研擬取締酒後駕車執法之「正當法律程序」(due process of law) 與「標準作業程序」(Standard operational) 方式，例如：於收費站區、交流道匝入口、與平面道路交會點等，設障路檢及攔查行進間蛇行及明顯有危險駕駛行為之車輛。

七、以現有之酒後駕車肇事之故資料分析與執法取締之路段、地點、時段運用：

專業交通警察執法之最高目標在於防制交通事故發生，因此本研究之重點在於以現有之事故資料分析後，與執法取締之路段、地點、時段運用，研擬適當可行之取締酒後駕車之執法策略，而作為國道高速公路執法機關之勤務佈署規劃與發佈行政命令之參考以避免因防制作為而衍生國家賠償爭議之發生。

八、透過案例分析研擬策略之應用與效果評估：

透過案例研析暨勤務執行單位實務上的勤務運作及現有之警用裝備之運用之作為與進行理論差實務上之差異比較與分析，藉以瞭解現行之法令與執法策略於實務上運用之優缺點，以提供管理階層核定、發佈路（臨）檢時段及路段暨勤務執行單位執勤方法參考。

項 目 別	地方法院檢察署偵辦公共危險罪案件													
	偵查終結人數						執行裁判確定有罪人數						宣告 緩刑 人數	
	總 計	通 常 程 序	提 起 公 訴	聲 請 簡 易	判 決 處 刑	不 起 訴 處 分	緩 起 訴 處 分	其 他	總 計	六 月 以 上	逾 六 月	一 年 未 滿		一 年 以 上
93年	42,156	1,674	22,904	3,809	12,827	942	23,358	4,704	500	255	9,304	8,594	1,634	
94年	46,452	2,134	24,237	3,952	14,446	1,683	26,263	5,853	561	249	10,649	8,950	1,642	
95年	52,977	3,076	29,186	4,200	15,611	904	28,696	6,805	766	239	11,449	9,437	1,900	
96年	63,686	3,661	39,987	4,515	14,516	1,007	41,081	10,436	784	216	18,806	10,838	2,136	
97年	66,305	3,098	40,170	5,197	16,560	1,280	43,867	11,417	751	198	18,635	12,865	2,249	
結構比 (%)	100.0	4.7	60.6	7.8	25.0	1.9	100.0	26.0	1.7	0.5	42.5	29.3		

表 1-4 資料來源：引自法務部 97 年之法務統計年報

項 目 別	地方法院檢察署執行公共危險罪案件裁判確定人數										
	總 計	有罪								無 罪	其 他
		合 計	科 別		免 刑	六 月 以 下	拘 役	罰 金			
			男	女							
人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	
93年	135,785	115,181	99,106	16,075	115,071	37.7	23.7	12.9	110	9,702	10,902
94年	143,417	126,978	109,993	16,985	126,884	37.8	22.4	13.6	94	6,378	10,061
95年	164,339	145,741	123,814	21,927	145,671	38.9	22.1	11.6	70	6,606	11,992
96年	196,103	173,711	147,968	25,743	173,639	42.6	23.8	11.0	72	7,300	15,092
97年	221,345	198,685	170,545	28,140	198,621	43.6	21.2	11.0	64	8,583	14,077

表 1-5 資料來源：引自法務部 97 年之法務統計年報

64.地方法院刑事第一審案件裁判結果—按罪名別分

中華民國 98 年

單位：件；人

罪名別 Crime type	終結 件數 Cases Closed	被告人數									
		科刑									
		合計 Total	計 Subtotal	死刑 Death	無期 徒刑 Life Sent- ence	有期徒刑					
						小計 Subtotal	六月以下 6 or less than 6 months	逾六月至 一年以下 Over 6 months to 1 year	逾一年至 二年以下 Over 1 year to 2 years	逾二年至 三年以下 Over 2 years to 3 years	逾三年至 五年以下 Over 3 years to 5 years
合計 Total	176 441	205 272	179 811	7	133	116 087	75 484	29 591	4 675	686	2 094
普通刑法 Subtotal of general criminal law	127 387	150 604	130 381	7	43	71 735	56 777	9 907	2 352	362	927
瀆職罪 Offenses of malfeasance in office	39	143	28	-	-	26	23	3	-	-	-
妨害公務罪 Offenses of interference with public functions	857	953	900	-	-	405	375	28	2	-	-
妨害投票罪 Offenses of interference with voting	33	324	166	-	-	166	165	1	-	-	-
妨害秩序罪 Offenses of interference with public order	21	26	23	-	-	12	11	-	1	-	-
脫逃罪 Offenses of escape	30	36	32	-	-	31	27	4	-	-	-
藏匿人犯及湮滅證據罪 Offenses of concealment of offenders and destruction of evidence	130	229	205	-	-	108	98	10	-	-	-
偽證罪 Offenses of perjury	467	638	502	-	-	502	438	59	4	1	-
誣告罪 Offenses of malicious accusation	600	693	488	-	-	259	229	24	5	1	-
公共危險罪 Offenses against public safety	44 220	44 620	44 272	-	-	13 214	12 057	992	104	12	39
放火 Arson	193	217	182	-	-	173	21	21	71	12	38
燒燬建築物及住宅 Destruction by fire of building and residence	129	150	123	-	-	114	6	5	45	10	38
燒燬其他物件 Destruction by fire of other objects	64	67	59	-	-	59	15	16	26	2	-
失火 Negligent fire	140	155	138	-	-	48	46	2	-	-	-
燒燬建築物及住宅 Destruction by fire of building and residence	76	87	73	-	-	48	46	2	-	-	-
燒燬其他物件 Destruction by fire of other objects	64	68	65	-	-	-	-	-	-	-	-
違背建築術成規 Violation of building practice	1	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
妨害衛生 Obstruction to sanitation	3	4	4	-	-	4	2	1	-	-	1
漏逸氣體 Gas leak	27	27	27	-	-	20	15	3	2	-	-
妨害交通安全 Obstruction to traffic safety	43 851	44 210	43 915	-	-	12 964	11 969	965	30	-	-
強暴脅迫危害交通安全 Obstruction by violence or threat of traffic safety	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
不能安全駕駛 Inability to drive safely	41 410	41 518	41 345	-	-	10 535	10 312	223	-	-	-
肇事致人死傷逃逸 Hit and run	2 289	2 295	2 191	-	-	2 191	1 432	740	19	-	-
其他 Other	152	397	379	-	-	238	225	2	11	-	-
危險物 Hazard materials	1	1	1	-	-	1	-	-	1	-	-
爆裂物 Explosives	1	1	1	-	-	1	-	-	1	-	-
核能放射線 Nuclear radiation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
其他 Other	4	5	4	-	-	3	3	-	-	-	-

表 1-6 資料來源：下載自司法院 98 年司法統計

第五節 研究範圍、對象與限制

一、研究範圍：

(一) 本研究係針對國道高速公路之路況及其特性而言，其立體、直線、收費管制封閉之道路設計與單向、高速、限速、禁行路肩交通特性暨多向環繞交流之系統交錯與冗長之隧道等，此與一般道路的交通環境截然不同，在有關一般市區平面道路取締酒後駕車的執法策略上，有諸多學者對其正當性等做了研究，但卻極少有專家、學者針對「國道高速公路」取締酒後駕車執法作為、正當法律程序等，作研究與論述。

(二) 為能針對高速公路之交通特性，研擬具體、符合實際道路環境情況之防制酒後駕車執法作為，以避免因執法不當而衍生國家賠償事件爭議，故本研究僅以國道一號（中山高速公路）與國道三號（第二高速公路）及國道六號（草屯至埔里）作為本研究之範圍。

二、本研究之對象：

(一) 以實際參與取締酒後駕車之執法員警實施「焦點團體訪談」，以實際參與於國道高速公路取締酒後駕車之執法員警為研究對象，運用社會科學中最廣為使用的研究工具「團體深度訪談」(focus group interviews)，原稱為「集中訪談」(focussed interviews) 或「焦點團體訪談」，藉由以瞭解第一線取締酒後駕車之員警所依循之法律、行政命令規定與實務執行上之衝突及所面臨之困境，以謀求解決之道。

(二) 針對因警察機關取締酒後駕車不當造成傷亡，衍生被害人家屬申請國家賠償個案審理之檢、審人員訪談，將訪談蒐集之資料分析、問題群聚、歸因探討，藉以了解研究對象如何解釋案件的適法性。

(三) 以肇事者飲酒後駕車與「不能安全駕駛」之關聯性，研究酒醉駕駛失控肇事之必然性。

三、研究限制

(一) 從肇事數據及個案身分資料蒐集上：

從國道高速公路執法而衍生國家賠償事件爭議案件之案例及分析資料 極其有限，又案件之發生時間、地點，分佈於轄區（全國性）各隊（如表 1-7），因此對案件發生的態樣、性質、時間與空間、環境因素及資料的整合比對不易，暨不同機關、單位間，因本位主義作祟與資料保密不公開為理由而拒婉絕提供有關數據及身分資料，使研究者感到遺憾，增加研究者資料蒐集上之難度為本研究之限制之一。

(二) 受限於研究對象配合意願：

1. 實施訪談時須與實際參與者面對面，針對訪談綱要內容與受訪者交談，因警察人員平時對「訪談」字眼較為敏感，多半無意願接受訪談，或不願針對有關政執法策略、改進意見深入談論，暢所欲言，因此受限於配合意願，使訪談增加相當程度的困難度，亦為本研究之限制。
2. 本研究對象除司法單位之檢審人員外，均為外勤員警，而外勤員警又有輪休制度，因不論是個案訪談或是「焦點團體訪談」須有特定之個人及一定人數才能有一定的信、效度，因此必須協調、徵求當事人之配合意願，且須避開員警休、宿時間等情境的聚合是為本研究之限制與面臨困境之一。
3. 受限於承審國賠案件單位之配合：
對於有爭議之國家賠償事件，除協議先行前置主義外，一般均會以行政爭訟訴諸法律解決，而對於執法過程責任之有無，須待司法單位之審理，因此訪談須有承辦檢察官或承審法官參與，由於單位不同，又司法人員承辦案件又多，無暇回應，為本研究面臨之困難。

(三) 研究時程的限制：

本研究因受限於研究者為基層外勤員警，必須擔服共同勤務又須兼辦業務，受限於研究時程的緊迫「自 99 年 4 月 1 日至 99 年 9 月 30 日止」無法深度訪談、調查、及廣泛蒐集、研析及追蹤過去發生的現象與現存在的問題暨未來可能面臨之問題，而無法克竟其功，為本研究之限制之三。

內政部警政署國道公路警察局取締違規案件及重點違規分析統計表										
統計時間：98年1月至12月										
單位 項目	總計	第一警隊	第二警隊	第三警隊	第四警隊	第五警隊	第六警隊	第七警隊	第八警隊	第九警隊
總舉發件數	916697	67,771	91,505	82,131	88,283	34,320	44,022	121,301	87,957	80,626
行駛路肩	15768	7354	6217	1723	290	445	2577	1404	49	1305
超速-現場舉發	71,401	11,685	7,765	3,113	2,828	1,258	3,776	19,034	10,711	11,231
超速-逕行舉發	401,575	19,861	66,235	57,982	46,649	7,416	20,494	73,983	56,490	52,465
大客車站立乘客	16	6	2	3	2	3	6	2	3	2
超載	10,496	2,770	790	766	471	976	2,643	1,058	546	476
路肩上下客	7	-	1	2	2	1	-	-	1	-
無照駕駛	9,232	1580	1264	437	1330	138	1299	1350	1799	1035
酒後駕車	9,560	1188	1310	2319	1003	425	963	1147	435	770
不依規定車道行駛	8,526	1453	577	1471	2536	603	463	634	261	528
任意停車或未擺警告標誌	1,642	199	154	256	121	3	84	630	141	54
任意變換車道	26,883	1635	1258	1346	544	16928	372	2,190	1,840	770
載貨未覆蓋滲漏飛散	362	91	27	32	13	6	80	81	14	18
裝載不穩妥	3,320	807	198	369	192	57	529	794	201	173
裝載危險物品未依規定	950	72	106	64	298	14	65	253	10	68
號牌粘貼反光紙塗抹磨損不全	393	105	14	18	79	7	26	37	23	84
未保持行車安全距離	22,001	4,879	2,326	928	7,693	858	3,583	253	55	1,426

表 1-7 資料來源：國道公路警察局

第二章 文獻探討

第一節 酒精影響駕駛操控行為與肇事的關聯性

一、飲酒後酒精對駕駛人生理上影響的檢測驗證：

一般而言正常人在飲酒後，酒精對駕駛人在生理上至少有兩項較為重要的影響：

(一) 從「視覺」的反應能力與「反射神經」的反應變為較遲鈍之測試、觀察：

1. 視覺的反應：

一般正常人，在常態下的視覺角度為 180 度，但在飲酒後的視覺角度將會大幅的減縮，酒精量愈高愈無法看清楚週遭之事物，因此對於車輛、行人之活動狀況及車道、道路狀況；而且對於視覺焦距產生模糊，對光線的反應也變差。(蔡中志，2000)

2. 反射神經：

飲酒後的反射神經反應變為較遲鈍，大腦無法靈活指揮手腳操控車輛機件，因此酒後駕車的駕駛人對駕車的操控及緊急煞車的反應比未飲酒的正常人慢 1 至 2 秒，若以時速 60 公里換算，車子跑 1 秒鐘的距離是為 16.67 公尺，而以時速 100 公里，一秒鐘的行駛距離則為 27.78 公尺，其酒後駕車所產生的後果是相當的危險的。(蔡中志，2000)

3. 情緒變為急躁：

在執法的實務上一般未飲酒的駕駛人於攔停後接受盤查較能接受與配合警方的酒精檢測與身分的查證；而相對於飲酒後的駕駛人，情緒管理 (Emotional management) 變為急躁、不耐煩、講話大聲、暴力傾向 (Violence tendency)。

(二) 肢體動作與行為反應的影響：

為瞭解酒精對於人體的動作反應與影響，中央警察大學蔡中志教授，以崔氏描點試驗 (Triger dot test) 及徒手繪同心圓測試等二種方法，實驗測試人體於飲酒前及飲酒後的行為反應與影響，其實驗結果顯示：

1. 以徒手繪同心圓測試 (Concentric circle test) 之實驗：

(1) 未飲酒與飲酒後碰觸同心圓邊線次數的比較：

受試者在未飲酒的正常狀態下，碰觸邊線的次數平均為 0.94 次；但在飲酒後的 1 小時碰觸邊線的次數平均為 2.42 次；飲酒後的 4 小時碰觸邊線的次數平均為 1.64 次。

(2) 從「徒手繪同心圓」測試之實驗可見酒精濃度足以影響人體生理的行為反應而

失去平衡性，而且是成正比的。

2. 崔氏描點試驗 (Triger dot test):

- (1) 「崔氏描點試驗」是一種經常使用於評估病患麻醉後恢復情形的試驗方法；病患於手術麻醉後必須先經過此項試驗的通過後方可出院回家休息，因為崔氏描點試驗，係運用在檢測神經及運動功能，它必需在一定的時間內完成 50 個點的連線，而飲酒後之行為與麻醉後甦醒的病患情況相類似，因此本實驗研究用崔氏描點來檢測、評估酒後神經及運動功能情形。
- (2) 從實驗所獲得結果顯示，受測者在未飲酒之前，均能在 20 秒之內完成連線（平均 12.5 秒內即可完成連接 46.1 點），而在飲酒後，完成速度會加快，且在 9.8 秒即能完成，但準確度卻相對減少，大約只能連接 40 個描點。受測者的血液中酒精濃度大於 60mg/dl 時更為顯著，其完成描點速度明顯加快，所需時間只要 8.5 秒，但描點的準確數大幅降低，約只有 30 點，從以上測試的結果證實飲酒量愈多描點的反應愈快，但失誤卻相對增加，是為酒後失控肇事的因素之一，應無可置疑¹⁴（蔡中志，2001）。

二、酒後駕車行為與失控肇事之關聯性

- (一) 通常駕駛人於喝酒後即會受酒精濃度多寡的影響，依酒精濃度高、低的不同而顯現在交通與駕駛行為的外觀特性上；酒後駕車的行為人在外觀所顯現的特徵與肇事風險之間亦存在著顯著的差異性，亦即當駕駛人呼氣之酒精濃度達 0.25MG/L 時，其駕駛之外顯行為表現或身體生理機能狀態為複雜技巧障礙，其對車輛操控之駕駛能力反應變差，其肇事率為尚未飲酒前的 2 倍；當駕駛人呼氣酒精濃度達 0.55 MG/L 時，此時駕駛行為的表現或身體機能狀態為平衡感與判斷力障礙升高，其肇事率為尚未飲酒前的 10 倍；當呼氣酒精濃度達 0.85 MG/L 時，其駕駛行為表現或身體機能狀態為嘔心、步履蹣跚，其肇事率為尚未飲酒前的 50 倍；如果呼氣酒精濃度達 2.0 MG/L 時，其呼吸中樞麻痺，無法開車（黃舜榕，2003）。
- (二) 當酒後駕車的駕駛人，其身體機能狀態因酒精麻醉而受到控制、調節功能受到抑制或催化，最直接的外顯行為是反應遲緩、判斷錯誤或無法作用。而酒後駕車的駕駛人對於駕駛行為的決意，係依駕駛人交通行為決策的反應程序，取決於用路行為中所接收到的交通訊息，進行合理之判斷與反應。職司訊息接收、判斷、司令與動作的大腦中樞神經與動作部門因受酒精麻醉、控制而明顯失衡而肇致事故

¹⁴中央警察大學，蔡中志教授，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌 2000 年 1 月，第 522 期。

的發生，一般駕駛人飲酒後受酒精影響，常表現出來的交通行為外觀特性，依酒精濃度不同其行為特徵與肇事風險¹⁵（詳表 2-1 所示）。（黃舜榕，2003）。

- (三)依據美國高速公路運輸安全管理局的肇事死亡分析報告系統(Fatality Analysis Reporting System, FARS)自 1983~1993 年交通事故資料庫並用二項分配估計出飲酒駕車導致死亡肇事的機率之研究結果顯示，飲酒駕車者肇事的機率至少是無飲酒駕車者的 7 倍，而酒醉駕車者（血液中酒精濃度超過 0.01%）肇事的機率至少是無飲酒駕車者的 13 倍（Levitt & Jack, 2001）。從以上之報告顯示，駕駛人於喝酒後即會受酒精濃度的影響，依酒精濃度高、低的不同常顯現交通行為外觀特性，由表 2-1 即可分析酒精濃度與肇事率的關聯性是息息相關的¹⁶。
- (四)以內政部警政署國道公路警察局 98 年 1 月至 12 月取締違規案件及重點違規分析統計，有關酒後駕車件數即高達 9,560 件（詳表 2-2），以及國道公路警察局 97 年 98 年轄線發生 A1 類交通事故肇事，以「酒醉（後）駕駛失控」因素、車種、時段分析統計比較；97 年發生 13 件 18 人死亡 15 人受傷小客車 465244（詳表 2-2）；98 年酒醉（後）駕駛失控 9 件 10 人 7 受傷（詳表 2-3）

¹⁵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

¹⁶ Levitt, D. Steven, and Porter, Jack. (2001) ,How Dangerous are drinking drivers,Journal of Political Economy, 109

呼氣酒精濃度 or (血液酒精濃度)	外顯行為表現 or 身體機能狀態	肇事率
0.25mg/ (0.05% ; 50mg/dl)	複雜技巧障礙，駕駛操控能力變差	2 倍
0.40mg/ (0.08% ; 80mg/dl)	話多、感覺障礙	6 倍
0.50mg/ (0.10% or 100mg/dl)	言語含糊、走路不穩	7 倍
0.55mg/ (0.11% or 110mg/dl)	平衡感與判斷力障礙升高	10 倍
0.75mg/ (0.15% or ; 150mg/dl)	明顯酒醉、步履蹣跚	25 倍
0.85mg/ (0.17% ; 170mg/dl)	噁心、步履蹣跚	50 倍
1.50mg/ (0.30% ; 300mg/dl)	呆滯木僵、可能昏迷	迷醉
2.00mg/ (0.40% ; 400mg/dl)	呼吸中樞麻痺、漸近死亡	無法開
2.50mg/ (0.50% ; 500mg/dl)	致死	

表2-1資料來源：引自中央警察大學蔡中志教授，2001

國道公路警察局 97 年轄線發生 A1 類交通事故肇事因素、車種、時段分析統計表

肇事因素	發生件數	死亡人數	受傷人數	肇事車種	發生件數	死亡人數	受傷人數	肇事時段	發生件數	死亡人數	受傷人數
變換車道不當	4	5	8	大客車	1	3	6	0-2	12	13	12
超速失控	8	9	3	大貨車	9	9	7	2-4	5	8	4
未依規定減速	1	1	1	聯結、曳引車	8	9	26	4-6	7	7	3
未保持行車安全距離	5	7	14	小客車	46	52	44	6-8	3	3	4
酒醉(後)駕駛失控	13	18	15	小貨車	19	19	21	8-10	2	2	2
未注意車前狀態	9	10	18	機車	2	3	0	10-12	4	6	11
疲勞(患病)駕駛失控	2	2	5	人	2	2	0	12-14	11	11	17
違規停車或暫停不當而肇事	3	3	0	其他	1	1	0	14-16	11	12	24
拋錨未採安全措施	4	4	5	合計	88	98	104	16-18	6	6	2
車輪脫落或輪胎爆裂	11	11	16					18-20	8	9	4
人	2	2	0					20-22	7	8	4
其他	26	26	19					22-24	12	13	17
合計	88	98	104					合計	88	98	104

「A1」類：造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。

表 2-2 資料來源：國道公路警察局

國道公路警察局 98 年轄線發生 A1 類交通事故肇事因素、車種、時段分析統計表

肇事因素	發生件數	死亡人數	受傷人數	肇事車種	發生件數	死亡人數	受傷人數	肇事時段	發生件數	死亡人數	受傷人數
變換車道不當	4	4	8	大客車	3	12	30	0-2	6	6	6
超速失控	1	1	1	大貨車	5	5	2	2-4	6	8	8
未依規定減速	1	1	0	聯結、曳引車	8	11	4	4-6	7	14	22
未保持行車安全距離	8	12	13	小客車	30	33	33	6-8	5	8	11
酒醉(後)駕駛失控	9	10	7	小貨車	14	17	30	8-10	5	5	6
未注意車前狀態	8	14	34	機車	1	1	0	10-12	7	10	17
違反特定標誌(線)禁制	1	1	0	人	3	3	3	12-14	8	9	3
載貨超重而失控	1	1	1	合計	64	82	102	14-16	2	2	1
違規停車或暫停不當而肇事	2	2	0					16-18	2	2	0
拋錨未採安全措施	6	8	6					18-20	4	4	7
車輪脫落或輪胎爆裂	8	11	23					20-22	5	5	11
人	3	3	3					22-24	7	9	10
其他	12	14	6					合計	64	82	102
合計	64	82	102								

「A1」類：造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。

表 2-3 資料來源：國道公路警察局

第二節 從危險犯概念分析酒醉駕車刑罰化之探究

- 一、危險犯之概念，之所以受到刑事法之高度重視而加以「刑罰化」，其理由在於具有預防犯罪之機能；亦可從刑法總則中之正當防衛、緊急避難、不能犯等規定中發現危險之概念，其對於分則中諸多危險犯之認定，如刑法第一百八十五條之三「不能安全駕駛罪」以抽象危險概念為抽象危險犯之認定依據（蔡偉杰，2005）。¹⁷
- 二、刑法上所謂之危險犯，係指「對法益侵害之可能性或蓋然性」而言；在犯罪類型中，以法益侵害或行為客體影響之程度，一般可區分為實害犯（Verletzungsdelikte），但學者陳樸生亦有稱之為「侵害犯」（陳樸生1978）¹⁸與危險犯（Gefährdungsdelikte）。而實害犯泛指侵害行為必須發生客觀可見之實害

¹⁷ 蔡偉杰，從危險犯概念論酒後駕車之刑事責任—併淺論車禍肇事逃逸罪與原因自由行為，台北大學碩士論文，2002年6月頁76。

¹⁸ 見陳樸生：實用刑法，作者自版1978，4版頁111

結果；但危險犯乃指該當行為只須對於法益或行為客體造成危險即可成立之犯罪¹⁹。因此課予「危險犯」之處罰，係基於「危險」之存在。

三、犯罪依侵害法益或其行為客體所受影響之程度，區分為實害犯與危險犯：

(一) 德國學者Schröder更創設了「抽象—具體危險犯」的新概念。依氏者的論述，所謂抽象—具體危險犯是介於抽象危險犯與具體危險犯之間的混合類型。此類型之危險犯，在於「立法者無法決定危險犯的構成要件」，而委由法官判斷。而我們從犯罪構成要件的該當性可知，法官的判斷基礎並非依具體發生情況，而是依照一般的標準為認定』（林山田，1997）。

(二) 學者甘添貴認為，抽象危險犯乃以一般有侵害法益危險之行為為己足，構成要件之內容上，不以具體發生危險為必要，亦即危險之發生非構成要件要素之犯罪。又抽象危險犯²⁰，倘有一定構成要件之行為，法律即擬制其行為本身隱含有抽象之危險，故危險發生之有無，無判斷之必要。⁴

四、抽象危險犯之概念與刑法運用之目的：

(一) 抽象危險犯之構成要件，在刑事政策上除具有一般社會預防之截堵功能外，²¹並對國家刑罰權所欲保護的法益與行為客體在事前做了一個前置性的防護作用。由此觀點與交通刑法「對社會多數參與道路交通者之集體利益為一般預防性保護」之規範目的與精神是相契合的。

(二) 抽象危險犯在刑法的應用，乃在於防止發生法益被侵害之危險，因此為了有效防止酒醉駕車在道路交通所可能產生的危險，在各國立法例有刑事罰與行政處罰雙軌並行的規定，而立法運用抽象危險犯之理由分析如下：²²

1. 採用抽象危險犯之構成要件，能規避舉證責任之複雜性與困難度。
2. 可增加刑事實體法之實用性並使其與刑事程序法相配合之程度更高。

(三) 由於立法政策上採對酒醉駕車採取抽象危險犯之構成要件，乃在於避免舉證舉證責任之複雜性與困難度，以達成全面社會預防的實效性，直接對「酒醉駕車」行為的嚇阻，以抗制足以造成公共危險意外之交通犯罪，保障民眾安全的用路環境，因此立法者在公共危險罪章中的不能安全駕駛罪，在無具體危險發生情況

¹⁹ 林山田，刑法通論（上冊），台大法律系發行，增訂6版，民國1997年9月頁104

²⁰ 林東茂，危險犯的法律性質，台大法學論叢，第24卷第1期，民國1994年6月，頁280

²¹ 參閱林山田，刑法通論（下），增訂6版，台大法律系發行，1998年2月，頁693

²² 蔡偉杰，從危險犯概念論酒後駕車之刑事責任—併淺論車禍肇事逃逸罪與原因自由行為，台北大學碩士論文，2002年6月。頁67

下，於實害尚未發生前，設計為「抽象危險」犯構成要件類型，科以行為人刑罰，此「交通刑法」之立法例亦為各先進國家之所採用，在我國刑法第一八五條之三，是仿效德國刑法第三百十六條而訂定。

第三節 從立法政策、學說理論與實證面探討防制策略

一、現行法令規範對酒後駕車之處罰探討：

(一) 從法律社會學的觀點而論²³，酒後駕車所造成的社會問題，絕不可能不必訴諸法律即可加以規範，為保障社會交通安全與交通環境及人民活動自由權、生命權，因此特以社會立法諸如：(道路交通管理處罰條例、行政執行法、行政罰法、刑法等，之制定以保護人民權益。因社會法的產生，酒後駕車行為已不再是單的純社會現象，同時也是法律上的現象，皆可以用科學觀點或實證社會學加以探討與研究(蔡敦銘，2001)。

(二) 酒後駕車科以徒刑制裁的防制策略：

從Crohn's 等人在於「不能安全駕駛」與「酒後駕車」的研究指出，美國政府對於防制「酒後駕車」與「不能安全駕駛」的立法政策重點，採逐漸從民事罰責轉移至刑事制裁，而這種趨勢形成的主要原因，係因藉由刑事制裁之嚇阻方式，可增加酒後駕車的機會成本，進而較能遏止駕駛者酒後駕車行為的發生(Sloanetal, 1995)。

(三) 犯罪學上的實證觀點：

國內學者張麗卿教授的研究指出，「不能安全駕駛」罪，以犯罪學上的實證觀點研究而言，只是抽象危險構成要件的運用²⁴，無法達到一般預防的功能，也不足以對抗酒精與藥物在道路交通上的濫用問題。故應綜合運用刑罰理論與刑法所伴隨的措施(例如針對特殊危險族群的駕駛人做不同因應的處理，透過大眾傳播的影響強化人民接受規範的意願，加強警察取締酒醉或嗑藥駕駛的具體作為)，以改善不良交通環境，維護道路交通安全所不可或缺的方法(張麗卿，2001)。

(四) 嚴格取締酒後駕車之防制策略：

研究有關酒醉駕駛防制策略，除應全面嚴格取締酒醉駕駛、強化執法能力提昇執

²³蔡敦銘，*刑事訴訟法概要*，2001 臺北：三民書局，頁 78

²⁴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，2001 年7 月

法品質外，更應確立酒類銷售政策、健全汽車保險制度、規範酒後駕駛法律規定、落實交通教育工作、完整紀錄分析與查詢系統等²⁵。

建立良好社會風氣、建立駕駛行為典範外，同時應與、改進交通事故處理方式等策略，採系統化、整合性與多管齊下之策略，才能獲得防制酒醉駕駛最大效果（丘立誠，1990）。

（五）提高酒品價格（即消費稅）達到防制效果：

從學者林妙芬君的研究實證結果指出：防制酒後（醉）駕車，除須加強警察單位對酒後駕車的嚴格取締程度對汽車肇事死亡率亦有著顯著的抑制及嚇阻作用外，提高酒類販售價格（即消費稅）對於降低汽車肇事死亡率亦具有良好的控制效果；亦可作為政府機關，降低汽車肇事死亡率的重要政策（林妙芬，1992）。²⁶

²⁵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

²⁶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

第四節 防制酒後駕車實務與國家賠償之法理關係

一、國家賠償責任法理基礎之探討：

- (一) 一般而言在公法的領域裡所探討之國家賠償責任，係指國家之公務員執行職務行使公權力行為，因故意或過失造成人民損害或損失所應負擔之損害賠償與損失補償責任問題，也就是國家對人民所應負擔之法律責任，但不包括政治責任或道德責任。倘行使之行為與國家公權力之行使無涉，即與人民立於同一法律地位所從事之私經濟活動，其如有損及人民權利或利益者，則為民法上之責任範疇²⁷。
- (二) 依我國憲法第二十四條規定：「凡公務員違法侵害人民之自由或權利者，除依法律受懲戒外，應負刑事及民事責任。」被害人民就其所受之損害，得依法律向國家請求損害賠償。至於公務員本身除依法律應負行政、刑事及民事責任外，國家對人民所受之損害並應負賠償責任，此即本研究所探討之國家賠償責任法源所在。²⁸

現代化國家行政機關之職能，由於組織之龐大僵化、法令之不合時宜、公務員之保守心態，以及人民對法律常識之不足，致人民權益受到無妄之損害，嚴重影響人民在憲政體制下應受基本權益之制度性保障；羅馬法諺曾謂：「有權利即有救濟」(ubi jus ibi remedium)，乃以人民之權益因公權力行使不法侵害，致生損害之結果，國家應負賠償責任，此為法治國家之基本原則。在法治國家有關國家賠償責任之發展過程、及國家賠償責任之立法精神、與國家賠償責任之理論、國家賠償責任與國家責任之關係及國家賠償責任與公務員責任關係等法理基礎，均與國家賠償責任之成立有密切之關係²⁹。

二、防制酒後駕車執法與國家賠償之關係：

國家賠償法第一條開宗明義規定：「本法依中華民國憲法第二十四條制定之。」係在說明國家賠償法之立法依據及目的，乃為保障人民合法權益，但從防制、取締酒後駕車之國家執行公權力行為，所涉者係對人民制止、干涉、取締及逮捕，在執法的過程常因故意、過失或違反比例原則而有執法過當造成國家賠償爭執，因此有關國家賠償法之解釋及適用，應以憲法之立法精神予以從寬認定處理，以符合憲法保障人權的基本精神；而國家賠償法的制定，其立法之時代背景與意義，有以下諸端：

²⁷ 林騰鶴，行政法總論 1991，台北：三民。

²⁸ 李震山，行政法導論，1999 台北：三民

²⁹ 城仲模，行政法之理論基礎，1991，台北：三民

(一) 我國憲法第二十四條明文規定：

我國憲法第二十四條明文揭櫫保障人民自由及權利之決心，亦顯示政府實施憲政法治及國家之賠償責任，亦即一方面宣示著憲法所昭示具體實現之國家賠償制度；在另一方面可使人民對於不法侵害，得據以請求國家賠償，而使人民之自由及權利，獲得救濟與保障。

(二) 依國家賠償法第二條第二項規定：

1. 國家賠償法第二條第二項規定規定：「公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任，公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同。」
2. 第三條第二項規定：「公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民之生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。」
3. 第四條第一項規定：「受委託行使公權力之團體，其執行職務之人於行使公權力時，視同委託機關之公務員。受委託行使公權力之個人，於執行職務行使公權力時亦同。」
4. 第十三條規定：「有審判或追訴職務之公務員，因執行職務侵害人民自由或權利，就其參與審判或追訴案件犯職務上之罪經判決有罪確定者，適用本法規定。」

從上述第二條、第三條、第四條及第十三條之規定觀之，國家賠償責任之原因可歸納為以下四種類型：

- (1) 因一般公務員故意或過失違法行為之國家賠償責任。
 - (2) 因一般公務員消極的怠於執行職務之國家賠償責任。
 - (3) 因公有公共設施設置或管理有欠缺之國家賠償責任。
 - (4) 因受委託行使公權力之團體或個人違法行為之國家賠償責任。
 - (5) 因有審判或追訴職務之公務員犯有判決確定罪行行為之國家賠償責任。
5. 國家賠償責任基本上可區分為「人」與「物」的責任的兩大類別：³⁰
- (1) 人的責任：公務員執行職務行使公權力致生損害之國家賠償責任，其立法目的在直接貫徹憲法保障人民權利自由之宗旨，並加強行政監督，促進責任政治之穩健發展。
 - (2) 物的責任：公有公共設施設置或管理欠缺致生損害之國家賠償責任，其立法目的在因國家為積極提供福利性服務，廣泛置公共設施，於設置不當或管理有

³⁰林騰鶴，行政法總論 1991，台北：三民

欠缺而引發危險結果致生損害者，為調和公益、私利，國家應予賠償。

(三) 取締防制酒後駕車與國家賠償關聯性：

1. 警察機關執行法定勤務於公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢執行取締、盤查及有關法令賦予之任務。但不論「檢查、路檢、取締或盤查其目的在於危害預防或犯罪偵查，而交通稽查攔檢人車，亦以危害預防止為出發點；惟於實務上執法員警未有「合理懷疑」(Reasonable Suspicion) 與「相當理由」(Probable cause) 為基礎而於交流道、匝道入口處或於收費站繳費車道攔查人車，不但與警察職權行使法有違，更因不當攔停造成死傷引發國賠事由。
2. 警察職權行使法第六條之立法目的在於明確規範查證身分之要件、程序，以作為同法第七條採取查證身分及各項措施之合理性或正當性基礎。因此警察執行在防制酒後駕車之職權行使中，經常會涉及限制或剝奪人民自由及權利之干預性措施，而交通警察於攔停違規車輛，係為防止其本人或他人生命、身體之具體危害及預防潛在危害（包含酒後駕車的抽象危險犯），而第一線的執法人員常因被攔查、取締對象的消極不配合接受「酒精濃度測試」之檢定，而於強制的過程中未依比例原則執行，造成過當而引發國家賠償爭議事由。
3. 酒後駕車每每引發嚴重的肇事死傷，不但造成無辜家庭的破碎亦造成社會成本的浪費；而本條之規定主要是因為社會大眾均強烈要求對飲酒後之駕駛人不可駕車，以維護大眾交通安全而訂定。準此，國道公路警察人員依本條之規定於轄線對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具予以攔停，卻因執法技巧或攔停地點（交流道、匝道入口處或於收費站繳費車道攔查人車）、時機（車流量大時）有瑕疵而遭質疑，亦即攔停後進行身分確認，並以確認身分作為資料蒐集，方得據以進行相關資料比對，因此在查證、蒐集資料（例如酒精呼氣檢測）的過程中常遭民眾擾民的質疑而嗆警察憑什麼攔我？甚或造成國賠之事由。

第五節 犯罪學的觀點探討酒醉駕車肇事成因與被害之預防

一、從犯罪學理論的觀點探討酒醉駕車行為與肇事被害之成因：

(一) 理性選擇理論 (rational choice theory)：

1. 理性選擇理論源自古典犯罪學派重要觀點，是犯罪學的一種理論，其主張人類具有自由思想，人類能夠自己選擇對錯。Chornish和Clarke1986年，正式提出「理性選擇理論」，不過早在1982年，Clarke已經提出簡易選擇模式，他們認為罪犯是

具備理性的，需要從犯罪的利益、風險和成本三方面來考慮是否從事犯罪行為，亦是指犯罪後的得益能滿足人類的各種生理及心理需要，風險是指罪犯被識破罪行及受到刑罰的可能性，而成本則指犯案時需要的工具、技巧、時間等，當利益大於風險加成本時，罪犯則傾向犯罪，相反則傾向不犯罪。

2. 然而，理論中的理性被批評是有限度的，因為理性往往受制於犯罪者的個人認知及接收訊息的能力，理性因而變得相對的和主觀的，故需要從罪犯的角度探討何謂理性（周愷嫻、曹立群，2007）³¹。

3. 從理性選擇理論的主張認為罪犯是具備理性的，需要從犯罪的利益、風險和成本三方面來考慮是否從事犯罪行為觀之，酒醉駕車行為，乃駕駛人首先破「風險」因素做考量，一般酒駕者均會自認為沒有那麼倒霉，飲酒之後會失控肇事，不會那麼巧被警察稽查取締，其次是「成本」因為一般酒後駕車之駕駛人，於飲酒後絕大多數都不會另僱計程車或請家人接送回住處或到其他處所，為的是省事省錢（節省成本）因此就會自行開車，最後才是利益的考量，當飲酒後駕駛人考慮開車所獲得增強或酬償，因此在愛克斯（Ronald Akers）的不同增強理論（Differential Reinforcement Theory）愛克斯認為行為受到其結果的制約與修正，一行為的結果可影響該行為的未來。亦即操作制約（operant conditioning），行為與結果間因而產生連結。換句話說，人們都會接受所處環境中的其他人對自己某個行為所做的反應，那些人會以結果屬於正面或負面來解釋該行為，該行為便受到此次結果的制約；這個行為最初可能是透過模仿或自發而來，但是在接受反應後進行制約調整的過程中，此行為的學習狀況以及其是否會重複進行，另外犯罪行為人之行為結果可避免某種懲罰，也會得到一種反面之增強（Negative Reinforcement）亦即行為結果會受到反面之刺激（正面懲罰）或者得不到報償（反面懲罰）而減弱其行為³²；因此從酒後駕駛的行為人之行為結果是正面的，該行為便受到強化，日後較可能在類似的情境下再次出現。而受到處罰的行為日後較不會重複進行。

（二）日常活動被害理論（Routine Activity Theory of Victimization）：

1. 柯恩（Cohen）& 費爾遜（Felson）於1979年所提出來的日常活動理論，是將生活方式暴露理論更具體化及正式化，其核心觀念是認為在其他條件相等之下，犯罪的機會愈大，犯罪和被害的可能性就愈高，而社會上日常生活型態的改變，使得人們有更多或更少犯罪和被害的機會，因此也改變了犯罪率或被害率，當有能力及動

³¹周愷嫻、曹立群 2007 *犯罪學理論及其實證* 台北：五南

³²蔡德輝、楊士隆，2007 *犯罪學*四版頁 108 台北：五南

機的犯罪者接近沒有受到合理保護之犯罪標的物時，犯罪就可能發生。

日常生活理論認為犯罪乃下列三項因素聚合的結果：(1) 有能力及動機的犯罪者。(2) 合適的犯罪標的物。(3) 抑制犯罪發生者（監控者）不在場（蔡德輝、楊士隆，2007）³³。

2. 在每一件酒醉駕車肇事之案件中，除單車肇事外幾乎都有相對之受害者，在日常活動被害理論中認為社會上日常生活型態的改變，使得人們有更多或更少犯罪和被害的機會，而在沒有受到合理保護之犯罪標的物時，犯罪就可能發生，從酒醉駕車肇事之案件中，我們發現受害者生活方式與肇事者日常生活型態條件相等，因此被害的可能性就愈高，且沒時時在合理保護之監控者（抑制犯罪發生執法者）在場，酒後駕車肇事即隨時會發生。

二、以目標導向之公共醫療衛生犯罪預防模式，防制不能安全駕駛犯罪

（一）防制酒後駕車行為應導入公共醫療衛生犯罪預防模式：

學者 Brantingham 與 Faust 藉「公共醫療衛生疾病預防模式」(Public Health Model of Disease Preservation) 所提出目標導向之犯罪預防模式（蔡德輝、楊士隆，2004），並輔以交通執法犯罪預體系與社會網絡觀念如下：

1. 公共衛生疾病預防模式 (Public Health Model of Disease Prevention) 係疾病預防區分三層次：第一層次之預防 (Primary Prevention) 指避免疾病或問題發生之預防工作，主要在找出促成疾病或問題發生之一般環境因素，然後採取排除這些因素之措施。
2. 第二層次之預防 (Secondary Prevention) 則是鑑定出那些人屬疾病或問題發生之高危險群，然後介入這些個案，並採取特別設計之治療措施，預防其陷入更嚴重之病狀。
3. 第三層次之預防 (Tertiary Prevention) 則採取必要措施，對於較嚴重之病患施予治療，避免其死亡或病情進一步惡化之危險（蔡德輝、楊士隆，2004）。

（二）上述公共衛生疾病預防模式轉化為犯罪預防模式時，由警察與村里、社區共同鑑定出易生犯罪問題之社會環境，然後共同研擬並採取改善環境措施，避免犯罪或治安問題之發生，例如預防犯罪宣導等。第二層次預防，乃對轄區內有酗酒習性、有公共危險（不能安全駕駛罪）前科犯，透過警察與社區網絡掌握瞭解其行蹤、交友狀況，施以輔導以避免再犯。第三層次預防，則是以最後手段性透過警察的

³³ 蔡德輝、楊士隆，2007 犯罪學四版台北：五南頁 152

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究—以國道警察為例

執法強力稽查取締酒後駕車蒐集犯罪事證，採取刑事偵查手段逮捕移送法院，以達成防制酒醉駕車之目標。

第三章 研究方法與程序

第一節 研究方法

本『防制酒後駕車衍生國家賠償爭議之研究』係以質性研究之「現象學」(Topics of Phenomenology)為研究方法基礎，配合質性研究的各種訪談題目設計，尋求了解執法者與被害人知之覺、感受和知識。經由深度、密集、集體訪談方式，直接引述原始資料，顯露受訪者的情緒深度、對發生之事的想法、經驗，及其基本知覺。

本研究係採質性之研究方法，其中以焦點訪談，是由研究者與實際執法的受訪者間針對研究目的擬訂綱要後進行深度談話，亦即受訪者在研究者以訪談綱要的引導下提出親身經驗、看法與建言；研究者並將訪談蒐集之資料加以歸納、群聚意義及概念、分析、歸因，藉以了解研究對象如何解釋他們的世界；由於本研究僅以防制酒後駕車衍生國家賠償爭議之研究做為探討。故研究者本身即為研究工具，與研究對象進行面對面的重複接觸取得深入訪談的資料。

本研究運用多元性方法，以詮釋性、自然取向來探究其研究對象，確保對研究現象的深度理解。亦即質性研究者在自然情境中研究事物，試圖以人們賦予事物之意義來理解或詮釋現象。質性研究指涉須運用或收集多種經驗性材料的研究方法，如個案研究、個人經驗、內省、訪談、觀察、歷史、互動、及視覺文件等，以描述人類生活中的常規、問題時刻或意義。

一、本研究主要的研究方法如下：

(一) 文獻探討法：

本研究將以質性研究方法為主，並蒐集有關酒後駕車執法之國內、外相關學術書籍、學會期刊、研討會論文集、碩博士論文、行政機關決議資料等資料，並從政策執行面探討分析防制、取締酒醉駕車執法理論依據，援用內容分析法、資料分析法、歷史經驗研究法及深入訪談法廣泛的歸納整理，並對於酒駕行為內容進行分析、現有酒駕相關統計資料進行比較分析、歷年酒駕政策之研究與現行法令、刑事政策比較及研析，以作為研議具體改進執法作為之參考依據。

(二) 案例分析法：

1. 案例 1：國道 3 號竹林交流北向匝道左側路肩致葉日英女右腳外傷性截肢等重傷害案件。
2. 案例 2：國道 6 號東草屯交流戴春妙死亡案件。
3. 案例 3：國道 3 號 304k 北上車道，小客車逆向南下造成 4 人死亡案例。

(三) 訪談調查法：

本研究並輔以訪談調查方式，針對國道高速公路基層執法勤務規劃單位，與實際勤務執行人員，進行訪談及徵詢實務上面臨之問題及意見，藉以瞭解現行高速公路酒後駕車執法之勤務規劃、執行方式、勤務部署暨瞭解員警面臨取締酒後駕車危害程度與人權保障間之心證判斷與裁量而採取作為或不作為之壓力與調適等，將訪談調查所得之資料及員警執法建言綜合研析後，以其作為酒後駕車執法策略研擬參考，務求執法策略與實務運作能切合實際。

(四) 統計分析法：

以國道公路警察局所屬各警察隊隊現有發生之數據，利用彙整、統計方法，分析、比較臺灣地區國道高速公路所發生之交通肇事案件與交通違規取締案件（詳表 3-1、2），暨國道公路警察局 97、98 年全年度「酒後駕車」肇事及取締績效統計（詳表 3-3、4），並與臺灣地區高速公路取締違規案件統計（詳表 3-5）探討國道高速公路交通事故現況與酒後駕車肇事之關聯性及防制酒後駕車之勤務部署方式，進行對應分析，所得結論同時可作為研擬執法策略之參考依據。

(五) 執法正當性與法律效果分析：

為瞭解研擬之執法策略之可行性，本文將以質化研究之方法呈現，針對現行防制、取締酒後駕車策略、政府政策、依據與刑事政策進行評估，並藉以瞭解法律、政府政策與執法三者之間是否併行不悖，抑或相互衝突，與實務機關目前勤務運作方式之效果差異等，以提供政府政策、警政、司法機關、執法之勤務單位擬定策略時之參考。

二、研究流程

本研究係從爭議問題的確認與界定為主題，其次進行與本研究關聯之文獻探討，再由酒後駕駛與失控肇事關聯性現行酒駕執法之法令依據、程序與刑事政策評估、進而分析執勤現況與案例探討，以瞭解到目前取締酒後駕車執法之現況與面臨的問題，並將問題歸納整理與探討分析後，建構出執法程序之原則與目標，在此研究流程基礎下研擬有效可行的酒後駕車執法策略，最後在進行策略的實際操作運用與效果分析，最後提出結論與建議。茲將本研究流程整理（如圖 3-1）所示。

臺灣地區國道高速公路肇事概況及車種

表 3-15 臺灣地區國道高速公路肇事概況及車種
Table 3-15 Vehicle Types Involved in Accidents of Expressways in Taiwan Area

年別 Year	各類肇事事件數								死亡人數 Fatalities	受傷人數 Injuries
	合計 Grand Total	小客車 Passenger Car	營小客 Taxi	小貨車 Light Truck	大客車 Bus	大貨車 Heavy Truck	聯結車及曳引車 Tractor Trailer	其他 Others		
88年	170	75	3	28	8	16	24	16	126	211
89年	107	52	—	12	4	4	23	12	128	94
90年	90	43	1	7	4	8	16	11	112	82
91年	58	17	—	10	4	12	9	6	71	68
92年	89	43	—	17	4	8	13	7	107	80
93年	107	43	—	14	8	9	22	11	124	133
94年	117	52	5	16	4	9	23	11	129	154
95年	110	49	2	22	3	13	13	8	133	114
96年	100	40	—	23	4	7	17	9	111	86
97年	88	45	1	19	1	9	8	5	98	104
98年	64	29	1	14	3	5	8	2	82	102

表 3-1 資料來源：交通部台灣區國道高速公路局³⁴

國道歷年百萬車公里及肇事率表

年份	百萬車公里 (MVK)	肇事事件數 (件)	肇事率 (件/MVK)	死亡 (人)	死亡率 (人/MVK)	受傷 (人)	受傷率 (人/MVK)
民國64年-68年	5,509.2	780	0.1416	305	0.0554	1,743	0.3164
民國69年-73年	21,025.7	1,448	0.0689	674	0.0321	2,801	0.1332
民國74年-78年	38,789.8	1,480	0.0382	838	0.0216	2,580	0.0665
民國79年	11,539.0	405	0.0351	359	0.0311	642	0.0556
民國80年	11,891.9	292	0.0246	251	0.0211	413	0.0347
民國81年	12,236.3	256	0.0209	223	0.0182	343	0.0280
民國82年	12,685.0	224	0.0177	187	0.0147	322	0.0254
民國83年	13,730.9	278	0.0202	184	0.0134	365	0.0266
民國84年	14,450.0	261	0.0181	192	0.0133	338	0.0234
民國85年	14,829.9	275	0.0185	183	0.0123	379	0.0256
民國86年	15,343.8	226	0.0147	189	0.0123	302	0.0197
民國87年	15,703.4	237	0.0151	160	0.0102	369	0.0235
民國88年	16,371.7	170	0.0104	126	0.0077	211	0.0129
民國89年	19,973.4	107	0.0054	128	0.0064	94	0.0047
民國90年	21,571.7	90	0.0042	112	0.0052	82	0.0038
民國91年	22,670.8	58	0.0026	71	0.0031	68	0.0030
民國92年	23,872.7	89	0.0037	107	0.0045	80	0.0034
民國93年	25,678.6	107	0.0042	124	0.0048	133	0.0052
民國94年	26,050.9	117	0.0045	129	0.0050	154	0.0059
民國95年	26,235.3	111	0.0042	135	0.0051	114	0.0043
民國96年	25,950.0	101	0.0039	112	0.0043	86	0.0033
民國97年	24,649.9	88	0.0036	98	0.0040	104	0.0042
民國98年	26,488.0	64	0.0024	82	0.0031	102	0.0039
總計	447,247.6	7,264	0.0162	4,969	0.0111	11,825	0.0264

表 3-2 資料來源：交通部台灣區國道高速公路局³⁵³⁴ <http://www.freeway.gov.tw/Publish.aspx?cnid=516&p=129>³⁵ 交通部台灣區國道高速公路局 <http://www.freeway.gov.tw/Publish.aspx?cnid=516&p=129>

內政部警政署國道公路警察局 97 年全年度「酒後駕車」肇事及取締績效統計表

項目 單位	執行次數	動用警力人次	攔檢盤查件數	實施檢測件數	勸導酒後勿開車件數	取締酒後駕車車件數	違反刑第一八五條之三件數	拒絕濃度測試者件數 接受酒精	禁止駕馭車輛種類		酒後駕車肇事 (A1 類)		
									汽車	機車	件數	死亡	受傷
總計	2787	15701	10433 4	42176	17750	8692	3601	62	8668	24	13	18	13
平均數	232	1308	8695	3515	1479	724	300						
1 月	278	1429	8147	2394	1466	681	289	3	677	4	0	0	0
2 月	207	1018	5238	2543	1480	628	243	2	626	2	3	4	5
3 月	304	1549	9259	2800	1766	663	293	5	662	1	0	0	0
4 月	233	1157	8149	2715	1511	603	266	9	600	3	2	4	2
5 月	212	1199	7080	2715	1402	653	291	4	651	2	0	0	0
6 月	236	1366	7719	3046	1549	662	284	1	661	1	3	4	2
7 月	205	1498	9199	4119	1878	684	252	5	683	1	1	2	2
8 月	198	1235	10607	4539	1494	841	384	8	833	8	0	0	0
9 月	219	1149	8944	3842	1224	721	289	6	721	0	3	3	0
10 月	212	1154	8892	4394	1213	850	359	3	850	0	0	0	0
11 月	210	1175	8919	3918	1155	856	294	4	854	2	0	0	0
12 月	273	1772	12181	5151	1612	850	357	12	850	0	1	1	2
97 年 全年度	取締「酒後駕車」違反刑法第一八五條之三件數，佔總取締件數 41.43%												

表 3-3 資料來源：國道公路警察局

內政部警政署國道公路警察局 98 年全年度「酒後駕車」肇事及取締績效統計表

項目 單位	執行次數	動用警力人次	攔檢盤查件數	實施檢測件數	勸導酒後勿開車件數	取締酒後駕車車件數	違反刑法第一八五條之三件數	濃度測試者件數 拒絕接受酒精	禁止駕車種類		酒後駕車肇事 (A1 類)		
									汽車	機車	件數	死亡	受傷
總計	2626	15343	16166 7	5872	38308	9560	3898	135	9536	24	9	10	8
平均數	219	1286	13472	4856	3192	797	325						
1 月	213	1294	10739	5246	1520	687	257	14	686	1	0		
2 月	227	1414	11012	5619	1630	1060	434	32	1056	4	0		
3 月	219	1314	10635	5432	1580	956	374	17	955	1	0		
4 月	208	1307	10433	4685	1747	881	385	11	879	2	0		
5 月	224	1494	13838	5108	3911	741	309	6	740	1	0		
6 月	267	1276	15376	4576	3710	896	350	5	892	4	1	1	1
7 月	229	1222	14830	4564	4030	798	328	9	797	1	1	1	
8 月	209	1133	15556	4599	4457	719	271	9	717	2	0		
9 月	213	1141	14806	4754	4154	816	336	9	814	2	2	2	
10 月	200	1097	15251	4654	4289	892	388	9	891	1	2	2	5
11 月	213	1202	16627	4790	4491	585	231	8	585	0	2	3	2
12 月	204	1540	12510	4245	2789	529	232	6	524	5	1	1	
98 年 全年度	取締「酒後駕車」違反刑法第一八五條之三件數，佔總取締件數 40.77%												

表 3-4 資料來源：國道公路警察局

臺灣地區高速公路取締違規案件統計表

年度 項目	89年	90年	91年	92年	93年	94年	95年	96年	97年	98年
合計	2,236,757	2,263,239	2,177,099	1,444,879	953,918	1,036,530	911,580	974,053	843,169	697,840
行駛路肩	139,801	79,137	44,608	24,847	48,576	43,323	40,950	35,383	24,625	15,769
超速	1,580,883	1,693,471	1,683,548	1,066,538	608,172	688,801	609,328	695,921	565,548	472,952
大客車站 立乘客	91	92	109	187	235	232	131	36	25	16
超載	34,019	19,309	9,797	8,065	10,709	10,031	9,937	8,866	10,498	10,501
路肩上、 下客	429	383	249	133	73	93	25	7	-	7
無照駕駛	141,213	128,773	129,971	96,412	88,550	85,306	41,774	12,502	10,368	9,208
酒醉駕車	27,647	22,453	16,647	8,451	9,494	10,499	9,915	9,486	8,598	9,559
不依規定 車道行駛	27,241	28,950	34,882	49,188	35,926	37,754	22,065	17,385	15,553	8,527
任意位車 或未擺警 告標誌	11,614	12,008	11,068	7,234	8,317	7,159	5,588	3,313	4,059	1,642
任意變換 車道	36,058	42,938	15,145	13,425	11,163	38,006	30,499	40,554	35,080	26,886
載貨未覆 蓋沿途滲 漏飛散	2,338	1,461	1,592	1,459	1,526	939	645	470	494	362
裝載不穩 妥	1,532	820	1,001	1,263	874	687	649	3,410	3,989	3,322
裝載危險 物品未依 規定	2,921	2,819	1,742	2,836	1,615	1,273	848	919	1,376	952
號牌粘貼 反光紙塗 抹磨損不 清或未依 規定懸掛 號牌	90,031	67,746	63,114	37,170	23,833	15,811	7,964	2,572	531	393
未保持行 車安全距 離	26,048	52,843	51,123	39,969	37,075	36,973	37,636	46,220	31,219	21,998
其他違規	114,891	110,036	112,503	87,702	67,780	59,643	93,626	97,009	131,203	115,746

表 3-5 資料來源：交通部台灣區國道高速公路局³⁶

³⁶ 同前註 35

研究流程圖

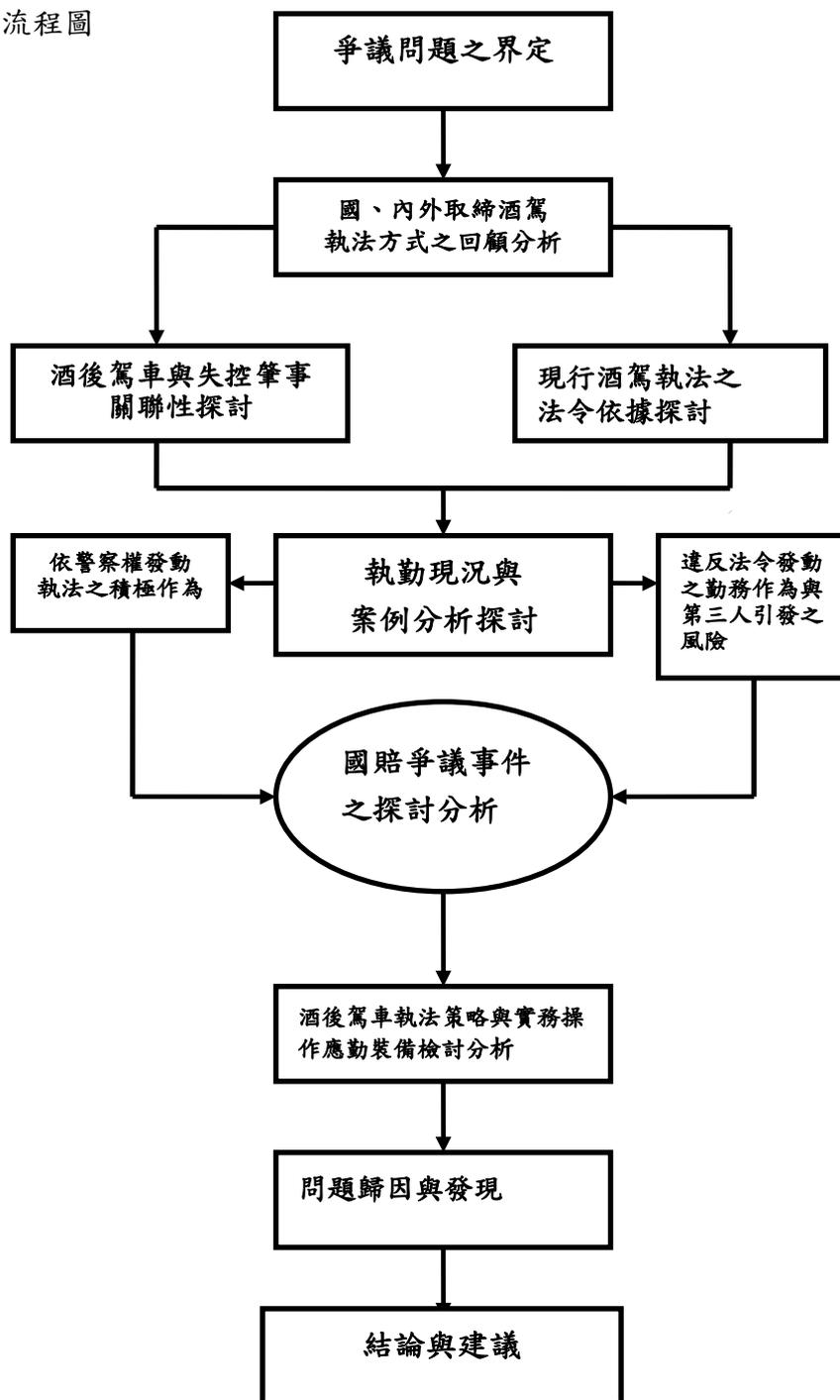


圖 3-1

第二節 研究程序

- 一、本研究旨在探討防制酒後駕車之執法過程而衍生國家賠償爭議之研究，而國內對防制酒後駕車衍生國家賠償之研究尚未有創作可循，對執法者與執法策略實施質性研究更是乏善可陳，故本研究期能以質性研究為方法，採用現象學的觀點進行研究探討、訪談和分析。
- 二、對本研究之議題藉由半結構式的焦點團體訪談找出個案間的共同經驗，瞭解是否因其他因素而影響，在量性的研究中也必須找出outliner 瞭解為什麼會有正向或負向的經驗，是否受其他因素影響³⁷，焦點團體訪談，進行半結構式座談會議、不預先設定立場與內容，拋棄研究者個人主觀意見，隱身於大量訪談與觀察的資訊背後，企圖收集、分析、探討各種可能的面向，藉由對參與者座談所蒐集相關資料，了解酒駕肇事案件發生時身為執法者者當時感受、當下的反應、處理情形及面對被害者指責與日後的影響。為求得詳盡與真實的經驗與資料做為研究所需，將採用以下程序進行研究：
 - (一) 本研究設計，乃是屬於基礎加應用的研究，將以集中訪談的方式，以半結構式深度訪談的議題，讓受訪者能毫無顧忌與限制的暢談本身的執法觀點、經驗與感受。
 - (二) 形成文字稿件：將訪談會議內容撰打成逐字稿，詳實記錄訪談內容。
 - (三) 進行深度分析：針對訪談會議內容進行深度分析，充分感受並理解受訪者所陳述之經驗與資訊。
 - (四) 資料分析與整理：藉由深度分析所得資料，交叉比對與整合，尋求共通經驗與差異分析之所在。
 - (五) 撰寫研究報告：將整理與分析所得的資料撰寫成研究報告。

³⁷洪志成,廖梅花譯 2003,焦點團體訪談。嘉義：濤石

第三節 研究參與者及抽樣

一、研究參與者及抽樣：

本研究之參與者係以務於國道公路警察局且為第一線實際參與防制酒後駕車執勤者為研究對象，資料的蒐集採立意抽樣（purposive sampling）的方式取得。

二、針對實際參與之員警作為訪談研究對象：

由本研究之研究者於國道公路警察局各警察隊中，針對所發生之個案案例有實際參與、處理防制酒後駕車執法，且因執行之方法、手段或時機、地點或路段的不當，而致生嚴重傷亡結果，而有國家賠償爭議之員警的個案來作為訪談研究對象，參與研究者基本資料如表 3-6。

焦點團體訪談（focus group interview）參與者基本資料表

(受訪者) 個案編號	性別	年齡	學歷	勤務類別	執法地點	職稱	研究者
A	男	33	警員班	巡邏	國三竹林交流道	警員	陳英傑 吳金白
B	男	29	專科進修班	巡邏	國三竹林交流道	警員	陳英傑 吳金白
C	男	46	警大四年制	巡邏	國道六號草屯段	分隊長	陳英傑 吳金白
D	男	40	警員班	巡邏	國道六號草屯段	警員	陳英傑 吳金白
E	男	49	警員班	巡邏	國三道304k	小隊長	陳英傑 吳金白
F	男	50	警員班	巡邏	國三道304k	小隊長	陳英傑 吳金白
G	男	41	專科班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
H	男	48	警員班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
I	男	45	警員班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
J	男	40	專科班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
K	男	49	警員班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
L	男	47	警員班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
M	男	46	專科班	巡邏	國三道304k	警員	陳英傑 吳金白
N	男	45	專科進修班	值勤官	勤務指揮中心	警員	陳英傑 吳金白

表 3-6 研究參與者 13 人基本資料

二、研究者

本研究之研究者係現職警警察人員，從事警務工作資歷均達 20 年以上，在實務工作上處理過各類刑事案件如一般竊盜、強盜、搶奪及交通事故、公共危險、肇事逃逸案件等，具有豐富專業知識及實務經驗，研究者對於本研究所採用之研究方法係以質性研究為主，輔以犯罪學理論等專業領域及相關文獻探討，對本主題進行研究與剖析有相當之裨益。

第四節 資料蒐集與研究工具

一、研究工具：

本研究旨在探討防制酒後駕車因執勤方式與應變作為而衍生國家賠償爭議之事件研究，將針對執法員警取締、防制個案的經驗，以集體、半結構式訪談了解個案本身的經驗與感受。透過不斷的反思、聚焦、直覺分析以探求受訪者經驗本質。焦點團體訪談 (focus group interview) 乃係研究者預先擬定與研究主題相關的訪談綱要，以小團體方式對受訪者進行有系統的訪談，目的是要聽取意見與蒐集資訊。研究者在一個舒適、包容、無威脅性的情境進行一系列的討論，以獲取人們對於一個特定議題的觀感和意見 (洪志成、廖梅花譯, 2003)。

二、資料蒐集分析：

基於此項研究的整理、歸納、分析，本研究將以：

- (一) 訪談綱要、訪談同意書、座談會議作為研究工具。
- (二) 以訪談所得資料決定資料分析方法與資料主題類型。
- (三) 轉譯逐字稿抽取關鍵性概念。
- (四) 決定主軸或主題分類整理、歸納訪談紀錄分析，群聚相關意義單元。
- (五) 進行對主題經驗現象之整體蒐集，以探求其執法過程之經驗感受真實呈現。再據以撰寫報告。
- (六) 另在質性研究中，研究者本身即是研究工具，研究者的角色亦是影響的重要關鍵，本研究之研究者本身亦為基層執法人員對研究主題有深入了解，有助於本研究之信、效度檢驗。

第五節 資料整理與分析

一、資料編碼：

本研究為了方便資料之紀錄與解讀，各項訪談、觀察之資料皆與以編碼，編碼方式如下：

YYMMNN：年月日各兩碼

Q：代表研究者（訪談人）

Q1：1 代表訪談的第一個問題或談話，以下依此類推。

E：代表 E 受訪者（本研究共計 5 個受訪者，分別以 A、B、C、D、E、

E1：1 代表受訪者的對第一個問題的回答或談話，以下依此類推。

-01：括弧內的數字 1 編號為受訪者對該問題回答或談話的第一句話，以下依此類推。

E2-03：代表 E 受訪者訪談的第 2 個問題回答的第三個斷句。

如：「950518 訪 A 受訪者 A11-2」其意義之解讀為「95 年 5 月 18 日第一次訪談 A 個案第 11 次發言，第二次斷句」。

二、資料分析：

本研究採用 Hycner（1985）提出的現象內容分析法（Phenomenological Content Analysis）步驟，應用於蒐集資料之後，先針對個別個案資料加以分析歸納，再作跨個案之分析（吳芝儀，1999）。亦即研究者本身先彙整相似之意義單元，聚集意義單元並分類以形成概念、類別與中心主題，有助於對受訪者的主觀經驗作系統化的了解。本研究所使用到的分析步驟列於下，呈現試探性研究之資料以茲說明：³⁸

（一）謄寫訪談逐字稿（transcription）：

逐字謄寫錄音帶裡訪談之內容，包括語言、非語言訊息與附帶於語言的溝通（paralinguistic communication）皆須詳實紀錄。

（二）放入括弧與現象還原：

暫時保留或約制研究者過去的先前知識，保持開放的態度去思考現象本身的存在意義。研究者透過自我省視的過程，時時提醒自己保持開放的態度，並且瞭解自己可能的限制何在？何處應多加留心？

（三）聆聽訪談資料以獲得整體感：

重複聆聽與閱讀訪談資料，以獲得一個整體的、完整的感知（sense），得以提供

³⁸ 原著 Mickle L Cmsley, 朱儀羚、康萃婷、柯禧慧、蔡欣志、吳芝儀等譯, *敘事心理與研究:自我、創傷與意義的建構*, 2006, 嘉義: 濤石

特殊單元 (specific unit) 意義出現時的脈絡 (context)。

(四) 描述一般意義的單元 (delineating units of general meaning):

以開放態度對每一字、句、段落、非語言溝通紀錄作斷句，從斷句中獲得意義本質，以引出一般意義單元。即為本研究之「概念」命名。

(五) 描繪出與研究問題相關的意義單元：

將斷句中與研究問題相關之句子保留，無關則刪除。

(六) 聚集關聯的意義單元：

判斷有關聯的意義單元，加上底線，根據其相關意義加以群聚，給予命名，即為本研究之「類別」。

(七) 從意義單元的群聚中，決定主題：

將每個訪談內容概念化後，將概念將以分類，形成該受訪者獨特的分類，找出這些分類間的意義，再將這些獨特的分類聚合起來，形成受訪者中心主題 (central theme)。

(八) 將每次的訪談，寫成摘要：

研究者不加以詮釋、修飾，完全參照受訪者的訪談內容寫出摘要。以對每一個受訪者有較基本及清楚的認識，便於瞭解後文的探討。

(九) 帶著摘要與主題與受訪者討論：

與受訪者進行主題之檢證與確認。

(十) 修正主題與摘要 (modifying theme and summary)

(十一) 確認整個訪談中一般性與獨特性的主題：

對所有訪談的單元作跨單元的分析，並判定所有訪談中所出現的共同主題。並且判定單一或少數訪談單元所出現的獨特主題。

(十二) 闡釋主題項的脈絡關係 (contextualization of themes):

將分析出之主題置於整體情境脈絡之中，以掌握現象本質，撰寫統整的摘要，呈現於研究結果中。

第六節 可信性檢驗

根據 Lincoln & Guba (1985) 所提出研究之可信賴性指標，為達成可信性指標，本研究仍採取以下研究策略來達成：(吳芝儀，2000；林佩璇，2000；高淑清，2002)。

(一) 可信賴性 (Credibility):

1. 重視研究結果的真實價值 (truth value) 與「內部效度」(internal validity) 相當，在本研究的進行中，不斷的與實際執行防制酒後駕車的執法員警做經驗的蒐集與執法技巧的分享，並與實際觀察之現象歸納分析以確保研究主題被正確界定和描述 (吳芝儀，2000)。
2. 促進本研究之可信賴性的方法有：
 - a. 三角檢證 (triangulation)
 - b. 同儕簡報 (peer debriefing).
 - c. 互為主體之研究對象檢證。

(二) 可依靠性 (Dependability):

促發本研究之可依靠性的方法有：

- a. 三角檢定.
- b. 研究稽核 (enquiry audit)
- c. 研究對象檢證，可檢驗研究之過程是否嚴謹與系統化，以求得研究結果的一致性 (consistency)。

(三) 可確證性 (Confirmability):

研究發現的中立性 (neutrality)，與「客觀性」(objectivity) 相當。本研究亦透過三角檢定、研究稽核 (enquiry audit)、研究對象檢證來檢驗研究發現是否與所蒐集獲得之資料有密切相關或相契合。

第七節 研究可信性之策略作法

一、三角檢證：

無論是方法論、資料來源、分析者或是理論之三角檢證，都有助於研究者透過多方視野，對取得的資料、歸納分析與理論進行相互檢證，使研究更具可信性 (吳芝儀，2000)。

二、本研究所採之三角檢定有二：

1. 資料來源的三角檢證：

本研究之資料來源有訪談、訪談札記、文件資料等，透過比較和交叉檢驗（cross-checking）取得整體資料的一致性。（吳芝儀、李奉儒譯，1995）。

2. 分析者的三角檢證：

(1) 經由研究稽核、研究者與研究對象間進行對資料分析與討論以取得共識。

經由研究對象的訪談重新檢查研究的發現，可使資料分析更加準確、公正、更具有效度（吳芝儀、李奉儒譯，1995）。

(2) 同儕簡報長官指正：

本研究在研究過程中，除針對個案進行深度訪談外並與同儕、長官所經驗之觀點進行相互檢核，以確立研究之客觀性。

(3) 研究對象檢證：

本研究於訪談、資料蒐集、資料整理、觀察現象等分析後，請研究對象提供與回饋，以檢驗資料是否能正確掌握研究對象所提供之經驗與觀點與建議。

三、研究稽核

1. 本研究於研究過程中，將每一進度研究資料於質性研究中提出與外勤基層執勤員警廣泛討論，藉以提供豐富經驗，協助檢視研究者資料分析之適當性，以確保研究之可靠性與可確證性。
2. 然而在質性研究中，研究之可信性並非只是透過技術（即訪談）和方法即可保證，由於研究者本身即是研究工具，研究者的角色亦是影響研究可信度的重要關鍵。基於此，本研究之研者在欲獲得可信之資料時，與研究對象平時即建立互信互惠關係，使研究對象在安全、信任、尊重、毫無拘束與制約之環境下進行訪談與觀察。
3. 研究者經常透過反思，與研究對象達成互為主體之共識。並在研究過程，以錄音工具進行的資料蒐集，實地札記中亦詳實紀錄描述性與省思性之內容，以減少因研究者主觀意識所造成的偏見。

4. 總而言之，研究者在研究過程中，必須不斷審視資料、去除自己的偏見，經常與研究對象進行確認。同時需具有同理心，使研究對象願意將經驗傾囊相授，以使研究資料更具可信性。

第四章 案例研究發現與分析

第一節 案例探討分析

一、案例一：國道6號公路東草屯交流道西向出口戴妙春死亡案。

〈獨家〉先生酒測 妻下車透氣遭酒駕車撞死³⁹

記者：張子銘 攝影：江俊彥 台中-南投 報導



圖 4-1 TVBS 電視台 98 年 10 月 28 日 18:06 分獨家報導

又是一起 酒駕意外，害死無辜乘客！國道員警攔檢一名酒醉駕駛，停在路肩槽化線酒測，駕駛的太太下車透透氣，沒想到後面又來一輛 酒駕的廂型車，追撞上來，先擦撞警車，接著再往前衝撞，喝酒開車的駕駛沒事，但下車透氣的太太，就這樣被撞上，當場死亡。

車禍現場，綠色廂型車把銀色自小客車撞到打橫，往前推了3、4公尺遠才停下來，警車的左側也被撞毀，鋁圈變形，避震器都凸出；國道員警取締 酒駕，沒想到意外被另一個酒醉駕駛撞上。國道七隊分隊長林江中：「停在槽化線上，準備要做酒測時，突然有一部車子，也是 酒駕失控，就從後面追撞。」

³⁹ 轉載自 TVBS 電視台 98 年 10 月 28 日 18:06 分獨家報導

10月27日晚間，警方在國道六號東草屯交流道下，攔下一部酒駕銀色自小客車，員警在警車後，對駕駛做酒測，而小客車上的太太下車透透氣，沒想到後面又來一輛廂型車，先擦撞警車，接著又失控往前衝，原先下車透氣的女乘客被撞，夾在車子中間，當場死亡。

國道七隊分隊長林江中：「取締違規，要攔車之前，都有開警示燈，我們同仁在高速公路攔車，停路肩或是槽化線上，都是滿危險。」

警方表示，當時攔檢酒駕民眾，已經停靠在安全島旁的槽化線上，還開了閃光警示燈，結果想不到追撞上來的廂型車，駕駛也喝酒開車，事後調查酒測值高達0.41，而被撞死的小轎車女乘客沒喝酒，但老公喝酒開車，酒測值0.31，老公沒肇事被攔下來酒測，她卻被另外一輛酒駕車撞死，相當冤枉。

(一) 案發現況探討

1. 發生時間：98年10月27日20時55分。
2. 發生地點：國道6號公路東草屯交流道西向出口。
3. 相關肇事車輛及駕駛人資料：

國道6號公路東草屯交流道西向出口肇事死亡案車輛及駕駛人資料表

編號	車					駕駛人		
	車號	車主	廠牌	年份	車種	姓名	出生日期	住址
A	8586-NA	榮恩禮儀股份有限公司	國瑞	2006.06	自小客貨	廖俊雄	51.09.29	台中市北屯區太原路3段506號。
B	D車乘客	戴妙春				戴妙春	55.11.28	台中縣大里市草湖路123號
C	2711-NE	國道公路警察第七警察隊	BMW	2005.02	警備車	蔣進煌	57.11.12	彰化縣彰化市埔內街26巷17之2號。
D	8022-KZ	吳世昌	福特六和	2004.11	自小客	劉鉉龍	57.10.16	台中縣大坑鄉軍福九路609號。

表 4-1 資料來源：國道第六警察隊

4. 傷亡情形：

國道 6 號公路東草屯交流道西向出口戴妙春死亡案資料表

姓名	性別	出生日期	職業	出生地	身分證號	住址	備註
戴妙春	女	55.11.28	服務業	金門縣	M220503014	戶：金門縣金城鎮古城里小古崗 45 之 8 號。 現：台中縣大里市草湖路 123 號	死亡

表 4-2 資料來源：國道第六警察隊

5. 天候狀況：晴天。

6. 道路狀況：

肇事路段為國道六號 5 公里處設有東草屯東西向匝道分流出口，東向由霧峰至東草屯下交流道，另西向由埔里至東草屯下交流道，東西向交流匯集東草屯交流道，匯集出口處為二線車道，出口匝道寬 4.5 公尺，西向內側路肩寬 1.2 公尺、外側路肩寬 1.8 公尺；東向內側路肩寬 1.4 公尺、外側路肩寬 2.2 公尺、槽化線寬 3.5 公尺；該匝道夜間有燈光，視線良好。

(二) 肇事經過：

執勤員警駕駛 2711-NE 號巡邏車開啟警示燈於巡邏中發現 8022-KZ 自小客車行車不穩違規後，遂攔停該車停於上述發生時地巡邏車前方(停於東向與西向出口槽化線上)，執勤員警下車盤查發現駕駛人有飲酒現象，請駕駛人劉鉸龍(酒測值 0.36 毫克)至巡邏車後車箱處進行酒測時，突遭自西向出口之一部酒駕之 8586-NA 號自小客貨車(駕駛人廖俊雄酒測值為 0.41 毫克)偏離車道駛向外側路肩撞擊乘客戴妙春及正在執勤之巡邏車左側車身，再撞擊前方酒駕 8022-KZ 號自小客車而肇事，該女性乘客受傷倒地由救護車送往草屯佑民醫院急救，因傷重不治死亡。

(三) 處理情形經過：

1. (27)日 20 時 57 分：711 巡邏車(警員蔣進煌)通報勤務指揮中心，國道六號西向 5 公里處有事故需要救護車。
2. 20 時 58 分：勤務指揮中心通知草屯消防隊派救護車前往。
3. 20 時 59 分：通知 771 巡邏車前往事故現場。21 時 04 分通知 718(警員陳泰宇、李榮達)巡邏車前往事故現場。
4. 21 時 04 分：771 巡邏車及拖吊車乙部抵達事故現場，711 巡邏車通知勤務指揮中心，還需要兩部拖吊車。

5. 21 時 12 分：718 巡邏車抵達事故現場，封閉匝道處理中。通知快官分隊分隊長林江中及小隊長吳榮明及陳建助小隊長前往。
6. 21 時 23 分：救護車將傷患送草屯佑民醫院急救，710 巡邏車分隊長林江中及小隊長陳建助及吳榮明)抵達事故現場。
7. 21 時 25 分：刑事組長廖炳儀抵達事故現場指揮蒐證。
8. 21 時 32 分：710 巡邏車回報，8022-KZ 自小客車駕駛邁(劉鎰龍 57.10.16、T121605342)酒測值 0.36 毫克。8586-NA 號自小客貨車駕駛人(廖俊雄 51.9.29、P121071628)酒測值 0.41 毫克。重傷乘客已送醫院急救。
9. 21 時 50 分：事故排除。
10. 21 時 55 分：勤務指揮中心詢問草屯佑民醫院專任護理師，回覆該傷者戴妙春(55.11.28、M220503014)到院前已經傷重不治(研判主因頸椎斷裂)。

(四) 警勤措施及執行成效：

1. 鑑於事故發生常因酒後駕車造成人民生命、財產損失。執勤人員在轄線交流道臨近處重點守望，以增加巡邏密度及見警率，期能有效嚇阻違規，以收防制交通事故之效。
2. 執勤人員發現行車不穩之車輛，應攔車指揮停於適當處所進行盤查，並開啟警示燈警示後方來車注意前方動態，藉以防止碰撞事故發生。

(五) 事故肇因與警察執法之關聯性：

1. 事故肇因：

經由現場跡證初步調查研判，肇事者廖俊雄酒後(酒精濃度 0.41MG/L)駕駛 8586-NA 號自小客貨車，另劉鎰龍駕駛 8022-KZ 號小自客車搭載死者戴妙春，因酒後駕駛(酒精濃度 0.36MG/L)為本分隊執勤人員攔停於交流道槽化線稽查，適廖俊雄因酒後意識不清未注意前方狀況撞擊死者戴妙春後，再撞擊巡邏車 2711-NE 號車及劉鎰龍之 8022-KZ 號車而肇事。

2. 本件事故研判肇因與執法上關聯性：依據肇事後車輛嚴重受損及人員死亡，研判分析肇事者廖俊雄酒後駕駛 8586-NA 號自小客貨車下交流道速度過快，意識不清失控偏離車道為肇事主因。

本隊經檢討後，研擬規劃實施交流道重守勤務，防止車輛下匝道超速行駛，以

杜絕類似情事再次發生。

(六) 檢討建議：

1. 本件事故發生係酒後駕車所造成人民生命、財產損失，駕駛人飲酒後駕車極易疲勞打瞌睡，行車不穩、蛇行；巡邏員警發現後，為防止發生公共危險之意外依法本應予以攔查舉發，惟於執行攔查時應選擇安全地點稽查，避免警車遭撞，並注意執勤人員、駕駛人及乘客之安全。
2. 本案事故發生係二車酒後駕車造成人民生命、財產損失，可見酒後駕車違規頻繁，仍應在各交流道安全適當處所執行攔查勤務。並應另請警廣於廣播中及交控之可變電子標識(CMS)加強宣導酒後不開車，確保人民生命財產安全。
3. 本件事故發生後，仍發現有車輛下交流道未依速限(40公里)行駛，建請下交流道前及彎轉處增設下交流道應減速慢行指示標誌，提醒用路人遵循，以降低事故造成之傷亡。
4. 東向出口匝道彎路又下坡，建議增設減速標線減少深夜車少時因車速過快而發生意外；執勤人員應依客觀、合理判斷，以執勤安全為考量，不得因東向出口匝道夜間車流量小，即實施攔車稽查，發生酒後駕車追撞，造成人亡車損案件，執勤方式應改變，防止重大事故再發生。

(七) 刑事裁判結果：

1. 臺灣台中地方法院檢察署 99 年度偵字第 7668 號檢察官不起訴處分書⁴⁰認定告訴人吳欣怡 被告林家豪、蔣進煌因過失致人於死案件，業經偵查終結，認為應該不訴處分，略述理由如下：
 - (1) 本案經告訴人吳欣怡（死者家屬）告訴意旨略以：

被告蔣進煌及林家豪均係內政部警政署國道公路警察局第七警察隊快官分隊之員警，其等於民國 98 年 10 月 27 日 20 時 55 分許，由警員蔣進煌駕駛車牌號碼 2711-NE 號巡邏車搭載警員林家豪，沿國道 6 號公路由草屯往台中方向執行巡邏勤務，發現劉鉉龍駕駛，搭載友人戴妙春之車牌號碼 8022-KZ 號自小客

⁴⁰ 臺灣台中地方法院檢察署 99 年 4 月 12 日以 99 年度偵字第 7668 號職權不起訴處分。

車行車不穩，旋在上開時段之東草屯交流道東向出口匝道處攔檢，被告 2 人要求駕駛劉鉉龍及乘客戴妙春下車，引導劉鉉龍、戴妙春至巡邏車後方，疏未為相當之保護措施，詎他車廖俊雄（肇事駕駛）於同日晚間 8 時許，飲酒後已達不能安全駕駛動力交通工具之程度，仍駕駛車牌號碼 8586-NA 號自小客貨車，沿上該路段由草屯往臺中方向行駛，嗣於同日 20 時 55 分許下東草屯交流道西向出口匝道時，其原應注意汽車行進中，駕駛人應注意車前狀況，隨時採取必要安全措施，以防止危險之發生，而依當時之天候路況皆良好，並無不能注意之情事，其應注意、能注意，而未注意車前狀況，酒後不慎擦撞戴妙春，復依序追撞上開巡邏車、劉鉉龍之自小客車，造成戴妙春受有顛腦損傷、胸腹臍部挫傷、下肢骨折之傷害，送醫後不治死亡，因認被告 2 人均涉犯刑法第 276 條第 2 項之業務過失致人於死罪嫌。

(2) 檢方認定之事實依據：

- a. 按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實。刑事訴訟法第 154 條第 2 項定有明文。又認定不利於被告之事實，須依積極證據，苟積極證據不足為不利於被告事實之認定時即應為有利於被告之認定，告訴人之告訴係以使被告受刑事追訴為目的、事情陳述是否與事實相符，仍應調查其他證據以資審認，始得為不利被告之認定(最高法院 30 年上字第 816 號、52 年台上字第 1300 號分別著有判例可資參照)。
- b. 又按過失責任之有無應以行為人之懈怠或疏虞與結果之發生有相當因果關係為斷，所謂相當因果關係，即就所生之結果觀察，認為確因某項因素而惹起，又從因素觀察，認為足以發生此項結果?始克當之，且刑法上之過失犯，以行為人對於結果之發生，應注意並能注意為成立要件，若行為人縱加注意，仍不能防止結果之發生，即非其所要注意自難以過失論。是以刑法上對於結果之發生是否負有過失責任須該結果之發生與被告之是否疏於注意，且該結果之發生係因被告過失行為所引起者為限。

(3) 依據被告蔣進煌、林家豪之供述：

被告蔣進煌、林家豪均堅決否認、有何不法犯行，其等均辯稱：事發時，劉鉉

龍所駕駛的車子行車不穩，其等攔檢時，以指揮棒引導該車停在巡邏車前方（即東西向出口區道之分向槽化線區），有開啟警示燈，警員林家豪要求駕駛劉鉉龍下車受檢，沒有要乘客戴妙春下車，劉鉉龍是站在巡邏車後方接受蔣進煌之酒測，林家豪站在東向匝這後方持指揮棒警戒不知道為什麼戴妙春會自行下車，她走到巡邏車後方時，突然間即遭車牌號碼 8586-NA 號自小客貨車擦撞；其等沒有過失等語。經查：被告 2 人於上揭時、地執行巡邏勤務時，發現劉鉉龍行車不穩，而予以攔檢，並要求劉鉉龍將車子停放在東草屯交流道出口匝道槽化線區，巡邏車緊停在後方，有開啟警示燈，巡邏車沒有影響車道上之行車安全等情事，業經證人劉鉉龍證述綦詳。

(4) 法令相關規定之依據：

按汽車行駛高速公路，除於規定之停車處外，不得在路肩及路肩外、中央分隔島、隧道內、交流道或收費站區停車。…執行任務之警備車…得不受前項之限制，但應依規定裝置明顯標識。」高速公路及快速公路交通管制規則第 12 條訂有明文，是被告 2 人於槽化區線進行攔檢並未違法。參以攔檢地點附近之外側路肩向右微彎、視距不佳，寬度較槽化線區窄，故選擇相對安全之槽化線區攔檢等情，亦經內政部警政署國道公路警察局派員勘察屬實有該局 98 年 12 月 10 日之公局交字第 0980026949 號函文附卷可稽。從而，攔檢地點之選擇並無不當。事發時，被告 2 人係執行一般勤務，無須設立告示牌，亦有上開函文在卷可憑。

2. 參酌諸被告 2 人供述之情況證據：

審酌被告 2 人供述相吻之攔檢經過即以指揮棒示意劉鉉龍停車，劉鉉龍下車時身上有濃厚酒味，故要求其至巡邏車後方接受酒測，由林家豪手執指揮棒警戒等情，並無疏失之處，況且被告 2 人自始即堅決否認、曾經要求戴妙春下車，雖然劉鉉龍證述被告 2 人有要求戴妙春下車，惟其亦供稱：不知道戴妙春為何會站在其左邊等語。故被告 2 人並未要求戴妙春站在遭撞擊之位置乙節堪信為真實。兼以本件係廖俊雄之過失駕駛行為擦撞戴妙春致其死亡，而被告 2 人依法執行攔檢勤務，已如上述。準此，其等對於廖俊雄之過失行為顯然無法防止

及預見。綜上所述，被告 2 人依法執行攔檢，對於廖俊雄之過失致人於死行為無法防止及預見，被告 2 人之行為與戴妙春之死亡間，沒有因果關係。此外，復查無其他積極證據足認被告 2 人有何上述不法犯行，應認其等犯罪嫌疑不足。

3. 本案依刑事訴訟法第 252 條第 10 款為不起訴之處分，而肇事駕駛廖俊雄另案依過失致死起訴。

二、案例二：國道三號竹林交流道北向匝道左側路肩葉日英截肢事故

(一) 案發現況探討：

1. 發生時間：92 年 12 月 24 日 2 時 40 分。
2. 發生地點：國道三號竹林交流道北向匝道左側路肩。
3. 傷亡情形：葉日英（女）右腳外傷性截肢、頭部外傷、低血容積休克等重傷害。
4. 天候狀況：晴天。
5. 道路狀況：國道三號公路竹林交流道北向入口匝道（國道三號北向 90 公里加 62 公尺處）該道路係聯絡芎林、竹東鄉鎮之交流道，道路路況良好。
6. 相關肇事車輛及駕駛人資料及肇事經過：

(1) 竹林分隊警務佐張明光、警員李國豪遭用路人葉日英告訴案：

本隊竹林分隊警務佐張明光、警員李國豪於 92 年 12 月 24 日駕駛編號 5N-4670 號巡邏車共同執行 0 至 4 時巡邏勤務，於 2 時 40 分許，670 巡邏車停在國道三號高速公路竹林交流道北向匝道左側路肩佔用車道 1 公尺，未開車頂的警示燈，只開啟警示燈旁之角燈及車後尾燈執行交通稽查勤務。

(2) 警務佐張明光、警員李國豪，見李丞風駕駛車牌號碼 IK-1909 號自小客車，車牌號碼似經塗抹不清，遂攔車檢查，俟將車輛攔停後，由張員實施盤查，李員以指揮棒警戒指揮後方來車，以防止後方來車追撞。適逢告訴人葉日英駕駛車牌號碼 Q6-2658 自小客車行經該路段，因熟識李丞風，欲將車停放於匝道右側路肩之際，警員李國豪見狀，為顧及安全，指揮葉女將車立即駛離，葉女不理會乃自行將該車停於 IK-1909 號自小客車之前方後下車瞭解受檢情形。

(3) 執勤員警在盤查時，詎許聖賜駕駛車牌號碼 YY-8823 號租賃小客車，由南往北行駛於國道三號公路竹林交流道北向入口匝道（國道三號北向 90 公里加

62 公尺處)，因未注意前方動態，以時速 60 至 70 公里速度（匝道限速 40 公里），超速失控先撞擊停於匝道左側路肩之巡邏車，再撞擊站立於李丞風所駕駛自小客車後方之葉日英，後再撞擊李民之自小客車，致葉女右腳外傷性截肢、頭部外傷、低血容積休克等重傷害。

(二) 起訴偵查經過：

1. 本案告訴人葉日英於 93 年 2 月 1 日偵訊筆錄中對許聖賜提出重傷害告訴，本隊爰於 93 年 02 月 13 日以公警國六刑字第 09300001287 號刑事案件報告書將案移請臺灣新竹地方法院檢察署偵辦。
2. 新竹地檢署檢察官於同年 11 月 8 日偵查終結，以 93 年度偵字第 2613 號為不起訴處分（如附件）；嗣後告訴人葉日英不服乃於同年 12 月 9 日具狀向台灣高等法院檢察署檢察長聲請再議，該檢察長核認有理，於 94 年 1 月 21 日發回新竹地方法院檢察署續查。後新竹地檢署承辦檢察官認張、李二員被告訴案件具有數人同時在同一處所各別犯罪之相牽連案件關係，顯兩員無不能注意情事，竟均疏於注意將 670 警用巡邏車貿然停於匝道左側路肩處，並佔用匝道 1 公尺寬度，且未開啟警用巡邏車車頂警示燈，並在車後適當距離處設置三角錐，僅將三角錐放置在車後距離約 1 車身處，因葉日英駕駛車輛，亦遭攔檢稽查等原因，於 94 年 9 月 23 日以 94 年度偵續字第 23 號追加起訴。

(三) 被害人申請國家賠償處理情形：

1. 本案葉日英原於 93 年 02 月 26 日向該局申請國家賠償，嗣經審查結果，葉女非為執勤員警稽查對象，且未對渠實施交通稽查，並已盡注意告知義務，爰依國家賠償施行細則第十九條之規定，拒絕賠償（國道公路警察局 93 年 03 月 29 日以公局刑訴字第 0930000646 號函復在案）。
2. 嗣後葉日英復於 93 年 04 月 29 日向本局陳情本案，本局乃於同年 5 月 3 日以公局督訴字第 0930001054 號函交下本隊查處，本隊經查葉女非稽查對象，且已盡告知注意義務，遂於同年 05 月 14 日以公警六督訴字第 0930001313 號函復葉女在案。
3. 本案葉日英原係向許聖賜提出告訴，本應向許民求償，惟又向本局申請國家

賠償，嗣經審查後要件不符，乃拒絕賠償，葉女遂向新竹地檢署追加告訴執勤員警攔檢車輛不當致造成交通事故，以此作為求償之依據（向國道公路警察局提出告訴請求國家賠償、及對張、李二員提出民事賠償）。

本案經當事人（警務佐張明光、警員李國豪）同意由本局延聘律師（翁方彬）辯護，業於 94 年 10 月 18 日以公警六刑字第 0940693804 號函陳國道公路警察局在案。

4. 提出國家賠償協議：

- (1) 國道公路警察局於 95 年 2 月 22 日及 95 年 3 月 1、10 日召開 3 次協調會均未達成協議。
- (2) 新竹地院於 94 年 9 月 23 日追加起訴、94 年 10 月 25 日新竹地院準備程序（對方提出國賠事宜）、95 年元月 10 日局本部（協調請辯護律師）、95 年元月 12 日新竹地院準備程序（提出國賠）。
- (3) 95 年 2 月 20 日國道公路警察局召開國家賠償協議會議，由國賠會議決議國賠不成立。
- (4) 為不影響當事人張明光、李國豪兩人訴訟時之權益，等審判確定賠償時再賠償，由局協助兩員與葉女士和解。

5. 和解協調：

- (1) 95 年 2 月 22 日和解協調會金額 1100 萬元（不含強制險 95 萬已支付），未達共識；95 年 3 月 1 日通知雙方保險公司到場，許聖賜支付 60 萬、保險公司 160 萬、我方保險公司（中國產物）20-30 萬，理賠金額未能提高，將回公司請示下次再到場，和解金額 1100 萬元，未達共識。
- (2) 95 年 3 月 10 日保險公司一樣到場，未能提高理賠金額，協調金額 800 萬未能達到共識。
- (3) 95 年 3 月 14 日新竹地院準備程序，和解金額未達共識，法官決定再通知保險公司到場協調。
- (4) 95 年 4 月 13 日李國豪未到，準備程序。許聖賜支付 60 萬、保險公司 288 萬、我方保險公司（中國產物）50 萬，所以雙方律師會談，對方的律師

提供和解金額約 550-600 萬元（不含強制險）。

- (5) 95 年 5 月 4 日開庭雙方同意以 650 萬元和解（不含強制險），許聖賜支付 330 萬（保險 270 萬、個人 60 萬），張明光、李國豪共需支付 320 萬（保險 80 萬）餘（240 萬）自付額。

(四) 分析建議：

1. 新竹地檢署承辦檢察官認張、李二員被告訴案件具有數人同時在同一處所各別犯罪之相牽連案件關係，並參考台灣省竹苗區行車事故鑑定委員會暨台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定意見，認張、李二員停車在左側路肩並佔用車道（張員於偵查庭筆錄中亦坦承約 1 公尺許）且未開啟車頂警示燈，亦僅將三角錐放置車後距離約 1 個車身等情事顯有疏失，法官於庭訊時亦指陳員警有過失之責，遂請兩造雙方庭外和解。
2. 翁律師提議：一審判決確定前如果國賠成立協助張員與葉女士和解，葉女士將交付撤回告訴同意書，由翁律師向法院撤回告訴。
3. 本案最後於 95 年 10 月 14 日開庭，雙方同意以 520 萬元和解（不含強制險 98 萬），許聖賜支付 330 萬（保險 270 萬、個人 80 萬），張明光、李國豪共需支付 170 萬（保險 80 萬）餘（90 萬）分擔各自付額 45 萬。

(五) 刑事裁判結果：⁴¹

1. 臺灣新竹地方法院刑事判決本件公訴不受理，其理由略以：

(1) 公訴意旨略以：被告張明光、李國豪 2 人，俱為內政部警政署國道公路警察局第六警察隊竹林分隊警員，日常兼辦道路交通管理處罰條例所列交通勤務警察主管事務，係以稽查道路交通管理事件、舉發違規為其業務之人。緣其等於民國 92 年 12 月 24 日 0 時至 4 時之間，共同擔服國道 3 號公路巡邏勤務，嗣於同日 2 時 40 分許，途經該公路北向 96 公里又 62 公尺處，即新竹縣竹東鎮竹林交流道北向匝道路段，因見李丞風所駕駛之車號 IK-1909 號自用小客車號牌模糊不清，遂予攔檢稽查，詎

⁴¹臺灣新竹地方法院刑事判決書 95 年 10 月 31 日 94（交易）110 號，法官馮俊郎

張明光、李國豪 2 人，原應注意在匝道實施攔檢勤務時，應妥適停放車輛，且應注意開啟警用巡邏車車頂警示燈，並設置安全警告標示物，而依當時情形，顯無不能注意情事，竟均疏未注意及之，先是張明光將其所駕駛之車號 5N-4670 號警用巡邏車（警用編號 670 號），冒然停置在匝道左側路肩處，並佔用匝道 1 公尺寬度，且張明光、李國豪 2 人，均未注意開啟警用巡邏車車頂警示燈，亦未注意在車後適當距離處設置三角錐，僅將三角錐放置在車後距離約 1 個車身處，斯時，因告訴人葉日英駕駛車輛行經該匝道，亦遭攔檢稽查，復因其與李丞風熟識，遂下車關切李丞風受檢情形，並與張明光等人，站立在匝道右側路肩即李丞風所駕駛之車輛後方，豈料，適有被告許聖賜駕駛車號 YY-8823 號租賃小客車，自桃園縣龍潭鄉出發，由南往北行駛於國道 3 號公路，理應注意車輛行經交流道匝道時，應遵守時速 40 公里之限制，且車輛行駛時，駕駛人應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，而依當時情形，又無不能注意之情事，竟疏於注意，在上開交流道北向入口匝道處時，超速行駛，至匝道口右彎時，車輛因而失控先失速撞及停在匝道左側由警員張明光所駕駛之上開巡邏車後，繼續往右偏斜，正在右側路肩察看李丞風車牌之公路警察張明光、李國豪及李丞風、葉日英見狀立即閃身，惟告訴人葉日英閃避不及，因而遭許聖賜之車輛撞及，並往前帶起，右腳因而夾在許聖賜所駕駛車輛以及李丞風之車輛間，致葉日英受有右腳外傷性截肢、頭部外傷、低血容積休克等重傷害。因認被告張明光、李國豪分別涉有刑法第 28 4 條第 2 項後段之業務過失致重傷害罪嫌、被告許聖賜涉有刑法第 284 條第 1 項後段之過失致重傷害罪嫌等等。

(2) 按告訴乃論之罪，告訴人於第一審辯論終結前得撤回其告訴，又告訴經撤回者，應諭知不受理之判決，並得不經言詞辯論為之，刑事訴訟法第 238 條第 1 項、第 303 條第 3 款及第 307 條分別定有明文。

2. 告訴人、被告等雙方和解聲請撤回告訴：

(1) 本件告訴人葉日英告訴被告張明光、李國豪業務過失致重傷害案件、

告訴被告許聖賜過失致重傷害案件，公訴人分別認係觸犯刑法第 284 條第 2 項後段之業務過失致重傷害罪、同法第 284 條第 1 項後段之過失致重傷害罪，依同法第 287 條前段之規定，均須告訴乃論。因此本件被告張明光、李國豪所涉業務過失致重傷害罪嫌部分、被告許聖賜所涉過失致重傷害罪嫌部分，均已據告訴人、被告等雙方和解在案，並均經告訴人葉日英當庭撤回對被告乙張明光、李國豪、許聖賜之告訴。

(2) 本件爰不經言詞辯論，逕為諭知不受理之判決。

三、案例三：梅山交流道北向匝道逆向進入北向主線車道，且逆向由北向南行駛，造成 4 人死亡案。

(一)「我們當作智力測驗好了，對以下這件事情，警察的工作很危險但是像這種向不要命的行為，有什麼方法反制呢?被撞的家屬情何以堪?非探討"國賠"這件事情，國家賠償繳的還是納稅人的錢事情發生了，就要預防重於治療~逆向行駛釀四死車禍，家屬質疑警方消極防範索償遭駁回」⁴²。

(二) 媒體報導：⁴³

「李秋漢去年酒後從嘉義梅山交流道闖入北上車道，並在逆向狂飆廿五公里後，在台南白河與另部自小客車對撞釀成四死慘劇。被害人家屬認為，警方消極攔停，才是讓酒醉駕駛肇禍主因，遂提出一千六百餘萬元國家賠償。惟板橋地院審結支持警方論點，駁回家屬請求。去年十二月七日凌晨，在雲林某大型遊樂區擔任警衛的男子李秋漢，酒後駕車在一般道路上和拖吊車擦撞後，駕車逃逸，拖吊車莊姓司機尾隨攔阻未果，眼睜睜看著李秋漢將車逆向開上嘉義梅山交流道，趕緊通報警方前往攔截。

國道八隊據報派出警車攔截未果，又加派警車以閃光燈、警報器方式攔停，同時在白河收費站禁止所有北上車輛的阻斷措施，儘管如此，還是攔不下李秋漢轎車。三分鐘後，李秋漢與藍友成駕駛的汽車在高速公路上對撞，二部汽車也在瞬間化為兩團大火球，除了李秋漢外，另部轎車的駕駛藍友成及車上乘客

⁴²2010/2/19 下載自：www.hpb.gov.tw/fox/front/bin/forumview.phtml?bbcode=hpb&Nbr=103

作者：andywang [59.104.130.141] 時間：08-11-10

⁴³2008-11-09 中國時報【陳俊雄／北縣報導】

林明正、林敬欣，全被燒成焦屍。家屬認為，警方碰到歹徒硬闖高速公路逆向行駛的危險行為，應仿照歐美做法，由國道執法人員撒上釘棒、甚至派員射擊輪胎阻絕車輛通行。

家屬並表示，警車前往攔停李秋漢途中，還曾超過受害者藍友成的汽車，但警車超車後卻未禁止後方車輛前進，只是趕赴攔停逆向行駛車輛，也是釀成親友慘死的另個原因。家屬認為，國道警方執法不當、南區工程處未能及時封閉交流道，阻斷其餘汽車進入南二高，都是怠忽職守，並提出一千六百餘萬元的國賠訴訟。國道公路警察局辯稱，事發後國道警方除指揮最近的幾部巡邏車攔查，同時派車至白河收費站封閉車道管制。國道警方也表示，撒置釘棒、射擊輪胎等方式強力攔截，一來由於警方現無釘棒配備，再者射擊輪胎可能造成立即危險，除了逆向駕駛人狀況外，警方還需考慮順向用路人及警員安全，難以貿然採取強制手段。板橋地院審酌認為，警方採取先將逆向駕駛者攔停，再著手管制車流做法並無失當，審結後駁回一千六百餘萬元的國賠之訴。」

(三) 案例現況探討：

1. 發生時間：96年12月7日0時18分。

2. 發生地點：國道3號公路304公里北向主線車道。

3. 相關肇事車輛及駕駛人資料：

(1) 肇事者李秋漢駕駛1459-NX (A車) 日產1998年份自小客車。

(2) 受害者藍友成駕駛6P-5272 (B車) 三陽2002年份自小客車。

4. 傷亡情形：

(1) A車駕駛李秋漢當場死亡。

(2) B車駕駛藍友成當場死亡。

(3) B車乘客林明正、林敬欣當場死亡。

5. 車損情形：

兩車對撞後1459-NX自小客車翻覆，及6P-5272自小客車打橫並起火燃燒；車輛嚴重損毀（詳如圖4.1.1-2）。

國道3號逆向進入北向主線車道向南行駛造成4人死亡案現場照片圖-1



國道3號逆向進入北向主線車道向南行駛造成4人死亡案現場照片圖-2



	車號	車主	廠牌	年份	車種	姓名	出生日期	住址
A	1459-NX	李秋漢	日產	1998.01	自小客	李秋漢	73.03.06	嘉義縣梅山鄉龍眼村金鳳寮19號。
B	6P-5272	藍心怡	三陽	2002.05	自小客	藍友成	71.04.30	台中縣太平鄉中平街158巷1弄21號
C	B車乘客	林明正						
D	B車乘客	林敬欣						

國道3號逆向進入北上車道向南行駛造成4人死亡案肇事車輛及駕駛人資料表
表4-3 資料來源：整理自國道第八警察隊道路交通事故調查報告

國道3號逆向進入北上車道向南行駛死亡人員年籍資料表

姓名	性別	出生日期	職業	出生地	身分證號	住址	備註
李秋漢	男	73.03.06	服務業	嘉義縣	Q123655347	嘉義縣梅山鄉龍眼村金鳳寮19號。	死亡
藍友成	男	71.04.30	司機	台中縣	B121814131	台中縣太平鄉中平街158巷1弄21號	死亡
林明正	男	50.05.15	不詳	台中市	B121414257	台中西區公民里五權路1之42巷7號	死亡
林敬欣	男	71.02.20	不詳	台中市	B121862146	台中西區公民里五權路1之42巷7號	死亡

4-4 資料來源：整理自台南地方法院相驗屍體證明書

6. 天候狀況：晴天。

7. 道路狀況：

肇事者李秋漢因酒後駕車自國道三號（280公里）梅山交流道北向匝道逆向進入北向主線車道，且逆向由北向南行駛，至304公里處發生對撞。該匝道夜間有燈光，視線良好，發生撞擊事故地點亦為標準之高速公路主線道路視線良好。

（四）肇事經過：

96年12月7日0時18分1459-NX小自客車由李秋漢駕駛，因酒後駕車自國道三號（280公里）梅山交流道北向匝道逆向進入北向主線車道，由北向南行駛雖經通報趕到攔截之員警以指揮棒、車頂閃光燈、側燈，蜂鳴器加上麥克風喊話，制止該駕駛人令其停車，然該車不與理會仍繼續往前行，在攔截未果後，於0時35分發生與順向來車對撞事故，事故現場雖經員警持巡邏車上之滅火器前往滅火及加以救護，

然其碰撞力量太大火勢洶猛，滅火器噴完後仍無法撲滅，車內人員亦因火勢太大無法搶救出來，待消防車抵達後再將火撲滅，然已造成四人慘死憾事。

(五) 處理情形經過 (詳 4.1.2):

1. 民眾報案後南區交控中心及第八警察隊勤務指揮中心通報指揮作為:

國道高速公路局南區交控中心接獲民眾通報資訊後，即通報:

國道公路警察局第八警察隊勤務指揮中心 (無線電代號為 891) 處置作為:

- (1) 當日值日官警務佐薛仲雄、通訊員魏登宇於 96 年 12 月 7 日 0 時 18 分接獲交控通報 (如隊部通聯紀錄)
- (2) 勤務指揮中心接獲通報立即以無線電指揮古坑分隊 (無線電代號 892)。
- (3) 雲林縣警察局 110 報案專線也同時通報古坑分隊，登錄時間為當日 0 時 20 分，(如古坑分隊通聯紀錄)。

2. 古坑分隊值班警員李榮泰接獲指揮通報後之處置作為:

當日 0 時 20 分接獲本隊勤指中心及雲林縣警察局 110 通報後，調派本分隊編號 827 巡邏車前往查看。

3. 線上巡邏員警防制處理作為經過:

(1) 827 巡邏車執勤人員小隊長莊文端警員陳柏鎮處置作為:

當日服 0-4 時巡邏勤務，於 0 時出勤後即往南到達國道三號 (279 公里) 梅山交流道北段執行測速重守，接獲古坑分隊值班台 (892) 通報後，將測速雷射槍收妥後，即出發往南查看，國道三號本路段中央分隔島設有防眩光板，部份路段未設路燈照明，查看工作較為困難，由 279 公里查看至 294 公里計 15 公里，其間經過 1 處蘭潭隧道，正好於出隧道口時發現該逆向車輛，本車員等即以車頂閃光燈、側燈，蜂鳴器加上麥克風喊話，制止該駕駛人繼續行駛，然該車不與理會仍往前行，本車在制止不停後，即一面通報勤指揮中心 (891) 請求派車支援攔截，當時為 0 時 30 分 (如隊部通聯紀錄)，該巡邏車並於當時加快速度由國道三號 (297 公里處) 中埔交流道下迴轉，預由北向上正面攔截該車，待迴轉後該車已超越交流道繼續南下，本車再由蘭潭隧道前缺口迴轉南下協助攔截。

(2) 勤務指揮中心 (891) 於 0 時 30 分 (如隊部通聯紀錄) 接獲 827 巡邏車通報發現該車，並攔截不停請求支援後之處置作為:

- a. 於國道三號（310 公里）北向重守之 856 車由南向北前往攔截。
- b. 於國道三號（313 公里）白河收費站南向重守之 850 車收費站迴轉由南向北前往攔截（本車迴轉後尚未攔到該車即已發生事故，抵達現場即協助救護與滅火）。
- c. 於國道三號（313 公里）白河收費站北向待命之 806、808 車將收費站北向車道完全封閉暫停通行，完成時間為 0 時 32 分（如隊部通聯紀錄）。

(3) 856 巡邏車執勤人員警員鄭慶舟、魏志強處置作為：

當日服 0-4 時巡邏勤務，0 時出勤後即往北到達國道三號（310 公里）執行測速重守，接獲指揮通報後即行駛外側車道往北巡查，至國道三號（302 公里）前，當時為 0 時 33 分（如隊部通聯紀錄）發現前有逆向之車即靠路肩並以指揮棒、車頂閃光燈、側燈，蜂鳴器加上麥克風喊話，制止該駕駛人令其停車，然該車不與理會仍往前行，本車即再通報隨後之 850 車再予攔截，當 0 時 35 分發生事故後本車即倒車至現場前，持車上之滅火器前往滅火及加以救護，然其碰撞力量太大火勢洶猛，滅火器噴完後仍無法撲滅，車內人員亦因火勢太大無法搶救出來，待消防車抵達後再將火撲滅，然已造成憾事。

(六) 問題之檢討與建議：

1. 接獲通報後至事故發生之處置作為：

接獲通報後至 35 分發生事故計有 17 分鐘自 18 分接獲通報後至 35 分發生事故計有 17 分鐘，本隊員警有何作為？

(1) 本段之處置作為應分為二個部份說明，首先以 18 分至 30 分發現逆向車為第一個部份，勤指中心接獲通報後即以無線電通報古坑分隊基地台，再由分隊調派線上 827 車前往查看，本案之調派古坑分隊前往查看，係以 280 公里之管轄由該分隊負責，且以 827 車就近在 279 公里處執勤，順向查看應屬最符合之調派，在此 12 分鐘之作為係以通報查看是否屬實為主要任務，並令各勤務車輛有所準備，原因為之前有類似通報待查證均無事實，或許已從最近之交流道下而危機解除，故以查看有無為第一任務。

(2) 其次為 827 巡邏車於 30 分發現該逆向車後，其主要作為是攔截該車，令其停車使危機解除，然在制止不停後即通報請求支援，勤指中心接獲支援通報後即調派原待命之 856 車及 850 車前往攔截，並指揮 806、808 立即封閉白河收費站車道，從發現逆向車後之指揮應屬積極作為，綜觀 827、856 車對於一位酒後駕車意識模糊之駕駛人所能做的攔截動作應已全數盡出，為保護其安全及

本身執勤之安全，攔截動作也必須有適當之考量。

2. 調派巡邏車之優先順序之疑義：

(1) 為何先通知編號 827 號車而非編號 856 號車前往查看？如上述 827 車當時在國道三號 279 公里南向測速重守，且該路段管轄係屬古坑分隊，調派該車前往查看應屬最快最正確之派遣，而 856 車在距 30 公里之外，時間、距離上恐有延誤，是以調派 827 車前往查看最為適當。

(2) 為何編號 827 號車不直接通知編號 856 號車：

因勤務指揮中心是負責整個隊的勤務指揮調度，所有請求支援都必須透過勤指中心調派，因為只有勤指中心才能知道那裡有勤務車及人員，所以 827 號車請求支援是直接透過隊部勤務中心再由隊部勤務中心通報指揮 856 號車前往支援，另無線電的使用車裝台與基地台的功率並不一樣，車與車間功率較小且因地理環境之影響，有時無法相互聯繫，惟有透過基地的接收才會比較清楚，是以 827 車基於無線電之通話品質與他車之所在位置未能知悉，因此請求隊部勤指中心調派支援是為正確之作為。

3. 接獲通報後 827 號車前往攔查逆向車輛到達的速度：

古坑分隊 892 是 0 時 20 分接獲通報後再通報 827 號車，其時 827 車勤務人員正於車外測速，待收好雷射槍上車出發，其間會有 1-2 分鐘之耽擱，整個過程如以時間及路程計算，到發現該逆向車時，時間為 9 分鐘，距離為 15 公里，換算 827 號車是以大約時速 100 公里時速前往攔查該逆向車，另外說明高速公路中間分隔島上設有防眩光板，及部份路段並無路燈照明，車速太快無法查看對向車道狀況，所以 827 號車在尋查逆向車時的車速是合理的。

4. 針對法官所提 17 分鐘內我們有何作為並提出相關事證：

17 分鐘內之作為，如第 1 案之內容，相關事證本隊提供當日勤務指揮中心及古坑分隊值班之通聯紀錄作為佐證，以及白河收費站之管制錄影資料並陳。

5. 通報時間的爭執點及是否有取締超速之罰單紀錄可證：

從高公局交控中心之通報本隊勤指中心之時間紀錄為 0 時 18 分，本隊通報古坑分隊時間為 0 時 20 分，古坑分隊再通報 827 號巡邏車，當時 827 巡邏車勤務人員正於車外測速，待收好雷射槍上車出發，其時間會有 1-2 分鐘之耽擱，到 0 時 30 分發現大約只有 8-9 分鐘的查看時間，另查當時 827 車無取締紀錄。

6. 原告律師針對 18 分接獲通報至 35 分發生車禍，中間有 17 分鐘，距離 (280 k-304 k) 總共 24 公里，國道公路警察為什麼沒有採取作為如疏導、攔截、

管制等：扣除在通報過程中所耗用的時間，實際執行查看時間只有 8-9 分鐘，本階段著重在查看有無逆向行車之事實，其次 30 分至 35 分之間，本隊勤指中心調度巡邏車攔截、管制收費站均屬積極之正確作為。國道三號 280 公里至白河收費站 313 公里，這一段共有 4 處交流道，必須管制亦非只有白河收費站 1 處，又基於對事實不明確之前動輒封閉車道禁止通行，非是正確的交通勤務手段，務必派車查看事實後再行正確的指揮調度，將危害排除。

7. 執勤人員為何未有示意其他車輛靠路肩行駛以避免事故發生：

勤務指揮中心（891）於 0 時 30 分（如隊部通聯紀錄）接獲 827 車通報發現該車並攔截不停，至 0 時 35 分 856 回報（891）2 車發生碰撞，之間為何未有示意其他車輛靠路肩行駛？勤務指揮中心 891 通知在國道三號（310 公里）北向重守之 856 車，由南向北前往攔截，856 車接獲通報後，立即趕往執行攔截逆向車輛，於 00：33 在國道三號（302 公里）發現前有逆向之車即靠路肩加以攔截未停，856 車在趕往至發現並加以攔截之路段，未超越其他車輛，經調閱白河收費站當日 0-1 時之通過車輛才 98 部，換算平均每分鐘才有 1.5 部車之通行，856 車自 310 公里出發之 2 分多時間內並無超越其他車輛。勤務指揮中心（891）同時間再通知位於國道三號（313 公里）白河收費站南向重守之 850 車收費站迴轉由南向北前往攔截，本車迴轉後尚未攔到該車即已發生事故，抵達現場即協助救護與滅火。

（七）被害人家屬認為警方消極攔停，為肇禍主因，遂提出國家賠償：

原告於地方法院第一審主張理由略以：

1. 肇事者李秋漢明知服用酒類不能安全駕駛動力交通工具者，不得駕駛動力交通工具，竟在不詳地點飲酒後，於民國 96 年 12 月 7 日 0 時許，駕駛車牌 1459-NX 號自用小客車自國道三號梅山交流道北向出口（約北上 279.3 公里處），逆向駛上國道三號高速公路北上車道往南行駛。嗣在北上 30 4 公里處台南縣白河鎮路段前，不慎撞擊北上順向由藍友成所駕駛車牌 6P-5272 自用小客車，因撞擊力道強大，當場起火燃燒，兩車駕駛及車牌 6P-5272 號自用小客車乘客林明正、林敬欣共 4 人均不幸燒死。
2. 按「為維護高速公路及快速公路交通安全與暢通，該管公路管理機關或警察機關於必要時，得發布命令，指定時段於高速公路及快速公路特定匝道或路段之

車道、路肩，禁止、限制或開放車輛通行」、「道路因車輛或行人臨時通行量顯著增加，或遇突發事故，足使交通陷於停滯或混亂時，警察機關或執行交通勤務之警察，得調撥車道或禁止、限制車輛或行人通行」、「內政部警政署國道公路警察局掌理交通秩序及道路設施（含橋樑、隧道）之安全維護、違反公路交通管理事件之稽查取締等事項」，高速公路及快速公路交通管制規則第 19 條第 3 項、道路交通管理處罰條例第 6 條、內政部警政署國道公路警察局組織條例第 2 條第 1 項第 1 款及第 2 款分別定有明文。交通部國道高速公路局交控中心於同日 0 時 18 分發佈逆向通報，被告國道公路警察局接獲通報後，竟僅指派一輛警車（編號 827）於南下車道進行攔截，顯無法達成任務，自屬過失。

1. 嗣該警車攔阻未果，被告亦僅加派原停靠於北上車道 310 公里處編號 856 警車，以相同之閃光燈、側燈、警報器併使用麥克風方式，前往實施消極攔停措施，而未採撤置釘棒或射擊輪胎等方式強行攔截，是否得謂無過失，已非無疑。本件交控中心已於 0 時 18 分通報有人逆向行駛，國道公路警察局應「立即」通報 827、856 號警車攔截及「立即」對北上之白河收費站實施禁止車輛通行，卻未立即處理，顯有過失。被告國道公路警察局雖於 0 時 32 分在白河收費站完成禁止所有北上車輛通行之阻斷措施，然對於先前已通過該收費站之車輛，均未採取任何告知、疏導等管制措施，而 856 警車前往協助實施攔停，途中超過被害人之車輛，亦未採取任何警告、疏導至外側車道、路邊等防護作為，任令被害人車輛陷入危險狀態。
2. 嗣於 0 時 35 分許，兩車在北上 304 公里處發生撞擊，致被害人藍友成、林明正、林敬欣不幸死亡。核被告之行為，顯有重大過失，而被告交通部台灣區國道高速公路局南區工程處未在交流道入口設置防止逆向車輛行駛之設施，自有欠缺，其於發現逆向車輛通行時，亦未立即封閉車道，致被害人生命受有損害，應依國家賠償法第 2 條第 2 項、第 3 條第 1 項 應負賠償責任，要無疑義。

（八）被告國道公路警察局辯稱：

1. 本局第八警察隊於 96 年 12 月 7 日 0 時 18 分接獲國道高速公路局南區交控中心通報國道三號 280 公里梅山交流道有車輛逆向行駛於北上車道，獲報後該

隊勤務指揮中心即調派古坑分隊編號 827 號巡邏車（在南下車道巡邏）前往攔查，該巡邏車於 0 時 30 分許南下 294 公里發現該逆向之自小客車（車號 1459-NX），即以閃光燈、側燈、警報器併使用麥克風多項方式進行攔停，該車不予理會仍繼續逆向往南行駛，員警見攔查不停，即通報該隊勤務指揮中心命白河分隊線上編號 856 號巡邏車攔截，編號 856 號巡邏車員警獲報後於 0 時 33 分北上 302 公里處發現該自逆向之自小客車，遂以警報器、廣播、燈號示意停車，該車仍不予理會繼續逆向往南行駛，編號 856 號巡邏車見攔阻無效後，即以無線電向該隊勤務指揮中心報告請求支援。此時勤務指揮中心已調派線上編號 806 號（督勤）、808 號巡邏車至白河收費站（313.7 公里處）完成佈署，阻斷北上通行車輛，並於 0 時 32 分完成封閉管制。0 時 35 分該逆向行駛之自小客車南下至 304 公里北上白河段時，仍與北上車道順向行駛之 P-5272 號小自客車發生對撞。被告所屬員警已善盡進行攔停逆向行駛車輛、阻斷北上車流之義務，被告所屬員警就本件車禍之發生，並無任何之過失，原告訴請賠償，自屬無據。

2. 原告主張被告應依歐美國家之作法，由國道執法人員灑上釘棒，以阻絕逆向車之繼續逆向行駛。惟查：依被告所頒訂之國道警察之執法標準配備，巡邏車上並無所謂之釘棒，且釘棒僅係限制車輛之通行，並非專門用於對逆向違規車之阻絕裝備。若言國道警察本身並無配備之釘棒，而主張國道警察未灑上釘棒為有過失，自屬強人所難。被告所屬國道警察，在本件強力攔阻逆向車之作為上，並不符合警械使用條例所指用槍之要件。該逆向車之行駛，固有可能造成車禍，惟國道警察局係針對違規之逆向車以強力攔阻之方式，導正其違規行為，以開槍射擊輪胎之方式攔阻，並不適當，蓋爆胎而發生對撞或發生翻覆或衝出柵欄，皆有其可能，故國道警察在警械使用條例之適用要件之限制下而不開槍射擊，亦屬適法之舉，難謂有過失。
3. 原告主張被告所屬之編號 856 號巡邏車有超越過被害人所駕駛之 6P-5272 號之自小客車云云，顯與事實不符，理由如下：6P-5272 號之自小客車於 96 年 12 月 7 日凌晨零時 27 分 18 秒駛至白河收費站，白河收費站之地點為 313.7

公里處，而被害人所駕自用小客車之發生對撞點係 304 公里處，時間則為同日之零時三十五分，313.7 公里至 304 公里，間距為 9.7 公里，時間約為 7.5 分鐘，平均車速每分鐘為 1.2933 公里，被害人車輛自 313.7 公里處之白河收費站至 310 公里處編號 856 號巡邏車之距離為 3.7 公里，被害人車輛行駛 2 分 40 秒之距離為 3.4488 公里，由時間及車速計算，編號 856 號巡邏車自 310 公里處往北攔阻違規車之際，被害人車輛之行車距離為 3.4488 公里，斯時編號 856 號之巡邏車距離白河收費站為 3.7 公里，則編號 856 號巡邏車啟車前去攔阻逆向車之際，被害人車輛仍在編號 856 號巡邏車之後面，易言之，原告主張被告之所屬編號 856 號之巡邏車有超越被害車子云云，顯與事實不符，殊無足取等語置辯。並聲明：原告之訴駁回。

(九) 臺灣板橋地方法院民事判決：⁴⁴

1. 綜上，原告依據國家賠償法第 2 條第 2 項、第 3 條第 1 項規定請求被告賠償，均無理由，應予駁回。
2. 結論：原告之訴為無理由，依民事訴訟法第 78 條，判決如主文。

(十) 本案司法審理結果：

1. 刑事偵查過失致人於死案件：

- (1) 肇事者李秋漢因酒後駕車逆向肇事撞死被害人等 3 人，因肇事本人亦於肇事中死亡，案經經台灣台南地方法院檢察署 97 年 2 月 12 日南檢瑞清字第 9294 號偵查終結通知不起訴。⁴⁵
- (2) 惟本案被害家屬認為警方的消極防處，才是釀成悲劇發生之主要原因，因此提出國家賠償，進行民事訴訟。

⁴⁴臺灣板橋地方法院 97 年 10 月 30 日民事 97 年度重國字第 7 號判決，法官陳映如

⁴⁵台灣台南地方法院檢察署 97 年 2 月 1 日，97 年度偵字第 2006 號不起訴處分書

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

圖 4-4 資料來源：自行整理自國道第八警察隊指揮通聯紀錄

第二節 案例特性研析

本研究經由分析個案案例將其發生之特性區分如下：(整理如表 4-1)

一、道路屬性區位：

本研究案係針對酒後駕車肇事案件特性分析其道路屬性國道 3 號，及 6 號北高速公路，均為偏山區之區位，平時車流量少；且均肇因於交流（匝）北向入口。

二、肇事主因與車輛種類：

均為酒後（醉）駕車，肇事車輛種類為自小客車。

三、道路狀況與氣候、車流狀態：

國道 3 號及國道 6 號匝道入口主線天候狀況晴天良好，車流量少。

四、肇事路段區位環境與酒後駕車之關聯性分析：

發生酒駕肇事為聯絡地區道路之匝道並於匝道入口槽化線處，顯然與都會、部落生活習性息息相關，從研究顯示，越接近都市之交流道或匝道越容易取締到酒後駕車，其概念主題、類別、分析如下圖：

酒後駕車肇事個案特性概念主題、類別分析表

主 題	類 別	概 念
酒 後 駕 車 肇 事 個 案 特 性	(一) 肇事路段區位	交流道或匝道
	(二) 車輛種類	1. 自小客車 2. 警備巡邏車
	(三) 駕駛人性別年齡	男性 (2 人) 女性 (1 人) 50-60 年次 (2 人) 70-75 年 (2 人)
	(四) 車輛所有權	自有 (3 輛) 租賃 (1 輛) 他人 (2 輛)
	(五) 肇事主要原因	酒後 (醉) 駕車 (4 輛)

表 4-5 整理自案例紀錄分析資料

第三節 酒後駕車肇事個案之現況與情境因素

歸納肇事個案案例發生時之情境因素，研究發現分述如下：(整理如表 4-5)

一、發生肇事地點之共同性：

肇事地點發生大都以交流(匝)道居多，暨現正進入司法審議國賠案件之國道 3 號梅山交流道因酒駕誤闖北上車道逆向行駛往南至 304 公里對撞案例，亦為交流(匝)道所致。

二、肇事因素、車種、時段分佈統計：

從國道公路警局 97 年、98 年轄線發生 A1 類事故肇事因素、車種、時段分析統計表之發生數據發現「酒後(醉)駕駛失控」發生件數(合計 27 件)仍居所有發生件數之冠佔所有 A1 類事故 15.17%(97、98 年 2 年合計之平均值)，且肇事發生時間亦分佈

於夜間 22-02 時最多（合計 37 件，死亡 26 人），其次為中午 12-14 時（合計 19 件死亡 20 人）但本時段之肇事案件中含括暴胎、疲勞駕駛。（詳如圖 4-5、6、7、8）

三、肇事者飲用酒類或藥物分析：

被攔查或肇事對象均以當時有明顯飲用酒類或藥物。

四、事故發生方式：

發生方式有 2 件是攔停後從後面追撞，是因夜間人車稀少用路人較容易疏忽未能注意前方動態造成事故，另其中 1 件因酒醉無法辨識方位，自交流道以北向車道誤闖逆向南下致造成對撞。

五、造成亡人數：

本研究案的三件案例中，共造成 5 人死亡 1 人受截肢性重傷。

六、因執法不當或因自醉行為造成亡的結果原因分析：

在本研究所舉的三個案例中因執法不當的結果或因自醉行為、造成重大死傷對當事人而言不但造成家庭的破碎，其所衍生之國家賠償判例更具有我警察機關在規畫訂定勤務或執法策略時之指標性（Representing）特殊意義。

就專業交通警察而言並不希望用路人在行車時遭受任何侵害，故透過勤務之規劃及線上執勤（例如巡邏、守望、路檢）方式在不特定時段執行法律所賦予之任務，所以酒後駕車的違規行為，違規人通常不會自我招認，或自律酒後不開車，均須依賴執法的警察人員的執勤作為取締、干涉，或因酒醉駕車肇事後再由警察機關依法以公共危險罪移送、追究。

的發生不論是對受害者或執法者的情緒衝擊有著相當程度的相關性，亦即受害者或其親屬目睹慘劇的發生或因攔查的員警疏於注意而造成的傷亡，其負面情緒影響通常比較大。受害者往往較會以「人都死了還能怎樣，或大難不死必有後福」來安慰自己緊張害怕的情緒。

訪談回答的資料分析中我們發現，警方的執法作為有不當及應變太慢，輕忽、警覺性不夠，未盡到注意之義務，本為保護人民的保姆卻間接變成酒醉駕車肇事的推

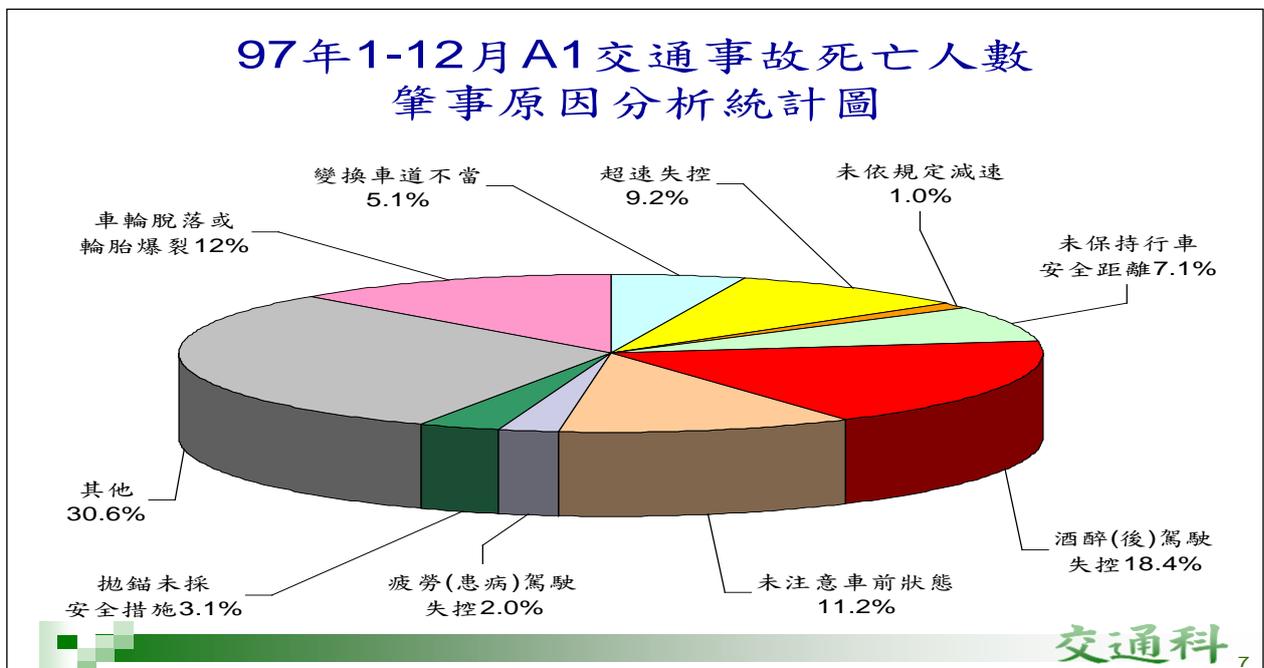
手，但從酒後駕車對警察人員攔查停車的反應遲頓及視力模糊，且與肇事的關聯性，這與本研究第二章第一節酒精影響駕駛人操控行為與發生肇事的關聯性飲酒後酒精對駕駛人生理上影響的檢測驗證之國內外實證調查結果相契合，其概念架構（整理如表 4-6）。

酒後駕車肇事個案屬性與傷亡肇事成因之差異比較表

主題	肇事類別	傷亡人數	路段屬性	天候狀況	引發風險主體	肇事駕駛人是否服用酒類	酒測值	肇事車輛種類	發生時段	責任歸屬	是否成立國家賠償
酒後駕車肇事個案屬性與傷亡肇事成因之差異比較	案例一：國道 6 號公路東草屯交流道西向出口戴妙春死亡案。	傷 0 亡 1	匝道	晴	執法人員	是	0.41 Mg/1	自小客	20-22	警察無過失責任	否
	案例二：國道三號竹林交流道北向匝道左側路肩葉日英截肢事故	傷 1 亡 0	匝道	晴	執法人員	是	0.45 Mg/1	自小客	02-04	警察負有過失責任	是
	梅山交流道北向匝道逆向進入北向主線車道，且逆向由北向南行駛，造成 4 人死亡案。	傷 0 亡 4	匝道逆向	晴	第三人	是	0.79 Mg/1	自小客	0-2	未定	是（訴訟中）

表 4-6 整理自肇事個案紀錄分析資料

國道公路警察局 97 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事時段、分析統計比例圖



錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。圖 4-5 資料來源：下載自國道公路警察局局務會報資料

國道公路警察局 97 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事時段、分析統計曲線圖

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。圖 4-6 資料來源: 下載自國道公路警察局局務會報資料

國道公路警察局 98 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事原因分析比例圖

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。圖 4-7 資料來源: 下載自國道公路警察局局務會報資料

國道公路警察局 98 年 1-12 月 A1 死亡人數、肇事時段、分析統計曲線圖

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。圖 4-8 資料來源: 下載自國道公路警察局局務會報資料

第四節 防制酒後駕車肇事執法者與被害者感受之分析

一、事件發生及處理後對個體的感受與影響：

由受訪者於陳述中指出事件處理後又須面臨司法審理及被害家屬求償壓力的感受；及從研究分析發現，事實上酒後駕車肇事案件的發生不論是加害者或是被害者均帶給個體的影響，絕非僅止於人的死傷及財物的損失，其負面情緒之糾葛與經濟上困擾及造成社會問題等才是最大的創傷。

二、經歸納分析區分為當事人及其家人暨執法員警之負面情緒表徵分述如下：

(整理如表 4-7)

(一) 就當事人自身感受部分發現有：

1. 害怕 2. 擔心 3. 驚恐 4. 生氣 5. 捨不得 6. 無奈 7. 自認倒楣。

(二) 家人的感受則分別有：

1. 擔心害怕 2. 沒有安全感 3. 睡不著 4. 不舒服 5. 提高警覺 6. 捨不得等負面情緒出現。

(三) 執法員警本身的感受則有：

1. 很遺憾 2. 內心愧疚 3. 充滿壓力 (1. 來自上層 2. 被害家屬 3. 媒體輿論 4. 司法審理 5. 經濟) 4. 無奈 5. 消極。

處理後酒駕肇事後對個體的感受調查分析表

主題	類別	概念
酒駕肇事發生及處理後對個體的感受與影響	(一) 傷亡、財物損失的感受	痛心
		極度不舒服
	(二) 被害當事人自身感受	害怕
		擔心
		驚恐
		憤怒生氣、請求國家賠償
		捨不得
		無奈
		自認倒楣
	(三) 家人(屬)感受	擔心害怕
		沒有安全感
		睡不著
		失去依靠
		不滿情緒
		捨不得
	(四) 執法員警本身的感受	1. 覺得很遺憾
		2. 內心愧疚
		3. 充滿壓力(1. 來自上層 2. 被害家屬 3. 媒體輿論 4. 司法審理 5. 經濟)。
		4. 無奈
		5. 消極以對

表 4-7 資料來源：整理自焦點團體訪談分析

第五節 酒醉駕車肇事歸因之分析

壹、改善交通，保護用路人「行」的安全，致力降低交通事故、及死亡率

是交通專業執法機關最高原則，但如何達到則有賴於有所謂四E政策，

即交通教育 (Transportation education)、交通工程 (Traffic engineering)、交通執法 (Transportation law enforcement) 與交通資訊 (Transportation e-information) 落實執行，也由上述受訪者的陳述反映整理歸類，發生酒後駕車肇事並衍生國家賠償爭議的原因大致有以下四點：(整理如圖 4-11)

一、交通教育、法令宣導不足：

(一) 交通教育嚴重不足：

1. 綜觀政府交通主管機關受限於交通安全教育工作經費年度預算之編列，且辦理交通安全教育人力亦嚴重不足，導致交通教育闕如，嚴重影響交通安全工作之規劃與執行。
2. 道路交通事故所造成的傷亡與危害人數，居國內各類意外之首位，且其肇事原因絕大多數均係「人為」因素所引起，如何加強推行交通安全教育，培育國人正確之交通行為與觀念，建立一個安全舒適的行車環境、免於恐懼，且井然有序之交通文化社會，實為各級政府當前應積極投入之課題。
3. 目前政府對於交通安全工作，較偏重於交通工程與交通執法，但在交通教育的推動與執行顯然嚴重不足，以致民眾對交通法令、交通措施之功能……等一知半解，經常是發生交通事故之主因，(例如民眾行使高速公路，時速未達110km/h不得行駛內側車道)因此政府交通部門，應結合教育部部門及學校教育體系應調配合及鼓勵民間團體參與交通安全教育暨宣導活動，結合社會資源，致力於交通安全之改善，且應仿效國外有關於「車籍登記管理」事項亦列為政府執法的一部份，並設立一項—監理，而在歐、美的「交通教育」中又可分為學校對學生的「教育」，且從小學生做起，與社會上對一般民眾的教育，利用行政指導、村里民集會、或透過廣播、媒體教育、宣導。
4. 反觀，自由民主的台灣，雖經濟的蓬勃發展卻也帶給台灣交通上的混亂現象 (例如：民眾守法精神差，酒後開車、不遵守交通規則，搶黃燈闖紅燈、違

規左轉、隨便亂換車道等是。)與事故頻傳，交通安全的改善，外國能而台灣為何不能，其癥結何在於？除了交通工程(Traffic engineering)、交通執法(Transportation law enforcement)是維持交通安全所必須外，更須仰賴道德面向的「交通安全教育」之落實才是根本解決之道。

5. 我國目前社會繁榮的景象與複雜交通環境，交通安全教育已成為每人必需學習的，更是現代化國家所須具備，同時也是現代社會亟待建立的「交通法治基礎教育」；其所扮演者「良性交通文化」的催化劑；因此為能發揮「標本兼治」的積極功能，「交通安全教育」不只是國家的「百年大計」，期待在政府的擬定政策與民眾的配合之下，在可預見的將來，讓每個用路人都能夠免於「行的恐懼」；讓我們在邁向已開發現代化國家之際，能夠早日展現「安全有序」的安全交通環境。
6. 綜上所述，一般民眾於行駛國道高速公路時，由於道路交通安全的常識不足、缺乏守法觀念，以及對法律的認知的落差，致明知「酒後駕車」容易肇事，其行為該當刑法「公共危險罪」之構成要件，及上高速公路交流道不得超越規定限速、不得任意變換車道、誤闖ETC車道或逆向等……警察依據警察法令賦予之任務(例如警察法第二條規定：警察依法維持公共秩序、保護社會安全、防止一切危害、促進人民福利之四大任務)並依各種行政法規、警察職權行使法、刑法、刑事訴訟法之授權在不違反「比例原則」(principle of proportionality)下行使職權，因前述原因交通教育的嚴重不足，經常因干涉、取締而衍生國家賠償爭議，亟待正式立法編列預算，往下紮根從下一代教育起，培育健全的道德觀與守法、遵守交通安全的好國民。

二、交通執法作為、危機應變能力訓練不足：

(一) 交通執法作為(Transportation law enforcement)：

1. 狹義的交通執法於實務工作上界定，係指警察機關針對違反道路交通管理處罰條例事件之稽查取締處理、交通指揮、道路障礙之排除、危害防止等。
2. 廣義的交通執法包括公路監理機關之稽查取締、車輛檢驗、交通裁決所或處理

機關之裁罰及對違反行為人之各項處罰（如罰鍰、吊扣證照、異議處理、易處逕註、強制執行或交通安全講習）等。

3. 交通執法，目的在於加強道路交通安全管理、維護順暢的交通秩序與確保用路人行的安全。但在交通執法方面，政府必須正視的是，道路交通執法工作，並非仰賴執法之警察人員的開單告發即可達成，而應首重對於民眾的教育意義是否貫徹落實，不可偏廢於交通執法或交通工程的改善；因此建立一個完善的交通執法體系，在立法層面應整合法令、規章的周延與完備，及警察機關與公路監理機關之權責及功能架構劃分明確完善，再由地方政府的配合執行方能有效達到執法之目的。
4. 高速公路執法方式與一般道路並無二致，所不同者乃因道路之屬性不同，其法令的規範亦有所差異（例如所優先適用者為：高速公路管制規則）因高速公路的封閉、高速、單向立體交流的特性，其行駛的危險性即高於市區道路，在執法的寬、嚴上就會有所差異，由於民眾認知的落差常因國道警察嚴正執法遭受不當的質疑與衍生國家賠償爭議。

（二）危機處理（Crisis management）、應變能力（Strain capacity）訓練不足：

1. 建立危機處理常態機制：

在世界上的各行各業，都會有遭遇突發狀況或緊急事故的時候，即便是政府部門也會面臨緊急、危機但不論是自然原因或人為因素所造成的危機或緊急狀況，對於個人或私人企業，抑或是公部門，若能建立危機處理常態機制，俾能在危機發生時，能妥善處理縮減危害的範圍，並進而防止危機之發生，將危機化為轉機，然而從事實上的經驗告訴我們，有許多的危機或危害的發生，卻都是由於平時的疏忽，或者是根本上缺乏危機意識或應變能力訓練不足所造成。

2. 整合國家資源做好事前危機管理：

在 e 世代的現代化國家，是一個責任政治的政府，即必須具備有處理危機緊急應變的能力，整合國家資源動員人力、物力，掌握緊急事件的最新動態從事危機管理，其風險的管理方法如下：(1) 成立危機應變處理專責小組，以

應付各種突發狀況，指揮處理緊急事故。(2) 訂定危機緊急應變計畫，並演練將來可能發生狀況，以備真實情況發生時不致手足失措而亂了方寸，造成更大的危害和死傷。(3) 對可能發生地點(路段)設置監視、監測預警系統，俾利在危機發生後尚未發生危害和傷亡前採取有效的防止措施。(4) 建立跨機關協調聯絡網，訂定相互支援協定以發揮防救體系應有的功能。

3. 分析和研判肇因、地點(路段)、種類、時段、影響範圍擬訂應變計畫：唯有建立危機處理機制才有立即的應變能力；因此政府部門應建立各機關就主管業務範圍評估可能發生的危(害)機事件擬訂應變計畫，建置預設警報、監測錄影系統，並對可能發生的肇因、地點(路段)、種類、時段、影響範圍、造成的損害程度等，並就過去處理已發生危機事件的經驗加以研判和分析，以便作為緊急應變時之參考，避免類似之事再度發生，而引發國家賠償爭議。

4. 就國道高速公路所可能發生的危機而言較常見者有：(1) 道路兩旁的山崩(坍坊)(2) 橋樑斷裂(3) 逆向行駛(4) 高乘載運輸工具(5) 長隧道重大事故等。

由於平時缺乏建立危機處理常態機制及未設置監視、監測預警系統與向來不曾以假想狀況的發生做模擬演練，以致危害發生後束手無策，指揮紊亂，應變能力顯然不夠，以致原可防止發生的危害，由於經驗、訓練的不足而手足無措造成其傷亡、危害之發生，主管機關也因為在危機發生時，未有危機處理常態機制可資運用，妥善處理危害的發生，使危害和傷亡減低到最小程度，並進而防止危害之發生，因此事件的受害者常會以公務部門防制不利而造成「廢弛釀災」的觀感，而質疑執法者的角色，甚或以提出國家賠償為訴求，值得檢討與省思。

三、交通工程未導入人性化設計與易肇事路段的改善速度太慢：

(一) 道路交通工程人性化的設計：

1. 交通工程設計的良好攸關者道路交通安全，具有防止交通事故的作用，例如國道高速公路的立體單向設計，為的是排除不必要的路口交會減少停紅綠燈

的阻塞，除了加速車流外並有助於防止事故的發生。

2. 道路工程的設計除須結合地區道路網絡及特性其規劃設計到施工完成均必須完全以用路人為考量，要符合人性化，亦即在一般正常的狀況下要有足夠的反應距離與空間、道路兩旁護欄和防撞欄，與良好的視野、及漸進式彎道、交通分道、中央分隔島等才不致造成易肇事路段。
3. 從上述已發生的案例中研究發現造成傷亡的地點幾乎都自於交流道、匝道，因為高速公路的立體單向設計必須由地區道路行駛匝道接上主線，在設計上於匝道與主線的的交會處即會劃設槽化線供公務稽查、故障車輛或其他突發事故緊急停車之用，卻因駕駛人未依規定限速行駛，及酒後駕車神智不清而闖禍，時因執法人員的疏忽未依標準作業程序攔查取締致造成傷亡，因此道路工程的設計規劃若能依據發生的現況於交流道、匝道入口處增設避車彎或防護、防撞設施即可減少事故發生以避免衍生國家賠償爭議。

(二) 對易肇事路段路面、照明的改善：

1. 道路主管機關應針對易肇事路段路面的改善，制訂一套即時及長期的改善工程計劃，其中包括積水路面的改善、護欄和防撞欄的改善工程及交通管理措施，以及環境的限制(例如是否有足夠空間)和結構性的因素(例如因地質、斷層關係導致的路面凹陷)以及視線不良路段改善(例如種植栽道路兩旁高大樹木影響行車視線的移除)以改善易這些易肇事地點的安全。
2. 視線與照明的改善，對於彎道聯絡道、出入口匝道，上、下坡路段及危險應有燈光照明設備以維護良好的視線距離，以降低因視線模糊而肇事之機率；除此之外工務單位應加強照明燈具的保養維護及我警察單位必須加強防竊，防止電線電纜被竊而造成照明設備故障間接引發交通事故之發生。
3. 從酒後駕車的精神狀態而言，因酒精是一種中樞神經抑制劑⁴⁶，所有的腦機能都會受影響，如社會行為、認知功能及動作功能如下：

(1) 血中酒精濃度與中樞功能的影響(非絕對性)

⁴⁶轉載自 <http://www.pcc.vghttp.e.gov.tw/DocsImg/20103.mht> 台北榮總 蔡維禎醫師 1997.12

(2) 神經系統之影響外，其他器官亦受波及利尿、交感神經興奮、高血糖、瞳孔擴張、高血壓等。

(3) 耐受性：未曾沾酒的人在血中酒精濃度達到 0.03 % 便會有工作上能力的不良影響。而經常飲酒的人可能在血中酒精濃度達到 0.07 ~ 0.1 % 時才會受影響。

因駕駛人於飲酒後有以上的身體機能的影響，除加強交通執法防制交通事故外對易肇事路段路面、照明的改善更顯得格外重要，以避免酒後駕車的駕駛人因路面的坑洞、積水、照明不足而引發交通事故更甚者間接影響交通執法，而衍生國家賠償爭議。

(三) 增加標誌、標線明顯度的設計：

1. 部份交通標誌的字體標示應鮮明(例如加大路線指示標誌的字體大小)，方向、里程應明確，使用路人一目瞭然，不致因模糊、誤導而影響駕駛人誤判而驟然減速、變換車道造成事故死傷。
2. 禁制、指示標誌應有預告機制(例如預告路線指示)。
3. 在路面塗上「車速限制」標記及地理方向，並在匯合點前加上預告箭頭。

由於飲酒後的駕駛人中樞神經受酒精抑制身體機能的影響，駕車行為、認知功能及動作均受波及，加大路線指示標誌的字體大小、預告路線、入(出)口指示及於路面鋪漆「車速限制」等，將有助降低飲酒後的駕駛人的肇事機率，更不致因標誌、標線糊模而使駕駛人措手不及失控，更可能增加交通執法人員之風險而衍生國家賠償爭議。

四、多元交通資訊未臻完備，有待整合與建立：

(一) 在資訊爆炸的時代，各種資訊的傳播均須仰平面媒體之報導、傳輸，但在電子化時代裡，政府部門應可透過多元交通電子資訊(e-information)管道傳播各類交通訊息，使民眾能在最短的時間獲取最多的交通資訊：

1. 無線頻率廣播系統：

- (1) 政府主管部門應編列預算或正式立法建立公益廣播時段，透過各公民營廣播頻道宣導交通法令，教育民眾交通知識。
- (2) 當災害或危害或發生緊急事故時，更須透過無線頻率廣播系統通知民眾如

何避開或自保及引導用路人撤離，救難或處理事故人員亦可透過無線頻率廣播系統迅速獲得事故、災變資訊在最短時間內抵達發生地點，因無線頻率廣播不受時間、空間之限，可作為緊急性通報。

2. 電視媒體：

- (1) 除上述無線頻率廣播系統外，與民眾日常生活息息相關的不外乎是電視媒體了，民眾每天透過大眾傳播媒體 24 小時的報導獲得生活資訊，了解社會時事。
- (2) 由於電視媒體的普及，政府部門亦應編足預算或明文立法各電視媒體提供公益時段經由有線、無線電視媒體的傳播，宣導交通法規，教育民眾交通常識與路況資訊及透過 SNG 的即時報導使用路人、執法者、救護人員能在第一時間掌握發生狀況及時搶救、排除障礙使傷亡降低到最小程度。

- ## 3. 電腦網路：電子時代的來臨，高度 e 化競爭的時代，網路是無遠弗屆的，e 化潮流與網路聯繫的認知與普及縮短了人際間彼此的距離，拉近了城鄉知識差距，藉因此政府主管交通部門能以輔導教育的角度建構全面 e 化的普及網路，經由網際網路的傳輸教育、宣導民眾與交通有關之訊息。
- ## 4. 電話手機：電話手機是一種最為便捷的聯絡工具，不管是男、女，老、幼可說是人手一機，且機不離身，不但可收發簡訊外，尚有隨時上網的功能，因此有關交通資訊、交通路況、交通安全執法之宣導除可透過網際網路的傳輸外亦可經由手機收、發簡訊功能傳達每位民眾，以達到宣導功效，減少交通事故發生。

5. 數位電子資訊看板：

- (1) 數位電子看板 (digital signage system)，是一個新興的信息化資訊科技 (information technology) 它是一種經由互聯網和媒體的結合，因其具有信息化和媒體傳播的特性，又稱之為「數字告示」、「公共 多媒體資訊發佈系統」⁴⁷。該設備主要是應用 IT 和互聯網技術，通過電子大屏幕和聲光電設備，以透過現代通信手段為基礎，在公眾場合、面向不特定民眾傳播一定數字媒體信息。

⁴⁷轉載自：<http://www.sharp-i.net/big5/articles/industry/145.htm>2010/9/6 03：

- (2) 數位電子看板目前可在國內的交通樞紐、公共場所（例如機場、火車站、大型百貨公司等）地點看到大屏幕上在播放著視頻廣告，同時有些還具有動態的字幕顯示新聞或者介紹等等；數位電子看板強調信息傳播的價值和溝通媒介的本質，是扮演信息傳播者的角色。
- (3) 各級政府及交通主管部門應善於運用數位電子看板的信息傳播價值和溝通媒介的特性，於交通要道、服務區、休息站等公共休閒處所廣泛設置，以達夜通安全宣傳效果。

(二) 無線頻率廣播系統與電視媒體資源的整合：

1. 從上述臚列的五項交通電子資訊（e-information）中，交通部門雖有運輸研究所官方網路「交通服務 e 網通」的建立，惟民眾對網路的使用雖普及，尚缺乏時間性空間性的限制，其機動性與便利性遠不及無線廣播的迅速，廣泛，而目前的警察廣播電台是政府官方唯一專屬於兼具治安、交通功能的全方位電台，因其僅具一個專屬頻道，在這多元的社會廣播頻五花八門，一般民眾未必能接受其所製作的節目內容，因此政府倘能整合其他公民營電台宣導交通法令落實交通教育是廣播資源的高度利用。
2. 電視媒體的訊息傳播是一種最具效果的交通教育工具，但從現有的公、民營，以及有線、無線電視觀之，除了每天播出即時車禍實況的驚悚畫面外看不到政府有任何有關交通教育的宣導，因此在交通教育極度缺乏的體制下，政府光是積極加強執法、改善交通工程其成效仍然無法克竟成功，因此如何建立一個安全的交通環境，必須結合四 E 政策，且須環環相扣方能成功。

貳、

- 一、從本研究的三個衍生國家賠償案例的特性中，以焦點訪談執法人員所蒐集之資料，以酒後駕車駕駛人本身危險因子及道路週遭環境因素為主題，分別 1. 人口生活特性 2. 道路將況特性 3. 駕駛認知 4. 道路區位環境特性等，為群聚分析型態及上述酒後駕車之特性愈多，肇事失控機會則愈高，分析相關架構如下圖：（詳圖 4-9）

酒後駕車肇事情境分析及群聚、概念型態，相關架構如下圖

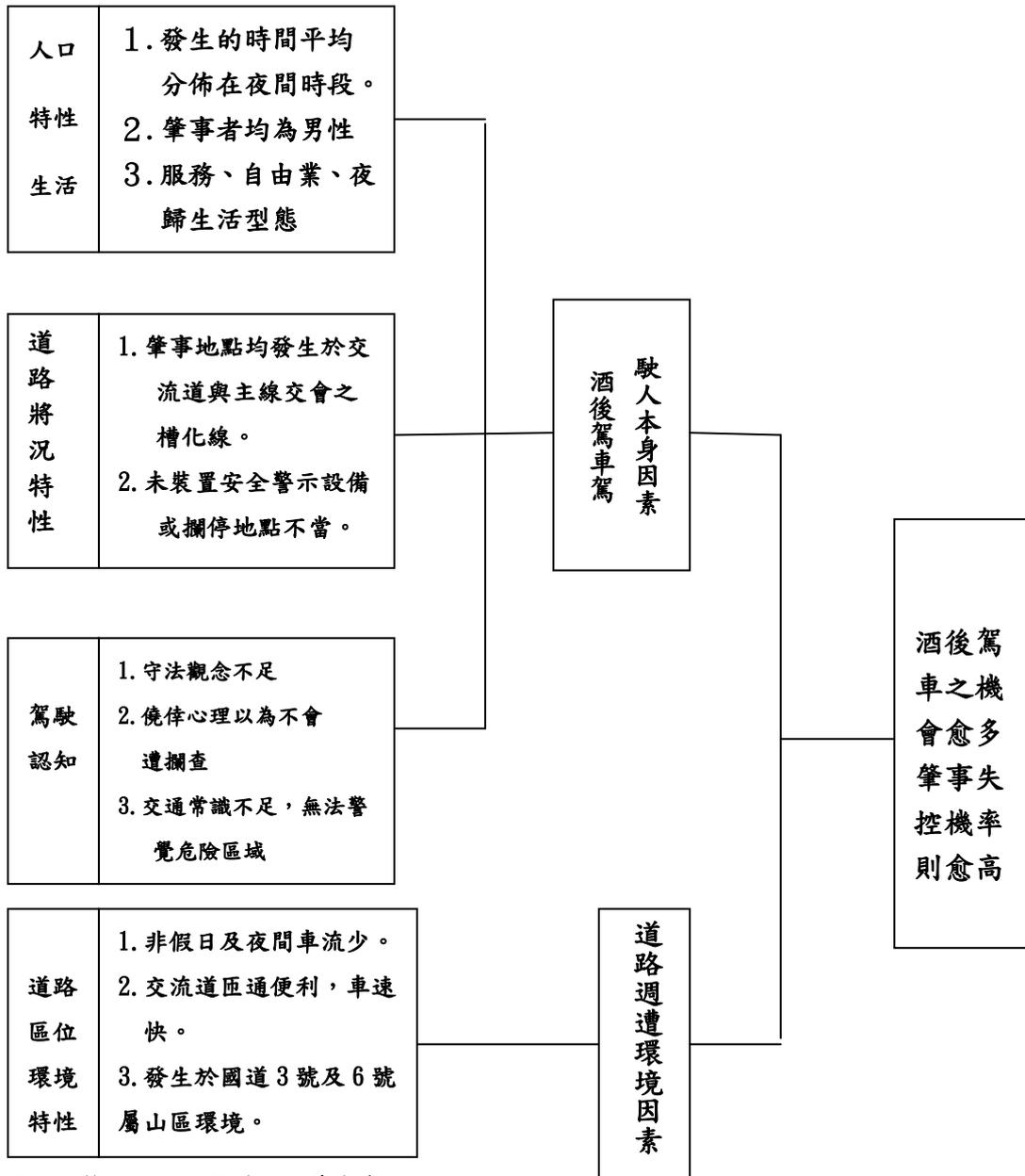


圖 4-9 整理自焦點團體訪談蒐集資料分析

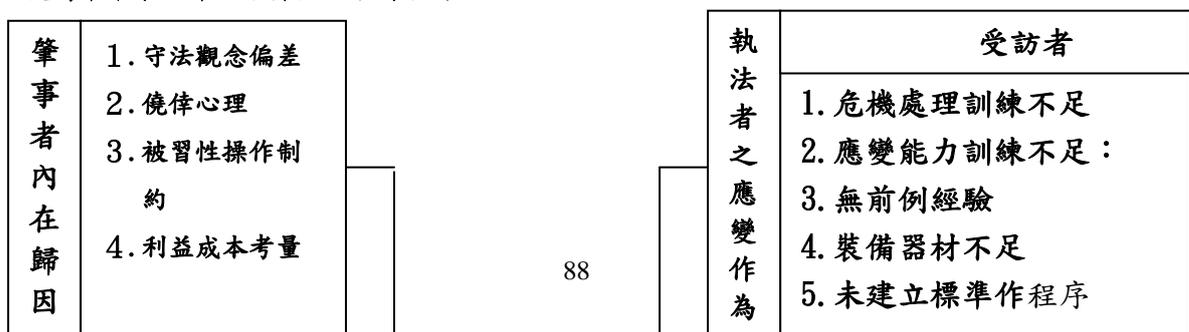
二、酒後駕車肇事之歸因分析：

另酒後駕車肇事之歸因，從訪談執法者之取締過程與處理事故的經驗及觀察發現分析，以防制酒後駕車肇事之處置及酒後駕車肇事者歸因暨執法者建議為三大主軸，分析：

- (一) 酒後駕車行為人之內在歸因與外在歸因。
- (二) 執法者防制酒後駕車肇事處置之應變作為、採取勤務策略之的影響、及對被害人之求助與因應。
- (三) 執法者之建議。

等主題為概念群聚，至於肇事被害人之求助，與事後產生相關訴訟行為與勤務策略之影響，進而反觀自省防制酒後駕車成效不彰之原因，與尋求相關單位協助配合之經驗，及對各相關單位提出未來防制酒後（醉）駕車具體之建議，分析整理架構如下圖（圖 4-10）：

酒後駕車肇事之歸因分析整理架構下圖



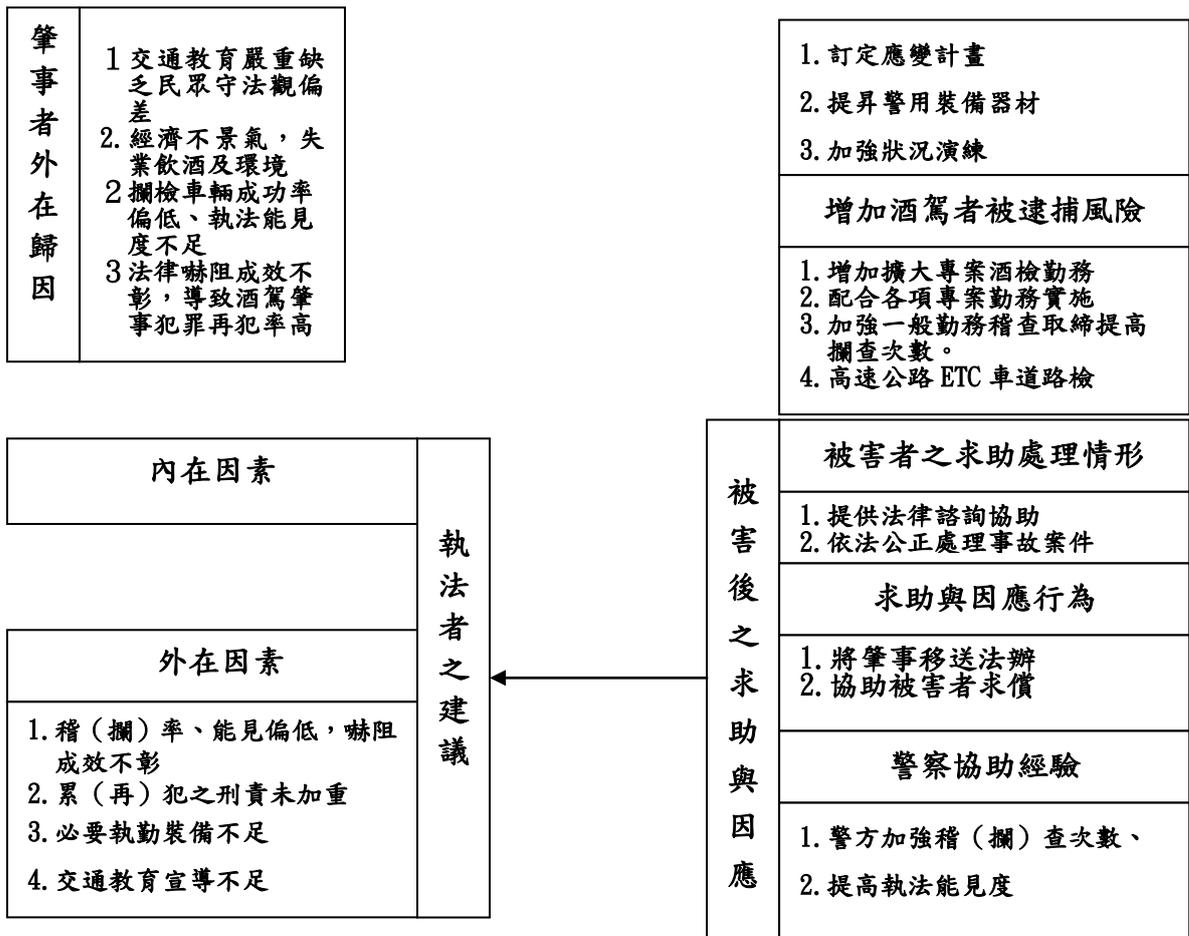


圖 4-10 整理自焦點團體訪談蒐集資料、案例分析

※防制酒後（醉）駕車衍生國家賠償爭議—示意圖

邏輯分析 / Patton (1990)

交叉分類矩陣(cross-classification matrices) 建構圖

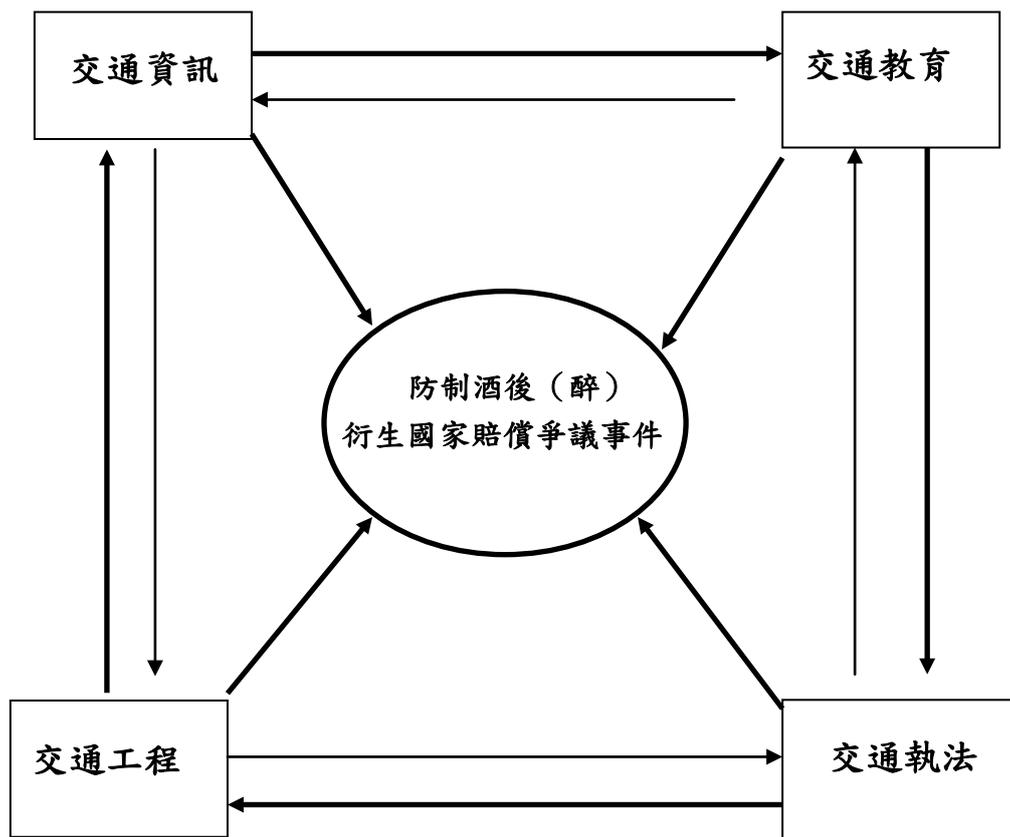


圖 4-11

第五章 結論與建議

第一節 結論

本研究是藉由防制酒後駕車之交通執法手段歷程，因指揮調度、勤務部署、執勤方式與執行地點、路段、時間的妥適性；攔檢稽查必要性、道路警示措施的欠缺或，而造成死傷之結果，因而衍生了諸多的國家賠償爭議，做為問題成因之探討與分析，雖目前所發生之個案僅三例，但問題之發生必然事出有因，值得我們去正視、研究和省思。

本文首先是以酒後駕車肇事並發生死亡或受傷、財物損失之數據，探討酒後駕車的嚴重性、其次以文獻探討酒後駕車之駕駛人於飲酒後，酒精在其體內的代謝過程，以及酒精對駕駛人在生理上，造成視覺反應能力變差、運動反射神經遲鈍，而影響肢體動作與行為的反應，而操作駕駛行為失控肇事嚴重危害不特定之人車安全，同時回顧國內、外有關防制酒後駕車之相關執法策略，強化駕駛人在主觀上對於交通法令、交通執法的認知強度，增加酒後駕車的機會成本與被警察逮捕之風險。

本研究之發現係以國道警察執法人員於防制、取締酒醉駕車之執法過程為調查對象，並以已發生之案例所產生之現象，進行質性訪談、調查、歸納分析所獲得，其目的在瞭解員警防制、取締酒後（醉）駕車時所面臨的問題與爭議處理，並以發現之問題事實與現象，研析警察人員現行取締酒醉駕車執法策略與勤務規劃之運用；及檢討應勤裝備增購之必要性，提昇警用裝備之效能暨現行刑事政策對違法者處罰後之威嚇效果之意見與建議。期以提供主管機關研議防制酒後（醉）之違法駕駛行為與降低因酒醉駕車失控肇事之參考。

喝酒交際應酬，不醉不歸是台灣特有的文化，然而酒後（醉）駕車的社會現象卻是司空見慣且一再重演，（從司法院 97 年之統計顯示「違反駕駛安全罪中（男性占 93.3%），占全部刑案定罪人數的 22.1%，高居犯罪案件之首位；其中具公共危險罪前科之再、累犯人數所占比率為 27.9%，）其對人民生活影響的層面之大可見一般，因此對於防制酒後駕車之執法絲毫不能鬆懈，為免執法過程造成過當，違反比例原則或廢弛釀災引發國家賠償爭議。

從第四章的案例探討、司法審理結果、訪談資料歸因分析發現，執法引發國家賠償爭議之關鍵在於除交通教育、工程、資訊之不足亟待主管機關之建立外，在交通執法面向可從執法技巧、及執法應變能力暨阻絕器等三方面問題尋求解決：

一、攔停地點難謂合乎「妥適性」：

雖攔查時機有其急迫性與必要性，亦有內政部警政署頒行之執行路（攔）檢身分查證作業程序（詳附錄一）、執行巡邏勤務中盤查（檢）人車作業程序取締酒後駕車作業程序（詳附二）、警察人員對酒後駕車當事人實施強制作為應注意事項（詳附三）暨國道公路警察局取締酒後駕車標準作業程序（詳附錄四）惟其攔停地點難謂合乎「妥適性」（詳圖 5.1.1），槽化線區雖可做為處理緊急事故之用，但從實務面而論在其有限之空間，同時停放巡邏車及被攔查車輛暨同向由主線車道下交流道之車輛，倘警示措施不足或執法人員警戒稍有疏忽即易造成事故致生死傷之結果，執法人應在未有急迫危害之情形下引導至設有「避車彎」處再行其他必要之查證措施，以避免使原本為防制酒駕肇事之政府德政大打折扣，並衍生成國家賠償爭議。

二、執法應變能力不足：

從逆向行駛之案例的處理過程、現場攔截失敗、通報指揮調度的遲延等現象，顯示執法應變能力有待加強，從勤務運作原理無論是在現在或在可預見的未來，亦無論警察勤務如何變革，警察勤務之運作上仍脫不了迅速原理、機動原理、彈性原理、與顯見原理的支配⁴⁸（李湧清，2004）。以警察到達時間理論（Time of Arrival of Police, T.A.P）而言，當警方的反應時間愈短（TAP 值愈小），侵入時間愈長（ti 值愈大）則嚇阻犯罪之作用即愈大（Cd 值則大）（李湧清，1986），就理論而言，警察的迅速反應是在爭取最先三分鐘，而非堅持最後五分鐘，逆向行駛案件並非未曾發生，只是未發生重大傷亡，而未受重視，主管機關亦未將可能發生狀況兵推模擬演練，致在執法應變能力上手足無措，未能迅速反應，窮盡防止危害發生之方法，而僅施予消極攔停措施任憑事故生，而讓被害家屬質疑，警察未採取強行攔截、封閉收費站車道、交流道入口未管制禁止進入、及對行駛中之車輛阻斷、警告、疏導等措施致被害人生命受損害而衍生國家賠償爭議事件。

三、現有警用裝備應勤器材已不足以應付突發狀況：

時代在變社會環境、人民的生活方式也跟著改變，在這瞬息萬變一切講求快速的時代雖然在交通工程與交通資訊尚跟得上其迅速發展的脚步，惟在執法的應勤裝備上卻還有極大的進步空間，無法提昇精良的裝備供執法員警執勤使用，（例如：夜間的蒐證器

⁴⁸ 李湧清 2004 警察勤理論與實務揚智文化台北 頁 65-66

材防水效果、研發結合電子看板之警示系統、防止逆向行駛之攔截器等) 試想, 一般民眾都能在自己的車上加裝兼具 GPS 功能「數位式行車記錄器」(Digital Trip Recorder) 了, 但回顧我們的巡邏車不但無法普及車上錄影系統且目前所裝的還是舊式 DV 式攝影器材, 顯然警用裝備應勤器材已不足以應付突發狀況, 使執法員警僅能以老舊裝備應付新型態之事故, 而衍生國家賠償爭議。

為有效防制酒後(醉)駕車, 本研究係針對目前國道公路警察局有關防制、取締酒後駕車執法程序之原則與交通刑法、行政處罰等規定深入探討, 並參酌相關犯罪理論架構模式, 與刑事政策之強制措施, 研析制定具體可行的執勤作為、建立攔檢盤查酒醉駕駛行為的「法律正當性」提升警察服務態度與執勤技能, 並藉以訂定完備的防制政策與標準作業程序、提昇判斷駕駛人酒醉駕車之觀察(詳附錄四)以提昇警察執法有效性、強化員警專業執法能力等, 並作為研擬國道高速公路防制酒後駕車執法策略之參考。

本研究亦針對高速公路現行取締酒後駕車之執法現況何以造成國家賠償爭議之成因進行探究與研析, 發現其執法程序規範未臻完備(例如: 未訂定一套符合國道高速公路防制酒後駕車逆向行駛緊急應變計畫或標準作業程序)、警力不足執法能見度無法達到顯見原理、攔檢稽查次數及成功率偏低、ETC 車道攔檢率低成為執法漏洞等問題, 而無法有效嚇阻與抗制駕駛人酒後駕駛違規心理, 以致酒後駕車肇事之現象一再發生, 為免防制、取締酒後(醉)駕車因政府的四 E 政策無法有效落實, 尤其執法面向執法程序規範未臻完備、警力嚴重不足、稽查成功率偏低、應勤器材無法應付新興突發狀況而衍生國家賠償等因素, 本研究冀望以下列五種防制酒後駕車執法策略, 回應問題之解決方式, 有效控制酒後駕車人數:

一、透過各種傳播媒體宣傳、教育民眾酒後駕車肇事的社會成本與所造成的生命、家庭的破碎, 強化國民的道德觀念; 二、增購精良警用裝備, 提昇檢測蒐證預防酒後駕車效能, 增加駕駛人酒後預期不被取締逮捕之僥倖風險; 三、依顯見原理增加攔檢稽查勤務次數, 形成用路人對酒後駕車的心理壓力與感受警察取締強度 四、提昇執法素養與迅速、機動之應變能力抑制酒後駕車肇事率。五、建立執法作業標準化模式, 有效整合運用內、外部資源, 協調相關單配合執行以有效達成犯罪(不能安全駕駛)控制之目的。

第二節 建議

一、研究的價值在於發掘問題與呈現問題之成因：

從研究的價值而言乃在於發掘問題與呈現問題之成因：再針對問題循求解決之道，而解決問題的最佳途徑與方法不外乎有以下三項原則：

(一) 決策者的支持 (二) 執行者的落實 (三) 民眾的配合。但政策的推行首要獲得決策者的支持，而如何獲得決策者的支持的方法僅能透過說明及建議達成，交通安全工作不能僅依賴治標之交通執法的取締、防制即可達成，而是要政府各相關部門（教育部、經濟部、財政部、衛生署）的分工合作才能達到標、本兼治之根基，而營造一個優質的交通安全環境。

二、防制酒後駕車執法應以交通執法、交通教育、交通工程三個面向落實執行：

防制國道高速公路酒後駕車執法的執行，是一個永續經營的事業，須持之以恆，不應以取締績效數據的多寡做為衡量策略的優劣，因為降低事故發生，並不一定是高取締績效的抑制成果，但為有效執法與防制本研究建議主管機關應以從交通執法、交通教育、交通工程三個面向建立模式落實改善：

(一) 交通執法方面：

1. 充實警用裝備器材：

(1) 檢討警用裝備適用性：

應全面檢討交通專業警用裝備的普及性與適用性，對不合時宜、有爭議、無法應付勤務所需的裝備或應勤器材，應積極編例預算汰換；從第一線執法員警的訪談反應，現行所使用的警用裝備、器材中總體而言約有40%已故障或不合時宜或無法適用於執勤；但以個別項目而言，則有高達90%的故障率（例如車載型攝錄系統）；甚至有50%以上的外勤員警自費購買應勤器材（詳圖5-1、2、3、4）。

(2) 增購結合先進科技之應勤器材以應付因高速時代所造成之新興事故。

(3) 建立專屬交通專業警察之交通裝備與應勤器材之標準配備、種類、規格表，避免員警於防制、處理事故產生執法爭議造成國家賠償事由。

2. 訂定防制策略計畫避免專案性勤務疊床架屋：

- (1) 訂定防制酒後駕車取締、攔查稽查計畫，分別規範行進間及路檢方式之標準攔查作業程序與攔查應使用之裝備、器材之種類正規格，使執法人員有所依循（詳圖 5-5、6、7）。
- (2) 訂定防制酒後駕車逆向行駛應變計畫，規範到達時間、發布警察命令、封路、管制禁止通行暨強制攔阻標準作業程序與應勤之裝備、種類與規格等，並模擬發生狀況實施實兵演練，以應付突發狀況之發生。
- (3) 整合各種計畫性、專案性勤務，避免疊床架屋浪費警力。
- (4) 明定危險區域或危險路段禁止員警非有急迫情況之情形攔停查證違規車輛，避免因致生死傷事故，引發國家賠償事件（詳圖 5-6）。

3. 加強員警在職訓練：

- (1) 透過常年訓練在攔查實務上強化執勤安全、與危機意識。
 - (2) 定期辦理講習加強法令研讀、練習交通器材使用功能，熟悉儀器原理與操作、違法（規）行為蒐證，以提昇法令素養、執法技能與緊急應變之能力。
4. 將監理工作納入交通執法的一環，於駕駛人考領駕照時建立分級考領駕照制度，區分為初級、中級、高級等三級（各級的考試題目難易度不同考試範圍亦有所區別，初級僅能行駛一般鄉村道路，中級僅能行駛至省縣道，高級可行駛至高快速道路）。

(二) 交通工程方面：

1. 工程設計人性化：

- (1) 交通工程設計除要求安全、美觀外，更應兼具有防止交通事故的作用，例如國道高速公路的立體單向設計，為的是排除不必要的路口交會，減少停紅綠燈的阻塞，除了加速車流外並有助於防止事故的發生。
- (2) 結合地區道路網絡及特性，規劃設計到施工完成均必須完全以用路人為考量，要符合人性化，亦即在一般正常的狀況下要有足夠的反應距離與空間、道路兩旁護欄和防撞欄，與良好的視野、及漸進式彎道、交通分道、中央分隔島等才不致造成易肇事路段。

2. 對易肇事路段、照明、標線標誌的改善：

- (1) 道路主管機關應針對易肇事路段路面的改善，制訂一套即時、中期及長期的改

善工程計劃，針對經常肇事路段檢討改善，以及因環境的限制(例如是否有足夠空間)和結構性的因素(例如因地質、斷層關係的路凹陷)以及視線不良路段改善(例如種植道路兩旁高大樹木影響行車視線的移除)以改善這些易肇事地點的安全。

- (2) 視線與照明的改善，對於彎道聯絡道、出入口匝道，上、下坡路段、隧道內應有燈光照明。
- (3) 於高速公路增設避車彎、增加 CCTC 監控系統，交流入口增設防逆向偵測系統(可仿效現行使用之查贓車辨識系統)。

3. 增加標誌、標線明顯度的設計：

- (1) 交通標誌的字體標示應鮮明(例如加大路線指示標誌的字體大小)，方向、里程應明確，使用路人一目瞭然，不致因模糊、誤導而影響駕駛人誤判而驟然減速、變換車道造成事故死傷。
- (2) 禁制、指示標誌應有預告機制(例如預告路線指示)。
- (3) 在路面塗上「車速限制」標記及「地理方向」，並在匯合點前加上預告箭頭。將有助降低肇事機率。

(三) 交通教育方面：

1. 各級政府當前應積極投入交通安全教育：

目前政府對於交通安全工作，較偏重於交通工程與交通執法，但在交通教育的推動與執行顯然嚴重不足，政府主管機關應積極編列經費預算辦理交通安全教育。

2. 「交通安全教育」從小學生教育起：

交通教育是治本的工作，只有往下紮根才是百年大計，政府交通部門，應結合教育部部門及學校教育體系及鼓勵民間團體參與交通安全教育暨宣導活動，結合社會資源，從小學生教育起，只有落實「交通安全教育」才是根本解決之道，亟待政府正式立法編列預算，往下紮根從下一代教育起，培育健全的道德觀與守法、遵守交通安全的好國民。

(四) 在刑事政策方面：

1. 修改刑法第 185 條之 3 之罰金下限，並增列強制保護管束之規定。除考慮提高累犯之再犯肇事致人於死或重傷之刑度及戒治之保安處分期間。
2. 課予提供酒類給有酒駕之虞者、提供車輛者、及共乘車輛者之相關法律責任。

3. 防制酒後駕車行為除了消極的以交通執法為手段外，應以目標導向之公共醫療衛生犯罪預防模式，防制不能安全駕駛犯罪，有效降低酒後駕車肇事傷亡的發生。

(2) 民眾普遍認知大部份的酒後駕車（公共危險罪）被取締或逮捕移送檢察機關後以 98 年司法院之司法統計數據審理終結之「不能安全駕犯罪」41,410 件僅 223 人判決 1 年以下有期徒刑 10,535 人判決 6 個月以下有期徒刑，有 30,652 人處以罰鍰，因罰鍰過輕、及 1 年以下短期自由刑刑期太短對於加害人不僅沒有處罰的效果與嚇阻作用，反而提供機會使其在獄中結交更多同流成群結黨，因此藉由加害人與被害人之調解方式解決刑法上的衝突，使正義實現手段與結果符合比例原則與人道原則。

三、建立標準化執法模式與專屬交通專業警察之交通裝備：

本研究所發現之問題與建議，期能提供主管機關、實務單位執行防制、取締酒後駕車工作研擬執法策略應用，且透過立法機制、宣導及教育民眾禁止酒後駕車，建立標準化執法模式與專屬交通專業警察之交通裝備與應勤器材之標準配備，避免交通執法因制度不健全而產生國家賠償爭議，以有效嚇阻酒後開車，杜絕其投機心理，營造高速公路優質的之行車安全環境。

交流道槽化線區圖



圖 5-1.

內政部警政署後勤業務要則第九點所稱交通裝備，係指下列裝備器材：

- 一、執法警示牌、交通錐、照相機、攝(錄)影機、測速器材(含固定及移動式測速、闖紅燈等違規舉證器材)、呼氣酒精測定器(含分析儀及簡易檢知器)、活動地秤及其他交通執法裝備器材。
- 二、交通事故處理箱、交通事故處理跡證包、大型連續三角反光警示牌、交通事故現場反光警二帶及其他交通事故處理裝備。



巡邏車前面



巡邏車後行李箱



圖 5-2



圖 5-3



圖 5-4



圖 5-5 交流道進入主線匝道攔檢實況圖

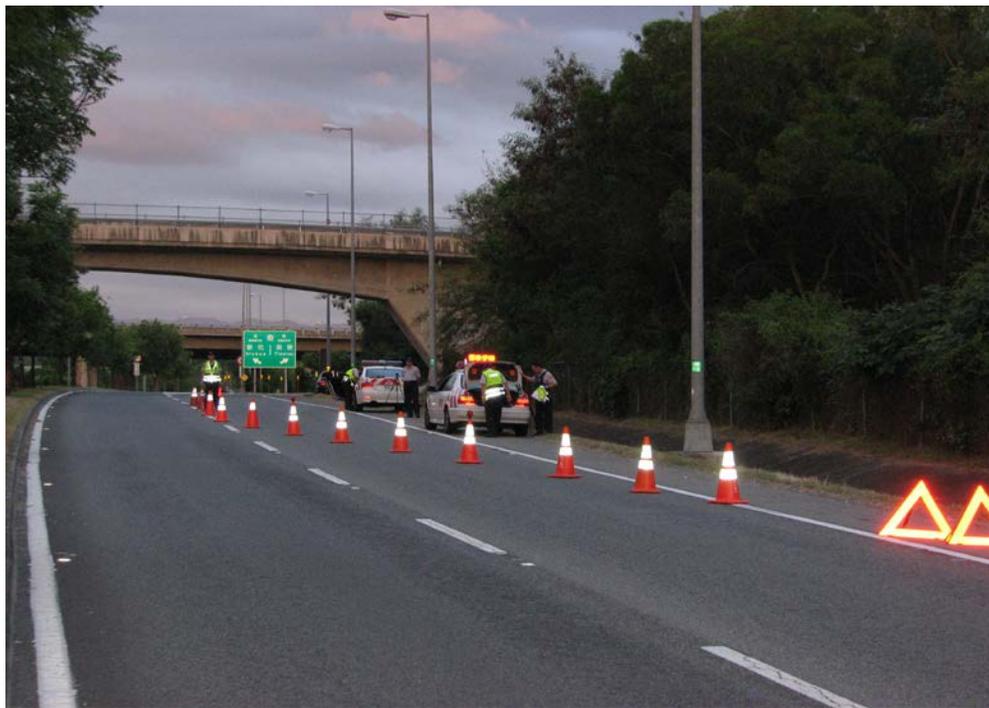


圖 5-6 與平面道路交會路口路檢實況圖

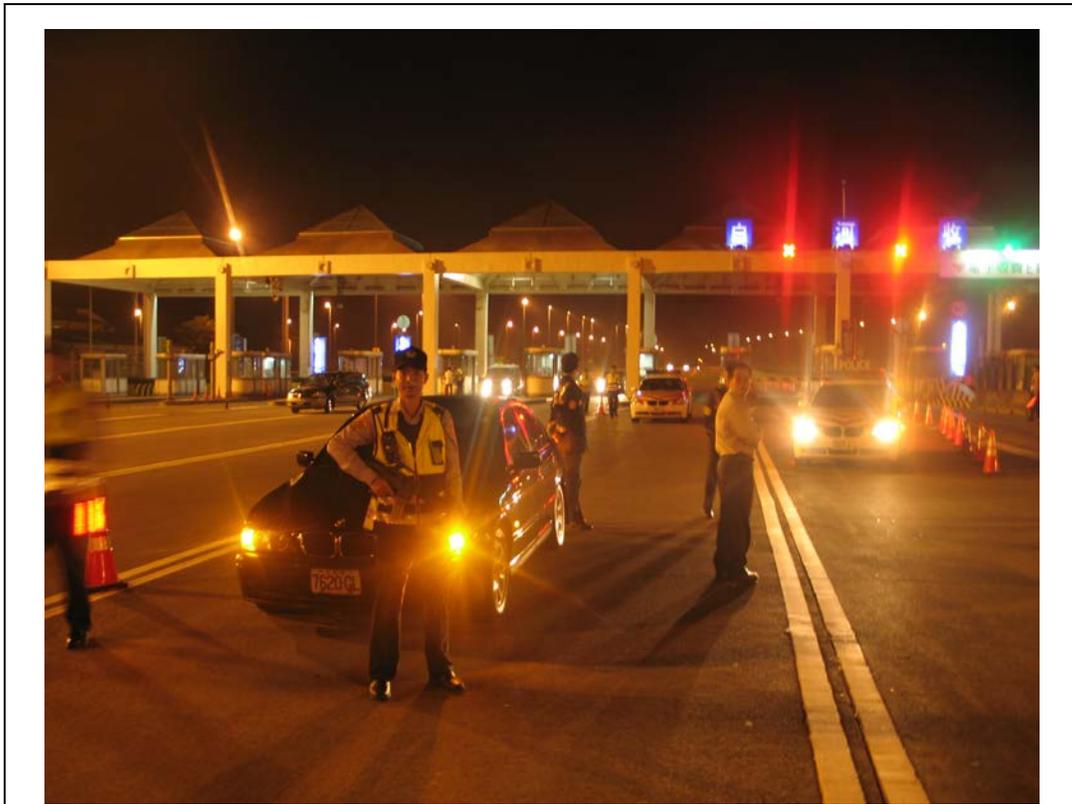


圖 5-7 E.T.C 車道攔檢實況圖

參考文獻

一、中文部份：(依筆劃次序)

1. 內政部警政署知識聯網，業務公告，<http://notes.npa.gov.tw/police/laws.nsf>。
2. 內政部警政署，專業警察常用勤(業)務執行程序彙編，2007年。
3. 司法院官方網站 <http://www.judicial.gov.tw/juds/index1.htm>
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. 法務部全球資訊網，法務統計年報：<http://www.moj.gov.tw>。
6. 李震山，論行政管束與人身自由保障兼論警察盤查權，收於氏著《「人尊性嚴與人權保障」學術論文集》元照，2001修訂再版
7. 李震山《行政法導論》，三民書局，2003增修第五版一刷。
8. 李湧清，2004，警察勤理論與實務，揚智文化：台北
9. 吳芝儀、李奉儒等譯，質性研究與評鑑，《上、下冊》2008，嘉義：濤石。
10. 林騰鶴，行政法總論 1991，台北：三民。
11. 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。
12. 周愷嫻、曹立群 2007 犯罪學理論及其實證 台北：五南
13. 林山田，刑法通論(上冊)，台大法律系發行，增訂6版，1997年9月
14. 林東茂，危險犯的法律性質，台大法學論叢，第24卷第1期，民國1994年6月
15. 洪志成、廖梅花譯，2003 焦點團體訪談 嘉義：濤石。
16. 城仲模，行政法之一般法律原則，台北市，三民書局，1994年。
17. 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。
18. 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2001年7月。
19. 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。
20. 原著 Mickle L Cmsley，朱儀羚、康萃婷、柯禧慧、蔡欣志、吳芝儀等譯，敘事心理與研究：自我、創傷與意義的建構，2006，嘉義：濤石。
21. 蔡中志，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌2000年1月，第522期。

22. 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,2001年5月,第538期。
23. 蔡偉杰,從危險犯概念論酒後駕車之刑事責任—併淺論車禍肇事逃逸罪與原因自由行為,台北大學碩士論文,2002年6月頁76。
24. 蔡庭榕簡建章、李錫棟、許義寶等著,警察職權行使法逐條釋論,2005,台北:五南
25. 蔡蕙芳,從危險理論論不能安全駕駛罪,國立台灣大學法律2000年6月。
26. 蔡德輝、楊士隆,2007,犯罪學,四版台北:五南
27. 葉寶文、傅祖壇,酒後駕車行為決策之研究運輸計劃季刊 Transportation Planning Journal 第三十五卷第三期 2006年8月。
28. 國道公路警察局,取締酒後駕車標準作業程序,2005年。
29. 國道公路警察局高速公路「執行攔查車輛與違規人稽查安全要領」、「酒後駕車外顯行為特徵判斷要領」,2005年。
30. 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。

二、英文部份:(依字母次序)

1. Cook, Philip J, and Moore, Michael J. (1999).
2. Kenkel, D. S., "Drinking, Driving, and Deterrence: The Effectiveness and Social Costs of Alternative Policies", *Journal of Law and Economics*, 1993
3. Levitt, D. Steven, and Porter, Jack. (2001). "How Dangerous are drinking drivers" *Journal of Political Economy*, 109
4. Mullahy, J. and Sindelar, J. L. "Do Drinkers Know When to Say When? An Empirical Analysis of Drunk Driving", *Economic Inquiry*, (3), 1994
5. Phelps, C. E., "Risk and Perceived Risk of Drunk Driving among Young Drivers",
6. Saffer, Henry, and Grossman, Michael. (1987). "Drinking age laws and highway mortality rates: cause and effect." *Economic Inquiry*,
7. Sloan, Frank A., Reilly, Bridget a. and Christoph, Schenzler. (1995). "Effects of Tort Liability and Insurance on Heavy Drinking and Drinking and driving." *Journal of Law and Economics*.
8. Saffer, H. and Chaloupka, F. J. "Breath Testing and the Demand for Drunk Driving", *NBER, Working* 1987.
9. Wilkinson, J.T. (1987). "Reducing Drunk Driving: Which Policies Are Most Effective?"

附錄一 焦點團體訪談綱要

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究—以國道警察為例

焦點團體座談議題綱要：

第一部份：防制酒後駕車交通執法之探討：

1. 防制策略：訂定防制策略、計畫性專案性勤務是否切合實際？

- (1) 在執勤的實務務上，你認為訂定攔查稽查計畫、標準作業程序是否符合實際需要？
- (2) 策定防制酒後駕車，取締、攔查稽查計畫，分別規範行進間及路檢方式之標準作業程序依您的執勤經驗是還有那些必須檢討改進的？
- (3) 從事件的處理驗中您認為是否須訂定防制防制酒後駕車逆向行駛應變計畫？並規範到達時間、發布警察命令時機、封路、管制禁止通行暨強制攔阻標準作業程序與應勤之裝備、種類與規格等，並模擬發生狀況實施實兵演練，以應付突發狀況之發生。
- (4) 您對於勤務規畫機構的計畫性、專案性勤務是否感到過於繁雜，甚至疊床架屋，對防制酒後駕車工作會有相當程度的影響嗎？

2. 執行方式與勤務署：

- (1) 現行執勤方式、警力部署，攔停路段特性、地點「妥適性」為何？
- (2) 從您的執勤經驗中，您認為明定危險區域或危路段，禁止員警非有情況急迫之情形攔停查證違規車輛，對避免因而致生死傷事故有影響嗎？
- (3) 從防制酒後駕車逆向行駛的個案中，顯然應變能力不足，您認為有那些方面須極積加強的？

4. 交通執法器材：全面檢討交通專業警用裝備的普及性與適用性？

- (1) 應全面檢討交通專業警用裝備的普及性與適用性，對不合時宜、有爭議、無法應付勤務所需的裝備或應勤器材。
- (2) 在現有的交通裝備器材中的故障率或不合時宜或無法適用於執勤約有幾成？。
- (3) 因現有的交通裝備器材中的故障或不合時宜或無法適用，同仁為執勤需要自行購買的裝備器材有那些？比例大約有多少？自購裝備或器材的種類有那些？
- (4) 從您的執勤經驗中，您認為現有警用裝備及交通應勤器材是否足以應付突發狀況？應該如何提昇？

(5) 因高速時代所造成之「新興事故」您認為應增購那些應勤器材方足以應付。

(6) 建立專屬交通專業警察之「交通裝備與應勤器材之標準配備、種類、規格表」，您認為可避免因防制、處理事故產生執法爭議造成國家賠償有幫助嗎？。

第二部份：防制酒後駕車教育現況探討：

1. 交通安全教育現況：

(1) 目前政府對於交通安全工作，較偏重於交通工程與交通執法，但在交通教育、宣傳的推動與執行顯然嚴重不足，您看法如何？

(2) 交通教育應分為學生與成人教育對於防制酒後駕車工作會有幫助嗎？

2. 「交通安全教育」從小學生教育起：

(1) 交通執法是治標，交通教育才是治本的工作，只有往下紮根才是百年大計您是否認同？是否還有其他更完善的方法建言？

(2) 政府教育部門與學校教育體系及鼓勵民間團體參與交通安全教育暨宣導活動，結合社會資源落實「交通安全教育」對交通安全的改善及防制酒後駕車的工作會有幫助嗎？

第三部份：交通工程設計、改善與防制酒後肇事關聯性討：

1. 工程設計人性化：

(1) 交通工程設計除要求安全、美觀外，更應兼具有防止交通事故的作用，例如立體、單向、分流設計，是排除不必要的路口交會，減少阻塞，有助於防止事故的發生，高速公路還有那些設施、路段須改善。

(2) 匯入地區道路網絡匝道、便道，規劃設計以用路人為考量，要符合人性化，亦即在一般正常的狀況下要有足夠的反應距離與空間、與良好的視野、及漸進式彎道、中央分隔島等，否則造成易肇事路段。

2. 對易肇事路段、照明、標線標誌的改善：

(1) 易肇事路段路面的共同特徵：

a. 環境因環境的限制(例如是否有足夠空間)

b. 結構性的因素(例如因地質、斷層關係的路凹陷)

c. 視線不良(例如種植道路兩旁高大樹木影響行車視線的移除)以改 d. 路面排水不良。

(2) 視線與照明探討：

對於彎道聯絡道、出入口匝道，上、下坡路段照明是否足夠。

(3) 高速公路建立標準距離普遍增設避車彎與增加 CCTV 監控系統。

(4) 交流出(入)口應增設防逆向偵測系統(可仿效現行使用之查贓車辨識系統)。

3. 增加標誌、標線明顯度的設計：

(1) 交通標誌的字體標示應鮮明(例如加大路線指示標誌的字體大小)，方向、里程應明確，使用路人一目了然，不致因模糊、誤導而影響駕駛人誤判而驟然減速、變換車道造成事故死傷。

(2) 禁制、指示標誌應有預告機制(例如預告路線指示)。

(3) 在路面塗上「車速限制」標記及「地理方向」，並在匯合點前加上預告箭頭。將有助降低肇事機率。

第四部份：酒後駕車肇事與刑事政策之探討：

1. 從嚇阻理論而言您認為有必要修改刑法第 185 條之 3 之處罰規定嗎？
2. 累犯、再犯肇事之保安處分問題您認為還有那些值得改進的。
3. 您認為對課予提供酒類給有酒駕之虞者、提供車輛者、共乘車輛者之相關法律責任對防制酒後駕車會有幫助嗎？
4. 對於酒後駕車之被害人導入「刑法之第三元」制度之思考：
 - (1) 對被害人導入「刑法之第三元」之損害回復制度。
 - (2) 民眾普遍認知大部份的酒後駕車(公共危險罪)被取締或逮捕移送判刑的機率不高嚇阻效果不大的看法如何？
 - (3) 以目標導向之公共醫療衛生犯罪預防模式，防制不能安全駕駛犯罪

第五部份執法員警之感受：

1. 防制酒後駕車肇事執法者與被害者感受之分析
 - (1) 引發事件發生及處理後對個體的影響：
 - a. 事件的發生及處理後對您個人的影響？
 - b. 酒後駕車肇事案件的發生不論是加害者或是被害者均帶給個體的影響有那些？

2. 執法員警本身之感受與負面情緒：

(1) A. 很遺憾 b. 內心愧疚 c. 充滿壓力 d. 無奈 e. 消極。

(2) 壓力來源：

a. 來自上層 b. 被害家屬 c. 媒體輿論 d. 司法審理 e. 經濟上。

附錄二 焦點團體訪談會議記錄

第一次焦點團體座談

時間：99 年 9 月 20 日(二)下午 02：00—04：00

地點：國道第八警察隊白河分隊勤教室

主持人：隊長 陳英傑

研究者：吳金白

參加人員：分隊長候釋淵、小隊長劉正龍、謝定興，警員魏志強、蔣光宇、潘文龍、廖茂宏、林裕崇、吳富田、強智勤、蕭宏恩、警務佐薛仲雄，警員董戊林、蕭有志

會議內容：

一、主持人講述訪談目的與研究主題：

本研究是代表國道公路警察局提報內政部 99 年度自行研究計畫，藉由執法員警於防制酒後駕車之執法歷程，因指揮調度、勤務部署、執勤方式與執行地點、路段、時間的妥適性；攔檢稽查必要性、道路警示措施、應變能力的欠缺等，而造成死傷之結果，因而衍生了諸多的國家償爭議，做為問題成因之探討與分析，請同仁就本身的執法所面臨之問題提出寶貴經驗、觀點、與改建之建言，以做為研究分析及歸因之探討後，提供主管機關、決策單位、勤務規機關（機構）之參考。

二、研究者提示訪談綱要及座談議題：

（一）議題內容：防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究

（二）訪談綱要：本次焦點團體訪談會議綱要主要分為五大部份：

1. 第一部份：防制酒後駕車交通執法之探討：
2. 第二部份：防制酒後駕車教育現況探討：
3. 第三部份：交通工程設計、改善與防制酒後肇事關聯性討：
4. 第四部份：酒後駕車肇事與刑事政策之探討：
5. 第五部份：執法員警之感受探討：

三、會議內容：

候分隊長釋淵：

一、道路交通事故不論是一般事故或是因酒後駕車肇事所引起，其所造成的傷亡與危害

人數，居國內各類意外事故之首位，惟其肇事原因絕大多數均係「人為」因素所引起，因此如何有效防制，僅仰賴警察的交通執法是無法克竟其功的，而是須要相關單位的協調配合才能有效有標、本兼治，達到防治之效果。

二、就本分隊轄線所發生酒後逆向行駛，造成四死的案件而言，探究其原因有如下

- (1) 主要因為酒後駕車，且從事件的處理經驗中，個人認為亟須訂定防制酒後駕車逆向行駛應變計畫，規範到達時間、以及發布警察命令時機、在達到格狀況實施封路、管制禁止通行或進入暨強制攔阻之標準作業程序等，使處理員警有所依循。
- (2) 以現有交通器材顯然無法應付酒後逆向行車之突發狀況之發生，上級單位應正視此一問題，應建立專業交通警察之裝備、器材種類配備與規格等，避免因器材不足、未法制化而衍生國賠爭議。
- (3) 訂定防制策略、計畫性專案性勤務並不定期模擬發生狀況實施實兵演練。

三、其次是交通工程方面，從酒後駕車由梅山交流道逆向行駛肇事案件分析，本案的發生雖然酒後駕車是其最要的原因，但在交通工程的設計上亦有不當之處，例如出匝道口過寬、分隔島過短、標誌不明確，道路地面未箭頭指示方向等以致讓用路人誤判，而闖入逆向車道，尤其從最近一年的統計從該交流道向行駛的件數就高達6件之多，足見在交通工悞設計上是有問題的。

四、最後是交通教育，政府對於交通安全工作只注重交通執法與取締績效，而漠視交通教育與宣傳，以致於員警交通執法時常與民眾產生認知的落差，時有衝突發生，主管機關應將交通教育納入法制，教育民眾知法、守法的觀念。

劉小隊長正龍：

- 一、應現行所使用的交通警用裝備、器材中約有幾乎有三分之一以上故障不能使用(例如：指揮5支壞4支，錄音筆、照相機未防水，遇雨天即無法使用)，有些器材也不合勤務需求或不合時宜，甚至有五成以上的外勤同仁自掏腰包購買應勤器材。
- 二、各種計畫性、專案性勤務種類繁多，在警力普遍不足的情況下應加以整合，避免疊床架屋浪費警力，使其他警力可執行預防之勤務，亦可增加見警率。
- 三、至於為能有效嚇阻酒後駕車之違法行為，個人認為重罰是有其必要性，因此希望在修改刑法第185條之3之處罰規定時能提高有期徒刑之刑度及罰金，使酒後駕車者產生心理壓力，而達到控制酒後駕車之目的。
- 四、對於酒後駕車肇事之累犯、再犯，應提高保安處分期間，(例如：禁戒期間的延

長)，因而致人於死者甚至得沒入其所使用車輛，以達到防制之之目標。

五、另外在駕照之考領方面應透過立法規定，於取得 3 年後方得開上高速公路；以及年滿 70 歲以上或有慢性疾病（例如心臟）不得開車上路。

六、對於明知酒駕肇事吊銷駕照而提供車輛者課予連帶賠償或負法律責任。

謝小隊長定興：

一、從執勤經驗中發現，有些危險區域或危路段（例如入、出交流（匝）道口、橋樑路肩，或彎道路段）應明文禁止員警非有急迫情況攔停查證違規車輛，以避免因攔查造成死傷事故引發國賠爭議。

二、防制酒後駕車肇事，於執法的過程中的體驗與感受可說是既感慨又無奈，若積極採取強硬處理措施則遭受過當、違反比例原則之指控，倘採取消極的防制作為又遭被害人或其家屬質疑怠於執行職務而釀災，兩者均足造成國家賠償爭議，因此有必要建立一套專屬於國道公路警察執勤的防制策略、標準作業模式使員警有所遵循。

三、酒後駕車肇事案件的發生，不論是由執法的過程所引發，抑或是第三人加害者或均帶給受害者、或執勤人員個體的心理影響而產生：

（1）負面的情緒：就執法者而言會覺得很遺憾、內心愧疚、充滿壓力、無奈、消極。

（2）造成壓力：來自心理上、上級長官、被害家屬、媒體輿論、司法審理、經濟上等帶來的壓力。

警員魏志強：

一、在執勤經驗中，個人認為現有警用裝備及交通應勤器材已不足以應付突發狀況及面對日益高張的民意，已是不爭的事實，為保障人權及執法的正當性正法定程序，有關單應該提昇專業交通應勤器材（例如採購數位式行車紀錄器）可紀錄執法過程亦可兼蒐證器材之使用。

二、建議高速公路局普遍增設避車彎供執法或故障車輛使用以減少事故發生及增加 CCTV 監控系統可隨時掌控車流、及發現逆向行車（例如於固定距離就增設一處）。

三、為有效防止酒後駕車逆向行駛事件之發生，工程單位應於交流出（入）口裝設結合科技之防逆向偵測系統。

四、在假日於收費站區攔查酒後駕車，常因收費站將收費車道全部開放，影響攔查並易生危險，請協調收費站應於南、北向車道各保留一個車道不開供防制酒後駕車稽查

用。

警員林裕崇：

- 一、在事故發生的地點都有共通的特性即 1. 視線不良（例如彎（匝）道被兩旁樹木影響行車視線）2. 路面排水不良 3. 照明不足 4. 路面凹凸不平，卻因工程單位改善的速度太慢而事故頻傳。
- 二、對於酒後駕車的防制因民眾的守法的道德觀念太差，心存僥倖的心態，又迫於警力的不足，攔查率偏低，以致防制成效不彰，有關單位應研議以犯罪預防模式，防制酒後駕車的違法行為，有效的控制酒後駕車肇事的發生。

警員黃銘煌：

- 一、酒後駕車肇事事事件一再發生造成無數人的傷亡，從取締的經驗可歸納酒後駕車的行為的成因經濟不景氣，失業飲酒解悶、與生活週遭環境、法觀念偏差、僥倖心理。被固有習性操作制約，並考量利益成本經常於酒後為節省時間及金錢不願發錢僱用計程車或發時間等公車或他人前來接送，酒後隨興的駕車駛離，導致酒駕肇事犯罪之再犯率高。
- 二、建議有關單位補充警力，加強攔檢車輛率、增加執法能見度以有效嚇阻酒後駕車之行為。
- 三、雖然取締是防制酒後駕車的必要手段，惟在攔查的過程亦應合乎妥適性，亦即避免在匝道出、入口攔檢，或雖非攔查不足以防止危害發生時，其攔查之地點也應儘量引導至避車彎，以免因防止危害卻反而造成危害而引發國賠爭議，有關單位應明訂危險區域或路段非情況急迫禁止攔停查證。

警員潘文龍：

為防止酒後逆向行駛，建請上級，於各交流道入口處設置，結合現代科技的感應器偵測逆向行駛車輛，否則等到巡邏人員發現或用路人報案後，已緩不濟急，而造成更大危害，而引發國賠爭議事件。

警務佐薛仲雄：

- 一、從酒後駕車肇事事案件的防處、指揮調度上顯然危機處理、應變能力訓練不足，復因未訂定應變計畫與狀況演練、裝備器材不足導致防處失敗，防制成效不彰。
- 二、友軍單位到場協助的速度太慢，機動反應能力太差，以致本可防止發生之事故，因到場速度遲延而使事故二度發生。

警員蕭有智：

專案性勤務太多過於繁雜，應整合簡化執行，避免浪費警力，可讓節省的警力防制酒後駕車工作。

警員廖茂宏：

逆向行駛時有發生，並造成重大亡，希望建議工程單位於各交流道入口處增設避車彎供執勤員警重點守望以防止逆向意外發生。

警員董戊林：

指揮中心或值班台於接獲報案或通報時應立即聯繫友軍單位同時派遣大型警示車輛，以可變之看板、指示箭頭，導引其輛避開危路段或肇事地點。

警員張智勤：

在執法的經驗上常遇上一些開車白痴，或不守法的民眾，究其原因在於交通教育不足，建議在現階段未形成政策之前，由警察機關主動出擊至各機關、學校巡迴教育、宣導，教導民眾守法觀念與交通知識。

警員吳富田：

建議在規畫酒駕路檢地點時，應重新評估佈署於平面道路入主線路口處，並協調由工務統一於攔檢處擺設活動式護欄、安全錐、LED警示看板，以避免於交流道槽化區線攔檢而發生傷亡事故，並可防止於槽化區線攔檢時，違規人遇路檢而臨時倒車或掉頭逆向而發生追撞，造成死傷衍生國家賠償爭議事件。

附錄 3-1 焦點團體訪談實施照片

<p style="text-align: center;">防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究 —以國道警察為例焦點團體座談</p>		
訪談時間	99 年 9 月 23 日	
訪談人數 13 人	地點：國道第八警察隊白河分隊勤教室	主持人：陳英傑 研究者：吳金白
<p>焦點團體訪談內容： 防制酒後駕車交通執法、教育現況、工程改善、刑事政 策、執法員警感受之探討</p>		
		
照片說明 (1)	研究案主持人隊長 陳英傑 簡述研究內容與焦點座談議題綱要	

附錄 3-2 焦點團體訪談實施照片

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究 — 以國道警察為例焦點團體座談		
訪談時間	99 年 9 月 23 日	
訪談人數 13 人	地點：國道第八警察隊白河分隊勤教室	主持人：陳英傑 研究者：吳金白
焦點團體訪談內容： 防制酒後駕車交通執法、教育現況、工程改善、刑事政策、 執法員警感受之探討		
		
照片 說明 (2)	研究者 吳金白 簡述焦點座談議題內容程序、方式及研究目的與研究倫理	

附錄 3-2 焦點團體訪談實施照片

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究 —以國道警察為例焦點團體座談		
訪談時間	99 年 9 月 23 日	
訪談人數 13 人	地點：國道第八警察隊白河分隊勤教室	主持人：陳英傑 研究者：吳金白
焦點團體訪談內容：	防制酒後駕車交通執法、教育現況、工程改善、刑事政策、 執法員警感受之探討	
		
照片說明 (3)	研究者與參與者 13 人集合焦點會議座談	

附錄 3-3 焦點團體訪談實施照片 (摘錄)

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究 —以國道警察為例 焦點體座談	
訪談時間	99 年 9 月 23 日
訪談人數 13 人	地點：國道第八警察隊白河分隊勤教室 主持人：陳英傑 研究者：吳金白
焦點團體訪談內容： 防制酒後駕車交通執法、教育現況、工程改善、刑事政策、 執法員警感受之探討	
	
照 片 說 明 (4)	參與者 吳富田對路檢警示、路障防護報告

附錄 3-4 焦點團體訪談實施照片 (摘錄)

防制酒後駕車衍生國家賠償爭議研究 —以國道警察為例 焦點體座談		
訪談時間	99 年 9 月 23 日	
訪談人數 13 人	地點：國道第八警察隊白河分隊勤教室	主持人：陳英傑 研究者：吳金白
焦點團體訪談內容：	防制酒後駕車交通執法、教育現況、工程改善、刑事政策、 執法員警感受之探討	
		
照片說明 (5)	參與者 林裕崇對防制酒後駕車路檢執法提出報告	

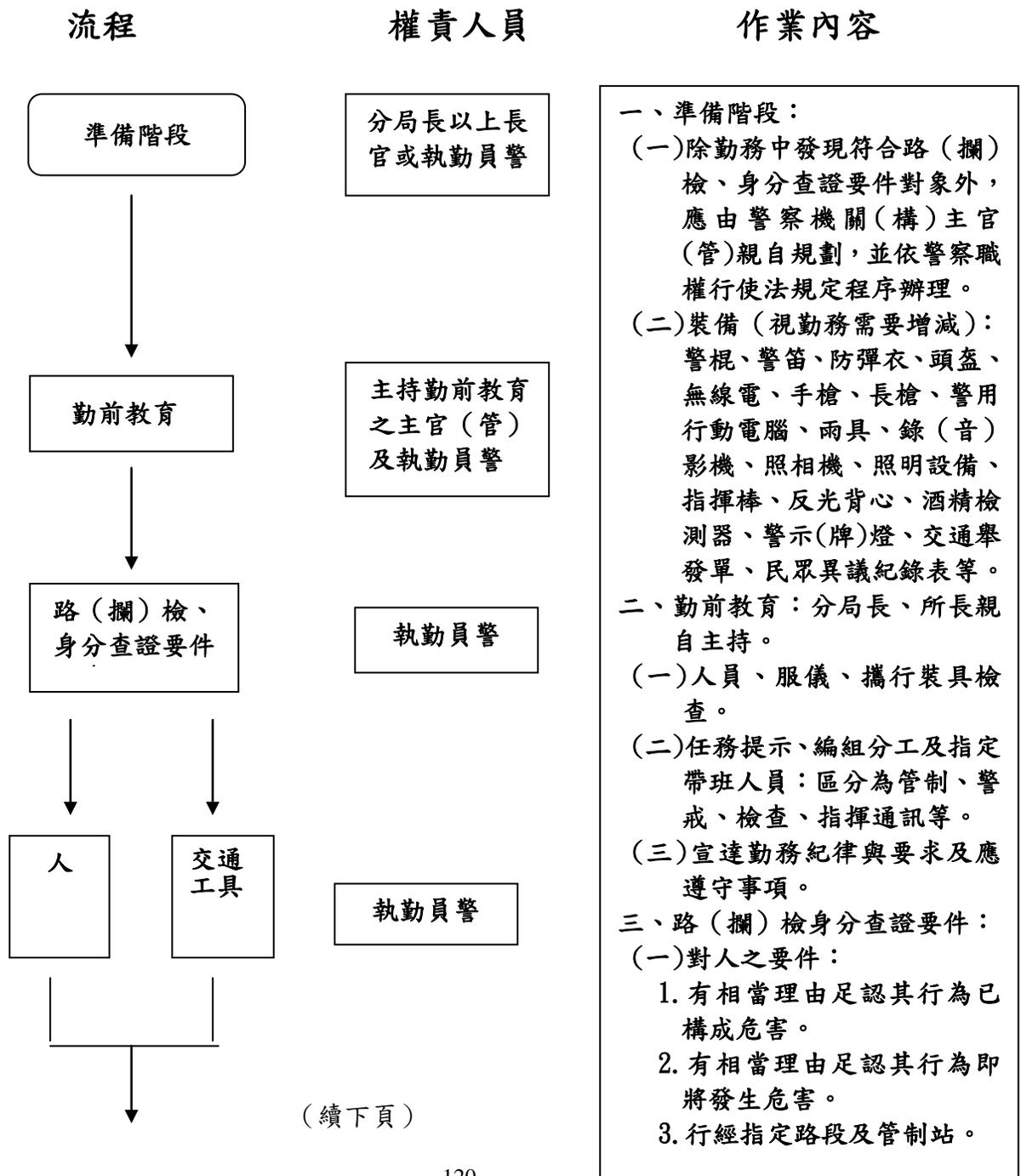
執行路（攔）檢身分查證作業程序

（第 1 頁，共 4 頁）

一、依據：

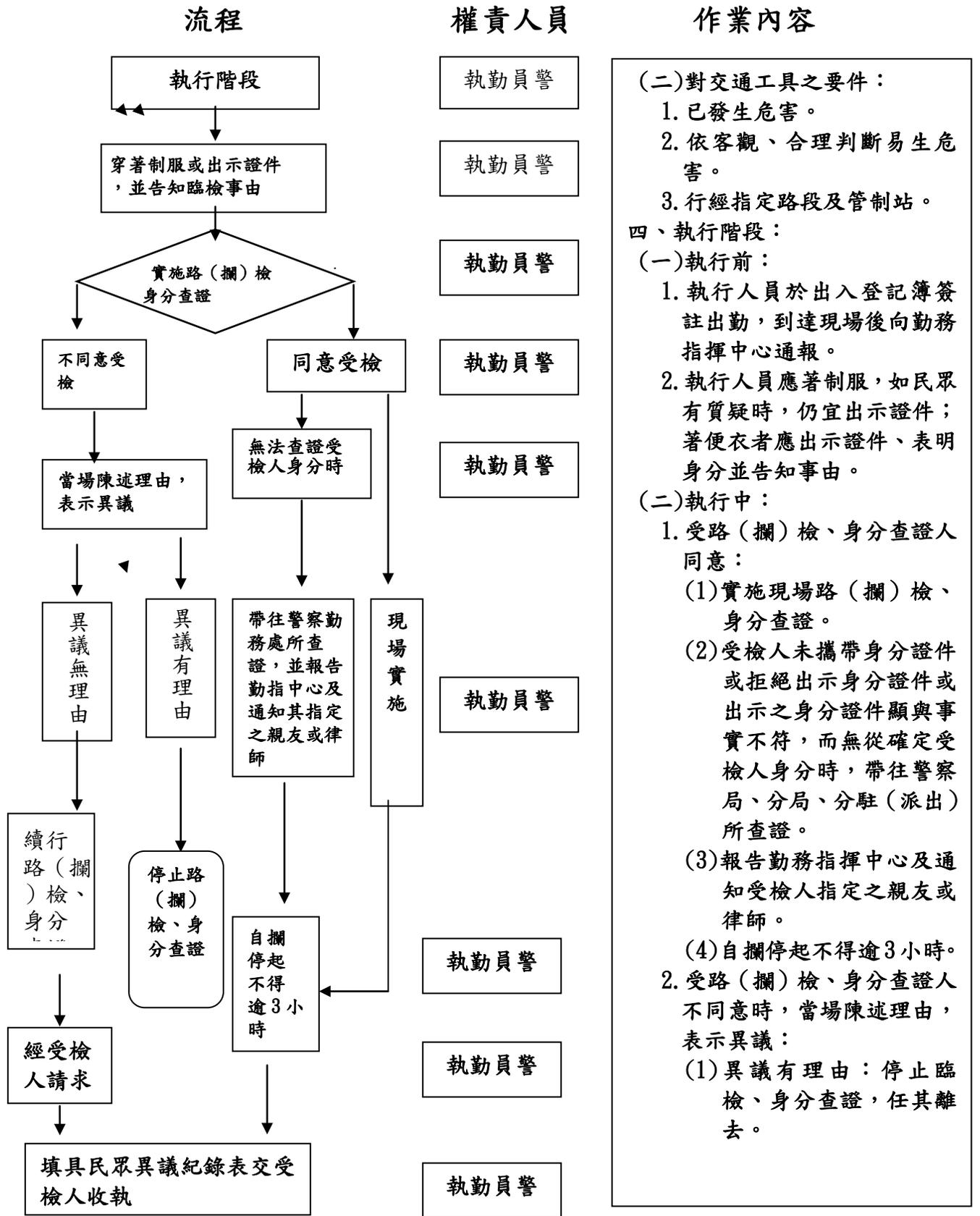
- (一) 警察職權行使法第 6 至 8 條。
- (二) 警察勤務條例第 11 條第 3 款。
- (三) 司法院釋字第 535 號解釋。
- (四) 道路交通管理處罰條例。

二、分駐（派出）所流程：



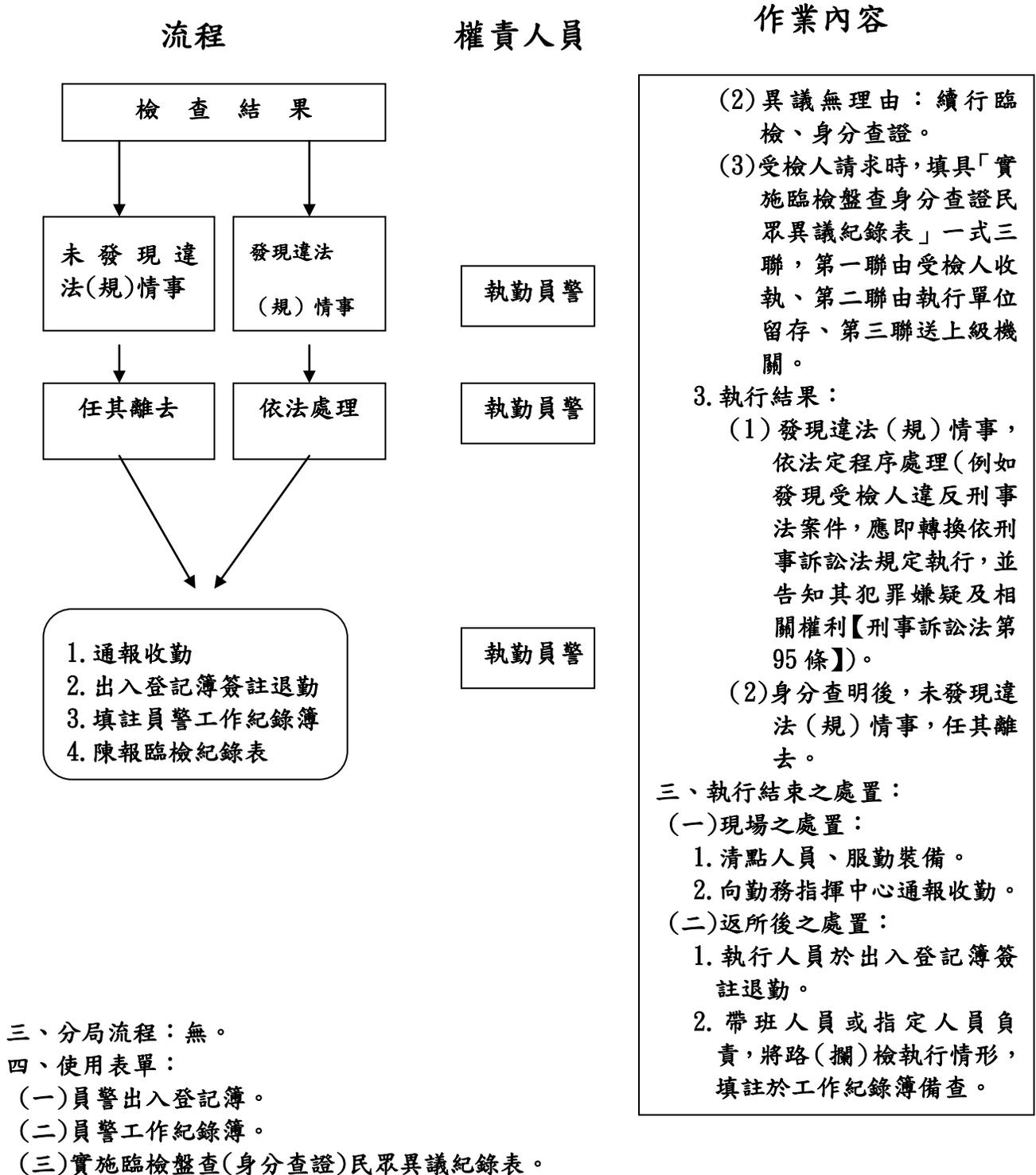
（續下頁）

(續) 執行路(攔)檢身分查證作業程序 (第2頁, 共4頁)



(續下頁)

(續) 執行路(攔)檢身分查證作業程序 (第3頁, 共4頁)



(續下頁)

(續) 執行路(攔)檢身分查證作業程序(第4頁,共4頁)

五、注意事項：

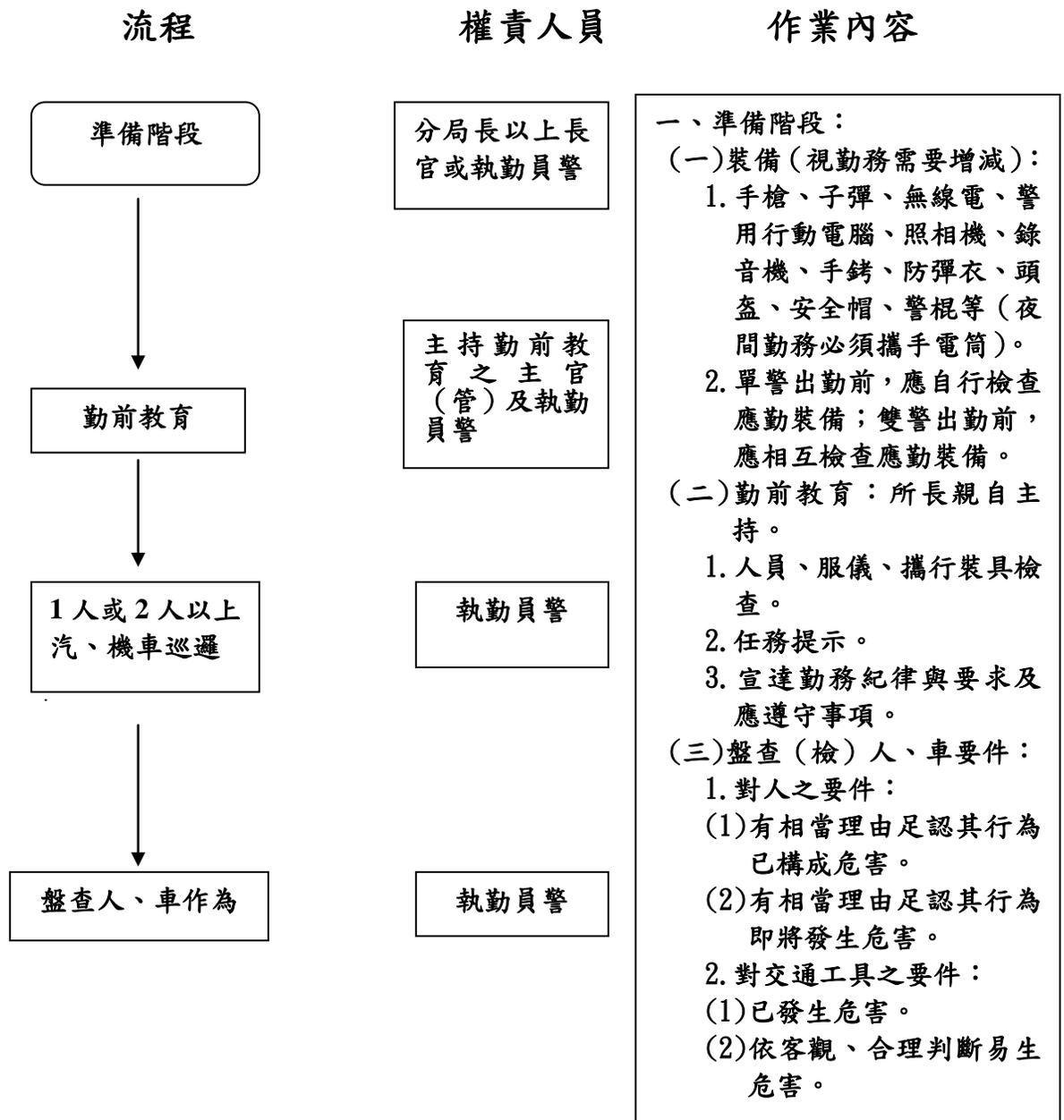
- (一)參考內政部警政署 96 年 7 月 6 日警署行字第 0960095157 號函頒「提升『路檢盤查』效能策進作法」。
- (二)路(攔)檢勤務除勤務中發現符合路(攔)檢要件之對象外,其餘路(攔)檢應由警察分局長以上長官指定。
- (三)應勤裝備攜帶規定:
 1. 械彈攜行：依勤務類別，攜帶應勤械彈，並符合械彈領用規定。
 2. 依內政部警政署 91 年 6 月 7 日警署行字第 0910101262 號函「警察人員執行勤務著防彈衣及戴防彈頭盔規定」。
 - (1)汽車巡邏：車內及車外均著防彈衣；防彈頭盔置於隨手可取之處，下車執勤時，由帶班人員視治安狀況決定戴防彈頭盔或勤務帽。
 - (2)機車巡邏：
 - a. 防彈頭盔部分：戴安全帽，不戴防彈頭盔；如執行特殊勤務時，由分局長視治安狀況決定。
 - b. 防彈衣部分：日間（8 時至 18 時）由分局長視天候及治安狀況決定；夜間則一律著防彈衣。

執行巡邏勤務中盤查(檢)人車作業程序

一、依據：

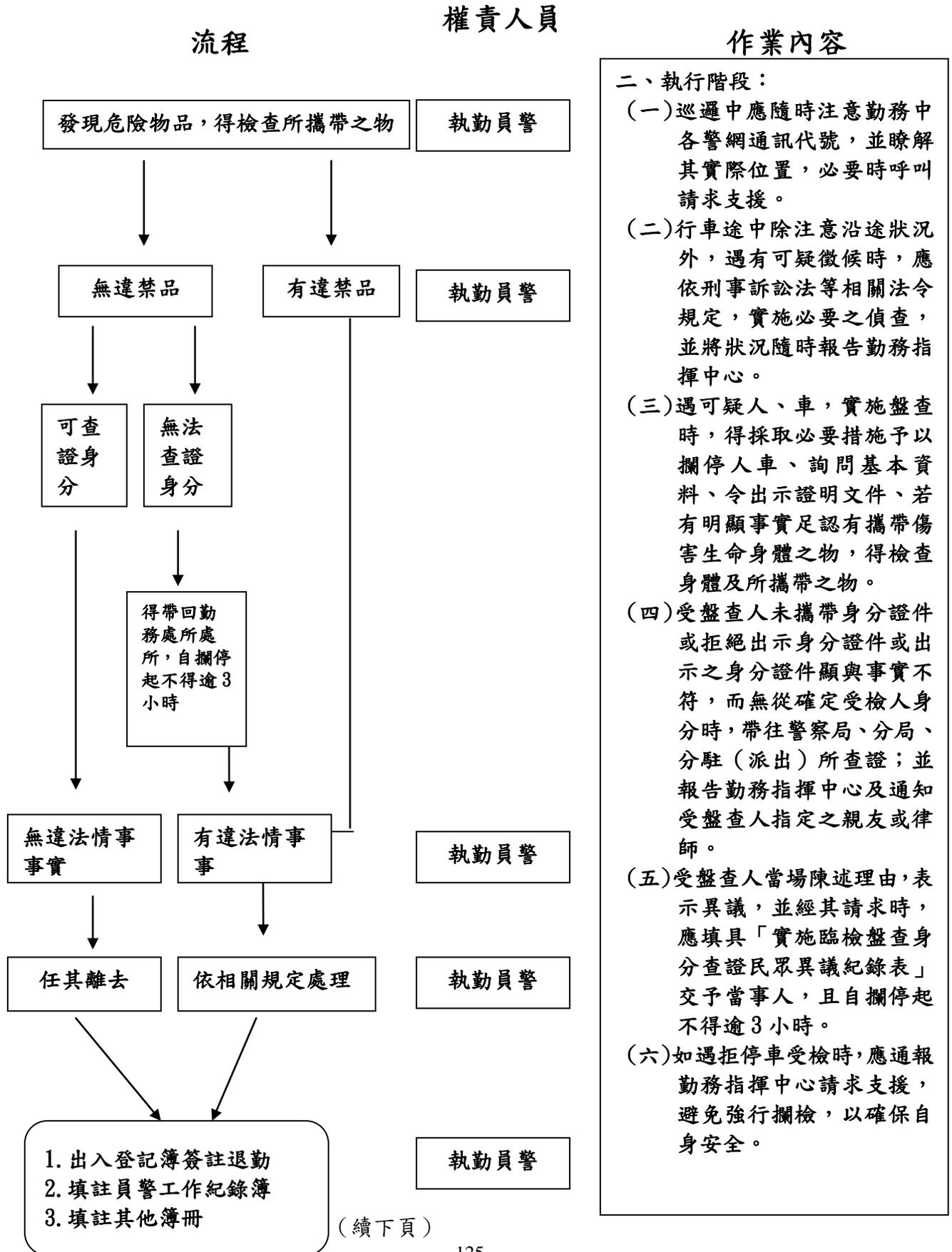
- (一) 警察職權行使法第 6 至 8 條。
- (二) 警察勤務條例第 11 條第 2 款。
- (三) 司法院釋字第 535 號解釋。
- (四) 內政部警政署 96 年 5 月 22 日警署教字第 0960077711 號函頒「巡邏勤務中盤查(檢)人、車標準作業程序」。

二、分駐(派出)所流程：



(續下頁)

(續) 執行巡邏勤務中盤查(檢)人車作業程序 (第2頁, 共4頁)



(續下頁)

(續) 執行巡邏勤務中盤查(檢)人車作業程序(第3頁,共4頁)

流程	權責人員	作業內容
----	------	------

- | | | |
|--|--|--|
| | | <p>(七)檢查證件時，檢查人員應以眼睛餘光監控受檢查人。如發現檢查遺漏或受檢人係通緝犯或現行犯應立即逮捕。</p> <p>(八)遇有衝突或危險情況升高時應手護槍套，必要時拔出槍枝，開保險，槍口向下警戒，使用槍械應符合警械使用條例規定及用槍比例原則。</p> <p>(九)逮捕現行犯時先上手銬後搜身，查獲違禁或查禁物品應依刑法、刑事訴訟法及社會秩序維護法等相關規定處理。</p> <p>(十)緝獲嫌犯應回報勤務指揮中心請求支援，禁止以機車載送嫌犯，以保障執勤員警安全。</p> |
|--|--|--|

三、分局流程：無。

四、使用表單：

- (一)巡邏簽章表。
- (二)員警出入登記簿。
- (三)員警工作紀錄簿。
- (四)實施臨檢盤查(身分查證)民眾異議紀錄表。

五、注意事項：

應勤裝備攜帶規定：

- (一)械彈攜行：依勤務類別，攜帶應勤械彈，並符合械彈領用規定。
- (二)依內政部警政署 91 年 6 月 7 日警署行字第 0910101262 號函「警察人員執行勤務著防彈衣及戴防彈頭盔規定」。巡邏：
 1. 汽車巡邏：車內及車外均著防彈衣；防彈頭盔置於隨手可取之處，下車執勤時，由帶班人員視治安狀況決定戴防彈頭盔或勤務帽。

(續下頁)

(續) 執行巡邏勤務中盤查(檢)人車作業程序(第4頁,共4頁)

2. 機車巡邏:

- (1) 防彈頭盔部分: 戴安全帽, 不戴防彈頭盔; 如執行特殊勤務時, 由分局長視治安狀況決定。
- (2) 防彈衣部分: 日間(8時至18時)由分局長視天候及治安狀況決定; 夜間則一律著防彈衣。
- (3) 徒步行或腳踏車巡邏: 由分局長視天候及治安狀況決定; 但執勤時發現可疑情事, 應適時通報勤務指揮中心處理。

取締酒後駕車作業程序

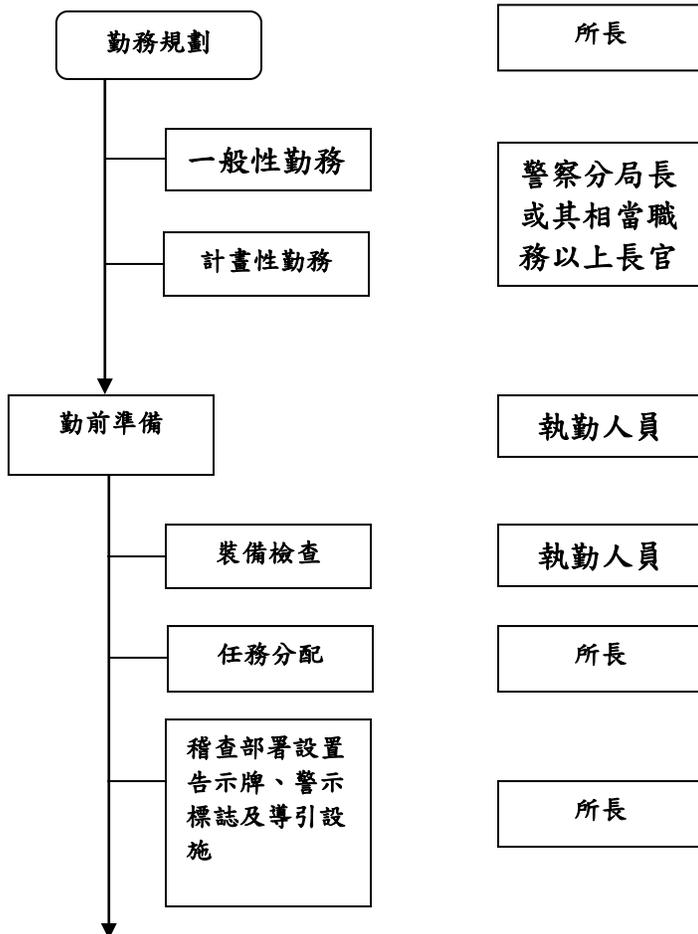
(第 1 頁，共 7 頁)(99.7.27 更新版)

一、依據：

- (一)警察職權行使法。
- (二)刑法第 185 條之 3。
- (三)道路交通管理處罰條例第 35 條、85 條之 2。
- (四)道路交通安全規則第 114 條。
- (五)違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 至 12 條。
- (六)警察機關全面取締酒後駕車工作計畫。

二、分駐(派出)所流程：

流程	權責人員	作業內容
-----------	-------------	-------------



- 所長
- 警察分局長
或其相當職務
以上長官
- 執勤人員
- 執勤人員
- 所長
- 所長

一、勤務規劃：

(一)計畫性勤務：
應由地區警察分局長或其相當職務以上長官，指定轄區內經分析研判易發生酒後駕車或酒後肇事之時間及地點。

(二)一般性勤務：
針對易發生酒後駕車或酒後肇事之地區、路段與時段，妥善規劃部署勤務，針對有車輛行徑異常有明顯酒後駕車徵兆之車輛加強稽查。

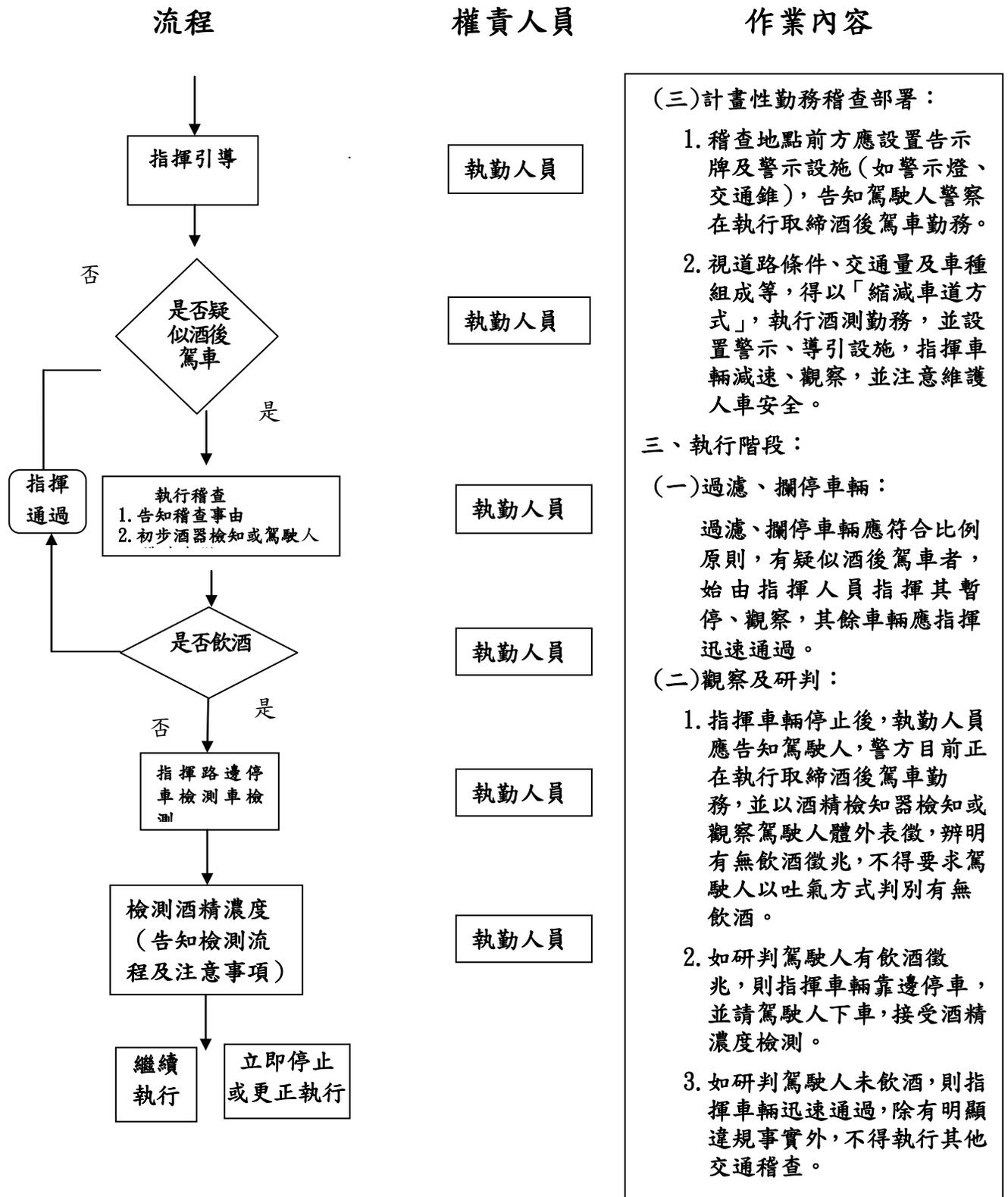
二、準備階段：

(一)裝備(視需要增減)：警笛、防彈衣、無線電、反光背心、槍械、彈藥、手銬、警用行動電腦、手電筒、指揮棒、酒精測定器、酒精檢知器、照相機、攝影機、錄音機、交通錐、警示燈、告示牌、刺胎器、舉發單、刑法第 185 條之 3 案件測定觀察紀錄表、實施臨檢盤查(查證身分)民眾異議紀錄表。

(二)任務分配：以 4 人一組為原則，分別擔任警戒、指揮攔車、盤查、酒測及舉發，並得視實際需要增加。

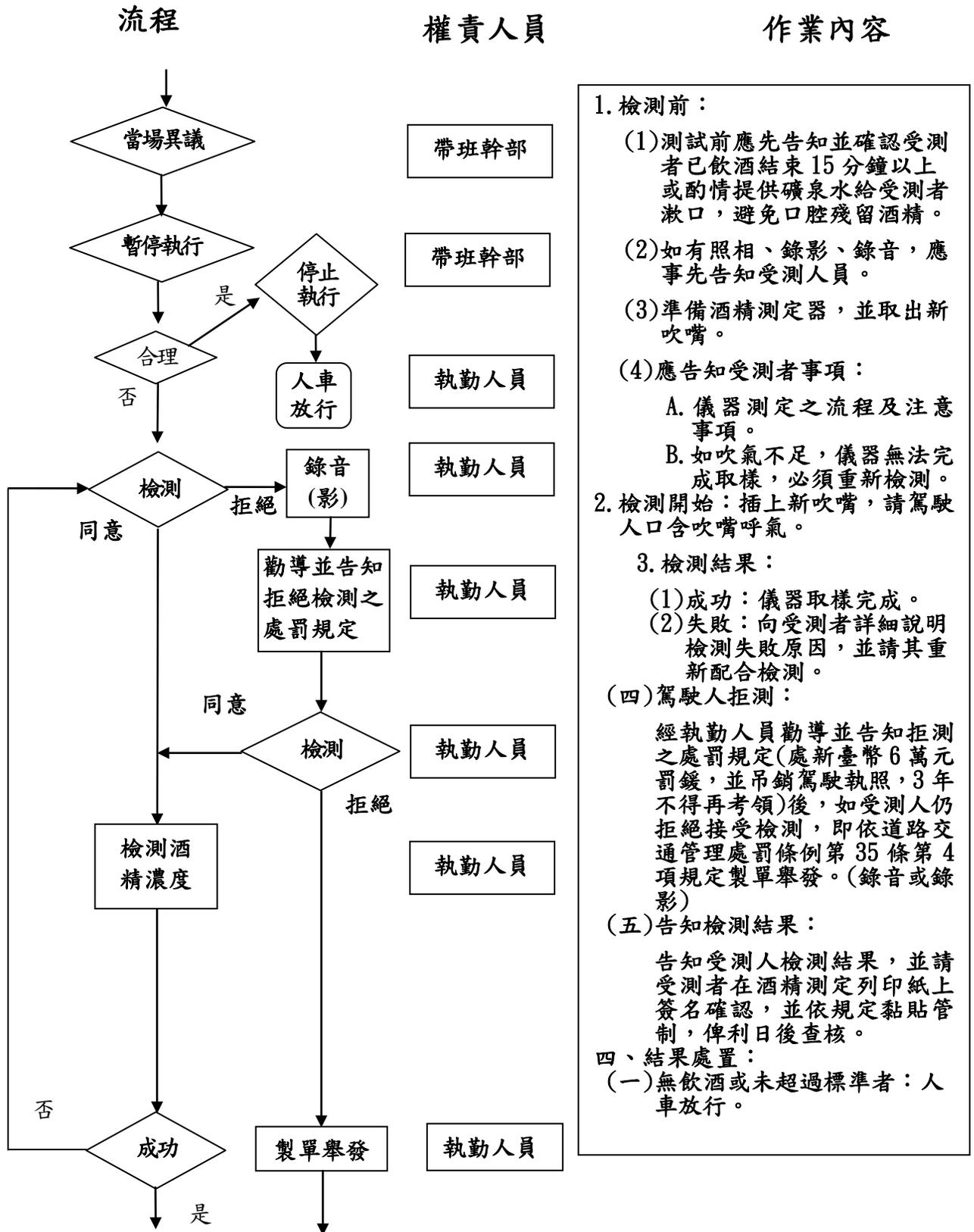
(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序(第 2 頁, 共 7 頁)



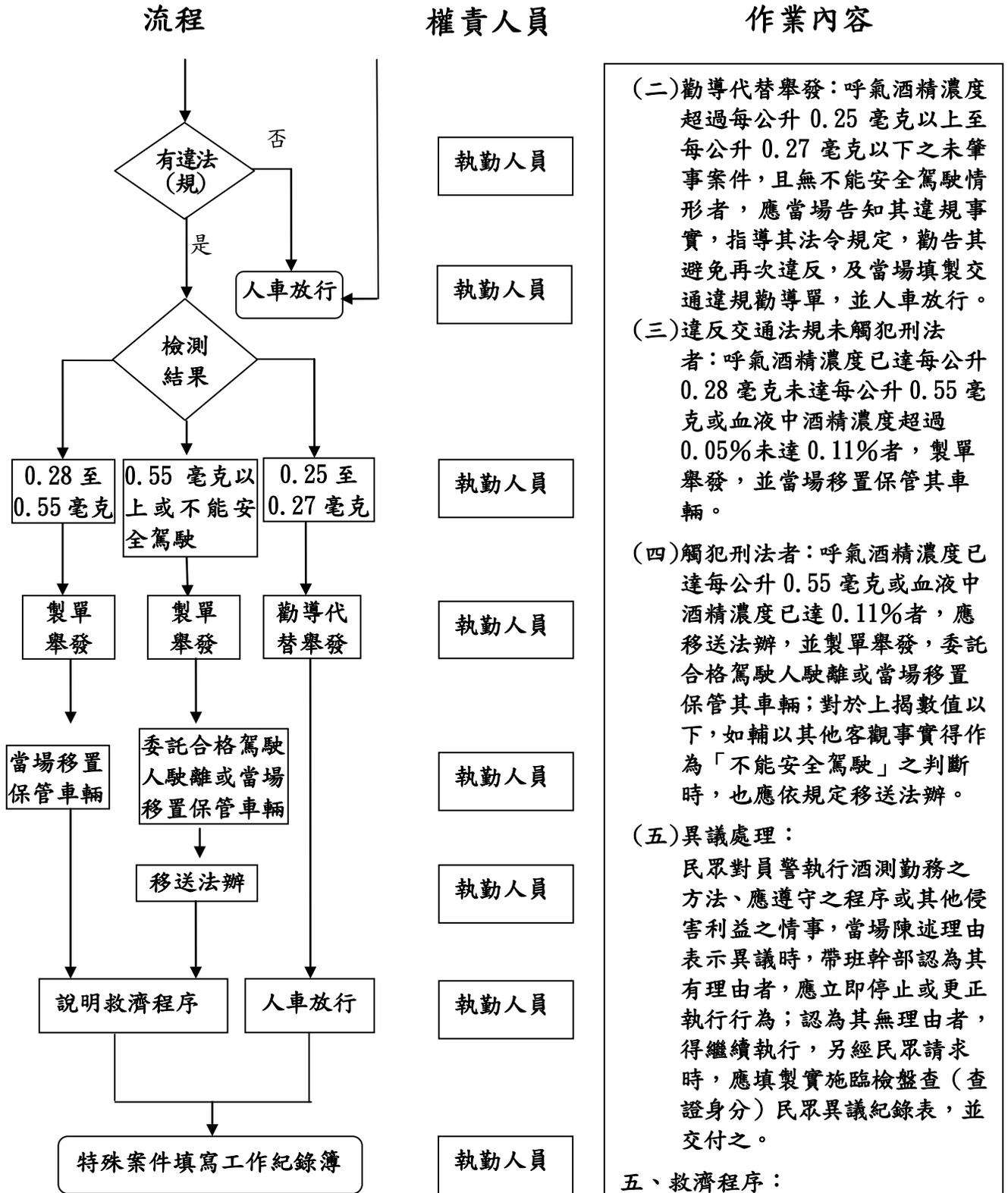
(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序(第3頁,共7頁)



(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序(第4頁,共7頁)



(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序(第5頁,共7頁)

三、分局流程：無。

四、使用表單：無。

五、注意事項：

(一)操作酒精測定器應注意事項：

1. 出勤前應先檢查日期、時間是否正確，經濟部標準檢驗局「檢定合格標章」是否逾期、污損及「檢驗合格證書」(影本)是否隨機攜帶。
2. 對測定酒精濃度未達違規標準之駕駛人，不可因主觀之判斷，即認定必屬違規而予以重複測定。如遇酒精濃度測定值出現明顯異常情形時，現場帶班人員應指揮停止使用該酒精檢測器，改用其他酒精檢測器進行檢測，必要時，應檢附原異常之紀錄。
3. 實施檢測，應於攔檢現場為之。但於現場顯然無法實施檢測時，得向受測者說明，請其至勤務處所檢測，如受測者拒絕，應予勸告將依道路交通管理處罰條例第35條第4項規定處罰。而除有法律規定之依據或其有客觀事實足以顯示其有觸犯刑法第185條之3之情節外，不得任意將受測者強制帶離。
4. 酒精測定器每年須送經濟部標準檢驗局檢驗1次，或使用1,000次後必須送廠商校正及檢定，以符施檢規範之規定。

(二)移送法辦應注意事項：

1. 依刑法第185條之3「案件測定觀察紀錄表」應據實填寫附卷。
2. 對已達移送標準事證明確，顯不能安全駕駛者，輔以錄音、錄影(照相)方式存證，連同調查筆錄、呼氣或血液酒精濃度檢測數值資料，併案移送。
3. 調查違法事證時，應依相關規定辦理，佐以犯罪嫌疑人(駕駛人)精神狀態(如胡言亂語、意識不清、不能走直線)等行為，記載於筆錄，以強化證據力，提供辦案參考。
4. 調查詢問，應遵守刑事訴訟法第100條之3規定：

「司法警察官或司法警察詢問犯罪嫌疑人，不得於夜間行之。但有下列情形之一者，不在此限：

- A、經受詢問人明示同意者。
- B、於夜間經拘提或逮捕到場而查驗其人有無錯誤者。
- C、經檢察官或法官許可者。
- D、有急迫之情形者。

犯罪嫌疑人請求立即詢問者，應即時為之。稱夜間者，為日出前，日沒後。」

5. 完成詢問後，將犯罪嫌疑人連同筆錄、舉發違反道路管理事件通知單(移送聯影本)、酒精測定紀錄單2份(影本)及刑法第185條之3案件測定觀察紀錄表依刑案程序移送該分局偵查隊處理。

(三)汽車駕駛人肇事拒絕接受檢測或肇事無法實施呼氣酒精濃度檢測者，應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。

(四)駕駛人因不勝酒力於路旁車上休息，未當場查獲有駕駛行為者，應補充相關證據足可證明其有駕駛行為，始得依法舉發；如駕駛人係因發覺警察執行稽查勤務，始行駛至路邊休息，仍應依規定實施檢測。

(五)執勤技巧：

1. 出勤前應落實勤前教育，帶班幹部應明確任務分工，並確實檢查應勤裝備、停車受檢警

(續)取締酒後駕車作業程序(第6頁,共7頁)

示燈及酒測器是否正常運作。

2. 攜帶足夠之安全器材(如交通錐、警示燈、指示牌、刺胎器等),並擺放於明顯、容易辨識之位置,確實開啟車輛警示燈,並依規定擺放停車受檢指示牌(警示燈)、交通錐等設備,使駕駛人能提前發現攔檢點,並依序停車受檢。
3. 執勤人員路檢盤查駕駛人時,應離開車道至安全處所,並以警車在後戒護,以達到安全維護措施。
4. 路檢盤查勤務,應有敵情觀念,擔任警戒人員,應提高警覺,防範駕駛人無預警襲擊,攔檢時發現車速過快車輛,特別注意人身安全,保持安全反應距離,遇攔檢不停車輛應迅速閃避,不可強行攔阻,以維自身安全。
5. 對於單純交通違規攔檢不停之車輛,應依規定逕行舉發或記錄其車號與時、地及其他資料,通知前方崗哨攔車處理,除有乘載重要案犯或顯有犯罪嫌疑,或為贓車者外,不可尾追,以免駕駛人驚慌失控,發生交通事故等意外,造成民眾生命財產的損失。
6. 攔下受檢車輛,應讓受檢車輛靠路邊停放,避免他車追撞,造成傷亡,或避免突然於高速行駛中攔車,以免發生危險或造成交通壅塞。
7. 執勤人員攔檢車輛時,以觀察駕駛人外貌辨明有無飲酒徵兆為主,不得將頭探入車窗內,以避免危害自身安全。
8. 執行取締酒駕勤務遇夜間、陰雨、起霧等天候不佳或視線不良時,需有更充足的夜間照明、導引及反光設備,避免民眾無法明確目視員警攔停手勢,致接近路檢點時才緊急煞車致生危險。
9. 善用執法裝備器材,對於錄影、錄音等應勤裝備應確實攜帶,並注意執勤態度,遇有酒醉藉故滋事之駕駛人,應注意使用錄影器材全程蒐證,以確保同仁及民眾應有權益。
10. 常訓課程應落實實施,教導員警酒駕路檢盤查要領,並模擬取締酒後駕車可能發生之危害狀況與危機處理應注意事項,內容包含警械使用條例、警察職權行使法、取締酒後駕車程序與執勤技巧等,使每位執勤員警熟稔相關法令與標準作業程序。
11. 酒醉者常有失控及具攻擊性之行為,處理時應小心應對,對酒後駕車當事人依法有執行逮捕、管束或強制到場之必要時,應加強注意戒護,防止脫逃、自殺或其他意外事端,並注意自身安全,避免遭受傷害;當事人如有傷痕或生命危險時,應注意蒐證,避免日後糾紛。
12. 對於依法應予逮捕而抗拒逮捕或逃逸者,得使用強制力及依法使用警械,但應符合比例原則,不得逾越必要程度。

(六)駕駛人拒絕停車受檢,意圖衝撞路檢點及執勤員警時應注意事項:

1. 勤前教育時應明確分配各路檢人員任務(包含指揮管制、檢查、警戒、蒐證等)及其站立位置。
2. 攔檢車輛之執勤地點,應選擇空曠且明亮位置,並注意周邊安全係數,避免發生危害。

3. 到達稽查點，帶班人員應考量執勤地點之道路狀況，妥適安排現場巡邏車及警示設施之(續)取締酒後駕車作業程序(第7頁，共7頁)
擺放位置，並開啟警示燈及依序擺放電子告示牌、交通錐或預防衝撞設施(如刺胎器)等，擺放時應面向車流，注意往來行車狀況，以確保自身安全。
 4. 攔檢點警示燈及路檢告示牌至巡邏車擺設距離，應保持適當之安全距離，擺放要明顯且齊全，員警應注意自身及民眾站立之相關位置，並立於安全警戒區內，以利即時反應、迴避任何突發危險狀況。
 5. 路檢時員警應提高警覺，注意被攔檢車輛動態，並隨時準備閃避，勿以身體擋車強行攔停，且每一次攔檢以一部車輛為原則，以避免發生意外波及其他路人。
 6. 攔檢指揮管制手勢要明確，對於行車不穩、顯有酒後駕車徵兆之車輛，果斷地以手勢配合警笛聲指揮並攔停檢查。
 7. 使用錄影(音)設備蒐證，並以優勢警力控制現場，維護駕駛人安全及公路行車秩序。
- (七)如屬非專責取締酒後駕車勤務時，得不受前揭專屬於固定地點執勤所需之各項裝備器材等規範限制，惟仍應提高警覺注意安全。

附錄七

警察人員對酒後駕車當事人實施強制作為應注意事項

【內政部警政署警政知識聯網，<http://km.eportal.npa.gov.tw/index.html>】

- (一)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，特訂定本注意事項。
- (二)警察人員對於酒後駕車當事人實施之強制作為，係視當事人現場行為態樣而定，除應依據相關法令辦理外，並需運用執勤技巧即時有效處理，不可任其憑藉酒意，阻止公權力執行，影響警察形象，損傷執法威信。其執行要領如下：

	<p>(三)訊問及裁處：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、酒後駕車行為部分，按其違反情節分別依刑法或道路交通管理處罰條例等相關規定辦理。 2、其拒絕出示身分證明文件或告知身分之行為部分，於訊問後，應備妥相關事證（錄音或錄影）及文件依違反社會秩序維護法（以下簡稱社維法）第六十七條第一項第二款移送該管地方法院簡易庭裁定。 	<p>社會秩序維護法第四十一條、第四十五條、第六十七條第一項第二款</p>
<p>三、 汽車駕駛人 拒絕接受酒精 濃度檢測</p>	<p>(一)酒後駕車未肇事</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、表明身分、告知事由：警察應出示證件表明身分，並告知目前在執行取締酒後駕車勤務。 2、指導、勸導與警告：警察應請其配合實施測試檢定，並向其說明實施酒精濃度測試檢定之程序，倘該汽車駕駛人拒絕接受酒精濃度測試檢定，應運用技巧溝通勸導或警告將依據道路交通管理處罰條例第三十五條第三項規定，處新臺幣六萬元罰鍰、當場移置保管車輛及吊銷其駕駛執照，且三年內不得考領。 3、製單舉發： 汽車駕駛人如仍拒絕接受酒精濃度測試檢定，警察應單舉發（將現場情節摘要記載於違反道路管理事通知單空白處），並當場移置保管其車輛。惟不得強制進酒精濃度測試檢定。 4、移送法辦： 如有客觀事實足以顯示汽車駕駛人「不能安全駕駛」時（如嘔吐、意識不清等），警察應檢具相關事證、刑法第一百八十五條之三案件測定觀察試紀錄表及錄音或錄影等，當場逮捕移送法辦。 <p>(二)酒後駕車肇事</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、表明身分、告知事由：警察應出示證件表明身分，告知其因酒後駕車肇事，必須接酒精濃度測試之檢定。 2、警告： 警察應向其說明，酒後駕車肇事拒絕接受酒精濃度測試檢定者，依據道路交通管理處罰條例第三十五條第三項規定，將處新臺幣六萬元罰鍰、當場移置保管車輛及吊銷其駕駛執照（致人重傷或死亡）且終身不得再考領，並將強制移由相關機構實施檢定。 	<p>警察職權行使法第四條第一項、第八條第一項</p> <p>道路交通管理處罰條例第三十五條第三項、第六十七條第二項</p> <p>道路交通管理處罰條例第三十五條第三項</p> <p>刑法第一百八十五條之三、刑事訴訟法第八十八條第二〇五條之二</p> <p>警察職權行使法第四條第一項、第八條第一項、道路交通管理處罰條例第三十五條第四項、第五項、第六十七條第一項</p>

	<p>3、強制檢測： 汽車駕駛人如仍拒絕接受檢測警察應以言詞勸說或使用身體力量（如腕力）等方法，並強制將其移四項由受委託醫療或檢驗機構實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。至於因肇事昏迷或其他原因，致無法主動配合實施酒精濃度檢測之汽車駕駛人，執勤員警應依據上揭規定，逕行實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。</p> <p>4、製單舉發： 警察依據道路交通管理處罰條例第三十五條第三項規定製單舉發（將現場情節摘要記載於違反道路交通管理事件通知單空白處），並當場移置保管其車輛。</p> <p>5、移送法辦： 汽車駕駛人經測試檢定血液酒精濃度已達〇·一一%，或未達〇·一一%，輔以其他客觀事實（如嘔吐、意識不清等），得作為「不能安全駕駛」之判斷時，警察應依據刑事訴訟法第八十八條規定，當場予以逮捕，並以觸犯刑法第一百八十五條之三公共危險罪嫌移送法辦。</p>	<p>道路交通管理處罰條例第三十五條第五項</p> <p>道路交通管理處罰條例第三十五條第四項</p> <p>刑法第一百八十五條之三、刑事訴訟法第八十八條</p>
<p>四、 汽車駕駛人（或其同行人員），藉酒裝瘋、大聲咆哮等顯然不當之言行相加於執勤員警</p>	<p>(一)尚未達強暴脅迫或侮辱之程度</p> <p>1、警告、制止：警察得警告或即時制止其行為，並向其說明如不停止其不當言行，將依違反社維法第七十二條第一款妨害安寧秩序（處新臺幣六千元以下罰鍰）或第八十五條第一款妨害公務（處三日以下拘留或新臺幣一萬二千元以下罰鍰）之規定裁處。</p> <p>2、通知到場、訊問及裁處： (1)對於現行違反社維法之行為人，得逕行通知其到場。其不服通知者，得強制其到場。但確悉汽車駕駛人身分、住所或居所而無逃亡之虞者，得依社維法第四十一條之規定，以書面通知其到場訊問。 (2)違反社維法第七十二條第一款案件，警察於訊問後，除有繼續調查必要者外，應即作成處分書；違反社維法第八十五條第一款案件，則應備妥相關事證（錄音或錄影）及文件，移送該管地方法院簡易庭裁定。</p>	<p>社會秩序維護法第四十二條、第七十二條第一款或第八十五條第一款</p> <p>社會秩序維護法第四十一條至第四十三條、第四十五條</p> <p>社會秩序維護法第四十二條、第四十三條、第四十五條、第七十二條第一款、第八十五條第一款</p>

	<p>(二)已達強暴脅迫或侮辱之程度</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、警察應依據刑事訴訟法第八十八條 規定，當場予以逮捕，並以觸犯刑法第一百三十五條妨害公務罪或第一百四十條侮辱公務員罪嫌，移送法辦。 2、對於違反社會秩序維護法第七十二條第一款妨害安寧秩序行為部分，依社維法第三十八條之規定於訊問後，除有繼續調查必要者 外，仍應即作成處分書。 	<p>刑法第一百三十五條、第一百四十條、刑事訴訟法第八十八條</p> <p>社會秩序維護法第三，十八條、第四十三條、第七十二條第一款</p>
<p>五、 汽車駕駛人已管束不能救護其生命、身體之危險，或預防他人生命、身體之危險時</p>	<p>(一)管束：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、警察於執行管束時，得檢查受管束人之身體及所攜帶之物。 2、受管束人有抗拒管束措施、攻擊警察或他人，毀損物品或有攻擊、毀損行為之虞、自殺、自傷或有自殺、自傷之虞等情形之一者，於必要時，警察得對其使用警銬或其他經核定之戒具。 3、警察應於危險或危害結束時終止管束，管束時間最長不得逾二十四小時。 4、警察應即時以適當方法通知或交由 其家屬或其他關係人，或適當之機關（構）或人員保護。 <p>(二)酒後駕車行為部分按其違反情節分別依刑法或道路交通管理處罰條例等相關規定辦理。</p>	<p>警察職權行使法第十九條、第二十條第一項</p> <p>刑法第一百八十五條之三或道路交通管理處罰條例第三十五條</p>

- (三) 為強化證據力，對於酒後駕車當事人實施強制作為時，應全程錄音、錄影，蒐集相關事證，並佐以駕駛人精神狀態（如胡言亂語、意識不清）等行為，記載於筆錄或刑法第一百八十五條之三案件測試觀察紀錄表，提供司法機關參考。
- (四) 酒醉者常有失控及具攻擊性之行為，警察對酒後駕車當事人執行逮捕、管束或強制到場時，應加強注意戒護，防止脫逃、自殺或其他意外事端，並注意自身安全，避免遭受傷害。對於抗拒拘捕或逃逸者，得用強制力及依法使用警械，但應符合比例原則，不得逾越必要程度。
- (五) 執行各項措施時，不得逾越所欲達成執行目的之必要限度，且應以對人民權益侵害最少之適當方法為之。如已達成目的，或依當時情形，認為目的無法達成時，應依職權或因義務人、利害關係人之申請終止執行。
- (六) 依據憲法增修條文第四條第八項規定立法委員除現行犯外，在會期中，非經立法院許可，不得逮捕或拘禁。另地方制度法第五十一條規定直轄市議員、縣（市）議員、鄉（鎮、市）民代表除現行犯、通緝犯外，在會期內，非經直轄市議會、縣（市）議會、鄉（鎮、市）民代表會之同意，不得逮捕或拘禁。查獲行為人具民意代表身分者，警察應注意依上揭法令規定辦理。
- (七) 警察如有事實認定汽車駕駛人或同車之人有犯罪行為時（如所駕駛車輛為失竊車輛等），應即依據刑事訴訟法第八十八條之規定，予以逮捕，並依同法第一百三十條規定，附帶搜索其身體、隨身攜帶之物件、所使用之交通工具及其立即可觸及之處所，移送法辦。
- (八) 酒後駕車者經警察攔停，拒絕告知身分或以顯然不當之言詞、行動相加於警察時，除觸犯刑法或社會秩序維護法外，其不配合出示駕照、行照、拒絕接受酒精濃度檢測或酒精濃度超過規定標準駕車等行為，因已違反道路交通管理處罰條例，警察應併案製單舉發。

附錄八

國道公路警察局取締酒後駕車標準作業程序

【內政部警政署國道公路警察局94年函】

標準作業程序		項：交通業務 目：取締酒後駕車			
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱條款	聯繫(通報)單位	備考
1	攔檢車輛	<p>面帶笑容，向駕駛人問好，以寒暄方式交談問候並觀察有無飲酒徵兆。</p> <p>△參考用語： 員警：「先生(小姐)您好。抱歉！請問剛剛去吃飯嗎？」、「您好！要回家了？」或「您好！天氣很冷哦！」等寒暄問候。</p> <p>△注意事項： ▲執勤態度力求親切和藹：避免以「喝酒哦！」等質疑口氣詢問，使駕駛有不被信任感覺而有微詞，應以親切和藹之寒暄方式交談，並觀察有無飲酒徵兆。</p> <p>▲若為計劃性勤務應由隊長，指定轄區內經分析研判易發生酒後駕車或酒後肇事之時間及地點執行之，且稽查地點前方應設置告示牌或警示設施，告知駕駛人警察在執行取締酒後駕車勤務。</p>	<p>一、道路交通管理處罰條例。</p> <p>二、道路交通安全規則。</p> <p>三、違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則。</p> <p>四、公路警察勤務規範。</p> <p>五、刑法第一百八十五條之三(公共危險罪)。</p> <p>六、行政執行法。</p> <p>七、警察職權行使法。</p>	<p>一、醫院。</p> <p>二、憲兵單位。</p> <p>三、刑事組及地檢署。</p>	
2	檢查有無飲酒	<p>觀察駕駛人有無飲酒徵兆(散發酒味、面帶酒容等)。如有飲酒嫌疑，請駕駛人下車測試酒精濃度。</p> <p>△參考用語： ▲有飲酒嫌疑者。 員警：「先生(小姐)對不起！現在正執行取締酒醉駕車勤務，麻煩您下車接受酒精測試。」</p>			

標準作業程序					
項：交通業務					
目：取締酒後駕車					
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱條款	聯繫(通報)單	備考
2	檢查有無飲酒	<p>▲無飲酒嫌疑者。 員警「抱歉！耽誤您的時間，謝謝您的合作。」或「謝謝！請小心，開慢點」△注意事項：勿以要求駕駛人對自己哈氣之突兀方式判別，應以交談並觀察駕駛人是否臉色潮紅、眼睛充血等方式為之，如有可疑時，再委婉請駕駛人配合下車作呼氣酒精測試，以維護自身健康及避免對一般民眾造成困擾。</p>			
3	準備全程錄音	<p>告知受測者測試過程依規定 全程錄音(影) △參考用語：員警「您好！以下 測試過程(影)」</p>	錄音		

標準作業程序					項：交通業務	
					目：取締酒後駕車	
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱	聯繫(通報)單位	備考	
4	測試酒精濃度	<p>一、準備酒精測定器，並取出新吹嘴(尚未拆封，請駕馬人自行拆開使用)</p> <p>△參考用語： ▲員警：「麻煩您配合作個呼氣測試，吹嘴是全新的，用過即丟，合乎衛生，您可以放心」。</p> <p>二、告知受測者儀器測試之流程及注意事項。</p> <p>△參考用語： ▲員警：「現在要做的測試程序為第一：插上新吹嘴。 第二：儀器自動測量氣溫及歸零。 第三：待儀器顯示『請測試→請先深吸氣後含著吹嘴持續吹氣，直到儀器採集足量氣體 顯示兩個+號並發出聲響為止，如吹氣不足則測試失敗，必須請您再重新測試。 第四：儀器將自動分析酒精濃度並顯示、列印，測試結果我們會給您過目、簽字。謝謝。」。</p> <p>三、插上吹嘴，請駕駛人呼氣測試。</p> <p>△參考用語： ▲員警：「麻煩深吸氣後含住吹嘴持續吹氣，直到儀器取樣完成為止。」。</p> <p>四、如測試失敗，向受測者詳細說明原因，並為取得正確測試值，請其重新測試。</p> <p>五、儀器取樣完成。</p> <p>△參考用語： ▲員警：「好了！謝謝！請稍待，儀器正在分析酒精濃度。」</p>				

標準作業程序					項：交通業務	
					目：取締酒後駕車	
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱條款	聯繫(通報)單	備考	
4	測試酒精濃度	<p>▲ 對於肇事汽車駕駛人拒絕接受酒精濃度檢定或無法實施測試者，依道路交通管理處罰條例第三十五條第四項強制實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。</p>				
5	告知測試結果並填寫告發單	<p>一、儀器分析完成，註記其自述結束飲酒時間，告知駕駛人酒精濃度，並請於測試值列印紙上簽名。</p> <p>△參考用語：</p> <p>▲ 駕駛人酒精濃度未超過0.25毫克。 員警：「測試結果您的酒精濃度為○○，還未超過標準，不過為了您的安全，酒後還是不要開車比較好！」</p> <p>。 </p> <p>▲ 駕駛人欲駛離時。員警：「對不起，打擾您了，請小心，開慢點。」</p> <p>▲ 駕駛人酒精濃度超過標準，列印測試結果。員警：「這是本次測試結果，上面顯示測試時間、歸零以及測試值，麻煩您看一下，並在受測者欄位上簽名。」</p> <p>△注意事項：</p> <p>▲ 吐氣酒精濃度0.28(含毫克以上者方才舉發，0.25至0.27毫克者，得以勸導代替取締。(肇事案件除外)</p>				

標準作業程序					
項：交通業務					
目：取締酒後駕車					
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱	聯繫(通報)單位	備考
5	告知測試結果並填寫告發單	<p>▲駕駛人酒精濃度超過標準，應即依規定告發，不得於填妥告發單後，仍同意駕駛人重測。</p> <p>二、告知駕駛人違規事實，掣單舉發並請其簽名，並應於違規事實欄填註「禁駛」。</p> <p>△參考用語：</p> <p>▲員警：「先生(小姐)!抱歉!您的酒精濃度為○○○，已經超過標準，我們將依道路交通管理處罰條例第三十五條舉發您酒精濃度過量駕駛。」</p> <p>▲員警：「先生(小姐)，請在舉發單上簽名，您因為酒精濃度過量駕駛，我們已依照道路交通管理處罰條例第三十五條規定舉發，請於舉發單上應到案日期(○月○日)以前，攜帶駕照至應到案處所(○○○裁決所或監理所)繳納罰鍰。」</p> <p>△注意事項：</p> <p>▲舉發單上之違規時間應填寫攔停車輛時之時間。</p>			

標準作業程序					項：交通業務	
					目：取締酒後駕車	
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱條款	聯繫(通報)單位	備考	
6	執行禁止駕駛規定及移置保管車輛	<p>一、違反交通法規未違反刑法者(呼氣酒精濃度超過每公升○·二五毫克或血液中酒精濃度超過百分之○·○五以上者)。</p> <p>△參考用語： ▲員警：「先生(小姐)，您的酒精濃度超過標準，依規定不能再開車，且依法我們要移置保管您的車輛；您的車輛是要由高公局特約拖吊車拖吊或由員警駕駛您的車跟您一起至本○○分隊，若請拖吊車拖吊費需由您支付。」</p> <p>△注意事項：並於通知單「代保管物件欄」填註「○○-○○○空車乙部」。二、違反交通法規且違反刑法者(呼氣酒精濃度超過每公升○·五五毫克或血液中酒精濃度超過百分之○·一○以上者)。</p> <p>△參考用語： ▲員警：「先生(小姐)，您的酒精濃度超過標準而且涉刑法酒後駕車公共危險罪，依規定不能再開車，且依法我們要移置保管您的車輛；您的車輛是要由高公局特約拖吊車拖吊或由員警駕駛您的車跟您一起至本○○分隊，若請拖吊車拖吊費需由您支付。」</p>				

標準作業程序					
項：交通業務					
目：取締酒後駕車					
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱	聯繫（通報）	備考
6	執行禁止駕駛及移置保管車輛之規定	<p>三、駕駛人已至泥醉程度，經查其居住轄線鄰近時，可通知其家人領回；如無法查證其住所或居住較遠時，得依行政執行法第三十七條之規定施以管束（留置），但不得逾二十四小時。</p> <p>四、移置保管車輛及告知領回車輛程序。</p> <p>△參考用語：</p> <p>▲員警：「先生（小姐），您違反道路交通管理處罰條例第三十五條規定，我們將依法移置保管您的車輛，請您將車上貴重物品、重要證照取出，我們將於車門貼上封條。」</p> <p>▲員警：「先生（小姐），您違反道路交通管理處罰條例第三十五條規定，我們將依法移置保管您的車輛，您若要領車，請到案處所（○○○裁決所或監理所）繳納罰鍰後檢附繳納罰鍰收據、保管收據及行車執照，由車輛所有人或委託第三人即可至本分隊領回車輛。」</p>			

標準作業程序項目					：交通業務			
					：取締酒後駕車			
程序	辦理事項	注	意	要	點	依據法令名稱條款	聯繫（通報）單位	備考
7	移送法辦案件	<p>對於吐氣所含酒精成份超過每公升0.55（肇事案件0.25）毫克或血液中酒精濃度百分之0.11（肇事案件0.05）以上者，移送法辦；對於上揭數值以下，如輔以其他客觀事實得作為「不能安全駕駛」之判斷時，亦應依規定移送法辦。</p> <p>△參考用語：</p> <p>▲員警：「先生（小姐），您已觸犯刑法第一百八十五條之三公共危險罪，請隨我們至分隊製作筆錄。」</p> <p>△注意事項：</p> <p>查獲駕駛人酒後駕車有違反刑法第一百八十五條之三公共危險罪案件認定不能安全駕駛情事者，請填製「刑法第一百八十五條之三案件測試觀察紀錄表」，並以錄音、錄影（照相）方式存證，連同詢問筆錄、酒精濃度檢測數值資料，併案移送，以強化證據力，提供審、檢辦案參考。</p>						

標準作業程序					
項：交通業務					
目：取締酒後駕車					
程序	辦理事項	注意要點	依據法令名稱條款	聯繫(通報)	備考
8	駕駛人不服取締及異議	<p>一、民眾對舉發違規事實不服者，應委婉予以說明，仍表不服者，應告知其陳述規定與程序。</p> <p>△參考用語：員警：「先生、小姐」抱歉，您的酒精濃度超過標準我們依法告發，請您見諒，如有異議可向裁決機關提出申訴，他們將予調查處理後答覆。</p> <p>二、民眾對員警執行酒測勤務之方法、應遵守之程序或其他侵害利益之情事，當場陳述理由表示異議時，帶班幹部認為其有理由者應立即停止或更正執行行為；認為其無理由者，得繼續執行，另經民眾請求時，應填製實施臨檢盤查（查證身分）民眾異議紀錄表，並交付之。</p>			

附錄九

高速公路執行攔查車輛與違規人稽查安全要領

壹、攔查車輛要領

一、選擇安全地點：

- (一)停車稽查取締時，應選擇路肩較寬或路外有足夠空地可資利用，且視線開闊，無安全顧慮之處所，儘量避免在高架路段執勤。
- (二)交通狀況複雜地點，應避免作攔車稽查。
- (三)夜間攔車，應選擇靠近燈光處。
- (四)執勤人員對於轄線內，可供停車之處所應詳加瞭解，以供在行進間攔停違規車用。
- (五)攔車稽查地點，應不妨害違規人及公眾安全。

二、攔車要領：

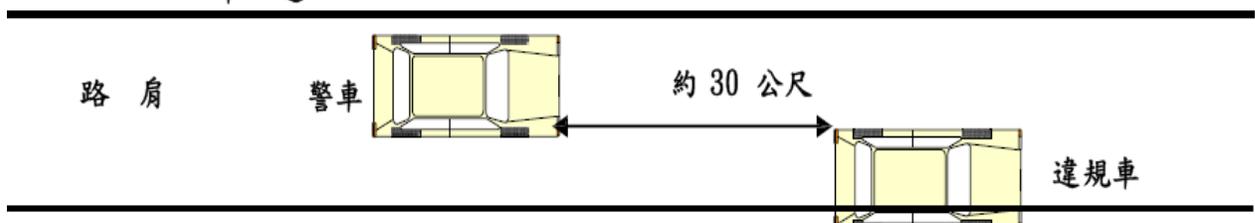
(一)停止間：

- 1.車輛停止間，應至少有一人在車外，持紅旗或指揮棒準備攔車，嚴禁全部坐於車內，發現違規始突然衝出攔車。
- 2.要隨時注意後方來車。
- 3.要保留足夠的彈性空間，切勿站立車旁或緊貼他物站立，以致面臨前有來車，後無退路的危險狀況；最佳的攔車位置是站立於巡邏車的前方。
- 4.要站立於路肩或路外，切忌站立於車道中。
- 5.要寬估停車距離：攔車時應寬估駕駛人應有的停車距離，以免發生危險。
- 6.不可以身擋車。
- 7.不可自恃權威，要有攔車不停的心理準備，隨時應付駕駛人違常舉動。
- 8.交通狀況複雜時，不要攔車，以免肇致事故。

(二)行進間攔車：

- 1.選定攔車地點。
- 2.查看其他行車狀況，尤其應注意後方來車。
- 3.開啟警示燈及可變性標誌(如有裝設)告知違規車並提醒後方來車，同時開啟方向燈。
- 4.必要時使用喇叭告訴違規人，或閃爍前大燈警示違規人靠邊停車。
- 5.儘可能避免使用警報器，以免駕駛人不知所措或緊急煞車；必要時以擴音器引導違規人到達停車地點。
- 6.違規車輛開始靠邊之際，即先記下車號，靠邊停妥後，再進行查詢手續。
- 7.當違規人對警方攔車有所反應，執勤人員應準備煞車，最好將腳置於煞車踏板上，以防駕駛人緊急煞車。
- 8.違規人停車後，執勤人員應將巡邏車停於違規車「後方」約 30 公尺處，完全離開車道停車，如果可能時，應微靠違規車左方。

車道



9. 如果違規車未完全離開車道停車，應以擴音器指揮其停妥。
10. 多車道之內車道攔車過程中，巡邏車應保持在違規車右後方，以防追撞，並可控制鄰近車道後方來車。
11. 避免在路肩狹窄或交通擁擠路段攔車。
12. 夜間攔停違規車後，應先以遠光燈照射其車內，觀察車內動靜，確定無異常舉動後，應關閉大燈，以免在接近違規車過程中，處於敵暗我明狀態。
13. 共同執勤同仁，應養成默契，互相協調，分工合作，並有榮辱與共、安危一體的共識。
14. 攔停車輛後，除駕駛員警外，其餘人員應立即下車，其中一人接近違規車，其餘人員在巡邏車外警戒，必要時以擴音器指揮違規車上人員坐於車內，便於控制，並維護其安全。

貳、與違規人接觸：

一、初步接觸：

- (一) 沒有比「禮貌」更好的方法，作為執勤接觸的開端，以適當的態度，無偏見、有效的執勤方法，可以減少摩擦。
- (二) 接近違規人，應以職業性、禮貌性及肯定的態度：
 1. 表現像做生意一樣，使違規人認為自己將受到公平的待遇。
 2. 禁止有以下之態度和行為：如抽煙、咀檳榔、咬牙籤及嚼口香糖等。
- (三) 最初一分鐘的接觸，將決定此次執法的成敗：
 1. 與違規人打招呼後，應先解釋攔車的理由，口氣應肯定、禮貌，不要以責備質問的口吻，如「你開那麼快幹什麼？」、「你知道我為什麼攔你嗎？」等。
 2. 在不知道違規人姓名前，應稱呼其「先生」、「女士」、「小姐」；取得證件後，即可以「X先生」、「X女士」、「X小姐」稱呼，唯語氣必須莊重，尤其對年輕小姐應特別注意。
- (四) 索取證件：在告知違規事實後，索取證件時，應要求違規人親自將駕行照取出，千萬不要接過違規人的皮夾等物品。

二、採取適當的行動：

- (一) 執勤人員之一切作為，均應本善良的出發點，有時勸導或解釋比掣單舉發更有效及爭取民眾合作。
- (二) 應以違規事實決定你的行動，不要以駕駛人的態度決定之。

三、以自然的態度接近違規人：

- (一) 任何行動均要率直、誠懇，不可猶豫，更不要加上個人情緒。
- (二) 儘量少對話，但對於違規人誠懇的問題應予回答。
- (三) 違規人是違反國家法令，不是執勤人員的法令，亦非在執勤人的道路上違規，一切只依法行事，不可有權利感，一切作為均以交通安全、秩序為出發點。
- (四) 不要陷於爭論，亦不要發表演說。
- (五) 對違規人激怒的言語應置之不理。

四、注意安全：

- (一) 違規人停妥車後，執勤人員應迅速下車，不可逗留在車上等違規人過來。否則，如果違規人持有武器有意加害你，你將很容易被作為攻擊的目標，而毫無反擊或躲避的能力。
- (二) 開啟車門下車前，應從後視鏡觀察後方來車，避免發生危險。

- (三)接近違規車時，最好從違規車右方接近，避免置身於往來車輛的危險之中。
- (四)夜間接近違規車前，應先以遠光燈照射違規車內部，觀察車內人之舉動，確定無安全之虞後，應關掉大燈，持手電筒接近。
- (五)持手電筒應持於左手，保持右手可以隨時用槍；持手電筒不可持於身體正中央，以免成為攻擊（射擊）之目標。
- (六)接近違規車後方時，應稍事停留，觀察車內乘客之舉動，尤其手部之動作，及車內是否有非法物品、武器等，再謹慎接近。
- (七)避免停留在違規車與巡邏車之間過久，以防被駕車傷害。
- (八)絕對不可將手、身體或槍枝等伸入違規車內，亦不可立於違規人可以接觸到你槍枝的位置。
- (九)任何時刻都應保持雙手平衡站立，並站在有利的位置。
- (十)掣單時，應至少有一人警戒。
- (十一)除夜間或雨天外不得坐於巡邏車內掣單。
- (十二)如果違規人下車，再與違規人交談時，配槍之一側應遠離違規人，並與違規人保持適當距離站立。
- (十三)行進間攔車，應避免與違規車並行，或減少其時間，以防備攻擊。
- (十四)直至違規車離去之前，不可以片刻分神，甚至失去警覺性。
- (十五)要有任何人都可能危害執勤人員之心理準備。
- (十六)攔車後應指揮違規車內人員坐於車內，由執勤人員接近違規車，索閱證件，回巡邏車掣單後，再送交違規人簽名。

附錄十

高速公路酒後駕車外顯行為特徵判斷要領

一、匝道路檢：

- (一)對路檢管制設施反應遲鈍、差點撞及安全設施。
- (二)臉色紅潤或眼睛有血絲。
- (三)聞到酒氣。
- (四)講話大聲。
- (五)夜間未開啟頭燈。
- (六)見警察實施路檢即倒車或調頭駛離。
- (七)駕駛人下車後腳步不穩、走路歪斜、須他人扶持。

二、收費站路檢：除前項匝道路檢判斷依據外，尚有下列要領：

- (一)進收費站時行車不穩。
- (二)近收費票亭時未減速而驟然停車。
- (三)近收費票亭時未即時搖下車窗繳票（費）。
- (四)錯行繳費車道或近收費票亭時突然變換車道。

三、機動攔查：

- (一)行駛於車道中但車身搖擺不定（忽左、忽右）。
- (二)偏離車道跨越車道行駛或駛出邊線。
- (三)超（低）速行駛，較規定速限約高出（低於）十六公里。
- (四)超速且伴隨連續變換車道。
- (五)行駛中驟然減速、加速或變換車道。
- (六)靠近前方車輛時未即時踩煞車，險撞擊前車。
- (七)方向燈號與變換車道行為不一致。
- (八)白天行經隧道未開頭燈或夜間行駛未開頭燈。
- (九)逆向行駛。
- (十)駕駛人不正常徵候（如駕駛人眼睛凝視前方、雙手緊抓方向盤、坐姿前傾與擋風玻璃距離太近、冷天開著車窗。