

編號：3125

議題研析

一、題目：WHO 防制酒後駕車政策指引之法制啟示—以德法為例

二、議題所涉法規

道路交通管理處罰條例、道路交通安全法規則

三、背景說明（緣起）

酒後駕車因酒精影響駕駛人之注意、判斷及反應能力，易造成重大交通事故，向為各國道路交通安全之重要課題。我國近年雖持續強化酒駕防制措施，相關肇事致人死傷事件仍時有所聞，尤其部分酒駕行為人於受行政處罰或刑事制裁後仍反覆再犯，不僅危及公眾交通安全，亦促使社會要求政府持續強化防制措施。

近年國際酒駕防制政策除透過刑事及行政責任加強嚇阻外，更逐漸重視對年輕、新手駕駛人及酒駕再犯者等高風險族群採取差別化管理，並結合科技設備降低酒後駕車風險。世界衛生組織(World Health Organization, WHO) 並於「Drink-Driving: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners」中，將前述措施整理為酒駕防制之有效策略，德國及法國相關法制亦反映此一政策發展方向。

四、問題爭點

WHO 所倡議之有效酒駕防制策略為何？我國現行法制是否已納入相關制度？德國及法國如何分別透過高風險駕駛人管理及酒精鎖定裝置制度防制酒駕，其規範內容與我國現行法制有何差異？

五、探討研析

（一）WHO 多元防制酒駕之政策指引

WHO 於「Drink-Driving: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners」中指出，酒後駕車防制之關鍵，在於建立兼具風險管理及事前預防功能之制度，而非僅依賴事後刑事制裁，並將下列措施列為有效策略：

1. 設定血液酒精濃度（Blood Alcohol Concentration, BAC）法定限值，並對高風險族群採取較嚴格之限制。WHO 建議一般駕駛人之血液酒精濃度上限以 0.05 g/dl 為宜，對於年輕駕駛人、新手駕駛人及職業駕駛人等高風險族群，則應採取更低之限值，甚至實施零酒精容忍政策；對於血液酒精濃度超過法定限值者，亦應依其超標程度施以相應處罰¹。
2. 透過漸進式駕駛執照制度（Graduated Driver Licensing, GDL）加強年輕及新手駕駛人之管理。WHO 認為駕駛經驗不足者發生交通事故之風險較高，因此可透過試用期制度、更低之血液酒精濃度限值及強化駕駛教育等方式，逐步培養安全駕駛習慣，以降低事故發生率²。
3. 結合酒精鎖定裝置（Alcohol Interlock）等科技措施，降低酒駕再犯風險。WHO 指出酒精鎖定裝置可透過呼氣酒精檢測與車輛啟動系統之連結，直接防止酒後駕車行為之發生，對於酒駕再犯者及職業駕駛人尤具成效³。

（二）德國新手駕駛人管理制度

德國道路交通法（Straßenverkehrsgesetz, StVG）第 24a 條規

¹ World Health Organization, Drink driving: A road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva: WHO, 2022, pp. 19-21.

² Ibid., pp. 22.

³ Ibid., pp. 23.

定，一般駕駛人吐氣所含酒精濃度達 0.25 mg/L 或血液中酒精濃度達 0.5‰ 以上，即構成行政違規；如有危險駕駛情形，尚得依刑法追究刑事責任。惟同法第 24c 條進一步規定，未滿 21 歲之駕駛人及第 2a 條所定試用期間（Probezeit）內之新手駕駛人，不得於飲酒後駕駛動力車輛，即採取零酒精容忍制度。

此外，第 2a 條規定初次取得駕照者應適用 2 年試用期，如於試用期間發生酒駕等重大違規，除罰鍰及記點外，尚須參加駕駛再教育課程，並延長試用期間；再犯者將接受交通心理諮商，情節重大者甚至可能遭吊銷駕駛執照。簡言之，德國係透過一般駕駛人與新手駕駛人之雙軌血液酒精濃度限制，並配合試用期制度及再教育措施，展現其對高風險駕駛人採取差別化管理之制度特色。

（三）法國酒精鎖定裝置制度

法國近年積極推動酒精鎖定裝置（Éthylotest Anti-Démarrage, EAD）制度，該裝置係將呼氣酒精檢測設備與車輛發動系統連結，駕駛人須先完成酒測，未超過法定標準始得啟動車輛⁴。依法國道路法典（Code de la route）第 L234-2 條第 1 項第 7 款及第 L234-8 條第 2 項第 8 款規定，法院得禁止酒駕違規者及拒絕接受酒測者駕駛未裝設酒精鎖定裝置之車輛；同法第 L234-16 條第 1 項規定，違反前開限制者應受刑事處罰。此外，地方行政長官（Préfet）依同法第 R224-6 條第 1 項規定，亦得以行政命令，於最長 1 年期間內，限制酒駕違規者僅得駕駛裝設酒精鎖定裝置之車輛，以取代駕照吊扣處分。

除酒駕再犯者外，法國亦將酒精鎖定裝置運用於公共運輸領域。依 1982 年 7 月 2 日關於大眾運輸命令（arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes）第 70 條之 1 及第 75 條之 1 規定，大眾運輸客車（自 2015 年 9 月 1 日起）及校車（自 2010 年 1 月 1 日起）均應裝設酒精鎖定裝置，以降低重大交通

⁴ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-lusager/conducteurs-avec-ead/lethylotest-anti-demarrage#fonctionnement-de-lead-3869>，最後瀏覽日期：2026 年 7 月 3 日。

事故風險⁵。易言之，法國除將酒精鎖定裝置運用於酒駕違規者管理外，並擴及公共運輸領域，反映酒駕防制已由傳統事後處罰模式，逐步轉向結合科技設備與風險管理之事前預防模式。

（四）小結

WHO 所倡議之酒駕防制策略，並非著重於單一措施，而係透過血液酒精濃度限制、差別化駕駛管理及科技介入等多元手段，建立兼具風險管理及事前預防功能之綜合防制體系。值得注意者，我國法制亦已採行部分相類措施。例如，2013 年修正前道路交通安全規則第 114 條規定，即對新手駕駛人及職業駕駛人採較一般駕駛人更低之酒測標準；惟其後隨一般標準同步下修，現行規範已趨一致⁶，對高風險族群之差別化管理已不若德國制度明顯。此外，2019 年增訂道路交通管理處罰條例第 35 條之 1 規定，引進車輛點火自動鎖定裝置（酒精鎖）制度，同法國一樣將其作為防制酒駕再犯之措施；惟法國並將酒精鎖作為吊扣駕照處分之替代措施，且擴及公共運輸車輛之預防性運用，而我國則僅適用於酒駕遭吊銷駕照後重新考領者。

整體而言，德國及法國相關制度與運作經驗，反映近年酒駕防制法制朝向高風險駕駛人管理及科技輔助措施之發展趨勢；至於我國制度是否有進一步調整之必要，仍應由主管機關衡酌交通安全、執行成本及社會接受度等因素審慎評估。

撰稿人：吳欣宜

⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/securite-transport-routier-ethylotests-pesage-arrimage-controle-technique>，最後瀏覽日期：2026 年 7 月 3 日。

⁶ 2013 年 6 月 11 日修正前之道路交通安全規則第 114 條第 2 款及第 3 款規定：「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：...二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升〇・二五毫克或血液中酒精濃度超過百分之〇・〇五。三、自中華民國一百零二年一月一日起，未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿二年之駕駛人或職業駕駛人駕駛車輛時，飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升〇・一五毫克或血液中酒精濃度超過百分之〇・〇三。」2013 年 6 月 11 日將道路交通安全規則第 114 條第 2 款修正為「飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升零點一五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零三以上」，並刪除第 3 款規定，後續款次依序調整。