

108-049-3452
MOTC-IOT-106-SEB008

代客駕車服務制度之研究



交通部運輸研究所

中華民國 108 年 3 月

108-049-3452
MOTC-IOT-106-SEB008

代客駕車服務制度之研究

著者：蔡中志、黃慧娟、王銘亨、鄧學仁、周文生、
許義寶、周慶東、許志誠、李銀英、廖英志、
王瑞德、陳俊男、張峻誠、張開國、葉祖宏、
喻世祥

交通部運輸研究所

中華民國 108 年 3 月

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

代客駕車服務制度之研究 / 蔡中志等著. -- 初
版. -- 臺北市：交通部運研所，2019.03

面；公分

ISBN 978-986-05-8636-7(平裝)

1. 交通管理 2. 運輸服務

557

108001701

代客駕車服務制度之研究

著者：蔡中志、黃慧娟、王銘亨、鄧學仁、周文生、許義寶、
周慶東、許志誠、李銀英、廖英志、王瑞德、陳俊男、
張峻誠、張開國、葉祖宏、喻世祥

出版機關：交通部運輸研究所

地址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw (中文版>數位典藏>本所出版品)

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國 108 年 3 月

印刷者：全凱數位資訊有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 65 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：400 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

GPN：1010800270 ISBN：978-986-05-8636-7 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：代客駕車服務制度之研究			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 978-986-05-8636-7(平裝)	政府出版品統一編號 1010800270	運輸研究所出版品編號 108-049-3452	計畫編號 106-SEB008
本所主辦單位：運輸安全組 主管：張開國 計畫主持人：張開國 研究人員：葉祖宏、喻世祥 聯絡電話：(02)2349-6853 傳真號碼：(02)2545-0429	合作研究單位：中華民國運輸學會 計畫主持人：蔡中志 研究人員：黃慧娟、王銘亨、鄧學仁、周文生、許義寶、周慶東、許志誠、李銀英、廖英志、王瑞德、陳俊男、張峻誠 地址：臺北市南京東路五段 102 號 10 樓之 3 聯絡電話：(02) 27476673		研究期間 自 106 年 5 月 至 106 年 11 月
關鍵詞：代客駕車、服務業、法制化			
摘要： 「代客駕車」服務是因應民眾飲酒後，無法自行駕駛車輛回家的需求，為降低酒駕肇事的選項之一。為確保民眾及代駕業者之間的權益，及生命財產安全，應建立完善的代駕管理制度。本研究比較各國實施「代客駕車」的案例，並赴日本及韓國實地考察「代客駕車」的管理制度、法制化過程、施作方式、相關配套措施與實施成效。為瞭解國內道路交通環境、現有之「代客駕車」的市場需求及運作機制與問題，本研究透過舉辦多次產、官、學與專家座談會，吸收各界意見，以提出不同強度之管理方案。包括代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項草案、「代客駕車服務業管理辦法」草案等，可提供主管機關做為法令修訂及道安政策推動之參據。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
108 年 3 月	332	400	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： ☐ 密 ☐ 機密 ☐ 極機密 ☐ 絕對機密 （解密條件： ☐ 年 月 日解密， ☐ 公布後解密， ☐ 附件抽存後解密， ☐ 工作完成或會議終了時解密， ☐ 另行檢討後辦理解密） ☒ 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: Research into Designated Driving Services			
ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-05-8636-7(pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010800270	IOT SERIAL NUMBER 108-049-3452	PROJECT NUMBER 106-SEB008
DIVISION: Safety Division DIVISION CHIEF: Kai-Kuo Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Kai-Kuo Chang PROJECT STAFF: Tsu-Hurng Yeh ,Shih-Hsiang Yu PHONE: 886-2-23496853 FAX: 886-2-25450429			PROJECT PERIOD FROM May 2017 TO November 2017
RESEARCH AGENCY: Chinese Institute of Transportation PRINCIPAL INVESTIGATOR: Tsai Chung-Chih PROJECT STAFF: Hui-Chuan Huang, Ming-Heng Wang, Shyue-Ren Teng , Chou Wen-Sheng, Yih-bao Shiu, Ching-Tung Chou, Chih-Cheng Hsu, Yin-Ying Li, Ying-Chih Liao, Jui-Te Wang, Jun-Nan Chen, Chun-Cheng Chang ADDRESS: 10F.-3, No.102, Sec. 5, Nanjing E. Rd., Songshan District, Taipei City 105, Taiwan (R.O.C.) PHONE: 886-2-27476673			
KEY WORDS: designated driving, service industry, legalization			
ABSTRACT: Designated driving services (DDS) are one method of reducing the risk of intoxicated drivers attempting to drive back home themselves. Although DDS have been implemented for many years around the world, only Japan and Canada have legalized DDS management so far. Most other countries do not have well-defined official standards which leads to price competition and poor service quality. In order to protect the rights of those involved, and ensure the life and property safety of both customers and designated drivers, a fair and objective DDS management system must be established in advance. The purpose of this study is to create an objective DDS management system suitable for the road environment in Taiwan. Inspiration is taken from the implementation experience, effects, and legalization of DDS systems in various countries, including field visits to Japan and South Korea. An official DDS management system is proposed based on the current issues and demands of the DDS market, including opinions from the DDS industry, authorities, and civil society. The proposed legalization of a DDS management system includes amendments to the Highway Act and a draft of "Regulations for Designated Driving Service Industry Management." These regulations cover driving licenses, driver qualifications, charging standards, insurance requirements, and related support measures. The results of this study can be used as a reference to the amendment of regulations and policies for promoting road safety.			
DATE OF PUBLICATION March 2019	NUMBER OF PAGES 332	PRICE 400	CLASSIFICATION ☐ RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐ SECRET ☐ TOP SECRET ☒ UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目 錄

第一章 緒論.....	1
1.1 計畫緣起	1
1.2 研究範圍對象.....	2
1.3 研究方法	3
1.4 研究內容與完成工作項目	3
第二章 我國酒駕防制與代客駕車現況.....	7
2.1 酒後駕車肇事統計	7
2.2 酒後駕車處罰規定.....	11
2.3 酒後駕車防制策略.....	17
2.4 酒後代客駕車現況.....	20
第三章 各國酒駕防制與代客駕車概況.....	27
3.1 韓國	27
3.1.1 韓國酒駕肇事統計	27
3.1.2 韓國酒駕處罰規定	28
3.1.3 韓國酒駕防制策略	29
3.1.4 韓國防制酒駕之代駕概況	31
3.2 美國	35
3.2.1 美國酒駕肇事統計	35
3.2.2 美國酒駕處罰規定	38
3.2.3 美國酒後駕車防制策略.....	38
3.2.4 美國防制酒駕之代駕概況	47
3.3 英國	54
3.3.1 英國酒駕肇事統計	54
3.3.2 英國酒駕處罰規定	56

3.3.3 英國酒駕防制策略	57
3.3.4 英國防制酒駕之代駕概況	58
3.4 加拿大	61
3.4.1 加拿大酒駕肇事統計	61
3.4.2 加拿大酒駕處罰規定	62
3.4.3 加拿大酒駕防制酒駕策略	63
3.4.4 加拿大防制酒駕之代駕概況	65
3.5 新加坡	68
3.5.1 新加坡酒駕肇事統計	68
3.5.2 新加坡酒駕處罰規定	68
3.5.3 新加坡酒駕防制策略	69
3.5.4 新加坡防制酒駕之代駕概況	69
3.6 德國	72
3.6.1 德國酒駕肇事統計	72
3.6.2 德國酒駕處罰規定	76
3.6.3 德國酒駕防制策略	84
3.6.4 德國防制酒駕之代駕概況	86
3.7 香港	86
3.7.1 香港酒駕肇事統計	86
3.7.2 香港酒駕處罰規定	89
3.7.3 香港防制酒駕策略	91
3.7.4 香港防制酒駕之代駕現況	99
第四章 日本酒駕防制與代客駕車制度	105
4.1 日本酒駕肇事統計	105
4.2 日本酒駕處罰規定	105
4.3 日本酒駕防制策略	108

4.3.1 概說	108
4.3.2 任務分工	108
4.3.3 交通安全協會的組織	110
4.3.4 防止酒醉駕車的相關措施	110
4.3.5 對於酒醉駕車可疑人士的通報訓練	111
4.4 日本防制酒駕之汽車代駕業	111
4.4.1 概說	111
4.4.2 代客駕車制度之主管機關與執行機關	113
4.4.3 代客駕車業者之資格	113
4.4.4 代客駕車服務的收費標準	114
4.4.5 代客駕車業者之定型化契約	114
4.4.6 代客駕車業者對於消費者的保護機制	114
4.4.7 有關保障損害賠償的保險結構	114
4.4.8 代客駕車業者在何情形可拒絕提供代客駕車服務 ..	115
4.4.9 其他	115
4.5 日本汽車代駕業之法律	118
4.5.1 日本汽車代駕業適正化之法律	118
4.5.2 代客駕車之標準定型化契約	133
第五章 我國代客駕車服務制度研擬	137
5.1 方案評估	137
5.2 定型化契約	142
5.2.1 代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項草 案總說明	142
5.2.2 代客駕車服務業定型化契約範本（草案）	147
5.3 代客駕車服務業管理辦法	149
5.4 法制化的侷限	172

第六章 結論與建議	173
6.1 結論	173
6.2 建議	178
參考文獻	181
附錄 A 我國酒後駕車刑法修法歷程	189
附錄 B 我國酒後駕駛道路交通管理處罰條例修法歷程	191
附錄 C 我國酒後駕車道路交通安全規則修法歷程	201
附錄 D 相關會議紀錄	205
1. 106 年 6 月份第 1 次工作會議紀錄	205
2. 106 年 7 月份第 2 次工作會議紀錄	209
3. 代客駕車服務制度研究計畫與國內業者座談會議紀錄	211
4. 代客駕車服務制度研究計畫與國內專家學者座談會議紀錄	217
5. 代客駕車服務業管理辦法擬訂與國內產官學界座談會議紀錄	227
附錄 E 日本代駕制度與酒駕防制考察實錄	239
1. 福岡縣警察本部暨福岡縣交通安全協會	240
2. 公益社團法人日本運轉代行協會與國際交通安全學會	253
3. ミント代客駕車業者實地考察與座談	261
4. 小結	279
附錄 F 韓國代駕制度與酒駕防制考察實錄	281
1. 韓國代駕制度與酒駕防制相關問題座談會	281
2. 小結	294
附錄 G 期中報告審查意見處理情形表	297
附錄 H 「研商代客駕車營運服務及消費者權益保障事項」會議	313

圖目錄

圖 2.1 民國 100 年至 104 年交通事故傷死人數與第一當事者有 飲酒比例	7
圖 2.2 民國 100 年至 105 年 A1 類與 A2 類酒後駕車肇事件數.	8
圖 2.3 1987-2015 年歷次修法與酒駕肇事死亡人數統計趨勢圖	9
圖 2.4 我國計程車車隊代理駕駛服務之操作流程	24
圖 3.1 歷年酒後駕車死亡人數及 100 百萬延車英里死亡率 (NHTSA, 2016)	37
圖 3.2 酒後肇事當事人近五年違規紀錄 (依肇事時 BAC 區分) (NHTSA, 2016)	38
圖 3.3 NDDDS 選單圖示	51
圖 3.4 美國 Dryver 載客服務公司服務頁面	53
圖 3.5 新加坡反酒駕活動	69
圖 3.6 酒駕造成之交通意外事故	72
圖 3.7 德國 2015 年酒駕傷亡案件駕駛人酒精濃度分布及人數統 計表	74
圖 3.8 德國 2005-2015 年酒駕案件及傷亡統計	75
圖 3.9 2016 年上半年與 2015 年同期(致命)交通意外發生數與 增減率之比較	87
圖 3.10 2016 年上半年與 2015 年下半年(致命)交通意外發生數 與增減率之比較	87
圖 3.11 2016 年上半年與 2015 年同期受酒精呼氣測試者與酒 精含量超過法令限度之比較	88

圖 3.12	2015 年與 2014 年(致命)交通意外發生數與增減率之比較.....	88
圖 3.13	香港 2007 年至 2016 年（上半年）酒駕件數統計	89
圖 3.14	香港尖沙咀-不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛花車巡遊 2016 道路安全活動	98
圖 3.15	香港尖沙咀-不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛花車巡遊 2016 警察樂隊表演	98
圖 3.16	香港尖沙咀-不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛之花車巡遊 2016 道路安全巴士展覽	99

表目錄

表 2.1 臺灣地區 2004 年至 2015 年小客車 A1 事故成因統計....	11
表 2.2 酒精濃度超過規定標準統一裁罰基準表.....	16
表 2.3 我國計程車車隊酒後代駕服務收費參考標準	23
表 2.4 我國代客駕車公司酒後代駕服務收費標準	25
表 3.1 近年韓國酒駕發生件數與造成死傷人數統計表	28
表 3.2 與酒後駕車（BAC $\geq$ 0.08g/dL）有關事故-依死亡當事人身 份別	36
表 3.3 美國防制酒後駕車相關策略作法、執行現況及成效	40
表 3.4 美國防制酒後駕車之預防、干涉及溝通與宣導策略	46
表 3.5 英國近十年酒後駕車事故傷亡人數	56
表 3.6 加拿大渥太華市代客駕駛管理制度彙整表	66
表 3.7 德國酒駕交通事故統計	73
表 3.8 德國 2005-2015 年酒駕案件及傷亡統計表	75
表 3.9 2015 與 2014 年度數量增減百分比	75
表 3.10 血液酒精濃度未達千分之 0.5 之課處標準	79
表 3.11 德國酒後駕車之法律效果	82
表 3.12 香港 2007 年至 2016 年（上半年）酒駕件數統計	89
表 3.13 香港三級刑罰制度	90
表 3.14 香港『危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害』之刑罰	91
表 4.1 日本近年酒駕交通事故案件數與酒駕造成死亡案件數統 計表	105

表 4.2 日本對於酒醉駕車事件的處罰機制	106
表 5.1 與國際主要國家比較代客駕車管理及現況	137
表 5.2 法制化管理方案比較表	141
表 5.3 代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項草案	143
表 5.4 公路法修正草案條文對照表	155
表 5.5 代客駕車服務業管理辦法(草案)	161
表 6.1 與國際主要國家比較代客駕車管理及現況	173
表 6.2 法制化管理方案比較表	175
表 6.3 各國酒駕防制策略彙整表	176

第一章 緒論

1.1 計畫緣起

交通部為改善交通安全，降低事故傷亡人數，訂定 106 年至 108 年之交通安全目標—將道路交通事故 30 日內死亡人數從目前每年 3,000 人降至 2,500 人（3 年減少 15%或 500 人），18-24 歲年輕族群騎乘機車死亡人數從每年 400 人降至 250 人（3 年減少 150 人），以及酒駕零容忍。

酒駕肇事往往造成生命及財產的損失，社會對於嚴格取締酒駕之惡質行為都有共識，並同聲譴責。政府各部會及民意代表對於防制酒駕課題亦非常重視，提出多項建議如：提高對酒駕者的罰則、增加對酒駕者的矯正方式、強化警方的執法工作、重視宣導教育、思考代駕服務等。為達到交通部所訂定的交通安全目標，有效的防制酒駕是其中一項重點工作，運用前述包括預防性、嚇阻行為、事後處罰、行為矯正等多種措施，以期減少酒駕的發生。

為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，目前在國內已有許多縣市實施由計程車業者提供「代客駕車」的類似服務，惟國內現行法令及相關的制度，如駕駛員的條件、消費爭議處理等，尚未有明確的規範。在國際上以日本對於業者的管理制度最為健全。日本於 1975 年即有此種服務，從私有車輛較多的都市區域開始發展。隨著近年酒後駕車所造成的重大傷亡，代客駕車產業更加蓬勃成長，以提供客戶服務。日本制定「代客駕車業」法（汽車代駕業適正化之法律），法令係於 2001 年施行，主管單位在中央為國土交通省與警察廳，在地方則為都道府縣公安委員會，提供業者的認證制度，以達到行車安全及用戶保障的目的。代客駕車業者全國協會及相關協會自發性建立優良的代駕公司評鑑制度，包括有保險、無重大違規、遵守法令等，以利民

眾選擇。代客駕車業者相當密集，遍布日本各地，亦包括鹿兒島、沖繩縣等，有超過百家業者提供服務。

為積極推動「代客駕車」制度在國內運作，發揮防制酒醉駕車成效，交通部於 106 年 2 月 24 日召開「轄管計程車車隊酒後代駕服務管理」會議紀錄，會議結論（三）建議是否參考日本作法，訂定較為完整周延代客駕車相關服務業法令規範之可行性。會後並於 106 年 3 月 23 日交路字第 1060402399 號函，函請本所辦理相關專案研究，並將研究結論建議報部，俾供作為後續政策推動之參考。

本研究蒐集國外有關「代客駕車」的實施制度、案例及相關配套措施與實施成效，同時蒐集各國防制酒醉駕車具體措施及成效，並赴日本及韓國參訪，實地考察、學習日本與韓國有關「代客駕車」的施作方式及管理制度，以日本、韓國作法為基礎，考量國內道路交通環境，分析並評估國內「代客駕車」是否有納管之必要性，研擬適用國內的「代客駕車」服務管理制度，包含業者資格、收費標準、定型化契約範本、保險機制及相關配套措施等，並提出建議方案。同時提出其他適合於我國實施的防制酒駕方法、措施、活動創新做法，提供主管機關擬訂相關交通安全策略及法令修訂之參考依據。

1.2 研究範圍對象

本研究範圍在國外文獻資料蒐集部分包括美國、加拿大、日本、韓國、新加坡、香港、德國及英國等國家主要城市，以了解各國有關管理制度、規範及防制酒駕措施之相關文獻，包含主管機關、業者資格、收費標準、消費者權益、保險、評鑑制度及相關配套措施等，以及防制酒駕的措施包括如：指定駕駛、裝設酒精鎖、處罰共乘者及賣酒商、行為矯治方式、宣導方式、執法方式、NGO 民間組織的合作與活動等。

本研究進行實地參訪對象為日本、韓國及國內相關業者，日本是全世

界所有國家當中，酒後代客駕車制度和法令最為完善的國家，韓國則是酒後代駕服務業最興盛的國家。在日本、韓國部分，本研究參訪相關機關、業者及防制酒駕執行單位，了解日本、韓國的法令規範、實際執行狀況、以及防制酒駕的具體措施及成效。國內部分，則參訪相關業者，瞭解目前提供「代客駕車」的服務內容、營運方式、市場、需求特性及所遭遇的問題。

1.3 研究方法

本研究採用研究方法共有：

（一）文獻回顧分析法：藉由蒐集各國有關酒駕肇事防制策略及代客駕車制度的相關文獻，以了解防制酒駕之策略與制度特性。

（二）實地參訪法：本研究參訪日本、韓國及國內業者執行代客駕車的現況，了解業者面臨的問題，並參訪日本及韓國相關防制酒駕機構及代客駕車管理單位。

（三）專家座談法：與學者專家，進行充分溝通討論，並作成具體結論，作為擬定「代客駕車」制度及法令修訂案之參考依據。

1.4 研究內容與完成工作項目

本研究期程全程為 6.3 個月，依計畫完成工作項目及內容分述如下：

（一）文獻回顧

本研究蒐集國外對於「代客駕車」管理規範及防制酒駕措施之相關文獻：

1. 蒐集及回顧文獻範圍包括日本、韓國、美國、英國、加拿大、新加坡、香港及德國等國家，有關酒醉駕車肇事的情形、處罰的法令規定，防制酒駕的創新策略作法，以及各國實施「代客駕車」的執行的法規依據、

執行現況成效等，進行回顧，並蒐集實際案例，包含推動的過程及所面臨的問題。

2. 「代客駕車」案例所涉及的内容包括：法令依據、主管機關、業者和駕駛員資格、收費標準、消費者權益、保險等。

3. 各國防制酒駕的措施及執行成效内容，如酒駕行為矯治、宣導、執法方式、以及與民間組織的合作和創新活動等。

（二）參訪日本、韓國有關「代客駕車」的管理與執行概況

目前國際上有關「代客駕車」的制度以日本的立法及機制作法最為完整與落實，韓國則是酒後「代客駕車」服務業最為興盛的國家。本計畫研究團隊於2017年7月25日至7月30日赴日本參訪，2017年11月8日至11月12日赴韓國首爾參訪，訪問並舉行座談會，就相關「代客駕車」的管理制度，業者實際執行的狀況，以及面臨的議題討論，同時也參訪防制酒駕的相關單位，瞭解防制酒駕的措施及作法。參訪考察的對象和座談議題内容包括：

1. 政府交通管理與執法單位，瞭解「代客駕車」的法令及管理項目，如：主管機關、業者資格、收費標準、消費者權益、保險、相關配套措施、以及執行的成效等。

2. 「代客駕車」業者，以瞭解營運項目、收支狀況、駕駛員招募和訓練情形、實際營運方式、所使用的車輛及設備、以及乘客的互動與議題，如危機、涉及治安案件處理等。

3. 防制酒駕的相關單位，瞭解防制酒駕的措施及創新作法，如：政府部門、執法機關、教育單位、道路安全組織、醫療院所、職業團體、及學術機構等。

4. 舉辦座談，參訪期間並邀請相關交通管理單位，如國土交通部、執

法單位、代客駕車業者、代客駕車業者協會、代客駕車司機等相關人員，進行座談，確實瞭解日本、韓國在實施「代客駕車」實際執行與管理所面臨的問題，作為國內推動「代客駕車」管理，以及未來實施可能面臨問題的參考，減少推動的阻力。

（三）瞭解我國目前實施「代客駕車」的概況

1. 參訪相關業者，瞭解目前提供「代客駕車」的服務內容及營運方式。

目前國內已有許多縣市實施以計程車業者為酒後代駕服務，並訂有參考收費價格（台北市交通局，2013），惟實際執行情形，包含使用「代客駕車」的營運、服務內容、方式及面臨的問題，目前並無相關的研究或統計資料，為能瞭解國內實施「代客駕車」的現況，本研究參訪國內執行「代客駕車」相關業者，以瞭解目前提供「代客駕車」的服務內容、營運方式及相關課題。

2. 分析目前「代客駕車」的市場、需求特性及所遭遇的問題。

除了計程業者的「代客駕車」服務機制外，目前國內亦有業者開發酒後代駕 APP 平台（聯合新聞網，2016），提供代駕媒合服務，本研究亦針對此類代駕服務情形進行瞭解，以確實掌握「代客駕車」的市場、需求特性及所遭遇的問題。

（四）分析「代客駕車」是否有納管之必要性

1. 根據前述文獻、日本實施「代客駕車」的管理制度、以及我國概況，分析評估「代客駕車」於我國的管理方式。

2. 研析項目包括：主管機關、業者、駕駛員資格、收費標準、定型化契約範本（及其應記載及不得記載事項）、保險機制及相關配套措施等。

3. 本計畫舉辦 3 次產官學座談會，邀請交通、內政等政府單位、計

程車與專營代駕業者、以及學者專家，進行充分溝通討論，並作成具體結論，作為擬定「代客駕車」制度及法令修訂案之參考依據。

4. 對現行法規提出修正方案，並擬定相關說明。

（五）研擬適合我國代客駕車服務制度

綜合各國「代客駕車」制度文獻回顧，及日、韓實地考查結果，含法令規章與實施所面臨問題，考量國內環境，研擬適用國內「代客駕車」管理方案之相關內容，包含公路法修法 3 條、制定「代客駕車服務業管理辦法」、以及「定型化契約」等，提供交通管理及立法單位修法參考。

（六）提出其他適合於我國實施的防制酒駕做法、措施、活動或文化等。

綜合文獻、實地考查結果，分析國內環境及歷年防制酒駕措施成效，研擬適合於我國實施的防制酒駕策略、做法及措施，包含創新活動或文化、教育宣導等。

第二章 我國酒駕防制與代客駕車現況

2.1 酒後駕車肇事統計

(一) 酒後駕車肇事傷亡人數降低

我國近 5 年整體道路交通事故死傷人數逐年攀升，然而酒後駕車肇事的比例未隨交通事故死傷人數增加而上升，反而是呈下降的趨勢。根據內政部警政署統計，自民國 100 年至 104 年 A1 類與 A2 類道路交通事故傷亡統計，從 100 年傷亡人數為 317,318 人，至 103 年已達 415,048 人，大幅增加 97,730 人，增幅比例達 30.8%。而該傷亡人數增長的趨勢，在 104 年已開始反轉降低為 411,769 人，比較 104 年與 103 年之總死傷人數，計減少 3,279 人，降幅比例為 0.79%。進一步從這些傷亡類交通事故中檢視酒後駕車肇事情形，以第一當事人（指當事人為主要肇事原因或責任較重）為有飲酒者，核算其在總傷亡人數所占的比例，從 100 年的數據顯示，第一當事人有飲酒者占總傷亡人數 8.8%，且該比例逐年降低，至 104 年酒駕肇事比例為 4.8%（詳如圖 2-1）。

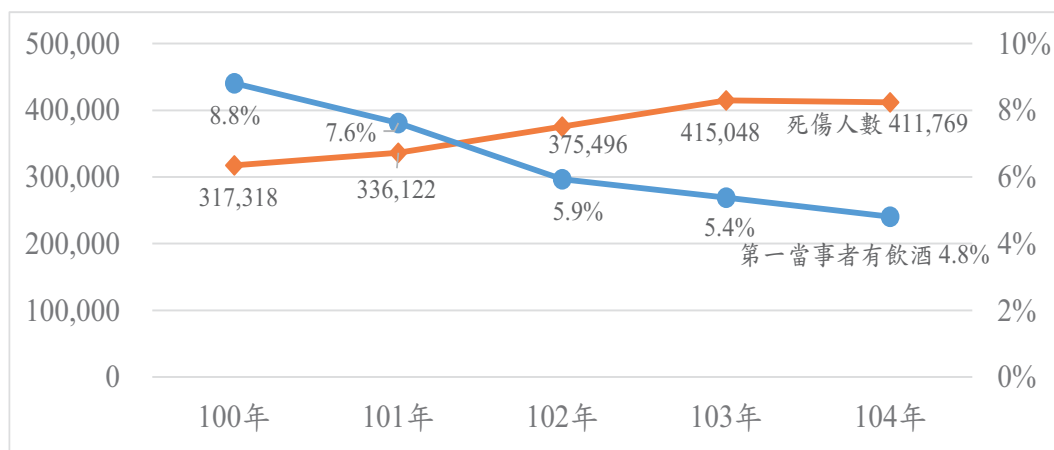


圖 2.1 民國 100 年至 104 年交通事故傷死人數與第一當事者有飲酒比例

依據內政部警政署統計資料顯示，A1 類與 A2 類酒後駕車肇事案件同樣亦呈現逐年下降的趨勢，其中 A1 類酒駕肇事從民國 100 年發生

412 件，直至 105 年已降低至 95 件，降幅達 76.9%。A2 類酒駕肇事則從 100 年發生 11,261 件，至 105 年為發生 5,600 件，降低為 50.3%，故不論 A1 類或 A2 類酒駕肇事發生件數均有明顯的降低（詳如圖 2-2）。

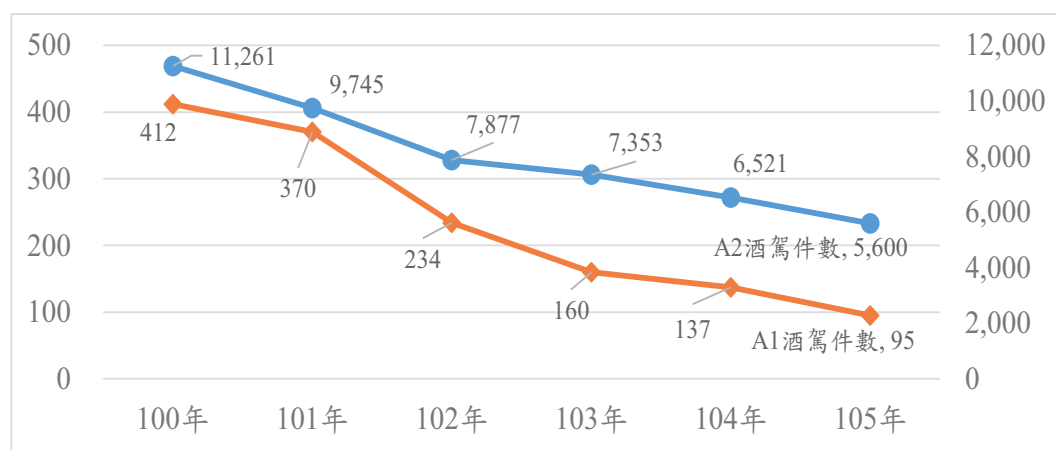
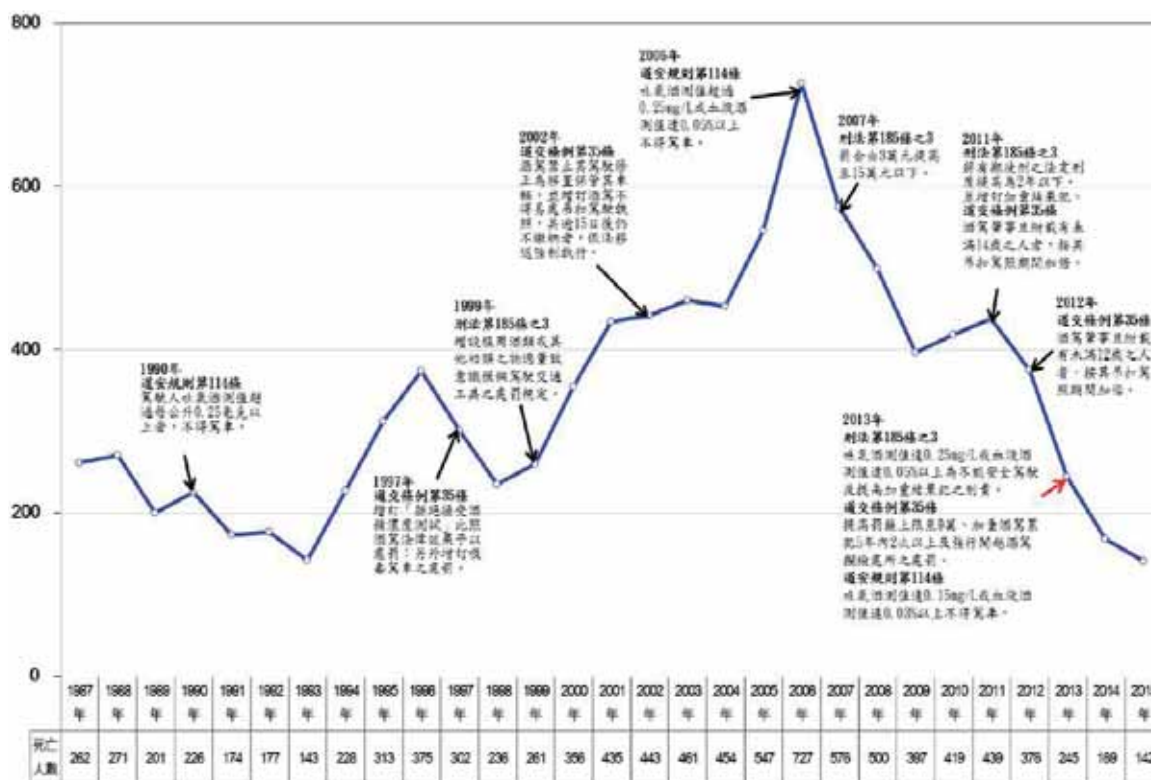


圖 2.2 民國 100 年至 105 年 A1 類與 A2 類酒後駕車肇事事件數

（二）歷次修法與酒駕肇事死亡人數統計趨勢

蔡中志等人（2016）研究指出，酒駕相關法規經多次修正，最近一次因刑法處罰要件明確且處罰重，已達到嚇阻酒駕之效果。經分析酒駕修法歷程，以 2013 年修正幅度最大，其中道路交通管理處罰條例於 2013 年 1 月 14 日將酒駕違規罰鍰額度由 6 萬元提高至 9 萬元，5 年內有第 2 次以上酒駕再犯者，其罰鍰採最高額處罰。此外為防杜駕駛人強行闖越酒駕攔檢點，增訂拒絕停車接受稽查者處 9 萬元、吊銷駕照及施以道路交通安全講習；刑法則於 2013 年 5 月 31 日將行為人吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 以上而駕車，即構成犯罪，影響最鉅；另「提高不能安全駕駛罪法定刑下限」，刪除拘役及單科罰金之刑罰種類，修法後是類行為至少應判處 2 月有期徒刑，並「提高加重結果犯法定刑」；道路交通安全規則於 2013 年 6 月 11 日修正各類駕駛人吐氣酒精濃度達每公升 0.15 毫克以上或血

液中酒精濃度達 0.03%不得駕車，影響最為廣泛。防制酒駕在法律主管機關及各單位共同努力下，酒駕肇事死亡人數已逐年減少，從 2006 年的 727 人死亡，2015 年降至僅 142 人，為歷年最低，防制成效良好，有效遏阻酒駕惡行，降低交通事故發生（詳如圖 2-3）



資料來源：蔡中志等人（2016）

圖 2.3 1987-2015 年歷次修法與酒駕肇事死亡人數統計趨勢圖

（三）酒後駕駛現象仍待改善

前述成果，應可歸功於政府修法訂立嚴厲的處罰、政策推動，以及民眾對於道路交通安全認識的提高等因素所致。然而，在目前社會輿論密切關注與警方高強度的酒駕執法狀況下，雖然酒後肇事狀況有所下降，但酒後駕駛的現象依然未有所改善（周文生等人 2014）。本研究整理交通部統計要覽資料，分析小客車 A1 類道路交通事故中酒後駕車肇事情形，從表 2-1 中可看出，自 2004 年至 2012 年間酒後駕駛一直

高居於事故成因的首位，即使 2013 年至 2015 年近 3 年間，也都是位居第二位或第三位，統計期程每年平均約為 142 件。進一步從表 2-1 得知，小客車 A1 類交通事故平均約占總 A1 事故的 27.5%，其中小客車 A1 事故屬酒後駕駛者平均每年占 22.4%，2013 年至 2015 年也仍在 12%至 17%間。可知縱使酒後駕車法令已較過去嚴苛，但民眾飲酒後駕駛小客車肇事之現象依然待改善。

另有關機車酒後駕車肇事情形，由於機車一直為我國 A1 類交通事故各類車種比例排序的首位，以 105 年交通部統計要覽資料為例，機車 A1 類事故件數占總 A1 件數的 43.7%，其中機車係因酒後駕車而肇事者約占 9%，在各肇事原因分類中排序第 4 位，前 3 名依序為「未注意路況」約占 24%、「未靠右行駛、讓車」約占 17%與「違反號誌、標誌管制」約占 12%。有關機車肇事酒駕防制，本研究將綜整各國酒後駕車防制策略，併入所提出「其他可行酒駕防制策略」綜合性之內容。

表 2.1 臺灣地區 2004 年至 2015 年小客車 A1 事故成因統計

	小客車 A1 事故														A1 事 故 總 件 數 (C)	A/B %	B/C %
	違規 超車	蛇行 逆向 行駛	未靠 右行 駛、 讓車	未依 規定 轉彎 倒車	超速 失控	未依 規定 減速	搶越 行人 穿越 道	未保 持行 車距 離間 隔	酒後 駕駛 、疲 勞失 控 (A)	未注 意路 況	違反 號誌 、標 誌管 制	機件 故障	其他	總 件 數 (B)			
2004	19	24	53	39	102	36	13	26	187	147	68	0	66	780	2502	24.0	31.2
2005	13	21	63	36	122	39	16	23	234	178	79	1	68	893	2767	26.2	32.3
2006	19	15	67	35	94	27	14	25	271	157	89	2	74	889	2999	30.5	29.6
2007	8	12	84	35	51	17	9	17	187	127	65	2	68	682	2463	27.4	27.7
2008	10	10	58	21	59	11	23	16	155	112	62	3	54	594	2150	26.1	27.6
2009	8	12	53	17	41	22	9	25	118	106	66	1	65	543	2016	21.7	26.9
2010	9	17	59	14	33	14	14	10	128	109	54	2	51	514	1973	24.9	26.1
2011	11	17	53	24	32	13	13	17	114	97	61	1	56	509	2037	22.4	25.0
2012	6	14	59	29	35	9	13	12	104	97	61	2	49	490	1964	21.2	24.9
2013	5	17	65	26	30	18	17	19	86	104	39	2	56	484	1867	17.8	25.9
2014	8	16	56	37	36	11	10	8	64	89	40	1	65	441	1770	14.5	24.9
2015	2	7	50	34	21	11	12	10	55	115	68	2	66	453	1639	12.1	27.6
平均	10	15	60	29	55	19	14	17	142	120	63	2	62	606	2179	22.4	27.5

資料來源：交通部統計要覽

2.2 酒後駕車處罰規定

我國近年來酒後駕車問題受到了社會各界的高度矚目，政府也在

這一片人民對酒後駕駛的反彈聲浪中，一再地針對酒後駕駛相關法令研提加重罰則修法後，酒後駕車之行為已訂立相對嚴厲之處罰。有關酒後駕車處罰修法情形說明如下：

（一）刑法

我國刑法第 185 條之 3 於 1999 年 3 月 30 日制定，將酒後駕車由原來僅有的行政責任增列了刑事責任，規定服用毒品、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 1 年以下有期徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金；2007 年 12 月 18 日立法院經黨團協商，將原條文修正為 1 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 15 萬元以下罰金；2011 年 11 月 8 日修法將法定刑度提高為 2 年以下，並增訂酒駕加重結果犯；最近一次修法係於 2013 年 5 月 31 日明定服用酒類不能安全駕駛之標準，刪除拘役及單科罰金，並提高加重結果犯法定刑。刑法第 185 條之 3 歷經 4 次修法，其歷程表列說明如附錄 A（蔡中志、許祖銘，2016），最新條文如下：

中華民國刑法第 185 之 3 條--

駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：

一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。

二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。

三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。

因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。

（二）道路交通管理處罰條例

道路交通管理法規最早緣於 1959 年 6 月 27 日所公布實施之「公路法」，該法雖設有公路安全專章用於公路交通安全管理，並在監督及管理章中訂有相關罰則，但因其條文規定簡略且不夠詳盡，無法符合現行需求。因此，交通部為統一管理公路及交通規則，即會同內政部及司法行政部擬訂「道路交通管理稽查處罰條例」送立法院審議，經審理後修正為「道路交通管理條例」，最後於 1968 年 1 月 24 日修正為「道路交通管理處罰條例」，並提交立法院完成立法程序後由總統公布施行。

道路交通管理處罰條例關於酒駕之處罰，最早源於第 37 條將汽車駕駛人「酒醉」駕車之行為列為裁罰對象；1996 年 12 月 31 日增列對於酒後及吸食毒品駕車「拒絕接受測試檢定」比照酒醉駕車予以處罰；另 2001 年 1 月 2 日修正提高罰鍰並加重汽車駕駛人駕駛執照吊扣期間再酒駕之處罰，以及肇事拒絕接受或肇事無法實施酒精濃度測試之檢定者，應移請受委託機構對其強制實施檢測；2002 年 6 月 7 日將「禁止其駕駛」修正為「移置保管其車輛」，「吊銷」修正為「當場移置保管其車輛及吊銷」；2011 年 1 月 7 日將「汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照」修正為「汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿 14 歲之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分」；另 2012 年 5 月 8 日修正酒醉、吸毒等情況下又附載未滿 12 歲兒童，即加倍吊扣其駕駛執照期間。最近一次修法則於 2013 年 1 月 14 日將罰鍰提高至 9 萬元，5 年內 2 次酒駕及駕駛車輛強行闖越酒駕攔檢點者，處以酒駕最重處罰。道路交通管理處罰條例歷經 11 次修法，相關修法歷程表列說明如附錄 B（蔡中志、許祖銘，2016），最新條文如下：

道路交通管理處罰條例第 35 條--

汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或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：

一、酒精濃度超過規定標準。

二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。

汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。

汽車駕駛人於五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車、吊銷該駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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。

汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。

汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時

檢附繳納罰鍰收據之限制。

前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第四項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。

（三）違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則

前述道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰之級距應如何處分，應委諸警察官依違法當時之狀況研判。惟為避免各行政機關於相同事件恣意為不同裁罰，遂訂定「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」以為標準（黃慧娟，2013）。統一裁罰標準將處罰級距分為機車、小型車、大型車等三種車種，酒精濃度亦劃分為（I）駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15 毫克以上未滿 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.03% 以上未滿 0.05%；（II）駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克以上未滿 0.4 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 以上未滿 0.08%；（III）駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.4 毫克以上未滿 0.55 毫克或血液中酒精濃度達 0.08% 以上未滿 0.11%；（IV）駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.55 毫克。有關酒精濃度超過規定標準統一裁罰基準如表 2-2。

表 2.2 酒精濃度超過規定標準統一裁罰基準表

酒精濃度超過規定標準	違規車種類別	統一裁罰基準（新臺幣：元）			
		期限內繳納或到案聽候裁決者	逾越應到案期限 30 日內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者	逾越應到案期限 30 日以上 60 日內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者	逾越應到案期限 60 日以上，繳納罰鍰或逕行裁決處罰者
駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15 毫克以上未滿 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.03% 以上未滿 0.05%	機車	15,000	16,500	19,500	22,500
	小型車	19,500	21,000	24,000	27,000
	大型車	22,500	24,000	27,000	30,000
駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克以上未滿 0.4 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 以上未滿 0.08%	機車	22,500	24,500	29,000	33,500
	小型車	29,000	32,000	38,000	44,000
	大型車	33,500	37,000	44,000	50,500
駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.4 毫克以上未滿 0.55 毫克或血液中酒精濃度達 0.08% 以上未滿 0.11%	機車	45,000	49,500	58,500	67,500
	小型車	51,500	56,500	66,700	77,000
	大型車	56,000	61,500	72,500	84,000
駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.55 毫克以上或血液中酒精濃度達 0.11% 以上	機車	67,500	74,000	87,500	90,000
	小型車	74,000	81,500	90,000	90,000
	大型車	78,500	86,000	90,000	90,000

（四）道路交通安全規則

道路交通安全規則係於 1968 年 4 月 5 日訂定，之後與酒駕有關者

歷經 7 次修正，茲就修正歷程表列說明如附錄 C（蔡中志、許祖銘，2016），最新條文如下：

道路交通安全規則第 114 條--

汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：

- 一、連續駕車超過八小時。
- 二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升○．一五毫克或血液中酒精濃度達百分之○．○三以上。
- 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。
- 四、患病影響安全駕駛。
- 五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。

2.3 酒後駕車防制策略

蔡中志（2010, 2013）研究提出，酒駕肇事導致相關議題列為最優先解決的問題，整個社會國家動起來，共同面對與改善，才有機會全面減少酒駕肇事之發生。有效防制酒駕對策應可分為修訂法規、落實執法、教育宣導、監理工作、行政協調及其他配合措施等，並提出綜合面向防制有效對策措施包含：

（一）修訂法規對策

蔡中志（2013）研究刑法第 185 條之 3 雖歷經多次修正，然酒駕重罰並非對每個人都有效，還須有不同配套。以日本為例，在 2007 年以前，日本警察廳即通令全國警察必須追究教唆犯及幫助犯責任，2007 年直接修法規定「助長飲酒駕車者之罰則」，處罰對於飲酒駕駛「提供車輛者」、「提供酒類者」、「要求或委託共乘於飲酒駕駛之車輛者」，法

律修定施行後酒駕致死大幅下降，已有成效。因此，我國應立法追究酒駕教唆犯及幫助犯連帶責任，處罰「助長飲酒駕車者」，產生集體監控效果，外加警察適當勤務規劃與嚴格執法，臺灣的酒駕事故傷害才有可能降低。另外，黃慧娟（2013）也提出防制酒駕之法制對策，指出防制酒駕實為當前交通安全最重要之課題，也是民眾所企盼。然而如何有效地根絕酒駕行為，已非單從政令之宣導即可成就，於此日本政府作法實可為我國之借鏡。日本政府針對酒駕防制之對策為：（1）重刑化的處遇；（2）將道路交通法之罰則提高並擴大處罰範圍，處罰對象除酒醉駕駛或帶有酒氣駕駛者外，擴及提供車輛者、提供酒類之人，甚至依賴之共乘者皆納入處罰範圍；（3）訂定汽車代駕業法，提供酒駕者之安全服務。有關我國修訂法規對策說明如下：

- 1.加重處罰：酒駕致人傷亡、酒測值、累犯、緩刑宣告者應付保護管束等修法。
- 2.處罰「助長飲酒駕車者」：提供酒類、提供車輛者、共乘車輛者，共同制約連帶責任。
- 3.推行代客駕車的法制化：參考日本作法，訂定汽車代駕業法。

（二）落實執法對策

- 1.採取法院訴訟監督系統機制，除使酒駕肇事者適度了解酒駕結果，更因伸張正義對民眾有重大教育意涵。
- 2.訂定公共危險罪之緩起訴注意事項。
- 3.訂定公共危險罪之量刑參考準則。
- 4.強化酒駕執法設備，妥善規劃酒測勤務，強化酒駕執法。

（三）行政協調對策

蔡中志（2013）、黃慧娟（2013）之研究均指出，日本根據「交通安全對策基本法」，從中央到地方政府皆設立法制化的機關組織「交通安全對策會議」，主司擬定、督導相關交通安全對策，而我國現況針對改善道路交通安全並沒有法制化的機關組織來推動。故可在行政協調上推動的對策說明如下：

- 1.加強交通部道安會之會議功能，將該會法制化建立正式組織。
- 2.加強各縣市道安會報會議功能，強化道安工作之討論與協調。
- 3.協調地方政府落實處罰條例第九條規定的罰鍰專款專用。

（四）教育宣導對策

蔡中志（2013）、黃慧娟（2013）之研究提出，日本除中央地方皆設立法制化的交通安全機關組織外，全日本交通安全協會、各地區的交通安全母親會組織等公民社會團體亦積極參與酒駕防制機制。而我國現況參與推動改善道路交通安全之公民社會團體亦不多，仍有精進空間。相關對策說明如下：

- 1.健全交通安全宣導團，拍攝受害者或家屬的故事為宣教題材。
- 2.成立專屬之基金會，專事於酒後不開車之宣導工作。
- 3.結合社團、社區等活動，文宣通路等加強教育宣導。
- 4.強化對未成年飲酒駕車之宣導活動。
- 5.學校安排瞭解酒駕後果課程，從小教育「保護你/保護我」觀念。
- 6.結合社團、社區等活動，文宣通路等加強宣教。
- 7.鼓勵保險公司、公司企業、社團法人等，捐贈防制經費器材。
- 8.民代、機關首長等帶頭，利用喜宴機會呼籲酒後不開車。

9.餐飲營業場所提供酒測器供顧客使用。

(五) 監理工作對策

1.落實酒駕者（初犯與累犯）道安講習。

2.強化考、換照之審核。

(六) 其他配合措施

1.鼓勵與宣導指定駕駛、代客駕駛之重要性與成效。

2.偏遠地區可透過村里長，推動與代執行指定駕駛、代客駕駛。

3.修訂法規管理代客駕駛行業。

4.行為動機取向之介入模式，對可能飲酒活動事前安排交通工具，並使用替代交通方式回家。

5.加重酒類稅金。

6.加強醫療教育，教導個案與家人、酒精對人體影響及刑事與民事責任，並給與衛教單張。

7.成立國家級網路系統、互動教學、模擬酒駕與其後果。

2.4 酒後代客駕車現況

近期我國在社會輿論密切關注，修法重罰酒駕，以及警方高強度的酒駕執法狀況下，酒後肇事狀況確實已有所下降，但酒駕肇事造成無辜民眾傷亡新聞事件仍不斷發生。對照日本鑑於酒駕死亡件數居高不下，為能夠有效根絕飲酒駕駛之惡習，除加強宣導民眾勿酒駕及嚴正執法，並朝加重罰則方向修正道路交通法外，另於平成 13 年（2001）訂定施行「汽車代駕業適正化之法律」，以多管齊下之手段遏止民眾酒駕行為。由於有這樣的替代方案，讓人民在飲酒之後有更安全的選擇，

其後 10 年間因飲酒駕駛所造成之死亡事故驟減（註：由平成 14 年的 1000 件驟減至平成 24 年的 256 件）（黃慧娟，2013）。周文生、廖珮翎（2013）對於國內駕駛人所以會有酒後駕車違規行為之分析指出，駕駛人無非過於自信、抱持僥倖之心態抑或隔日一早即需用車而貪圖便利等因素，而輕忽酒後駕車的風險，以理性選擇的觀點，倘若能令駕駛人達到目的且相對需付出之酬勞小於其所冒風險可能造成之損失，可望減少駕駛人選擇酒後駕駛之行為。

目前有許多國家代理駕駛制度已相當普遍，且大部分的公司對代理駕駛服務標準（如收費價格、司機遴選）皆有一定的規範，而國內目前對代理駕駛服務制度，尚無統一而完整的規範。在我國酒駕法律修定施行產生相當成效之後，政府應繼續透過構建完整的酒駕防制政策，讓民眾深切體認到飲酒文化必須改變，且能有相互監控的共識與飲酒之後更安全的選擇，再加上警方的適當勤務規劃與嚴格執法，我國的酒後駕車事故傷害人數將能持續降低。目前國內已有許多縣市實施由計程車業者或新興代駕公司提供代客駕車的服務，代客駕車服務行業已被認定為屬於一個符合社會新需求的服務業，實施現況分別說明如下：

（一）計程車車隊酒後代駕服務

我國計程車車隊自民國 2010 年 9 月即已實施酒後代駕服務，交通部道路交通安全督導委員會、地方縣市政府，結合計程車業者，加強宣導各計程車隊所推的酒後代駕服務，提供民眾飲酒後更安全的選擇。台北市政府交通局於 2012 年正式透過結合計程車業者既有的酒後代駕服務，提供專線預約、現場排班與超商互動式多媒體資訊平台(如 ibon)等服務方式，並邀集業者訂出參考服務費率，再由交通局結合警察局、計程車業者等推動酒後代客駕車相關宣導措施。前述代駕服務措施係透過政府輔導，增加服務資訊透明度，以提高民眾接受度及使

用率。包括新北市、台中市、高雄市等縣市均以相同模式接續跟進推動，然亦均屬輔導與宣導性質，故我國現行對於酒後代駕服務措施尚無相關管理規範。

有關我國計程車車隊酒後代駕服務之操作流程，經本研究實際訪談台灣大車隊，綜整其現行作法說明如下（詳如圖 2.4）：

1.需求提出

顧客端需求提出可透過預約服務方式包括：

（1）電話預約：民眾可撥打車隊叫車專線，並告知等候地點及目的地（服務起訖點），即可由業者派遣中心估算里程並告知費用，避免衍生消費爭議。

（2）現場排班：各車隊依實務需求於若干地點排班，並與酒店、餐飲業者之櫃檯或泊車櫃檯合作，倘有民眾有需求即可立即提供代駕服務。

（3）互動式多媒體資訊平台（KIOSK）系統：民眾可於如 7-11 超商 ibon 系統進行酒後代駕預約，並可於超商明亮舒適環境等候代駕司機，免收服務費用。

（4）代駕服務參考收費標準：為了提高民眾的接受度及使用率，台北市政府交通局邀集業者訂定酒後代駕服務參考收費標準（詳如表 2.3），藉以提高該項服務資訊透明度。

表 2.3 我國計程車車隊酒後代駕服務收費參考標準

里程	費用	里程	費用
10 公里以內	不超過 1000 元	14~16 公里	不超過 1300 元
10~12 公里	不超過 1100 元	16~18 公里	不超過 1400 元
12~14 公里	不超過 1200 元	18 公里以上	類推
里程每增加 2 公里，增加收費不超過 100 元			

資料來源：臺北市政府交通局酒後代駕服務網頁

2. 供給服務

車隊供給端確認預約需求後，並派遣車隊內司機前往代駕。由於代駕司機的良窳決定代駕服務的品質，車隊對於司機資格均會有所規範。本研究訪談得知，車隊對於司機要求的條件包括，一年以上的職業駕駛經驗、受公司半年以上的教育訓練、具有四星級以上的評等，以及具備服務熱忱等四項。除了司機外，車隊也會根據代價服務區域或里程長短等，建議採取單一駕駛或雙駕駛一部車等方式，並與顧客溝通說明清楚。另外，司機執行酒後代駕服務過程中，一旦發生交通事故，將產生賠償事宜，故乘客在接受代駕服務前需與代駕公司簽訂協議，以明責任。司機代駕顧客的車輛前，也會會同顧客先進行車況檢查與填寫紀錄表。

3. 服務執行過程

道路上代駕過程司機被要求保持車輛穩定、行駛安全與遵守交通規則，將消費者平安送抵目的地。此外，代駕抵達目的地後，司機也會協助消費者安全地返抵家門的悉心服務。

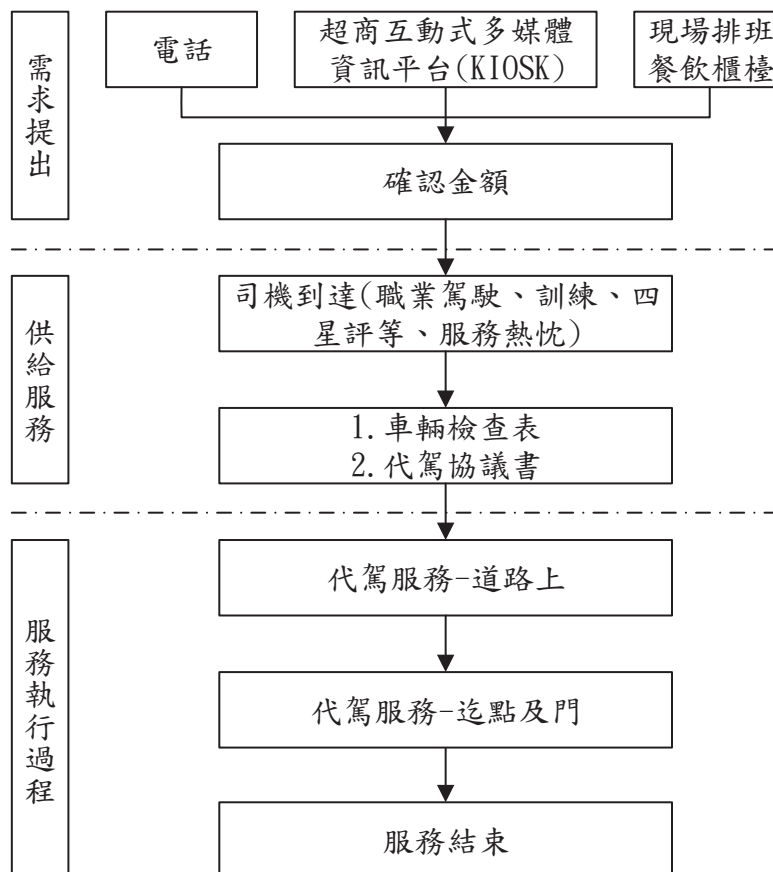


圖 2.4 我國計程車車隊代理駕駛服務之操作流程

(二) 代駕公司酒後代駕服務

我國自 2016 年開始有非計程車隊的公司投入代客駕車服務，顧客端呼叫代駕公司的操作流程，可透過手機 APP、網頁、市話與 LINE 等多元方式呼叫代理駕駛服務。代客駕車公司對於駕駛員規範的資格，必須有職業駕照、五年以上的駕駛年資、警察刑事紀錄證明書、有犯罪紀錄者就不得加入等。另代駕駕駛員正式營業前，須經過專業培訓並考試合格後才能正式進行代駕服務(台灣代駕，2017)。為了對於代駕服務提供保障，不管是計程車或代價公司均會向保險公司投保代駕責任險。

代客駕車服務的推動，除相關管理規範之外，收費費率為消費者使用代駕與否的關鍵。代駕公司所推出的收費標準詳如表 2-4，該費率相較計程車車隊的費率明顯為低。由於費率價格高低，牽涉代客駕車所提供如跟隨車、人員數等服務內容不同而有所差異。服務費率亦受到代駕服務的市場競爭，價格亦會受到波動。

表 2.4 我國代客駕車公司酒後代駕服務收費標準

計費方式	收費標準
時 段	07:00~21:59 → 10 公里以內 350 元
	22:00~23:59 → 10 公里以內 450 元
	00:00~06:59 → 10 公里以內 550 元
	-起步價時段，依照實際出發開車時間為準
里 程	-累計里程計費，超過 10 公里，每 1 公里加收 50 元；行駛超過 30 公里後，每 2 公里加收 50 元（未滿 1 公里以 1 公里計算）
等候時間	-等候時間滿 30 分鐘收費 100 元，之後每 20 分鐘加收 100 元
資料來源：台灣代駕公司網頁 https://www.twdd.com.tw/index/service 擷取日期 2017 年 10 月	

（三）酒後代駕服務現況問題

1.在意代駕費用與擔心安全問題

從周文生（2014）調查民眾對代駕服務認知結果指出，多數受訪者認為代理駕駛對防制酒駕是有幫助的，可見受訪者對於代理駕駛所提供的服務是正向評價的。受訪者在對於使用代理駕駛所在意的因素

中，以「收費方式」、「司機職業道德」兩方面所占比例最高。因此，在收費方式方面，多數受訪者認為應由政府統一規定代理駕駛費用；在司機職業道德方面，多數受訪者擔心本身的安全，基於代理駕駛服務非如同一般搭乘大眾交通工具，消費者及司機乃處於一封閉而緊密的空間，又消費者是飲用酒精性飲料而辨識能力顯著下降者，對此應加強消費者的安全保障。

2.代理駕駛服務多年並不盛行

從周文生、廖珮翎（2014）調查民眾對代駕服務認知，多數受訪者對於代理駕駛尚不甚瞭解的情形即可得知。本研究亦訪談計程車隊業者得知，我國計程車車隊早在 2010 年已實施代理駕駛服務，迄今已 7 年多，但民眾使用此項服務並非如預期般盛行。未來酒後代理駕駛制度法制化後，期透過制訂法規、各個層面的宣傳與推廣，能改變國人飲酒後冒險自行開車的行為，而能多一項更安全交通方式的選項。

第三章 各國酒駕防制與代客駕車概況

3.1 韓國

3.1.1 韓國酒駕肇事統計

韓國於 2003 -2012 年 10 年期間，發生約 223 萬件交通事故，造成約 6 萬 4 千人死亡，受傷人數約有 350 萬人。依年度別的交通事故發生數量，在 2003 年約有 24 萬件，在 2012 年底約有 22 萬 3 千件。同時，該國汽車的數量，從 2003 年末約 1458 萬 6 千台，至 2012 年增加到 1887 萬台，在這 10 年之間，在數量上增加 29%。依此增加趨勢，預計在將來汽車的數量，仍會持續的增加，在未來交通安全上仍須予以關心及注意的。

另一方面，如果汽車數量增加，對使用率有直接影響的話，在此 10 年期間汽車增加 29%，如對照交通事故的發生率，其比率幾乎是持平的；另依其事故呈現的發展趨勢走向，交通事故有下降的趨勢，此應得力於交通安全環境整體上的改善。造成的結果，在此期間的死亡交通事故，數量從 2003 年的 7212 人，到 2012 年的 5392 人，減少約 25% 左右。此外，受傷的交通事故下降約 9%，從 2003 年的約 37 萬 6000 人，到 2012 年的約 34 萬 4000 人，呈現持續減少的現象，值得肯定。

交通事故及傷亡減少的成果，可以確定是透過各種政策及措施所致，其中具有很大關連程度的，與持續改善交通安全設施及汽車安全設備的要求有關。雖然韓國情況有改善，如與其他國家相比較，每 1 萬台汽車，每年度造成死亡率，韓國為 2.4 人，美國為 1.3 人，法國為 1.0 人，日本為 0.7 人。依目前其他國家情況，韓國的表現很難說是令人滿意的水準。

因此，從這樣比較的結果，至今韓國的交通傷亡數雖有減少，但尚不能滿意。今後有必要在促進交通安全上，從教育開始，採取多樣的各種安全措施和教育，以提升交通安全的水準。

表 3.1 近年韓國酒駕發生件數與造成死傷人數統計表

年份	發生件數(件)	死亡人數(人)	負傷人數(人)
2012	29, 093	815	52, 345
2013	26, 589	727	47, 711
2014	24, 043	592	42, 772
2015	24, 399	583	42, 880
2016	19, 769	481	34, 423

資料來源：本研究韓國訪問紀錄

3.1.2 韓國酒駕處罰規定

依韓國道路交通法，對於酒駕有如下規定：(一) 血液酒精濃度值達 0.2% 以上：1 年以上 3 年以下徒刑或韓幣 500 萬至 1,000 萬（約新臺幣 15 萬至 30 萬元）以下罰金。(二) 血液酒精濃度值達 0.1%-0.2%（未滿）：6 個月以上 1 年以下徒刑或韓幣 300 萬到 1,000 萬（約新臺幣 9 萬至 30 萬元）以下罰金。(三) 血液酒精濃度值達 0.05%-0.1%（未滿）：6 個月以下徒刑或韓幣 300 萬（約新臺幣 9 萬元）以下罰金。(四) 酒醉駕車達 3 次以上：1 年以上 3 年以下徒刑或韓幣 500 萬到 1,000 萬（約新臺幣 15 萬至 30 萬元）以下罰金。(五) 拒絕酒測：1 年以上 3 年以下徒刑或韓幣 500 萬到 1,000 萬（約新臺幣 15 萬至 30 萬元）以下罰金。若酒駕造成他人傷亡，依照特定犯罪加重處罰等相關法律第 5 條之 11：因飲酒或藥物影響，導致無法在正常情況下開車者，致他人受傷者，處 10 年以下徒刑或韓幣 500 萬以上 3,000 萬以下（約新臺幣 15

萬至 90 萬元)之罰金；致他人死亡者，處 1 年以上徒刑。

國會議員曾提議強化酒駕處罰法案：新設被查處 2 次以上處以“3 年 6 個月以下有期徒刑”之條款。修正案內容為：將酒駕行為細分為 1 次、2 次、3 次以上，加重處罰力道，並上調針對酒駕慣犯之法定刑。特別是新設對於 2 次以上酒駕者處以“6 個月以上 3 年 6 個月以下有期徒刑或 300 萬韓元以上 1,200 萬韓元以下罰金”之規定。且將現行法中關於處以酒駕者“1 年以上 3 年以下或 500 萬韓元以上 1,000 萬韓元以下罰金”之規定各提高到“4 年以下”，“1,500 萬韓元以下”。根據大檢察廳等之資料，縱使持續不斷之管制酒駕仍無減少之跡象，2015 年之酒駕事故件數比 2014 年之 24,000 件小幅增加為 24,400 件。

更甚者，酒駕之再犯率比毒品相關犯罪還高，比較 2012 年之 38.9%，毒品相關犯罪在 2015 年減少到 37.5%，但酒駕卻從 42.0%增加到 44.4%。以至於去年 6 月曾提出關於針對酒駕致人於死之駕駛人處以相當於“未必故意之殺人罪”之量刑的“關於特定犯罪加重處罰之部分法律修改案”。(參見本研究韓國訪問紀錄)

3.1.3 韓國酒駕防制策略

韓國的交通安全問題也是一種主要的社會問題，國家對此之作為，以訂定有關交通的基本法律—「交通安全法」，依此法律於 1983 年確立交通安全的基本計畫，在交通安全上採取多種之推動措施，屬於初期整備的階段。

此時期歷經 1984 年到 1991 年，汽車快速增加，伴隨所發生之交通事故，造成傷亡的人數，也同樣的增加。從 1984 年開始有交通事故的官方統計，1991 年因交通事故死亡的人數，是有史以來數量最高的時期。國務院總理室為確立交通安全綜合之對策措施，及減少各地方死傷人數作為目標，並採取能夠達成目的的各種策略。

另外，在 1995 年的道路駕駛執照考試規則中，加入所指定及為管理兒童保護區的相關內容。另在 2009 年國務院總理室設置安全管理企劃組，強化調整有關政府的綜合安全對策業務，特別是對於酒醉駕車的行為，予以吊銷駕照從 1 年延長到 2 年；另強化兒童搭乘的車輛，同乘之人有保護的義務等安全性的規定。

韓國目前並無有關實施防止酒駕之具體措施後與交通事故發生率之間關聯性的正式統計資料，但有學術研究指出，在歐盟國家因為實施防止酒駕之具體措施，其整體的交通事故發生率降低 5%。

而在韓國因為實施防止酒駕之具體措施，其宣傳效果使得國民維護人身安全的意識提高，保險公司之投保率亦同時提升 7~8%，同時於深夜的犯罪率亦隨之降低。

韓國防止酒駕的具體措施如下：

加強處罰規定：韓國對酒駕行為之處罰自從 2011 年開始大幅加強。（比如，根據血液中酒精濃度規定處罰下限，針對拒絕酒測提高量刑處罰，對於道路以外酒駕行為之處罰等，對於不接受處罰者之永久吊銷駕駛執照）。

擴大宣傳活動：在各個電視臺播放防止酒駕之公益廣告

對於酒癮之強制治療：擴大對酒駕慣犯之保安處分（治療）。

導入防止酒駕科技：例如加裝有測量酒精濃度之呼氣引擎啟動鎖。

關於防止酒醉駕車之參考事例：管制“酒暴”行為（2012-08-17）

酒醉駕駛問題需要警察機關更加投入心思，於 2012 年首爾地方警察廳曾發動數次措施管制酒暴行為。自從警察集中治理醉酒後犯罪之“酒暴”行為，光首爾就在 100 天內拘留了 300 人。首爾地方警察廳

指出，酒暴犯平均年齡為 48.3 歲，其中 40 多歲與 50 多歲占了 75%，每人之平均犯罪次數是 12.7 件。犯罪場所以飯店、酒家與商家最多，占了 68%。被害者共有 1,400 多名，其中一半以上是開飯店或酒家的小商販。

輿論宣傳與宣導活動（campaign）是提高國民根絕酒駕行為所不可或缺之措施。比如，1995 年發起於比利時（Belguim）的 BOB Campaign 就是預防酒駕之良好典範。BOB 指不飲酒而充當私人司機並把醉酒朋友安全地送到家的人（Campaign 的口號是“駕駛人需要保持清醒”）。BOB Campaign 經由 EU 向各會員國推薦從而慢慢得到普及，並減少因酒駕發生之違反交通規則現象 5%。

3.1.4 韓國防制酒駕之代駕概況

3.1.4.1 代駕需求

在韓國於私人場合或工作上應酬之飲酒的機會很多，其交通大都以使用地鐵或以汽車代步之方式為主，因此在韓國利用代客駕駛的需求很高。依 2014 年國土交通部所發表資料，目前的代客駕駛市場之業者數，包括中小型者約有 3,851 家，一天使用之人數約達 47 萬 9,000 人。有登錄的代客駕駛業者有 8 萬 7,000 人，其市場規模推定約有 3 兆韓元（約新台幣 850 億元），可說其需求之市場相當大。目前有大約 20~25 萬人從事代客駕車業務，每週大多工作 6 天，每天工作大約 5~8 小時，每月的個人平均收入大約為 200~400 萬韓元（不包含客人另外給的小費收入）。若為夫妻兩人一組共同從事代客駕車業務者，平均每個家庭的每月收入大約有 500~600 萬韓元。然而，代駕從事司機僅須持有駕駛執照者，即均可從事代客駕車業務，且亦無跟隨車之規範。

3.1.4.2 代客駕車之駕駛人應具有的資格

韓國的代客駕車目前採申報制，即需向營業場地所在地的稅務署進行申報，而無需向市、區廳獲得批准。因法律未限制代客駕車行為的條件，所以所有持有駕駛證的人均可從事。且因代客駕車之駕駛者並非駕駛自己的車輛（旅客運輸業之駕駛者），而是代替請求此項代客駕車服務者（車的所有者）駕駛，所以不適合額外對代客駕駛車輛的規格標準進行規定，對車輛並沒有外部或內裝標示的規定。為了從事代客駕車業務需向管轄稅務署進行事業者登記。

一、個人計程車運輸業申報代客駕車之相關內容

1. 個人計程車運輸業代客駕車申報單
2. 受理及處理機構
3. 基本處理時間預計 5 日
4. 計程車駕駛資格證明
5. 診斷書（1 年內無因病而無法本人親自駕駛的情況下）
6. 交通事故事實確認證明（無因交通事故被拘禁而無法本人親自駕駛的情況）

二、代客駕車業者所需文件

1. 個人計程車運輸事業代客駕車申報單
2. 駕駛經歷證明及無事故駕駛經歷證明
3. 駕駛證紀錄
4. 若申請人同意其行政資訊之被使用協定，其駕駛經歷證明可由公

務員代為確認，若不同意即需要申請人遞交規定資格文件。

3.1.4.3 新的 KAKAO DRIVER 代客駕駛

以個人計程車所服務之代客駕駛業因已達飽和的情形，業者之間的競爭，亦甚為激烈。新的 KAKAO DRIVER 代駕駛加入服務，引起高度的注意，相對的亦造成既有業者的危機感。

新的 KAKAO DRIVER 業者之代客駕駛的叫車方式，使用人（乘客）在 APP 地圖上標記現在所在地，並選擇欲到達之目的地，輸入設定地址後傳送。此時，使用人附近的代客駕駛業者，得予即時接收回覆，待使用人確認後，即達成預約。若以傳統方式用手機叫車，要說明詳細的位置及目的地，有時十分麻煩。為消除這種不便及縮短等待時間，KAKAO DRIVER 的方式是用戶支持的原因之一。KAKAO DRIVER 的駕駛員登記，臉部照片、真實姓名以及用戶使用後的評價都會公開，用戶能事前瞭解駕駛人的服務狀況，感到安心，也使其服務受到歡迎。

費用為起步價 12,000 韓元，並按照時間與距離以 1,000 元為單位增加。用戶在呼叫前可確認預計費用，並在呼叫被接受後可確認司機的頭像與所在位置。Kakao 直接為司機承保。並從司機抽取 20%的手續費。

對於 KAKAO DRIVER 的用戶評價，“雖說便利，但太貴”的居多。可能原因是在近距離的情況下其基本費用也高達 10,000 元。意識到此用戶評價的 Kakao，在 2016 年 6 月進行了長達 1 個月的最多 10 次，每次使用服務減免 10,000 元的活動。7 月份則進行了初次加入的用戶減免 10,000 元的活動。

在司機方面，代客駕車司機一般是通過徒步，而不是駕車赴請求地點，由於叫車系統經常顯示徒步無法趕到的距離呼叫（3km 以上），

對此司機感到不滿。此外，還指出因 GPS 信號不良出現實際呼叫使用者所在位置與應用指示的位置產生偏差的問題也需要改善。

司機也認為短距離的費用雖還算合理（比之前代客駕車公司要高），但中長距離的距離卻比其他代客駕車公司提供的費用要少，希望能夠修改。

隨著價格政策的變化，把起步價格調整為 10,000~12,000 韓元，並於 8 月份在首都圈增加了用戶輸入價格的功能……但因為用戶輸入的價格明顯比內置價格規則要便宜，司機們表示出了不滿。而且，與 Kakao Taxi 一樣，用戶在呼叫後，司機在接受後，用戶取消均沒有大的懲罰機制，對此也有不少批評的聲音。

還出現了惡用此機制的現象。利用用戶取消呼叫後 1 小時，司機享有優先派車待遇的機制，用自己的 2 部手機進行呼叫再取消，以此取得此優先派車待遇。（韓國訪問紀錄。）

3.1.4.4 韓國針對酒後代理駕駛的立法之規劃

因暫時沒有代客駕車法，國土交通部正在討論把代客駕車業包含在現有運輸業法制的方案。之前有提交過代客駕車法案，但未獲通過。有必要把代客駕車業者與駕駛者的事故危險度反應於特殊約定費率裡，比如引入根據事故保險賠償履歷、罰金等資訊擴大或維持附加保險範圍的代客駕車責任制度。保險公司也有必要建立罰金、賠償履歷等資訊扣分制，並以此適用特殊約定費率開發保險商品。（韓國訪問紀錄。）

3.1.4.5 韓國是否有關於代客駕駛之定型化契約等規範

韓國目前並無關於代客駕車之定型化契約，但仍有藉由代客駕車

業者購買的代客駕車汽車保險向消費者賠償損失。但是根據國土交通部的汽車損害賠償保障法，在人身傷害賠償發生事故的情況下，是由汽車所有人所購買之汽車責任保險，賠償被害人之損害。

保險由代客駕車業者投保，保險公司則藉由代客駕車公司所提供之代客駕車駕駛人明細表（得向警察廳查詢其駕駛證）來進行事故時之賠償管理。代客駕車公司有義務提供駕駛人明細表，其中應包括“駕駛人姓名”、“身分證號”、“駕駛證種類”、“駕駛證號”、“到職日期”、“辭職日期”等內容。若為計程車租賃行業，依據旅客運輸事業法第 34 條規定，業者有確認駕駛人資格之義務，藉由交通安全公團建立計程車租賃事業資訊管理系統，將警察廳駕駛人資格之資訊，經由資訊中心連線至國土交通部運輸業管理系統，藉此管理者能夠同時確認計程車租賃事業者暫停業、停業情況與駕駛人資格，以此來管制非法營運。

代客駕車保險之保險費用（保險金上限）係由代客駕車業者決定。因代客駕車費用包含保險金，所以代客駕車費用與保險費用互有關連。但亦可由代客駕車之駕駛人另外設定保險金上限，以此來決定保險費用。例如，一般由代客駕駛人投保者，則繳交每月大約 9 萬韓元之保險費，每年則大約為 100 萬韓元之保險費。（韓國訪問紀錄）

3.2 美國

3.2.1 美國酒駕肇事統計

依美國國家公路交通安全署（National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA）針對 2015 全美酒後駕車事故統計資料分析（NHTSA, 2016），2015 年共有 10,265 人死於與駕駛人酒精含血液濃度（BAC）達 0.08g/dL 的酒駕有關事故；若 BAC 以 0.01g/dL 為標準，則有 12,074 死亡，占全數交通事故死亡人數（35,092 人）的 34%，每

天約有 34 人因酒後駕車死亡，平均約 44 分鐘有 1 人因酒後駕車有關事故死亡。

該資料並摘要下列重點：

1. 依 2010 年資料估算，酒後駕車事故約造成 440 億美金的經濟損失。
2. 14 歲及以下事故死亡者，有 16% 是發生在酒後駕車的事故。
3. 依年齡族群比較，21-24 歲族群的駕駛人 BAC 達 0.08 g/dL 或以上的酒後駕車事故，占最高比率（28%）。
4. 依車種分析，酒後駕車事故駕駛人 BAC 達 0.08 g/dL 或以上，機車占最高比率（27%），其次為小客車（21%）、小貨車（20%）、大貨車（2%）。
5. 夜間發生酒後駕車死亡事故的駕駛人數是白天的 3.5 倍。
6. 在所有因酒後駕駛死亡的 10,265 人中，67% 是發生在駕駛人 BAC 達 0.15 g/dL 或以上的事故。

表 3.2 列出美國因酒後駕車肇事死亡的當事人的身份別，發現酒後駕車當事人本身死亡的比率最高（63%）、其次是酒駕車輛的乘客（15%）。

表 3.2 與酒後駕車（BAC $\geq$ 0.08g/dL）有關事故-依死亡當事人身份別

當事人身份	人數	占總死亡人數比率
駕駛人 BAC=0.08+	6,424	63%
乘客-乘坐駕駛人 BAC=0.08+	1,502	15%
小計	7,926	77%

其他車輛駕駛人或乘客	1,406	14%
行人/自行車/其他人	933	9%
總計因酒後駕車死亡人數	10,265	100%

圖 3.1 為美國歷年的酒後駕車（BAC $\geq$ 0.08g/dL）致死人數，可發現死亡人數近年來一直都維持在 1 萬人左右。

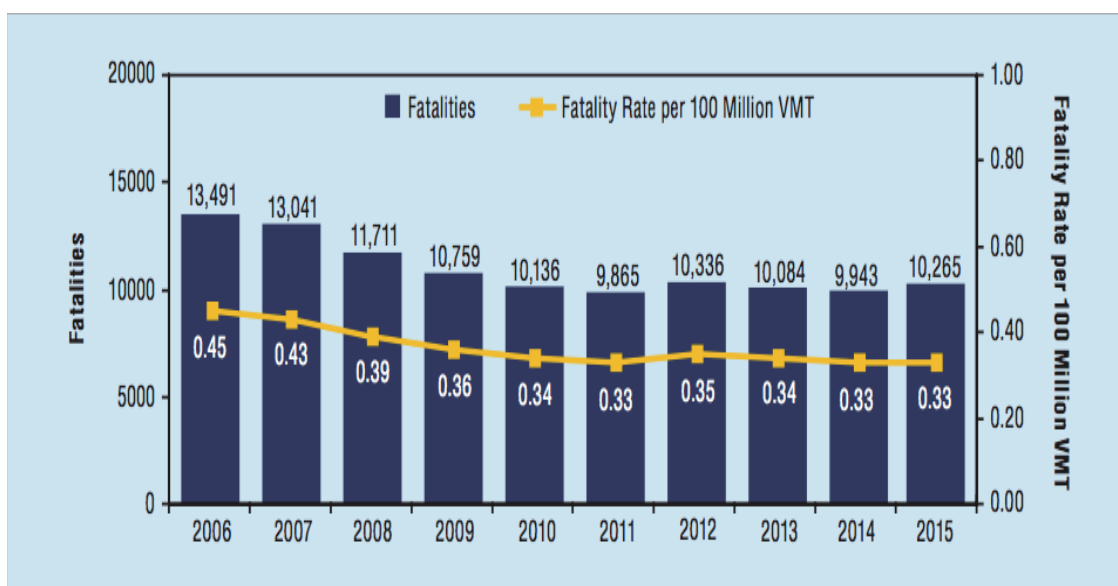


圖 3.1 歷年酒後駕車死亡人數及 100 百萬延車英里死亡率（NHTSA，2016）

依酒後駕車肇事當事人的違規紀錄顯示（如圖 3.2），若駕駛人肇事時的 BAC 達 0.08g/dL，駕駛人近五年內曾經因酒後駕駛被取締的比率（9%）是過去沒有因酒後駕車被取締紀錄（2%）的 4.5 倍。

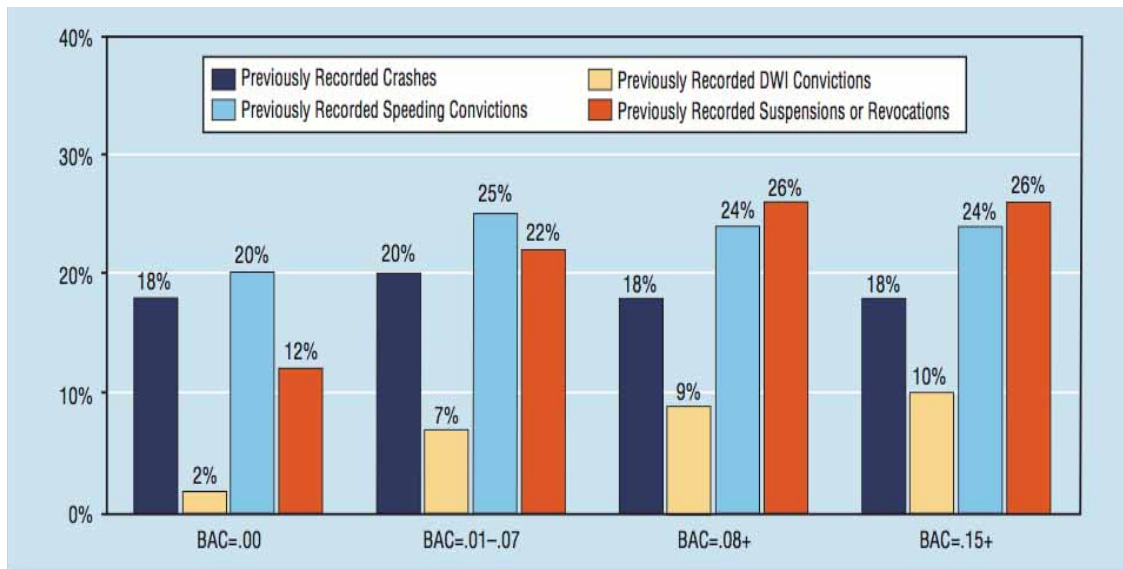


圖 3.2 酒後肇事當事人近五年違規紀錄（依肇事時 BAC 區分）（NHTSA, 2016）

3.2.2 美國酒駕處罰規定

美國的酒駕取締標準以血液檢測結果為主，認定標準各州的規範不一，但原則上以血液中酒精濃度（BAC）達或大於 0.08g/dL 為酒醉，但針對年輕駕駛（21 歲以下），有些州會降低為 0.02g/dL 或 0.01g/dL，如加州為 0.01g/dL；職業駕駛的標準亦較低，如加州為 0.04g/dL。處罰的規定亦是每州不同，以加州為例（Stim, 2017）：

1. 初犯者：4 天到 6 個月有期徒刑、390-1,000 元以下罰鍰，代保管車輛、及吊扣駕照 30 天至 10 個月。
2. 二犯者：10 天到 1 年有期徒刑、1,800 元以下罰鍰、吊銷駕照 2 年，並車輛必須加裝酒精鎖。
3. 三犯（含）以上者：4 個月到 1 年有期徒刑、1,800 元以下罰鍰、吊銷駕照 3 年，並車輛必須加裝酒精鎖。

3.2.3 美國酒後駕車防制策略

美國的 NHTSA 通常每兩年會出版公路安全改善策略手則（Goodwin,

2015)，針對各項影響道路交通安全的違規提出改善措施及實施方式，並分析各措施的成效、預算及時效性，提供各州道路安全單位針對重要道安問題，選擇有效、基於科學的方法，其中酒駕防制部分列為首要工作。相關的防制酒駕策略包含幾個部分：法律、執法、司法、酒駕監測與管制、預防與宣導、青年酒駕等。依 NHTSA 公路安全改善策略手則（Goodwin, 2015），整理列出重要防制酒駕策略的作法、執行現況、成效和影響摘要如表 3.3。

表 3.3 美國防制酒後駕車相關策略作法、執行現況及成效

法律規範			
策略/方案	作法	執行情形	成效/影響
吊扣/吊銷駕照	行政罰手段當場吊扣或吊銷酒駕者或拒絕酒測者的駕照	至 2015 止，共有 41 個州（含特區）採用此規範、且有 35 個州吊扣駕照至少 90 天	-依早期 12 份評估報告顯示（Wagenaar et al., 2000），吊扣/銷駕照策略減少約 13%不同型態的交通事故。 -長期的追蹤報告顯示（Wagenaar & Maldonado-Molina, 2007）吊扣駕照策略可減少 5%的酒後駕車肇事死亡人數。
車內禁放酒精容器（瓶）	立法禁止車內（含乘客座位）放置任何含有酒精的容器（如酒瓶）	至 2014 年 10 月止，共有 37 州（含特區）實施此項法律	僅有一研究針對 1999 年開始實施此法案的 4 個州進行評估（Stuster et al., 2002），發現在前 6 個月內，有 3 個州的酒後肇事死亡的案件比率下降，但統計上並不明顯。且若與無

			實施此法案的州比較，實施此法案的州的酒駕肇事死亡案件還比較高。不過問卷調查顯示，不論該州有無此法案，大部分的民眾都強烈支持此法案（NHTSA,2008b）
加重高 BAC 的罰責	加重酒駕累犯的處罰，發生事故或 BAC 達 0.15g/dL 者將被逮捕。	至 2012 年 12 月止，共有 49 州有此法案	McCartt and Northrup（2003, 2004）評估明尼蘇達州，發現該法案減少初犯為高 BAC 者，再犯的情形 -提高 BAC 的懲處可能會增加拒測的狀況，除非同時提高拒測的罰責
拒絕酒測刑罰	拒絕酒測的罰責各州不一，有些僅處罰款或吊扣駕照，有些則當場逮捕	至 2013 年止，共有 18 個州將拒絕酒測視為犯罪行為逮捕。 全國平均約有 24%的駕駛人因拒絕酒測受逮捕，惟各州的拒測比例從 1%到 82%不等	如果拒絕酒測的罰責較確定酒駕的罰責輕，則較多的駕駛人選擇拒測。 - Zwicker,et al.,（2005）調查發現那些針對拒絕酒測有較

		(Jones & Nichols, 2012; Namuswe et al., 2014) 部分州並制定強制檢測酒精濃度的準則，由法官發布強制命令，必要時得強制駕駛人抽血檢測。	重的處罰的州，其酒駕拒測的比率較低。 - Hedlund & Beirness, (2007) 調查 4 個具有強制檢測 BAC 的州發現成功減少拒測案件，增加認罪人數及確認案件。
執法策略			
公開酒測點	選擇高能見度，加強宣導、公開，並設立經常性的酒測檢查點。並公開進行酒駕超標的逮捕	共有 38 個州授權警察設置檢查點，但只有 16 個州有以週為單位，進行經常性的檢查勤務。	CDC 回顧整理 15 篇文獻發現設立檢測點可降低 9% 的酒後駕車肇事死亡人數 (Guide to Community Preventive Services. , 2012) ； -減少 17% 酒後駕車肇事案件、及 10-15% 的所有交通事故件數 (Erke, 2009)
提高見警率	飽和式巡邏，使用大量的警力在一特定區域和時段內巡邏		依據密西根州的示範飽和式巡邏計畫 (該州禁止設檢查點) ，評估結果發現，配合大力宣導，飽和式巡

			邏策略，可有效減少酒駕肇事死亡人數（Fellet al. 2008）
酒精偵測器	酒精偵測器用以偵測空氣中的酒精氣味，通常裝設於手電筒或板夾上，執法人員可藉以偵測車輛內是否有酒氣	酒精偵測器通常配合檢查點使用，在駕駛人不自覺的狀況下，檢測車內是否有酒氣	評估調查顯示使用酒精偵測器可比未使用更容易偵測到超過50%的駕駛人其 BAC 達 0.1 以上（Century Council, 2008）
酒駕者治療與監控			
酒駕者診斷與治療	針對酒駕者進行酒精問題（如酒癮）進行診斷並施予治療	各州皆有相關的酒精問題治療方案，但有些是自願、有些是受強制，特別是累犯	-平均治療方案可減少再犯及酒駕肇事案件 7-9%（Wells-Parker et al., 1995） -超過 60%的酒駕累犯，除有酒精相關的問題之外，通常都有精神方面的議題，如創傷症後群、壓力障礙、焦慮症等（Shaffer et al., 2007）
汽車酒精鎖	除非車輛駕駛	所有 50 個州皆允許針	一份回顧 15 個調查報

	人通過酒精濃度的檢測，否則汽車不予起動裝置	對部分酒駕者的車輛裝設酒精鎖，在 25 個州及 4 個加州的郡更強制曾酒駕被定罪者（含第 1 次被逮）的車輛都必須裝設酒精鎖（IIHS, 2015）。 然而裝酒精鎖的數並不多，但有愈來愈多的趨勢，從 2008 年的 146,000 個到 2014 年的 318,714 個（Roth, 2015）。當駕駛獲重新考照的資格時，必須被要求其駕駛的車輛須裝設酒精鎖，以佛羅里達州為例，約有 93% 駕駛人當他們符合重新考照時會裝設酒精鎖（Voas et al., 2010）。	告的文獻發現曾酒駕者裝設酒精鎖，其再犯率較未裝鎖者的再犯率低 75%（Elder et al., 2011）。有限的證據亦顯示，車輛裝設酒精鎖後應會降低酒駕有關的事故。
車輛和車牌制裁	制裁的方式包括：--曾犯酒駕者的車輛使用特殊車牌，其家屬可使用該車	有 6 個州採用特殊車牌（Voas et al., 2008），Ohio 州強制第 1 次酒駕 BAC 超過 0.17g/dL 以及所有再	採用特殊車牌策略的成效不一，在 Oregon 有效降低酒駕再犯率，但在 Washington 州並無明顯效果

	輛，但警方得隨時攔停檢查 - 吊扣/吊銷/銷毀車牌 - 吊扣/銷毀或拍賣車輛	犯者的車輛都必須使用特殊車牌；Oregon 和 Washington 州曾在 1990 年代實施特殊車牌制度，在酒駕者車牌上貼上斑馬標籤，但現在些策略已不用。	（NCHRP, 2005）。
酒駕犯監視	針對酒駕犯進行監視	SouthDakota 州實施 24/7 清醒方案，針對酒駕累犯進行監視。 在 2011 年，全美共有 50,000 人接受以 SCRAM 無線設備監視，大約是 2/3 的酒駕犯（Fell & McKnight, 2013）。	SouthDakota 州實施 24/7 清醒方案降低 74% 的再犯率（Kilmer et al., 2013; Loudenburg et al., 2010）。
降低再犯者的酒駕認定標準值	一般標準為 0.08g/dL（21 歲以下為 0.02g/dL），2001 起有 5 個州降低對再犯者的酒駕認定標準	1988 年 Maine 州針對第 1 次酒駕犯限制 1 年，以 0.05g/dL 為標準，若再犯則延長至 10 年。1995 後酒駕標準降低為 0 檢測。	Hingson et al., (1998) 調查 Maine 州的策略發現再犯者涉及死亡事故的比率降低 25%。

預防及干涉策略的策略包含：

- (1)限制酒類販售地點、時間及優惠方案：如在伊利諾州，販售酒類飲料的時間僅在中午 12 點至夜間 12 點，其餘時間所有販酒的商店，都禁止販售含酒精飲料。在堪薩斯州，除了販酒專賣店，其餘一般超市是不可以販售含酒精飲料。
- (2)實施酒類服務的責任制度：針對販售含酒精飲料的商家或餐廳對飲酒者勸導或約束，避免其酒醉駕車。
- (3)控制酒類購買-藉由增加酒稅，或禁止在公共場所，如公園、運動場所飲酒等。
- (4)提供替代運輸，載運飲酒者返家，如指定或代理駕駛

表 3.4 美國防制酒後駕車之預防、干涉及溝通與宣導策略

預防、干涉、溝通與宣導			
使用酒精診斷及簡要矯治	使用酒精診斷係利用幾個問題診斷使用酒精的等級程度嚴重情形，判斷駕駛者對於酒精的濫用或依賴風險 (SAMHSA, 2007)。 簡要矯治即針對具有酒精傷害和其他健康	大約有一半的外傷中心會針對病人進行酒精問題的診斷；有 1/3 會使用相關的簡要矯治表格 (NCHRP, 2005, Strategy A4; Schermer et al., 2003) 酒精診斷和簡要矯治同樣也應用在大學、主要醫療、社會服務機構 NCHRP, 2005, Strategy A4)	許多研究顯示在醫療機構實施酒精診斷策略和簡要矯治策略可以降低酒後駕車的案件 (D'Onofrio & Degutis, 2002; Moyer et al., 2002; Wilk et al., 1997) ;也可降低酒後肇事的件數和傷害人數 (Dill et al., 2004)

	風險者，進行簡要、單次的矯治，著重在對問題的認知和行為改變的意願 (SAMHSA, 2007)。		
飲料服務責任 (酒類供應商責任法)	要飲料服務者負相關的責任，以防制飲酒過量或酒後駕車。 配合服務生的訓練計畫，教授服務生如何判斷酒醉的狀況，並避免酒後駕車，包含不賣酒給疑似酒醉的人。	至 2005 止，共有 17 州規定必須實施服務生訓練，有 15 州採自願的方式 (Wagenaar & Tobler, 2007)。 <酒類供應商責任法> 至 2013 年止，共有 41 個州規定酒店業主應對在其酒店買酒並喝醉者造成其他人身傷害負責。	Oregon 州，實施服務生訓練計畫，因而降低了 23% 的夜間單車事故傷害 (Holder & Wagenaar, 1994)；但酒駕事故死亡情形並無明顯下降 (Molof & Kimball, 1994) 針對如何落實執法是重要關鍵，問題包含：缺乏社會和政策的意願和共識、執法的資源有限、法令對於蒐證的規定過於繁重。

3.2.4 美國防制酒駕之代駕概況

美國並無全國一致性的代客駕車法律規範，依據美國運輸部國家公路交通安全署 (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) 的定義 (1994)，「Designated Driver」在美國應該比較像是「指

定駕駛」的概念，是由兩人或一群人中，指定一個人在聚會或用餐活動中不飲酒，並由該人駕駛將所有人安全送回家。大多是由許多飲酒場所、俱樂部或民間組織所發起的（Apsler, 1987），如退伍軍人協會、大學的兄弟會、同鄉會等。「指定駕駛」在美國真正獲得推廣是在 1988 年，由哈佛大學公共健康中心發起，藉由酒精計畫（Alcohol Project）首先推廣「指定駕駛」的概念，該中心與好萊塢和各大媒體合作，包含許多知名的電視節目，大幅報導推廣，並獲得廣大的迴響，政府部分，包含總統布希、柯林頓，以及許多運動休閒組織都公開表示他們支持「指定駕車」的活動。「Designated Driver」開始成為日常用成語，並於 1991 正式收錄於字典（Random House Webster's College Dictionary）。依據 Roper 問卷調查結果，在 1991 年，高達 37% 的美國人曾擔任駕駛，在 30 歲以下的美國人，有 52% 的人曾擔任代理駕駛，經常喝酒的人，有 54% 的人曾經使用代理駕駛服務返家。

美國有些餐廳或俱樂部，如美式足球俱樂部，會有指定駕駛的機制，或可稱為「安心餐廳」，每次舉辦大型賽事或活動事，都有指定駕駛的活動，參與正式的指定駕駛計畫中的指定駕駛將可獲得免費的汽水飲料。通常指定駕駛者同意擔任指定駕駛並無正式的程序，且會有兩個問題：（1）指定駕駛者也同樣會飲酒，只是喝的比較少；（2）間接的會鼓勵其他人飲酒過量（Goodwin et al., 2015）。依據一份全國路側問卷調查顯示（Fell, Voas, and Lange, 1997）自認為是指定駕駛者與其他駕駛者比較，其血液中被檢測出有酒精的機會較高，部分指定駕駛者中血液中的酒精濃度甚至非常高，特別是那些從夜店出來的指定駕駛。代表許多團體通常在活動快結束之前才選定指定駕駛，該調查指出，若要發揮指定駕駛的功能，必須在活動之前選定指定駕駛且是自願的。

指定駕駛的概念應用在美國已很普遍，依據 NHTSA 一份針對

7,000 人的問卷調查，44%的人自稱在過去的一年內曾經擔任過指定駕駛，33%的人曾經搭過有指定駕駛的車輛。但由於指定駕駛在美國並無正式的指派制度或有詳細的定義，有關指定駕駛對交通事故防制的影響的資料有限。依據美國疾病防制中心（Centers for Disease Control and Prevention, CDC）一份系統性針對「指定駕駛」執行狀況回顧及成效評估報告（Ditter et al., 2005），指定駕駛計畫對於降低酒醉駕車和酒後肇事的成效，包含鼓勵使用指定駕駛，以及獎勵民眾成為指定駕駛員的計畫兩類。綜合所有文獻結果發現，在實施鼓勵使用指定駕駛的活動後，使用指定駕駛服務人數有增加，但自報酒醉駕車或搭乘酒駕車輛的人數，雖然有文獻顯示自報酒醉駕車或搭乘酒駕車輛的人數明顯降低 6%，惟由於樣本數的問題，該研究認為並無足夠的證據顯示指定駕駛能有效降低酒後駕車或防制酒駕。

而澳洲的研究（Nielson & Watson, 2009）亦顯示指定駕駛方案成功地增加民眾對於指定駕駛的認知和使用，但無足夠的證據可證明指定駕駛方案能改變酒駕有關的事故。但結果並不代表指定駕駛的方案沒必要推廣，相反的，更顯示須有較佳的指定駕駛參與和評估。澳洲的“Skipper”指定駕駛計畫是一個很成功的計畫，該計畫提供免費的飲料給自願擔任指定駕駛的人，該計畫追蹤調查 41 個飲酒場所進行實地測試，並在廣播媒體大力宣導、置入性行銷。經問卷調查顯示民眾對指定駕駛計畫很清楚，也有很高的比率因而開始使用或擔任指定駕駛。但路側問卷結果顯示，曾經酒後駕車的比率和酒駕相關的肇事件數並無改變（Watson & Watson, 2014）。

美國的代駕服務主要可分為，第一類為義務或公益服務型態，由各州政府、民間公益團體、地方餐廳俱樂部，提供相關的「代客駕車」的服務機制，通常是義務性質，或非以營利為目的，部分則是只有在假期季節時啟動運作，通常是感恩節到新年假期期間；另一類為私人

營業代駕公司，主要的代駕資源和案例為：

一、 國家代客駕車服務指南(National Directory of Designated Driver Services，NDDDS)

美國非營利組織酒後駕車防制機構(DrinkingAndDriving.Org, DADO, 2017)致力於防制酒後駕車，針對酒後駕車之預防，提出了代客駕車之預防，提出了代客駕車這個議題，而 DADO 組織建立國家代客駕車服務指南(National Directory of Designated Driver Services，NDDDS)這個平台，將所有在美國有提供代客駕車服務(Designated Driver，DD)的公司加以整理，讓有代客駕車需求的民眾能更快速、便利的找到附近有提供代客駕車服務的公司，並得到其聯絡方式及資訊。許多都是以機構或大學校園為主提供義務的服務，如 South Dakota 州立大學提供學生代駕的服務，Dover Airmen 防酒駕方案提供 Delaware 州的 Dover 空軍基地代駕服務。

(一) 主要計畫目標

NDDDS 這個平台表示，當有駕駛車輛的顧客喝醉酒時，因為酒後不能開車，必須搭乘公車或計程車，但隔天早上顧客又需要使用到他自己的車輛情況發生時，亦需要代客駕車的服務，而顧客卻不知道有哪些提供服務之公司，因此，NDDDS 就是為了這些公司及顧客提供一個連結服務的平台。

(二) 經營模式

提供一個平台，可以透過國家指定司機服務名錄(National Directory of Designated Driver Services，NDDDS)這個網站，搜尋所在區域的代客駕車服務，除了阿拉巴馬州(Alabama)、阿拉斯加州(Alaska)、蒙大拿州(Montana)、內布拉斯加州(Nebraska)、新罕布夏

州(NewHampshire)、南達科他州(SouthDakota)、猶他州(Utah)、佛蒙特州(Vermont)等 8 個州目前尚未有代客駕車服務外，其他美國各州都有提供代客駕車的服務。

(三) 使用方法

在 NDDDS 這個網頁上選擇所在的州及市鎮，查詢和選擇代客駕車服務，點擊即可撥打電話。而代客駕車有兩種服務方式，Team Lift 和 Scooter，Team Lift 為兩人為一組，一位為客人駕駛客人的車輛，而另一位則駕駛他們自己的車輛跟隨在後，到達目的地後再駕駛自己的車輛返回。Scooter 則是將一個可折疊的滑板車放置於客人車輛的後車廂，到達目的地後，再騎乘滑板車到下一個客人的所在地。相關 NDDDS 選單畫面如下圖 3.3 所示。

NDDDS
National Directory of Designated Driver Services
LAST UPDATED 9/18/2017 · 1234 Settings · 123 Counties · 42 Bars

Always contact these companies BEFORE you need them to make sure you understand how your local service works!

Choose a State, then County ...

D.C. ▾
Washington ▾

Washington

Drivers Incorporated	1 (703) 994-3931
Dryver	877-U-BEMYDD App or Call
Safe-T-Ride	1 (301) 910-9854
SteerClear Berks County	1 (866) 734-1912 D.C. & Berks - App or call

資料來源：<http://www.drinkinganddriving.org/designated-driver-services/>

圖 3.3 NDDDS 選單圖示

二、Safe-T-Ride USA(STR USA)

Safe-T-Ride USA(STR USA)是一家提供馬里蘭州(Maryland)、華盛頓特區(Washington DC)及北弗吉尼亞州(Northern Virginia)這三個地區

的代客駕車服務的公司，主要致力於酒後代客駕車服務，還有另外提供術後或因藥物治療影響無法開車的病患代客駕車服務，及派對、婚禮的司機出租業務。美國提供代客駕車服務的公司，經營模式採用會員制的方式經營，須提前預約，再將顧客資料建檔，並可刷卡消費。而收費方式採用「起步基本運費，並每公里加收費用」的方式計算。以下就 Safe-T-Ride USA(STR USA)公司提供之代客駕車服務內容進行介紹。

(一) 主要目標計畫：

致力於減少馬里蘭州大都會地區(Maryland Metropolitan area)DWI(酒醉駕車)及 DUI(受酒精、毒品影響無法正常駕駛車輛)事故數量，並同時保護客戶避免受到醫療、違規及疲勞的駕車安全危害，提供代客駕車服務，注重客戶的安全及隱私。

(二) 經營模式：

Safe-T-Ride USA 為私人公司，提供馬里蘭州(Maryland)、華盛頓特區(Washington DC)及北弗吉尼亞州(Northern Virginia)這三個地區的代客駕車服務，主要致力於酒後代客駕車服務，還有另外提供術後或因藥物治療影響無法開車的病患代客駕車服務，營業時間為星期四至星期六下午五點到凌晨三點。

(三) 使用方法：

須提前至少 4 小時至線上填單預約，預約時須先支付 30 美元押金後，填寫客戶姓名、電話、接受地址、日期、時間、車輛顏色、車牌號碼，並選取服務項目(醫療、派對等)，還需要提供一個朋友的聯絡方式，訊息送出後會有調度員跟顧客聯絡，並確認須支付的費用及付費方式。

（四）收費方式：

需先線上申請帳戶(免費)，預訂時須先支付 30 美元押金，起始價格為 45 美金，每超過一英里加收 3 美金，跨區需再加收 5 美金，途中如需增加停靠點，每增加一個停靠點多收 5 元，如果有棄單的情況，將收取預約起始的費用 45 美元，可用信用卡、Visa 卡及現金支付。

三、Dryver 代駕公司

目前市場上亦開始有提供代客駕車的服務（Designated Driver Service），但業者通常是提供載客服務的一部分，以 Dryver 公司為例（<https://www.dryver.com>,2017），他們提供的服務包含代客駕車（Car Pickup）、計時私人司機（Personal Hourly Driver）、以及活動載人服務（Driver Team for Events），如圖 3.4。

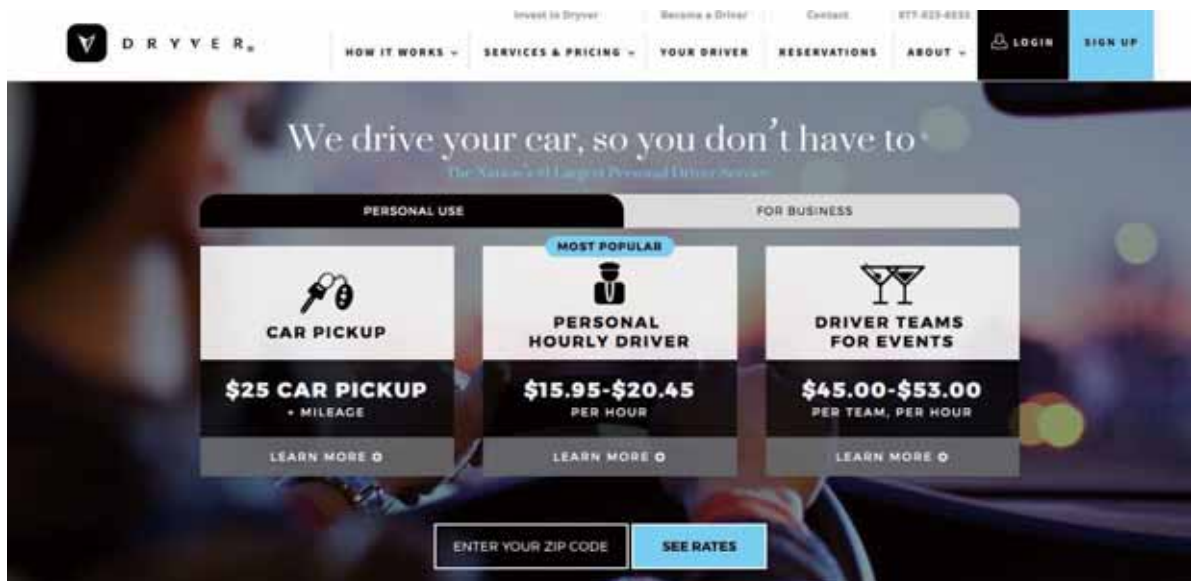


圖 3.4 美國 Dryver 載客服務公司服務頁面

有關美國 DRYVER 代駕公司服務項目說明：

（一）車輛接送（Car Pickup）

當顧客有代駕需求時，公司會派二位駕駛員到顧客所在的地點，由一名代駕者駕駛顧客的車載顧客回家，另一名駕駛則駕車隨後，載代駕者返回。基本價格為美金 25 元，並依公里數，每英里 3.45 美元。

（二）計時私人駕駛（Personal Hourly Driver）

須事先預約代理駕駛員，用顧客的車載顧客到任何想要去的地方，不限停等次數，在出發前，駕駛員會先打電話向顧客自我介紹並確認詳細行程，當到達目的地時，駕駛員會在附近等待，隨時等候顧客招手或打電話指示，最後再載顧客返回家中。價格是每小時 15.96 至 20.45 美元，依不同的服務區域定其價格，以美國 Lawrence 市為例，每小時為 18.5 美元。

（三）活動載人服務（Driver Teams for Events）

亦稱為安心計畫（Peace Of Mind Plan），此服務係針對辦理人數較多的活動，如婚禮、聚會等，由主人提供給賓客的服務，依顧客的需求，Dryver 公司會派遣一組專業的駕駛在活動現場等候，並駕駛客人的車子回家。當其中一位客人要回家時，會由一位代駕員駕駛客人的車回家，並由另一名代駕者尾隨到客人家後，再載代駕者返回活動會場，繼續服務下一位客人。該服務沒有人數的限制，同時提供載運服務，依公司的車載客人回家。該服務的價格為每團隊每小時 45 至 53 美元。

3.3 英國

3.3.1 英國酒駕肇事統計

依據英國皇家防制事故學會（The Royal Society for the Prevention of Accidents, RoSPA, 2017）有關酒駕事故統計，在 2015 年，酒後駕車事故共造成有 220 人死亡、1,160 人嚴重受傷。儘管酒後駕車的情形已逐年

下降（如表 3.5），且經過近 30 年來對防制酒後駕車的教育和執法，但每年仍有超過 200 個人因酒後駕車而死亡，且每年仍有超過 7 萬人因酒後駕車遭到逮捕。而且，酒後駕車的事故當中，受到傷害者通常是非酒駕者，在 2014 年，共有 70 個行人受酒後駕車的車輛撞擊死亡或重傷，有 340 個乘客，40 個兒童死亡或重傷。在 2015 年，共有 520,219 件次路邊酒精測試，其中有 60,019 件次駕駛人或騎士（約 12%）無法通過檢測或拒絕檢測。

表 3.5 英國近十年酒後駕車事故傷亡人數

年	死亡	重傷	輕傷	合計
2005	550	2,090	12,760	15,400
2006	560	1,970	11,850	14,370
2007	410	1,760	11,850	14,020
2008	400	1,620	10,970	12,990
2009	380	1,500	10,150	12,030
2010	240	1,240	8,210	9,690
2011	240	1,270	8,420	9,930
2012	230	1,200	8,510	9,930
2013	240	1,100	6,930	8,270
2014	240	1,070	6,900	8,210
合計	3,490	14,820	96,550	114,840

資料來源：https://www.drinkdriving.org/drink_driving_statistics_uk.php

3.3.2 英國酒駕處罰規定

根據英國道路交通法（Road Traffic Act）酒醉駕車在英國是屬於犯罪的行為，最重處罰六個月有期徒刑，或從事社區勞動服務，或罰 5,000 以上英鎊；最輕則記 3-11 點，並且吊銷駕照至少 12 個月，最重則為 36 個月，若 10 年內再犯者，則需被吊銷駕照至少 3 年。拒絕接受酒精檢測者處罰相同，亦可處最重六個月徒刑或處 5,000 元以上英鎊罰金。處罰的標準係依行為的檢測值、再犯情形和違規者的收入而定，通常法官也會參考駕駛人的許多侵略性駕駛行為。

道路交通法第 11 條，規定限量是指如下要求：

- (a) 100 毫升呼吸中含酒精 35 微克；
- (b) 100 毫升血液中含酒精 80 毫克；
- (c) 100 毫升尿液中含酒精 107 毫克；及國務大臣規定的類似值。

蘇格蘭的要求較為嚴格，分別為(www.gov.uk,2017)：

(a) 100 毫升呼吸中含酒精 20 微克；

(b) 100 毫升血液中含酒精 50 毫克；

(c) 100 毫升尿液中含酒精 67 毫克；

3.3.3 英國酒駕防制策略

依英國皇家防制事故學會 (RoSPA, 2017) 整理各國提出的幾個防制酒駕的作為：

- 一、降低酒醉認定標準：依過去研究結果顯示駕駛人血液中酒精濃度含量的駕駛人發生事故的機率是無飲酒者的 2-2.5 倍，發生死亡事故的機率則高達 6 倍。因此，蘇格蘭在 2014 年時，將原有的 BAC 為 0.08% 的酒醉標準降低至 0.05%。北愛爾蘭則已計畫實施降低酒醉認定標準至 0.05%，對於學習駕駛或新手駕駛者的酒醉認定標準值更低。
- 二、降低年輕駕駛人酒醉認定標準：北愛爾蘭已規劃降低新手及學習駕駛人的酒醉認定標準至 0.02%。但對不同年齡層者或特定族群，實施不同酒駕認定標準在實務上執行不易。且容易造成年輕駕駛人在成年後更容易酒後駕車的風險，因為他們認為已經可以喝更多的酒了。
- 三、加強執法：提高執法的見警率是防制酒駕重要的手段，用讓駕駛人認知只要酒後駕車，有很高的機率會被逮捕並起訴。
- 四、放寬實施酒測的標準：警察雖然可以攔停任何人，但除非有合理懷疑駕駛人有飲酒的現象、或駕駛人有違規或發生交通事故，否則不能要求駕駛人接受呼氣酒精濃度檢測。但建議應該賦予警察

更大的權力，可以不要其他理由，要求任何人接受檢測。此作法可增加駕駛對於酒駕被捉的認知，但此作法可能會有侵犯公民的權利，但同樣的，酒駕者也同樣侵犯其他人的公民權利，所以應該給予警方在取締酒駕有更多的權力。

五、隨機酒精濃度檢測：澳洲政府已經給予警方可以隨機檢測任何駕駛人的呼氣中酒精濃度含量，且已有效降低酒後駕車的情形，依據一分針對在昆士蘭（Queensland）所實施隨機酒測策略的成效研究結果顯示，高頻率的隨機檢測，可有效降低與酒後駕車有關的事故。

六、高風險酒駕人列管方案：要求對累犯加重處罰等，且必須在不再酒後開車的狀況，才能重新考領駕照。

七、酒醉駕車治療課程：利用制裁的方式改變駕駛人的飲酒習慣，許多酒醉駕駛者都有酒精問題，難以藉由執法或坐牢的方式有效解決。依相關研究指出，能夠完整參與治療課程的人，再犯酒駕的可能性降低。

八、汽車酒精檢測啟動鎖：汽車酒精檢測啟動鎖在許多國家都有實施，且大多獲得正面的效果評價。

3.3.4 英國防制酒駕之代駕概況

目前英國的代客駕車亦與美國類似，屬於鼓勵性質，政府大多以宣導方式，鼓勵民眾或餐飲業者設立代客駕車制度，提供優惠給擔任代客駕車者，或辦理宣導活動。依英國 Drink Driving（drinkdriving.org,2017）網站介紹，代客駕車逐漸盛行，特別是在有明星如 Gary Lineker 和 Graeme La Saux 等人的代言和支持，足球球團、廣播電台、警察、監理站，以及許多的餐廳和夜店的支持。

英國政府對代客駕車業者並無明確的法規限制管理，業者的營運方式類似現行 Uber，以會員的方式進行，在倫敦稱為 Drive U Home 服務，但不限於酒後代駕，如開顧客的車到機場，再把顧客的車開回家等服務（driveuhome,2017）。使用代客駕車服務須先加入會員，且必須繳交會費，服務人員會騎折疊式的機車（Scooter），並將機車放置後車箱，然後再開車載顧客回家。其他英國代客駕車之相關案例：

一、I Drive Your Car

在伯克郡和薩里，I Drive Your Car（idrive yourcar,2017）是唯一營運於英國境內 Ascot, Heathrow, Staines- upon-Thames, Windsor and Weybridge 等區域的知名的代客駕車公司，其營業項目舉凡體育賽事，婚禮和晚宴以及派對和餐館等代駕服務，其必須具備私人運具，專業的司機駕駛客戶的汽車及客戶本人，可以在正確的時間安全到家。代駕司機使用折疊式機車或折疊式自行車或搭乘公共交通工具等方式到達指定場所與客戶會合，將折疊式機車或折疊式自行車置於客戶車上並套上密封袋（長度 78 公分、寬度 37 公分、高 61 公分），避免損害客戶車輛，送客戶到指定地點時將客戶車停好並將鑰匙交還客戶，即結束服務並駕駛折疊式機車或折疊式自行車回公司或與下一個客戶碰面。

（一）營業時間

電話預訂於每天上午九點至下午九點，營業時間外則需提前預約。

（二）收費標準

前 5 英里 25 英鎊(最低收費)，15 英里後每英里 3 英鎊，超過 20 英里每英里 2 英鎊。

（三）司機資格

司機經犯罪紀錄（CRB）認證，並由企業保險公司單獨審核，且司機需具有英國駕駛牌照局（Driver&Vehicle Licensing Agency-DVLA）二級醫療證明、卡車、長途汽車和計程車駕照，來保障其駕駛技術及安全。

（四）消費者權益

對客戶之信任，會有相關的權益措施。於行前預約代客駕車服務時知道的司機的名字、電話，並安排在離客戶場所較近之地方，避免走到汽車上時會無人陪伴或無法自行走回車上。

（五）保險與相關配套措施

收費中包含全面的保險費用，保險時間為向客戶取得鑰匙之後到司機回公司。

二、Scoot Ltd

Scoot Ltd 是在蘇格蘭的代駕公司（scootltd,2017），自 2003 於愛丁堡附近起家，該公司主打預約步驟簡單，其提出三步驟：

- （一）預約：首次使用 Scoot 需先註冊詳細資料，並註冊帳戶，可以線上預訂或通過電話進行預約，方便快捷。日後，只需要時間與目的地，系統會回覆用戶價格，與優惠價格。
- （二）開車：將自己的車輛停在目的地或停車場，並告知停車地點，或以手機定位，即可完成第二步程序。
- （三）Scoot：司機會在約定的位置與時間與客戶碰面，並將自己的滑板車置於客戶之車輛，並開車載客戶到指定地點。其業務範圍包括交車送修、代客駕車、代客泊車、醫院接送等。

1.營業時間

Scoot 辦公室每週 7 天開放。在學校假期期間，於星期一關閉，並在 Facebook 網頁上通知客戶。下午 5 點之前，可以透過網站或者電話進行預定。下午 6 點至凌晨 2 點的尖峰時間裡會有司機常駐。

2.消費者權益

所有 Scoot 系統都有 GPS 做紀錄，可獲得客戶之信任，每位 Scoot 司機會配戴 Scoot 字樣之徽章以供辨認。

3.保險與相關配套措施

不須額外保險，司機與車輛皆有全額投保，保險期間為司機在車上之時間。

3.4 加拿大

3.4.1 加拿大酒駕肇事統計

依加拿大政府針對酒後駕車的統計資料（Impaired driving in Canada, 2015）摘要幾個重點現象：

- 一、依警察紀錄資料顯示 2015 年共有 72,039 案與酒駕（含用藥）有關的交通事故，共造成 122 人死亡、596 人受傷。
- 二、至少 16%在 2014-2015 年間酒後駕車被起訴者，在過去 10 年內亦曾犯同樣的罪。
- 三、酒後駕車在都會區的比率較低。
- 四、大約有一半的酒後肇事是發生在週末的夜間 11 點至凌晨 4 點之間，尖峰時段為凌晨 2 點到 3 點。

五、大部分的酒後駕車者皆為男性：80%的酒後駕車為男性。而全加拿大約有 7.5%的男性會酒後駕車，女性會酒後駕駛的比率為 0.8%。

六、依警方紀錄資料顯示，大部分的酒後駕車者年齡介於 20-24 歲之間。

七、有參與團體運動的人較易有酒後駕車的狀況：2014 年 7.3%的團體運動球員有酒後駕車的紀錄，較一般非球員的 3.9%來得高；比率較高的運動團體分別是打高爾夫球的人（10%）、滑雪（8.5%）、釣魚（7.9%）、保齡球（7.1%）。

3.4.2 加拿大酒駕處罰規定

有關加拿大取締或防制酒駕的法令規定及作為，以安大略省的規範為例，進行簡介：

一、酒駕者的處罰部分

BAC 達 0.08g/dL 者視為犯罪行為；0.05-0.08 者須受行政處罰；對於 21 歲以下或是新手駕駛（執學習駕照者），則不得有酒精濃度，BAC 為 0。

二、酒精零容忍規定：

（一）21 歲以下駕駛人

（二）新手駕車（類似學習駕照）

新手駕車若被查獲確認為酒後駕車，其駕照將被吊銷，駕照必須重考。

三、酒精鎖的應用：

若駕駛人在 10 年內因酒後駕車（包含拒絕酒測者及同時使用藥物者）而吊扣駕照超過 2 次，則駕駛人的車輛必須強制安裝酒精鎖。

四、醫療檢測策略：

若駕駛人在 10 年內因酒後駕車（包含拒絕酒測者及同時使用藥物者）而吊扣駕照超過 3 次，則必須強制進行醫療評估，診斷是否有酒精依賴狀況，並決定是否須進行矯治。

3.4.3 加拿大酒駕防制酒駕策略

加拿大防制酒駕的策略除了執法單位的取締行動之外，由產業界或相關民間團體，都經常辦理相關防制酒駕的活動。根據加拿大交通傷害研究基金會（Traffic Injury Research Foundation）、清醒駕車活著到達（Arrive Alive, Drive Sober），以及學生生活教育公司所共同成立的改變對話（Change the Conversation）計畫（changetheconversation.ca,2017），介紹了幾個由產業界和民間團體所主辦有效的降低酒醉駕車策略：

-加拿大啤酒公會（Beer Canada, BC）

加拿大啤酒公會成立設立了幾個反酒駕的活動，以改善各種有責任的飲酒議題，包含酒後駕車，他們的活動包含電視、廣播廣告、平面媒體、宣傳單和海報等，針對各種不同的族群發送，以喚起大眾對於酒醉駕車的重視。請負責任的飲酒（Please Drink Responsibly）。該活動並著重為別人著想，以及喝酒時必須表現出負責任的行為。

加拿大啤酒公會亦贊助多倫多兒童醫院運作的 Motherisk 計畫，提供 24 小時免付費電話酒精和藥物使用救助電話，該計畫亦藉由所贊助的道路安全監測，觀測酒醉駕車的趨勢，並透過交通傷害研究基金會每年進行問卷，了解大眾對酒駕的看法。

啤酒公會也贊助酒精飲品醫學研究基金會 (Alcohol and Beverage Medical Research Foundation, ABMRF)，每年邀請全加拿大酒精失調專家舉辦圓桌會議，分享研究、討論對策。

啤酒公會亦資助有責任飲酒研究中心 (Centre for Responsible Drinking)，提供全國與酒精相關資訊，如酒駕、酒精中毒、鑑用、酒精與健康等 (www.ResponsibleDrinking,2017)。

-媽媽反酒駕協會 (Mothers Against Drunk Driving, MADD)

媽媽反酒駕協會致力於消除酒後和用藥後駕車，MADD 已經成功舉辦過許多著名的反酒醉活動，包含：

- 一、發送紅色緞帶活是 MADD 最著名的活動，是一個眾所皆知，從 11 月到 1 月份的活動，MADD 志工在全國各地發送紅色緞帶，請求每位加拿大人將紅色緞帶掛在他的車輛或個人物品上，每一個繫有紅色緞帶的人都代表他們承諾能在清醒的狀態下開車。
- 二、911 活動：亦標為「小心操作」(Operation Lookout)，係由其他組織所發起，是一個全加拿大的活動，該活動鼓勵加拿大人打 911，當他們發現有疑似酒醉駕車的人出現。
- 三、適可而止 (Enough is enough)：用來突顯大眾對於酒醉駕車法令限制的誤解，MADD 希望能促使地方立法人員能制定更有效率且適當的法令限制標準。
- 四、如果你很興奮，不要開車 ('If you're high, you can't drive')：不鼓勵用藥後開車，活動的重點在於年輕的加拿大人，當他們曝露在危險當中，他們自身也很危險。
- 五、取回我們的道路 (Taking back our roads)：是一個政府和私人研究所出版的刊物，目的在消彌加拿大的酒醉駕車。著重在提供聯邦

政府必要的立法過程所需要的資訊，期能有效解決酒醉駕車的問題。

行動紅鼻子 (Operation Red Nose)

行動紅鼻子是代理駕駛服務的一種，在每年的 12 月，提供酒飲後無法自行回家的人的載客服務，任務是鼓勵有責任感的行為，重視酒駕駛的問題，促使社區能提供免費、隱密的服務。由於服務是免費的性質，所以需個人贊助，該組織成立於 1984 年，當時的所有贊助流向 (University of Laval) 游泳隊，但現在，該資金則流向青年社區組織。自 1984 年以來，已經募集超過\$18,500,000 美元。

該組織最早由 Quebec 省的 Opération Nez Rouge 獨立運作，逐漸擴展，2009 年時，該組織已擴展到 8 個省份及瑞士、葡萄牙和西班牙等國。每年一到假日季節，該組織會推出一連串的廣告提醒大眾善用行動紅鼻子服務。在 2009 年，超過 50,000 名志工提供 73,193 人次服務，大幅降低酒醉駕車的情形。

3.4.4 加拿大防制酒駕之代駕概況

加拿大的代客駕車情形和美國類似，亦大都以個人的服務為準，也沒有全國性的法律規範，但目前亦有商業化的代客駕車服務，依加拿大人代客駕駛公司網站 (canadiandesignateddrivers,2017) 資料顯示，該公司成立於 2008 年 10 月，主要以代客駕車為主，代客駕車的服務是提供顧客和他們的車輛能夠平安返家。其他代駕公司如：

一、Over the Limit

Over the limit (overthelimit,2017)的服務範圍較廣，其業務內容包括代客駕車、車輛維修移動服務、醫療接送服務，服務範圍為 Waterloo-Wellington regions including Kitchener, Waterloo, Cambridge,

Guelph 等其周邊城市，客戶需填表單，在規定時間內將派出一輛車與兩個司機到客戶的位置，司機會在五分鐘前聯絡客戶。客戶將乘坐自己的汽車與派遣其中的一位司機專業司機，而第二個司機駕駛公司車跟隨，司機會去任何約定的地方。如果同行等人均有不同的目的地，客戶可以要求多個下車地點。

（一）營業時間

下午六點到凌晨四點，營業時間內如需服務需再 20 分鐘前以電話通知，營業時間外需在營業時間內安排，告知地點及時間。

（二）消費者權益

如車上有其他乘客，司機則可一一接送至目的地再將車輛停妥，接受信用卡線上支付，如服務不周或臨時需中止等顧客不需代客駕車服務時則可中止其服務。

二、Last Call

Last Call 代客駕駛公司，主要以酒後代駕服務為主其服務內容整理如表 3.6。

表 3.6 加拿大渥太華市代客駕駛管理制度彙整表

項目	實施情形	備註
主管機關	無	
訂法時間	無	
代客駕駛業從業資格	並無相關規定	
收費標準	以一般代客駕駛公司為例，基本服務費 40 加元，包含代客駕駛路程之前 16 公里(之後每公里 2.5 加元)及 10 分鐘等候時間(延長等候每分鐘加收 1 加	

	元)。行車途中每多停一站加收 10 加元。	
車損賠償義務	司機受其公司保險保障；車輛則由客戶之車險公司保障。	
車損竊盜	同上	
行車歸屬責任歸屬	同上	
肇事責任歸屬	同上	
主管機關管理事項	無	
違規罰則	無	
相關資料	Last Call All Canadian Designated Drivers	

鑑於代客駕車服務並未有法律的規範，且與計程車的服務有重疊的現象，因此，加拿大的 Oshawa 市經過與計程車業者、代駕業者座談，考慮訓練、安全、保險等問題，制定代理駕駛服務的法規 (Potts, 2014) 報告，包含立法緣由與過程，代理駕駛的資格和監督，並於商業許可法 (Business Licensing by-law, City of Oshawa, 2015) 中規範代客駕車業者、駕駛的條件和管理制度。

有關代駕提供者必須經過申請的程序，向業者提出申請，業者必須依法進行審核，其申請的資料包括：

- (一) 申請後 30 天內必須提供申請人的犯罪調查報告。
- (二) 申請後 30 天內必須提供由運輸部發給的駕駛人紀錄。
- (三) 提供至少有由安大略省發給的「G」等級的駕照證明，代表駕駛人在「良好」的狀況。
- (四) 提供商業一般義務保險的證明

1. 包含不能低於兩百萬元的每次事故義務險，含車損及人身傷害。
2. 要求業者必須注意義務險是否在 15 天後會被刻意取消。

惟新修訂的法律造成業者相當程度的反彈（The Star, 2016），業者認為新的法規將造成代理駕駛員減少，增加酒醉駕車的人上路。

3.5 新加坡

3.5.1 新加坡酒駕肇事統計

有關新加坡的酒駕及肇事現況，依新加坡警方年度報告重點摘要如下（Singapore Police Force, 2017）：

- 一、酒駕肇事案件由 2015 年的 138 件，下降到 2016 年的 134 件，降低 2.9%。
- 二、因酒駕被捕的人亦下降，從 2015 年的 2,303 人，下降到 2016 年的 2,121 人，降低 7.9%。
- 三、因酒駕肇事死亡人數，亦從 2015 年的 14 人，下降到 2016 年的 9 人。

3.5.2 新加坡酒駕處罰規定

新加坡的酒後駕車標準值基本上為呼氣酒精濃 0.35mg/L, BAC 為 0.08g/dL。但警方仍可依駕駛人的狀況判定，特別是在發生交通事故時（Singapore Road Traffic Act, 2016）。違反酒駕規定的處罰：

- 一、初犯者：處 1,000-5,000 元罰鍰，或六個月以下有期徒刑。
- 二、再犯者：處 3,000-10,000 元罰鍰，以及十二個月以下有期徒刑。
- 三、犯第三次（含）以上者：處 30,000 以下元罰鍰，以及 3 年以下有期徒刑（67A）。

3.5.3 新加坡酒駕防制策略

新加坡防制酒駕部分，除了加重處罰外，對於酒後駕車累犯而致人重傷或死亡的駕駛人，法院亦可判決處以六次以下的鞭刑，另也定期舉辦反酒駕宣導與聘任反酒駕大使之外（如圖 3.5），鼓勵民眾共同參與反酒駕的運輸，杜絕酒駕。



圖 3.5 新加坡反酒駕活動

3.5.4 新加坡防制酒駕之代駕概況

新加坡目前並無法定的代客駕駛制度，但民間業者有類似的服務，代客駕車在新加坡通常以「Drive Home Service」或「Valet」呈現，業者如：City Drive Home Service (citydrivehomeservice,2017)、UncleValate (www.valetuncle,2017) 等。

有關代客駕車的法令部分並沒有明確規範，但針對要擔任私人司機的部分，新的法令規定必須取得私人雇用車輛駕駛職業執照 (Private Hire Car Driver's Vocational License, PDVL)，申請的條件為 (Land

Transport Authority of Singapore, 2017)：

- 一、審查：必須醫療健康檢查及背景資料審查。
- 二、資格：必須擁有或受雇於合法的私人載客服務業者（須為新加坡人），且必須持有 3 / 3A 等級的駕照至少 3 年。
- 三、訓練：必須接受 10 小時的 PDVL 訓練，並通過測驗；每六年並必須參加 3 小時的再訓（持續營業且無被記點者可免再訓）；禮車服務業者自主訓練課程符合 PDVL 的標準者亦可免再訓。

以下介紹新加坡代客駕車之相關案例：

（一）DH DRIVE HOME VALET

DH 是新加坡 100%以客戶為導向的 Driver-Home 服務提供商。強調在您喝酒後或無法開車時，我們將安全地送回您和您的車回家。

1. 收費標準

以趟次計算，一趟旅途 30 新元，如需至多個下車地點，每處徵收 10 新元，等候時間以 30 分鐘為主，每 30 分鐘酌收 19 新元。

2. 預定流程

DH Valet 營業時間為每周一~日，下午 9 點至上午 5 點。建議至少提前 2 小時透過電話進行預約服務，以為安排最佳的司機進行服務。

3. 消費者權益、保險及相關配套措施

（1）預約

DH Valet 針對預約服務的客戶，視其情形提高最佳的服務內

容。但對於所分配到的司機遲到不負責任，因其遲到原因可能在於不可預期的狀況下發生或如前一次旅途中延誤或遇塞車等。

(2)條款

DH Valet 對於任何事故、停車罰款、損害及相關損失不負任何責任。僅針對司機疏忽造成交通事故負責。

(3)條件

DH Valet 有權拒絕潛在客戶或沒有理由取消預訂的客戶，如對任何員工造成威脅或虐待行為，將立即提送新加坡警察部隊。
DH Valet 保留對上述修改、刪除或新條款的權利。

3.6 德國

3.6.1 德國酒駕肇事統計

2015 年在德國警察受理交通案件共有 2,500,000 件，其中有 37,450 件是屬於因酒駕（含其他致醉物）所引起的，這類案件約占德國全年交通案件 1.498%。

酒駕所造成的人員受傷數目卻占有所有交通事故之受傷數目之 4.1%，其中酒駕造成死亡之數目為所有因交通事故之死亡事故之 7.4%，也就是說每 14 個交通事故的傷亡者便有一人是因酒駕而死亡的。具體來說，在 1000 件一般交通事故案件中平均有 11 個人死亡、222 個人嚴重傷害；相對於此，在 1000 件酒駕事故案件中平均便有 19 個人死亡、347 個人嚴重傷害，這樣的高度傷亡及致死率說明了酒駕對安全的嚴重性。



圖 3.6 酒駕造成之交通意外事故

以下整理德國因酒駕造成之交通意外事故統計，如表 3.7 所示。

表 3.7 德國酒駕交通事故統計

年份	死亡數目	一般傷害	重傷	輕傷
1992	2,102	55,030	21,031	33,999
1993	2,048	55,064	20,935	34,129
1994	1,828	53,265	19,919	33,346
1995	1,716	49,630	18,342	31,288
1996	1,472	45,876	16,646	29,230
1997	1,447	43,573	15,368	28,205
1998	1,114	37,369	12,645	24,724
1999	1,114	36,996	12,110	24,886
2000	1,022	35,742	11,325	24,417
2001	909	33,517	10,365	23,152
2002	932	32,930	9,953	22,977
2003	817	31,243	9,343	21,900
2004	704	28,817	8,555	20,262
2005	603	27,833	8,002	19,831
2006	599	26,297	7,564	18,733
2007	565	26,029	7,402	18,627
2008	523	24,587	6,981	17,606
2009	440	21,735	6,159	15,576
2010	342	18,874	5,001	13,873
2011	400	19,809	5,515	14,294
2012	338	18,983	5,393	13,590
2013	314	17,520	4,843	12,677
2014	260	16,856	4,688	12,168
2015	256	6,426	4,590	11,836

註：一、製表出處為德國交通諮詢處（DVR）

二、數字出處為德國國家統計局（Destatis）

以 2015 年為例，該年度德國酒駕人員傷亡事故案件中駕駛人之血

液酒精含量（BAK）統計表以及酒醉駕車之駕駛人的血液酒精濃度分布及人數如圖 3.7 所示。另德國近十年酒駕事故統計如表 3.8 及圖 3.8，2015 與 2014 年度酒駕事故數量增減百分比如表 3.9。

1. 在千分之 0.5 以下者有 475 人
2. 介於千分之 0.5 到 0.8 之間有 681 人
3. 介於千分之 0.8-1.1 之間有 913 人
4. 介於千分之 1.1-1.4 之間有 1112 人
5. 介於千分之 1.4-1.7 之間有 1259 人
6. 介於千分之 1.7-2.0 之間有 1108 人
7. 介於千分之 2.0-2.5 之間有 1051 人
8. 介於千分之 2.5-3.0 之間有 338 人
9. 千分之 3.0 以上有 117 人

其分布表與人數統計表如下（圖 3.7）：

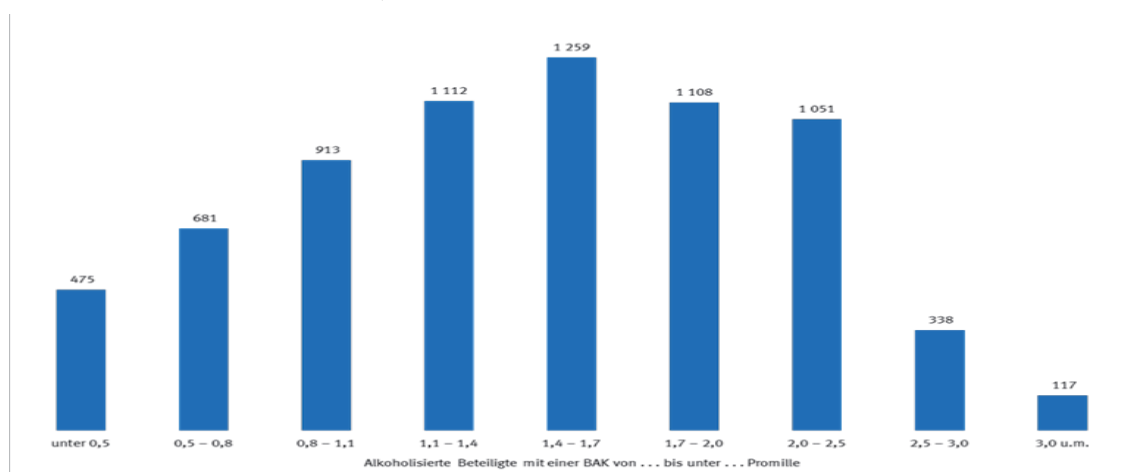


圖 3.7 德國 2015 年酒駕傷亡案件駕駛人酒精濃度分布及人數統計表

表 3.8 德國 2005-2015 年酒駕案件及傷亡統計表

年度	警察受理件數	人員傷亡案件數	傷亡總人數	死亡人數	重傷人數	輕傷人數
2005	53394	22004	28436	603	8002	19831
2006	51053	20685	26896	599	7564	18733
2007	51153	20785	26594	565	7402	18627
2008	48226	19603	25110	523	6981	17606
2009	43821	17434	22175	440	6159	15576
2010	39345	15070	19216	342	5001	13873
2011	40548	15898	20209	400	5515	14294
2012	39757	15130	19321	338	5393	13590
2013	36895	13980	17834	314	4843	12677
2014	35310	13612	17116	260	4688	12168
2015	34476	13239	16682	256	4590	11836

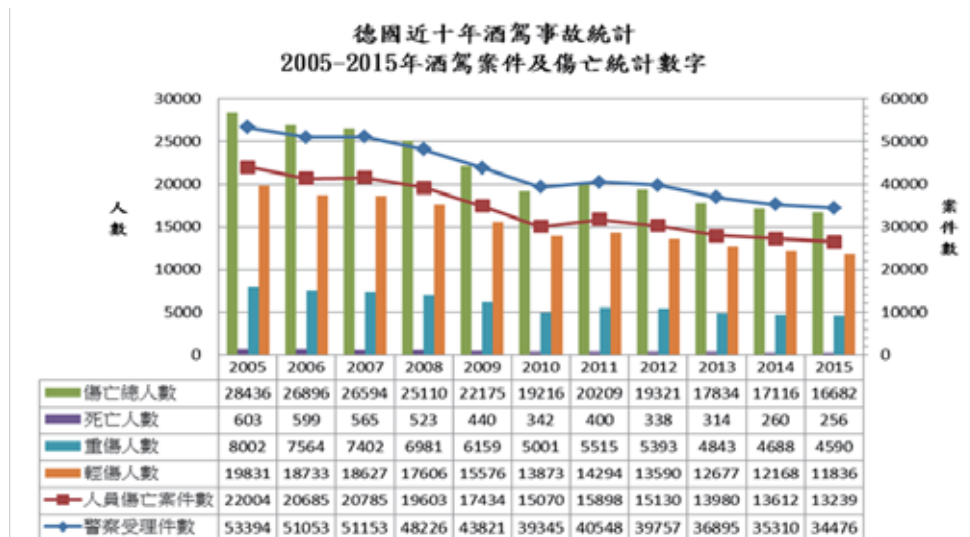


圖 3.8 德國 2005-2015 年酒駕案件及傷亡統計

表 3.9 2015 與 2014 年度數量增減百分比

年度	警察受理件數	人員傷亡案件數	傷亡總人數	死亡人數	重傷人數	輕傷人數
增減百分比	-2.4	-2.7	-2.5	-1.5	-2.1	-2.7

3.6.2 德國酒駕處罰規定

由於酒駕會為駕駛人帶來身體上機能的負面性影響，故德國立法者與我國相同對酒駕行為制定了相關的處罰規定，德國酒駕處罰分別由刑法與道路交通法處罰之。德國刑法第 316 條是主要規制酒駕行為的刑罰規定，這規定不只是用在一般機械動力交通方面，也同時適用在以人力為動力的自行車方面，其內容主要是以因飲用酒精性飲料而無法安全駕駛時為可罰性成立之基礎。大型動力交通工具的絕對不能安全駕駛的標準為血液酒精濃度千分之 1.1 以上；而自行車駕駛則可以適用較高的濃度標準。通常在德國血液酒精濃度只要是還沒超過千分之 0.3 時並不會科處刑事制裁；相反的超過了這個數值，則適用上述之刑罰規定。原因是德國立法者認為在尚未達到這數值前，基於鑑定上之事實認識，人體並非無法承受酒精之影響。以下是德國按照血液酒精濃度而作制裁之劃分情況。

一、血液酒精濃度數值 0.3-0.49

肇事風險為正常人之 1.2 倍，假如有因受酒精影響而出現交通駕駛瑕疵行為的話，可依德國刑法第 316 條規定科處一年以下有期徒刑或罰金。如果有肇事情形出現，且有危及他人之生命身體或重大財物者，假如可推定是受到酒精之影響所造成者，可依德國刑法第 315c 條科處五年以下有期徒刑或罰金。

二、血液酒精濃度數值 0.5-0.79

此數值之動力交通工具之駕駛人其肇事率為正常人之 2 倍，對燈光感受度、聽力皆受影響，且會對速度有所誤判。按照德國道路交通法（StVG）第 24a 條規定，可以課處 250 歐元罰鍰並且禁止駕駛一個月，同時亦登錄交通索引中扣交通點數。此外有可能可以課處進行醫學-心理檢測（MPU；medizinisch- psychologischen Untersuchung）。若

有交通瑕疵行為或肇事，則分別依德國刑法第 316 與第 315c 條規定處罰。

三、血液酒精濃度數值 0.8-1.09

數值達到 0.8 以上幾乎所有的大型動力交通工具之交通參與人皆無法安全駕駛，且大多數的酒駕人無法意識到此點。其過度自我預測、交通反應時間延長、視力與聽力受限，且會誤判交通情況。其肇事風險提高為正常人之四倍。其刑事制裁與上述相同，惟其酒精濃度越高，則科處之刑期則會越長。

四、血液酒精濃度數值 1.1-1.59

數值達到 1.1 以上者，其肇事風險提高為正常人之十一倍。其視力出現隧道型之視力，此種數值下之駕駛人可以推定其為「絕對不能安全駕駛」，同樣分別依德國刑法第 316 與第 315c 條規定處罰。

五、血液酒精濃度數值 1.6-1.99

達於此數值之自行車騎士則被推定為是絕對不能安全駕駛。數值達到 1.6 以上者，其肇事風險提高為正常人之十六倍。監理站在重新核發駕照時，可以課處該數值之駕駛人進行醫學-心理檢測。此檢測至少需採取 400 歐元以上之檢測類型。

六、血液酒精濃度數值 2.0-2.99

數值達到 2.0 以上之駕駛人被假設可以認定是具有酗酒習慣者。對於數值達到 2.1 以上之駕駛人，調查人員必須對其檢驗是否有德國刑法第 323a 條之完全酩酊犯罪之前提要件存在。假設對其判處第 323a 條之完全酩酊犯罪時，不得再以相同之犯行而判處其他之犯罪。此完全酩酊犯罪為五年以下有期徒刑，並登錄扣點。

七、血液酒精濃度數值 3.0 以上

達到此數值以上之駕駛人進入所謂完全泥醉狀況。數值達到 4 以上則有生命危險。

此外，在血液酒精濃度未達千分之 0.5 前，若認定還能安全駕駛雖不受刑事制裁，但可以依下列的標準課處罰鍰。

表 3.10 血液酒精濃度未達千分之 0.5 之課處標準

構成要件	罰鍰	點數	禁止駕駛	註解
第一次違犯達千分之 0.5	500 歐元	2	1 個月	
第二次違犯達千分之 0.5	1,000 歐元	2	3 個月	
第三次以上違犯達千分之 0.5	1,500 歐元	2	3 個月	
因受酒精影響而危害道路交通		3		剝奪駕駛許可、罰金或有期徒刑

另德國對於酒駕之駕駛行為所賦予之其他法律效果尚有：

（一）取消駕駛許可

按照德國聯邦動力汽車駕駛局所進行的中央交通檢索資料顯示，2015 年德國法院判決 49060 件與酒駕或其他藥物相關的道路交通上撤銷駕駛許可的案件。這份資料比 2014 年的數目相比較減少了百分之六點五。這數目佔了所有取消駕照的案件中高達百分之 87.8。在這資料中也包含未肇事而取消駕照的情況。

（二）法律規範

德國立法者並未像我國一樣對於酒駕訂有明確的構成要件標準，僅是確定對於基於酒精飲料或其他致醉物而無法安全駕駛者加以處罰。至於經由法律解釋去作成一般拘束性的描述「何時才是達到不能安全駕駛之狀態」則是實務法庭之事務。按照德國現行實定法來判斷有以下三種可能性：

1. 凡是血液酒精濃度達到千分之 1.1 以上者，視為絕對無法安全駕駛。

由於在這種情況下關係到一種經醫學證明之確定認識，對此不得提起個案中的反證。亦即只要至達到血液酒精濃度千分之 1.1 便形成一種獨立於各項其他證明之外的，唯一由血液酒精濃度值來判讀的不能安全駕駛狀態。假設在此狀態之酒醉駕駛而未有肇事者，則依照德國刑法第 316 條科處一年以下有期徒刑或罰金。如果在此狀態下之駕駛人有危及他人生命身體或有價值之物者，則依照第 315c 條第 1 項第 1a 款、第 2 項及第 3 項科處五年以下有期徒刑。過失者，則科處兩年以下有期徒刑或罰金通常還可以撤銷駕駛許可以及至少六個月不得再申請駕駛許可。

2. 凡是血液酒精濃度在千分之 0.3 至 1.1 之間同樣也是不能安全駕駛，稱為相對不能安全駕駛 (relative Fahruntüchtigkeit)。這種情況跟上述第一種情況血液酒精濃度超過千分之 1.1 的情況不同，不能僅由血液酒精值來判斷駕駛人是否成立不能安全駕駛狀態。除了血液酒精濃度值外還需要再加上能夠推論到不能安全駕駛狀態的其他證明事項。這樣的證明事項是由判斷駕駛人的駕駛方式而得出的。如果是一種因酒精影響產生的典型駕駛瑕疵，譬如蛇行或無法順利於轉彎等，則可以看成是一種受酒精影響之典型駕駛瑕疵行為。同樣的像是駕駛人的外在表現例如恍惚的步伐、說話口齒不清等情況。
3. 如果駕駛人的血液酒精濃度值介於 0.5 到 1.09 之間，而沒有受酒精影響之典型駕駛瑕疵行為證明其不能安全駕駛時，則無法被證明為相對不能安全駕駛，此時這種狀態之行為應被視為秩序違反行為，而課處秩序違反制裁。但是該駕駛人的血液酒精濃度已經達到或超過了血液酒精濃度千分之 0.5 之法定危險界限值。由於基於科學上之認識，許多駕駛人在達到這個數值時會顯現出反應機能失常等情況，所以立法者將此數值設定為酒駕之危險界限值。所以儘管駕駛

人不會被以刑法處罰，但是還是會被課處 500 歐元到 1500 歐元的罰鍰並且扣除交通點數四點，以及一到三個月的禁止駕駛。以上的行政上的制裁是由行政機關裁處。受裁處人如果對罰鍰有異議時，可以向職務法院聲請救濟。

以德國巴伐利亞邦慕尼黑警察局為例，每年因為酒駕（含藥駕）而無法安全駕駛所由道路交通機關扣押之駕駛執照，甚至是撤銷駕駛許可的案件平均約有 4000 件。在德國每兩件夜間交通事故便約有一件是與酒駕相關，而至少平均每五個交通事故意外死亡者便有一個是酒駕意外的犧牲者。單單只有警察交通臨檢與命令是無法解決酒駕問題的。

在道路交通中一個受到酒精影響的汽車駕駛人不只是對自己的安全對別人的安全也是充滿威脅的，因此安全的道路交通參與人必須要具有生理以及精神上的安定健全狀態。

2007 年 5 月 24 日聯邦眾議院制定了道路交通法中的新條文，亦即第 24c 條，並於同年 8 月 1 日生效。

該條文詳細內容如下：

„Straßenverkehrsgesetz (StVG) 道路交通法第 24c 條對動力交通工具之駕駛人之酒精禁令 “

(1) 凡依第 2a 條的（駕駛）實習期間或在未滿 21 足歲前作為道路交通動力工具之駕駛人自身飲用酒精性飲料，或儘管他受有這種酒精飲料之作用下而仍舊駕駛者，所為係秩序違反行為。

(2) 凡過失違犯犯行者亦具秩序違反性。

(3) 秩序違反性得科處罰鍰。

依照本道路交通法第 24c 條規定，凡是在駕駛實習期間或未滿 21 歲作為道路交通動力工具之駕駛人本身飲用酒精性飲料而駕駛汽車，或儘管他已經喝酒而在受到酒精之作用下而仍舊駕駛者，所為係秩序違反行為。

第一次違反此規定課處 250 歐元的罰鍰並扣除點數 1 點，同時還要延長兩年的駕駛實習期間，以及參加特殊的教育講習，這算是一種嚴重的交通違規行為。如果超過了血液酒精濃度界限值（千分之零點五）而駕駛者，則道路交通法的違規行為與刑法的酒駕行為便形成犯行單一（Tateinheit）的競合關係。

如果是已經滿 21 歲或者已經經過了駕駛實習期間者，酒駕的法律效果如下：

表 3.11 德國酒後駕車之法律效果

血液酒精濃度	沒有外在不能安全駕駛特徵	有外在不能安全駕駛特徵	有肇事
千分之零點三以上		有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統”（FAER）中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定”（MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung）：千分之一點六或再犯時有進	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統”（FAER）中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定”（MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung）：千分之一點六或再犯時有進

		行此鑑定之義務。	行此鑑定之義務。 - 民事請求（被害人之損害賠償，痛苦慰藉金求償、年金求償，保險償還）
千分之零點五或呼氣酒精濃度一公升零點二五毫克	--罰鍰(500-1500 歐元) --駕駛禁止（三個月以下） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數兩點	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定“(MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung): 千分之一點六或再犯時有進行此鑑定之義務。	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定“(MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung): 千分之一點六或再犯時一定須進行此鑑定。 - 民事請求（被害人之損害賠償，痛苦慰藉金求償、年金求償，保險償還）
千分之一點一注意：	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定“(MPU;	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定“(MPU;	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --有必要時進行（交通）“醫學精神鑑定“(MPU;

絕對不能安全駕駛	Medizinisch-Psychologische Untersuchung)：千分之一點六或再犯時有進行此鑑定之義務。	Medizinisch-Psychologische Untersuchung)：千分之一點六或再犯時有進行此鑑定之義務。	Medizinisch-Psychologische Untersuchung)：千分之一點六或再犯時有進行此鑑定之義務。 - 民事請求（被害人之損害賠償，痛苦慰藉金求償、年金求償，保險償還）
吸毒或因服藥而影響安全駕駛	--罰鍰(500-1500 歐元) --駕駛禁止（三個月以下） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數兩點 --由交通許可機關撤銷駕駛許可 --必須進行(交通)“醫學精神鑑定“(MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung) --必要時依照麻醉藥品法科處有期徒刑或罰金	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --必須進行(交通)“醫學精神鑑定“(MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung)	有期徒刑或罰金 --撤銷駕駛許可（期間六個月至五年） --扣除“駕駛適性檢索系統“(FAER)中點數三點 --必須進行(交通)“醫學精神鑑定“(MPU; Medizinisch-Psychologische Untersuchung) - 民事請求（被害人之損害賠償，痛苦慰藉金求償、年金求償，保險償還）

3.6.3 德國酒駕防制策略

相關德國酒駕防制策略活動說明如下：

1. DON'T DRINK AND DRIVE

DON'T DRINK AND DRIVE 為酒會責任小組和德國烈酒進口商發起，其合作成員包含啤酒組織、葡萄酒組織、氣泡酒組織、烈酒組織、媒體、音樂、歐盟委員會、福特公司、saarland 區德國汽車俱樂部 (Allgemeiner Deutscher Automoblie Club-ADAC)以及德國職業技術學

校教師協會(Bundesverband der Lehrerinnen und Lehrer an beruflichen Schulen-BLBS)其目的在於：(1)提高民眾對飲酒駕駛風險和危險性的認知；(2)推動指定駕駛之理念，讓 18-24 歲男性有一個安全的選擇；(3)進一步減緩年輕駕駛對於酒駕事故之過高比例。1993 年推出的不酒後駕車(Don't Drink And Drive)計畫是德國歷史上最長久的道路安全計畫之一，此計畫乃啤酒、葡萄酒、起泡葡萄酒和烈酒行業協會合作，以作為減少酒駕之貢獻。

而其提供之網站 www.dont-drink-and-drive.de 和 www.ddad.de，被 YouTube 和 Facebook 大力推廣。該網站在 2014 年進行了更新，提出關於酒駕訊息、酒駕主要因素和有關酒後駕駛的數據。而 Facebook 的網站提供有關酒駕議題的最新消息、活動公告、圖片、有用的連結和對議題感興趣之使用者交換意見的平台。

2. BOB 運動

為提升酒後駕駛危險性的認識，歐洲酒駕防制策略將重點著重於指定駕駛之宣導，而發起了 BOB 運動，BOB 鑰匙圈標誌之意義在駕駛前提醒駕駛不要飲酒，BOB 運動起始於比利時，漸漸的荷蘭、法國、德國、及盧森堡，到每個歐洲國家開始興起這項運動，其目的在於提高認識酒駕的危險性、酒後駕駛之嚴重性，高速公路酒駕傷亡的風險增加等。除了在 BOB 運動期間提供的相關酒駕防制措施之外，還有於聖誕節連假加強警察執法。最重要的是，該運動提出了相關指定駕駛、代客駕駛等替代方案；許多企業為推廣此運動之意義，投入許多資金來支持其活動；然相關企業中包含許多製酒企業與協會，如德國烈酒行業和進口商協會、葡萄酒協會等，在許多餐廳、酒吧、夜店等與企業合作之店家，舉辦活動宣傳指定駕駛者之重要性，在政府與民間大力推動下，BOB 活動已經在歐洲地區家喻戶曉，不僅降低酒駕之發生率，亦改善了飲酒對於社會觀感不良觀念，更提升其企業之社會認同，

慢慢地改變酒後駕車與飲酒文化。

3.6.4 德國防制酒駕之代駕概況

德國對於酒醉代駕並沒有特別規劃有特殊的代駕制度。

3.7 香港

香港近幾年面臨酒駕的案件一直維持著相近之水準。由於酒駕案件造成嚴重車禍的例子時有所聞，在社會壓力和要求下，為有效地控制酒駕，香港警察每年皆依照香港道路交通法之規定，執行酒駕測試。

3.7.1 香港酒駕肇事統計

香港酒駕現況可於每年香港警察的交通報告中統計出其執法強度與發生、取締之件數。

一、2016 年上半年交通報告

香港於 2016 年上半年的交通意外數字與 2015 年同期比較，2016 年上半年的交通意外總數增加了 49 件，由 7928 件增至 7977 件，增幅為 0.6%，至於致命交通意外，則由 61 件減至 51 件，減幅為 16%，詳圖 3.9。與 2015 年下半年比較，交通意外總數減少了 265 件，減幅為 3%。致命交通意外減少了 5 件，由 56 件減至 51 件，減幅為 9%，詳圖 3.10。



圖 3.9 2016 年上半年與 2015 年同期(致命)交通意外發生數與增減率之比較

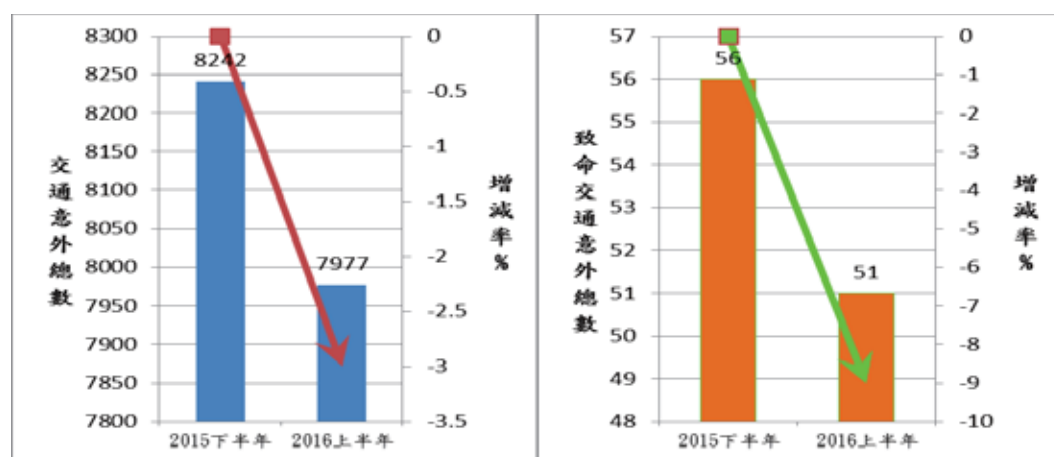


圖 3.10 2016 年上半年與 2015 年下半年(致命)交通意外發生數與增減率之比較

其中酒後駕駛取締方面針對酒後駕駛的執法工作，2016 年上半年共 10 萬 4534 名司機接受了酒精呼氣測試，與 2015 年同期比較減少了 3%，其中 498 名司機體內的酒精含量超過法令所明定之限度，而 165 名司機曾飲用含酒精飲品，但其體內的酒精含量低於法令限度。驗出司機體內的酒精含量超過法令限度的比率由 2015 年上半年的 0.45% 上升至 2016 年上半年的 0.48%。酒駕總件數為 498 件，詳圖 3.11。

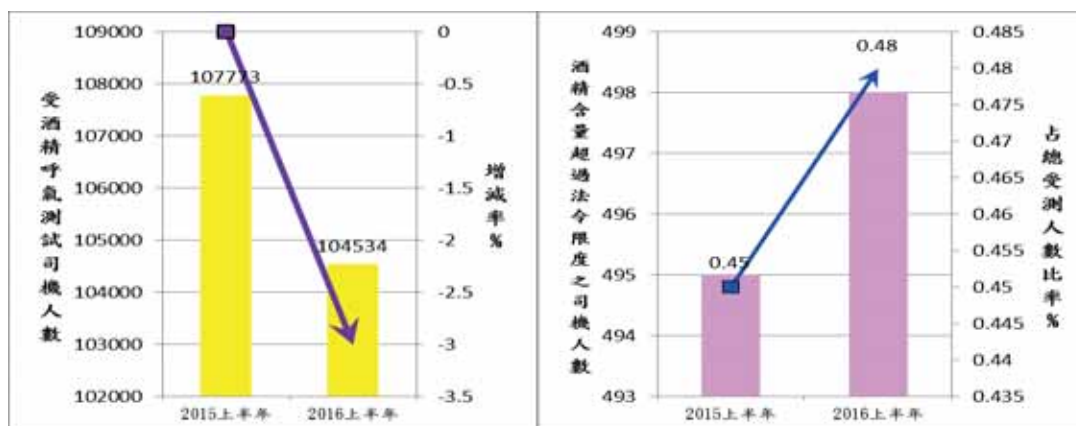


圖 3.11 2016 年上半年與 2015 年同期受酒精呼氣測試者與酒精含量超過法令限度之比較

二、2015 年酒駕交通報告

與 2014 年比較，香港 2015 年的交通意外總數增加了 380 件，由 1 萬 5790 件增至 1 萬 6170 件，增加幅度為 2%。其中致命交通意外增加了 18 件，由 99 件增至 117 件，增幅為 18%，詳圖 3.12。

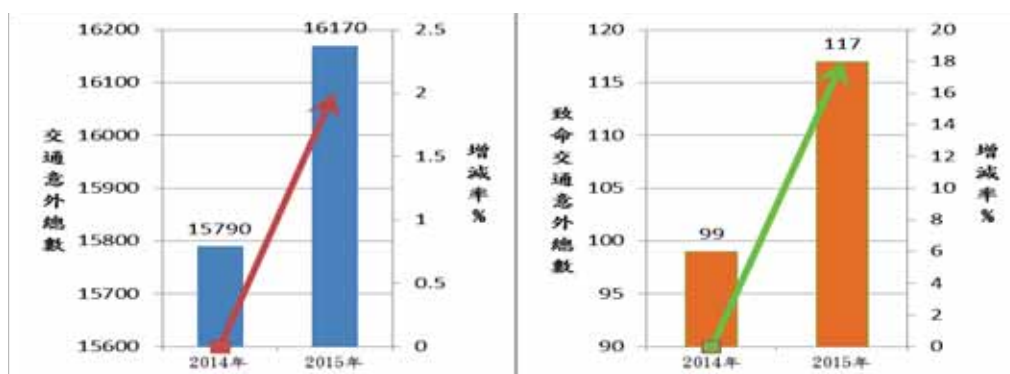


圖 3.12 2015 年與 2014 年(致命)交通意外發生數與增減率之比較

至於針對酒後駕駛的執法工作，2015 年共有 22 萬 3787 名司機接受了酒精呼氣測試，與 2014 年相較增加了 8%，其中 1073 名司機體內的酒精含量超過法令所明定之限度，404 名司機曾飲用含酒精飲品，但其體內的酒精含量低於法令限度。驗出司機體內的酒精含量超過明定的法令限度的機率由 2014 年的 0.45% 上升至 2015 年的 0.48%。酒駕總件數為 1073 件。

香港 2007 年至 2016 年(上半年)酒駕件數統計如表 3.12 及圖 3.13 所示：

表 3.12 香港 2007 年至 2016 年（上半年）酒駕件數統計

年度	件數
2016（上半年）	498
2015	1073
2014	930
2013	953
2012	955
2011	1026
2010	1147
2009	1024
2008	1495
2007	1417

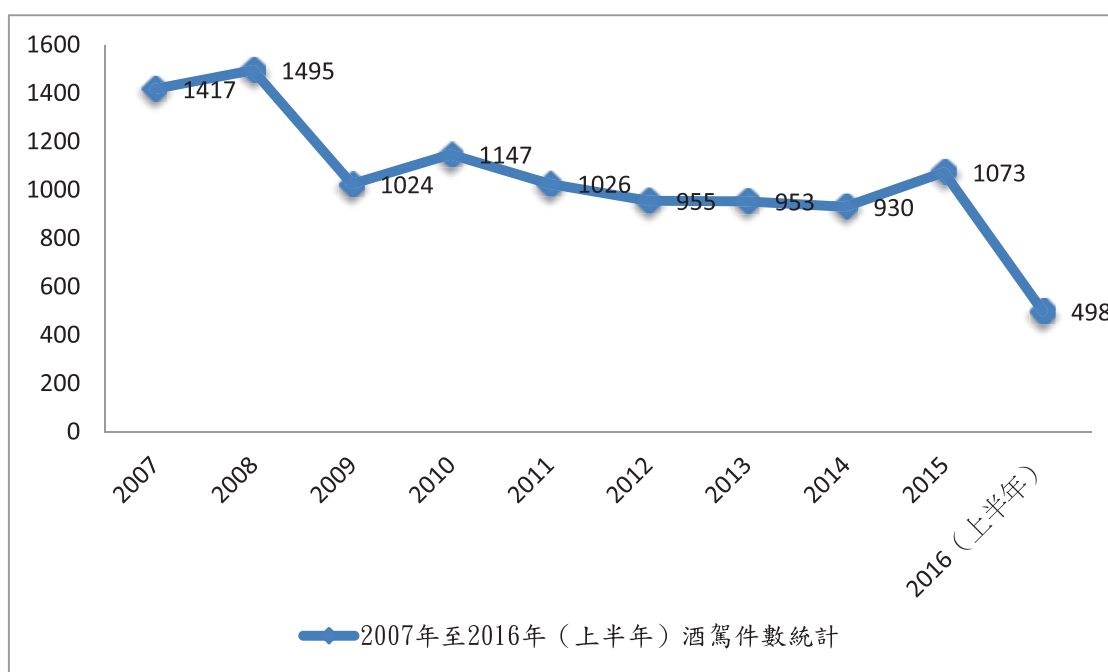


圖 3.13 香港 2007 年至 2016 年（上半年）酒駕件數統計

3.7.2 香港酒駕處罰規定

香港條例的第 374 章 《道路交通條例》中第 39-39I 係主要規範酒

駕行為之法律依據。其 14 部共 131 條與 13 附表，其立法意旨在於規範與管制道路交通等目的，此外相關連之法令亦包涵「道路交通管理處罰條例」。

香港「道路交通條例」中所規定之刑罰制度及處罰類型，整理如表 3.13 及表 3.14。

表 3.13 香港三級刑罰制度

呼氣、血液或尿液中的酒精比例	最短停牌期	
	首次定罪	第二次/再次定罪 ^(註一)
第 1 級 (超過訂明限度 ^(註二) ，但低於每 100 毫升呼氣/血液/尿液分別含有 35 微克/80 毫克/107 毫克酒精的比例)	6 個月	2 年
第 2 級 (超過第 1 級，但低於每 100 毫升呼氣/血液/尿液分別含有 66 微克/150 毫克/201 毫克的酒精)	1 年	3 年
第 3 級 (超過第 2 級)	2 年	5 年
註一： 任何人若曾經觸犯酒後駕駛的相關罪行，不論對上一次的酒精濃度如何，都會被視作第二次/再次觸犯酒後駕駛罪行。有關第二次/再次定罪的罰則將視乎該次的酒精濃度而定。 註二： 「訂明限度」指： (a) 在 100 毫升呼氣中有 22 微克酒精； (b) 在 100 毫升血液中有 50 毫克酒精； (c) 在 100 毫升尿液中有 67 毫克酒精。		

資料來源：香港特別行政區政府運輸署

表 3.14 香港『危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害』之刑罰

刑罰	內容
罰款	最高款額 5 萬元
監禁	最高監禁期 7 年
最短停牌期	首次定罪 2 年 再次被定罪 5 年
違例駕駛分數	違規駕駛記分 10 分，並強制修習駕駛改進課程

資料來源：香港特別行政區政府運輸署及本研究整理

3.7.3 香港防制酒駕策略

一名駕駛者體內的酒精比例在呼氣測試行動中如證實超過法定限度，一經定罪後會被監禁 3 年、罰款港幣 25,000 元、記 10 分違例駕駛記分、強制參加駕駛改進課程及有可能被取消駕駛資格。無論刑罰是什麼，經刑事定罪後定會留有案底。

香港警察交通部門對於酒駕之宣導方面主要分別以醫學及法學上的說明、網頁之設計以及各個年度進行傳統之宣導活動進行之。期待將各項重要的訊息透過各種管道傳達給民眾瞭解，以降低民眾酒駕之行為。有關香港警察對於酒駕之宣導活動主要可歸納分為三部分。

第一部分係提出書面的文宣主要宣導如果駕駛人酒駕將會有何種生理上之變化以及法律上之責任。

第二部分則設置網頁，利用網頁的宣導讓網路上的訪客能夠得知有關酒駕之相關數據與其所違犯之法令效果。

第三部分則以傳統之實體材料之宣導活動為主。例如分別於不同之年份透過不同之媒體與宣導內容進行勸導教示避免酒駕之行為。像是不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛巴士巡遊；道路安全議會周年典禮暨反酒駕、反藥駕及專注駕駛之推展典禮；冬日反醉駕、藥駕及推廣專注駕駛開展禮；道路安全議會與警察交通總部提醒市民於聖誕佳節切

勿酒後駕駛；酒後勿駕駛推廣運動；或僅刑警隊連串行動打擊酒後駕駛之宣導活動。

以下僅就上述的三方面進行介紹

一、第一部分：醫師律師話你知酒後駕駛（roadsafety.gov., 2017）

以醫師與律師分別對酒駕所造成之負面影響為宣導的內容，其具體內容如下：

（一）「酒後駕駛」須知 第一部份－醫生的開示與警告

1. 一個人最多可飲用多少酒而不超過法定上限？

10 克酒精為一個標準份量，相等於 250 毫升（半品脫）啤酒、100 毫升餐酒或 30 毫升威士忌。兩杯標準份量的酒會將呼氣中酒精含量提升至接近法定上限的每 100 毫升 22 微克。

2. 飲用兩杯標準份量酒的人比完全沒有喝酒的人涉及交通意外的風險有何差別？

飲用兩杯標準份量酒的司機撞車的風險比沒有喝酒的司機高出一倍。

3. 有何飲品，例如飲用 1 杯咖啡、1 公升可樂、1.5 公升蒸餾水或人參茶可使呼氣中酒精含量減低至法定標準以下嗎？

不可。上述方法皆不能把酒精呼氣測試中的酒精讀數降低至法定標準以下。

4. 進食牛油、雞蛋或飲用牛奶可把酒精讀數降至法定標準以下嗎？

在喝酒之時或之前，進食牛油或雞蛋是可以減慢胃倒空，

從而減慢酒精的吸收，但未必能夠把酒精讀數降至法定標準以下。

5. 睡眠可消除酒精含量嗎？

不可。例如當飲用 10 杯標準份量的酒後，就算睡了 7 小時以上，呼氣中酒精含量仍然會超出法定上限。沒有辦法確知酒精含量何時才回復到正常水平。

6. 為何有些人喝酒會面紅？

酒精在體內會被酵素分解為醋酸鹽。此酵素的活躍程度因人的基因組合而有所不同。50%日本人及中國人的酵素是不活躍的，這解釋了為何他們喝酒時會有令人尷尬的酒精潮紅反應。潮紅的程度與呼氣酒精含量全無關係。

7. 喝了相同份量的酒，不同人的呼氣中酒精含量會是一樣的嗎？

除了酒精總攝取量外，呼氣中酒精含量是視乎以下因素而定：酒精的濃度、用於飲酒的時間、有否曾經進食、進食和飲酒的時間關係、食物的種類，以及個人的新陳代謝和排泄的速度。因此不同人雖喝了相同份量的酒，其呼氣中酒精含量未必一樣。

8. 沒有喝酒，有無可能在呼氣中錄得有酒精讀數？

當使用過漱口水後或當糖尿病患者的血糖處於非常高的水平時，便有可能出現未曾喝酒而被錄得有酒精讀數的情況。使用過漱口水的人在酒精呼氣測試中，酒精讀數會隨著時間而下降。糖尿病可以測量血糖確定。

9. 藥物跟酒精一同服食危險嗎？

酒精及撲熱息痛藥一同服用會增加睡意，並可能導致肝衰竭。治療咳嗽和感冒藥物內的抗組織胺、麻醉止痛藥、鎮靜劑等，若與酒精同時服用，會倍增其抑制作用，使駕駛更為危險。酒精及阿斯匹靈或非類固醇消炎藥一同服用可能導致胃出血。服用阿斯匹靈、華法林薄血丸等血液稀釋藥物的長者，即使飲用少量酒精，他們嚴重出血的風險也會大大提高。酒精會加劇利尿藥和降血壓藥的降血壓作用，尤其是長者，可能導致暈倒和認知能力衰退。酒精會減低某些降血糖藥的藥效，令血糖難以控制。

10. 喝酒對心臟好嗎？

喝適量的酒能減少心血管疾病只是一個假設，未經全面臨床證實，並非所有人都能從中得益。

(二) 「酒後駕駛」須知 第二部分- 律師話的開示與警告

1. 我知道駕車時酒量超標是違規的。假如我違了規，會有甚麼後果？

一名駕駛者體內的酒精比例在呼氣測試行動中如證實超過法定限度，一經定罪後會被監禁 3 年、罰款港幣 25,000 元、記 10 分違例駕駛記分、強制參加駕駛改進課程及有可能被取消駕駛資格。無論刑罰是什麼，經刑事定罪後定會留有案底。

2. 我可不可以拒絕接受呼氣測試的要求？

如軍裝警察要求你進行呼氣測試而你沒有合理理由去拒絕的話，你仍屬違規，並且會被判罰款港幣 25,000 元及被監禁 3 年，法庭也會同時判決在一個特定時期內取消你的駕駛資格及

規定你要完成一項強制性的駕駛改進課程。

3. 但我是否可以等至我有律師陪同下才接受呼氣測試？

你當然可以尋求律師意見，但律師不在場時你不能拒絕或阻延進行呼氣測試。

4. 如果我的呼氣測試結果超過法定限制，我是否仍有權保持緘默？

可以，你有權保持緘默，但因為你可能已經犯了法，所以你應立即諮詢律師意見。

5. 假如我駕駛時遇上意外而我的呼氣測試結果顯示酒精比例超標的話，警察會有可能採取甚麼行動？

有關的駕駛者可以被控危險駕駛或因危險駕駛而導致他人死亡。一但被定罪，有關的駕駛者可能被監禁 10 年。當意外涉及他人死亡，律政司就事件的嚴重性可考慮控告駕駛者誤殺罪而最高判罰可導致終生監禁。

6. 駕駛時酒精比例超標的話會涉及甚麼保險問題？

違規的駕駛者要面對第三者傷亡賠償責任。目前，車輛保單內通常列有‘酒後駕駛’免責條款，使保險公司無須就第三者傷亡或因駕駛者在酒精影響下造成意外而作出賠償。假如保險公司就一宗酒後駕駛事故為受害人作出賠償，保險公司也可以循民事訴訟向司機及車主個人追討有關賠償。

7. 換言之，我是否要向受害人作出賠償？

因為保險公司可以拒絕向在酒後駕駛的駕駛者提出彌償，後者須承擔所有責任包括第三者的身體損傷和財物損毀以及個

人因有關意外而引發的財物損毀責任。潛在的民事責任可以是天文數字。保單內所列的豁免條款雖為保險公司提供保障，但司機和登記車主亦要負上賠償責任。

8. 要付給酒後駕駛的受害人的賠償金額可能會很高，我如果不能負擔的話，又如何？

如果你未能付出賠償的話，你可能要面對破產。而作為司機的你及登記車主亦要負上賠償責任。

9. 如果我因酒後駕駛而被處罰，我的保險費會增加？

涉及酒後駕駛的人士會面對保險費驟增的情況。登記車主也會面對同樣的情況。

二、第二部分 反酒後駕駛網路上之網頁設計 (roadsafety.gov.,2017)

相關警察單位設置網路上的說明與相關資訊，提供給網路拜訪者相關的統計資訊。內容分別有：

- (一) 酒駕所抵觸違反之法令內容
- (二) 歷年相關的宣導活動
- (三) 所提出之新聞稿內容
- (四) 酒駕的統計數字
- (五) 設計相關的影片並提供於進入網頁之訪客觀賞

三、第三部分則以傳統之街頭宣導或密閉性集會的方式宣導所欲傳達之反酒駕訊息。以下僅就 2016 年宣導活動介紹：

1. 2016 年 (police.gov.hk, 2017)

不藥駕不毒駕不酒後駕駛巴士巡遊

西九龍總區交通部於 10 月 9 日聯同道路安全議會和香港交通安全隊（西九龍總區），在尖沙咀舉行「不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛花車巡遊 2016」道路安全活動。主禮嘉賓包括西九龍總區交通部高級警司廖勝斌、道路安全議會宣傳運動委員會主席鄭錦鐘博士、香港交通安全隊（西九龍總區）指揮官林志偉、西九龍三區道路安全委員會主席、西九龍三區區議會交通及運輸事務委員會正副主席、香港交通安全隊（西九龍總區）宣傳長官和一香港車會主席。

主禮嘉賓主持開幕儀式，象徵與市民同心合力，打擊藥駕、毒駕和醉駕。當日活動亦設有道路安全巴士和電單車展覽，以及警察樂隊表演。開幕儀式後，一輛開篷雙層巴士接載主禮嘉賓和參與者在尖沙咀東部主要街道行駛，沿途播放活動歌曲，宣揚安全駕駛信息。其後嘉賓和參與者下車派發宣傳品，提醒市民注意道路安全。



圖 3.14 香港尖沙咀-不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛花車巡遊 2016 道路安全活動



圖 3.15 香港尖沙咀-不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛花車巡遊 2016 警察樂隊表演



圖 3.16 香港尖沙咀-不藥駕、不毒駕、不酒後駕駛之花車巡遊 2016 道路安全巴士展覽

3.7.4 香港防制酒駕之代駕現況

目前香港酒後代駕服務主要由香港汽車會或私人派遣公司提供，香港汽車會主要採會員制，需繳會費，可選擇專人代為駕駛之服務外，亦提供拖車服務，先將車輛拖至香港汽車會員中心暫時停放，收費分兩時段，午夜 12 點以前依不同形式收費 500~700 港幣，午夜過後收費 800~1,200 港幣之間（陳恩柔，2014）。以下針對香港目前酒後代駕服務公司進行說明。

一、香港酒後代駕服務有限公司

香港酒後代駕服務有限公司於 2014 年 11 月成立，至今擁有超過 100 位專業司機。為酒後有需要駕駛的客戶提供專業的司機，並承諾安全送抵客戶指定目的地。客戶只需於用車前 15-45 分鐘前致電聯絡，並清楚說明時間、地點、車牌號碼及車輛行號等資料，即可享受代理駕駛服務。

（一）收費標準

香港酒後代駕服務有限公司收費方式依據不同出發地及目的地距離，收費金額有所不同，並分為逐次收費和代駕服務或者會員制的方式，購買不同價值的套票，享有不同的優惠和專屬服務。

（二）預約流程

香港酒後代駕服務公司係透過電話連絡之方式，預約司機至特定目的地進行服務。其預約流程如下，其中在確定預約後，客戶享有前 15 分鐘免費等候時間，如客戶需司機在其他情形下等候，每 15 分鐘收取\$35 的費用。

1. 步驟一：客戶可於需要代駕司機前 15~60 分鐘致電 6928-0280 或使用 APP 預約，並說明其座駕型號、車牌號碼及司機的要求(需要男司機或女司機)，公司確認客人目的地址及接應人，以及客戶同意服務協議後，便會立即安排司機到場。
2. 步驟二：當客戶與司機見面後，司機會先收取相關費用，然後再告知公司後才開車，客人若精神狀況欠佳，可由友人代為確認收費。
3. 步驟三：當司機把客戶送抵目的地，司機會把客戶座駕泊好再交還車鑰匙，假設客戶精神狀況欠佳，則會連絡由客戶提供的接應人電話，再等待接應人到場扶客人回住宅，絕不會讓司機進入客戶住宅。

（三）消費者權益、保險及相關配套措施

針對消費者權益，香港酒後代駕服務有限公司擬定相關服務協定，主要確保客戶、司機及公司之權益，其內容如下：

1. 因人手調配須時，客戶如需代駕服務請提早一小時預約，確保客戶能享有高素質的服務。
2. 為保障自己與他人的利益安全，客戶應確保貴重物件隨身並保管好自身的財物，有關顧客任何損失，本公司將不負責。
3. 司機到達後的等候時間為 15 分鐘，超過 15 分鐘客戶需以每 15 分鐘 35 元的計算方式給予額外費用，而最高等待上限為 45 分鐘。
4. 上車前，客戶應向代駕司機確認應支付金額並先付款。司機亦會確認收取全數款項才會開始工作。
5. 當抵達其屋目的地範圍後，鑒於客戶個人隱私和安全的情況下，司機並不會把客戶送進其住所。
6. 如客戶因財物上或其他任何一切損失而索取任何賠償或法律追討，應與當日代駕司機追討，本公司一概不負責任何賠償或法律責任。
7. 如發生任何意外，司機最高賠償金額為港幣 5,000 元整。(以較低賠償金額為準)本公司不會負上任何賠償責任。
8. 為了保障顧客，司機上車前或完成工作後，或會以手機拍下車輛表面的照片在公司存檔，同時會在 24 小時內刪除照片，其間亦已簽署協議，絕不外傳。當公司確定服務質素良好後，作為存檔的相片亦會在 72 小時後刪除。
9. 基於本公司十分注重客戶的個人隱私，本公司不會透漏客戶的電話及全名予代駕司機並且所有司機均簽署保密協議。
10. 確保所有客戶的一切個人隱私不會洩漏

11.若發生任何意外，需要索取賠償及追討法律責任，皆以簽署此文件的申請人為準。

12.客戶可以主動要求不作拍照或錄影，但客戶車輛如有損毀，客戶需自行負上全部責任。

13.申請人必須保證在使用本公司的服務期間(即本公司派遣的司機駕駛期間)，該車輛需持有有效之第三者保險。

二、香港專業代客駕駛有限公司(HKPVD)

香港專業代客駕駛有限公司初期係由一支物流車隊組成，僅數十位司機營運，本抱持著互相幫助的心態工作，經幾年時間經營後，於香港註冊成立一間為全香港 24 小時服務的代客駕駛有限公司，主要服務內容有酒後、藥後及接送代駕服務，現公司全職及兼職司機共約 2,000 多名，遍及香港各角落，目標 15 分鐘內抵達客戶面前，以最短時間為客戶提供服務。

(一) 收費標準

香港專業代客駕駛有限公司依據不同起、迄點，服務費用不同，且該費用不包括隧道費及停車場費用外，司機抵達後等候時間為 15 分鐘，之後每 15 分鐘的等候時間加收 40 元，不足 15 分鐘以 15 分鐘計算。

(二) 預約流程

客戶可透過代駕熱線，於欲離開前撥打電話，清楚說明時間、地點、車輛型號及車牌號碼等訊息後，代駕司機將最快 15 分鐘內抵達指定地點等候，待司機與客戶見面確認後才會開車，抵達目的地後司機將通知公司已抵達目的地外，並收取相關服務費用，並在抵達住宅範圍後，司機會照吩咐將車

輛停在指定的位置並交還車輛鑰匙。

（三）消費者權益、保險及相關配套措施

針對消費者權益，香港專業代客駕駛有限公司擬定相關服務協定，確保客戶、司機及公司之權益外，並於服務完成翌日，以 whatsapp 聯絡客戶，了解司機服務素質滿意度評分及改善的地方。

三、香港代駕有限公司(HKDD)

香港代駕是香港第一個代駕 APP。現在，透過香港代駕 APP 註冊登記則享有酒後代駕之服務。香港代駕通過獨有的派單制，遴選距離用戶最近的代駕司機，提供專業代駕服務。

HKDD 於 2015 年自組成『鑽石司機學校』，所有司機駕駛年資均大於 5 年以上，且須通過嚴格的筆試、面試、培訓及路考等測試，確保司機的專業技能。再者，透過大數據及 GPS 定位司機分布，平均 30 分鐘內可抵達客戶所在地，降低客戶等待時間，且 15 分鐘內不額外收費。

（一）收費標準

以超低代駕起步費用 99 元計算，依據不同距離酌收服務費用。

（二）預約流程

香港代駕為香港第一個代駕 APP，因此其預約採全程皆以 APP 為主，進行預約訂購的服務，相關步驟如下：

1. 步驟一：選擇路線(選擇代駕的起點及終點)。
2. 步驟二：填寫資料及下單(填寫你的要求及聯絡方式，然後提交)。

3. 步驟三：客服人員與你聯絡(客服人員很快會致電給你，並且安排合適的代駕司機前往)。

(三) 消費者權益、保險及相關配套措施

香港代駕公司官網未敘明，僅提出：致力於為每一位顧客提供優質安全的酒後代駕服務，讓更多用戶體會科技升級帶來的便捷生活。

第四章 日本酒駕防制與代客駕車制度

4.1 日本酒駕肇事統計

日本透過每年春秋兩季舉行交通安全宣導週活動，自 1971 年度起每五年訂定交通安全基本計畫。第 9 次計畫為 2011 至 2015 年度，2015 年度預定目標為交通事故死亡 3 千人以下，死傷 70 萬人以下，實際死亡 4,117 人，未達本期預定目標。另外定期或不定期舉行攔車酒測勤務，以達嚇阻效果。

有關日本酒駕交通事故案件數與酒駕造成死亡案件數，統計表詳如表 4.1。

表 4.1 日本近年酒駕交通事故案件數與酒駕造成死亡案件數統計表

年度 酒駕數	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
酒駕事 故案件	5556	5030	4603	4335	4155	3864	3757
酒駕死 亡案件	290	270	256	238	227	201	213

（資料來源：日本交通局交通企画課，「平成 26 年中の交通事故死者数について等）

4.2 日本酒駕處罰規定

依日本道路交通法，有如下規定：（一）酒醉駕車：處 5 年以下徒

刑或科日幣 100 萬圓（約新臺幣 33 萬元）以下罰金。（二）帶有酒氣駕車：處 3 年以下徒刑或科日幣 50 萬圓（約新臺幣 17 萬元）以下罰金。（三）拒絕酒駕檢測：處 3 月以下徒刑或科日幣 50 萬圓（約新臺幣 17 萬元）以下罰金。二、自動車運轉死傷處罰法：（一）危險駕駛致死傷罪：第 2 條規定，受酒精或藥物影響致駕車困難狀態之危險駕駛致死者，處 1 年以上徒刑，致傷者處 15 年以下徒刑。（二）駕駛過失致死傷罪：第 4 條規定，受酒精或藥物影響致駕車發生障礙狀態而過失致人死傷，且為避免被發現而有減增酒精濃度等隱匿規避行為者，處 12 年以下徒刑。（警政署，近 5 年防制「酒後駕車」成效及肇事特性分析。）

有關嚴格取締酒醉駕車事件的罰則及行政處分如表 4.2 所示：

表 4.2 日本對於酒醉駕車事件的處罰機制

區 分		內 容	罰 則	駕駛執照之處分（無前科紀錄時）
駕 駛	危險駕駛致死傷罪	因酒精等之影響致不能正常駕駛之困難狀態，仍行駛汽車（包含機車）致人死傷者，適用之。	「死亡」 1 年以上之有期徒刑 「負傷」 15 年以下之徒刑	撤銷駕駛執照 （取消資格期間為 5-8 年）
		在正常駕駛有障礙之狀態下，行駛汽車之結果；或陷於正常駕駛有困難之狀態下，致人死傷者，適用之。	「死亡」 15 年以下之徒刑 「負傷」 12 年以下之徒刑	同 上

	酒醉駕駛	身體有酒精含量而仍因酒精影響致有不能正常行駛車輛等(包含自行車等之輕車輛)之虞者，適用之。	5 年以下之徒刑或 100 萬日元以下之罰金。	撤銷駕駛執照 (取消資格期間為 3 年)
	帶有酒氣駕駛	身體有依政令基準值以上酒精含量之狀態下，仍行駛車輛等者，適用之。	3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金。	「0.25 毫升以上」撤銷駕駛執照(取消資格期間為 2 年)
				「0.15 毫升以上」停止駕駛執照(取消資格期間為 90 天)
相關人士	車輛等提供	明知而仍對於帶有酒氣且有酒醉駕車之虞者，提供車輛等之情形，適用之。	①5 年以下之徒刑或 100 萬日元以下之罰金。 ②3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金	與駕駛人同一基準
	酒類提供	明知有酒醉駕車之虞而仍對其提供酒類之情形，適用之。	①3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金 ②2 年以下之徒刑或 30 萬日元以下之罰金	
	同乘者	明知其酒醉駕車而仍要求或委託運送自己且同乘之情形，適用之。	①3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金 ②2 年以下之徒刑或 30 萬日元以下之罰金	

4.3 日本酒駕防制策略

4.3.1 概說

日本迄今的交通安全措施，對於防制酒醉駕車作法，主要著重在促進國民的健康，經由治療酒精中毒者，採取相關的措施。特別在有關交通安全措施部分，於 2006 年 9 月 15 日交通對策總部（為依日本交通安全對策基本法規定，為擬定全國性交通安全對策計畫，設於日本內閣的一種會議性組織）發布「關於消滅酒後駕車的要求」，另為防止習慣性的酒醉駕車作為，在 2007 年 4 月於交通對策本部成立「對於習慣性酒後駕駛的對策執行會議」，該會議於 2007 年 12 月訂定「執行習慣性酒後駕駛的相關措施」。有關的部會須依此規定之內容，積極的執行以有效消滅習慣性酒後駕車行為（日本內閣府，2017）。

4.3.2 任務分工

日本各相關政府機關，為防制酒醉駕車行為，須依據「執行習慣性酒後駕駛的相關措施」執行，在機制上有效的消滅酒後駕車行為。以下為其任務分工：

（一）內閣府

- 1.通知專業諮詢機構、專業的醫療機構使知悉本規定。
- 2.使都道府縣之交通安全對策負責之人知悉本規定；另全面在網頁上宣導酒精知識，及應如何面對根絕酒後駕車行為，並積極宣導合法適當的飲酒。
- 3.對於人身產業之保險業者要求，督促業者對於酒駕造成車損及本身傷害等情事，在契約上屬於不符合保險要求，並使廣為宣導。
- 4.對於習慣性酒後駕車之人，調查研究如何限制其有開車之行為；

另綜合性研擬防止習慣性酒後駕車之對策與檢討執行。

- 5.對於國外習慣性酒後駕車的案例，加以調查。調查歐美國家之防止酒後駕車的對策列為優先（日本內閣府，2017）。

（二）警察廳

- 1.提供相關訊息給依賴酒精者的專業諮詢機構；另指示地方都道府縣警察，視情況彈性的提供訊息給依賴酒精者的專業諮詢機構，使為協助。
- 2.宣導對依賴酒精者的知識及警示，並以宣傳單之方式宣導，使普及依賴酒精者的知識，讓大眾能廣泛的瞭解。
- 3.充實對於飲酒駕車須受講習要求之人的講習內容；即對被處分者的講習內容，加以充實。
- 4.調查研究有關具有飲酒駕車習慣之人，應如何確保其安全之對策。
- 5.檢驗有關酒駕處分的講習訓練、實施效果，並檢討如何改善其執行的內容。

（三）法務省

- 1.充實對於酒醉駕車受刑人的處遇內容；透過民間公益團體擴大實施及組織作業，並對應酒醉駕車問題，開發出可執行之新的處遇計畫。
- 2.執行對於酒醉駕車受刑人的保護觀察；為防止酒醉駕車之行為，對於曾犯酒醉駕車罪之人的情況，製作指導教材及予強化指導監督。

（四）厚生勞動省

宣傳「節制及適度的飲酒」等方式，加以推廣及提升此方面認識。分發「有關酒精的影響及適度的控制飲酒」有關資料，給都道府縣、政令市、特別區、關係團體等。

（五）國土交通省

調查檢討設置可作為內控之偵測出酒精即上鎖的配備其技術議題；在設備上應有如何的技術規定，整理其技術指導之計畫草案。（相關專案研究報告書 cao.go.jp,2017。）

（六）防衛省

對有關具習慣性飲酒駕車之人的對策，在防衛省內廣為宣導周知。依交通對策本部之決定，廣為宣導（日本內閣府，2017）。

4.3.3 交通安全協會的組織

日本有全國性的交通安全協會，也有地方性的交通安全協會以及國際交通安全學會。無論何種交通安全協(學)會都是民間組織，屬於公益財團法人的性質。經費的來源是民眾的捐款，以及來自政府機關的委外辦理事務（例如，辦理交通安全講習活動、辦理駕駛證照的更新工作）的費用收入，也有交通安全協會自己經營的事業（例如，經營汽車駕駛訓練班），亦有民眾認同交通安全協會的理念加入成為會員而繳納的會費。

4.3.4 防止酒醉駕車的相關措施

中央主管機關警察廳的措施，詳細記載於2016年的警察白書。

但在此說明有：（1）致力於創造不允許酒醉駕車的社會環境；（2）為根絕酒醉駕車而促進代客駕車服務的普及；（3）宣導嚴格取締酒醉駕車的違法行為；（4）附隨交通安全活動，積極向社會大眾訴求根絕

酒醉駕車的違法行為。

而地方政府的都道府縣及市町村方面，則有個別的宣導根絕酒醉駕車的活動。另外，日本的交通安全協會亦推行同伴飲酒時，留下不喝酒的「掌握方向盤的活口駕駛人」運動。

4.3.5 對於酒醉駕車可疑人士的通報訓練

- (一) 以酒駕肇事率最高之福岡縣為例，由於福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會，經常在各地舉辦對於酒駕可疑人士的通報訓練，所以社會大眾也熱情回應。在2015年有1048件通報，其中構成酒駕犯罪被移送的有81件。2016年有1264件通報，其中構成酒駕犯罪被移送的有133件。2017年到7月為止有681件通報；其中構成酒駕犯罪被移送的有78件。
- (二) 而在通報者當中，來自一般人士的通報總計有2002件，其中構成酒駕犯罪被移送的有218件。來自飲食店等的通報總計有306件；其中構成酒駕犯罪被移送的有41件。來自匿名的通報總計有2993件，其中構成酒駕犯罪被移送的有292件。所以通報訓練讓社會大眾對於酒醉駕車事件提高警覺，雖然不是每件通報都構成酒駕犯罪，但經過通報後，讓警察機關立即前往處理，可以有效防止酒駕的不幸事件發生，是預防措施的重要一環。

4.4 日本防制酒駕之汽車代駕業

4.4.1 概說

日本之飲酒代駕駛行業，主要為當事人因飲酒致不能駕駛汽車，業者受當事人委託，與當事人同車，代為駕駛其汽車之意。日本代理駕駛行為，最早約於昭和 50（1975）年開始，因在地方城市的主要交

通，須依靠私家汽車；相對應於社會的發展，代理駕駛行業已被認定為屬於一個符合社會新需求的服務業。特別是近年來，因酒駕造成的悲慘事故不斷的發生，為有效根絕酒後駕車的行為，代理駕駛之行業，被期待可發揮這樣的功能（日本代駕實況，2017）。

有關代駕駛行業之資格與執行情況：(1) 日本代理駕駛行業法（汽車代理駕駛行業適正法）於 2002 年 6 月制定施行。代理駕駛行業，著眼於保護交通安全和用戶（當事人）的目的。有關本駕駛代理業，為規範使代理駕駛業的優質化要求，訂有專門法律規定，其經營機構須經過認證程序。(2) 代理駕駛業的重點要求：1.代理駕駛業者必須接受都道府縣公安委員會的認證（以確保能合法的執業）。2.駕駛客戶車的司機，必須有一般第二類的駕駛執照（交通安全責任的要求）。3.代理駕駛業，使用的跟隨車，須有損害賠償的保險（以保護使用人責任）。(3) 代理駕駛業的執業模式，為二人一組，一人駕駛客戶車並與客戶同行，依客戶指定向目的地行駛，另一人駕駛另一輛汽車，尾隨跟著客戶的車。2 人在陪同客戶車抵達目的地之後，一同駕駛業者車輛返回辦公室（日本代駕實況，2017）。

日本代客駕車行業的發展初期，因為尚未法制化，所以產生許多亂象。最主要的是代客駕車行業的收費沒有基準，於需求旺盛時由業者任意喊價，後來又因競爭激烈而任意削價，或因為搶客而違規停車等，交通事故的發生率極高。也有不肖業者以白牌車違法營業，業者與消費者都未受到應有的保障，因此多數業者向政府一再陳情，希望能制定法規保障合法的經營並取締違法的亂象。

日本政府基於此要求，終於在平成 13 年（即 2001 年）6 月 20 日，由日本國會以法律第 57 號公布「自動車運轉代行業適正化法」（以下簡稱「代駕業法」）。目前，此法律雖然已經施行多年，但仍有許多不足之處尚待修正，特別是代客駕車業的主管機關，分別是主管道路交

通運送事務的國土交通省（由地方政府的交通局執法監督），以及主管交通安全的警察廳（由地方政府的警察本部執法監督），而其他交通運輸行業之情形並非如此嚴苛，是為防止暴力團體介入代駕業之經營，但這似乎是對於代駕業者的歧視，且日本的警察機關亦有執法怠惰的現象。

4.4.2 代客駕車制度之主管機關與執行機關

日本的代客駕車制度，依據「代客駕車業法」之規定，全國的中央主管機關是國土交通省以及警察廳。而地方上之執行機關是由地方政府的交通局，以及地方政府的警察本部執法監督代客駕車業者之業務。至於教育機關則由經營代駕的業者，自行對於從業人員實施代客駕車運送業務的教育訓練。

4.4.3 代客駕車業者之資格

日本的代客駕車制度，依據「代客駕車業法」之相關規定係採取「認定制」，亦即欲經營代客駕車之業者，必須經過法定程序，備妥相關資料向都道府縣警察機關之公安委員會申請後，由公安委員會審查資格，經「認定」後始可合法營業。有關代客駕車經營者之消極要件，以及申請必備資料、認定程序等，請參照「代客駕車業法」之相關規定。

至於代客駕車之駕駛人資格，必須具備第 2 種駕駛執照。然而，代客駕車業者的營運方式、收支狀況、駕駛人之招聘訓練、車輛設備等，則委由代客駕車業者自由裁量，在法規上並無任何限制。另外，有關消費紛爭之處理及治安上的相關問題，在「代客駕車業法」及相關法令上都有規定，對於代客駕車業者之違法行為，都有罰則之規定。

4.4.4 代客駕車服務的收費標準

關於此部分，都委由代客駕車業者自由裁量，然而也因業者們的因應方式不同，在營運成本上亦大有不同。例如，雖然都在同一地區營業，但彼此的收費不同，讓消費者產生混亂。因此，日本代客駕車協會希望在同一地區內之營業，應該有最低收費標準之法制化，並且也向行政機關陳情多次，但因為有「獨占禁止法」(即公平交易法)之規定，若設定最低收費標準，則恐怕會妨礙自由競爭，這是來自行政主管機關的見解。由此可知，要實現最低收費標準的法制化，恐怕還很遙遠。目前，代客駕車服務收費的狀況，大約是計程車收費價格的 1.3 到 1.5 倍，如此的費用價格應該非常合理。

4.4.5 代客駕車業者之定型化契約

代客駕車業者一般都定有自己公司的書面契約，也有採用經過主管機關認可的標準定型化契約，名稱為「代客駕車業服務提供之條件說明書面」，由代客駕車的駕駛人隨身攜帶，並負有法律上之義務，應於事前向消費者說明之。

4.4.6 代客駕車業者對於消費者的保護機制

關於消費者的保護，若在代客駕車之途中遭遇交通事故，消費者必須有生命或人身傷害與車輛損害的賠償保障。代客駕車業者必須加入保險，這是受主管機關「認定」的必要條件。過去僅有針對消費者的人身與車輛的損害賠償保險，從 2016 年 10 月開始，針對隨行車的部分，亦要求代客駕車業者應加入業務用任意保險。

4.4.7 有關保障損害賠償的保險結構

關於此部分，是依據保險業法之規定，由保險公司承保，或是由中小企業互助基金承保。若是消費者有生命或人身傷害，每名消費者

可獲得的賠償責任額上限為 8,000 萬日元，消費者若有車輛損害或其他財產損害，每次事故的賠償責任額上限為 200 萬日元；另外，隨行車的保險，則是對人 8,000 萬日元，對物 200 萬日元。

4.4.8 代客駕車業者在何情形可拒絕提供代客駕車服務

依據定型化契約之相關規定，在特定的情形下，代客駕車業者可以拒絕提供服務。亦即，消費者的自用汽車為違法改裝汽車，或消費者對於該自用汽車無正當的使用權利，或消費者的自用汽車沒有合法的車檢，或消費者為傳染病患者，或無家人陪伴的重病患者，或消費者無法明確告知目的的等情形。

4.4.9 其他

4.4.9.1 代客駕車業者與現行計程車業者之差異

- (一) 關於日本的代客駕車業者與現行計程車業者之差異，前者是由代客駕車之駕駛人代替消費者駕駛其自用汽車為業務之運送業者；而後者則是以計程車業者之公司所有之營業用小客車，或是計程車業者之個人以自己所有的營業用小客車運送消費者至目的地為業務之運送業者，此為二者之根本差異。
- (二) 日本的代客駕車業者大多數為獨立的營利法人或個體戶，也有由計程車業者兼營代客駕車業務的情形，但極為少數。

4.4.9.2 代客駕車業者經營的項目

關於此部分，會因各地區而有不同，但日本有些代客駕車業者會因為要確保停車位置而附隨經營停車場的業務。亦即，代客駕車業者將消費者於飲酒前先在其所經營的停車場停放的自用汽車予以保管，於消費者飲酒後再由代客業者之駕駛人以消費者的自用汽車將消費者運送至其自宅目的地之停車場。

4.4.9.3 代客駕車之駕駛人應具有的資格與車輛的要求

- (一) 有關於代客駕車之駕駛人應具有的資格，以及代客駕車之規格與外部標示等，必須遵守日本「導正代客駕車事業法」(以下簡稱「代客駕車事業法」)之相關規定。
- (二) 亦即，代客駕車的駕駛人應具有與計程車駕駛人相同的資格，也就是應具備第2種駕駛執照；然而隨行車的駕駛人則只要具有普通駕駛執照即可。
- (三) 至於隨行車的外部前後，則應揭示依據「代客駕車事業法」所規定的代客駕車標識板；而隨行車的外部兩側也應顯示依據「代客駕車事業法」所規定的指示事項(例如應標示該代客駕車經警察機關之公安委員會認可後的營業認可證照的號碼等，以表示其為合法經營的業者)。而隨行車的內裝部分，則依據「代客駕車事業法」不須有標示。

4.4.9.4 消費者如何請求代客駕車與確認雙方的權利義務關係

關於此，在日本的一般情形是與計程車的運送契約相同。亦即，消費者有請求代客駕車之需求，並在現場使用代客駕車服務時，該代客駕車的運送契約即告成立並同時生效。而該代客駕車的契約內容，一般是由代客駕車業者於事前定好的，或依據業者事前所定的條款內容來從事代客駕車業務。消費者也是依據該定型化的契約，於瞭解其內容後才委託代客駕車服務的。亦即，除有特別的情形外(例如，於開車途中骨折或突然發病等情形)，雙方皆依據「代客駕車事業法」所公告的標準定型化契約而成立代客駕車運送契約。

- (一) 當然，代客駕車業者於事前本來就應該知道該定型化契約的內容，但消費者方面有時會不瞭解該定型化契約內容之情形，則代客駕車業者應依據「代客駕車事業法」之規定，於事務所或

營業所公開揭示該定型化契約的內容，並且由代客駕車之駕駛人針對代客駕車所提供之勞務條件（例如該定型化契約之收費等），向消費者說明以及交付書面資料。

- （二）因此，並無由代客駕車業者無條件承諾契約的情形，也沒有於現場在書面契約的文件上簽名之情形。

4.4.9.5 有關代客駕車之消費紛爭申訴、仲裁、調解的處理方式

- （一）依據「代客駕車事業法」之規定，每家代客駕車業者都應備妥有關消費者申訴處理之記錄簿，而在地方上也都由代客駕車業者的分部等受理消費者之申訴，或仲裁代客駕車業者與消費者間之紛爭。但是這些因應處理並沒有法律上的拘束力，也並非民事程序上之ADR（裁判外紛爭解決的調解程序）。所以消費者與代客駕車業者間之紛爭，最終的解決還是要由主管消費者保護的行政機關出面。
- （二）至於最常發生的消費紛爭類型，就是有關保管消費者自用汽車的損傷、故障，或是放置在自用汽車內部貴重物品的遺失等糾紛。因此，有關消費者自用汽車的損傷、故障等問題，通常在代客駕車業者保管該車輛時，就由雙方確認該自用汽車的前後左右（針對車輛平面圖檢查），即可解決此問題。然而，有時也會因為過於匆忙而忘記確認，就會發生此類的紛爭。
- （三）關於貴重物品之遺失，則是在接收消費者自用汽車予以保管前，就會由雙方當場確認清楚。若是該事件仍然發生時，則由代客駕車業者負責向駕駛人調查釐清究竟有無來自內部的竊盜；若懷疑是來自於外部的竊盜時，則代客駕車業者會向警察機關報案，請求警察機關出面調查。

4.4.9.6 消費者車輛因代駕而損害，代客駕車業者之處理程序

- (一) 代客駕車業者是從保管消費者自用汽車之時點開始，負責該自用汽車之使用責任，所以關於責任之有無是不可爭辯的。因此，若消費者對於汽車損害狀況有質疑時，例如汽車所有人對於修理情形不能接受，或是並非因代客駕車業者的責任而引起的事，但該事故的相對人仍不負修理責任之情形也有所聞。若該汽車之修理不合所有人之意，則修理業者必須與消費者雙方互相溝通後取得同意。若並非因代客駕車業者的責任而引起的事，則代客駕車業者可以汽車保險契約之車輛特約予以支付，縱然賠償金額超出特約範圍，於此情形代客駕車業者可與保險公司共同經由訴訟，向事故的相對人要求解決。
- (二) 至於其他的質疑，則由代客駕車業者在專業知識範圍內以誠意說明，若超出代客駕車業者在專業知識範圍，則由汽車保險公司或是修理業者出面說明，或在接受監督主管機關之行政指導後，採取適當的因應措施來處理。

4.5 日本汽車代駕業之法律

4.5.1 日本汽車代駕業適正化之法律

平成 13(2001)年 6 月 20 日法律第 57 號，最後修正：平成 26(2014)年 6 月 4 日法律第 51 號

第一章 總則（第 1-2 條）

第二章 汽車代駕業的認證等（第 3-10 條）

第三章 汽車代駕業的遵行事項等（第 11-19 條）

第四章 監督（第 20-25 條）

第五章 雜則（第 26 -30 條）

第六章 罰則（第 31-35 條）

第一章 總則

第 1 條（目的）

本法規定經營汽車代駕業之人必須具備的條件、其認定制度的執行，並規定汽車代駕業經營之人，應遵守的事項等，以確保汽車代理駕駛業的適正經營及達到保護交通安全與使用人的目的。

第 2 條（定義）

- (1) 本法所謂「汽車代駕業」，指提供代替他人駕駛汽車（道路交通法『昭和 35 法律 105 號』第 2 條第 1 項 9 款規定的汽車，以下同）之勞務的營業，並符合以下各款之一者：
- 一、主要提供夜間民眾飲酒後替代其駕車服務。
 - 二、提供醉客乘車的相關服務。
 - 三、一般會提供營業用的汽車隨行。
- (2) 本法之「汽車代駕業者」，為依第 4 條規定被認可經營代理駕駛汽車業務之人。
- (3) 本法規定之「利用人」，為依第 1 項規定，提供代理駕駛汽車勞務（以下稱「代理駕駛勞務」）關係的相對之酒醉者或其他之人。
- (4) 本法規定之「代駕業務」，指代理駕駛汽車或駕駛伴隨汽車的業務。
- (5) 本法規定之「從事代駕業務者」，指從事於代理汽車駕駛業務之人。
- (6) 本法規定之「代駕汽車」，指經營代理駕駛汽車業之駕駛人，為代理汽車駕駛服務對象之汽車。
- (7) 本法規定之「伴隨汽車」，指提供汽車代理駕駛業使用的汽車本身，伴隨代理駕駛汽車之用的車輛。

第二章 汽車代駕業的認證等（第 3-10 條）

第 3 條（汽車代駕業的要求）

(1) 有下列各款情形之一者，不得從事汽車代駕業。

一、已成年之被監護人、遭法院宣告為禁治產人或被宣告破產尚未復權者。

二、被判處監禁以上刑之人，或者依照本法規定或違反道路運輸法（昭和 26 年（1951）法案第 183 號）第 4 條第 1 項、第 43 條第 1 項或第 78 條規定（限於與乘客運輸有關部分。）或道路交通法第 75 條第 1 項（第 1 款至第 4 款及第 7 款，及依第 19 條第 1 項規定適用的情形，及包括同條第 2 項規定為適用，及第 5 款與第 6 款除外），或同法第 75 條 2 項（從同條 1 項 1 款到第 4 款，及第 7 款所規定行為有關部份，包括第 19 條 1 項規定適用的情形，及同法第 75 條 1 項 5 款及 6 款所列舉行為部分除外）或同法第 75 條之 2 第 1 項（同法第 22 條之 2 第 1 項及第 66 條之 2 第 1 項規定指示有關部分，包括第 19 條 1 項規定適用部分，及同法第 58 條之 4 規定指示的部分除外），或違反第 2 項（依第 19 條 1 項規定適用的情形除外）規定所發的命令，被處罰金刑，其執行完畢或緩刑，從該日起算尚未經過 2 年者。

(2) 最近兩年內有違反本法第 23 條 1 項、第 24 條 1 項或第 25 條 2 項 2 款或 3 款規定之命令行為之人。

(3) 有該當於集團性或習慣性的暴力不法行為，或其他類似的違法行為，依國家公安委員會規則所定，有足夠的相當理由認為其有從事此種犯行顧慮之人。

(4) 在執業上並無與成年人一樣行為能力的未成年人。但該人為汽車代理駕駛業者之繼承人，其法定代理人無前述各款及第 8 款情形者，

除外。

- (5)因駕駛代理汽車車輛行為，發生造成利用人生命、身體或財產損害賠償之案件，依本法第 12 條規定適用國土交通省令所定基準，有相當理由認定其不符合之人。
- (6)有關依本法第 19 條 1 項規定適用道路交通法第 74 條之 3 第 1 項規定，安全駕駛管理者及依第 19 條 1 項規定適用同法第 74 條之 3 第 4 項的副安全駕駛管理者（以下稱「安全駕駛管理者等」），有相當理由認為其不符合得選任之人。
- (7)法人的員工（包括執行業務的員工、理監事、外勤人員或準用員工之人、諮詢者、顧問及其他職位之人，不問其職稱為何。對法人執行業務之社員、理監事、外勤人員或所有同樣受支配之人，準用之）本身，有該當於前述第 1 款到第 4 款之人的事項。

第 4 條（認定）

經營汽車代駕業之人，其資格是否無前條各款情形的其中之一，必須經由都道府縣公安委員會（以下稱「公安委員會」）的認定。

第 5 條（認定程序與認定證照）

- (1)依前條規定被認定的業者，應備具申請書及政令所規定之其他相關書面資料，向營業處所在地之管轄公安委員會提出認定申請，並於申請書上載明下列事項：
 - 一、公司之名稱、所在地以及代表人之姓名。
 - 二、主要營業所及其他營業所之名稱及所在地。
 - 三、依第 12 條規定的措施。
 - 四、安全駕駛管理人之姓名及地址。
 - 五、如為法人，其高級職員之姓名及地址。
 - 六、其他依政令所規定，伴隨用汽車有關之事項。

- (2)公安委員會對業者之申請，應進行審核其有無該當第3條之消極要件，若無第3條各款不得經營之事由，則應將認定結果通知申請之業者，並須儘速將認定證交付之。
- (3)公安委員會對於依第1項之申請，若認定業者有該當第3條不得經營之消極要件，仍應將結果通知該業者。
- (4)公安委員會依前二項為認定與否處分前，應先與國土交通大臣協議，並取得其同意。
- (5)業者若於收受認定證之後，發生有遺失或滅失情況，應儘速向主營業處所在地之公安委員會申請補發。

第6條（公開認定證的義務）

汽車代駕業者必須公開其認定證，在其營業主營業地點之顯目的處所。

第7條（撤銷認定）

- (1)公安委員會對於汽車代駕業者，如發現有下列各款情形之一，依其事實認為明確時，得撤銷其認定證。
 - 一、使用虛偽或其他不正當的方法獲得認定證者。
 - 二、該當於第3條之各款（第6款及第7款，除外）所列情形之一者。
 - 三、無正當理由從被認定時起六個月內未開始營業，或有持續暫停運業達半年以上，且目前未從事營業者。
 - 四、達三個月以上，行方不明者。
- (2)公安委員會依前款規定撤銷認定時，應事先與國土交通大臣協商，且須獲得其同意。

第8條（變更之報備等）

- (1) 汽車代駕業者依第 5 條第 1 項各款所定之事項，擬予變更時，依國家公安委員會規則之規定，必須提出申請書，向主要營業處所在地管轄之公安委員會（因主要營業所有變動，致有不同的公安委員會管轄區域，須向變更後之主要營業所之公安委員會提出）申請。同時，該申請書須檢附依政令所規定之相關文件。
- (2) 公安委員會接到依前項規定的報備申請書時，須通知國土交通大臣其要點。
- (3) 依第 1 項規定提出的報備書，如該報備書所列之事項，符合認定證所記載的事項，必須予以變更。

第 9 條（認定證之返還等）

- (1) 獲得認定證之人有下列情形之一，須儘速將該認定證（第 3 款的情形，為發現或回復其認定證）返還主要營業所管轄之公安委員會：
 - 一、汽車代駕業經廢止時。
 - 二、認定經撤銷時。
 - 三、認定證已補發後，尋獲其遺失之認定證，或回復時。
- (2) 受交付認定證之人有該當於下列各款情形之一，該當各款之人須儘速將該認定證，返還於主要營業處所在地的管轄公安委員會。
 - 一、死亡時，其同居的家族或其法定代理人。
 - 二、法人因合併而消滅，其合併後存續或因合併後設立的法人之代表。
- (3) 公安委員會依前二項規定，收到所返還的認定證，須通知國土交通大臣其要旨。

第 10 條（禁止掛名營業）

汽車代駕業者，不得以自己的名義，經營他人之代理汽車駕駛業。

第三章 汽車代駕業的遵行事項等（第 11-19 條）

第 11 條（收費之標示）

汽車代駕業者應於開始營業前，訂定收費標準，並揭示於營業所之明顯處，另收費標準調整時亦然。

第 12 條（損害賠償之義務）

汽車代駕業者因業者代駕行為，致消費者或第三人之生命、身體或財產受到損害時，應依國土交通省所訂之標準負損害賠償責任。

第 13 條（汽車代駕業之約款）

- (1) 汽車代駕業者應於開始營業前，將汽車代駕業約款規定，揭示於營業上使利用人容易看見之明顯處。其變更時，亦同。
- (2) 汽車代駕業之契約內容，應包括以下兩點：
 - 一、確保消費者權益不受到侵害。
 - 二、至少由國土交通省以命令所定有關費用之收取及汽車代駕業者之責任等事項應明定之。
- (3) 汽車代駕業者依第一項規定標示時，須預先依國土交通省令規定及同項規定之汽車代駕業約款，向國土交通大臣報備。於變更時，亦同。
- (4) 國土交通大臣依標準之汽車代駕業約款規定為公告情形（包括變更公告的情形），及汽車代駕業者依標準之汽車代駕業約款規定，與統一的汽車代駕業約款規定，或目前所定的汽車代駕業約款規定，為變更汽車代駕業約款規定，而為第一項規定公告時，有關汽車代駕業之約款，視為依前項規定的報備。

第 14 條（從事汽車代駕業之限制）

- (1) 有本法第 3 條第 1 款至第 4 款之消極資格者，不得從事代駕之工作。

(2)汽車代駕業者對具有前項規定情形之人，不得雇用其從事汽車代駕。

第 15 條（提供汽車代駕勞務條件之說明）

汽車代駕業者於對利用人（消費者）提供代駕服務時，應事先與消費者確認服務內容，依國土交通省令規定及第 11 條規定之公告費用、向消費者說明第 13 條第 1 項規定公開汽車代駕業之約款大概，及其他提供代駕服務條件，本項說明為代駕服務者之義務。

第 16 條（代駕汽車標識之標示）

汽車代駕業者在提供消費者代駕服務時，須依國家公安委員會規則之規定，於「代行駕駛車輛」上依國家公安委員會規則所定之式樣標識，加以標示。

第 17 條（伴隨用車輛之標示等）

- (1)汽車代駕業之伴隨用車輛，須依國土交通省令規定，經依第 4 條的認定，符合經營汽車代駕業之資格，將該證明及其他資訊標示於國土交通省規定之公開事項及設備上，或加以安裝。
- (2)汽車代駕業之經營者（汽車代駕業者，除外），對於伴隨用汽車，不得以張貼方式標示前項的公開訊息。
- (3)汽車代駕業者除依第一項規定外，伴隨用車輛有關其公開標示的事項，或設置的裝備，須遵守國土交通省為適正執行汽車代理駕駛業目的，所必要認定之規定事項。

第 18 條（有關利用者權益保護事項之指導）

汽車代駕業者對其從事代駕業務之員工，為求代駕業務之正當施行，業者須就國土交通省令規定有關費用之收取方式、代駕服務提供條件之說明方法及其他有關利用者權益之保護事項，給予指導。

第 19 條（道路交通法規定的適用援引等）

- (1)有關汽車代駕業者之適用道路交通法規定，有同法第 22 條之 2 第 1 項、第 66 條之 2 第 1 項、第 74 條第 1 項及第 2 項、第 74 條之 3（第 5 項除外）、第 75 條第 1 項（第 5 款及第 6 款除外）、第 117 條之 2 第 4 款及第 5 款、第 117 條之 2 之 2 第 8 款到第 10 款、第 118 條第 1 項第 4 款、第 119 條之 2 第 1 項第 3 款、第 119 條之 3 第 1 項第 4 款及第 120 條第 1 項第 11 款之 3 所規定的車輛（同法第 2 條 1 項第 8 款所規定的車輛。第 4 項的規定亦同。），及該汽車包括代理駕駛所使用之外，依下表之上欄位所列同法的規定，及同表的中欄位所列的字句，與下欄位所規定的字句。
- (2)除了前項所規定外，有關代駕業的汽車、代駕業汽車經營者視為代駕汽車的使用者，適用道路交通法第 75 條 1 項（第 5 款及第 6 款除外。）、第 117 條之 2 第 4 款及第 5 款、第 117 條之 2 之 2 第 8 款到第 10 款、第 118 條第 1 項第 4 款及第 119 條之 2 第 1 項第 3 款的規定。
- (3)有關執行汽車代駕業的安全駕駛管理人等的選任及解任，不適用道路交通法第 74 條之 3 第 5 項的規定。
- (4)為汽車代駕業之用所提供的車輛（伴隨用汽車，除外。），其駕駛者的行為，不適用依第 1 項的規定援引適用同法第 75 條第 1 項第 7 款及第 2 項及第 119 條之 3 第 1 項第 4 款（同法第 47 條及第 75 條之 8 第 1 項有關的部分，除外。）的規定。

第四章 監督

第 20 條（簿冊之備查）

- (1)汽車代駕業者依國家公安委員會之規則規定，須在其營業所備置從事代駕業者之名簿，及其他汽車駕駛相關簿冊或國家公安委員會規

則所定之文件，及須記載必要的事項。

- (2)除前項規定之外，汽車代駕業者依國土交通省令所定，在其營業所須備置有關提供代駕服務之申訴處理簿冊，或國土交通省令所規定之記錄，且須記載必要的事項。

第 21 條（報告及進入檢查示）

- (1)公安委員會在本法律施行的必要限度內，對於經營汽車代駕業者，得要求其提供業務上相關的報告或資料，或警察官（職員）得進入業者之營業所檢查簿冊、資料及其他物件，或對相關人提出質問。
- (2)國土交通大臣在本法律施行的必要限度內，對於經營汽車代駕之業者，得要求其提供業務上相關的報告或資料，或其職員得進入業者之營業所檢查簿冊、資料及其他物件，或對相關人提出質問。
- (3)依前二項規定進入檢查的職員，必須攜帶表明身分之證件，出示於關係人。
- (4)依第一項及第二項規定，進入檢查的權限不能解釋為是犯罪偵查之目的。

第 22 條（指示）

- (1)公安委員會對汽車代駕業者或其安全駕駛管理人等，或從事於代理駕駛之業務者，有違反本法律或依據本法律所發布的命令規定（下一項的規定，除外。下一條文第 1 項及第 25 條 2 項 1 款及 2 款，亦同。）或有關其代理駕駛業務，違反所適用的特定交通法令（依第 19 條 1 項規定適用道路交通法的規定（同法第 74 條之 3 第 5 項除外。）及第 75 條 1 項（第 5 款及第 6 款除外。有關的部分為限。）及依其規定所發布的命令規定。下一條文第 1 項及第 25 條 2 項第 1 款及第 2 款，亦同。）或依第 19 條 1 項規定適用道路交通法第 75 條第 1 項 7 款所列的行為情形時，被認為有害於汽車代駕業之

業務的適正經營之虞時，對於該汽車代駕業者，得指示業者應採取有關該當業務上的必要措施。此時，公安委員會對於國土交通大臣，須為通知該當指示之要旨。

- (2)國土交通大臣於發現業者或代駕人員違反本法或依本法所發布之命令的規定時（第 11 條、第 12 條、第 13 條 1 項到 3 項、第 15 條、第 17 條、第 18 條、第 20 條 2 項及前條 2 項有關的部分為限。下一條文 2 項，亦同。），或其代駕業務違反相關之道路運送法第 4 條 1 項、第 43 條 1 項或第 78 條規定之情形，被認為有害於汽車代駕業之業務的適正經營之虞時，對於該汽車代駕業者，得指示業者應採取有關該當業務上的必要措施。此時，國土交通大臣對主要營業處所在地管轄之公安委員會，須通知該當指示之要旨。

第 23 條（停止營業）

- (1)公安委員會對汽車代駕業者、安全駕駛管理員等或從事於代駕之人員，有違反本法律，或依本法律所發布之命令，或汽車代駕業務依特定道路交通法令或第 19 條 1 項規定，為適用道路交通法第 22 條之 2 第 1 項，或第 66 條之 2 第 1 項規定所指示的情形，認為有害於汽車代駕業之業務適正經營之虞，及該汽車代駕業者違反依前條第 1 項規定的指示，或國土交通大臣認為符合下一項規定，依據政令所定的標準，對於該汽車代駕業者得處其業務之全部或一部，6 個月以下之停業處分。
- (2)國土交通大臣對汽車代駕業者或從事於代駕業之人員，有違反本法律，或依本法律所發布之命令，或有關汽車代駕業務規定之道路運送法第 4 條 1 項、第 43 條 1 項或第 78 條規定情形，認為有害於汽車代駕業業務的適正經營之虞時，或該汽車代駕業者違反前條第 2 項規定所為的指示時，對主要營業處所在地管轄之公安委員會，得依前項規定的命令要旨，加以要求。

- (3)公安委員會依第 1 項規定為命令時，須預先與國土交通大臣協議，並須獲得其同意。

第 24 條（勒令歇業）

- (1)公安委員會對有符合該當於下列各款情形之一的人，對於該人、汽車代駕行業得勒令其歇業：

- 一、依第 5 條 3 項規定受到通知的汽車代駕業之經營者。
- 二、依第 7 條 1 項規定被撤銷認定的汽車代駕業之經營者。
- 三、除前二款所列情形之外，符合第 3 條各款(第 6 及 7 款，除外。)規定之人，而經營汽車代駕之行業(獲得第 4 條認定者，除外。)

- (2)公安委員會依前項規定為命令時，須預先與國土交通大臣協議，並須獲得其同意

第 25 條（處分移送通知書的送達等）

- (1)公安委員會對汽車代駕業之經營者，依第 22 條 1 項規定為指示，或依第 23 條 1 項或前條第 1 項規定為命令之情形時，有關該當處分之汽車代駕業經營者的主要營業處，有變更為其他公安委員會的管轄區域時，除了該當處分案件之給予辨明的機會已經終結者以外，須儘速依國家公安委員會的規則規定，將該處分移送通知書送至目前主要營業處所在地所管轄的公安委員會。

- (2)依前項規定在送至處分移送通知書時，接收該當處分移送通知書的公安委員會，依下列各款所列不同情形，得各別依該當各款所定情形為處分。儘管該當處分移送通知書已送至公安委員會，但屬第 22 條 1 項、第 23 條 1 項及前條第 1 項的規定，有關此類案件，依照各該規定不得處分。

- 一、汽車代駕業者或安全駕駛管理者或從事汽車代駕業務之人，違反本法律或依本法律所發布命令的規定，或有關汽車代駕業

務，違反特定道路交通法令，或依第 19 條 1 項規定，適用道路交通法第 75 條 1 項 7 款所列行為的情形，認為有害於汽車代駕業之業務適正經營之虞時，對該汽車代駕業者有關該當業務應指示其採取必要的措施。

二、汽車代駕業者或其所屬安全駕駛管理人等或從事汽車代駕業務之人，違反本法律或依本法律所發布命令的規定，或有關汽車代駕業務，適用特定道路交通法第 22 條之 2 第 1 項，或第 66 條之 2 第 1 項的規定，違反指示的情形，認為有害於汽車代駕業務的適正經營之虞時，該汽車代駕業者違反第 22 條第 1 項規定的指示要件情形，或國土交通大臣依第 23 條第 2 項之規定要件情形，依同條第 1 項政令所定的標準，對該當汽車代駕業者之汽車代駕業務全部或一部，得處六個月以下之停止營業。

三、該當於前條第 1 款各款情形其中之一的人，對於該人得命令撤銷其汽車代駕業之認可。

(3) 第一項規定，準用公安委員會依前項規定所為處分之處理程序。

第五章 雜則

第 26 條（公安委員會與國土交通大臣之間的協力）

公安委員會和國土交通大臣，在有關確保汽車代駕業之業務的適正經營上，應相互協力配合。

第 27 條（權限的委任公安委員會）

本法律規定有關道公安委員會的權限，依政令的規定，得委任公安委員會。

第 28 條（都道府縣之處理事務）

本法律規定屬於國土交通大臣權限事務的一部分，依政令規定，得由都道府縣知事執行。

第 29 條（過渡措施）

本法律規定的政令，包括國土交通省令或國家公安委員會規則的訂定，或修正廢止的情形，依各別政令、國土交通省令或國家公安委員會規則，伴隨其訂定或修正的合理必要之判斷範圍內，得訂定所需的過渡措施（包括罰則的過渡措施）。

第 30 條（委任命令）

除了本法律有特別規定外，本法律的施行政序及其他法律施行上有關的必要事項，由國土交通省令或國家公安委員會規則規定。

第六章 罰則

第 31 條

違反第 23 條 1 項、第 24 條 1 項或第 25 條 2 項 2 款或 3 款規定的命令者，處 1 年以下懲役或 50 萬元以下罰金，或懲役併科罰金。

第 32 條

有下列各款情形之一者，處 30 萬元以下罰金。

- 一、未依第 5 條 1 項規定為認定申請，或依同條第 2 項或第 3 項規定通知前，即經營汽車代駕業者。
- 二、違反第 10 條規定，由他人經營汽車代駕業者。
- 三、違反第 12 條之規定者。
- 四、違反依第 22 條 1 項或 2 項或第 25 條 2 項 1 款規定之指示者。
- 五、以虛偽不正之手段取得依第 4 條之認定者。

第 33 條

有下列各款情形之一者，處 20 萬元以下罰金。

- 一、依第 5 條 1 項規定所提出的申請書及相關資料，有虛偽記載者。
- 二、違反第 6 條的規定者。
- 三、未報備而違反第 8 條 1 項規定，或依同項提出的報備書或相關資料有虛偽記載者。
- 四、違反第 9 條第 1 項的規定者。
- 五、違反第 11 條的規定者。
- 六、違反第 13 條第 1 項的規定者。
- 七、依第 13 條第 3 項的規定，未申報公布汽車代駕業的約款者。
- 八、違反第 16 條的規定者。
- 九、違反第 17 條第 1 項或第 2 項的規定者。
- 十、未備置依第 20 條第 1 項或第 2 項的帳冊或相關資料，或未記載其必要的事項，或為虛偽的記載者。
- 十一、違反第 21 條 1 項或 2 項的規定未為報告，或未提出資料，或依同條 1 項或 2 項規定提出的報告或資料，屬虛偽的報告或提出虛偽的資料者，或依同條第 1 項或第 2 項規定，拒絕、妨礙接受檢查或為規避者。

第 34 條

法人的代表人或法人或自然人的代理人、使用人或其他從業者，對有關該法人或自然人的業務，違反前三條的規定時，除處罰行為人之外，對該法人或自然人，亦得依各該條文處以罰金。

第 35 條

違反第 9 條第 2 項的規定者，處 10 萬元以下罰鍰。

4.5.2 代客駕車之標準定型化契約

（2002 年 5 月 24 日國土交通省告示第 455 號）

（最終修正 2016 年 4 月 15 日國土交通省告示第 674 號，施行 2016 年 10 月 1 日）

（適用範圍）

第1條 關於因本公司所經營之汽車代客駕車行業，而提供代客駕車服務之契約，依本標準定型化契約之規定。而關於本標準定型化契約未規定之事項，則依法令之規定，或依習慣定之。

本公司於不違反本標準定型化契約之趣旨，及於不違反法令之範圍內，針對本標準定型化契約之部分條項定有特約時，得不拘於當該條項之規定，而逕依特約定之。

（職員之指示）

第2條 為確保代客駕車之行駛安全，消費者應遵從本公司代客駕駛人及其他職員之職務上指示。

（代客駕車服務之提供）

第3條 本公司依據次條之規定，除得拒絕為代客駕車服務之提供，或拒絕繼續提供服務外，應為代客駕車服務之提供。

（拒絕代客駕車服務之提供或拒絕繼續提供服務）

第4條 本公司於符合下列各款情形之一時，得拒絕代客駕車服務之提供，或拒絕繼續提供服務。

- (1) 消費者請求當該代客駕車服務之提供，不依據本標準定型化契約之規定者。
- (2) 於提供代客駕車服務時，無車可代客駕駛者。
- (3) 關於當該代客駕車服務之提供，消費者要求特別負擔者。

- (4)消費者對於其請求代客駕駛之車輛，無正當權限者。
- (5)於提供代客駕車服務時，代客駕駛之車輛有故障或破損者，或代客駕駛之車輛違反法令改裝者。
- (6)當該代客駕車服務之提供，違反道路運送法、道路交通法及其他法令之規定者，或違反公共秩序或善良風俗者。
- (7)因天災或其他不得已之事由，於代客駕車服務之提供有障礙者。
- (8)消費者不遵從本公司代客駕駛人及其他職員為確保代客駕車行駛安全之職務上指示者。
- (9)消費者對於本公司駕駛人或其他職員，關於代客駕車服務之提供，有造成妨礙之行為者。
- (10)消費者因爛醉如泥無法明確告知目的地者。
- (11)消費者為無人陪伴之重病患者。
- (12)消費者依據傳染病之預防及對於傳染病之患者醫療相關法律之規定，為第一類傳染病、第二類傳染病、新型禽流感等傳染病，或是指定傳染病（僅限於有住院之必要者）之患者（包含被視為是這些患者），或被認定為新傳染病之患者。

（收費）

第5條 本公司收受提供代客駕車服務之費用，應依汽車代客駕車行業業務導正化法之規定，揭示於營業所，同時應對於消費者事先提示收費表的算出方法。

（費用之收受）

第6條 本公司於代客駕車服務之提供終了時，得請求費用之支付。

本公司於收受費用且經消費者要求時，應發給記載費用金額之收據。

（對於消費者及第三人之責任）

第7條 本公司針對本公司之代客駕駛汽車及隨行用汽車（以下稱代客駕

駛汽車等)之行駛，對於消費者或第三人之生命或身體所造成之傷害；或損害代客駕駛汽車；或造成第三人財產之損害時，對於因此產生之損害負賠償責任。但本公司及本公司之駕駛人，對於代客駕駛汽車等之行駛並未疏於注意，而能證明因該消費者之故意或過失；或因本公司代客駕駛人及其他職員以外之第三人之故意或過失；或因代客駕駛汽車等之構造上之瑕疵，或功能上之障礙所造成之損害者，不在此限。

第7條之2 本公司為賠償前條第1項所規定之因代客駕駛汽車等之行駛，對於消費者或第三人之生命、身體或財產所造成之損害，應預先採取以下措施。

(1)對於代客駕駛汽車之部分，應締結對人8千萬日元以上，對物2百萬日元以上，車輛2百萬日元以上為責任限度額之損害賠償責任保險(互助基金)之契約。

(2)對於隨行用汽車之部分，應締結對人8千萬日元以上，對物2百萬日元以上為責任限度額之損害賠償責任保險(互助基金)之契約。

本公司對消費者欲提供代客駕駛服務時，應以書面向消費者提示並說明依前項規定之損害賠償措施之概要。

第8條 本公司，除依第7條之規定外，關於代客駕駛服務之提供，對於消費者所受之損害，應負賠償責任。但本公司及本公司之駕駛人能證明，關於代客駕駛服務之提供並未疏於注意者，不在此限。

第9條 本公司因天災或其他不可歸責於本公司之事由，為確保代客駕車之行駛安全而採取暫停行駛措施，因此致消費者受損害時，不負賠償責任。

(消費者之責任)

第10條本公司，因消費者之故意或過失，或因消費者不遵守法令或本標準定型化契約之規定，致本公司受損害時，對於該消費者得請求該損害之賠償。

第五章 我國代客駕車服務制度研擬

5.1 方案評估

本研究回顧國際主要 8 個先進國家與我國進行比較，包括是否有業者提供代客駕車服務，所因應的管理法規等，茲彙整如下表 5.1 所示：

表 5.1 與國際主要國家比較代客駕車管理及現況

國家	管理法規	代客駕車現況
我國	無	計程車客運服務業或新興代駕公司提供代駕服務
德國	無	尚未查詢到有類似服務
美國	無	有業者提供代客駕車服務
英國	無	業者的營運方式類似現行 Uber (Drive U Home)
韓國	無	代駕公司(KAKAO DRIVER)及個體戶駕駛人
新加坡	無	業者有類似的服務(Drive Home Service)
香港	無	專業代客駕駛有限公司(HKPDV)
加拿大	Oshawa 市代駕法規	計程車業者或代駕公司
日本	專法規範	代駕公司提供服務

除了德國尚未查詢到有類似服務，其他 8 個國家包括我國都有業者提供代客駕車服務。在相關的管理法規部分，僅有日本制訂適用全國的專法，由警察及交通機關主管，加拿大的 Oshawa 市則於商業許可法規範該市的代駕法規。其他 7 個國家包括我國，則無專法規範，此代客駕車營業行為屬於代駕者與客戶之私契約，若發生爭議時則回歸民法有關契約規定加以處理。

以本研究所觀察的日本與韓國，均屬代客駕車服務發展歷史較久，代客駕車業者高度發展的市場，卻呈現兩種截然不同的管理現況：日本代駕制度之優點在於對業者、駕駛

者、消費者均有完善之法律規範，但執行成本較高，導致費率偏高；韓國代客駕車業雖然蓬勃發展，因無法規管理駕駛人，造成消費者欠缺保護，業者更是削價競爭影響服務品質。

為深入瞭解我國代客駕車市場營運模式、服務配備及糾紛處理等，本所已於 107 年 4 月 18 日召開「研商代客駕車營運服務及消費者權益保障事項會議」，邀請行政院消費者保護處、相關縣市政府、提供代客駕車業者、防制酒駕組織等參與討論，以提供研擬後續管理方式之參據，詳附錄 H。

我國代客駕車服務市場在規模方面，臺北市交通局媒合 20 家計程車車隊業者，統計目前每月有 1,500 件的服務；台灣大車隊股份有限公司由計程車司機擔任代客駕車服務的駕駛，服務範圍主要為六都，服務規模每月近 2,000 件(趟次)；twdd 台灣代駕(群悅科技股份有限公司)不是計程車業者，係自行招募駕駛，提供駕駛與客戶之間的媒合服務，屬於新創業者。服務範圍主要為大臺北地區及臺中，服務規模每月 2,000 件(趟次)；綜合前述數據，粗估我國代客駕車每月可能市場規模約 8,000 件(趟次)，全國一年市場約 96,000 件(趟次)。

根據交通部統計處資料為計算基礎，106 年底我國計程車登記數為 87,604 輛，「計程車營運狀況調查報告」104 年資料，專職計程車平均每天載客趟數為 13.1 趟，換算全國計程車一年服務市場約在 418,878,526 趟數，與我國代客駕車一年市場約 96,000 件相比，兩者規模差距十分巨大。目前代客駕車業務仍屬於計程車業者於攬客主要業務外所開發的多元服務項目之一，服務件數非常有限；而新創業者如 twdd 台灣代駕(群悅科技股份有限公司)則專門投入非主流的代客駕

車業務，亦未有計程車業者表達對既有的服務市場造成較大的負面影響，兩者處於共存共榮的狀態。

我國代客駕車服務市場在消費爭議方面，根據政府機關如行政院消費者保護處、臺北市交通局及新北市交通局近 3 年統計，並無申訴案件數；而根據台灣大車隊股份有限公司所提供統計為半年有 2 件服務消費糾紛事件，而 twdd 台灣代駕(群悅科技股份有限公司)統計服務約 8,000 件會有 1 次輕微擦撞事故。不論是消費糾紛或行車事故，目前業者透過客服及自行投保的責任險都能妥善的處理消費者的糾紛，而未形成重大、頻繁的消費者爭議。

我國代客駕車服務市場在新創業者投入及經營方面，我國目前仍以計程車業者為主要提供代客駕車的服務，新創業者 twdd 台灣代駕(群悅科技股份有限公司)透過以下方式確保品質：

1. 自行招募及篩選駕駛，要求有職業駕照、良民證、無肇事紀錄、5 年以上的駕齡、年滿 24 歲的資格；

2. 客戶以手機 app 呼叫服務，具服務行駛路線圖，並提供費率表。使用服務需簽署代駕協議，作為規範爭議事件發生的處理。例如繞路、超收車資等糾紛，公司可以查證 app 的資料，並提供 24 小時的客服處理。公司有投保車體、乘客及第三人的責任險，保額為新臺幣 350 萬元。

惟業者反映目前知名度不高，缺少政府部門的宣導推薦，且營運上需負擔客服、保險、app 系統維護等成本，利潤偏低，經營上較為辛苦。公司除了提供優質的代駕服務，共同防制酒駕，也能促成就業，若政府沒有推廣代客駕車服務，市場需求會萎縮，新創公司也會退出經營。

101 年由臺北市政府開始推廣酒後代駕服務以來，初期並不順利，包括計程車駕駛擔心消費爭議、欠缺保障；代客駕車服務收費較高，民眾較不容易接受；民眾接觸代駕資訊有限等，致發展緩慢。近年則因酒駕罰則提高、政府透過宣導酒後不駕車，制定上限的費率等，歷經 6 年多才使代駕服務開始起步。

twdd 台灣代駕(群悅科技股份有限公司)於 105 年開始營運，以較為優惠的費率及方便的叫車服務投入代客駕車服務市場，亦隨著環境變化不斷修正服務內容，亦維持一定的會員人數。相較於傳統行業，新創公司能快速因應時代潮流及民眾需求，也能給予民眾更多樣彈性的服務，進而激發整體產業的轉變與進步。

運輸產業需要一些新創公司投入，率先發現新的運輸需求，透過靈活的營運方式與先進技術以滿足不同的分眾市場，既有的管理制度若能適度的鼓勵，才能讓面臨資金、市場及管理三大風險的新創公司存活下來。

對於我國代客駕車服務市場，須考量產業的規模、產生問題的大小、對既有及新進業者的影響、以及實施管理的成本與效益等，以研擬妥適、衡平的管理方式。我國目前代客駕車服務市場在規模方面，經評估尚屬少量；在消費爭議方面，目前所觀察爭議及事故件數少且受到業者良好控制；在新創業者投入及經營方面，新創業者以較嚴格的自我管理方式提升服務品質，以提供消費者另一種選擇。鑑於我國代客駕車服務市場仍屬起步發展階段，根據前述分析並參考研商會議與會單位之建議，初步擬透過研訂消保法規範之定型化契約範本及其應記載及不得記載事項，明訂執業駕駛人基本資格及保險額度之法制化方向辦理。若後續代客駕車服務市

場規模成長，再循序漸進，採取較高強度之管理，可參採修正公路法或制定新法二種方式，以修正公路法方式較制定新法時程來得快。三項方案比較如下表 5.2。

表 5.2 法制化管理方案比較表

方案比較	修法時程成本	涉及權責單位	業者及駕駛人的資格要求	消費者保護	監督管理	業者發展
消保法規範之定型化契約範本及其應記載及不得記載事項	時程最短	目的事業主管機關(交通部)	業者可要求駕駛人須有職業駕照	以定型化契約保障消費者	以定型化契約規範業者責任	規範較少，依市場需求決定其發展
修正公路法授權訂定代客駕車服務業管理辦法	時程居次	交通部、直轄市及縣(市)政府	政府可規範業者及駕駛人資格	可完整規範消費者與代駕公司及駕駛人間的權利義務關係	可完整規範全國與地方因地制宜事項	訂定基本服務品質、科技管理
制定新法	時程最長	交通部、直轄市及縣(市)政府	政府可規範業者及駕駛人資格	可完整規範消費者與代駕公司及駕駛人間的權利義務關係	可完整規範全國與地方因地制宜事項	訂定基本服務品質、科技管理

有關研訂消保法規範之定型化契約的詳細內容，詳如 5.2 節。若採取較高強度之管理，修正公路法方式包括授權訂定法規命令，增加酒後代客駕車業別，規範業者管理、司機遴選及保障消費者權益事項，使未來相關主管機關管理監督有法規依據。詳細內容詳如 5.3 節。

5.2 定型化契約

5.2.1 代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項草案總說明

消費者保護法第 17 條規定：「中央主管機關為預防消費糾紛，保護消費者權益，促進定型化契約之公平化，得選擇特定行業，擬訂其定型化契約應記載或不得記載事項，報請行政院核定後公告之（第 1 項）。違反第一項公告之定型化契約，其定型化契約條款無效。該定型化契約之效力，依前條規定定之（第 4 項）。」

為保障消費者權益並確保契約之公平合理，爰依上開規定研訂「代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項（草案）」，其重點臚列如下，詳細說明請見表 5.1：

一、本契約應記載及不得記載事項適用於提供代替他人駕駛其汽車之勞務營業。

二、應記載事項：

- （一）業者基本資料（第一點）。
- （二）定型化契約解釋原則（第二點）。
- （三）廣告、網站揭示資訊為契約一部分（第三點）。
- （四）收費標準（第四點）。
- （五）消費者終止運送時權利義務（第五點）。
- （六）駕駛人不履行運送服務時權利義務（第六點）。
- （七）消費者資料之保護（第七點）。
- （八）旅客責任保險與揭示（第八點）。

(九) 消費爭議處理(申訴)專線與程序(第九點)。

(十) 爭議處理準據法與管轄法院(第十點)。

三、不得記載事項：

(一) 契約目的外個人資料之利用(第一點)。

(二) 片面變更契約內容(第二點)。

(三) 任意終止解除契約與賠償責任之免除(第三點)。

(四) 排除限制消費者解除及終止契約之權利(第四點)。

(五) 廣告僅供參考或類此字樣(第五點)。

(六) 服務義務免除與變相收費(第六點)。

(七) 故意重大過失責任預先免除(第七點)。

(八) 拋棄訴訟權(第八點)。

(九) 違反誠信及平等互惠條款(第九點)。

(十) 排除消費者保護法與小額訴訟管轄法院(第十點)。

表 5.3 代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項草案

規 定	說 明
本事項適用於交通部主管之代客駕車服務業(下稱業者)，針對消費者使用代客駕車服務所簽訂之定型化契約。	本條文係依據消費者保護法第 17 條規定，選擇代客駕車服務業，公告規定其定型化契約應記載及不得記載事項，故本條文規範之適用契約對象為代客駕車服務業者與消費者(乘客)。
壹、應記載事項	
一、企業經營者資訊 業者之名稱、負責人、電話、電子郵件信箱及營業所所在地地址。	業者提供代客駕車服務，相關資訊應使消費者知悉，爰訂定第 1 點。
二、定型化契約解釋原則	參照消費者保護法第 11 條第 2 項規

規 定	說 明
本契約條款如有疑義時，應為有利於消費者之解釋。	定，訂定第 2 點。
三、服務資訊 業者於廣告、網站服務頁面呈現之服務價格、服務內容，可提供之服務或限制及其他相關資訊，為契約之一部分。	業者應確保廣告內容之真實，對消費者所負之義務不得低於廣告之內容。爰參照消費者保護法第 22 條第 1 項規定，訂定第 3 點。
四、收費之標示 代客駕車服務業者應於開始營業前，訂定收費標準，並揭示於營業所之明顯處與公司網頁，另收費標準調整時亦然。	為使消費者知悉代客駕車收費項目與範圍，業者應於營業所之明顯處揭示收費標準。
五、消費者終止代客駕車服務時之權利義務 消費者於駕駛人履行服務前，得不附理由終止其與駕駛人間之契約。業者接獲消費者終止契約之通知後，應協助通知駕駛人，並不得要求額外支付任何費用。 代客駕車駕駛人因消費者終止契約所生之損害，由消費者負擔。	代客駕車服務係屬繼續性關係，不應強求消費者搭乘計程車或搭乘至原定目的地。爰參照消費者保護法第 17 條第 2 項規定，就消費者終止服務時之權利義務及業者協助義務等，訂定第 5 點。
六、代客駕車駕駛人不履行運送服務時之權利義務 駕駛人如遇路阻、交通事故、車輛故障，或集會地區、臨時交通管制區、颱風、或其他不可抗力因素無法於預估時間內抵達消費者指定乘車地點時，應即時通知消費者，或由業者協助通知消費者終止服務契約，或告知變更抵達時間。 因可歸責於駕駛人事由，未準時履行運送服務，致消費者受損害時，由駕駛人負損害賠償責任。 因可歸責於業者之事由致駕駛人未前往載客，使消費者受損害時，業者應負損害賠償責任。	如代客駕車服務係因駕駛人遭遇不可抗力或其他因素致遲延或不能履行時，消費者應得自行決定是否繼續契約。又如可歸責於駕駛人或業者致給付遲延或不履行時，當事人之權利義務，宜明確訂定。爰參照消費者保護法第 17 條第 2 項、民法第 654 條規定，訂定第 6 點。
七、個人資料之保護	為保障消費者個人資料安全，明定業者

規 定	說 明
個人資料之蒐集、處理及利用，應取得消費者同意。 業者僅得於履行本契約之目的範圍內，蒐集、處理及利用消費者之個人資料。但相關法規另有規定者，不在此限。	於履行契約之目的範圍內蒐集、處理與利用，應合於個人資料保護法等相關規定，爰參照個人資料保護法之規定，訂定第 7 點。
八、保險 代客駕車服務業者因業者代駕行為，致消費者或第三人之生命、身體或財產受到損害時，應依交通部所訂之標準負損害賠償責任，並應揭示於企業網站明顯處所。	為保障消費者權益，律定業者損害賠償之義務。
九、消費爭議處理申訴專線 業者應設消費爭議處理申訴（客服）專線或電子郵件信箱，並載明消費爭議採用之申訴及處理機制、程序等相關資訊。	業者與消費者間消費爭議，應設置消費爭議處理申訴專線，載明採用之申訴及處理機制。
十、爭議之處理 雙方就契約有關之爭議，以中華民國之法律為準據法。 因契約發生訴訟時，雙方同意以_____地方法院為第一審管轄法院，但不得排除消費者保護法第 47 條及民事訴訟法第 436 條之 9 規定之小額訴訟管轄法院之適用。	任何契約之訂定與履行，都有可能發生爭議。為保障消費者權益，業者與消費者間爭議，以中華民國之法律為處理爭議之準據法，並得約定因契約涉訴訟之管轄法院，以保障小額事件之經濟上弱勢當事人權益，避免因契約條款而需遠赴對造所預定之法院進行訴訟。爰參照消費者保護法第 47 條規定，訂定第 10 點。
貳、不得記載事項	
一、目的外之個人資料利用 不得約定概括授權業者得就消費者所提供之各項個人資料，為履行契約目的範圍外之利用或洩露。	參照個人資料保護法訂定第 1 點。
二、單方契約變更之禁止 不得記載業者於消費者叫車後得片面變更契約內容，而乘客不得異議。	契約內容攸關雙方權益，故契約一經簽定，即不許業者片面變更契約內容。
三、終止契約及賠償責任免除	業者不得任意終止或解除契約，亦不得

規 定	說 明
不得記載業者得任意終止或解除契約。 不得預先免除業者終止或解除契約時 所應負之賠償責任。	預先免除終止或解除契約時所應負之 賠償責任。
四、消費者之契約解除或終止權 不得記載消費者放棄或限制依法享有 之契約解除權或終止權。	消費者得隨時解除及終止契約，故契約 內容不得預先排除其解除契約之權利。
五、廣告內容不實 不得記載業者之廣告及與乘客之口頭 約定不構成契約內容，亦不得約定廣告 僅供參考。	廣告資訊為消費者決定是否使用代客 駕車服務之重要參據，為避免廣告不實 或引人錯誤之爭議致消費者權益受 損，爰參照消費者保護法第 22 條之規 定，業者提供之廣告內容應與事實相 符，促使業者對其刊登之廣告內容負 責。
六、免除服務義務及變相收費 不得記載免除提供服務義務，或以其他 方式變相或額外加收其他費用。	業者負有提供代客駕車服務，所收取費 用亦以業者所揭示收取費用項目為標 準。為保障消費者權益，明定業者不得 記載免除提供服務義務，或以其他方式 變相或額外加收其他費用。
七、故意或重大過失責任之預先免除 不得以「概不負責」之記載，排除業者 之故意或重大過失責任。	民法第 222 條規定，故意與重大過失責 任不得預先免除。
八、訴訟權之拋棄 不得約定消費者拋棄訴訟權。	為保障消費者權益，消費者訴訟權不應 事先拋棄。
九、違反誠信原則及平等互惠原則 不得記載違反法律強制、禁止規定或違 反公序良俗、誠實信用及對消費者顯失 公平之條款。	參照民法第 71 條、第 72 條及消費者保 護法第 11、第 12 條規定，業者應盡力 維護交易公平，為求不得記載事項規定 周延保護消費者，明定不得為其他違反 法律強制或禁止之規定或其他違反誠 信、顯失公平之記載。
十、管轄法院 不得記載排除消費者保護法第 47 條或 民事訴訟法第 436 條之 9 小額訴訟管轄 法院之適用。	明定業者與消費者因契約發生訴訟，合 意約定第一審管轄法院，不得記載排除 消費者保護法第 47 條或民事訴訟法第 436 條之 9 條規定小額訴訟管轄法院之 適用情事。

5.2.2 代客駕車服務業定型化契約範本（草案）

本範本（草案）係參照日本代客駕車之標準定型化契約之架構（詳4.5.2 節）研訂各條文內容。

（適用範圍）

第一條 本公司所經營之代客駕車服務業，為提供代客駕車之服務依本定型化契約之規定。本定型化契約未規定之事項，依其他法令之規定。

（職員之指示）

第二條 為確保代客駕車之行駛安全，消費者應遵從本公司代客駕駛人及其他職員之職務上指示。

（代客駕車服務之提供）

第三條 本公司除有下列各款情形之一者，不得拒絕代客駕車服務之提供或拒絕繼續提供服務：

- 一、消費者請求當該代客駕車服務之提供，不依據本定型化契約之規定者。
- 二、於提供代客駕車服務時，無駕駛人可代客駕車者。
- 三、關於當該代客駕車服務之提供，消費者要求特別負擔者。
- 四、消費者對於其請求代客駕車之車輛，無正當權限者。
- 五、於提供代客駕車服務時，代客駕車之車輛有故障或破損者，或代客駕車之車輛違反法令改裝者。
- 六、當該代客駕車服務之提供，違反公路法、道路交通管理處罰條例及其他法令之規定者，或違反公共秩序或善良

風俗者。

七、因天災或其他不得已之事由，於代客駕車服務之提供有障礙者。

八、消費者不遵從本公司代客駕駛人及其他職員為確保代客駕車行駛安全之職務上指示者。

九、消費者對於本公司駕駛人或其他職員，關於代客駕車服務之提供，有造成妨礙之行為者。

十、消費者因爛醉如泥或其他因素無法明確告知目的地者。

十一、消費者為無人陪伴之重病患者。

（收費）

第四條 本公司收受提供代客駕車服務之費用，應揭示於營業所，同時應告知消費者收費標準。

（費用之收受）

第五條 本公司於代客駕車服務之提供終了時，得請求費用之支付。

本公司於收受費用且經消費者要求時，應發給記載費用金額之收據。

（對於消費者及第三人之責任）

第六條 本公司針對代客駕車汽車之行駛，因而致消費者或第三人受傷、死亡或財產損失者；或損害代客駕車之汽車時，對此產生之損害負賠償責任。但有下列情形者之一者不在此限：

一、本公司及本公司之駕駛人，對於代客駕車之行駛並未疏忽於注意，而能證明因該消費者之故意或過失所造成者。

二、因本公司代客駕車駕駛人及其他職員以外之第三人之故意或過失；或因代客駕車之汽車構造上之瑕疵，或功能上之障礙所造成之損害者，不在此限。

第七條 本公司為前條第一項所規定之賠償，對於消費者或第三人之生命、身體或財產所造成之損害，已採取對於代客駕車之汽車部分，締結對人新台幣□□□元，對物新台幣□□□元，車輛新台幣□□□元之損害賠償責任保險之契約。

本公司對消費者欲提供代客駕車服務時，應以書面向消費者提示並說明依前項規定之損害賠償措施之概要。

第八條 本公司因天災或其他不可歸責於本公司之事由，為確保代客駕車之行駛安全而採取暫停行駛措施，因此致消費者受損害時，不負賠償責任。

（消費者之責任）

第九條 本公司，因消費者之故意或過失，或因消費者不遵守法令或本定型化契約之規定，致本公司受損害時，對於該消費者得請求該損害之賠償。

5.3 代客駕車服務業管理辦法

本研究 2017 年 9 月 28 日辦理代駕相關議題座談會，邀請產官學代表研討我國代駕服務現況、可能面臨的問題與制度規範方式。若需以較強方式進行管理，所涉及相關議題如下：

1.業別歸屬議題：代客駕車服務業別界定為計程車業、汽車租賃業或勞動派遣業。

2.管理機關議題：日本依代駕法規規定，主管機關交通與警察機關。美國多數州均有代客駕車服務，並未制定全美一體適用的規範，代客駕車計畫現由非營利組織（Nonprofit Organization, NPO）、公民營合辦（Public-Private Partnership, PPP）或由私人企業經營。而韓國目前採申報制，即需向營業場地所在地的稅務署進行申報，而無需向市、區廳獲得批准。

3.業者與駕駛者資格之議題：日本依法規範從業資格係採負面表列、也有國家未做規範。代客駕車服務主要提供飲酒後民眾的替代其駕車服務，涉及顧客隱私與安全等，從事駕駛者應予規範，可以計程車的資格來規範，因為該制度已設有檢核機制。

（1）日本：依汽車代理駕駛行業適正法第 3 條，從業資格係採負面表列，諸如被判監禁以上之刑罰或因違反交通規定被判罰款或監禁，執行完成日起未滿 2 年者；參加暴力集團者；未具行為能力之未成年者…等不得從事代客駕駛業。代客駕車之駕駛人資格，必須具備第 2 種駕駛執照。

（2）韓國：(I)積極資格：須領有一級駕駛執照（一般小客車駕照為二級駕駛執照，倘領有二級執照 10 年無肇事紀錄，可申請換發一級駕駛執照，該執照可駕駛 15 人座以下之車輛；亦可直接考取一級駕照）。(II)消極資格：無犯罪紀錄。

4.使用車輛議題：日本的代駕服務，除司機外，另配有跟隨車，具有錄影全程監控與計程計費等功能，相較韓國使用機車前往為顧客代駕，沒有跟隨車，成本低、價格相對便宜。若以配套完整，保障消費者之權益，應仿日本為宜；但若考慮產業快速發展，則應採韓國模式。另隨著科技的進步，錄影監控與計程計費功能，亦可能由物聯網代替。

5.收費標準議題：代客駕車服務收費費率為消費者使用代駕與否的關鍵，費率價格高低牽涉代駕所提供如跟隨車、人員數等服務內容不同而有所差異，如日本以 2 人 1 汽車全程跟車服務，其費率相對韓國以 1 人 1 機車到場服務的方式自然較高。此外，服務費率亦受到代駕服務的市場競爭，經由開放市場，由市場機制決定價格。費率制定考慮依計程車分區制定費率，並設定上下限。

(1) 日本：1 小時 20 公里以內為 11,000 日元、50 公里為 13,000 日元；3 小時 20 公里以內為 14,000 日元、50 公里為 17,000 日元；夜間及深夜須加成收費。

(2) 韓國：(I)市區：10 公里以內，收費韓幣 1 萬元（約台幣 300 元）；20 公里以內，收費韓幣 2 萬元（約台幣 600 元）；計費方式，依此類推。(II)市區以外區域：依距離遠近，價格另議。

(3) 加拿大：(I)基本服務費 40 加元，包含代客駕駛路程之前 16 公里（之後每公里 2.5 加元）及 10 分鐘等候時間（延長等候每分鐘加收 1 加元）。(II)行車途中每多停一站加收 10 加元。

6.代客駕車責任保險議題：代客駕車服務業因執行代客駕車業務，應負賠償之責任，應向財政部核准之保險公司投保責任保險；其投保金額、類別，由中央主管機關定之。國內不論是計程車車隊或代駕公司，均會向保險公司投保「代駕責任保險」，針對車體險與人身保險分別保障。

7.其他規範（車損賠償義務、車損竊盜、行車違規責任歸屬、肇事責任歸屬、主管機關管理事項、違規罰則等）議題：日本、加拿大(Oshawa)透過相關法規明定；其他國家依其代客駕車服務方式不同，可能尚未規範、依個別合約或政府現行相關法規辦理。

有關前述相關議題的處理，本研究研擬「代客駕車服務業管理辦法草案」之具體方案如下。

「代客駕車服務業管理辦法草案」總說明與法規草案

總說明

以日本作法為基礎，考量國內交通環境，以交通部為主管機關，研擬適用國內的「代客駕車」服務管理制度，包含駕駛人及業者資格、收費標準、定型化契約範本、保險機制及相關配套措施等，擬定本「代客駕車服務業管理辦法草案」。

以下說明代駕法制重要事項重點：

一、歸屬業別

茲因代客駕車業，其內涵係指提供勞務代替他人駕駛汽車而受報酬之事業，故其歸屬業別應屬代客駕車服務業。

二、法位階（法或法規命令）

酒後代駕措施涉及駕駛人、車輛與行業別管理，相關權利與義務事項應以法律定之為妥。但考量重新立法時程耗時長久，於公路法中增加代客駕車服務業別，授權訂定「代客駕車服務業管理辦法」為能較快推動的作法。故建議如下：

（一）於公路法第 2 條增定第 16 款

代客駕車服務業：指提供勞務，代替飲酒後或其他有需求之消費者，駕駛其汽車而受報酬之事業。

（二）增定 56 條之 2

經營代客駕車服務業，應向所在地之公路主管機關辦理登記，其應具備資格、申請程序、業務範圍、營運監督、服務費收取、營運應遵守事項與對代客駕車服務業之限制、禁止事項及其違反之糾正、限期改善、限期停止其營業或廢止其營業執照之條件等事項之辦法，由交通部定之。

（三）修正 77 條第 3 項（處罰規定）

計程車客運服務業、代客駕車服務業違反依第 56 條、第 56 條之 2 所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業或代客駕車服務業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。

三、主管機關

承上所述，於公路法中增加代客駕車服務業別，故其主管機關則為公路主管機關。

四、代客駕車服務之業者資格

代客駕車服務既為一種業別，則應如同其他業別為公司之登記，並應符合相關消極及積極資格。

五、代客駕車服務之駕駛人資格

代客駕車服務主要提供民眾飲酒後的替代駕車服務，即提供醉客乘車的相關服務，故應有較嚴格之規範。除必須擁有職業駕照，尚需具備等同如計程車司機之執業資格(消極資格)為妥。

六、使用車輛

凡具備對車輛行蹤安全控管機制者均可。

七、收費標準

2012 年台北市政府交通局透過計程車隊整合，加強宣導計程車隊代駕服務，並訂定參考收費標準（如下）

（1）10 公里以內：不超過 1000 元

（2）10-12 公里：不超過 1100 元

（3）12-14 公里：不超過 1200 元

（4）14-16 公里：不超過 1300 元

（5）16-18 公里：不超過 1400 元

（6）18 公里以上：類推

惟消費者反應費用過高，故費率除由市場機制決定外，設定為計程車費率的 2 倍為上限較理想（日本為 1.3 至 1.5 倍）。但考量各地需求不一，為因地制宜，收費標準應由各地政府主管機關核定為宜。

八、消費者權益--乘車安全

為保障消費者乘車安全，應規範代客駕車服務業者對於其所屬受僱駕駛人要求穿著制服、執勤過程有起迄點派遣記錄、出發到達時間、行駛路徑軌跡即時記錄等。

九、消費者權益--保險

代客駕車服務業因執行代客駕車業務，應負賠償之責任，應向金融監督管理委員會核准之保險公司投保責任保險；其投保金額、類別，由中央主管機關定之。

建議對於消費者或第三人之生命、身體或財產所造成之損害，應預先採取對於代客駕車之汽車部分，締結對人新台幣□□□元以上，對物新台幣

幣□□□元以上，車輛新台幣□□□元以上為責任限度額之損害賠償責任保險之契約。

於制定本「代客駕車服務業管理辦法草案」之前提，須有法律授權依據。因此，建請「公路法」相關條文之授權，須配合新增、修訂公路法之下列條文：（一）公路法第 2 條（新增）：本法用詞，定義如下：．．代客駕車服務業：指提供勞務，代替飲酒後之消費者，或其他消費者駕駛其汽車，而受報酬之事業。（二）公路法第 56 條之 2（新增-代客駕車服務業之資格、申請程序、營業相關事項）：代客駕車服務業經營者必須具備之資格條件、申請程序、營業應遵守之事項等，由交通部定之。（三）公路法第 77 條第 3 項（修正）：計程車客運服務業、代客駕車服務業違反依第 56 條、第 56 條之 2 所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業、代客駕車服務業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。詳細說明請參見表 5.4，代客駕車服務業管理辦法(草案)詳表 5.5。

表 5.4 公路法修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第二條 本法用詞，定義如下： 一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。 二、國道：指聯絡二直轄市(省)以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公	第二條 本法用詞，定義如下： 一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。 二、國道：指聯絡二直轄市(省)以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公	一、為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，擬增訂代客駕車服務業一種。 二、增訂第十

路。 三、省道：指聯絡二縣（市）以上、直轄市（省）間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。 四、市道：指聯絡直轄市（縣）間交通及直轄市內重要行政區間之道路。 五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市）間之道路。 六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。 七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）間交通及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。 八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。 九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。 十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。 十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。 十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。 十三、公路經營業：指以修建、	路。 三、省道：指聯絡二縣（市）以上、直轄市（省）間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。 四、市道：指聯絡直轄市（縣）間交通及直轄市內重要行政區間之道路。 五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市）間之道路。 六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。 七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）間交通及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。 八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。 九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。 十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。 十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。 十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。 十三、公路經營業：指以修建、	六款，代客駕車服務業：指提供勞務，代替飲酒後之消費者，或其他消費者駕駛其汽車，而受報酬之事業。 三、在定義上，主要為提供勞務，代替有需求之消費者，駕駛其汽車而受報酬之事業。為凸顯代駕服務對防制酒駕的功能，及鼓勵飲酒後無法開車之消費者使用此服務，因此擬保留「代替飲酒後」之需求。
---	---	--

維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。 十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。 十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。 十六、<u>代客駕車服務業：指提供勞務，代替飲酒後或其他有需求之消費者，駕駛其汽車而受報酬之事業。</u>	維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。 十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。 十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。	
<u>第五十六條之二</u> <u>有道路交通管理處罰條例第三十七條第一項至第三項情形之一者，不得從事代客駕車服務業。</u> <u>代客駕車服務業經營者，應依規定向營業所在地管轄之公路主管機關提出申請。</u> <u>代客駕車服務業經營者必須具備之資格條件、申請程序、營業應遵守之事項等，由交通部定之。</u> <u>代客駕車服務業經營者應依公路主管機關所定之代客駕車服務業保險標準投保。</u>		一、本條文新訂。 二、依法律保留原則要求，對人民職業選擇之限制，須以法律規定。另日本對經營業者之資格要求相對嚴格；考察韓國訪談中，業者亦建議對業者之資格，須加以規

		範。 三、規定申請經營的業者，應備具申請書及依規定之其他相關書面資料文件，向營業所在地管轄之公路主管機關申請。 四、考量消費者權益，代客駕車服務業經營者應依公路主管機關所定之代客駕車服務業保險標準投保。 五、為規範代客駕車服務業經營者必須具備之資格條件、申請程序、營業應遵守之事
--	--	---

		項等，授權其管理辦法由交通部定之。
第七十七條 汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。 未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣四個月至一年，或吊銷之，非滿二年不得再請領或考領。 計程車客運服務業、<u>代客駕車服務業</u>違反依第五十六條及<u>第五十六條之二</u>所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業、<u>代客駕車</u>	第七十七條 汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。 未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣四個月至一年，或吊銷之，非滿二年不得再請領或考領。 計程車客運服務業違反依第五十六條所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千	一、對代客駕車服務業有違反管理辦法規定者，授權其處罰之依據。 二、修正第三項，對代客駕車服務業違反依第五十六條之二所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善。未依本法申請核准，經營代客駕

服務業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。 民營汽車駕駛人訓練機構違反依第六十二條之一所定管理辦法者，公路主管機關應予糾正並限期改善、核減招生人數、定期停止派督考、定期停止招生、或廢止其立案證書。汽車駕駛人訓練機構經廢止核准籌設或廢止立案證書者，原班址及原負責人一年內不得申請設立汽車駕駛人訓練機構。 未依本法申請核准，而經營汽車駕駛人訓練機構者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之，非滿一年不得再請領。 依第一項、第二項及前項規定吊銷之車輛牌照，其汽車所有人不依限期繳回牌照者，由公路主管機關逕行註銷之。依第二項規定經吊銷駕駛執照，其汽車駕駛人不依限期繳回駕駛執照者，亦同。	五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。 民營汽車駕駛人訓練機構違反依第六十二條之一所定管理辦法者，公路主管機關應予糾正並限期改善、核減招生人數、定期停止派督考、定期停止招生、或廢止其立案證書。汽車駕駛人訓練機構經廢止核准籌設或廢止立案證書者，原班址及原負責人一年內不得申請設立汽車駕駛人訓練機構。 未依本法申請核准，而經營汽車駕駛人訓練機構者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之，非滿一年不得再請領。 依第一項、第二項及前項規定吊銷之車輛牌照，其汽車所有人不依限期繳回牌照者，由公路主管機關逕行註銷之。依第二項規定經吊銷駕駛執照，其汽車駕駛人不依限期繳回駕駛執照者，亦同。	車服務業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。
---	---	--

表 5.5 代客駕車服務業管理辦法(草案)

條 次	內 容	法規說明
第一條	(法源依據與本辦法規範範圍) 本辦法依公路法第五十六條之二規定訂定之。	明定本辦法之授權依據。
第二條	(代客駕車服務業定義與服務項目) 本辦法之主管機關為公路主管機關。 本辦法所用名詞定義如下： 一、代客駕車服務業：指提供勞務，代替飲酒後或其他有需求之消費者，駕駛其汽車而受報酬之事業。 二、代客駕車服務業經營者：依第四條規定經主管機關認定，經營代客駕車服務業者。 三、代客駕車服務業駕駛人：指從事代客駕車服務之駕駛人。 四、執行安全駕駛管理業務之人：為執行管理代客駕車服務業營業上安全駕駛業務之人。 五、公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。	一、規定本辦法之主管機關為公路主管機關。 二、定義本辦法所規定「代客駕車服務業」之服務內容。 三、定義何謂本辦法中之「代客駕車服務業經營者」、「代客駕車服務業駕駛人」及「執行安全駕駛管理業務之人」。 四、為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，目前在國內已有部分縣市實施由計程車業者提供「代客駕車」的類似服務，惟國內現行法令及相關的制度，如駕駛人及業者的條件、品質管理等，尚未有明確和統一的規範。在國際上則以日本對於業者的管理制度最為健全。本條文參考日本汽車代駕業適正化之法律第二條之定義。
第三條	(代客駕車服務業的消極資格) 有下列各款情形之一者，不得從事代客駕	一、規定不得從事代客駕車服務業之消極資

條 次	內 容	法規說明
	車服務業。 一、未成年人、受監護或輔助宣告尚未撤銷、或受破產宣告尚未復權之人。 二、曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者。	格。 二、參考道路交通管理處罰條例第三十七條規定，有關不得辦理計程車駕駛人執業登記之法定原因。 三、考量我國國情對代客駕車服務業之消極資格，擬比照計程車之規範，此依司法院大法官會議釋字第 584 號解釋理由書提及：「計程車為都會地區社會大眾之重要公共交通工具，因其營運與其他機動車輛有異，其駕駛人工作與乘客安危、社會治安具有密切關聯之特性。為維護乘客生命、身體及財產之安全，確保社會治安，建立計程車安全營運之優質環境，增進計程車之職業信賴，相關機關就計程車駕駛人主觀資格，設一定之限制，避免對於乘客具有特別侵害危險性者，利用駕駛小客車營業之機會從事犯罪行為，實屬防止妨礙他人之自由，維持

條 次	內 容	法規說明
		社會秩序，增進公共利益所必要。」 四、日本對經營業者之資格要求相對嚴格，另考察韓國訪談中，業者亦建議對業者之資格，須加以規範。
第四條	（代客駕車服務業經營者之資格認定） 經營代客駕車服務業者，應向公路主管機關辦理登記。但有前條各款情形之一者，不得申請登記。	一、參考計程車客運服務業申請核准經營辦法第四條規定，經營代客駕車服務業，須向公路主管機關申請登記。 二、參考日本對經營者之消極資格限制；另考量避免業者有圍事經營之情形。
第五條	（申請程序與證照） 依前條規定申請經營之業者，應備具申請書及依規定之相關書面文件，向營業所在地管轄之公路主管機關提出申請，並於申請書(如附表一)載明下列事項： 一、公司之名稱、所在地以及代表人之姓名。 二、主要營業所及其他營業所之名稱及所在地。 三、依本辦法第十二條規定事項。 四、執行安全駕駛管理業務之人其姓名及地址。 五、如非為公司之團體或自然人，其主要經營與管理者之姓名及地址。 六、檢附最近一個月內警察刑事紀錄證明書。	一、規定申請經營的業者，應備具申請書及依規定之其他相關書面資料文件，向營業所在地管轄之公路主管機關申請。 二、參考日本汽車代駕業適正化之法律第三條之規定。對業者素行的規定，不得有消極原因，以免造成不法業者操控營業發生。另為合於我國國情，對業者消極資格之規定，以參考計程車駕駛人執業登記管理辦

條 次	內 容	法規說明
	七、消費申訴之專線電話。 八、依其他法規規定之事項。	法第三條及第四條為適當。
第六條	(公開登記證的義務) 代客駕車服務業經營者，在其主營業所之明顯處與公司網頁，須公開其經登記之證明文件。	規定代客駕車服務業經營者，在其主要之營業地點，須公開其經核准之證明文件。
第七條	(廢止認定) 有事實足認代客駕車服務業者，有下列各款情形之一者，主管機關得廢止其登記。 一、使用虛偽或其他不正當的方法獲得認定者。 二、有第三條各款所列情形之一者。 三、受認定經營起六個月內無正當理由未開始營業，或連續暫停營業達六個月以上，且目前未從事營業者。	一、規定管轄之主管機關對於代客駕車服務業，如發現有規定原因之一，依事實認為明確，得廢止其認定。 二、參考日本汽車代駕業適正化之法律第七條之規定。
第八條	(禁止掛名營業) 代客駕車服務業經營者，不得以本身名義，同時經營他人名下之代客駕車服務業。	一、規定禁止代客駕車服務業之經營者，有掛名營業之行為。 二、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十條之規定。
第九條	(收費之標示) 代客駕車服務業經營者應於開始營業前，依規定訂定其收費標準，公告於營業所之明顯處與公司網頁；收費標準調整時，亦同。	一、規定代客駕車服務業經營者應於開始營業前，訂定其收費標準及公告。 二、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十一條之規定。
第十條	(損害賠償之義務) 代客駕車服務業經營者應依公路主管機關所定之代客駕車服務業保險標準投保。代客駕車服務業經營者因經營者或其受	一、規定代客駕車服務業經營者，應依公路主管機關所定之代客駕車服務業保險標準投

條 次	內 容	法規說明
	僱人，執行代客駕車業務行為，致消費者或第三人生命、身體或財產受到損害，應與行為人連帶負損害賠償責任。	保。 二、規定代客駕車服務業經營者因其所屬職員，執行代駕業務行為，致消費者或第三人受損害，應負擔損害賠償責任。 三、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十二條之規定。 四、目前國內代駕業經營者，對代駕服務過程，亦均事先投保，以確保消費者權益。
第十一條	（代客駕車服務業之契約） 代客駕車服務業經營者應於開始營業前，將代客駕車服務之契約，公告於營業所之明顯處與公司網頁；變更時，亦同。代客駕車服務業的契約內容，應包括以下： 一、確保消費者權益事項。 二、應符合公路主管機關所定之收費標準及代客駕車服務業之相關責任。 代客駕車服務業依第一項規定公告時，須依公路主管機關規定及將同項規定之代客駕車服務業契約，向公路主管機關報備；變更時，亦同。	一、規定代客駕車服務經營者應於開始營業前，將代客駕車服務之契約，公告於營業所明顯處；變更時，亦同。 二、依第一項規定公告時，須依公路主管機關規定及將同項規定的汽車代駕業契約，向公路主管機關報備。 三、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十三條之規定。
第十二條	（從事代客駕車服務業駕駛人之資格） 從事代客駕車服務業之駕駛人，應取得職	一、規定從事代客駕車服務之人，向經營代駕

條次	內容	法規說明
	業駕照。向代客駕車服務業經營者申請僱用，並由業者依規定審查駕駛人資格。駕駛人如獲僱用者，應由業者依規定實施教育訓練後，始得執業。 有本辦法第三條各款情形之一者，不得擔任代客駕車服務業之駕駛人。 代客駕車服務業經營者對有前項規定情形之人，不得僱用其從事代客駕車服務業之業務。 已取得計程車執業登記證者，得直接申請受僱，向經營業者申請領取代客駕車服務證。	服務業者應徵，由業者依規定檢核有關資格等，始得執業。 二、規定不得從事代客駕車服務駕駛的消極資格情形。 三、禁止代客駕車服務業經營者，僱用有第一項規定情形之人。 四、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十四條之規定。 五、已經有計程車執業登記證，因已通過駕駛資格認定，可直接領取代客駕車服務業執業登記證。
第十三條	（提供代客駕車服務勞務條件之說明） 從事代客駕車服務業之駕駛人於提供代客駕車服務前，應與消費者確認服務內容，依公路主管機關規定及本辦法第九條規定公告費用，向消費者揭露代客駕車之契約及其他提供代客駕車服務之條件。	一、規定代客駕車服務之駕駛人，於提供消費者代駕服務時，應事先與消費者確認服務內容。 二、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十五條之規定。
第十四條	（代駕執行程序與證明） 代客駕車服務之駕駛人於提供服務時，應遵守如下之程序： 一、代客駕車服務前，應出示及佩掛公司服務證。 二、執業時應穿著所屬業者之制服。	一、規定執行代客駕車服務之駕駛人於提供消費者代駕服務時，須出示及佩掛公司服務證，以利識別。 二、規定執業時應穿著所

條 次	內 容	法規說明
	三、接受消費者請求代客駕車服務時，於到達代客駕車服務起點與目的地，均應向其所屬業者回報。 四、從事代客駕車服務之駕駛人，應配備具有衛星定位系統功能之通訊工具，並保持暢通。	屬業者之制服。 三、接受消費者要求代客駕車，於到達服務地起點與目的地，均應向代客駕車服務之業者回報。 四、考量對消費者安全性之要求及我國無要求業者須配屬跟隨車，因此，規定從事代客駕車服務之駕駛人，應配備具有衛星定位系統功能之通訊工具，並保持暢通。 五、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十六條之規定。
第十五條	（有關消費者權益保障事項之教育訓練） 代客駕車服務業經營者對其所屬從事代客駕車服務業之駕駛人，為使其業務能正確執行，應就公路主管機關規定之費用標準、服務提供條件之說明方法、提供安全駕駛的教育訓練及其他有關消費者權益保障事項，實施教育訓練。	一、規定代客駕車服務業經營者對於其所屬從事代客駕車服務業之駕駛人，能正確執行代客駕車服務業務，應給予教育訓練。 二、參考日本汽車代駕業適正化之法律第十八條之規定。
第十六條	（簿冊或電子檔案之備查） 代客駕車服務業經營者應依公路主管機關之規定，在營業所備置經營者之資料、代客駕車服務業駕駛人名冊及應登記事項之相關簿冊或電子檔案，並記載必要事項。 除前項規定外，代客駕車服務業經營者應	一、規定代客駕車服務業經營者須依公路主管機關之規定，在其營業處所備置代客駕車服務業駕駛人之名冊等，及記載必要的事項。

條 次	內 容	法規說明
	依公路主管機關之規定，在營業所備置提供代客駕車服務之申訴處理簿冊或電子檔案與專線，且記載下列必要之事項。 一、每日代客駕駛執行之起訖時間、地點與收費情形。 二、因代客駕車服務之申訴案件，處理結果。 三、其他交通部指定之事項。	二、規定代客駕車服務業經營者須依公路主管機關規定，在其營業處所備置提供代客駕車服務之申訴處理簿冊紀錄等文件。 三、參考日本汽車代駕業適正化之法律第二十條之規定。 四、考量行政檢查的目的性與必要性程度。
第十七條	（報告及進入檢查） 公路主管機關在本辦法施行目的範圍內，對於代客駕車服務業經營者，得要求其提供業務上相關之報告或資料，得進入業者之營業所檢查簿冊或電子檔案、資料及其他物件，或對相關人提出詢問。 依前項規定進入檢查之職員，應出示身分證件。	一、規定公路主管機關依本辦法實施的必要範圍內，對於代客駕車服務業經營者，得要求其提供業務上相關的報告或資料；及進入檢查。 二、規定進入檢查的職員，應出示身分證件。 三、參考日本汽車代駕業適正化之法律第二十一條之規定。
第十八條	（罰則） 代客駕車服務業經營者，違反本辦法第八、九、十一至十七條或依本辦法所發布之規定者，公路主管機關對該代客駕車服務業經營者得依公路法第七十七條第三項規定處罰或執行，並令其限期改善。	一、規定代客駕車服務業經營者有違反規定者，依公路法第七十七條第三項規定處罰。 二、公路法七十七條第三項規定，增修加入對代客駕車服務業之規範。

條 次	內 容	法規說明
		三、參考日本汽車代駕業適正化之法律第二十三條之規定。 四、規定違反本辦法第八、九、十一至十七條規定，分別依公路法第七十七條第三項，予以處罰或執行。 五、第三條為業者之消極資格要求，如不符合則不予許可，屬行政處分之權限。第六條為公開許可證之要求，屬訓示規定。後續業者正式營運時，須再依第九、十一條規定公開其收費標準與服務契約。所以違反第六條之要求，尚無必要即予以處罰。 六、公路法第七十七條三項配合修正為：計程車客運服務業、代客駕車服務業違反依第五十六條、第五十六條之二所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法

條 次	內 容	法規說明
		申請核准，經營計程車客運服務業、代客駕車服務業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業。
第十九條	（勒令歇業） 公路主管機關對有該當下列各款情形之一，對於該行為人、代客駕車服務業經營者得依公路法第七十七條第三項勒令其歇業： 一、代客駕車服務業經營者，未依本辦法第五條規定提出申請，或未獲得認定者。 二、依本辦法第七條第一項規定，被廢止認定代客駕車服務業之經營者。 三、除前二款所列情形外，符合第三條各款情形之一者，而經營代客駕車服務業。	一、規定公路主管機關對代客駕車服務業經營者有違反相關規定情形，得勒令其歇業。 二、公路法第七十七條第三項，新修正加入對「代客駕車服務業經營者」，得為勒令其歇業之規範。 三、參考日本汽車代駕業適正化之法律第二十四條之規定。
第二十條	本辦法施行日期，由交通部另定之。	

附表一

代客駕車服務業設立登記申請書

年 月 日

公司名稱		地 址		電話 號碼	
負責人 (代表人) 姓名	(簽名蓋章)				
機構 組織	公司組織 (或自然人)		合夥		
公司登記 證明文件	發給日期		字號		
主要營業所 地址					
其他營業所 名稱、地址					
消費申訴專線			消費申訴網址		
附註	一、本表一式二份。 二、應隨本表檢附： 1.負責人身份證明文件。 2.公司登記證明文件或合夥契約。 3.執行安全駕駛管理業務之人其姓名及地址。 4.警察刑事紀錄證明書				

5.4 法制化的局限

政府透過法制化監督管理經營者以維護市場秩序，其優點為安全、公平、有利於管理。雖然政府建立了安全、公平、可行的制度，但社會上總有不守法走偏門的投機者，例如計程車的白牌車違法攬客、遊覽車業及貨運業的靠行等狀況，這些都長期困擾著主管機關。所謂「徒法不足以自行」，代客駕車法制化之後有待持續關注的問題，如無照營業、低價不公平競爭等現象必然發生，唯有嚴格執法及教導民眾守法；而推廣代駕之宣傳活動必須由政府與相關業者共同努力。

第六章 結論與建議

為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，目前國內已有業者提供「代客駕車」服務，在國際上以日本對於業者的管理制度最為健全。本研究透過蒐集國際「代客駕車」相關案例，並實地考察日本及韓國管理及運作概況，以研擬適合我國現階段管理之方案，以利民眾使用，俾減少酒駕行為，保障用路者的安全。

6.1 結論

- 一、我國代客駕車服務係以計程車客運服務業（車隊）為主，提供專線預約、現場排班與超商互動式多媒體資訊平台(如 ibon)等叫車方式，由地方交通主管機關邀集業者訂出參考服務費率，再透過警察局、計程車業者等推動酒後代客駕車相關宣導措施。另尚有新興專營代駕服務之公司，係自行招募駕駛，提供駕駛與客戶之間的媒合服務，屬其他汽車服務業或資訊服務業。同時，要求駕駛員具有職業駕照、五年以上的駕駛年資、無刑事紀錄等從業資格，並投保代駕責任險，服務費率較為彈性。
- 二、根據文獻回顧國際主要 8 個先進國家與我國進行比較，包括是否有業者提供代客駕車服務，所因應的管理法規等，茲彙整如下表 6.1 所示：

表 6.1 與國際主要國家比較代客駕車管理及現況

國家	管理法規	代客駕車現況
我國	無	計程車客運服務業或新興代駕公司提供代駕服務
德國	無	尚未查詢到有類似服務
美國	無	有業者提供代客駕車服務
英國	無	業者的營運方式類似現行 Uber (Drive U Home)

韓國	無	代駕公司(KAKAO DRIVER)及個體戶駕駛人
新加坡	無	業者有類似的服務(Drive Home Service)
香港	無	專業代客駕駛有限公司(HKPVD)
加拿大	Oshawa 市 代駕法規	計程車業者或代駕公司
日本	專法規範	代駕公司提供服務

三、根據實地考察日本及韓國代客駕車服務管理及運作概況，歸納如下：

(一) 日本代客駕車訂有日本代客駕車行業專法（汽車代理駕駛行業適正法），代客駕車業者必須接受公安委員會的認證，駕駛客戶車的司機必須有職業駕照。執業模式為二人一組，一人駕駛客戶車，另一人駕駛另一輛汽車尾隨，跟隨車全程錄影，以計費器計算車資。代理駕駛業對於客戶及使用的跟隨車，須投保損害賠償保險。訂有專法之優點是嚴格管理代駕業者，維持一定服務品質，保障消費者安全及權益；缺點為執行代駕成本較高，收費方式為計程車費率的 1.3~1.5 倍。

(二) 韓國代客駕車尚無專法及相關法規規範，採申報制，業者向營業所在地的稅務署進行申報。營業模式彈性，可一人駕駛客戶車，服務完成自行搭車或騎車離開，代客駕車之保險費用係由代客駕車業者自行決定。優點為從事代客駕車公司及駕駛人眾多，採市場競爭，消費者支付較為便宜之代駕服務費用，同時以科技(app 叫車、手機記錄起迄點)、簡便的方式執行代客駕車；缺點為未規範代駕公司及駕駛人資格，業者削價競爭，影響服務品質。

四、對於我國代客駕車服務市場，須考量產業的規模、產生問題的

大小、對既有及新進業者的影響、以及實施管理的成本與效益等，以研擬妥適、衡平的管理方式，本研究提出三項不同強度之管理方式比較如下表 6.2。我國目前代客駕車服務市場在規模方面，經評估尚屬少量；在消費爭議方面，目前爭議及事故件數少且受到業者良好控制；在新創業者投入及經營方面，新創業者以較嚴格的自我管理方式提升服務品質，以提供消費者另一種選擇。鑑於我國代客駕車服務市場仍屬起步發展階段，根據前述分析並參研商會議與會單位之結論，初步可透過研訂消保法規範之定型化契約範本及其應記載及不得記載事項，明定執業駕駛人基本資格及保險額度等法制化方向辦理。

表 6.2 法制化管理方案比較表

方案比較	修法時程成本	涉及權責單位	業者及駕駛人的資格要求	消費者保護	監督管理	業者發展
消保法規範之定型化契約範本及其應記載及不得記載事項	時程最短	目的事業主管機關(交通部)	業者可要求駕駛人須有職業駕照	以定型化契約保障消費者	以定型化契約規範業者責任	規範較少，依市場需求決定其發展
修正公路法授權訂定代客駕車服務業管理辦法	時程居次	交通部、直轄市及縣(市)政府	政府可規範業者及駕駛人資格	可完整規範消費者與代駕公司及駕駛人間的權利義務關係	可完整規範全國與地方因地制宜事項	訂定基本服務品質、科技管理
制定新法	時程最長	交通部、直轄市及縣(市)政府	政府可規範業者及駕駛人資格	可完整規範消費者與代駕公司及駕駛人間的權利義務關係	可完整規範全國與地方因地制宜事項	訂定基本服務品質、科技管理

五、有關其他可行酒駕防制策略，本研究彙整我國及歐美亞洲等主要國家對於酒後駕車之防制策略，詳如表 6.3。國際上對於酒駕防制的法律規範，趨向降低酒駕認定標準、提高罰則，以及對特定族群如再犯、年輕者的規範等。我國防制酒駕相關法規亦經過多次修正，趨向降低酒駕認定標準、提高罰則。此外，相關國家對於酒駕防制採行的治療與監控方法，透過如酒駕者診斷與治療、汽車酒精鎖、酒駕犯監視等作法可有效減少再犯，我國則缺少此類矯正酒駕者行為的作法。

表 6.3 各國酒駕防制策略彙整表

	法律規範	執法策略	治療與監控	預防、干涉、溝通與宣導
我國	1. 酒駕濃度標準降低、罰鍰額度提高。 2. 酒駕再犯者，採最高額處罰。 3. 增訂闖越酒駕攔檢點之處罰。 4. 刑法將行為人吐氣達標即構成犯罪，並「提高加重結果犯法定刑」。	1. 道安系統整合推動酒駕防制作為 2. 加強酒駕執法巡邏攔檢	法院可判處強制治療	1. 落實防制酒駕宣導作為，建立酒駕零容忍觀念。 2. 交通部、各縣市政府結合民間社團，如餐飲職業工會、計程車工會、停車場管理業者與 NGO 社團等辦理反酒駕與推廣代駕等活動。
美國	1. 吊扣/吊銷駕照 2. 車內禁放酒瓶 3. 加重高 BAC 罰責 4. 拒絕酒測刑罰 5. 降低再犯者的酒駕認定標準值	1. 公開酒測點 2. 提高見警率 3. 酒精檢測器	1. 酒駕者診斷與治療 2. 汽車酒精鎖 3. 車輛和車牌制裁 4. 酒駕犯監視	1. 使用酒精診斷及簡要矯治 2. 酒類飲料服務責任(酒類供應商責任法)
日本	1. 交通安全對策總部發布「關於消滅酒後駕車的要求」 2. 除處罰酒駕當事人，亦處罰助長酒後駕車者(提供酒、車、同乘者)	1. 內閣府、警察廳、法務省、厚生勞動省、國土交通省、防衛省等「執行習慣性酒後駕駛	累犯強制進行醫療評估	1. 全國性、地方性、國際的等交通安全協會等民間組織推動道安工作 2. 積極向社會大眾訴求根絕酒醉駕車的違法 3. 促進代客駕車服務的普及 4. 對於酒醉駕車可疑人士的

		的相關措施」 2.創造不允許酒後駕車的社會環境 3.宣導嚴格取締酒後駕車的違法行為		通報訓練
韓國	韓國道路交通法依酒精濃度值分級處刑事罰	交通安全法確立交通安全的基本計畫		國務院總理室確立交通安全綜合之對策措施，採取能達成目的的各種策略
英國	1.降低酒駕認定標準 2.降低年輕駕駛人酒駕認定標準	1.加強執法 2.放寬實施酒測的標準 3.隨機酒精濃度檢測	1.酒醉駕車治療課程 2.汽車酒精檢測啟動鎖	高風險酒駕人列管方案
德國	在其道路交通法及刑法規範，分級處罰			酒駕防制策略，以宣導方式影片、手冊等為主。
香港	其道路交通條例的規範，酒駕處罰分 3 級與累犯			酒駕宣導活動：書面文宣宣導駕駛人酒駕生理變化以及法律上之責任、設置網頁、實體宣導活動。
加拿大	BAC 達 0.08g/dL 者視為犯罪行為；0.05-0.08 者須受行政處罰；對於 21 歲以下或是新手駕駛，則不得有酒精濃度，BAC 為 0。	執法單位的取締行動	累犯強制進行醫療評估	1.啤酒公會反酒駕活動、贊助道安監測、舉辦圓桌會議 2.媽媽反酒駕協會 3.行動紅鼻子代理駕駛服務
新加坡	1.累犯加重處罰 2.酒駕累犯致人重傷或死亡者，法院可判處六次以下鞭刑			1.定期舉辦反酒醉宣導 2.聘任反酒駕大使 3.鼓勵民眾共同參與反酒駕的運動，杜絕酒駕

6.2 建議

一、目前我國代客駕車服務市場仍屬起步發展階段，初步建議可研訂消保法規範之定型化契約範本及其應記載及不得記載事項。若後續代客駕車服務市場規模成長，再循序漸進，採取較高強度之管理，可參採修正公路法或制定新法二種方式，以修正公路法方式較制定新法時程來得快。

二、有關後續可應用於酒駕防制的建議包括：

（一）制定「道路交通安全基本法」

日本根據交通安全對策基本法規定，擬定全國性交通安全對策計畫，由交通安全對策總部發布「關於消滅酒後駕車的要求」；韓國根據交通安全法確立交通安全的基本計畫等，都是透過法案規範以國家的力量推動國家型道路安全(包含防制酒駕)計畫。建議我國可仿效日本，制定「道路交通安全基本法」，以法律規定各級政府交通安全組織體制、交通安全計畫、政策運作機制等制度，確保道路交通安全工作的順利推動。

（二）推動整合性執法策略

各國對於酒後駕車取締多採提高見警率，嚴格取締酒醉駕車違法行為等，為有效減少酒駕肇事死傷人數的作法。然由於酒駕肇事防制涉及層面甚多，日本政府整合相關部會分工「執行習慣性酒後駕駛的相關措施」，推動全面性與綜合性的對策，酒駕防制效果顯著。建議我國內政部警政署應持續落實嚴正執法，並配合法務部及交通部積極推動連帶處罰的立法。酒駕肇事防制亦涉

及司法、衛生、勞動、教育、宣導、監理、工程等面向，治本之道必須結合相關單位力量共同努力，始能竟其全功。

（三）扶植民間組織協助政府推動交通安全工作

各國在防制酒後駕車的宣導工作上，結合民間團體，如餐飲工會、運輸業者、NGO 社團等辦理反酒駕活動，積極向社會大眾訴求根絕酒醉駕車違法行為，同時也透過宣導活動，推動代理駕駛或促進代客駕車服務的普及。國際上有許多知名的反酒駕組織，如媽媽反酒駕協會（Mothers Against Drunk Driving，MADD），日本亦成立有全國性、地方性、國際性交通安全協會組織。這些民間組織力量龐大，可在酒駕防制上扮演重要的角色，建議我國應多鼓勵、扶植民間組織協助政府推動交通安全工作。

（四）建立鼓勵駕駛人守法制度

日本酒駕防制措施中，推動「五年無違規者升級黃金駕照」、「對於持有黃金駕照者可與廠商合作推行消費折扣措施」等作法，值得我國學習。過去國內對駕駛人管理以處罰為主，無激勵管理的措施，此即簡單的棒子與蘿蔔運用之道理，鼓勵駕駛人守法，建立優良駕駛人駕照制度並與保險、消費等相連結。

（五）推動「助長飲酒駕車者」處罰

國際上對於酒駕防制的法律規範，趨向降低酒駕認定標準、提高罰則，以及對特定族群如再犯、年輕者的

規範等。我國酒駕相關法規同樣經多次修正，最近一次因刑法處罰要件明確且處罰重，相關法律規範應已可達到嚇阻酒駕之效果。相關國家對於酒駕防制採行的治療與監控方法，透過如酒駕者診斷與治療、汽車酒精鎖、酒駕犯監視等作法可有效減少再犯。以我國飲酒文化來看，好酒貪杯之人大多數無法控制自己，尤其在朋友慫恿下，更難以自拔，故建議採行「追究教唆犯及幫助犯的責任」，甚至必須處罰「助長飲酒駕車者」等措施。唯有連帶處罰（負連帶責任），產生集體監控效果，才可立即降低酒駕肇事案件。

（六）研議「對於酒駕累犯應導入矯正治療」

美國對於酒駕防制採行的治療與監控方法，透過如酒駕者診斷與治療等，平均治療方案可減少再犯及酒駕肇事案件 7-9%（Wells-Parker et al., 1995）。日本對再犯率很高的累犯，究其原因乃酒精成癮症使然，並對患者採取治療措施、改善措施、啟蒙措施。建議研議對於酒駕累犯應導入矯正治療。

參考文獻

1. 內政部警政署 (2016)，近 5 年防制「酒後駕車」成效及肇事特性分析，擷取日期：2017 年 6 月 26 日，網站：<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=81451&ctNode=12598&mp=1>。
2. 交通部統計要覽，擷取日期：2017 年 6 月 26 日，網站：<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=59&parentpath=0,6>。
3. 臺北市政府交通局酒後代駕服務網頁，擷取日期：2017 年 6 月 26 日，網站：<http://www.dot.gov.taipei/ct.asp?xItem=33135748&ctNode=56008&mp=117001>。
4. 周文生、廖珮翎 (2014)，汽車酒後代理駕駛管理辦法之研議訂定，道路交通安全與執法研討會論文集，頁 101-111。
5. 周文生、廖珮翎 (2013)，汽車酒後代理駕駛制度之研究，道路交通安全與執法研討會論文集，頁 45-59。
6. 陳恩柔，計程車駕駛酒後代駕服務意願與影響因素之研究，2014，頁 8。
7. 黃慧娟 (2013)，防制酒駕之法制對策—兼論日本酒駕治理相關法律，交通學報，第十三卷，第二期，頁 87-118。
8. 黃慧娟 (2013)，日本汽車代駕業法制之探討，道路交通安全與執法研討會論文集，頁 45-59。
9. 蔡中志 (2000)，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌，第五二期，頁 21-23。
10. 蔡中志 (2010)。酒後駕車肇事防制對策之研究，交通學報，第十卷，第一期，頁 39-58。
11. 蔡中志 (2013)，「酒駕的防治，還要有不同的配套」，中華民國運輸學會，運輸人通訊，第一二八期。

12. 蔡中志、許祖銘（2016），酒駕防制回顧與前瞻，警察科技學院 80 周年校慶專書，頁 1-24。
13. 日本內閣府，国内外の常習飲酒運転者対策の状況，瀏覽日期：106.6.23
14. 日本代駕實況，第1912回例会平成29年4月10日，瀏覽日期：106.6.22
15. 相關專案研究報告書，如平成21年度常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究報告書
-<http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h21/houkoku.html>。
16. 行動紅鼻子（ **Operation Red Nose** ），參考網站：
<http://www.operationrednose.com>。
17. 德國酒後駕車之法律效果，參考資料
<http://www.polizei.bayern.de/verkehr/recht/index.html/2148>。
18. クム・ギジョン（韓国）、チョン・ヒョンジョン（韓国），韓国における交通安全教育および啓発活動，2014 年。
http://www.iatss.or.jp/common/pdf/iatss/composition/FY2014_Report_KR_Jp.pdf。
19. タクシー配車の次は“代行運転”--韓国で注目集める「KAKAO DRIVER」，2016 年。
20. Apsler, R., Harding, W., and Goldfein, J., (1987) The Review and Assessment of Designated Driver Programs As An Alcohol Countermeasure Approach, NHTSA Final report.
21. City of Oshawa, Business Licensing By-Law-Schedule N 120-2015, website:<https://www.oshawa.ca/uploads/16/Licensing-By-law120-2005.pdf>, accessed on Nov 21, 2017.
22. Dill, P. L., Wells-Parker, E., & Soderstrom, C. A. (2004). The emergency care setting for screening and intervention for alcohol use problems among injured and high-risk drivers: A review. Traffic Injury

- Prevention, 5, 278-291.
23. D'Onofrio, G., & Degutis, L. C. (2002). Preventive care in the emergency department: Screening and brief intervention for alcohol problems in the emergency department: A systematic review. *Academic Emergency Medicine*, 5, 627-638.
 24. DrinkingAndDriving.org, Website: [http : //www.drinkinganddriving.org/designated-driver-services/](http://www.drinkinganddriving.org/designated-driver-services/)
 25. Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes – A meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 914-923.
 26. Fell, J. C., & McKnight, A. S. (2013). Transdermal alcohol monitoring (TAM) in compliance with abstinence: Records from 250,000 offenders in the United States. Proceedings of the 2013 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference. Brisbane, Queensland. Retrieved from <http://acrs.org.au/files/arsrpe/Paper%2019%20-%20Fell%20-%20Alcohol%20and%20Driving.pdf>
 27. Fell, J. C., Langston, E. A., Lacey, J. H., & Tippetts, A. S. (2008). Evaluation of seven publicized enforcement demonstration programs to reduce impaired driving: Georgia, Louisiana, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Indiana, and Michigan (Report No. DOT HS 810
 28. Fell, J., Voas, R. B., & Lange, J. E. (1997). Designated driver concept: Extent of use in the USA. *Journal of Traffic Medicine*, 25(3–4), 109-114.
 29. Goodwin, A., Thomas, L., Kirley, B., Hall, W., O'Brien, N., & Hill, K. (2015, November). Countermeasures that work: A highway safety countermeasure guide for State highway safety offices, Eighth edition. (Report No. DOT HS 812 202). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

30. Guide to Community Preventive Services. (2012). Reducing alcohol-impaired driving: Publicized sobriety checkpoint programs. Retrieved from website: www.thecommunityguide.org/mvoi/AID/sobrietyckpts.html.
31. Hedlund, J. H., & Beirness, D. J. (2007). Use of warrants for breath test refusals: Case studies (Report No. DOT HS 810 852). Retrieved from the NHTSA website: www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Traffic%20Injury%20Control/Articles/Associated%20Files/810852.pdf
32. Hingson, R., Heeren, T., & Winter, M. (1998). Effects of Maine's 0.05% legal blood alcohol level for drivers with DWI convictions. Public Health Reports, 113, 440-446.
33. Holder, H. D., & Wagenaar, A. C. (1994). Mandated server training and reduced alcohol- involved traffic crashes: A time series analysis of the Oregon experience. Accident Analysis and Prevention, 26, 89-97.
34. Holder, H. D., & Wagenaar, A. C. (1994). Mandated server training and reduced alcohol- involved traffic crashes: A time series analysis of the Oregon experience. Accident Analysis and Prevention, 26, 89-97.
35. [https : //www.dryver.com/2017](https://www.dryver.com/2017)
36. [http : //www.police.gov.hk/ppp_tc/05_traffic_matters/rs_201610.html](http://www.police.gov.hk/ppp_tc/05_traffic_matters/rs_201610.html)
37. [http : //www.roadsafety.gov.hk/doc/Antidrink.pdf/2017](http://www.roadsafety.gov.hk/doc/Antidrink.pdf/2017)
38. IIHS. (2015). Alcohol-impaired driving: DUI/DWI. (2015, July). Retrieved from the IIHS website: www.iihs.org/iihs/topics/laws/dui?topicName=alcohol-impaired-driving
39. Jones, R. K., & Nichols, J. L. (2012). Breath test refusals and their effect on DWI prosecution (Report No. DOT HS 811 551). Retrieved from the NHTSA website: www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/811551.pdf

40. Kilmer, B., Nicosia, N., Heaton, P., & Midgette, G. (2013). Efficacy of frequent monitoring with swift, certain and modest sanctions for violations: Insights from South Dakota's 24/7 Project. *American Journal of Public Health*, 103, pp37-43.
41. Land Transport Authority of Singapore, (2017), New Regulations For Private Hire Car Drivers And Vehicles To Better Protect Commuter Interests, Retrieved from: <https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=59c466e2-8eff-46bc-8d60-f13bb00de4b2>
42. McCartt, A. T., & Northrup, V. S. (2003). Enhanced sanctions for higher BACs: Evaluation of Minnesota's high-BAC law (Report No. DOT HS 809 677). Retrieved from the NHTSA website: www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/EnhancedSanctions/
43. McCartt, A. T., & Northrup, V. S. (2004). Effects of enhanced sanctions for high-BAC DWI drivers on case dispositions and rates of recidivism. *Traffic Injury Prevention*, 5, 270-277.
44. Molof, M. J., & Kimball, C. (1994). A study of the implementation and effects of Oregon's mandatory alcohol server training program. Eugene, OR: Oregon Research Services Inc.
45. Namuswe, E. A., Coleman, H. L., & Berning, A. (2014). Traffic safety facts, Research note: Breath test refusal rates in the United States – 2011 update. Retrieved from the NHTSA website: www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/Breath_Test_Refusal_Rates-811881.pdf
46. NCHRP, Vol. 16. (2005). A guide for reducing alcohol-related collisions. Retrieved from the Transportation Research Board website: trb.org/publications/nchrp/nchrp_rpt_500v16.pdf
47. NHTSA, A Guide to Developing a Community-Based Designated Driver Program, 1994.
48. NHTSA, Traffic Safety Fact- Alcohol-Impaired Driving-2015 Data,

- 2016.
49. NHTSA. (2008). Traffic safety facts, Laws: Open container laws (Report No. DOT HS 810 882W). Retrieved from [www.nhtsa.gov/ DOT/NHTSA/Communication%20&%20Consumer%20Information/Articles/As sociated%20Files/810882.pdf](http://www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Communication%20&%20Consumer%20Information/Articles/As%20sociated%20Files/810882.pdf)
 50. Nielson, A. L., & Watson, B. (2009). The effectiveness of designated driver programs. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 20(2), 32-37.
 51. Potts, D. J., (2014), Regulation of Designated Drivers and Industry Consultation Initial Update, Retrieved from: https://www.oshawa.ca/residents/resources/MLELS_DD_corp-14-75.pdf
 52. Roth, R. (2015). 2014 survey of currently-installed interlocks in the U.S. Retrieved from http://www.rothinterlock.org/2014_survey_of_currently_installed_interlocks_in_the_us.pdf
 53. Schermer, C. R., Gentilello, L. M., Hoyt, D. B., Moore, E. E., Moore, J. B., Rozycki, G., & Feliciano, D. V. (2003). National survey of trauma surgeons' use of alcohol screening and brief intervention. *The Journal of Trauma: Injury, Infection, and Critical Care*, 55, 849-856.
 54. Shaffer, H. J., Nelson, S. E., LaPlante, D. A., LaBrie, R. A., Albanese, M., & Caro, G. (2007). The epidemiology of psychiatric disorders among repeat DUI offenders accepting a treatment- sentencing option. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 75, 795-804.
 55. Singapore Police Force, (2017), Annual Road Traffic Situation 2016.
 56. Stim, R, (2017), California Drunk Driving Fines & Penalties, Retrieved from: <http://dui.drivinglaws.org/california.php>
 57. Stuster, J., Burns, M., & Fiorentino, D. (2002). Open container laws and alcohol involved crashes: Some preliminary data (Report No. DOT HS 809 426). Retrieved from the NHTSA website: www.nhtsa.gov/people/injury/alcohol/OpenContainer/HS809426.pdf

58. Substance Abuse and Mental Health Services Administration (SAMHSA). (2007). Alcohol screening and brief intervention (SBI) for trauma patients: Committee on trauma quick guide. DHHS Publication No. (SMA) 07-4266. Rockville, MD: 2007.
59. Substance Abuse and Mental Health Services Administration (SAMHSA). (2015). Screening, brief intervention, referral, and treatment. Retrieved from www.samhsa.gov/sbirt
60. The Century Council. (2008). Hardcore drunk driving: A sourcebook of promising strategies, laws & programs. Retrieved from www.centurycouncil.org/drunk-driving/hardcore-drunk-driving-sourcebook.
61. The Royal Society for the Prevention of Accidents, Drinking and Driving factsheet, Retrieved from: <https://www.rosipa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/drinking-and-driving.pdf>
62. The Star, (2016), Designated driving companies upset with new Oshawa regulations, Retrieved from: <https://www.thestar.com/news/gta/2016/10/30/designated-driving-companies-upset-with-new-oshawa-regulations.html>
63. Voas, R. B., McKnight, A. S., Falb, T., & Fell, J. C. (2008). Update of vehicle sanction laws and their application: Volume I – summary (Report No. DOT HS 811 028A). Retrieved from the NHTSA website: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/811028a.pdf>
64. Voas, R. B., Tippetts, A. S., Fisher, D., & Grosz, M. (2010). Requiring suspended drunk drivers to install alcohol interlocks to reinstate their licenses: Effective? *Addiction*, 105, 1422-1428.
65. Wagenaar, A. C., & Tobler, A. L. (2007). Alcohol sales and service to underage youth and intoxicated patrons. Effects of responsible

- beverage service training and enforcement interventions. In Traffic Safety and Alcohol Regulation: A Symposium, June 5-6, 2006, Irvine, CA (Transportation Research Circular, No. E-C123, pp. 141-163). Retrieved from the TRB website: onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec123.pdf
66. Wagenaar, A. C., Zobek, T. S., Williams, G. D., & Hingson, R. (2000). Effects of DWI control efforts: A systematic review of the literature from 1960-1991. Minneapolis, MN: University of Minnesota School of Public Health.
 67. Watson, A., & Watson, B. (2014). An outcome evaluation of the 'Skipper' designated driver program. *Accident Analysis and Prevention*, 66, 27-35.
 68. Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillan, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, 90, 907-926.
 69. Zwicker, T. J., Hedlund, J., & Northrup, V. S. (2005). Breath test refusals in DWI enforcement: An interim report (Report No. DOT HS 809 876). Retrieved from: www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/809876.pdf

附錄 A 我國酒後駕車刑法修法歷程

編號	日期	刑法第一百八十五條之三內容	立法及修正理由
1	●1999 年 3 月 30 日新增 ●1999 年 4 月 21 日公布	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、拘役或三萬元以下罰金。	一、本條新增。 二、為維護交通安全，增設服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具之處罰規定，以防止交通事故之發生。
2	●2007 年 12 月 18 日修正 ●2008 年 1 月 2 日公布	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、拘役或科或併科十五萬元以下罰金。	照黨團協商條文通過
3	●2011 年 11 月 8 日修正 ●2011 年 11 月 30 日公布	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，處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金。 因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。	1. 按原刑法第一百八十五條之三規定酒駕行為之處罰為，一年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元下罰金，若因而致人死傷，則另依過失殺人或傷害罪處罰，惟其法定刑度分別僅一年以下或二年以下有期徒刑，顯係過輕，難收遏阻之效，爰先將刑法第一百八十五條之三第一項規定有期徒刑一年以下之法定刑度提高為二年以下有期徒刑。 2. 增訂第二項。查有關公共危險罪章之相關規定，除有處罰行為外，若有因而致人於死或致人於傷，均訂有相關加重處罰之規定，次查道交條例第三十五條有關酒醉駕車之處罰規定，除對行為人課以罰鍰外，若因而肇事致人受傷或死亡，亦另訂有較重之處分規定，爰參考刑法公共危險罪章相關規定及道交條例，對於酒駕行為之處罰方式，增訂因酒駕行為而致人於死或重傷，分別處以較高刑責之規定。又酒駕肇事行為，屬當事人得事前預防，故雖屬過失，但仍不得藉此規避刑事處罰，考量罪刑衡平原則，爰參酌刑法第二百七十六條第二

編號	日期	刑法第一百八十五條之三內容	立法及修正理由
			項業務過失致死罪，以及同法第二百七十七條普通傷害罪之處罰法定刑度，增訂因酒駕行為而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑，致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。以期有效遏阻酒駕行為，維護民眾生命、身體及財產安全。 3. 酒後駕車足以造成注意能力減低，提高重大違反交通規則之可能。行為人對此危險性應有認識，卻輕忽危險駕駛可能造成死傷結果而仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體法益。原依數罪併罰處理之結果，似不足以彰顯酒駕肇事致人於死或重傷之惡性。外國立法例不乏對酒駕肇事致人於死傷行為獨立規範構成要件之情形；如日本、香港、科索沃等。故增訂第二項加重結果犯之刑罰有其必要性。
4	●2013年5月31日修正 ●2013年6月11日公布	駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金： 一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。 二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。 三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。 因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。	一、不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯，不以發生具體危險為必要。爰修正原條文第一項，增訂酒精濃度標準值，以此作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準，以有效遏阻酒醉駕車事件發生。 二、至於行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達前揭標準，惟有其他客觀情事認為確實不能安全駕駛動力交通工具時，仍構成本罪，爰增訂第二款。 三、修正原條文第二項就加重結果犯之處罰，提高刑度，以保障合法用路人之生命身體安全。

附錄 B 我國酒後駕駛道路交通管理處罰條例修法歷程

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
1	●1968 年 1 月 24 日制定 ●1968 年 2 月 5 日公布 ●1968 年 5 月 1 日施行	第三十七條 汽車駕駛人有左列情形之一駕駛汽車者，處一百元以上三百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；因而肇事致人傷亡者，並吊銷其駕駛執照： 一、酒醉。 二、患病。 三、精神疲勞、意識模糊。 汽車所有人明知汽車駕駛人有前項各款情事之一，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。	法律制定
2	●1969 年 1 月 14 日修正 ●1969 年 1 月 27 日公布	第四十三條 汽車駕駛人有左列情形之一駕駛汽車者，處三百元以上六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照： 一、酒醉。 二、患病。 三、精神疲勞、意識模糊。 汽車所有人明知汽車駕駛人有前項各款情事之一，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。	第三十七條條次位移至第四十三條，並提高罰鍰金額。
3	●1975 年 7 月 11 日修正 ●1975 年 7 月 24 日公布 ●1976 年 1 月 1 日施行	第三十五條 汽車駕駛人駕駛汽車有左列情形之一者，處三百元以上、六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照： 一、酒醉。 二、患病。 三、精神疲勞、意識模糊。 汽車所有人明知汽車駕駛人有前項各款情形之一，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。	第四十三條條次位移至第三十五條
4	●1986 年 5 月 13 日修正 ●1986 年 5 月 21 日公布 ●1987 年 7 月 1 日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車有左列情形之一者，處九百元以上一千八百元以下罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照： 一、酒醉。 二、患病。	現行條文規定之罰鍰數額係六十四年修正時所定者，因社會經濟情況變動，已嫌偏低，顯不足以達成法律上之目的，爰斟酌實際情

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		汽車所有人，明知汽車駕駛人有前項各款情形之一，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。	形，將第一項序文所定罰鍰之上下限，酌予提高為四倍： 一、罰鍰修正為「九百元以上一千八百元以下」。 二、刪除第三款。
5	●1996 年 12 月 31 日修正 ●1997 年 1 月 22 日公布 ●1997 年 3 月 1 日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車有左列情形之一者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照六個月。因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再核發： 一、酒精濃度過量。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 三、拒絕接受為前二款測試之檢定。 四、患病足以影響安全駕駛。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有前項第一款、第二款或第四款情形，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。	一、吸食毒品或迷幻藥駕車者對於交通安全危害不下於酒醉駕車，爰增列第一項第二款。 二、酒後及吸食毒品迷幻藥駕車拒絕受儀器檢定之行為，如不予處罰，將無以落實取締，爰增列第一項第三款。 三、世界各國對本條之違規行為均採重罰予以遏阻，爰予提高罰鍰額度，本條例第六十七條、第八十六條第一項條文並配合予以修正。 四、為切合實際，貨幣單位由銀元改為新臺幣，並作換算。
6	●2001 年 1 月 2 日修正 ●2001 年 1 月 17 日公布 ●2001 年 6 月 1 日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有左列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照一年。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：	一、修正第一項，提高罰鍰，以遏阻違規。 二、增列第二項，明定汽車駕駛人違反第一項規定，於駕駛執照吊扣期

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		一、酒精濃度超過規定標準。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 汽車駕駛人經依前項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有前項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。	間，再有第一項情形者，再有第一項情形者，應加重其處罰，提高罰鍰並吊銷駕駛執照。 三、增列第四項，明定汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項第一款及第二款測試之檢定者，應移請受委託機構對其強制實施檢測。 四、第二項移列第五項，並作文字修正。
7	●2002年6月7日修正 ●2002年7月3日公布 ●2002年9月1日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有左列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊扣其駕駛執照一年；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： 一、酒精濃度超過規定標準。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 汽車駕駛人經依前項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有前項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕駛執照；如肇事致人	第一項中「禁止其駕駛」修正為「移置保管其車輛」，第二項及第三項中「並吊銷」修正為「並當場移置保管其車輛及吊銷」，及增訂第六項。

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。 第一項至第三項汽車駕駛人之罰鍰，不得依本條例第六十五條第一項第三款易處吊扣駕駛執照，其逾十五日後仍不繳納者，依法移送強制執行。	
8	●2005 年 12 月 9 日修正 ●2005 年 12 月 28 日公布	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；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： 一、酒精濃度超過規定標準。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照。 汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第一項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察	照黨團協商條文通過。

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		或依法令執行交通稽查任務人員，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。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。 汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。 前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第三項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。	
9	●2011年1月7日修正 ●2011年1月19日公布 ●2011年2月15日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；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： 一、酒精濃度超過規定標準。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十四歲之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。 汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第一項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。	一、第二項條文：「汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照。」，修正為「汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十四歲之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。」。 二、第八項條文中「第九十二條第三項」等文字，修正為「第九十二條第四項」。

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。 汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。 前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第四項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。	
10	●2012年5月8日修正 ●2012年5月30日公布 ●2012年10月15日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或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： 一、酒精濃度超過規定標準。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。 汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第一項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照；如肇事致人	一、原條文第二項後段其係為保護未滿十四歲之人而設，唯其條件限制在肇事的情況下，完全不足以保護。爰為保護兒童，且配合兒童定義，爰將其改列第一項，只要有酒醉、吸毒等情況下又附載未滿十二歲兒童，即加倍吊扣其駕駛執照期間。 二、第二項配合第一項之修正，酌作文字修正。其餘不予修正，維持原條文。

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。 汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。 前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第四項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。	
11	●2013 年 1 月 14 日修正 ●2013 年 1 月 30 日公布 ●2013 年 3 月 1 日施行	第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或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： 一、酒精濃度超過規定標準。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。 汽車駕駛人於五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有	一、鑑於近年酒後駕車肇事死亡人數有逐年攀升之勢，已居肇事原因之首，另依據內政部警政署統計一百零九年酒後駕車肇事致人死亡人數高達四百三十九人，較九十九年增加二十人，且近期仍接連發生酒醉駕車肇事致人死傷之嚴重事故，已凝聚社會各界對防制酒後駕車之高度共識，考量酒後違規駕車係屬影響道路交通安全或重大危害交

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
		告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車、吊銷該駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，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。 汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。 前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第四項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。	通秩序之違規行為，為遏止該類危險行為，爰參酌本條例第四十三條第三項對在道路上競駛、競技等危險駕駛行為，處最高罰鍰九萬元之規定，修正第一項規定罰鍰上限，由六萬元提高至本條例最高之罰鍰九萬元，下限仍維持現行規定。 二、為遏止汽車駕駛人心存僥倖及酒後違規駕車不當行為，現行對於汽車駕駛人違反第一項規定受吊扣駕駛執照處罰，在吊扣期間再有第一項情形者，其罰鍰即依最高額處罰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照，惟參照交通部公路總局統計分析，酒後違規駕車再犯率高達百分之三十一，為達有效嚇阻汽車駕駛人心存僥倖屢次再犯，爰修正第三項規定汽車駕駛人五年內違反第一項規定二次以上者，依

編號	日期	道路交通管理處罰條例	立法及修正理由
			最高罰鍰額處罰。 三、為防制酒後違規駕車，執行酒精濃度測試已為重點執法勤務，惟實務屢有酒後駕車之駕駛人拒絕停車接受稽查之情形，為有效防杜駕駛人拒絕停車接受稽查，強行闖越危及執法人員安全，爰修正第四項，並配合第一項修正，將罰鍰修正為九萬元，另同時施以道路交通安全講習。 四、其他各項未修正。

附錄 C 我國酒後駕車道路交通安全規則修法歷程

編號	日期	道路交通安全規則有關酒駕之條文內容	立法及修正理由
1	●1968 年 4 月 5 日訂定	第一百二十五條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車。 一、連續駕駛超過八小時。 二、酒醉、患病、精神疲勞、意識模糊。 三、赤足或穿木屐、拖鞋。	交通部交參字第 570410251 號、內政部臺內警字第 269528 號令
2	●1990 年 12 月 15 日	第一百十四條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過八小時者。 二、飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克以上者。 三、患病影響安全駕駛者。 四、營業客車駕駛人未依規定穿著制服者。 五、營業小客車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座者。	內政部臺內警字第 849047 號令、交通部交路發字第 7937 號令
3	●1997 年 11 月 22 日	第一百十四條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過八小時者。 二、飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克以上者。 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品者。 四、患病影響安全駕駛者。 五、營業小客車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座者。	交通部交路發字第 8679 號、內政部臺(八六)內警字第 8670671 號令
4	●2000 年 2 月 1 日	第一百十四條 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過八小時者。 二、飲酒後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克以上者。 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品者。 四、患病影響安全駕駛者。 五、營業小客車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定	交通部交路發字第 8902 號、內政部臺(八九)內警字第 8980137 號令

編號	日期	道路交通安全規則有關酒駕之條文內容	立法及修正理由
		放置車內指定之插座者。	
5	●2006 年 6 月 30 日	第一百十四條 汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過八小時。 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 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上。 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。 四、患病影響安全駕駛。 五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。	交通部交路字第 0950085038 號、內政部內警字第 0950870865 號令
6	●2012 年 10 月 12 日	第一百十四條 汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過八小時。 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 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05。 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 0.15 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.03。 四、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。 五、患病影響安全駕駛。 六、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。	交通部交路字第 10150149005 號、內政部臺內警字第 1010872170 號令
7	●2013 年 6 月 11 日	第一百十四條 汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車： 一、連續駕車超過八小時。 二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15 毫克或血	交通部交路字第 10250079561 號、內政部臺內警字第 1020872094 號令

編號	日期	道路交通安全規則有關酒駕之條文內容	立法及修正理由
		液中酒精濃度達百分之0.0三以上。 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。 四、患病影響安全駕駛。 五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。	

資料來源：蔡中志等人（2016）

附錄 D 相關會議紀錄

1. 106 年 6 月份第 1 次工作會議紀錄

採購案編號：MOTC-IOT-106-SEB008

採購案標的名稱：代客駕車服務制度之研究

時間：106 年 6 月 12 日下午 14 時

地點：交通部運輸研究所 7 樓會議室

出席者：

交通部運研所：張開國、葉祖宏、喻世祥、吳熙仁

研究團隊：蔡中志、王銘亨、許義寶

記錄：許義寶

討論議題

一、研究團隊：

（一）工作進度：

1. 已經將摘要投稿道路交通安全與執法研討會。

2. 分配撰寫內容及格式。

第一階段撰寫內容

國外

一、酒駕現況（含酒駕死傷、處罰規定—刑罰、行政罰）

二、防制酒駕的措施

（包括如：指定駕駛、裝設酒精鎖、處罰共乘者及賣酒商、行為矯治方式、宣導方式、執法方式、NGO 民間組織的合作與活動等）。

三、代客駕車之法制

(包括主管機關、業者資格、收費標準、消費者權益、保險及相關配套措施等)。

國內：國內酒駕、代駕問題

一、酒駕現況(含酒駕死傷、處罰規定—刑罰、行政罰)

二、防制酒駕的措施

三、代客駕車現況(我國無代客駕車法制)

王銘亨：美國、加拿大、新加坡

周慶東：德國、英國、香港

許義寶：日本、韓國

許志誠：國內

黃慧娟：綜整、9月研討會撰稿

(二) 日本訪問與座談會議計畫：透過(公財) 國際交通安全学会連絡安排，訪問及舉行座談會議行程，7月25日出發，7/26九州考察、7/27 福岡警察本部と自動車運転代行業者、7/28 東京都警視庁の警察署と國際交通安全学会(IATSS)、7/29 靜岡交通安全協會と自動車運転代行業者，7月30日返國。

二、交通部運研所：

- (一) 本次研究團隊參訪日本行程，除考察防止酒駕之代客駕駛制度外，若能連繫到日方對口單位，另請對防止酒駕之其他作法，如醫療機關、學校、相關業者之參與作法，請一併瞭解。
- (二) 本研究計畫完成時，須提出防制酒駕之代客駕駛法規草案，並請研擬相關具體之配套措施。
- (三) 請釐清防制酒駕代客駕車契約關係，及相關業者之責任。
- (四) 請蒐集日本代客駕駛業者與計程車業之關係，及日本消費者接

受此制度之原因。

(五) 請蒐集相關國家酒駕再犯之比率，及各國防治酒駕再犯之作法

(六) 有關研究團隊之參訪日本行程，交通部運研所相關成員視情況需要，亦參與一同前往考察。

三、研究團隊：

(一) 本次參訪日本行程，除安排考察防止酒駕之代客駕駛制度外，若能連繫到日方對口單位，另將蒐集、瞭解其他參與防止酒駕之機構，如警察機關、民間團體、學校、醫療、相關業者之作法。

(二) 本研究計畫完成時，將提出防制酒駕之代客駕駛法規草案，及研擬相關之具體配套措施。

(三) 有關防制酒駕代客駕車契約關係，及相關業者之責任。另日本代客駕駛業者與計程車業之關係，及日本消費者接受此制度之主要原因等，均將一併蒐集探討。

(四) 對相關國家酒駕再犯比率，及各國防治酒駕再犯之作法，先嘗試蒐集。

(五) 有關交通部運研所，配合研究團隊之參訪日本行程，將一併辦理相關行程安排。

主要結論

(一) 本次參訪日本行程，除考察防止酒駕之代客駕駛制度外，另將蒐集瞭解其他參與防止酒駕機構，如警察機關、民間團體、學校、醫療、相關業者之作法。

(二) 本研究計畫完成時，將提出防制酒駕之代客駕駛法規草案，及研擬相關之具體配套措施。

(三) 對相關國家酒駕再犯比率，及各國防治酒駕再犯之作法，先嘗

試蒐集。

- (四) 有關交通部運研所，配合研究團隊之前往日本參與座談會，將一併辦理相關行程及座談會議之安排。

2. 106 年 7 月份第 2 次工作會議紀錄

採購案編號：MOTC-IOT-106-SEB008

採購案標的名稱：代客駕車服務制度之研究

時間：106 年 7 月 6 日下午 14 時 30 分

地點：交通部運輸研究所 7 樓會議室

出席者：

交通部運研所：張開國、喻世祥

研究團隊：蔡中志、鄧學仁、許義寶

記錄：許義寶

討論議題

一、研究團隊：

(一) 有關 7 月 25-30 日訪問日本的行程規劃如下

7/25 傍晚抵達日本

7/26 考察日本九州相關之交通設施及防制酒駕標誌與宣導

7/27 參訪福岡警察本部與福岡交通安全協會及座談會議

7/28 參訪東京都國際交通安全學會（IATSS）與代理駕駛協會

7/29 參訪靜岡交通安全協會與汽車代理駕駛業者及座談會議

7/30 1940 啟程回臺北

(二) 參訪日本有關「代客駕車」的管理概況及議題

1、參訪日本相關機關瞭解「代客駕車」的法令及管理項目，如：主管機關、業者資格、收費標準、消費者權益、保險、相關配套措施及成效等。

2、瞭解日本「代客駕車」業者之經營方式，如：營運項目、實際營運方式、乘客的互動、所使用的車輛及設備等。

- 3、參訪日本防制酒駕的相關單位，及瞭解防制酒駕的措施及作法。
蒐集日本政府部門、執法機關、教育單位、道路安全組織、醫療院所、職業團體、及學術機構研究之資料。

二、交通部運研所：

- 1、參訪日本相關機關之訪談問題，請依不同單位，加以區分。
- 2、本次可著重在參訪日本之防制酒駕的政策，瞭解有何具體有效的作法。另蒐集其代理駕駛營運方式、與乘客的互動、所使用的車輛之問題；儘量記錄其實際執行之程序、作法。
- 3、在參訪前，先蒐集分析日本現行制度、飲酒文化，初步瞭解；訪談時對須補充或不清楚之處，以會議討論方式，尋求解答。對其相關政府部門、執法機關、教育單位、道路安全組織、醫療院所、職業團體、及學術機構等之文獻，亦一併蒐集。

三、研究團隊：

- 1、擬修正及整理依不同之參訪單位，列出不同對應之訪談問題。
- 2、本次重點在考察日本防制酒駕之政策，對其相關法令、制度及成效、代理駕駛營運方式、乘客的互動問題之解決方法。並紀錄（或拍攝）其實際執行之程序、作法。
- 3、在參訪前，蒐集分析日本現行制度、飲酒文化等文獻；訪談以針對式之補充或不清楚處，以會議討論方式為主。

主要結論

- 1、對參訪日本不同單位之初擬問題，請鄧學仁教授予以整理個別之訪談題目，包括警察機關、代駕業者、交通安全協會，區分不同面向之問題。
- 2、在參訪前，請許義寶教授先蒐集分析日本現行防制酒駕制度之文獻；有不足之處，再於本次參訪座談會議中提問。

3. 代客駕車服務制度研究計畫與國內業者座談會議紀錄

一、時間：106 年 6 月 29 日（星期四）10 時

二、地點：台北市中山區濱江街 136 號（大會議室）

三、主持人：蔡教授中志

紀錄人：許志誠

四、出席人員：詳如簽到表

五、周教授文生引言：

本研究團隊受交通部委託進行我國代客駕車制度的研究，由於實務上許多計程車業者均已推出代駕服務，期藉由本次座談會蒐集大車隊相關寶貴意見，提供後續研究重要參考。

六、主席致詞：

本次研究案二大規劃重點為建立代駕服務制度與酒駕防制相關作法，研究團隊會實際參考日本等國代駕制度的內容與操作方式。國內酒後代駕服務雖然尚未法制化，實務已有的優良作法值得學習，所遭遇的問題與相關建議，也期望透過制度化的規劃與推動能獲得改善或解決。

七、討論議題：

- （一）議題 1：代客駕車服務營運方式及服務內容（1）作業程序（業者端、乘客端）；（2）服務方式（電話預約、現場排班、7-11 ibon 系統）；（3）服務內容；（4）服務收費標準。
- （二）議題 2：司機遴選資格條件。
- （三）議題 3：消費爭議案例與處理。
- （四）議題 4：代客駕車服務產品行銷與市場競爭。
- （五）議題 5：管理制度與法規規範建議。
- （六）議題 6：營運現況（1）每月件數；（2）代客駕車服務需求特性（顧客層、時間（上班日、周末、例假日）、區域）。

八、討論內容：

(一) 陳經理：(簡報內容詳如附件 2)

- (1) 酒後代駕服務流程說明。
- (2) 司機遴選資格條件：1 年職業駕駛經驗、半年以上教育訓練、獲公司四星級以上評等，最重要須具備服務熱忱。
- (3) 代駕服務前，會與消費者簽訂代駕協議書與車輛檢查表（外觀、里程、車況等）。
- (4) 曾發生消費爭議：爭議案件非常少，曾發生司機忘記關大燈或疏忽未按里程超收費用等情事，公司均立即妥善處置，維護消費者權益。
- (5) 營運現況：每日約 25-30 趟次，每月約 1,767 趟次，產值約新台幣 900 萬元，相較中國大陸與韓國等國家，我國酒後代理駕駛市場規模過小。
- (6) 市場行銷：主要以 30-55 歲開車族為主要客群，透過自有傳媒、社群平台、關鍵字廣告、通路合作與外部傳媒等管道宣傳。
- (7) 建議：酒駕取締應嚴格，讓駕駛人不敢冒險，更避免危害其他用路人；公營停車場能協助張貼或跑馬燈等宣傳酒後代駕服務訊息。

(二) 李總經理：大車隊推出酒後代駕服務自 99 年 7 月開始至今已 7 年多，101 年臺北市公共運輸處才加入協助推動，宣導民眾多加利用。即使我們已是一整套的代客駕車服務，但這項服務現況營運績效仍待提升。

(三) 蔡教授：臺灣就是因為沒有代駕完整制度，目前都是計程車業者私下協助代駕，所以立法院、交通部才要建立法制來促進代駕，預定

明年制定法規、宣傳與推廣，相信會讓國內這項作法推展的很好。

（四）唐協理：

- （1）公司編列預算推廣酒後代駕服務，期待公部門也能協助宣導民眾多加利用，同時也能夠加強酒駕路檢頻率。
- （2）目前酒後代駕 10 公里以內原基本標準費率為 1,000 元，本公司已主動降價為 650 元，並加強宣導，業績仍無大幅成長。
- （3）酒商、飲酒場所等業者也應該負起連帶責任，主動告知消費者使用代駕服務，共同防制酒駕行為發生。

（五）李總經理：

- （1）使用酒後代駕服務趟次的增加，代表民眾可因而避免酒駕引發事故與減少社會成本損失，故除計程車業者外，販售酒類或飲酒場所業者應共同負擔責任，要有告知消費者勿酒後駕車，要使用代駕服務的義務。
- （2）坊間業者削價競爭（例如定價 650 僅收 350 元），消費者權益根本無法獲得保障。合格業者所提供的代駕服務，必須兼顧司機遴選訓練、車況維護、保險…等，公司必須負擔許多成本與風險。此外，我們的代駕服務內容也更為精緻，如提供至迄點及門的服務等。基此，酒後代理駕駛服務朝法規面制度化律定出來是很好。

（六）周教授：

- （1）代理駕駛制度要制定可以合法營運業者的資格條件，以及非法營運者的處罰罰則。
- （2）飲酒場所業者的連帶責任，要注意飲酒客人是否開車，並應與代

駕計程車業者緊密合作，主動告知可使用代駕服務。

(七) 蔡教授：前面提到酒商、飲酒場所等業者連帶責任部分，日本作法值得我們參考。日本對於酒駕駕駛人本人之罰則規定在「道路交通安全法」第 117、119 條，更在 2007 年直接修法規定「助長飲酒駕車者之罰則」，處罰對於飲酒駕駛「提供車輛者」、「提供酒類者」、「要求或委託共乘於飲酒駕駛之車輛者」等處罰五或三年以下有期徒刑，一百萬或五十萬日元以下罰金。

(八) 李總經理：公部門如有防酒駕、代理駕駛制度等宣導需求，本公司樂於提供車上影音平台進行宣導。

(九) 喻研究員：

(1) 過去代理駕駛服務定位為勞務承攬，屬於公司與消費顧客間私契約關係。日本代駕制度有法令制度化規範，本研究案的目的期望能將該服務提升為法令管制，包括公司型態規範，納入何種行業別（計程車、Uber、租車業者…）等均會研議，期讓制度推動更為順利。

(2) 請大車隊能於會後提供代駕服務流程中，包括消費者保護、保險、消費爭議處理、剛提及的迄點及門服務…等任何細節、棘手問題與相關建議，做為本研究案規劃時重要的參考。相關意見請於 106 年 7 月 6 日前傳送研究團隊與運研所。

(十) 周副總經理：國人酒後駕車的概況如何？實務上民眾使用代理駕駛服務，牽涉收費價位、消費習慣…等，為何日本等國能蓬勃發展？

(十一) 蔡教授：一般從交通事故實際發生件數分析涉及酒駕的件數，瞭解國內酒後駕車肇事情形。代駕制度規劃就是要建立規範，改變民眾習慣促進使用代駕服務。

(十二) 喻研究員：從代駕服務費率因素進行比較，亦即收費高低或哪些重要因素影響民眾的選擇；不限定特定業者，亦即提供服務端業者越多樣，使用代駕服務是否較多，值得後續探討。

(十三) 周教授：

(1) 現況代駕服務是採 1 人代駕，或 2 人 1 部車代駕？日本是雙駕駛 1 部車，且代駕司機要求資格條件高於計程車司機。

(2) 過去強調開車不喝酒，可能連帶壓抑喝酒意願，後續可採鼓勵使用代駕服務，開車者因車輛已能有妥適處理，無須再擔心後續問題，即能正常飲酒，亦可活絡經濟。

(十四) 李總經理：

(1) 原則上短程派遣司機 1 人代駕，若屬長程則以派遣 2 人 1 部車，且一定會先行告知消費者服務方式。

(2) 核算代理駕駛服務的費用，對比飲酒者返家與翌日返回取車 2 趟計程車與整晚停車等費用，其實並不高，應多加宣傳鼓勵使用。

(十五) 曾特助：代駕服務業者應該是要公司，期能兼顧消費者保護責任，以及對於司機資格、遴選與訓練等管理工作

(十六) 蔡教授：本研究將參訪日本國際交通安全學會、代駕協會、東京警視廳交通部等單位，並分別至東京與靜岡體驗城鄉代駕服務差異，期對日本代駕制度能有全盤瞭解。

(十七) 周教授：國內是否規劃機車代駕。

(十八) 李總經理：不建議推動機車代駕，目前也沒有這項服務。機車代駕不管是對派遣司機或是消費者風險相對都高。

(十九) 蔡教授：目前先以機車駕駛飲酒結束後，將機車停妥留於現場，搭乘計程車返家為宜。

九、主席結語：

本次座談會感謝台灣大車隊提供許多實務上的作法與寶貴意見，這些意見會納入研究規劃代理駕駛制度的參考，本研究期盼透過建立法制來促進代駕，讓國內這項作法能推展的很順利。

十、散會：12 時 15 分

代客駕車服務制度研究計畫與國內業者 座談會議	
會議時間	106 年 6 月 29 日 (星期四) 10 時
會議地點	台北市中山區濱江街 136 號 (大會議室)
主席	蔡中志教授 蔡中志
出席人員	周恆備
	曾弘義
	周仁成
	喻世祥
	周仁成
	陳心毅
	林念清
	許素誠

4. 代客駕車服務制度研究計畫與國內專家學者座談會議紀錄

一、時間：106 年 9 月 28 日（星期四）10 時 30 分

二、地點：桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號（科學館電子化會議室 2F）

三、主持人：蔡中志 教授

紀錄人：許志誠

四、報告人：黃慧娟 教授

五、與談人：

（一）前交通部運輸研究所所長 林大煜 教授

（二）道路交通安全督導委員會 徐台生 組長

（三）交通部運輸研究所 張開國 組長

（四）交通部運輸研究所 喻世祥 研究員

（五）台北市政府交通局 王湮筑 科長

（六）酒與社會責任促進會 傅鴻懿 執行長

（七）台灣酒駕防制社會關懷協會 林美娜 秘書長

（八）台灣大車隊 陳心毅 專案經理

（九）大都會車隊 王進發 台長

（十）群悅科技股份有限公司(台灣代駕) 劉子莊 執行長

（十一）中央警察大學交通學系 周文生 教授

（十二）中央警察大學國境學系 許義寶 主任

（十三）台灣警察專科學校交通管理科 王銘亨 副教授

六、主席致詞：

交通部為改善交通安全降低傷亡人數，訂定 2017 年至 2019 年我國道路交通安全目標（3 年減少 15%或 500 人），以及酒駕零

容忍。酒駕肇事造成生命財產的損失，社會對於嚴格取締酒駕惡質行為都有共識。政府各部會及民意代表對於防制酒駕課題亦非常重視，提出如提高罰則、增加矯正方式、強化執法、宣導教育與思考代駕等建議。本研究將研擬適用國內的「代客駕車」服務管理制度，提供主管機關擬訂相關交通安全策略及法令修訂之參考依據。

七、周教授文生介紹與談人：

研究團隊籌辦本次座談會，邀請產官學與民間機構共同與談。官方部分，邀請交通部、台北市政府交通局；民間部分，邀請國內推動酒駕防制相關社會公益組織；業者部分，邀請實際執行代駕服務計程車業者、國內新興的代駕公司；學界部分，邀請在該領域學有專精之學者，齊聚研討我國推動代駕相關議題之看法，研究團隊會綜整各位的意見，做為規劃我國代駕制度之重要參考依據。

八、報告內容與討論議題：

（一）報告內容(略)

（二）討論議題

- 1.代駕服務業歸屬之業別(運輸服務業或歸屬何種業別)
- 2.規範代駕服務業之法位階(公路法授權，增加代客駕車業別，並制定代客駕車業管理辦法；或另立新法)
- 3.主管機關(中央為交通部、內政部；地方為交通局、警察局)
- 4.業者資格
- 5.駕駛者資格
- 6.使用車輛(專用車輛、計程車、自用車、機車；車身標示)

7.收費標準、消費者權益、保險等相關配套

九、與談內容：

（一）林大煜教授

- （1）代駕服務分為狹義與廣義，狹義的代駕指由專業駕駛，這類代駕應有執行與應負擔責任的規範；廣義的代駕係指定駕駛。
- （2）代駕也應該探討相關配合措施，即要有誘因，如加重處罰、強化酒駕執法，迫使駕駛人去使用代客駕車。
- （3）日本推動代駕的作法值得我們學習，建議分析日本實施內容與我國現況進行比較。
- （4）美國推動指定駕駛措施多年已具有成效，如餐廳給予指定駕駛者的優惠措施、介紹「安心餐廳」等，建議可探討來推廣代駕服務。
- （5）法律對於提供車輛者、共乘車輛者，應制定共同制約連帶責任，促使酒駕者尋求代駕服務。
- （6）代駕服務應制定相關法規，才能對代駕司機、代駕公司所有規範，同時也能對消費者與業者所有保障。收取費率也應訂定上下限，確保服務品質避免獨占。

（二）徐台生組長

- （1）道安會最早於 2010 年起推動酒後代駕服務，主要在台北、新北、桃園、台中等地，實施當時為初略規範。2017 至 2019 年交通部交通安全目標為酒駕零容忍，而酒後代駕措施為所推動的相關配套。
- （2）酒後代駕措施涉及駕駛人、車輛與行業別管理，相關權

利與義務事項應以法律定之。但考量立法時程耗時，於公路法中增加酒後代客駕車業別，為能即時推動的作法。

- (3) 酒後代駕的法規，主管機關應為交通與警察機關，涉及主管與協辦；民眾與業者間的權利義務、定型化契約等也應於辦法中規範。至於契約要以中央統一或地方因地制宜而制定，可另行探討。
- (4) 收費費率制定是否考慮依計程車分區制定費率，並設定上下限。
- (5) 業者管理規範、評鑑、事故後賠償、保險配套、APP 叫車、顧客對代駕服務的評價、是否比照遊覽車 GPS 監控、業者設置監管中心系統等議題，提供研究團隊規劃時的參考。

(三) 主席 蔡中志教授

計程車現行代客駕車服務，若車輛僅保強制險，遇有受傷事故，如何處理？

(四) 台灣大車隊 陳心毅專案經理

- (1) 本公司向國內保險公司投保「代駕保險」，針對車體險與人身保險分別有 50 萬與 500 萬的保額。
- (2) 代駕收費費率的制定，建議考量城鄉差異，針對如台北或台東應有差別費率。

(五) 群悅科技股份有限公司(台灣代駕) 劉子莊執行長

- (1) 本公司自 2016 年開始營運，同樣有投保「代駕保險」，車體險為 100 萬保額，也都依法繳稅。去年營運下來已達 2 萬多趟次的服務，且僅有 2 次出險紀錄。

- (2) 業者會有嚴格的把關，以確保服務的品質與安全。本公司對於駕駛員的規範，司機必須有職業駕照、五年以上的駕駛年齡、良民證、有犯罪紀錄者就不得加入。
- (3) 相較日本透過法律嚴謹規範，韓國使用代駕服務情形更為普遍，依所公布的統計數據，從事代駕服務業公司達 7,000 家，計有 30 萬代駕司機，發展 14 萬個就業，每天代駕服務可達 70 萬趟次。
- (4) 代駕服務推動關鍵，除管理之外，費率是關鍵。代駕服務的費率應是經由開放市場，由市場機制決定價格，便宜合理的代駕費用，自然能吸引顧客使用。國內現況為初始階段，還不是立法規範的時機點，應開放讓代駕市場自由發展，可創造就業機會，解決酒駕問題。代駕業者與駕駛者只要去警察局登記，政府扮演監督角色，要立法規範，可等發展到 1,000 家公司時再來。同時也要提高酒駕罰責與執法重罰，促使民眾使用代駕服務。

(六) 台灣酒駕防制社會關懷協會 林美娜秘書長

- (1) 本協會與保險公司完成「非計程車業者代駕服務」保險報告，內容分析日本、韓國、中國等推動現況。
- (2) 國內代駕服務產業應以獎勵鼓勵先行、管理規範在後，且防制酒駕也須有配套措施。
- (3) 可以委託 NGO 進行代駕服務。
- (4) 未來選定試辦的城市，除雙北市都會區外，考量城鄉差異，亦可選定二線城市推動。
- (5) 代駕服務也可與異業(如酒商)結盟推動。
- (6) 代駕服務費率是關鍵，現行參考費率 1,000 元太貴，超過計程車費率 2 倍很難推廣。

(7) 代駕服務業別未來界定為計程車業或派遣業？相關管理辦法在建立規範時應該從寬，而執法應該從嚴。

(七) 台北市政府交通局 王湮筑科長

- (1) 目前所訂酒後代駕參考服務費率的上限，是希望業者能提供合適的服務，業者亦可考量尖離峰交通調整費用。
- (2) 日本 2015 年新聞報導，酒後代駕車輛的事故已是計程事故的 2 倍，原因可能有超時工作的情況。韓國代駕司機多於職業駕駛，有白牌車、價格惡性競爭衍生安全問題等，基於消費者保護，我國應立法規範，不是等到發展到一定程度後再納管。
- (3) 可先從定型化契約開始規範，中長期可從公路法運輸服務業著手。
- (4) 業者資格，不一定侷限計程車業者，APP 代駕公司亦可，但資格要有所限制。
- (5) 駕駛者資格，除職業駕照外，要有執業登記證。

(八) 酒與社會責任促進會 傅鴻懿執行長

- (1) 代駕司機一定要控管，除職業駕照外，應有更多的規範。
- (2) 代駕車輛不必控管，主要係由人去執行，控管人才能顧及服務品質與安全。
- (3) 代駕服務要考量保險費是否足夠。
- (4) 價格由市場決定，我們的實際案例，將價格降至 650 元(十公里內)，在北北基桃辦理，乘客與業者都能接受，成效良好。

(九) 台灣大車隊 陳心毅專案經理

- (1) 代駕駕駛以計程車的資格來規範最佳，因為制度已設有檢核機制，較不會有問題。因服務涉及顧客隱私，資格條件實不宜過寬。

(2) 價格由市場機制決定，仍應考慮服務品質。

(十) 台灣酒駕防制社會關懷協會 林美娜秘書長

(1) 贊同台北市政府交通局先從定型化契約開始規範。

(2) 主要仍是人的問題，派遣司機的問題，故司機的部分要做好規範。代駕服務的業別則不宜過度嚴格。

(3) 我國代駕剛起步，近期不需要仿效日本那麼完整的作法，仍應以鼓勵、獎勵先行，並輔以適度的規範。

(十一) 群悅科技股份有限公司(台灣代駕) 劉子莊執行長

(1) 支持對於司機資格予以限制，並給代駕業發展空間。

(2) 代駕服務到場後會先巡視車輛外觀，部分顧客基於隱私，不願車輛或車牌被拍照，故利用手機紀錄損傷，顧客確認後回傳公司。代駕過程每秒回傳定位，透過科技運用兼顧消費者的隱私與安全。

(十二) 中央警察大學行政管理學系 黃慧娟教授

(1) 韓國代駕業確實發展的很好，而日本的制度最為完整，本研究係以酒後代駕法制面探討為主。

(2) 日本代駕費率設定為計程車費率的 1.3 至 1.5 倍。

(3) 定型化契約要成立或有效，要有法律的規範，否則屬定型化契約範本，不具任何效力，主管機關僅能行政指導而無法以公權力介入。

(4) 良民證指警察刑事紀錄證明書。

(十三) 大都會車隊 王進發台長

(1) 代駕司機的資格應比照計程車駕駛，要有職業駕照與執業登記證。

(2) 代駕司機的駕駛年資亦應有所限制。

(十四) 主席 蔡中志教授

(1) 代駕費率可以不管，由市場機制決定，但駕駛人應該要

管，例如要有職業駕照、資格限制…等條件，大致上以計程車駕駛類似的資格。

- (2) 跟隨車是否需要納管？是否參考韓國使用機車？日本的代駕服務，除司機外，另配有跟隨車，具有錄影全程監控與計程計費等功能，相較韓國使用機車前往為顧客代駕，沒有跟隨車，成本低、價格相對便宜，產業自然也能發展。
- (3) 日本跟隨車的功能，我國立法時可思考透過新科技的運用予以取代，如 GPS 監控、網路科技傳送影像…等。
- (4) 代駕駕駛人不能有嚴重的犯罪，是大家的共識。依代駕公司現況對於駕駛司機的篩選機制，這些司機也可取得執業登記證。

(十五) 中央警察大學交通學系 周文生教授

- (1) 國內計程車執業登記證對駕駛資格的限制，為道路交通管理處罰條例第 37 條所規定的暴力犯罪，一般犯罪是允許的。考試主要係測驗駕駛對於道路地理環境、交通法規的認知。
- (2) 日本代駕司機要有職業駕照，且不得有任何犯罪前科紀錄；跟隨車只要車輛登記、車身標示，安裝計費表，並在途中錄影與發生狀況協助處理。

(十六) 交通部運輸研究所 張開國組長

- (1) 交通部要推酒駕零容忍，應先樹立交通安全的文化。
- (2) 以往防制酒駕都說喝酒不開車，但最近提倡的是開車不喝酒，也就是第一時間已決定不喝酒，後面就沒有代駕的問題。酒駕零容忍的策略是否一定要推一個代駕服務，讓民眾認為開車赴宴後可以喝酒，如果我們希望我們的文化如此，可能無法解決酒駕問題。韓國利用酒後

代駕服務的很多，但酒後駕車肇事的次數也是不少。

(十七) 主席 蔡中志教授

(1) 我個人原本的想法是要喝酒，就搭計程車去，交通安全就是要事先預防。酒後代駕服務制度的建立，就是讓民眾多一個選擇的機會，保障酒客的安全。研究團隊在日本考察的心得，代駕業者提倡「快快樂樂的喝酒、平平安安的回家」，酒駕防制與經濟共榮，不相違背。

(2) 政府的立場是喝酒場合就搭計程車前往，不會有後續酒駕問題要處理。酒駕防制的策略與方法很多，暫不在本次座談會討論。

(十八) 交通部運輸研究所 喻世祥研究員

(1) 政府的態度是願意正視代駕服務制度的發展，立法院也有委員支持代駕服務制度的產生。

(2) 香港、英國、中國對於跟隨車的規範，不像日本規範的那麼嚴謹，透過科技的運用，應可以減輕運作的成本，業者也可對不同路線、環境、顧客等有不同的因應措施。

(3) 本案推動可以在定型化契約與法制化二邊並行。定型化契約部分，針對顧客與駕駛如發生事故、人身、車輛或財物等民事糾紛時，可依契約來做處理。同時我們也會朝著法制化發展，由立法院與交通部來支持推動。

(十九) 群悅科技股份有限公司(台灣代駕) 劉子莊執行長

代駕業的發展，也可創造餐飲業與相關從事人員經濟收入，帶動經濟活絡。

(二十) 主席 蔡中志教授

(1) 福岡交通安全協會(縣級，日本各縣市都有)屬一般財團法人，有250人專職支薪人員，協助政府推動交通安全工作，如協助辦理違規講習或換照講習。我國酒駕累犯或再犯要增加講習時數至12小時、代駕

管理等，相關工作負荷都在政府部門，民間團體扮演的腳色仍非常弱。

(2) 日本至 2015 年成為世界最安全的道路，其交通安全體制非常完整。中央與地方都有交通安全對策會議，由交通安全對策基本法貫穿規範國家交通安全組織、政策運作機制，且各地方都有民間團體配合，民間組織力量龐大。

(3) 11 月初研究團隊將至韓國考察，研究其代駕制度。

(二十一) 林大煜教授

目前代駕業推廣情形，有無異業結合？

(二十二) 群悅科技股份有限公司(台灣代駕) 劉子莊執行長

酒後代駕業發展後，可及於旅遊、美容、商務、年長者醫療、汽車保養修護美容等服務，帶動其他產業發展。

(二十三) 台北市政府交通局 王湮筑科長

代駕服務立法規範是中長期一定要推動的工作，但因為現況還是會有些消費爭議。短期內可先製作定型化契約，以消保法之規定去訂定定型化契約，如汽機車租賃業，中央也未立法，但仍會訂定定型化契約規範。

九、主席結語：

感謝各位與會先進熱烈的討論與提供建言，研究團隊會綜整歸納各位所提的寶貴意見，著手研擬具體方案，以公路法來授權，制訂代客駕車業管理辦法，包含定型化契約等整套完整草案，研究團隊會先舉辦第三次座談會，邀請各界來協助檢視修正。完整方案預計今年年底就會完成，後續再交由行政機關推動。

十、散會：12 時 5 分

5. 代客駕車服務業管理辦法擬訂與國內產官學界座談會議紀錄

時間：106 年 11 月 17 日（星期五）14 時 30 分

地點：臺北市松山區敦化北路 240 號（交通部運輸研究所 10F 會議室）

主持人：蔡中志教授、葉祖宏副組長

紀錄人：許志誠

與會單位：

- （一）交通部路政司
- （二）交通部公路總局
- （三）交通部運輸研究所
- （四）內政部警政署
- （五）台北市政府交通局
- （六）新北市政府交通局
- （七）桃園市政府交通局
- （八）群悅科技股份有限公司（台灣代駕）
- （九）台灣大車隊
- （十）中華民國運輸學會（研究團隊）

葉祖宏副組長致詞：

本日舉辦代客駕車制度草擬座談會，涉及公路法授權與代客駕車服務業管理辦法草案之討論，未來若決定代駕業朝立法規範，草案內容將可提供交通部參考。

蔡中志教授：

研究團隊所研擬的方案，行業名稱命名為「代客駕車服務業」，並將該行業納入公路法規範，於公路法第 2 條第 16 款新增「代客駕車服務業」

業別，增訂公路法第 56 條之 2 用來授權訂定「代客駕車服務業管理辦法」，並於公路法第 77 條增訂違法罰則，期望以最小的修法程度，達到我國制度化之目的。

討論議題：

（一）公路法修正

1. 群悅科技股份有限公司(台灣代駕) 劉子莊執行長

（1）105.4.27 交通部函指台灣代駕為資訊服務平台，本質上屬民法居間契約，建議依消費者保護法、公平交易法、道路交通管理處罰條例規定辦理，應不屬於公路法汽車運輸業之範疇。

（2）這個產業發展之初，現階段以公路法規範實屬過早與過於倉促，建議放緩立法規範或後續從消費者與從業人員的角度，立專法規範。

2. 台灣大車隊 陳心毅專案經理

（1）代駕服務駕駛者資格應比照計程車從業司機的條件。

（2）支持對代駕服務立法納管規範。

3. 台北市政府交通局：公路法修正部分，無意見。

4. 新北市政府交通局：公路法修正部分，無意見。

5. 桃園市政府交通局：公路法修正部分，無意見。

6. 公路總局：就現行法規，本局認為該行業不屬於公路法特許汽車運輸業範疇。政策上朝公路法納管規範，本局無意見。

7. 交通部路政司

（1）案件緣由：多位立法委員詢問國內酒後代駕情形，交通部回應原則上朝納管法制化方向進行。

（2）有關群悅提及公文，原則上係指代駕服務不屬於公路法第 2 條第

14 款汽車運輸業範疇，但並非指不予納管。

(3) 研究團隊以公路法修法規範，以現有法制為比較可行的方式。

(4) 草案中有關公路法第 2 條第 16 款的文字，是否須特別強調代替“飲酒後”之消費者。

(5) 草案中有關公路法第 56 條之 2，無意見。

(6) 草案中有關公路法第 77 條罰則，無意見。有考量該罰則，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，對代駕業者是否過重之問題，基於衡平原則，避免其他運輸業利用代駕業較低的罰則，稱其為代駕業而規避原較重的罰則。

8.葉祖宏副組長：公路法第 2 條第 16 款之定義，公路法所指汽車是否含機車，草案是否包含機車代駕？

9.研究團隊回應

(1) 蔡中志教授：公路法第 2 條第 16 款之定義，特別強調代替“飲酒後”，主要為回應民意(回應立委)，以及代表政府在防制酒駕的一項措施。

(2) 周文生教授：在公路法九大運輸業、計程車客運服務業之外，新增「代客駕車服務業」業別。另日本法規也特別凸顯酒後代駕。

(二)「代客駕車服務業管理辦法草案」逐條討論

1.第一條：各單位無意見。

2.第二條：

(1) 台北市政府交通局：或其他消費者，建議改為或其他“有代駕需求者”。

(2) 研究團隊回應：照案改為或其他“有代駕需求者”。

（3）交通部路政司

第一項本辦法之主管機關為公路主管機關，建議刪除。

第一項第二款代客駕車服務業經營者，第一款已提業別，建議第二款無須再列。

第一項第四款執行安全駕駛管理業務之人，建議無須列出。

第一項第五款公路主管機關，因母法已訂，建議無須列出。

（4）研究團隊回應

蔡中志教授：草案訂的較為詳細，主要係讓看該辦法的人能清楚瞭解辦法內容。日本法規也有相同作法。

周文生教授：日本訂定比較詳細的內容，包括運輸安全管理人制度，值得我國借鏡，建議保留，甚至應反思我國相關運輸業管理辦法能否比照增訂。同意“主管機關”那部分予以刪除。

（5）葉祖宏副組長：前述交通部路政司刪除建議，從完整的角度來看，先予保留，後續交通部再從公路法脈絡整體討論。台北市政府交通局對定義的修正建議，公路法也應一併修正。第一項第四款“所僱用”之考量？

（6）研究團隊回應

鄧學仁教授：第一項第四款改為「執行安全駕駛管理業務之人：為執行管理代客駕車服務業營業上安全駕駛業務之人」。

（7）桃園市政府交通局：業者申請資格屬於何種業別未規範，如租賃業投入代客駕車應向何單位申請？

（8）研究團隊回應

蔡中志教授回應：業者只要符合辦法資格，均可申請。

周文生教授：小客車租賃業以租車為主，也允許短期間的代僱駕駛，此性質類似代駕服務。未來新訂代駕服務業後，可合併討論代僱駕駛之操作方式。

3.第三條：

（1）交通部路政司

草案比照計程車駕駛的資格限制，但計程車屬隨機攬客與代駕採預約服務，性質不同，小客車租賃業亦無此規範，建議回歸由各業者自行查核管理駕駛人。

處罰條例對計程車駕駛人執業條件的修正是否代駕業也跟隨修正

對公司經營者消極資格限制用意為何？

（2）台灣代駕：業者如何確認駕駛者前科資料

（3）台北市政府交通局：業者負責人犯罪是否連帶廢止整個公司營運？

（4）研究團隊回應

黃慧娟教授回應：本條文主要係在消費者保護與犯罪預防而設計，對照日本已較寬鬆。

周文生教授：日本限制為不得有前科，對於公司經營者考量恐有黑道圍事等情，所做之限制。

鄧學仁教授：日本代駕服務除預約外，司機也有隨機攬客之情況，若司機未經篩選，恐有以白牌車隨機攬客情形。

鄧學仁教授：負責人犯罪，公司營運可能會自行透過變更負責人等方式處理。

蔡中志教授回應：對計程車或代駕駕駛人執業條件未來未必採相同之限制。日本韓國考察均建議我們應對駕駛者加強管理。有關訂定對於

業者限制係參考「日本對經營者之限制，類似黑道圍事，佔據地盤」，將增訂於說明欄。

4.第四條：

(1) 桃園市政府交通局：計程車與代駕業之執業登記建議均統一由警察機關管理。

(2) 葉祖宏副組長：非單純由行政簡便，須回該業者管理，有關消極資格素行查核，由警察機關核發證明書，但對於該行業的評鑑或監督等，仍應回歸公路主管機關權責，故設計由公路主管機關接受登記。

(3) 台灣代駕：管理辦法實施之初，營業登記證可否暫不予規範。

(4) 研究團隊回應

周文生教授：警察機關核發刑事紀錄證明書後，由主管權責機關核對其消極資格外，並檢視是否符合其他申請條件。

蔡中志教授回應：本辦法通過，可由政府考量實際狀況再政策決定實施日期；依研究團隊的設計，本管理辦法對優良的經營業者是正面的幫助，無任何副作用，不會造成惡性競爭。

(5) 交通部路政司：法規設計除對業者核發執業登記證外，對個別駕駛者也要進行營業登記。建議對於駕駛人資格的確認與審查等責任，規劃由業者負責。

(6) 研究團隊回應

黃慧娟教授：本辦法確實只對經營者的管制，公路主管機關並沒有要介入對於駕駛者的管理。

(7) 桃園市政府交通局：對於營運範圍是否做規範？

(8) 研究團隊回應

周文生教授：代駕規劃並未如計程車有營業區域的概念，即並無營業

區域範圍之限制。

5.第五條：

(1) 交通部路政司

認定程序與認定證照之意思？

第一項申請書增列附表。

(2) 台北市政府交通局：第五款如為公司...意思為何？

(3) 葉祖宏副組長：允許自然人也可籌設，成立門檻是過低？

(4) 台灣代駕：自然人部分是否可籌設，有待商榷。

(5) 研究團隊回應

鄧學仁教授：修改為“申請程序與證照”。

研究團隊：申請書增列附表(一)、附表(二)。

黃慧娟教授回應：第五款部分，由研究團隊釐清，自然人或法人籌設？或予以刪除。另第五條第六款改為第五條第七款，增加第五條第六款檢附警察刑事紀錄證明書。

蔡中志教授回應：管理辦法的設計以降低門檻，讓大家可以從事，而不須像其他運輸業要很大的規模才能從事；安全把關，規劃透過雲端監控，運用科技，保障消費者安全。日本早期法規必須有跟隨車，增加進入門檻與費用均會增加。

6.第六條：

(1) 交通部路政司：認定證之用詞？

(2) 研究團隊回應

蔡中志教授回應：修改為公開“登記證”的義務。

7.第七條：

(1) 交通部路政司：管轄之，建議刪除。

(2) 研究團隊回應：同意刪除。

8.第八條：無意見。

9.第九條：

(1) 交通部路政司：營業處所明顯處是否增加網路標示？

(2) 台北市政府交通局：第九條業者依規定訂定收費標準，後面第十一條方提及公路主管機關所定之收費標準，建議對調。

(3) 台灣代駕：收費費率由主管機關或業者自行訂定，建議由市場機制決定。

(4) 研究團隊回應

研究團隊回應：增加…營業所之明顯處“與公司網頁”…。

黃慧娟教授回應：本辦法收費標準設計，考量地區條件不同，由地方交通主管機關因地制宜訂定。

蔡中志教授回應：同意第九條與第十一條對調。

10.第十條：

(1) 交通部路政司：

第一項是否提升以公路法規範，請研究單位帶回研議。

第一項…經營者“或代客駕車服務駕駛人”，建議刪除。

說明欄增加現行代駕公司所投保代駕保險如險種與金額概況。

(2) 台灣大車隊：事故責任若歸責於代駕公司，本公司有投保代駕保險，現行保險額度車體險 50 萬，第三責任險最高為 500 萬。

(3) 台灣代駕：本公司參考中國大陸模式，保險分二層處理，優先以第一層車主本身保險支應，若因此造成車主日後保險費用的調漲，由

代駕公司補貼保險差額；第二層則為代駕責任商業保險，現行保險額度包括車體險 100 萬，第三人與委託人的保險合計為 350 萬。

（4）研究團隊回應

蔡中志教授回應：研究團隊向二家代駕公司索取代駕保險保單內容供後續規劃參考。

蔡中志教授回應：研究團隊赴日本、韓國考察會議紀錄非常詳細，另國內已辦理三次研討座談會議紀錄，後續立法相關疑問亦可參考本案定案報告書內容。

11.第十一條：

（1）交通部路政司

營業處所之明顯處是否增加網路公告？

請研究團隊思考條文裡以契約或定型化契約呈現。

條文內是否提示應記載或不得記載事項？

（2）研究團隊回應

黃慧娟教授回應：增加…營業所之明顯處“與公司網頁”…。

黃慧娟教授回應：代客駕車服務契約範本已擬妥。

李銀英老師回應：日本定型化契約供業者參考，可直接引用；若由業者自行訂定契約，須送主管機關備查。

研究團隊回應：契約範本、應記載事項或不得記載事項等，不會訂於辦法中，而是其中的附件，且會由主管機關公告。

12.第十二條：

（1）交通部路政司

從事駕駛人之限制，是否回歸公司治理原則，由業者自我管理。

（2）台灣代駕：公司對於駕駛人已有無前科管制、也須認可其執業能力，並已由公司登記，基本上無須再做執業登記。

（3）研究團隊回應

周文生教授：有關核發登記證部分，保留原條文，或由公司自主管理

與自律，依辦法規範僱用合格駕駛人。

蔡中志教授回應：研究團隊朝前述自主管理方向，再斟酌本條文規範內容。

13.第十三條：

(1) 交通部路政司：應事先與消費者確認服務內容，所指內容，建議臚列。

(2) 台灣代駕：在提供代駕服務前，與消費者簽訂委託代駕協議，協議內容參考韓國日本實務操作，針對可能出現糾紛狀況做責任歸屬的認定，也經台灣律師審視是否符合台灣法令。協議內容，本公司願意提供研究團隊參考。

(3) 台灣大車隊：在提供代駕服務前，與消費者簽訂服務確認書，針對收取費用規則、車輛外觀檢查等前置作業有相關書面資料。本公司願意提供研究團隊參考。

(4) 研究團隊回應

黃慧娟教授回應：參考二大業者服務內容書面資料後，再行研擬概括條款。

蔡中志教授回應：服務內容等資料，請二大業者 e-mail 提供研究團隊參考。

(5) 交通部路政司：多元化計程車費率，係由當地地方主管機關公告運價範圍，各地區因地制宜，公告方式有訂上限與下限、僅公告上限或僅公告下限。代駕業可能也應有這樣的機制。

(6) 台灣代駕：代駕費率仍建議由市場機制決定。

(7) 研究團隊回應

周文生教授：法規說明可特別加註，業者建議由市場機制決定代駕費率價格。

14.第十四條：

(1) 台灣代駕：本公司駕駛人穿著制服、執勤過程有起迄點、出發到

達時間、行駛路徑等即時記錄。

(2) 台灣大車隊：本公司駕駛人穿著制服、有派遣記錄、車行軌跡記錄。

(3) 研究團隊回應

蔡中志教授回應：條文內登記證改為公司服務證。

15.第十五條：

(1) 交通部路政司：…公路主管機關規定之費用收取方式，係指？

(2) 台灣代駕：司機招募說明會、行前講習、行駛前影片介紹、服務SOP等瞭解服務內容。另介紹各式車輛的操作，確保操作順暢與安全。

(3) 台灣大車隊：本公司原已有例行之教育訓練，針對代駕司機每半年要執行回訓。

(4) 研究團隊回應

許義寶教授回應：費用收取方式改為“費用標準”。

蔡中志教授回應：教育訓練內容範圍應該增加，條文內容研究團隊會後再修改。本條文主要係賦予業者對員工做教育訓練，訓練實質內容由業者應視需求自行辦理。仍請二大業者提供教育訓練內容供研究團隊參考。

16.第十六條：

(1) 交通部路政司

是否增設申訴專線？由專人處理申訴案件？

記載必要事項，係指？

(2) 研究團隊回應

周文生教授：申訴專線納入第五條規範。

蔡中志教授回應：參考日本業者記載事項，選擇台灣可操作的方式，將必要的記載事項列舉出來。

17.第十七條：

(1) 交通部路政司：…所屬職員…，建議刪除

(2) 研究團隊回應：同意刪除。

18.第十八條：

(1) 交通部路政司：…或從事代客駕車服務之駕駛人…，建議刪除。

(2) 研究團隊回應：同意刪除。另將第 21 條併入第 18 條一起規範。

19.第十九條：

(1) 交通部路政司：內容類似裁罰基準的規範，是否訂於此條可再思考。

(2) 研究團隊回應：仍予維持。

20.第二十條：

(1) 交通部路政司：建議刪除。

(2) 研究團隊回應：同意刪除。

21.增訂最後一條

(1) 本辦法自發布日施行。

(2) 本辦法施行日期，由主管機關另定之。

(三) 綜合討論

1.新北市政府交通局：因代客駕車之駕駛車輛非僅在單一縣市行駛，屬跨縣市業務，建議代客駕車服務業之相關申請核准程序應由中央統一辦理。

2.研究團隊回應：涉及本項業務分工權責部分，建議後續於交通部相關會議再行討論。

主席結語：感謝各位與會先進熱烈的討論與提供建言，請研究團隊綜整歸納相關意見，著手修訂管理辦法相關內容。

散會：17 時

附錄 E 日本代駕制度與酒駕防制考察實錄

日本在酒駕防制以及實施代客駕駛制度上，均有完備的立法及豐富的實務經驗，研究團隊本於他山之石可以攻錯之精神，特地於 2017 年 7 月 25 日至 7 月 30 日赴日取經。本此參訪由於事先周詳的規畫，並與日方多次密切聯繫，方能得到日方大力協助，無論是參訪單位之多樣性，以及參訪時所提問題之具體性，均獲得令人滿意的成果。

首先，在參訪單位上，參訪團訪問到實際負責酒駕執法之福岡警察本部、民間團體協助政府推動交通安全活動之福岡交通安全協會、研究交通政策之國際交通安全學會、負責聯繫協調之全國運轉代行協會、與代駕發源地之靜岡縣運轉代行協會、以及當地業者「薄荷（ミント）代駕公司」，在薄荷公司他們開放了行控中心讓我們參觀，並且陪同我們跟隨代駕車去迎接來電的醉客，更引導我們到當地繁華街，見證代駕業者之實際經營方式，無論從上游的政策擬定到第一線的執法與實際經營模式，讓我們均能身臨其境，此行可謂成果豐碩，對於日本願意傾囊相授，令人十分感謝與感動。其中尤以最後一場在濱松大倉飯店的實地參觀後之檢討會，我們討論到深夜欲罷不能，更讓我們感受到日本人敬業的精神。

其次，在參訪時所提之問題上，由於日方參與三次座談會之代表，或為重量級的全日本代行協會丹澤忠義會長、或為參與「汽車代客駕駛行業業務導正化法」立法工作的山藤義憲事務總長、或為福岡縣警察本部交通部交通企畫課的岩永調查官、或為代駕公司的社長、甚至連學界大阪大學大學院工學研究地域總合工學の土井健司教授均列席指導，其中山藤義憲事務總長千里迢迢從廣島而來，更令我們研究團隊感動不已。

1. 福岡縣警察本部暨福岡縣交通安全協會

時間：2017 年 7 月 27 日 14：00-16：00

會場：福岡縣交通安全協會 3 樓（中會議室）

地址：日本福岡縣博多區千代 1-25-15

出席人員：

臺灣：

蔡中志	（中央警察大學	交通學系	教授）
鄧學仁	（中央警察大學	法律學系	教授）
李銀英	（中央警察大學	法律學系	講師）
周文生	（中央警察大學	交通學系	教授）
黃慧娟	（中央警察大學	行政管理學系	教授）
許義寶	（中央警察大學	國境學系	副教授）
喻世祥	（交通部運輸研究所	研究員）	

日本：

岩永調查官等 2 人（福岡縣警察本部）

久富安全部長等 2 人（福岡縣交通安全協會）

討論議題：

一、福岡縣為何特別重視防制酒醉駕車事件，甚至經由地方議會制定地方自治條例，規定業者與民眾有向警察機關通報酒駕事件的努力義務？

說明：

由於福岡縣在2006年曾經發生轟動日本全國的交通事故，因酒醉駕車而追撞同在橋上之前方車輛，當時前方車輛上之全家人被撞入海裡，事後雖然父母被救起，但3名年幼兒童卻不幸溺斃的事件，日本全國為此哀慟不已。

福岡縣於2011年又發生因酒醉駕車導致2名高中生被撞死的悲慘事件，地方人士於痛定思痛後要求地方議會應制定地方自治條例，除嚴格取締酒醉駕車外，並要求與出售酒類相關的業者（例如，飲食店、超商等）以及一般的社會大眾，於發現有酒醉駕車的可疑人士時，應立即向警察機關通報。

關於此，福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會彼此互相合作，經常在各地舉辦此類對於酒醉駕車事件的通報訓練，使一般社會大眾熟悉如何通報酒駕的程序，藉此結合民間團體與個別民眾的力量，共同致力於防制酒醉駕車事件之發生。

二、福岡縣議會所制定的地方自治法規比中央的全國性法規還要嚴厲防制酒醉駕車，其所收到的成效如何？

說明：

在2006年發生因酒醉駕車導致3名年幼兒童被撞入海裡溺斃事件後，由於媒體大肆報導，民眾也還記憶深刻，使得福岡縣2006年原本的酒醉駕車交通事故650件，到隔年的2007年就立刻降至366件。雖然已經有明顯改善，但福岡縣於2010年因酒醉駕車的交通事故仍有337件，竟然還是位於全國第1。

這其中由於福岡縣是日本全國第5大都市，人口也有5百萬之多，車輛擁有數因此很多，所以導致發生交通事故的件數很輕易就占全國第1，甚至酒醉駕車交通事故的件數自然就屬全國第1。若從人口數與車輛數平均計算，福岡縣發生交通事故的件數，應該是全國第10位。然而，很不幸地，福岡縣於2011年又再次發生轟動全國的2名高中生因酒醉駕車被撞死的交通事故，使得福岡縣「惡名昭彰」，致使全國民眾認為福岡縣是經常發生酒醉駕車交通事故的地方。因此，在2012年4月福岡縣議會通過「促進福岡縣根絕酒醉駕車運動自治條例」，影響後來2013年有171件、2014年有153件、2015年有156件、2017年6月目前為

止有63件酒醉駕車交通事故，明顯改善許多，獲得很大的成效。

三、福岡縣的地方自治條例如何具體實施促進根絕酒醉駕車的運動？

說明：

福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會，除了經常在各地共同舉辦對於酒醉駕車可疑事件的通報訓練外，也要求各企業及出售酒類的業者等，例如飲食店餐廳等簽署「根絕酒醉駕車誓約書」並辦理誓約登記，為社會的公共利益而共同宣誓防止酒醉駕車事故的發生，以提升企業形象。

從2012年4月開始向各企業及出售酒類的業者送出誓約申報書。由福岡縣警察本部委託福岡縣交通安全協會受理誓約申報後，再向福岡縣警察本部生活安全課辦理登記。經辦理誓約登記後的各企業或出售酒類的業者可獲得「根絕酒醉駕車宣言企業」的登記證以及相關的貼紙，以便於該企業或商店揭示或張貼。又因為肯定其對地方活動的貢獻。這些企業或業者可以在「參加地方政府採購投標資格審查」上加計點數。

從2012年4月開始經過4年的宣導，福岡縣於2017年5月總計有33231家企業與9631家飲食店餐廳等宣誓並辦理誓約登記，我們希望到2017年12月底能有50000家企業及10000家飲食店餐廳等辦理誓約登記。

另外，福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會共同向各級學校，從托兒所、幼稚園、小學、國中、高中等學校強力實施交通安全教育。由已退休的警察人員至各地宣導交通安全相關知識，並發送顏色明亮的愛心呼籲卡，由子女將根絕酒醉駕車的愛心呼籲卡拿回家交給可能飲酒的家人隨身攜帶，用愛的力量根絕酒醉駕車事故。

再者，福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會共同推動「同伴飲

酒留活口運動」。亦即，於民眾呼朋引伴去喝酒時，一定要留下至少1位不喝酒、不被勸酒的同伴，並在此同伴的衣服明顯位置貼上「我是汽車方向盤活口」的標幟。該出售酒類的飲食店餐廳等亦會配合制止勸酒行為，讓同伴飲酒的場合至少留下1名可以安全駕駛車輛並護送朋友回家的人。如此，縱然不使用代客駕車服務，亦可由朋友間的善意與愛心根絕酒醉駕車事故。

四、日本對於酒醉駕車事件有如何的處罰相關機制？

說明：

有關嚴格取締酒醉駕車事件的罰則及行政處分如表 E-1 所示：

表 E-1 日本對於酒醉駕車事件的處罰機制

區 分		內 容	罰 則	駕駛執照之處分（無前科紀錄時）
駕 駛 人	危險駕駛致死傷罪	因酒精等之影響致不能正常駕駛之困難狀態，仍行駛汽車（包含機車）致人死傷者，適用之。	「死亡」 1 年以上之有期徒刑 「負傷」 15 年以下之徒刑	撤銷駕駛執照（缺格期間為 5-8 年）
		在正常駕駛有障礙之狀態下，行駛汽車之結果；或陷於正常駕駛有困難之狀態下，致人死傷者，適用之。	「死亡」 15 年以下之徒刑 「負傷」 12 年以下之徒刑	同 上

	酒醉駕駛	身體有酒精含量而仍因酒精影響致有不能正常行駛車輛等（包含自行車等之輕車輛）之虞者，適用之。	5 年以下之徒刑或 100 萬日元以下之罰金。	撤銷駕駛執照（缺格期間為 3 年）
	帶有酒氣駕駛	身體有依政令基準值以上酒精含量之狀態下，仍行駛車輛等者，適用之。	3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金。	「0.25 毫升以上」撤銷駕駛執照（缺格期間為 2 年）
				「0.15 毫升以上」停止駕駛執照（缺格期間為 90 天）
相關人士	車輛等提供	明知而仍對於帶有酒氣且有酒醉駕車之虞者，提供車輛等之情形，適用之。	①5 年以下之徒刑或 100 萬日元以下之罰金。 ②3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金	與駕駛人同一基準
	酒類提供	明知有酒醉駕車之虞而仍對其提供酒類之情形，適用之。	①3 年以下之徒刑或 50 萬日元以下之罰金 ②2 年以下之徒刑或 30 萬日元以下之罰金	

	同乘者	明知其酒醉駕車而仍要求或委託運送自己且同乘之情形，適用之。	①3 年以下之徒刑 或 50 萬日元以下之罰金 ②2 年以下之徒刑 或 30 萬日元以下之罰金	
--	-----	-------------------------------	--	--

五、對於酒醉駕車可疑人士的通報訓練，是否有效防止酒駕交通事故發生？

說明：

由於福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會，經常在各地舉辦對於酒駕可疑人士的通報訓練，所以社會大眾也熱情回應。在2015年有1048件通報；其中構成酒駕犯罪被移送的有81件。2016年有1264件通報；其中構成駕犯罪被移送的有133件。2017年到目前為止有681件通報；其中構成酒駕犯罪被移送的有78件。

而在通報者當中，來自一般人士的通報總計有2002件；其中構成酒駕犯罪被移送的有218件。來自飲食店等的通報總計有306件；其中構成酒駕犯罪被移送的有41件。來自匿名的通報總計有2993件；其中構成酒駕犯罪被移送的有292件。所以通報訓練讓社會大眾對於酒醉駕車事件提高警覺，雖然不是每件通報都構成酒駕犯罪，但經過通報後，讓警察機關立即前往處理，可以有效防止酒駕的不幸事件發生，是預防措施的重要一環。

六、福岡縣地方議會所通過的「促進福岡縣根絕酒醉駕車運動自治條例」採取如何的主要措施根絕酒醉駕車？

說明：

關於此，「促進福岡縣根絕酒醉駕車運動自治條例」最主要的措施就是：

該自治條例比全國性的道路交通法更嚴格強化取締酒醉駕車行為。該自治條例除了採取取締酒醉駕車行為的事後對策外，更溯及至酒醉駕車之預防對策（即對於酒精成癮症之治療與交通安全意識之啟蒙）與抑制對策（即運用民眾之通報及飲食店業者或停車場業者等之適時提醒消費者不要酒醉駕車或叫代客駕車服務）。

對再犯率很高的累犯，究其原因乃酒精成癮症使然，其遵守法律意識非常低，且認為自己沒醉仍可安全駕駛，所以對於再犯率高之累犯應列入加強交通安全教育名單，以提升其遵守法律的意識。並派遣根絕酒醉駕車之諮商專家（經福岡縣警察本部登記在冊之諮商專家），對酒精成癮症之累犯進行心理諮商或勸告。

對於酒精成癮症之治療，亦即指定酒駕對策醫療中心，並設置根絕酒醉駕車聯絡會議，勸導或強制酒精成癮症之患者接受治療，鼓勵其自發參加各項戒酒治療的自助活動。換言之，對於酒精成癮症之患者採取治療措施、改善措施、啟蒙措施。

七、日本有交通安全協會的組織，其經費來源如何？

說明：

日本有全國性的交通安全協會，也有地方性的交通安全協會以及國際交通安全協會。無論何種交通安全協會都是民間組織，屬於公益財團法人的性質。經費的來源是民眾的捐款，以及來自政府機關的委外辦理事務（例如，辦理交通安全講習活動、辦理駕駛證照的更新工作）的費用收入，也有交通安全協會自己經營的事業（例如，經營汽車駕駛訓練班），亦有民眾認同交通安全協會的理念加入成為會員而繳納的會費。

八、福岡縣交通安全協會的規模如何？主要從事哪些活動？

說明：

福岡縣交通安全協會目前共有 250 位職員，從 1948 年 4 月成立至

今已有 60 多年。交通安全協會的事業目的是提升交通安全思想，以及提倡交通禮貌運動，並致力於根絕交通事故的發生，以實現安心安全的交通社會。

福岡縣交通安全協會最主要的活動有：

講習活動：為防止交通事故的發生，舉辦駕駛執照更新時的講習活動，以及專門為高齡者舉辦的交通安全講習活動。

交通安全之宣傳、啟蒙活動：為使社會大眾學習交通規則以及交通安全知識，福岡縣交通安全協會發行月刊（福岡交通安全），並利用於春夏秋冬四季舉辦之交通安全福岡縣民運動實施街頭宣傳，作成宣導手冊、廣告海報等，發布給各學校及公司行號等。特別是在夏季與年底舉辦的交通安全福岡縣民運動中，擴大宣導交通安全意識，並在有重大交通死亡事故發生時，透過電視電台廣播等之播送，強烈宣導並提升駕駛人之安全意識。

交通安全教育活動：從2003年4月起，由福岡縣交通安全協會派出交通安全指導員（主要是由已退休的女警組成交通安全教育小組），到托兒所、幼稚園等以兒童為對象，建立交通安全教室，快樂學習交通禮貌與交通安全概念。又以高年級的小學生為對象，教導自行車的安全騎車方法，並實施實際操作。再以高齡者為對象，於福岡縣內各地建立交通安全教室，讓高齡者充分學習交通安全知識。另外，在福岡市東區的貝塚交通公園，以娛樂用小型車讓兒童一邊駕駛一邊學習交通規則，並由福岡縣交通安全協會的交通指導員當場實施交通安全教育。對駕駛人實施提高安全意識的養成活動：藉由比賽讓駕駛人學習機車、自行車安全駕駛的知識與技能以防止交通事故。例如，舉辦騎機車安全大會、兒童騎自行車大會等。另外，在福岡縣交通安全協會所附屬的「福岡縣汽車駕駛訓練班」，以企業人士為對象，舉辦針對交通事故、交通違規再教育講習班，以及舉辦高齡者安全駕駛教室、實

施法定的高齡者講習班等。

福岡縣交通安全協會的入會資格如何？要繳納多少會費？

說明：

福岡縣交通安全協會希望建立沒有交通事故的安全社會，所以必須由認同此理念的社會大眾共襄盛舉，以實施交通安全活動。

因此，會員資格是必須具備有效的駕駛執照，而會員費原則上是每年400日元。若駕駛執照的有效期間為2年者，會員費為800日元；駕駛執照的有效期間為3年者，會員費為1200日元；駕駛執照的有效期間為4年者，會員費為1600日元；駕駛執照的有效期間為5年者，會員費為2000日元。

福岡縣交通安全協會的會員可以在福岡縣及大分縣內之贊助廠商購物時，可以獲得消費折扣。

十、福岡縣警察本部對於代客駕車制度在執行上最棘手的問題是什麼？

說明：

由於代客駕車業者的競爭相當激烈，業者們為了搶客人，常常在繁華的商店街違規停車，以便快速提供代客駕車服務。雖然警察不斷巡邏嚴格取締違規停車行為，但業者們仍然乘隙違規載客，形成相當棘手的問題。

十一、代客駕車業者在如何的情形下，可以拒絕提供代客駕車服務？

說明：

依據定型化契約之相關規定，在特定的情形下，代客駕車業者可以拒絕提供服務。亦即，消費者的自用汽車為違法改裝汽車，或消費者對於該自用汽車無正當的使用權利，或消費者的自用汽車沒有合法的車檢，或消費者為傳染病患者，或無家人陪伴的重病患者，或消費者無法明確告知目的的等情形。

**十二、福岡縣警察本部有無審核代客駕車業者所使用的定型化契約？
說明：**

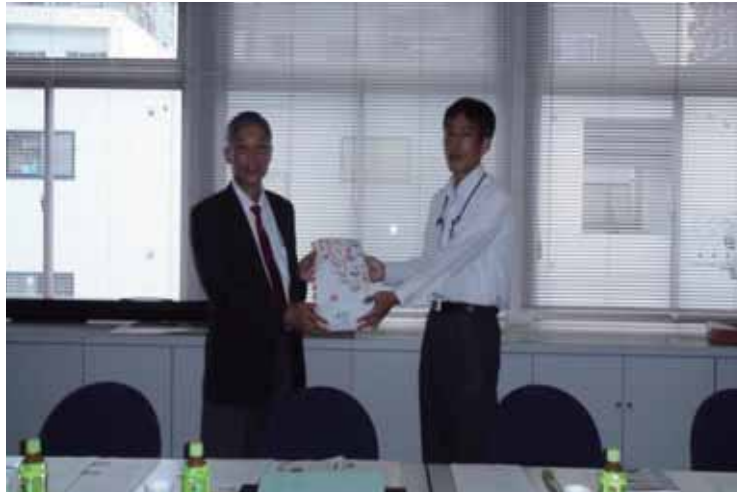
關於代客駕車業者所使用的定型化契約，依法應該經由主管機關福岡縣警察本部審核，以保障消費者的權益。若代客駕車業者使用經福岡縣警察本部核准的標準定型化契約，即可視為其所使用的契約已經主管機關核准。



福岡縣交通安全協會辦公大樓外觀



福岡縣交通安全協會接待臺灣訪問團（交換名片）



福岡縣警察本部人員與臺灣訪問團團長交換紀念品



福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團交流座談



福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團交流座談



福岡縣警察本部人員介紹對學童宣導防制家長酒駕



福岡縣警察本部人員介紹對超商實施酒駕通報訓練



酒駕防制宣導卡片（福岡縣交通安全協會提供）



飲酒指定駕駛（活口）識別卡（福岡縣交通安全協會提供）



福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團合影紀念

2. 公益社團法人日本運轉代行協會與國際交通安全學會

日時：2017 年 7 月 28 日（星期五）16：00-18：00

會場：本田八重洲大樓 7 樓（C 會議室）

地址：日本東京都千代田區紀尾井町 4-1

出席人員：

臺灣：

蔡中志	（中央警察大學	交通學系	教授）
鄧學仁	（中央警察大學	法律學系	教授）
李銀英	（中央警察大學	法律學系	講師）
周文生	（中央警察大學	交通學系	教授）
黃慧娟	（中央警察大學	行政管理學系	教授）
許義寶	（中央警察大學	國境學系	副教授）
喻世祥	（交通部運輸研究所	研究員）	

日本：

土井健司	（大阪大學大學院工學研究科地域綜合工學	教授）
丹澤忠義	（公益社團法人日本運轉代行協會	會長）
栗林和夫	（公益社團法人日本運轉代行協會	專務理事）
竹內正士	（公益社團法人日本運轉代行協會	事務局長）
鎌田聰	（IATSS	專務理事）
金子裕之	（IATSS	常務理事）
長谷川彰	（IATSS	幹部職員）
細川博史	（IATSS	幹部職員）
谷川佳隆	（IATSS	事務局長）
吉原徹	（IATSS	事業部長）
內山智慧美	（IATSS	事務局）

序說

日本的代客駕車行業在昭和 50 年（即 1975 年）前後即已存在，當時主要因為偏遠地區的公共交通機關尚未發達，地方上的民眾以自家用車作為不可欠缺的移動手段，於飲食店商店街等飲酒後經常委託代客駕車服務。之後，在都市地區也有相同的需求，於是代客駕車行業就普遍發展至日本全國各地。

於代客駕車行業的發展初期，因為尚未法制化，所以產生許多亂象。最主要的是代客駕車行業的收費沒有基準，於需求旺盛時由業者任意喊價，後來又因競爭激烈而任意削價，或因為搶客而違規停車等，交通事故的發生率極高。也有不肖業者以白牌車違法營業，業者與消費者都未受到應有的保障，因此多數業者向政府一再陳情，希望能制定法規保障合法的經營並取締違法的亂象。

日本政府基於此要求，終於在平成 13 年（即 2001 年）6 月 20 日，由日本國會以法律第 57 號公布「自動車運轉代行業適正化法」（以下簡稱「代駕業法」）。目前，此法律雖然已經施行多年，但仍有許多不足之處尚待修正，特別是代客駕車業的主管機關，分別是主管道路交通運送事務的國土交通省（由地方政府的交通局執法監督），以及主管交通安全的警察廳（由地方政府的警察本部執法監督），而其他交通運輸行業之情形並非如此嚴苛，是為防止暴力團體介入代駕業之經營，但這似乎是對於代駕業者的歧視，且日本的警察機關亦有執法怠惰的現象。

希望將來臺灣在制定相關規定時，雖然應事前從嚴審查業者資格，但在事後亦應嚴格執行法律，以保障合法的業者，並使消費者能安心使用代客駕車服務。

討論議題：

一、代客駕車制度之主管機關，執行機關，教育機關？

說明：

日本的代客駕車制度，依據「代客駕車業法」之規定，全國的中央主管機關是國土交通省以及警察廳。而地方上之執行機關是由地方政府的交通局，以及地方政府的警察本部執法監督代客駕車業者之業務。至於教育機關則由經營代駕的業者，自行對於從業人員實施代客駕車運送業務的教育訓練。

二、代客駕車業者之資格如何？

說明：

日本的代客駕車制度，依據「代客駕車業法」之相關規定係採取「認定制」，亦即欲經營代客駕車之業者，必須經過法定程序，備妥相關資料向都道府縣警察機關之公安委員會申請後，由公安委員會審查資格，經「認定」後始可合法營業。有關代客駕車經營者之消極要件，以及申請必備資料、認定程序等，請參照「代客駕車業法」之相關規定。

至於代客駕車之駕駛人資格，必須具備第 2 種駕駛執照。然而，代客駕車業者的營運方式、收支狀況、駕駛人之招聘訓練、車輛設備等，則委由代客駕車業者自由裁量，在法規上並無任何限制。另外，有關消費紛爭之處理及治安上的相關問題，在「代客駕車業法」及相關法令上都有規定，對於代客駕車業者之違法行為，都有罰則之規定。

三、代客駕車服務的收費標準如何？

說明：

關於此部分，都委由代客駕車業者自由裁量，然而也因業者們的因應方式不同，在營運成本上亦大有不同。例如，雖然都在同一地區營業，但彼此的收費不同，讓消費者產生混亂。因此，日本代客駕車協會希望在同一地區內之營業，應該有最低收費標準之法制化，並且也向行政機關陳情多次，但因為有「獨占禁止法」(即公平交易法)之規定，若設定最低收費標準，則恐怕會妨礙自由競爭，這是來自行政主管機關的見解。由此可知，要實現最低收費標準的法制化，恐怕還很遙遠。目前，代客駕車服務收費

的狀況，大約是計程車收費價格的 1.3 到 1.5 倍，如此的費用價格應該非常合理。

四、代客駕車業者有無定型化契約？

說明：

代客駕車業者一般都定有自己公司的書面契約，也有採用經過主管機關認可的標準定型化契約，名稱為「代客駕車業服務提供之條件說明書面」，由代客駕車的駕駛人隨身攜帶，並負有法律上之義務，應於事前向消費者說明之。敬請參照我們所提供的定型化契約。

五、代客駕車業者對於消費者的保護，有如何的機制？

說明：

關於消費者的保護，若在代客駕車之途中遭遇交通事故，消費者有生命或人身傷害與車輛損害的賠償保障。亦即，代客駕車業者必須加入保險，這是受主管機關「認定」的必要條件。過去僅有針對消費者的人身與車輛的損害賠償保險，從 2016 年 10 月開始，針對隨行車的部分，亦要求代客駕車業者應加入業務用任意保險。

六、有關保障損害賠償的保險，是如何的結構？

說明：

關於此部分，是依據保險業法之規定，由保險公司承保。或是由中小企業互助基金承保。若是消費者有生命或人身傷害，每名消費者可獲得的賠償責任額上限為 8000 萬日元；消費者若有車輛損害或其他財產損害，每次事故的賠償責任額上限為 200 萬日元；另外，隨行車的保險，則是對人 8000 萬日元；對物 200 萬日元。

七、代客駕車之業務如何執行？

說明：

代客駕車之業務就是代替消費者駕駛其自用汽車，主要是在深夜替喝

醉酒的消費者駕駛，運送消費者回家。一般情形是由代客駕駛人駕駛消費者的自用汽車為前行車，而另一名駕駛人則駕駛供營業用的隨行車在後跟隨，以便將代客駕駛人載回。

八、關於代客駕車事業是否有其他相關的措施？

說明：

代客駕車事業的主管及監督機關，主要是中央機關的國土交通省，然而在 2014 年將中央機關的權限與事務，委由地方自治機關處理的法律通過後，在 2015 年開始由國土交通省運輸局（全國共有 11 個運輸局），以及都道府縣的地方運輸支局負責執行相關執法業務。

九、有關防止酒醉駕車，日本有如何的措施？

說明：

中央主管機關警察廳的措施，詳細記載於 2016 年的警察白書。

但在此大約說明有：（1）致力於創造不允許酒醉駕車的社會環境；（2）為根絕酒醉駕車而促進代客駕車服務的普及；（3）宣導嚴格取締酒醉駕車的違法行為；（4）附隨交通安全活動，積極向社會大眾訴求根絕酒醉駕車的違法行為。

而地方政府的都道府縣及市町村方面，則有個別的宣導根絕酒醉駕車的活動。另外，日本的交通安全協會亦推行同伴飲酒時，留下不喝酒的「掌握方向盤的活口駕駛人」運動。

十、有關防止酒醉駕車，是在何種日本的文化背景下產生的，對臺灣防制酒駕有何建議？

土井健司（大阪大學大學院工學研究科地域綜合工學教授）就上述防止酒醉駕車問題說明如下：

據我所知，臺灣的機車非常盛行，所以喝酒後騎機車之情形應該很普遍，所以在防止酒醉駕車方面，對於喝酒後騎機車之情形應該予以重視，而不

是僅注意自用汽車的酒駕問題。

關於防止酒醉駕車或是推行代客駕車制度，其核心意義在於保障社會大眾「免於被害」的自由。因此，日本人認為「不要再有被害人；同時也不要再有加害人」就是很重要的觀念。除了主管交通安全的行政機關、旅客運送業者以及其他的相關業者要深入認識問題的本質，為維護社會大眾「免於被害」的自由，應該痛定思痛致力於減少酒醉駕車事故的發生，以免悲慘的交通事件一再重演。

另外，特別是要從小培養國民交通安全的意識，讓國民能自覺地遵守交通規則。如此，才得以減少因酒醉駕車而引起的悲慘交通事故。



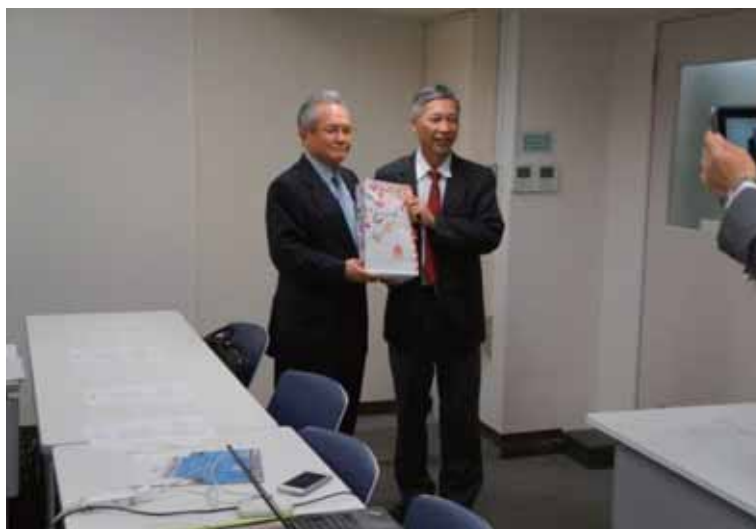
大阪大學大學院土井健司教授協助本次訪問交流活動



公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團交流座談



公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團交流座談



公益社團法人日本運轉代行協會會長與臺灣訪問團團長交換紀念品



公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團合影紀念

3. ミント代客駕車業者實地考察與座談

日時：2017 年 7 月 29 日（星期六）20：00-22：00

會場：濱松大倉飯店13樓咖啡廳會議室

地址：靜岡縣濱松市中區板屋町111-2

出席人員：

臺灣：

蔡中志	（中央警察大學	交通學系	教授）
鄧學仁	（中央警察大學	法律學系	教授）
李銀英	（中央警察大學	法律學系	講師）
周文生	（中央警察大學	交通學系	教授）
黃慧娟	（中央警察大學	行政管理學系	教授）
許義寶	（中央警察大學	國境學系	副教授）
喻世祥	（交通部運輸研究所	研究員	）

日本：

靜岡縣SDS事業協同組合 理事長 齋藤隆夫

日本全國代客駕車服務事業聯合會事務總長 山藤義憲

靜岡縣ミント代駕業者負責人

討論議題：

一、代客駕車業者與現行計程車業者之差異為何？代客駕車業者是獨立的公司嗎？或是由計程車業者兼營代客駕車業務？

說明：

關於日本的代客駕車業者與現行計程車業者之差異，前者是以由代客駕車之駕駛人代替消費者駕駛其自用汽車為業務之運送業者；而後者則是以計程車業者之公司所有之營業用小客車，或是計程車業者之個人以自己所有的營業用小客車運送消費者至目的地為業務之運送業者，此為二者之

根本差異。

日本的代客駕車業者大多數為獨立的營利法人或個體戶，也有由計程車業者兼營代客駕車業務的情形，但極為少數。

二、代客駕車業者除了經營代客駕車業務之外，是否還有其他的營運項目？ 說明：

關於此部分，會因各地區而有不同，但日本有些代客駕車業者會因為要確保停車位置而附隨經營停車場的業務。亦即，代客駕車業者將消費者於飲酒前先在其所經營的停車場停放的自用汽車予以保管，於消費者飲酒後再由代客業者之駕駛人以消費者的自用汽車將消費者運送至其自宅目的地之停車場。

三、代客駕車之駕駛人應具有如何的資格？代客駕車的隨行車應具有如何的規格標準？外部標示或內裝標示應如何標示？ 說明：

有關於代客駕車之駕駛人應具有的資格，以及代客駕車之規格與外部標示等，必須遵守日本「導正代客駕車事業法」（以下簡稱「代客駕車事業法」）之相關規定。

亦即，代客駕車的駕駛人應具有與計程車駕駛人相同的資格，也就是應具備第2種駕駛執照；然而隨行車的駕駛人則只要具有普通駕駛執照即可。

至於隨行車的外部前後，則應揭示依據「代客駕車事業法」所規定的代客駕車標識板；而隨行車的外部兩側也應顯示依據「代客駕車事業法」所規定的指示事項（例如應標示該代客駕車經警察機關之公安委員會認可後的營業認可證照的號碼等，以表示其為合法經營的業者）。而隨行車的內裝部分，則依據「代客駕車事業法」不須有標示。

四、消費者請求代客駕車後，是依如何程序確認雙方的權利義務關係？例

如，由代客駕車業者無條件承諾契約？或是於現場在書面契約的文件上簽名？

說明：

關於此，在日本的一般情形是與計程車的運送契約相同。亦即，消費者有請求代客駕車之需求，並在現場使用代客駕車服務時，該代客駕車的運送契約即告成立並同時生效。而該代客駕車的契約內容，一般是由代客駕車業者於事前定好的，或依據業者事前所定的條款內容來從事代客駕車業務。消費者也是依據該定型化的契約，於瞭解其內容後才委託代客駕車服務的。亦即，除有特別的情形外（例如，於開車途中骨折或突然發病等情形），雙方皆依據「代客駕車事業法」所公告的標準定型化契約而成立代客駕車運送契約。

當然，代客駕車業者於事前本來就應該知道該定型化契約的內容，但消費者方面有時會不瞭解該定型化契約內容之情形，則代客駕車業者應依據「代客駕車事業法」之規定，於事務所或營業所公開揭示該定型化契約的內容，並且由代客駕車之駕駛人針對代客駕車所提供之勞務條件（例如該定型化契約之收費等），向消費者說明以及交付書面資料。

因此，並無由代客駕車業者無條件承諾契約的情形，也沒有於現場在書面契約的文件上簽名之情形。

五、有無提供消費者便利的服務方法？例如，使用APP叫車或website網際網路叫車，或使用電話或現金支付等？

說明：

為避免消費者在飲食店的狹窄巷弄開車穿梭，或是自己大費周章尋找停車場等，有些代客駕車業者都會事先以電話聯絡消費者所在之目的地場所後，前往該場所將消費者之自用汽車停放於由代客駕車業者所經營的停車場予以保管。

或是在某些地區，由特定的代客駕車業者之同業間，發行共通的使用券，提供消費者每10張使用券即可優待1次免費服務的方式，以因應尖峰叫車時段的需求，甚至也有設立代客駕車業者間共通的車輛調派中心之情形。當然也有利用智慧型手機專用APP叫車的情形，但此種方式尚未普遍。至於website網際網路等，則僅用於廣告攬客而已，在大都市的許多代客駕車業者按其營運規模，亦有採取website網際網路叫車的情形。

至於代客駕車費用之現金支付，則在代客駕車之業者間，壓倒性多數是採用現金支付；也有某些代客駕車業者採用自己固有的使用券，也有同業彼此間採用共通的使用券。這些使用券有的是向消費者個人請求事先支付費用，有的是向消費者所屬的公司等按月結帳，事後請求支付費用。另外，也有的是由飲食店打電話叫代客駕車服務。於此情形，則會認為是由消費者打電話，而由代客駕車業者支付給該飲食店電話費。

六、日本是否有關於代客駕駛之定型化契約？是否有保障消費者損害賠償的保險制度？保險契約是由如何的公司承保？保險金的上限是如何訂定的？與代客駕車的費用之間是否有關連？

說明：

依據「代客駕車事業法」之規定，代客駕車業者有義務採取保障損害賠償之措施，而依據同法之施行規則之規定，代客駕車業者應加入依據保險業法規定的承保損害保險之保險公司所提供之保險，或是加入依據「中小企業等協同組合法」規定的「共濟」組合（共濟即互助基金）所提供的保險。

關於該損害賠償之保險金，依據公告內容可知，對人賠償之責任金額為8000萬日元；對物賠償之責任金額為200萬日元；對消費者之汽車損害（車輛保險）之責任金額為日幣200萬日元（依據其公告，所謂對物賠償與車輛保險，合稱為「消費者其他財產上之損害」），此為其損害賠償保障限度的

金額。又依據公告所揭示的條款，針對隨行車的部分，亦要求代客駕車業者應加入保險公司或互助基金之保險。而於隨行車之對人賠償的責任金額為日幣8000萬日元；對物賠償之責任金額為日幣200萬日元。

以上這些加入保險公司之保險費用或加入互助基金之保險費用，都會成為代客駕車的營運成本。至於這些保險費用占代客駕車業者的經營成本比率多少，則按每個業者的規模不同，會顯示在其收費金額或其他經營成本等會計項目上。順便說明的是，每年由保險公司所承保的保險費比較貴，是每年共濟組合所承保之保險費的2.5倍。

七、有關代客駕車之消費紛爭申訴、仲裁、調解等，日本有如何的機制因應處理？最常發生的消費紛爭類型是什麼？一般的處理方式如何？

說明：

依據「代客駕車事業法」之規定，每家代客駕車業者都應備妥有關消費者申訴處理之記錄簿，而在地方上代客駕車業者團體的分部等，也都由其所組成的會員以任意方式受理消費者之申訴，或仲裁代客駕車業者與消費者間之紛爭。但是這些因應處理並沒有法律上的拘束力，也並非民事程序上之ADR（裁判外紛爭解決的調解程序）。所以消費者與代客駕車業者間之紛爭，最終的解決還是要由主管消費者保護的行政機關出面。

至於最常發生的消費紛爭類型，就是有關保管消費者自用汽車的損傷、故障，或是放置在自用汽車內部貴重物品的遺失等糾紛。因此，有關消費者自用汽車的損傷、故障等問題，通常在代客駕車業者保管該車輛時，就由雙方確認該自用汽車的前後左右（針對車輛平面圖檢查），即可解決此問題。然而，有時也會因為過於匆忙而忘記確認，就會發生此類的紛爭。

關於貴重物品之遺失，則是在接收消費者自用汽車予以保管前，就會由雙方當場確認清楚。若是該事件仍然發生時，則由代客駕車業者負責向駕駛人調查釐清究竟有無來自內部的竊盜；若懷疑是來自於外部的竊盜

時，則代客駕車業者會向警察機關報案，請求警察機關出面調查。

八、消費者於代客駕駛服務之使用中，代客駕駛業者如何確保代客駕車服務之經過或內容？例如，採取錄音、錄影的方式，或是由雙方在確認事項的清單上經彼此承認後簽名？

說明：

大多數的代客駕駛業者會在隨行車上設置有車外攝影功能的行車記錄器，可以拍攝在前方行進中由代客駕駛之消費者自用汽車的動向。但是，該代客駕駛之消費者自用汽車的內部狀態就無法得知，因此代客駕駛的前行車駕駛人與隨行車之駕駛人應攜帶無線電裝置或是智慧型手機，以便隨時保持聯繫。

有某些代客駕駛業者會在事務所或營業所內部裝設使用GPS的派車APP等，藉由此種裝置，也可以確認行進路線或行進內容等。至於雙方在確認事項的清單上經承認後簽名等方式，一般的業者並沒有準備這種處理機制。

九、代客駕駛業者在營運上是否有利潤？其收費標準如何？例如，與計程車之收費比較，是否有因白天或夜間、普通日或國定假日、鄉村或都市等之不同而有特別的收費？

說明：

在日本的大多數代客駕車業者是配有代客駕車的駕駛人，以及追隨其後的隨行車駕駛人以便將該代客駕車的駕駛人載回，因此有2名駕駛人與1輛隨行車。

在最早有代客駕車服務的初期，因為沒有法律上的規範，所以當時的收費是計程車的2倍，有時甚至是由代客駕車業者任意喊價，當時的利潤相當驚人。然而，由於後來業者間的爭相搶客而競爭激烈，目前大約的收費是計程車收費的1.5倍，或由雙方合意決定價金。一般的代客駕車業者會按

照當地的代客駕車行業指導者之意向來形成價格，但是若有過當競爭時，甚至也會削價搶客而比計程車還要廉價。計程車業者的收費是採取累進加算運費，但代客駕車業者卻是定額加算收費，有時在遠距離代客駕車運送的情形，甚至比計程車收費還更便宜。目前因為過當競爭，在地方上的同業彼此間處於疑神疑鬼的狀態，因此利潤非常少。

相對於計程車的深夜特別收費，代客駕車業者也有設定深夜特別收費的情形。而在鄉下等地方，於國定假日或地方慶典的前一夜是代客駕車業者最忙碌的日子，因為第二天通常是放假日，這種情形在都市也一樣。但對經常喝酒的都市而言，代客駕車在國定假日或慶典當日也是最忙碌的日子，一般並沒有因為是鄉下或都市而有不同的收費。

十、使用代客駕車服務的消費者有如何的類型？代客駕車業者可否拒絕提供代客駕車服務？

說明：

代客駕車服務主要是因為消費者酒醉不能駕駛，而對其提供代理駕駛的服務。然而，有時消費者是因為駕駛汽車在移動狀態中骨折或突然發病，或因為其駕駛執照還在被撤銷的期間中，這些並非酒醉因素之類型也不少。

至於拒絕提供代客駕車服務的案例，則有因其自用汽車沒有經過合法的車檢（例如，車檢過期），或是非法改裝的自用汽車（例如，車身高度比法律規定還低）等由於汽車因素而拒絕提供代客駕車服務的案例也常有；也有因為人的因素之拒絕提供服務，例如消費者對於自用汽車停放的具體地點說明不清，或是目的地說明不清（包含自宅地點說明不清）等情形。然而，若是有持續性契約關係之常客，則因事先知道其自宅地點的定位，所以縱然消費者爛醉如泥，仍然可以接受委託而執行代客駕車的運送服務。

十一、代客駕車服務會提供到如何程度？例如，將消費者的自用汽車停放到自宅？或是停放到停車場？甚至為保護消費者而同行至自宅？

說明：

一般而言，於聽取消費者之目的地後，代客駕車服務會運送消費者至目的地，若其自宅有停車場，也會將其自用汽車停放在停車場，若其停車場離自宅很遠且消費者爛醉如泥時，則由代客駕駛人自行判斷後，將消費者護送回自宅的情形也有。

於消費者的停車場離自宅很遠且消費者爛醉如泥時，有的代客駕駛人將消費者運送至停車場後就返回營業所，此時消費者就在停車場的自用車內熟睡。因為引擎仍然在發動中，導致消費者因吸入廢氣而死亡的案例也有所聞。於此情形，代客駕車業者並不因此負擔任何責任。

有些消費者為逃避酒醉駕車之臨檢，不得已委託代客駕車服務，但在代客駕車的中途經過酒醉駕車之臨檢場所後，竟然解除委託代客駕車服務。對於代客駕車業者而言，雙方約定的契約應該是到達目的地，但也不得不聽從消費者之意願而中途解約，此種例子很多。由於是中途解約，所以消費者因酒醉後之自行駕駛被警察逮捕的案例不少。

十二、消費者針對自己的高價車因有損害狀況，而對於代客駕車業者質疑時，代客駕車業者應如何處理？

說明：

代客駕車業者是從保管消費者自用汽車之時點開始，負責該自用汽車之使用責任，所以關於責任之有無是不可爭辯的。因此，若消費者對於汽車損害狀況有質疑時，例如汽車所有人對於修理情形不能接受，或是並非因代客駕車業者的責任而引起的事故，但該事故的相對人仍不負修理責任之情形也有所聞。若該汽車之修理不合所有人之意，則修理業者必須與消費者雙方互相溝通後取得同意。若並非因代客駕車業者的責任而引起的事，則代客駕車業者可姑且以汽車保險契約之車輛特約予以支付，縱然賠償金額超出特約範圍，於此情形代客駕車業者可與保險公司共同經由訴

訟，向事故的相對人要求解決。

至於其他的質疑，則由代客駕車業者在專業知識範圍內以誠意說明，若超出代客駕車業者在專業知識範圍，則由汽車保險公司或是修理業者出面說明，或在接受監督主管機關之行政指導後，採取適當的因應措施來處理。

十三、對於臺灣代客駕車與防止酒醉駕車之有何建議？

說明：

代客駕車事業的原點，在於防止酒醉駕車。若說到防止酒醉駕車，立刻就有人會說禁止喝酒是最快也最好的解決辦法。然而，喝酒是國民的娛樂也是文化的一環，故禁止喝酒就是否定文化，美國當年的禁酒法就是失敗的例子。

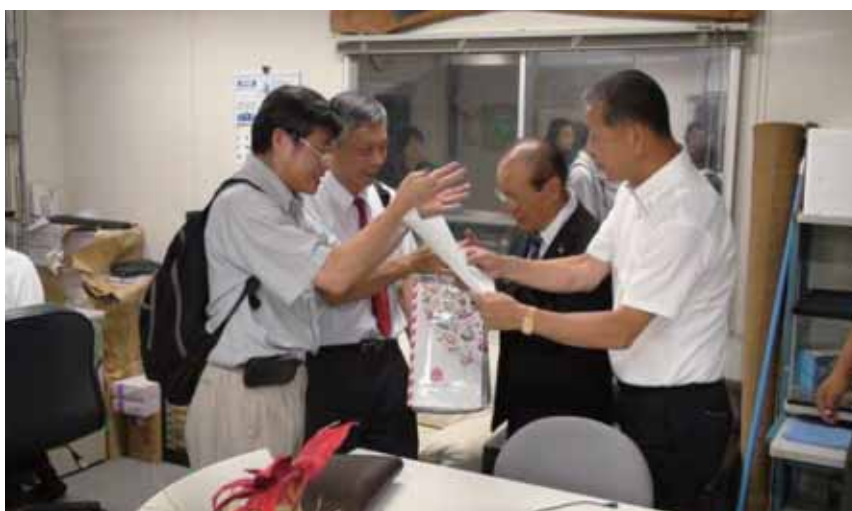
在日本，代客駕車事業剛開始的初期，為了禁止酒醉駕車，也是將「喝酒不開車」當成宣傳標語，並收到某程度的效果。然而，儘管經常宣導仍然發生酒醉駕車的悲慘交通事故。因此，必須制定法律來促進代客駕車事業，而於此法律制定之前後，又產生節制飲酒的運動，並以企業為中心而盛行此種不飲酒運動。

其結果造成飲食店商業街等陸續關店倒閉，「酒醉駕車是壞事，所以喝酒也是壞事」，這種觀念讓人們把問題的重點從酒醉駕車問題變成飲酒問題，使得節制飲酒運動嚴刑峻罰化，此乃理所當然的結果。但是縱然飲酒，也有不飲酒駕駛的方法，那就是代客駕車事業所提供的服務，如此的定位才是致力於消滅酒醉駕車的因應之道。

希望今後以「於委託代客駕車後，可安享飲酒的樂趣」「快快樂樂喝酒，平平安安回家」的觀念，倡導國民娛樂與飲酒文化，並使飲食店商業街重返繁榮。



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之員工等候臺灣訪問團到訪



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司老闆與臺灣訪問團交換名片



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司老闆與臺灣訪問團團長交換紀念品



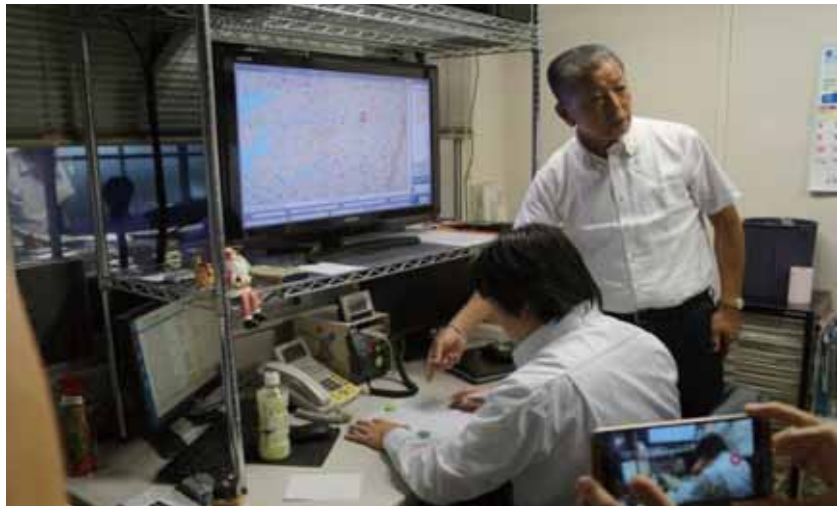
靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之代駕車輛（待命出勤）



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之代駕車輛鑰匙調掛（共 20 輛代駕車）



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之代駕司機制服樣式



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之派車中心



静岡縣規定代駕車輛之外觀識別樣式（左後車門處）



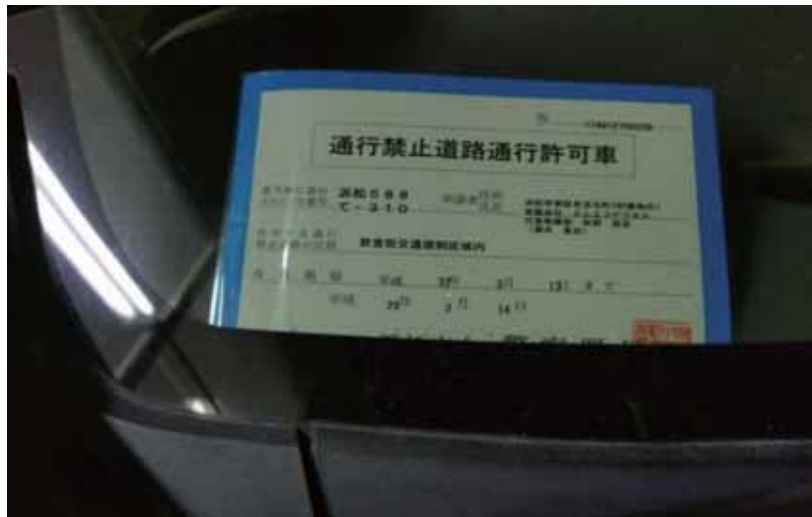
静岡縣規定代駕車輛之外觀識別樣式（後行李箱與後車窗處）



静岡縣規定代駕車輛評鑑優等標識（貼於後行李箱處）



静岡県規定代駕車輛必須安裝計費器



静岡県允許代駕車輛行駛禁止通行道路證明（可進入行人徒步區）

代行運転ミントチケット(控)		代行運転ミントチケット		御客様 番 号
(通し 番号) No. 000153	(通し 番号) No. 000153	(御利用日) 年 月 日		
(御客様)	(御客様)	様 氏 名		
(時 間)	(時 間)	時 分	時 分	
(区 間)	(区 間)	から	まで ()km	
(持機料金)	(持機料金)	(料金計)	円	(車両No.)
(料 金 計)	(御客サイン)			(乗務員)
(発行日) 年 月 日	代行運転 ミント フリーダイヤル 0120-736-310 ㈱エムエフビジネス 浜松市東区有玉北町340 TEL 053-434-7260 毎度ご利用ありがとうございます。お預けの点は上記へどうぞ。			

静岡県薄荷（ミント）代駕公司之派車單



静岡県薄荷（ミント）代駕公司之會員證（可折扣優惠）



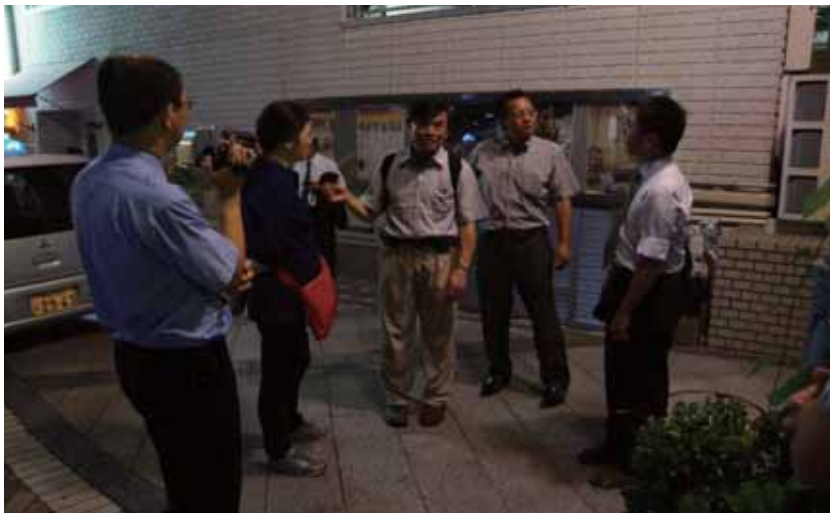
静岡県薄荷（ミント）代駕公司之營運報告書（車資證明）



静岡県薄荷（ミント）代駕公司之車資收據（提供給消費者）



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之代客駕車執勤現場考察



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司業者引導訪問團至市中心區等候叫車現場考察



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司業者引導訪問團至市中心區等候叫車現場考察



靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談（現場考察後）



静岡県薄荷（ミント）代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談（現場考察後）



静岡県薄荷（ミント）代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談後合影紀念

飲酒運転を根絶する有効な施策として運転代行制度を導入しようと、台湾政府の調査・研究チームが7月28日、来日し、全国運転代行協会（丹澤忠義会長）からヒアリングした。法整備に向け「完全・確実な日本の制度、サービスを調べたい」と、全運協に協力要請があった。

台湾の交通省付属の交通運輸研究所がチームを立ち上げた。中央警察大学の教授らで構成している。東京・中央区のホンダ八重洲ビルでのヒアリング会合に全

台湾の運転代行創設に

同政府・研究チーム 全運協からヒアリング



研究チーム（手前）のヒアリングを受ける丹澤全運協会長（奥・左から3人目）ら（7月28日、東京・八重洲）

運協の丹澤会長らが出席し、主管機関や事業者の資格、料金、保険の仕組みなどを説明した。台湾では飲酒運転を厳しく取り締まる中で、運転代行の活用を柱に位置づけているが、タクシー事業者がサービスを提供しているのが大半という。

平成29年8月7日東京交通新聞第3版報導

4. 小結

日本人做事認真敬業，我們在事前聯繫時，預先提供訪談問題自然不在話下，日方甚至請我們提供本次研究計畫的背景與目的，並請我們說明臺灣代客駕駛制度之現況，以收知己知彼之效。從上述三節座談紀錄，可以得知日方對於訪談之重視與準備之周到，因此縝密的聯繫，事先告知本研究團隊的需求，讓日方能夠提供詳盡資料，可謂此次參訪成功的原因。針對本次訪談可結論如下：

一、防制酒駕三管齊下

1. 嚴刑峻法：除扣點與吊銷執照對於違規常業犯應導入矯正治療。
2. 激勵立法：推動五年無違規者升級黃金駕照，以後換照手續費打折。
3. 樂於守法：對於持有黃金駕照者可與廠商合作推行消費折扣措施。

二、防制酒駕三方配合

1. 業者宣言：酒店、酒類提供者承諾不讓醉客駕車。
2. 活口駕駛：同伴好友飲酒作樂，確保縱使眾人皆醉仍有人獨醒。
3. 愛的提醒：家人寫一張卡片，讓想酒駕的人在親情與違法中抉擇。

三、防制酒駕二個宣導

1. 一次疏忽酒駕，終生付出代價
2. 快快樂樂喝酒，平平安安回家

四、代駕業立法原則

1. 成立門檻從嚴，事後監督落實
2. 費率定上下限，主管單位從一

五、代駕核心精神

保障醉客安全，防止酒駕被害，共創經濟繁榮。

附錄 F 韓國代駕制度與酒駕防制考察實錄

有鑑於韓國目前有大約有 20~25 萬人從事代客駕車業務，研究團隊繼考察日本之代駕制度與酒駕防制之後，為完備瞭解亞洲國家法制之作法，特於 2017 年 11 月 8 日前往韓國考察其制度，並於 11 月 9 日於韓國警察大學舉行座談會。為使研究既深且廣，特別邀請此方面之專家學者與實務代表與會，期能於有限時間內獲取最大之成果。

本次座談會由韓國警察大學法學科金星洙教授主持，邀請之對象包含韓國國土交通部新交通開發課負責代理運轉事務之李昊俊事務官，警察廳所轄交通安全公團交通安全研究處崔炳浩研究處長，警察大學警察學科交通專長之鄭喆宇教授，警察教育院交通學科朴鐘範教授，忠南地方警察廳負責交通事故現場講師之李長善警察官，消費者保護院京畿支院白勝實小組長，全國代客駕駛協會金鐘龍會長，以及職業代理駕駛人（匿名），並由首爾大學校法科大學院博士課程李金都博士生翻譯。

本次所邀請之對象從最上游負責法制擬定之國土交通部代表、職司執法的警察廳警官與第一線執法人員，以及代駕業協會代表與職業代客駕駛人，更有代表消費者之官方組織，同時研究交通運輸領域之學者亦到場與會。此次座談會因為出席者兼具各方代表，讓研究團可以更多元了解韓國代客駕車之構造與問題所在，由於研究團隊事先提出問題讓韓方可以充分準備，並於現場針對待釐清問題加以詢問，讓此次考察更具成效。

1. 韓國代駕制度與酒駕防制相關問題座談會

日時：2017 年 11 月 9 日 14：00~18：00

會場：韓國警察大學研究教學棟 423 號研討室

地址：韓國忠清南道牙山市新昌面黃山里 288

出席人員：

臺灣：出席座談會之名單

蔡中志	(中央警察大學	交通學系	教授)
鄧學仁	(中央警察大學	法律學系	教授)
李銀英	(中央警察大學	法律學系	講師)
周文生	(中央警察大學	交通學系	教授)
黃慧娟	(中央警察大學	行政管理學系	教授)
王銘亨	(臺灣警察專科學校	交通科	副教授)
吳熙仁	(交通部運輸研究所	研究員)	

韓國：韓方出席座談會之名單

金星洙 教授(韓國警察大學 法學科)

李昊俊 事務官(國土交通部 新交通開發課)(代理運轉主務官)

崔炳浩 研究處長(警察廳所轄交通安全公團 交通安全研究處)

鄭喆宇 教授(韓國警察大學 警察學科, 交通擔當)

朴鐘範 教授(警察教育院 交通學科, 警察官)

李長善 警察官(忠南地方警察廳 交通事故擔當現場講師)

白勝實 小組長(消費者保護院京畿支院)

金鐘龍 會長(全國代客駕車協會)

李金都 翻譯(首爾大學校法科大學院博士課程 博士生)

討論議題：

一、韓國目前大約有多少人從事代客駕車業務？代客駕駛人的工作時

數如何？平均每月的收入有多少？

說明：

韓國目前有大約有 20～25 萬人從事代客駕車業務，每週大多工作 6 天，每天工作大約 5～8 小時，每月的個人平均收入大約為 200～400 萬韓元（不包含客人另外給的小費收入）。若為夫妻兩人一組共同從事代客駕車業務者，平均每個家庭的每月收入大約有 500～600 萬韓元。

二、韓國於何時開始有代客駕車業務出現？代客駕車業務在韓國是屬於何種類型的業務？

說明：

韓國於 1981 年由警察廳依法實施酒測，並嚴格處罰酒醉駕車，所以從 1981 年起代客駕車業者就陸續出現。起初如計程車業者般的，係以租賃業模式經營，為一般運輸業；後來相關業者又將代客駕車業務轉型為僅提供勞務的特殊運輸業，目前因為沒有相關的法律規定，對於代客駕車業務究竟屬於運輸業或是僅提供勞務的服務業還未釐清其業務性質。

三、韓國代客駕車業者與現行計程車業者之差異為何？代客駕車業者是獨立的公司嗎？或是由計程車業者兼營代客駕車業務？

說明：

韓國現行代客駕車相關行業無須另外經由行政程序上的批准・許可等程序，可直接在轄區的稅務署辦理營業登記進而作為一種自由行業營運。

亦即，必須通過稅務署之營業登記後，始可成立代客駕車事業者（縱使為計程車業者等，亦須向稅務署辦理代客駕車之營業登記）以

便從事代客駕車業務。

因為代客駕車業屬於有營業收入之一般事業者，僅須向所轄稅務署進行事業者之營業登記即可；但是計程車業者屬於必須根據旅客運輸事業法，經國土交通部的批准才可從事的運輸業。由於代客駕車是獨立的公司或是個體戶，因此計程車業者不得直接兼營代客駕車業務，仍須向所轄稅務署辦理代客駕駛事業者之營業登記。

四、代客駕車業者除了經營代客駕車業務之外，是否還有兼營其他的營運項目？專門經營代客駕車業務的業者佔多少比率？

說明：

韓國目前認為代客駕車業者屬於有營業收入的一般事業者，一般公司可在本身的事業內容範圍外，另外追加申報登記從事代客駕車之營業項目。如果是代客駕車業公司所聘用之駕駛人，則通常係以副業形式兼職的情形較多。

根據代客駕車的相關狀況調查（2013~2014 年），專業（完全不兼營其他業務）代客駕車業者的比率大概在 64%左右。

五、代客駕車之駕駛人應具有如何的資格？代客駕車的隨行車應具有如何的規格標準？外部標示或內裝標示應如何標示？

說明：

如前所述，韓國對於代客駕車業係採取營業申報登記制，即須向營業場地所在地的稅務署辦理申報登記，而無須另外向市、區廳申請許可。此乃因無專門針對代客駕車行為的行政上（法律上）規範，因此僅須持有駕駛執照者，均可從事代客駕車業務。

且因代客駕車之駕駛人並非駕駛自己的車輛，而是代替請求此項

代客駕車服務的消費者（消費者為車輛之所有人）駕駛，所以不適合針對代客駕駛車輛之規格標準另行規定，亦無相應之車輛管理規定。因此，並無車輛外部或內裝標示之問題，欲從事代客駕車業務者，僅須向管轄稅務署辦理營利事業者登記即可。

六、代客駕駛人如何前往消費者要求的代客駕車地點？於完成代駕服務後如何返回？

說明：

代客駕駛人大多經由消費者以電話約定代客駕車服務的時間後，提前至酒店或飲食店門口等待。於 2000 年有網際網路後，亦有以手機上的網路通訊或以 APP 媒合平台約定服務時間。

代客駕駛人一般皆有自己的交通工具，例如機車、腳踏車、電動滑板等，於接到代駕公司或消費者的通知後，都會提前至代駕服務地點等待；於執行代駕服務後，代客駕駛人會搭乘公共汽車或地下鐵自行返回，若是在 1 小時的車程內，甚至有的代客駕駛人會以電動滑板返回，因此在返回的路途上，特別是在冬天常發生事故，所以在韓國的代客駕駛人工作環境非常險惡，也因此也產生專門載回代客駕駛人的私人客運車。

七、消費者請求代客駕車後，是依如何程序確認雙方的權利義務關係？例如，由代客駕車業者無條件承諾契約？或是於現場在書面契約上簽名？代客駕駛人若沒有在所約定的服務時間出現，致喪失提供代客駕車之商機，會遭到公司如何的處分？

說明：

據一般情形，代客駕車服務的執行方式因地域不同（首都圈及大城市，地方中小城市）或因提供代駕服務業者之不同而有所差別。

因無專門針對代客駕車業之法律，所以代客駕車服務請求人（即消費者）與代客駕車公司及代客駕車之駕駛人間的權利義務關係，即依民法之相關規定處理。目前並無現場書面契約等有關契約方面之規定，但代客駕車公司與保險公司間應有是否加入保險之問題。

具體來講，消費者以電話或手機應用程式申請代駕服務，隨後經由互相確認個人資料後即成立契約，應無書面上簽名之問題。於一般情形，大多由代客駕車公司指派代客駕駛人即成立契約關係，若消費者任意取消代客駕車約定，將會收取若干費用。至於代客駕駛人若沒有在所約定的服務時間出現，亦可能受到代客駕車公司之處分。

（參考事例 1）2013.7.9 通過代客駕駛人的投訴，尋求解決方案：

在慶南道黨會議室舉行聽取慶南地區代客駕駛人的投訴尋求解決方案的“*党乙守路（守護乙方的路）委員會慶南地區懇談會”

隨著代客駕車公司濫用“甲方”地位強加於“乙方”代客駕駛人不當行為的事例增多，乙守路委員會藉由聽取各方意見，尋求立法等應對方案。乙守路委員會亦指出有關不提供勞動契約書、對駕駛人之勞工保險總額不當折扣、對任意取消代客駕車之駕駛人不當收取罰款、保證金（即預扣發生事故時之免責準備金）管理明細未公開等不當事例。

乙守路委員會特別制定針對代客駕車公司與駕駛人間之定型化契約指南、代客駕車團體保險應確認被保險人之身分、將保證金管理明細等應定期通知金融管理委員會，凡此立法問題進行檢討。另針對代客駕車公司與駕駛人間不當契約所存在之現象，乙守路委員會擬要求金融管理委員會、公正交易委員會及國稅廳等進行調查並告發。

（參考事例 2）代客駕駛人的工作環境，在籌備工會過程中曝光 - 連

手續費也要向公司指定機構繳納 … … 身為特殊雇員的代客駕駛人的工作環境被舉發而震驚社會。

代客駕駛人若未於消費者申請服務後 5 秒內接收訊息或未閱讀訊息，或因為太遠而無法到達代客駕車地點，即被要求繳納罰款。公司以保險為由向代客駕駛人所收取之 2 個月預付金，亦遭舉發挪為私用。出席記者招待會的윤건희議員指出“契約之所有內容均為乙方責任或是不利於代客駕駛人之變相規定”，“亦即代客駕駛人均處於極端不公平之奴隸契約下。”

八、有無提供消費者便利的服務方法？例如，使用專門的 APP 預約服務或 website 網際網路申請服務，或使用電話或現金支付等？

說明：

以前消費者大都以有線電話請求代客駕車服務，但自 2000 年以後，出現以 Kakao Drive 等手機應用程式請求代駕的新型服務。亦即，存有以 Kakao Drive 等應用程式或 Website 等之服務方式。於 Kakao Drive 之情形，以應用程式綁定銀行卡來進行代客駕車服務費用支付。

具體事例-----

【Kakao Drive 介紹】

以應用程式申請便捷的代客駕車服務：只需按一鍵即可完成申請，無需說明所在位置，代客駕駛人亦可到達。

可選的合理費用：消費者可在以距離、時間計算的計價器計價方式和直接輸入期望費用的計價方式中選擇一種申請。

無擔憂的放心返家：通過 Kakao 與其 Partner 親自為你打造的安全保證，消除你對發生事故的憂慮。

九、韓國是否有關於代客駕車之定型化契約？是否有保障消費者損害賠償的保險制度？保險契約是由如何的公司承保？保險金的上限是如何訂定的？與代客駕車的費用之間是否有關連？

說明：

韓國目前並無關於代客駕車之定型化契約，但仍有藉由代客駕車業者購買的代客駕車汽車保險向消費者賠償損失。但是根據國土交通部的汽車損害賠償保障法，在人身傷害賠償發生事故的情況下，是由汽車所有人所購買之汽車責任保險，賠償被害人之損害。

保險由代客駕車業者投保，保險公司則藉由代客駕車公司所提供之代客駕車駕駛人明細表（得向警察廳查詢其駕駛證）來進行事故時之賠償管理。代客駕車公司有義務提供駕駛人明細表，其中應包括“駕駛人姓名”、“身分證號”、“駕駛證種類”、“駕駛證號”、“到職日期”、“辭職日期”等內容。若為計程車租賃行業，依據旅客運輸事業法第 34 條規定，業者有確認駕駛人資格之義務，藉由交通安全公團建立計程車租賃事業資訊管理系統，將警察廳駕駛人資格之資訊，經由資訊中心連線至國土交通部運輸業管理系統，藉此管理者能夠同時確認計程車租賃事業者暫停業、停業情況與駕駛人資格，以此來管制非法營運。

代客駕車保險之保險費用（保險金上限）係由代客駕車業者決定。因代客駕車費用包含保險金，所以代客駕車費用與保險費用互有關連。但亦可由代客駕車之駕駛人另外設定保險金上限，以此來決定保險費用。例如，一般由代客駕駛人投保者，則繳交每月大約 9 萬韓元之保險費，每年則大約為 100 萬韓元之保險費。

十、有關代客駕車之消費紛爭申訴、仲裁、調解等，韓國有如何的機

制因應處理？最常發生的消費紛爭類型是什麼？一般的處理方式如何？

說明：

對於代客駕車服務相關消費者紛爭，韓國暫無體系化制度設計。如果是用於營運目的之車輛，為保障互助會或合作社對國民補償服務之效率，由國土交通部與交通安全公團簽訂業務協定，並設立運營車輛互助會或合作社申訴中心。交通安全公團車輛互助會或合作社申訴中心是由保險鑑定人仲裁消費者之投訴，且因執行業務需有法源依據，韓國正在修訂旅客汽車運輸事業法。

最常發生的消費申訴之類型包括對保險金賠償的不滿，擱置未和解事故，拒絕接受理賠申請，對過失之賠償費率適用不滿等。且以一個月為單位綜合評價 6 個互助會或合作社（個人計程車，法人計程車，全國公車，包運公車，全國貨運，租賃汽車）的申訴率、申訴減少件數、申訴撤回率、保險犯罪件數、政策執行件數等，進行 3 級別評價（優秀、普通、不良），並得將此評價予以公佈。

十一、消費者於代客駕駛服務之使用中，代客駕駛業者如何確保代客駕車服務之經過或內容？例如，採取錄音、錄影的方式，或是由雙方在確認事項的清單上經彼此承認後簽名？

說明：

韓國目前並無相關之標準化程序，一般而言，使用手機應用程式等申請服務之情形，是以該次申請之內容進行服務，並未於代客駕車之服務過程中實施確認，亦無錄音錄影。雖然大部分車輛都裝有行車記錄器，但是否錄音錄影並沒有強制性規定，此亦可能導致發生具體事故或違反契約時，舉證困難之問題。

十二、代客駕駛業者在營運上是否有利潤？其收費標準如何？例如，與計程車之收費比較，是否有因白天或夜間、普通日或國定假日、鄉村或都市等之不同而有特別的收費？

說明：

代客駕車因無計價器、行車記錄器等設備，故亦無統一之收費標準。交通安全公團乃建構計程車運行資訊管理系統（TIMS），要求法人計程車或個人計程車安裝並整合計價器與行車記錄器系統，並收集諸如收入時間比、服務使用需求、服務使用特性、到達預定時間等即時資訊，並據此來作為決定提高相應服務費用或提供安心計程車服務之標準。

十三、使用代客駕車服務的消費者有如何的類型？代客駕車業者可否拒絕提供代客駕車服務？

說明：

代客駕車服務大多為消費者飲酒後需要駕駛時使用，於一般情形，代客駕車服務的使用者大部分為 30-40 歲男性（占約 78%）。其主要理由為飲酒（占約 92%）。原則上代客駕車業者可拒絕服務之提供，但事實上幾乎沒有拒絕之案例。如果因拒絕服務而發生問題，代客駕駛人將會受到代客駕車公司之懲罰。

十四、代客駕車服務將提供到如何程度？例如，將消費者的自用汽車停放到自宅？或是停放到停車場？甚至為保護消費者而同行至自宅？

說明：

代客駕車服務係提供消費者至其申請時所選之地點，主要是自宅的停車場，因為根據現行法的規定，縱於住宅社區內部道路之酒駕亦

屬受處罰之對象。

通常代客駕車服務主要是使用申請服務的消費者之車輛。除計程車外，幾無使用代客駕車駕駛人車輛之情形。

十五、消費者針對自己的高價車因有損害狀況，而對於代客駕車業者質疑時，代客駕車業者應如何處理？

說明：

關於此問題，適用有關代客駕車保險中“車主的車輛擔保”條款處理。

十六、韓國針對解決酒駕問題有無代客駕車立法之規劃，主管機關將由何單位負責？

說明：

目前因暫時無代客駕車法，國土交通部曾討論將代客駕車業包含在現有的運輸業制度予以管理之方案，以前亦曾提出代客駕車法案，但未獲通過。

關於代客駕駛人之問題，目前是根據交通事故處理特例法、道路交通法等法律之規定處理，有必要將代客駕車業者與駕駛人之肇事紀錄反映於有關保險費率之特殊約定。例如，導入依據事故保險賠償紀錄、罰款等資訊，增加或維持附加保險範圍之代客駕車責任制度。保險公司亦有必要建立罰款、賠償紀錄等資訊扣分制，並以此適用特殊約定費率，以大數據為基礎之差別化保險商品。

十七、韓國之代客駕車業尚未法制化，立法亦未獲通過的主要理由為何？

說明：

關於此問題，已經有過 13 次討論，但由於主管交通運輸的行政機關將立法重點放在代客駕車業者與代客駕駛人之資格限制上，例如是否有犯罪前科之不良紀錄、是否有駕駛人技能之培訓機制等，而非將重點放在保障消費者之權益上。然而，消費者保護團體則積極呼籲要將重點放在代客駕車定型化契約、損害賠償保險制度、代客駕車費用基準與收費方式等方面。因此，目前尚未有共識。

十八、韓國如何處罰酒醉駕駛行為？

說明：

（參考事例）國會議員提議強化酒駕處罰法案：新設被查處 2 次以上處以“3 年 6 個月以下有期徒刑”之條款。

修正案：將酒駕行為細分為 1 次、2 次、3 次以上，加重處罰力道，並上調針對酒駕慣犯之法定刑。特別是新設對於 2 次以上酒駕者處以“6 個月以上 3 年 6 個月以下有期徒刑或 300 萬韓元以上 1,200 萬韓元以下罰金”之規定。且將現行法中關於處以酒駕者“1 年以上 3 年以下或 500 萬韓元以上 1,000 萬韓元以下罰金”之規定各提高到“4 年以下”，“1,500 萬韓元以下”。根據大檢察廳等之資料，縱使持續不斷之管制酒駕仍無減少之跡象，2015 年之酒駕事故件數比 2014 年之 24,000 件小幅增加為 24,400 件。

更甚者，酒駕之再犯率比毒品相關犯罪還高，比較 2012 年之 38.9%，毒品相關犯罪在 2015 年減少到 37.5%，但酒駕卻從 42.0%增加到 44.4%。以至於去年 6 月曾提出關於針對酒駕致人於死之駕駛人處以相當於“未必故意之殺人罪”之量刑的“關於特定犯罪加重處罰之部分法律修改案”。然而，醉酒駕駛與代客駕車並未曾有專法提出之建

議。

十九、韓國防止酒駕之具體措施如何？韓國對於實施防止酒駕之具體措施後與酒駕交通事故之統計資料如何？

說明：

韓國目前並無有關實施防止酒駕之具體措施後與交通事故發生率之間關聯性的正式統計資料，但有學術研究指出，在歐盟國家因為實施防止酒駕之具體措施，其整體的交通事故發生率降低 5%。

而在韓國因為實施防止酒駕之具體措施，其宣傳效果使得國民維護人身安全的意識提高，保險公司之投保率亦同時提升 7~8%，同時於深夜的犯罪率亦隨之降低。

韓國防止酒駕的具體措施如下：

加強處罰規定：韓國對酒駕行為之處罰自從 2011 年始大幅加強。（比如，根據血液中酒精濃度規定處罰下限，針對拒絕酒測提高量刑處罰，對於道路以外酒駕行為之處罰等，對於不接受處罰者之永久吊銷駕駛執照）。

擴大宣傳活動：在各個電視臺播放防止酒駕之公益廣告

對於酒癮之強制治療：擴大對酒駕慣犯之保安處分（治療）適用。

導入防止酒駕科技：例如加裝有測量酒精濃度之呼氣引擎啟動鎖。

關於防止酒醉駕車之參考事例：管制“酒暴”第 100 天 … 光首爾就有 300 人被拘留（2012-08-17）

酒醉駕駛問題需要警察機關更加投入心思，於 2012 年首爾地方警察廳曾發動數次措施管制酒暴行為。自從警察集中治理醉酒後犯罪之

“酒暴”行為，光首爾就在 100 天內拘留了 300 人。首爾地方警察廳指出，酒暴犯平均年齡為 48.3 歲，其中 40 多歲與 50 多歲占了 75%，每人之平均犯罪次數是 12.7 件。犯罪場所中飯店、酒家與商家最多，占了 68%。被害者共有 1,400 多名，其中一半以上是開飯店或酒家的小商販。

輿論宣傳與宣導活動（campaign）是提高國民根絕酒駕行為所不可或缺之措施。比如，1995 年發起於比利時（Belgium）的 BOB Campaign 就是預防酒駕之良好典範。BOB 指不飲酒而充當私人司機並把醉酒朋友（因為很少有一個人喝酒並開車回家的情況）安全地送到家的人。（Campaign 的口號是“駕駛人需要保持清醒”）BOB Campaign 經由 EU 向各會員國推薦從而慢慢得到普及，並減少因酒駕發生之違反交通規則現象 5%。

二十、韓國對於臺灣代客駕車與防止酒醉駕車之相關建議如何？

說明：

無論是韓國或臺灣，都有必要制定代客駕車相關法律，以統一相關業務之規範。

尤其在韓國代客駕駛人之勞動條件相當惡化，如何防止代客駕車業者剝削代客駕駛人（例如避免疲勞駕駛），又可提供穩定方便的代客駕車服務實屬重要。因此，有必要提供公正合理且法制化的代客駕車制度，誠為韓國與臺灣之共同課題。

2. 小結

藉由本次韓國考察之行，研究團隊發現，韓國面臨如下三大問題：

第一為，代客駕車法制規範欠缺。縱使韓國代客駕駛人已高達 20

～25 萬人，但目前仍處於無法制狀態，不僅造成駕駛人工作環境惡劣，消費者欠缺保護，業者更是削價競爭，雖然消費者可使用廉價之代客駕駛，但一旦發生糾紛，只能利用現行之民法與消費者保護法，透過冗長之訴訟程序尋求保障。

第二為，法制化草案內容不周延。政府將立法重點放在代客駕車業者與代客駕駛人之資格限制上，而消費者保護團體則積極呼籲要將重點放在代客駕車定型化契約、損害賠償保險制度、收費基準等方面，造成立法進度牛步化，立法必須兼顧消費者、業者以及駕駛人之權益，此部分應為我國今後立法時必須注意之點。

第三為，代客駕車制度法制化基本精神不明確。代客駕車之目的在於使消費者快快樂喝酒平平安安回家，減少酒駕被害事件，其基本精神在於創造消費者、餐飲業以及代客駕車業者三贏，共創經濟繁榮而非禁止喝酒，韓國現況似乎只要納稅，人人均得從事此行業，所謂納管及納保均付之闕如，台灣應迅速立法，否則韓國目前亂象將於台灣發生。



韓國代駕制度與酒駕防制相關問題座談會



韓國警察大學座談會出席人員合影



研究團隊與金星洙教授於韓國警察大學行政大樓前合影

附錄 G 期中報告審查意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫（具委託性質）

☐ 期初 ☒ 期中 ☐ 期末報告審查意見處理情形表

編號：MOTC-IOT-106-SEB008

計畫名稱：代客駕車服務制度之研究

執行單位：中華民國運輸學會

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
一、臺北醫學大學林教授大煜：		
1. 期中報告書第 23 頁中提到日本防制酒駕策略及看法，中央部會就有六個部會共同參與其中，相當完備，實值得我國借鏡；我國在多項層面上未有著墨，如：保險部分，代客駕車發生事故保險公司是否有理賠？此部分建議研究團隊深入探討。	(1) 期末報告將綜整日本等國家防制酒駕策略，提出適合於我國實施的防制酒駕做法。 (2) 有關酒後代駕制度的保險機制，已納入規劃項目，並於期末提出建議。	同意。
2. 期中報告書第 26 頁，有關「汽車代駕業」、「汽車代理駕駛業」之名稱建議統一。	擬統一稱「汽車代駕業」	同意。
3. 期中報告書第 46 頁，有關美國指定駕駛之部分，建議瞭解「美國安心餐廳」的方案內容。	將再蒐集資料瞭解「美國安心餐廳」的內容。	同意。
4. 期中報告書第 56 頁，表 2-7「英國近十年酒後駕車事故傷亡人數」，表格總計數目有誤，建議研究團隊確認修正。	確認後修正。	同意。
5. 期中報告書第 63 頁，第 2.7.3 節有關新加坡防制酒駕策略提到「…並無其他創新作為」，然據相關資料得	確認後修正。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
知，仍有鞭刑等防制酒駕之 作為，建議修正。		
6. 期中報告書第 68 頁關於累 犯，表 2-9 德國「血液酒精 濃度未達千分之 0.5 之課處 標準」，對累犯均有加重處 罰；然第 13 頁表 2-2 我國 「酒精濃度超過規定標準 統一裁罰基準表」，對累犯 卻無加重處罰之規定，建議 研究團隊研擬對累犯加重 處罰之規定。	在期末報告建議中提出。	同意。
7. 期中報告書第 102 頁「…可 以合理推論，在香港未有設 計由專人代替喝酒之車主 駕駛其所屬之交通工具返 家或特定目的地之制度」， 建議研究團隊應再參酌更 多資料，以確認代客駕車制 度的存在與否。	照辦。	同意。
8. 建議做一個整體檢討表，將 各國代客駕車相關措施，列 表評估在我國實行之可行 性。	已於第二章增列 1 節，將 各國酒後代客駕車現況 綜整列表。 我國現況已有計程車與 酒後代駕公司實行代駕 服務，後續將建立代客駕 車的法制化。	同意。
9. 錯別字部分，期中報告書第 44 頁第 3 行『…會降低為 0.02g/dL 或 0.02g/dL，職 業駕駛…』，此二處之數值 重複，建議修正。另外第 8、 78、103、112 頁亦有錯別 字，建請修正。	照辦。	同意。
二、臺北市交通局陳主秘榮明：		
1. 在法制面上同意蔡教授看 法，以「公路法」作基礎，	照辦。代客駕駛制度是以 納入法制化管理為主軸	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
另外再制定代客駕車之相關法規，建議代客駕車行業應回歸到公路法，如此才能規範司機及業者。	方向，本研究團隊將朝法制化方向來擬定最後的結論建議，進而提出管理法規。	
2. 代客駕車服務的對象，應該不限於酒客，可思考更多可能服務的對象，如藥物、疲勞引發需代客駕車者。	照辦。本團隊將再行研究，探索有無其他情形存在之可能性。	同意。
3. 有關代客駕車服務，請研究團隊研擬業者與司機所須具備資格、執業條件等項目。	照辦。	同意。
4. 代客駕車之契約約定，建議應回歸到公路法較為合宜，或另行制定新法規。	照辦。	同意。
5. 其他應思考的課題： (1)目前在國內代客駕車費率都不相同，費率都是業者跟政府協調出來的，因此在制度上可做一個機制，而成為有所遵循之原則，然應考量如何規範。 (2)對代客駕車業者及司機評鑑方式的規範。 (3)建議對代客駕車之保險，以行政規則規範，促使保險業者注重代客駕車所衍生之保險需求。 (4)業者不止限於新的酒駕代客駕車業者，亦應包括汽車租賃業，因此建議必須思考業別的範圍，而不是單純只有計	(1) 費率制定的機制，初步的想法是類似計程車交由地方政府來制定。 (2)評鑑方式建議由地方政府辦理。 (3)照辦。保險部分建議由中央統一辦理。 (4)照辦。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
程車業或者是新的車業，否則法規制定後恐面臨其他業者的挑戰。		
三、交通部道安會徐組長台生：		
1. 期中報告書第1頁第3行，建議修正為「…18-24歲年輕族群騎乘機車死亡人數從每年400人降至250人…」。	照辦。	同意。
2. 建請針對各國與我國防制酒駕之宣導，能有更詳細的說明及其具體作為，使我國能多參酌。另希望團隊能提供日本宣導後的效益評估資料。	在此建議另行成立研究案深入研究宣導部分。本研究團隊主題是代駕，若要求另外針對各國酒駕相關防制措施進行效益評估，這個部分本團隊可能沒有辦法做到。	同意。
3. 可探詢各縣市政府配合執行代客駕車的意見，以利法規推動。另建議將代客駕車之法源依據增訂在「公路法」，並訂定代客駕車管理辦法，再授權地方機關針對細部規定制訂自治條例。	照辦。本研究團隊將朝法制化方向來擬定最後的結論建議，進而提出管理法規。其次，將邀請相關的地方政府交通局參與工作會議、座談會之議題討論。	同意。
4. 主管機關部分，中央應由交通部或內政部職掌？是否有其他協辦機關，其協辦的範圍及責任應如何劃分？在地方機關，若將代客駕車業者比照計程車業者納管，應包括哪些單位共同分擔？建議以法規明定。	照辦。	同意。
5. 定型化契約的相關規範（如：業者與司機的資格、執業登記等）應由中央或地方訂定？我國代客駕車費率標準未統一，未來究應由	照辦。定型化契約應記載不得記載事項部分，本團隊將會擬定出來；費率制定的機制，初步的想法是類似計程車交由地方政府來制定。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
中央統一訂定亦或地方分 區制訂？均應在草案中明 定。		
6. 代客駕車管理之規範，建議 明定如何稽查、評鑑、獎 勵、叫車服務、GPS 定位管 理、問卷調查…等。	照辦。	同意。
四、交通部路政司朱科長大慶：		
1. 代客駕車在國內是個比較 新的課題，加上去年底立法 院交通委員會有立法委員 針對酒駕的課題提及日本 亦有代客駕車機制，希望交 通部來思考這部分，因此有 關代客駕車制度原則上應 朝納管及法制化的方向進 行，先予敘明。	照辦。本研究團隊將朝法 制化方向來擬定最後的 結論建議，進而提出管理 法規。其次，將邀請相關 的地方政府交通局參與 工作會議、座談會之議題 討論。	同意。
2. 請研究團隊針對公路法、道 路交通管理處罰條例或道 路交通法草案等相關法律 進行研擬，提供本部後續法 制作業之參考；其次，亦應 一併建立定型化契約之範 本，以及應記載不得記載事 項之部分，以作為後續對消 費者權益保障之重要依 據。再者，建議後續相關工 作會議，可邀請公路主管機 關，包括臺北、新北、桃園、 臺中等幾個主要的直轄市 政府參與討論，上述地方政 府對於酒後代駕已有一些 相關機制，俾利將來實務的 推動與執行。	照辦。本研究團隊將朝法 制化方向來擬定最後的 結論建議，進而提出管理 法規。其次，將邀請相關 的地方政府交通局參與 工作會議、座談會之議題 討論。 定型化契約應記載不得 記載事項部分，本團隊將 會擬定出來。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
3. 感謝研究團隊實地考察日本所實行代客駕車之管理制度，然民情畢竟有所區別，例如像連帶處罰之規定，不同國家的民情能否一體適用仍有疑慮，請研究團隊參考我國的國情、民情，並分析日本現行制度中較適合在國內推動之相關機制。	照辦。	同意。
4. 期中報告書第二章收錄各國代駕制度及酒駕防制概況，建議在期末報告書時以表格方式呈現，進一步將各國對於代客駕車是否納管、納管的機制及相關內容加以比較，俾利作為行政部門後續修法參考，以及和立法部門、社會大眾溝通之橋梁。	已於第二章增加 1 節，將相關國家酒後代客駕車現況與防制酒駕策略綜整列表呈現。 本研究後續將研擬代客駕車納管之法制，並針對業者資格、收費標準、定型化契約範本（其應記載及不得記載事項）、作業流程、保險機制及相關配套措施等項目提出建議。	同意。
5. 有關日方建議我方有關機車酒駕的寶貴意見，建議將此部分一併納進報告書內容。	有關機車代駕議題非屬委託計畫契約內容，建議不納入。	請列為附錄提供參考。
6. 我國代客駕車目前最主要是計程車車隊的業者在推動，關於計程車駕駛基本上均具有職業駕駛執照以及執業登記證，倘若推行代駕的業者並非計程車業者，是否仍需執業登記？現行實務上執業登記是給計程車駕駛，因此，研究團隊若認為此部分也需執業登記時，建議須加以論述闡明。	照辦。現行臺北市代駕業者為例，司機不一定需持有營業小客車駕駛執照〈營業小客車駕駛執照在日本稱為第 2 類駕照〉，但是在日本，代駕業者要求幫乘客開車的司機必須有第 2 類駕照，另外要求一定有一部車跟隨，就是將代駕的司機載到現場幫酒客開走車	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
	子，而跟隨的車輛及司機，並無要求須營業車，因此只需有自用車的駕駛執照即可，而不需要有營業駕照。	
7. 期中報告書第19頁提到「計程車車行」酒後代駕服務，建議修正為「計程車車隊」的用詞，以符合目前國內實務現況。	照辦。	同意。
8. 目前已有4個直轄市政府提供酒後代駕服務，建議研究團隊針對這些地方政府有關代駕服務之費率、管理規範、辦理情形及宣導措施等辦理情形及相關資料，一併納入報告書第2.1.4節我國代客駕車的現況內容中，以做為參考。	(1)我國現行相關縣市政府所提供之代駕服務，都已結合計程車業者既有的酒後代駕服務，並參考計程車業者市場價格而訂定的參考服務費率，再由交通局或警察局等機關，結合計程車業者推動相關宣導措施。前述代駕服務措施，首先由台北市政府交通局於101年實施，相關縣市均以相同模式接續跟進推動。 (2)我國現行對於酒後代駕服務措施，尚無相關管理規範。 (3)有關前述實務現況，已於第2.1.4節增列說明。	請列入4個直轄市政府提供酒後代駕服務辦理情形之內容。
9. 日本是否有類似計費表的方式去做計算？是否採用隨身計費之計費表？	計費表跟營業登記等都是後面的隨行車的標準配備。另外代駕協會也特別跟本研究團隊反應，強烈要求主管機關須訂一套收費標準，因為日方目	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
	前遭遇到的問題就是單打獨鬥或是規模比小的公司做削價競爭，故建議要將費率訂一個標準的收費範圍，若無訂定則市場就會破壞費率。	
10. 期中報告書補充意見： (1)第 50 頁表 2-5「美國防制酒後駕車相關策略作法、執行現況及成效」中有提到加重 BAC 罰則的成效影響，引用文獻的說明似乎不完整，請研究團隊再行釐清。 (2)第 57 頁英國防制酒駕策略，有提到「降低酒醉認定標準，…將原有的 BAC 為 0.08% 的酒醉標準降至 0.05%...」，但是第 44 頁美國的部分，其認定的標準是以 0.08g/dL 為酒醉標準，單位一個是用百分比、另一個是用 g/dL，單位別是因為不同的國家所採用的單位不同，還是有其他因素所致，建議再釐清。 (3)第 59 頁第 5 點「大部分的酒後駕車者為男性：80% 的酒後駕車為男性，約 7.5% 的男性會酒後駕車、女性為 0.8%」，此部分不易理解、容易混淆，建議研究團隊能加以確認，若是引用文	(1)照辦。 (2)酒駕標準各國不一，單位亦不同，有的是用百分比，有的是用 g/dL。單位別是因為不同的國家其採用的單位不同所致。 (3)照辦。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
獻請一併釐清正確性。		
五、交通部路政司代表		
意見同朱科長		
六、公路總局代表：		
無意見		
七、內政部警政署代表：		
無意見		
八、台灣大車隊董事長特助：		
1. 非常贊成代客駕車的制度有助於酒駕防制，但有以下幾點因素須考量： (1)安全性：政府部門需注意如何讓代客駕車制度本身是安全的，從能確保使用者安全的角度出發，因此駕駛的資格勢必有一定程度之限制。代客駕駛者的資格不應該低於計程車司機，更甚者應嚴格限制其素行，以建立使用者對於制度安全性的公信力。 (2)便利性：換言之就是好不好用，需考量之處就是價格，由市場機制決定實際價格，但政府仍須訂定價格上下限範圍，讓市場機制有足夠彈性去做調整，且避免惡性	贊同。	敬悉。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
競爭的情形發生。		
2. 「警力有限、民力無窮」，建議結合民間資源，以推動制度之建立。建議在制度的設計上可以多引進一些民間單位共同來配合，以台灣大車隊為例，提供的是運輸的服務。酒商則可進行飲酒正確態度的宣導，這些都是代駕制度的助力，都須透過民間資源一起共同協助配合促成。	贊同。	敬悉。
3. 建議在制度設計上、費率訂定等，可透過相關業者的共同參與，獲取實務運作上之經驗，以利制度的推動。	照辦。	同意。
4. 韓國的代客駕車市場很大，當初在做市場分析的時候，我國是沒有數據的。在國內本公司是第一家開始做的，近幾年才有幾家業者承做保險，本公司也開始有代理司機責任險這個制度。我們分析過韓國人，韓國人在酒精攝取度上是全球最高的，所以酒後代駕特別盛行，本公司在酒後代駕部分每年大概都有些許成長，端賴宣傳所得的成果。	贊同。	敬悉。
5. 其實現在 60%-65%會有代駕需求的市場都在酒店，由酒店門口的 doorman 囊括代駕者的工作，是否具有職業駕照？而目前現實的實務環境就是這樣。	贊同。	敬悉。
十、運輸研究所意見		

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
1. 有關簡報第 26 頁中第 5 及第 6 張照片中都是代駕的車，但車牌顏色不同，何種為營業車牌？還是另有其他規定？請補充。	車牌顏色係以 600C.C(輕型車)來作區分，未另有營業車牌。	敬悉。
2. 代駕不止只有酒駕，但探究其主要目的，一是把人送回安全的地方，二是將車送回安全的地方，而日本的代駕規範是將人和車一起送到安全的地方，然後找一名代駕，後面再跟一輛空車，代駕司機和車主在原來的車輛裡，然而車主若要求後面跟隨的空車順便搭載其他人，是否涉及自用車載客營業的問題？請補充。	關於搭載其他人的額外服務部分，在期中報告書第 141 頁有關定型化契約第 4 條有提到，可以拒絕旅客的特別服務，所以基本上載到定點契約即告結束。	敬悉。
3. 當發生事故時會牽涉到人的受傷、死亡還有車輛毀損、保險跟賠償等情事，建議是否將人跟車的部分分開來處理，就是人用計程車、租賃車載，這部分若有損害或受傷，已有機制可處理，毋須再另行設計機制；車就是一名駕駛人把車主的車開回家，若有事故就單純屬於財損的問題，這種機制是否較適合我國，請研究團隊思考評估可行性。	日本或我國目前的代駕皆另有保險機制，客人應以坐自己的車為主。	敬悉。
十一、本所運安組書面意見		
1. 第 8 頁，「增訂拒絕停車接受稽查者處 9 萬元、吊銷駕照及施以道路交通安全講習 10」，請補充說明「施以道路交通安全講習 10」的意義。	10 為誤植，已刪除修正。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
2. 第 7-9 頁，有關我國酒駕防制以傷亡人數、肇事件數說明成效，再以小客車 A1 事故占 A1 比率達 27.5%說明仍應改善。惟我國機車數量龐大，若以車種說明應改善之處，建議補充機車的狀況。	(1)酒駕代駕多為服務小客車，對於小客車酒駕的防制相對其他車種應更顯著，故本研究分析小客車酒駕肇事情形，期藉代駕措施推動，降低小客車酒駕肇事發生。 (2)機車一直是我國 A1 類事故最高比例的车種，以 105 年為例，機車 A1 占總 A1 件數 43.7%，其中係因酒駕而肇事者占 9%(排序第 4 位)。有關機車酒駕防制，將併入本研究期末所提出「適合於我國實施的防制酒駕做法」。	同意。
3. 第 14 頁，本頁字體大小與其他頁不同，請維持格式一致。	已修正。	同意。
4. 第 15-17 頁，綜合面向防制對策已提及「酒駕防制重罰以外的相關配套」，除了處罰「助長飲酒駕車者」、訂定汽車代駕業法 2 項，其他配套亦請補充。另 17 頁，重刑化的處遇、各地區母親的交通安全組織，請確認名詞意義。	(1)已修改整併為綜合面向中之各項防制對策。 (2)已修正為「各地區交通安全母親會組織」。	同意。
5. 第 23 頁，2.2 日本、2.3 韓國之文獻附註說明方式與其他頁不同，請維持格式一致。	已修正。	同意。
6. 第 23 頁，交通對策總部係屬於政府部門中的何種單位或任務編組，請確認內	依日本「交通安全對策基本法」規定，為擬定及推動全國性交通安全對策計畫，日本內閣設置法制	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
容。	化的交通安全對策委員會組織，亦有正式職員編制辦理業務。	
7. 第 24 頁，國土交通省調查檢討，設置可作為內控檢測出酒精即上鎖的配備，其技術議題。請追蹤後續是否有相關報告研究，以做為我國酒駕防制對策之參考。	已補充說明。 相關研究報告書，如平成 21 年度常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究報告書。	同意。
8. 第 42 頁，「其市場規模推定約有 3 兆韓元（2720 億日元）」，報告有關幣值的部份，請換算成臺幣。另「使用人附近的代客駕駛有權得予登入的業者得為回覆」，語意不明，請補充說明。	第 42 頁已換算成臺幣。 另亦已修正為：「使用人附近的代客駕駛業者，得予即時接收回覆」。	同意。
9. 第 43 頁，「新的 KAKAO DRIVER 代駕駛加入服務」有關韓國參訪部份，可否安排或蒐集此部份資料。	參辦。	同意。
10. 第 44 頁，第二章 各國代駕制度與酒駕防制概況的部分，各國說明格式建議依照：現況、酒駕防制策略、代駕制度 3 部分分別說明，以利比較。	第二章節次統一，並增加 1 節，將相關國家酒後代客駕車現況與防制酒駕策略綜整列表呈現。	同意。
11. 第 44 頁，美國的統計，依車種分析，機車占最高比率（27%）酒後駕車事故駕駛人 BAC 達 0.08 g/dL 或以上，其次為小客車（21%）、小貨車（20%）、大貨車（2%）。請確認是否是機車占最高比率。	依 NHTSA 文獻(2016)原文為：The percentage of drivers with BACs of .08 g/dL or higher in fatal crashes in 2015 was highest for fatalities involving motorcycle riders (27%), compared to passenger cars (21%),	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
	light trucks (20%), and large trucks (2%). 應無誤。	
12. 第 46 頁，美國代客駕車制度之「Designated Driver」，非以商業行為所提供之服務，係屬於防制酒駕中的社會文化。建議以 48 頁所提及的：以 Dryver 公司為例 (https://www.dryver.com/)，他們提供的服務包含代客駕車 (Car Pickup)、計時私人司機 (Personal Hourly Driver)、以及活動載人服務 (Driver Team for Events)，再進一步了解作業細節。	將另補充。	同意。
13. 第 62 頁，新加坡酒後駕車現況，酒後駕車標準值基本上為呼氣酒精濃度 0.35mg/L，BAC 為 0.08g/dL，請查明數值是否正確。(相對應之呼氣酒精濃度應該為 0.4mg/L)	依新加坡 Road Traffic Act: “prescribed limit” means —(a) 35 microgrammes of alcohol in 100 millilitres of breath; or (b) 80 milligrammes of alcohol in 100 millilitres of blood. 其應無誤。反而我國的換算才是錯誤。	同意。
14. 第 71-78 頁，部分原文及法律定義及推導過程建議可做適當簡化，可移至附錄做為參考。	參照辦理。	同意。
15. 第 78 頁，本節宣導方式，	參照辦理。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
建議依照執行單位(如政府部門、非政府組織、一般產業)所推動之制度性、常態性的活動做為說明。		
16. 第 81 頁, 香港各年度的酒駕報告內容建議以圖表方式呈現, 使讀者容易比較數據的趨勢差異。	參照辦理。	同意。
17. 第 83 頁, 香港道路交通條例之酒駕規定, 法律定義及推導過程建議可做適當簡化, 可移至附錄做為參考。	參照辦理。	同意。
18. 第 88 頁, 香港防制酒駕策略, 建議依照執行單位(如政府部門、非政府組織、一般產業)所推動之制度性、常態性的活動做為說明。	參照辦理。	同意。
19. 第 92-100 頁, 以傳統之街頭宣導或密閉性集會的方式宣導所欲傳達之反酒駕訊息, 所列的 7 年活動內容建議移至附錄, 另歸納整理所常用的活動類別、主辦單位、資源及對象等。	參照辦理。	同意。
20. 第 103 頁, 第三章有關日本代駕制度與酒駕防制考察實錄, 係依照所參訪的單位進行說明, 於期末報告時可移至附錄。未來應參考這些參訪內容, 依照如建議主管機關, 研擬業者資格、收費標準、定型化契約範本(及其應記載及不得記載事項)、作業流程、保險機制及相關配套措施等項目分別提出本研究的建議內容。	同意第三章移至附錄。並將第二章各國代駕制度與酒駕防制概況中日本之部分另立專章, 同時整合原來第三章有關日本代駕制度與酒駕防制考察實錄之相關部分, 針對業者資格、收費標準、定型化契約範本(及其應記載及不得記載事項)、作業流程、保險機制及相關配套措施等項目提出建議。	同意。

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單 位審查意見
21. 第 145 頁，參考文獻之編號，應於前文內容加註，以便讀者查閱及參考。	有關參考文獻將於期末報告中統一於前文內容加註。	同意。
十二、主席結論		
1. 研究團隊若於後續研究過程中有發現問題之處，可嘗試向日方請益，本研究能完整研究一國的制度而非全數引用，對於我國將來代客駕車制度面及法制面的產出，均有助益。	遵辦。	同意。
2. 請研究團隊參考本次會議審查委員及與會單位意見，針對報告內容加以修訂，整理成審查意見處理情形表加以回應，並列入期末報告內。	遵辦。	同意。
3. 請研究團隊於研究期限內再草擬包括定型化契約應記載不得記載事項、保險、評鑑等制度。	遵辦。	同意。
4. 經徵得委員同意，本研究計畫期中報告審查通過。	敬悉，感謝大家。	敬悉。

附錄 H 「研商代客駕車營運服務及消費者權益保障事項」會議

「研商代客駕車營運服務及消費者權益保障事項」 會議簽到冊

一、會議時間：107 年 4 月 18 日（星期三）下午 2 時 30 分

二、會議地點：本所 10 樓會議室

三、主持人：張組長開國

四、出席單位及人員：

單位及人員	職稱	簽名
行政院消費者保護處	副處長	林尚儀
財團法人 中華民國消費者文教基金會		
交通部路政司		楊依珊
交通部道路交通安全督導委員會	委員	楊雅萍
臺北市政府交通局	股長	楊志清 黃俊翰
新北市政府交通局	股長	劉奇好
桃園市政府交通局		請假

單位及人員	職稱	簽名
大都會衛星車隊股份有限公司	董理	陳子莊
台灣大車隊股份有限公司	專案經理	陳子莊
群悅科技股份有限公司	CEO	劉子莊
社團法人台灣酒與社會責任促進會		傅明發
帝亞吉歐有限公司台灣分公司		
本所運管組		
本所運安組		喻世祥

五、簡報：(略)

六、綜合討論：

(一) 交通部路政司：

1. 代客駕車產業若發展至一定規模，業者可成立協會。
2. 對於消費者保護事項，主管機關可透過定型化契約、應記載及不得記載事項保護消費者權益。
3. 有關代客駕車收費的部分，目前部分縣市有訂定參考費率。後續費率是採市場機制或由相關主管機關介入制定，仍有待後續研議。
4. 對於代客駕車不同的服務模式，希望業者可以提供從業人數、每月服務件數或趟次、車資計費方式等，以瞭解目前市場之經營規模，俾利後續研擬適當的管理定位。

(二) 臺北市交通局：

1. 臺北市自 103 年媒合所有計程車業者提供代客駕車，初期比較少人使用，目前每月有 1500 件的服務。臺北市非常支持此項服務，可以有助減少酒駕行為。
2. 臺北市交通局統計目前轄內代客駕車服務收到非常少的申訴。本市想瞭解若發生消費爭議是業者或是由消費者保護單位處理，以提供後續精進服務品質的參考。
3. 臺北市交通局透過與業者協調訂定代客駕車費率及上限，業者再依不同服務情況提供更優惠的費率。
4. 臺北市交通局目前是宣導以計程車業者提供代客駕車服務，若能釐清非計程車業者(如代駕公司)提供代客駕車服務的疑慮，政府

可以納入宣導。

(三) 新北市交通局：

1. 新北市交通局觀察目前代客駕車屬於新興發展服務，尚未收到任何申訴。
2. 新北市交通局希望瞭解能提供此服務的所屬行業類別，以使主管機關能認定，協助業者提供服務。

(四) 大都會衛星車隊股份有限公司：

1. 大都會公司由計程車司機擔任代客駕車服務的駕駛，有經過教育訓練，對客人報價，俾減少消費爭議事件。若有爭議事件，則委由幹部或第三者與客人進行協處。
2. 服務範圍為大臺北地區，服務規模為每月 100 至 150 件。

(五) 台灣大車隊股份有限公司：

1. 台灣大車隊由計程車司機擔任代客駕車服務的駕駛，每月有教育訓練，在官網提供費率表。對使用的客戶會主動關懷服務品質，獲得客戶很好的評價。
2. 統計近半年有 2 件服務糾紛事件（分別為駕駛忘記關車燈、駕駛對客戶的車資找零未及時），隔天客服均順利處理。
3. 服務範圍主要為六都，服務規模每月近 2,000 件。

(六) 群悅科技股份有限公司：

1. 群悅科技公司不是計程車業者，係自行招募駕駛，提供駕駛與客戶之間的媒合服務。為確保安全及駕駛品質，要求有職業駕照、良民證、無肇事紀錄、5 年以上的駕齡、年滿 24 歲。

2. 客戶以手機 app 呼叫服務，具服務行駛路線圖，並提供費率表。使用服務需簽署代駕協議，作為規範爭議事件發生的處理。例如繞路、超收車資等糾紛，公司可以查證 app 的資料，並提供 24 小時的客服處理。客戶有使用過本公司的代客駕車服務，滿意度都很高。
3. 公司有投保車體、客人及第三人的責任險，保額為新臺幣 350 萬元，服務約 8,000 件會有 1 次輕微擦傷事故。
4. 本公司服務範圍主要為大臺北地區及臺中，服務規模每月 2,000 件。目前公司投入代客駕車服務，代客駕車市場需求的成長低於預期，且營運上需負擔客服、保險、app 系統維護等成本，利潤偏低，經營上較為辛苦。公司除了提供優質的代駕服務，也能促成就業，若政府沒有推廣代客駕車服務，市場需求會萎縮，公司也會退出經營。
5. 目前本公司與臺灣酒駕防制社會關懷協會合作推廣打開知名度，本公司願意向相關主管機關進行專案報告，讓社會瞭解本公司的服務模式及品保方式。希望政府基於防制酒駕的政策，能給予同樣投入代駕服務的本土新創業者多一點資源，向民眾宣導也能使用代駕公司的服務。
6. 推動代駕服務，適度的管理是必要的。但是以目前的市場規模及營運狀態尚在起步，應該是強化宣導民眾使用代駕服務，促成代駕服務業的發展。

(七) 行政院消費者保護處意見：

1. 查近 3 年來(自 104 年迄今)，尚無接獲代客駕車之消費爭議申訴案，惟不必然代表無消費爭議發生。適度的管理有其必要，但在行業發展初期是否要用較強的管理，則可以再討論。
2. 為打造良好之行業信賴度，確保代客駕車之正向發展，謹從消費

者保護角度提出建議如下：

(1) 納管：目前代客駕車服務，有計程車客運業兼營者，亦有透過網路直接經營者。無論營運模式如何，建議予以納管。

(2) 費率：為免業者漫天喊價，建議律定費率或適當收費上限。另收費資訊應充分揭露，包括接受服務前，應提供計費方式及預估車資；服務後，宜提供駕駛人姓名及收費明細。

(3) 駕駛人條件：應有遴選及管理機制（如持有職業駕駛執照、具幾年以上駕齡，或為汽車運輸業管理規則第 92 條規定之優良駕駛等）。

(4) 駕駛責任：對於可歸責於駕駛人之交通事故、交通違規，業者應負責；非可歸責於駕駛人之交通事故、拋錨，業者亦應提供必要之協助。

(5) 保險：業者應投保代駕責任險，並規範保額。

(6) 申訴：業者應有服務品質保障及申訴處理機制。

3. 另有關得否依消費者保護法第 17 條之授權，訂定代客駕車定型化契約應記載及不得記載事項一節：

(1) 為對行業有效管理，建議先檢討於交通專責法規內規範之可行性。

(2) 若認現階段尚無專法規制之必要，又為保護消費者權益，自得訂定代客駕車定型化契約應記載及不得記載事項。至消費者保護法第 17 條所稱主管機關得選擇「特定行業」，並未限縮在法規規範有案之行業，由於時代變化迅速，難免會有新興之行業或經營型態產生，若確有營業行為，主管機關均得視實際需要，訂定其定型化契約應記載及不得記載事項（例如：交通部民用航空局定有「自由氣球乘客載運定型化契約應記載及不得記載事

項」)。

(八)社團法人台灣酒與社會責任促進會：

- 1.建議對於保險及駕駛人資格有規範，以保障消費者的安全。

(九)交通部道路交通安全督導委員會：

- 1.酒後代駕是安全回家的方式，值得持續推廣。
- 2.各縣市都是因地制宜的方式推動代駕服務，行業若能順利發展，本會是樂觀其成。

七、主席結論：

- 1.縣市政府比較關注代客駕車歸屬的行業類別以及是否合法，若定位能釐清，可作為後續推廣及執行管理的依據。或可採取如行政院消費者保護處的意見，目前難免會有新興之行業或經營型態產生，若現階段尚無專法規制之必要，但確有營業行為，主管機關均得視實際需要，訂定其定型化契約應記載及不得記載事項，也將代客駕車的行業，定位成「準行業」。
- 2.保險及駕駛人資格是管理的重點，後續將提供交通部參考。

八、散會時間：16 時 30 分

