

防制酒駕之法制對策—兼論日本酒駕治理相關法律

Countermeasures for Preventing Alcohol-impaired Driving—With Discussion on Alcohol-impaired Driving Law in Japan

黃慧娟 Hui-Chuan Huang¹

摘 要

酒後駕車不僅是一種嚴重威脅自己與他人生命、財產的違規駕駛行為，亦造成雙方家庭難以彌補的傷痛，對社會有形、無形的傷害難以估計。研究發現，形成民眾酒後駕車的因素，多半始於用車之需求，使得民眾於飲酒後仍執意開車回家。台北市交通局為因應此狀況，推動酒後代駕服務，希望藉此減少酒後駕車行為。此舉立意良好，惟其中隱藏諸如費用、車輛損毀、竊盜等民、刑事問題。觀之與我國相鄰之日本為能有效根絕飲酒駕駛之惡習，將汽車代駕業視為可行之預防措施，由政府有效管理業者，保障民眾安全，酒後駕駛所造成之死亡事故因而大幅減少。爰此，本文對日本汽車代駕業適正化之法律，做有系統之介紹，亟希為未來我國制訂相關法律之參考。

關鍵詞：酒後駕車、酒駕防制、汽車代駕

Abstract

Alcohol-impaired driving, an illegal driving behavior, not only seriously threatens the lives and properties of driver himself/herself and other people, but also incurs irreparable damages to the families of both parties involved in an alcohol-impaired related accident. The harm it caused to the society is also hard to estimate. Literature reviews reveal that the need of driving car home even though when the drivers have realized that they are driving-with-impairment (DWI) is the main reason causing alcohol-impaired driving incidents. In view of this situation, the Department of Transportation of Taipei City Government has promoted

¹中央警察大學行政管理學系副教授（聯絡地址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3281992，E-mail：huichain@mail.cpu.edu.tw）。

designated driver service for alcohol-impaired drivers in hope to reduce the numbers of alcohol-impaired driving. Despite its good intention, the service is encountered with such hidden civil and criminal problems as service fee incurred, car damage, and burglary, etc. But in another Asian country, Japan, the government, in order to effectively eradicate the bad habit of alcohol-impaired driving, has regarded designated driver service as a feasible preventive measure. The Japanese government imposes sound management upon designated driver service providers to protect the safety of general public. As a result, the numbers of death caused by crashes involving alcohol-impaired driving have been tremendously decreasing in Japan. This study made a systematic introduction of the legitimized Designated Driving Law issued in Japan. It is hope that the results of this study could provide Taiwan government with reference while drafting relevant alcohol-impaired driving law in the future.

Keywords: Alcohol-impaired driving, Prevention and control of alcohol-impaired driving, Designated driver

一、前言

「安全」是人類生活最重要的普世價值，也是最基本的人性需求，因為它關係著生存及生命的延續與財產的擁有或減失減損，可見「生活安全」之重要性。美國「人本主義」社會心理學家馬斯洛(Abraham H. Maslow)所提出的「人類需求層級理論」，除第一層級「生理的需求」是人類最根本的生存條件外，第二層級「安全的需求」即是人類最重要的生活需求意識。沒有安全的生活空間，生命財產易遭受危險或危害，則其他昇華的生計需求自無實現之可能，可見安全需求是人本主義的精髓，是人類圖生存、求發展最重要且最基本的慾望（蔡憲卿，2004）。與此相呼應者，我國政府提出所謂社會治安、交通安全及公共安全三方面之「三安政策」，其中「交通安全構面」即是衡量交通通行的安全性。眾所周知，確保道路交通安全的基本因素有四：(1)整備良好的道路駕駛環境；(2)車輛性能之維持；(3)用路人具有安全駕駛之能力；(4)正確的交通管理策略。其中關於第三點，具有駕駛執照僅是最基本之條件，最主要還是在駕駛當時，其身心皆處於適合駕駛之狀態。若身心處於不適合之狀態，譬如在飲酒之後，由於酒精會麻痺人的中樞神經，帶有酒精之狀態下就會對駕駛產生駕駛能力下降之情形，此時即便駕駛是具有駕駛執照，亦無法為安全駕駛（伊藤榮樹等人，1988）。酒精對人體的影響重點主要在於腦部，尤其是影響個人的思想行為及判斷事物的能力，酒精的麻醉作用會麻痺腦細胞，產生所謂的酒醉(Intoxication)狀態（阮祺文，2000），酒精就像是一般的麻醉劑，會影響中樞神經系統，而中樞神經系統又與人的集中、協調、思考、記憶與決策判斷有關。總而言之，不論是低劑量或高劑量的酒精濃度，皆會對人體產生某一程度的影響，且劑量愈高則影響越大。即用路人在飲酒之後，大腦中樞神經或其他感官器官、動作器官都會受到酒精的影響，在訊息的感知、

思考判斷、行為決策或動作能力，都將會因此而喪失機能或降低效率，形成反應、動作遲緩或亢奮狀態，直接或間接的影響到其他用路人的正常交通行為，其結果有可能會危害到一般用路人之交通安全（陳高村，2001）。酒後駕車不僅是一種嚴重威脅自己與他人生命財產安全的違規駕駛行為，亦造成雙方家庭難以彌補的傷痛，對社會有形、無形的傷害難以估計。因此，抑制酒後駕車、降低酒後駕車事故發生率，一直是世界各國所欲防制之重要課題。

雖然酒類飲品目前在社會上是合法且容易購買取得的，在許多社交應酬場合中是不可或缺的要角，除了可以拉近彼此距離、增進社交能力、讓生意更好談外，更是現代人放鬆壓力的一種方式，在某些社會情境中存有一股必須飲酒的社會壓力（李易蓁、王芬蘭，1996）。甚且在繁忙的工商社會，人們常處於高度緊張的環境，適時適量地以酒精讓自己放鬆，亦是無可厚非。然而，飲酒後容易產生視覺反應遲鈍、精神不能集中、走路不穩、動作笨拙等情況，很多的行為並不適合在飲酒後為之，其中又以酒後之駕駛行為最危險。因交通安全乃關係到所有用路人之權益，酒後駕駛不但輕忽自己生命、身體及財產安全，更重要的是會對其他用路人產生危險。許多的交通事故傷亡之原因，亦皆肇因於駕駛人之酒後駕駛，故而酒駕問題一直以來都是各國重要之交通議題，其所生之危險性與超速駕車及無照駕駛並列為「交通三惡」（阿南一成，1985）。為保障行車安全、避免發生交通事故、維護交通秩序，確保交通安全，應不允許駕駛人有酒後駕駛之行為（楊峻升，2009），此即是「酒駕零容忍」。鑑於上述理念，為防制酒駕，警政署要求各警察機關「嚴正執法，加強取締酒駕」，針對轄內易發生酒後駕車或酒後肇事之地區、路段與時段，做周詳分析檢討，妥適彈性規劃酒測勤務部署，落實「區域聯防」機制，強化機動巡邏攔檢，以減少無辜民眾受害，杜絕駕駛僥倖心態，保障民眾生命財產安全。同時全力配合交通部宣導政策，呼籲民眾確實戒除勸酒習慣，落實「指定駕駛」、「搭乘計程車返家」等措施，亦請業者應提供飲酒顧客必要之交通服務（如代叫計程車），養成「酒後不開車、開車不喝酒」的好習慣，珍惜自己的生命，更關懷他人的安全，共同維護交通安全。

惟根據內政部警政署全球資訊網(2013)，造成我國交通事故死亡之各項因素，歷來皆以酒後駕車所佔比例最高。近十餘年來，我國透過不斷的修法，加重道路交通管理處罰條例之處罰效果，將嚴重的酒醉駕車行為予以犯罪化，由警察機關全力執法取締，但此措置並未有顯著之效果。依據統計，100年酒駕違規11萬3,430件、移送法辦52,604件、A1類交通事故死亡人數為2,117人，其中酒後駕車失控死亡人數為439人，占總數之20.7%；另101年取締酒駕違規12萬4,620件，移送法辦5萬2,432件，A1類交通事故死亡人數為2,040人，其中酒後駕車死亡人數為376人，占總數之18.43%。為遏止酒駕狀況，政府透過不斷修法降低酒駕標準、加重罰則，

於今(2013)年 6 月 13 日新法正式上路²，警政署公布 13 日當天全國取締酒駕統計數據，仍查獲違規共 405 件，其中移送法辦 272 件，拒測案件 31 件，顯見未收遏阻之效(劉建邦，2013)。酒駕取締一直是警方執法重點項目，酒駕問題依靠大量的警力取締及不斷加重處罰，為何卻無法使駕駛人皆能遵守酒後不開車的安全行為？實者，欲酒後駕車的行為根絕以收其實效，需社會大眾的支持與投入，如何改變不安全的酒駕行為，是一值得令人深思的課題(王玉玲，2011)。根據相關實證研究發現，促發酒後駕車的因素甚多，形成民眾酒後駕車的因素，多半始於「用車之需求」、「自信沒有喝酒過量，還可以駕車」(胡谷展，2002)、或「不必麻煩親友接送或返回開車」等因素，使得民眾於飲酒後仍執意開車回家。政府為因應飲酒後民眾駕車返家之需求，避免酒後駕車引發事故，與計程業者合作，推動酒後代駕服務，希望藉此減少酒後駕車事件發生，以保障民眾身家安全。若由汽車代駕業者提供駕駛服務，對飲酒者而言，不但能夠開懷暢飲，最重要的是能夠維護自身及他人之道路安全，故汽車代駕業是相當可行之預防措施，惟其中隱藏諸如費用、車輛損毀、竊盜等民、刑事等問題。觀之與我國相鄰之日本為能有效根絕飲酒駕駛之惡習，除修法加重罰則外，並將汽車代行駕駛業(以下簡稱代駕業)視為可行之預防措施，加強宣導汽車代駕服務，更於 2001 年正式將汽車代駕業適正化之法律公布施行。由於政府有效管理業者，保障民眾安全，進而促使人民願意在飲酒之後選擇代駕服務，酒後駕駛所造成之死亡事故因而大幅減少。爰此，本文將重點置於日本汽車代駕業適正化之法律，從法令之設計、監督機關之權責賦予、業者之條件等做有系統之介紹，以為我國擬訂防制酒駕對策之參考。

二、我國防制酒駕之相關規制

道路原是提供人、車使用之公共設施，為避免行駛於道路之人、車發生重大危害，禁止道路上高度危險之行為有其必要性，因此嚴禁無照駕駛或帶有酒氣、酒醉駕駛等危險行為為法之規範乃屬當然。職是之故，警察依客觀之駕駛狀況，合理懷疑駕駛者可能係酒醉或帶有酒氣之情形，為保

² 中華民國 102 年 6 月 11 日總統華總一義字第 10200111611 號令修正公布刑法第 185-3 條：「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處 2 年以下有期徒刑，得併科 20 萬元以下罰金：一、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。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 3 年以上 10 年以下有期徒刑；致重傷者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。」同時交通部亦修正公布道路交通安全規則第 114 條條文，降低酒駕標準為每公升吐氣 0.15 毫克，並與刑法修正條文同步施行，以提高警惕效果，杜絕酒駕行為。

障用路人之生命、身體或財產的安全，得依相關規制介入施以適當的行政措置並排除此一危險情狀（楊峻升，2009）。為防制酒後駕駛車輛之行為，我國於刑法第 185-3 條及道路交通管理處罰條例第 35 條設有罰則、道路交通安全規則第 114 條規範酒駕標準，而攔停車輛並進而為酒精濃度測試之檢定發動要件，則是規定於警察職權行使法第 8 條。

2.1 警察職權行使法

交通執法屬於警察之職權，其包含為防止交通安全危險所為之檢查與取締行為，為賦予警察於執行上開行為應有之權限，警察職權行使法中對於交通攔停、臨檢及查證身份等干預措置，訂有發動要件及應踐行之程序規範。依警察職權行使法第 8 條規定：「警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採行下列措施：一、要求駕駛人或乘客出示相關證件或查證其身分。二、檢查引擎、車身號碼或其他足資識別之特徵。三、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定（第 1 項）。警察因前項交通工具之駕駛人或乘客有異常舉動而合理懷疑其將有危害行為時，得強制其離車；有事實足認其有犯罪之虞者，並得檢查交通工具（第 2 項）。」故警察基於維護公共安全或社會秩序，對於經常發生酒後肇事等路段，得經由分局長或其相當職務以上長官，依警察職權行使法第 6 條第 2 項規定予以指定，實施酒醉駕車之檢測³。警察對於發生車禍或認為駕駛人有危險

³ 對汽車駕駛人實施呼氣酒精測試？於釋字第 535 號解釋公布（2001 年 12 月）後，曾於 2002 年 2 月 2 日由台灣本土法學雜誌社邀請學者專家舉辦「從釋字第 535 號解釋談警察臨檢的法制與實務」研討會，會中學者李震山氏主張酒精測試措施可依道路交通管理處罰條例與刑法之規定辦理。惟學者蔡秀卿氏則反駁謂：「道路交通管理處罰條例雖有規定「經測試檢定酒精濃度有超過規定標準者」，處罰鍰並當場禁止駕駛等，但畢竟此乃違反酒測義務之「處罰」依據而已，至於何種要件下，得為酒測之「要件規定」，並不存在，不得直接用處罰規定做為執行酒測之依據，因為酒測為檢查行為須有獨立的依據，而與處罰之依據不同。」（引自李建良等，「從釋字第 535 號解釋談警察臨檢的法制與實務研討會議題討論」，台灣本土法學雜誌第 33 期，2002 年 4 月，117～118 頁）。另關於酒精測試之合法性問題，司法院釋字第 699 號解釋理由書略以：「依法維持公共秩序，保護社會安全，防止一切危害，促進人民福利，乃警察之任務。警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停，要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定，是駕駛人有依法配合酒測之義務。而主管機關已依上述法律，訂定取締酒後駕車作業程序，規定警察對疑似酒後駕車者實施酒測之程序，及受檢人如拒絕接受酒測，警察應先行勸導並告知拒絕之法律效果，如受檢人仍拒絕接受酒測，始得加以處罰。」然而，對於上開酒測之法源根據，在該院大法官所提之不同理由書中亦有持反對之見解者。該院大法官李震山提出、大法官湯德宗加入之釋字第 699 號不同意見書略以：「系爭規定就警察機關攔停汽機車而實施酒測之實體與程序要件，未置一詞，參諸本院釋字第 535 號及第 570 號等解釋，應可認定系爭條例第 35 條第 1 項並非實施酒測之授權依據。既無實施酒測之授權基礎，如何課予人民接受酒測之義務？從而系爭條例第 35 條第 4 項拒絕酒測應受處罰之規定，恐將失所附麗。因此，本件解釋找到警察職權行使法第 8 條第 1 項第 3 款規定作為依據，即警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害

駕駛時，可要求駕駛人接受酒測、檢查引擎、車身號碼，或是要求乘客出示相關證件，而駕駛人或乘客如待在車內拒絕酒測或是不肯搖下車窗，可強制其離車（內政部警政署，2003）。因此，警察在執行酒駕防制之勤務時，在車輛之攔停上不得流於恣意，應從外觀行駛狀態合理判斷之。

2.1.1 行駛狀態之特徵

警察對於行駛於道路上之車輛為攔停之措置，並非毫無理由地見車就攔，而係從外觀之駕駛行為特徵加以合理判斷，具體而言，得以辨識的外顯行為有下列幾種類型（劉嘉發，2005）：

1. 駕車不穩、車身搖擺不定，除忽左忽右外，跨越禁止變換車道線、分向限制線、車道線或邊線行駛或變換車道為其主要特徵。
2. 無視號誌存在或對號誌反應遲鈍；闖紅燈、提早起步、延遲起步或未依號誌指示行駛。
3. 違反速率限制規定：超速或低速行駛，該減速未減速或該加速卻緩慢行進為主要特徵。
4. 險些撞及其他車輛或物體、險些撞及同向他車或路旁他物為主要特徵。
5. 不依規定車道行駛：搶道行駛，或於車道邊、路肩或離開路面行駛。
6. 失去方向感：如逆向行駛、蛇行駕駛、闖單行道等為主要特徵。
7. 行駛中突然加速或減速。
8. 轉彎幅度太大：利用外側（內側）車道左轉或左轉未依規定轉入。

之交通工具，得予以攔停，要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定，並自行加上「疑似酒後駕車」要件，作為警察執行酒測的法律依據，從而認為駕駛人有依法配合酒測之義務。然此舉恐將滋生以下疑義，首先，系爭規定係針對「未肇事」之拒絕酒測者而處罰，並不會符合「已發生危害」之要件。其次，實務上酒測若非採取隨機而係集體攔停方式，受測者往往需排隊受檢，自非每部受檢車輛皆與「依客觀合理判斷易生危害之交通工具」之要件有直接關係，因為該條規定係以「交通工具」外顯之危險或危害狀態為判斷準據，自難據以精確判斷駕駛人是否「疑似酒駕」。最後，該條規定並未賦予警察實施全面交通攔檢之權，至於同法第6條與第7條則是為一般危害防止攔檢人車查證身分，亦非為維護交通安全與秩序而設。因此，警察實施集體酒測，大多只能勉強以同法第6條第1項第6款：「警察於公共場所或合法進入之場所，得對於下列各款之人查證其身分：……六、行經指定公共場所、路段及管制站者。」第2項：「前項第6款之指定，以防止犯罪，或處理重大公共安全或社會秩序事件而有必要者為限。其指定應由警察機關主管長官為之。」以及同法第7條第1項：「警察依前條規定，為查證人民身分，得採取下列之必要措施：一、攔停人、車、船及其他交通工具。……」拼湊出程序之依據，於常發生酒後駕車之特定路段，由警察分局長或相當職務以上長官指定，實施攔停措施，並視情況於符合要件下進行酒測。若要一律對被攔停之駕駛人實施酒測，恐須另為修法。是本件解釋單獨援引警察職權行使法第8條第1項第3款，聊備一格地欲作為警察酒測依據，意圖為系爭規定之處罰取得正當性，恐怕弄巧成拙（引自大法官李震山提出、大法官湯德宗加入之釋字第699號不同意見書）。

9.未保持適當的行車距離。

10.無視其他用路者：自認為是唯一的用路者，或為最大之用路者，任何人均須讓路，該讓而不讓（支幹道路讓主幹道先行）、不該搶而搶。

11.駕駛人其他不正常之徵候：一般駕駛人在正常情形下，應是正坐、背直、兩眼正視前方、注意力集中、手握方向盤自然而適當。酒駕者則存在駕駛人駕車姿勢異常、坐姿前傾無精打采，眼神渙散、不停眨眼、打呵欠、心神不定、臉部與擋風玻璃距離太近、頭手伸出窗外、冷天中開著車窗等現象（呂育生，1992）。

以上各項可疑特徵，足供警察於執行酒駕勤務時攔停之依據，但亦應注意該外顯行為是否已達合理懷疑有酒後駕駛之嫌疑，斟酌攔停車輛之時機與方式，如此方為適法之行為。

2.1.2 酒精濃度測試之檢定

防止道路交通危險之發生，禁止車輛駕駛帶有酒氣、酒醉駕駛，並賦予警察為調查該等人士體內帶有酒精濃度之程度，得為酒精濃度測試檢定之權限，一般係施以呼氣檢查，惟有關酒駕拒測則依警政署函頒之「取締酒駕拒測處理作業程序」辦理。

1.呼氣檢測酒精濃度

為確保呼氣檢測之程序符合法律之規範，警察於執行此項任務時，應遵守以下流程及注意事項：

(1)檢測前：

a.以呼氣酒精測試器檢測前，應先告知受測者檢測流程，並詢明飲酒結束時間。經詢明距飲酒結束時間已滿 15 分鐘者，立即檢測（如有請求漱口，給予漱口）（村上尚文，1993）⁴；經詢不告知飲酒結束時間或距飲酒結束時間未滿 15 分鐘者，告知其可漱口後立即檢測或距飲酒結束時間滿 15 分鐘再進行檢測⁵（如有請求漱口，給予漱口）。前述飲酒結束時間，依受測者所告知之時間起算。

⁴ 有關呼氣檢測酒精濃度前漱口有其必要性，其理由在於：「由於剛飲酒或嘔吐後，口腔內會殘留有相當之酒精成分，在這樣之情況下進行呼氣檢測，將會使身體內酒精之保有程度受到影響。因此，有必要使受測者在呼氣檢查之前使其漱口，並應記載於檢查報告等書面資料，以免該檢驗結果之正確性受到質疑。」日本有關呼氣檢測酒精濃度前漱口之動作，學說認為飲酒後經過 30 分鐘以上者，有無漱口對於檢測之結果沒有實質的影響；實務上亦同意此看法，如昭和 45 年 5 月 19 日東京高等裁判所判決，該被告受測時間距離其飲酒後已經過 1 個半小時，即便沒有使其漱口之動作，對於檢測結果也不會有實質影響。

⁵ 交通部於 1998 年 3 月 13 日交通部交路字第 015559 號函表示：參據本部運輸研究所「酒醉駕車對駕駛人行為之分析研究」報告結論，一般而言，喝完酒後約 30 分鐘，人體中的酒精濃度將逐漸達到最高點，但是人體要完全排除酒精的影響，其過程卻相對地非常緩慢。

- b.如有照相、錄影、錄音，應事先告知受測人員。
- c.準備酒精測試器，並取出新吹嘴。
- d.應告知受測者事項：
 - (a)儀器測定之流程及注意事項。
 - (b)如吹氣不足，儀器無法完成取樣，必須重新檢測。
- (2)檢測開始：插上新吹嘴，請駕駛人口含吹嘴呼氣。
- (3)檢測結果：
 - a.成功：儀器取樣完成。
 - b.失敗：向受測者詳細說明檢測失敗原因，並請其重新配合檢測。
- (4)駕駛人拒測：

經執勤人員勸導並告知拒測之處罰規定(處新臺幣 9 萬元罰鍰，並吊銷駕駛執照，3 年不得再考領)後，如受測人仍拒絕接受檢測，即依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定製單舉發(錄音或錄影)；對於有其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛者，已符合刑法第 185-3 條第 1 項第 2 款之要件，應依規定移送法辦。

2.血液酒精濃度檢測

有關血液酒精濃度檢測規定於道路交通管理處罰條例第 35 條第 5 項：「汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項測試(呼氣)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。」此規定僅係以「肇事拒絕接受或肇事無法實施」為要件，並無法做全面血液酒精濃度之檢測。為有效遏止拒絕接受酒駕檢測之情事，警政署依據行政院 102 年 6 月 17 日召開之「跨部會防制酒駕拒測會議」結論，以警察職權行使法第 8 條補充道路交通管理處罰條例第 35 條，頒訂「取締酒駕拒測處理作業程序」，俾以警察於執行任務時，有所依循。其程序如下：

- (1)依「取締酒後駕車作業程序」完成酒駕拒測及舉發。拒測認定過程中一併告知駕駛人涉嫌違反刑法第 185-3 條(達酒駕標準)，將以現行犯或準現行犯逮捕。
- (2)執行階段：
 - a.客觀情狀足認不能安全駕駛：

依駕駛人有車行不穩、蛇行、語無倫次、口齒不清或有其他異常行為、狀況等客觀情事，判斷足認有不能安全駕駛(駕駛人酒精濃度有達每公升 0.25 毫克以上之可能)之情形。
 - b.逮捕現行犯或準現行犯：依刑事訴訟法第 88 條規定予以逮捕。

c.命令其作吐氣檢測：依刑事訴訟法第 205-2 條規定。

(a)犯罪嫌疑人配合：完成吐氣檢測後，依規定製作調查筆錄及刑法第 185-3 條案件測試觀察紀錄表及吐氣酒精濃度檢測數值等資料，並隨案移送檢察官偵辦。

(b)犯罪嫌疑人不配合：

I.告知如仍拒不接受吐氣檢測將依刑事訴訟法第 205-1 條（採取血液）規定，向檢察官聲請強制抽血檢測。

II.若當事人仍堅持不配合實施吐氣檢測，則檢附不能安全駕駛或可能達每公升 0.25 毫克以上相關資料（時間、地點、情況及犯罪嫌疑人個資等）通報偵查隊處理。

III.由偵查隊向檢察官聲請（抽血）鑑定許可書。

IV.依檢察官核發鑑定許可書，對拒測駕駛人強制抽血檢驗酒精濃度後，製作調查筆錄、刑法第 185-3 條案件測試觀察紀錄表等資料，並隨案移送檢察官偵辦。

V.檢察官不同意核發鑑定許可書時，全案仍應依規定製作調查筆錄、刑法第 185-3 條案件測試觀察紀錄表等資料，隨案移送檢察官偵辦。

d.判斷駕駛人無客觀情狀足認「不能安全駕駛（判斷吐氣可能達每公升 0.25 毫克以上）」情事，依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定製單舉發，車輛當場移置保管後，人員放行。

2.2 交通法相關規定

取締酒駕之交通法相關規定，分別訂於道路交通安全規則第 114 條；道路交通管理處罰條例第 35 條暨違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則。

2.2.1 道路交通安全規則第 114 條

道路交通安全規則 114 條，係規範駕駛人吐氣所含酒精濃度及血液中酒精濃度達一定規定標準以上者，不得駕車。為確保用路人之生命、身體及財產安全，酒精濃度之標準隨人民對安全重視之程度而愈加嚴格。道路交通安全規則原將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 0.05% 以上者不得駕車（陳高村，2007）⁶；至 2012 年 10 月增加對未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 年之駕駛人或職業駕駛人之酒精濃度標準；鑑於酒駕氾濫，政府遂於 102 年 6 月下修一般駕駛人之酒精濃度標準。其修改沿革如下：

1.2012 年 10 月 15 日施行

- (1)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 0.05%（第 2 款）。
- (2)自 2013 年 1 月 1 日起，未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 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 0.03 %（第 3 款）。

2.2013 年 6 月 13 日施行

汽車駕駛人有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 毫克或血液中酒精濃度達 0.03% 以上，不得駕車（第 2 款）。

2.2.2 道路交通管理處罰條例第 35 條

1.法條沿革

- (1)1968 年 2 月 5 日制定公布（當時規定於第 37 條）

- a.汽車駕駛人酒醉駕駛汽車者，處 1 百元以上 3 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（第 1 項）。
- b.汽車所有人明知汽車駕駛人有前項情事，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照 3 個月（第 2 項）。

- (2)1975 年 7 月 24 日修正公布（由第 37 條調整為第 35 條）

罰鍰由 1 百元以上 3 百元以下提高為 3 百元以上 6 百元以下，餘皆無修正。

- (3)1986 年 5 月 21 日修正公布，1987 年 7 月 1 日施行

罰鍰由 3 百元以上 6 百元以下提高為 9 百元以上 1 千 8 百元以下，餘無修正。

⁶ 酒精濃度的檢測實務工作中，除警察機關因執行交通舉發採用呼氣檢測外，在醫療機構幾乎都是以血液中酒精濃度作為檢測之依據，為配合 2001 年道路交通管理處罰條例加重處罰之修正，2001 年 5 月 30 日於道路交通安全規則 114 條增訂血液中酒精濃度之執法標準，在無法順利取得駕駛人之呼氣檢測結果時，可以依血液中酒精濃度數值當作執法之依據。

(4)1997 年 1 月 22 日修正公布，1997 年 3 月 1 日施行

鑑於酒後駕車拒絕儀器檢定之行為如不予處罰，則無法落實取締，故增列拒絕接受酒精濃度測試檢定之規定。又世界各國對於酒駕之違規行為均採重罰予以遏阻，因此提高罰鍰額度。條文修正為：

- a.汽車駕駛人，駕駛汽車有酒精濃度過量、或拒絕接受酒精濃度測試檢定之情形之一者，處新臺幣 6 千元以上 1 萬 2 千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照 6 個月。因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 1 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再核發（第 1 項）。
- b.汽車所有人，明知汽車駕駛人有酒精濃度過量情形，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照 3 個月（第 2 項）。

(5)2001 年 1 月 17 日修正公布，2001 年 6 月 1 日施行

前經修法提高罰鍰，仍無法收遏止酒駕之行為，尤其是再犯者更甚，故明定汽車駕駛人違反酒駕之規定，於駕駛執照吊扣期間，再有酒駕情形者，加重其處罰，提高罰鍰並吊銷駕駛執照。另對於汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施測試之檢定者，應移請受委託機構對其強制實施檢測。條文修正為：

- a.汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定其酒精濃度超過規定標準者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照 1 年。因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領（第 1 項）。
- b.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 6 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（第 2 項）。
- c.汽車駕駛人拒絕接受酒精濃度測試之檢定者，處新臺幣 6 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（第 3 項）。
- d.汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施酒精濃度測試之檢定者，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（第 4 項）。
- e.汽車所有人，明知汽車駕駛人有酒駕情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照 3 個月（第 5 項）。

(6)2002 年 7 月 3 日修正公布，2002 年 9 月 1 日施行

鑑於因酒醉駕駛而受罰鍰之處罰，若準其依第 65 條第 1 項第 3 款易處吊扣駕駛執照，易使駕駛人利用此一制度規避高額罰鍰；雖然吊扣駕駛執照後經警察查獲時，其視同無照駕駛，但在一般人心存僥倖的心理，認為其在吊扣其間會被攔停之機率不大，因此多以吊扣駕駛執照之方式避免高額罰鍰，如此一來使得酒醉駕車處罰之嚇阻力大打折扣，故修法禁絕此一法律漏洞。其修正重點為：

- a.「禁止其駕駛」修正為「移置保管其車輛」（第 1 項）。
- b.「並吊銷」修正為「並當場移置保管其車輛及吊銷」（第 2 項、第 3 項）。
- c.增訂「汽車駕駛人之罰鍰，不得易處吊扣駕駛執照，其逾 15 日後仍不繳納者，依法移送強制執行」（第 6 項）。

(7)2005 年 12 月 28 日修正公布，2006 年 7 月 1 日施行

營業大客車駕駛酒駕所造成之傷害，較其他駕駛更為嚴重，故新增汽車駕駛人駕駛營業大客車有違反酒精濃度超過規定標準者，吊銷其駕駛執照。另為落實行政罰一事不二罰之原則，新增汽車駕駛人有違反酒精濃度超過規定標準之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第 85 條之 2 第 2 項應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。且經刑事裁判確定處以罰金低於本條例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（第 8 項）。條文修正為：

- a.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（第 2 項）。
- b.汽車駕駛人有駕駛汽車經測試檢定其酒精濃度超過規定標準者、拒絕接受酒精濃度測試之檢定者或汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施酒精濃度測試之檢定者之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第 85 條之 2 第 2 項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制（第 7 項）。
- c.前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第 92 條第 3 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（第 8 項）。

(8)2011 年 1 月 19 日修正公布，2011 年 2 月 15 日施行

本次修正係為保護未滿 14 歲之人，條文修正為：「汽車駕駛人有酒駕應受吊扣情形時，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（第 2 項）」。

(9)2012 年 5 月 30 日修正公布，2012 年 10 月 15 日施行

原條文第 2 項後段其係為保護未滿 14 歲之人而設，惟其條件限制在肇事的情況下，完全不足以保護。為保護兒童，並配合兒童定義，將只要有酒醉、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（即吊扣其駕駛執照由 1 年；因附載未滿 12 歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年）。

2.現行制定法之規定（於 2012 年 1 月 30 日修正公布，2013 年 3 月 1 日施行）

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，且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通秩序之違規行為，為遏止該類危險行為，修正第 1 項規定罰鍰上限，由 6 萬元提高至本條例最高之罰鍰 9 萬元，下限仍維持現行規定。又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酒駕規定受吊扣駕駛執照處罰，在吊扣期間再有酒駕情形者，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 31%，為達有效嚇阻汽車駕駛人心存僥倖屢次再犯，修正汽車駕駛人 5 年內違反酒駕規定 2 以上者，依最高罰鍰額處罰。另為防制遏阻酒後違規駕車，執行酒精濃度測試已為重點執法勤務，但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，將罰鍰修正為 9 萬元。有關酒駕重要修正規定如下：

- (1)汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有酒精濃度超過規定標準情形者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照 1 年；附載未滿 12 歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領（第 1 項第 1 款）。
- (2)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 12 歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分（第 2 項）。
- (3)汽車駕駛人於 5 年內違反第 1 項規定 2 次以上者，處新臺幣 9 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（第 3 項）。
- (4)汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有告示執行第 1 項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第 1 項測試之檢定者，處新臺幣 9 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（第 4 項）。

(5)汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 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（第 5 項）。

(6)汽車所有人，明知汽車駕駛人有第 1 項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第 1 項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照 3 個月（第 6 項）。

(7)經裁判確定處以罰金低於本條例第 92 條第 4 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（第 8 項）。

2.2.3 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則

關於酒駕罰鍰於道路交通管理處罰條例第 35 條規定為：「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有酒精濃度超過規定標準情形者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰（第 1 項第 1 款）；汽車駕駛人於 5 年內違反第 1 項規定 2 次以上者，處新臺幣 9 萬元罰鍰；汽車駕駛人，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受酒精濃度測試之檢定者，處新臺幣 9 萬元罰鍰（第 4 項）。」其中拒絕接受酒精濃度測試及 5 年內違反規定 2 次以上者，均處以最高額 9 萬元之罰鍰外，第 1 項第 1 款則有處新臺幣 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⁷。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(1)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%；(2)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%；(3)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%；(4)駕駛人其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.55 毫克

⁷ 大法官釋字 511 號：「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保道路交通安全，道路交通管理處罰條例對違反該條例之行為定有各項行政罰。同條例第 9 條第 1 項規定應受罰鍰處罰之行為人接獲違反道路交通管理事件通知單後，得於 15 日內逕依各該條款罰鍰最低額，自動繳納結案。依同條例第 92 條授權訂定之違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則第 41 條第 1 項及第 48 條第 1 項僅係就上開意旨為具體細節之規定，並未逾越母法之授權，與法律保留原則亦無違背，……違反道路交通管理事件行為人未依規定自動繳納罰鍰，或未依規定到案聽候裁決者，處罰機關即一律依標準表規定之金額處以罰鍰，此屬法律授權主管機關就裁罰事宜所訂定之裁量基準，其罰鍰之額度並未逾越法律明定得裁罰之上限，且寓有避免各行政機關於相同事件恣意為不同裁罰之功能，亦非法所不許。上開細則，於憲法保障人民財產權之意旨並無牴觸」。

以上或血液中酒精濃度達 0.11% 以上等四個等級；分別處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰（如表 1）。

表 1 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

2.3 刑法相關規範

為維護交通安全，以防止交通事故之發生，我國特於 1999 年 4 月 21 日，針對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，新增訂刑法第 185-3 條：「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。」鑑於國內飲酒後駕駛之問題逐漸惡化，為遏止酒駕行為，於 2008 年 1 月 2 日修正公布 185-3 條，將科罰由「處 1 年以下有期徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金」修正為「處 1 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 15 萬元以下罰金」。惟酒駕風氣並未因提高罰金至 15 萬元而減緩，甚至益加炙烈，故至今仍有兩次重大修正。修正沿革如下：

1. 2011 年 11 月 30 日修正公布

本次主要修正理由：(1)按原刑法第 185-3 條規定酒駕行為之處罰為，1 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 20 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 1 年以下或 2 年以下有期徒刑，顯係過輕，難收遏阻之效，爰先將刑法第 185-3 條第 1 項規定有期徒刑 1 年以下之法定刑度提高為 2 年以下有期徒刑。(2)另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，次查道路交通管理處罰條例第 35 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路交通管理處罰條例，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，參酌刑法第 276 條第 2 項業務過失致死罪，以及同法第 277 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 1 年以上 7 年以下有期徒刑，致重傷者，處 6 月以上 5 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，加重結果犯之刑罰有其必要性，故將 185-3 條修正為：

- (1)「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 2 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 20 萬元以下罰金（第 1 項）。
- (2)因而致人於死者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑；致重傷者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑（第 2 項）。

2.2013 年 6 月 11 日修正公布

鑑於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，故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。又行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達標準，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 185-3 條之罪。此外，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。故現行條文修正為：

- (1)駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處 2 年以下有期徒刑，得併科 20 萬元以下罰金（第 1 項）：
 - a.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（第 1 款）。
 - b.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（第 2 款）。
 - c.服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛（第 3 款）。
- (2)因而致人於死者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑；致重傷者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑（第 2 項）。

三、日本防制酒駕之法制對策

禁止在帶有酒氣或酒醉之狀態下為駕駛行為，最早是在昭和 8 年之汽車取締令第 62 條所規範，罰則訂於汽車取締令第 82 條第 1 款，即飲酒駕駛之危險性等同於抽煙駕駛，不論故意或過失都是處以拘留或科料。其後於在昭和 22 年的道路交通取締法第 7 條第 1 項、第 2 項第 3 款規定，因酒醉或有其他不能正常駕駛各式車輛或軌道車之虞，而仍駕駛之者，處 3 個月以下之懲役、5 千圓以下之罰金或科料⁸，道路交通取締法於昭和 35 年廢止，取而代之者為「道路交通法」。因此，現行有關禁止酒駕之規範訂於道路交通法第 65 條，罰則則訂於第 117 條之 2、第 117 條之 2 之 2 及第 117

⁸ 日本行政刑罰所科之刑亦為該國刑法第九條所規定之死刑、懲役、禁錮、罰金、拘留及科料等，其中死刑是剝奪生命；懲役、禁錮、拘留為自由權之剝奪；罰金、科料則是剝奪財產；日本行政刑罰通常以懲役、罰金為科罰，而排除死刑之使用；而科料則為最輕之主刑，適用於輕犯罪。

條之 3 之 2，期間為有效遏止酒駕行為，於平成 19(2007)年修法提高罰則(日本警察廳，2013)(如表 2)。

表 2 平成 19 年道路交通法修法前後罰則比較表

違反行為之態樣	平成 19 年修法前罰則	平成 19 年修法後罰則
酒醉駕駛	3 年以下之懲役或 50 萬圓以下之罰金	5 年以下之懲役或 100 萬圓以下之罰金
酒醉駕駛之下命、縱容	3 年以下之懲役或 50 萬圓以下之罰金	5 年以下之懲役或 100 萬圓以下之罰金
帶有酒氣駕駛	1 年以下之懲役或 30 萬圓以下之罰金	3 年以下之懲役或 50 萬圓以下之罰金
帶有酒氣駕駛之下命、縱容	1 年以下之懲役或 30 萬圓以下之罰金	3 年以下之懲役或 50 萬圓以下之罰金
拒絕酒精測試	30 萬圓以下之罰金	3 個月以下之懲役或 50 萬圓以下之罰金

3.1 道路交通法相關規定

肇始於酒駕問題嚴重，平成 13 年修正道路交通法提高罰則以為嚇阻，其結果自平成 13 年修法後至平成 17 年酒駕致死人數驟降，惟平成 18 年上半年度其肇事率增加，顯見修法之效應遽減(矢代隆義，2007)。加上平成 18 年 8 月福岡市發生一起 3 位兒童死亡、父母受傷之震驚全國的重大酒駕事故，致使全國民眾要求根絕酒駕之聲音高漲，日本政府亦決定向酒駕挑戰，遂再提出高罰則之修法、擴大處罰對象、促進代駕業的利用及防止酒駕之宣導等(橫山雅之，2007)。首先於平成 19 年提高罰則之修法，係希望透過修正內容罰則之提高，加以宣導公告周知以及警察機關嚴格取締之實施，讓民眾能夠確立「不得酒後駕駛」之意識。其相關規定如下：

3.1.1 道路交通法第 65 條

- 1.帶有酒氣駕駛罪：任何人不得帶有酒氣駕駛車輛(第 1 項)。
- 2.任何人對於違反前項規定而帶有酒氣駕駛車輛等之虞者，不得提供車輛(第 2 項)。
- 3.任何人對於違反第 1 項規定而帶有酒氣駕駛車輛等之虞者，不得對其提供酒類或實施勸酒(第 3 項)。
- 4.任何人知悉車輛(除從事於該當事業及其他政令所訂之車輛外)之駕駛人帶有酒氣，不得對該當駕駛人，要求駕駛該當車輛載運自己，或依賴其駕駛車輛而同乘(第 4 項)。

(罰則 第 1 項，依第 117 條之 2 第 1 款、第 117 條之 2 之 2 第 1

款規定處罰；第 2 項，依第 117 條之 2 第 2 款、第 117 條之 2 之 2 第 2 款規定處罰；第 3 項，依第 117 條之 2 之 2 第 3 款、第 117 條之 3 之 2 第 1 款規定處罰；第 4 項，依第 117 條之 2 之 2 第 4 款、第 117 條之 3 之 2 第 2 款規定處罰）

3.1.2 道路交通法第 67 條

警察官認為乘坐車輛等或欲乘坐車輛等之人，違反第 65 條第 1 項規定而有駕駛車輛等之虞時，為調查其人身體中所含有之酒精濃度，得依政令⁹之規定，對其人實施呼氣檢查（第 3 項）。

3.1.3 道路交通法第 117 條之 2

有下列各款情事之一者，處 5 年以下懲役或百萬圓以下罰金：

- 1.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 1 項規定，而駕駛車輛等之人，於其從事該駕駛時，呈現酒醉之狀態（指因酒精影響下，具有無法正常駕駛之虞之狀態）者（第 1 款）。
- 2.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 2 項規定之人（以該違反係因接受該車輛等提供之人呈現酒醉狀態，而駕駛該車輛等之情形者為限）（第 2 款）。
- 3.違反第 75 條（汽車僱用人之義務等）第 1 項第 3 款規定，命其以酒醉狀態而駕駛汽車，或容認之者（第 4 款）。

3.1.4 道路交通法第 117 條之 2 之 2

有下列各款情事之一者，處 3 年以下懲役或 50 萬圓以下罰金。

- 1.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 1 項規定，駕駛車輛等（輕車輛，除外）之人，於其從事該駕駛時，其身體含有政令所定程度以上酒精濃度之狀態者（第 1 款）。
- 2.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 2 項規定之人（以該違反係因接受該車輛等提供之人，其身體含有前款政令所定程度以上酒精濃度之狀態，而駕駛該車輛等者為限；其該當於前條第 2 款情形者，除外）（第 2 款）。
- 3.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 3 項規定，提供酒類之人（以該違反係因接受該酒類提供之人，呈現酒醉狀態而駕駛車輛等者為限）（第 3 款）。

⁹ 政令係日本內閣府所制定之法規命令。

- 4.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 4 項規定之人（以其人知悉該同乘車輛之駕駛人呈現酒醉狀態，仍違反同項規定者，而該駕駛人以酒醉狀態而駕駛該車輛時為限）（第 4 款）。
- 5.違反第 75 條（汽車僱用人之義務等）第 1 項第 3 款規定之人（以該違反係因駕駛人呈現酒醉狀態而駕駛汽車，或身體含有第 1 款政令所定程度以上之酒精濃度狀態，而駕駛汽車者為限；該當於前條第 4 款之情形，除外）（第 6 款）。

3.1.5 道路交通法第 117 條之 3 之 2

有下列各款情事之一者，處 2 年以下懲役或 30 萬圓以下罰金。

- 1.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 3 項規定，提供酒類之人[該違反係以接受該酒類提供之人，其身體含有第 117 條之 2 之 2 第 1 款政令所定程度以上酒精濃度之狀態，而駕駛車輛等（輕車輛，除外）者為限，其有同條第 3 款情形者，除外]（第 1 款）。
- 2.違反第 65 條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第 4 項規定之人[該同乘車輛（輕車輛，除外）之駕駛人，呈現酒醉狀態而駕駛該車輛，或其身體含有第 117 條之 2 之 2 第 1 款政令所定程度以上酒精濃度之狀態，而駕駛該車輛者為限，其有同條第 4 款情形者，除外]（第 2 款）。

3.1.6 道路交通法第 118 條之 2

對於第 67 條第 3 項規定之警察官檢查，予以拒絕或妨礙之人，處 3 月以下懲役或 50 萬圓以下罰金。

3.2 道路交通法相關內涵

3.2.1 帶有酒氣駕駛罪

帶有酒氣駕駛罪之處罰係指駕駛人違反不得帶有酒氣駕駛之規定，而在駕駛車輛時（輕車輛除外¹⁰）其身體帶有政令所定標準以上之酒精濃度者。又所謂「政令所定標準」以上之酒精濃度，係指依道路交通法施行令第 44 條之 3，每毫升之血液中含有 0.3 毫克或呼氣中每公升含有 0.15 毫克以上的酒精濃度。

¹⁰輕車輛係指腳踏車、或由人、獸力所牽引之車輛，此乃因此類車輛對於其他用路人之危險性較小，故予以排除。

3.2.2 酒醉駕駛罪

酒醉駕駛罪之成立，係指駕駛人體內之酒精已經對於該駕駛行為產生一定之影響，並進而對道路上之其他用路人製造通行上之危險狀態，故必須達到「無法正常駕駛」之狀況；成立酒醉駕駛之情形，並不以身體所含酒精濃度已達政令所規定之標準以上為其要件（伊藤榮樹等人，1988），此乃因個人之體質不同，對於酒精之忍受、吸收程度亦會不同，若有特殊體質之人，即便其酒精濃度在政令所定血液或呼氣標準之下，然確實已達不能正常駕駛之狀態，仍得成立本罪。

3.2.3 飲酒駕駛之共犯關係

造成飲酒駕駛之成因很多，除了駕駛者本身欠缺守法精神及意志力外，來自他人之誘惑亦是重要因素，因此包括提供酒類、車輛、甚至是要求、依賴共乘者納入處罰，以期能夠打造一個澈底根絕飲酒駕駛之環境。

3.2.4 車輛等提供罪

任何人不得對於帶有酒氣之人或違反帶有酒氣不得駕駛規定而有駕駛之虞者提供車輛等行為，所謂「提供」係指，讓物件處於對方得隨時利用之狀態下，其包含直接將車輛借予對方、或告訴對方自己車輛所在並交付鑰匙之行為皆包含在內。本罪限於駕駛人處於帶有酒氣或酒醉之狀態，仍對其提供車輛之行為方具有違法性，至於提供者並不清楚駕駛人有無飲酒之情況，亦不妨礙本罪之成立，其就是希望藉由周邊人士之力量來禁絕酒後駕駛情形之發生。

3.2.5 酒類提供罪

任何人不得對於帶有酒氣之人或違反帶有酒氣不得駕駛之規定，而有駕駛之虞者提供酒類或勸酒。故只要事實上對該酒類有支配關係，並進而將該等酒類置於對方得隨時利用之狀態下，至於對方係有償或無償取得，並不會影響到本罪之成立。另外，「勸酒」行為則係勸進他人飲酒之行為，不論對方原本有無飲酒之意思，此種行為可能會使意志不甚堅定之人進而飲酒，也可能會讓原本有在控制酒量之人，因為禁不起一再之勸說而失去控制。然而，勸酒屬宴席中社交行為之一種，若將其評價為屬於飲酒駕駛之幫助行為，與國民情感似有不符，故目前僅有禁止之規定而沒有罰則。

3.2.6 要求、依賴同乘罪

同乘罪之對象係指，為了便利自己，而積極地向已經帶有酒氣之人要求同乘由其駕駛之車輛，或表達依賴他人駕駛之行為，並親自指示其所想

到達之目的地之人；由於駕駛者原本可能因為喝酒，而不打算親自開車，但可能會因這樣的情形而導致酒駕之結果，因此亦被歸類為應予禁止、處罰的對象。故同乘罪之成立在於，明知該名駕駛已經有飲酒，卻仍對其表達要求、依賴被載送之需要（檜垣重臣等人，2007）。

3.2.7 拒絕酒測罪

民眾喝了多少酒？呼氣酒精濃度會不會超過標準？通常自己最清楚。而拒絕酒測乃指駕駛車輛之人對於警察官實施之呼氣檢查，予以拒絕或妨礙。

3.3 刑法相關規範

3.3.1 刑法第 208 條之 2

因酒精或藥物之影響至正常駕駛有困難之狀態下，駕駛汽車致人受傷者，處 15 年以下之懲役。因而致人死亡者，處 1 年以上之有期懲役（第 1 項前段）。

3.3.2 刑法第 208 條之 2 內涵

所謂「正常駕駛有困難之狀態」係指，因為酒精或藥物之影響，以致於對前方注視能力下降、反應變慢、方向盤或煞車之操作技能遲鈍，現實上其身心狀態已無法正常駕駛。而若係單純因為過度疲勞或生病而致「正常駕駛有困難之狀態」，則並非本條所規制之駕駛狀態，發生死傷事故時，僅能依道路交通法處罰（山田利行，2002）；然而，若二者間有因果關係，如因酒精或藥物之影響而產生過勞或生病之狀態，則仍該當本條項前段之罪。

四、日本汽車代駕業法

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（如表 3）。日本政府從法令之設計，監督機關之權責賦予，最重要的是有計畫地整建出讓業者、社會大眾都能夠接受的服務環境，推廣汽車代駕業之服務，使其具有延續性之成效。所謂的汽車代駕業係指業者調派人、車前往客戶指定的場所，代替飲酒後之客戶駕駛該客戶之車輛，該客戶乘坐在自己之車輛內，而業者之車輛則跟隨在後，將客戶及客戶之汽車同時送至指定之處所，

是替代飲酒後自行開車的方案之一。其與計程車最大之差別在於，計程車業者只是單純負責將人運送至指定處所，並不包括該客戶原本自行駕駛之車輛（松尾庄一，2001）。

表 3 日本飲酒駕駛肇事死亡案件數（平成 14 年～24 年）

	14 年	15 年	16 年	17 年	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年	23 年	24 年
案件數	1000	781	712	709	611	433	305	292	290	270	256

資料來源：日本警察廳(2013)。

4.1 制定背景及法制沿革

4.1.1 制定背景

汽車代駕業，一般是在夜生活繁榮的都市地區，由於飲酒應酬之頻率甚高，在無法正常駕駛汽車的狀況下，業者基於顧客之需求，有償地提供人、車，代為駕駛其車輛，並將顧客及其汽車運送至其所指定處所之服務業。汽車代駕業之發源有「登山說」及「東京說」兩種說法。「登山說」是指基於登山客之需求而生；「東京說」則是指源於商業社會在外飲酒者大幅增加所需，此乃因昭和 50 年前後，當時由於大眾運輸系統尚未完整，但汽車卻漸漸普及，由於都市化之急速發展，依附在汽車利用之服務也愈來愈多樣化，譬如專門替他人駕駛的司機，提供人、車服務的計程車業，其中又衍生出介於司機或計程車兩種服務之行業，此即為汽車代駕業（西本茂人，2001）。

4.1.2 制定沿革

由於昭和 50 年並無汽車代駕業之相關規定，但當時正是經濟急速發展，商業活動大量增加的時代，酒醉駕車的案件大幅成長，促使民眾對於汽車代駕業提供服務之需要。因此，業者向當時掌理交通安全之警察廳，以及管轄道路交通運送事物之運輸省提起陳情，希望能夠藉由成立公益法人團體，甚至是經由訂立法律以制度化此種服務。然而主管機關認為，欲達成交通安全與運送之行政目的，只需就個別業者加以指導監督即可，汽車代駕服務業尚未成熟到需要以個別法律加以規範。

平成 5 年因(1)汽車代駕業在某些都市已經是非常普及，令人無法不去正視其存在的事實；(2)汽車代駕業所提供之服務，與一般的道路運送業者有別，並且其對於飲酒駕駛之防制實有一定之效果；(3)汽車代駕業務中所發生之交通死亡事故日漸增加等三個因素，主管機關對汽車代駕業的立場逐漸改變，於平成 7 年 5 月訂定了「代行駕駛業指導方針」，其內容包括：

- 1.規定無法適用道路交通法或道路運送法時之相關措置。
- 2.研擬能夠確實掌握業者真實狀況的調查手段。
- 3.嚴格執行業者之報告義務。
- 4.確保代行駕駛人員之專業素質。
- 5.代行駕駛保險之加入事宜。

為確保汽車代駕業能夠適切地營運，發揮其防止飲酒駕駛所發生之交通事故之功能，以及鼓勵交通安全產業能健全發展之目的，於平成 8 年 3 月，在主管機關許可下，成立了社團法人全國代行駕駛協會。其後協會進一步尋求外部法制的監督，平成 11 年 4 月在運輸政策審議會所舉辦的聽證會上，確立汽車代駕行業的確是有需要性，警察廳及運輸省（後改為國土交通省）並進而依據此一聽證結果，於平成 13 年 1 月，做成「關於汽車代駕業之業務適正化法律試行方案」，最後於平成 13 年 6 月 20 日法律第 57 號案公布施行。此法律重要之內涵係為確保該行業之正當營運，並著眼於交通安全及利用者權益保護之目的而訂定，該部法律課予都道府縣公安委員會對該行業有認定¹¹、監督之責，其中包括業者對安全駕駛之管理、損害賠償責任之講習義務、以及其他應該遵守事項。其中交通安全之保護，重點在於安全駕駛者之選任；對於利用者之保護，則在營造一個能夠讓酒醉者安心利用之環境，而不用擔心生命、身體是否受到不當業者之危害（白井利明、山腰俊博，2001a）。

4.2 汽車代駕業法制研析

4.2.1 要件

汽車代駕業必須符合下列三個要件：

- 1.主要是提供夜間飲酒後之民眾替代其駕車之服務。
- 2.提供醉客乘車的相關服務。
- 3.通常會提供營業用的汽車隨行¹²（第 2 條）。

¹¹認定制或稱為確認制：係指當特定的法律事實或法律關係之存在與否有爭執或疑義時，國家以公的權威，判斷或認定其爭執或疑義而公告於眾之行為。確認行為之結果，往往伴隨著產生如免除義務或設定權利等形成的效果，但此種情形不過是將法律上預先設定之效果，委諸於行政機關的確認行為，並非確認行為本身所產生之效力，係屬不具有效果之準法律行為。

¹²法條雖有「夜間」、「醉客」之字眼，然而其並非限制營業範圍之意，即在日間或酒醉者以外之服務亦包括在內。而所謂「汽車隨行」，係指由業者提供營業用汽車，從出發地到目的地與代為駕駛車輛保持前後之行走關係，但無須特別維持時間密接下同時行走的狀態；當抵達利用者指定之目的地後，原本之代駕者再搭乘該隨行車輛離去。

4.2.2 認定制度

1. 經營者之消極要件

- (1) 已成年之被監護人、遭法院宣告為禁治產人或破產宣告尚未復權者。
- (2) 曾受禁錮以上罪之判處，或曾違反道路交通法、道路運送法之部分規定而遭處罰金處分者。
- (3) 最近兩年內有違反本法關於停止或廢止營業命令者。
- (4) 曾為暴力團團員或有犯罪習性者。
- (5) 未成年者，但因繼承則不在此限。
- (6) 因汽車代駕而造成利用者或第三人之生命、身體或財產之損害，然而其損害賠償之數額與國土交通省所訂之標準負損害賠償責任所定之基準不符。
- (7) 未依規定選任安全駕駛管理人¹³及安全駕駛副管理人。
- (8) 法人內部之高級職員有第 1 款至第 4 款之情形者（第 3 條）。

2. 認定手續及認定證

業者應備具申請書及政令所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之事項：

- (1) 公司之名稱、所在地以及代表人之姓名。
- (2) 主要營業所及其他營業所之名稱及所在地。
- (3) 依國土交通省所訂之標準負損害賠償責任規定處置。
- (4) 安全駕駛管理人之姓名及地址。
- (5) 高級職員之姓名及地址。
- (6) 其他政令所定伴隨用汽車有關之事項(第 5 條第 1 項)。

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，並必須儘速將認定證交付之。但若是認定業者係該當第 3 條不得經營之消極要件，仍應將結果通知該業者。又公安委員會為認定與否之處分前，應先與國土交通大臣協議，並取得其同意。又提出之申請書上載明之事項及所附資料為不實者，處 20 萬圓以下罰金(第 33 條)。

3. 認定證之補發

業者若於收受認定證後，發生遺失或滅失之情況，應儘速向主營業所所在地之公安委員會申請補發（第 5 條第 5 項）。

¹³ 安全駕駛管理人係指為確保汽車之安全駕駛，對於從事該等駕駛業務之人，實施必要之交通安全教育，並執行其他依內閣府令所規定之汽車安全駕駛必要業務。

4. 認定證之揭示義務

業者應於主營業處所揭示其認定證（第 6 條）。未於主營業處所揭示其認定證者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。

5. 認定之撤銷、廢止

有下列之情事，經公安委員會判明事實，並取得國土交通大臣同意後，得將業者已經認定之資格予以撤銷、廢止。

- (1) 以虛偽不正之手段取得認定。
- (2) 該當第 3 條（除第 6、7 款外）各項情形者。
- (3) 無正當理由，經認定後 6 個月內未開始營業；或連續停止營業達 6 個月以上尚未回復營業狀態者。
- (4) 營業所 3 個月以上不明者（第 7 條）。

另以虛偽不正之手段取得認定者，處 30 萬圓以下罰金（第 32 條）。

6. 變更之報備

汽車代駕業者於取得認定證後，有變更情事之法定事實時，應向主要營業處所在地管轄之公安委員會提出變更之申請報備，主要營業處有變更，則向變更後之管轄公安委員會報備（第 8 條第 1 項）。業者依規定報備者，必須通知業者持原認定證更換新證。業者未依規定為變更之報備或提出之報備書上載明之事項及所附資料為不實者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。

7. 認定證之返還

業者於該當下列之一要件時，必須將認定證返還主要營業處所管轄之公安委員會：

- (1) 汽車代駕業經廢止者。
- (2) 認定經撤銷、廢止者。
- (3) 認定證已經再補發，但遺失之認定證尋獲（第 9 條第 1 項）。

違反以上規定者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。經營業者死亡，則其同居之親族屬或法定代理人，應立即將該認定證返還於主要營業處所管轄之公安委員會，若法人因為合併而消滅時，應由合併後存續或設立之法人代表負起返還認定證之責任（第 9 條第 2 項），違反規定者，處 10 萬圓以下罰鍰（第 35 條）。

8. 禁止租借證照予他人

汽車代駕業之認定乃是一種對經營者資格之審查，故本法第 10 條即訂定租借證照之禁止規定，以確保民眾之權益。違反此禁止規定者，處 30 萬圓以下罰金（第 32 條）。

4.2.3 業者應遵守之事項

1.收費之標示

為確保業者收費之透明性，以營造良好之利用環境，並避免發生業者惡意加價之情形，汽車代駕業者應於開始營業之前訂定收費之標準，並揭示於營業處之明顯處，另收費標準調整時亦然（第 11 條）。未揭示收費標準者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。

2.損害賠償之義務

業者因代駕行為致使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 12 條）。違反此義務者，處 30 萬圓以下罰金（第 32 條）。

3.汽車代駕業之定型化契約

所謂汽車代駕業定型化契約係指汽車代駕業者與利用者間就服務之主要內容預先以契約約定之，該契約係由業者一方訂定，於營業開始前應向國土交通大臣報備，並揭示於主營業處所明顯之位置。違反上述報備及揭示義務者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。契約內容應包含以下兩點：

- (1)確保消費者權益不受到侵害。
- (2)應符合國土交通省所定之最低收費標準，及汽車代駕業者相關責任（第 13 條）。

業者於提供服務時，應事先與消費者確認服務之內容，並說明收費標準、契約概要、代駕服務之其他事項（第 15 條）。為求代駕業務之正當實施，課予業者對於其從事代駕業務之員工，就費用之收取方式、代駕服務提供條件之說明方法及其他有關利用者保護之事項，必須給予指導（第 18 條）。

4.從業之限制

具有本法第 3 條第 1 款至第 4 款消極資格者，不得從事代駕之工作，而汽車代駕業者亦不得雇用此等人從事相關業務工作（第 13 條）。

5.圖樣之標示

汽車代駕服務時，通常係由業者提供一輛伴隨汽車及兩名駕駛，抵達利用者所約定之處所後，由其中一人代替消費者駕駛其汽車，此車輛稱為「代行駕駛車輛」，另一人則駕駛業者所有之「伴隨駕駛車輛」。汽車代駕業者在提供代駕服務時，必須依國家公安委員會規則之規定，於「代行駕駛車輛」及「伴隨駕駛車輛」上標示由國家公安委

員會所定式樣之標識¹⁴（第 16、17 條），未標示者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）（白井利明、山腰俊博，2001b）。

4.2.4 監督

1. 簿冊之備查

汽車代駕業者應於每個營業所備置相關簿冊，記載國家公安委員會規則所定之必要事項（第 20 條）：

- (1) 代駕之駕駛人名冊及取得之駕照種類。
- (2) 代駕者駕駛狀況、道路交通法令違犯之情形、交通事故之種類。
- (3) 安全駕駛管理者就必要安全維護之管理等情形。
- (4) 消費者陳情、申訴之內容、發生之日期及處理結果。

業者未依規定為備妥簿冊及相關資料或應載明之事項為虛偽不實者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。

2. 報告、進入檢查及指示

公安委員會及國土交通大臣為利職務之遂行，於職權之必要限度內，得命業者提供業務相關報告或資料，警察官（或職員）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。警察官（或職員）行使職權時，應著制服或出示證件表明身分，並應告知事由（第 21 條）。業者不為報告或提出之資料虛偽不實或拒絕相關人員進入檢查者，處 20 萬圓以下罰金（第 33 條）。又汽車代駕業者、安全駕駛管理人或代駕人員違反與代駕業務相關之特定道路交通法令之情形，公安委員會認為該等違反行為將有害於汽車代駕業之正當營運時，得對於該業務相關之必要措置給予指示；國土交通大臣於發現業者或代駕人員違反與代駕業務相關之道路運送法之情形（如無照經營計程車載客業務），國土交通大臣認為該等違反行為將有害於汽車代駕業之正當營運時，得對於該業務相關之必要措置給予指示。為確保汽車代駕業務之正當營運，公安委員會與國土交通大臣之間，應保持情報資料之流通緊密關係，互負協力、通知之義務（第 22 條）。業者違反公安委員會或國土交通大臣之指示時，除依法命其營業停止外，並處 30 萬圓以下罰金（第 32 條）

¹⁴ 汽車代駕服務時，應於「代行駕駛車輛」之前、後方玻璃上標示國家公安委員會所定之代行標識，並由持有職業駕駛執照之人駕駛之；「伴隨駕駛車輛」標示由國土交通省所定之圖樣，車輛上方之燈號有「代行」之字樣，並於車門上標示經公安委員會所認定之營業字號。

3.停止營業

公安委員會發現就業者、安全駕駛管理員或代駕之人員違反一定法律，而認該等行為嚴重危害汽車代駕業務之正當營運時，或基於國土交通大臣之請求，應對汽車代駕業者之全部或一部營業處 6 個月以下之停業處分。公安委員會對業者處停止營業處分之情形如下：

- (1)違反與代行駕駛業務相關之特定道路交通法令、或違反道路交通法中關於速限、路邊停車、過勞駕駛之規定，其情節嚴重足認會對汽車代駕業務之正當營運造成嚴重危害之情形。
- (2)違反公安委員會所為之指示時（第 23 條）。

違反停業處分之業者，處 1 年以下懲役，科或併科 50 萬圓以下罰金（第 31 條）。

4.勒令歇業

汽車代駕業者具有以下情形時，公安委員會預先與國土交通大臣協議並取得其同意後，得勒令其歇業：

- (1)汽車代駕業之經營者係該當本法不得為經營者，已依法通知，卻仍經營者。
- (2)依本法之規定其經營資格已被撤銷、廢止。
- (3)具有不得為營業者消極條件（除安全駕駛管理者及損害保險措置外）之各款情形（第 24 條）。

5.處分移送通知書之送達

公安委員會對於汽車代駕業者所為之指示、停業及廢止之命令，如該業者之主要營業所所在地變更時，應儘速將處分移送通知書送達於業者現在主要營業所所在地管轄之公安委員會。公安委員會於收到處分移送通知書後，應依各種不同情形，分別給予指示、停止營業、勒令歇業之處分（第 23 條）。違反歇業處分之業者，處 1 年以下懲役，或科或併科 50 萬圓以下罰金（第 31 條）。

五、結 論

交通事故發生的要因在於「車」、「道路」及「人」，其中又以「人」之因素最為重要（日下真一，2006），酒駕肇事即在於「人」的行為。雖然與三五好友歡聚飲酒絕非惡事，但若酒後依然堅持自行開車，則容易因為注意力、判斷力下降，而導致各種不同程度的憾事發生。飲酒後駕駛、無照駕駛以及超速行駛是交通事故發生的三大惡害，其中又以酒後駕駛危險性最高，故其向有「公路殺手」之惡名（楊竣升，2009）。在政府機關不斷祭

出重罰後，酒駕肇事仍居高不下，顯見國人酒後駕車之嚴重性。警察機關肩負防制酒駕第一線的任務，如何有效遏止該惡性行為，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。而且日本亦根據「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。此外，全日本交通安全協會、各地區母親的交通安全組織等公民社會團體亦積極參與酒駕防制機制（蔡中志，2013）。

從統計數據審視日本防制酒駕之成果可知，該國採用多管齊下之方式，使得酒駕數字逐年減少，其中汽車代駕業是相當可行之預防措施，由代駕業者提供駕駛服務，對飲酒者而言，不但能夠開懷暢飲，最重要的是能夠維護自身及他人之道路安全。根據研究發現，日本汽車代駕業服務之普及、發展與有效降低酒駕息息相關。因此，經由業者主動配合，藉著對代駕者之挑選、訓練機制以達到服務品質的提升，主管機關亦可透過指導、監督或支援，營造出適合民眾利用之環境，使民眾安心利用，以達防制酒駕及健全發展交通安全事業之終極目標。

參考文獻

- 王玉玲(2011)，酒後駕車違規者之行為認知研究，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 內政部警政署(2003)，警察職權行使法逐條釋義，2003 年 8 月，臺北：內政部警政署。
- 內政部警政署全球資訊網(2013)，擷取日期：2013 年 6 月 2 日，網站：2013/04<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=64962&ctNode=12594&mp=1>。
- 呂育生(1992)，「酒後駕車取締分析」，*警學叢刊*，第 23 卷第 2 期，頁 189-193。
- 李易蓁、王芬蘭(1996)，「酗酒行為與酒癮家庭」，*國防醫學雜誌*，第 23 卷第 5 期，頁 404-409。
- 阮祺文(2000)，「酒醉駕車—飲不盡的悲歌」，*台灣醫界*，第 43 卷第 4 期，頁 69-70。

- 胡谷展(2002)，臺北市酒後駕車執法策略與績效之研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 陳高村(2001)，「論酒後駕車對交通安全影響與其衍生的法律責任」，*警學叢刊*，第 31 卷第 5 期，頁 117-159。
- 陳高村(2007)，*交通法規—道路交通管理篇*，自版。
- 楊竣升(2009)，日本飲酒駕駛對策之研究，中央警察大學警察政策研究所碩士論文。
- 劉嘉發(2005)，論警察取締交通違規之職權—以酒醉駕車為例，*中央警察大學學報*，第 42 期，頁 51-86。
- 劉建邦(2013)，酒駕大執法首日移送 272 件，擷取日期：2013 年 6 月 14 日，網站：<http://tw.news.yahoo.com/酒駕大執法首日-移送272件-091021359.html>。
- 蔡中志(2013)，「酒駕的防治，還要有不同的配套」，*運輸人通訊*，第 128 期，頁 7-8。
- 蔡憲卿(2004)，建構社會生活安全指標體系之研究，臺北大學社會學系碩士論文。
- 山田利行(2002)，「刑法の一部を改正する法律の概要」，*警察学論集*，第 55 卷第 3 号，頁 114~133。
- 日下真一(2006)，「交通警察の今後対応」，*警察学論集*，第 59 卷第 1 号，頁 69-86。
- 日本警察廳(2013)，擷取日期：2013 年 6 月 11 日，網站：<http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu>。
- 白井利明、山腰俊博(2001a)，「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の逐条解説(上)」，*警察学論集*，第 54 卷第 10 号，頁 40-62。
- 白井利明、山腰俊博(2001b)，「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の逐条解説(下)」，*警察学論集*，第 54 卷第 12 号，頁 136-157。
- 矢代隆義(2007)，「改正道路交通法と今後の警察行政」，*警察学論集*，第 60 卷第 9 号，頁 9-26。
- 西本茂人(2001)，「自動車運転代行業の現状と課題」，*警察学論集*，第 54 卷第 10 号，頁 22-39。
- 伊藤榮樹、小野慶二、莊子邦雄(1988)，*注釈特別刑法*，東京：立花書房。

村上尚文(1993)，酒氣帯び運転（その2），刑事裁判実務大系第4-ii巻道路交通(2)，東京：青林書院。

松尾庄一(2001)，「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の制定について」，警察学論集，第54巻第10号，頁1-21。

阿南一成(1985)，交通警察概論 III—交通警察の諸問題，東京：東京法令出版株式会社。

横山雅之(2007)，「飲酒運転の根絶に向けた取組みについて」，警察学論集，第60巻第9号，頁1-8。

檜垣重臣、今井宗雄、中村彰宏(2007)，「道路交通法の一部を改正する法律について（上）」，警察学論集，第60巻第9号，頁28-54。

（收稿2013/9/15，第一次修改2013/10/5，定稿2013/10/29）