

日本汽車代駕業法制之探討

黃慧娟¹

摘 要

酒後駕車不僅是一種嚴重威脅自己與他人的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。依內政部警政署統計，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，惟此措置並未有顯著之效果。促發酒後駕車的因素甚多，根據相關實證研究發現，形成民眾酒後駕車的因素，多半始於用車之需求、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。台北市交通局為因應飲酒後民眾駕車返家之需求，及避免酒後駕車引發事故，於 2012 年 9 月與計程業者合作，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。台北市交通局此舉立意良好，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，除加強宣導汽車代駕服務外，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，本文對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，亟希為未來我國制訂相關法律之參考。

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滅失減損，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

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）。

有駕駛執照，亦無法為安全駕駛（伊藤榮樹、小野慶二、莊子邦雄，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，且劑量愈高則影響甚大。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 年)。

雖然酒類飲品目前在社會上是合法且容易購買取得的，也因此有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，在某些社會情境中亦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、超速駕車與無照駕駛並列為「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 (楊竣升，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統計資料顯示依據警政署統計，100 年酒駕違規 11 萬 3,430 件、移送法辦 52,604 件、A1²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 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 2040 人，其中酒後駕車死亡人數為 376 人，占總數 18.43% (警政署，2013)。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，於今年(2013)6 月 13 日新法正式上路³，

² A1 係指汽車或動力機械在道路上行駛，致有人傷亡，且在 24 小時以內死亡者。

³ 中華民國 102 年 6 月 11 日總統華總一義字第 10200111611 號令修正公布第 185-3 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。」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 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。

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。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，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。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，但其中隱藏諸如費用、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。

二、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⁴（楊竣升，2009），道路交通取締法於昭和 35 年廢止，取而代之者為「道路交通安全法」。因此，現行有關禁止酒駕之規範訂於道路交通安全法第 65 條，罰則則訂於第 117 條之 2、第 117 條之 2 之 2 及第 117 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（如表 1）。

2.1 道路交通安全法相關規定

鑑於酒駕問題嚴重，平成 13 年修正道路交通安全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 月福岡市發生一起三位兒童死亡、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

⁴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。

於平成 19(2007)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：

2.1.1 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.任何人對於違反第一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 第一項，依第一百十七條之二第一款、第一百十七條之二之二第一款規定處罰；第二項，依第一百十七條之二第二款、第一百十七條之二之二第二款規定處罰；第三項，依第一百十七條之二之二第三款、第一百十七條之三之二第一款規定處罰；第四項，依第一百十七條之二之二第四款、第一百十七條之三之二第二款規定處罰）

2.1.2 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，違反第六十五條第一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，得依政令之規定，對其人實施呼氣檢查（第 3 項）。

2.1.3 道路交通法第 117 條之 2

有下列各款情事之一者，處五年以下懲役或百萬圓以下罰金。

- 1.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第一項規定，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.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第二項規定之人〔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.違反第七十五條（汽車僱用人之義務等）第一項第三款規定，命其以酒醉狀態而駕駛汽車，或容認之者（第 4 款）。

2.1.4 路交通法第 117 條之 2 之 2

有下列各款情事之一者，處三年以下懲役或五十萬圓以下罰金。

- 1.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第一項規定，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.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第二項規定之人〔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；其該當於前條第二款情形者，除外（第 2 款）。
- 3.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第三項規定，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）。
- 4.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第四項規定之人〔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.違反第七十五條（汽車僱用人之義務等）第一項第三款規定之人〔以該違反係因駕駛人呈現酒醉狀態而駕駛汽車，或身體含有第一款政令所定程度以上之酒精濃度狀態，而駕駛汽車者為限；該當於前條第四款之情形，除外（第 6 款）。

2.1.5 道路交通法第 117 條之 3 之 2

有下列各款情事之一者，處二年以下懲役或三十萬圓以下罰金。

- 1.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第三項規定，提供酒類之人〔該違反係以接受該酒類提供之人，其身體含有第一百十七條之二之二第一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，其有同條第三款情形者，除外（第 1 款）。
- 2.違反第六十五條（帶有酒氣駕駛等之禁止）第四項規定之人〔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，或其身體含有第一百十七條之二之二第一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，其有同條第四款情形者，除外（第 2 款）。

2.1.6 道路交通法第 118 條之 2

對於第六十七條第三項規定之警察官檢查，予以拒絕或妨礙之人，處三月以下懲役或五十萬圓以下罰金。

2.2 道路交通法相關內涵

2.2.1 帶有酒氣駕駛罪

帶有酒氣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⁵）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。

2.2.2 酒醉駕駛罪

酒醉駕駛罪之成立，必須違反帶有酒氣駕駛為其前提要件，且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、小野慶二、莊子邦雄，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之駕駛之狀態，仍得成立本罪。

2.2.3 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。

2.2.4 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。

2.2.5 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

⁵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。

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。

2.2.6 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、今井宗雄、中村彰宏，2007）。

2.2.7 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。

表 1 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

2.3 刑法相關規定

2.3.1 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）。

2.3.2 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（楊竣升，2009）。

三、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」，以多管其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 2）。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。

表 2 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：日本警察廳交通局

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）。

3.1 制定背景及法制沿革

3.1.1 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（西本茂人，2001），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（楊竣升，2009）。

3.1.2 法制沿革

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來制度化此種服務。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，在主管機關之許可下，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⁶、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，2001）。

3.2 汽車代駕業法制研析

3.2.1 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⁷（第 2 條）。

⁶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。

⁷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

3.2.2 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⁸及安全駕駛副管理人。
- (8) 法人內部之高級職員有第一款至第四款之情形者（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）。

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。

之目的地後，原本之代駕者再搭乘該隨行車輛離去。。。

⁸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之必要業務。

(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）。

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，有變更情事法定情事實時，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）。

3.2.3 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）（楊竣升，2009）。

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⁹（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，2001）。

3.2.4 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

⁹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。

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)。

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六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，處一年以下懲役，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，處一年以下懲役，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(楊峻升 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，該國採用多管其下之方式，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

- 內政部警政署全球資訊網，擷取日期：2013年6月2日，網站：
[2013/04http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=64962&ctNode=12594
&mp=1](http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=64962&ctNode=12594&mp=1)。
- 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。
- 司法院網站之法源資料檢索系統，擷取日期：2013年6月16日，網站：
<http://jirs.judicial.gov.tw/Index.htm>。
- 李易蓁、王芬蘭(1996)，「酗酒行為與酒癮家庭」，*國防醫學雜誌*，第二十三卷第五期，頁404-409。
- 阮祺文(2000)，*台灣醫界*，第四十三卷第四期，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。
- 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>。
- 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*，第三十一卷第五期，頁117-159。
- 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。
- 蔡中志(2013)，「酒駕的防治，還要有不同的配套」，*運輸人通訊*，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*，第五十五卷第三号，頁114~133。
- 日下真一(2006)，「交通警察の今後対応」，*警察学論集*，第五十九卷第1号，頁69-86。

日本警察廳，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，「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，第五十四卷第十号，頁40-62。

白井利明、山腰俊博，「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，第五十四卷第十二号，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，第六十卷第九号，頁9-26。

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。

西本茂人(2001)，「自動車運転代行業の現状と課題」，警察学論集，第五十四卷第十号，頁22-39。

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，第五十四卷第十号，頁1-21。

法令データ提供システム，擷取日期：2013年6月8日，網站：
<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi>。

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，第六十卷第九号，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，第六十卷第九号，頁28-54。

