

汽車酒後代理駕駛制度之研究

周文生¹

廖珮翎²

摘 要

近年來，因應聯合國兩公約中公民與政治公約對交通安全之重視，各國對於道路肇事原因之中比例顯著的疲勞駕駛與酒後駕駛重視度均提高，政府也在這一片人民對酒後駕駛的反彈聲浪中，一再的修法，對於酒後駕駛之行為訂立嚴厲之處罰，而縱使法令已較過去嚴苛，但酒後駕駛之現象依然未有所改善。駕駛人酒後駕行為，無非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，若能讓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皆有一定地規範，如在價格訂定方面以距離、服務時間區分，距離越遠、時間越晚費用越高；在司機的遴選方面，年齡介於30-50歲之間，有8年以上職業駕駛經驗，並通過家訪了解其人品、生活習性及家庭經濟狀況，經代理駕駛公司路考及嚴格培訓後方可擔任。國內目前對代理駕駛服務制度，尚無統一而完整地規範，影響人民對代理駕駛之接受度，民眾對代理駕駛之了解程度、接受度必然是此制度運作成功與否之關鍵，因此如何提高人民對於此制度之接受度，乃需仰賴未來制度訂定之完善與訊息宣達之落實。

關鍵字：代理駕駛、酒後駕駛、

一、前 言

近年來，因應聯合國兩公約中公民與政治公約對道路交通之重視，各國對於道路肇事之中比例顯著的疲勞駕駛與酒後駕駛重視度均提高，加上國人對於飲酒的特殊文化，每逢聚餐，常有所謂的“無酒不成席”、“不醉不歸”等現象，若招待者無法讓賓客喝得不醉不歸，則表示招待不週、誠意不夠，未盡主人翁的職責，因此國人的勸酒文化、拚酒文化，進而連帶造成相關的社會問題，其中更以酒後駕駛所造成的交通事故傷害最為嚴重；或許是政府政策使然，或許是人民對於道路交通安全認識之提高，但可確定的是在媒體經常的報導中，清楚體認到現今民眾對於酒後駕駛之痛惡，政府也在這一片人民對酒後駕駛的反彈聲浪中，一再的修法，對於酒後駕駛之行為訂立嚴厲之處罰，而縱使法令已較過去嚴苛，但酒後駕駛之現象依然未有所改善。根

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所副教授(聯絡地址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路56號，電話：03-3282321 轉 4513，E-mail:una141@mail.cpu.edu.tw)。

² 中央警察大學交通管理研究所研究生。

據交通部統計要覽資料，從表 1 中可看出，歷年來酒後駕駛一直高居於事故成因之首，再從表 2 小客車發生的交通事故中，發現酒後駕駛每年都占了五分之一以上，且由表 3 可之，酒後駕駛除了對駕駛人本身造成傷害外，也會牽連到其他當事人，可見酒後駕駛造成的嚴重危害。

表 1 台灣地區歷年小客車事故成因統計

年	總件數	違規超車	蛇行逆向行駛	未靠右行駛讓車	未依規定轉彎讓車	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	未注意路況	違反誌、標誌管制	機件故障	其他
93	780	19	24	53	39	102	36	13	26	187	147	68	0	66
94	893	13	21	63	36	122	39	16	23	234	178	79	1	68
95	889	19	15	67	35	94	27	14	25	271	157	89	2	74
96	682	8	12	84	35	51	17	9	17	187	127	65	2	68
97	594	10	10	58	21	59	11	23	16	155	112	62	3	54
98	543	8	12	53	17	41	22	9	25	118	106	66	1	65
99	514	9	17	59	14	33	14	14	10	128	109	54	2	51
100	509	11	17	53	24	32	13	13	17	114	97	61	1	56

資料來源：交通部統計要覽

表 2 歷年小客車酒駕件數占小客車交通事故總數之百分比

年份	總件數	小客車	酒後駕駛	百分比(%)
93	2,502	780	187	23.97
94	2,767	893	234	26.2
95	2,999	889	271	30.48
96	2,463	682	187	27.42
97	2,150	594	155	26.09
98	2,016	543	118	21.73
99	1,973	514	128	24.9
100	2,037	509	114	22.39

資料來源：交通部統計要覽

表 3 道路交通事故死亡與酒後駕車死亡案件統計 (A1 類)

年	類別	事故死亡件數 A	酒後駕車死亡件數 B	件數構成比 B/A(%)
		事故死亡人數	酒後駕車死亡人數	人數構成比
100		2,037	412	20.23
		2,117	439	20.73
101		1,964	370	18.84
		2,040	376	18.43

資料來源：內政部警政署

根據胡谷展(2002)以臺北市交通警察人員、酒後駕車違規駕駛人為調查對象，探討酒後駕車違規原因與行為特徵等，研究結果發現酒後駕車者違規原因前三項排名依序為「自信沒有喝酒過量，還可以駕車」、「翌日需要用車，不得不駕車回家」、「大眾運輸不方便，為節省計程車車資」，另外在王安邦(2008)酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究 -以高雄地區為例研究中，以高雄市地區依刑法 185 條之 3 移送法辦之酒後駕駛行為人為對象，進行問卷調查，研究發現，酒後駕駛違規者決定酒駕之原因依序為自我認知之心理因素方面的「雖有喝酒但若自認神智清楚則仍可駕車上路」、交通因素方面的「若

翌日需要用車，則縱有飲酒亦不得不將車開回家」、「無適合的大眾交通工具或其他車輛可搭乘為了省時及方便，縱有飲酒仍可駕車離開」，而此可知，駕駛人有酒後駕車違規行為，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。

在我國許多計程車車行已實施代理駕駛服務多年，但民眾使用此項服務並非如預期般盛行，甚至民眾對於代理駕駛服務制度亦不是十分了解，本研究希望能了解民眾對目前代理駕駛服務之認識及接受程度，並探討目前代理駕駛服務制度所可能產生之問題，藉由民眾觀點找出現行代理駕駛服務制度可修改之處及未來發展之方向，本研究預期達到下列目的：

1. 探討代理駕駛服務制度現行之問題。
2. 了解民眾對代理駕駛服務制度之接受程度。
3. 希冀找尋出增加民眾使用代理駕駛之誘因。

二、文獻回顧與探討

酒精對人體的影響重點主要在於腦部（阮祺文，2000），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，因此，酒醉程度完全視腦中酒精的含量而定，但因無法抽檢腦中細胞，因此採抽取血液方式來測量，這也是目前世界各國以血液中酒精含量（BAC）作為判定體內酒精濃度的標準。酒精對人體的種種作用與人體內血液酒精濃度有很密切的關係，酒精在胃腸中很快會被吸收分佈到全身各處，人體血中酒精濃度約在喝酒後 1~2 小時內達到高峰，在 12~24 小時大部分的酒精會經由體內的酒精去氫代謝為醋酸再氧化為二氧化碳排泄出去。

國人之酒精代謝速率較西方人慢（蔡中志，2000），若飲酒過量，身體酒精在 3 小時內仍難下降，酒精是一種中樞神經抑制劑，主要的藥理作用在抑制中樞神經的高階功能，而使人失去自我控制能力。其中，大腦皮質對酒精最為敏感，酒精對網狀活動系統亦有抑制作用。大腦皮質受抑制後就失去統一控制的能力，於是各種動作均無法達成，分辨力、判斷力、注意力等呈現遲鈍，甚至完全喪失。又飲酒後的視覺能力會變差，一般人於平常狀態下週邊視界可達 180 度，飲酒後的視覺角度將會縮減，喝愈多愈無法看清旁邊的景物，亦可能抓不準目標，看不清車道線，對光的適應變差，無法正確操控車輛。此外，運動反射神經也變得遲鈍，駕駛人提腳要踩煞車，但實際上已慢了 1、2 秒。若當時速 60 公里，一秒鐘車子已經移動了 16.67 公尺，若是時速 100 公里，一秒行駛距離則為 27.78 公尺，後果相當危險；若在高速行駛的情況下，肇事機率自然高出許多。由表 3 資料顯示，血液酒精濃度在百分之 0.03 至 0.05 間，多數駕駛人心境變換不定，速度及距離判斷力差；濃度為百分之 0.05 至 0.08 時，駕駛能力受損；濃度為百分之 0.08 至 0.15 時，判

斷力已嚴重受到影響；濃度超過百分之0.15時，駕駛已進入恍惚狀態。在無意識的狀態下開車，車輛就會成為殺人的武器。

表4 人體酒精濃度與肇事率（行為表現）之關係

呼氣中酒精濃度 (血液中酒精濃度)	行為表現或狀態	肇事率
0.25mg/l (0.05% ; 50mg/dl)	複雜技巧障礙、駕駛能力變壞	2 倍
0.40mg/l (0.08% ; 80mg/dl)	多話、感覺障礙	6 倍
0.50mg/l (0.10% ; 100mg/dl)	說話含糊、腳步不穩	7 倍
0.55mg/l (0.11% ; 110mg/dl)	平衡感與判斷力障礙度升高	10 倍
0.75mg/l (0.15% ; 150mg/dl)	明顯酒醉、步履蹣跚	25 倍
0.85mg/l (0.17% ; 170mg/dl)	噁心、步履蹣跚	50 倍
1.50mg/l (0.30% ; 300mg/dl)	呆滯木僵、可能昏迷	迷醉
2.00mg/l (0.40% ; 400mg/dl)	呼吸中樞麻痺、漸近死亡	無法開車
2.50mg/l (0.50% ; 500mg/dl)	死亡	

資料來源：蔡中志(2000)

國內酒醉駕駛問題已達相當嚴重程度，促使駕駛人酒後駕駛行為之主要因素有：「對酒罪事故嚴重性缺乏認知」、「不瞭解酒精對駕駛能力之影響」、「不瞭解酒醉駕駛之處罰規定」、「警察取締率低」等（林國禎，1995）。影響駕駛者表現的行為與決策和事故嚴重度的風險因子，在事故發生前為駕駛本身生理、觀念、認知和情緒；而宣導酒後不駕車之產品中，以法規知識為最多，宣導法規知識對抑制酒後駕車行為意向確實有顯著效果（蘇宥宜，2005）。酒後駕車行為意向之模式，分為訊息察覺度、法規知識、對政府執行政策之信心、酒駕風險感認、酒駕感認行為控制與酒駕行為意向等六個潛在構面，採用線性結構關係模式分析，發現性別、年齡、婚姻狀況及民眾飲酒量與飲酒頻率對酒駕行為意向都有顯著影響，模式驗證得知酒駕感認行為控制為影響酒駕行為意向之最重要因素，其中影響最大的是酒駕風險感認，法規知識次之。顯示民眾在自我行為控制能力上，受到酒駕風險感認之影響最大，當民眾酒駕風險感認愈高時，其行為控制能力也將愈高；訊息察覺度、法規知識、對政策執行之信心與酒駕風險感認等變數也對酒駕行為意向產生顯著影響（游俊哲，2002）。

江樹人(2004)以參加道安講習課程的學員為樣本，針對講習學員參加道安講習的滿意度與講習成效進行研究，發現學員對於參加講習的滿意度越高，則其對於駕駛道德、車輛保養與肇事預防的成效也越高；各駕照種類的駕駛人在參加講習後4個月再違規比例顯著降低。此外，接受講習者再犯同一違規類型的比例也較全體駕駛人平均值低，可見提高罰則、強力取締及加強教育宣導，能夠有效遏阻駕駛人的再次違規。應用卜瓦松迴歸模式建立酒後駕車肇事模式，檢定酒後駕車肇事是否與道安講習的舉辦與否、實際參加酒後駕車講習人數、酒後駕車違規舉發件數等變項具有相關性，並將「實際參加酒後駕車講習人數」及「是否舉辦道安講習」二變數設定為延滯變數，發現道安講習的舉辦與否和參加講習人數的多寡，確實對於酒後駕車重大肇事事件數會造成正面影響，亦即開辦酒後駕車講習課程，對於道路交通安全確實具有改善的效果。此外，張新立等人(2001)建議警察單位積極的執行酒後駕車取締，可以減少重大肇事案件的發生。由事故情境分析，發現酒醉駕駛者喪

失判斷，分心和疲勞精神不集中，對於道路環境失去掌控能力，酒精濃度高於 0.55mg/L 以上的駕駛者，因為酒精作用使其認知降低。飲酒對於駕駛行為的影響並非飲酒行為的問題，而是酒精對人體的作用效果。因此，常被歸類於藥物使用，或者駕駛失能的問題。蘇宥宜(2005)指出因為酒精對於一般人體的影響是具有迷幻的效果，如同吸食非法藥物。當它的量超過駕駛本身可控制與負荷的程度時，就會導致駕駛失去駕駛能力，表現不良判斷行為。又胡谷展(2002)探討酒後駕車行為特徵與違規原因，發現酒後駕車違規者的主要特性有：臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲、反應遲鈍及可能撞擊來車或他物。酒後駕車者主要違規原因為：「自信沒有喝酒過量，還可以駕車」、「翌日需要用車，不得不駕車回家」、「大眾運輸不方便，為節省計程車車資」。Finn 等人(1986)利用評等程序，觀察到受訪者於 1 小時內喝下 6 杯啤酒後，年齡與道路知覺風險已無任何相關性。

另外，在心理學中，「認知」(cognition)可分為狹義和廣義兩種。狹義的認知是指認識或知道某訊息存在。而廣義的認知是稱所有形式的認識作用，這些認識作用包括有感覺、知覺、注意、記憶、推論、想像、預期、計畫、決定、問題解決，及思想的溝通等等（鍾聖校，1990）。廣義的認知亦包含感知(perception)，即透過察覺(awareness)，發現、辨識、思考與評估訊息，進而形成信念(belief)的組合體系。故本研究定義認知(cognition)係指人們對外界對象的心理印象，包括有關的事實、知識和信念。獲得認知的方式，是透過人與環境、教育、行為及經驗等互動的關係模式中，學習並轉化成一個明確且清楚的認識，經由認知的歷程，得到屬於個人的看法與觀念。亦即是知覺、記憶和思想的綜合，指的是個體經由意識活動對事物認識與理解的心理歷程；簡而言之，係指個人對事物之瞭解情形、知識程度和看法，而其中最重要的就是評價性的認知，包含有關該主體的知覺、想像、辨認、推理、判斷等複雜的心理活動；認知的形成是直接的，但每個人接受的程度不同（侯錦雄，2001）。駕駛人是車輛運作之主宰者，依據道路、環境和車輛狀況，進行決策以控制車輛之行進。駕駛人之生理、心理、教育訓練之狀況勢將影響駕駛人所作之決策，也因此影響了駕駛人之行車表現，如果行車時間在生理現象最低潮時段進行，勢將升高發生交通事故的機會（周文生，1999）；當駕駛人因酒後駕車，職司訊息接收、判斷、司令與動作的大腦中樞神經與動作部門，因酒精麻醉而控制、調節功能受到抑制或催化，最直接的結果是反應遲緩、判斷錯誤或甚至無法作用（黃舜榕，2003）。

綜合上述相關文獻，可以對我國目前酒後駕駛行為認知等相關課題有進一步的認識，並可由此更清楚的釐清問題，警力持續的加強取締酒駕與處罰金額的提高，對酒駕者還是會產生一定的嚇阻作用，酒後駕車行為人相較於其他違規行為人，有其較特殊的社會環境與身、心理狀況，國人對酒癮問題較缺乏相關認識，非要到一定程度的精神障礙或是行為障礙時才肯就醫，甚至有酒癮問題者終身未能求助的比率高達 80% 以上，若能加入相關醫護機制的協助，使酒癮患者接受治療。

三、各國酒後駕駛相關規定

我國對於酒駕駛之規定，經過每年一再地修法，今年六月酒駕新制已正式實施，依道路交通管理處罰條例第 35 條規定，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之情形，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；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；在酒精濃度規定標準部分，由原先的呼氣酒精濃度 0.25mg/L、血液酒精濃度值百分之 0.05 以上，提升至呼氣酒精濃度 0.15mg/L、血液酒精濃度值百分之 0.03 以上，即處以新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰；若呼氣酒精濃度 0.25mg/L、血液酒精濃度值百分之 0.05 以上，即觸犯刑法 185 之 3 公共危險罪，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金；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，以下為各國對酒後駕駛之相關規定。

3.1 大陸地區

大陸處罰飲酒後駕車，分為「酒駕」和「醉駕」。「酒後駕車」是指駕駛人員血液中酒精含量大於或等於百分之零點二（每一百毫升廿毫克）；「醉酒駕車」則是指大於百分之零點八（每一百毫升八十毫克），酒後駕車吊扣駕駛執照一至三個月即罰款，而醉駕部分，已於 2011 年實施「醉駕入刑」，醉酒後駕駛，將遭拘留十五日以下、吊扣三至六個月駕照並處罰款。

3.2 日本

日本對於酒後駕之處理及制裁，係規範於道路交通法之中，依該法第 65 條規定，任何人不得酒後駕車，亦不得提供酒駕者車輛、酒類、要求具酒氣者駕駛或共乘；同法第 67 條規定，警察對於酒駕者得停止其駕駛及要求出示駕駛證件，為調查其身體內酒精含量，可對其進行呼氣檢查、禁止駕駛外，為防止道路交通危險，並可採取其他必要措施，對於違反上述規定，分別予以處罰；在拒絕酒測處罰上，駕駛人若拒絕或妨礙警察所為酒精呼氣檢測者，處三個月以下有期徒刑 50 萬日圓以下罰金；又依同法第 117、119 條，分為「酒醉駕車（係指因酒精之影響只有不能正常駕駛之虞之狀態）」及「帶有酒氣駕車（呼氣酒精濃度 0.15mg/L 或血液酒精濃度值 0.03 以上）」，罰則分別為 5 年以下之有期徒刑或 100 萬日圓以下之罰金、3 年以下之有期徒刑或 50 萬日圓以下之罰金；另外依同法第 117 條之 2，對於酒醉駕車提供車輛，或車輛使用人命令或放任酒醉者駕駛，處五年以下有期徒刑得併科 100 萬日圓

以下罰金，提供酒類者，或要求酒醉者駕駛或共乘者，處三年以下有期徒刑併科 50 萬日圓以下罰金；對於酒精濃度達法定程度以上之人提供車輛，或車輛使用人命令或放任其駕駛，處三年以下有期徒刑併科 50 萬日圓以下罰金，提供酒類者，或要求其駕駛或共乘者，處二年以下有期徒刑併科 30 萬日圓以下罰金；日本對酒後駕駛之處罰不僅針對醉駕者本人，還擴至乘客、供酒者等之連坐處罰方式，及嚴格的執法，使日本近年來酒後駕車件數明顯減少。

四、代理駕駛管理課題

以大陸地區為例，大陸地區每年因交通事故死亡的人數達 11 萬人，且每年平均以 10% 的速度上升，特別是酒後駕駛造成重大的威脅，為配合整頓酒後駕駛違法行為，許多地區極力推動代駕服務，宗旨是為減少酒後駕駛，從源頭上做到防止酒後駕駛生交通事故；大陸地區代駕服務種類有旅遊長途代駕、商務代駕及酒後代駕服務，旅遊長途代駕是為避免駕駛者的疲勞，雇用司機一同出遊，或司機將乘客載至目的地後，自行搭乘其他交通工具離開，商務代駕為中小企業為接待客戶或臨時性活動，雇用代駕公司的司機來做專職司機，而本次研究著重於酒後代駕服務。

表 5 代駕公司代駕服務收費標準

時間	半小時	≤1 小時	1 小時~1.5 小時	1.5 小時~2 小時	2 小時~2.5 小時
費用	60	80	120	160	200

以 30 分鐘為單位，每階段 40 元，以此類推

資料來源：北京博瑞昌源科技有限公司

表 6 代駕公司代駕服務收費標準

路程	10 公里內	10-20 公里	20-30 公里	30-40 公里	40-50 公里	50 公里外
22:00 前	60	80	100	120	150	180
22:00-23:00	80	100	120	150	180	200
23:00-0:00	100	120	150	180	200	220
0:00 後	120	150	180	200	220	250

資料來源：北京博瑞昌源科技有限公司

大陸地區代駕服務收費標準如表 4、5 所示，主要以路程距離及服務時間來決定收取之費用，一般須提前 40~60 分鐘預約，而為避免不必要的糾紛，一些代駕服務公司要求司機發現乘客有喝醉意識不清醒的情形，原則上不接受為其服務，除非有清醒的乘客陪同代駕服務公司才願意服務，在接受服務前，需先簽訂代駕協議書，雙方達成共識才進行代駕服務，酒後代駕服務流程圖如下圖 1；在司機招聘方面，一般年齡介於 30-50 歲之間，有 8 年以上駕駛經驗，並通過家訪了解其人品、生活習性及家庭經濟狀況，經代理駕駛公司路考及嚴格培訓後方可擔任，並建立不定期抽查制度，也請乘客協助監督，要求司機樹立安全第一的思想觀念，不可違反交通規則，一經發現有任何違規行為經查證屬實，將解除聘用。

酒後代駕服務過程中，一旦發生交通事故，將產生賠償事宜，乘客在接受代駕服務前需與代駕公司簽訂協議，其中約定發生交通事故後由哪方承擔責任，交通事故若為代駕司機所造成，事故車輛有保險，由保險公司先行賠

償，保險公司可向代駕服務公司追償；事故車輛若無投保，因代駕司機屬於職業行為，賠償責任由代駕服務公司承擔；若事故發生係因乘客車輛本身問題，由乘客自行負擔，代駕服務公司不負擔任何賠償責任，而對於事故中無辜受害的第三人，不為協議中的任何一方，應先由肇事車輛的車主對第三人賠償，若為代駕司機責任再根據協議向代駕服務公司追償。



圖 1 代駕流程圖

現今科學技術發達，大陸地區有專門開發汽車代駕管理軟體的公司，融合了日本、韓國等地的管理經驗，代駕系統管理軟體涵蓋了來電管理、訂單管理、司機管理、銷售管理、調度管理、客服中心管理、智能手機客戶端、組織機構、績效管理等功能，大型代駕服務公司透過管理系統，利用 GPS 及 LBS 能即時掌握司機出勤狀況和執行代駕任務時司機的位置，提高調度司機和分派代駕任務的執行效率，並有效處理訂單，民眾也可透過下載代駕服務 App，利用服務軟體直接預約，並可查看在自己範圍內的司機，同時可以看到司機的姓名、照片、駕駛年齡、客戶評價等，讓乘客可自行選擇並直接預約該司機，乘客提交訂單後，司機就會收到乘客姓名、電話、出發地點及時間等，待司機確認出發後，乘客可直接於手機地圖中看見司機移動方向，司機接到客戶後，從開始服務到代駕結束整個過程都被記錄下來，作為監督代理駕駛人行車路線並確保乘客的人身安全，讓乘客使用代駕服務更為便利，也讓乘客安心。



圖 2 代駕管理系統內部示意圖

四、結論與建議

1. 國內目前主要係透過警察機關加強取締酒後駕駛，包括例行性擴大臨檢、專案勤務等，加上今年 6 月 13 日酒後駕駛處罰新制上路，但實施當日，酒後駕駛事件依舊層出不窮，顯見重罰對於酒後駕駛者無嚇阻作用。又國家存在之目的乃在於保護人民而不是處罰人民，若可於事前避免掉人民酒後駕車，必定優於在人民酒後駕車後對之為處罰之行為。
2. 國內代理駕駛服務業尚未盛行，希冀透過政府機關加強宣導，增加民眾對代理駕駛服務之了解程度及接受度，以提高代理駕駛之使用率。
3. 制定代理駕駛服務業法，包括以法律明訂收費標準，避免產生同業惡性競爭情形，使收費透明化；當業者進行代理駕駛服務發生通事故時，生命、身體、財產遭受到損害時，賠償責任如何解決，是否可透過保險分擔其風險；以及對於代理駕駛服務司機的管理，司機之遴選、平常表現、是否有違規情形等等，加以明文規範，讓使用代理駕駛服務之民眾更有保障。
4. 基於代理駕駛服務非如同一般搭乘大眾交通工具，消費者及駕駛乃處於一封閉而緊密之空間，又消費者是飲用酒精性飲料而辨識能力顯著下降者，倘若又為女性消費者，在此情形下更顯不安全。對此應加強對於女性消費者之安全保障，例如盡可能派遣女性駕駛或加強車內監控系統。
5. 對於提供代理駕駛服務之業者，可對其進行評鑑工作，定期考核，以提升代理駕駛服務品質，亦保障民眾消費權益。

參考文獻

- 王玉玲(2011)，酒後駕車違規者之行為認知研究，中央警察大學通管理所碩士論文。
- 王邦安(2008)，酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究 -以高雄地區為例，國立中正大學犯罪防治所碩士論文。
- 北京忠盛騰達汽車技術服務有限公司，網站：
<http://www.4006622369.com/Aboutus.asp?Title=%B7%FE%CE%F1%CF%EE%C4%BF>。
- 交通部統計要覽，網站：
<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=59&parentpath=0,6>。
- 全國法規資料庫，網站：<http://law.moj.gov.tw/index.aspx>。
- 江樹人(2004)，道路交通安全講習對違規駕駛人行為影響之研究，銘傳大學公共事務學研究所碩士論文。
- 阮祺文(2000)，「酒醉駕車一飲不盡的悲歌」，*台灣醫界*，第43卷第4期，頁69-70。
- 周文生(1999)，砂石出肇事分析與對策探討，*砂石車安全管理研討會論文集*，臺北：交通部。
- 林國禎(1995)，酒醉駕駛問題現況分析與執法策略之研究-以臺北市為例，中央警察大學警政研究所碩士論文。
- 侯錦雄、程從沛、郭彰仁(2001)，「兒童對遊具及技術性遊戲行為之遊戲安全與趣味認知」，*戶外遊憩研究*，第14卷第2期，頁1-26。
- 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。
- 張新立、吳宗修、王國川等人(2001)，道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究，行政院交通部運輸研究所專題研究成果報告。
- 游俊哲(2002)，以社會行銷觀點探討台北市民眾酒後駕車之行為意向，國立交通大學運輸科技與管理學系碩士論文。
- 黃舜榕(2003)，酒後駕車違規行為處罰政策之研究，臺北大學公共行政研究所碩士論文。
- 葉寶文、傅祖壇(2007)，「酒後駕車行為之取締的願付風險價值研究」，*運輸計劃季刊*，第36卷第4期，頁509-534。
- 劉明興(2011)，以計畫行為理論探討代理駕駛服務介入酒後駕車防制之研究，國立澎湖科技大學服務業經營管理研究所碩士論文。

蔡中志(2000)，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌，第 522 期，頁 21-23。

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 128 期。

鍾聖校(1990)，認知心理學，臺北：心理出版社。

蘇宥宜(2005)，應用情境分析方法研究台灣地區單一小客車交通事故，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

