

代客駕車服務制度之研究

蔡中志¹

黃慧娟²

張開國³

喻世祥⁴

摘要

交通部為改善交通安全，降低事故傷亡人數，達成酒駕零容忍的目標，施行多種諸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、思考代客駕車服務等手段。其中代客駕車為現今推動的新興手法，期盼「代客駕車」在良好的管理制度下，能改變國人飲酒後冒險自行開車的行為，保障業者及民眾的權益，進而促使民眾多加利用，減少酒駕的機會，以減少事故的發生。因此，透過參考成功國家的案例，可以順利於我國實施，減少負面衝擊。惟就國外現行作法，「代客駕車」實施較具制度的僅日本，其他的國家或許有由計程車或出租業所衍生的類似服務，唯仍屬少數零星個案，且尚未形成如日本專門針對酒客或酒醉者提具較制度化之管理。故日本之外的國家，尚無具體的管理作法可供類比與分析。經調查顯示，多數受訪者認為代客駕車對防制酒駕是有幫助。然而，我國目前對於代理駕駛並無一套正式的規範管理，故建議應參考日本實施代客駕車成功案例，加以明文規範，讓使用代客駕車之民眾更有保障。

關鍵詞：酒駕、代客駕車、管理制度

一、前言

交通部為改善交通安全，降低事故傷亡人數，訂定 2017 年至 2019 年我國交通安全目標—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。酒駕肇事會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，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、思考代駕的服務等。

¹ 中央警察大學交通學系教授(聯絡地址：桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，E-mail:una103@mail.cpu.edu.tw)。

² 中央警察大學行政管理學系教授。

³ 交通部運輸研究所運輸安全組組長。

⁴ 交通部運輸研究所運輸安全組研究員。

為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，目前國內已有許多縣市實施由計程車業者提供「代客駕車」（以下簡稱代駕）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、認證和服務品質評鑑等，尚未有並無明確和統一的規範。國際上雖已有許多國家實施代駕制度，惟以日本的作法最為完整與落實，為研擬健全且適合國內交通環境之代駕服務制度，本文蒐集國內外對於代駕管理規範及防制酒駕措施之相關文獻，以瞭解國內外實施代駕的概況及成效，並參考日本有關代駕的施作方式及管理制度，藉以分析並評估國內代駕是否有納管之必要性，並進一步研擬適用國內的代駕服務管理制度，對現行法規提出修正方案，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。

二、我國防制酒駕之現況

2.1 酒後駕車肇事分析

2.1.1. 酒後駕車肇事傷亡人數降低

酒後駕車肇事嚴重危害交通安全，引起社會輿論重視，我國近年來為積極防制酒駕案件發生，相關政府機關分別就政策、法制、宣導及取締等面向，加強各項防處作為。近5年即使整體道路交通事故死傷人數逐年攀升，酒駕肇事的比例並未隨之上升反而呈下降的趨勢，已初步看出防制成效。依據內政部警政署統計，2011年至2015年A1與A2類交通事故傷亡情形，從2011年傷亡人數為317,318人，至2015年已達415,048人，大幅增加97,730人，增幅比例達30.8%。而傷亡數增長的趨勢在2015年已開始反轉降低為411,769人，比較2015年與2014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2011年的數據顯示，第一當事人有飲酒者占總傷亡人數8.8%，且該比例逐年在降低，至2015年酒駕肇事比例為4.8%（內政部警政署，2016）。

依據內政部警政署資料顯示，A1類、A2類酒後駕車肇事案件統計同樣亦呈現逐年下降之趨勢，其中A1類酒駕肇事從2011年發生412件，直至2016年已降低至95件，降幅達76.9%。A2類酒駕肇事則從2011年發生11,261件，至2016年發生5,600件，降低50.3%，不論A1類、A2類酒駕肇事件數均有明顯的降低。

2.1.2 歷次修法與酒駕肇事死亡人數統計趨勢

前述成果，應可歸功於政府修法訂立嚴厲之處罰、政策推動，以及民眾對於道路交通安全認識之提高等因素所致。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，但酒後駕駛之現象依然未有所改善（周文生等人，2014）。本文整理交通部統計要覽資

料，分析小客車 A1 類交通事故中酒後駕車肇事情形。可看出，從 2004 年至 2012 年間酒後駕駛一直高居於事故成因之首，從 2013 年至 2015 年間也都是位居第二位或第三位。再從小客車 A1 類交通事故約占總 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%，即使近三年（2013 年至 2015 年）也仍在 12% 至 17% 間，可知縱使法令已較過去嚴苛，但民眾飲酒後駕駛小客車肇事之現象依然待改善。

2.2 防制酒後駕車的措施

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。有關修法情形說明如下：

2.2.1 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；刑法第 185 條之 3 歷經 4 次修法，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。

2.2.2 道路交通管理處罰條例

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；道路交通管理處罰條例歷經 11 次修法，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。

2.2.3 違反道路交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(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。

2.2.4 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，道路交通安全規則第 114 條條文如下：

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 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.03 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。

2.3 酒後代客駕車現況

我國計程車車行自民國 2010 年 9 月即已施酒後代駕服務，許多縣市結合計程車業者，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。以台北市為例，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。為了提高民眾的接受度及使用率，透過訂定酒後代駕服務參考收費標準(如表 1)，藉以提高該項服務資訊透明度。

表 1 我國計程車車行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

有關我國計程車車行代理駕駛服務之操作流程，為 (1)需求提出(2)供給服務(3)服務執行過程等三階段 (如圖 1)，說明如下：

車行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。本文訪談得知，車隊對於司機要求的條件包括，1 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。除司機外，車行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 1 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。

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。

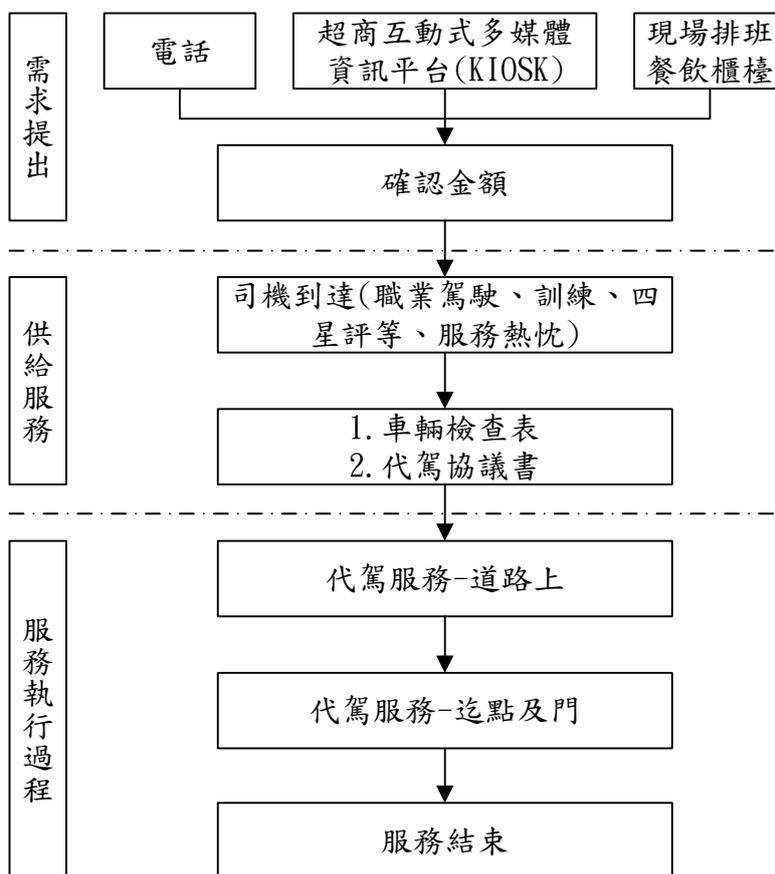


圖 1 我國計程車車行代理駕駛服務之操作流程

三、美國防制酒駕之現況

3.1 美國酒駕現況

美國的酒駕取締標準以血液檢測結果為主，認定標準原則上以血液中酒精濃度（BAC）達或大於 0.08g/dL 為酒醉，但針對年青駕駛（21 歲以下），有些州會降低為 0.02g/dL 或 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）：

- (一) 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、及扣吊駕照 30 天至 10 個月。

(二) 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。

(三) 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，且車輛必須加裝酒精鎖。

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。該資料重點摘要如下：

(一) 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。

(二) 14 歲及以下事故死亡者，有 16% 是發生在酒後駕車的事故。

(三) 依年齡族群比較，21-24 歲族群占最高比率(28%)的駕駛人 BAC 達 0.08 g/dL 或以上的酒後駕車事故。

(四) 依車種分析，機車占最高比較(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%)。

(五) 夜間發生酒後駕車死亡事故的駕駛人數是白天的 3.5 倍。

(六) 在所有因酒後駕駛死亡的人中(10,265)，67% 是發生在因駕駛人 BAC 達 0.15 g/dL 或以上的事故。

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%)。

依酒後駕車肇事當事人的違規紀錄顯示，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。

3.2 美國代客駕車制度

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，該中心與好萊烏和各大媒體合作，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。

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 1 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 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）針對「指定駕駛」執行狀況回顧及成效評估報告（Ditter et al., 2005），整理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。

美國的防制酒駕協會的網站上提供全美各地的代駕業者或服務資訊，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。

目前市場上亦開始有提供代客駕車的服務，但業者通常是提供載客服務的一部分，以 Dryer 公司為例，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）。

NightRiders 是美國第一個提供出租指定駕駛服務的公司，於 2001 年科羅拉多州成立。公司提供之駕駛騎可折疊的機車至要求服務之客戶處。駕駛先將可折疊的機車放在客戶車子後的行李箱內，再開著客戶的車送他回指定的地方，收完費用之後，再將機車組合好，騎到下一個客戶所在。

另一家公司 Designated Drivers Inc 創設於 1998 年，是位在拉斯維加斯，提供二人一組的服務：一人開著客戶的車將客戶送回家，另一人則開著車在後跟隨。

2007 年 5 月，美國芝加哥的郊區 Naperville，一家 Smith Cos. 公司計畫推出一項另一種樣態計程拖吊的服務，名稱為 NDUIT（No DUI Tonight）。

這項服務提供酒醉者打電話叫拖車，由業者將酒醉者及其愛車送回家。營業時間全年無休。

固定費用 60 美元，再加上每英哩 2 美元的拖吊費。若消費者事先預訂時，固定費用減為 45 美元，再加上每英哩 2 美元的拖吊費。

3.3 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、年青人酒駕等。表 2 整理列出重要防制酒駕策略的作法、執行現況。

表 2 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）採用止規範、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)	立法禁止車箱內(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	加重酒駕疊犯的處罰，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 Northru (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	至 2013 年止，共有 18 個州將拒絕酒測視為	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

	些僅處罰款或吊扣駕照，有些則當場逮補	犯罪行為逮補。 全國平均約有 24%的駕駛人因拒絕酒測受逮補，惟比例從 1%到 82% 不等 (Jones & Nichols, 2012; Namuswe et al., 2014) 部分州並製訂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。	擇拒測。 - Zwicker, et al., (2005)調查發現那些針對拒絕酒測有較重的處罰的州，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補	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 (Fell et 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(如酒隱)進行診斷並施予治療	各州皆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	除非車輛駕駛人通過酒精濃度的檢測，否則汽車不予起動	所有 50 個州皆允許針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	一份回顧 15 個調查報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

	裝置	<p>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)。</p> <p>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，被必須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)。</p>	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	<p>制裁的方式包括：--曾犯酒駕者的車輛使用特殊車牌，其家屬可使用該車輛，但警方得隨時攔停檢查</p> <p>- 吊扣/吊銷/銷毀車牌</p> <p>- 吊扣/銷毀或拍賣車輛</p>	<p>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。</p>	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 (NCHRP, 2003)
酒駕犯監視	針對酒駕犯進行監視	<p>South Dakota 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)。</p>	South Dakota 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	<p>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</p>	<p>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。</p>	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%。

	駕認定標準	
--	-------	--

四、加拿大防制酒駕之現況

4.1 加拿大酒後駕車現況

依加拿大政府統計資料 (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) 有關交通事故，共造成 122 人死亡、596 人受傷。
- (二) 至少 16% 在 2014-2015 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 11:00 至凌晨 4 點之間，尖峰時段為凌晨 2:00-3:00。
- (五) 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%。
- (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%；特別是打高爾夫球的人 (10%)、滑雪 (8.5%)、釣魚 (7.9%)、和保齡球 (7.1%)。

4.2 代客駕車

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，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。

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，製訂代理駕駛服務的法規 (City of Oshawa, 2014) 報告，包含立法源由與過程，代理駕駛的資格和監督。

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當程度的反彈 (The Star, 2016) 業者認為新的法規將造成代客駕車之駕駛員減少，增加酒醉駕車的人上路。

4.3 防制酒後駕車作為

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：

1. 21 歲以下駕駛人
2. 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，其駕照將被扣銷，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。

五、日本防制酒駕之現況

5.1 日本交通安全政策與防制酒駕任務

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。另警察廳於 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」(蔡中志 2013)。此外，在有關交通安全措施部分，於 2006 年 9 月 15 日交通對策總部發布「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)。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。

(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，制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針測出酒精，即上鎖的配備之技術議題；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。

（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。

5.2 日本防制酒駕之代客駕車

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。日本代客駕車行為，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，代客駕車行業已被認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，代客駕車之行業，被期待可發揮這樣的功能。

有關代客駕車行業之資格與執行情況：(1)日本代客駕車行業法(汽車代理駕駛行業適正法)於 2002 年 6 月制定施行。代客駕車行業，著眼於保護交通安全和用戶(當事人)的目的。有關代客駕車業，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)代客駕車業的重點要求：(a)代客駕車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)；(b)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)；(c)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)代客駕車業的執業模式，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。

六、結論

雖然我國刑法第 185 條之 3 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，直至 2007 年修法規定「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之連帶責任，處罰「助長飲酒駕車者」，方能產生集體監控效果，此外，亦須外加警察適當勤務規劃與嚴格執法，酒駕事故傷害才有降低之可能。

綜上可知，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（黃慧娟 2013）。其中酒後代駕服務制度規劃時，可從業者管理、司機遴選與政府管理等面向，透過法律規範保障消費者使用代駕的權益，以及未來相關主管機關能確實管理監督。

參考文獻

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。

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。

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。

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。

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。

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>

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>

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>

日本內閣府，国内外の常習飲酒運転者対策の状況，擷取日期：2017.6.23，網站：<http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h21/pdf/p26-35.pdf>

Apsler, R., Harding, W., and Goldfein, J., (1987) *The Review and Assessment of Designated Driver Programs As An Alcohol Countermeasure Approach*, NHTSA Final report.

Ditter, S., Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., Compton, R., Nichols, J.L., & Task Force on Community Preventive Services. (2005). Effectiveness of designated driver programs for reducing alcohol-impaired driving: a systematic review. *Am J Prev Med* 28(5S):280-7.

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.

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.

Stim, R, (2017), California Drunk Driving Fines & Penalties, Retrieved from:
<http://dui.drivinglaws.org/california.php>

The Star, (2016), Designated driving companies upset with new Oshawa regulations, Redtieved from:
<https://www.thestar.com/news/gta/2016/10/30/designated-driving-companies-upset-with-new-oshawa-regulations.html>