

107-001-0269

出國報告(出國類別:其他)

參加韓國酒後代為駕駛座談會報告

服務機關:交通部運輸研究所

姓名職稱:吳熙仁研究員

派赴國家:韓國

出國期間:106年11月8日至11月12日

報告日期:107年1月6日

參加韓國酒後代為駕駛座談會報告

著 者：吳熙仁

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 107 年 1 月

印 刷 者：承亞興圖文印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 10 冊

定 價：非賣品

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：26 含附件：無

報告名稱：參加韓國酒後代為駕駛座談會報告

主辦機關：交通部運輸研究所

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：

交通部運輸研究所/孟慶玉/02-23496755

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

吳熙仁/交通部運輸研究所/運輸安全組/研究員/02-23496857

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他

出國期間：106年11月08日至11月12日

出國地區：韓國

報告日期：107年1月6日

分類號/目：HO／綜合類（交通類）

關鍵詞：代客駕車、酒駕。

內容摘要：

本所進行「代客駕車服務制度之研究」，係透過參加韓國酒後代為駕駛座談會，瞭解韓國有關「代客駕車」的運作概況。

本次前往韓國參加座談會，過程中與警察及當地業者進行會議討論，以瞭解韓國實際概況。本報告內容，可提供我國研擬代客駕車相關管理機制之參考。

本文電子檔已上傳至公務出國報告資訊網。

目錄

第一章 前言	1
1.1 韓國代客駕駛市場規模.....	1
1.2 韓國行程紀要.....	1
第二章 座談會內容	3
2.1 韓國酒後代為駕駛座談會及討論議題	3
2.2 重要發現.....	14
2.3 參觀當地捷運設施概述.....	15
第三章 心得與建議	19
3.1 心得.....	19
3.2 建議.....	19

表目錄

表 1-1 出國行程紀要表	1
---------------------	---

圖目錄

圖 2.1 韓國警察大學座談會	12
圖 2.2 韓國警察大學副校長與臺灣訪問團團長交換紀念品	12
圖 2.3 韓國警察大學與臺灣訪問團合影紀念	13
圖 2.4 韓國飯店服務人員提供代駕資訊	13
圖 2.5 韓國飯店代駕資訊內容	14
圖 2.6 捷運路網標示 1	16
圖 2.7 捷運路網標示 2	16
圖 2.8 捷運路網標示 3	16
圖 2.9 捷運路網標示 4	16
圖 2.10 捷運車站配置	16
圖 2.11 捷運轉乘標示	16
圖 2.12 購票螢幕(中文)	17
圖 2.13 購票螢幕(韓文)	17
圖 2.14 捷運車廂 1	17
圖 2.15 捷運車廂 2	17
圖 2.16 捷運車站月台門 1	17
圖 2.17 捷運車站月台門 1	17
圖 2.18 捷運車站月台 1	18
圖 2.19 捷運車站月台 2	18
圖 2.20 付費公共自行車 1	18
圖 2.21 付費公共自行車 2	18

第一章 前言

1.1 韓國代客駕駛市場規模

韓國民眾利用代客駕駛的需求很高，主要在於該國私人場合或工作上應酬之飲酒的機會很多。該國代客駕駛之業者數，包括中小型者約有 3,851 家，使用之人數約達 47 萬 9000 人/天(2014 年韓國國土交通部資料)，推估其市場規模約有 3 兆韓元（約新台幣 850 億元）。

1.2 韓國行程紀要

為執行本所「代客駕車服務制度之研究」的工作項目，與研究計畫合作團隊－中華民國運輸學會共同瞭解韓國酒後代為駕駛及代駕業者現況，本(106)年度出國計畫由本所運輸安全組吳熙仁研究員奉派前往韓國參加韓國酒後代為駕駛座談會。

本次出國行程自民國 106 年 11 月 8 日至 11 月 12 日，為期 5 天，主要行程為參加韓國酒後代為駕駛座談會。此次行程啟程至韓國仁川機場，回程亦由韓國仁川機場返國。詳細行程內容如表 1-1 所示。

表 1-1 出國行程紀要表

日期(星期)	起訖地點	工作記要
11/8(三)	桃園機場→韓國仁川機場	啟程至首爾，住宿飯店。
11/9(四)	首爾→牙山→首爾	參加韓國警察大學主辦韓國酒後代為駕駛座談會
11/10(五)	首爾	訪談及考察，研究團隊討論。
11/11(六)	首爾	整理資料，研究團隊討論。
11/12(日)	韓國仁川機場→桃園機場	考察當地捷運系統及相關交通設施，返國。

第二章 座談會內容

研究計畫合作團隊於出國前先與韓國相關單位聯繫，並排定韓國酒後代為駕駛座談會議程。茲將韓國酒後代為駕駛座談會討論內容及其他考察紀錄彙整如下：

2.1 韓國酒後代為駕駛座談會及討論議題

- 一、日期：2017年11月9日 14:00~18:00
- 二、會場：韓國警察大學研究教學棟423號研討室
- 三、地址：韓國忠清南道牙山市新昌面黃山里288
- 四、出席人員：(如圖2.1至圖2.3)

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	(臺灣交通部運輸研究所		研究員)

韓國：韓方出席座談會之名單

金星洙 教授(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(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(全國代客駕駛協會)
李金都 翻譯(首爾大學校法科大學院博士課程 博士生)

五、討論議題及其說明：

1. 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：

目前韓國約有20~25萬人從事代客駕車業務，每週約工作6天，每天工作約5~8小時，月平均收入約為200~400萬韓圓/人（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，平均月收入大約有500~600萬韓圓/戶。

2. 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：

1981年由韓國警察廳依法實施酒測，並嚴格處罰酒醉駕車，使代客駕車業者陸續出現。初始期間代客駕車業者係以租賃業模式經營，如計程車業者之一般運輸業。後期相關業者將代客駕車業務轉型為僅提供勞務的特殊運輸業。故目前沒有相關的法律規定，可釐清其業務性質竟屬於運輸業或是僅提供勞務的服務業。

3. 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，無須另外經由行政程序上的批准、許可等程序。易言之，必須通過稅務署之營業登記後，始可成立代客駕車事業者（若為計程車業者等，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營業，而代客駕車業是獨立的公司或是個體戶，歸屬於

有營業收入之一般事業者。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。

4. 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：

韓國的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。以公司的角度檢視是否為專營代客駕車業部分，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。

但在駕駛人的角度檢視是否為專職部分，代客駕車業公司所聘用的被雇用者，即代客駕車之駕駛人的情形，則通常係以副業形式兼職的情形比較多見。

5. 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：

韓國對於代客駕車業係採取營業申報登記制，而無須再另外申請獲得批准，因此無專門針對代客駕車行為的行政上規範，所以凡持有駕駛執照的人均可從事代客駕車業務。

另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，駕駛消費者之車輛，所以不適合另外對代客駕駛車輛的規格標準實施規定，也沒有相應的車輛管理規定，亦無外部或內裝標示問題。

6. 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：

早期代客駕駛人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。

代客駕駛人通常有自己的交通工具，例如機車、電動滑板等，於接到代駕公司或消費者的通知後，提前至代駕服務地點等待。於完成代駕服務後，代客駕駛人會搭乘公共汽車或地下鐵自行返回。若在1小時的車程內，則有代客駕駛人騎電動滑板返回，因此在返回的路途上，特別是在冬天常發生事故。由於在韓國的代客駕駛人工作環境非常險惡，同時亦產生專門載回代客駕駛人的私人客運車需求。

7. 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：

一般而言，代客駕車服務的執行方式因地域不同（如首都圈及大城市，以及中小城市）或因提供代駕服務業者不同而存在差別。

因沒有專門針對代客駕車業之法律拘束，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，即有必要根據民法上一般權利義務關係進行確定。目前並沒有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存在保險加入之要約與承諾（保險契約法）。

具體來講，消費者通過電話或手機應用程式申請代駕服務，隨後通過互相確認個人資料後即成立契約。幾乎不存在書面上簽名的流程。雖無規定一定要承諾契約，但在大部分情況下，通過代客駕車公司指派代客駕駛人即形成契約關係，如果消費者任意取消代客駕車約

定，將會收取一定的費用。至於代客駕駛人若沒有在所約定的服務時間出現，也可能會受到代客駕車公司的處分。

代客駕駛人若不在消費者客人申請服務後5秒內接收訊息或沒有看到訊息，或因為太遠而無法到達代客駕車地點，便被要求繳納罰款。

另有負面影響，例如少數公司會以保險為由向代客駕駛人收取2個月的預付金，再將其挪作私用。甚至有韓國議員指出：「契約的所有內容規定的均是乙方責任或是不利於代客駕駛人的變相規定，也就是代客駕駛人一直活在極端不公平的奴隸契約下。」。

8. 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：

早期都是通過有線電話請求代客駕車服務，但2000年以後出現如 Kakao Drive 等手機應用程式，可提供請求代駕的新型服務。在 Kakao Drive 的服務下，可通過在應用程式綁定銀行卡來進行代客駕車服務費用支付。

9. 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：

韓國目前沒有關於代客駕車之定型化契約，但仍有通過代客駕車業者購買的代客駕車汽車保險，可向消費者賠償損失的機制。在此機制下，保險公司通過代客駕車公司所提供的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，而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」、「入職日期」、「辭職日期」等內容。

如果是計程車租賃行業的話，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，通過交通安全公團建立計程車租賃事業資訊管理系統把警察廳駕駛人資格之資訊，通過資訊中心連線至國土交通部運輸業從事者管理系統，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。

除上述保險機制外，另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，是由汽車所有人購買的汽車責任保險中賠償被害人之損害。

代客駕車保險的保險費用（保險金上限）是由代客駕車業者的選擇來決定。因代客駕車費用包含了保險金，所以代客駕車費用與保險費用存在相關性。但也可由代客駕車之駕駛人另外設定保險金上限，以此來劃定保險費用。例如，一般由代客駕駛人投保者，則繳交每月大約9萬韓圓之保險費，每年則大約為100萬韓圓之保險費。

10. 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的車輛，則由國土交通部與交通安全公團為了保障互助會或合作社對國民補償服務之效率而簽訂業務協定，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投訴，而且因為執行業務需要法律根據，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、政策執行件數等並進行3級別評價（優

秀、普通、不良)，並得以公佈。

11. 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：

韓國目前並沒有相關的標準化程序，例如使用手機應用程式等申請服務時，是以此次申請的內容來進行服務，並不在其過程中進行確認，也沒有錄音錄影。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，這也可能導致發生具體事故或者違反契約時證明困難的問題。

12. 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：

代客駕車因沒有計價器、行車記錄器等設備，所以沒有一個標準的收費標準。交通安全公團則建立並運營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整合了計價器與行車記錄器的終端，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，並據此作為決定提高相應服務費用或提供安心計程車服務的標準。

13. 使用代客駕車服務的消費者類型？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，代客駕車服務的使用者大部分是30-40歲男性（占約78%），主要理由為飲酒（占約92%）。原則上代客駕車業者可拒絕服務的提供，但事實上幾乎沒有拒絕的。如果因拒絕服務而發生問題，代客駕駛人將會受到服務公司的懲罰。

14. 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：

代客駕車服務會提供到消費者於申請時選的地點，主要是自宅的停車場。因為現行法的規定，即便在公寓內部道路上酒駕也屬於被處罰的對象。

現在的主要慣例是，代客駕車服務主要是使用申請服務的消費者之車輛。除了計程車以外，以代客駕車駕駛人的車輛駕駛的情況幾乎沒有。

15. 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。

16. 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：

目前因暫時沒有代客駕車法，國土交通部有討論把代客駕車業包

含在現有的運輸業制度予以規範的方案，以前也有提交過代客駕車法案，但未獲通過。

關於代客駕駛人的問題，目前是根據交通事故處理特例法、道路交通法等法律的規定處理，有必要把代客駕車業者與駕駛人的事故危險度反映於特殊約定費率裡。例如，導入根據事故保險賠償履歷、罰款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款、賠償履歷等資訊扣分制，並以此適用特殊約定費率，差別化以大數據為基礎的保險商品。

17. 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：

主要原因在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。

18. 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，以統一相關業務的規範。特別是在韓國的代客駕駛人之勞動條件相當惡劣，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。因此，如何提供公正合理且法制化的代客駕車制度，是韓國與臺灣的共同課題。



圖 2.1 韓國警察大學座談會



圖 2.2 韓國警察大學副校長與臺灣訪問團團長交換紀念品



圖 2.3 韓國警察大學與臺灣訪問團合影紀念



圖 2.4 韓國飯店服務人員提供代駕資訊



圖 2.5 韓國飯店代駕資訊內容

2.2 重要發現

一、藉由座談會討論議題，本次韓國考察之研究團隊發現，韓國面臨如下三大問題：

1. 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。

2. 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。

3. 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，臺灣應迅速立法，否則韓國目前亂象將於臺灣發生。

二、藉由其他時間與當地民眾訪談，發現以下現象或重點：

1. 經過多年宣導，年輕世代已具有酒後找代客駕車觀念並互相督促。
2. 代客駕駛人在網路服務時代會準備多部手機，各別加入不同代客駕車服務平台，以增加取得代客駕車業務機會。
3. 多數餐廳及飯店備有代客駕車電話及名片。(如圖2.4、圖2.5)

2.3 參觀當地捷運設施概述

利用參加座談會行程間的空檔，順便觀摩韓國當地捷運設施及公共自行車，謹概略性介紹如下：

1. 捷運服務站標示路網標示：

韓國捷運路網標示及車輛內標示，以便於民眾搭乘捷運系統。(如圖2.6至圖2.19)

2. 公共自行車：

韓國設置公共自行車，供民眾租用。(如圖2.20、圖2.21)



圖 2.6 捷運路網標示 1

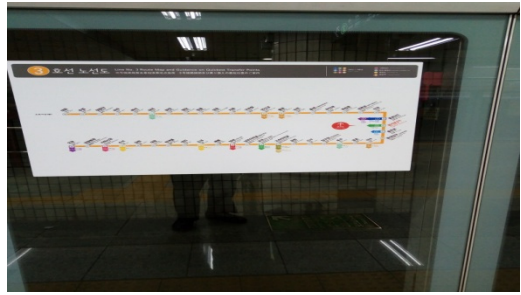


圖 2.7 捷運路網標示 2



圖 2.8 捷運路網標示 3



圖 2.9 捷運路網標示 4



圖 2.10 捷運車站配置



圖 2.11 捷運轉乘標示



圖 2.12 購票螢幕(中文)



圖 2.13 購票螢幕(韓文)



圖 2.14 捷運車廂 1



圖 2.15 捷運車廂 2



圖 2.16 捷運車站月台門 1

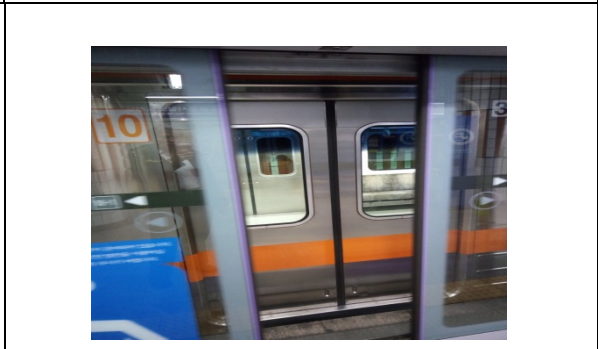


圖 2.17 捷運車站月台門 1



圖 2.18 捷運車站月台 1



圖 2.19 捷運車站月台 2



圖 2.20 付費公共自行車 1



圖 2.21 付費公共自行車 2

第三章 心得與建議

3.1 心得

1. 韓國代客駕駛作法，係屬以稅務營業登記之「低度管理」，進入門檻容易，使得產業蓬勃發展；然而因尚未納管而衍生問題，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。
2. 韓國代駕制度中有部分值得我國參考，例如應用網路科技，迅速整合代駕之需求者及服務供給者。亦有部分值得我國警惕部分，例如代駕司機工作環境惡劣，持續爭取公平合理對待的制度，以達到良性循環機制。
3. 韓國代客駕駛涉及市場經濟管制、勞工薪資、消費者權益及政府管理強度等層面，推動代客駕駛管理時，則宜共同考慮前述層面因素。

3.2 建議

1. 由於代駕服務涉及酒醉消費者的安全及隱私等問題，未來可參考國外相關法規制度，以及國內社會及交通環境，研擬適合國內的代駕服務制度，以平衡代駕業者及消費者之間的權益。
2. 可持續宣導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。

