

強制汽車責任保險執法改善策略之研究

A Study on Ameliorating Strategies for the Enforcement of Compulsory Automobile Liability Insurance

蘇志強 Chih-Chiang Su¹

趙崇仁 Chung-Jen Chao²

陳建龍 Benny Chen³

摘 要

警察與監理機關執行作業之良窳是為改善強制汽車責任保險法(以下簡稱本保險)投保率之重要關鍵因素之一,乃為提昇執行本保險相關作業效能的重要關鍵,有必要針對警察與監理機關目前在執行查驗、查證、舉發與裁罰等作業現況與成效進行系統性分析,以瞭解其目前執行作業所面臨之問題或困難,以作為未來研擬相關問題改善之策略參考。故本研究在分析警察與監理機關所面臨之問題後,從制度、管理與執行等三個方面研擬相關改善對策,以提供相關主管機關參考依據。

關鍵詞：強制汽車責任保險、執法策略

¹ 中央警察大學交通學系教授兼交通系主任、所長(通訊住址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號；電話：03-3281991；E-mail：una015@sun4.cpu.edu.tw)。

² 國立台灣大學土木工程學研究所博士班研究生(通訊住址：106 台北市大安區羅斯福路 4 段 1 號；電話：02-23625920 轉 112；E-mail：d90521018@ms90.ntu.edu.tw)。

³ 內政部警政署保安警察第六總隊第一警官隊組員(通訊住址：111 台北市士林區自祥街 36 號；電話：02-28820449；E-mail：ts671111@sun4.cpu.edu.tw)。

問題亦相當複雜，故本研究之範圍係針對警察與公路監理機關對於汽車所有人違反本保險之查驗、查證、舉發與裁罰等作業進行研究，而有關其執行之法源依據與運作方式分述如下：

2.1 警察機關之查驗作業依據與流程

警察機關在本保險制度的角色主要為執行交通勤務與處理道路交通事故時(汽車強制責任保險法第三十二條第一項第一款)配合查驗本保險證，因此警察機關將於取締交通違規行為與處理交通事故中，發揮協助執法之功能。有關其執行作業依據與流程說明如下：

一、查驗作業之法令依據

依本保險法實施細則第十六條規定：「本保險之保險證應隨車攜帶備驗，於公路監理機關執行路邊稽查或警察機關執行交通勤務時，汽車駕駛人或所有人均應配合提示保險證；未能提示者，由稽查人員通報公路主管機關處理。」另同時根據汽車強制責任保險法第六條第二項規定：警察機關具有提供主管機關(財政部)資料之義務，此規定將可以使得警察機關提供財政部相關資料(尤其是個人資料部份)具備法源依據(符合電腦處理個人資料保護法第八條第項第一款規定)。

二、查驗作業流程

警察機關於執行交通勤務或處理事故時，依規定查驗汽車所有人之強制汽車責任保險證，若當場無法查驗是否已依本法規定投保本保險者，則按已查明之資料於「舉發違反道路交通管理事件通知單」保險證欄之投保情況勾記或以其他方式彙整送監理單位查核，並經財政部之委託機構查證未依規定投保後，再由監理單位掣單「違反強制汽車責任保險事件通知單」通知汽車所有人。

2.2 公路監理機關查證、舉發與裁罰作業依據與流程

目前公路監理機關在本保險制度的角色主要除依本保險法第四十五條第一項規定舉發未依規定投保者外，主要工作係針對警察機關所查驗之「未依規定提示保險證」與「逾期未投保」之違反者進行查證、舉發與裁罰等相關

(二)舉發作業之依據

公路監理機關舉發違反本保險法事件之法源依據依照強制責任保險法第四十五條規定：「公路監理機關於執行路邊稽查或警察機關於執行交通勤務時，對於未依規定投保本保險者，應予舉發。」

(三)裁罰作業之依據

有關裁罰作業依照本保險法第四十四條規定：「車輛所有人未依本法規定投保本保險，或本保險期間屆滿前未再行投保者，其處罰依下列各款規定：

- 經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路主管機關處新台幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照，至其依規定投保後發還。
 - 未投保車輛肇事者，由公路主管機關處新台幣一萬二千元以上六萬元以下之罰鍰，並扣留車輛牌照，至其依規定投保後發還。」
- 而有關汽車所有人罰鍰處罰之標準，則依據違反強制汽車責任保險事件統一裁罰標準表之規定，如表1所示。

(二)通信作業查驗流程：因車主以通信申辦換發行照時，大都未同時附上保險證影本，所以就透過中華電信數據通信分公司提供之界面到關貿網路公司查詢，若所查詢保險證為有效，再予以辦理。

(三)語音及網路作業查驗流程：當車主在使用語音及網路做換照或其他作業時，中華電信數據通信分公司會將車號資料即時傳送到關貿網路公司查詢，若所查詢保險證為有效，就予以辦理。

而有關公路監理機關執行本保險法之相關作業流程係包括查證、舉發與裁罰等作業，整理如圖 2 所示。

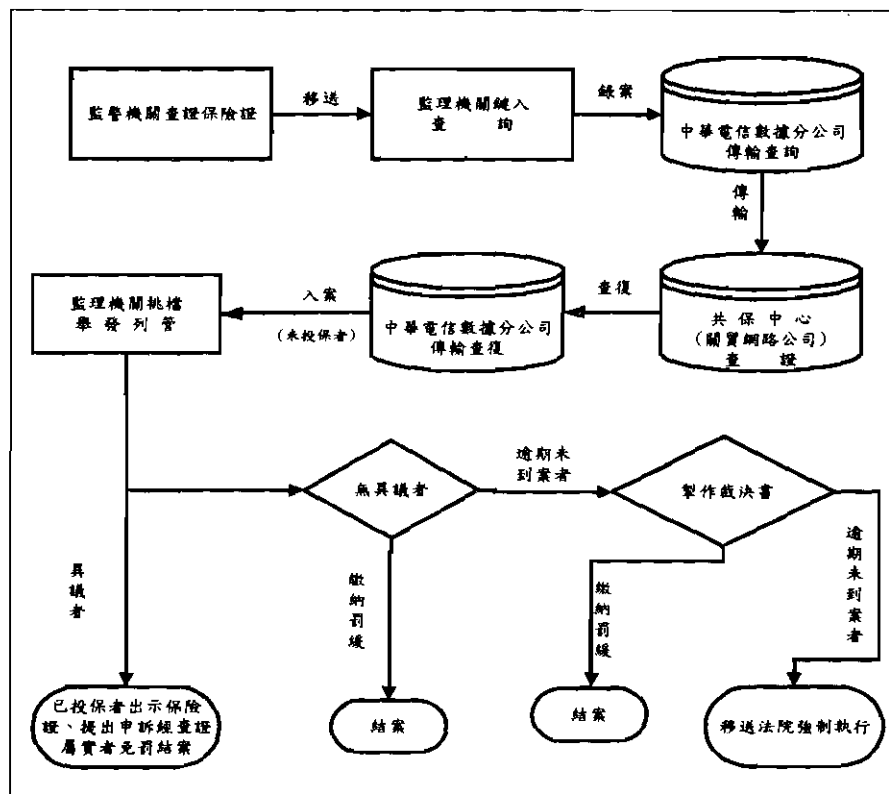


圖 2 監理機關處理違反強制汽車責任保險法之作業程序

三、車險共保中心查證作業方式

目前監理機關之查證、舉發與裁罰作業之資料處理，主要仰賴關貿網路股份有限公司(以下簡稱關貿網路公司)所建置之「車險共保中心」之

本節將檢討警察與公路監理機關執行的現況，進而探討所面臨之相關問題，以利後續改善策略之研擬。

3.1 警察機關之執行現況與問題分析

目前依照現行強制汽車責任保險法之規定，警察機關人員是屬於協助稽查角色，惟因未投保之行為並非規範在『道路交通管理處罰條例』上，故警察在執行此項查驗作業時，僅以詢問方式查驗駕駛人保險證是否隨身攜帶與保險證之時效情形，如未出示或未投保、逾期時，則在「舉發違反道路管理事件通知單」上勾記「未提示保險證」、「未投保或逾期」，顯示目前警察機關執行保險證查驗工作，僅止於口頭勸導與登載保險相關資料，以協助監理機關後續查證、舉發與裁罰作業，其是否發揮遏阻未投保之僥倖行為值得檢討與商榷。茲就目前警察機關對於執行違反本保險之現況與執法作業上面臨的問題，整理分析如下：

一、執行查驗作業現況

依據內政部警政署 89 年 1 月至 90 年 6 月查處汽機車違反本保險事件統計中(如表 2 所示)，比較 89 年與 90 年執行績效顯示，駕駛人提示有效保險證與未提示保險證所佔比例差異不大，惟在保險證逾期與未投保者微幅增加，可見警察機關積極執行查驗工作，已稍具成效。

表 2 查處汽機車違反強制汽車責任保險事件統計

時間 車種	八十九年一月至十二月			九十年一月至六月		
	提示有效 保險證	未提示 保險證	保險證逾期 或未投保	提示有效 保險證	未提示 保險證	保險證逾期 或未投保
汽 車	2,784,580 (86%)	392,337 (12%)	64,619 (2%)	1,586,572 (83%)	276,776 (14%)	55,157 (3%)
機 車	1,912,354 (83%)	365,793 (16%)	34,278 (1%)	1,139,404 (82%)	208,408 (15%)	48,696 (3%)

資料來源：內政部警政署。

二、執行查證、舉發與裁罰作業之現況分析

依據中華電信數據分公司之統計資料顯示，自 90 年 1 月至 6 月止，經監理機關錄案查證結果「未投保或逾期未投保者」之案件總計 159,134 件，而經掣單舉發到案者共計 142,020 件，到案率達 89.25%，成效值得肯定。另因現行相關作業中，保險資料庫係由關貿網路公司建置維護，監理機關必須透過數據分公司進行碰檔、資料查核比對工作，作業極為不便，經常衍生下列問題：

- (一)資料經常延遲登錄或輸入有誤，導致監理單位第一線窗口作業人員與民眾發生爭議，監理人員無法作正確有效的裁罰(強制執行)。
- (二)保險資料須經保險業者、關貿網路、數據分公司與監理機關等單位系統多方連線傳輸，影響資料查證的時效性與正確性。

三、問題整理與分析

(一)舉發裁罰之問題

- 1.由於強制責任保險法中，對於未帶保險證之行為，並未明訂罰責，以致許多駕駛人被攔檢時，沒投保經常辯稱未帶保險證，而未能確實查驗保險證是否有效，致使監理機關後續處理作業產生諸多重複業務。
- 2.由於強制險業務開辦時是以投保率高低問題為重心，因而忽略了在公路監理執行面上問題，所以在公路監理申辦業務窗口衍生出不少問題，例如：車主忘記攜帶保險證、保險證真偽判別、回溯填寫投保日期、保險資料不全等，不僅造成監理人員申訴業務之暴增及工作負擔與困擾。

(二)資料庫未即時更新之問題

- 1.監理單位在進行查證作業時，常遭遇資料不全，導致無法順利進行，引起民怨並嚴重影響申訴答覆與舉發作業。
- 2.民眾所持之保險卡保險期限經常與在關貿網路公司所查核之保限期限不同，造成監理人員與民眾之爭執。

(三)申訴案件之問題

有關目前監理機關執行本保險稽核作業，所遇申訴問題形成之原因，歸納分析如下：

- 1.車輛因素：包括報廢未回收、私自買賣、失竊未尋獲。

4.2 監理機關改善策略

(一)健全人力資源、設備與制定激勵、獎勵制度

強制汽車責任險從民國八十七年一月一日實施以來，導致各監理單位出現人力嚴重不足的問題，主要原因是因為登錄查證的案件數量相當多，且未增加相關業務的必要人員，加上相關網路查詢系統尚未健全及投保資料不齊全情況下，同時為配合財政部政策要求，在無任何資助下，監理單位於辦理車輛異動時協助產險業者登載保險證證號作業，此等項業務造成承辦單位沉重的工作負擔及人力嚴重不足的窘境，以致相關後續查證、舉發、裁罰業務無法順利進行。因此，本研究建議財政部與交通部應該酌予在專款專用款項(特別補償基金或保險費率)，提撥相關經費補助執法機關(警察及公路監理單位)，補充作業人力、周邊設備的不足，並制定獎勵與激勵制度(如牌照獎金與表揚獎勵)，以確保強制汽車責任保險政策之順利執行與推動。

(二)強化關貿網路保險資料庫與監理查證連線作業效率與資料即時性

- 1.加強關貿網路保險資料庫之即時更新與連線效率，以避免監理機關查證相關資料時，無法與關貿網路建立電腦連線或汽車所有人的投保資料不全，導致查詢工作無法進行或查詢結果與事實不符，徒增監理作業負擔，造成民眾不便與社會成本損失。
- 2.密切督促產物保險公司儘速建置正確之保險資料庫，避免造成民眾所持之保險卡保險期限與由關貿公司所查得之保險期限不一致，產生民怨與無謂困擾；另加強監理持續反映其所發生之案例，並請主管機關應予適時處理與函覆，以防止重複情形持續發生。(如車輛報廢、失竊者違反本保險之責任歸屬原有汽車所有人之執行困擾處)
- 3.將公路監理系統的資料庫修改，增加車輛投保強制汽車責任保險的資料欄位，並將關貿網路公司之強制險資料庫之投保紀錄即時傳送至公路監理資料庫，方便公路監理單位於辦理車輛異動或舉發違規車輛時，直接在其資料庫查核車輛的投保狀況。
- 4.加強保險從業人員專業素養，以確保其投保資料及時登錄，或保險經紀人在填寫相關表格證件時，能夠確實完成各項資料的填寫，並

契約自動延續生效，如此不但投保率會增加，民眾亦得免除因忘記續保而造成困擾。建議產險業者，能提供如繳納稅金或水、電、瓦斯等轉帳扣款方式之服務，完成扣款後再將保險證寄交車主，簡化續保手續，以提高續保率。

伍、結論與建議

本研究針對強制汽車責任保險之執行相關作業方式進行探討與問題分析，有關具體結論與建議，整理臚列如下：

一、提昇保險資料更新之即時性

- (一)目前強制汽車責任保險政策主管機關為財政部，資料來源為各產險業者，資料庫係由關貿網路公司負責維護，而強制險之執行舉發與裁罰作業為監理機關，如此多頭馬車的運作方式常造成事權未統一，致使傳輸、查證資料作業的時效性、正確性與效率性低落，故有必要進行機關工作直線整合與分工之規劃，以增進資料之正確性，並提升執行查核作業之績效。
- (二)建請主管機關(財政部)必須規範保險業者之資訊處理能力，未達即時化標準者，就不准其經營強制險業務，若全部保險業者均無法達到此標準，則就應檢討目前公辦民營之模式是否恰當。
- (三)加強保險承保資料庫之鍵入資料驗證、蒐集項目與維護，以確保資料庫之詳實性；並對疏失累犯之保險業者明定更嚴苛的處罰規定，以確保強制險之順利推動。
- (四)建立「保險資料即時作業」制度，以便民眾隨時查詢及查驗作業之瑕疵。
- (五)針對公路監理單位查核強制汽車責任保險資料效果不彰部分，建議交通部要求中華數據分公司改善公路監理資料庫，增加車輛投保強制汽車責任保險的資料欄位，並將關貿網路公司之強制險資料庫之投保紀錄即時傳送至公路監理資料庫，以便公路監理單位在車輛辦理異動或是處理查證舉發作業時，可以直接在公路監理的資料庫中查詢車輛的投保現況，以改善強制險投保狀況的查證效率。

收實際成效。

(四)產險公會(業者)建立「電話語音通報」系統，彌補郵寄續保未收到之盲點。[4]

四、獎勵、激勵執法有功機關與人員

於『汽車所有人違反強制汽車責任保險事件裁決罰鍰繳納處理細則』中，制定執法機關(監理與警察單位)執行本保險法有功之單位與人員訂定相關獎勵與表揚制度；同時為解決與補助執法單位作業人員與經費之問題，亦訂定由保險費作業中，比照提撥予關貿公司、中華數據分公司、保險業者相關作業經費之方式，提撥一定之比例經費予警察及監理單位(如每筆保險費提撥三元，分配予執行查驗、查證、舉發作業與裁罰作業單位)作為相關設施及人員教育訓練、獎勵之用，以激勵執法人員辛勞，並可落實強制汽車責任保險政策。

五、建立以人為基礎的違規肇事資料庫

目前國內交通事故傷亡之資料來源主要是警政署與衛生署的資料，然而兩資料庫的傷亡定義與資料收集基礎並不一致，無法彼此交流與比較，若是能利用警政署與衛生署的交通事故傷亡資料做互相之比對與補正，改善警政署與衛生署的交通事故傷亡資料品質，保險業者在分析賠償風險時會有一個較為客觀而完整的資料可供參考。

六、建立整合保險、監理與警察之交通安全資料庫系統

- (一)短期內應積極規劃建立保險、監理與交通安全整合資料庫，以作為日後查驗、查證、舉發與裁罰作業和交通安全分析之基礎，必要時訂定相關統計資料庫建立機制與規範。
- (二)整合車輛監理、警察機關與保險公司等機構共享車輛、交通事故、理賠交通違規等記錄資料庫管理系統。
- (三)目前雖然監理與保險資料各自獨立，若資料庫可以互相流通，則其功能必將相輔相成，且警察單位在進行交通攔檢勤務時，也可以透過即時的整合資料庫正確地檢查汽車所有人之資料，而強制汽車責任保險

道路交通執法政策與交通安全之展望

An Improving Policy for Traffic Enforcement and Road Safety

王進旺 Ginn-Wang Wang¹

摘要

隨著社會之進步，交通已成為民眾日常生活的一部分，造成鉅且深之影響，因此，「治安」與「交通」已成為警察兩大任務。迄今，在全體警察機關共同努力之下，交通事故死亡人數逐年下降，已有相當成效。然交通問題非僅限於此，尚有許多問題待解決。展望未來之道路交通執法政策與交通安全問題，希望能藉由歷年道路交通安全之回顧、交通事故處理現況及交通執法績效統計之檢討，訂定、推行一系列創新與策進作為，期建立專業及公正之執法團隊，並營造順暢及安全之交通環境。

Abstract

Going along with the progress of society, traffic has become a part of daily life of people and brought the huge and profound effect. Consequently, public security and traffic have already been the two major missions for the police. Till now, the number of deaths due to traffic accidents has decreased year by year, and it's very effective. But, traffic problems are not only restricted to this. There're a lot of issues to be solved. We hope that a series of new and planned actions can be made and carried out by the review of history of traffic safety and the inspection of present conditions of the traffic accident investigation and statistics of the achievement of traffic enforcement to forecast policies of traffic enforcement and

¹ 內政部警政署署長

每年交通事故死亡人數均超過七千人，八十六年三月一日道路交通管理處罰條例修正施行，加重酒後駕車處罰，增列騎乘機車未戴安全帽、快速道路未繫安全帶之處罰規定，啟動臺灣地區第一次道路交通安全革命；在各交通、警察機關努力下，八十六年道路交通事故死亡人數為六、五一六人，自七十六年以來首度低於七千人門檻，並逐年以減少五百人之速度下降，八十九年道路交通事故死亡人數降為五、四二〇人。

表 1 機動車輛事故死亡人數統計表

年別	死亡人數	年別	死亡人數
65	3632	78	7584
66	4087	79	7333
67	4798	80	7322
68	5281	81	7216
69	5504	82	7367
70	5618	83	7245
71	5475	84	7427
72	5434	85	7077
73	5676	86	6516
74	5517	87	5903
75	6270	88	5526
76	7034	89	5420
77	7524	90	4787

註：1.資料來源：行政院衛生署

2.衛生署統計機動車輛事故死亡人數，係指機動車輛肇事後，不論該事故發生於何地，當事人於當年內死亡者。

二、第二次道路交通安全革命—每年交通事故死亡人數降低至五千人以下

九十年六月道路交通管理處罰條例再度修正，再加重酒後駕車、超載處罰，開車繫安全帶之規定擴及所有道路，並且開車不得使用手持式

年份	舉發交通違規總數	機動車輛數
八十八年	二、〇六二萬九、五五六件	一、六三一萬七、七六八輛
八十九年	二、一七九萬三、二〇〇件	一、七〇五萬一、一〇七輛
九十年	一、九七四萬二、九八三件	一、七四九萬六、四五五輛
九十一年 (一至九月)	一、三三二萬三、一七八件	一、七八五萬三、一八二輛

(二)九十一年一至九月份全國各警察機關取締各項交通違規一、三三二萬件，平均每輛車〇、七五件，較九十年同期一、五五二萬件，減少二二〇萬件（減少一四％），顯見交通新制重罰政策，已產生嚇阻效果。但本期逕行舉發七三〇萬件，占總舉發件數五五％，所占比例偏高，尚有改進空間。各項重點違規舉發情形如下：

違規項目	取締績效		
	九十一年一至九月	九十年一至九月	比較
酒醉駕車	取締：一〇萬二、三七三件 法辦：二萬四、九五七件	取締：一二萬九、三九二件 法辦：二萬三、五九一七件	取締減少二一％ 法辦增加六％
違規砂石車	取締：一六萬二、九八八件 超載：六、七六〇件	取締：二三萬九、七九二件 超載：四萬九、六五二件	取締減少三二％ 超載減少八六％
危險駕車 (飆車)	危險駕車：二、四七一件 競駛、競技一四七件 法辦：一四三件、二二〇人	法辦：二〇〇件、五八三人	法辦件數減少二九％，人數減少六二％
超速	取締：二四〇萬六、二四九件	取締：二五一萬一、〇八一件	取締減少四％
無照(牌) 駕車	取締：三四萬一、一六七件	取締：七〇萬五、九一七件	取締減少五二％
騎乘機車 未戴安全帽	取締：六一萬八、五二六件	取締：一八二萬三、八〇四件	取締減少六六％
使用手持式 行動電話	取締：三萬九、〇四〇件 平均每月四、三三八件	取締：一萬一、一八〇件 (九至十二月) 平均每月二、七九五件	平均每月件數增加五五％
未繫安全帶	取締：一一萬一、三八三件 平均每月一萬二、四八七件	取締：一三萬五、三三二件 (九至十二月) 平均每月三萬三、八三三件	平均每月件數減少六三％

案(每年約三千二百件)，目前已建立 A2 類(受傷)案件(每年約六萬件)，未來將朝向建立 A3 類案件檔案(每年約十四萬件)。

4. 檢討修正「道路交通事故調查報告表」，重新修訂各類交通事故之定義，簡化處理表格，以便員警填報與統計。本署並編撰「道路交通事故處理手冊」，訂定標準作業程序，並印發各處理人員按表操作。
5. 試辦專責警力分級處理交通事故，自九十年一月至十二月試辦由分局警備隊專責人員分級處理交通事故，以兼具處理品質與時效，全省計有十一個縣市警察局、二十五個分局參與試辦計畫，經本署檢討評估實施成效良好，正積極規劃推展全面實施。
6. 辦理二階段道路交通事故處理講習訓練，本署訓練種子教官及專責人員，編印統一教材，並爭取經費補助各縣市擴大辦理講習訓練，共訓練一萬八千餘人。

(二)具體成效

1. 交通事故統計回歸真實面

九十年台閩地區共發生各類交通事故一九萬三、七二三件，造成三、三四四人死亡、七萬九、八七九人受傷，與八十八年同期發生八萬六、〇一三件，死亡二、三九二人、受傷三萬七、八六一人比較如表 2，發生件數增加一〇萬七、七一〇件(增加一二五%)，死亡增加九五二人(增加四〇%)、受傷增加四萬二、〇一八人(增加一一一%)。另本署與衛生署交通事故死亡人數統計之差異大幅縮減，兩者比率由平均二·四七倍降為一·四三倍如表 3，交通事故統計已回歸真實面。

2. 交通事故當事人滿意度提升三十%

本署於九十年委託中央警察大學針對事故處理員警、事故當事人、法官、檢察官與各區鑑定委員進行二次抽樣問卷調查，經比較分析調查結果，各對象對基層員警處理交通事故品質之滿意度皆有所提升，其中事故當事人滿意值提升百分之三十，處理品質明顯提升，本署第一階段改革作為已見成效。

(三)第二階段改革作為(自九十一年起)

1. 全國二年內完成 A1 類、A2 類交通事故專責處理制度

鑒於部分派出所員警專業能力不足，各項勤、業務繁重，以備勤處理交通事故亦不符實務所需，欲全面提升專業處理技能，在制度上應朝專責處理方向發展。本署已政策決定，於九十一年、九十二年二年內，A1 類及 A2 類交通事故將由專責人員處理，並已於九十一年完成一、二〇〇名專責事故處理人員之訓練，自九十一年七月起分階段實施，預期將可大幅提升交通事故處理品質，減少交通事故當事人控訴、申請鑑定、覆議及民刑事訴訟案件。另為建立專責人員權威與公信力，有關「工作服」及「配置定位」問題，正由本署積極研擬中，預定自九十二年起實施。

2. 持續辦理講習訓練，提升專業技能

為配合推動全國各縣市警察局二年內以專責警力分級處理交通事故案，九十二年度將持續辦理一、二〇〇名專責人員之講習訓練，以培訓專業人員，各單位亦繼續辦理基層處理人員講習及專責人員之教育訓練，提升處理技能。

3. 建立審核準則，強化作業品質

本署已規劃與中央警察大學共同辦理「交通事故審核準則與制度建立之研究」，以肇因推測為基礎，建立事故審核項目、準則與制度，以檢核事故調查報告，及時補正錯誤與缺失，減少紛爭與訟源。

4. 簡化交通事故調查報告表

為符合基層實務需要，同時滿足相關政府機關、學術研究單位及鑑定機關之需求，本署於本九十年與中央警察大學共同規劃辦理「道路交通事故調查報告統計分析表報修訂計畫」，重新檢討修正道路交通事故調查報告表，簡化填表內容，以提升事故調查、統計、分析品質，新表預計於九十二年一月一日起施行。

5. 充實交通事故處理裝備器材

為提升交通事故處理效能，樹立專業形象，本署已要求各單位妥善運用交通違規罰鍰收入，逐步充實交通事故處理相關裝備器材，如交通事故處理車、事故處理箱、工作服、夜間照明設備、單眼照相機、照片沖洗費用、LED 路況顯示器等。

(二)執行成效

1. 法令宣導成功，未發生重大衝突案件：

酒醉駕車處罰甚重，原預期警察執行取締勤務時，將易與民眾發生衝突，惟九月份全國計發生汽車駕駛人拒絕接受酒精濃度檢測三十五件，均未與違規人發生重大衝突事件，顯示酒醉駕車法令宣導成功，民眾在瞭解新法規定後，均能配合警方執法，未發生警民衝突案件。

2. 重罰發揮遏阻功能，酒醉駕車違規減少四成五：

九十一年一月至八月，警察機關平均每月取締酒醉駕車一萬一、九一三件，九月份計取締六、七〇八件，較上述平均值大幅減少約四成五，顯示重罰政策，強力執法下，已發揮遏阻功能。

3. 酒醉駕車死亡減少約一成五，達成初期效果：

九十一年一月至八月酒後駕車肇事共導致二七九人死亡，平均每月死亡三五人，九月份酒醉駕車肇事共造成三十人死亡，較上述平均值減少約一成五。

4. 移置保管車輛領車率約五成五：

九十一年九月份，全國酒醉駕車違規案件經繳清罰鍰、移置費及保管費，領回違規車輛者約五成五（汽車約七成、機車約四成）。預計違規駕駛人在繳交巨額罰鍰領回車輛，並吊扣駕駛執照一年後，應能有所警惕，不再酒醉駕車，以免造成自身更大的損失。

四、全面執行汽、機車分流大執法，改善行車秩序

自九十一年三月一日起，全國同步執行汽、機車分流大執法工作，各市、縣（市）警察局除協請各交通主管機關規劃改善交通工程與設施，加速佈設「機車優先道」、「機車停等區」、「機車左轉待轉區」，提供機車合理使用空間外，並配合宣導教育，選定十五項重點違規，強力執法，雙管齊下，實施成效良好。本署將持續推動本案，以加強機車使用管理，改善行車秩序，有效降低機車事故之發生。

七、以執法成效取代績效，提升為民服務品質

台灣地區每年取締交通違規案件約二千萬件，遠較美國七百五十萬件、日本九百萬件為多，但國內交通安全與交通秩序維護與先進國家尚有落差。民眾對於員警舉發用路人交通違規之執勤態度及隱匿性之執法方式頗有微詞，尤其對於不當舉發或舉發單填寫疏漏、錯誤，造成民眾不便，導致檢舉、陳情、控訴案件層出不窮。鑑此，本署已函頒「警察機關舉發違反道路交通管理事件考核獎懲規定」，加強舉發單之填製與查核業務之考核，並予執勤及業務人員，適當之獎懲，並自九十二年元月一日起實施，期能導正員警觀念，以執法成效取代績效。

八、加強交通專業訓練，提升執法品質

為提升交通警察工作同仁專業能力，本署九十一年度辦理「處理道路交通事故種子教官班」、「道路交通事故肇因分析講習班」、「砂石車安全管理執法人員講習班」、「交通法規講習班」、「警察分局交通組長及交通隊交安組長職前講習」、「交通警察幹部講習班」等各項交通專業訓練，共計調訓一、八〇〇多位各級幹部及基層同仁。未來本署仍將持續辦理相關講習訓練，以齊一觀念與做法，全面提升執法品質。

伍、結語

「治安」與「交通」同為警察兩大任務，兩者相輔相成。交通問題與民眾息息相關，交通改善與否，民眾感受最深。行政院游院長以「提升國家治安維護力行動方案」為施政指標，要求各行政部門積極推動「治安」、「公共安全」與「交通安全」等三大重點工作，並於八月份行政院院會指示，降低少交通事故死亡人數，自九十二年起要做「目標管理」。九十年交通事故死亡人數已創下歷史新低紀錄，預期九十一年將再創新猷，然為貫徹各級長官指示，本署已訂定九十二年交通事故死亡人數較九十一年再降低一成，作為工作目標。可以想見，這是高難度的任務，但「有心就有力」，只要我們有信心，主動聯繫、積極協調各相關單位，凝聚共識相互配合，發揮整體戰力，必能達成院長交付之任務。本署將以「服務型導向」的經營理念，主動、積