

駕照管理積極作為之研究

蔡中志¹
蕭淑娟²

摘要

近年來我國駕照管理制度面臨擁有駕駛執照人數逐年攀升，而交通違規與交通肇事逐年增加之困境。如何將企業的績效管理及獎勵制度運用在駕照管理制度上，透過積極的作為從根本落實，使汽車駕駛人發自內心主動遵守交通法規，減少交通違規，進而降低交通事故發生、提升整體交通秩序與安全，即為本研究主要目的。

本研究透過文獻回顧，針對各國取得駕照後的駕照管理制度，包括違規記點、交通講習、汽車保險費率、駕照分級及緩處罰等制度做探討，分析各國制度優、缺點，及我國駕照管理制度的缺失及問題所在。運用一般企業團體績效管理及獎勵制度做為借鑒，歸納研擬出駕照管理相關積極作為，並設計問卷對駕駛人進行調查，透過問卷分析，進一步確認積極作為之可行策略。

問卷調查分析結果發現：對於促使駕駛人發自內心主動遵守道路交通法規的制度其排序如下：1、實施獎勵制度（約有八成八的受訪者抱持同意態度）。2、實施處罰制度（約有七成四的受訪者抱持同意態度）。3、實施實務講習教育制度（約有八成五的受訪者抱持同意態度）。由分析結果可知，現行的駕照管理違規記點制度應賞罰並濟，在處罰制度外搭配獎勵制度（例如：建立駕駛執照分級制度，駕駛執照依駕駛人違規紀錄優劣，區分為金牌駕照、銀牌駕照、銅牌駕照及新手駕照；建立緩處罰制度，輕微違規的初犯，得暫緩處罰，2 年內不再違規即可塗銷違規紀錄，不予處罰）。相信透過上述駕照管理積極作為相關策略，將促使更多的汽車駕駛人發自內心主動遵守道路交通法規，進而保障人民行的安全。

關鍵字：駕照管理、積極作為、違規記點、緩處罰

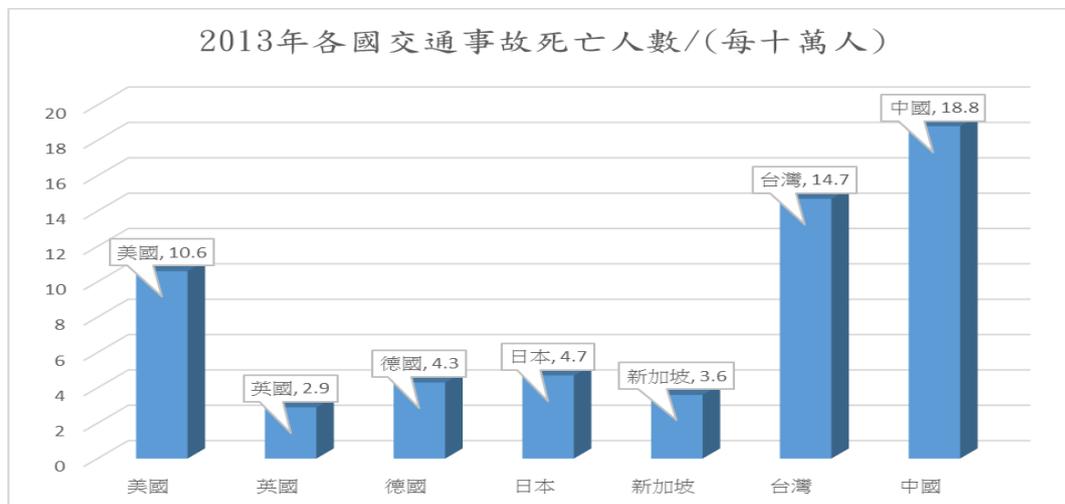
一、前言

近年來，我國隨著經濟穩步發展，車輛數量隨之大幅增長，由交通部資料顯示自 2011 年至 2016 年 2 月底止，國民擁有駕駛執照數量由 25,572,720 枚增加至 27,638,195 枚。2011 年至 2015 年底，交通違規舉發件數由 8,895(千件)增加至 10,240(千件)；交通肇事件數由 235,776 年增加至 298,739 件。由上述資料顯見，交通肇事件數並未隨著交通違規舉發件數的增加而減少。另根據 WHO 網站，2015 年全球道路安全現狀報告資料顯示，2013 年各國交通事

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授。

² 中央警察大學交通管理研究所研究生（聯絡地址：20248 基隆市中正區中正路 5-1 號，電話：02-24278295 轉 5850，E-mail：belle@klhpb.gov.tw）。

故死亡人數，美國每十萬人中有 10.6 人、英國 2.9 人、德國 4.3 人、日本 4.7 人、新加坡 3.6 人、臺灣 14.7 人、中國 18.8 人(如下表)，臺灣交通事故死亡率遠高於先進國家。我國駕駛管理制度面臨許多的困境，如何研擬積極作為及策略，進而完善法規制度，值得我們深切省思。



資料來源：http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

二、文獻回顧與探討

2.1 國內外違規記點制度

2.1.1 我國

我國交通違規記點制度依道路交通管理處罰條例(以下簡稱處罰條例)第 63 條第 3 項規定，汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕照一個月，並依同條例第 24 條，應參加道路安全講習；一年內經吊扣駕照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕照。另依處罰條例第 68 條第 2 項規定，領有汽車駕照之汽車駕駛人，除駕駛聯結車、大客車、大貨車外之非其駕駛執照種類之車輛，違反本條例及道路交通安全規則之規定，應受吊扣駕照情形時，無因而肇事致人受傷或重傷者，記違規點數五點。但一年內違規點數共達六點以上或再次應受吊扣駕照情形者，併依原違反本條例應受吊扣駕照處分規定，吊扣其駕照。

2.1.2 日本

日本的交通違規記點制度，主要針對駕駛人過去三年，因交通違規或交通事故的發生，所產生的違規點數相加總，一旦點數累積達一定數值，吊扣或吊銷其駕照處分。日本交通違規記點型式，可分為交通違規基礎分、交通事故附加分及肇事逃逸附加分等三種。(日本 RJQ 網站，2016/01/10)

2.1.3 美國

美國紐約州的違規記點制度，其主要目的在於辨明與掌握經常違反「車輛與交通規則」的駕駛人。駕駛人連續在 18 個月內，累計點數達 6 點或以上；或因酒駕、服用麻醉藥品駕車而導致交通違規，被法院裁定有罪；或拒絕參加紐約州的血液酒精含量的化學測試等。將支付 The New York Department of Motor Vehicles (DMV) 為期 3 年的駕駛員責任考核費。駕駛人在 18 個月內，累計點數達 11 點或以上，將接受正式裁決，被處以吊扣或吊銷執照的處分。(紐約州機動車管理局網站，2016/01/10)

2.1.4 新加坡

新加坡違規記點制度(DIPS)，此制度主要目的是用於識別高風險和屢次違規的駕駛人，並在特定期間內禁止其駕駛車輛。該系統強制要求屢次違規的駕駛人，必須重新參加駕駛考試，通過後才能再次上路。新加坡 DIPS 制度根據違規的嚴重程度，將其分為 8 類，扣分標準分別是：3,4,6,8,9,12,18 和 24 點。(李名昌，1993)

2.2 國內外交通講習制度

2.2.1 我國

我國道路交通講習的型式分為定期講習與臨時講習。交通講習講授內容，依據講習辦法第 13 條規定，得依講習對象區分為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及法律責任、車輛保養、安全防禦駕駛、酒精對人體健康之心理及醫學分析、行人交通安全、青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、兒童福利法、親職角色與責任或其他與定期講習調訓對象有關之交通安全教材，前述的講習課程、時數由講習機關擬定報請上級機關核定後實施。

2.2.2 日本

日本的道路安全講習係以日本道路交通法第六章為基礎，並由國家公安委員會規則(1 至 15 號)及其附則規定講習相關事項，各縣公安委員會為道安講習主管機關，其下的警察署則為負責執行、監督與宣導的單位，同時配合各縣交通安全協會共同實施道安講習。(陳翔然，2007)

2.2.3 美國

美國道路交通講習教育機構有兩種，分別為駕駛人教育學校(Driver Education School)與交通學校(Traffic School)。駕駛人教育學校主要的目的是提供課程，協助中學生或是持有學習駕照的學員早日取得駕照，；而交通學校的目的在提供學員各式各樣的防禦性課程，降低交通事故肇事率。

2.2.4 英國

英國道路安全講習稱為駕駛人改善計畫(Driver Improvement Schemes)，是由國家駕駛人改善計畫提供協會(The Association Of National Driver Improvement Scheme Providers, ANDISP)訂定全國一致課程標準，該協會會員經過輔導及實習後，透過地方組織或私人公司傳達改善計畫。「駕駛人改善計畫」的宗旨是為違反交通條例的駕駛人，提供一個再教育的機會，使其免於被舉發違規、罰鍰及違規記點。(顏進儒等人，2007)

2.3 國內外汽車保險費減免制度

2.3.1 我國

我國汽車保險的種類可概略分為強制險及汽車任意保險二種。其中強制汽車責任險為強制險，而汽車車體損失險、汽車竊盜損失險、汽車第三人責任險及其他附加險則屬於汽車任意保險。各保險公司保費訂定略有不同，主要差異在於各保險公司所收取的佣金及業務管理費不同的原因。

2.3.2 美國

美國各汽車保險公司，對於參與防衛性駕駛課程者，會依照不同駕駛人條件，給予不同的折扣，且各州的折扣程度都不相同。美國為了增進駕駛人安全駕駛的觀念，利用折抵保費的誘因來吸引駕駛人積極參與道安講習課程。(陳翔然，2007)

2.3.3 英國

英國汽車保險費率規章的制訂考慮許多不同因素，其中包括汽車用途、汽車型號及駕駛人的年齡與經歷。在制訂汽車保險費率標準時以駕駛人的年齡與經歷為最重要的依據。為了將最基本的安全駕駛觀念深植於新手駕駛人心中，限定新手駕駛參加 Pass Plus 課程給予折抵比率高達近 50% 保費。(陳翔然，2007)

2.4 駕照分級制度

蔡中志等(2011)認為，一部好的道路交通法律，必須獲得民眾的尊重與支持，實際上，要督促民眾守法，除了處罰，還可以採取鼓勵的做法，如：建立駕駛執照分級制度(初學、普通、優良)，並以差別待遇激勵駕駛人爭取優良駕照。

林翊歆(2012)，日本的駕駛執照依交通違規紀錄區分如下：

1. 優良駕照：有效期間為 5 年，更新駕照時須繳交 3,100 日元手續費，以及參加 30 分鐘之交通安全講習。

2. 普通駕照：有效期間為 5 年，更新駕照時須繳交 3,450 日元手續費，以及參加 1 小時之交通安全講習。
3. 違規駕照：有效期間為 3 年，更新駕照時須繳交 4,000 日元手續費，以及參加 2 小時之交通安全講習。
4. 初次換照：有效期間為 3 年，更新駕照時須繳交 4,000 日元手續費，以及參加 2 小時之交通安全講習。
5. 新手駕照：有效期間為 3 年，更新駕照時須繳交 4,000 日元手續費，以及參加 2 小時之交通安全講習。

2.5 緩處罰制度探討

我國《道路交通管理處罰條例》自民國 57 年 5 月 1 日起施行迄今，為因應時代之變遷，共計經歷 30 次修訂，但是每次修法均以「處罰」為出發點，不斷加重違規處罰、增加罰鍰、延長吊扣吊銷駕照期間等，近年來交通違規取締件數雖然減少，但無力繳納罰單的民眾卻越來越多，截至 103 年底，交通部公路總局所屬監理機關辦理交通違規罰鍰收繳情形，總收繳率雖達 97.04%，但仍有應收未收總餘額 4,168,174(千元)。(監察院全球資訊網調查報告，2016/06/20)。

我國自緩刑實施以來，成效顯著，不但有效降低法院案件負擔，更能鼓勵民眾改正自新。反觀《處罰條例》，惟對於民眾違規之處罰卻越來越重，且執法程序亦愈行簡化，導致被開罰單的行為人產生反感，並不因受罰而反省自己的違規行為；由此可見，對於用路人因交通違規採行重罰，未能有效建立其守法的觀念及改善我國道路交通安全秩序，更有違該條例立法之初衷及精神。

因此，修訂處罰條例，將違規罰鍰適度調整，另增訂緩處罰制度，讓輕微違規的行為人有自新的機會，並得以向主管機關申請暫緩處罰，主管機關於審酌違規情節與公共利益之維護，認為以暫緩處罰為適當者，得定一年以上二年以下之緩處罰期間，另為其它之行政處分(如易服勞役)，讓民眾更有守法的觀念，並建立正確路權觀念，以降低道路交通事故發生的機率。

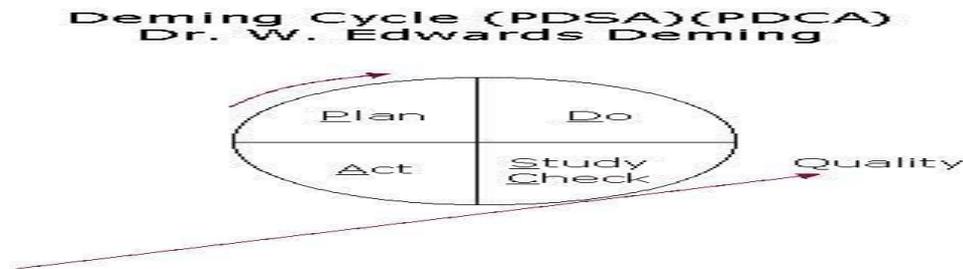
三、績效管理與獎勵制度的運用

3.1 績效管理制度

所謂績效管理是指管理者與員工之間就目標與如何實現目標上達成共識的基礎上，通過激勵和幫助員工取得優異績效從而實現組織目標的管理方法。績效管理的目的在於透過激發員工的工作熱情和提高員工的能力和素質，以達到改善公司績效的效果。

績效管理所涵蓋的內容很多，它所要解決的問題主要包括：如何確定有效的目標？如何使目標在管理者與員工之間達成共識？如何引導員工朝著正

確的目標發展？如何對實現目標的過程進行監控？如何對實現的業績進行評價和對目標業績進行改進？績效管理中的績效和很多人通常所理解的“績效”不太一樣。在績效管理中，我們認為績效首先是一種結果，即做了什麼；其次是過程，即是用什麼樣的行為做的；再來則是績效本身的素質。績效管理是通過管理者與員工之間持續不斷地進行的業務管理迴圈過程，實現業績的改進，所採用的手段為PDCA(如下圖)。



(智庫百科，2016/04/01)

3.2 績效獎勵制度

所謂的績效獎勵制度，是指企業主在支付員工基本工資之外，允予多一份貢獻即可多得一份報酬的辦法，來鼓勵員工獻出更多的智力、勞力以及對該企業的忠心，從而提高生產力以提高員工的收入和企業主的利潤(史懷哲，1997)。績效獎金乃是因員工績效超過應有標準，在公司獲利的情況下所發放的獎金，所以績效獎金的發放，基本上是以員工個人或團體在績效發生期間的工作績效為基準，(鄭瀛川、王榮春、曾河嶸，1997)提出績效獎金發放的一個重要觀念是：讓績效由低效率提升至正常水準必須靠管理；由正常水準再突破至高效率水準，才適用績效獎金。(羅業勤，1996)認為獎金是以財務、實物或其他方式，對於員工在正常績效水準之上，持續表現的一種犒賞，它也可以主動作為誘發員工潛力、突破正常績效的一項動因。

3.3 企業相關制度的運用(吳進財，2004)

針對台積電、中國鋼鐵公司、國泰人壽、台灣塑膠公司等4個企業績效待遇制度做剖析：

1. 台積電績效待遇制度

台積電之績效待遇，具有功績企業文化之特質，其包含績效標準與調薪、分紅及晉升等制度結合。調薪與分紅之上限分別為預算額之2倍、1.4倍、0.7倍。其獎金制度有四種類別：季績效獎金、季激勵基金、月增產獎金及年度股票分紅。

2. 中國鋼鐵公司(中鋼)

中鋼公司待遇制度係以績效為度，其年度調薪須視公司營利情形而定，如公司核定下年度可調薪時，則個人調薪幅度依其等第而定，丙等以下

不予調薪，調薪幅度高低差距約為 2 倍以上；又除每月營業有盈餘前時發給之「超額產銷獎金」外，另以「激勵獎金」取代考績獎金，秉持「多賺多分，少賺少分」之原則，激勵員工創造更高盈餘。至其績效待遇之種類，除了功績俸(功績加薪)外，還有按月支給之超額產銷獎金，以及建立在考核制度上之激勵獎金等二種。

3. 國泰人壽

- (1)依貢獻度給薪：首先進行職位評價，決定各職位相對價值，據以訂定參考薪資，再依個人能力表現，由主管核定薪資，使員工貢獻度與實際薪資相結合。
- (2)工作獎金：完全由總經理主觀之判斷決定，可隨時發給，並無客觀評量基準。核定規定：由各單位主管審酌員工執行某一專案或工作之特殊勞績，簽請總經理核定之。其額度不定，目前最高為 3-5 萬元，同一事由可重複給獎。獎勵目的在於工作所具有之創造性，並發揮即時激勵之效果。
- (3)年終獎金：分考績獎金及效率獎金兩種。考績獎金為所有員工於年終均可獲得依考績等第核發之獎金。考列優等發給 1.5 個月全薪(本薪、生活補助費、主管人員含主管職務加給)；甲等發給 1.2 個月；乙等發給 1 個月，丙等發給 0.5 個月，丁等不發給。效率獎金則為分支機構人員按月支領之獎金，依效率目標達成率計給，年終不另計支發給。總公司之管理及行政人員因無客觀之績效評核基準，因此並無法按月計支效率獎金，惟於年終時發給約 3 個月全薪之效率獎金。

4. 台灣塑膠公司(台塑)

台塑公司為傳統製造業，所面對之經營環境穩定，較偏向傳統之管理模式，該公司績效待遇制度，除了建立在考核制度上之功績俸(功績加薪)外，獎金部分則分述如下：

- (1)效率獎金：係依據該公司績效評核及獎勵制度所評估之績效按月支給。核給規定：依「每一職等之績效點」乘上「每點折合率」得之。生產部門：建立在每個個人或單位所設定目標的達成率上，而目標達成率則落實在每一個評核項目之上。每個目標及評核項目之達成度，均有客觀量化之基準，並已完成資訊系統支援辦理。管理部門：係以其服務對象-生產部門之績效平均值發給之。
- (2)年終工作獎金：建立在對員工個人工作績效考核制度上。發給規定：以八十九年年終工作獎金之發放為例，每個員工均有獲得最少一個月獎金之保障，其餘三個月額度則分為三等分，分別依據個人年終考績、出勤狀況及工作配合度發給之。因此，就員工個人而言，其年終工作獎金可能超過四個月，也可能少於四個月。

3.4 外國駕照管理制度積極作為(林翊歆，2012)

1、日本的駕照分級制度：

日本的駕駛執照區分為優良駕駛、普通駕駛、違規駕駛及新手駕駛，其定義、顏色、有效期間、更新手續費、交通講習時間等，各不相同，說明如下：

- (1)優良駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達5年以上，於過去5年內沒有交通違規，亦沒有交通事故者，駕照有效期限上的粗線為金色粗線，又稱黃金駕照，在日本人心中是很高的榮譽象徵。優良駕照有效期間為5年，更新駕照時須繳交3100日元手續費，以及參加30分鐘之交通安全講習。
- (2)普通駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達5年以上，於過去5年內曾有一次輕微違規(違規點數3點以下之違規)者，駕照有效期限上的粗線為藍色粗線，有效期間為5年，更新駕照時須繳交3450日元手續費，以及參加1小時之交通安全講習。
- (3)違規駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達5年以上，於過去5年內曾有二次以上輕微違規(違規點數3點以下之違規)，或有非輕微違規(違規點數4點以上之違規)者，駕照有效期限上的粗線為藍色粗線，有效期間為3年，更新駕照時須繳交4000日元手續費，以及參加2小時之交通安全講習。
- (4)初次換照：汽車駕駛人初次取得駕駛執照後，持有時間未滿5年，於更換駕駛執照時曾有一次以下輕微違規(違規點數3點以下之違規)者，駕照有效期限上的粗線為藍色粗線，有效期間為3年，更新駕照時須繳交4000日元手續費，以及參加2小時之交通安全講習。
- (5)新手駕照：汽車駕駛人初次取得駕駛執照者，駕照有效期限上的粗線為綠色粗線，有效期間為3年，更新駕照時須繳交4000日元手續費，以及參加2小時之交通安全講習。

2、新加坡 DIPS 制度

DIPS 制度即「駕駛人記點及獎勵制度」，駕駛人二年違規記點累計24點以上，政府可暫時吊銷其駕駛執照，期間由3個月至1年不等，行為人必須通過必要的駕照考試，始能重新領取駕駛執照。對於連續3年無記點紀錄者享有保險費降低5%以上的獎勵制度。

3、美國自費參加交通講習課程可抵減交通罰單、違規記點及汽車保險費

美國交通學校的目的在提供學員各式各樣的防禦性課程，增加學員危險感知，降低交通事故肇事率。參加交通學校課程的學員，可額外獲得以下三大益處(陳翔然，2007)：

- (1)參加者可抵減交通罰單，包括一般違規罰單。
- (2)參加者可抵減交通違規記點：美國各州規定違規記點在一定期間內達

到特定點數時，駕駛人將會面臨駕照被吊扣或吊銷的處分。

- (3)參加者可折抵汽車保險的保費：美國各州雖無明文規定駕駛課程與降低保費的關係，但汽車保險費的折抵率可由各保險公司自行決定。在美國即便是強制險的費率也是由各保險公司決定；相對於台灣汽機車強制險的費率則統一由保險局訂定的做法不同。

四、問卷設計與資料分析

4.1 研究問卷架構

根據本研究的目的，建立研究問卷架構。首先針對誘發汽車駕駛人個人內心主動遵守交通法規的原因作分析；其次對於駕照管理積極作為策略認同度的分析。進而研擬駕照管理積極作為相關策略。

4.2 問卷設計與實施

本問卷分為三個部分，第一部分為汽車駕駛人主動守法因素，第二部分為駕照管理積極作為策略認同度，第三部分為個人基本資料。

本研究於 105 年 5 月中開始發放正式問卷，選擇人潮眾多之周末假日時段，於國光客運臺北西站 A、B 棟兩地點，隨機抽樣候車之旅客，採現場填寫方式實施問卷調查，為避免受訪者時間匆促影響作答效果，故問卷題數設計 21 題，以一張 A4 紙雙面列印為原則，預計單一人次填寫時間 10 分鐘。

4.3 資料整理與問卷結果分析

4.3.1 資料整理

本研究共計發放問卷 320 份，回收 320 份，其中排除單選題重複勾選、漏填題數 3 題以上、以及前後填答明顯為矛盾者之無效問卷 20 份，計有效問卷 300 份，如表 4-1 所示。

表 4-1 問卷發放與回收數量表

地點	發放數	回收數	有效問卷	無效問卷
國光客運臺北西站 A棟	160	160	152	8
國光客運臺北西站 B棟	160	160	148	12
合計	320	320	300	20

4.3.2 問卷分析

一、汽車駕駛人主動守法因素

次數分配表(如表 4-2)

1、被開單舉發經驗

在 300 位有效受訪者中，無被開單舉發經驗的受訪者有 84 人，佔 28%；有被開單舉發經驗的受訪者有 216 人，佔 72%，有被開單舉發經驗的受訪者比較多，應與受訪者駕駛汽車頻率有關。

2、近兩年內被開單舉發經驗

在 300 位有效受訪者中，近兩年內無被開單舉發經驗的受訪者有 188 人，佔 62.7%；近兩年內有被開單舉發經驗的受訪者有 112 人，佔 37.3%，近兩年內無被開單舉發經驗的受訪者比較多，應與受訪者駕駛汽車之頻率有關。

3、促使內心主動遵守交通法規原因

(1)處罰制度(違規記點、違規告發單等)

有效受訪者中，對於因實施處罰制度而促使其內心主動遵守交通法規原因的意見，以同意最多，計 160 人，佔 53.3%，其次依序為非常同意有 63 人，佔 21%，不同意有 42 人，佔 14%，無意見有 35 人，佔 11.7%。約有七成四的有效受訪者對於因實施處罰制度而促使其內心主動遵守交通法規原因抱持同意的態度。

(2)獎勵制度(享有保險費率優惠、減免部分牌照稅等)

有效受訪者中，對於因實施獎勵制度而促使其內心主動遵守交通法規原因的意見，以非常同意最多，計 146 人，佔 48.7%，其次依序為同意有 119 人、佔 39.7%，無意見有 14 人，佔 4.7%，不同意有 14 人，佔 4.7%，非常不同意有 7 人，佔 2.3%。約有八成八的有效受訪者對於因實施獎勵制度而促使其內心主動遵守交通法規原因抱持同意的態度。

(3)實務講習教育制度(駕駛危險情境模擬體驗、危險感知測驗等)

有效受訪者中，對於因實施實務講習教育制度而促使其內心主動遵守交通法規原因的意見，以同意最多，計 112 人，佔 37.3%，其次依序為非常同意有 62 人，佔 20.7%，無意見有 56 人，佔 18.7 人，不同意有 56 人，佔 18.7，非常不同意有 14 人，佔 4.7%。約有八成八的有效受訪者對於因實施實務講習教育制度而促使其內心主動遵守交通法規原因抱持同意的態度。

表 4-2 汽車駕駛人主動守法因素之次數分配表

汽車駕駛人主動守法因素		人數	百分比(%)
1、被開單舉發經驗	無	84	28.0
	有	216	72.0
2、近兩年內曾被開紅單經驗	無	188	62.7
	有	112	37.3
3、①促使您發自內心主動遵守道路交通法規的制度- 處罰制度(違規記點、違規告發單等)	非常同意	63	21.0
	同意	160	53.3
	無意見	35	11.7
	不同意	42	14.0
	非常不同意	0	0
3、②促使您發自內心主動遵守道路交通法規的制度- 獎勵制度(享有保險費率優惠、減免部分牌照稅等)	非常同意	146	48.7
	同意	119	39.7
	無意見	14	4.7
	不同意	14	4.7
	非常不同意	7	2.3
3、③促使您發自內心主動遵守道路交通法規的制度- 實務講習教育制度(駕駛危險情境模擬體驗、危險感 知測驗等)	非常同意	62	20.7
	同意	112	37.3
	無意見	56	18.7
	不同意	56	18.7
	非常不同意	14	4.7

二、駕照管理積極作為策略認同度

次數分配(如表 4-3)

1、以有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照

就「以有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照」意見，大約八成八的受訪者贊成此項策略，顯示有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照，應可列為有效的積極作為。有效受訪者以同意最多，計 182 人(60.7%)，其次依序為非常同意 83 人(27.7%)，無意見 28 人(9.3%)，不同意 7 人(2.3%)。

2、紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠

就「紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠」意見，大約九成三的受訪者贊成此項策略，顯示汽車保險費率優惠應可列為有效的積極作為。有效受訪者以非常同意最多，計 167 人(55.7%)，其次依序為同意 112 人(37.3%)，不同意 14 人(4.7%)，無意見 7 人(2.3%)。

3、紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅

就「紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅」意見，大約九成一的

受訪者贊成此項策略，顯示減免部分牌照稅應可列為有效的積極作為。有效受訪者以非常同意最多，計 174 人(58%)，其次依序為同意 90 人 (32.7%)，無意見 14 人(4.7%)，不同意 14 人(4.7%)。

4、紀錄優良的駕駛人可以獲得公開表揚

就「紀錄優良的駕駛人可以獲得公開表揚」意見，大約五成八的受訪者贊成此項策略，顯示獲得公開表揚可能較為無效的積極作為。有效受訪者以同意最多，計 119 人(39.7%)，其次依序為非常同意 55 人 (18.3%)，不同意 28 人(9.3%)，無意見 91 人(30.3%)，非常不同意 7 人(2.3%)。

5、建立駕照分級制度(金、銀牌駕照)，紀錄愈優良的駕駛人享有愈多優惠

就「建立駕照分級制度(金、銀牌駕照)，紀錄愈優良的駕駛人享有愈多優惠」意見，大約九成五的受訪者贊成此項策略，顯示駕照分級制度應可列為有效的積極作為。有效受訪者以同意最多，計 147 人 (49%)，其次依序為非常同意 139 人(46.3%)，無意見 14 人(4.7%)。

6、輕微過失違規可以「緩處罰」，一定期間內無再次違規，則可塗銷違規紀錄(即不用處罰)

就「輕微過失違規可以緩處罰，一定期間內無再次違規，則可塗銷違規紀錄(即不用處罰)」意見，大約七成六的受訪者贊成此項策略，顯示緩處罰制度應可列為有效的積極作為。有效受訪者以同意最多，計 119 人(39.7%)，其次依序為非常同意 111 人(37%)，無意見 56 人(18.7%)，不同意 14 人(4.7%)。

7、輕微過失違規，駕駛人可申請自費參加講習，講習完成即折抵罰鍰，不用處罰

就「輕微過失違規，駕駛人可申請自費參加講習，講習完成即折抵罰鍰，不用處罰」意見，大約六成的受訪者贊成此項策略，顯示自費參加講習折抵罰鍰，應可列為有效的積極作為。有效受訪者以同意最多，計 112 人(37.3%)，其次依序為非常同意 69 人(23%)，無意見 63 人(21%)，不同意 56 人(18.7%)。

8、輕微過失違規，駕駛人可申請易服勞役，輔助交通警察工作，完成一定時數，即可折抵罰鍰

就「輕微過失違規，駕駛人可申請易服勞役，輔助交通警察工作，完成一定時數，即可折抵罰鍰」意見，大約六成五的受訪者贊成此項策略，顯示申請易服勞役，輔助交通警察工作，折抵罰鍰，應可列為有效積極作為。有效受訪者以同意最多，計 140 人(46.7%)，其次依序為非常同意 55 人(18.3%)，無意見 49 人(16.3%)，不同意 49 人(16.3%)，非常不同意 7 人(2.3%)。

表 4-3 駕照管理積極作為策略認同度之次數分配表

駕照管理積極作為策略認同度		人數	百分比(%)
1、以有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照	非常同意	83	27.7
	同意	182	60.7
	無意見	28	9.3
	不同意	7	2.3
	非常不同意	0	0
2、紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠	非常同意	167	55.7
	同意	112	37.3
	無意見	7	2.3
	不同意	14	4.7
	非常不同意	0	0
3、紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅	非常同意	174	58.0
	同意	98	32.7
	無意見	14	4.7
	不同意	14	4.7
	非常不同意	0	0
4、紀錄優良的駕駛人可以獲得公開表揚	非常同意	55	18.3
	同意	119	39.7
	無意見	91	30.3
	不同意	28	9.3
	非常不同意	7	2.3
5、建立駕照分級制度(金、銀牌駕駛等)，紀錄愈優良的駕駛人享有愈多優惠	非常同意	139	46.3
	同意	147	49.0
	無意見	14	4.7
	不同意	0	0
	非常不同意	0	0
6、輕微過失違規可以「緩處罰」，一定期間內無再次違規，則可塗銷違規紀錄(即不用處罰)	非常同意	111	37.0
	同意	119	39.7
	無意見	56	18.7
	不同意	14	4.7
	非常不同意	0	0

表 4-3 駕照管理積極作為策略認同度之次數分配表(續)

7、輕微過失違規，駕駛人可申請自費參加講習，講習完成即折抵罰鍰，不用處罰	非常同意	69	23.0
	同意	112	37.3
	無意見	63	21.0
	不同意	56	18.7
	非常不同意	0	0
8、輕微過失違規，駕駛人可申請易服勞役，輔助交通警察工作，完成一定時數，即可折抵罰鍰	非常同意	55	18.3
	同意	140	46.7
	無意見	49	16.3
	不同意	49	16.3
	非常不同意	7	2.3

4.3.3 駕照管理積極作為策略之選定

一、在汽車駕駛人主動守法因素方面

對於促使駕駛人發自內心主動遵守道路交通法規的制度分析上，受訪者對於：1、處罰制度(違規記點、違規告發單等)，約有七成四的有效受訪者對於因實施處罰制度而促使其內心主動遵守交通法規原因抱持同意的態度。2、獎勵制度(享有保險費率優惠、減免部分牌照稅等)，約有八成八的有效受訪者對於因實施獎勵制度而促使其內心主動遵守交通法規原因抱持同意的態度。3、實務講習教育制度(駕駛危險情境模擬體驗、危險感知測驗等)，約有八成五的有效受訪者對於因實施實務講習教育制度而促使其內心主動遵守交通法規原因抱持同意的態度。

由上述分析結果可知，現行的駕照管理違規記點制度應賞罰並濟，在處罰制度外搭配獎勵制度，相信會促使更多的汽車駕駛人發自內心主動遵守道路交通法規。

二、在駕照管理積極作為策略認同度方面

在駕照管理積極作為策略認同度分析上，受訪者在「1、以有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照」意見，大約八成八的受訪者贊成此項策略，顯示有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照，應可列為有效的積極作為。在「2、紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠」意見，大約九成三的受訪者贊成此項策略，顯示汽車保險費率優惠應可列為有效的積極作為。在「3、紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅」意見，大約九成一的受訪者贊成此項策略，顯示減免部分牌照稅應可列為有效的積極作為。在「4、紀錄優良的駕駛人可以獲得公開表揚」意見，大約八成五的受訪者贊成此項策略，顯示獲得公開表揚可能較為無效的積極作為。在「5、建立駕照分級制度(金、銀牌駕照)，紀錄愈優良的駕駛人享有愈多優惠」意見，大約九成五的受訪者贊成此項策略，顯示駕照分級制度應可列為有效的積極

作為。在「6、輕微過失違規可以緩處罰，一定期間內無再次違規，則可塗銷違規紀錄(即不用處罰)」意見，大約七成六的受訪者贊成此項策略，顯示緩處罰制度應可列為有效的積極作為。在「7、輕微過失違規，駕駛人可申請自費參加講習，講習完成即折抵罰鍰，不用處罰」意見，大約六成的受訪者贊成此項策略，顯示自費參加講習折抵罰鍰，應可列為有效的積極作為。在「8、輕微過失違規，駕駛人可申請易服勞役，輔助交通警察工作，完成一定時數，即可折抵罰鍰」意見，大約六成五的受訪者贊成此項策略，顯示申請易服勞役，輔助交通警察工作，折抵罰鍰，應可列為有效積極作為。

由上述分析結果可知，在駕照管理積極作為策略認同度方面，排名依序為：「5、建立駕照分級制度(金、銀牌駕照)，紀錄愈優良的駕駛人享有愈多優惠」、「2、紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠」、「3、紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅」、「1、以有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照」、「6、輕微過失違規可以緩處罰，一定期間內無再次違規，則可塗銷違規紀錄(即不用處罰)」、「8、輕微過失違規，駕駛人可申請易服勞役，輔助交通警察工作，完成一定時數，即可折抵罰鍰」、「7、輕微過失違規，駕駛人可申請自費參加講習，講習完成即折抵罰鍰，不用處罰」、「4、紀錄優良的駕駛人可以獲得公開表揚」。

誠然，基於國家財政的考量，不可能將上述策略全部實施，本研究經過仔細考量，僅選取排序前5項策略作為參考。

駕照管理積極作為策略	排序
1、以有效的記點制度，賞罰並濟，主動積極管理駕駛執照	4
2、紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠	2
3、紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅	3
5、建立駕照分級制度(金、銀牌駕駛等)，紀錄愈優良的駕駛人享有愈多優惠	1
6、輕微過失違規可以「緩處罰」，一定期間內無再次違規則可塗銷違規紀錄	5

五、結論與建議

綜合文獻回顧與探討、外國制度、企業績效管理與獎勵制度及問卷分析結果，本研究所研擬之駕照管理積極作為策略如下：

1. 針對現行駕照管理違規記點制度應賞罰並濟，在處罰制度外搭配獎勵制度，如紀錄優良的駕駛人可以享有汽車保險費率優惠或是減免部分牌照稅，相信如此做法會促使更多的汽車駕駛人發自內心主動遵守道路交通法規。
2. 針對現行違規記點制度，凡有違規即應記違規點數，違規點數，依違規情節輕重而不同，違規情形愈嚴重所記點數愈大。

3. 建立駕駛執照分級制度，駕駛執照依駕駛人違規紀錄優劣，區分為金牌駕照、銀牌駕照、銅牌駕照及新手駕照，其定義、有效時間、更換費用、交通安全講習時間、保險費率優惠等，各不相同，等級愈高的駕照所享有的優惠愈多。
4. 建立緩處罰制度，輕微違規（違規點數 2 點以下）的初犯得暫緩處罰，2 年內不再違規即可塗銷違規紀錄，不予處罰。

透過上述所研擬之駕照管理積極作為策略，期能提供管理單位作為推動立法，律定統一規範之依據，以利日後在駕照管理制度上，不單只有負面的惡性循環，亦能有正面的良性循環，期能更完善與圓滿駕駛人管理制度，保障國民行的安全。

參考文獻

- 李名昌(1993)，「國內外交通違規記點制度之比較分析」，警專學報，第六期，頁 167-211。
- 張新立等人(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」，MOTC-IOT-S-B-89-02，交通部運輸研究所。
- 蔡中志(2003)，「交通執法問題思考」，收錄於交通評論、施政及論壇彙集，許添本(編)，頁 20-23，台北：中華民國運輸學會。
- 顏進儒等人(2007)，「道路交通安全講習委外辦理之研究」，交通部運輸研究所。
- 李名昌(1991)，「我國交通違規記點制度之研究-多準則決策法之應用」，中央警察大學碩士論文。
- 吳進財(2004)，「從公務人力資源的觀點論行政機關績效管理制度之強化-以考績及待遇為例」，世新大學行政管理學系碩士論文。
- 陳翔然(2007)，「民眾自願參加道安講習誘因之研究」，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文。
- 林翊歆(2012)，「激勵汽車駕駛人守法策略及立法設計之研究」，中央警察大學碩士論文。
- 日本警察廳(2016)，交通事故發生狀況，擷取日期：2016 年 4 月 1 日，網站：<https://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu>
- 日本 RJQ(2016)，交通違反的基礎知識，擷取日期：2016 年 1 月 10 日，網站：<http://rjq.jp/rules/>
- 紐約州機動車管理局(2016)，交通罰單、違規記點及處罰制度，擷取日期：2016 年 1 月 10 日，網站：<https://dmv.ny.gov/tickets/penalties>