

## 高速公路違規超速行為處罰方式之探討

蘇昭銘<sup>1</sup> 郭月萍<sup>2</sup> 彭峻豪<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 中華工學院交通管理學系副教授

<sup>2</sup> 中華工學院交通管理學系二年級學生

### 摘 要

根據道路交通意外事故肇事原因統計資料顯示[1]：意外事故原因中超速失控比例高達 12%，顯示超速行駛對民眾之生命財產危害甚大。一般抑止超速行為之方法可區分為「教育」與「處罰」兩方面，在教育方面係透過對民眾行車安全觀念的宣導，告知超速的嚴重性；而處罰則是依據相關法規對違規者採取懲罰，使駕駛者付出嚴重代價，進而達到抑制目標，因此處罰方式是否能對違規者產生嚇阻作用，將是超速行為能否減少之關鍵。本研究旨在透過資料調查，從警察、監理與民眾等三方面探討現今高速公路超速行為處罰方式之有效性，研究結果發現：目前約有 20% 之違規者採用吊扣駕照之處罰方式，其中甚至有高達 53% 違規者曾利用他人駕照接受吊扣，且各級警察與監理單位對於違規行為處理作法之認知有明顯的不同，使違規者能利用更多的漏洞逃避處罰，該現象顯示現今處罰方式並未能使違規者付出應有之懲罰成本，故本研究依據檢討結果，分別從警察、監理等層面提出各項建議措施，期使處罰方式能真正發揮預期作用。

### 一、前 言

「超速」係指駕駛者在行駛過程中之速率，超過其行駛路段之速率限制，而一般採取速率限制之目的有二：一為增加駕駛者之反應時間與制動能力，減少肇事發生之頻率與嚴重性；次為形成穩定車流，提高道路容量[2]，因此不論站在保障人民生命財產安全，亦或交通管理之立場，皆有必要採取速率限制措施。然欲使車輛維持安全速率行駛，除法規之完整規定外，尚需駕駛者之充分遵守，否則將使相關規定形同虛設。一般抑止超速行為之方法可區分為「教育」與「處罰」兩方面，在教育方面係透過對民眾行車安全觀念的宣導，告知超速的嚴重性，使其能自發性的遵守速率限制；而處罰則是依據相關法規對違規者採取懲罰，使駕駛者付出嚴重代價，進而被動的達到抑制目的。

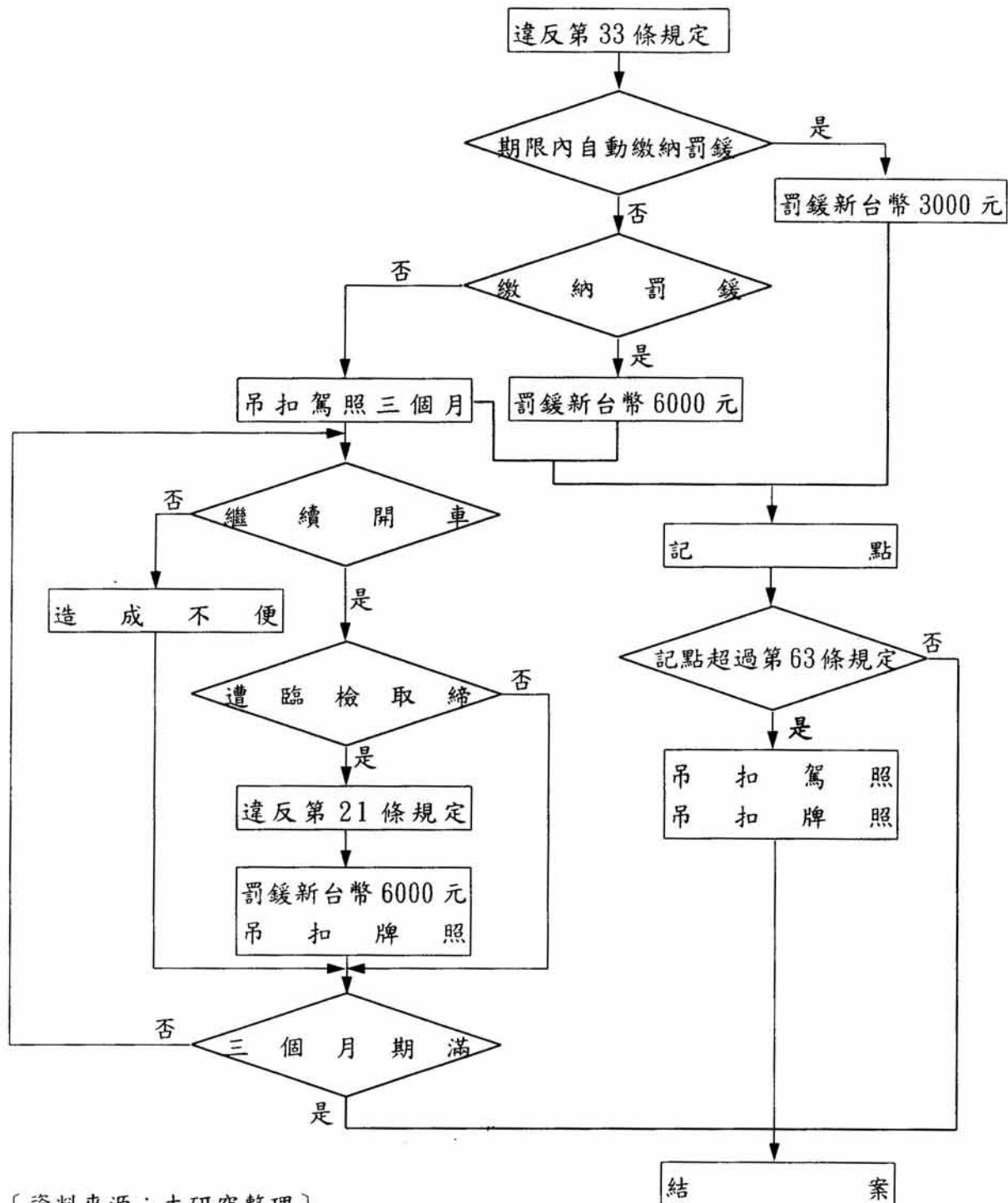
「道路交通管理處罰條例」[3]中制定罰責之主要目的，乃是希望藉由各種處罰方式，有效抑制不當或危險行為產生。就違規者而言，其受處罰所需支付的成本，乃受違規行為被取締的機率與告發後所需付出之代價而影響。若罰責甚嚴（如違規即罰鍰一萬兩千元），卻不易被取締；或極易被取締，但付出之代價甚輕（如違規即罰鍰三百元），就違規者而言，其所支付的成本均將相對的降低，當然亦將無法完全達到訂定法規之目的。在警方大力取締高速公路違規超速行為的同時，卻仍有許多民眾認為超速情形十分嚴重，顯示違規超速行為之處罰方式是否合理，是否能對違規者產生嚇阻作用，將是高速公路超速行為能否有效減少之關鍵。因此，違規超速行為處罰方式之合理性實為一值得探究之課題。

## 二、現況分析

高速公路之速率限制依其路段特性不同，而有不同之管制值，一般路段之最高速限為 100 公里/小時，而在丘陵地區等特殊路段則為 90 公里/小時。若駕駛者之行駛速率超過此一速限值，即構成違規超速行為，而目前與違規超速行為直接有關之條文茲彙整如下：

- (一) 「道路交通管理處罰條例」第三十三條規定：「汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人新台幣三千元以上六千元以下罰鍰。」
- (二) 「道路交通管理處罰條例」第六十三條中亦規定，汽車駕駛人違反第三十三條規定時，須予記點，但第二項中又規定已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者不予記點。
- (三) 對於汽車駕駛人記點之處罰在「道路交通管理處罰條例」第六十三條第三項中亦規定：「汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照」。
- (四) 除對於駕駛者之規定外，「道路交通管理處罰條例」第六十三條之一則規定汽車依規定記點紀錄於三個月內共達三次以上者，吊扣其汽車牌照一個月。
- (五) 「違反道路交通管理事件統一裁罰標準級處理細則」第六十一條規定，未繳納罰鍰者，得易處吊扣汽車牌照或駕駛執照一個月至三個月。依其易處標準，違反「道路交通管理處罰條例」第三十三條規定者需吊扣駕駛執照三個月。

綜合上述法規內容，若駕駛者於高速公路上因產生違規超速行為而遭取締，其所需支付之懲罰成本可分為罰鍰與記點兩項，但若未繳納罰鍰則需接受吊扣駕照三個月之處分。而記點制度則需在某一時間內違規頻率太高時，方對駕駛者產生實質處罰。若以今年預估國民平均所得 11,696 美元為基準（每月平均所得約新台幣 27,000 元），駕駛者違規超速所需繳納之罰鍰佔每月平均所得的 11% 至 22%，其所佔比例已甚高；而在吊扣駕照之處分部份，依據「道路交通管理處罰條例」第二十一條第一項第七款規定：在駕駛執照吊扣期間駕車者，應處二千元以上四千元以下罰鍰，並禁止其行駛，扣留其車輛牌照。在執行上依據「違反道路交通管理事件統一裁罰標準級處理細則」之裁罰標準，在駕駛執照吊扣期間駕駛輕型機車者，處新台幣六千元至六千六百元罰鍰，駕駛重型機車以上車種者，處新台幣六千元至九千元罰鍰，故在吊扣駕照方面之處分，將會使違規者遭受無法開車之困擾，而若心存僥倖開車，將遭更為嚴厲之處罰。因此，目前違規者所可能採取之處罰方式彙整如圖 2-1 所示，由該圖內容可知相關法規對於違規超速駕駛者所訂定之罰責，應已屬高標準。但依據道路交通意外事件肇事原因統計資料：八十四年台灣地區道路交通事故發生原因中，超速失控比例達 11.62% [1]，而在八十四年高速公路取締違規案件中，違規超速之件數仍高達一百二十萬餘件，佔總違規案件之 66.76% [1]，顯示前述高標準之罰責是否已對駕駛者產生嚇阻作用，實有必要加以探討。



[資料來源：本研究整理]

圖 2-1 高速公路違規超速者處罰方式示意圖

### 三、資料調查與分析

依據陳明烈等人所進行之研究[4]顯示，警察執法對行駛速率將產生某一程度之影響，同時執法單位在進行超速取締時為考慮儀器設備所產生之誤差，均將超速之取締標準設定為 110 公里/小時，因此並未能瞭解現今高速公路車輛之實際行駛速率分佈情形，故本研究乃依據高速公路管理局所埋設偵測器提供之資料進行分析，經選定速限為 90 公里/小時與 100 公里/小時之路段分別為北二高南向 106.5 公里處與北二高南向 94.0 公

里處進行調查，其各車道平常日每五分鐘小型車平均行駛速率超過速率限制標準之比例如圖 3-1 所示，由該圖可概略看出高速公路違規超速之情形仍十分普遍，若將此二路段資料進行彙整，可發現此二處速限不同位置每日五分鐘小型車平均速率超過速限之比例如表 3-1 所示，由該表可發覺內側車道之超速比例均在 75% 以上；而速限為 90 公里/小時處與 100 公里/小時處不分車道之超速總百分比分別為 68.5% 與 30.1%。此外亦針對該資料進行下列統計檢定：(一)速限為 90 公里/小時路段各車道超速百分比之差異性檢定 ( $P_{a1}=P_{a2}$ 、 $P_{a1}=P_{a3}$  與  $P_{a2}=P_{a3}$ )；(二)速限為 100 公里/小時路段各車道超速百分比之差異性檢定 ( $P_{b1}=P_{b2}$ 、 $P_{b1}=P_{b3}$  與  $P_{b2}=P_{b3}$ )；(三)速限為 90 公里/小時路段與速限為 100 公里/小時路段超速百分比之差異性檢定 ( $P_a=P_b$ )，茲將其結果彙整如表 3-2，由該表可知速限為 90 公里/小時路段內側車道( $P_{a1}$ )與中間車道( $P_{a2}$ )之超速比例無差異，但此二車道與外側車道( $P_{a3}$ )之超速比例則有明顯差異；速限為 100 公里/小時路段外側車道( $P_{b3}$ )與中間車道( $P_{b2}$ )之超速比例無差異，但此二車道與內側車道( $P_{b1}$ )之超速比例則均有明顯差異；速限為 90 公里/小時路段( $P_a$ )與速限為 100 公里/小時路段( $P_b$ )之超速百分比存在明顯差異，由此可彙整出下列結論，其將可作為瞭解目前超速普遍性之參考：

- (一) 內側車道之超速比例較其他兩車道為高，其超速比例均在 75% 以上，特別是速限為 90 公里/小時路段之超速百分比更高達 98.6%。
- (二) 速限為 90 公里/小時路段之超速百分比又較速限 100 公里/小時路段高，此乃因高速公路之速限雖然不同，但駕駛者在實際行駛時之速率並未有所差異，造成在速限為 90 公里/小時路段之超速比例較高。

表 3-1 不同速限路段小型車超速時段百分比彙整表

區分	速限：90 公里/小時	速限：100 公里/小時
內側車道	98.6%	76.1%
中間車道	96.5%	6.3%
外側車道	8.5%	8.6%
平均	68.5%	30.1%

[資料來源：本研究整理]

表 3-2 不同速限路段小型車超速時段百分比檢定資料表

檢定假設	統計值	檢定結果
$H_0 : P_{a1}=P_{a2}$	1.59	接受
$H_0 : P_{a1}=P_{a3}$	20.76	拒絕
$H_0 : P_{a2}=P_{a3}$	21.21	拒絕
$H_0 : P_{b1}=P_{b2}$	16.88	拒絕
$H_0 : P_{b1}=P_{b3}$	1.06	接受
$H_0 : P_{b2}=P_{b3}$	16.11	拒絕
$H_0 : P_a=P_b$	16.08	拒絕

[資料來源：本研究整理]

為同時瞭解民眾對高速公路違規超速行為與處罰方式之看法，本研究針對台南與新竹兩地區民眾進行問卷調查工作，計回收有效問卷 103 份。問卷內容與結果可彙整如下列五大項，其重要統計圖如圖 3-2 至圖 3-9 所示：

- (一) 高速公路超速行為現況分析：

1. 受訪者中有 78.6% 民眾認為目前高速公路之超速行為嚴重。

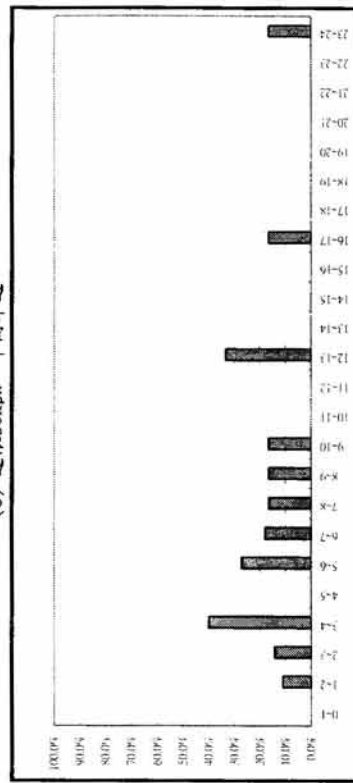
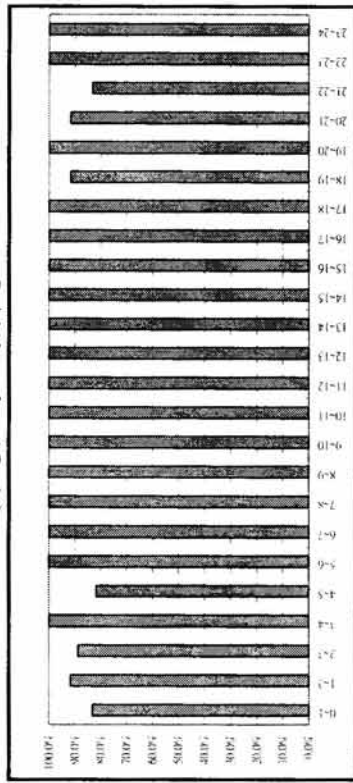
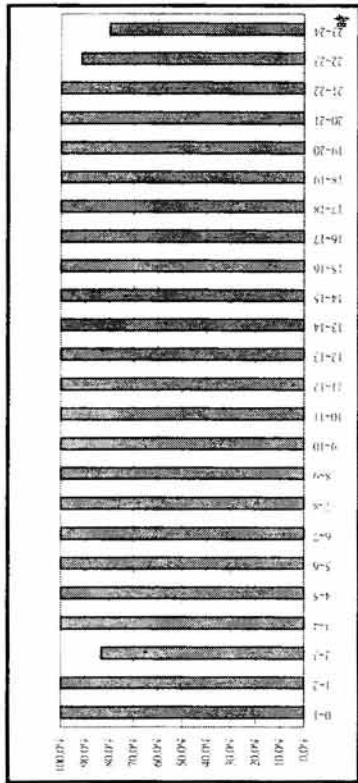
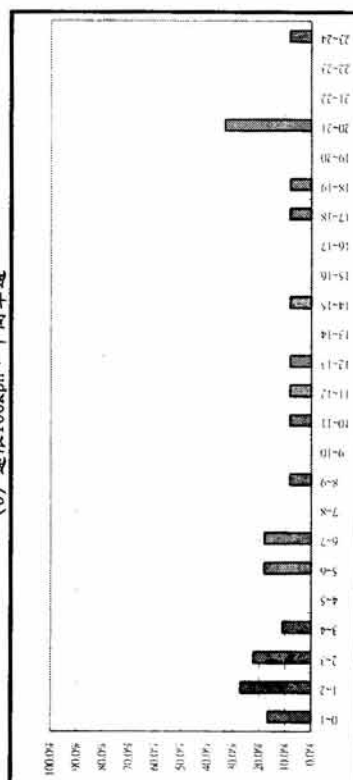
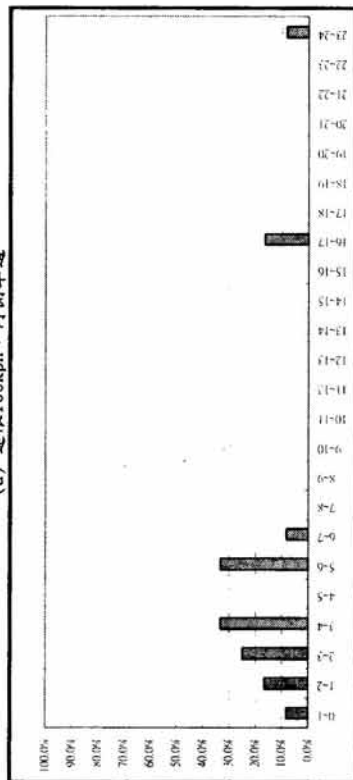
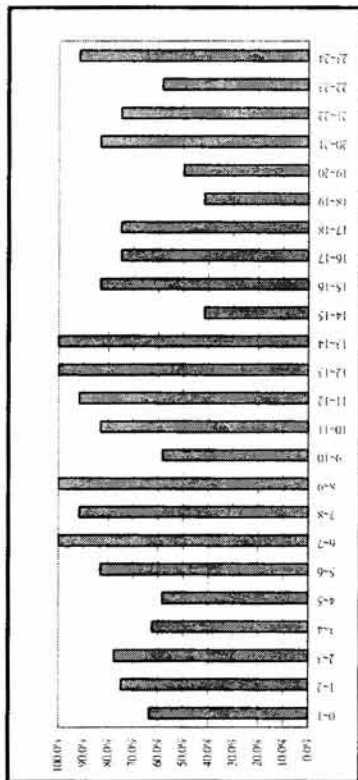


圖3-1 平日每小時小車超速時段百分比

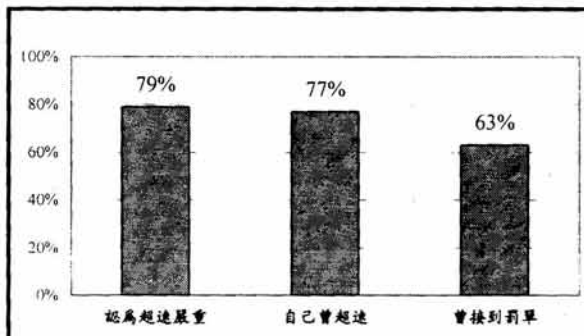


圖3-2 超速相關基本問題調查現況

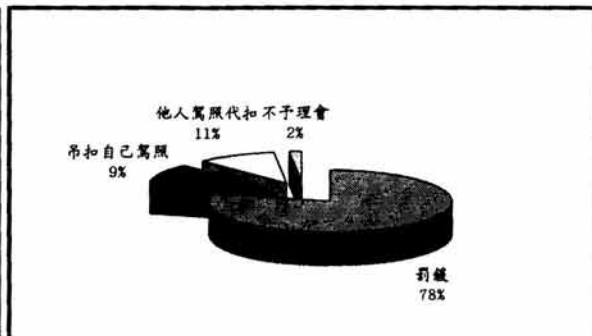


圖3-3 受訪者對於超速罰單之處理經驗

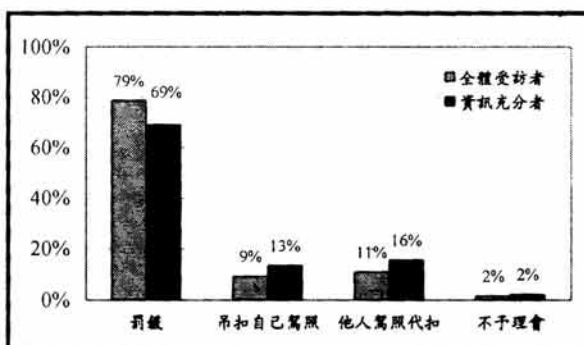


圖3-4 資訊充分程度對超速罰單處理方式之差異比較

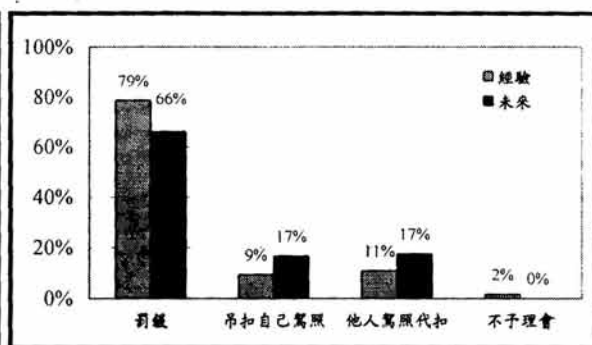


圖3-5 對超速罰單處理之經驗與未來將採取方式之差異比較

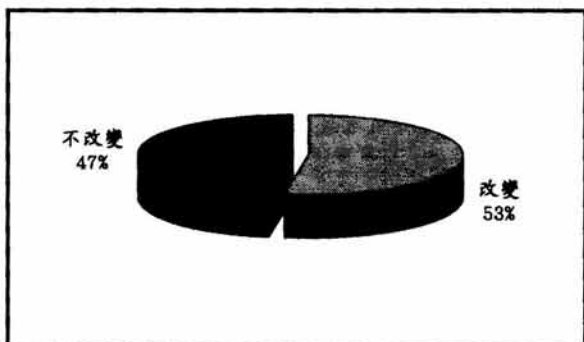


圖3-6 知道利用他人駕照代扣觸犯刑法後之態度改變情形

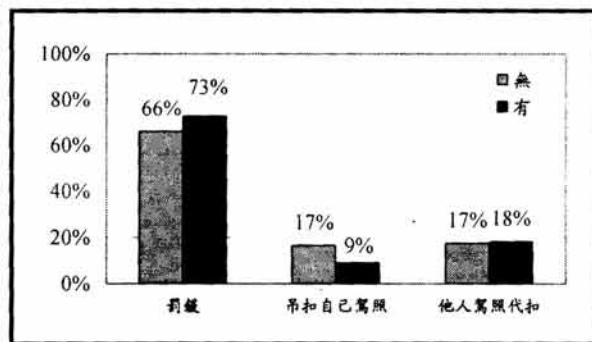


圖3-7 有無臨檢經驗對未來接到超速罰單處理方式之差異比較

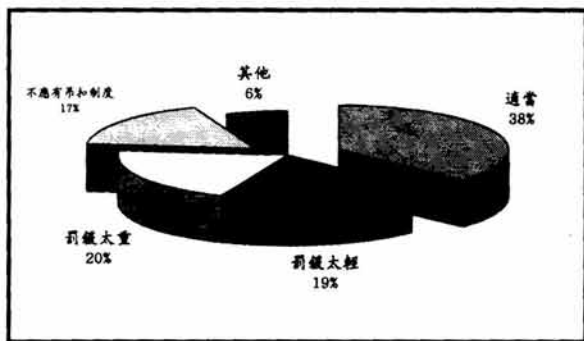


圖3-8 受訪者對超速處罰方式之看法

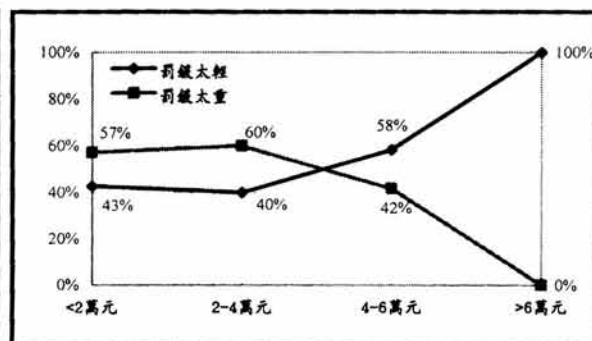


圖3-9 受訪者所得高低對超速罰鍰金額態度之關係

2.自己曾超速與曾因此接到罰單之比例分別為 76.7%與 63.1%。

(二) 違規超速行為處罰方式分析：

- 1.受訪者中有 19.4%之民眾不知道可採用吊扣駕照之方式接受處罰。
- 2.曾因超速而接到罰單之受訪者中，有 78.5%民眾採繳交罰鍰方式處理；有 1.5%之民眾表示不予理會；而有 20.0%民眾採吊扣駕照處理（9.2%吊扣自己駕照；10.8%利用他人駕照代扣）。
- 3.若單就知道違規超速可採罰鍰與吊扣駕照兩種方式之受訪者而言，則有 68.9%民眾採繳交罰鍰方式處理；有 2.2%之民眾表示不予理會；而有 28.9%民眾採吊扣駕照處理（13.3%吊扣自己駕照；15.6%利用他人駕照代扣）。

(三) 違規超速行為處罰方式之情境分析：

- 1.若假設未來接到高速公路違規超速違規罰單時，受訪者中有 66.02%將採繳交罰鍰方式處理；而有 34.0%將採吊扣駕照處理（16.5%吊扣自己駕照；17.5%利用他人駕照代扣）。
- 2.在未來欲利用他人駕照代為吊扣之受訪者中，有 36.8%知道該行為觸犯刑法，而在該情況下，仍有 47.4%之民眾會採取該方式處理違規超速案件，其原因皆為監理機關無法辨別真正之駕駛者。

(四) 對處罰方式之看法：

- 1.有 37.9%之受訪者認為現行之處罰方式適當；而有 62.1%認為不適當。
- 2.在認為現行處罰方式不適當之受訪者中，有 30.8%之受訪者認為罰鍰太輕；有 32.3%之受訪者認為罰鍰太重；有 27.7%之受訪者認為不應有吊扣駕照制度；有 9.2%之受訪者填寫其他因素。
- 3.若將已工作（扣除學生）之受訪者中，若依其所得區分為四等級，則其對現行處罰方式不適當原因之比例關係，可表示如表 3-3。由該表可知若單就罰鍰金額不適當而言，概約可看出認為罰鍰太輕者概約與所得呈正向關係。

表 3-3 所得與處罰方式不適當原因關係表

原因 \ 所得	2 萬元以下	2-4 萬元	4-6 萬元	6 萬元以上
罰鍰太輕*	42.9%	40.0%	58.3%	100.0%
罰鍰太重*	57.2%	60.0%	41.7%	0.0%
罰鍰金額不適當	63.6%	75.9%	70.6%	33.3%
不應有吊扣制度	36.4%	24.1%	29.4%	66.7%

※該比例為以罰鍰金額不適當相較之值。

[資料來源：本研究整理]

(五) 其他：

- 1.由於從調查中知道採用吊扣駕照之比例達三成以上，因此需瞭解受訪者是否曾接受過臨檢駕照，結果有此經驗之受訪者有 10.7%，若將其按照駕駛年資換算，則平均每年遭臨檢駕照之比例僅約 1.0%。
- 2.在有曾接受過臨檢駕照之受訪者中，若假設未來接到高速公路違規超速違規罰單時，受訪者中有 72.72%將採繳交罰鍰方式處理；而有 27.3%將採吊扣駕照處理（9.1%吊扣自己駕照；18.2%利用他人駕照代扣）。

綜合上述問卷調查結果，可整理出下列四項結論，其將作為本研究探討高速公路違規超速行為處罰方式之參考。

- (一) 民眾對於高速公路超速處罰案件之處理方式，仍多以繳納罰鍰之方式處理，約佔 80%；但在以吊扣駕照為處理方式之民眾中，約有 53%係採用他人駕照代為吊扣。若民眾在知道處罰方式有兩種之情況下，未來會以吊扣駕照為處理方式之民眾則將增加至 34%，利用他人駕照代為吊扣之比例仍高達 50%。
- (二) 約有 19%民眾不知道可採吊扣駕照方式處理違規超速行為，若僅以資訊充分者而言，其繳納罰鍰之比例約較總平均值下降 10%。
- (三) 民眾認為採用他人駕照代為吊扣之情形，並無法為監理單位查覺，故縱使在知道該行為觸犯使公務人員登載不實事項於公文書罪之情況下，原本採用他人駕照代為吊扣之民眾仍舊有 47%會利用該方式處理違規超速案件。
- (四) 受訪者中曾接受過臨檢駕照之比例為 11%左右，但在此受訪者中，未來會以吊扣駕照為處理方式之民眾則將下降至 27%，利用他人駕照代為吊扣之比例仍提高至 67%，顯示有此經驗之民眾較不會以吊扣自己駕照為處理方式。
- (五) 約有 62%的民眾認為現今之處罰方式並不適當，其中有 38%民眾認為不應有吊扣駕照制度；有 63%民眾認為罰鍰金額不適當，認為不適當之民眾中有 14%認為太重、49%民眾認為太輕，且其中認為罰鍰太輕之比例概約與所得呈正向關係。

此外，本研究為瞭解主管機關對高速公路違規超速相關課題之看法，亦針對各相關單位進行訪談工作，其訪談資料彙整如表 3-4 所示。

表 3-4 各相關單位訪談記錄彙整表

課 題	交通部法規會	監 理 單 位	高速公路警察局
1.現行超速舉發照片之清晰度？	現行方法只拍攝車體、車型及車號。	—	現行方法只拍攝車體、車型及車號。
2.辦理吊扣駕照時是否會核對舉發照片？	監理人員勿須核對照片，因為駕照持有人承認違規並且願意簽切結書以示負責。	部份承辦人員會進行照片比對，其核對依據為性別；部份承辦人員則不會。	監理單位無從核對，因為照片拍攝重點並不在駕駛者而是針對車牌。
3.是否曾發現利用他人駕照進行吊扣之情形？	除非經人檢舉冒用他人駕照，否則無從得知。	曾發生欲吊扣駕照與照片中駕駛者性別不符。	—
4.利用他人駕照進行吊扣所需付出之代價為何？	一經舉發則觸犯刑法「使公務人員登載不實事項於公文書罪」。	部份承辦人員知道觸犯刑罰，但部份承辦人員則不清楚。	—
5.發現利用他人駕照代為吊扣之處理態度？	—	退回駕照並要求與照片同性別之駕照，但不移送法院。	—
6.進行車輛臨檢之時機？	—	—	違規、特殊情形或行跡可疑時方予臨檢。
7.未帶駕照而接受臨檢時是否有可能背誦他人資料？	—	不可能發生，因為須查驗駕照正本。	應該不可能發生。因須留下姓名、出生年月日及住址等資料。
8.超速問題持續增加之原因？	駕駛者對交通安全的認知不夠。	—	1.無法完全取締。 2.駕駛者對交通安全的認知不夠。
9.辦理未帶駕照案件時，會核對違規者是否已接受吊扣駕照處分？	—	需將違規案件建檔，因此可查知違規者駕照是否已被吊扣。	—

[資料來源：本研究整理]



綜合上述內容，發覺各單位對於高速公路違規超速行為之看法與處理態度存在下列各項差異：

- (一) 監理單位認為舉發照片至少應能辨別駕駛者之性別，最好能清楚辨識駕駛者，以便於辦理吊扣駕照業務時作為辨識之依據；舉發單位表示為保障駕駛者之隱私權，而不強調駕駛者之清晰度。
- (二) 交通部法規會認為辦理駕照吊扣時，只要駕照持有人承認其違規並且願意簽切結書以示負責即可，並不需要懷疑是否利用他人駕照吊扣；部份監理人員堅持會核對照片，並以性別作為判斷是否利用他人駕照吊扣的依據，部份監理人員則不會；而舉發單位則認為監理單位無從查證，因為根據性別並無法清楚辨識駕駛者。
- (三) 交通部法規會認為除非經人檢舉吊扣他人駕照，否則無法得知是否利用他人駕照進行吊扣；監理單位認為只要接受吊扣之駕照與照片性別不符，即可判斷是利用他人駕照。
- (四) 交通部法規會認為一旦經人舉發利用他人駕照進行吊扣，則觸犯「使公務人員登載不實事項於公文書罪」；監理單位部份承辦人員並不熟悉此規定。
- (五) 雖然部份承辦人員知道利用他人駕照進行吊扣是觸犯刑法第二百十四條「使公務人員登載不實事項於公文書罪」之公訴罪，但一經發現有此現象時並未將其移送法辦，而是勸導民眾吊扣與舉發照片同性別之駕照，否則拒絕受理。
- (六) 警察機關通常在車輛違規、特殊情況或行跡可疑時才會臨檢駕駛者之駕照與行照，因此若接受吊扣駕照處分之駕駛者於三個月內未違規時，則其被臨檢機率將甚小。

#### 四、處罰方式之探討

經由現況資料之調查與分析，可知駕駛者在接到高速公路違規超速罰單時，其所支付之最高可貨幣化處罰成本為 3,000 元；若採吊扣自己駕照之處罰方式，除非在吊扣駕照期間因違規或臨檢而遭警察取締，方需付出更多成本外，否則皆不需負擔任何可貨幣化成本；若甘冒觸犯刑法之罪刑，而利用他人駕照接受吊扣，在無法清楚辨識駕駛者之情況下，完全不需支付任何成本。由此可知，在兩種合法之處罰方式中，罰鍰應是最簡單之方式，而吊扣自己駕照所付出之代價，因其三箇月中無法使用任何私人運具，對於一般民眾所造成之不便甚大，若繼續開車遭取締時不僅需受吊扣牌照之處分，更需罰鍰新台幣 6,000 元，故其懲罰成本應較繳納罰鍰為高。而以他人駕照代為吊扣之違法行為，表面上雖無需付出任何定性與定量成本，但實際上則觸犯刑法「使公務人員登載不實事項於公文書罪」，需接受三年以下有期徒刑、拘役或 500 元以下罰金之處罰〔5〕，但在本研究所進行之問卷調查中，卻有 34% 之民眾在未來接到罰單時會採吊扣駕照方式處理，其中甚至有 51% 之民眾會採取利用他人駕照代為吊扣方式處理。一般民眾在接到高速公路違規超速罰單時，應是以自己評估各種處罰方式所需支付成本高低，作為決定處罰方式之依據，然對於民眾會採取懲罰成本不是最低的方式處理高速公路超速罰單的不合理現象，本研究僅以下列觀念進行說明。

從處罰層面探討抑制交通違規行為的產生，主要是令駕駛者在產生違規行為後，能付出嚴重的成本（如繳納罰鍰以造成金錢的損失、或吊扣駕照造成使用上之不便），以達到有效嚇阻作用。而所謂的成本可表示如下：

$$C_p = P_p * C_r$$

其中， $C_p$  表駕駛者所支付之違規成本；

$P_p$  表駕駛者產生違規行為遭取締之機率；

$C_r$  表交通法規中明定之處罰成本。

本研究將依據此處罰成本觀念，評估民眾對於面臨高速公路違規超速案件時可採取處罰方式所付出的代價。當民眾接到高速公路違規超速罰單時。若採取自動繳納罰金方式，其所接受之成本為新台幣 3,000 元；若採吊扣自己駕照方式，倘駕駛者因此無法開車，則其所支付之成本將不易估計，但若其仍繼續開車則其每年遭臨檢之機率，依據本研究調查約為 1%（未考慮車輛使用頻率與時間因素，若使用頻率越高或常於夜間行駛，則其遭臨檢之機率越高），而取締後需繳納罰金之金額至少為 6,000 元，此外尚需接受吊扣牌照之處分；若採吊扣他人駕照方式，就違規者而言根本勿須付出任何成本。茲將駕駛者採此三種處罰方式所須知付之違規成本彙整如表 4-1 所示。由該表可知目前駕駛者所採用之三種處罰方式中，以繳納罰鍰所支付之成本最高，為新台幣 3,000 元；而以吊扣他人駕照所需支付之成本最低，駕駛者本身完全不必支付任何定性或可貨幣化成本，而由於目前擁有駕照者與實際開車之比例仍存在差異（本研究僅調查 50 個擁有駕照樣本，其中僅有 45% 經常開車，20% 偶而開車），故對於此些被利用來作為代扣之不經常開車者而言，亦無嚴重之影響。而對於吊扣自己駕照者而言，若因此而不開車，將會造成使用上之不便，而其所接受之定量處罰成本將隨著違規者的職業或使用運具頻率而有所不同，不過違規者既會採取該種方式接受處罰，即表示該違規者評估其成本應低於繳納罰鍰之成本；若在吊扣自己駕照者後仍繼續開車，則需支付之可貨幣化成本為被臨檢之機率（ $1\%/12*3$ ）與被取締後所需繳納罰鍰 6,000 元之乘積，約 15 元，此外尚需承擔車輛牌照被吊扣之風險，若違規者會採取此種方式接受處罰，即表示該違規者評估其成本應低於繳納罰鍰之成本。

表 4-1 不同處罰方式所需支付違規成本彙整表

區分	遭取締機率	可貨幣化成本 <sup>1</sup>	定性處罰	貨幣化違規成本 <sup>1</sup>
繳納罰鍰	$P_p$	3,000	無	$3,000 * P_p$
吊扣自己駕照	$P_p$	無 <sup>2</sup>	造成使用不便	0
		15	吊扣牌照 <sup>3</sup>	$15 * P_p$
吊扣他人駕照	$P_p$	0	無	0

1：貨幣成本之單位為元。

2：若因不開車而改使用其他運具，則需支付成本。

3：該定性成本亦需考量吊扣駕照期間開車遭取締之機率。

[資料來源：本研究整理]

「道路交通管理處罰條例」中雖對高速公路違規超速之處罰採高標準之罰責，而警察機關亦已加強取締，但在處罰方式方面實際仍存在下列問題：

- (一) 監理單位與警察單位對於舉發照片清晰對象之認知並不一致，造成監理單位之作業人員無法核對駕駛者，使約有 11% 之民眾因以他人駕照代為吊扣，而勿須對於違規超速行為付出任何代價。
- (二) 監理單位之作業人員發現民眾係以他人駕照代為吊扣時，大多要求駕駛者重新提供本身之駕照，而不會訴諸法律途徑，使投機者有機可乘。
- (三) 由於在吊扣駕照期間駕駛車輛，遭警察單位取締之機率甚低，故縱使有嚴格之罰責，但仍因其所支付之懲罰成本降低，故仍有 9% 之民眾會採吊扣駕照方式處理。

因此，為使違規者能支付應有之懲罰成本，以達到嚇阻作用，本研究建議相關單位應採取之配合措施如下：

(一)警察單位：

- 1.高速公路違規超速行為的產生，主要係駕駛者之操控所致，故對於超速之違規者應予以適當處罰，因此在進行超速行為舉證照片之拍攝工作時，需同時強調車牌、車型與駕駛者之清晰度，以利監理單位在違規者欲採吊扣駕照方式處理時辨別之用，使違規者能真正付出懲罰成本。至於隱私權問題則可透過對影印照片之再處理而以保護。
- 2.違規者所支付之懲罰成本與遭取締機率有明顯關係，因此執法機關應提高違規超速之取締機率。此外對於吊扣駕照期間仍繼續使用私人運具之違規者的取締機率亦應以提高，惟該項違規行為不似其他違規項目有其外顯行為產生，或可以駕駛者年齡來判斷其是否為無照駕駛，故在取締上實有其困難度存在。

(二)監理單位：

- 1.由於各監理單位對於檢核辦理吊扣駕照之違規者的態度並不一致，導致部分投機之違規者得以利用他人駕照代為吊扣，而勿須付出任何懲罰成本，因此各監理單位應加強欲採吊扣駕照方式處理之違規者的辨識工作，減少不法行為的發生。
- 2.作業人員應確知利用他人駕照代為吊扣所觸犯之刑責，而在發現有利用他人駕照代為吊扣之不法行為時，除將非違規者之駕照退回外，並將其移送法院，使投機者無機可乘。

(三)其他單位：

- 1.因約有 20%之違規者係採吊扣駕照方式處理高速公路超速違規案件，但此些違規者實際使用私人運具之機率應仍十分普遍，誠如前面所言，警察機關在取締上時有其技術上之困難，除非該駕駛者發生其他違規行為，否則實不易被察覺，亦即其處罰成本甚低，故立法機關實宜就此點加以檢討，如改採吊扣車輛牌照與駕照並行制，以增加違規者之處罰成本。
- 2.違規者對利用他人駕照代為吊扣行為係觸犯刑法第二百十四條「使公務人員登載不實事項於公文書罪」一事並不清楚，故相關單位宜對此加強宣導，以抑制代扣駕照行為的產生。

## 五、結論與建議

本研究從民眾、監理機關與警察機關等層面，多方面探討高速公路違規超速行為之處罰方式，獲致之主要之結論與建議如下：

- (一)依照「道路交通管理處罰條例」對於高速公路違規超速行為之罰責，其處罰方式可分為罰鍰新台幣三千元至六千元與吊扣駕照三個月兩種，在罰鍰部分該金額約佔每月國民平均所得的 11%至 22%；而吊扣駕照三個月對於一般駕駛者而言亦會造成極大的不便，此外對於吊扣駕照期間違規使用私人運具者亦訂定罰鍰新台幣六千元至九千元之罰責，同時需接受吊扣車輛牌照之處分。因此就法規面而言，實已對高速公路違規超速行為訂定嚴厲之罰責，使違規者付出嚴重的代價，進而達到抑制超速行為之目的。
- (二)問卷調查結果顯示：民眾本身在高速公路行駛超速之情形十分普遍，約達 76.7%，而亦有 78.6%的民眾認為目前高速公路之超速行為十分嚴重。在曾接到違規超速罰單的民眾中，有 9.2%採用吊扣自己駕照方式處理，而有 10.8%係採用他人駕照代

- 為吊扣的不法行為處理。在告知受訪者完整之處罰方式情況下，若未來接到違規超速罰單時，將有 16.5% 民眾採用吊扣自己駕照方式處理，而有 17.5% 會採用他人駕照代為吊扣的不法行為處理。
- (三) 在告知受訪者利用他人駕照代為吊扣會觸犯刑法「使公務人員登載不實事項於公文書罪」時，仍有 47.4% 的民眾依舊會用代扣駕照方式處理，其原因皆為從舉發照片中並無法清楚辨識實際之駕駛者。
- (四) 37.9% 之民眾認為現行之處罰方式適當，19.4% 認為罰鍰太輕、20.4% 認為罰鍰太重、17.5% 認為不應有吊扣駕照制度，其中認為罰鍰太輕民眾概約與其所得呈正向關係。
- (五) 經訪談相關單位後發現目前罰責在執行上產生下列盲點：一為因監理機關與警察機關之認知差異，致使舉發照片無法辨識駕駛者，因而無法對欲採用他人駕照代為吊扣之投機者產生嚇阻；其次為吊扣駕照後違規駕駛遭取締之機率甚低，致使違規者願意冒險為之。其將導致違規者勿須付出任何之懲罰成本，故不能有效抑制高速公路超速的行為產生。
- (六) 本研究建議相關單位採取下列配合措施，以期能有效的從處罰面抑制超速行為的產生：
1. 警察單位進行超速行為舉證照片之拍攝工作時，需同時強調車牌、車型與駕駛者之清晰度。
  2. 對於吊扣駕照期間仍繼續使用私人運具之違規者的取締機率亦應予以提高。
  3. 監理單位應加強欲採吊扣駕照方式處理之違規者的辨識工作，以減少利用他人駕照代為吊扣情形的產生。
  4. 監理作業人員應確知利用他人駕照代為吊扣所觸犯之刑責，而在發現有利用他人駕照代為吊扣之不法行為時，除將非違規者之駕照退回外，並將其移送法院，使投機者無機可趁。
  5. 立法機關實需就吊扣駕照之適宜性進行檢討，如是否可改採吊扣車輛牌照與駕照並行制，以增加違規者之處罰成本。
  6. 相關單位宜對利用他人駕照代為吊扣係觸犯刑法第二百十四條「使公務人員登載不實事項於公文書罪」一事加強宣導，以抑制代扣駕照行為的產生。
- (七) 本研究囿於時間，僅針對有限之問卷資料進行分析，後續將再進行更大量之調查，以加強其論證之基礎。
- (八) 本研究僅就國內高速公路違規超速行為之處罰方式進行探討，後續宜就國外之相關法規與執法情形進行深入研究，以提供相關單位之參考。

## 參考文獻

1. 中華民國交通統計要覽（八十四年），交通部統計處，民國八十五年十一月。
2. 王文麟，交通工程學，民國八十二年九月。
3. 交通管理常用法令彙編，交通部道安委員會，民國八十五年四月。
4. 陳明烈等人，「高速公路交通執法強度與車流性實證研究」，85 年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十五年六月。
5. 簡明六法，五南圖書出版公司，民國八十四年五月。