

強化執法人員對「強制汽車責任保險」政策執行力之研究 - 監理單位與警察單位

張新立·葉純志·張則斌·黃歆嵐

* 國立交通大學運輸工程與管理學系教授。

** 國立交通大學運輸工程與管理學系博士班研究生

*** 國立交通大學運輸工程與管理學系大四學生。

摘要

本研究透過問卷調查方式針對全國各監理單位負責人員(23份)與各縣市警察機關基層員警(60份),分別調查取締現況、對於此一政策之認知程度、執行困難、執法行為、執法經驗與改善建議等重要資訊。調查分析結果顯示監理單位與警察單位對此政策執行上仍存在有許多包括執行人員之認知、態度與意願等個人因素、組織性人物力資源不足、跨機關執行整合度不足與制度設計不利執行等問題與困難。本研究根據調查分析結果研議強化政策執行力之策略,包括有改善執法人員個人因素、組織資源、跨機關執行整合度與制度設計修正等策略,可作為相關機關執行之參考。

一、緒論

民國八十七年底我國機動車輛已達一千五百多萬輛,道路交通事故約在三千五百件左右,死傷人數近六千人,其衍生之社會成本無法量計。為因應此一重大問題,以無過失主義為基礎的「強制汽車責任保險法」在民國八十五年十二月十三日完成立法,並於民國八十七年一月一日正式實施,機車部分亦於民國八十八年一月一日起納入強制投保。強制汽車責任保險政策的實施代表我國道路管理政策的升級,亦象徵著我國之公路運輸邁向另一個新的里程碑。

強制汽車責任保險政策是一項牽涉廣大公共利益的公共政策。而公共政策不僅需要在制度或方案設計上避免「先天性畸形胎兒」的窘境,亦應預先考量執行面的問題[1]。政策本身具有對未來測不準的本質特性,因此無法在制訂之初即肯定確切的結果[2],因此必須要透過政策執行過程來加以驗證,用以確定政策實際執行情形。但政策必須要達到「成熟」,才能夠提供的正確資訊進行政策結果的評估,因此在無法正確評估政策結果前,可以政策執行力的評估作為替代變項。

政策執行力係指政策在執行過程中,究竟作了哪些作為與任務,不牽涉能否達到政策目標[1]。相對於政策結果評估是針對政策歷經執行後,對社會或標的團體所造成的影響[2]。但政策執行力對於政策結果具有密切關係,亦即執行過程中進行越多作為與任務,對於其政策結果具有越大的影響力。強制汽車責任保險制度實施時間不長,其政策發

展未臻成熟，因此應以評估強制汽車責任保險政策之執行力為主。但影響政策執行力因素眾多，執行機關與人員是相當重要的一環。並參酌強制汽車責任保險政策本質屬於強制性政策保險，因此取締未依法投保者之執法工作是政策執行過程最重要的一項執行工作，其牽涉到政策執行是否能達到其政策目標。本研究主要目的係在分析以執法執行為主的監理機關與警察機關執法組織與人員對於強制汽車責任保險政策執行力之影響，並根據分析結果研議強化執法人員政策執行力之策略供相關機關執行時的參考。

二、「強制汽車責任保險政策」執法組織和人員與其執行力關係模式分析

政策執行力的影響因素主要有政策本身、執行者與接受者三大類，其基本關係如圖 1[1]所示。

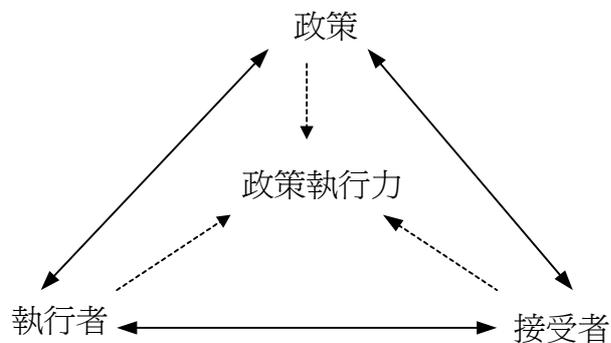


圖 1 影響政策執行力的因素[1]

基於上述政策執行力影響的關係圖，本研究以分析執行者與政策執行力關係主，暫不考量其他影響因素。

強制汽車責任保險政策的涉入執行者包括政策執行的財政部、執法執行的公路監理單位與警察機關與實際保險業務經營的產業保險業者[3]。強制汽車責任保險制度為強制性政策保險，因此負責執法執行的單位與人員對於政策執行力具有相當重大的影響。所以，本研究將分析範圍限制在監理單位與警察人員對政策執行力影響關係。

在假設其他影響因素不變狀況下，強制汽車責任保險政策執行力的關係模式可建構如下圖 2。本研究主要分析的範圍則以執法主體、執行行為與政策執行力間關係為主，並藉由探討其間關係，研議適當的強化政策執行力策略。

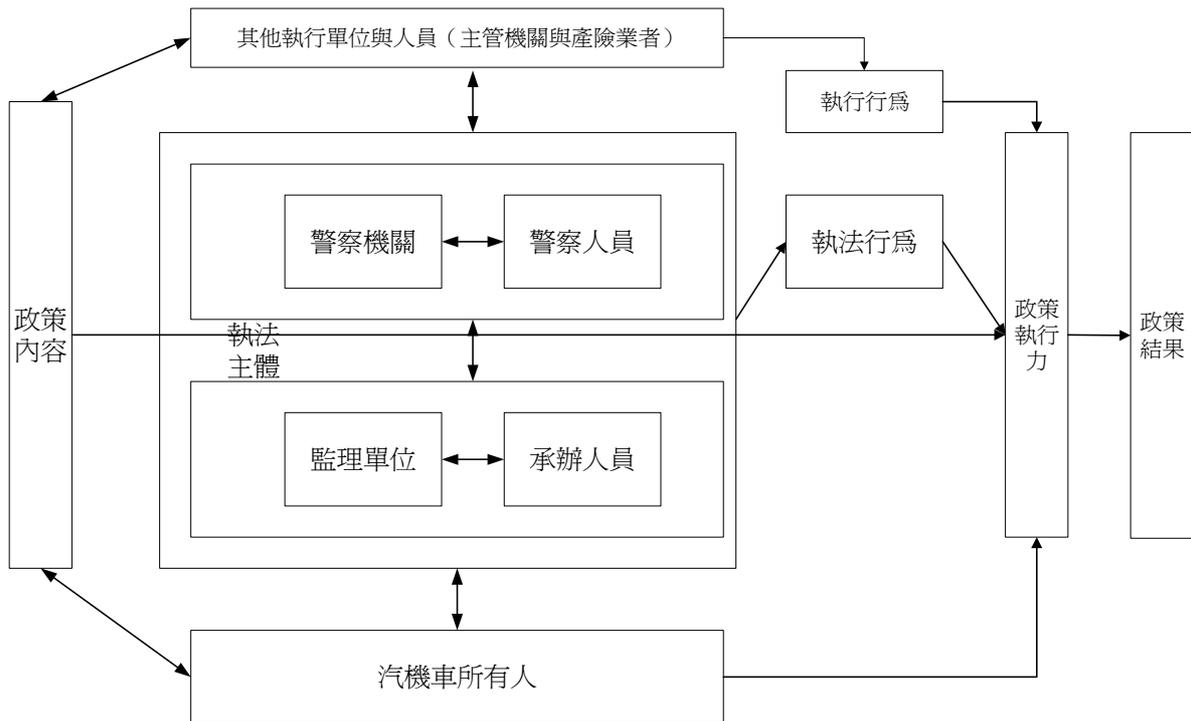


圖 2 強制汽車責任保險政策執行力影響關係圖

強制汽車責任保險制度在執法的設計係由警察人員或公路監理機關人員在路邊稽查舉發，由公路監理機關來確認是否為未投保與裁罰。在實務運作上，稽查舉發工作由警察人員負擔，監理單位以確認違規與否以及及裁罰為主，因此兩個單位各負責部份執法工作，因此要探討執行者與政策執行力關係，必須同時探討監理單位與警察機關二者。

警察機關因為負責執行取締工作前端的舉發工作，因此警察人員對於強制汽車責任保險政策的認知與瞭解、意願以及能力是決定取締工作能否開始的關鍵因素；監理機關負責後段的查證與裁罰工作，一個完整的執法工作必須在舉發之後查證與裁罰才告完成。因此，監理機關可提供政策執行幅度的衡量指標與其執行上的問題。後續，針對二單位進行問卷調查以探索執法者與政策執行力的關係。

三、問卷設計與調查

本研究透過問卷調查的方式調查全國各監理單位協助辦理強制汽車責任保險政策之現況、困難與其他相關意見；另外亦調查警察機關基層人員對「強制汽車責任保險政策之認知與瞭解、執行能力、執法行為與經驗、實際執行現況、面臨困難及其他相關意見。本研究根據此一調查資料分析與探討執法人員對政策的認知與瞭解、執行能力、執法行為與經驗與政策執行力的關係，並據以研擬強化之道。

監理單位調查時間從民國八十七年十二月一日至十二月二十日止，相關統計數字以民國八十七年一月一日開始實施至十月三十一日止。本次調查除了部份僅辦理機車業務

之監理（分）站未列入各項意見分析外，回收有效問卷共計 23 份，問卷內容包括調查受訪單位之基本資料、受訪單位執行業務現況、遭遇的困難與其他意見（詳細內容詳參 [3]）。

在警察機關人員問卷調查部分，針對全國各縣市（包含澎湖縣）之交通隊進行問卷調查，由各縣市交通隊之警察人員依實際狀況填寫，共計回收有效問卷共 60 份，調查時間為民國八十七年十二月一日至八十七年十二月三十一日。問卷內容包括警察機關是否將此執法工作列為勤務、警察人員對政策的認知與瞭解程度、執法時遭遇的狀況與執法行為、對提高執法能力的意見、改善民眾投保率的意見等（詳細內容詳參 [3]）。

以下根據調查所獲得的資料進行分析工作，進一步探討監理單位與警察人員對政策執行力影響。

四、監理單位對政策執行力之影響分析

本研究首先分析各監理單位協助辦理未投保取締案件之現況，從民國八十七年一月一日至十月三十一日止各單位之取締現況統計資料如表 1 所示，其中以高雄監理站與南投監理的查獲案件最多（查獲案件不代表其未投保），但截至十月三十一日為止尚未收到任何罰款。此部分資料可作為警察機關、監理單位的執行力衡量指標，

監理單位無法落實完成取締工作-查證與裁罰，主要原因包括有人力、經費不足以及尚未建立網路連線等問題，由表 1 顯示目前所查獲的案件中主要由警察機關執行路檢所查獲，但由警察單位路檢所查獲案件數各縣市之差距頗大，此顯示各縣市之政策執行力不一，因此值得深入探討執法主體對於政策執行力的影響關係。

本研究針對申訴案件作進一步分析，申訴案件佔查獲案件的比例以基隆、宜蘭、苗栗、台南、屏東監理站及嘉義、高雄、台中監理所的比例較高，大約在二成至四成之間，由於使用查獲案件來計算申訴比例，其計算之比例值將會有低估，因此，各監理單位受理申訴比例已屬相當高。經過追蹤調查顯示主因為監理單位在確認查詢工作上，因為保管資料的關貿網路之投保資料不齊全或未及時更新，其次是各保險公司、聯絡處或保險經紀人未將被保險人的資料立即送達總公司，或是未建立電腦連線作業，以致監理單位查證無法確實。

表 2 顯示監理及警方單位所查獲案件之分類情形及已收到罰款之案件數，其中以「未帶保險證」的比例最高，其次是保險期間屆滿，但未辦理續保者。由於查獲案件中以「未帶保險證」最多，因此監理單位須負擔大量的查證工作，造成相關人員沉重的工作負擔及人力嚴重不足的問題。因此，改善人力不足問題及有效取締未投保車輛策略設計上可以直接增加人力與物力的投資外，亦可回饋到政策內容設計，以修正「隨車攜帶保險證」或「投保紀錄列入行車執照」的制度規定，以簡化取締及裁罰之作業程序。

其次分析各監理單位協助辦理「未投保」車輛取締案件所面臨之問題和困難，並且瞭解監理單位對於提高「投保率」的意見，可作為提升政策執行力策略研擬參考。

表 1 監理單位協助辦理「未投保」取締現況資料（截止至 87/10/31）

所站名稱	監理單位稽查查獲案件	警察機關路檢查獲案件	因肇事而查獲案件	總計	已收到罰款之案件數	申訴案件之數量（佔查獲案件之比例）	申訴案件成立之數量(申訴成立比例)
台北市監理處	-	-	-	-	671	927	-
高雄市監理處	0	10089	0	10089	0	0	0
台北區監理所	-	-	-	-	-	-	-
基隆監理站	*	*	*	67	31	23(34.3%)	*
花蓮監理站	0	160	0	160	45	12(7.5%)	12(100%)
宜蘭監理站	0	147	0	147	39	36(24.5%)	0(0%)
新竹區監理所	0	901	0	901	-	-	-
新竹市監理站	59	194	0	253	21	-	-
桃園監理站	17	1051	0	1221	341	21(1.7%)	5(23.8%)
苗栗監理站	0	295	0	295	21	78(26.4%)	78(100%)
台中區監理所	0	450	2	452	0	(約 60%)	
豐原監理站	0	0	0	0	0	0	0
彰化監理站	0	0	0	0	0	0	0
南投監理站	0	12048	0	12048	0	0(0.0%)	0
嘉義區監理所	12	115	1	128	21	53(41.4%)	53(100%)
雲林監理站	7	401	0	408	40	2(0.5%)	0(0%)
麻豆監理站	0	763**	0	763**	27	36**	36**
台南監理站	0	796	0	796	42	315(39.6%)	315(100%)
高雄區監理所	0	949	0	949	58	210(22.1%)	12(5.7%)
屏東監理站	0	919	0	919	20	200(21.8%)	0(0%)
旗山監理站	40	200	0	240	10	10(4.2%)	0(0%)
台東監理站	350	2240	70	2660	30	41(1.5%)	20(48.8%)
澎湖監理站	0	12	0	12	3	2(16.7%)	0(0%)
玉里分站	0	50	0	50	21	0(0.0%)	0

資料來源：本研究調查整理

1. 台北市監理處因相關單位業務分工異於其他縣市，無法提供詳細取締現況的統計數字
2. 台北區監理所未回覆問卷資料。

* 基隆監理站未提供詳細的分類資料，申訴成立資料因關貿網路尚未回覆，無法提供資料。

** 麻豆監理站的查獲案件數係民國 87 年 7~10 月的資料，申訴資料係 10 月份的資料。

表 2 相關單位查獲案件分類與處理情形（截止至 87/10/31）

所站名稱	查獲案件主要分類				總計	已收到罰款之案件數
	未帶保險証	保險期間屆滿，未續保	車輛已註銷，無法投保	車輛已繳銷，仍在行駛		
台北市監理處	-	-	-	-	-	671
高雄市監理處	*	*	*	*	*	0
台北區監理所	-	-	-	-	-	-
基隆監理站	*	*	*	*	*	31
花蓮監理站	152	8	0	0	152	45
宜蘭監理站	126	21	0	0	147	39
新竹區監理所	901	0	0	0	901	-
新竹市監理站	142	21	52	38	253	21
桃園監理站	712	356	0	0	1068	341
苗栗監理站	265	12	11	7	295	21
台中區監理所	450	0	0	0	450	0
豐原監理站	0	0	0	0	0	0
彰化監理站	0	0	0	0	0	0
南投監理站	**	**	**	**	**	0
嘉義區監理所	106	21	1	0	128	21
雲林監理站	345	58	2	3	408	40
麻豆監理站	763	117	9	4	893	27
台南監理站	**	**	**	**	**	42
高雄區監理所	936	0	4	9	949	58
屏東監理站	899	20	0	0	919	20
旗山監理站	3	2	2	0	7	10
台東監理站	2297	330	25	8	2660	30
澎湖監理站	12	0	0	0	12	3
玉里分站	41	5	2	2	50	21

資料來源：本研究調查整理

- 1.台北市監理處因相關單位業務分工異於其他縣市，無法提供詳細取締現況的統計數字
- 2.台北區監理所未回覆問卷資料。

* 基隆監理站與高雄市監理處未進行統計，無法提供分類資料。

**南投監理站與台南監理站之資料有誤，故未將資料列於上表中。

各監理單位協助辦理「未投保」車輛取締案件所面臨之問題與困難如表 3 所示，近六成的監理單位表示「人力不足」是目前面臨的最嚴重的問題，主要是因為新舊強制汽車責任保險的相關取締與裁罰規定不大相同，及本法的實施非常匆促，相關配套措施不完備，切查證工作必須透過關貿網路公司進，使得監理單位的人力明顯地出現不足，機車已於今年（民國八十八年）一月一日開始納保，由於機車的數量相當龐大，將來機車的取締及裁罰業務可能超過目前的業務量，對於各監理單位人力不足的問題，勢必是雪

上加霜。若以複選的角度加總後來分析，監理單位認為最嚴重的問題包括「人力不足」（87%）、「保險公司(關貿)資料不齊全」（69%）及「保險公司(關貿)資料未及時更新」（69%）。因此目前監理單位面臨的主要是人力不足與關貿網路的查證問題，此可作為提升政策執行力策略研議方向。

各監理單位對於提高「投保率」意見之統計結果如表 4 所示，七成以上的監理單位認為提高投保率最有效的方式是「加強民眾教育宣導」。若以複選的角度加總後來分析，監理單位認為提高投保率有效的方式包括「加強民眾教育宣導」（87%）及「加強路邊稽查取締」（65.2%）。由以上析可知監理單位人員亦認同取締處罰是一項有效的提升投保率方式，但其配合的資源不足執行其任務必須加以注意。

表 3 監理單位協助辦理「未投保」車輛取締案件所面臨之問題

面臨問題	第一嚴重	第二嚴重	第三嚴重	總計
保險公司(關貿)資料不齊全	5 (22.7%)	9 (42.9%)	2 (10.0%)	16 (69.6%)
人力不足	13 (59.1%)	4 (19.0%)	3 (15.0%)	20 (87.0%)
保險公司(關貿)資料未及時更新	3 (13.6%)	4 (19.0%)	9 (45.0%)	16 (69.6%)
強制汽車責任保險法規制度不完善	1 (4.5%)	3 (14.3%)	1 (5.0%)	5 (21.7%)
車輛辦理過戶，被保險人資料未及時更新	1 (4.5%)	1 (4.8%)	3 (15.0%)	5 (21.7%)
汽車所有人的保險(証)資料不齊全	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (10.0%)	2 (8.7%)
其他	0 (0.0%)	1 (4.8%)	1 (5.0%)	2 (8.7%)

資料來源：本研究調查整理

表 4 監理單位認為提高「投保率」之有效方式

方式	第一有效	第二有效	第三有效	總計
加強民眾教育宣導	17 (73.9%)	2 (9.5%)	2 (9.5%)	20 (87.0%)
加強路邊稽查取締	2 (8.7%)	8 (38.1%)	6 (28.6%)	15 (65.2%)
增加(改變)處罰方式(程度)	0 (0.0%)	4 (19.0%)	3 (14.3%)	7 (30.4%)
給予提早投保者保費優惠	3 (13.0%)	4 (19.0%)	5 (23.8%)	11 (47.8%)
給予團體投保者保費優惠	0 (0.0%)	1 (4.8%)	4 (19.0%)	5 (21.7%)
其他	1 (4.3%)	2 (9.5%)	1 (4.8%)	4 (17.4%)

其他調查意見顯示出監理單位與其他執行單位間的互動關係似乎不佳，包括與關貿網路（查證）、警察單位（舉發）與保險從業人員（銷售保險）關係。調查意見並反應這種互動單位人員能力應該要加強。

五、警察機關與人員對政策執行力影響分析

警察人員身為強制汽車責任保險政策執法工作的第一關-舉發未投保者，因此其對於執法工作能否進行具有關鍵性角色與地位。根據圖 2 顯示，執行機關對政策的基本態度會影響其成員的執行行為。因此，首先分析警察機關對於此政策的態度，調查結果顯示有 85% 受訪警察單位將「檢查保險證」列為勤務之一（如表 5 所示），顯示各警察單位對於強制汽車責任保險政策之執法工作具相當程度重視。「沒有將保險證列為勤務之一」的警察機關，由表 6 顯示主因為將保險證的查核列入汽車檢驗時辦理之勤務。

其次，影響執法行為的關鍵角色為負責取締的警察人員，其對強制汽車責任保險政策的認知與瞭解程度、能力與意願是影響政策執行力重要的因素。調查結果顯示全體受訪的警察人員對於強制汽車責任保險法「瞭解」的比例佔了 66.7%，其次為「普通」，佔了 23.3%（如表 5 所示）。調查結果顯示對強制汽車責任保險制度具有「普通程度認知」以上的警察人員超過九成，顯示警察執法人員對強制汽車責任保險政策具有基本認知與瞭解，有助於其執法行為與強化政策執行力。

警察人員在執行交通勤務時，針對保險證的稽查，汽車所有人最常發生的情況為何，調查結果如表 5 所示，汽車所有人「未帶保險證」的情況佔了 73.3%，其次為未投保，佔了 13.3%。本研究進一步分析警察人員稽查「未投保的汽車所有人」時的執法行為，調查結果顯示如表 5，受訪的警察人員中，有 70% 以勸導方式處理，僅有 10% 的警察人員會加以舉發，顯示現階段警察人員執法行為仍以口頭勸導方式為主。

表 5 強制汽車責任保險的執行概況

項目	類別	人數(百分比)
將保險證列為勤務之一	是	51 (85%)
	否	9 (15%)
對強制汽車責任保險的瞭解程度	非常瞭解	1 (1.7%)
	瞭解	40 (66.7%)
	普通	14 (23.3%)
	不瞭解	4 (6.7%)
	非常不瞭解	1 (1.7%)
稽查經驗	未帶保險證	44 (73.3%)
	未投保	8 (13.3%)
	不知要投保	1 (1.7%)
	不配合	6 (10%)
	其他	1 (1.7%)
遇到尚未投駕駛人	勸導改正	42 (70%)
	依法告發	6 (10%)
	其他	12 (20%)

表 6 未將保險證列為勤務之原因

並沒有將保險證列為勤務之一的原因	件數
● 汽車檢驗時配合辦理	3
● 非警察專業	3
● 有專案小組負責（高雄交通大隊）	1
● 未受到上級指示（台中市交通第一分隊）	1

受訪警察人員對於提高執法能力的意見調查顯示，由第一優先角度來看，受訪的警察人員認為「政府大力推導」最能提高執法能力，佔了 39.2% (如表 6)。惟有政府大力推廣、徹底執行，並加強宣導整個制度的精神、重要內容及其與民眾切身相關部分，才能使民眾瞭解此法的重要性而遵循之。由複選的角度將每一選答項目加總之後再加以分析，受訪警察認為能提高執法能力的方法依序為「給予優良的執法人員鼓勵」(86.2%)，「加強審核」(78.4%)，「政府大力推廣」(70.6%)，由此可見，多數受訪的警察人員重視獎勵，若是設計良好的誘因機制，對警察人員執法能力提升必具有相當大的貢獻。「監理機關加強審核」亦是很重要的，因警察機關只有舉發的權力，監理機關才肩負處以罰鍰之責，因此監理機關是擔任執法工作上的要角，二者的互動合作關係決定強制汽車責任保險政策的執法行為與政策執行力。監理、警察機關又環環相扣，若欲使執法徹底，則兩單位必須相互配合、支援，以最精簡的人力，發揮最大的效用。

表 6 警察單位對於提高執法能力的意見

	第一優先	第二優先	第三優先	合計
政府大力推廣	39.20%	9.80%	21.60%	70.60%
加強教育宣導	17.60%	21.60%	21.60%	60.80%
給予鼓勵	21.60%	27.40%	37.20%	86.20%
加強審核	19.60%	41.20%	17.60%	78.40%
其他	2%	0.00%	2%	4%

將受訪警察人員對於提高民眾投保率的意見，整理如表 7。若從第一優先的角度來分析，受訪的警察人員認為「提高對民眾的教育宣導」（佔了 43.1%），最能有效地提高民眾的投保率。此項結果可與上節所探討的政府大力推廣的方法相呼應，提高對民眾的教育宣導基本上要從政府做起，而相關主管機關要能掌握重點，深入基層，或與民間團體合作，舉辦各種活動、座談會，使這個制度能夠更生活化，提高民眾投保的意願。若進一步將各種優先順序做加總，結果顯示，受訪的警察人員認為能提高民眾投保率的方法依序為「提高對民眾的教育宣導」(76.4%)、「投保方式便利」(70.6%)、「加強取締」(51.00%)，此結果與張新立君[4]針對機車使用者所作的問卷調查裡，針對「機車使用者對於提高投保率方式有效性之分析」的結果相符。根據分析的結果，除了提高對民眾的教育宣導之外，應考慮讓民眾能更方便地投保，增加投保據點，以鼓勵未投保民眾

儘速投保。

表 7 警察單位對於提高民眾投保率的意見

	第一優先	第二優先	第三優先	合計
民眾教育宣導	43.10%	15.70%	17.60%	76.40%
加強取締	11.80%	7.80%	31.40%	51.00%
降低保費	15.75%	19.60%	13.70%	49.05%
投保方式便利	17.60%	29.40%	23.60%	70.60%
傳播媒體宣導	11.80%	21.60%	13.70%	47.10%
其它	0%	5.90%	0%	5.90%

最後調查警察人員對於強制汽車責任保險的意見，經歸納後可得下列幾點結論：

1. 根據強制汽車責任保險法第四十五條規定，警察機關於執行交通勤務時，對於未依規定投保本保險者，應予以舉發。在受訪的警察人員中，有少數縣市的受訪警員認為取締或舉發違法非其職責所在，此種觀念正急需相關主管機關加以更正，灌輸正確的觀念，協調是否有需要進一步加重其權力範圍，例如賦與處以罰鍰的權力。除此之外，並與公路主管相互協調、溝通，使得違法者不得逍違法外。
2. 修正部分法律條文，特別是針對第四十四條、四十五條部分，增列未攜帶保證之處罰，及是否要強制攜帶保證等課題；除此之外，應適度加重或明定警察人員的權限，部分警察人員認為舉發非法不應該是其勤務範圍之內的原因，可能因為其並沒有開處罰鍰的權利，或是沒有足夠的舉發單，對於執法的意願就相對或低，建議有關單位應就此部分加以討論，給予警察人員一個明確的職權範圍。

六、改善策略研擬

根據前述分別對交通監理單位與警察單位的問卷調查與分析結果，已經充分顯現出交通監理單位與警察單位的政策執行力、執行困難等各種問題，以及可能的改善策略方向。本節綜合前述的分析結果，提出可行的改善策略，以供主管機關參考應用。

（一）公路監理機關方面

分別在人力、資料庫連線、其他課題等提出改善策略建議。

1. 增加負責人力

由於各監理單位因為需要查証的案件數量相當多，且未增加相關業務的必要人力，加上相關網路查詢系統尚未健全或投保資料不齊全情況下，造成承辦人員沉重的工作負擔，出現人力嚴重不足的窘境，以致相關裁罰業務無法順利進行。因此，本研究建議應該酌予擴編負責人力，以確保強制汽車責任保險政策之順利執行與推動。

2.改善網路連線與電腦資料庫系統

由於查証的案件數量相當多，除了酌予增加人力，改善網路連線設備與電腦資料庫，可以減少所需要的人力，並可以提供較佳的便民服務與裁罰工作。

除了直接改善執行單位的資源與人員執行質量外，另外亦可以修法實施「隨車攜帶保險證」或「投保紀錄列入行車執照」等措施，以簡化取締及裁罰之作業程序。

(二) 警察機關之改善策略建議

由前述之警察人員問卷調查顯示，警察機關相當重要此一執法任務，大部分警察人員亦對強制汽車責任保險政策具有普通以上的認知與瞭解度，設計良好誘因制度可以鼓勵與提高警察人員的執法意願。另外，值得關注的問題是少數警察人員對於強制汽車責任保險制度與道路交通安全的關連有限，存有應該是其他如監理單位或財政部負責取締等觀念。其取締未投保車輛亦以勸導為主，無法發揮其執法執行功能，促使制度運作順暢。因此，本研究提出強化警察機關政策執行能力的策略如下：

1. 政府機關應大量主導推動此一制度，亦即透過階層關係，由財政部邀集財政部與內政部共同徹底推動此一政策，則必然可以促使警察機關大力取締未投保車輛。亦即透過組織的溝通、宣導與命令方式來達到強化執行力之目標。
2. 設計獎勵或誘因制度鼓勵警察人員取締未投保車輛。
3. 針對警察人員進行此一制度的教育宣導，並訓練其取締技巧，促使其可以在不引發民怨狀況下順利執行取締工作。

七、結論與建議

1. 本研究透過問卷調查的方式探索全國各監理單位協助辦理「強制汽車責任保險」相關業務之現況、面臨困難及其他相關意見，以便研擬改善策略。

(1) 取締現況：從民國八十七年一月一日至十月三十一日止各單位之取締現況，其中以高雄監理站與南投監理的查獲案件最多（查獲案件不代表其未投保），但截至十月三十一日為止尚未收到任何罰款，主因為人力及經費預

不足以及查證相關網路連線運作仍有問題。

- (2) 申訴案件分析：申訴案件佔查獲案件的比例以基隆、宜蘭、苗栗、台南、屏東監理站及嘉義、高雄、台中監理所的比例較高，大約在二成至四成之間，主要是因為監理單位經由關貿網路上的資料查詢，該車確實沒有投保或保險期間已屆滿，仍未辦理續保手續，但汽車所有人卻能提出相關文件證明其已投保本保險，其主要原因包括關貿網路的投保資料不齊全或未及時更新，其次是各保險公司、聯絡處或保險經紀人未將被保險人的資料立即送達總公司，或是未建立電腦連線作業，以致監理單位將其視為未投保案件，不但造成監理單位作業上的困擾及承辦人員的負擔，更使得民眾為了申訴案件或提供相關證明文件，必須來回奔波，甚至造成民眾與監理單位間的衝突。

2. 本研究乃針對全國各縣市（包含澎湖縣）之交通隊進行問卷調查，共計回收有效問卷共 60 份。問卷內容包括各縣市警察機關是否有將檢查強制汽車責任保險證列為勤務之一；警察人員對於強制汽車責任保險的瞭解程度；警察人員在稽查時最常遭遇到的情況為何；警察人員如何處理未投保的汽車所有人；警察人員對於提高執法能力的意見；警察人員對於提高民眾投保率的意見。

- (1) 各縣市有 85% 受訪的警察單位有將保險證列為勤務之一，顯示各警察單位對於強制汽車責任保險的推動有相當程度的重視。「沒有將保險證列為勤務之一」的警察機關的主因為該警察單位將保險證的查核列入汽車檢驗時辦理。

- (2) 其次探討各縣市警察單位對強制汽車保險法的瞭解程度。統計結果顯示全體受訪的警察人員對於強制汽車責任保險法「瞭解」的比例佔了 66.7%，其次為「普通」，佔了 23.3%。

- (3) 受訪的警察人員在執行交通勤務時，針對保險證的稽查，汽車所有人最常發生的情況為何？主要以汽車所有人「未帶保險證」的情況最常見，佔了 73.3%，其次為未投保，佔了 13.3%。但本研究對此部份之調查結果採取較保守的角度，因部分的汽車所有人在擔心被舉發的預期心理下，轉而回答未帶保險證的可能性頗大，故「未帶保險證」選項的比例可能較實際的況狀為高。

- (4) 進一步分析在對「未投保的汽車所有人」時，70% 的受訪警員會採以勸導的方法，只有 10% 的警察人員會加以舉發。

3. 本研究根據對警察機關調查結果研擬以下策略：
 - (2) 政府機關應大量主導推動此一制度，亦即透過階層關係，由財政部邀集財政部與內政部共同徹底推動此一政策，則必然可以促使警察機關大力取締未投保車輛。
 - (3) 設計良好誘因制度鼓勵警察人員取締未投保車輛。
 - (4) 針對警察人員進行此一制度的教育宣導，並訓練其取締技巧，促使其可以在不引發民怨狀況下順利執行取締工作。

參考文獻

1. 林水波、施能傑、葉匡時主持研究，強化政策執行能力之理論建構，行政院研考會發行，民 82 年。
2. Wildavsky, A., Searching for Safety. New Brunswick, NJ: Transaction, 1988.
3. 財團法人保險事業發展中心委託，國立交通大學辦理，「強制汽車責任保險」政策制度面與執行面評估暨相關配合措施之規劃研究，民國 88 年。
4. 張新立、葉純志、余健泉、黃歆嵐、張則斌、林維宏，「提高機車強制責任保險投保率之策略研究」，中華民國第二屆機車交通與安全研討會學術論文集，民國 87 年 10 月 23 日，pp243~pp.257.