

## 交通違規行為影響安全嚴重度之探討

### A study on the different degree severity of traffic violations on the traffic safety and efficiency

陳高村(Michael K. T. Chen)<sup>1</sup> 葉文啓(Wen-CHI Yeh)<sup>2</sup> 林玉茹(Flari Lin)<sup>3</sup>

#### 摘 要

近年來社會輿論對於交通違規行為的焦點都放在酒醉駕駛與砂石車違規行為，模糊了其他交通違規行為對交通安全影響嚴重的程度。甚而今年元月道路交通管理處罰條例(以下簡稱處罰條例)第八次修正案，就酒後駕車及飆車行為…等部分違規行為加重處罰，並未針對所有違規行為作整體考量，無形中卻使處罰條例所規範之其他違規行為的處罰相對減輕，實為頭痛醫頭作法，與處罰條例之立法精神、原則及交通管理目標有所背離，值得交通安全研究者加以重視與匡正。

處罰條例制定目的在於加強道路管理，維護交通秩序，確保交通安全。雖然處罰條例對各項交通違規行為明訂有處罰標準，卻未能就違規行為本身對交通危害程度輕重，科以相對適當的處罰實有失公平與欠缺管理等等。若能就各項交通違規行為影響交通安全嚴重程度，作一整體性探討與分析，提供相關主管修法或立法機關之參考，實不失為實踐交通安全「管理處罰」最終目標之要務。

本研究以交通衝突、容量分析與路權規範等基本原理解為基礎，並回顧整理國內外文獻中有關各類交通違規行為處罰之原則、種類與罰緩金額等，進而重新明確分類、定義交通違規行為影響交通安全嚴重之程度。期能提供交通主管部門交通立法與擬訂交通安全政策之參考，並做為執法機關勤務規劃之依據、教育單位交通安全教育宣導內容之參考。

關鍵詞：違規行為、嚴重度、處罰。

#### Abstract

Recently, the public voice focus traffic violations on drunk driving, blur on the different degree severity of traffic violations on the traffic safety and efficiency. The 8th revisions of Road Traffic Management and Penalty Ordinance(RTMPO) make heavier penalty on some aggressive driving behaviors, such as drunk driving, joyriding..., but they are lack of integrated consideration for all driving violation behavior. Additionally, owing to short of comprehensive consideration and absence of a set of criterion, the legislators haven't fully revised the RTMPO by the different degree severity of traffic violations on the traffic safety and efficiency. The article 1 of RTMPO indicates its aim which is in order to confirm traffic management, stand up for traffic order, ensure traffic safety. Though RTMPO prescribes the penalty of traffic violator, it is unfair not to punish violators by the different degree severity of traffic violations.

Therefore, We need to develop a system of traffic violations according with the gravity of driving behavior as well as creating multi-penalties for multiple driving against traffic violations. At the same time, we establish a basic framework to categorize driving behaviors of traffic violations based on pertinent theory such as traffic conflict, capacity analysis and right of way, and then develop a method to quantitatively measure criterion indices of traffic safety and efficiency. And then, the results of this study will offer many kinds of classifications about traffic violation behavior according as the different degree of severity for traffic safety and efficiency, and provide valuable references for the authorities of traffic regulations, traffic management, and traffic enforcement.

Key word: Violation, The Different Degree Severity Of Traffic Violations, Penalty

- 
- 1.陳高村 中央警察大學交通學系 副教授 (桃園縣龜山鄉大崗村樹人路56號)
  - 2.葉文啟 中央警察大學交通管理研究所 研究生
  - 3.林玉茹 臺南縣警察局交通隊 分隊長

## 一、前言

近年來社會輿論對於交通違規行為的焦點，都放在酒醉駕駛與砂石車違規行為，模糊了其他交通違規行為對交通安全影響嚴重的程度。從九十年元月處罰條例增訂駕車禁止使用手持式行動電話、酒後駕車罰鍰提高為新台幣 15,000~60,000 元、無照駕駛除處罰新台幣 6,000~12,000 元外，增列未滿十八歲之人違反規定者，駕駛人及其法定代理人或監護人應同時施以道路交通安全講習。處罰條例第一條所揭櫫其制定目的為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全。雖然處罰條例對各項交通違規行為人明訂有處罰標準，然就其處罰內容以罰鍰、吊扣銷汽車駕駛執照、違規記點等加以探討，均未能就違規行為本身對交通危害程度輕重，對違規者科以相對適當的處罰，如此之處罰標準實有失公平。

本研究首先回顧整理國內文獻中有關各類交通違規行為處罰之原則、種類與罰鍰金額等，並分別評析其處罰原理、處罰方式及處罰金額，是否有整體性考量交通違規行為影響交通危害輕重程度。在「安全」與「效率」的基礎下，以交通衝突、容量分析與路權規範等基本原理解，對交通行為重新明確分類、定義，探討交通違規行為影響交通安全嚴重之程度。期能提供交通主管部門交通立法與擬訂交通安全政策之參考，並做為執法機關勤務規劃之依據、教育單位交通安全教育宣導內容之參考。

## 二、我國交通法規的處罰分類

### 2.1 處罰目的

處罰條例第一條明訂目的為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全。又第二條規定「道路交通管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定」足見何行為科以何種處罰，均於處罰條例中予以規範。從行政法規角度而言，交通法規之處罰規定除具有積極處罰的意義外，尚有消極預防的功能，主要係為社會共同體交通管理機能之順利運轉，故必須立法制定規範方能處罰。與刑法理論中構成刑罰目的之兩大基本思想「報應」與「預防」是不同的，蓋報應之思想係來自古老之報復主義原始社會的思想行為準則〔1, pp541-546〕。

### 2.2 處罰方式

交通主管機關依據交通法規，而使人民負擔公法上之義務，為擔保其義務之履行，對於違反義務者所採取之手段有二：一為對於其過去違反義務之制裁，是為行政罰；一為對於促其將來實現義務之手段，是為行政上之強制執行。我國的處罰條例所採的處罰方式，本質上是一種「行政秩序罰」，對於一切道路交通違規行為的處罰，皆僅止於罰鍰或其他行政手段(如記點、吊扣、吊銷駕照等)，以上之處罰並無所謂主、從罰之關係，是罰鍰、記點、吊扣駕照、吊銷駕照等混合處罰〔2, pp236-237〕。欲更進一步探討處罰條例之種類，可從處罰之手段區分為行政秩序罰、行政上之強制執行、記點(次)制度。

#### 2.2.1 行政秩序罰

現行處罰條例規定所處罰鍰由新臺幣 180 至 90,000 不等，尤其汽車裝載貨物超載處罰新臺幣 10,000 元以上採累進方式，以超載 30 公噸為例可處罰到新臺幣 160,000 元、飆車處罰 30,000~90,000 元、酒後駕車處罰 15,000~60,000 元，部分違規行為處罰的額度大幅提昇，其類別也增為 33 類，詳如表 1 所示。從現有的提高部分違規行為處罰額度及增加級距，甚難得知違規行為對交通危害之相當性程度多寡。尚且不論「亂世用重典」對於交通管理層面功效如何，但由於經濟不景氣，此類公共政策之推行，儼然對社

會已造成負面影響，例如，被處罰者受限於經濟上條件，無法支應違規上所受處罰，謀求以其他社會上常見手段解決，所造成的諸多社會問題也一一浮現。因此，又如何能藉由對某些指標性違規行為重點式提高處罰金額，嚇阻此類交通違規行為，且對於交通安全維護的成效高低，亦值得商榷。

表 1 處罰條例交通違規行為處罰金額分類演進

	36 版(罰)[註]	57 版(罰鍰)	76 版(罰鍰)	88 版(新台幣)	90 版(新台幣)
1	1 元	10-20 元	60 元	180 元	180 元
2	1-5 元	10-30 元	100 元	300 元	300 元
3	2 元	10-50 元	100~200 元	300~600 元	300~600 元
4	2-5 元	20-50 元	100-400 元	360 元	360 元
5	5-10 元	30 元以下	120 元	500 元	500 元
6	10-15 元	30-50 元	200~400 元	600~1,200 元	600~1,200 元
7	15-20 元	50-100 元	200~600 元	600~1,800 元	600~1,800 元
8		50-150 元	240 元	720 元	900~1,800 元
9		50-200 元	400 元	900~1,800 元	1,000 元
10		100 元以下	400~800 元	1,200 元	1,200 元
11		100-200 元	500-1,000 元	1,200~2,400 元	1,200~2,400 元
12		100-300 元	600 元	1,500 元	1,500 元
13		200-600 元	600~1,200 元	1,500~3,000 元	1,500~3,000 元
14		300-600 元	800~1,600 元	1,500~3,600 元	1,500~3,600 元
15			900~1,800 元	1,800 元	1,800 元
16			1000~2000 元	1,800~3,600 元	1,800~3,600 元
17			1200-2400 元	1,800~4,800 元	1,800~5,400 元
18			2000-4000 元	1,800~5,400 元	2,400~4,800 元
19				2,400~4,800 元	3,000 元
20				3,000~6,000 元	3,000~6,000 元
21				3,000~9,000 元	3,000~9,000 元
22				3,600~7,200 元	3,600~7,200 元
23				6,000~12,000 元	6,000~12,000 元
24					6,000~24,000 元
25					9,000~12,000 元
26					9,000~18,000 元
27					10,000 元以上
28					12,000~24,000 元
29					15,000~60,000 元
30					30,000~60,000 元
31					30,000~90,000 元
32					40,000~80,000 元
33					60,000 元

[註：公路行車稽查取締處罰實施細則]

### 2.2.2 行政上之強制執行

當人民不履行行政法上之義務時，行政官署得以強制力迫使人民履行義務，或使其實現與履行同一狀態之行政權作用，謂之行政上之強制執行。依我國現行行政法之規定，行政上之強制執行分為間接強制處分與直接強制處分。就違反處罰條例之處罰，引用直接強制處分之精神，促使可能造成的危害行為立即終止或對用路人的權利加以剝奪，則有對駕(行)照、號牌之暫時扣留保管剝奪其效力，對駕駛人之吊扣駕照、吊銷駕照、禁止駕駛處分，對車輛實施禁止行駛處分等，詳如表 2 所示。

吊扣、吊銷駕駛執照或牌照，係暫時或永久停止汽車駕駛人駕駛汽車或所有人使用車輛之權利，藉以約束汽車駕駛人或所有人之交通行為，使期能遵守法令規定，進而促進車輛使用安全，達到減少交通事故、增進交通安全之目的。然目前吊扣、吊銷作業之執行，因執行單位人力限制以及相關單位制度未臻健全，使嚇阻效果未盡理想。吊扣與吊銷基本上均是為了管制人或車的一種手段，暫時或永久停止汽車駕駛人駕駛汽車或所有人使用車輛之權利。吊扣駕照(牌照)期滿，汽車駕駛人或所有人將再獲駕駛汽車或使用車輛之權利。吊銷駕照期滿，得重新考領；吊銷汽車牌照經公路主管機關檢驗合格得再行請領。依處罰條例第六十八條規定：汽車駕駛人，因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊扣或吊銷駕駛執照處分時，吊扣或吊銷其持有各級車類之駕駛執照。但實務上，公路主管機關對駕駛人持照之管理並未如規定辦理，且執法機關對違規持照駕駛之取締徒增困難。

表 2 處罰之種類與方式

處罰種類	處 罰 方 式		
行政秩序罰	罰鍰		
行政上之強制執行	吊扣	吊扣駕照	
		吊扣汽車號牌	
		吊扣營小客執業登記證	
	吊銷	吊銷駕駛執照	終生不得重新考領 三年內不得重新考領 一年內不得重新考領
		吊銷汽車牌照	
		吊銷營小客執業登記證	
	扣繳	扣繳駕駛執照	
		扣繳汽車牌照	
	註銷	註銷駕駛執照	
		註銷汽車牌照	
		執業登記證	
	扣留	車輛	
		牌照	
	沒入		
責令改正			
禁止行(駕)駛			
車輛當場移置保管			
暫行保管			

### 2.2.3 記點(次)制度

記點制度的精神主要係針對已受行政秩序罰或受行政上之強制執行之違規行為，因其行為屬於嚴重侵權或對交通安全有嚴重之危害，另外再依其嚴重性分別賦予違規記點點數並採累計處罰，期能使汽車駕駛人特別戒慎小心，以期達到交通安全之目的。依我國現行之記點制度共分記一、二、三點級距，若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，再被記點，則吊銷其駕駛執照。實務上違規之汽車駕駛人為了逃避吊扣處分，往往以他人駕照交由主管機關執行吊扣處分，避免其違規點數之累計。又一年內第一次被違規記點達六點以上，吊扣期間為一個月；第二次被違規記點達六點以上，吊扣期間亦為一個月，但在一年內經吊扣駕駛執照二次，再被記點，則吊銷其駕駛執照，似未有累犯加重之觀點。

違規記次制度之主要精神係針對已受行政秩序罰、受行政上之強制執行或違規記點之違規行為，因

其行為屬於貨車裝載不當應歸責於汽車所有人或係營業大客車駕駛人違規攬客者，除處罰駕駛人外，並給與該汽車違規紀錄一次。期能使汽車所有人重視裝載安全及營業大客車駕駛人重視交通秩序之維護。

## 2.3 處罰效果

就處罰條例訂定的各種處罰規定，如罰鍰、記點、記次、吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照等作為，係為以處罰或強制的手段加在用路人身上，希其不再犯同樣的違規行為；另外道路交通安全講習，則屬於教育效果的作為，主要希望透過教育的手段，針對有嚴重妨害交通或重大路權侵犯行為之違規駕駛人，使其瞭解其違規行為始末，並教導其安全駕駛方式，促使其減低再犯率。

為使處罰能夠達到具體效果，應針對其對交通所造成的危害程度輕重，科以相當的處罰，方符公平原則。因此可從我國現有處罰規定中，除處罰罰鍰輕重外，是否有受吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照、是否有違規記點(次)註記等，均可一窺我國現有處罰條例對違規行為處罰與交通危害之相當性。

## 三、現行法規對交通違規行為處罰與嚴重性之差異

處罰條例中的處罰規定，除罰鍰處罰外，尚有受吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照、違規記點(次)等，為探究我國現有處罰條例對違規行為處罰高低與違規行為本身對交通危害嚴重度兩者間之正當性，宜由罰鍰金額輕重、是否有受吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照、是否有違規記點(次)註記等進行分析比較。

### 3.1 罰鍰處罰

現行處罰條例的所定的罰鍰金額由最低新臺幣 180 元起算，最高可以到 90,000 元以上，這其中共有 33 種不同的等級，尚不包括吊扣、吊銷、記點…等其他強制處分，詳如表 3 所示。就現行處罰罰鍰金額級距、種類，很難整理出違規行為與其對交通危害、影響交通效率的相當性。惟就交通秩序罰在立法時，即考量交通違規行為態樣及程度均屬多端之需要，為避免裁罰機關適用法律缺乏彈性，使人民遭受不當之行政裁罰，明訂大部分罰鍰設有上限及下限，不採單一罰則。其原因乃交通違規個案間多有差異情形，違反同一項交通規則，亦有不同之情形，如駕駛者無心之違規、突遇意外狀況因閃避而違規、外地人不熟悉本轄地理或交通管制狀況而違規…等等。

然而未修正前的「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」中，其「裁罰標準」仍採齊頭式平等，按時繳納者一律依最低罰鍰繳納，例如：砂石車超載處新台幣 3,000 元至 9,000 元罰鍰，按時繳納者處 3,000 元罰鍰，逾時或經裁決者一律處以 9,000 元罰鍰，無法反應超載所應付出之成本，故若超載額之盈利超過罰鍰，不但無法遏阻超載之動機，反有可能鼓勵惡性(大量)超載之虞。換句話說，少量超載者與大量超載者處罰相同，對於少量超載者而言是有失公允的，且等於鼓勵少量超載者，必須超載更多量才合經濟效用。

鑑於這個缺失，交通部於 90 年 5 月 30 日新修訂之「違反道路交通管理事件統一裁罰標準即處理細則」中不論超速、酒後駕車、闖紅燈、闖越平交道或飆車等違規行為，均依車種、違規情節及到案時間，處以不同裁罰金額，不再一視同仁。依其新訂定的「違反道路交通管理事件統一裁罰標準表」，計有以下特色〔3〕：

(一)各類交通違規內容，都會依到案時間，分為期限內自動繳納、逾期 15 日內繳納、逾期 15 日至 30 日內繳納及逾期 30 日以上繳納四級；若民眾輕忽罰單上的繳費期間，時間一到，交通裁決單位不再另

行通知，罰款即自動跳級，加重處罰。

表 3 現行道路交通管理處罰條文不同處罰標準分類

處罰新台幣	道路交通管理處罰條文別
180 元	第七十一、七十二、七十三、八十四條
300	第六十九條
300~600 元	第十四、二十五、二十六條、第三十一條(五)、第四十一、五十五、七十四、七十六、八十三條
360 元	第七十八條
500 元	第三十一條(三)(六)、第八十一條
600~1,200 元	第三十八條(二)、第三十九、四十二、五十、五十一、五十二、五十六、五十八條、第九十條之一
600~1,800 元	第三十二、四十四、四十五、四十六、四十八、四十九條、第六十二條(二)
900~1,800 元	第十五、十六、十七條、第六十條(二)
1,000 元	第三十一條(四)、第三十一條之一(二)
1,200 元	第三十六條(二)、第八十條
1,200~2,400 元	第三十四、四十、四十七、七十五條、第八十二條(一)
1,500 元	第三十一條(一)、第三十六條(三)
1,500~3,000 元	第三十八條(一)、第五十九條、第八十一條之一
1,500~3,600 元	第三十六條(一)
1,800 元	第二十四條
1,800~3,600 元	第十八、十九、二十、二十二條
1,800~5,400 元	第五十三條
2,400~4,800 元	第十三條、第五十七條(一)
3,000 元	第三十一條之一(一)
3,000~6,000 元	第二十七條、第三十一條(二)、第三十三條、第六十條(一)、第八十二條(三)
3,000~9,000 元	第二十九、三十條
3,600~7,200 元	第十二條
6,000~12,000 元	第二十一、二十八、五十四條
6,000~24,000 元	第四十三條(一)
9,000~12,000 元	第十八條之一(三)
9,000~18,000 元	第十八條之一(二)
10,000 元以上	第二十九條之二
12,000~24,000 元	第十八條之一(一)
15,000~60,000 元	第三十五條(一)
30,000~60,000 元	第六十一條(二)
30,000~90,000 元	第四十三條(三)
40,000~80,000 元	第二十一條之一、第二十九條之一
60,000 元	第三十五條(二)(三)

〔註〕依交通部公路局編印 違反道路交通管理事件統一裁罰標準表整理

(二)不同車種也會有不一樣罰鍰基準，例如，未修正前逾期未參加車輛定期檢驗或臨時檢驗者，不論自用車或營業車輛，一律處以新台幣 900 元至 1,800 元罰鍰。新修正則規定，若於規定期限內繳款，自用車輛只須繳交 900 元罰款，但營業車卻須繳納 1,300 元；若營業車輛車主再逾期，罰款又會自動增加，直到罰至 1,800 元止；但自用車主即使超過 30 日未繳款，也只須繳 1,400 元，比營業車少。

(三)機、汽車闖紅燈違規的起跳金額也不同，機車為 1,800 元、汽車為 2,700 元；另外，闖越平交道因為危險程度更高，罰鍰將直接跳到 9,000 元。

- (四)在超速違規部分，雖然超速違規罰鍰上、下限為新台幣 1,200 元至 2,400 元，但新制實施後，駕駛人行車速度若未超過規定最高速限 20 公里，且在期限內自動繳款，機車騎士罰鍰為 1,200 元、汽車車主則為 1,700 元；若車主超速超過 20 公里以上，罰鍰基準提升，即使在期限內繳款，機車也要處以新台幣 1,400 元、汽車則處 1,900 元。
- (五)在飆車行為處罰方面，駕駛人若在道路上蛇行或以其他危險方式駕車，法定罰鍰雖為新台幣 6,000 元至 24,000 元，但裁罰起跳金額已調整為機車 12,000 元、汽車 18,000 元，累犯再加重處罰；集體飆車罰鍰為新台幣 30,000 元至 90,000 元，但累犯將直接採用最高罰，處以 90,000 元罰款。
- (六) 在酒醉駕車方面，不但將加重處分，也將依酒精濃度、車種及是否累犯等標準處以輕重不同的罰責，其處罰如表 4 所示。
- (七)在超載方面，處罰條例第二十九條之二規定一有超載事實則處新台幣萬元罰鍰，超載 10 公噸以下者，以總超載部分，每 1 公噸加罰新台幣 1,000 元；超載逾 10 公噸至 20 公噸以下者，以總超載部分，每 1 公噸加罰新台幣 2,000 元；超載逾 20 公噸至 30 公噸者，以總超載部分，每 1 公噸加罰新台幣 3,000 元；超載逾 30 公噸者，以總超載部分，每 1 公噸加罰新台幣 5,000 元。也就是超載部分越多，罰得越重。

表 4 酒後駕車裁罰金額表

酒精濃度 超過標準	車種	期限內 自動繳納	逾期 15 日	逾期 15 至 30 日	逾期 30 日 以上
酒精濃度 0.25~ 0.40 毫克	機車	15,000 元	16,500 元	19,500 元	22,500 元
	小型車	19,500 元	21,000 元	24,000 元	27,000 元
	大型車	22,500 元	24,000 元	27,000 元	30,000 元
酒精濃度 0.40~ 0.55 毫克	機車	30,000 元	31,500 元	34,500 元	37,500 元
	小型車	34,500 元	36,000 元	39,000 元	42,000 元
	大型車	37,500 元	39,000 元	42,000 元	45,000 元
酒精濃度 0.55 毫 克以上	機車	45,000 元	46,500 元	49,500 元	52,500 元
	小型車	49,500 元	51,000 元	54,000 元	57,000 元
	大型車	52,500 元	54,000 元	57,000 元	60,000 元

〔註〕依交通部公路局編印 違反道路交通管理事件統一裁罰標準表整理

為達交通違規處罰效果及符合公平正義，宜根據違規行為的程度作不同的處罰。新修正的「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」已經略有雛形，以「車種大小」「違規情節」「到案時間」作為交通裁罰客觀基準之依據。然探求交通裁罰罰則之客觀標準，必須考量交通處罰之立法目的所在。而交通處罰之目的，主要在達到交通危害事前之防止及事後之制裁。違規行為所生之危險或損害有輕重大小之別。凡違規行為之結果，其對交通上法益之危險及損害大者，自應科以較重的處罰；反之，對於法益之危險及損害小者，自可科以較輕之處罰。

從以上所述處罰條例及新修正處理細則的特色，已較舊版規定更符合法規的立法技術，應該給予肯定。然而，主管機關仍未從根本做起，沒有整體考量全部的法條規定。各違規行為間未能注意比例原則，僅以單一違規行為，做不同車種違規行為情節嚴重程度高低及到案時間來做為裁罰標準，如此似為治標，非治本之道。

### 3.2 吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照

依處罰條例規定，用路人違規行為除處罰鍰外，部分違規行為之行為人，甚至將受吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照處分，盼能藉由暫時或永久停止汽車駕駛人駕駛汽車或所有人使用車輛之權利，以約束汽車駕駛人或所有人之交通行為，使期能遵守法令規定，進而促進車輛使用安全。由於吊扣與吊銷除時間上暫時或永久停止使用持照的權利性質上相同外。在重新領用上卻截然不同，概吊銷汽車駕駛執照期滿再考領，汽車駕駛人必須重新學習；吊銷汽車牌照再請領，必須重新檢驗車輛。因此，就重領手續上吊銷比吊扣較為繁複。暫不論吊扣與吊銷有何不同，且論吊扣與吊銷之處罰兩者間輕重如何？依吊扣駕照(牌照)期滿，汽車駕駛人或所有人將再獲駕駛汽車或使用車輛之權利。吊銷駕照期滿，得重新考領；吊銷汽車牌照經公路主管機關檢驗合格得再行請領。從再次獲得使用權利的手續上而言，吊銷明顯較吊扣為重。如表 5 所示。

表 5 吊銷吊扣處罰分類表

處罰方式	駕駛執照	汽車牌照
吊銷	終生不得重新考領	吊銷
	三年內不得重新考領	
	一年內不得重新考領	
吊扣	吊扣至參加講習發還	吊扣至檢驗合格
	加倍	加倍
	二年	六個月至一年
	一年	一個月至三個月
	三~六個月	三個月
	三個月	一個月
	一個月	

根據公平合理的處罰標準來看，吊扣(銷)駕駛執照、汽車牌照亦應考量違規行為的程度輕重作不同的處罰。從表 5 吊銷與吊扣駕駛執照、汽車牌照依其管制時間，可分出其孰重孰輕。就駕駛人的管理而言，吊銷駕駛執照且終生不得重新考領最重，吊扣駕駛執照一個月最輕；就汽車所有人而言，吊銷其車輛的汽車牌照最重，吊扣汽車牌照一個月最輕。

### 3.3 違規記點(次)註記—以違規記點為例

我國現行記點制度分記一、二、三點三重級距，若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，再被記點，則吊銷其駕駛執照。由此可見點數愈大，處罰愈重。若考量違規行為對交通危害的程度輕重不同，做不同的點數註記，依公平原則，危害愈重應註記較多的點數。

表 6 係我國現行處罰條例有關記點的違規行為與所處罰鍰兩者之間的關係。其中闖紅燈註記三點，其處罰鍰新臺幣 1,800~5,400；但從表中應註記二點之違規行為如裝載不合規定…各種行為之罰鍰均高於闖紅燈。又如同為註記三點之違規行為，依其最低處罰金額，二車蛇行競技之處罰為蛇行、製造噪音行駛的五倍，為闖紅燈的處罰約十五倍。依此，我國處罰條例之處罰規定，並未依違規行為對交通造成的危害嚴重性，賦予相當的處罰，僅針對部分較受社會大眾關注的重點違規行為提高處罰，缺乏一致性之情形。

表 6 違規記點行為點數註記與罰鍰之關係

交通違規行為	點數	相對應處罰金額
在道路上蛇行，或以其他方式駕車	3	6,000~24,000 元
拆除消音器，或以其他方式造成噪音	3	6,000~24,000 元
二輛以上之汽車共同蛇行，或競技	3	30,000~90,000 元
闖紅燈	3	1,800~5,400 元
闖越鐵路平交道或在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者	3	6,000~12,000 元
裝載貨物超過規定之長、寬、高者	2	3,000~9,000 元
裝載整體物品有超重，超長、寬、高者，未請領臨時通行證，或未懸掛危險標識者	2	3,000~9,000 元
裝載危險物品，未請領臨時通行證，或不遵守有關安全之規定者。	2	3,000~9,000 元
貨車或聯結車輛之裝載，不依規定者	2	3000~9000 元
汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，其應歸責於汽車駕駛人時	2	10,000 元以上
汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者	2	10,000 元以上
汽車裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高情形或裝載危險物品時，未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛	2	3,000~9,000 元
汽車所載貨物滲漏、飛散或氣味惡臭	2	3,000~9,000 元
汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵守規定者	1	3,000~6,000 元
於鐵路車站或其他交通頻繁處所，違規攬客，妨害交通秩序	1	1,500~3,000 元
超速、低於規定之最低時速、裝用測速雷達感應器	1	1,200~2,400 元
爭道行駛	1	600~1,800 元
違規超車	1	1,200~2,400 元
違規迴車	1	600~1,800 元
違反處罰條例之行為經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止時，不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸	1	按違規處罰外加處 3,000~6,000 元
不服從指揮、稽查者	1	900~1,800 元
不遵公路或警察機關發布之命令	1	900~1,800 元
不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示	1	900~1,800 元

#### 四、影響交通之違規行為分類

我國對於交通違規行為的罰則主要規定於處罰條例，所處罰的對象主要分為五種：①汽車所有人、②汽車駕駛人、③慢車所有人、④慢車駕駛人及⑤行人。本研究主要針對汽車駕駛人之違規行為進行研究，因此暫時不探討其餘四者的交通違規行為。

劉建邦君曾嘗試採用模糊多評準決策方法(MCDM)，將其所研究找出交通違規的五個主要影響層面，①對駕駛者自己生命財產的影響、②對他人生命財產的影響、③對交通秩序的影響、④對法律尊嚴的影響、⑤對社會形象的影響，作為決策屬性，對所選取的十一項小汽車主要交通違規行為，以專家評估的方式做嚴重程度的評估及排序。結論顯示各項違規嚴重程度排序與現行的處罰標準做比較，存有部分差距〔4〕。但此篇研究仍有些許不足之處，如其以小汽車的違規行為來衡量對五個屬性的影響，惟並非任何一個違規行為均會對上述五種屬性造成影響，例如就違規停車而言，是否會對生命財產或法律的尊嚴造成傷害，並無一定之因果關係故屬結果論，如以此五個屬性來概括表示似顯不明確，較不符交通管理目的。

若從交通管理層面而言，影響容量和服務流量的各種因素，可分為道路因素和交通因素。其中交通因素指具有相同道路因素的公路，仍須視使用該公路的交通組成，交通特性、交通願望和在各公路所施用的管制方式等而構成不同的容量，這些所需加以考慮的事項稱為交通因素。一旦使交通發生停等或阻滯，將對車流產生干擾，且將導致車流後積現象〔5〕。在交通行爲中，用路者的願望，若違反了管制規定或管理規定，例如違規停車、爭道行駛…等均會對車流產生干擾，使交通發生阻滯現象，妨害交通秩序情形；又用路人在路段或交岔路口或其它特殊場所侵犯其他用路人用路權利，妨害交通安全。從影響效率或安全的交通行爲探討，若汽車駕駛人之違規行爲對車流產生阻斷、干擾或延誤者，屬於影響交通效率行爲；若因此會對自己或他人生命財產造成影響者，屬於影響交通安全行爲。

#### 4.1 交通違規行爲相關研究

對於交通違規行爲相關研究，以往多注重於個別的交通行爲分析，諸如酒醉駕車、速率管制、違規停車、疲勞駕駛、駕駛人管理…等，或單純從立法管理、執行的角度探討。近年來，亦有從習慣領域來衡量交通違規行爲〔6〕。本研究從路權觀點〔7〕以衝突理論為基礎，以交通安全維護及交通效率維持為指標，分析探討各類交通行爲。

有關路權分配最基本原則是增加道路容量、減少車流衝突、降低行車延誤、提昇道路行車安全。路權的管制措施與方法，係以硬體的道路工程直接加以管制，並配合交通號誌、標誌、標線與槽化設施，將路權在時間上加以具體區隔。惟礙於時空或其他因素之限制，用路人常需依「優先通行權」主張路權。

#### 4.2 影響交通效率與安全行爲分類

車輛在車流中的運行行爲(停等、加減速、超車、變換車道、轉彎、倒車等)對其他車輛會產生互相干擾或影響，包括造成交通車流干擾、延誤、阻塞…等，影響行車順暢、妨害交通秩序的違規行爲。本研究將其造成整個車流的危害分析如下：

- (一)完全阻斷車流：車流中因車輛運行減速至停車，影響續進車輛完全無法通行，造成車流阻塞，致所有車輛必須停等。例如，車輛故障或違規於慢車道停車，均會造成車輛必須停等或變換車道行駛。
- (二)部分阻斷車流：車流中因車輛運行間互相干擾或影響，造成車流延誤或擁擠，致所有車輛必須緩慢行駛。例如，因車輛進行轉彎所引起時間上延誤。
- (三)干擾車流：車流中因車輛運行間互相干擾，雖對單一其他車輛而言，造成延誤，但就整體車流而言程度上屬較輕微的影響，並未造成車流的阻塞或延誤。

完全阻斷、部分阻斷、干擾等三種不同程度的危害行爲，程度上當然以完全阻斷對交通效率的影響最大；部分阻斷次之，干擾為最小。

車輛在車流中的運行行爲會或可能會導致交通事故的發生，不但危及本身安全，也影響車流中其他車輛的交通安全。依因果關係觀念來區分則可分為積極危害安全行爲與消極危害安全行爲。

- (一)積極危害安全行爲：指車流中由於車輛的運行行爲與事故發生有一定直接的關係。例如，闖紅燈、闖越平交道等侵犯其他用路者路權，導致發生事故。若無闖紅燈、闖越平交道等積極性的侵權行爲將不會導致事故發生。
- (二)消極危害安全行爲：指車流中由於車輛的運行行爲與事故發生並無一定直接的關係。例如，應減速而不減速，雖未侵犯其他用路人的路權，但亦有可能會導致未保持安全間距，造成追撞前車事故。

積極危害安全行爲或消極危害安全行爲，在程度上積極性行爲對交通安全的影響大於消極性行爲。

車輛運行中的各項動作有停車、起步直行、轉彎、倒車等運行行爲。其中停車有循原運行車道停車、有駛出車道停車，起步直行後則有加速行駛或減速行駛；轉彎則有左轉、右轉及超車、變換車道，倒車則有循原車道倒車、倒車入庫…等運行行爲。其他如迴車可視爲轉彎延續的行爲。其中超車及變換車道因其轉彎角度不大宜從轉彎分出來個別討論。今就不同的地點，依不同的運行動作分析各類交通行爲及其可能造成的危害如表 7 所示。

表 7 各類交通運行行爲可能造成危害之分析

地點		交通運行行爲	可能造成危害		
路段	同向	相同車道	停車	消極危害安全	完全阻斷車流
			起步直行	消極危害安全	干擾
			倒車	積極危害安全	完全阻斷車流
	對向車道	不同車道	變換車道	消極危害安全	干擾
			起步直行—逆向行駛	積極危害安全	完全阻斷車流
			轉彎—迴轉	消極危害安全	干擾
			超車	積極危害安全	干擾
交岔路口		停	消極危害安全	部分阻斷車流	
		起步直行—闖紅燈	積極危害安全	部分阻斷車流(橫向)	
		轉彎—右轉	消極危害安全	干擾	
		轉彎—左轉	消極危害安全	干擾	
特殊場所	鐵路平交道	停	積極危害安全	完全阻斷車流	
		起步直行—闖越	積極危害安全	完全阻斷車流	
		轉彎—迴車	消極危害安全	干擾	
		倒車	消極危害安全	完全阻斷車流	

### 4.3 影響交通效率與安全行爲分析

由上表分析可知，路段中同一車道停車或倒車的行爲對交通效率的影響爲完全阻斷後續車流前進，對安全的影響前者未侵犯他人路權爲消極性危害安全，後者則侵犯他人路權爲積極性危害安全。諸如在車輛在車道中故障無法移動，將對車流產生完全阻斷之影響，且後來車輛必須有注意到你的存在，才不致安全受侵犯；又如在路段併排違規停車、違規臨時停車等亦均對交通效率影響很大。另外其他違規行爲可據表 7 爲基礎加以擴充分析，例如蛇行，應視爲連續數種變換車道的駕駛行爲；又如插入正在連貫行駛汽車之中間者，應視爲超車或變換車道之行爲。致於其他非屬駕駛人違規行爲者如車輛機械性問題(燈光、煞車問題…)、車輛裝載(超重、超高、未繫安全帶…)問題、駕駛人駕駛能力問題(酒醉、疲勞駕駛…)等可據此加以分析。

對於影響交通效率與安全的交通行爲，處罰條例雖然只有第三十八條及第八十一條之一(違規攬客)有明文規定其行爲有「妨害交通秩序」；第五十八條有「妨礙其他車輛通行」等文字敘述，但是不表示只有這些行爲會影響交通效率，諸如違規停車、違規爭道…等行爲也對交通車流產生干擾，造成延誤、阻塞車流，對交通效率有很大的影響。有些交通行爲或許程度上較輕微，或者因用路環境較單純，一定會對車流造成很大的干擾，也不一定發生危害，如於交岔路口之違規轉彎或闖紅燈，若於車流量很少時，並不會造成危害，但無形中已違反行政法上所應負之義務。所謂「影響交通安全行爲」。包括了危險駕駛行爲(如：酒醉駕駛、疲勞駕駛、患病駕駛、超速駕駛、闖紅燈等)和妨害安全駕駛行爲(如未減速慢行、爭道行駛、違規超車、違規轉彎、違規會車、違規倒車等)。交通行爲當然不止會影響交通安全行爲有時

也包括影響交通效率的行為，如違規停車，不僅會干擾車流影響交通效率，亦會造成交通安全顧慮。因此欲考慮一個違規行為對交通危害嚴重程度輕重，必需同時考量其在交通效率與交通安全兩個層面，所佔的權重，並加以統合，才能判別各類違規行為之危害程度。

由於同一違規行為往往不止造成安全上危害，同時造成交通效率損害。因此兩者均必須同時考慮，方能兼顧所有違規行為。將來必須配合分析肇事資料與交通執法取締之違規案件，縝密合理歸類交通違規行為影響交通危害之輕重程度。再行利用多重目標分析方法，將無法敘述、差異性大之違規行為，透過專家決策者之調查方式進行調整，使本研究之比較性的分類更具代表性。

## 五、結論與建議

處罰條例係我國規範道路交通管理重要的法律，何種違規行為應科以何種處罰，均有明文規定。處罰額度標準與交通違規行為嚴重性必須相當，惡質性的違規行為比疏忽性較輕微的違規行為，當然要科以較高的程度的處罰，方能符合公平正義原則。現行新修正的處罰條例及處理細則雖已較舊版規定更符合法規的立法技術，應該給予肯定。然而，主管機關仍未從根本做起，沒有整體考量全部的法條規定。各違規行為間未能注意比例原則，僅以單一違規行為，做不同車種違規行為情節嚴重程度高低及到案時間來做為裁罰標準，如此似為治標，非治本之道。

本研究從路權觀點以衝突理論為基礎，以交通安全維護及交通效率維持為指標，分析探討各類交通行為。車輛在車流中的運行行為(停等、加減速、超車、變換車道、轉彎、倒車等)對其他車輛會產生互相干擾或影響，包括造成交通車流干擾、延誤、阻塞…等，經分析其對「效率」與「安全」的可能危害程度，可據表 7 為基礎加以擴充分析，例如蛇行，應視為連續數種變換車道的駕駛行為。由於同一違規行為有時不僅造成安全上危害，亦同時造成交通效率損害。故將來必須配合分析肇事資料與交通執法取締之違規案件，縝密合理歸類交通違規行為影響交通危害之輕重程度。再行利用多重目標分析方法，將無法敘述、差異性大之違規行為，透過專家決策者之調查方式進行調整，使本研究之比較性的分類更具代表性。

## 參考文獻

- 1.林山田，「刑法通論」，三民書局，增訂四版再刷，民國 83 年 8 月。
- 2.蔡中志，「中日道路交通法規處罰規定與執行之比較研究」警學叢刊， 25 卷 3 期，中央警察大學，民國 84 年 3 月。
- 3.林玉茹，「違規交通行為衝擊與處罰標準之研究」，中央警察大學，民國 90 年 6 月。
- 4.劉建邦，「交通違規行為嚴重性之探討」，交通事故與交通違規之社會成本推估研討會，交通部運輸研究所，民國 89 年 1 月。
- 5.王文麟，交通工程學理論與實用，增訂版，民國 75 年 9 月。
- 6.潘盟煌，「交通違規行為習慣性之衡量與影響因素之研究」，交通大學交通運輸研究所，民國 87 年 6 月。
- 7.陳高村，「優先通行路權之探討」，警學叢刊， 24 卷 2 期，中央警察大學，民國 82 年 12 月。