

# 交通執法問題思考

會員：蔡中志

我們的警察一年開了兩千萬張交通罰單，台北市就佔了六百多萬張，因此，生活在台灣我們每一個人都會常接到交通罰單，台北市的每位市民平均每年要準備一千八百元以上的交通罰鍰。根據行政院主計處民國 90 年台灣地區社會發展趨勢調查報告—健康安全：我們每年約發生 1,812,400 人次的道路交通事故（作者依其抽樣調查數據而推估），所以，台灣地區的每一個人一生中幾乎都會發生多次交通事故。日本 2000 年約有 400 萬件道路交通事故（其中約 311 萬只有財損的案件，而人身事故約 80 萬件）。可見道路交通事故對每一個人生命財產的嚴重威脅。而交通執法除了維持交通秩序外，最重要的目的乃是保護交通安全。

## 一、舉發交通違法之件數何其多

台灣地區道路交通違法取締件數五年來（86-90）平均每年約有二千萬件，以民國 89 年的 21,793,200 件最多，在比例上堪稱世界第一。日本人口數約為台灣的六倍，而其 20 年來最多的一年取締件數為 13,856,207 件，在 1999 年則取締了約 900 萬件，2000 年約 788 萬件。我國取締最多的項目是違規停車（約佔 30%），其次超速（約佔 15%），日本則是超速（約佔 30%），其次才是違規停車（約佔 25%），此外，台灣地區舉發的騎乘機車未戴安全帽、無照(牌)駕車仍然很多。

何以我們交通違法取締件數這麼多？這代表什麼意義？我們有多少比例不繳納罰鍰而易處吊扣駕駛執照？我們有多少的少年、兒童的違法案件？

日本「道路交法」是屬於刑事罰，交通執法程序上非常慎重，有超過百分之十的案件是要經過法院的判決，其餘可自動繳納反則金。除了罰金、有期徒刑外，配合記點制度與駕駛執照吊扣吊銷以及換照制度，每一件舉發有每一件的積極效果產生。

## 二、道路交通事故發生原因與交通違法因素的關聯

根據警政署民國八十九年全年 A1 類死亡道路交通事故統計分析，肇事原因以疏於注意、速度過快、任意行駛、酒後駕車、違反管制等為主；交通事故的發生有 98% 為駕駛人本身的因素。

我們的交通執法有無降低事故發生的效果，取締的時段、地點、違規項目與肇事時段、地點、肇事原因項目交叉分析之結果如何？似乎執法者並不在意。

民國 89 年 A1 類道路交通事故發生原因統計

肇事原因	內	涵件數	百分比%
總計		3,207	100
怠忽注意	未注意車前狀況、他車、他人、安全距離；疲勞等	886	27.63
速度太快	超速失控、未依規定減速、搶越行人穿越道	740	23.07
任意行駛	未依規定倒車、轉彎、變換車道、超車、爭道行駛、逆向、未讓車等	548	17.09
違反管制	違反號誌、標誌、標線管制；搶越平交道	157	4.90
違規停車	違規停車不當而肇事	31	0.97
酒後駕車	酒醉、酒後駕車肇事	320	9.98
行人疏忽	因行人違規肇事	35	1.09
機件故障	爆胎、煞車失靈等	26	0.81
交通設施	交通管制設施不當	4	0.12
肇事逃逸		202	6.30
其他原因	其他違規或不當行為、尚未發現原因	258	8.04

資料來源：內政部警政署，警政白皮書，中華民國 90 年版。

### 三、重罰的意義為何

從民國 85 年至今，「道路交通管理處罰條例」已做了三次重大的修改（不一定叫修正），處罰越來越重，程序卻越來越簡化，例如罰鍰一直增加、吊扣吊銷駕駛執照期間一直延長，採取一次裁罰通知、委託拖吊、委託科學採證舉發，所以被開罰單的用路人的心態只覺得倒楣和反感，有沒有反省自己的不是？

交通執法程序上應該非常慎重才對，不只要求合法，還要適當，而能產生教育的功效與警惕的作用（儀器採證也要能顯示警告訊息才好）。除了罰鍰、扣留車輛、吊扣吊銷駕駛執照（牌照）外，若能配合記點制度、駕駛執照換照管理制度、保險制度等，使每一件舉發都能產生每一件的積極效果。

### 四、建立正確路權觀念及養成守法習慣

文明有秩序的交通社會是進步國家的表現，國民在交通上的守法習慣可以延伸至其他種種社會行為，所以，交通秩序可以說是社會秩序的基礎。而以執法手段建立守法習慣必須找到重點項目貫徹始終，配合交通部「全面推廣路權觀念實施方案」，宣導民眾建立「路權」觀念，養成遵守路權習慣，警察應加強取締侵犯路權之違規行為，並列為重點執法項目，貫徹執行「人車分離」，保障行人優先通行，使駕駛人確實遵守「禮讓」與「減速」等相關規定，建立良好的交通文化，從根本上導正駕駛人觀念，減少事故發生。

### 五、提昇交通執法品質

#### （一）制訂交通執法標準程序規範

為公正執法，維護交通的公平、正義，必須建立正當法律程序，同時亦使社會大眾知法

守法。交通執法過程中，直接面對民眾可能的衝突，為免爭執的最佳方法也就是制訂標準規範，公正的對待每一個人，並且廣為宣導。

## (二) 調整組織編制人員，建立交通專業形象

全面檢討交通警察(大)隊及分局組織編制，分局成立交通組，妥善規劃運用專業人力，適當遴選交通執法幹部，建立交通執法專業形象。

## (三) 精實各項教育訓練，提升交通執法人員素質

中央警察大學、台灣警察專科學校，應檢討課程編排，落實交通執法基礎教育。警政署應策訂交通執法教育訓練計畫，加強員警各項執法教育訓練，並且推動專業認證制度，提升交通執法能力與品質。

## (四) 推動執行專案工作，遏止嚴重違規行為

各級警察機關應定期分析檢討交通執法績效，針對無照駕駛、酒後駕車、砂石車違規、危險駕車(飆車)、顯著超速、不遵守路權等高危險性與嚴重妨害交通秩序之違法行為，規劃各項交通執法專案工作。並將取締的時段、地點、違規項目與肇事時段、地點、肇事原因項目等進行交叉分析。

交通執法人員要有目標與願景：一者以正當法律程序公正執行，維護交通的公平、正義；二者善用執法技巧，運用先進科技，建立一個文明有序的交通社會。從而達到交通安全與流暢之目標。

## 六、健全道路交通法制

道路交通管理之目的在保障交通安全，使人、貨運行流暢，並提高道路使用效率，為達成這些目的，除透過交通工程、交通管制、交通教育外，尚需交通執法，而執法需藉法規來建立規範。

因為道路交通的構成要素為道路、用路人、車輛，以至於環境，故於學理上道路交通行政之基本法律應包含以下四種：一是以規範道路建設、維護及安全設施為主的「道路建設法」，二是以規範車輛設備(安全基準)、牌照及檢驗等為主的「道路車輛法」，三是以規範大小客、貨運業營運為主的「道路運輸業法」，四是以規範通行方法及使用道路的權利義務為主的「道路交通安全法」。在我國道路交通行政幾十年來的蓬勃發展中，法令亦隨之權宜修改增訂，使得當今我們的道路交通法律體系錯綜複雜，產生一些不合邏輯的地方，亦可見不當的授權命令逾越母法，或者應該以法律規定之事項卻暫時以行政命令充當的現象。因此，亟需妥善規劃整合立法，以健全道路交通行政之法律體系。

我國未來的道路交通行政法律架構：可以保留「公路法」與「市區道路條例」，但架構再作修正，兩者皆以道路之建設、維護與安全設施等事項為重點，而將有關運輸業管理的內容抽出；或者直接將兩者整合成為「道路建設法」；而將現行「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」、「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」、「高速公路交通管制規則」、「道路交通安全講習辦法」、「道路交通事故處理辦法」等整合，並增加輕軌捷運系統或地面電車等之通行方法，重新制定為「道路交通安全法」，先規範通行方法與使用道路的權利義務，再訂定罰則、處罰與救濟程序等，以使層次條理分明，從而減少許多授權命令。另增訂「道路運輸業法」、「道路車輛法」，以健全道路交通法制。

## 七、結語

最後本人提出下列問題請讀者諸君共同來思考：我們是不是交通環境不良，用路人不得不違法違規？警察是否只為開罰單而開罰單（只問量而不問質）？能不能勸導教育代替處罰（法律允不允許執法者的勸導教育）？有多少人知道行人如何穿越路段之規定（交通安全規則知多少）？需不需要制定良法以健全道路交通法制？