

交通違規罰款種種

會員：賀陳旦

違反交通規定而受罰本來是理所當然，也是我們運輸人視為交通管理上的必然手段，甚至視重罰、勤罰為改善交通的利器。最近的幾項事件卻使我們不得不再來想想這個道理在台灣的適用程度。

首先，今年 5 月 1 日起，台北市宣布罰款可藉超商之便繳交，同年 9 月 1 日全台各地受罰人都可以在五大超商系統繳納罰款。對於每年約 2200 萬件受罰者（是的，是 2200 萬張，你並沒有看錯，幾乎全台灣每個人一張）當然是方便的多。比繳國民天職的牌照稅、汽車燃料費還要方便。

接著，新修訂的「道路交通安全處罰條例」九月一日起正式實施。其中，對於酒醉駕車罰鍰提高到 15000 元，還要扣車、扣照。相較於其他國家，這一項罰則在台灣三、四年之內快速提高，已經算是「嚴厲級」的了。然而我們的違規件數並未下降，90 年度醉酒駕車數字依然高於 89 年度，今年加重罰則之後，每有大執法，依然「收穫豐碩」，似乎未收嚇阻之效。

然後，9 月 13 日報載立委質詢交通部編列 92 年度罰鍰收入達 379 億（是的，是 379 億，你也沒有看錯，全台灣每人繳 1700 元），是搶錢，是變相加稅等等。這個項目近幾年來，每年以 30 % 快速增加，已經成為大宗歲入，比牌照稅和汽燃費，大有急起直追、凌駕之勢，難怪立委有加稅之說。

事實上，全台灣每年 300 億的罰款可能還不足以顯現「罰」和「管」的關係，因為有許多地區人少車稀，交通管理不大派得上用場。要是看台北市的數字，比較接近都市交通，比較有機會「寓禁於罰」。依照交通局 90 年年刊，台北市去年舉發違規數共 655 萬件，汽車 395 萬件，平均每輛車領單 6 張；收到罰款 44.3 億元，每輛汽車約徵 4000 元。汽車違規中有近 60 % 是違規停車，大約有 2/3 是開給台北市車輛，折算起來每輛車每年要收到 2.5 張違規停車罰單。這個數字想必是世界紀錄。但是，我們為什麼還是覺得台北市街頭停車混亂呢？

仔細想來，眼前這種「罰而不能止」的現象，主要在於理念並未建立。其一固然是駕駛人不自覺開車是特權，在駕駛一個危險的機器；行為上不知節制，去遵守保障生命，維護秩序的法規。然而，更甚得是管理交通的人對於鞭子的運用，即使是罰款，也沒有系統性思考，調高罰則未盡符合比例原則；新罰則施行後，行為改變的情形也沒有追蹤研究；更甚而，罰單這麼普遍，收入這麼大額之後，視收納罰款為常事，幾乎把它看成是一般行政規費了，難怪會廣開超商收款窗口。忘記了不當行為者要受點不方便才有遏阻效果。就是因為交通管理者規費化的偏差心理，才使得我們今天只顧罰款提高，而未見行為導正。也就忽視了前端駕駛教育，中段處罰效果，後端保險費和理賠機制等等「罰」和「管」的系統管理關係。

運輸人慣稱的「運輸三要素：人、車、路」，一般學校交通科系授課多半偏重「路」，強調車流在網路上的數學模擬，或許偶而會觸及路中「場」（像機場、車站等等）的分析和設計。對於「車」，例如：運輸業生態（含靠行車的管理），計程車供需，快遞車停靠管理等等，一向很少接觸。再加上我們對「人」，例如：駕駛教育內容，行人在都市中的行為和需求，乃至於保險人對運輸界的功用等等，那就更少人注意了。畢業後到職場，遇到像台灣眼前這種世界級複雜又積重難返的罰單困境，就無從找尋制高點，多管齊下了。

政府現在財務困窘，有這隻很會生蛋的交通罰款金雞，喜出望外，當然不會翻動機制自我減產，恐怕只有期望我等運輸人以「第一罰國」為恥，藉運輸學會這個平台，整合各方知識和力量來減少罰單。