

對交通執法之看法

會員：張新立、陳賓權

對台灣駕駛人接獲交通罰單高居世界第一，引發民怨。日前連續發生駕駛人衝撞交通部、基隆市警局交通隊事件，以「死諫」的方式表達對交通違規罰單太多的不滿，引起社會輿論正反意見的爭論。

政府相關單位包括交通部與內政部為回應民眾抱怨交通罰單不合理及太過氾濫，隨即召開專案會議檢討現行交通法規與執法方式。檢討出以調整超速、逕行舉發法規、執法方式為主，並要求公路單位全面檢討不合時宜的標誌、標線與交通工程。行政院游錫堃院長也指示政務委員葉俊榮，在維護交通安全與便利的政策目標下，邀集交通部、內政部等相關部會單位，針對交通規則與處罰的整體政策、法令進行檢討。然而連月來，我們看到立委要求「交通罰款全面減半」、交通部有意以行政罰法中「微罪不舉」、「一事不二罰」、「刑事優先」等原則來放寬民眾交通違規行為的處罰，警方規定基層警員不得照相逕行取締，導致各地颶風再起，連監察委員都來關切測速照相機設置是否失當？凡此種種，都讓我們對未來的交通環境憂心起來。

首先，交通執法的目的在於導正民眾對交通規則的認知與尊重，用意絕不應為增加國庫收入以滿足預算歲入目標。學理上交通管理必須透過三 E 的手段來達成，分別是教育、工程與執法，執法是最後的手段但也是短期最有效的方式。以騎機車配戴安全帽為例，過去不管利用什麼媒體與活動，對民眾進行各種以親情呼喚的柔性勸導或用血淋淋的事故照片來曉以大義，都不如立法處以新台幣五百元的罰款來得立竿見影，而事實也證明此項政策確實有效降低機車事故致死率。因此，使得相關單位在訂定交通規則相關罰則時，囿於警力不足無法增加民眾違規受取締機率的現實，只好課以重罰透過增加民眾違規罰款的期望值來達到以敬效尤的效果與目的。但如果單純執著於用「取締機率」乘以「交通罰款」=「期望值」來衡量執法策略的有效性，可能就忽略了民眾感受取締機率大小與交通罰款輕重的效用權重是完全不同的現實。

刑期於無刑，筆者認為重罰不是目的也不是唯一的手段，更重要的是要檢討執法技巧，以及各項罰則是否符合公平與比例原則？但是政府作為與輿論討論的重點似乎都在強調降低罰單數量與罰鍰金額，卻忘了當初制定道路交通管理處罰條例的主旨是為了加強道路交通管理、維護交通秩序、確保交通安全。「罰單金額全面減半」只是減輕民眾荷包的負擔，「罰款上限為 3000 元的罰則可視情況免罰或輕罰」的「微罪不舉」則可能助長投機者心存僥倖，也容易造成執法上的困擾。這些修正方向對改善交通秩序與確保交通安全真有實質助益嗎？

我們對於政府積極回應民意、勇於任事的精神與效率當然應該予以肯定，但是國家政策應有其延續性，我們希望有關單位目前針對交通法規與執法方式的檢討不要流於隨著輿論起舞而矯枉過正。交通管理千頭萬緒並非三言兩語可以說盡，以下僅提出幾點建議希望相關單位能夠予以重視。

一、檢討不合時宜或不可行的交通法規

現行道路交通管理處罰條例中，的確存在部分條文不合時宜或取締不易的問題，只是徒具條文應該予以修正，而非以罰鍰金額作為免罰或輕罰的修訂依據。舉例而言，目前裝用雷

達測速器抓到要沒收並開單，但是報章雜誌大幅廣告公然販售卻沒事？又例如法有明文車體不得進行改裝，但汽車用品店提供各式改裝服務，從輪胎、煞車、大燈到全車大包應有盡有，警察臨檢時車主必須受罰，但提供改裝服務卻沒有責任？另外，吊註銷駕牌照制度是否有制度上的漏洞？甚至終身吊照是否合理？都是值得檢討的地方。如僅以罰款上限 3000 元作為免罰或輕罰的標準，依據違反道路管理事件統一裁罰基準表，在罰款上限 3000 元以下的法定違規行為不在少數，例如未繫安全帶、未戴安全帽、開車打手機、連續駕車超過八小時、一般道路超速、不依規定使用燈光、違規停車等，這些違規行為有些固然是屬於交通監理（例如未帶行駕照等）對交通安全較無妨礙，有些違規對於影響交通順暢與安全也不可輕忽。建議有關單位在修法時不要一味執著於罰款金額的減少，而應以維護用路人基本路權為出發，考慮公平正義而有通盤且整體的思考。

二、加強便民服務

各級監理單位應該提供更為便民的措施，才能降低民怨。從縮短違規告發到寄達罰單的作業時數、主動用語音或信函提醒繳交罰款到達日、甚至成立單一窗口統一受理等等，都是監理單位可以努力的方向。現在駕駛人收到的多半都是少則上個月、多則數個月以前的違規罰單，一來在這麼長的時間內可能已經重複違規多次，難收即時遏阻警告之效，二來駕駛人也不容易舉證進行申訴。對於罰款繳交管道雖然已經多元化了，但是還是缺乏主動告知民眾繳交罰單的機制。日前就有民眾陳情一張闖紅燈罰單逾期未繳，最後竟被註銷駕照的案例。筆者日前收到汽車逾期未檢驗的罰單，這是新車五年來第一次受檢驗車。筆者絕非故意不去受檢，問題是現在工商社會大家工作這麼忙，誰會記得我的車什麼時候該去驗車換照？打電話申訴卻被告知汽車應受檢日期都清楚記載行車執照上，車主應自行詳閱。從便民角度而言，在監理系統中寫段程式，時間到了自動印出通知寄發車主做個提醒應該不是難事吧？如果系統都知道逾期未檢要掛號寄罰單，為什麼就不能把這個動作提前通知車主受檢嗎？監理單位實應摒除官僚心態，以便民主義的精神主動通知繳交罰款。目前台北市停管處推出以手機簡訊或電子郵件方式提前通知停車繳費即將過期的精神值得再加以推廣。

三、加強執法技巧

根據台北市研考會今年六月的調查統計，有五成八的民眾表示常看到交通違規，但未受到取締。警力不足是事實，但是有效警力的運用則需要有適當的規劃與安排，通常採用的方式有二：包括時間切割與空間分配。目前警方每個月或特定時期會擇定特定交通違規或重大違規逕行專案取締工作，就是一種時間切割的警力運用。這種「專案執法」的方式固然可以藉由特定違規取締的方式達到教育宣導的目的，但是卻容易讓民眾有「為什麼上個星期就可以，今天卻不行」的「昨是而今非」錯覺，因此他不會認為自己錯了而只是運氣不好而已。其實警力的分配與調度是可以更科學化的，透過過去肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時間，再輔以科學儀器的舉證，提高民眾見警率或違規被取締機率，這種「常態性執法」才能落實民眾對交通法規的尊重。

從過去經驗來看，台灣的交通秩序並未隨著罰單數量或金額的增加而建立。改善交通工程以避免不必要的交通衝突、加強交通教育從小紮根與全民價值，建立交通標誌的權威性，並訂定明確可行的交通法規，讓駕駛者與執法人員有所依循，仍是建立一個暢行的交通環境的不二法門。而非以開罰單為主的執法觀念。