

# 違反道路交通管理處罰條例之性別分析

111 年 08 月

## 壹、前言

依交通部歷年來針對國內自小客車使用狀況的調查，發現女性車主(駕駛人)的比例呈現逐年增加的態樣；不僅如此，汽車駕駛人的平均年齡也有日漸增高的趨向。這樣的現象，可視為女性車主(駕駛人)隨著社經環境的改變參與活動的程度提高及伴隨著社會高齡化的影響而產生。

### 一、問題現況

女性駕駛人數的躍進，也連帶產生網路鄉民對造成道路駕駛亂象之人賦予「馬路三寶」的定義：不打方向燈就急轉彎的，一定是女人；雨刷跟車燈胡亂使用的，一定是老人；兩個都有，那就是老女人。雖然是語帶揶揄的表示，卻也直指女性、年長者(特別是年長女性)為道路事故的根源。

臺灣媒體在車禍相關新聞中也較強調「女」駕駛，例如「中山高嘉義路段發生一起重大車禍，一輛由女性駕駛從台南出發開往台中的國光號客運，疑似和轎車擦撞，車輛翻落邊坡，造成 3 死 25 傷」(中時新聞網，2012 年 11 月 25 日)、「中衛物流公司女員工，駕車送貨時因伸手拿牛奶喝，將貨車開到對向車道造成機車騎士當場死亡」(自由時報，2013)。反之，出現男性年輕駕駛車禍時就比較不會針對其年齡性別探討。這些現象不難看出社會上普遍存在女性駕駛被認為反應慢、技術差、事故多的刻板印象，不但貶低了女性的開車能力，也對獨立自主的女性駕駛展示出不認同的一面。

近年電子媒體、自媒體、新媒體及各種網路社群蓬勃發展，然而各種媒體所製作及播送之所謂的「創意」，是否一定程度上扭曲或操弄為性別偏見，像是「男性生性沉著理性冷靜、女性天生感性易感情用事」或是「男理工、女人文」、「男性對機械、車輛駕駛能力遠優於女性」，尤其是駕駛能力與性別的連結更是一面倒的由男性獨佔。

## 二、政策方針

1995年聯合國第4屆世界婦女會議通過「北京行動宣言」，正式以「性別主流化」作為各國達成性別平等之全球性策略。「性別主流化」是一種策略，也是一種價值，希望所有政府的計畫與法律要具有性別觀點，並在作成決策之前，對男性和女性的可能影響進行分析，以促使政府資源配置確保不同性別平等獲取享有參與社會、公共事務及資源取得之機會，最終達到實質性別平等。

我國「性別平等政策綱領」也揭示應建構性別平等的社會文化培養全民性別平等意識及尊重多元文化的觀念，認同性別平等的價值並採取積極行動，消除各領域性別刻板印象、偏見、歧視，以建構性別平等社會文化。

「道路交通管理處罰條例」之設置目的係為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全；爰此取締交通違規係以確保交通安全為目的，藉由交通執法手段，導正駕駛人違規習慣並促使市民共同遵守交通規則，提升交通安全及維護道路順暢。

藉由本次的分析來探討女性駕駛人在道路交通管理相關法規中所涉及之違規態樣，及相較於男性駕駛人常見違規態樣所存在之差異，女性駕駛人真的是技術差、事故多的族群嗎？同時一併探討當面臨機關行政程序至裁處(決)階段及隨之而來的強制執行時，女性是否仍處於平等或有利之地位。

## 貳、性別統計分析

### 一、男女車主人數統計

經統計臺中市106年汽車所有人性別：男性車主約為412,000人，女性車主約為492,000人；108年汽車所有人性別統計：男性車主約為425,400人，女性車主約為514,400人；而110年汽車所有人性別統計：男性車主約為432,400人，女性車主約為524,400人

就近5年來之統計資料顯示，女性車主一直高於男性車主，然而就臺灣而言，造成此一現象多是因為消費者為了節省汽車的車體險所

導致，因為就財政部所公布的資料來看，保險公司在計算強制險、第三責任險、車體損失保險(包括甲、乙、丙式與定額)的費用時，都會加入「從人因素係數」進行計算，係數越高保險費就會越貴，女性的係數會比男性低，年長者會比年輕人更低，因此總結來看年長女性的係數是最低的，也造成許多人為了省下保險費，多是以母親或老婆的名義購買。

表 1

強制險從人係數		
年齡	男	女
未滿 20 歲	2.50	1.66
20 歲以上未滿 25 歲	2.30	1.53
25 歲以上未滿 30 歲	1.47	1.06
30 歲以上未滿 60 歲	1.00	0.92
60 歲以上	1.05	0.79

表 2

第三責任險、車體險從人係數		
年齡	男	女
未滿 20 歲	1.89	1.7
20 歲以上未滿 25 歲	1.74	1.57
25 歲以上未滿 30 歲	1.15	1.04
30 歲以上未滿 60 歲	1.00	0.90

60 歲以上未滿 70 歲	1.07	0.96
70 歲以上	1.07	0.96

從以上表格可以看出，30 歲以上未滿 60 歲的女性為係數最低者，配合下表臺中市 110 年汽車所有人性別統計資料來看，其結果亦相符。

### 臺中市汽車所有人性別統計

表 3

年齡	未滿 35 歲	35-未滿 45	45-未滿 55	55 歲以上
男性車主	60,494 人	104,300 人	109,652 人	157,983 人
女性車主	46,443 人	125,634 人	158,689 人	193,681 人

### 二、違規案件統計數

依道路交通管理處罰條例第 7-2 條規定：汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。
- 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。
- 六、行經收費之道路，不依規定繳費。
- 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

經統計臺中市 110 年度交通違規舉發案件數共 2,029,769 件，其中當場攔停案件為 262,652 件，而以車主為通知對象的逕行舉發案件則為 1,767,117 件。

表 4

年度	舉發件數	當場攔停	逕行舉發
110	2,029,769 件	262,652 件	1,767,117 件
109	2,160,752 件	352,261 件	1,808,491 件
108	1,984,272 件	345,190 件	1,639,082 件

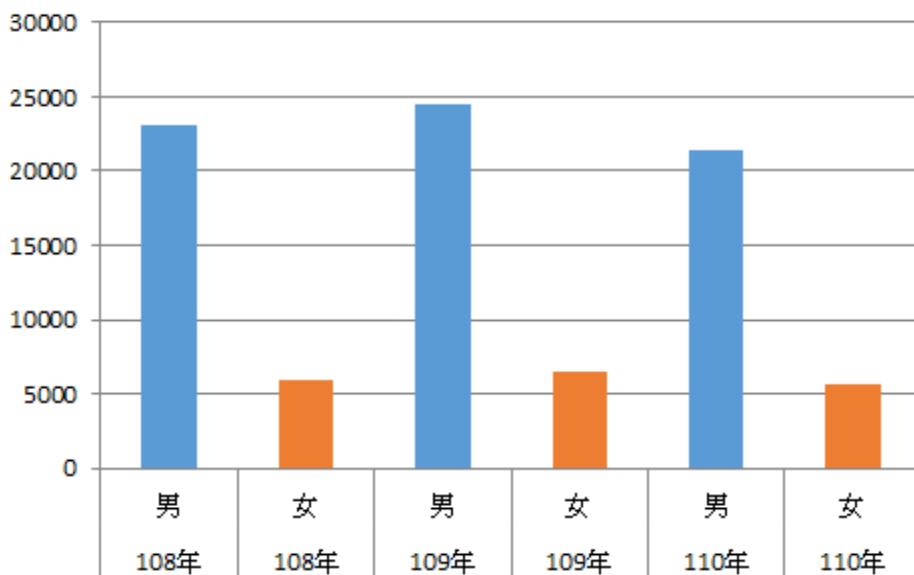
這樣的現況說明，車輛實際上的違規駕駛人很可能為男性駕駛，但受通知及處分對象卻是女性車主。

### 三、分析道路交通管理處罰條例中重大違規男女比率

#### (一)無照駕駛

經統計 108 年遭舉發無照駕駛案件中，男性人數計 23,022 人，女性人數計 5,925 人。109 年男性人數計 24,501 人，女性人數計 6,471 人。110 年男性人數計 21,418 人，女性人數計 5,628 人。

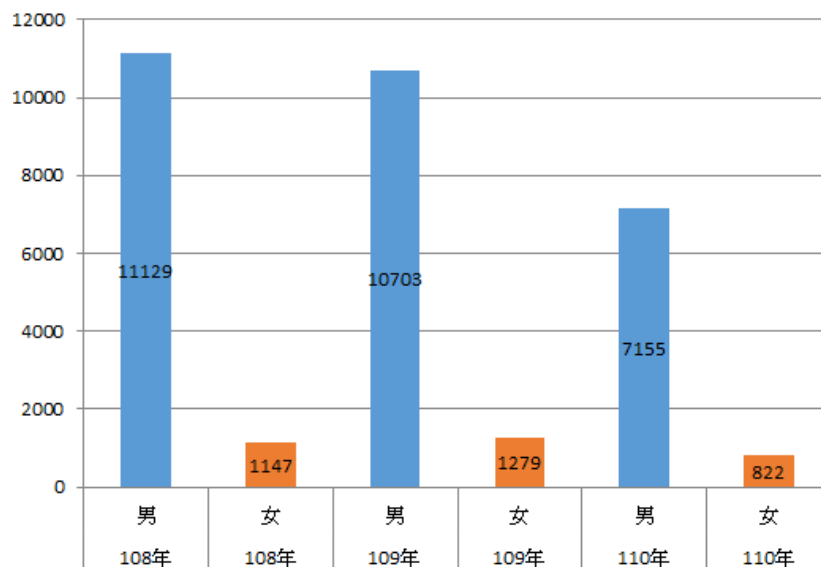
圖 1、臺中市 108~110 年度無照駕駛性別人數圖



## (二)酒後駕車

酒精可以抑制人體中樞神經的運動。令反應減慢、影響動作協調、視力、集中力、認知能力等，從而導致嚴重車禍及傷亡，酒後駕車不但造成巨大的社會成本同時也讓無數個完整的家庭破滅。交通部道安會公布了110年酒駕死亡人數為318人，為近四年來之新高。經統計108~110年臺中市酒後駕車男女性別人數，108年男性人數計11,129人，女性人數計1,147人。109年男性人數計10,703人，女性人數計1,279人。110年男性人數計7,155人，女性人數計822人。

圖 2、臺中市 108~110 年度酒後駕車性別人數圖



## (三)危險駕駛

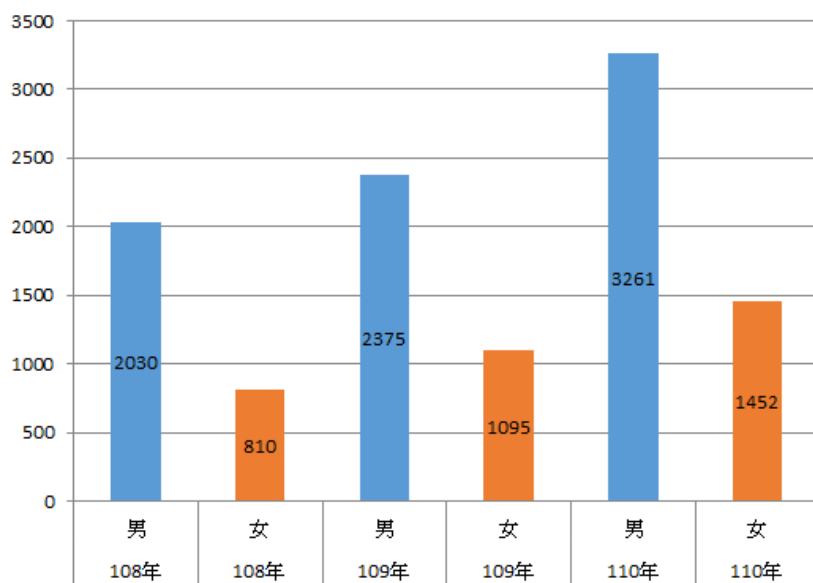
依道路交通管理處罰條例規定，危險駕駛的態樣主要分為：

- 1、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
- 2、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。
- 3、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。
- 4、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。
- 5、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。

經統計臺中市108~110年危險駕駛男女性別人數，108年男性人數計2,030人，女性人數計810人。109年男性人數計2,375人，女

性人數計 1,095 人。110 年男性人數計 3,261 人，女性人數計 1,452 人。

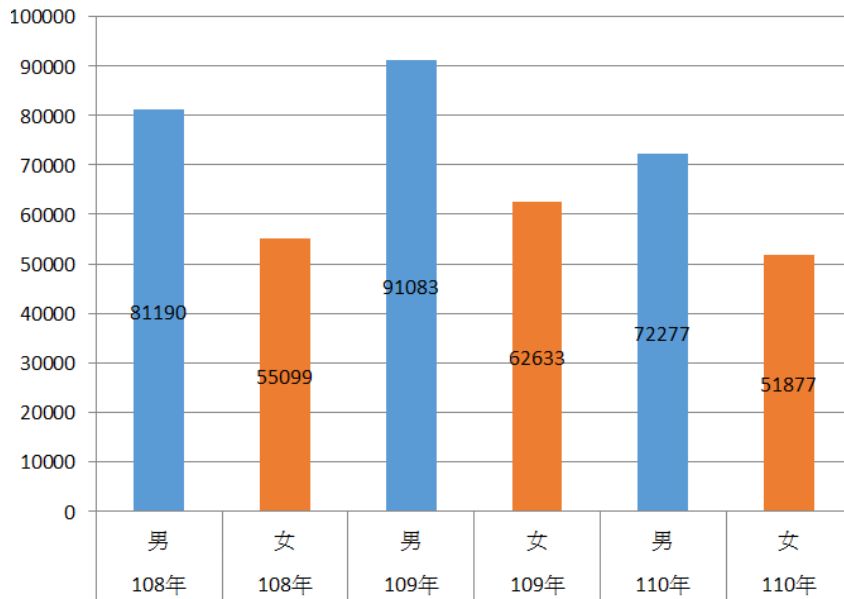
圖 3、臺中市 108~110 年度危險駕駛性別人數圖



#### (四)闖紅燈(包含紅燈右轉之違規行為)

闖紅燈也屬於危險駕駛行為之一，駕駛人如不按號誌指示行駛，容易與其他行向的車輛發生碰撞，衍生交通事故及人員傷亡。經統計臺中市 108~110 年闖紅燈違規男女性別人數，108 年男性人數計 81,190 人，女性人數計 55,099 人。109 年男性人數計 91,083 人，女性人數計 62,633 人。110 年男計性人數 72,277 人，女性人數計 51,877 人。

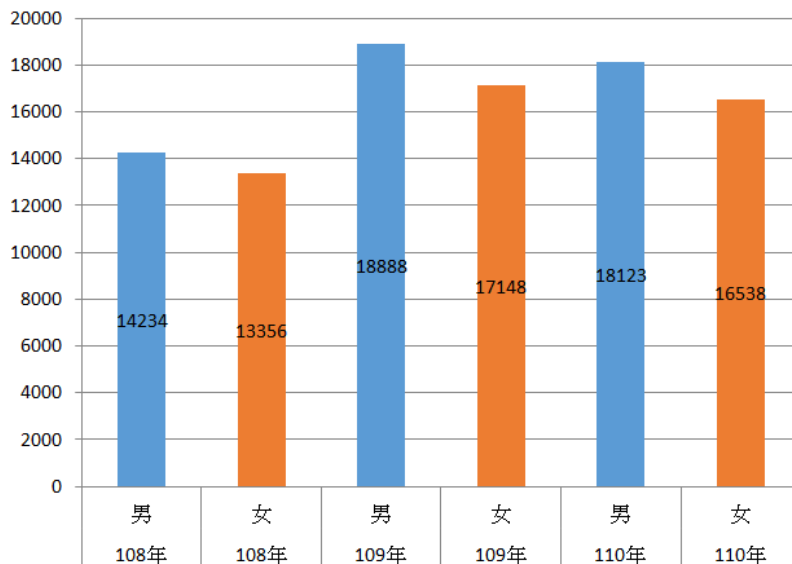
圖 4、臺中市 108~110 年度闖紅燈違規性別人數圖



#### (六) 拒絕接受稽查逃逸

汽車駕駛人，駕駛汽車有違反本條例之行為，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者。警方於執行勤務攔查時，駕駛人依法有配合之義務，以往常有駕駛人心存僥倖加速逃逸，因而發生交通事故之案例頻傳。經統計臺中市 108~110 年拒絕接受稽查逃逸違規男女性別人數，108 年男性人數計 81,190 人，女性人數計 55,099 人。109 年男性人數計 91,083 人，女性人數計 62,633 人。110 年男計性人數 72,277 人，女性人數計 51,877 人。

圖 5、臺中市 108~110 年拒絕接受稽查逃逸違規性別人數圖





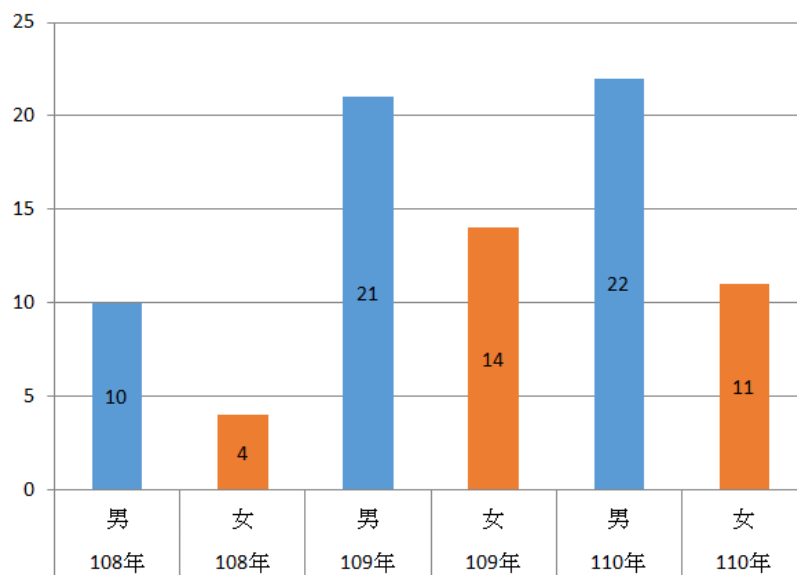
### (七)闖越平交道

其定義為:駕車在鐵路平交道有下列情形之一者

- 1、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。
- 2、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過。
- 3、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。

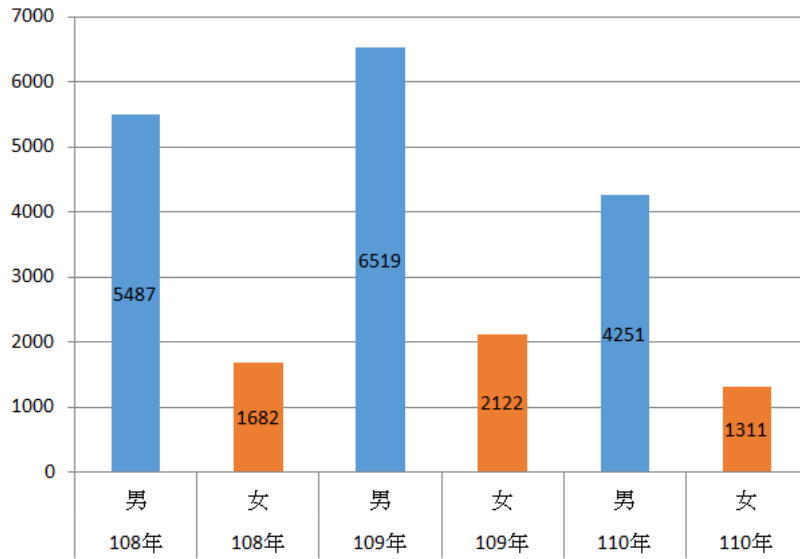
經統計臺中市 108~110 年闖越平交道違規男女性別人數，108 年男性人數計 10 人，女性人數計 4 人。109 年男性人數計 21 人，女性人數計 14 人。110 年男計性人數 22 人，女性人數計 11 人。

圖 6、臺中市 108~110 年闖越平交道違規性別人數圖



### (八)違規記點遭吊扣駕照

汽車駕駛人在六個月內，因違反記點條款遭違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月。經統計臺中市 108~110 年違規記點遭吊扣駕照男女性別人數，108 年男性人數計 5,484 人，女性人數計 1,682 人。109 年男性人數計 6,519 人，女性人數計 2,122 人。110 年男性人數計 4,251 人，女性人數計 1,311 人。

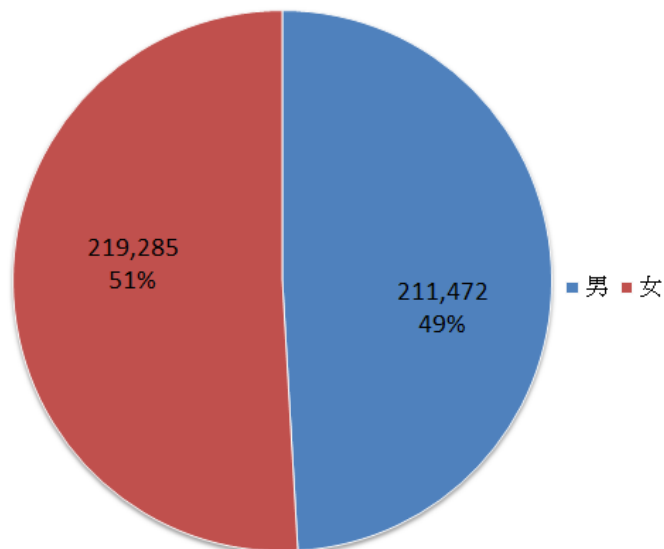


#### 四、臺中市 110 年車輛前 5 大違規情形

經統計臺中市 110 年前五大違規態樣，依違規件數多寡分別是違規停車、一般道路超速、行駛高速公路未依規定繳費、未依標誌標線號誌行駛及違規臨時停車，其中除未依標誌標線號誌行駛多為當場攔停案件外，其餘皆為逕行舉發為主。

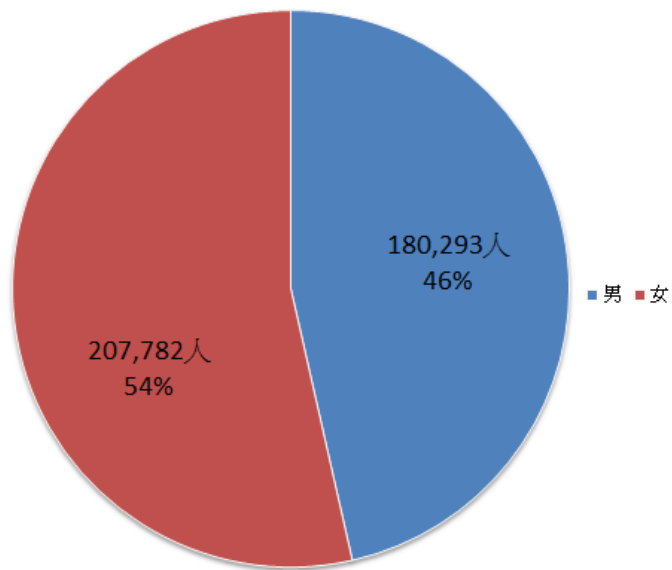
##### (一)違規停車男女所占比率(逕行舉發)

圖 7



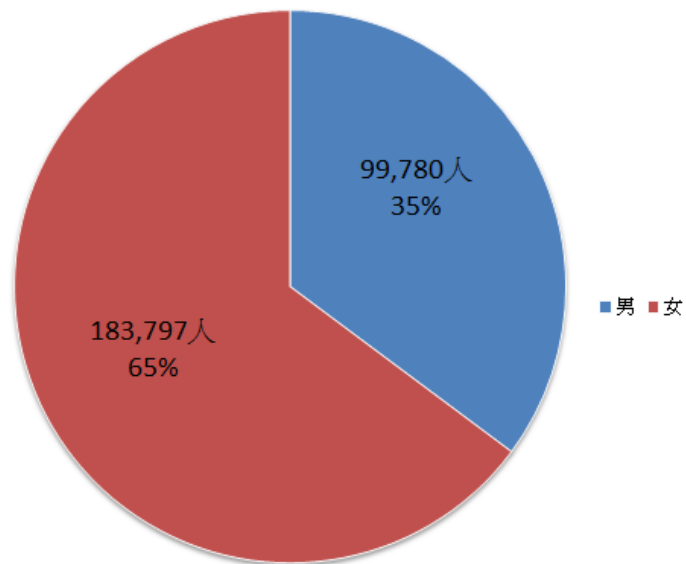
(二)一般道路超速男女所占比率(逕行舉發)

圖 8



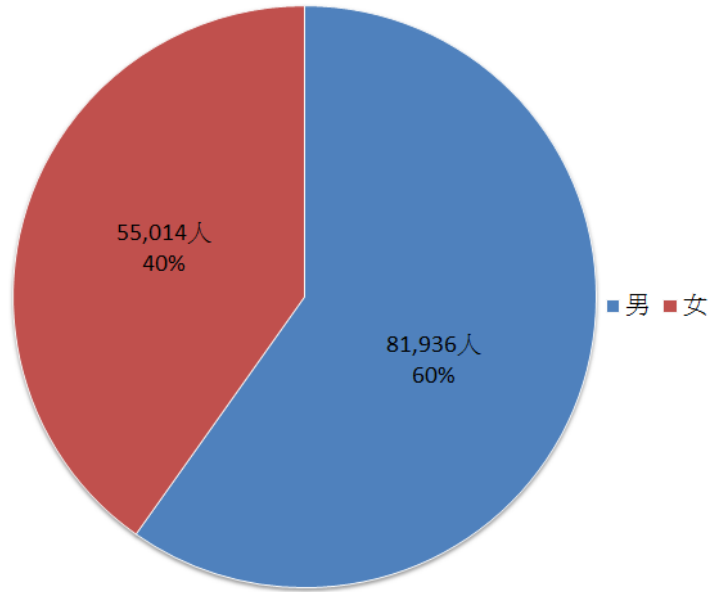
(三)行駛高速公路(eTag)未依規定繳費(逕行舉發)

圖 9



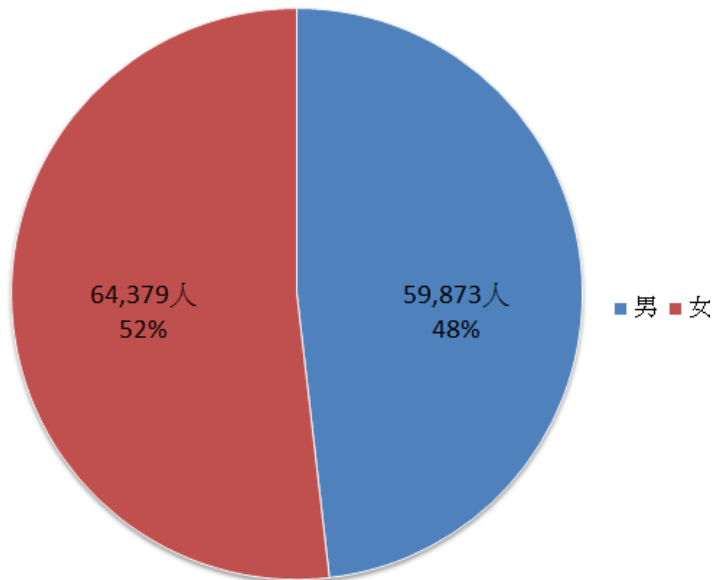
(四)未依標誌標線號誌行駛(多為當場攔停)

圖 10



(五)違規臨時停車(逕行舉發)

圖 11



## 五、小結

經由分析道路交通管理處罰條例中重大違規男女人數，能看出遭警方當場攔停之違規案件皆以男性駕駛人為多，顯示男性似乎更容易涉及高風險的違規行為，以及造成嚴重傷亡的交通事故。從 2015 年交通部出版「從性別看交通運具使用情形」，也揭露有 69% 的交通事故是男性所為，比率是女性的 2.16 倍。這與大眾觀念中「馬路三寶」的刻板印象相悖；然而保險公司在汽車保險的費率計算上，女性的汽車保險費率向來低於男性，可以推斷在保險公司的統計資料中，男性駕駛更容易造成財產損失與傷亡，也因此造成女性車主多於男性車主的現象。從去(110)年臺中市車輛前 5 大違規情形，其中除未依標誌標線號誌行駛多為當場攔停，男性所占比率高於女性外，其餘像違規停車、一般道路超速、逕行舉發、行駛高速公路(eTag)未依規定繳費等以車主為違規通知對象的逕行舉發案件，皆以女性所佔比率居多。

## 參、規劃&目標

當龐大的逕行舉發違規案件未予處置時，這些女性車主，很可能要因為這些非自己駕駛行為所造成的違規面臨後續相關的行政處分及強制執行之不平等地位。實務上也常見車輛以妻子名義購買，但夫妻於離婚後，因車輛從一開始就是由丈夫控管使用，妻子在取回車輛或變更登記車主前已接獲不少違規單，卻對實際駕駛的前夫一點影響也沒有。

目前針對此種狀況，可依「道路交通管理處罰條例」第 85 條第 1 項規定：「受舉發違反道路交管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。」將違規案件申請歸責於實際使用人，但因需檢附「檢附相關證據及應歸責人相關證明文件」及申請時效之限制，對現代忙碌的職業婦女或家庭主婦而言

都徒增困擾，實務上裁決機關也很少受理此類妻子轉丈夫或父母轉兒女等家人間違規歸責之申請案件。

#### 一、發展可供選擇的方案

自 111 年 4 月 30 日施行之「道路交通管理處罰條例」第 7-2 條第 5 項規定：「第一項、第四項逕行舉發，公路主管或警察機關應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人或其指定之主要駕駛人為被通知人製單舉發。」為了能將相關涉及駕駛行為之資訊得直接送予車輛實際駕駛人，因此配合交通部推動之「指定主要駕駛人」，車主可以利用新車領牌照時、申請過戶或復駛等異動登記時申請登記主要駕駛人，或透過傳真、通信及監理服務網等方式辦理。

#### 二、提出建議

從「道路交通管理規則」第 15 條第 3 項規定：汽車辦理第 1 項、前項第 1 款及第 4 款登記時，得申請汽車主要駕駛人登記。可得知目前汽車主要駕駛人登記制度並非強制性的規定，日後若能透過修法把「登入主要汽機車駕駛人」的義務引入，讓無辜的車主減輕負擔，由真正的違規人直接收到罰單，不需再大費周章辦理歸責手續。

#### 三、涉及層級

主要駕駛人登錄之主管機關目前為各縣市之公路監理機關，利用民眾於辦理新車領牌、過戶、復駛等異動登記時提供民眾關於主要駕駛人登錄之服務；然相較於車輛異動登記多為委託業者代辦，本市交通局所屬交通事件裁決處於受理民眾繳納違規罰鍰、交通違規案件申訴時，更能讓車主確切體會到申辦主要駕駛人登錄之必要性。

藉由本市交通事件裁決處宣導並提供相關申請表單，簡化申請流程，跨機關合作推廣主要駕駛人登錄制度，讓未來交通違規之通知及裁處程序對兩性更為公平友善。

#### 四、辦理方式

本市交通事件裁決處目前有提供「交通違規罰單到期手機簡訊提醒通知」服務，可於提供簡訊通知繳納罰鍰的同時併同宣導主要駕

駛人登錄資訊，或是提供連結引導民眾至監理服務網採線上申辦方式申請，或印製宣導品，併同於公文寄送予民眾；並於每半年透過挑檔了解女性車主申請登錄主要駕駛人之情形，其中主要駕駛人又為男性者所佔比例，及舉發單位對於已登錄主要駕駛人車輛之舉發類別及件數，視情況調整宣導力度，同時統計及分析兩性之駕駛行為並作為道安資料之反饋。

另外強制險、第三責任險、車體損失保險(包括甲、乙、丙式與定額)的投保費用是購車時影響所登記車主性別之重要因素，雖然依承保及理賠的性別統計資料顯示，男性被保險人的風險確實高於女性被保險人，目前強制車險的費率計算公式將性別列為費率因子予以計價，雖符合費率釐定之公平及合理原則，但後續仍應持續觀察強制車險承保及理賠之性別統計發展狀況，適時反應與調整不同性別風險所對應之費率，以維護性別平等之權益。

#### **肆、結語**

根據「遠見研究調查」針對六都 18 歲以上通勤族進行電話訪問，結果顯示，國人日常通勤，有高達 81.1% 仰賴私人交通工具，只有 44.4% 靠大眾運輸；汽機車雖然作為國民日常最常使用的運具，但對駕駛性別刻板印象及偏見的存在，仍深植於一般人的內心，女性駕駛人容易產生交通事故這些刻板印象的扭轉或許不是一蹴可及，但藉由分析了解並釐清男女兩性在交通違規上所涉及高風險違規行為的比例，並透過持續的教育及宣導，讓民眾了解「性別刻板印象無助於提升交通安全，而是不分性別都有責任維護良好的道路安全」，同時藉由推廣主要駕駛人登錄制度，保障廣大女性車主的權益，也讓未來交通違規之通知及裁處程序對兩性更為公平友善。