

逢甲大學學生報告 ePaper

加重無照駕駛政策與法規效益

Increase the benefits of unlicensed driving policies and regulations

作者：林芮亘、高珮菁、黃佑潔、李宜甄

系級：運輸與物流三甲

學號：D1258495、D1257859、D1227918、D1258315

開課老師：蘇昭銘、張建彥

課程名稱：交通法規與政策

開課系所：運輸與物流學系

開課學年：114 學年度 第一學期

中文摘要

近年來，無照駕駛已成為我國道路交通安全之重要風險來源。儘管政府透過修法提高罰鍰與加重行政處分，相關違規行為與事故仍持續發生，顯示現行以金錢處罰為主之管制模式，在行為抑制與事前預防上仍具侷限。本研究旨在檢視現行無照駕駛處罰制度之實際效果，並分析其在不同族群與風險情境下之適切性。

研究方法上，透過國內未成年、累犯及高齡無照駕駛案例分析，並比較英國、日本與西班牙之法規制度，同時蒐集 122 份問卷資料，分析民眾對現行罰則之認知與政策支持態度。

研究結果顯示，多數民眾對無照駕駛罰則認知不足，且普遍認為單純提高罰鍰之嚇阻效果有限，較支持具實質限制行為之處罰方式。綜合分析指出，無照駕駛問題主要涉及教育與宣導不足，以及處罰機制未能與違規風險對應。本研究據此提出差異化處罰、責任連帶及刑責評價升級等制度設計方向，以期提升無照駕駛管理之實質效益。

關鍵字：無照駕駛、交通安全、處罰制度、政策評估



Abstract

In recent years, driving without a license has become an important source of risk for road traffic safety in Taiwan. Although the government has amended the law to increase fines and increase administrative penalties, related violations and accidents continue to occur, indicating that the current control model based on monetary penalties still has limitations in behavior suppression and prevention. This study aims to examine the actual effectiveness of the current penalty system for unlicensed driving and analyze its appropriateness in different groups and risk scenarios.

In terms of research methodology, through the analysis of domestic cases of minors, repeat offenders, and elderly unlicensed driving, and comparing the legal systems of the United Kingdom, Japan, and Spain, 122 questionnaire data were collected to analyze the public's perception of the current penalties and policy support attitudes.

The results of the study show that most people have insufficient awareness of the penalties for driving without a license, and generally believe that simply increasing the penalty has a limited deterrent effect, and is more supportive of punishment methods with substantial restrictions. The comprehensive analysis points out that the problem of unlicensed driving mainly involves insufficient education and publicity, as well as the failure of the penalty mechanism to correspond to the risk of violations. Based on this, this study proposes system design directions such as differentiated penalties, joint and several liability, and criminal liability evaluation upgrades, in order to improve the practical benefits of unlicensed driving management.

Keyword : Unlicensed driving, traffic safety, penalty system, policy evaluation

目 次

一、前言與現況.....	6
1.1 研究背景.....	6
1.2 研究方法.....	6
1.3 現行法規.....	6
1.4 國外法規.....	9
1.5 台灣與國外法規之比較.....	11
二、案例分析	12
2.1 國外無照駕駛案例分析.....	12
2.2 未成年的衝動	13
2.3 罰不怕的累犯	13
2.4 高齡者的固執	14
2.5 案例總結分析	14
三、問卷調查結果.....	16
3.1 法規認知度與現況觀察.....	16
3.2 修法態度與政策支持度分析.....	17
3.3 群體差異交叉分析與政策建議.....	19
四、效益評估與建議.....	21
4.1 議題一：教育與宣導.....	21
4.2 議題二：現行處罰機制嚇阻效果有限	22
五、結論	24
六、參考資料	25

圖目錄

圖 1 受訪者對無照駕駛罰款上限之認知情形.....	16
圖 2 受訪者對無照駕駛行為普遍性之認知情形.....	17
圖 3 受訪者對政府修法提高無照駕駛罰款之支持情形.....	18
圖 4 受訪者對提高罰款對於遏止無照駕駛之支持情形.....	18
圖 5 受訪者對提高罰款對於合理罰款金額之支持情形.....	19
圖 6 不同駕照持有狀態受訪者對懲處手段之交叉分析.....	20



表目錄

表 1 無照駕駛修法前後差異.....	9
表 2 台灣與國外之法規比較.....	11
表 3 案例總整理分析.....	14



一、前言與現況

1.1 研究背景

近年來，台灣政府高度重視道路交通安全，立法院亦多次修正《道路交通管理處罰條例》，試圖透過提高罰鍰上限、新增累犯加重處分及擴大沒入車輛等手段，強化對無照駕駛的法律嚇阻力。然而，觀察實際執法數據，嚴刑峻法似乎未能完全遏止違規行為的發生，顯示現行以「行政罰」為主的管制手段，在行為導正上仍面臨瓶頸。在眾多無照駕駛樣態中，未成年族群因缺乏正規駕駛訓練、風險感知能力較低，成為道路安全的高風險因子。根據 2025 年的最新統計顯示，儘管法規已加強對監護人的連坐處罰，未成年違規件數仍居高不下。以台中市為例，僅在同年 1 至 8 月間，警方即查獲超過一千名未滿 18 歲的違規駕駛者。更令人擔憂的是違規背後所隱含的事故風險。上述台中市的違規案件中，竟涉及高達 423 件交通事故，造成 629 人死傷。此數據顯示，無照駕駛並非單純的行政違規，而是直接連結到嚴重的生命財產損失與社會外部成本。因此，本研究認為有必要跳脫單純的法規探討，進一步從運輸需求、執法盲點及行為分析的角度，深入探究無照駕駛屢禁不絕的結構性原因。

1.2 研究方法

本研究以案例分析國內未成年、累犯、高齡無照駕駛的情況，以及對比分析國外之例。且搜集 122 份問卷進行統整分析，以認知度及支持度調查民意。

1.3 現行法規

近年來無照駕駛違規事件持續增加，根據聯合報（2025 年 8 月 20 日）指出 2022 至 2024 年，汽車無照駕駛違規事件從 6 萬 7675 件增至 7 萬 8288 件，2023 年因無照駕駛致死人數達 763 人，遠高於酒駕致死人數 253 人。立委們認為現行罰鍰 6,000 至 24,000 元嚇阻不彰，於是初審通過大幅加重處罰：「無照騎乘機車罰 1.8 萬至 3.6 萬元、無照駕駛汽車罰 3.6 萬至 6 萬元，並規定查獲時必須當場移置保管車輛」。立委李昆澤強調 2024 年無照違規達 28.5 萬人次，林月琴指出增幅達 22%，洪孟楷與羅明才則呼籲嚴罰以遏止每 8 起車禍就有 1 起無照的現象；交通部公路局長林福山也支持，稱無照事故是酒駕死傷的 6 倍，此修法希望能有效提升交通安全。

加重無照駕駛政策與法規效益

以下為直接摘錄於全國法規資料庫 2024 年 5 月版第 21 條（修法前版本）：

● 第 21 條

汽車駕駛人於五年內違反前項規定二次以上者，處新臺幣二萬四千元罰鍰，並當場禁止其駕駛：

- 一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機車。
- 二、領有機車駕駛執照，駕駛小型車。
- 三、使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕駛小型車或機車。
- 四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機車。
- 五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機車。

六、領有學習駕駛證，而無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，在駕駛學習場外學習駕車。

七、領有學習駕駛證，在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車。

八、未領有駕駛執照，以教導他人學習駕車為業。

九、其他未依駕駛執照之持照條件規定駕車。

汽車駕駛人於五年內違反前項規定二次以上者，處新臺幣二萬四千元罰鍰，並當場禁止其駕駛；如肇事致人重傷或死亡，得沒入該汽車。

汽車駕駛人於依本條例第三十五條第一項至第五項吊扣或吊銷駕駛執照期間，違反本條第一項第一款至第五款者，按第一項或第二項所處罰鍰加罰新臺幣一萬二千元罰鍰。

第一項第九款駕駛執照之持照條件規定，由交通部定之。

第一項第三款及第四款之駕駛執照，均應扣繳之；第五款並吊銷其駕駛執照。

汽車所有人允許第一項第一款至第五款之違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第一項規定處罰鍰外，並吊扣其汽車牌照一個月；五年內違反二次者，吊扣其汽車牌照三個月；五年內違反三次以上者，吊扣其汽車牌照六個月。但其已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。

十四歲以上未成年之人，違反第一項第一款或第三款規定者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員應將違規事實以書面或其他方式通知其法定代理人或監護人。

以下是直接節錄於依全國法規資料庫 2025 年 11 月 19 日總統令修正版：

● 第 21 條：

汽機車駕駛人有下列第一款至第五款情形之一者，機車駕駛人處新臺幣一萬八千元以上三萬六千元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣三萬六千元以上六萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛，必要時得扣留車輛：

- 一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機車。
- 二、領有機車駕駛執照，駕駛小型車。
- 三、使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕駛小型車或機車。
- 四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機車。
- 五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機車。以書面

汽機車駕駛人於十年內違反前項規定二次以上者，按前項規定處罰鍰之最高額處罰；三次以上者，每次再加處新臺幣一萬二千元罰鍰，並當場禁止其駕駛，必要時得扣留車輛；如肇事致人重傷或死亡，得沒入該汽機車。

汽機車駕駛人於依本條例第三十五條第一項至第五項吊扣或吊銷駕駛執照期間，違反本條第一項第一款至第五款者，按第一項或第二項所處罰鍰加罰新臺幣一萬二千元罰鍰。

第一項第六款至第九款之處罰，由交通部定之。

第一項第三款及第四款之駕駛執照，均應扣繳之；第五款並吊銷其駕駛執照。

汽機車所有人允許第一項第一款至第五款之違規駕駛人駕駛其汽機車者，除依第一項規定處罰鍰外，並吊扣其汽機車牌照一個月；十年內違反二次者，吊扣其汽機車牌照三個月；十年內違反三次以上者，吊扣其汽機車牌照六個月。但其已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。

十四歲以上未成年之人，違反第一項第一款或第三款規定者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員應將違規事實以書面或其他方式通知其法定代

理人或監護人。」

修法前後的重點整理表格：

表 1 無照駕駛修法前後差異

	修法前	2025 修法後
罰鍰金額	6000 元到 24000 元	機車 18,000 元到 36,000 元、 汽車 36,000 元到 60,000 元
累犯懲罰	5 年內第 2 次以上直接 罰最高額 24,000 元	10 年內第 2 次罰最高額，第 3 次以 上每次加罰 12,000 元（無上限）
車輛處置	必要時扣留，肇事重傷、 死亡得沒入車輛	查獲即當場移置保管（強制扣車）， 肇事重傷、死亡明確沒入車輛

1.4 國外法規

本章節將整理英國、日本及西班牙對於無照駕駛的相關法規，並與台灣的現行法規進行統整比較。

1.4.1 英國

英國無照駕駛罰則主要依據《道路交通安全法 1988》（Road Traffic Act 1988）第 87 條，規定任何人在道路上駕駛機動車輛時，若未持有適當類別的駕照，即構成刑事犯罪，可處最高 1000 歐元之罰鍰（約新台幣 40000 元），由法院依情節裁量處罰（summary conviction）。此條文強調違規者將被禁止繼續駕駛，並可能面臨 3 至 6 個駕照扣點，若累積達 12 點即吊銷駕照；此外，警方可沒收車輛，違規者保險將無效，若肇事造成傷亡還會加重刑事責任。無照駕駛不僅會直接觸發罰鍰與扣點，更關鍵的是與保險高度綁定，無照即自動使保險失效，形成嚴重連鎖後果。

無照駕駛會導致任何現有車險政策無效，因為英國法規要求保險必須涵蓋「持有有效駕照的駕駛人」，若駕照無效保險公司可依條款宣告「從一開始就不存在」，駕駛人須自負所有肇事責任，包括第三方傷害賠償。例如，若無照駕駛肇事，保險不賠，駕駛人可能面臨數萬至數十萬英鎊的個人賠償；同時，警方可立即扣押車輛，甚至直接銷毀，車主也可能被連帶追責（若允許無照者駕駛）。

這種「駕照與保險綁定」的設計，讓無照駕駛的經濟風險遠超罰鍰本身：新駕駛若獲 6 點，可能直接吊照；未來投保費用暴漲，且記錄會跟隨 5 年，嚴重者終身影響就業（如司機職業）英國政府網站明確警告，無照駕駛等同「無保險駕駛」（Road Traffic Act 1988 Section 143），最低罰 300 歐元及 6 點，上限無限罰鍰加吊照，目的在透過保險失效放大嚇阻效果。

1.4.2 日本

日本無照駕駛罰則依據《道路交通法》第 64 條（禁止無照駕駛）及第 117 條之 2 之 2，屬刑事犯罪，駕駛人未持有相應類別駕照駕駛汽車或原動機附自行車，即構成違法，可處最高 3 年以下有期徒刑或 50 萬日圓以下罰金（約 NT\$110,000），違反點數達 25 點，立即吊銷駕照並設 2 年內無法考照。

無照駕駛的連坐處罰極為嚴格，特別針對「提供車輛罪」與「同乘罪」，依據《道路交通法》第 64 條第 2 項、第 117 條之 2 之 2 及第 117 條之 3 之 2，明定非僅駕駛人，車主、同乘者也將負刑事責任，形成全方位嚇阻。

提供車輛罪證指明他人無照（包括無證、吊銷、欠格期間）仍交付汽車或原機動附自行車者，處最高 3 年以下有期徒刑或 50 萬日圓以下罰金（約 NT\$110,000），與駕駛人相同法定刑，且違反點數 25 點，立即吊照；租車業者或車主若疏忽查證，一樣適用，實務上租車公司嚴格核對國際駕照。同乘罪則規定，明知駕駛人無照仍要求或委託駕駛自己，並同乘者，處最高 2 年以下有期徒刑或 30 萬日圓以下罰金；乘客若知情不報，同樣刑事處罰（違反點數亦 25 點），但不知情者可免責。

此連坐設計源於 2013 年道交法嚴罰化，目的在杜絕「借車漏洞」與「知情包庇」，台灣人赴日租車無照即觸發全車受罰，凸顯日本「周邊連坐」模式。

1.4.3 西班牙

西班牙無照駕駛的罰則制度結合行政與刑事處罰，主要依據《刑法典》（Código Penal）第 384 條及道路交通法規，若未持有效駕照駕駛，即屬嚴重違法，行政面由交通總局（DGT）處以 500 至 1,000 歐元罰鍰、記 6 點（新手僅剩 2 點即吊照），並扣押車輛 3-6 個月。

刑事面則啟動《刑法典》第 384 條，處 3 至 6 個月有期徒刑或社區服務 31

天到 90 天，最關鍵是日罰金制度 (día-multa, 第 50 條)，法官依違規者經濟狀況裁定「日數」(通常 12 到 24 個月)與「每日金額」(6 到 30 歐元)，總額最高 28,800 歐元 (24 月 30 歐元)。例如，月薪 3,000 歐元者每日罰 20 歐元，24 個月即 14,400 歐元，無法繳納轉判徒刑；此「富人多罰」設計確保經濟嚇阻，保險亦失效，自負肇事賠償。

1.5 台灣與國外法規之比較

以下為台灣與英國、日本、西班牙法規比較之整理表格：

表 2 台灣與國外之法規比較

國家	台灣	英國	日本	西班牙
最高罰鍰	汽車：24,000 元 機車：12,000 元	£1,000，約台 幣 42000	50 萬日圓，約 台幣 11 萬	12 到 24 個月 的罰金
監禁/徒刑	無，除非肇事 致死傷	6 個月以下 (累犯、無照)	3 年以下有期 徒刑	3 到 6 個月監 禁
累犯機制	5 年內累犯處 最高額罰鍰	延長吊銷期、 強制社區服務	視為惡性重 大，起訴率高	加重罰金或執 行監禁

二、案例分析

無照駕駛長久以來被視為交通安全的重大隱憂，儘管我國現行法規訂有罰鍰與行政處分，但在實務上重大傷亡事故仍層出不窮。其原因除了罰則嚇阻力不足外，駕駛人的僥倖心態與特定族群（如未成年、累犯）的行為模式更是關鍵。為了深入釐清問題核心，本章節將先探討英國與日本對於無照致死的嚴格立法與連坐制度，作為我國修法之借鏡，接著深入分析無照駕駛的三大高風險族群心智尚未成熟的「未成年人」、無視法規的「慣性累犯」以及固執的「高齡者」，透過實際案例剖析其背後的成因與代價。

2.1 國外無照駕駛案例分析

2.1.1 英國無照案例

在 2016 年，英國一名有 50 多次定罪的吸毒者用偷來的汽車且無照駕駛，他在單行道上逆向以時速 135 公里小時高速行駛撞死一名走在路上的童星和他的姑姑後棄車逃逸，原先罪犯被判 12 年監禁外加 3 年緩刑，但因為這項事件造成嚴重事故以及受害者家屬不服此次判決，英國修法將法律的「危險駕駛致死」之最高刑期由 14 年提高到終身監禁。

英國此修法凸顯了該國視「無照且危險駕駛」為極度惡意之行為，故打破過去量刑上限，改以「結果論」重判。反觀台灣目前無照駕駛致死多依《刑法》過失致死罪論處（最高刑期 5 年）即便加重刑責，與英國的「終身監禁」相比，嚇阻力顯有不足。此案例提醒我們對於明知故犯的無照致死者，法律應思考是否脫離「過失」範疇，改以「未必故意」之殺人的角度提高刑度。

2.1.2 日本無照案例

2010 年 10 月日本靜岡縣熱海市一名 19 歲女大生租車駕駛跨越車道與兩輛對向行駛的摩托車相撞，造成一名摩托車騎士死亡，另一名摩托車騎士受傷，而在副駕駛座的男大生，因為以租車人名義租車，明知女大生無照駕駛，卻放任女大生行駛，在日本依據《道路交通法》第 64 條第 2 項、第 117 條之 2 之 2 及第 117 條之 3 之 2，連帶責任制中，副駕駛的男大生也必須負起相關責任。

日本《道路交通安全法》的核心邏輯在於「源頭阻斷」不僅處罰駕駛，更重罰「提供車輛者」與「同乘者」，形成社會互相監督的網絡。對照台灣雖《道路交通管理處罰條例》第 21 條亦規定車主借車給無照者需吊扣牌照，但在實務上，車主常推託「不知情」即能規避責任，且極少涉及刑事連帶責任。日本案例顯示出唯有落實嚴格的「車輛提供罪」，強迫車主負起保管責任，才能有效減少青少年取得車輛的機會。

2.2 未成年的衝動

未成年無照駕駛是我們在找案例時發現最多案例的部分，尤其年齡層皆介於 15-17 歲，這些未成年，往往因為一時的「衝動」與「僥倖心態」，付出了無法挽回的代價。以下案例皆為未成年無照：台中市一名高姓少年跟朋友借機車，疑似未注意前方狀況，自撞分隔島致死、台北市一名 15 歲少年無照駕駛撞死三人，新竹市一名 15 歲少年無照駕駛汽車，載著五名少年，不明原因高速撞上施工地，造成乘客四死一傷，無照駕駛少年甚至害怕到搭車逃逸。這告訴我們，未成年無照駕駛不只是違規，它是一場隨時可能引爆的災難，且當事人往往沒有能力承擔這個後果。

案例中可見，未成年駕駛往往無法承擔事故所造成之民事及刑事責任，實際後果多由家庭或社會承接，未成年本身並未直接感受到「痛感」，導致僥倖心態持續作祟，顯示現行制度對未成年族群之預防與監督機制不足。而且僅以事後裁罰方式，難以有效降低未成年人再次違規的可能性。

2.3 罰不怕的累犯

一名苗栗洗車工吳姓男子無照酒駕，開車撞死陳姓醫學男大生後逃逸，他長期無照開車，事發前累積十五件交通違規、十七萬元罰鍰未繳，且有酒駕前科，很明顯可看出該駕駛已是「累犯」，現行法規罰則根本對他無效，儘管此案件被判 10 年，但在家屬心中還是無法挽回一條寶貴的性命。根據台灣酒駕防制社會關懷協會表示台灣酒駕累犯，每四人就一人無照，可知現行法規罰鍰金額對於蓄會毫無制止力。

此案例為嚇阻力遞減，對於名下無財產、無正當職業的累犯而言，累積幾十萬的罰單根本無力繳納，因此「行政罰鍰」對其完全失效。針對此類高風險累犯，傳統罰款已無意義。應參考國外的做法，對連續無照者祭出「預防性羈押」或短

期自由刑，使其在物理上無法再接觸車輛，而非僅停留在文書上的處罰。

2.4 高齡者的固執

根據交通部警政署統計，近五年 75 歲（含）以上每年無照駕駛死亡人數迅速成長，一度突破 200 人，受傷人數也從 8043 人一度成長到上萬人。高齡者通常會過度自信、很固執，認為不騎車我就沒東西吃了或是不騎車就沒辦法看醫生，甚至有些人是忘記自己的駕照過期了，許多高齡者無照往往是逾期未換照或是根本沒有考過駕照。目前西班牙針對高齡者政策為 65 歲以上每五年更新執照，2026 年 5 月起臺灣適用 70 歲以上更新執照，75 歲以上三年一換。

此現象反映出台灣高齡換照制度雖已建立，但在實際執行與配套支持上仍有不足，特別是在交通替代方案與心理調適層面，尚未能有效降低高齡者對駕駛行為之依賴。

2.5 案例總結分析

表 3 案例總整理分析

案例與國家	駕駛人因素	車輛與管理因素	法規與環境對策
英國案例	50 多次定罪的吸毒者，心存僥倖逆向行駛	使用偷來的汽車逃避車輛管理機制	將危險駕駛致死刑期上限提高至終身監禁，針對惡性重大者加重懲罰
日本案例	19 歲女大生無照，駕駛技術不成熟	租賃車輛、副駕駛（承租人）明知無照仍放任駕駛	依《道交法》追究提供車輛者與同乘者責任，斷絕無照者取得車輛管道
台灣未成年	年齡介於 15-17 歲，心態衝動、存有僥倖心理	透過朋友借車或偷開家人車輛，車輛取得過於容易	現行法規對未成年之嚇阻力主要落在監護人罰鍰，少年本人無感

台灣累犯	酒駕前科、長期無視法規	無財產、累計 15 件違規、17 萬罰鍰未繳仍可繼續用車	行政罰鍰對貧困累犯無效，缺乏即時沒入車輛或預防性羈押機制，導致悲劇重演
台灣高齡者	性格固執且過度自信	未完成換照程序、忽略自身身體機能退化	推動高齡者「移動服務 (MaaS)」取代私人運具、提供計程車補貼



三、問卷調查結果

本研究透過 Google 表單蒐集 122 份有效問卷本章節旨在呈現針對無照駕駛議題之問卷調查結果，並針對民眾對於現行法規的認知度、修法支持度以及不同群體間的交叉分析進行深入探討。

3.1 法規認知度與現況觀察

3.1.1 無照駕駛罰則認知現況

針對現行無照駕駛之罰鍰上限（機車最高新台幣 36,000 元、汽車最高新台幣 60,000 元），調查結果顯示，僅有少數受訪者能精確掌握罰則內容。

1. 數據分析：高達 59.8% 的受訪者對於現行罰款上限僅處於「大概知道」的模糊認知程度。
2. 結果推論：此數據反映出政府在交通法規的宣導上，對於具體罰責的資訊傳遞仍有強化空間。當民眾對於「違法成本」缺乏清晰認知時，法律的嚇阻效力恐將大打折扣。

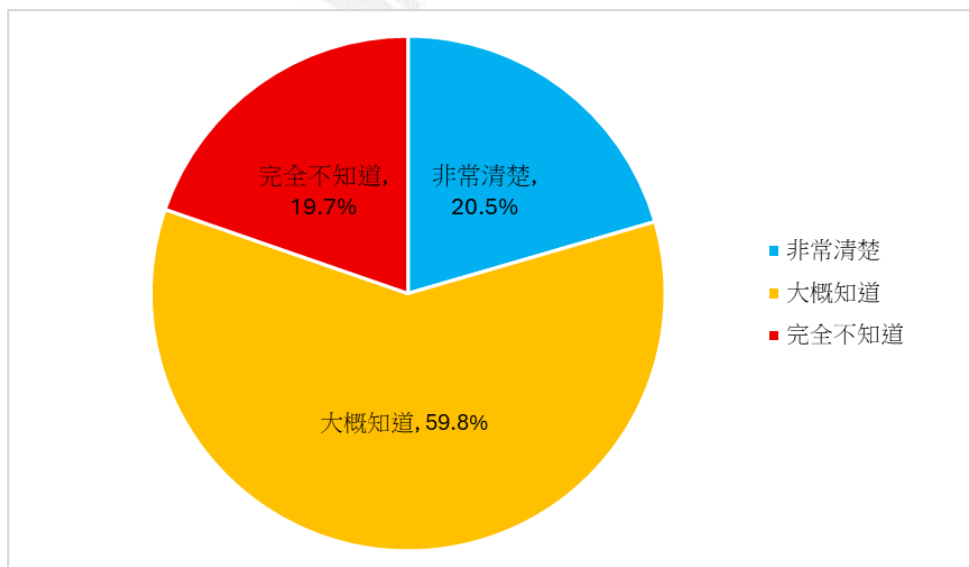


圖 1 受訪者對無照駕駛罰款上限之認知情形

3.1.2 生活中無照駕駛行為之普遍性

在日常生活中察覺或遭遇無照駕駛行為的頻率調查中，數據顯示此違規行為並非偶發個案。

1. 數據分析：超過半數（52.5%）的受訪者表示「偶爾遇到」無照駕駛行為。
2. 結果推論：此結果顯示無照駕駛在當前交通環境中具備一定的普遍性，暗示現行的執法強度或處罰力度，可能不足以有效遏止違規者的僥倖心態。

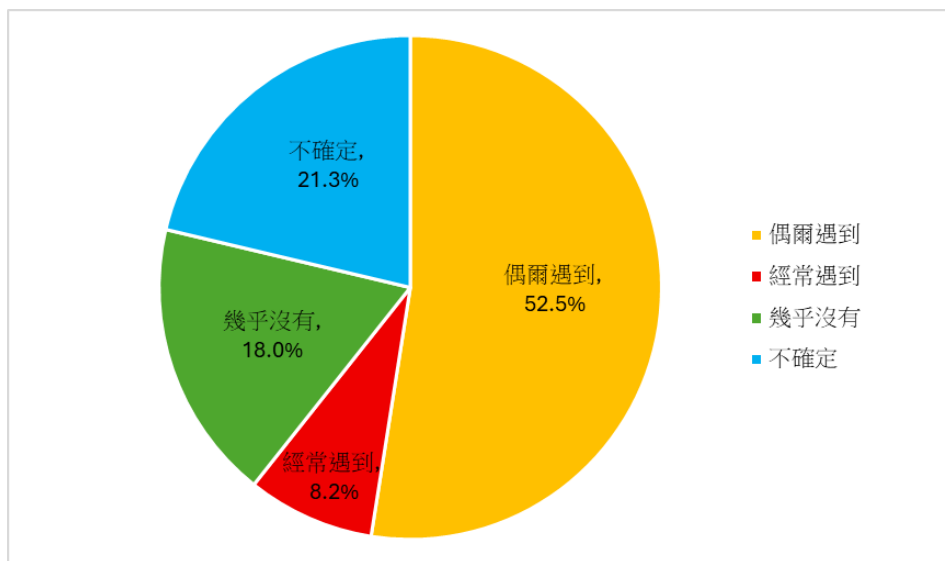


圖 2 受訪者對無照駕駛行為普遍性之認知情形

3.2 修法態度與政策支持度分析

3.2.1 提高罰款金額之支持度

針對是否支持政府修法「提高」無照駕駛的罰款金額：

1. 數據分析：高達 86.1% 的受訪者明確表示「支持」或「非常支持」透過修法提高罰款金額；僅有 10.7% 持普通態度，以及 3.3% 表示不支持。
2. 結果推論：超過八成的民眾認同提高經濟制裁是必要的手段，顯示社會對於無照駕駛行為的容忍度極低，並期待法律規範能隨之加嚴。

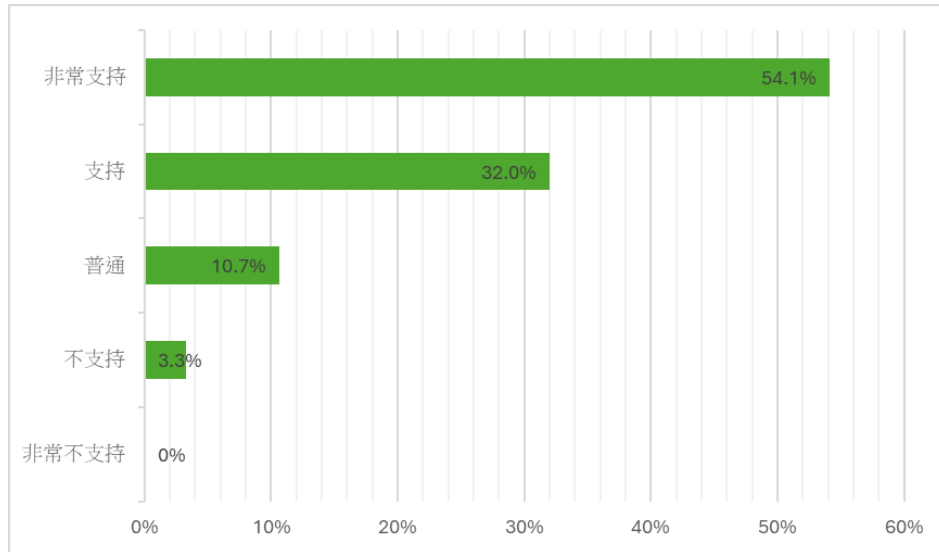


圖 3 受訪者對政府修法提高無照駕駛罰款之支持情形

3.2.2 提高罰款之預期成效

關於提高罰款對於遏止無照駕駛的實際效果：

1. 數據分析：有 39.3% 的受訪者認為提高罰款「有效果」；仍有 36.1% 的受訪者認為「效果有限」甚至「無效」。
2. 結果推論：近四成民眾對單純提高罰款持保留態度，這可能源於對違規者「僥倖心態」或「經濟能力差異」的考量。此數據暗示，若要徹底解決問題，僅靠提高金額可能不足，需搭配更具強制力的行政手段（如扣留車輛）。

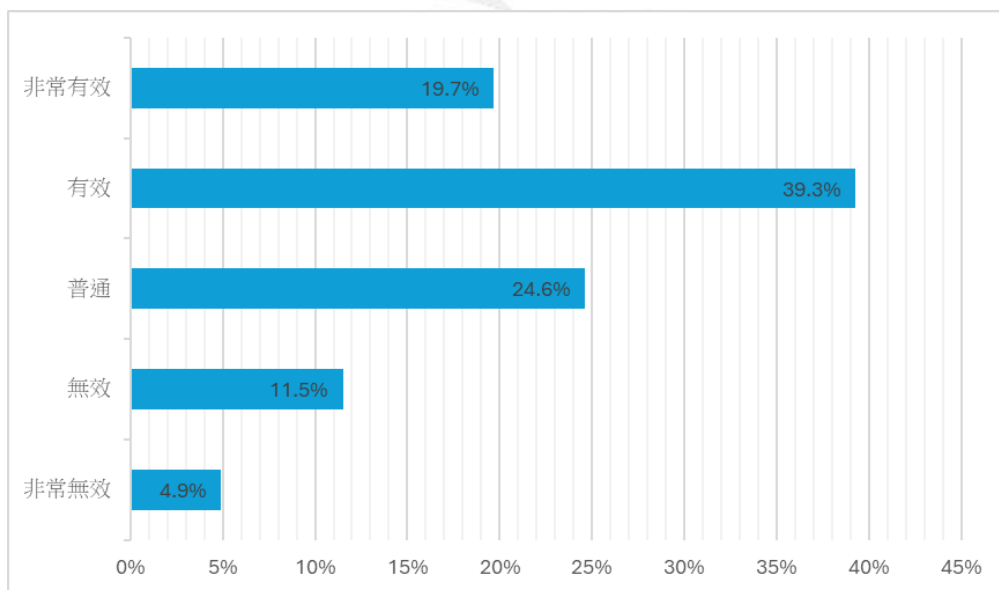


圖 4 受訪者對提高罰款對於遏止無照駕駛之支持情形

3.2.3 合理罰款金額範圍（以機車為例）

1. 數據分析：現行機車無照駕駛最高罰鍰為 36,000 元。調查顯示，28.7%的受訪者認為應提高至「36,000 元至 50,000 元」；更有 35.2%的激進受訪者認為應提高至「50,000 元以上」。
2. 結果推論：合計超過九成受訪者期望罰款金額能突破現行上限，這反映出公眾認為目前的罰則相對於無照駕駛潛在的公共危險性而言，顯得過輕。

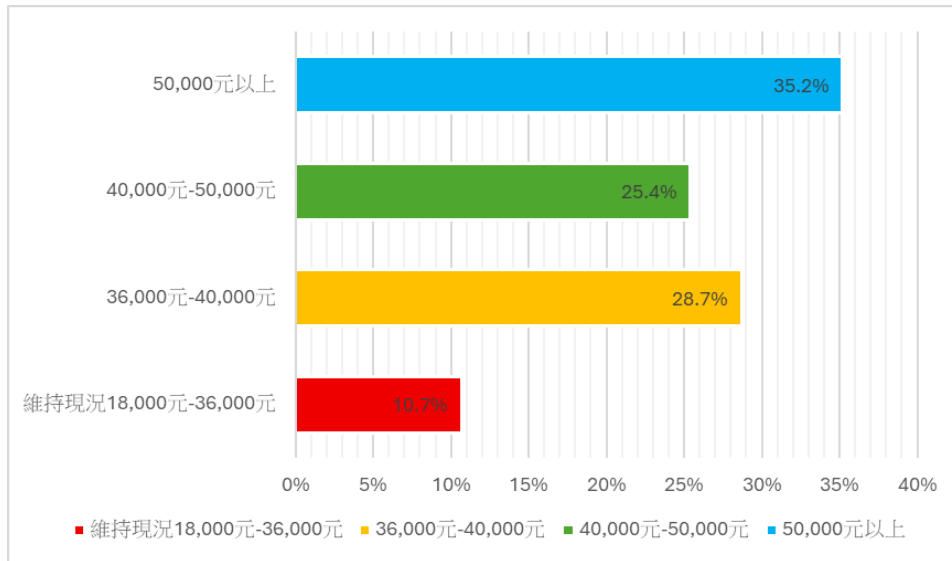


圖 5 受訪者對提高罰款對於合理罰款金額之支持情形

3.3 群體差異交叉分析與政策建議

3.3.1 不同群體對懲處手段之敏感度分析

圖 6 針對「持有駕照」與「無駕照」兩大群體進行交叉分析，結果顯示兩者在對應處罰手段的反應上存在顯著差異：

1. 持有駕照族群（社會期待）：此群體普遍期望透過具「立即強制力」的手段來維持交通秩序。數據顯示，「當場扣留/沒入車輛」獲得最高的支持度（32%），其次為「提高罰款金額」（22%）。這反映出守法駕駛人認為，單純的罰款可能不足，剝奪違規車輛才是最直接有效的手段。

2. 無駕照族群（違規者痛點）：對於無照駕駛者而言，最具威嚇力的手段 並非單純的金錢損失。數據指出，「處以行政拘留（坐牢）」與「當場 扣留/沒入車輛」並列為該群體最關注的項目，皆達到 26% 的比例，遠高於「限制未來考照資格」（15%）或「道安講習」（11%）。
- 推論：這顯示了「人身自由的限制」與「交通工具的剝奪」，是潛在違規者心理上最難以承受的成本，其嚇阻效力遠勝於傳統的行政罰鍰。

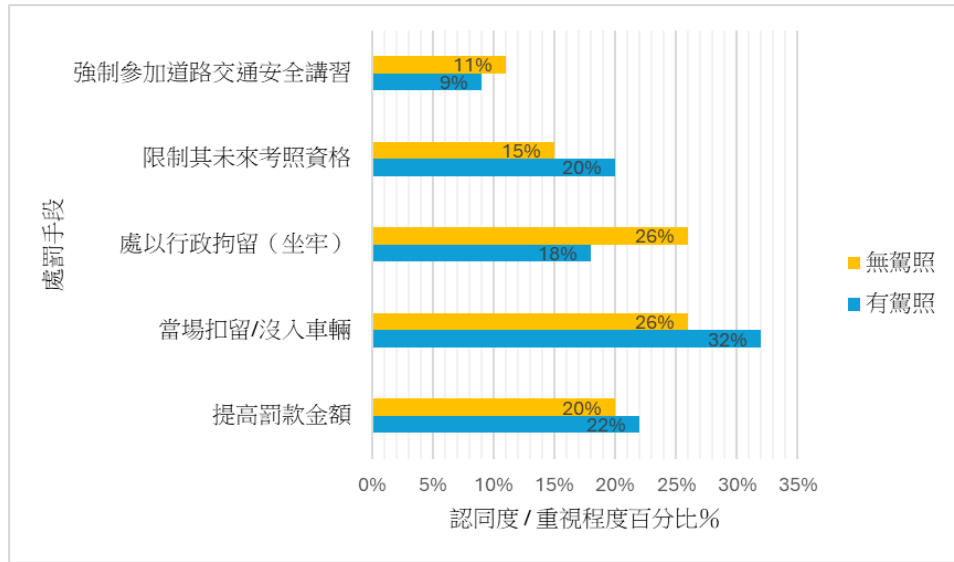


圖 6 不同駕照持有狀態受訪者對懲處手段之交叉分析

3.3.2 綜合政策建議

綜合上述交叉分析結果，本研究提出以下修法建議：

1. 採行「罰款與扣車併行」之雙軌策略：鑑於「當場扣留車輛」同時具備高社會支持度（有駕照者 32% 支持）與高違規嚇阻力（無駕照者 26% 關注），建議未來的修法方向應將「當場扣留車輛」列為優先執行的行政處分。
2. 強化執行力道：單純提高罰款（僅獲約 20-22% 關注）之邊際效益可能遞減。政府應透過修法賦予執法人員當場移置車輛之權力，直接阻斷違規行為的延續，方能有效回應社會期待並遏止違規歪風。

四、效益評估與建議

將問卷調查結果加以統整，並結合案例分析與國外制度比較，進一步評估現行無照駕駛處罰機制之實際效果。分析顯示，民眾期待的並非單純提高罰鍰，而是更具實質限制行為效果的處罰方式。

進一步綜合國內案例特性與問卷結果，本研究歸納出無照駕駛問題主要可分為兩個制度層面的核心議題，分別為「教育與宣導不足」以及「現行處罰機制之行為抑制效果有限」。因此，本研究參考西班牙、日本與英國之無照駕駛法規設計，針對上述兩項議題提出相對應之改善方向。

4.1 議題一：教育與宣導

根據問卷調查結果可發現，僅有 20.5% 的受訪者清楚目前無照駕駛罰鍰已提高，另 18% 的民眾表示幾乎未曾接觸或注意到無照駕駛情形，顯示多數民眾對相關法規內容與實際風險認知仍相對不足。

進一步結合前述案例分析結果可知，無照駕駛行為在未成年與高齡族群中尤為明顯，顯示部分違規行為可能源於對法規內容不熟悉或對交通風險之認知不足，而非蓄意規避法規。基於此，本研究認為在制度設計上，應優先補強大眾對無照駕駛法規制度之理解與宣導，而非僅著重於事後處罰。從效益評估角度而言，教育與宣導屬於事前預防型政策工具，其政策效果雖不易於短期內量化呈現，但可透過強化制度認知與風險意識，使潛在違規行為在形成前即受到影響，進而產生長期風險抑制效果。特別針對未成年與高齡族群，透過系統性宣導以補強制度認知與風險意識，較能以相對低成本達成政策目標，並提升整體無照駕駛防制措施之效益。

改善方案如下：

1. 加強學校交通安全教育：將無照駕駛法規與風險納入校園宣導重點，降低未成年族群違規誘因。
2. 加強社區活動中心宣導：針對高齡族群透過社區據點進行法規與安全宣導，補足資訊落差。
3. 加強偏遠地區運輸服務網路：改善高齡者或弱勢族群替代交通選項，降低因交通不便而違規的情形。

4. 縮短更新執照年間隔並加強宣導：透過定期更新機制，提高駕駛人對法規變動與安全責任的認知。

4.2 議題二：現行處罰機制嚇阻效果有限

根據問卷調查結果顯示，58%的受訪者認為「當場扣留或沒入車輛」最具嚇阻效果，44%認為「行政拘留」較為有效，而僅有42%支持單純提高罰鍰金額。此結果顯示，多數民眾認為相較於金錢罰鍰，能直接限制行為或人身自由之處罰方式，更具實質嚇阻效果。然而，現行我國對無照駕駛之處理方式仍以固定金額罰鍰為主要手段，對於累犯、高風險族群或重大事故情境，處罰強度與行為風險之間缺乏明確對應，導致整體嚇阻效果有限。

因此，本研究並非主張單純加重處罰，而是參考國外制度設計經驗，從處罰工具與責任配置之角度出發，提出以下三個制度設計方向，以回應民眾對「實質限制行為」之期待：

1. 差異化處罰機制（參考西班牙）：

參考西班牙之「日罰金」制度精神，本研究主張將現行固定金額罰鍰，調整為依違規者經濟能力計算之差異化處罰方式，以避免罰鍰對特定族群（如高收入者）之行為抑制效果有限。在此制度下，處罰重點不在於金額高低，而在於使不同經濟條件之違規者承擔相近程度的違規成本。相較於固定罰鍰可能僅對部分族群產生影響，與收入連動之罰鍰設計更能兼顧處罰公平性與實質嚇阻效果。

此外，西班牙之差異化處罰機制並非僅限於金錢手段，亦搭配累犯加重機制。對於重複違規或高風險行為者，處罰將逐步由金錢罰鍰，轉為行政拘留或強制勞務等非金錢處分，使處罰能直接限制其行為自由，而非僅增加經濟負擔。

從制度效益與實務可行性角度而言，差異化處罰機制有助於改善現行制度中「處罰效果不對稱」之問題，避免經濟能力較高之違規者將罰鍰視為可承擔成本。同時，透過累犯加重與非金錢處分之配套設計，可提升制度對重複違規與重大風險行為之回應能力，並在搭配明確適用標準下，降低執法爭議、提升政策可接受性與實際防制效果。

2. 責任連帶處罰（參考日本）：

我國現行法規雖已規定，除駕駛本人外，對於「明知違規仍將車輛借予無照者」之行為，亦可處以行政處罰，然而相關處分多屬金額較低之罰鍰，實務上對

車輛提供者之行為抑制效果有限，亦難以形成實質責任壓力。

因此，本研究參考日本《道路交通安全法》之制度設計精神，主張進一步強化責任連帶機制，不僅調高既有借車者之處罰強度，更將責任範圍擴及「明知駕駛人無照仍同意搭乘之乘客」，使無照駕駛行為由個人違規，轉化為涉及多方共同風險承擔之行為。透過擴大處罰對象與責任主體，可避免無照駕駛在同儕默許、包庇或共同參與下反覆發生，並促使車輛提供者與同乘者在事前即產生自我約束與風險意識，進而降低無照駕駛行為之發生機率。

從制度效益角度而言，責任連帶處罰機制可將無照駕駛風險由個人違規行為，轉化為多方共同承擔之制度責任，使潛在違規者在事前即面臨來自車主、同乘者或家人之社會約束。相較於僅針對駕駛人進行處罰，此一設計更有助於削弱無照駕駛在同儕支持或默許情境下發生之可能性，並提升制度之事前預防效果。若於制度推動時明確界定責任適用要件，將有助於兼顧政策效益與執行可行性。

3. 刑責評價升級（參考英國）：

本研究參考英國對高風險駕駛行為之刑事評價方式，主張將無照駕駛明確定位為一種具有高度公共危險性之交通行為。在此制度精神下，無照駕駛不再僅被視為單純違反行政規範，而應作為影響刑責評價的重要因素。

當無照駕駛行為導致重傷或死亡結果時，現行制度多仍以一般過失致傷或過失致死論處，未能充分反映行為人在事前即已具備之高度風險性。因此，本研究建議於重大事故案件中，將「無照駕駛」納入刑責評價體系，作為獨立且明確之加重考量因素，而非僅作為附帶情節處理。

從刑事政策與制度效益角度而言，提升無照駕駛於刑責評價中的地位，有助於使法律後果與行為風險形成更清楚的對應關係。當行為人能事前明確預期無照駕駛將在重大事故中導致更嚴重之法律責任時，可有效強化制度之事前威嚇效果，並避免高風險交通行為僅因適用一般過失規範而產生刑責與風險不相稱之情形。

五、結論

綜合案例分析、問卷調查結果與國外制度比較可知，無照駕駛問題並非源於法規不足，而在於現行制度未能依違規風險與族群特性進行適當對應，導致事前預防與行為抑制效果有限。長期以固定金額罰鍰作為主要處罰手段，使部分高風險族群逐漸將違規成本視為可承擔之代價，削弱制度原有之嚇阻功能。

問卷調查結果顯示，多數民眾對無照駕駛罰則之認知仍不充分，但在政策態度上，普遍支持政府採取更具實質限制行為效果之防制措施，而非僅單純提高罰鍰金額。交叉分析亦指出，不同駕照持有狀態之受訪者，對各項防制措施之接受程度存在顯著差異，顯示單一處罰工具難以全面影響高風險違規族群。

綜合前述分析結果，本研究認為無照駕駛防制政策應由「事後處罰」轉向「事前預防與行為抑制並重」之制度設計思維。參考西班牙、日本與英國之制度經驗，透過差異化處罰、責任連帶與刑責評價升級等配套措施，可使處罰強度與行為風險形成更合理對應，提升整體制度之實質防制效果。

整體而言，本研究建議以多元制度工具取代單一處罰策略，結合教育宣導、經濟制裁與行為限制措施，以回應不同族群之違規特性，並強化無照駕駛防制政策之實際效益。

六、參考資料

- 陳宏睿 (2025), 家屬不知情! 台中未成年夜校生無照騎車載女同學, 今自撞分隔島亡, 聯合新聞網, 取自 <https://udn.com/news/story/7320/9174981>。
- 汪淑芬 (2024), 15 歲少年無照駕駛撞死 3 人 交通部: 12 年內不得考照, 中央通訊社, 取自 <https://www.cna.com.tw/news/asoc/202410180347.aspx#:~:text=>
- 陳彥廷 (2025), 平安路不平安? 17 歲少年開車自撞電桿 無照開罰 1.8 萬, 自由時報, 取自 <https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/5204439>。
- 蔡彰盛 (2025), 竹市經國路 4 死車禍 落跑駕駛疑為 15 歲無照協尋少年, 自由時報, 取自 <https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/5185396>。
- 許麗娟 (2025), 高雄 17 歲少年無照騎機車肇事 85 歲老婦遭撞破頭送醫救治, 自由時報, 取自 <https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/5196859>。
- 曾健祐 (2025), 洗車工無照酒駕撞死醫大生肇逃判 10 年 死者父喊判太輕, 聯合新聞網, 取自 <https://udn.com/news/story/7321/9195601>。
- 鄭瑋奇 (2022), 高清無碼示眾也不怕! 酒駕累犯 竟每 4 人就 1 人無照駕駛, 自由時報, 取自 https://www.tadd.org.tw/news487.htm?utm_source=
- 程維禎、趙彥翔 (2025), 無照駕駛的老年司機撞死兩名兒童, 被判 14 個月監禁, 中央通訊社 (Focus Taiwan), 取自 https://focustaiwan.tw/society/202510300011?utm_source=
- 戎華儀 (2025), 75 歲以上無照駕駛死傷 5 年增 1900 人! 被抓最高罰 2 萬 4000 元, 健康 2.0, 取自 https://health.tvbs.com.tw/life/354922?utm_source=
- 外交部 (n.d.), 《日本(大阪)交通安全資訊及常見交通標誌》, 外交部, 取自 <https://ws.mofa.gov.tw/001/Upload/402/refile/1052/117533/23a96e66-eee2-46fe-8e18-6e4592f95756.pdf>。
- 駐英國代表處 (2014), 《英國 (倫敦) 交通安全資訊及常見交通標誌》, 外交部, 取自 <https://ws.mofa.gov.tw/001/Upload/402/refile/1052/117533/23a96e66-eee2-46fe-8e18-6e4592f95756.pdf>。
- Guardian columnist (2024), Concerns over the fitness of elderly drivers, The Guardian, 取自 <https://www.theguardian.com/society/2024/oct/27/concerns-over-the-fitness-of-elderly-drivers>。

Jamie Grierson(2017) , Drug addict jailed for killing child actor in London car chase , The Guardian , 取自

<https://www.theguardian.com/uk-news/2017/mar/10/drug-addict-jailed-for-killing-child-actor-in-london-car-chase> 。

Justia. (n.d.) , *Driving without a license* , Justia U.S. Law , 取自

<https://www.justia.com/criminal/offenses/traffic-offenses/driving-without-license/> 。

International Lighthouse CIC. (2025) , Driving with no licence: The law and consequences , 取自

<https://internationallighthousecic.co.uk/driving-with-no-licence-the-law-and-consequences> 。

Lee Jieun (2024) , Unlicensed Driving Traffic Accidents Reach 5,000 Annually... Punishments Are Lenient , The Asia Business Daily , 取自

https://cm.asiae.co.kr/en/article/2024110417060033339?utm_source 。

