

守法激励导向的道路交通安全违法行为记分制度研究

周田昊然

公安部道路交通安全研究中心, 北京

收稿日期: 2026年3月13日; 录用日期: 2026年3月23日; 发布日期: 2026年4月30日

摘要

“买分卖分”行为的猖獗, 暴露出当前道路交通安全违法行为记分制度面临激励缺失与实施失效的危机。现有激励措施以“学法减分”为主, 属于违法后补救手段, 未能形成对长期守法的持续引导, 导致驾驶人主动守法意愿不足。单纯强化惩罚存在边际效应递减、实施成本高、易引发规避行为等局限, 因此需构建激励机制。为此, 应当转向以“制度激励”为核心的治理逻辑, 构建一个“正向引导”与“负面消除”相结合的激励体系, 通过调整驾驶人在不同决策环节的成本-收益结构, 引导交通参与者基于序贯理性做出选择, 实现交通参与博弈中的稳定均衡, 推动治理范式从被动惩戒向主动预防的转型。

关键词

交通违法, 累计记分, 制度激励, 博弈均衡, 法律实施

Research on the Point System for Road Traffic Violations with an Orientation toward Law-Abiding Incentives

Tianhaoran Zhou

Research Institute for Road Safety, Beijing

Received: March 13, 2026; accepted: March 23, 2026; published: April 30, 2026

Abstract

The current phenomenon of “buying and selling demerit points” has severely undermined the effectiveness of the traffic violation point system. This stems from the system’s over-reliance on

post-violation education and supervision, coupled with a lack of positive incentives for compliant behavior. Existing incentive measures, primarily the “point reduction through legal learning” mechanism, serve merely as remedial tools after violations occur. They fail to provide continuous guidance for long-term compliance, leading to insufficient voluntary willingness among drivers to obey the law. Relying solely on stricter penalties suffers from limitations such as diminishing marginal effects, high enforcement costs, and a tendency to provoke evasion. Therefore, there is a need to establish a public-authority-led incentive mechanism. Accordingly, the governance logic should shift toward a focus on “institutional incentives”, constructing an incentive system that integrates “positive guidance” and “negative elimination”. By adjusting the cost-benefit structure for drivers at different decision-making stages, this system aims to guide traffic participants in making choices based on sequential rationality, achieve a stable equilibrium in the traffic-participation game, and advance the transformation of the governance paradigm from passive punishment to proactive prevention.

Keywords

Traffic Violations, Cumulative Demerit Points, Institutional Incentives, Game Equilibrium, Law Enforcement

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 问题来源：“买分卖分”猖獗导致交通违法记分失效

近年来,交通管理部门持续强化对交通秩序的管控力度,显著增强了道路交通违法行为的记分强度,相较于道路交通违法的罚款处罚,公众更为关注交通违法记分问题。基于交通违法记分的热度,“代扣分”行为越发常见。由其衍生出的买卖道路交通违法记分“非法中介”和相关黑产业链,让累积记分制度的设计初衷与作用大打折扣。

“买分卖分”产业猖獗反映了制度的缺失。“买分卖分”现象的制度背景为累积记分制度(以下简称“记分制度”),机动车驾驶人在发生交通违法行为时,可能会受到记分处理,一旦累积记分达到十二分,将被限制继续驾驶机动车。记分在对过往行为进行评价的同时,依然增加了未来违法成本,深刻影响驾驶人的后续行为选择。“代扣分”行为出现后,当事人通过买卖交易行为让他人代为扣分,导致违法行为评价和未来违法成本增加两项功能失去作用,交通违法记分的持续性警示和教育措施失效。一方面,记满分会导致暂时失去驾驶资格,同时也能够影响到驾驶资格的存续和升降级,此种不利后果足以使得当事人产生恐惧;另一方面,守法激励措施力度存在不足,再加上“代扣分”处罚力度较低,通过“买分”令他人“代扣分”就成了许多当事人的选择。如果连续文明守法能够发挥激励作用,当事人选择“买分卖分”的可能性便会大大降低。

2. “守法激励”为导向的跨学科理论脉络

近年来,学者开始关注记分制度的实际执行困境,特别是“买分卖分”现象对制度权威的侵蚀。有研究指出,记分制度面临“违法主体认定难”“记分与处罚脱节”“惩戒效果边际递减”等系统性难题,主张通过强化技术监管(如人脸识别)、加大打击力度等来维护制度严肃性[1]。这些研究为认识记分制度的结构性缺陷提供了实证基础,但整体仍偏重“如何堵漏”的惩戒逻辑,对如何通过制度设计主动引导守法行为着墨不多。在此背景下,整合法学与行为经济学的双重视角,从构建激励必要性的角度出发,

将行为经济学的损失厌恶、博弈均衡等与法学的规范分析相结合，为构建以“守法激励”为导向的交通治理新路径提供理论支撑与实践启示。

2.1. 现有研究过度依赖于惩罚威慑

惩罚性措施存在其内在局限性。以沙特阿拉伯的萨赫尔(Saher)自动化执法系统为例，尽管该系统在初期减少了事故和伤害数量，但并未能显著降低交通事故死亡率。这一现象部分归因于该系统主要针对超速和闯红灯等行为(仅占交通事故原因的31%)，而忽略了其他69%的违规行为，导致驾驶人会继续违反那些未被严格执行的交通规则。这揭示了惩罚的确定性(certainty of punishment)相较于惩罚的严厉性(severity of punishment)对于威慑违法行为更为关键。例如，在夜间执法松懈时段交通事故发生率更高，进一步说明了执法不一致对威慑效果的削弱。此外，若不断提高惩罚，则会使公众将执法系统主要视为创收工具而非减少伤害的手段，会削弱对权威的信任，进而影响合规意愿[2]。部分学者还认为其不仅成本高昂，而且可能诱发制度规避与执法对抗[3]。行为经济学的研究为此提供了更深层次的解释，指出有效的威慑不仅来自于惩罚本身，还与社会孤立感(socially isolating)或污名化(stigma)有关。当某种惩罚行为(如超速)变得普遍时，惩罚本身可能不再具有社会孤立效应，从而削弱其威慑力。这表明，除了外在惩罚，改变行为还需要深入理解行为背后的动机。尽管非现场执法等技术手段在特定环境下显示出积极效果，但长远来看，制度设计需要更多关注如何激发驾驶人的内在守法动机。

在长效激励机制设计方面，现有研究过度依赖威慑理论[4]，忽视了行为经济学中关于正向强化与损失框架对长期行为塑造的关键作用。例如，记分制度通常被设计为纯粹的扣分体系，缺乏通过分值累积换取奖励(如保险费率折扣)或设置动态目标(如安全驾驶周期后分值部分清零)的正向反馈机制，难以激发驾驶员的内生守法动机。这种设计缺陷导致制度主要依赖外部恐惧而非内部认同，其行为改变效果可能随着时间推移而衰减[5]。

2.2. 良好的法律实施在于引导个体决策

法律的生命在于实施，而有效的法律实施关键在于通过科学的制度设计引导个体做出符合法律规范的决策选择。这既需要构建合理的外部激励机制，也需深入理解个体遵守规则的内在动因。

在法律实施方面，有研究系统构建了法律实施激励机制的理论框架，提出通过经济奖励、责任减免、资质评定、产权明晰等路径，将法律公共实施转化为私人实施，从而实现从“强制服从”到“主动遵守”的转型。这一理论为重新审视记分制度提供了重要的分析工具。也有研究从制度激励与博弈均衡的视角指出[6]，法律制度的有效性取决于其能否改变博弈各方的支付结构，引导策略互动走向合作均衡。该理论为解释“买分卖分”这一不良博弈均衡的形成与破解提供了深层逻辑支撑。

在规则遵守的内在动因方面，法学理论重视法律本身的合法性与权威性，而行为经济学则强调了社会规范、道德情感等非正式制度的作用。有学者指出[7]，人们遵守法律并非仅因恐惧惩罚，更是因为法律事件所触发的社会认同和情感反应。记分制度若能与驾驶人的社会身份(如“负责任的好司机”)和道德自我形象建立联系，其效力将超越单纯的经济威慑。例如，将安全驾驶记录与某种社会认可或荣誉相关联，可以激活内在的守法动机。这种视角要求法律设计者不仅关注规则的强制性，还需考量其如何融入并强化积极的社会规范[8]。

2.3. 构建以“守法激励”为核心的理论框架

本研究理论视角的增量贡献在于，首次构建了一个以“守法激励”为核心的理论框架，将法学对规则公平性与程序正义的规范分析，与行为经济学对微观决策动机的心理现实性分析进行有机融合。在具体框架构建上，主要有三点内容：一是将法律实施激励机制与博弈均衡理论引入交通违法记分制度分析，

系统揭示“买分卖分”现象背后的激励结构失衡与不良博弈均衡；二是提出“正向引导 + 负面消除”的多维激励框架，从事前(长期守法褒奖)、事中(优化学法减分)、技术(人脸识别锁定责任)、事后(高概率高额惩戒)四个环节系统重构记分制度的激励功能；三是将激励措施的优化建立在改变驾驶人“成本 - 收益”结构、外部性内部化与博弈均衡重塑的理论逻辑之上，使制度设计从零散的经验修补上升为系统的理论建构，为道路交通安全治理范式从“被动惩戒”向“主动预防”转型提供可操作的制度路径。

3. 现状与困境：现行记分制度激励措施的系统性审视

现行道路交通安全违法行为记分制度中的守法激励措施主要规定在《机动车驾驶证申领和使用规定》(公安部令第 162 号)《道路交通安全违法行为记分管理办法》(公安部令第 163 号)及《接受交通安全教育减免道路交通安全违法行为记分工作规范(试行)》(公交管〔2020〕14 号)中。其相关法律法规主要包括《机动车驾驶证申领和使用规定》第 72 条、《道路交通安全违法行为记分管理办法》第 25 条至 28 条，以及《接受交通安全教育减免道路交通安全违法行为记分工作规范(试行)》(公交管〔2020〕14 号)的全部内容。《道路交通安全违法行为记分管理办法》第 25 条至 28 条作为记分减免专章，规定了记分周期内未记分的驾驶人可通过参加交通安全教育减免记分，明确了最高扣减限制和单次扣减分数，并规定了不予减分条件和参与方式。《接受交通安全教育减免道路交通安全违法行为记分工作规范(试行)》明确了教育内容、考试要求及监督管理措施，细化了记分减免程序。当前记分激励措施规定较为集中，且内容较少，整体设计仍偏于保守，虽具初步引导作用，但难以形成持续的正向激励效应。

3.1. 现行记分制度中守法激励措施的主要特点

结合上述法律法规，现行守法激励措施主要有以下特征：

一是激励措施以“事后补救”为导向。现行守法激励措施主要面向已发生交通违法行为的驾驶人，旨在通过教育矫正实现行为纠偏。政策重心倾向于违法后的补救与教育，缺乏对长期保持零记分驾驶人的正向褒奖机制，未能形成对持续性守法行为的累积激励。

二是激励方式以学习考试为主要载体，以学法减分、审验教育优惠为主要激励措施。根据《道路交通安全违法行为记分管理办法》第 25 条，驾驶人参加公安机关交通管理部门组织的交通安全教育并达到规定要求的，可申请在现有累积记分中扣减记分。该条款构成激励制度的核心，主要通过记分减免作为激励手段，具体体现为参加网上或现场学习考试以及交通安全公益活动等形式(第 27 条)。此外，《机动车驾驶证申领和使用规定》第 72 条规定，在一个记分周期内无记分记录的，可免于本周期审验。该规定不依赖于违法前提，是当前体系中为数不多的正向激励措施。

三是教育内容系统全面，注重能力与意识提升。依据《接受交通安全教育减免道路交通安全违法行为记分工作规范(试行)》第 7 条，交通安全教育课程涵盖交通违法行为与事故案例分析、交通标志标线辨识、安全行车常识、高速公路与复杂路况驾驶、文明驾驶理念、防御性驾驶技巧、紧急避险及驾驶心理健康等多方面内容。在学时安排上，网上学习每次需在三日内累计满 30 分钟，现场学习每次不少于 1 小时，参加交通安全公益活动亦不少于 1 小时(第 13 条、17 条、20 条)，体现出制度对教育过程规范性与实效性的重视。

四是激励幅度有限，但具有引导性。根据《道路交通安全违法行为记分管理办法》第 25 条及《接受交通安全教育减免道路交通安全违法行为记分工作规范(试行)》第 23 条规定，参加网上学习考试或交通安全公益活动每次可减免 1 分，现场学习考试每次可减免 2 分，一个记分周期内累计最高减免 6 分。现场学习赋予更高分值，反映了面对面教育在互动性与沉浸感方面的优势；公益实践活动则通过参与交通安全服务强化驾驶人的规则敬畏与社会责任。此类差异化设计不仅体现管理弹性，也有助于引导驾驶人

从被动合规转向主动守法，推动形成长效安全文化机制。

五是参与门槛较高，强调制度严肃性。《道路交通安全违法行为记分管理办法》第 26 条及《接受交通安全教育减免道路交通安全违法行为记分工作规范(试行)》第 4 条明确列举了不予受理减免申请的七类情形，包括：一定周期内多次参加满分教育、存在严重违法行为(如肇事逃逸、酒后驾驶、买卖记分)、驾驶证处于异常状态、名下车辆未按规定检验或注销、有教育舞弊记录、本周期记分已满 12 分，以及存在未处理交通违法记录等。这些限制表明学法减分机制仅面向轻微违法且符合条件的驾驶人，体现“惩戒与教育并重”的治理逻辑，同时也为了防范制度被滥用，确保教育减分机制不被异化为“变相销分”渠道。

3.2. 现行守法激励措施的困境

尽管当前守法激励措施已形成初步框架，但其以“事后补救”为核心的制度逻辑、相对单一的实施路径，以及“激励不足而惩戒过重”的整体倾向，在实践中暴露出深层次的结构性缺陷。这些缺陷不仅制约了激励效能的充分发挥，更在根本上削弱了记分制度引导驾驶行为、培育安全文化的治理初衷。

1. 激励导向被动，陷入“违法前提”的治理悖论

当前制度将激励资源主要倾注于已违法驾驶人，形成了“先违法、后激励”的被动路径。这不仅难以对广大守法群体形成正向回馈，更在价值导向上隐含着“违法前提”的治理悖论：即驾驶人需要通过违法这一“负面行为”来获取接受教育并获得激励的“资格”。这种导向无疑削弱了对长期、持续守法行为的倡导，使得制度的预防性功能大打折扣。长此以往，守法者反被忽视，违法者却因“及时补救”而获得实际利益，导致激励机制产生逆向选择风险。制度设计偏重事后纠偏，忽视事前引导，致使“代扣分”灰色产业链滋生蔓延。

日本实施的驾驶执照分级制度颇具借鉴意义。在该制度下，连续五年无违法记录的驾驶人可获发象征优良驾驶记录的“金黄色驾照”。此类持照人不仅能享受更长的驾照换发周期，还可获得包括换证学习时间缩短、保险费率优惠、贷款及加油折扣等多项实质性激励，充分体现了“守法优待、责任自负”的平衡治理逻辑。

我国现行规定中虽已初步引入类似理念，但激励措施的广度与深度仍有较大提升空间。例如《机动车驾驶证申领和使用规定》第 72 条规定，在一个记分周期内无记分记录的驾驶人可免于本周期审验；第 62 条亦明确，驾驶证在 6 年有效期内各周期均未记满 12 分的，可换发十年有效期驾照；十年内无记满 12 分记录的，可再换发长期驾照。这些条款虽在一定程度上形成了对持续守法行为的正向回应，但相较于日本多层次、社会化的激励体系，我国当前措施仍显单一，未能充分调动市场与社会资源，难以形成对驾驶人守法行为的系统性回馈。

2. 部分措施激励不足，惩戒性过重

我国已初步建立交通违法行为与保险费率挂钩的浮动机制，但在激励导向与力度上存在明显失衡，呈现出“重惩罚、轻奖励”的显著特征。中央层面，《机动车交通事故责任强制保险条例》第 8 条确立了“奖优罚劣”的基本原则，规定对无违法及事故记录的被保险人应降低费率，反之则提高费率。然而，后续的细化规定更多地强化了惩罚性条款，比如公安部、中国保险监督管理委员会联合发布《关于实行酒后驾驶与机动车交强险费率联系浮动制度的通知》明确饮酒后驾驶违法行为一次上浮的交强险费率控制在 10%至 15%之间，醉酒后驾驶违法行为一次上浮的交强险费率控制在 20%至 30%之间，累计上浮的费率不得超过 60%¹。

¹<https://www.mps.gov.cn/n2253534/n2253535/c4133728/content.html>

地方层面的实践中，这种“惩罚主导”的倾向更为突出。尽管多地出台了交通违法与保险费率联动方案，但普遍将闯红灯、超速等违法行为与费率上浮刚性绑定，而明确规定无违法记录可享受费率下浮的地区仅限上海、江苏、四川等少数省市。即便在这些地区，下浮激励亦存在力度偏弱、周期过短的问题。例如，四川、江苏方案中一年无违法记录的商业险下浮比例仅为 5%~10%，且大多仅考察上一年度情况，缺乏对长期守法的累积性奖励。上海“连续三年或三年以上无违法记录，费率下降 40%”的渐进式设计，虽为优秀实践，但并未在全国范围内形成普遍标准。这种“惩重奖轻”且激励短促的格局，使得保险费率作为经济杠杆的引导功能难以充分发挥。

此外，“学法减分”作为核心的激励手段，其激励效能同样不足。一方面，一个记分周期内累计最高减免 6 分的额度对于分值需求而言实属有限；另一方面，单次学习仅能减免 1 分或 2 分，学习的时间成本与减分收益不匹配，没有考虑到对象人群的文化水平，难以持续激发驾驶人的参与热情。

3. 部分守法激励措施难度高

部分激励措施在实际执行中面临操作门槛高、参与不便的困境，主要体现在四个方面：(1) 形式单一耗时，“学法减分”要求驾驶人完成特定时长的学习与考试，对于工作繁忙的群体而言时间成本过高；(2) 数字鸿沟障碍，线上学习操作流程对不熟悉智能设备的中老年驾驶人构成显著障碍，导致其参与意愿与能力双双下降；(3) 资源供给不均，现场预约困难，现场学习受限于各地场次与规模，名额紧张，使得许多有意参与的驾驶人难以获得学习机会；(4) 学习考试难度高、脱离实际，导致驾驶人需多次重复，变相增加了时间成本，削弱了参与动力。

4. 完善激励机制的必要性

针对法律实施低效问题，传统研究往往将其归因于监管不足或惩罚力度不够，进而主张通过强化惩罚机制来提升法律权威^[9]。然而实践表明，惩罚强化的效果存在明显局限：一方面，过度依赖惩罚可能忽视其边际效应递减规律；另一方面，这种思路未能触及法律实施低效的深层症结。以道路交通安全违法行为记分制度为例，长期以来其被群众视为惩戒工具，导致驾驶人普遍将记分视为负担而非行为矫正手段。这种认知偏差不仅削弱了制度的内在引导功能，更催生了“买分卖分”等规避行为，成为惩罚机制失效的典型例证。

4.1. 强化惩罚的内在局限

首先，强化惩罚存在边际效应递减。相关主体可能采取更具危害性的违法行为掩盖既有过错，或放弃对已发生错误的及时补救。道路交通违法记分的“买分卖分”行为就是惩罚失效的典型产物，对于累积记分接近 12 分的驾驶人，他面临两个选择：接受处罚，参加满分学习或通过“买分”让他人代为记分，以保全自己的驾驶资格。记分制度设计的初衷是让记分满 12 分成为一项较为严厉的措施，以促使驾驶人守法，但当这种惩罚对个人的成本过高，而外部存在一个非法的、成本更低的替代方案时，理性的经济人就会选择“买分”。这正如孟德斯鸠所言，当结果在驾驶人看来都同样严苛时，他们就会选择那个对自己更“有利”的方案，即使它是非法的。这表明，单一依赖严苛惩罚而缺乏合法救济渠道，其边际效果会递减，并催生制度规避行为。

其二，惩罚机制的有效运行依赖于复杂的基础条件。司法裁判或行政处罚以案件事实清楚、法律适用准确为前提，但事实查明本身充满挑战。当公安交管部门难以准确判定义务履行状况，或无法通过有效监管确定违法主体时，惩罚机制就难以形成有效威慑^[2]。道路交通违法查处中普遍存在的违法主体认定难题即是明证：由于监控设备覆盖不足或识别技术局限，大量违法记录无法对应到具体驾驶人，这不仅为“代扣分”“买分卖分”提供了操作空间，更损害了记分制度的公平性。

其三,对法律实施成本[10]的约束考虑不足。强化惩罚需以增加法律公共实施成本为保障,包括更高投入的执法力量、技术设备与监督体系,而这些投入与最终效果往往不成正比。其问题在于,预算约束导致不断强化的惩罚机制无法持续高强度运行,使得法律实施异化为运动式执法或选择性执法。在道路交通违法记分“买分卖分”查处中,不仅需要追踪交易链条,还涉及跨部门、跨区域的协同执法与信息共享,这种高昂的执行成本使得全面监管难以实现,最终影响制度的长期治理效能。

4.2. 法律实施低效

法律的生命在于实施,“没有得到执行或没有人援用的法律很难塑造人们的行为”[11]。法律实施低效主要体现在两个方面:受集体行动悖论制约的共益权规则,以及高昂的实施成本。强化惩罚不仅难以从根本上破解这一困境,反而可能激化监管者与被监管者之间的对立,诱发更多规避行为。

其一,法律实施行为受到集体行动悖论的深刻影响。权利可分为共益权和自益权,共益权收益由全体权利人享有,行权成本由权利人分担。若每位权利人都按法定或意定方式分担成本,则共益权规则的实施效率也会较高。但问题是,即便所有群体成员在实现集体目标后都能获利,我们也不能推定这些理性、自利的成员会自愿为此目标采取行动[12]。因为共益权边界难以清晰界定,权益并非完全排他,行使权利所得收益具有正外部性,很多共益权人都希望不支付私人成本而是依靠他人适用权利规则来分享收益[13]。共益权人之间往往存在重复博弈,当所有人都预见他人“搭便车”时,那么等待他人行使权利而自己分享收益将是“占优策略”,这必然导致共益权规则实施效率低下。在道路交通场景中,公共道路通行作为典型的共益权,促使每位驾驶人都希望他人承担安全成本而自身获取最大通行自由。记分制度是对这种个体行为的约束,通过设定违法记分督促驾驶人遵守规则,促使其分担公共安全成本,但当个体发现违规成本可转移或规避时,便不会选择主动守法。记分制度原本旨在通过个体责任实现共益目标,但在执行中却因“买分卖分”的存在而扭曲为可交易的资源,导致守法者与违法者之间的成本分担严重失衡。

其二,法律规则实施成本高昂导致法律实施低效[14]。监管规则的实效性与其实施成本密切相关:监管成本过高,以致监管部门难以及时监管,行为主体将获得逃避法律约束的机会,此情形属“监管不能”;监管规则过严,造成守法成本过高,市场主体会想法规避监管,进而架空监管规则,此情形属“监管规避”。在道路交通违法的问题上,这两种困境同时存在:一方面,非现场执法的照片难以清晰识别驾驶人面部特征,准确核实实际违法行为人需要投入更高的成本,行为人因此获得逃避法律约束的机会,导致“监管不能”;另一方面,记分制度的刚性影响促使驾驶人寻求非法途径规避处罚,形成“监管规避”。这两种情况共同导致“形式上有效的法律有很高的非执行比例”[15],制度预期与实际效果严重偏离。

5. 构建具有激励作用的道路交通记分管理制度

前文分析表明,以“事后惩戒”为主导的现行记分制度,因其激励功能的结构性缺失,不仅难以有效塑造驾驶人的长期守法行为,反而在某种程度上固化了“买分卖分”的灰色博弈均衡。治理的困局警示我们,仅靠强化惩罚的“堵”已难以为继,必须向激发内生守法动力的“疏”进行根本性转变。

5.1. 激励机制构建的基本原理

弥补惩罚机制功能局限、强化法律实效的一个路径是为法律实施提供激励,即以利益给付、权益享有、荣誉褒奖、责任减免等方式引导法律主体主动遵守和适用法律规则,使其行为符合立法目的。

1. 改变法律实施“成本-收益”结构

法律实施低效的一个常见成因在于其实施过程的“成本-收益”结构失衡:即守法或寻求法律救济所需的成本过高,而预期可获得的收益却相对有限,难以对行为主体形成有效激励。因此,构建激励机

制的首要原理，便是通过制度设计系统性降低守法成本、提高守法收益，重塑行为决策的理性基础。

法定义务与法律责任，构成了公众为遵守法律而必须承担的“守法成本”。立法者在设定此类规则时，必须进行审慎的度量与平衡。若设定的守法成本过低，则法律将丧失必要的威慑力，无法调整社会关系；反之，若成本过高，则会过度抑制公众的守法积极性，可能诱发普遍的义务逃避、权利放弃，甚至催生以违法方式规避更高成本的扭曲行为。破解这一两难困境的关键，在于转变以惩罚为中心的思维，积极探索以附条件的责任减免、程序性便利以及直接的正面回报为核心的激励型规则，引导公众出于自身利益考量而主动履行义务。

这一原理已在诸多立法实践中得到验证。以消费者权益保护与环境侵权救济为例，权利人放弃法律救济的主要原因就在于预期的获赔概率与获赔额度的乘积小于救济成本[3]。为改变这一局面，立法者通过三重激励措施重构了维权行为的“成本-收益”结构：其一，降低权利救济的成本，如设立消费者集体诉讼与环境公益诉讼，分摊个体诉讼成本；其二，提高权利救济的收益预期，引入惩罚性赔偿制度，大幅增加侵权方的违法成本与权利人的潜在获赔额度；其三，降低权利行使的难度，如设定举证责任倒置规则。

将这一逻辑延伸至道路交通安全记分制度，其激励机制的构建同样需着力优化驾驶人的行为效用函数。当前制度偏重违法记分所形成的“负面成本”，而未能充分提供持续守法的“正向收益”，导致守法行为的效用优势并不显著。

2. 将政策法律的公共实施转化为个人行动

在公共实施中，监管者与被监管者身份分离，形成了“监管-被监管”的二元结构。因此，公共实施激励机制的核心命题在于：如何通过制度设计，激励被监管者主动将外部法律要求转化为内在行为选择，从而降低对抗性执法造成的巨大社会成本。

将公共实施转化为个人行动，关键在于构建针对“身份分离”结构的精准激励机制。其必要性与有效性植根于以下两个层面：其一，破解监管对抗的高成本困境。传统监管建立在持续的检查、取证与处罚之上，监管者与被监管者处于潜在对立状态，需要耗费巨额行政与司法资源[16]。而激励机制赋予被监管者以被激励的身份，使其从潜在的违法者转变为合作者，通过激励被监管者主动遵守法律，降低因监管对抗产生的执法成本。其二，发挥激励机制的自我执行属性。个人行动不产生公共资源消耗，一套设计良好的激励机制，其主要成本集中于规则的制定与初期建设。规则生效后，它在公众之间建立了一种以守法获益为目标的资源再分配机制，守法者主动通过守法行为获得制度许诺的利益，而无需监管部门为实施激励措施进行额外投入。例如日本连续五年无违法记录的驾驶人可获发象征优良驾驶记录的“金黄色驾照”，此类持照人可以享受更长的驾照换发周期、更短的换证学习时间、更优惠的保险费率等多项收益。将此原理映射于道路交通安全违法记分制度，其激励机制的构建必须超越将驾驶人视为被动管理对象的传统定位，通过制度创新将其转化为安全秩序的积极共建者。

3. 法律实施行为外部性内部化

法律实施的低效，常源于权责不清晰导致行为存在外部性。如果相关机制不能有效促使外部性内部化[17]，即权责关系不清晰，外部性就会影响公众行为选择，使其作出不主动适用法律的决策，从而导致法律实施的效率降低。

外部性问题体现于两个维度：一是权利实施的正外部性。在权利视角下，共益权规则的实施容易导致正外部性，即权利个体主动实施法律规则、承担实施成本，但收益由全体权利人共享，这种正外部性如无法内部化，各共益权人基于“搭便车”心理将会失去实施法律的积极性。二是责任追究的负外部性。在责任视角下，若监管部门无法及时查明违法行为，难以追究违法者责任，此时行为负外部性无法内部化，可能诱发更多的违法行为。以道路交通安全领域为例，每位驾驶人都希望他人承担安全成本而自身

获取最大通行自由即产生共益权的正外部性，而交通违法后无法精确查明违法主体则产生负外部性，此时违法行为被发现和惩罚的概率过低，其私人的预期违法成本将远低于其造成的社会成本，变相激励了冒险行为，为“买分卖分”行为提供了空间。

解决这一问题的核心在于明确法律实施过程中的权利归属与责任分配，以此实现法律实施行为外部性的内部化调整。从权利视角看，对于涉及公共利益的共益权，应确立合理的成本-收益结构，既保障公众可通过依法行权获得应有收益，也要求其承担相应的规则适用成本，从而改变“守法者承担成本、违法者搭便车”的权利错配现象。从责任视角看，清晰的责任规则旨在促使公众对其违法行为承担相应法律后果，同时也应设置合理的责任减免机制，例如对主动停止侵害、积极减轻危害结果或自觉报告未被发现的违法行为予以从轻或免除处罚，以此引导行为人及时纠错、主动合规。

4. 利用激励机制的博弈均衡塑造守法行为

法律实施激励机制的有效性，不仅取决于静态的“成本-收益”计算，更在于其能否在复杂的策略互动中引导形成稳定的合作秩序。法律制度本质上是塑造社会成员行为的博弈规则，其核心功能在于通过制度激励改变博弈各方的支付结构，从而引导其策略选择，最终达成符合立法目的的博弈均衡。

将这一视角应用于道路交通安全违法行为记分制度，可以发现当前“买分卖分”的乱象，正是制度激励异常下形成的一种不良博弈均衡。在此均衡中，买分者、卖分者与交管部门构成了一个博弈系统：

(1) 对于记分接近满额的驾驶人，当“买分”的成本(经济支出和心理风险)低于“记满12分”带来的损失(时间成本、考试成本、生计影响)时，选择“买分”便成为其优势策略。(2) 对于卖分者，在违法收益高于被发现的风险与处罚时，出售记分成为了利用制度漏洞牟利的理性选择。(3) 对于监管者，在面临违法主体认定困难、执法成本高昂的约束下，严厉的规定反而在客观上催生并稳固了这一非法交易市场，陷入了“制度越严苛，规避动机越强”的治理困境。

因此，治理“买分卖分”、重塑守法行为的关键，在于通过优化制度激励来打破旧有的不良均衡，引导形成自觉守法的新均衡。这要求记分制度的设计不能仅限于事后规制，而应前置激励环节，构建一个“惩罚-激励”相容的规则体系。

5.2. 构建“正向引导 + 负面消除”的多维记分激励机制

基于前述激励构建原理，可以构建一个正向引导与负面消除相结合、短期补救与长期褒奖相衔接的多维激励体系。通过制度设计系统性调整驾驶人在不同决策环节的成本-收益结构，引导其基于序贯理性做出选择，实现“主动守法、合法补救”交通参与博弈中的稳定均衡，推动治理范式从被动惩戒向主动预防的转型。

1. 事前环节：以“长期守法”强化正向引导

为将守法的长期正外部性内部化，克服对长期守法行为激励不足的缺陷，需超越现有免审验、换发长期驾照等基础激励，构建更具吸引力的激励机制。建议设立梯度式首违免记分制度。若驾驶人连续2个周期无记分，首次轻微违法可免记分但需接受警告教育；连续3个周期以上，则可获得一次免记分且免罚款的资格。此举将长期守法的正外部性内部化为个人荣誉与便利，符合激励机制中“收益显性化”的原则。

同时引入社会化协同激励。借鉴日本“金黄色驾照”制度，推动保险、交通等行业共同认可长期守法驾驶人，为其提供保险费率优惠或停车费减免等社会化便利，形成“守法者处处受益”的社会激励网络，从根本上提升守法的综合收益。

2. 事中事后环节：强化“学法减分”等合法激励措施

在事中事后环节，制度构建的关键在于优化“学法减分”机制，提升其效能与便捷性，使其成为违

法后首选的理性补救渠道。首先，应着力提高单位教育投入的减分价值，将现场学习、网上学习及公益活动的单次减免分值予以显著提升，例如将参加网上学习考试或交通安全公益活动每次可减免分数由 1 分增加至 2 分，现场学习考试每次可减免分数由 2 分增加至 3 分，解决原制度中“学习成本与减分收益不匹配”的问题，使其收益高于“买分”的成本，削弱买分需求，优化“成本-收益”结构。其次，提高最高减免分数，将一个记分周期内最高减免分数提高至 9 分，使得驾驶人的记分总分由 18 分增加至 21 分，解决记分激励不足的问题。最后，需通过简化考试内容、增加学习场次、优化线上平台等措施，增强制度的公平性，确保激励措施能普惠于所有驾驶人。

3. 技术支撑环节：确立“人脸识别”作为记分的核心要件

在技术支撑环节，根治“买分卖分”的关键在于通过技术革新确保记分制度的人身专属性，防止违法行为与具体责任人的分离。明确要求用于记分的违法证据必须包含能清晰辨识驾驶人面容的图像，对无法确定实际驾驶人的记录依法不予记分，从证据源头杜绝代扣分的可能。同时，严格限定记分主体，重申记分对象仅限“机动车驾驶人”的法律规定，杜绝将责任模糊地兜底转移至车辆所有人或管理人，从而在制度逻辑上彻底厘清权责边界。

4. 法律责任环节：实施“高发现概率与高额惩处”的威慑组合

在法律责任环节，依据博弈论原理，有效的威慑取决于查处概率与惩罚力度的乘积。因此，在技术手段大幅提高违法行为发现概率的基础上，必须同步显著提升法律惩罚力度。应在相关法律法规中增设专门条款，或明确将组织买卖记分行为纳入“妨害社会管理秩序”范畴，对组织、介绍“买分卖分”的行为设定高额罚款和行政拘留。另一方面，对情节严重、形成非法产业链的行为，可探索适用“伪造、买卖身份证件罪”或“非法经营罪”等罪名进行打击进行刑事打击，实现行刑无缝衔接。

上述调整共同指向一种治理范式的转变：即从依赖威慑的被动管制，转向通过精巧激励设计的主动引导。当“主动守法”在每一个决策节点都成为理性人的占优策略时，安全的交通秩序便将自发形成，这正是制度激励所追求的动态稳定均衡。

基金项目

中央级公益性科研院所基本科研业务费专项资金资助项目“‘买分卖分’问题源头治理视角下的道路交通安全记分管理制度优化研究”(10211125041000000001250102)。

参考文献

- [1] Gung diah, A.A.I.S.D.P.M., I Gusti Agung Istri Agung, and Tagel, D.P. (2025) Efektivitas e-tilang dalam penegakan hukum lalu lintas di kota denpasar. *Vyavahara Duta*, **20**, 179-188. <https://doi.org/10.25078/vyavaharaduta.v20i2.5202>
- [2] DeNicola, E., Aburizaize, O.S., Siddique, A., Khwaja, H. and Carpenter, D.O. (2016) Road Traffic Injury as a Major Public Health Issue in the Kingdom of Saudi Arabia: A Review. *Frontiers in Public Health*, **4**, Article 215. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2016.00215>
- [3] 董淳锷. 法律实施激励机制的基本原理及立法构造[J]. *法学*, 2023(9): 156-176.
- [4] Bhu-anantanondh, N., Kanyajit, S., Suwannanon, A. and Sinloyma, P. (2021) Solving Bangkok's Traffic Problems. *Cosmopolitan Civil Societies: An Interdisciplinary Journal*, **13**, 46-61. <https://doi.org/10.5130/ccs.v13.i1.7265>
- [5] Rafiee, A., Breakey, H., Wu, Y. and Sattar, A. (2024) Government's Response to Ethical Dilemmas in Autonomous Vehicle Accidents: An Australian Policy Evaluation. *Proceedings of the 16th International Conference on Agents and Artificial Intelligence*, Rome, 24-26 February 2024, 1153-1156. <https://doi.org/10.5220/0012451200003636>
- [6] 丁利. 制度激励、博弈均衡与社会正义[J]. *中国社会科学*, 2016(4): 135-158, 208.
- [7] Serhieiev, K. (2019) Taking into Account of Psychological Factors Which Apply to Enforcement or to Violation of the Law in the Legislative Activities. *ScienceRise: Juridical Science*, No. 1, 23-28. <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2019.160842>
- [8] Prayetno, D. (2025) A Review of Customary Law and Islamic Law on Marriage of Couples Motivated by Behavior

- Violating Norms. *El-Sirry: Jurnal Hukum Islam dan Sosial*, **3**, 33-44. <https://doi.org/10.24952/ejhis.v3i1.15037>
- [9] Dari-Mattiacci, G. and Raskolnikov, A. (2021) Unexpected Effects of Expected Sanctions. *The Journal of Legal Studies*, **50**, 35-74. <https://doi.org/10.1086/713149>
- [10] Coase, R.H. (1960) The Problem of Social Cost. *Journal of Law and Economics*, **3**, 1-44.
- [11] 罗杰·科特威尔. 法律社会学导论[M], 彭小龙, 译. 北京: 中国政法大学出版社, 2015: 50.
- [12] Olson, M. (1971) *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*. Harvard University Press.
- [13] Hart, O. (1993) An Economist's View of Fiduciary Duty. *The University of Toronto Law Journal*, **43**, 299-313. <https://doi.org/10.2307/825709>
- [14] Baron, D.P. and Myerson, R.B. (1982) Regulating a Monopolist with Unknown Costs. *Econometrica*, **50**, 911-930. <https://doi.org/10.2307/1912769>
- [15] 尼克拉斯·卢曼. 法社会学[M]. 宾凯, 赵春燕, 译. 上海人民出版社, 2013: 317.
- [16] Becker, G.S. and Stigler, G.J. (1974) Law Enforcement, Malfeasance, and Compensation of Enforcers. *The Journal of Legal Studies*, **3**, 1-18. <https://doi.org/10.1086/467507>
- [17] Demsetz, H. (1967) Toward a Theory of Property Rights. *The American Economic Review*, **57**, 347-359.