

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部、內政部警政署。

貳、案由：「道路交通管理處罰條例」近年歷經三次修法，因修法未盡縝密，導致主管機關政策錯誤，造成交通罰鍰預算編列浮濫，基層機關執行過當；又相關之交通工程管制措施未能符合實際需求，其「適當性」及「合理性」有欠妥適，致民怨高漲，核有違失。

參、事實與理由：

本案經內政部警政署（下稱警政署）以九十二年七月三日警署交字第○九二○○九一○一四號及交通部以九十二年七月八日交路字第○九二○○四五○三八號等函復說明到院。茲就本案調查發現之行政違失臚列如下：

一、「道路交通管理處罰條例」近年歷經三次修法，因修法未盡縝密，導致主管機關政策錯誤，造成交通罰鍰預算編列浮濫，基層機關執行過當，致民怨高漲，甚至譜出駕駛人之悲歌，相關主管機關實難辭其咎。

查「道路交通管理處罰條例」近幾年歷經八十六年、九十年、九十一年三次修正，八十六年三月一日之修訂，係考量酒醉駕車事件層出不窮及素行不良之計程車駕駛人犯罪案件，另亦為推動機車駕駛人強制配戴安全帽，以降低機車事故等，研提相關修正條文；九十年六月一日之修訂，係鑑於大型車、砂石車、飆車及酒後駕車等嚴重違

規，迭次造成重大傷亡，引起社會大眾及民意機關嚴重關切，由交通部擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」報奉行政院同意後函請立法院審議；九十一年九月一日之修訂，係配合行政程序法之施行，明列本條例授權訂定之法規內容，並將涉及民眾權利義務之相關法規條文提升至本條例予以規範。由上述之各次修法之緣由、方向及精神，可知皆以加重及擴大相關罰則為主。

惟因修法未盡縝密，扭曲該處罰條例之立法精神，不以維持交通安全及順暢為政策目的，積極進行相關法令、工程及執行上之改進，反而以加重及擴大相關罰則的嚇阻為目的，導致主管機關政策方向的錯誤。一般而言，在一般民主國家，預算為政策的反應，預算的編列代表政策的方向及執行，由於政策的要求與壓力，衍生出相關主管機關有關交通罰鍰預算編列浮濫，視民眾交通違規為政府稅收重要來源，以及基層機關為因應預算執行及績效要求，不免有執行過當之失，結果乃造成民怨高漲，甚至譜出駕駛人之悲歌，相關主管機關實難辭其咎。

二、國內相關之交通工程管制措施未能符合實際需求，其「適當性」及「合理性」有待檢討。

查八十九年交通違規計二一、七九三、二〇〇件，其中以違反處罰條例第五十六條第一項第一款到第十款違規停車居首位，計五、六二八、四七〇件，占二六%，其次為違反處罰條例第四十條違反速率規定行駛，計三、四三七、九三三件，占一六%，合計九、〇六六、四〇三件占四二%；九十年交通違規計一九、七四二、九八三件，

其中仍以違規停車居首位計四、三六六、九七七件，占二二%，其次為違反速率規定行駛，計三、二〇八、九五一件，占一六%，合計七、五七五、九二八件占三八%；九十一年交通違規計一七、四一一、三四八件，罰單中仍以違規停車居首位計三、三八四、五〇三件，占一九%，其次為違反速率規定行駛，計三、一七二、九八七件，占一八%，合計六、五五七、四九〇件占三七%；九十二年一至五月交通違規計六、四一二、九四二件，罰單中以違反速率規定行駛居首位，計一、三七一、二六八件，占二一%，其次為違規停車一、一五一、七二六件，占一八%，合計二、五二二、九四四件占三九%，顯見違規停車及違反速率規定行駛為主要違規項目，合計約占總違規數之四成。九十一年台北市交通違規案件十大排行為例，道路違規停車及超速或裝用測速器占前一、二名，所占比例高達六二·五%。

針對輿論指出，如台北市紅、黃線等限制乘客上下處過多，不符民眾所需；計程車駕駛最不滿者即為在百貨公司前被取締違規上下客，如在台北車站前新光三越百貨公司和忠孝東路SOGO百貨公司等人潮聚集之處，門口路段大多劃上黃線或紅線，禁止計程車在該處上下客，然因停車空間不足，造成臨時停車頻遭取締；又依「道路交通安全規則」規定，在市區道路，時速不得超過五〇公里，在郊外道路時速不得超過六〇公里，對新開闢之道路或重要聯外幹道，常因路況良好，而有超速之虞。如本案履勘之台北市重慶北路交流道下方測速照相器，就因設於下交流道處及設置位置隱密，且預警告示時間不足，每年超速罰單收入就突破一億元；及國道十號高速公路連

接二條高速公路，然其速限卻僅定八十公里，屢遭民眾陳情該限速之適當性。此外，交通工程措施尚有諸多未能符合實際需求者，應一併衡酌，並重新檢討速限訂定標準，酌依路況訂定以符合實際需求。

道路上交通號誌、標誌等交通工程設施，主要係由各地方政府負責規劃設置，各縣市多透過道安會報體系定期檢討改善，另交通部會同相關單位於各年度結束後，依行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」進行年終視導考核，亦就相關事項進行督導考核。以台北市商業活動為例，適度維持路邊臨時停車有其必要性，現況路邊停車格位之劃設並未留設車輛臨停區域，形成店家上下貨、計程車上下客或商務洽公之臨停車輛併排停車，嚴重阻滯車流之順暢，故都會區之路邊停車格位之劃設應適度考量週邊商業活動之臨停需求，於停車格位劃設路段長度累計二〇〇至三〇〇公尺時，應於該路段規劃一〇至一二公尺之臨停區域，以滿足車輛之臨停需求。

查交通部公路總局（下稱公路總局）於九十一年十月三十日曾全面檢討轄管道路之行車速限，並邀集地方政府交通主管機關會勘研商及評估結果，在不影響道路交通安全的原則下，提升部分道路行車速限，並於同年十二月三十一日完成速限標誌換裝更新。另為在測速照相前，讓民眾確認該路段之速限，於所轄道路固定式測速照相儀器前，加設預警告示牌及行車速限標誌，該措施已於九十一年底全面設置完成，然是否因路口眾多、標示不清等原因，造成駕駛人忽略該地之速限遭取締，亦需檢討；台北市為市區道路速限之一致性，採用法令速限為原則，依九十年六月一日修正之「道

路交通安全規則」第九十三條規定：「行車速度，依標誌或標線之規定，無標誌或標線者，應依左列規定：一、在市區道路，時速不得超過五〇公里，在郊外道路時速不得超過六〇公里；在未劃設車道線或行車分向線之道路，在市區時速不得超過三〇公里，在郊外時速不得超過四〇公里。」然該安全規則所定之行車速度，據交通部約詢時表示：「係僅原則性之規範，地方政府可因地制宜，訂定合理之速限。」另依交通部運輸研究所所提之合理速限之建議，應為八五%車輛於該路段所行駛之速度，然地方政府僅為速限之一致性，而忽略合理性，致違反速率行駛之違規行為仍占各年度交通違規前一、二名，顯見其速限之設定，仍有改善空間。

綜上所述，「道路交通管理處罰條例」近年歷經三次修法，因修法未盡縝密，導致主管機關政策錯誤，造成交通罰鍰預算編列浮濫，基層機關執行過當；又相關之交通工程管制措施未能符合實際需求，其「適當性」及「合理性」有欠妥適，致民怨高漲，核有違失，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

中 華 民 國 九 十 二 年 九 月 九 日

提案委員：