

調查報告

壹、案由：交通違規檢舉開罰件數已超過150萬件，民眾檢舉交通違規不斷增加，警方對於檢舉案件照單全收，造成訴訟爭議不斷，引發新民怨，故對於此類罰單警方是否有怠於審查之疏失？又裁罰機關有無發揮審查功能？有民眾因他人每2小時檢舉1次，以致5天收到34張罰單，諸如此類連續開罰的情形有無開罰之標準或裁量之基準？均有詳加了解之必要案。

貳、調查意見：

本案係據報載，民國(下同)106年1至8月民眾檢舉交通違規檢舉開罰件數已超過150萬件，警方對於檢舉案件照單全收，造成訴訟爭議不斷，引發新民怨，故對於此類罰單警方是否有怠於審查之疏失？又裁罰機關有無發揮審查功能？有民眾因他人每2小時檢舉1次，以致5天收到34張罰單，諸如此類連續開罰的情形有無開罰之標準或裁量之基準等情。本案由委員提起自動調查，經本院調閱交通部暨所屬公路總局(下稱公路總局)、內政部警政署(下稱警政署)、臺北市政府交通局、新北市政府交通局、桃園市政府交通局、臺南市政府交通局、臺中市政府交通局、高雄市政府交通局等機關提供近3年(104、105及106年1至8月，下同)相關交通罰單資料佐證說明，並於107年1月24日詢問上開機關相關主管人員，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、內政部警政署依法受理民眾檢舉交通違規事件，最近3年經查證後舉發比率分別為74.72%、81.73%及74.27%，雖無媒體所稱警察機關全盤接受民眾檢舉之情事，惟對於該署自訂「警察機關處理檢舉交通違規案件品質督考計畫規定」，僅有處理時效之控管，而

無對查證品質之考核，且查證內容未涉及違規行為等核心項目，僅有形式審查，致違規人陳述後仍有 20.91% (25,053 件)、19.77% (27,110 件) 及 18.64% (19,067 件) 經申訴後免罰，不僅易生民怨，恐遭民眾非議執法品質，允應檢討改善。

- (一) 依道路交通管理處罰條例 (下稱本處罰條例) 第 7 條之 1 規定略以，對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發……。同條例第 8 條規定略以，違反本條例之行為……前項處罰於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會……。據違反道路交管理事件統一裁罰基準及處理細則 (下稱本處理細則) 第 10 條規定略以，……查獲違反道路交管理事件之舉發方式如下……
- 五、民眾檢舉舉發：就民眾依本條例第 7 條之 1 規定檢舉違反本條例之行為，經查證屬實之舉發。本處理細則第 20 條規定略以，違反本條例之行為，民眾得以言詞或其他方式，向公路主管或警察機關敘明下列事項，檢舉違反道路交管理事件：一、檢舉人姓名、住址及電話號碼或其他連絡方法。二、違規行為發生地點、日期、時間及違規事實內容。本處理細則第 22 條規定略以，公路主管或警察機關受理民眾檢舉違反道路交管理事件，應即派員查證，經查證屬實者，應即舉發，並將處理情形回復檢舉人……公路主管或警察機關為查證民眾檢舉違反道路交管理事件，必要時得通知被檢舉人到案說明。本處理細則第 24 條規定，公路主管或警察機關受理民眾檢舉違反道路交管理事件，不得洩漏檢舉人個人資料。本處理細則第 40 條規定略以，違反本條例行為之處罰，處罰機關於裁決

前，應給予違規行為人陳述之機會……。故由上開法令規定可知，警政署依法受理民眾檢舉交通違規事件，需經查證屬實者，應即舉發，且處罰機關於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會。

(二)查近3年各年度交通罰單總件數、民眾檢舉數及警察機關舉發民眾檢舉件數(比率)如下：104年度舉發總件數927萬9,769件，受理民眾檢舉件數為93萬4,171件，舉發民眾檢舉件數69萬8,031件(舉發率74.72%)；105年度舉發總件數1,011萬1,591件，受理民眾檢舉件數166萬9,422件，舉發民眾檢舉件數136萬4,419件(舉發率81.73%)；106年度舉發總件數714萬7,656件，受理檢舉件數154萬2,976件，舉發民眾檢舉件數114萬5,942件(舉發率74.27%)。另近3年交通違規案件經違規人員陳訴後¹，不含本處罰條例第27條及第56條第3項之通行費及停車費未繳之裁罰外，仍有20.91%(25,053件)、19.77%(27,110件)及18.64%(19,067件)經申訴後，由裁決機關裁決免罰，詳如下表所示。顯見民眾檢舉數及警察機關舉發民眾檢舉件數及比率可知，尚無媒體所稱警察機關全盤接受民眾檢舉之情事，惟執法品質仍有待提升改善。

罰單總件數、陳述件數及申訴後免罰比率統計表

年度	罰單總件數	舉發民眾檢舉件數(比率)	提出陳述案件數	經申訴免罰案件數	申訴免罰比率%
104年	9,279,769	698,031 (74.72%)	119,793	25,053	20.91

¹現行「公路監理資訊系統」並未針對民眾檢舉案件進行特殊註記，且現行實務上舉發機關亦未將逕行舉發案件之違規通知單移送聯送交裁決所，致未能對於交通違規案件是否係民眾檢舉進行分類及統計。

105 年	10,111,591	1,364,419 (81.73%)	137,138	27,110	19.77
106 年	7,147,656	1,145,942 (74.27%)	102,277	19,067	18.64

資料來源：警政署提供（不含本處罰條例第27條及第56條第3項）

(三)有關民眾檢舉交通違規之查證作為，據警政署函復稱，係依該署訂頒「警察機關處理檢舉交通違規案件品質督考計畫規定」辦理，其中載明各警察機關處理檢舉交通違規規定略以：……(二)承辦及審核民眾檢舉交通違規應於分派案件後，自民眾檢舉日之翌日起14個工作日內經單位主管審核後回復檢舉人予以結案(除天然災害致宣布停止上班之日數扣除外，其餘不得扣除)。上開規定並訂有相關獎懲，惟檢視其獎懲事由，僅有效率之懲處，並無對查證品質之考核。另，警政署對於民眾提出檢舉之案件，該署陳稱並未特別另訂標準作業程序規範審核流程或決行層級，因絕大多數民眾檢舉交通違規案件多有檢附證據資料供警察機關查證，其審核認定違規作法與員警依本處罰條例第7條之2第1項第7款「經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規」逕行舉發之作法幾近相同。故由員警就民眾檢舉違規項目，檢視其所提出違規證據資料是否足資認定違規行為，查證之重點即為舉發違反道路交通管理事件通知單上各欄位內容是否均清楚明確，其決行層級則依各警察機關分層負責明細表之規定辦理，且該署稱訂有「警察機關舉發及處理違反道路交通管理事件考核獎懲規定」供各警察機關遵循，依其情節對舉發員警、單位主管、分局業務承辦人、業務主管及分局長等均訂有獎懲規範。惟查該規定僅訂有：「民眾檢舉案件：有下列情形之一

者，每件劣蹟 1 次：(一) 受理民眾檢舉交通違規案件，未確實依『違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則』第 22 條及第 24 條規定之查證、舉發程序或洩漏檢舉人個人資料，致衍生執法疑義者。」由上開說明可知，有關民眾檢舉交通違規案件之警方查證作為，僅有處理時效之控管，而無對查證品質之考核，其查證內容亦就檢舉及行為時間、舉發內容等資料及舉發違反道路交通管理事件通知單上各欄位內容是否均清楚明確等進行形式審查，而未能依法進行「查證屬實」，可由上開考核獎懲規定亦僅就舉發程序或洩漏檢舉人個人資料有所律定可見一般，其查證內容未涉及違規行為等核心項目，且對於檢舉人個人資料（如假借他人或不實身分）及檢附證據資料（是否有變造情形）亦疏於查證，而遭媒體報導，檢舉交通違規案件，需被檢舉人自行舉證無違規事實之譏。

(四) 綜上，警政署依法受理民眾檢舉交通違規事件，最近 3 年經查證後舉發比率分別為 74.72%、81.73% 及 74.27%，雖無媒體所稱警察機關全盤接受民眾檢舉之情事，惟對於該署自訂「警察機關處理檢舉交通違規案件品質督考計畫規定」，僅有處理時效之控管，而無對查證品質之考核，其查證內容亦就檢舉及行為時間、舉發資料及舉發違反道路交通管理事件通知單上各欄位內容是否均清楚明確等進行形式審查，而未依法進行「查證屬實」，可由相關考核獎懲規定亦僅就舉發程序或洩漏檢舉人個人資料有所律定可見一般，其查證內容未涉及違規行為等核心項目，且對於檢舉人個人資料（如假借他人或不實身分）及檢附證據資料（是否有變造情形）亦疏於查證，致違規人陳述後仍有 20.91%（

25,053 件)、19.77%(27,110 件)及 18.64%(19,067 件)經申訴後免罰，不僅易生民怨，恐遭民眾非議執法品質，允應檢討改善。

二、內政部警政署執行本處罰條例第 85 條之 1 第 2 項同一違規事實連續舉發之適用，依該條文載明係指第 7 條之 2 之逕行舉發案件情形，得連續舉發，惟對民眾依本處罰條例第 7 條之 1 對於同一違規事實提出連續檢舉，經警察機關據之為逕行連續舉發，除存有法規適用之疑義外，亦因民眾連續檢舉同一行為事實，遭警察機關連續舉發，已累積多張罰單，然違規行為人卻無從知悉，顯有失交通管理措施中之教育宣導原則，允應檢討改善。

(一)依本處罰條例第 85 條之 1 規定略以，汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第 56 條第 1 項或第 57 條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。第 7 條之 2 之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發……二、逕行舉發汽車有第 56 條第 1 項或第 57 條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾 2 小時。由上開法令可知，用路人違反本處罰條例第 56 條第 1 項或第 57 條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之，且若依本處罰條例第 7 條之 2 之逕行舉發案件，係指警察當場不能或不宜攔截製單舉發者，而非由民眾檢舉後由警察逕行舉發案件。

(二)嗣依警政署 106 年 9 月 18 日新聞稿略以，民眾依本處罰條例第 7 條之 1 對於同一違規事實提出檢舉，是否有同條例第 85 條之 1 第 2 項同一違規事實

連續舉發之適用，尚有法規適用疑義，該署將速洽法規主管機關交通部予以釐清。相關法規修正前，為減少爭議，已函請各警察機關統一執法標準。故警政署於同年月19日以警署交字第1060142713號函發各警察機關，有關民眾檢舉交通違規案件連續舉發統一執法標準如下：「……(二)民眾檢舉道路交通管理處罰條例第56條第1項案件，除能明確查證認定非屬同一違規行為者外，僅得舉發1次，其餘部分則依……『同一違規行為再重複檢舉者』不予舉發，以求周延。」故由上開說明可知，警政署因尚有法規適用疑義，為免執行上之爭議，對同一違規行為再重複檢舉，不予舉發，以求周延。

(三)嗣據地方公路主管機關函復稱，本處罰條例第85條之1第2項規定：「第7條之2之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發……」，又其中「第7條之2」僅係條例中對於「逕行舉發」案件之規範，並不包含條例第7條之1民眾檢舉案件。又參照司法院94年10月21日院台大二字第0940023057號令大法官釋字第604號解釋：「……道路交通管理處罰條例第85條之1得為連續舉發之規定，就連續舉發時應依何種標準為之，並無原則性規定。雖主管機關依道路交通管理處罰條例第92條之授權，於90年5月30日修正發布『違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則』，其第12條第4項規定，以『每逾2小時』為連續舉發之標準，衡諸人民可能因而受處罰之次數及可能因此負擔累計罰鍰之金額，相對於維護交通秩序、確保交通安全之重大公益而言，尚未逾越必要之程度。惟有關連續舉發之授權，其目的與範圍仍以法律明定為宜。……」，故民眾依本處罰條例第7條

之 1 對於同一違規事實提出檢舉，既無法律明文規定，應無本處罰條例第 85 條之 1 第 2 項同一違規事實連續舉發之適用，且據本院詢問當日臺北市政府、新北市政府及桃園市政府等裁決機關首長亦有相同之表示。

(四) 惟據臺南市政府交通局函復稱：「……交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員因當場不能或不宜攔截製單舉發，固得直接適用上開規定，逕行連續舉發，要無疑義；其受理道路交通管理處罰條例第 7 條之 1 規定之民眾檢舉舉發案件，因亦具有當場不能製單舉發之情形，仍得援用上開規定之違反義務次數判斷標準，以評價檢舉之違規行為次數，並就數個違規行為，分別製單舉發，民眾檢舉舉發應類推適用本處罰條例第 85 條之 1 第 2 項之規定。」由上開該府之說明，顯與其他公路主管機關有不同之見解，亦難做出一致之裁決。

(五) 交通管理必須透過三 E 手段來達成，分別是交通工程 (Engineering)、教育宣導 (Education) 及落實執法 (Enforcement)。首先經由交通工程改善，建立周延設施降低交通衝突；藉由教育宣導加強，灌輸正確交通知識提升交通道德；透過落實執法加以貫徹，採負向補強模式彌補教育宣導之不足，促使民眾為規避處罰削弱違規行為重覆發生的可能性，但處罰只是手段，最終目的仍在導正錯誤交通認知，維護交通秩序，確保交通安全。故由上開說明可知，本處罰條例並非以處罰為目的，其目的仍在導正錯誤交通認知，故民眾連續檢舉同一行為事實，遭警察機關連續舉發，已累積多張罰單，然違規行為人卻無從知悉，已有失交通管理措施中之教育宣導原則。

- (六)據交通部陳稱，警政署前於 105 年 4 月 15 日及同年 9 月 30 日來函，請該部針對民眾依本處罰條例第 7 條之 1 檢舉交通違規，員警舉發時是否有第 85 條之 1 第 2 項規定之適用。針對該署提出之疑義，交通部分別於 105 年 5 月 25 日及同年 12 月 19 日函復該署說明依行政罰法第 25 條規定，行為人如有數個違規行為應分別處罰，無關乎其違規行為係由警察機關稽查或民眾檢舉，均應適用，且處罰條例第 7 條之 1 並未排除行政罰法適用，亦未賦予民眾多次檢舉同一行為即可多次處罰之效果，故無分民眾檢舉次數之多寡，行為人僅有 1 違規行為自應課予 1 處罰，反之有數違規行為者即應課予數處罰。惟警政署認為此仍無法解決法規適用疑義，爰再次於 106 年 1 月 11 日函請交通部召開會議研商，該部並於同年 4 月 10 日召開「研商道路交通管理處罰條例第 85 條之 1 適用民眾檢舉交通違規案件事宜」會議，惟並未有共識。交通部嗣於同年 5 月 22 日函發會議紀錄，請警政署參考與會單會意見提出相關修法建議條文，以利後續邀會研商。
- (七)綜上，警政署執行本處罰條例第 85 條之 1 第 2 項同一違規事實連續舉發之適用，依該條文載明係指第 7 條之 2 之逕行舉發案件情形，得連續舉發，惟對民眾依本處罰條例第 7 條之 1 對於同一違規事實提出連續檢舉，經警察機關據之為逕行連續舉發，除存有法規適用之疑義外，於各公路主管機關於裁決時亦有不同之認定標準，另由交通部與該署召開「研商道路交通管理處罰條例第 85 條之 1 適用民眾檢舉交通違規案件事宜」會議仍未有共識，尚待後續邀會研商，且本處罰條例並非以處罰為目的，其目的仍在導正錯誤交通認知，惟因民眾連續檢舉

同一行為事實，遭警察機關連續舉發，已累積多張罰單，然違規行為人卻無從知悉，顯有失交通管理措施中之教育宣導原則，允應檢討改善。

三、交通部暨公路主管機關對於民眾陳述後經裁決之交通違規事件，近3年仍有5,108件、4,426件及1,636件提起行政訴訟案，顯見所給予當事人之折服率仍有提升改善空間，嗣經行政法院判決有22.28%、7.48%及2.44%判決原處分撤銷(含另為處分)，雖已有逐年降低之趨勢，惟已造成民眾及機關之困擾，且對於行政法院之判決結果亦無做成案例宣導，致人民與機關間之爭訟一再發生，浪費行政資源，允應檢討改善。

(一)依本處罰條例第87條規定略以，受處分人不服第8條或第37條第5項處罰之裁決者，應以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提起訴訟……。據本處理細則第65條規定略以，違反道路交通管理事件，受處分人不服處罰，依法提起行政訴訟者，處罰機關應於收受法院送達之起訴狀繕本後20日內，由承辦人會同法制單位或專責人員就原裁決是否合法妥當重新審查……。查受處分人提起行政訴訟前，若以民眾檢舉案件為例，需依本處罰條例第7條之1及本處理細則第22條規定，先經警察查證屬實才可舉發，嗣依本處罰條例第8條規定，違反本條例之行為於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會。本處理細則第43條規定，違反道路交通管理事件之裁決，應參酌舉發違規事實、違反情節、稽查人員處理意見及受處分人陳述，依基準表裁處，不得枉縱或偏頗。由上開說明可知，受處分人提起行政訴訟前，需先經警察查證、受處分人陳述及公路管理機關裁處確定後，取得裁決書，若受處分人仍不服始進入行政訴訟階段。

- (二)經查，交通部暨公路主管機關對於民眾陳述後經裁決之交通違規事件，近3年仍有5,108件、4,426件及1,636件提起行政訴訟案，顯見警察之查證、機關之裁決，仍無法令受處分人信服，亦即所予當事人折服率仍有提升空間，嗣經行政法院判決有22.28%、7.48%及2.44%判決原處分撤銷(含另為處分)，雖已有逐年降低之趨勢，惟多少已造成民怨及行政法院之負擔與困擾²，對此所予當事人折服率提升部分，允宜持續加強對裁決人員適法妥切之要求。
- (三)據交通部陳稱，遭司法機關撤銷處分案件所持法律見解僅具有個案拘束力，尚無法據以作為其他案件判決之依據，且各法庭見解不一，該部公路總局所屬各區監理所及各直轄市處罰機關現有定期召開交通違規業務工作圈會議等相關會議之機制，共同研商相關法令爭議、實務作業方式等，對於法院如有判決錯誤情形，並建請管轄機關應依法提起上訴等情；且有關個案判決事實認定，往往涉各法院自由心證及個別個案事實難以完全一致，並非均具有全國一致性之性質或可歸納遵從之準則，恐尚不宜做成案例宣導。若遭司法機關撤銷處分案件如具有全國一致性之性質，經該部公路總局所屬各區監理所及各直轄市處罰機關定期召開交通違規業務工作圈會議等相關會議研商獲致共識者，該部公路總

²據106年9月18日聯合報報導，新北地院行政庭法官表示，警方處理交通違規不是受理刑案，不能有人檢舉就開罰單；警察與裁決機關都應加強自我審查功能，依職權盡調查義務，不能以人手不足做藉口，丟問題給民眾自己去打官司討公道。許多交通違規案件裁決機關所不謂調查，就是發函警方，警方說沒問題就沒問題，申訴當然駁回；這是行政機關怠於職權調查義務，恣意對人民裁罰，澄清責任轉由人民自力救濟負擔，根本未貫徹依法行政、保障當事人權益。並指出，行政機關不能只顧著開罰單，卻將舉證責任丟給被開單的民眾，這種作法嚴重違反憲法為保障人民基本權利，苦心設置的諸多法制程序，勢必導致民怨沸騰。另外指出，有陳訴人的罰單拖1年半才被撤銷，其他案例民眾討公道也都花上半年、數個月；最行後雖勝訴撤銷罰單，也不高興，因為已耗費心力、時間、交通支出，甚至薪資；認為這種行政怠惰應懲處，民眾也可提損害賠償，維護自己權益。

局將依其性質報請該部統一解釋，或建議修正相關法令，或修正相關電腦作業系統，或由各機關依會議結論辦理相關作業。由上開說明可知，交通部雖稱，遭司法機關撤銷處分案件所持法律見解僅具有個案拘束力，尚無法據以作為其他案件判決之依據，且各法庭見解不一，故對判決結果並無做成案例宣導，惟對法院判決已有全國一致之性質或可歸納遵從之準則，或經工作圈會議研商獲致共識者，該部並無相對應之宣導作為，致人民與機關間之爭訟一再發生。

- (四) 綜上，交通部暨公路主管機關對於民眾陳述後經裁決之交通違規事件，以民眾檢舉案為例，受處分人提起行政訴訟前，需先經警察查證及公路管理機關裁處確定等程序，然查近3年仍有5,108件、4,426件及1,636件提起行政訴訟案，顯見警察之查證及機關之裁決，仍無法令受處分人信服，而提起行政訴訟，故針對所給予當事人折服率仍有提升之必要，又經行政法院判決有22.28%、7.48%及2.44%判決原處分撤銷(含另為處分)，雖已有逐年降低之趨勢，惟多少已造成民怨及行政法院之負擔與困擾，對此所予當事人折服率提升部分，允宜持續加強對裁決人員適法妥切之要求，又交通部稱，遭司法機關撤銷處分案件所持法律見解僅具有個案拘束力，尚無法據以作為其他案件判決之依據，故對判決結果並無做成案例宣導，惟對法院判決已有全國一致之性質或可歸納遵從之準則，或經工作圈會議研商獲致共識者，該部並無相對應之宣導作為，致人民與機關間之爭訟一再發生，相關機關允應研擬降低民眾提起行政訴訟件數之改善作為，以避免浪費行政資源，允應檢討改善。

四、交通部暨公路主管機關係以加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全為主要職掌，然對於停車供需失衡之迫切性，由民眾檢舉交通違規態樣，係以「違規停車」為大宗，近3年高達319,817件(45.82%)、713,538件(52.30%)及686,284件(59.89%)，已嚴重影響民眾生活，且有逐年增加趨勢，顯見都會區之停車問題日益嚴重，對此停車問題應予正視及妥善因應，以善盡主管機關之職責。

(一)由民眾檢舉交通違規態樣，係以「違規停車」為大宗，近3年高達319,817件(占45.82%)、713,538件(占52.30%)及686,284件(占59.89%)，已嚴重影響民眾生活、破壞彼此情誼，且有逐年增加之趨勢，另依交通部最新公布之公路類重要參考指標統計表顯示，我國近3年(104、105及106年)機動車輛登記數(按車種分)小客車分別為6,574、6,666及6,763千輛，小貨車分別為904、912及919千輛，且機動車輛新增掛牌數(按車種分)小客車分別為379.0、393.8及396.2千輛，小貨車分別為29.4、34.4及36.3千輛，然近3年統計全國汽車停車位僅460、479及494萬個停車位，停車之供需比約僅61.5%、63.3%及64.3%，已有顯不足。另以臺北市為例，停車供需比約僅八成，故當車潮離峰時段，停車需求增加，顯見都會區之停車問題日益嚴重，另由最新公布之公路類重要參考指標統計及近日媒體報報導可知³，去年民眾新購車輛掛牌數創歷年新高，對此車輛數增加，相對於停車

³106年7月5日報導，經濟部今(5)日發布統計指出，受惠於政府自去年1月起推動連續5年的汽車報廢或出口享貨物稅減徵優惠政策，加上車商促銷方案激勵，去(105)年國內新車總掛牌數44萬輛，創近11年新高，較上年成長4.5%。其中國產汽車掛牌26.5萬輛，年增1.4%，進口車為17.4萬輛，年增9.6%。

需求提升，致民眾檢舉違規停車件數逐年攀升，公路主管機關應予重視都會區之停車問題日益嚴重之議題。

(二)據警政署 106 年 9 月 18 日新聞稿指稱：「……停車空間供需失調所導致，憑交通執法取締並無法解決問題，徒增工作負荷及警民紛爭。內政部警政署將持續要求各警察機關主動協調停車主管機關、消防、工務機關就違規停車熱點重新會勘，於不影響交通、公共安全之情形下，考量當地民眾停車需求，檢討相關標誌、標線設置之必要性，妥善規劃停車空間，以舒緩違規停車問題。」由該署新聞稿可知，民眾檢舉交通違規熱點多為「違規停車」嚴重路段，究其原因應為都會區部分路段停車空間供需嚴重失調所致，並非以加強執法或提高巡邏密度能夠解決，僅徒增警務負荷及警民紛爭。

(三)據交通部函復，依據地方制度法第 18 條、第 19 條規定，直轄市、縣(市)交通之規劃及管理，為直轄市、縣(市)自治事項，故有關各地區停車空間規劃係涉當地地方政府整體交通規劃。惟對於具體違規案件民眾如有反應停車空間不足情形，交通部除轉請當地地方政府及警察機關參酌，對於違規人經常反應停車空間不足之熱點，該部公路總局將責成所屬監理機關經由當地道路交通安全會報建議當地地方政府整體評估、檢討停車空間規劃設置及疏導、執法計畫。由上開說明可知，交通部暨所屬公路主管機關係以加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全為主要職掌，故應予正視停車供需失衡之迫切性。

(四)綜上，交通部暨公路主管機關係以加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全為主要職掌，然

近 3 年統計全國停車之供需比約僅 61.5%、63.3% 及 64.3%，且由最新公布之公路類重要參考指標統計及近日媒體報報導可知，民眾新購車輛掛牌數創歷年新高，對此車輛數增加，相對應之停車供給卻不足，致民眾檢舉違規停車件數逐年攀升，已嚴重影響民眾生活，並傷害彼此情誼，對於停車供需失衡之迫切性，凸顯都會區之停車問題日益嚴重，對此停車問題應予正視及妥善因應，以善盡主管機關之職責。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至二，函請內政部警政署確實檢討改進見復。
- 二、調查意見三至四，函請交通部確實檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、內政及少數民族委員會聯席會議處理。

調查委員：楊美鈴