

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部。

貳、案由：交通部 91 年間原構想全面換發新式反光防偽號牌，直到 100 年汽機車舊式號牌編碼容量告罄在即，始發現警察機關傳統底片式照相設備無法辨識反光防偽號牌，乃改弦更張，倉皇辦理改良式（新式編碼）號牌計畫，致規劃未臻完善，且發生嚴重重號等問題，屢生民怨，顯示交通部決策失當；其幕僚單位運輸研究所閉門造車；負責執行之公路總局辦理經年卻未及時反映，均有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正。

參、事實與理由：

一、交通部 91 年間原構想全面換發新式反光防偽號牌，直到 100 年汽機車舊式號牌編碼容量告罄在即，始發現警察機關傳統底片式照相設備無法辨識反光防偽號牌，顯示交通部決策失當；其幕僚單位運輸研究所閉門造車；負責執行之公路總局辦理經年卻未及時反映，均難辭其咎

(一)查交通部公路總局於 91 年間曾委託逢甲大學辦理「具智慧化、安全化及反光防偽特性之號牌」研究案，該研究曾對新號牌應具防偽特性提出建議，結案報告後經交通部轉請運輸研究所（下稱運研所）提出評析報告暨執行方案。前述方案經交通部分別於 93 年 5 月 6 日、5 月 19 日及 6 月 1 日召開 3 次「具智慧化、安全化及反光防偽等特性之號牌」會議凝聚共識，及 93 年 6 月 28 日召開研商「反光防偽車牌換牌執行方案」會議，研訂具體推動策略「反光防偽車牌換牌執行方案」。其中 93 年 5 月 6 日第 1 次會議結論(四)：「新號牌應具反光特性，並採全反光號牌，其規格規範原則

採本次運研所提會報告資料附件之反光防偽號牌規範標準。」

- (二)又前揭交通部 93 年 6 月 28 日召開研商「反光防偽車牌換牌執行方案」會議紀錄附件二「反光防偽車牌規範標準」訂有基本規範；另會商結論(五)：「新式號牌應具反光、防偽特性，並採全反光號牌，其規格規範及有關新號牌之保固及使用年限，原則可參考運研所研擬之反光防偽號牌規範標準...。至新式號牌之詳細採購規範公路總局可委請工研院協助訂定。」公路總局後續依該會議結論，於 93 年 12 月 3 日委託財團法人工業技術研究院（下稱工研院）辦理「反光、防偽汽、機車號牌採購、驗收測試規範制定」及 94 年 4 月 13 日委託工研院辦理「汽機車反光、防偽車牌及號牌標籤採購規格及測試驗收規範修訂計畫」，於 94 年 12 月 21 日第 10 次審查會同意結案。
- (三)有關反光防偽號牌有無考量當時警察機關動態測速及闖紅燈照相設備能否順利拍攝乙節，早在交通部 93 年 6 月 28 日召開研商「反光防偽車牌換牌執行方案」會議，該會議結論(六)：「由於新式號牌具有反光特性，其是否與現行警察機關使用之逕行舉發違規照相系統及高公局推動之電子收費系統衝突，請公路總局再會同警政署、高公局及運研所等進一步測試確認。」惟公路總局並未即刻依會議紀錄隨即進行測試（98 年底始陸續實地測試），詢據該局相關主管表示，全世界有一百多個國家地區使用反光防偽號牌多年，並未聽聞執法有何問題云云，惟事後證明，警察機關傳統底片式照相設備無法辨識反光防偽號牌，導致交通部全面換發新式反光防偽號牌政策大轉彎，且因舊式號牌編碼容量告罄在即，公路總局腹背受敵，乃不得不於 100 年 7 月 21 日改弦更張，簽奉交通部同意以不全面

換牌，仍以傳統烤漆式（舊式）號牌製作方式發放改良式（新式編碼）號牌（按：所稱「新式」只有編碼多 1 碼，號牌製作仍為傳統烤漆之「舊式」方式），詳情如次：

- 1、公路總局 98 年底陳報交通部「全國汽機車換發新式號牌計畫」（按：此處新式號牌係指新式反光防偽號牌），請廠商依公開閱覽之規範製作反光防偽號牌樣本供內政部警政署及高公局實地測試。警政署及高公局（遠通電收 ETC）實地測試後，回覆意見如下：

（1）警政署：

警察機關數位式照相設備可清晰拍攝反光防偽號牌，但若以傳統底片式照相設備執行夜間動態測速及闖紅燈照相測試拍攝反光防偽號牌，則有過度曝光情形，號碼完全無法辨識，影響交通與治安之維護。若全面換發新式反光防偽號牌，傳統底片式照相設備勢必需要進行改善（依 99 年統計，數位式照相設備 402 台，傳統底片式照相設備 751 台，傳統底片式照相設備占全部 65%）。因汰換傳統底片式照相設備涉及地方政府預算編列，非警政署所能掌控。

（2）遠通電收 ETC：

新式反光防偽號牌因有反光效果，請考量號牌顏色在與反光材質並存時之辨識能力，並且建議固定反光材質。

- 2、99 年 3 月 12 日行政院研究發展考核委員會（下稱研考會）召開研商「全國汽機車換發新式號牌計畫」會議，決議（一）「本案確有執行之必要，原則同意，惟案內涉及各相關機關配合事項，如各縣市『停車管理系統』、高速公路局『高速公路自動收費系統』及內政部警政署執法蒐證器材等，請與相關機關充

分溝通協調，並進行實機測試，確認各機關均能配合無礙，俾利政策執行順利。」公路總局就前述決議於 99 年 3 月 22 日與警政署、高公局（ETC）及各縣市政府停車管理單位開會，同年 99 年 4 月 26 日代辦部稿，陳報行政院協調研商結果：

- (1) 各機關基於號牌號碼之辨識性，建議改為單牌編碼方式。
 - (2) 高公局（ETC）及各縣市政府停車管理單位可配合修正電腦辨識系統以辨識新式反光防偽號牌。
 - (3) 警察機關測速及闖紅燈照相設備實地測試拍攝新式反光防偽號牌樣品之情形：
 - <1>數位式測速及闖紅燈照相設備可同時拍攝出清晰可辨識之新式反光防偽號牌及現有號牌。
 - <2>傳統底片式測速及闖紅燈照相設備拍攝之新式反光防偽號牌照片，則有曝光現象，經列印出相片放大，多數號牌號碼仍可辨識。
 - (4) 為利警察機關傳統底片式測速及闖紅燈照相設備拍攝新式反光防偽號牌，公路總局將以降低新式號牌回歸反射係數上限值、字體線條加粗、減少反光面積、新式反光防偽號牌改為單排編碼等方式，進一步提升新式反光防偽號牌之辨識性，故警察機關尚無須全面升級或汰換現有測速及闖紅燈照相設備。
- 3、99 年 5 月 18 日行政院研考會再召開會議，審議修正「全國汽機車換發新式號牌計畫」第 2 版（99 年 4 月）及「新式素證防偽汽、機車行車執照及拖車使用證規劃書」，公路總局依會議結論於同年 6 月 21 日及 29 日會同內政部警政署以單排編碼反光號牌、字體加粗、局部反光、較低反光性反光號牌實地測試，測試結果，以傳統底片式照相設備拍攝較

低反光性反光號牌仍有過度曝光情形，該局乃於同年9月13日委託廠商研究新式反光防偽號牌照相改善，並於同年月14、16、23、30日密集會同內政部警政署及廠商以偏光濾鏡組加裝於警察機關既有照相設備測試拍照情形，結果顯示偏光濾鏡組雖能降低過度曝光情形，但仍未達到警政署要求。且警政署認為交通執法設備需經經濟部標準檢驗局儀器檢定，若另外加裝偏光濾鏡組，將衍生違規採證有效性之疑慮，維護廠商不同亦將造成困擾。

4、100年3月28日，交通部毛部長○○（現為行政院副院長）為新式反光防偽號牌案拜會內政部江部長○○（現為行政院院長），同年4月8日行政院研考會第3次召開會議研商「全國汽機車換發新式號牌計畫」第3版（100年1月）及「新式素證防偽汽、機車行車執照及拖車使用證規劃書」，其中涉及各縣市政府警察機關傳統照相設備汰舊換新經費來源部分，相關意見如次：

- (1) 警政署意見：警政署認為警察機關傳統底片式照相設備拍攝新式反光防偽號牌有過度曝光情形，雖以新式反光防偽號牌降低回歸反射係數上限值、字體線條加粗等措施，但仍有過度曝光情形，對於交通執法及治安防治認為有疑慮，建議交通部專案補助經費，將傳統底片式照相設備全面完成升級為數位式；或報請行政院核定，在公路總局撥付各地方政府交通違規罰鍰之收入前，先予扣除因應實施新式反光防偽號牌，所必須調整、改善相關執法器材之經費。
- (2) 公路總局意見：依據「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」第4條規定，直轄市、縣（市）政府分配之罰鍰收入，至少應提撥12%作為交通

執法與交通安全改善經費。直轄市、縣（市）政府依該規定之罰鍰收入金額，應可支應傳統底片式照相設備升級為數位式照相設備所需費用；預先扣除撥付各地方政府交通違規罰鍰則無法規依據。

（3）行政院主計處亦認為由公路總局編列預算補助直轄市、縣（市）政府將傳統底片式照相設備升級或汰換為數位式照相設備；或預先扣除撥付各地方政府交通違規罰鍰均有疑慮。

5、由於編列預算全面汰換警察機關照相設備有其困難，且汽機車舊式號牌編碼容量告罄在即，公路總局 100 年 7 月 21 日簽奉交通部同意以不全面換牌、精進現行烤漆式號牌製作方式發放改良式（新式編碼）號牌，俟警察機關執法採證之照相設備升級或汰換完成後再研議推動反光防偽號牌，前後辦理長達 10 年之「全國汽機車換發新式號牌計畫」，胎死腹中，正式宣告失敗。

（四）綜上，交通部公路總局 100 年 7 月 21 日簽奉交通部同意以不全面換牌、精進現行烤漆式號牌製作方式發放改良式（新式編碼）號牌前，曾以長達 10 年時間規劃研擬採用全新反光防偽號牌，最終竟因警察機關傳統底片式照相設備無法辨識反光防偽號牌，導致交通部全面換發新式反光防偽號牌政策大轉彎，顯示交通部決策失當；其幕僚單位運輸研究所閉門造車；負責執行之公路總局未及時反映，均難辭其咎。

二、交通部公路總局中止「全國汽機車換發新式號牌計畫」後，改弦更張，倉皇辦理改良式（新式編碼）號牌計畫，致規劃未臻完善，且發生嚴重重號等問題，屢生民怨，洵有違失

（一）查改良式（新式編碼）號牌於 101 年 12 月 17 日正式核發

後，陸續有民眾投書反映「...新式機車號牌長度太長，除了容易擋住機車方向燈、也容易卡住排氣管、容易傷人，...」及類似意見計有 7 件、「新式號牌落漆問題」計 4 件、反映「新式號牌的字體感覺很怪異,有字體不平衡的感覺，...」及「號牌長寬比例，數字字母的樣式，希望再審慎考慮，...」2 件、建議「將英文字母"I"列入新號牌裡」有 1 件。另媒體報導「新舊混用停車場恐卡車」（自由電子報）、「新車號牌號碼重複小心繳錯車費」（聯合報）、「新車牌寬又胖 Size 不合『框不住』」（聯合報）、「難辨識新車牌 停車場系統換新工程浩大」（中國時報）、「車牌落漆」等，亦時有所聞。

(二)有關新號牌尺寸太大，汽車號牌框框不住，或擋住機車排氣管、方向燈乙節，部分汽、機車商(業者)表示，現在生產製造中之汽、機車有部分車型因改良式(新式編碼)尺寸加大，將無法順利安裝或強行安裝後與車身產生干涉現象，必須進行部分設計變更，影響較大者需重新製作或修改模具，至少應給予 1 至 2 年之時間配合對應修改，而改良式(新式編碼)尺寸加大後，因車輛前方空氣開口受到號牌遮蔽面積亦加大，對車輛冷卻性能亦可能造成影響，其影響程度尚需進一步作測試確認。機車車廠表示需要 2 至 3 年之車型變更、評估與開發之時間，另有些暢銷車款，未來可能持續製造(有些可維持 5 年以上)，若變更設計將影響銷售及增加開發設計成本等。

(三)另有關號牌掉漆乙節，查據交通部公路總局自 101 年 12 月 17 日起開始核發改良式(新式編碼)至 102 年 1 月 16 日汽車發牌約 5 萬輛，統計至 102 年 4 月 11 日，號牌有掉漆或雖未掉漆但認為有疑慮而到監理單位辦理換牌者，計有 1,519 件，經公路總局逐一說明及換

牌處理後，未再有反映意見，為保障民眾權益，已請監理機關逐一通知車主，可以在 102 年 12 月 31 日前，免費重製或換新號碼，基於便民原則，車主可就近向監理單位申請，不必回原領牌機關辦理，也不會影響民眾權益；又有關機車號牌容易刮傷民眾乙節，新式編碼號牌參考歐盟號牌製作摺邊，採購契約中並明定承製廠商所製號牌，外框四角圓切，周邊不得有毛邊，以避免民眾刮傷，至今並無刮傷事件發生。

(四) 至於汽機車號牌嚴重重號乙節，詢據公路總局吳盟分局局長及監理組組長謝界田等主管表示：

1、各車種間已核發車號重複之情形

(1) 經清查，自用小客(貨)車改良式(新式編碼)與普通重型機車改良式(新式編碼)號碼重複者 3 萬 3 千餘輛；營業汽車、自用大型車改良式(新式編碼)與機車原型式號牌號碼重複者 4 千 7 百餘輛，共計約 3 萬 8 千輛。

(2) 不同車種間雖有車號重複情形，但同車種均一車一號，民眾權益、警政治安及行政管理均不受影響。

2、不同車種號碼即使重複，也不會繳到別人其他車種車輛費用：

(1) 各式車輛核發牌照時，除核發號牌供車輛懸掛外，另有核發行車執照、新領牌照登記書，登記有車主姓名、身分證字號、車種類別、引擎(車身)號碼、車身顏色、型式規格等資料，而上述車輛之完整車籍資料均登記於公路監理資訊系統中，不論其牌照編碼型式為何，均一車一檔，車籍檔資料絕對不會重複。

(2) 民眾繳費部分

<1> 汽燃費及牌照稅部分：係由公路監理機關或稅

捐稽徵機關依公路監理資訊系統登記車籍按各車輛及應繳稅費金額製發繳費通知單，通知單上均載明車主姓名、車種類別、應繳金額，且每一通知單之條碼均為唯一，故持單至超商臨櫃刷條碼、金融機構轉帳繳款，不會發生繳到別人車輛之事情。

〈2〉交通違規罰單部分：舉發通知單明列要填載車主或駕駛人姓名、身分證字號、車種、車號、違規地點、違反條款，而若在超商以 ibon 或利用網際網路繳款時，系統會要求先輸入身分證號、出生年月日驗證身分後，才會顯現該人尚未繳納之違規案件，供其選擇繳納，亦不會發生繳到別人罰款之事。

〈3〉繳交停車費部分：停車單登記有車種、車號、停車費率、時間、地點，各停車單條碼序號亦為唯一，所有資料均入案至繳費資訊系統，持單至超商臨櫃刷條碼並不會發生繳到別人車輛之事；而若在超商以 ibon 繳款時，系統亦有車種類別畫面供民眾選擇後，再輸入車號時才顯示應繳金額資料，亦不會發生繳到別人車輛停車費之事。

〈4〉在國道 ETC 部分：各型機車不能上國道，不會有繳費違規取締問題，汽車新式車牌與舊式車牌並沒有重複情形，而在超商補繳相關費用除需輸入車號外亦需車主證號，因此也不會發生誤繳情形。

3、處理原則：不分車種均一車一號

(1) 新式車牌在不同車種間部分號碼存有重複情形，雖然民眾在相關繳費及警政治安執法上均未產生困難，但為避免民眾在使用多元繳費系統時仍可

能有相關疑慮，自 102 年 4 月 15 日起，責成各監理所(站)不分車種，均一車一號，今後新牌發放將不會再有車牌重號情形。

(2)防止各車別車牌核發重複號碼及處理方式：

<1>以電腦程式控管跨車種一車一號，避免重複車號被領用。

<2>新式機車已發出之號碼，將汽車同號碼之車牌統一收回集中於各所本部控管。

<3>前 3 位英文字後 4 位數字之編碼容量自用小型車可使用 153 年，若一部分代碼給其他車種使用，亦有數十年可使用，為達到不分車種一車一號，近期內將邀請各相關機關會商重新編碼方式。

(3)已發出之改良式(新式編碼)回收重處理方式：

<1>對已發出 3 萬 8 千車號重複之新牌車主於 1 週後全部寄發書面通知換牌，並於通知中告知民眾如果一時無法抽空辦理時，仍可繼續使用，在使用權益上不會有任何影響，只要有時間，隨時可向就近的公路監理機關辦理免費換發新車牌。通知單並印上各監理單位聯絡電話方便民眾洽詢。

<2>車主辦理換牌作業免收號牌費及行照費，並免辦理車輛檢驗；而原以選號取得號牌之車主，可免費選號，若不想選號，則退還選號費。

<3>請中華電信數據通信分公司每 10 日檢核汽、機車車號重複之換牌情形，若車號重複之一方已換新牌，則通知另一方已無車號重複情形。

<4>102 年底時對仍未換牌之車主再次寄發通知。

4、後續作為：

(1)自 4 月 15 日起，發放任何車種之車牌號碼均不會

再重號。

- (2) 大型車續發與使用中車號不重複之改良式(新式編碼)，由公路監理機關發牌時，以電腦確認無重複再核發，後續並與數據分公司研商以電腦管控。
- (3) 暫時控存之尚未發出之重號車牌：以資訊系統檢核及控管發牌，並每經過一段時間，清查該其他車種資料庫中，同車號車牌已繳(註、吊)銷、報廢後，再予核發。
- (4) 已於4月16日邀集各監理所(站)召開「研商不分車種依車一號相關事宜」會議，並請各監理所、站確實執行。
- (5) 為避免警政、停管、高公局、金管會保險局等車牌查核單位出現執法誤認的情形，將邀請相關單位召開說明會議。
- (6) 車牌號碼未來朝向不分車種一車一號進行規劃，並重新檢討編碼方式，預計於102年底前完成。

5、懲處人員名單

- (1) 公路總局局長吳○○因公路總局執行新式號牌計畫，規劃未臻完善，未能即時因應處理解決相關衍生問題，應負督導不周之責，經交通部102年4月22日第9次考績委員會決議申誡2次，並經該部102年4月29日交人字第1025005890號令核定在案。
- (2) 公路總局監理組組長謝○○、副組長袁○○、科長林○○3員因規劃處理換發新式號牌重號，未臻完善，造成外界疑慮，應負監督不周之責，經102年5月10日公路總局考成考績委員會第9次會議決議分別處申誡2次(謝員)及記過1次(袁員及林員)，並經該局102年5月22日路人考

字第 1021003555A、B、C 號懲處令核定在案。

(五) 綜上，交通部公路總局中止「全國汽機車換發新式號牌計畫」後，改弦更張，倉皇辦理改良式（新式編碼）號牌計畫，致規劃未臻完善，且發生嚴重重號等問題，雖然不至於產生相關繳費及警政治安執法上困難，但民眾在使用多元繳費系統時，仍可能有相關疑慮，屢遭民怨，該局未能即時因應處理解決相關衍生問題，洵有違失。

綜上所述，交通部 91 年間原構想全面換發新式反光防偽號牌，直到 100 年汽機車舊式號牌編碼容量告罄在即，始發現警察機關傳統底片式照相設備無法辨識反光防偽號牌，乃改弦更張，倉皇辦理改良式（新式編碼）號牌計畫，致規劃未臻完善，且發生嚴重重號等問題，屢生民怨，顯示交通部決策失當；其幕僚單位運輸研究所閉門造車；負責執行之公路總局辦理經年卻未及時反映，均有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移請行政院確實檢討並轉飭所屬改善見復。

提案委員：程仁宏

楊美鈴