

收文編號：1100008946

議案編號：1101019070300600

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國110年12月1日印發

24811
25053
26098
24634
24673
院總第 756 號 委員提案第 24773 號之 1
24901
25480
26227
25665
26134

案由：本院交通委員會報告併案審查委員陳歐珀等 19 人、委員鄭正鈐等 24 人、委員林俊憲等 16 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」、委員高嘉瑜等 16 人、時代力量黨團、委員江永昌等 22 人、委員謝衣鳳等 18 人、委員魯明哲等 26 人、委員洪孟楷等 16 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、民眾黨黨團及委員葉毓蘭等 18 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」案。

立法院交通委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 110 年 10 月 19 日

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

發文字號：台立交字第 1102401469 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：院會交付審查委員陳歐珀等 19 人、委員鄭正鈴等 24 人及委員林俊憲等 16 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」等 3 案，委員高嘉瑜等 16 人、時代力量黨團、委員江永昌等 22 人、委員謝衣鳳等 18 人、委員魯明哲等 26 人及委員洪孟楷等 16 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」等 6 案，民眾黨黨團及委員葉毓蘭等 18 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」等 2 案，以上計 11 案，業經併案審查完竣，不須交由黨團協商，復請查照，提報院會公決。

說明：

- 一、復貴處 109 年 6 月 2 日台立議字第 1090702559 號及第 1090702538 號、109 年 10 月 13 日台立議字第 1090703182 號、110 年 4 月 14 日台立議字第 1100700905 號及第 1100700927 號、109 年 5 月 19 日台立議字第 1090702133 號及 1090702201 號、109 年 9 月 24 日台立議字第 1090702859 號、109 年 12 月 17 日台立議字第 1090704119 號、110 年 4 月 21 日台立議字第 1100701069 號及 109 年 12 月 23 日台立議字第 1090704478 號函。
- 二、附審查報告乙份（含條文對照表）。

正本：議事處

副本：交通委員會

併案審查委員陳歐珀等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」、委員鄭正鈐等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」、委員林俊憲等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」、委員高嘉瑜等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、委員江永昌等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、委員謝衣鳳等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、委員魯明哲等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」、民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」及委員葉毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」等 11 案審查報告

壹、審查事項

- 一、委員陳歐珀等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 1 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 二、委員鄭正鈐等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 2 會期第 2 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 三、委員林俊憲等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 3 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 四、委員高嘉瑜等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 1 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 五、時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 1 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 六、委員江永昌等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 1 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 七、委員謝衣鳳等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，經提本院

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

第 10 屆第 1 會期第 15 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

八、委員魯明哲等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 2 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

九、委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 3 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十、民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 2 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十一、委員葉毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」，經提本院第 10 屆第 3 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

貳、審查過程

一、交通委員會於 109 年 5 月 20、21 日舉行第 10 屆第 1 會期第 14 次全體委員會議，審查委員高嘉瑜等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」及時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」2 案（審查事項第四及第五案），由陳召集委員雪生擔任主席；除邀請提案委員說明提案要旨外，交通部政務次長王國材等應邀列席報告及回應委員提案，會議經報告及詢答完畢後，決議：「另擇期繼續審查。」。

二、本會復於 110 年 4 月 14 日本會舉行第 3 會期第 7 次全體委員會議，由邱召集委員臣遠擔任主席，審查「道路交通管理處罰條例」27 案，其中 6 案（審查事項第一、第二、第六至第八及第十案）及併案繼續審查之「道路交通管理處罰條例」2 案（審查事項第四及第五案），計 8 案；經交通部政務次長陳彥伯等報告及回應，會議經詢答完畢後，決議：「另擇期繼續審查。」。

三、本會再於 110 年 10 月 7 日舉行第 4 會期第 3 次全體委員會議，由陳召集委員雪生擔任主席，除審查委員林俊憲等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」、委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」及委員葉毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」3 案（審查事項第三、第九及第十一案）外，並繼續併案審查前開 8 案，共計 11 案，進行逐條審查，經協商討論及溝通後，將全(11)案審查完竣。審查過程中，除交通部外，經濟部、內政部及法務部等亦均派員列席說明。

參、委員提案要旨（參閱議案關係文書）

一、委員陳歐珀等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」

有鑑於現行道路交通管理處罰條例第七條之一係民眾得檢舉違規之相關規定，然隨

著智慧型手機日益普及，民眾檢舉案件似成常態、甚至有檢舉達人的出現；民眾協助交通違規檢舉雖可減輕有限的警力，但過於浮濫也造成不少的民怨。再者，交通違規案件由執行公權力之執法單位開罰，大多透過標準檢驗器具來認定取締，而民眾檢舉案件依據道交條例第七條之一規定，雖仍需由公路主管或警察機關查證，但民眾使用的手機未必經過標準檢驗，在合法認定上恐有不足。為維持交通違規檢舉的公正性，並防範檢舉達人過度檢舉而造成警力負荷，爰擬具「道路交通管理處罰條例」第七條之一條文修正草案。

(一)據警政署統計指出，交通違規民眾檢舉案件從 106 年至 108 年的數量分別是 2,919,281 件、3,170,452 件、3,914,742 件，顯見民眾檢舉案件有逐年遞增的趨勢。警方對於日益增多的檢舉案件須善盡查證責任，而民眾檢舉案件增加，相對執法人員的負擔也增加，未必透過警民合作就能有效減輕警力負擔，實有修法之必要。

(二)另外，隨著智慧型手機日益普及，民眾檢舉案件似成常態、甚至有檢舉達人的出現，雖現行道路交通管理處罰條例第七條之一有民眾得以檢舉的法源依據，但民眾通常透過智慧型手機拍照檢舉，不同於交通違規案件由執行公權力之執法單位開罰，大多透過標準檢驗器具來認定取締。基此，民眾以手機檢舉為器材不若執法單位的器具定時受檢，其產生誤差的疑慮容有合理懷疑性。為免過多民怨，民眾檢舉案件若非重大交通違規，實應先給予違規者一次勸導機會，爰提出本次修法。

二、委員鄭正鈴等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」

鑒於民眾之舉發導致員警負荷過重，依據「道路交通管理處罰條例」第七條之一規定：「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。」《道路交通管理處罰條例》賦予非執法單位之一般民眾，可自行以非經精密檢驗之設備，如智慧型手機拍照或錄影方式，無時無刻、對周遭民眾進行蒐證及檢舉。換言之，任何人均可行執法單位採證之事，卻毋須受有執法單位所受限制，形成法秩序矛盾，亦讓保障人民公共場域基本權利、隱私權之意旨蕩然無存。此外，對於不影響交通安全之輕微違規檢舉案件，例如前輪壓線停車，宜先予勸導促使改善，也避免檢舉人有惡意檢舉心態，惟實際執行之類型仍由主管機關定之，此條例應增列第二項：「對於不影響交通安全之違規檢舉案件，應先開立勸導單，其類型由主管機關定之。」。對於民眾輕微案件先予勸導促使改善。擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」。

(一)現行違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則，已有規定關於未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，得對其施以勸導免予舉發之規定

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

，計有第十二條、第十二條之一及第十二條之二，分別就道路交通管理處罰條例第十四條第二項第二款至第八十四條，針對牌照污穢、駕駛執照遺失或損毀、機車未依規定附載人員或物品、……及疏縱或牽繫禽、畜、寵物在道路奔走，妨害交通者等情形，共 16 款之輕微違規條文，以及汽車前懸越線、在多車道右轉彎未先駛入外側車道、深夜時段（0 至 6 時）停車、未即時依變換後之設施指示行駛、行車速度超過規定之最高時速未逾 10 公里（第十二條第一項第十款）、因閃避突發之意外狀況，致違反道交條例規定、未繳納公路或橋樑費者（第十二條之一）以及年滿 75 歲汽車駕駛人之駕駛執照逾期仍駕車者等類型，得斟酌個案事實、違反情節及行為人之陳述施以勸導。爰對於不影響交通安全之輕微違規檢舉案件惟實際執行之類型仍由主管機關定之，增列第二項。

(二)民眾檢舉交通違規逐年攀升，109 年上半年檢舉 273 萬多件；警方統計實際舉發有 180 萬件，檢舉案超過半數是對交通安全影響不是很大的違規停車，多數民眾已出現檢舉浮濫、耗費警力狀況，擬修法規範警方民眾檢舉案應「先勸導再舉發」。

(三)《道路交通管理處罰條例》立法目的是欲追求於警力有限情況下，藉由民眾透過適當管道檢舉，以舒緩警察負荷，但結果卻造成民眾常態性之檢舉，警方接獲民眾檢舉，即有舉發義務，而無任何裁量餘地，反而造成警察沉重負擔，顯與立法目的背道而馳，並衍生社會之紛爭與不和諧。

(四)有關交通違規之舉發方式，關於「民眾舉發」程序是否符合正當程序，以及提供檢舉之資料不明確或不完整造成疑義，線上受理民眾檢舉交通違規轉警察機關舉發，而衍生事後申訴之更大疑義，亦不符檢舉正當程序，此部分亟待修法以釐清疑義，避免肆意檢舉之情形發生。

(五)此外，逕行舉發案件最大的問題並不是在案件量，而是檢舉案件中太多針對性、惡意報復性且對交通危害低的檢舉，加上檢舉人單憑自己認定違規事實，完全不尊重警察審認結果，對於認定不予舉發案件，例如，提供舉證之資料不明確不足以認定違規事實，或對於同一案件重復連續檢舉，甚至以違法方式跟拍他人行車蹤跡，僅提供片段畫面等，一再陳情造成執法單位回復案件日益增加，難以負荷。

三、委員林俊憲等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」

有鑑於近日民眾檢舉交通違規案件數大增，其中「連續檢舉」的狀況更大幅增加員警行政負擔。道路交通管理處罰條例第七條之一民眾檢舉相關條例有功於維護道路交通安全秩序，有其存在之必要，不得廢除，然該條例應保障公平、比例原則，於比照道路交通管理處罰條例於第八十五條之一第二項關於警方連續舉發規定，爰擬具「道路交通

管理處罰條例第七條之一條文修正草案」。

- (一) 道路管理處罰條例第七條之一條例本應協助彌補警力不足，然近日民眾交通違規案件檢舉數大幅增加，反而造成警方業務量徒增不少。為避免警察機關為處理民眾檢舉耗費過多人力及資源，望修法後能導向民眾改以主動通報違規事件，讓警察到現場處理。
- (二) 國發會公共政策網路參與平台共有 8,637 人附議連署通過，希望廢除道路管理處罰條例第七條之一民眾檢舉之相關條例。對此，交通部於 109 年 12 月 30 日協同唐鳳政務委員辦公室及內政部警政署召開「道路管理處罰條例第七條之一修正草案說明會議暨開放政府第 85 次協作會議」，以「如何在減輕員警行政負擔的前提下，有效運用行政資源及民眾協作精神，改善交通檢舉制度」為核心議題。
- (三) 交通部於 110 年 3 月 3 日發布之新聞稿指出，考量道路管理處罰條例並非以處罰為目的，短時間大量跟車檢舉，已失去導正用路人正確行駛之用意，爰有檢討精進道路管理處罰條例第七條之一之必要。
- (四) 為求落實公平原則，民眾檢舉應參照本法第八十五條之一第二項條例警方得連續舉發之規定。
- (五) 為求落實比例原則，民眾連續檢舉需符合以下規定：兩件違規舉發事項之時間需相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。
- (六) 民眾檢舉有其必要性及功能，故不得廢除此條文。

四、委員高嘉瑜等 16 人擬具「道路管理處罰條例第七條之二條文修正草案」

鑒於現行道路管理處罰條例第七條之二，未明定得逕行舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器，應通過國家標準檢驗合格且領有檢驗合格證書，致生「區間平均速率監測系統」執法正當性之疑慮，本席等認為，國家維護交通安全，應採取誠實信用方式執行取締，使用未經國家檢驗標準認可之儀器執法，於法無據，既是執法工具理應以更嚴謹的規範審視，爰擬具「道路管理處罰條例」第七條之二條文修正草案，將舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器，明定應屬經檢定之法定度量衡器。

- (一) 民國 97 年間，感應式線圈測速儀遭媒體踢爆，自啟用 30 幾年來皆無國家檢測標準，因而不必每年送驗也無報廢年限，警察機關使用未經國家標準檢驗之儀器執法於法無據，引起重大爭議，警政署隨即宣布全面停用，經濟部標檢局遂於民國 98 年著手制定相關法規，並於 99 年 4 月起將感應式線圈測速儀納為應經檢定之法定度量衡器，警察機關才得以重新使用感應式線圈測速儀，作為取締汽車駕駛人違規之執法工具。

(二)現行之「區間平均速率監測系統」非屬度量衡法施行細則第二條所稱之法定度量衡器，無須辦理檢定，致生日前台 61 線西濱彰化段區間平均速率監測系統出現瑕疵情事，警察機關以未經國家標準檢驗合格之儀器執法開罰，戕害國人權益甚鉅，應由經濟部標準檢驗局著手制定相關技術規範，並待納入應施檢定之法定度量衡器後再予使用。

(三)綜上，本席等認為，為避免日後新式科技執法工具再生類似情事，應將道路交通管理處罰條例第七條之二進行修正，本法修正後，得逕行舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器，應屬經檢定之法定度量衡器，以確保執法工具之準確性，並提升警察機關執法公正性。

五、時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」

有鑑於「區間平均速率監測系統」，未如雷達測速儀、感應式線圈測速儀納入度量衡器檢定檢查辦法第 3 條所稱之「應經檢定之法定度量衡器」，未經度量衡專責機關之認證及檢定，不僅缺乏執法正當性，更屢屢造成速率量測爭議，引起用路人困擾，顯見測速儀器經度量衡專責機關之認證及檢定有其必要。爰擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」。

六、委員江永昌等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」

鑑於日前警方檢測台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，撤銷自 109 年 3 月 2 日起之罰單 3,627 張，且因區間測速系統中就區間平均速率之科學儀器有關「電腦時間」部分，非屬應經檢定法定度量衡器，而無須辦理檢定，爰擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」使其需經主管機關檢定合格通過後方能為執法設備。

(一)鑒於車禍事故頻傳，超速是導致死傷車禍的主因，而實施區間測速除可抑制瞬間超速行為外，亦可減少車輛間行駛速度的差異，達到控制車行速度趨於穩定之效果，以防範因超速引發之交通事故，故為維護道路安全並進行速度管理，確實有必要實施區間測速。

(二)鑑於日前台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，撤銷自 109 年 3 月 2 日起之罰單 3,627 張罰單，雖未繳罰款的民眾不用繳款，已經繳交罰款的民眾，監理單位會通知退費，然為釐清區間測速系統異常發生原因，新北市政府警察局曾函詢經濟部標準檢驗局，就區間平均速率之科學儀器有關「電腦時間」部分是否需列為法定度量衡器檢驗，而經濟部標準檢驗局以非屬法定度量衡器，亦非應經檢定法定度量衡器，爰無須辦理檢定為由回函新北市政府警察局。

(三)然而區間速率偵測儀器有關「電腦時間」部分若非屬法定度量衡器材，係由安裝設

備之廠商或第三方檢查校對儀器時，將使區間平均速率之科學儀器或系統校正沒有一套公允的標準把關或球員兼裁判等疑慮，導致執法時可能會因不同設備、系統、儀器而有所誤差，導致不同的執法結果，又為免掛一漏萬，故應將區間平均速率之科學儀器規定應通過主管機關之核定後，方能為執法設備，較為妥適。

七、委員謝衣鳳等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」

對於彰化西濱快速道路台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，因此撤銷 3,627 張罰單，造成民怨且因此質疑政府交通違規執法的正當性及公正性，爰提出「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，明定區間測速系統應經檢定為法定度量衡器，需經主管機關檢定合格通過後方能為執法設備。

八、委員魯明哲等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」

鑒於近年來執法單位多使用科學儀器取證，作為逕行舉發之依據。然卻未明訂相關科學儀器需通過度量衡專責機關認證認可及檢定合格，致民眾對執法單位採用科學儀器取證之正當性產生疑慮。為避免逕行舉發產生爭議，重建民眾對執法單位之信任；爰此，擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」。

(一)「區間測速執法系統」係由車輛通過偵測點時辨識號牌並記錄系統時間，以固定兩點間之距離及通行時間換算所得區間平均速率為科學證據，故測量之科學儀器應要通過相關度量衡專責機關之認證認可及檢定，避免系統發生誤差、異常，以致民眾對執法單位採用科學儀器取證之正當性產生疑慮。

(二)台 61 線西部濱海快速公路鹿港伸港段之間測速執法系統，於 109 年 3 月 2 日時正式啟用後，即發生系統異常之情事，以致撤銷 3,627 筆罰單，不僅造成監理單位及民眾不便，更重創科技執法之正當性。為避免逕行舉發產生爭議，重建民眾對執法單位之信任，爰修正本條例第七條之二。

九、委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」

有鑑於客觀科技執法之重要，避免所取得證據資料，於汽車駕駛人有所違規行為，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發以證明其行為違規之公正偏失。復以考量開罰行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，所需經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器取得證據資料證明者，方具備基本足供執法依據之可信度，爰提案「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，以冀執法環節之完善。

(一)現行道路交通管理處罰條例第七條之二，規範汽車駕駛人之行為有經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，並當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發。

(二)另有關於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，亦受規範須採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明，並應於一般道路一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之。

(三)考量前揭有關以科學儀器取得證據證明行為違規，含行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限在內等，其對於科學儀器之法規範，尚欠缺需經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之要求，是以本提案所修正要求之，以冀執法環節之完善。

十、民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」

有鑑於道路交通管理處罰條例於第八十五條之一第二項得連續舉發規定，對於「第七條之一民眾檢舉交通違規」之舉發案件與「第七條之二警方逕行舉發」之交通違規案件，有適用不一致之情形，造成同一違規樣態有兩種不同處罰結果，違反憲法保障之公平原則與比例原則。因此，道路交通管理處罰條例第八十五條之一規定顯有疏漏，爰擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」，俾維持法律之衡平。

(一)近年來經由民眾檢舉交通違規案件數大量增加，致使警方連續開單告發之交通違規件數大幅成長。其中以高速公路警察局取締任意變換車道案件數從 105 年的 3 萬件，暴增為 108 年的 8 萬件為最。

(二)依據道交條例第七條之一規定「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」。對此類民眾檢舉違規案件，警察機關逕依違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第三條規定，依多次行為分別舉發、處罰，而未依據八十五條之一「得連續舉發」規定裁罰。由民眾檢舉後舉發案件與經警察機關採證逕行舉發案件，同樣態違規行為卻有不同處罰情形，亦違反平等原則。

(三)查 108 年 9 月 26 日道路交通安全與執法研討會吳宗叡、陳高村《道路交通管理處罰條例》中民眾檢舉案件有無連續舉發適用之探討一文略以，「連續舉發」限於道交條例第七條之二之逕行舉發案件，而未涵蓋第七條之一民眾檢舉交通違規案件，此究竟係「漏未規範」抑或「立法有意排除」，已致現行實務上有如下見解：1.道交條例第七條之一之民眾檢舉案件無「連續舉發」之適用。2.道交條例第七條之一之民眾檢舉案件僅限特定類型之違規始能適用「連續舉發」，其餘則無。3.道交條例第七條之一之民眾檢舉案件僅限特定類型之違規始能類推適用「連續舉發」，其餘則無。4.道交條例第七條之一之民眾檢舉案件應逕予適用「連續舉發」之規定。5.道交條例第七條之一之民眾檢舉案件應類推適用「連續舉發」之規定。

(四)復依據道交條例第八十五條一第二項第一款立法意旨、臺北高等行政法院 107 年度

交上字第 148 號判決及大法官會議釋字第 604 號解釋內容，不論係民眾檢舉之舉發案件或警方逕行舉發案件均應符合比例原則，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上，始得連續舉發，亦不得分次論罰，爰提出本次修法。

十一、委員葉毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」

鑑於近年來民眾檢舉交通違規案件數大量增加，致警方連續開單舉發交通違規案件數亦大幅成長，其中尤以連續違規未使用燈號變換車道處罰件數從 105 年的 3 萬件暴增為 108 年的 8 萬件為最；甚至有民眾因為連續違規變換車道而在短時間內遭受連續開單處罰累計數萬元以上的罰款，突顯道路交通管理處罰條例第七條之一案件不能適用第八十五條之一第二項的不公平情形，亦即遭民眾檢舉交通違規案經警方查明逕行舉發之罰單（第七條之一），無法比照第七條之二由警察逕行舉發案件，「其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口」始得連續舉發。造成同一違規樣態有兩種不同處罰的不公平情形，違反憲法保障之公平原則與比例原則。現行規定顯有疏漏，爰擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之一條文修正草案」，俾維持法律之衡平。

(一) 道路交通管理處罰條例第七條之一規定，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。此類案件未納入於第八十五條之一有關連續舉發處罰要件，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上，公路主管或警察機關逕依違反道路交管理事件統一裁罰基準及處理細則第三條認定為多次行為分別舉發、處罰，致有民眾數分鐘之內遭多次舉發，顯違反比例原則；此外，同樣態行為經民眾檢舉舉發與經公路主管機關或警察機關採證舉發卻有不同處罰情形，有違平等原則，故修訂道路交通管理處罰條例第八十五條之一相關之規定，納入第七條之一，與原納入之第七條之二有相同之連續處罰要件，以符合平等原則及比例原則。

(二) 查道路交通管理處罰條例第八十五條之一第二項第一款規定及其立法意旨，暨參酌大法官會議釋字第 604 號解釋，不論係民眾舉發或逕行舉發均應符合比例原則，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上，始得連續舉發，亦不得分次論罰。爰此，現行交通部 107 年 9 月 21 日交路字第 1070026758 號函儼然拘束各警察機關，該函釋所稱「民眾檢舉舉發案件，自非道交條例第八十五條之一第二項第一款規定機關以逕行舉發方式連續舉發情形」之說法，關於「單一或具有持續性之違規行為」限縮原法條文義之見解，恐擴大

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

處罰範圍，其適法性有待商榷。為徹底解決此問題，爰提出本次修法。

肆、交通部報告

第 10 屆第 1 會期第 14 次全體委員會議（109.5.20 書面報告節錄）

一、前言

今天應邀列席貴委員會，就貴委員會審查高委員嘉瑜、時代力量黨團擬具道路交通管理處罰條例共 2 案修正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請指教。

二、委員、黨團提案修正重點及本部建議處理意見

高委員嘉瑜及時代力量黨團提案修正道路交通管理處罰條例第 7 條之 2，分別建議增訂超速等違規行為，應由經度量衡專責機關認證認可及檢定合格之科學儀器取證，及舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器，應屬經檢定之法定度量衡器；委員提案有助於讓執法設備更具有公信力，本部敬表尊重；另經濟部標準檢驗局現已進行區間平均速率執法設備研議納入應施檢定管理，刻正研議如何檢定及取得驗證方式，建議俟經濟部標準檢驗局訂定相關規範後，再審慎評估修正。

第 10 屆第 3 會期第 7 次全體委員會議（110.4.1 日書面報告節錄）

相關委員、黨團提案修正重點及本部建議處理意見

一、陳委員歐珀、鄭委員正鈐等提案修正道路交通管理處罰條例第 7 條之 1，建議增訂民眾檢舉案件應先開立勸導單：

(一)95 年 7 月 1 日修正施行道路交通管理處罰條例第 92 條授權訂定之違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條規定，有關未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對其施以勸導。免予舉發；另有客觀事實足認無法當場執行勸導程序時，得免予勸導。針對民眾檢舉交通違規案件，亦同，現行已有輕微違規得免舉發規定。

(二)另針對民眾檢舉交通違規案件開立勸導單一節，依內政部警政署說明，若給予勸導將衍生郵資費用暴增問題，將造成行政機關額外負擔，若是由行政機關直接列入紀錄，如此被檢舉人無法得知已被他人檢舉交通違規之訊息，無法達到教育民眾效果。另如規定所有民眾檢舉交通違規車輛之「第 1 次違規」先給予勸導，如此將形成「輕微違規（例如違規臨時停車）」與「嚴重違規（例如危險駕車、闖紅燈）」採一致處理方式，一般民眾是否能接受，亦應一併考量。

(三)有關民眾檢舉交通違規制度，正反意見皆有，本部 107 年至 109 年間已多次邀請法務部、內政部警政署、各直轄市政府交通局召會研商獲有共識，考量維護道路交通

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

安全，該制度有存在之必要，本部並於 109 年 12 月 30 日協同唐鳳政務委員辦公室及內政部警政署召開「道路交通管理處罰條例第 7 條之 1 修正草案說明會議暨開放政府第 85 次協作會議」，以「如何在減輕員警行政負擔的前提下，有效運用行政資源及民眾協作精神，改善交通檢舉制度」為核心議題，針對嚴重影響交安或交通秩序、侵略性較大、不適合民眾舉發等原則初擬修正條文草案以為討論之基礎，本部將參酌各界意見，於 110 年 4 月底前邀集法務部、內政部警政署、各直轄市政府及相關單位研商通盤精進民眾檢舉交通違規制度所涉處罰條例第 7 條之 1、第 7 條之 2、第 85 條之 1 法令規定。

二、江委員永昌、謝委員衣鳳及魯委員明哲等提案修正道路交通管理處罰條例第 7 條之 2，建議增訂逕行舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器應屬經檢定之法定度量衡器方能為執法設備：現行取締超速執法設備皆已納入經濟部標準檢驗局應施檢定規範，區間測速執法設備亦同，經濟部標準檢驗局前並已配合完成修正「法定度量衡器所涵蓋種類及範圍」、「度量衡業應備置之度量衡標準器及追溯檢校機構」、「度量衡器檢定檢查辦法」、「區間平均速率裝置檢定檢查技術規範」、「度量衡業務委託辦法」、「度量衡規費收費標準」等 6 項法規規定，並自 110 年 1 月 1 日實施，區間測速執法設備未經檢定合格者均不得使用，應無需再增訂逕行舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器應屬經檢定之法定度量衡器方能為執法設備之規定。

三、民眾黨黨團提案修正道路交通管理處罰條例第 85 條之 1，增訂民眾舉案件違規地點相距 6 公里以上、違規時間相隔 6 分鐘以上或行駛經過一個路口以上，始得連續舉發：黨團基於平等原則及比例原則明定民眾檢舉連續舉發規定，與本部目前研擬之修法方向一致，本部敬表贊同，惟本條第 2 項規定係處理同一連續行為之多次舉發問題，與黨團擬規範處理短時間及短距離之多行為一次舉發態樣並不相同，另亦會讓民眾可每 2 小時檢舉違規停車案件，違規人可能短時間內接獲大量罰單，無法達到教育之效果，建議由本部併案納入通盤精進民眾檢舉交通違規制度所涉法令規定處理。

四、繼續審查高委員嘉瑜、時代力量黨團提案修正道路交通管理處罰條例第 7 條之 2，建議增訂逕行舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器應屬經檢定之法定度量衡器方能為執法設備：同前(二)說明，建議應無需增訂。

伍、審查結果：

一、第七條之一條文修正為：

「第七條之一 民眾對於下列違反本條例之行為者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉：

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

- 一、第三十條第一項第二款。
- 二、第三十一條第六項或第三十一條之一第一項至第三項。
- 三、第三十三條第一項第二款、第三款、第四款、第七款、第九款、第十一款至第十六款、第四項或第九十二條第七項。
- 四、第四十二條。
- 五、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。
- 六、第四十四條第二項或第三項。
- 七、第四十五條第一項第一款、第三款、第四款、第六款、第十三款、第十六款或第二項。
- 八、第四十七條。
- 九、第四十八條第一項第二款、第四款、第五款或第七款。
- 十、第四十九條。
- 十一、第五十三條或第五十三條之一。
- 十二、第五十四條。
- 十三、第五十五條第一項第二款或第四款併排臨時停車。
- 十四、在第五十五條第一項第二款規定禁止臨時停車之處所停車。
- 十五、第五十六條第一項第十款及第二項。
- 十六、第六十條第二項第三款。

公路主管機關或警察機關對於第一項之檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

民眾依第一項規定檢舉同一輛汽車二以上違反本條例同一規定之行為，其違規時間相隔未逾六分鐘及行駛未經過一個路口以上，公路主管或警察機關以舉發一次為限。

公路主管或警察機關對第一項檢舉之逕行舉發，依本條例第七條之第二項規定辦理。」

二、第七條之二條文修正為：

「第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經收費之道路，不依規定繳費。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、有第四十三條第一項第一款、第三款、第四款及第三項之行為。

二、有第三十三條第一項至第三項及第九十二條第二項之行為。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定轉彎及變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、有第三十一條第一項、第二項、第六項、第三十一條之一第一項、第二項及第九十二條第七項第六款之行為。」

對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置測速取締標誌。

載重貨車行駛於設有地磅站之道路，不依規定過磅或裝載貨物超過核定之總重量、總聯結車重量，得採用科學儀器取得證據資料逕行舉發。

第一項、第四項逕行舉發，公路主管或警察機關應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人或其指定之主要駕駛人為被通知人製單舉發。但租賃期一年以上之租賃業汽車，經租賃業者申請，得以租用人為被通知人製單舉發。」

三、第八十五條之一條文：

(一)第二項修正為：

立法院第 10 屆第 4 會期第 12 次會議議案關係文書

「違反本條例之同一行為，依第七條之二逕行舉發後，有下列之情形，得連續舉發：

- 一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有違反第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。
- 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項、第二項或第五十七條規定之情形，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二小時。」

(二)其餘維持現行法條文。

陸、併案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論；院會討論前，不須交由黨團協商。

柒、院會討論時，由交通委員會陳召集委員雪生補充說明。

捌、檢附條文對照表乙份。

| | | | | | | |
|---|---|--|-------------|---|--|-------|
| 審 委 委 委 委 時 委 委 委 委 民 委 現 | 員 員 員 員 代 員 員 員 員 眾 員 | 陳 歐 珀 等 19 人 擬 具 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 | 會 通 過 | 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 八 十 五 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 八 十 五 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 | 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 七 條 之 二 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 八 十 五 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 「 道 路 交 通 管 理 處 罰 條 例 第 八 十 五 條 之 一 條 文 修 正 草 案 」 | 條文對照表 |
|---|---|--|-------------|---|--|-------|

205

| 審 查 會 通 過 條 文 | 委 員 及 黨 團 提 案 | 現 行 法 | 說 明 |
|--|--|--|---|
| <p>(修正通過)</p> <p>第七條之一 民眾對於下列違反本條例之行為者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉：</p> <p>一、<u>第三十條第一項第二款。</u></p> <p>二、<u>第三十一條第六項或第三十一條之一第一項至第三項。</u></p> <p>三、<u>第三十三條第一項第二款、第三款、第四款、第七款</u></p> | <p>委員陳歐珀等 19 人提案：</p> <p>第七條之一 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，<u>先給予勸導，若同一違規事實再犯者，即予舉發。</u>但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。</p> <p>委員鄭正鈐等 24 人提案：</p> <p>第七條之一 對於違反本條例之</p> | <p>第七條之一 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。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。</p> | <p>委員陳歐珀等 19 人提案：</p> <p>一、隨著智慧型手機日益普及，民眾檢舉案件似成常態、甚至有檢舉達人的出現；民眾協助交通違規檢舉雖可減輕有限的警力，但過於浮濫也造成不少的民怨。據警政署統計指出，近三年民眾檢舉案件有逐年遞增趨勢，相對執法人員須查證的負擔也增加，未必透過警民合作就能有效減輕警力負擔，</p> |

、第九款、第十一款至第十二款、第四項或第九十二條第七項。

四、第四十二條。

五、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。

六、第四十四條第二項或第三項。

七、第四十五條第一項第一款、第三款、第四款、第六款、第十三款、第十六款或第二項。

八、第四十七條。

九、第四十八條第一項第二款、第四款、第五款或第七款。

十、第四十九條。

十一、第五十三條或第五十三條之一。

十二、第五十四條。

十三、第五十五條第一項第二款或第四款併排臨時停車。

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。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

對於不影響交通安全之違規檢舉案件，應先開立勸導單，其類型由主管機關定之。

委員林俊憲等 16 人提案：

第七條之一 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。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。兩件違規舉發事項之時間需相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。

實有修法之必要。

二、又民眾對交通違規檢舉多以手機為檢舉器材，不若執法單位的取締器具皆定時受檢，其產生誤差的疑慮容有合理懷疑性。為免過多民怨，民眾檢舉案件若非重大交通違規，實應先給予違規者一次勸導機會，也減輕有限警力的負擔，爰提出本次修正。

委員鄭正鈐等 24 人提案：

一、為降低基層員警對於檢舉事證不明確，而認定不予舉發案件，避免檢舉人一再陳情，造成執法單位回復案件日益增加，爰增列第二項此類案件得不回復檢舉人處理情形。

二、現行違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則，已有規定關於未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，得對其施以勸導免予舉發之規定，計有第十

二條、第十二條之一及第十二條之二，分別就道路交通管理處罰條例第十四條第二項第二款至第八十四條，針對牌照污穢、駕駛執照遺失或損毀、機車未依規定附載人員或物品、……及疏縱或牽繫禽、畜、寵物在道路奔走，妨害交通者等情形，共 16 款之輕微違規條文，以及汽車前懸越線、在多車道右轉彎未先駛入外側車道、深夜時段（0 至 6 時）停車、未即時依變換後之設施指示行駛、行車速度超過規定之最高時速未逾 10 公里（第十二條第一項第十款）、因閃避突發之意外狀況，致違反道交條例規定、未繳納公路或橋樑費者（第十二條之一）以及年滿 75 歲汽車駕駛人之駕駛執照逾期仍駕車者等類型，得斟酌個案事實、違反情節及行為人之陳述施以勸導。爰對於不影響交通

十四、在第五十五條第一項第二款規定禁止臨時停車之處所停車。

十五、第五十六條第一項第十款及第二項。

十六、第六十條第二項第三款。

公路主管機關或警察機關對於第一項之檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

民眾依第一項規定檢舉同一輛汽車二以上違反本條例同一規定之行為，其違規時間相隔未逾六分鐘及行駛未經過一個路口以上，公路主管或警察機關以舉發一次為限。

公路主管或警察機關對第一項檢舉之逕行舉發，依本條例第七條之二第五項規定辦理。

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | <p>安全之輕微違規檢舉案件惟實際執行之類型仍由主管機關定之，增列第二項。</p> <p>委員林俊憲等 16 人提案：</p> <p>一、民眾檢舉有其必要性及功能，故不得廢除此條文。</p> <p>二、為求落實公平原則，民眾檢舉應參照本法第八十五之一條例警方連續舉發之規定。</p> <p>三、為求落實比例原則，民眾連續檢舉需符合以下規定：兩件違規舉發事項之時間需相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。</p> <p>審查會： 修正通過。</p> |
| <p>(修正通過)</p> <p>第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：</p> <p>一、闖紅燈或平交道。</p> <p>二、搶越行人穿越道。</p> | <p>委員高嘉瑜等 16 人提案：</p> <p>第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：</p> <p>一、闖紅燈或平交道。</p> <p>二、搶越行人穿越道。</p> | <p>第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：</p> <p>一、闖紅燈或平交道。</p> <p>二、搶越行人穿越道。</p> <p>三、在道路收費停車處所停車</p> | <p>委員高嘉瑜等 16 人提案：</p> <p>一、現行之「區間平均速率監測系統」非屬度量衡法施行細則第二條所稱之法定度量衡器，無須辦理檢定，致生日前台 61 線西濱彰化段區間平均速率監測系統出現瑕疵情事，警察機</p> |

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經收費之道路，不依規定繳費。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、有第四十三條第一項第一款、第三款、第四款及第三項之行為。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式且屬應經檢定之法定度量衡器，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。
二、行駛路肩。
三、違規超車。

關以未經國家標準檢驗合格之儀器執法開罰，戕害國人權益甚鉅，應由經濟部標準檢驗局著手制定相關技術規範，並待納入應施檢定之法定度量衡器後再予使用。

二、國家維護交通安全，應採取誠實信用方式執行取締，使用未經國家檢驗標準認可之儀器執法，於法無據，既是執法工具理應以更嚴謹的規範審視，故修正條文，將舉發汽車駕駛人違規所採用之科學儀器，明定應屬經檢定之法定度量衡器。

時代力量黨團提案：

一、本條新增第五項。
二、由於超過最高速限或低於最低速限之違規裁罰，係對人民基本權造成不利益之效果，故應由經度量衡專責機關認證認可及檢定合格之科學儀器取證，始可正確認定違規事實並加

二、有第三十三條第一項至第三項及第九十二條第二項之行為。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定轉彎及變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、有第三十一條第一項、第二項、第六項、第三十一條之一第一項、第二項及第九十二條第七項第六款之行為。

對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明

以裁罰。爰此，明訂「區間平均速率監測系統」，如同公務檢測用雷達測速儀、公務檢測用雷射測速儀（光達式）、公務檢測用感應式線圈測速儀等，均應納入應經檢定之法定度量衡器後始得取證舉發。

委員江永昌等 22 人提案：

一、本條新增第五項。

二、鑒於車禍事故頻傳，超速是導致死傷車禍的主因，而實施區間測速除可抑制瞬間超速行為外，亦可減少車輛間行駛速度的差異，達到控制車行速度趨於穩定之效果，以防範因超速引發之交通事故，故為維護道路安全並進行速度管理，確實有必要實施區間測速。

三、鑑於日前台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，撤銷自 109 年 3 月 2 日起之罰單 3,627 張罰單，雖未繳罰款的民眾不用繳款，已經繳交罰款的

路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置測速取締標誌。

載重貨車行駛於設有地磅站之道路，不依規定過磅或裝載貨物超過核定之總重量、總聯結車重量，得採用科學儀器取得證據資料逕行舉發。

第一項、第四項逕行舉發，公路主管或警察機關應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人或其指定之主要駕駛人為被通知人製單舉發。但租賃期一年以上之租賃業汽車，經租賃業者申請，得以租用人為被通知人製單舉發。

截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

時代力量黨團提案：

第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。
- 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。
- 六、行經設有收費站、地磅之

車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

民眾，監理單位會通知退費，然為釐清區間測速系統異常發生原因，新北市政府警察局曾以發文字號「新北警交字第 1063544467 號」函詢經濟部標準檢驗局，就區間平均速率之科學儀器有關「電腦時間」部分是否需列為法定度量衡器檢驗，而經濟部標準檢驗局發文字號「經標四字第 10700523440 號」以非屬法定度量衡器，亦非應經檢定法定度量衡器，爰無須辦理檢定為由回函新北市政府警察局。

四、然而區間平均速率之科學儀器有關「電腦時間」部分若非屬法定度量衡器材，係由安裝設備之廠商或第三方檢查校對儀器時，將使區間平均速率之科學儀器或系統校正沒有一套公允的標準把關或球員兼裁判等疑慮，導致執法時可能會因不同設備、系統、儀器而有所

道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

- 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。
- 二、行駛路肩。
- 三、違規超車。
- 四、違規停車而駕駛人不在場。
- 五、未依規定行駛車道。
- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。
- 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

誤差，導致不同的執法結果，又為免掛一漏萬，故應將區間平均速率之科學儀器規定應通過主管機關之核定後，方能為執法設備，較為妥適。

委員謝衣鳳等 18 人提案：

一、有鑑於彰化西濱快速道路台 61 線洋厝到伸港路段區間測速系統異常，因此撤銷 3,627 張罰單，造成民怨且因此質疑政府交通違規執法的正當性及公正性，爰提出「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」，增訂第四項：區間測速系統應經檢定為法定度量衡器，需經主管機關檢定合格通過後方能為執法設備。

二、原列第四項移列為第五項。

委員魯明哲等 26 人提案：

一、「區間測速執法系統」係由車輛通過偵測點時辨識號牌並記錄系統時間，以固定兩點間之距離及通行時間換算所得區

間平均速率為科學證據，故測量之科學儀器應要通過相關度量衡專責機關之認證認可及檢定，避免系統發生誤差、異常，以致民眾對執法單位採用科學儀器取證之正當性產生疑慮。

二、台 61 線西部濱海快速公路鹿港伸港段之間測速執法系統，於 109 年 3 月 2 日時正式啟用後，即發生系統異常之情事，以致撤銷 3,627 筆罰單，不僅造成監理單位及民眾不便，更重創科技執法之正當性。

三、爰新增本條文第四項，原條文第四項修正為第五項，條文內容不變。

委員洪孟楷等 16 人提案：

一、現行道路交通管理處罰條例第七條之二，規範汽車駕駛人之行為有經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，並當場不能或不宜攔截製單舉發者

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

對於第二項第九款之違規行為，應由經度量衡專責機關認證認可及檢定合格之科學儀器取證。

委員江永昌等 22 人提案：

第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或

，得逕行舉發。

二、另有關行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，亦受規範須採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明，並應於一般道路一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之。

三、考量前揭有關以科學儀器取得證據證明行為違規，含行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限在內等，其對於科學儀器之法規範，尚欠缺需經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之要求，是以本提案所修正要求之，以冀執法環節之完善。

審查會：

修正通過。

不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在

此限：

- 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。
- 二、行駛路肩。
- 三、違規超車。
- 四、違規停車而駕駛人不在場。
- 五、未依規定行駛車道。
- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。
- 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。
- 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。
- 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百

公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

用於區間平均速率之科學儀器應經主管機關會商有關機關檢定及檢查通過後，方能為執法設備。

委員謝衣鳳等 18 人提案：

第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車

、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。
- 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。
- 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。
- 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

區間測速系統作為前項之科學儀器，應通過度量衡專責機關檢定、檢查為法定度量衡器後，方能為執法設備。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

委員魯明哲等 26 人提案：

第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。
- 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。
- 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或

過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規

定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

前項科學儀器應通過度量衡專責機關認證認可及檢定合格。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

委員洪孟楷等 16 人提案：

第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。
- 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。
- 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。
- 七、經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器所取得證據資料，以證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在

此限：

- 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。
- 二、行駛路肩。
- 三、違規超車。
- 四、違規停車而駕駛人不在場。
- 五、未依規定行駛車道。
- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。
- 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。
- 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。
- 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式並經定期受標準檢驗主管機關檢定合格之科學儀器取得證據資料

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <p>證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。</p> <p>第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。</p> | | |
| <p>(修正通過)</p> <p>第八十五條之一 汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，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。</p> <p><u>違反本條例之同一行為，依第七條之二逕行舉發後，有下列之情形，得連續舉發：</u></p> <p>一、逕行舉發汽車行車速度超</p> | <p>民眾黨黨團提案：</p> <p>第八十五條之一 汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，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。</p> <p>第七條之二之逕行舉發案件及第七條之一之民眾檢舉案件有下列情形之一者，始得連續舉發：</p> | <p>第八十五條之一 汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，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。</p> <p>第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發：</p> <p>一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規</p> | <p>民眾黨黨團提案：</p> <p>一、修正第二項，增列「第七條之一之民眾檢舉案件」，以使警方舉發連續違規案件有統一標準。無論是警方逕行舉發或是眾檢舉案件，均須符合第二項第一款「六公里、相隔六分鐘或一個路口以上」之標準。</p> <p>二、現行第二項規定，僅限於第七條之二之「警方逕行舉發案件」；惟獨排除第七條之一「民眾檢舉案件」，有違反平等</p> |

過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有違反第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。

二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項、第二項或第五十七條規定之情形，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二小時。

一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。

二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，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二小時。

委員葉毓蘭等 18 人提案：

第八十五條之一 汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，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。

定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。

二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，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二小時。

原則及比例原則情形。

三、為維護本條法規之完整性，避免現行法律之漏洞，故援引臺北高等行政法院 107 年交上字第 148 號行政判決暨參酌大法官會議釋字第 604 號解釋，修訂道路交通管理處法罰條例第八十五條之一規定。

委員葉毓蘭等 18 人提案：

現行法規對於連續舉發案件之要件之規定，僅限於第七條之二之交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行項目，惟排除第七條之一有關民眾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之事項，與平等原則及比例原則有違，為維護本條法規之完整性，避免現行法律之漏洞，故援引臺北高等行政法院 107 年交上字第 148 號行政判決暨參酌大法官會議釋字第 604 號解釋，修訂道路交通管理處法罰條例第八十五條之一相

關之規定。

審查會：

修正第二項，其餘維持現行法條文

。

第七條之一、第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發：

- 一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。
- 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，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二小時。