

新修正道路交通管理處罰條例實務應用之研究

涂崑山¹、王銘亨²

1. 台中縣警察局交通隊副隊長，豐原市中山路 225 號，(04)5237380。
2. 國道公路警察局分隊長，台北縣樹林鎮東園里田尾 38 號，(02)26804932。

摘要

為改善日趨惡化的交通秩序，因應複雜的交通狀況，交通部自民國七十八年擬訂「道路交通管理處罰條例」部分修正條文送請立法院，沉寂近自八年，終於在八十六年三月起通過實施，迄今業已一年有餘。由於部分新修正條文係八年前為因應當時交通狀況及整體道路環境所製訂修正，在延宕過程亦未作適時的檢討與修正，卻因單一事件而草率予以通過施行；故其適用性不論就法的觀點及執行層面均存在著許多的問題及缺失，為了解修正後相關條文在實務上的執行情形及其所能發揮的功能，本文首先整理各修正的重點及原由，並比較分析修法前後的執行績效及對交通安全影響，發現其對於交通安全具有正面的意義，惟其執行過程仍面臨了許多問題與難行之處，最後並逐一提出，期能作為實務單位執法過程及立法機關修法之參考。

壹、前言

新修正道路交通管理處罰條例在歷經七載沉寂立法，終於在各方壓力下，由行政及立法機關聯手倉促完成修法，於八十五年十二月修正通過，並於八十六年三月一日開始實施後，迄今已逾一年有餘，雖然部分違規行為之罰則均已提高，但交通秩序卻未見明顯改善，所謂「徒法不足以自行」，除基層仍未見重視交通違規取締而須特別加強外，法令本身因修法過程過於倉促，所導致的適用性及無法落實的因素亦應作進一步的檢討改進。而修正後法令的相關缺失及其適用性的探討，或由法律的觀點分析及修法的建議與評論，在學術上屢見不鮮，惟在實際執法過程中所面臨窒礙難行，而無法落實執行，以及其執行時所應注意事項，仍有必要進一步的探討及規範。有鑑於此，本文即藉由實務的觀點，針對新修正的條文前後相關的法令及資料進行探討分析，並比較修法前後的執法取締績效及對交通安全的影響，以了解新修正條文實際所發揮的功能及對交通秩序的影響程度，再就實際執行過程所面臨的困難及缺失進行探討，以了解法令的適用性，並歸納出執行過程中相關的注意事項，最後並提出修法及執行等二個層面的結論與建議，期能作為實務單位執法過程及立法機關修法的參考依據。

貳、新修正條文修正重點

修正處罰條例旨意乃係為因應當前交通狀況及社會環境，從取締權責至處罰過程，分為制度面、執行面與處罰面等三個主要部分，其中執行面對於實際執行的基層員警較有密切關係，亦即如何能發揮實際執法的功能，落實法令的推動有其正面的功用。

2.1 制度面

主要針對管理制度及處理過程的整體改變，不論人力及裁處過程及駕駛人的相關資料管理，均有變異。

一、調整公路主管機關及警察機關之裁罰作業事權：

目前警察機關負責交通違規行為之舉發、取締及處罰工作業務繁重。依原有處罰作業規定，除易造成警察機關工作負擔外，更使民眾、與監警機關兩方分頭作業之不便。因此，修訂本條例第八條及第六十四條，使掌管公路監理資料已充分電腦化之公路監理機關，全權負責違規案件之裁罰工作，而警察機關則專注於違規行為的舉發與取締。裁罰作業事權經此調整，除可使監警機關的分工更明確地符合機關的專長，同時可消除警察身為球員兼裁判之疑慮。(第八條、六十四條)

二、加強營業小客車之管理：

營業小客車(計程車)為都會區之副大眾運輸工具，為加強營業小客車管理與維護市場秩序，促使其提昇服務品質與建立服務形象，故將原條文第十六條對營業小客車未依規定使用自動計費器之規定刪除，俾與公路法之處分明確劃分，並加重其處罰，以建立營業小客車之交易規範及市場秩序；並修正第三十六條，明訂營業小客車駕駛人應向警察機關辦理執業登記，並提高對未辦理執業登記即行執業者之罰鍰；另為提昇一般大眾對計程車之安全感及信賴感而修訂第三十七條，規定曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財或擄人勒索或刑法第二百二十一條至二百二十九條妨害風化之罪，經判決罪刑確定後，不准辦理執業登記證，亦即不得為計程車駕駛人，以協助計程車業者提昇其形象並維護乘客安全；此外，修正第三十八條對違規攬客營運妨害交通秩序者及拒載乘客或故意繞道行駛之營業小客車駕駛人之處罰規定，以協助營業小客車業者建立行業倫理、交易規範及市場秩序，並提昇營業小客車駕駛人服務品質與形象。(第十六條、第三十六條、第三十七條、第三十八條)。

三、落實交通違規記點制度：

維護道路交通安全秩序除應對違規者加以處罰外，應輔以導正及其他嚇阻措施，本條例之交通安全講習及交通違規記點兩項制度立意即為此而設計。惟因規定未盡周延，致實施以來對拒絕參加道安講習者無法施以有效的處分，而違規記點制度實施成效不佳，造成實際遭違規記點吊扣或吊銷駕照者機率甚小。為落實違規記點制度修訂六十三條，其內容包括：增列應記點之違規行為、

將記點之點數級距修訂為一點至三點，另增加對汽車之記次制度，三個月內累計違規記錄達三次者，吊扣汽車牌照一個月等三要項。此一修正將可結合道安講習與記點之制度，並促使汽車所有人警惕所屬駕駛員，共同維護交通安全與秩序。(第二十四條、第六十三條、第六十三條之一)

四、增訂廢棄車輛之處理程序：

廢棄車輛停於路邊不僅有影響觀瞻，且因佔用道路亦影響交通流暢與行車安全，然原條文對廢棄車輛之管理未有明文規定，而規定於廢棄物清理法中，亦有窒礙難行之處，為有效處理廢棄車輛，故增列本條文以資規範。惟為利執行於本條文中授權交通部會同內政部、法務部及環保署另定廢棄車輛之認定標準、查報處理及對廢棄車輛所有人收取費用辦法俾資依循。(第八十二條之一)

五、周延違規案件裁決處理之程序：

為顧及聲明異議於法院裁定確定後，行為人仍拒不接受裁定之情況，故將第六十五條主文加以修正，以周延條文內容。另外，從訴訟之觀點而言，原處分機關對於法院之裁定如有不服，理應為抗告之訴，惟原條文第八十七條並無明文規定，致地方交通主管機關不方便為抗告之訴，故於第八十七條第三項，明定原處分機關亦得為抗告之訴，使地方交通主管機關能於必要時，維護其正確執行本條例之執行尊嚴。(第六十五條、八十七條)

六、建立交通違規案件處理時效制度：

規定違反本條例之行為，自行為成立之日起，行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾三個月不得舉發；另案件自確定之日起於三年未執行者免予執行。(第九十條)

2.2 執行面

鑑於以往在執行過程中，因法令的限制所導致無法落實執法或缺乏強制力，本條例修正後對於執法的強度，將可達較佳的效果：

一、明定交通執法人員得以連續舉發方式處理違規行為：

在都市交通擁塞地區，或高速公路上民眾常以其停車、超速等違規行為已遭舉發，不應重複處罰之藉口而繼續違規，為杜流弊，故對於在高速公路違規、超速行駛、違規停車及於道路停放待售或待修車輛等違規行為得連續舉發。(第三十三條、第四十條、第五十六條或第五十七條、第八十五條之一)

二、增訂酒後駕車拒絕接受酒精測定器測定者之處罰：

以往在處理酒後駕車時，若因駕駛人拒絕接受酒精測定器之處罰時，員警只能以拒絕稽查取締予以掣單告發，無法發揮有效遏止酒後駕車的惡習，故對於酒後駕車拒絕接受測定者以酒精濃度過高加以處罰，以大幅提高駕駛接受測定的之意願，減少取締過程的爭議。(三十五條)

三、加強處分因拒絕停車接受違規取締而逃逸之處罰標準：

為使交通整頓更能徹底落實並樹立執法權威，對於少數拒絕停車接受稽查而逃逸之汽車駕駛人，有必要於追蹤或逕行舉發後科以較重之處罰，故除依該違反規定行為罰鍰外，並予記違規點數一點以有效遏阻。(第六十條)

四、授權交通助理人員得逕行稽查違規停車：

為減少警力負荷，及層出不窮的違規停車之靜態違規行為，乃修正原交通勤務警察執行稽查違規停車時，交通助理人員係屬協助之角色，而變為得由交通助理人員逕行執行。(第七條)

五、授予民眾向公路主管或警察機關檢舉違反本條例之行為，讓民眾共同參與交通秩序之維護工作：

由於一般民眾守法觀念普遍薄弱，用路者常在執法人員人力有限情況下，心存僥倖而任意違規，致使無法適時有效取締嚴重危害交通的違規行為，故援引增訂條文賦予民眾共同參與交通違規舉發工作，除可培養人民守法之素養，建立人人遵守交通規則的共識外，同時可以彌補交通警力之不足。(增訂第七條之一)

2.3 處罰面

一、改善拼裝車、汽車牌照及車輛檢驗之處罰與管理：

過去對未領用牌照之拼裝車輛行駛經取締後，除罰鍰外並予沒入，使違規者形成雙重負擔頗有爭議，故將第十二條修正為僅予沒入而免除罰鍰處分；對於未依規定期限換領號牌之汽車以往僅處罰鍰，未執行註銷其牌照處分，致使已不使用之汽車車籍，仍存於監理資料電腦檔案中，影響資料管理作業與效率，乃於第十五條明文規定此類牌照於再通知後逾期仍不換領即予以註銷，以改善車籍之管理。另為加重已領有號牌而未懸掛或不依規定(第十二條、第十五條、第十七條)

二、加重違規停車之罰鍰額度：

為有效改善日益嚴重的都會區停車問題，對於嚴重影響交通秩序之違規停車，提高罰鍰額度，另明文規定各種收費停車場之稱呼均以道路收費停車處所稱之，以及警察於舉發後得使用民間拖吊車移置並收取移置費。(第二十七條、第五十五條、第五十六條)

三、釐清裝載行駛違規時之裁罰對象：

為避免汽車駕駛人受罰時常心有不服，或常由汽車所有人頂替受罰等不合理現象發生，故修正後之條文，第二十九條明確規範處罰汽車所有人之行為，如裝載超過核定總重量，而第三十條明確規範汽車駕駛人應受罰之行為，如裝載超過行駛橋樑規定之載重，同時並將罰鍰由現行新台幣一千八百元提高為三千元，另對汽車所有人之處罰，除處罰鍰外並記違規紀錄一次。(第二十九條、第三十條)

四、強制規定小客車前座乘客應繫安全帶，機車騎座人員均應戴安全帽：

原條文所規範的處罰行為，均以影響他人行車安全及行車秩序為限，尚無針對人身自由進行限制，保障個體生命安全；然由高速公路自民國七十四年三月實施小客車前座繫帶安全帶以來，平均死亡人數已大幅降低，顯示此措施具有正面效果，故規定行駛於公告之專用快速道路的小客車駕駛人，比照行駛於高速公路者應繫安全帶。另明文規定機車駕駛人及附載座人均應戴安全帽，限制其本身的自由，以對其生命、身體之保障。(第三十一條)

五、加重對酒醉駕車及吸食毒品、迷幻藥駕車之處罰：

酒醉或吸食毒品、迷幻藥駕車嚴重影響交通安全，對於駕駛者本身及其他用路者之安全構成極大威脅，為有效嚇阻此類違規行為爰修正將之併為處罰對象，並均加重處罰額度，其因而肇事致人重傷或死亡者，除吊銷其駕駛執照並不得核發外，並加重其刑二分之一，期遏阻該等行為對社會所產生之不安全影響。(第三十五條、第六十七條、第八十六條)

六、加重車輛故障與輕微肇事不移置之處罰規定：

車輛行駛中發生故障，極易影響交通流暢。由於目前並無法令規定汽車之使用年限，致欠缺保養或不易保養之老舊汽車，於行駛中發生常發生故障而妨礙交通之情事，故加重車輛故障之處罰。另外，由於車輛所造成之人員傷亡與車輛損壞有輕重之分，故將第四十四條第八款有關輕微肇事之處罰規定移列第六十二條，俾利警察機關之執行與民眾之遵循。(第四十四條、五十九條、六十二條)

2.4 影響取締告發項目

本次修正的重點中，有關執法取締的部分整理如表一。

表一 影響取締告發的項目

項次	修 文	內 容	備 註
1	七條之一	民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管機關或警察機關檢舉違規行為。	增加
2	十二條第二項	修正原查獲拼裝車須罰鍰並沒入處罰，而僅執行沒入。	修正
3	十五條一項五款	刪除原年度標識牌逾期未換領之處罰。	刪除
4	十六條一項四款	計程車未依規定使用計費器之處罰規定。	刪除
5	綜合修正廿九條、第三十條	明訂汽車所有人與汽車駕駛人權責。	
6	卅一條	增訂小客車行駛公告之專用快速道路未繫安全帶處罰規定；增訂騎乘機車未戴安全帽處罰規定。	增訂
7	卅五條一項	增訂吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似管制藥品之處罰；另訂拒絕接受檢測處罰規定；違反者應當場禁止駕駛。	增訂
8	四十四條一項八款	輕微事故不將車輛移至路邊處罰規定。(融入第六十二條)	刪除
9	五十五條一項一款	鐵路平交道不得臨時停車規定。	增列
10	六十二條二項	單純財損事故應將車輛位置移至路邊規定。	增訂
11	八十一條之一	於鐵、公路車站或其他交通頻繁處所，違規攬客，妨礙交通秩序之處罰規定。	增訂
12	八十二條之一	廢棄車輛佔用道路處理之規定。	增訂
13	八十五條之一	對汽車駕駛人、汽車買賣業或汽車修理業違反第三十三條、第四十條、第五十六條或第五十七條規定可以連續舉發。	增訂
14	九十條：	增訂違規行為成立後，逾三個月不得舉發。	增訂

參、新修正修文執行成效

本次道路交通管理處罰條例計增訂修文五條、修訂修文三十一條，三十六條。除加重違規行為之處罰外其中強制規定小客車行駛於公告之快速道路前座人員應繫安全帶、騎乘機車人員均應戴安全帽、加重酒醉駕駛及吸毒品等駕車之處罰，對於交通安全均有重大影響，相關的取締成果及防制事故績效檢討分析如下：

3.1 違規取締成果分析

為了解新法前後實際的執法情形及具體成果，本文以八十五年三月份至八十六年二月份止，與八十六年三月份新修正條文開始實施起，至八十七年二月份止，就修正部份有關於執法面及交通安全部份的相關取締成果進行統計比較如表二，有關各項探討如下：。

表二 道路交通安全管理處罰條例修正前後取締違規成果比較表(VS 86.03-87.02)

違規項目	未懸牌照	拼裝車	超載	酒醉駕車	營小客犯罪
85.03-86.02	121,081	784	197,376	34,643	278
86.03-87.02	15,271	819	171,772	101,408	626
增減	+33,109	+35	-25,604	+66,765	+348
違規項目	不服稽查	肇事致人傷亡	肇事逃逸	違規停車	合計
85.03-86.02	20,692	8,992	2,433	7,066,401	7,452,680
86.03-87.02	39,136	5,905	1,821	6,482,933	6,958,691
增減	+18,444	-3,087	-612	583,468	-493,989

資料來源：內政部警政署

一、計程車駕駛執業中犯罪增加

計程車管理出現盲點，引發婦幼安全危機，是本條例得以迅速獲得修正通過的觸媒，然而從實際的數據顯示，修正實施以來，計程車的犯罪不降，否修正的內容或限制的條件，仍難能遏止日益升高的計程犯罪，抑或此類的約束限制，實際上與是否犯罪，並無直接的關聯；當然其中在八十六年五月所發生歷來最多的369件，是否應當時特別針對計程車駕駛所作全面性的清查有關？若是如此，是否意謂著以往所隱藏的計程車駕駛人犯罪黑數，更是難以計數？

二、酒醉駕車取締件數增加

取締酒醉駕車，防制酒醉肇事，一直是警察機關執行的重點，由取締的績效發現，酒醉駕車的反取締件數大幅提昇，意謂著警察機關貫徹取締勤務的落實；然而是否同樣代表著酒醉駕車的人數不降反增，修正後較嚴厲處罰是否真能發揮其真正的功能，仍值得進一步探討。

三、不服稽查取締案件增加

新修正的處罰條例中，大部分均提高罰款及加重處罰，其中雖然包含加重不服稽查逃逸的罰款，然而取締成果顯示，多數駕駛人仍偏向選擇逃避取締，心存僥倖，避免受罰，可見人民守法意識薄弱，漠視法律，實有必要加強交通安全教育與宣導，同時配合交通執法人員持續的執行公權力，達到寓罰於教之目的。

四、肇事逃逸案件減少

肇事逃逸案件的減少，是否代表修正過後加重處罰所發揮的功能，尚應以肇事案件中逃逸的比率進行分析，特別是修正過後對於輕微案件的不罰，是否能對於肇事者具有約束，亦應進一步探討。

五、超載案件減少

新修正條例中，對於違規超載改採處罰車主及記點方式，由取締件數的減少，似乎發生了嚇阻作用，但交通部所採用的砂石車標示牌放寬制度，亦應為超載件數減少因素之一。

六、違規停車減少

違規停車一直是都市的亂源所在，加重違規停車的罰款及處理細則通過得以採連續罰的作法，確實有效降低違規停的情形，但實際上對於市容的整頓成效所能發揮的功能，仍有待商榷。

七、總執行績效減少

取締的績效減少，代表著兩種意義，第一是新修條例確實能發揮其實際的功能，使得違規情形減少；第二個是執行上更為困難，致使執行率偏低，當然加重處罰後，不服稽查的情形增多，以及執法者在是否能確實落實執行，亦為取締成果的降低重要因素。

3.2 交通安全分析

如何防範交通事故發生、減少事故傷亡的程度，亦為交通執法努力的重要目標，亦為本次修法的主要目的，本文即針對道路管理處罰條例修正前後，交通事故的相關資料進行檢討分析，以了解修法的功能及其對交通安全的影響(如表三)。

表三 85及86年交通事故死亡人數統計比較表

比較時間	死亡人數	交通事故 死亡人數	酒後駕車 死亡人數	機車事故 死亡人數	騎乘機車未戴安 全帽死亡人數
85.03-86.02		3,006	374	1,357	1,227
86.03-87.02		2,711	294	1,111	656
增 減		-270	-80	-246	-571
85.06-86.02		-	-	1049	955
86.06-87.02		-	-	855	398
增 減		-	-	194	557

資料來源：內政部警政署

由表三事故死亡人數比較中可明顯發現，事故死亡人數明顯降低 270 人，其中以機車事故、騎乘機車因未戴安全帽及因酒醉駕駛肇事死亡的人數減少最多，顯示此次修正條文確實發揮其正面的功能，特別是除了加重部分重要違規的處罰外，其中強制規定小客車行駛於公告之快速道路前座人員應繫安全帶、騎乘機車應戴安全帽、加重酒醉駕車及吸食毒品等駕車之處罰，對於交通安全均有重大的影響。比較實施前後的相關肇事死亡資料，分析如下：

- 一、由機車事故致死的案件及因未戴安全帽事故致死件數，很明顯看出，嚴格限制騎乘機車應戴安全帽的規定，有其正面的意義及其功能，亦即對於人身自由的部分限制，對於維護民眾本身的生命安全，有相當大的助益。

二、酒醉駕車不僅影響自身的安全，同時亦造成道路上公共的危險，從修法後因酒醉駕駛致死的人數明顯減少，不論是為修法加重處罰，或是員警加強取締發揮的功能，對於交通安全均有莫大的貢獻。

肆、執行檢討分析

本次的修法雖然對於交通安全的改善，已明顯有其正面的意義及功能，惟對於執法的過程及其對於交通秩序的改善，實際上仍存在著部分的缺失，以下即就此法所面臨的各項問題提出探討。

一、酒醉駕車之取締與執行

為了提高員警取締酒醉駕車的意願，警政署在修法後開始實施的同時，訂定了相關的取締績效獎勵辦法，確實大幅提昇了酒醉駕車的反取締件數，同時也大幅降低了因酒醉駕車死亡的人數，因此，民眾究因修法後罰則提高而避免酒醉駕車，抑或是員警的強力取締而不敢酒醉駕車，似乎難以有明確的答案，不過其所帶來正面的意義是值得肯定的。惟從取締績效大幅提高及實際執勤的過程中，不難發現酒醉駕車者仍大有人在，亦常發現有因酒醉駕車被吊扣駕照者仍酒醉駕車，顯示修法的旨意及其處罰仍無法深入人心，特別是在執法的過程，因法令並未有自由刑的規定，對於酒醉駕駛的「禁止行駛」強制力，如何約束駕駛人的行動，及約束後所帶來的問題，人、車輛如何處理，常是執法人員不願落實執行的重要因素，所以雖然取締件數增加，但確實執行禁駛的情形實不多見，以致酒醉駕車對交通安全的威脅依舊存在。

二、授與民眾向公路主管機關檢舉違反本條例之行為

此法無謂表示執法者公權力不彰，無法有積極作為之表現，更明訂於法律之上。雖然立法意旨乃期望民眾能共同參與交通秩序的維護工作，進而建立起遵守交通規則的共識；惟原本執法人員即可依科學採證儀器所得違規證據資料舉發違規，民眾檢舉若非採用照片或相關採證器材，若屬動態違規則難以求證，若屬靜態違規尚須執法人員至現場求證舉發，與民眾平時報案實無二致。

三、因酒醉駕駛及計程車加害事件受媒體炒作影響，在修法時均將該兩項違規處以嚴厲之罰則，但對於闖紅燈、超速等同樣嚴重危害交安之行為，罰則未予提高，加上各實務單位對於是項違規並無訂定相關的取締獎勵辦法，很明顯的發現員警對於是項違規的反取締績效偏低，仍無法有效遏止違規行為。

四、第十六條取消自用車在前後兩邊玻璃黏貼不透明反光紙之規定，修正為計程車黏貼不透明反光紙始予以處罰，雖有維持計程車發生治安問題之考量，但不透明反光紙之界定與透明有色隔熱紙之解釋不明，且計程車驗車標準仍維持「不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙」，故如計程車黏貼淺色之隔熱紙，其未達不透明之程度，在認定上恐有事議；而自用車開放為可黏貼不透明反光紙，在路邊臨檢實務上，亦已發生負面影響，如針對白案之路檢勤務，因無

法看清車內，勢需請駕駛降下玻璃，增長臨檢時間與危險性。

- 五、第廿四條汽車駕駛人無正當理由不參加道安講習之處罰並未加列「計程車駕駛人不參加警察機關所召集之春、秋兩季講習」應予處罰之規定，可預見該項講習因無限制力之結果，不參加者勢必愈來愈多，而每次參加者又均為老面孔，故本條未增列計程講習之處罰規定，對業務推動勢必有負面影響。如第十七條汽車不參加臨時檢驗原無處罰規定，修正修文已予增列，對汽車檢驗當有正面意義。
- 六、第廿五條未帶駕照訂有處罰規定，但對領有學習駕照而未隨身攜帶者，卻無處罰規定，明顯是一大漏洞，亦造成執法在取締及認定上的困擾。
- 七、第廿九條有關汽車裝載規定中，第五款原規定聯結車輛之裝載行駛應依規定，故公路局於八十四年二月八日訂有「聯結車開放行駛路線表」，此次取消聯結車之行駛路線限制，勢必造成較小街道之交通問題；而第八十二條一項四款「利用道路放置拖車」仍有處罰規定，顯有矛盾之處，可以行駛，只要不違停車規定，有何不可？
- 八、第卅一條規定小客車行駛公告之專用快速道路應繫安全帶(駕駛及前座)，本條所謂快速公路需經道路主管機關公告，不論本地、外地民眾，無從判定何者為已經公告與否，易造成駕駛混淆，依台灣道路狀況，非快速公路之車速亦極快，不如規定全面繫安全帶，較符合實際，並可大幅提昇交通安全。另有關本條第三項安全部分，尚有執行疑義：
 1. 婦女騎機車背負幼兒、幼童無法戴安全帽，依第二項「附載人員未依規定」處罰，易生民怨。
 2. 依現行安全帽檢驗標準，並無幼童安全帽之檢驗標準，亦即幼童戴用不符合規定安全帽是否應視同未戴？
 3. 交通部於八十六年五月五日函示「如可證明其頭部確無法戴安全帽或無適用之安全帽可資配戴，應不予舉發」。此處所謂證明之取得及效力，顯有疑義，窒礙難行，警政署雖規定駕駛人有上述之主張而未能提出證明者，仍應予舉發，並告知檢據證明申訴免罰，但在執法實務上確有失之過苛之感。
- 九、第五十五條、五十六條違規臨停罰則部分，違規臨停仍維持三百-六百罰鍰，違規停車則僅由三百提高為六日(限期內)，一個未調，一個調幅不夠，對於違規情形較為嚴重的併排違規臨停，罰則反而較低，實無助都市停車秩序之改善。
- 十、第六十條增列各種違規行為不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者，除按各該條所規定罰鍰處罰外，並依第六十三條規定記點。觀諸文義，對上述行為除可舉發「不服指揮稽查」外，尚可就其違規行為予以舉發，但是否排除「處理細則」第廿三條得予逕行舉發內容之限制，仍有爭議。
- 十一、為維持交通順暢，第六十二條第二項規定無人傷亡且車輛尚能行駛之事故，應儘速將車輛位置標繪，移置路邊，此在執法實務上恐有難行之處

- 1.雙方當事人均無標繪工具，如何標繪？
 - 2.儘速之定義為何？
 - 3.因保險理賠問題，需警察到場處理，致影響交通。另本條第一項有關汽車肇事後，駛離現場與逃逸之罰則不同，前者吊扣駕駛三至六個月，後者吊銷駕照，但駛離與逃逸之界定不清，易生爭議。
- 十二、第八十五條之一對於違反高速公路管制規定、超速行駛、違規停車，在道路停放待售(修)車輛，規定得予連續舉發。本條於送立法院審議時，曾有「得經一定之時間或距離間隔」，連續舉發之用詞，但立法院審議時予以刪除，反倒造成執法單位困擾。以違規停車為例，如駕駛人不在場，執勤人員是否可依本條規定，每隔五分鐘舉發一次？故宜有確定之時間限制，否則將失之嚴苛。
- 十三、原處罰條例對於違規行為之舉發與處罰，原無時效之規定，新修正條文第九十條明文規定自行為終了之日起，逾三個月不得舉發，其出發點係為避免久未舉發或裁罰確定久未執行之情形。依警政廳八十六年七月卅日函示，逾三個月不得舉發之旨意，係為規範舉發單位自違規日至投郵日止，須於三個月內完成填掣違反道路交通管理事件之程序，亦即舉發、移送、投郵，需共用三個月期限。本條自實施以來，發現窒礙難行之處如下：
- 1.電腦資料錯誤或車牌辨識錯誤，待退回原舉發單位重新查證、舉發，再移送裁決單位時，已逾三個月期限。
 - 2.裁決單位受理申訴案件後，發文日期至原舉發單僅收受日期有長達二週之欠者；原舉發單位再層轉查證，已逾期限。
 - 3.各裁決單位人手不足，均依受理收件先後，依工作消化量排定應到案日期，待拆封時已逾三個月。
 - 4.另有部分單位發現拆封將屆三個月，乾脆不予處理，待逾期三個月後，以超時限退回原舉發單位；或不予優先處理，待投郵時已逾期。
- 綜合上述三點狀況，致使甚多案件免於處罰，實不符公平、正義原則，解決之道，應增加裁決單位人力，積極消化積案，避免違規者因時效之而逍遙法外。
- 十四、第四十條一項裝用測速雷達感應器之處罰，依最新判例，如僅係接收業者固定照相桿所埋設之發報器之信號者，並未構成違反本條，故今後在執法上要如何認定何者係真正的測速雷達感應器，確有困難；而此判例之結果，勢必使本條規定形同具文，宜列下次修法參考。

伍、結論與建議

新修正處罰條例施行迄今已一年有餘，雖然在執行的過程及相關的制度面並未完善，仍存在有部分的缺失，加之各基層單位仍未重視交通違規取締，而使交通秩序卻未見明顯改善，然而從交通事故死亡人數大幅下降的資料顯示，其對於交通安全的影響，確有其正面的意義與功能，值的予以肯定，特別是在增加騎乘

應戴安全帽的規定，大幅降低了事故的死亡率，也顯見為維護人民生命安全，有必要對於人身的自由進行相當程度限制是有其必要性的，因此若強制規範小客車駕駛及前座乘客均能繫安全帶，增定酒醉駕車自由刑的規定，並針對各項缺失一一檢討修正，再加上實務單位嚴格的執法，相信對於增昇交通安全，改善交通秩序將有更大的助益。

參考文獻

- 1.林進元，連德寬，第四屆運輸安全研討會，交通大學，民國86年11月。
- 2.蔡中志，八十六年道路交通安全與執法研討會，中央警察大學，民國86年6月。
- 3.內政部警政署，八十六年防制交通事故執法工作檢討報告，民國87年2月。
- 4.台北市政府交通局，道路交通管理處罰條例(修正本)，民國86年2月。