

本報告僅供委員參考

道路交通管理處罰條例第 7 條之 1、
第 63 條及第 63 條之 2 條文修正草案
評估報告

法制局 楊盛旺 撰

中華民國 113 年 4 月

道路交通管理處罰條例第 7 條之 1、第 63 條及 第 63 條之 2 條文修正草案評估報告

目 次

摘 要

壹、前言.....	1
貳、草案重點.....	2
參、問題研析與建議.....	3
一、交通新制施行概況及道路交通事故概況.....	3
二、建議維持本條例第 7 條之 1 第 1 項民眾原得以檢舉違規事項 （草案第 7 條之 1 第 1 項）.....	4
三、本草案第 63 條第 1 項修正為限於經當場舉發之案件，可確 認實際駕駛人者，始予記違規點數，可資贊同（草案第 63 條第 1 項）.....	10
四、建議鼓勵被記點駕駛人積極改正不良駕駛行為或習慣，以維 護道路交通安全（草案第 63 條第 4 項）.....	12
五、法案性別與人權影響評估.....	13
肆、結論.....	14
伍、條文對照表.....	15
參考文獻.....	29
附錄一：「道路交通管理處罰條例第 7 條之 1、第 63 條及第 63 條之 2 條文修正草案評估報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形.....	31
附錄二：交通部法案及性別影響評估檢視表.....	40

摘 要

在行人環境及停車或臨時停車問題尚未改善前，經綜合檢討、分析交通事故所涉違規行為態樣，區分不同危險程度，從有效風險控管之角度，全面檢視民眾檢舉及記違規點數相關規定之合理性，同時為兼顧職業駕駛人工作權，及減少因民眾檢舉及記違規點數衍生之爭議，行政院爰擬具道路交通管理處罰條例第7條之1、第63條及第63條之2條文修正草案，於113年3月7日送請本院審議。經本報告研析相關內容，並檢視性別與人權影響評估結果，提出相關建議，俾供本院委員問政及審查法案參考。

道路交通管理處罰條例第7條之1、第63條及第63條之2條文修正草案評估報告

壹、前言

道路交通管理處罰條例（下稱本條例）於民國（下同）¹57年2月5日制定公布，並自同年5月1日施行，其後歷經多次修正，最近一次係於112年5月3日修正公布，並自同年6月30日施行。行政院說明，自第63條所定記違規點數新制施行後，連續3個月死亡人數下降，112年全年死亡人數亦較111年下降，對道路交通安全顯有改善成效。但同時因放寬民眾檢舉項目及增加記違規點數項目，致民眾檢舉停車或臨時停車記違規點數等案件數量暴增，而依第63條第3項前段規定，1年內記違規點數每達12點者，即吊扣駕駛執照2個月，相關職業工會反映已嚴重影響職業駕駛人工作權，亦造成警察機關執法量能龐大負擔，民眾檢舉制度已悖離當初彌補警力不足之立法目的，記違規點數制度亦因道路實際環境配套措施尚未完備，衍生實務執行之問題，爰有檢討修正之必要。

鑑於維護道路交通安全及降低違規案件量須由中央及地方政府從工程、教育、監理、執法等各面向共同進行改善，除「道路交通安全基本法」已於112年12月15日制定公布，並自113年1月1日施行外，政府並將推動制定「行人交通安全設施條例」²，定明各級政府之權責，以落實提供完善、安全之道路通行環境。另各地方政府刻正積極從工程面改善，提供民眾及營業車輛妥適之上、下客貨停車或臨時停

¹ 本報告有關年分之使用，原則以民國紀年表述，惟涉及外國法制或立法例部分，改採西元紀年表述。

² 政院通過「行人交通安全設施條例」草案 建立「以人為本」安全用路環境、加速達成道路交通事故零死亡願景，113年3月7日，行政院網頁，網址：
<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/da325d4d-bafa-40fb-8e9e-eb00c8ff268d>
（最後瀏覽日期：113年3月11日）

車及行人空間，俾期從源頭改善，以降低各類用路人因道路環境未臻完善而產生之交通違規行為。

在行人環境及停車或臨時停車問題尚未改善前，經綜合檢討、分析交通事故所涉違規行為態樣，區分不同危險程度，從有效風險控管之角度，全面檢視民眾檢舉及記違規點數相關規定之合理性，同時為兼顧職業駕駛人工作權，及減少因民眾檢舉及記違規點數衍生之爭議，行政院爰擬具「道路交通管理處罰條例第7條之1、第63條及第63條之2條文修正草案」³（下稱本草案），並於113年3月7日以院臺交字第1135004487號函請本院審議。茲就行政院提案之相關內容進行研析，並就其性別及人權影響評估報告結果加以檢視，提出相關建議，俾供本院委員問政及審查法案參考。

貳、草案重點

本草案計修正 3 條，謹就本報告納入研析與建議修正條文摘錄修正要點如下：

一、就民眾可檢舉之項目，刪除部分可施以勸導不予舉發之違規事項

鑑於本條例對於各類違規行為，係依其情節輕重，處金額不等之罰鍰，在不造成執法機關處理民眾檢舉案件負荷及產生爭議原則下，修正最高罰鍰新臺幣（下同）1,200元以下之違規行為，限縮民眾不得檢舉，爰刪除現行第7條之1第1項第3款「第31條第6項、第31條之1第2項、第3項」、第12款、第15款、第16款及第17款「第56條第1項第3款、第10款」之違規檢舉項目。（草案第7條之1）

³ 立法院第11屆第1會期第5次會議議案關係文書（院總第20號政府提案第11001271號），113年3月13日印發。

二、從嚴認定違規行為記違規點數之方式，限於當場舉發之案件始得記違規點數，排除逕行舉發及民眾檢舉舉發之情形，並修正道路交通安全講習扣抵違規點數之次數。為兼顧道路交通安全與一般民眾權益及職業駕駛人工作權，並解決爭議問題，爰修正現行第63條第1項，限於經當場舉發之案件可確認實際駕駛人者，始予記違規點數；另修正第4項，定明汽車駕駛人得申請自費參加道路交通安全講習扣抵違規點數二點，由現行一年一次增加為一年二次。（草案第63條）

參、問題研析與建議

一、交通新制施行概況及道路交通事故概況

（一）112年6月30日交通新制施行概況

為洗刷臺灣行人地獄惡名，112年4月14日本條例修正案三讀通過，除提高汽、機車未禮讓行人、無照、危險駕駛之罰鍰；也通盤檢討違規記點制度，記點累計期間由半年延長至1年，於1年內記點每達12點，吊扣駕駛執照2個月；同時修正民眾檢舉違規項目從46項增加到59項，恢復可檢舉人行道、行人穿越道等違規臨時停車等，並自112年6月30日施行。

依交通部函報行政院公文及行政院提供數據，前開112年6月30日交通新制施行後，統計112年6月30日至113年3月6日，舉發違規記點件數753萬7,028件，平均每月約90萬件，平均每日約3萬件，約為施行前之6倍，違規記點件數大幅增加係因交通新制施行後增加民眾檢舉及記點項目；另112年6月30日施行後（12個月累計12點吊扣駕照2個月），統計112年6月30日至113年3月6日，記滿12點為16,312人（普通駕駛人14,139人，職業駕駛人2,173人），社會各界反映吊扣駕照已

影響基層司機及一般民眾工作與生計⁴。

(二)112年道路交通事故概況

依交通部113年2月27日公布112年道路交通事故資料⁵，112年道路交通事故件數40萬2,926件，比111年增加2萬7,082件，增幅7.2%；受傷人數為53萬9,535人，比111年增加4萬356人，增幅8.1%；30日死亡人數為3,023人，比111年減少41人，下降1.3%；行人30日死亡人數為380人，比111年減少14人，下降3.6%。依第14期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本（112年至115年）改善目標設定，道路交通事故30日死亡人數每年較前一年至少下降5%⁶；再者，我國111年即逾3千人死於交通事故，交通部112年以來提出多項改善措施，也宣示112年死亡人數下降5%之目標⁷，然依交通部前開公布112年死亡人數較111年僅下降1.3%，明顯未達5%目標值。按交通部部長也曾在112年12月28日該部道安記者會中坦言，112年可能無法達到下降5%之目標，包括他個人還有交通部都應該來檢討⁸。

二、建議維持本條例第7條之1第1項民眾原得以檢舉違規事項（草案第7條之1第1項）

按本草案第7條之1修法說明，本條係86年1月12日公布增訂，並自同年3月1日施行，立法目的係藉由民眾利用適當管道檢舉交通違規，以彌補警力不足。然近年因智慧型手機、行車影像記錄設備普及，

⁴ 交通部113年3月1日交運字第1135002864號函（檢陳道路交通管理處罰條例第7條之1、第63條、第63條之2修正草案總說明及條文對照表各1份，報請鑒核並核轉立法院審議）。

⁵ 蔡亞樺，受傷人數增4萬人 學者批政府做不夠 去年交通事故死亡逾3千人 道安成績未達標，中國時報，113年2月28日，第A5版。

⁶ 交通部，第14期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本，頁45，112年4月。

⁷ 周湘芸，今年降5%交通死亡恐跳票 王國材：我跟交通部都該檢討，聯合報，112年12月28日。網址：

https://udn.com/news/story/7266/7671653?from=udn-referralnews_ch2artbottom（最後瀏覽日期：113年3月14日）

⁸ 同前註。

民眾檢舉交通違規案件劇增，或有特定人針對性跟拍檢舉，致生爭議，已偏離當初增訂本條立法目的，亟須檢討修正。鑑於本條例對於各類違規行為，係依其情節輕重，處金額不等之罰鍰，在不造成執法機關處理民眾檢舉案件負荷及產生爭議之原則下，修正最高罰鍰1,200元以下之違規行為，限縮民眾不得檢舉，爰刪除現行第1項第3款「第31條第6項、第31條之1第2項、第3項」、第12款、第15款、第16款及第17款「第56條第1項第3款、第10款」之違規檢舉項目。

基於以下理由，建議維持本條第1項民眾原得以檢舉違規事項：

(一)建議中央主管機關宜先提出本次修法擬刪除民眾原得檢舉之10類違規項目與道路交通事故所涉違規行為態樣之相關性分析報告，本條修法刪除民眾原得檢舉項目之合理性，容有商榷之處

依交通部於113年3月7日行政院第3895次會議後記者會簡報資料⁹，本次修正本條限縮民眾不得檢舉項目共10類，最高罰鍰1,200元以下之輕微違規行為，包含：1.機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽；2.騎機車手持行動電話；3.汽機車駕駛人手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全；4.倒車未顯示燈光或不注意行人、大型車倒車無人在後指引；5.在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道（包含騎樓）、行人穿越道、快車道臨時停車；6.在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺及消防車出入口五公尺內臨時停車；7.不依順行方向或併排臨時停車；8.在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道（包含騎樓）、行人穿越道、快車道、交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出入

⁹ 113年3月7日行政院會後記者會（第3895次會議），行政院新聞，113年3月7日，網址：<https://www.ey.gov.tw/Page/AF73D471993DF350/ca4047ae-ad72-4c07-92ef-032f3ade116c>（最後瀏覽日期：113年3月14日）

口五公尺內停車；9. 在機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場、或其他公共場所出入口或消防栓前停車；10. 於身心障礙專用停車位違規停車。

按行政院函送本條修法理由說明¹⁰略以民眾檢舉案件數量增加或有特定人針對性跟拍檢舉，致生爭議，已偏離當初增訂本條立法目的，爰刪除上開最高罰鍰1,200元以下之違規行為，民眾不得檢舉。惟查85年12月間三讀通過增訂本條之立法理由係由於警力有限及民眾取巧違規成性，為交通秩序混亂原因之一，民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足外，亦將產生極大之嚇阻效果，且原條文對於違反本條例之行為者均得檢舉，並未限縮民眾得檢舉違規事項。民眾檢舉交通違規除可彌補警察現場攔查人力之不足外，也會對違規行為產生一定程度之嚇阻作用¹¹，對維護道路交通秩序，確保道路交通安全有其助益，亦符本條例(第1條)制定之立法目的。

然本次修法刪除前開10類最高罰鍰1,200元以下輕微違規(微罪)，不再開放民眾檢舉，檢舉違規項目由59項減為49項，以正面表列得檢舉項目方式取而代之，其中如騎機車手持行動電話¹²(第31條之1第2項)(1,000元罰鍰)；併排臨時停車¹³(第55條第1項第4款)(300元以上600元以下罰鍰)等違規行為卻也常見於事故發生之原因，若僅以罰鍰金額1,200元以下定義微罪，排

¹⁰ 同註3。

¹¹ 林昱梅，論行政法上人民舉發之制度與救濟機制，月旦法學雜誌(No. 204)，頁55，101年5月。

¹² 好危險！機車騎士分心「滑手機」與前車追撞「飛出去」，壹新聞，113年2月6日，網址：<https://www.nexttv.com.tw/NextTV/News/Home/Society/2024-02-06/1476359.html>（最後瀏覽日期：113年3月18日）

¹³ 石秀華，高雄特斯拉違規併排臨停 擦撞女騎士摔車害死3歲兒，聯合新聞網，113年1月22日，網址：<https://udn.com/news/story/7320/7726188>（最後瀏覽日期：113年3月18日）

除於原得檢舉項目之列，則未考量前開10類違規行為發生頻率、造成事故因果關係、事故嚴重程度(傷亡人數)等，似有未盡周全之處，建議中央主管機關宜先提出本次修法擬刪除民眾原得檢舉之10類違規項目與道路交通事故所涉違規行為態樣之相關性分析報告。

另本條修正後雖以正面表列民眾得檢舉49項違規項目，然對於其他未規定得檢舉項目之規定，因本條例未規定「不得或禁止」檢舉，民眾理應仍得檢舉，只是其法律效果較為薄弱，例如主管機關或警察機關得視情形處理，例如得不回復檢舉人……等。憲法第22條：「凡人民之其他自由及權利，不妨害社會秩序公共利益者，均受憲法之保障。」與第23條規定：「……自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要者，不得以法律限制之」；反之，若為「不妨害社會秩序公共利益」，其自由及權利均受憲法之保障；且自由權利除前開憲法第23條規定情形外，皆為人民之自由及權利，不得以法律限制之。鑒於人民檢舉在某層面上是為了公共利益、維護社會秩序，由於行政機關人力有限，無法隨時發現人民違規事實，人民檢舉目的，在於協助行政機關發現尚未察覺之違規事實，彌補行政機關執法能力之不足，故人民為公益所為之檢舉，有論者將之稱為公益舉發¹⁴，應受憲法之保障。

綜上，本條修法刪除民眾原得檢舉項目之合理性，容有商榷之處。

¹⁴ 林昱梅，同註11，頁54-55。

(二) 112年事故死亡人數僅下降1.3%，道安成績未達5%目標，本次擬刪除民眾原得檢舉之10類違規項目，交通違規情況恐將惡化，事故發生傷亡風險亦恐將提高，欲使113年所訂之目標得以達成，建議宜以懲罰與鼓勵方式並行，以矯正不良駕駛習慣，確保行人與道路交通安全

按112年12月1日三讀通過制定「道路交通安全基本法」，同年1月15日公布，並自113年1月1日施行，該基本法確立道路交通安全基本政策及推動體制，以期達道路交通事故零死亡願景。其中第19條規定，中央各目的事業主管機關應依國家道路交通安全綱要計畫，訂定年度道路交通安全推動計畫，規劃每年度應辦理之道路交通安全事項。爰此，交通部據以訂定該部113年「道路交通安全推動計畫」¹⁵，並以112(2023)年為基準年，在119(2030)年死亡人數較112(2023)年下降30%，以及行人死亡人數下降50%之總目標下，訂定113年目標為死亡人數較112(2023)年下降5%，以及行人死亡人數下降7%¹⁶。

依交通部公布112年道路交通事故資料¹⁷，其中死亡人數僅下降1.3%，與第14期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本（112年至115年）¹⁸112年設定5%之目標值差距甚大；再者，事故件數及受傷人數均未減少反而顯著增加，事故受傷人數較111年增加4萬餘人，事故件數增加2萬7千多件，交通部表示仍需

¹⁵ 交通部 113 年「道路交通安全推動計畫」，頁 3，交通部，113 年 3 月 1 日。

¹⁶ 「國家道路交通安全綱要計畫」(113 年至 116 年)(核定本)，交通部，頁 1-2，113 年 2 月。

¹⁷ 蔡亞樺，同註 5。

¹⁸ 據洽交通部瞭解，113 年起道安推動機制以「道路交通安全基本法」規範為主，第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本（112 年至 115 年）僅規範 112 年，後續該方案將停止適用。

進一步分析¹⁹。

本次修法擬以前開10類最高罰鍰1,200元以下輕微違規(微罪)，不再開放民眾檢舉，然自112年6月30日交通新制施行以來，僅8個月餘，有學者表示²⁰，儘管部分違規項目一開始造成的影響小，但若不在初期即進行有效管理，後續對交通影響可能越來越大；此外，人行道(含騎樓)、行人穿越道等、交叉路口及公車招呼站10公尺內、併排違規臨時停車及違規停車，均不開放民眾檢舉，僅能透過民眾報案由執法員警到場處理，或有民眾有恃無恐且貪圖一時之便，前開違規臨時停車及違規停車情況恐更加惡化，也常見到因有違規併排臨時停車之車輛，為閃避而遭後方車輛追撞或側撞事故，將增加事故發生風險。

然112年事故死亡人數僅下降1.3%，道安成績未達5%之目標，以及事故發生件數及受傷人數均未減少反有顯著成長，且交通部表示亦仍須進一步分析之情況下，修正本條擬刪除民眾原得檢舉之10類違規項目，交通違規情況恐將惡化，事故發生傷亡風險亦恐將提高，欲使113年所訂之事故死亡人數下降5%、行人死亡人數下降7%之目標得以達成，宜以懲罰與鼓勵方式並行(容後詳建議四)，以導正不良駕駛行為或習慣，確保行人與道路交通安全。爰此，建議保留本條例第7條之1原民眾得以檢舉之59項違規項目，維持執法強度，避免違規情況惡化，事故風險提高；再者，保留人民公益舉發/檢舉權共同監督以維護社會秩序與公共利益，確保整體道路交通安全。

¹⁹ 蔡亞樺，同註5。

²⁰ 周湘芸，交通微罪不記點 11 學者齊反對 提 8 共識 「不以罰鍰金額定義微罪、設檢舉上限」交長：待立院審查討論，聯合報，113 年 3 月 13 日，第 A6 版。

三、本草案第 63 條第 1 項修正為限於經當場舉發之案件，可確認實際駕駛人者，始予記違規點數，可資贊同(草案第 63 條第 1 項)

本草案第 63 條「(第 1 項)汽車駕駛人違反本條例規定，除依規定處罰外，經當場舉發者，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數一點至三點。(第 2 項)前項情形，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記違規點數。(第 3 項)汽車駕駛人於一年內記違規點數每達十二點者，吊扣駕駛執照二個月；二年內經吊扣駕駛執照二次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照。(第 4 項)汽車駕駛人於一年內記違規點數達六點者，得申請自費參加道路交通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數二點；其扣抵，自記違規點數達六點之日起算，一年內以二次為限。」

按行政院函送本條第 1 項之修法理由說明略以，交通違規記點新制於 112 年 6 月 30 日施行後，因同時放寬民眾檢舉項目及增加記違規點數項目，民眾檢舉記違規點數案件數量暴增，依第 3 項前段規定，1 年內記違規點數每達 12 點者，吊扣駕駛執照 2 個月，相關職業工會反映已影響職業駕駛人工作權。

另自逕行舉發記違規點數制度施行以來，產生以下問題，爰有檢討修正之必要：1. 逕行舉發採證照片、錄影無法得知實際駕駛人，致出現不實陳報駕駛人冒名頂替及記違規點數黃牛等亂象；2. 大量逕行舉發記違規點數案件辦理轉歸責作業(本條例第 85 條²¹參照)，已遠超

²¹ 道路交通管理處罰條例第 85 條「(第 1 項)本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。(第 2 項)本條例之處罰，其為吊扣或吊銷車輛牌照者，不因處分後該車輛所有權移轉、質押、租賃他人或租賃關係終止而免於執行。(第 3 項)依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」

出裁罰機關行政量能負荷；3. 因記違規點數制度及後續累計吊扣駕照，除涉及一般民眾駕車權益外，並攸關職業駕駛人駕駛資格及工作權，其違規行為必須從嚴認定，亦須避免及防杜歸責不易實體審查而衍生之亂象。為兼顧道路交通安全與一般民眾權益及職業駕駛人工作權，並解決爭議問題，爰修正第 1 項，限於經當場舉發之案件可確認實際駕駛人者，始予記違規點數；至於逕行舉發及民眾檢舉舉發則不予記違規點數。

車輛若沒有登錄主要駕駛人，有逕行舉發之違規案件時，若有記違規點數，依本條例第 85 條第 1 項²²規定，車主於收到罰單時，可檢附車主身分證資料、歸責之駕駛人資料、罰單，至裁罰單位辦理違規歸責作業。然交通違規記點新制施行後，延長違規記點累計時間及修正部分違規之點數，1 年記 12 點，吊扣駕照 2 個月，有些駕駛人為了避免被吊照，對於逕行舉發違規案件，則將點數歸責至他人身上，更出現記點黃牛現象，提供人頭供違規人歸責，1 點賣 2,000 元至 3,000 元²³。以臺北市為例，違規記點新制施行 4 個月來（112 年 7 月至 10 月），就有將近 20 萬人申請轉移。就有議員質疑，這當中有多少是記點黃牛²⁴。

透過逕行舉發（含科技執法、民眾舉發）案件之照片或影片有可能無法判斷實際違規駕駛人，以至於後續違規記點歸責作業發生不實陳報駕駛人冒名頂替之記點黃牛亂象發生，實已悖離當初立法目的，為從嚴認定違規行為，防杜衍生之記點黃牛亂象，本條第 1 項修正為限

²² 同註 21。

²³ 鄭瑋奇，杜絕記點黃牛、不實歸責 公路局：明年將開發多款稽核程式，自由時報，112 年 12 月 2 日。

²⁴ 朱鳳治 吳其昌，記點制違規滿 12 點將扣照 北市黃牛喊價 1 點轉移收 2 千，公視新聞網，112 年 11 月 28 日，網址：<https://news.pts.org.tw/article/668809>（最後瀏覽日期：113 年 3 月 19 日）

於經當場舉發之案件，可確認實際駕駛人者，始予記違規點數，可資贊同。

四、建議鼓勵被記點駕駛人積極改正不良駕駛行為或習慣，以維護道路交通安全（草案第 63 條第 4 項）

本草案第63條第4項「汽車駕駛人於一年內記違規點數達六點者，得申請自費參加道路交通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數二點；其扣抵，自記違規點數達六點之日起算，一年內以二次為限。」定明汽車駕駛人得申請自費參加道路交通安全講習扣抵違規點數2點，由現行1年1次增加為1年2次，以兼顧記違規點數制度之完善性。

為使113年所訂之事故死亡人數下降5%、行人死亡人數下降7%之目標得以達成，建議宜以懲罰與鼓勵方式並行，以矯正不良駕駛習慣，確保行人與道路交通安全。建議不宜刪除10項最高罰鍰1,200元以下輕微違規項目，保留本條例第7條之1原民眾得以檢舉之59項違規項目，維持執法強度，避免違規情況惡化，事故風險提高；再者，保留人民公益舉發/檢舉權共同監督以維護社會秩序與公共利益，確保整體道路交通安全。

另駕駛人之行為是最直接影響交通安全之因素，交通事故之發生，人為因素占很大部分，在實證資料中也指出交通事故約有90-95%是人為因素所造成。因此駕駛人如能在駕駛時多提高警覺，以及培養良好之駕駛習慣與行為，必能減少交通事故的發生，欲改善交通肇事問題，應從駕駛人之不良駕駛行為著手改善²⁵。

為導正汽車駕駛人不良駕駛行為或習慣，減少違規行為，以維護

²⁵ 黃仲平，張新立，汽車駕駛人錯誤駕駛行為之影響因素探討，碩士論文，交通大學運輸科技與管理學系，99年8月。

道路交通安全，除參加道路交通安全講習，透過教育訓練方式宣導正確用路行為及觀念外，茲建議同時以鼓勵方式，就違規被記點駕駛人，於每30天週期內未再違規者，得以至多扣抵違規點數二點（若僅記違規點數1點時，仍以扣抵至零點為原則）；期間若有繼續發生違規行為者，除中斷30天週期內未再違規之天數，重新計算外，並仍依第1項規定累積記點。此制度之設計，除可顧及現行條文第7條之1人民的檢舉權與執法強度外，亦可兼顧被記點駕駛人工作權及其餘用路人的權益，俾能順利達成113年道安目標²⁶。爰此，建議第4項修正為：「為導正汽車駕駛人不良駕駛行為，有效減少違規行為，得以下列方式扣抵違規點數：一、汽車駕駛人於一年內記違規點數達六點者，得申請自費參加道路交通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數二點；其扣抵，自記違規點數達六點之日起算，一年內以二次為限。二、汽車駕駛人自記違規點數之日起算，於每30天之週期內未再發生違規行為，至多扣抵違規點數二點，並以此類推。期間若有繼續發生違規行為者，除中斷30天週期內未再違規之天數，重新計算外，並仍依第一項規定累積記點。」

五、法案性別與人權影響評估

依行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項第3點規定：「各機關研擬法案，除應遵照『中央行政機關法制作業應注意事項』之規定辦理外，應切實注意下列各款規定：……（四）法案衝擊影響層面及其範圍，包括成本、效益及對人權之影響等，應有完整之評估。（五）除廢止案外，應進行性別影響評估。……」，草案主管機關已填報法案及性別影響評估檢視表（詳如附錄）。

經初步檢視，在性別影響評估部分，本草案內容之執行方式無因

²⁶ 同註16。

性別、性傾向或性別認同不同而有差異，對於性別對象及執行方式並無區別，故就不同性別、性傾向或性別認同者亦不會產生不同結果。在人權影響評估部分，本草案亦無違反公民與政治權利國際公約、經濟社會文化權利國際公約等內容，爰草案符合憲法、國際規範、性別平等政策綱領等要求，並符合憲法有關人民權利之規定、公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約。

肆、結論

本草案內容主要涉及就民眾可檢舉之項目，刪除部分可施以勸導不予舉發之違規事項，從嚴認定違規行為記違規點數之方式，限於當場舉發之案件始得記違規點數，並修正道路交通安全講習扣抵違規點數之次數等。茲就行政院提案相關內容進行研析，並就其性別及人權影響評估報告結果加以檢視，提出相關建議如下，俾供委員於問政及審查法案參考：

- 一、建議維持本條例第 7 條之 1 第 1 項民眾原得以檢舉違規事項。
- 二、本草案第 63 條第 1 項修正為限於經當場舉發之案件，可確認實際駕駛人者，始予記違規點數，可資贊同。
- 三、建議鼓勵被記點駕駛人積極改正不良駕駛行為或習慣，以維護道路交通安全。

伍、條文對照表

行政院函送本院審議之「道路交通管理處罰條例第7條之1、第63條及第63條之2條文修正草案」，共計修正3條。本報告經研析後，建議修正2條（第7條之1、第63條）。茲就相關條文建議修正情形，臚列條文對照表如下：

道路交通管理處罰條例第7條之1、第63條及第63條之2條文

修正草案條文對照表

行政院提案條文	本報告建議條文	現行條文	說明
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： 一、第三十條第一項第二款或第七款。 二、第三十條之一第一項。 三、第三十一條之一第一項。 四、第三十三條第一項第二款、第三款、第六款、第七款、第九款、第十一款至第十五款、第四項或第九十二	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： 一、第三十條第一項第二款或第七款。 二、第三十條之一第一項。 三、<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> 四、第三十三條第一項第二款、第三款、第六款、第七款、第九款、第十一款至第十五	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： 一、第三十條第一項第二款或第七款。 二、第三十條之一第一項。 三、<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> 四、第三十三條第一項第二款、第三款、第六款、第七款、第九款、第十一款至第十五	行政院說明： 一、修正第一項： （一）本條文係八十六年一月十二日增訂，並自同年三月一日施行，立法目的係藉由民眾利用適當管道檢舉交通違規，以彌補警力不足。 （二）近年因智慧型手機、行車影像記錄設備普及，民眾檢舉交通違規案件劇增，或有特定人針對性跟拍檢舉，致生爭議，已

條第七項。 五、第四十二條。 六、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。 七、第四十四條第一項第二款、第二項或第三項。 八、第四十五條第一項第一款、第三款、第四款、第六款、第十款、第十一款、第十三款、第十六款或第二項。 九、第四十七條第一項。 十、第四十八條第一款、第二款、第四款、第五款或第七款。 十一、第四十九條。 十二、第五十三條或第五十三條之一。 十三、第五十四條。 十四、第五十六條第二項。 十五、第六十條	款、第四項或第九十二條第七項。 五、第四十二條。 六、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。 七、第四十四條第一項第二款、第二項或第三項。 八、第四十五條第一項第一款、第三款、第四款、第六款、第十款、第十一款、第十三款、第十六款或第二項。 九、第四十七條第一項。 十、第四十八條第一款、第二款、第四款、第五款或第七款。 十一、第四十九條。 十二、<u>第五十條第二款、第三款。</u> 十三、第五十三條或第五十三條之一。 十四、第五十四	款、第四項或第九十二條第七項。 五、第四十二條。 六、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。 七、第四十四條第一項第二款、第二項或第三項。 八、第四十五條第一項第一款、第三款、第四款、第六款、第十款、第十一款、第十三款、第十六款或第二項。 九、第四十七條第一項。 十、第四十八條第一款、第二款、第四款、第五款或第七款。 十一、第四十九條。 十二、<u>第五十條第二款、第三款。</u> 十三、第五十三條或第五十三條之一。 十四、第五十四	偏離當初增訂本條立法目的，亟須檢討修正。 (三)鑑於本條例對於各類違規行為，係依其情節輕重，處金額不等之罰鍰，在不造成執法機關處理民眾檢舉案件負荷及產生爭議原則下，修正最高罰鍰新臺幣一千二百元以下之違規行為，限縮民眾不得檢舉，爰刪除現行第一款第三項「第三十一條第六項、第三十一條之一第二項、第三十二款、第十五款、第十六款及第十七款」第五十六條第三
---	--	--	---

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，依第七條之二第五項規定辦理。	條。 <u>十五、第五十五條第一項第一款、第二款或第四款不依順行之方向或併排臨時停車。</u> <u>十六、在第五十五條第一項第一款、第二款規定禁止臨時停車之處所停車。</u> <u>十七、第五十六條第一項第三款、第十款及第二項。</u> <u>十八、第六十條第二項第三款。</u> 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	條。 <u>十五、第五十五條第一項第一款、第二款或第四款不依順行之方向或併排臨時停車。</u> <u>十六、在第五十五條第一項第一款、第二款規定禁止臨時停車之處所停車。</u> <u>十七、第五十六條第一項第三款、第十款及第二項。</u> <u>十八、第六十條第二項第三款。</u> 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	款、第十款」之違規檢舉項目。 (四) 另不在民眾得檢舉項目之違規行為，如違規停車或臨時停車之行為，仍可由交通助理人員單獨執行稽查，且民眾亦可透過報案由執法員警到場立即處理，維護交通秩序，尚不致因限縮部分民眾檢舉項目，而降低執法強度。 (五) 現行第十三款、第十四款移列為第十二款、第十三款、第十八款移列為第十四款、第十五款。 二、第二項、第三項未修正；第四項酌作文字修正。 本報告說明：
---	--	--	--

	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，依第七條之二第五項規定辦理。	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<u>本條例</u>第七條之二第五項規定辦理。	基於以下理由，建議維持第一項民眾原得檢舉違規項目： 一、本次修法刪除十類最高罰鍰新臺幣一千二百元以下輕微違規（微罪），不再開放民眾檢舉，檢舉違規項目由五十九項減為四十九項，其中如騎機車手持行動電話；併排臨時停車等違規行為卻也常見於事故發生之原因，若僅以新臺幣一千二百元罰鍰金額以下定義微罪，排除於原得檢舉項目之列，則未考量前開十類違規行為發生頻率、造成事故因果關係、事故嚴重程度（傷亡人數）等，似有未盡周全之處，建議中央主管機關宜先提出本次修法刪除民眾原得檢舉十類違規項目與道路交通事故所涉違規行為態樣之相關性
--	--	--	---

			分析報告；再者，保留人民公益檢舉權以共同監督維護社會秩序與公共利益，確保整體道路交通安全。綜上，本條刪除民眾原得檢舉項目之合理性，容有商榷之處。 二、一百一十二年事故死亡人數僅下降百分之一點三，道安成績未達百分之五之目標，以及事故發生件數及受傷人數均未減少反有顯著成長，且交通部表示亦仍須進一步分析之情況下，本次修法刪除民眾原得檢舉之十類違規項目，交通違規情況恐將惡化，事故發生傷亡風險亦恐將提高，欲使一百一十三年所訂之事故死亡人數下降百分之五、行人死亡人數下降百分之七之目標得以達成，宜以懲罰與鼓勵方式並行，
--	--	--	---

			以矯正不良駕駛習慣，確保行人與道路交通安全。爰此，建議維持第一項民眾原得檢舉違規項目，維持執法強度，避免違規情況惡化，事故風險提高。
第六十三條 汽車駕駛人違反本條例規定，除依規定處罰外，<u>經當場舉發者</u>，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數一點至三點。 前項情形，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記違規點數。 汽車駕駛人於一年內記違規點數每達十二點者，吊扣駕駛執照二個月；二年內經吊扣駕駛執照二次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照。 汽車駕駛人於一年內記違規點數達六點者，得申請自費參加道路交	第六十三條 汽車駕駛人違反本條例規定，除依規定處罰外，經當場舉發者，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數一點至三點。 前項情形，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記違規點數。 汽車駕駛人於一年內記違規點數每達十二點者，吊扣駕駛執照二個月；二年內經吊扣駕駛執照二次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照。 <u>為導正汽車駕駛人不良</u>	第六十三條 汽車駕駛人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數一點至三點。 前項情形，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記違規點數。 汽車駕駛人於一年內記違規點數每達十二點者，吊扣駕駛執照二個月；二年內經吊扣駕駛執照二次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照。 汽車駕駛人於一年內記違規點數達六	行政院說明： 一、修正第一項： (一) 交通記違規點數新制於一百一十二年六月三十日施行後，因同時放寬民眾檢舉項目及增加記違規點數項目，民眾檢舉停車或臨時停車記違規點數等案件數量暴增，依第二項前段規定，一年內記違規點數每達十二點者，吊扣駕駛執照二個月，相關職業工會反映已嚴重

通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數二點；其扣抵，自記違規點數達六點之日起算，一年內以二次為限。	<u>駕駛行為，有效減少違規行為，得以下列方式扣抵違規點數：</u> <u>一、汽車駕駛人</u>於一年內記違規點數達六點者，得申請自費參加道路交通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數二點；其扣抵，自記違規點數達六點之日起算，一年內以二次為限。 <u>二、汽車駕駛人</u><u>自記違規點數之日起算，於每三十天之週期內未再發生違規行為，至多扣抵違規點數二點，並以此類推。期間若有繼續發生違規行為者，除中斷三十天週期內未再違規之天數，重</u>	點者，得申請自費參加道路交通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數二點；其扣抵，自記違規點數達六點之日起算，一年內以一次為限。	影響職業駕駛人工作權。自逕行舉發記違規點數制度施行以來，已產生以下問題，有檢討修正之必要： 1. 逕行舉發採證照片、錄影無法得知實際駕駛人，致出現不實陳報駕駛人冒名頂替及記違規點數黃牛等亂象，悖離立法目的。 2. 大量逕行舉發記違規點數案件辦理轉歸責作業（第八十五條參照），已遠超出裁罰機關行政量能負荷，並累積大量轉歸責逾相當時間待辦理之情形。 3. 因記違規點數制度
---	--	--	---

	<u>新 計 算</u> <u>外，並仍依</u> <u>第一項規</u> <u>定累積記</u> <u>點。</u>	及後續累 計吊扣駕 駛執照，除 涉及一般 民眾駕駛 車輛權益 外，並攸關 職業駕駛 人駕駛資 格及工作 權，其違規 行為必須 從嚴認定， 亦須避免 及防杜不 歸責不 實體審查 而衍生之 亂象。 (二) 綜上，為兼顧道路交 通安全與 一般民眾 權益及職 業駕駛人 工作權，並 解決爭議 問題，爰修 正第一項， 限於經發 場舉發可 之案件，認 實駕駛人 者，始予記 違規點數； 至於逕行 舉發及舉 民眾檢舉 則予記違 規點數。
--	--	---

			(三) 另本條例對於交通安全之違規行為，係規範其應對應之適當且必要之處罰規定(如罰鍰、道路交通安全講習、吊扣或吊銷駕駛執照等)，非當場舉發之違規行為雖不予記違規點數，均仍須依本條例予以處罰，並依其應予講習、吊扣或吊銷相關規定裁罰，不生處罰之漏洞，併予敘明。 二、依記違規點數新制實施實務需要，修正第四項，定明汽車駕駛人得申請自費參加道路交通安全講習扣抵違規點數二點，由現行一年一
--	--	--	---

			次增加為一年二次，兼顧記違規點數制度之完善性。 三、第二項及第三項未修正。 本報告說明： 一、駕駛人之行為是最直接影響交通安全之因素，交通事故之發生，人為因素占很大部分，在實證資料中也指出交通事故約有百分之九十至九十五是人為因素所造成。因此駕駛人如能在駕駛時多提高警覺，以及培養良好之駕駛習慣與行為，必能減少交通事故的發生，欲改善交通肇事問題，應從駕駛人之不良駕駛行為著手改善。 二、為導正汽車駕駛人不良駕駛行為或習慣，減少違規行為，以維護道路交通安全，除參加
--	--	--	--

			道路交通安全講習，透過教育訓練方式宣導正確用路行為及觀念外，建議同時以鼓勵方式，就違規被記點駕駛人，於每三十天週期內未再違規者，得以至多扣抵違規點數貳點（若僅記違規點數壹點時，仍以扣抵至零點為原則）；期間若有繼續發生違規行為者，除中斷三十天週期內未再違規之天數，重新計算外，並仍依第一項規定累積記點。爰修正第四項。 三、此制度之設計，除可顧及現行條文第七條之一人民的檢舉權與執法強度外，亦可兼顧被記點駕駛人工作權及其餘用路人的權益，俾能順利達成一百十三年道
--	--	--	--

第六十三條之二 逕行舉發案件之被通知人為自然人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人者，駕駛人之行為應接受道路交通安全講習或吊扣、吊銷汽車駕駛執照者，處罰被通知人。但被通知人無可駕駛該車種之有效駕駛執照者，依下列規定處罰被通知人： 一、駕駛人之行為應接受道路交通安全講習者，記該汽車違規紀錄一次。 二、駕駛人之行為應吊扣汽車駕駛執照者，吊扣該汽車牌照。 三、駕駛人之行為應吊銷汽車駕駛執照者，吊銷該汽車牌照。 逕行舉發案件之被通知人為非自然人，其為汽車所	(無修正意見)	第六十三條之二 逕行舉發案件之被通知人為自然人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人者，駕駛人之行為應<u>記違規點數</u>、應接受道路交通安全講習或吊扣、吊銷汽車駕駛執照者，處罰被通知人。但被通知人無可駕駛該車種之有效駕駛執照者，依下列規定處罰被通知人： 一、駕駛人之行為應<u>記違規點數</u>或應接受道路交通安全講習者，記該汽車違規紀錄一次。 二、駕駛人之行為應吊扣汽車駕駛執照者，吊扣該汽車牌照。 三、駕駛人之行為應吊銷汽車駕駛執照	安目標。 一、配合修正條文第六十三條，刪除第一項至第三項有關逕行舉發案件記違規點數之規定。 二、第四項未修正。
---	----------------	---	--

有人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人時，駕駛人之行為應接受道路交通安全講習或應吊扣、吊銷汽車駕駛執照者，依前項但書各款規定處罰被通知人。 逕行舉發案件之被通知人為非自然人之租用人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人時，駕駛人之行為應接受道路交通安全講習或應吊扣、吊銷汽車駕駛執照者，依下列規定處罰被通知人： 一、駕駛人之行為應接受道路交通安全講習者，處原違規行為條款之二倍罰鍰。 二、駕駛人之行為應吊扣或吊銷汽車駕駛執照者，處原違規行為條款之三倍罰鍰。 汽車依第		者，吊銷該汽車牌照。 逕行舉發案件之被通知人為非自然人，其為汽車所有人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人時，駕駛人之行為應<u>記違規點數、接受道路交通安全講習或應吊扣、吊銷汽車駕駛執照者</u>，依前項但書各款規定處罰被通知人。 逕行舉發案件之被通知人為非自然人之租用人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人時，駕駛人之行為應<u>記違規點數、接受道路交通安全講習或應吊扣、吊銷汽車駕駛執照者</u>，依下列規定處罰被通知人： 一、駕駛人之行為應<u>記違規點數或應接受道路交通安全講習</u>	
--	--	--	--

一項、第二項規定記違規紀錄於一年內每達三次者，吊扣其汽車牌照二個月。		者，處原違規行為條款之二倍罰鍰。 二、駕駛人之行為應吊扣或吊銷汽車駕駛執照者，處原違規行為條款之三倍罰鍰。 汽車依第一項、第二項規定記違規紀錄於一年內每達三次者，吊扣其汽車牌照二個月。	
---	--	---	--

參考文獻

一、政府出版品

- 1、立法院第 11 屆第 1 會期第 5 次會議議案關係文書（院總第 20 號政府提案第 11001271 號），113 年 3 月 13 日印發。
- 2、行政院 113 年 3 月 7 日院臺交字第 1135004487 號函。
- 3、交通部 113 年 3 月 1 日交運字第 1135002864 號函。
- 4、交通部，交通部 113 年「道路交通安全推動計畫」，113 年 3 月 1 日。
- 5、交通部，「國家道路交通安全綱要計畫」（113 年至 116 年）（核定本），113 年 2 月。
- 6、交通部，第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本，112 年 4 月。

二、書籍

- 1、行政院法規會，行政機關法制作業實務，6 版，109 年 7 月。
- 2、劉厚連，立法技術關鍵指引，五南圖書出版公司，109 年 3 月。

三、期刊論文

- 1、林昱梅，論行政法上人民舉發之制度與救濟機制，月旦法學雜誌（第 204 期），101 年 5 月。
- 2、黃仲平，張新立，汽車駕駛人錯誤駕駛行為之影響因素探討，碩士論文，交通大學運輸科技與管理學系，99 年 8 月。

四、網路資源

- 1、政院通過「行人交通安全設施條例」草案 建立「以人為本」安全

用路環境、加速達成道路交通事故零死亡願景，113 年 3 月 7 日，行政院網頁，網址：<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/da325d4d-bafa-40fb-8e9e-eb00c8ff268d>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 11 日。

2、113 年 3 月 7 日行政院會後記者會（第 3895 次會議），行政院新聞，113 年 3 月 7 日，網址：<https://www.ey.gov.tw/Page/AF73D471993DF350/ca4047ae-ad72-4c07-92ef-032f3ade116c>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 14 日。

3、好危險！機車騎士分心「滑手機」與前車追撞「飛出去」，壹新聞，113 年 2 月 6 日，網址：<https://www.nexttv.com.tw/NextTV/News/Home/Society/2024-02-06/1476359.html>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 18 日。

4、石秀華，高雄特斯拉違規併排臨停 擦撞女騎士摔車害死 3 歲兒，聯合新聞網，113 年 1 月 22 日，網址：<https://udn.com/news/story/7320/7726188>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 18 日。

5、周湘芸，今年降 5%交通死亡恐跳票 王國材：我跟交通部都該檢討，聯合報，112 年 12 月 28 日。網址：https://udn.com/news/story/7266/7671653?from=udn-referralnews_ch2artbottom，最後瀏覽日期：113 年 3 月 14 日。

6、朱鳳治 吳其昌，記點制違規滿 12 點將扣照 北市黃牛喊價 1 點轉移收 2 千，公視新聞網，112 年 11 月 28 日，網址：<https://news.pts.org.tw/article/668809>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 19 日。

**附錄一：「道路交通安全管理處罰條例第 7 條之 1、第 63 條及第 63 條之 2
條文修正草案評估報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形**

時間：113 年 4 月 1 日（星期一）上午 9 時 30 分

地點：立法院法制局 304 會議室

主席：盧組長焜鑫

紀錄：楊盛旺

參加人員：

一、學者專家

成功大學交通管理科學系 鄭永祥教授兼系主任

二、交通部

公共運輸及監理司 趙晉緯專門委員、陳彥政專員

路政及道安司 陳瑋澤科員

公路局監理組 莊清富視察

三、本局出席人員

林研究員鈺琪

吳副研究員欣宜

楊助理研究員蕙如

發言要點：

成功大學交通管理科學系鄭永祥教授兼系主任：

- 一、有關民眾檢舉違規記點的部分應從道路事故降低之風險管理的方式來分析，何為微罪？為何是 1,200 元以下被定為微罪？有關併排臨時停車為何是微罪？建議交通部應該透過大量的道路交通

事故事件數據分析來判定哪些是機率高且嚴重度高的事件，對於嚴重度高但發生機率低的故事，以及嚴重度低但發生機率高的風險事故資料應該有不同推動政策考量，另外對於事故發生機率低且嚴重度低之事故或可至下個階段來處理。目前很多實施民眾檢舉違規記點以來，很多都是以路邊違停為主，這個部分的違規記點也是產生最多民怨的地方。

二、因此目前的違規記點必須處理都市停車之臨停問題，必須要有短時間的暫停車位可供物流車輛、計程車以及供老弱婦孺上下車的停車空間，但時間不能太長約 10 分鐘內(搭配攝影機之科技執法)使其周轉率提高，在每個街廓都要有暫停車位之設計，透過都市設計來協力解決停車問題。交通部可以跟地方政府來共同商議解決找出解法。

三、另有關建議被記點駕駛人若能夠改正不良駕駛行為習慣，於每 30 天之週期末發生違規行為，抵扣違規點數 2 點乙節的理念，本人予以認同，但為何是 30 天作為觀察之週期，必須有一客觀合理的統計分析才能有效保障駕駛人的權益。

參採情形：

一、第一點意見，有關民眾檢舉違規記點的部分，應從道路事故降低之風險管理的方式來分析，為何是罰鍰 1,200 元以下被定為微罪？建議交通部應該透過大量的道路交通事故事件數據分析來判定哪些是發生機率高且嚴重度高的事件等意見，與本報告所提若僅以最高罰鍰金額 1,200 元以下輕微違規定義微罪，排除於原得檢舉項目之列，則未考量該等輕微違規發生頻率、造成事故因果關係、事故嚴重程度(傷亡人數)等，似有未盡周全之處等之論

述方向一致，錄供交通部參考。

二、第二點意見所提有關都市內短暫停車需求之臨時停車位設計等實務執行相關問題，建議交通部可以和地方政府來共同商議解決找出解法，錄供交通部參考。

三、第三點意見係認同本報告增訂本條例第 63 條第 4 項第 2 款鼓勵被記點駕駛人積極改正不良駕駛行為或習慣之制度，且交通部代表於座談會說明本報告上開建議是該部本次修法沒有思考到的方向，將請公路局思考實務執行面如何操作。另本來參加道路交通安全講習也是處罰的規定，本報告認為應該加上鼓勵的誘因才能讓違規被記點駕駛人有主動積極改正不良駕駛行為或習慣之動機，希望同時以處罰與鼓勵並行方式來矯正不良駕駛習慣；另未再發生違規之週期，若訂的太長、太短都不宜，太長會失去鼓勵的誘因，太短會無處罰效果。連續 30 天都不再違規亦非容易達成，也讓駕駛人多一個主動改正不良駕駛習慣之選擇，以達道路交通安全之目的。

交通部公共運輸及監理司趙晉緯專門委員：

一、112 年 6 月 30 日新修正道路交通管理處罰條例部分條文施行後，對道路交通安全係有改善成效。但同時因放寬民眾檢舉項目及增加記違規點數項目，致民眾檢舉停車或臨時停車記違規點數等案件數量暴增，而 1 年內累計達 12 點即吊扣駕駛執照，各界反映已嚴重影響職業駕駛人工作權，並造成警察機關執法量能龐大負擔。鑑於民眾檢舉已悖離當初彌補警力不足之立法目的，而違規記點亦因道路實際環境配套措施尚未完備衍生實務問題，有檢討修正之必要。

- 二、在行人環境及停車或臨時停車問題尚未改善前，經綜合檢討、分析交通事故所涉違規行為態樣，區分不同危險程度，從有效風險控管之角度，全面檢視民眾檢舉及記違規點數相關規定之合理性，同時為兼顧職業駕駛人工作權，及減少因民眾檢舉及記違規點數衍生之爭議，本部廣納社會各界意見檢討修法，爰擬具本草案。
- 三、本次記點制度之修正，因逕行舉發採證照片或錄影無法得知實際駕駛人，致實務上出現不實陳報駕駛人冒名頂替及記點黃牛等亂象。考量違規記點累計吊扣駕駛執照，除涉及一般民眾駕駛車輛權益外，並攸關職業駕駛人駕駛資格及工作權，其違規行為必須從嚴認定，亦須避免及防杜歸責不易實體審查而衍生之亂象，故鑑於因道路實際環境配套措施尚未完備衍生實務問題，為取得道安與人民權益的平衡點，本部參酌社會各界意見，以工程改善手段先替代監理執法手段，在行人環境及停車或臨時停車問題尚未改善前，研擬本次修正違規記點項目及執行方式。
- 四、有關民眾檢舉項目，因道路交通管理處罰條例之違規態樣眾多，無法逐一分析篩選，而本次採 1,200 元以下輕微違規不開放檢舉，係考量其皆係屬於較輕微之違規，這些項目亦屬事故風險較低之項目，如違規停車或臨時停車等靜態違規雖屬常見影響交通秩序之違規行為，但相較於其他動態違規致生之事故，其所致生之事故風險相對較低。死亡事故主要肇因為未依規定停讓、未依規定轉彎或變換車道、未依規定減速、闖紅燈、未保持安全距離或間隔、未依標誌標線指示等違規行為，相關動態違規並不在本次擬修法刪除的範圍，民眾仍可檢舉。

五、本次修法係以工程改善手段先替代監理執法手段，相關修法係屬在人行環境及停車問題改善優化前之權宜措施，本部及內政部並將持續會同及促請地方政府務必依轄內道安防制需求，從源頭改善道路交通環境。

參採情形：

一、第一點及第二點意見係交通部就本條例本次檢討修正之必要性再予說明，錄供參考。

二、第三點意見係交通部重申本次修正記點制度之緣由，錄供參考。

三、第四點意見所提有關本條例之違規態樣眾多，無法逐一分析篩選，而本次採 1,200 元以下輕微違規不開放檢舉，係考量其皆係屬於較輕微之違規，這些項目亦屬事故風險較低之項目，如違規停車或臨時停車等靜態違規雖屬常見影響交通秩序之違規行為，但相較於其他動態違規致生之事故，其所致生之事故風險相對較低部分，按該部說明仍未能提出前開擬不再開放檢舉之 1,200 元以下輕微違規行為與交通事故所涉違規行為態樣之相關性分析報告（前開輕微違規行為發生頻率、造成事故因果關係、事故傷亡嚴重程度等），僅以違規停車或臨時停車為例，定性說明其所致生之事故風險相對較低，尚無具體數據予以支持，爰仍維持本報告第 7 條之 1 第 1 項民眾原得檢舉違規項目。

四、第五點意見所提交通部及內政部將持續會同地方政府依轄內道安防制需求，從源頭改善道路交通環境，錄供參考。

林研究員鈺琪：

一、草案第 7 條之 1 第 1 項部分

針對微罪不記點與限縮檢舉，除引發路權團體不滿外，亦有學者提出，以罰鍰金額來定義微罪，沒有科學根據，應改由違規頻率、嚴重度、可控性分析來定義。本報告也指出，在未考量違規行為發生頻率、造成事故因果關係、事故嚴重程度(傷亡人數)等情形下，刪除民眾原得檢舉項目之合理性，容有商榷之處。爰建議維持民眾原得檢舉違規項目，以維持執法強度，避免違規情況惡化，敬表贊同。

二、本報告建議條文第 63 條第 4 項部分

就本報告建議條文文義觀之，扣抵違規點數方式係以第 2 款規定先予計算扣點，之後才有第 1 款規定適用情形。依違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 2 條第 5 項及第 6 項規定，依各該違規情形記違規點數 1 點、2 點、3 點或有同條第 7 項、第 8 項情形再加計 1 點。本報告建議「於每 30 天之週期內未再發生違規行為，扣抵違規點數 2 點」，若僅記違規點數 1 點時，剩下的負 1 點可否作為未來扣抵之用？宜先予釐清。若不能做為未來扣抵之用，建議條文宜修正為「於每 30 天之週期內未再發生違規行為，『至多』扣抵違規點數 2 點」較為周妥，敬請再斟酌。

參採情形：

一、第一點意見，贊同本報告之建議。

二、第二點意見，按本報告建議增訂本條例第 63 條第 4 項第 2 款係汽車駕駛人自記違規點數之日起，為鼓勵駕駛人主動積極改正不良駕駛行為或習慣而增訂之扣抵點數規定，每 30 天之週期內未再發生違規行為，若僅記違規點數 1 點時，仍以扣抵至零點為原則，且不能做為下次扣抵之用，爰參採本點意見修正為：「於每 30 天之週期內未再發生違規行為，『至多』扣抵違規點數 2 點」。

吳副研究員欣宜：

針對草案第 7 條之 1 之修正，本報告以草案未考量各該違規行為發生頻率、造成事故因果關係、事故嚴重程度（傷亡人數）等，逕將最高罰鍰新臺幣（下同）1,200 元以下之違規行為定義為微罪，排除於民眾得檢舉項目之外，似有未盡周全之處，爰建議維持現行條文，俾保留人民公益檢舉權以共同監督維護社會秩序與公共利益，確保整體道路交通安全，固非無見。惟仍有下述 2 點意見供參：

- 一、法定罰鍰金額額度本即對應違規行為樣態，是標定 1,200 元罰鍰金額作為違規樣態輕重與否之界線，法理尚無違誤；至於本報告所舉 1,200 元罰鍰金額以下之違規行為者，仍有併排臨時停車等常見於事故發生之原因，其所指謫實乃併排臨時停車等屬較嚴重違規行為態樣，不應僅處罰 1,200 元以下，與本次修法核當二事。
- 二、保留人民公益檢舉權，是否即能確保整體道路交通安全，仍屬有疑。蓋徒法不足以自行，大量輕微違規行為之檢舉案件將更壓縮執法機關既有之處理量能，非無造成嚴重違規行為更不易遭取締遏止之可能，道路交通是否將更安全，實屬未定。

參採情形：

- 一、第一點意見所提如併排違規臨時停車等屬較嚴重之違規行為態樣，不應僅處 1,200 以下罰鍰，建議主管機關考量提高罰鍰部分，依交通部代表於座談會說明，民眾對於提高罰鍰較為敏感，且提高罰鍰對於改善道路交通安全有否助益及對於導正駕駛人之不良駕駛行為有否關聯，仍有待討論，爰錄供主管機關參考。
- 二、第二點意見所提有關人民公益檢舉權，是否即能確保整體道路交通安全，輕微違規行為檢舉之處理與嚴重違規行為取締間，二者

如何權衡等部分，交通部代表於座談會表示，我國檢舉交通違規源自 85 年 12 月間立法院三讀通過，國外也有相關檢舉制度，目前若要廢除檢舉制度似也不太可能，刪除檢舉違規項目也必須審慎，爰錄供主管機關參考。

楊助理研究員蕙如：

- 一、本報告第 4 頁至第 8 頁以道安成績未達目標，建議仍維持民眾仍得以檢舉違規事項。綜整相關團體支持本次行政院提案理由為：
(一)車位不足及道路設計不良等配套措施不足所致的違規行為，全由職業駕駛承擔並不公允；(二)交通新制上路期間記滿 12 點吊扣駕照已影響到職業駕駛之憲法所保障工作權；(三)科技執法或是民眾檢舉項目，多半只拍到車牌無法確知是誰在駕駛，無法確切對駕駛記點；(四)記點制度實施後案量增加，警力不堪負荷。前揭第 3 點，可透過本條例第 63 條第 1 項修正為限於經當場舉發之案件，始予記違規點數來解決；另有關第 1 點車位不足部分，可仿效日本規劃增加營業車專用臨停車格。至於記點制度影響職業駕駛工作權之部分，參照先進國家及鄰近的日本，我國違規記點的規定並沒有較其他國家更嚴格，其記點累計的時間長度我國為 1 年，亦短於許多國家的 2 年(或以上)之累計時間，若僅以維護職業駕駛之工作權，因而全面取消所謂的微罪記點檢舉，恐造成行人為閃躲臨停或併排停車的車輛而被迫走於車道較中間處，非但對交通安全恐有負面影響，更無法洗刷行人地獄之惡名。
- 二、路權團體反對微罪不記點，其中一主要理由為違停、併排停車等可能擠壓機車等弱勢用路人空間，進而導致與大型車爭道增加事

故風險；尤其「於身心障礙專用停車位違規停車」列入不開放檢舉，連身障者權益也被犧牲；此外，記點制度本係以處罰累犯為目的，檢舉違規是弱勢用路人所能採取自我救濟的最後手段，目的是制衡違規行為。爰建議草案刪除將「於身心障礙專用停車位違規停車」列入不開放檢舉項目，維持現行法之得檢舉情形，以符合保障弱勢者路權之意旨。

三、任何交通事故之發生都有因果關係，是否能用現行罰鍰金額之高低直接判斷違規輕重及影響？不無疑義。按罰款金額來定義所謂的「微罪」，背後牽涉兩個問題。其一是罰責跟事故的嚴重程度是否對等；其二是罰款影響的是效率或是安全。觀諸現行道路交通管理處罰條例，同樣是記1點，有些違規行為罰300至600元，有些罰600至1,200元，有些則是罰1,000元，不同罰鍰金額的違規項目若一概取消記點，其標準主管機關宜予說明。

參採情形：

一、第一點意見所提如車位不足，可仿效日本規劃增加營業車專用臨停車格，錄供主管機關參考；另所提若僅以維護職業駕駛之工作權，因而全面取消所謂的微罪記點檢舉等，係贊同不應全面取消所謂之微罪記點檢舉，錄供參考。

二、第二點意見所提有關將「於身心障礙專用停車位違規停車」列入不開放檢舉項目，然為保障弱勢者路權，應維持現行得檢舉部分，與本報告建議方向並無不同，錄供參考。

三、第三點意見所提以罰款金額來定義所謂的「微罪」等建議，錄供主管機關參考。

散會：上午10時35分

附錄二：交通部法案及性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

108.10.01 生效

填表日期： 113 年 3 月 6 日			
填表人姓名： <u>陳彥政</u> 職稱： <u>技正</u> 電話： <u>02-23492168</u> e-mail： <u>cebest@motc.gov.tw</u> 身分： ☒ 業務單位人員 ☐ 法制單位人員 ☐ 其他，請說明：_____			
法案已於研擬初期 ☒ 徵詢性別諮詢員之意見，或 ☐ 提報各部會性別平等專案小組（會議日期：____年____月____日）			
性別諮詢員姓名： <u>陳艾懃</u> 服務單位及職稱： <u>中央警察大學交通學系助理教授</u> 身分：符合本表填表說明第三點第(一)、(五)款（如係提報各部會性別平等專案小組者，免填）			
填 表 說 明			
一、行政院所屬各機關主管法律案報院審查，應依「行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項」及「中央行政機關法制作業應注意事項」規定辦理。 二、除廢止案（及配合行政院組織改造整批處理、單純訂修之法律案）外，皆應依據本表進行「法案及性別影響評估」。 三、建議各單位於法案研擬初期，即應徵詢性別諮詢員（至少 1 人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。性別諮詢員應符合下列資格之一（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開法案草案）： （一）現任臺灣國家婦女館「性別主流化人才資料庫」專家學者（公、私部門均可）。（人才資料庫網址： http://www.taiwanwomencenter.org.tw/ ） （二）現任或曾任行政院性別平等會民間委員。 （三）現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。 （四）曾任各機關性別平等專責人員（性平業務至少占所辦業務 7 成以上）累積滿 2 年者，或曾任性別平等兼辦人員（性平業務至少占所辦業務 3 成以上）累積滿 3 年者。 （五）曾辦理或協助各機關「法案及性別影響評估檢視表」填寫作業，且經行政院性別平等處「性別影響評估案例分享專區」收錄至少 1 案者。 四、法案研擬完成後，應併同本表送請性別平等專家學者進行程序參與（至少預留 1 週之填寫時間），參酌其意見修正法案內容，並填寫「玖、性別影響評估結果」後通知程序參與者。			
壹、法案名稱	道路交通管理處罰條例第七條之一、第六十三條、第六十三條之二修正草案		
貳、主管機關	交通部	主辦機關	交通部
參、法案內容涉及領域：		勾選（可複選）	
3-1 權力、決策、影響力領域		V	
3-2 就業、經濟、福利領域			
3-3 人口、婚姻、家庭領域			
3-4 教育、文化、媒體領域			

3-5 人身安全、司法領域	
3-6 健康、醫療、照顧領域	
3-7 環境、能源、科技領域	
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述法案涉及領域）	

肆、問題界定與訂修需求

項 目		說 明	備 註
4-1 問題界定	4-1-1 問題描述	民眾檢舉制度已悖離當初彌補警力不足之立法目的，記違規點數制度亦因道路實際環境配套措施尚未完備衍生實務問題，相關社會爭議亟需解決。	簡要說明所面臨問題之梗概。
	4-1-2 執行現況及問題之分析	一、近年因智慧型手機、行車影像記錄設備普及，民眾檢舉交通違規案件劇增，或有特定人針對性跟拍檢舉，致生爭議，已偏離當初增訂本條立法目的，亟須檢討修正。 二、另交通記違規點數新制於一百一十二年六月三十日施行後，因同時放寬民眾檢舉項目及增加記違規點數項目，民眾檢舉停車或臨時停車記違規點數等案件數量暴增，依本條例第六十三條第三項前段規定，一年內記違規點數每達十二點者，吊扣駕駛執照二個月，相關職業工會反映已嚴重影響職業駕駛人工作權，並衍生相關問題如下： - 逕行舉發採證照片、錄影無法得知實際駕駛人，致出現不實陳報駕駛人冒名頂替及記違規點數黃牛等亂象，悖離立法目的。 - 大量逕行舉發記違規點數案件辦理轉歸責作業（本條例第八十五條參照），已遠超出	- 業務推動執行時，遭遇問題之原因分析。 - 說明現行法規是否不足、須否配合現況或政策調整。

		裁罰機關行政量能負荷，並累積大量轉歸責逾相當時間待辦理之情形。 3. 因記違規點數制度及後續累計吊扣駕駛執照，除涉及一般民眾駕駛車輛權益外，並攸關職業駕駛人駕駛資格及工作權，其違規行為必須從嚴認定，亦須避免及防杜歸責不易實體審查而衍生之亂象。	
4-2 訂修需求	4-2-1 解決問題可能方案	一、鑑於本條例對於各類違規行為，係依其情節輕重，處金額不等之罰鍰，在不造成執法機關處理民眾檢舉案件負荷及產生爭議原則下，修正最高罰鍰新臺幣一千二百元以下之違規行為，限縮民眾不得檢舉。 二、記違規點數部分，限於經當場舉發之案件可確認實際駕駛人者，始予記違規點數；至於逕行舉發及民眾檢舉舉發則不予記違規點數，另定明汽車駕駛人得申請自費參加道路交通安全講習扣抵違規點數二點，由現行一年一次增加為一年二次，兼顧記違規點數制度之完善性。	請詳列解決問題之可能方案及其評估（涉及性別平等議題者，併列之）。
	4-2-2 訂修必要性	為減少浮濫檢舉及冒名記違規點數等亂象，並確保警察機關執法品質及提昇監理機關行政效率，有其必要性。	請說明最終必須訂修法案以解決問題之理由；如有立委提案，並請納入研析。
4-3 配套措施及相關機關協力事項		一、本條例完成修正後，內政部警政署即可請各警察機關依規定辦理民眾檢舉項目。	配套措施諸如人力、經費需求或法制整備等；相關機關協力事項請予詳列。

	二、另本條例修正後，相關子法須配合一併修正，如違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則等。	
伍、政策目標	消弭道路實際環境措施尚未完備所衍生之實務問題。	簡要說明政策取向。
陸、徵詢及協商程序		
項 目	說 明	備 註
6-1 法案主要影響對象	全體駕駛人。	請說明法案內容主要影響之機關(構)、團體或人員。
6-2 對外意見徵詢	本次修正已多次邀集民間團體蒐集意見。	1. 請說明對社會各界徵詢意見及與相關機關(構)、地方自治團體協商之人事時地。 2. 徵詢或協商時，應敘明其重要事項、有無爭議、相關條文、主要意見、參採與否及其理由(含國際參考案例)，並請填列於附表；如有其他相關資料，亦請一併檢附。
6-3 與相關機關(構)及地方自治團體協商	本次修法業經本部於112年11月2日、6日7日、113年3月4日邀集相關單位研商確認政策方向。	3. 對社會各界徵詢意見，應落實性別參與，如有相關參與者性別統計資料，請一併檢附。
柒、成本效益分析及對人權之影響：		
項 目	說 明	備 註
7-1 成本	本次修法僅產生配合子法修正之行政作業成本，法規施行後可大量減輕行政機關作業成本。	1. 關於成本及效益，指政府及社會為推動及落實法案必須付出之代價及可能得到之效益。
7-2 效益	一、消弭道路實際環境措施尚未完備所衍生之實務問題。 二、改善行政機關作業負擔。	2. 得量化者應有明確數字，難以量化者亦應有詳細說明。

7-3 對人權之影響	7-3-1 憲法有關人民權利之規定	本次修法未侵害憲法有關人民權利之規定。	請檢視法案是否符合憲法有關人民權利之規定及司法院解釋。
	7-3-2 公民與政治權利國際公約	本次修法未侵犯公民與政治權利國際公約所保障之人權。	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國人權事務委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。
	7-3-3 經濟社會文化權利國際公約	本次修法未侵犯經濟社會文化權利國際公約所保障之人權。	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國經濟社會文化權利委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。

捌、性別影響評估：以下各欄位除評估法案對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。

評估項目	評估結果	備註
8-1 從性別統計及性別分析，確認與法案相關之性別議題	一、經統計 112 年度違反道路交通管理處罰條例檢舉件數：男性為 2,503,307 人，佔比 56.2%，女性為 1,950,695 人，佔比 43.8%，其中涉本次修法排除民眾檢舉項目中，男性為 1,284,238 人，佔比 58.2%，女性為 923,891 人，佔比 41.8% 二、另統計 112 年違反道路交通管理處罰條例件數，男性為 12,677,361 人，佔比 61.6%，女性為 7,906,435 人，佔比 38.4%，其中涉本次修法排除記點部分(非當場攔停)，男性為 10,516,828 人，佔比為 59.5%，女性為 7,171,617 人，佔比為 40.5%。	1. 請蒐集與法案相關之性別統計既有資料，並進行性別分析。請參閱行政院性別平等會「性別平等研究文獻資源網 (https://www.gender ey.gov.tw/research/)」、「重要性別統計資料庫」(https://www.gender ey.gov.tw/gecdb/)、各部會性別統計專區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(https://gec ey.gov.tw)。 2. 前開性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析(例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性)，探究在各因素交織影響

	三、本案所涉對象不因性別、性傾向、性別特質及性別認同者而有不同之處理方式，針對不同年齡、族群、地區、障礙情形等之處理方式亦同。	下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。 3. 請根據前開性別統計及性別分析，確認並說明法案相關之性別議題。 4. 如既有性別統計及分析資料不足，請提出需強化之處及其建置方法。
8-2 落實性別平等相關法規與政策之內涵	本次修法對男女駕駛人係一視同仁，並無就性別不同做差異性處理，相關性別統計，且修法所涉之族群之相關性別比例與修法前相當，並無顯著差異，爰就法規屬性而言，尚無涉性別議題。	1. 法案若涉及下列情形，本欄位不得填列無關： (1) 內容係以特定性別、性傾向或性別認同者為規範對象。 (2) 內容涉及一般社會認知既存之性別偏見。 (3) 「8-1」欄所填列之性別統計資料顯示性別比例差距過大。 2. 請依「8-1」欄所確認之性別議題，說明其與下列第3點所列性別平等相關法規與政策之相關性。 3. 本欄位所指性別平等相關法規與政策，包含消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）及其一般性建議、性別平等政策綱領及各機關有關促進性別平等相關之法規、政策、白皮書或計畫等。 4. 落實前開相關法規與政策之常見態樣及案例： (1) 採行一定方式去除現行法規及其執行所造成之差別待遇，提供較為弱勢之一方必要之協助，以促進其實質地位之平等。 例如：為落實 CEDAW 第 11 條消除在就業方面對婦女之歧視，刪除禁止女性於夜間工作等限制女性工作權之規定，並增訂雇用人應提供必要之夜間安全防護措施。 (2) 消除或打破性別刻板印象與性別隔離，以消弭因社會文化面向所形成之差異。 例如：為促進媒體製播內容符合性別平等精神，規範節目或廣告內容

		不得有性別歧視之情形。 (3)提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源，提升其參與社會及公共事務之機會。 例如 1：為協助因家庭因素離開職場之婦女，能重返職場，提升婦女勞動參與，規範二度就業婦女為政府致力促進就業之對象。 例如 2：為提升女性參與公共事務之機會，擴大參與管道，對涉及諮詢及審議性質之機制，規範其成員任一性別比例不得少於三分之一。 5. 請優先將有助落實上開內容之部分納入法案相關條文規定、授權命令或未來業務執行事項，並於本欄位提出說明。
玖、性別影響評估結果 請機關填表人依據「填表說明四」辦理【第二部分、性別影響評估程序參與】，再續填下列「玖、性別影響評估結果」。		
9-1 評估結果之綜合說明		
9-2 參採情形	9-2-1 說明採納意見後之調整情形（含法案、授權命令或業務執行之修正等）	委員建議日後相關會議宜統計不同性別者之參與情形，或於邀集時考量針對決策或受益對象中較少數性別群體邀請其出席會議以確保不同性別者之意見得以反應，將納入委員意見於日後相關會議辦理。
	9-2-2 說明未參採之理由或替代規劃	委員建議補充民間團體與參與者性別統計資料部分，因出席者為團體代表，且討論事項不涉及性別議題，本部未有特別統計不同性別者參與情形。
9-3 通知程序參與之專家學者法案評估結果（請填寫日期及勾選通知方式，請勿空白）： 已於 113 年 3 月 6 日將「評估結果」以下列方式通知程序參與者審閱 ☐傳真 ☒ e-mail ☐郵寄 ☐其他		
拾、法制單位復核（此欄空白未填寫者，將以不符形式審查逕予退件。） 10-1 法案內容： ☐提經法規會討論通過 ☒已會法制單位表示意見 10-2 徵詢及協商程序： ☒已徵詢及協商法案主要影響對象 ☒已適當說明與回應徵詢及協商對象所提之主要意見		

10-3 對人權之影響：	☒ 已由法規會具人權專長委員、曾受人權教育訓練之參事、其他高階人員或委請之人權學者專家檢視
10-4 訂修程序：	☒ 本檢視表已完整填列
復核人姓名及職稱：	許博閔專員

【第二部分－性別影響評估程序參與】：本部分由性別平等專家學者填寫

拾壹、程序參與之性別平等專家學者應符合下列資格之一： ■1. 現任臺灣國家婦女館網站「性別主流化人才資料庫」專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員（人才資料庫網址：http://www.taiwanwomencenter.org.tw/）。 ☐2. 現任或曾任行政院性別平等會民間委員。 ☐3. 現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。	
（一）基本資料	
11-1 程序參與期程或時間	113 年 3 月 6 日 至 113 年 3 月 7 日
11-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	陳艾懃，助理教授，中央警察大學交通學系 專長領域：土木工程、鋪面工程、交通工程、性別影響評估
11-3 參與方式	☐ 法案研商會議 ☐ 性別平等專案小組 ☒ 書面意見
（二）主要意見（若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填 11-4 至 11-7 欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）	
11-4 正當程序中性別參與之合宜性	據機關所提供資料，本次修正過程中多次邀集民間團體與相關單位進行討論，但未說明性別參與情況，如有相關參與者性別統計資料，請一併檢附；若因未蒐集而無法提供，建議日後辦理時宜統計不同性別者之參與情形，或於邀集時考量針對決策或受益對象中較少數性別群體邀請其出席會議以確保不同性別者之意見得以反應。
11-5 從性別統計及性別分析，確認與法案相關之性別議題之合宜性	已提供受影響群體之性別統計資料，其比例與一般認知中之駕駛人比例相近，應無明顯性別差距。另亦已說明本次修訂內容無性別針對性，且潛在受益（影響）者包含全體用路人，故認定無涉性別議題應為合宜。
11-6 落實性別平等相關法規與政策之內涵之合宜性	已說明本次修訂之實益，因本次修訂內容無性別針對性，且潛在受益（影響）者包含全體用路人，對不同性別用路人之實施方式亦無差異，故認定無涉性別議題應為合宜。

11-7 綜合性檢視意見	1. 此次修訂係針對處罰條例中關於民眾檢舉與違規記點相關作法，雖涉及人民之權利義務，但其修訂內容非針對特定性別、性傾向或性別認同者，且其實施方式與影響亦不因對象性別、性傾向或性別認同而有差異，故評定本法案未涉及性別議題應為合宜。 2. 機關已依本表各項檢視法規修訂內容，評估合宜。
(三) 參與時機及方式之合宜性	於草案修正後以電子郵件取得參與同意、提供文件與進行意見交換，參與時機及方式合宜。
本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之法案。 (簽章，簽名或打字皆可) <u>陳艾懃</u>	

陸、徵詢及協商程序之附表

重要事項	有無爭議	相關條文	相關機關(構)、團體或人員之主要意見	參採與否及其理由 (含國際參考案例)
1. 112 年 11 月 6 日、7 日計程車公(工)會及貨車公(工)會座談	☒ 有 ☐ 無	第 7 條之 1、第 63 條、第 63 條之 2	1. 應檢討民眾檢舉項目 2. 道路停車及卸貨空間不足，致計程車上下客及貨車卸貨違規臨時停車，應廢除相關記點規定。	已參採。
2. 113 年 3 月 4 日「違規記點及民眾檢舉之檢討」座談會	☒ 有 ☐ 無	第 7 條之 1、第 63 條、第 63 條之 2	1. 應提供完善道路交通環境及道路合理臨停與停車空間。 2. 因道路環境因素導致違規臨停及停車而致機車駕駛人有未依規定行駛車道之情形，應考量在記點範圍外。	已參採
3.	☐ 有 ☐ 無			
4.	☐ 有 ☐ 無			
5.	☐ 有 ☐ 無			

--	--	--	--	--

註：為茲簡明，「相關條文」欄位中，各條、項、款、目等，分以下列方式表達：條→§（條號以阿拉伯數字表達）、項→I（羅馬符號）、款→(1)（括弧內置阿拉伯數字）、目→（圓圈內置阿拉伯數字），目以下則以「之○（阿拉伯數字）」表達。