

立法院法制局專題研究報告

編號：1844

本報告僅供委員參考

道路交通違規罰鍰收入分配運用  
相關問題研究

法制局 楊盛旺 撰

中華民國 115 年 5 月



# 道路交通違規罰鍰收入分配運用 相關問題研究

## 目 次

摘要

|   |    |
|---|----|
| 壹、 前言.....  | 1  |
| 貳、 國外道路交通違規罰鍰收入分配運用簡介 .....                               | 2  |
| 一、英國.....   | 2  |
| 二、日本.....   | 4  |
| 三、美國.....   | 5  |
| 參、 我國道路交通違規罰鍰收入分配運用相關規定 .....                             | 7  |
| 一、法源依據.....   | 7  |
| 二、違反本條例之行為，其移送處罰機關之規定 .....                               | 7  |
| 三、違反本條例之罰鍰，其分配比例之規定 .....                                 | 8  |
| 四、獲分配之罰鍰收入，其運用之規定 .....                                   | 11 |
| 肆、 問題研析與建議.....   | 11 |
| 一、各處罰機關獲分配之罰鍰收入，建議其運用等事項仍應予<br>明確規範，以符明確性原則 .....         | 11 |
| 二、警政署所屬專業警察機關分配之罰鍰收入支應項目等事項<br>，建議仍應予明確規範 .....           | 12 |
| 三、各縣市分配之罰鍰收入作為改善道路交通之項目，建議應<br>先予檢討調整，並增訂相關執行監督考核機制 ..... | 13 |
| 四、罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比<br>例、裁罰基準等事項，建議提升至法律位階予以規範 .. | 15 |
| 五、建議參酌日本作法，研議通盤檢討道路交通違規罰鍰收入                               |    |

|  |    |
|--|----|
| 分配及運用制度，以符罰鍰收入專款專用於地方改善交通<br>所需.....                   | 16 |
| 伍、 結論.....   | 18 |
| 參考文獻.....  | 20 |
| 附錄：「道路交通違規罰鍰收入分配運用相關問題研究」專題研究報<br>告（初稿）座談會紀錄及參採情形..... | 24 |

## 摘 要

根據報載，近期民眾對道路交通違規罰單討論熱度升高。相較於日本，我國設置許多測速器及大量舉發罰單，惟交通事故死亡率卻為日本之5倍。按現行相關規定，由地方政府舉發案件，75%之違規罰鍰收入分配予地方政府，且地方政府分配之罰鍰收入僅至少提撥12%作為交通執法與交通安全改善經費，其餘罰鍰收入多成為地方政府小金庫。爰有建議相關單位應檢討相關規定，罰鍰收入分配資源較多者，應負擔相對監督查核責任，且地方政府分配之罰鍰收入亦應優先支應於道路交通安全改善項目。爰此，本報告將針對國內道路交通違規罰鍰收入分配運用相關問題進行探討，並參酌其他國家相關案例作法，提出相關改善建議，俾供本院委員問政之參考。



# 道路交通違規罰鍰收入分配運用 相關問題研究

## 壹、前言

根據報載<sup>12</sup>，近期民眾對道路交通違規罰單討論熱度升高；又日前國內交通安全相關團體等召開「測速照相鋪滿地，道路安全沒落地」記者會，提出「罰單不是小金庫，道路安全先改善」等口號，呼籲交通部、內政部（警政署）等機關修正「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」（下稱本辦法），明定罰鍰收入相關經費運用，應有明確監督機制，並優先用於交通安全環境相關改善策略，也一併檢討道路規劃設計及科技執法（測速器）設置等問題。

另依媒體報導指出<sup>3</sup>，我國於民國（下同）<sup>4</sup>114年共計舉發277萬件超速違規罰單，人口數為我國5倍之日本，僅舉發84萬張，我國舉發超速違規罰單數量為日本之3倍以上，又以國內台1線沿線設置測速器密度為日本縱貫公路之673倍；相較於日本，我國設置許多測速器及大量舉發罰單，惟交通事故死亡率卻為日本之5倍。按各地方政府設置測速器氾濫主因，係因本辦法現行相關規定，由地方政府舉發案件，75%之違規罰鍰收入分配予地方政府<sup>5</sup>，且地方政府分配之罰鍰收

---

<sup>1</sup> 郭日曉，立委盼檢討交通違規罰鍰運用辦法，中央社，國內國會，114年12月4日。

<sup>2</sup> 王揚宇，立委盼檢討交通違規罰鍰運用辦法，優先改善道路安全，中央社，國內國會，114年12月4日。

<sup>3</sup> 林媛玲、陳敬丰、曾健祐、潘奕言，超速罰款，地方政府小金庫？民間質疑，廣設測速器難降低事故，警方提數據 確實有降，聯合報，第A5版，115年1月4日。

<sup>4</sup> 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。

<sup>5</sup> 道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第3條第1項第1款規定：「違反本條例第2章之罰鍰，經處罰機關收繳後，分配比例如下：一、直轄市、縣（市）政府舉發案件：（一）百分之七十五分配予各直轄市、縣（市）政府。（二）百分之二十四分配予各處罰機關。（三）百分之一解繳國庫。」

入僅至少提撥12%作為交通執法與交通安全改善經費<sup>6</sup>，其餘罰鍰收入多成為地方政府小金庫。爰有建議相關單位應檢討本辦法相關規定，罰鍰收入分配資源較多者，應負擔相對監督查核責任，且地方政府分配之罰鍰收入亦應優先支應於道路交通安全改善項目。爰此，本報告將針對國內道路交通違規罰鍰收入分配運用相關問題進行探討，並參酌其他國家相關案例作法，提出相關改善建議。

## 貳、國外道路交通違規罰鍰收入分配運用簡介

本報告就英國、日本、美國等國家有關道路交通違規罰鍰收入分配運用案例簡述如次：

### 一、英國

按英國「1866年國庫與審計部法」(Exchequer and Audit Departments Act 1866)第10條規定<sup>7</sup>，英國政府所收取公共款項包含交通違規罰鍰收入，係由英國財政部(His Majesty's Treasury, HM Treasury)統一收取，並繳入中央綜合基金(Consolidated Fund)，該基金被視為中央政府之經常性帳戶，運用於一般政府支出，並非專款專用<sup>8</sup>。

前開中央綜合基金係英國政府於英格蘭銀行(the Bank of

---

<sup>6</sup> 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，應至少提撥百分之十二作為交通執法與交通安全改善經費，其優先支應項目如下：一、道路交通違規案件舉發處理費用。二、購置及檢定交通執法裝備器材費用。三、交通執法資訊電腦化費用。四、設置或租用違規車輛保管場所或卸貨分裝場地費用。五、交通執法與安全宣導費用。六、交通執法教育訓練及考察費用。」

<sup>7</sup> legislation.gov.uk, Exchequer and Audit Departments Act 1866, 網址：<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/29-30/39/section/10>，最後瀏覽日期：2026年3月3日。

<sup>8</sup> GOV.UK, Revenue collected in fines and penalties from driving offences, 2017年9月1日，網址：[https://www.gov.uk/government/publications/revenue-collected-in-fines-and-penalties-from-driving-offences?utm\\_source=copilot.com](https://www.gov.uk/government/publications/revenue-collected-in-fines-and-penalties-from-driving-offences?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年2月25日。

England) 所開設之一般銀行帳戶，英國政府若從該帳戶提出相關經費支出申請，按「1866年國庫與審計部法」第15條 (Payment out of Consolidated Fund: sums authorised by Parliament) 規定<sup>9</sup>，必須事先獲得英國下議院 (the House of Commons) 之授權同意，且英國政府係以該中央綜合基金法案形式 (in the form of Consolidated Fund Bills) 提交相關經費運用之申請<sup>10</sup>。

另英國西米德蘭茲郡(West Midlands)警政單位，希望能將交通違規罰鍰收入運用於地方道路安全改善，並曾向上級主管部門提出請求，最終仍被否決，被拒絕理由為：英國交通違規罰款統一進入中央綜合基金，係為避免地方政府為了增加收入而加強取締開單，這樣將偏離道路交通執法維護道路安全之初衷 (fines being paid into the Consolidated Fund avoids creating incentives for the sake of generating revenues, rather than for the purpose of enforcement and road safety)<sup>11</sup>。爰此，英國將道路交通罰鍰收入統一納入中央綜合基金，地方警政(執法)單位不會因為能直接獲分配罰鍰收入而有「多開罰單」之動機，交通執法之目的係為維護道路交通安全與秩序，並不是為創造(罰單)收入財源。

---

<sup>9</sup> legislation.gov.uk, Exchequer and Audit Departments Act 1866, 網址：  
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/29-30/39/section/15>, 最後瀏覽日期：2026年3月3日。

<sup>10</sup> The Consolidated Fund is the Government's general bank account at the Bank of England. Payments from this account must be authorised in advance by the House of Commons. The Government presents its 'requests' to use this money in the form of Consolidated Fund Bills, 參見 UK Parliament, 網址：<https://www.parliament.uk/site-information/glossary/consolidated-fund/>, 最後瀏覽日期：2026年2月25日。

<sup>11</sup> West Midlands Police and Crime Commissioner, PCC bid to spend speed ticket fines on road safety in West Midlands rejected, 2024年5月20日, 網址：  
[https://www.westmidlands-pcc.gov.uk/government-lack-grip-as-pcc-bid-to-spend-speed-ticket-fines-on-road-safety-in-west-midlands-rejected/?utm\\_source=copilot.com](https://www.westmidlands-pcc.gov.uk/government-lack-grip-as-pcc-bid-to-spend-speed-ticket-fines-on-road-safety-in-west-midlands-rejected/?utm_source=copilot.com), 最後瀏覽日期：2026年2月25日。

## 二、日本

日本交通違規罰鍰收入統一集中收繳至國庫後，日本總務省透過「交通安全対策特別交付金制度」再予分配給地方政府，並「專款專用」於道路交通安全設施改善。

「交通安全対策特別交付金制度」起緣於1968年（昭和43年）修正道路交通法相關規定而設立。按道路交通法附則第16條至第21條<sup>12</sup>相關規定，交付金主要來自道路交通違規罰鍰（交通反則金），扣除行政費用後，作為交付金財源，提供各地方政府（都道府縣）財源，運用於道路交通安全設施之設置與維護，期能降低交通事故。日本總務省每年2次（3月、9月）公布交付金分配額度，並通知各都道府縣知事，各地方政府所分配交付金係專款專用於道路交通安全設施之設置與維護相關經費上（例如交通號誌、標誌、行人穿越道、護欄、反射鏡等）。再者，日本總務省分配交付金基準，係以各地方轄區發生道路交通事故件數、人口密集區人口數、轄區內道路已改善長度等指標予以綜合評估，各指標比例為2:1:1<sup>13</sup>。

另按道路交通法附則第20條規定，附則第16條至第18條有關交付金財源、分配基準、交付方式等管理事務係由日本總務省大臣負責；日本首相負責通知各都道府縣有關交付金款項支付事宜，並由日本內閣府頒布內閣令（交通安全対策特別交付金等に関する政令）<sup>14</sup>作為交

---

<sup>12</sup> e-GOV 法令檢索，道路交通法（昭和三十五年法律第五号），網址：[https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105/20260614\\_506AC0000000059#335AC0000000105-Sp](https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105/20260614_506AC0000000059#335AC0000000105-Sp)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

<sup>13</sup> 日本總務省，交通安全対策特別交付金制度の概要，2025年9月22日，網址：[https://www.soumu.go.jp/menu\\_news/s-news/01zaisei04\\_02000178.html?utm\\_source=copilot.com](https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01zaisei04_02000178.html?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

<sup>14</sup> elaws.jp，交通安全対策特別交付金等に関する政令（昭和五十八年政令第四百号），網址：[https://elaws.jp/view/358C00000000104?utm\\_source=copilot.com](https://elaws.jp/view/358C00000000104?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

通安全对策特別交付金後續執行細節相關規範。

綜上，日本交通安全对策特別交付金係由中央統一分配、專款專用制度；首先將全國罰鍰收入統一收繳納入國庫，再依前開指標每年2次核撥交付金予各地方政府，並「專款專用」於道路交通安全設施改善(設置、維護)。

### 三、美國

美國道路交通違規罰鍰收入分配運用，由各州自行決定，以加州為例，按加州刑事訴訟法典(California Penal Code)第1463條規定<sup>15</sup>，在加州犯罪、違規行為所徵收和收取之全部罰款和沒收款項，按照本法典相關規定進行分配。原則上係分配於州政府、地方政府(縣市)、訴訟審理(司法)機關、還有部分撥入指定專用用途等。

舉例來說<sup>16</sup>，若執法(開單)機關為加州公路巡邏隊<sup>17</sup>(California Highway Patrol, CHP)，25%分配予違規案件起訴審理所在之地方政府，25%分配予起訴審理機關，50%分配予違規發生地之空氣品質管理部門；若執法(開單)機關為地方警察(非加州公路巡邏隊)，15%分配予起訴審理所在之地方政府，10%分配予起訴審理機關，25%分配予執法機關，50%分配予違規發生地之空氣品質管理部門。依執法機關不同，而有不同罰鍰分配比例；另部分罰鍰收入「專款專用」於空氣品質改善，

---

<sup>15</sup> California legislative information , Penal Code , 網址 : [https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes\\_displayText.xhtml?lawCode=PEN&division=&title=11.&part=2.&chapter=1.&article=](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=PEN&division=&title=11.&part=2.&chapter=1.&article=)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

<sup>16</sup> California Ticket King , Where Does The Fine Money Go? , 網址 : [https://caticketking.com/help-center/frequently-asked-questions/fine-money-go/?utm\\_source=copilot.com](https://caticketking.com/help-center/frequently-asked-questions/fine-money-go/?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

<sup>17</sup> 加州公路巡邏隊(California Highway Patrol, CHP)，美國加州的州執法機構。加州公路巡邏隊對加州所有高速公路都有巡邏權限，也被稱為州警察。他們也對城市道路具有管轄權，並有權在那裡執行執法程序。參見維基百科，網址：<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E5%8A%A0%E5%88%A9%E7%A6%8F%E5%B0%BC%E4%BA%9A%E5%B7%9E%E5%85%AC%E8%B7%AF%E5%B7%A1%E9%80%BB%E9%98%9F>，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

其餘分配予地方政府、起訴審理機關、執法機關。加州罰鍰收入並無強制運用於修繕道路或改善交通狀況相關經費上，而是分配給前開各相關機關自行運用。

另以德州為例<sup>18</sup>，德州參議院第1018號法案(Texas Senate Bill 1018, TX SB1018)係由德州第89屆州議會於2025年5月29日修正通過之參議院法案，並於同年9月1日正式生效<sup>19</sup>。TX SB1018法案主要規範德州交通罰鍰收入分配運用(Relating to distribution of state traffic fine revenue received by the comptroller)，其中50%存入一般收入基金(the general revenue fund)，50%存入創傷急救基金(the designated trauma facility and emergency medical services account)；另若前開存入一般收入基金超過2.5億美元上限，超過部分將轉入德州交通建設基金(Texas Mobility Fund)，主要運用於全德州交通建設計畫(statewide transportation projects)。按德州交通罰鍰係依該州法律規範分配於前開一般收入基金、創傷急救基金、交通建設基金運用。

綜上，美國交通違規罰鍰收入分配運用制度，未若英國或日本由中央統一管理，美國是聯邦制，各州法律不同，並無全國統一制度，各州罰鍰分配運用方式差異很大，由州與地方政府自行決定，制度相當分散。如加州罰鍰收入並無強制運用於修繕道路或改善交通狀況相關經費上，而係分配予相關機關自行運用、空氣品質專用基金；德州則係由州政府存入一般收入基金自行運用、創傷急救及交通建設等專

---

<sup>18</sup>Texas Policy Research, SB 1018, 網址：[https://www.texaspolicyresearch.com/bills/89th-legislature-sb-1018/?utm\\_source=copilot.com](https://www.texaspolicyresearch.com/bills/89th-legislature-sb-1018/?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月10日。

<sup>19</sup> LegiScan, TX SB1018, 2025-2026, 89th Legislature, 網址：[https://legiscan.com/TX/bill/SB1018/2025?utm\\_source=copilot.com](https://legiscan.com/TX/bill/SB1018/2025?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月10日。

用基金上。

## 參、我國道路交通違規罰鍰收入分配運用相關規定

依前述國外相關案例，英國、日本道路交通違規罰鍰收入係由中央統一收取，英國罰鍰收入須經下議院同意，始可動支，運用於一般政府支出；日本係由總務省依道路交通法授權制定內閣令，將罰鍰收入分配予各都道府縣，並專款專用於各地方道路交通改善；美國是聯邦制，並非中央統一收取，各州法律不同，並無全國統一制度，各州罰鍰分配運用方式差異很大，按各州法規辦理。本章將針對我國道路交通違規罰鍰收入分配運用相關規定予以說明。

### 一、法源依據

按道路交通管理處罰條例(下稱本條例)第9條第2項規定：「本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。」交通部爰依前開授權規定，訂定「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」。又按本辦法第2條規定：「違反道路交通管理事件罰鍰收入分配及運用依本辦法之規定辦理」爰此，我國道路交通違規罰鍰收入分配運用係依本辦法相關規定辦理。

### 二、違反本條例之行為，其移送處罰機關之規定

按本辦法第3條第1項、第2項規定，違反本條例之罰鍰，係經由處罰機關收繳。又依本條例第8條第1項<sup>20</sup>規定略以，違反本條例有關汽車部分之行為，由公路主管機關處罰；違反本條例其餘部分（有關

---

<sup>20</sup> 道路交通管理處罰條例第8條第1項規定：「違反本條例之行為，由下列機關處罰之：一、第12條至第68條及第92條第7項、第8項由公路主管機關處罰。二、第69條至第84條由警察機關處罰。」

慢車、行人、道路障礙部分)之行為，由警察機關處罰；第3項規定<sup>21</sup>略以，由公路主管機關處罰者，應設置交通裁決單位辦理；其組織規程由交通部、直轄市政府定之。爰目前6都係由各直轄市政府分別成立交通事件裁決處(所、中心)辦理，非6都則係由交通部公路局所轄各區監理所辦理。

此外，按「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第25條第1項、第2項規定<sup>22</sup>略以，舉發汽車違反道路交通管理事件，以不同處罰對象者，分別移送其車籍地、駕籍地、戶籍地、居留地、事務所或營業登記所在地、行為地之處罰機關處理。

### 三、違反本條例之罰鍰，其分配比例之規定

按本辦法第3條<sup>23</sup>規定，違反本條例之罰鍰，經處罰機關收繳後，其分配比例：

<sup>21</sup> 道路交通管理處罰條例第8條第3項規定：「第1項第1款之處罰，公路主管機關應設置交通裁決單位辦理；其組織規程由交通部、直轄市政府定之。」

<sup>22</sup> 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第25條第1項、第2項規定：「舉發汽車違反道路交通管理事件，依下列規定移送處理：一、以汽車或動力機械所有人為處罰對象者，移送其車籍地處罰機關處理。二、以租用人、行為人、駕駛人或乘客為處罰對象者，移送其駕籍地處罰機關處理。三、以未領牌汽車、動力機械、拼裝車所有人或未領有駕駛執照之人為處罰對象者，移送其戶籍地處罰機關處理。四、以無駕籍或戶籍之外籍人士為處罰對象者，移送其居留地處罰機關處理。五、以非自然人為處罰對象者，移送其事務所或營業登記所在地處罰機關處理(第1項)。前項各款處罰對象有下列情形之一者，移送行為地處罰機關處理：一、汽車肇事致人傷亡。二、抗拒稽查致傷害。三、行為人、汽車駕駛人或乘客未領有駕駛執照且無法查明其戶籍所在地或居留地。四、汽車買賣業或汽車修理業違反本條例第57條規定。五、汽車駕駛人違反本條例第35條規定(第2項)。」

<sup>23</sup> 道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第3條規定：「違反本條例第2章之罰鍰，經處罰機關收繳後，分配比例如下：一、直轄市、縣(市)政府舉發案件：(一)百分之七十五分配予各直轄市、縣(市)政府。(二)百分之二十四分配予各處罰機關。(三)百分之一解繳國庫。二、內政部警政署所屬專業警察機關(國道公路警察局除外)舉發案件：(一)百分之七十解繳國庫。(二)百分之三十分配予各處罰機關。三、內政部警政署國道公路警察局舉發案件：(一)百分之五十三解繳國庫。(二)百分之三十分配予各處罰機關。(三)百分之十七分配予國道公路建設管理基金。四、公路監理機關舉發案件，由處罰機關收繳處理(第1項)。違反本條例第3章、第4章及第5章之罰鍰，由處罰機關收繳處理之(第2項)。第1項第3款第3目分配予國道公路建設管理基金之比例自92年1月1日起施行，其91年度依比例分配之經費解繳國庫(第3項)。」

(一) 違反本條例第2章(汽車)之罰鍰

按不同舉發機關，分配比例如次：

- 1、直轄市、縣(市)政府舉發案件：75%分配予各地方政府；  
24%分配予各處罰機關；1%解繳國庫。
- 2、內政部警政署(下稱警政署)所屬專業警察機關(國道公路警察局除外)舉發案件：70%解繳國庫；30%分配予各處罰機關。
- 3、警政署國道公路警察局舉發案件：53%解繳國庫；30%分配予各處罰機關；17%分配予國道公路建設管理基金。
- 4、公路監理機關舉發案件，由處罰機關收繳處理。

(二) 違反本條例第3章(慢車)、第4章(行人)及第5章(道路障礙)之罰鍰，由處罰機關收繳處理，且按本條例第8條第1項第2款規定，違反本條例前開規定之行為，由警察機關處罰，爰其罰鍰由警察機關收繳處理之。

為臻清晰明確，茲將前開違反本條例之罰鍰收入分配比例彙整如下表：

違反本條例之罰鍰收入分配比例表

| 違反本條例第2章之罰鍰                |  |
|----------------------------|--|
| 舉發機關                       | 分配比例   |
| 直轄市、縣（市）政府舉發案件             | <p>(1)直轄市、縣（市）政府：75%。</p> <p>(2)處罰機關（公路主管機關：直轄市，為其所轄交通事件裁決單位；非直轄市，為交通部公路局所轄各區監理所）：24%。</p> <p>(3)國庫：1%。</p>  |
| 警政署所屬專業警察機關（國道公路警察局除外）舉發案件 | <p>(1)國庫：70%。</p> <p>(2)處罰機關（公路主管機關：直轄市，為其所轄交通事件裁決單位；非直轄市，為交通部公路局所轄各區監理所）：30%。</p>                           |
| 警政署國道公路警察局舉發案件             | <p>(1)國庫：53%。</p> <p>(2)處罰機關（公路主管機關：直轄市，為其所轄交通事件裁決單位；非直轄市，為交通部公路局所轄各區監理所）：30%。</p> <p>(3)國道公路建設管理基金：17%。</p> |
| 公路監理機關舉發案件                 | 處罰機關（公路主管機關：直轄市，為其所轄交通事件裁決單位；非直轄市，為交通部公路局所轄各區監理所）收繳處理。   |
| 違反本條例第3章、第4章及第5章之罰鍰        | 處罰機關（警察機關）收繳處理。  |

#### 四、獲分配之罰鍰收入，其運用之規定

##### (一) 直轄市、縣(市)政府

按本辦法第4條規定，直轄市、縣(市)政府分配之罰鍰收入，應至少提撥12%作為交通執法與交通安全改善經費，其優先支應項目為：道路交通違規案件舉發處理費用、購置及檢定交通執法裝備器材費用、交通執法資訊電腦化費用、設置或租用違規車輛保管場所或卸貨分裝場地費用、交通執法與安全宣導費用、交通執法教育訓練及考察費用。

##### (二) 警政署所屬專業警察機關

按本辦法第6條規定，警政署所屬專業警察機關分配之罰鍰收入，應作為交通執法相關經費使用。

##### (三) 國道公路建設管理基金

按本辦法第7條規定，國道公路建設管理基金分配之罰鍰收入，應依其隸屬基金之收支保管及運用辦法規定運用。

#### 肆、問題研析與建議

##### 一、各處罰機關獲分配之罰鍰收入，建議其運用等事項仍應予明確規範，以符明確性原則

按本條例第8條第1項、第3項規定略以，違反本條例之行為，依其違反本條例不同章節條文規定，由公路主管機關或警察機關處罰。其中公路主管機關，有關6都部分，係指6都所屬交通事件裁決處(所、中心)；非6都部分，係指交通部公路局所轄各區監理所。又按本辦法第3條第1項、第2項規定略以，違反本條例之罰鍰，經處罰機關收繳

後，24%至30%之比例係分配予各處罰機關（參見本辦法第3條第1項第1款至第3款）或由處罰機關收繳處理之（參見本辦法第3條第1項第4款及第2項）；爰此，前開各處罰機關為（6都）直轄市政府（交通裁決單位）或交通部公路局或警察機關。

又按本辦法第3條第1項第1款規定，違反本條例第2章（汽車）之罰鍰，經處罰機關收繳後，其中直轄市、縣（市）政府舉發案件，75%分配予各直轄市、縣（市）政府，又第4條就前開直轄市、縣（市）政府獲分配罰鍰收入之交通安全改善經費提撥比例、其支應項目等事項予以規範；第6條、第7條分別就內政部警政署所屬專業警察機關、國道公路建設管理基金獲分配之罰鍰收入，規範其運用事項，惟相對於第4條，此2條規定相對簡略。

查本辦法係依本條例第9條第2項授權訂定之法規命令，上開各處罰機關獲分配之罰鍰收入，建議其運用等事項（如使用於改善道路交通之提撥比例、支應項目等）仍應予明確規範，以符明確性原則。

## **二、警政署所屬專業警察機關分配之罰鍰收入支應項目等事項，建議仍應予明確規範**

按本辦法第3條第1項第2款規定，違反本條例第2章之罰鍰，經處罰機關收繳後，警政署所屬專業警察機關（國道公路警察局除外）舉發案件：（一）70%解繳國庫。（二）30%分配予各處罰機關；第3款規定，警政署國道公路警察局舉發案件：（一）53%解繳國庫。（二）30%分配予各處罰機關。（三）17%分配予國道公路建設管理基金。爰按前開規定，警政署所屬專業警察機關舉發違反本條例第2章案件之罰鍰收入，警政署所屬專業警察機關尚無獲罰鍰分配比例。

然按本辦法第3條第2項規定，違反本條例第3章、第4章及第5章之罰鍰，由處罰機關收繳處理之，且按本條例第8條第1項第2款規定，違反本條例前開規定之行為，由警察機關處罰，爰其罰鍰由警察機關收繳處理之。警政署所屬專業警察機關亦為警察機關，按前開規定，仍有違反本條例第3章至第5章之罰鍰收入。然按本辦法第6條規定，警政署所屬專業警察機關分配之罰鍰收入，應作為交通執法相關經費使用。前開「交通執法相關經費使用」是否包含交通安全改善費用？其提撥比例？支應項目為何？等事項，均仍有未明之處，爰建議應予明確規範，以符明確性原則。

### 三、各縣市分配之罰鍰收入作為改善道路交通之項目，建議應先予檢討調整，並增訂相關執行監督考核機制

根據報導<sup>24</sup>，交通違規取締次數愈多、肇事件數反而愈多，用路人不禁想問，這些罰鍰收入究竟使用在哪？為何無法有效改善道路環境與交通安全？經追蹤發現，按本辦法第3條第1項第1款規定，直轄市、縣(市)政府舉發之案件，罰鍰經處罰機關收繳後，24%分配給處罰機關、1%繳國庫，其餘高達75%交由地方政府自行運用；根據交通部統計，108年至112年，總計各縣市分配交通罰鍰收入年年突破百億，交通罰鍰收入已為地方政府豐沛且穩定之財源之一。有論者指出<sup>25</sup>，本辦法第4條規定過於寬鬆，僅要求各縣市由前開分配之罰鍰收入，「應至少提撥12%作為交通執法與交通安全改善經費」，高達88%由各

<sup>24</sup> 三立新聞網，罰單地獄／交通罰鍰淪地方小金庫？「僅12%」須用於道安改善，114年6月15日，網址：[https://tw.news.yahoo.com/%E7%BD%B0%E5%96%AE%E5%9C%B0%E7%8D%84-%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%BD%B0%E9%8D%B0%E6%B7%AA%E5%9C%B0%E6%96%B9%E5%B0%8F%E9%87%91%E5%BA%AB-%E5%83%8512-%E9%A0%88%E7%94%A8%E6%96%BC%E9%81%93%E5%AE%89%E6%94%B9%E5%96%84-100500100.html?utm\\_source=copilot.com](https://tw.news.yahoo.com/%E7%BD%B0%E5%96%AE%E5%9C%B0%E7%8D%84-%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%BD%B0%E9%8D%B0%E6%B7%AA%E5%9C%B0%E6%96%B9%E5%B0%8F%E9%87%91%E5%BA%AB-%E5%83%8512-%E9%A0%88%E7%94%A8%E6%96%BC%E9%81%93%E5%AE%89%E6%94%B9%E5%96%84-100500100.html?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：115年3月11日。

<sup>25</sup> 三立新聞網，同前註。

地方政府自行統籌運用，其經費用途卻不受監管；且僅規範6大「優先支應項目」，包括「道路交通違規案件舉發處理費用」、「購置及檢定交通執法裝備器材費用」、「交通執法資訊電腦化費用」、「設置或租用違規車輛保管場所或卸貨分裝場地費用」、「交通執法與安全宣導費用」，以及「交通執法教育訓練及考察費用」，前開優先支應項目不僅偏重交通執法部分，也欠缺強制力。

爰此，有委員於114年12月4日本院交通委員會會議向交通部提出質詢<sup>26</sup>，民眾認為政府提撥罰鍰收入用來改善道路交通經費之比例過低，運用於道路路線、標誌、標線、號誌、路口改善之經費少，未有足夠經費挹注於道路交通環境改善，更容易造成違規，這也是目前造成許多民怨原因。爰有建議將前開各縣市分配罰鍰收入，挹注於道路交通改善經費之提撥比例提高，並訂定監督考核機制，以期評估其投入資源能有效改善道路交通安全。交通部表示<sup>27</sup>，該部認同前開所提建議。按本辦法第4條之罰鍰提撥比例，係依本條例第9條第2項(應提撥一定比例專款專用於改善道路交通)授權訂定，然經該部詢財政部，若將提撥比例提高，恐有違反財政紀律法第7條(各級政府及立法機關制(訂)定或修正法律、法規或自治法規時，不得增訂固定經費額度或比率保障)規定之虞。

綜上，為兼顧各地方道路交通安全改善需求與現有財政紀律法之限制，現行本辦法第4條有關各縣市分配之罰鍰收入，提撥作為交通執法與交通安全改善經費項目，仍以交通執法部分為主，建議應先予檢討調整，並增訂相關執行監督考核機制，例如要求各縣市定期提報

---

<sup>26</sup> 立法院公報，第114卷，第105期，委員會紀錄，立法院第11屆第4會期交通委員會第9次全體委員會議紀錄(114年12月4日)，頁38至41。

<sup>27</sup> 立法院公報，第114卷，第105期，委員會紀錄，同前註。

罰鍰收入運用情況、計畫執行內容(含確認計畫方向正確、制定計畫執行機制、建立關鍵績效評估指標等)。

#### 四、罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例、裁罰基準等事項，建議提升至法律位階予以規範

按前開114年12月4日本院交通委員會議<sup>28</sup>，針對建議將各縣市分配罰鍰收入挹注於道路交通改善經費之提撥比例提高一節，因涉現有財政紀律法第7條不得增訂固定經費額度或比例保障之限制，爰交通部表示將研議邀請財政部、內政部等相關機關進行跨部會協商會議。經洽交通部，該部業於115年2月25日邀集財政部、行政院主計總處、法務部、內政部及各縣市政府召開會議研議檢討修正本條例第9條及本辦法第4條有關明定一定比例罰鍰收入專款專用於改善道路交通之可行性。

查財政紀律法第1條規定略以，其立法目的係為健全政府財政，維持適度支出規模，落實財政紀律，係規範政府一般性財政行為；復查本條例第1條規定略以，其立法目的係為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保道路交通安全，係規範道路交通秩序與違規處罰等特別事項。又依中央法規標準法第16條前段規定，法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之，即所謂「特別法優於普通法」原則；當有兩部法律同時對「同一件事情」做出規範時，專門為這件事量身打造、更具體、適用範圍更窄的法律（特別法），其效力會優先於適用範圍較廣、較一般性的法律（普通法）<sup>29</sup>。亦即，本

<sup>28</sup> 立法院公報，第114卷，第105期，委員會紀錄，同註26。

<sup>29</sup> TaiLexi 法律編輯團隊，特別法優於普通法原則?法律適用順序完整說明，115年2月27日，網址：[https://twlawbot.com/post/special-law-over-general-law-principle?utm\\_source=copilot.com](https://twlawbot.com/post/special-law-over-general-law-principle?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：115年3月11日。

條例若有特別規定，應優先於財政紀律法而適用。

再者，有關罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例等事項，不僅涉及中央、地方等相關機關之財政權限分配（國庫、各地方政府、各處罰機關等），亦涉及道路交通安全等人民生命及財產權益，實屬重要事項，影響層面廣泛；至有關裁罰基準等事項，則涉及人民違反行政法上義務之裁罰效果，直接限制人民之財產權，依司法院釋字第443號、第638號等解釋揭示之層級化法律保留原則及重要性理論，上述相關事項宜有法律位階之規範。

綜上所述，本條例第9條第2項規定，「本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。」僅以授權法規命令位階規範罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例等事項，就重要性理論、法律保留原則觀之，尚非妥適，建議應提升至法律位階予以明文，就立法技術上亦可考量以法律之附表方式呈現（法規位階等同法律），立法政策上，即以本條例為財政紀律法之特別規定。另裁罰基準涉及人民財產權之限制與干預，建議宜一併研議納入母法（本條例）之附表予以規範之可行性，併予敘明。

## **五、建議參酌日本作法，研議通盤檢討道路交通違規罰鍰收入分配及運用制度，以符罰鍰收入專款專用於地方改善交通所需**

按現行道路交通違規罰鍰收入分配及運用相關規定，地方政府依賴分配之罰鍰收入作為穩定財源，然實際提撥於道路交通改善經費比例過低（規範僅至少12%），且高達88%分配經費流向、用途未明，亦無受主管機關之監督考核，實已為不受監督的小金庫。再者，目前規定道路交通改善經費優先支應項目，幾乎偏重於交通執法部分，然道路

交通安全改善議題，除交通執法(Enforcement)外，交通工程(Engineering)及教育宣導(Education)也一併重要，爰現行規範地方政府分配之罰鍰收入作為道路交通改善經費優先支應項目，亦有檢討調整之必要。

此外，也有民眾曾於公共政策網路參與平台提議<sup>30</sup>略以，道路交通管理之核心目標應是保障人車安全與道路順暢，違規罰鍰功能不應僅止於警告，更應將所收取罰鍰收入資源，投入改善交通設施與環境，讓罰鍰收入分配及運用制度真正回饋公共利益，爰建請交通部檢討現行罰鍰分配與運用機制，強化地方政府責任，以確保罰鍰收入明確投入交通改善與安全提升。也有媒體辦理線上民調<sup>31</sup>，統計結果有7成民眾(1075票，總樣本數：1527票)認為我國是罰單地獄<sup>32</sup>，且有逾6成民眾(793票，總樣本數：1292票)認為罰鍰收入應專款專用於改善道路交通安全環境。

按前開所提我國現行道路交通違規罰鍰收入分配及運用制度，如專款專用於道路交通改善經費之提撥比例(12%)過低等問題，且交通安全議題具有時代性，隨著整體環境改變，政府改善道路交通安全策略也需要與時俱進，政府投入經費分配運用相關規範也需配合環境改變予以彈性調整，若道路基礎建設轉型沒有隨著時代環境改變妥善處理，也將對於後續執法取締帶來額外困擾。建議可參酌本報告所提日

---

<sup>30</sup> 公共政策網路參與平台，檢討交通罰鍰分配與使用機制、資源回饋公共，114年11月13日，網址：[https://join.gov.tw/idea/detail/b0822354-6c61-40dd-a34e-a53bd1b4425b?utm\\_source=copilot.com](https://join.gov.tw/idea/detail/b0822354-6c61-40dd-a34e-a53bd1b4425b?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：115年3月12日。

<sup>31</sup> 三立新聞網，罰單地獄下的我們，為何還撕不掉「行人地獄」標籤？，114年6月15日，網址：<https://acts.setn.com/event/pedestrianhell/tickets/>，最後瀏覽日期：115年3月12日。

<sup>32</sup> 「台灣駕駛人收到的罰單數量，世界第一！警察大學曾經統計，我國駕駛人吃紅單比例全球第一，平均每年每人至少收到1.5張；然而，隨著交通裁罰新規一條條上路，員警加強執法、民眾努力檢舉，加上科技執法助攻，近10年(103-112年)全台罰單數量直接翻倍，諷刺的是，短短五年，申訴案件也翻了近2.5倍。」，同前註。

本作法，由中央統一收取違規罰鍰收入(扣除行政費用)，再由總務省依道路交通法授權制定內閣令，將罰鍰收入按分配基準審查後，係由中央撥予各地方政府(都道府縣)，並專款專用於各地方道路交通改善；爰此，為符罰鍰收入能專款專用於地方改善交通所需，建請主管機關會商財政部等相關機關研議通盤檢討現行道路交通違規罰鍰收入分配及運用制度。

## 伍、結論

根據報載<sup>33</sup>，近期民眾對道路交通違規罰單討論熱度升高。相較於日本，我國設置許多測速器及大量舉發罰單，惟交通事故死亡率卻為日本之5倍<sup>34</sup>。按現行相關規定，由地方政府舉發案件，75%之違規罰鍰收入分配予地方政府，且地方政府分配之罰鍰收入僅至少提撥12%作為交通執法與交通安全改善經費，其餘罰鍰收入多成為地方政府小金庫。爰有建議相關單位應檢討相關規定，罰鍰收入分配資源較多者，應負擔相對監督查核責任，且地方政府分配之罰鍰收入亦應優先支應於道路交通安全改善項目。爰此，本報告將針對國內道路交通違規罰鍰收入分配運用相關問題進行探討，並參酌其他國家相關案例作法，提出相關改善建議，俾供本院委員問政之參考：

- 一、各處罰機關獲分配之罰鍰收入，建議其運用等事項仍應予明確規範，以符明確性原則。
- 二、警政署所屬專業警察機關分配之罰鍰收入支應項目等事項，建議仍應予明確規範。
- 三、各縣市分配之罰鍰收入作為改善道路交通之項目，建議應先予

---

<sup>33</sup> 郭日曉，同註1；王揚宇，同註2。

<sup>34</sup> 林媛玲、陳敬丰、曾健祐、潘奕言，同註3。

檢討調整，並增訂相關執行監督考核機制。

四、罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例、裁罰基準等事項，建議提升至法律位階予以規範。

五、建議參酌日本作法，研議通盤檢討道路交通違規罰鍰收入分配及運用制度，以符罰鍰收入專款專用於地方改善交通所需。

## 參考文獻

### 一、政府出版品

- 1、立法院公報，第 114 卷，第 105 期，委員會紀錄，立法院第 11 屆第 4 會期交通委員會第 9 次全體委員會議紀錄，114 年 12 月 4 日。

### 二、網路資源

#### (一) 中文部分

- 1、郭日曉，立委盼檢討交通違規罰鍰運用辦法，中央社，國內國會，114 年 12 月 4 日。
- 2、王揚宇，立委盼檢討交通違規罰鍰運用辦法，優先改善道路安全，中央社，國內國會，114 年 12 月 4 日。
- 3、林媛玲、陳敬丰、曾健祐、潘奕言，超速罰款，地方政府小金庫？民間質疑，廣設測速器難降低事故，警方提數據 確實有降，聯合報，第 A5 版，115 年 1 月 4 日。
- 4、三立新聞網，罰單地獄／交通罰鍰淪地方小金庫？「僅 12%」須用於道安改善，114 年 6 月 15 日，網址：[https://tw.news.yahoo.com/%E7%BD%B0%E5%96%AE%E5%9C%B0%E7%8D%84-%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%BD%B0%E9%8D%B0%E6%B7%AA%E5%9C%B0%E6%96%B9%E5%B0%8F%E9%87%91%E5%BA%AB-%E5%83%8512-%E9%A0%88%E7%94%A8%E6%96%BC%E9%81%93%E5%AE%89%E6%94%B9%E5%96%84-100500100.html?utm\\_source=copilot.com](https://tw.news.yahoo.com/%E7%BD%B0%E5%96%AE%E5%9C%B0%E7%8D%84-%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%BD%B0%E9%8D%B0%E6%B7%AA%E5%9C%B0%E6%96%B9%E5%B0%8F%E9%87%91%E5%BA%AB-%E5%83%8512-%E9%A0%88%E7%94%A8%E6%96%BC%E9%81%93%E5%AE%89%E6%94%B9%E5%96%84-100500100.html?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：115 年 3 月 11 日。
- 5、TaiLexi 法律編輯團隊，特別法優於普通法原則？法律適用順序完整說明，115 年 2 月 27 日，網址：[https://twlawbot.com/post/special-law-over-general-law-principle?utm\\_source=copilot.com](https://twlawbot.com/post/special-law-over-general-law-principle?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：115 年 3 月 11 日。

- 6、公共政策網路參與平台，檢討交通罰鍰分配與使用機制、資源回饋公共，114年11月13日，網址：[https://join.gov.tw/idea/detail/b0822354-6c61-40dd-a34e-a53bd1b4425b?utm\\_source=copilot.com](https://join.gov.tw/idea/detail/b0822354-6c61-40dd-a34e-a53bd1b4425b?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：115年3月12日。
- 7、三立新聞網，罰單地獄下的我們，為何還撕不掉「行人地獄」標籤？114年6月15日，網址：<https://acts.setn.com/event/pedestrianhell/tickets/>，最後瀏覽日期：115年3月12日。

## (二) 外文部分

- 1、GOV.UK，Revenue collected in fines and penalties from driving offences，2017年9月1日，網址：[https://www.gov.uk/government/publications/revenue-collected-in-fines-and-penalties-from-driving-offences?utm\\_source=copilot.com](https://www.gov.uk/government/publications/revenue-collected-in-fines-and-penalties-from-driving-offences?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年2月25日。
- 2、The Consolidated Fund is the Government's general bank account at the Bank of England. Payments from this account must be authorised in advance by the House of Commons. The Government presents its 'requests' to use this money in the form of Consolidated Fund Bills，參見UK Parliament，網址：<https://www.parliament.uk/site-information/glossary/consolidated-fund/>，最後瀏覽日期：2026年2月25日。
- 3、West Midlands Police and Crime Commissioner，PCC bid to spend speed ticket fines on road safety in West Midlands rejected，2024年5月20日，網址：<https://www.westmidlands-pcc.gov.uk/government-lack-grip-as-pcc-bid-to-spend-speed-ticket-fines-on-road-safety-in-west-midlands-reject>

ed/?utm\_source=copilot.com，最後瀏覽日期：2026年2月25日。

- 4、legislation.gov.uk，Exchequer and Audit Departments Act 1866，網址：<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/29-30/39/section/10>，最後瀏覽日期：2026年3月3日。
- 5、legislation.gov.uk，Exchequer and Audit Departments Act 1866，網址：<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/29-30/39/section/15>，最後瀏覽日期：2026年3月3日。
- 6、e-GOV 法令檢索，道路交通法（昭和三十五年法律第百五号），網址：[https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105/20260614\\_506AC0000000059#335AC0000000105-Sp](https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105/20260614_506AC0000000059#335AC0000000105-Sp)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。
- 7、日本總務省，交通安全対策特別交付金制度の概要，2025年9月22日，網址：[https://www.soumu.go.jp/menu\\_news/s-news/01zaisei04\\_02000178.html?utm\\_source=copilot.com](https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01zaisei04_02000178.html?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。
- 8、elaws.jp，交通安全対策特別交付金等に関する政令(昭和五十八年政令第百四号)，網址：[https://elaws.jp/view/358C00000000104?utm\\_source=copilot.com](https://elaws.jp/view/358C00000000104?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。
- 9、California legislative information，Penal Code，網址：[https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes\\_displayText.xhtml?lawCode=PEN&division=&title=11.&part=2.&chapter=1.&article=](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=PEN&division=&title=11.&part=2.&chapter=1.&article=)，最後瀏覽日期：2026年3月6日。

- 10、California Ticket King，Where Does The Fine Money Go?，  
網址：[https://caticketking.com/help-center/frequently-asked-questions/fine-money-go/?utm\\_source=copilot.com](https://caticketking.com/help-center/frequently-asked-questions/fine-money-go/?utm_source=copilot.com)，最後  
瀏覽日期：2026年3月6日。
- 11、Texas Policy Research，SB 1018，網址：[https://www.texaspolicyresearch.com/bills/89th-legislature-sb-1018/?utm\\_source=copilot.com](https://www.texaspolicyresearch.com/bills/89th-legislature-sb-1018/?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月10日。
- 12、LegiScan，TX SB1018，2025-2026，89th Legislature，網址：  
[https://legiscan.com/TX/bill/SB1018/2025?utm\\_source=copilot.com](https://legiscan.com/TX/bill/SB1018/2025?utm_source=copilot.com)，最後瀏覽日期：2026年3月10日。

**附錄：「道路交通違規罰鍰收入分配運用相關問題研究」  
專題研究報告（初稿）座談會紀錄及參採情形**

時間：115 年 4 月 10 日（星期五）上午 10 時

地點：立法院法制局 305 會議室

主席：方組長華香

紀錄：楊盛旺

參加人員：

一、學者專家

國立陽明交通大學

運輸與物流管理學系

張榮譽退休教授新立

二、交通部

公共運輸及監理司

陳技正彥政

路政及道安司

姚科員昱均

三、內政部警政署

林科長鼎鈞

林警務正劭珉

四、財政部國庫署

洪科長培銘

五、本局出席人員

楊助理研究員蕙如

楊助理研究員翔宇

高助理研究員念祖

發言要點：

陽明交通大學運輸與物流管理學系張榮譽退休教授新立：

一、相較於國外作法(如日本)罰鍰收入專款專用於道路交通改善，我國罰鍰收入僅 12%運用於改善道路交通，這比例相對是低的。再

者，前開 12% 支應項目部分也有討論改善空間。然交通安全議題具有時代性，隨著整體環境改變，政府改善道路交通安全策略也需要與時俱進，政府投入經費分配運用相關規範也需配合環境改變予以彈性調整，若道路基礎建設轉型沒有隨著時代環境改變妥善處理，也將對於後續執法取締帶來額外困擾。爰此，政府挹注經費於改善整體道路環境更顯地重要。

二、長期觀察臺灣道路交通安全議題，這兩年車禍死亡人數雖有減少，但事故發生次數及受傷人數卻增加，政府投入改善道路交通安全之努力，仍有進步空間，分析可能原因係道路基礎建設轉型速度遠不及環境改變，道路轉型投入資源仍嫌不足，例如道路拓寬工程，電力(桿)電信等管線、路樹等未能配合施作共同管溝(地下化)或移植路樹，常造成淨空不足或道路障礙，自撞事故(受傷人數)亦隨之增加。

三、多年來國內道路基礎建設轉型速度遠跟不上環境改變及經濟成長速度，長期依賴執法取締；然有研究報告指出，執法取締需投入大量人力，長期來看，其改善交通安全投資報酬率實屬最低，其改善交通安全效益也有限。再者，民眾教育宣導訓練也顯不足，在整體道路工程環境、民眾教育訓練不足之情況下，民眾違規次數隨之增加。然一般大多數民眾認為，政府並無挹注充足經費，以提供妥善道路環境，造成民眾違規被罰，然違規罰鍰收入取之於民，用之於民，建議透過立法規範違規罰鍰收入能充分運用於改善道路交通(道路工程環境、教育訓練宣導、取締執法等)，以能提供民眾完善安全道路交通環境，同時也可避免帶給執法人員相當困擾。

四、根據交通部與會代表所提，114 年我國交通罰鍰收入約 265 億，

其中分配予各地方政府金額高達 205 億，各地方政府將其所分配之罰鍰收入運用在哪裡、做了些甚麼、罰鍰收入運用於改善道路交通之提撥比例、如何執行、執行效益等，均為重要課題，但更重要的是各地方政府所獲分配之罰鍰收入，後續應該如何有效執行，提供相關建議如下：

- (一) 計畫必須先經過詳細評估，確認計畫方向是正確的。
- (二) 計畫必須確認由誰來執行，明確制定後續執行機制。
- (三) 計畫必須建立關鍵績效評估指標(Key Performance Indicators, KPI)(工程、執法、宣導等面向)，同時透過關鍵績效評估指標引導也很重要。

五、又我國 1 年發生車禍事故損失估計約 5,500 億元，然估計 1 年投入教育訓練(宣導教育、駕訓班教育、學校教育)經費卻不到 1 億元；再者，分析車禍事故發生常見原因：人為無知、人為疏忽、明知故犯等主要態樣，究其原因亦和教育訓練不足有關。改善道路交通課題和道路工程環境、教育訓練宣導、取締執法等面向環環相扣，按現行各地方政府分配之罰鍰收入，僅提撥 12%作為改善道路交通經費比例明顯過低，雖交通部建議提高至 30%亦仍有提高之必要，罰鍰收入取之於民，建議罰鍰專款專用於改善道路工程、教育、執法等面向，以提供民眾完善安全道路交通環境。

#### 參採情形：

一、第一點意見，所提現行罰鍰收入僅 12%運用於改善道路交通，相較於日本作法，比例相對低的、12%支應項目部分也有探討改善空間等，和本報告問題研析與建議三及五所提論述方向一致；另提及交通安全議題具有時代性，隨著整體環境改變，政府投入經費分配運用相關規範也需配合環境改變予以彈性調整等建議，已

參採納入報告(第 17 頁)。

- 二、第二點意見，所提近年國內自撞事故(受傷人數)增加，分析可能原因係道路基礎建設轉型速度遠不及環境改變，道路轉型投入資源仍嫌不足等，錄供交通部參考。
- 三、第三點意見，所提違規罰鍰收入取之於民，用之於民，建議透過立法規範違規罰鍰收入能充分運用於改善道路交通(道路工程環境、教育訓練宣導、取締執法等)，以能提供民眾完善安全道路交通環境，同時也可避免帶給執法人員相當困擾部分，和本報告所提罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例等事項，建議提升至法律位階予以規範之方向一致，錄供參考。
- 四、第四點意見，有關各地方政府所獲分配之罰鍰收入，後續應該如何有效執行，所提相關建議一節，已參採納入報告(第 15 頁)。
- 五、第五點意見，所提現行各地方政府分配之罰鍰收入，僅提撥 12% 作為改善道路交通經費比例明顯過低，雖交通部建議提高至 30% 亦仍有提高之必要，罰鍰收入取之於民，建議罰鍰專款專用於改善道路工程、教育、執法等面向，以提供民眾完善安全道路交通環境部分，和本報告問題研析與建議五所提之建議方向一致，錄供參考。

#### **交通部公共運輸及監理司陳技正彥政：**

- 一、依據交通部統計，114 年全臺交通罰鍰收入約 265 億，其中分配予各地方政府金額高達 205 億，但是目前地方政府自行統籌運用多僅將獲分配罰鍰之 12% 用在交通安全改善，實際運用於改善道路交通安全比例過低，社會質疑交通違規罰鍰已成地方政府小金庫挹注財政缺口。
- 二、參考交通部公路局投入 46 億元於 113 年至 114 年辦理「省道路

口改善計畫」執行經驗，針對路口改善重點項目全面檢視及改善所轄路口，113 年完成 2,978 處路口改善，依據其事故統計，114 年度死亡人數(47 人)較 113 年同期(87 人)降低 46%；受傷人數(6,596 人)較 113 年同期(6,994 人)降低 6%，顯示投注資源於交通安全設施或道路工程有助從根本改善道安。

三、另參考國外案例，其中日本交通違規罰鍰依法全數分配給最需要改善交通安全的地區用於改善道路交通安全設施；法國應用於地方政府的交通安全基礎建設約佔 30%-35%，交通部 114 年 12 月 30 日召開「研商交通違規罰鍰收入分配提高運用於改善道路交通環境」會議，已請各地方政府應自主提高罰鍰收入用於交通執法與交通安全改善經費之佔比達 30%，以投入更多資源於道路交通環境改善，並將透過道路交通安全視導評比加分促使地方配合。

四、考量社會期待罰鍰運用應從根本投注更多用於道路交通環境改善，以降低事故提升安全，為利各地方政府提高罰鍰收入用於改善道路交通經費之佔比有所依據，交通部已再研擬道路交通管理處罰條例第 9 條修正草案及道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第 4 條修正草案，明定罰鍰應提撥至少 30%用於改善道路交通安全事項，且道路交通安全環境改善費用之提撥比例不得低於 18%，另支應項目增加「道路交通安全環境改善費用」及「交通事故處理與分析費用」，並於 115 年 2 月 25 日邀集相關機關研商，會中除基隆市政府表示最高可接受提高至 18%外(會後表示可達 30%)，其餘與會直轄市、縣(市)政府皆表示現已達到或法規修正後原則可配合提高至 30%，惟行政院主計總處、財政部認為提撥至少 30%專款專用於改善道路交通，違反財政紀律法第 7 條規定，交通部已於會中補充適法性意見，行政院主計總處會後仍表示基於依

法行政原則，各部會亦不宜自行提出違反財政紀律法之法規草案。

**參採情形：**

- 一、第一點意見，說明目前地方政府獲分配罰鍰收入實際運用於改善道路交通安全比例過低，社會質疑交通違規罰鍰已成地方政府小金庫挹注財政缺口等情況，錄供參考。
- 二、第二點意見，說明該部公路局於 113 年至 114 年辦理「省道路口改善計畫」執行經驗，投注資源於道路交通安全設施或交通工程改善，有助從根本改善道路安全(死亡人數、受傷人數均有降低)等，錄供參考。
- 三、第三點意見，說明參考國外(日本、法國)案例，該部前已召開研商會議，請各地方政府應自主提高罰鍰收入用於交通執法與交通安全改善經費之佔比達 30%，並將透過道路交通安全視導評比加分，促使地方配合等，錄供參考。
- 四、第四點意見，該部說明刻正研擬道路交通管理處罰條例(下稱本條例)第 9 條及道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第 4 條修正草案，明定罰鍰應提撥至少 30%用於改善道路交通安全事項，且道路交通安全環境改善費用之提撥比例不得低於 18%，另支應項目增加「道路交通安全環境改善費用」及「交通事故處理與分析費用」，惟財政部等認為提撥至少 30%專款專用於改善道路交通，恐有違反財政紀律法第 7 條規定之疑慮等部分，前開該部建議專款專用於改善道路交通之提撥比例提升至母法(本條例)予以明文及檢討調整支應項目等，與本報告之論述與建議方向一致，錄供參考。

**內政部警政署林科長鼎鈞：**

關於本報告問題研析與建議「二、警政署所屬專業警察機關分配

之罰鍰收入支應項目等事項，建議仍應予明確規範」，就現行法規體系與可能之釐清方向，謹陳述如下：

一、現行規範體系存有不一致情形，疑屬 105 年修正時未併同調整之遺漏

(一) 依道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法（下稱本辦法）第 3 條第 1 項第 2 款、第 3 款規定，警政署所屬專業警察機關係屬舉發機關，並未列有罰鍰收入分配比例，爰實務上並無獲分配罰鍰收入之情形。惟本辦法第 6 條規定：「內政部警政署所屬專業警察機關分配之罰鍰收入，應作為交通執法相關經費使用。」其規範前提係以專業警察機關「有分配之罰鍰收入」為要件，與第 3 條現行分配架構未盡一致，致生條文體系矛盾。

(二) 查本辦法於 105 年 3 月 31 日修正前，第 3 條曾規定專業警察機關舉發案件之分配比例為：62%解繳國庫、30%分配予各處罰機關、7%分配予各舉發機關、1%分配予內政部警政署；國道公路警察局舉發案件則為：45%解繳國庫、30%分配予各處罰機關、7%分配予國道公路警察局、17%分配予國道公路建設管理基金、1%分配予內政部警政署。嗣因配合國庫法第 11 條「中央政府各機關之收入……均應歸入國庫存款」之規定，105 年修正時刪除上開分配予各舉發機關及內政部警政署之比例，並將該等比例併入解繳國庫，使專業警察機關不再獲分配罰鍰收入；惟本辦法第 6 條未併同修正或刪除，爰認本案性質疑屬法規修正時未配合整體條文體系一併調整之遺留問題。

二、釐清與處理方向建議

- (一) 方案一(維持現行分配架構):配合現行第3條分配規定,修正或刪除第6條,以消除條文體系之矛盾。
- (二) 方案二(重新檢討分配架構):如政策上認有必要使專業警察機關得分配罰鍰收入,則宜併同檢討修正第3條,並於第6條就罰鍰收入來源、支應項目及提撥比例等事項明確規範,並得參酌第4條之規範體例,以符明確性要求。

至於應採行何一方案,涉及罰鍰收入分配及運用政策之通盤檢討,宜由主管機關(交通部)會同相關機關綜整研議。警政署尊重主管機關之政策判斷;惟如採方案二,建議同步就支應項目等事項比照第4條體例予以明定,以利後續預算編列與執行有所依循。

#### 參採情形:

針對內政部警政署所提,按現行本辦法第3條第1項第2款、第3款規定,該署所屬專業警察機關係屬舉發機關,並無獲分配罰鍰收入之情形。惟本辦法第6條(罰鍰收入運用規定)未併同修正或刪除,該署認為係本辦法前於105年間修正時(專業警察機關分配比例併入解繳國庫,不再獲分配罰鍰收入),第6條未配合一併修正調整之問題。

然按本辦法第3條第2項規定,違反本條例第3章、第4章及第5章之罰鍰,由處罰機關收繳處理之,且按本條例第8條第1項第2款規定,違反本條例前開規定之行為,由警察機關處罰,爰其罰鍰由警察機關收繳處理之。該署所屬專業警察機關亦為警察機關,按前開規定,仍有違反本條例第3章至第5章之罰鍰收入,現行第6條有關專業警察機關罰鍰收入運用規定,仍有本報告問題研析與建議二所提其罰鍰收入運用於交通安全改善費用、其提撥比例、支應項目等

事項，均仍有未明之處，爰建議仍應予明確規範，以符明確性原則。另為臻清晰明確，酌予增修本報告內容(第 13 頁)。

**財政部國庫署洪科長培銘：**

一、有關財政紀律法第 7 條與道路交通管理處罰條例(下稱本條例)第 9 條之優先適用問題：

- (一) 財政紀律法第 1 條規定，闡明立法目的係為規範各級政府及立法機關嚴守財政紀律，以維護國家財政健全。同條第 2 項規定，有關財政紀律之規範，該法未規定者，適用其他有關法律之規定，其立法理由係明定該法與其他法律適用之優先順序。
- (二) 前開條文規定，於規費法第 2 條第 1 項後段亦有類同條文文字，其立法理由係為統一規範規費徵收事宜，亦即就「規費徵收」事項，應優先適用規費法。據此，就本案罰鍰之提撥比例，財政紀律法應優先於本條例而適用。
- (三) 倘若其他機關主管法律，尤其是法律名稱為「條例」(通常係為特定事項而制定，屬專門性或區域性規範)者，一旦援引比照本案訂有提撥固定比率經費額度列為專款專用之規定，並認屬中央法規標準法第 16 條前段規定之「同一事項」而為特別之規定，優先適用財政紀律法之情事，則恐有破壞或架空財政紀律法之制度與立法目的之虞。
- (四) 另基於財政紀律法主政機關係為行政院主計總處(該總處通函頒訂「因應財政紀律法設立非營業特種基金之執行原則」)，會前經洽該總處表示，財政紀律法與本條例所規範事項並非同一事項，倘以「特別法優於普通法」原則，認為本條例第 9 條係針對特定罰鍰收入運用於道路交通管理

事項之「特別法」，而優先適用於財政紀律法，尚存疑慮。

(五) 綜上，針對上開爭點，建議法制局另洽主計總處意見，或由交通部(公路局)函洽法務部意見。

二、報告第 16 頁指出，本條例第 9 條第 2 項規範罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例等事項，建議應提升至法律位階，可考量以法律之附表方式呈現一節，財政部原則尊重，惟未來會否因分配比例等變動因素而產生動輒修法之疑慮，建請立法院審慎考量。

三、報告第 16-17 頁指出，我國現行道路交通違規罰鍰收入分配及運用制度，專款專用於道路交通改善經費之提撥比例(12%)過低一節，道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第 4 條於現行提撥比例 12%規定下，新增或修正支出運用項目，原則尊重主管機關權責，財政部無意見；至若將上開提撥比例下限提高至 30%，則有違反財政紀律法第 7 條規定之疑慮，且恐進一步影響政府彈性調度財政資源及預算配置效益。

#### 參採情形：

一、第一點意見，有關財政紀律法第 7 條與本條例第 9 條之優先適用問題，原則尊重財政部所提與本報告不同之論述、見解。其中提及「基於財政紀律法主政機關係為行政院主計總處(該總處通函頒訂『因應財政紀律法設立非營業特種基金之執行原則』)」，會前經洽該總處表示，財政紀律法與本條例所規範事項並非同一事項…」一節，按財政紀律法第 3 條規定，「本法由財政部、行政院主計總處、審計部及相關機關，依職權辦理。」，並無明定該法主管機關係行政院主計總處，且前開該總處通函頒定之執行原則所提因應財政紀律法設立「非營業特種基金」，本報告內容亦無提及

「非營業特種基金」設立之相關內容，併予陳明。

- 二、第二點意見，報告指出本條例第 9 條第 2 項規範罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道路交通之提撥比例等事項，建議應提升至法律位階，可考量以法律之附表方式呈現一節，該部原則尊重，似與該部第一點意見所提本條例第 9 條優先適用財政紀律法，尚存疑慮等意見有所矛盾，錄供參考；至所提以法律之附表方式呈現，未來會否因分配比例等變動因素而產生動輒修法之疑慮部分，按以法律之附表方式呈現，其法規範位階等同法律，係立法技術考量方式，相關立法體例尚屬常見，如使用牌照稅法之各類車種使用牌照稅稅額表、毒品危害防制條例之各級毒品品項表。
- 三、第三點意見，本辦法第 4 條於現行提撥比例 12% 規定下，新增或修正支出運用項目，原則尊重主管機關權責，該部無意見，錄供參考；至若將上開提撥比例下限提高至 30%，則有違反財政紀律法第 7 條規定之疑慮，且恐進一步影響政府彈性調度財政資源及預算配置效益部分，同第一點意見參採情形。

**楊助理研究員蕙如：**

- 一、本報告第 2-6 頁介紹英國及日本等國之立法例，極具參考價值，例如英國將道路交通罰鍰收入統一納入中央綜合基金，地方警政（執法）單位不會因為能直接獲分配罰鍰收入而有「多開罰單」之動機，交通執法之目的係為維護道路交通安全與秩序，並不是為創造（罰單）收入財源。據我國民調顯示國人常有「政府缺錢就靠多開罰單來籌錢」之民怨，英國的作法可供我國參考。
- 二、本報告問題研析與建議三「各縣市分配之罰鍰收入作為改善道路交通之項目，建議應先予檢討調整，並增訂相關監督考核機制」及問題研析與建議四「罰鍰分配比例、運用及專款專用於改善道

路交通之提撥比例、裁罰基準等事項，建議提升至法律位階予以規範」敬表贊同，惟項目分配作法，若能輔以其他專款專用營運成功案例，將更具建議說服力，例如「醫療藥品基金」之財源除部分來自政府撥款，主要來自醫療業務收入(醫療院所營運所得之收入，包含銷售藥品收入、門診收入、檢驗收入及其他與醫療作業相關之收入等)，故該基金之用途在：醫療成本支出(醫院的日常運作、購置藥品與醫療器材等)、醫學研究、醫療設備更新及藥物受害救濟等項目，亦即取之於醫療，用之於醫療；同理，交通罰鍰既取之於交通，則應提高分配比例用之於改善交通。

三、本報告述及日本交通安全對策特別交付金係由中央統一分配、專款專用制度，先將全國罰鍰收入統一收繳納入國庫，再依前開指標每年 2 次核撥交付金予各地方政府，並「專款專用」於道路交通安全設施改善(設置、維護)；美國加州部分罰鍰收入「專款專用」於空氣品質改善，德州則是 50%存入創傷急救基金。鑒於改善交通的 3E 為執法(Enforcement)、教育(Education)和工程(Engineering)，3E 必須同時俱進，才能提升交通安全環境，而工程面(交通基礎建設)及安全教育則是常受忽略的面向。建議我國罰鍰分配應提高並明定道路交通設施改善及交通安全教育宣導經費之比例，此外並參酌外國作法，提撥特定比例於空污改善及創傷急救基金(例如大型交通事故)，併請卓參。

#### **參採情形：**

- 一、第一點意見，贊同本報告所提英國、日本等國外立法例，極具參考價值，錄供參考。
- 二、第二點意見，贊同本報告建議方向，錄供參考；至所提其他專款專用營運成功案例，例如「醫療藥品基金」等，錄供交通部參考。

三、第三點意見，提及本報告所提日本、美國加州及德州作法，並建議罰鍰分配應提高並明定道路交通設施改善及交通安全教育宣導經費之比例，與本報告建議方向一致；此外，並參酌國外作法，提撥特定比例於空污改善及創傷急救基金(例如大型交通事故)等，錄供交通部參考。

**楊助理研究員翔宇：**

- 一、本報告整理國外法制，值得主管機關借鏡。例如日本法制同樣將交通違規罰鍰分配予地方政府，並要求專款專用於「道路交通安全設施改善」項目，包含交通號誌、護欄、反射鏡等。我國道路交通管理處罰條例第9條第2項雖亦明文規定，罰鍰應提撥一定比例用於改善交通道路，惟交通部訂定之道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法對於專款之運用，則多著重於改善交通執法量能，透過加強執法是否足以達到改善交通道路之立法目的，似尚有討論空間。交通主管機關將來檢討相關法規時，或許可參酌國外經驗，將道路交通安全設施改善明確納入專款專用範圍，以提升交通道路安全環境。
- 二、贊同本報告第4點建議，有關道路交通違規罰鍰收入分配比例等事項，因涉及中央及地方政府間財政資源分配，屬於重要事項，參酌近年財政收支劃分法之修法趨勢，亦將部分原由授權財政部訂定之中央統籌分配稅款分配辦法所規範事項，透過立法方式納入財政收支劃分法條文加以規範，藉此提升分配制度之透明性及穩定性，交通主管機關可參考該立法模式，評估將相關重要事項提升至法律位階規範之可行性。
- 三、贊同本報告第5點建議，另因財政紀律法第7條規定：「各級政府及立法機關制(訂)定或修正法律、法規或自治法規時，不得

增訂固定經費額度或比率保障，或將政府既有收入以成立基金方式限定專款專用。」其立法理由敘明「政府各項收入納入公務預算採統收統支運用，有利國庫調度，倘以法令明定指定用途納入基金，雖具獨立性及專屬性，惟影響政府統籌運用資源能力，無法彈性因應政經環境及國家發展需要，調整年度施政重點。」爰交通主管機關檢討罰鍰提撥一定比例專款專用時，允宜尊重財政部意見，亦可透過修正道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第4條規定，適當提高專款用於改善交通之項目及經費比例。

#### **參採情形：**

- 一、第一點意見，贊同本報告整理國外法制，值得主管機關借鏡，所提日本作法等，錄供參考；至所提現行罰鍰運用多著重於改善交通執法量能，交通主管機關將來檢討相關法規時，將道路交通安全設施改善明確納入專款專用範圍，以提升交通道路安全環境等，與本報告建議方向一致，錄供交通部參考。
- 二、第二點意見，贊同本報告建議方向，交通主管機關可參酌近年財政收支劃分法之修法趨勢，評估將相關重要事項提升至法律位階規範之可行性等，錄供交通部參考。
- 三、第三點意見，贊同本報告建議方向，至所提交通主管機關檢討罰鍰提撥一定比例專款專用時，允宜尊重財政部意見，亦可透過修正本辦法第4條規定，適當提高專款用於改善交通之項目及經費比例等，錄供交通部參考。

#### **高助理研究員念祖：**

- 一、2022年國際媒體指控臺灣為「行人地獄」，瞬間引爆臺灣交通安全的討論，然而透過加重罰則與大量舉發罰單，交通事故比率卻仍舊偏高，顯示改善我國交通安全尚有結構性問題。同時，道路

交通違規罰鍰更是所有用路人心中的痛，違規收罰單看似並無不當，卻不能忽視罰鍰為末節，改善道路交通、確保用路人生命財產安全方是初衷。本報告對此有細緻的分析，自我國道路交通違規罰鍰收入分配運用探討罰鍰的流向，從而看出其與改善交通安全的關聯性，再藉由英國、日本、美國部分州的外國立法例介紹，呈現國際趨勢，並得以一窺道路交通違規罰鍰收入分配的堂奧，值得肯認。

二、關於問題研析與建議第5點，建議可參酌日本法制，由中央統一收取違規罰鍰收入，再由總務省依道路交通法授權制定內閣令，將罰鍰收入按分配基準審查後，由中央撥予各地方政府，並專款專用於各地方道路交通改善，實乃立意良善。但此點建議為由中央統一收取交通違規罰鍰收入進行再分配，專款專用，其他點建議為仍維持現行制度，由各級政府收取交通違規罰鍰收入，但調高或明確化用於改善交通安全比例。兩者俱有其可行性，也皆須提升至法律位階予以規範，並透過國會修法達成，若為立法政策之選擇，報告似乎也能針對此做一簡要分析。

三、同時，若是採取中央統一收取再分配的制度，建議也可建立「事故減量績效」與罰鍰分配掛鈎的激勵機制，只要地方政府在該年度能有效降低交通事故傷亡人數、改善高風險路口，則可從國庫或基金中獲得更高比例的獎勵補助，增加地方政府提升交通安全的積極性。

四、此外，問題研析與建議均一再強調罰鍰收入後續運用明確性的重要，建議可建立全國版的「道路交通罰鍰運用公開平台」。推動各級政府將罰鍰經費具體細分至各項執行計畫，甚至在道路交通改善工程的施工處公告此處為罰鍰收入運用的幾分之幾。並同步讓

在地居民針對交通熱點提出改善方案並投票決定經費運用，以「參與式預算」模式妥善規劃，俾使民眾認知到罰鍰的流向，降低支付罰鍰的不滿情緒。

**參採情形：**

- 一、第一點意見，贊同本報告，錄供參考。
- 二、第二點意見，提及本報告建議參酌日本法制，由中央統一收取違規罰鍰收入再進行分配，並專款專用；其他建議則維持現行制度，但調高或明確化用於改善交通安全比例，二者具可行性，若為立法政策之選擇，建議報告針對此做簡要分析一節，本報告建議可參酌日本作法，研議通盤檢討現行道路交通違規罰鍰收入分配及運用制度，以符罰鍰收入能專款專用於地方改善交通所需，然考量其涉及現行罰鍰收入分配運用制度重大變革，仍待由主管機關（交通部）會商財政部等相關機關評估政策可行性，爰本報告現階段係提供前開建議方向供委員問政參考。
- 三、第三點及第四點意見，所提「事故減量績效」與罰鍰分配掛鈎的激勵機制、「道路交通罰鍰運用公開平台」及「參與式預算」等建議，錄供交通部後續執行時之參考。

**散會：**上午 11 時 30 分