



# 自行研究計畫成果報告

## 跨機關合作取締汽車違反道路交通管理處罰條例 第 12 條第 4 項之研究—以新北市為例

研究單位：交通部公路總局臺北區監理所

研究人員：陳玉好、陳金生、張建智、許芳祥、  
詹健忠、陳威男、李夷梧、張淑芊、  
陳致宏

### 交通部公路總局

中華民國 105 年 11 月

105 年度自行研究計畫成果摘要表

臺北區監理所 105 年度自行研究計畫成果摘要表		填表人：詹健忠 填表日期：105 年 11 月 15 日	
研究報告名稱	跨機關合作取締汽車違反道路交通管理處罰條例第 12 條第 4 項之研究—以新北市為例		
研究單位及人員	研究單位： 臺北區監理所 研究人員： 陳玉好、陳金生、張建智、 許芳祥、詹健忠、陳威男、 李夷梧、張淑芊、陳致宏	研究時間	自 105 年 1 月 1 日 至 105 年 10 月 31 日
成果摘要			
<p><b>一、研究緣起與目的</b></p> <p>(一) 研究緣起： 依據 104 年 7 月 1 日道路交通管理處罰條例第 12 條增訂第 4 項規定、監察院調查報告內容、院頒方案視導委員建議及改進事項…等，為健全車輛牌照管理，並兼顧本所現有人力、不額外增加費用情況下，如何透過跨機關合作溝通、協調建立通報取締機制，積極提升執法績效。</p> <p>(二) 研究目的： 本研究針對本所、新北市政府警察局交通警察大隊、新北市政府交通局三方聯合取締新北市轄內違反道路交通管理處罰條例第 12 條第 4 項車輛跨機關合作研商過程、實際執行成效及遭遇問題加以探究並提出具體改善建議，藉由積極、落實執法，遏止車輛號牌違規使用情事，確保用路人安全。</p> <p><b>二、研究方法與過程</b></p> <p>本研究在研究方法上，主要採取行動研究方法，強調解決社會實務問題，並就取締數據加以統計分析，針對跨機關合作研商過程、實際執行成效及所遭遇問題詳加探究，並提出實務改進建議。</p> <p><b>三、研究發現與建議</b></p> <p>(一) 根據本研究與政策推動實際運作結果，獲得以下結論：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「即時通報、立即取締」機制能明確定位違規車輛所在地，有效運用警力。</li> <li>2. 「公有拖吊場車輛保管空間」是影響警察機關執法取締積極度關鍵因素。</li> <li>3. 領導者之溝通協調能力，有效提升行政作業績效。</li> </ol> <p>(二) 依據本研究之結果分析，提出以下四點建議供實務改進與後續研究參考：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合公有、民間拖吊場車輛移置保管空間。</li> <li>2. 結合現代化資通工具提升取締成效。</li> <li>3. 加強宣導民眾守法觀念。</li> <li>4. 訂定獎勵要點，鼓勵停車管理人員主動通報。</li> </ol> <p>歸結總論，建立「即時通報、立即取締」機制能在既有人力、經費下有效運用行政資源並提升執法(Enforcement)績效，後續如輔以相關教育(Education)宣導與改善工程(Engineering)用路環境，落實道路交通安全 3E 政策，必能塑造安全、守法之交通環境。</p>			

# 目錄

表目錄.....	ii
圖目錄.....	iii
<b>第一章 緒論</b> .....	<b>1</b>
第一節 研究動機與目的.....	2
第二節 研究方法與流程.....	6
第三節 文獻回顧.....	7
第四節 研究範圍與限制.....	12
<b>第二章 研究主題現況</b> .....	<b>14</b>
第一節 數據統計分析.....	14
第二節 跨機關合作精進取締作為.....	17
第三節 「即時通報、立即取締」機制實施成效統計.....	24
第四節 執行「即時通報、立即取締」機制遭遇問題.....	26
<b>第三章 研究結果與發現</b> .....	<b>28</b>
<b>第四章 結論與建議</b> .....	<b>32</b>
第一節 結論.....	32
第二節 建議.....	34
<b>參考書目</b> .....	<b>37</b>

## 表目錄

表 1-1	104 年 7 月 1 日新修正施行之道路交通管理處罰條例第 12 條修正前、 後條文對照表.....	2
表 2-1	本所 96 年至 104 年已註銷未繳回號牌車輛數分年度統計表.....	14
表 2-2	本所 96 年至 104 年已註銷未繳回號牌車輛出廠年份統計表.....	15
表 2-3	本所 96 年至 104 年已註銷未繳回號牌車輛最後一筆交通違規日距挑檔 日(105 年 1 月 25 日)統計表 .....	15
表 2-4	9 項註銷號牌收繳精進措施.....	23
表 2-5	「即時通報，立即取締」機制啟用通報取締件數-按月統計表.....	25
表 2-6	「即時通報，立即取締」機制啟用通報取締件數-按行政區統計表...	25
表 2-7	「即時通報，立即取締」機制啟用通報取締件數-按車種統計表.....	25
表 2-8	新北市政府交通局租用民間拖吊場一覽表.....	26
表 3-1	新北市各主要道路收費路段汽車停車格位數統計表.....	29
表 3-2	新北市政府警察局公有拖吊場一覽表 .....	30

## 圖目錄

圖 1-1 本所所長陳玉好拜訪時任新北市交大大隊長林泰裕.....	5
圖 2-1 時任新北市交大大隊長林泰裕召開跨機關研商會議.....	16
圖 2-2 本所副所長陳金生主持跨機關研商會議 .....	18
圖 2-3 本所副所長陳金生率隊拜訪土城警分局 .....	19
圖 2-4 「即時通報，立即取締」作業流程 .....	19
圖 2-5 「即時通報，立即取締」Line 群組通報運作情形 .....	20
圖 2-6 本所接獲通報後，轉請轄區警察單位派員實際取締現況.....	20
圖 2-7 本所邀集各轄站裁罰股長商討推廣通報機制會議.....	21
圖 2-8 本所拜訪三重警分局交通組長陳松坡 .....	21
圖 2-9 本所拜訪汐止警分局交通組長謝錫釗 .....	21
圖 2-10 本所於交通部第八屆道安創新貢獻獎評選會議中簡報.....	22
圖 2-11 公路總局召開全國性研商會議 .....	22

## 第一章 緒論

根據交通部民國 105 年 8 月交通統計月報<sup>1</sup>，截至 105 年 8 月底，全臺機動車輛登記數為 21,453,054 輛，其中汽車登記 7,800,339 輛、機車登記 13,652,715 輛。另外，據公路總局統計本(105)年 1 至 8 月份<sup>2</sup>，共核發 1,007,637 面車輛牌照。政府如何有效管理如此龐大之汽、機車數量及歷年來累積核發之車輛牌照數量，維護用路人安全，於 57 年 1 月 24 日正式施行之道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第 1 條即明定：「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例。」。細究當初該條例制定之目的<sup>3</sup>，旨在加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，為貫徹此目的，尤著重違反規定之處罰，故本條例為使車輛所有人，駕駛人，行人及執行交通勤務之警察及依法令執行稽查任務之人員等均易於瞭解，而知所遵守，便於取締起見，除總則及附則兩章外，其餘各章每一條文，均定有罰則…。另附帶決議<sup>4</sup>，請行政院辦理事項：「…應將有關維護道路交通安全秩序之法令規章，對社會作普遍深入之宣傳；尤應對於有關執行單位及基層執行人員之辦理情形，嚴予考核，以期本條例得能有效執行。」

美國生態學家哈丁 (Garret Hardin) 曾提出「公地悲劇」(The Tragedy of the Commons)，呼籲政府應適度對於人民加以管制，如單單只依賴人性的良知自我規範，公有資源必遭過度消耗，成為公有地的悲劇。但管制與服務對民眾而言是一體兩面，過度管制易造成反感、走向政府極權專制；而過分強調為民服務，大開方便之門，極易流於民粹主義。政府各項管制性行政作為，應奠基於法律之上，對於攸關人民權利義務事項，應適度加以管理規範。

本研究針對 104 年 7 月 1 日道交條例第 12 條增訂第 4 項規定：「汽車未領用有效牌照、懸掛他車號牌或未懸掛號牌於道路停車者，依第一項規定處罰，汽車並當場移置保管及扣繳其牌照。」，在兼顧本所現有人力、不額外增加費用情況下，透過跨機關合作取締通報機制、實際運作執行成效及所遭遇問題加以探究，

---

<sup>1</sup> 資料來源：交通部統計月報電子書第 579 期，105 年 8 月，<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=580&parentpath=0,6,578>。

<sup>2</sup> 資料來源：公路總局統計年報及速報，105 年 8 月統計速報，<http://public.thb.gov.tw/TM/Menu/Menu05/download/md10508/index.htm>。

<sup>3</sup> 資料來源：立法院法律系統，<http://lis.ly.gov.tw/ttscgi/lgimg?@57400600;0313;0333>，立法院公報第 57 卷第 6 期院會紀錄，頁 316。

<sup>4</sup> 同上註，頁 316。

並試圖提出具體改善建議，供各相關單位參考，以積極確保用路人安全。

## 第一節 研究動機與目的

### 一、研究動機

#### (一) 經監察院調查、糾正：

依據監察院 103 年 3 月 11 日 103 交調 0018 調查報告<sup>5</sup>、同年 13 日公告之 103 交正 0009 糾正案文內容<sup>6</sup>(摘錄)：「綜上所述，96 年至 102 年全國依規定予以註銷之汽車牌照數 49 萬餘輛，其中逾 23 萬輛迄未依規定繳回車牌；且高達 21 萬 9 千多輛於註銷牌照後，有繼續上路且違規行駛之情形，其中並有車牌已被註銷 10 年以上卻仍行駛於道路情事。經註銷牌照之車輛即使違規行駛於道路，若未被查獲，則均無需繳納相關稅費，不僅造成未繳納汽車燃料使用費及使用牌照稅等不公平之現象，亦形成影響社會治安之負面效應，且 96 年至 102 年間註銷牌照後再違規車輛迄仍積欠之違規罰鍰及稅費計 51 億餘元，若扣除註銷前已積欠之稅費則仍計積欠 27 億餘元，有積欠稅費之情形。公路總局就車牌之收繳、管理，顯有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送交通部轉飭所屬確實檢討改善見復。」

#### (二) 依據新修正法令：

依據 103 年 12 月 23 日修正、104 年 1 月 7 日公布並於同年 7 月 1 日施行之道交條例第 12 條規定。

表 1-1：104 年 7 月 1 日新修正施行之道交條例第 12 條

修正前、後條文對照表

修正後條文	修正前條文
第十二條 汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千六百元以上一萬零八百	第十二條 汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千六百元以上一萬零八百

<sup>5</sup> 資料來源：監察院監察成果查詢，<http://www.cy.gov.tw/sp.asp?xdUrl=.%2F%2FCyBsBox%2FCyBsR1.asp&mp=1&ctNode=910>，查詢日：105 年 10 月 3 日，被調查機關欄位輸入：公路總局。

<sup>6</sup> 資料來源：監察院 103 交正 0009 糾正案文，頁 8，

<http://www.cy.gov.tw/sp.asp?xdURL=.%2F%2FRSS%2Fdetail.asp&ctNode=871&mp=1&no=3904>。

元以下罰鍰，並禁止其行駛：

- 一、未領用牌照行駛。
  - 二、拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛。
  - 三、使用偽造、變造或矇領之牌照。
  - 四、使用吊銷、註銷之牌照。
  - 五、牌照借供他車使用或使用他車牌照。
  - 六、牌照吊扣期間行駛。
  - 七、已領有號牌而未懸掛或不依指定位置懸掛。
  - 八、牌照業經繳銷、報停、吊銷、註銷，無牌照仍行駛。
  - 九、報廢登記之汽車仍行駛。
  - 十、號牌遺失不報請公路主管機關補發，經舉發後仍不辦理而行駛。
- 前項第一款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明，及第二款、第九款之車輛並沒入之；第三款、第四款之牌照扣繳之；第五款至第七款之牌照吊銷之。
- 第一項第四款、第六款及第八款之汽車當場移置保管，並通知汽車所有人限期領回之。
- 汽車未領用有效牌照、懸掛他車號牌或未懸掛號牌於道路停車者，依第一項規定處罰，汽車並當場移置保管及扣繳其牌照。

元以下罰鍰，並禁止其行駛：

- 一、未領用牌照行駛。
  - 二、拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛。
  - 三、使用偽造、變造或矇領之牌照。
  - 四、使用吊銷、註銷之牌照行駛。
  - 五、牌照借供他車使用或使用他車牌照行駛。
  - 六、牌照吊扣期間行駛。
  - 七、已領有號牌而未懸掛或不依指定位置懸掛。
  - 八、牌照業經繳銷、報停、吊銷、註銷，無牌照仍行駛。
  - 九、報廢登記之汽車仍行駛。
  - 十、號牌遺失不報請公路主管機關補發，經舉發後仍不辦理而行駛。
- 前項第一款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明，及第二款、第九款之車輛並沒入之；第三款、第四款之牌照扣繳之；第五款至第七款之牌照吊銷之。
- 第一項第四款、第六款及第八款之汽車當場移置保管，並通知汽車所有人限期領回之。



查本次修法理由<sup>7</sup>：

- 一、修正原條文第一項第四款、第五款，將條文中之「行駛」等字刪除。
- 二、使用吊銷、註銷之牌照、或借供他車使用或使用他車牌照，若僅限於行駛行為才予處罰，常導致路邊停車之違法車輛無法處理，徒添實務上執法之困擾，爰予以刪除，不限於行駛行為，包括停車亦屬之。
- 三、增訂第四項為：「汽車未領用有效牌照、懸掛他車號牌或未懸掛號牌於道路停車者，依第一項規定處罰，汽車並當場移置保管及扣繳其牌照。」
- 四、其餘條文未修正。

細究本次條文提案修正原因，係葉委員宜津等提案修正第 12 條刪除第 4 款「使用吊、註銷牌照行駛」及第 5 款「牌照借供他車使用或使用他車牌照行駛」規定中之「行駛」文字部分：為健全車輛牌照管理及更臻明確實務執法機關對於「使用吊、註銷牌照」及「牌照借供他車使用或使用他車牌照」等違規行為之舉發認定不侷限於行駛狀態<sup>8</sup>。

### (三) 遵照交通部院頒方案視導建議及改進事項：

依據交通部院頒「道路交通安全與交通秩序改進方案」103 年度年終視導報告(視導新北市日期：104 年 4 月 10 日)：四、公路監理與運輸管理部分之(二)建議及改進事項 4<sup>9</sup>：「新修正道路交通管理處罰條例第 12 條增訂第 4 項規定，汽車未領有有效牌照、懸掛他車號牌或未懸掛號牌於道路停車者，依第 1 項規定處罰，汽車並當場移置保管及扣繳期牌照，該規定於今(104)年中施行，請市府警察機關、停管單位與監理單位三方積極合作加強稽查，強化車輛牌照管理。」本所前於 104 年 7 月 2 日由所長陳玉好率相關單位主管、承辦人拜訪時任新北市政府警察局交通警察大隊長林泰裕，會中針對本項修正研商跨機關合作事宜，除商請該大隊協助加強違規車輛查察取締外，本所亦於路檢勤務時加強取締該類違規車輛，一經查獲均依規定舉發、查扣號牌及車輛移置保管。

<sup>7</sup> 資料來源：立法院法律系統，

<http://lis.ly.gov.tw/lglawc/lawsingle?012B0A57D4C4000000000000000000001400000000400FFFFFD00^020171031223^0015E001001>，查詢日：105 年 10 月 3 日。

<sup>8</sup> 資料來源：立法院公報第 103 卷第 80 期，立法院第 8 屆第 6 會期交通委員會第 9 次全體委員會議紀錄，頁 344。

<sup>9</sup> 資料來源：院頒「道路交通安全與交通秩序改進方案」103 年度年終視導報告，104 年 11 月，交通部編印，頁 10。



圖 1-1：本所所長陳玉好(左 2)拜訪時任新北市交大大隊長林泰裕(右 2)

本項取締作為前經提報公路總局核定列為本所本(105)年度重要工作項目之一，本所並於 105 年 1 月 6 日以北監裁字第 1040263277 號函文新北市政府警察局交通警察大隊及新北市道路交通安全督導會報協請執法機關加強取締。

#### (四) 公路總局 105 年度績效評比項目：

公路總局針對各區監理所查扣收回註銷牌照數，列為年度績效評比項目(本項最高 13 分)，其中路檢查扣收回註銷牌照數佔 8 分、窗口或其他管道收回註銷牌照數佔 5 分。

#### (五) 公路總局 105 年 1 月 15 日主管會報主席指(裁)示事項(一)：

有關監察院函「為本局 96 年至 102 年全國依規定註銷之汽車牌照數逾 23 萬輛迄未繳回車牌，且高達 21 萬 9 千多輛於註銷牌照後有繼續上路且違規行駛案……」乙案，本案日前陳送交通部核判；惟針對 10 多萬輛註銷牌照仍未繳回車牌應分析統計分布地區，並與地方政府交通局及警察單位合作，加強執行稽查取締作為，請監理組積極研議。至於黃副局長所提註銷牌照未繳回輛數逐年上升、林副總工程司所提監理所加強宣導繳回註銷車牌及警察加強路邊停車取締、陳主任秘書所提各監理所與各地方政府交通局協調合作路邊停車收費員回報註銷牌照機制等，亦請一併思考。

## 二、研究目的

本研究針對本所、新北市政府警察局交通警察大隊、新北市政府交通局三方聯合取締新北市轄內違反道交條例第 12 條第 4 項車輛跨機關合作研商過程、實際執行成效及遭遇問題加以探究並提出具體改善建議，藉由積極、落實執法，遏

止車輛號牌違規使用情事，確保用路人安全。

## 第二節 研究方法與流程

根據心理學家勒溫(Lewin)對「行動研究」的描述<sup>10</sup>：社會實務的研究，貼切的說就是社會管理或社會工程的研究。它是行動研究的一種形式，是一種比較研究，以探究不同型態的社會行動的條件與效果，也是一種導引社會行動的研究。

勒溫強調場境實驗，即對社會問題進行行動研究。他挑戰當時傳統學院派的社會科學家所扮演的角色，認為社會科學不應只是在大學殿堂之內做科學的反省。為了理解並改變社會現實，社會科學的研究應引入對社會工作有實務經驗的工作者，參與研究的整個過程。同樣的，社會實務工作者亦須理解，唯有藉由社會科學的應用，才有把社會工作做好的指望。因此，整合社會科學的實驗研究方法與社會行動方案，主張社會科學家和社會實務工作者應結合起來一起進行行動研究。共同尋找新的社會實踐理論，採取行動。而主張社會科學追求的不再只是對問題的理解，而是要具體地付諸行動<sup>11</sup>。

勒溫是行動研究方法先驅，也是第一個對行動研究的方法做完整描述的人，他的行動研究同時含有幾個重要的概念<sup>12</sup>：

1. 強調行動。
2. 研究過程民主化。
3. 資料的立即應用。
4. 重視人際之間的相互影響。
5. 強調領導能力的重要。
6. 社會的行動研究應當是不斷循環的演進過程。

學者衛斯(Weiss)認為決策研究知識之所以無法應用於政策制定上，其主要原因有下列幾項：(一) 研究障礙：政策研究者的知識太過理論性，不能產生解決問題的知識；(二) 政策體系障礙：政府機關本身的限制因素太多，無法完全

---

<sup>10</sup> 鄭增財著，《行動研究原理與實務》，2006年，五南圖書出版股份有限公司出版，頁34。

<sup>11</sup> 同上註，頁31-32。

<sup>12</sup> 同上註，頁41-42。

依據政策研究結果制定公共政策；(三) 政策研究者與政策制定者之間的溝通不良；(四) 政策研究者與政策制定者之間價值觀念上產生歧異<sup>13</sup>。

本研究在研究方法上，主要採取勒溫所提倡的「行動研究」方法，強調解決社會實務問題，並就實際取締所得數據加以統計分析，針對跨機關合作研商過程、實際執行成效及所遭遇問題詳加探究，並嘗試提出具體改善建議。

### 第三節 文獻回顧

本研究聚焦於跨機關合作協商過程與取締違反道交條例第 12 條第 4 項車輛成效，於探討行政機關間相互協助完成公共事務前，應先就合作標的—「道交條例」規範重點加以探究，並將現有國內相關學位論文略作整理，再針對跨機關合作過程相關事項加以討論，以利本研究後續數據分析及歸納結論、提出建議之進行。

國內過去針對道交條例之研究<sup>14</sup>相對於其他行政法領域主題略屬少數，大致可將研究主題區分為二大方向：

- 一、分析裁罰程序、行為與行政救濟制度。
- 二、關於該條例中裁罰原則、性質研究。

此外，相關學位論文研究內容，可歸納整理如下<sup>15</sup>：

- 一、各種交通行政行為的概念及性質。
- 二、各種交通行政行為的救濟管道(救濟途徑、訴訟類型等)。
- 三、檢討過去交通處罰司法救濟制度的問題。
- 四、實體上交通違規之法律統制。

綜觀歷年研究成果，係針對道交條例處罰性質、裁決程序、救濟途徑與方式及各種法規效力加以探討，依其領域，屬於行政法各論之一；依其適用範圍，

---

<sup>13</sup> 丘昌泰著，《公共政策基礎篇第三版》，2008 年，巨流圖書股份有限公司出版，頁 420。

<sup>14</sup> 於臺灣博碩士論文知識加值系統網站(<http://ndltd.ncl.edu.tw/cgi-bin/gs32/gsweb.cgi/ccd=Rb6sF6/webmge?switchlang=tw>)輸入「道路交通管理處罰條例」檢索論文名稱，共 8 筆資料；輸入「道路交通秩序罰」檢索，共 1 筆資料；輸入「交通違規」檢索，共 31 筆資料；輸入「道路交通管理事件」檢索，共 2 筆資料；輸入「道路交通安全法」檢索，共 3 筆資料。查詢日期：105 年 10 月 27 日

<sup>15</sup> 李代昌，2013 年 7 月，「道路交通管理法制之檢討與體系建構—交通行政處分概念之提出」，臺灣大學法律學院法律學研究所碩士論文，頁 8-9。

屬於特別法之一部。

道交條例自 57 年 2 月 5 日制定公布全文 77 條，並自同年 5 月 1 日起施行，實施迄今 48 年餘，配合社會時空背景，歷經 30 次不同程度修正，而最近一次修法歷程，係 104 年 5 月 20 日總統華總一義字第 10400058181 號令修正公布第 3、4、7-2、45、50、63、74、76、80 條條文；並增訂第 7-3、8-1、53-1、85-5 條條文，行政院於 104 年 8 月 10 日以院臺交字第 1040041233 號令發布、104 年 8 月 15 日施行。

復依該條例第 7 條第 1 項規定：道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之；第 8 條第 1 項第 1 款：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；同條第 3 項前段：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。另公路法第 3 條規定：本法所稱公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。故若違反本條例第 12 條第 4 項規定(即本研究所探討主題)，由警察機關或依法令執行交通稽查任務人員稽查舉發<sup>16</sup>，後續則由公路主管機關設置之交通裁決單位<sup>17</sup>處罰之。

依據相關文獻回顧可獲知，管制行政(regulatory administration)為政府運用公權力來管制社會活動的行政行為，是政府達成服務民眾、滿足公共利益需求的重要手段。其權力的行使經常涉及經濟、政治與社會的議題面向，並在干預過程同時發揮政府的行政、立法與司法等三種功能<sup>18</sup>。根據中華民國憲法第 23 條規定，針對人民基本人權之限制，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外，不得以法律限制之。而道交條例立法意

---

<sup>16</sup> 依據違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 11 條規定，行為人有違反本條例之情形者，應填製舉發違反道路管理事件通知單，並於被通知人欄予以勾記。另依司法院大法官釋字第 423 號解釋，行政機關行使公權力，就特定具體之公法事件所為對外發生法律上效果之單方行政行為，皆屬行政處分，不因其用語、形式以及是否有後續行為或記載不得聲明不服之文字而有異。若行政機關以通知書名義製作，直接影響人民權利義務關係，且實際上已對外發生效力者，如以仍有後續處分行為，或載有不得提起訴願，而視其為非行政處分，自與憲法保障人民訴願及訴訟權利之意旨不符。

<sup>17</sup> 以新北市政府而言，依據地方制度法第 27 條規定，訂定「新北市政府交通事件裁決處組織規程」，由該處負責新北市境內交通裁決業務。

<sup>18</sup> 廖洲棚，「論跨機關管制行政之政策協調：賽局理論的觀點」，臺北大學行政暨政策學報第 59 期，2014 年 12 月，頁 90。

旨，係為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，故相關取締作為、處罰內容即應透過立法機關加以制訂，並受行政法原理原則之規範，以保障人民基本權。

### 一、取締、處罰應有法律明確規範及受一般法律原則<sup>19</sup>之拘束

警察勤務條例第 11 條第 1 項第 3 款規定：三、臨檢：於公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢，執行取締、盤查及有關法令賦予之勤務。另依司法院大法官釋字第 535 號解釋，臨檢實施之手段：檢查、路檢、取締或盤查等不問其名稱為何，均屬對人或物之查驗、干預，影響人民行動自由、財產權及隱私權等甚鉅，應恪遵法治國家警察執勤之原則。實施臨檢之要件、程序及對違法臨檢行為之救濟，均應有法律之明確規範，方符憲法保障人民自由權利之意旨。

另違反道路交管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條規定，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。而行政罰法第 19 條第 1 項亦規定，違反行政法上義務應受法定最高額新臺幣 3000 元以下罰鍰之處罰，其情節輕微，認以不處罰為適當者，得免予處罰。故依其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<sup>20</sup>。

處罰，性質上屬於干涉行政，為國家居於高權地位直接干預人民權利，限制其自由或財產，或課予義務或負擔，依據大法官釋字第 443 號解釋，若欲對人民之自由權利加以限制，必須符合憲法第 23 條所定必要之程度，並以法律定之或經立法機關明確授權由行政機關以命令訂之。因此交通違規事件於裁罰階段，係指行政機關對於違反同條例所定強制或禁止規定者，基於國家高權行政主體之地位，以製作違反道路交管理事件裁決書之形式，對該受處分人單方面所課予直接對外發生公法上法律效果之負擔性行政處分<sup>21</sup>。又依行政程序法第

<sup>19</sup> 依據行政程序法第 4、5、6、7、8 條規定，行政行為應遵守明確性原則、平等原則、比例原則、誠信原則及信賴保護原則。

<sup>20</sup> 邱毓玫，2007 年 1 月，「基層官僚政策執行裁量行為之研究---以基層員警執行交通違規舉發為例」，臺北大學公共行政暨政策學系碩士論文，頁 2-3。

<sup>21</sup> 李代昌，2003 年，「交通違規救濟規範之研究」，中正大學法律學研究所碩士論文，頁 21。

92條規定，行政處分係指行政機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為。故行政機關作成行政處分，除法律另有規定外，應依該法規定為之<sup>22</sup>，俾使行政行為公正、公開，確保依法行政原則，保障人民權益。

倘受處分人不服處罰，得依該條例第 8 條第 2 項規定，於裁決前<sup>23</sup>，應給予違規行為人陳述之機會<sup>24</sup>。後續亦得依據行政訴訟法第 237 條之 1 第 1 項第 1 款<sup>25</sup>、第 237 條之 3 第 1 項及第 237 條之 9 第 1 項規定，以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提起撤銷訴訟或確認訴訟。

## 二、「協調」是跨機關合作成功推動公共事務之關鍵

近年來，有愈來愈多的管制行政工作，需透過跨機關的集體行動落實，而「協調」(coordination)無疑是其中的成功關鍵。因為，當跨機關行動愈能獲得協調，就愈能強化跨機關共享管制空間(shared regulatory space)的好處，弱化其負面效果，確保管制行政的效率、效能與課責。儘管政府在政治、計畫以及法律等各方面皆不約而同地要求行政機關應該要彼此協調合作，或至少要考量彼此的行動，但公共管理者從未停止抱怨發生於部門間，因行動或計畫衝突而導致執行步調不一或重複施作浪費等協調失靈的情況<sup>26</sup>。

面對日趨複雜的公共事務，政府需要很強的專業背景以及強大的資料庫，以建立決策支援系統，更關鍵的是政府運作方式要改變，跨部會整合協調非常重要。因為絕大部分的公共政策，不是一個部會可以解決<sup>27</sup>。

但對公部門組織運作來說，組織協調的問題，常常是以「墓碑效應」

<sup>22</sup> 參行政程序法第 3 條第 1 項規定。

<sup>23</sup> 依據行政程序法第 10 條規定：行政機關行使裁量權，不得逾越法定之裁量範圍，並應符合法規授權之目的。

<sup>24</sup> 另按行政程序法第 102 條規定：行政機關作成限制或剝奪人民自由或權利之行政處分前，除已依第 39 條規定，通知處分相對人陳述意見，或決定舉行聽證者外，應給予該處分相對人陳述意見之機會。

<sup>25</sup> 究其增訂理由(資料來源：立法院法律系統

<http://lis.ly.gov.tw/lglawc/lawsingle?00B73F72825500000000000000001400000004FFFFFD^045621001101^00128001001>，查詢日期：105 年 10 月 26 日)：交通裁決本質為行政處分，其因質輕量多，過去四十年考量行政法院未能普設，為顧及民眾訴訟便利，並兼顧行政法院負荷，而立法規定其救濟程序由普通法院交通法庭依聲明異議方式，準用刑事訴訟法審理。各地方法院設置行政訴訟庭後，前開顧慮已然消除，爰將此類事件之救濟程序，改依行政救濟程序處理。

<sup>26</sup> 同註 18。

<sup>27</sup> 李鴻源著，《台灣如何成為一流國家》，2014 年 12 月，時報文化出版企業股份有限公司，頁 48。

(tombstone effect)的悲劇形式出現，也就是說，人死或是死人才會受到關注<sup>28</sup>。在跨域協調的政策執行過程中，作為一個政策推動者，他必須誠實面對下列兩個難題：第一、從經濟面而言，任何政策的推動與執行，必然牽涉到資源的運用與重分配。公部門試圖通過跨機構的合作來實現其政策目標的作法已屢見不鮮，然而，跨域協調有明顯的資源依賴與資源整合的特質，過渡的依賴其他組織的資源易使政策的推動產生阻礙，也降低組織的自主性。此外，組織間資源的不對稱也容易在資源配置上產生管理上的困擾，涉及到資源的重分配時，既得利益者是否願意妥協，也是一大難題。第二、從政治面而言，可以分為政府外部與內部兩種問題。外部政治的問題，就是要吸納不同的利害關係人進入政策的領域，過程必定產生價值與理念上的衝突，價值衝突比起經濟利益衝突的妥協性更低，也會因此出現決策或執行成本過高的情形；另外，內部的政治問題，則是標準的集體行動問題，如果成果是大家共享，任何行動單位不同程度的「偷懶」(shirking)，都是對自己有利的可能作為，這現象就是所謂的「機會主義」，直接造成了組織管理的需要<sup>29</sup>。

如何強化協調能力，促使行政機關間有效合作推行共同事務，就法制面而言，依據行政程序法第19條第1項規定：行政機關為發揮共同一體之行政機能，應於其權限範圍內互相協助；同條第2項規定：行政機關執行職務時，有下列情形之一者，得向無隸屬關係之其他機關請求協助。又警察職權行使法第16條第1項亦規定：警察於其行使職權之目的範圍內，必要時，得依其他機關之請求，傳遞與個人有關之資料。其他機關亦得依警察之請求，傳遞其保存與個人有關之資料。

具備相關法律規範後，就實務面而言，有以下五點建議，可供作推動跨機關協調合作機制作法參考<sup>30</sup>：

#### 一、建立長期互動：

理論對於組織間的合作問題，最常提供的藥方之一，便是建立長期互動。長期的良好互動，會使部門間或政府間得以建立名聲以增加互信，進而建立穩定的

---

<sup>28</sup> 陳敦源、王光旭，跨域協調：組織間政策執行的管理「眉角」，2005年9月，行政院人事行政總處公務人力發展中心第53期游於藝電子報。

<sup>29</sup> 同上註。

<sup>30</sup> 同上註。



互動模式。

## 二、良好的溝通機制：

跨域協調之間，最明顯存在的問題，便是每個組織對資訊的掌握度都不相同。據此，利益衝突雖然難以化解，若有良好的協商機制，便有機會異中求同，找到合作的空間。

## 三、善用非正式組織：

過去層級節制的官僚體系，要透過權力的集中與統一而達成效率的要求，因而沒有協調上的問題。合法運用私誼以促進政策的協調，會比正襟危坐的在辦公室內談判更具有效率。

## 四、強化領導功能：

領導者本身對於跨域協調方式的態度與選擇，具備著決定性的因素。據此，政策領導者本身是否能夠體認政策環境的複雜度，並設法面對處理之，對跨域協調的成敗有至關重要的影響。

## 五、培養跨域管理者：

過去由於一條鞭式的組織設計，無培養具協調能力的跨域管理者之需要。今日複雜的政策環境，需要具有專業及跨域管理能力的文官，爾後在文官的培訓上，應增加跨域協調相關知識的訓練。

整體來說，管制行政是政府最主要的公共政策作為，政府管制的本質就是透過規範和限制的手段，來追求保障民眾福祉的公益目標。跨機關管制行政的政策協調目的，在促使政府政策與計畫的最終狀態（end-state），能呈現最少的冗餘（redundancy）、不一致（incoherence）與空隙（lacunae）<sup>31</sup>。

## 第四節 研究範圍與限制

本所法定管轄範圍含括新北市、基隆市、宜蘭縣與花蓮縣，負責車輛管理、駕駛人管理、汽車運輸業管理、汽車燃料使用費徵收、使用牌照稅代徵、交通違規案件、違反強制汽車責任保險事件與公路法案件裁罰…等公路監理業務，考量

---

<sup>31</sup> 同註 18，頁 93-94。

上揭四縣市路邊停車收費方式與各權責機關配合意願，進一步擇定「新北市」為合作對象。

本研究幸得新北市政府交通局與該府警察局交通警察大隊通力合作，惟各縣市違規態樣、停車收費方式不盡相同，且警察機關與停管單位配合執行程度亦不同，仍須各監理機關主動洽談跨機關合作機制。

## 第二章 研究主題現況

### 第一節 數據統計分析

制定公共政策與執行，第一階段是「問題認定」<sup>32</sup>(Problem Identification)。關於決策過程(policymaking process)可分成七個階段<sup>33</sup>：問題認定、議程設定、政策形成、政策採納或立法、編列預算、執行、評估。關於問題之認定，首要工作即是明確定義問題，透過相關背景資料統計分析，避免發生第三類型錯誤，找到正確的方法來解決正確之問題。依據各種假設進行情境分析後，找出最佳政策，再依此列出行動方案和預算分配<sup>34</sup>。

一、本所統計 96 年至 104 年轄內(新北市、基隆市、宜蘭縣與花蓮縣)依規定註銷汽車牌照數共 46,220 輛<sup>35</sup>，其中：

(一) 以 96、97 年未繳回車輛數最多，合計共佔 32.96%。

表 2-1：本所 96 年至 104 年已註銷未繳回號牌車輛數分年度統計表

註銷年度	已註銷未繳回號牌車輛數(輛)
96	8,667(18.75%)
97	6,568(14.21%)
98	6,063(13.12%)
99	5,027(10.88%)
100	4,510(9.76%)
101	3,445(7.45%)
102	2,149(4.65%)
103	3,696(7.99%)
104	6,095(13.19%)
合計	46,220

(二) 以出廠 15 年以上未繳回牌照車輛數最多，佔 63.85%。

<sup>32</sup> Grover Starling 原著、陳志瑋譯，《行政學公部門之管理》，2015 年 4 月，五南圖書出版股份有限公司，頁 61。

<sup>33</sup> 同上註，頁 62。

<sup>34</sup> 同註 14，頁 46。

<sup>35</sup> 資料來源：依據本所資訊室 105 年 1 月 25 日挑檔資料統計分析。

表 2-2：本所 96 年至 104 年已註銷未繳回號牌車輛出廠年份統計表

出廠年份	車輛數(輛)
1-5 年內 (民國 100-104 年)	1,733(3.75%)
5-10 年 (民國 95-99 年)	304(0.65%)
10-12 年 (民國 92-94 年)	6,961(15.06%)
12-15 年 (民國 88-91 年)	7,712(16.69%)
15 年以上 (民國 87 年以前)	29,510(63.85%)

(三) 最後 1 筆交通違規以距挑檔日 5-10 年間最多，佔 52.12%。

表 2-3：本所 96 年至 104 年已註銷未繳回號牌車輛最後一筆交通違規日

距挑檔日(105 年 1 月 25 日)統計表

違規年度	車輛數(輛)
無違規	1,733(3.75%)
本(105)年	304(0.66%)
1-5 年內 (民國 100-104 年)	19,719(42.66%)
5-10 年 (民國 95-99 年)	24,090(52.12%)
10 年以上 (民國 94 年以前)	374(0.81%)

#### (四) 數據分析解讀：

1. 本所依據道路交通管理處罰條例第 17 條規定辦理車輛逾期檢驗註銷通知率約 90%<sup>36</sup>(均以雙掛號寄送)；逾期檢驗裁決書經裁決機關裁處送達率約 85%<sup>37</sup>，顯見車輛所有人已知悉卻未積極辦理重新驗車領牌手續。
2. 車輛出廠年份多屬老舊。(研判多已不再使用)
3. 大部分車輛最後 1 筆交通違規距今超過 5 年以上。

#### 二、依據新北市政府交通局提供數據<sup>38</sup>比對：

- (一) 新北市政府警察局交通警察大隊於 105 年 1 月 29 日邀集本所、新北市政府交通局召開研商「執行道路交通管理處罰條例第 12 條第 4 項違規車輛號牌查扣及移置保管事宜」會議，會中決議由交通局提供新北市轄內 104 年全年度及 105 年每月份路邊停車收費資料檔(含車號、停車時間、路段、停車格號等)，再與全國列管註銷牌照車輛資料庫碰檔比對，查核已註銷牌照車輛是否有停放於路邊情事，以利後續研判分析規劃專案勤務動態攔查。



圖 2-1：時任新北市交大大隊長林泰裕召開跨機關研商會議

- (二) 復經該局提供 104 年新北市轄內路邊開立停車繳費單資料(共製開 1,670

<sup>36</sup> 資料來源：依據本所車輛管理課統計數據。

<sup>37</sup> 資料來源：依據新北市政府交通事件裁決處統計數據。

<sup>38</sup> 政府服務民眾的資訊屬於政府部門之知識，不論在政府與政府間(G2G)與政府管理(G2E)上，均有必要尋求資訊流通與共享，透過資訊科技結合公務員與跨機關資訊應用於政府為民服務及經營管理。摘錄自黃愷文，「電子化政府下跨機關資訊流通共享之研究—以中央健康保險局高屏分局為例」，2004 年 7 月，中山大學公共事務管理研究所碩士在職專班碩士論文，頁 1。

萬 438 筆)與全國車輛註銷牌照資料庫比對(比對日期:105 年 4 月 19 日),發現 9,786 輛已註銷牌照車輛(合計製開 17 萬 7,975 筆停車繳費單)曾停放於新北市路邊收費停車格內。

(三)再經該局提供 105 年 1 月 1 日至 15 日公有路邊停車開立繳費通知單紀錄,初步碰檔比對資料庫,共計 1,229 輛已註銷牌照車輛曾停放於路邊收費停車格內,其中本所轄管 583 輛(佔 47.44%),進一步分析以三重區(204 輛)、板橋區(127 輛)、新莊區(105 輛)為前三名違規停放熱區。

## 第二節 跨機關合作精進取締作為

台灣,會不會成為一流國家?說穿了,就在我們能不能從「小事」開始改革,一環一環把「小事」扣緊串連。一流國家,從「小」做起。這些或許都不是那麼重要,但若沒有,我們的每一分努力,都會被打很大的折扣<sup>39</sup>。面對日趨複雜的問題挑戰,不論政府或民間,都要謹記三個關鍵字,整合、協調和執行,態度上更要保持正向思考,跳出框框看問題<sup>40</sup>。

對於問題背景,我們已初步針對現有數據加以分析解讀,如何整合資源與政策協調、執行,本所做了以下幾項努力:(一)主動提出專案簡報(問題呈現)。(二)跨機關合作協商機制(整合中央、地方資源與協調、執行方案):召開跨機關研商會議、拜訪警察機關、訂定人員編組及作業程序、推廣「即時通報、立即取締」機制、提報交通部第八屆道安創新貢獻獎評選、公路總局召開全國性研商會議等。

### 一、提出專案簡報:

(一)本所於 105 年 2 月 25 日公路總局召開第 133 次監理會報,由副所長陳金生進行「汽車註銷牌照收回作業精進作為」專案簡報。經主席(黃副局長運貴)裁示,請監理組彙整各區監理所意見,透過大數據分析統計全國註銷牌照車輛車齡分布、車種、車型及數量,俾研議後續解決方案。

(二)本次會議主席裁示(摘要):

<sup>39</sup> 同註 14,頁 33。

<sup>40</sup> 同註 14,頁 15。

…請監理組儘速依據臺北所報告，彙整其他各所意見，並將註銷牌照之車齡分布、車種、車型及數量透過大數據分析，研議不同解決方案。

## 二、跨機關合作協商機制：

- (一) 本所於 105 年 3 月 15 日邀集新北市政府交通局召開研商「執行道路交通管理處罰條例第 12 條第 4 項違規車輛號牌查扣及移置保管事宜」精進會議，會中決議事項如下：



圖 2-2：本所副所長陳金生主持跨機關研商會議

1. 本所每個月定期透過第三代公路監理資訊系統針對全國車輛已遭吊、註銷及切結報廢車輛(車牌未繳回者)篩選挑檔、更新 1 次(資料庫提供車號、車種，以 txt 文字檔呈現)，並將檔案交由交通局匯入系統使用。初步擇定以土城區路邊停車收費車輛(含汽、機車)為查核範圍及試辦區。試辦後除依實際情況另擇期召開檢討會議外，俟系統及流程穩定後再擴及其他轄區。
2. 交通局停車管理人員於路邊開立停車繳費單時，如經查詢比對車輛牌照為列管車輛，將提供「車號、車種、停車地點及停車格編號」通報所屬停管場負責聯繫人員綜整後轉發 Line 群組，並由本所查核比對車籍狀態後，依查核結果適時協請警察機關共同前往取締，並將處理情形回傳 Line 群組供交通局參考。
3. 為鼓勵停車管理人員與停管場負責聯繫人員能主動即時通報，初期以查獲通報列管車輛並完成取締 3 輛為獎勵基準。交通局每月彙整執行績效清冊提供本所，並由本所致贈精美道安宣導品，以茲鼓勵。另獎勵基準視實際執行成效滾動式檢討修正。
4. 本案視實際取締成效，聯合發布新聞稿廣宣，俾使民眾瞭解政府積極執法作為，

讓民眾知悉應確實依相關規定辦理車輛異動登記及車輛檢驗，以維行車安全。

(二) 本所於 105 年 4 月 11 日由副所長陳金生率隊拜訪新北市政府警察局土城分局分局長黃勢清、交通組長徐章哲，針對本即時通報機制，洽談合作試辦事宜。



圖 2-3：本所副所長陳金生(左 3)率隊拜訪土城警分局分局長黃勢清(右 2)

(三) 訂定人員編組及作業程序

1. 為利即時通報機制順遂推動，本所依據行政程序法第 159 條第 1 項規定<sup>41</sup>，於 105 年 4 月 7 日訂定、同年 26 日修訂「臺北區監理所與新北市政府交通局及警察局跨機關合作取締違反道路交通管理處罰條例第 12 條第 4 項人員編組及作業程序」以資遵循，並於同年 5 月 9 日正式通報運作。

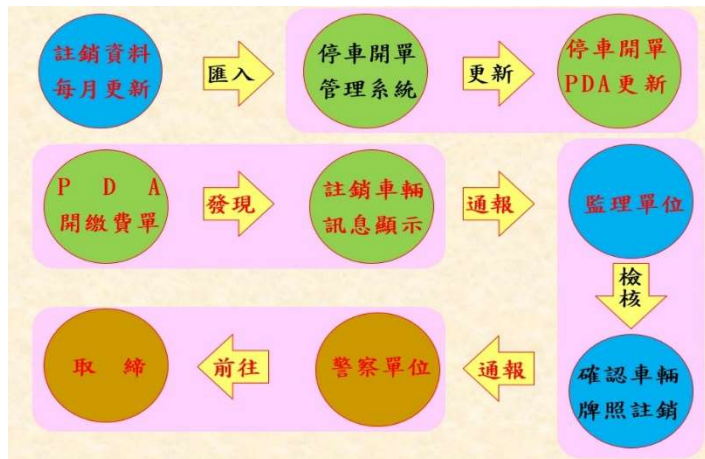


圖 2-4：「即時通報、立即取締」作業流程

2. 上揭人員編組及作業程序為：將本所現有路檢出勤人力編成 10 組別、每組 2

<sup>41</sup> 行政程序法第 159 條第 1 項規定：本法所稱行政規則，係指上級機關對下級機關，或長官對屬官，依其權限或職權為規範機關內部秩序及運作，所為非直接對外發生法規範效力之一般、抽象之規定。



人<sup>42</sup>，於通報機制接收到通報車輛資料時，透過第三代公路監理資訊系統覆核確認後，聯繫轄管警察機關交通組派員協同前往現場取締。



圖 2-5：「即時通報、立即取締」Line 群組通報運作情形



圖 2-6：本所接獲通報後，轉請轄區警察單位派員實際取締現況

#### (四) 推廣「即時通報、立即取締」機制

1. 本所於 105 年 5 月 20 日邀集板橋監理站、蘆洲監理站及基隆監理站運輸業管理股股長討論，請各轄站適時拜訪新北市轄內各分局協助取締該類違規車輛事宜。

<sup>42</sup> 任務編組是用來處理組織正常功能無法處置的一些問題與專案。同註 15，頁 404。



圖 2-7：本所邀集各轄站裁罰股長商討推廣通報機制會議

2. 本所於 105 年 5 月 30 日由裁罰課長張建智率隊拜訪新北市政府警察局三重分局交通組長陳松坡，商討合作加強取締違反車輛，並共同拜會該區違規車輛民拖保管場主任，協助取締拖吊該類違規車輛事宜。



圖 2-8：本所拜訪三重警分局交通組長陳松坡(右 1)

3. 本所於 105 年 9 月 10 日由裁罰課長張建智、基隆監理站長賴明誼、股長朱益亨拜訪新北市政府警察局汐止分局交通組長謝錫釗，討論跨機關合作加強取締違規車輛事宜。



圖 2-9：本所拜訪汐止警分局交通組長謝錫釗(左 1)

#### (五) 提報交通部第八屆道安創新貢獻獎評選

1. 本案「E化淨牌執法取締(跨機關合作)」經新北市道路交通安全督導會報105年6月6日召開審查會議通過，推薦參加交通部第八屆道安創新貢獻獎評選。
2. 本所於105年8月25日由裁罰課長張建智於交通部評選會議中簡報本案緣由、數據分析、E化淨牌執法取締執行成效、未來努力方向等作為。



圖 2-10：本所於交通部第八屆道安創新貢獻獎評選會議中簡報

#### (六) 公路總局召開全國性研商會議

1. 公路總局於105年7月14日召開研商「加強收繳遭吊、註銷牌照後續相關精進作為事宜」會議，由總局林副總工程司福山邀集交通部路政司、道委會、內政部警政署、各直轄市政府、各區監理所等研提9項註銷號牌收繳精進措施，由各權責單位廣續執行辦理。
2. 本所於上開會議中報告「即時通報、立即取締」機制運作現況與遭遇問題。



圖 2-11：公路總局召開全國性研商會議

表 2-4：9 項註銷號牌收繳精進措施<sup>43</sup>

項次	精進措施	分工權責單位
1	車主至公路監理機關辦理各項監理業務時，可透過 M3 系統中「人車歸戶」子系統查詢，有無「吊註銷車輛」尚無繳回號牌者，可列印查詢單，提醒車主儘速繳回，避免違規使用。	各區監理所
2	比照切結報廢車輛訊息之模式，於受理檢驗時能適時在 3 代系統畫面簡易訊息由代檢廠或提醒該車主名下尚有註銷號牌之車輛，應儘速辦理繳回事宜。	各區監理所與代檢廠
3	以註銷年份較近者為優先處理對象，在牌照繳回通知書上	各區監理所
4	對於已註(吊)銷牌照未繳回汽車、車齡在 15 年以上且有積欠稅費罰鍰者，通知辦理切結報廢，所積欠稅費罰鍰將依強制執行相關規定辦理。	各區監理所
5	為有效降低車輛逾檢情形，持續加強管理並朝多元管道通知，如監理服務 APP、簡訊等，以降低車輛逾檢而遭註銷牌照情形。	各區監理所
6	各公路監理機關結合地方停管單位與警察單位建立註銷號牌即時通報與即時取締機制。	各區監理所、地方停車管理與警察機關
7	交通部道路交通安全督導委員會將註銷號牌收繳列為視導項目。	交通部道路交通安全督導委員會、內政部警政署及地方警察機關、各區監理所

<sup>43</sup> 資料來源：依據公路總局 105 年 7 月 14 日召開研商會議結論整理。

8	針對停放路邊道路車輛，另行排定人員按不同行政區域查核，一經查獲註銷號牌車輛違規停於街道時，隨即通知警察機關優先取締拖吊。	各區監理所、地方警察機關
9	利用車牌辨識系統於路邊攔查註銷牌照車輛。	各區監理所、地方警察機關

### 第三節 「即時通報、立即取締」機制實施成效統計

由後推進的策略指的是公共行政長官應該從末端開始，也就是指那些第一線進行日常決策的真實行政人員。這種觀點強迫高階長官從會影響決策能否往所欲方向進行的角度來思考。之後就逆向推回去做計畫，以確保整個系統的架構方式能達成所欲之行為<sup>44</sup>。

本節從 105 年 5 月 9 日「即時通報、立即取締」機制正式運作起至同年 10 月 31 日止，所獲得之取締資料(data)<sup>45</sup>加以處理<sup>46</sup>分析，以實際績效由後推進檢核，確保建構本機制能有效達到取締該類違規車輛之目標。

一、經統計新北市政府警察局於 104 年 7 月 1 日起至 105 年 10 月 31 日止，共舉發 924 件<sup>47</sup>違反道路交通管理處罰條例第 12 條第 4 項規定車輛，而本機制自 105 年 5 月 9 日正式運作至同年 10 月 31 日止，通報後成功舉發 83 件違規車輛，同期該局共舉發 431 件違規，其中有 19.26%比率係透過本機制通報成功舉發；另統計 104 年 10 月 1 日起至 105 年 9 月 30 日止，公路總局轄屬 7 區監理所中，本所取締該類違規車輛件數<sup>48</sup>為各所之冠！由此可知本通報機制所收之取締成效甚佳。

二、本通報機制相關統計分析<sup>49</sup>分別如下：

<sup>44</sup> 同註 15，頁 454。

<sup>45</sup> 資料(data)是指原始、未經整理、分析過的事實。資訊(information)則是有意義的資料，會改變接收者的理解—即是管理者用來詮釋和理解在組織或環境之內所發生事件的資料。同上註，頁 604。

<sup>46</sup> 資訊處理是指將原始資料轉化成能應用到決策的有意義資訊。同上註。

<sup>47</sup> 資料來源：依據本所資訊室 105 年 11 月 1 日挑檔統計資料。

<sup>48</sup> 資料來源：依據公路總局監理會報 105 年 10 月份統計數據，本所取締件數為 91 件居冠，臺北市區監理所取締 61 件、臺中區監理所取締 56 件分居第 2、3 位。

<sup>49</sup> 資料來源：依據本所每月彙整統計數據。

表 2-5：「即時通報、立即取締」機制啟用通報取締件數-按月統計表

月份	取締件數(件)
5	16
6	15
7	23
8	18
9	5
10	6
<b>合計</b>	<b>83</b>

表 2-6：「即時通報、立即取締」機制啟用通報取締件數-按行政區統計表

行政區	取締件數(件)
三重區	50
汐止區	18
土城區	5
新店區	3
樹林區	3
新莊區	2
三峽區	1
淡水區	1
<b>合計</b>	<b>83</b>

表 2-7：「即時通報、立即取締」機制啟用通報取締件數-按車種統計表

車種	取締件數(件)
自用小客車	53
自用小貨車	8
客貨兩用車	21
遊覽車	1
<b>合計</b>	<b>83</b>

三、以通報後成功取締行政區域排名，以三重區舉發 50 件最多，汐止區 18 件居次、土城區 5 件排名第三。再與本所前依據新北市政府交通局所提供 105 年 1 月 1 日至 15 日公有路邊停車開立繳費通知單紀錄，碰檔比對車輛已註銷牌照資料庫(以三重區、板橋區、新莊區為前三名違規停放熱區)，其中「三重區」不論在舉發件數及已註銷牌照車輛仍違規停放均居各行政區之冠。

#### 第四節 執行「即時通報、立即取締」機制遭遇問題

要有效治理國家，更需要有效率地劃分權與責。從中央和地方分權，到地方分責，讓每個縣市都能有規劃、執行和制定政策的能力，又能建立夥伴關係和跨縣市的對話機制<sup>50</sup>。本節針對執行本通報機制所面臨之問題加以說明，試圖找出實際影響取締績效之關鍵因素(key factors)。

##### 一、警察勤務繁忙、公有拖吊場車輛移置保管空間不足：

本所於 105 年 1 月 29 日、4 月 11 日分別拜訪新北市政府警察局交通警察大隊與土城警分局表示，在警力緊縮、公有拖吊場陸續整併情況下，致執行上因移置車輛保管場地不足及跨區處理時效降低(例如：三峽拖吊場轄區為三峽、土城、樹林與鶯歌區)，造成空有取締機制而無適當場地可保管違規車輛窘境。

##### 二、民間拖吊場無法移置保管此類違規車輛：

現行新北市政府交通局租用民間拖吊場共 6 處<sup>51</sup>(如表 2-8)，惟經該局與民間拖吊場業者所簽訂之契約內容，係委請其負責拖吊違反道路交通管理處罰條例第 55、56 條屬違規停車車輛，不負責拖吊此類車輛，致無法有效利用所租用空間移置保管。

表 2-8：新北市政府交通局租用民間拖吊場一覽表

拖吊場名稱	地址	電話
全洋	新北市中和區新民街 5-1 號	(02)2223-5667 (02)2223-5661
大洋	新北市三重區五谷王南街 9-2 號	(02)2278-9355

<sup>50</sup> 同註 14，頁 170。

<sup>51</sup> 資料來源：新北市政府違規車輛拖吊網頁查詢系統，<http://carweb.ntpc.gov.tw/>，查詢日：105 年 10 月 5 日。

欣維盛	新北市三峽區國慶路 192 號	(02)8671-4910
亞旺	新北市新店區寶橋路 235 巷 18 號	(02)2910-8418
華江	新北市板橋區民治街 57 巷 32 號之 1	(02)2258-1181
誼通	新北市新莊區中央路 196-3 號	(02)8521-2563 (02)8521-1015

### 三、尋求新北市政府交通事件裁決處合作未果：

#### (一) 依據道交條例第 8 條規定：

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。

前項處罰於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會。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。

#### (二) 因該處為新北市轄內違反該條例之裁決主管機關，本所前亦洽該處研商，惟該處以未曾負責該類違規車輛保管事宜前例，致無法提供車輛保管場地協助。



### 第三章 研究結果與發現

政策分析的循環過程模式乃是以問題建構法掌握政策問題的性質，以推薦法建議正確的政策行動，以追蹤法觀察政策結果的方向，以評估法判斷政策績效的良窳，最後則以預測法推估政策未來的發展方向<sup>52</sup>。

104年7月1日道交條例第12條增訂第4項規定施行迄今，本所已透過各式管道(數據統計分析、成立跨機關合作 Line 群組通報機制、提報交通部道安創新貢獻獎評選…等)積極依法行政，並藉由本研究彙整呈現執行結果與發現，提供各相關單位參考。

#### 一、數據統計分析結果

經本所統計轄內依規定註銷汽車牌照數及透過新北市政府交通局提供數據比對，相關分析說明如下：

##### (一) 車輛所有人已知悉牌照註銷卻未積極辦理重新驗車領牌手續

本所依據道交條例第17條規定辦理車輛逾期檢驗註銷通知率約90%(均依行政程序法第68條第3項規定，以雙掛號寄送)；逾期檢驗裁決書經裁決機關裁處送達率約85%，顯見車輛所有人已知悉牌照業經註銷，卻未積極辦理重新驗車領牌事宜。

##### (二) 車輛出廠年份多屬老舊且大多車輛最後1筆交通違規距今超過5年以上

依據本所資料統計，以出廠15年以上車輛未繳回牌照最多(29,510輛)，佔63.85%。另外，最後1筆交通違規以距挑檔日5-10年間最多(24,090輛)，佔52.12%，研判已註銷牌照車輛大多已未再行駛上路。

##### (三) 104年共9,786輛已註銷牌照車輛曾停放於新北市路邊收費停車格內

本所於105年4月19日依據104年新北市轄內路邊開立停車繳費單資料(1,670萬438筆)與全國車輛註銷牌照資料庫比對，發現9,786輛已註銷牌照車輛(共開立17萬7,975筆停車繳費單)曾停放於新北市路邊收費停車格內，顯見透過路邊停車收費開單員於開立繳費單時一併查詢車輛牌照狀態，能即時查核車輛牌照是否已註銷。

---

<sup>52</sup> 同註13，頁93。

## 二、實際通報取締結果

### (一) 三重區為已註銷牌照車輛違規停放重點區域

1. 105年1月上半月份已註銷牌照車輛違規停放區域以三重區居冠：

經分析105年1月1日至15日新北市公有路邊停車開立繳費通知單紀錄，共計1,229輛已註銷牌照車輛曾停放於路邊收費停車格內，其中以三重區(204輛)、板橋區(127輛)、新莊區(105輛)為前三名違規停放熱區。

2. 實際通報取締已註銷牌照車輛違停區域亦以三重區居冠：

自105年5月9日「即時通報、立即取締」機制啟用通報後，統計成功取締行政區域排名，以三重區舉發50件最多，汐止區18件居次、土城區5件排名第三。

### (二) 究其原因分析如下

1. 三重區全區收費汽車停車格位總數居新北市各行政區第二(如表9)。
2. 位於高速公路的起終點，南來北往交通便利，又以一水之隔與繁榮的台北市相鄰，這兩種優越的條件，讓三重成為全省移民最多的城市<sup>53</sup>。故行經之車輛數亦多，相較其他各區而言車輛違規比率亦較高。
3. 新北市政府警察局三重分局積極執法取締，且轄內三重公有拖吊場保管車輛空間仍足夠負荷。

表 3-1：新北市各主要道路收費路段汽車停車格位數統計表<sup>54</sup>

行政區	汽車停車格位總數(格)
林口區	4,490
三重區	4,132
板橋區	2,913
樹林區	2,788
新莊區	2,775
新店區	2,306
中和區	2,217

<sup>53</sup> 引自三重區公所網站-認識三重-歷史沿革，[http://www.sanchong.ntpc.gov.tw/content/?parent\\_id=10234](http://www.sanchong.ntpc.gov.tw/content/?parent_id=10234)。

<sup>54</sup> 資料來源：依據新北市政府交通局停車營運科統計數據，

[http://www.traffic.ntpc.gov.tw/content/?parent\\_id=10107](http://www.traffic.ntpc.gov.tw/content/?parent_id=10107)，查詢日：105年10月5日。

蘆洲區	2,111
土城區	1,815
三峽區	1,270
汐止區	1,131
八里區	1,119
五股區	957
永和區	946
淡水區	690
鶯歌區	573
泰山區	470
深坑區	180
金山區	130
合計	33,013

表 3-2：新北市政府警察局公有拖吊場一覽表<sup>55</sup>

拖吊場名稱	地址	電話
海山	新北市板橋區文化路二段 654-10 號 (華江橋下)	(02)2252-1684 (02)2252-1707
永和	新北市永和區保生路 55-3 號	(02)8923-7016
新莊	新北市新莊區中環路三段 2 號之 1	(02)2277-1021
三重	新北市三重區中興北街 186-1 號	(02)8512-1090 (02)8512-1990
新店	新北市新店區安和路二段 141 號 (安邦公園旁)	(02)2211-0127
三峽	新北市樹林區大成路 150-1 號	(02)8970-0217

<sup>55</sup> 資料來源：同註 31。

淡水	新北市淡水區沙崙路 129 號	(02)2805-7171
汐止	新北市汐止區大同路一段 515 巷 47 弄 30 號之 1	(02)2643-0305
林口	新北市林口區文化北路一段 526 巷 2-1 號	(02)2600-2469
大型車拖吊場	新北市中和區新民街 12-3 號	(02)3234-8502

## 第四章 結論與建議

政策學家戴伊(Dye)認為，政策分析具有三項特性<sup>56</sup>：

- 一、對於「詮釋」的關切更勝於對「規範」的關切。
- 二、對於公共政策的因果關係進行嚴謹的探索。
- 三、希望能夠對政策的因果關係找到通則性的命題，以累積可靠的政策分析知識。

政策分析主要的用意<sup>57</sup>在於解釋公共政策的前因後果關係或系統性地探索某項政策何以被提出、如何去制定或執行、其結果為何？它關心的問題是「為什麼」(why)與「是什麼」(what)。

在本章中，依據行動研究與政策推動實際運作結果，提出實務及研究上建議，以作為各相關單位後續執行、類似議題研究參考。

### 第一節 結論

本節係依據數據統計分析及實際取締成效，作綜合歸納並提出結論說明。

一、「即時通報、立即取締」機制能明確定位違規車輛所在地，有效運用警力

1. 統計本機制自 105 年 5 月 9 日正式通報運作後，至同年 10 月 31 日止，通報後成功舉發 83 件違規車輛，與同期新北市政府警察局共舉發 431 件違規相比，其中有 19.26% 比率係透過本機制通報成功舉發，由此可知通報機制能明確告知轄區警察機關違規車輛所在地，避免無謂警力資源浪費。
2. 104 年有多達 9,786 輛已註銷牌照車輛曾停放於新北市路邊收費停車格內，一共開立 17 萬 7,975 筆停車繳費單，平均每輛違規車輛遭收費開單員查詢、製開 18 張停車繳費單，意即每輛違規車輛平均有 18 次可藉由通報機制遭取締機會。本所之所以跨機關建立本通報機制，即是藉由各項數據分析研判後，透過資訊輔助技術協助提升執法效率，即時查詢、通報並取締已註銷牌照車輛。

---

<sup>56</sup> 同註 13，頁 17。

<sup>57</sup> 同註 13，頁 16。

## 二、「公有拖吊場車輛保管空間」是影響警察機關執法取締積極度關鍵因素

俗語說：「巧婦難為無米之炊」，是指巧媳婦沒米也做不出飯來。比喻即使非常靈巧的人，做事缺乏必要條件，也難以完成<sup>58</sup>。本所前於 105 年 6 月 23 日由裁罰課長張建智率隊前往新北市政府警察局三重分局拜會交通組長陳松坡，並實際前往三重公有拖吊場勘查，該場移置車輛保管空間尚稱足夠，且積極辦理逾期未領回車輛拍賣事宜，達到有效運用既有保管空間；加上該分局全力協助通報取締勤務，致使三重區為本機制通報啟用後，成功取締最多違規件數之行政區。

## 三、領導者之溝通協調能力，有效提升行政作業績效

所謂績效，包括二大構面：一為效率(Efficiency)，即以正確的方法做事(Do the Thing Right)，或以最少的投入獲得最大的產出；一為效能(Effectiveness，或譯效果)，即做正確的事(Do the Right Thing)，或達成預期的成果目標<sup>59</sup>。本所在兼顧現有人力、不額外增加費用情況下，透過機關內垂直整合、跨機關水平合作建立通報取締機制，除了找到對的解決方法做事，亦做了正確的事。

管理學家羅伯·凱茲(Robert L. Katz)認為<sup>60</sup>：管理者應具備以下三種管理能力，並隨著所處職位在組織中層級的高低，三種能力有所不同的偏重：

- 一、技術性能力(Technical Skill)。
- 二、人際關係能力(Human Relationship Skill)。
- 三、觀念化能力(Conceptual Skill)。

一般而言，不同階層的管理者對此三項能力的需求程度並不相同，高階管理者需要較高的觀念化能力，較少的技術性能力；而低階管理者則需較高的技術性能力，較不需觀念化能力；至於中階管理者則需要對上下階層的溝通與協調，故需較高的人際關係能力。

階層管理者的管制目標偏好，會影響跨機關協調結果，特別是當管理者對機關有不一致的課責標準時，往往難以找出所有參與者共同滿意且不變的政策協

<sup>58</sup> 資料來源：教育部重編國語辭典修訂本，<http://dict.revised.moe.edu.tw/cgi-bin/cbdict/gswweb.cgi?o=dcdbdic&searchid=Z00000099931>，查詢日：105 年 10 月 5 日，輸入「巧婦難為無米之炊」查詢釋義。

<sup>59</sup> 公孫策編著，企業管理，2016 年，志光教育文化出版社，頁 1-8。

<sup>60</sup> 同上註，頁 1-14、1-15，筆者自行歸納整理。

調結果。因此，階層管理者需藉由有效的領導來設法平衡外部課責要求，並維持向內部執行機關提出一致的政策目標，是政策協調成功的重要前提<sup>61</sup>。

當初發想建置本項通報取締機制者，為本所裁罰課長張建智。面對高層管理者，須將本建置案完整評估後提出預期成效說明；對內部同仁因本項為新增業務，須協調、說服路檢執勤人員全力協助；對外機關(新北市政府交通局與各警察分局)則須多方溝通拜訪，正如同凱茲所言，其發揮了高度人際關係能力，促使本機制順遂運作，透過執法取締積極維護用路人安全。

## 第二節 建議

本研究將以跨機關合作取締通報機制建立、實際運作執行成效及所遭遇問題為依據，提出以下建議，作為實務改進參考：

### 一、整合公有、民間拖吊場車輛移置保管空間

公有與民間拖吊場分屬新北市政府警察局與交通局權管，如何有效整合兩者權責及活用車輛移置保管空間，就法規面而言，依據道交條例第 85 條之 3 第 1 項規定：第 12 條第 3 項及第 4 項、第 35 條、第 56 條第 4 項、第 57 條第 2 項、第 62 條第 6 項及前條第 1 項之移置或扣留，得由交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員逕行移置或扣留，其屬第 56 條第 4 項之移置，得由交通助理人員逕行為之。上述之移置或扣留，得使用民間拖吊車拖離之。同條第 2 項：前項移置或扣留，得向汽車所有人收取移置費及保管費；其不繳納者，追繳之、第 3 項：第 1 項移置保管或扣留之車輛，經通知車輛所有人限期領回；屆期未領回或無法查明車輛所有人，經公告三個月，仍無人認領者，由移置保管機關拍賣之，拍賣所得價款應扣除違反本條例規定應行繳納之罰鍰、移置費、保管費及其他必要費用後，依法提存。

次按 102 年 3 月 27 日發布施行之「新北市移置保管妨害交通車輛自治條例」<sup>62</sup>第 5 條第 1 項規定：車輛移置及保管，必要時，得租用民間拖吊車及場地。另

<sup>61</sup> 同註 18，頁 112-113。

<sup>62</sup> 資料來源：新北市政府電子法規查詢系統，點選法規體系項下之新北市政府主管法規(交通類)  
<http://web.law.ntpc.gov.tw/Scripts/Query4A.asp?FullDoc=all&Fcode=C0230053>，查詢日：105 年 10 月 18 日。

103年1月28日發布之「新北市政府交通局租用民間拖吊車及保管場地管理規定」<sup>63</sup>第5條前段規定：拖吊公司執行違規車輛移置之契約，每期以三年為限、第9條第2項：本局因緊急性或政策性業務管理需要，需彈性調度使用拖吊車時，拖吊公司應配合之，不得藉故推諉、第10條第1項：拖吊公司執行違規車輛拖吊，應移置於該拖吊公司所提供之保管場地置放保管。而交通局與民間公司所訂之契約，通說認為屬於私法上承攬<sup>64</sup>契約，民間拖吊業者屬行政助手地位。

就經費面而言，依據105年4月1日施行之「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：違反本條例第二章之罰鍰，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。同辦法第4條亦規定：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：…四、設置或租用違規車輛保管場所或卸貨分裝場地費用。建議各直轄市、縣(市)政府可將所分配經費優先調配於設置或租用違規車輛保管場所，俾提升取締績效。

就實務面而言，基於新修正法規執法需要，建議未來可於契約中增訂條款(納入民間資源、公私協力合作)，或可參考智慧化停車場管理系統，建置智慧化拖吊場管理系統，打造現代化智慧管理模式。

## 二、結合現代化資通工具提升取締成效

政策工具(policy instruments)，又稱為治理工具(governing instruments)或政府工具(tools of government)，可以從因果論觀點、目的論觀點與機制論觀點界定其概念。它是政府所擁有的一套手段組合，是將政策目標轉化為具體政策行動的機制作用<sup>65</sup>。建議各監理所(站)參考本「即時通報、立即取締」機制，主動與各縣(市)警察機關、停管單位建立通報取締機制，並可輔以高雄區監理所屏東監理站自行研發之車牌辨識系統，於路邊攔查註銷牌照車輛，提升取締績效。

<sup>63</sup> 資料來源：同上註，<http://web.law.ntpc.gov.tw/Scripts/Query4A.asp?FullDoc=all&Fcode=C0230063>，查詢日：105年10月18日。

<sup>64</sup> 民法第490條第1項規定：稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約。

<sup>65</sup> 同註13，筆者整理自頁353。



### 三、加強宣導民眾守法觀念

依據行政程序法第 8 條規定：行政行為，應以誠實信用之方法為之，並應保護人民正當合理之信賴。建議各監理單位可加強透過各式宣傳管道(如：網站、Facebook、廣播、海報、下鄉服務、道安巡迴宣導、與村里長合作宣傳…等)，廣為宣導民眾車輛如不再使用，應辦理報廢異動登記<sup>66</sup>並主動繳回牌照<sup>67</sup>或依規定辦理重新驗車領牌<sup>68</sup>手續，方能合法上路。

### 四、訂定獎勵要點，鼓勵停車管理人員主動通報

參考新北市政府警察局前於 100 年 11 月 18 日以北警刑字第 1000021702 號函訂定委託交通局停車管理人員協助查詢失竊車輛，由警方專案編列尋獲獎勵金(每輛汽車新臺幣 500 元、機車為 200 元)，建議在經費許可下(依據道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第 5 條規定：各級政府對於處理道路交通安全人員應給予適當獎勵。前項獎勵方式及預算由各級政府依其權責分別定之。)，可訂定相關獎勵要點<sup>69</sup>，促使停車管理人員主動通報，落實即時取締作為。

歸結總論，建立「即時通報、立即取締」機制能在既有人力、經費下有效運用行政資源並提升執法(Enforcement)績效，後續如輔以相關教育(Education)宣導與改善工程(Engineering)用路環境，落實道路交通安全 3E 政策，必能塑造安全、守法的交通環境。

---

<sup>66</sup> 依據道路交通安全規則第 15 條規定。

<sup>67</sup> 同上註，第 30 條第 1 項規定。

<sup>68</sup> 同註 65，第 39 條規定。

<sup>69</sup> 依據地方制度法第 25 條前段規定：直轄市、縣(市)、鄉(鎮、市)得就其自治事項或依法律及上級法規之授權，制定自治法規。另依同法第 27 條第 1 項規定：直轄市政府、縣(市)政府、鄉(鎮、市)公所就其自治事項，得依其法定職權或法律、基於法律授權之法規、自治條例之授權，訂定自治規則。

## 參考書目

### 一、書籍

- (一) 公孫策，企業管理，2016年，志光教育文化出版社。
- (二) Grover Starling 原著、陳志瑋譯，行政學公部門之管理，2015年，五南圖書出版股份有限公司出版。
- (三) 李鴻源，台灣如何成為一流國家，2014年，時報文化出版企業股份有限公司出版。
- (四) 交通部訴願審議委員會，交通業務訴願決定書彙編選輯暨行政法院判決實務，2012年，交通部出版。
- (五) 丘昌泰，公共政策基礎篇(第三版)，2008年，巨流圖書股份有限公司出版。
- (六) 鄭增財，行動研究原理與實務，2006年，五南圖書出版股份有限公司出版。

### 二、論文

- (一) 陳丹，2014年1月，「論使用牌照稅法裁罰之正當性-以使用牌照稅法第28條第1項為中心」，東吳大學法學院法律學系碩士在職專班法律專業組碩士論文。
- (二) 李代昌，2013年7月，「道路交通管理法制之檢討與體系建構—交通行政處分概念之提出」，臺灣大學法律學院法律學研究所碩士論文。
- (三) 邱毓玫，2007年1月，「基層官僚政策執行裁量行為之研究---以基層員警執行交通違規舉發為例」，臺北大學公共行政暨政策學系碩士論文。
- (四) 張家芳，2005年7月，「論行政程序法於租稅行政上之適用-以事前正當行政程序為中心」，東吳大學法學院法律學系碩士班碩士論文。
- (五) 黃愷文，2004年7月，「電子化政府下跨機關資訊流通共享之研究—以中央健康保險局高屏分局為例」，中山大學公共事務管理研究所碩士在職專班碩士論文。
- (六) 李代昌，2003年，「交通違規救濟規範之研究」，中正大學法律學研究所碩士論文。

### 三、其他

- (一) 陳玉好、陳金生、許思美、謝蕙如，違反道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項及公路法第 77 條第 1 項串接系統作業，自行研究成果報告，2015 年 11 月，交通部公路總局臺北區監理所。
- (二) 葉士坤、汪琦珍、陳惠瓊、陳永煌、白佳樺，機車安全防衛駕駛體驗場規劃案，自行研究成果報告，2014 年 12 月，交通部公路總局臺北市區監理所士林監理站。
- (三) 廖洲棚，「論跨機關管制行政之政策協調：賽局理論的觀點」，2014 年 12 月，臺北大學行政暨政策學報第 59 期。
- (四) 陳玉好、黃明振、李東林、洪淑華、高炳寬、陳秀玲，機車取消定期換發行照後對於強制責任保險投保及違規舉發影響之研究-以板橋監理站為例，自行研究計畫推廣報告，2014 年 11 月，交通部公路總局臺北區監理所板橋監理站。
- (五) 張朝陽、江澍人、江梅英、鄭寶豐、胡淑媛、楊彩屏，道路交通安全講習對青少年無照駕駛行為影響之研究，自行研究成果報告，2012 年 11 月，交通部公路總局臺北區監理所板橋監理站。