

個案研討： 電動車位管理辦法



以下為一則新聞報導，請就此事件加以評論：

- 交通部 2022 年公告《電動車位管理辦法》9 月將上路，其中規定公有與民營停車場需設充電樁，但台北市議員侯**發現，迄今全市民營停車場達成率僅 7.6%，市府竟以營業登記無效罰則要求業者裝設，此舉違反比例原則，他建議可由電動車業者出資補助設置或認捐充電樁。北市停管處回應，已請交通部再對罰則解釋，並蒐集業者建議請中央評估。

《電動車位管理辦法》規定公有停車場應設置 2% 以上的電動車充電專用停車位及充電樁，民營停車場須設置 1% 以上。侯漢廷指出，北市公有停車場共計 431 處，目前達成率為 42.9%，民營停車場 327 處達成率僅有 7.6%。

侯議員表示，停管處公文指如果民營停車業者逾期未設置充電樁則不得再對外營業，令人質疑因 1% 充電停車格要求，造成 99% 車輛無處可停，違反比例原則，就連中央建議用《行政執行法》罰以怠金，也是「強迫納糧式」的攤派政策。他說，北市今年編列 172.8 萬元預算補助業者設置充電樁，但迄今執行率為零。有業者抱怨，重點不在設置成本，而是後續營運效益是否划算，市府在輔導推動上未切中要點，補助形同虛設。（2025/06/19 中時新聞網）

傳統觀點

- 北市交通局長謝銘鴻回應，會嘗試重新解釋對民營停車場業者罰則的規定；停管處營運科長李杰儒表示，已請交通部對停車場未設置充電樁罰則做解釋，另蒐集民營業者建議提請中央評估。

管理觀點

會出現這樣的問題，就是官僚本位主義的呈現。以各個單位的觀點，包括立法(中央)、地方(交通局)不過是各自「依法依規」辦理，做自己的事情，既然你訂了這個法，我明知很難執行，也只好配合辦理，理論上來說並沒有什麼不對。可是是否行得通、對整體有什麼影響，不是自己的事，也不是自己的責任，要怪就怪訂法的單位。由此可見，目前的系統缺乏橫向的溝通，和對實際執行上產生影響的了解，這正突顯了目前系統的問題。一個明明執行上有困難的決策，為什麼要到被媒體報導了才來面對想辦法？當初訂法規時為什麼沒有徵詢相關部門的意見？會出現問題事先不知道嗎？這又是誰的責任？又要誰來解決？如果官僚主義不改，以後還是會出類似的問題。

本來，推動政策來配合電動車普及後的需求是好事，可是這應該是循序漸進的，需要一個不短的緩衝期，而且這本身就會隨著電動車的普及，推動著停車場對增設充電樁的需求。也就是說，隨著電動車的普及率提升，本身就會督促停車場業者配合增設充電樁，這是一個經濟上的供需關係，不然就會影響自身的盈利，應該是不需要訂什麼《電動車位管理辦法》來強制的，訂了辦法如時機不對，反而變成一個干擾和障礙，出現了現在的問題，這不就是「天下本無事，庸人自擾之」的典型案例嗎？

同學們，關於本議題，你還有什麼補充看法？請提出分享討論。