

立法院議案關係文書

(中華民國41年9月起編號)
中華民國101年3月21日印發

院總第 380 號 委員提案第 13093 號

案由：本院委員馬文君、楊瓊瓔、吳育仁等 23 人，鑒於高速鐵路已於 96 年 2 月正式營運通車，惟高速鐵路迄今尚未有明確法律規範，其以每小時近 300 公里的時速行駛，超出一般傳統鐵路速度甚遠，一旦發生行車事故，其傷亡嚴重程度勢將大於一般傳統鐵路，且高速鐵路費率高於傳統鐵路，與飛機票價相差無幾，因此，其事故賠償應較一般傳統鐵路為高，較為合理，爰此，為加強保障搭乘高速鐵路旅客之權益，建議增修「鐵路法」第二條給予「高速鐵路」定義及第六十二條有關高鐵行車事故賠償補償及補助發給標準應予適當調高之辦法，以維消費者權益。是否有當？敬請公決。

說明：

- 一、為與傳統鐵路有所區隔，修正「鐵路法」第二條增訂第六款，增訂「高速鐵路」之定義。
- 二、國內高速鐵路目前以每小時近 300 公里的時速行駛，超出一般傳統鐵路速度甚遠，一旦發生行車事故，其傷亡嚴重程度勢將大於一般傳統鐵路，且高速鐵路費率高於傳統鐵路，與飛機票價相差無幾，因此，其事故賠償應較一般傳統鐵路為高，較為合理。
- 三、修正「鐵路法」第六十二條，增訂有關高鐵行車事故賠償補償暨補助發給標準應予適當調高之辦法，以維消費者權益。

提案人：馬文君	楊瓊瓔	吳育仁		
連署人：張嘉郡	詹凱臣	蔣乃辛	徐欣瑩	陳學聖
	江惠貞	翁重鈞	孔文吉	陳鎮湘
	陳碧涵	羅明才	廖國棟	楊應雄
	李貴敏	簡東明	蔡正元	潘維剛
				廖正井

鐵路法第二條及第六十二條條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第二條 本法所用名詞，定義如左：</p> <p>一、鐵路：指以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施。</p> <p>二、國營鐵路：指國有而由中央政府經營之鐵路。</p> <p>三、地方營鐵路：指由地方政府經營之鐵路。</p> <p>四、民營鐵路：指由國民經營之鐵路。</p> <p>五、專用鐵路：指由各種事業機構所興建專供所營事業本身運輸用之鐵路。</p> <p>六、<u>高速鐵路：指經許可其列車營運速度，達每小時二百公里以上之鐵路。</u></p> <p>七、<u>捷運系統鐵路：指供都市及其鄰近衛星市、鎮使用之有軌迅捷公共運輸系統。</u></p> <p>八、<u>電化鐵路：指以交流或直流電力為行車動力之鐵路。</u></p> <p>九、<u>輸電系統：指自變電所至鐵路變電站間輸送電力之線路及其有關之斷電及保護設施。</u></p> <p>十、<u>淨空高度：指維護列車車輛安全運轉之最小空間。</u></p> <p>十一、<u>限高門：指限制車輛通過鐵路平交道時裝載高度之設施。</u></p>	<p>第二條 本法所用名詞，定義如左：</p> <p>一、鐵路：指以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施。</p> <p>二、國營鐵路：指國有而由中央政府經營之鐵路。</p> <p>三、地方營鐵路：指由地方政府經營之鐵路。</p> <p>四、民營鐵路：指由國民經營之鐵路。</p> <p>五、專用鐵路：指由各種事業機構所興建專供所營事業本身運輸用之鐵路。</p> <p>六、捷運系統鐵路：指供都市及其鄰近衛星市、鎮使用之有軌迅捷公共運輸系統。</p> <p>七、電化鐵路：指以交流或直流電力為行車動力之鐵路。</p> <p>八、輸電系統：指自變電所至鐵路變電站間輸送電力之線路及其有關之斷電及保護設施。</p> <p>九、淨空高度：指維護列車車輛安全運轉之最小空間。</p> <p>十、限高門：指限制車輛通過鐵路平交道時裝載高度之設施。</p>	<p>一、新增第六款。</p> <p>二、軌道運輸理論定義上定義高速鐵路係指「營運速率」可達每小時 200 公里以上之鐵路系統；「營運速率」與「最高速率」不同，在公元 1964 年以前，火車之「最高速率」超過 200 公里者比比皆是。而「營運速率」代表每班車在路線良好的路段上，一直以最高速率行駛。若有磁浮列車或單軌列車，其營運速率達每小時 200 公里以上者，皆屬之。</p> <p>三、其他各款配合「高速鐵路」之定義，款次增加並調整款次。</p>
<p>第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償</p>	<p>第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償</p>	<p>一、國內高速鐵路目前以每小時近 300 公里的時速行駛，超出一般傳統鐵路速度甚遠</p>

責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。

前項事故如發生於高速鐵路時，其損害賠償、卹金或醫療補助費標準得比照航空器事故賠償標準提高。

前二項損害賠償、恤金或醫療補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部分別定之。

責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。

前項損害賠償及補助費發給辦法，由交通部定之。

，一旦發生行車事故，其傷亡嚴重程度勢將大於一般傳統鐵路，且高速鐵路費率高於傳統鐵路，與飛機票價相差無幾，因此，其事故賠償應較一般傳統鐵路為高，較為合理。

二、鑒於本條第二項所授權規定之「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」所訂之標準，無法充分保障搭乘高速鐵路旅客之權益，應針對高速鐵路之特性另訂賠償暨補助費發給辦法，並適當調高其賠償暨補助標準，爰增修第二、三項授權條文，由交通部訂定「高速鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」。

