

主席：審查報告已宣讀完畢，請黃召集委員昭順補充說明。（不說明）召集委員無補充說明。

本案經審查會決議：「不須交由黨團協商。」現有國民黨黨團提出異議。

國民黨黨團提案：

本院國民黨黨團，針對本（第 15）次院會討論事項第 13 案：「本院經濟委員會報告併案審查行政院函請審議『漁業法增訂第三十九條之一及第六十四條之二條文草案』、委員陳超明等 18 人擬具『漁業法第四十四條條文修正草案』、委員林岱樺等 22 人擬具『漁業法第十條及第六十五條條文修正草案』、委員李應元等 29 人擬具『漁業法第六十條條文修正草案』及委員許忠信等 18 人擬具『漁業法部分條文修正草案』案案」，建請依立法院職權行使法第六十八條規定交付朝野黨團協商，是否有當，敬請 公決。

提案人：中國國民黨立法院黨團 林鴻池

主席：依立法院職權行使法第六十八條第二項規定，本案作如下決議：「交黨團進行協商。」。

進行討論事項第十五案。

十五、本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議「公路法部分條文修正草案」、委員葉宜津等 17 人、委員林明濤等 22 人分別擬具「公路法部分條文修正草案」、委員管碧玲等 22 人擬具「公路法第十二條條文修正草案」、委員李昆澤等 27 人擬具「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」、委員葉宜津等 18 人擬具「公路法第三十條之一條文修正草案」、委員李昆澤等 26 人擬具「公路法第三十八條條文修正草案」、委員魏明谷等 22 人擬具「公路法第四十條之一條文修正草案」、委員李昆澤等 29 人擬具「公路法第四十七條條文修正草案」、委員魏明谷等 17 人擬具「公路法第五十七條之一條文修正草案」、委員呂玉玲等 27 人擬具「公路法第六十五條之一條文草案」案。

主席：現在宣讀審查報告。

立法院交通委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 102 年 5 月 27 日

發文字號：台立交字第 1022400215 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：

主旨：院會交付本會審查之行政院函請審議「公路法部分條文修正草案」案、本院委員葉宜津等 17 人擬具「公路法部分條文修正草案」案、委員林明濤等 22 人擬具「公路法部分條文修正草案」案、委員管碧玲等 22 人擬具「公路法第十二條條文修正草案」案、委員李昆澤等 27

人擬具「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」案、委員葉宜津等 18 人擬具「公路法第三十條之一條文修正草案」案、委員李昆澤等 26 人擬具「公路法第三十八條條文修正草案」案、委員魏明谷等 22 人擬具「公路法第四十條之一條文修正草案」案、委員李昆澤等 29 人擬具「公路法第四十七條條文修正草案」案、委員魏明谷等 17 人擬具「公路法第五十七條之一條文修正草案」案、委員呂玉玲等 27 人擬具「公路法增訂第六十五條之一條文修正草案」案，業經併案審查完竣，復請 查照，提報院會公決。

說明：

一、復 貴處 101 年 04 月 19 日台立議字第 1010700716 號、101 年 06 月 06 日台立議字第 1010702219 號、101 年 10 月 24 日台立議字第 1010703355 號、101 年 05 月 16 日台立議字第 1010701614 號、101 年 10 月 11 日台立議字第 1010702852 號、101 年 10 月 31 日台立議字第 1010703566 號、101 年 11 月 07 日台立議字第 1010703857 號、101 年 04 月 25 日台立議字第 1010700921 號、101 年 06 月 06 日台立議字第 1010702221 號、101 年 05 月 16 日台立議字第 1010701764 號及 102 年 01 月 09 日台立議字第 1020700148 號函。

二、檢附審查報告（含條文對照表）乙份。

正本：議事處

併案審查行政院函請審議「公路法部分條文修正草案」案、本院委員葉宜津等 17 人擬具「公路法部分條文修正草案」案、委員林明濤等 22 人擬具「公路法部分條文修正草案」案、委員管碧玲等 22 人擬具「公路法第十二條條文修正草案」案、委員李昆澤等 27 人擬具「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」案、委員葉宜津等 18 人擬具「公路法第三十一條之一條文修正草案」案、委員李昆澤等 26 人擬具「公路法第三十八條條文修正草案」案、委員魏明谷等 22 人擬具「公路法第四十條之一條文修正草案」案、委員李昆澤等 29 人擬具「公路法第四十七條條文修正草案」案、委員魏明谷等 17 人擬具「公路法第五十七條之一條文修正草案」案、委員呂玉玲等 27 人擬具「公路法增訂第六十五條之一條文修正草案」案等 11 案審查報告

壹、審查事項

- 一、本院議事處 101 年 4 月 19 日台立議字第 1010700716 號函，為請本會審查行政院函請審議「公路法部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 二、本院議事處 101 年 6 月 6 日台立議字第 1010702219 號函，為請本會審查本院委員葉宜津等 17 人擬具「公路法部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 13 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 三、本院議事處 101 年 10 月 24 日台立議字第 1010703355 號函，為請本會審查本院委員林明濤等 22 人擬具「公路法部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 4 次會議報

告後決定：「交交通委員會審查。」

四、本院議事處 101 年 5 月 16 日台立議字第 1010701614 號函，為請本會審查本院委員管碧玲等 22 人擬具「公路法第十二條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 10 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

五、本院議事處 101 年 10 月 11 日台立議字第 1010702852 號函，為請本會審查本院委員李昆澤等 27 人擬具「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 2 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

六、本院議事處 101 年 10 月 31 日台立議字第 1010703566 號函，為請本會審查本院委員葉宜津等 18 人擬具「公路法第三十一條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 5 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

七、本院議事處 101 年 11 月 7 日台立議字第 1010703857 號函，為請本會審查本院委員李昆澤等 26 人擬具「公路法第三十八條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

八、本院議事處 101 年 4 月 25 日台立議字第 1010700921 號函，為請本會審查本院委員魏明谷等 22 人擬具「公路法第四十條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

九、本院議事處 101 年 6 月 6 日台立議字第 1010702221 號函，為請本會審查本院委員李昆澤等 29 人擬具「公路法第四十七條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 13 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十、本院議事處 102 年 1 月 9 日台立議字第 1020700148 號函，為請本會審查本院委員魏明谷等 17 人擬具「公路法第五十七條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 15 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十一、本院議事處 101 年 5 月 16 日台立議字第 1010701764 號函，為請本會審查本院委員呂玉玲等 27 人擬具「公路法增訂第六十五條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 10 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

（委員葉宜津等 18 人擬具「公路法第三十一條之一條文修正草案」案，應是第三十條之一，由主席李昆澤委員宣告，並提報院會）

貳、提案要旨與機關首長說明

交通委員會先於 102 年 4 月 15 日（星期一）第 8 屆第 3 會期第 7 次全體委員會議，併案審查以上 11 案，係由交通委員會召集委員李昆澤擔任主席，並由提案委員葉宜津、呂玉玲、李昆澤說明提案要旨，邀請交通部部長葉匡時、路政司司長林國顯等就行政院及委員提案提出說明，並答復委員質詢；本次會議經說明及詢答完畢後，決議另擇期繼續審議。交通委員會復於 102 年 5 月 13 日（星期一）第 8 屆第 3 會期第 11 次全體委員會議，繼續併案審查以

上 11 案；仍由交通委員會召集委員李昆澤擔任主席，並邀請交通部部長葉匡時、路政司司長林國顯等有關人員列席，進行法案之逐條審查。相關提案要旨與機關首長說明臚列如下：

一、委員葉宜津說明其等 17 人擬具「公路法部分條文修正草案」案提案要旨

台灣省政府自從精省後，其原主管省道及省監理業務之公路總局改隸於交通部管轄，但其主管範圍仍不及於屬於直轄市之台北市及高雄市。導致省道編定不及於直轄市，監理業務亦形成部分中央、部分地方之紊亂情況。因其影響僅有台北市、高雄市，尚未有太大問題。然而隨著台北縣升格新北市、台中縣市合併升格為台中市、台南縣市合併升格為台南市、高雄縣併同高雄市升格，原有公路分級將直轄市排除在外之問題立即浮現。再者新升格之直轄市，因相關法制並未配合修正，導致人力、財力均不足以管理、修建、養護原屬中央管理、修建、養護之公路。

面對原來公路分級、定義即不合理狀況，同時因應部分縣市升格直轄市後所產生之問題，現有公路分級及定義及相關權責歸屬均有必要從新釐清，爰擬具公路法部分條文修正草案，其修正要點如下：

- (一)現有省道已經由中央管轄，參考日本法例，將現行國道更名為「高速國道」，省道更名為「一般國道」。同時參考現況，對其定義重新加以修正。（修正條文第二條）
- (二)因應部分縣市升格直轄市，新增市道規定，同時對於本來僅有縣道而無省轄市道，亦予以正名為縣（市）道。另外鄉道部分其亦屬縣（市）政府管理、養護，許多鄉道資訊、養護都疏於維持，其亦名不符實，並無特別編定之理由，反而導致公路分級更加紊亂，故刪除鄉道之分級。（修正條文第二條）
- (三)明確劃分公路路線系統制定程序。（修正條文第四條）
- (四)明確劃分共線時之處理原則。（修正條文第五條）
- (五)明確劃分各級公路之管理、修建、養護權限及經費負擔。（修正條文第六條、第七條、第十一條、第十二條、第二十六條）。
- (六)避免直轄市與縣（市）、直轄市與直轄市間權限不一無法統整之問題，將部分權限明確回歸中央。（第二十八條、第三十七條、第六十一條、第六十二條、第六十二條之一、第六十七條）

二、委員林明溱等 22 人擬具「公路法部分條文修正草案」案提案要旨

鑒於行政區調整後，改制為直轄市之縣（市）境內原屬公路系統之縣道、鄉道名稱及管理制度應隨之變動，且徵收通行費應訂定免收費里程並考量區域發展差異性因素；營運可及於全國之汽車運輸業統一修正向中央公路主管機關申請核准籌備規定，以期達到管理一致、強化公路主管機關稽查取締作為；考量近年來氣候及環境劇烈變遷、公路災害頻繁，為儘早發現潛在危害，應授權公路主管機關得進入路權範圍外之公私有土地

內進行勘測，以維護公路及公路設施之完整與穩健性，保障用路人之行車安全，爰提出「公路法部分條文修正草案」：

- (一)新增訂市道、區道及慢車之用詞定義，並增訂市道、區道與其他公路系統使用同一路線時之路線歸屬，及其修建經費負擔之規定與車輛行車事故鑑定及覆議事項之權責機關。
- (二)現行國道並無委託地方政府管理之情事，爰建議刪除國道得委託或由地方政府管理、修建及養護之規定，另增訂市道、區道之管理、修建及養護機關，並針對省道經過直轄市、市行政區部分，調整及增訂各項權責劃分規定。另鑑於改制直轄市之組織人力與經費調整難於短期內增補齊全，增訂市道委託管理期限，以改制直轄市後三年為原則。
- (三)徵收通行費應設定免收費里程，通行費費率及免收費里程，除應考量興建營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收費年限等因素，以及使用者收費之原則，更應考量台灣地理環境不同造成的區域發展差異性，以臻公平合理。
- (四)將營運可及全國之汽車運輸業（公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業）之申請核准籌備規定，統一修正為向中央公路主管機關申請，俾利對於上開業別為一致性之營運管理。新增公路主管機關得經由科學儀器取得證據資料證明業者行為違規，藉以協助稽查作業，並維護市場營運秩序。
- (五)為修建或維護公路及其設施之完整及保障用路人之行車安全，參酌「地質法」、「國土測繪法」等相關法令，增訂公路主管機關得進入路權範圍外之公、私有土地內實施必要之巡查及檢測，情況緊急者，並得先行進入再補行通知；若因進入或使用土地致公、私有土地遭受損失者，應給予相當之補償。

三、委員委員管碧玲等 22 人擬具「公路法第十二條條文修正草案」案提案要旨

鑑於市縣合併及升格，各直轄市政府管轄土地幅員擴增，但中央政府對於地方政府的財政挹注卻極其有限，造成已然窘峻的地方財政更形惡化。於此，國道之修建經費實不應再由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔，故特擬具公路法第十二條修正草案以為補救：

- (一)國道係指聯絡二省（市）以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路，具有全國性的利用價值，且修建規劃統由中央公路主管機關配合國家整體建設擬定，非地方政府能憑其薄力，能獨立成就。而交通便利性所代之而起的人才交流、產業連結、經濟發展等重要附加功能，亦非僅侷限於全國一隅。是以，若僅以國道行經路段即可帶動地方經濟發展之偏狹觀點，而非以全盤性、國家整體性發展為酌量憑據，俟而規定國道修建經費需由中央即有關之直轄市

或縣市政府共同負擔，洵非合理。

(二)市縣合併及升格各縣市所管轄土地幅員倍增，但中央政府對於地方政府的財政挹注卻極為有限，普通統籌分配稅款分配未能以此為量，導致合併縣市及升格各縣市，財政拮据困窘，無力負擔此經費。遑而論，其他農業縣市在經常門支出已無力負擔下，又欲籌措此經費將更為不易，造成貧縣亦貧，縣市間貧富差距更為擴大，不利國家均衡發展。因此，國道修建經費應均由中央政府負擔之，而有修正公路法第十二條之必要。

四、委員李昆澤說明其等 27 人擬具「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」案提案要旨

為確保國道建設經費來源，釐清中央與地方之分攤責任，建立合理之制度；另鑒於國道將全面實施計程收費，連帶使通行費的徵收方式以及費率計算亦將隨之改變，除了增加用路人需額外負擔通行費以外之費用，亦會增加通勤費用支出，在油電雙漲、民生物資飆漲的時代，對民眾的生活開銷無異是雪上加霜。爰此，為維持國道永續運作且不增加民眾負擔，提出「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」：

(一)國道修建經費主要來源係由國道建設基金支應，而國道建設基金收入來源則是基於使用者付費原則，由中央主管機關向國道用路人收取通行費，以供國道建設與維護之用。其定義、性質與重要性與省道截然不同，基此，國道建設與維持經費既由中央主管機關向用路人收取而專款專用，實無再由有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔之理，爰此修正本法第十二條第一款，將「國道」與「省道」修建經費來源分別訂定之，明定國道修建經費全由中央負擔。（修正條文第十二條）

(二)為國道將全面實施計程收費政策，通行費徵收方式亦配合轉變，從原本以收取現金或票券之人工收費方式，改由電子方式收費，連帶的影響用路人除需繳通行費，尚需額外負擔設備費、手續費及作業費等與通行費目的無直接關係之費用，有違徵收通行費之目的。又，採行計程收費後，費率計算方式恐將對民眾產生負擔，故在衡量維持國道正常運作且不增加民眾負擔之前提下，提出本法第二十四條修正，說明如下：（修正條文第二十四條）

1. 公路主管機關或受委託徵收機關（構）應無償提供用路人配合收費之設備，且不得收取通行費以外之衍生費用：

公路收費係為籌集道路建設、維護管理所需的費用，以維持公路品質及安全的經費來源。本條既規定用路人有依徵收機關訂定之收費方式支付通行費義務，不管其收費方式是以收取現金方式、收取通行票證方式、藉電子收費系統收取方式或其他經公路主管機關核准之收費方式等，乃屬公路主管機關之技術選擇，其提供服務所衍生之作業費、手續費等，理應涵蓋在通行費之計算成本內，應由公路主管機關

或其委託辦理之機關（構）負擔，不應轉嫁用路人。

爰此，增訂本法第二十四條第三項，明定通行費之收費方式須用路人配合於車輛加裝設備者，公路主管機關或受委託徵收機關（構）應無償提供，並且不得向用路人收取類似儲值手續費、郵寄費等通行費以外之衍生作業費用，以維公平。

2. 新增「浮動費率」之計算方式以及提供「免收費哩程」設計：

鑒於國道收費政策即將改為「計程收費」後，對通勤族影響甚大，據統計全台三大都會區高達五成四的國道車流，只上下交流道不經收費站。計程收費雖有「使用者付費」之考量，但在油電雙漲、民生物資飆漲的時代，對民眾的生活負擔無異是雪上加霜。

據交通部資料顯示，現行每年國道通行費總收入約 220 億元，即可維持國道建設基金長期穩定之運作，將來計程收費，應該以年上限 220 億元作為通行費費率之計算基準。另根據本條 92 年 7 月 2 日修正公布之立法理由，揭示「公路收費之目的，並非單純基於受益者付費原則，尚包括貸款、公債及基金之償還，其與工程受益費不同……。」既然收費目的並非基於受益者付費原則而是『使用者付費』原則，只要收支能平衡，就達到收費目的。

綜上，為避免溢收與不違背立法目的，因此修正本法第二十四條第四項，新增「浮動費率」之計算方式以及提供「免收費哩程」設計，既可兼顧國道建設基金永續運作以及不增加民眾負擔。

五、委員葉宜津說明其等 18 人擬具「公路法第三十一條之一條文修正草案」案提案要旨（本案應是第三十條之一，由主席李昆澤委員宣告，並提報院會）

為精省後及行政區域調整後，部分縣（市）改制為直轄市後，現行公路系統分級顯然無法因應，因此有必要對於整個公路系統分級重新定義及權責歸屬釐清，避免現行紊亂情況，為配合上述修正，爰擬具公路法第三十條之一修正草案。

六、委員李昆澤說明其等 26 人擬具「公路法第三十八條條文修正草案」案提案要旨

鑒於行之權利係屬基本人權之一，惟實際運作上，身心障礙者卻受限於汽車客運未提供無障礙運輸服務而無法搭乘，造成對身心障礙者差別待遇的不公平情況，為落實身心障礙者搭乘大眾運輸工具之基本人權，爰此，提出「公路法第三十八條條文修正草案」，修法明定公路及市區汽車客運應提供無障礙運輸服務：

（一）根據身心障礙者權益保障法第五十三條第一項、第二項規定「各級交通主管機關應依實際需求，邀集相關身心障礙者團體代表、當地運輸營運者及該管社政主管機關共同研商，於運輸營運者所服務之路線、航線或區域內，規劃適當路線、航線、班次、客車（機船）廂（艙），提供無障礙運輸服務。（第一項）大眾運輸工具應依前項研商結果，規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。（

第二項)」賦予交通主管機關要求大眾運輸業者提供無障礙運輸服務之責。

(二)惟在今年 4 月間又發生國光客運業者拒絕身心障礙者搭乘的事件，凸顯我國大眾運輸事業對無障礙設施與措施的不足。鑒於公路交通運輸範圍廣大，尤其是提供固定路線或固定班次之公路及市區汽車客運，每天服務旅客為數眾多，跟民眾接觸最密切，因此提供無障礙設備與設施，確實有其必要之規範，因此建議將無障礙設施或設備列為申請公路及市區汽車客運業經營之審核要件，以落實對身心障礙者行之基本權利。

七、委員魏明谷等 22 人擬具「公路法第四十條之一條文修正草案」案提案要旨

鑒於近年來政府大力推廣國人觀光旅遊，同時開放中國人民赴本國旅遊，對遊覽車的需求日趨增加，為避免因為遊覽車車齡老舊，影響行車安全，爰擬具「公路法第四十條之一」條文修正草案，對車齡限制、行駛里程及保養紀錄事項審查標準明文定之，以兼顧消費者權益、民眾行的安全、並維護台灣之國際形象：

- (一)政府開放中國人民赴台灣旅遊後，赴台之中國旅客與日俱增，復以台灣本地之觀光旅遊風氣日盛，致使遊覽車之需求量大增。然而遊覽車卻頻頻發生重大交通事故，不僅犧牲無數寶貴生命，導致許多美滿家庭支離破碎，更有損台灣之國際形象，致令國際遊客對赴台灣旅遊之安全心生疑懼而卻步，嚴重有礙觀光旅遊之推動。
- (二)由於公路汽車客運業、市區汽車客運業或遊覽車客運業車況與車齡，都會直接影響到服務品質及行車安全，為避免車齡老舊影響到服務品質和安全性，強制性淘汰老舊之車輛實屬必要。
- (三)各車廠通常要求車主在車輛行駛一定里程後，必須要回廠作定期保養，以及車廠對出廠車輛的保固是以車齡加上行駛里程數作為標準。顯然影響車況是否有安全疑慮之標準者，除了車齡外，有關行駛里程數及保養情形亦是主要的關鍵。
- (四)為避免車齡老舊影響行車安全，爰擬具修訂「公路法第四十條之一」條文修正案，對車齡限制、行駛里程及保養紀錄事項審查標準明文定之，以保障旅客行的安全，維護台灣的觀光旅遊品質及國際形象。

八、委員李昆澤說明其等 29 人擬具「公路法第四十七條條文修正草案」案提案要旨

鑑於遊覽車事故頻傳且無照駕駛遊覽車的事故意外層出不窮，為避免此種情況一再發生，對遊覽車客運業派用未領有合格職業駕駛執照或無遊覽車駕駛人登記證之駕駛人者，增訂可處停止營業處分六個月之處分；因而肇事者，廢止其汽車運輸業營業執照，使遊覽車客運業者不敢再僱用沒有職業駕照或不合格的遊覽車駕駛，期能保障遊覽車乘客安全，爰此，提出「公路法第四十七條條文修正草案」：

- (一)六年前（民國 95 年 12 月）發生有史以來最嚴重的遊覽車事故，載著高雄市鼎金國小學童與家長的遊覽車行經梅嶺發生翻車意外，造成 21 死 24 傷，經查該遊覽車司

機竟然沒有駕駛遊覽車的執照。六年後（民國 101 年 5 月），又發生一輛搭載韓籍遊客的遊覽車於花蓮太魯閣翻覆，肇事原因竟然是遊覽車司機未領有職業大客車駕照，不熟悉駕駛所致，雖然此次幸好全部 15 位遊客只有輕傷，但也賠上了我國國際形象。

(二)遊覽車違規意外中，以遊覽車客運業者未僱用合格之遊覽車駕駛員屬最危險的情況，蓋遊覽車不行駛固定路線，對各種路況的應變要求較一般行駛固定路線者高，是以為保障遊客安全，遊覽車駕駛人依規定須持有大客車駕照三年，接受六小時以上的職前專案講習，取得遊覽車駕駛人登記證才能開遊覽車。

(三)而遊覽車駕駛人是否是合格駕駛，現行只靠民眾於上車前應先留意遊覽車駕駛是否領有遊覽車駕駛人登記證，是不夠的，為使遊覽車客運業者不敢再派任沒有職業駕照或不合格的遊覽車駕駛，提案修正遊覽車客運業派用未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人駕駛車輛營業者，公路主管機關應停止營業處分六個月；因而肇事者，廢止其汽車運輸業營業執照。

九、委員魏明谷等 17 人擬具「公路法第五十七條之一條文修正草案」案提案要旨

鑒於去年 10 月砂石車司機不服取締，企圖以砂石車撞擊路檢人員；過去亦曾有聯稽人員在高速公路攔檢遊覽車時遭衝撞，差點失明，還有人曾遭恐嚇、被毆打，連自用車也遭報復砸爛。對照「賊車攔查不停撞警，警開 5 槍嫌仍逃」的新聞，同樣是聯稽小組，警察有危險加給、意外保障，還有防彈背心和手槍，監理人員只有一件反光背心和一支指揮棒，「簡直是拿命在路檢」。爰擬具公路法第五十七條之一增訂第二項，在實際執法時，讓這些聯稽人員能夠比照警察一樣辦理保險等：

(一)去年 10 月砂石車司機不服取締，企圖以砂石車撞擊路檢人員的新聞還記憶猶新，今年亦有民代爆料有交通部之聯稽員上車檢查時險些被載走；過去曾有聯稽人員在高速公路攔檢遊覽車時遭衝撞，差點失明，還有人曾遭恐嚇、被毆打，連自用車也遭報復砸爛。

(二)對照「賊車攔查不停撞警，警開 5 槍嫌仍逃」的新聞，同樣是聯稽小組，警察有危險加給、意外保障，還有防彈背心和手槍，監理人員只有一件反光背心和一支指揮棒，「簡直是拿命在路檢」。

(三)聯稽人員工作常遇日曬雨淋，必須站在危險之高、快速公路和省道邊執勤，還經常遭大客車、遊覽車和砂石車等業者惡意言語或肢體攻擊。顯見路檢聯稽人員執行勤務時有可能引起生命、身體及健康之危害，他們執行的是相當於警察的勤務，而路檢人員卻沒有任何保障，爰擬具公路法第五十七條之一增訂第二項，在實際執法時，讓這些聯稽人員能夠比照警察一樣辦理保險。

十、委員呂玉玲說明其等 27 人擬具「公路法增訂第六十五條之一條文修正草案」案提案要旨

鑑於遊覽車客運業重大交通意外事故中，常因意外或天災而失蹤難尋，現今國內營運之大眾運輸工具中，火車及飛機、捷運系統早已安裝全球衛星定位系統，有效管理，只有客運業車輛仍未加裝全球衛星定位系統，管理車輛安全，急待政府修法改善，同時應逐年補助或獎勵業者加裝全球衛星定位系統。爰此，擬具「公路法增訂第六十五條之一條文草案」：

- (一)目前政府只針對火車、飛機、捷運安裝全球定位系統，以有效管理行車安全，並在事故發生時立即可派員赴事故發生地點展開救援，但近來所發生的遊覽車客運業車輛交通意外，因天災而致使車輛失蹤難尋，延誤人車救援時效，其原因在於業者未全面加裝全球衛星定位系統，一旦發生事故時，無法有效掌握事故地點，增加救援難度及延誤救援時機。
- (二)目前國內市區客運業者只有少數縣市使用全球衛星定位系統（GPS）管理行車安全，以大台北地區之市區汽車客運業者為例，自從 98 年 12 月起大台北地區汽車客運業者全面加裝 GPS 之後，不但民眾可透過網路知悉公車抵離時間，可有效減少等待公車所花費之時間成本，交通管理機關亦掌握車輛有無違規行使情況，包括車輛有無脫離正常路線也可透過定位系統即時掌握。
- (三)國道客運業每逢重大節日或連續假期，一票難求，車班誤點情況嚴重，造成旅客搭乘不便，如可在車上加裝 GPS，可上網查詢或於車站公告車班抵達之時間，可大幅疏緩旅客及接送家屬之不滿情緒，亦可有效管理國道客運業者車輛，如有異常狀況可即時發現，降低意外事件的發生。
- (四)遊覽車客運業因其行駛路線不固定，且車輛經常必須上山下海，一旦發生意外事故或天災而失蹤時，找尋困難。目前「公路法」並未要求遊覽車客運業安裝全球衛星定位系統，為使公路安全管理立體化、數位化，交通部應立即建置 GPS 管理系統，並補助或獎勵業者加裝 GPS 接收器，改善當前車輛於郊外發生意外失蹤時，救援困難之窘境，以加速救援行動之進行。
- (五)建請政府建立客運業車輛即時管理系統，不但可有效掌握車輛行車狀況，並可對違規車輛有效約束，爰此擬具「公路法第六十五條之一條文修正草案」。

十一、交通部部長葉匡時及路政司司長林國顯就行政院及委員提案提出說明

今天應邀列席 貴委員會，就行政院函送立法院審議之「公路法部分條文修正草案」提出修正重點報告，並就 貴委員會併案審查葉委員宜津、林委員明濤、管委員碧玲、李委員昆澤、魏委員明谷、呂委員玉玲等所提公路法部分條文修正草案、第 12 條、第 24 條、第 30 條之 1、第 38 條、第 40 條之 1、第 47 條、第 57 條之 1 及第 65 條之 1 等共 11 案之修正提案，提出本部處理建議供 貴委員會參採，謹報告說明如下：

(一)修正緣由

本次本部陳報行政院函送大院審議之公路法部分條文修正草案，主要修正緣由如下：

1. 行政區域調整後，改制之直轄市內已無縣、鄉（鎮、市）等行政組織，其原屬公路系統之縣道、鄉道名稱及管理制度應隨之調整，以為因應。
2. 為使營運可及於全國之汽車運輸業管理一致，並強化公路主管機關稽查取締作為，檢討修正其管理權責及執法方式。
3. 因應近年氣候及環境劇烈變遷、公路災害頻繁，增訂授權公路主管機關得進入路權範圍外公、私有土地內進行勘測之規定，俾儘早發現潛在危害，維護公路及公路設施，保障民眾行車安全。

（二）修正重點

公路法自 48 年 6 月 27 日制定公布，49 年 7 月 1 日施行以來，為應社會發展需要，歷經多次修正。茲鑑於行政區域調整後，部分改制為直轄市之縣（市）境內原屬公路系統之縣道、鄉道名稱及管理制度應隨之變動，又為使營運可及於全國之汽車運輸業管理一致，及強化公路主管機關稽查取締作為，並考量近年來氣候及環境劇烈變遷、公路災害頻繁，為儘早發現潛在危害，應授權公路主管機關得進入路權範圍外之公、私有土地內進行勘測，以維護公路及公路設施之完整，保障用路人之行車安全，爰擬具「公路法」部分條文修正草案，其修正要點如下：

1. 本法用詞定義，增訂市道、區道。（修正條文第二條）
2. 增訂市道、區道之制定程序，及市道、縣道路線系統於核定公告前，由中央公路主管機關統一編號。（修正條文第四條）
3. 增訂市道、區道與其他公路系統使用同一路線時之路線歸屬。（修正條文第五條）
4. 衡酌實務情形，刪除國道得委託或由地方政府管理、修建及養護之規定，另增訂市道、區道之管理、修建及養護機關，並針對省道經過直轄市、市行政區部分，調整及增訂各項權責劃分規定。另鑑於改制直轄市之組織人力與經費調整難於短期內增補齊全，增訂市道委託管理期限，以改制直轄市後三年為原則。（修正條文第六條、第十一條及第二十六條）
5. 增訂市道、區道之修建經費負擔規定。（修正條文第十二條）
6. 將營運可及全國之汽車運輸業（公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業）之申請核准籌備規定，統一修正為向中央公路主管機關申請，俾利對於上開業別為一致性之營運管理。（修正條文第三十七條）
7. 為加強汽車運輸業之自主管理，同時強化公路主管機關稽查取締作為，新增公路主管機關得經由科學儀器取得證據資料證明業者行為違規，藉以協助稽查作業，

並維護市場營運秩序。（修正條文第五十七條之一）

8. 為修建或維護公路及其設施之完整及保障用路人之行車安全，增訂公路主管機關得進入路權範圍外之公、私有土地內實施必要之巡查及檢測，情況緊急者，並得先行進入再補行通知；若因進入或使用土地致公、私有土地遭受損失者，應給予相當之補償。（修正條文第六十條之一）
9. 增訂辦理市道及區道車輛行車事故鑑定及覆議事項之權責機關。（修正條文第六十七條）

（三）回應委員意見

回應委員葉宜津等 17 人之「公路法部分條文修正草案」及委員葉宜津等 18 人之「公路法第 30 條之 1 條文修正草案」部分：

1. 委員提案修正之第 1 條、第 36 條、第 61 條、第 62 條、第 62 條之 1 等部分，本部原則尊重貴委員會審查結果。
2. 第 2 條修正公路定義及分級部分，建議參採行政院修正版修正條文，主要考量包括：
 - （1）因現行公路分類規定已行之有年，用路人已習慣既有公路分類，如取消既有省道、鄉道，將其分別納入國道、縣道，恐造成用路人認知上之混淆，亦不利用路人於行車資訊之判別。
 - （2）以鄉道為例，原有鄉道長約 11,765 公里（含原臺北縣等 4 縣鄉道），如將其併入縣道、市道，則全國各縣市政府需投入經費辦理鄉道指示標誌汰換，將增加地方政府財政負擔；另原有縣道（約 3,551 公里）編號係由北往南自 101 號依序編至 200 號，如鄉道併入縣道，將因號碼不足而產生跳號情事，恐導致編號系統混亂造成行車識別混淆，對地方政府及民眾均將增加大幅行政成本及困擾，甚或引發民怨，爰建議依行政院版本修正。
3. 另委員所提修正之第 6 條、第 11 條、第 26 條，刪除縣道得委託中央公路主管機關管理、修建、養護部分，現有委託公路總局管養之縣道需交回縣政府自行管理、修建、養護，全國各地方政府是否均有能力自行辦理，需再慎重考量，爰建議依行政院版本修正。
4. 另委員所提第 2 條名詞修正併修正其餘包括第 4 條、第 5 條、第 44 條及另提案第 30 條之 1 修正部分：
 - （1）其中第 4 條及第 5 條等，建請參採行政院版修正條文。
 - （2）第 30 條之 1 及第 44 條等，則建請維持現行條文。
5. 另委員所提第 12 條修正國道、省道修建經費由中央政府負擔部分，建議仍維持現行經費分擔方式：
 - （1）目前國道、省道建設經費分擔原則，除地方政府因地區交通需求要求增設交流

道用地費及原直轄市（市）轄區內平面省道建設經費由地方政府支應外，其餘國、省道建設費用皆由中央支應，其分擔機制已行之多年，實務上並無窒礙難行之處。

(2) 考量現行國、省道建設經費分擔原則係依據既有中央及地方政府財政劃分狀況訂定，在既有財政分配未重新劃分前，建議仍維持現行經費分擔方式。

6. 修正刪除第 13 條專設機構法源部分，考量本部組織條例尚未修正通過，建請俟大院修正通過本部組織條例後，由本部另案檢討修正。
7. 第 28 條修正刪除直轄市得設置基金辦理公路建設乙節，考量將減少直轄市政府辦理公路建設財源籌措之彈性，爰建請仍維持現行條文。
8. 修正第 37 條將計程車客運業改由中央公路主管機關管理部分，因計程車客運業具有專屬地方運輸特性，與地方民眾交通需要關係密切，仍宜由地方政府因地制宜管理及訂價，方較能切合民眾需要，爰本條建請參採行政院版修正條文。
9. 修正第 67 條相關事故鑑定及覆議辦理機關部分，配合本部公路總局組織再造規劃，本部已與各直轄市完成議定業務權責分工，原屬省政府（含臺灣省及福建省）辦理之鑑定及覆議事項，未來將由公路總局承接，本條修正涉及業務移撥及組織人力配套，俟大院通過本部公路總局組織再造之組織法後，本部將即另案擬具配套修正條文案草案陳報行政院核轉大院審查，爰建請先參採行政院版修正條文。

回應委員林明溱等 22 人之「公路法部分條文修正草案」、委員管碧玲等 22 人之「公路法第十二條條文修正草案」及委員李昆澤等 27 人「公路法第十二條及第二十四條條文修正草案」部分：

1. 第 6 條、第 11 條、第 26 條、第 37 條、第 51 條、第 60 條之 1 及第 67 條等係與行政院版相同，本部敬表認同。
2. 第 2 條修正公路定義部分，建請參採行政院版修正條文；主要係因於道路交通管理處罰條例第 69 條對慢車種類及名稱已有明確之定義規定，並無須再於公路法中重複增訂。
3. 第 4 條擬增訂專用公路制定程序部分，因現行於「專用公路管理規則」已有規定，應尚無須將其提升至公路法內規定，爰本條建請依行政院版修正。
4. 第 5 條修正意旨與行政院版相同，惟行政院版文字較為精簡，本條建請依行政院版修正。
5. 第 12 條修正國道經費負擔部分，與葉委員宜津等提案相類，另管委員碧玲、李委員昆澤等亦有相同提案，建請參採行政院版修正條文，仍維持現行經費分擔方式：

(1) 目前國道建設除地方因地區交通需求要求增設之交流道工程，其用地費由地方政府支應外，其餘皆由中央支應，其分擔機制已行之多年。

(2)為避免未來經費如均由中央負擔，地方申請增設交流道恐過於浮濫，爰建議仍維持現行經費分擔方式。

6. 關於第 24 條徵收通行費規定部份，李委員昆澤等亦有同條之修正提案；目前國道計程收費費率方案及免收費里程、橫向國道是否收費等相關配套議題，本部高公局前於貴委員會專案報告後，刻正持續彙集各界意見，近期將儘速再向貴委員會報告，爰建請向貴委員會報告後，就未來國道實施計程收費所涉公路法應研修配套之規定，再由本部擬具修正條文草案送大院審查。
7. 第 57 條之 1 新增得以科學儀器取得違規證據稽查汽車運輸業規定部分，與行政院送請大院審議修正條文方向一致，惟委員所提增訂科學儀器認定標準、設置地點及證據資料辨明方法等之辦法乙節，由於各運輸業營運特性、車種、行駛路線及區域差異性大，宜由各公路主管機關依實際個案認定；爰本條建請依行政院版修正。

回應委員李昆澤等 26 人之「公路法第 38 條條文修正草案」部分：

1. 「建築技術規則建築設計施工篇」第 170 條及「身心障礙者權益保障法」第 53 條授權訂定「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」，已有相關規定，建議無須於本法再行訂定。

回應委員魏明谷等 22 人之「公路法第 40 條之 1 條修正草案」部分：

1. 營業大客車須符合本部「車輛安全檢測基準」各相關安全檢測法規，依法申請檢驗領照，即可合法使用；倘各廠牌車輛均一致以車齡或行駛里程為認定標準，易使業者為節省成本而購置配備較簡易之車款，反而不利高品質之車款進入市場提供服務。
2. 針對老舊車使用限制，本部已在道路交通安全規則第 44 條依照車齡增加檢驗次數，另於汽車運輸業管理規則第 86 條第 2 項亦有規定限制行車時速及行駛山區公路。
3. 建請無須修訂。

回應委員李昆澤等 29 人之「公路法第 47 條修正草案」部分：

1. 對於遊覽車客運業者倘有派任不合格駕駛員之情形時，現行「汽車運輸業管理規則」第 19 條已有相關規定，違反者依「公路法」第 77 條處罰，本條建議無須再為增訂。

回應委員魏明谷等 17 人之「公路法第 57 條之 1 修正草案」部分：

1. 本部感佩委員關切路檢稽查人員執勤安全之考量，惟本條修正所涉經費仍宜尊重財主機關經費之分配意見，本條修正建議留由本部再會商相關機關研議可行之規定。

回應委員呂玉玲等 27 人之「公路法增訂第 65 條之 1 條文草案」部分：

1. 經查現行汽車運輸業管理規則第 19 條之 4 已有規定公路及市區汽車客運業，應依公路主管機關規定裝置車機設備；至於主管機關對於汽車運輸業相關設備或設施之補助或獎勵，宜以專案計畫視實際需求、財務狀況、及業者經營責任等面向，採滾動方式檢討，倘以法律強制規定，恐非妥適，本條建請不予增訂。

(四)結語

以上簡要報告本次行政院版公路法修正重點及本部對相關委員公路法提案之建議處理意見，敬請各位 委員惠予支持行政院版修正草案，另本部亦尊重相關委員提案，並建請參採本部建議處理意見。

參、審查結果

與會委員於聽取提案委員、主管機關首長詳細說明及詢答後，對有關法案進行逐條審查及縝密討論，本案歷經兩次充分討論後，獲得委員之支持，大體上照行政院與委員葉宜津等版本通過，爰完成審查。茲將審查結果臚列如下：

一、第二條：修正為：「本法用詞，定義如下：

- 一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。
- 二、國道：指聯絡二直轄市（省）以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公路。
- 三、省道：指聯絡二縣（市）以上、直轄市（省）間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。
- 四、市道：指聯絡直轄市（縣）間交通及直轄市內重要行政區間之道路。
- 五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市）間之道路。
- 六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。
- 七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）間交通及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。
- 八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。
- 九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。
- 十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。
- 十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。
- 十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。
- 十三、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。
- 十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。
- 十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。」

二、第四條：依行政院提案，增訂第五項為：「第一項公路路線系統之制定，公路主管機關應依第二條定義，並按其功能及設計標準擬訂；其分類基準，由交通部定之。」，其餘照行政院提案條文通過。

三、第十二條：依行政院提案，第一項第一款修正為：「國道、省道：由中央負擔。但因地區性交通需求，地方政府所提之增設或改善交流道，由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力定之。」，其餘照行政院提案條文通過。

四、第十三條：維持現行條文，不予刪除。

五、第二十四條：修正為：「公路主管機關興建之公路，有下列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費：

一、貸款支應。

二、以特種基金支應。

三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益。

四、屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行。

前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、作業管理、停徵、減徵或免徵規定、欠費追繳、收取追繳作業費用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。

前項通行費費率之計算方式，應由交通部依據興建、營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收費年限等因素，按車輛種類訂定，並得依路段、時段或車輛行駛里程訂定差別費率。

前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之。

經依第一項規定徵收通行費者，免再依工程受益費徵收條例徵收工程受益費。」

六、第三十條之一：維持現行條文，不予修正。

七、第三十八條：依委員李昆澤等 5 人所提修正動議，修正為：「公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按下列之規定：

一、合於當地運輸需要者。

二、確能增進公眾便利者。

三、具有充分經營財力者。

四、具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。

前項審核細則，由交通部定之。」

八、第四十條之一：維持現行條文，不予修正。

九、第四十四條：維持現行條文，不予修正。

十、第四十七條：依委員李昆澤等 5 人所提修正動議，修正為：「汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為下列之處理：

一、限期改善。

二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。

三、受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。

前項汽車運輸業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人，主管機關得視情節輕重，不經限期改善，逕依前項第三款規定辦理。

第一項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。」

十一、第五十七條之一：修正為：「公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

前項稽查取締作業，得經由科學儀器取得證據資料證明其行為違規。科學儀器證據資料辨明之方法，由公路主管機關公告之。

公路主管機關派員執行路檢聯稽勤務時，基於其身分及職務活動所可能引起之生命、身體及健康危害，應採取必要之預防及保護措施，其慰問金比照執行勤務警察。

」

十二、委員呂玉玲等 27 人提案新增第六十五條之一，不予增訂。

十三、第六十七條：修正為：「車輛行車事故鑑定及覆議事項，由交通部指定之所屬機關辦理。但其事故發生所在地於直轄市行政轄區內者，由直轄市政府或其指定之所屬機關辦理，或亦得委託交通部指定之所屬機關。

前項車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。」

十四、第一條、第二十八條、第三十六條、第六十一條、第六十二條及第六十二條之一，均照委員葉宜津等十七人提案條文通過。

十五、第五條、第六條、第十一條、第二十六條、第三十七條、第五十一條及增訂第六十條之一，均照行政院提案條文通過。

肆、通過附帶決議 1 項：

鑑於公路法之道路分級，其分級方式與定義逐漸與現況脫節，但限於實務上所有圖資要於短時間內更動，亦不可能。爰要求交通部及所屬相關機構，應開始檢討現行道路分級，於 1 年內使得道路分級可以合乎一般認知，並符合目前台灣現況，逐步改善目前公路分級紊亂之狀況。

提案人：葉宜津 魏明谷 李昆澤

伍、院會討論前，毋須交由黨團協商。

陸、院會討論本案時，由本會召集委員李昆澤補充說明。

柒、檢附「公路法部分條文修正草案」條文對照表乙份。

及其用地範圍內之各項公路有關設施。

二、國道：指聯絡二直轄市（省）以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公路。

三、省道：指聯絡二縣（市）以上、直轄市（省）間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。

四、市道：指聯絡直轄市（縣）間交通及直轄市內重要行政區間之道路。

五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市）間之道路。

六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。

七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）間交通及鄉（鎮、市）與村、里

項公路有關設施。

二、國道：指聯絡二省、直轄市以上、重要港口、機場及重要政治、經濟中心之高速公路或快速公路。

三、省道：指聯絡二縣（市）以上、省、直轄市際交通及縣（市）重要政治、經濟中心之主要道路。

四、市道：指聯絡直轄市內重要行政區間之道路。

五、縣道：指聯絡縣（市）及縣（市）與重要鄉（鎮、市）間之道路。

六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里間之道路。

七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。

八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供

路及其用地範圍內之各項公路有關設施。

二、高速國道：指聯絡二直轄市、縣（市）以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心且路權封閉專供汽車快速抵達之道路。

三、一般國道：指聯絡二直轄市、縣（市）以上及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。

四、市道：指直轄市境內聯絡各區、山區、海濱聚落或連接國道之主要道路。

五、縣（市）道：指縣（市）境內聯絡鄉（鎮、市、區）及鄉（鎮、市、區）與村、里、原住民部落間之主要道路。

六、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。

、鄉道及專用公路。

二、國道：指聯絡二省（市）以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。

三、省道：指聯絡二縣（市）以上、省際交通及重要政治、經濟中心之主要道路。

四、縣道：指聯絡縣（市）及縣（市）與重要鄉（鎮、市）間之道路。

五、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。

六、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。

七、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。

八、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原

整，便於用路人使用，原有縣、鄉道有改制定為市、區道之必要，故於第一款公路定義中增列市道、區道，惟各級公路之定位，除需符合本條定義外，仍應依第四條第一項規定，配合國家整體建設統籌規劃，衡酌其路網功能制定之；另公路範圍內之設施並非均為公路設施（如民生管線），爰修正為「公路有關設施」。

二、臺灣地區因四面環海，既無邊防重鎮，亦無可通國際之公路交通，且依數十年來之成例，僅有高速公路或快速公路定位為國道，爰修正第二款國道之定義。

三、配合行政區域調整，聯絡二直轄市之主要公路亦可制定為省道，故將第三款「省際交通」修正為「省、直轄市際交通」，並在重要政治、經濟中心之前，增加

、原住民部落間之道路。

八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。

九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。

十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。

十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。

十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。

十三、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。

十四、汽車或電車運輸

其本身運輸之道路。

九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。

十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。

十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。

十二、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。

十三、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。

十四、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。

七、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。

八、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。

九、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。

十、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。

十一、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。

十二、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。

委員林明溱等 22 人提案：
第二條 本法用詞，定義如下：

一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區

動機行駛之車輛。

九、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。

十、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。

十一、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。

十二、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。

「縣（市）」二字，以與國道相區別。

四、配合行政區域調整，現於直轄市內之原有縣道改制為市道，爰參照縣道定義，於第四款增列市道之定義（其重要行政區係為行政院經濟建設委員會都市階層研究報告所稱地方中心（含）以上者）；原第四款移列第五款。

五、配合行政區域調整，現於直轄市內之原有鄉道改稱區道，爰參照鄉道定義，於第六款增列區道之定義。

六、第五款至第十二款遞移至第七款至第十四款。

委員葉宜津等 17 人提案：
一、本文「如左」修正為「如下」，以符現行法制用語。

二、省道目前已改隸中央養護與管理，為名符其實，修正為一般國道。原國道改為高速國道，

業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。

十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。

道、鄉道、專用公路及其用地範圍內與道路有關之各項設施。

二、國道：指聯絡二省、直轄市以上、重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通或重要政治、經濟中心之高速公路或快速公路。

三、省道：指聯絡二縣（市）以上、省、直轄市際交通或縣（市）重要政治、經濟中心之主要道路。

四、市道：指聯絡直轄市內重要行政區間之道路。

五、縣道：指聯絡縣（市）及縣（市）與重要鄉（鎮、市）間之道路。

六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里間之道路。

七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。

並明確定義路權封閉專供汽車快速抵達之道路。並配合地方制度法規定，增加重要文化中心之聯絡。爰為第一款至第三款修正。

三、縣（市）升格為直轄市後，轄區境內全屬於市區道路。但原編定之縣道、鄉道在聯絡轄區境內山區、海濱之主要聚落，相關公路系統標示設立仍有其必要，以提供用路人指示。為避免相關公路系統標示在縣市升格為直轄市後取消，服務品質反而下降，提供直轄市境內市區與山區、濱海聚落之道路編定。爰為增訂第四款規定。

四、現行法之縣道，前指聯絡縣（市）部分，與省道定義相同，而後指聯絡縣（市）與重要鄉（鎮、市），又與鄉道定義相同，導致現行縣道定義不明。且省轄市

八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。

九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。

十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。

十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。

十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車、三輪以上人力或獸力行駛之車輛。

十三、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。

十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受

內亦稱縣道，名詞上名不符實。而且鄉道目前的養護機關是縣政府，造成現行縣道由中央代養，縣政府養護鄉道的奇怪現象。而且中央公路主管機關沒有監督的權力，所以對於鄉道的系統編定、標誌設置都未達到中央公路主管機關規定標準，其編定亦紊亂無章，因此鄉道之編定並無存在必要，爰予以刪除現行法第五款規定，並斟酌其定義併於縣（市）道之內，將現行法第四款規定移列於第五款。

五、第六至十二款未修正。

委員林明濤等 22 人提案：

一、配合縣（市）改制或與其他直轄市、縣（市）合併改制為直轄市，行政區域已有調整，為維持既有整體路網之完整，便於用路人使用，原有縣、鄉道有改制定

報酬之事業。

十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。

為市、區道之必要，故於第一款公路定義中增列市道、區道，惟各級公路之定位，除需符合本條定義外，仍應依第四條第一項規定，配合國家整體建設統籌規劃，衡酌其路網功能制定之；另公路範圍內之設施並非均為公路設施（如民生管線），爰修正為「公路有關設施」。

二、配合行政區域調整，聯絡二直轄市之主要公路亦可制定為省道，故將第三款「省際交通」修正為「省、直轄市際交通」，並在重要政治、經濟中心之前，增加「縣（市）」二字，以與國道相區別。

三、配合行政區域調整，現於直轄市內之原有縣道改制為市道，爰參照縣道定義，於第四款增列市道之定義（其重要行政區係為行政院經濟建設委員會都市階層研

究報告所稱地方中心（含）以上者）；原第四款移列第五款。

四、配合行政區域調整，現於直轄市內之原有鄉道改稱區道，爰參照鄉道定義，於第六款增列區道之定義。

五、因公路法對於慢車未予明確定義，恐造成鑑定委員會與覆議委員會辦理車輛行車事故鑑定與覆議事項時衍生爭議，爰建議新增本條第十二款增訂慢車之定義。

六、其餘條次酌作修正，依序向後遞移。

審查會：

第二條：修正為：「本法用詞，定義如下：

一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。

二、國道：指聯絡二直轄市（省）以上、重要港口、機場及重要

政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公路。

三、省道：指聯絡二縣（市）以上、直轄市（省）間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。

四、市道：指聯絡直轄市（縣）間交通及直轄市內重要行政區間之道路。

五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市）間之道路。

六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。

七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）間交通及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。

八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供

其本身運輸之道路。

九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。

十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。

十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。

十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。

十三、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。

十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。

十五、計程車客運服務業：指以計程車經營

				客運服務而受報酬之事業。」
(照行政院提案修正通過) 第四條 全國公路路線系統，應配合國家整體建設統籌規劃；其制定程序如下： 一、國道、省道，由中央公路主管機關擬訂，報請行政院核定公告。 二、市道、區道，由直轄市公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。 三、縣道、鄉道，由縣（市）公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。 市區道路劃歸公路路線系統者，視同公路；其制定程序，由中央、直轄市或縣（市）公路主管機關分別會商擬訂，並準用前項之規定核定公告。 <u>市道、縣道路線系統於依前二項規定核定</u>	第四條 全國公路路線系統，應配合國家整體建設統籌規劃；其制定程序如下： 一、國道、省道，由中央公路主管機關擬訂，報請行政院核定公告。 <u>二、市道、區道，由直轄市公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。</u> 三、縣道、鄉道，由縣（市）公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。 市區道路劃歸公路路線系統者，視同公路；其制定程序，由中央、直轄市或縣（市）公路主管機關分別會商擬訂，並準用前項之規定核定公告。 <u>市道、縣道路線系統於依前二項規定核定公告前，由中央公路主</u>	委員葉宜津等 17 人提案： 第四條 全國公路路線系統，應配合國家整體建設統籌規劃；其制定程序如下： 一、<u>高速國道、一般國道</u>，由中央公路主管機關擬訂，報請行政院核定公告。 二、<u>市道</u>，由直轄市公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。 三、<u>縣（市）道</u>，由縣（市）公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。 市區道路劃歸公路路線系統者，視同公路；其制定程序，由中央、直轄市或縣（市）公路主管機關分別會商擬訂，並準用前項之規定核定公告。 公路路線系統或既成公路之廢止，依前二	第四條 全國公路路線系統，應配合國家整體建設統籌規劃。其制定程序如左： 一、國道、省道，由中央公路主管機關擬訂，報請行政院核定公告。 二、縣道、鄉道，由縣（市）公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。 市區道路劃歸公路路線系統者，視同公路；其制定程序，由中央、直轄市或縣（市）公路主管機關分別會商擬訂，並準用前項之規定核定公告。 公路路線系統或既成公路之廢止，依前二項制定之程序。	行政院提案： 一、第一項序文酌作文字修正，並增列第二款，規定市道、區道之制定程序，原第二款移列第三款。 二、考量部分縣（市）行政區域調整後，其境內原有多數跨二縣（市）之縣道將改制定為市道，為避免改制後，其編號與原有縣道編號不一致，造成用路人混淆，爰增訂第三項，定明市道、縣道路線系統在核定公告前，由交通部統一編號。 三、第二項未修正。 四、原第三項移列為第四項，並修正原引項次。 委員葉宜津等 17 人提案： 第一項本文酌作文字修正，並增列第二款，規定市道之制定程序，原第二款移列第三款。並配合第二條修訂，而為文字修正。

公告前，由中央公路主管機關統一編號。

公路路線系統或既成公路之廢止，依第一項及第二項制定之程序。

第一項公路路線系統之制定，公路主管機關應依第二條定義，並按其功能及設計標準擬訂；其分類基準，由交通部定之。

管機關統一編號。

公路路線系統或既成公路之廢止，依第一項及第二項制定之程序。

項制定之程序。

委員林明濤等 22 人提案：

第四條 全國公路路線系統，應配合國家整體建設統籌規劃；其擬訂及核定程序如下：

一、國道、省道，由中央公路主管機關擬訂，報請行政院核定公告。

二、市道、區道，由直轄市公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。

三、縣道、鄉道，由縣（市）公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。

四、專用公路，由申請之公私機構擬訂，報請地方公路主管機關核定公告。

市區道路劃歸公路路線系統者，視同公路；其擬訂及核定程序，由中央、直轄市或縣（市）公路主管機關分別會商擬訂，並準用前項

委員林明濤等 22 人提案：

一、本條文第一項酌作文字修正，並增列第二款，規定市道、區道之擬訂及核定程序，原第二款移列第三款。另增列第四款，規定專用公路之申請程序。

二、所謂「制定」，多在表明法律之創制，似不宜用在公路路線之擬訂及核定程序，故修正第一項、第二項及第四項之規定。

三、考量部分縣（市）行政區域調整後，其境內原有多數跨二縣（市）之縣道將改制定為市道，為避免改制後，其編號與原有縣道編號不一致，造成用路人混淆，爰增訂第三項，定明市道、縣道路線系統在核定公告前，由交通部統一編號。

四、原第三項移列為第四項，並修正原引項次。

審查會：

			之規定核定公告。 <u>市道、縣道路線系統於依前二項規定核定公告前，由中央公路主管機關統一編號。</u> 公路路線系統或既成公路之廢止，依<u>第一項及第二項擬訂及核定</u>之程序。		一、依行政院提案，增訂第五項為：「第一項公路路線系統之制定，公路主管機關應依第二條定義，並按其功能及設計標準擬訂；其分類基準，由交通部定之。」 二、其餘照行政院提案條文通過。
945	（照行政院提案通過） 第五條 省道與國道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸國道路線系統；<u>市道、縣道與省道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸省道路線系統；區道與市道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸市道路線系統；鄉道與縣道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸縣道路線系統。</u> 市區道路與<u>專用公路以外之公路</u>使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸<u>公路</u>路線系統。	第五條 省道與國道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸國道路線系統；<u>市道、縣道與省道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸省道路線系統；區道與市道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸市道路線系統；鄉道與縣道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸縣道路線系統。</u> 市區道路與<u>專用公路以外之公路</u>使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸<u>公路</u>路線系統。	委員葉宜津等 17 人提案： 第五條 <u>市道或縣（市）道與一般國道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸一般國道路線系統。</u> 市區道路與<u>一般國道、市道或縣（市）道</u>使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸<u>一般國道、市道或縣（市）道路線系統。</u> 委員林明濤等 22 人提案： 第五條 省道與國道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸國道路線系統；<u>市道、縣道與省道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸省道路線系統；區道</u>	第五條 省道與國道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸國道路線系統；縣道與省道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸省道路線系統；鄉道與縣道使用同一路線時，其共同使用部份，應劃歸縣道路線系統。 市區道路與<u>國道、省道、縣道或鄉道</u>使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸<u>國道、省道、縣道或鄉道路線系統。</u>	行政院提案： 一、第一項增訂市道與省道及區道與市道使用同一路線時，其共同使用部分之路線歸屬。 二、第二項酌作文字修正，以資簡明。 委員葉宜津等 17 人提案： 一、高速國道因屬路權封閉，因此與其他公路並無共同使用部分，爰刪除第一項前段規定、第二項有關國道規定。 二、配合第二條增設市道、省道改為一般國道、縣道改為縣（市）道、刪除鄉道之規定，第一項、第二項配合修正。 委員林明濤等 22 人提案： 第一項增訂市道與省道及

		<u>與市道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸市道路線系統；鄉道與縣道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸縣道路線系統。</u> 市區道路與國道、省道、縣道或鄉道使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸國道、省道、縣道或鄉道路線系統。		區道與市道使用同一路線時，其共同使用部分之路線歸屬。 審查會： 照行政院提案通過
（照行政院提案通過） 第六條 國道、省道由中央公路主管機關管理。<u>但省道經過直轄市、市行政區域部分之管理，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。</u> <u>市道、區道由直轄市公路主管機關管理；縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但直轄市、縣（市）公路主管機關認有必要，得與中央公路主管機關商</u>	第六條 國道、省道由中央公路主管機關管理。<u>但省道經過直轄市、市行政區域部分之管理，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。</u> <u>市道、區道由直轄市公路主管機關管理；縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但直轄市、縣（市）公路主管機關認有必要，得與中央公路主管機關商</u>	委員葉宜津等 17 人提案： 第六條 <u>高速國道、一般國道由中央公路主管機關管理，中央公路主管機關得將一般國道委辦所在地直轄市或縣（市）公路主管機關管理。</u> <u>市道由直轄市公路主管機關管理。</u> <u>縣（市）道由縣（市）公路主管機關管理。</u> <u>第一項委辦程序、權利義務及管理等事項之辦法，由中央公路主管機關定之。</u>	第六條 國道、省道由中央公路主管機關管理，<u>中央公路主管機關得委託所在地直轄市或縣（市）公路主管機關管理。</u> <u>縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但為整體運輸系統需要，必要時，縣（市）公路主管機關得將縣道委託中央公路主管機關管理。</u> <u>前二項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之</u>	行政院提案： 一、第一項因現行國道並無委託地方政府管理之情事，爰刪除得委託地方政府管理國道之規定。另以往省道經過臺北市、高雄市兩直轄市或市行政區部分，向由各該直轄市、市政府管理，惟考量臺北、臺中、臺南、高雄四縣改制直轄市後，其轄區大多屬於鄉村、山地，新直轄市政府恐無力承擔，爰修正省道經過直轄市、市行政區域路段，除自

定委託管理期限，將市道或縣道委託中央公路主管機關管理。

前項市道委託管理期限，以改制直轄市後三年為原則。

第二項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之。

道或縣道委託中央公路主管機關管理。

前項市道委託管理期限，以改制直轄市後三年為原則。

第二項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之。

委員林明溱等 22 人提案：

第六條 國道、省道由中央公路主管機關管理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之管理，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。

市道、區道由直轄市公路主管機關管理；縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但直轄市、縣（市）公路主管機關認有必要，得與中央公路主管機關商定委託管理期限，將市道或縣道委託中央公路主管機關管理。

前項市道委託管理期限，以改制直轄市後三年為原則。

第二項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之。

。

成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商決定管理機關。

二、第二項配合行政區域調整，現於直轄市內之原有縣道、鄉道，將改制為市道、區道，故增訂其管理機關，必要時，市道得委託中央公路主管機關管理。另考量近年有部分縣（市）政府任意改變縣道委託意願，造成受委託機關管理困擾，爰明定應由雙方商定委託管理期限。

三、市道主管機關為直轄市政府，不宜再委託中央公路主管機關管理，惟考量行政區域調整後，部分直轄市政府之組織人力及經費調整難於短期增補，故於第三項增訂直轄市改制三年內得繼續委託中央公路主管機關管理市道之規定。

四、原第三項移列為第四

項，並修正原引項次。

委員葉宜津等 17 人提案：

一、委託係同一行政主體間，無隸屬關係之行政機關之用語。中央與地方分屬二個行政主體，故用委辦用語。而現行國道並無委辦地方政府管理情事，另配合第二條修正，而為第一項修正。

二、現行省道經過臺北市、高雄市兩直轄市或市行政區部分，向由各該直轄市、市政府管理。惟其係當初省級存在因素造成，現實質上並無省之層級存在，提昇為一般國道後，就算其經過直轄市、省轄市行政區亦由中央管轄，方符合公路編定原則及權責劃分，併此說明。

三、增列第二項，有關直轄市道之規定。原第二、三項依次調整。

四、為使管理及養護機關明確，取消縣道得委託

中央管理規定。如主管機關認為必要，應將縣道提升為一般國道，而非採委託方式紊亂公路編定原則，爰刪除原第二項但書規定，並改列第三項。

委員林明溱等 22 人提案：

一、第一項因現行國道並無委託地方政府管理之情事，爰刪除得委託地方政府管理國道之規定。另以往省道經過臺北市、高雄市兩直轄市或市行政區部分，向由各該直轄市、市政府管理，惟考量臺北、臺中、臺南、高雄四縣改制直轄市後，其轄區大多屬於鄉村、山地，新直轄市政府恐無力承擔，爰修正省道經過直轄市、市行政區域路段，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商決定管理機關。

二、第二項配合行政區域

				調整，現於直轄市內之原有縣道、鄉道，將改制為市道、區道，故增訂其管理機關，必要時，市道得委託中央公路主管機關管理。另考量近年有部分縣（市）政府任意改變縣道委託意願，造成受委託機關管理困擾，爰明定應由雙方商定委託管理期限。 三、市道主管機關為直轄市政府，不宜再委託中央公路主管機關管理，惟考量行政區域調整後，部分直轄市政府之組織人力及經費調整難於短期增補，故於第三項增訂直轄市改制三年內得繼續委託中央公路主管機關管理市道之規定。 四、原第三項移列為第四項，並修正原引項次。 審查會： 照行政院提案通過
（照行政院提案通過） 第十一條 國道、省道修	第十一條 國道、省道修建工程，由中央公路主	委員葉宜津等 17 人提案： 第十一條 <u>高速</u>國道修建	第十一條 國道、省道修建工程，除由中央公路	行政院提案： 一、第一項因目前國道並

建工程，由中央公路主管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之修建，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。

市道、區道之修建工程，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由委託機關與受委託機關協商辦理。

管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之修建，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。

市道、區道之修建工程，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由委託機關與受委託機關協商辦理。

工程，由中央公路主管機關辦理。

一般國道修建工程，除由中央公路主管機關辦理外，得委辦由路線經過之直轄市、縣（市）公路主管機關辦理。

市道之修建工程，由直轄市公路主管機關辦理。

縣（市）道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理。

委員林明濤等 22 人提案：

第十一條 國道、省道修建工程，由中央公路主管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之修建，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。

市道、區道之修建工程，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之修建工程，由縣（

主管機關辦理外，得由路線經過之直轄市、縣（市）公路主管機關辦理。

縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理；其屬縣道者，得委託中央公路主管機關辦理。

無由地方政府修建之情事，爰刪除國道修建由地方政府辦理之規定。另配合第六條第一項管理權責劃分規定，修正省道經過直轄市、市行政區域部分之修建權責規定。

二、第二項增列市道、區道修建工程之辦理機關。又委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，於辦理修建工程時，因另涉及土地取得登記及修建經費之分攤，故修正由委託機關與受委託機關雙方協商辦理。

委員葉宜津等 17 人提案：

一、因目前國道高速公路，均由中央自行辦理，因此高速國道無須交由地方政府委辦。爰為第一項修正。

二、省道部分配合第二條修正改為一般國道，並移列至第二項。

三、新增第三項市道之規定。

		市)公路主管機關辦理。 <u>但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由委託機關與受委託機關協商辦理。</u>		四、原第二項刪除鄉道、刪除得委託中央辦理之規定，並移列第四項。 委員林明濤等 22 人提案： 一、第一項因目前國道並無由地方政府修建之情事，爰刪除國道修建由地方政府辦理之規定。另配合第六條第一項管理權責劃分規定，修正省道經過直轄市、市行政區域部分之修建權責規定。 二、第二項增列市道、區道修建工程之辦理機關。又委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，於辦理修建工程時，因另涉及土地取得登記及修建經費之分攤，故修正由委託機關與受委託機關雙方協商辦理。 審查會： 照行政院提案通過
(照行政院提案修正通過) 第十二條 公路修建經費負擔原則如下： 一、國道、省道：由中	第十二條 公路修建經費負擔原則如下： 一、國道、省道：由中央及有關之直轄市或	委員葉宜津等 17 人提案： 第十二條 公路修建經費負擔原則如下： 一、高速國道、一般國	第十二條 公路修建經費負擔原則如左： 一、國道、省道：由中央及有關之直轄市或	行政院提案： 一、第一項序文酌作文字修正，並增訂第二款市道、區道修建經費負擔

央負擔。但因地區性交通需求，地方政府所提之增設或改善交流道，由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力定之。

二、市道、區道：由直轄市政府負擔。

三、縣道：由縣（市）政府負擔。

四、鄉道：由縣政府負擔。

前項市道、縣道、區道、鄉道修建經費，直轄市、縣（市）政府財力不足時，得向上級政府申請補助。

縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力定之。

二、市道、區道：由直轄市政府負擔。

三、縣道：由縣（市）政府負擔。

四、鄉道：由縣政府負擔。

前項市道、縣道、區道、鄉道修建經費，直轄市、縣（市）政府財力不足時，得向上級政府申請補助。

道：由中央政府負擔。

二、市道：由直轄市政府負擔。

三、縣（市）道：由縣（市）政府負擔。

前項市道、縣（市）道修建經費，直轄市、縣（市）政府財力不足時，得向中央政府申請補助。

委員林明濤等 22 人提案：
第十二條 公路修建經費負擔原則如下：

一、國道：由中央負擔。

二、省道：由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力協議定之。

三、市道、區道：由直轄市政府負擔。

四、縣道：由縣（市）政府負擔。

五、鄉道：由縣政府負擔。

縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力協議定之。

二、縣道：由縣（市）政府負擔。但縣（市）政府財力不足時，得向上級政府申請補助。

三、鄉道：由縣政府負擔。

規定，原第二款及第三款遞移為第三款及第四款。

二、依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第三條規定，中央得視直轄市及縣（市）政府財政收支狀況，由國庫就一般性補助款及計畫型補助款補助事項酌予補助，其中包含道路、公路修建經費補助，爰增訂第二項規定，並配合刪除原第一項第二款但書規定。

委員葉宜津等 17 人提案：

一、「如左」修正為「如下」，以符現行法制用語。

二、依第六條、第十一條規定高速國道、一般國道的管理、修建屬中央公路主管機關管理、修建，故其經費負擔當然由中央政府負擔。至於委辦由地方政府管理、修建者，其委辦費用依地方制度法規定亦屬中

前項市道、縣道、區道、鄉道修建經費，直轄市、縣（市）政府財力不足時，得向中央申請補助。

委員管碧玲等 22 人提案：
第十二條 公路修建經費負擔原則如左：

一、國道：由中央政府負擔。

二、省道：由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力協議定之。

三、縣道：由縣（市）政府負擔。但縣（市）政府財力不足時，得向上級政府申請補助。

四、鄉道：由縣政府負擔。

委員李昆澤等 27 人提案：
第十二條 公路修建經費負擔原則如下：

一、國道：由中央負擔。

中央政府負擔，爰為修正第一項第一款規定。

三、增列第二款市道管理機關規定。

四、原第二款移列第三款，但書部分改列第二項。

五、配合第二條取消鄉道、刪除原第三款規定。

六、依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第三條規定，中央得視直轄市及縣（市）政府財政收支狀況，由國庫就一般性補助款及計畫型補助款補助事項酌予補助，其中包含道路、公路修建經費補助，爰增訂第二項規定。

委員林明溱等 22 人提案：

一、第一項因目前國道並無由地方政府修建之情事，爰修訂第一項條文，第一款明訂國道修建經費中央負擔，增訂第二款省道修建經費規定，並增訂第三款市道、區道修建經費負擔規定。

二、省道：由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力協議定之。

三、縣道：由縣（市）政府負擔。但縣（市）政府財力不足時，得向上級政府申請補助。

四、鄉道：由縣政府負擔。

，其餘款次酌作修正，依序向後遞移。

二、依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第三條規定，中央得視直轄市及縣（市）政府財政收支狀況，由國庫就一般性補助款及計畫型補助款補助事項酌予補助，其中包含道路、公路修建經費補助，爰增訂第二項規定，並配合刪除原第一項第二款但書規定。

委員管碧玲等 22 人提案：

將公路法第十二條公路修建經費原則，多增列一項規定，而使國道修建負擔原則修正為全由中央政府負擔，其他：省道、縣道、鄉道則維持原規定。

委員李昆澤等 27 人提案：

一、第一項序言酌作文字修正，將『左』列修正為『下』列。

二、鑒於國道之定義、功能及重要性與省道不同，其修建經費宜由中央

負擔，不宜與省道等而視之，變相增加地方政府財務負擔。且國道修建經費主要來源係由國道建設基金支應，中央主管機關向用路人收取之通行費，也是作為國道建設基金收入來源，倘若由地方政府共同分攤經費，顯不公平。因此，將現行第一款國道、省道修建經費來源分開明定。省道部分移列為第二款。

三、原第二款、第三款配合第一款修正，移列為第三款與第四款。

審查會：

一、依行政院提案，第一項第一款修正為：「國道、省道：由中央負擔。但因地區性交通需求，地方政府所提之增設或改善交流道，由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力

				定之。」 二、其餘照行政院提案條文通過。
(維持現行條文)		委員葉宜津等 17 人提案： 第十三條 (刪除)	第十三條 中央公路主管機關，對規模宏大、工程艱鉅之國道，報請行政院核准，得專設機構興建並管理之。	委員葉宜津等 17 人提案： 配合政府組織再造，本條文刪除。 審查會： 維持現行條文，不予刪除。
(修正通過) 第二十四條 公路主管機關興建之公路，有下列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費： 一、貸款支應。 二、以特種基金支應。 三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益。 四、屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行。 前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、作業管理、停徵、 <u>減徵</u> 或免徵規定、欠費追繳、收取追繳		委員林明濤等 22 人提案： 第二十四條 公路主管機關興建之公路，有下列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費： 一、貸款支應者。 二、以特種基金支應者。 三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益者。 四、屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行者。 前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、 <u>免收費里程</u> 、作業管理、停徵或免	第二十四條 公路主管機關興建之公路，有左列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費： 一、貸款支應者。 二、以特種基金支應者。 三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益者。 四、屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行者。 前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、作業管理、停徵或免徵規定、欠費追繳、收取追繳作業費	委員林明濤等 22 人提案： 徵收通行費應設定免收費里程，其費率及免費哩程數之計算，除應考量與建營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收費年限等因素，以及使用者收費之原則，更應考量台灣地理環境不同造成的區域發展差異性，以臻公平合理。 委員李昆澤等 27 人提案： 一、第一項序言酌作文字修正，將『左』列修正為『下』列。 二、新增第三項。本條規定用路人有依徵收機關訂定之收費方式支付通行費義務，不管其收費

作業費用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。

前項通行費費率之計算方式，應由交通部依據興建、營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收費年限等因素，按車輛種類訂定，並得依路段、時段或車輛行駛里程訂定差別費率。

前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之。

經依第一項規定徵收通行費者，免再依工程受益費徵收條例徵收工程受益費。

徵規定、欠費追繳、收取追繳作業費用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。

前項通行費費率及免收費里程之計算方式，應由交通部依據興建、營運與維護成本、使用者受益程度、交通量、收費年限及區域發展差異性等因素，按車輛種類訂定，並得依路段、時段訂定差別費率。

前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之。

經依第一項規定徵收通行費者，免再依工程受益費徵收條例徵收工程受益費。

委員李昆澤等 27 人提案：
第二十四條 公路主管機關興建之公路，有下列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費：
一、貸款支應者。
二、以特種基金支應者

用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。

前項通行費費率之計算方式，應由交通部依據興建、營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收費年限等因素，按車輛種類訂定，並得依路段、時段訂定差別費率。

前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之。

經依第一項規定徵收通行費者，免再依工程受益費徵收條例徵收工程受益費。

方式是以收取現金方式、收取通行票證方式、藉電子收費系統收取方式或其他經公路主管機關核准之收費方式等，乃屬技術選擇，其提供服務所衍生之作業費、手續費等，理應涵蓋在通行費之計算成本內，應由公路主管機關或其委託辦理之機關（構）負擔，不應轉嫁用路人。因此，增訂本項，以維制度之公平。

三、原第三項配合修正移列為第四項，並酌作文字修正，將『前』項修正為『第二』項。

四、據交通部資料顯示，現行國道通行費年總收入約 220 億元，即可維持國道建設基金長期穩定之運作，另根據本條 92 年 7 月 2 日修正公布之立法理由，揭示「公路收費之目的，並非單純基於受益者付費原則，尚包括貸款、公債及

。三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益者。

四、屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行者。

前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、作業管理、停徵或免徵規定、欠費追繳、收取追繳作業費用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。

前項收費方式需用路人配合於車輛加裝設備者，公路主管機關或受委託徵收機關（構）應無償提供，且不得向用路人收取通行費以外之衍生費用。

第二項通行費應採浮動費率之計算方式，由交通部依據興建、營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收

基金之償還，其與工程受益費不同……。」既然收費目的並非基於受益者付費原則而是『使用者付費』原則，只要收支能平衡，就達到收費目的。綜上，為避免溢收與不違背立法目的，同時兼顧國道建設基金永續運作以及不增加民眾負擔，因此修正條文第四項，新增「浮動費率」與「免收費哩程」之設計。

五、原第四項、第五項移列為修正條文第五項、第六項。

審查會：

一、修正為：「公路主管機關興建之公路，有下列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費：

一、貸款支應。

二、以特種基金支應。

三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益。

四、屬於同一交通系統

		費年限等因素，按車輛種類訂定，並得依路段、時段訂定差別費率或<u>免收費哩程</u>。 前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之。 經依第一項規定徵收通行費者，免再依工程受益費徵收條例徵收工程受益費。		，與既成收費之公路並行。 前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、作業管理、停徵、減徵或免徵規定、欠費追繳、收取追繳作業費用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。 前項通行費費率之計算方式，應由交通部依據興建、營運與維護成本、使用者受益程度、交通量及收費年限等因素，按車輛種類訂定，並得依路段、時段或車輛行駛里程訂定差別費率。 前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之。 經依第一項規定徵收通行費者，免再依工程受益費徵收條例徵收工程受益費。」
（照行政院提案通過） 第二十六條 國道、省道	第二十六條 國道、省道之養護，由中央公路主	委員葉宜津等 17 人提案： 第二十六條 <u>高速</u> 國道之	第二十六條 國道、省道之養護，除由中央公路	行政院提案： 一、第一項因目前國道並

之養護，由中央公路主管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之養護，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。

市道、區道之養護，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由受委託之中央公路主管機關辦理。

管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之養護，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。

市道、區道之養護，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由受委託之中央公路主管機關辦理。

養護，由中央公路主管機關辦理。

一般國道之養護，除由中央公路主管機關辦理外，得委辦由路線經過之直轄市、縣（市）公路主管機關辦理。

市道之養護，由直轄市公路主管機關辦理。

縣（市）道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理。

委員林明濤等 22 人提案：

第二十六條 國道、省道之養護，由中央公路主管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之養護，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協議定之。

市道、區道之養護，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託

主管機關辦理外，得由路線經過之直轄市、縣（市）公路主管機關辦理。

縣道、鄉道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理；其屬縣道者，得委託中央公路主管機關辦理。

無由地方政府養護之情事，爰刪除國道養護由地方政府辦理之規定。另配合第六條第一項管理權責劃分規定，修正省道經過直轄市、市行政區域部分之養護權責劃分規定。

二、第二項增列市道、區道養護之辦理機關，及委託管理之市道、縣道由受委託之中央公路主管機關辦理。

委員葉宜津等 17 人提案：

一、高速國道養護並無委辦由地方政府辦理之情況，爰為第一項規定。

二、一般國道之管理養護機關，目前由公路總局辦理，市區道路部分得委辦直轄市、縣（市）辦理，爰為第二項規定。

三、新增第三項，直轄市道之養護權責。

四、現行條文第二項改列第四項，刪除鄉道及縣道委託中央公路主管機

		中央公路主管機關管理之市道、縣道，由受委託之中央公路主管機關辦理。		關辦理之規定。 委員林明溱等 22 人提案： 一、第一項因目前國道並無由地方政府養護之情事，爰刪除國道養護由地方政府辦理之規定。另配合第六條第一項管理權責劃分規定，修正省道經過直轄市、市行政區域部分之養護權責劃分規定。 二、第二項增列市道、區道養護之辦理機關，及委託管理之市道、縣道由受委託之中央公路主管機關辦理。 審查會： 照行政院提案通過
（照委員葉宜津等 17 人提案通過） 第二十八條 中央公路主管機關，為發展公路建設及維護管理需要，得就下列收入設立基金，循環運用，並償付自償性債務之還本付息： 一、徵收之車輛通行費。		委員葉宜津等 17 人提案： 第二十八條 中央公路主管機關，為發展公路建設及維護管理需要，得就下列收入設立基金，循環運用，並償付自償性債務之還本付息： 一、徵收之車輛通行費。 二、分配於公路建設用	第二十八條 中央及直轄市公路主管機關，為發展公路建設及維護管理需要，得就左列收入設立基金，循環運用，並償付自償性債務之還本付息： 一、徵收之車輛通行費。 二、分配於公路建設用	委員葉宜津等 17 人提案： 一、本文序文「左列」改「下列」。 二、目前徵收車輛通行費、服務性收入僅有國道，而分配之汽車燃料使用費並未列入基金收入，其餘政府預算撥付、私人或團體捐贈或撥用之費用均無足夠自償性

二、分配於公路建設用之汽車燃料使用費。 三、政府核列預算撥付之款項。 四、私人或團體之捐贈。 五、收費公路之服務性收入。 六、其他依法撥用於交通建設之費用。		之汽車燃料使用費。 三、政府核列預算撥付之款項。 四、私人或團體之捐贈。 五、收費公路之服務性收入。 六、其他依法撥用於交通建設之費用。	之汽車燃料使用費。 三、政府核列預算撥付之款項。 四、私人或團體之捐贈。 五、收費公路之服務性收入。 六、其他依法撥用於交通建設之費用。	，同時為免地方政府間之不一致情形，爰將直轄市部分予以刪除。 審查會： 照委員葉宜津等 17 人提案通過
（維持現行條文）		委員葉宜津等 18 人提案： 第三十條之一 公路主管機關修建或改善公路時，應於施工前公告，除<u>高速國道</u>工程外，應先協商當地直轄市、縣（市）政府，並通知必須使用公路用地之公私機構同時配合施工。 前項公路工程完竣後，於一定期間內得限制挖掘。但緊急搶修或定點局部修護需要，不在此限。 管線機構或其他工程主辦機關（構）為埋設管線或其他工程，必須挖掘公路時，應依前	第三十條之一 公路主管機關修建或改善公路時，應於施工前公告，除國道工程外，應先協商當地直轄市、縣（市）政府，並通知必須使用公路用地之公私機構同時配合施工。 前項公路工程完竣後，於一定期間內得限制挖掘。但緊急搶修或定點局部修護需要，不在此限。 管線機構或其他工程主辦機關（構）為埋設管線或其他工程，必須挖掘公路時，應依前條第二項規定申請公路	委員葉宜津等 18 人提案： 一、配合現行國道修正為高速國道，爰修正第一項、第四項規定。 二、配合法制用語，第五項「左列」改「下列」。 審查會： 一、宣告條次為第三十條之一。 二、維持現行條文，不予修正。

主管機關許可，並繳交許可費，始得施工。但緊急搶修，得以電話或傳真先行告知該管公路主管機關後，迅即辦理，並於事後補正許可程序。

前項管線機構必須挖掘公路時，除國道施工及緊急搶修外，應擬訂挖掘施工交通維持計畫，送所在地直轄市、縣（市）政府審查同意。

公路之挖掘及修復，公路主管機關得採取左列方式之一辦理：

- 一、收取公路挖補費，並配合工程進度開挖及修復公路。
- 二、協調或要求管線機構或其他工程主辦機關（構）統一施工，並監督其施工及限期完全修復公路。

前項業務及相關公路開挖計畫，公路主管機關得全部或一部委託

條第二項規定申請公路主管機關許可，並繳交許可費，始得施工。但緊急搶修，得以電話或傳真先行告知該管公路主管機關後，迅即辦理，並於事後補正許可程序。

前項管線機構必須挖掘公路時，除高速國道施工及緊急搶修外，應擬訂挖掘施工交通維持計畫，送所在地直轄市、縣（市）政府審查同意。

公路之挖掘及修復，公路主管機關得採取下列方式之一辦理：

- 一、收取公路挖補費，並配合工程進度開挖及修復公路。
- 二、協調或要求管線機構或其他工程主辦機關（構）統一施工，並監督其施工及限期完全修復公路。

前項業務及相關公路開挖計畫，公路主管

		機關得全部或一部委託民間團體辦理。 管線機構於工程完工後應定期巡檢，維護安全。 公路主管機關基於修建或改善公路工程需要，需將公路用地範圍內原有管線或其他公共設施遷移時，應協調使用人擇定遷移位置。使用人應依協調結果配合遷移，並負擔全部遷移費用。但同一工程限於工地環境，需辦理多次遷移時，除最後一次費用由使用人負擔外，其餘各次遷移費及用戶所有部分之遷移費，均由公路主管機關負擔。	民間團體辦理。 管線機構於工程完工後應定期巡檢，維護安全。 公路主管機關基於修建或改善公路工程需要，需將公路用地範圍內原有管線或其他公共設施遷移時，應協調使用人擇定遷移位置。使用人應依協調結果配合遷移，並負擔全部遷移費用。但同一工程限於工地環境，需辦理多次遷移時，除最後一次費用由使用人負擔外，其餘各次遷移費及用戶所有部分之遷移費，均由公路主管機關負擔。	
（照委員葉宜津等 17 人提案通過） 第三十六條 汽車運輸業之經營，除<u>偏遠</u>及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之。		委員葉宜津等 17 人提案： 第三十六條 汽車運輸業之經營，除<u>偏遠</u>及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之。	第三十六條 汽車運輸業之經營，除邊疆及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之。	委員葉宜津等 17 人提案： 邊疆一詞現行環境無法適用，修正為「偏遠」。 審查會： 照委員葉宜津等 17 人提案通過

(照行政院提案通過) 第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、<u>遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業</u>，向中央主管機關申請。 二、經營市區汽車客運 (一)屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 (二)屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。 三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。 前項第二款之市區	第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、<u>遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業</u>，向中央主管機關申請。 二、經營市區汽車客運 (一)屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 (二)屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。 三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。 前項第二款之市區汽車客運業延長路線至	委員葉宜津等 17 人提案： 第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、<u>遊覽車客運業、計程車客運服務業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業</u>，向中央公路主管機關申請。 二、經營市區汽車客運業： (一)屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 (二)屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。 前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路	第三十七條 經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業： (一)屬於國道、省道、縣道、鄉道者，向中央公路主管機關申請。 (二)路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省道、縣道、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。 二、經營市區汽車客運業： (一)屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 (二)屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。 三、經營<u>遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車</u>	行政院提案： 一、第一項序文酌作文字修正，另將營運可及全國之汽車運輸業(公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業)之申請核准籌備，統一修正為向中央公路主管機關申請，俾利對於上開業別為一致性之營運管理。 二、至有關計程車客運業營業區域之劃分，現係規範於汽車運輸業管理規則中，相關劃分原則將配合行政區域調整，另為檢討修正。 三、第二項未修正。 委員葉宜津等 17 人提案： 一、第一項序文酌作文字修正，另將營運可及全國之汽車運輸業之申請核准籌備，統一修正為向中央公路主管機關申請，俾利對於上開業別
--	--	--	--	--

汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。

直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。

主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。

委員林明濤等 22 人提案：

第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：

一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向中央主管機關申請

。

二、經營市區汽車客運（一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。

（二）屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。

三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請

租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。

前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。

為一致性之營運管理。

二、配合第二條之定義，改稱計程車客運服務業。計程車客運服務業雖應於核定區域內經營，目前的核定區域尚未配合行政區域調整。且以主事務所是否位於直轄市而異其管理，並不合理，有主事務所非位於直轄市，但主營業範圍卻位於直轄市內情形，且實際上計程車客運服務業之營業範圍並不限制於核定範圍內，為符實際所需，亦將計程車客運服務業統由中央管理。

三、第二項未修正。

委員林明濤等 22 人提案：第一項序文酌作文字修正，另將營運可及全國之汽車運輸業（公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業）之申請核准籌備，統一修正為向中央公路主管機

		。 前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。		關申請，俾利對於上開業別為一致性之營運管理。 審查會： 照行政院提案通過
（修正通過） 第三十八條 公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按<u>下列</u>之規定： 一、合於當地運輸需要者。 二、確能增進公眾便利者。 三、具有充分經營財力者。 四、具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。 前項審核細則，由交通部定之。		委員李昆澤等 26 人提案： 第三十八條 公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按<u>下列</u>之規定： 一、合於當地運輸需要者。 二、確能增進公眾便利者。 三、具有充分經營財力者。 四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者。 <u>五、公路及市區汽車客運應設置供身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。</u>	第三十八條 公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按左列之規定： 一、合於當地運輸需要者。 二、確能增進公眾便利者。 三、具有充分經營財力者。 四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者。 前項審核細則，由交通部定之。	委員李昆澤等 26 人提案： 一、第一項序言酌作文字修正，將「左」列修正為「下」列。 二、新增第一項第五款。根據「身心障礙者權益保障法」規定，交通運輸工具應設置無障礙設備與設施，以落實對身心障礙者行之基本權利，增訂本款，將無障礙設施或設備列為申請汽車客運業經營之審核要件。 審查會： 一、依委員李昆澤等 5 人所提修正動議，修正為：「公路主管機關，審

		前項審核細則，由交通部定之。		核經營汽車運輸業之申請，應按下列之規定： 一、合於當地運輸需要者。 二、確能增進公眾便利者。 三、具有充分經營財力者。 四、具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。 前項審核細則，由交通部定之。」
(維持現行條文)		委員魏明谷等 22 人提案： 第四十條之一 新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起一年內，不得辦理撤銷或過戶轉讓。 <u>公共運輸車輛及營業大客車應符合一定車齡，但其行駛里程數低於一定標準及保養紀錄優良者，得以延長車齡。前項有關車齡里程數之標準、保養紀錄優良項目及其他相關事項之</u>	第四十條之一 新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起一年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓。	委員魏明谷等 22 人提案： 一、由於營業大客車車況之良莠直接影響服務品質及行車安全，為避免車齡老舊影響安全，立法予以強制性淘汰老舊之車輛，實有其必要。 二、除車齡外，有關行駛里程數及保養情形亦為重要關鍵，爰建議增列第二項及第三項，將審查標準明文規定應列行駛里程及保養紀錄事項，以維旅客安全保障。

		<u>辦法，由中央公路機關定之。</u>		審查會： 維持現行條文，不予修正。
(維持現行條文)		委員葉宜津等 17 人提案： 第四十四條 公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收公路營運費，撥充運輸獎助、安全管理及公路養護之用。 前項營運費之徵收率，<u>除高速國道外</u>，不得超過運價百分之十，<u>高速國道</u>不得超過運價百分之二十；其徵收及使用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。	第四十四條 公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收公路營運費，撥充運輸獎助、安全管理及公路養護之用。 前項營運費之徵收率，不得超過運價百分之十，高速公路不得超過運價百分之二十；其徵收及使用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。	委員葉宜津等 17 人提案： 現行法律並未對於高速公路有所定義，配合第二條修正，第二項修正為高速國道。 審查會： 維持現行條文，不予修正。
(修正通過)	第四十七條 汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為<u>下列</u>之處理： 一、限期改善。 二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。 三、受停止部分營業處	委員李昆澤等 29 人提案： 第四十七條 汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為<u>下列</u>之處理： 一、限期改善。 二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。 三、受停止部分營業處	第四十七條 汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為左列之處理： 一、限期改善。 二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。 三、受停止部分營業處分一年以上，仍未改	委員李昆澤等 29 人提案： 一、增列第二項，規範遊覽車客運業派用未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人駕駛車輛營業，主管機關即可停止營業處分六個月；因而肇事者，廢止其汽車運輸業營業執照，以保障遊覽車乘客的安全。 二、修正條文增列之第二項所謂「不合格之駕駛

分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。

前項汽車運輸業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人，主管機關得視情節輕重，不經限期改善，逕依前項第三款規定辦理。

第一項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。

分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。

遊覽車客運業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人駕駛車輛營業，公路主管機關應停止營業處分六個月；因而肇事者，廢止其汽車運輸業營業執照。

前二項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。

善者，廢止其汽車運輸業營業執照。

前項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。

人」，係依照「汽車運輸業管理規則」第十九條、第八十六條等有關遊覽車駕駛資格之取得的相關規定。

三、原條文第二項移列至第三項，並配合增列部分作文字修正。

審查會：

一、依委員李昆澤等 5 人所提修正動議，修正為：「汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為下列之處理：

- 一、限期改善。
- 二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。
- 三、受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。

前項汽車運輸業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人，主管機關得視情節輕重，

不經限期改善，逕依前項第三款規定辦理。

第一項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。」

行政院提案：

一、基於民眾使用票證習慣之改變，並因應科技進步及考量電子票證實施已為世界趨勢，第一項增列「（證）」之文字，以符實需。

二、第二項未修正。

委員林明濤等 22 人提案：
鑑於電子票證之普及，民眾使用票證習慣已改變，且因應科技進步及考量電子票證實施已為世界趨勢，第一項增列「（證）」之文字，以符實需。

審查會：
照行政院提案通過

行政院提案：

一、第一項未修正。
二、鑑於使用科學儀器採

第五十一條 旅客無票乘車或持用失效票，應補收票價；如無正當理由，並得加收百分之五十票價。

運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申報有疑義時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按四倍以下之差額補收之。

委員林明濤等 22 人提案：
第五十一條 旅客無票（證）乘車或持用失效票（證），應補收票價；如無正當理由，並得加收百分之五十票價。

運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申報有疑義時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按四倍以下之差額補收之。

委員林明濤等 22 人提案：
第五十七條之一 公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩

第五十一條 旅客無票（證）乘車或持用失效票（證），應補收票價；如無正當理由，並得加收百分之五十票價。

運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申報有疑義時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按四倍以下之差額補收之。

第五十七條之一 公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩

（照行政院提案通過）
第五十一條 旅客無票（證）乘車或持用失效票（證），應補收票價；如無正當理由，並得加收百分之五十票價。

運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申報有疑義時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按四倍以下之差額補收之。

（修正通過）
第五十七條之一 公路主管機關為維護汽車運輸

業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

前項稽查取締作業，得經由科學儀器取得證據資料證明其行為違規。科學儀器證據資料辨明之方法，由公路主管機關公告之。

公路主管機關派員執行路檢聯稽勤務時，基於其身分及職務活動所可能引起之生命、身體及健康危害，應採取必要之預防及保護措施，其慰問金比照執行勤務警察。

序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

前項稽查取締作業，得經由科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

前項稽查取締作業，得經由科學儀器取得證據資料證明其行為違規。科學儀器認定標準、設置地點及證據資料辨明之辦法，由交通部定之。

委員魏明谷等 17 人提案：
第五十七條之一 公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

公路主管機關派員執行路檢聯稽勤務時，基於其身分及職務活動所可能引起之生命、身體及健康危害，應採取必要之預防及保護措施

序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

證業者違規資料，可減少現行實地攔檢稽查之人力支出，及強化主管機關稽查取締作為，避免業者僥倖心理，有助於提昇汽車運輸業整體服務品質及改善經營環境，爰增訂第二項，規定公路主管機關得經由科學儀器取得證據資料證明業者行為違規。

委員林明濤等 22 人提案：
鑑於使用科學儀器採證業者違規資料，可減少現行實地攔檢稽查之人力支出及行政成本，及強化主管機關稽查取締作為，避免業者僥倖心理，有助於提昇汽車運輸業整體服務品質及改善經營環境，爰增訂第二項，規定公路主管機關得經由科學儀器取得證據資料證明業者行為違規。

委員魏明谷等 17 人提案：
聯稽工作常遇日曬雨淋，必須站在危險的高、快速公路和省道邊執勤，還經

常遭大客車、遊覽車和砂石車等業者惡意言語或肢體攻擊。顯見路檢聯稽人員執行勤務時有可能引起生命、身體及健康之危害，他們執行的是相當於警察的勤務，而路檢人員卻沒有任何保障，擬於公路法第五十七條之一增訂第二項，在實際執法時，讓這些聯稽人員能夠比照警察一樣辦理保險。

審查會：

一、修正為：「公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。

前項稽查取締作業，得經由科學儀器取得證據資料證明其行為違規。科學儀器證據資料辨明之方法，由公路主管機關公告之。

公路主管機關派員

，其保障（保險）比照執行勤務警察。

				執行路檢聯稽勤務時，基於其身分及職務活動所可能引起之生命、身體及健康危害，應採取必要之預防及保護措施，其慰問金比照執行勤務警察。」
（照行政院提案通過） 第六十條之一 公路主管機關為修建或維護公路及其設施安全，得派員攜帶執行職務有關之證明文件或顯示足資辨別之標識，進入公、私有土地內，實施必要之巡查或檢測，其所有人、占有人、使用人或管理人不得拒絕、規避或妨礙。但進入國防設施用地，應經該國防設施用地主管機關同意。 前項巡查、檢測，必須使用公、私有土地設置設施或進入設有圍障之土地時，應於七日前以書面通知其所有人、占有人、使用人或管理人，並會同當地村、	第六十條之一 公路主管機關為修建或維護公路及其設施安全，得派員攜帶執行職務有關之證明文件或顯示足資辨別之標識，進入公、私有土地內，實施必要之巡查或檢測，其所有人、占有人、使用人或管理人不得拒絕、規避或妨礙。但進入國防設施用地，應經該國防設施用地主管機關同意。 前項巡查、檢測，必須使用公、私有土地設置設施或進入設有圍障之土地時，應於七日前以書面通知其所有人、占有人、使用人或管理人，並會同當地村、里長或警察到場。但情	委員林明濤等 22 人提案： 第六十條之一 公路主管機關為修建或維護公路及其設施安全，得派員攜帶執行職務有關之證明文件或顯示足資辨別之標誌，進入或使用公、私有土地，實施必要之巡查或檢測，其所有人、占有人、使用人或管理人不得拒絕、規避或妨礙。但進入國防設施用地，應經該國防設施用地主管機關同意。 前項巡查、檢測，必須使用公、私有土地設置設施或進入設有圍障之土地時，應於七日前以書面通知其所有人、占有人、使用人或管理人，並會同當地村、	行政院提案： 一、本條新增。 二、為修建或維護公路及其設施之完整，保障用路人之行車安全，公路主管機關應對所管理之公路及公路設施辦理巡查及檢測。惟依現行法令規定，其勘查及檢測範圍係以公路路權界內為限，考量近年來氣候及環境劇烈變遷，致影響公路邊坡之穩定，為儘早發現潛在之危害，對公路路權以外之鄰近地區亦有進入強化勘查或檢測之必要，故參考地質法第十五條、國土測繪法第九條及促進民間參與公共建設法第二十三條規定增訂本條。	

里長或警察到場。但情況緊急，遲延即有發生重大公共危險之虞者，得先行進入或使用後再補行通知。 前二項公、私有土地因進入或使用而遭受損失者，應給予相當之補償。	況緊急，遲延即有發生重大公共危險之虞者，得先行進入或使用後再補行通知。 前二項公、私有土地因進入或使用而遭受損失者，應給予相當之補償。	里長或警察到場。但情況緊急，遲延即有發生重大公共危險之虞者，得先行進入或使用後再補行通知。 前二項公、私有土地因進入或使用而使所有人、占有人或使用人遭受損失者，應給予相當之補償。		委員林明濤等 22 人提案： 一、本條新增。 二、為修建或維護公路及其設施之完整，保障用路人之行車安全，公路主管機關應對所管理之公路及公路設施辦理巡查及檢測。惟依現行法令規定，其勘查及檢測範圍係以公路路權界內為限，考量近年來氣候及環境劇烈變遷，致影響公路邊坡之穩定，為儘早發現潛在之危害，對公路路權以外之鄰近地區亦有進入強化勘查或檢測之必要，故參考「地質法」第十五條、「國土測繪法」第九條及「促進民間參與公共建設法」第二十三條規定增訂本條。 審查會： 一、本條新增。 二、照行政院提案通過。
（照委員葉宜津等 17 人提案通過） 第六十一條 汽車及電車		委員葉宜津等 17 人提案： 第六十一條 汽車及電車之登記、檢驗、發照、	第六十一條 汽車及電車之登記、檢驗、發照、駕駛人及技工之登記、	委員葉宜津等 17 人提案： 在縣（市）升格為直轄市後，原有將汽車、電車之

之登記、檢驗、發照、駕駛人及技工之登記、考驗發照，由中央公路主管機關統一辦理，並得委託相關法人、團體辦理。 前項委託法人、團體，除第六十三條另有規定外，其委託事項、委託對象資格、人員、設備基準、申請核准程序、委託合約應載事項、收費基準、管理、監督及停止或終止委託等事項之辦法，由交通部定之。 軍用汽車，除國軍編制內之車輛，由國防部另定辦法外，餘均應依前二項汽車之規定辦理。		駕駛人及技工之登記、考驗發照，由中央公路主管機關統一辦理，並得委託相關法人、團體辦理。 前項委託法人、團體，除第六十三條另有規定外，其委託事項、委託對象資格、人員、設備基準、申請核准程序、委託合約應載事項、收費基準、管理、監督及停止或終止委託等事項之辦法，由交通部定之。 軍用汽車，除國軍編制內之車輛，由國防部另定辦法外，餘均應依前二項汽車之規定辦理。	考驗發照，由中央公路主管機關統一辦理，並得委託<u>直轄市公路主管機關</u>或相關法人、團體辦理。 前項委託法人、團體，除第六十三條另有規定外，其委託事項、委託對象資格、人員、設備基準、申請核准程序、委託合約應載事項、收費基準、管理、監督及停止或終止委託等事項之辦法，由交通部定之。 軍用汽車，除國軍編制內之車輛，由國防部另定辦法外，餘均應依前二項汽車之規定辦理。	監理事項若仍委託直轄市公路主管機關辦理，公路總局之監理業務將大幅萎縮，同時新升格之直轄市一時並無人力、財力辦理監理業務，同時為免直轄市間權限有所不同情形，原台北市、高雄市之監理業務亦有必要收回由中央公路主管機關統一辦理，爰刪除第一項得委託直轄市公路主管機關辦理監理業務之規定。 審查會： 照委員葉宜津等 17 人提案通過
（照委員葉宜津等 17 人提案通過） 第六十二條 中央公路主管機關得設立訓練機構，辦理汽車駕駛人、修護技工、考驗員及檢驗員與汽車駕駛人訓練機		委員葉宜津等 17 人提案： 第六十二條 中央公路主管機關得設立訓練機構，辦理汽車駕駛人、修護技工、考驗員及檢驗員與汽車駕駛人訓練機構之班主任、汽車駕駛	第六十二條 <u>中央及直轄市公路主管機關</u>得設立訓練機構，辦理汽車駕駛人、修護技工、考驗員及檢驗員與汽車駕駛人訓練機構之班主任、汽車駕駛教練、汽車構	委員葉宜津等 17 人提案： 對於訓練機構設立，為免地方政府權限不一，統由中央公路主管機關設立。 審查會： 照委員葉宜津等 17 人提案通過

構之班主任、汽車駕駛教練、汽車構造講師及道路交通管理法規講師之訓練；其所需訓練費用，得向受訓人員或所屬事業機構收取。 中央公路主管機關得委託前項訓練機構，辦理前項人員之考驗及檢定事項。		教練、汽車構造講師及道路交通管理法規講師之訓練；其所需訓練費用，得向受訓人員或所屬事業機構收取。 中央公路主管機關得委託前項訓練機構，辦理前項人員之考驗及檢定事項。	造講師及道路交通管理法規講師之訓練；其所需訓練費用，得向受訓人員或所屬事業機構收取。 中央公路主管機關得委託前項訓練機構，辦理前項人員之考驗及檢定事項。	
（照委員葉宜津等 17 人提案通過） 第六十二條之一 民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央公路主管機關核准籌設；其依規定期限完成籌設，並經中央公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生。 民營汽車駕駛人訓練機構之設立程序、設備基準、組織、師資、課程、收費、督導考核等與對民營汽車駕駛人訓練機構之限制、禁止事項與其違反之糾正、限期改善、核減招生人		委員葉宜津等 17 人提案： 第六十二條之一 民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央公路主管機關核准籌設；其依規定期限完成籌設，並經中央公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生。 民營汽車駕駛人訓練機構之設立程序、設備基準、組織、師資、課程、收費、督導考核等與對民營汽車駕駛人訓練機構之限制、禁止事項與其違反之糾正、限期改善、核減招生人數、定期停止派督考及	第六十二條之一 民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央或直轄市公路主管機關核准籌設；其依規定期限完成籌設，並經中央或直轄市公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生。 民營汽車駕駛人訓練機構之設立程序、設備基準、組織、師資、課程、收費、督導考核等與對民營汽車駕駛人訓練機構之限制、禁止事項與其違反之糾正、限期改善、核減招生人數、定期停止派督考及	委員葉宜津等 17 人提案： 對於民營汽車駕駛人訓練機構之設立，未免地方政府權限不一，統由中央公路主管機關管理。 審查會： 照委員葉宜津等 17 人提案通過

數、定期停止派督考及定期停止招生，或廢止其立案證書之條件等事項之管理辦法，由交通部會同教育部定之。		定期停止招生，或廢止其立案證書之條件等事項之管理辦法，由交通部會同教育部定之。	定期停止招生，或廢止其立案證書之條件等事項之管理辦法，由交通部會同教育部定之。	
(不予增訂)		委員呂玉玲等 27 人提案： 第六十五條之一 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，應逐年補助或獎勵安裝全球衛星定位系統；其管理系統由交通部定之。 前項之經費由交通部按年度編列預算支應之。		委員呂玉玲等 27 人提案： 一、本條新增。 二、目前政府只針對火車、飛機、捷運安裝全球定位系統，以有效管理行車安全，並在事故發生時立即可派員赴事故發生地點展開救援，但近來所發生的遊覽車客運業車輛交通意外，因天災而致使車輛失蹤難尋，延誤人車救援時效，其原因在於業者未全面加裝全球衛星定位系統，一旦發生事故時，無法有效掌握事故地點，增加救援難度及延誤救援時機。 三、目前國內市區客運業者只有少數縣市使用全球衛星定位系統（GPS）管理行車安全，以台北市台北地區之市區汽車客

運業者為例，自從 98 年 12 月起大台北地區汽車客運業者全面加裝 GPS 之後，不但民眾可透過網路知悉公車抵離時間，可有效減少等待公車所花費之時間成本，交通管理機關亦掌握車輛有無違規行使情況，包括車輛有無脫離正常路線也可透過定位系統即時掌握。

四、國道客運業每逢重大節日或連續假期，一票難全，車班誤點情況嚴重，造成旅客搭乘不便，如可在車上加裝 GPS，可上網查詢或於車站公告車班抵達之時間，可大幅疏緩旅客及接送家屬之不滿情緒，亦可有效管理國道客運業者車輛，如有異常狀況可即時發現，降低意外事件的發生。

五、遊覽車客運業因其行駛路線不固定，且車輛經常必須上山下海，一

				且發生意外事故或天災而失蹤時，找尋困難。目前「公路法」並未要求遊覽車客運業安裝全球衛星定位系統，為使公路安全管理立體化、數位化，交通部應立即建置 GPS 管理系統，並補助或獎勵業者加裝 GPS 接收器，改善當前車輛於郊外發生意外失蹤時，救援困難之窘境，以加速救援行動之進行。 審查會： 不予增訂。
（修正通過） 第六十七條 車輛行車事故鑑定及覆議事項，由交通部指定之所屬機關辦理。但其事故發生所在地於直轄市行政轄區內者，由直轄市政府或其指定之所屬機關辦理，或亦得委託交通部指定之所屬機關。 前項車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法，	第六十七條 國道之車輛行車事故，由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項；其委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。 省、直轄市政府，	委員葉宜津等 17 人提案： 第六十七條 <u>道路交通事故鑑定及覆議事項，由中央公路主管機關辦理。</u> 前項道路交通事故鑑定及覆議辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。 委員林明濤等 22 人提案： 第六十七條 國道之車輛行車事故，由交通部或	第六十七條 <u>國道之車輛行車事故，由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。其委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。</u> 省（市）政府，為	行政院提案： 一、第二項配合行政區域調整，現於直轄市境內之原有縣道及鄉道，將改制為市道及區道，增訂辦理其車輛行車事故鑑定及覆議事項之權責機關。 二、第一項及第三項酌作文字及標點符號修正。 三、第四項未修正。 委員葉宜津等 17 人提案：

由交通部會同內政部、法務部定之。

為處理省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及市區道路之車輛行車事故，得在各地設立車輛行車事故鑑定委員會及覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項；其委員由省、直轄市政府遴聘各相關之專家、學者擔任之。

前二項鑑定委員會與覆議委員會之組織規程，由交通部及省、直轄市政府分別訂之。

第一項及第二項之車輛行車事故鑑定及覆議辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。

其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項；其委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。

省、直轄市政府，為處理省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及市區道路之車輛行車事故，得在各地設立車輛行車事故鑑定委員會及覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項；其委員由省、直轄市政府遴聘各相關之專家、學者擔任之。

前二項鑑定委員會與覆議委員會之組織規程，由交通部及省、直轄市政府分別訂之。

第一項及第二項之車輛行車事故鑑定及覆議辦法，由交通部會同

處理省道、縣道、鄉道、專用公路及市區道路之車輛行車事故，得在各地設立車輛行車事故鑑定委員會及覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。其委員由省（市）政府遴聘各相關之專家、學者擔任之。

前二項鑑定委員會與覆議委員會之組織規程，由交通部及省（市）政府分別訂之。

第一項及第二項之車輛行車事故鑑定及覆議辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。

一、配合道路交通管理處罰條例及道路交通事故處理辦法規定，車輛行車事故統一修正為交通事故，且不限於車輛，亦不限於公路、市區道路，其鑑定及覆議事項，統由中央辦理。

二、本法屬作用法，對於組織設立細節，不宜於本法規定，因此對於鑑定及覆議由何單位、採何種形式辦理之規定均予刪除。

三、第四項改列第二項，並酌作文字修正。

委員林明溱等 22 人提案：

一、第二項配合行政區域調整，現於直轄市境內之原有縣道及鄉道，將改制為市道及區道，增訂辦理其車輛行車事故鑑定及覆議事項之權責機關。

二、第一項及第三項酌作文字及標點符號修正。

審查會：

一、修正為：「車輛行車

事故鑑定及覆議事項，由交通部指定之所屬機關辦理。但其事故發生所在地於直轄市行政轄區內者，由直轄市政府或其指定之所屬機關辦理，或亦得委託交通部指定之所屬機關。

前項車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。」

內政部、法務部定之。

主席：審查報告已宣讀完畢，請李召集委員昆澤補充說明。（不說明）召集委員無補充說明。

本案經審查會決議：「不須交由黨團協商。」現有國民黨黨團提出異議。

國民黨黨團提案：

本院國民黨黨團，針對本（第 15）次院會討論事項第 15 案：「本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議『公路法部分條文修正草案』、委員葉宜津等 17 人、委員林明濤等 22 人擬具『公路法部分條文修正草案』、委員管碧玲等 22 人擬具『公路法第十二條條文修正草案』、委員李昆澤等 27 人擬具『公路法第十二條及第二十四條條文修正草案』、委員葉宜津等 18 人擬具『公路法第三十一條之一條文修正草案』、委員李昆澤等 26 人擬具『公路法第三十八條條文修正草案』、委員魏明谷等 22 人擬具『公路法第四十條之一條文修正草案』、委員李昆澤等 29 人擬具『公路法第四十七條條文修正草案』、委員魏明谷等 17 人擬具『公路法第五十七條之一條文修正草案』、委員呂玉玲等 27 人擬具『公路法增訂第六十五條之一條文修正草案』案」，建請依立法院職權行使法第六十八條規定交付朝野黨團協商，是否有當？敬請公決。

提案人：中國國民黨立法院黨團 林鴻池

主席：依立法院職權行使法第六十八條第二項規定，本案作如下決議：「交黨團進行協商。」

進行討論事項第十六案。

十六、本院經濟委員會報告併案審查委員陳根德等 17 人擬具「溫泉法增訂第八條之一條文草案」及委員蘇清泉等 24 人擬具「溫泉法第三十一條條文修正草案」案。

主席：現在宣讀審查報告。

立法院經濟委員會函

受文者：本院議事處

發文日期：中華民國 102 年 5 月 28 日

發文字號：台立經字第 1024200910 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如文

主旨：院會交付審查本院委員陳根德等 17 人擬具「溫泉法增訂第八條之一條文草案」案及委員蘇清泉等 24 人擬具「溫泉法第三十一條條文修正草案」案，業經併案審查完竣，並決議毋須交黨團協商，復請 提報院會討論。

說明：

- 一、復 貴處 102 年 3 月 6 日台立議字第 1020700639 號及 102 年 5 月 8 日台立議字第 1020701607 號函。