

陳○文律師於聯合報之投書所述，均足以證明華航實質股東為政府而非私人，然交通部卻逕自認定航發會為 100%私人捐助政府以信託方式管理之財團法人，且經立法院決議應立即將航發會創立時政府原始捐助基金比率回復為 100%，惟迄 105 年底止，交通部仍認定航發會創立時政府捐助基金之比率為零，其作法不僅未善盡監督及維護國家資產之責，亦未尊重立法院之決議。爰決議要求交通部針對缺失儘速改善，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以善盡主管機關之責。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 周春米 林俊憲 洪慈庸
陳素月 黃國書 鍾佳濱 李昆澤 趙正宇
葉宜津

七、財團法人台灣敦睦聯誼會：照案通過。

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討 論 事 項

一、繼續併案審查：

- (一)委員陳歐珀等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十八條條文修正草案」案。
- (二)委員陳怡潔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」案。

二、繼續併案審查：

- (一)委員趙正宇等 20 人擬具「公路法第二十七條、第六十一條之一及第六十二條之一條文修正草案」案。
- (二)委員賴瑞隆等 16 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」案。
- (三)委員賴瑞隆等 16 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」案。
- (四)委員王定宇等 20 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」案。
- (五)委員趙正宇等 16 人擬具「公路法第二十七條及第八十一條條文修正草案」案。
- (六)委員張廖萬堅等 30 人擬具「公路法第二十七條及第八十一條條文修正草案」案。
- (七)委員趙天麟等 23 人擬具「公路法第二十七條及第八十一條條文修正草案」案。

主席：因為討論事項第一案及第二案已進行過詢答，今天請新併入審查的提案委員說明提案要旨，

不另作詢答。

請提案人賴委員瑞隆說明提案旨趣。（不在場）賴委員不在場。

請提案人王委員定宇說明提案旨趣。（不在場）王委員不在場。

請提案人趙委員正宇說明提案旨趣。（不發言）趙委員不發言。

請提案人張廖委員萬堅說明提案旨趣。（不在場）張廖委員不在場。

請提案人趙委員天麟說明提案旨趣。（不在場）趙委員不在場。

請提案人王委員定宇說明提案旨趣。

王委員定宇：主席、各位列席官員、各位同仁。有關汽車燃料費隨油徵收一案，第一，基於使用者付費、基於負擔費用的公平性，多年來多人主張、多年來很多政黨、政見都主張，還有汽車製造廠商對於本身生產的汽車如何降低油耗以減低它在燃料費上的負擔做為吸引力，這個誘因也一直有人在主張，一切的主張我們都希望能在 2017 年讓其落實，現在不管有沒有開車，不管使用的耗油量大或小，完全都是按照排氣量的 c.c.數來課徵燃料費，這是一個齊頭式的假平等，這是一個不分青紅皂白，既不環保也沒有公平性的一個現行制度，你我都知道，這在選舉時也都很多人在談論，所以我們期待在交通委員會以及院會，可以在 2017 年把使用者付費，誘導式的讓燃料費引導低油耗的一個產業能夠落實下來，本席作以上提案說明，懇請貴會儘速通過。謝謝。

主席：針對本案，除了有很多委員提出相關修正的意見外，也經本委員會多次的討論，稍後我們就來做一些溝通、協調及處理。

交通部對委員提案建議處理意見的書面報告，就列入公報紀錄。

交通部書面意見：

壹、前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就貴委員會繼續審查陳委員怡潔等擬具道路交通管理處罰條例第 31 條之 1 條文修正草案、陳委員歐珀等擬具道路交通管理處罰條例第 78 條條文修正草案、趙委員正宇等擬具公路法第 27 條、第 61 條之 1、第 62 條之 1 修正草案、賴委員瑞隆等擬具公路法第 27 條修正草案、王委員定宇等擬具公路法第 27 條修正草案、趙委員正宇等擬具公路法第 27 條及第 81 條修正草案、張廖委員萬堅等擬具公路法第 27 條及第 81 條修正草案及趙委員天麟等擬具公路法第 27 條及第 81 條修正草案，提出本部處理建議，敬請指教。

貳、陳委員怡潔等提案修正道路交通管理處罰條例第 31 條之 1 重點及本部建議處理意見

陳委員怡潔等提案修正第 31 條之 1 增訂客運業職業汽車駕駛人於載客時，若以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，加重處新臺幣 12,000 元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照部分：本案宜配套修正第 67 條有關致人死亡吊銷駕駛執照 3 年不得考照之規定，爰建議本案不予增訂。

參、陳委員歐珀等提案修正道路交通管理處罰條例第 78 條重點及本部建議處理意見

陳委員歐珀等提案修正第 78 條增訂行人穿越道路時未盡注意義務低頭凝視行動電話、電腦或其他相類功能裝置致妨礙公眾及車輛通行行為之處罰規定部分：基於本提案有助提昇道路交通安全，本部尊重貴委員會審查結果，並為利執法明確性，建議文字修正為穿越道路時，使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙交通安全之行為。

肆、公路法相關委員提案修正重點及本部建議處理意見

一、趙委員正宇、賴委員瑞隆、王委員定宇、張廖委員萬堅、趙委員天麟等 7 案提案修正第 27 條部分：

(一)王委員定宇提案，建議汽車燃料使用費名稱修正為汽車道路使用費部分：汽車燃料使用費為車輛使用道路所衍生養護修建及安全管理所需經費，本質為「道路使用費」，應專款專用於徵收目的之用途，其與國外相關燃料課稅屬燃料消費稅並採統收統支用於國家建設及管理之性質有別。汽車燃料使用費回歸其徵收本質，本部認同可將名稱修正為「汽車道路使用費」，避免民眾對於徵收費用目的之誤解。

(二)相關委員建議汽車燃料使用費採隨油徵收方式、明定徵收費率上限、增訂使用於大眾運輸用途、非燃料使用車輛及大眾運輸車輛之徵收或補貼辦法另定等部分：

1. 汽車燃料使用費倘採隨油徵收，以往探討可能面臨之困難，透過現行科技可有機會逐漸克服，但對於現行減免徵運輸業者之衝擊則需進一步考量，因另外訂定辦法以編列公務預算補助公共運輸業者，財源穩定性未必得以確保。另一方面，隨著非燃油車輛（如電動車、油電車等）之發展，車輛用油多寡與使用道路之關聯性已非必然，隨油徵收未必是唯一公平合理之徵收方式，隨里程徵收或參考國外整併至能源稅徵收，亦為探討公平合理徵收方式可研議之方向。

2. 汽車燃料使用費不論徵收方式為何，徵收費率上限不宜過低。徵收費率倘限制不得超過每公升 1 元，或不得超過燃料零售價格百分之五，較現行徵收費率汽油每公升 2.5 元、柴油每公升 1.5 元為低，恐未符節能減碳之政策目的。且以此費率門檻限制，依 104 年運輸部門能源消費統計公路車輛汽柴油為 147.17 億公升推估，汽車燃料使用費徵收總額約為 170 億元或更少，較現行預估每年徵收總額約 470 億元，將大幅減少 300 億元，進一步衍生各地方政府分配額度驟降，將嚴重衝擊道路養護之根本財源，使各級公路之養護工作無以為繼，危及交通安全，即便由其他統收統支之稅收財源挹注，因須另籌更多公務預算投入道路養護所需經費，導致非道路使用者補貼道路使用者之更大的不公平現象產生。

3. 汽燃費徵收制度議題，本部已交由運輸研究所辦理專案研究，因相關徵收費率、導引車輛使用行為、考量交通政策整合效果等細節，尚需進一步探討研析或研擬漸進策略，研究期間將與各界充分討論。預計 106 年底完成初步成果，後續再依研究成果建議期程方案規劃調整徵收制度之幅度。本部建議俟上述研究成果提出周延之修正草案，再續行研議修法作業。

二、趙委員正宇等提案修正第 61 條之 1 將「行政院勞工委員會」修正為「勞動部」部分，說明如下：

(一)本條第 4 項原授權本部會同行政院勞工委員會訂定汽車修護技工與汽車修護技術士檢定

管理辦法，前於 93 年間本部與行政院勞工委員會係已完成研議「汽車修護技工與汽車修護乙級技術士檢定及管理辦法（草案）」，但該會以無涉其權責為由致未能依法完成會銜發布，後雖經兩部會多次研商迄仍無共識致無法完成。

（二）考量汽車修護乙級技術士之檢定及管理，勞動部依其業管職業訓練法、技術士技能檢定及發證辦法等，法令已有完整制度，並無須再涵括納入本條第 4 項授權訂定之辦法中，爰本條第 4 項建議修正為「前項汽車修護技工之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之」。

三、趙委員正宇等提案修正第 62 條之 1 將駕訓班退費、調補課安排、訓練期間發生事故損害賠償責任等 3 項納入公路法授權訂定管理辦法之事項部分，說明如下：

（一）現行「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第 29 條業已明定收費及退費規定。

（二）本部函頒施行之「汽車駕駛訓練定型化契約應記載或不得記載事項」，已於第壹章第 5 條第 1 項及第壹章第 7 條，分別就受訓學員之調補課與訓練期間發生事故損害賠償責任歸屬規範予以明定，對駕訓班受訓學員之權益已有保障。

（三）基於本提案精神與現行已有之規範及作法一致，本部尊重貴委員會審查結果。

四、趙委員正宇、張廖委員萬堅、趙委員天麟等 3 案提案修正第 81 條施行日期部分：同前述說明一、（二），俟本部運輸研究所專案研究成果提出周延之修正草案，再續行研議修法作業，建議維持現行條文。

伍、結語

綜上說明，本部對於貴委員會繼續審查陳委員歐珀、陳委員怡潔擬具道路交通管理處罰條例等 2 案及趙委員正宇、賴委員瑞隆、王委員定宇、張廖委員萬堅、趙委員天麟等相關委員擬具公路法等 7 案修正草案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：現在進行討論事項的併案逐條審查，並進行協商，同時請議事人員宣讀條文，如有修正動議，也請一併宣讀。

一、委員提案部分：

（一）道路交通管理處罰條例：

委員陳怡潔等 18 人提案：

第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣三千元罰鍰。

機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣一千元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣六百元罰鍰。

警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

客運業職業汽車駕駛人於載客時，有第一項情形者，處新臺幣一萬二千元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

委員陳歐珀等 18 人提案：

第七十八條 行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰：

- 一、不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮。
- 二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。
- 三、不依規定，擅自穿越車道。
- 四、於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通。
- 五、穿越馬路時，未盡注意義務低頭凝視行動電話、電腦或其他相類功能裝置，致妨礙公眾及車輛通行者。

使用行動輔具之身心障礙者，因人行道有障礙物致違反前項第二款規定者，不予處罰。

(二) 公路法：

委員趙正宇等 20 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料每公升一元。

汽車燃料使用費採隨油徵收方式辦理，行政院應於本法修正公布一年內施行之。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

委員賴瑞隆等 16 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理等所需經費，得徵收汽車燃料使用費，採隨油徵收方式辦理。

汽車燃料使用費之隨油徵收方式、減免範圍及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

委員賴瑞隆等 16 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理等所需經費，得徵收汽車燃料使用費，採隨油徵收方式辦理。

汽車燃料使用費之隨油徵收方式、費率、減免或補貼之範圍及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

委員王定宇等 20 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建、安全管理及發展大眾運輸所需經費，得徵收汽車道路使用費。

汽車道路使用費於汽車添加燃料時依添加量按公告費率徵收之。公告費率應依每年汽燃費總收入或每年公路養護所需經費為基礎，除以汽車每年平均耗油量計算之，但不得超過燃料零售價格百分之五。

前項汽車公告費率、相關徵收事項及分配辦法，由交通部會商財政部定之。

非使用燃料車輛及大眾運輸業之汽車道路使用費之徵收，由交通部會商財政部另定之。

有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

委員趙正宇等 16 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部與經濟部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，應由交通部協同相關單位訂定補助辦法。

委員張廖萬堅等 30 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部與經濟部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，交通部應定辦法補貼之。

委員趙天麟等 23 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料每公升零售價格百分之五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，應由交通部訂定補貼辦法。

委員趙正宇等 20 人提案：

第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。

前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員

為之。

前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部會同勞動部定之。

委員趙正宇等 20 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、退費、調補課安排、訓練期間發生事故賠償責任、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。

委員趙正宇等 16 人提案：

第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條，中華民國○年○月○日修正公布之第二十七條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。

委員張廖萬堅等 30 人提案：

第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條、○年○月○日修正公布之第二十七條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。

委員趙天麟等 23 人提案：

第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條，中華民國○年○月○日修正公布之第二十七條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。

二、委員修正動議及臨時提案部分：

公路法修正動議

第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。

前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員為之。

前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

提案人：葉宜津 陳雪生 李昆澤

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收公路使用費。

公路使用費之徵收費率，由主管機關依已登記核發統一牌照之機動車輛對公路造成負荷之程度訂定之，但大眾運輸設施服務未達一定程度之地區，其公路使用費應酌

減之。

公路使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

中央及地方公路主管機關，應於每年度將其辦理公路養護、修建、安全管理之經費使用情形及其成效公告之。

提案人：鍾佳濱 周春米 黃國書 林俊憲 李昆澤
陳素月 洪慈庸

臨時提案

請交通部於 106 年 10 月底前就汽車燃料使用費之研究乙案提出研究成果書面報告，以因應委員公路法隨油徵收（道路使用費）之審查。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 周春米 林俊憲 陳素月
趙正宇 鄭運鵬 李昆澤 黃國書 洪慈庸

公路法第二十七條修正條文

公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之計程車客運業及大眾運輸工具，應由交通部會商財政部另行定之。

提案人：林俊憲 周春米 黃國書 陳素月 洪慈庸

（進行協商）

主席：現在處理道路交通管理處罰條例第三十一條之一，交通部是建議不予修正，可否說明一下？

林司長繼國：誠如陳委員所提，增訂道路交通管理處罰條例第三十一條之一第六項，可以讓客運業職業汽車駕駛人在載客時，若有相關使用行動裝置的違規行為，將會處以罰鍰；甚至因而致人受傷者，要吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。這樣的增訂我們非常的認同，但是這次的提案中關於致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照的部分，其吊銷期間在該處罰條例第六十七條有相關規定，也就是說，如果第六十七條第一項沒有一併跟著修正，變成第三十一條之一的吊銷駕照期間只有 1 年，與現行規定中，如有違規致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，都是至少吊銷 3 年以上才能夠考照，如此一來，這些規定之間就會產生不一致，所以我們希望可以併案修正第六十七條，然後再一併增訂第三十一條之一第六項。

主席：好，就建議不予增訂。

繼續處理第七十八條，請交通部說明。

林司長繼國：基本上，我們非常認同委員的提案，只是文字方面，我們希望做一些調整，即第五款修正為「穿越道路時，使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或

其他有礙交通安全之行為」。

主席：那我們照交通部的修正意見通過，好不好？

請警政署說明。

劉科長振安：交通部建議的文字是「使用行動電話」，這部分包括兩種，就是無線及有線，然後也可能是藍芽或是手持的，這個範圍比現行駕駛人使用行動電話的範圍還要廣，現行的第三十一條之一是以手持方式使用行動電話的才會予以處罰，所以若將使用藍芽、無線、耳機的也處罰，則處罰的範圍還滿廣的，所以我們希望文字比照第三十一條之一，即用手持方式使用行動電話……

主席：就是多了「手持」兩字，就這樣修正通過。

黃委員國書：應修正為「使用手持行動電話」。

主席：手持使用……

趙委員正宇：應是「手持方式使用」。

主席：可以嗎？

劉科長振安：我們希望參照第三十一條之一修正為「以手持方式使用行動電話」。

主席：就這樣修正通過。

接下來處理公路法第二十七條。

請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：這部分我們長年都以「燃料費、燃料稅」稱之，這讓很多民眾認為，自己都已經花錢買汽油了，為何還要付燃料稅？其實這筆費用收來之後是用來修路的，所以應該叫做道路使用費，如此一來民眾才沒有疑慮。再來就是隨油徵收的可能性，不知交通部可否研議一下，甚至這個會期就讓其改過來，以上的問題，請交通部說明。

祁次長文中：對於名稱改為道路使用費的部分，我們也是贊成的。再來，隨車改為隨油的部分，我們已經請運研所做一個專案研究，今年底就會有一個初步的報告，畢竟這部分牽涉的面向滿多的，甚至還有一些配套，所以可否給我們一點時間，況運研所的專案研究已經在進行當中……

鄭委員寶清：第二十七條就給它過了。

祁次長文中：第二十七條將汽燃費名稱改為道路使用費……

趙委員正宇：這部分沒有問題吧？

祁次長文中：但是隨車改為隨油，我們有進行專案研究，這部分年底會提出一個專案報告。

趙委員正宇：如果變成道路使用費，則一年的收入約有多少？還有，一整年下來，不管是中油或是台塑等賣出的油量，若再含稅、道路使用費，則這個費用跟我們收的那個稅有沒有一樣？還是會比較多呢？

祁次長文中：專案研究中有針對財源的穩定性進行研究，因為未來很多的車子……

趙委員正宇：民眾的觀念就是使用者付費。

林司長繼國：目前的汽車燃料使用費隨車徵收的部分，一年約徵收 460 億元，收進來後就會進行分配，包括給地方政府、道路的修建養護、安全管理等費用等，而我們有請運研所專案研究將隨

車改為隨油，其前提就是確保整個道路的修建養護及安全管理的財源不會因此受到影響或是減少。另外，一些依法免徵的大眾運輸車輛等，這些未來要如何處理，我們都會一併請其進行研究。

趙委員正宇：還有營業用的，包括計程車、運輸業者等，他們都是需要長期使用汽油的，所以你們要特別注意一下，不能讓其適用的稅率太高。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：這次將隨車改為隨油徵收是只限於自小客車嗎？若是所有車輛，則營業用的車輛你們打算如何處理？基本上，既然要推動，就要考慮到可行性，如果也把營業用車輛也包括進去，可能一些大眾運輸業、計程車業的票價就會受到影響，然後他們就會反彈，這個案子其實之前我也質詢過，當時我是建議賀陳部長從小客車開始實施，的確，使用者付費，但是營業用車輛本來就負有載送乘客的責任，所以若把營業用車輛納進來，則公路車票、計程車收費的標準，一定會要求調漲，關於這點，請各位同仁能夠納入考量。

趙委員正宇：方才已經講了。

林委員俊憲：有的版本是所有車輛都適用。

趙委員正宇：司長方才有提到，營業用的、大眾運輸的，就是另外來處理。

林司長繼國：我們運研所的專案研究都有提到要有配套……

林委員俊憲：所以我才說從小客車開始做，還有，交通部對於隨油徵收一直很抗拒，我實在搞不清楚，我嘗試過很多的方式，但為何交通部官員對於隨油徵收就是這麼抗拒呢？像美國、日本等，幾乎所有國家都改隨油徵收了，只有台灣還在隨車徵收，方才你說專案研究要研究到年底，但其實 4 月的時候我就已經提出來了，但這個部分有這麼困難嗎？需要研究到年底才能提出報告？如此一來，何時要實施？本席認為，明年就改，然後我們就來反推一個時間點。

再來，運研所送出來的報告若跟委員的提案有衝突，則交通部到底要不要推行呢？

鄭委員寶清：我看下會期……

主席：交通部方才有表示報告年底前會提出來。

林委員俊憲：是提出報告，不是同意我們的提案，即運研所正在進行專案研究，然後年底提出報告。

主席：俊憲委員，10 月提出來，然後再排議程。

林委員俊憲：OK，但不能拖到年底，這沒有那麼困難研究，要研究到年底！

主席：必須明年 1 月 1 日開始實施啦！

鍾委員佳濱：因為今天很多委員都已經提案了，我這邊有四點建議，第一，我認同剛剛趙委員所說的，不要用汽車燃料費，而是用道路使用費或公路使用費，原因在於我們的立法原意就是為了公路養護、修建及安全管理，道路的養護與安全管理，和油料、車輛並沒有直接對價，譬如車子方面，電動車有沒有使用道路？有啊！腳踏車有沒有？有啊！各種使用道路行為造成道路養護、修建跟安全管理的影響程度，是和車輛的載重、速度及使用頻率有關，所以我是建議一、不要用汽車燃料費的名稱，而是用道路或公路使用費，因為這是使用者付費的概念。二、至於

要隨車或隨油徵收，我個人認同多數委員意見，就是徵收的方式要能夠完全對價車輛對道路造成負荷的行為，如果採隨車，那當然不公平，因為同一輛車、同樣的排氣量，使用道路的程度不一，但如果採用隨油，我個人也有些許保留，因為使用汽油不等於使用道路，使用汽油會有空污費，空污費是使用汽油的環境成本，所以對於加油業者、售油業者課予空污費是非常對應的，消費者購買汽油一定要付空污費，也是很合理，因為不管汽油是如何使用，都會造成二氧化碳的排放，但是使用汽油不等於使用公路，譬如買汽油是為了替農機加油，這個行為如果要隨油附徵，恐怕不太公平。我是覺得交通部應該告訴我們，什麼方式可以對應車輛使用道路行為的測量方式。另外，隨油徵收第二個可能的疑慮是加油業者沒有義務幫政府隨油附加課稅，因為空污費是售油業者的社會成本，必須吸收，所以加了空污費後油價上漲，售油業者沒有話講，因為售油就會產生二氧化碳，但是我賣油並不等於會加重道路負荷，所以今天公路主管機關要求經濟部管轄的售油業者，幫交通部收取道路養護費用，這個在對應上並沒有完全一致。目前隨車徵收方式行之有年，那是因為每年公路主管機關會對車輛使用者直接發繳納單，由公路監理單位收取，這很清楚，就是交通部管轄的，就由交通部徵收，但現在交通部要徵收的錢，卻要別的單位收取，恐怕對應上會有問題。我有看過運研所類似的報告，建議回復到以里程徵收，但是里程要如何收？新車過了 5 年以後，每年都要驗車，驗車就可以看到碼錶上的公里數，這就完完全全是屬於使用道路的行為，因為駕駛不可能開著車子在家裡兜圈子製造里程，所以，如果技術上可以執行，應該百分之百以里程來考量，這點，交通部應該趕快研擬。或有人認為以里程徵收，會不會有改造碼錶的問題？基本上，驗車就是為了防止汽車亂改造，如果改造碼錶，驗車時驗不出來，那幹嘛要驗車？如果有改造碼錶以逃避按照行車里程數收取道路使用費的行為，恐怕道路主管機關需要自我檢討。所以我覺得文字上不必鎖死是隨車或隨油，針對第二十七條，我有提出修正動議，將第二項修正為：「公路使用費之徵收費率，由主管機關依已登記核發統一牌照之機動車輛對公路造成負荷之程度訂定之……」就是回歸到整個道路使用費的概念，也就是機動車輛對公路造成的負荷程度，至於這個負荷程度要如何評量？交通部運研所可以提出根據行駛里程、載重、排氣量等方式，推算出車輛對公路造成的負荷程度，簡單講，經濟學法則：定額的自助餐會造成浪費。這是什麼意思？就是不管用多用少都繳一樣的錢，這也是今天隨車徵收不公平的地方，同樣的排氣量要繳交一樣的錢，等於是鼓勵人民儘量使用，因為錢已經繳了，這樣的使用行為，尤其是大型載重車，譬如砂石車，對道路的負荷影響很大，但是我們對它的收費卻跟其他同類型車輛沒有兩樣！所以我認為今天我們還是可以修法，但是用詞上不要講是隨車或隨油，只要說由主管機關依照車輛對公路造成負荷之程度訂定，交通部可以在年底之前把辦法定出來，然後把母法中規定的「收汽車燃料費」改掉。

第二，徵收費率跟燃料售價掛鉤，這也不應該，現行條文規定不得超過燃料進口或出廠價格 25%，這點擺明又做不到，那是不是我們就由交通部根據實際對道路負荷的程度來修？

第三，剛剛有位委員提到一年收 460 億，但是全國公路養護費用應該不只這個數字，今天既然是使用者付費，我覺得未來各級政府對於道路養護費用應該要有公式，使用的情況也要公告，不然我怎麼知道一年國家投入到道路養護是多少錢？而這些錢應該由道路使用者負擔。現在

的情況之所以不公平，是我們的道路養護費用遠高於汽燃費收費，等於是 사용하지 道路的人用稅金來補貼使用道路的人，這一點我是覺得不恰當，也是我們這次修法的目的，應該要使用者付費，國家用稅金大量支持養護道路，但是我們只對道路使用者，尤其是車輛駕駛人收相對少數的錢，這是不合理的，但是未來如果要做到使用者付費原則，那就必須告訴他為了養護道路花了多少錢，才會有一個對應關係。

第四，本席來自大眾運輸比較不足的地方，我覺得應該在收費時，對大眾運輸未達一定程度的地區，公路使用費應該酌減。以屏東為例，大眾運輸不發達，所以我們使用道路是不得已，不管是騎機車或開自用車，因為我們沒有大眾運輸可以選擇，所以收費上應該酌減。今天交通部說要發展軌道建設，認為軌道建設對台灣的交通運輸是比較經濟、比較有效率，那麼你就應該鼓勵大家使用軌道運輸，但是對於沒有軌道運輸可以使用的地區，民眾不得不被迫使用道路，那麼就不應該用一般使用道路的方式來對大眾運輸不足的地方收取同樣的費用，我覺得加上這一條，會敦促政府對大眾運輸不夠普及的地方加強建設，使得我們的道路使用可以回歸到使用者付費，也不會用納稅人的錢來貼補養護道路額外的負擔。

我做以上四點建議，綜合言之，就是第一，認同道路或公路使用費。第二，不必拘泥在隨車或隨油，而是明白回歸到對道路負荷之標準。第三，大眾運輸比較不普及的地區，費用應該酌減。第四，整個年度養護費用情形應該公告。謝謝。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：我接續鍾佳濱委員的最後一點來講，其實現在使用汽車燃料費的名稱是不得已的結果，因為以前就是這樣講，現在如果改成道路使用費，會變成缺乏大眾運輸的地區民眾被強迫使用道路，像鄉下地區，可能沒有軌道運輸，也沒有公車，那就不得不使用汽油、使用道路，相對的徵收費用就比較多。就算現在前瞻基礎建設計畫的軌道運輸做到相對普及，還是有很多地方沒有，如果改名為道路使用費，我是認為對偏鄉地區是不公平的。另外說明一點，以前我是贊成隨油徵收，但目前我保留。

第二，如果看科技發展趨勢，電動車或低耗能的高科技車輛，價格相對高，我們先不講隨公里數徵收，如果隨油徵收，變成有能力買好車的人，相對來講負擔就變低，這樣的不公平又要如何處理？如果我們只修這一條，改成隨油徵收或隨公里數徵收，這樣對於比較貧窮的鄉鎮市和比較貧窮的人而言，他們只能買得起二手車，買不起高價車，相對來講，稅負就不公平。民眾的稅負其實是相同的，但建設卻都放在都會區，我認為這是不公平的，本質上，我跟這次多數委員的提案意見不同，我認為在還沒有達到一個滿意提案時，建議不宜貿然通過，而且，本來第二十七條根據原條文，交通部就有權利隨油、隨公里或隨車徵收，交通部本來就有權利去做，所以我不建議立法院把這個責任扛在身上，到時候造成的不平由我們來擔，我是覺得沒有必要，就讓交通部自己去決定，他們提出可以說服社會的公平方法之後再來說。

主席：請黃委員國書發言。

黃委員國書：名稱改為公路使用費或是汽車道路使用費，大概是有共識，現在就是徵收方式。看起來真的是很棘手，所謂很棘手的原因，是在於如何做到公平，這個很麻煩。譬如佳濱委員提到

由對公路造成的負荷程度來定之，就是不要隨車，也不要隨油，但是「由車輛對道路造成的負荷定之」，光是這個技術面就不知道要如何處理？如何認定它對道路的負荷？光是「負荷」就不知道要如何定義、如何處理，標準要如何訂定？這就很麻煩。

再來，就合理性而言，隨油徵收看起來是比隨車徵收合理，但是執行面的確是有很多麻煩的問題，譬如客運業者、計程車業者，未來都會轉嫁成本，這也必須考量，社會大眾不會因為這個制度的改變而獲得好處，反而會因成本轉嫁而有所怨言。如果是隨油徵收，會不會造成大家不開車去加油，而是拿桶子排隊加油？是不是也可能造成這樣的問題？這個技術面問題的確也需要處理。

本席認為，既然名稱上已有共識，那我們今天可以先處理，至於徵收技術面問題，我同意請交通部再回去研擬，當然也應該要儘快。以上是我的意見，謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：交通部對於隨油徵收的討論，我認為地下油行是重點之一，並不是只有用油車輛的問題而已。地下油行本來就是政府應該取締的對象，而非用油車輛如果無法隨油徵收，交通部也要設想非用油車輛的其他徵收方式，這是必須據實討論的。現在運研所要做相關的研究，請教次長，除了地下油行問題外，運研所針對隨油徵收的相關配套，還有做什麼討論和研究？

祁次長文中：這個專案研究牽涉的面向非常複雜，第一要回歸公平性，徵收過程當中可能要有識別性，以排除部分用油對象，譬如剛剛提到的農機油。另外，部分公共運輸或者副公共運輸在公平性徵收之後，我們不希望它因為成本墊高而調高票價，所以要有相對應的回補貼機制。還有包括剛剛所講的地下油行問題，因為油品會在使用者之間流動，如何嚇阻這種行為，也是重點之一。然後，我們也要考慮未來整個不管是汽燃費、道路使用費收入的財源要有穩定性，另外，要能滿足剛剛鍾委員所講的使用者付費，所有道路使用的維護費用也要足夠，如果還要再考慮到其對道路使用影響程度的差異，那就牽涉到到底按里程收費，還是按照對道路的破壞情形收費？這個部分其實相關因素很多，所以是不是給我們一點時間，原則是年底提出，但是 10 月份會先提出一個 draft 供委員會參考，然後再來看看，如果要做，有哪些配套要考慮清楚，才不會讓這個重大政策的改變造成一些其他沒有想到的影響。

主席：謝謝次長的說明。請林委員發言。

林委員俊憲：稅的徵收還是要考量到稽徵成本，全世界各國都在思考燃料稅問題，大部分國家都改為隨油徵收，這是一種考量，鍾佳濱委員說用里程徵收，這也是不錯的方法，但是也要考量到稽徵成本及稽徵技術的問題。全世界國家為什麼都採用隨油徵收？因為方便嘛！繳稅的人方便，稽徵單位也有效率。另外，電動車雖然沒有用到汽油，但交通部應該要訂定電動車的 management 規範，沒有電動車時，你們反對隨油徵收，現在又說電動車或地下油行會有問題，我想現在很少人會去地下油行加油，大家對車輛都很愛惜，過去到地下油行加油也是計程車比較多，如果我們授權交通部決定，保證是維持現狀，他們不會去改的，所以我覺得這個問題我們還是要負起責任，如果由官僚自己決定，保證是維持現狀，這樣他們最省事。另外，如果要達到百分之百的使用者付費，也不太可能，請問司長，一年的道路維護費多少錢？

林司長繼國：全部的話，還要加上公總、內政部……

林委員俊憲：所有使用道路的人完全負擔道路維護費用是不可能的，這麼一來，我們的燃料稅可能要乘以好幾倍，對不對？所以當然難免會有其他稅收……

林司長繼國：這次就是要一併把相關議題納進來討論。

主席：謝謝各位的發言。針對公路法第二十七條的修正意見我們先保留。不過，剛剛我們想到一個方式，就是為了慎重其事，維持法益平衡，我們立法院要參與意見審查，所以本席在此提出一個臨時提案：

「請交通部於 106 年 10 月底前就汽車燃料使用費之研究乙案提出研究成果書面報告，以因應委員公路法隨油徵收（道路使用費）之審查。」條文我們先保留，等他們提出辦法讓我們看過後，我們再來修法，好不好？

林委員俊憲：尊重啦！名稱也不要決定，就到時候一起決定。

主席：好，本條先保留。接著處理第六十一條。

李委員昆澤：報告召委，在處理第六十一條之前，有關道交第七十八條剛剛已經有討論過，我要提醒各位，按照交通部的版本，「穿越道路時，使用行動電話、電腦或其他類似功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙交通安全之行為……」這個文字的定義就是以後只要手持行動電話，可能就會被罰款，是不是？因為文字上是規定「或」其他有礙交通安全之行為，本席認為，應該是使用這個行動電話導致有礙交通安全之行為才對啊！也就是說，有這個「或」字以後，是不是變成手持行動電話就要開罰呢？道路交通管理處罰條例第三十一條之一第三項寫得比較清楚，汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新台幣六百元罰鍰，即有上述的行為，致有影響他人行車安全，可是第七十八條寫的語意就沒有那麼清楚，變成是手持行動電話「或」其他有礙交通安全之行為，表示這中間並不是有一個聯結的關係，所以這部分請交通部說明。

主席：請交通部說明。

林司長繼國：基本上，我們是參考現行第三十一條之一條有關汽車或機車駕駛人有相類似行為所做處罰的文字，比方說第二項是機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類似功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者……

李委員昆澤：是不是過馬路時拿著行動電話就可能被罰款了？

主席：要使用才算。

李委員昆澤：過馬路講電話就要被罰款嗎？

周委員春米：有可能，我也同意李昆澤委員的意見，關於第三十一條之一，這兩個程度行為是不一樣的，一個是汽車駕駛的時候手持行動電話，跟穿越道路時使用行動電話，這兩個可能的危險程度是不一樣的，汽車駕駛手持行動電話的危險可能是比較具體的，但過馬路時手持行動電話的危險可能是比較抽象的，即這不是當然導致有礙交通安全的行為，所以李委員建議這個部分要有程度上的劃分，就是以手持方式使用行動電話進行撥接等行為時，其危險要有礙交通安全

行為，這時才可以處罰，但是這會有一個疑慮，就是警察在執法的時候要如何去判斷手持行動與有礙交通安全是有聯結的，我想這在執法的判斷上，難度是滿高的。

主席：我這個提案主要是針對低頭族滑手機一事，並不是針對行動電話的使用，即修正條文是提到「低頭凝視行動電話」的人，並非使用行動電話的人。

李委員昆澤：可是過馬路時有時也會想爸爸、想媽媽、有時會看到帥哥、美女或是看熱鬧，難道這些都要處罰嗎？

周委員春米：對呀！可是現在就是……

李委員昆澤：所以要定義清楚，若不清楚的話，警方在執勤時會遇到很大的困難。

劉科長振安：文字應訂得明確一點，如方才所通過的文字，則員警在執勤時比較沒有問題，但如果還要判斷是否會妨礙交通安全，可能妨礙交通安全每個人的認知不太一樣，所以在實際執勤時會有一些困難。其實交通部在召開相關會議的時候，我們曾經建議肇事了再來處罰，如此一來適用的範圍就會比較窄一點，換言之，我們是建議因而肇事者才會予以處罰，如此一來適用的範圍就會比較窄一點。

趙委員正宇：有肇事才處罰……

劉科長振安：如果要加重處罰，就不能放在第一項，而是放在另外一項，給其比較重的處罰，比方說原來是罰 600 元到 1,200 元，但如果肇事了，似乎就可以處罰重一點，也就是把這部分放到第二項。

葉委員宜津：這會有一個問題，第一，肇事的部分已經有處罰了；第二，穿越馬路是以走路的方式進行，但肇事卻是人家撞他，而不是他去撞人家，所以怎麼可能可以罰到他呢？

主席：請各位看一下我的提案，我的文字是「穿越馬路時，未盡注意義務低頭凝視行動電話、電腦或其他相類功能裝置，致妨礙公眾及車輛通行者」，所以指的不是肇事，而是妨礙到公眾及車輛的通行，總之，我的提案很好啊！你們要不要再看一下呢？這裡面規定得很清楚啊！重點不是使用手機，而是滑手機以致妨礙交通、妨礙車輛通行。

鄭委員運鵬：召委，我相信第七十八條的修正用意良善，但是我要提醒一下，第三十一條之一是針對撞人的部分，這部分我們就尊重交通部的意見，先不予處理，然後第七十八條主要談的是被撞，我們卻給予罰責，所以若要同時處理的話則我建議撞人的要處理，被撞的也要處理，不然就是今天先暫緩一下，其實滑手機的行人撞到人也不會怎麼樣，但這裡就予以處罰……

主席：這部分罰責是 300 元，重點是警示作用，而不在處罰。

鄭委員運鵬：這也是基於善意，希望他不要被撞或是出事，但就是有至少 300 元的緊箍咒，像最近一些地方政府針對噪音的部分在進行處罰，那也是被人家批評說，好像是對所有改裝車來進行開罰，所以屆時我怕會被誤會，總之，兩條併在一起看可能會有一些矛盾，所以在此提醒一下所有同仁及召委。

葉委員宜津：主席，我在精神上是支持你的，因為有開車的人都知道，現在很多人過馬路時就滑手機，有時滑到恍神或是忘神的站在馬路中間而不繼續前進，所以開車的人就必須等他，弄得開

車的人很氣，但這樣就可以去處罰他們嗎？其實這樣並不符合比例原則，像我的助理就表示，現在有很多人在十字路口發傳單、廣告，如果為了看廣告的內容而忘記前進，這時跟滑手機忘了前進是一樣的，則這時要不要處罰呢？方才李昆澤委員提到，若一邊走一邊吃冰淇淋，則這樣是否也應處罰？基本上，這部分是在規範行人，但行人的部分已經有處罰的規定，比方說沒有走斑馬線，但這部分我覺得勸導的成分比較多，若要具體來規定就很麻煩，因為他們永遠都不會是肇事者，即肇事的人不會是他們，充其量只是導致肇事而已。

主席：像美國等都有類似的處罰規定，就是因為滑手機造成了一些交通事故，現在民眾普遍都是有手機的，所以這部分不知各位還有沒有其他的意見？

鄭委員運鵬：召委，我建議一下，如果有可能的話，是否可以把召委提出的第五款改為第二項，就是穿越馬路時，使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置，進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙交通安全之行為，得予以警告，因為重點不在罰 300 元，而是有這樣的行為時，管理交通的人可施以警告，然後就不要罰錢了。

周委員春米：道路交通安全規則有無規定穿越道路不能使用行動電話？如果那邊有規定的話，這時就有一個注意義務，所以我們可以考慮回歸到道路交通安全規則來規範，而不要放在這裡來處罰，所以若違反這樣的注意義務就要負一定的責任，而不是全部都放在道路交通管理處罰條例來處理，即不要動輒就是要到一個處罰的程度，所以就是先勸導、宣導，也就是放到道路交通安全規則來處理。

林委員俊憲：第一，我不知道相關交通單位有無這方面的統計數字，即因為滑手機肇事或是被撞，其實這樣一來也可以保護走路的人，政府管你雖然會讓你不爽，但這是為了你的安全，的確，目前滑手機的部分是最可能造成困擾的，至於發傳單、吃冰淇淋等狀況，發生的機率應該比較少吧！至於要不要處罰，本席沒有特別的意見，誠如周春米委員所言，可以加進現行的規則當中，不一定特別在這裡規範，至於要宣導還是要罰錢，交通部有何看法？

祁次長文中：本人希望併第三十一條之一一起來思考，看看放在本處罰條例中還是道安規則中，換言之，就是併第三十一條之一一次來處理，而不是車撞人的保留，而人影響安全的就先予通過。

主席：請問各位，針對交通部的意見有無異議？也就是第七十八條保留併第三十一條之一處理。
處理公路法第六十一條之一。

趙委員正宇：就是把行政院勞工委員會修正為「勞動部」，這應該沒有問題吧？

林司長繼國：原來條文第四項規定汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別等，由交通會同行政院勞工委員會定之。事實上這條訂定之後，交通部就草擬了一個辦法，並與勞委會進行協調，但是勞委會認為，針對汽車修護技術士的部分，按照相關的法規，就已經有另外訂定了，不用於公路法中再予以訂定，而葉委員針對這個部分也有一個修正動議，所以我們建議第四項修正為「前項汽車修護技工之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。」

趙委員正宇：好，可以。

主席：還有其他意見嗎？

陳技正景德：我們有一個小小的建議，就是「檢定」是我們職業訓練法中的一個專用術語，所以在這裡用「檢定」2 字，可能會讓很多民眾搞不清楚汽車修護技工的考試是不是也是勞動部舉辦的，所以可否改成「測驗」或是「鑑定」，跟「檢定」稍微做一下區隔？

趙委員正宇：「鑑定」也很奇怪啊！

葉委員宜津：「鑑定」好像是對事才用這兩個字，所以還是用「檢定」好了。

趙委員正宇：這應該沒有什麼問題啦！

主席：就照交通部的修正意見通過。

現在處理公路法第六十二條之一。

趙委員正宇：我們去駕訓班上課要繳學費，但因為一些原因上到一半不上了，相關的退費問題應該要予以處理。還有，現在要實施路考，萬一發生事故時損害賠償的責任歸屬，你們有沒有要明定一下呢？出去外面路考的保費是由誰來支付呢？

主席：請交通部說明。

陳局長彥伯：訓練期間過了一半才要求退費，在民營汽車訓練駕駛機構管理辦法或是我們規範的定型化契約中，不管是應記載、不得記載或是定型化契約應注意事項當中，大概都有一些明文規定，學習駕駛這樣的駕駛人長期以來都是 follow 這樣的規定在做，所以是沒有什麼問題的。

大家比較關切的應是這次路考實施後相關的權責問題，這部分我們可以分幾個面向來看，第一，對於考驗的人，因為尚未取得駕照，所以可否在馬路上行駛的定位問題，這部分我們在道路交通安全規則有做一些處理，賦予他在這個期間可以駕駛車輛，若這期間發生事故，這時就有民刑事上的問題，而刑事歸刑事，就以個案事實認定來處理；民事的部分，就會有保險的問題，這部分我們是規範在定型化契約當中，即要求駕訓班業者去投保一定金額的保險，這部分我們已和相關協會達成一定的共識了。

趙委員正宇：保費就包括在當初報名時的學費裡了，就不需另外再給了？

陳局長彥伯：是，因為要實施這樣的路考，所以我們要求要有一定強制責任險或是意外險的投保，金額大概快要 600 萬元。

趙委員正宇：好。

主席：第六十二條之一就按照交通部的意見修正通過，這跟趙正宇委員的提案內容也是一樣的。處理第八十一條。

林司長繼國：第二十七條因為要有準備時間，有一個實施日期……

主席：第二十七條保留至 10 月份再處理。

所有條文都已經處理完畢了。

（協商結束）

主席：協商完畢，作以下宣告：今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理做為決議，列入紀錄。

針對本日會議作如下決議：一、討論事項第一案及第二案另定期繼續審查；二、委員所提修正動議，列入公報紀錄，並請交通部及相關單位研擬書面處理意見，於下次審查會時提出。

散會

散會（10 時 11 分）

附錄：

法 案 條 次	頁 次
道交條例第三十一條之一	1-2
道交條例第七十八條	2-3
公路法第二十七條	4-9
公路法第六十一條之一	9-10
公路法第六十二條之一	10-11
公路法第八十一條	11-12

交通部
通 議
交 員陳怡潔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」
委 員陳歐珀等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十八條條文修正草案」
現 行 法 條文對照表

交 通 部 建 議 條 文	委 員 提 案 條 文	現 行 法 條 文	說 明
建議不予增訂	委員陳怡潔等 18 人提案： 第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣三千元罰鍰。 機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣一千元罰鍰。 汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣六百元罰鍰。	第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣三千元罰鍰。 機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣一千元罰鍰。 汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣六百元罰鍰。 警備車、消防車及救護車之	委員陳怡潔等 18 人提案： 一、增訂第六項。 二、本條第一項雖已規定汽車駕駛人於行駛道路時，使用手機或平板得處新臺幣三千元罰鍰，但並未針對客運業職業汽車駕駛人給予更嚴厲的懲處，致使客運駕駛罔顧乘客生命安全，於載客時低頭使用手機、平板等情事時有所聞。 三、為保障搭乘客運民眾之生命安全，爰於本條增訂第六項，明定客運業職業汽車駕駛人於載客時，若使用手機、平板或有其他礙駕駛安全之行為者，處新臺幣一萬二千元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或

警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受第一項及第二項之限制。 第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。 客運業職業汽車駕駛人於載客時，有第一項情形者，處新臺幣一萬二千元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受第一項及第二項之限制。 第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。 客運業職業汽車駕駛人於載客時，有第一項情形者，處新臺幣一萬二千元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受第一項及第二項之限制。 第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。	死亡者，吊銷其駕駛執照。
條建議依委員陳歐珀等18人提案修正如下： 第七十八條 行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰： 一、不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮。 二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。 三、不依規定，擅自穿越車道。 四、於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、	委員陳歐珀等18人提案： 第七十八條 行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰： 一、不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮。 二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。 三、不依規定，擅自穿越車道。 四、於交通頻繁之道路或鐵路平	第七十八條 行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰： 一、不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮。 二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。 三、不依規定，擅自穿越車道。 四、於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉	委員陳歐珀等18人提案： 一、本條第一項第五款新增。 二、現今科技日新月異，行動電話已朝多元性發展，往往集通訊、照相、影音、遊戲等功能於單一手機。科技的進步雖帶來生活的變革，但滑動手機而成為「低頭族」儼然成為公安意外的隱性殺手。然馬路如虎口，行人過馬路雖車輛應優先禮讓，但行人也應盡注意義務而快速通過，不應任

嬉遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通。 五、<u>穿越道路時，使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙交通安全之行為。</u> 一、<u>使用行動輔具之身心障礙者</u>，因人行道有障礙物致違反前項第二款規定者，不予處罰。	交道附近任意奔跑、追逐、嬉遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通。 五、<u>穿越馬路時，未盡注意義務</u> <u>低頭凝視行動電話、電腦或其他相類功能裝置，致妨礙公眾及車輛通行者。</u> 使用行動輔具之身心障礙者，因人行道有障礙物致違反前項第二款規定者，不予處罰。	遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通。 使用行動輔具之身心障礙者，因人行道有障礙物致違反前項第二款規定者，不予處罰。	意滑動及專注手機而影響車流通過，甚至造成馬路的潛在危險性。畢竟公益大於私益，行人不應藉此而成為車輛禮讓的合理化理由，爰提出本次修正。
--	--	--	---

交	通	部	建	議
委員趙正宇等	20人擬具	「公路法第二十七條、第六十一條之一及第六十二條之一條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」
委員賴瑞隆等	16人擬具	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」
委員賴瑞隆等	16人擬具	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」
委員王定宇等	20人擬具	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」
委員趙正宇等	16人擬具	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」
委員張廖萬堅等	30人擬具	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」
委員趙天麟等	23人擬具	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」	「公路法第二十七條文修正草案」

條文對照表

交通部建議條文	委員提案條文	現行法條文	說明
第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車道路使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。 汽車道路使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	委員趙正宇等 20 人提案： 第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料每公升 <u>一元</u> 。 汽車燃料使用費採隨油徵收方式辦理，行政院應於本法修正公布 <u>一年</u> 內施行之。 汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。 汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	委員趙正宇等 20 人提案： 現行汽燃費採「隨車徵收」方式，但汽車燃料使用費應改由使用者付費，以落實「污染者付費、使用者付費」原則。因此，將現行徵收者付費，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五修正為每公升零售價格百分之二。並明定修正公布一年內施行。 委員賴瑞隆等 16 人提案： 一、將汽車燃料使用費由現行的「隨車徵收」制改為「隨油徵收」制。

路養護、修建、安全管理及發展大眾運輸所需經費，得徵收汽車道路使用費。

汽車道路使用費於汽車添加燃料時依添加量按公告費率徵收之。公告費率應依每年汽油費總收入或每年公路養護所需經費為基礎，除以汽車每年平均耗油量計算之，但不得超過燃料零售價格百分之五。

前項汽車公告費率、相關徵收事項及分配辦法，由交通部會商財政部定之。

非使用燃料車輛及大眾運輸業之汽車道路使用費之徵收，由交通部會商財政部另定之。

有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

委員趙正宇等 16 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收汽車燃料使用費

費總收入或每年公路養護所需經費為基礎，除以汽車每年平均耗油量計算。但不得超過燃料零售價格百分之五之上限，相關辦法由交通部會商財政部定之，如修正條文第二、第三項。

三、為發展大眾運輸，有關大眾運輸業之汽車燃料使用費，由交通部會商財政部另定之，得給予優惠或仍可採「隨車徵收」方式，如修正條文第四項。

四、現行條文第二項後段移列為第五項。

委員趙正宇等 16 人提案：

一、修正第二十七條，明定汽車燃料費應改由隨油徵收。汽車燃料費（簡稱汽燃費）的目的，乃藉由課徵汽燃費做為籌措道路養護、修建和安全管理經費，並分配用於市區道路之養護，以降低政府財政負擔。惟目前汽燃費係以隨車徵收方式，對於汽機車主而言，買了車，不管有沒有開上

；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會同財政部與經濟部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會同內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，應由交通部協同相關單位訂定補助辦法。

委員張廖萬堅等 30 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會同財政部與經濟部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會同內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，交通部應定辦

路，都要繳納同樣額度的汽燃費，有違使用者付費原則，亦與徵收目的不符。

二、新增第三項：依照發展大眾運輸條例規定，大眾運輸免徵汽車燃料使用費，為維持大眾運輸業者之法定權益，增訂第三項，依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，交通部應協同相關單位訂定補助辦法。

委員張廖萬堅等 30 人提案：

一、修正第一項：汽車燃料使用費以隨油方式徵收之。蓋汽車燃料使用費的目的，乃藉由課徵汽燃費以籌措公路養護修建及安全管理經費，惟目前汽燃費係以隨車徵收，忽略車輛是否有使用這項因素，致使車輛無論上路與否均被課徵相同的使用費，不僅違背使用者付費原則，亦無法反映徵收目的，特予修正。

二、修正第二項：配合第一項汽車燃料使用費隨油徵收，該筆規費

法補貼之。

委員趙天麟等 23 人提案：

第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得隨油徵收徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料每公升零售價格百分之五。

汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。

依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，應由交通部訂定補貼辦法。

未來將因附隨於石油價格中而由石油公司或加油站代收，石油公司或加油站之主管機關為經濟部，是以關於徵收辦法之訂定，除財政部外，亦應會商經濟部共同定之。

三、新增第三項；依照發展大眾運輸條例規定，大眾運輸免徵汽車燃料使用費，為維持大眾運輸業者之法定權益，增訂第三項，依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，交通部應定辦法補貼之。

委員趙天麟等 23 人提案：

一、根據公路法第二十七條規定：『公路主管機關，為公路維護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費』，而現行燃料稅是取依據排氣量級距採隨車徵收，造成高使用率汽車與低使用率汽車需繳相同之燃料稅，而每位車主使用里程數與道路使用路皆不盡相同，需負擔之公

路養護費用也不同，課徵相同稅收相當不公平，有違社會公平正義原則。 二、在全球致力推動溫室氣體減量下，美、日、德等先進國家多以燃料稅「隨油徵收」以作為使用者付費之公平原則，為有效抑制環境汙染，達到節能減碳之最終目的，應將汽車燃料稅隨車徵收方式改為隨油徵收，以符使用者付費之原則。 三、新增第三項：依照大眾運輸條例規定，大眾運輸免徵汽車燃料使用費，為保障大眾運輸業者權益，爰增訂依法免徵汽車燃料使用費之大眾運輸工具，應由交通部訂定補貼辦法。			建議依委員趙正宇等 20 人提案及委員葉宜津等 3 人所提修正動議修正如下： 第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。
委員趙正宇等 20 人提案： 行政院組織改造後，將我國專責辦理全國勞動業務之「勞委會」已改組升格為「勞動部」。因此，為避免民眾混淆及統一法律用語，將「行政院勞工委員會」修正為「勞動	第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。 前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管	委員趙正宇等 20 人提案： 第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。 前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資	第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。

前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。 修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員為之。 前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部會同<u>行政院勞工委員會</u>定之。	格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。 修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員為之。 前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部會同<u>勞動部</u>定之。	部」。
(建議依委員趙正宇等20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、退費、調補課安排、訓練期間發生事故賠償	委員趙正宇等20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、退費、調補	委員趙正宇等20人提案： 據監理單位統計，駕訓機構糾紛申訴案例，以「調、補課安排」、「無法退費」、「威脅學員撞車後要負修繕責任」等為最常見的消費糾紛。但監理單位除督促駕訓班改正外，卻無法認定駕訓班違約，以致造成民眾求助無門。因此，修訂加列明確授權，以保障學員學習駕駛訓練權益。

課安排、訓練期間發生事故賠償責任、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。	責任、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。	正、限期改善、核減招生人數、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。	
建議維持現行條文。	委員趙正宇等 16 人提案： 第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條，中華民國○年○月○日修正公布之第二十七條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。 委員張廖萬堅等 30 人提案： 第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條、○年○月○日修正公布之第二十七條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。 委員趙天麟等 23 人提案： 第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條	第八十一條 本法除八十六年五月七日修正公布之第三十五條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。	委員趙正宇等 16 人提案： 汽車燃料使用費徵收由隨車徵收改為隨油徵收需較長的行政作業時間，爰此修正本條：修正條文第二十七條施行日期由行政院公布之。 委員張廖萬堅等 30 人提案： 汽車燃料使用費徵收由隨車徵收改為隨油徵收需較長的行政作業時間，爰此修正本條：修正條文第二十七條施行日期由行政院公布之。 委員趙天麟等 23 人提案： 汽車燃料稅隨車徵收方式改為隨油徵收需較長行政作業時間，爰修

正本條文，第二十七條施行日期由行政院公布之。		，中華民國○年○月○日修正公布之第二十七條，其施行日期由行政院定之外，自公布日施行。	
-------------------------------	--	---	--