

立法院第 8 屆第 4 會期交通委員會第 11 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時 間 中華民國 102 年 11 月 21 日（星期四）9 時至 12 時 10 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 管委員碧玲

主席：現在繼續開會。進行報告事項。

報 告 事 項

- 一、本院議事處 102 年 6 月 3 日函，為請本會審查委員李昆澤等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 14 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 19 日函，為請本會審查台灣團結聯盟黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三條、第四十五條及第七十三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 三、本院議事處 101 年 4 月 18 日函，為請本會審查委員盧嘉辰等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」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。」
- 四、本院議事處 102 年 10 月 9 日函，為請本會審查委員葉宜津等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 3 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 3 日函，為請本會審查委員蔡煌瑯等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 1 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 六、本院議事處 102 年 10 月 9 日函，為請本會審查委員潘孟安等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 3 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 七、本院議事處 102 年 11 月 6 日函，為請本會審查委員魏明谷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 八、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員林佳龍等 23 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，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 九、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員徐欣瑩等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通

委員會審查。」

十、本院議事處 101 年 5 月 23 日函，為請本會審查委員呂玉玲等 25 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十四條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 11 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 4 月 25 日函，為請本會審查委員蔡其昌等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條、第七十四條及第九十條之三條文修正草案」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。」

十二、本院議事處 101 年 4 月 11 日函，為請本會審查委員馬文君等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 5 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十三、本院議事處 101 年 12 月 12 日函，為請本會審查委員盧秀燕等 30 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條及第九十三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十四、本院議事處 101 年 5 月 30 日函，為請本會審查台灣團結聯盟黨團擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十五、本院議事處 102 年 6 月 10 日函，為請本會審查委員林淑芬等 22 人擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 15 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十六、本院議事處 102 年 4 月 17 日函，為請本會審查委員丁守中等 17 人擬具「政府採購法第二十二條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十七、本院議事處 102 年 11 月 13 日函，為請本會審查委員管碧玲等 17 人擬具「政府採購法增訂第三十六條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 8 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十八、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員潘孟安等 17 人擬具「政府採購法第三十八條及第六十七條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十九、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員陳根德等 36 人擬具「政府採購法第六十三條、第六十四條及第六十八條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二十、本院議事處 101 年 12 月 26 日函，為請本會審查委員李昆澤等 25 人擬具「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 13 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二十一、本院議事處 102 年 4 月 10 日函，為請本會審查委員陳明文等 20 人擬具「土木工程法草案

」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

主席：今天會議主題為法案審查，在進行審查前，我們先進行提案說明，請提案委員或黨團代表…
…

李委員鴻鈞：（在席位上）程序發言。

主席：請李委員鴻鈞程序發言。

李委員鴻鈞：主席、各位同仁。謝謝辛苦的主席。今天所排定的審查議程裡，有幾個是針對促進民間公共建設法的部分條文修正。由於政府組織再造後，原本屬公共工程委員會主管的促參業務已經移給財政部，故而現有的公共工程委員會在這部分已經沒有主導權力。如果業務尚未移交，由本委員會審查自然非常適當；一旦業務移交財政部後，就不該由交通委員會單獨審查。本席認為理應由財政委員會主審，畢竟主管機關已經是財政部，這點，請主席及各位委員參考。我再說一次，這部分已經不是本委員會主要的業務範圍，如果要審，應該與財政委員會聯席，且由財政委員會主審才對。謝謝。

主席：之所以排定這些案子，就是有法案清倉之意。誠如剛剛李委員所言，政府組織再造後，很多法案已經不屬本委員會所主審。至於今天所排進來的法案中，有些是透過子法中就可以規定並執行的，所以就藉此全部排進來，並決議把案子清掉。

剛剛李委員所提的為今天討論事項第十四案與第十五案，我們現在就先處理這兩個案子。

這兩個案子我們就做成如下決議：提請院會改交相關委員會審查，請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

其實今天排進來的很多案子等一下也會這樣處理。所以在此本席要拜託各位委員詢答後留下來一起處理。

現在進行討論事項。

討 論 事 項

- 一、審查委員李昆澤等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二、台灣團結聯盟黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三條、第四十五條及第七十三條條文修正草案」案。
- 三、審查委員盧嘉辰等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。
- 四、審查委員葉宜津等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。
- 五、審查委員蔡煌瑯等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案。
- 六、審查委員潘孟安等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修

正草案」案。

七、審查委員魏明谷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案。

八、審查委員林佳龍等 23 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。

九、審查委員徐欣瑩等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案。

十、審查委員呂玉玲等 25 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十四條條文修正草案」案。

十一、審查委員蔡其昌等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條、第七十四條及第九十條之三條文修正草案」案。

十二、審查委員馬文君等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案」案。

十三、審查委員盧秀燕等 30 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條及第九十三條條文修正草案」案。

十四、審查台灣團結聯盟黨團擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案。

十五、審查委員林淑芬等 22 人擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案。

十六、審查委員丁守中等 17 人擬具「政府採購法第二十二條條文修正草案」案。

十七、審查委員管碧玲等 17 人擬具「政府採購法增訂第三十六條之一條文修正草案」案。

十八、審查委員潘孟安等 17 人擬具「政府採購法第三十八條及第六十七條條文修正草案」案。

十九、審查委員陳根德等 36 人擬具「政府採購法第六十三條、第六十四條及第六十八條條文修正草案」案。

二十、審查委員李昆澤等 25 人擬具「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」案。

二十一、審查委員陳明文等 20 人擬具「土木工程法草案」案。

主席：現在請提案委員說明提案旨趣，每人 3 分鐘。首先請李委員昆澤說明提案旨趣。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。近來國道「逼車」導致發生車禍，致人傷亡的新聞

層出不窮，不論在國道或一般公路或市區道路，大車逼小車、任意變換車道、違規超車，甚至逼車急停挑釁等惡行，顯然已對交通秩序與駕駛、乘客與用路人之生命財產構成重大危險，輕則危害交通秩序與行車安全，重則致人傷亡，其罪刑相當於刑法上之公共危險罪。惟目前實務上，對於「逼車」行為之處罰過輕，無法遏止惡行！爰此，特擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」，將「逼車」列為危險駕駛行為，罰金由原本的三千至六千提高為六千至二萬四千元，因而肇事者，尚可吊銷其駕駛執照，以避免逼車之危險駕駛事件持續發生。

其次，針對政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案說明如下。鑒於公共工程若發生重大工安事故，受害的往往是第一線的勞工，根據勞委會統計，職業災害有一半的比例來自於公共工程意外。由於公共工程多具有高度專業性與技術性，僅以勞安檢查，並不足以保障勞工的生命安全。爰此，提出「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」，對曾發生重大職業災害事件且經判決確定者，應列為不良廠商，五年內不得再承包公共工程，期望藉由建立勞安黑名單制度，保障基層勞工的生命安全，不要再有無辜的生命被犧牲。謝謝。

主席：請葉委員津鈴代表台聯黨團說明提案旨趣。

葉委員津鈴：主席、各位列席官員、各位同仁。有鑒於在高油價時代，自行車已成為民眾休閒之重要方式及落實節能減碳之交通政策工具。為保護自行車駕駛人建立行車駕駛人正確行車觀念，於道路交通管理處罰條例第三條、第四十五條增訂「自行車專用道」之定義，並對佔用自行車專用道之汽車駕駛人處以罰鍰；並修正第七十三條條文，促使自行車駕駛人裝設燈光設備，同時禁止一面駕駛一面使用行動電話，請本院同仁支持。

其次，有鑑於現行「促進民間參與公共建設法」將「殯葬設施」納為「社會及勞工福利設施」之公共建設範圍。惟殯葬設施周圍交通頻繁，空氣污染嚴重，影響周邊房地產市場行情，頻頻引發民怨。這本就該為公共使用，而非促進公共利益之設施，故擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」，將「殯葬設施」排除於「社會及勞工福利設施」之公共建設範圍外，俾符合立法目的，免除民怨及民眾對產生弊端之質疑。以上，敬請支持，謝謝！

主席：請盧委員嘉辰說明提案旨趣。（不在場）盧委員不在場。

請葉委員宜津說明提案旨趣。（不在場）葉委員不在場。

請蔡委員煌瑯說明提案旨趣。（不在場）蔡委員不在場。

請潘委員孟安說明提案旨趣。（不在場）潘委員不在場。

請盧委員秀燕說明提案旨趣。

盧委員秀燕：主席、各位列席官員、各位同仁。本席等擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條及第九十三條條文修正草案」，因過去汽機車之行駕照乃定期更換，汽機車行照每兩、三年更換一次，駕照則每六年更換一次。但這樣一來不僅不環保，且浪費紙張，亦不符合政府簡政便民之需求。我們認為行駕照應比照國民身分證，終身有效，除特殊需要者外。此一觀念於去年初提出後，獲得交通委員會委員、交通部及行政院支持，相關規則上亦已進行修正。惟規則只是法令、辦法，非法源，為確實落實此事，故本席等提案修法，將駕照定期六年更換一次之法源

予以廢除並訂定法令起迄日。

對此，交通部認為既然已經在道路交通相關規則實施了，並無必要在法源上做修改。但本席認為規則只是辦法而非法律，既然規則已經修改，那麼就更應該修正道路交通管理處罰條例第九十二條及第九十三條條文以為配套。以上，敬請支持，謝謝！

主席：請林委員佳龍說明提案旨趣。（不在場）林委員不在場。

請徐委員欣瑩說明提案旨趣。（不在場）徐委員不在場。

請呂委員玉玲說明提案旨趣。（不在場）呂委員不在場。

請蔡委員其昌說明提案旨趣。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。本席針對道路交通管理處罰條例第四十五條、第七十四條及第九十條之三條文提出修正。其實這幾條條文的修正方向只有一個，也就是如果台灣想成為自行車王國，那麼政府就必須在法規面做調整，以符合節能減碳政策，並妥為運用自行車，才能在未來將台灣打造成一個自行車大國，這是本席此次修法大致方向。

在第四十五條方面，本席認為駕車行駛人行道或佔用自行車專用道均應該納入，不過交通部認為這點以「多車道不依規定駕車」已足可做相關處分，對此我沒意見，待會兒大家可以一起討論。

同樣，在第七十四條上，本席認為應修正自行車在人行道行駛未禮讓行人，或在快車道行駛等規定。

至於自行車駕駛人應否戴安全帽這點，我們希望透過修法方式讓大家一起來討論。

另外，中央政府、直轄縣市政府應該設置完善的自行車專用道系統供自行車行駛，行政部門認為原來未修法時，地方政府或中央政府也可以做相關設置，所以是否有必要再透過立法於第九十條之三中加入這樣的文字？

本席的心態上是開放的，但如果政府期待自行車可以在我們國家變成一項重要的交通工具，甚至基於節能減碳而鼓勵大家騎自行車，那麼在法律面就必須進行相關規劃與討論，以營造一個適合自行車行駛的環境與國家。以上，敬請指教，謝謝。

主席：請馬委員文君說明提案旨趣。（不在場）馬委員不在場。

請魏委員明谷說明提案旨趣。

魏委員明谷：主席、各位列席官員、各位同仁。本席等人提出道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案，目前養寵物已經愈來愈普遍了，我國寵物數量高達 200 萬隻以上，我們經常看到汽車駕駛手抱著寵物，或是大型寵物放在副駕駛位置，因為寵物會跑來跑去、跳來跳去，往往都會影響到駕駛人，我們也常常看到因此發生車禍的案例，未來如果這種行為沒有加以禁止，對所有用路人來說是一種很危險的駕駛行為，所以本席等人才提出本條例第三十一條條文修正草案，希望委員同仁能夠支持，謝謝。

主席：請提案人林委員淑芬說明提案旨趣。（不在場）林委員不在場。

請提案人丁委員守中說明提案旨趣。（不在場）丁委員不在場。

請提案人陳委員根德說明提案旨趣。（不在場）陳委員不在場。

請提案人陳委員明文說明提案旨趣。（不在場）陳委員不在場。

現在先請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：主席、各位委員。

壹、前言

今天應邀列席 貴委員會，就有關李委員昆澤、台灣團結聯盟黨團、盧委員嘉辰、葉委員宜津、蔡委員煌瑯、潘委員孟安、魏委員明谷、林委員佳龍、徐委員欣瑩、呂委員玉玲、蔡委員其昌、馬委員文君、盧委員秀燕等相關委員擬具道路交通管理處罰條例共 13 案修正提案，提出本部處理建議，敬請 指教。

貳、李委員昆澤、徐委員欣瑩等提案修正重點及處理建議

一、委員提案修正重點

（一）李委員昆澤等提案增訂第 43 條之 1 將惡意逼車或迫使他車讓道等行為處與第 43 條（危險駕駛）相同之處罰，並配套修正第 24 條、第 33 條、第 43 條、第 63 條及第 67 條等條文。

（二）徐委員欣瑩等提案修正第 33 條以最高額 6,000 元處罰在高快速公路未依規定保持安全距離及迫使前車讓道之違規行為。

二、本部建議處理意見

（一）兩位委員修正提案所關切，係遏阻相關涉及危險駕駛而危及其他駕駛人行為之處罰防制，按現行條例第 43 條之規定，相關經執法機關依具體事實稽查有涉及危險駕駛之行為，均可依該條規定舉發之，並無問題，故委員修正提案重點，現行條例已有處罰適用條款之規定。

（二）惟如貴委員會審查認確有再於條例已有危險駕駛之處罰規定中，特別增訂明文該等違規行為之條款文字，本部原則尊重審查結果，但應無須再特別增訂第 43 條之 1 規定，可酌修李委員昆澤等提案修正條文將「任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道」及「非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停」等 2 款規定，於第 43 條第 1 項增列款次明文，併予吸納徐委員欣瑩等提案修正考量；其餘第 24 條、第 33 條、第 63 條及第 67 條等則無須配套修正。

參、台灣團結聯盟黨團、蔡委員其昌等提案修正重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

（一）台灣團結聯盟黨團提案增訂「自行車專用道」名詞釋義（第 3 條）、佔用自行車專用道之處罰（第 45 條）及自行車夜間行車未開啟燈光、使用手持式行動電話、酒精濃度超過標準（第 73 條）等之處罰條款。

（二）蔡委員其昌等提案除相同增訂明文佔用自行車專用道之處罰條款外（第 45 條），另包括有明文自行車未禮讓行人、14 歲以下騎乘自行車未配戴安全帽等之處罰（第 74 條）及增訂各級政府應設置完善自行車專用道系統之規定（第 90 條之 3）。

二、本部建議處理意見

（一）現行有關汽車或機車佔用自行車專用道行駛之違規行為，係分別依條例第 45 條第 4 款及第 13 款處罰之，現行條例規定並無缺漏，惟如擬於該條特別凸顯應尊重對自行車路權尊重之觀念，對於第 45 條之修正提案，本部原則尊重貴委員會審查結果。

(二)第 73 條明確自行車夜間行車未開啟燈光、酒精濃度超過標準等處罰條款之提案修正部分，本部原則亦尊重貴委員會審查結果。惟：

1. 相關使用手持式行動電話之處罰條款，建議採依條例第 31 條之 1 略以：「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」之文字。

2. 另並建議增訂第 2 項規定慢車駕駛人拒絕接受實施酒精濃度測試檢定者，並以該條最高罰鍰 600 元處罰之，俾更臻完備。

(三)第 74 條提案修正明文自行車未禮讓行人之處罰條款部分，本部贊同，但為使修正條文更臻完備，建議可依委員提案酌修增訂慢車（包括自行車）「行經行人穿越道有行人穿越或行駛至岔路口轉彎時，未讓行人優先通行」及「於設置有必要之標誌或標線供慢車行駛之人行道上，未讓行人優先通行」等 2 款處罰適用規定。

(四)惟相關第 3 條增訂「自行車專用道」名詞釋義、第 74 條增訂處罰 14 歲以下騎乘自行車未配戴安全帽者及第 90 條之 3 增訂各級政府應設置完善自行車專用道系統等規定部分，本部建議不予增訂，考量理由如次：

1. 包括自行車專用（優先）道、機慢車專用（優先）道、公車專用道及各類車輛等之專用道，係設置或劃設專用之標誌、標線後，即為專用道，並無需特別於條例增訂「自行車專用道」釋義規定，俾避免衍生於法律位階之條例，逐一定義各種車輛專用道規定之問題。

2. 相同於蔡委員所擬自行車強制配戴安全帽之提案，前於貴委員會 99 年 4 月 12 日第 7 屆第 5 次全體委員會議已有審查討論不予增訂，現階段持續採鼓勵配戴方式進行宣導。

3. 公路法第 58 條已有公路主管機關得依需求設置可供自行車安全通行之專用道之規定，應尚無須再於條例增訂相同規定之需要。

肆、盧委員嘉辰、葉委員宜津等提案修正第 7 條之 2 重點及本部處理意見

一、葉委員宜津等提案增訂定點當場攔截製單舉發超速違規行為，亦應於一定距離前明顯標示之規定，本部尊重貴委員會審查結果，惟因第 7 條之 2 主文係為當場不能或不宜攔截製單舉發之處處理規定，建議依委員提案再酌修於第 3 項後段增訂：「其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」之條文文字，應可使條文更為妥適。

三、盧委員嘉辰等提案增訂逕行舉發交通違規之案件，應自取得證據資料當日起 5 日內寄發舉發單之規定，依內政部警政署說明執法機關實務上取證確認舉發及交付郵寄作業時間至少需 3 週時間，除實務執行有其困難窒礙不可行外，亦將影響執法公正性，爰建請維持現行規定。

伍、蔡委員煌瑯、潘委員孟安等提案修正第 9 條重點及本部處理意見

一、蔡委員煌瑯等提案第 1 項後段違規人向處罰機關陳述意見之時間由 15 日修正為 30 日部分，本部原則尊重貴委員會審查結果，但同項前段之「15 日」亦應併同修正為「30 日」，以為一致。另擬增訂第 2 項規定舉發通知單上應載明告知上開規定提醒違規人注意乙節，現行舉發通知單正面注意事項欄位業已載明，應無須再於條例增訂注意事項說明規定之需要，建議無須增訂。

二、潘委員孟安等提案增訂交通違規罰鍰收入應提撥一定比例補助偏遠地區客運交通之規定部分，現行本部刻正辦理之「公路公共運輸提昇計畫」，已有補助各縣市包括偏遠或服務性客運營運、公車汰舊換新等各項提升公共運輸建設及服務，無須再於條例增訂此一規定，建請維持現行條文。

陸、魏委員明谷等提案修正第 31 條重點及本部處理意見

魏委員提案增訂汽車駕駛人未依規定搭載寵物之處罰及授權訂定相關寵物安置方式、宣導及其他應遵守事項等之規定，鑑於汽車或機車附載人員或相關物品應遵守之規範，係於道路交通安全規則中規定，其未遵守規定之處罰，現行條例亦有對應援引適用之條款，相關應如何妥適攜行寵物之規範，另由本部檢討道路交通安全規則納入規範，本條建議無須增修。

柒、林委員佳龍等提案修正第 31 條之 1 重點及本部處理意見

一、林委員提案擬增訂警備車、消防車及救護車駕駛人依法行使職權為時，得排除適用禁止以手持方式使用行動電話相關裝置等之規定，現行依第 31 條第 3 項授權訂定之「汽車駕駛人行駛道路禁止以手持方式使用行動電話相關裝置實施及宣導辦法」第 4 條，已有但書「其他法令規定許可者，不在此限」之規定，本部並已數次函致各主管機關充分知悉。

二、考量警察、消防、救護任務性質及出勤編制與車輛裝備各有差異，為兼顧維護其人員勤務安全及遂行任務需求考量，相關於執行勤務得以手持方式使用行動電話相關裝置之規範，仍應由各該主管機關於其勤務法令或規範中規定為宜。惟如有其需要，本部建議可於第 31 條之 1 之第 1 項及第 2 項，分別增訂「但有其他法令規定許可者，不在此限」之規定，以為依據。

捌、呂委員玉玲等提案修正第 34 條重點及本部處理意見

呂委員提案增訂應獎勵大型車輛加裝警醒裝置之規定，目前所稱之警醒裝置，仍多為研發階段之原型設備，尚無成熟經驗證後可商業化運用之產品，建議俟後續有成熟商業化產品時，另由本部依國際車輛安全法規發展，研議列為新車製造出廠之必要裝置，本條建請維持現行條文。

玖、馬委員文君等提案修正第 85 條之 3 重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

修正第 85 條之 3 增訂允許違規人於申請分期繳納罰鍰繳交押金後即得領回其經移置保管之車輛。

二、本部建議處理意見

(一)依現行條例規定，除違規酒駕之車輛外，其餘並無須繳清罰鍰始得領回移置保管之車輛；而初次違規酒駕未發生交通事故者，現行於「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 64 條已有分期繳納第 1 期罰鍰金額後，即得領回車輛之規定。

(二)為達酒駕即時裁罰強度，並符合社會期待，應不宜再予放寬酒駕違規無須繳清罰鍰即可領回車輛，建請維持現行條文。

拾、盧委員秀燕等提案修正第 92 條、第 93 條重點及本部處理意見

盧委員提案重點主要擬修正實施免再定期換發駕駛執照，本部已修正道路交通安全規則並自

本（102）年 7 月 1 日起實施，故委員提案已無修正需要，建請維持現行條文。

拾壹、結語

綜上說明，本部對於貴委員會審查相關委員擬具道路交通管理處罰條例共 13 案修正草案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：除了書面資料以外，請把你們的意見融入條文，如果有準備對照表，趁現在委員都在，請趕快發下去供各位委員參考，這樣審查的速度會快一點。此外，道安條例今天全部清倉以後，只剩下陳委員根德的版本，陳委員根德的版本是數十條的大修版本，基本邏輯跟現行體制有很大的不同，所以當時有說交通部針對該版本要研議對案，因此那部分今天就沒辦法排進來，除此以外，道安的部分全部排進來了，所以如果今天對於交通部的意見，委員會也都有共識的話，那麼不予處理的就不予處理，修正通過的就修正通過，照案通過的就照案通過，道安的部分就可以在委員會裡面全部清掉了，就剩下一個大修的版本而已。總之，請你們趕快把對照表提供給現場的委員。

繼續請工程會陳主任委員說明。

陳主任委員希舜：主席、各位委員。

壹、前言

希舜今天有機會向主席及各位委員先進報告工程會對於丁委員守中等 17 人、管委員碧玲等 17 人、潘委員孟安等 17 人、陳委員根德等 36 人及李委員昆澤等 25 人分別擬具之政府採購法部分條文修正草案之研議意見，深感榮幸，並感謝主席及各位委員以往給予工程會各項業務的關注與指導。

希舜接任工程會主委後，將持續推動工程會既有業務與功能，在健全政府採購法制方面，為精進履約爭議處理機制及改善不良廠商拒絕往來措施，工程會於 101 年下半年曾啟動修法作業，研擬「政府採購法部分條文修正草案」，包括將先調解後仲裁機制擴及於技術服務案件、提高採購申訴審議委員會之委員人數上限；部分拒絕往來情形增訂「情節重大」要件、增訂一事不二罰原則及通知廠商之時效規定。101 年 11 月 29 日大院交通委員會審查通過政府採購法部分條文修正草案之內容，部分即與工程會研擬修正方向一致，尚待大院完成二、三讀程序。

為進一步簡化採購作業程序，提升採購效率，強化採購興利之目的，工程會研擬「政府採購法部分條文修正草案」，於 102 年 4 月 30 日函報行政院審查，修正重點包括刪除廠商家數規定、提高小額採購門檻金額、刪除最有利標須報上級機關核准之規定，未來該草案如經行政院院會通過送大院審議時，尚祈各位委員先進鼎力支持。

以下謹針對各委員擬具之修法版本，提出工程會研議意見供委員參考，敬請各位委員指教。

貳、對丁委員守中等 17 人擬具「政府採購法第二十二條條文修正草案」之研議意見

委員提案係於現行政府採購法（下稱採購法）第 22 條增訂第 4 項，明定機關依第 22 條第 1 項採限制性招標辦理採購，應會請該機關之政風與法規單位表示所屬職掌之專業意見。工程會研議結果，建議維持現行條文，不予修正，理由如下：

一、採購法所定限制性招標符合國際規範

採購法係符合 WTO 政府採購協定（GPA）之規範，兼具興利防弊且與國際接軌，其第 22 條第 1 項所定限制性招標之適用情形，有 9 款（包括第 1 款至第 8 款及第 10 款）即參照 GPA 之限制性招標條件訂定；第 9 款至第 11 款、第 13 款、第 14 款所定「公開評選」、「公開勸選」或「公告審查」，須經公告程序招標，類似公開招標之競標。

二、限制性招標非必然衍生貪瀆弊端

茲因採購法第 22 條第 1 項各款限制性招標情形，須符合其法定要件始可採行，非可由機關恣意決定。採購法第 1 條揭櫫之立法宗旨，除公平、公開之採購程序外，亦兼顧採購效率、功能與品質；另第 6 條第 2 項明定辦理採購人員於不違反採購法規定範圍內，得基於公共利益、採購效益或專業判斷之考量，為適當之採購決定。機關於適法前提下採限制性招標，有其採購實務作業之需要，難謂採限制性招標必然衍生貪瀆；另一方面，倘機關人員藉限制性招標圖私人不法利益，自應依法懲處。

三、採購法對於限制性招標已有相關管控機制

現行採購法已有監辦單位管控機制，所稱監辦單位，指主（會）計及政風、監查（察）、督察、檢核或稽核單位。機關辦理限制性招標之比價或議價，如監辦單位認有違反法令者，得提出意見；主持人如不接受監辦人員所提意見者，應納入紀錄，報機關首長或其授權人員決定之，已能據以發揮防範功能。

為避免機關誤用限制性招標，工程會已訂頒「政府採購法第 22 條第 1 項各款執行錯誤態樣」，列舉各款可能誤用之情形，避免機關重蹈錯誤行為；另訂頒「未經公告程序之限制性招標」標準化作業流程及控制重點，供各機關參照，以降低可能發生之違法或疏失事件。工程會亦不定期針對各機關彙送之決標資料，其採未經公告程序之限制性招標如有比率偏高情形，通知機關檢討，對於顯有不法或異常情形者，請採購稽核小組進一步查察。對於異常情形，目前已有另外通知法務部廉政署之機制。

四、要求政風與法規單位表示專業意見，未必發揮實效，且恐影響採購效率

採購案種類繁多，如涉及專業及實質技術事項，政風與法規單位恐難提供專業審認意見，例如是否屬專屬權利、獨家製造或供應；原有採購之後續擴充是否有相容互通性需要；是否屬原型或首次製造供應之標的等。

依「政風機構人員設置管理條例」第 10 條第 1 項規定：「民意機關、軍事機關及公立各級學校不適用本條例之規定。」及依行政院所訂「行政院及所屬各機關組織調整作業原則」及「人事、政風、主計、資訊、法制單位設置原則補充說明」之規定，目前三級以下機關及大部分公立學校及編制較小或偏遠地區之公務機關多未設置政風與法規單位，如修法強制要求政風與法規單位就機關採限制性招標表示專業意見，恐有實務執行窒礙，且勢必增加採購之流程，亦未必能發揮實效，反而影響採購效率。

參、對管委員碧玲等 17 人擬具「政府採購法增訂第三十六條之一條文修正草案」之研議意見

委員提案係增訂採購法第 36 條之 1，明定統包工程、替代方案、特殊或巨額工程等範圍之工程設計圖說分屬各科技師執業範圍部分，應委交經各該科技師全國性公會或國內其他經行政院

依法認定具同等專業資格規模機構審查，及其審查費用計算方式與經費來源。上開範圍以外案件工程設施設計圖說之審查，得準用之。

考量工程實務運行及現行法令規定，工程會認為不宜於採購法增訂上開規定，理由如下：

一、現行採購法對於公共工程之工程設計圖說已有得委託專案管理廠商審查之機制

採購法第 39 條第 1 項規定：「機關辦理採購，得依本法將其對規劃、設計、供應或履約業務之專案管理，委託廠商為之。」第 63 條第 2 項規定：「委託規劃、設計、監造或管理之契約，應訂明廠商規劃設計錯誤、監造不實或管理不善，致機關遭受損害之責任。」復依「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」第 9 條及第 10 條規定，機關如因專業人力或能力不足，得擬具委託專案管理計畫，循預算程序編列核定後，委託專案管理廠商辦理設計成果之諮詢與審查。鑑於擬增訂之條文係屬強制規定，對已委託專案管理者，有重複審查之虞。

二、公共工程特殊工程設計圖說須經「專業審查」，宜於各該公共工程之作用法另予規範

按採購法第 1 條規定：「為建立政府採購制度，依公平、公開之採購程序，提升採購效率與功能，確保採購品質，爰制定本法。」採購法係規範機關採購程序為主之法律，至於公共工程比照建築法第 34 條規定建築物在一定規模或高度以上者之特殊工程設計圖說須經「專業審查」，宜於各該公共工程之作用法（譬如公路法、鐵路法等）另予規範，不適合於採購法規定。

三、外審費用無法全由標餘款及工程管理費對半支應

查該項費用係屬新增，非工程管理費原考量支用範圍；復依工程管理費現行標準編列之額度恐不足以支應外審費用。此外，工程案並非均有標餘款，依該增訂條款，恐將造成實際執行上之困擾。

四、加入 WTO 政府採購協定（GPA）及簽署兩岸服務貿易協議，與開放國外低安全標準無涉

針對該增修條文修法說明表示：「政府加入 WTO 政府採購協定和大陸服貿協定，有關各科專業技師之工作成果若無『專業審查』把關，無異變相開放國外低價低安全標準取代國內高風險高安全標準」乙節，查海峽兩岸服務貿易協議不適用於政府採購，且未開放大陸地區註冊工程師來臺執行技師業務。至於我國於 98 年 7 月 15 日加入 WTO 政府採購協定後，涉及執業技師之服務，仍須由取得我國執業技師執照者承作，爰上開協定（議）之簽署並無變相開放國外低價低安全標準取代國內標準之情形。

五、工程會目前推動「公共工程委託審查試辦計畫」

工程會目前推動之「公共工程委託審查試辦計畫」，係為考量主辦機關之經驗能力、專業人力配置、工程案件特性及審查費用支出多寡等因素，提出 4 種試辦方案，供主辦機關依需要自行彈性採用：

- (一)聘請外部專家學者協助機關審查；
- (二)洽請外部機構指派所屬專家協助審查；
- (三)以勞務契約委託外部機構派員辦理審查；
- (四)以設計審查開口契約委託專業機構辦理審查。

另外，審查機構及審查人員得來自產官學各界，因此在審查方式與審查機構選擇上較為彈性

多元，與增訂條文草案之審查方式、審查機構及審查費率有明顯差異。

肆、對潘委員孟安等 17 人擬具「政府採購法第三十八條及第六十七條條文修正草案」之研議意見

委員提案係增訂第 38 條第 3 項及第 67 條第 4 項，明定大陸地區投資人持有股份或出資額之臺灣地區設立之公司或分公司、獨資或合夥事業，或對前述投資事業提供一年期以上貸款者，該公司或事業不得參與投標或為採購法之分包廠商。工程會研議結果，認為不宜增訂，理由如下：

一、我國已加入 GPA，須遵守 GPA 規範

我國已於 98 年 7 月 15 日加入 GPA，國內政府採購相關法令須符合 GPA 規範，且機關辦理適用 GPA 之採購，須依 GPA 規定開放予 GPA 會員廠商、產品或勞務參與。上開修正草案第 38 條第 3 項及第 67 條第 4 項增訂條文所稱「大陸地區投資人持有股份或出資額之臺灣地區設立之公司或分公司、獨資或合夥事業」，可能涵蓋第三地區含陸資廠商（例如美、星等國含陸資廠商）在臺設立之分公司，如立法禁止該等廠商參與政府採購之投標或擔任分包廠商，有違 GPA 規定，且恐引起國際糾紛。

二、立法禁止在臺陸資廠商參與政府採購之投標或擔任分包廠商，有政策失衡之虞

依臺灣地區與大陸地區人民關係條例（下稱兩岸條例）第 72 條及第 73 條授權訂定之「大陸地區人民來臺投資許可辦法」第 8 條第 2 項規定：「投資人所為投資之申請，有下列情事之一者，得禁止其投資：一、經濟上具有獨占、寡占或壟斷性地位。二、政治、社會、文化上具有敏感性或影響國家安全。三、對國內經濟發展或金融穩定有不利影響。」經濟部對於陸資來臺投資已經設定嚴謹的管理門檻，並依據產業特性訂定限制條件，且訂有防禦條款、加強事前審查，對於相關投資申請案，均就投資人的相關背景做事前查核，如果投資人為中國大陸軍方或是具有軍事目的的企業，將限制來臺投資。因此，縱屬開放陸資投資之業別項目，倘經主管機關評估有上開情形之陸資投資案，已先排除其投資申請，該等陸資並無參與政府採購之機會。

實務上各機關有向大陸地區廠商採購之需求，惟須以符合兩岸條例為前提，例如金門酒廠向大陸廠商採購高粱製酒。如政策上允許向大陸地區廠商採購，卻不允許向合法在臺陸資廠商採購，有政策失衡之虞。

三、對於陸資廠商參與政府採購，已有保障國家安全之機制

為利機關辦理涉及陸資廠商參與政府採購有所依循及應行注意事項，工程會陸續於 97 年 1 月 25 日、99 年 3 月 16 日、99 年 7 月 20 日、101 年 4 月 18 日及 101 年 9 月 13 日通函各機關有關陸資廠商參與政府採購之注意事項，已有保障國家安全之機制，其重點如下：

（一）大陸地區廠商：因中國大陸尚未加入 GPA，且兩岸尚未簽署政府採購之條約協定，無論是否適用 GPA 之採購，機關均可於招標文件規定不允許大陸地區廠商或其產品或勞務參與。

（二）第三地區含陸資成分廠商：適用 GPA 之採購，如個案採購涉及國家安全，機關得依 GPA 第 23 條規定排除 GPA 之適用；非適用 GPA 之採購，無須特別理由，即可於招標文件規定不允許第三地區含陸資成分之廠商參與。

(三)在臺陸資廠商：此類廠商係依我國法律設立登記，由於其性質為我國廠商，無論陸資所占百分比，如欲排除我國廠商參與政府採購，屬限制人民權利，依中央法規標準法第 5 條規定，須以法律明定者為限。目前處理方式，個案倘以公告方式辦理者，不限制在臺陸資廠商參與；有國家安全疑慮者，軍事機關得依本法第 104 條規定辦理；一般機關得依本法第 22 條或第 23 條規定採不公告方式（限制性招標）選擇合適之廠商辦理。

(四)資訊及通訊之採購：辦理與資訊及通訊安全有關之採購，如涉及國家安全，應謹慎訂定採購標的產地及投標廠商資格，並妥善適用 GPA 第 23 條對於涉及國家安全之政府採購案得不適用 GPA 之規定，以免造成國家安全情資外洩情事。

(五)售後服務與技術指導：招標標的或後續維修（護）、技術服務涉及機關機密資料、重要敏感設備而認有安全顧慮時，應考量於招標文件明定禁止廠商提供大陸地區產製品及派遣大陸地區人民來臺提供售後服務、技術指導等履約服務。

伍、對陳委員根德等 36 人擬具「政府採購法第六十三條、第六十四條及第六十八條條文修正草案」之研議意見

委員提案係修正第 63 條第 1 項，明定主管機關所訂定之採購契約要項與契約範本，對機關與廠商有直接之拘束力。增訂第 64 條第 2 項，明定採購契約對於廠商依法得請求之權利，不得預為限制或捨棄。增訂第 68 條第 2 項至第 5 項，明定機關對於得標廠商就採購契約之價金或報酬請求權，不得以未經法定程序確定之履約爭議事件為由，逕自扣留不發或主張抵銷；採購預算已完成法定程序者，不得移作他用；各機關審核估驗付款文件及核付請款單據之期限；違反者，致未能依契約給付款項者，應賠償廠商因遲延付款之損害。工程會研議結果，認為不宜增訂，理由如下：

一、採購契約條款宜保留訂定彈性

政府採購契約屬私法契約，適用民事法律規定，部分機關基於採購之特性及實際需要，例如軍事機關涉國防機密採購、駐國外機構須考量當地國法律規定、採購獨家供應源標的可能需要遷就賣方條款等，有需因案制宜者，宜保留彈性，爰不宜強制規定採購契約要項及採購契約範本之法律拘束力。

二、對於招標文件所附契約條款內容，投標廠商認有違反法令致損害權利或利益者，得依採購法第 6 章提出異議及申訴

關於當事人依法得請求之權利，於民法規定，本有依契約約定之情形，尚非均不得預為限制或拋棄。以民法第 216 條規定為例，損害賠償之範圍，得以契約另為約定；就主管機關所訂採購契約範本，訂有得約定賠償上限之內容，如明定採購契約對於廠商依法得請求之權利，不得預為限制或捨棄，本於公平考量，機關恐不輕易預為限制或拋棄自己權利，反不利廠商履約。對於招標文件所附契約條款內容，投標廠商認有違反法令致損害權利或利益者，得依採購法第 6 章提出異議及申訴，爰不宜強制規定採購契約對於廠商依法得請求之權利，不得預為限制或捨棄。

三、履約爭議事件之契約價金給付，依契約約定，且不應損及公共利益

政府採購性質及種類繁多，履約爭議個案之內涵及事實情況亦有不同；又，民法就抵銷之要件已有規定，如係依民法規定及契約約定，就採購契約之價金或報酬請求權予以扣留或抵銷，難認不妥。如另以法律明定涉及履約爭議事件之採購契約價金或報酬請求權不得扣留或抵銷，有影響公共利益之虞。

四、採購預算之管控及付款期限，已另有修正草案於大院待二、三讀程序

大院交通委員會 101 年 11 月 29 日審查通過採購法部分條文修正草案，其中第 73 條之 1 及第 73 條之 2 修正條文已有類似規定。上開草案業經朝野黨團於 102 年 4 月 26 日完成協商，待二、三讀程序，爰無需另提修正草案。

陸、對李委員昆澤等 25 人擬具「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」之研議意見

委員提案係增訂第 101 條第 1 項第 15 款，明定廠商曾經發生重大職業災害事件，經判決確定者，為拒絕往來情形。另第 103 條第 1 項增訂屬上開情形者，該廠商拒絕往來期間 5 年。工程會研議結果，認為不宜增訂，理由如下：

一、「工程採購契約範本」對於發生重大職業災害之廠商已有處理機制

工程會已修正「工程採購契約範本」，載明「因廠商施工場所依契約文件規定應有之安全衛生設施欠缺或不良，致發生重大職業災害，經勞動檢查機構依法通知停工並認定可歸責於廠商，並經機關認定屬查驗不合格情節重大者，為採購法第 101 條第 1 項第 8 款之情形之一」，廠商如有上開契約所定情形，機關已可依採購法第 101 條至第 103 規定，將廠商拒絕往來 1 年，無需另訂 1 款。

勞委會訂頒「加強公共工程勞工安全衛生管理作業要點」及「廠商未依工程採購契約規定設置安全衛生設施或設施不良致發生重大職業災害之停權處理原則」，亦有類似內容，機關可經由勞動檢查機構之協助，認定是否有查驗不合格情節重大之事由，據以依政府採購法第 101 條至第 103 條規定處理。

二、重大職業災害之處罰宜回歸勞工安全衛生法規之規定

勞工安全法規已規定重大工安職災事件，相關雇主需連帶負刑事責任，如再給予該等廠商拒絕往來長達 5 年之處置，恐有過重之虞，影響廠商營運及其勞工生計，反使其經營陷於困難，聘雇勞工未蒙其利，反受其害。

發生重大職業災害之態樣甚為多樣，其原因尚包括勞工個人因素、意外等非可歸責於雇主之情形，如一律將廠商刊登公報拒絕往來，難謂合理。

依草案第 101 條第 1 項第 15 款規定，發生重大職業災害事件，係以經「判決確定」，為拒絕往來情形，惟查重大職業災害係由勞工安全法令主管機關認定，尚非一定須經法院判決確定程序。

柒、結語

以上係工程會謹就大院各位委員提出之政府採購法部分條文修正草案，提出對應意見，雖與各位委員高見有所差異，惟仍本知無不言，言無不盡之精神，臚陳意見，敬請主席及各位委員

指教。

以上報告，敬請主席及各位委員賜教，謝謝！

繼續針對「土木工程法草案」進行簡要報告。

關於 大院陳明文委員等二十一人擬具「土木工程法草案」提案，簡要說明本會意見如下：

壹、土木工程法立法之歷程及要旨

「土木工程法（草案）」前係為「土木建設法（草案）」，民國 96 年 大院第 6 屆第 6 會期由前立法委員鄭運鵬等提案，後續歷經第 7 屆吳育昇立法委員等 35 人、蔡錦隆立法委員等 39 人及第 8 屆蔡正元立法委員等 20 人、陳明文立法委員等 21 人分別提案，惟立法委員、中央機關、地方機關、產業界對該法案仍有歧見，尚未取得共識。茲就其歷程簡略說明如下：

一、96 年 10 月 26 日鄭運鵬前立法委員等 49 人擬具土木建設法草案，主管機關為交通部，經提 大院決議退回程序委員會重新提出。

二、97 年 6 月 27 日吳育昇立法委員等 58 人重新提案，主管機關修訂為本會，經提 大院決議退回程序委員會重新提出。

三、98 年 1 月 12 日本會召開立法建言座談會廣徵各界意見。

四、98 年 6 月 12 日蔡錦隆立法委員等 39 人於 大院第 7 屆第 3 會期提案，並將名稱修正為「土木工程法（草案）」，基於該法草案影響層面深遠，且涉及全國各相關部會及地方政府之主管事項，故本會以不預設立場態度於 98 年 9 月 2 日召開公聽會；並配合 大院交通委員會 99 年 3 月 15 日召開之公聽會積極瞭解各界意見。

五、大院交通委員會於 99 年 5 月 20 日召開審查會，決議請本會整合專家學者及各界意見提出改善方案，於 6 個月內送該會為修法參考。

六、本會 99 年 8 月 9 日及 17 日分別邀集各中央機關、縣市政府及相關產業公會開會研議，經整合各界意見後，於 99 年 8 月 30 日提出「土木工程法（草案）衝擊影響評估」（草案）；惟為求審慎，再將該評估（草案）函請各機關、監察院表示意見，並彙整各界意見後，正式提出「『土木工程法（草案）』衝擊影響評估暨改善方案」，於 99 年 10 月 28 日函報行政院核備，並於 11 月 19 日送 大院交通委員會各委員及提案委員參考。

七、101 年 10 月 5 日陳明文立法委員等 21 人擬具土木工程法（草案）經提 大院會議決議退回程序委員會重新提出。

八、101 年 11 月 2 日蔡正元立法委員等 20 人擬具土木工程法（草案）經提 大院會議決議退回程序委員會重新提出。

九、102 年 3 月 29 日陳明文立法委員等 21 人於第 8 屆第 3 會期第 6 次會議再次提出，程序委員會將本案交 大院交通委員會審查。

本次陳明文立法委員等 21 人所提「土木工程法草案」與蔡錦隆立法委員等 39 人所提「土木工程法（草案）」版本一致，其立意在於檢討現行之法律與管理機制，以提升公共工程品質，條文重點，摘要如下：

一、將公共工程與私人興辦之土木工程，全部納入土木工程法適用範圍，並對公、私土木工

程全生命週期各階段將採審查並核發許可之機制管控，以維護工程品質。

二、機關應對於土木工程各階段進行審查，並得將審查事項委託技師公會、工程技術顧問公會或學術團體辦理。

三、比照「建築法」規定之許可發照機制，未經許可領照之土木工程不得建造、使用或拆除。

四、明定一定金額或規模以上之土木工程，須由土木專業工程技師擔任設計人及監造人，並辦理簽證。

貳、法案評估

綜觀「土木工程法（草案）」內容，就提昇整體工程環境之部分立法意旨良善，例如成立土木專業工程研究機構推廣土木工程技術、訂立土木工程中長程計畫、逐年編列經費輔導土木工程產業及技術升級，以及重視土木工程設計、施工、維護及管理全生命週期各階段之執行，可做為本會後續政策研修的參考。

另就本會徵詢產官學各界意見過程中，普遍認為土木工程法（草案）尚有相關疑義須釐清，簡略說明如下：

一、立法之必要性：

現行土木相關工程，不論由政府機關或私人興辦，皆需依工程目的事業法令規定，如公路法、水利法、水土保持法、大眾捷運法、能源管理法、電業法等規範據以核准設計、施工及維護管理，其規劃設計工作須依技師法及工程技術顧問公司管理條例規定，交由技師事務所或工程技術顧問公司辦理，並由技師簽署、簽證負責，就維護工程品質部分已有管控。且該法涉及交通部、經濟部、農業委員會等相關部會及地方機關權責等問題待釐清。

二、主管機關：

依行政院組織改造之規劃，未來工程會業務將整併至其他部會。值此組改之際，因本案尚待持續溝通協調，本會是否適合擔任主管機關，尚需進一步討論。

另依行政院組織改造分工，各類型工程分屬不同機關主管，如交通及建設部負責公路、鐵路、機場及港口建設；環境資源部負責下水道、環境工程；經濟部負責水利、工業區開發、電力設備、工業港建設；農業部負責辦理漁港工程建設；財政部負責促進民間參與公共建設，故整體公共工程之主管機關係由那一機關擔任，亦尚待進一步決定。

三、許可制度：

1. 許可發照機制增加作業：

因應「土木工程法（草案）」之審查及許可制度，各地方縣市政府及中央目的事業主管機關配合許可審查，須調整人力辦理，以因應所增加之審查許可業務。

2. 土木工程與建築工程性質不同：

建築工程多為民間出資興建，常以私人利益最大化為主要考量，故由行政機關採公權力介入審查，以維護公共安全、公共交通、公共衛生及增進市容觀瞻。惟土木相關工程多屬政府部門興建，無需再向自己申請許可，若各階段全面性的進行審查及申請許可程序，恐增加行政流程

及時間。

3. 許可發照機制增加作業流程及變數：

土木工程常有跨越縣市行政區域之情形，又涉及多種目的事業法令（公路法、水利法、水土保持法、大眾捷運法、能源管理法、電業法等），如採許可發照制度，將涉及不同行政區域地方發照機關及中央主管機關之權責歸屬，易延宕興建與使用時程。

四、審查機制：

1. 須有效整合審查界面：

土木工程類型眾多且相關界面複雜，常涉及不同類科技師專業工作項目，其設計需整合多科技師專業領域，方能提送規劃設計資料。因設計成果涵蓋各項工程專業，需組成涵蓋各類專業之審查小組，才能有效整合審查界面。

2. 須維持審查之公正客觀性：

土木工程之規劃設計成果本係由技師事務所與工程技術顧問公司辦理，並由執業技師簽署、簽證負責，如將規劃設計成果之審查交由公會指派之技師辦理，審查技師可能因考量其相關設計成果亦須由其他技師或工程技術顧問公司審查，故應考量案件性質，妥適選擇審查小組成員，方可維持審查之公正及客觀性。

參、結語

土木工程法（草案）立意良善，其中有助於提昇工程整體環境的部分，將納入本會後續政策研修的參考。惟鑑於該法案部分內容前於 大院交通委員會審查、公聽會及本會召開之各次會議，各界普遍對立法仍有歧見，且考量新增許可制度對於現行體制之衝擊及影響，且涉及各地方法縣市政府及中央目的事業主管機關人力及組織，若欲推動，尚需凝聚共識，妥為溝通協調，而本會組改在即，是否適合擔任土木工程法之主管機關，亦需確認。謝謝！

主席：今天針對上述審查法案是進行合併詢答再分開處理，現在進行詢答。每位委員詢答時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘，10 時 30 分左右休息 10 分鐘，10 時 30 分發言截止登記，然後中午不休息，用餐後繼續開會，請工作人員準備便當。

請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。召委相當用心，把這麼多法案包括促進民間參與公共建設法、政府採購法、土木工程法草案等全部都弄在一起，這裡面有很多委員的提案，相信他們的本意都是良好的，可是有些會牴觸到很多部分。首先，本席要針對土木工程法草案提出一些看法，關於土木工程法草案，其實在交通委員會差不多 10 年了，公聽會也辦過了，記得在民國 99 年辦公聽會時，好像只有一個土木技師公會贊成，其他所有技師公會都不贊成，我們看到的是這個狀況。事實上，如果讓這個法通過，土木技師公會會變成一個大怪獸，它的權力就無限大，本席並不是在反對哪個公會，但我們必須理性的看待這個問題，今天這個法牽涉到學校法和技師法的問題，為什麼在學校我們要唸建築系、土木工程系、大地工程、水保？其實每個科系都有其考試制度，而且畢業後所考的技師也都不一樣，今天不能因為這個法案通過之後，以後學校的公共工程這個部分就不需要這麼多科系啊！就一個土木系即可，然後考的技師就

單一個土木技師即可，那學校要分那麼多科系做什麼？技師要分那麼多種技師要做什麼？這是一個非常嚴肅的議題！請問主委對此的看法如何？

主席：請工程會陳主任委員說明。

陳主任委員希舜：主席、各位委員。其實土木法是立意良善，但是我們可以跟公會切開，而不是說這個法只為了公會，如果說是為了土木整個工程的品質、規劃、整個未來產業的提升、土木人員的工作權、就業機會和整個國際……

李委員鴻鈞：土木技師公會的用意是為了公會，這都是好事，我們都了解。

陳主任委員希舜：可是我們可以……

李委員鴻鈞：問題是你不能因此而把它的權力無限擴大。

陳主任委員希舜：這個我認同。也就是說，如果把土木法和公會權益的部分切開……

李委員鴻鈞：舉例來說，全世界有哪個國家為了這部分而特別立法？有沒有？

陳主任委員希舜：就我所知是沒有，但我不知道到底有沒有。

李委員鴻鈞：我每次都會得罪人，我本身也是這方面的專業，照理說，我應該站在他們的立場幫他們講話，因為我跟他們是同行，可是一通過這個法案是不得了的一件事。方才我有提及，它抵觸了學校法也抵觸了技師法，所以我一而再再而三的講，應該從技師法做修正，把所有技師的定位講清楚，今天要修這個法，有多少別的公會打電話給我說他們沒有納入、沒有加入，又變成所有技師公會在立法院裡面的角力。我記得以前土木技師、建築師、結構技師也角力得很厲害，他們一直在吵，為了爭取他們該有的權益，然而，台灣的市場就這麼一點大，公會要站在他們的立場為他們爭取更多的權益，可是在爭取權益時不能抵觸到該有的、基本的專業原則。針對這個法案，公共工程委員會要站在你們該有的立場上，一定要堅持，否則這樣下去就會變得沒有辦法控制了，比方說，以後我們國家的土木工程專業變成特定的公會所把持，因為以後要由公會來審查，若我們的公共工程要透過公會來審查，那我們要公共工程委員會、交通部、政府機關、國發會做什麼？所以這些都會產生未來無限的問題，若這個法一通過，社會會一片撻伐，對不對？

陳主任委員希舜：我剛剛提及，如果只是一個上位的專法來指導所有相關工程事項，其實是可以的，以審查來講……

李委員鴻鈞：你剛到任，這個法案在交通委員會已經吵 10 年了，我也不知道為什麼這次又排進來了，其實在去年就已經不審了。召委，其實這個法案去年在交通委員會就已經不審了，現在又排進來了，我們當然尊重委員的提案，召委當然也是尊重委員的提案，不過，我還是覺得這個法案照理說應該不可以再處理，如果再處理的話，後患無窮，問題也非常多，針對這個法案的公聽會也辦過了，其實也是吵鬧一番、爭議一堆，所以本席要向召委以及各位同仁報告，這個法案的爭議真的很大，這樣我又得罪人了，不過，我還是覺得這個法案應該暫時擱置，先不要審查，這是本席的建議。

主席：這個法案本來就已經很清楚了，在排進來之前大家就知道了，公共工程委員會也知道，我們是安排詢答，但是不處理。

李委員鴻鈞：OK，謝謝。

主席：其實不詢答也不行，因為新的主委認為需要有一個上位的、指導性的法案，但它很可能是公共工程管理條例而不是土木法，所以在經過詢答之後，整個公共工程究竟該如何管理的部分可能可以有下個階段的進程來進行，總之，大家事先都已經很清楚了，所有公會詢問時，答案都是今天只詢答，不處理。

李委員鴻鈞：非常謝謝召委，召委的腦筋非常清楚，非常感謝。

主席：這個案子以前沒處理過，它是新提的案子，今年 3 月才提出來的，所以這裡面所有其他公會也都已經經過修正處理了。總之，原則上今天就是詢答，不處理，這部分在事前都已經溝通過了。

李委員鴻鈞：好，謝謝。另外，關於召委等人所提第三十六條之一修正草案，方才主委有針對這部分做了說明，如果設計圖說要交由特定的技師來審查，我覺得這個問題也是非常多，畢竟是球員兼裁判。在任何建物裡面，關於它的設計圖說，你必須去申請建照，我們本來就有一個審查機制存在，這就是政府單位的審查機制。事實上，任何一個工程要拿到建照，它本來就要有一個固定的設計圖。至於鑽探報告、地質條件等，必須充分到什麼程度？這在相關立法上是有很大的空間存在，一般在進行地質鑽探等，其實要求的程度都不太一樣，所以我覺得這部分可以有進步的空間。關於設計圖說要交由相關專業技師來審查，其實本來設計的單位就是由他們來設計的，本來就有相關的技師要做簽名，再者，我們的建管處也要做一個程度的建照審查，是不是這樣？

陳主任委員希舜：有關審查的組成以及審查人資格的部分，我想一定要比原來更好，不然就失去它的意義了。

李委員鴻鈞：對啊！關於這部分，本席認為這不能是單一方面。

陳主任委員希舜：是。

李委員鴻鈞：如果是單一方面的話，未來問題還是很多。

陳主任委員希舜：是。

李委員鴻鈞：謝謝。

陳主任委員希舜：謝謝委員的指教。

主席：請蔡委員其昌發言。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本席要針對自行車的環境來就教陳次長，運研所曾經做了一些自行車車道系統規劃設計的參考手冊，提供給縣市政府參考。以台中來說，不知道是縣市政府誤用了運研所所設計的參考手冊，或者是參考手冊在設計的過程就有問題，所以我們可以看到很多自行車道設計不良的問題，舉例來說，這部分新聞也曾報導過，這是在梧棲的大智路，大智路是設計一個口型的自行車道，這個口字型自行車道與四面八方來的車道基本上沒有做任何的連結，讓我們感覺到好像是在一條大馬路的中間設置了一個腳踏車的練習場，就在那裡繞圈子，其設計正如圖上所看到的。我參考了國外十字路口的自行車道設置及我們運研所的一些相關設計，感覺上好像地方政府的設計並沒有到位，一般而言，我們必須要連結

原來的車道，自行車的駕駛騎到這裡的時候才知道要怎麼繼續前進。你們設計了一個口字型的車道之後，他不知道要從哪個地方去連結，而且這個道路的另一邊甚至非常接近馬路中間。從圖上我們看到斑馬線設置在這裡，而騎士的位置是在這裡，這樣的設置可說是非常的奇怪，幾乎是非常危險的畫面，而且，這個連結看起來就好像在最大的路口中間弄了一個腳踏車練習場，大家就在這裡騎車、繞圈子，非常的奇怪，這個車道與四面八方來的車道都沒有做連結。正常的圖示裡面，應該都要有連結，日本的設計也是如此，也都有所連結，反觀我們的設計，卻是在馬路中間畫一個口字型車道，不知道是他們不瞭解你們交通部設計的手冊內容還是他們自己發明這樣的設計方式。再看下一張，這裡是台中市的大雅區，一樣設計了自行車道，立意很好，但是，因為它旁邊是快車道，在這樣的設計之下，不是機車沒有地方停車，不然就是車子直接就停在上面，結果，現在到底是要處罰這輛車子還是這樣的路面跟本不宜設計自行車道？這也是我們各地鄉間很容易看到的典型狀況，設置自行車道的立意固然良好，但在這樣的設計下，如果有狀況發生時，到底是要處罰停在自行車道上的這輛車還是說按照道路整體設計及法規，此處本來就不宜設計自行車道？這到底是設計不當還是違規停車？下一張也是一樣，自行車道就設計在計程車司機朋友排班處，這到底是誰的不對？是排班者不對還是不應該在此處設置自行車道？下一張也是如此，自行車道就設計在公車停車地點，也因此經常造成公車和自行車朋友們發生車禍和危險。次長，你們是否應該整體做調整？運研所是否應該針對全臺灣自行車道整體設計做檢討，到底是手冊的問題還是地方政府不能理解該如何設計自行車道？是否應該做全面性的體檢？

主席：請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：主席、各位委員。非常謝謝委員對自行車路權觀念的重視，運研所是有設計一個參考手冊供地方政府來執行。地方政府會不會按照這本手冊來執行，事實上還有很多討論的空間，我非常同意委員的講法，第一，我們可能要辦一個全國性、真正的教育訓練，把參考手冊裡面所做的規範讓基層同仁完全瞭解。第二，交通工程的設計上應該要如何處理的問題，也提出案例來做說明，就像委員今天提出的幾個案例都是很好的參考案例，我們也可以提出來說明，讓大家充分瞭解。其餘的就是所謂交通自行車設施如何鋪設、號誌如何處理的問題，我們運研所責無旁貸，的確應該要來處理這個部分。

蔡委員其昌：政府不斷地鼓勵或推動自行車運動，在自行車的設計、生產上，我們在全世界可說是舉足輕重，政府基於推展節能減碳也不斷地推廣自行車相關活動。政府口口聲聲說我們要打造一個自行車王國，但是，如果我們的法令無法跟上整體所要求的口號和訴求，如果不斷地出現這種設計不良的道路或像我剛才所舉的例子，我認為那是一件很荒謬的事情，包括你們已經做了這個手冊，其實這不應該是本席在此時間點提醒，因為你們這個手冊早就已經完成。所以，過去政府讓我覺得說要打造一個自行車王國只是一個口號，因為整體環境都很欠缺，包括法令環境、政府對自行車道的重視程度。所以，次長你剛才說要把這些基層人員找來做教育訓練，我認為這是對的。同時，因為目前全臺灣已經出現各式各樣的自行車道，你們是否應該對所有的自行車道做全面性的體檢？一方面教育相關人員未來的自行車道要如何設置，二方面對目

前既有車道進行全面性的體檢，如果該設置的，你們就要嚴格去執法，不能讓其他使用者來佔用才是。如果不應該設置，就應該請他們去做調整。這部分應該要先釐清才是，否則將來一旦因此而發生不幸或車禍時，責任上都很難釐清。到底是誰的錯，這些問題都很大，延伸出很多讓執法員警很困難的狀況，例如你們在本來不該設置的地點畫了自行車道，但有車違停，如果該地點發生了車禍，那到底責任該歸誰？這方面很難釐清，希望交通部能夠徹底改善。次長，你們要多久的時間才能處理這個問題？

陳次長建宇：因為這個要做全國性的訓練，給我們一點時間，我們在下半年到明年上半年會整體地來推動這件事。

蔡委員其昌：就從現在開始，我給你半年以上的時間，從開會的訓練到全國自行車道的體檢，你們在這半年內把它完成，好不好？

陳次長建宇：好，謝謝。

蔡委員其昌：其次，本席今天有提一個案子，我的用意不在處罰。

陳次長建宇：我瞭解。

蔡委員其昌：可是，本席看過太多的報告，這是我們所統計的車禍（包含 A1，即死亡車禍），這些死亡車禍之中，有 75% 都是頭部受傷，A2 的車禍型態也有 30% 的人是頭部受傷而死亡，所以，以 A1、A2 的車禍型態而言，致命的關鍵幾乎都在頭部。如果以全世界各國對腳踏車事故特性來做比較，包括英國、瑞典、美國，在英國 8 至 15 歲的孩子騎腳踏車最容易發生問題，瑞典則是 15 歲以下，在美國的狀況是 11 歲至 20 歲之間。除了這幾個國家之外，在日本是 16 至 19 歲，對岸的中國是 17 至 35 歲，荷蘭的年齡比較高，是 65 歲。換言之，幾乎都是老人跟小孩在騎腳踏車的時候較容易受傷。如果以臺灣的車禍狀態來分析，因車禍死亡的人主要都是頭部受傷，本席之所以提議請 14 歲以下的孩子在騎腳踏車的時候都戴安全帽，原因就在這個地方，從統計資料中都可以看到這樣的狀況。

如果以臺北醫學大學的傷害防治研究論文來看，可以發現 0 至 9 歲比較小的孩子受傷的地方都是在頭部跟四肢，比較大一點的孩子則是四肢受傷，為什麼？因為比較小的孩子身體的平衡感跟四肢的靈活度還不夠，比較大的孩子要跌倒的時候，他會用四肢去做防衛，而比較小的孩子沒有辦法防衛，所以受傷的地方都是頭部。

今天本席提議修法，我的意見並不是一定要用處罰來加以處理，我們有很多手段，有道安會報，也編了預算，對於 14 歲以下的孩子騎腳踏車的問題，不一定是用處分的方式，可以用其他的鼓勵措施，或者政府透過宣導的方式讓他們在騎車的時候戴上安全帽，以過去的統計數據來做一些分析的話，我們覺得這對於保護孩子來說真的很重要。待會兒討論法案的時候，本席不會堅持一定要用處分來處理，你們不同意，我沒意見、也沒有很堅持。本席的提案重點在於，政府應該重視這些研究論文跟統計資料所發現到的 14 歲以下較幼小的孩子頭部受傷的問題。交通部是不是應該提出一些其他的改善方法？

陳次長建宇：所謂 14 歲以下的孩子到底要不要戴安全帽的問題，現在國內各界普遍都還有不同的看法，歐洲也沒有強制。但是，我非常同意委員的一個看法，也就是看要怎麼樣去宣導，現在

中央跟地方有道安會報，可以透過道安會報來做，教育體系其實也是道安會報裡頭的一環，對於怎麼樣讓小孩子可以有所瞭解，我們會持續來努力。

蔡委員其昌：我的意思是說要有具體的辦法。

陳次長建宇：會。

蔡委員其昌：今天有關 14 歲以下者的處分部分，我把它拿掉，怕會有問題。重點在於，交通部要有一些方法，很簡單，譬如學校的小朋友買安全帽，你們補助一半的錢，鼓勵他們去買，而不只是宣傳這樣很危險什麼的。

陳次長建宇：瞭解。

蔡委員其昌：我覺得政府應該應該要有一些方法來照顧國內的孩子，好不好？

主席：去研議相關的辦法。

陳次長建宇：好，謝謝。

主席：請羅委員淑蕾發言。

羅委員淑蕾：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，請教一下，今天有很多委員都提案要修法，尤其是針對道路交通管理處罰條例，提案的人特別多，另外還有工程會的一些採購方法等。你們的答復幾乎都是：現行法律已有，不宜修。假如現行法律都有了、都很好的話，難道委員們都在雞婆嗎？我們吃飽沒事幹，還提那麼多法案！就是因為現行的法律都做不好，你們現行的規定有問題，所以委員才會提出修法。

剛剛提到死亡率，排名第一名的就是機車駕駛人，另外還有 65 歲以上高齡的駕駛人，以及酒駕、行人及騎自行車的人，死亡率排名第一的是機車駕駛人。目前全臺灣有 1,500 萬輛機車，所以這部分已經是道路意外防制的重點所在，為什麼機車事故在交通事故統計裡面所占的比例最高，而且死亡率也是最高的？很多外國人都講臺灣人很有禮貌，可是只要握上了方向盤就變了一個人、都變調了，原來的禮貌跑到哪裡去都不知道。有一個澳洲籍的人說很多外國人到臺灣來都有相同的想法，他說每次開車上街都覺得嚇死人，臺灣人原來的禮貌精神都沒有了。

我們來探討現在死亡率最高的機車問題，你們說要舉辦道安講習，其形式還是實質上的意義到底在哪裡？11 月 18 日時，你們舉辦了一個初領機車駕駛執照的安全駕駛講習的公聽會，要從 103 年開始全面實施，只要是初領駕照的人都要去參加安全駕駛的課程。你們今年 4 月時在 7 個監理所、9 月時在 18 個監理所都辦了這些課程，到 10 月底為止有 5 萬 4,385 個人參加，講習的實質意義到底在哪裡？講習是 90 分鐘，其中有 40 分鐘是安全觀念影片之教學，其餘的 50 分鐘要進行 8 項安全駕駛的學科之教學，將近兩個小時的講習到底有沒有意義？國外的安全駕駛課程都是 20 個小時以上，你們的這兩個小時是應付用的嗎？到底它的實益在哪裡，讓他們在那邊睡覺啊！因為被你們強迫一定要上課，所以其實學員去到那邊都在睡覺，到底意義在哪裡？你們說希望透過這樣的講習把機車交通事故的傷亡人數降到 3%、5%，但是你們有沒有深入去研究過，我記得以前針對汽車違規者所上的課都是播放那種很恐怖的影片，死掉的人臉都很難看。

你們舉辦這種講習，到底意義在哪裡，兩個鐘頭夠嗎？還是說你們就只是應付一下？

主席：請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：主席、各位委員。我要特別說明，道路交通安全永遠有改善的空間，也沒有一天會停止盡。以交通部來講，這幾年來在所有的交通安全統計裡頭，我們非常瞭解機車部分的死亡率確實是排名最高的，所以從明年開始，除了中央部會，交通部會結合地方政府及產業界來推動一個機車安全的活動，而且這個活動是全年性的。

羅委員淑蕾：現在你們針對機車安全的活動就是叫他們來上課，是不是？

陳次長建宇：不是，就這整個案件，我們現在還在整體構思當中，除了各部會、地方政府以外，還有產業界也全部都納進來，我們會做一個整體的處理。您剛剛談到臺灣人的禮貌不見了，我可以跟各位報告，在明年的活動裡頭也有全民禮讓文化的活動，都會包含在裡頭，而且也不是只有中央部會在處理而已。事實上，現在我們也跟委員一樣關注到要怎樣去降低機車駕駛人的死亡率，已逐步在討論，尤其在年輕人、教育的這一塊，我們特別地重視。

羅委員淑蕾：現在騎車的大部分都是年輕學生，像陽明山上有好幾所學校，有很多學生住校，所以禮拜六、禮拜天陽明山仰德大道的機車車禍率就變得非常高，甚至經常發生死亡車禍。尤其是禮拜天晚上八、九點，學生急著騎車趕回學校，那速度快得像在比賽一樣，到處鑽來鑽去，即使汽車駕駛看了想閃也來不及。我有時候會去陽明山看我媽媽，但老實說，晚上我實在不敢上陽明山，實在太恐怖了！

陳次長建宇：所以我們現在也非常注重速度管理。

羅委員淑蕾：現在汽車超速會被照相、取締，機車呢？

陳次長建宇：現在我們正在做全面性的處理，警政單位也一直在協助我們，未來的速度管理除了取締以外，路面的交通工程也會針對速度來做處理。

羅委員淑蕾：每次我們一提出質詢，你們都說有在做，結果一年後還是一樣！你們總該給個具體承諾吧？請問你們到底想怎麼做？我們現在所看到的只有道安講習，其他的呢？我認為倒不如配合學校課程，安排人員到學校去上課，這樣所有學生都可以學習到，請問你們沒有有這樣的安排？有沒有想過如何才能降低機車的肇事率？如何才能有效地達成目標？否則強迫他們來上兩個鐘頭的課又有什麼意義？只上兩個鐘頭的課，那真的不用了！

陳次長建宇：不會只有兩個鐘頭，我們後續會有完整的計畫，屆時會提供給委員參考。

羅委員淑蕾：所謂的後續到底是多久？

陳次長建宇：在年底以前就會出來，因為明年要開始推動，所以年底前一定會出來。我們會把完整的整體計畫提供給委員及交通委員會參考。

羅委員淑蕾：現在酒駕所造成的死亡率也非常高，因酒駕而被開罰的民眾也必須上道安講習課，可是對於缺課的人，你們第一次只罰 1,800 元，如果這人 6 個月內都沒來上課才會吊扣執照 6 個月，但這樣可以有效遏止嗎？為了遏止酒駕，我們不斷修法，甚至把酒駕致人於死者的刑責弄得很高，結果呢？眾所皆知，在宴會場所中有勸酒文化，以致參加的人喝得茫然的，有的還喝到根本沒有知覺了，請問這時他怎麼知道到底要不要或能不能開車呢？為此，我們一直在研究、在修法，甚至想參考日本的連坐方式，也就是把朋友、邀宴的人、賣酒的老闆、餐廳老闆都納入連坐。沒錯，經過嚴罰與宣導，酒駕的件數是有降低，但 102 年從 1 月到 10 月，酒駕違規的

案件也有 99,804 件，其實還是滿多的；拒絕酒測的有 4,823 件；酒駕肇事死亡的有 203 人，比例依舊偏高。面對這種情況，請問你們有研究過如何才能降低嗎？因為法只會越修越重，但重罰真能有效制止嗎？我認為文化的養成必須從教育著手。以前我們宣導排隊文化，所以上廁所要排隊，等公車要排隊，到後來，排隊已經是我們生活中的一種習慣了。同理，現在是不是也應該從教育著手，讓民眾養成習慣，只要喝酒就是不開車？畢竟深耕基層文化，才能養成最好的生活習慣。請問你們到底想怎麼做？

陳次長建宇：針對道安宣導，小學教師都會在學生聯絡簿上加註，請阿公、阿媽、爸爸、媽媽不要酒駕開車，所以我們一直都在做這類處理。

羅委員淑蕾：我們為什麼修這麼多法？就是因為做得還不夠，所以才會不斷修法。可是你們又說不用，現行法中都有了，但我們又看不到，你們只是嘴巴有，並沒有實際上的作為，好比剛剛次長又說年底會提整體計畫來一樣。其實我認為連工程會都和你們一樣，都說採購法有規定，哪個法也有規定，根本不用修法，果真如此，為何會弊案一大堆？為何都是一些不適任的廠商得標？像金門大橋的得標廠商明明出包好幾次，偏偏還讓他繼續投標！五楊高架亦同，機場捷運也是，幾乎每個工程都出問題！但每次要修法，你們就說現行法都有了！既然都有了，為何還會如此？既然都有，為何還會不斷「掉漆」，造成一大堆問題？我認為你們應該深深檢討，為什麼會出現這種情形，也應該明白委員真的是用心良苦！

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。在國道上車速非常快，在這種情況下很容易發生車禍。其實之所以容易發生車禍，是因為沒有保持安全距離或任意變換車道。但有時候真的無法保持安全距離，甚至會任意變換車道，原因在於有些駕駛有惡意行為，逼讓前車，或與他車有糾紛，或因一些小事就惡意逼車，而這類危險駕駛，在新聞或在國道實際發生的交通事故中屢見不鮮。

在國道交通事故種類中，有所謂的 A1 類交通事故，也就是當場死亡，或 24 小時內死亡，均歸類為 A1 類交通事故。造成 A1 類國道交通事故的首要原因就是變換車道不當，情形可說非常嚴重，尤其近三年來，不管是變換車道或方向不當，或未保持行車安全距離的事件每年都持續成長 200 件以上。其中，101 年光是變換車道或行車方向不當就高達 1,829 件，未保持行車安全距離的更高達 9,552 件。至於造成 A1 類國道交通事故死亡的，光去年就有 15 件以上，速度較前一年為快，讓我們非常擔憂。

其實這不只在國道，在一般道路上，我們也常常會看到這種危險駕駛的惡意逼車行為，只是國道速度更快，所以更應該嚴謹規劃，做好安全防範。

針對這種危險駕駛，其取締方式需要以人力長時間派駐站崗，乃國道警察之主要取締項目。至於取締方式則運用偵防車測超速，或取締行駛路肩、蛇行、大車惡意逼小車等行為，但是國道警察的人力終究有限，取締不易，事後想要找出肇事者也不容易，就像民眾在雪隧遭逼車因而受傷且車輛嚴重毀損，最後也是透過國道警察的幫忙，國道警察透過監視器花了 3 個月的追蹤時間才找到肇事者，請問我們如何去防範惡意逼車的危險駕駛行為？本席特別提案修正道路

交通管理處罰條例，希望將此行為列為危險駕駛，並將罰款由 3,000 元至 6,000 元提高到 6,000 元至 2 萬 4,000 元，並吊銷駕照，因為此種惡意逼車的危險駕駛行為，輕者是危害到行車的交通安全秩序，重者將會造成其他無辜者之重大傷亡，我覺得這是非常嚴重的行為，關於這個問題，是不是請次長說明一下？

主席：請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：主席、各位委員。我完全贊同李委員的講法，事實上，危險逼車導致車輛發生傷害以後，憑良心講不是只有一個人死亡，有時候會造成一整個家庭的受傷，所以我非常同意委員提議危駕或逼車行為應該重罰的主張，站在部裡頭的立場，當然也同意委員提出的修正條文，只是在條文上如何去做精簡融入第十三條的規定裡面。

李委員昆澤：我覺得檢舉是最能發揮遏止國道危險駕駛行為效用的做法，所以交通部應該比照環保檢舉獎金制度給予檢舉者獎勵，違反道交條例的罰款收入應提撥一定金額做為檢舉獎金，讓更多的民眾來參與維護道路安全工作。現在民眾的車上大多會裝設行車紀錄器，而且有很多是具有 GPS 衛星定位的功能，能夠即時紀錄違規行為，所以會具有證據力，因為上面有時間及空間的相關紀錄。我們都知道，國道警察局在今年 4 月曾設過線上檢舉專區，就是用路人一旦發現違規可以擷取影像紀錄上傳，然後國道警察就可以據此告發，我們現在是更進一步提供檢舉獎金，由違反道交條例的罰款收入提撥部分金額做為檢舉獎金，以遏止惡意逼車的危險駕駛行為，這部分是不是請次長簡單說明一下？

陳次長建宇：兩點向委員報告，第一，行車紀錄器的部分，現在的處罰條例已經同意它可以當作舉發的資料，由警方來做處理。

李委員昆澤：沒有錯，但我剛才講的是檢舉獎金的部分。

陳次長建宇：第二，有關獎金的部分，現在道交條例的罰款大部分都歸地方政府所有，地方政府如果願意提撥一部分金額當作獎金……

李委員昆澤：這不是地方政府的權限可以處理的，交通部必須制定全國通行的法規啦！

陳次長建宇：現在有一個分配辦法，根據分配辦法的規定……

李委員昆澤：請你們去研議啦，好不好？

陳次長建宇：好，我們來研究一下。

李委員昆澤：另外，國內報廢車的數量非常多，根據統計，全國約有 22 萬輛報廢車，可是這裡面大概有 21 萬輛車子仍在路上趴趴走，為什麼會這樣呢？民眾的車輛如果不再使用，應該向監理單位辦理車籍註銷及繳回車牌，完成車牌報廢手續，如果無法繳回牌照，就要附上警方所開立的車牌遺失證明書，在車牌報廢後就沒有牌照稅的問題了，本席認為公路監理機關在這方面有怠惰之嫌，因為根據審計部的統計，96 年到 101 年，全臺註銷牌照的車輛約 45 萬輛，但其中有 48% 沒有依照規定繳回車牌，45 萬輛車有 48% 沒有繳回車牌，表示這 22 萬輛未依規定繳回車牌的車輛當中，有 21 萬輛還繼續違規上路。根據審計部的統計，未回收車牌的車主積欠的稅費和罰款已經高達 96 億元，這是審計部的統計資料，這些報廢的車輛註銷車牌後還是繼續違規使用，很容易就變成歹徒犯罪的工具，犯罪者掛上這些註銷的車牌，犯罪後開車逃逸，也不容易被

查到，然後違反道交條例也開不到單，行駛到國道上面在改採 e-Tag 收費後，也會造成國庫的損失，關於這個部分，交通部有哪些具體改善、督導措施？

陳次長建宇：這個問題我先請公路總局陳副局長說明。

李委員昆澤：本席要求你們在 3 個月內清查車牌未能回收的各項原因，並提出解決的方案。

主席：請公路總局陳副局長說明。

陳副局長茂南：主席、各位委員。是，我們已經做過檢討了，不過審計部所提的 96 億數字其實是不對的，因為那 96 億是前後所有關連的部分，實際上的差額應該是 38 億左右，這部分我們有詳細的報告。

李委員昆澤：無論是 96 億或 38 億，都是國庫的損失啊！

陳副局長茂南：這中間有一些區分，我們也都做了處理，比如說罰鍰的部分包括；汽然費、牌照稅，地方稅的部分是由地方處理，我們也都有做長期的追蹤，比例都很高。

李委員昆澤：45 萬輛報廢車裡面有 48%沒有繳回車牌，高達 22 萬輛的車子還在路上趴趴走。

陳副局長茂南：這部分我們有在設法加強查緝，因為這些車牌是被預檢而註銷，車主這邊可以重新登領牌照，所以這中間我們會去和他們做複核、確認。

李委員昆澤：3 個月內提出檢討。

陳副局長茂南：是。

李委員昆澤：另外，現在臺灣不僅是人口老化，車輛也呈現高齡化的趨勢，國內汽車的報廢率年年下滑，97 年以前，臺灣舊車的報廢率每年大概都有 5%左右，但自 100 年之後就逐漸下滑，已經跌破 3%了，這種報廢率的下跌代表老車占國內車輛的比例也隨之升高。現在國內的車輛幾乎有一半是老車，截至 101 年年底為止，國內有 720 萬輛的汽車，其中車齡 10 年以上的汽車就有 361 萬輛，比例高達 50%以上。臺灣老車的比例是新加坡的 16 倍，由此可以看出老車的狀況有多嚴重，這也代表我們的經濟是退化的。老車造成的問題就是空氣污染及行車安全，10 年以上的老車都是適用三期的環保法規，排碳量也偏高，加上老車容易熄火、爆胎，在國道上行駛也是非常危險的。次長，政府鼓勵老舊機車報廢回收的成效算是不錯，但是只執行到今年 10 月 1 日而已，101 年報廢的車輛大概是 30 萬輛，因為截止期限的關係，今年 10 月以前報廢的車輛增加 3 倍，達到 107 萬輛，雖然數量從 30 萬輛暴增到 107 萬輛，但報廢率仍然是偏低的，只有 12%左右，這麼好的政策為什麼不繼續推行？為什麼只執行到 10 月 1 日？

陳副局長茂南：這項政策仍在持續進行，並不是只執行到 10 月 1 日，第二波的宣導已經下去了。

李委員昆澤：汽車部分是不是可以比照辦理，以鼓勵民眾將車輛報廢？

陳副局長茂南：這部分我們來做研議，不過要跟委員報告，車輛的持有和車輛的使用並不是相等的。

李委員昆澤：因為時間的關係……

陳副局長茂南：我們再跟委員當面說明。

李委員昆澤：機車的報廢還是要持續推動，汽車的部分大概需要多久的時間去做研議？

陳副局長茂南：給我們 3 個月的時間。

李委員昆澤：好，本席給你們 3 個月的時間。

主席：報告委員會，因為我們今天的詢答會很快地結束，所以各位委員如果有修正動議或臨時提案，請儘早提出。我們會在魏明谷委員詢答完畢後休息 10 分鐘，休息結束後相關資料便會送去影印。

本席看了今天所有的詢答及行政機關的說明，有關道路交通管理處罰條例的修正案有 13 案，總共是 19 條，其中有 7 條是共識度很高的，應可於今天修正通過，故就此部分請行政機關優先準備。這 7 條包括盧嘉辰與葉宜津委員所提第七條之二的修正案；另外潘孟安委員與蔡煌瑯委員所提第九條修正案；林佳龍委員提出第三十一條之一的修正案；李昆澤委員提出第四十三條的修正案；台聯黨團與蔡其昌委員也都有對第四十五條提出修正案；台聯黨團所提的第七十三條修正案以及蔡其昌委員對第七十四條所提出的修正案。以上這幾條在各方面都有滿高的共識度，如果這些都能夠送出委員會，而不予處理的部分也能將它清出去的話，我們就能把委員會裡的法案做一個比較完整的處理，因此請行政機關先做準備，其他的委員如果要做附帶決議或者有修正案的，也請現在趕快提出。

請魏委員明谷發言。

魏委員明谷：主席、各位列席官員、各位同仁。現在有電動自行車與電動機車，依照我們的法規規定，請問電動自行車的電池，其電壓是多少伏特呢？

主席：請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：主席、各位委員。是 48 伏特。

魏委員明谷：你知道是 48 伏特，可是你知不知道有些廠商是違規的呢？他們將電池變相加到 60 伏特，那可是會電死人的。有些廠商所生產的電池符合 48 伏特的標準，但是在販售的時候卻將電壓加到 60 伏特，這樣不管是爬坡還是在走在平地上都比較快，讓消費者以為這種電動自行車比較好，而使用 48 伏特電池的比較差，所以我要買裝有 60 伏特電池的這一台。然而，消費者不知道的是，裝有 60 伏特電池的電動自行車是有潛在的危險的，那樣的電壓是會電死人的。次長，就這個部分是否有在取締呢？

陳次長建宇：只要被發現了，整個車廠……

魏委員明谷：不要說被發現啦！你們要主動去做！電動自行車把電池加到 60 伏特，就變成電動機車了，然而要知道的是，電池就在踏板上，電力增加之後那可是很危險的，不要等到出了人命後再來取締。本席今天向你舉發，就是希望你能夠去清查，因為這是人命關天也事關消費者的生命安全。另外，如果一邊開車一邊抱寵物，這樣危不危險呢？

陳次長建宇：這樣的事故經常發生。

魏委員明谷：事故也是時有所聞呀！開車的時候旁邊放了一隻大型的寵物讓牠跳來跳去，難道就不會影響到駕駛人的心情與注意力嗎？我們都知道載東西的時候要把東西綁好，更何況你在交通規則裡面有對物品做相關的規定，但動物是物品嗎？牠可是有生命的。交通規則已規定要好好安置物品，但該規定在面對動物的時候，也依然適用嗎？

陳次長建宇：報告委員，其實委員的想法，我們都同意，之所以會將他提到道路交通管理處罰條例

第八十八條與七十七條來處理，是因為該條文的第三十條沒有被提出來，而被提出來的只有第三十一條。如果第三十條與第三十一條都提出來的話，我們就會一併處理了。然而，今天並沒有對第三十條的提案，所以才會衍生出我們為什麼先把它放在道安規則處理的問題。

魏委員明谷：那麼待會如果真有機會進入實質討論的話，大家就來交換一下意見，如需修正就提出修正動議，這樣好不好呢？因為現在養寵物的人真的是愈來愈多了，這些人會把寵物當成家人，而會把寵物載去旅遊的人也愈來愈普遍了。既然社會上已經出現了這種行為，那我們也應對此加以規範，比如以後寵物不能放在正、副駕駛的旁邊而應安置於後座並將其綁好，以免影響到駕駛的注意力。

另外，我們到監理站選車牌號碼，除了可以臨櫃現場選號外，同樣也可以透過電腦網路進行選號，只要有自然人憑證及帳號並完成扣款即可。然而，如果我使用電腦選號，卻在選號時按錯了，那麼這 2,000 元就會被你們沒入而無法退費，請問這樣合理嗎？我只是按錯了一個鍵，2,000 元就從帳戶中被你們扣掉，如果還要再重選一個號碼，這樣就要被扣掉 4,000 元。次長，這樣合理嗎？

陳次長建宇：如果是這樣的狀況，剛剛副局長告訴我，其實他們是可以儘快在電腦上修改的。

魏委員明谷：沒有啦！怎麼可能讓你修改呢？

陳次長建宇：沒錯，就現階段來說，的確是您說的狀況。

魏委員明谷：對呀！所以這樣才很不合理，根本就是吃錢嘛！

陳次長建宇：我們馬上就要做修改了。

魏委員明谷：我們選了號之後，沒有幾分鐘再換一個，這樣就加倍收費了！哪有這種道理呢？除非是選了號之後，又過了好幾天才覺得後悔想再換一次，因而需要再收一次費。然而現在的狀況是，就只因為電腦在操作上按錯了鍵，2,000 元就被你吃了，如果再選一次就要花 4,000 元。電腦選號的措施原本是要便民的，結果卻造成讓某些民眾因按錯鍵而有所損失。基於這點，如果這些民眾想申訴、要更正選號，你們一定要受理。

陳次長建宇：報告委員，我剛剛已經交代副局長了，我們回去以後，只要有發生這種狀況，就立刻檢視並加以處理，另外，我們也會馬上配合修正電腦的部分。

魏委員明谷：那麼如果有人去申訴這個錯誤的收費行為，你們要讓人家退費，不要讓人家覺得政府連這種錢都要坑，這樣會讓政府的社會觀念不佳。

接下來，本席要請問你有關機車兩段式左轉的問題。聽說我們要取消機車兩段式左轉了是不是？

主席：請交通部公路總局陳副局長說明。

陳副局長茂南：主席、各位委員。報告委員，這個制度不是取消，而是不強制。最主要的原因是在道路的使用上，有各種的環境條件，有些馬路的道路容量不夠，而機車所占的比例又非常地高，然後機車在轉向的車流動線上沒有衝突的地方，經過地方政府檢討後，覺得可以將規定放鬆並加以調整，這樣一來整體的車流以及安全度都會提高。

為了調整這個制度，我們有先做周全地檢討以因地制宜，有了適當的配套後再進行充分溝通

的作業程序，而不是就直接解禁，或者是就直接改變整個政策，所以這是根據道路實際的狀況，進行因地制宜的規劃與檢討的。

魏委員明谷：所以你們是因地制宜，而不是全面取消……

陳副局長茂南：是的。比如現在台北市羅斯福路的機車量很多，原有的機車車道根本就容易容納不下，因此必須有所調整，否則讓這些機車擠在有限的空間裡，這樣安全就會有問題。另外，像敦化北路與市民大道的交叉口，就是單向左轉的時相，機車的動線可以同時移動，交通才會更加順暢。不然，在兩段式左轉的情況下，當某一個方向是綠燈，機車集結在待轉區，就會阻礙到車流，因此這些都需要因地制宜地去檢討它。

魏委員明谷：希望你們能因地制宜，因為有些大馬路，機車會騎在機車專用道上，可是當他要左轉的時候，往往就會占到快車道，如果有些馬路是單向的兩車道或三車道，這樣一條大馬路，其實不應該讓騎機車的人左轉，因為這樣子很危險。機車轉過來之後，有些人是不看後面的，可是後面快車道上的汽車都開很快，反正綠燈就衝過去。而且，機車要左轉的時候一定減速，但是走直線的人一定不減速，往往就是因為這樣子發生車禍。對於有快車道，或是四線道、六線道以上的馬路，其實都應該站在安全的角度，禁止機車直接左轉，採用兩階段左轉，這樣會比較安全。

陳副局長茂南：對，確實是這樣。我們不是取消機車兩階段左轉，只是不強制要求，並因地制宜考量安全。

魏委員明谷：本席認為不是要因地制宜，而是不要取消。有些路段可以開放左轉，但是有些路段還是要設交通標誌，禁止直接左轉並維持兩段式左轉。

陳副局長茂南：我們的方向就是如同委員指導的原則。

魏委員明谷：馬路的慢車道前面都有機車停等區，但是這個很危險，本席就親眼看過機車在停等區等紅燈，被後面一輛車撞上去。你們叫所有騎士都停在汽車前面，這很危險。本席就看過三輛機車停在前面，被後面有些酒駕的汽車追撞，讓本席怕得要死，所以本席從來就不敢騎機車停在停等區。騎士被撞以後飛起來了，這樣的道路交通設計會害死騎士。

陳副局長茂南：這都要根據實際的道路狀況檢討。機車量大的時候，機車會在原本的機車專用道上排很長，當綠燈開放通行之後，車流會非常混亂，導致安全上有疑慮，所以在前面設機車停等區，讓他們先走，這對安全上是有幫助的。

魏委員明谷：機車的停等區儘量不要放在汽車的車道上面，這個真的很危險。

陳副局長茂南：這部分要根據實際狀況檢討。

魏委員明谷：停等區應該規劃在路邊。除非路邊沒有機車道，沒有畫白線就不得已，但是在有畫白線的道路，停等區還是應該畫在機車道，不要畫在慢車道裡面，這樣真的是很危險。尤其是大馬路更危險，因為車子都開得更快，對騎士的生命保障造成疑慮。所以你要要求地方交通警察單位不要亂畫停等區，不然真的很危險。本席就親眼看過人被撞以後飛起來，而且摩托車燒起來，看了以後覺得很恐怖，很危險。如果不畫停等區，騎士一定會停在旁邊，他也不會受重傷。所以不要有慢車道就畫停等區，還是要考慮安全。你們不能認為每個人看到紅燈都會停，有

些人就是直接衝過去，你在汽車的慢車道設停等區，會害死騎士。你們還是要要求地方警察單位，在畫停等區的時候要注意。

主席：因為促參法的部分，我們已經決議報請院會改交其他委員會審理，所以相關的列席官員等一下可以離席。我們現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請林委員明濤發言。

林委員明濤：主席、各位列席官員、各位同仁。遊樂區裡面有三輪車，請問三輪車比較安全還是四輪車比較安全？

主席：請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：主席、各位委員。四輪的總是比三輪的安全。

林委員明濤：本席發現很有趣的問題，道路交通管理處罰條例第六十九條規定，好像三輪以上慢車中的人力行使車輛，只是指三輪的。次長有沒有去過遊樂區玩？

陳次長建宇：不好意思，這十幾年來我都沒有去過。

林委員明濤：你有沒有去過集集鎮？

陳次長建宇：抱歉。

林委員明濤：你也沒去過？

陳次長建宇：對。

林委員明濤：你這樣不行，不及格。風景區都是你們交通部觀光局管理，你假日有空應該去風景區看看瞭解一下，這樣才知道怎麼進步，怎麼改進，對不對？

陳次長建宇：是。

林委員明濤：社會在進步，我們的法令也要隨著進步，隨著修正。很有趣的是，道路交通管理處罰條例第六十九條說三輪車不違法，可是遊樂區為了讓遊客更安全行駛，使用兩人坐的四輪腳踏自行車，卻還被警察開罰單，很沒有道理。有遊客去遊樂區玩，兩個人騎四輪腳踏自行車，結果一次被開許多張罰單，他們都批評到沒有力了。本席認為這實在是不合理，遊客去遊樂區玩是要輕鬆一下，而且四輪的比三輪的安全，可是卻被警察開單。請朱組長看看，這樣子合理嗎？

主席：請內政部警政署朱組長說明。

朱組長正倫：主席、各位委員。有關遊樂區的部分，並不適用道路交通管理處罰條例相關規定。

林委員明濤：目前南投集集鎮已成為自行車騎士非常熱門的景點之一，附近的商家還特別為攜家帶眷的遊客設計三輪或四輪且可載人的腳踏車，以吸引全家出遊的消費層，結果警察單位卻拼命開罰單，難道是因為我們國家經濟不好，稅收銳減，只好猛開罰單，再以罰金挹注國庫，殊不知我們集集鎮乃是觀光局認定之全國十大觀光小鎮之一，國人到當地旅遊觀光，一時興起向附近商家出租腳踏車，本想踏遍每個美麗的景點，結果卻被警察開上好幾張罰單，讓遊客旅遊的

興緻大減，在此情況下，地方的觀光如何發展的起來？請問朱組長，你們對此可有什麼解決的方案？

朱組長正倫：依據道路交通管理處罰條例第六十九條規定，三輪以上的車輛，必須向縣市政府提出申請，這確實是法條上的規定，至於委員提到的問題，我會再跟南投縣政府了解實際的狀況。

林委員明濤：對這件事的處理，你們一定要兼顧情理法，縣政府曾為此召開協調會，他們也認為問題的關鍵還是在處罰條例第六十九條規定，建議對這個條文進行修法，所以，本席今天在此提議對第六十九條進行修正，即三輪以上（包括四輪在內）之人力車不受第六十九條規定的限制，同時，在是項修法未完成前，請警察單位在對上述人力車進行取締時能稍微通融一點。其實，這樣的案例不只集集鎮才發生，全國觀光鄉鎮也都會發生類似的狀況，遊客被開罰單之後，整個旅遊興緻大受影響，雖然他們沒有直接對警察單位開罵，但他們卻「譙」政府、「譙」馬總統，讓執政當局失去民心，有鑑於此，本席籲請警政署應儘快設法改善與通融，不知朱組長有何看法？

朱組長正倫：我們先跟地方政府了解實際情況後，再研究如何處理這個問題。

林委員明濤：謝謝。請問次長，這樣的法條規定是否合理？

陳次長建宇：其實，若按照現行第六十九條規定，地方政府……

林委員明濤：我了解地方政府必須依法執行，但是對遊客開罰單一事，我覺得也可不開，對不對？

陳次長建宇：但地方政府也有他們自己的衡量，以南投集集為例，縣政府必然要考慮在交通上如何與在地旅遊名勝搭配，因此，他們一定會擬訂一套交通管理的辦法，在此前提下，縣政府應該會有比較彈性處理的空間。

林委員明濤：像集集的綠色隧道，大家都知道它有多美，如果遊客能騎自行車，或是一家人騎四輪人力車行進在綠色隧道中，那是多麼詩情畫意的事，結果竟然遭到維持交通的警察人員開罰單，特別是警察人員沿路攔車取締，好像抓到犯人一樣非常高興，這種做法實在不通人情，哪有這樣的政府！

陳次長建宇：慢車的部分，地方政府可以全權處理，所以，我們期待縣市政府能從觀光及交通安全的角度來做適當的處理。

林委員明濤：對本席所陳述的狀況，相信在座交通部的官員聽了之後也一定覺得不合理，坦白說，因此而遭到警方開罰單的遊客更是憤憤不平，對政府相當不滿，所以，本席希望交通部應儘速與警政署協調，即便是要處罰，也請針對三輪的人力車，因為四輪的人力車比較安全，所以，請暫時不要執行四輪人力車的部分。

另外，交通部公路總局可以主動提出修法，不要非等到立法委員反映時，你們才進行修法，在此特別拜託次長對這部分加強改進。

陳次長建宇：我們會先協調南投縣政府，如果可以在他們自治辦法中明定這樣的條文，我們一定會提供協助。

林委員明濤：像這種小事，你們一定要趕緊研究解決的辦法，不要讓小老百姓一直叫苦連天，好嗎？

陳次長建宇：好的。

林委員明濤：接下來本席要請教工程會陳主委幾個問題，陳主委剛上任，請問你是否因為孰稔採購法的相關規定，才獲得馬總統的青睞要你來擔任工程會主委一職？

主席：請工程會陳主任委員說明。

陳主任委員希舜：主席、各位委員。還好。

林委員明濤：針對現行採購法的規定，請問主委，你覺得最低標好，還是合理標或是統包比較好？

陳主任委員希舜：這幾種招標方式並沒有評比的標準，可以說依個案制宜。

林委員明濤：依你的看法，採用哪一種方式比較好？

陳主任委員希舜：首先要看工程的性質，當然，最重要的還是能找到好的廠商，才能確保工程的品質。

林委員明濤：請問你們要如何找到好的廠商？

陳主任委員希舜：現在最遭人詬病的就是最低標，但如果一直都是考慮最低標或是統包，並建立工程履歷，讓投標廠商的資格條件透明化，這樣就可以解決一部分的問題。

林委員明濤：工程會前主委陳振川先生認為最低標乃是造成工程品質低劣的一種發包方式，有鑑於此，本席認為你們應研擬採購法的修法，提出比較合理的招標方式，譬如方才陳主委所說建立工程履歷，藉此找到優良承包廠商，再透過法定的程序讓他們能順利標到重大公共工程，當然，如果你們能找到好的廠商，直接授權給他們承做，檢察官一定不會放過你們這些承辦的主管，所以，希望工程會儘快研究一套合理的招標辦法。

陳主任委員希舜：是，我們同意委員的看法，也會努力去做。

林委員明濤：再者，現在我們有幾位立委，包括陳明文委員、蔡正元委員等人已正式提出土木工程法草案，我希望工程會也能儘快提出你們的版本，請問你們何時會提出草案？

陳主任委員希舜：目前我們已有一些評估結果出來，因為這個案子過去已經討論了 10 年之久，現在還有一些共識上的問題尚待進一步溝通，所以，未來我們會針對這個案子持續做好溝通的工作。

林委員明濤：請你們再多加把勁！

陳主任委員希舜：好，謝謝。

主席：接下來輪到本席發言，請林委員明濤暫代主席。

主席（林委員明濤代）：請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。因為過去公共工程的業主都是政府機關，所以整個公共工程的管理沒有比照建築法所建立的制度，以致公共工程的品質及其安全的全生命週期能否獲得確保，其實各個技師業界，包括土木工程、大地工程、結構工程等等，都認為國家還是需要有一個類似公共工程管理條例這樣的大法在那裡，以確保公共工程的品質。主委是業界出身，現在是公共工程委員會的主委，你個人有何看法？

主席：請工程會陳主任委員說明。

陳主任委員希舜：主席、各位委員。對於委員所說的，要有一個更上位的專法，做為指導整個公共

工程所有業務的大法，個人是支持的。

管委員碧玲：但是土木法拿出來之後，各界之間的共識，一直都還未形成，其實最關鍵的還是在政府主管部門—公共工程委員會。本席與林明溱委員的看法一樣，主委既然來了，你是這方面的專家又身兼政務委員，其實你可以整合未來交通建設等相關部會，究竟要如何確保公共工程的品質，需要什麼樣的大法，主委還是得費心，趕快提出對案，然後整合民間的力量，讓公共工程的品質可以更安全、更有效益。本席希望主委可以把它當作是你重要的責任。

陳主任委員希舜：好，我會的。

管委員碧玲：今天之所以排土木法進來審查，其實也是這個意涵，因為本席認為政府需要一個大法；至於這個大法需要如何制定，其實其他國家也有類似的規定，你們可以參採。希望主委能將此事放在心上，要有積極的作為。

在還沒有制定一個大法之前，本席今天提出來的採購法第三十六條之一，對於鉅額工程或是統包工程等類似非建築相關的這些工程，其實你們現在就在推動所謂的專家審查，對不對？

陳主任委員希舜：是。

管委員碧玲：本席今天的這個修正案，正是把專家審查法制化。有關專家審查法制化的部分，主委會不會支持？

陳主任委員希舜：工程會目前是在試辦階段，但不是強制性的，如果試辦成效很好……

管委員碧玲：主委，現在的試辦是在公共工程規劃設計很下游的部分去做專家審查，也就是審查細部設計圖說；細部設計圖說在整個設計當中，已屬於末端，整個工程的營建模式都已大致確定，究竟政府的營建工程、公共工程，有沒有 over design 的問題，已經不是這個部分的審查範圍。其實民間專業界認為，應該在最上游的地方就列為審查範圍。在二高的後續工程中，中二高和南二高在 81 年的時候，原規劃設計的總預算是 5,251 億，可是從 82 年發包到 88 年，最後發包的金額少掉 2,266 億，只剩下 2,985 億，其中用地取得的費用少了 988 億，工程費節省了 1,278 億，顯示它在規劃設計上面，沒有真正去替人民節省荷包；也說明了我們的公共工程有非常多是過度設計，你們在成本效益的部分，都出了很多的問題。像這樣的案子真的是層出不窮，本席舉的這個例子都有證可查，包括尹啟銘在自己的部落格裡面也都提到相關的案例。一個案子，你們可以從 5,251 億的設計，到最後實際執行只花了 2,985 億，可見專家審查是多麼的重要。針對這個部分，不論今天會不會審查到，大家會不會有共識，相關的專家審查，對於公共工程在還沒有一個大法出來之前，應該要如何的法制化，本席認為有其急迫性。對於這個問題，我們還可以充分來交換意見。

接下來要請教陳次長，對本委員會所安排與道安條例有關的所有法案，路政司也大概做了審視，有六、七個條文，你們也和委員有共識，我們希望能夠處理。但是魏明谷委員剛剛在質詢時，也提到有三十條，沒有三十一條，所以今天無法完整的去做處理。本席要告訴次長，這就是交通部要痛加檢討的問題，委員的案子都已經提出來了，擺在委員會裡面，你們都沒想到要趕快提對案。委員會提案，表示這就是他關心的課題，對於委員關心的課題，你們平常都不研究，本席如果不排進來，你們還是讓它擺著，都不想去研究，不想去審視。如果你們對委員提

案關切的課題有做功課的話，就不會發生今天的事。你們可以循法制程序提出三十一條的對案，今天就可以一併處理了！針對這部分，本席希望你們可以更積極一點。

另外，本席對我們國家的驗車制度做了一個全球性的比較，你知道 10 年以上的，每年要驗 2 次，本席要求第二次驗車的驗車費減 150 元，這部分已經做到了，但是本席更關心的是安全問題。和其他國家比起來，世界各國的驗車制度都合併有平時檢修、保養次數的規定，我們國家沒有，我們只負責驗車，並沒有規範他要定期保養，10 年以上的車每年驗 2 次，全世界也只有台灣這麼做。現在汽車的品質，10 年以上的車輛每年驗 1 次，夠不夠？夠！而且絕大多數的國家每年最多驗車 1 次，有很多國家像德國、法國、韓國、日本都是 2 年驗 1 次，美國加州也是 2 年驗 1 次，因為現在車子的品質都非常好，但是他們更注重平時的保養有沒有落實。台灣的汽車平時也都有保養，幾萬公里就保養 1 次，但是國家沒有去管這一塊，國家只管驗車，不管保養，我們認為 10 年以上的車輛 1 年驗 2 次，大家就有安全感，但是，真正的安全不是源自這裡，請你們回去好好研究我國的驗車制度有沒有修正空間。什麼時候可以研究出改革主張？

陳次長建宇：其實目前公路總局已經在處理了。我請公路總局陳副局長說明。

管委員碧玲：其實最重要的是平時保養的落實。

主席：請交通部公路總局陳副局長說明。

陳副局長茂南：主席、各位委員。委員指導的正是我們也在思考的方向，稱為「保檢合一」，就是保養和檢驗合一。台灣保養體系現況是沒有針對組件，所以我們正在研究，先從營業車開始研究看看，如何把它們結合在一起。

管委員碧玲：你們不要第一個就想拿營業車開刀，這是全面性的課題。

陳副局長茂南：是，但因為涵蓋整個保養體系，包括經濟部主管的保養廠、保養技師等，牽涉問題還滿複雜的，但我們已經在做這樣的思考了。

管委員碧玲：你們要去思考如何讓整個驗車制度更加健全。

陳副局長茂南：是，這樣政府的責任也能得到適度分擔。

管委員碧玲：衛生署統計的每年車禍傷亡人數可是比你們的統計數字更多，你看，本席曾經統計過車禍傷亡人數，每一年因為機車車禍死亡的人數幾乎都占 60%，每一年都有 3,000 多人因為車禍死亡。九二一震災這麼嚴重的災害，全國死亡人數是 2,400 多人，但每年因為機車交通事故死亡的人數就有大約 2,100、2,200 多人，等於每一年光是因為機車事故死亡的人數，幾乎都相當於九二一震災的規模，車禍死亡人數更是每年都超過九二一震災的全國總死亡人數，我們的交通安全到底出了什麼問題？你們要非常虛心地把所有問題都找出來，也要下去指導，確保全國所有交通安全計畫和規劃都能執行。舉例而言，本席服務的案件非常多，都是絕對路權導致發生車禍時要負絕對責任，例如沒有左轉保護，一邊四線道，兩邊加起來八線道，這麼寬的馬路，卻沒有左轉保護，車輛跟對向直行車與左轉車搶著通過馬路，很多車禍都發生在這類沒有左轉保護的寬大馬路，造成死亡車禍。這怎麼辦？其實很簡單，只要在全國督促大家一致做好左轉保護，撥一筆專款下去，協助地方政府做好這件事，就可以避免非常多死亡車禍，這是標示不清或沒有左轉保護的情況。此外，以高雄為例，就非常需要右轉保護，為什麼？因為在高雄，

車輛從來不走慢車道，而是從快車道直接右轉，因為高雄的慢車道設計得非常小，幾乎是專門給機車使用，連公車也在快車道上下客，像高雄馬路這種設計，就非常需要右轉保護。把左轉保護、右轉保護做好，到底可以減少多少死亡車禍？這些事情，你們都要有計畫性地去做，要把減少車禍傷亡人數作為你們的重大業務來推動。

主席（管委員碧玲）：接下來登記發言的廖委員正井、鄭委員天財、賴委員士葆、李委員桐豪、孔委員文吉、盧委員秀燕、蕭委員美琴、李委員貴敏、蘇委員清泉、呂委員學樟、邱委員志偉、許委員添財和楊委員應雄皆不在場。登記發言的委員皆已發言完畢。

今天要審查的法案非常多，議事文書和行政機關的說明都已送請委員參閱或報告了，今天免予宣讀，列入紀錄。現在休息，稍後進行協商。

休息

繼續開會

主席：繼續開會。

那幾個案子先照整合後文字通過，這樣好不好？其他部分，第一，有幾項提案是子法層次，例如盧委員秀燕等人提案，與目前正在進行的，以及子法已有規定的內容，我們就不予修正，等於結案。

現在開始協商。

（進行協商）

主席：先看道安條例，進行第三條。本條不予修正，請問各位，有無異議？（無）無異議，不予修正。

進行第七條之二。請問各位委員，接受交通部提出的整合文字嗎？請交通部陳次長說明一下與葉委員版本差別何在，是不是在於「其定點當場攔截製單舉發者，亦同」？

陳次長建宇：跟委員報告，第七條之二主文規範的是逕行舉發，葉委員提案重點就是當場攔檢舉發，如果把這句規範在條文中間，可能與主條文稍有扞格，所以我們將文字做了調整。

主席：修正之後，會達到什麼效果？

陳次長建宇：修完之後，警察在取締超速時，當場攔檢超速人，也要跟逕行舉發一樣，高速公路要在前三百公尺、一般道路要在前一百公尺明顯標示。

主席：不能偷偷躲在路邊，要事先提醒。

李委員昆澤：葉委員版本的提案意旨是，道路交通管理處罰條例的設立目的，是要維持交通秩序，不是為了讓警察或政府賺罰金，主要目的還是希望維持交通秩序。

主席：對啦！反正只要會被罰款，用路人還是會怕，所以取締不要偷偷摸摸，要事先預警啦！太好了，第七條之二就照交通部修正版本通過。

進行第九條。

在場人員：第九條是把申訴時間從 15 天改為 30 天。

主席：申訴時間從 15 天改為 30 天。

在場人員：搭配後面的對應條文，都要一致是 30 天。

主席：好，那就是接受蔡委員煌瑯和潘委員孟安提案。

在場人員：對。另外，蔡委員煌瑯版本增訂第二項，我們建議不予增訂，維持現行條文。

在場人員：第一項條文修正為三十日，其他不動。

主席：「其他不動」是指什麼不動？

在場人員：現行條文不動。

主席：不是啦！本席是問效果如何？

在場人員：偏遠地區……

李委員昆澤：潘委員孟安這個提案很好，現行條例之罰鍰依法應專用於改善道路交通，但實際上有 1% 是分配給警政署作為警察獎金，其實應該按照潘委員孟安建議，妥善運用這筆款項，作為改善偏遠地區交通費用。

主席：這點有什麼困難？為什麼交通部不同意增訂？

陳次長建宇：有兩個層次，第一，在補助地方客運交通部分，其實交通部現在每一年大概都會提供十幾億，讓地方來申請。

主席：所以你的意思是說現在已經在做了，而且屬於政務部門，不必入法嗎？

陳次長建宇：另外一個層面就是地方政府把罰鍰取消之後，其實還是可以繼續做。

主席：好，就是說地方政府要做的話，在現行法令體系下都已經可以做了，所以對於潘委員孟安提議的部分，現行條文免予修正，照交通部版本通過。但是你們要注意，針對潘委員提案意見，不是我們不願補助偏遠地區客運，本條不予修正是因為根據現行條文已經在做、也可以做，已經由公務預算負擔了。

進行第二十四條。

李委員昆澤：第二十四條、第三十三條、第四十三條、第四十三條之一、第六十三條和第六十七條修正案都是針對國道惡意逼車所研擬的，必須一起討論。

陳次長建宇：現在已經放進第四十三條了。

主席：已經放進第四十三條，其他條次都可以不予修正，這樣好不好？這幾條就先這樣處理。

進行第三十一條。為什麼交通部主張不予修正？請說明一下。

在場人員：剛剛提到，因為是服務部分，道路規則第七十七條和第八十八條都已經規定，日後如果要修正，我們也會提案將第三十條、第三十一條一併配套修正，這樣比較完整。

主席：請你們透過附帶決議提出，好不好？就是針對第三十一條魏委員明谷的提案，你們認為應該在第三十條中修正，而且要先修道安規則第七十七條和第八十八條。

在場人員：對，完成之後，接下來如果委員提出附帶決議，要我們來修正第三十一條，我們再一併處理。

主席：那第三十一條是暫時不予修正，還是暫不處理？

在場人員：暫不予修正。

主席：以後有案，再請魏委員明谷一起送？

在場人員：對，我們一起處理。

主席：好，附帶決議要怎麼寫，請你們處理一下，重點就是先修正道安規則第七十七條和第七十八條。那第三十一條就暫不予修正。

進行第三十一之一條。

在場人員：既然內政部警政署有建議條文，我們尊重警政署條文。

主席：好，請問各位委員有沒有意見？差別何在？請行政機關說明一下。

在場人員：我們以林委員佳龍的版本為基礎修正，整個文字用得更精準一點。

主席：喔！文字精準，但對於這類特種任務車輛開放例外就是了，授權各所屬機關，這點很好。本條就照警政署建議條文通過，也就是將林委員佳龍提案條文修正為警政署建議條文，本條修正通過。

進行第三十三條。

李委員昆澤：第四十三條主要是針對一般道路，實際上，國道警察在處理國道逼車行為時，都只引用第三十三條，因為第三十三條就明訂「行駛高速公路、快速道路」等字樣，雖然法律規定要適用處罰較重的法條，但實際上卻未必會用，所以本席主張，第三十三條第四項仍然應該加上「或符合第四十三條規定者」等字，讓國道警察能夠更明確地適用，否則本次修正就沒有意義了。

交通部主張不用寫在條文裡，而是採用附帶決議處理，是嗎？

主席：徐委員欣瑩也有提案，請徐委員說明。

徐委員欣瑩：本席提案和李委員提案滿接近的，剛才李委員主張，在第三十三條中仍然要附註，而行政單位是說，第四十三條已經有相關規定，本席剛才看了一下，覺得也是可以，而且罰鍰好像更重。只是剛才李委員提出的意見也很好，就是在第三十三條中也要特別強調一下，那就看行政單位覺得怎麼樣。

主席：提出附帶決議的話，要側重什麼方向？

李委員昆澤：附帶決議要明訂駕駛人在國道上逼車或擋道是非常危險的駕駛行為，針對該等違規行為之稽查，內政部警政署應加強訓練國道警察，就國道上危險駕駛行為，應以道路交通管理處罰條例第四十三條規定舉發之，以有效遏阻該等違規行為，確保國道行車安全。

主席：要補充連署的委員可以連署。徐委員欣瑩雖然非本委員會委員，同樣可以連署，因為你有提案。本條就不予修正。

第三十四條不予修正，因為前面條文已經有規定了。

進行第四十三條。本條以李委員昆澤所提修正案為主，文字修正後通過。

第四十三條之一不予增訂。

進行第四十五條。針對本條，交通部為什麼這樣處理？請向台聯黨團葉委員說明一下。

在場人員：因為蔡委員其昌和台聯黨團提案其實是相同的。

主席：好，本條就依蔡委員其昌與台聯黨團提案條文修正通過。

第六十三條和第四十三條之一是配套規定，不予修正。

第六十七條配合第四十三條，同樣不予修正。

進行第七十三條。警政署有根據台聯黨團修正意見提出文字修正，請警政署人員說明一下。

在場人員：第七十三條修正條文，我們基本上就是把台聯黨團和蔡委員版本全部整合進來，用語更精準化。原則上，交通部的版本和警政署的版本，最大差異在於警政署為了防治拒絕酒測，建議將罰鍰提高到 1,200 元，原則上我們贊同，所以建議採用這個版本。

主席：請你們說明一下，修正後會造成什麼效果，我們要讓社會大眾知道，今天修了以後，制度會變得怎麼樣？

在場人員：修正之後，第一，騎慢車、包括腳踏車，也和汽車駕駛人一樣，不能邊騎邊打行動電話或使用相關設備。第二，以往大家認為對於酒後騎腳踏車好像沒有嚴格規定，這次也明文規定，酒後也不能騎腳踏車。第三，拒絕酒測也有相對配套防治。

主席：你們覺得怎麼樣？要規範到腳踏車嗎？

在場人員：這樣規定比較明確，因為過去只規範「以危險方式駕車」。

主席：所以以前就曾處罰了？

在場人員：對，現在就有規定了。

主席：所以不是增加規定。

在場人員：現行道路交通安全規則就有明文規定，酒精濃度超過標準就列為危險駕駛，也是引用本條加以處罰。

主席：好，既然如此，我們要讓社會大眾知道，不是今天才開始增加對腳踏車酒駕的處罰，而是原本對腳踏車酒駕就有處罰，只是法律規定零散、不明確，反而無法產生社會教育的意義、廣泛為社會大眾週知，所以今天我們就把相關規定納入道安條例，讓規定明確化，一方面也讓現行制度更為社會大眾所了解，本條照警政署版本修正通過。也謝謝台聯黨團的提案。

進行第七十四條。

蔡委員其昌：主席，針對第七十四條，本席剛才質詢時特別提到，本席提案的本意不在於處分，剛才交通部陳次長也答應，對十四歲以下用路人戴安全帽加以宣導，或者採用比較積極、正面的作法，所以本席提案中的第七款行為刪除。

主席：好，第七款撤除。其餘部分呢？是不是套用行政機關的修正文字？

蔡委員其昌：對，請部裡處理。

主席：本條依據蔡委員其昌提案，撤除第七款，其他就照交通部版本通過。

第八十五條之三不予修正，請問各位委員有無異議？（無）無異議，不予修正。

進行第九十條之三。請問蔡委員其昌，行政機關有沒有和你溝通過？

蔡委員其昌：有，部裡的意思是不寫或寫都是一樣的意思，也就是說，不寫也可以做。本席當時之所以要提案，就如同我一開始向大家報告的，是因為我認為應該予以重視，過去都只有口號，沒有重視，假如要按照原條文，本席也沒有意見，但本席提了一大堆和腳踏車有關的提案，重點就是要求行政部門重視。

主席：蔡市長可以接受，其他縣市長應該也可以接受。

蔡委員其昌：只要有法可以執行，就可以了，照蔡市長的意見。

主席：進行第九十二條，盧委員提案版本意涵很好，就是要法制化，但因為已經在實施，所以不再另列。第九十三條也一樣，不予修正。

道安條例修正案全部處理完畢。

公共工程委員會採購法還是討論一下，看看政府部門和提案委員有沒有意見。

現在處理臨時提案。

提案一有做文字修改，請交通部陳次長說明。

陳次長建宇：本提案就是修正為「請交通部在安全考量下，於年底協調地方政府」，因為道路並不是全都只有交通部在管，所以由交通部協調地方政府全面檢視道路及標誌的妥適性，以保障機車族，讓機車族行車更安全。

李委員昆澤：可以。

主席：那就修正通過。

第三案照案通過。

第二案是工程會的部分。剛才有兩項附帶決議，包括魏委員明谷提案增訂汽車駕駛人搭載寵物之安置規範事項，請交通部先行納入道路交通安全規則檢討規定，未來如有需要，另視需要提道安條例第三十條、第三十一條修正草案。另外一項附帶決議剛才已經唸過了。

採購法的部分，我們先針對有關專家審查的第三十六條之一討論一下，包括本席所提的第三十六條之一修正案。先處理李委員昆澤等二十五位委員提案的採購法第一百零一條和第一百零三條條文修正草案，這個部分比較單純，因為已經有相關草案在院會等待協商，所以本條必須先出委員會，以併案協商。所以本條先這樣處理通過。

丁委員守中等所提第二十二條以及潘委員孟安等所提第三十八條與第六十七條、陳委員根德等所提第六十三條、第六十四條以及第六十八條，還有土木法，今天暫不討論。

本席等所提第三十六條之一修正案還是討論看看，如果沒有共識，再擇期處理，今天試試看能不能達成共識。現在總共有 3 個版本，一項是原條文，一項是本席提出的修正案，另一項是行政院公共工程委員會所提的替代案，不過是修在第六十三條之一。我們討論一下，看看大家意見怎麼樣。請公共工程委員會陳主任委員說明。

陳主任委員希舜：這個部分，因為土木法暫時不談，所以本條可以討論。業務範圍部分之規劃因為屬於機關主導，到底是不是所有步驟都要外審，是可以討論的。如果外審的組成不限定公會，而能夠另定，其實是可以考慮納入條文。還有，我們也擔心時程問題，如果要外審，時程就會延後，這也是要考量的地方，所以希望也能在本條文中約束時程，不要拖太久，這樣也可以，只是怎麼修的問題。至於審查會的細節也都可以另定，未必要和建築法一樣，因為修正條文中有提到外審費用各半負擔，但未必會有結餘款，管理費也不一定夠，所以其實可以另定，不須要規範在本法中規範。

主席：各位委員有沒有意見？

其實，今天本席也一直在溝通，公共工程委員會和本席提案之間有非常重大的歧見，第一，公共工程委員會認為審查還是適用細部設計圖說。公共工程委員會提出的第三十六條之一修正

文字，是「前條特殊或巨額之工程非屬建築師業務範圍，其委外之規劃、設計圖說書表」，就是去掉「細部」，接著是「機關應成立審查委員會審查，但已委託專案廠商者，不在此限」，基本上，不同點還是在設計圖說，至於上位部分審查，你們還是建議不予納入。組成另定事宜則寫在第二項，包括「前項審查事項時程、審查人員資格、人數、迴避情形」。

請大家簽一下，把這個建議案變成修正案，然後保留，併同其他修正案送出委員會協商，這樣好不好？因為公共工程委員會已經提出建議案了，所以改為修正動議，兩個修正動議一起送交院會協商，請各位委員簽署修正案。

第十七案與第二十案送院會協商，第十六案、第十八案和第十九案另擇期處理。

進行臨時提案第二案。提案委員要求公共工程委員會在 4 個月內提出草案，以併案審議，有沒有困難？

陳主任委員希舜：改為「盡速」提出評估報告，好不好？

主席：因為你們怕名稱可能會不一樣，所以就改為提出評估報告，是不是？好，這樣就不必四個月了，如果是改為提出評估報告，那二個月就可以，好不好？好，改為「二個月內」，修正通過。

（繼續開會）

主席：提案均已處理完畢，現在宣讀協商結論。

臨時提案部分：

第一案，修正通過。

第二案，修正通過。

第三案，照案通過。

道路交通管理處罰條例修正草案部分：

第三條，維持現行條文，不予修正。

第七條之二，依葉委員宜津提案，除於第三項末句增列「其定點當場攔截製單舉發者亦同」外，其餘照現行條文通過。

第九條，除將第一項之「十五日」修正為「三十日」外，其餘照現行條文通過。

第二十四條，維持現行條文，不予修正。

第三十一條，維持現行條文，不予修正；並另作附帶決議一項。

第三十一條之一，依林委員佳龍提案，除將第三項修正為「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，得不受前兩項之限制」；並將第四項句首修正為「第一項及第二項」外，其餘照現行條文通過。

第三十三條，維持現行條文，不予修正；並另作附帶決議一項。

第三十四條，維持現行條文，不予修正。

第四十三條，依委員李昆澤等 23 人提案，除修正第一項第三款、第四款文字；又原第三項遞延為第五項；另修正第四項首句「自第四款」；並於末句中段增列「、第三款、第四款」等文字外，其餘照現行條文通過。

第四十三條之一，不予增訂。

第四十五條，依台灣團結聯盟黨團及蔡委員其昌等 23 人提案，除增列第十六款「占用自行車專用道」外，其餘照現行條文通過。

第六十三條，維持現行條文，不予修正。

第六十七條，維持現行條文，不予修正。

第七十三條，依台灣團結聯盟黨團提案，除修正第一項第五款，刪除「有燈光設備而」等文字；另增訂第六款及第七款第二項之文字外，其餘照現行條文通過。

第七十四條，除增訂第一項七款及第八款之文字外，其餘照現行條文通過。

第八十五條之三，維持現行條文，不予修正。

第九十條之三，維持現行條文，不予修正。

第九十二條，維持現行條文，不予修正。

第九十三條，維持現行條文，不予修正。

政府採購法修正草案部分：第十七案及第二十案併案，送院會協商。

以上協商通過之條文文字請議事人員仔細整理，因為今天審查的條文比較多，請交通部及警政署配合，如果有疑問，隨時向本席報告處理。

報告委員會，林委員國正、盧委員嘉辰、楊委員瓊瓔及劉委員權豪所提書面意見列入紀錄並刊登公報。

林委員國正書面意見：

今日召委安排審查諸多委員提案之道路交通管理處罰條例相關修正草案，各委員提案關注的面向非常多元且切合民生需求，國正特就審查道路交通管理處罰條例相關草案之際，向交通部等單位提出以下兩個問題，望早日謀求解決之道。

第一、近年國內酒駕肇事案件頻繁，造成諸多被害者家破人亡，相關罰則之嚇阻效果有限，人民生命仍無法獲得充分保障

根據監察院最新的調查報告指出，台灣飲酒風氣盛行，當駕駛人酒精濃度在呼氣中超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05%時，便會產生複雜技巧障礙以及駕駛能力變壞的行為或狀態，此時肇事率是沒有喝酒的 2 倍。酒後駕車導致的交通事故，約佔所有道路交通事故原因的百分之二十。因而衍生的社會成本損失每年高達新台幣三千億元。

酒後駕車撞死人的事件在台灣層出不窮，每天不斷的發生，酒後駕駛，不只危及他人及自己之生命、身體、健康、財產，亦妨害公共安全及交通秩序。雖然酒駕新規定及刑法第 185 條之 3 修正，分別自 102 年年 3 月 1 日及 6 月 13 日起開始實施，由於刑責加重及縣市動員警力執法，有短暫降低酒駕肇事發生率之效果。

惟根據警政署統計指出，從 95 至 101 年 A1 類道路交通事故主要肇事原因均以「酒醉（後）駕駛失控」為居第一，再依警政署 102 年舉發違反道路管理事件成果統計，上半年 1—6 月共舉發酒後駕車案件 54,205 件，平均每月約 9 千件，在 3 月及 6 月酒駕新重罰規定實施後，一度於 6 月份舉發酒後駕車案件較前月（5 月）下降 12%，但之後的 7 至 10 月份，舉發酒後駕車

案件是逐月增加，10 月份已較 6 月份增加近 18%，顯見政府似乎對酒後駕車及肇事束手無策，短時間內看起來仍無法改善，而酒駕肇事造成家庭悲劇，後果及代價卻由全民承擔。

由上述相關數據可證，歷年來修法加重罰則之成效仍然有限，尚無法遏止酒後駕車及肇事情事的發生。國正建議交通部可研議是否採行波蘭的作法，波蘭採取把酒駕司機的姓名、年齡、所駕駛的車輛的車號和型號，及被扣地點和酒測質濃度，公開在全國主要媒體的指定版面上，這招比讓酒駕者吃上高額罰單還有用，也因此波蘭的駕駛都不敢以身試法，以免賠上一生的名譽。

此作法就如同國內政府採購法第 101 條規定雷同，政府採購法公布不良廠商之目的在於使廠商以身為優良廠商為榮，名列不良廠商為恥，而公佈酒醉駕駛的資訊會使相對人之姓名見諸於大眾媒體，使社會大眾皆知其違反社會秩序之情事，影響相對人之名譽，而達到制裁之目的，除使當事人有所警惕外，亦可促使其周遭親友知悉其狀況，適時制止其為酒醉駕駛之行為。

第二、酒醉駕車的累犯情形嚴重，似乎非下猛藥不足以矯正社會不良飲酒後駕車習慣

第 35 條第 3 項雖訂有加重罰鍰及當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照之規定，然據司法院分析 101 年 1 到 6 月被論罪的 14,251 人判決發現，有 1 次不能安全駕駛紀錄者高達 4,555 人；已二犯者 1,502 人、已三犯者 459 人、已四犯者 137 人，已五犯以上者 55 人。也就是說，有將近一半屬於再犯。另據交通部統計，96 年至 100 年的酒駕違規再犯件數比例高達 31.43%，亦顯示酒駕再犯率高居不下。

對酒駕累犯之處罰，美英在一定年限累積幾次時，最高可視為故意謀殺罪處理，期以嚴刑來嚇阻酒駕之旺盛企圖可謂明顯，整治我國累犯酒駕趨勢案件甚多，似乎非下猛藥不足以矯正社會不良飲酒後駕車習慣，對他人性命財產視如草芥之輕忽或不在意之態度，或可參考英美制度來作為修法借鏡。

舉例來說，在美國便採嚴厲的處罰措施。以加州為例，初犯、無人員傷亡、無逃逸行為是吊扣駕照 6 個月，罰款 1,500~1,800 美元。在 5 年之內再次違反，吊扣駕照兩年，罰款和刑期加倍。在 7 年內有 3 次酒後駕車被捕的記錄，即使駕車人並沒有造成任何人傷亡，照樣會被控以謀殺罪。英國則是 10 年內再犯者至少要被吊銷駕照 3 年，對於醉酒駕車者，要罰款 5,000 英鎊或拘禁 6 個月。若在 10 年內 3 次被認定酒後駕車，將被吊銷駕照 109 年（形同終生不得再駕駛）。另外，吊扣駕照逾 11 年者，表示已不適再駕車，他們將無法租車，甚至很困難取得他國的入境簽證。

盧委員嘉辰書面意見：

台北市「微笑單車」使用量破千萬，顯示台灣自行車人口增加，設置「自行車專用道」之必要性值得探討，但如何設置？設於何處？更值得研究。

自行車專用道設置不普及的情況下，自行車恣意穿梭在馬路、人行道、騎樓的情況十分普遍，不但行人會被突如其來的自行車嚇到，騎樓及人行道上，正向、逆向行駛的自行車，不但前後夾攻行人，對自行車騎士而言也很危險。台北市原本打算對騎上人行道的單車族開罰，但後來喊卡。如果廣設「自行車專用道」或能解決這樣險象環生的情況，但讓自行車擁有合理路權

後，勢必影響其他車輛路權，其可能衍生出其他問題或狀況，有關單位必須深思。

一到假日，父母帶著孩子騎自行車運動的比例相當高，一家人行頭十分專業，從安全帽、頭巾、眼鏡、服裝都是行家級的，讓自行車不僅是交通工具，也是運動休閒項目之一。

有學者認為，台灣自行車教育宣導形同空白，不必考照即可上路，交通規則及禮讓習慣沒從小扎根，是缺乏單車禮儀的原因。許多騎自行車上路的孩子只有國小或是幼稚園，年紀這麼小，當然不太可能要求他們去考照，但是要如何落實他們「單車禮儀」的觀念卻是很重要的。這不僅是交通問題，更應從教育著手，讓孩子從小對騎乘自行車培養「安全」觀念。

楊委員瓊瓔書面意見：

一、一輛新北市進香團遊覽車，日前疑因超車煞車不及撞上邊坡圍籬，造成坐在前排乘客被拋出車外死亡。今年修正「道路交通管理處罰條例」，規定大客車「前座」乘客應繫安全帶，但是空有法令卻不執行，仍然造成意外事件。

1. 部長，該條例目前執行情形？是否有開罰案例？註 1，對所有大客車通案執行？是否包括遊覽車及跑高速公路的所有大客車？適用對象與執行方法是否過於不切實際？註 2，如何避免憾事再發生？

二、公路總局規定國道客運業者應依法令規定行駛路線與上下客，路線中排定的下客站就算無人下車，客運仍須駛下並停靠下客站。民眾批沒人下車也要停靠下客站，政府管太多。註 3

1. 部長，沒人下車客運也得停站？該規定是否過於僵化？開車的司機和坐車的乘客都是傻子？為何堅持此項規定？政府是否管太多？是否可彈性放寬？

註 1：這項新規定受到各公車主管單位的質疑，由於新法難以對所有大客車通案執行，北市公運處表示，現階段仍以勸導為主，暫不開罰，而也沒有任何其他地區公車主管單位表示要執行此案。

註 2：大客車的車種甚多任務也相異，有跑高速公路無站立乘客的快車，有行駛全省大小道路及山區的遊覽車，也有在市區載客、速度不快且允許乘客站立的公車；各種大客車任務及行駛路線不同，如果「繫安全帶」的規定均採同一標準，根本無法執行，有法等同無法，失去立法意義；因此大客車繫安全帶規定應有不同標準，才能確保乘客安全。

註 3：民間客運指出，長途客運每趟次至少虛繞一處交流道浪費 40 分鐘，以尖峰滿載乘客 31 人、每天發車 1,500 班計算，每天就浪費乘客 3.5 年時間。

劉委員權豪書面意見：

台北市政府於各捷運站廣設 UBIKE，自行車活動儼然成為市民生活新寵，觀光局於花東地區亦推動自行車慢活觀光，全台各縣市在河濱步道、沿海地區等皆廣設自行車道供民眾休憩觀光使用，自行車休閒活動已逐漸成為全民運動，但目前的交通法令對於自行車的規範極少，騎乘自行車是否需戴安全帽？自行車沒有車牌，違規闖紅燈、違規左轉應如何處罰？自行車道路權應與汽機車共用或與行人爭道？這種種可預見之情況，都需政府機關於交通法規面解決。但是綜觀交通部至今未曾針對自行車提出任何修法，這顯然身為交通主管機關是失職的，交通部應儘速積極研議，提出相關配套措施為宜。

政府採購因涉及大規模的巨大利益，故而採購程序需訂定繁瑣的流程，以避免滋生採購弊端，惟因涉及重大利益，亦恐相關主辦人員，昧於良心道德，鑽法令漏洞，以合法程序掩護非法利益，基此本院同仁方有認為再修正採購法令之需要。因此針對採購法第 22 條修正增訂限制性採購應會同政風或法治單位意見，該規定對於採購流程變動並不大，而如果能因此減少一件弊案，就效率而言，都是非常划算的。此外管碧玲委員提出的採購法第 36-1 增訂，針對統包工程、替代方案、特殊或巨額工程應比照建築工程模式需經「專業審查」，這對於工程品質是有所幫助的，過去政府重大工程多次發生設計錯誤，因此需浪費更多公帑來改正錯誤的情形，例如五楊高架即曾因為基樁設計錯誤，全部打掉重做之情形，因此在採購流程上浪費一點效率，以避免重大工程未來少出一點錯誤，這應該是值得犧牲的，但是對於審查費用應如何支出，如同修正條文所提出，由標餘款及工程管理費支出是否會增加政府採購預算，此外並非每案工程都有標餘款，因此由不確定的項目下來支出審查費用，恐滋生更多困擾，故此審查費用支出的部分建議由公務預算另編即可。

主席：今日會議作如下決議：一、說明及詢答完畢。二、併案審查之第一案至第十三案全部審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論；院會討論前不須交由黨團協商；院會討論本案時由本會管召集委員碧玲作補充說明。三、第十七案及第二十案全部審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論；院會討論前須交由黨團協商；院會討論本案時由本會管召集委員碧玲作補充說明。四、第十六案、第十八案、第十九案及第二十一案另擇期繼續審查。五、第十四案及第十五案提請院會改交相關委員會審查。六、委員於質詢中要求提供之相關書面資料或未及答復部分，請交通部及公共工程委員會儘速以書面答復。

補充說明，有關剛才併案審查案，三位委員所提的修正版本有細部文字另修改，列入紀錄。

各位委員、各位議事人員及列席官員辛苦了！現在散會。

散會（12 時 10 分）

條文對照表

[illegible]

委員李昆澤等 23 人提案	委員徐欣瑩等 24 人提案	現 行 條 文	說 明
台灣團結聯盟 24 人提案	委員呂玉玲等 25 人提案		
委員盧嘉辰等 16 人提案	委員葉宜津等 23 人提案		
委員蔡煌瑯等 16 人提案	委員蔡其昌等 23 人提案		
委員魏明谷等 16 人提案	委員潘孟安等 17 人提案		
委員林佳龍等 23 人提案	委員盧秀燕等 30 人提案		
委員馬文君等 18 人提案			
台灣團結聯盟黨提案： 第三條 本條例所用名詞釋義如下 ：	第三條 本條例所用名詞釋義如下 ： 一、道路：指公路、街道、巷衛	配合第四十五條之修正，增訂本條第五款「自行車專用道」之定義。現行法第五款至第十款，依序移列為第六款至第	

一、道路：指公路、街道、巷街、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。 二、車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。 三、人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。 四、行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。 五、自行車專用道：指專供自行車通行之地面道路、人行天橋及地下道。 六、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。 七、標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。	、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。 二、車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。 三、人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。 四、行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。 五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。 六、標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。 七、號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示	十一款。
---	--	-------------

八、號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號。 九、車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛。 十、臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其引擎未熄火，停止時間，未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。 十一、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。		之訊號。 八、車輛：指非依軌道電力架設，而以原動機行駛之汽車（包括機車）、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。 九、臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。 十、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。	
委員盧嘉辰等 24 人提案： 第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，	委員葉宜津等 23 人提案： 第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，	第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發： 一、闖紅燈或平交道。 二、搶越行人穿越道。 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。	委員盧嘉辰等 24 人提案： 修正第二項，增列「自取得證據資料當日起五日內，處罰機關需寄發舉發單，逾期作廢。」等文字，避免處罰機關拖延處理違規照相時間，致用路人遭受連續處罰，並收及時遏阻違規之效。 委員葉宜津等 23 人提案： 一、現行條文第三項規定對於行車速度

不依規定繳費。	不依規定繳費。	四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓。	四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓。	超過規定之最高速度或低於規定之最低速度，要求執法機關於一定距離內明顯標示之，以讓駕駛人留意得以保持速度而維持安全。但依行政機關目前解釋，本項規定僅限於逕行舉發之情況，而不及於當場攔截製單之情形。
四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓。	四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓。	五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。	五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。	二、該項規定之立法意旨在於提醒駕駛人注意速度，進而得以維持行車安全，彰顯本法非以處罰為目的之立法。但行政機關縮解釋結果，造成該立法目的無法達成。且因區分不同執法方式，而有不同做法，亦造成駕駛人混淆之情況，反不利交通安全之推行。
六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。	六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。	七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。	七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。	三、對於以當場攔截和逕行舉發而有不同執法方式，將造成駕駛人抗拒當場攔截反易造成危險，故基於本法之立法目的係在於維護交通安全，非以處罰為目的，援修正要求對於行車速度超過規定之最高速度或低於規定之最低速度，其係採定點當場攔截方式製
七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。	七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。	前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：	前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：	
一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。	一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。	二、行駛路肩。	二、行駛路肩。	
三、違規超車。	三、違規超車。	四、違規停車而駕駛人不在場。	四、違規停車而駕駛人不在場。	
五、未依規定行駛車道。	五、未依規定行駛車道。	六、未依規定變換車道。	六、未依規定變換車道。	

三、違規超車。	六、未依規定變換車道。	七、未保持安全距離。	單者，亦應於一定距離內明顯標示之。
四、違規停車而駕駛人不在場。	七、未保持安全距離。	八、跨越禁止變換車道線或槽化線。	。
五、未依規定行駛車道。	八、跨越禁止變換車道線或槽化線。	九、行車速度超過規定之最高速度或低於規定之最低速度。	
六、未依規定變換車道。	九、行車速度超過規定之最高速度或低於規定之最低速度。	十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。	
七、未保持安全距離。	十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。	十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。	
八、跨越禁止變換車道線或槽化線。	十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。	對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，明顯標示之。	
九、行車速度超過規定之最高速度或低於規定之最低速度。	對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明或定點當場攔截製單者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之。	第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。	
十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。	第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。		
十一、汽車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帶。			
對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺，於高速公路應於一百公尺，於高速公路須至少於三百公尺前，明顯標示之。			
第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人			

製單學發。																		
委員蔡煌瑯等 16 人提案： 第九條 本條例所定罰鍰之罰，行為人接獲違反道路交通管理事件通知單後，於十五日內得不經裁決，逕依第九十二條第三項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於三士日內，向處罰機關陳述意見；其不依通知所定期限前往指定處所聽候裁決，且未依規定期限繳納罰鍰結案或向處罰機關陳述意見者，處罰機關得逕行裁決之。	委員潘孟安等 17 人提案： 第九條 本條例所定罰鍰之處罰，受處罰人接獲違反道路交通管理事件通知單後，於十五日內得不經裁決，逕依第九十二條第三項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於十五日內，向處罰機關陳述意見；其不依通知所定期限前往指定處所聽候裁決，且未依規定期限繳納罰鍰結案或向處罰機關陳述意見者，處罰機關得逕行裁決之。	委員蔡煌瑯等 16 人提案： 規定處罰機關應於違反道路交通管理事件通知單內載明未繳納罰鍰所可能產生之裁決結果，明確告知行為人權利義務變更之情，以保障一般人民之權利。	委員潘孟安等 17 人提案： 為保障偏遠地區民眾利用大眾運輸之權益，修正道路交通管理處罰條例第九條規定，使依法裁罰之罰鍰收入亦得作為補助偏遠客運路線之財源。	第九條 本條例所定罰鍰之處罰，受處罰人接獲違反道路交通管理事件通知單後，於十五日內得不經裁決，逕依第九十二條第三項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於十五日內，向處罰機關陳述意見；其不依通知所定期限前往指定處所聽候裁決，且未依規定期限繳納罰鍰結案或向處罰機關陳述意見者，處罰機關得逕行裁決之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。	本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。
委員李昆澤等 23 人提案： 第二十四條 汽車駕駛人，有下列																		

情形之一者，應接受道路交通安全講習： 一、違規肇事受吊扣駕駛執照處分。 二、有第三十五條第一項規定之情形。 三、有第四十三條、<u>第四十三條之二</u>規定之情形。 四、有第五十四條規定之情形。 五、依第六十三條第三項前段規定受吊扣駕駛執照處分。 六、其他違反本條例之行為，經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習。 公路主管機關對於道路交通安全法規之重大修正或道路交通安全之重要措施，必要時，得通知職業汽車駕駛人參加道路交通安全講習。 汽車駕駛人有第一項各款、第二項情形之一或本條例其他條款	全講習： 一、違規肇事受吊扣駕駛執照處分。 二、有第三十五條第一項規定之情形。 三、有第四十三條規定之情形。 四、有第五十四條規定之情形。 五、依第六十三條第三項前段規定受吊扣駕駛執照處分。 六、其他違反本條例之行為，經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習。 公路主管機關對於道路交通法規之重大修正或道路交通安全之重要措施，必要時，得通知職業汽車駕駛人參加道路交通安全講習。 汽車駕駛人有第一項各款、第二項情形之一或本條例其他條款	照現行法第四十三條就飆車等之危險駕駛依照本條規定應接受道路安全講習，是以關於惡意逼車與危險駕駛的行為亦應接受安全道路講習及相關規範。
--	---	---

款明定應接受道路交通安全講習者，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣一千八百元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期六個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照六個月。 前項如無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照六個月再發給。	道路交通安全講習者，處新臺幣一千八百元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期六個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照六個月。 前項如無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照六個月再發給。	第三十一條 汽車行駛於道路上，其駕駛人、前座或小型車後座乘客未依規定繫安全帶者，處駕駛人新臺幣一千五百元罰鍰。但營業大客車或計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客；有關其安全帶之正確使用、實施方式、因特殊事由未能依規定繫安全帶之處理、宣導及其他應遵行事項之辦法，由交通部定之。	一、近日於彰化二水鄉，民眾攜帶寵物自行駕駛客車，因未依適當方式或地方安置以及固定寵物，使該寵物處於可任意活動之狀態，而於客車行經某處道路時，寵物突然躍向前座，嚴重干擾駕駛行車，以致於失控高速衝撞路旁電線桿，造成駕駛身受重傷。其他案例諸如駕駛時將寵物放置膝上，或使寵物臥伏於儀表板上，或於駕駛時逗弄寵物，使寵物伸頭探出車窗，上述行為皆嚴重影響行車安全，將駕
---	---	--	--

交通部定之。 汽車行駛於高速公路或快速公路違反前項規定者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。但營業大客車或計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客。 小型車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處駕駛人新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰；有關其幼童安置方式、宣導及其他應遵行事項之辦法，由交通部會商內政部等有關機關定之。 汽車駕駛人對於六歲以下或需要特別看護之兒童，單獨留置於車內者，處駕駛人新臺幣三千元罰鍰，並施以四小時道路交通安全講習。 <u>汽車駕駛人未依規定安置其攜行之寵物者，處駕駛人新臺幣六百元以上一千兩百元以下罰鍰。對於攜帶之寵物安置方式、宣</u>	汽車行駛於高速公路或快速公路違反前項規定者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。但營業大客車或計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客。 小型車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處駕駛人新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰；有關其幼童安置方式、宣導及其他應遵行事項之辦法，由交通部會商內政部等有關機關定之。 汽車駕駛人對於六歲以下或需要特別看護之兒童，單獨留置於車內者，處駕駛人新臺幣三千元罰鍰，並施以四小時道路交通安全講習。 機車附載人員或物品未依規定者，處駕駛人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。 機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺	駛以及寵物性命置於莫大危險之中。 二、根據美國汽車協會 2010 年研究調查，1,000 名駕駛當中有高達 83% 之人，同意未以適當方式安置寵物係屬危險，惟僅 16% 之駕駛有準備寵物專屬之座位或配備。研究尚認為攜帶寵物駕駛，而未以適當方式或地方安置，容易造成駕駛分心，嚴重程度如同行車時利用手機通訊；駕駛若遠離道路視線僅兩秒鐘，將使車禍風險增加一倍。基於我國人口稠密，公路運輸發達，且我國寵物數量高達 200 萬隻以上，實應及早落實規範，以保障駕駛以及寵物之道路交通安全。 三、探究他國立法經驗，美國多州擬立法禁止駕駛未以適當方式安置寵物，夏威夷州係目前美國唯一明文禁止上開行為，其他州諸如羅德島州即於今年 1 月提出法案，針對上開行為處以罰鍰。而於亞利桑納州、康州以及緬因州，則係以「駕駛分心法」，規範駕駛將寵物放置膝上。我國未有明文
---	---	---

導及其他應遵守事項，由交通部核定之。<u>導盲犬則不在此限。</u>機車附載人員或物品未依規定者，處駕駛人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。 機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣五百元罰鍰。		幣五百元罰鍰。	
委員林佳龍等 23 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、數據通訊或他有礙駕駛安全之行為者，處新	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、數據通訊或他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣三千元罰鍰。	一、警備車包括警用巡邏車（含汽、機車）、偵防車及其他特殊用途之警用車輛。 二、根據行政罰的處罰法定原則，大法官對行政罰（裁罰性處分），要求較嚴格之法律保留，行政罰之構成要件	

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。 <u>警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法行使職權所為之必要行為，或法規另有許可規定之行為，不適用前二項之規定。</u> 前三項之實施及宣導辦法，由交通部定之。		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。 前二項實施及宣導辦法，由交通部定之。	、法律效果，應以法律定之；以命令為之者，應有法律明確授權，始符合憲法第二十三條法律保留原則之意旨。
委員李昆澤等 23 人提案： 第三十三條 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰： 一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。	委員徐欣瑩等 24 人提案： 第三十三條 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰： 一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。	第三十三條 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰： 一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 二、未保持安全距離。	委員李昆澤等 23 人提案： 一、修正本條第五項。 二、鑒於在國道上惡劣駕駛逼車的行為，若未造成事故，實務上則以本條之未依規定變換車道、未保持安全距離，或未依標誌、標線、號誌指示行車等，處以三千元以上六千元以下罰鍰，若肇事或致人死傷者，再以刑法第一百三十五條公共危險罪論處。

二、未保持安全距離。	二、未保持安全距離。	三、未依規定行駛車道。	三、惟配合本次新增第四十三條之一增訂惡意逼車與危險駕駛罰鍰為六千元以上二萬四千元以下相較，適用較重之處罰始與惡意逼車行為相當，且符合民眾對法之期待。
三、未依規定行駛車道。	三、未依規定行駛車道。	四、未依規定變換車道。	四、雖原條文第五項「有較重之處罰規定者，適用該規定。」然而為使規定更明確，再增訂「或符合第四十三條之一規定者」，讓執法上更明確。
四、未依規定變換車道。	四、未依規定變換車道。	五、站立乘客。	將現行條文第一項第二款「未保持安全距離」及第十四款「連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者」，於本條文第五項中增列違反本兩款者依最高額處罰之，以嚇阻大車惡意逼小車之情事。
五、站立乘客。	五、站立乘客。	六、不依規定使用燈光。	委員徐欣瑩等 24 人提案：
六、不依規定使用燈光。	六、不依規定使用燈光。	七、違規超車、迴車、倒車、逆向行駛。	將現行條文第一項第二款「未保持安全距離」及第十四款「連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者」，於本條文第五項中增列違反本兩款者依最高額處罰之，以嚇阻大車惡意逼小車之情事。
七、違規超車、迴車、倒車、逆向行駛。	七、違規超車、迴車、倒車、逆向行駛。	八、違規減速、臨時停車或停車。	委員徐欣瑩等 24 人提案：
八、違規減速、臨時停車或停車。	八、違規減速、臨時停車或停車。	九、未依規定使用路肩。	將現行條文第一項第二款「未保持安全距離」及第十四款「連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者」，於本條文第五項中增列違反本兩款者依最高額處罰之，以嚇阻大車惡意逼小車之情事。
九、未依規定使用路肩。	九、未依規定使用路肩。	十、未依施工之安全設施指示行駛。	委員徐欣瑩等 24 人提案：
十、未依施工之安全設施指示行駛。	十、未依施工之安全設施指示行駛。	十一、裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮。	將現行條文第一項第二款「未保持安全距離」及第十四款「連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者」，於本條文第五項中增列違反本兩款者依最高額處罰之，以嚇阻大車惡意逼小車之情事。
十一、裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮。	十一、裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮。	十二、未依標誌、標線、號誌指示行車。	委員徐欣瑩等 24 人提案：
十二、未依標誌、標線、號誌指示行車。	十二、未依標誌、標線、號誌指示行車。	十三、進入或行駛禁止通行之路段。	將現行條文第一項第二款「未保持安全距離」及第十四款「連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者」，於本條文第五項中增列違反本兩款者依最高額處罰之，以嚇阻大車惡意逼小車之情事。
十三、進入或行駛禁止通行之路段。	十三、進入或行駛禁止通行之路段。	十四、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者。	委員徐欣瑩等 24 人提案：
十四、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者。	十四、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者。	十五、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。	將現行條文第一項第二款「未保持安全距離」及第十四款「連續密集按鳴喇叭、變換燈光或以其他方式迫使前車讓道者」，於本條文第五項中增列違反本兩款者依最高額處罰之，以嚇阻大車惡意逼小車之情事。
十五、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。	十五、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。		委員徐欣瑩等 24 人提案：

廢棄物。 前項道路內車道應為超車道，超車後，如有安全距離未駛回原車道，致堵塞超車道行者，處汽車駕駛人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。 除前二項外，其他違反管制規定之行為，處駕駛人新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。 不得行駛或進入第一項道路之人員、車輛或動力機械，而行駛或進入者，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。 前四項之行為，本條例有較重之處罰規定或符合第四十三條之一規定者，適用該規定。 第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之。	廢棄物。 前項道路內車道應為超車道，超車後，如有安全距離未駛回原車道，致堵塞超車道行者，處汽車駕駛人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。 除前二項外，其他違反管制規定之行為，處駕駛人新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。 不得行駛或進入第一項道路之人員、車輛或動力機械，而行駛或進入者，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。 前四項之行為，本條例有較重之處罰規定者，適用該規定；<u>第一項第二款及第十四款並依最高額處罰之。</u> 第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之。 委員呂玉玲等 25 人提案： 第三十四條 汽車駕駛人，連續駕車超過八小時經查屬實，或患病車超過八小時經查屬實，或患病	前項道路內車道應為超車道，超車後，如有安全距離未駛回原車道，致堵塞超車道行者，處汽車駕駛人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。 除前二項外，其他違反管制規定之行為，處駕駛人新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。 不得行駛或進入第一項道路之人員、車輛或動力機械，而行駛或進入者，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。 前四項之行為，本條例有較重之處罰規定者，適用該規定。 第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之。 第三十四條 汽車駕駛人，連續駕車超過八小時經查屬實，或患病足以影響安全駕駛者，處新臺幣	小車之情事。 一、本條新增第二項。 二、目前政府針對聯結車、大客車、大貨車駕駛之行車安全，只以「駕駛人
--	--	---	--

足以影響安全駕駛者，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；如應歸責於汽車所有人者，得吊扣其汽車牌照三個月。	一千二百元以上二千四百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；如應歸責於汽車所有人者，得吊扣其汽車牌照三個月。	行車前酒測檢驗」測驗駕駛是否於行車前有飲酒之行為，但近來所發生的國道重大交通意外，近來主要原因為駕駛身體出現急性不適或過度疲勞而打瞌睡，其原因在於部分業者為節省人力成本，要求司機長時間執行業務，以低底薪高獎金方式要求司機超時工作，但政府對此類型之風險控管及規範不足，才是意外事故頻傳之主因。
<u>聯結車、大客車、大貨車</u> 所有人應鼓勵其加裝警醒裝置，其獎勵辦法由中央主管機關定之。		三、國外道路安全事故研究指出，駕駛人在連續駕駛 4 小時後，交通事故風險急速遞增為剛出發後 1 小時的 2 倍；駕駛 8 小時後，事故風險更高達 10 倍。連續無休息駕駛的時間越長，專注力越無法集中。連續開車 5 小時後，在遇到突發狀況的反應時間增加為 2 倍，8 小時後反應時間更高達 3 倍。
		四、目前法令對疲勞駕駛的取締規範依據「道路交通管理處罰條例」第三十四條規定，汽車駕駛人連續駕駛超過

			八小時規定，則對駕駛處以一千二百元至二千四百元罰鍰，又若責任歸於汽車所有人，則將吊扣汽車牌照三個月，在法令執行上不易查訖，因此營業大型車輛疲勞駕駛肇事比例居高不下。
委員李昆澤等 23 人提案： 第四十三條 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛： 一、在道路上蛇行造成危險。 二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。 三、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。 前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。 二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場	第四十三條 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛： 一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。 二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。 三、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。 前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。 二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場	一、修正本條第一項第一款。 二、探究本條之立法沿革，原為遏阻飆車族之危害道路安全的行徑所設，是以該條構成要件列舉在道路上蛇行、行車速度超過規定最高時速六十公里，及拆除消音器等均為飆車典型行為，又為涵蓋實際上可能發生的飆車態樣，另明定「以其他危險方式駕車」等語。 三、實務上，執法人員將本條第一項第一款後段作為「危險駕駛」的處罰依據，由於實務上對於「危險駕駛」的定義不明確，以至於惡意用危險動作迫使對方讓道等情況鮮少用本條處罰，反而發生有民眾礙於經濟拮据圖方便機車三貼載孩童上學卻遭危險駕駛	

禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。 汽車駕駛人有第一項第一款、第二款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款或前項行為者，沒入該汽車。 汽車駕駛人違反第一項、第三項規定者，應接受道路交通安全講習；未滿十八歲之人，其與法定代理人或監護人依第二十一條規定應同時施以道路交通安全講習，並得由警察機關公布其法定代理人或監護人姓名。		禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。 汽車駕駛人有第一項第一款、第二款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款或前項行為者，沒入該汽車。 汽車駕駛人違反第一項、第三項規定者，應接受道路交通安全講習；未滿十八歲之人，其與法定代理人或監護人依第二十一條規定應同時施以道路交通安全講習，並得由警察機關公布其法定代理人或監護人姓名。	法辦，不符合民眾與社會的法情感。 四、鑒於本次修法重點在於將惡意逼車與危險駕駛行為獨立規範處罰而增訂第四十三條之一規定，是以配合危險駕駛已移列增訂條文規定，而予以修正。
委員李昆澤等 23 人提案： 第四十三條之一 汽車在行駛途中，汽車駕駛人有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛： 一、非為行車目的惡意逼近。 二、驟然或任意變換車道迫使他		一、本條新增。 二、第一項：參照現行條文第四十三條規定，關於逼車行為與危險駕駛行為科處新臺幣六千元以上二萬四千元罰鍰。又「逼車」一詞，係社會上對於請前車讓路或超越前車的俗稱，若只是閃一兩下大燈（或按一兩下喇叭），希望前車讓後方快速車輛，若納入	

車讓道。 三、未遇特殊狀況，驟然減速、煞車或在車道中臨時停車或停車。 四、其他以危險方式駕車或惡意逼迫他人讓路的行為。 前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。 第一項第四款之危險駕車方式與惡意逼車讓道行為，由交通部會同內政部定之。		法規範則屬過苛。是以關於已達危險駕駛的「逼車」行為應有明確規範，本項第一款至第三款針對惡性重大的逼車行為為例示性規定，第四項為概括規定。 三、第二項：因惡意逼車或危險駕駛行為肇事者，應吊銷其駕駛執照，避免該類危險駕駛繼續行駛在道路上對其他用路人造成危害。 四、第三項：為避免掛一漏萬，對於道路上用路人安全保護不周，特授權交通部與內政部、警政署等交通管理與執法單位，基於實際需要，針對應規範之危險駕駛行為制定法規命令，以保障用路人安全與維護交通秩序。
台灣團結聯盟黨團提案： 第四十五條 汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰： 一、不按遵行之方向行駛。 二、在單行道駕車與他車並行。 三、不依規定駛入來車道。	委員蔡其昌等 23 人提案： 第四十五條 汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰： 一、不按遵行之方向行駛。 二、在單行道駕車與他車並行。 三、在單行道駕車與他車並行。	台灣團結聯盟黨團提案： 第四十五條 汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰： 一、不按遵行之方向行駛。 二、在單行道駕車與他車並行。 委員蔡其昌等 23 人提案： 配合第九十條之三條修正，為建立汽車

三、不依規定駛入來車道。	三、不依規定駛入來車道。	四、在多車道不依規定駕車。	、機器腳踏車駕駛人尊重自行車路權觀念，本條第六條略作文字修正。
四、在多車道不依規定駕車。	四、在多車道不依規定駕車。	五、插入正在連貫行駛汽車之中間。	
五、插入正在連貫行駛汽車之中間。	五、插入正在連貫行駛汽車之中間。	六、駕車行駛人行道。	
六、駕車行駛人行道。	六、駕車行駛人行道或佔用自行車專用道。	七、行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行。	
七、行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行。	七、行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行。	八、行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行。	
八、行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行。	八、行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行。	九、支線道車不讓幹線道車先行。	
九、支線道車不讓幹線道車先行。	九、支線道車不讓幹線道車先行。	。少線道車不讓多線道車先行。	
。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。	。少線道車不讓多線道車先行。	。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。	
十、起始前，不讓行進中之車輛。	。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。	十、起始前，不讓行進中之車輛、行人優先通行。	
。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。	十、起始前，不讓行進中之車輛、行人優先通行。	十一、聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不立即避讓或在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶。	
十一、聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不立即避讓或在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶。	十一、聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不立即避讓或在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶。	十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。	
十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。	十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。	十三、機車不在規定車道行駛。	
十三、機車不在規定車道行駛。	十三、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。		

道行駛。 十四、遇幼童專用車、校車不依規定禮讓，或減速慢行。 十五、行經無號誌交叉路口及巷道不依規定或標誌、標線指示。 十六、<u>佔用自行車專用道</u>。	越兩條車道行駛。 十三、機器腳踏車，不在規定車道行駛。 十四、遇幼童專用車、校車不依規定禮讓，或減速慢行。 十五、行經無號誌交叉路口及巷道不依規定或標誌、標線指示。 聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不避讓者，並吊扣駕駛執照三個月。	十四、遇幼童專用車、校車不依規定禮讓，或減速慢行。 十五、行經無號誌交叉路口及巷道不依規定或標誌、標線指示。 聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不避讓者，並吊扣駕駛執照三個月。	
委員李昆澤等 23 人提案： 第六十三條 汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予以記點： 一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一		第六十三條 汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予以記點： 一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一點。	一、修正本條第一項第三款。 二、配合新增第四十三條之一修正：參照現行法第四十三條就飆車危險行為，依照本條規定除依原條款處罰鍰外，並予以記點，是以關於惡意逼車與危險駕駛的行為亦應受相同規範。

點。 二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之第二項、第二項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。 三、有第四十三條、第四十三條之二、第五十三條或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。 依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。 汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。		二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之第二項、第二項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。 三、有第四十三條、第五十三條或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。 依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。 汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。	委員李昆澤等 23 人提案： 第六十七條 汽車駕駛人，曾依第二十七條第三項、第二十九條之		一、修正本條第二項。 二、配合新增第四十三條之一修正：參照現行法第四十三條，飊車危險行為
---	--	---	--	--	--

二第五項、第三十五條第一項、第三項後段、第四項後段、第三十七條第二項、第五十四條、第六十一條第一項第一款、第二款、第六十二條第四項後段規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。 汽車駕駛人，曾依第二十九條第四項、第三十條第三項、第三十五條第三項前段、第四項前段、第三十七條第三項、第四十三條第二項、第三項、<u>第四十三條之一</u>、第六十一條第一項第三款、第四款後段、第六十二條第四項前段規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照；汽車駕駛人駕駛營業大客車，曾依第三十五條第二項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。 汽車駕駛人，曾依本條例其	第三項後段、第四項後段、第三十七條第二項、第五十四條、第六十一條第一項第一款、第二款、第六十二條第四項後段規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。 汽車駕駛人，曾依第二十九條第四項、第三十條第三項、第三十五條第三項前段、第四項前段、第三十七條第三項、第四十三條第二項、第三項、第六十一條第一項第三款、第四款後段、第六十二條第四項前段規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照；汽車駕駛人駕駛營業大客車，曾依第三十五條第二項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。 汽車駕駛人，曾依本條例其	，依照本條項規定，汽車駕駛人曾依第四十三條規定，吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照，是以關於惡意逼車與危險駕駛的行為亦應受相同規範。
---	--	---

他各條規定吊銷駕駛執照者，一年內不得考領駕駛執照。 汽車駕駛人，曾依第二項、第三項規定吊銷駕駛執照，不得考領駕駛執照期間計達六年以上者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。 前四項不得考領駕駛執照規定，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，亦適用之。 汽車駕駛人違反本條例規定，應受吊扣駕駛執照處分，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，在所規定最長吊扣期間內，不得考領駕駛執照。	汽車駕駛人，曾依第二項、第三項規定吊銷駕駛執照，不得考領駕駛執照期間計達六年以上者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。 前四項不得考領駕駛執照規定，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，亦適用之。 汽車駕駛人違反本條例規定，應受吊扣駕駛執照處分，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，在所規定最長吊扣期間內，不得考領駕駛執照。	一、自行車車數輛不斷增加，為防止自行車駕駛人因在夜間行車未開啟燈光，而造成交通意外事故，爰修正第五款規定，以使自行車駕駛人裝設燈光設備，並在夜間行車時開啟燈光。
台灣團結聯盟黨團提案： 第七十三條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰： 一、不在劃設之慢車道通行，或無正當理由在未劃設慢車道之道路不靠右側路邊行駛。	第七十三條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰： 一、不在劃設之慢車道通行，或無正當理由在未劃設慢車道之道路不靠右側路邊行駛。	一、自行車車數輛不斷增加，為防止自行車駕駛人因在夜間行車未開啟燈光，而造成交通意外事故，爰修正第五款規定，以使自行車駕駛人裝設燈光設備，並在夜間行車時開啟燈光。

道路不靠右側路邊行駛。 二、不在規定之地區路線或時間內行駛。 三、不依規定轉彎、超車、停車或通過岔路口。 四、在道路上爭先、爭道或其他危險方式駕車。 五、在夜間行車未開啟燈光。 六、行進間使用手持式行動電話進行撥接或通話。 七、酒精濃度超過規定標準。	二、不在規定之地區路線或時間內行駛。 三、不依規定轉彎、超車、停車或通過岔路口。 四、在道路上爭先、爭道或其他危險方式駕車。 五、有燈光設備而在夜間行車未開啟燈光。	二、為防止自行車駕駛人因一面駕駛，一面使用行動電話，使視覺及聽覺分散，或酒醉駕車而造成交通意外事故，參照本條例第三十一條之一及第三十五條立法體例，對行進間使用手持式行動電話進行撥接或通話之自行車駕駛人及酒醉騎乘自行車者處以罰鍰，爰增訂第六款、第七款。
委員蔡其昌等 23 人提案： 第七十四條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰： 一、不服從執行交通勤務警察之指揮或不依標誌、標線、號誌之指示。 二、在同一慢車道上，不按遵行之方向行駛。 三、不依規定，擅自穿越快車道。	第七十四條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰： 一、不服從執行交通勤務警察之指揮或不依標誌、標線、號誌之指示。 二、在同一慢車道上，不按遵行之方向行駛。 三、不依規定，擅自穿越快車道。 四、不依規定停放車輛。	一、配合第九十條之三條修正，為建立自行車駕駛人尊重行人及其他車輪路權觀念，本條第五款略作文字修正。 二、自行車之行駛速度並不如機器腳踏車，即使電動自行車電動輔助自行車之時速最高亦僅有 25 公里，若有交通事故發生，頭部受創之死亡率極低，世界各國交通法規未有強制自行車配戴安全帽之立法例。再加上台灣地處亞熱帶天氣炎熱，強制自行車駕駛人全面配戴安全帽並不符合實際。惟

	四、不依規定停放車輛。 五、自行車在人行道行駛，未禮讓行人或在快車道行駛。 六、聞消防車、警備車、救護車或工程救險車警號不立即避讓。 七、十四歲以下之自行車駕駛人未配戴安全帽。	五、在人行道或快車道行駛。 六、聞消防車、警備車、救護車或工程救險車警號不立即避讓。	為保護十四歲以下之自行車駕駛人，強制其配戴安全帽，增訂第七項如修正條文所示。
委員馬文君等 18 人提案： 第八十五條之三 第十二條第三項、第三十五條、第五十六條第三項、第五十七條第二項、第六十二條第六項及前條第一項之移置或扣留，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，其屬第五十六條第三項之移置，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。 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。		第八十五條之三 第十二條第三項、第三十五條、第五十六條第三項、第五十七條第二項、第六十二條第六項及前條第一項之移置或扣留，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，其屬第五十六條第三項之移置，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。 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。 第一項移置保管或扣留之車	一、本條修正。 二、增列罰鍰採分期繳納者，得繳交一定金額之抵押金後領回車輛，抵押金額不得高於罰鍰金額之三分之一，在罰鍰金額全數繳納完畢後應退回抵押金之規定，以減少蒙受不白高額保管費之壓力。

第一項移置保管或扣留之車輛，其罰鍰分期繳納者，得繳交一定金額之抵押金後領回車輛，抵押金金額不得高於罰鍰金額的三分之一，在罰鍰全數繳納完畢後應退回抵押金。

第一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。

前項公告無人認領之車輛，符合廢棄車輛認定標準者，依廢棄物清理法及其相關法規規定清除之。依本條例應沒入之車輛或其他之物經裁決或裁判確定者，視同廢棄物，依廢棄物清理法及其相關法規規定清除。

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。

前項公告無人認領之車輛，符合廢棄車輛認定標準者，依廢棄物清理法及其相關法規規定清除之。依本條例應沒入之車輛或其他之物經裁決或裁判確定者，視同廢棄物，依廢棄物清理法及其相關法規規定清除。

前四項有關移置保管、收取費用、公告拍賣、移送處理之辦法，在中央由交通部及內政部，在地方由直轄市、縣（市）政府依其權責分別定之。

前五項有關移置保管、收取費用、公告拍賣、移送處理之辦法，在中央由交通部及內政部，在地方由直轄市、縣（市）政府依其權責分別定之。		委員蔡其昌等 23 人提案： 第九十條之三 <u>中央政府、直轄市、縣（市）政府應設置完善之自行車專用道系統，供自行車行駛。</u>	在圓環、人行道、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。	第九十條之三 在圓環、人行道、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定機車、慢車之停車處所。	公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。		一、第一項為新增。 二、無論是站在節能、環保的立場，或對於城市的永續發展來說，完善以通勤為目的的自行車道系統，才是一個可長可久的永續運輸願景，而自行車專用道的設置及其路權之建立則是當務之急，爰課予各級政府設置自行車專用道系統之義務，於第一項增訂之。
--	--	---	---	--	---	--	---

	委員盧秀燕等 30 人提案： 第九十二條 車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、汽車駕駛人執照考驗、證照效期與登記規定、車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、行人通行、道路障礙及其他有關道路交通安全等事項之規則，由交通部會同內政部定之。 機車禁止行駛高速公路。但汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機車，得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路，其駕駛人應有得駕駛汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機車駕駛執照一年以上及小型車以上之駕駛執照。 道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等	第九十二條 車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定、車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、行人通行、道路障礙及其他有關道路交通安全等事項之規則，由交通部會同內政部定之。 機車禁止行駛高速公路。但汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機車，得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路，其駕駛人應有得駕駛汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機車駕駛執照一年以上及小型車以上之駕駛執照。 道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等	一、交通部自一百零二年一月一日起全面廢除定期換發行車執照之陋規，且第三代監理系統電子化即將完成，駕駛人未來不用隨身攜帶駕照受檢，故駕駛執照應比照其他身份證件（身份證、健保卡）之使用模式，廢除現行每六年定期換發之制度。 二、爰此，修正道路交通管理條例第九十二條第一項，刪除汽車駕駛人執照“換發”之法源，要求交通部會同內政部廢除「道路交通安全規則」第五十二條之中，汽車駕駛執照自發照之日起每滿六年換發一次之規定。
--	--	--	--

內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。	事項之辦法，由交通部會同內政部定之。
本條例之罰鍰基準、舉發或輕微違規勸導、罰鍰繳納、向處罰機關陳述意見或裁決之處理程序、分期繳納之申請條件、分期數、不依限期繳納之處理、分期處理規定及繳納機構等事項之處理細則，由交通部會同內政部定之。 道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷患救護、管制疏導、肇事車輛扣留、移置與發還及調查處理之辦法，由內政部會同交通部、行政院衛生署定之。 大型重型機車，除本條例另有規定外，比照小型汽車適用其行駛及處罰規定；其駕駛執照考驗及行駛規定，由交通部會同內政部定之。	本條例之罰鍰基準、舉發或輕微違規勸導、罰鍰繳納、向處罰機關陳述意見或裁決之處理程序、分期繳納之申請條件、分期數、不依限期繳納之處理、分期處理規定及繳納機構等事項之處理細則，由交通部會同內政部定之。 道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷患救護、管制疏導、肇事車輛扣留、移置與發還及調查處理之辦法，由內政部會同交通部、行政院衛生署定之。 大型重型機車，除本條例另有規定外，比照小型汽車適用其行駛及處罰規定；其駕駛執照考驗及行駛規定，由交通部會同內政部定之。 汽缸排氣量五百五十立方公

	汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車行駛高速公路，有下列行為者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰，並記違規點數一點： 一、行駛未經公告允許之路段。 二、未依公告允許時段規定行駛。 三、領有駕駛執照，未符合第二項規定。 四、同車道併駛、超車，或未依規定使用路肩。 五、未依規定附載人員或物品。 六、未依規定戴安全帽。汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車違反前項第四款規定或汽車行駛高速公路有前項第四款前段之行為，處駕駛人新臺幣六千元罰鍰。	分以上之大型重型機車行駛高速公路，有下列行為者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰，並記違規點數一點： 一、行駛未經公告允許之路段。 二、未依公告允許時段規定行駛。 三、領有駕駛執照，未符合第二項規定。 四、同車道併駛、超車，或未依規定使用路肩。 五、未依規定附載人員或物品。 六、未依規定戴安全帽。 汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車違反前項第四款規定或汽車行駛高速公路有前項第四款前段之行為，處駕駛人新臺幣六千元罰鍰。	
委員盧秀燕等 30 人提案：		第九十三條 本條例施行日期，由行政院	另配合一百零二年一月一日起，交通部

第九十三條 本條例施行日期，由行政院以命令定之。<u>但一百零一年〇月〇日修正之條文，自一百零二年一月一日施行。</u>		
行政院以命令定之。		
		全面廢除定期換發行車執照之制度，增訂本條例本次修正條文之施行日期，自一百零二年一月一日施行。

政府採購法第二十二條條文修正草案對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第二十二條 機關辦理公告金額以上之採購，符合下列情形之一者，得採限制性招標： 一、以公開招標、選擇性招標或依第九款至第十一款公告程序辦理結果，無廠商投標或無合格標，且以原定招標內容及條件未經重大改變者。 二、屬專屬權利、獨家製造或供應、藝術品、秘密諮詢，無其他合適之替代標的者。 三、遇有不可預見之緊急事故，致無法以公開或選擇性招標程序適時辦理，且確有必要者。 四、原有採購之後續維修、零配件供應、更換或擴充，因相容或互通性之需要，必須向原供應廠商採購者。 五、屬原型或首次製造、供應之標的，以研究發展、實驗或開發性質辦理者。 六、在原招標目的範圍內，因未能預見之情形，必須追加契約以外之工程，如另行招標，確有產生重大不便及技術或經濟上困難之虞，非洽原訂約廠商辦理，不能達契約之目的，且未逾原主契約金額百分之五十者。 七、原有採購之後續擴充，且已於原招標公告及招標文件敘明擴充之期間、金	第二十二條 機關辦理公告金額以上之採購，符合下列情形之一者，得採限制性招標： 一、以公開招標、選擇性招標或依第九款至第十一款公告程序辦理結果，無廠商投標或無合格標，且以原定招標內容及條件未經重大改變者。 二、屬專屬權利、獨家製造或供應、藝術品、秘密諮詢，無其他合適之替代標的者。 三、遇有不可預見之緊急事故，致無法以公開或選擇性招標程序適時辦理，且確有必要者。 四、原有採購之後續維修、零配件供應、更換或擴充，因相容或互通性之需要，必須向原供應廠商採購者。 五、屬原型或首次製造、供應之標的，以研究發展、實驗或開發性質辦理者。 六、在原招標目的範圍內，因未能預見之情形，必須追加契約以外之工程，如另行招標，確有產生重大不便及技術或經濟上困難之虞，非洽原訂約廠商辦理，不能達契約之目的，且未逾原主契約金額百分之五十者。 七、原有採購之後續擴充，且已於原招標公告及招標文件敘明擴充之期間、金	一、增訂本條第四項條文。 二、依據「政府採購法」第二十二條第一項，得採限制性招標情形竟列有 16 款之多，內容不僅包山包海且用語多屬空泛，甚至只要經主管機關認定即可採取之，實有違例外情形方得採限制性招標之限制。 三、經常仍有中央與地方機關首長與主管因辦理對外採購採限制性招標而涉嫌收受回扣，遭司法單位聲押、起訴或/與判刑。顯示現行法規已無法有效地防止貪瀆情事一再發生，故增訂本條第四項條文得使行政機關不再容易恣意裁量，而使限制性招標淪為藏汙納垢之弊端。 四、本增訂條文類似會計師查核財務報告之意見型態主要可分為無保留意見、修正式無保留意見、保留意見、否定意見及無法表示意見等，由該機關之政風與法規單位表示所屬職掌之專業意見。倘政風與法規單位表示否定意見或無法表示意見時，該機關仍恣意裁量採限制性招標，即可能日後成為司法調查對象。 五、攸關政風與法規單位之所屬執掌之專業意見如何表達，由行政院採購暨公共工程委員會統一解釋之。 六、此一增訂條款並不會剝奪機關之行政裁量權，但可使政風與法規單位能充分發揮

額或數量者。

八、在集中交易或公開競價市場採購財物。

九、委託專業服務、技術服務或資訊服務，經公開客觀評選為優勝者。

十、辦理設計競賽，經公開客觀評選為優勝者。

十一、因業務需要，指定地區採購房地產，經依所需條件公開徵求勘選認定適合需要者。

十二、購買身心障礙者、原住民或受刑人個人、身心障礙福利機構、政府立案之原住民團體、監獄工場、慈善機構所提供之非營利產品或勞務。

十三、委託在專業領域具領先地位之自然人或經公告審查優勝之學術或非營利機構進行科技、技術引進、行政或學術研究發展。

十四、邀請或委託具專業素養、特質或經公告審查優勝之文化、藝術專業人士、機構或團體表演或參與文藝活動。

十五、公營事業為商業性轉售或用於製造產品、提供服務以供轉售目的所為之採購，基於轉售對象、製程或供應源之特性或實際需要，不適宜以公開招標或選擇性招標方式辦理者。

十六、其他經主管機關認定者。

前項第九款及第十款之廠商評選辦法與服務費用計算方式與第十一款、第十三款及第十四款之作業辦法，

額或數量者。

八、在集中交易或公開競價市場採購財物。

九、委託專業服務、技術服務或資訊服務，經公開客觀評選為優勝者。

十、辦理設計競賽，經公開客觀評選為優勝者。

十一、因業務需要，指定地區採購房地產，經依所需條件公開徵求勘選認定適合需要者。

十二、購買身心障礙者、原住民或受刑人個人、身心障礙福利機構、政府立案之原住民團體、監獄工場、慈善機構所提供之非營利產品或勞務。

十三、委託在專業領域具領先地位之自然人或經公告審查優勝之學術或非營利機構進行科技、技術引進、行政或學術研究發展。

十四、邀請或委託具專業素養、特質或經公告審查優勝之文化、藝術專業人士、機構或團體表演或參與文藝活動。

十五、公營事業為商業性轉售或用於製造產品、提供服務以供轉售目的所為之採購，基於轉售對象、製程或供應源之特性或實際需要，不適宜以公開招標或選擇性招標方式辦理者。

十六、其他經主管機關認定者。

前項第九款及第十款之廠商評選辦法與服務費用計算方式與第十一款、第十三款及第十四款之作業辦法，

防患於未然之功能。

由主管機關定之。 第一項第十三款及第十四款，不適用工程採購。 <u>機關辦理第一項採購時，應會請該機關之政風與法規單位表示所屬職掌之專業意見。</u>	由主管機關定之。 第一項第十三款及第十四款，不適用工程採購。	
--	--	--

政府採購法增訂第三十六條之一條文草案

增訂條文	說明
第三十六條之一 本法第二十四條統包工程、第三十五條替代方案、第三十六條第四項認定之特殊或巨額工程等範圍之工程設計圖說分屬各科技師執業範圍部份，應委交經各該科技師全國性公會或國內其他經行政院依法認定具同等專業資格規模機構審查。其費用按每件新臺幣十五萬元加工程造價萬分之五計算，並由主辦機關之標餘款和工程管理費項下各半負擔支付。 主辦機關辦理前項範圍以外案件工程設施設計圖說之審查，得準用前項規定。	一、此條文新增。 二、一般建築在一定規模或高度以上者之特殊工程設計圖說須經「專業審查」。但政府採購法之特殊或巨額公共工程、統包工程等卻缺此一致命性環結，故有補正入法的必要性和急迫性。 (1)政府組織再造、精減人力，致機關之專業人力和能力大幅下降或高度短缺，更須由「專業審查」彌補缺口。 (2)政府加入 WTO 政府採購協定和大陸服貿協定，有關各科專業技師之工作成果若無「專業審查」把關，無異變相開放國外低價低安全標準取代國內高風險高安全標準，有害公共安全和人民生命、財產安全。 三、審查費係依據台北市政府頒行特殊結構委託審查費率標準。至於全國性公會係因部份科別技師確僅設單一全國公會，且於審查實務之標準、內容、技術、規範、進度、人數和資深度、法規釋疑、配合或協調主管機關等重大事項亦須由其當統一窗口或負責，故由其執行審查乃責無旁貸之事。

政府採購法第三十八條及第六十七條條文修正草案對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第三十八條 政黨及與其具關係企業關係之廠商，不得參與投標。 前項具關係企業關係之廠商，準用公司法有關關係企業之規定。 <u>大陸地區投資人持有股份或出資額之臺灣地區設立之公司或分公司、獨資或合夥事業，或對前述投資事業提供一年期以上貸款者，該公司或事業不得參與投標。</u>	第三十八條 政黨及與其具關係企業關係之廠商，不得參與投標。 前項具關係企業關係之廠商，準用公司法有關關係企業之規定。	新增第三項。 為免行政院過度開放中資來台投資業別項目，影響台灣國家安全，應現致中資參與本法規定之政府採購案投標，並進一步放寬大陸委員會函釋限制範圍，凡大陸地區投資人持有股份或出資額之台灣地區公司或事業、大陸地區投資人在台灣地區設立之公司、分公司、獨資或合夥事業，或對前述公司、事業提供一年期以上貸款者，皆認定屬陸資公司或事業，不得參與政府採購案之投標。
第六十七條 得標廠商得將採購分包予其他廠商。稱分包者，謂非轉包而將契約之部分由其他廠商代為履行。 分包契約報備於採購機關，並經得標廠商就分包部分設定權利質權予分包廠商者，民法第五百十三條之抵押權及第八百十六條因添附而生之請求權，及於得標廠商對於機關之價金或報酬請求權。 前述情形，分包廠商就其分包部分，與得標廠商連帶負瑕疵擔保責任。 <u>大陸地區投資人持有股份或出資額之臺灣地區公司或事業、在臺灣地區設立之公司、分公司、獨資或合夥事業，或對前述投資事業提供一年期以上貸款者，該公司或事業不得為本法之分包廠商。</u>	第六十七條 得標廠商得將採購分包予其他廠商。稱分包者，謂非轉包而將契約之部分由其他廠商代為履行。 分包契約報備於採購機關，並經得標廠商就分包部分設定權利質權予分包廠商者，民法第五百十三條之抵押權及第八百十六條因添附而生之請求權，及於得標廠商對於機關之價金或報酬請求權。 前述情形，分包廠商就其分包部分，與得標廠商連帶負瑕疵擔保責任。	新增第四項。 為免行政院過度開放中資來台投資業別項目，影響台灣國家安全，應限制中資參與本法規定之政府採購案投標；進一步放寬大陸委員會函釋限制範圍，凡大陸地區投資人持有股份或出資額之台灣地區公司或事業、大陸地區投資人在臺灣地區設立之公司、分公司、獨資或合夥事業，或對前述公司、事業提供一年期以上貸款者，皆認定屬陸資公司或事業，不得為政府採購案之分包廠商。

政府採購法第六十三條、第六十四條及第六十八條條文修正草案
對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第六十三條 各類採購契約以採用主管機關訂定之範本為原則，其要項及內容由主管機關參考國際及國內慣例定之。<u>主管機關所訂定之採購契約要項與契約範本，對機關與廠商有直接之拘束力。</u> 委託規劃、設計、監造或管理之契約，應訂明廠商規劃設計錯誤、監造不實或管理不善，致機關遭受損害之責任。	第六十三條 各類採購契約以採用主管機關訂定之範本為原則，其要項及內容由主管機關參考國際及國內慣例定之。 委託規劃、設計、監造或管理之契約，應訂明廠商規劃設計錯誤、監造不實或管理不善，致機關遭受損害之責任。	一、增訂第一項後段。 二、主管機關行政院公共工程委員會雖盡量依公平合理之方式擬定相關之契約範本與採購契約要項，但許多機關之契約仍未完全遵循，法院也常認為未訂入契約內之契約範本與採購契約要項，對機關或廠商並無拘束力，有失公平合理。爰增訂本條第一項後段，使契約範本與採購契約要項之內容，對機關與廠商有直接之拘束力，俾利直接引用。
第六十四條 採購契約得訂明因政策變更，廠商依契約繼續履行反而不符公共利益者，機關得報經上級機關核准，終止或解除部分或全部契約，並補償廠商因此所生之損失。 <u>採購契約對於廠商依法得請求之權利，不得預為限制或捨棄。</u>	第六十四條 採購契約得訂明因政策變更，廠商依契約繼續履行反而不符公共利益者，機關得報經上級機關核准，終止或解除部分或全部契約，並補償廠商因此所生之損失。	一、增訂第二項。 二、關於廠商對機關之求償，機關常在契約中預先限制廠商之求償範圍，有失公允。特別是政府採購契約為機關一方所擬定，廠商並無協商契約條款之機制與權利，故廠商之權益主張應回歸民事法律之規定，不應無正當理由的限制廠商之權利，此亦符合政府採購法所明揭之公平合理原則。爰增訂本條第二項，明訂採購契約對於廠商依法得請求之權利，不得預為限制或捨棄。
第六十八條 得標廠商就採購契約對於機關之價金或報酬請求權，其全部或一部得為權利質權之標的。 <u>機關對於得標廠商就採購契約之價金或報酬請求權，不得以未經法定程序確定</u>	第六十八條 得標廠商就採購契約對於機關之價金或報酬請求權，其全部或一部得為權利質權之標的。	一、增訂第二項、第三項、第四項、第五項。 二、鑑於機關於履約過程中常有逕行認定之違約金主張而對廠商應領之估驗計價款項扣留不發，並要求廠商在法定爭議程序確定前扣留足額

之履約爭議事件為由，逕自扣留不發或主張抵銷。

機關對於得標廠商就採購契約之價金或報酬之預算已完成法定程序者，不得移作他用。

機關辦理採購之付款及審核程序，如發現廠商有文件不符或有疑義而需補正澄清者，應於五日內審核完成並一次通知補正澄清，不得分次辦理。經審核或補正後審核無誤後，應依下列規定辦理：

- 一、定期估驗或分階段付款者，機關應於廠商提出請款單據後，五日內付款。
- 二、驗收付款者，機關應於驗收合格後填具結算驗收證明文件，並於接到廠商請款單據後，五日內付款。

機關違反前項規定，致未能依契約給付款項者，應賠償廠商因遲延付款之損害。

之工程計價款項之情況，造成工程計價未能正常撥付，影響廠商資金調度、甚至倒閉，對廠商不盡公平。本條原條文既規定得標廠商就採購契約對於機關之價金或報酬請求權，得為權利質權之標的，則若機關實務上得以逕自扣留不發，與本條得為權利質權標的之精神實有所扞格。故為求一致且減少額外爭議而令機關有所依據增進公共利益，爰增訂本條第二項之規定，機關對於得標廠商就採購契約之價金或報酬請求權，不得以未經法定程序確定之履約爭議事件為由，逕自扣留不發或主張抵銷。

三、鑑於機關偶有將預算移作他用，致使無法依契約付款時程支付廠商款項之情事，爰增訂本條第三項之規定，機關對於得標廠商就採購契約之價金或報酬之預算已完成法定程序者，不得移作他用。

四、針對機關將預算移作他用，致使無法依契約付款時程支付廠商款項之情事，明定機關與廠商之權責，爰增訂第四項之規定，機關違反前項規定，致未能依契約給付款項者，應賠償廠商因遲延付款之損害。

五、為具體明定政府採購付款與審核程序之合理時程與保障廠商之合法權益，參考行政院訂頒之「公款支付時限及處理應行注意事項」第九點及第十點，爰增訂本條第五項之規定，機關辦理採購

		之付款及審核程序，如發現廠商有文件不符或有疑義而需補正澄清者，應於五日內審核完成並一次通知補正澄清，不得分次辦理。經審核或補正後審核無誤後，應於廠商提出請款單據後，五日內付款。
--	--	---

政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一百零一條 機關辦理採購，發現廠商有下列情形之一，應將其事實及理由通知廠商，並附記如未提出異議者，將刊登政府採購公報： 一、容許他人借用本人名義或證件參加投標者。 二、借用或冒用他人名義或證件，或以偽造、變造之文件參加投標、訂約或履約者。 三、擅自減省工料情節重大者。 四、偽造、變造投標、契約或履約相關文件者。 五、受停業處分期間仍參加投標者。 六、犯第八十七條至第九十二條之罪，經第一審為有罪判決者。 七、得標後無正當理由而不訂約者。 八、查驗或驗收不合格，情節重大者。 九、驗收後不履行保固責任者。 十、因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者。 十一、違反第六十五條之規定轉包者。 十二、因可歸責於廠商之事由，致解除或終止契約者。 十三、破產程序中之廠商。 十四、歧視婦女、原住民或弱勢團體人士，情節重大者。	第一百零一條 機關辦理採購，發現廠商有下列情形之一，應將其事實及理由通知廠商，並附記如未提出異議者，將刊登政府採購公報： 一、容許他人借用本人名義或證件參加投標者。 二、借用或冒用他人名義或證件，或以偽造、變造之文件參加投標、訂約或履約者。 三、擅自減省工料情節重大者。 四、偽造、變造投標、契約或履約相關文件者。 五、受停業處分期間仍參加投標者。 六、犯第八十七條至第九十二條之罪，經第一審為有罪判決者。 七、得標後無正當理由而不訂約者。 八、查驗或驗收不合格，情節重大者。 九、驗收後不履行保固責任者。 十、因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者。 十一、違反第六十五條之規定轉包者。 十二、因可歸責於廠商之事由，致解除或終止契約者。 十三、破產程序中之廠商。 十四、歧視婦女、原住民或弱勢團體人士，情節重大者。	一、本條第一項增訂第十五款。 二、鑒於勞委會統計發現，公共工程意外佔職災比例一半以上，惟現行法對於發生重大職災紀錄的包商並未列管，造成有重大職災紀錄的承包商，尚且不必換牌改名，仍可到處承攬國營事業或公共工程，完全不重視基層勞工的生命安全。爰此，就本條第一項增訂第十五款，對於曾發生重大職災紀錄者，亦應列為不良廠商，使其不得再承包公共工程。藉由建立勞安黑名單制度，保障基層勞工的生命安全，期望不會再有無辜的生命被犧牲。

<u>十五、曾發生重大職業災害事件，經判決確定者。</u> 廠商之履約連帶保證廠商經機關通知履行連帶保證責任者，適用前項之規定。	廠商之履約連帶保證廠商經機關通知履行連帶保證責任者，適用前項之規定。	
第一百零三條 依前條第三項規定刊登於政府採購公報之廠商，於下列期間內，不得參加投標或作為決標對象或分包廠商： <u>一、有第一百零一條第十五款情形者，自刊登之次日起五年。但經判決撤銷原處分或無罪確定者，應註銷之。</u> 二、有第一百零一條第一款至第五款情形或第六款判處有期徒刑者，自刊登之次日起三年。但經判決撤銷原處分或無罪確定者，應註銷之。 三、有第一百零一條第七款至第十四款情形或第六款判處拘役、罰金或緩刑者，自刊登之次日起一年。但經判決撤銷原處分或無罪確定者，應註銷之。 機關採購因特殊需要，經上級機關核准者，不適用前項第二款與第三款之規定。	第一百零三條 依前條第三項規定刊登於政府採購公報之廠商，於下列期間內，不得參加投標或作為決標對象或分包廠商。 一、有第一百零一條第一款至第五款情形或第六款判處有期徒刑者，自刊登之次日起三年。但經判決撤銷原處分或無罪確定者，應註銷之。 二、有第一百零一條第七款至第十四款情形或第六款判處拘役、罰金或緩刑者，自刊登之次日起一年。但經判決撤銷原處分或無罪確定者，應註銷之。 機關採購因特殊需要，經上級機關核准者，不適用前項之規定。	一、本條第一項增列新款，其餘款次依序順延。 二、第二項增「前項第二款與第三款」等字。 三、鑒於職業災害發生，輕則受傷，嚴重者可能造成終身殘廢和死亡，而身體權和生命權侵害具有不能回復性的嚴重後果，因此對於勞工身體權和生命權的保障應較其他權益更周全。爰此，新增第一項，針對曾發生重大職災紀錄者，禁止參與政府採購的年限應為五年，且不可有除外規定。

二、管委員碧玲等所提修正動議條文：

修正動議

案由：政府於一般建築在一定規模或高度以上者之特殊工程設計圖說，除經建築師領銜專業技師負責設計外，更須再經第三公正單位「專業審查」；但政府採購法之特殊或巨額公共工程、統包工程等卻缺此一環結。有鑑於政府加入 WTO 政府採購協定和大陸服貿協定，有關各科專業技師之工作成果若無「專業審查」把關，無異變相開放國外低價低安全標準取代國內高風險高安全標準，有害公共安全和人民生命、財產安全之虞。因此擬具政府採購法第三十六條之一修正草案，是否有當，請公決案。

政府採購法增訂第三十六條之一修正草案條文對照表

修 正 條 文	說 明
第三十六條之一 前條特殊或巨額之工程非屬建築師業務範圍部分之規劃、設計圖說書表，分屬各科技師執業範圍部分，應委交經該科技師全國性公會或中央主管機關依法認定同類科資格規模全國性學會或國內其他經行政院依法認定具同等專業資格規模機構審查。其費用按每件新臺幣十五萬元加工程造价萬分之五計算，並由主辦機關之標餘款和工程管理費項下各半負擔或中央主管機關另定支付。 機關辦理前項範圍以外案件工程設施規劃、設計圖說書表之審查，得準用前項規定。	一、此條文新增。 二、一般建築在一定規模或高度以上者之特殊工程設計圖說須經「專業審查」。但政府採購法之特殊或巨額公共工程、統包工程等卻缺此一致命性環結，故有補正入法的必要性和急迫性。 (1) 政府組織再造、精減人力，致機關之專業人力和能力大幅下降或高度短缺，更須由「專業審查」彌補缺口。 (2) 政府加入 WTO 政府採購協定和大陸服貿協定，有關各科專業技師之工作成果若無「專業審查」把關，無異變相開放國外低價低安全標準取代國內高風險高安全標準，有害公共安全和人民生命、財產安全。 三、審查費係依據台北市政府頒行特殊結構委託審查費率標準。至於全國性公會或學會係因部分科別技師或多數同類科學會確僅設單一全國性公會或學會，且於審查實務之標準、內容、技術、規範、進度、法規釋疑、配合或協調主管機關等重大事項亦須由其當統一窗口或負責，故由其執行審查乃責無旁貸之事。

提案人：管碧玲

連署人：魏明谷 李昆澤 蔡其昌

三、提案

提案 1

案由：針對二線道以上道路內側車道禁行機車，外側車道又常要跟公車、計程車搶路，台灣對機車族實在不友善，不少機車族抱怨，二線車道內側不能走，台灣是住商混合區，各縣市道路最外側車道會有汽車、計程車、公車甚至是貨車臨時停車，讓機車族無路可走。台北市忠孝東路四段已開放三線車道讓機車行駛，根據北市交通大隊統計，開放後一年機車 A1 類事故（車禍當場或是二十四小時內死亡）從十三件降到六件。而且長年下來內側車道禁行車道機車，讓汽車駕駛習慣在內側超速開快車，一旦搶黃燈或闖紅燈撞上機車或汽車，就都會是非常嚴重的車禍。公路總局日前終於同意，取消部份省、縣道及該局代管道路「內側禁行機車」規定，同時交通部也在研擬將上述新制擴及全國，並考慮未來不強制機車「兩段式左轉」。請交通部在

安全考量下於年底前提出新制上路規劃時間表，並盡早完成道路標誌重劃，以還機車族「基本路權」。

提案人：羅淑蕾 李昆澤 蔡其昌 魏明谷

提案 2

主旨：鑑於「土木工程法」之立法攸關國家所有工程以及公共工程之品質與相關監督管理機制，為確保公共工程安全、並提升工程品質，爰要求行政院應於四個月內提出「土木工程法」草案，與本案併案審議，方符立法程序。

提案人：林明溱 羅淑蕾 魏明谷

提案 3

案由：我國自用小汽車總數約 478 萬輛，其中車齡 10 年以上者約 302 萬輛，約占自用小汽車之 63%。查我國現行自用小汽車之定期檢驗週期，新車滿 5 年後須辦理第 1 次檢驗，此後每年檢驗 1 次，車齡 10 年以上則每年檢驗 2 次；然相較其他國家自用小汽車定檢週期，大多為 3—4 年後即辦理第 1 次檢驗，其後定期檢驗部分，韓國、日本、德國及法國採每兩年 1 次之週期；而除韓國對車齡 11 年以上者實施每年 1 次檢驗外，僅我國對於車齡 10 年以上者，採每半年 1 次（即每年兩次）之檢驗密度。

考量當前汽車設計製造及保養維護技術之穩定，基於交通安全及行政便民，對於車齡 10 年以上之自用小汽車是否應續採行每年兩次定期檢驗，及應否納入累積行車里程數而非僅以車齡為檢驗密度之唯一指標，爰要求交通部應於半年內完成相關比較研究及政策擬定，並向本委員會提出書面報告。

	自用小車定檢週期	說明
台灣	5-1-1-1 車齡 10 年以上每半年檢驗一次	新車 5 年後首驗，之後每年驗 1 次，車齡 10 年以上每年 2 次。
德國	3-2-2-2	新車 3 年後首驗，之後每 2 年驗 1 次
英國	3-1-1-1	新車 3 年後首驗，之後每 1 年驗 1 次
法國	4-2-2-2	新車 4 年後首驗，之後每 2 年驗 1 次
瑞典	3-2-1-1	新車 3 年後首驗，滿 5 年再驗，之後每年驗 1 次。
比利時	4-1-1-1	新車 4 年後首驗，之後每年驗 1 次。
美國紐約	1-1-1-1	每年檢驗 1 次。
美國加州	2-2-2-2	新車 2 年後首驗，之後每 2 年驗 1 次。
新加坡	3-2-1-1	新車 3 年後首驗，滿 5 年再驗，之後每年驗 1 次。
韓國	3-2-2-2 車齡 11 年以上每年檢驗一次	新車 3 年首驗，之後每 2 年驗 1 次，滿 11 年後每年驗 1 次。
日本	3-2-2-2	新車 3 年首驗，之後每 2 年驗 1 次。

提案人：管碧玲 羅淑蕾 李昆澤 魏明谷