

繼續開會 中華民國 101 年 4 月 5 日（星期四）上午 9 時 5 分

主席：現在繼續開會，進行今日議程所列報告事項。

報 告 事 項

- 一、本院議事處 101 年 3 月 14 日函，為請本會審查本院委員黃偉哲等 29 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 1 會期第 2 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 二、本院議事處 101 年 3 月 14 日函，為請本會審查本院委員李昆澤等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 2 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 三、本院議事處 101 年 3 月 28 日函，為請本會審查本院委員賴士葆等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第四條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 4 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 四、本院議事處 101 年 3 月 28 日函，為請本會審查本院委員葉宜津等 22 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 1 會期第 4 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 五、本院議事處 101 年 3 月 28 日函，為請本會審查本院委員李鴻鈞等 27 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 1 會期第 4 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 六、本院議事處 101 年 3 月 28 日函，為請本會審查本院委員李鴻鈞等 27 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條及第八十五條之二條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 4 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

主席：現在進行討論事項。

討 論 事 項

- 一、審查本院委員黃偉哲等 29 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、審查本院委員李昆澤等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」案。
- 三、審查本院委員賴士葆等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第四條條文修正草案」案。
- 四、審查本院委員葉宜津等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 五、審查本院委員李鴻鈞等 27 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。

六、審查本院委員李鴻鈞等 27 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條及第八十五條之二條文修正草案」案。

主席：現在請提案委員進行提案說明。

首先請提案人黃委員偉哲說明提案旨趣。（不在場）黃委員不在場。

請提案人李委員昆澤說明提案旨趣。（不在場）李委員不在場。請共同提案人蔡委員其昌代為說明。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。本席和李委員昆澤等 20 人共同提案，針對最近大家從媒體和周邊案件都可以看到，汽車闖越平交道嚴重影響民眾生命財產的安全，是社會重大的問題，現行道路交通管理處罰條例第三十五條以 15,000 元以上、60,000 元以下的高額罰款來遏止汽車駕駛人酒駕的行為，但是相對的，對於汽車駕駛人闖越平交道，卻只處以 6,000 元以上、12,000 元以下的罰款，二者顯然差距太大，因此本席和李昆澤委員希望能夠修改道路交通管理處罰條例第五十四條，將闖越平交道的罰款提高為 24,000 元以下、60,000 元以下，以保障民眾生命財產的安全。

主席：接著請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。（不在場）賴委員不在場。

請提案人葉委員宜津說明提案旨趣。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。其實現有的版本是在上一屆提出的，因為道路交通管理處罰條例已幾十年未修，因此委員打算作一次大修，但是隨著時代的進步，我們發現還是有一些規定必須要趕快修正：第一、現在社會大眾都非常清楚何為機車，但是我們在道路交通管理處罰條例中仍使用「機器腳踏車」一詞，非常不符現狀，而且容易讓人誤解為電動自行車，機車族對於這一點普遍感到非常困擾，因此擬正名為「機車」。第二、現在油價飛漲，但是現行法對臨時停車規定 3 分鐘以下不得熄火，3 分鐘以上則要強制熄火，否則都要受罰。本席認為這樣不符合現在高油價的情況下節能減碳的要求，而且強制性對於駕駛的現況來講，也多所侷限，所以我們認為應將「臨時停車必須保持引擎未熄火之狀態」予以刪除，也就是因應高油價，應鼓勵停車熄火，而且不應限制 3 分鐘以下不得熄火。第三、不依規定繳費通行者處以高罰鍰的部分，原來的立法意旨是要針對闖越收費站的惡行給予重懲，但是我們現在知道即將上路的電子收費，交通部一再告訴我們不一定要裝 OBU，也不一定要裝 e-Tag，也可以通行，絕對不會限制用路人的權益，但是我們又發現恐怕這一條高額罰鍰的規定可以用來恣意解釋欠繳或遲繳通行費，將之統統歸納為不依規定繳交通行費，使單純的欠費或緩繳也受到高額罰鍰的懲罰，所以我們提議予以刪除，回歸可罰性行為才予以懲罰。第四、就是今天媒體和提案委員關注的使用電子產品的部分，我認為所謂的電子產品除了智慧型手機、平板電腦以外，其實電子產品日新月異，不斷的發展、更新，甚至有些產品不只有原本的用途，還用於輔助行車，譬如衛星導航等等，如果我們一律加以禁止並不合理，而我們認為其實會影響駕駛的是他的行為，也就是駕駛人手持使用才會影響，而不是使用就會影響。因此，我們在逐條討論時會再提出修正動議，也許大家可以商量一下，把規範的重點從產品導向為行為方式。

主席：剛才兩位提案人已經到場，現在請提案人黃委員偉哲說明提案旨趣。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。本席等針對道路交通管理處罰條例第三十一條之一提出的修正案，緣起應該很簡單，但是沒想到非常複雜。坦白講開車手持行動電話撥接確實會影響到行車安全，但是科技日新月異，當初在規範行動電話時還沒有平板電腦、智慧型手機的誕生，如果我們只侷限於撥接行動電話就要處罰的話，那現在大家使用平板電腦、智慧型手機對於注意力和行車安全構成更嚴重的威脅，要怎麼辦？因為使用 App 需要更大的專注心，就算不是手持，也需要用手去撥移畫面，所以我認為有一定程度的危險性，甚至比一般行動電話為高。這是我們修法的緣起。

我們也接到一些民眾反映，可不可用衛星導航？其實導航也是一部行車電腦，事實上也不適宜在汽車行駛中由駕駛人操作，如果車上只有一個人，就應該停靠路邊操作，如果車上有兩人以上，就應由其他乘客操作。我認為我們應該從這個角度來看，把它劃分清楚。

如果我們要把使用平板電腦、智慧型手機擴大解釋為足以影響行車安全，或者有人更擴大解釋為危險行為，我又認為太過度解釋，譬如我們現在在會議室使用電腦，算不算危險行為？這樣可能使得法律邏輯自相矛盾，所以我們還是建議明確規範什麼動作可以、什麼動作不可以，至於什麼設備可以、什麼設備不可以，我倒覺得大家可在會中討論，將來讓主管機關用公告方式來做，或許比較周延。

主席：請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。

賴委員士葆：主席、各位列席官員、各位同仁。我的提案在上會期就提出過，很可惜因故無法通過。關於道路交通管理處罰條例第四條，我們認為道路的標誌、標線、號誌應提供車輛駕駛人及行人有關的道路路況的警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。其實我們到鄉下地方，可以看到道路水泥分隔島上所掛設之反光警告標誌之高度、數量，以及塗佈反光漆與安置黃色塑膠分隔棒等安全設施，均缺乏明文與統一規定。我看了一下交通部的意見，當然行政部門一向是多一事不如少一事，他們認為本席等提案增加的第一項，其實在最後一項已有規定。我認為其實不太一樣，我們主張在這方面先要有明文規範，以增加行的安全與便利，如果不加這一條的話，我們看到依照現行規定，已經發生太多因為標誌不良導致的車禍，所以請交通部長官特別是葉次長仔細看一下條文，我們增訂的條文並非贅文，特別請各位支持。在我的印象中，本席的提案上會期交通部也是以這樣的理由打了回票，我這次再提出，請各位指教並予以支持，謝謝。

主席：本席暫離主席位發言。本席等也針對第三十一條之一、第四十三條及第八十五之二提出修正案，關於第三十一條之一，意思大概跟黃委員偉哲的提案條文差不多。根據現行條文，警察在取締駕駛人使用手機時執法空間可以是無限的，但是百姓的接受度可就不一定是等號了，因為百姓會認為他不是打手機，而是在打 App、發簡訊，如果我們在法條上沒有明文規定，只規定禁用手機，那麼警察或許認為他可以執法，但是百姓可能會認為他是無辜的，因而造成執法上的灰色地帶，這樣會引起很多糾紛。事實上過去不乏這樣的案例，所以我們才會認為既然科技已經進步到這種地步，就應該把它明定出來。不只這些，因為科技不斷的在進步，譬如現在車燈越來越亮，有些車燈亮得過頭，事實上，法令對車燈亮度有一定限制，那我們是不是應該訂定罰則？我們

是不是應該配合科技進步修正一些條文？有些駕駛人裝了很亮的車燈，他或許覺得這樣才看得清楚，但是卻造成其他駕駛人行車安全上的疑慮。

另外，關於第四十三條，駕駛人和車輛所有人如果是不同一人時，舉例來說，如果我的車被偷走，結果偷我車的人違規，當我要去領回失車時，我必須繳交所有的罰款之後才能領回，所以法律對於被害人是不是必須有什麼解釋？以上是針對第四十三條及第八十五條之二所作的提案說明。

提案委員均已說明完畢，請交通部葉次長報告。

葉次長匡時：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，就有關黃委員偉哲、李委員昆澤、賴委員士葆、葉委員宜津、李員鴻鈞等相關委員擬具道路交通管理處罰條例共 6 案計 18 條之修正條文草案，提出本部處理建議，敬請 指教。

壹、黃委員偉哲等提案條例第 31 條之 1 修正重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

擬增訂規定不得使用電腦進行撥接通話、執行應用程式及增訂慢車駕駛人違規比照機器腳踏車駕駛人之處罰規定。

二、本部建議處理意見

(一)駕駛人行駛道路使用手持式行動電話執行應用程式或以平板電腦充當行動電話接通話之行為，已有本條例第 31 條之 1 第 1 項及第 2 項處罰規定之適用

1. 黃委員擬增訂處罰使用手持式行動電話執行應用程式或以電腦充當行動電話進行撥接通話之行為，依「汽車駕駛人行駛道路禁止使用手持式行動電話實施及宣導辦法」第 2 條第 3 款規定，已可依現行條例第 31 條之 1 第 1 項及第 2 項規定稽查舉發之。

2. 駕駛人如邊駕駛邊使用電腦執行應用程式而有涉危險駕駛之行為時，現行本條例第 43 條另有更重處罰 6,000 元以上 24,000 元以下罰鍰之規定，應無需於本條再增訂較輕處罰規定之需要。

(二)委員提案增訂慢車駕駛人使用手持式行動電話或電腦涉有危險駕駛之處罰規定，現行條例第 3 章（慢車章）已有處罰規定。

(三)另現行大多數國家主要立法例係以禁止使用手持式行動電話為共同管制之對象，而國內現行依條例第 31 條之 1 授權訂定「汽車駕駛人行駛道路禁止使用手持式行動電話實施及宣導辦法」第 2 條第 3 款規定，除明定撥號、接聽、通話外，尚包括「數據通訊」之情形，已較國外規定為嚴格。

葉委員宜津：（在席位上）主席，本席建議更換陳次長列席說明，因為今天的業務並不是葉次長主管的，雖然他是政務次長，但葉次長主要是主管航空、港口方面的業務，所以我們今天邀請他來說明其實是不對的，請交通部趕快聯繫陳次長來本會備詢，以免浪費大家的時間，因為本席發現葉次長連報告都唸得很不順。

主席：同意，請交通部馬上去聯絡。

葉委員宜津：（在席位上）因為我們要實際上可以負責任的人列席說明，只好委屈葉次長了。

葉次長匡時：沒問題，不過請主席放心，今天既然是我代表交通部列席，我一定會負責任。

葉委員宜津：（在席位上）但是我們不希望你再去做轉述，請交通部盡快聯絡陳次長，也請次長繼續報告。

葉次長匡時：綜上說明，本條原建議維持現行條文，但是我在聽了葉委員、黃委員及李委員的建議後，我就在此決定，這部分我們會尊重委員的提案。

貳、李委員昆澤等提案條例第 54 條修正重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

修正提高汽車駕駛人闖越平交道者，由現行處新臺幣 6,000 元以上 12,000 元以下罰鍰，提高至新臺幣 15,000 元以上 60,000 元以下罰鍰。

二、本部建議處理意見

對於委員提案檢討加重現行條例第 54 條闖越鐵路平交道之罰鍰額度，原則尊重貴委員會審查結果。

參、賴委員士葆等提案條例第 4 條修正重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

擬於第 4 條第 1 項增訂規定應提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊。

二、本部建議處理意見

委員提案增訂內容，現行依同條第 2 項授權訂定之「道路交通標誌標線號誌設置規則」之第 2 條，已有明文：「標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全」之規定，爰無須於條例第 4 條再增訂相類似之內容。

不過在聽了方才賴委員的說明後，這部分我們會尊重委員會的審查結果。

肆、葉委員宜津等提案條例部分條文修正重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

（一）修正第 3 條第 8 款「車輛」名詞釋義，並將「機器腳踏車」用語修正為「機車」。

（二）刪除第 3 條第 9 款臨時停車有關引擎未熄火及未滿 3 分鐘之釋義，並配套刪除第 55 條第 3 項接送行動不便之人上、下車者，臨時停車不受 3 分鐘限制之規定。

（三）修正第 4 條第 3 項增訂規定「道路機通標誌標線號誌設置規則」具有拘束全國各機關及人民之效力。

（四）修正第 7 條之 2 第 3 項規定採測速科學儀器取得違規證據者之前置標示，一般道路由現行至少於一百公尺前修正為至少於一百公尺至一百五十公尺前；高速公路、快速公路由現行至少於三百公尺前修正為至少於三百公尺至四百公尺前，明顯標示之。

（五）刪除第 27 條不依規定繳交通行費之規定，改修正為強行闖越逃避繳費之處罰規定。

（六）將第 31 條之 1 原明文規定禁止使用手持式行動電話之規定，修正為不得使用有礙安全駕駛之電子產品或其程式，而該等電子產品或其程式，應經運輸研究所研究後交由交通部公告。

(七)修正第 35 條酒駕違規附載兒童加重處罰適用兒童對象由 14 歲修正為未滿 12 歲；增訂經緩起訴處分並支付一定金額者可扣抵罰鍰。

(八)刪除第 43 條第 1 項第 2 款規定行車速度超過規定之最高時速 60 公里「以上」之文字。

(九)修正第 54 條提高汽車駕駛人闖越平交道者，由現行處新臺幣 6,000 元以上 12,000 元以下罰鍰，提高至新臺幣 15,000 元以上 60,000 元以下罰鍰。

(十)修正第 85 條之 2 增訂允許酒駕違規人於向處罰機關申請分期繳納罰鍰後，即得領回經因酒駕違規遭移置保管之車輛。

(十一)修正第 92 條第 4 項增訂但書規定不得以到案日期為裁量基準。

(十二)增訂第 93 條本條例修正條文至遲應於修正後 6 個月內施行。

二、本部建議處理意見

(一)第 3 條、21 條、第 21 條之 1、第 22 條、第 45 條、第 90 條之 3、第 92 條相關條款之「機器腳踏車」用語，建請仍維持現行規定；至於第 3 條第 8 款「車輛」釋義部分，原則尊重委員會審查結果。

1. 現行「機器腳踏車」名詞，係國家標準（CNS9590）用語，除本條例外，現行另共計逾 49 項以上之法律或法令，涵括行政院環保署、金管會、財政部、經濟部等各部會主管與地方自治等法令範圍，亦均沿用國家標準之「機器腳踏車」用語，如修正為「機車」，除上開諸多法令需配合修正外，現行民眾既有行車執照、駕照等亦均須修正換照，影響層面相當大。

2. 另國內「機器腳踏車」用語，係依其由人力踩踏之腳踏車，發展為機器腳踏車過程所使用之用語，迄今產業界及民眾並無認知問題；且國內有俗稱機車、摩托車或速克達等不同用語，鄰近如香港、新加坡、中國大陸及澳洲等則多稱「摩托車」、日本稱「二輪汽車」，亦無一致俗稱為「機車」之情形；此外，「機車」之用語，於其他範圍亦有指不同之機具，如「起重機車」或「鐵路機車」等，爰修正為「機車」，恐另將生用語之誤解混淆。

3. 綜上說明，葉委員援引公路法第 2 條第 7 款及第 8 款規定修正車輛釋義部分，原則尊重委員會審查結果，但如貴委員會審查擬依委員提案修正，「機器腳踏車」用語建請維持現行規定。

(二)第 3 條第 9 款臨時停車之釋義，建請仍維持現行規定；第 55 條刪除第 3 項接送行動不便之人上、下車者，臨時停車不受 3 分鐘限制之規定部分，尊重委員會審查結果。

1. 臨時停車與停車之不同，在於「保持立即行駛」及「不立即行駛」狀態之差異，實務可讓民眾明確區分而不生疑義，僅能以「引擎熄火與否」為明確判定，若刪除「引擎未熄火，停止時間未滿三分鐘」之釋義，將造成民眾及執法人員無依據標準，將生實務認定爭議問題。

2. 行政院環境保護署訂定之「機動車輛停車怠速管理辦法」，係明文以 3 分鐘作為停車怠速應關閉引擎之認定標準，3 分鐘顯已為社會共同之普遍認知標準，並不宜修正刪除。

3. 至於第 55 條第 3 項部分，原係大院相關委員為於本條例揭示身心障礙者保護精神之增訂規定，惟將現行「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條第 1 項第 10 款已有對接送行動不便之人上、下車致臨時停車超過三分鐘，得施以勸導免於舉發之規定，刪除本項規定，並無影響實務執法對身心障礙者之特別保護考量。

(三)所提第 4 條部分，中央法規標準法及行政程序法已有明確法規命令效力規定，建請無須於條例重複增訂。

依本條第 2 項授權訂定之「道路交通標誌標線號誌設置規則」，係屬於中央法規標準法第 3 條規定所稱之法規命令，依行政程序法第 150 條規定，依法律授權訂定之法規命令，對於行政機關及多數不特定人民具法律效果，明確無疑，應無須再於條例增訂其效力之規定。

(四)所提第 7 條之 2 應明顯標示之範圍距離規定，一般道路部分，尊重貴委員會審查結論；高速公路、快速公路部分，建請維持現行條文規定。

1. 按委員提案主要目的係為促使駕駛人要提高警覺，提醒其小心減速行駛，以達提升道路交通安全之目的，對於一般道路應明顯標示之範圍距離規定修正部分，尊重貴委員會審查結論，如擬修正，建議修正為「於一般道路須至少於一百公尺前至一百五十公尺間」之文字，較為明確。

2. 至於高速公路部分，經洽內政部警政署表示，考量高速公路、快速公路行車速限較一般道路為高，實務概均於測速執法設備前 1 公里處標示提醒駕駛人注意減速；如按委員提案限縮僅能於 300 公尺至 400 公尺間標示，則駕駛人將僅有十餘秒（11 至 15 秒）注意反應減速，除恐將致駕駛人反應不及而生急煞車之危險行為外，亦將使部分駕駛人因未及反應減速而衍生更多超速違規案件。

(五)刪除第 27 條不依規定繳交通行費之規定部分，建請維持第 1 項「未依規定繳費」處罰規定；至於提案「強行闖越逃避繳費」之較重處罰規定，建議可增訂於第 2 項，而其罰鍰額度原則尊重貴委員會審查結果。

1. 按葉委員提案建議刪除未依規定繳費之處罰規定，將產生通知補繳而不繳者之通案性處理問題，建議維持第 1 項「未依規定繳費」處罰規定；而其罰鍰額度，則建議可參採貴委員會 99 年 4 月 8 日第 7 屆第 5 會期第 6 次委員會議審查通過修正之「一千二百元以上三千六百元以下罰鍰」。

2. 至於提案「強行闖越逃避繳費」之較重處罰規定，建議可增訂於第 2 項，而其罰鍰額度原則尊重貴委員會審查結果。

(六)所提第 31 條之 1 部分，建請依本部前述黃委員偉哲等提案第 31 條之 1 處理意見說明，維持現行條文規定。

(七)所提第 35 條第 1 項部分，建議維持現行條文規定，但尊重委員會討論結果；第 5 項及第 6 項修正部分，建請仍維持現行條文規定。

1. 按葉委員所提第 1 項修正建議，酒駕違規附載兒童加重處罰適用兒童對象將由 14 歲下修為未滿 12 歲，且現行規定肇事係加倍吊扣駕照處分（4 年）者，改修正為不論肇事與否均處吊扣駕照 2 年，恐衍生外界誤解修正較輕處罰，爰所提第 35 條第 1 項部分，建議維持現行條文規定，但尊重委員會討論結果。

2. 另提案修正第 5 項部分，因酒駕違規移送法辦者，本就無需依本條例先繳罰鍰後領回移置保管車輛之限制；另第 6 項部分，修正施行行政罰法第 26 條規定，已完整規定經緩起訴處分並支付一定金額或提供義務勞務者，應扣抵罰鍰金額之行政罰通用規定，故上述 2 項建請維持現行

條文規定。

(八)第 43 條第 1 項第 2 款規定，建議維持現行「行車速度超過規定之最高時速 60 公里以上」之條文，俾為明確。

(九)提案檢討加重第 54 條闖越鐵路平交道之罰鍰額度，原則尊重貴委員會審查結果。

(十)第 85 條之 2 部分，不宜全面無條件放寬分期繳納罰鍰即可領回車輛，而降低酒駕違規應受即時裁罰之強度；建議可將現行細則規定提昇至條例規定；即於本條第 2 項增訂但書規定：「但初次違反規定且未發生交通事故者，得檢附分期繳納罰鍰收據領回車輛」。

(十一)所提第 92 條第 4 項修正建議部分，現行裁罰基準並未單以到案日期為唯一考量，建請維持現行條文規定。

1. 按本條例第 9 條規定，受處罰人係得不經裁決，逕依罰鍰基準規定繳納結案，即係促使違規人儘速自動到案繳納罰鍰適用較低裁罰基準處罰之裁罰機制，故到案日期本即為條例立法意旨之裁罰考量因素之一。

2. 此外，本部前已參酌大院相關委員意見，通盤檢討違反道路管理事件統一裁罰基準表，按違規行為種類分類細部檢討降低到案時間之裁罰性，並更廣泛及深入將違規情節輕重納入各條款裁罰基準考量，修正後裁罰基準即已考量各違規行為所涉車種、違規情節、違規地點、違規累犯及到案日期等因素，並非單以到案日期為唯一考量。

(十二)第 93 條增訂本條例修正條文至遲應於修正後 6 個月內施行部分，建請持現行條文規定。

1. 現行本條所定「特定施行日期」制度，主要係考量條例修正條文施行均涉及民眾違規之處罰，必須完成並完備條文施行所涉包括子法訂定或研修、交通工程因應佈設或調整、教育宣導、執法訓練等各項準備工作，依施行條文各有其可能所需相當準備期或宣導期之複雜態樣，不宜統一訂定強制生效日期，以免倉促施行而衍生民怨。

2. 有關本條例修正條文之施行，本部及內政部歷來於修正條文通過後，均即積極準備施行事宜並依立法院決議辦理各項工作，儘可能儘速施行條文規定，並無延宕之情形。

3. 為利本條例條文均可於準備完善情形下順利施行，建請參採本部意見，維持現行條文。

伍、李委員鴻鈞等提案條例第 31 條之 1、第 43 條、第 85 條之 2 修正重點及本部處理意見

一、委員提案修正重點

(一)增訂第 31 條之 1 規定不得使用平板電腦進行撥接通話、執行應用程式及增訂慢車駕駛人違規比照機器腳踏車駕駛人之處罰規定。

(二)修正第 43 條規定車輛所有人與駕駛人非屬同一人時，允許汽車所有人於處罰機關裁決確定前，得向主管機關申請領回牌照或車輛，即得不受吊扣牌照或沒入車輛之處罰。

(三)配合所擬第 43 條修正規定，增訂第 85 條之 2 允許駕駛非屬登記本身所有之車輛，即得領回移置保管車輛，可不受吊扣牌照或沒入車輛之處罰。

二、本部建議處理意見

(一)李委員等所提第 31 條之 1 部分，建請依本部前述黃委員偉哲等提案第 31 條之 1 處理意

見說明，維持現行條文規定。

(二)所提第 43 條第 5 項及第 85 條之 2 修正建議，將生防杜遏阻競技、競速飆車之重大漏洞，建請維持現行條文規定

1. 李委員相同提案於貴委員會 99 年 12 月 15 日第 7 屆第 6 會期第 12 次全體委員會議已曾審查討論後仍維持現行條文規定。

2. 按李委員提案修正規定，如「汽車所有人非駕駛人」即可無條件免責領回應受吊扣之牌照或應沒入之車輛，將致生防杜遏阻之重大漏洞，只要飆車違規者互換駕駛對方之車輛，即可不受吊扣牌照或累犯應沒入車輛之處罰。

3. 至於李委員關切之租賃小客車部分，本部依條例立法目的意旨，已另有釋義該等租賃業者得領回車輛牌照或車輛而不影響其營運之實務處理，爰建議維持現行條文規定。

陸、結語

綜上說明，本部對於黃委員偉哲、李委員昆澤、賴委員士葆、葉委員宜津、李員鴻鈞等相關委員擬具道路交通管理處罰條例 6 案修正草案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：謝謝葉次長的報告。

政務次長是針對政策進行答詢，常務次長則是針對法條來作說明。關於葉委員方才的建議，請問葉次長已經聯絡了嗎？請問你們聯絡的情況怎麼樣？

葉次長匡時：（在席位上）陳次長現在正在主持會議。

主席：那麼我們就一面答詢，最好是在法條解釋的時候請他來說明，至於政策方面，還是由葉次長來詢答比較好。

現在開始進行詢答，每位委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘；上午 10 時截止登記。

首先請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。今天媒體和委員最關心的就是第三十一條之一條文修正草案，因為現在電子產品日新月異，所以大家對這方面有一些意見。針對第三十一條之一條文，本席認為葉委員所提的版本會比較好一點，等一下他會再提出修正案，主要是針對行為的樣態進行修正，而不是針對電子產品來作規範。

關於自小客車後座乘客強制繫安全帶的規範，目前分成兩階段實施，針對兒童的部分，請問什麼時候要開始實施？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。今年 8 月 1 日會開始實施。

劉委員權豪：這是一項新措施，許多民眾都還不清楚，請問交通部有沒有做什麼樣的宣導？

葉次長匡時：我們做了非常多的宣導，關於這方面，我請道安會的謝執行秘書來說明。

主席：請交通部道安會謝執行秘書說明。

謝執行秘書潮儀：主席、各位委員。在此向委員報告，除了 2 月 1 日開始實施的部分，我們已經宣導得很普遍之外，關於 8 月 1 日所要實施的部分，我們會有電視的短片、廣播及平面媒體……

劉委員權豪：交通部的官網有沒有放上這部分的宣導？

謝執行秘書潮儀：有。

劉委員權豪：有嗎？

謝執行秘書潮儀：在 168 的道安入口網站上就有。

劉委員權豪：在交通部的網站上有嗎？

謝執行秘書潮儀：有連結。

劉委員權豪：請你們把它放在比較明顯的地方，據本席所知，公務瀏覽的部分並沒有放上這樣的宣導，反而是放著瘦肉精的宣導。

謝執行秘書潮儀：我們再把它放到明顯一點的地方，除了已有的連結之外，我們會再作更明顯的顯示。

劉委員權豪：瘦肉精並不是你們的主管業務，但你們卻在公務瀏覽的網站上放著這樣的宣導，它並不是連結到衛生署或農委會的網站，而是直接在宣導。針對自小客車後座乘客強制繫安全帶，從 8 月 1 日開始兒童也必須列入規範範圍，像這麼重大的措施，而且也是你們主管的業務，到現在還放在 168 的道安入口網站上宣導，並沒有放在比較明顯的位置上。

葉次長匡時：我們有一個專屬網站，如果不夠明顯的話，回去之後我們會馬上檢討，把它放得更明顯一點。

劉委員權豪：你們自己主管的主要業務，應該要放在比較明顯的地方，而且這是一項新的措施。當然我們不能阻止你們去支援其他部會，但你們至少要把本身所主管的業務先做好嘛！

葉次長匡時：我們回去之後馬上就會檢討，看看宣導的位置是不是能夠放得更明顯一點。我同意委員的意見，非常謝謝委員的指導。

劉委員權豪：另外，關於台東知本溫泉地區列入國家風景區管理範圍一事，請問現在進行得怎麼樣了？

葉次長匡時：這件事我必須先去瞭解一下，等到會後再以書面資料答復委員好不好？

劉委員權豪：接著本席想請教臺鐵局范局長，西部走廊目前已有高鐵在運輸，所以鐵路局的重大業務就變成是在東部和北迴的部分對不對？

主席：請交通部臺鐵局范局長說明。

范局長植谷：主席、各位委員。對，這是我們的重點運輸業務。

劉委員權豪：本席還是要提出一個老問題，每到假日、連續假期或寒暑假時，總是一票難求，這不只是鐵路局的夢魘，也變成我們這些民意代表非常沈重的負擔，我們有一個最大的選民服務項目就是要協助民眾購票。暑假即將到來，針對東線、北迴鐵路、南迴鐵路一票難求的現象，請問你們有沒有開始擬定一套計畫，設法來解決這個問題？

范局長植谷：從去年開始，我們有一些非自動門的柴油車在進行改裝，所以運能上受到一些限制。從去年底到今年二、三月間，大部分的改裝車都已經推出來了，這是柴油車的部分。針對今年這個暑假，事實上，我們已經在擬定計畫，包括一些……

劉委員權豪：暑假就快到了，只剩三個月的時間，你們的改善計畫已經擬好了嗎？

范局長植谷：沒有錯，暑假是一個重點時間，關於班表的排定方面，我們現在也在考慮要不要進行

微調。另外就是加開、加掛的部分，現在都已經擬定計畫了。

劉委員權豪：這項計畫什麼時候會定案？

范局長植谷：等到整體計畫完備之後，我們再向委員報告。

劉委員權豪：請你們儘快提出完善的計畫，同時也請說明你們預期暑期所能達到的運量，可以解決多少旅客運輸的問題，好不好？

范局長植谷：我們會在月底向委員提出報告。

劉委員權豪：另外，目前北迴鐵路和東線鐵路的夜車有商務艙，之前本席曾向鐵路局反映過沒有踏板的問題，當然本席的反映不一定是對的，但鐵路局竟然拿出 95 年的公文來回應本席，說是之前有一位立委反映過踏板不好，所以你們就把踏板拆掉。本席認為這並不是公家機關應有的態度，如果現在本席要求你們把踏板裝上去，而以後有人再反映踏板不好的話，那麼你們是不是又要再回應，因為 101 年的時候，某一位委員提議要有踏板，所以你們加上了踏板？本席的重點在於，你們要確實進行評估才對，請問局長自己有沒有坐過夜車的商務艙？

范局長植谷：其他的車我有坐過，但是夜車的部分沒有。

劉委員權豪：重點在於夜車商務艙的座位，有沒有真正符合讓顧客舒服乘坐的目標？從台東到台北的夜車，總共要搭 10 個鐘頭左右，既然稱為商務艙，就要讓民眾搭乘時可以一覺到天亮才對，在台東搭十點多的火車，早上 5 點半到台北，應該要讓乘客可以舒服休息才對。本席認為鐵路局的態度不對，本席的重點是要請你們去研究這件事，結果你們卻拿一份公文來回應本席，說是因為 95 年的時候有立委反映……

范局長植谷：非常抱歉！在此向委員道歉，其實我已經交代我們的機務處……

劉委員權豪：或許你們認為這是一件小事情，但民眾卻認為這是一件大事情。

范局長植谷：沒有，我們不會認為這是小事。

劉委員權豪：這件事就反映出你們的態度，本席請你們去研究、去注意這個問題，結果你們卻拿出一張 95 年的公文給我。我並沒有講我說的就是對的，我的目的是要請你們真正去瞭解商務艙的設置，到底有沒有達到你們預期的營運目標？如果很好的話，那麼就再加掛。你們不應該拿著 95 年的公文來告訴本席，說這是根據某一位立委的反映才去做這件事的。

范局長植谷：關於公文的部分，我表示歉意。另外，其實我已經交代機務處長，請他們研究是不是可以改裝成新車現在要用的樣子，也就是有腳踏板，但那是簡易型的。

劉委員權豪：不只是腳踏板而已，本席認為商務艙的想法很好，既然要做，就應該澈底做好。本席希望局長和鐵路局的高層人員都能親自去坐一次看看，坐了 10 個鐘頭之後，你們才會知道這個商務艙……

范局長植谷：類似的車我有坐過。

劉委員權豪：局長並沒有親自坐過，但是本席曾經坐過，不過也不能以本席一個人的感覺為標準，說不定我自己認為不舒服，但是別人卻認為很舒服。本席認為局長和你的幕僚人員起碼要親自去坐 10 個鐘頭，看看這樣的座位行不行。

范局長植谷：我瞭解，我已經交代同仁，我們會做進一步的研究。

劉委員權豪：關於暑期的輸運計畫，請局長儘速提出來。

范局長植谷：月底前我會向委員作專案報告。

劉委員權豪：謝謝。

范局長植谷：謝謝。

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。交通部的監理單位有路檢人員，請問次長知道有這樣的編制嗎？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。我知道。

蔡委員其昌：去年曾經針對路檢人員的保障提出要求，請問次長，到目前為止，這些路檢人員的問題已經改善或解決了沒有？

葉次長匡時：我們正在積極促成這件事，目前還在跟警政署協調當中。

蔡委員其昌：所謂跟警政署協調，主要是針對當這些人有傷亡情事時，希望能夠比照警察人員慰問金發放辦法來處理，因為警察人員的福利比較好，對此本席非常同意，老實說，路檢人員的危險程度並不輸給警察人員。從去年到現在，已經有半年的時間，請問這方面的進度怎麼樣？

葉次長匡時：我請公路總局陳副局長來說明。

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。關於這個案子，我們已經和警政署協調過兩次，目前還在協調當中，最主要是要解決法條相關內容的主從問題。

蔡委員其昌：本席還會持續追蹤這個案子，在還沒有跟警政署達成共識之前，本席有幾項要求，希望你們能夠做到。首先，主管都會要求出動人員每次出動時必須要有基本的數量，據本席所知，像台中地區每次都要求要有 55 台車，而且沒有舉發 7 張違規單，就不許他們回來。

陳副局長茂南：也許過去有這樣的現象，但目前絕對沒有這樣的情況。

蔡委員其昌：確定沒有？他們當中有很多人都是本席的朋友哦！

陳副局長茂南：絕對沒有這樣的情況，事實上，針對路檢聯稽的部分，從去年下半年開始，我們就已經在密集開會討論進行調整，我們希望一方面能夠將其效果掌握住，同時又能讓同仁的負擔達到合理的程度，所以有一部分是採取救援稽核的方式來處理，譬如到業者的場站、遊覽車、風景點……

蔡委員其昌：比例上有多高？在高速公路上執勤，和到這些特定場站執勤的比例如何？

陳副局長茂南：跟委員報告，這方面是漸進式的，我們沒有辦法一次就做這樣的轉換，所以這方面是有階段性的，大概每一個月到兩個月會消滅 5%至 10%的比例。

蔡委員其昌：細節資料請提供給本席好不好？請在會後提供本席詳細的資料。

陳副局長茂南：好的。

蔡委員其昌：絕對不可以讓主管給基層的路檢人員壓力，要求他們必須開出幾張違規單之後才可以回來。

陳副局長茂南：是，這方面我們會特別注意。

蔡委員其昌：如果一定要開出幾張違規單的話，就請主管自己去開嘛！請他們自己去執勤，然後要求自己必須開出 7 張違規單之後再回來，好不好？

陳副局長茂南：是的。

蔡委員其昌：另外，路檢人員在執勤時，通常是由警察幫忙攔車，然後再由路檢人員到車輛上做檢查，這時警察其實距離非常遠。也就是說，警察可能是在兩百、三百公尺外攔車，然後路檢人員再到車輛上去檢查。警察在執勤時是穿防彈背心再佩槍，而路檢人員則是穿反光背心拿著筆，在這種情況下，竟要路檢人員上車去檢查，這樣的危險度未免太高了一點是不是可以協調警察人員除了攔車之外，應該要有另外一組警察人員協助在旁邊進行檢查的工作？

陳副局長茂南：委員的意見我們會加以參考，事實上，路檢人員上車去檢查時，態度都是非常親切的，他們會說明檢查是為了安全起見，而駕駛人的配合度也都非常高。

蔡委員其昌：現在並不是他們親切不親切的問題，而是違規的人並不親切，違規的人常常出言恐嚇啊！

陳副局長茂南：這樣的情況偶爾會有，但比例並不是那麼高。

蔡委員其昌：甚至有些違規者還對路檢人員說：「你叫什麼名字，我知道哦！」。

陳副局長茂南：我瞭解，我們會再跟警政單位作協調。

蔡委員其昌：這方面要跟警政協調，警政單位可以在前面留兩位同仁攔車沒有關係，但應該要派一位同仁陪同路檢人員去進行檢查，否則路檢人員既沒有防彈背心，也沒有佩帶槍械，如果被檢查者覺得不爽而對他們動粗的話，真的是很危險。

陳副局長茂南：謝謝委員，我們會進行協調。

蔡委員其昌：另外還有一個問題，目前交通部所規範的路檢人員出勤時間，乃是以他們在現地執勤的時間來計算，但事實上，出勤人員必須要有來回的交通時間，而這部分並沒有列入計算範圍，本席認為這樣並不合理。路檢人員必須搭車到一個檢查點，執勤 3 個小時之後，再搭車回到家裡。有時路程是非常遠的，譬如到某一個交流道去執勤，有時甚至需要一個小時的車程才可以到達，這樣來回就多了兩個小時。

陳副局長茂南：關於這個部分，我們的規定並沒有那麼嚴格。這方面分為兩個部分，通常在行前規劃有一些集結點，而從集結點開始就已經在執勤了。另外，如果路程真的比較長的話，我們會授權由主管視情況作彈性的放寬。

蔡委員其昌：主管帶隊的時候也要要求啊！根據本席的瞭解，主管帶隊將路檢人員帶到現場之後，主管就在旁邊休息了，他們只要求路檢人員上去檢查，自己卻沒有以身作則。每次主管都在一旁納涼，危險的事情就叫基層的路檢人員去做，這樣實在很不合理。

陳副局長茂南：報告委員，這部分我們會來檢討，這是有關士氣的問題，我們會來加強。

蔡委員其昌：因為時間的關係，針對你們所要檢討的部分，請在會後以書面資料提供給本席好嗎？

陳副局長茂南：是的。

蔡委員其昌：接著本席想請教鐵路局范局長，昨天本席看到報紙報導，真的是頗為驚人！每天逃票

的人數竟然高達五千人，請問這樣的報導對嗎？

主席：請交通部臺鐵局范局長說明。

范局長植谷：主席、各位委員。這是不對的，在此向委員說明，所謂的三千人，是指每天車長或列車長在車上補票的數目，而真正的……

蔡委員其昌：所以並不是逃票的有那麼多人，請問一天大概有多少人逃票？

范局長植谷：關於惡性逃票的部分，一天大概有六百人。

蔡委員其昌：這個數字是怎麼算出來的？

范局長植谷：我們在去年底引進新的掌上型補票機，包括電子票證及一般紙票都可以查驗，從去年開始，查票工作就開始予以加強……

蔡委員其昌：逃票的數量可以降低嗎？

范局長植谷：對。

蔡委員其昌：所以並沒有那麼多人逃票，請問一年大概損失多少錢？

范局長植谷：事實上，後來有些部分是補回來的，每年大概是損失兩千一百多萬。

蔡委員其昌：每一年損失兩千一百多萬？這不含補回來的部分是嗎？

范局長植谷：不含。

蔡委員其昌：補回來的部分一年有多少？

范局長植谷：一億兩千多萬。

蔡委員其昌：所以還有兩千一百多萬是逃票的部分？

范局長植谷：對。

蔡委員其昌：這樣的數字可不可以降低？

范局長植谷：事實上，這是星期一我們運務處在開處務會報時檢討的數字，去年底我們每一班列車的逃票人數大概是 1.09 人，到今年為止，新的儀器啟用以後，大概降低到 1.05 人。

蔡委員其昌：局長，我想這個部分要改善。

范局長植谷：是，我們一直都很重視這個問題。

蔡委員其昌：研究如何將逃票的方式做一個整理，讓我們的每一位同仁想辦法去處理這件事情。

范局長植谷：是，謝謝委員。

蔡委員其昌：除此之外，我們每年遇到大的節日，就算你能買到火車票，也擠不到那個位置，你知道這樣的情形嗎？

范局長植谷：了解。

蔡委員其昌：就是已經買到票，可是因為你們有賣站票，當持有站票的人站滿了之後，我買到這張有座位的票，等於沒有買，因為我根本擠不到我的座位，這情形應該怎麼改善處理？

范局長植谷：跟委員報告，現在因為我們旅客人數一直在成長，但我們的車輛數及司機人員並沒有同時跟著增加，一方面我們新的車子從今年 10 月開始到 104 年，一共有 400 多輛車子會陸續陸續進來。另外，司機人員的部分，我們也在加強訓練，像前天報載，增加女性司機員也是其中的一環，大概八月份以後，我們都會慢慢陸續上線，所以我們希望對整個班次能做一個調整。

蔡委員其昌：這個部分要趕快改善。

范局長植谷：是。

蔡委員其昌：最後一個問題我要請教次長，我們今天討論手持電話在未來不只是撥、打而已，包括數位上網我們都要做處分，但這其中有一個矛盾點。譬如說，我們交通部有規劃 168 即時路況軟體，這部分本席常常會用到，因為它會告訴你高速公路現在的路況情形，請問如果我使用 168 被你們交通警察捉到，會不會受到處罰？

范局長植谷：嚴格來說，這個情況是你在使用 App，所以一邊開車一邊使用的過程中，的確也會影響到駕駛安全，比較理想的方法是先在路邊停下，了解以後再上路，這樣是比較安全的。

蔡委員其昌：如果我不用手持，而使用一個架子，把電話放在架子上，因為開車時我隨時要追蹤路況，或者我是用我的手機來導航，你沒辦法叫我……

葉次長匡時：現在導航是 OK，沒有問題的。

蔡委員其昌：如果我是手拿著導航可不可以呢？

葉次長匡時：一隻手拿著就不對了，因為那已違背安全駕駛的規範。

蔡委員其昌：所以關鍵在於有沒有用手拿。

葉次長匡時：你如果把它放在架子上，但是又一邊開車一邊操作，這也是不對的，但如果沒有操作是可以的。

蔡委員其昌：可是我在高速公路上開車，你要我停在什麼地方？停在路肩有時候很危險。

葉次長匡時：基本上，我覺得我們在開車上高速公路之前，就應該先設定好，需要的資料都先了解，而不是在開車在高速公路上之後再一邊開車一邊去學。

蔡委員其昌：沒有錯，你們 168 軟體最大的好處是提供即時路況，也就是我從台中交流道上去的時候，我原先所看到的路況，可以一路暢行無阻，但是可能我到了新竹之後，就開始塞車了，所以我必須隨時更新下一階段的路況，因此我不可能上車之前全程都設定好，然後才開始走。我勢必要隨時了解高速公路當時的路況到底怎麼樣？所以在 App download 下來的這個 168 軟體，操作上會出現這樣的問題。

葉次長匡時：基本上，針對路況等各方面情況，我們也都有 CMS 隨時提供駕駛行車實際情況，您只要在開車，一路都會有這些資訊。事實上 168 你上網就軟體……

蔡委員其昌：次長，你不要講題外話。我現在只是要告訴你，法令規範跟實際使用上的矛盾，這部分的問題，我們在處罰條例上一定要做修正，譬如，剛才我們葉委員有一項提議，就是改以有沒有用手持作規範，亦即你們開發這個軟體本席很肯定，這個軟體讓我在開車使用上，能一路更新，瞭解前面路況到底有沒有塞車，但如果因為開車使用這個軟體而被處罰，那我們就不應該開發這個軟體，因為你這個軟體就是強調即時，可以隨時知道前面的道路狀況，好不好？這個矛盾應該……

葉次長匡時：在法條進行修正時，我們再討論一下。

蔡委員其昌：這個矛盾應該在修正的時候，做適當處理。

葉次長匡時：好，謝謝。

主席：謝謝。

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。我們今天要修正道路交通管理處罰條例，主要是因為陸上安全非常重要，其實你很清楚，飛航的安全比什麼都來得重要，最近接連出了一些事故，像是德安航空公司 4 月 2 日上午第一班台東飛往綠島的班機的正駕駛，於執行飛航前第一次酒測沒有過，超過每公升 0.2 毫克的標準，後來又接連檢測第二次、第三次，最後終於過了，所以後來就讓他飛。難道酒測一開始沒有過，就可以讓一直繼續測到過，而後就可以讓他飛嗎？況且依照公司規定，只要測試一次沒過，就不能飛。我們之所以要對飛機駕駛開飛機之前施予酒測就是擔心喝酒發生危險，但你們卻連續測試到他過，這其間是否有問題？甚至連他公司後來要求他回航從綠島飛回台東時，不能再飛了，究竟為什麼我們台東航空站的航務局會這樣做呢？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。這件事情，我們台東航空站的航務人員處理方式確實有瑕疵，我們已經要求調查並嚴格懲處。

羅委員淑蕾：我不知道，我們航空站對於德安航空公司到底還要包庇哪些事情，除了機師酒測外，德安航空公司還有 4 架 19 人座的多尼爾型飛機，機齡都超過 20 年以上，主要航線都是飛綠島、蘭嶼、七美、望安、馬公等離島地區，今年 2 月 25 日下午 3 時 55 分，有一架編號 7311 的班機，由台東飛往綠島，機上有 16 名乘客，即將落地時發現其左邊輪胎爆炸，當時幸虧駕駛處理得宜，沒有事故發生，所以於下機時包紅包給旅客壓驚，可是你們民航局前往調查後，認為是左輪煞車咬死造成的，後來德安公司跟你們報告時，又變成人為疏失。事實上，出事的那架飛機，在一年內左邊煞車系統已經有 4 次維修紀錄，可是因為他們公司沒有購買備份的煞車盤，所以沒有辦法汰舊換新，而且他們一天內有三次航班，讓他沒有時間去維修，只能冒著這樣的危險讓他飛，而你們的調查報告竟然傾向於是人為疏失，你們也很清楚，對這麼大一個機械故障的維修問題，如果德安公司要把剎車盤送到歐洲原廠公司鑑定的話，起碼要花上幾十萬歐元才有辦法處理。而當時你們去調查的時候，為什麼沒有去保留剎車盤，將其作為證物保存住，而任他們當作是人為疏失就過了，你們這樣處理、調查飛安事件，請問你們把人命當什麼？

葉次長匡時：我想說明第一點是，飛機機齡就算超過 20 年，如果維修的方法一切按照飛安的標準與規則去做的話，基本上是安全沒有問題的。

羅委員淑蕾：一年內，同一個地方有 4 次發生問題……

葉次長匡時：剛剛委員所提的這部分，我們將進一步了解，我不曉得這件事是否有經過飛安委員會的獨立調查，必要時……

羅委員淑蕾：根據你們最早的調查及你們機場的錄影帶、跑道胎痕及座艙通聯紀錄，你們一開始認定是左輪煞車盤咬死所造成的，也就是煞車盤發生問題，後來經過德安公司內部開會之後，跟你們報告之後，到最後卻又變成人為疏失，你們就這樣輕輕放過他，主要是同樣這架飛機，在一年當中已經有 4 次發生危險，因為公司沒有買備份的煞車盤，所以沒有辦法換裝，只好自己隨便維修，然後找遠東航空公司鑑定一下，就這樣通過了，已經連續發生問題，而且最原始的報告是鑑

定其煞車盤有問題，就這樣讓他繼續飛，當時還有 16 名乘客在飛機上喔！

葉次長匡時：報告委員，我想不管是飛安或是道路安全，我們是絕對不會打折的，所以就剛剛委員所講的這件事情，我們會進一步深入了解，並啟動一個調查，看看裡面是不是有什麼問題，必須要改善，同時謝謝委員告訴我們這個問題。

羅委員淑蕾：你們應確實看看到底問題出在哪裡？就像酒測人家只能測 1 次，他們卻測 3 次，為什麼對德安公司這麼的寬厚？而且飛機 1 年維修 4 次，4 次都是同一個地方出問題，德安公司也沒有購買備份的煞車盤，你們卻這樣一直放過他，任由他們以人為疏失結案，其實這些根本都是機器故障，如果機器沒有問題，那為什麼一年會維修 4 次，而且現在這架飛機還在飛。

葉次長匡時：是，我們馬上去啟動調查。

羅委員淑蕾：現在這架飛機還在飛，這樣有多危險，難道要等到飛安事件發生，才要來處理嗎？

再者，葉次長，關於 e-Tag 你們什麼時候才會上路？你們本來承諾 6 月 e-Tag 會全面上路，現在是不是要跳票了？你曾說預計 3 月底、4 月初就要免費裝 e-Tag，現在主要是因為 NCC 還沒有通過？

葉次長匡時：對，因為 NCC 還沒有核發執照給我們。

羅委員淑蕾：主要是他們認為頻率會干擾？

葉次長匡時：我們有經過技術調查認為不會造成干擾。事實上，多數的 NCC 委員是支持我們的，但是有些 NCC 委員還是有一些疑慮，要我們作更進一步，更精確廣泛的說明，也就因為這樣，所以這件事情，才會稍微有些延宕。

羅委員淑蕾：坦白講，當初 ETC 要裝的時候，原來採用的是紅外線 OBU 機上盒，第二名來投標的人是用 e-Tag，現在第二名如果看到現在這種情況，可能會吐血，因為到最後還是改成 e-Tag，他們到現在都還沒有達到 65%，如果到 6 月，使用率依舊沒辦法達到 65%，你們是否就要跟遠通解約？

葉次長匡時：我們會照合約的規範做適當的處理。

羅委員淑蕾：如果照合約，沒有達到 65%，他們已經違約，你們為什麼不處理呢？

葉次長匡時：因為嚴格來說，目前他就是違約的狀態，所以我們要求他要提出改善方案。

羅委員淑蕾：提什麼改善方案？原本一天就可以罰他 50 萬，為什麼不罰呢？

葉次長匡時：如果到 6 月底，依舊沒有達到 65%的話，我們就會來處罰。

羅委員淑蕾：現在他已經處於違約狀況了……

葉次長匡時：他現在是在改善期，到 6 月底，如果他還沒有達到 65%的話……

羅委員淑蕾：他現在已經違約，你們卻一再的放縱他，我不知道你們到底在幹嘛？

葉次長匡時：合約裡面有規範，如果有違約情況的話，我們會給他一個改善期，現在他是在改善期，若到 6 月底……

主席：我插個話，OBU 違約你們都不罰了，現在改採 e-Tag 你們還不是一樣。現在羅委員講的是同樣的問題，回顧以前，連 OBU 你們都不處理，現在 e-Tag 還不是發生同樣的事情。

羅委員淑蕾：現在 OBU 已經違約，你們一年付給遠通多少錢？每 40 元裡面，他不是可以抽 3.6 元

？這樣一年下來，是不是將近 4、5 億？你們還要付 1 億多的顧問費。

葉次長匡時：去年一年，我們付了七億九千多萬元。

羅委員淑蕾：你看，七億九千多萬，當初你說，裝設 ETC 是為了節能減碳，所以裁了 400 人，那 400 個人薪水合計才多少錢？而你一年卻要付他七億多，他們現在又違約了，你們卻不處理，還繼續付他錢，天底下哪有這麼好的事？本席覺得你們都是在做這種虧本生意，像我們下禮拜一要去會勘松山機場，我們松山機場現在變成花旗銀行的分行，花旗銀行松山分行，現在 ETC，你一年付他七億多……

葉次長匡時：其實節能減碳的效益，我們目前估計已經超過 30 億。

羅委員淑蕾：你是怎麼算出來的？你用那個 OBU 也是環境汙染，假如一部車一年要用 6 顆電池，現在有 60 萬部車，一年要用掉 360 萬顆電池，我們電池的回收率只有 20%~30%，也就是說，有 80%的電池都丟到垃圾掩埋場，裡面的鎘、汞、鋅、鋁等金屬就會汙染到土壤、河川，汙染到所有地方。

葉次長匡時：我們目前新的 e-Tag 就不需要使用電池。

羅委員淑蕾：對，但你們以前用的 OBU 不就是說要節能減碳嗎？

葉次長匡時：是要節能減碳……

羅委員淑蕾：但是已經造成環境汙染，這個成本要怎麼算？

葉次長匡時：但是，您提到的電池回收是另外一項……

羅委員淑蕾：不是。那是當初兩家公司在設計競標時，第二名的那家採用 e-Tag 競標，你沒有讓他用，你去選擇 OBU，他要是知道一定會吐血。當時你們說要節能減碳，還要省錢。現在你們有沒有省到錢？

葉次長匡時：就我的了解，當時在決標時，所要使用的 e-Tag 也是需要電池的，現在是改為不需要電池的 e-Tag，而且我們在決標時，事實上是基於……

羅委員淑蕾：那個時候是用紅外線……

葉次長匡時：使用幾年之後，從技術層面考慮，它可以用更新的技術……

羅委員淑蕾：本席不知道你是否脖子酸、脊椎痛的問題？你知道環境一汙染，所吃的那個東西裡面還有含鎘、鋅、鋁，1 年 360 萬顆電池，其中有 80%被丟到垃圾掩埋場，也就是將近有 300 萬顆的電池被丟到垃圾掩埋場，裡面所含的鎘、汞、鋅、鋁成分不但流到土壤裡，還會汙染河川，這就是你們所謂的節能減碳嗎？這是你們造成的吧？而且你們有省到錢嗎？去年他已屬違約狀況，你們竟然還付他七億多。

葉次長匡時：這就是我剛才跟委員報告過的，現在就是處於改善期，如果在 6 月底之前，他還沒有達到改善的標準，當然就要開始裁罰，這是非常清楚的……

羅委員淑蕾：而且現在為了 e-Tag，有時候你把車道換了好幾個，造成這邊的車道塞車，那邊的車道卻空空的。

葉次長匡時：謝謝委員。

主席：這不單是 e-Tag 的問題，連 OBU 他們都不處理，則 e-Tag 的問題哪還處理的了？

請陳委員根德發言。

陳委員根德：主席、各位列席官員、各位同仁。新新聞所登的報導，葉次長是否看過？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。我看過。

陳委員根德：還有剛才一開始，你說你身為政務次長，所以你會為政策負責，實在有 guts，對此本席非常推崇。

葉次長匡時：謝謝。

陳委員根德：約在一個星期之前，NCC 的高階主管跟中華電信的中高階層主管，特別約我，要我站出來為社會主持正義。本席不知道之前，包括本委員會也曾提到，MOU 數位匯流必須降價，原本中華電信收 900，我們委員會要求價格必須降到 600 元以下，結果中華電信去把他拆解，包括掛載無線電視的部分，一樣要收費，有線電視掛載不用收費，結果裝中華電信的 MOD 要收費，交通部再推給 NCC，讓本席搞不清楚問題到底在哪裡，有一天，NCC 和中華電信的中、高階主管非常明確地來跟本席講，NCC 營業處的處長跟有線電視業者掛勾，包括中華電信的決策主管袒護 NCC 的營業處長、科長，他們指名道姓地講出跟有線電視經營業者有掛勾，特別提到未來電信跟電視數位匯流之後，中華電信的高階主管說，中華電信沒有未來，他們擔心整個市場被人家搶走，他說，他已經是六十幾歲的人講這樣的話，在中華電信現在都可以退休了，其實在裝 MOD 的時候，中華電信不去推動，所以，價格降不下來，現在無線電視、有線電視公司都在鋪設光纖網路，也陸續在裝 MOD，把機會讓給這些業者，我不知道中華電信未來何去何從？以上是中華電信跟 NCC 的高階主管要本席站出來為社會主持正義，最近交通委員會的委員與一些學者專家都願意站出來，針對這部分召開公聽會，本席會在最短的時間內召開公聽會，也希望各位同仁共同為社會主持正義，到時候，看中華電信跟 NCC 再怎麼繼續袒護業者，次長剛才講，政策負責，對不對？

葉次長匡時：謝謝。

陳委員根德：讓次長了解有這個問題的存在，希望次長回去反映給部長要儘速處理，包括今天我點名的 NCC 營運科長跟處長跟某位簡姓有線電視業者整個利益結構有掛勾的問題，我想，整個決策當局與情治單位都要注意這個問題，真的是喪權辱國！

另外，最近汽油價格調漲的問題，交通部針對大眾運輸、計程車業者補貼油價 5 塊錢的部分，其實政府宣布油價要調漲，我想交通部應該會知道，就在同步的時候，本席特別緊急質詢，針對大眾運輸業、計程車的部分要求政府要儘快擬出補貼政策，既然交通部知道油價要調漲，你們就要根據中油調漲油價的幅度，儘快在同步時間給與補貼，不要在造成民怨以後才處理，就是一個不知不覺、後知後覺的政策應變，未來對這部分的處理，希望次長要……

葉次長匡時：我們有這樣做處理，這個禮拜天在發布消息時，我們就同步發布這件事情。

陳委員根德：沒有同步。對第一波、第二波油價調漲的幅度，你們的動作還算快，希望要同時，就是在沒有造成民怨的情況下，儘速解決。

葉次長匡時：是，我們確實有同步，可能新聞處理部分還可以做改善。

陳委員根德：現在遊覽車跟貨運業者要漲價兩成，請問交通部的應變措施怎麼樣？要放任社會通膨發生嗎？針對這部分，請問交通部有什麼主張？

葉次長匡時：目前我們對於遊覽車業者跟貨運業者是採汽燃費減半的方式，在油價方面，交通部目前沒有計畫要做補貼，因為它的本質跟公共運輸略有所不同，公共運輸是照顧普遍的部分。

陳委員根德：對這部分，是否要做進一步的分析研究？

葉次長匡時：我們來做進一步分析研究。

陳委員根德：如果貨運業者要漲兩成，從雲林、嘉義往北運輸的蔬菜，其運輸成本會大於當地蔬菜的批發價格，如果運輸成本加兩成，最起碼蔬菜價格又要上漲一成以上，這部分馬上會對整個通膨造成影響。

葉次長匡時：我們進一步來研究分析一下。

陳委員根德：現在的交通部不是新的內閣閣員，可是其他所有的內閣閣員急著想要表現，深怕沒有什麼表現會在 520 被換下來，結果像健保費的調漲也符合馬總統的概念，什麼叫做社會正義，其實社會正義是整體社會結構和理論基礎是要逐步去做，就像水的加溫，如果一下子加入太多熱水就沒有辦法洗澡，因為手碰觸那熱水就會被燙到了，連這個理論都不懂，這些內閣閣員只懂得學術理論，根本不曉得民間的疾苦；當然這不是交通部的問題，是其他新的內閣閣員連事情都還沒有去做，就在外面放話，結果搞得雞飛狗跳，現在有哪一个電視台的新聞談話節目不是在罵執政黨？讓我們在地方都不知道要躲到哪裡去，碰到民眾都不知道要說什麼，根本沒有一家電視台講標榜馬總統的政策是對的，搞得執政黨自己臉上無光。

另外，針對今天道路交通管理處罰條例修正案，本席在 92 年有提出對整體公路監理機關違反條例重新做修訂，包括緩罰的制度，當時公路總局局長說要在 6 個月要提出公路總局的版本，其實今天委員提出道交處罰條例修正案並不符合現在的制度，包括我們的處罰級距，德國只有 10 個等級，日本有 16 種處罰；可是，我們的警察要開單都不知道適用哪一個條款，其中包括緩罰法，當時交通部毛部長也在場，他也說要在 6 個月提出對應版本，可是從上一屆到現在都沒有看到；最近本席拜託警大研究一套道路交通管理處罰條例新的版本，針對社會的需求，本席希望擬出一個符合現代社會環境衍變與發展的道交處罰條例，回歸到上一屆交通部同意在 6 個月提出對應的版本，請問次長的看法？

葉次長匡時：就這部分，上次路政司長在場，可以請路政司陳長說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。上次陳委員提出這樣的建議……

陳委員根德：交通部也同意要在 6 個月提出對應版本，你現在說沒有，那麼，本席可以調出文字稿來看。

陳司長彥伯：我們好像有把相關檢討後的結果送給委員及委員會參考。

陳委員根德：沒有。

陳司長彥伯：那我們回去再查一下，對這個事情，我們非常慎重，經過一定程度的檢討後，有把意見送上來。

陳委員根德：我當時提出緩罰法就是，處罰不在於罰錢來達到嚇阻的目的，如果他們心裡的想法是，今天要被罰款 3,000 塊錢，我如果不再違規，就不用繳這 3,000 塊，這部分是上一屆的，現在交通部路政司長也換人，所以不知道，今天是次長來列席，這是部長在此答詢講的。本席可以要辦公室拿出逐字的稿子，針對這部分，希望次長不要在造成民怨之後，委員才提出一條、一條來做修正。

葉次長匡時：我們回去了解，查出上次對委員的回復之後，再跟委員做說明。

主席：管委員碧玲發言完，休息 10 分鐘。

現在請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請問次長知道什麼叫做機車嗎？

主席：請交通部葉次長答復。

葉次長匡時：主席、各位委員。是。

葉委員宜津：在座的各位，我講機車，會想到是起重機具的請舉手？有人講機車，不知道是什麼的，請舉手？我說，我騎機車、我用機車，會有人認為是用鐵路機車的，請舉手？或者認為我在使用起重機的，請舉手？想到機車，有人會想到是鐵路的機車或是起重的機車，次長會嗎？在座交通部的官員，你們會嗎？可是，你們的解釋處理意見是這樣，一、機車不是只有我們大家知道的機車，因為還有火車的機車，起重的機車，所以，不能用機車。你們一定要用機器腳踏車，你們可知道，就在交通部要到本席的辦公室做說明時，本席的助理問辦公室來維修電腦的人，你知道什麼是機器腳踏車嗎？他說，知道，就是電動腳踏車。本席去問選民，什麼是機器腳踏車，他們說，知道，就是老人或殘障者在開的，他以為電動輪椅是機器腳踏車。可是，你們再給一個更好笑的理由是，因為香港、新加坡、中國大陸、澳洲等都稱為摩托車，我們現在是在臺灣，難道我們是香港嗎？我們是新加坡嗎？我們是中國大陸嗎？你們還告訴我，日本叫做二輪汽車，難道我們是日本人嗎？因為日本叫做二輪汽車，所以我們就不能叫做機車，免得人家以為這是什麼東西；這是什麼理由，這麼簡單的事情，就是讓人民了解我們現在講的是什麼東西，你們一定要這麼封建保守嗎？再者是，因為民眾現在有行車執照、有駕照，所以，我們要修正很麻煩，這種理由，真不知道你們的腦袋裡裝的是什麼東西，有這麼難嗎？八百年前叫做機器腳踏車，今天大家都叫做機車，現在叫你們改過來，就看次長會否跳脫，有這麼難嗎？

葉次長匡時：這裡面有兩個部分特別值得考慮，至於法律條文的寫法，稍後我們可以來商量，首先是經濟部國家標準裡面產品的國家標準把這個定義成機器腳踏車……

葉委員宜津：只要你這裡改，其他所有的都會跟著改。

葉次長匡時：其次是，其他的法條部分，現在有超過 49 項以上相關法律、法規都用這樣的名詞，所以，如果要……

葉委員宜津：如果這樣，那永遠什麼都不用改了……

葉次長匡時：跟委員說明……

葉委員宜津：像法務部有「推事」一詞，我們不知道推事是推什麼事，後來就改成法官，就這麼簡單。

葉次長匡時：等一下我們可以研究委員提出的事情要怎麼處理，我們可以來討論。

葉委員宜津：好，這個事情根本不值得在這裡討論，早就該改了。現在已經是電子時代，我們還要討論是機器腳踏車還是機車，這不是很荒謬嗎，如果我們討論電子產品還有一點義意，本席認為，大家要跟上時代。

今天法案的重點是討論禁用手持行動電話，電子產品日新月異，譬如有同仁提出自動導航系統，本席有看過自動煞車與自動駕車的報導，譬如有駕駛突然心臟病發，有那種很高級的車用電子偵測在駕駛人無法駕駛時，幫你把車子安全地駛到路邊停放，或是在緊急時如打瞌睡或什麼其他的事情，電子產品還會自動在安全距離要碰到異物時煞住車子，這些系統對開車有幫助，所以，使用電子產品就一定不好，電子產品日新月異將來不知道會發展到多好的地步，也許對整個駕駛有幫助，我們不應該全部一律禁止，我認為，重點是在行為，如果是使用手操作、持有會影響駕駛安全的就要禁止，並非一味全部都禁止，甚至將來有電子產品可以用聲控，就不會有安全的疑慮，我認為這就可以使用，參照外國的修法一致認為，並非電子產品會妨礙駕駛安全，而是要用雙手使用的行為才會影響行車安全。所以我等一下會針對第三十一條之一提出修正動議，這對於去除使用電子產品的安全疑慮是有幫助的。

最後，在這個環保的時代，臨時停車到底要不要熄火呢？現在之所以規定 3 分鐘以下不得熄火，3 分鐘以上就必須強制熄火，乃是因為你們希望法律能夠有很明確的一套標準，問題是不得熄火和強制熄火用 3 分鐘來規範，這樣實在是太僵硬了。我相信不會有人故意把車停在紅綠燈前偏偏要熄火，等到綠燈亮了之後再啟動，因為這樣其實更浪費油料，也對汽車耗損更嚴重，我想不會有人會和自己的車過不去。針對 3 分鐘以上就得強制熄火的環保觀念，我認為在目前油價高漲的時候，人民普遍也都會自己熄火，為什麼？因為油價實在太貴了，大家不會閒閒沒事在路邊停車時故意啟動引擎在那邊待命。本席曾看過許多計程車司機在排班時，當前面輪班的車子開走後，他們捨不得啟動車子，還下來用推的，你們看過這種畫面嗎？輪班時車子慢慢停，他們就慢慢推，省到這樣的地步！本席認為有關臨時停車的部分，不用這麼僵硬的以 3 分鐘來作規範，等一下進行逐條討論的時候，這是大家可以來討論的。最重要的是針對電子收費的部分，我們應該要修出可長可久的法條。

還有一個和交通安全有關的問題。那就是隧道照明的問題。據本席所知，目前關於隧道照明有兩套標準，一套是經濟部標準局所制定的，另外一套則列在交通部所制定的「交通工程手冊隧道照明設置標準」當中，這兩套標準不一樣，請問我們到底要用哪一套呢？

葉次長匡時：我們是用交通部所訂定的標準。

葉委員宜津：是嗎？

葉次長匡時：對。

葉委員宜津：我認為經濟部標準局所制定的比較標準。

葉次長匡時：關於隧道照明的部分，我們是用交通部所訂定的標準。

葉委員宜津：你們真的是食古不化，而且不是只有針對機車和電動腳踏車的部分食古不化而已，到現在竟還在用幾十年前制定的隧道照明手冊！人的眼睛必須慢慢適應，白天突然進入隧道，從很

亮的地方進入很暗的地方時，照明就必須特別加強，這樣才能看得清楚，如果只是普通的照明，駕駛人還是會覺得很暗。

葉次長匡時：我們曾經修正過，而且是請專家研究過之後才作的修正。

葉委員宜津：雖然你們曾經修正過，但還是比不上經濟部標準局所制定的標準。

葉次長匡時：這方面我們再來瞭解一下。

葉委員宜津：本席必須提醒次長，你們是交通方面的主管機關，而經濟部標準局所制定的規範都比你們還要科學！

葉次長匡時：這方面我們再來瞭解一下。

葉委員宜津：本席就不占用太多時間，請你們趕快針對實務層面的駕駛人生理安全來作規範好不好？

葉次長匡時：我們再來看看如何作進一步的修正，謝謝委員。

主席：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。針對機器腳踏車的名稱不能改為機車，本席認為次長答詢的理由實在太機車，難怪葉委員會很生氣。葉委員主要是認為機器腳踏車和電動腳踏車之間，現行條文的文字沒辦法排除電動腳踏車被當成機器腳踏車的誤解，在這種概念模糊的情況下，既然大家都約定俗成知道機車是什麼，那麼乾脆就把它改成機車就好了。照理說，次長所提出的理由應該要對應到這個焦點才對，但次長剛才所講的理由卻都只是說行政上不方便，這樣的理由真的太機車了，希望等一下我們討論的時候，你們不要再用這樣的態度來處理條文。

另外是有關手持電子器材、執行應用程式的問題，我想最主要的關鍵還是出在使用導航系統方面。本席認為在開車行進當中，不管是接聽電話、操作電子產品或應用程式，確實會對交通安全造成非常大的威脅，我們也認為這方面應該要作更明確、更進一步的規範，把原本沒有包含進去的電子產品的部分，設法把它納入法條當中。現在本席考量的是導航系統的部分，如果駕駛人到了陌生的地方，走了很遠在找路的時候，那麼在行進中確實還是要經常重覆去看導航系統。如果導航系統並不是語音的，尤其很多人是使用手機上的導航系統的話，在此想請問次長，以交通安全的考量來講，有時利用紅燈停下來的時間去看導航系統，反而比把車開到路邊去看導航系統，要來得更符合交通安全的考量對不對？因為駕駛人可以預想在下一個紅燈停下來的時候，就可以去操作導航系統，這和在車流不斷的危險狀況下，切到路邊去才能看導航系統相較，有時其實是在紅燈停留時操作導航系統，會比切到路邊去操作導航系統來得更安全，對不對？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。看導航系統當然是沒有問題，現在的問題是在操作……

管委員碧玲：如果是用手機上的導航系統，那麼就一定要操作才能去看導航系統，這是大家都知道的。本席要說的是法令當中的「行駛道路」，到底是包括紅燈停下來的時間？還是只有在走動的時候才不可以？你們會怎麼解釋？

葉次長匡時：基本上，我們會鼓勵大家最好到路邊去暫時停車，然後再來操作……

管委員碧玲：問題是不斷的切到路邊去，和利用紅燈停下來的時間去操作……

葉次長匡時：如果光是看導航系統的話，那沒有問題啊！

管委員碧玲：但是要操作才有辦法看啊！

葉次長匡時：基本上是在上路之前，可能就已經操作完畢了。

管委員碧玲：你就是沒有自己開車啦！你有沒有自己操作過手機的導航系統？

葉次長匡時：我自己有很多次坐計程車的經驗，我……

管委員碧玲：本席告訴你，手機上的導航系統在看的時候，就是要用手把它撥開放大，然後才能看得清楚，所以只要需要導航系統，而且使用的是手機上的導航系統，就會遇到這個問題。

葉次長匡時：我知道，但現在我們說的是另外一個部分，就是裝置在車子上的導航系統，這樣的導航系統在開車時也可以看，一點問題都沒有。

管委員碧玲：你每次的答詢都很機車！本席在跟你講的是一般人經常使用的手機導航系統，如果是用手機導航系統的話，並不是用看的就好，而是需要操作才看得到，如果駕駛人是利用紅燈停下來的時間去操作的話，請問這樣有沒有違法？

葉次長匡時：目前我們認為是違法的，基本上，在開車前就應該把手機的導航系統設定好。

管委員碧玲：本席希望我們討論的時候能夠將這個問題納入考慮，那就是以利用紅燈停下來的時候去操作，和比不斷把車切到路邊去操作來相較，就交通安全的考量來講，其實是利用紅燈停下來的時候去操作，比不斷切到路邊去操作來得安全，等一下我們就這個部分來作討論好不好？

葉次長匡時：等一下我們可以來討論。

管委員碧玲：另外，其實有些手機常用的導航系統隱含著許多危機，也就是導航系統並不安全。譬如本席就遇到過兩次，有一次是到很偏遠的鄉間去，結果導航系統規劃出來的路線竟然遇到一座河上的狹橋，如果晚上通過那座狹橋絕對會翻車，還好是白天，而且我知道那是狹橋，就非常緩慢地通過。你知道嗎？那座狹橋的寬度竟然只和車子的寬度相當而已，只能戰戰兢兢地通過。那時本席就非常擔心如果是晚上行車經過，絕對會翻車掉下去。

另外一次是在竹子湖，因為竹子湖有很多小路，容易迷路，使用 **Gmail** 導航系統規劃出來的路線是可以走一條捷徑切到泉源路，看到捷徑大家本來還很高興，一走才知道都是 **270** 度以上的急彎，還有陡坡，而且不能錯車。導航系統竟然規劃出不能錯車的路來讓人走！

交通部不見得管得到每個導航系統如何處理自己的軟體，可是交通部可不可以做一件事？因為你們也有規劃出一套導航系統，在你們這套導航系統當中，像這種狹橋或者無法錯車的陡坡，當你們註記之後，其他各家導航系統就可以自動產生一個門檻，不會再規劃出這種路線。你們可不可以做到這點，讓導航系統不要再隱含危機？現在導航系統是充滿了危機喔！

葉次長匡時：這點要運研所來說明，還是請他們回去……

管委員碧玲：運研所回去一定要處理這個問題，好不好？這真的是暗藏無數危機。那不僅是不能錯車的道路，而且每個轉彎都必須前進、後退兩次才轉得過去喔！

葉次長匡時：我們會請運研所就他們目前製作的電子地圖，研究看看有沒有這樣的可能性。

管委員碧玲：看看你們要如何在電子地圖上標記危險的地方，不要再讓一般的導航系統輕易規劃出那種路線給旅客走。這個問題一定要處理。

接下來，計程車司機申請營業登記執照時，個人車行規定要 3 年車，這部分有沒有辦法改以里程計算，譬如以 5 年內或幾萬公里以內的車子來計算？就曾經有優良駕駛想變更為個人車行，因為他的車子是 5 年車或 4 年車，而你們的規定是 3 年車才可以……

葉次長匡時：我瞭解，就是車齡雖然是 5 年，但是里程數並不多。好，這個我們來研究。

管委員碧玲：應該可以把相關規定改為幾年新「或」多少里程數以內的車，來解決他們的問題。

葉次長匡時：可以。

管委員碧玲：事實上本席開的車今年已經第 8 年了，性能還非常優越，而且只有上下班使用，里程數也不多。希望你們好好考量這個問題。

最後本席要再提醒次長，像今天審查的道路交通管理處罰條例也好，或者其他相當多法令也好，任何事情加重處罰都是在增加人民的負擔。雖然違法的人必須有所警惕，但是政府也應該去考量有沒有什麼可以降價的，尤其是現在油價也在漲，所以本席總質詢的時候特別提出驗車費用的問題。

每年都有很多車要檢驗，5 年以上未滿 10 年每年要驗車一次，10 年以上每年至少要驗兩次，我覺得至少驗車費用是可以降價的。因為會使用 10 年以上汽車的多半是經濟弱勢的家庭，基於環保和安全，要他們一年驗兩次車，等於是對經濟弱勢者加重懲罰，所以本席提出兩個處理方式，一個是第二次驗車免費；另一個是小車驗車 450 元，大車驗車 600 元，現在幾乎都是委外檢驗，對不對？

葉次長匡時：對。

管委員碧玲：那為什麼政府什麼事都沒做，卻要收三分之一的錢？450 元裡面有 150 元要給政府，600 元裡面有 200 元要給政府。

葉次長匡時：這裡面當然有一些……

管委員碧玲：你們都是委託驗車廠在做，可是光是這筆錢，你們每年就從人民手中拿到 22 億到 23 億耶！100 年是 22 億 4,000 萬元，99 年是 23 億 2,900 萬元，這裡面有三分之一是政府拿去。政府許可民間車廠代為驗車之後，你們做的都是行政工作，驗車的時候，政府什麼事都不必做，每部車就可以坐收 150 元或 200 元，這樣合理嗎？請你們回去一定要針對這部分考慮降價。現在每驗一部車，政府就平白索取 150 元或 200 元，請你們針對這部分優先討論，設法替人民省錢，好不好？

葉次長匡時：好，我們會回去研究。

管委員碧玲：你覺得有道理嗎？

葉次長匡時：我不曉得後面行政成本的狀況，但是我們會回去研究一下。

管委員碧玲：行政成本也不可能達到每次驗車，政府都坐收 150 元或 200 元啊！怎麼會有這麼高的成本呢？這麼好賺！政府不要賺人民這種血汗錢，好不好？

葉次長匡時：監理系統後面除了人員之外，還有非常複雜的電腦系統，要做很多的登錄處理等等，所以有很多行政成本。

管委員碧玲：你的意思是政府這些設備要基於使用者付費的原則，讓人民用驗車的錢來負擔嗎？相

關預算如何流動？這個預算流到哪裡去？請做一個報告給本席。

葉次長匡時：好。

主席：現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。首先我要提的是，目前遊覽車的駕駛非常缺乏，第一是找不到職業駕駛，第二是年齡都偏高。最主要是交通部限制大客車職業駕駛具有 3 年經驗才可以轉任，而大部分具有 3 年經驗的大客車駕駛，你們還要求其中必須有 1 年是公車駕駛，因此會轉任遊覽車司機的人就少了。再加上你們提供的職業訓練有限，導致年輕人很少有機會進入這個領域。

業者表示，目前市場欠缺的大客車駕駛約 10%到 15%，遊覽車欠缺的司機大概是 1,500 人，客運車駕駛大概欠缺 800 至 1,000 人。在本席的服務處裡面，只要有駕駛執照，我們都非常容易幫他們找到工作。目前要駕駛乙類遊覽車（中型巴士）只要通過考試就可以，他們希望自己只要有 1 年以上的資歷就可以直接轉任甲類遊覽車駕駛，不然他們很難找到。

另外，他們也建請教育部成立模擬駕駛訓練中心，現在飛機都有模擬駕駛訓練，對於這種職業大客車，他們希望能夠有 200 小時到 300 小時的受訓時間，合格的話就可以直接取得甲類駕駛的資格，要不然現在用的都是年紀超高的，50 歲以上的人，在反應或體力方面都比較差，對業者來說風險也是比較高的，所以業者很願意來幫忙。本席認為交通部可以跟勞委會合作，因為勞委會現在也要幫忙這些需要轉型的中高齡者或年輕者的職訓工作，我在這裡提出這樣的建議，請問次長有何看法？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。根據我的瞭解，目前擁有大客車執照者約有 3 萬多人，不過大客車、遊覽車只有 1 萬多輛，假如我們去看表面數字應該是供過於求，主要的問題是目前大客車與遊覽車駕駛的執業條件，就是薪資待遇等各方面偏低，不夠理想，這可能是很關鍵的因素，並不是現在的供給不足，當然這裡面……

楊委員麗環：供過於求？他們真的找不到耶！

葉次長匡時：應該不至於，如果他們找不到或許……

楊委員麗環：現在還有很多開放啊，這幾年來旅遊……

葉次長匡時：對，我覺得在這裡面我們來協助一下……

楊委員麗環：你們的數字可能不準確，公會給我的數字應該是比較明確的，因為他們很清楚，你說是價位上的問題，如果數量足夠，他們必須自己……

葉次長匡時：這個問題我請公路總局陳副局長來說明。

楊委員麗環：如果他們真的找不到司機，一定會想辦法增加薪資，這樣就可以找得到，所以不可能有找不到的事情，好不好！

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。這個問題我們瞭解，我們也很慎重的在考量評估，主要的癥結在於現在需求方面尖離峰的差距很大，駕駛人的工作環境條件，例如遊覽車出車一趟可能就要 8 天，離家很久，而現在的薪資結構比較沒有明顯的差異，所以在徵人、選人方面的確有一些困難，這個部分我們都會再來檢討、研究。

楊委員麗環：本席認為平均年齡超高也是一個問題。

陳副局長茂南：對，平均年齡大概是四十幾歲。

楊委員麗環：這個問題本席只是提一下，因為我的發言時間沒有那麼多，希望你們與業者能夠共同去討論一下。

陳副局長茂南：是。

楊委員麗環：另外，最近油價持續上漲，他們也向我反映，部分遊覽車業者有承接公立學校、政府機關固定時間的運輸工作，依照目前補助條例的規定，必須是大眾運輸才能享有補助，所以必須是固定路線、固定班次、固定場站、固定費率等，現在問題是油價突然間跳這麼高，他們礙於合約也沒有辦法去做調整，等於是一出門就賠錢，單單油價這一項就是固定那些班次，業者認為對於他們這種固定幫忙運輸的部分，不敢說完全等同於大眾運輸，但是如果他們不行駛，也會造成那些固定搭乘旅客的權益受損，是否有辦法與這些機關做協調，讓他們有局部調漲的機制，要不然他們幾乎沒辦法生存了，因為當初沒辦法預期到油價會上漲這麼高的金額，有關這部分，次長覺得如何？你們要不要協助他們？

葉次長匡時：目前我們對於遊覽車與貨車有給予汽燃費減半的優惠，已經減輕他們的成本了。

楊委員麗環：他們說汽燃費減半 1 個月大概只有省下 1,000 多元，但光是因為油價上漲，他們 1 個月可能要增加 8,000 元以上的成本。

葉次長匡時：委員關心這個東西……

楊委員麗環：有關這個部分，油價突然間暴漲對業者來說是滿辛苦的過程，所以本席今天提出來向交通部表達業者的心聲，請你去考量一下是否有協助的必要以及該如何協助，好嗎？

葉次長匡時：好，我們去瞭解一下。

楊委員麗環：另外，有關兒童身高的問題，我在這裡一定要替小孩子講一句公道話，現在小孩的營養好，所以從幼稚園開始早就超過 120 公分了，你們現在還以 90 公分、120 公分為標準，次長，這是交通局的業務，你不需要看來看去，我只是跟你提一下而已，這與觀光局是有關係的。其實很多小孩在小學之前早就超過身高限制，但年齡上明明就很小，現在國民平均身高是滿高的，就以我家的孩子為例，從他上國小後就沒享受過優惠，因為個子高，每次出門都是比照大人，連看電影也都如此。一般來說，12 歲以下者稱為兒童，但現在的情況是折半再折半了，有的人連小一都還沒上就已經超過標準了，身高都 160 公分以上了，說實在話，對他們真的很不公平，因為一點照顧都沒有，所以本席建議應該要以年齡為主，我們可以要求他們必須攜帶證件，沒有帶證件的人再以身高來限制，好不好？

葉次長匡時：可以，我想這樣的檢討可以去做。

楊委員麗環：還有，油電車到底有沒有省到錢，我很懷疑，到目前為止，政府機關已經使用了 234 輛 LPG 油電車，但聽說光換一個電瓶就要 10 萬元，而全汽油車一年的修車費用平均大概是 3 萬元，油電車光是這部分的消耗就遠比全汽油車還貴，而且油電車一輛都要上百萬，其實是很不合算的，不然油電車為何會推廣不力，你說真的可以省多少能源嗎？

葉次長匡時：目前在經濟部的政策上，我們國家並沒有要推廣，也沒有鼓勵使用油電車。

楊委員麗環：可是目前我們不是大聲疾呼……

葉次長匡時：電動車我們是有在……

楊委員麗環：行政院也特別購買油電車來使用嗎？

葉次長匡時：行政院的情況我不知道，我們部裡並沒有。

楊委員麗環：環保署就有 6 輛，聽說總共有 234 輛，你可以去算一下，如果耗掉的經費比汽油還多的話，幹嘛要推油電車。

葉次長匡時：那可能是前幾年認為有效果，後來使用過後發現並不見得這麼好，目前好像並沒有這樣的政策。

楊委員麗環：這個部分，本席認為你們應該重新檢討一下。

葉次長匡時：是，謝謝。

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。這二、三年來，本席一直在觀察臺灣的交通事故發生量，我發現這二、三年交通事故的數量是大幅成長，98 年的交通事故是 18.5 萬件，99 年大幅躍升到 22 萬件，上升幅度是 19%，100 年的交通事故發生數又提升到 22.7 萬件，上升幅度是 3.4%。交通事故發生數增加這麼多，代表著交通事故造成的傷亡人數也增加很多，根據本席的觀察，交通事故的發生大幅提升，有一項很嚴重的原因是自行車的事故越來越多，幾年前，腳踏車事故一個月大概只有零星幾件，98 年之後，腳踏車每月發生的交通事故大約都在 20 件以上，腳踏車所造成的交通事故當然也造成了很多傷亡，所以腳踏車的安全性應該受到交通部更進一步的探討。腳踏車的交通事故 97 年一整年高達 9,724 件，所造成的傷亡占有所有交通事故傷亡數的 6.34%，請問葉次長，針對自行車的安全，交通部有做什麼規劃嗎？如果有規劃，為什麼這二、三年腳踏車的事故還是越來越多呢？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。這要分成兩個部分做說明，就道路安全與交通安全來說，過去 5 年內，因為交通事故而死亡的人數事實上是大幅下降的，已經下降一千多人，這個……

李委員昆澤：但腳踏車的部分卻是提升了！

葉次長匡時：委員提到腳踏車事故提升的部分，我覺得這與使用率有關，5 年前可能很少人在騎腳踏車，現在增加非常多人在騎腳踏車，自然的事件發生的機率就會增加，但是委員提到的這件事情的確是值得重視的……

李委員昆澤：是因為腳踏車的使用者越來越多，所以造成的交通事故也越來越多，因此而導致的傷亡占總傷亡人數很大的比例……

葉次長匡時：對，慢慢會增加。

李委員昆澤：所以這分為兩個部分，第一是安全宣導不足，使用腳踏車的朋友越來越多，但是他們對於腳踏車設備及相關法令並不是很瞭解。第二則是路權的規劃，我認為交通部對於腳踏車的路權規劃跟不上腳踏車使用的頻率與時代的潮流。在路權方面，腳踏車騎上人行道要挨行人的白眼，騎在路上又沒有很好的路權規劃，有關自行車專用道的部分，除了幾個都會區有規劃自行車專用道外，其他在上下班時，現在道路上的路權規劃與法令都相當不足，也造成很多騎腳踏車的朋友發生交通事故的機率越來越高，有關這個部分，交通部有沒有進一步的規劃？

葉次長匡時：謝謝委員的指導，事實上交通部過去已經要求各單位從道路的設計上、工程上來做改善，因為現在自行車的使用者的確有增加，但是有關自行車的路權問題，因為路權屬於地方政府的權限，我們並沒有辦法在這件事情上……

李委員昆澤：不要推到地方政府啦！交通部就是要去檢討相關法令……

葉次長匡時：對，我瞭解。

李委員昆澤：對於腳踏車的路權，交通部應該訂出明確規範，也應該去檢討法令，次長……

葉次長匡時：法令需要檢討，這一點我們同意。

李委員昆澤：將來騎腳踏車的比例一定是越來越高的，但是交通部對於路權的規劃，對於安全的宣導，對於法令的檢討，如果沒有進一步去推動的話，我擔憂交通事故會越來越多，腳踏車發生事故的比例也會越來越高，造成的傷亡數也越來越多，到時候交通部絕對難辭其咎！

葉次長匡時：是，謝謝委員的……

李委員昆澤：尤其現在油價上漲，騎腳踏車的人越來越多，所以本席具體要求，第一，交通部應加強安全宣導。第二，對於路權規劃也要進一步去推動。第三，相關法令的檢討，交通部也必須去做，次長，你們需要多少時間去處理？你們需要 1 個星期、1 個月的時間，還是多久？包括：安全宣導、路權規劃、法令檢討，1 個月可以完成嗎？還是需要 3 個月？

葉次長匡時：過去我們宣導的結果，這一年來自行車的死亡人數是下降的，雖然過去這一年有越來越多人在騎乘自行車，但宣導的工作是永遠……

李委員昆澤：但是事故發生率越來越多嘛！

葉次長匡時：是，我們還是要努力去改善。

李委員昆澤：我已經說過 98 年發生 18.5 萬件交通事故，到 99 年時上升到 22 萬件，上升幅度高達 19%……

葉次長匡時：好，我們 1 個月內給委員書面說明。

李委員昆澤：好，1 個月內對於腳踏車……

葉次長匡時：這些應該怎麼進行、怎麼做。

李委員昆澤：對於腳踏車的安全宣導、路權規劃及法令檢討，1 個月內向本席提出書面說明。

葉次長匡時：好。

李委員昆澤：其次，請問全國的平交道一共有幾個？

葉次長匡時：537 個。

李委員昆澤：其中無人看守的自動遮斷器占所有平交道的三分之二，是嗎？

葉次長匡時：這個問題我請臺鐵局范局長來說明。

主席：請交通部臺鐵局范局長說明。

范局長植谷：主席、各位委員。537 處中大概只有 10 處是有人看守的，其他絕大部分是自動遮斷器……

李委員昆澤：絕大部分？三分之二以上？

范局長植谷：是。

李委員昆澤：今年 1 月 17 日發生砂石車硬闖平交道，造成太魯閣號煞車不及直接撞上砂石車，影響了 7 萬人次的交通運輸，更造成一位優秀的列車長失去生命，這讓我們倍感惋惜，這次事故也導致 25 位乘客輕重傷。本席要強調的是，這五年來因為闖越平交道而遭鐵路警察攔檢開單的件數高達 7,800 多件，五年來闖越平交道而造成的交通事故更是高達 251 件，更造成了 85 人死亡、60 人受傷，請問局長，目前闖越平交道會被罰多少錢？

范局長植谷：目前是 1 萬 5,000 元到……

李委員昆澤：6,000 元到 1 萬 2,000 元！1 萬 5,000 元到 6 萬是我要提出來的。

葉次長匡時：對，是 6,000 元到 1 萬 2,000 元。

李委員昆澤：局長，本席認為應該比照酒駕的層級來處理闖越平交道的事故，因為以交通運輸而言，鐵路的乘客非常多，速度也非常快，如果車輛闖越平交道，有人看守的平交道才只有 10 處，其他 500 多處平交道都是無人看守的自動遮斷器，所以因為闖越平交道而發生的重大交通事故才會越來越多，今年 1 月砂石車闖越平交道而導致的交通事故就造成了高達 2 億的損失，對鐵路局來說，衝擊非常大，另外也造成 7 萬人次的交通運輸發生很嚴重的誤點，所以針對平交道的問題，除了本席提案修法提高罰則，讓駕駛者提高警戒外，鐵路局針對闖越平交道有沒有什麼改進的措施？

范局長植谷：通常我們有個 3E 政策—工程、教育、執法，在工程面，我們在去年底已經把 537 處平交道都加裝了遠端監視器，這可以直接拉到分駐所，包括警察分駐所與電務分駐所，然後我們也會定期監看，只要有任何違規行為，其執法部分會由鐵路警察局逕行舉發，移送監理單位裁罰。

李委員昆澤：所以在重大平交道路段要裝監視器，和分駐所連線。

范局長植谷：對，直接連線。

李委員昆澤：有沒有擴音設備？

范局長植谷：沒有。這個可以考慮。

李委員昆澤：重要路口常常發生交通事故，應該要有擴音設備，見到違規行為就立即喝止，以降低交通事故發生機率。

范局長植谷：是。

李委員昆澤：次長，本席很關心腳踏車發生的交通事故，這攸關全民的交通安全，騎腳踏車的人越來越多，現在汽油又漲價，所以本席非常關心騎腳踏車的安全宣導、路權規範、相關法律的檢討

，希望你在一個月內提出具體的說明。

葉次長匡時：好，謝謝委員。

主席：請黃委員偉哲發言。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。請問葉次長，你使用手機嗎？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。使用。

黃委員偉哲：你有智慧型手機嗎？

葉次長匡時：對。

黃委員偉哲：你開車嗎？

葉次長匡時：我現在沒有開車。

黃委員偉哲：現在沒有開？

葉次長匡時：對。

黃委員偉哲：你以前開車的時候可能還沒有智慧型手機。

葉次長匡時：有手機。

黃委員偉哲：那時候應該有 iPhone 了吧？

葉次長匡時：是。

黃委員偉哲：你會邊開車邊用手机嗎？

葉次長匡時：通常我不會這樣做。

黃委員偉哲：有沒有數據可以證實開車時使用手機會造成交通事故增加？運研所有沒有這方面的數據？或是警政署那邊有這方面的數據？

主席：請交通部運研所張組長說明。

張組長開國：主席、各位委員。99 年因使用手機造成駕駛失控而死亡和受傷的人占全體的 1.65%。

黃委員偉哲：那根本就不需要立法規範。如果是意外事故呢？你有沒有看過外國的統計數據？去年 10 月的一篇報導指出，因為 10 月份黑莓機在中東地區斷訊 3 天，使用異常，造成阿拉伯聯合大公國一些地方（包括：杜拜、阿布達比）車禍減少四成。美國的交通事故有 20%到 25%跟使用行動設備裝置（包括手機和平板電腦）有關。現在美國各州也開始立法嚴格限制開車時使用智慧型手機和平板電腦，努力推動的人之中有人的女兒去猶他州探望父母時邊開車邊打卡，同時還用 App 跟朋友說這樣開車好危險，剛打完就剛好發生車禍，就過世了，所以他的父母開始投身推動立法禁止開車使用手持式電子設備的活動。在日本騎腳踏車的人很多，日本國土交通省做了一個民調，問行人覺得什麼東西比較有危險性，第 4 名是騎腳踏車的人使用行動電話，可見駕駛時使用行動裝置這個問題相當嚴重，如果我們立法禁止開車時使用行動電話，那使用平板電腦或智慧型手機分心的程度有沒有更嚴重？

葉次長匡時：我們認為會更嚴重，所以基本上我們贊成委員提案的方向，應該禁止在開車時使用這些電子用品。

黃委員偉哲：那騎乘機車呢？

葉次長匡時：當然騎乘機車時也不應該用。

黃委員偉哲：那騎乘腳踏車呢？

葉次長匡時：那可能更不好。

黃委員偉哲：因為騎機車和騎腳踏車還涉及平衡的問題。

葉次長匡時：對。

黃委員偉哲：開車不用擔心平衡的問題，只要行進就好，開車速度快，可是機車的速度有時候也是不遑多讓，而且機車是兩輪的，還有平衡的問題。關於這方面的立法，您覺得我們國內是不是應該要更為嚴謹，更周全，參考外國的立法例，或是參考外國的交通事故的肇事原因別？是不是要請運研所提供數據，或跟警政署交通警察做更進一步的聯繫？

葉次長匡時：對。

黃委員偉哲：當然立法要求周延，有人認為開車應該禁用電子導航系統，另外一些人則認為 GPS 也是一部電腦，為什麼不能用，可是使用導航系統必須先設定，在行進間做這種動作是有危險性的。

葉次長匡時：對。我覺得行進中操作導航系統是不好的，會影響到駕駛安全，最好在上路前就把要去的地方資訊輸入導航系統，設定好再出發，開車時看導航系統則是可以的。

黃委員偉哲：有時候導航系統有語音，告訴駕駛前方幾百公尺有……

葉次長匡時：如果是用語音操作，當然就……

黃委員偉哲：不是，我是說導航系統語音會告訴駕駛前方幾百公尺要右轉，駕駛人不需要盯著螢幕看，所以某種程度來說導航系統是語音導航。

阿拉伯警方在執法的時候可以辨別駕駛人是不是在使用行動裝置，並將其作為發生事故時的電子證據，一旦發生車禍，警方可以調閱手機通聯紀錄，精確指出車禍發生當時手機有沒有在通話，也可以辨別手機當時是通話、連線還是上網，阿拉伯的警察可以做到這樣，我們可不可以做到？雖然這是警察的事情，但是我想知道在技術層面上我們有沒有辦法做到？

葉次長匡時：技術層面不是問題，我們絕對可以做得好。至於目前警方在做失事調查的時候有沒有調閱通聯資料，我們並不清楚。

黃委員偉哲：如果有足夠的電子證據，可以提供給檢警，協助他們做車禍調查，讓他們知道駕駛人在車禍時是不是在使用手機或平板電腦，讓他們知道當時手機或平板電腦訊號是如何，如果車禍發生時間駕駛人正在用手機通話，就可以用這些電子證據證明他在行進中使用手機。

葉次長匡時：對，這部分在技術上是沒有問題的，只是不可能當場就知道這方面的資訊。

黃委員偉哲：不可能活逮？

葉次長匡時：對，但是後來調閱是絕對沒有問題的，我們也可以跟警政署再協調，因為我覺得在交通事故調查方面的紀錄非常重要，我們會更嚴謹一點。

黃委員偉哲：你們說因為打手機而造成的交通事故只有 1.65%。

葉次長匡時：目前的調查在統計上會有一些誤差，不是很精準。

黃委員偉哲：希望你們對這部分要嚴格執行，這樣對立法才有幫助，好不好？謝謝。

葉次長匡時：是。謝謝委員的指教。

主席（葉委員宜津代）：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。依據內政部統計 100 年警察機關針對交通事故執法的狀況是，酒醉駕駛失控部分大概占 20.5%為最多，駕駛人未注意車前狀態者占 17.3%居第二位，駕駛人未依規定讓車者占 12.8%是第三，所以，駕駛人未注意車前狀態而產生事故的不是百分之一點多，而是 17.3%，當然這有很多因素，但是，所占的比例相當高。民國 100 年 1 月到 11 月被交通警察舉發的案件，一共有 721 萬件，其中違反速率規定的是 231 萬件占 32.7%，違規停車的是 151 萬件占 21%，闖紅燈及其他不遵守交通號誌的是 97 萬件占 13.47%，不依規定行車者有 84 萬件占 11.7%，由這些數據與事件來看，駕駛人酒駕、不專心注意、不依規定讓車，最多違規的是超速、違規停車跟闖紅燈，針對科技的進步如用手機講電話還可以看前面，可是在打簡訊 app 甚至導航或其他方面，駕駛人看著螢幕，比他們講手機還要危險。本席本來以為交通部有法令，這是自由心證，本來就是跟講手機同等，本來就可以處罰，可是法律沒有明定的話，一般百姓會認為，他們不是在講手機，因為現在法律明文規定是指講手機，本席認為，在法的行為上，有需要說明清楚，對不對？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。今天我來了以後，聽過一開始委員的一些說明，基本上，我贊成這個方向。

李委員鴻鈞：現代科技進步，車燈像 HID、LED 的亮度非常亮，依據交通處罰條例第十六條可以開罰，可是第十六條是在驗車的時候才開罰，其實開車的人在會車的時候，如果車燈很亮會照到眼睛，所以，在會車時不能打遠光燈，這是我們的常識，可是在走山路的時候，要打遠光燈才照得遠、看得清楚，因此，在會車的時候一定要把遠光燈調為近光燈。所以，手機的修法包括簡訊等只是一部分而已，針對車燈的部分，本席是以車燈這個例子來形容，因為科技一直在進步，隨著科技的進步，交通部要不斷針對這部分做修正來彌補這方面的不足，對不對？

葉次長匡時：是。關於車頭燈的部分，的確我們已經有做過修正，現在不是在第十六條，我們特別把第十六條提出來在第十八條有規定，即屬於電氣系統這一類，基本上，已經有處罰的規定。

李委員鴻鈞：如果有做修正，你們也要公告讓大知道，要做宣導，對不對？

葉次長匡時：我們會加強宣導，謝謝委員的指導。

李委員鴻鈞：再者，關於道安會議針對後座要繫安全帶的部分，其實這是見仁見智，國外有很多例子，如本席這趟去日本回來，在上快速道時，他們要求我要繫安全帶，在下快速道路時，就不要求繫安全帶了，剛開始，他們也很嚴格執行，後來就逐漸寬鬆了，也就是說，我們針對法的行為，對後座要繫安全帶，在一般道路時速 50 公里或是多少公里以下，是不是有必要強制後座一定要繫安全帶，本席認為，這就是現在必須檢討的部分，是不是？

主席：請交通部道安會謝執行秘書說明。

謝執行秘書潮儀：主席、各位委員。2 月 1 日成人的部分已經開始開罰，現正加緊宣導的就是，兒

童的部分是 8 月 1 日開始也要開罰。日本的狀況的確是這樣，我親自去觀察過，的確他們對高快速道路有嚴格執法，委員講的不錯。

李委員鴻鈞：現在，針對高速公路要嚴格執法，但是，對一般道路是不是有必要放寬？

葉次長匡時：基於法的穩定性，現在才剛實施，一年後，我們就這件事情來檢討，如果有必要，因為現在剛開始實施，先實施一年，之後再看怎麼樣。

李委員鴻鈞：本席建議，在一般道路車速沒有到達那個狀況下，其實它的危險度相對降低，因為後座要繫安全帶牽涉的因素有很多如小孩等，其實車子在快速、高速時，在後座當然要繫安全帶，交通部道安會、運研所就是要根據這些部分提出數據來做一檢討修正，如果真的有必要就要全面性來實施，如果真的在某種程度之下，比方時速在多少公里以下的道路，後座其實不一定要這麼嚴格強制，因為國外都沒有這麼嚴格，為什麼我們要這麼嚴格，對不對？

葉次長匡時：是，我了解委員的立場，我自己常常坐計程車後座，也有這個感覺，剛才跟委員報告過，因為這個法才剛開始實施，是不是給我們一年的時間，俟一年後再做檢討。

李委員鴻鈞：我覺得一年太久了，應該半年左右的觀察就可以有一個程度的數字，好不好？

葉次長匡時：因為兒童要在 8 月開始實施，這是自今年 2 月 1 日開始，等於明年 1 月底就會這件事情進行檢討。

李委員鴻鈞：針對油價要調漲的部分，究竟燃料稅是不是要隨油徵收的問題，其實這也不是現在才討論，而是本席進入立法院這 10 年以來幾乎都在討論這個問題，隨油徵收有其合理性與必要性，相對的燃料費要不要停徵的問題，這是必須要討論的部分。

其次是營業的部分，針對大眾運輸業者、計程車業者，因為計程車、大眾運輸系統的用油比較特殊，對這些要在程度上做修正，隨油徵收才能正式上路，請問交通部有沒有對此做一檢討？

葉次長匡時：在方向上，我覺得應該是要隨油徵收，但在執行上因為涉及大眾運輸工具、計程車、漁業用油等等，有許多稽徵上的困難。我們也擔心這個問題如果沒有處理好的話，恐怕地下油行會因此而猖獗，剛好財政部這幾年在研議能源稅，我們希望能夠配套一起執行，這樣是比較理想的。

李委員鴻鈞：要多久的時間？現在油價都已經調漲了，問題就在於你們的政策跟不上，而這是社會大眾馬上就會面對的問題。

葉次長匡時：過去多年來，我們一直都是希望能夠配合財政部的能源稅來一起處理。目前財政部召集財政健全小組在討論一些議題，如果能源稅的問題一直拖延下去的話，我覺得我們也跟著拖下去並不太好，可能我們會提前來處理這件事情，但是目前……

李委員鴻鈞：現在油價全面上漲，如果能源稅馬上就實施，而你們的政策還沒有訂出來，這就等於我們必須……

葉次長匡時：能源稅實施的時候就是配合一起來做，屆時就沒有汽燃費的問題了，也就是到時就不收了。

李委員鴻鈞：這方面有很多討論的方向，現在是隨油徵收，這樣的方式或許大家還可以接受，可是大眾運輸工具、計程車遇到隨油徵收的情況時，該怎麼辦？這個問題要先討論才對。

葉次長匡時：我們傾向於不要對大眾運輸工具隨油徵收這些稅，方向上是這樣……

李委員鴻鈞：本席認為，大眾運輸系統和計程車都全免也是怪怪的，你們應該要研究究竟該如何調整才對。

葉次長匡時：我們有在研究。

李委員鴻鈞：我打個比方，包括計程車的車費也可以去做考量，所謂使用者付費，究竟現在計程車跳錶的價錢是不是合理，你們應該要從各方面去作考量才對，方向並不是只有單一個，所以大家要來討論嘛！

葉次長匡時：我瞭解。

李委員鴻鈞：好的，謝謝。

葉次長匡時：謝謝。

主席（李委員鴻鈞）：接下來登記發言的陳委員雪生、徐委員耀昌、賴委員士葆、吳委員秉叡、黃委員昭順、陳委員淑慧、李委員桐豪、林委員佳龍、鄭委員天財、趙委員天麟、楊委員瓊瓔、林委員正二、陳委員碧涵、孔委員文吉、江委員惠貞、蔣委員乃辛、江委員啟臣、蕭委員美琴、廖委員正井、馬委員文君、吳委員育仁、蘇委員清泉、呂委員玉玲、簡委員東明、邱委員志偉、邱委員文彥、吳委員育昇、林委員滄敏、王委員惠美、高委員金素梅、王委員進士及陳委員明文均不在場。

現在詢答完畢，中午繼續開會審查條文，現在休息 20 分鐘用餐。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，進行逐條討論，同案併案處理。

進行第三條。

葉委員宜津等提案條文：

第 三 條 本條例所用名詞釋義如下：

- 一、道路：指公路、街道、巷術、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：指三輪以下

汽車)、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，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。

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。我們建議將現行條文第八款「……（包括機器腳踏車）……」修正為「……（包括機器腳踏車，簡稱為機車）……」。葉委員等的提案條文內容為「……（包括機車：指三輪以下汽車）……」這可能會增加另一個問題，因為有一些機車的確就是三輪的，以上是我們的建議。

主席：葉委員，我認為可以這樣改，因為國家 CNS 標準真的明訂是這個樣子的。

葉委員宜津：（在席位上）我只要舉這個例子你就可以知道。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。推事改法官也是改了四十幾個法令。這只是一個行政命令，沒有什麼是不可以改的。

葉次長匡時：剛才已經跟委員提過，是不是能階段性來做？以委員的條文內容，我們建議改為「……（包括機器腳踏車，簡稱為機車）……」。

葉委員宜津：不，這個階段就是要將道交全部改成「機車」，再來後面四十幾個條文慢慢自然就會改成「機車」，那只是行政命令，他再去改就可以了。大家就等著你改，你改了大家都會很高興。

主席：請交通部法規會李執行秘書說明。

李執行秘書明慧：主席、各位委員。這樣改的話，其實有法律上的行為，有法律上的意義，當然委員可以針對這部分繼續指教。本來我們以為，假如現在直接改為「機車」的話，很多條文無法在今天一次處理完，希望等將來通盤檢討時再修改，在這段過渡期間，其實是我建議採用「簡稱為機車」這個方式來處理，當然委員有委員的意見，我們會尊重。

葉委員宜津：這裡全部改為「機車」以後，你們就會加快腳步去修改，簡單來說就是這樣。

李執行秘書明慧：問題是我們來不及改。

葉委員宜津：那也沒關係，大家都知道那是什麼東西，我們這裡也會有紀錄，就是「機器腳踏車」現在一律改成為「機車」。

李執行秘書明慧：問題是在法律上的效率，很多地方使用機器腳踏車，現在直接改成「機車」的話，在適用上當然大家都會知道……

葉委員宜津：當初推事改成法官是怎麼改的？那才真的是法律。

葉次長匡時：這部分我不清楚，但基本上……

葉委員宜津：那才真的是法律，這不是理由！法規會你說，推事改法官是怎麼改的？大家都聽不懂什麼是推事改法官，但是一下子就改了。

李執行秘書明慧：推事部分不是交通部的法規，那不是我們掌管的。

葉委員宜津：好，我認為我們要有點作為，我認為還是應該這樣改，絕對不會有問題，百分之百不

會有問題，我覺得就像主席說的，你們就是太機車了！

主席：我有這樣講？

葉委員宜津：你早上這樣講的。我堅持這樣做！

主席：你們要去說服委員，具體說明改成「機車」可能會發生的問題。委員立法的用意只是讓它更明確，至於在法的行為及你們的執行上會遭遇到的問題，你們應據實講明，不是你們回說好了就好了，你們知道你們之後要做的事嗎？包括所有行照、執照等統統要改，這一改是很龐大的事情，這不是單一的問題，坦白說，你們必須好好地將這件事說明清楚。

請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。其實最大的困難點在於，因為很多文件，不管是公文書、每個人持有的證照或現在監理機關已印製好尚未核發的證照內容，都是以「機器腳踏車」的字眼來呈現，所以我們還是建議採行「包括機器腳踏車，簡稱為機車」這個方式來表示，其實這在某種意涵上，已將委員的意見包含在其中，邇後遇到的相關文件改為「機車」時，就不會產生適法上的問題，因為相關文件中對於機器腳踏車與機車都有相關的規定。

葉委員宜津：以前營業小客車改成計程車是怎麼樣改的？

陳司長彥伯：我們也是在處罰條例中改的。

葉委員宜津：為什麼那個可以改，這個不能夠改？營業小客車比計程車還更容易理解。

葉次長匡時：現在計程車一共大概是七、八萬輛，摩托車（機車）接近一千萬輛……

葉委員宜津：那是你們行政上的問題，這不成理由，本席並沒有要求你們在一夕之間將所有的都改進，你方才已經說了，營業小客車改成計程車就是在這裡改的，其他慢慢的跟著改，有什麼不可以呢？

葉次長匡時：要改當然是可以，但是現在是很浩大的工程，有將近一千萬輛的機車行照與駕照……

葉委員宜津：總是要有開始，不能夠以浩大為由，你們幾十年來沒有改就是因為機車這麼多，認為很麻煩就不改？

陳司長彥伯：其實也不是這個意思，機器腳踏車本身有使用上的沿革。

葉委員宜津：營業小客車在這裡改成計程車，是大家都一目了然的知道是什麼，為什麼機器腳踏車不能夠在此改成機車？

陳司長彥伯：營業小客車或計程車其實那時候改是因為相關的公路法中，都有計程車的相關字眼，當時為了管理上的一致，所以才把那個字眼作相關的更正，並不是本來的沒有。

葉委員宜津：你們這些理由，都是不是理由的理由，就是沒有什麼不能夠改的，本席到現在都沒有聽到什麼理由是真的不能夠改的，對不對？幾十年了總是要開始。

陳司長彥伯：唯一會遇到的困難，是因為我們相關發出的公文書或證照，上面所使用的都是機器腳踏車。

葉委員宜津：在這裡修正後，那個可慢慢的改，在換照時改都沒有關係。

主席：我看你們再跟葉委員溝通，例如上千萬輛的機車，你們要改的不是只有單一的駕駛執照與行

照的問題，這些所要改的必須要怎麼樣，你們要好好的跟葉委員再討論，方才吃飯時沒有完成溝通，你們再繼續溝通。

第三條保留。

葉次長匡時：關於臨時停車部分，能不能保留停止時間未滿三分鐘？刪除第九款的引擎未熄火，沒有問題。

葉委員宜津：（在席位上）好。

主席：等於這三分鐘有沒有熄火都無所謂？

葉次長匡時：對，環保署認為是不宜熄火。

主席：環保署為什麼認為不宜熄火，環保署應該要贊成熄火才對。

葉次長匡時：因為有時候三分鐘內熄火再開，事實上是更耗油，環保署相關的規定是逾三分鐘要關閉引擎，但是三分鐘內關不關是沒有嚴格的規定。

葉委員方才的說法，我認為有人要關也無所謂，但是一定要定義清楚。

主席：這是耗油及排廢氣的問題，就刪除「引擎未熄火」，葉委員同意嗎？

葉委員宜津：（在席位上）同意。

主席：這個部分就修正通過。

進行第四條。

賴委員士葆等提案條文：

第 四 條 道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。

駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。

前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。

葉委員宜津等提案條文：

第 四 條 駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。

前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。

前項規則，具有拘束全國各機關及人民之效力。

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。我先補充剛才第三條的部分，即葉委員說機器腳踏車改成機車，我們研商後同意，後面就寫包括機車，並刪除「指三輪以下汽車」。

葉委員宜津（在席位上）好。

葉次長匡時：我們同意第四條賴委員士葆提案的部分，葉委員宜津的提案條文後面加上前項規則…

主席：一條一條來處理，前面的條文要馬上處理。

第三條第一項第八款中刪除「：指三輪以下汽車」，葉委員沒有意見是嗎？

葉委員宜津：（在席位上）是。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。第三條第一項第八款修正為「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。」。

主席：第三條照葉委員宜津等提案條文修正通過。

現在處理第四條。

請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。賴委員士葆提案第四條條文沒有問題。

葉委員宜津提案第四條條文後面，即「前項規則，具有拘束全國各機關及人民之效力。」，我們認為不需要，因為事實上所有規則本來就拘束全國。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。賴委員士葆的提案條文，本席沒有意見，因為提供路況是本來就有的。

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。其實是已經有了。

葉委員宜津：所以這是贅述？

葉次長匡時：對。

葉委員宜津：本席本來是有法院裁決的實際案例，他們說你們這些只是內規，這個是實際的案例，就是駕駛人行駛東北角要不要開燈，你們本來是用提醒的，後來用提醒的路標，又改成正式的要求，但是正式的要求，你們卻沒有改該路標，結果有人以為那只是提醒，所以也就無所謂，交通裁決所就裁罰了，到法院時說是你們的內規這樣規定就算數，所以在此給予明示，就是要讓這項規則變成法律會比較清楚。

主席：其實這沒有所謂內規不內規，這本來就是國家的法令，本來就是全國性的。

請法務部林參事說明。

林參事秀蓮：主席、各位委員。確實，第二項所規定的本來就是個法規命令，而法規命令在行政程序法第一百五條第一項就有規定，它本來就有規範人民的效力，所以不需要在這裏規定，至於法官對個案的看法，那是那個法官的，我們不能說所有法官的判……

葉委員宜津：所以是那個法官沒水準？

主席：那就不需要了，因為這本來就是全國性的，第四條就照賴委員士葆的版本通過。

進行第七條之二。

葉委員宜津等提案條文：

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。
- 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。
- 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。

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。
- 二、行駛路肩。
- 三、違規超車。
- 四、違規停車而駕駛人不在場。
- 五、未依規定行駛車道。
- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 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限或低於規定之最低速限。
- 十、駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。
- 十一、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，於一般道路須至少於一百公尺至一百五十公尺前，於高速公路、快速公路須至少於三百公尺至四百公尺前，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舉發。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我先講一下小項的，就是第十款，本來現行的法條其實是沒有問題的，就是汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶，包括安全帽的規定，但是這裏的汽車駕駛人是包括機車，所以我們是這樣規定的，因此常常被嘲笑說開車也要戴安全帽嗎？所以

我們就將「汽車」兩個字拿掉，就是規定駕駛人未依規定繫安全帶等，這是為了配合安全帽的規定，免得被笑說這是烏龍立法，其實是他們自己不懂，不過為了讓大家清楚，所以我們就用「駕駛人」。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。委員，是不是可以那一款不改，而改在下面第十一款要戴安全帽的改成機車駕駛人？

葉委員宜津：對不起，我說錯了，是第十一款。

主席：他的意思是，第十款維持原案，第十一款就改為機車駕駛人……

陳司長彥伯：對，這樣就很清楚了。

主席：「汽車」改為「機車」。

葉委員宜津：「汽車」兩個字去除，第十一款……

陳司長彥伯：「汽車」去除或改成「機車」，其實應該改成機車駕駛人就好了。

主席：所謂駕駛人，那是什麼樣的駕駛人？駕駛人是統稱，開火車的也是駕駛人，開飛機的也是駕駛人。

葉委員宜津：為什麼我們用駕駛人？因為第十款規定汽車駕駛人。

陳司長彥伯：對啊，汽車駕駛人。

葉委員宜津：這個就包括機車。

主席：葉委員，駕駛人範圍很廣。

陳司長彥伯：原則上，法條條文如果有汽車跟機車分列，一般在用法上，汽車就是歸汽車，機車就歸機車。

葉委員宜津：好，那就第十款不改，第十一款改機車駕駛人未帶安全帽等，OK，只要清楚就好，不要讓人家覺得我們烏龍立法，其實我們並沒有，因為這是全部統稱。再來，第二項有關 100 公尺……

主席：你們的看法呢？

葉委員宜津：剛才他們來說 100 公尺到 150 公尺的規定他們同意了，但是高速公路那個……

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。高速公路那個是有一點困難，請……

葉委員宜津：高速公路部分我可以放寬一點，不用 300 公尺至 400 公尺，但是一定要有個 range。

主席：請內政部警政署交通組陳組長說明。

陳組長奮企：主席、各位委員。警政署基於執法的立場，希望能夠規定 300 公尺到 1 公里，這樣比較有緩衝。

葉委員宜津：好。

主席：這是要幹什麼的？我還看不懂。

葉委員宜津：就是有時候給予提醒，然後就整條統統這樣，沒完沒了，有時候路況已經有變化，可

以……

葉次長匡時：委員的意思是，有時候太早提醒了，後面就沒有了，人家就忘掉了，舉個例子，在一般道路上，1 公里以前提醒，而實際上是 1 公里後才發生的，可能就太早提醒了，委員的意思……

主席：你說車禍提醒、路況提醒？

葉委員宜津：不是，是限速，例如在這裏提醒限速 50 公里，但路況其實已經超過了，就說前面有提醒是限速 50 公里，但其實駕駛人都已經開 3 公里了，還用這樣來取締駕駛人，所以要有個 range。好啦，就照你們的，到 1 公里我都可以同意，但一定要有個 range。

葉次長匡時：公路警察的建議是：於一般道路應於 100 公尺至 300 公尺間，於高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1,000 公尺（或 1 公里）間，明顯標示之。

葉委員宜津：好。

主席：300 公尺至 1,000 公尺好不好？如果用 300 公尺至 1 公里，單位不一樣，放在條文上怪怪的，好不好？

第七條之二就照這樣修正通過。

進行第二十一條。

葉委員宜津等提案條文：

第二十一條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

- 一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機車。
- 二、領有機車駕駛執照，駕駛小型車。
- 三、使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕駛小型車或機車。
- 四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機車。
- 五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機車。
- 六、領有學習駕駛證，而無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，在駕駛學習場外學習駕車。
- 七、領有學習駕駛證，在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車。
- 八、未領有駕駛執照，以教導他人學習駕車為業。
- 九、其他未依駕駛執照之持照條件規定駕車。

前項第九款駕駛執照之持照條件規定，由交通部定之。

未滿十八歲之人，違反第一項第一款或第三款規定者，汽車駕駛人及其法定代理人或監護人，應同時施以道路交通安全講習。

第一項第三款、第四款之駕駛執照，均應扣繳之；第五款並吊銷其駕駛執照。

汽車所有人允許第一項第一款至第五款之違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第一項規定之罰鍰處罰外，並記該汽車違規紀錄一次。但如其已善盡查證駕駛人駕駛執照資

格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。

主席：第二十一條照葉委員宜津等提案條文通過。

進行第二十一條之一。

葉委員宜津等提案條文：

第二十一條之一 汽車駕駛人駕駛聯結車、大客車、大貨車，有下列情形之一者，汽車所有人及駕駛人各處新臺幣四萬元以上八萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

- 一、未領有駕駛執照駕車。
- 二、領有機車駕駛執照駕車。
- 三、領有小型車駕駛執照駕車。
- 四、領有大貨車駕駛執照，駕駛大客車、聯結車或持大客車駕駛執照，駕駛聯結車。
- 五、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕車。
- 六、使用偽造、變造或贖領之駕駛執照駕車。
- 七、駕駛執照吊扣期間駕車。

前項第五款、第六款之駕駛執照，均應扣繳之；第七款並吊銷其駕駛執照。

違反第一項情形，並記該汽車違規紀錄一次。

汽車所有人如已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生違規者，汽車所有人不受本條之處罰。

主席：請問各位，對第二十一條之一照葉委員宜津等提案條文通過有無異議？（無）無異議，通過。

進行第二十二條。

葉委員宜津等提案條文：

第二十二條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣一千八百元以上三千六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛：

- 一、領有普通駕駛執照，駕駛營業汽車營業。
- 二、領有普通駕駛執照，以駕駛為職業。
- 三、領有軍用車駕駛執照，駕駛非軍用車。
- 四、領有聯結車、大客車、大貨車或小型車駕駛執照，駕駛重型機車。
- 五、領有普通重型機車駕駛執照，駕駛大型重型機車。
- 六、領有輕型機車駕駛執照，駕駛重型機車。
- 七、駕駛執照逾有效期間仍駕車。

前項第七款之駕駛執照並應扣繳之。

汽車所有人允許第一項違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第一項規定之罰鍰處罰外，並記該汽車違規紀錄一次。但如其已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加

以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限

主席：請問各位，對第二十二條照葉委員宜津等提案條文通過有無異議？（無）無異議，通過。
進行第二十七條。

葉委員宜津等提案條文：

第二十七條 汽車行駛於應繳費之公路，強行闖越逃避繳費者，處汽車所有人或駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰，並追繳欠費。

汽車駕駛人因前項行為，致收費人員受傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

主席：另有李委員昆澤等提出修正動議。

李委員昆澤等所提修正動議：

提案人：李昆澤 陳根德 蔡其昌 葉宜津 李鴻鈞

建議修正條文	現行條文	說明
<p>第二十七條 汽車行駛於應繳費之公路或橋梁，<u>汽車所有人或駕駛人不依規定繳費者，應補收通行費；如無正當理由者，並得加收百分之十之通行費用。</u></p> <p>汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。</p>	<p>第二十七條 汽車行駛於應繳費之公路、橋樑、隧道或輪渡，不依規定繳費者，處汽車所有人或駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰，並追繳欠費。</p> <p>汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。</p>	<p>一、公路法規定，公路與橋梁屬於公路範圍。</p> <p>二、鑒於未來國道收費係委辦民間企業為之，不應有「處罰」的概念，爰此修正本條第一項。</p> <p>三、汽車因不可歸責於己的事由，例如機器偵測不到而未繳通行費者，應予補繳即可，不須罰鍰。</p> <p>四、基於收取通行費與道路交通安全或秩序並無直接的關係，若駕駛人故意不繳，應以「加倍」的方式處罰即可達到效果。</p>
<p>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：</p> <p>一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。</p> <p>二、未保持安全距離。</p> <p>三、未依規定行駛車道。</p> <p>四、未依規定變換車道。</p>	<p>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：</p> <p>一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。</p> <p>二、未保持安全距離。</p> <p>三、未依規定行駛車道。</p> <p>四、未依規定變換車道。</p>	<p>一、刪除現行條文第 12 款規定。</p> <p>二、蓋現行條文第 12 條規定目的是走錯車道，例如本來應走人工收費車道卻誤入電子收費車道造成扣款不成功的情況。</p> <p>三、鑒於國道將於今年（101）年底全面計程收費，屆時已無人工收費或電子收費之分，本款規定已無意義，爰予刪除。</p> <p>四、關於國道收費收取，則只</p>

- 五、站立乘客。
- 六、不依規定使用燈光。
- 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。
- 九、未依規定使用路肩。
- 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。
- 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。
- 十四、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或其他方式迫使前車讓道。
- 十五、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。

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，致堵塞超車道行車者，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。

前三項之行為，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。

- 五、站立乘客。
- 六、不依規定使用燈光。
- 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。
- 九、未依規定使用路肩。
- 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。
- 十二、不繳交通行費闖越收費站。
- 十三、未依標誌、標線、號誌指示行車。
- 十四、進入或行駛禁止通行之路段。
- 十五、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或其他方式迫使前車讓道。
- 十六、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。

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，致堵塞超車道行車者，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。

前三項之行為，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。

要適用第 27 條規定即為已足。

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。現行法的道交條例規定不繳交通通行費需繳 3,000 到 6,000 元罰鍰，問題是國道計程收費交通部預計明年就要上路，也就是明年之後就沒有收費站了，而是以在交流道設置感應器的方式來收費，所以以後應該是沒有闖越的問題，但是有準確度的問題，這個準確率、感應不到的問題是要處罰開車的人，還是要處罰業者？我覺得這要分清楚，因為現在高公局偵測的正確率沒有辦法保證百分之百，很多民眾抱怨，電子收費的感應器如果拆到別台車去用，過收費站有時候感應不到，就會被罰錢，實在很冤枉，所以我認為這個要主張不依規定繳費者應該補收通行費，而不要用繳款 3,000 到 6,000 的方式，請交通部衡量。因為那不是闖越，並沒有闖越的問題，但是有準確率的問題。是不是請交通部說明？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。如果因為沒有偵測到而沒有收到費，我們並沒有處罰，事實上，還是會有個機制叫他來補繳，所以現在的問題是，以後計程收費，可能就有駕駛人直接闖過去，沒有裝 eTag 或裝了 eTag 但費用不足，即使費用不足，我們也會馬上通知他在一定期間內補，所以我們覺得罰款還是需要的，可是罰款可以稍微降低，這是合理的，就是對罰 3,000 到 6,000 元不是太高的問題，我們可以檢討。

李委員昆澤：但應該是沒有闖越的問題，現在哪有闖越？因為沒有收費站了嘛。

葉次長匡時：未來還是有偵測，對不對？他沒有依規定交，他還是闖越啊。

主席：他沒有裝而通過的話，那就是闖越。

李委員昆澤：那當然是闖越。

主席：如果是有裝而沒有偵測到，他們會寄通知，叫他來補繳，他們現在的解釋是這樣。

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。沒有裝是另外一種處罰。闖越的定義是，他車上沒有裝就直接上路，然後就開了，你們要針對這種人處罰是有點道理的，可是……

葉委員宜津：（在席位上）不裝有理。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。對啊，裝的是笨蛋！我就是笨蛋！以後也一樣，裝的是笨蛋！現行的法令是什麼？是公路、橋梁、隧道、渡輪不依規定繳費者處以罰鍰，請問現行有哪一條公路、橋梁、隧道、渡輪要繳費的？沒有嘛，全臺灣已經沒有公路、橋梁、隧道、渡輪要依規定繳費了，所以這一條變成什麼？變成你們專門拿來對付沒有裝 OBU 的，就採高罰 3,000 元、6,000 元，結果是幫助遠通，強迫大家去裝，有裝的一直通過，沒有裝的連續假時在那裏排隊，這是階級歧視！不是只有這樣，你們還告訴我說沒有裝沒有關係，他們也可以過，你們可以照相，你們沒有罰，還這樣說！什麼叫強行闖越？如果 ETC 車道沒有人走，另一邊卻大排長龍，有人先從那裏通過，你們照相為證要他付錢，這是 OK 的，但你們不能拿這個來罰，所以這個不是這樣的，強行闖越的道理是，如果這裏真的是有什麼困難的，譬如平交道才有這種問題，而一般的道路根本沒有這個問題，如果沒有裝 ETC 這樣通過，坦白說，連第三十三條有關

處罰 600 元的規定我都很有意見了，你們還要用 3,000 元 6,000 元來罰，那真的是沒有道理。你們不只一個人站在這裏跟我們講，不裝 ETC 一樣可以通過，你們一樣用照相通知繳費，不會處罰，召委坐在這裏，他也聽了很多遍了，針對這一條，我要求要改。

主席：基本上，我跟葉委員宜津的立場是一致的，我先跟你們講，不過這個是在法的行為。我們尊重提案人，再請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。我再補充一下，目前以鐵路局來講，鐵路局對於逃票的處罰是加收 50%，但你們如果罰 3,000 到 6,000 元，對於駕駛人來講，以後改用感應器其實就沒有闖越的問題，我在後面也加說，無正當理由者，應該加收 10% 的通行費用，其實這已經是很明確地說明我們這提案的案由，希望交通部好好思考，對於交通通行費這樣的處罰應該要取消，而無正當理由者就加收通行費，除非高公局的偵測正確率能達到百分之百？請問能夠達到百分之百嗎？會不會有失誤？如果是你們偵測失誤，你們要去罰駕駛人嗎？

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。不會，如果有偵測失誤，只會通知他補繳而已，並沒有罰款的問題。這條是針對不依規定繳費者，但偵測失誤並不是他的錯，他沒有……

李委員昆澤：我們認為應該補收通行費，如無正當理由者，就加收 10% 的通行費。

主席：請交通部高公局業務組財務科荊科長說明。

荊科長心泉：主席、各位委員。目前不管有裝沒有裝，如果有經過 ETC 車道，我們的確都有自動補繳期去補繳……

李委員昆澤：但你們目前的罰則還是 3,000 到 6,000 元，還是會讓民眾誤以為有闖越的問題，然後你們就是要罰 3,000 到 6,000 元。

荊科長心泉：我們都有給他們自動補繳期，不收任何費用，如果過了自動補繳期，仍然未繳，我們才會用掛號寄補繳通知書，如果收到補繳通知書還沒有繳，我們才會引用這個法條，所以原則上是不會處罰的，所以我們建議委員……

葉次長匡時：其實這條的意義就是，對於沒有繳錢的，我們通知他補繳，如果還不繳，等於是惡性、故意不繳，這時才会有罰的……

李委員昆澤：即使是惡意不繳，但罰 3,000 到 6,000 元還是太高啊。

葉次長匡時：對於罰多少，我們可以檢討是不是太高或……

主席：這部分由我來說明。這個就像當初我們審查停車條款時有做過修正，若你慢繳停車費，我們就要催告，以前是不需要催告，後來經過委員會這邊討論之後才有催告。

另外，誠如葉委員宜津方才所言，這是一項大原則的問題，高速公路或任何道路都是由納稅人的錢建造而成，應以服務國民為基本的義務與精神。坦白說，這就回歸到我們的收費採用 BOT 的方式，本來就是非常錯誤的政策。

葉委員宜津：（在席位上）主席英明。

主席：可是現在又改不回來，其實這有好幾次的機會可以收回，比方說，剛剛也有委員提到，從過去 OBU 到現在 eTag 的裝機率，當這些裝機率沒有辦法達到目標時，它早就應該把它收回來，

如果我們一直這樣下去的話，這個問題會一直延伸。我們應該站在人民的立場來看這個問題，所以我從頭到尾堅持的就是這個原則。為什麼收費站要收費？其實它是把多的錢做為道路維修或納入國道基金之用，這些我們都同意，可是，你讓它站在商業行為就是一個錯誤的決定，所以我還是依照這樣的原則。至少未來我們在計程上一定還會再碰到這樣的問題，我覺得罰款太高了。

葉次長匡時：對，我們同意罰款太高了，可以調降一些。

主席：我們剛剛所說的是，你們要給多久的通告期？這就比照我們的停車收費一樣。我們停車收費是經過幾次的催告？

葉次長匡時：我們也是一次催告。

主席：沒有啦！第一次繳費金額本來是 300 元，如果晚了多久時間後，繳費金額就變成 600 元，我記得這是有階段式的。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。向委員報告，若依照規定沒有繳費，主管機關以書面通知駕駛人於 7 天內補繳，相關費用會再加計工本費。若駕駛人逾期再不繳交，將處罰 300 元。

主席：你在那部分就明定的如此清楚，所以你現在針對這部分也要明定清楚。你懂我的意思嗎？

葉次長匡時：可以。

主席：這不是口頭的幾句話。

葉委員宜津：（在席位上）本席有點意見。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。這一條先請大家支持我的修正條文，因為我已經很清楚的刪除「應依規定繳費」的部分，沒有什麼叫做「應依規定繳費」，這不是規定繳費就要繳費，不一定是這樣的。因為我說得很清楚，這沒有包括橋梁、隧道或渡輪，他們都拿來用於 ETC 的通道，所以請支持我改成強行闖越逃避繳費者，有關罰鍰的部分，我沒有意見，此其一。

第二，另外，對於強行闖越逃避繳費者會有一段時間先通知，然後再予以處罰，我的意見與主席完全一樣。今天你等於把公權力以 BOT 的方式都給遠通公司，由遠通公司寄發繳費通知，還要向用路人收取掛號費及工本費，這些錢統統要向用路人收取，對於將來的裁罰，你們等於在協助遠通公司脅迫用路人要去裝設 OBU，所以對於你們所謂的工本費，我也很有意見，你們最好要商量好。照道理，遠通公司本來就應該做得好，讓大家願意裝設 OBU，但是，他們並沒有做到，而你們也沒有照規定處罰。你現在告訴我們不會有強行闖越逃避繳費者，因為他們採用照相技術來追查，結果所有的費用還是由用路人支付，這也沒道理啊！我先說後面是行政程序上的通知，那是另外一回事，但是，我認為第二十七條大家應該支持我的版本，我也可以支持李委員昆澤的版本來修正，但不能依照現行條文通過。謝謝！

主席：請交通部高公局業務組財務科荊科長說明。

荊科長心泉：主席、各位委員。依照臺灣高等法院在 97 年 12 月刑事庭會議的決議，道路交通管理處罰條例第二十七條第一項與第五十六條第二項停車費的性質一模一樣，在本條例第二十七條尚

未修正之前，它的適用都要與第五十六條第二項停車費的催繳一模一樣，所以我們就一直依照他們當時所做成的決議辦理。

主席：我現在講的意思就是，這是高等法院的決議，道路交通管理處罰條例第二十七條與第五十六條，在停車費上的規定本來就應該一致，這是本席剛剛所提的意見。既然高等法院已經有這樣的判決，只是在文字上，你們針對第二十七條本來應該做這樣的修正。你懂我的意思嗎？

荊科長心泉：我懂。

主席：現在你們還把原條文擺在這邊，也難怪它就沒有辦法具有完整性，所以你們本來應該針對本條例第二十七條的文字做修正才對，而不是由委員提案，你們才在這邊答復。

葉次長匡時：我們撰寫成文字之後，再與委員討論。這條能不能暫時保留？

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。次長，我覺得未來國道收費是經由委辦民間企業處理，不應該有處罰的概念。若用路人沒有繳費，就應該加收用路人多少錢的方式來處理。因為收取通行費與道路交通安全或秩序並沒有直接的關係，除非應繳納的駕駛人故意不繳，以加倍的方式處罰即可以達到效果，就不應該訂定 3,000 元至 6,000 元的罰鍰，否則這樣的費用太高。我們會給你們時間，請你們趕快提出修正的文字，讓葉委員與我瞭解一下。

葉次長匡時：我們將文字調整之後，再進行討論。

主席：你們現在趕快寫吧！

葉次長匡時：我們先討論。

主席：第二十七條暫予保留。

進行第三十一條。

葉委員宜津等提案條文：

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。

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，處駕駛人新臺幣五百元罰鍰。

主席：請問各位，對第三十一條照葉委員宜津等提案條文通過有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十一條之一。

黃委員偉哲等提案條文：

第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，使用手持式行動電話或電腦進行撥接、通話或執行應用程式者，處新臺幣三千元罰鍰。

機器腳踏車、慢車駕駛人行駛於道路時，使用手持式行動電話或電腦進行撥接、通話或執行應用程式者，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。

李委員鴻鈞等提案條文：

第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，使用手持式行動電話或平板電腦進行撥接、通話、網路或其他智慧功能者，處新臺幣三千元罰鍰。

機器腳踏車駕駛人行駛於道路時，使用手持式行動電話或平板電腦進行撥接、通話、網路或其他智慧功能者，處新臺幣一千元罰鍰。

前兩項實施及宣導辦法，由交通部定之。

葉委員宜津等提案條文：

第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，使用有礙安全駕駛之電子產品或其程式者，處新臺幣三千元罰鍰。

前項有礙危險駕駛之電子產品或其程式，經運輸研究所之研究報告後，由交通部公告之。

第一項實施及宣導辦法，由交通部定之。

主席：另有葉委員宜津等提出修正動議。

葉委員宜津等所提修正動議：

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>前二項實施及宣導辦法，由交通部定之。</p>	<p>第三十一條之一 汽車駕駛人於行駛道路時，使用手持式行動電話進行撥接或通話者，處新臺幣三千元罰鍰。</p> <p>機器腳踏車駕駛人行駛於道路時，使用手持式行動電話進行撥接或通話者，處新臺幣一千元罰鍰。</p> <p>前二項實施及宣導辦法，由交通部定之。</p>	<p>一、隨著時代進步，電子產品發展日新月異，尤其智慧型手機、平板電腦之普及化，原有僅規範行動電話之使用，造成危險駕駛之條文，已不敷使用。</p> <p>二、惟對於新的電子產品，是否應一律加以禁止使用，容有討論餘地，尤其部分電子產品及應用程式係為輔助行車安全所發展，完成禁止其使用並不合理。</p> <p>三、本條規範方式，參考外國立法例及文獻，其重點應在於駕駛人之使用行為上可，一般均認駕駛人若以手持方</p>
---	--	--

		式使用該類電子產品，即可能產生危險性，而具有可罰性，爰修正本條一、二項規定。
--	--	--

提案人：葉宜津 李鴻鈞 蔡其昌 楊麗環 劉權豪
李昆澤 黃偉哲 陳根德 羅淑蕾

主席：基本上，提案委員的原意大概都一致，請交通部整合出一條條文。

葉委員宜津：（在席位上）我們與交通部有協商一個再修正條文。

主席：請問各位，對第三十一條之一照葉委員宜津等所提修正動議條文通過有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十三條。

葉委員宜津等提案條文：

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。
- 三、未依規定行駛車道。
- 四、未依規定變換車道。
- 五、站立乘客。
- 六、不依規定使用燈光。
- 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。
- 九、未依規定使用路肩。
- 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。
- 十二、不繳交通行費闖越收費站。
- 十三、未依標誌、標線、號誌指示行車。
- 十四、進入或行駛禁止通行之路段。
- 十五、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或其他方式迫使前車讓道。
- 十六、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。

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，致堵塞超車道行車者，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。

主席：請問交通部次長，針對第三十三條有無異議？

葉次長匡時：（在席位上）因為這與第二十七條收費的部分有關係，建議本條亦暫時保留。

主席：第三十三條暫時保留。

葉委員宜津：（在席位上）本席要求發言。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。針對第三十五條後面有關行政處分的部分，我可以同意交通部的意見……

主席：請葉委員稍候發言。因為針對第三十三條條文，李委員昆澤有提出修正動議。

葉委員宜津：這部分也是一樣要保留。

主席：但是，我們必須先宣讀修正動議。

葉委員宜津：因為本條例第二十七條與第三十三條相關，第三十三條已經暫予保留，等到處理的時候再一併宣讀，你們還要唸什麼？

主席：這不唸就不成案，所以我們先宣讀李委員昆澤等所提修正動議。

李委員昆澤等所提修正動議：

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。
- 三、未依規定行駛車道。
- 四、未依規定變換車道。
- 五、站立乘客。
- 六、不依規定使用燈光。
- 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。
- 九、未依規定使用路肩。
- 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。
- 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。

十四、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或其他方式迫使前車讓道。

十五、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。

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，致堵塞超車道行車者，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。

前三項之行為，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。

提案人：李昆澤 蔡其昌 葉宜津 陳根德 李鴻鈞

主席：李委員昆澤等所提修正動議併同葉委員宜津等提案條文，我們稍後再一起處理。

進行第三十五條。

葉委員宜津等提案條文：

第三十五條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：

一、酒精濃度超過規定標準。

二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。

汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照。

汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第一項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。

汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。

汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據或監理單位罰鍰分期繳納證明之限制。

前項汽車駕駛人，依緩起訴處分向公庫或指定之公益團體、地方自治團體支付一定之金額、依協商判決向公庫或指定之公益團體、地方自治團體支付一定之金額或經裁判確定處以罰金，低於本條例第九十二條第三項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。本席針對第三十五條的 14 歲修正為 12 歲，依照兒童及少年福利與權益保障法之規定，兒童為 12 歲者，如此兩法比較一致，但是，現行條文是未滿 14 歲，而且駕駛人肇事才要予以加倍處分，而我的版本不一定要駕駛人肇事，只要他載有未滿 12 歲兒童，並有酒駕行為，就應該被吊扣駕照，這是兩者差別之處。不知道交通部有沒有其他的意見？後面的部分我可以同意依照交通部的……

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。葉委員，針對改成 12 歲兒童的部分，主要是配合兒童及少年福利與權益保障法，我們沒有意見。至於吊扣駕照 2 年等於是變得比較輕，由於涉及兒童的部分，所以我們建議還是維持 4 年比較好。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。我向委員做簡單的報告，兩個版本最大的不同在於 12 歲及 14 歲，這是一個問題。另外，現行條文是肇事才要處理，而且這要吊扣駕照 4 年，若依照委員的提案，爾後就是改成 2 年，兩者的差別就在這裡。原則上，我們尊重委員的意見。

主席：不是這個意思，這是不管有沒有肇事。因為我們要嚴格懲處酒駕肇事者，所以我們規定要吊扣駕照 4 年。葉委員的意思是說，如果你們要修成 4 年，他也同意。你們瞭解葉委員的說法嗎？

陳司長彥伯：這會有兩個問題，委員提案的版本與現行條文會發生一個問題，原來是規定 14 歲，若改修正為未滿 12 歲，13 歲至 14 歲者將無法適用。另有一個真正比較大的問題，當時第三十五條做這樣的修正，因為大家認為對於肇事者應加重處罰，所以吊扣駕照加倍就是 4 年。依照委員的提案，這只變成 2 年，所以我們主要是表達這樣的看法。

葉委員宜津：事實上，對於 12 歲或 14 歲的部分，我們已經沒有爭議，至於你說吊扣駕駛執照期間要加倍處分，這等於是一個條件再加上一個條件。

葉次長匡時：葉委員的意思是，只要酒駕載有未滿 12 歲兒童，就一律要吊扣駕照 2 年；若酒駕肇事再加 2 年，就變成 4 年，但是，原來的條文不是這樣的規定，一律都是 2 年。

主席：這就修改為未肇事者吊扣駕照 2 年，有肇事吊扣駕照 4 年。

葉次長匡時：這部分我們同意。

葉委員宜津：我只是把你的文字具體化，也就是有肇事要加倍處分。

主席：請交通部做文字上的修正。

葉次長匡時：同意。

主席：你們要怎麼做修正？

葉次長匡時：我們現在擬定條文內容。

主席：就是未肇事為 2 年，有肇事加倍為 4 年。

第三十五條暫予保留。

葉次長匡時：我們現在就擬出條文。依照葉委員的意思，附載未滿 12 歲兒童吊扣其駕駛執照 2 年，若因而肇事致人受傷者，加倍吊扣其駕駛執照 4 年。

主席：請問交通部法規會人員，次長這麼說順不順？修法要修得完整，也要符合法律的規範。好不好？

葉次長匡時：我們還是回去整理之後再提出。

主席：你們不要急嘛！這是國家的法律，不要那麼急。

葉委員宜津：（在席位上）等一下，這一共有 3 種，這樣聽起來只有 2 種。

葉次長匡時：我們再重新……

主席：他們要重新處理，所以不要急。

現在進行第四十三條。

李委員鴻鈞等提案條文：

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以上。
 - 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。

前項車輛所有人與駕駛人非屬同一人時，在處罰機關裁決案件確定前，汽車所有人得檢附相關證明文件向主管機關申請領回牌照或車輛。

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。

葉委員宜津等提案條文：

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。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我這裡還有臨時提案，就兩個，因為我們只是要一致，因為執行法律就是要一致，我問你們這裡的 60 公里以上到底包不包括 60 公里？你們告訴我不包括，但事實上，我處理過的案子卻有不包括及包括這兩種，究竟是包括或不包括？認定為不包括的理由，是因為我們在測量時會有一些些誤差，所以 59 公里測量出來還是在 60 公里以內，所以就不包括 60；如果認定是有包括的話，就說法律規定是 60 公里以上，所以包括 60 公里，這些情況導致變成一國多制。交通部給我的答詢及書面資料，甚至每一次都說不包括，但是所有的處罰機關都亂成一團，有的包括，有的不包括，所以，我建議不是將法條的「以上」拿掉，不然就不修法，按照這個臨時提案通過，好不好？

主席：考作文時如果說「以上」是不包括的話，那就不及格。

葉委員宜津：那我就要將「以上」這兩個字拿掉，你同意？好。

主席：依照國文解釋，「以上」有包括，不然國文就不及格。

請問各位，對第四十三條照葉委員宜津等提案條文通過，有無異議？（無）無異議，通過。進行第四十五條。

葉委員宜津等提案條文：

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、在單車道駕車與他車並行。
- 三、不依規定駛入來車道。
- 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。
- 六、駕車行駛人行道。
- 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。
- 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。
- 十、起駛前，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。

主席：請問各位，對第四十五條照葉委員宜津等提案條文通過，有無異議？（無）無異議，通過。進行第五十四條。

李委員昆澤等提案條文：

第五十四條 汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：

一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越。

二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過。

三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。

葉委員宜津等提案條文：

第五十四條 汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：

一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越。

二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過。

三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。

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。這一條應該要有適當的文字修正，提案條文中的「……因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示……」應再潤飾為「……因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下……」，這樣比較符合平交道的運作方式。

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。我重新唸一次，針對委員方才的提案內容，第五十四條改為「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新台幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰。因而

肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器開始放下，仍強行闖越……」

李委員昆澤：有「或」嗎？

主席：就是「……不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下……」。以我的觀念來看，其實警鈴及號誌是要同時運作的，但這邊有「或……或」，等於會產生有時可以是警鈴，有時可以是號誌的疑慮，如果這個問題沒有衝突的話，那我就沒意見。這是法的行為，你們要搞清楚，因為我們的原意就是要安全，如果這樣一修正，變成警鈴及警示燈只要有一樣出現就可以，這樣就麻煩了，你們懂我的意思吧？我們的原意是要兩個同時運作，這樣才有安全的保障，不要修了之後，好意變成是惡意，那就不好了。

請交通部道安會謝執行秘書說明。

謝執行秘書潮儀：主席、各位委員。通常火車接近平交道時，如果平均時速是 130 公里的話，我們以像太魯閣號這種最高時速的車種來看，大概在 1,083 公尺之前會觸動啟動器，啟動器一被觸動，前面的平交道就會開始作用，閃光燈及警報器、警鈴就會在第一時間同時被觸動而開始作用，在 4 到 6 秒之後，遮斷器開始下降。所以，我們建議將條文的次序調整過來，等於將警鈴及燈光擺在前面，遮斷器擺在後面。

主席：你現在說的我都同意，就是不要修成這個變成只要有 2 個出現就可以，那就不行，修法要越修越安全，這 3 個就照你說的，只要原意存在就沒問題，而不是修成讓你們有解讀的空間，只要有一個警示動作，那就不行了。

謝執行秘書潮儀：沒有這樣。他那個「或」其實跟第一個「不聽人員制止」是同一個位階。

主席：好，你只是把順序調過來，這三個動作同時都有要求，那本席就同意。

謝執行秘書潮儀：是，都有要求。謝謝！

主席：請問各位，對第五十四條照李委員昆澤等提案條文並予以修正通過，有無異議？（無）無異議，修正通過。

進行第五十五條。

葉委員宜津等提案條文：

第五十五條 汽車駕駛人，臨時停車有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：
一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。
二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車。
三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車。
四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊，或併排臨時停車。
五、在道路交通標誌前臨時停車，遮蔽標誌。

葉委員宜津：（在席位上）維持現行條文。

主席：第五十五條不予修正。

進行第八十五條之二。

李委員鴻鈞等提案條文：

第八十五條之二 車輛所有人或駕駛人依本條例規定應予禁止通行、禁止其行駛、禁止其駕駛者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員應當場執行之，必要時，得逕行移置保管其車輛。

前項車輛所有人或其委託之第三人得於保管原因消失後，持保管收據及行車執照領回車輛。其違反本條例第三十五條規定者，應同時檢附繳納罰鍰收據。

違反本條之車輛所有人與駕駛人非屬同一人時，在處罰機關裁決案件確定前，汽車所有人得檢附相關證明文件向主管機關申請領回牌照或車輛。

葉委員宜津等提案條文：

第八十五條之二 車輛所有人或駕駛人依本條例規定應予禁止通行、禁止其行駛、禁止其駕駛者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員應當場執行之，必要時，得逕行移置保管其車輛。

前項車輛所有人或其委託之第三人得於保管原因消失後，持保管收據及行車執照領回車輛。其違反本條例第三十五條規定者，應同時檢附繳納罰鍰收據或監理單位罰鍰分期繳納證明。

葉委員宜津：（在席位上）維持現行條文。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。委員一直很關切如果暫代保管物件原因消失，當事人不是車輛所有人時會無法領回的問題，其實委員關心的部分在現行條文最後有違反第三十五條酒醉駕車情事者，規定要將罰鍰繳清才可以將車領回，因為當時委員會的多位委員都認為在這樣種情況下，必須要求罰鍰繳清才可以將車領回，不管他是不是原有車輛的所有人，這是當時的處理方式。

主席：就是酒醉？

陳司長彥伯：對。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。主席，對不起，我講太快了，因為我太尊重他們了。我是說這部分可以照交通部的。

主席：你現在是在說哪一條？

葉委員宜津：第八十五條之二。早上說明的報告就有說，我可以尊重你們一般實務經驗處理的慣例，就是照你們的條文，在第二項增訂但書「但初次違反規定且未發生交通事故者，得檢附分期繳納罰鍰收據領回車輛。」你們是這樣說的，所以也不是完全維持原條文。

主席：現在整個都亂了。

陳司長彥伯：在八十五條之二的第二項加入方才葉委員所唸的部分。

主席：請問各位，對第八十五條之二照原條文並增訂但書規定「但初次違反規定且未發生交通事故者，得檢附分期繳納罰鍰收據領回車輛。」，有無異議？（無）無異議，修正通過。

進行第九十條之三。

葉委員宜津等提案條文：

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。

主席：請問各位，對第九十條之三條照葉委員宜津等提案條文通過，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第九十一條。

葉委員宜津等提案條文：

第九十一條 下列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部、內政部會同有關機關定之：

- 一、對促進交通安全著有成效之學校、大眾傳播業及公、私汽車駕駛人訓練機構。
- 二、檢舉汽車肇事或協助救護汽車肇事受傷者之人員。
- 三、優良駕駛人。

主席：請問各位，對第九十一條照葉委員宜津等提案條文通過，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第九十二條。

葉委員宜津等提案條文：

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。但不得以到案日期為裁罰基準。

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。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。其實這部分在上一屆我們已經協商很多次了，他們也都說好，要回去檢討，但一直都沒有作為，所以，我們這一次在第四項最後一行加上但書「但不得以到案日期為裁罰基準」，因為在你們這一本基本法令中，所謂的裁罰基準表就是日期一到就一直加利息，超過 30 天的就加差不多二分之一；60 天以內的就加倍；60 天以上的再加一又二分之一，這是高利貸！跳得很凶！這都有實例，在場有法學專家，我們有規費法，你也可以使用滯納金，結果你們卻隨便用個內規來加收利息，30 天的利息就二分之一；60 天以內的利息加倍；90 天的利息是一又二分之一，真的很狠！比如說有個人他有張紅單，紅單寄來時他剛好出國，如去中國的台商，結果他一回國，時間已經超過 90 天或在 60 天以內，他因此被多罰一又二分之一或 2 倍的利息；有些則是從大樓管理員代收之後起算日期，這種作法實在太凶狠了！所以我們要求你們要按照規費法或滯納金的方式去處理，裁罰基準不可以是這種標準，我們希望能這樣來規範。謝謝！

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。方才委員提到的部分，其實我們在 99 年 3 月之後就已經有個大翻修，或許因為我們相關的宣導事項沒有很清楚地讓大家瞭解所致。以前確實在處罰條例中有罰鍰未繳納者，按 2 倍最高額來處罰，所以在 99 年以前確實會發生如委員所提的情況，但是 99 年以後，大概因為當時有些委員的提案，所以我們將罰鍰分成 3 類，一類是 1,200 元以下，它會有時間上的一個因素，時間的影響大概影響了 20%；如果罰鍰在 1,200 元至 4,800 元，會受到時間的影響，就是剛才委員提到的最多 60 天以上，則加罰到 30%；只有很重的罰鍰，也就是 4,800 元以上的罰鍰，最高到 50%。也就是說，現在所有的罰鍰中，都沒有加倍這樣的問題。除此之外，我們也會依其車種、違規情節、累犯及到案地點等等做不同的思考，如超速有超速的不同思考，所以，我們已經盡量降低時間因素在這其中的影響力。

葉委員宜津：請問 20%、30%、50%標準為何？

陳司長彥伯：當時我們是針對委員方才提到規費法及相關規定進行研究後，才訂出這個數字。

葉委員宜津：什麼是相關的研究？你就照規費法去做就好了，你們的利息比規費法重很多。

陳司長彥伯：我們有計算，比如說加罰滯納金等等。即便是加罰滯納金，它也有時間的因素在其中。

葉委員宜津：對，但是人家沒有像你這麼狠，採用 20%、30%、50%。

陳司長彥伯：20%是說最大到 20%。

葉委員宜津：不要說之前的 50%、100%、150%的。

陳司長彥伯：因為這有各種不同的級距，所以剛才提到的 20%是說指 60 天才會到 20%，如果你是 30 天的話，大概只有 10%。

葉委員宜津：這沒有道理，我們現在的處罰沒有任何一個法律規定你可以因為到案日期而加重計息的，沒有任何法律是這樣規定的，請法規會或法務部來告訴我。

陳司長彥伯：法務部曾說過滯納金不是所謂現行行政法上的行政罰，所以我們不是採用這種方式來處理。

葉委員宜津：所以你還是不對嘛！

陳司長彥伯：法務部是說現行用這種方式來處理應該是還可以的。

葉委員宜津：請法務部說明哪一個法律可以因為到案日期加重處罰？

主席：請法務部林參事說明。

林參事秀蓮：主席、各位委員。目前是以到案日期，應該到案卻沒有到案，就我所知只有道交條例這樣的作法，其實大法官在五一一號還是四一一號有解釋過，這個不違憲。

葉委員宜津：好，本席也沒有說違憲，其實所有的法律，道交是最輕微的，這不符比例原則。

主席：酒駕也要道交。

葉委員宜津：對，酒駕是有刑責，沒有一個法律是因為到案日期而加重處罰的，如果因為出國或沒有注意而超過日期就要加重處罰，本席同意用規費法或是用滯納金，但是卻比規費法或是滯納金還更重，這樣是沒道理。

陳司長彥伯：其實滯納金最高到 15%。

葉委員宜津：好，那就最高到 15%，現在最高卻到 50%，本來還到 150%，我們罵半天，大家都認為這樣沒道理，你還修正到 50%，你們很滿意，但我們還是不滿意。

陳司長彥伯：剛才李委員說酒駕是比較嚴重才會到 50%。

葉委員宜津：本席認為你的 range 太大了。

陳司長彥伯：我們再去檢討這個 range。

葉委員宜津：你每次跟我說要檢討，檢討很久都還是這樣。

陳司長彥伯：是不是朝向方才委員說的滯納金最高到 15%？

葉委員宜津：讓你去檢討是可以，但是本席要加不得以到案日期為裁罰基準，因為沒有一個法律是以到案日期為裁罰基準，所以這個但書你可以同意？你們自己去研究。

陳司長彥伯：即便要依滯納金，時間的因素也沒辦法加在這裡面。

主席：其實本席聽不太懂，後來有點懂了，這個案子如果立這一條下去時，在你們的執法上會有什麼困難？

葉委員宜津：沒有困難啊！

葉次長匡時：就是以後他要多晚繳都沒關係。

葉委員宜津：不是，這個有滯納金，有規費法，還是有時間上的規範，剛才法務部代表也說過了，中華民國沒有一個法律是依到案日期加重處罰的。

主席：你提到法官，事實上每位法官的看法都不一樣。如果有窒礙難行，你們再跟葉委員溝通。

葉委員宜津：沒有什麼窒礙難行的。

陳司長彥伯：是不是按照委員方才提到 20%、30%、50%的比率再去檢討？

主席：給你們一個空間。

陳司長彥伯：讓這個時間的因素，就是按照方才滯納金 15%等方式。

主席：第九十二條除將條文中的「機器腳踏車」修正為「機車」外，其他維持原案，就照葉委員宜津的版本修正通過。

葉委員宜津：也就是將「機器腳踏車」修正為「機車」，其他維持原條文。

主席：對，我方才的意思就是這樣，謝謝你的翻譯。

進行第九十三條。

葉委員宜津等提案條文：

第九十三條 本條例施行日期，由行政院以命令定之。除本條例另有規定外，至遲應於修正後六個月內施行。

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。通常在立法技術上很少有這樣規定的，另外，是我們還有很多的準備工作，所以我們沒辦法在六個月內完成。

葉委員宜津：（在席位上）你們到底要多久？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。委員是說這個條文不修正嗎？

主席：不會修正，是你準備多久把它作成，用嘴巴把它說出來就可以了。

陳司長彥伯：原則上，我們在三個月內施行。

主席：好，你們就去努力三個月內施行，第九十三條不予修正。

方才保留的第二十七條、第三十三條及第三十五條條文修正好了嗎？現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，第二十七條第一項修正為「汽車行駛於應繳費之公路或橋梁，汽車所有人或駕駛人未繳費者，應補繳通行費，主管機關應書面通知補繳，逾期再不繳納，處新台幣三百元罰鍰。」，第二項照葉委員宜津的版本通過，本條修正通過。

第三十五條第一項按照葉委員宜津的版本；第二項修正為「汽車駕駛人有前項應受吊扣情形者，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。」；第五項維持葉委員的現行條文。第三十五條就照這樣修正通過。

第三十三條第一項第十二款刪除，餘均照葉委員等提案條文通過。本案就這樣修正通過。

現在處理第三十一條之一，管委員碧玲等提出修正動議。

管委員碧玲所提修正動議：

第三十一條之一：

汽車駕駛人於行「進」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「進」於道路時，以手持方式或使用行動電話、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。

提案人：管碧玲

連署人：李昆澤 葉宜津

主席：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。這一點主要是今天早上質詢時提到的，就是把「行駛道路時」改成「行進道路時」，就更能明確的表達是在汽機車的行進過程中不能用，所以當遇到紅燈或停靠到路邊都是行駛道路時的停車時刻就不罰，主要是為了這個目的，所以把「行駛」改成「行進」，請大家支持。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。本席連署了管委員的提案，但本席是為了讓其成案，讓大家思考與檢討，這個差別在停下來等紅綠燈時，可以使用。

主席：不可以。

葉委員宜津：管委員的提案是這樣，可能會有人認為不可以，本席比較中立，不知道可以或不可以。

主席：行駛遇紅綠燈時是在馬路中間，如果低頭在看，紅燈變綠燈也看不到，這還是會影響交通安全。

葉委員宜津：本席要聲明的是為了讓其成案，其實本席也不知道怎麼樣比較好。

主席：請交通部葉次長說明。

葉次長匡時：主席、各位委員。這部分在第三十一條之一後面有「前二項實施及宣導辦法，由交通部定之。」，這裡可能要跟警政署作詳細的規定。

例如在高速公路上時如果塞車而停下來，這個時候如果打手機通知朋友，從安全角度來說，這樣是可以的，但是目前的規定是不可以，所以其中有一些議題可能要跟警政署作詳細的規定。

主席：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。其實本席主要是著眼於交通安全，例如本席今天上午提到的那種狀況，事實上，是本席開車經常遇到的狀況。當本席需要看導航系統時，本席要把車子切到路邊跟等下一個紅燈相對之下，我等下一個紅燈來操作，是比我將車子切到路邊操作更安全，再加上次長方才說的那種情形，如果他需要非常緊急的做這種處理時也觸法，這個法就有

窒礙難行之處，所以我們不如保持這個法在執法過程中，不要有那種窒礙難行且損害到法的威信，或屆時執法造成的爭議，本席建議修正為行進中，當紅燈都已經轉成綠燈了還在操作就應該是例外，那種例外就以第三項的規定，就是前兩項應該經由宣導的部分來透過宣導，讓大家不要在操作到紅燈都已經轉成綠燈了還在操作而塞車，那種時候後面的車就不太有耐性等，偶而在一或二秒鐘向對方按喇叭，前面的車忘了往前走應該就會往前走。

其實是本席充分的感受到以等下一個紅燈來看，比將車子切換旁邊看更安全，這也是著眼於交通安全，謝謝。

主席：請內政部警政署交通組陳組長說明。

陳組長奮企：主席、各位委員。關於修正「行進」跟「行駛」之間，這確實對執法會有很大的困難，因為根據方才管委員說的停在紅綠燈與切換旁邊有危險，其實二個是一樣的危險，目前的執放上，只要停在紅燈時使用手機是違規，我建議不要修正，謝謝。

主席：以前的導航都沒有聲音，或許沒有那麼的進步，現在的導航都已經進步到有聲音，例如前面幾百公尺準備右轉的提醒，所以只要開車前完成設定，在開車中應該不需要再調整了。

請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。如果是真正經由交通部驗證的導航，都會設定在行駛之中是不可以操作，即使要操作也沒辦法操作。

主席：我們尊重管委員，就先保留，其實你方才說的也對，因為如果停下來本來不可以打手機也要變成可以，這樣就會變成很多爭議，你們好好的檢討一下，好不好？

管委員碧玲：（在席位上）很多媽媽都是在紅燈時打電話聯絡事情。

主席：好，要尊重媽媽，管委員碧玲所提的修正動議就保留，讓行政單位去作檢討，好不好？

針對第三十一條之一，我們就照剛才修正的條文通過，管委員碧玲所提之修正動議責成相關單位檢討。請問各位，有無異議？

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。管委員的精神就納到實施及宣導辦法中，由交通部訂之。所以，就是照我的修正條文通過，但是，管委員的意見部分，請交通部在實施及宣導辦法中納入考量。

主席：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。如果叫行駛道路而非行進道路，就不可能放寬啊！其實，本席要講的真的是很具體的服務案例，媽媽下班後要去接小孩，她要去接小孩的地方是不能停留的，所以，她必須在路途中利用等紅燈的時候打電話給老師說自己現在已經開到什麼地方，請小孩出來外面等她，依現行規定，像這種情形就觸法了，所以，能不能利用等紅燈的時候打電話，我真的希望大家不要在這個時候急於否決，能夠有多一點的時間考量整體狀況。現在如果沒有把「行駛」改成「行進」，光是宣導的話，只是叫你不要這樣做，並不是透過宣導辦法就可以開放讓你在等紅燈的時候可以使用或操作。你們沒有必要去堅持要不要讓委員的提案保留協商，為什麼要堅持這個而急於把這個提案否決呢？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。這個裡面講的是手持式，當然，使用非手持式、免持聽筒……

管委員碧玲：你以為所有人的家庭都有錢去裝設免持聽筒的電話或導航系統嗎？

陳司長彥伯：然後，剛才也提到，我們會在實施及宣導辦法中訂定相關……

管委員碧玲：我都是用手機在導航，然後，我們家就是沒有用免持聽筒的電話，所以，剛才所講的都是民眾可能會遇到或發生的狀況，但是，它就是違法。我明明很急，在等紅燈的時候我可以處理一下狀況，但你們說不行，如果不這樣修正的話，就是不能放寬。請問如果不如此修正的話，能不能放寬？

陳司長彥伯：因為「行駛」是一個最大的範圍，委員剛才提到的部分，包括在這裡面，可以在宣導辦法中做一些處理。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。行駛道路包括行進，或者……

管委員碧玲：（在台下）因為它是排除嘛！如果行駛道路……

葉委員宜津：行駛道路的範圍比較大。

管委員碧玲：（在台下）所以更嚴重，行駛道路中全部不能用，是不是？

葉委員宜津：因為它後面還有實施及宣導辦法，實施有實施的辦法，為了讓管委員沒有疑慮，我們可以針對這個條文就管委員的意思做成附帶決議，這樣就很清楚了。

管委員碧玲：（在席位上）問題是我的附帶決議是什麼？

葉委員宜津：（在席位上）就照你的啊！

管委員碧玲：（在席位上）照你的文字就是不行啊！

葉委員宜津：（在席位上）可以啦！

主席：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。照現有的文字，為什麼實施辦法可以開放？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。向委員報告，因為這裡面這樣的行駛就包括車子開出去停紅綠燈等等……

管委員碧玲：對，所以是全程都不行嘛！所謂「行駛道路中」是包括停車、等紅綠燈都不可以操作，即都要罰哦！是這樣啊！所以，你怎麼可能在實施辦法中去開放可以使用？所以，本席的修正是把停車當作非行駛於道路，如果將其包含在行駛於道路，等紅燈就是不可以使用電話的嘛！

陳司長彥伯：像戴安全帽或繫安全帶，我們都有實施及宣導辦法，像有些人有地中海症，我們還是規定大家都要戴安全帽繫安全帶，但在實施及宣導辦法中，我們就會提到可以免除的一些狀況，包括身體不適、開刀等。所以，在這裡面有關委員提到的等紅燈是否也適用這個規定，我們會在實施及宣導辦法中加以律定。

管委員碧玲：意思是可以開放？

陳司長彥伯：這部分恐怕要跟警政機關再檢討。

管委員碧玲：所以嘛！他們不保證一定可以啊！

主席：管委員，我們就尊重他們，讓他們包括道安會報、運研所等一起去研訂究竟等紅燈時候能不能操作、適不適合用這個規定。你現在逼得他們……

管委員碧玲：我沒有逼他們，我是說現在先保留協商，讓他們去研究，但是，現在大家的意思就是不要這個條文只是讓他們去研究。

主席：沒有，現在就是說照這個法通過之後，他們會找相關單位把這個實施及宣導辦法……

管委員碧玲：可是，他不保證在停紅燈時可以操作啊！

主席：如果他們認為停紅燈時候這樣做是有危險的，你也要他們說可以嗎？

管委員碧玲：所以，協商的時候，你認為不行的話再說不行，可是不能連保留協商都不行。因為本席就是認為他們回去之後，如果沒有把「行駛」改成「行進」的話是絕對不可能開放的。

主席：第三十一條之一就暫時保留協商，管委員是這個意思嗎？

管委員碧玲：對，我就是這個意思而已。為什麼一定要堅持在今天把這個案子否決掉呢？確實是有很多是在等紅燈時做這些事的狀況啊！

主席：憑良心講，在等紅燈的時候打簡訊、電話之類的，我個人是不贊成。緊急的時候……

陳司長彥伯：緊急時候也都可以有相關法令規定去排除。

主席：既然要這樣規定，等紅燈其實也是在開車行進的行為，我自己也有感觸，有時候我們在等紅燈的時候，啪的一下就過去了，行人在過綠燈的時候，如果駕駛有恍惚的話，其危險性不輸於在行駛的時候。所以，我們修法的過程中還是尊重他們，讓他們去研究一下，這樣子的行為，其安全性是多少？危險性又是多少？我也同意讓行政單位去討論一下。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我對這部分沒有意見，我是中立，但是，因為其他的條文都已經通過了，我希望今天這一條的修正可以趕快通過，這樣一來是比較有效率，然後儘快讓它可以實施，時效上也會快很多。因此，本席希望作個折衷，建議在這一條的附帶決議中把管委員這個精神納進去，看看管委員能否接受，請大家思考一下。即「對於第三十一條之一之『行駛道路』，交通部應考量實際各種狀況，對於非屬行進間之情況，是否得以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置。」作以上的附帶決議，不知道大家是否可以接受？

管委員碧玲：（在席位上）可以接受。

主席：管委員碧玲等所提第三十一條之一修正動議不予處理。

第三十一條之一就照方才宣告的文字通過。

管委員碧玲、葉委員宜津等提出附帶決議一項。

管委員碧玲、葉委員宜津所提附帶決議：

對於第 31 條之 1 之行駛道路交通部應考量實際各種狀況對於非屬行進間之情況，是否得以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置。

提案人：管碧玲 葉宜津 李鴻鈞

主席：本次會議併案討論「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」業已處理完畢，現處理臨時

提案。

一、基於飛航安全，飛機駕駛員之酒精測試應更為嚴格，若第一次酒測未通過，即立即禁止其駕駛飛行器且更換駕駛員，以確保乘客權益。

提案人：羅淑蕾 李昆澤 陳根德 葉宜津 管碧玲
李鴻鈞

二、針對道路交通管理處罰條例第 43 條第 1 項第 2 款規定：「超過規定之最高時速六十公里以上。」因條文中有「超過」及「以上」，致有無包含 60 公里本數迭生爭議，交通部諮詢時不包括，但處罰機關卻均將六十公里本數包含在內。另針對本條規定是否針對機關誤差值而有所寬限，各處罰機關之處理方式亦均不同。導致駕駛人處罰差異甚大，而形成不公平現象。交通部針對上述二點應通令各處罰機關而為統一解釋，並對於現正處於爭議中，剛好超速六十公里或在機器誤差值內之案件，均應予撤銷改依一般超速規定處罰。

提案人：葉宜津 李昆澤 李鴻鈞

主席：請問各位，對以上二案有無異議？（無）無異議，通過。

委員葉宜津、李鴻鈞、魏明谷、王進士所提書面意見，列入紀錄，並刊登公報。

葉委員宜津書面意見：

一、智慧型手機或平板電腦使用問題

今天被媒體注目的焦點在於開車到底可不可以使用智慧型手機或平板電腦的問題上。事實上當初在禁止開車使用手持式大哥大時，算是對這個議題初次碰到的問題，因為隨著科技的發展，到底什麼可以用，什麼不可以用，就變成爭議的焦點。那會成為爭議的焦點，就表示現在一定很多人這樣再用，邊開車邊 APP 或者邊開車邊 FACEBOOK 等。當然我們覺得這樣是非常危險的行為，絕對要加以禁止，所以才會有今天黃偉哲、李鴻鈞委員的提案版本出來。

事實上，本席要告訴二位提案委員，若現在就使用這類產品，而且行為很誇張到已經危害行車了，本來就可以用現行法第 43 條第 1 項第 1 款後段的危險駕駛予以處罰，現在我們要處理的是不是一律開車使用這些產品就要加以處罰。

另外從反向思考，這類的產品並不當然會對於駕駛行為造成危險性，因為裡面的應用程式其實有很多也在輔助行車的，例如導航系統、例如路況回報系統，科技要怎麼發展，其實還無法預料，在這邊就一律禁止，很可能就扼殺了整個科技的發展，而且一律限制民眾使用也不合理。

本來本席的思考點，是要授權行政機關去訂定，到底什麼可以用什麼不可以用，因為法律的規範一定根本追不上科技的進步。不過本席最近在看外國的一些文獻和立法例，回到當初禁止使用大哥大的初衷，事實上外國都認為沒有理由禁止使用這些科技產品，否則很多東西就不能用了，重點是在於駕駛人怎麼用這些東西，所以希望我們在逐條討論時，重點不要放在什麼可以用什麼不可以用，而是放在怎麼用，外國立法例和文獻上都是認為駕駛的雙手要用來掌控方向盤，所以禁止以手持方式來使用這些產品，這點如果各位委員有共識的話，我們可以用共同提案修正動議的方式來處理。

三、有關隧道照明的問題

請問部長你有沒有開車經過國道或者公路的隧道？你有沒有覺得照明設施感覺都不一樣？

從駕駛人的角度來看，隧道內的光線如果能和非隧道內一樣，當然是最好的。突然亮的變成黑的，或突然黑的變成亮的，其實都有可能造成視力上短時間的不適應。所以在開車時，有時候會覺得這個隧道怎麼感覺特別昏暗，有時候又會感覺特別明亮。

其實經濟部標準局早就訂有一個隧道照明標準，但是不論是國道或者公路，完全沒有依照這個標準去做，而是依據交通部訂頒交通工程手冊隧道照明設置標準設施，二個標準的規範其實有明顯的不同。當然本席不是說你們交通部的比較差，而是希望來比較一下二者的規範，看到底哪一個才是用路人感覺比較適合的照明標準，所以你們是不是也找一、二個地方，來測試一下國家標準的隧道照明標準，而不是在各說各話，在本位主義下犧牲掉路人的權益。

李委員鴻鈞書面意見：

1. 本委員會幾乎可說是每個會期都會安排道路交通管理處罰條例修正案的會議，其實那是本委員會希望可以透過修改相關法規，藉以提供用路人一個更平安的駕駛環境，以今天幾位委員所提的修正案為例，本席希望交通部都應予以重視，以本席和黃偉哲、羅明才委員所提的第三十一條之一，現在智慧手機和平板電腦流行，很多駕駛人為了打發時間，往往都會在行駛中拿出來把玩，這樣的危險程度其實不亞於拿手持式行動電話撥接或是通話，因此應該予以禁止才行；然而法規要訂，也要能落實才能有效減低交通事故，根據內政統計通報（100 年 1-11 月警察機關交通執法概況），因交通事故肇事原因，仍以酒醉（後）駕駛失控占 20.5%最多，駕駛人未注意車前狀態占 17.3%次之，駕駛人未依規定讓車占 12.8%居第三，那根據交通警察舉發的案件 100 年 1-11 月共舉發 721 萬 32 件，以違反速率規定行駛 231 萬 2,375 件占 32.07%最多，違規停車 151 萬 7,122 件占 21.04%次之，闖紅燈及其他不遵守號誌 97 萬 936 件占 13.47%居第三，不依規定行車亦有 84 萬 4,264 件占 11.71%，此 4 項合計占總舉發件數之 7 成 8，也就是說，會造成車禍的主因就是酒駕、駕駛人不專心為注意車前狀況和依規定讓車，那最多違規的方式就是超速、違規停車與闖紅燈，既然有這樣的統計數據，本席也希望除了執法從嚴之外，交通部更應該針對統計狀況進行檢討，針對汽機車駕駛人常犯的毛病來加重處罰，藉以降低交通事故與違規，而不是都由立法委員看什麼就來修什麼，請問交通部是否願意全盤性針對汽機車駕駛人的缺失來加重相關處罰？

2. 現在由於科技進步，很多年輕人喜歡改車，以前是排氣管翹的半天高，直對著後面的駕駛噴，那後來也修法取締後，這種狀況就減少了。那現在由於 HID 頭燈或 LED 燈亮度夠，所以就有駕駛紛紛改裝這種燈具，這種燈如果亮度過高，對於其他駕駛人而言簡直是一種威脅，但是對於交通主管單位而言，這種違法改裝的東西是等到驗車發現有違規時才予以處罰，平常也不曾看交通警察針對這種案例攔車開發，請問這些不符合監理規定的車燈，交通部是否有考慮加強處罰和從嚴取締？特別是晚上開車時，那種亮度和高度過高的車燈一閃，往往令對向的駕駛人的視線瞬間會變得模糊不清，這很容易造成交通事故的，根據道路交通管理處罰條例第十六條規定，這是可以開罰，但都是得等到驗車時才處罰，本席認為這樣相當不合理，等於放縱這些高亮度的車輛在市區行走造成危險，卻沒有防範的取締行為，因此本席認為交通部和警政署應該針對此加強

管理。

3. 前面提到酒駕是車禍肇事的主因，不過這次修法中並未針對酒駕部分提出更嚴苛的懲罰，本席認為交通部除了宣導之外，更需要針對此一駕駛惡習考慮如何加重懲處，再者，這次有委員提到闖越平交道應比照酒駕開罰，本席表示支持，甚至可以更重一點，畢竟過去八年來，台鐵一共發生 556 件平交道事故，導致 176 人喪命、157 人受傷，像今年一月十七日二七八次太魯閣號於埔心交流道發生砂石車闖越平交道引發事故，造成司機死亡之外，更導致台鐵 2 億元以上的財務損失，相關社會成本之重大更難以計算，因此本席主張闖越平交道之危險不亞於酒後駕車，是以建議提高罰則，由原先六千元以上一萬兩千元以下之罰鍰提升至一萬五千元以上六萬元以下之外，若出現肇事，則應該吊銷其駕駛執照，並不得再考領，藉以遏止闖越平交道之歪風。

4. 今天雖然只是修道路交通管理處罰條例，不過本席還是要問交通部有關燃料稅的問題，針對油價日漸高漲，各界已經開始呼籲燃料稅應該隨油徵收，也就是強調使用者付費的概念，並可以讓民眾進而使用大眾運輸促進環保，雖然今天並不會修正公路法第 27 條是否要隨油加徵燃料稅，可是本席希望交通部要正視此一議題，且拿出具體辦法面對，萬一真的要開放燃料稅隨油徵收，請問到底要燃料費要先停收，再來實施隨油徵收，這樣會不會造成立即稅收上的損失？再來就是大眾運輸業的補貼和計程車司機生計的問題，這些問題都會隨著隨油徵收而生，本席認為交通部應就這些問題儘速提出方案因應。

魏委員明谷書面意見：

本院委員魏明谷鑑於駕駛人行車時未隨身攜帶行車執照、駕照、拖車使用證或預備引擎使用證，此舉並無明確影響交通公共安全。且為因應道路運輸證件電子化時代來臨，執法人員可輕易查詢車籍、駕駛人資料，未隨身攜帶上述證件業已不具可罰性。交通部應該研議修訂道路交通管理處罰條例第十四條第二項及第二十五條第三項。特向交通部提出質詢。

說明：

一、行車執照、拖車使用證或預備引擎使用證，未隨車攜帶者並無危害交通安全、秩序或發生交通事故之可能性，此舉存為行政便利性，並無可罰性。

二、現行法令並無明確指出行車時攜帶行車執照、駕照、拖車使用證或預備引擎使用證能有效證明駕駛人完全熟悉交通法令與規則。

三、將來道路運輸證件將逐漸電子化，執法人員已可經由隨身電腦配備來查詢據駕駛人背景資料與駕駛人駕照與行照之有效性。為行政便利性存在之處罰條文業已無存在必要。

王委員進士書面意見：

一、鐵路安全

針對今天道路交通管理法的質詢，不管是在開車禁用平板電腦、加重闖越平交道的罰則，都是為了加強行車安全及鐵路安全，但其中在確實取締的部分，尚有執行困難，尤其在鐵路安全事項上：

1. 加重罰則是否真能有效遏止不良駕駛闖越平交道？
2. 目前台鐵在各地平交道的錄影監視系統是否有建置完全？機器是否均為良好並能發揮效用

？

3. 台鐵與公路總局是否有可能研議將曾發生事故或有潛在事故危機（如交通量大）的平交道柵欄前車輛停等線距離（即紅燈停止線與柵欄距離）拉長，以保障雙方用路安全？

另外，罰則的訂定與違規的取締，其主要目的都是為了保障民眾生命財產安全，交通部應該加強的是以宣導或規勸的方式正向鼓勵民眾維護自身安全，千萬不要以增加國庫收入、員警績效獎金來讓民眾誤解政府美意！

二、行車安全

現在常見許多大客車及計程車後方擋風玻璃上有廣告看板或廣告字樣，交通部認為一般車輛擋風玻璃後置廣告，會不會影響行車安全？

依據現行法令規定，車頂及側車身部分已開放可張貼廣告，但我們在路上卻常見到計程車為了增加收入，在後擋風玻璃張貼各式各樣的廣告，且情況越來越普遍，此舉將

1. 嚴重影響到駕駛人本身後方視野
2. 容易影響到後方用路人造成其視覺混亂、增加車禍風險
3. 五顏六色的廣告也造成市容混亂，交通部有沒有注意到這個問題？

車身後廣告對現在面臨競爭激烈、油價飆漲的計程車而言，多少能補貼其每月收入，交通部有沒有可能研議以不同替代方案開放後車身廣告，如允許使用固定形式大小之 LED 燈顯示器執行？

義守大學曾於去年進行相關研究，根據其報告指出前方車輛裝設有 LED 廣告看板並有道路突發狀況發生時，對後方車輛駕駛人之煞車反應並無影響。如果車輛裝設的廣告看板是在車輛靜止停等時才出現跑馬燈廣告之電子顯示螢幕，對於行車安全應完全沒有影響。

在技術面上，交通部已在去年 12 月 13 日修訂法條規定駕駛者不得在行車中途觀看車內影音節目，並在 2013 年強制將娛樂視訊設備與打檔設備連動，未依規者將無法通過驗車。代表技術層面上可達到，反過來說，若該電子螢幕設定在車輛打空檔或停車檔時方可啟動顯示，對駕駛人用路安全幾乎沒有影響，也可讓駕駛者有廣告收益的效果，更甚者政府可要求其必須播放適度的政府宣導標語，交通部如有研擬開放之可能，應朝這方面研究，讓行車安全與服務民眾之間取得良好的平衡！

主席：本日會議決議：一、說明及詢答完畢。二、併案審查本院委員黃偉哲等 29 人與委員李鴻鈞等 27 人分別擬具之「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」案、委員李昆澤等 20 人擬具之「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」案、委員賴士葆等 21 人擬具之「道路交通管理處罰條例第四條條文修正草案」案、委員葉宜津等 22 人擬具之「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案與委員李鴻鈞等 27 人擬具之「道路交通管理處罰條例第四十三條及第八十五條之二條文修正草案」案，均已審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。三、院會討論前，須交由黨團協商。院會討論本案時，由本委員會召集委員李鴻鈞補充說明。四、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

現在散會。

散會（14 時 25 分）