

定報請行政院備查。

(十二) 行政院函送李委員桐豪就鑑於汽車無人駕駛科技已逐漸成熟，但無人駕駛之肇事責任歸屬在各國亦為難題，我國政府也應著手進行相關政策及法規之研究問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 3 月 17 日院臺專字第 1040014385 號)

(立法院函 編號：8-7-3-9)

李委員鑑於汽車無人駕駛科技已逐漸成熟，但無人駕駛之肇事責任歸屬在各國亦為難題，我國政府也應著手進行相關政策及法規之研究所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、無人駕駛車輛係目前國外許多車廠積極研發中的自動駕駛車輛，主要是透過車內的主動安全感測系統，連結車間（V2V）、車路間（V2I）等通訊技術，再對照地圖資訊給予車輛指令，包括國外谷歌（Google）等單位研發之自動駕駛車，目前都仍在研發測試階段，且需隨車配置 1 名安全駕駛，確保車輛系統出錯時能及時以人力介入控制，所以還不是技術成熟已經可直接上路行駛的車輛。
- 二、發展無人駕駛車輛不可或缺的主動安全感測系統，提供駕駛人行車輔助以降低車輛碰撞風險與防止事故意外，目前統稱為先進駕駛輔助系統（Advance-Driver Assistance System），概由停車輔助系統（Park-assist system）、夜視系統（Night-vision system）、車道偏離警示系統（Lane Departure Warning system）、前方碰撞預警系統（Forward Collision Warning system）、盲點偵測系統（Blind-spot Detection system）及自適性車距控制巡航系統（Adaptive Cruise Control system）等組成，未來無人駕駛車輛上路前其應特別符合之車輛安全法規，據瞭解聯合國 UN/ECE 車輛安全法規已有在討論研訂相關車輛安全法規中，國內車輛安全法規將配合 UN/ECE 車輛安全法規發展及國內需要適時調和導入。
- 三、影響無人駕駛車輛發展及普及的另一個關鍵因素在於交通法規，其中最容易引發爭議之處為「事故責任歸屬認定」問題，據瞭解德國汽車工業組織 2014 年間提出將無人駕駛車輛發展程序劃分為 6 階段，依自動駕駛化程度認定意外事故發生責任是由駕駛人或是車輛製造廠負擔，未來應是無人駕駛車輛上路前重要需討論議題。
- 四、據瞭解目前 VOLVO 及谷歌（Google）已有在瑞典哥德堡市及美國加州的一般道路上進行無人駕駛車輛測試，其他車廠尚在研發內部測試階段，本部將持續瞭解蒐集各國允許無人駕駛車輛上路行駛發展及管理制度情形並提早因應。

(十三) 行政院函送李委員桐豪就政府應積極研擬相關政策，培育專業犯罪偵防談判人才，因應談判需求問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 3 月 17 日院臺專字第 1040014384 號)

(立法院函 編號：8-7-3-8)