

專案質詢

9-1-14-0345

立法院議案關係文書 中華民國105年5月18日印發

案由：本院吳委員秉叡，針對近期交通部於媒體表示預計修法將電動自行車定義為「輕型機車」，必須通過筆試和路考取得駕照，疑有朝令夕改之嫌，不僅影響相關從業人員生計，更會對政府節能減碳政策產生不良影響，為此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、政府為減少排放 PM2.5、推動綠能產業，大力推廣電動輔助自行車、電動自行車，遂於民國 96 年 7 月 4 號華總一義字第 09600085791 號令公布修正「道路交通管理處罰條例」部分條文，定義電動輔助自行車、電動自行車為每小時二十五公里以下之電動二輪車輛，屬慢速車輛。
- 二、交通部指稱電動自行車三年來肇事率高於「自行車」，有管制必要，然電動輔助自行車、電動自行車速率最高為 25 公里，無有輕型機車危險，如要相等管制，顯然不符比例原則。交通部對此表示有使用者擅自變更速度上限造成風險失控的安全危險，對此疑慮，政府亦已修正「電動輔助自行車及電動自行車型式安全審驗管理辦法」，電動自行車將禁止變更最大行駛速率控制裝置，且須出具所設計的「防止擅自變更速度上限」功能，供審驗機構審驗，5 月 3 日起即上路，故應可降低此疑慮。
- 三、電動自行車產業在國內正式上路已逾九載，累積眾多從業人員，影響相當廣泛，若貿然將電動自行車歸類為輕型機車勢必嚴重影響銷售，進而影響相關從業人員生計，若無充分理由，恐造成利益失衡，嚴重侵害民眾對政府之信賴及生存利益。
- 四、電動自行車無噪音、無排氣，在節能減碳方面有絕對優勢，新政府宣示綠能產業為五大策略性產業之一，國際間針對碳權問題討論也日趨頻繁，目前國內減碳有限，推廣電動自行車是必要政策且成效最容易顯現，近年來推廣順利，民眾已能接受電動自行車的騎乘模式與使用方便，銷售數字逐年增加，對台灣的節能減碳和綠能產業有實質效益，亦能減緩國際對於節能減碳要求的壓力。

立法院第 9 屆第 1 會期第 14 次會議議案關係文書

- 五、交通部忽然改變政策，否定電動自行車對於降低排放 PM2.5 之貢獻；交通部自核發電動自行車來不斷修改安全管理辦法及審驗檢測基準，業者也都全力配合及懸掛合格牌證、配戴安全帽以便管理；今交通部卻以管制不易、肇事率比「自行車」高為理由，箝制電動自行車正常發展，無視電動自行車從業人員多年來的努力，此政策更是與未來新政府綠能政策方向南轅北轍。
- 六、本席認為若無更堅強之理由，應維持電動自行車現有級距無須考照，因現有制度下可保證電動自行車限速 25 公里，屬於慢車範圍，適用於高齡老人，可適應未來高齡化社會，菜籃族與中低收入戶亦可方便使用。
- 七、惟本席認為適當管制係屬必要，牌證與適當年齡限制需要研議，但必須納入民間意見，目前民間願意配合懸掛合格證，也同意修訂騎乘年齡下限給予適當限制。
- 八、如交通部對於交通事故有疑慮，本席建議電動自行車懸掛牌證納入監理，配合警察機關控管並強制投保汽機車責任險，以保險方式處理後續可能造成之侵權問題。