

解釋此政策之推行最大之難行之處為何，否則若已立法通過實不宜以行政之手段阻止法律之施行，若貴部認此法條實乃窒礙難行，仍以向立法院提出修法建議為宜，否則有行政凌駕立法之嫌，有違我國權利分立之原則。

- 二、依據交通部統計查詢網之領有大型重型機車駕駛執照的人數資訊，由 91 的 4920 人至 105 年 4 月份的 278659 人，其中 101 年 142742 人起，每年增加 3 萬多人，且根據數據統計，重型機車現於一般市區道路、省道之事故率亦較一般汽車之事故率為低，實不宜直接以民意調查之結果來判斷是否應許可重型機車上國道，因即便重型機車人口在成長中，在台灣仍屬少數之群眾，一般民眾對於重型機車之安全性恐甚未了解，縱欲以民調來決定重機上國道之通過與否亦宜先向民眾說民一般重機之事故率與安全性，否則任何未騎重機之民眾皆可能以其本位主義作出發，本條文之行使恐無實行之日。

(二十六) 本院林委員俊憲，鑒於我國機車事故率甚高，據統計於西元 2014 年共有 161,416 件機車事故，其中共有 1,040 件死亡事故，據研究指出，機車使用晝行燈將有效減少事故率，為維護機車族行車安全，減少機車事故，保障人民身體生命之目的，按現行規定 2018 年元旦後之新車皆須使用晝行燈，但在 2018 年前之舊車需改裝方面，以及若改裝晝行燈是否能有相關補助似未說明，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、據統計，我國 104 年共有 13,661,719 輛機車登記，較汽車之 7,739,144 輛多上許多，每百人所有機車數共有 58.2 輛較汽車之 32.9 輛多上許多，故機車乃是我國台灣許多民眾主要之交通工具，對機車族之保障，不可不甚。
- 二、根據研究，機車使用晝行燈將有效降低機車事故比率至少百分之六，在美國奧勒岡州，加利福尼亞州之法規皆規定機車之燈於機車發動時即開啟，僅能調整大燈與小燈，因此機車於白天騎行時較容易被汽車注意到，故出事比率在此項法規通過後下降許多。我國 Kymco 與 SYM 所生產之一般機車與重型機車在美國機型亦設定為如此，但身為機車出口國之我國晝行燈竟未普及實有不當。
- 三、按規定我國於 2018 年元旦後出產之新車皆改為常設晝行燈，但 2018 年前生產之舊車亦應要有相關之改善，交通部是否將要求舊車亦改為晝行燈式機車，改裝是否有相關獎勵補助，希望交通部能提出相關報告與計畫。

(二十七) 本院林委員俊憲，查匯流五法根據基礎設施、服務及內容等 3 大主軸規劃，乃是我國通訊傳播界重要法律，在舊政府時代