

中華民國 110 年 4 月 29 日

第 10 屆第 3 會期交通委員會第 9 次全體委員會議

道路交通管理處罰條例及公路法修正 提案處理意見報告

交通部

目 錄

一、前言	1
二、相關委員提案修正重點及本部建議處理意見	1
三、結語	10

一、前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就貴委員會審查楊委員瓊瓔、邱委員臣遠、鄭委員天財 Sra Kacaw、陳委員素月、高委員嘉瑜、何委員欣純、林委員德福等相關委員擬具道路交通管理處罰條例第 31 條及公路法第 2 條、第 14 條、第 15 條、第 27 條、第 46 條、第 47 條、第 60 條之 1、第 61 條之 1、第 79 條等共 10 項修正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請指教。

二、相關委員提案修正重點及本部建議處理意見

(一)楊委員瓊瓔、邱委員臣遠、鄭委員天財 Sra Kacaw 等提案修正道路交通管理處罰條例第 31 條，建議增訂汽車行駛高速公路、快速公路、山區道路大客車及大貨車之 4 歲以上乘客未依規定繫安全帶之罰責，增訂客貨兩用車駕駛已盡告知乘客繫安全帶義務但乘客仍不繫安全帶之轉處罰規定，及增訂客車經營業者應提供兒童座椅租用服務；委員提案有助於提高道路交通安全，並與大院 106 年 12 月 14 日交通委員會審查通過行駛於高速公路或快速公路之大客車、大貨車乘載四歲以上乘客應依規定繫安全帶方向相同，建議可酌作以下修正，並尊重貴委員會綜合審議結果：

1. 基於營業大客車駕駛人對其載運乘客負有維護生命安全之責，其未繫安全帶所致生風險對應一般駕駛人或乘客應有區別，爰建議依大院 106 年 12

月14日交通委員會審查通過版本加重處罰營業大客車駕駛人未繫安全帶之罰鍰額度，由新臺幣1500元提高至新臺幣2000元。

2. 強制大客車乘客應繫安全帶之實施道路範圍，經本部運輸研究所蒐集國際上多數國家係針對無站位設計、行駛高速公路或非屬地區運輸之大客車訂有規定，考量高速公路或快速公路行駛速度較快，未繫安全帶致生風險性較高，且一般道路市區公車允許乘客站立，實務上無法規範所有乘客均繫安全帶，另山區道路之認定尚無一致標準，現行部分市區公車亦有行駛山區道路，建議行駛山區道路之大型車輛四歲以上乘客亦應繫安全帶部分再審慎考量。
3. 依現行公路法第34條第1項第5款規定，小客車租賃業包含小客貨兩用車，租賃小型車代僱駕駛，已盡告知乘客繫安全帶義務但乘客仍不繫安全帶，即改處罰該乘客，現行已有相關規定，建議第一項及第二項但書再審慎考量。
4. 委員提案客運業者應提供兒童安全座椅租用之服務，立意良善，惟查國外目前尚未有強制立法案例，僅有NGO建議家長搭乘前應先洽詢業者是否提供兒童安全座椅，考量客運業者係載運不特定對象，每個幼童成長發展情形不一，實務上尚難於場站或隨車準備通用所有幼童之安全座椅，建議比照相關計程車業者採自願方式提供兒童安全座椅租用服務。

(二)楊委員瓊瓔及鄭委員天財 Sra Kacaw 等提案修正公路法第 2 條，建議將電動自行車、電動輔助自行車自慢車種類刪除，及修正對於省道之定義，增加暨跨越山脈之主要道路：

1. 有關修正慢車定義部分：

(1)102 年 6 月 18 日大院三讀修正通過第十二款慢車定義，以利車輛鑑定委員會與覆議委員會辦理車輛行車事故鑑定與覆議事項，委員提案慢車種類刪除電動輔助自行車及電動自行車，尚不致影響該等車輛發生行車事故時之鑑定與覆議。

(2)委員提案將電動輔助自行車及電動自行車均比照電動機車納管，立意甚佳，經檢討電動輔助自行車仍宜維持慢車種類，而對於電動自行車之車種定位及更名，大院相關委員亦有提案修正道路交通管理處罰條例持續討論中，本部建議配合道路交通管理處罰條例第 69 條，將該款文字修正「十二、慢車：指自行車及其他慢車。」。

2. 有關修正省道之定義、增加暨跨越山脈之主要道路部分：

(1)本部依立法院第八屆第三會期第一次臨時會議修正公路法時之附帶決議，檢討現行道路分級。以地區人口數劃分為若干都市階層，再依各都市階層間之聯絡路線及交通量等，區分應提供服務之公路等級、基準，使公路行政分類、功能分類與設計標準分類之相互關係得以整合，作為評定每條路線之依據，於 103 年訂定「公路路線系統分類

基準」及設定要素表(以下簡稱要素表)，配合國家整體建設統籌規劃，據以辦理公路路線制定作業，並符合現況所需。

- (2)有關建議將公路法第 2 條之省道定義修正為「指聯絡二縣(市)以上、直轄市(省)間交通及重要政治、經濟、文化中心暨跨越山脈之主要道路。」，因「跨越山脈」較無明確定義，而依部頒公路路線設計規範及公路基本資料登記管理要點，有海拔 500 公尺以上為山嶺區之地形分區規定，約占臺灣地區面積 40%以上，如僅依跨越山脈作為省道制定要件，將造成省道路線數量攀升，公路總局現有人力及養護經費恐無法負擔。
- (3)另於 103 年修訂要素表時，本部實已將橫(縱)貫山嶺區之省道路線由 4 級路放寬為 5 級路設計標準，爰委員所提跨越山脈之主要道路，只要符合 5 級路設計標準及要素表內都市階層、交通量等設定要素，即可將該路段提報申請為省道系統。
- (4)綜上，委員提案內容，103 年訂定「公路路線系統分類基準」及設定要素表，並已將山區道路之地形因素放寬設計標準，已符合現況所需。另有關縣政府預算經費部分，中央機關已有補助天然災害復建經費、前瞻基礎建設「提升道路品質計畫(公路系統)」、生活圈計畫等相關經費補助，爰建議維持現行條文。

(三)陳委員素月等提案修正公路法第 14 條及第 15 條，增列「服務區暨休息站」之法源依據：本部已於 109

年 12 月 8 日修正「公路附屬設施設置管理要點」部分規定，將服務區及休息站等設施納入公路附屬設施，是以有關公路法第十四條及第十五條條文修正草案，本部尊重貴委員會綜合審議結果。

(四)高委員嘉瑜等提案修正公路法第 27 條，建議汽車燃料使用費名稱修正及調整採隨油徵收：

1. 有關汽車燃料使用費增列用於發展大眾運輸之用途，並將名稱朝向公路使用維護管理之本質修正部分，前曾於大院 106 年 5 月 18 日交通委員會討論，本部尊重貴委員會綜合審議結果。惟公路法涉及「汽車燃料使用費」名稱之條文除第 27 條以外，尚有第 28 條及第 75 條，須一併修正。

2. 有關調整採隨油徵收部分：

(1)汽車燃料使用費與能源相關課稅作為引導民眾節能減碳政策工具之目的不同，隨著非燃油車輛（如電動車等）之發展及與先進國家宣示禁售燃油車政策接軌，車輛用油多寡與對公路養護成本與安全管理之關聯性已非必然。

(2)汽車燃料使用費隨油徵收議題，曾於 107 年 11 月 30 日第 41 次開放政府議題協作會議討論，其未能充分顧及電動車產業趨勢，車輛耗油差異無法完整反映使用公路狀況，且不易處理「用路不用油」及「用油不用路」區分徵收對象與防止油品流用問題，車輛性能提升油耗降低造成徵收財源不足，運輸業者及加油站成本亦將增加。

(3)本部 109 年 10 月 29 日召開會議討論隨油徵收面

臨問題，現行非車輛用油，除農漁用油已有辨識控管機制外，其餘民生、工業用油及提桶購油等對象，由銷售端免徵或採先徵後退，區分辨識及流向用途證明困難，人力及作業成本難以預估。另不須申請之 2 公秉以下儲油槽，可能成為免徵油品流用管道，影響徵收成效。

(4)徵收費率倘限制不得超過燃料零售價格百分之五，汽、柴油徵收費率分別僅為每公升 1.4 元、1.2 元，依 108 年運輸部門能源消費統計公路車輛汽柴油為 147.14 億公升推估，徵收總額僅剩約 200 億元，減少幅度約 60%，恐嚴重衝擊公路養護、修建及安全管理之根本財源；倘由其他統收統支之稅收財源挹注，將導致非公路使用者補貼公路使用者之更大的不公平現象產生。

(5)現行汽車燃料使用費依據車輛排氣量、平均耗油量及行駛里程、使用率等因素推估計算，已適度考量不同車型車輛使用差異對公路之負荷，由車主依平均用車習慣，共同負擔公路養護基本固定成本，尚屬簡政便民且具公平性之最適選項，建議有關調整採隨油徵收之規定不予增訂。

(五)何委員欣純等提案修正公路法第 46 條、第 60 條之 1、第 61 條之 1，公路主管機關主動告知受害者本人或其配偶、親屬申請暫不予核准屬該業者登記名義全部或部分車輛過戶、繳銷牌照，避免肇事人或其企業本體脫產卸責，增列將應送達之文書交郵務機構以雙掛號發送，以為送達，及將行政院勞工委員會修正為勞動部：

1. 第 46 條部分：

- (1) 有關委員提案針對汽車運輸業發生交通事故致人於死或重傷情形，公路主管機關應即主動告知受害者其家屬可提出車輛禁動申請以維護自身權益，立意甚佳。惟實務上因交通事故由警察機關處理，公路主管機關倘於事後接獲警方或業者通報時再行告知受害方相關權益，作業上將產生時效的落差。
- (2) 為保障受害者能於事故發生第一時間即可知悉相關權益，本部將另與警察機關溝通，研議透過行政協助方式，尋求在事故處理當下即可提醒或告知受害者或其親屬相關權益之方式，以貼近實務上受害者需求，爰建議維持現行條文。

2. 第 60 條之 1 部分：本次委員提案係參照行政程序法、民事訴訟法及行政訴訟法相關規定，公路主管機關為修建或維護公路及其設施安全，派員進入公、私有土地內，實施必要之巡查或檢測，必須使用公、私有土地設置設施或進入設有圍障之土地時，應於七日前將應送達之文書交郵務機構以雙掛號發送，以為送達其所有人、占有人、使用人或管理人，俾保障民眾相關法定權益，經評估尚無窒礙難行之處，惟參考行政程序法第六十八條第三項，文書內容對人民權利義務有重大影響者，以郵政方式送達者應為掛號，爰建議比照行政程序法，條文文字由雙掛號修正為掛號。

3. 第 61 條之 1 主要係為配合勞動部組織改造，本部尊重貴委員會綜合審議結果，而經查：

- (1)本條第 4 項原授權本部會同行政院勞工委員會訂定汽車修護技工與汽車修護技術士檢定管理辦法，前於 93 年間本部與行政院勞工委員會係已完成研議「汽車修護技工與汽車修護乙級技術士檢定及管理辦法（草案）」，但該會以無涉其權責為由致未能依法完成會銜發布，後雖經兩部會多次研商迄仍無共識致無法完成。
- (2)考量汽車修護乙級技術士之檢定及管理，勞動部依其業管職業訓練法、技術士技能檢定及發證辦法等，法令已有完整制度，並無須再涵括納與本條第 4 項授權訂定之辦法中，爰本條第 4 項建議依大院 106 年 5 月 18 日交通委員會審查通過版本，文字修正為「前項汽車修護技工之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之」。

(六)邱委員臣遠等提案修正公路法第 47 條及第 79 條，為促行政機關儘速擬定完善之遊覽車評鑑制度：

1. 第 47 條部分

- (1)遊覽車客運業未來經本部公路總局評鑑不列等業者，其基本安全紀錄包含有肇事或違反勞動基準法、道路交通管理事件、汽車運輸業管理事件等嚴重違規情形。除違反前述法令既有之處罰外，公路主管機關並可依據現行公路法第 47 條條文，就其妨礙公共利益及交通安全情形予以處分，目前執法上應無窒礙。
- (2)至關於增修第 2 項汽車運輸業違反「其他保護他人之法律」情形，因保護他人之法律之範圍極為廣

泛，且多有法定主管機關暨相關處罰規定，宜由各主管機關依法令其改善，俾符權責。另考量公路主管機關並不具判斷業者是否確實符合其他法令規範之專業能力，爰建議維持現行條文。

2. 公路法第 79 條部分

- (1) 目前公路主管機關依據發展大眾運輸條例暨大眾運輸營運與服務評鑑辦法規定，對於市區及公路汽車客運業已有相關評鑑機制。另關於遊覽車客運業之評鑑，業依現行公路法授權，於汽車運輸業管理規則第 86 條明定業者應配合公路主管機關定期安全考核或評鑑，相關法令授權尚屬充分。後續將參照委員之建議並比照市區、公路汽車客運業於前述評鑑辦法中規範執行頻率模式，研議修正汽車運輸業管理規則，明定遊覽車評鑑辦理頻率。
- (2) 另考量汽車運輸業非僅有市區(公路)客運及遊覽車等營業大客車業者，尚包含貨運業、計程車、小客(貨)車租賃業等，因其業者家數過於龐大，倘要求各級政府全面辦理評鑑，勢將排擠各級主管機關既有監理及稽查業務之執行，爰建議維持現行條文。

(七) 林委員德福等提案修正公路法第 79 條，增列各級政府應寬列公路養護預算，保障公路養護經費專款專用，直轄市、縣(市)政府財力不足時，得向上級政府申請補助；有關直轄市及縣(市)政府財力不足部分，實際執行恐有認定問題；另查公路養護、新闢、拓寬及橋梁改善部分，本部公路總局及內政部營建署目前有提升道路品質及生活圈道路系統計畫可予補

助，直轄市、縣(市)政府則依財力狀況負擔配合款，現行運作機制尚無窒礙難行之處，爰建議維持現行條文。

三、結語

綜上說明，本部感佩相關委員、黨團之提案，併謹提供本部建議處理意見，尚請各位委員參考。謝謝！