

收文編號：1000006499

議案編號：1001031070300100

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國100年11月2日印發

院總第 756 號 委員提案第 9549 號之 1

案由：本院交通委員會報告審查委員王幸男等 29 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」案。

立法院交通委員會函

受文者：本院議事處

發文日期：中華民國 100 年 10 月 28 日

發文字號：台立交字第 1002400260 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如文

主旨：院會交付審查委員王幸男等 29 人擬具之「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」案，業經審查完竣，復請 查照，提報院會討論。

說明：

- 一、復 貴處 99 年 4 月 7 日台立議字第 0990701131 號函。
- 二、檢附審查報告（含條文對照表）乙份。

正本：議事處

副本：

立法院交通委員會

委員王幸男等 29 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」案審查報告

一、本院議事處 99 年 4 月 7 日台立議字第 0990701131 號函，為請本會審查本院委員王幸男等 29 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」案，經提本院第 7 屆第 5 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查」。

二、交通委員會於 100 年 10 月 20 日（星期四）舉行第 7 屆第 8 會期第 6 次全體委員會議進行審查。由交通委員會召集委員王幸男擔任主席，邀請交通部政務次長葉匡時列席說明，並答復委員質詢，相關說明情形如下：

（一）委員王幸男說明提案要旨：

1. 我國自九十七年十一月一日開放大型重型機車（550CC 以上）行駛快速道路後，兩年多來，無論大型重型機車騎士或汽車駕駛人於高速行駛狀態下，均能尊重彼此路權，互動經驗良好。其於快速道路行駛之違規或肇事率並未高於一般汽車，顯見政府交通主管機關原先禁止大型重型機車行駛快速道路之理由，並非基於交通專業評估，而是對「機車」的根本成見與對於大型重型機車性能未能深入了解所作的不合理路權限制。至於現行條文本文規定：「禁止機器腳踏車行駛國道高速公路」，則是我國開放 150 立方公分以上重型機車進口前不合時宜條文，世界大多數國家均無類似規定。
2. 根據交通部運輸研究所之研究整理比較的結果發現，許多國家的交通法規規定，機車騎士與汽車駕駛人行駛在道路上時，擁有同樣的權利與義務（如附表）。除了輕型機車不得使用高速公路或快速道路之外，大部分的國家對於持有正式駕照的機車駕駛人並未有路權上的限制。目前許多國家意識到小汽車高度成長對於交通與環境造成相當大的衝擊，基於節能減碳的理由，反而鼓勵機車作為日常通勤交通工具使用。例如紐西蘭政府於 2005 年 2 月 27 日開放讓機車騎士使用公車道，另外美國各州均開放高速公路上所劃設的高乘載車輛專用道（HOV Lane）供機車騎士使用。
3. 長久以來，我國道路交通政策獨厚「汽車」，各級道路路權規定以及相關設施，均以「汽車」本位主義立場思考，對於其他交通工具或弱勢用路人之路權有根本成見與歧視。由於交通政策嚴重向汽車傾斜，在這種制度下生活的人們心目中，交通工具的使用與社會階層發生了關聯，自行開車的人是「上位者」，是政治上的正確、站在道理的一方；而騎機車的人就次一等了。「上位者」想什麼、做什麼都是對的，「次一等人」有任何不同意見主張都是不對的，於是四輪嘴臉就出來了。於是大型重型機車要求行駛高架快速道路如同過街老鼠人人喊打，反觀天天可見的汽車搶機車專用道卻不見有人嚴詞指責，可說是世界獨見的「車族隔離政策」。

4. 再根據交通部運輸研究所的研究，機車佔用的道路面積在停放時是小汽車的 15%、行進時則為 23%（參見交通部運研所「台灣地區機車交通管理政策之研究」），因此同樣使用機動車輛，每位機車族不管有意或無意，都為國家節省了極其可觀的道路面積。而機車的油耗也只有一般小客車的 1/2-1/4，因此機車族在無意中也為國家減少了許多能源消耗、石油依賴程度及二氧化碳發生量。無論基於節能減碳的環保理由或是節省道路使用面積的交通專業考量，政府主管機關都應該重新思考機器腳踏車在交通管理政策的定位。本席等認為，現行法禁止機器腳踏車行駛國道高速公路之規定，是政府交通主管部門對機器腳踏車既有成見下不合理的差別待遇，並非基於實際騎乘經驗以及交通管理專業制定的政策，現行法關於大型重型機車行駛路權相關規定均有修正之必要。

附表：我國與世界各國機車路權及相關規定比較表

| 國 家 | 行 駛 高 速 公 路 | 速 限 | 車 頭 燈 | 安 全 帽 | 容 許 血 液 酒 精 濃 度 |
|-----|-------------------------------|------------------------|------------------------|-------|-----------------|
| 奧地利 | 必須繳交特殊的通行稅以取得許可證，但部分路段仍禁止機車行駛 | 120km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.049% |
| 比利時 | 可行駛 | 120km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.05% |
| 法國 | 可行駛 | 130km/h 110km/h（雨天） | 125cc 以上機車規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.05% |
| 德國 | 可行駛，但部分路段禁止機車行駛 | 部分無限制，部分 120-130 km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.05% |
| 義大利 | 可行駛，但部分路段禁止機車行駛 | 150km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.08% |
| 丹麥 | 可行駛 | 120km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.08% |
| 芬蘭 | 可行駛 | 120km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.05% |
| 荷蘭 | 可行駛 | 120km/h | — | 規定 | 0.05% |
| 挪威 | 可行駛 | 90km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.02% |
| 西班牙 | — | 120km/h | 規定白天及夜晚均 | 規定 | 0.05% |

立法院第 7 屆第 8 會期第 8 次會議議案關係文書

| | | | | | |
|-----|---------------------------|--------------|---------------------------------|--------------|---|
| | | | 須開頭燈 | | |
| 瑞士 | 必須繳交特殊的通行稅以取得許可證 | 120km/h | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 規定 | 0.08% |
| 美國 | 可行駛 | 視各高速公路速限而定 | 規定白天及夜晚均須開頭燈 | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | 血液中酒精濃度佔 0.08% (0.08 g/dL) ; 部分州實施零酒精 |
| 加拿大 | 可行駛 | 視各高速公路速限而定 | 無強制規定 | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | 零酒精 |
| 日本 | 126cc-400cc 及 401cc 以上可行駛 | 80-100km/h | 無強制規定 | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | 吐氣所含酒精濃度 0.15mg/l 、血液中酒精濃度佔 0.03% |
| 韓國 | 可行駛 | 100-120 km/h | | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | — |
| 香港 | 可行駛 | 80-110 km/h | 夜晚均須開頭燈 | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | — |
| 新加坡 | 可行駛 | 100-120 km/h | — | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | — |
| 中國 | 可行駛 | 120km/h | — | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | — |
| 台灣 | 不可行駛 | 70-110km/h | 夜間、行經隧道、調撥車道、遇濃霧、雨、雪、天色昏暗或視線不清時 | 騎士與乘客均須配戴安全帽 | 吐氣所含酒精濃度超過 0.25mg/l 或血液中酒精濃度超過 0.05% 以上 |

資料來源：交通部運輸研究所

(二)交通部政務次長葉匡時列席就委員提案說明如下：

就有關王委員幸男等 29 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」，提出本部處理建議，並聆聽各位委員的教益，深感榮幸。

1. 王委員等提案第九十二條（第二項）修正重點及本部處理意見

(1) 王委員等提案修正重點

擬將現行「機器腳踏車禁駛行駛國道高速公路」之規定，修正為「汽缸排氣量 250 立方公分以下之機器腳踏車禁止行駛國道高速公路」，即擬修正允許大型重型機車（排氣量逾 250 立方公分）可行駛高速公路。

另擬將現行僅允許汽缸排氣量 550 立方公分以上之大型重型機車行駛路權可比照小型汽車之規定，修正規定排氣量 250 立方公分以上之所有大型重型機器腳踏車行駛路權均可比照小型汽車（如無須兩段方式左轉彎、可行駛內側禁行機車道、可行駛快速公路等）。

(2) 本部處理意見

依王委員所提案將現行第九十二條第二項「機器腳踏車禁駛行駛國道高速公路」修正為「汽缸排氣量 250 立方公分以下之機器腳踏車禁止行駛國道高速公路」之條文文字，將無條件全面允許所有大型重型機車可行駛高速公路，依本部民眾問卷調查及邀集專家學者、相關單位團體召開會議討論結果，現階段社會各界對無條件全面開放仍疑慮甚深，多數並不贊成。

關於高速公路宜否開放行駛大型重型機車，係為公共政策議題，現階段社會多數對無條件全面開放，雖仍有正反不同意見，但如採較嚴格駕駛人資格及行駛管理要求，並配套有條件開放行駛路段、時段之規定，且於「安全可獲得保障」、「風險可有效控制」之原則下據以評估，應為現階段較具可行考量的方式；惟其車種仍應維持現行條例所規定之 550 立方公分以上大型重型機車，並不宜開放所有種類之大型重型機車。

另依據本部邀集相關單位之討論，如擬有條件分路段及時段評估考量，其駕駛人則至少應具備領有 550 立方公分大型重型機車駕照 1 年以上及小型車以上之駕駛執照資格。此外，更重要的是對於包括「同車道併駛、超車或未依規定使用路肩」、「未依規定附載人員或物品」、「未依規定戴安全帽」等一般外界認為機車經常會發生且易肇生事故影響交通秩序及安全之行為，必須於條例第九十二條外配套增訂其他條文（如增訂第三十三條之一等），規定其較重之處罰，使目前持反對意見之民眾或團體能正面看待認同及達確保行車安全之目的。

綜上說明，王委員提案之條文文字修正，將無條件全面開放所有大型重型機車行高速公路，現階段社會各界疑慮甚深，多數不贊成；而現階段較具可行性之有條件依路段、時段之評估考量方式，則必須於條例第九十二條外其他條文增訂相關必要配套管理措施，並無法單僅研修委員所提案之第九十二條規定。

至於委員提案內另擬將現行僅允許汽缸排氣量 550 立方公分以上之大型重型機車行駛路權可比照小型汽車之規定，修正規定排氣量 250 立方公分以上之所有大型重型機器腳踏車行駛路權均可比照小型汽車之建議，本部原則尊重委員會之審查討論。

2. 結語

綜上說明，本部對於王委員幸男等相關委員擬具道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案之相關處理意見，尚請各位委員予以支持，並請不吝指教。

三、與會委員於聽取說明及詢答後，旋即對法案進行審查及討論，經在場委員充分溝通交換意見後達成共識，審查結果如下：

(一)第二項條文修正為「機器腳踏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器腳踏車，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器腳踏車駕駛執照一年以上及小型車以上之駕駛執照。」

(二)增列第六項條文「大型重型機器腳踏車，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分定之。」

(三)增列第七項條文「汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機器腳踏車行駛高速公路，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。」

(四)增列第八項條文「汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機器腳踏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。」

另通過附帶決議 2 項：

(一)1.公路主管機關應取消大型重型機車懸掛兩面牌之規定，於全面換發牌照時改掛一面牌。

立法院第 7 屆第 8 會期第 8 次會議議案關係文書

2. 公路主管機關應於本法修正通過後 3 個月內，完成汽缸排氣量 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路以及汽缸排氣量 250CC 以上大型重型機車路權比照小型汽車之駕駛執照考驗以及行駛規定等配套法規修正並公告之；相關之道路設施、交通號誌等工程應於配套法規公告後 6 個月完成，同時公告試辦行駛之路段與時段，並建請以國道 6 號、國道 8 號及南二高新化以南段為優先試辦路段，同時預告開放通車時程，並請事先加強宣導。
3. 現行世界大多數國家多無限制大型重型機車行駛高速公路，且允許附載座人，但考量未來汽缸排氣量 550CC 以上大型重型機器腳踏車，得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路之安全控管。本條例第九十二條修正通過後，交通部得規定汽缸排氣量 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路，於規劃試辦期間不得附載座人。

提案人：王幸男 葉宜津 羅淑蕾 郭玟成

- (二)鑑於社會各界對於開放汽缸排氣量 550 立方公分以上之大型重型機器腳踏車行駛高速公路，存有安全之疑慮，請交通部應在安全性及風險有效控管原則下，分階段規劃可開放之路段及時段，並審酌第一階段開放之實際情形及民眾問卷調查，評估是否繼續進行第二階段之開放，以維護國人使用國道之交通安全。

提案人：朱鳳芝

連署人：楊麗環 楊仁福

- 四、委員王幸男等 29 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」案，審查完竣，擬具審查報告提請院會討論。本案於院會進行討論前，毋須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員王幸男補充說明。
- 五、檢附「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」條文對照表乙份。

「道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案」條文對照表

| 審查會通過條文 | 王委員幸男等 29 人提案條文 | 現行條文 | 說明 |
|--|---|--|---|
| <p>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。</p> <p>機器腳踏車禁止行駛高速公路。<u>但汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機器腳踏車，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器腳踏車駕駛執照一年以上及小型車以上之駕駛執照。</u></p> <p>道路交通安全</p> | <p>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。</p> <p><u>汽缸排氣量 250 立方公分以下之機器腳踏車禁止行駛國道高速公路。</u>汽缸排氣量 <u>250</u> 立方公分以上之大型重型機器腳踏車，可行駛之路權除交通部另有規定外，應比照小型汽車；其駕駛執照考驗及行駛規定，由交通部會同內政部定之。</p> <p>道路交通安全講習之方式、內容</p> | <p>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。</p> <p><u>機器腳踏車禁止行駛國道高速公路。</u>汽缸排氣量 <u>550</u> 立方公分以上之大型重型機器腳踏車，可行駛之路權除交通部另有規定外，應比照小型汽車；其駕駛執照考驗及行駛規定，由交通部會同內政部定之。</p> <p>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</p> | <p>一、我國自九十七年十一月一日開放大型重型機車（550CC 以上）行駛快速道路後，兩年多來，無論大型重型機車騎士或汽車駕駛人於高速行駛狀態下，均能尊重彼此路權，互動經驗良好。其於快速道路行駛之違規或肇事率並未高於一般汽車，顯見政府交通主管機關原先禁止大型重型機車行駛快速道路之理由，並非基於交通專業評估，而是對「機車」的根本成見與對於大型重型機車性能未能深入了解所作的不合理路權限制。至於現行條文本文規定：「禁止機器腳踏車行駛國道高速公路」，則是我國開放 150 立方公分以上重型機車進口前不合時宜條文，世界大多數國家均無類似規定。</p> <p>二、根據交通部運輸研究所之研究整理比較的結果發現，許多國家的交通法</p> |

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。

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。

大型重型機器腳踏車，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器腳踏車行駛高速公路，有下列行為者，處駕駛人新臺幣

、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。

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。

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。

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。

規規定，機車騎士與汽車駕駛人行駛在道路上時，擁有同樣的權利與義務。除了輕型機車不得使用高速公路或快速道路之外，大部分的國家對於持有正式駕照的機車駕駛人並未有路權上的限制。目前許多國家意識到小汽車高度成長對於交通與環境造成相當大的衝擊，基於節能減碳的理由，反而鼓勵機車作為日常通勤交通工具使用。例如紐西蘭政府於 2005 年 2 月 27 日開放讓機車騎士使用公車道，另外美國各州均開放高速公路上所劃設的高乘載車輛專用道（HOV Lane）供機車騎士使用。

三、本席等認為，現行法關於大型重型機車行駛路權相關規定有修正之必要，爰如修正條文第二項所示。

審查會：

一、現行世界大多數國家雖多無限制大型重型機車行駛高速公路，但國內因特殊之機車使用發展及使用特性與高速公路交通環境考量，現階段社會大

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器腳踏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。

多數仍無法全面開放大型重型機器腳踏車行駛高速公路，但部分交通量較少及大型車輛組成較低之路段，再配套相關有條件開放行駛路段、時段及較嚴格駕駛人資格與行駛管理規定要求，應係具評估考量之可行性。

二、修正第二項規定，機器腳踏車原則禁止行駛高速公路，但在相關配套條件下，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。

三、現行第二項特別規定僅限汽缸排氣量五百五十立方公分以上大型重型機車之路權，應比照小型車，已造成其他汽缸排氣量逾二百五十立方公分未滿五百五十立方公分以下之大型重型機車之差別待遇，爰配合前述修正將原第二項後段規定移列增訂第六項，並修正為大型重型機器腳踏車比照小型汽車適用其行駛及處罰規定，以為明確。

四、另增訂第七項及

立法院第 7 屆第 8 會期第 8 次會議議案關係文書

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | 第八項條文，針對汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機器腳踏車未依相關配套規定行駛高速公路，制定相關處罰規定。 |
|--|--|--|---|

