有不足。

爰要求交通部督促台鐵、桃機、中華郵政、台灣港務公司於職缺進用時，即應依原住民族工作權保障法所定比例，並鼓勵高鐵、桃園航勤、中華電信、台灣航業、台灣世曦工程依前揭法律進用原住民，俾促進原住民的就業機會。

提案人：鄭天財　鄭寶清　劉櫂豪　陳歐珀　鄭運鵬
陳雪生　趙正宇　葉宜津

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討　論　事　項

一、繼續審查委員陳超明等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之二及第六十三條條文修正草案」案。

二、繼續審查委員陳怡潔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」案。

三、繼續審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例第三十七條條文修正草案」案。

四、繼續審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十七條及第九十三條條文修正草案」案。

五、繼續審查委員蕭美琴等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條條文修正草案」案。

六、繼續審查委員李鴻鈞等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」案。

七、繼續審查委員柯志恩等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十五條及第五十六條條文修正草案」案。

八、繼續審查委員蔣乃辛等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例增訂第五十六條之一條文草案」案。

九、繼續審查委員許淑華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十九條條文修正草案」案。

十、繼續審查委員陳歐珀等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十八條條文修正草案」案。

（以上 10 案業已詢答完畢，進行逐條審查）

主席：上次會議委員所提的修正動議，交通部已經提出書面處理意見，列入公報紀錄。

委員葉宜津等 5 人修正動議之交通部意見：

一、為利執法明確性，參採蔣委員乃辛、柯委員志恩及張廖委員萬堅提案意旨，明訂未依規定開啟或關閉車門因而肇事之處罰。

二、有關張廖委員萬堅等 5 人修正動議增訂未開啟危險警告燈處罰乙節，建議通盤考量安全開啟車門之規定訂定於道路交通安全規則中；另有關對於未依規定開啟車門因而肇事致人受傷、重傷或死亡者處以重罰乙節，考量其宜配套修正第 67 條有關致人死亡吊銷駕駛執照 3 年不得考照之規定，及通盤考量第 61 條肇事致人死傷之通案性處罰規定，爰建議暫不增訂。

主席：現在進行討論事項第一案至第十案的逐條審查，並進行協商，並請議事人員宣讀條文、修正動議及臨時提案。

一、條文部分：

陳委員超明等 19 人提案條文：

第二十九條之二　汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第三項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第六十三條第一項第二款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次。

汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第三項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。

有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣一萬元罰鍰，超載十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣一千元；超載逾十公噸至二十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣二千元；超載逾二十公噸至三十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣三千元；超載逾三十公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣五千元。未滿一公噸以一公噸計算。

汽車裝載貨物行經設有地磅處所五公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣九萬元罰鍰。

前項情形應歸責於汽車所有人時，除處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。

汽車駕駛人有第一項、第二項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

第六十三條　汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：

一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一點。

二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之二第一項、第二項、第四項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。

三、有第四十三條、第五十三條、第五十三條之一或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。

依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。

汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

陳委員怡潔等 18 人提案條文：

第三十一條之一　汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣三千元罰鍰。

機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣一千元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣六百元罰鍰。

警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

客運業職業汽車駕駛人於載客時，有第一項情形者，處新臺幣一萬二千元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

行政院提案條文：

第三十七條　曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。

計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。

計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。

計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。

計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。

經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。

計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。

陳委員素月等 18 人提案條文：

第三十七條　　曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。

計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。

計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記。

計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。

計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。

經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。

計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。

第九十三條　　本條例施行日期，由行政院以命令定之。

本條例中華民國〇年〇月〇日修正之條文自公布日施行。

蕭委員美琴等 19 人提案條文：

第四十五條　　汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

一、不按遵行之方向行駛。

二、在單車道駕車與他車並行。

三、不依規定駛入來車道。

四、在多車道不依規定駕車。

五、插入正在連貫行駛汽車之中間。

六、駕車行駛人行道。

七、行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行。

八、行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行。

九、支線道車不讓幹線道車先行。少線道車不讓多線道車先行。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。

十、起駛前，不讓行進中之車輛、行人優先通行。

十一、聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶。

十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。

十三、機車不在規定車道行駛。

十四、遇幼童專用車、校車不依規定禮讓，或減速慢行。

十五、行經無號誌交叉路口及巷道不依規定或標誌、標線指示。

十六、佔用自行車專用道。

十七、聞或見大眾捷運系統車輛之聲號或燈光，不依規定避讓或在後跟隨迫近。

聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓者，處汽車駕駛人新臺幣三千六百元罰鍰，並吊銷駕駛執照。

前項情形致人死傷者，處汽車駕駛人新臺幣六千元以上九萬元以下罰鍰，並吊銷駕駛執照。

李委員鴻鈞等 26 人提案條文：

第五十四條　汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：

一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越。

二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過。

三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。

柯委員志恩等 17 人提案條文：

第五十五條　汽車駕駛人，臨時停車有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。

二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車。

三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車。

四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊，或併排臨時停車。

五、在道路交通標誌前臨時停車，遮蔽標誌。

接送行動不便之人上、下車者，臨時停車不受三分鐘之限制。

汽車駕駛人或乘客，臨時停車開啟或關閉車門時，不讓行人、其他車輛先行通過者，處汽車駕駛人或乘客新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。但計程車或租賃車輛駕駛人已盡告知義務，乘客仍自行開門致肇事，處罰該乘客。

第五十六條　汽車駕駛人停車時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰

：

一、在禁止臨時停車處所停車。

二、在設有彎道、險坡、狹路標誌之路段、槽化線、交通島或道路修理地段停車。

三、在機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場、或其他公共場所出、入口或消防栓之前停車。

四、在設有禁止停車標誌、標線之處所停車。

五、在顯有妨礙其他人、車通行處所停車。

六、不依順行方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊停車。

七、於路邊劃有停放車輛線之處所停車營業。

八、自用汽車在營業汽車招呼站停車。

九、停車時間、位置、方式、車種不依規定。

十、於身心障礙專用停車位違規停車。

汽車駕駛人停車時，有併排停車之情事者，處汽車駕駛人新臺幣二千四百元罰鍰。

汽車駕駛人在道路收費停車處所停車，未依規定繳費，主管機關應書面通知駕駛人於七日內補繳，並收取必要之工本費用，逾期再不繳納，處新臺幣三百元罰鍰。

第一項及第二項情形，交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員，應責令汽車駕駛人將車移置適當處所；如汽車駕駛人不予移置或不在車內時，得由該交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員為之。

第一項第十款應以最高額處罰之，第三項之欠費追繳之。

在圓環、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定汽車之停車處所。

汽車駕駛人或乘客，停車違反前條第三項者，處汽車駕駛人或乘客新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。但計程車或租賃車輛駕駛人已盡告知義務，乘客仍自行開門致肇事，處罰該乘客。

蔣委員乃辛等 17 人提案條文：

第五十六條之一　　汽車臨時停車或停車時，汽車駕駛人或乘客未依規定開啟或關閉車門，致有影響他人安全者，處汽車駕駛人新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。但計程車或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未依規定開啟或關閉車門致有影響他人安全者，處罰該乘客。

許委員淑華等 18 人提案條文：

第六十九條　　慢車種類及名稱如下：

一、自行車：

(一)腳踏自行車。

(二)電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。

(三)電動自行車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重（不含電池）在四十公斤以下之二輪車輛。

二、三輪以上慢車：

(一)人力行駛車輛：指三輪以上客、貨車、手拉（推）貨車等。包含以人力為主，電力為輔最大行駛速率在每小時 25 公里以下之慢車。

(二)獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。

三輪以上慢車未依規定向直轄市、縣（市）政府辦理登記，領取證照即行駛道路者，處所有人新臺幣三百元罰鍰，並禁止其通行。

前項慢車登記、發給證照及管理之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。

陳委員歐珀等 18 人提案條文：

第七十八條　行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰：

一、不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮。

二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。

三、不依規定，擅自穿越車道。

四、於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通。

五、穿越馬路時，未盡注意義務低頭凝視行動電話、電腦或其他相類功能裝置，致妨礙公眾及車輛通行者。

使用行動輔具之身心障礙者，因人行道有障礙物致違反前項第二款規定者，不予處罰。

二、修正動議部分：

1、

葉委員宜津等 5 人所提修正動議：

道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文葉委員宜津等 5 人提案建議修正如下：

修正條文	現行條文	說明
第五十六條之一　汽車駕駛人及乘客於路邊停車開啟車門時，應禮讓後方人車通行，	一、本條新增	一、本條新增。 二、本條第一項所指路邊，包含第五十五條第一項、第五

並於開啟前閃警示燈，違者處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。 未依前項規定開啟車門，因而肇事致人受傷者，處新台幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，吊扣駕照半年，並接受道路交通安全講習。致人重傷或死亡者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並吊銷其駕駛執照。 如計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍開車門肇事，應處罰乘客。		十六條第一項及第二項規定之處所。 三、根據內政部警政署統計不當開車門引發傷亡事故統計，101 年發生件數 3,515 件、死亡人數 5 人、受傷人數 4,096 人，102 年發生件數 3,690 件、死亡人數 6 人、受傷人數 4,280 人，103 年發生件數 3,820 件、死亡人數 6 人、受傷人數 4,378 人，104 年發生件數 3,233 件、死亡人數 5 人、受傷人數 3,771 人，每年平均發生 3,000 多件，件數居高不下，且有逐年增加趨勢，惟無明確改善之情形。 四、警示燈具有告知用路人前方有需注意的狀況，故汽車駕駛人及乘客於路邊停車開啟前閃警示燈，有警示民眾之作用。 五、自 102 年 7 月 1 日起汽車考照新增 2 段式開門項目，也就是開車門時先開一小縫，要察查後方確定無人車通過後再下車，場內考照扣 8 分，道路駕駛扣 32 分，顯見不當開車門引起傷亡受到重視，爰增訂本條。

提案人：葉宜津　　李昆澤　　蕭美琴　　陳歐珀　張廖萬堅

2、

葉委員宜津等 3 人所提修正動議：

道路交通管理處罰條例第六十九條條文修正動議

第六十九條　　慢車種類及名稱如下：

一、自行車：

(一)腳踏自行車。

(二)電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。

(三)電動自行車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時二

十五公里以下，且車重（不含電池）在四十公斤以下之二輪車輛。

二、三輪以上慢車：

(一)人力行駛車輛：指三輪以上客、貨車、手拉（推）貨車等。包含經型式審驗合格，以人力為主，電力為轉最大行駛速率在每小時 25 公里以下之慢車。

(二)獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。

三輪以上慢車未依規定向直轄市、縣（市）政府辦理登記，領取證照即行駛道路者，處所有人新臺幣三百元罰鍰，並禁止其通行。

前項慢車登記、發給證照、行駛範圍及管理之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。

提案人：葉宜津　趙正宇　陳雪生

三、臨時提案

案由：有鑑於馬祖地區戰地政務時期，為了捍衛台灣的安全，犧牲奉獻，因此各項建設均落後台灣其他縣市，特提出加速馬祖各項建設政策，以改善馬祖現階段交通發展瓶頸。

說明：

一、連江縣（馬祖）在兩岸對峙年代，為了捍衛台灣的安全，犧牲奉獻，實施軍事戒嚴（戰地政務）近半世紀。因此各項建設均落後台灣其他縣市，現階段交通不便更是發展瓶頸，現任政府非常重視轉型正義之同時，應更加速馬祖各項建設，才能彰顯轉型正義的實質意義，而連江縣（馬祖）對外的交通建設是交通部責無旁貸的責任。

二、現階段交通政策如：南、北竿機場的改善；建購台馬輪二年後將淘汰的替代船隻；落實執行航空公司 10%在地居民保留機票政策；輔導第二家航空公司進駐；恢復高雄—馬祖航線；輔導台馬之星正常營運等，均是務實可行，可立即改善馬祖對外交通的具體方案，請交通部及所屬部門，立即著手執行並做滾動式檢討，每年編列預算，並且每年定期向本委員會報告執行成效，以澈底解決馬祖交通長期以來的困境。

提案人：陳雪生　鄭寶清　陳歐珀　陳素月　趙正宇
葉宜津　劉櫂豪　鄭運鵬　陳學聖　林德福
林為洲　曾銘宗　王育敏　許淑華　段宜康

主席：現在開始進行協商。

各位同仁，我們交通部有整理一個建議案。

現在處理第 1 頁，陳委員超明等 19 人提案第二十九條之二，交通部有沒有意見？

王副司長穆衡：我們的修正意見在對照表裡面。

主席：各位委員對修正意見有沒有意見？（無）無異議，修正通過。

繼續處理第 3 頁陳委員超明提案第六十三條，交通部有沒有意見？

王副司長穆衡：這條只是項次的名稱為第四項，內容完全是一樣的，沒有其他修正。

主席：那改一下。

王副司長穆衡：我們已經改好了。

主席：本案照交通部建議版本通過。

第 5 頁陳委員怡潔等提案。

王副司長穆衡：關於這條，我們交通部建議暫緩處理，因為這條條文必須對照第六十七條的對稱修正，因為第六十七條在這次並沒有修正，第六十七條已經送到程序委員會進行討論，我們建議這樣的內容並沒有改變委員提案的動議，只是配合於第六十七條時一次做處理。

蕭委員美琴：現在沒有過的話，我還要重新提案，你現在可以先處理，並不衝突。

王副司長穆衡：因為現在改的話，有些地方會有衝突，原來我們希望它維持三年，如果用這個條文它變成只有一年，就改變原來的動議了。

主席：蕭委員，那另定期審查？

蕭委員美琴：我是第四十五條。

主席：那看錯了。

那本案照案通過了？

王副司長穆衡：暫緩處理。

主席：那就另外定期繼續審查。

繼續第 7 頁行政院提案第三十七條及陳委員素月等提案第三十七條。

王副司長穆衡：跟委員報告，因為上次有臨時提案，原條文有保留兒童及少年性交易防制條例的內容，有委員提到這個內容是改過的名稱，為什麼還要留存，這在於這些條例的前提是曾犯就要受這條的管理，所以這條法令雖然已經改掉了，但他之前犯過同樣的罪，所以還必須要有對照留存，所以因為這樣的關係，才保留原條文的文字。

主席：那就照行政院提案通過。

繼續第 11 頁陳委員素月等提案第九十三條。

王副司長穆衡：跟委員報告，原則上有些法條通過之後，我們還有行政命令必須要去修，所以在這個地方的日出條款，我們建議還是維持原來的文字，這樣在子法出現的時候，就會生效。如果現在只是母法生效，我們就要立即執行，我怕時間上會有落差，所以我建議維持原來的條文，不要動他，等正式有法令全部到位之後，就會正式實行。

主席：好，維持現行條文。

處理蕭委員美琴等提案條文第四十五條。

王副司長穆衡：這部分和前面第六十七條的問題是一樣的，今天有幾個條文都有對應到處罰的部分，這一條是吊銷駕駛執照，第六十七條吊銷駕駛執照只有一年緩考駕照的規定，如果我們希望是 3 年的話，第六十七條會改變掉。如果像是在救護車之後跟隨急駛，造成重大傷害的部分，我們希望維持原先 3 年限制考照的對應處罰，就要在第六十七條作配套一併修正，否則可能改變掉原來處罰的原則。

主席：那就另外定期繼續審查。

處理李委員鴻鈞等提案條文第五十四條。

王副司長穆衡：關於第五十四條，我們原則上是參照李委員的提案，但是委員希望做到「當場移置保管」，在實務上比較困難，因為車子闖越後可能就跑掉了。事後我們可以藉由錄影或照相抓到這輛車子，可是如果要當場扣留，在實務上有困難。至於罰鍰的提高，我們都是參照委員的意見。懇請各位委員考量，「當場移置保管」是否能依照實際狀況？如果當場被警政人員看到，當然可以執行；但是如果是車子衝撞過去，事後留存紀錄，那我們恐怕無法當場保管。因此建議這部分參照行政部門的修正，把罰鍰提高，吊扣駕照一年的條文同樣在這裡保留，但是把「移置保管」暫時刪掉。

主席：各位委員如果沒有意見，就照交通部修正版本通過。

處理柯委員志恩等提案條文第五十五條。

王副司長穆衡：第十六頁和第十八頁是類似的，我一併報告。第十六頁是針對臨時停車造成的危險行為作對應的管理，第十八頁是針對停車造成的危險行為作對應的管理，兩者都是要對這些行為作處罰的管理。所以我們建議新增第五十六條之一，不管是臨時停車還是停車疏忽所造成的傷害，同樣併在第五十六條之一去處理。在此情形下，可以把委員建議的這兩條處罰罰則部分對應放在第二十一頁行政院版部分。

主席：如果各位委員沒有意見，第五十五條及第五十六條維持現行條文，並在第五十六條之一條文修正通過。

王副司長穆衡：在此補充一點，上次有張廖委員萬堅和葉委員宜津共同提案，但是議事人員表示，法律條文必須以本委員會委員領銜，所以這一點對張廖委員有點抱歉，我們最後是以葉委員領銜。

主席：好，第五十五條和第五十六條併第五十六條之一。

葉委員宜津：本席提出一點實務上的小問題，請交通部注意。假使計程車司機的乘客開關車門肇事，乘客下車走人抓不到了，以往常常是處罰司機。交通部可否想想辦法，如果司機可以證明，例如是右後方的車門出事或是左側門出事的，要如何處理？實務上要更具體一點。

王副司長穆衡：謝謝委員的意見，現在計程車有行車紀錄器和語音的紀錄，如果司機真的有提醒乘客下車要注意後方來車，而且被紀錄下來，就可以舉證證明他當時已經做了他的行為。在法律上，他有舉證且確實有證可考，這部分應該符合條文所想的這個東西。至於有沒有我現在想不到的，可能有疏忽的，我們到後面再來討論。

葉委員宜津：這還是小事，那只是責任，到時賠償才是大事，糾紛很多的。

主席：文字上要不要修？

葉委員宜津：文字上我不知道要怎麼處理，受害人通常會向司機求償，因為有車號，至於乘客都找不到人了。因此交通部要研究一下，發生這種狀況時，司機要扣留乘客的證件，乘客也不會理他。

鄭委員寶清：發生事情時，司機不會這麼容易讓乘客走掉，因為他要負責任，怎麼會讓乘客走掉。

葉委員宜津：司機跟我的反應剛好相反，他們很難。

主席：這一點交通部去處理。

處理許委員淑華等提案條文第六十九條。

王副司長穆衡：很多地方在發展觀光時，會因為在地觀光需要而提出增列三輪車這樣的車型，行政院版本在這次修正就把三輪車的定義更明確化。這部分也參照委員的建議和要求，把「包含以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且行駛於指定路段之三輪慢車。」正式列為可管理的項目。但是這樣的車子並非國內一般生產製造的標準規格車輛，很多地方政府在執行時都會依照當地特性，對這些規格有另外的律定和規範。所以配套的後續管理，我們就規定「前項慢車登記、發給證照、指定行駛路段及其他管理事項之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。」今天委員有提出修正動議……

葉委員宜津：是我提的，三輪以上慢車其實就是三輪車，有時是四輪的，這是觀光地區才有的，如果沒有經型式審驗合格，地方政府是無法審驗的。

王副司長穆衡：我舉個例子來說，西螺果菜市場在經濟部的輔導之下全部改為電動三輪車才能進入，這種車子在果菜市場進出是可以的，但是不能行駛在道路上。在此情況下，他們特別請當時三輪車的設計單位工研院制定統一的要求，在工研院確定認證之後，這些車子才可以核准進入果菜市場。因此我們建議比照這樣的精神，發證是地方政府發的，如果他們認為這個證要有什麼樣的配套規格可以訂定，指定單位就不會落入到型式審驗。因為型式審驗是針對一般車輛，投入的成本比較高，我很擔心三輪車廠商如果要走入一般汽車的型式審驗，恐怕是負荷不起的。

葉委員宜津：你要如何修改文字？地方政府反映，你們沒有一個法源給他們，他們無法審驗。

王副司長穆衡：我建議這樣修正：「前項慢車登記、發給證照、規格、指定行駛路段及其他管理事項之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。」也就是把規格部分放入法律文字裡面，由地方來決定是否要有特殊的要求。

葉委員宜津：地方怎麼樣訂定規格？

王副司長穆衡：如果他們認為這些車比較像是一般的車輛……

葉委員宜津：不是啦，地方政府不知道規格要怎麼訂，所以才希望中央有一個標準。就像你們剛才所說的，像果菜市場之類的，你們比較知道相關需求啊！當然地方政府要管理，但是真正的交通工具或安全規格，還是你們比較瞭解啊！

王副司長穆衡：如果授權地方的話，當他們決定要訂出當地一致性的某種型態時，如果他們認為現行有類似的車輛規格，其實可以來詢問我們的車安中心或是 ARTC 這樣的單位。

葉委員宜津：還要問你們？乾脆由你們直接訂定啦！

王副司長穆衡：我擔心我們訂出來的規範只適用在這個地方，如果別的地方一致要求的話，變成別的地方又不能適用，這樣恐怕會造成衝突。以電動自行車為例，這也是授權由自行車委員會去做。

葉委員宜津：好啦！地方政府有什麼意見再向你們反映好了。

劉科長振安：關於最後一項指定路段的部分，可能有一些地區的車輛並不適合在夜間或某一段時間行駛，我們建議修正為「指定路段、時間及其他管理事項之辦法」。

葉委員宜津：好啦！你們要怎麼加都可以，重點在於執行，現在有一些輔具還是滿街跑，那才是真的非常危險，你們什麼時候才要……

主席：這部分修正通過。

接下來處理陳委員歐珀等提案條文第七十八條。

王副司長穆衡：這部分主要是針對行人穿越馬路時使用手機的問題，陳委員特別提出修正條文，認為針對這樣的行為應該要進行管理及處罰。當然這樣的動機我們都非常瞭解，問題在於執法上我們常常碰到員警或一般人員對於這種違規樣態的認定是有困難的，所以行政部門在討論時，建議目前還是維持現行條文的內容，請各位委員指教。

陳委員歐珀：這根本就是白講的對不對？你們認為這是執法的問題，請問執法有什麼問題？我真的想不透為什麼執法有問題？有什麼認定的問題？反正看到有人過馬路滑手機就馬上拍照起來，拍照為證有什麼問題呢？

王副司長穆衡：委員提案的精神我們予以尊重，但因為人並不是車，人並沒有寫上名字，所以在身分的查證上有一點困難，一定得要把人攔下來才有用。

就文字而言，必須有三項要件才會構成處罰的要件，一是「未盡注意義務」，但我們不知義務是什麼？二是「低頭凝視」，但抬頭看又是另外一個問題。三是「致妨礙公眾及車輛通行者」，如果當時沒有車輛通過的話，並沒有辦法證明其妨礙公眾及車輛通行。這等於是要逐一去看錄影的畫面，但是看到之後又不見得能抓到這個人，所以在執行上的確會有困難。

陳委員歐珀：那要怎麼修改比較好一點？從本席提出這項修正條文到現在，大家都主動跟我提到這件事情，不只大家都贊成，而且全世界現在都是這樣的趨勢啊！

王副司長穆衡：其實國內後續有在處理處罰不到的問題，因為罰鍰三百元如果要移送行政執行的話，並不符合行政執行的成本。如果罰鍰不繳的話，一件行政執行的案件成本大概就要一千元……

陳委員歐珀：你的意思是指罰鍰太低，我們可以罰高一點嗎？請問多少才符合成本？罰鍰一千二百元可以嗎？

王副司長穆衡：對於罰鍰我沒有意見，我只是向委員報告要移送行政執行的成本一件……

陳委員歐珀：你要講出一個道理才能讓大家信服嘛！

王副司長穆衡：要一千元以上才符合行政成本，所以現在很多……

鄭委員寶清：今天通過這條條文之後，就等於宣示如果行人在走路時看電腦、滑手機就要罰錢，這是宣示性的意味，因為現在因此而發生車禍的比例很高，所以我們要藉此宣示一下如果行人在走路時看電腦、滑手機將會造成問題，因此會被罰錢，如此一來，大家總是會警覺一點，其實這是宣示性的告訴大家走路時不要再看電腦、滑手機。

主席：這樣的情形有很多，根本就是抓不勝抓。

陳委員歐珀：現在闖紅燈有幾個在抓？這不是廢話嗎？行人闖紅燈是不是要罰錢？請問這有在抓嗎？

王副司長穆衡：如果是宣示性的東西，一般來講有幾個進階的作法，一個是放在道安規則當中，道

安規則會有一些宣示性的原則，比如規定在行走時滑手機是不對的，但那並沒有涉及到處罰。如果涉及罰則的話，我擔心會有一些問題，除了警政單位有處罰之外，當民眾有衝突時也會質疑為什麼某些人沒有被抓、為什麼執法單位不去執行？因為有罰則的時候，行政單位就有必須要做到的義務。

陳委員歐珀：我剛剛講過，行人闖紅燈是不是要罰錢？請問這有人在抓嗎？有人在罰嗎？

劉科長振安：其實是有的，只是案件少，現在行人違規一年大概只有一萬多件。

陳委員歐珀：很少嘛！同樣的道理，這種宣示性的意義比罰錢的意義還要大，我們的目的就是要讓全民知道過馬路時滑手機是非常危險的。

主席：陳委員的意思是指闖紅燈你們也沒在抓，即使有抓也抓得很少。如果是滑手機的話，恐怕抓了一個，旁邊還有一百個都在滑，那麼這個被抓的人就會質疑為什麼其他一百個都不抓，卻只抓他一個？

陳委員歐珀：被抓到的人只會認倒楣，應該不會去質疑其他人為什麼沒有被抓，沒有人這樣的啦！

主席：如果法律規定得很嚴格，執法卻從寬，這樣也很麻煩。

陳委員歐珀：執法並沒有要從寬啊！

主席：這要怎麼抓？根本沒辦法執法啊！

陳委員歐珀：這在責任上是有歸屬的，如果發生行人被撞的情況時，那麼責任上的歸屬……

主席：這就跟在車內抽煙的道理一樣，車內抽煙警察也很少抓啊！

王副司長穆衡：對於這樣的行為，其實我們心中都有同感，但我們必須想想在實務狀況下有很多種樣態，比如行人並不是一直持續的看，而是突然之間電話響了，於是當事人就拿起手機來，結果一打開就馬上觸法，這不一定是在過馬路的時候……

陳委員歐珀：我不是指接電話，我指的是滑手機嘛！

王副司長穆衡：「滑」的動作很難定義，到底有沒有去碰觸它……

陳委員歐珀：很明顯違法的時候你們都沒有辦法執行，其實這是一樣的道理，這樣的宣示作用比……

主席：各位委員有什麼看法？

陳委員歐珀：請大家支持，這是全民關注的問題。

主席：文字要如何修改？

王副司長穆衡：是不是可以把它移到道安規則去，將它變成正式的政府規範？在道安規則裡面就會自行去進行相關宣導……

主席：用「勸導」行不行？

王副司長穆衡：道安規則當中有法條，如果造成傷害的話，就有其他連帶責任，目前道安規則當中列舉了許多事項……

主席：這會有什麼效果你知道嗎？如果行人滑手機時被車子撞到，肇事人的責任就可以釐清、就沒有那麼重了。

王副司長穆衡：我們的同仁建議如果是宣示性的意味，可以把它放在處罰條例第四條當中加以規範

，第四條就有類似的規定，比如「駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人違反第二項規定肇事或致人肇事因而致人受傷或死亡者，應依法負其刑事責任。」如果放在第四條加以規範的話，那麼警察至少可以有執法的規範，但是這邊沒有寫到……

主席：請問陳委員同意嗎？

陳委員歐珀：這一條到底要怎麼改？

主席：要不要重新提案？

陳委員歐珀：不用重新提案，直接修改就可以了啊！再提案又要等到下個會期了。

主席：今天有討論第四條嗎？今天並沒有討論第四條啊！

陳委員歐珀：第七十八條要怎麼修正？

張簡任技正舜清：跟委員報告，如果訂在道安規則的話，行人穿越馬路時有注意應避免滑手機的規定，當行人違反規定時，可依現行道路交通管理處罰條例第四條有關行人違反規定肇事時應依法負責任之規定予以處理。

王副司長穆衡：就是要有肇事的關係。

主席：肇事者的責任就輕了嘛。

王副司長穆衡：但如果純粹是行為的發生，我們擔心會多種樣態。

主席：不會，沒肇事就沒事。

鄭委員寶清：廢棄物清理法第五十條之一規定隨地吐檳榔渣要接受戒檳班講習，其實本條適用的比例非常低，但條文訂定之後，據統計，嚼檳榔比例從 10.93%降到 8.8%，降了 2%多，你們有罰過吐檳榔渣要抓去接受戒檳班講習的嗎？也沒有啊！但是有效，因為嚼檳榔的人認為要去接受 4 小時的戒檳班講習很麻煩，所以即使沒有執行過這條，還是讓吐檳榔的比例下降了。

王副司長穆衡：第四條本來就有如果行人沒有按照規矩導致肇事就要受罰的規定。

主席：但他是講滑手機耶？

王副司長穆衡：這裡面的行為是概括的，就是如果行人不照正常的規矩……

主席：陳委員歐珀的意見呢？

陳委員歐珀：不要將我所提的第五項包括在處新台幣三百元罰鍰的情形中，把它列在另一部分……

鄭委員寶清：可以改成第七十八條之一，這樣也有達到目標。

主席：第五十五條、五十六條、五十六條之一可以併，但沒有第七十八條之一啊！陳委員歐珀要重新提案，所以今天先維持現行法條，你再提案一次。

鄭委員寶清：討論一下。

王副司長穆衡：我知道委員用心良苦。

陳委員歐珀：你們先討論，我改改看。

主席：我們已經討論結束啦，這是最後一條了。

陳委員歐珀：大家再想一想好嗎，不要再等待了。

主席：你下次再提案。

陳委員歐珀：已經提第二次了，如果再提第三次很奇怪。大家看看要如何把第五項融入法條中，就是不要處罰三百元……

王副司長穆衡：如果要拉到另一個條文的話，今天就進不了……

主席：對，你要提案。

陳委員歐珀：放第二項可以嗎？

主席：放的進去嗎？

陳委員歐珀：把第五項抽出來放到第二項，不然先保留好了。

主席：好，第十案暫時保留，擇期再審，請交通部另提建議文字。

現在處理臨時提案。

請交通部范次長說明。

范次長植谷：針對陳雪生委員等之臨時提案，本部建議作以下文字修正：說明二第一行「現階段交通政策如：南北竿……」，加上「南」字。

主席：已經加進去了。

范次長植谷：另外，倒數第三行中間：「立即著手研議並做滾動式檢討，並且每年定期向本委員會提出書面報告執行成效……」，將其中「每年編列預算」等幾字刪除，本部建議的修正內容大致如此，就是一個加上「南北竿」的「南」字，「執行」二字改成「研議」……

主席：這個還要研議什麼？

范次長植谷：因為這還牽涉到預算。

主席：應該是執行吧？已經有編預算了，也在執行了，這部分不要改成「研議」，就用「執行」。

范次長植谷：因為今天民航局沒有來……

主席：沒來沒關係，民航局都有編預算在執行啊，還要研議什麼？

范次長植谷：還是改成「著手研議執行」？

主席：已經在執行了，只是提醒部長要注意，所以「執行」兩字就不要改了，就用「執行」。

范次長植谷：那「向本委員會提出書面報告」的部分……

主席：其他統統都不要改了，就改「南北竿」的部分好嗎？

范次長植谷：好。

主席：如各位對修正文字無意見的話，修正通過。

今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入記錄，如有委員對提案補簽，列入記錄。

針對本日會議作如下決議：一、討論事項第三案及第四案、第七案及第八案併案，審查完竣，第一案、第六案、第九案，審查完竣，分別擬具審查報告提報院會討論。二、院會討論時，均不需交由黨團協商。院會討論時，由陳召集委員雪生做補充說明。三、討論事項第二案、第五案、第十案另定期繼續審查。散會。

顏委員寬恒所提書面意見：

本次審查的單位中，目前屬桃機公司面臨的挑戰最大，因為桃園機場的問題急需要獲得解決，本席上次在委員會提出對案，建議台中清泉崗機場做為解決方案，如今已經獲得政府正面回應，認真考慮讓台中清泉崗機場成為中部國際機場，一次解決跑道增建，航廈增建，宵禁問題等等。尤其清泉崗面積 1800 公頃比桃園機場 1223 公頃大，而且對於發展有相對的優勢，尤其

位處中部，地理上比北南都合適，本席認為應加速升級進度。

針對其他本院同仁認為要大力發展小港機場，本席並不反對。只是希望政府在考量南北機場發展時，不要忘記台中清泉崗機場的優點，無論是考量桃園機場轉降需求，或者是北中南旅客的需求，台中清泉崗機場剛好在折衝點，而致於航班轉移等問題，長期以來航空業者要飛航哪些航點，都是由市場因素決定，本席認為台中清泉崗機場有相當的吸引條件，只要航廈及跑道與宵禁問題能夠有效改善，必定是中部民眾出國最佳選擇。

另外提到桃園機場在六月二日淹水，六月五日發生跳電事情、六月十二日挖斷水管、六月十四日大雨漏水停電，雖然桃機公司的確需要負責，但是委託監造、設計單位都是台灣世曦公司，同時也是交通部所屬事業單位，交通部是打算如何要求世曦公司負責？撤換所屬主管？或是有其他要求？

桃機公司的重大工程都由世曦公司得標，而不論桃機公司或是台灣世曦公司都是屬於交通部所管。這樣的得標情況很容易讓交通部陷入球員兼裁判的批評。如果工程品質都很好，沒有發生重大問題也就算了，現在的情況是桃園機場成為不定時炸彈，只要在有暴雨來襲，任誰都無法保證桃機是否會再淹水，這才是最大的問題所在。

氣候變遷，隨時有可能有意想不到的情形發生，國家門面的祧機實在讓人很擔心，說會變成水上機場可能有些誇張，但是機場內變瀑布則一點都不誇張。政府跟旅客收機場稅，卻無法提供相對的機場品質與服務，這樣能夠交代嗎？

照理說旅客人數增加，機場相關營收也會跟著照比例增加，但是桃機卻沒有。營收增加的比例竟然只有旅客人數增加比例的半數左右，機場的營收來源，除了機場稅是所有旅客都要固定需要負擔的部分，剩下大多就是旅客在機場消費的部分。結果桃機的營收沒有照比例增加，表示旅客對機場的娛樂消費等設備覺得還有改善的空間。尤其近年來，出國旅客因應航空公司要求，都必須要更早到機場報到，也就是旅客會在機場有更多消費時間與機會，但是結果卻不是這樣。而且隨著這次桃機的硬體設備受損，要讓旅客增加在機場的消費恐怕更難。

我不認為身為國家出入大門的桃機只能有現在的格局，但是桃機明顯是旅客人數飽和，畢竟一年 4000 萬的旅客人數，對桃機現有的硬體設備，看起來是非常吃重。桃機近幾年來幾乎是在一邊整修，一邊吸納旅客人數的增加。那這次經由這些問題的浮現，讓我們重新檢視。台中機場的硬體升級，將有效處理桃園機場旅客人數的飽和情形，並和小港機場共同吸納預計會再增加的旅客人數，所以各機場間不會是競爭關係，而是互補關係。接下來各機場的發展規劃，需要有各細部的規劃，要盡早完成機場旅客人數的分流規劃。

雖然這個規劃工程表面看起來浩大，但是今天不做明天會後悔，未雨綢繆是我們執政者的眼光跟高度，尤其牽涉到國家的未來發展，本席還是希望交通部能夠及早完成規劃，以便早曰推動相關細部工程。

散會（9 時 44 分）