

立法院議案關係文書

(中華民國41年9月起編號)
中華民國99年3月24日印發

院總第 756 號 委員提案第 9549 號

案由：本院委員王幸男、李鴻鈞、葉宜津、蔡錦隆、高志鵬、周守訓、劉建國等 29 人，針對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。根據交通部運輸研究所之研究整理比較的結果發現，世界大多數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。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。且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。顯見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。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。爰提出道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案，是否有當？請公決。

說明：

- 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

立法院第 7 屆第 5 會期第 6 次會議議案關係文書

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。

- 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。
- 三、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」。
- 四、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。而機車的油耗也只是一般小客車的 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。

提案人：王幸男 李鴻鈞 葉宜津 蔡錦隆 高志鵬
 周守訓 劉建國
 連署人：郭玟成 郭榮宗 盧嘉辰 李復興 李俊毅

立法院第 7 屆第 5 會期第 6 次會議議案關係文書

張顯耀	潘孟安	陳亭妃	林建榮	高金素梅
羅淑蕾	余政道	余 天	陳根德	賴坤成
林炳坤	侯彩鳳	黃偉哲	薛 凌	賴清德
陳節如	陳 杰			

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	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.05%
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

立法院第7屆第5會期第6次會議議案關係文書

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

道路交通管理處罰條例第九十二條條文修正草案對照表

修 正 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><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。汽缸排氣量 250 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。</u></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法，由交通部會同內政部定之。</p> <p>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。</p> <p>道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷</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。汽缸排氣量 550 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。</u></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法，由交通部會同內政部定之。</p> <p>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。</p> <p>道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷</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</p>

立法院第 7 屆第 5 會期第 6 次會議議案關係文書

<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
--	--	--

立法院第 7 屆第 5 會期第 6 次會議議案關係文書