

專案質詢

8-8-1-0060

立法院議案關係文書 中華民國 104 年 9 月 10 日印發

案由：本院許委員淑華，針對交通部有鑒於國內道路交通事故死傷事件中機車族比例高達七成五，已著手增修「車輛安全檢測基準」，而類似的交通先進技術與管理法規亦應同步推動，其中最基本的傷亡肇事分類，應仿效全球交通安全模範國家制度，統合交通部、內政部與衛福部共同進行改革，讓「技術應用成效」、「肇事因果關係」、「大數據分析」形成良性循環，這才能真正提升道路交通安全。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部有鑒於國內道路交通事故死傷事件中機車族比例高達七成五，已著手增修「車輛安全檢測基準」，未來新出廠機車將強制安裝 ABS 防鎖死煞車系統或 CBS 前後連動煞車系統，預計二〇一九年起陸續上路。該項改革係參酌歐盟法規，而依瑞典十年實施類似措施的統計分析發現，機車死亡人數與受傷件數在實施前後各降低了四成二與三成四，顯現極大的效益。因此，我們對於該項新的措施給予高度肯定，但期望交通部能儘速落實，並能對於其他軟硬體措施能同時推動，以更積極的態度來降低機車肇事風險、提升安全行車環境。
- 二、全台現有一千三百七十二萬輛機車，依交通部統計，二〇一四年道路交通事故死傷三十三萬人，其中車禍死亡人數七成五、共二十五萬人來自機車，而依公共衛生部門資料分析發現，死亡人數確有逐漸下降趨勢，但重殘與受傷人數卻逐年上升。因此，參考歐盟法規強制機車加裝 ABS 或 CBS，可減少機車緊急煞車發生打滑或翻車意外，降低傷亡風險。既然國外證實其能減少四成死亡人數、三成受傷人數，那就應該加速研擬配套措施、早日落實，否則讓原本可以透過良好法規獲得保障的騎士發生意外而傷亡，這實在是「怠惰職守、未善盡管理之責」。若干過去倡議重型機車上路的民意代表，此次亦打著為機車族省錢的論調為機車族「請命」，殊不知他們又如同過去倡議重型機車路權一樣，讓一般機車族陷

立法院第8屆第8會期第1次會議議案關係文書

入高肇事風險。事實上，該先進技術需花費三千元至萬元提升安全的代價，可以視為過去機車族未能合理考量的安全成本，因此應該由高肇事風險的使用者負擔，這是外部成本內部化的具體作為，值得全面、儘速修法推動。

- 三、除了硬體措施，許多有關機車的考照、執法以及管理法規等軟體措施，亦應同步推動，例如實施駕訓與路考制度、汽車駕照不能無條件換用輕型機車駕照、考試內容結合實際行車環境與新編法規。此外，我們再次呼籲交通部、內政部與衛福部應共同結合車輛管理、交通執法以及公共衛生等方面的專業，對於傷亡統計分類做更細緻的研究分析，期能夠在更科學分類下、以大數據方法找出原因來進行改善。
- 四、現行交通肇事在廿四小時內死亡的歸類為「A1」類別，而在廿四小時之後死亡的會與其他受傷的歸類為「A2」類別，而無人員傷亡而僅有財產損失歸為「A3」類別事故。因而在現有「A2」類別中，有包含「皮肉擦傷」、「輕傷」、「重殘」、以及「死亡」等差異極大的傷亡用路人類型，這實在無法有效分析、釐清肇事原因。因而內政部警政署統計數字的每年車禍死亡人數是近二千人，而衛福部統計則是超過四千人，這些不一致的數字以及不合理的分類，如何能透過科學化的分析來找出因果關係、對症下藥，改善嚴重的道路交通安全問題？
- 五、「防鎖死煞車系統」及「前後連動煞車系統」具有顯著效益，能夠儘早實施就能提早減少機車騎士傷亡。而類似的交通先進技術與管理法規亦應同步推動，其中最基本的傷亡肇事分類，應仿效全球交通安全模範國家制度，統合交通部、內政部與衛福部共同進行改革，讓「技術應用成效」、「肇事因果關係」、「大數據分析」形成良性循環，這才能真正提升道路交通安全。