

- 一、電動自行車的售價約 3 萬元左右，不到用油機車的一半，且新型的電動自行車仿照一般機車造型，外型時尚美觀。最重要的是電動車用電所費與用油車的花費相差二十倍以上，又有政府補助，加上油價不斷上漲，近年來，電動機車的銷售成長有限，免掛牌的電動自行車卻穩定成長。電動自行車每充電一度，在不載重的情況下可行駛約廿公里，充飽電最高可行駛四十公里，而一度所需的電費為三元多，充飽電也只需要六元多，比起用油機車，荷包真的省很大。
- 二、近來有警方人員反映，越來越多民眾騎乘電動自行車，時速雖規範每小時廿五公里以下，實際並不然，據業者表示，有些電動自行車最高每小時有四十公里以上，交通警察就曾攔查騎速快且沒戴安全帽的機車騎士，卻發現是電動自行車，因此只能道德勸說。半年來更出現許多酒駕、任意改裝等違規行為，造成交通事故，成為交通安全的灰色地帶。
- 三、雖電動自行車目前以紅色閃電標章黏貼車身作為識別，由於標章本身不明顯，很難讓執法員警一目了然。為了解決電動自行車駕駛人不戴安全帽就上路，胡亂超速、甚至酒駕等種種亂象，交通部研擬將電動自行車改歸類屬小型輕型機車種類，因此電動自行車要掛牌、要考照才能上路。但電動自行車就是因其免掛牌、免考照的方便特性，吸引如外籍新娘、婆婆媽媽等購買作為接送小孩、市場買菜的代步工具。
- 四、故本席建請交通部在兼顧民眾使用方便與有效管理前提下，將現行電動自行車黏貼審驗合格標章，改為需登記領取牌證並懸掛於車體，方便路政單位與警方管理；同時增訂騎乘電動自行車需配戴安全帽、保強制險等規定，以確保騎乘者與其他用路人的安全。

（二十三）本院江委員惠貞，有鑑於經濟部從九十八年開始推動「電動機車產業發展推動計畫」，原本預計四年內（九十八年至一〇一年）推展電動機車國內銷售達十六萬輛。可是，截至目前為止，全國電動機車僅一萬七千四百三十四輛，達成率僅百分之十點九，推動成效並不顯著。目前經濟部已將整個計畫再延後至一〇五年，希望能達成十六萬輛的目標。但就算往後每年新增銷售達兩萬輛，四年後電動機車總數量也僅達九萬七千多輛，十六萬輛目標根本還是無法達成。本席認為電動機車政策面臨發展瓶頸，主要癥結是在更換電池價格過高、電池過重且充電時間過長及性能不及汽油機車。本席建請經濟部、環保署、交通部等單位，應針對電動機車政策，密切做好橫向整合，檢討國內電動機車政策如何發展成健全的產業，讓廠商願意投入心力發展更輕更環保的電池、提升車輛技術性能，使民眾更有意願選購電動機車，以達到節能

減碳的目標，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、經濟部從九十八年開始推動「電動機車產業發展推動計畫」，原本預計四年內（九十八年至一〇一年）推展電動機車國內銷售達十六萬輛。可是，截至目前為止，全國電動機車僅一萬七千四百三十四輛，達成率僅百分之十點九，推動成效並不顯著。目前經濟部已將整個計畫再延後至一〇五年，希望能達成十六萬輛的目標。但就算往後每年新增銷售達兩萬輛，四年後電動機車總數量也僅達九萬七千多輛，十六萬輛目標根本還是無法達成。
- 二、環保署的終極目標是將全國 1 千 500 萬輛的汽油機車，替換成低排碳、低噪音的電動機車，但今成長幅度非常緩慢，究其原因可為下列三點：（一）更換電池價格高。雖然電動機車扣除經濟部及各縣市補助後僅需 3 萬多元，是市售汽油機車動輒 6、7 萬元價格的一半左右，價格競爭力強，但這類充電電動機車的電池壽命約 2 年，換新電池要價約 2 萬至 2 萬 5 百元，由於更換電池價格太高，吸引不了民眾目光。（二）電池過重且充電時間過長。目前充電式電動機車雖然已搭配性能較好的抽取式鋰電池，但重量高達 10 公斤，要搬到家中充電實在麻煩，若家中無地下室可停放充電，便要前往公共場所設置之充電柱充電，且充飽電需要 8~10 個小時，對民眾極不方便。（三）性能不及汽油機車。小型輕型電動機車性能較適合單人作為上下班固定距離使用，要取代二行程機車或作為租賃車使用，性能尚嫌不足。
- 三、一台機車一年以 4,000 公里里程計算，每公升汽油可跑 30 公里，因此一年需要用掉 133.33 公升的汽油，而電動機車不需要用到油，一年便可將這 130 公升左右的珍貴汽油省下來，若達成環保署、經濟部 16 萬輛的目標，則可省下 2 千多萬公升的石油，降低 1,920 萬公斤的排碳量。
- 四、依電動機車充電方式，目前國內分為充電式與電池交換式兩種規格的電動機車。且電池交換式還分成南北兩種系統，廠商生產商品種類過多、造成民眾購買意願降低且不符合經濟效益。本席建請經濟部、環保署、交通部等單位，應針對電動機車政策，密切做好橫向整合，檢討國內電動機車政策如何發展成健全的產業，讓廠商願意投入心力發展更輕更環保的電池、提升車輛技術性能，使民眾更有意願選購電動機車，以達到節能減碳的目標。