

「交通新法又上路，民眾知多少？」

會員：羅孝賢

「道路交通管理處罰條例」經歷民國九十年初大幅修法陸續上路，截至去(九十四)年底，期間又有五度的修正，最後一次的條文修正規模之大更勝以往。綜觀歷次修正的條文，有類如酒駕、飆車等行為的罰則大幅提高；增列使用安全帶、兒童安全座椅；行車間禁止使用手持式行動電話等規定，甚或於此次強調「絕對路權」的修法構想，固有助於交通秩序的維持與交通安全的提升，然而值得注意的是，密集的翻修，有一大部分係屬法制用語與文字的修正，或將罰鍰自銀元改以新台幣表示，此於民國九十年那次的大幅修法即已觸及，居然未能一次修正以竟全功，更突顯歷次修法過程的粗糙與片斷。而對於交通界長久以來關心的制度性、根本性的問題，皆未見處理。

法令之制訂與增修宜慎重，系統化的周全考慮始能確立法權威與公信，而法的合理、可執行更是關鍵。被動與即興式的修法，猶如違章建築，非僅造成用路者無所適從，率意用路，亦因部分法條宣示性高，缺乏實質配套難以執行，猶如道德條款，令執法者疲於奔命，動輒得咎。法令不行的結果，勢將斷傷法的威信，此恐大失立法本意，交通環境無由改善，交通安全的訴求亦無從實踐。

自學理的觀點，機器腳踏車（機車）之物理特性不同於汽車，兩者駕駛行為亦迥異，法卻將機車歸類於汽車；而在部分場合又將其視為慢車，造成汽車與機車、機車與腳踏車混淆不清，再加上人行道上規劃機車停車格，常見民眾以停車理由騎上人行道，順逆橫行，未見積極執法取締，行人用路不受保障莫此為甚。機車的附載亦有問題，常見機車騎士搭載幼童，尚不論前一後一甚或還懷抱一個的違規行為，僅就幼童能否安全乘坐機車一項，即未見立法關心，汽車已有兒童安全座椅條款，更龐大的機車族群問題，諸如是否要进一步規範機車附載人的年齡、身高等，仍無對策。機器腳踏車另立專章規範其用路權利義務實為正本清源之道。因應腳踏車騎乘風氣日甚，慢車專章亦有整體修正的必要，此次修法將夜間應燃亮燈光之條文（第七十三條）修正為「有燈光設備未開啟」，實有懲罰配備燈光之車主的意味，而配備燈光除照亮己路外，亦有提醒他車（人）本車之存在的積極意義，有重要的行車安全意涵，片斷修法，遺患無窮。

在其他修正法條方面，茲舉部分有疑義者說明如後。諸如：第三十三條汽車行駛於高、快速公路或設站管制之道路，規範內車道應為超車道，汽車駕駛人不得長時佔用，立法旨意良善，唯其所謂「安全距離」、「致堵塞超車道行車」之認定，應有明確規範，並有執法配套，否則勢將再增道德條款！至於第四十五條汽車駕駛人爭道行駛各項，如「在單車道駕車與他車並行」新增條文，「他車」究係汽車、機車或腳踏車？至於「汽車」駕駛人是否亦包括機車？（答案顯然為是），目前道路環境如何落實與執法，特別是在外側普遍配置混合車道的情況下，益顯該規定之不合理。同條「少線道車讓多線道車」的新增區分幹支道條文，亦顯不合理。自道路交通功能而言，豈非以車道數多寡作為道路重要性的唯一判斷依據，設若有一三線單行道路與一雙向四線道路相交，孰為幹道？孰為支道？用路者如何區分？其他如降低「紅燈右轉」罰則，修法意旨為其造成之危險性較低，此一說法並無積極的學理依據；特別是台

灣地區機車量大，在交通頻繁之路口，此一闖紅燈行徑被認為較紅燈迴轉或左轉不危險，無法接受。正本清源之道，即回歸號誌、標誌、標線之規範與設置，就前者而言，若無相關交通控制設施設置，即以「未為分幹支道」處理，禮讓依序行車。後者則應依各地交通特性決定紅燈右轉之合宜與否，如可，則配合設置「右轉箭頭綠燈」，並規範右轉彎車應注意並禮讓直行車之規定，始為正途。

此次修法宣示「絕對路權」之意涵，就第四十八條汽車駕駛人轉彎時之相關規定，刪除原條文「轉彎車不讓直行車先行」後段但書，即「直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車以達中心處開始轉彎，直行車不讓轉彎車先行者」，或能減少認定上的困擾與爭議，然於缺乏「汽車文化」，普遍不懂禮讓的台灣交通環境，恐將滋生更多問題，令人憂慮。

制訂法律之目的，在於規範社會須共同遵守之規則，以維秩序與安全，交通法規亦如是。然則「法不合理」或「有法不行」，是造成交通環境不佳的重要癥結，台灣民眾習以「自認」之交通規則用路，只有在接到違規罰單或發生事故後，始知問題所在，付出之代價不可謂不大，交通法令的不完備與無系統，難辭其咎。合理交通環境之營造，法令為根本，交通工程、交通教育宣導與縝密的交通執法皆須完整配套，始能有成。本人誠摯呼籲立法機關避免草率、即興式修法，宜廣徵專業意見，如有需要，尚應配合深入研究，審慎客觀為之，以維國民福祉。(本文作者為淡江大學運輸管理學系副教授)