

個案研討： 又是開車門肇事



以下為數 92021 則新聞報導，請就此事件加以評論：

- 2020 年 7 月 31 日 53 歲婦人違規臨停，把賓士車停在台北市中山區復興北路。當時他疑似未注意來車，突然開啟車門，導致後方女騎士閃避不及撞上車門，連人帶車倒向左側車道。怎料，這時後方剛好駛來一台公車，直接將女騎士輾斃，儘管緊急送醫急救，但最終仍不治身亡。

台北地院開庭審理後判定，婦人必須依約清償 220 萬元賠償費，且也被依過失致死罪判刑 10 月徒刑，緩刑 5 年。但是，如若婦人違約的話，那緩刑 5 年將會被隨即撤銷，全案確定。（2021/10/08 快點 TV）

- 根據統計，2012 年到 2015 年開車門釀成肇事死傷總件數高達 13718 件，平均每天 11 人因此死傷，民進黨立委羅致政提案修改「道路交通管理處罰條例第 56 條之 1」，不罰駕駛人，改罰肇事者，同時把原罰鍰提高 2 至 3 倍，加重處以新台幣 3600 元以上、7200 元以下罰鍰。（2021/03/26 自由時報）
- 根據台中市交通警察大隊統計，今年 1 至 3 月因開啟車門不當而肇事之交通事故經統計共 95 件，造成 1 人死亡、98 人受傷，駕駛人不當開啟車門所造成之交通事故，經常是違規停車行為在先，不當開啟車門

行為在後，造成騎士碰撞或閃避不及而摔車，甚至遭後方或對向駛來車輛輾斃的不幸事故。

台中市交通警察大隊強力宣導「2 段式開車門」提前預警後方車輛，及反手式強迫自己轉身查看後方車輛，從右邊下車的乘客也是一樣。
(2021/04/26 中時新聞網)

傳統觀點

- 台中市政府警察局交通警察大隊大隊長提醒駕駛人及乘客，開啟車門相關注意事項：1、上下車駕駛人及乘客，確認無人、車後，門先開啟約 15 公分，再次確認安全無虞後，將車門全開迅速下車。2、機車騎士行駛時，如路邊有車輛停放，應盡量與路旁車輛保持 1 個車門以上的安全間隔。3、營業計程車駕駛應謹守臨時停車路段之法律規定，如緊靠路邊等，並提醒下車乘客留意後方來車或行人。
- 依道路交通管理處罰條例第 56 條之 1，汽車駕駛人臨時停車或停車，駕駛人或乘客未依規定開啟或關閉車門因而肇事者，處汽車駕駛人 1200 元以上 3600 元以下罰鍰。乘客從汽車左側上下車，雖違反道路交通安全規則第 136 條「應由右側車門上下車」規定，但未肇事則無相關處罰條例。

人性化設計觀點

不可否認，開車門肇事案件實在是一個非常嚴重的問題，付出了太多的傷亡代價，可是不管怎麼提醒注意、加重處罰好像也都效果不彰。為什麼不管用？我們可以想想每天有多少人要開車門上下車，到底有多少人認真遵守二段式開門、只從右側車門上下車，恐怕少之又少吧，只是大多數雖然未按規定但並未肇事，所以大家總是認為「這種倒霉事自己是不會碰上的」，請注意：這就是「人性」！

不管是怎麼規定、怎麼提醒下車時應該如何如何、機車騎士應該如何注意……等等，本質上都是寄望於「人」。可是為什麼自古就有「百密一疏」、「萬一」這種說法，因為根據老祖宗的經驗，早就已經告訴我們人是無法絕對可靠的。而肇事後的罰則不管如何加重，也只是事後的補救，損失已經造成了，對於防範事故也是於事無補。

那麼，應該怎麼辦？當然就是從源頭做起！汽車製造商是不是也該有責任設計安全的開門方式？為什麼因為開車門肇事汽車製造商可以完全沒他們的事，而小孩吃果凍卡喉嚨卻要重罰果凍製造商？你說那是因為用戶開車門時自己不小心不注意才肇事，當然該負責，那麼小孩不也是自己邊吃邊玩才卡喉嚨的為什麼要製造商負責？可見這是對不同類型、不同國家資本家明顯的雙標！

二段式開車門的責任不是消費者的，而是製造商的。我們為什麼不能要求汽車製造商設計出不採用二段式就無法打開車門的開門設計？例如，車門往外推第一段時就卡住，並且觸動「請觀察確認安全後再開」的語音提醒，然後才能啟動第二段把車門全開，就像語音提醒繫安全帶一樣。是不是至少也要從最容易出事的靠車道車門做起，在出廠時就要安裝好強制式的二段式開門，否則不得販售！要怎麼樣才能讓車廠願意接受？比照果凍案，凡開車門肇事的車沒有設計強制二段式開門就要求汽車製造商負責且予以懲罰性賠償，就像果凍案一樣！

同學們，對於本案你有什麼其他點子？請提出分享討論。