

行車使用資通訊設備之安全管理研析

張開國¹
葉祖宏²
孔垂昌³
陳凱斌⁴

摘 要

智慧型手機及平板電腦日漸普及，部分駕駛人喜歡於車輛行駛中或停等紅燈暫停時，使用相關資通訊設備上網、玩遊戲或發送簡訊（電子郵件），類似行為可能導致駕駛分心而發生交通危害；另依據車輛「人機介面」設計原則之自主性規範（如日本自動車製造協會(JAMA)2004年訂定之「車內顯示系統指導方針—3.0版」及歐盟2007年修訂之「人機介面原則建議書」），車輛行進中，駕駛人對於車內資通訊設備所顯示之資訊內容，應以極短之時間瞥視，避免持續凝視顯示螢幕超過2秒鐘（簡稱「2秒鐘原則」）。因此，「2秒鐘原則」隱含著駕駛分心所可能引發的潛在安全危害，而駕駛分心的行為態樣甚多，包括撥接行動電話、傳收簡訊、使用可攜式電腦、觀看或聆聽娛樂性影音內容；此外，與乘客聊天、切換音響/收音機、飲食或化妝等行為亦可能造成安全危害，而分心行為者當然也不限於汽車駕駛人，機慢車甚或行人亦可能涉入其中。本研究針對我國現行管理法令、導致駕駛人分心之相關研究以及各國相關法規規範做分析，因應民國101年5月30日「道路交通管理處罰條例」第31條之1新修正通過，所提供部分國家除行動電話外之立法例，可供後續子法及管理機制研訂之參考。

關鍵詞：道路交通管理處罰條例、駕駛分心、行動電話、電腦

一、背景說明

智慧型手機及平板電腦日漸普及，部分駕駛人喜歡於車輛行駛中或停等紅燈暫停時，使用相關資通訊設備上網、玩遊戲或發送簡訊（電子郵件），類似行為可能導致駕駛分心而發生交通危害，因此部分立法委員鑒於上述汽、機車及慢車駕駛者於駕駛期間或短暫停留紅綠燈之時操作手機或電腦，除會造成交通阻塞外，更容易發生交通事故，提案擬具「道路交通管理處罰條例」第31條之1修正案，明文規定汽、機車及慢車駕駛行駛於道路時禁止操作手機或電腦。

¹ 交通部運輸研究所運輸安全組組長。

² 交通部運輸研究所運輸安全組副組長。

³ 交通部運輸研究所運輸安全組副研究員。

⁴ 交通部運輸研究所運輸安全組助理研究員（聯絡地址：臺北市松山區敦化北路240號7樓，電話：02-23496858，E-mail: josephkung@iot.gov.tw）。

依據原「道路交通管理處罰條例」第 31 條之 1，禁止使用手持式行動電話進行撥接或通話（交通部函釋其包含「收發簡訊」及「閱讀簡訊」等數據通訊使用狀態之行為），違反者處新臺幣 3,000 元罰鍰，後經立法院審議修正於民國 101 年 5 月 30 日通過「禁止駕駛人以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為」；另民國 100 年 12 月 23 日交通部修正「道路交通安全規則」第 90 條，已納入駕駛人禁止操作或觀看娛樂性顯示設備、禁止操作行車輔助顯示設備等訓示性規定（尚無罰則），亦預定從源頭管制駕駛人禁止觀看娛樂性顯示設備，分別就車輛申請新領牌照前之車輛型式安全審驗，以及使用中車輛變更設備部分「道路交通安全規則」附件 15「汽車設備規格變更規定」，規範駕駛人所裝設使用之娛樂性顯示設備，於車輛行駛中不得顯示。此外，「道路交通管理處罰條例」第 43 條規範通則性的條文，針對道路蛇行或以其他危險方式駕車者，處新臺幣 6,000~24,000 元罰鍰。

鑒於前述智慧型手機及平板電腦於行駛中使用可能造成交通危害，本報告除說明我國現行管理規定外，並蒐集國外相關安全研究與立法例，以供政府相關部門研訂子法及後續管理之參考。

二、國內現行管理規定

依據車輛「人機介面」設計原則之自主性規範（如日本自動車製造協會（JAMA）2004 年訂定之「車內顯示系統指導方針—3.0 版」及歐盟 2007 年修訂之「人機介面原則建議書」），車輛行進中，駕駛人對於車內資通訊設備所顯示之資訊內容，應以極短之時間瞥視，避免持續凝視顯示螢幕超過 2 秒鐘（簡稱「2 秒鐘原則」）。因此，「2 秒鐘原則」隱含著駕駛分心所可能引發的潛在安全危害，而駕駛分心的行為態樣甚多，包括撥接行動電話、傳收簡訊、使用可攜式電腦、觀看或聆聽娛樂性影音內容；此外，與乘客聊天、切換音響/收音機、飲食或化妝等行為亦可能造成安全危害，而分心行為者當然也不限於汽車駕駛人，機慢車甚或行人亦可能涉入其中。

國內車輛內裝設相關資通訊裝置日漸普及，依據交通部統計處 97 年「自用小客車使用狀況調查摘要分析」資料顯示，自用小客車之車輛配備，以「倒車雷達」比例最高，占 52.1%（95 年占 46.4%），其次為「DVD/VCD 播放系統」占 28.7%（95 年占 19.8%），另「測速雷達感應器」占 14.5%（95 年占 15.0%）、「行車導航系統(GPS)」占 12.9%（95 年占 5.6%）、「倒車監視系統」占 6.9%（95 年占 4.3%）及「行動電視收訊」占 5.8%（95 年占 4.0%），尤以「DVD/VCD 播放系統」增加 8.7%及「行車導航系統(GPS)」增加 7.3%之增加比例最多。此外，智慧型手機及平板電腦被大量使用，故預期行車時使用可攜式(portable)資通訊裝置之行為亦可能增加。

由於駕駛分心之態樣甚多，我國立法條文原以「道路交通管理處罰條例」第 43 條有關危險方式駕車者之通則性規定總括各類不當之分心行為；現遵循國際共同立法趨勢，民國 101 年 5 月 30 日新修正的第 31 條之 1，對於原僅針對手持式行動電話管制之條文，擴充為「禁止駕駛人以手持方式使用行

動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為」，並均有相對應之罰則。

另針對駕駛人行駛中觀看影音式娛樂設備以及操控行車輔助設備等可能造成的危險，交通部於民國 100 年 12 月 13 日修正「道路交通安全規則」第 90 條，規定駕駛人禁止操作或觀看娛樂性顯示設備，並禁止操作行車輔助顯示設備（如導航設備等），目前並未訂定罰則，期透過宣導由駕駛人自主性管理，建立安全風險意識。有關駕駛人分心管理之行為法規如表 1 所示。

表 1 駕駛人分心管理之行為法規

法規名稱	道路交通管理處罰條例	道路交通安全規則
內容	<p>第 31 條之 1 (101.5.30 修正)</p> <p>汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣三千元罰鍰。</p> <p>機車駕駛人行駛於道路，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣一千元罰鍰。</p> <p>前二項實施及宣導辦法，由交通部定之。</p> <p>第 43 條 (95.6.23 修正)</p> <p>汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：</p> <p>一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。</p> <p>二、(略)。</p>	<p>第 90 條 (100.12.13 修正)</p> <p>駕駛人駕駛汽車，除應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通指揮人員之指揮外，並應遵守下列規定：</p> <p>一、禁止操作或觀看娛樂性顯示設備。</p> <p>二、禁止操作行車輔助顯示設備。</p>

此外，交通部預定從源頭管制駕駛人禁止觀看娛樂性顯示設備，分別就車輛申請新領牌照前之車輛型式安全審驗，以及使用中車輛變更設備部分，規定駕駛人所裝設使用之娛樂性顯示設備，應與駐煞車或變速箱檔位連動，駐煞車未使用或變速箱檔位處於前進或後退檔位時，不得顯示。

前述車輛申請新領牌照前之車輛型式安全審驗係於「車輛安全檢測基準」規定，自 102 年 1 月 1 日起各型式之機車、客車及貨車有安裝車內影像顯示裝置者，駐煞車未作用、變速箱檔位位於前進檔位或倒退檔位或車速大於 8 公里/小時，駕駛者所使用之車內娛樂裝置之影像顯示裝置應自動關閉，惟行車輔助裝置之影像顯示裝置仍可顯示（如表 2 所示）。

使用中車輛變更設備則於民國 100 年 12 月 13 日修訂道路交通安全規則附件 15「汽車設備規格變更規定」，規範起駕駛人所裝設使用之娛樂性顯示設備，應與駐煞車或變速箱檔位連動，駐煞車未使用或變速箱檔位處於前進或後退檔位時，不得顯示，並自民國 102 年 1 月 1 日起列為車輛檢驗項目。

表 2 「車輛安全檢測基準」及「道路交通安全規則」

附件 15 有關車內影像顯示裝置之安裝規定

<p>「車輛安全檢測基準」</p> <p>一、車輛安全檢測項目之車種代號及其適用規定（略）</p> <p>二、車輛規格規定（略）</p> <p>7.7 車內影像顯示裝置安裝規定：</p> <p>7.7.1 實施時間及適用範圍：中華民國一〇二年一月一日起，各型式 L、M 及 N 類有安裝車內影像顯示裝置，應符合本項規定。</p> <p>7.7.2 名詞釋義</p> <p>7.7.2.1 影像顯示裝置：指一個能將訊號轉換並顯示成可視影像之裝置。</p> <p>7.7.2.2 行車輔助裝置：指能提供駕駛者車輛狀態、交通資訊、氣候資訊及地圖資訊等有助於車輛行駛安全性相關資訊之裝置，包含：行車電腦、衛星導航、夜視系統及車輛週遭影像輔助等相關裝置。</p> <p>7.7.2.3 車內娛樂裝置：指非行車必需且可能影響行車安全之裝置，包含：影片播放、電視播放、歌唱功能、遊樂器及網路瀏覽（行車必須或有助於車輛行駛安全性之運用者除外）等相關裝置。</p> <p>7.7.3 當車輛於下述狀態時，駕駛者所使用之車內娛樂裝置之影像顯示裝置應自動關閉，惟行車輔助裝置之影像顯示裝置仍可顯示。</p> <p>7.7.3.1 駐煞車未作用，或</p> <p>7.7.3.2 變速箱檔位位於前進檔位或倒退檔位，或</p> <p>7.7.3.3 車速大於 8 公里／小時。</p>			
<p>「道路交通安全規則」附件 15「汽車設備規格變更規定」</p>			
設備分類	變更項目	變更要件或檢驗標準	實施日期或適用日期
其他設備	娛樂性顯示設備	駕駛人所裝設使用之娛樂性顯示設備，應與駐煞車或變速箱檔位連動，駐煞車未使用或變速箱檔位處於前進或後退檔位時，不得顯示。	自中華民國 102 年 1 月 1 日起，列為檢驗項目。

三、導致駕駛人分心相關研究

根據國內 95 年交通部統計處調查結果，自用小客車車內有安裝視訊設備者中，有高達 90.0% 者認為安裝視訊設備不會造成注意力分散、反應變慢等危險狀況，僅 0.9% 者表示「有影響，且曾造成交通事故」，另有 9.1% 者則表示「有影響，但未曾造成交通事故過」。

2009 年 7 月 27 日維吉尼亞運輸研究中心發表對於導致商用車輛駕駛人分心的系列研究成果，依據數個自然駕駛的研究，利用錄影機觀察紀錄共 6 百萬英哩的駕駛里程中駕駛人的行為及車輛行駛狀況，經辨識結果共發現了 4,452 次危及安全的狀況，例如發生車禍、幾乎發生車禍、偏離車道、以及其他危及安全的事件。其中有 81% 屬於某種形式的駕駛人分心。研究指出，當

駕駛人使用手機進行文字訊息操作時，平均每 6 秒的時間中有 4.6 秒的時間將視線落在手機上，其中重型卡車駕駛人使用手機編輯或收發簡訊因而肇事的風險是一般的 23 倍，相關結果列於下表 3。

表 3 使用行動電話或其他電子產品之風險

使用行動電話種類/專心駕駛	肇事或幾乎肇事的風險比
輕型車駕駛撥打電話/專心駕駛	2.8 倍
輕型車駕駛通話中/專心駕駛	1.3 倍
輕型車駕駛伸手拿取電話或其他電子產品/專心駕駛	1.4 倍
重型卡車駕駛撥打電話/專心駕駛	5.9 倍
重型卡車駕駛通話中/專心駕駛	1.0 倍
重型卡車駕駛伸手拿取電話或其他電子產品/專心駕駛	6.7 倍
重型卡車駕駛使用手機進行文字訊息操作/專心駕駛	23.2 倍

世界衛生組織在 2011 年的手機使用問題報告中指出，車輛行進中，造成駕駛人分心的來源包括：調整車內空調、操作收音機或音響、使用手機撥打電話或進行文字訊息操作、車內飲食、在車內移動物品，與其他乘客談話、吸煙、使用手機通話、使用車上裝置、以及使用行動裝置（包含黑莓機、iPod、行動電腦等）。其中並彙整各國對駕駛人分心造成事故的概況：

1. 紐西蘭在 2008 年的研究指出駕駛人分心造成事故所占比例，在死亡事故中占 10%，受傷事故中占 9%，並造成 4.13 億紐元的社會損失，尤其在青少年駕駛中因分心導致事故的比例更高。
2. 哥倫比亞保險業者在 2006 年的報告中指出，因駕駛人分心造成事故占所有道路交通事故的 9%，而在汽車撞及行人的事故中占 21%。
3. 西班牙在 2008 年估計有 37% 的交通事故與駕駛人分心有關係。
4. 荷蘭在 2004 年約有 8.3% 的死亡或受傷事故是因為駕駛人使用手機所造成。
5. 加拿大在 2003 至 2007 年間，約有 10.7% 的駕駛人因分心而造成事故死傷。
6. 美國在 2005 至 2007 年間，約有 11% 的車禍事故是由於車內的分心源所造成的，2008 年則有 16% 的死亡車禍肇因於駕駛人分心。
7. 大不列顛因駕駛人分心導致的事故占所有事故的比例約 2%，其中可能有些認定上的困難造成此一比例被低估。

世界衛生組織的報告並指出，駕駛人使用手機進行文字訊息操作，包含閱讀及收發簡訊等，對於駕駛行為影響的相關研究很少，但現有的資料指出，文字訊息操作將導致認知需求的增加（導因於文字操作），另手持手機將造成生理上的干擾，視覺上的閱讀或編輯訊息也導致視線上的分心，相關研究成果如下：

1. 駕駛人使用手機進行文字訊息操作時，視線離開道路的時間約為一般情形下的 4 倍。並在收發簡訊時會增加 28% 的偏離車道機率，以及 1.4 倍的錯誤變換車道機率，且該等駕駛人有增加行駛間距並降低車速的趨勢。
2. 在英國以駕駛模擬進行的試驗中顯示，在 17 至 24 歲的駕駛人中，使用手

機進行文字訊息操作，將降低維持正確車道行駛的能力，並減少維持安全車距的能力，以及延長反應時間。

- 3.其他視訊設備如導航系統、車內影音系統等，經由一些透過駕駛模擬器的測試，觀察駕駛人因分心事件造成反應時間、離開駕駛視線次數、及錯誤反應次數等指標有增加的影響而且會造成駕駛人心智負荷較高，較容易分心的效果。

綜合上述研究資料，皆指出駕駛人的分心將提高道路交通安全的風險，分心的來源可能包含操作車內裝置、使用行動電話、使用行動裝置、與其他車內行為等，因此歐盟訂有車內人機介面原則性聲明，強調視訊系統之操作不應需長時間且不間斷之順序操作方式，以避免分心之危險，針對此聲明，有專家建議 4 瞥*2 秒期間原則（即操作一特定視訊功能，駕駛人視線不應瞥視超過 4 次，而每次不應超過 2 秒鐘），作為落實系統安全設計之原則，對此，各國相關的法令規範探討如後。

四、各國相關法規規範

有關行動電話或使用行動電話進行文字訊息操作在駕駛行為中，各國的法規規範情形，在世界衛生組織的報告中亦予以彙整如下：

- 1.部分國家認為明文禁止使用手機會因執法爭議而不切實際，例如道路安全紀錄優良的國家，瑞典，該國並未明文禁止駕駛時使用手機，但致力於提升大眾對於駕駛分心所導致的風險認知。
- 2.許多國家已經通過立法禁止駕駛時使用手持式行動電話，包括大多數的歐洲國家，其中也大多列有罰則，包括罰款或道路違規記點。
- 3.少數國家已將禁止駕駛人使用行動電話擴及免持裝置的使用者，例如葡萄牙。
- 4.當多數國家明文禁止駕駛時使用行動電話的同時，立法禁止進行文字訊息操作的國家有普及化的趨勢，例如阿根廷首都布宜諾斯艾利斯於 2007 年立法禁止駕駛時閱讀或編輯簡訊。
- 5.目前行動電話已擁有多項應用，例如收發電子郵件、瀏覽網際網路、播放音樂或影片等，有些國家或地區已將上述活動列為駕駛時的禁止行為之列，例如加拿大西部的亞伯達省，甚至將禁止範圍擴及手持電腦、MP3 播放器、讀寫行為、整理服儀與化妝等。

美國 50 個州擁有各自的交通管理法規，規定內容不盡相同，但整理各州規定可知，共計 9 個州及華盛頓特區明文禁止所有駕駛人使用手持式行動電話。在免持式行動電話部分，約有 30 個州及華盛頓特區禁止新手駕駛人使用，以及 19 個州與華盛頓特區禁止學生巴士的司機使用。而在文字訊息操作部分，共有 32 個州及華盛頓特區強制禁止所有駕駛人為之，另有 7 個州針對新手駕駛人、3 個州針對學生巴士的司機禁止之。

其他國家部分，加拿大各省已禁止駕駛人使用手持式行動電話與文字訊息操作。德國規定只要是引擎啟動的狀態下均禁止駕駛人使用行動電話。英國則禁止任何手持式行動電話或類似裝置的使用，而且包含停等紅綠燈與塞車的時間，惟一的例外是緊急求救電話 999 或 112。香港禁止駕駛人使用手持遠距通訊裝置，包含以手握持或夾於頭部與肩部之間的行為，另手持遠距通訊裝置除行動電話外，亦包含無線電電話與無線電對講機。日本禁止在駕駛汽車或摩托車時使用行動電話、車上電話與無線通話裝置，除非車輛處於停止狀態。

從前述國外主要立法例顯示，目前手持式行動電話為共同管制之對象，除通話外，傳送簡訊亦受重視開始逐漸禁止；至於其他資通訊設備部分，以美國為例，有部分州之立法例其規範禁止使用之範圍較行動電話更為廣泛，說明如下：

1. 阿拉斯加州：禁止駕駛人在駕駛時使用擁有顯示功能的電子裝置，例如電視或電腦。
2. 科羅拉多州：禁止駕駛時傳送文字簡訊、電子郵件或使用社交網站。
3. 喬治亞州：禁止撰寫、發送或閱讀任何文字形式的通訊，包含透過網際網路。
4. 夏威夷州：在操作機動車輛時不允許使用大部分的電子裝置。
5. 肯塔基州：駕駛人在車輛移動狀態下禁止閱讀、撰寫或發送電子郵件或文字訊息。
6. 麻塞諸塞州：禁止駕駛人發送文字或即時訊息、使用電子郵件、存取網際網路、使用手機的 GPS 導航功能，以及透過電子裝置執行上述功能，電子裝置包含電話、膝上型電腦、呼叫器或其他手持式裝置。
7. 奧勒岡州：禁止所有駕駛人在操作動力車輛時使用移動通訊裝置，移動通訊裝置定義為：文字傳訊裝置或設計用來傳輸語音或文字通訊的無線、雙向通訊裝置。
8. 佛蒙特州：低於 18 歲的駕駛人禁止使用所有可攜式電子裝置。

五、結 語

綜合國際上及世界衛生組織對於駕駛人分心導致交通事故的研究結果，世界各國多已在其交通安全法規中納入駕駛時禁止使用手持式行動電話的規定，並且也有多個國家或地區禁止駕駛中使用簡訊傳輸與相關操作，因應電子資通訊與顯示設備行動化與可攜式之大行其道，有國家或地區開始重視這類電子產品之相關操作對行車安全所帶來的威脅，本文章提供部分國家除行動電話外之立法例，供未來立法及管理之參考。

以往國內除手持式行動電話外，並無針對其他特定之分心駕駛行為明訂罰則，然對於未正面表述者，似可採用通則性運用第 43 條其它危險駕駛行為加以含括，但易於落入法規之空白授權與執行範疇不明確之疑慮；另「道路

交通安全規則」則規定娛樂性顯示設備於車輛行進中禁止顯示之訓示性規定，期透過駕駛人提昇安全意識進行自主性管理，並預定搭配車輛設備方面以源頭管制之思維，分別就新領牌照前之車輛型式安全審驗，以及使用中車輛設備變更部分，規定其應與駐煞車或變速箱檔位連動，以限制駕駛人與車輛行駛中觀看娛樂性顯示設備的行為。採用設備及法制雙軌化進行，期望降低民眾因開車不專心而導致不幸的事件，現新修正「道路交通管理處罰條例」第 31 條之 1，對以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置加以特別規範，在法制面又更前進了一步。

然由於駕駛分心行為態樣眾多，現階段已完成修正「道路交通管理處罰條例」第 31 條之 1，將原本的規範對象由手機擴及其他手持式電腦或相類功能裝置，仍有相關配套與子法尚待制定，針對新修訂之條文將有下述相關議題仍需探究：

1. 條文中明確列示「以手握持使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置」，但該相類功能裝置中，也有非以手握持使用的狀況，例如使用車架等固定裝置固定於車內，或筆記型電腦無法以手握持使用，而可能置放於副駕駛座使用等，都將導致危險的分心駕駛危害，是否應納入管理使法令規定更趨完善，仍須討論。
2. 目前針對娛樂性顯示設備於車輛行進中禁止顯示的規定，仍僅限於訓示性規定，未有罰則。且目前的行動電話、電腦等相類功能裝置皆有娛樂性顯示的功能，是否屬「道路交通管理處罰條例」第 31 條之 1 母法授權之規範範圍而一併納入，尚待討論。
3. 針對新修訂的「道路交通管理處罰條例」第 31 條之 1，是否應該有除外之規定，以避免過度限制某些必要的使用情境。例如英國對於撥打緊急求救電話的情形就被當作法規之除外狀況；又如面臨堵車在車陣中動彈不得的家長，需要打電話通知在學校的孩子，或是暫時停等於紅燈前之駕駛；以及執行勤務中之消防、救護與警察人員等。這些對交通安全衝擊較低之暫時靜止狀況，但可能因駕駛人不專心而影響車流效率，仍有其負面效果，因此適不適合開放仍需進一步討論。
4. 依世界衛生組織的研究報告顯示，駕駛分心的行為，除了操作行動電話、電腦或其他相類功能裝置的態樣，尚有多種其他行為態樣，例如車內飲食、在車內移動物品，與其他乘客談話、吸煙、化妝等。第 31 條之 1 第 1 項與第 2 項皆有「其他有礙駕駛安全之行為」字樣，其範疇之界定為何？是否應包含非屬操作電子裝置的其他分心駕駛樣態，以使規範更為完善，亦可加以探討。

在瑞典，一個道路安全紀錄優良的國家，認為明文禁止各種導致分心駕駛的行為相當不切實際，除常會遭遇執法方式與認定上之爭議外，此類行為之防制應提昇為「自律」層次而非「他律」，因此該國雖是世界中少數國家並未明文禁止駕駛時使用手機，但致力於提升大眾對於駕駛分心所導致的風險認知，以使駕駛人自發性的避免駕駛分心行為。此類思維模式與管理策略可能更為值得我們思考與效法。

參考文獻

- 交通部統計處(2009)，97年自用小客車使用狀況調查摘要分析。
- 交通部運輸研究所(2010)，駕駛人運用「車內資訊系統」(In-Vehicle Information and Communication System, IVICS)之安全裝設與使用原則。
- Frisman P. and Analyst P. (2010), Cell Phone Bans and Tickets, website: <http://www.cga.ct.gov/2010/rpt/2010-R-0104.htm>.
- Governors Highway Safety Association (2012), Cell Phone and Texting Laws, website: http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/cellphone_laws.html.
- Hands Free Info (2012), U.S. cell phone, texting laws at a glance, website: <http://handsfreeinfo.com/us-cell-phone-laws-at-a-glance>.
- Wikipedia (2012), Texting While Driving, website: http://en.wikipedia/wiki/Texting_while_driving.
- World Health Organization (2011), *Mobile Phone Use: A Growing Problem of Driver Distraction*.

