

# 第 20 條：

## 個人行動能力之說明式指標表

### List of illustrative indicators on personal mobility

先行版本

© 2020 United Nations

《身心障礙者權利公約 (CRPD) 人權指標》為聯合國人權事務高級專員辦事處 (OHCHR) 編訂之 [SDG-CRPD 資源包\(SDG-CRPD Resource Package\)](#) 的一部分。此為 SDG-CRPD 資源包之先行版本，最終版本將於 OHCHR 審查流程結束後發行。

《CRPD 人權指標》係於歐盟之財務援助下建立而成。本文內容由 OHCHR 全權負責，且不必然代表歐盟之意見。



個人行動權

| 要素／指標     | 輔助科技與服務  | 改裝車輛及其用途   | 有利環境與運送  |
|-----------|--|--|--|
| <b>結構</b> | <p>20.1 法律肯認及確保身心障礙者的個人行動權，包括確立個人對行動、視覺、聽覺與通訊裝置和輔助科技<sup>i</sup>的選擇，以及確保個人基於自身需要而選擇前述各項目的權利。</p> <p>20.2 調整國家策略或政策，以符合身心障礙者的行動需求，包括展開和促進低成本行動、視覺、聽覺與通訊裝置和輔助科技的研發。<sup>iv</sup></p> <p>20.3 制定法律、監管與政策措施，協助身心障礙者購買行動、視覺、聽覺與通訊裝置和輔助科技。<sup>v</sup></p>   | <p>20.4 制定法律、監管與政策措施，協助身心障礙者購買改裝車輛和改裝設備。<sup>vi</sup></p> <p>20.5 透過法律、監管與政策制定駕駛執照取得措施，將身心障礙者納入適用範圍，並提供改裝車輛的可能性。<sup>vii</sup></p> <p>20.6 制定監管與政策措施，協助身心障礙者使用車輛。<sup>viii</sup></p> | <p>20.7 關於建設和規劃的立法，包括授權要求，應納入對公共場所及服務的物理環境和服務的強制無障礙標準。（同前 9.3）</p> <p>20.8 通過立法確保身為乘客的身心障礙者享有與其他乘客相同的權利，包括使用行動輔具、裝置、輔助科技和需要現場協助的身心障礙者。<sup>ii</sup></p> <p>20.9 所有關於交通運輸服務的法律或規範，皆不可含有歧視身心障礙的條文。<sup>iii</sup></p> |
| <b>過程</b> | <p>20.10 舉辦意識提升宣傳會和活動，促進身心障礙者的個人行動能力，同時以可及性格式向身心障礙者及其家屬與公眾傳播相關資訊，使其瞭解既有法定權利以及目前有助於其取得行動、視覺、聽覺與通訊裝置、輔助科技、現場協助與媒介的各項支援、身心障礙者在既有建成環境中的行動方式，以及如何行使其身為乘客的權利。</p> <p>20.11 受過訓練且懂得如何使用行動、視覺、聽覺與通訊裝置、輔助科技、現場協助的專家人數，並按專家類別區分，將行動技能傳授給身心障礙者。<sup>ix</sup></p> <p>20.12 備妥資金與預算分配，確保取得行動、視覺、聽覺與通訊裝置、輔助科技及其他服務，支持身心障礙者遂行其個人行動能力。</p> | <p>20.13 採取措施，確保在機動車輛登記處和駕駛考試中心提供身心障礙者合理調整，方便身心障礙者完成上課、考試、登記和補換照等程序。</p> <p>20.14 機動車輛登記處和駕駛考試中心的人員在協助身心障礙者、提供合理調整以及改裝車輛相關事務等方面受過訓練的人數與比例。</p>                                       | <p>20.15 工程師和都市規劃者在通用設計與可及性標準、行動輔具相關事務以及行動輔具使用者權利等方面受過訓練的人數與比例。</p> <p>20.16 客運人員在行動輔具及行動輔具使用者權利方面受過訓練的人數與比例，包括提供身心障礙者合理調整的訓練。</p>   |

個人行動權

| 要素／指標        | 輔助科技與服務  | 改裝車輛及其用途  | 有利環境與運送  |
|--------------|--|---|--|
| <b>過程（續）</b> | <p>20.17 為確保身心障礙者透過所屬代表組織等方式積極參與設計、實施及監督有助於強化身心障礙者個人行動能力之相關法律、規範、政策與計畫而進行的諮詢程序，特別包括涉及開發與分配行動、視覺、聽覺與通訊裝置、輔助科技，以及各式現場協助與媒介之法律、規範、政策與計畫。<sup>x</sup></p> <p>20.18 與身心障礙者的個人行動權相關，且已經過調查並做出裁決之申訴案件比例；申訴者勝訴之案件比例；在前述申訴者勝訴之案件中，政府和／或責任承擔方遵守裁決結果的比例；各案件以機制類型區分。</p> |   |  |
| <b>結果</b>    | <p>20.19 身心障礙者獲得公共資助之行動輔具的人數，依性別、年齡和障礙類型及地理區域區分。</p> <p>20.20 身心障礙者受益於特定措施的人數，例如稅收和關稅豁免、購買移動、視覺、聽覺和溝通設備以及輔助技術的財政支持或補貼，依年齡、性別和身心障礙、地理區域與措施類別區分。</p> <p>20.21 身心障礙者在行動技能與行動、視覺、聽覺與通訊裝置及輔助科技的使用方面，獲得公共資助訓練的人數，依性別、年齡和障礙類型及地理區域區分。</p>                           | <p>20.22 身心障礙者在購買及／或進口改裝車輛和改裝設備方面，受惠於租稅與關稅減免、財務援助或補助，或其他具體措施的人數。</p> <p>20.23 身心障礙者的改裝車輛，於相關政府主管機關完成登記的數目。</p> <p>20.24 身心障礙者取得駕駛執照的人數，依年齡、性別和障礙類型、車輛類型及是否為一般或改裝車等條件區分。</p> | <p>20.25 可方便地利用大眾運輸的人口比例，依性別、年齡和身心障礙者區分（SDG 11.2.1）。</p> <p>20.26 用作公共空間並開放給所有人使用之都市建成區平均占比，依性別、年齡和身心障礙者區分（SDG 指標 11.7.1）。</p> |

i 包括能協助身心障礙者自由行動的所有輔助科技與輔具（例如輪椅、眼鏡、白手杖與智慧型手機）。請參閱身心障礙者權利特別報告員的輔具與輔助科技事實清單，另請參閱 [A/HRC/34/58](#)，第 14 段，80–81。

ii 應包括國內和國際所有交通運輸服務，包括區域整合組織所屬地區，例如歐盟。

iii 乘客權益和交通服務的法律和規範框架必須包容身心障礙者，不得因為身心障礙或使用行動輔具、裝置、輔助科技、現場協助等因素而受到限制。

iv 國家策略或計畫應納入居住在農村地區或未受惠於任何特定社會安全計畫或保險的身心障礙者，並且至少應涵蓋以下領域：

- 身心障礙者取得優質行動、視覺、聽覺與通訊裝置、輔助科技以及各式現場協助與媒介的途徑，包括相關訓練及其他依個別需求量身打造、可負擔或免費，且符合個人資力的服務。
- 促進及鼓勵（例如透過公共補助或其他獎勵措）以可負擔的成本在當地生產及維修行動、視覺、聽覺與通訊裝置及輔助科技，並應在確立成本時考量身心障礙者行動能力的面向。
- 訓練定向、通訊、聽覺及行動實務工作者和老師及其他專業人員瞭解如何使用輔助科技，並將行動和其他技能傳授給身心障礙者。
- 透過行動輔具和現場協助（例如盲人使用導盲犬），避免開放給公眾的建築物、交通運輸工具和服務無法開放給身心障礙者。

v 可採取以下措施：

- 進口之身心障礙者輔助性行動、視覺、聽覺與通訊裝置和輔助科技享有租稅與關稅減免，特別包括當地未提供或負擔不起的產品。
- 購買行動、視覺、聽覺與通訊裝置和輔助科技時，提供財務援助，包括津貼或低利貸款。

- 制定公平的償還方案，避免任何額外費用。

相關行政作業程序不可過於複雜，並應能由身心障礙者自行完成，避免為身心障礙者帶來任何額外費用及／或行政負擔。

vi 可採取以下措施：

- 進口之改裝車輛、改裝設備等產品享有租稅與關稅減免，特別包括當地未提供或負擔不起的產品。
- 購買改裝車輛、改裝設備等產品時提供財務援助，包括津貼或低利貸款。
- 制定公平的償還方案，避免任何額外費用。

相關行政作業程序不可過於複雜並應能由身心障礙者自行完成，避免為身心障礙者帶來任何額外費用及／或行政負擔。

vii 涉及駕駛執照的法律與監督框架得依客觀標準與評估（例如駕駛技能、視力測試、道路規則知識與公共安全）納入合理限制，但不得基於偏見和汙名而限制持有駕駛執照。此外，法律與監管框架應預先考量目前和未來為適合身心障礙者駕駛而進行的車輛改裝。

viii 例如：在條文中明訂預留給身心障礙者專屬停車位。

ix 包括定向與行動實務工作者。

x 此指標需要確認政府機關為依 **CRPD 第 4(3) 條**規定和 **CRPD 委員會第 7 號一般性意見**，確保身心障礙者參與會對其造成直接或間接影響之議題的決策程序而採取之具體行動（除參與方法和機制外），包括諮詢會議、技術簡報、線上諮詢，以及徵求針對法律和政策草案之意見。為此，國家

- 須確保諮詢程序之透明性和可及性；
- 須確保提供適當且易於取得之資訊；
- 不得隱瞞資訊、限制身心障礙者組織表達意見之自由，或阻止其自由表達意見；

- 須涵蓋已註冊和未註冊組織；
- 須確保儘早且持續參與；
- 須負擔參加者之相關費用。