

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 25 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 7 月 13 日（星期三）9 時 1 分至 12 時 13 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 葉委員宜津

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。

進行報告事項。

報 告 事 項

一、宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 24 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 7 月 7 日（星期四）上午 9 時至下午 1 時 32 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：劉權豪 李昆澤 陳歐珀 鄭寶清 鄭運鵬 趙正宇 鄭天財 Sra · Kacaw

葉宜津 蕭美琴 陳素月 林俊憲 李鴻鈞 簡東明 Uliw · Qaljupayare

陳雪生 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：陳亭妃 江啟臣 鍾孔炤 劉世芳 鍾佳濱 徐永明 李彥秀 孔文吉

黃偉哲 黃昭順 徐榛蔚 陳 瑩 邱志偉 吳志揚 王惠美 呂玉玲

廖國棟 Sufin · Siluko 莊瑞雄 張麗善 賴士葆 周陳秀霞 賴瑞隆 許毓仁

蔡易餘 楊鎮浯 施義芳 黃國昌 尤美女 張宏陸 顧立雄 周春米

林德福 林為洲

委員列席 33 人

列席官員：交通部 部 長 賀陳旦

航政司 司 長 陳進生

會計處 處 長 洪玉芬

路政司 司 長 林繼國

交管小組 執 行 秘 書 李明慧

民用航空局 局 長 林志明

航港局 局 長 祁文中

桃園國際機場股份有限公司 執行副總經理 溫永松

臺灣港務股份有限公司 董 事 長 張志清

國防部後勤參謀次長 室 處 長 周一新

內政部警政署航空警察局 副 局 長 薛清蓮

移民署	專 門 委 員 孫圖華
行政院主計總處	專 門 委 員 林秀燕
國家發展委員會國土區域離島發展處	研 究 員 王振玉

主 席：陳召集委員雪生

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜
薦任科員 郭佳勳

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

邀請交通部部長賀陳旦就「國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善」列席報告，並備質詢。

（本次會議由交通部部長賀陳旦報告後，計有委員劉權豪、李昆澤、陳歐珀、鄭寶清、鄭運鵬、趙正宇、蕭美琴、陳素月、鄭天財、葉宜津、林俊憲、李鴻鈞、簡東明、楊鎮浚、鍾佳濱、李彥秀、施義芳、劉世芳、徐榛蔚、王惠美、孔文吉、陳瑩、邱志偉、陳雪生及黃國昌等 25 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復；委員葉宜津、徐榛蔚、鄭寶清質詢另提書面補充意見，及委員顏寬恒所提書面質詢，均列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討 論 事 項

一、審查委員趙正宇等 20 人擬具「公路法第二十七條、第六十一條之一及第六十二條之一條文修正草案」案。

二、審查委員賴瑞隆等 16 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」案。

三、審查委員林俊憲等 27 人擬具「公路法第七十二條條文修正草案」案。

四、審查委員鄭運鵬等 18 人擬具「公路法第七十五條條文修正草案」案。

主席：請鄭委員運鵬說明提案旨趣。（不在場）鄭委員不在場。

請林委員俊憲說明提案旨趣。（不在場）林委員不在場。

請賴委員瑞隆說明提案旨趣。（不在場）賴委員不在場。

請趙委員正宇說明提案旨趣。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要感謝今天的會議主席葉宜津委員，並在本次委員會同仁的支持下，讓本席所提的公路法部分條文修正草案順利排入今天的審查議程中。本席所提的公路法部分條文修正草案主要修法重點如下：

一、現行汽燃費採「隨車徵收」方式，依車輛種類、使用油氣類別及汽缸排氣量畫分等級，由公路監理機關隨車代徵。但汽車燃料使用費應修正為使用者付費，以落實「污染者付費、使用者付費」原則，因此，特修正第二十七條將汽車燃料費改為「隨油徵收」，以鼓勵節約能源。

二、據監理單位統計，駕訓機構糾紛案例特別多，以「調、補課安排」、「無法退費」、「威脅學員撞車後要負修繕責任」等為常見消費糾紛。監理單位除要求駕訓班改正外，往往無法認定駕訓班違約，造成民眾求助無門，因此，特修正第六十二條之一，加列明確授權，以保障學員學習駕駛訓練權益。敬請各位同仁予以指正並加以支持，謝謝。

主席：趙委員正宇等提案條文第二十七條說明欄當中的「每公升零售價格百分之二」更正為「每公升一元」，趙正宇委員已正式提出書面更正，敬請委員會予以更正。

趙正宇委員等所提公路法部分條文修正草案第二十七條修正條文說明部分，原「每公升零售價格百分之二」請更正為「每公升一元」。

趙正宇 鄭寶清 葉宜津

鄭委員運鵬已經到場，現在請鄭委員運鵬說明提案旨趣。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。感謝召委將本席所提的公路法第七十五條修正草案排入議程進行討論，關於公路法第七十五條的文字修正，大致上是在第七十五條當中增加欠繳金額累計達三千元以上才開罰的規定。今年三月份交通部公路總局發出 118 萬件處分書，因為數量太大，所以忙中大錯，在 101 年度催繳的罰款中，有 15 萬件不符合程序，最後只好撤銷。可見罰款的數量龐大，而且程序繁複，很容易出錯，不只是增加公路總局的作業成本，而且也會擾民。

在第七十五條的修正草案當中，本席修法的用意大致如下：根據相關規定，如果汽車所有人未繳納或忘記繳納汽燃費時，在規定期限內將會被罰三百元以上至三千元以下罰鍰。依照罰鍰基準，汽車累計欠繳金額在六千元以下，逾期最低處三百元罰鍰，最高處一千八百元罰鍰；如果累計欠繳金額達六千元以上，逾期最低處五百元罰鍰，最高處三千元罰鍰。機車並沒有累計的規定，逾期未滿一個月繳納者處三百元罰鍰，逾期一個月以上繳納者處六百元罰鍰。就逾期而言，只要發現逾期通常都已經超過一個月，所以實際發出的罰單都是六百元。當我們比較汽車和機車汽燃費的費率時，就會發現機車的燃料費罰款額度顯然和汽車不成比例，舉例來說，50CC 機車汽燃費一年為 300 元，125CC 機車汽燃費一年為 450 元，而它們的罰款卻高達 600 元，也就是比每年所繳的汽燃費還要高，這顯然不合理。以汽車來講，小客車汽油開徵額最高為

15,720 元，罰款最高達 3,000 元，即使是最高額度，其汽燃費和罰款的比例也只有 19.1%，而機車卻達到百分之百以上，本席認為這是對機車族的相對剝奪。感謝各位委員對於這次本席修法提案的支持，我們增列條件規定欠繳金額累計達三千元以上，主管機關才可以開罰，目的只有兩個，一是降低公路總局的行政作業成本，如果有必要或欠繳金額太大，當事人拒不繳交時，那麼交由強制執行就可以了，其實本來就是可以這樣做的。如此可以降低行政作業的程序和成本，減少像今年三月份大量開罰時造成錯誤的情況。二是降低機車族與汽車族之間的相對剝奪感，本席再重複一次，50CC 機車汽燃費一年為 300 元，罰款卻高達 600 元，等於是汽燃費的兩倍，其他的罰鍰顯然都沒有這麼高的比例，這一點要請交通部及各位同仁予以考量，並請同意第七十五條的修正，謝謝。

主席：請交通部范次長報告。

范次長植谷：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就趙委員正宇等擬具公路法第二十七條、第六十一條之一、第六十二條之一修正草案、賴委員瑞隆等擬具公路法第二十七條修正草案、林委員俊憲等擬具公路法第七十二條修正草案暨鄭委員運鵬等擬具公路法第七十五條修正草案，提出本部處理建議，敬請各位委員指教。

有關趙委員正宇及賴委員瑞隆等提案，建議汽車燃料使用費改為隨油徵收，並訂定費率上限每公升 1 元。本部考量非用油車輛無法徵收，及非車輛用油區分不易且用途證明或身分辨識機制擾民，建議於整併至能源稅徵收前，仍維持現行徵收方式，以確保道路養護修建費用財源穩健。

有關趙委員正宇等提案，建議將公路法第六十一條之一「行政院勞工委員會」修正為「勞動部」，並將常見駕訓班消費糾紛項目納入授權辦法得規範事項，以保障學員學習駕駛訓練權益，本部尊重貴委員會審查結果。

有關林委員俊憲等提案，建議針對管線單位道路施工後之責任及罰則，本部建議酌予修正部分文字，其餘尊重貴委員會審查結果。

有關鄭委員運鵬等提案，建議汽燃費欠費金額達 3,000 元以上始得開罰，本部考量該措施對按時繳費之民眾並非公平，建議後續於罰鍰基準適時檢討逾期及罰鍰額度之合理性。

以上謹先摘要說明本部提出報告重點及建議處理意見，接下來請路政司林司長向各位委員做詳細的說明。再次感謝各位委員的關心及指教，謝謝！

主席：請交通部路政司林司長繼續說明。今天除了汽燃費，還有路平的問題，請司長說明得明確一點，看你們的立場怎麼樣。

林司長繼國：主席、各位委員。本人謹就相關委員擬具公路法之修法提案，提出本部處理建議，敬請指教：

壹、趙委員正宇等提案修正第二十七條、第六十一條之一、第六十二條之一本部建議處理意見

一、有關本次委員提案將汽車燃料使用費徵收費率限定不得超過每公升 1 元，並採隨油徵收方式辦理，說明如下：

(一)汽車燃料使用費為車輛使用道路所衍生養護修建及安全管理所需經費，本質為「道路使

用費」，與藉由收費籌措空氣污染防治經費財源或抑制車輛廢氣污染排放之目的性質有別。隨著非汽柴油車輛（如電動車等）之發展，車輛用油多寡與使用道路之關聯性已非必然，隨油徵收已未必具備公平之實施環境。以美國為例，目前隨油徵收公路信託基金亦面臨車輛節能提升及替代能源車輛比重增加、費率長期未提高等因素，其收入已漸不足以支應道路養護修建，需另由政府稅收增加財源挹注。又新加坡針對車輛以排氣量徵收之道路稅（Road Tax），亦為隨車徵收道路養護修建所需經費之案例，我國現行隨車徵收方式並非特例。

（二）汽車燃料使用費倘採行隨油徵收，於加油時須區分使用道路車輛為徵收對象，避免一律附加於油品銷售時課徵汽車燃料使用費所衍生適法性問題，農漁機械、民生、工業等非屬車輛用油須有關部會配合建構複雜之辨識機制，整合難度高，且相關身分及用途證明作業亦有嚴重擾民議題。一旦車用油及非車用油存有價差，不論管理稽查方式為何，人性追求低價之心理促使民眾提桶購油宣稱非供車輛使用等違法情事必然發生，未課徵汽車燃料使用費油品之流用及轉售問題將無法避免，尚可能衍生油料存放公共安全議題。

（三）汽車燃料使用費徵收費率，自 63 年起即維持汽油每公升 2.5 元、柴油每公升 1.5 元計算。依據經濟部能源局 104 年運輸部門能源消費統計，公路車輛汽柴油為 147.17 億公升，倘採行隨油徵收並限制費率不得超過每公升 1 元，即使滿徵之情況下仍將導致汽車燃料使用費收入銳減（105 年預估收入 460 億元），進一步衍生各地方政府分配額度驟降，將嚴重衝擊道路養護之根本財源，使各級公路之養護工作無以為繼，危及交通安全，且無法避免須另籌更多公務預算投入道路養護所需經費，導致非道路使用者補貼道路使用者之更大的不公平現象產生。

（四）汽車燃料使用費改採隨油徵收之前提，須確保道路養護財源穩固及避免徵收成本大幅增加。本部曾邀集相關部會召開座談會議，咸認 50 年代實施汽車燃料使用費隨油徵收曾遭遇油品流用及費收短徵等問題，現今仍可能發生，將導致道路養護修建財源無法穩健維繫，加油站亦因徵收成本及現行作業複雜度增加而強烈反對汽車燃料使用費附加於油價。

（五）就國家稅費徵收立場，汽車燃料使用費隨油徵收以併入能源稅（採不區分對象一律就源徵收）實施為佳，一方面兼顧公平原則，另一方面也可一併解決汽燃費單獨隨油徵收之界面處理問題，避免二次換軌。在未併入能源稅隨油徵收實施前，考量道路為公用設施，即使車輛未使用仍須常態性定期養護道路，現行隨車徵收機制，道路養護財源可由車輛使用人依據平均用車習慣共同分擔該固定成本支出，尚屬公平、簡易、合理之可行作法。

二、有關委員提案第六十一條之一將「行政院勞工委員會」修正為「勞動部」部分，說明如下：

（一）本條第四項原授權本部會同行政院勞工委員會訂定汽車修護技工與汽車修護技術士檢定管理辦法，前於 93 年間本部與行政院勞工委員會係已完成研議「汽車修護技工與汽車修護乙級技術士檢定及管理辦法（草案）」，但該會以無涉其權責為由致未能依法完成會銜發布，後雖經兩部會多次研商迄仍無共識致無法完成。

（二）考量汽車修護乙級技術士之檢定及管理，勞動部依其業管職業訓練法、技術士技能檢定及發證辦法等，法令已有完整制度，並無須再涵括納與本條第四項授權訂定之辦法中，爰本條第四項建議修正為「前項汽車修護技工之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管

理及汽車修護技術士申請核發汽車修護技工執照之條件等事項之辦法，由交通部定之」。

三、有關本次委員提案將駕訓班退費、調補課安排、訓練期間發生事故損害賠償責任等 3 項納入公路法授權訂定管理辦法之事項，說明如下：

(一)現行「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第二十九條業已明定收費及退費規定。

(二)本部函頒施行之「汽車駕駛訓練定型化契約應記載或不得記載事項」，已於第壹章第五條第一項及第壹章第七條，分別就受訓學員之調補課與訓練期間發生事故損害賠償責任歸屬規範予以明定，對駕訓班受訓學員之權益已受保障。

(三)基於本提案精神與現行已有之規範及作法一致，本部尊重貴委員會審查結果。

貳、賴委員瑞隆等提案修正第二十七條本部建議處理意見

本案與趙委員正宇等提案修正第二十七條之本部處理意見相同。

參、林委員俊憲等提案修正第七十二條本部建議處理意見

一、本次委員所提公路法第七十二條修正條文中，增訂管線機構或其他工程主辦機關（構）於使用公路用地設置管線或其他設施時，如未維護管線或其他設施之平整，及因其設置或管理有缺失致人民生命、身體或財產受損害者，或經主管機關巡查發現，設置範圍內路面回復不確實或有致人體損傷之違失情形，均得予以處分之規定，有助於提升路面品質，本部樂觀其成。

二、另委員建議修正本條文第三項「管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或人、手孔蓋，除具有救災功能或特殊需求經核准得免下地者，其餘設置或維修後應予『修復』……」一節，為與前開免下地除外條款規定一致，故建議修正為「……其餘設置或維修後應予『下地』……」。另有關平整度的標準以及抗滑值的檢測方式及數字等修訂條文內容，為避免頻繁修正，建議不列入條文，其平整度及孔蓋抗滑能力另以規則、要點或規範等訂之。

肆、鄭委員運鵬等提案修正第七十五條本部建議處理意見

一、公路主管機關每年定期公告開徵汽車燃料使用費，並以繳費單通知汽、機車所有人繳納，未於開徵期限繳納者，均依法以雙掛號書面通知進行催繳，倘逾催繳期限繳納者，始依公路法第七十五條規定處分，爰現行法令規定對逾期繳納者已有合理之寬限機制。另民眾因戶籍地與居住地不同而擔心無法如期收到汽車燃料使用費繳費通知，本部公路總局已持續宣導民眾可申請辦理約定扣款，亦可申請登記繳費通知寄送之住居所地址。

二、汽車燃料使用費為道路養護修建及安全管理所需經費之重要財源，倘欠費金額累計達 3,000 元始得處罰，則機車所有人將可累積約 7 至 10 年之欠費始有經公路主管機關處以罰鍰之可能性，恐造成更多機車所有人有延遲或不繳納，短收費額將影響道路養護工作推動，對於多數按時繳納之車輛所有人並非公平。

三、有關因機車之汽車燃料使用費開徵金額較低，其罰鍰金額卻與之相當，相較其他車種之比例未甚合理，本部將審酌罰鍰金額之警示效果，以提高民眾按時繳納燃料使用費為目的，適時檢討修正「公路法第七十五條規定逾期不繳納汽車燃料使用費罰鍰基準」針對機車逾期繳納之罰鍰。爰本案建議維持現行條文暫不處理。

伍、結語

綜上說明，本部對於貴委員會審查趙委員正宇、賴委員瑞隆、林委員俊憲及鄭委員運鵬等相關委員擬具之公路法修正草案等 4 案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：請提案人林委員俊憲說明提案旨趣。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。本席等 27 人建議修正公路法第七十二條第三項、第四項等相關規定，是因為臺灣一直在喊路平，說道路要平整，喊了這麼多年，所有用路人還是都同樣覺得我們的路老是不平整。為什麼我們的路不會平呢？我發現這幾十年來，我們在法律位階居然沒有明文規定道路應當要達到什麼樣的品質，所以本席提出這個修正草案。

路不會平大概有幾個原因，第一是施工品質，柏油路鋪好了，就算驗收當日合乎標準，但是使用沒多久，路就開始凹凸不平了。第二是施工、開挖，其中最嚴重的就是人孔蓋有各式各樣的單位會使用到，像台電、自來水、瓦斯、消防等等，所以我們臺灣的道路是世界奇觀，大大小小的手孔蓋、人孔蓋不計其數，光是自來水和台電，全臺灣就有超過 110 萬個孔蓋還沒有下地。臺南市火車站前那條路短短一、二公里就有 3,000 個孔蓋，而且從來沒有和路面切齊過，造成用路人開車不舒服，騎機車、自行車也很危險，過去經常發生重大車禍，尤其是騎機車，撞到孔蓋很容易就滑倒、摔倒，然後被其他車輛撞死，常常在新聞上看到這樣的悲劇。

所以我們提出相關的修正案，明文要求所有的孔蓋應該要下地，對於路面品質，也用明確的數字來要求以後施工單位有義務把它恢復，同時，執法單位也因為有法可循，可以要求所有道路，不管是新鋪設的或者是整修的，各種孔蓋都要下地；有了法律的明確規定以後，我們也可以嚴格要求相關廠商和施工單位必須把道路平整還給用路人，達到舒適安全的道路使用目標。謝謝。

主席：現在開始進行詢答，先宣告以下事項：本會委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會委員詢答時間為 4 分鐘，得延長 1 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；上午 10 時截止登記；委員如有提案，請於 10 時前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息。

首先請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。燃料費的問題在立法院吵了很多屆，也吵了很久，這次就有兩個委員提案。最重要的是，剛剛林司長提到，燃料費其實和燃料無關，它是道路使用費，所以今天就是名不正、言不順嘛！言不順則事不成，正名最重要，交通部要重新檢討，這個名稱要改正，就是因為你們用「燃料稅」的名稱才會引起很多紛爭，因為定名錯誤，明明沒有使用燃料卻要被課稅。我們看這裡有一輛 1800CC 的車子和一輛 8000CC 的車子，下面這輛跑車一年只開一次卻要繳 15,700 元的燃料稅，上面那一輛車只要繳 4,800 元的燃料稅，這樣公平嗎？這個不公平起源於燃料稅的命名錯誤，它事實上燃料稅和燃料無關而是與道路使用有關，對不對？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。對。

鄭委員寶清：要不要正名？

范次長植谷：名稱當然可以考量。

鄭委員寶清：這名稱引起很多紛爭，百姓有很多的誤解都是來自於你們搞錯名稱，你們用「道路使用費」、「道路費」或道路稅都可以，至少不會造成這麼多紛爭。

范次長植谷：新加坡是用「道路稅」的名稱。

鄭委員寶清：我們是不是就用「道路稅」這個名稱？你們研究一下。

范次長植谷：是。

鄭委員寶清：華信在中秋節要罷工，次長知道嗎？

范次長植谷：我知道，昨天就知道了。

鄭委員寶清：你們有沒有掌握情況？

范次長植谷：華信預計中秋節罷工，還有一段時間，昨天部裡有討論，希望華信公司勞資雙方能夠多方協商，不要協商一次就中斷了。

鄭委員寶清：你知道不知道他們為什麼會談判破裂呢？

范次長植谷：第一項議題同工同酬的部分就談不下去了。

鄭委員寶清：現在怎麼辦呢？

范次長植谷：雙方都還在努力，我們也透過民航局監督、督導華信公司就這個議題……

鄭委員寶清：交通部現在是多事之秋，新店客運說星期六、星期日要停駛，次長知道這件事嗎？

范次長植谷：瞭解。

鄭委員寶清：有沒有因應之道？

范次長植谷：新北市和台北市政府是新店客運的主管機關，我們是中央目的事業主管機關，我們也在密切注意此事，星期四客運聯合會會和勞動部溝通，我們正在密切整個情勢的發展，必要時我們要出面協調。

鄭委員寶清：交通部要花更多時間，因為勞基法一改，其他很多行業都站出來抗議，甚至罷工，台灣罷工風潮已被點燃，從一砂可以看到整個蒼穹，交通部最近要特別謹慎，華信中秋節罷工、新店客運星期六及星期天不開車都不是個案，這些也都涉及人民行的自由，次長有什麼因應之道嗎？

范次長植谷：交通部會非常慎重的面對、處理此事，基本上，新店客運是市公車的性質，我們會加強協調地方政府並透過勞資雙方做正面的溝通。

鄭委員寶清：這絕非個案而是全面性的，如果新店客運、華信開始點燃罷工的火都不會是小事，都會燎原，次長要想辦法。

范次長植谷：我們昨天下午就開始討論這件事了。

鄭委員寶清：Uber 在台灣會盛行，但在別國不一定會盛行，次長有沒有分析原因？

范次長植谷：我們有瞭解了，現在是 Uber 一直不願意合法化。

鄭委員寶清：他們當然不願意合法化，合法化要讓你們管，你們又不給人家路。

范次長植谷：事實上路是有的。

鄭委員寶清：就如我上次講的，黑道收了人家的保護費會保證人家可以做生意，但政府收了保護費後人家還是無法做生意。

范次長植谷：問題是他們連稅都不願意繳。

鄭委員寶清：當然不願意繳，繳稅之後你們沒有辦法保證人家的生存，人家幹嘛繳稅給你？人家繳稅給你，你可以保證人家的生存，人家當然會繳稅，事實不是這樣，他們繳錢之後政府無法保證他們的生存，這比黑道還慘，黑道是你交了保護費後保證你一定可以賣東西，不會來砸店，但政府收了保護費後，店還是繼續被砸。

范次長植谷：政府機關總是要保護合法業者。

鄭委員寶清：Uber 算好了，他們知道你們的效率不好。

范次長植谷：賀陳部長昨天也提到，希望我們能引進一種類似台灣 Uber 類型的計程車，這部分我們會加緊處理。

鄭委員寶清：林司長說要做一個 APP 來解決他們的問題。

范次長植谷：現在已經有 APP。

鄭委員寶清：問題是我們的 APP 做得零零落落，這些計程車業者做的 APP 和 Uber 做的 APP 相較是天差地遠，人家的很好用，我們的很難用，我們的介面多又複雜。

范次長植谷：我們有些車隊的 APP 網路交涉品質不輸 Uber，但它還有一些限制，如外觀、費率還是受到限制。

鄭委員寶清：這些都有其存在的背景和原因，為什麼 Uber 無法進入日本就是因為日本的管理很好，在 Uber 還沒進去之前，他們就把 APP 全部建置好了，而且他們的司機訓練得很好，每個司機都打領帶、戴白手套，反觀我們，我們都放任不管，你們骨子裡就不想納管才會造成這個多的問題。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。計程車的部分目前是在六都，基本上我們是盡中央主管機關的力量去取締，如果納管到計程車業應該是由市政府處理。

范次長植谷：你們沒有在取締，你們都互踢皮球，你們說那是經濟部的事情和你們沒有關係。

趙局長興華：我們曾做過停業的處分，但經濟部沒有接受。

鄭委員寶清：Uber 在台灣的發展是有原因的，他們的名稱是「台灣宇博數位科技股份有限公司」，他們從來沒有做計程車服務，他們做的是資料處理、電子資訊供應、第三方支付服務，哪有計程車客運服務？你們對此都不管，等到星火燎原之後才發現這是大問題。他們怎麼願意讓你們納管？毫無納管的誘因，繳稅給你你又無法保障其生存權，他們為什麼要繳稅給你？當然不願意被納管。

你們說要罰錢，到現在為止只罰了三千多萬，哪有在管理？他們就是知道政府散散的，不必花錢就可以營業，他們的價格還比計程車便宜，計程車哪有辦法生存？你們要真正的去取締，取締到他們無法做，他們自然就會申請合法。你們可以看看別的國家是怎麼管理的，荷蘭的做法是要有計程車執照才可以營運，日本則是強力取締，整個環境讓他們不能進去，你們不是這樣，你們不是真正在做事所以才會導致這麼多的計程車司機圍道路，這都是國家資產的浪費，計程車司機不去開車把車子放在那裡，國家的整個資產就浪費掉了，如非不得已，他們回家睡

覺都比在那裡圍機關還重要。

林司長繼國：（在台下）是否可以容我說明一下？

鄭委員寶清：可以。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。事實上，Uber 剛進來的時候，我們就找他們來，提供他們如何在國內現有法令規定下找到他們想要經營的業務的合法管道和方式，但他們還是不願意，既然他們不願意被納管，因為其違法經營事實明確，所以我們一方面嚴格加以取締，另一方面也分別行文經濟部投審會、商業司和財政部，希望相關部會能就其權責部分一起來做取締。

鄭委員寶清：那些都無效，Uber 是一個趨勢，即使把 Uber 整個打死，新的又會接上來，所以那不是處理事情的辦法。

范次長植谷：事實上，我們在思考如何輔導提升計程車的服務品質以回應消費大眾的期待，在這部分，我們現在也在研議對應化計程車，希望可以鬆綁法規，讓計程車產業可以有更多彈性，能發揮更大的競爭力。

鄭委員寶清：你們限制多少錢、不能打折等等都造成競爭的消失，現在最大的問題是新政府如不願意鬆綁，台灣沒有未來，將來亂都亂死了。請次長回去要想辦法。

范次長植谷：是。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。有關汽燃稅的問題，正如鄭委員所說的，一般老百姓搞不清楚徵收汽燃稅做何用途，實際上，汽燃稅是用於道路維護、增建等等，因此，今天你們講的「直路使用費」才是正確的。我從政 20 年，後來才知道汽燃稅是給地方政府用於道路修復、道路使用，以前我們一直以為汽燃稅是燃料的費用，所以我覺得鄭委員講的非常有道理，這個名稱確實需要更改。

交通部管的事項非常多，幾乎陸海空都有，尤其是鐵路、公路等大眾運輸工具，最近有那麼多罷工、勞資糾紛，你們的預防措施一定要做好，鐵路、公路、航空各方面都有各自的問題，等問題全部湧現的時候就是照單全收，事前就要預防、協調好，否則一旦罷工會造成交通運輸的不便，這是非常不好的。

汽燃稅的問題已經講了很久，交通部的計算標準是一天 60 公里、每公升 2.5 元，以汽車燃料的種類及 CC 數來徵收，請問，你們是否可以將每公升 2.5 元的標準調降？為什麼大家對汽燃稅非常有意見就因為使用者付費是最高原則。

次長大概都坐公務車，請問次長有沒有私家車？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我有。

趙委員正宇：次長的車子一年大概跑幾公里？

范次長植谷：不多，只有星期六、星期日開，一年大概 50,000 公里。

趙委員正宇：一年 50,000 公里？次長是開計程車嗎？

范次長植谷：我講錯了，不是一年 50,000 公里，是開了十幾年，累計到現在 50,000 公里。

趙委員正宇：平均一年不到 5,000 公里，幾乎沒有什麼開。你一年只開 5,000 公里，你覺得你繳汽燃稅公平嗎？次長算正派的公務人員，有些人是在星期六、星期天司機休假時自己開公家車，公車私用，你開自己的車是合法的，那些人則是瀆職。次長一年開不到 5,000 公里，你覺得繳這個稅合理嗎？

范次長植谷：我已經習慣了，雖然我覺得不是很合理，但至少還算公平，道路使用是看個人的用路需求，有時會高有時會低。

趙委員正宇：很多屆的立法委員都提過這個問題，我當立法委員第一天就有很多長輩對我說，為什麼是長輩對我說而不是年輕人對我說這件事情呢？因為這些長輩平常都是騎摩托車，但家中會有一輛車子，只有星期六、星期天偶爾用用，尤其是下雨天，平常的使用率非常低，所以他們認為繳這個稅不合理，而且每公升 2.5 元算是非常高的，應該降低一下。隨車徵收是平等的，但不符合公平正義的原則，我認為應該隨油徵收才能讓租稅公平，使用者負擔環境的成本才符合使用者付費的原則。次長覺得這樣有沒有道理？

范次長植谷：如果理想化一點，這個想法是對的，隨油徵收有其租稅的公平性。

趙委員正宇：新加坡的做法是買車一定要有車位證，而且他們的車輛貨物稅非常高，所以要買車的人有一定的經濟水準，新加坡是彈丸之地，其大眾運輸系統是非常健全的，大部分的人都搭乘大眾運輸工具，財力狀況較好者才有私家車，因為數量少容易控制，所以使用隨車徵收，但這麼大的台灣、中華民國也和新加坡一樣採用隨車徵收，次長覺得有道理嗎？

范次長植谷：這有其歷史背景，最主要的是隨車徵收這麼多年實施下來，雖然有些覺得不公平的聲音，畢竟還是有其合理性，而且在徵收方式上也比較簡易可行。

趙委員正宇：怎麼會比較簡易可行？每個區的監理站要發稅單，對於沒有繳交的人還要催收，郵務還要送催繳單到指定地點，對於沒有收到或沒有繳交的人又要發罰單，搞得人仰馬翻，為什麼不隨油徵收呢？隨油徵收不是比較方便嗎？現在的車和以前不一樣，現在有 3 個汽缸的，雖然 C.C. 數小，但有渦輪、Turbo、自然進氣引擎。以前自然進氣是大宗，渦輪也不是很成熟，這幾年進展到不只缸內直噴，還有掛渦輪的，1,200C.C. 可以有 1,800C.C. 到 2,000C.C. 的馬力。現在汽缸數越來越小，我們是算汽缸數、C.C. 數徵收，國外是依馬力數課徵，老百姓認為購買汽缸數小一點、馬力更大的車子，可以繳少一點稅。

我們現在鼓勵車子節能，分級標示從一級、二級、三級到四級，講了半天原來燃料稅竟然是道路使用費，現在為了呼籲使用油電混合車，貨物稅減半，當然這和交通部沒有關係，這是經濟部的事情。泰國的油電車非常盛行，不僅貨物稅減半還補貼購買，我們反而背道而馳。燃料稅的問題已經講了很多年了，我強烈的建議改為隨油徵收。就如你們的報告中所說的，你們必須認定不能適用隨油徵收者，如計程車業者、運輸業者，因為他們是職業性、大眾運輸，因此，我要請問你們是否有辦法改採隨油徵收？次長有沒有這個打算？

范次長植谷：現在有車用油和非車用油的級別，如果要單獨做車用油的部分，當然有其複雜性，因為還牽涉到非車用油的部分。我們的理想是希望能併能源稅，不分徵收對象以救援方式來做，

這樣會一次達到目的。如果採隨油徵收，後面能源稅又加進來，將來會變成兩次犯規……

趙委員正宇：這樣會變成兩次徵收。

范次長植谷：這樣會擾民。事實上，這段時間我們一直和經濟部、能源單位及財政部等單位協調，希望對汽燃費的使用能夠從能源著手，包括剛才所講的油電混合車、瓦斯車、電動車等等做一個通盤解決的方式。

趙委員正宇：這對一般的民眾非常重要，不論是民意代表或公職人員都要替老百姓著想，如果採隨油徵收，老百姓會節約，可能開車次數會減少，達到環保的目的。

范次長植谷：這比較符合時代潮流。

趙委員正宇：雖然稅收會比較少，但符合環保，用路量也會比較少，用路量減少，破壞程度就不會那麼大，環境污染也比較少，環境污染和地球暖化的問題是很重要的。

次長有沒有聽過 APEC 藍？

范次長植谷：有。

趙委員正宇：北京哪一天看得到天空是藍的？大陸人來台灣多高興，他們很驚訝台灣的天空是藍色的。大陸要舉辦 APEC 的時候，不准工廠開工，不准汽車開上街頭，所以北京只有那幾天看得到藍天白雲。霾害最主要的來源是汽車，汽車的污染是最嚴重的，隨油徵收的話，民眾會節約，節約是不是就會省電？這個道理是一樣的，所以隨油徵收是最後的目的，一定要去做。請次長多加油。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長知不知道 Uber 在台灣有哪些名稱？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。主要是字博。

鄭委員運鵬：字博是它分公司的名字，網路上有不同的名字，喜歡它的叫它「優步」，不喜歡它的叫它「奧步」。Uber 到台北 3 年了，我向次長報告它現在的狀況。不管它是優步或奧步，我們不能無步，現在大家的感覺是政府都無步，任由 Uber 公司予取予求，這不是好現象。現在看起來我們是罰駕駛比較多，而且也只能去釣魚，對它的公司似乎無能為力。

7 月 11 日司長參加計程車業者和工會的抗爭公聽會，經濟部、財政部也有參加，司長對他們表達的立場應該很清楚。我在此向次長分析一下。合法的計程車業者一定是忍無可忍才會上街頭，而且是兩、三個星期就上街頭兩次，因為他們真的生氣了，他們認為政府無步，所以他們說它是「污步」或者是「奧步」。次長要注意，部長也在媒體上做了一些宣示。

我要幫合法計程車講幾句話，這是 7 月 11 日的抗爭現場，他們跳到車上，這些都有錄影，YouTube 上也有播出。在下面留言的人大部分是年輕人，他們對這個行為的評價並不好，他們認為台灣計程車司機可能就是這樣，怪不得人家要搭乘 Uber，但我必須替這些合法的計程車業者講話，他們是因為忍無可忍才會上街頭也才有這些動作。其實台灣計程車司機也有很多進步的做法，甚至有領先周邊國家的一些做法，比如統一顏色，讓台灣人或觀光客看到黃色標誌就知

道是政府認證的好駕駛，他們是職業駕駛人。另外，台灣很早就開放無線電叫車、網路叫車，所以台灣計程車算是進步的，不能說現在 Uber 出來，台灣就是落後的，事實不是這樣的，台灣的治安不錯，我們的管理也不錯，他們真的是忍無可忍，真的無步了才會這樣做，所以我一定要幫駕駛人講話。

有人說台灣的計程車駕駛比較暴力，形象比較不好，其實不是這樣，我們看看其他國家，德國柏林也是大抗爭，英國倫敦也是，都是反 Uber 的抗爭，紐約也是，因為他們也認為不公平，另外多倫多、澳洲莫爾本、法國也有抗爭，法國甚至還火燒車。這些資訊我提供給網友，如果他們有看質詢的話，可以參考一下，不是台灣的駕駛人沒有水準，而是被逼上絕路了。全世界的合法職業計程車駕駛人都受不了。

我要求次長和司長，台灣消費者喜歡的、可以接受的是台灣 Uber 的駕駛人，他們不能接受 Uber 這個公司，所以優步的部分是因為我們的駕駛人表現得還不錯—即使他們是違法營業，但 Uber 這個公司一定要處理，你們一直在釣魚也沒有幫助，你們的人力又有限，況且你們也只能針對駕駛人，這些人可能只是打工，可能認為這是他們的職業，如果他們去考職業駕駛人好像也不符合性質，因此，我覺得駕駛人本身的可責性沒有那麼高，但 Uber 這個公司就很惡劣了。

次長知道 Uber 這個公司去年繳了多少稅嗎？

范次長植谷：他們去年在台灣沒有繳稅。

鄭委員運鵬：有，我等一下告訴次長他們繳了多少稅。

根據 7 月 11 日經濟部 and 財政部的說法，他們不太清楚交通部對台灣宇博公司的定義是什麼？

我請教次長第一個問題，Uber 經營商業的行為是否屬於公路法第五十六條所稱的計程車客運服務業？

范次長植谷：他們實質上的行為等於是計程車客運服務業。

鄭委員運鵬：好，第一題解決了。第二題是 Uber 司機的載客行為是否屬於道路交通管理處罰條例第三十七條規定營業小客車駕駛人的行為？

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：第一題、第二題的答案都是「是」。第三題是 Uber 有沒有依據計程車客運服務業申請核准經營辦法向公路主管機關，也就是你們申請核准籌設？

范次長植谷：他們剛到台灣時，我們的主管單位都有和他們的負責人溝通，希望他們能申請正式的汽車運輸業。

鄭委員運鵬：他們沒有申請，他們登記的是服務業。

范次長植谷：他們沒有做。

鄭委員運鵬：這三個問題問下來，和所有 Uber 消費者的感覺一樣，沒有人認為它不是計程車業，它的公司就是客運業，就是計程車行，其駕駛人就是計程車業者，但前天經濟部和財政部都說你們沒有告訴他們，它應該納入規範。你們現在對台灣宇博這間公司的態度是什麼？

范次長植谷：剛才林司長報告過，在他們一進來的時候，我們和經濟部、財政部、投審會等相關單位協調過，而且一再行文……

鄭委員運鵬：你們有發公文，告訴他們依公路法規定辦理？

范次長植谷：對，我們講得很清楚。

鄭委員運鵬：為什麼他們不這樣認定，而且在公開場合說交通部沒有告訴他們？

范次長植谷：這話可能不是很實在，當初我們開始取締時不是只有就公路法的條文予以取締，而是從源頭開始，和它的負責人溝通到與各部會的溝通，我們一直在進行，這個工作一直在進行。

鄭委員運鵬：看起來你們繼續進行也沒有發揮實質的效力，所以現在財政部、經濟部都把責任推給你們，投審會甚至說只要交通部發公文給投審會，投審會就撤銷它的投資。這樣也不一定對，撤銷公司成立的話，連稅都扣不到，老實說，這間公司都做奧步。

范次長植谷：它變成有點不務正業，它申請的是資訊業。

鄭委員運鵬：這三個問題既然都回答了，你們應再次明文要求他們，他們是屬於公路法管理的範圍。

范次長植谷：我們會再行文。

鄭委員運鵬：剛才次長說不知道 Uber 繳了多少稅，全台灣大概沒有人知道，根據我辦公室的調查，2010 年台灣宇博向國稅局繳稅約 100 萬，換算其營業額大約是 2,000 萬，這顯然是逃稅。Uber 向每一趟的駕駛人收取 25% 費用，它的抽頭費就是 25%，如果它繳的這 100 萬稅金是來自其營利事業所得，那麼它的營業額大概是 2,000 萬，事實上它的營業額不止這個數目，所以它顯然是逃稅。台灣沒有一家計程車行像 Uber 這個公司一樣吸血、冷血。實際上，這 100 萬繳的是什麼稅？它繳的應該是資訊服務業的部分，這可能是總公司給的開發費用，在計程車營利行為的部分沒有繳過一塊錢的稅，這是誰的責任？是交通部或財政部國稅局的責任？

范次長植谷：我們也提醒過。

鄭委員運鵬：這樣就可以看出它的奧步在哪裡，它最多的營業收入是運輸收入，絕對不是那些雜七雜八的收入，你們以為它沒有繳稅，實際上有，但它繳的這 100 萬的稅不是美國股票上市時大家投資的部分，大家投資的是它抽成 25% 的部分，它雖然沒有在台灣申報，其實你們可以抓得到。為什麼它可以不必繳運輸收入部分的稅金，因為它全部不經過台灣的分公司，他們分公司的總經理也是這樣講，他們把收的錢直接匯到荷蘭總公司，我不想用太好聽的「服務費」，我直接用「抽頭費」，這就是做莊，違法賭場的老闆抽頭 25% 卻沒繳一毛錢的稅，所以是公司有問題，駕駛人大致上沒有問題，只是他們不願意被納入現在的汽車駕駛人規範。這就是 Uber 整個公司的經營。這點你們沒有掌握，相關部會都把責任推給你們，所以他們會認為政府沒步了。不管是優步或奧步，政府沒步最後會變成政府奧步。

今天部長在媒體上宣示，兩個月內要提出台灣對計程車的輔導與競爭力方案，在這兩個月內，你們除了做台灣的系統之外，你們要如何處理這個問題？

范次長植谷：在他們沒有合法化之前，原則上我們是嚴加取締，另一方面我們也希望輔導本土業者，包括車隊、車行及個人計程車的部分能夠走向類似……

鄭委員運鵬：不管怎樣，既然他們在台灣有營業，有向消費者收錢，有向駕駛人收取 25%，這個稅至少要拿到，你們可以向財政部調資料，他們每一筆收費都用刷卡，都有銀行紀錄，它是大

公司大概也不會用人頭，大概是直接匯入同一個帳戶，你們調到這個資料就可以合法扣到稅。這點先做，他們應繳的稅絕對不止那 100 萬，他們的營業額絕對不只 2,000 萬，這點要做到，你們要直接處理他們的公司，駕駛人不是你們的重點。

范次長植谷：好，我們可以 and 財政部合作，謝謝委員。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。這次風災，花蓮縣富里市區通往富里鄉豐南部落的永豐大橋斷了，豐南部落另外一個出口通往東河、泰源的道路也斷了，現在這個部落沒有對外通行的安全道路，必須改走產業道路，而產業道路非常難行，在民生各方面都很不方便，當時還有民眾需要洗腎的事件發生，我和蕭委員都處理了。請問，現在是不是要先搭便橋？便橋什麼時候可以搭好？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。我昨天到現場看過，整條道路的修復只剩下永豐橋橋台的部分尚未完成，因為橋台受到水流沖擊造成下陷。至於便道的部分，大概這兩天就會處理，我們已經在開始調箱涵，把水道改過去之後就把箱涵弄出來。

另外有關鄉公所的部分，有個便道只差 60 公尺，我們也會協助他們做處理。我們預計在 9 月底把整個橋台修復好，便道的部分則在這個星期一定會處理。

鄭委員天財：我們看一下蘇花公路，大家都知道蘇花公路經常會有落石，也常常封路，這些落石非常危險，也因為非常危險所以常常封路。以這次風災來講，從 7 月 7 日就開始封路，然後又開放，開放之後又封路、封路後又開放，一直到 11 日才正式的不再封路。這對花蓮、台東影響非常大，對農產品運輸、民生、返鄉之路的影響都非常大，甚至連救災都會有影響，新北市政府等北部地區的地方政府想到台東救災，他們認為颱風經過太麻里，那邊的道路應該不能走，所以改往花蓮走，結果車子開到那邊遇到封路。南迴鐵路、南迴公路反而毫無損壞、暢行無阻。

蘇花公路的工程一直延宕到現在當然也是因為過去溝通不足所致，我常對環保團體說，蘇花改越慢通車對環境保護的影響越大，一再地坍方導致蘇花公路無法休息，對蘇花公路的環境保護有很嚴重的影響。公路單位、交通單位在溝通上要以歷次風災來舉例，比如北迴鐵路在這次颱風中沒有受到影響，這次這麼大的颱風經過太麻里，南迴鐵路也沒有受影響，就是要以這樣的經驗告訴他們蘇花改要趕快做，但是現在蘇花改的時間表又受到影響，請問，蘇花改何時可以通車？何時可以全部三通？

趙局長興華：就目前整個進度來看，最後一個期程是 108 年底。

鄭委員天財：又修正了嗎？

趙局長興華：原來 106 年、107 年、108 年的部分，我們還是繼續在努力，107 年的部分因為涉及文化遺址，我們在等待文化部的協助、處理。

鄭委員天財：上次開會的狀況如何？

趙局長興華：他們還沒有正式的決定，我們要等他們正式決定。

鄭委員天財：還沒有確定嗎？

趙局長興華：對。

鄭委員天財：這是非常重要的文化遺址，也與原住民族有密切的關係，但安全回家的路也很重要。

因此，一定要考慮如何兼顧、如何做最好的溝通、如何提供最多資源，所謂提供很多資源的意義是，例如原本是縣定遺址，變成國定遺址之後，所需要的相關資源、包括經費與人力可能都會增加。對於如何協調相關機關，或者相關經費如何支應，你們都有加以考量嗎？

趙局長興華：基本上，我們與文化部溝通過，我們願意出考古所需經費，文化部則因為既然是國定遺址，願意處理後續。

鄭委員天財：是啊！就是要請文化部多協調啊！不僅是文化部，也許就相關經費等事項，也可以與主計總處等財主單位或國發會等相關單位溝通，畢竟這是臨時多出來的計畫，要如何以緩濟急，都需要處理。

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。以我個人來說，由於關心蘇花改的進度，昨天也到漢本遺址實地訪查，事實上，當地除了提升為國定遺址以外，文化部現在也準備召開文史委員會議，確定遺址挖掘的範圍將來到底要不要變更，以及挖掘方式要不要變更，大概是這些事情，我們希望到現場進一步了解。等文資會開會時，本部公路總局會與文化部充分溝通，而在此之前，本部政務次長與文化部的楊政務次長也密切協調聯繫，希望就這個部分妥善處理，盡量不要影響到工期，這是我們的基本立場。

鄭委員天財：對，我希望跨部會協調的層級盡量提高，要是層級太低，開會代表每次都還要不斷請示。

范次長植谷：現在不用了，我們是非常主動地做這件事。

鄭委員天財：希望行政機關的橫向聯繫層級能夠提高。

范次長植谷：是。

鄭委員天財：我們看下一張圖。太魯閣號 7 月 9 日在富里出軌，又是在富里！第一次出軌也在富里。主要原因為何？

范次長植谷：這次事件最主要是電車線出問題，大概是受到颱風影響，所以有許多吊掛線斷了，掉了十幾根。

鄭委員天財：但它並不是颱風過後通行的第一班啊！

范次長植谷：不過它是電車的第一班，其他則是柴油車。

鄭委員天財：可是我就是搭這班車，因為我一大早就前往台東，然後搭這班車回來，所以它不是第一班，我就在這列車上啊！

范次長植谷：不過初步仍研判是颱風的後續影響。

鄭委員天財：所以現在還沒有找出詳細的起因？

范次長植谷：主吊線沒斷，而是吊掛線斷落，也就是下面的部分。

鄭委員天財：這起事件影響也很大，因為延誤很多人，包括要搭火車去救災的人，也包括家園受損，要從北部趕回去的遊子，大家都受到影響，應該延誤了好幾個小時吧！不只是交通運輸，救

災工作也受到影響。這也顯示出花蓮、台東無論是鐵路或公路，各項建設都需要國家更多關注。

范次長植谷：我們會要求臺鐵加強巡查。

主席：在蕭委員美琴發言完畢之後，休息十分鐘。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。本會今天的審查重點在於第二十七條，就是討論汽車燃料費隨車徵收改為隨油徵收的可能性。從早期立法原意來看，汽車燃料使用費是車輛使用道路所衍生出來的養護修建及安全管理所需經費，本質是道路使用費，所以徵收費額的多寡主要是反映車輛對道路耗損的程度。剛才也有許多委員關心過，次長也回復過，在新加坡，基於類似目的徵收的稅，名稱就叫做道路稅。其實，地方上也有很多民眾反應，比較傾向將汽車燃料費改為隨油徵收。

剛才，公路總局林司長在報告中提到交通部的立場，主要是認為隨油徵收可能衍生地下油行猖獗的問題，還有運輸業者，包括計程車或大貨車在內，燃料與能源稅等成本可能增加的問題。請問交通部范次長，這些問題真的沒有辦法克服嗎？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。對，在 50 年代就是隨油徵收，據我們了解，當時整個徵收額大概只達到現在的 65%，主因就是費額短收的問題滿嚴重的，此外，也造成很多黑車用油狀況，包括流用、甚至轉售等問題。以目前的狀況來看，如果汽車燃料使用費只能隨油徵收，牽涉的範圍有待商榷，過去出現過的問題也還會再發生，所以我們才會比較慎重地考慮。現在，我們的基本立場是希望進行跨部會討論，大家一起努力協調，考慮範圍也納入能源稅等稅賦，例如現在還有新型電動車、瓦斯車，油電混合車也愈來愈多，我們希望汽燃費能與能源稅等稅費結合，一方面反映道路使用狀況，一方面也希望併同考量空汙等問題，這是我們的基本想法。

陳委員素月：從立法原意來看，汽車燃料使用費實際上的用途就是道路養護與修護，能夠符合公平正義的原則就是使用者付費，我們要研究如何落實。就像您在剛才說明時提到，您自己使用的車子可能一年才開 4 千公里而已，其實很多民眾的狀況也是如此，也有一些汽車玩家，也就是純粹為收藏而買車的民眾，汽燃費隨車徵收對他們來說也是很大的負擔，這種齊頭式徵收的汽車燃料使用費對他們來說也不甚公平。如果無法把隨車徵收改為隨油徵收，交通部可不可能考慮對使用率比較低的車輛調整費率？

范次長植谷：這個部分倒是可以研究，不過，以目前來講，我們徵收來的汽燃費其實仍要轉到各地方政府，做為道路養護經費，所以，這個問題牽涉範圍比較大。在尚未改為隨油徵收之前，我們可以針對隨車徵收的費額以及其差別費率考量、檢討一下。

陳委員素月：制定政策當然必須利大於弊，可是也要考慮到衍生的問題，比如說車輛的使用、石油的使用也會關係到能源節約或環境汙染問題，如果政策目標是節約能源，汽燃費隨油徵收應該會有比較大的幫助。

范次長植谷：對。

陳委員素月：所以，我希望交通部能夠多方面考量，並且酌予調整，即使在沒有辦法改為隨油徵收的狀況下，其他細節上也許可以做一些調整，讓我們在節約能源與環境保護上能做得更好。

范次長植谷：是。

陳委員素月：另外，本席想請教一下，全國目前有 12 條東西向快速道路，唯一尚未全線完成的就是位在彰化縣的台 76 線東西向快速道路，也就是漢寶草屯線。這條道路最後的路段、也就是台 19 線以西好不容易在民國 102 年 4 月定案，也就是說，連絡二林中科園區和西濱快芳苑交流道這條路線已經定案了，交通委員會也曾經到地方上考察，當時官員表示，環境影響評估預計今年 4 月送件，不曉得目前進度如何？

范次長植谷：據我了解，環評剛剛通過。

陳委員素月：環評通過了？

范次長植谷：但定稿本尚未出爐，公路總局正在積極處理，希望正式報告一出來，進度就能往下走。

陳委員素月：所以，環評確定已經通過了？

范次長植谷：是。

陳委員素月：通過之後，應該是要送行政院核定了吧！

范次長植谷：還沒有到那個程度。

陳委員素月：那大概還要多少時間？根據期程，大概還要多久？

范次長植谷：大概半年之內可以報院。在這個階段，環保署的工作比較重要，我們會跟環保署多協調、聯繫，希望環保署盡快送出來。

陳委員素月：這一條最後、也是最西邊的路段已經延宕非常久了，希望交通部加快腳步。

另外，自從新政府上任之後，國道交通問題一直備受矚目。平日國道交通運輸的塞車路段、或者說是瓶頸，以彰化縣境內來說，就是在埔鹽交流道與員林交流道路段。本席曾在委員會提過，地方鄉親一直建議在這些路段辦理拓寬工程，我記得部長的答復是會做相關規劃，不曉得目前是否已經開始進行？

范次長植谷：這個部分應該是高工局在處理，應該正在評估可行性或初步探討階段。高工局已經在進行可行性研究。

陳委員素月：已經在做可行性研究？

范次長植谷：是。

陳委員素月：大概什麼時候會有結果？

范次長植谷：我們可不可以會後再提供目前的進度資料給委員？

陳委員素月：好。

綜觀從南到北的交通，彰化縣其實真的是瓶頸，而彰化與台中的南北縱向交通主要就是仰賴國道與省道台一線連結。即使在平日上下班時段，國道這個區段塞車的狀況也已經非常嚴重，所以，我們也希望交通部可以儘快進行改善工程。

本席也要關心 Uber 的問題。計程車業者在 6 月 28 日與 7 月 11 日分別上街抗議，希望政府維

護他們的權益。Uber 現在面臨的癥結點主要有對乘客的保障不足，以及無法為我們的國家增加稅收，為什麼還是能夠生存下來？我想，應該是因為 Uber 提供的服務有辦法滿足一般社會大眾。所以，交通部是不是也該重視這個問題？因為你們目前就是靠持續開罰來處理他們非法營業的問題，但交通部已經對 Uber 開罰了 6,200 多萬，Uber 仍然繼續營業，可見他們對於這樣的罰款並不怕，也就是不怕罰、罰不怕。在保障合法計程車業者權益以及乘客的安全方面，鄭委員剛才提供了許多詳細的意見，我也希望交通部可以考量，畢竟我們不希望一直讓問題有模糊空間存在，應該斷然處置，如果是合法業者，就讓它合法經營，若是非法，就不能讓它存在。

范次長植谷：是。我要簡單答復委員一句話，昨天，本部部長已經宣示了，要推出類 Uber 計程車，事實上，我們已經著手進行這項工作，應該近期會定案。

主席：請問范次長，罰款都收到了嗎？

范次長植谷：有。

主席：請交通部路政司林司長說明，6 千多萬的罰款，你們收到了多少？

林司長繼國：主席、各位委員。公路總局處分違規參與經營的司機及公司之後，被處分對象都會先繳罰鍰，但隨後也都提起訴訟或訴願。

主席：也就是說，6 千多萬都收到了，但對方也都提起訴願？好。

請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。今天的主題是汽車燃料費隨油徵收的主張，其實，我們在地地方上不斷聽到有民眾提出隨油徵收的期待與訴求，我也支持這樣調整，但是根據交通部今天提出來的回應報告，似乎認為還會有一些配套上的問題需要克服，尤其你們主張，未來可能考慮調整為併同能源稅一次性隨車徵收。這個方向固然符合使用者付費的基本原則，所以我支持，但是會不會產生負面效果？尤其在偏鄉等替代公共交通運輸服務不存在的地區，對於車子的依賴性特別高，使用的距離與範圍甚至也特別大，都是民生所必需，如果適用使用者付費原則，交通運輸反而會成為偏鄉地區民眾特別大的成本與負擔。所以，在制度調整的過程中，我還是希望你們還是要考量這些區域的問題。未來如果要併同能源稅一併徵收，我也希望你們適度考量地區性優惠或補貼方案，這樣才能真正符合我們所期待的公平原則。

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。委員講得很有道理，如果將來有機會，我們也會與其他部會協調，促成這件事。

蕭委員美琴：另外，這次颱風災害不斷在花東造成交通上的破壞，也對居民帶來許多不便與擔憂，蘇花公路的落石已經是長年以來的問題，蘇花改也正在持續進行。我們得知，前兩天，文化部與交通部政次會面，剛才鄭委員天財也關心到這個問題，行政院東辦許傳盛執行長也參與其中。在這個高層溝通機制中，提出了不改線、不延期的基本原則與方向，那我希望在整個跨部會協調的過程中也能確實落實不改線、不延期的基本原則，可以嗎？

范次長植谷：關於這兩個原則，現在就是我們兩個部會全力溝通的問題，尤其是不改線的部分，漢本遺址北邊、南端中研院挖掘那一部分，前後橋墩地柱都做好了，要改線，幾乎是不可能的事

情，提升為國定古蹟以後，文化部文資委員會要重新審查整個挖掘的部分，包括它的範圍、要不要繼續開挖等問題，還透過文資委員會開會決議，現在交通部、公路總局儘量跟委員會進一步溝通，以免延宕時間。

蕭委員美琴：文化保存固然非常重要，但政府對用路人的性命安全有基本保護責任，政府是一體的，希望文化部相關人員在討論過程中，將我們所顧忌的公路安全、儘快通車的需求、挖掘遺址所留洞窟旁邊的鐵路地基問題納入考量，這是我特別關心的，還好這次的颱風對這個地區的影響不大，雖然它也造成很多悲劇，例如公路實質斷線、落石持續塌方，如果連鐵路的路基都受到破壞或影響的話，花東將會成為孤島，這是非常嚴重的問題，希望在兼顧相關保護工作的情形下，把地方的交通需求、安全保障用路人的基本原則、如期完工的態度納入討論。

范次長植谷：謝謝委員提醒，昨天我到漢本遺址勘察時，鐵路單位和公路監造單位都很在乎這件事情，目前正密集監測，希望整個挖掘工作不要對北迴鐵路的邊坡造成影響。

蕭委員美琴：北迴鐵路畢竟就在旁邊。

范次長植谷：對。

蕭委員美琴：我甚至懷疑鐵路下面可能也有一些遺址存在。

范次長植谷：是。

蕭委員美琴：但是鐵路畢竟是在氣候變遷情形下唯一進出的管道，不能再被破壞，希望能維持路基的完整性和安全性。這次風災除了造成蘇花公路持續坍塌之外，南區的交通也產生中斷現象，尤其是永豐橋，當天我曾在豐南部落跟局長聯繫，如果要繞山路走產業道路，若長輩有緊急醫療需求，將非常不方便，當天局長跟我說，現在正在做便橋，永豐橋部分大概需要一個月才能修復，結果現在要延長到 9 月，這是基於什麼考量？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。因為這個橋三跨連續，它的穩定性必須重新檢測，另外因為要在河川上面打微型樁以補強基礎。

蕭委員美琴：這座橋歷史很久了，到底要就現橋繼續加強，還是要重新改建？

趙局長興華：要不要改建，後續再做評估，現階段我們希望……

蕭委員美琴：是否已達到使用年限？

趙局長興華：應該還可以用，根據先前的評估，前端的富里大橋有需要。

蕭委員美琴：沒有坍塌的部分，你們也有重新強化，並進行使用安全的評估嗎？

趙局長興華：是，只有河川供給面部分要處理，3 個月之內、9 月底以前就可以處理好。

蕭委員美琴：畢竟是一座老橋，雖然橋不大，但除了後山的產業道路之外，這座橋是居民進出唯一的管道，該補強的還是要補強，以保障通行的安全及長期的使用需求。

趙局長興華：好。

蕭委員美琴：這次颱風過後也發生鐵路中斷問題，你們認為電線損害跟風災有關，但卻造成被卡在車上的民眾很大的不便，他們紛紛抱怨，有人甚至懷疑是不是有人為因素，因為發生地點和上次鐵路出軌地點非常接近，雖然損害型態不同，但是不是跟之前影響鐵路安全的工程有關，請

你們詳查，不能只責怪颱風。其實這次颱風在台東端的風速、災害更嚴重，但是對鐵路的影響卻發生在花蓮端，你們指控這是颱風造成的災害，邏輯上是否合理，已讓民眾產生質疑，希望你們繼續調查，對花東線的整體安全也要持續做，我們一再要求不容再發生，結果又再發生一次，這是大家沒有辦法接受的。

范次長植谷：除了臺鐵行保會的調查以外，我們會要求高鐵局鐵路營運監理小組做後續的調查，這部分我們會持續做。

蕭委員美琴：這幾次發生事故的地點都距離台東、花蓮兩大城市之間最遙遠的地方，導致接駁車抵達的速度產生延誤，造成民眾非常不方便，你們有沒有考量其他的替代機制？今天很多民眾關心 Uber 的問題，在都會地區，我們固然要保障現有計程車的需求，可是偏鄉地區的計程車也應納入新科技化的 APP、使用者友善的機制，在緊急狀況下徵用民間的車輛，採取對使用者比較友善的機制，讓周邊的車輛投入接駁行列，一方面讓車主增加一點經濟收入，一方面加速人員的接駁、疏散的時程，不知可否納入考量？城鄉之間對 Uber 有不同的需求，如果能分區進行不同型態、程度的管理，研發不同型態車輛的共享機制，在交通不便或中斷的情況下加以徵用，讓閒置車輛發揮更完整的共享機制。

范次長植谷：因為這牽涉一些法律面的問題，我們可以通盤檢討。不過，除了類似 Uber 的工具以外，DRTS 的部分我們也會繼續規劃，俾在緊急狀況時協助輸運的工作。

蕭委員美琴：DRTS 是偏鄉非常重要的公共運輸服務型態，但偏鄉、地方的財力、人力有限，希望中央能投入更多資源與人力，並參考其他國家的經驗與人才，大家共同參與，不要把問題丟給地方政府研究。

范次長植谷：我們會負責來做。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。早上很多委員提到隨油徵收的方向，我個人也贊成，不過，你剛才也提到，未來不管是電動車、油電混合車或瓦斯車，各種新能源車輛會越來越多，因此徵收技術的問題就有待大家討論。但是滿遺憾的，隨油徵收這個議題早就提出來了，經過這麼多年，終於大家也認同了，結果新能源車輛又出來了。最近我們宜蘭地區縣長、鄉鎮長、議員都不約而同的在買納智捷的車子，我知道經濟部以科專計畫補助了好幾百億，提升國產車的製造技術和功能，所以我在此要求交通部鼓勵中央部會購置國產車，現在國艦都國造了，上次我也要求鐵路局購置國產引擎、車廂，請問次長，現在交通部首長用車是哪一種車？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我們都用國產車，我們公家機關根據財政部共同供應契約來採購的，基本上都是國產車。

陳委員歐珀：今天各部會都有代表在此，下次我總質詢會提出來，我是台韓國會議員友好協會會長，我到韓國去很少看到他們開進口車，我們這裡卻是進口車多於國產車好幾倍，所以，請大家多使用國產車，這也是扶植國內產業、創造就業機會一個很好的方式，請交通部宣導。

范次長植谷：是，我們之前也是鼓勵儘量使用電動車，這部分我們也配合經濟部在辦理。

陳委員歐珀：好。

第二、前天有些計程車業者來我們立法院抗議 Uber 非法搶生意，這個問題我之前也提過，今天再利用一點時間來談。現在我感覺已不只是計程車司機和 Uber 司機在對抗，而是交通部公路總局和 Uber 公司在對抗，他們根本不怕你們，你剛剛也講，錢也繳了，但是在打官司。所以，政府的態度如果不強硬起來，將來後遺症會很大，尤其現在經濟這麼不好、景氣這麼差，交通部要從根本著手。我上次有提過，就是要設法提升計程車的服務品質、效能和安全性，正面迎戰，我覺得會比跟他們打官司有用。將來如何取締違法 Uber、輔導合法計程車營業、稽查人力夠不夠，限於時間關係，我就不問你了，我提出來是希望你們正面思考，讓台灣的乘客對合法計程車更信任，我相信這對合法計程車在市場上的競爭才真正有幫助，否則，防不勝防。現在 Uber 最大的問題就是稅捐和安全性，大家都知道，所以是否應從根本上讓合法計程車提供優質的服務來淘汰非法的業者，是我們未來要思考的，同時我也期待現階段必要時你們，應針對 Uber 公司進行處置，而不是 Uber 的司機。

另外，花蓮人現在已忍無可忍了，因為蘇花改通車一再跳票，剛才蕭美琴委員也在關心這個問題，我也一再提出這個問題。蘇花改預計 108 年全線通車，再問一次局長，有沒有可能如期達成？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。目前來講，工程進度都在我們的掌握之中，還是維持預期目標。

陳委員歐珀：所以應該沒問題吧？我至少已經問過你三次了。但是我再強調一次，東澳到南澳這一段是改善舊有道路，並未開隧道，所以這 12 公里過去 3 年發生 6 起死亡車禍，最主要的原因是超速，還有酒駕、逆向行駛，沒有一件是落石致死的，但是為什麼會超速？因為該路段限速 40 公里，不可否認這是危險路段，你們現在正在作基礎調查，需時 1 年，如果再作環評，又要 1 年多。

趙局長興華：這條路基本上我們會和警方配合加強取締違規，希望消除超速或跨越雙黃線的情形，這樣安全性就穩定了。

陳委員歐珀：我希望基礎調查、可行性評估能夠趕快進行，然後趕快作環評，因為 108 年就要通車，所以，照理講如果這一段要開隧道的話，需要 8 年，這 8 年中，只要蘇花改一通車，這裡就塞車，還有國道 5 號銜接蘇花改那一段也會塞車，這兩處塞車就會回堵到雪隧。

趙局長興華：我們會作審慎評估之後，再看如何處理。

陳委員歐珀：花蓮人忍無可忍了，我也一講再講，如果講話那麼沒有用的話，那麼以後就來抗爭就好了。

趙局長興華：基本上，短期我們先強化交通安全的部分。

陳委員歐珀：我一再強調，最近 5 年蘇花改總共坍方了 105 次，現在蘇花改不只遇到地震、颱風會坍方，平常無緣無故也會坍方，你知道吧？

趙局長興華：因為邊坡受到風化，我們無法控制。

陳委員歐珀：局長，人命關天，我剛剛講過，蘇花改這兩個瓶頸如果無法突破，蘇花改通車以後，蘇花改銜接國道 5 號連絡道和東澳到南澳這兩段馬上塞車，召委，我們找一個時間去看一下。你看這是 12 公里死亡路段，過去 3 年就發生 6 起死亡車禍，目前東澳到南澳沒有隧道，因為是舊有道路，所以崎嶇不平，坡度和彎度都太大了，我們就是希望給東部一條安全的路，不只有花蓮需要，將來要去花蓮、台東的國際旅客都會走這條路。

趙局長興華：是，委員，這個我們都分短期、長期來處理。

陳委員歐珀：針對今天的議題，我要再強調一遍，國產車的部分要好好宣導，政府已經花了好幾百億，包括科專計畫也有補助國產車的研發及製造技術的提升，而且現在也已經贏得國人的信任，所以希望大家能夠儘量愛用國貨。

范次長植谷：是的。謝謝。

主席：處理臨時提案。共有兩案，其內容如下：

1、

本月 8 日尼伯特颱風帶來強風豪雨，東部地區首當其衝，多處道路封閉。臺鐵局因應現狀，特別增開台北—台東免費志工專車，讓欲協助救災之志工免除舟車勞頓之苦，使其可迅速且舒適抵達災區協助救援，此舉值得讚賞。有鑑於台灣為颱風、地震頻繁地區，完善的補給、運輸機制倍為重要，爰此，建請臺鐵局以此次彈性志工專車為例，主動邀集相關部會，共商我國緊急鐵路救援運輸機制，以期能在未來災害發生時，免去繁雜的申請、行政程序，讓臺鐵與相關部會能立即啟動人員、重機具、物資之運送，以縮短災區待援時間。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 陳素月
葉宜津 陳歐珀

2、

本月 8 日尼伯特颱風帶來強風豪雨，東部地區首當其衝。花蓮縣富里鄉永豐大橋慘遭沖毀斷裂、玉里鎮玉里大橋也因秀姑巒溪溪水暴漲而封橋。有鑑於用路人的安全及防範即將到來的颱風雨季，爰建請交通部責成相關單位，儘速針對全國重要橋梁、橋墩進行檢測，以保障用路人之生命安全。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 陳素月
葉宜津 陳歐珀

主席：請問各位，對第 1 案有無異議？

請交通部臺鐵局何副局長說明。

何副局長獻霖：主席、各位委員。方才我們已經跟委員溝通過了，所以第 6 行「主動邀集相關部會」修正為「邀集相關單位」；另外，「共商我國緊急鐵路救援運輸機制」修正為「共商東部地區緊急鐵路救援運輸機制」。

主席：就依此文字修正通過。

請問各位，對第 2 案有無異議？（無）無異議，通過。

主席（陳委員歐珀代）：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我現在是交通委員會最資深的委員，記得當立委的第一年我就開始談隨油徵收才是公平的、才是一項好的政策，而之後歷任的、答應要去討論、研究的部長，大概也有七、八個，可是油價高的時候，你們說隨油徵收會墊高油價，所以不妥；油價低的時候，你們說隨油徵收會帶動物價上漲，現在新政府上任了，請問新政府要不要做隨油徵收燃料費？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。基本上，我們還是認為隨油徵收能與能源稅併同考量，這樣才會一步到位。

葉委員宜津：我也猜到你要如何回答，我這裡有各國能源稅的比較，像我們的汽車燃料使用費是屬於規費，是交通部公路總局及監理所發出繳費通知，收費之後再交給財政部，然後再撥給道路專用養護費，然這個議題我提了 6 屆，你們就告訴我油價太貴，實施之後擔心會帶動物價上漲，所以你們都說要研究一下能源稅。談到能源稅，2005 年 6 月全國能源會議的討論中就有提到，要規劃能源稅，因應二氧化碳減量的目標、推廣再生能源、擴大天然使用、電價合理化等等；2006 年 7 月全國經濟永續發展會議，那已是 10 年前的事，且當時是有共識的，即大家一致通過，這是政府未來施政的方向，而今能源稅到底在哪裡呢？今天經濟部只派一位來列席，而且還是副組長，可見你們就是不當一回事，請教陳副組長，這部分不是有共識嗎？而且這個共識已形成 10 年的時間了！

主席：請經濟部能源局陳副組長說明。

陳副組長茂陽：主席、各位委員。有關能源稅，現在是由財政部在主政，而非經濟部。

葉委員宜津：財政部今天派的也只副署長，你們再繼續推來推去啊！請教張副署長，能源稅到底在哪裡？

主席：請財政部國庫署張副署長說明。

張副署長意欣：主席、各位委員。對不起！能源稅是賦稅署主政的。

葉委員宜津：這個政府真的讓人非常失望，交通部推給經濟部，經濟部推給財政部，財政部推給賦稅署，本席是今天的主席，下次我會再找賦稅署來列席。范次長，我認為這不是一個負責任政府應有的作為，什麼叫做公平正義？我們已經吵了五十幾年，還有，我們說要公平正義、使用者付費；我們說要以量制價；我們說要碳交易、要環保；我們說要節能減碳；我們的能源稅有共識，但結果卻是假的、卻是唬弄一場，難怪人民對政府沒有信心，光從今天各位的表現就知道，今天的案子已經不用審了，你們根本一點都沒有準備要做，大家已經清楚行政部門根本就是唬弄一場，因為這件事情到現在並沒有任何行政部門的作為，而這也是為何今天大家一而再再而三覺得不滿的地方。

總之，能源稅的部分，我們知道政府毫不作為，而今天還有一項議題，即路平你們也不作為

嗎？

范次長植谷：這部分我想……

葉委員宜津：次長，針對第七十二條，我今天再一次地要求司長清楚地告訴我們：你們做，還是不做？結果我聽了你的報告，很清楚地，答案就是不做！

范次長植谷：路平專案是非常重要的，我們一定要做。

葉委員宜津：早上司長報告的不是這樣，其實第七十二條有關路平的部分，每一次都是管線單位反對。管線單位當然反對，因為會增加營運成本，可是什麼叫做「管線單位」？不就是台電、自來水公司、中華電信嗎？這些不也是國營事業嗎？他們不但不做，每次我一說，就要動用工會向我施壓，每次都如此。其實你們有要求這些公家單位要回填，但是你們去勘察是否有回復原狀、回填是否確實的時候你們還是睜一隻眼、閉一隻眼，因為大家都是公家單位，對不對？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。我們非常感謝委員的提案，我們非常贊成、支持第七十二條的修法。我剛才報告的時候可能沒有講的很清楚，因為委員的提案條文裡面有具體到把平滑度的標準部分及檢測的方法，是否我們可以建議另外用要點來規定，不要定在母法裡面，但是對於提高罰則以加強管線單位挖掘、管理的規範，基本上我們是非常贊同及支持的。

葉委員宜津：我們今天就把第七十二條通過，好不好？我要跟各位講，人民沒有辦法再等待下去。你們訂定的標準什麼時候會出來？

范次長植谷：如果今天這個辦法在會裡面通過，對於細節的部分，我們會同步進行。

葉委員宜津：好，第七十二條只要我們通過，你們就會把標準拿出來，你的意思是這樣嗎？好，我們今天一定要把第七十二條通過，因為回復原狀本來就是管線單位的義務，但是你們也有監督的義務，不能因為台電、中油、自來水公司反正都是國營事業，你們就睜一隻眼、閉一隻眼，你們還是要確實地去監督，好不好？謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席（葉委員宜津）：請各黨團動員一下，我們今天最少要通過第七十二條。

請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才聽到今天要通過公路法第七十二條的修正，我想這是所有民眾期待已久的修正案，因為路平直接影響交通的安全，非常重要。不單單是省道，其他道路統統都是一樣，常常因為下水道、自來水、瓦斯、電力、電信等等工程，再加上溝通有問題，沒有聯繫好，使得剛剛鋪好的路面為了管線又要重新再挖路，重鋪的路面要恢復原狀真的不容易，路差絕對會造成很大的問題。因為路平的問題而聲請國賠的案例中，交通部應該占多數，這裡有一個 10 年來中央機關國家賠償的排行榜，次長應該非常清楚，交通部是遙遙領先，其次是國防部。在這 10 年當中，交通部大概花了 3 億多元進行國賠，交通部的國賠案件總共有 193 件，第 2 名的國防部有 80 件，還不到交通部的一半，我想次長應該非常了解主要的因素為何，就是交通事故。假如過去非常重視路平的問題，可能不會造成這麼多冤枉死亡或受傷的案例。我記得曾經有一個單位做了一個路平專案的評鑑，不曉得是工程會，還是哪一個單

位？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。工程會。

簡委員東明：現在還有沒有繼續在做這個評鑑？

范次長植谷：有。

簡委員東明：真正講起來，路面差嚴重影響安全，除了將來對於開挖管線的國營事業要嚴格地監督之外，我發現有些原住民地區的道路被挖了之後雖然有恢復，但是沒有恢復得很好，後來就交給縣政府用汽燃稅處理，結果縣政府有時候因為經費的關係，會將汽燃稅的稅收移作他用，造成那些道路變成非常危險的道路。基於這樣的狀況，次長及司長剛才已經非常明確地同意第七十二條的修正一定要通過，如果不能通過，將來上述的問題還是會繼續衍生。

其次，關於臺灣交通的亂象，不知道次長平常在市區裡面來來往往的時候，有沒有看到機車與汽車爭道的情況非常嚴重？

范次長植谷：有，混合車流的情況很嚴重。

簡委員東明：司長呢？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。確實如此，針對這個部分，我們一直在推動分流，使汽車與機車在行駛的路權上能夠做到區隔。

簡委員東明：我們到一些先進國家考察，發現他們都分得很清楚。我每次回到立法院大安會館，常常看到復興南路的機車都開到內車道，甚至在夾縫中開來開去，這已經是很久的現象，整個道路沒有辦法管好、沒有辦法進步，這是一個非常重要的因素。另外，自行車與人爭道的情況也相當嚴重。交通部看在眼里，應該要想出對策，把車流、人流予以分割、分隔，不曉得你們有沒有什麼對策？

范次長植谷：跟委員報告，現在我們交通部在做環島一號線的時候，就是把自行車專用道與主要的省道做一個區隔，在地方縣道也是一樣，現在這個標準已經訂出來了。我們希望完成環島一號線、全省環島的路網以後，將來各縣市在推動自己的自行車路網時可以比照辦理，包括標誌、標線、號誌等等，都有一定的規範。

簡委員東明：關於標誌、標線、孔蓋造成打滑的問題，現在的標線有紅色、白色、藍色及黑色，針對打滑的問題，你們現在有沒有什麼改善的措施？

范次長植谷：這個部分一直都有在改善，都有訂入相關的總計畫及規範，防滑係數都有規定。像這次林委員等幾位委員的提案也特別重視防滑係數的部分，我們會納入正式的要點或規範來辦理。

簡委員東明：針對道路路面的問題，交通部一定要做非常大的改善，不要每一次都造成這麼多冤枉的民眾傷亡。

再請教趙局長，這一次尼伯特颱風對台 21 線玉穗替代道路造成嚴重傷害，現在處理的情形如何？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。勤和至復興段，目前水量還滿大的，我們會等到水消退之後，預計在 7 月 25 日之前修復完成，玉穗農路這部分基本上已經處理好了。

簡委員東明：我建議公路總局趕快設法看看有何構想能夠一勞永逸地……

趙局長興華：報告委員，我們正在做中期的提升。

簡委員東明：但凡河床道路，只要雨季來臨，雨不一定要很大，所有的設施又被沖毀，又重新做，那不曉得花了多少的經費。

趙局長興華：基本上我們是沒有鋪柏油，就是簡單地復原而已。

簡委員東明：對啊，你們是沒有鋪柏油，但是復原的工程也要花很多錢啊！

趙局長興華：是。

簡委員東明：所以我希望公路總局設法看看，該如何處理將近十幾公里這部分。

趙局長興華：沒有，大概在 5 公里左右，目前只剩下這 1 公里而已，其他的部分都已經處理好了。

簡委員東明：從復興到勤和……

趙局長興華：勤和到復興 5 公里。

簡委員東明：請你們想辦法，看看如何處理才能一勞永逸。

趙局長興華：報告委員，現在我們已經處理 4 公里了，還剩下 1 公里。

簡委員東明：但我經常經過那個地方，我看……

趙局長興華：那個地方是最難的，因為那裡剛好是布唐布那斯溪的沖積面。

簡委員東明：現在連之前做的那種高抗災的方式都看不到，整個幾乎都是河床。

趙局長興華：是。

簡委員東明：希望局長看看如何處理比較好……

趙局長興華：是，我們正在處理當中，我們現在是……

簡委員東明：有必要做隧道？

趙局長興華：隧道可能是長期方案，那是永久的方案，但是現在來講還沒有到那個時候，要等到整個河床……

簡委員東明：還沒有到那個時候，但是不要每次一做就被沖毀啊！另外，我想這次風災後你也去看了嘛？

趙局長興華：是。

簡委員東明：這次尼伯特颱風來襲，霧台鄉有沒有受影響？

趙局長興華：有一些落石，都已經處理好了。

簡委員東明：但是我想那一條道路……

趙局長興華：依照上次的會議結論，那部分我們還會再持續處理。

簡委員東明：你們做的不錯，這條道路做得很好，但是還會落石的地方，包括你們現在劃為丙級的道路，他們一再地要求，希望能夠把它修好。

趙局長興華：我們會針對比較危險的部分先處理。

簡委員東明：最後一點，草埔到安朔的隧道所造成的野溪污染的問題……

趙局長興華：排水的部分，已經解決了。

簡委員東明：不是解決的問題，他們提出他們的農產因為污水沒有辦法灌溉，這個問題，你們現在都還沒有答復。

趙局長興華：我們可以找第三公正單位做鑑定，做完鑑定之後，我們會……

簡委員東明：此事要盡快做，好不好？謝謝。

趙局長興華：是。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。本席提案修正公路法第七十二條條文，從剛才幾位委員的發言，你們應該可以感受到大家對這個問題的重視，我在此感謝剛才發言的簡東明委員以及本委員會召委葉宜津委員對此案的重視。道路的使用是現代社會的命脈，我們一定要替用路人考量到舒適性及安全性，說到安全性，剛才已有委員提及，國賠案件占大多數的部會就是交通部，過去 10 年有 191 件，等於平均每個月超過 1 件。請問次長，交通部國賠案件那麼多，最主要的原因是什麼？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。主要當然就是因為道路的狀況不好。

林委員俊憲：第一是天然災害，比如因為天然災害造成道路的破壞，造成人民生命財產的損失。第二就是路面坑洞，路面不平，這是造成交通部國賠案件主要原因，也讓交通部成為各部會國賠案最多的第一名，不過這個第一名很難看。

如果我們希望能夠解決這個問題，我覺得有幾個地方一定要從法令上強制地嚴格要求，第一個當然是路面的平整性，路面的平整包括了施工的品質以及後續的維護。過去道路施工有個問題，驗收的當下是合格的，不合格如何驗收？但使用不久，整個道路就破破爛爛，其中原因可能是廠商施工時壓整不實或是偷工減料，但是沒有人負責，也沒有人有義務維持我們原本希望道路應有的可堪用標準，只要驗收通過、錢領了，大家都沒事，只要過了保固期，承包商也不太會理你，即使保固期尚未屆滿，但路面已經凹凸不平，通常行政單位都是睜一隻眼閉一隻眼。我覺得我們應該要求的不只是驗收通過，而是在一定的期間內，業者都有義務保持道路後續的使用無虞，讓廠商不敢再偷工減料，讓行政單位也能依法強制要求業者必須做好善後工作，一旦驗收完後不久就出現路面不平的狀況，就可要求業者必須重新做好，所以我才提案修正本法。

第二，造成道路不平，使得馬路如虎口，威脅用路人的生命安全一個很重要的原因就是路面上的許多孔蓋，這幾乎成為台灣奇蹟。我相信如果各位有出國可以比較一下，很多國家的道路不會像台灣那麼可怕，台灣的道路怎麼會有那麼多孔蓋呢？有台電的、有自來水的、有瓦斯的、有消防的、還有中華電信的，那些孔蓋有多少？我們來看一下，不算其他的，光算兩大孔蓋的製造者台電及自來水公司，台電有 67 萬個孔蓋還沒有下地，自來水公司則有 43 萬個左右，所以光是台電及自來水這兩家公司未下地的孔蓋就超過 110 萬個。如果再加計瓦斯公司以及中華

電信公司的孔蓋，全台灣大概有 165 萬個孔蓋遍佈在一般的道路、公路上。請次長、司長及局長看一看這張照片，短短幾十公尺的道路上，居然有將近 20 個孔蓋，這只有台灣看得到，你叫用路人如何開車、如何騎機車？不要說車輛，連走路都很困難耶！這些人孔蓋挖了以後，並沒有強制要求必須恢復到平整，如果有的話，也可能挖完後大概維持個一、兩天，車輛再跑幾天，又破破爛爛了，所以必須用法律來強制要求。次長，你知道孔蓋製造多少悲劇嗎？我們隨便 Google 一下新聞報導，一個多月前，三重有一個高職學生早上騎機車上學，才跟父母說再見，家人在 10 分鐘後接到電話，告知兒子出事了。人還沒有到學校，騎車在路上撞到一個孔蓋，車子彈跳起來，人飛出去，被對向來車撞死，他的家人簡直難以相信，就在十幾分鐘前還一起吃早餐，看著孩子出門上學，結果一條人命沒有辦法挽回，一個家庭就破碎了。這是人孔蓋造成的，全台灣居然有 160 多萬個人孔蓋，怎麼辦？所以本席要求用法律強制規定，對人孔蓋的平整度以及路面防滑等等都應該強制規定。但是，對於本席的修法，剛才司長說不要規定在法律裡面，另外用要點或是其他施行細則來規定孔蓋下地標準，次長有聽到吧？

范次長植谷：是。

林委員俊憲：我覺得官僚單位都是在唬弄，現行有標準嗎？

范次長植谷：現在的標準是……

林委員俊憲：本來就有標準了，本來就規定在所謂作業程序手冊裡面，本席為什麼要求在法律裡面訂定？請問你們對於手冊裡面的標準有在執行和要求嗎？如果你們有執行和要求，全台灣不會有那麼多凹凸不平的孔蓋，也不會有那麼多的交通事故，你們都是睜一隻眼、閉一隻眼，在手冊裡面規定有什麼用？有用的話，本席就不必修法了！再者，如果你們有在執行，那在法律裡面訂定不是更好嗎？司長，你怕什麼？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。基本上，我們贊同罰則納在母法裡面，但是因為這個標準可能會隨著時間……

林委員俊憲：不會變！本席修法後的標準，如果你們能夠做得到，那就謝天謝地了，國際標準也是如此而已，你們做得到這個標準再來說，我都質疑你們是否能夠做到，所以不要找理由，說什麼在母法訂定標準，將來如果要改就要再修法，先不用考慮那麼多，如果你能夠做到今天修法的標準，我就很感謝，台灣的用路人至少可以得到最基本的尊重，對他們生命安全的尊重；反之，如果像司長所講的，沒有在法律條文裡面明文規定，只在施行辦法細則裡面訂定，那就已經有了啊！現在就是規定在「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」，裡面的標準也寫得很清楚啊，要不要我們馬上到路邊去看看？有哪個路段的孔蓋有合於程序手冊的標準？如果不合乎標準，你要怎麼樣？本席認為要用法律強制要求，這也是對人民的保護和尊重，而且從此以後，交通部執法更有力量，我們現在是授權給你，本席是在幫助你們，你們可以要求台電和自來水公司，孔蓋一定要平整、要下地，你們在逼他們做到時就更有立場。國會支持你們，修法讓你們執法更有力量，這樣好不好？

林司長繼國：謝謝委員。

主席：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。立法委員和行政官員在立法院辛苦的對不合時宜和不好的法令做修法，修法工作也很辛苦，好不容易有些法令通過了，如果行政機關不執行的話，修法也是白修，次長認為呢？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。民主社會對法治還是非常重視。

陳委員雪生：法已經修 10 年了，法令也有了，但你們過了 10 年都沒有去做，問你們做或不做，你們的回答還是說要做，但還要再等 10 年嗎？所以還是有問題。

前天計程車為了 Uber 的事情，發動第二次大規模抗爭，昨天賀陳旦部長接受《台北之音》周玉蔻女士訪問，提到如何讓 Uber 在台灣合法化。對於這次計程車同業所提出的訴求，我簡單作以下說明。第一，2014 年 9 月到 2016 年 6 月，一共對 Uber 開出 322 張罰單，如果扣除民眾檢舉的部分，每個月只開 15 張左右，也就是說，它不合法，但我們政府沒有作為。第二，Uber 違反汽車運輸業，在資訊網明白刊登廣告，司機可以向哪些特約的租車公司以優惠的價格承租車輛來跑 Uber，所以它違反汽車運輸業規定。第三，已經開罰了 100 萬，這是針對網路的部分，它結合了運輸業，但對運輸業並沒有開罰，政府可以連續處罰，處罰一次就完成了嗎？第四，他們說向第三方購買了 2,000 萬保險，但沒有拿出保險單以昭公信，公平會也沒有調查。第五，他們說對司機有嚴格審查，可是鄭運鵬立委早上上傳資料，馬上就核准了，他是合法的 Uber 業者了。第六，他們說司機絕對不用對乘客負擔任何的法律責任，他們說要告就到荷蘭去告荷商。第七，只要第一次搭乘，Uber 就送乘客 1,000 元免費搭車金，這種低利行銷的行為已經違反公平交易法，公平會也沒有處理，就像國家沒有這個單位一樣。第八，Uber 違反營業項目登記，偷偷經營運輸業務，投審會也視若無睹。第九，每一項車資要收 25% 的稅，財政部也沒有管。

另外，本席點出以下幾個問題。第一，交通部說要依法行政，行政官員說我們依法行政，但怎麼依法行政呢？第二，我們說要仲裁 Uber 的不公平競爭行為，但公平會沒有動作啊！第三，根據外國人投資條例應撤銷荷商許可，因為他們違法，但也沒有撤銷啊！第四，有關逃漏稅的行為，財政部有沒有去調查？第五，要提高罰鍰，公路法第七十七條之二、之三以及第七十八條之一在修法之後，希望交通部要嚴格執行。

對於賀陳部長在《台北之音》接受訪問時說要讓 Uber 在台灣合法，請次長對此說明。

范次長植谷：事實上，媒體有一些誤解，第一，部長強調，在 Uber 尚未合法化前，依法還是要取締；第二，我們希望能夠推動臺灣版的 Uber，鬆綁現在的法令，包括顏色、費率及駕駛等等的部分。

陳委員雪生：針對臺灣版的 Uber，請問林司長有什麼構想？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。這段時間我們內部也在規劃研擬所謂的多元化計程車，如同剛才次長所報告的，我們會透過現有法令的鬆綁，讓計程車業界在車輛、費率及未來服務的方式上，

可以提供類似於 Uber 具有競爭力及服務品質的彈性經營空間，這部分我們正在與業界的工會及學界共同討論。

陳委員雪生：針對 Uber 的資格你們如何審查？他們上傳資料到網路，你們就核准了嗎？

林司長繼國：當然不可能，我們對於經營汽車運輸業，例如計程車客運業，針對司機的資格還是要符合現行嚴格審查的規範。

陳委員雪生：前天跟他們開檢討會時提到，投審會要在一個月內撤銷宇博的資格，這部分你們要落實，交通部要依法行政，還有財政部查稅也要落實。你們不能繼續這樣下去，如果你們只靠底下的監理所去查，根本查不到。

林司長繼國：感謝委員，接下來各部會可以共同就權責的部分積極做 Uber 違規的……

陳委員雪生：今天早上計程車業者又打電話給我，他們說，前天的檢討會交通部看起來滿有誠意的，但昨天賀陳部長接受電台訪問時，好像又不是這樣。他們預計在 8 月 1 日還要發動全臺灣最大規模的遊行，那時場面就失控了，第一次與第二次發生時我已經幫你們解圍了，既然賀陳部長指示要推動臺灣版的 Uber，希望你們處理 Uber 的事情時務必要小心。當然有些偏鄉、離島確實需要 Uber 這種行業存在，但是你們千萬不要漠視計程車業者 8 萬人的生計，請范次長回去向部長報告，也請林司長研擬相關措施時務必小心，希望能與本席商量。計程車業者又要發動遊行了，而且下次的規模絕對不只這樣。

范次長植谷：謝謝委員，我回去會一五一十的向部長報告。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。今天公路法相關的修正提案都是攸關全國人民的權益及安全的基本保障，我們希望交通部要站在人民的立場，而不要以官方消極、官僚的態度處理。今天本席要和次長討論的是更高層級、與人民安全相關的交通運輸場站及系統基本安全的保障與要求。這幾年來，國內外發生很多重大交通場站或交通系統遭受惡意攻擊、隨機攻擊或恐怖攻擊的事件，皆造成很大的傷亡與人民極大的恐慌。這四年來，包括國內的高鐵、捷運及臺鐵陸續發生炸彈、攻擊或是臺鐵今年發生令人遺憾的爆炸傷人事件，都造成很大的傷亡。另外，單就今年來說，國外光是機場就發生兩起恐怖攻擊，也造成 77 人死亡、500 多人受傷。這些國內外重要交通場站進出的人數都非常多，光從臺灣交通運輸的場站來看，臺北、高雄捷運每日運量高達 220 萬人次，臺鐵有 63 萬人次，高鐵有 15 萬人次，航空機場大約有 18 萬人次，每天這些重要交通設施場站出入的人潮共高達 318 萬人，其中最擁擠的場站當然是臺北車站，臺北車站包含臺鐵、高鐵及捷運，甚至還附設有商場及餐廳，外部出入的人潮也非常多，這樣一個交通場站設施的安全非常重要。我要提醒次長，根據美國運輸部情報與安全辦公室的分析，有三分之一恐怖攻擊的地點都設定在大眾運輸系統，因為它是開放的空間，出入的人潮非常多，而且攻擊時容易造成民眾的恐慌。因此，為了民眾的安全，安檢非常重要，國內的高鐵、臺鐵或是機場等交通設施，目前只有機場設有安檢設施，對不對？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是。

李委員昆澤：而且臺灣機場安檢的鬆散也是國際知名，對不對？曾發生把柴油桶當成蜂蜜、把活貓當成鴨賞等等情況，導致國際對臺灣安檢產生不安全的印象，嚴重傷害臺灣的形象。單單以機場安檢的人數來看，目前機場安檢人力訓練及員額不足也是很嚴重的問題，我們是由安全檢查大隊、保安警察大隊及刑警大隊負責行李的安全檢查、違禁品查驗、爆裂物查驗及機場維安等等，現在這些人力總共的員額為 947 人，編制員額二十年來都沒有更動，但是旅運量卻成長五倍，這是一個很嚴重的問題，不僅造成工作人員負擔增加，也危及乘客的安全。依照「安全檢查員額設置參考基準」，合理的人力至少要有 1,371 人，目前缺額高達 424 人。以桃機的安全檢查員為例，每人要負責 4 萬 2,862 人，而新加坡樟宜機場的安全檢查人員每人只要負責 1 萬 5,843 人，香港機場的安全檢查人員每人負責 1 萬 8,693 人，由此可見，我國機場安全檢查員每人的負荷過重，交通部及警政署必須要儘速檢討相關的人力。

范次長植谷：機場航空檢查局人力不足的問題，這段時間我們一直有向行政院及人事總處反映，這部分目前還在磋商中，機場的安檢工作愈來愈重要……

李委員昆澤：這只是以機場安檢為例，像我剛才提到的台北車站，每天有百萬人潮出入，有臺鐵、高鐵、捷運、餐廳、商場，面對這樣一個重要的出入，我們必須要建立一個安全的機制及警力的巡邏，才能提升相關安全措施。因此，我認為交通部應該要檢討大眾運輸系統相關的安全要求及設施，請部長記錄下來。首先，要在重要車站部署警力和警犬，並裝置密集的攝影機來追蹤可疑人員，以保障民眾的安全。其次，要擬定快速疏散乘客的路線及防爆的安全區域，重要通道及機電設施應設置辨識系統，防止外力入侵。另外，還要加強定期及不定期的安全巡邏，並減少車站垃圾桶數量，降低被放置爆裂物的機會。以上是我們對交通部的建議及要求，其實也是美國運輸安全局的基本要求和基準，請次長針對這部分做簡單說明。

范次長植谷：非常謝謝委員的建議，舉例來說，有關攝影機的部分，臺鐵在發生這次事件以後，事實上他們有和鐵路警察局等相關單位一起重新檢討現有 8,000 千支攝影機的定位、設置位置及方向；至於垃圾桶部分，過去我們也儘量採購透明化的垃圾桶，一方面減量，一方面設置透明化垃圾桶，其實臺鐵、高鐵都有在做，捷運現在可能也一起在做。

李委員昆澤：你們要加強對旅客安全的保障，交通部組織法第二十六條明文規定要設置交通動員委員會嘛？

范次長植谷：是，現在就有了。

李委員昆澤：交通動員委員會是由次長和政次來擔任重要的職位，但交通動員委員會對於安全都是作書面查核，流於形式，這對人民的安全有保障嗎？另外，交通動員委員會是以天災為主，所以它對場站設施及相關系統的安全是比較不注重的，然而這幾年來卻陸續發生高鐵放置炸彈、鄭捷殺人事件、郭彥君殺人事件及臺鐵爆裂物事件，其實交通動員委員會應該要提高所查核的事項。以美國運輸部來說，他們還設有相關的情報與安全辦公室這種基本的機構，反觀我們目前只有動員委員會，而且流於形式，書面查核是以天災為主，這已經無法保障每天有三百多萬人次出入的重大交通場站設施的安全。因此，我要求交通部必須在 1 個月內，針對目前的缺失

及未來需改進的部分提出檢討報告，請問部長有沒有問題？

范次長植谷：是，謝謝委員的指教，我想這沒有問題。另外，雖然交通動員委員會只是一個任務編組，但是其工作內容及範圍也開始慢慢在轉型。的確過去它是以防災為主，但有關危害人安的事件及類似防恐的工作，在行政院國土安全辦公室的指導之下，目前已經開始轉型，相關的辦法也立即在訂定。

李委員昆澤：我會再要求這部分，這也是近幾年來我們一再要求對國內外旅客安全的基本保障，交通部必須做好應有且全面的準備，來保障人民的生命財產安全。

范次長植谷：好，謝謝委員。

主席：接下來登記發言的黃委員偉哲、陳委員明文、江委員啟臣、孔委員文吉、黃委員昭順、林委員德福、賴委員士葆、徐委員永明、鍾委員佳濱、吳委員志揚、高潞·以用·巴鱖刺委員、管委員碧玲、蔣委員乃辛、賴委員瑞隆、蔡委員易餘、徐委員國勇、羅委員明才、張委員麗善、周陳委員秀霞、王委員惠美、陳賴委員素美、呂委員玉玲、高委員金素梅、邱委員議瑩及李委員鴻鈞均不在場。

現在請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，感謝災後公路總局對於花東境內的交通進行改善，並速速修建了永豐大橋和豐南大橋，豐南大橋的部分，目前正要做河底便道。其次，也協助了鄉公所儘快清運 82 鄉道的部分，但是富南的部落必須要走台 9 線才能回花蓮，其實距離滿遠的，後來趙局長有想到可以儘快將農路鋪設完成，因為現在是插秧的時候，如果山上又下大雨的話，永豐大橋河底的便道可能又會淹水，所以謝謝公路總局的全力協助。

此外，有關漢本遺址的部分，星期一時我們有開會，現在行政院又說要如期如質完工，但問題是，第一、如果文化部一直在討論遺址要如何保存的問題，但是卻把時間拖得很長，壓縮了公路總局工程單位的施工日期，會不會造成勞安的問題？會不會造成工作期程上品質的問題？所以交通部一定要站在主導的地位，讓行政院能夠真的如期如質地完工，好嗎？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是。

徐委員榛蔚：因為只有剩兩分鐘，其他部分就請次長和局長以書面答復。另外，也請交通部體察第一線工程單位勞工的聲音，你們一直壓縮他們的時間，行政院又說要如期如質完工，請問要如何如期如質？所以是否要請文化部將時間縮短？另外，現在是要治標還是治本？你們在五段的瓶頸道路進行邊刷坡工程或監測系統，但是這都不是治本的工作，要治本還是要做在五段的瓶頸路段。本席知道蘇花改的二期工程去年已在評估，所以評估報告要趕快出來，讓二期能儘快設計施工好嗎？

范次長植谷：前線的可行性評估報告已經在做了。

徐委員榛蔚：請儘快並加速好嗎？其實鄉親期待的就是二期以及蘇花改善道路能全線讓人安全回家，局長到開路先鋒廟拜拜的時候，蘇花改上又有一塊大石頭落下，相信應該很恐怖，所以，那

就是花東人的心情。

有關鐵路的部分這次又發生狀況了，我們不樂見未來又再發生，所以一定要把 SOP 準備好，周邊可茲應用的民力、交通也一定要先將它準備好，如此方能擔負起在最短的時間內疏散、疏通乘客的工作。

另外，有關 Uber 的部分，雖然交通部都在談 Uber，但為何我們現在對於合法的計程車與出租業者無法提升其服務品質？我們一直說交通部要幫忙業者提升再提升，但是現在卻看不到，請問您要如何做，請你說明。

范次長植谷：針對 Uber 這個問題，我們現在訂有多元化的計程車方案，最重要的就是像委員剛剛提到的，首要提升其服務品質，其次要做到法令的鬆綁，讓它整個……

徐委員榛蔚：不是這樣，我現在問題的是，該如何提升合法業者的服務品質。

范次長植谷：我就是針對合法業者在說明。

徐委員榛蔚：你要如何提升？你們的提升就是「提升」兩字，但卻沒有看到如何提升的落實方案。

范次長植谷：我舉個例子，諸如顏色和費率的鬆綁以及提高駕駛員的服務品質等，這些都在我們所擬的方案裡。

徐委員榛蔚：請問需要鬆綁的數據出來了嗎？政策也都有了嗎？

范次長植谷：有，草案已經出來了。

徐委員榛蔚：和合法計程車業者已溝通了嗎？

范次長植谷：都有溝通。

徐委員榛蔚：不要到時候他們又來抗議了。另外，對於今天要審查的法案，有關隨油徵收的部分，請問部裡的看法是如何？您的立場又是如何？

范次長植谷：我們還是希望……

徐委員榛蔚：鄉親一直希望使用者付費，所以請問交通部現在的立場是如何？

范次長植谷：我們希望在通盤考量後，將來財政部在訂定能源稅時可以一起進行制度上的變更。

徐委員榛蔚：所以通盤考量的結果還要會同財政部一起來做嗎？如此，要到何時才能出來呢？

范次長植谷：我們也一直與財政部溝通。

徐委員榛蔚：你們各部會都說要溝通，但 50 年前的案子到現在也還是一直拖著，麻煩請儘速好嗎？

范次長植谷：好。

徐委員榛蔚：謝謝。

范次長植谷：謝謝。

主席：登記發言的委員均已發言完畢，另作以下處理：鄭委員寶清之發言另有書面補充意見，林委員德福、顏委員寬恒、劉委員權豪與徐委員榛蔚之書面意見亦列入紀錄、刊登公報。

鄭委員寶清書面意見：

1. 2011 年通過道路交通管理處罰條例第九十二條修正，准許汽缸排氣量五百五十立方公分以

上大型重型機車，得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路。

2. 然而直至 2016 年為止，高公局僅開放快速道路及部分國道供大型重型機車行駛，尚未依法律之修正開放。

3. 請交通部提出相關說明以釐清外界疑慮。

林委員德福書面意見：

105.07.13 交通委員會

●趙正宇等 20 人擬具「公路法第二十七條、第六十一條之一及第六十二條之一條文修正草案」案。賴瑞隆等 16 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」案。林俊憲等 27 人擬具「公路法第七十二條條文修正草案」案。鄭運鵬等 18 人擬具「公路法第七十五條條文修正草案」案。

問題一、

本席請問交通部代表，兩項跟交通安全有關議題：

(一)輪胎年限攸關行車安全！今年 1 月，經濟部標檢局已明訂製造日期超過 6 年的輪胎禁用、禁止販售。不過，目前交通部並未訂定汽車用輪胎的使用年限法規，交通部未來的配套措施何時會正式上路？

(二)美國國家高速公路交通安全管理局表示，「自動煞車系統」在 2022 年 9 月起，將成為美國新車的標準配備。更有日本車廠表示，「自動緊急煞車系統」，將於 2017 年底，成為新出廠車款的標準規格。我國何時會要求市售新車將「自動煞車系統」列為標準配備？

問題二、

請問交通部代表，最近一次與財政部討論「汽車燃料使用費」併入「能源稅」政策的時間為何？如果短期之內，「能源稅」無法完成三讀立法，本席認為要提高「汽車燃料使用費」稽徵比率，正本清源之道是「隨油徵收」，以解決長久以來交通部無力徵收困境！

問題三、

請問交通部代表，「汽車燃料使用費」近三年欠費經額？汽車與機車未繳費筆數？近三年處理「汽車燃料使用費」催徵行政程序成本多少？如果未來「汽車燃料使用費」改為「隨油徵收」，可減少多少交通部經辦人力、經濟成本？「隨油徵收」「汽車燃料使用費」是否需要給加油站業者「委辦費」？

問題四、

依據「發展大眾運輸條例」，主管機關應依大眾運輸發展或重大建設需要，規劃設置大眾運輸場站或轉運站。有鑑於 7/8 臺鐵松山火車站爆炸事件，本席認為防範未來各類突發意外事件，交通部應對所轄「大眾運輸場站」或「轉運站」提升安全維護，各重要交通要點、重要場域與周邊的監視器要全面檢測，確保監視器功能正常運作。臺鐵火車車廂未來是否會比照捷運車廂加裝監視器？

問題五、

本席認為「無障礙友善環境」需要中央、地方機關共同合作打造推動，應邀請身障團體實地

勘檢。請問交通部代表，目前「身障代表」佔「交通部無障礙環境推動小組成員」比例多少？
預估 2016 年底全國低底盤公車有多少？佔全部公車比例多少？

顏委員寬恒書面意見：

這次尼伯特颱風對於東部地區道路受損情形如何？會不會考慮蘇花改在道路施工上，在安全規範建制更完整的防災機制？這次颱風造成台東地區嚴重受損，因為氣象局的報導讓救災體系誤判，國軍人員的配制無法在第一時間進駐台東，造成當地駐軍徒手幫忙救災，甚至於還用資源回收車來載運國軍，本席看了真的對國軍弟兄很不捨，平日對國軍我們的執政團隊也沒善待他們，災害發生又需要他們，請問次長，氣象局以後在判讀颱風路徑有沒有改善空間呢？

曾經有監察委員強力指責氣象局是專業傲慢，在八八風災預報沒有發揮預警功能，這次又錯估情勢，本席認為他們可以多參考日本氣象的資料，該學習就學習，在台灣氣象局算是單獨專業機構，部長也說別忘了他們也有準的時候，但是極端氣候的來臨，未來還有可能比尼伯特更強的颱風，不能只有偶爾會準，事關人命財產的安全，這次我們看到東部鄉親的處境，請問次長有沒有想過要怎麼檢討氣象局，讓民眾對氣象局有信心。

汽燃費隨油徵收的提案討論很多年了，本席對於賀陳部長的使用者付費概念非常認同，基於部長的概念本席認為不可以有選擇性，可以向民眾多收費就說要使用者付費，減少支出就說不適用，做事要是兩套標準，人格是不會受到尊重的，請問次長同意嗎？

公路法修正主要為了這個看起來很容易的提案，鄰近國家像日本，早就隨油徵收實行多年，請問部長有魄力堅持端午節取消夜間免收費，有沒有魄力採用正確的方法來改革呢？

如果就公平正義原則，汽燃費隨油徵收明顯比汽燃費隨車徵收來得好。現在隨車徵收的制度，對職業駕駛可能影響比較小，我們的政策也多向鼓勵搭乘大眾捷運系統，對一般家庭也有逐漸改變通勤方式，假日會進行全家一起旅遊開長途，這樣下來一年其實開車里程數根本不會破萬，卻要付出 4,800-6,180 元不等的汽燃費，隨車徵收明顯對這些人不公平，次長你認為呢？

現在汽油價格並非在高點，實施汽燃費隨油徵收是個推動的好時機，請問次長這樣是不是符合公平正義原則，也是轉型正義的最佳時期？公路總局為了鼓勵繳納汽燃費，準備了金額高達 500 萬新台幣以上的獎品，一切起因都是因為汽燃費隨車徵收，如果我們今天將汽燃費從隨車徵收改成隨油徵收，不就沒有欠繳汽燃費這個問題了嗎？而且還不用額外支出費用去獎勵繳納汽燃費？

公路總局的鼓勵繳納滯納金活動其實不只這樣，還有增設第二重交通安全有獎徵答活動，參與民眾回答交通安全相關之情境選擇問題，答題過關者就有機會獲得獎品，連觀音隧道貫通石頭都成為抽獎獎品，請問交通部究竟編列多少經費當作獎品支出？

汽燃費隨車徵收還有一大問題，就是政府必須要全面寄發通知單，職業駕駛每一季寄送一次，一般駕駛每年寄送一次，不但政府要為此支出大筆行政雜支，而且民眾還要提心吊膽，擔心是不是因為戶籍地跟居住地不同因此漏掉通知單，會不會預期繳納的問題等等。政府這樣處理真的便民嗎？

汽燃費隨車徵收對偏遠地區的民眾而言，也是一項不方便的舉動。偏遠地區的民眾得要跋山涉水，到了比較熱鬧的地區才有辦法辦理繳納汽燃費。不然就是得等監理機關派人上山下海來協助辦理，真的是勞民傷財，非常沒有必要。

公路總局編列預算來鼓勵繳納汽燃費，主因是因為監察院在 101 年對汽燃費催繳不力提案糾正。根據 105 年初行政院函復資料指出，機車燃料費徵收率已由原本約 60% 提升至 104 年之 85%；欠費移送執行金額為 14.2 億元，移送率 98%。監察院 101 年調查發現政府機車燃料費徵收率僅約 6 成，且因交通部公路總局長期未辦理小額欠費催繳及清理，截至民國 100 年已累積 90 億元之龐大欠費，其中 74 億元甚至已逾 5 年公法請求權時效而不得再徵收。這些問題都是因為汽燃費隨車徵收造成的，請問次長基於上述這麼多原由，是否同意改為隨油徵收呢？

劉委員權豪書面意見：

公路法第 27 條修正案，欲將汽燃費從原本隨車徵收改為隨油徵收，過去該案已曾討論過，其中針對汽燃費隨油徵收優點如下：

一、使用者付費，較具公平原則。例如部分車主其車輛使用率不高，但是與經常使用者都繳一樣汽燃費，並不公平。

二、相對隨車徵收，隨油徵收方能達到節能減碳效果。使用越高、用油越多，汽燃費就越多，民眾因此會盡量減少浪費，達到節能減碳效果。

三、汽燃費內含在購油價格內，公路局與中油、台塑拆帳即可百分百徵收汽燃費。相對於隨車徵收，手續繁瑣，呆帳比率過高等，隨油徵收較方便。

四、汽燃費內含在油價內，民眾抗拒心態較低，減少民怨。

五、汽燃費徵收主要為道路養護之用，惟目前國道已有徵收通行費成立國道基金作國道養護，汽燃費徵收則以公路養護為主，但是同樣的道路養護名目，卻已不同方式徵收，讓民眾有被剝兩層皮之感，隨油徵收，並將徵收名目改為能源費，方能讓民眾不會有被重複課稅的感覺。

但汽燃費改隨油徵收其缺點如下：

一、查核及退費作業困難：依公路法第二十七條規定，汽車燃料使用費用途為公路養護、修建及安全管理，其徵收對象僅限於機動車輛，故農漁業用油附加徵收之汽燃費，應辦理退費或於農漁民購油時即免收汽燃費。一旦汽燃費隨油徵收政策付諸實施，中油等國營事業尚能配合政府政策，但民營加油站業者未必能配合政策辦理農漁民相關證明文件之查核及退費作業。另外，對於部分工業機具、發電機等必須使用汽燃油，渠等多提油桶前往加油站購油，若需證明等方能退費，增加繁瑣作業恐不便民。

二、地下油行之非法營業更加猖獗：地下油行販售之汽油多無法課徵貨物稅、營業稅及空污費等，其售價較低，汽燃費若再改採隨油徵收後，其價差擴大，將使地下油行之非法營業更加猖獗，除對於加油站業者之經營造成衝擊，市面油品價格更形混亂，使得隨油徵收之推動更加困難外，並將嚴重影響汽車燃料使用費的徵收。

三、增加汽車運輸業者營運成本：汽燃費改按「實際耗油量」隨油徵收後，將增加汽車運輸

業者營運成本，於經濟景氣不佳之際，業者經管將更形困難，或恐造成公共運輸成本增加，提高價格，降低民眾使用大眾運輸意願。

縱上所述，倘全面採隨油徵收汽燃費，實際上名目應改為能源稅為宜。因汽燃費徵收主要為道路養護之用，而購買汽油非汽機車使用者，其徵收費用不宜用在道路養護，而應用於能源政策上，因此徵收名目應改為能源稅，再將該費用區別為能源政策使用及道路養護等。且從費改成稅，政府可從產油公司中油、台塑等直接課徵，不必透過民間加油站，程序上爭議不大，且使用能源者皆課稅，不必再區分農機、汽機車等分別，程序上既簡便爭議也可避免。而過去免汽燃費的部分，政府另以補貼政策回補即可。但本案若採能源稅方式，則不宜於公路法內訂定，應由行政院召集經濟部、財政部、交通部等共同研議處理，本案建議應不予處理，俟行政院能源稅政策研議後再併案辦理為宜。

併辦理為宜。

徐委員榛蔚書面意見：

一、蘇花改進度與漢本遺址保存已有共識

1. 首先要向局裡各位同仁致上我們花東居民內心誠摯的感激之意，因為每有天然災害發生，花東的公路運輸總是首當其衝，輕則落石坍方，重則柔腸寸斷，這次又因尼伯特風災造成蘇花公路及數條省道與公路損壞，相信大家都忙壞了，所以再次向大家致謝。

2. 局長辛苦了，您昨天特地到花蓮勘災，視察台 23 線永豐大橋遭大水沖刷導致路基掏空、橋面斷裂的情形，雖然公路總局在 7/11 隨即動工搶通溪底便道，但現在正值農忙時期，農民的曳引機、收割機等機具無法從便道通行，幸而局長在得知此情況後，同意就一旁產業道路來修繕搶通，並將編列經費讓縣府進行工程，免去村民多繞路半個小時之苦，目前相關經費概算已由縣府及公所進行中，對於局長的體恤民情，本席代替村民再次表達感謝。

3. 局長您大概已經猜到本席要詢問的事項了，自 7/1 漢本遺址被指定為國定遺址後，各界尤其是花東居民都非常擔憂蘇花改預定 108 年完工的工期又有變化，雖然 7/11 跨部會的協商會已有如期完工的共識，但該會 1.不進行路線變更 2.108 年通車為目標 3.最小工程破壞，最大遺址完整保留的 3 點結論，完全沒有具體作法，這不是讓協商會有開等於沒開嗎？

4. 身為蘇花改的主要負責單位，請問趙局長，漢本段沉澱池，永久機房及 P3N、P3S 墩柱，可以動工施作了嗎？不能現在不給做，然後又要求 108 年完工，原本要 3 年的工期，結果你只給施工單位 1 年時間，這樣的趕工品質，安全嗎？要馬兒好，又要馬兒不吃草，做得到嗎？

5. 做為蘇花改工程的第一線施工權責單位，本席想請教局長，請您就自 101 年開始的遺址搶救挖掘作業，迄今所造成工程及工期延宕的具體情形來向外界說明一下，讓大家了解到底現在搶救作業到底結束了沒？

6. 按照蘇花改工程處先前的新聞稿指出，原本蘇花改南澳至和平路段預定 107 年底完工的時程，係依據中研院考古團隊 104 年 12 月及 105 年 6 月完成搶救和本高架橋 P3S 及 P3N 墩柱區域，並交付施工單位施工為基準所推估。但目前確已造成工程延誤，請教局長，關於工程延宕部

分，在如期通車的前提下，其最後動工的時間點為何？

7. 依局長的工程專業，就目前遺址保存與蘇花改如期完工的這兩件事，公路總局有規劃出可行的因應方式嗎？請教局長，對於後續工程的進行，您打算怎麼來進行？如果文化部對於遺址保存方式遲未有所決定，公路總局或交通部會有何因應之道呢？

二、蘇花改如期如質完工才是符合全民期待！

1. 按公路總局最新統計，蘇花公路近 5 年坍方次數達 105 次，其中有 39 次造成交通中斷，最多為 2012 年的 23 次，交通中斷天數以今年 6 月的 3 天為最久，而養護經費從 2013 年 9,700 萬到去年已達 1 億 5,000 萬元。這縫縫補補、頭痛醫頭腳痛醫腳的被動作法已經浪費了那麼多公帑，本席實在不解，政府為何不能正視蘇花改確有其需要性和急迫性？

2. 交通部賀陳旦部長在昨天（7/12）接受廣播媒體專訪時，針對蘇花改做了以下的表示「那時候，是『賀陳旦』不贊成蘇花改建設，但我現在作為部長，就應該讓這工作繼續執行下去，不能辜負國人對預算及工程的要求。」因此，局長，蘇花改的如期如質完工通車，就是我們對於工程的要求，現在有了部長的發言給你們當靠山，是不是請您堅持工程單位的立場，堅定如期完工的目標？

三、臺鐵對於事故的應變有待加強

1. 在風災期間，臺鐵東部幹線因電車線斷落，在花蓮東里＝東竹間又發生運輸停擺的狀況，導致該太魯閣列車上的 250 名乘客受困長達 3 小時，事後有民眾向媒體投訴，臺鐵每次只派一輛接駁車，下一輛又要等 10 分鐘以上，因此他們必須在太陽下苦等一小時才能搭上車。所以本席請教次長，東部幹線狀況不斷，在短短一個月內就已發生數起運輸中斷事故，難道臺鐵至今還沒有因應的 SOP？

2. 另外，本席也要請次長督促臺鐵盡速建立可供緊急疏運的運輸業者資料庫。尤其是東部幹線，目前動輒造成上百或數千人受困或運輸延遲，唯有建立可隨時應變的運輸業者支援名單，才能及時且有效的縮短對旅客造成的遲延與不便，這項工作由次長來督導並促成，您說好不好？

四、Uber 納管和合法業者素質提升應同時進行

1. 由於 Uber 爭議不斷，讓計程車業者連續兩周上街頭抗議，目前投審會雖然擬撤銷 Uber 在台投資許可，但自 102 年的 Uber 來台營運迄今，其申請經營業別和實際經營內容不符早就是存在的事實，為什麼公路總局一直採取被動消極的取締告發，非得等到業者走上街頭，付出社會成本後，才願意積極處理？

2. 賀陳部長昨天也表示，為了因應 Uber 帶來的衝擊，對於台灣租車與計程車等行業，要積極輔導發展出台灣網路媒合產品，以多元產品服務普羅大眾，有合理競爭，才是應有的態度。所以請教局長，您對於部長「積極輔導」的指示有何看法？有無實際具體的規劃與做法？

3. 綜觀 Uber 在世界各國發展和政府應對的情形，身為主管機關，卻只能透過一直互相隔空喊話的方式來做溝通，而且在花費了三年的時間之後，難道無法找出一個有效管理解決的方法？

4. 而在提升國內合法業者的素質部分，其實本來計程車業者就已經有網路叫車的服務，現在只是要求其能夠做到像 Uber 般讓整體服務更精緻化而已，為什麼長久以來，都沒有看業者在 APP 這方面的改善？你們有沒有和業者面對面的溝通過，了解問題的困難點究竟在哪裡？

5. 本席建議為因應 Uber 的衝擊和藉此提升國內合法業者的素質起見，主管機關應更有肩膀及魄力地積極來要求，除了要 Uber 接受我國法令管理外，同時也應要求計程車及出租車業者在最短時間裡必須進行質的改變，不然最後只會落得政府、合法業者、Uber 及乘客四敗俱傷的下場而已，局長您說是不是？

主席：本委員會對本案已討論很久，大家也非常有共識，但我們不希望像行政部門一樣只有共識而無作為，故作以下處理：對於第七十二條的路平專案，以及林委員俊憲的公路法第七十二條條文修正草案，雖然有修正版與林委員的版本，但由於林委員的版本有將具體的路平標準入法，行政院則想另以辦法定之，然相關辦法卻尚未訂出，因此本席建議，第七十二條整條送出委員會交付朝野協商，目的是為了給行政部門一個時間，讓你們把辦法訂出來，並於朝野協商時提出該具體辦法，如此我們便能接受你們的修正動議，否則便照林俊憲委員的標準入法處理。今天就這樣做，不浪費大家的時間，對於第七十二條，我們就一讀出委員會併案送朝野協商，林委員這樣可以嗎？

林委員俊憲：請交通部講清楚，你們大概會準備怎麼做？你們要把它改成什麼樣子？如果沒有法律強制性規定的話……

林司長繼國：我們在部裡定有交通工程規範，我們會將標準都訂在其中，包括平整度與抗滑度，未來對方若未達到交通工程規範的標準就會按照委員的建議處罰。

林委員俊憲：你們本來就有訂定交通工程規範了，那些內容在現行規範中有沒有訂？

林司長繼國：現在只有平整度與標線的部分。

林委員俊憲：主席，他們訂的是交通部內部認定的規範，但是交通部官官相護，如果交通部不堅持的話，像台電、台水的孔蓋就做得隨隨便便。

林司長繼國：委員，我們現在說的是罰則，如果公告了罰則我們就能開罰……

林委員俊憲：須訂有法律根據，你們才能依法執行。我也強迫交通部必須嚴格要求相關單位讓孔蓋下地，我知道像台電和台水都會遊說拜託你們。如果我們訂有時間限制，他們就會逐年編列預算改善。

林司長繼國：交通工程規範的依據也是公路法授權訂定的，所以它也有規範的效力。如果再加上公路法第七十二條修法訂出罰則的話就已有標準，後續只要有違法都可以處理。

林委員俊憲：我們現在依葉宜津主席的裁示，再請交通部將罰則提出來，屆時我們再看看。

主席：好，那我們就具體一點，將林俊憲等 27 人擬具「公路法第七十二條條文修正草案」案送出委員會交朝野協商，協商前請交通部把訂定的辦法也一併送交朝野協商，至於其他案則暫不處理。

鄭委員運鵬：有關我所提第七十五條的修正案，剛才與公路總局局長討論過，應該是欠繳金額累積

達新台幣九百元以上者才處理，他們是同意的。

主席：請問各位，對第七十五條照修正動議通過有無異議？（無）無異議，通過。

趙委員正宇：主席，我的第六十一條之一與第六十二條之一，是不是可以一起處理？

趙局長興華：報告委員，我們剛剛考量到由於英式擺錘在交通工程規範裡有幾種試驗方法，如果在這裡只單列其一的話就不適當。因此如果可以把文字改成……

主席：是第七十九條嗎？

趙局長興華：不是，是第七十二條。

主席：這一條還要送朝野協商，等朝野協商再說。

在場人員：第 4 案要不要協商？

主席：第 4 案不用協商，他們已經答應了。趙正宇委員還有什麼問題？

趙委員正宇：第六十一條之一與第六十二條之一……

主席：第六十一條之一是汽車檢驗與汽車駕駛考驗，亦即針對有證照的部分。請問交通部對第六十一條之一有什麼意見？

林司長繼國：跟委員報告，我們建議修正動議第四項文字是不是可以酌予修正為「前項汽車修護技工之檢定方式」，也就是將「與汽車修護技術士」等字刪除，因為這部分已於勞動部的相關規定中訂定了。

主席：趙委員，這部分今天無法處理，因為隨油徵收的關係，所以第六十一條不是只有……

林司長繼國：第六十一條之一可以。

主席：我問問趙委員，因為你一個包裹有三條，現在如果要審查你的第六十一條之一的話，其它兩條就用「不通過」處理，但是如果是不通過的話……

趙委員正宇：就會退到我們這邊來嗎？

主席：對。這樣就變成我們不通過，但是我們其實是想讓它通過的，所以我們就把賴瑞隆委員的版本留著，還是要隨油徵收，但是我們要讓你的提案「不通過」。我建議你下次再單獨提這一條，不然這樣對你不好，對本委員會也不好，這樣可以嗎？

趙委員正宇：好。

主席：我們還是只處理第七十二條與第七十九條。

針對本次會議作如下決議：一、說明及詢答完畢；二、討論事項第 3 案與第 4 案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論，討論前第 3 案須送交黨團協商，第 4 案則不須交黨團協商，討論時由本會召集委員葉委員宜津補充說明；三、討論事項第 1 案與第 2 案另定期繼續審查；四、委員於質詢中要求相關書面資料或未及答復部分，請交通部相關單位儘速以書面答復；五、召委葉委員宜津等委員所提修正動議列入紀錄。

剛才議事人員沒有宣讀修正動議，就讓行政部門與議事人員進行文字修正。請問各位，對本次會議決議有無異議？（無）無異議，通過。本日會議到此結束，現在散會。

散會（12 時 13 分）

附錄：

一、委員趙正宇等 20 人擬具「公路法第二十七條、第六十一條之一及第六十二條之一條文修正草案」

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料每公升一元。 <u>汽車燃料使用費採隨油徵收方式辦理，行政院應於本法修正公布一年內施行之。</u> 汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。 汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	現行汽燃費採「隨車徵收」方式，但汽車燃料使用費應改由使用者付費，以落實「污染者付費、使用者付費」原則。因此，將現行徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五修正為每公升零售價格百分之二。並明定修正公布一年內施行。
第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。 前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。 修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員為之。 前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部會同<u>勞動部</u>定之。	第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。 前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。 修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員為之。 前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部會同行政院勞工委員會定之。	行政院組織改造後，將我國專責辦理全國勞動業務之「勞委會」已改組升格為「勞動部」。因此，為避免民眾混淆及統一法律用語，將「行政院勞工委員會」修正為「勞動部」。
第六十二條之一 民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央公路主管機關核准籌	第六十二條之一 民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央公路主管機關核准籌	據監理單位統計，駕訓機構糾紛申訴案例，以「調、補課安排」、「無法退費」、「威脅

設；其依規定期限完成籌設，並經中央公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生。 民營汽車駕駛人訓練機構之設立程序、設備基準、組織、師資、課程、收費、<u>退費、調補課安排、訓練期間發生事故賠償責任</u>、督導考核等與對民營汽車駕駛人訓練機構之限制、禁止事項與其違反之糾正、限期改善、核減招生人數、定期停止派督考及定期停止招生，或廢止其立案證書之條件等事項之管理辦法，由交通部會同教育部定之。	設；其依規定期限完成籌設，並經中央公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生。 民營汽車駕駛人訓練機構之設立程序、設備基準、組織、師資、課程、收費、督導考核等與對民營汽車駕駛人訓練機構之限制、禁止事項與其違反之糾正、限期改善、核減招生人數、定期停止派督考及定期停止招生，或廢止其立案證書之條件等事項之管理辦法，由交通部會同教育部定之。	學員撞車後要負修繕責任」等為最常見的消費糾紛。但監理單位除督促駕訓班改正外，卻無法認定駕訓班違約，以致造成民眾求助無門。因此，修訂加列明確授權，以保障學員學習駕駛訓練權益。
--	---	---

二、委員賴瑞隆等 16 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理等所需經費，得徵收汽車燃料使用費，<u>採隨油徵收方式辦理</u>。 汽車燃料使用費之<u>隨油徵收方式、減免範圍及分配辦法</u>，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	第二十七條 公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，<u>得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五</u>。 汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。	一、將汽車燃料使用費由現行的「隨車徵收」制改為「隨油徵收」制。 二、隨油徵收方式及相關規定由中央主管機關另定之。

三、委員林俊憲等 27 人擬具「公路法第七十二條條文修正草案」

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第七十二條 擅自使用、破壞公路用地或損壞公路設施者，處新臺幣三萬元以上十五	第七十二條 擅自使用、破壞公路用地或損壞公路設施者，處新臺幣三萬元以上十五	一、修正本條文第三項、第四項、第五項及第六項。 二、修正本條文第三項，明訂

萬元以下罰鍰；公路主管機關並應責令其回復原狀、償還修復費用或賠償。

管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或其他公共設施時，未依申請許可檢附之工程計畫書維持交通、辦理修復者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得繼續限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。

管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或人、手孔蓋，除具有救災功能或特殊需求經核准得免下地者，其餘設置或維修後應予修復並確實回填與鄰接路面齊平，平整度標準以三公尺直規檢測單點高低差不得超過正負零點六公分，其抗滑值於濕環境下不得低於英式擺錘抗滑試驗實測值六十 BPN 以下。違反者處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得繼續限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。

前項設置之管線或其他設施，如因設置或管理有缺失致人民生命、身體或財產受損害者，或經主管機關巡查發現，設置範圍內路面回復不確實或有致人體損傷之違失，處新臺幣三萬以上十五萬元以下罰鍰，並限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。

前項管線或其他設施設置範圍係以管線或其他設施於公路用地內施工所挖掘之範圍內。

萬元以下罰鍰；公路主管機關並應責令其回復原狀、償還修復費用或賠償。

管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或其他公共設施時，未依申請許可檢附之工程計畫書維持交通、辦理修復者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得繼續限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。

公路用地經公告、立定界樁並禁止或限制建築後，仍擅自建築者，由公路主管機關會同有關機關拆除之。

除救災功能或有特殊需求經核准得免下地者，其餘管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或人、手孔蓋者，應於設置或維修後修復並確實回填路面。並明訂路面平整度標準，為改善機車因行駛道路標線處發生打滑之問題，故參考現行規範與國外相關數據，明訂抗滑係數應小於英式擺錘抗滑試驗實測值（British Pendulum Tester）60BPN 以下，以保障用路人安全。

三、依據監察院 104 年度財正字第 0003 號監察案，公共事業應主動蒐集、傳達相關災情，並加強地下管線資訊橫向聯繫，以落實指揮體系一元化與災害防救法相關規定。為避免高雄氣爆類似公安災害案件重演，修正本條文第四項，明訂管線機構因設置或管理違失造成用路人損害者相應之處罰，並限期改善。

四、修正本條文第五項，補充前項管線或其他設施設置範圍，係指管線或其他設施於公路用地內施工所挖掘之範圍。

五、據上，為加強管線機構對於維護公共安全意識，修正本條文第六項，明訂因違反上開規定，造成重大災害者得加重處罰，以維民眾安全。

違反上開規定致使發生重大災害，處新臺幣十五萬元以上一百五十萬元以下罰鍰。		
公路用地經公告、立定界樁並禁止或限制建築後，仍擅自建築者，由公路主管機關會同有關機關拆除之。		

四、委員鄭運鵬等 18 人擬具「公路法第七十五條條文修正草案」

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第七十五條 汽車所有人不依規定繳納汽車燃料使用費者，公路主管機關應限期通知其繳納， <u>欠繳金額累計達新臺幣三千元以上者</u> ，處新臺幣三百元以上三千元以下罰鍰，並停止其辦理車輛異動或換發牌照。	第七十五條 汽車所有人不依規定繳納汽車燃料使用費者，公路主管機關應限期通知其繳納，屆期不繳納者，處新臺幣三百元以上三千元以下罰鍰，並停止其辦理車輛異動或換發牌照。	增列欠繳金額累計達新臺幣三千元以上之條件主管機關才得以處罰。

修正動議

第六十一條之一 汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之。

前項汽車檢驗及汽車駕駛考驗人員之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

修護汽車，應由領有汽車修護技工執照或乙級以上汽車修護技術士證之人員為之。

前項汽車修護技工與汽車修護技術士之檢定方式、類別、資格、科目、訓練、考核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

提案人：葉宜津 陳雪生 李昆澤

修正動議

第七十二條 擅自使用、破壞公路用地或損壞公路設施者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰；公路主管機關並應責令其回復原狀、償還修復費用或賠償。

管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或其他公共設施時，未依申請許可檢附之工程計畫書維持交通、辦理修復者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得繼續限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。

管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或人、手孔蓋，除具

有救災功能或特殊需求經核准得免下地者，其餘設置或維修後應予下地並確實回填與鄰接路面齊平，其平整度及人、手孔蓋抗滑能力基準由交通部另訂之。違反者處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得繼續限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。

前項設置之管線或其他設施，如因設置或管理有缺失致人民生命、身體或財產受損害者，或經主管機關巡查發現，設置範圍內路面回復不確實或有致人體損傷之違失，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰。

前項管線或其他設施設置範圍係以管線或其他設施於公路用地內施工所挖掘之範圍內。

未依第一項、第二項、第四項規定及違反第三項規定，致發生重大災害，處新臺幣十五萬元以上一百五十萬元以下罰鍰。

公路用地經公告、立定界樁並禁止或限制建築後，仍擅自建築者，由公路主管機關會同有關機關拆除之。

提案人：葉宜津 陳雪生 李昆澤

修正動議

第七十五條 汽車所有人不依規定繳納汽車燃料使用費者，公路主管機關應限期通知其繳納，欠繳金額累計達新臺幣九百元以上者，處新台幣三百元以上三千元以下罰鍰，並停止其辦理車輛異動或換發牌照。

提案人：葉宜津 陳雪生 李昆澤 林俊憲