

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 15 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 5 月 25 日（星期三）9 時至 10 時 16 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：出席委員已足法定人數，現在開始開會。

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 14 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 5 月 23 日（星期一）上午 9 時 1 分至 12 時 33 分
下午 2 時 30 分至 5 時 19 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 李昆澤 鄭天財 Sra · Kacaw 鄭運鵬 陳歐珀 葉宜津 顏寬恒
蕭美琴 陳素月 簡東明 Uliw · Qaljupayare 趙正宇 李鴻鈞 林俊憲
陳雪生 劉權豪

委員出席 15 人

列席委員：黃昭順 陳亭妃 江啟臣 林德福 徐榛蔚 黃國昌 徐永明 羅致政
王定宇 曾銘宗 吳志揚 姚文智
高潞·以用·巴魴刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 蔣乃辛 黃偉哲 李彥秀 王育敏
陳明文 王惠美 楊鎮浯 邱志偉 賴瑞隆 管碧玲 劉世芳 陳超明
高金素梅 呂玉玲 陳賴素 Kolas Yotaka 鍾孔炤 蔡易餘
周陳秀霞 呂孫綾 柯建銘

委員列席 34 人

列席官員：交通部
部 長 賀陳旦
主任秘書 林國顯
路政司 司 長 林繼國
郵電司 司 長 王廷俊
航政司 司 長 陳進生
總務司 司 長 吳慧玲
會計處 處 長 洪玉芬
統計處 處 長 辜炳珍

政風處	處 長	陳東榮
人事處	處 長	林能進
管理資訊中心	主 任	施仁忠
科技顧問室	主 任	施仁忠（兼代）
大陸事務處理小組	執行秘書	黎瑞德
道路交通安全督導委員會	執行秘書	謝界田
交通事業管理小組	執行秘書	李明慧
法規委員會	執行秘書	李明慧（兼任）
公路總局	局 長	趙興華
民用航空局	局 長	林志明
桃園國際機場股份有限公司	董 事 長	林鵬良
中央氣象局	局 長	辛在勤
觀光局	局 長	謝謂君
運輸研究所	所 長	林信得
國道高速公路局	局 長	陳彥伯（兼代）
國道新建工程局	局 長	陳彥伯
鐵路改建工程局	局 長	胡湘麟（代理）
高速鐵路工程局	局 長	胡湘麟
臺灣鐵路管理局	局 長	周永暉
航港局	局 長	祁文中（上午）
	副 局 長	林昌輝（下午）
臺灣港務股份有限公司	董 事 長	張志清
中華郵政股份有限公司	董 事 長	翁文祺
台灣高速鐵路股份有限公司	董 事 長	劉維琪
中華航空股份有限公司	總 經 理	張有恆
陽明海運股份有限公司	董 事 長	盧峯海
中華電信股份有限公司	總 經 理	石木標
內政部警政署航空警察局	局 長	衛悌琨
臺北市政府交通局	專門委員	蘇福智
臺北市政府捷運工程局	副 局 長	陳耀維
臺北大眾捷運股份有限公司	副 處 長	黃雅芬（上午）

	處 長 吳俊佑（下午）
新北市政府交通局	簡任技正 金肇安
新北市政府捷運工程局	副 局 長 李政安
桃園市政府交通局	局 長 高邦基
	簡任技正 張俊雄
臺南市政府交通局	副 局 長 林炎成
高雄市政府交通局	副 局 長 張淑娟
高雄市政府捷運工程局	總工程司 施嫩嫩

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列席報告業務概況，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦報告後，計有委員李昆澤、鄭寶清、鄭天財、鄭運鵬、陳歐珀、葉宜津、顏寬恒、蕭美琴、陳素月、簡東明、趙正宇、李鴻鈞、林俊憲、黃昭順、林德福、陳雪生、徐榛蔚、黃國昌、劉權豪、江啟臣、邱志偉、王定宇、鍾孔炤、楊鎮浚、高潞・以用・巴鱒刺、呂玉玲、李彥秀及王育敏等 28 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；委員徐榛蔚、王育敏質詢另提書面補充意見，及委員廖國棟、吳志揚、陳超明所提書面質詢，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。

通過臨時提案 7 項：

一、鑒於花蓮縣及臺東縣沒有高鐵、沒有高速公路及快速道路，花東鄉親僅能依憑臺鐵做為唯一交通運具，惟每逢連續假日，火車票一開賣就被秒殺，花東鄉親返鄉車票一票難求，交通權利被觀光遊客排擠得非常嚴重。

立法院交通委員會分別於 104 年 9 月 23 日、105 年 3 月 7 日決議，請臺灣鐵路管理局就

每週五、六、日及三日以上連續假日的東部幹線臺鐵火車，其自強號車票應以身分證 G、U、V 及設籍宜花東民眾優先，且預購車票者，車票上應具搭車者姓名，搭車時須持身分證等證明文件，並應就前揭內容提出具體執行方案。

爰請交通部督促臺灣鐵路管理局依立法院交通委員會決議辦理，解決花東鄉親返鄉車票一票難求的困境，以保障花東地區鄉親「行」的基本權利。

提案人：鄭天財 陳歐珀 簡東明 陳雪生 趙正宇
鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 鄭寶清

二、花東海岸公路沿線雖有客運公車行駛，但臺東縣長濱鄉居民想前往花蓮縣玉里鎮坐火車、就醫或辦理其他日常事務時，沒有客運可以直接到玉里鎮。公路總局雖表示短期先在換車點做好接駁，惟長濱鄉搭乘者都是老人家，這種在換車地點上、下車的接駁方式，對老人家相當不方便。建請公路總局協調有意經營此路線的客運業者提供長濱往返玉里的交通，例如目前花蓮客運從花蓮市行經東海岸，只到靜浦而已，公路總局應規劃此路線撥出幾班車次從靜浦延伸至長濱，再經玉長公路前往玉里，便利長濱往返玉里就醫或搭乘台鐵。

提案人：鄭天財 陳歐珀 陳雪生 趙正宇 鄭運鵬
簡東明 葉宜津 劉權豪 鄭寶清

三、台 11 線為花東海岸線唯一道路，觀光車輛來往頻繁，假日車流量非常大，而位於台 11 線 66 公里處之花蓮縣豐濱鄉港口部落，因台 11 線穿越部落而過，不僅平日生活受到嚴重干擾，更因為車輛往來沒有減速的通過部落，讓部落老人家及居民經過台 11 線走到部落另一側時，總是險象環生，嚴重危害部落居民安全。爰請交通部考量研議於台 11 線 66 公里處辦理外環道，將車流移出港口部落，以保障港口部落居民之安全及生活維護。

提案人：鄭天財 陳歐珀 陳雪生 趙正宇 鄭運鵬
簡東明 葉宜津 鄭寶清

四、立法院交通委員會於 105 年 4 月 25 日決議：「有關台鐵局與原民會預計於 7 月至 9 月試辦每週五及週六各一次加掛車廂載運 130 人，二天載運 260 人，協助原住民族返鄉舉辦豐年祭活動一事，考量 7 月至 9 月的暑假期間本就是花東地區觀光旅遊旺季，更是原住民族各部落舉辦豐年祭期間，觀光遊客加上返鄉民眾人數眾多，不僅週六及週日車票難求，平日車票亦是難求，台鐵局目前規劃顯屬不足，難以因應暑假旺季原住民族舉辦豐年祭之返鄉需求。爰建請：一、台鐵局應於 7 月至 9 月之每週五及週六再增加四個車次加掛車廂；二、台鐵局亦應指派專人受理售票事宜；三、台鐵局目前僅規劃基隆至中壢站售票，亦顯不便，應增加中部以北車站均可售票。」。惟臺灣鐵路管理局卻僅以書面答覆與前揭決議相反之意見，完全無依前揭決議辦理之意，顯係忽視立法院交通委員會通過之決議。爰建請交通部督促臺灣鐵路管理局務必依前揭決議辦理協助原住民族返鄉舉辦豐年祭活動事宜。

提案人：鄭天財 陳歐珀 陳雪生 趙正宇 鄭運鵬
簡東明 葉宜津 鄭寶清

五、鑒於台灣高鐵公司將於七月配合南港站通車進行班次調整，導致 104 年新增苗栗、雲林、彰化

三站停靠班次大幅縮減。經查，新增三站中苗栗站旅客運量排名第二，但班次改點後影響竟排名第一，明顯有失衡平。爰要求台灣高鐵公司，苗栗、雲林、彰化三站七月改點後每周末及 7 點鐘配套班次總量影響至最低，並研擬七月份南港站通車後，新增四站之優惠方案，以增加民眾搭乘意願。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 陳雪生 趙正宇
陳素月 陳超明 徐志榮

六、橫向國道包括 2 號、4 號、6 號、8 號及 10 號當初設置目的是聯絡偏遠地區及城際間之橫向交通運輸，以填補各縣市公路及大眾運輸之不足，自通車以來未收取通行費，已成用路人開車習慣。102 年 10 月 3 日交通部高速公路管理局列席交通委員會承諾，國道電子計程收費實施之配套，前 2 年橫向國道暫時不收費，2 年後通盤檢討費率方案包括費率、免費里程、橫向國道收費。然新任交通部部長突然宣布橫向國道將收費，決策倉促草率，不思考縣市公路網及大眾運輸長期不足情形，民眾被迫以國道作為跨縣市的短程運輸道路，交通部應思考如何加速公路及快速道路的規劃及建設，保障地方民眾行的權益。基於苦民所苦，為民眾看緊荷包，爰要求交通部應在橫向國道相關縣市召開多場公聽會廣納地方民意，高公局應在相關縣市作民意調查，在未獲得多數民意支持前，交通部不應實施橫向國道收費，維持橫向國道免收費措施。

提案人：陳雪生 鄭天財 趙正宇 鄭運鵬 顏寬恒
葉宜津 鄭寶清 簡東明

七、台鐵將在端午假期於花東線部分列車上試辦「實名制購票機制」，逐步推動花東居民優先實名購票之政策。然而，返鄉是一種常態的需求，而非僅在連續假日。目前，台鐵多以試辦、特定列車來辦理，但，這並非健全、長遠之策。爰此，建請台鐵應循序辦理，將宜花東居民優先實名購買往返宜花東間車票之需求常態化。除了在連續假日以專案模式加開辦理外，優先實名購票亦應在週末的定期列車上辦理；此外，週間的其他尖峰時段之列車亦應保留一定比例座位予宜花東居民，以保障宜花東居民返鄉的權利。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 鄭天財 鄭運鵬
劉權豪 陳歐珀 陳素月 李昆澤 趙正宇
簡東明

臨時提案 1 案，不予處理：

一、自國道通車以來，遇連續假期實施夜間暫停收費，以紓解白天車潮，並已成為用路人開車習慣，電子計程收費 103 年實施，遇連續假期除了採單一費率，亦同樣採取夜間暫停收費。然新任交通部部長突然宣布端午節連假取消夜間免收費，決策倉促草率，僅以夜間車禍增加理由，卻不思索如何加強取締超速、以及如何加強宣導駕駛人不疲勞駕駛，未考量到是否會加重民眾荷包負擔。取消連假國道夜間免收費將造成夜間車潮回流到白天，國道白天恐嚴重壅塞，交通部應審慎評估。基於苦民所苦，為民眾看緊荷包，爰要求交通部今年端午節連續假期國道不得取消夜間免收費措施，未來連續假期夜間免收費應繼續實施。

提案人：陳雪生 鄭天財 顏寬恒 簡東明

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

繼續併案審查：

一、委員李鴻鈞等 25 人擬具「鐵路法第六十二條及第七十條條文修正草案」案。

二、委員趙正宇等 19 人擬具「鐵路法第六十五條、第七十條及第七十一條條文修正草案」案。

三、委員鄭麗君等 29 人擬具「鐵路法第七十一條條文修正草案」案。

主席：現在進行討論事項的逐條審查，並進行協商，同時請議事人員宣讀條文及提案。

李委員鴻鈞等提案條文：

第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。但事故之發生係出於被害人故意行為者，應不予給付。

前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。

葉委員宜津等所提修正動議：

第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，亦非受害人之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。

前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。

趙委員正宇等提案條文：

第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之五倍至十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。

以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，得處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。

鄭委員運鵬等所提修正動議：

第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之五倍至十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。

有下列情形之一者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科十萬元以上三百萬元

以下罰金。

一、以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者。

二、以他人國民身分證統一編號大量購買車票、取得訂票或取票憑證者而做為其他事業營利者。

徐委員榛蔚等所提修正動議：

第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。

以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，得處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。

李委員鴻鈞等提案條文：

第七十條 行人、汽車駕駛人或牲畜占有人違反第五十七條第二項至第四項或第六十四條準用第五十七條第二項至第四項規定之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰。

趙委員正宇等提案條文：

第七十條 行人、汽車駕駛人或牲畜占有人違反第五十七條第二項至第四項或第六十四條準用第五十七條第二項至第四項規定之一者，處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰。

趙委員正宇等提案條文：

第七十一條 有下列情形之一者，處新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰：

一、列車行駛中，攀登、跳車或攀附隨行。

二、列車行駛中，坐立出入臺階或妨礙關閉或擅自開啟車門不聽禁止。

三、無故滯留或乘坐於不提供載客服務之車廂或機車，致生危害安全之虞，不聽勸離。

四、不按規定處所出入車站或上下車，不聽勸阻。

五、未經許可在車廂或站區內向旅客或公眾募捐、銷售物品或散發廣告物品，不聽勸阻。

六、拒絕鐵路站車人員查票。

七、於車廂或站區隨地吐痰、檳榔汁、拋棄紙屑、任意張貼物品或其他未經允許書寫、污穢車廂、站區或路線設備之行為。

八、除訓練合格之協助犬或協助幼犬外，未經許可或未依鐵路機構規定攜帶動物進入站區或車廂，不聽勸阻。

九、未經許可在鐵路站區範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席，不聽勸阻。

十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十一、無故躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。

有前項或第六十八條之一各款情形之一者，鐵路站、車人員並得視情節強制其離

開站、車或鐵路區域；其未乘車區間之運費，不予退還。

鄭委員麗君等提案條文：

第七十一條 有下列情形之一者，處新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰：

- 一、列車行駛中，攀登、跳車或攀附隨行。
- 二、列車行駛中，坐立出入臺階或妨礙關閉或擅自開啟車門不聽禁止。
- 三、無故滯留或乘坐於不提供載客服務之車廂或機車，致生危害安全之虞，不聽勸離。
- 四、不按規定處所出入車站或上下車，不聽勸阻。
- 五、未經許可在車廂或站區內向旅客或公眾募捐、銷售物品或散發廣告物品，不聽勸阻。
- 六、拒絕鐵路站車人員查票。
- 七、於車廂或站區隨地吐痰、檳榔汁、拋棄紙屑、任意張貼物品或其他未經允許書寫、污穢車廂、站區或路線設備之行為。
- 八、未經許可或未依鐵路機構規定攜帶動物進入站區或車廂，不聽勸阻。
- 九、未經許可在鐵路站區範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席，不聽勸阻。
- 十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。
- 十一、無故躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。

有前項或第六十八條之一各款情形之一者，鐵路站、車人員並得視情節強制其離開站、車或鐵路區域；其未乘車區間之運費，不予退還。

訓練合格之協助犬及協助幼犬，於出入站區或車輛時，不受第一項第八款之限制。

（進行協商）

主席：現在開始協商。處理第六十二條。我跟李鴻鈞委員說明一下，有關故意或過失行為，我想出車禍應該就是過失嘛！我不小心打了你一拳也是過失嘛！我是先跟你講一下。請問交通部的意見為何？

王副司長穆衡：第六十二條原來條文裡面所寫的方式，就是不論有無過失，在發生事故之後，在法令裡面有必要的話，我們還是會給予醫療跟撫卹的補助，這是原先的條文。而我們現在是認為這些事情裡面，有些行為是出於他的故意或是他自己的疏失，在這種條件之下，其實責任是歸屬他，如果我們還要為這種行為再去彌補他的撫卹跟賠償，我們會認為這個情形可能有失公允。所以這次的條文在討論過程中，我們就把這條條文做修正，內容大概就是剛才所講的，正常除了過失該追求之外，如果發生了其他事故，不是我們鐵路警察局造成的部分，我們大概是把它侷限到最多是要做撫卹金跟醫療補助的部分，但是這裡面排除掉這個事情事後的追索，發生的事故是出自於受害者本身的故意跟過失這二個行為的時候，我們仍然是不予撫卹跟理賠。

故意跟過失一般在法律裡面是並列的，就是這個行為都是屬於不當的，我們之前第一次的草

案沒有特別把它並列清楚，然後委員有一些指教，認為要把故意跟過失這二個行為講清楚。所以我們大概綜合了補充意見跟原提案的意見，在這次的修正意見中把故意跟過失明列在條文的文字裡面。

主席：李鴻鈞委員並沒有提過失啊！

王副司長穆衡：是。

主席：你們把過失放進去？

王副司長穆衡：那是葉宜津委員的臨時修正動議。

主席：葉宜津委員有講到過失嗎？

王副司長穆衡：是。

主席：請李昆澤委員補充一下。

李委員昆澤：有關鐵路法第六十二條，我們基本上支持李鴻鈞委員的提案。我們看台鐵提供的資料顯示，這種可歸咎於行人的案件雖然愈來愈多，但是我們也要提醒台鐵，就是有關求償案件跟肇事案件的比例是不成比例的。過去六年來發生了非常多肇事事故，大概有 400 起，但是求償卻只有 24 件，其中 18 件有完成求償，金額大概只有 565 萬元。范次長應該也非常清楚，肇事所造成的列車損傷、班車誤點的時間成本，對比求償的金額大概是 2.7 億，還要再加上沒有求償的損失，結果你們只有求償 565 萬。

鐵路法第六十二條台鐵除了明文規定過失的相關定義「事故之發生係出於受害人之故意或過失行為者，不在此限。」之外，你們還要積極求償，對於這種故意造成列車損傷，或是不遵守交通規則造成的後果，因為火車上有非常多人，如果發生重大事故，死傷會很可怕，列車也會有所損傷，請交通部簡單說明一下。

范次長植谷：非常謝謝李委員的建議，我個人是深有同感，我建議台鐵局今後應該把追償的部分列一個專案來做……

李委員鴻鈞：我來補充說明一下，為什麼要修這個法？就誠如李委員昆澤所說，第七十條罰則應該要提高，因為擅闖平交道已造成公安事件，但長期以來罰則都很輕。現在酒駕都這麼高，擅闖平交道的罰則卻比酒駕還輕，這是息息相關的問題。火車事故涉及的金額都非常大，要一般老百姓來支付難度很高，所以我們才儘量把罰則拉高，以遏止擅闖平交道，降低交通事故的發生。

另外，在平交道上嬉戲、遊玩要如何遏止，這裡面沒有規範到，鐵路局應該要想一想。現有的法令只有針對闖越平交道部分，但是在鐵路路軌上嬉戲、遊玩、拍照等造成事故並不是沒有發生過，如果配套都進去的話，自然而然可以降低事故的發生，這就是修法的目的和修法的精神。

趙委員正宇：上個禮拜才發生一個女性開車闖入平交道的案例，遮斷欄是用竹子做的，車子遇到前面塞車或突然熄火，如果趕快衝過去，只是損失一個遮斷欄而已，現在卻是讓整個火車損壞，造成交通嚴重 delay 以及財物損失及人命傷亡，這一點你們要宣導一下。現在你們只有在遮斷欄上掛著損害要賠償的標誌，其實損害本來就要賠償，你們何必說明。你們應該要說的是，如果

遇到緊急事故可以直接通過。因為車子只要趕快通過就好，頂多折損一個遮斷欄而已，但卻可以減少很多車禍的發生。

陳委員歐珀：第六十二條有關鐵路行車及其他事故之發生，其實各種狀況都有，本席認為如果不是行為人發生的，公家機關理應賠償。目前所以會造成事故，主要是人車沒有分道，也就是路權沒有分清楚，這個責任在交通部。所以不是行為人故意的部分，我們在訂定損害賠償、撫卹金、醫藥補助費等相關規定時，基準應該提高，這是交通主管機關的責任。如果事故的發生是受害人的故意或過失，應該加重其刑罰。如果是鐵路局的責任，我們應該加重賠償責任。換言之，要把責任釐清，假使是行為人故意或過失，就加重刑罰；如果是歸咎到交通部門的部分，在道路路權沒有分割出來之前，責任是在交通部門。

鄭委員運鵬：剛才李委員鴻鈞提到第六十二條主要是針對闖越平交道，這是比較可能發生的，雖然條文上沒有寫。本席要提醒交通部和台鐵注意一下，現在只有台北市和高雄市有鐵路地下化，交通建設投資越多的直轄市就越不會有這種被罰的狀況產生，對沒有鐵路地下化的縣市民眾來說是不公平的。因為政府不投資，民眾反而會違反第六十二條，這雖然和本條文的修正無關，但是你們還是要注意到，你們獨厚於直轄市和都會區到底對不對？未來會有更多的縣市爭取鐵路地下化，我們看第六十二條就知道，設施進步了之後，被裁罰的狀況就比較少，這樣其他縣市的民眾豈不變成二等公民。這一點，本席順便提醒交通部。

葉委員宜津：就如同鄭委員運鵬所講的，真的會有這樣的情形發生，如果是故意或過失行為，那麼我同意可以加重處罰。但是火車事故發生後，台鐵都會說自己沒有過失，有時也真的很難說誰有過失。我親眼看過一個狀況，就是兩列火車南下北上，車輛嚴重壅塞，當柵欄升起來時，大家等很久，以為火車已經通過，可是柵欄又放下來了，這時就會出事。因為第一輛或第二輛車子也許看得到箭頭，後面的車子是看不到前面的狀況，平交道管理員把柵欄升起又放下也不是故意的，他是希望壅塞的情況趕快改善。有時真的會有這種狀況時，我們應該要予以補償，台鐵這麼多年以來，設備並沒有很完善，連安全控管都還是用最古老的方式，我不認為只有鐵路地下化一個管道而已。反省起來，公部門仍然有需要檢討的地方，所以這一條這樣修改是沒有問題的。

陳委員素月：本席在委員會已經說過兩三遍，剛才葉宜津委員講的狀況，我也遇到過一次。就是柵欄剛升起，沒有幾秒鐘，馬上又放下來。以致有些車輛才剛要過去，馬上聲音響起，柵欄又放下來，實在很危險。本席曾提醒鐵路局檢討，如果上行、下行的列車或是每個班次間隔太密，柵欄就不要升起，因為只有幾秒鐘的時間，車子要通過真的很危險。之前二水那個車禍很嚴重，目前應該還在調查當中，日前貨車司機曾經提出陳情，他說當時柵欄伸起後，他就開車過去，可是他的車身太長，所以車子還沒有通過，鈴聲就又響起了，根本來不及通過，所以才會釀成意外，我們希望鐵路局能善盡管理的責任。當然對於故意闖入火車的路權，造成意外事故的發生將加重處分的部分，本席也是贊同的，謝謝。

李委員昆澤：我再做個補充，針對平交道肇事的相關案件，剛才我已經向各位先進做過說明了，過去 6 年總共發生 400 件肇事的事故，但鐵路局主動去求償的卻只有 24 件，因此在責任的歸屬方

面，其實是有相當爭議的空間。

本席在這邊要提醒鐵路局及交通部，不要一直拚命買新車，應該是更加注重目前相關的交通安全，例如平交道相關設備的改善，方才鄭委員運鵬也有提到，目前沒有完成鐵路地下化的相關城市、鄉鎮等地區，現在仍有很大的安全漏洞，不管是有柵欄、有人看守，或是無人看守的平交道，仍有相當大比例的落差，鐵路局應該去彌補整個安全網的規劃與設計。其實不只是平交道的問題而已，因為現在地震頻繁，相關的鐵路邊坡偵測器、落石偵測器等，一定要去做好，本席特別提出來提醒鐵路局，因為高鐵在這方面做的還算不錯，臺鐵有這麼長的鐵道距離，但相關的落石偵測器及邊坡偵測器，目前的數目仍然是相差很多。我覺得安全是最重要的，所以再次提醒鐵路局，不要只是拚命在買新車，安全維護工作也是非常重要的。

李委員鴻鈞：其實臺鐵局有針對常發生事故的鐵路平交道做過統計，好像有 40 幾處需要優先處理，我記得這是因為當初在三峽還是鶯歌發生非常嚴重的事故，所以當時的交通委員會要求臺鐵局必須針對這個部分做處理，這大概是 7、8 年前的事情了，如果我的印象沒有錯的話。

可是你們在處理上卻有幾個問題，而且這是一直無法克服的問題，因為如果要實施鐵路地下化，或是將平交道立體化，也就所謂的地下化，必須要去協調地方政府與各方面，這就是你們沒有積極去和地方政府處理的主要原因，因為它還牽涉到私人土地等各方面的問題，所以你們必須把問題點出來、排出來、解決出來，這是第一點。所以當初針對平交道立體化，點出 40 幾處易發生事故的鐵路平交道，希望你們緊急去做處理，結果後來根本沒處理幾處，它的原因在哪裡？你們應該要做實質、具體的說明。

第二，在高鐵通車後，臺鐵必須朝捷運化、區間化去做調整，不過目前的進度好像只達到百分之三十幾，如果能夠把臺鐵捷運化、區間化，平交道修正的部分也應該要一併納入才對，是不是？我覺得這兩個才是精髓的問題。

主席：剛才講到柵欄的問題，請問柵欄算是很現代化的東西嗎？我看現在很多都是用電子、用推的、強制的，結果你們的柵欄跟劃雙白線、雙黃線有什麼兩樣，想要闖入的人照樣可以闖入，車子也可以闖進去，現在很多地方不是都改採強制性的設施嗎？例如用鋼鐵推過去，這樣車輛就過不去了。

鄭委員寶清：如果關到一半車子衝過去，還是會出問題啊。

主席：衝不過去的，還是擔心關在裡面出不來？我覺得鐵路局必須注意，剛才講到一個重點，馬祖沒有鐵路、火車，請你們重視一下，好不好？很多委員都講馬祖沒有火車。

鄭委員寶清：我覺得交通部的觀念要做改變，鐵路應該全面地下化或高架化，因為平交道立體化之後就不會產生這些問題，當然地下化是最好的，因為臺灣的土地越來越貴，每個站體開發的錢都遠遠超過地下化所需的經費。

葉委員宜津：本席舉一個例子請各位評理，新營火車站不是很小的火車站，但火車站離平交道 100 公尺，平交道離省道 20 公尺！柵欄一放下來就表示車子要堵到省道了，這個問題幾十年來一直無法改善，如果新營後站再不做好，我真的就要翻臉了。

主席：請交通部說明一下。

鹿副局長潔身：委員都很關心平交道的事件，當然平交道事故確實會影響到人民的生命、財產安全，以及我們的設施、設備。這幾年來，臺鐵一直在努力在做所謂消除平交道的工作，透過立體化的建設，不管是高架或地下。過去范次長擔任局長時，我們的平交道大概有 800 多處，現在全線已經降到 463 處了，但是要完全消除平交道，我們也瞭解在實務上是不太可能辦到的，所以我們現在做了很多防範措施，包括安裝方向指示器，讓民眾可以清楚知道，另外還增設緊急按鈕及紅外線障礙物偵測器，萬一有障礙物停留時，可以提早示警，所以我們已經做了相關措施。

另外，方才委員提到這幾年來發生 400 件事故，但求償不多，其實那 400 件裡面有很大一塊是闖越路線被撞死的，實務上當人被我們撞死後，我們又要去向他求償，好像比較奇怪一點。至於金額會那麼大，主要是因為 3 年前發生埔心平交道事故，那個事故的金額很大，因為我們的太魯閣有受損，所以求償金額很大。這部分我們會依照法令程序，只要確實造成我們的財損，我們一定會去求償，否則將來主計單位也會追究我們的責任。

關於消除平交道這項工作，臺鐵這幾年其實一直持續在做，每一年有一個保安週、不定期做教育宣導，以及工程改善等。方才李委員有提到，前幾年發生重大事故後，我們確實針對全省做了一個檢討，這幾年也在慢慢改善，有一些平交道其實我們也一直跟地方政府在做溝通，目前還有 6 處平交道已經立體化了，可是就是沒辦法封掉，當然地方有地方上的考量，例如宜蘭就有一處，那個地方已經完成公路的立體化了，但地方就是堅持不同意讓我們封，不過我們仍在持續溝通。未來臺鐵會把消除平交道列為首要的工作，持續去推動。

此外，委員提到列車密度高了以後，感覺平交道好像才剛伸起來又要放下去了，這個部分我要向各位委員報告，依照道路處罰條例的規定，平交道要作用前一定是先有警鈴，然後柵欄才會放下來，依照規定，民眾聽到警鈴就不可以再動了，可是民眾有時候會因為已經在平交道等待一段時間，耐不住了，看到柵欄伸起，即使還聽得到鈴聲，他們還是會衝過去，也就是沒有保持平交道的淨空，實務上才會造成一些很危險的事情發生。當然臺鐵不能完全把責任歸給用路人，所以我們一直在思考這個問題，因為平交道的偵測大多是靠自動偵測，因為我們的列車有設定安全警示距離，我們目前正在思考這個部分，看看如何讓這個部分能夠更安全一點。委員剛才提出指教及關心的問題，臺鐵一定會去處理。

關於第六十二條的規定，有很大一部分是闖越路線、進入非經指定這一塊，這部分照理講，依照原來的條文我們應該酌給卹金，所以這部分感謝委員的支持，修正條文將因行為人造成的事故，臺鐵可以免除補償責任。

主席：針對這個部分，法務部有沒有什麼意見？好，沒有意見，這一條是不是就照交通部的建議條文，也就是李委員鴻鈞等提案條文、葉委員宜津等修正動議修正通過？

第六十二條修正通過，處理第六十五條。

趙委員正宇：這一條主要是針對黃牛票的問題，也就是購買車票後加價出售或換取不正利益圖利者，現在因為黃牛票的存在，造成連續假期時，大家常常會一票難求，我覺得這部分應該要予以重罰。

鄭委員運鵬：本席的修正動議與原條文、趙委員正宇的提案條文不一樣的地方在於我認為原來的行政罰是無效的，不管是黃牛的部分，還是旅遊業者透過不正當的手段大量訂票，我為什麼會說行政罰無效？我舉兩個原因，第一，如果有效的話，現在就不會是這個樣子了。第二，第二項的修正從 103 年 6 月到現在，據我的瞭解，其實只開罰過 2 件，所以我們發現到一個問題，第二項的規定在修正後已經實施 2 年了，但對於以不正當的方式去大量購票的人來說根本不怕，否則今天就不會有這個修正動議或修正條文出現了。另外，臺鐵並沒有裁決機關，目前一般的公路違規，還有監理所可以做裁決，但根據第六十五條第二項的規定，根本沒有裁決機關或人力去做處理。現在黃牛其實不是重點，造成無法返鄉並不是黃牛造成的，而是因為旅遊業者大量購票造成的。這些旅遊業者是賺觀光財的，並不是要賺票價的差價，所以他們並不怕行政罰，罰金提高再多，如果沒有裁決其實也沒有用，他們怕的是打官司。之前法務部、交通部有來跟我們溝通，希望在行政法裡面不要有刑罰的規定，但是我去查了一下，第一次會議中我也跟大家報告過，食品衛生管理法針對食品安全問題，第六十五條也有處罰的規定，其他都是罰鍰，但那一條特別增訂罰金及科以刑責的規定，另外，糧食管理法也有類似的規定，所以你們說行政法裡面不能有刑罰，這是沒有道理的。

今天本席提出的修正條文，希望改成罰金及科以刑責，主要是希望能發揮效果，我的版本的目的大概是這個樣子，至於文字部分你們可以修正沒關係，但這些賺觀光財的商人怕的是要打官司、有可能被抓去關，食品業者也是一樣，根本不怕罰錢，更何況政府還不見得罰得到。在這樣的狀況下，我還是建請委員會的同仁接受本席提出的修正條文，把它改成罰金及科以刑責，如果法院認為惡行不重，其實也不會把他抓去關，判決還是會以罰金為主，這和食品衛生管理法修正的精神是一樣的。

葉委員宜津：先請法務部表達一下意見。

陳委員歐珀：本席個人贊成鄭委員運鵬所提修正動議，而且我要代表東部其他兩位委員一蕭委員美琴、劉委員權豪，因為這個問題在東部鐵路是特別嚴重的，宜蘭人到花蓮去上班、做小生意，根本沒有位子可坐，我覺得這是結構上的問題，今天的問題不僅是罰責輕，還要加上鐵路局的怠惰，為什麼修正至今只處罰了 2 件？問你們總共罰了多少錢，你們也答不出來，所以我覺得除了將處罰金額從原先的 1 倍提高到 5 倍、10 倍外，個人也贊成鄭委員的修正動議，否則根本無法遏止這種情況的發生，而且這種行為已經侵害人民的權益及公共權益了。

劉參事英秀：法務部在這邊做個澄清，方才鄭委員提到昨天法務部的代表去溝通的時候有提出建議，但我記得我們的同仁應該不是這個意思，因為現在有刑罰的規定，除了在中華民國刑法及特別刑法以外，行政作用法裡面也可以訂刑事法，這部分我們通稱為行政刑法，這樣的立法是有的。不過法務部曾經做過一次政策上的大檢討，我們希望在行政作用法裡面的刑法能夠盡量避免，當初也做過除罪化的處理，這是基於刑法謙抑的原則。

方才才有委員提到第六十五條第二項修正 2 年來才處理了 2 件，我們這邊想要知道的是，到底是因為法制不完備，還是執行面出了問題，這一點首先要做釐清。有關鄭委員提案將這個條文修正為刑事法的部分，法務部有正式行文給交通部參考，我們是採取比較保留的態度，因為我

們想要釐清的是，這個條文想要保護的法益的是什麼？是不是在處理大眾購票機會的公平？如果要維持大眾購票機會的公平，應該是購票機制建立的問題，這個問題是不是需要運用到國家最嚴厲、最後的制裁手段，也就是刑事制裁來處理？這部分法務部是持比較保留的態度。

此外，趙委員的修正案是要提高行政罰鍰的規定，因為交通部支持趙委員的修正，法務部尊重交通部的立場。以上說明，謝謝。

葉委員宜津：我用比較白話一點來講法務部的說法，這樣各位可能比較聽得懂，其實現行法已經可以處理鄭委員運鵬所提的問題，最後一項規定「以不正方法將虛偽資料……」，這部分可以依照刑法偽造文書罪處理。至於「不正指令」的部分則是鄭委員所提妨礙電腦的使用，所以現行法的規定已經可以用刑事手段來處理了。我的意思是說，如果犯罪行為嚴重，其實已經觸犯刑法的罪了，只要臺鐵移送，就可以依法處理其刑事責任的部分，如果要另外寫進去，那就會成為特別法，可是我們現在修法的方向都是盡量把特別刑法盡量歸到刑法裡面。食安問題之所以要特別規定，是因為現行的食安法裡面並沒有行政罰的規定，所以才需要特別規定。

另外，我認為 5 年以下有期徒刑的處罰並不符合比例原則，我們很簡單的講，他們的目的就是要賺錢啦，無論是黃牛或藝品、旅遊業者的購票行為，他們的目的就是要賺錢，如果有利可圖，他們當然就會去想辦法鑽漏洞，所以我們應該讓他們無利可圖，怎麼樣讓他們無利可圖？如果你們努力去執行，一張罰 5 倍、10 倍，我不相信他還會去做這件事。我認為其實這樣是足夠的，只是執行面的問題，我們要要求執行。

劉參事英秀：就是儘量避免使用，如果刑法足以制裁，如果他的行為已經構成詐欺罪或偽造文書罪，台鐵機關就可以把這樣的個案移送，讓警方去偵辦。

主席：法務部的意思是說，一般法律已經明定是詐欺罪的部分，就不要定在這裡面了，不必特別吹毛求疵，把這部分弄出來。昨天晚上我也跟鄭運鵬委員溝通這件事情了。

鄭委員運鵬：對，召委很用心。

召委，我報告一下，今天的問題顯然不是 1 萬和 5 萬的差別，如果原條文有效，現在就沒有大量購票的問題，我們就不用修法，所以有效才是今天修法的重點，為什麼我認為刑事法比較有效？剛才葉委員有講到，如果情節重大就以偽造文書罪移送，法務部過去處理食品衛生管理法相關問題時，要修改第四十九條，要改成處罰金和刑責，法務部反對，事情都不要落到他們頭上最好，所以後來我們要修正第四十九條，主張如果食品衛生問題致人於死，對於犯罪人處以無期徒刑或七年以上有期徒刑，法務部也反對，因為法務部認為在刑法中這種行為本來就涉及殺人罪。今天我們討論到偽造文書，如果大量購票可以構成偽造文書罪，要去比照刑法偽造文書罪來處理，不如就直接定在鐵路法第六十二條裡，這樣檢察官也有所依據，名正言順，這才是今天的重點，不然去罰幹嘛？現在不是 1 萬或 5 萬的問題，我們就是要有效，不需要繞道，如果現在用行政罰鍰有效……

葉委員宜津：不是，現在就名正言順了。

鄭委員運鵬：葉姐，用偽造文書罪不如用鐵路法第六十二條去處理就好了，不然食品衛生管理法為什麼本來就是行政罰，現在要改成罰金和刑責？

葉委員宜津：這就是違反了我們的原則……

鄭委員運鵬：葉姐，我向你報告一下，剛才葉委員提到判 5 年太重，我說的刑責完完全全是刑法的偽造文書罪，像這種大量購票的行為，過去以偽造文書罪來起訴就是不當的。同樣的意思，我也可以不要定 5 年，只定 1 年或 3 年，這是可以調整的，本來你們對於這種行為就是丟給檢察官，用偽造文書罪處理，所以我建議把偽造文書罪的刑度放進來，重點在罰金，讓業者有吃官司的壓力，重點在罰金。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：既然本來就有了，為什麼會成效不彰？現在成效不彰到什麼程度？我現在去買票，要用開頭是 U 或 V 的身分證才可以買到台東、花蓮的車票，這表示完全沒有達到我們要的目標，所以今天罰 5 倍到 10 倍有什麼用？現在一張票平均大概 400 元，罰 5 倍 2,000 元，他賺了 20 萬，怎麼會怕罰 2,000 元？所以要罰就罰重一點，不然就不要定罰款，為什麼？因為沒有用嘛。就算罰 5 倍 2,000 元，罰 10 倍 4,000 元，對他也不痛不癢，他已經賺了 40 萬，哪裡還怕罰 4,000 元？運鵬提這個案非常好，我們要去思考，就是因為發生這麼多事情，所以我們才會想定在刑法裡，以產生威嚇的作用，日本為什麼很少有酒駕？因為刑責很重，不是罰三萬、五萬，一罰就是 100 萬日幣，連提供座車和酒的人都有罪，只是刑度減半而已，我們今天定這個法，並不是一定要去罰，而是要讓大家知道，如果買票就會被罰 20 萬，高的話是 50 萬，買票的人就會收手，因為就算賺 100 次，只要被罰 1 次就划不來了。這樣才可以解決這個問題，不會搞到要用開頭是 U 或 V 的身分證來買票這種奇怪的法律規定。

陳委員歐珀：其實問題的癥結還是在執行面，有大量的黃牛票，鐵路局卻不積極作為，這個問題永遠存在，如果執行面不落實的話，定刑罰也沒有用。我們今天要定刑事罰和提高罰金，只是要跟行政單位強調，這種事情不能再浮濫下去了，你們濫權、怠惰成這個樣子。我個人還是贊成鄭運鵬委員所提的，要符合社會公平嘛！為什麼鄭運鵬委員提出這個想法？因為泛濫成這個樣子，這也凸顯行政單位的怠惰。我建議到院會的時候大家再辯論一下。

李委員鴻鈞：黃牛一定要嚴處，這一點本席沒意見，可是賣票給黃牛的應該要用受刑罰。

葉委員宜津：同意。

李委員鴻鈞：我不好意思講明，一定是勾在一起，要不然黃牛怎麼生存？我們現在都是針對買方的部分在處理，那賣方的部分不處理嗎？就像吸毒，現在猛抓吸毒的人，販毒的人不去抓嗎？現在是針對黃牛在修法，我覺得鐵路局這部分也應該一併納入處理。

主席：請法務部說明一下。

劉參事英秀：從條文的歷史沿革來看，原來在 65 年制定本條文時，是有罰金刑的，是刑事法的罰金，我們在 103 年 6 月 18 日把它除罪了，把它改成行政罰鍰了，如果不到一、兩年的時間又恢復成刑事罰，會產生制度反覆的問題，所以法務部的立場是，如果台鐵的購票機制已經在做檢討改進了，也在做防弊措施了，在這個前提之下，有沒有必要改成國家最嚴厲的手段，還是要請立法委員再慎重思考一下。謝謝。

主席：現在為什麼有委員提出這樣的提案？不是制裁的問題，現在檢察官總是不起訴，要不然就是

法官判緩刑，對黃牛來說不痛不癢，你說有定其他刑責，可是沒有制裁效果。現在委員意思是說，就算定了其他刑責，檢察官不處理時怎麼辦？有些檢察官不處理。警察抓了老半天，到檢察官那邊就放掉了。

葉委員宜津：不是啦！不是檢察官不處理，是台鐵不處理，你弄錯了。我都質詢過了，賣出去的票有幾萬張、幾十萬張，抓到的黃牛票是個位數、兩位數。

李委員昆澤：我們今天主要是要建立公平的購票秩序，加重罰則當然是一種方式，但是主要的是要加速老舊的台鐵劇烈系統的更新。

另外，在查緝方面，罰則定得再高，如果沒有去追緝，沒有去抓這些黃牛，抓不到也沒有用。剛才葉宜津委員講得非常清楚，有那麼多黃牛，但就是抓不到，如果抓得到，也不會有今天要提高罰則的狀況。

葉委員宜津：我不相信抓不到，我覺得是內神通外鬼。

主席：好，鐵路局、法務部和鐵路警察局看看怎麼抓。現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。交通部來報告一下好不好？

葉委員宜津：交通部不用再報告了，我們不要聽交通部的，要聽台鐵局的。

主席：法務部來，葉召委有意見。

葉委員宜津：我這樣說好了，其實我們就是要責成台鐵去做這件事，我慢慢可以體會鄭運鵬委員的心情，照以前我們給的，台鐵可以去做，重大的案子就移送給刑事機關、司法機關，但是他們不作為，所以如果現在不違背的話，我們就加重更明確的刑責，其實沒有關係，就算法律競合有點問題，至少有宣示性的效果出來，如果大家要這樣改的話，我也可以接受。

主席：葉委員，這部分也是買票，但是你講的好像是賣票的部分。

葉委員宜津：我沒有講什麼買票、賣票，我是講這個法條。

鄭委員運鵬：召委，現在第一項是針對黃牛加價出售，第二項是針對旅行業者，他們跟台鐵買票之後再賣給旅客，他們又買票又賣票。剛才李鴻鈞委員所講的是賣票，是指台鐵裡面內神通外鬼，跟葉召委講的是一樣的，但這個部分本來就不在這一條裡。

主席：我們是講買票的部分，賣票的不管了？

鄭委員運鵬：如果是公務人員內神通外鬼，這是另外一回事。

葉委員宜津：我們現在講的都是這個法條，都是買票的部分，監督台鐵賣票是我們的責任，不是在這個法條裡，但是因為台鐵不作為，所以我們再加重刑罰，要他們去做這件事。我的意思是這樣，站在這樣的立場，我可以支持鄭運鵬委員的提案。

主席：好，請法務部說明。

劉參事英秀：如果委員還是堅持要定刑事制裁的話，法務部尊重，但是鄭委員提案條文第二款可能會把合法的旅行社也規範在裡面，因為第二款的構成要件是以他人國民身分證購票，如果是所有團員委託旅行社購票，旅行社一定是大量購票，而依照第二款來處罰，可能會把合法的購票

行為也包含在內，所以請委員再斟酌一下。

主席：第二款又講到其他事業營利者。

劉參事英秀：幫團體購票也是會收取手續費或工本費。

葉委員宜津：有道理，這部分要修正一下。

鄭委員運鵬：「大量」這兩個字要如何定義？本來台鐵就有團體票，所以台鐵應該提供合理的票量給旅行業者，這項針對的不是團體票的部分，而是用別人的身分證去買票給別人用，但是要如何去定義「大量」？

主席：旅行社本來就是大量買票。

鄭委員運鵬：對。

葉委員宜津：運鵬，法律文字必須要很明確，你的提案文字這樣寫是會有問題的。如果是合法的旅行社合法購買車票，也是大量購買，也是營利。

鄭委員運鵬：葉委員，你說有道理是說法務部講的有道理，對不對？還是我的有道理？

葉委員宜津：法務部講的有道理，你的文字有問題。

主席：這樣好不好？就照鄭運鵬委員的提案通過。

葉委員宜津：不是啦！第二項的文字有問題。

主席：就統統送黨團協商嘛。

葉委員宜津：現在弄啦！這個可以搞定的啦！我們在修法，怎麼可以這麼草率？

趙委員正宇：罰鍰現在是定多少？

王副局長穆衡：我們現在提出一段建議修正文字給委員參考，「以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其他相關設備，而購買車票訂票或取得取票憑證者，處五年以下有期徒刑、拘役或併科新臺幣三百萬元以下罰金」，這是我們建議的文字。至於持身分證購票，確實還有爭議，我們建議刪除。

鄭委員運鵬：我把一些需要再調整的文字處理一下，第二項的「五年以下有期徒刑、拘役」的「拘役」可以拿掉。剛剛法務部說罰金沒有下限，建議直接改成「三百萬元以下罰金」。

王副局長穆衡：各位委員，針對整個第六十五條，我一併說明。針對黃牛票，處以每張車票票價 5 倍至 10 倍金額之罰鍰。

趙委員正宇：我的意思是說，可以罰 1 萬到 5 萬、5 萬到 50 萬。

鄭委員運鵬：不是罰票價幾倍，而是罰一個金額，可以嗎？這樣大家看了會怕。這樣可以嗎？

葉委員宜津：不行啦！不合比例原則，酒駕都沒有罰到 5 萬，我們修法還是要符合比例原則，現在都有處以刑法判 5 年或 10 萬以上……

鄭委員寶清：沒有啦！不一樣嘛！

葉委員宜津：所以兩個不一樣的行為要用兩種方法來處理。這裡要怎樣調整？整個中華民國的法律都要調整了。

楊主任秘書正君：我們過去處理涉及第一項規定的裁罰案件，最多的車票張數有到六十幾萬張，如果照剛剛講的每張罰 5 萬到 50 萬，處罰金額會變得非常高。

李委員昆澤：我跟葉宜津委員都是同樣的想法，要重視法律的衡平原則。

葉委員宜津：對啊！要符合比例原則。這裡這樣修了以後，整個中華民國的法律都要翻過一遍。

李委員昆澤：因為牽涉到整體的法令體系，不是單獨這一條要提很高。

鄭委員運鵬：好，可以，比例原則。

葉委員宜津：法律並不是我們自己看了高興就好。

王副司長穆衡：針對第六十五條第一項，我們建議將黃牛的狀況處每張車票價格之五倍至十倍罰鍰。

趙委員正宇：五倍至三十倍好不好？

葉委員宜津：修法時一定要注意比例原則，這裡牽涉到罰鍰和刑罰，我所謂的比例原則不是只有針對交通罰則，包括刑法及所有法律也都是如此，如果你們這樣做的話，將來人民將會無所適從。

王副司長穆衡：依照剛才委員的討論，我們建議將第一項文字修正如下：「處每張車票價格之五倍至三十倍罰鍰」，原本是一倍至十倍，現在我們做這種倍數的調整。第二項有關電腦程式購票處罰的部分則是修正為「處五年以下有期徒刑或科或併科新臺幣三百萬元以下罰金」。綜整各位委員方才的說明，不知這樣是不是正確？

主席：請問交通部所建議的文字修正可以嗎？

葉委員宜津：等一下！請問法務部劉參事，目前有什麼法律是處罰到三十倍的嗎？

劉參事英秀：裁量空間是可以授權的，如果是處罰五倍至三十倍，那麼上下限六倍是合理的。裁罰的上下限一般都是一倍到五倍，但現在有些已經拉到十倍，所以我們認為可以處罰五倍至三十倍，至少它的下限是五倍，謝謝。

葉委員宜津：裁量權在台鐵手上是嗎？

在場人員：是交通部。

葉委員宜津：我要提醒各位，這樣可能會造成少量罰多倍的情況，因為賦予他們行政裁量權，如果有人多買了五張，或許價錢是五千元，這樣可能會被處罰三十倍，因為處罰金額還算得出來；如果有人多買了十萬張，請問交通部會處罰三十倍嗎？你覺得他們會這樣做嗎？

楊主任秘書正君：報告委員，我們有公告一項裁罰機制，其實我們是按照累犯的次數來訂定倍數，而不是按照張數來訂定倍數。

葉委員宜津：好的，那我同意。

主席：請王副司長把第六十五條修正的部分再重新唸一次好不好？

王副司長穆衡：第六十五條修正如下：「購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之五倍至三十倍罰鍰。加價出售車票或取票憑證圖利者，亦同。

以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，處五年以下有期徒刑或科或併科新臺幣三百萬元以下罰金。

葉委員宜津：請把你們剛才所說的行政罰累犯相關辦法送給交通委員會參考。

鄭委員運鵬：感謝各位委員今天的努力，我再說明一次，這就是偽造文書罪，現在台鐵對於大量購

票的行為，也是請檢察官以偽造文書罪去起訴。剛才法務部已經說明過，鐵路法第六十五條本來就有罰金機制，只不過在兩年前改回罰鍰，所以請不要再去遊說其他非本委員會委員有關行政罰和刑事罰的問題，其實本來是有罰金機制，但兩年前改回罰鍰，就是因為無效，所以才會改回來，這一點我必須說明一下。

主席：本條照委員趙正宇等 19 人提案條文及委員鄭運鵬等所提修正動議，按交通部建議文字修正通過。

接下來處理第七十條，請交通部王副司長說明。

王副司長穆衡：主席、各位委員。針對行人或駕駛人闖越平交道的部分，我們認為這些行為對於公共安全有相當顯著的傷害，也希望透過罰鍰的調整造成警惕作用，其實這並不是以處罰為目的，謝謝李委員鴻鈞、趙委員正宇等人對於調升罰鍰金額的建議，在此我們建議參照大眾捷運法的罰鍰標準，也就是處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰，相對於原本的七千五百元以下罰鍰，這樣已經有所提高，謝謝。

主席：第七十條照李委員鴻鈞等 25 人提案條文通過。

接下來處理第七十一條，請交通部王副司長說明。

王副司長穆衡：主席、各位委員。針對第七十一條，趙委員及鄭委員均提出修正條文，其中主要是對應導盲犬、輔助犬的問題，謝謝委員的提醒，其實這在身權法之中都有提到。我們之所以沒有參照委員的建議，增列導盲犬、輔助犬等名詞，主要是因為現在有許多新的法令出現，包括救難犬、鎮暴犬等名詞都有可能會出現，我們擔心列舉太多，所以我們在第八項當中所寫的是「除依法令規定外」，換言之，未來如果有增修的話，我們都會依照這些法律去做，只要做簡單的對照就可以了，謝謝。

主席：第七十一條照委員趙正宇等 19 人提案條文及委員鄭麗君等 29 人提案條文，按交通部建議文字修正通過。

（協商結束）

主席：今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。

針對本日會議作如下決議：

一、本案併案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。

二、院會討論前，不須交由黨團協商；院會討論時，由召集委員陳雪生補充說明。

現在散會。

散會（10 時 16 分）