

均每公升汽油徵收之汽燃費為 4.5 元，若行政院實施隨油徵收政策，由交通部統計資料可以看出，每輛機車每天平均行駛 14.1 公里，重型機車一年要支付的汽燃費將高達 1077 元，比現行的收費多支付了近 630 元，至於輕型機車則是 1102 元，比現行收費多近 800 元。若以目前 48% 的通勤（學）族選擇用機車作為交通工具來計算，每天通勤距離將高達 30 公里以上，汽燃費對民眾的負擔恐將更重。

三、隨油徵收汽燃費乃使用者付費之觀念，但政府施政仍應以降低衝擊以利誘取代加重課稅為原則，行政院僅提出汽燃費隨油徵收之政策風向球，未提供大眾運輸便利性與易得行之利誘配套，亦未見階段性實施之衝擊降低手段，簡直視人民辛苦攢錢之荷包為國庫任意伸手掏錢之口袋，更何況，汽燃費無法併入能源稅徵收，將無法有效杜絕免稅油與應稅油之間的不法流動。

四、綜觀國外大眾運輸網之建置與單一票價之補貼措施，綿密的公車、捷運行駛班次與路線，不分距離的單程統一票價已有卓著成效為鑒。行政院勿以增加人民痛苦為常，在研擬完善配套方案、且具有社會共識之前，不應貿然實施汽燃費隨油徵收之政策。

（六十一）本院許委員添財，有鑑於台灣高鐵將於一〇四年高鐵將再增設南港、苗栗、彰化、雲林四站，估計四站啟用後，若每站都停靠，高鐵北高單趟需花兩個半小時，比現在的兩個小時多花上 30 分鐘，為確保高鐵高度行車效率促進南北平衡，建請高鐵應採跳站停靠與五都直達模式，特向行政院提出質詢。

說明：

目前高鐵站由台北至高雄已設有台北、板橋、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、左營等八站，民國一〇四年將再增設南港、苗栗、彰化、雲林四站，總共將設十二站，若採每站停靠模式，每站都需花六到七分鐘，推估未來如果十二站，每站都停靠，北高一趟行車預計要多花半小時。

建議：

1. 高鐵沿線經過台北市、新北市、台中市、台南市與高雄市等五大直轄市，每日往返南北的商務客與旅客人數眾多，為確保五大站行車時間最短，應採跳站停靠模式。
2. 為便利台南鄉親與商務人士南北奔波，台南站應比照板橋站與台北站，與左營站同享台北直達車。

（六十二）本院許委員添財，鑑於台南市「海安路地下街工程」自民國 82 年起歷經三任市長長達 19 年，台南市民一心企盼完工開放