

於供給與需求，資訊透明且流通的交易環境下，價格決定了一切，各經濟實體間處於既競爭又合作的競合關係。2008 年金融海嘯過後，雖然各國對於毫無限制的金融交易活動予以禁止，但是對於金融業務的拓展仍不遺餘力的推動，這種不減反增的情況肇因於自由經濟市場的原始動能：競爭。在競爭的環境之下，業者本身必須具備足夠的條件吸引顧客，國家也有義務盡力協助國內業者增強競爭力。

- 二、我國自經區的規劃，就是政府針對全球化市場所做的因應措施，金管會在「金融納入自由經濟示範區方案」當中提到，金融業以虛擬境外的模式，朝向「業務鬆綁，全區開放」的方式進行，透過 OBU（國際金融業務分行）的平臺交易，原則上只要不涉及新臺幣匯率、利率及新臺幣計價金融商品，皆全面鬆綁，目的是提供以往僅能在香港和新加坡購買的金融商品。
- 三、臺灣在新加坡和香港之後，推出類似的金融商品，企圖競食金融商品市場，原已處於較不利的地位，加上上海自貿區已掛牌成立，故需加強開放力度，才有利於做市場區隔，吸引消費者來臺投資。
- 四、其實金融開放最大的考驗是本國匯率的穩定，因此央行的顧慮與擔憂可以理解，但環視其它經濟體的做法，香港是採聯繫匯率制度，港元和美元匯率連動，不易受其他幣別交易所影響；新加坡則是以境內和境外金融交易做區隔，穩定匯率，均可作為開放後穩定匯率的參考方案。
- 五、鑒此，建請行政院責成相關部會，探討開放涉及新臺幣匯率、利率及由新臺幣計價商品連結的金融商品之可能性，並研擬相關管制措施，讓開放與控管兼容並蓄。

（六）本院楊委員瓊瓔，針對公路總局規定國道客運業者應依法令規定行駛路線與上下客，路線中排定的下客站就算無人下車，客運仍須駛下交流道並停靠下客站，沒人下車也要停靠下客站，形同浪費時間與油耗。囿於該項政策過於僵化，形成乘客、業者、政府三輸，有違節能減碳與便民措施，建請主管機關修正此一規定，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、頃據民眾投訴與民間客運指出，長途客運每趟次至少虛繞一處交流道浪費 40 分鐘，以尖峰滿載乘客 31 人、每天發車 1500 班計算，每天就浪費乘客 3.5 年時間。但事實上，路線中排定的下客站就算無人下車，客運仍須駛下交流道並停靠下客站。民眾批沒人下車也要停靠下客站，形同浪費時間與油耗。
- 二、囿於該法令規定太僵化、浪費時間又不能節能減碳，形同不便民。但事實上現在科技發達，下客站可透過電腦管控，任何一站有多少乘客下車都能掌握，沒人下車的站就可不須停

靠，建請主管機關修正此一規定，方能利民與落實節能減碳措施。

- (七) 本院楊委員瓊瓊，針對交通部預計明年起試辦機車行駛內線車道、取消機車兩段式左轉，但外界質疑此政策有害交通安全，基於交通安全整體考量，建請主管機關交通主政單位應考慮「兩段式左轉」存在的特殊性，重新審視推行該案的必要性，暫緩該項政策施行，特向行政院提出質詢。

說明：

傾據報載，交通部預計明年起試辦機車行駛內線車道、取消機車兩段式左轉，但外界質疑此政策有害交通安全，反而提高交通事故率，而據交通實務，靠外側的兩車道開放機車行駛是基於交通順暢，因此予以彈性開放，但如果是三線或四線以上車道，內側車道絕對不能開放，否則會造成機車與汽車爭道，不僅危害交通安全，也侵害汽車用路的權利。故交通主政單位應考慮「兩段式左轉」存在的特殊性，重新審視推行該案的必要性。

- (八) 本院楊委員瓊瓊，針對原本永久有效的殘障手冊效期屆期，卻須要回到戶籍地領表辦理新手冊，還得繳交 3 個月的近照；但卻對已不良於行的領冊人及照顧重病人士的家屬，衍生不便。建請主政機關應考量弱勢民眾權益，重新檢視申辦上開手冊，是否與地方政府研議異地申請可行性，並重新檢視 3 個月近照更新必要性。並儘速公布特定殘障類別可終身持有殘障手冊的時程，方符有效照顧弱勢民眾意旨，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、傾據民眾李先生投訴，他高齡歲數年紀、住在台南的奶奶現因為植物人狀態，日前接到奶奶戶籍地的區公所通知，要重新做殘障鑑定，因為他及其他家屬都在台北工作，詢問區公所人員能不能在台北辦理，但得到「依法」必須返回戶籍地領表與遞件的答覆。而且申請鑑定規定要繳交 3 個月近照，但奶奶重病根本無法外出拍照，鑑定人員要求他們自己拍照再裁成 1 吋的大頭照。
- 二、但事實上，在 2007 年完成修法後，立法院原給相關單位 5 年的時間研議作業辦法，但現在主管機關竟仍沿用到戶籍地辦理等舊規定，顯屬不當。主政機關應考量民眾便利性，儘速與地方政府研議異地申請事宜，並重新檢視 3 個月近照更新必要性。並儘速公布特定殘障類別可終身持有殘障手冊的時程，方能有效照顧弱勢民眾權益。