

規範中，最高罰金上限僅 1 萬 8,000 元，且判決得易科罰金、無人坐牢，罰則過輕對於黃牛阻嚇，效力不大。台鐵實施差別費率，卻未調漲普悠瑪號和太魯閣號等新車票價，僅調降舊自強號票價，討好民眾作為將擴大虧損，是全民埋單，也是鼓勵黃牛票猖獗的幫兇。爰此，政府須依實際狀況，調漲台鐵假日票價，以杜絕黃牛的猖獗，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據鐵路警察局統計，2011 年「淨網專案」查獲黃牛集團影響車票張數約 5,500 張；2012 年上升到 33,000 多張；2013 年 11 月，直線攀升至 76 萬 1,000 多張，全年影響數量超過百萬，3 年暴增 180 倍，團體票、個人票都有。民眾痛批台鐵完全沒作為。
- 二、參與「淨網專案」的警員指出，除小型黃牛外，花蓮地區目前有 4 大黃牛集團，他們把陸客團帶到藝品店後，一手把車票交給陸客團，一手引導陸客團購買開價數千元到 30、40 萬元不等的各類藝品，龐大消費商機，才是黃牛集團掌控車票的真正目的。
- 三、台鐵車票在假期沒有漲價，消費者願意為一張返鄉車票支付的價格，超過了車票的票面價格，當中價差存在著低買高賣的套利空間，這就是台鐵黃牛票出現的根本原因。

（四十七）本院羅委員淑蕾，鑒於台灣機車密度世界第一，每平方公里就有 419 台機車，平均每 100 人擁有 67 台機車，交通部公路總局去年 11/18 舉辦「初領機車駕駛執照安全駕駛講習」公聽會，宣布道路安全駕駛課程已於今年元月起全面強制實施。今年起，初領機車駕照的民眾都須完成道安講習才能核發駕照，道安講習參加對象以酒駕者居最大宗，幾乎場場爆滿，有些人還帶著一身酒氣來上課，讓講師看得傻眼，有人酗酒成性時常被罰，成為道安講習班常客。台灣對於駕駛人再教育，除了道安講習外，其餘非常缺乏，而道安講習目前僅開授違規定期講習，對於未違規駕駛人及行人無再教育之功用，道安講習流於形式，並未減少機車意外的發生率。爰此，政府須針對不同對象設計合適的道安講習課程內容，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、法國的駕駛人再教育制度針對不同對象給予不同講習課程，值得台灣對講習課程內容參考

，況且我國講習內容有一些已不太合乎現實潮流，實有修改之必要。

二、美國的教育機構皆會開授駕駛人再教育課程，值得我國教育及交通主管機關推動交通安全教育之參考，目前我國高中、大學、學院、教育機構等皆有開授在職進修課程。事實上可以鼓勵他們開授類似道安講習課程或駕駛人再教育課程，邀請學者專家講授「車輛保養、肇事預防、肇事現場處理、交通法規」等，對一般駕駛人較實用之課程，政府對於這些課程應該給予補貼，如此也可以達到駕駛人再教育之功能。

（四十八）本院羅委員淑蕾，鑒於南韓渡輪「歲月號」4 月 16 日上午失事後兩小時就沉沒，引發民眾對於搭乘客輪的安全疑慮。國外專家分析指，這類可裝載貨物與乘客的滾裝客船，艙內支柱很少，導致重心不穩，抗沉性較差。國內專家質疑該船可能沒有做隔水艙，或是有隔水艙但出狀況。航港局雖配合交通部（交通事業管理小組）組成船舶安全檢查督檢小組，不定期赴國內各水域抽查載客船舶之安全設備及是否有超載等違反航行安全管理事項，但是實務上這些渡輪隔水艙艙門都未緊閉，經常開著方便輪船上不同區域的人員進出，一旦發生意外要關閉艙門通常已太晚。各地航務中心每年抽查三次左右，無法確保船舶適航。爰此，政府須提升未來對船舶臨檢比率至 20%以上，對不合格船舶加強抽驗，並且提高違反規定的罰則，務必以最高標準確保乘客安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國內具類似規模南韓「歲月號」之島際交通客輪，目前計有 5 艘，分別為臺馬輪（基隆—馬祖，載客 500 人）、臺華輪（高雄—馬公，載客 1,150 人）、合富快輪（基隆—馬祖，載客 442 人）、麗娜輪（短期蘇澳—花蓮不定期航線，載客 774 人）、臺閩之星（已發航行許可證書、尚未正式營運，載客 905 人）。
- 二、依船舶法，主管機關每年應 1 次定期檢查，5 年 1 次特檢及不定期臨檢，但交通部每年對船舶的臨時檢查比率才 6%，不到 1 成，令人憂心。
- 三、渡輪的危險性出事率，比飛機大太多了，又不檢驗補強！簡直置人命於度外！

（四十九）本院羅委員淑蕾，鑒於台灣女性癌症中，乳癌的發生率及死亡率一直高居首位。近二十年來，乳癌發生率年年攀升，許