

。美國有線電視網（CNN）飛行分析師蘇西建議增設「第三駕駛」，可坐在駕駛座後方空服員座位，避免有人在駕駛艙獨處。

（六十九）本院江委員惠貞，鑒於近日交通部擬將機車考照年齡降為 16 歲，然而此舉並未取得社會共識，也引發諸多疑慮。首先，下修考照年齡並不利推廣大眾交通工具；其次，此舉間接鼓勵民眾購買機車，而更有可能造成台灣環境進一步惡化；而統計顯示，年輕族群的騎乘機車事故死亡之年齡比率最高，各項指標皆顯示考照年齡恐未有下列之急迫性與必要性。鑑此，建請交通部於取得社會共識前，暫時停止推動下修機車考照年齡之措施，先與專家學者、社會團體及大眾媒體充分溝通、蒐集輿論，經過縝密思考，方可做出與民意相符之正確決策，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、各縣市皆持續建設大眾交通工具，從發展公車至捷運系統，其目的就是要降低民眾騎乘機車的比率，養成搭乘大眾捷運工具之習慣，若將機車考照年齡降為 16 歲，使得青少年從小便有機會習得騎乘機車，進一步養成習慣，將不利推廣大眾交通工具。
- 二、台灣空氣污染中，汽、機車等「移動污染源」占 36%，其中機車排放污染物數量又高於汽車。根據交通部統計，台灣機車密度世界第一，平均每 100 人擁有 67 台機車。雖然機車的體積比汽車小很多，不過機車的污染卻高於汽車，一台 50cc 機車排放的一氧化碳量，是 2,000cc 汽車的 2.7 倍，而機車碳氫化合物的排放量，更是汽車的 6.7 倍。交通部下修機車考照年齡，間接鼓勵民眾購買機車，而更有可能造成台灣環境進一步惡化。
- 三、16 歲約為高一年紀，根據警政署統計，近 3 年騎乘機車事故死亡之年齡比率，以 20～24 歲佔 12.8%最高，其次則為 15～19 歲佔 11.9%居次，反映出 15～24 之族群歲以機車代步為大宗，且肇事危險性最高，綜合各項指標觀之，考照年齡恐怕未有下列之急迫性與必要性。
- 四、知名入口網站雅虎舉辦網路民調，結果有 86%的網友不贊成將考照年齡下修，顯見此舉也並未取得社會共識，交通部冒然拋出議題，引發輿論反對，不但花用社會資源，也突顯交通部決策前未事先與社會充分溝通。鑑此，建請交通部於取得社會共識前，暫時停止推動下修機車考照年齡之措施，先與專家學者、社會團體及大眾媒體充分溝通、蒐集輿論，方可做出與民意相符之正確決策。

（七十）本院丁委員守中，因台電公告招標「核一、核二廠用過核子燃料小規模國外再處理服務案」中，1,200 束用過燃料棒再送至海

外處理 20 年後，仍要送回台灣，目前台灣之核廢料處理方式皆為包封儲存，但台灣當下不論是低階核廢料儲存場或是最終儲存場址之建構皆屬於停滯階段，經濟部應加緊儲存槽之規畫建設，免得出口解決的燃眉之急，在 20 年後又重新成為問題，特此向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台電公告招標之「核一、核二廠用過核子燃料小規模國外再處理服務案」中，1,200 束用過燃料棒再送至海外處理 20 年後，仍要送回台灣，屆時核廢料處理將再成問題。
- 二、瑞典、芬蘭、美國等皆以將燃料包封後直接埋藏於深層地質中處理，英法日俄等國則將鈾及鈾回收後製成混合燃料供核電廠重新使用，其餘無回收價值之物玻璃固化後運往最終處置場，無論何種處理方式皆會產生低階核廢料。
- 三、目前不論是低階核廢料儲存槽或是最終儲存場址，台電在台灣建設皆遭遇瓶頸，若核廢料得以出口，經濟部應藉此緩衝期加速規劃，以免今日送出的核廢料在 20 年後又成為台灣的問題。

（七十一）本院丁委員守中，因國民黨黨團提出「加薪四法」強制企業規定盈餘分配員工的辦法，在法條通過之後，緊接而來各家公司、工廠和事業單位對章程的修改工作，恐怕曠日廢時且有訂定不周全之虞。事實上，因企業加薪為全球性的議題，企業向員工分享盈餘的作法在國外行之有年，不論英美皆有相關成功案例，經濟部應積極研究國外案例，並輔導國內企業，協助提出合理有效的盈餘分配計畫，特此向行政院提出質詢。

說明：

- 一、企業加薪已經成為了一個全球性的議題，國民黨黨團提出了「加薪四法」，大選在即的英國，工黨黨魁也提出了要求強制 50 名員工以上的企業，訂定將利潤回饋給企業員工的辦法，目的都是為了在企業加薪的同時，增加員工的向心力，刺激員工的投入和企業的發展。
- 二、企業向員工分享盈餘的作法其實在國外行之有年，例如英國連鎖百貨公司 John Lewis 就以成立「員工信託」的方式，讓員工可以參與公司政策規劃，每年直接分享公司盈餘；美國也有以「汽車工人聯合工會（United Auto Workers union）」入股克萊斯勒 55% 的案例，讓勞方團體可以直接決定企業的政策走向。
- 三、在加薪四法通過之後，緊接而來的就是公司、工廠和事業單位提出分配盈餘的章程，經濟