

乙、本院委員質詢部分

（一）本院徐委員國勇，就雲豹甲車撞樹，結果槍管歪掉一事，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、經媒體批露，105 年 2 月軍備局與中科院在陸軍兵整中心測試雲豹甲車 30 砲塔，砲塔擦撞樹枝，槍管竟然歪掉損傷。
- 二、雲豹甲車於 104 年 6 月爆發採購醜聞，得標廠商中興電工被檢舉涉及與軍方人員掛勾，違反契約以中國進口的次級零件交貨導致甲車故障頻傳，檢調已介入調查，並經以貪汙罪起訴在案。
- 三、雲豹甲車為我國主力戰車，造價高達 9,000 萬元，砲管竟因擦撞樹枝歪掉損傷，而樹枝沒事，結構脆弱至此，實則令人感到不可思議，並難以對國人交代；如果實戰開炮，豈不發生炸膛事件，置國軍弟兄生命於危險之中。
- 四、此事發生之後軍備局下達封口令，若無媒體批露，豈無欺瞞國人之嫌。又雲豹甲車採購一案，疑雲重重，建議國防部應謹慎重新審視採購案內容，對使用的料件是否符合原始設計規範仔細檢查，若有不合規定之處，應立即改正，並對供應廠商求償。
- 五、軍備局接下來有第二批採購，由於是限制性招標，中興電工有優先取得第二批與第三批的採購案，但中興電工已發生採購弊案，其得標資格應重新審視是否合適繼續承攬雲豹甲車的採購案；建議應先暫停第二批與第三批採購案，並經嚴格審視後再重新招標，以免再次發生此類問題。

（二）本院吳委員秉叡，針對近期交通部於媒體表示預計修法將電動自行車定義為「輕型機車」，必須通過筆試和路考取得駕照，疑有朝令夕改之嫌，不僅影響相關從業人員生計，更會對政府節能減碳政策產生不良影響，為此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、政府為減少排放 PM2.5、推動綠能產業，大力推廣電動輔助自行車、電動自行車，遂於民國 96 年 7 月 4 號華總一義字第 09600085791 號令公布修正「道路交通管理處罰條例」部分條文，定義電動輔助自行車、電動自行車為每小時二十五公里以下之電動二輪車輛，屬慢速車輛。
- 二、交通部指稱電動自行車三年來肇事率高於「自行車」，有管制必要，然電動輔助自行車、電動自行車速率最高為 25 公里，無有輕型機車危險，如要相等管制，顯然不符比例原則。交通部對此表示有使用者擅自變更速度上限造成風險失控的安全危險，對此疑慮，政府亦

已修正「電動輔助自行車及電動自行車型式安全審驗管理辦法」，電動自行車將禁止變更最大行駛速率控制裝置，且須出具所設計的「防止擅自變更速度上限」功能，供審驗機構審驗，5月3日起即上路，故應可降低此疑慮。

三、電動自行車產業在國內正式上路已逾九載，累積眾多從業人員，影響相當廣泛，若貿然將電動自行車歸類為輕型機車勢必嚴重影響銷售，進而影響相關從業人員生計，若無充分理由，恐造成利益失衡，嚴重侵害民眾對政府之信賴及生存利益。

四、電動自行車無噪音、無排氣，在節能減碳方面有絕對優勢，新政府宣示綠能產業為五大策略性產業之一，國際間針對碳權問題討論也日趨頻繁，目前國內減碳有限，推廣電動自行車是必要政策且成效最容易顯現，近年來推廣順利，民眾已能接受電動自行車的騎乘模式與使用方便，銷售數字逐年增加，對台灣的節能減碳和綠能產業有實質效益，亦能減緩國際對於節能減碳要求的壓力。

五、交通部忽然改變政策，否定電動自行車對於降低排放 PM2.5 之貢獻；交通部自核發電動自行車來不斷修改安全管理辦法及審驗檢測基準，業者也都全力配合及懸掛合格牌證、配戴安全帽以便管理；今交通部卻以管制不易、肇事率比「自行車」高為理由，箝制電動自行車正常發展，無視電動自行車從業人員多年來的努力，此政策更是與未來新政府綠能政策方向南轅北轍。

六、本席認為若無更堅強之理由，應維持電動自行車現有級距無須考照，因現有制度下可保證電動自行車限速 25 公里，屬於慢車範圍，適用於高齡老人，可適應未來高齡化社會，菜籃族與中低收入戶亦可方便使用。

七、惟本席認為適當管制係屬必要，牌證與適當年齡限制需要研議，但必須納入民間意見，目前民間願意配合懸掛合格證，也同意修訂騎乘年齡下限給予適當限制。

八、如交通部對於交通事故有疑慮，本席建議電動自行車懸掛牌證納入監理，配合警察機關控管並強制投保汽機車責任險，以保險方式處理後續可能造成之侵權問題。

（三）本院李委員彥秀，建請行政院檢討台北市南港車站於 5/12 已升級為一等車站，但台鐵不僅只有少數對號列車停靠，甚以作為一等車站卻無自強號列車、普悠瑪號列車停靠，實有不平之處。空有嶄新的硬體，卻沒有便利之班次及車號，完全無法解決市民長期面臨之問題，更無法體民所苦。因此，為政策有效落實與執行，以及市民之需求，調整便利之班次及車號仍勢必之行。另不僅除硬體之四鐵共構外，再加上台鐵南港車站之升級，才是真正帶動南港產業轉型，特向行政院提出質詢。

說明：