

質詢事項

甲、行政院答復部分

（一）行政院函送盧委員秀燕就農機補放寬搬運車馬力數問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 1 月 3 日院臺專字第 1020000597 號）
（立法院函 編號：8-2-14-980）

盧委員就農機補放寬搬運車馬力數問題所提質詢，經交據本院農業委員會查復如下：

- 一、依加值型及非加值型營業稅法第 8 條第 1 項第 27 款規定，肥料、農業、畜牧用藥、農耕用之機器設備、農地搬運車及其所用油、電，免徵營業稅。
- 二、另加值型及非加值型營業稅法施行細則第 15 條規定，適用免徵營業稅之農耕用機器設備，以整地、插植、施肥、灌溉、排水、收穫、乾燥及其他供農耕用之機器設備為限；農地搬運車，以合於事業主管機關規定之規格範圍者為限，爰本會並訂有農地搬運車規格範圍。
- 四、為檢視現行農地搬運車規格範圍規定是否合宜，本院農業委員會於本（101）年 11 月 22 日召開研商農地搬運車規格範圍會議，討論放寬農地搬運車最大輸出馬力規格範圍可行性。與會專家建議宜委託學術及專業單位評估放寬馬力數安全性事宜，以實際測試之數據，強化提高馬力數之理由，並俟測試結果，再邀集相關單位研商修訂「農地搬運車規格範圍」。
- 五、目前農民仍宜依現行「農地搬運車規格範圍」，購買符合規範之正規農地搬運車輛，以維安全，避免業者假農地搬運車之名，而販售併裝車圖利，衍生交通安全問題，或變相使用衍生肇事糾紛。

（二）行政院函送李委員應元就「針對中科二林園區開發案已被高等行政法院撤銷，目前還在上訴中。而昨（13）日環保署再次召開中科二林園區的環境差異分析報告審查會，中科所提出的報告內容過於粗糙，根本沒針對上次與會者所提出的質疑進行補充說明」問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 1 月 3 日院臺專字第 1020000596 號）
（立法院函 編號：8-2-14-979）

- 李委員應元就「針對中科二林園區開發案已被高等行政法院撤銷，目前還在上訴中。而昨（13）日環保署再次召開中科二林園區的環境差異分析報告審查會，中科所提出的報告內容過於粗糙，根本沒針對上次與會者所提出的質疑進行補充說明」問題所提質詢，經交據國科會查復如下：
- 一、有關二林園區放流水排放方案，於 98 年 10 月通過環評審查時，環評大會已同意「濁水溪方案」及「舊濁水溪方案」兩案均屬可接受方案，經環保署召開之環差專案小組審查，要求再與「零排放」方案比較，由本會所屬中科管理局就環境、技術、經濟、管理 4 方面充分檢討。

二、「全回收零排放」方案雖然無放流水至承受水體，看似對環境衝擊最小，但仍面臨諸多法令執行、行政管理及技術瓶頸等窒礙難行之處，說明如下：

(一)技術面

1. 國內技術尚未成熟且尚無實績：

單一廠商雖可達到完全回收，但園區涉及多數廠商不同製程，因此各廠水質特性不一，排放水經多段 RO 及蒸發處理工程，選擇適用薄膜之技術尚未成熟，目前無園區完全回收混合廢汗水之實績。

2. 結晶污泥需要處置：

經薄膜蒸發處理後之結晶鹽類污泥處理技術尚有瓶頸，若未有效管控，恐有造成二次公害之虞，仍無法達到完全「零排放」之目的。

3. 有長期水質確認及模廠測試：

園區廢汗水混合須進行至少 6 個月之薄膜蒸發模廠試驗，確認可行之處理流程後，方能判定處理之效率及風險管理。隨廠商進駐，經常在變動之中。

(二)行政管理面

1. 回收水價格不具競爭性：

經估算每噸回收水 88 元，與自來水每噸 10 元比較，進駐廠商不易接受此高昂貴之價格，園區將乏人問津。

2. 廠商恐對水質疑慮：

未來回收水質造成廠商生產製程、產品良率或設備損壞之影響時，其責任歸屬恐難釐清。

3. 下水道系統納管之管理困難：

園區各廠水質特性不一，若未於廠商製程端進行處理，將造成 RO 薄膜之阻塞不可回復，更將提高處理失敗之風險。

(三)法令執行面

1. 宜先訂定法定回收水質標準：

以廢汗水為水源所產出之再生水，宜先訂定再生水供水之水質基準，以降低使用再生水之風險。

2. 回收使用無強制性：

若未來區內廠商有不願使用再生水者，目前並無強制性法令，仍將面臨排放水之問題。

三、放流管線工程於河川區域內施工，相關之構造物及排水設施，依法本應向河川主管機關提出申請並經審核，確保符合相關規範方可施作，並非把問題轉移給河川局。

四、本案開發許可先前曾因其他居民起訴請求撤銷，而經臺北高等行政法院於 99 年 12 月 30 日判決駁回，該判決並經最高行政法院於 100 年 12 月 29 日判決確定在案。本次係當地不同的居民再就相同的開發許可提起訴訟請求撤銷，此次臺北高等行政法院卻作成與先前已判決確定之見解完全不同的決定，實令本會非常遺憾。

前述臺北高等行政法院判決結果尚未最終定讞，內政部及中科管理局已於 101 年 11 月 2 日向

最高行政法院提起上訴，故該內政部開發許可之效力，仍不受影響，目前二林園區已朝向低用水、低排放原則進行調整轉型，希望能夠達成兼顧環保、產業與地方繁榮三者並重之園區，二林園區因係國家重大建設，為維施政延續性，仍將持續開發及審慎招商，並請社會各界繼續予以支持。

（三）行政院函送江委員惠貞就交通部應會同各級地方政府一起為轄區內觀光道路進行總檢討，制定各路段車輛行駛標準，嚴格管制大、中、小型遊覽巴士行駛之路線案所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 1 月 3 日院臺專字第 1020000601 號）
（立法院函 編號：8-2-14-984）

江委員就交通部應會同各級地方政府一起為轄區內觀光道路進行總檢討，制定各路段車輛行駛標準，嚴格管制大、中、小型遊覽巴士行駛之路線案所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、101 年 12 月 9 日於竹 60 線 39k 岔往司馬庫斯之產業道路發生中型巴士交通事故後，本部公路總局業於 101 年 12 月 14 日邀集行政院農委會、原住民族委員會、本部路政司、道安會、運研所、觀光局、內政部營建署、各縣市政府等相關單位共同召開「研議全國風景區道路車輛通行安全如何全面勘查」會議，併同原「大客車禁行及行駛應特別注意路段檢視作業要點」，增訂禁止乙類大客車（中型巴士）行駛之道路現況設計條件，提供各機關進行轄內業管道路（包括非公路系統之相關道路）檢核之參考，並獲與會各院轄市與縣市政府一致支持，願意配合全面清查。
- 二、「大客車禁行及行駛應特別注意路段檢視作業要點」，主要係參照本部「公路路線設計規範」訂定，業於 101 年 12 月 21 日函送各縣市政府參照，並就轄管道路進行全面檢視。至於各非公路系統道路業管機關，可就車輛操作特性及各道路設計規範予以調整檢視。對於有部分條件不符但是地形條件並無重大危險，或是另有交通管制手段可排除疑慮者，則另行以現勘方式，綜整整體行車環境因素（有無會車空間、有無固定班次之客運公車行駛、及大客車肇事紀錄等）及相關單位（如交通主管機關、警察機關、監理機關等）意見後，個別進行判定。
- 三、地方政府就轄管道路所公告禁行之大客車路段，本部將尊重地方主管權責，至於管制資訊則除建請各地方政府於所屬網站公布外，亦請其提供公路總局網站發布。惟考量地區公共運輸、觀光發展等需求，地方政府於公告禁行該路段時，仍應一併提供該路段通往地點之交通運輸配套措施，以促進當地觀光產業發展，與保障當地居民進出權益。目前若有已確認應管制路段，則請地方政府立即依程序辦理公告作業。上述相關全面清查作業，已請各道路業管單位於明（102）年元月底前完成清查，並於 102 年春節前辦理公告事宜。另相關大客車管制措施屬動態檢討，若有新增管制或改善後可供大客車行駛路段，均可隨時依程序檢討處理。
- 四、本部觀光局將配合公路總局就其彙整之危險或禁行大客車道路等資訊，轉知並輔導旅行業者調整旅遊行程規劃，以維護旅行團旅遊安全。