

(行政院函 中華民國 102 年 6 月 14 日院臺專字第 1020037004 號)
(立法院函 編號：8-3-15-514)

林委員就為保障消費者權益，政府應加強查緝不合格之行動電源並進行規範問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

- 一、行動電源商品係屬 3C 商品之零組件，依「資訊、通訊、消費性電子商品標示基準」規定，應標示「商品名稱及型號」、「額定電壓」、「功能規格」、「生產國別或地區」及「製造商或委製商名稱、地址、電話」，或進口者應標示「製造或委製廠商名稱、進口或代理廠商名稱、地址及電話」。
- 二、有關本院消費者保護處查核發現標示及品質檢測不符合規定之行動電源商品，經濟部除已於本（102）年 5 月依「商品標示法」及「消費者保護法」規定要求業者限期改正外，並函請地方政府依規定查處；另亦研議將行動電源、鋰單電池及電池組列為應施檢驗品目，預計 1 年內實施。

(一九一) 行政院函送盧委員秀燕就檢討實價登錄制度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 6 月 14 日院臺專字第 1020037040 號)
(立法院函 編號：8-3-15-550)

盧委員就檢討實價登錄制度問題所提質詢，經交據內政部查復如下：

- 一、本案有關地政士申報登錄不動產成交案件實際資訊建議事項，前經內政部於 102 年 5 月 29 日函復盧委員國會辦公室在案。
- 二、關於地政士逾期未報或申報不實之裁罰乙節，為期不動產交易資訊公開透明，並避免申報登錄之義務人（權利人、地政士或經紀業）未申報登錄或不實申報登錄，有關平均地權條例、地政士法及不動產經紀業管理條例之裁罰規定及裁罰金額仍宜維持。目前各直轄市及縣（市）政府均依個案具體情形審慎認定，逾期申報登錄裁罰件數為 65 件，完成申報登錄件數則有 30 餘萬筆，如期申報登錄比率高達 99.99%，受裁罰件數甚少，尚不致有動輒開罰等情事。另為利地政士如期申報登錄，制度施行初期大部分直轄市、縣（市）政府均於案件申報登錄期限屆滿前，以電話聯繫地政士申報登錄，以確保如期完成。另內政部亦將案件申報登錄期限屆滿前之簡訊通知機制，納入本年度申報登錄系統增修功能，降低逾期申報登錄之情事發生。
- 三、另有關「提出完整相關實價登錄之教育訓練及經費規劃以供地政士熟悉了解登錄相關業務」乙節，在實價登錄制度施行前，為使地方政府受理申報登錄人員、地政士及經紀業者熟悉申報登錄制度，內政部前於 101 年 6 月間分北中南東及外島等地區辦理 16 場次教育訓練及宣導事宜，估計約有 2,000 餘位地政士參加，而各地方政府業協助辦理多場針對業者之講習訓練，且各地政士公會如有辦理訓練需求者，內政部亦指派辦理業務之同仁擔任講師，以落實加強宣導之目的，並印製摺頁送各直轄市、縣（市）政府及各地政事務所提供權利人及業者索取，以充分了解制度運作事宜。另考量目前地政士申報案件占全數申報案件約達 8 成以上，為利

制度推行及運作，內政部將視實際需要，加強辦理相關訓練及宣導事宜。

(一九二) 行政院函送紀委員國棟就針對國道 4 號擬挖隧道，開挖段位於斷層帶，擔憂地質鬆動釀災一案所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 6 月 14 日院臺專字第 1020037025 號)

(立法院函 編號：8-3-15-535)

紀委員針對國道 4 號擬挖隧道，開挖段位於斷層帶，擔憂地質鬆動釀災一案提出質詢，經交通部查復如下：

- 一、「國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫」，目的係要提供東勢、新社、石岡、和平等山城地區，快捷進出國道 4 號之運輸孔道。本部國道新建工程局經依據該計畫目標辦理完成綜合規劃，建議之路線方案其隧道路段並未穿經車籠埔斷層及 921 地表裂跡，將可降低斷層活動所造成之損害。又沿線地層屬卓蘭層，岩性為砂岩、粉砂岩、頁岩及其互層，鑽探岩心單壓強度約介於 50 至 250kgf/cm²，岩體內節理裂隙並不發達，岩石品質指標 RQD (Rock Quality Designation) 平均約在 60 左右，岩盤並不破碎，整體而言屬於中等岩盤，且岩盤透水性低，開挖期間並不致對周圍之地下水位造成影響。類似之地質國內已有相當多施工經驗，如高鐵頭份一、二、四號隧道，造橋一、二號隧道、以及寶二水庫引水隧道（相同之卓蘭層地層）、中二高蘭潭隧道（固結較差軟弱岩盤）等，以當前國內隧道工程施工技術與實績經驗，具工程可行性。
- 二、本規劃路線經石岡區路段，已避開都市計畫之中心發展區域，沿線主要採高架橋構築，並盡量使用農業用地、減少房屋拆遷，以降低對居民生活之影響。經就交通服務功能、地質條件、用地拆遷與環境影響綜合評估，本建議路線實為本計畫各路廊方案中相對較佳之方案，並於 101 年 2 月 9 日，由臺中市政府主持之專案會議中，獲共識同意本建議路線方案。貴委員所建議大甲溪北岸路廊方案，與 921 地表裂跡平行路段長約 850 公尺、相交約有 6 處，其中有 3 處為橋梁路段；另路線沿溪岸興建坡腳易受溪流冲刷，須設置水工結構設施保護道路，且有部分路段位於高潛勢岩屑滑動區。故整體而言，大甲溪北岸方案為通過斷層裂跡數較多、地質條件較不利之方案。
- 三、本計畫業經臺中市政府於 101 年 7 月 27 日及 7 月 30 日，分別於石岡、東勢地區舉辦說明會，國工局亦會同出席說明計畫內容及聽取民眾之意見與建議。有關石岡部分居民反對路線開挖隧道，及疑慮石岡被一分为二等情事，均已作回覆說明。
- 四、本計畫道路主辦機關為臺中市政府，國工局係代辦綜合規劃作業，相關成果報告（綜合規劃報告書及環境影響評估報告等），已於 102 年 3 月 1 日函送臺中市政府，該府已將本道路定名為「東勢-豐原生活圈快速道路」，並辦理本案之環評報告審查等後續推動建設相關作業。

(一九三) 行政院函送盧委員秀燕就 5 月豪雨造成農損問題所提質詢之書