

再取得永久定居權後兩年才使得完成歸化。無論是陸配或外配皆為我國新住民，是故，陸配權益之標準應比照外配。茲事體大，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，今年 4 月為止，台灣陸配人數有 33 萬 1,899 萬人（近 34 萬人），佔所有境外配偶人數的 2/3。然台灣是多元文化之地方，只要是生活在台灣這塊土地，就不應存有族群對立與歧視，所有新住民都應該平等對待。
- 二、鑒於此，相關部會有必要完整考量新住民之權益保障、社會文化承載與國家安全等因素，審慎評估並檢討相關政策。其次，陸配權益須有通盤及完整之考量，不僅從法案、政策配套等措施推動。然此有助益於新住民在台灣之就業、健康、社會、勞動參與等權利甚為完備，
- 三、實踐台灣民主、進步、平等之國家，從善待來台之每一位新住民為基石，新住民不僅豐富此土地，更都是台灣社會、文化中珍貴資產，更能展現台灣高唱多元平等、尊重包容絕非只是口號。

（四十一）本院李委員彥秀，建請行政院檢討我國「德翔台北」至 3/10 事發至今已經達三個月之久，後續引發包含損失求償比例、權責分工、生態復育等問題，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，台灣海域近年重大海洋汙染（賠償）案中，從 1977 年「布拉格號」油輪至 2016 年「德翔台北」貨輪，近 40 年時間，每隔 1-2 年就會有一起「重大」油輪擱淺事件，造成台灣周圍附近海域嚴重汙染。
- 二、其次，從歷年案例中，台灣面臨求償之困難與複雜。對台灣而言「2007 年殘骸移除奈洛比國際公約」極為重要，但重要是回歸舉證之問題，再有完善保險制度，缺乏證據仍是無法求償。再者，舉證牽涉到，海面下有關珊瑚礁、漁業復育費用、稅收損失及觀光收入損失等，台灣長期都缺乏基礎資料，在訴訟時遭到法院認為無足夠證據可證明、或認定該損失與油污間存在因果關係，因此時常處於弱勢狀態。也更對基礎生態資源沒有足夠之研究，加上事發第一時間也未有研究人員前往現場勘驗，因此對於生態損害難有有利的證據佐證。
- 三、我國各部會各個單位共同之態度，當面對油污侵害生態，唯一解決方案是委外調查污染程度後再行求償，但鑒於缺乏平時基礎生態調查，生態損失無從評估，僅只能依靠零星之學

術調查作為背景資料。因此，平時沒有基礎生態調查，在每一次擱淺油污，都如同「第一次」作為污染地區進行生態調查。長期缺乏基礎調查做比對，因此生態污染就僅能以「污染後的現狀」來評估損失。

（四十二）本院李委員彥秀，建請行政院檢討我國糧食議題，有關減少剩餘食物（剩食）之浪費，提出更細緻之糧食生產管理策略，盼能提升國人之健康與糧食安全思維，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、鑒於消費者時常被標籤上之字眼混淆視聽，如同食物之包裝上標示為「使用期限」、「最佳享用期限」還是「產品製造日期」等，有太多食物浪費都是因為標示不清楚而導致，是故，改善食品有效期限標示似有效改善食品安全。
- 二、依據食品管理辦法第 22 條，僅僅訂定「有效日期」，但許多業者（超市）在食品快到期卻還沒過期（即期商品）就丟棄。如好市多合法之賣場業者將下架或是回收食物自行處理作其他用途（飼料），或是交給合法之再利用機構，但依據主管機關衛福部會調查國內大型賣場、超市平均回收之廚餘量等，並進一步聯合稽查，更訂定管理辦法，但仍顯見後端之管理與控管機制仍缺乏系統性之監控。
- 三、根據聯合國糧食及農業組織，全球每年浪費近 1 千 3 百億噸食物，足夠養活 30 億人。整個歐盟浪費近 8 千 9 百萬噸食物，足夠供 1 億 5 千 8 百萬人食用。但台灣不僅台中已開辦食物銀行，針對剩餘食物做更好之利用外，其實食物銀行在國際間早就行之有年。對英、美等國家早已建立國家級食物銀行，台灣民間也有類似機構，但避免食物浪費，政府應該積極扮演打造健全食物銀行發展之角色，更可以協助弱勢族群。

（四十三）本院李委員彥秀，建請行政院檢討我國於端午連假期間，提出國道夜間收費、國道客運全日優惠、台鐵加開春節規格車數等新政策。然根據高公局資料顯示，民眾用路習慣不見轉變，對於此次疏運政策之結果並不甚理想，更引發諸多民怨。茲事體大，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、雖夜間開車確實不應鼓勵，但此次也證明夜間收費與車流量及肇事率實際上無正相關，但無庸置疑是，仍有些民眾會被離峰之收費優惠所誘導，願在離峰時段上路；顯見此次國道端午首日車輛在夜間雖增加達 6 萬車次，但日間卻增加高達近 12 萬輛，相當於整體 229 萬