

立法院第8屆第4會期交通委員會第11次全體委員會議事錄

時間：中華民國102年11月18日（星期一）上午9時4分至12時26分

中華民國102年11月20日（星期三）上午9時4分至14時59分

中華民國102年11月21日（星期四）上午9時至12時10分

地點：本院紅樓201會議室

出席委員：盧嘉辰 李昆澤 陳根德 羅淑蕾 林國正 魏明谷
管碧玲 蔡其昌 李鴻鈞 陳雪生 王廷升 劉耀豪
林明溱

委員出席13人

請假委員：楊麗環 葉宜津（公假）

列席委員：張慶忠 蔡煌瑯 陳歐珀 薛凌 徐耀昌 黃偉哲
李桐豪 廖正井 楊應雄 陳明文 吳育仁 陳碧涵
江啟臣 許添財 楊瓊瓔 林德福 李貴敏 呂學樟
鄭天財 賴士葆 蕭美琴 蔣乃辛 蘇清泉 簡東明
邱志偉 黃文玲 王進士 潘維剛 葉津鈴 徐欣瑩
陳怡潔 高金素梅 鄭汝芬 羅明才 黃昭順 顏寬恒
段宜康 孔文吉 盧秀燕 姚文智 呂玉玲 陳亭妃
田秋堃 林滄敏

列席44人

列席官員：11月18日（星期一）

國家通訊傳播委員會

綜合規劃處

通訊營管處

傳播營管處

資源技術處

內容事務處

主任委員 石世豪

副主任委員 虞孝成

處長 蔡炳煌

副處長 王德威

簡任技正 梁溫馨

處長 謝煥乾

處長 陳子聖

處長 黃金益

法律事務處	處長	何吉森
北區監理處	副處長	徐國根
中區監理處	處長	蕭祈宏
南區監理處	處長	劉豐章
秘書室	主任	黃琮祺
人事室	主任	劉正元
主計室	主任	黃鴻文
政風室	主任	張一民
電信警察隊	代理隊長	孔令果
行政院主計總處	專門委員	吳鈞富

11月20日(星期三)

交通部	部長	葉匡時
航政司	司長	陳天賜
會計處	處長	洪玉芬
人事處	處長	鍾振芳
總務司	副司長	黃定環
民用航空局	局長	沈 啟
	主任秘書	黃麗君
企劃組	組長	何淑萍
空運組	組長	陳昭諭
飛航標準組	組長	張羚悌
飛航管制組	組長	洪美雲
航站管理小組	組長	朱冠文
場站組	組長	林宏憲
主計室	主任	鄭淑麗
人事室	主任	周蓮芬
機場工程處	兼處長	范孝倫
臺北國際航空站	主任	楊國峰

高雄國際航空站	主任	朱耀光
臺中航空站	主任	張瑞澍
飛航服務總臺	副總臺長	邱裕順
民航人員訓練所	所長	范孝倫
桃園國際機場股份有限公司	董事長	尹承蓬
	副總經理	溫永松
	副總經理	林雪花
會計處	處長	汪文寬
財務處	副處長	曹銘峰
工程處	副處長	林文楨
企劃暨行銷處	處長	許家瑞
業務處	處長	李俊德
人力資源處	處長	許孝德
營運安全處	處長	陳志嘉
維護處	副處長	孫宏彬
航務處	副處長	蘇崇義
貨運處	專員	薛富謚
總務處	處長	郭秋城
資訊處	處長	黃國峰
政風處	處長	陳德偉
內政部警政署航空警察局	局長	王隆
行政院主計總處	科長	林秀春

11月21日(星期四)

交通部	常務次長	陳建宇
路政司	司長	林國顯
道路交通安全督導委員會	執行秘書	謝界田
法規會	執行秘書	李明慧
公路總局	副局長	陳茂南

運輸研究所	副 組 長	葉祖宏
行政院公共工程委員會	主任委員	陳希舜
	主任秘書	蘇明通
企劃處	副 處 長	陳尤佳
技術處	副 處 長	林 傑
工管處	處 長	何育興
採購申訴審議委員會	執行秘書	黃淑嬌
法務部	參 事	林秀蓮
內政部警政署	組 長	朱正倫
教育部體育署	主任秘書	林哲宏
經濟部總務司	副 司 長	許明生
研究發展委員會	專門委員	張美惠
標準檢驗局	組 長	陳秀女
水利署	簡任正工程師	葉奕匡
工業局	科 長	陳鵬詠
能源局	科 長	林麗娟
國營事業委員會	視 導	王景麟
投資審議委員會	組 長	朱 萍
衛生福利部心理及口腔健康司	科 長	洪健榮
財政部推動促參司	司 長	曾國基
行政院大陸委員會經濟處	專門委員	李佩儒
行政院勞工委員會勞工檢查處	副 處 長	張金鏘
行政院農業委員會農田水利處	簡任技正	陳衍源
水土保持局	副 組 長	陳重光
行政院國家科學委員會		
科學工業園區管理局	科 長	柯季伯
中部科學工業園區管理局	科 長	陳啟芳
南部科學工業園區管理局	科 長	楊奇勳

行政院經濟建設委員會部門計劃處	組長	李奇
都市及住宅發展處	專員	吳晉光
行政院人事行政總處	簡任視察	王崇斌
臺北市政府交通局	股長	許明杰
新北市政府工務局	副處長	邱奕恭
臺南市政府交通局	主任秘書	李光益
高雄市政府交通局	專員	蘇健義
行政院主計總處	專門委員	鍾美娟

主席：陳召集委員根德(11月18、20日)

管召集委員碧玲(11月21日)

專門委員：林上民

主任秘書：尹章中

紀錄：簡任秘書 陳錫欽 研究員 游亦安 簡任編審 黃碧玉
科長 黃彩鳳 專員 陳杏枝 薦任科員 蔡國治
薦任科員 郭佳勳

11月18日(星期一)

報告事項

宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

討論事項

審查 103 年度中央政府總預算案有關國家通訊傳播委員會單位預算。

(詢答及處理)

(本次會議有委員盧嘉辰、李昆澤、羅淑蕾、林國正、魏明谷、管碧玲、李鴻鈞、蔡其昌、林明溱、劉耀豪、徐耀昌、陳雪生等 12 人提出質詢，均經國家通訊傳播委員會主任委員石世豪及相關人員予以答復說明；委員陳根德、潘維剛、張嘉郡所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。)

審查結果：

歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 17 項 國家通訊傳播委員會 4,170 萬元，照列。

第 3 款 規費收入

第 18 項 國家通訊傳播委員會原列 64 億 3,927 萬 1,000 元，增列 2,000 萬元，改列為 64 億 5,927 萬 1,000 元。

第 4 款 財產收入

第 18 項 國家通訊傳播委員會 238 萬 2,000 元，照列。

第 7 款 其他收入

第 18 項 國家通訊傳播委員會，無列數。

歲出部分

第 2 款 行政院主管

第 13 項 國家通訊傳播委員會 6 億 0,239 萬 4,000 元，照列。

本項通過決議 23 項：

1. 國家通訊傳播委員會(下稱 NCC)訂定之「有線電視分組付費政策」受到各界反對聲浪，質疑該政策不利於全體國民之基本收視權益，將斷送本土影視文創產業前景，更欠缺法源依據，NCC 卻仍執意實施，並藉由「有線廣播電視經營地區劃分及調整以及受理申請經營有線廣播電視業務」開放新業者及既有業者跨區申請經營有線電視業務之便，變相強迫業者自行承諾分組付費，致「分組付費」在未有法源依據之前，實質已然偷跑，造成既定事實，本案之嚴重性與各界反彈已越演越烈，請 NCC 於 1 個月內廢止民國 102 年 5 月 17 日「有線廣播電視經營地區劃分及調整以及受理申請經營有線廣播電視業務」有關應提供分組付費之補充公告內容，不得變相強迫業者實施「基本頻道」分組，已承諾之業者應暫緩實施，NCC 並向立法院交通委員會書面報告上述改善情形。

提案人：陳雪生 劉權豪

連署人：魏明谷

2. 針對國家通訊傳播委員會 103 年度預算，編列罰金罰鍰收入為 4,170 萬元，根據國家通訊傳播委員會提供 102 年度統計資料，102 年度截至 10 月底，罰金罰鍰合計金額已達 5,385 萬 6,000 元，比 103 年度總收入高。爰此，請國家通訊傳播委員會提供收入減少的說明。

國家通訊傳播委員會				
罰金罰鍰統計表				
	102年度截至10月底止	單位：件，千元		
裁處依據	裁處件數	裁處金額		
電信法	102	44,960		
廣播電視法	76	2,496	含警告37件	
有線廣播電視法	3	300		
衛星廣播電視法	41	6,100	含警告15件	
合計	222	53,856		

註：本表係以102年度1至10月所開立之裁處書並已繳費核銷案件統計。

提案人：羅淑蕾 李昆澤 林國正 林明溱

3. 國家通訊傳播委員會 103 年度歲出預算仍僅編列人事費用，而無編列維持機關運作之基本行政工作費用，不僅擴大解釋國家通訊傳播委員會組織法，亦違反預算法，企圖規避立法院對中央各機關預算所作通案統刪之決議。爰此，建議研議修法導正否則全數凍結本筆預算，俟該會依預算法重新編列，並經立法院交通委員會同意後，始得動支。

提案人：魏明谷 李昆澤 劉耀豪 陳雪生

4. 國家通訊傳播委員會單位預算，其歲出預算僅編列人事費及第一預備金，無編列維持機關運作所需之基本行政工作費用，卻將一般公務所需經常性費用，如一般行政管理費用、員工福利費用、公共關係費、各類產物保險費及租金、一般建築及設備費、設備

修護費、公務車輛油料費等，移編至特別收入基金中，顯違反預算法等相關規定，且一再違反立法院相關決議，致使立法院自 96 年度以來審議中央政府總預算案所作通案統刪之決議，國家通訊傳播委員會均以單位預算未編列是項經費，企圖規避立法院的監督審查。爰此，為避免此種情況一再發生，要求國家通訊傳播委員會研議該等經費移回單位預算編列，並修正組織法等相關規定，俾符體制。

提案人：林國正 羅淑蕾

連署人：林明溱

5. 103 年度國家通訊傳播委員會單位預算案歲出僅編列「一般行政」之人事費 6 億 0,231 萬 6,000 元及第一預備金 7 萬 8,000 元，而其他維持機關運作所需基本費用主要仍由其主管之特別收入基金—通訊傳播監督管理基金支應，有欠妥適。經查：

(一)國家通訊傳播委員會擴大解釋通訊傳播基本法及國家通訊傳播委員會組織法所定關於通訊傳播監督管理基金之支用範圍；國家通訊傳播委員會自成立以來即以依據通訊傳播基本法第 4 條及國家通訊傳播委員會組織法第 14 條之規定為由，僅在單位預算中編列人事費，其餘費用皆移由所管特別收入基金支應，然上開兩法相關條文之規定如下：

通訊傳播基本法第 4 條：「政府應設置通訊傳播監督管理基金，以支應通訊傳播監理業務所需各項支出。」

國家通訊傳播委員會組織法第 14 條第 1 項：「本會所需之人事費用，應依法定預算程序編定…」，及同法條第 3 項：「通訊傳播監督管理基金之用途如下：一、通訊傳播監理業務所需之支出。二、通訊傳播產業相關制度之研究及發展。三、委託辦理事務所需支出。四、通訊傳播監理人員訓練。五、推動國際交流合作。六、其他支出」。

按該二法相關條文內容，國家通訊傳播委員會組織法雖明

定該會所需人事費應依法定預算程序編定，但並不表示除人事費以外，連維持機關正常運作所需之相關政務支出皆可移由通訊傳播監督管理基金支用；況依該會組織法第3條規定，國家通訊傳播委員會之職掌範圍除通訊傳播監理業務外，尚包含通訊傳播系統及設備之審驗、通訊傳播工程技術規範之訂定、通訊傳播資源之管理、通訊傳播境外事務及國際交流合作之處理、通訊傳播事業相關基金之管理等等，相關之一般綜合性管理費用已超出上開通訊傳播基本法所稱支應通訊傳播監理業務所需支出範圍，實不宜過度擴張解釋將一般政務支出均移由特別收入基金編列，而規避監督。

(二)維持機關正常運作之基本政務支出應列入單位預算

國家通訊傳播委員會將人事費以外之全部支出皆移列至特別收入基金支應，然其中有部分支出係屬維持機關正常運作之基本政務支出，應列入單位預算，例如主任委員及副主任委員之特別費、員工健康檢查、文康活動費、退休照護等福利費用、公務車輛油料費、牌照稅及汽車燃料使用費等各項規費、一般行政管理之水電郵費、一般經常性用品消耗、大樓保全與清潔之外包費、各類產物保險費及租金、教育訓練、參與會議與洽辦業務所需國內旅運費、短程車資及貨物運費、汰換會議室設備及消防系統設備、辦公房舍、機械設備、交通運輸設備及什項設備等之修護費、一般建築及設備費，均移編於非營業基金支出。

上開支出項目係屬機關維持正常運作及執行政策所需之相關費用，究其性質應屬政務支出，依法應編入機關單位歲出預算，卻移編於非營業基金中支出，不僅未能充分表達政務支出之全貌，且此種編列方式恐有規避立法院對中央各機關預算所做通案統刪決議之虞。

(三)國家通訊傳播委員會應參據立法院歷年來審查中央政府總預算

案分組決議，將一般行政管理等費用回歸單位預算編列

參據立法院審查 98 年度中央政府總預算案分組審查國家通訊傳播委員會歲出部分決議（八）：「國家通訊傳播委員會單位預算，其歲出預算僅編列人事費及第一預備金，而未將一般行政管理費用、員工福利費用、公共關係費、各類產物保險費及租金、一般建築及設備費、設備修護費、公務車輛油料費、撥付通訊傳播監督管理基金費用列入，顯違反預算法等相關規定，請該會積極修正其組織法及通訊傳播基本法等相關法規，將上開經費回歸公務預算編列。俟修法完成後，依法編列。」

參據立法院審查 99 年度中央政府總預算案分組審查國家通訊傳播委員會歲出部分決議（八）：「國家通訊傳播委員會自成立以來即將以前原編列於交通部電信總局及新聞局單位預算之一般公務所需經常性費用，移編至特別收入基金中，致使本院自 96 年度以來審議中央政府總預算案所作通案統刪之決議，國家通訊傳播委員會均以單位預算未編列是項經費而未受規範，為避免此種情況一再發生，建議國家通訊傳播委員會應將該等經費移回單位預算編列，始為適法。」及分組審查決議：「99 年度歲出預算僅編列人事費用，違反預算法第 50 條之規定與本院去年度中央政府總預算分組審查的決議，建議應該回歸預算法的規定，機關基本運作費用應列入公務預算，不能用非營業基金支付。」

參據立法院審查 100 年度中央政府總預算案分組審查國家通訊傳播委員會部分決議（十七）：「…100 年度預算中，國家通訊傳播委員會歲出預算仍僅編列人事費用，而無編列維持機關運作所需之基本行政工作費用。其作法不但違反預算法，且一再違反立法院相關決議，爰凍結一般行政一人員維持費四分之一，俟向立法院交通委員會報告並經同意後，始得動支。」

參據立法院審查 102 年度中央政府總預算案分組審查國家

通訊傳播委員會部分決議（二十二）：「102 年度國家通訊傳播委員會單位預算案歲出僅編列『人事費』…因此要求國家通訊傳播委員會應修正組織法等相關規定後，將相關費用回歸單位預算編列，俾符體制。」

惟該會 103 年度預算案仍循往例，將維持機關正常運作之基本政務支出移由非營業基金編列，與立法院決議有悖。

綜上，維持機關運作所需之基本行政工作費用核屬一般政務支出，應列入單位預算，國家通訊傳播委員會不應以其組織法僅規定人事費應以法定程序編列，以及通訊傳播監督管理基金之用途包括其他支出等為由，而將人事費以外之支出全部移至特別收入基金編列，應儘速將相關費用回歸單位預算編列，俾符體制。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 劉權豪
陳雪生

6. 鑒於電信法第 1 條規定：「為健全電信發展，增進公共福利，保障通信安全及維護使用者權益…」又第 21 條規定：「電信事業應公平提供服務，除本法另有規定外，不得為差別處理。」，本於增進公共福利，保障通信安全及維護使用者權益，且偏遠鄉鎮地區本應有享有受公平提供服務之權利。爰此，要求國家通訊傳播委員會應監督電信業者針對偏遠鄉鎮地區之電信服務品質有具體改善措施，讓偏遠鄉鎮地區民眾與都會地區民眾享有相同之服務品質。

提案人：管碧玲 李昆澤 劉權豪 魏明谷
陳雪生

7. 國家通訊傳播委員會 103 年度施政目標，其中包括保護消費者之「促進兒少上網安全」，主要係辦理宣導兒少上網安全活動，透過表演及平面文宣以降低兒少接觸不當內容風險，預計自 102 年起至 104 年辦理展演宣傳，關於提升兒少網路安全素養，該會 103 年度以問卷調查做為衡量是項目標達成度之關鍵績效指標，衡量

標準為「(受宣導者之兒少網路安全正確觀念檢測及格人數÷受宣導者問卷回收數) x100%」，以該衡量標準評估提升兒少網路安全之達成程度，似顯簡略。面對網路科技日新月異，軟體推陳出新迅速，智慧手機 APP 軟體及各式網路軟體琳瑯滿目，如何確實有效保護兒少上網安全，仍宜提出具體措施。

據兒童福利聯盟文教基金會針對 5 個直轄市 19 所國小五、六年級學童進行抽樣調查所公布之「2012 年兒少網路行為調查報告」，高達 83.4% 之孩子平常會上網，「高達八成六 (86.8%) 的孩子有玩上網遊戲，但逾半數 (51.7%) 孩子玩遊戲卻未遵守分級規定，產生玩超齡遊戲的問題，每 5 個孩子就有 1 個 (21.5%) 會玩限制級遊戲，近半數 (47.9%) 的孩子會玩輔導級遊戲」、「資訊不分級，近半數孩子曾在臉書上看過色情廣告；超過一成孩子曾點過臉書上的色情廣告」，兒少上網安全問題刻不容緩，單靠辦理宣導活動，已難確實降低兒少接觸不當內容之風險。

基於兒少上網時間愈來愈長，網路已成為兒少不可或缺的娛樂與資源來源之一，對於兒少通訊傳播權益政策白皮書所提及導入新技術保護兒少安全視聽，要求 3 個月內建立管理防護機制等擘劃，並向立法院交通委員會提出報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 劉耀豪
陳雪生

8. 行政院主計總處統計，2013 年國內現有 2,873 萬行動電話用戶，其中 2G 用戶 536 萬，占總用戶 20%。國家通訊傳播委員會刻正與行政院、交通部協商，清出 2G 頻譜以便 4G 釋照及網路建設，但屆時 2G 用戶將進行移頻，移頻作業會從目前 2G 用戶所使用的 900/1800MHz 頻譜、移轉至預定釋出 4G 釋照的 1800MHz 附近頻譜，國內電信三雄目前總計使用 2G 頻譜(1800M+900MHz)共 85MHz 頻寬，未來移至 1770—1785MHz 頻段的頻寬容量大幅縮減至 15MHz，電信三雄每一家各取得 5MHz 頻譜資源，通話壅塞恐難避

免，現有 536 萬 2G 用戶權益將受影響。為維護既有 2G 使用者之權利，建請國家通訊傳播委員會審慎評估，訂定收回 2G 頻譜執照的相關配套措施，俾確保既有使用者權益。

提案人：蔡其昌 劉權豪 魏明谷 陳雪生

9. 伴隨著手機通訊發展日益發達，民眾對於基地台是否會造成身體危害的憂慮也未曾降低，居民抗議拆台的新聞層出不窮，甚至形成業者偷偷摸摸架設，且費盡心思偽裝基地台的奇怪現象。究其根本，是因為基地台的資訊揭露不夠透明，使得民眾的疑慮無法獲得解除，以致惡性循環。

英國對於基地台的資訊揭露即執行相當澈底，包括基地台位址、業者名稱、基地台類型、天線高度、使用頻段、發射功率、核准最大功率、傳輸形式等，並可讓民眾利用網路地圖清楚查詢基地台所在。反觀我國資訊揭露仍不透明，實有加強必要，要求國家通訊傳播委員會應於 102 年底前參考英國作法，完成服務品質資訊揭露公開。

提案人：蔡其昌 李昆澤 劉權豪 魏明谷
陳雪生

10. 根據金車教育基金會於 2013 年調查，目前有高達六成六的青少年持有智慧型手機，2 年來大幅成長 2.5 倍；兒童福利聯盟基金會今(102)年所做「臺灣學童手機使用狀況調查報告」的結果也顯示同樣情況，其指出半數以上的國小五、六年級學生擁有手機，更有高達七成的國中一、二年級學生已使用手機。

然而網路內容包羅萬象，其中不乏不當內容，包括網路色情、暴力、毒品及藥物濫用等，為避免不當網路內容戕害兒少身心，電信業者應建立有效的過濾機制。目前卻僅有中華電信行動上網提供色情警衛服務，可主動過濾不當內容，要求國家通訊傳播委員會應強制規定電信業者必須提供兒少保護機制，

避免兒少接觸不當內容。

提案人：蔡其昌 李昆澤 劉權豪 魏明谷
陳雪生

11. 台灣智慧型手機人口超過 700 萬人，智慧型手機有很多線上服務，從數十元到數百元不等。電信公司「小額付款」的機制因應而生，也就是消費者可以簡易的申請方式，輸入手機號碼、設定密碼、經過簡訊認證之後，就可以將這筆錢整合在電話帳單裡面。這種簡便的小額付款機制卻已經成為詐騙集團作案的工具，歹徒利用行動通信的小額付款機制騙錢，小額付款機制已經成為詐騙的幫兇。惟「小額付款」是行動商務的一種，隨著智慧型手機增加、行動寬頻日益普及，這方面的業務只會增不會減，解決的方式不能只要消費者自己小心，電信公司經營這方面業務，應該也有義務協助消費者避免被詐騙。

綜上，鑑於手機應用程式詐騙盛行，電信公司小額付款制度已成為幫兇，因此要求國家通訊傳播委員會應會同各個電信公司，商討如何防止電信詐騙，並於 1 個月內提出對策，以保障消費者權益。

提案人：李昆澤 羅淑蕾 魏明谷 劉權豪
陳雪生

12. 鑒於我國電信業者為了促銷部分通訊增值服務，常以該服務數月免費作為其優惠，惟於免費服務到期後，卻未以書面或電話之方式告知用戶免費服務已到期，導致用戶持續被電信業者扣款，嚴重影響用戶權益。爰建請國家通訊傳播委員會，要求各電信業者提供給用戶之免費服務已到期，應主動告知消費者若不續約，將終止該服務。藉由電信業者主動揭示相關資訊，俾能保障消費者之權益，亦減少類似糾紛層出不窮。

提案人：魏明谷 李昆澤 劉權豪 陳雪生

13. 鑒於我國電信業者在用戶過世後，無法使用手機門號，向電信

業者辦理退租，業者卻以門號仍綁約，除非支付違約金或繳交拋棄繼承的證明文件，否則無法解約。經查，2012 年第 4 季我國行動電話門號總數提高至 2,945 萬戶，亦即平均每人有 1.26 個手機門號，用戶過世後其手機門號對家庭成員幾乎是沒有需要的。爰要求國家通訊傳播委員會應與業者研議，未來在電信合約內應明定，用戶過世可無條件辦理退租，並不需繳納違約金，以減少此類消費爭議。

提案人：魏明谷 李昆澤 劉權豪 陳雪生

14. 有鑑於國家通訊傳播委員會(下稱 NCC)「有線電視分組付費政策」欠缺法源依據，卻以委員會決議方式強行推動「『基本頻道』強制分組政策」，以審議申請事項的許可權限，變相強迫業者自行承諾實施，將重創台灣本土影視聽文化產業，導致媒體環境及頻道內容更形劣質化，爰此，建請 NCC 於 3 個月內檢討其可行性，並向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告。

提案人：陳雪生 劉權豪

連署人：魏明谷

15. 針對國家通訊傳播委員會(NCC)宣告，將逐步推動有線電視「分組付費」制，民國 106 年起正式實施，未來頻道將無吃到飽方案。改「看多少、付多少」選擇自己所需。然而搭配跨區經營與數位化達成率政策的「分組付費」政策，牽涉到有線電視系統、頻道業者、廣告主利益重分配，與消費者權益、閱聽人傳播權的保障。「分組付費」政策實施後，恐將衝擊現有產業發展的財源穩定，不利數位化的建置；頻道無法占據有利民眾收視的頻道位置，以及廣告營收的變化與減損，也恐將不利頻道業者生產更優質的節目內容。NCC 應制定以類似速食餐點單點方式的單頻單買制度，避免透過套餐搭配，夾帶劣質頻道，也讓消費者有充分選擇權，選擇自己要看的頻道節目內容，促使台灣的節目內容產業趨於正常。

提案人：羅淑蕾 林國正 林明溱 陳雪生

16. 針對台灣有線電視數位化比起其他國家的數位化進程落後主因在於推展數位化過程，用戶欠缺對數位化的必要性，因此沒有接受業者送的機上盒，需仰賴地方業者推廣。另一方面就是電視內容服務的差異化，業者和頻道業者要一起提供更多高畫質、高品質節目，數位化進程才會更快。「分組付費」政策實施後，恐將衝擊現有產業發展的財源穩定，不利數位化的建置；頻道無法占據有利民眾收視的頻道位置，以及廣告營收的變化與減損，也恐將不利頻道業者生產更優質的節目內容。國家通訊傳播委員會應根據國內外過去推動分組付費政策的實際經驗，避免政策爭議，讓政策美意盡失？也讓消費者有充分選擇權，選擇自己要看的頻道節目內容，促使台灣的節目內容產業趨於正常。

提案人：羅淑蕾 林國正 林明溱 陳雪生

17. 目前國家通訊傳播委員會僅以行政命令方式逕行公告基本頻道分組付費制度，不但未有法律依據，且未見主管機關針對節目內容品質有等同之管理標準。由於付費政策關乎民眾收視權益，爰要求國家通訊傳播委員會應與學者專家、業者充分意見溝通，並盡速完成相關立法程序。在尚未法制化前，不應將基本頻道分組付費制度作為業者換照之依據。

提案人：陳根德 盧嘉辰 羅淑蕾 林明溱
陳雪生

18. 數位時代來臨早已打破電信、網路與電視藩籬，但是相關法令廣播電視法、有線廣播電視法、衛星廣播電視法、電信法卻已超過10年未做通盤檢討，不但無法扮演產業發展之推手，反成為扼殺我國成為科技島的最大元兇。主管機關國家通訊傳播委員會應盡速與立法委員及各黨團溝通，釐清爭議所在，期於本(四)會期結束前完成廣電三法三讀程序。

提案人：陳根德 盧嘉辰 羅淑蕾 林明溱

陳雪生

19. 國家通訊傳播委員會為促進有線電視數位化，曾提出促進數位普及發展補助計畫，但根據統計，截至今(102)年第3季有線電視數位化進度全國平均只有38.95%，顯然目前所推出示範區補助計畫、亮點補助計畫政策對業者與民眾皆毫無吸引力，多數已完成轉換民眾反應普遍不佳，質疑使用便利性不足，服務品質也未顯著提升。國家通訊傳播委員會應確實了解民眾接受度不高之原因，提出更有效措施以加速完成有線電視數位化政策。

提案人：陳根德 盧嘉辰 羅淑蕾 林明溱

20. 網路時代來臨，兒童與青少年上網時間越來越長，網路已經成為兒少不可或缺的資訊及娛樂來源，但由於缺乏管理機制，引發不少社會問題。國家通訊傳播委員會委託廠商辦理宣導活動推廣網路安全防護相關概念，但根據兒童福利聯盟文教基金會所做抽樣調查顯示，83.4%之孩子平常會上網，86.8%的孩子有玩上網遊戲，但逾半數(51.7%)孩子玩遊戲卻未遵守分級規定，每5個孩子就有1個會玩限制級遊戲…，顯然兒少上網安全問題非靠宣導活動就可解決。國家通訊傳播委員會應依據國家通訊傳播委員會組織法第3條之精神，盡速建立有效管理防護機制，以保護兒少視聽安全。

提案人：陳根德 盧嘉辰 羅淑蕾 林明溱

21. 國家通訊傳播委員會自96年度至100年度累積待回收之應收罰鍰及規費款項已高達1億5千餘萬元，由於行政規費、使用規費及罰鍰係國家通訊傳播委員會主要歲入來源，依照行政罰法第27條第1項規定：行政罰之裁處權，因3年期間之經過而消滅。為避免因時效經過導致應收款無法收回，國家通訊傳播委員會應盡速依法加強後續催收作業，以昭公權力。

提案人：陳根德 盧嘉辰 羅淑蕾 林明溱

22. 針對現在無線數位電視重播率高或聯播情況嚴重，主頻及副頻都

發生一樣的狀況，數位電視節目太簡陋寒酸，而且一再重播，業者根本是把民眾當冤大頭。由於廣播電視法執照有 9 年效期，目前只能把頻道表現列入評鑑，請國家通訊傳播委員會立即檢討目前授予無線台的 6MHz 頻寬是否太多，制定回收期限。為有效利用頻譜，建議國家通訊傳播委員會收回重播率過高的數位台。

提案人：羅淑蕾 李昆澤 林國正 林明溱

23. 台灣號稱科技島，但 4G 發展卻已落後其他國家。4G 執照雖已於日前完成招標程序，但涉及整體產業發展的難題才正要開始。例如：基地台建地已達飽和，業者以共站共建方式興建基地台，仍趕不上通訊需求，積極埋設光纖卻始終解決不了末端固網爭議…等。參考日本等國作法，都是由政府扮演「整合」角色，不但有效減少重複建設的時間成本，更可避免資源浪費。國家通訊傳播委員會組織法第 1 條即明確宣示國家通訊傳播委員會應確保通訊傳播市場公平有效競爭，保障消費者及尊重弱勢權益，促進多元文化均衡發展，提升國家競爭力。國家通訊傳播委員會應盡速會商交通部、內政部及相關部會，協助國內各業者整合、解決電信機房、基地台架設、光纖埋設及末端固網等問題，以加速推動 4G 發展、健全國內電信產業發展。

提案人：盧嘉辰 李昆澤 王廷升 陳根德
羅淑蕾 林明溱

本項有委員提案 2 案，不予處理：

1. 國家通訊傳播委員會 103 年度歲出預算「一般行政」-「人員 維持」項下「人事費」編列 6 億 0,231 萬 6,000 元，及「第一預備金」編列 7 萬 8,000 元。查國家通訊傳播委員會組織法第 3 條規定，掌理事項尚有通訊傳播系統及設備之審驗、通訊傳播工程技術規範之訂定、通訊傳播傳輸內容分級制度及其他法律規定事項之規範、通訊傳播資源之管理、通訊傳播競爭秩序之維護、資通安全之技術規範及管制、通訊傳播事業間重大爭議及消費者保護

事宜之處理、通訊傳播境外事務及國際交流合作之處理、通訊傳播事業相關基金之管理等。惟國家通訊傳播委員會於 103 年度歲出預算僅於「一般行政」項下編列「人員維持-人事費」，舉凡維持機關正常運作之基本政務支出，皆未列入；又本院於歷年決議亦有要求將一般行政管理等費用回關單位預算編列，然國家通訊傳播委員會仍悖於本院決議，將機關正常運作之基本政務支出移由非營業基金編列。爰此，針對 103 年度國家通訊傳播委員會「國家通訊傳播委員會」歲出預算 6 億 0,239 萬 4,000 元，提請酌予刪減 5%，並請國家通訊傳播委員會於下年度起將相關費用回歸單位預算編列，以維預算法制。

提案人：管碧玲 李昆澤 劉權豪 魏明谷
陳雪生

2. 鑒於世界經濟論壇（World Economic Forum）公布之「2013 年全球資訊技術報告」（The Global Information Technology Report 2013）指出，在世界 144 個國家中，我國每分鐘行動電信資費較 80% 評比國家為高；另消基會更指出，台灣與鄰近亞洲國家相比，行動通信費率高一到六倍。爰此，針對 103 年度國家通訊傳播委員會「國家通訊傳播委員會」歲出預算 6 億 0,239 萬 4,000 元，提請凍結 30%，並要求國家通訊傳播委員會應監督電信業者應有具體電信服務品質改善及費率調降方案並向交通委員會提出專案報告並經本委員會同意，始得動支。

提案人：管碧玲 李昆澤 劉權豪 魏明谷
陳雪生

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、「中華民國 103 年度中央政府總預算案」有關國家通訊傳播委員會單位預算，處理完畢。
- 三、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請國家

通訊傳播委員會儘速以書面答復。

11月20日(星期三)

討論事項

- 一、審查 103 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分有關交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算。
- 二、審查 103 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分有關交通部主管桃園國際機場股份有限公司營業預算。

(以上兩案合併詢答，分開處理)

(本次會議有委員盧嘉辰、蔡其昌、陳根德、羅淑蕾、李昆澤、魏明谷、管碧玲、李鴻鈞、段宜康、劉權豪、許添財、林國正、李桐豪、姚文智、邱志偉、田秋堇、林明濤、黃偉哲等 18 人提出質詢，均經交通部部長葉匡時、民用航空局局長沈啟、桃園國際機場股份有限公司董事長尹承蓬及相關人員予以答復說明；另委員潘維剛、張嘉郡所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。)

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、「中華民國 103 年度中央政府總預算案附屬單位預算」非營業部分有關交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算及營業部分有關交通部主管桃園國際機場股份有限公司營業預算，未及處理提案，留待處理未審查完竣部分時繼續處理。

三、審查結果：

民航事業作業基金

(一)業務計畫部分：應依據業務收支、轉投資、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：142 億 5,739 萬 6,000 元，照列。另「業務外

收入」項下「依法分配收入」預算，配合桃園國際機場股份有限公司預算審議結果，隨同調整。

2. 業務總支出：原列 110 億 3,108 萬 7,000 元，減列「用人費用」750 萬元(含「警察」500 萬元)、「勞務成本」170 萬元(含「服務費用」項下「專業服務費」之「辦理為民服務暨活化資產專業設計規劃費」150 萬元及「年報委製費用」20 萬元)、「管理及總務費用」200 萬元(科目自「服務費用」項下「一般服務費」之「外包費」與「專業服務費」之「松山機場民航關聯產業廊帶」中自行調整)，共計減列 1,120 萬元，其餘均照列，改列為 110 億 1,988 萬 7,000 元。

本項通過決議 4 項：

- (1) 民航事業作業基金 103 年度編列「用人費用」共 50 億 3,433 萬元，惟桃園國際機場股份有限公司已於民國 99 年 11 月成立，所辦理業務已大幅縮減，用人經費卻從 101 年度之 46 億 8,295 萬元大幅升為 50 億 3,433 萬元，顯有不當。爰此，凍結「用人費用」十分之一，俟民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：魏明谷 劉耀豪 李昆澤

- (2) 針對民航事業作業基金 103 年度「勞務成本」項下「獎金」科目，其中有關飛安獎金編列 2,510 萬 4,000 元，較 102 年度 2,498 萬 2,000 元增加，惟近來發生中興航空失事意外、華航 A330-300 型客機一再發生發動機故障迫降事件、遠航發生引擎空中故障關車、駕駛無法目視跑道仍冒險違規降落、復興航空連續兩天發生駕駛艙空調系統異常和空服員誤觸逃生梯導致艙門無法關閉等事件，飛安事件層出不窮，

顯示飛航安全改善情況不佳；而且本(102)年度飛安獎金已比101年度增加了937萬6,000元，只見到獎金增加了，飛安意外也跟著上升，顯然「飛安獎金」並沒有達到編列的目的，爰此，飛安獎金2,510萬4,000元凍結五分之一，俟民用航空局提出書面報告送立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (3)針對民航事業作業基金103年度「勞務成本—一般服務費」科目，其中有關辦理「空橋(單、雙橋)操作作業外包費」編列2,621萬9,000元，較102年度1,016萬8,000元，增加1,605萬1,000元，增幅158%，惟根據民用航空局業務計畫說明，機場旅客服務人次項目103年度目標值1,853萬7,800人次，較102年度1,831萬4,000人次，增加22萬3,800人次，僅增加1.22%，雖預期兩岸定期航班擴增所致，但有關空橋操作外包費卻暴增158%，與實際提供服務需求有落差，爰此，「空橋(單、雙橋)操作作業外包費」2,621萬9,000元凍結五分之一，俟民用航空局提出書面報告送立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (4)桃園國際機場股份有限公司已於99年11月成立，桃園國際航空站99年11月以後之營業收支等相關預算，已由民航事業作業基金移入桃園國際機場股份有限公司編列。經查民航事業作業基金多項計畫，均與桃園國際航空站之維護營運有關，基於桃園國際機場股份有限公司業已成立，上開計畫理應自99年11月開始由該公司編列預算辦理，再由民航事業作業基金以自有資金支應之妥適性不無疑義。爰此，「管理及總務費用—專業服務費—桃園機場園區擬定相關都市計畫作業」1,000萬元凍結五分之一，待民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林國正 劉耀豪 魏明谷

3. 本期賸餘：原列 32 億 2,630 萬 9,000 元，增列 1,120 萬元，改列為 32 億 3,750 萬 9,000 元。

(三)解繳國庫淨額：3 億元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數

(五)固定資產之建設改良擴充：52 億 7,797 萬 1,000 元，暫照列。

本項有委員提案 5 案，暫保留，待處理未審查完竣部分時，再行處理：

1. 有鑑於近年來政府各項土地徵收案，或因開發案規劃不當，或未與居民進行良好的溝通，造成民眾抗爭頻仍，社會付出高昂成本，政府與民眾敗俱傷。為避免上述情形發生，要求先凍結「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」預算二分之一，俟民航局提出當地居民意見調查，以及與市政府、當地民意代表、居民針對用地取得有充分意見交流等相關說明會紀錄後，再予以解凍。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷

2. 鑒於桃園機場已於 99 年公司化，相關機場建設預算，應該回歸公司治理原則編列於機場公司預算書中，而非再由民航作業基金去編列預算建設。因此，103 年度民航作業基金預算編列 1 億 9,984.2 萬元，應全數凍結，待主管機關民航局以及機場公司重新提出預算支出分配方式，並提出書面報告於委員會後，始得動支。是否有當，敬請公決。

提案人：李鴻鈞 羅淑蕾 林國正

3. (1)目前由交通部與營建署、桃園縣政府主導的桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案，在內政部都委會審議過程中，近三周 15 個工作天內，航空城計畫密集召開 11 場都委會專案小組會議，但專案小組委員出席率低落，上周第 14 次專案小組會議，竟然沒有任何專家委員出席，本計劃

公益性與必要性之審議過程備受質疑。

- (2)交通部主導航空城之機場園區計畫，應對人民盡到友善互動、但當地居民自組自救會抗爭此案，並質疑該計畫從蛋黃區的機場園區到蛋白區的都市計畫都不具必要性，但目前有關機場園區的行政決策空間民眾無任何具體參與空間，交通部面對民眾的質疑竟可視若無睹，交通部應針對有關航空城之國際機場園區計畫必要性，依行政程序法召開聽證會，友善民眾參與，也避免日前桃園呂姓老農因本案土地徵收一事自殺之憾事再度重演。
- (3)桃園機場園區綱要計畫，明載桃園航空城的核心計畫「第三跑道」，要到 2022 年才要進行規劃、設計與環評。同時依監察院 100 年度的調查報告，國際 ACI 機場服務品質排名全球第二的香港機場，其面積、停機位數與桃園國際機場相當，跑道數同樣也只有兩條，但客運量及貨運量卻是桃園機場的兩倍。顯見要增加桃園機場的客貨運量，並不一定要擴大機場範圍，應該有透過既有航站設施、管理技術改善等替代方案。此外，近年國際航空客貨運業萎縮，國內航空業者華航及長榮近年都因貨運量萎縮而封存數台貨機，九年後桃園機場是否仍有擴建必要，也應以更嚴謹的聽證程序來討論。另外，第三航道選址過去曾有以既有空軍基地或填海造地等多種方案，但最終選址未見詳細評估說明。
- (4)立法院預算中心已針對 103 年民航作業基金所編列用於航空城區段徵收近兩億元之預算案提出批評：指出本案有「低估成本」、「效益評估過於樂觀」、「資金來源編列明顯不實」等問題，貿然執行將可能「拖累政府財政」，並要求交通部應儘速「研擬詳細完整財務計畫」。

爰此，針對 103 年度交通部主管交通作業基金編列之

「桃園航空城機場園區建設計畫」歲出預算 199,842 千元，提請全數凍結，待交通部於內政部都市計畫委員會審議完畢後依前述說明完成檢討改善，並向立法院交通委員會及本席提出專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 劉權豪

4. 交通部為發展桃園國際航空城計畫，總經費 64,907,118 千元，103 年度編列 199,842 千元，然目前桃園航空城計畫在無詳細個案建設計畫，缺乏整體用水、用電、公益性、必要性評估的狀況之下，交通部與營建署、桃園縣政府主導的桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫，三週 15 個工作天內，航空城計畫密集召開 11 場都委會專案小組會議，但專案小組委員出席率低落，會議主席甚至驅趕媒體記者，黑箱作業，審議過程備受質疑。引發日前桃園呂姓老農因本案土地徵收一事自殺之憾事。爰提案凍結二分之一，待交通部提出更詳細之規劃報告，排除不必要徵收之私人財產，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 田秋堃

連署人：劉權豪

5. 103 年度民航事業作業基金編列「桃園航空城機場園區建設計畫」預算 1 億 9,984 萬 2 千元，為辦理區段徵收等工作所需，經本院預算中心評估指出，民航作業基金未依實際需求覈實編列各年度收入及成本，有高編經費需求、土地補償費低估、配餘地處分收益效益評估過度樂觀等情形；另現階段短期資金尚無法完全支應未來區段徵收計畫之長期經費需求，財務恐難以平衡，未來勢將對外舉借資金，徒增利息負擔，而預算書上卻載明「資金來源」全部為「自有資金」，預算編列明顯不實。爰此，建請將「固定資產建設、改良、擴充」項下編列「桃園航空城機場園區建設計畫」預算 1 億 9,984 萬 2 千元凍結其中二分之一，待民航局及桃園機場公司向本

會提出詳細完整財務計畫之專案報告後，始得動支。

提案人：林國正 劉耀豪 魏明谷

本項通過決議 1 項：

1. 桃園國際機場股份有限公司已於 99 年 11 月成立，桃園國際航空站 99 年 11 月以後之營業收支等相關預算，已由民航事業作業基金移入桃園國際機場股份有限公司編列。經查民航事業作業基金多項計畫，均與桃園國際航空站之維護營運有關，基於桃園國際機場股份有限公司業已成立，上開計畫理應自 99 年 11 月開始由該公司編列預算辦理，再由民航事業作業基金以自有資金支應之妥適性不無疑義。爰此，將「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程」3,578 萬 9,000 元凍結其中五分之一，待民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林國正 劉耀豪 魏明谷

(六)國庫增撥基金額：無列數。

(七)補辦預算部分：固定資產之建設改良擴充 5 億 1,540 萬元，
照列。

(八)通過決議 14 項：

1. 針對民航事業作業基金 103 年度「管理及總務費用—一般服務費」科目項下，其中 103 年度新增「人民陳情業務外包費」編列 88 萬 8,000 元，預計進用勞務承攬人力 2 人，惟有關人民陳情案件內容可能涉及陳情人、機關航站被檢舉人與航空業者等個人資料，為確保資料保密與後續處理追蹤，該項業務委託外包人力辦理，顯有不當，爰此，有關新增「人民陳情業務外包費」業務應提改進書面報告送立法院交通委員會。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

2. 鑒於機場服務費收取應是要專款專用於機場建設，惟現行規定卻僅將其中 40%分配給民航事業作業基金，卻將 60%分配給

觀光發展基金，而給觀光發展基金的理由是要建設國內觀光景點，此舉顯然有違專款專用原則。且該機場服務費收取對象乃是出境旅客，而非入境旅客，出國去玩，玩的是其他國家的景點，入境才是遊玩國內景點，這樣的分配方式實有違使用者付費原則。因此，主管機關應積極研議修正相關規定，並於 3 個月內提書面報告送立法院交通委員會。

提案人：李鴻鈞 羅淑蕾 陳根德

3. 鑒於桃園機場相關建設皆是民航事業作業基金投入大筆建設經費，但在機場降落費用之分配上卻是由桃園國際機場股份有限公司獨享，導致桃園國際機場股份有限公司坐享其成每年約 20 億元收入，雖桃園國際機場股份有限公司承租土地管理使用，仍不可忽略國家乃是土地所有權人以及建設主體之事實，此種分配方式顯然不公且侵害國家權利，是以主管機關應積極研議修正相關規定，針對於桃園機場降落費的分配比例，桃園國際機場股份有限公司與民航事業作業基金各收取分配比例 50%，於 3 個月內提書面報告送立法院交通委員會，以符公平正義原則。

提案人：李鴻鈞 羅淑蕾 林國正

4. 桃園國際機場位居東亞航圈中心位置，具有極佳的地理優勢，往返桃園、新加坡、東京、首爾、香港、上海等 6 大機場間平均飛行時間以桃園的 2 小時 30 分最短，但桃園國際機場雖具有地理優勢，航點數、飛航國家、平均航班卻遠不如香港、新加坡等國。目前桃園航空城發展起步已較慢，應採取更積極、開放的政策結合航空業、旅遊觀光產業及其他商務發展。能否積極拓展國際旅客來台、中轉將具有關鍵影響。民用航空局應積極強化航空運輸需求，以順利推動桃園航空城之發展。

提案人：陳根德 盧嘉辰 羅淑蕾 林國正

5. 針對臺灣是否有可能發展廉價航空，外界傳聞華航可能將以飛行國內航空為主的華信航空轉型，成立廉價航空，或者與新加坡籍虎航合作，成立新品牌，由於亞洲的廉價航空市占率 19%，美洲的市占率 25%，歐洲高達 40%，廉價航空是國際市場趨勢，他國業者已經進入台灣市場，但臺灣卻無本土廉航品牌，政府也需提出輔導辦法，除了透過調降機場起降費的方式外，也鼓勵廉價航空飛往各國內機場。交通部開放廉價航空可以刺激國籍航空的進步，有助提高國內機場競爭力。

提案人：羅淑蕾 盧嘉辰 林國正

6. 針對台中機場雖然是列為國際等級，但硬體設備和旅客服務，卻被批評沒有國際水準。台中機場至烏日高鐵站、台中市區及外縣市聯外交通接駁十分不便，遊客入境後，因為機場內沒有明確的標示，遊客就像無頭蒼蠅，要搭公車或計程車，就算找到了，也因為公車班次太少，還有路線不明，讓遊客根本不知道該怎麼搭。機場外的公車站，只有 6 個路線，前往市區的公車在 8 點後就收班，想要搭乘計程車，機場指示還是不清楚，往往還需靠機場保全帶領。機場內英文標示也不健全，對外國背包客來說，台中機場根本就是迷宮。若是搭公車，約要費時 1 小時，車距平均 1 小時 1 班。交通部需立即協調臺中市政府研議制定機場往高鐵及市區的完整配套措施，除增設機場聯外交通接駁以滿足旅客需求，並且提供高鐵烏日站往台中航空站的直達接駁車，縮減發車的班距，以提高民眾使用台中航空站的意願。

提案人：羅淑蕾 盧嘉辰 蔡其昌 林國正

7. 我國政府為面對自由化與全球化的趨勢，持續開放、接軌國際，提升我國競爭力，確保經濟持續穩健成長，推動新一波經濟自由化的先行示範區，於 102 年 8 月行政院核定「自由經濟示範區第一階段推動計畫」，示範區以五海一空（基隆

港、臺北港、臺中港、高雄港、蘇澳港、桃園航空)等自由貿易港區為核心推動，惟獨漏「高雄小港國際機場」未被納入。高雄市擁有海、空雙港優越條件，同時也是南台灣產業發展重鎮，成為全球運籌中心的條件，較其他示範區有更大的優勢，且示範區內的高雄港自由貿易港區與緊鄰的小港國際機場僅距3公里，小港國際機場擁有年起降4萬5,000次以上班次，每年近450萬旅客人次，5萬4,000公噸以上的貨運噸數的營運量，為國內第2大國際機場，種種條件皆有助自由貿易港區的發展。爰此，強烈要求交通部應研議將高雄小港國際機場納入自由貿易港區範圍，強化並增添高雄港在國際海、空運轉口物流之發展動能，以助高雄自由貿易港區早日邁向亞太地區之海空貨運樞紐地位。

提案人：林國正 劉耀豪 魏明谷

8. 查我國與各國家地區簽署雙邊通航協定約定之航權類型，以第三航權（卸載權，將載自航空公司登記國領域內之乘客、郵件及貨物卸下之權利）及第四航權（裝載權，裝載乘客、郵件及貨物飛往航空公司登記國領域之權利）為主，僅少數國家同意相互開放區域、洲際或基於對等原則、特定城市、有限班次等類型之第五航權（裝載乘客、郵件及貨物飛往任何其他締約國領域與卸下來自該領域之乘客、郵件及貨物之權利），對我國國際機場及航空運輸產業發展均有所侷限；再查東南亞國家協會（Association of Southeast Asian Nations）預計在西元2015年完全開放天空，實現單一航空市場，藉由緊密連結與協調區域交通系統，建立融合無縫隙航運合作，將對我國國籍航空運輸產業形成衝擊。爰此，要求民用航空局宜儘速就國家整體利益、航空業者經營環境等面向進行研商，及早規劃拓展航權的策略，擴增我國空運航網密度，以降低相關之衝擊。

提案人：林國正 劉擢豪 魏明谷

9. 查民用航空局自 90 年起雖陸續研擬推動 91—95 年度、98—102 年度及 102—106 年度之「臺灣地區民用機場整體規劃及未來五年發展計畫」(簡稱五年發展計畫)，以做為旨揭各項資本支出預算之編製依據；惟囿於計畫內容與政策方向有所出入，且該局復未就行政院指示重新檢討部分或行政院經濟建設委員會審議結論所列癥結問題部分，積極決斷處置，修正計畫內容，致耗時 12 年餘相關計畫卻遲遲未能核定，虛擲作業時程，形同回到計畫原點，迄未發揮任何規畫效益，已影響各機場未來發展。爰此，要求民用航空局應針對問題癥結提出解決對策，儘速完成相關規劃，並審慎推估機場整體建設對未來 5 年基金收支之可能影響，以作為各機場後續擴充建設之參考。

提案人：林國正 劉擢豪 魏明谷

10. 民航事業作業基金原共設有 18 個航空站管轄機場業務，其中桃園國際航空站業於 99 年 11 月 1 日改制為桃園國際機場股份有限公司，另屏東航空站已於 100 年 8 月 11 日終止營運，航站作業單位由 18 個變為 16 個。復因高鐵通車之後，國內航空需求大幅降低，除國際機場尚能維持賸餘外，餘均發生短絀，顯見各項短中長期之營運改善措施，多未見具體成效，且營運狀況日趨惡化。爰此，要求民用航空局應儘速研謀改善，並檢討整體營運績效，且必要時針對場站設施使用效能不彰者，亦應適時檢討機場存續事宜，以避免成為政府財政負擔與隱憂。

97-103 年度民航事業作業基金各航站餘絀情形一覽表 單位：新台幣千元

航站名稱	97 年度	98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	102 年度	103 年度
桃園國際航空站	7,682,891	7,405,635	7,451,148	-	-	-	-
臺北國際航空站	-511,615	-271,736	-54,694	436,668	652,496	602,933	570,730
高雄國際航空站	286,723	284,128	417,898	548,426	680,383	521,740	656,189
花蓮航空站	-278,894	-275,030	-248,866	-225,816	-197,448	-210,601	-198,247

馬公航空站	-205,579	-215,234	-183,216	-161,969	-173,776	-190,049	-148,499
臺南航空站	-138,227	-133,891	-108,945	-98,026	-97,803	-105,774	-105,623
臺東航空站	-217,960	-209,741	-186,293	-172,572	-175,637	-187,234	-178,595
臺中航空站	-35,167	-45,164	54,518	-61,917	313,511	114,901	137,716
金門航空站	-167,583	-144,003	-142,083	-126,266	-115,254	-192,080	-163,921
嘉義航空站	-61,763	-64,265	-57,181	-56,341	-58,414	-60,114	-62,120
合計	6,352,826	6,330,699	6,942,286	82,187	828,058	293,722	507,630

資料來源：民航事業作業基金提供。本表臺北航空站資料包括南竿、北竿機場收支資料；高雄航空站資料包括屏東、恆春機場收支資料；馬公航空站資料包括七美、望安機場收支資料；臺東航空站資料包括蘭嶼、綠島機場收支資料。本表102年度及103年度為預算案數，其餘為審定決算數。

提案人：林國正 劉耀豪 魏明谷

11. 鑒於桃園機場占地共約 1,173.92 公頃，租金約 46.89 億元，惟此租金收取標準卻是根據公告地價計算，而桃園國際機場股份有限公司藉此低價承租土地後，相關站體內卻以高額市價去轉租給其他航空公司或業者，此舉嚴重影響國家收益。因此，主管機關應積極研議修改相關規定，將相關租金以市價計算，以維國家權利，增進國庫收入。並於 3 個月內提書面報告送立法院交通委員會。

提案人：李鴻鈞 羅淑蕾 林國正

12. 查民航事業作業基金下轄各航站近年來之收支賸餘情形(詳附表 1)，除國際機場尚能維持賸餘外，餘均發生短絀，顯見各項短中長期之營運改善措施，多未見具體成效。有鑑於近年來國際間航空站經營管理已走向企業化、商業化趨勢，例如美國各機場航廈內之商業餐飲設施與其他出租服務設施面積高達 55%左右，其中又以航空公司所租用之面積占絕大多數，為 38%，至其餘 17%之租用面積則租予商業性服務設施、香港有 30 家頂級服裝設計時尚店進駐；新加坡設有運動中心、三溫暖、游泳池；法蘭克福設有可容納 3 萬 6,000 人病患(年容量)之診所，慕尼黑設有獨立大型醫院；北京設有處理一般存放款業務之大型銀行；Stockholm Arlanda 設有結婚教堂等，使用顯示其航站經營理念已能與時俱進、彈性調

整。因此要求民用航空局應參考各主要國家或地區機場較為成功之商業化案例如下，在 3 個月內提出國內各航站經營改善策略，以及各航站三年內收支平衡計畫專案報告。

附表 1：97-103 年度民航事業作業基金各航站餘絀情形一覽表 單位：新台幣千元

航站名稱	97 年度	98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	102 年度	103 年度
桃園國際航空站	7,682,891	7,405,635	7,451,148	-	-	-	-
臺北國際航空站	-511,615	-271,736	-54,694	436,668	652,496	602,933	570,730
高雄國際航空站	286,723	284,128	417,898	548,426	680,383	521,740	656,189
花蓮航空站	-278,894	-275,030	-248,866	-225,816	-197,448	-210,601	-198,247
馬公航空站	-205,579	-215,234	-183,216	-161,969	-173,776	-190,049	-148,499
臺南航空站	-138,227	-133,891	-108,945	-98,026	-97,803	-105,774	-105,623
臺東航空站	-217,960	-209,741	-186,293	-172,572	-175,637	-187,234	-178,595
臺中航空站	-35,167	-45,164	54,518	-61,917	313,511	114,901	137,716
金門航空站	-167,583	-144,003	-142,083	-126,266	-115,254	-192,080	-163,921
嘉義航空站	-61,763	-64,265	-57,181	-56,341	-58,414	-60,114	-62,120
合計	6,352,826	6,330,699	6,942,286	82,187	828,058	293,722	507,630

※註：1.資料來源：民航事業作業基金提供。

提案人：管碧玲 魏明谷 劉耀豪 李昆澤

13. 民航事業作業基金共設有 16 個航空站管轄機場業務，惟國際機場尚有賸餘外，其餘航站近年度均為短絀。顯見各項短中長期之營運改善計畫，多未見具體成效，爰要求民用航空局應檢討其他國內航站營運情況，並引進國際包機以增加營運績效，促進地方發展。

提案人：魏明谷 劉耀豪 李昆澤

14. 台東機場因設備不足，飛機無法停留於台東機場進行維護、補給，因此台東機場每日早班航次之飛機，都必須先行由台北出發後，再由台東啟航，故台東早班飛機往往在 8、9 點之後，該調度方式對於商務或公務需求者往返相當不便；此外台東機場目前相關設施亦亟需改善，如此才能協助地方政府發展觀光、拓展航點、航次提供誘因，增加競爭優勢。因此

建請民用航空局儘速研議台東機場整體改善計畫，以提昇台東地區整體發展。

提案人：劉權豪 魏明谷 管碧玲

本項另有委員提案 4 案，不予處理：

- (1) 針對民航事業作業基金 103 年度勞務成本項下「超時工作報酬」編列 5 億 1,304 萬 9 千元，較上(102)年度編列 4 億 9,807 萬 8 千元，增加 1,497 萬 1 千元，惟民航局本年度最高可進用員額數較上年度減少 8 人，整體用人費用已較上年度減少，唯獨超時工作報酬增加編列，另外，現在政府強調重視員工權益與健康，機關應該兼顧行政效能與公務員休(補)假權益，減少超時加班與不休假加班之情事發生，爰此，有關「超時工作報酬」編列 5 億 1,304 萬 9 千元，建議比照 102 年度，予以減列 1,497 萬 1 千元。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (2) 針對民航事業作業基金 103 年度「勞務成本-服務費用」項下『水電費』編列 3 億 4,491 萬 1 千元，較上(102)年度編列 3 億 4,257 萬 9 千元增加，惟依據行政院頒布政府機關及學校「四省專案」計畫，要求執行單位每年用電量以較前一年減少 1%、用水量減少 2%為原則，反觀民航局 103 年度水電費編列卻不減反增，有違行政院頒布規定，爰此，有關『水電費』編列 3 億 4,491 萬 1 千元，建議予以刪減 700 萬元。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (3) 民航作業基金自 99 年 11 月 1 日移撥桃園航空站預算員額 409 人至機場公司後，其業務雖已大幅縮減，惟其用人費用等經費卻不減反增，致使近年來用人費用占業務收入比率逐年上升；但是仍將一般行政工作外包，查 103 年的勞務成本外包費 276,498 千元，當中編有文書處理勞務外包 2,917 千元，進用 7 人、一般庶務作業外包費 3,164 千元，進用 7

人，要求將上述兩項外包費用共 6,081 千元全數刪除。

提案人：管碧玲 魏明谷 劉擢豪 李昆澤

- (4) 針對民航事業作業基金 103 年度「勞務成本-用品消耗」科目項下，其中『其他辦理旅客滿意度調查等紀念品』編列 379 萬 3 千元，民航局為掌握旅客意向以提升服務品質，已編列 50 萬元規劃辦理「民航服務顧客滿意度調查」，然為辦理滿意度調查作業卻要另外編列高達 379 萬 3 千元的紀念品採購，預算規模是調查費用 7.58 倍，這樣的作法根本是本末倒置。民航局的目的是否要以高價值的紀念品行賄受訪者，提升滿意度調查結果？爰此，有關『其他辦理旅客滿意度調查等紀念品』編列 379 萬 3 千元，建議予以刪減 300 萬元。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

桃園國際機場股份有限公司

(一) 業務計畫部分：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二) 營業收支部分：

1. 營業總收入：140 億 8,100 萬 2,000 元，照列。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 105 億 1,236 萬 3,000 元，減列 1 億元（科目自行調整，不含桃園機場保全股份有限公司附屬單位預算之分預算），其餘均暫照列，改列為 104 億 1,236 萬 3,000 元。

本項有委員提案 5 案，暫保留，待處理未審查完竣部分時，再行處理：

- (1) 桃園機場股份有限公司預計於 103 年 7 月 1 日轉投資 2 億元成立桃園機場保全股份有限公司（以下簡稱機場保全公司），主要任務為受機場公司委託，執行機場專用區非涉及

公權力行使之安全維護作業，該公司願景之策略目標，短期在執行桃園國際機場保全業務，中期擴展國內其他機場保全服務，長期則增加其他公共運輸場站保全服務。經查，新設立的機場保全公司 103 年度董監事酬勞 200 萬元，較桃園機場公司 103 年度 182 萬 4 千元為高，且保全核心業務未設支用公共關係費之正當理由，貿然成立機場保全公司恐疊床架屋，徒養肥貓，浪費公帑。惟考慮桃園機場人力不足，爰將桃園機場保全股份有限公司全數凍結，俟桃園機場有限公司重新研議「解決保全人力不足」之解決方式，並向交通委員會報告後並經同意，始得動支。

提案人：蔡其昌 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

- (2) 針對桃園機場保全股份有限公司 103 年度『營業總支出』編列 1 億 4,671 萬 6 千元，然依據國際機場園區發展條例第 12 條第 1 項第 4 款所允許轉投資之事業，係指航空業或運輸業；以保全業務係指對場所、物品與人身安全之維護，而航空相關事業係諸如民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業等，準此，負責安全維護之保全業，與航空或運輸事業之範疇尚有差異，機場公司轉投資成立保全業之行業定義適切性，有待商榷。

成立機場保全公司在法令有疑義之情況下，加上違背政府組織精簡政策原則，未來將近 700 名保全人員之人事成本，長期將成為沉重支出。爰此，有關 103 年度『營業總支出』編列 1 億 4,671 萬 6 千元，建議予以全數刪減，俟向立法院交通委員會提出成立機場保全公司之專案報告，並經交通委員會同意後，始得成立再依預算程序編列預算。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (3)機場保全公司 103 年度預算案用人費用項下編列董（理）監事酬勞 200 萬元，較機場公司 103 年度編列董監事酬勞 182 萬 4 千元高。

經查機場公司 103 年度董監事酬勞 182 萬 4 千元之編列標準，係每人每月 8 千元，編列 19 人之全年度費用；而機場保全公司預計自 7 月 1 日設立，103 年度編列 200 萬元之董監事酬勞為半年度預算，如以母公司每月 8 千元之標準反推計算支領人數，將有高達 41 位至 42 位董監事，其人數不可謂不高；若以與母公司相同人數反推計算月支標準，則每位董監事月領數達 1 萬 7 千餘元，亦超逾母公司標準。爰提案刪除該項目 50%，似以母公司維持適度差距以茲妥當。

提案人：蔡其昌 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

- (4)103 年度桃園機場保全股份有限公司「用人費」編列 200 萬元為董（理）監事酬勞，竟較機場公司董監事酬勞 182 萬 4 千元高。機場保全公司為機場公司轉投資設立，資本額 2 億元，初期營業收入完全來自機場公司，營業收入規模較母公司低，故董監事人數及酬勞標準應與母公司維持適度差距。爰刪除本項用人費薪資 200 萬元之 1/2。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

- (5)103 年度桃園機場保全股份有限公司「服務費用」共編列 8,169 千元，為水電費、郵電費、印刷裝訂廣告、公共關係費等。查機場公司乃以限有航警人力不足支應機場安全維護作業及現有保全業者不具機場保全專業為由，103 年度擬轉投資 2 億元成立機場保全公司，第一年員工人數 295 人，預計至 107 年增為 695 人。然機場安全維護依法乃航空警察之責，相關業務與安全維護應變計畫未釐清核定前，仍將面臨保全人員與航空警察職權範圍難以劃分的問題；且

長期而言保全公司人事費用將日益墊高，成為整體營運之人事成本。另轉投資之保全公司是否屬國際機場園區發展條例所允許轉投資之航空業與運輸業尚有爭議，衡酌當前國家財政，成立一位來員工人數高達近 700 人之機場保全公司實有不妥。爰刪除該公司 103 年預算之服務費用 8,169 千元，桃園國際機場股份有限公司並應就轉投資成立保全公司所涉維安業務計畫、財務計畫，及與航空警察局協調等相關事宜，向本委員會提出專案報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷

3. 稅前淨利：原列 35 億 6,863 萬 9,000 元，增列 1 億元，暫改列為 36 億 6,863 萬 9,000 元。

(三)服務成本部分：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

桃園國際機場股份有限公司轉投資桃園機場保全股份有限公司 2 億元部分：

本項有委員提案 2 案，暫保留，待處理未審查完竣部分時，再行處理：

1. 桃園機場公司以現有航警人力不足支應機場安全維護作業，及現有保全業者不具機場保安專業，擬於 103 年度轉投資 2 億元成立「機場保全公司」，用以維護機場安全。惟機場安全維護為航空警察之職責，雖國際機場園區發展條例授權不涉公權力之行使得委託保全業執行，仍將面對保全人員與航空警察職權範圍難以明確劃分之情況，以機場保全公司預估之人力規模觀之，長期而言是否真能節省人事費用，仍未明朗，實宜由行政院通盤檢討機場安全維護作業人力需求，調整航空警察局組織架構或人員編制，以澈底解決問題，至是否需單獨成立保全公司辦理，或可由該公司設內部單位自行執行，或委託保全業執行，仍有待慎酌與商議。爰此，要

求桃園機場公司應暫停轉投資成立機場保全公司之計畫，以免日後保全公司人事成本，長期造成桃園機場公司的沈重支出。

提案人：林國正 林明溱

連署人：陳根德

2. 針對桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱桃機公司)103年度計畫投資成立『桃園機場保全股份有限公司』計畫投資金額2億元，以提升機場專用區非屬公權力之安全維護作業。惟有關成立政府(桃機公司)百分之百轉投資之子公司，交通部與桃機公司從未曾向立法院提出專案報告與相關評估資料，以致國會無法監督成立必要與否，此外，成立政府完全持股之轉投資公司，涉及違背政府機關精簡原則，造成組織與人員擴編，根據第1年員工數295人，預計至107年增加至695人，人員編制龐大；此外，機場保全公司董監事酬勞編列200萬元，較母公司桃機公司103年度編列董監事酬勞182萬4千萬元高，將來恐會有政府指派之董事長、總經理、董監事，遭社會質疑是「肥貓」之疑，影響社會觀瞻；而且有關機場保全業務也並非是民間業者無可取代，有與民爭利之嫌。綜上，有關103年度投資成立『桃園機場保全股份有限公司』計畫投資金額2億元，建議予以全數刪減，俟向立法院交通委員會提出成立機場保全公司之專案報告，並經交通委員會同意後，始得成立再依預算程序編列預算。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (五)重大之建設事業部分：21億0,290萬9,000元，照列。
- (六)資金運用部分：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。
- (七)補辦預算部分：無列數。
- (八)本項有委員提案2案，暫保留，待處理未審查完竣部分時，

再行處理：

1. 鑒於桃園機場公司因航警局安檢人力不足百餘人，卻不向交通部等上級單位建議擴增航警局編制員額，反欲成立桃園機場保全公司，並預計保全公司員額將有近三百人，未來更擴編為近七百人，顯與其原先需求不符。在桃園機場公司未針對桃園機場保全公司之組織架構、業務職掌、人員編制、待遇福利、營運方針、董監事人數與職權等相關事項向交通委員會提出專案報告前，建議暫緩桃園機場保全公司預算審查。

提案人：魏明谷 劉權豪 李昆澤

2. 桃園國際機場股份有限公司預計 103 年 7 月 1 日成立桃園機場保全股份有限公司，主要係針對國內目前並無專業之機場保全業者，成立具有機場保安專業之保全公司，方能維護機場安全，惟目前機場安全維護最主要仍以具公權力執法之航空警察為主，而根據民航作業基金各航空站之航空警察員額仍維持 1,423 人未曾增減，倘桃機公司欲成立機場保全公司加強保全業務、擴大服務範圍，應適時縮編航空警察人力，避免疊床架屋，浪費人力之情況出現，否則在航警人力尚未檢討之情況下，貿然成立機場保全公司，未來恐未見其利，反而政府需負擔鉅額之人事支出，或造成民爭利之情形。爰此建請交通部針對成立桃園機場保全股份有限公司乙案，應重新檢討於其必要性，並對於財務規劃、業務規劃以及與航空警察業務檢討與分工等各項評估，向交通委員會提出專案報告。

提案人：劉權豪 魏明谷 管碧玲

(九)通過決議 4 項：

1. 查依預算法第 85 條規定，各國營事業主管機關遵照施政方針，並依照行政院核定之事業計畫總綱及預算編製辦法，擬

訂其主管範圍內之事業計畫，並分別指示所屬各事業擬定業務計畫；根據業務計畫，擬編預算。又營業收支之估計，應各依其業務情形，訂定計算之標準；其應適用成本計算者，並應按產品別附具成本計算方式、單位成本、耗用人工及材料之數量與有關資料，並將變動成本與固定成本分析之。惟「其他營業收入」說明表僅敘述土地租金收入，並未列出租土地面積與租金計收單價、對象用途等，預算編製未加以敘明，將使國會無法監督。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 週內向立法院交通委員會提供「其他營業收入」75 億 3,077 萬 8,000 元之收入標準與明細說明，並應自下（104）年度起於預算書針對各項收入說明詳列。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

2. 103 年度桃園國際機場股份有限公司「租賃收入」編列 75 億 3,077 萬 8,000 元，內含土地租金收入、廠房租金收入、權利金收入、其他租賃收入。查機場園區內自由港區之開發及營運為桃園國際機場股份有限公司業務範圍，民用航空局與遠雄航空自由貿易港區股份有限公司於 92 年 5 月簽訂「桃園航空貨運園區興建營運契約」；遠雄公司於 95 年 1 月 1 日營運後，依約應繳付桃園國際機場股份有限公司租金及權利金。惟桃園國際機場股份有限公司 103 年度預算並未揭露租賃收入相關內容，雖遠雄公司取得 50 年之興建營運特許權，桃園國際機場股份有限公司仍對遠雄公司所辦事務具有監督之責，預算中應揭露遠雄公司辦理自由港區之開發營運現況及相關收支，以完整呈現桃園國際機場股份有限公司業務全貌，俾使立法院得予據實審議。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 週內向立法院交通委員會提供各項收入標準與明細，並自 104 年度預算起應於說明表內針對各項收支標準與內容說明詳列，以維預算法制。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

3. 根據全世界背包客來評鑑全球機場，根據機場過夜指南(The Guide to Sleeping in Airports) 網站的調查，亞洲最佳過夜機場由新加坡樟宜機場奪冠，台灣名列亞洲第7。由於時差問題或是搭乘低成本航空公司的紅眼航班，通常到達這些中轉機場都已是凌晨，或者需要趕第2天的早機，僅有的幾個小時時間當然不適合出外住宿，機場過夜成為一種趨勢。日本關西機場為體貼過夜的旅客，提供免費借用毛毯服務，不須押證件。新加坡樟宜機場的中轉客人可以享受舒適的坐椅、免費WIFI和按摩池、24小時SPA和按摩設施等。香港機場24小時都有巴士到香港市區、亞洲最大的4D電影院、9洞高爾夫球場，娛樂設施豐富，對於睡覺旅客來說，可以方便地尋找到安靜角落補充睡眠。韓國仁川機場乾淨整潔，還有24小時的餐飲設備和免費的WIFI，如果睡不著還可以使用機場內提供的手提電腦免費上網。爰此，請交通部需學習這些國家成功經驗，以提升對旅客服務品質。

提案人：羅淑蕾 盧嘉辰 林國正

4. 桃園國際機場第一航廈及第二航廈分別自民國68年2月及民國89年7月正式啓用，迄今營運已達34年及13年，機場跑道啓用迄今亦長達30餘年，屢有媒體報導發生電力中斷、漏水、跑道破損等事件，機場競爭力及部分旅客服務項目滿意度均下滑，桃園國際機場股份有限公司為提升服務品質及建設符合國際民航安全規範之國際機場，乃持續規劃辦理航廈改善及機場道面整建等工程。查該公司本(102)年度購建固定資產計畫可用預算數70億8,229萬餘元，實際執行數17億5,335萬餘元，僅占可用預算數之24.76%，預算執行績效欠佳。又經審計部查核發現，專案計畫有規劃設計耗時、廠商擅自停工，暨多項一般建築及設備計畫須配合機

場營運作業施工，無法全面進行等缺失，致執行進度落後，影響旅客服務品質及飛航安全。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司應再行強化各相關工程計畫間之聯繫與協調，減少工程進行對機場營運面之衝擊、縮短施工期間跑道封閉時間、及降低機場營運安全風險，以兼顧旅客服務品質與飛航作業安全，並向立法院交通委員會專案報告。

提案人：林國正 劉權豪 魏明谷

本項另有委員提案 18 案，不予處理：

- (1)查依預算法第 85 條規定：「附屬單位預算中，營業基金預算之擬編，依左列規定辦理：一、各國營事業主管機關遵照施政方針，並依照行政院核定之事業計畫總綱及預算編製辦法，擬訂其主管範圍內之事業計畫，並分別指示所屬各事業擬訂業務計畫；根據業務計畫，擬編預算。…五、營業收支之估計，應各依其業務情形，訂定計算之標準；其應適用成本計算者，並應按產品別附具成本計算方式、單位成本、耗用人工及材料之數量與有關資料，並將變動成本與固定成本分析之。…」，惟「勞務收入」說明表僅列降落費、停留費等項目與預算編列數，並未明列各該項目之收費標準、計列標準等。預算編製未明列各項說明，使國會不利於監督。爰此，針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「勞務收入」65 億 3,096 萬 3 千元，提請凍結 10%，並要求其下(104)年度起針對各項收入說明詳列，始得動支。

提案人：管碧玲 劉權豪 魏明谷 李昆澤

- (2)針對桃園國際機場公司成立以來，各級主管未應善盡管理責任，導致身為我國「門面」之桃園機場，竟因廁所改善工程，導致阻塞、漏水，施工進度落後，造成國內、外旅客抱怨連連，且一再發生，毫無任何改善，檢討亦流於形式。爰此，就獎金部分之績效獎金共 3,729 萬 1 千元建議刪除五分之

一。

提案人：魏明谷 劉擢豪 李昆澤

- (3)鑒於機場公司自 100 年起即已稅前淨利達 30 億元，惟 102 年度預算書稅前淨利卻僅 23 億 4470.4 萬元，顯然有違論理法則。且截至 102 年 9 月底止，機場公司稅前淨利已經達到 34 億 1738.3 萬元，推估整年稅前淨利將突破 45 億元，差距近一倍，更加證明機場公司於預算編列上的不專業，而明（103）年預算編列稅前淨利卻僅編列 35 億 6863.9 萬元，顯然有故意短編之嫌。究其原因，係因依照「桃園國際機場股份有限公司核發經營績效獎金應行注意事項」第 5 點規定，績效獎金是要看稅前盈餘的，如總盈餘（即決算稅前盈餘加減政策因素）達預算盈餘，核發 1.2 個月薪給總額，並按總盈餘超過預算盈餘之比率為 1%、3%及 5%，分別加發 0.4 個月、0.8 個月及 1.2 個月薪給總額。因此，針對 103 年度績效獎金 3,729 萬 1 千元應全數凍結，待機場公司重新審慎評估提出 103 年度預算稅前淨利並書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 羅淑蕾 陳根德

- (4)桃園國際場股份有限公司 103 年度預算「棧儲、包裝、代理及加工費」分別於勞務成本（2 億 7774 萬 4 千元）、其他營業成本（1 億 4923 萬 6 千元）、業務費用（778 萬 7 千元）、管理費用（163 萬 1 千元）項下編列，總計經費 4 億 3639 萬 8 千元，惟預算說明並無法清楚說明關於各項外包費用之相關明細，甚至有重複說明之情形，爰此針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度預算「棧儲、包裝、代理及加工費」總計 4 億 3639 萬 8 千元，應予凍結三分之一，桃園國際機場股份有限公司將相關明細以及執行情形向交通委員會專案報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 魏明谷 管碧玲

- (5)針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度『委託調查研究費』，分別在其他營業成本、業務費用、管理費等項下，編列 480 萬 3 千元、1,289 萬 4 千元和 480 萬 3 千元，合計 2,250 萬元，惟皆未說明委託調查研究之題目或計畫，鑒於交通部運研所、航政司或民航局等機關單位，都有進行航空客貨運、機場營運、國外指標機場營運相關之研究，為避免有重複浪費之情事發生，爰此，有關 103 年度『委託調查研究費』共編列 2,250 萬元，建議予以刪減 500 萬元，並凍結二分之一，俟向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (6)由於桃園國際機場股份有限公司業務係負責機場營運之行政管理工作，並不若航空警察、入出國及移民署、海關、檢疫等人員，執行職務依法有規定之制服，且現行機場保全業務、地勤也是委託外包公司，就事實上機場公司之職員沒有穿著『制服』之必要，依此編列『服裝』費之預算，顯然有不合理之處，且依據該公司 103 年度預算，分別在勞務成本、其他營業成本、業務費用、管理費用之用品消耗科目，分別編列 136 萬 7 千元、34 萬 8 千元、8 萬 5 千元以及 27 萬 7 千元，合計 207 萬 7 千元，為避免預算之合理性與不必要之浪費，爰此，有關 103 年度『服裝』預算編列 207 萬 7 千元，建議予以全數刪減。

提案人：李昆澤 魏明谷 劉權豪

- (7)103 年度桃園國際機場股份有限公司「營業成本」編列 91 億 7,981 萬 9 千元，其中「勞務成本」53 億 9,139 萬 8 千元。查「勞務成本」說明表僅列諸如土地租金之定義敘述，卻未名列如對土地租用面積、租金計列單價等標準之項目說明，惟依預算法第 85 條規定：「附屬單位預算中，營業基金

預算之擬編，依左列規定辦理：一、各國營事業主管機關遵照施政方針，並依照行政院核定之事業計畫總綱及預算編製辦法，擬訂其主管範圍內之事業計畫，並分別指示所屬各事業擬訂業務計畫；根據業務計畫，擬編預算。…五、營業收支之估計，應各依其業務情形，訂定計算之標準；其應適用成本計算者，並應按產品別附具成本計算方式、單位成本、耗用人工及材料之數量與有關資料，並將變動成本與固定成本分析之。…」，預算編製本應明列各項目相關之編列標準，或是明列對象用途等資料，未列明上開事項，將使國會難以監督。爰此，針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「營業成本-勞務成本」53 億 9,139 萬 8 千元，提請酌予刪減 10%，並要求其下(104)年度起於說明表內針對各項收入說明詳列，以維預算法制。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

- (8)針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「勞務成本-服務費用-修理保養與保固費」項下，辦理『一般房屋修護費』編列 6,952 萬 9 千元，比上(102)年度預算 3,681 萬 2 千元，增加 3,271 萬 7 千元，增幅達 89%。惟一般機關有關房屋修護，多屬於例行維護與修繕，若無特別結構安全需求，編列預算多介於數十萬至數百萬元之間，而該公司在上年度已編列 3 千 6 百多萬元，本年度更暴增至 6 千 9 百多萬元，且無說明需求原因，以兩個年度編列超過億元的經費辦理建物修護，對有些機關甚至可以蓋新的辦公大樓，顯見有預算浪費之虞。爰此，有關『一般房屋修護費』編列 6,952 萬 9 千元，建議予以刪減 50%。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (9)103 年度桃園國際機場股份有限公司「勞務成本-服務費用」—「服務費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」編列 2

億 7,774 萬 4 千元，其中「外包費」2 億 3,657 萬 5 千元。查桃園國際機場係本國對外主要國際機場，其設施管理攸關國家形象，然而歷年出包不斷，截至今年仍有施工不慎，水淹航廈、工作圍籬倒塌、糞水再洩等嚴重損及國家形象之情形。惟今桃園航空站已改制為桃園國際機場股份有限公司多年，機場服務品質未如預期提升，甚至每況愈下。爰此，針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「棧儲、包裝、代理及加工費」2 億 7,774 萬 4 千元，提請酌予刪減 10%，其餘凍結 20%，俟其就機場內所有委外項目、金額與就該委託民間效益項目之評估檢討等，向立法院交通委員會報告並經同意後，始得動支。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

(10)103 年度桃園國際機場股份有限公司「營業費用」13 億 2,355 萬 5 千元，其中「管理費用」4 億 2,180 萬 6 千元。查依政府資訊公開法規定及本院決議事項，與人民權益攸關之施政、措施及其他有關之政府資訊，以主動公開為原則；又桃園國際機場股份有限公司網站公開之法規及行政規則、公務出國報告部分，均有內容不齊全或法令未上網公開等情事，其中關於該公司設置條例、國際機場園區發展條例及其附屬法規，或關於該公司設立及運作之重大法令等，皆未於明顯處標示；另該公司公共工程與採購契約並未以電子檔公開於網站，工程執行明細與具體成效亦未配合通案決議辦理公開；且公務出國報告亦缺乏完整之各年度各項出國計畫。是以，法規及行政規則、招標採購、公務出國報告等資訊公開內容欠完整，人民無法得知相關資訊。爰此，針對 103 年度桃園國際機場股份有限公司「營業費用-管理費用」4 億 2,180 萬 6 千元，提請酌予刪減 10%，並請桃園國際機場股份有限公司於一個月內完成將各種應揭露之資訊公開

於網站，以維預算法制。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

(11)桃園國際機場股份有限公司 103 年度預算編列員工訓練費用、自辦請學者專家講課費用、委託考選訓練費合計 591 萬 9 千元，惟按預算員額 541 人平均計算，每人教育訓練費用約 10,941 元，而依據「中央政府總預算附屬單位預算編制作業手冊」規定，勞工教育經費依照行政院勞工委員會台(88)勞福 2 字第 0035547 號函核定之標準，每人每月按 10 元至 50 元編列，倘一最上限金額 50 元計算，桃園機場公司員工教育訓練費用約編列 32 萬餘元即可，顯然桃園機場公司預算編列溢出甚多，爰此針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度預算編列員工訓練費用、自辦請學者專家講課費用、委託考選訓練費合計 591 萬 9 千元，應予刪除 560 萬元。

提案人：劉耀豪 魏明谷 管碧玲

(12)桃園國際機場股份有限公司近幾年預決算營運量，101 年 2,783 萬 6,550 人次、102 年 2486 萬 254 人次、103 年 2,953 萬 1,796 人次，102 年營運量衰退 10%，103 年較 101 年成長 6%，但是桃園機場公司保警及保全費用 101 年度編列 6068 萬 5 千元、102 年度編列 1 億 1,600 萬元、103 年度 2 億 9899 萬 9 千元，顯然保全費用卻以倍數方式急速成長，這顯然與營運量成長幅度相差甚鉅；而桃園機場公司對於保全業務之需求，仍感到不足，因此預定於明年 7 月成立機場保全公司，辦理桃園機場保全業務，惟對於保全業務之成長及成立保全公司之必要，實備受外界質疑，保全費用應依營運量成長比率編列方符合實際需求，爰此針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度保警及保全費用編列 2 億 9,899 萬 9 千元，應刪除 2 億 3,467 萬 3 千元。

提案人：劉權豪 魏明谷 管碧玲

(13)103 年度桃園國際機場股份有限公司「營業成本」編列 91 億 7,981 萬 9 千元，其中「其他營業成本」37 億 8,842 萬 1 千元。查依預算法第 85 條規定：「附屬單位預算中，營業基金預算之擬編，依左列規定辦理：一、各國營事業主管機關遵照施政方針，並依照行政院核定之事業計畫總綱及預算編製辦法，擬訂其主管範圍內之事業計畫，並分別指示所屬各事業擬訂業務計畫；根據業務計畫，擬編預算。…五、營業收支之估計，應各依其業務情形，訂定計算之標準；其應適用成本計算者，並應按產品別附具成本計算方式、單位成本、耗用人工及材料之數量與有關資料，並將變動成本與固定成本分析之。…」，惟「其他營業成本」說明表僅列如土地租金之類，卻未明列相關使用、計列等標準。僅列項目定義，卻未加以說明，將有違預算法制，國會將不利於監督。爰此，針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「營業成本—其他營業成本」37 億 8,842 萬 1 千元，提請酌予刪減 10%，並要求其下(104)年度起於說明表內針對各項收入說明詳列，以維預算法制。

提案人：管碧玲 劉權豪 魏明谷 李昆澤

(14)103 年度桃園國際機場股份有限公司「營業費用」編列 13 億 2,355 萬 5 千元，其中「業務費用」9 億 0,174 萬 9 千元。查依預算法第 85 條規定：「附屬單位預算中，營業基金預算之擬編，依左列規定辦理：一、各國營事業主管機關遵照施政方針，並依照行政院核定之事業計畫總綱及預算編製辦法，擬訂其主管範圍內之事業計畫，並分別指示所屬各事業擬訂業務計畫；根據業務計畫，擬編預算。…五、營業收支之估計，應各依其業務情形，訂定計算之標準；其應適用成本計算者，並應按產品別附具成本計算方式、單位成本、耗

用人工及材料之數量與有關資料，並將變動成本與固定成本分析之。…」，惟「業務費用」說明敘述僅針對土地改良物維修費、外包費、地租等定義式說明，卻未明確對其底下所編制標準、對象或計列方式等詳加敘述，國會將無法得知預算相關內容，不利於監督。爰此，針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「營業費用-業務費用」9 億 0,174 萬 9 千元，提請酌予刪減 10%，並要求其下(104)年度起於說明表內針對各項收入說明詳列，以維預算法制。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

(15)103 年度桃園國際機場股份有限公司「營業外費用」編列 2,880 萬 2 千元。查依預算法第 85 條第一項第一款規定，各國營事業主管機關遵照施政方針，並依照行政院核定之事業計畫總綱及預算編製辦法，擬訂其主管範圍內之事業計畫，並分別指示所屬各事業擬訂業務計畫；根據業務計畫，擬編預算。又依第 85 條第一項第五款規定，依營業收支之估計，應各依其業務情形，訂定計算之標準；其應適用成本計算者，並應按產品別附具成本計算方式、單位成本、耗用人工及材料之數量與有關資料，並將變動成本與固定成本分析之。惟「營業外費用」說明表僅敘述預估市場利率，卻未對預供舉借之各種債務及項目負載等項目加以說明。爰此，針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「營業外費用」2,880 萬 2 千元，提請酌予刪減 5%，並要求其下(104)年度起於說明表內針對各項收入說明詳列，以維預算法制。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

(16)針對桃園國際機場股份有限公司 103 年度「保警及保全費用」編列 2 億 9,899 萬 9 千元，比上(102)年度預算數 1 億 1,600 萬元，增加 1 億 8,299 萬 9 千元。惟根據桃機公司提供資料顯示，本年度預算數需求僅為 1 億 3,500 萬元，且

該公司計畫於 103 年 7 月成立百分之百之保全公司，屆時預算需求將僅剩二分之一，顯然預算數所編列之 2 億 9,899 萬 9 千元，並非屬實、明顯浮編，爰此，有關 103 年度「保警及保全費用」編列 2 億 9,899 萬 9 千元，建議參酌桃機公司提供之資料，予以刪減 1 億 6,399 萬 9 千元。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (17)「桃園國際機場第三航站區規劃（含 PCM）委託技術服務」計畫，係委託專業公司對第三航站區進行規劃設計，以茲做為第三航站區建設藍圖，實屬重大計畫，難謂屬於零星購置或汰換設備，符合行政院主計總處對專案計畫之分類。且該計畫投資總額龐大，計畫執行期間長達 8 年，該計畫之規劃內容攸關國際機場之長遠發展，實屬重要公共建設工程計畫，絕非一般建築及設備分年進行零星汰購之性質，應先製作成本效益分析報告，並依法表達分年之繼續經費內容；惟該公司卻將該計畫列為一般建築及設備之購建固定資產，顯有欠妥。爰此，建請將「桃園國際機場第三航站區規劃（含 PCM）委託技術服務」5,000 萬元，凍結其中二分之一，待桃園機場公司檢討將類此重要計畫改以專案計畫進行控管，並依預算法等規定，於各年度預算書列明計畫內容、投資總額、分年投資額與執行情形等資料，並向本會提出專案報告後，始得動支。

提案人：林國正 劉耀豪 魏明谷

- (18)桃園機場股份有限公司所辦購建固定資產之「桃園國際機場第三航站區規劃（含 PCM）委託技術服務」計畫，投資總額龐大，計畫執行期間長達 8 年，該計畫之規劃內容攸關國際機場之長遠發展，實屬重要公共建設工程計畫，絕非一般建築及設備分年進行零星汰購之性質，應先製作成本效益分析報告，並依法表達分年之繼續經費內容；惟該公司卻將該

計畫列為一般建築及設備之購建固定資產，顯有欠妥。主管機關與中央主計機關全盤檢視該公司一般建築及設備計畫之分年性項目，檢討將類此重要計畫改以專案計畫進行控管，並依預算法等規定，於各年度預算書列明計畫內容、投資總額、分年投資額與執行情形等資料，以利審議。爰凍結該計畫項目預算 30%，俟主管機關與中央主計機關完成前述審議後，向交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：蔡其昌 劉擢豪 魏明谷 李昆澤

四、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

11 月 21 日(星期四)

報告事項

- 一、本院議事處 102 年 6 月 3 日函，為請本會審查委員李昆澤等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 二、本院議事處 101 年 6 月 19 日函，為請本會審查台灣團結聯盟黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三條、第四十五條及第七十三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 三、本院議事處 101 年 4 月 18 日函，為請本會審查委員盧嘉辰等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 四、本院議事處 102 年 10 月 9 日函，為請本會審查委員葉宜津等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 3 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

- 五、本院議事處 101 年 10 月 3 日函，為請本會審查委員蔡煌瑯等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 1 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 六、本院議事處 102 年 10 月 9 日函，為請本會審查委員潘孟安等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 3 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 七、本院議事處 102 年 11 月 6 日函，為請本會審查委員魏明谷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 八、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員林佳龍等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 九、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員徐欣瑩等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十、本院議事處 101 年 5 月 23 日函，為請本會審查委員呂玉玲等 25 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十四條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十一、本院議事處 101 年 4 月 25 日函，為請本會審查委員蔡其昌等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條、第七十四條及第九十條之三條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

- 十二、本院議事處 101 年 4 月 11 日函，為請本會審查委員馬文君等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 5 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十三、本院議事處 101 年 12 月 12 日函，為請本會審查委員盧秀燕等 30 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條及第九十三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十四、本院議事處 101 年 5 月 30 日函，為請本會審查台灣團結聯盟黨團擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十五、本院議事處 102 年 6 月 10 日函，為請本會審查委員林淑芬等 22 人擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 15 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十六、本院議事處 102 年 4 月 17 日函，為請本會審查委員丁守中等 17 人擬具「政府採購法第二十二條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十七、本院議事處 102 年 11 月 13 日函，為請本會審查委員管碧玲等 17 人擬具「政府採購法增訂第三十六條之一條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 4 會期第 8 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十八、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員潘孟安等 17 人擬具「政府採購法第三十八條及第六十七條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」
- 十九、本院議事處 102 年 5 月 15 日函，為請本會審查委員陳根德等

36 人擬具「政府採購法第六十三條、第六十四條及第六十八條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二十、本院議事處 101 年 12 月 26 日函，為請本會審查委員李昆澤等 25 人擬具「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 13 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二十一、本院議事處 102 年 4 月 10 日函，為請本會審查委員陳明文等 20 人擬具「土木工程法草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

提案委員說明提案要旨。

交通部部長葉匡時就委員提案提出說明，並備質詢。

行政院公共工程委員會主任委員陳希舜就委員提案提出說明，並備質詢。

(以上合併詢答，分開處理)

(本次會議由提案委員李昆澤、台灣團結聯盟黨團代表葉津鈴、委員盧秀燕、蔡其昌、魏明谷就委員提案提出說明後，計有委員李鴻鈞、蔡其昌、羅淑蕾、李昆澤、魏明谷、林明濤、管碧玲等 7 人提出質詢，均經交通部常務次長陳建宇、公共工程委員會主任委員陳希舜及相關人員予以答復說明；另委員林國正、盧嘉辰、楊瓊瓔、劉權豪所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。)

討論事項

一、審查委員李昆澤等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。

二、審查台灣團結聯盟黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三條、第四十五條及第七十三條條文修正草案」案。

三、審查委員盧嘉辰等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之二條文修正草案」案。

四、審查委員葉宜津等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之

- 二條文修正草案」案。
- 五、審查委員蔡煌瑯等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案。
 - 六、審查委員潘孟安等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第九條條文修正草案」案。
 - 七、審查委員魏明谷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案。
 - 八、審查委員林佳龍等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」案。
 - 九、審查委員徐欣瑩等 24 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案。
 - 十、審查委員呂玉玲等 25 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十四條條文修正草案」案。
 - 十一、審查委員蔡其昌等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條、第七十四條及第九十條之三條文修正草案」案。
 - 十二、審查委員馬文君等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案」案。
 - 十三、審查委員盧秀燕等 30 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十二條及第九十三條條文修正草案」案。
 - 十四、審查台灣團結聯盟黨團擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案。
 - 十五、審查委員林淑芬等 22 人擬具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」案。
 - 十六、審查委員丁守中等 17 人擬具「政府採購法第二十二條條文修正草案」案。
 - 十七、審查委員管碧玲等 17 人擬具「政府採購法增訂第三十六條之一條文修正草案」案。
 - 十八、審查委員潘孟安等 17 人擬具「政府採購法第三十八條及第六

十七條條文修正草案」案。

十九、審查委員陳根德等 36 人擬具「政府採購法第六十三條、第六十四條及第六十八條條文修正草案」案。

二十、審查委員李昆澤等 25 人擬具「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」案。

二十一、審查委員陳明文等 20 人擬具「土木工程法草案」案。

決議：

一、說明及詢答完畢。

二、審查結果：

道路交通管理處罰條例部分：

併案審查「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」等 13 案：

(一)第七條之二：依委員葉宜津等 23 人提案，第三項修正為：「對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」，其餘照現行條文通過。

(二)第九條：第一項修正為：「本條例所定罰鍰之處罰，受處罰人接獲違反道路管理事件通知單後，於三十日內得不經裁決，逕依第九十二條第三項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於三十日內，向處罰機關陳述意見；其不依通知所定期限前往指定處所聽候裁決，且未依規定期限繳納罰鍰結案或向處罰機關陳述意見者，處罰機關得逕行裁決之。」，其餘照現行條文通過。

(三)第三十一條之一：依委員林佳龍等 23 人提案，第三項修正為：「警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受前二項之限制。」、第四項修正

為：「第一項及第二項之實施及宣導辦法，由交通部定之。」，其餘照現行條文通過。

(四)第四十三條：依委員李昆澤等 23 人提案，第一項修正為：「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。三、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。五、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。」、第四項修正為：「汽車駕駛人有第一項第一款至第四款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款、第三款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。」，其餘照現行條文通過。

(五)第四十三條之一，不予增訂。

(六)第四十五條：依台灣團結聯盟黨團、委員蔡其昌等 23 人提案，第一項增訂第十六款為：「十六、佔用自行車專用道。」，其餘照現行條文通過。

(七)第七十三條，依台灣團結聯盟黨團提案，第一項修正為：「慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：一、不在劃設之慢車道通行，或無正當理由在未劃設慢車道之道路不靠右側路邊行駛。二、不在規定之地區路線或時間內行駛。三、不依規定轉彎、超車、停車或通過交岔路口。四、在道路上爭先、爭道或其他危險方式駕車。五、在夜間行車未開啟燈光。六、行進間以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為。七、酒精濃度超過規定標

準。」、另增訂第二項為：「慢車駕駛人拒絕接受前項第七款測試之檢定者，處新臺幣一千二百元罰鍰。」

(八)第七十四條：依委員蔡其昌等 23 人提案，修正為：「慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：一、不服從執行交通勤務警察之指揮或不依標誌、標線、號誌之指示。二、在同一慢車道上，不按遵行之方向行駛。三、不依規定，擅自穿越快車道。四、不依規定停放車輛。五、在人行道或快車道行駛。六、聞消防車、警備車、救護車或工程救險車警號不立即避讓。七、行經行人穿越道有行人穿越或行駛至交岔路口轉彎時，未讓行人優先通行。八、於設置有必要之標誌或標線供慢車行駛之人行道上，未讓行人優先通行。」

(九)第三條、第二十四條、第三十一條、第三十三條、第三十四條、第六十三條、第六十七條、第八十五條之三、第九十條之三、第九十二條及第九十三條，維持現行條文，不予修正。

(十)通過附帶決議 2 項：

1. 有關魏委員明谷等提案增訂汽車駕駛人相關搭載寵物之安置規範事項，請交通部先行納入道路交通安全規則檢討規定，未來如有需要，另視需要提道路交通管理處罰條例第 30 條、第 31 條草案。

提案人：李昆澤 管碧玲 蔡其昌 葉津鈴

2. 駕駛人在國道上逼車或擋道乃非常危險的駕駛行為，針對該等違規行為之稽查，內政部警政署應加強訓練國道警察就國道上危險駕駛行為應以道路交通管理處罰條例第 43 條規定舉發之，俾有效遏阻該等違規行為，確保國道行車安全。

提案人：李昆澤 魏明谷 蔡其昌 徐欣瑩
葉津鈴

政府採購法部分：

(一)第三十六條之一：依委員管碧玲等 3 人所提修正動議修正通過，內容如下：「前條特殊或巨額之工程非屬建築師業務範圍，其委外之規劃、設計圖說書表，機關應成立審查委員會辦理審查。但已委託專案管理廠商審查者，不在此限。前項審查事項、時程、審查人員資格、人數、迴避情形由主管機關定之。機關辦理第一項範圍以外案件非屬建築師業務範圍之工程委外規劃、設計圖說書表之審查，得準用前二項規定。」。

(二)委員李昆澤等 25 人擬具「政府採購法第一百零一條及第一百零三條條文修正草案」案，依立法院職權行使法第十二條第三項規定，不再討論。

三、併案審查第一案至第十三案，全部審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，毋須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員管碧玲補充說明。

四、第十七案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員管碧玲補充說明。

五、第二十案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，須交由黨團與相關法案併案協商；院會討論本案時，由本會召集委員管碧玲補充說明。

六、審查第十六案、第十八案、第十九案及第二十一案，另擇期繼續審查。

七、審查第十四案及第十五案，報請院會改交相關委員會審查。

通過程序提案 1 項：

一、有關今日會議審查台灣團結聯盟黨團提案「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」及委員林淑芬等 22 人擬

具「促進民間參與公共建設法第三條條文修正草案」等 2 案，鑒於政府組織再造緣故，促進民間參與公共建設法業務已於 102 年 1 月 1 日由公共工程委員會移撥至財政部，該 2 案恐非屬交通委員會負責審查之議案，請提報院會改交相關委員會審查。

提案人：李鴻鈞 盧嘉辰 林明溱 羅淑蕾

八、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及公共工程委員會儘速以書面答復。

通過臨時提案 3 項

一、針對二線道以上道路內側車道禁行機車，外側車道又常要跟公車、計程車搶路，臺灣對機車族實在不友善，不少機車族抱怨，二線車道內側不能走，臺灣是住商混合區，各縣市道路最外側車道會有汽車、計程車、公車甚至是貨車臨時停車，讓機車族無路可走。台北市忠孝東路四段已開放三線車道讓機車行駛，根據台北市交通大隊統計，開放後 1 年機車 A1 類事故（車禍當場或是 24 小時內死亡）從 13 件降到 6 件。而且常年下來內側車道禁行車道機車，讓汽車駕駛習慣在內側超速開快車，一旦搶黃燈或闖紅燈撞上機車或汽車，就都會是非常嚴重的車禍。公路總局日前終於同意，取消部分省、縣道及該局代管道路「內側禁行機車」規定，同時交通部也在研擬將上述新制擴及全國，並考慮未來不強制機車「兩段式左轉」。請交通部在安全考量下，於年底前協調地方政府全面檢討完成道路及標誌之妥適性，使機車行車更安全。

提案人：羅淑蕾 李昆澤 蔡其昌 魏明谷

二、鑒於土木工程法之立法攸關國家所有工程以及公共工程之品質與相關監督管理機制，為確保公共工程安全、並提升工程品質，爰要求行政院應於 2 個月內提出土木工程法評估報告，與

本案併案審議，方符立法程序。

提案人：林明濤 羅淑蕾 魏明谷

三、我國自用小汽車總數約 478 萬輛，其中車齡 10 年以上者約 302 萬輛，約占自用小汽車之 63%。查我國現行自用小汽車之定期檢驗週期，新車滿 5 年後須辦理第 1 次檢驗，此後每年檢驗 1 次，車齡 10 年以上則每年檢驗 2 次；然相較其他國家自用小汽車定檢週期，大多為 3—4 年後即辦理第 1 次檢驗，其後定期檢驗部分，韓國、日本、德國及法國採每兩年 1 次之週期；而除韓國對車齡 11 年以上者實施每年 1 次檢驗外，僅我國對於車齡 10 年以上者，採每半年 1 次(即每年兩次)之檢驗密度。

考量當前汽車設計製造及保養維護技術之穩定，基於交通安全及行政便民，對於車齡 10 年以上之自用小汽車是否應續採行每年兩次定期檢驗，及應否納入累積行車里程數而非僅以車齡為檢驗密度之唯一指標，爰要求交通部應於半年內完成相關比較研究及政策擬定，並向立法院交通委員會提出書面報告。

國別	自用小車定檢週期	說明
台灣	5-1-1-1 車齡 10 年以上每半年檢驗一次	新車 5 年後首驗，之後每年驗 1 次，車齡 10 年以上每年 2 次。
德國	3-2-2-2	新車 3 年後首驗，之後每 2 年驗 1 次
英國	3-1-1-1	新車 3 年後首驗，之後每 1 年驗 1 次
法國	4-2-2-2	新車 4 年後首驗，之後每 2 年驗 1 次
瑞典	3-2-1-1	新車 3 年後首驗，滿 5 年再驗，之後每年驗 1 次。
比利時	4-1-1-1	新車 4 年後首驗，之後每年驗 1 次。
美國紐約	1-1-1-1	每年檢驗 1 次。
美國加州	2-2-2-2	新車 2 年後首驗，之後每 2 年驗 1 次。
新加坡	3-2-1-1	新車 3 年後首驗，滿 5 年再驗，之後每年驗 1 次。
韓國	3-2-2-2 車齡 11 年以上每年檢驗一次	新車 3 年首驗，之後每 2 年驗 1 次，滿 11 年後每年驗 1 次。
日本	3-2-2-2	新車 3 年首驗，之後每 2 年驗 1 次。

提案人：管碧玲 羅淑蕾 李昆澤 魏明谷

散會