立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 115 卷第 1 期



中華民國 115 年 1 月 7 日(星期三)出版

目　次

院會紀錄

頁　次

114 年 12 月 19 日（星期五）、114 年 12 月 23 日（星期二）

立法院第 11 屆第 4 會期第 14 次會議紀錄

114 年 12 月 23 日（星期二）

討論事項

貨物稅條例修正第十二條之三條文—完成三讀—……（ 1 ～ 56 ）
使用牌照稅法修正第五條條文—完成三讀—……（ 56 ～ 131 ）
鐵路法增訂第六十七條之三及第六十八條之四條文；並修正第四十條、第五十六條之四、第五十六條之五、第五十七條及第六十五條條文—完成三讀—……（ 131 ～ 174 ）
大眾捷運法增訂第四十三條之一條文；並修正第十一條、第三十九條、第四十一條至第四十三條、第四十五條之三及第五十一條條文—完成三讀—……（ 174 ～ 199 ）
道路交通管理處罰條例修正第三十一條之一、第八十六條及第九十條條文—完成三讀—……（ 199 ～ 216 ）

國是論壇……（ 217 ～ 220 ）

質詢事項全文

甲、行政院答復部分……（ 221 ～ 276 ）
乙、本院委員質詢部分……（ 277 ～ 282 ）

議事錄

立法院第 11 屆第 4 會期第 13 次會議議事錄〔114 年 12 月 12 日（星期五）、114 年 12 月 16 日（星期二）〕……（ 283 ～ 314 ）

附：本期委員發言紀錄索引……（ 315 ～ 316 ）

立法院第 11 屆第 4 會期第 14 次會議紀錄

主席：現在進行討論事項第六案。

六、(一)本院財政委員會報告併案審查委員邱鎮軍等 19 人、委員羅明才等 19 人、委員許宇甄等 22 人及委員王鴻薇等 18 人分別擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」案。（本案經提本院第 11 屆第 3 會期第 5、8、9、12 次會議報告決定：交財政委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。）

(二)行政院函請審議「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」案。（本案經提本院第 11 屆第 4 會期第 2 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(三)本院委員林倩綺等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(四)本院委員王美惠等 20 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(五)本院委員李坤城等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(六)本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(七)本院委員郭國文等 19 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(八)本院委員葛如鈞等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(九)本院台灣民眾黨黨團擬具「貨物稅條例第十二條之三、第十二條之五及第十二條之六條文修正草案」，請審議案。（以上七案經提本院第 11 屆第 4 會期第 4 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(十)本院委員林思銘等 22 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(十一)本院委員吳沛憶等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(十二)本院委員沈發惠等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文

修正草案」，請審議案。（以上三案經提本院第 11 屆第 4 會期第 5 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(十三)本院委員賴士葆等 27 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(十四)本院委員黃健豪等 21 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(十五)本院委員郭昱晴等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（以上三案經提本院第 11 屆第 4 會期第 6 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(十六)本院委員陳素月等 21 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(十七)本院委員賴惠員等 24 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（以上二案經提本院第 11 屆第 4 會期第 7 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(十八)本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(十九)本院委員廖偉翔等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(二十)本院委員羅美玲等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（以上三案經提本院第 11 屆第 4 會期第 8 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(二十一)本院委員張智倫等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(二十二)本院委員萬美玲等 19 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(二十三)本院委員顏寬恒等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(二十四)本院委員徐富癸等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(二十五)本院委員洪孟楷等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（以上五案經提本院第 11 屆第 4 會期第 9 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(二十六)本院委員林月琴等 19 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（本案經提本院第 11 屆第 4 會期第 10 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(二十七)本院委員陳俊宇等 20 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（本案經提本院第 11 屆第 4 會期第 11 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(二十八)本院委員陳雪生等 31 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(二十九)本院委員徐巧芯等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（以上二案經提本院第 11 屆第 4 會期第 12 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

(三十)本院委員陳菁徽等 23 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

(三十一)本院委員李彥秀等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（以上二案經提本院第 11 屆第 4 會期第 13 次會議報告決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。爰於本次會議提出討論。）

主席：請宣讀審查報告。

立法院財政委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 114 年 7 月 31 日

發文字號：台立財字第 1142100722 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：院會交付審查本院委員邱鎮軍等 19 人、委員羅明才等 19 人、委員許宇甄等 22 人、委員王鴻薇等 18 人分別擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」等 4 案，業經併案審查完竣，並決議須交由黨團協商，復請提報院會討論。

說明：

一、復貴處 114 年 3 月 26 日台立議字第 1140700544 號、114 年 4 月 30 日台立議字第 1140701028 號、114 年 5 月 7 日台立議字第 1140701093 號、114 年 5 月 27 日台立議字第 1140701664 號函。

二、附審查報告乙份。

正本：議事處
副本：

本院委員邱鎮軍等 19 人、委員羅明才等 19 人、委員許宇甄等 22 人、委員王鴻薇等 18 人分別擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」等 4 案併案審查報告

壹、本院委員邱鎮軍等 19 人、委員羅明才等 19 人、委員許宇甄等 22 人、委員王鴻薇等 18 人分別擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」等 4 案，經提本院第 11 屆第 3 會期第 5 次會議（114.3.14）、第 3 會期第 8 次會議（114.4.18）、第 3 會期第 9 次會議（114.4.25）、第 3 會期第 12 次會議（114.5.16）報告後，均決定：「交財政委員會審查」。本會爰於 114 年 4 月 23 日、5 月 7 日、6 月 18 日舉行第 11 屆第 3 會期第 9 次、第 11 次、第 18 次全體委員會議進行審查，會議均由賴召集委員士葆擔任主席，財政部莊部長翠雲、李政務次長慶華、經濟部賴常務次長建信、衛生福利部食品藥物管理署北區管理中心林副主任旭陽、法務部楊檢察官石宇等分別應邀列席說明、備詢。

貳、委員提案要旨：

一、委員邱鎮軍等 19 人提案要旨：

有鑑於電動車免徵貨物稅政策將於 2025 年底到期恢復徵稅，然而我國電動車的普及目標尚未達成，且近年來電動車發展仍遭遇充電樁成長不成比例及家用充電樁設置昂貴且耗時等瓶頸問題。為持續提升市場接受度，免稅政策仍具有重要導引作用，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，再繼續延長免稅政策五年，以持續提升電動車發展，促進淨零碳排目標之達成。

二、委員羅明才等 19 人提案要旨：

鑑於電動車輛減免貨物稅期限將於今（114）年底屆滿，然國內購置電動車輛之占比仍低，截至去（113）年七月，我國電動小客車及機車普及率分別為 1.08%和 5.07%，明顯與環境部空氣污染防制方案（113 至 116 年）所訂定目標 1.4%及 7.9%有差距，為因應全球氣候變遷日益嚴重，節能減碳刻不容緩，而免稅政策對提升市場接受度仍具有重要作用，故擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛減免貨物稅優惠期限自今年底到 119 年 12 月 31 日，以持續鼓勵國人購買低污染、高效能之電動車輛，並支持國內電動車輛相關產業發展，實踐永續發展目標。

三、委員許宇甄等 22 人提案要旨：

鑑於行政院依貨物稅條例第十二條之三第三項規定延長電動車輛減免徵貨物稅措施實施年限至 114 年 12 月 31 日止。然為賡續鼓勵民眾購買電動車輛，帶動電動車及相關產業發展，促進節能減碳，達成 2050 淨零排放目標，在 119 年達到電動車 30%／電動機車 35%的新車銷售占比，並於 124 年達到電動車 60%／電動機車 70%，最終於 129 年達到 100%電動化的銷售比例。爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將減徵期間延長至一百二十四年十二月三十一日止。

四、委員王鴻薇等 18 人提案要旨：

鑑於電動車輛減免貨物稅期限將於今（114）年底屆滿，然國內小客車及機車電動化進度緩慢，截至 113 年 7 月底止，市售比則分別僅 8.79%及 9.90%，還不足 114 年運具電動化目標（市售比電動小客車 10%、電動機車 20%）。為持續鼓勵國人購買低污染、高效能之電動車輛，支持國內電動車輛相關產業發展，延長免徵貨物稅政策對提升市場接受度仍具有重要作用，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛減免貨物稅優惠期限自今年底到 119 年 12 月 31 日。

參、各機關就黨團、委員提案提出說明及回應：

(壹)財政部書面意見：

邱委員鎮軍等 19 人提案延長第 12 條之 3 電動車減免徵貨物稅實施期限部分，考量該等條文實施期限將於 114 年 12 月 31 日屆期，依財政紀律法第 6 條及納稅者權利保護法第 6 條規定，宜由業務主管機關於屆期前，審慎評估延長實施年限之必要性、可行性及有效性。倘經評估有延長實施之必要，且具正面效益，本部將配合辦理修法事宜。

(貳)經濟部書面意見：

一、貨物稅條例第十二條之三自 110 年 11 月 15 日行政院依同法第三項規定延長減免年限至 114 年 12 月 31 日，提供電動車輛相關稅賦優惠，有助於提高電動運具數量及市售比，本階段（111-113 年）電動大、小客車占總體大客車及小客車新車領牌數量之比率均較前一階段（107-110 年）成長。

二、經洽台灣區車輛工業同業公會及歐洲商會均表示支持電動車輛免徵貨物稅政策展延，以實現淨零碳排目標。有鑑有貨物稅減免有助於降低電動車輛價格，提高民眾購車意願並擴大市場，且可促使企業投資，加速國內廠商投入電動車輛產品研發製造，同時帶動國內車輛零組件業者升級轉型，以達成 2030 年運具電動化階段性目標，爰本部支持貨物稅條例第十二條之三貨物稅免徵措施，以利我國電動車輛產業之長期發展。

(參)法務部書面報告：

一、本次審查之「貨物稅條例」，其主要內容為修正電動車免徵貨物稅之規定。

二、上開提案內容，涉及國家稅收、產業政策、節約能源等多種考量，本部尊重主管機關之政策決定及大院審議結果。

肆、與會委員於聽取說明、詢答及大體討論後，對法案進行審查，經在場委員充分溝通及協商，審查完竣。審查結果：

第十二條之三，保留，送院會處理。

伍、爰經決議：

一、併案擬具審查報告，提報院會。

二、本案於院會進行二讀前，須交由黨團協商。

三、院會討論本案時，由賴召集委員士葆補充說明。

陸、檢附條文對照表乙份。

審查會通過「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」
本院委員邱鎮軍等19人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」
本院委員羅明才等19人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」
本院委員許宇甄等22人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」
本院委員王鴻薇等18人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」

條文對照表

現行法

審查會通過條文	委員邱鎮軍等 19 人提案 委員許宇甄等 22 人提案	委員羅明才等 19 人提案 委員王鴻薇等 18 人提案	現行法	說明
(保留，送院會處理)	**委員邱鎮軍等 19 人提案：** 第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·七英制馬力以下或二百十一·八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·八英制馬	**委員羅明才等 19 人提案：** 第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·七英制馬力以下或二百十一·八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·八英制馬	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·七英制馬力以下或二百十一·八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·八英制馬力以上或二百十一·九公	**委員邱鎮軍等 19 人提案：** 一、修正第二項。 二、為達成「國家溫室氣體長期減量目標為中華民國一百三十九年溫室氣體淨零排放」，並為促進電動車輛之推廣普及，爰修正第二項再延長電動車輛免徵貨物稅期限五年。 **委員許宇甄等 22 人提案：** 鑑於行政院依貨物稅條例第十二條之三第三項規定延長電動車輛減免徵貨物

			稅措施實施年限至 114 年 12 月 31 日止。然為賡續鼓勵民眾購買電動車輛，帶動電動車及相關產業發展，促進節能減碳，達成 2050 淨零排放目標，在 119 年達到電動車 30%／電動機車 35%的新車銷售占比，並於 124 年達到電動車 60%／電動機車 70%，最終於 129 年達到 100%電動化的銷售比例。爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將減徵期間延長至一百二十四年十二月三十一日止。 **委員羅明才等 19 人提案：** 修正第二項，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，延長免徵該等車輛應徵之貨物稅期限至民國 119 年 12 月 31 日。
		制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	
	力以上或二百十一·九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。 **委員王鴻薇等 18 人提案：** 第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二	力以上或二百十一·九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。 **委員許宇甄等 22 人提案：** 第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二	

委員王鴻薇等 18 人提案：

修正第二項，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，延長免徵貨物稅期限至民國 119 年 12 月 31 日。

審查會：

保留，送院會處理。

千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·七英制馬力以下或二百十一·八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·八英制馬力以上或二百十一·九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。

自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百二十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬

千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·七英制馬力以下或二百十一·八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八·八英制馬力以上或二百十一·九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。

自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元

	元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。		

主席：請召集委員賴委員士葆補充說明。

無補充說明。

本案經審查會決議，須交由黨團協商。

另外，行政院、委員林倩綺等、委員王美惠等、委員李坤城等、委員羅廷瑋等、委員郭國文等、委員葛如鈞等、台灣民眾黨黨團、委員林思銘等、委員吳沛憶等、委員沈發惠等、委員賴士葆等、委員黃健豪等、委員郭昱晴等、委員陳素月等、委員賴惠員等、委員伍麗華等、委員廖偉翔等、委員羅美玲等、委員張智倫等、委員萬美玲等、委員顏寬恒等、委員徐富癸等、委員洪孟楷等、委員林月琴等、委員陳俊宇等、委員陳雪生等、委員徐巧芯等、委員陳菁徽等、委員李彥秀等分別提案，經第 4 會期第 2、4 至 13 次會議決定，逕付二讀，與相關提案併案協商。

行政院提案：

案由：行政院函請審議「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」及「使用牌照稅法第五條條文修正草案」案。

行政院函

受文者：立法院

發文日期：中華民國 114 年 9 月 18 日

發文字號：院臺財字第 1145019574 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：函送「貨物稅條例」第 12 條之 3 修正草案及「使用牌照稅法」第 5 條修正草案，請查照審議。

說明：

一、本案經提 114 年 9 月 18 日本院第 3970 次會議決議：通過，函請立法院審議。

二、檢送「貨物稅條例」第 12 條之 3 修正草案及「使用牌照稅法」第 5 條修正草案條文對照表（含總說明）各 1 份。

正本：立法院

副本：財政部、經濟部（均含附件）

貨物稅條例第十二條之三修正草案總說明

貨物稅條例（以下簡稱本條例）於三十五年八月十六日制定公布，其間歷經多次修正，最近一次修正公布日期為一百十四年九月五日。為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，現行本條例第十二條之三第二項規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止（行政院一百十年十一月十五日院臺財字第一一〇〇一九二一五三號令延長至一百十四年十二月三十一日止），購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不

予免徵。該措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具本條例第十二條之三修正草案，第二項定明購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止；並考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，該措施與一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項有關授權行政院得決定是否延長減免年限之規定。

貨物稅條例第十二條之三修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 <u>前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。</u>	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減

		免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

使用牌照稅法第五條修正草案總說明

使用牌照稅法（以下簡稱本法）於三十四年六月十一日制定公布，迄今歷經多次修正，最近一次修正公布日期為一百十四年一月二十四日。為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，爰擬具本法第五條修正草案，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

使用牌照稅法第五條修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止。	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十四年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十四年十二月三十一日止。	一、第一項未修正。 二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員林倩綺等提案：

案由：本院委員林倩綺、黃健豪、廖偉翔等 17 人，鑑於我國推動交通運具電動化政策，電動車輛租稅優惠措施對降低購車成本、提升民眾使用意願、促進產業發展及減少碳排放均具實質效益。爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將電動車輛免徵貨物稅期限延長至 120 年 12 月 31 日止，以穩定政策誘因，帶動電動車普及，並協助我國邁向 2050 淨零排放目標。是否有當？敬請公決。

說明：

一、條文係為配合我國邁向 2050 年淨零轉型目標，持續推動節能減碳政策，並透過減免貨物稅措施鼓勵民眾購置電動車輛。電動車輛已成為各國推動減碳政策之重要環節。我國自 100 年起實施貨物稅減免優惠，對促進民眾購買電動車及推動國內產業發展發揮關鍵作用。

二、截至 114 年，國內電動車數量雖有成長，惟占比仍偏低，顯示市場滲透率尚未成熟。若貿然終止租稅優惠，將使購車成本增加，影響消費者轉換意願，並不利於我國既定之運具電動化政策推進。

三、延長優惠措施至 120 年 12 月 31 日，除可穩定市場預期、持續降低消費者負擔，亦能提供產業發展所需的政策支持時間，以利研發投資與基礎設施建設逐步到位。此舉不僅有助於環境永續，亦可兼顧社會福祉與產業競爭力。

提案人：林倩綺　黃健豪　廖偉翔

連署人：陳雪生　洪孟楷　翁曉玲　羅智強　陳菁徽
謝龍介　邱鎮軍　陳超明　王育敏　廖先翔
張智倫　楊瓊瓔　陳玉珍　羅廷瑋

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一	一、修正第二項。 二、將現行電動車輛免徵貨物稅期限延長至 120 年 12 月 31 日止，以維持政策連續性，促進電動車普及，並協助達成國家運具電動化及淨零排放目標。

・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百二十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	

委員王美惠等提案：

案由：本院委員王美惠、賴惠員、陳冠廷等 20 人，為實現政府綠能科技創新產業願景，並鼓勵民眾選購低污染車輛。為此，本提案整合跨部會相關規範，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，有效提升電動車普及率、減少碳排放，對社會經濟發展及生活環境具正面效益。並為持續鼓勵消費者選擇低污染車輛，帶動國內電動車產業發展，並達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及二〇五〇淨零排放政策。是否有當？敬請公決。

說明：貨物稅條例（以下簡稱本條例）於三十五年八月十六日制定公布，其間歷經多次修正，最近一次修正公布日期為一百十四年九月五日。為實現政府綠能科技創新產業願景，並鼓勵民眾選購低污染車輛，現行本條例第十二條之三第二項規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止（後經行政院一百十年十一月十五日令延長至一百十四年十二月三十一日止），購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，得免徵應徵之貨物稅；其中電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分不予免徵。該措施實施後，有效提升電動車普及率、減少碳排放，對社會經濟發展及生活環境具正面效益。為持續鼓勵消費者選擇低污染車輛，帶動國內電動車產業發展，並達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及二〇五〇淨零排放政策，確有調整減免措施實施期限之必要。

提案人：王美惠　賴惠員　陳冠廷

連署人：陳素月　蔡易餘　莊瑞雄　邱議瑩　陳培瑜

范　雲　羅美玲　吳思瑤　陳亭妃　李坤城

許智傑　黃　捷　陳秀寶　林月琴　吳沛憶

伍麗華 Saidhai Tahovecahe　王正旭

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員李坤城等提案：

案由：本院委員李坤城等 18 人，為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自 100 年 1 月起陸續提供電動車輛減免徵貨物稅及使用牌照稅租稅優惠，截至 114 年 7 月底止，電動汽機車減免徵貨物稅約 89 萬輛，減免徵稅額約新臺幣 258 億元，免徵使用牌照稅約 11 萬輛，免徵稅額約 90 億元。透過降低購買電動車輛之成本，提升民眾購買及使用意願，同時減輕民眾行的負擔，有助提升電動車輛普及率，減少碳排放量，對整體產業、社會及生活環境均具正面效益。其次，考量上述租稅優惠措施將於 114 年 12 月 31 日屆期，復經經濟部評估國內購買及使用電動車輛占比仍低，為達成行政院 119 年運具電動化階段性目標及 2050 淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛減免徵貨物稅實施期限 5 年，至 119 年 12 月 31 日，使電動車輛產業有更寬裕之發展空間及民眾有更充裕之時間改變用車習慣。是否有當？敬請公決。

說明：

一、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，現行本條例第十二條之三第二項規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止（行政院一百十年十一月十五日院臺財字第一一〇〇一九二一五三號令延長至一百十四年十二月三十一日止），購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。

二、該措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具本條例第十二條之三修正草案，第二項定明購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。

三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，該措施與一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項有關授權行政院得決定是否延長減免年限之規定。

提案人：李坤城

連署人：林岱樺　羅美玲　林淑芬　陳亭妃　郭國文
林楚茵　何欣純　陳俊宇　王正旭　蘇巧慧
徐富癸　吳沛憶　邱議瑩　黃秀芳　沈發惠
楊　曜　林月琴

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員羅廷瑋等提案：

案由：本院委員羅廷瑋、廖偉翔、楊瓊瓔等 17 人，鑑於為推動綠色交通並降低化石燃料使用，政府透過貨物稅減免政策，鼓勵民眾選購純電動車輛，為持續推動節能減碳與符合減排政策，比照新購小型汽機車減徵貨物稅措施之期限，將購買純電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅之期限延長至一百十九年十二月三十一日止，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：

一、現行本條例第十二條之三第二項規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止（行政院一百十年十一月十五日院臺財字第一一〇〇一九二一五三號令延長至一百十四年十二月三十一日止），購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。該措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。

二、為實現二〇五〇淨零排放，鼓勵民眾可購買低污染車輛，並帶動國內電動車輛相關產業發展，比照一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施，第二項定明購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。

提案人：羅廷瑋　廖偉翔　楊瓊瓔

連署人：黃　仁　黃建賓　許宇甄　柯志恩　牛煦庭

葉元之　蘇清泉　徐巧芯　張嘉郡　王育敏

游　顥　萬美玲　張智倫　李彥秀

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電	一、第一項未修正。 二、為實現二〇五〇淨零排放，鼓勵民眾可購買低污染車輛，並帶動國內電動車輛相關產業發展，比照一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量電動車貨物稅減免政

能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	策目的已明確，而第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，爰刪除第三項規定。

委員郭國文等提案：

案由：本院委員郭國文等 19 人，有鑑於運具電動化為 2050 淨零碳排國家目標之重要措施，我國自 106 年起實施之電動小客車免徵貨物稅措施，此措施將於 114 年底截止，為順應國際環保趨勢，考量國內電動車占比仍有提升空間，且國內電動車產業鏈仍在起步階段，故仍有持續推動之需要，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將免徵期間延長至 119 年 12 月 31 日。是否有當？敬請公決。

提案人：郭國文

連署人：王美惠　陳冠廷　郭昱晴　吳沛憶　黃秀芳
陳秀寶　徐富癸　何欣純　陳俊宇　賴瑞隆
李坤城　林俊憲　王義川　李柏毅　羅美玲
邱志偉　陳素月　王世堅

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・	一、第一項不修正。 二、為實現 2050 淨零排放之國家目標，運具電動化及無碳化為關鍵戰略之一，透過租稅及其他優惠鼓勵民眾購買電動車，除了可以減少碳排放量，更帶動汽車產業鏈轉型與發展。完稅價格 140 萬元以下電動小客車免徵貨物稅措施將於 114 年 12 月 31 日截止，考量該國際環

八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	保趨勢不變，且國內電動車占比仍低，電動車產業鏈仍在起步階段，有繼續推動之必要，爰修正第二項，將免徵貨物稅期間延長至 119 年 12 月 31 日。 三、刪除第三項，租稅優惠規定以回歸法律規定為宜。

委員葛如鈞等提案：

案由：本院委員葛如鈞等 16 人，有鑑於貨物稅條例自民國三十五年八月十六日制定公布以來，前後歷經多次修正，考量我國二〇五〇淨零目標規劃六大部門分頭進行，其中運輸部門雖已規劃運具電動化及無碳化，然其進程與速度仍過於緩慢，需有足夠誘因促進消費者選擇低污染車輛，始得朝向下一階段目標持續推進。為達成二〇三〇運具電動化之階段性目標並實現二〇五〇淨零排放，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：葛如鈞

連署人：林思銘　陳菁徽　王育敏　林倩綺　賴士葆
涂權吉　羅明才　羅廷瑋　徐欣瑩　洪孟楷
陳超明　張嘉郡　謝衣鳳　魯明哲　柯志恩

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新

馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。

台灣民眾黨黨團提案：

案由：本院台灣民眾黨黨團，鑑於近年國內時常發生因高齡、疾病或操作不慎等因素，導致車輛暴衝或駕駛分心而釀成嚴重交通事故之事件，社會大眾對行車安全風險深感憂慮。為強化防患於未然之交通安全措施，應積極導入包括緊急煞車輔助系統（AEB）及油門誤踩抑制裝置等主動式安全科技，以降低人為錯誤造成的事故風險。我國自一百十二年起已全面強制新型大客車配備緊急煞車輔助系統，此外日本、美國均已訂定時程，逐步要求市售新車標配該系統，以確保用路人安全。惟配備先進主動安全系統恐提高新車價格，宜提供誘因鼓勵民眾優先選購該類車輛；同時，為鼓勵加速將老舊大客車汰換為新型環保、且配有安全系統之大客車，維繫國人生命安全及觀光品質；以及延續電動車輛之免徵貨物稅優惠至 2030 年，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三、第十二條之五及第十二條之六條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

黃珊珊　黃國昌　張啓楷　陳昭姿

貨物稅條例第十二條之三、第十二條之五及第十二條之六條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬	為鼓勵消費者購買綠能電動車輛，帶動電動車及相關產業發展，及達節能減碳政策目標，爰修正本條，對於購買完全以電能為動力之電動車輛並完成

力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	登記者，免徵該等車輛應徵貨物稅之年限延長至一百十九年十二月三十一日。
第十二條之五　自中華民國○年○月○日修正之本條文施行之日起至一百十九年十二月三十一日止，購買符合下列規定之車輛並完成新領牌照登記者，該車輛應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣五萬元。但應徵稅額未達新臺幣五萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限。 一、配備符合財政部公告基準之緊急煞車輔助系統或油門誤踩抑制裝置之汽缸排氣量在二千零一立方公分以上小客車。 二、配備符合財政部公告基準之緊急煞車輔助系統或油門誤踩抑制裝置之小貨車、小客貨兩用車。 自中華民國一百十四年	第十二條之五　自中華民國一百十四年八月二十九日修正之本條文施行之日起至一百十九年十二月三十一日止，購買汽缸排氣量在二千立方公分以下小客車並完成新領牌照登記者，該小客車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣五萬元。但應徵稅額未達新臺幣五萬者，減徵稅額以應徵稅額為限。 自中華民國一百十年一月八日起至一百十九年十二月三十一日止，報廢或出口登記滿一年且出廠十年以上之小客車、小貨車、小客貨兩用車，於報廢或出口前、後六個月內購買上開車輛新車且完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅每輛	一、近年國內因高齡、疾病，及其他操作不慎之人為意外因素導致車輛暴衝或一時分心發生重大交通事故案件頻傳，為遏阻此類事件不斷發生，允宜運用緊急煞車輔助系統或油門誤踩抑制裝置等主動安全系統預為防範。 二、我國已自 112 年起全面強制要求各型式大客車新車應裝設緊急煞車輔助系統。此外，日本、美國政府均設定期程分階段要求進口與國內生產之新車應強制配備緊急煞車輔助系統，我國政府亦已宣示研議比照，除保護駕駛及乘客外，亦可保護其他用路人。 三、考量配備該類安全系統恐增加購買成本，為鼓勵消費

八月二十九日修正之本條文施行之日起至一百十九年十二月三十一日止，購買汽缸排氣量在二千立方公分以下小客車並完成新領牌照登記者，該小客車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣五萬元。但應徵稅額未達新臺幣五萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限。 自中華民國一百十年一月八日起至一百十九年十二月三十一日止，報廢或出口登記滿一年且出廠十年以上之小客車、小貨車、小客貨兩用車，於報廢或出口前、後六個月內購買上開車輛新車且完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣五萬元；購買之新車符合第一項或前項規定者，應加計該項規定減徵稅額。但應徵稅額未達減徵金額之合計數者，減徵稅額以應徵稅額為限。 配偶或二親等以內親屬購買新小客車、小貨車、小客貨兩用車且完成新領牌照登記者，適用前項規定。 自中華民國一百十四年八月二十九日修正之本條文施行之日起至一百十九年十二月三十一日止，購買汽缸排氣量在一百五十五立方公分以下機車並完成新領牌照登記者，該機車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣二千元。但應徵稅額未達新臺幣二千元者，減徵稅額以應徵稅額為限。 自中華民國一百十年一月八日起至一百十九年十二月三十一日止，報廢或出口出廠四年以上汽缸排氣量一百五十立方公分以下機車（以下簡稱中古機車），於報廢或出口前、後六個月內購買新機車且完成新領牌照登記者，該新機車應徵之貨物稅每輛定額減徵新臺幣四千元；購買之新機車符合前項規定者，應加計該項規定減徵稅額。但應徵稅額未達減徵金額之合計數者，減徵稅額以應徵稅額為限。 依前項規定報廢或出口中古機車之車籍登記與購買新機車之新領牌照登記，不以同一人為限。 本條減徵貨物稅案件之申請期限、申請程序、應檢	減徵新臺幣五萬元；購買之新車符合前項規定者，應加計該項規定減徵稅額。但應徵稅額未達減徵金額之合計數者，減徵稅額以應徵稅額為限。 配偶或二親等以內親屬購買新小客車、小貨車、小客貨兩用車且完成新領牌照登記者，適用前項規定。 自中華民國一百十四年八月二十九日修正之本條文施行之日起至一百十九年十二月三十一日止，購買汽缸排氣量在一百五十五立方公分以下機車並完成新領牌照登記者，該機車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣二千元。但應徵稅額未達新臺幣二千元者，減徵稅額以應徵稅額為限。 自中華民國一百十年一月八日起至一百十九年十二月三十一日止，報廢或出口出廠四年以上汽缸排氣量一百五十立方公分以下機車（以下簡稱中古機車），於報廢或出口前、後六個月內購買新機車且完成新領牌照登記者，該新機車應徵之貨物稅每輛定額減徵新臺幣四千元；購買之新機車符合前項規定者，應加計該項規定減徵稅額。但應徵稅額未達減徵金額之合計數者，減徵稅額以應徵稅額為限。 依前項規定報廢或出口中古機車之車籍登記與購買新機車之新領牌照登記，不以同一人為限。 本條減徵貨物稅案件之申請期限、申請程序、應檢	者優先購買該類車輛，宜提供適度稅賦優惠，爰修正本條條文。

月三十一日止，報廢或出口出廠四年以上汽缸排氣量一百五十立方公分以下機車（以下簡稱中古機車），於報廢或出口前、後六個月內購買新機車且完成新領牌照登記者，該新機車應徵之貨物稅每輛定額減徵新臺幣四千元；購買之新機車符合前項規定者，應加計該項規定減徵稅額。但應徵稅額未達減徵金額之合計數者，減徵稅額以應徵稅額為限。 依前項規定報廢或出口中古機車之車籍登記與購買新機車之新領牌照登記，不以同一人為限。 本條減徵貨物稅案件之申請期限、申請程序、應檢附證明文件及其他相關事項之辦法，由財政部會同經濟部定之。	附證明文件及其他相關事項之辦法，由財政部會同經濟部定之。	
第十二條之六　為防制老舊大型柴油車污染，改善空氣品質，自中華民國一百零六年八月十八日起至一百十五年十二月三十一日止，報廢符合下列規定之大客車、大貨車、大客貨兩用車、代用大客車、大型特種車，並購買上開車輛新車且完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣四十萬元。但應徵稅額未達新臺幣四十萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限： 一、於中華民國九十五年九月三十日以前出廠。 二、於中華民國九十五年十月一日至同年十二月三十一日出廠，且於九十五年九月三十日以前取得<u>環境</u>	第十二條之六　為防制老舊大型柴油車污染，改善空氣品質，自中華民國一百零六年八月十八日起至一百十五年十二月三十一日止，報廢符合下列規定之大客車、大貨車、大客貨兩用車、代用大客車、大型特種車，並購買上開車輛新車且完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅每輛減徵新臺幣四十萬元。但應徵稅額未達新臺幣四十萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限： 一、於中華民國九十五年九月三十日以前出廠。 二、於中華民國九十五年十月一日至同年十二月三十一日出廠，且於九十五年九月三十日以前取得行政	一、配合行政院組織改造，行政院環境保護署改制為環境部，修正機關名稱。 二、有鑑於老舊遊覽車、學生交通車重大事故頻傳，為鼓勵加速汰換新型環保且配有安全系統之大客車，維繫國人生命安全及觀光品質，爰依據《納稅者權利保護法》第六條第一項規定，明定自本條文生效日起，比照公共汽車，實施免徵大客車貨物稅。

部依八十八年七月一日或九十三年一月一日施行之交通工具空氣污染物排放標準核發之汽車車型排氣審驗合格證明。 本條文自中華民國○年○月○日修正之本條文施行之日起至一百十九年十二月三十一日止，報廢出廠十五年以上之大客車，於報廢前、後六個月內購買新大客車且完成新領牌照登記者，該新大客車免徵貨物稅。 第一項及前項減徵貨物稅案件之申請期限、程序、應檢附證明文件及其他相關事項之辦法，由財政部會同環境部定之。	院環境保護署依八十八年七月一日或九十三年一月一日施行之交通工具空氣污染物排放標準核發之汽車車型排氣審驗合格證明。 前項減徵貨物稅案件之申請期限、程序、應檢附證明文件及其他相關事項之辦法，由財政部會同行政院環境保護署定之。	

委員林思銘等提案：

案由：本院委員林思銘、林沛祥、謝龍介、羅廷瑋、蘇清泉、牛煦庭、廖偉翔等 22 人，鑑於審計部的報告指出，電動車普及進展有限，截至 2024 年底，市售電動小客車占比仍未突破兩成，恐影響長期電動化推動成效。此外，交通部也訂下於 2030 年，能達成電動計程車普及率 50%、電動小貨車普及率 5%與電動大貨車 600 輛等目標。因此為持續鼓勵國人購買電動車輛，推動車輛運具電動化及無碳化，並支持國內電動車輛相關產業發展，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛減免貨物稅優惠期限。是否有當？敬請公決。

提案人：林思銘　林沛祥　謝龍介　羅廷瑋　蘇清泉
牛煦庭　廖偉翔

連署人：葉元之　林德福　黃珊珊　賴士葆　葛如鈞
鄭天財 Sra Kacaw　馬文君　洪孟楷　萬美玲
林倩綺　王鴻薇　楊瓊瓔　陳永康　顏寬恒
邱鎮軍

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬	一、審計部的報告指出，電動車普及進展有限，截至 2024 年底，市售電動小客車占比仍未突破兩成，恐影響長期電動化推動成效。此

力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	外，交通部也訂下於 2030 年，能達成電動計程車普及率 50%、電動小貨車普及率 5%與電動大貨車 600 輛等目標。因此為持續鼓勵國人購買電動車輛，推動車輛運具電動化及無碳化，並支持國內電動車輛相關產業發展，宜延長電動車輛減免貨物稅優惠期限。 二、爰提案修正本條第二項部分文字，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，延長免徵貨物稅期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、第一項及第三項文字未修正。

委員吳沛憶等提案：

案由：本院委員吳沛憶等 16 人，為實現二〇五〇淨零排放目標、鼓勵民眾使用低汙染車輛並帶動國內電動車輛相關產業發展，特延長電動車輛免徵貨物稅實施期限至一百一十九年十二月三十一日止，以利提升電動車輛普及率及推動節能減碳，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：

一、我國已提出二〇五〇淨零排放路徑，並將「運具電動化及無碳化」列為關鍵戰略。為實現二〇五〇淨零排放、持續鼓勵民眾使用低污染車輛並帶動國內電動車輛產業發展，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該車輛之貨物稅。但電動小客車免稅上限以新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分不予免徵。此租稅優惠有助於推廣電動車、降低碳排放。

二、考量該租稅優惠將於一百十四年十二月三十一日屆期，且經濟部評估國內購買及使用電動車輛占比仍低，故提出貨物稅條例第十三條之三條文修正草案，延長電動車輛免徵貨物稅期限至一百十九年十二月三十一日，持續提供誘因增加消費選擇低汙染車輛之意願，並帶動國內電動車輛相關產業發展。

三、依《納稅者權利保護法》第六條規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理之政策目的

為限，不得過度。爰刪除第十二條之三第三項授權行政院得決定是否延長減免年限之規定，並與一百十四年九月五日修正公布之同條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅實施期限一致，有利主管機關通盤考量我國車輛產業發展方向及運具電動化之政策目標。

提案人：吳沛憶

連署人：陳秀寶　羅美玲　吳思瑤　徐富癸　沈發惠
陳培瑜　王義川　沈伯洋　李坤城　林宜瑾
林楚茵　王美惠　張宏陸　郭昱晴　黃　捷

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、我國已提出二〇五〇淨零排放路徑，並將「運具電動化及無碳化」列為關鍵戰略。為推動節能減碳並鼓勵民眾選用低污染之電動車輛，自一百零六年一月二十八日起，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該車輛之貨物稅。此租稅優惠有助於推廣電動車、降低碳排放。考量該租稅優惠將於一百一十四年十二月三十一日屆期，且經濟部評估國內購買及使用電動車輛占比仍低，故修正本條，延長免徵貨物稅期限至一百一十九年十二月三十一日，持續提供誘因增加消費者選擇低汙染車輛之意願，並帶動國內電動車輛相關產業發展。 三、依《納稅者權利保護法》第六條規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理之政策目的為限，不得過度。爰刪除本條例第三項授權行政院得決定是否延長減免年限之規定，並與一百一十四年九月五日修正公布之同條

		例十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅實施期限一致，有利主管機關通盤考量我國車輛產業發展方向及運具電動化之政策目標。

委員沈發惠等提案：

案由：本院委員沈發惠、林宜瑾、吳思瑤、王義川、賴惠員、莊瑞雄等 17 人，為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，現行貨物稅條例第十二條之三第二項規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止（行政院一百十年十一月十五日院臺財字第一一〇〇一九二一五三號令延長至一百十四年十二月三十一日止），購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。該措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：沈發惠　林宜瑾　吳思瑤　王義川　賴惠員
莊瑞雄

連署人：林月琴　陳俊宇　陳亭妃　沈伯洋　王美惠
伍麗華 Saidhai Tahovecahe　何欣純　范　雲
郭昱晴　陳秀寶　張雅琳

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減

自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員賴士葆等提案：

案由：本院委員賴士葆、鄭正鈐等 27 人，有鑒於交通部配合淨零排放目標，推動電動車普及新售小客車全面電動化目標邁進，據審計部的中央政府總決算審核報告，電動車市占率仍顯不足，恐影響長期電動車執行成效，為持續推動道路車輛低碳化，對完全以電能為動力的電動車輛，在一定汽缸排氣量及馬力限條件下免徵貨物稅，惟期限已屆應再延續租稅優惠政策予以免徵，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：

一、行政院國家發展委員會於 111 年 3 月 30 日宣布臺灣「2050 淨零排放路徑」，計劃在 119 年達到電動車 30%，並於 124 年達到電動車 60%，最終於 129 年達到 100%電動化的銷售比例。

二、國際能源署「2025 年全球電動車展望」報告指出，電動車 113 年在全球汽車市占率破 20%。據審計部 113 年度中央政府總決算審核報告，電動小客車普及率與市售比分別為 1.33%及 9.32%，與全球市占率仍有差距，有賴政府賡續提供更多的租稅優惠政策。

三、為賡續鼓勵民眾購買低污染電動車輛，配合政府淨零排放目標，原本條例第十二條之三曾對完全以電能為動力的電動車輛，在一定汽缸排氣量及馬力限條件下免徵貨物稅，惟期限

已屆，在配合實現淨零排放能夠達到 30%銷售比例目標，應延續租稅優惠免徵五年，爰提修正本條例第十二條之三第二項及刪除第三項。

提案人：賴士葆　鄭正鈐

連署人：蘇清泉　陳超明　楊瓊瓔　鄭天財 Sra Kacaw
邱鎮軍　黃健豪　林德福　許宇甄　顏寬恒
盧縣一　林倩綺　柯志恩　洪孟楷　陳玉珍
陳雪生　邱若華　萬美玲　呂玉玲　魯明哲
丁學忠　羅智強　黃　仁　黃建賓　陳永康
林沛祥

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、行政院國家發展委員會於 111 年 3 月 30 日宣布臺灣「2050 淨零排放路徑」，計劃在 119 年達到電動車 30%，並於 124 年達到電動車 60%，最終於 129 年達到 100%電動化的銷售比例。 二、國際能源署「2025 年全球電動車展望」報告指出，電動車 113 年在全球汽車市占率破 20%。據審計部 113 年度中央政府總決算審核報告，電動小客車普及率與市售比分別為 1.33%及 9.32%，與全球市占率仍有差距，有賴政府賡續提供更多的租稅優惠政策。 三、為賡續鼓勵民眾購買低污染電動車輛，配合政府淨零排放目標，原本條曾對完全以電能為動力的電動車輛，在一定汽缸排氣量及馬力限條件下免徵貨物稅，惟期限已屆，在配合實現淨零排放能夠達到 30%銷售比例目標，應延續租稅優惠免徵五年，爰提修正本條第二項及刪除第三項。

委員黃健豪等提案：

案由：本院委員黃健豪、廖偉翔等 21 人，鑑於持續鼓勵民眾使用低污染車輛，並推動電動車相關產業發展，現行規定對於完全以電能為動力之電動車輛，經完成登記者，免徵貨物稅。為配合二〇三〇年溫室氣體減量目標，並提升我國於國際綠色供應鏈之競爭力，以利達成二〇五〇年淨零排放願景，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛免徵貨物稅優惠期限至一百二十年十二月三十一日。是否有當？敬請公決。

說明：

一、為兼顧環境永續及提升我國在國際綠色供應鏈中的競爭力，爰延長電動車輛電動車減免貨物稅措施之期限，至民國一百二十年十二月三十一日止。

二、貨物稅條例第十二條之三於一百零六年起至今實施近九年，持續活絡電動車輛市場，然本措施將於一百十四年十二月三十一日屆期，待徵稅優惠期間屆滿，恐降低民眾購買意願，影響整體減碳成效。為落實環保政策，以符合二〇五〇淨零排放目標，因此欲延長該租稅優惠之實施年限。

提案人：黃健豪　廖偉翔

連署人：賴士葆　柯志恩　許宇甄　徐欣瑩　王育敏
張智倫　林德福　徐巧芯　盧縣一　張嘉郡
邱鎮軍　萬美玲　丁學忠　廖先翔　李彥秀
葛如鈞　陳菁徽　牛煦庭　吳宗憲

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百二十年十二月三十一日止，購買	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完	一、第一項未修正。 二、修正第二項，為延續租稅優惠效益，並配合減能減碳之政策，爰修正第二項，修正為「自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百二十年十二月三十一日止」，以穩定法制預期，實現政府之環保目標，提升社會福祉與產業競爭力。

完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	

委員郭昱晴等提案：

案由：本院委員郭昱晴等 18 人，有鑑於運具電動化為我國邁向 2050 淨零碳排目標之核心策略之一，政府自 106 年起實施電動小客車免徵貨物稅措施，以降低購車成本、提升民眾採用意願，並促進電動車產業鏈發展。惟該措施將於 114 年底屆期，而目前國內電動車占比仍低，產業仍處發展初期階段，為持續引導消費市場轉型、減少化石燃料使用、推動節能減碳政策，將電動車輛免徵貨物稅期限延長五年，至 119 年 12 月 31 日止，俾利產業穩健成長、民眾持續受惠，並與國際綠色運輸趨勢接軌，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：郭昱晴

連署人：賴惠員　黃　捷　徐富癸　陳培瑜　張宏陸
陳俊宇　王正旭　陳秀寶　范　雲　李柏毅
李坤城　羅美玲　陳素月　鍾佳濱　吳秉叡
沈發惠　吳沛憶

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一	一、第一項不修正。 二、為實現 2050 年淨零排放目標，運具電動化及無碳化為國家關鍵戰略之一。政府自 106 年起推動完稅價格 140 萬元以下電動小客車免徵貨物稅措施，以租稅誘因鼓勵民眾購買低污染車輛，減少碳排放並促進電動車產業發展。惟該措施將於 114 年 12 月 31 日屆期，考量國際淨零趨勢不變、國內電動

・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	車占比仍低且產業鏈仍在起步階段，爰修正第二項，將免徵貨物稅期限延長至 119 年 12 月 31 日止，以持續推動運具電動化及綠色轉型。 三、考量租稅優惠應有明確時限並回歸法律規定，以利主管機關通盤檢討車輛產業發展與電動化政策，爰刪除第三項。

委員陳素月等提案：

案由：本院委員陳素月、賴瑞隆等 21 人，有鑑於購買電動車減免貨物稅之政策實施以來有效提高電動車購買率、減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益，惟相關減免措施將於今年底屆期。為實現二〇五〇淨零排放之政策願景，繼續鼓勵民眾購買低污染車輛，達成一百十九年運具電動化之階段性目標，並實現政府綠能科技創新產業之規劃，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將購買電動車免徵貨物稅之實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。是否有當？敬請公決。

說明：

一、為鼓勵消費者選擇低污染車輛，帶動國內電動車輛相關產業發展，實現二〇五〇淨零排放之目標，爰將購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者即可免徵貨物稅之實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。

二、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，該措施與一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項有關授權行政院得決定是否延長減免年限之規定。

提案人：陳素月　賴瑞隆

連署人：張雅琳　林楚茵　王正旭　吳沛憶　蔡易餘
陳秀寶　蘇巧慧　陳俊宇　王義川　羅美玲
林月琴　林岱樺　李坤城　徐富癸　吳思瑤
王美惠　郭昱晴　伍麗華 Saidhai Tahovecahe
吳琪銘

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員賴惠員等提案：

案由：本院委員賴惠員、陳培瑜、林楚茵、蔡易餘、莊瑞雄等 24 人，為實踐政府推動之綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，現行條文第十二條之三第二項明文規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止行政院一百十年十一月十五日院臺財字第一一〇〇一九二一五三號令延長至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。該措施實施後，有助提升電動車輛普及率有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，修正內容定明購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。是否有當？敬請公決。

說明：為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，修正購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。

提案人：賴惠員　陳培瑜　林楚茵　蔡易餘　莊瑞雄

連署人：張雅琳　王美惠　陳素月　徐富癸　林岱樺

吳思瑤　陳　瑩　王正旭　李坤城　林月琴

吳沛憶　王義川　羅美玲　王世堅　范　雲

黃秀芳　賴瑞隆　陳秀寶　郭昱晴

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提

動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等提案：

案由：本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe、莊瑞雄、黃捷等 16 人，貨物稅條例自三十五年制定以來，歷經多次修正，現行第十二條之三規定購買以電能為動力之電動車輛並完成登記者，得免徵貨物稅，其期限延長至一百十四年十二月三十一日止。該措施推動後，確有助於提升電動車普及、減少碳排放，並促進社會經濟與環境改善。為持續誘導消費者選擇低污染車輛，推動電動化運具政策，並配合政府一百十九年階段性目標及二〇五〇淨零排放願景，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長減免期限至一百十九年十二月三十一日；另為避免租稅優惠過度，並利於屆期後主管機關通盤檢討車輛產業與電動化政策，刪除授權行政院延長之規定。是否有當？敬請公決。

提案人：伍麗華 Saidhai Tahovecahe　莊瑞雄　黃　捷

連署人：林俊憲　郭昱晴　徐富癸　王美惠　許智傑

王世堅　羅美玲　蔡易餘　王義川　蘇巧慧

林宜瑾　陳秀寶　吳沛憶

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵應徵之貨物稅；其中電動小客車免徵金額，以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為上限，超過部分不予免徵。本措施推動後，有助於提升電動車普及率，減少碳排放，對社會經濟及生活環境均具正面效益。為持續推動政府一百十九年運具電動化階段性目標，並實現二〇五〇淨零排放，爰修正第二項，將購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵收貨物稅之期限延長至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定年限並以合理政策目標為限，避免過度依賴，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布之第十二條之五第一項及第四項小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤檢視我國車輛產業未來發展及運具電動化政策，爰刪除第三項規定。

委員廖偉翔等提案：

案由：本院委員廖偉翔、林沛祥、邱若華等 16 人，鑒於電動車輛減免貨物稅政策將於今（114）年底屆滿，然我國電動車普及進度仍未達成政策目標。為持續鼓勵國人購置電動車輛、支持國內電動車產業發展，並推動我國邁向淨零碳排與永續發展目標，爰擬具「貨物稅條例第十二

條之三條文修正草案」，將電動車輛減免貨物稅優惠期限延長至 119 年 12 月 31 日止。是否有當？敬請公決。

說明：

一、經查，我國電動車普及進度仍未達成原條文修法時之政策目標。以小客車與機車為例，截至 113 年 7 月，市售比僅分別約 8.79%與 9.90%，普及率亦僅 1.08%與 5.07%，與政府規劃的電動化推動目標及環境部「空氣污染防制方案」（113 至 116 年）所設定的標準仍有落差。同時，電動車發展仍面臨充電樁成長不成比例、家用充電設施昂貴且安裝耗時等瓶頸問題。

二、在全球氣候變遷加劇、節能減碳刻不容緩，以及為達成「國家溫室氣體長期減量目標為中華民國一百三十九年溫室氣體淨零排放目標，透過免徵貨物稅政策，提升市場接受度及引導民眾選擇低污染、高效能交通工具，仍具關鍵作用。

提案人：廖偉翔　林沛祥　邱若華

連署人：王鴻薇　萬美玲　陳菁徽　林思銘　林倩綺

邱鎮軍　翁曉玲　洪孟楷　楊瓊瓔　廖先翔

顏寬恒　羅智強　王育敏

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小	修正第二項，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，延長免徵貨物稅期限至民國 119 年 12 月 31 日。

小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 　　前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 　　前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	

委員羅美玲等提案：

案由：本院委員羅美玲等 17 人，鑒於實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，第二項定明購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，減免徵貨物稅實施期限延長至一百二十年十二月三十一日止；並考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，該措施與一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項有關授權行政院得決定是否延長減免年限之規定。是否有當？敬請公決。

提案人：羅美玲

連署人：蔡易餘　王正旭　賴瑞隆　徐富癸　賴惠員
沈伯洋　邱志偉　蘇巧慧　邱議瑩　王世堅
郭國文　陳冠廷　何欣純　吳沛憶　黃　捷
林俊憲

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電	一、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，本條所定免稅措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長

能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百二十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百二十年十二月三十一日止。 二、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員張智倫等提案：

案由：本院委員張智倫、林沛祥等 18 人，鑒於審計部歷年報告，電動車稅賦優惠措施確能提升普及率並減少碳排放，具有持續推動之必要。為維持政策誘因並確保檢討機制完善，將購買電動車減免徵收貨物稅之期限延長至一百十九年十二月三十一日；同時刪除第三項授權行政院延長之規定，與第十二條之五措施同時屆期，以利主管機關整體檢討車輛產業發展及運具電動化方向，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：張智倫　林沛祥

連署人：王鴻薇　謝龍介　吳宗憲　羅智強　鄭正鈐
邱鎮軍　廖先翔　王育敏　盧縣一　陳菁徽
賴士葆　陳玉珍　顏寬恒　蘇清泉　洪孟楷
翁曉玲

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括	一、審計部歷年報告指出，電動車稅賦優惠措施能有效提升民眾採用意願，並有助於減碳目標之推進。現行《貨物稅條例》第十二條之三第二項，自一百零六年一月二十八日施行以來，確已帶動電動車普及，降低碳排放，對社會經濟及環境品質產生正面影響。惟租稅優惠宜設

馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	定明確期限，以利主管機關定期檢討成效。 二、爰提出修正草案，將該減免措施期限延長至一百十九年十二月三十一日，並使其與第十二條之五小型汽機車減徵貨物稅措施同時落日。 三、刪除第三項授權行政院自行延長之規定，以避免制度過度依賴，並確保未來政策檢討具體化、透明化。

委員萬美玲等提案：

案由：本院委員萬美玲等 19 人，鑒於現行電動車輛減徵貨物稅措施將於民國一百十四年十二月三十一日屆期，為持續鼓勵民眾踴躍購置電動車輛、支持我國淨零排碳之永續發展目標，並加速我國電動車普及進度，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將減徵期限延長至一百十九年十二月三十一日止。是否有當？敬請公決。

提案人：萬美玲

連署人：黃　仁　林倩綺　邱若華　鄭正鈐　賴士葆
陳玉珍　王育敏　謝衣鳳　涂權吉　魯明哲
陳雪生　邱鎮軍　蘇清泉　黃健豪　顏寬恒
廖先翔　盧縣一　洪孟楷

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括	修正第二項，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，延長免徵貨物稅期限至民國 119 年 12 月 31 日。

馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	

委員顏寬恒等提案：

案由：本院委員顏寬恒、謝龍介等 18 人，鑒於電動車普及率仍有待提升，為配合政府整體政策在綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾積極使用低污染車輛，以利完全以電能為動力的機動車輛相關產業發展，進而達成政府運具電動化階段目標，實現「2050 淨零排放」，同時現行法規之免稅措施將於今年底到期，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：

一、延長貨物稅條例第十二條之三減免電動車輛貨物稅的實施年限，有助推動「2050 淨零排放」及國家永續發展的政策目標，達成節能減碳及實現綠能科技創新產業願景。

二、此次修正時間延長至 2030 年 12 月 31 日止，電動小客車免徵金額仍以完稅價格 140 萬元計算稅額為限。

提案人：顏寬恒　謝龍介

連署人：黃　仁　傅崐萁　陳玉珍　許宇甄　陳超明
高金素梅　陳菁徽　涂權吉　王鴻薇　邱鎮軍
廖先翔　牛煦庭　楊瓊瓔　羅智強　邱若華
陳雪生

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽	一、氣候變遷、全球暖化是世界的重要議題，若是地球整

缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	體溫度繼續升高，將可能造成人類無法在室外工作，糧食生產受氣溫影響，導致產量不穩，從而重創人類的生存需求，甚至極端氣候將顯著降低電力系統的壽命，並隨自然環境變異，更加劇世界各地缺水問題。 二、遂為遏止全球暖化的負面影響，世界各國協力推動「淨零碳排」的目標，以控制全球升溫現象，藉由各國政府、企業及個人的共同努力，發展再生能源、保護自然生態、鼓勵綠能交通等方式，減緩氣候變遷，維護人類生存空間。 三、綜上所述，為達成「淨零碳排」目標，爰修正第二項，延長購買電動車免徵貨物稅之期限，鼓勵民眾購買綠能交通車，共同為「2050 淨零碳排」之目標努力。

委員徐富癸等提案：

案由：本院委員徐富癸等 17 人，為實踐 2050 淨零碳排之目標，鼓勵民眾購買低汙染車輛，並兼顧電動車與燃油車產業平衡發展，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：我國目標於 2050 年達成淨零排放目標，行政院於 2023 年 4 月 21 日核定關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」，目標達成 2030 年市區公車及公務車全面電動化、2040 年電動小客車、電動機車新車市售比 100%目標。為鼓勵民眾購置電動車，減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止。

提案人：徐富癸

連署人：王正旭　林楚茵　何欣純　陳素月　林月琴
羅美玲　賴惠員　陳俊宇　陳秀寶　林俊憲
伍麗華 Saidhai Tahovecahe　陳培瑜　黃　捷
王美惠　蔡易餘　吳沛憶

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、第二項酌調文字。為達成 2050 淨零排放及運具電動化階段性目標，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至 119 年 12 月 31 日止。 三、刪除第三項文字。考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與 114 年 9 月 5 日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，以利主管機關通盤考量我國車輛產業發展方向及運具電動化政策目標。

委員洪孟楷等提案：

案由：本院委員洪孟楷、蘇清泉、林沛祥等 17 人，為鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國電動車輛相關產業發展，達成政府 119 年運具電動化階段性目標及實現 2050 淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以落實綠能科技創新產業之願景，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛減免徵貨物稅實施期限 5 年至 119 年 12 月 31 日止；另刪除有關授權行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限之規定。是否有當？敬請公決。

提案人：洪孟楷　蘇清泉　林沛祥

連署人：鄭天財 Sra Kacaw　顏寬恒　陳超明　林思銘

葛如鈞　陳雪生　羅廷瑋　王育敏　羅智強

王鴻薇　林德福　林倩綺　涂權吉　陳玉珍

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、基於「租稅優惠應有明確期限、定期檢討」之制度精神，本次修法將租稅優惠的期限由立法機關以法律直接明定，強化法律保留原則，並以利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員林月琴等提案：

案由：本院委員林月琴等 19 人，鑑於貨物稅條例（以下簡稱本條例）於三十五年八月十六日制定公布，其間歷經多次修正，最近一次修正公布日期為一百十四年九月五日。為實現政府綠

能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，現行本條例第十二條之三第二項規定，自一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止（行政院一百十年十一月十五日院臺財字第一一〇〇一九二一五三號令延長至一百十四年十二月三十一日止），購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。該措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，第二項定明購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，減免徵貨物稅實施期限延長至一百十九年十二月三十一日止；並考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，該措施與一百十四年九月五日修正公布本條例第十二條之五新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項有關授權行政院得決定是否延長減免年限之規定。是否有當？敬請公決。

提案人：林月琴

連署人：蔡易餘　張雅琳　莊瑞雄　陳亭妃　黃秀芳
王義川　吳沛憶　張宏陸　蘇巧慧　鍾佳濱
沈伯洋　黃　捷　陳素月　陳俊宇　陳　瑩
林淑芬　劉建國　林宜瑾

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止，購買	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完	一、第一項未修正。 二、為實現政府綠能科技創新產業願景，鼓勵民眾購買低污染車輛，自一百零六年一月二十八日起至一百十四年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅，但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。本措施實施後，有助提升電動車輛普及率，有效減少碳排放量，對整體社會經濟及生活環境具正面效益。為達成政府一百十九年運具

完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，有賡續誘導消費者選擇低污染車輛，以帶動國內電動車輛相關產業發展之必要，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，第二項減免年限與一百十四年九月五日修正公布第十二條之五第一項及第四項新購小型汽機車減徵貨物稅措施同時屆期，有利主管機關通盤考量我國車輛產業未來發展方向及運具電動化政策目標，爰刪除第三項規定。

委員陳俊宇等提案：

案由：本院委員陳俊宇、伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 20 人，鑑於現行《貨物稅條例》第十二條之三第二項之規定，對完成登記之電動車輛提供貨物稅減免，此優惠措施實施以來，已有效提升電動車輛普及程度、降低碳排放，對我國產業轉型及環境品質均具正面效益。為延續政府運具電動化之政策，並維持民眾購置低污染車輛之誘因，以實踐 2050 淨零排放之目標，有必要延長相關減免措施之適用期限，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，將減免期限延長。是否有當？敬請公決。

提案人：陳俊宇　伍麗華 Saidhai Tahovecahe

連署人：林月琴　陳秀寶　李昆澤　許智傑　王美惠
林俊憲　李坤城　黃　捷　賴惠員　王定宇
郭國文　王義川　陳培瑜　羅美玲　王正旭
徐富癸　劉建國　吳琪銘

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大	一、第一項未修正。 二、為延續政府推動運具電動化與減碳政策，現行電動車貨物稅減免措施已有效提升

馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	電動車普及率，並改善環境品質，惟為達成運具電動化及淨零排放之目標，仍需維持政策誘因，故修正第二項，將電動車貨物稅減免期限延長至一百十九年十二月三十一日。 三、為符合租稅優惠應明定實施年限之原則，並利於整體產業與政策檢討，爰刪除第三項文字。

委員陳雪生等提案：

案由：本院委員陳雪生等 31 人，為落實我國政府民國 119 年落實運具電動化之階段性目標及 2050 淨零排放之願景，鼓勵消費者選擇電動車輛，並促進綠能科技產業賡續發展，延長電動車輛減免徵貨物稅之實施期限 5 年，至民國 119 年 12 月 31 日止；又考量租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，不宜過度，爰刪除授權行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限之規定，以敦促主管機關通盤檢討我國車輛產業未來發展方向及運具電動化，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：陳雪生

連署人：邱鎮軍　王育敏　林倩綺　王鴻薇　羅廷瑋
魯明哲　陳超明　盧縣一　張智倫　許宇甄
翁曉玲　游　顯　陳玉珍　蘇清泉　林德福
李彥秀　萬美玲　徐巧芯　廖先翔　葛如鈞
徐欣瑩　牛煦庭　鄭天財 Sra Kacaw　葉元之
黃建賓　林沛祥　邱若華　楊瓊瓔　馬文君
黃　仁

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、修正第二項，延長電動車輛減免徵貨物稅之實施期限 5 年，至民國 119 年 12 月 31 日止。 二、刪除第三項授權行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限之規定。

委員徐巧芯等提案：

案由：本院委員徐巧芯、羅廷瑋、廖偉翔等 17 人，鑑於政府透過貨物稅減免措施鼓勵民眾選購純電動車，以推動運具電動化、達成淨零排放目標且有一定成效，為持續促進節能減碳並配合減排政策，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，延長電動車輛減免貨物稅優惠期限。是否有當？敬請公決。

說明：

一、為實現中央政府 2050 年淨零排放目標願景，並加速改善空氣品質，臺北市政府積極推動運具電動化。依交通部公路局統計，114 年 3 月底臺北市汽車登記數計 83.7 萬輛，其中油電混合汽車 0.7 萬輛、純電動汽車 2.5 萬輛，兩者合計占汽車登記數之 15.8%，較上年同期成

長 3.5 個百分點；同期機車登記數 92.1 萬輛，其中純電動機車 9.0 萬輛，占機車登記數之 9.8%，較上年同期成長 0.8 個百分點。

二、綜觀上述資訊，目前政府對於電動汽機車相關政策皆有利於提升運具電動化，並帶動國內電動車輛相關產業發展，將第十二條之三第二項內時間延長至一百十九年十二月三十一日止。

提案人：徐巧芯　羅廷瑋　廖偉翔

連署人：謝龍介　馬文君　邱若華　萬美玲　翁曉玲
邱鎮軍　牛煦庭　林思銘　羅智強　林倩綺
顏寬恒　楊瓊瓔　張嘉郡　葛如鈞

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	一、修正本條第二項部分文字，延長免徵貨物稅期限至一百十九年十二月三十一日止。 二、第一項及第三項文字未修正。

委員陳菁徽等提案：

案由：本院委員陳菁徽等 23 人，鑑於「二〇五〇淨零排放」已是國家既定方針，其中「二〇三〇運具電動化」更是關鍵里程碑。惟電動車輛雖為綠色運輸趨勢，目前購置成本與售價仍普遍高於燃油車，形成民眾入手之主要門檻。為有效縮短油電價格差距，落實政府引導民眾優先選擇低碳運具之政策美意，實有必要維持長期且穩定之租稅獎勵。考量現行電動車免徵貨物稅優惠將於民國一百十四年底屆期，為避免優惠中斷導致市場價格波動，影響民眾購車意願，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」。將免稅期限延長至民國一百十九年十二月三十一日，藉由減輕購車初期負擔，提升電動運具普及率，以具體行動達成國家永續交通願景。是否有當？敬請公決。

提案人：陳菁徽

連署人：蘇清泉　張智倫　顏寬恒　謝龍介　黃　仁
邱鎮軍　盧縣一　鄭天財 Sra Kacaw　葉元之
許宇甄　牛煦庭　林倩綺　黃健豪　林德福
徐巧芯　葛如鈞　洪孟楷　吳宗憲　柯志恩
林沛祥　黃建賓　游　顥

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小	一、修正第二項將電動汽、機車之貨物稅及使用牌照稅實施減免措施延長至民國一百十九年十二月三十一日止。 二、鑒於本條第二項之減免年限，與民國一百十四年九月五日修正公布之第十二條之五所定「新購小型汽、機車減徵貨物稅措施」之適用期間，同於民國一百十九年屆期。為利主管機關就我國汽車產業之整體發展方向及運具全面電動化政策目標進行通盤檢討與規劃，爰刪除第三項之規定，使相關租稅措施得以整合研議，提升政策一致性與執行效益。

小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	

委員李彥秀等提案：

案由：本院委員李彥秀等 17 人，鑒於實現「2050 年淨零排放」之政策目標，交通部致力推動運具電動化及無碳化，並訂定電動小客車的新售比，需分別於 2030 年和 2040 年達到 30%及 100%的目標，據審計部的中央政府總決算審核報告指出，截至 113 年底止，電動小客車的市售比僅有 9.32%，顯見政策推動進度緩慢，恐難於 2040 年達成新售小客全面電動化之目標，因此為鼓勵國人持續購買電動車輛，爰擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，以延長電動車輛免徵貨物稅之租稅優惠。是否有當？敬請公決。

提案人：李彥秀

連署人：陳超明　林德福　顏寬恒　廖先翔　邱鎮軍
盧縣一　徐欣瑩　張智倫　丁學忠　游　顥
王育敏　葛如鈞　魯明哲　牛煦庭　羅明才
林倩綺

貨物稅條例第十二條之三條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買	第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。 自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十年十二月三十一日止，購買完	行政院於 111 年 3 月 30 日宣布「臺灣 2050 淨零排放路徑」，其中，交通部負責「運具電動化及無碳化」相關政策規劃，訂定電動小客車的新售比，需分別於 2030 年和 2040 年達到 30%及 100%的目標，據審計部的中央政府總決算審核報告指出，截至 113 年底止，電動小客車的市售比僅有 9.32%，考量目前小客車電動化進度緩慢，而免徵貨物稅又為鼓勵民眾購買電動車輛之最有效誘因，為有效達成 2050 淨零目標，爰修正第二項，延長購買完全以電能為動力之電動車輛減免徵貨物稅實施期限

完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。	全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。 前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。	至一百十九年十二月三十一日止。

主席：報告院會，本案現已完成協商，請宣讀協商結論。

立法院朝野黨團協商結論

時間：114 年 12 月 16 日（星期二）上午 10 時 15 分至 10 時 19 分

地點：立法院群賢 9 樓大禮堂

協商主題：

一、本院財政委員會報告併案審查委員邱鎮軍等 19 人、委員羅明才等 19 人、委員許宇甄等 22 人及委員王鴻薇等 18 人分別擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」案。

二、行政院函請審議「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

三、台灣民眾黨黨團擬具貨物稅條例第十二條之三、第十二條之五及第十二條之六條文修正草案，請審議案。（逕付二讀）

四、葛如鈞等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

五、郭國文等 19 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

六、羅廷瑋等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

七、李坤城等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

八、王美惠等 20 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

九、林倩綺等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十、吳沛憶等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十一、林思銘等 22 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十二、沈發惠等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十三、郭昱晴等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十四、黃健豪等 21 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十五、賴士葆等 27 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十六、賴惠員等 24 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十七、陳素月等 21 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十八、羅美玲等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

十九、廖偉翔等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十、伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十一、萬美玲等 19 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十二、張智倫等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十三、洪孟楷等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十四、徐富癸等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十五、顏寬恒等 18 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十六、林月琴等 19 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十七、陳俊宇等 20 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十八、徐巧芯等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

二十九、陳雪生等 31 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。（逕付二讀）

協商結論：

一、第十二條之三條文，照行政院提案及與行政院提案內容相同之各委員提案通過。

二、第十二條之五條文，維持現行條文。

三、第十二條之六條文，維持現行條文。

四、各黨團同意經院會決定逕付二讀與本案併案協商之議案，以及自委員會抽出逕付二讀與本案併案協商之議案，均依上開協商結論進行討論處理。

主 持 人：林思銘

協商代表：傅崐萁　羅智強　林沛祥　賴士葆
李彥秀　柯建銘　鍾佳濱　陳培瑜
賴惠員　李坤城　黃國昌　張啓楷
陳昭姿

主席：請問院會，對以上協商結論有無異議？（無）沒有異議，本案後續依協商結論處理。

現在進行逐條討論。

貨物稅條例第十二條之三、第十二條之五及第十二條之六條文修正草案（二讀）

主席：請宣讀第十二條之三。

第十二條之三　第十二條第一項第一款第一目之 1 所定汽缸排氣量在二千立方公分以下之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・七英制馬力以下或二百十一・八公制馬力以下完全以電能為動力之電動小客車；同目之 2 所定汽缸排氣量在二千零一立方公分以上之小客車，包括馬達最大馬力在二百零八・八英制馬力以上或二百十一・九公制馬力以上完全以電能為動力之電動小客車。

自中華民國一百零六年一月二十八日起至一百十九年十二月三十一日止，購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵之貨物稅。但電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣一百四十萬元計算之稅額為限，超過部分，不予免徵。

主席：照行政院提案條文通過。

第十二條之五、第十二條之六均維持現行條文。

全案經過二讀，現有三黨黨團提議繼續進行三讀。請問院會，有無異議？（無）沒有異議，請宣讀經過二讀之條文。

貨物稅條例修正第十二條之三條文（三讀）

─與經過二讀內容同，略─

主席：三讀條文已宣讀完畢，請問院會，有無文字修正？（無）沒有文字修正。

決議：貨物稅條例第十二條之三條文修正通過。

報告院會，本案完成立法程序後，有委員登記發言，時間 2 分鐘，並截止發言登記。

首先請賴委員士葆發言。

賴委員士葆：（9 時 48 分）謝謝主席江副院長，以及各位先進。對於貨物稅條例的調降，朝野有高度的共識，跟行政院版一樣，再把它延長，為了發展我們電動車的相關產業，將貨物稅降低。

我今天來這裡要談的是前面講的 AI 基本法，我們都知道，講到 AI 的國力，有分成幾個梯次：第一梯次是美國、中國大陸；第二梯次是英國、加拿大、歐盟；第三梯次是韓國、日本。臺灣沒有啊！臺灣排到哪裡？排在第十二名到第十五名之間，可是我們的硬體實力，像台積電 AI 的晶片，全世界排第一，我們的戰略影響力排前五名，所以臺灣的潛力很大，但就是沒有具體的法案來推動。

今天的 AI 基本法我也是提案委員之一，我覺得是很重要的一個法案，我們要從 12 名到 15 名之間急起直追，最少要追過日本、韓國以上。日本、韓國有 AI 基本法，美國沒有基本法，歐盟有 AI 基本法，可是歐盟對於人權的考慮太多，綁手綁腳，美國又太開放了，他沒有一個法來約束，臺灣我們現在的法介於中間，所以這個法是個良法。我們也呼籲我們的卓榮泰院長不要再不副署了，大法官不要再用不合理的、用奇奇怪怪的方式，不符合一般的會議規則，不足人數還作決議，說它違憲！這個法是臺灣需要的法案，我們希望走向產業，走向社區，走向臺灣各個地方，讓臺灣變成 AI 大國，謝謝。

主席：謝謝賴委員。

報告院會，登記發言的委員均已發言完畢。

現在進行討論事項第七案。

七、(一)本院財政委員會報告併案審查行政院函請審議、委員邱鎮軍等 19 人、委員陳超明等 18 人、委員羅明才等 20 人、委員廖偉翔等 19 人、委員楊瓊瓔等 27 人、委員許宇甄等 22 人、委員邱若華等 17 人、委員林俊憲等 26 人、委員王鴻薇等 19 人、委員李彥秀等 16 人、委員蘇清泉等 18 人、委員徐欣瑩等 24 人、委員郭昱晴等 19 人、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 18 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員郭國文等 18 人、委員吳沛憶等 17 人、委員葛如鈞等 16 人、委員沈發惠等 17 人、委員林思銘等 22 人、委員賴士葆等 25 人、委員黃健豪等 20 人、委員陳素月等 21 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員馬文君等 16 人、委員羅美玲等 18 人、委員顏寬恒等 17 人、委員林月琴等 17 人、委員葉元之等 20 人、委員徐富癸等 17 人、委員陳超明等 16 人、委員丁學忠等

18 人、委員張智倫等 17 人、委員徐巧芯等 23 人、委員萬美玲等 18 人、委員洪孟楷等 19 人、委員翁曉玲等 18 人及委員陳俊宇等 20 人分別擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」案。（本案經提本院第 11 屆第 4、3、3、3、3、3、3、3、3、3、3、3、3、4、4、4

等 23 人、委員萬美玲等 18 人、委員洪孟楷等 19 人、委員翁曉玲等 18 人、委員陳俊宇等 20 人分別擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」等 40 案，業經併案審查完竣，須經黨團協商，復請提報院會討論。

說明：

一、復貴處 114 年 10 月 8 日台立議字第 1140703035 號、114 年 3 月 26 日台立議字第 1140700577 號、114 年 4 月 30 日台立議字第 1140700896 號、第 1140701029 號、第 1140701038 號、114 年 5 月 7 日台立議字第 1140701197 號、第 1140701272 號、第 1140701151 號、114 年 5 月 14 日台立議字第 1140701288 號、114 年 5 月 27 日台立議字第 1140701665 號、114 年 6 月 4 日台立議字第 1140701851 號、第 1140701855 號、114 年 6 月 11 日台立議字第 1140701933 號、114 年 10 月 8 日台立議字第 1140703018 號、114 年 10 月 22 日台立議字第 1140703149 號、第 1140703165 號、第 1140703174 號、第 1140703177 號、第 1140703188 號、第 1140703196 號、114 年 10 月 29 日台立議字第 1140703254 號、第 1140703305 號、114 年 11 月 4 日台立議字第 1140703386 號、第 1140703424 號、114 年 11 月 12 日台立議字第 1140703497 號、114 年 11 月 19 日台立議字第 1140703595 號、第 1140703640 號、第 1140703658 號、114 年 11 月 25 日台立議字第 1140703742 號、第 1140703744 號、第 1140703768 號、第 1140703777 號、第 1140703784 號、第 1140703705 號、第 1140703722 號、第 1140703727 號、第 1140703728 號、第 1140703730 號、114 年 12 月 2 日台立議字第 1140703881 號、第 1140703992 號函。

二、附審查報告乙份。

正本：議事處

副本：

行政院函請審議、本院委員邱鎮軍等 19 人、委員陳超明等 18 人、委員羅明才等 20 人、委員廖偉翔等 19 人、委員楊瓊瓔等 27 人、委員許宇甄等 22 人、委員邱若華等 17 人、委員林俊憲等 26 人、委員王鴻薇等 19 人、委員李彥秀等 16 人、委員蘇清泉等 18 人、委員徐欣瑩等 24 人、委員郭昱晴等 19 人、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 18 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員郭國文等 18 人、委員吳沛憶等 17 人、委員葛如鈞等 16 人、委員沈發惠等 17 人、委員林思銘等 22 人、委員賴士葆等 25 人、委員黃健豪等 20 人、委員陳素月等 21 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員馬文君等 16 人、委員羅美玲等 18 人、委員顏寬恒等 17 人、委員林月琴等 17 人、委員葉元之等 20 人、委員徐富癸等 17 人、委員陳超明等 16 人、委員丁學忠等 18 人、委員張智倫等 17 人、委員徐巧芯等 23 人、委員萬美玲等 18 人、委員洪孟楷等 19 人、委員翁曉玲等 18 人及委員陳俊宇等 20 人分別擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」等 40 案併案審查報告

壹、行政院函請審議、本院委員邱鎮軍等 19 人、委員陳超明等 18 人、委員羅明才等 20 人、委員

廖偉翔等 19 人、委員楊瓊瓔等 27 人、委員許宇甄等 22 人、委員邱若華等 17 人、委員林俊憲等 26 人、委員王鴻薇等 19 人、委員李彥秀等 16 人、委員蘇清泉等 18 人、委員徐欣瑩等 24 人、委員郭昱晴等 19 人、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 18 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員郭國文等 18 人、委員吳沛憶等 17 人、委員葛如鈞等 16 人、委員沈發惠等 17 人、委員林思銘等 22 人、委員賴士葆等 25 人、委員黃健豪等 20 人、委員陳素月等 21 人、委員伍麗華等 Saidhai Tahovecahe16 人、委員馬文君等 16 人、委員羅美玲等 18 人、委員顏寬恒等 17 人、委員林月琴等 17 人、委員葉元之等 20 人、委員徐富癸等 17 人、委員陳超明等 16 人、委員丁學忠等 18 人、委員張智倫等 17 人、委員徐巧芯等 23 人、委員萬美玲等 18 人、委員洪孟楷等 19 人、委員翁曉玲等 18 人及委員陳俊宇等 20 人分別擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」等 40 案，經提本院第 11 屆第 4 會期第 2 次會議（114.9.30）、第 3 會期第 5 次會議（114.3.14）、第 8 次會議（114.4.18）、第 8 次會議（114.4.18）、第 8 次會議（114.4.18）、第 9 次會議（114.4.25）、第 9 次會議（114.4.25）、第 9 次會議（114.4.25）、第 10 次會議（114.5.2）、第 12 次會議（114.5.16）、第 13 次會議（114.5.23）、第 13 次會議（114.5.23）、第 14 次會議（114.6.3）、第 4 會期第 2 次會議（114.9.30）、第 4 次會議（114.10.14）、第 4 次會議（114.10.14）、第 4 次會議（114.10.14）、第 4 次會議（114.10.14）、第 4 次會議（114.10.14）、第 4 次會議（114.10.14）、第 5 次會議（114.10.17）、第 5 次會議（114.10.17）、第 6 次會議（114.10.28）、第 6 次會議（114.10.28）、第 7 次會議（114.10.31）、第 8 次會議（114.11.7）、第 8 次會議（114.11.7）、第 8 次會議（114.11.7）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 9 次會議（114.11.14）、第 10 次會議（114.11.21）、第 11 次會議（114.11.28）報告後，均決定：「交財政委員會審查」。本會爰於 114 年 11 月 5 日及 12 月 4 日舉行第 11 屆第 4 會期第 6 次及第 11 次全體委員會議進行審查，會議由林召集委員思銘擔任主席，財政部部長莊翠雲、交通部公共運輸及監理司專門委員趙晉緯、經濟部產業發展署署長邱求慧、衛生福利部長期照顧司副司長吳希文、環境部大氣環境司簡任技正呂澄洋及法務部法制司調部辦事檢察官楊石宇等應邀列席說明、備詢。

貳、行政院及委員提案要旨：

一、行政院書面提案要旨：

使用牌照稅法（以下簡稱本法）於三十四年六月十一日制定公布，迄今歷經多次修正，最近一次修正公布日期為一百十四年一月二十四日。為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，爰擬具本法第五條修正草案，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長五年

，至一百十九年十二月三十一日止。

二、委員邱鎮軍等 19 人提案要旨：

有鑑於電動車免牌照稅政策將於 2025 年底到期恢復徵稅，然而我國電動車的普及目標尚未達成，且近年來電動車發展仍遭遇充電樁成長不成比例及家用充電樁設置昂貴且耗時等瓶頸問題。為持續提升市場接受度，免稅政策仍具有重要導引作用，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，再繼續延長免稅政策五年，以持續提升電動車發展，促進淨零碳排目標之達成。

三、委員陳超明等 18 人提案要旨：

鑑於電動車免牌照稅政策，將在一百十四年底恢復徵稅，然而我國電動車的普及目標尚未達成，若貿然取消優惠，恐影響民眾購買意願，進而影響我國交通運輸朝向低碳轉型之政策目標，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長減徵期限至一百十九年十二月三十一日，以達成環境永續與經濟發展之雙贏目標。

四、委員羅明才等 20 人提案要旨：

考量國內購置電動車輛之占比仍低，去（113）年國內電動車銷售約 3.8 萬輛，僅佔全部新車 45.78 萬輛中的 8.3%，電動機車總銷量為 78,928 輛，占機車總市場（752,628 輛）的 10.48%，與國發會「2030 年新售電動車及電動機車占比達 30%、35%」的目標有明顯差距。為因應全球氣候變遷日益嚴重，節能減碳刻不容緩，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵使用牌照稅優惠期限自今（114）年底到 119 年 12 月 31 日，以持續鼓勵國人購買低污染、高效能之電動車輛，打造潔淨家園，實踐永續發展目標。

五、委員廖偉翔等 19 人提案要旨：

鑒於電動車牌照稅免稅政策將於 114 年年底到期，惟我國電動汽機車推廣效果停滯，距離 2050 淨零碳排路徑目標甚遠。為賡續鼓勵民眾購買電動汽機車及推展相關設備，以符合節能減碳及促進綠色消費之推行，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，為避免增加電動車使用者之成本，賡續鼓勵民眾購買電動汽機車及業者投入建設相關設備，應延長免收牌照稅期限六年。

六、委員楊瓊瓔等 27 人提案要旨：

為推動綠色交通、提升新能源車輛普及率，政府針對電動車輛提供使用牌照稅減免優惠，並多次延長優惠期限，以鼓勵民眾轉向低碳運具。然而，現行減免規定即將屆期，而電動車市場仍處於推廣階段，考量購置成本仍高、充電基礎設施尚未普及，若貿然取消優惠，恐影響民眾購買意願，進而影響我國交通運輸朝向低碳轉型之政策目標。爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長減徵期限至一百十九年十二月三十一日，以達成環境永續與經濟發展之雙贏目標。

七、委員許宇甄等 22 人提案要旨：

鑑於現行規定，電動車輛之使用牌照稅減免措施將於 2025 年底屆滿，惟我國電動車普及率尚未達成預期目標，且近年來電動車發展面臨充電樁增設與使用未成比例、家用充電樁建設成本高昂且申請程序繁瑣等問題，影響市場接受度，因此延長電動車免徵使用牌照措施五年，以確保電動車產業發展動能，並加速綠色運輸轉型，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

八、委員邱若華等 17 人提案要旨：

鑒於為因應 2050 年淨零碳排目標，降低汽機車產業碳排量為重要政策項目之一，政府提倡電動車藉此達成上開目標，查經濟部統計資料，傳統燃油車掛牌數，數年連續下修，近 5 年平均年率退幅度達 3.7%，顯示在使用牌照稅降低電動汽機車稅率，鼓勵民眾採購電動汽機車政策之推動有其初步成效可言，今年前 10 個月之汽車掛牌數字，燃油汽車占有率僅 66.1%，電動汽車則是從 2020 年占比站上兩位數後依然陸續成長，目前佔有率已有 33.9%，為繼續維持此政策力道，鼓勵國人更換電動汽機車，達到淨零碳排之目標，讓生活環境更趨美好，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

九、委員林俊憲等 26 人提案要旨：

為促進低碳交通發展，加速我國電動車輛之普及，政府自前期起即針對電動車輛提供使用牌照稅之減免措施，以引導民眾選用低碳運具，支持交通運輸系統之永續轉型。惟現行免徵使用牌照稅規定將於中華民國一一四年十二月三十一日屆滿，屆期將恢復徵稅。考量我國電動車普及率尚未達成預期目標，若貿然取消稅負優惠，恐將抑制消費者購車意願，不利於綠色運輸發展與低碳轉型政策之推動。爰此，為確保電動車產業發展動能，強化政策推動效果，並穩健銜接產業轉型進程，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

十、委員王鴻薇等 19 人提案要旨：

考量國內購置電動車輛之占比仍低，電動車輛減免使用牌照稅期限將於今（114）年底屆滿，然國內小客車及機車電動化進度緩慢，截至 113 年 7 月底止，市售比則分別僅 8.79%及 9.90%，還不足 114 年運具電動化目標（市售比電動小客車 10%、電動機車 20%）。為持續鼓勵國人購買低污染、高效能之電動車輛，支持國內電動車輛相關產業發展，且延長免徵使用牌照稅政策對提升市場接受度亦具有效果，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵使用牌照稅優惠期限自今（114）年底到 119 年 12 月 31 日。

十一、委員李彥秀等 16 人提案要旨：

有鑑於電動車免徵使用牌照稅政策將於民國 114 年 12 月 31 日到期，據經濟部統計，113 年 1 月至 10 月國內電動汽車銷售僅占新車市場 8%、電動機車約 13%，遠低於國發會所設定於 119 年分別銷售達 30%與 35%的目標，為繼續推動電動車普及，延長電動車免稅期不僅能降低消費者持有成本，還有助於吸引國際投資、促進電池與充電

產業發展，並與泰國、新加坡等國之稅務優惠政策競爭，強化台灣綠能交通競爭力，且配合電動車之燃料費徵收時程擬於 120 年上路，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將電動車輛免徵使用牌照稅優惠延長至民國 119 年 12 月 31 日，以實現潔淨家園願景，達成永續發展目標。

十二、委員蘇清泉等 18 人提案要旨：

為推動綠色交通及提升新能源車輛普及率，政府持續透過《使用牌照稅法》提供電動車輛稅制優惠，並多次延長減免期限以促進低碳運具轉型。現行電動車輛使用牌照稅減免措施原定於 2025 年底屆滿，然因市場普及率尚未達成預期目標，且仍面臨充電基礎設施不足、家用充電樁建設成本高昂及申請程序繁瑣等結構性瓶頸，若驟然取消優惠將影響民眾購置意願，不利交通領域淨零碳排政策推進。為確保產業發展動能並加速綠色運輸轉型，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵使用牌照稅措施至 2030 年 12 月 31 日。此舉旨在緩解車主經濟負擔、完善充電網絡建設之過渡期配套，同時強化政策誘因以提升市場接受度，俾利實現環境永續與能源轉型之雙重目標。

十三、委員徐欣瑩等 24 人提案要旨：

有鑑於國內電動車普及率仍然過低，而現行電動車免徵牌照稅期限即將在 114 年年底到期，為有效刺激新能源車市場，促進產業技術創新，並推進國家永續發展與淨零排放目標，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵牌照稅優惠期限 5 年。

十四、委員郭昱晴等 19 人提案要旨：

為推動節能減碳、鼓勵使用低污染車輛，並加速我國電動車普及，以達成二〇五〇淨零排放目標，政府先前已對電動車輛提供使用牌照稅免徵措施，引導民眾選用低碳運具，支持交通運輸永續轉型。惟現行免徵規定將於一一四年十二月三十一日屆滿，若屆期恢復徵稅，恐抑制消費者購車意願，不利綠色運輸及產業發展。為持續確保政策成效，並穩健銜接轉型進程，延長免徵使用牌照稅期限至一一九年十二月三十一日止，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

十五、委員王美惠等 19 人提案要旨：

為達成節能減碳政策目標，鼓勵民眾使用低污染車輛，並促進國內完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）之產業發展，支持政府推動運具電動化及二〇五〇淨零排放目標，有必要持續給予租稅誘因，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，加速推動我國運具電動化及減碳目標之達成。

十六、委員李坤城等 18 人提案要旨：

為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將直轄市及縣（市）政府得對電動

車輛免徵使用牌照稅期限，延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

十七、委員羅廷瑋等 17 人提案要旨：

鑑於為推動綠色交通並降低化石燃料使用，政府透過貨物稅減免政策，鼓勵民眾選購純電動車輛，為持續推動節能減碳與符合減排政策，比照新購小型汽機車減徵貨物稅措施之期限，延長直轄市及縣（市）政府就電動車輛免徵使用牌照稅期限五年至一百十九年十二月三十一日，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

十八、委員郭國文等 18 人提案要旨：

為落實政府 2050 淨零碳排目標，持續推動運具電動化，鼓勵民眾使用全電動車輛，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將直轄市及縣市得免徵電動車使用牌照稅之期限延長至 119 年 12 月 31 日。

十九、委員吳沛憶等 17 人提案要旨：

為推動節能減碳、鼓勵民眾使用低汙染車輛並推動電動車輛相關產業發展，以利達成二〇五〇淨零排放目標，特延長直轄市及縣（市）政府對電動車輛免徵使用牌照稅之期限至一百十九年十二月三十一日止，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

二十、委員葛如鈞等 16 人提案要旨：

有鑑於使用牌照稅法自民國三十四年六月十一日制定公布以來，已歷經多次修正。考量我國二〇五〇淨零目標規劃六大部門分頭進行，其中運輸部門雖已規劃運具電動化及無碳化，然其進程與速度仍過於緩慢，其中電動小客車市售比約 7.9%，雖預計可達成今年度市售比 10%目標，但仍需有足夠誘因與動力，始得朝向下一階段目標持續推進；而電動機車目前市售比僅 4.7%，與二〇二五年度目標 20%仍有不小差距，更是亟需相關政策配套，以利後續推行。為促進節能減碳，並進一步達成二〇五〇淨零目標，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

二十一、委員沈發惠等 17 人提案要旨：

為強化節能減碳政策、鼓勵民眾採用低污染運具，並促進純電動機動車輛（下稱電動車輛）產業發展，以符合政府運具電動化的階段性目標並邁向 2050 年淨零排放，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅之期限，再延長 4 年至民國 118 年 12 月 31 日止。

二十二、委員林思銘等 22 人提案要旨：

鑑於截至 2024 年底，國內電動小客車普及率僅 1.33%，市售比為 9.32%，雖與 2025 年的 1.4%與 10%之目標相差不遠，但仍有成長空間。且交通部調查也發現，也僅 27.8%機車族有意換購電動機車，所以可看出電動汽機車之滲透與使用率，仍然偏低。故為達節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利推動，完全以電能為動力之電動汽機車輛與相關產業之發展，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵使用牌照稅之優惠期限。

二十三、委員賴士葆等 25 人提案要旨：

有鑒於交通部配合淨零排放目標，推動電動車普及新售小客車與機車全面電動化目標邁進，據審計部的中央政府總決算報告指出，電動車市占率仍顯不足，恐影響長期電動車執行成效，為持續推動道路車輛低碳化，有再延長免徵使用牌照稅五年租稅優惠之必要，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

二十四、委員黃健豪等 20 人提案要旨：

有鑑於現行完全使用電能之電動車輛免徵使用牌照稅之措施將於民國一百十四年十二月三十一日屆期，為持續鼓勵民眾使用低汙染車輛並推動電動車輛相關產業發展，推動節能減碳，以利達成二〇五〇淨零排放目標，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵牌照稅優惠期限五年。

二十五、委員陳素月等 21 人提案要旨：

為鼓勵民眾購買低污染車輛，落實節能減碳，實現二〇五〇淨零排放之政策願景並達成一百十九年運具電動化之階段性目標，政府對電動車輛提供免徵使用牌照稅之優惠，以帶動與提升國內電動車輛相關產業發展。惟相關減免措施將於今年底屆期，為繼續鼓勵民眾購置電動車輛，確保政府政策得以延續，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長免徵使用牌照稅期限至一百十九年十二月三十一日止。

二十六、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人提案要旨：

使用牌照稅法自三十四年制定以來，歷經多次修正，現行規定直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之電動車輛免徵使用牌照稅。為持續推動節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，並配合政府一百十九年運具電動化階段性目標及二〇五〇淨零排放願景，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將免徵使用牌照稅之期限延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

二十七、委員馬文君等 16 人提案要旨：

鑑於我國為落實節能減碳、推動交通運具電動化及邁向 2050 淨零排放之政策目標，政府自實施電動車輛免徵使用牌照稅以來，確實有助於鼓勵民眾購置低污染車輛。惟目前電動車輛（含汽、機車）整體普及率仍偏低，現行減免規定即將屆期，為持續鼓勵民眾購置電動車輛，促進低碳交通發展，並確保政策推動之延續性與穩定性，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長電動車輛免徵使用牌照稅優惠期限至民國一百十九年十二月三十一日止。

二十八、委員羅美玲等 18 人提案要旨：

為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國電動車輛相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長至一百二十年十二月三十一日止。

二十九、委員顏寬恒等 17 人提案要旨：

為鼓勵民眾使用低污染車輛，並配合政府整體政策在綠能科技創新產業願景，以利完全以電能為動力之機動車輛相關產業發展，進而達成政府運具電動化階段目標，實現「2050 淨零碳排」，同時現行免稅措施將於今年底到期，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

三十、委員林月琴等 17 人提案要旨：

使用牌照稅法於三十四年六月十一日制定公布，迄今歷經多次修正，最近一次修正公布日期為一百十四年一月二十四日。為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

三十一、委員葉元之等 20 人提案要旨：

有鑑於我國車輛電動化進度緩慢，113 年國內電動車輛銷售僅占新車之 8.3%，電動機車亦僅占機車總市場銷售之 10.48%，尚未達國發會設定 119 年銷售達 30%與 35%之目標，為持續推動綠能運具發展，並促進我國電動車產業鏈之競爭力，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。將電動車輛免徵使用牌照稅優惠延長至中華民國 119 年 12 月 31 日，以鼓勵國人汰換率低汙染之運具，促成電動車普及率上升。

三十二、委員徐富癸等 17 人提案要旨：

為實踐 2050 淨零碳排之目標，鼓勵民眾購買低汙染車輛，並兼顧電動車與燃油車產業平衡發展，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

三十三、委員陳超明等 16 人提案要旨：

鑑於電動車免牌照稅政策，將在一百十四年底恢復徵稅，然我國電動車的普及目標尚未達成，若貿然取消優惠，恐影響民眾購買意願，進而影響我國交通運輸朝向低碳轉型之政策目標；另考量前揭車輛免徵使用牌照稅，係影響地方政府之稅收，應由中央能源主管機關補足。爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，以達成環境永續、經濟發展及保障地方政府稅收盈實。

三十四、委員丁學忠等 18 人提案要旨：

為達成低碳及淨零政策，提高電動車輛比例及相關產業推動，應延長相關稅率優惠。爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

三十五、委員張智倫等 17 人提案要旨：

鑒於電動車輛稅賦減免措施推動多年，已有效提升民眾使用意願，並對淨零減

碳與產業發展產生正面效益。惟現行《使用牌照稅法》第五條所定免徵使用牌照稅期限即將屆滿，若未延長，恐不利於產業穩定發展及達成淨零減碳目標。為維持購買誘因並確保減碳目標持續推動，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

三十六、委員徐巧芯等 23 人提案要旨：

鑑於政府透過貨物稅減免措施鼓勵民眾選購純電動車，以推動運具電動化、達成淨零排放目標且有一定成效，為持續促進節能減碳並配合減排政策，故比照新購小型汽機車減徵貨物稅措施之期限，將直轄市及縣（市）政府對電動車輛免徵使用牌照稅之期限延長至民國一百十九年十二月三十一日，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

三十七、委員萬美玲等 18 人提案要旨：

為推行減碳政策、達成環境永續，應鼓勵民眾使用綠色交通、提升新能源車輛普及率。政府針對電動車輛提供使用牌照稅減免優惠政策推行多時，更多次延長優惠期限，以鼓勵民眾選擇低碳運輸工具。現行減免政策又即將屆期，而電動車市場仍處於推廣階段，購置成本仍高、充電基礎設施尚未普及，為使我國有效降低交通工具排碳量，並延續綠色交通減免政策，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，延長減徵期限至一百十九年十二月三十一日，以達成環境永續與經濟發展之雙贏目標。

三十八、委員洪孟楷等 19 人提案要旨：

鑑於國內電動車普及率仍然過低，現行電動車免徵牌照稅期限即將在 114 年年底到期，為降低消費者持有成本，吸引國際投資、促進電池與充電相關產業發展，延長電動車免稅期可有效刺激新能源車市場，促進產業技術創新，進而推進國家永續發展，且為達成我國二〇五〇淨零目標，鼓勵各地方政府統一減免標準，並落實財政紀律，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

三十九、委員翁曉玲等 18 人提案要旨：

有鑑於為實現政府 2050 年淨零排放目標，近年持續透過減免貨物稅及使用牌照稅等措施，鼓勵民眾選購純電動車輛，以加速交通運具電動化之推動。惟現行電動車免徵使用牌照稅之優惠將於年底屆期，因此為持續推動淨零轉型。爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，修正第五條第二項將免徵牌照稅之實施日期由原一百十四年十二月三十一日止延長到一百十九年十二月三十一日。

四十、委員陳俊宇等 20 人提案要旨：

為推動國家整體節能減碳政策，並鼓勵民眾選擇低污染之交通工具，政府自先前即授權直轄市及縣（市）政府，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅。隨著電動車產業快速發展，相關設施與市場仍需持續完善，且現行免稅優惠對提升民眾購置意願及減輕使用成本具有實質效果，為確保政策推動之延續性，並協助我國達

成運具電動化之目標，進而邁向 2050 淨零排放，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。

參、各機關就行政院及委員提案提出說明及回應：

(壹)財政部部長莊翠雲：

一、行政院函請審議「使用牌照稅法第五條條文修正草案」

(一)修正重點

為達成政府 119 年運具電動化階段性目標及實現 2050 淨零排放願景，並考量燃油車輛與完全以電能為動力之機動車輛（下稱電動車）為相互替代之產品，為期產業衡平發展，參採 114 年 9 月 5 日修正公布貨物稅條例第 12 條之 5 實施期限，延長電動車免徵使用牌照稅實施期限 5 年，至 119 年 12 月 31 日，屆期併同檢討我國車輛產業及淨零排放政策。

(二)預期效益

延長電動車免稅措施實施期限，可減輕民眾行的負擔，鼓勵民眾選擇購買低污染車輛，提升電動車普及率，並兼顧車輛產業之發展，對整體產業、社會及生活環境均具正面效益。

二、大院各委員及台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法」第 5 條修正草案各委員及台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法」第 5 條修正草案，修正意旨與行政院版本大致相同，謹就部分委員提案作以下說明：

(一)廖委員偉翔等 19 人、李委員彥秀等 16 人及徐委員欣瑩等 24 人分別建議延長電動車免徵使用牌照稅年限至 120 年底、授權行政院得延長電動車免徵使用牌照稅年限及電動車限額免稅部分，考量租稅優惠應以達成合理政策目的為限，而電動車是否免徵使用牌照稅涉整體汽車產業政策及運具電動化目標，且 114 年 9 月 5 日修正公布貨物稅條例第 12 條之 5 購買新燃油小型汽車及汰舊換新車輛減徵退還貨物稅新臺幣 5 萬元之施行期間訂為 119 年 12 月 31 日，爰宜由主管機關（經濟部）於屆期前，併同評估延長實施年限必要性，再適時研議修法。另為達成政府 119 年運具電動化階段性目標（電動小客車市售比達到 30%），以利我國電動車產業發展，尚不宜限制電動車免稅額度，爰建議以行政院版本推動。

(二)廖委員先翔等 17 人建議修正使用牌照稅課徵標準，改按車輛價格及年份課徵部分，考量本項租稅優惠係為降低民眾使用電動車之成本，縮小與使用燃油汽車成本之差異，而車輛價格取決於市場供需及造車技術，車輛折舊與使用及保養情形更為相關，與年份未必全然相關，倘據以訂定課徵標準，易生爭議。

三、大院各委員及台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法」第 7 條修正草案

(一)廖委員偉翔等 17 人建議增列最近一年有同居事實之其他親屬所有，供身心障礙者（下稱身障者）使用之車輛，免徵使用牌照稅，並刪除身障者二親等以內親屬需同一

戶籍之要件及明定施行日期，以及鍾委員佳濱等 16 人建議就年滿 65 歲身障者之同一戶籍親屬（不限二親等）所有，供身障者使用之車輛，免徵使用牌照稅部分，考量同居事實認定困難，恐產生徵納爭議，並造成身障者之親屬間競相申請免稅，易滋生租稅優惠浮濫情形。另徵詢地方政府意見，均表示恐產生形式同居或僅聲稱同居規避稅負情事，且現行供身障者使用車輛之免稅規定，已兼顧照顧身障者之需求，不宜擴大免稅範圍，以免增加地方稅稽徵機關同仁查核負荷及影響地方政府財源。

(二)牛委員煦庭等 17 人建議身障者同性婚姻配偶之同一戶籍二親等以內親屬所有，供該身障者使用之車輛，免徵使用牌照稅部分，依「司法院釋字第七四八號解釋施行法」第 2 條、第 22 條規定及第 5 條立法說明，同性婚姻關係之一方，與他方之血親並未成立姻親關係，無準用民法有關扶養義務規定之情形，與現行使用牌照稅法規定供身障者使用車輛免稅，係以同一戶籍二親等親屬負有照顧義務之情形不同。另徵詢地方政府意見，認為親屬關係仍應依民法規定認定，多數表示不宜再擴大免稅範圍。

(三)台灣民眾黨黨團建議供長期照顧（下稱長照）需求之身心失能者（下稱失能者）使用之車輛，免徵使用牌照稅部分，依現行使用牌照稅法規定，持有身心障礙證明之失能者使用之車輛及社會福利團體（機構）載送失能者之車輛，已可免徵使用牌照稅；又使用牌照稅為地方政府重要收入，擴大免稅範圍，恐影響其建設財源。另徵詢地方政府意見，多數地方政府表示，現行長照服務已提供完整服務內容，且影響地方財政甚鉅，尚不宜擴大免稅範圍；經徵詢衛生福利部意見，長照給付對象近 5 成持有身心障礙證明，可疊加使用復康巴士，另入住住宿式機構之失能者，則由該機構車輛載送或預約復康巴士載送，現行長照服務內容已包含長照個案使用目的較高之基本交通需求（包括接送就醫、復健及到社區式服務類長照機構等服務）。

(四)綜上，現行使用牌照稅法免徵規定及長照服務內容，已提供需長照服務者相關優惠措施，足資運用，基於兼顧地方財政考量，建議維持現行條文。

(貳)經濟部書面報告：

一、使用牌照稅法第五條條文修正草案

(一)現行使用牌照稅法第五條，自 110 年 12 月 30 日公布修正延長減免年限至本（114）年 12 月 31 日，搭配貨物稅條例第十二條之三貨物稅減徵政策，供購置電動車輛賦稅減免，有助提高電動運具數量及市售比。

(二)本次修正草案擬展延施行年限至 119 年 12 月 31 日，除加速推動電動汽車及機車新車領牌，同時具有提升電動車相關產業產值、創造國內就業機會、減少二氧化碳排放及節省燃油使用等綜合成效。

(三)除了租稅優惠之鼓勵政策外，經濟部亦投入產業輔導預算，輔導產業研發新技術、

開發新產品，以推動電動車產業的發展，例如成功協助鴻華先進自行研發、製造及販售國產電動小客車 Model C 並於 113 年初上市，至本年 9 月止累積領牌 9,713 輛，預計今年底再推出全新國產電動小客車 Model B。另經濟部亦促成鴻海集團於和發產業園區興建 GWh 等級車用電池芯廠並已量產交貨供國內電動巴士及物流車廠採用。

(四)經濟部產業發展署業於本（114）年 10 月 8 日邀集國內車輛相關公協會、商會以及車廠、代理商等辦理本次修正草案公聽會，各出席單位均表示本修正草案有利加速國內電動車輛領牌上路並協助國內電動車輛產業發展，支持本修正草案。

二、結論

國內車輛產業正面臨電動化之轉型挑戰，經濟部支持繼續展延使用牌照稅免徵措施，將有助於降低電動車輛購置成本、提高民眾使用意願、促進國內外企業在臺投資、加速投入電動車輛產品研發製造並加速國內傳統車輛零組件業者升級轉型。

(參)衛生福利部書面報告：

一、修正重點

(一)台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法第七條條文修正草案」修正重點：為擴大照顧須長期照顧之身心失能者，對供符合中央衛生福利主管機關公告須長期照顧之身心失能者用以代步之交通工具，比照本法照顧身心障礙者之意旨，列入免稅範圍，爰此增訂第 7 條第 1 項第 12 款。

(二)委員牛煦庭等 17 人擬具「使用牌照稅法第七條條文修正草案」修正重點：身心障礙者之親屬使用牌照稅免徵資格應包含「成立司法院釋字第七四八號解釋施行法第二條關係之人就同一戶籍對方二親等以內親屬」，爰此修訂第 7 條第 1 項第 8 款規定。

(三)委員鍾佳濱等 16 人擬具「使用牌照稅法第七條條文修正草案」修正重點：身心障礙者若年滿六十五歲，就無駕駛執照之身心障礙者適用之同一戶籍二親等以內之親屬，不受二親等之限制，一併適用牌照稅免徵資格，爰此，修訂第 7 條第 1 項第 8 款規定。

(四)委員廖偉翔等 17 人擬具「使用牌照稅法第七條條文修正草案」修正重點：身心障礙者之親屬使用牌照稅免徵資格應包含「最近一年有同居事實之其他親屬」，爰此，修訂第 7 條第 1 項第 8 款規定。

二、衛生福利部對上開草案意見

(一)有關增訂第 7 條第 1 項第 12 款，「供長期照顧之身心失能者使用之車輛免徵使用牌照稅」一節：

1.衛生福利部自 107 年起實施長期照顧給付及支付制度，考量長照需要者移動之不便性，並鼓勵社會參與，現行長照服務已針對長照給付對象提供包括從住家接送到醫療院所就醫、定期式復健或透析治療及到社區式服務類長照機構的接送服務

，可滿足長照使用對象基本交通的需求。另截至 113 年底計有 55 萬 8,071 名長照給付對象，其中近 5 成持有身心障礙證明，可疊加使用復康巴士，以滿足就醫、就學、就業、洽公及參與社區活動等多元需求，且適用牌照稅減免在案。

2.有關入住住宿式機構之失能者，機構依據長期照顧服務法第 12 條於機構內提供各項服務，倘有醫事、緊急就醫或其他社會參與等需要，主要由住宿式機構本身車輛或連結相關資源辦理。

3.現行長照需要評估係由民眾向縣市照顧管理中心（下稱照管中心）提出申請，並由照管中心照顧管理專員按「照顧管理評估量表」，且依面訪案家之實際狀況鍵入個人資訊後，產出長照需要等級為第 2-8 級者，即符合長照服務對象，爰針對民眾黨團修法提案增訂第 7 條第 1 項第 12 款文字建議修改為「經直轄市、縣（市）主管機關核定符合長期照顧服務資格者，因長期照顧需求，其本人、配偶或同一戶籍親屬二親等以內親屬所有，供該須長期照顧之身心失能者使用之車輛，以一輛為限……」。

4.綜上，經綜合考量現行使用牌照稅法免徵規定、現行長照交通接送服務內容已包含長照個案使用目的較高之就醫、復健及社區式服務類長照機構之接送需求，又現行長照給付對象中已有近五成比例之個案同時具有身心障礙者資格，前開對象於得免徵使用牌照稅之車輛數規定係僅能擇一抑或疊加適用，建議宜由財政部審慎評估，衛生福利部尊重大院審議結果。

(二)有關修訂第 7 條第 1 項第 8 款「身心障礙者之親屬使用牌照稅免徵資格」一節：

有關委員所提之建議，旨在擴大身心障礙者之實際家庭照顧者使用交通工具之權益，減輕其家庭照顧負擔，立意良善。惟使用牌照稅法之主管機關為財政部，建議由該部審慎評估，衛生福利部尊重大院審議結果。

肆、與會委員於聽取說明、詢答及大體討論後，對法案進行審查，經在場委員充分溝通及協商，全案審查完竣。審查結果：

一、第五條保留，送院會處理。

二、通過附帶決議 1 項：

請衛生福利部及財政部於 3 個月內，向立法院財政委員會提出強化復康巴士及長照交通車量能及減輕長照家庭接送負擔之計畫。

提案人：吳秉叡　黃珊珊　郭國文　王世堅　賴惠員
鍾佳濱　李坤城　林思銘　賴士葆

伍、爰經決議：

一、併案擬具審查報告，提報院會。

二、本案於院會進行二讀前，須交由黨團協商。

三、院會討論本案時，由林召集委員思銘補充說明。

陸、檢附條文對照表乙份。

條文對照表

審查會通過條文	行政院提案	委員邱鎮軍等 19 人提案 委員陳超明等 18 人提案 委員羅明才等 20 人提案 委員廖偉翔等 19 人提案 委員楊瓊瓔等 27 人提案 委員許宇甄等 22 人提案 委員邱若華等 17 人提案 委員林俊憲等 26 人提案 委員王鴻薇等 19 人提案 委員李彥秀等 16 人提案 委員蘇清泉等 18 人提案 委員徐欣瑩等 24 人提案 委員郭昱晴等 19 人提案 委員王美惠等 19 人提案 委員李坤城等 18 人提案 委員羅廷瑋等 17 人提案 委員郭國文等 18 人提案 委員吳沛憶等 17 人提案 委員葛如鈞等 16 人提案	委員沈發惠等 17 人提案 委員林思銘等 22 人提案 委員賴士葆等 25 人提案 委員黃健豪等 20 人提案 委員陳素月等 21 人提案 委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等16人提案 委員馬文君等 16 人提案 委員羅美玲等 18 人提案 委員顏寬恒等 17 人提案 委員林月琴等 17 人提案 委員葉元之等 20 人提案 委員徐富癸等 17 人提案 委員陳超明等 16 人提案 委員丁學忠等 18 人提案 委員張智倫等 17 人提案 委員徐巧芯等 23 人提案 委員萬美玲等 18 人提案 委員洪孟楷等 19 人提案 委員翁曉玲等 18 人提案 委員陳俊宇等 20 人提案	現行法	說明
(保留，送院會處理)	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、	**委員邱鎮軍等 19 人提案：** 第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按	**委員沈發惠等 17 人提案：** 第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、	**行政院提案：** 一、第一項未修正。 二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動

車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員邱鎮軍等 19 人提案：

一、第一項未修正。

船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自

汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止

汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十八年十二月三十一日止

船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十四年十二月三十一日止。

二、電動機車：自

中華民國一百零七年一月一日起至一百十四年十二月三十一日止。	。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十八年十二月三十一日止。	。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。	中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。
二、氣候變遷因應法第四條已確立「國家溫室氣體長期減量目標為中華民國一百三十九年溫室氣體淨零排放」之目標，為促進電動車輛之推廣普及，實有延長免徵期限之必要。爰修正第二項再延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限五年。 **委員陳超明等 18 人提案：** 氣候變遷因應法第四條已確立「國家溫室氣體長期減量目標為中華民國一百三十九年溫室氣體淨零排放」之	**委員林思銘等 22 人提案：** 第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，	**委員陳超明等 18 人提案：** 第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，	

目標，為促進電動車輛之推廣普及，實有延長免徵期限之必要。爰修正第二項再延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限五年。

委員羅明才等 20 人提案：

修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至 119 年 12 月 31 日。

委員廖偉翔等 19 人提案：

一、依國家發展委員會「2050 淨零碳排路徑」規劃，我國預計在 2030 年達成市售

並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員賴士葆等 25 人提案：

並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員羅明才等 20 人提案：

電動汽車、機車占比分別為 30%、35%，並於 2040 年包括新售小客車一同全面電動化。惟目前台灣純電自小客車市占率僅 1%，顯離目標甚鉅。

二、根據 112 年交通部「自用小客車使用狀況調查報告」，消費者不願意購置純電動車之考量因素依序為：「充電設施不健全」、「車輛單次充電後的續航限制」及「電動車價格太高」。顯見購置、使用成本及相關措施之方便性，對推展電動車之成效至關重要。

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自

三、電動汽機車持有之稅費成本需有消費者每年繳納，又電動汽機車持有年限動輒五年以上，為創造政策利多避免影響市場推廣，延長適用年限應以六年為宜。

四、綜上，為避免增加電動車使用者之成本，賡續鼓勵民眾購買電動汽機車及業者投入建設相關設備，應延長免收牌照稅期限六年。

委員楊瓊瓔等 27 人提案：

修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至一百十九

中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。	中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。
二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。	二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。
委員廖偉翔等 19 人提案：	**委員黃健豪等 20 人提案：**
第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通

年十二月三十一日。

委員許宇甄等 22 人提案：

一、依據《氣候變遷因應法》第四條，我國已明定溫室氣體長期減量目標，預計於民國 139 年（2050 年）達成淨零排放，為促進電動車輛之推廣及普及，以有效減少運輸部門碳排放，延長電動車免徵使用牌照稅之適用時間，實屬必要。相較於燃油車輛，電動車輛具低汙染、零碳排等環保效益，有助於我國落實綠能發展及環境永續政策；爰修正本條第二項，授權直轄市及縣（

工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十

工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百二十年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百二十年十

市）政府再延長完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限五年，以強化政策誘因，促進電動車市場發展。

二、政府推動電動車輛使用牌照稅免徵政策，迄今已有效減輕車主負擔，提升民眾購買電動車之意願，進而推動國內電動車產業技術創新與發展，為維持政策延續性及提升產業競爭力，實有延長免徵適用期間之必要；爰修正本法第五條，以延長免徵期限，確保電動車政策推動與產業發展之銜接，並強化我國邁向淨零

二月三十一日止。

委員陳素月等 21 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車

二月三十一日止。

委員楊瓊瓔等 27 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車

排放目標之政策效益。

委員邱若華等 17 人提案：

一、為達到淨零碳排目標，政府近年來極力推廣車主購買電動汽機車，並予以免使用牌照稅作為優惠，藉此鼓勵車主購買電動汽機車。

二、此淨零碳排目標原先在100年時原先規範免稅期為 3 年，後續又視情況修正延長至 107 年。

三、復在 110 年免稅期又延長至 114 年，惟目前電動車市場佔比約 1/3，雖節稅之政策有利於電動汽機車數量成長，但仍

輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其

輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員許宇甄等 22 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其

有數量持續往上成長之空間。

四、綜上，為持續推動淨零碳排目標，並鼓勵車主更換或繼續持有電動汽機車，爰酌修本法內容。

委員林俊憲等 26 人提案：

一、第一項未修正。

二、為推動政府綠能科技創新產業願景，鼓勵低污染車輛的使用，並持續支持國內電動車輛產業及永續發展環境，修正第二項相關規定，將直轄市及縣（市）政府對電動車輛免徵使用牌照稅的期限延長五年，至一百十九年十二月三十一日。

他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。	他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員王鴻薇等 19 人提案：

修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至 119 年 12 月 31 日。

委員李彥秀等 16 人提案：

一、為鼓勵民眾轉向低碳運具，針對電動車輛有免徵使用牌照稅等優惠，惟免徵使用牌照稅時程將於民國（下同）114 年 12 月 31 日屆期，然據經濟部統計113年度 1 到 10 月電動汽車銷售約僅占汽車市場 8%；電動機車占 13%，顯見民眾對

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員馬文君等 16 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員邱若華等 17 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

	於更換低碳運具仍有疑慮，為持續推廣電動車普及，及配合電動車之燃料費徵收時程擬於120年實施，故宜將電動車減免使用牌照稅延長至119年12月31日，以實現潔淨家園願景，達成永續發展目標。 二、參酌貨物稅條例第12條之3第3項規定，賦予行政院得視推廣電動車之相關因素，如電動車登記數量、充電基礎設施覆蓋率或其他低碳運具推展情況等，於徵詢財政部、交通部或相關部會等意見後，在減免期限屆滿半	
直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。	直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。	
委員林俊憲等 26 人提案： 第五條　使用牌照稅	**委員羅美玲等 18 人提案：** 第五條　使用牌照	

年前，決定是否延長減免年限。

委員蘇清泉等 18 人提案：

修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至一百十九年十二月三十一日。

委員徐欣瑩等 24 人提案：

一、為有效刺激新能源車市場，促進產業技術創新，並推進國家永續發展與淨零排放目標，修正延長電動車輛免徵牌照稅優惠期限至 119 年 12 月 31 日。

二、為避免低功率電動車車款與高功率車

稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自

，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零

款在稅負計算上混淆，且為確保各類車輛能夠按其對道路資源需求與潛在載重、安全風險進行合理分級索稅。經參照本法第七條第一項第十一款，設定超過262HP或 265.9PS馬力之電動車輛，不予免徵牌照稅，以符公平正義原則。

三、雖然電動車在節能減碳上具有優勢，但高性能車款在電能消耗、電池需求與路面適應性上則可能對基礎建設和安全管理帶來更大挑戰。以 262HP作為分界值，既鼓勵車廠推廣符合日常使用需求

中華民國一百零一年一月六日起至一百二十年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百二十年十二月三十一日止。

委員顏寬恒等 17 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通

一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員王鴻薇等 19 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由

的節能型車款，也在一定程度上對高性能車型施以較高的稅負要求，以促使全國整體交通資源朝向更環保、更安全的方向發展。

委員郭昱晴等 19 人提案：

一、第一項未修正。

二、為推動政府綠能科技創新產業願景，鼓勵低污染車輛的使用，並持續支持國內電動車輛產業及永續發展環境，修正第二項相關規定，將直轄市及縣（市）政府對電動車輛免徵使用牌照稅的期限延長五年，至一百十九年十二月三十一日。

工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十	直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十

委員王美惠等 19 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限二月三十一日止。

委員林月琴等 17 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車

委員李彥秀等 16 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅

，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員李坤城等 18 人提案：

一、修正本條文。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限。

三、爰修正第二項各款

輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員葉元之等 20 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其

，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

前項減免年限屆期前半年，行政院得依電動車登記數量、充電基礎設施覆蓋率及其他低碳運具推展情況，決定是否延長減免年限。

，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員羅廷瑋等 17 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，及實現二〇五〇淨零排放，又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使

他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員蘇清泉等 18 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查

用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長至一百十九年十二月三十一日止。

委員郭國文等 18 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳、落實國家 2050 淨零碳排目標，本條規定直轄市及縣市政府得對電動車免徵使用牌照稅，期間至 114 年 12 月 31 日。考量運具電動化政策仍在持續推動，並配合貨物稅條例延長電動車輛免徵貨物稅修正案提出，將本條得免徵使用牌照稅期間延長至 119 年 12

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

前項自中華民國一百十五年一月一日起因免徵使用牌照稅造成直轄市及縣（市）政府減少之稅收，應由中央能源主管機關補足之。

委員徐富癸等 17 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、

：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員徐欣瑩等 24 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，

月 31 日，爰為第二項之修正。	分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。	分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。
委員吳沛憶等 17 人提案：	直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：	直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：
一、第一項未修正。	一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。	一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。
二、我國已提出二〇五〇淨零排放路徑，並將「運具電動化及無碳化」列為關鍵戰略。為推動節能減碳，並鼓勵民眾選用低污染之電動車輛，並依《納稅者權利保護法》第六條第一項之規定，租稅優惠應以達成合理政策目的為限，故《使用牌照稅法》授權地方政府得在一定期限內對電動車輛免徵使用牌照稅。惟該期限將屆滿，基於持續引導	二、電動機車：自中華民國一百零	二、電動機車：自

民眾轉換至電動車、降低轉型成本，並推動電動車相關產業發展及能源轉型，爰擬具本修正草案，將地方政府得免徵使用牌照稅之期限延長五年至一百十九年十二月三十一日止。

委員葛如鈞等 16 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇

中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員陳超明等 16 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（

七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

前項完全以電能為動力之機動車輛，馬達最大馬力超過二百六十二英制馬力（HP）或二百六十五點九公制馬力（PS）者，不予免徵。

委員郭昱晴等 19 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定

五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

台灣民眾黨黨團提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展

市）政府於下列期間，對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

前項自中華民國一百十五年一月一日起因免徵使用牌照稅造成直轄市及縣（市）政府減少之稅收，應由中

計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起

，達成政府運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長五年至一百十九年十二月三十一日止。

委員沈發惠等 17 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動

央能源主管機關補足。

委員丁學忠等 18 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車

至一百十九年十二月三十一日止。

委員王美惠等 19 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電

車輛）相關產業發展，達成政府運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，延長四年至一百十八年十二月三十一日止。

委員林思銘等 22 人提案：

一、截至 2024 年底，國內電動小客車普及率僅 1.33%，市售比為 9.32%，雖與 2025 年的 1.4%與

輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員張智倫等 17 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其

能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員李坤城等 18 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按

10％之目標相差不遠，但仍有成長空間。且交通部調查也發現，也僅27.8%機車族有意換購電動機車，所以可看出電動汽機車之滲透與使用率，仍然偏低。故為達節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利推動，完全以電能為動力之電動汽機車輛與相關產業之發展，宜延長免徵使用牌照稅之期限。

二、爰提案修正本條第二項第一款及第二款部分文字，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免

修正條文	現行條文
他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。	他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。
直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：	直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：
一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。	一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

	徵使用牌照稅期限至一百十九年十二月三十一日止。 三、第一項文字未修正。 **委員賴士葆等 25 人提案：** 一、行政院國家發展委員會於 111 年 3 月 30 日宣布臺灣「2050 淨零排放路徑」，計劃在 119 年將市區公車全面電動化，及電動車 30%/與電動機車 35%的銷售占比，並於 124 年達到電動車 60%/與電動機車 70%，最終於 129 年達到 100%電動化的銷售比例。 二、國際能源署「2025 年全球電動車展望」	
二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。 **委員徐巧芯等 23 人提案：** 第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。	二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。 **委員羅廷瑋等 17 人提案：** 第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，	

報告指出，電動車113年在全球汽車市占率破20%。然審計部113年度中央總決算報告依交通部資料，104至113年度電動小客車穩定成長，截至113年，電動小客車普及率與市售比分別為 1.33%及9.32%，電動機車為5.38%及10.77%，與全球市占率仍有差距，有賴政府賡續提供更多的租稅優惠政策。

三、考量電動車市占率仍顯不足未突破兩成，為配合淨零排放目標，節能減碳推動全面普及，原免徵的電動車使用牌照稅

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員萬美玲等18人提案：

第五條　使用牌照稅

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員郭國文等18人提案：

即將屆期，有再延長租稅優惠政策免徵使用牌照稅至119年12月31日之必要，爰提修正本條第二項。

委員黃健豪等 20 人提案：

一、第一項未修正。

二、修正第二項，將對完全以電能為動力之電動車輛免徵使用牌照稅之措施再予延長至一百十九年十二月三十一日止。

委員陳素月等 21 人提案：

一、第一項未修正。

二、為鼓勵消費者落實節能減碳，選擇購置低污染車輛以帶動

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零	

國內電動車輛相關產業發展，並實現二〇五〇淨零排放之目標，又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣市政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年至一百十九年十二月三十一日止。

委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳並鼓勵民眾使用低污染車

一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員洪孟楷等 19 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由

中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員吳沛憶等 17 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通

輛，帶動我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）產業發展，以達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及二〇五〇淨零排放。又依《納稅者權利保護法》第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅之期限，配合貨物稅減免措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員馬文君等 16 人提

直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

前項自中華民

工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十

案：

一、第一項未修正。

二、為落實節能減碳、推動交通運具電動化及邁向 2050 淨零排放之政策目標，政府自實施電動車輛免徵使用牌照稅以來，確實有助於鼓勵民眾購置低污染車輛。惟目前電動車輛（含汽、機車）整體普及率仍偏低，截至 113 年底，電動小客車市售比僅約 8.79%、電動機車約 9.90%，距離政府設定之 114 年市售比目標（電動小客車 10%、電動機車 20%）仍有差距，且充電設施與維修能量尚待完善。若

國一百十五年一月一日起因免徵使用牌照稅，造成直轄市及縣（市）政府減少之稅收，應由中央能源主管機關補足之。

委員翁曉玲等 18 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，

二月三十一日止。

委員葛如鈞等 16 人提案：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車

於今年底（114 年）終止減免措施，恐不利市場穩定成長與民眾購車意願，進而影響交通運輸低碳轉型進程及我國能源轉型政策之推動。為持續鼓勵民眾購置電動車輛，促進低碳交通發展，並確保政策推動之延續性與穩定性，爰修正第二項，延長電動車輛免徵使用牌照稅優惠期限至民國一百十九年十二月三十一日止，以兼顧環境永續與產業發展。

委員羅美玲等 18 人提案：

為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利

並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

委員陳俊宇等 20 人提案：

第五條　使用牌照稅

輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

我國電動車輛相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長至一百二十年十二月三十一日止。	，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中	**委員顏寬恒等 17 人提案：** 一、全球暖化現象自 19 世紀中的歐洲工業革命以來，全球平均

溫度已明顯上升超過1℃，且根據專家評估，若在未來數十年內無法有效且迅速降低溫室氣體的排放，就無法將氣溫上升幅度控制在1.5℃至2℃內。 二、且全球暖化現象若無法控制，人類將面臨更嚴峻的生態系統、糧食系統變異問題，例如氣溫快速升高，人類將無法再從事室外活動，或是受氣溫影響，糧食產量不穩定、亦或受自然環境變異影響，世界各地缺水問題日趨嚴重，人類生存困難等等問題。 三、遂為遏止全球暖化	華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。		

、氣候變遷的負面影響，爰修正第二項，延長電能動力車輛免徵使用牌照稅之期限，鼓勵民眾購買綠能交通車，共同為「2050 淨零碳排」目標努力。

委員林月琴等 17 人提案：

一、第一項未修正。

二、為節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府一百十九年運具電動化階段性目標及實現二〇五〇淨零排放；又依納稅者權利保護法

第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員葉元之等 20 人提案：

一、修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至 119 年 12 月 31 日。

二、依財政紀律法第五

條及財政收支劃分法第三十八條之一規定，由中央對減少之稅收應另指定相對收入為替代財源。

三、本次修正延長電動車輛免徵使用牌照稅期限，為中央能源主管機關經濟部之政策建議。依前揭規定，應由該機關指定相對收入來源，彌補地方政府是項稅收之減少。

委員徐富癸等 17 人提案：

一、第一項未修正。

二、酌調第二項第一款及第二款文字。為實現 2050 淨零排放目標及達成政府 119 年運具電動化階段性

目標，鼓勵民眾使用低污染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛相關產業發展；又依納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員陳超明等 16 人提案：

一、為避免各地方政府徵收條件不一致，造

成民眾因車籍地不同而遭受不同租稅對待，免徵規定應全國一致，爰修正第二項文字，將地方政府可自行決定免徵的「得」字刪除，及「並報財政部備查」等字。 二、鑒於氣候變遷因應法第四條已確立「國家溫室氣體長期減量目標為中華民國一百三十九年溫室氣體淨零排放」之目標，為促進電動車輛之推廣普及，實有延長免徵期限之必要，爰修正第二項再延長直轄市及縣（市）政府對完全以電能為動力之機動車輛		

免徵使用牌照稅期限五年以落實節能減碳，鼓勵民眾使用低污染車輛。

三、另因修正延長電動車輛免徵使用牌照稅期限係依氣候變遷因應法及中央能源主管機關評估辦理，並依財政紀律法第五條及財政收支劃分法第三十八條之一規定，對於延長免稅期間造成直轄市及縣（市）政府稅收之損失，應由該機關指定相對財源補足之，爰增訂第三項，以維直轄市及縣（市）政府之稅收財源。

委員丁學忠等 18 人提

案：

為達成低碳社會之目標，應強化民眾使用低汙染車輛比率，才能更快速達成行政院所提出之運具電話目標，並實現淨令排放。又納稅者權利保護法第六條第一項，租稅優惠應明訂實施年限，原提案修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府德對電動車輛免徵使用牌照稅期限，配合電動車輛減免貨物稅措施延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。

委員張智倫等 17 人提案：

一、針對電動車輛免徵牌照稅，有助於促進電動車普及以及減

少碳排放，並帶動國內相關產業發展，對社會與環境效益顯著。若於期限屆滿後即行中止，恐導致市場誘因不足，影響產業推進與消費者選擇。

二、爰提出修正草案，將免徵期限延長五年，至一百十九年十二月三十一日止，以利主管機關後續檢討及推動運具電動化之整體進程。

委員徐巧芯等 23 人提案：

一、第一項未修正。

二、配合電動車輛減免貨物稅措施延長至民國一百十九年十二月三十一日止。

委員萬美玲等 18 人提案：

修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至一百十九年十二月三十一日。

委員洪孟楷等 19 人提案：

一、第一項未修正。

二、為避免各地方政府徵收條件不一致，造成民眾因車籍地不同而遭受不同租稅對待，爰修正第二項序文，刪除地方政府「得」免徵使用牌照稅及「並報財政部備查」等文字，以利全國免徵規定一致。另為節能減碳，鼓勵民

| | | |

一規定，中央對減少之稅收應另指定相對收入為替代財源。爰增訂第三項，因免徵使用牌照稅，造成直轄市及縣（市）政府減少之稅收，應由中央能源主管機關獬補地方政府是項稅收之減少。

委員翁曉玲等 18 人提案：

一、行政院國家發展委員會於 111 年 3 月 30 日宣布臺灣「2050 淨零排放路徑」，計劃在 119 年將市區公車全面電動化，電動車 30%與電動機車 35%的銷售占比，並於 124 年達到電動車 60%與電動機車 70%

，最終於 129 年達到100%電動化的銷售比例。

二、國際能源署「2025年全球電動車展望」報告指出，電動車113年在全球汽車市占率破 20%。據審計部113年度中央總決算報告截至 113 年，電動小客車普及率與市售比分別為1.33%及9.32%，電動機車為 5.38% 及10.77%，與全球市占率仍有差距，有賴政府賡續提供更多的租稅優惠政策。爰修正第五條第二項將免徵牌照稅之實施日期由原一百十四年十二月三十一日

止延長到一百十九年十二月三十一日。

委員陳俊宇等 20 人提案：

一、第一項未修正。

二、為持續推動我國交通運具電動化，並確保政策推動之延續性，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅之期限延長五年，至一百十九年十二月三十一日止，以維持政策誘因，持續促進產業穩定成長。

委員賴士葆等 7 人所提修正動議：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸

總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至

一百十九年十二月三十一日止。 前項自中華民國一百十五年一月一日起因免徵使用牌照稅造成直轄市及縣（市）政府減少之稅收，應由中央能源主管機關補足之。	一、第一項未修正。 二、為避免各地方政府徵收條件不一致，造成民眾因車籍地不同而遭受不同租稅對待，免徵規定應全國一致，原提案修正本條第二項部分文字，將地方政府可自行決定免徵的「得」及「並報財政部備查」等規定刪除。另為節能減碳，鼓勵民眾

使用低汙染車輛，以利我國完全以電能為動力之機動車輛（以下簡稱電動車輛）相關產業發展，達成政府運具電動化階段性目標及實現2050淨零排放；又一納稅者權利保護法第六條第一項規定，租稅優惠應以達成合理政策目的為限，爰修正第二項各款，將直轄市及縣（市）政府得對電動車輛免徵使用牌照稅之期限延長五年，至一百十九年十二月三十一日止。 三、依財政紀律法第五條及財政收支劃分法第三十八條之一			

規定，由中央對減少之稅收應另指定相對收入為替代財源。

本次修正延長電動車輛免徵使用牌照稅期限，為中央能源主管機關經濟部之政策建議。依前揭規定，應由該機關指定相對收入來源，彌補地方政府是項稅收之減少。

委員林思銘等 4 人所提修正動議：

第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其

他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛及於我國能源效率標示中，純電行程測試值達八十公里以上之油電混合動力車輛，免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七

年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

說明：

一、根據先前環境部於老舊汽車汰舊換新溫室氣體減量獎勵辦法及現行「車輛汰舊換新抵換碳合平臺」平台活動規定，與參考美國加州(ACC II)機制，油電混合動力車可單純以電能驅動方式行駛八十公里（約五十哩）以上者，為零排放車輛，故應將該類小客(貨)車，如插電式複合動力車(即「電能、汽油」PHEV)，視為得免徵使用牌照稅之車輛範圍。且油電混合動力車之周邊產業跟純電能車輛，也是有許多重疊之處，如同樣有電機、電控、鋰電池、

				馬達、輪胎等，因此對於推進減碳效益與產業轉型也是具有相同效益，亦是消費者綠能車輛轉型之選擇。且根據交通部數據，114 年截至 9 月累計新車僅 1,117 輛，僅占新車市售比 0.43%，不會造成明顯稅損。 二、爰提案再修正本條第二項部分文字。 **審查會：** 保留，送院會處理。

主席：請召集委員林委員思銘補充說明。

召集委員無補充說明。

本案經審查會決議，須交由黨團協商。另外，台灣民眾黨黨團、委員陳菁徽等、委員張嘉郡等分別提案，經第 4 會期第 13 次會議決定逕付二讀，與相關提案併案協商。

台灣民眾黨黨團提案：

案由：本院台灣民眾黨黨團，有鑑於政府為實踐「2050 淨零碳排」願景，近年多以利多政策獎勵國人換購電動車；惟查，據財團法人車輛研究測試中心統計，自 2020 至 2024 年底止，國內電動車之普及率僅有 1.1%，普及率仍偏低，有延長免稅期限，以鼓勵民眾及相關產業發展之必要。復據相關市場意願調查顯示，在兼顧環保節能、實用性與價格等條件影響下，國內消費者基於里程焦慮、妥善率等因素多數選擇油電混合車（HEV），此由油電混合車 2024 年佔新車掛牌數 25.7%，年增比例達 17.33%可稽。綜上，審酌油電混合動力車輛亦非無助於降低私人運具整體碳排量，故基於逐步推動環保、減碳及永續之目的，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

林國成　黃國昌　張啓楷　陳昭姿

使用牌照稅法第五條條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十<u>九</u>年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十四年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國	一、有鑑於政府推動淨零排放政策，近年大幅度推動電動車優惠政策，國內電動汽車市場雖有逐漸崛起趨勢；惟據車輛測試中心（ARTC）統計，自 2020 年至 2024 年底止，國內電動車之普及率仍僅有 1.1%，整體比率偏低。復揆諸電動機車市場，縱經濟部有持續推動燃油機車加速汰換為電動機車之相關補助，換購電動機車之成長幅度仍逐漸趨緩，2024 年原核定補助目標為 11.7 萬輛，實際僅補助 6.9 萬輛；且據交通部及相關產業之市場調查，2025 年國內電動機車市售比僅有 6.8%，國人有意願換購電動機車者之比例僅有 27.8%，主要困

一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。 直轄市及縣（市）政府，於本項規定生效起至中華民國一百十九年十二月三十一日止，得對符合財政部公告基準之油電混合動力車輛減半徵收使用牌照稅，並報財政部備查。	一百零七年一月一日起至一百十四年十二月三十一日止。	境仍可歸咎係囿於配套（即充電設備）不足、車輛價格高昂或認為政府補助力道不足等因素，以致無法有效刺激市場、提升消費者購買意願。 二、再進步言之，參考美國於 2025 年取消對於純電動車相關補助政策，其國內之電動車市場即大幅萎縮，以及近年來歐盟、中國電能車市場因政府補助而穩定增長等現象可悉，目前環保電能車之市場目前仍多仰賴政府政策補助，否則極可能因消費者與市場機制之選擇，難以全面普及，而無法達到減碳需求，故實有修正現行條文第二項之延長電動汽車與電動機車免徵使用牌照稅期間，以期推動相關產業發展與確保維持環保永續之必要。 三、又查，近年國內油電混合動力車輛，因其妥善率較佳、無里程焦慮、兼具環保優勢且費用較低等因素，市佔率與市場增長數均較純電動車具備優勢，截至 2024 年止，油電混合動力車輛之整體掛牌數已超過 25%；故基於務實推動減碳政策之目的，若有相關獎勵機制，鼓勵消費者換購低汙染油電混合動力車輛，對於降低私人運具之碳排量，亦非未有助益。惟現行貨物稅條例第十二條，雖有將油電混合動力車輛納入貨物稅減半徵收之範疇，然本法就油電混合動力車輛卻未有牌照使用稅減免之鼓勵措施。綜上所述，基於逐步推動減碳永續之目的

		，爰參考貨物稅法第十二條之規範，修正本條第三項直轄市或縣（市）政府得減免油電混合車輛之牌照使用稅百分之五十，以利逐步落實減碳目標。

委員陳菁徽等提案：

案由：本院委員陳菁徽、黃健豪等 23 人，鑑於國家已確立「二〇五〇淨零排放」與「二〇三〇運具電動化」之關鍵政策目標，惟相關轉型之成敗，端視民眾消費行為之改變與配合。考量電動運具發展尚未普及且購置成本仍高，為有效引導民眾透過消費選擇支持國家政策，並實質減輕國人購車與持有之經濟負擔，政府應維持長期且穩定之法規獎勵機制。惟現行免徵使用牌照稅優惠將於民國一百十四年底屆期，為避免政策斷層影響減碳進程，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將免稅期限延長至民國一百十九年十二月三十一日。期透過租稅優惠之延續，創造國家達成綠能目標、產業獲得發展動能以及民眾享受低碳生活之三贏局面。是否有當？敬請公決。

提案人：陳菁徽　黃健豪

連署人：黃　仁　牛煦庭　邱鎮軍　徐巧芯　吳宗憲
張智倫　盧縣一　林倩綺　鄭天財 Sra Kacaw
葛如鈞　柯志恩　顏寬恒　許宇甄　葉元之
黃建賓　洪孟楷　林沛祥　蘇清泉　謝龍介
林德福　游　顥

使用牌照稅法第五條條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使	修正第二項將電動汽、機車之使用牌照稅實施減免措施延長至民國一百十九年十二月三十一日止，以引導民眾透過消費選擇支持國家減碳目標。

用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。	用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十四年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十四年十二月三十一日止。	

委員張嘉郡等提案：

案由：本院委員張嘉郡、羅廷瑋等 18 人，我國車輛電動化推動速度仍顯緩慢，113 年電動車銷量僅占新車市場 8.3%，電動機車亦僅達整體機車市場之 10.48%，距離國發會所設定 119 年電動車銷售 30%及電動機車 35%之目標仍有相當差距。為持續推動綠能運具發展，提升我國電動車產業鏈競爭力，爰擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，將電動車輛免徵使用牌照稅之優惠延長至中華民國 119 年 12 月 31 日，以鼓勵國人加速汰換低汙染運具，促進電動車整體普及率提升。是否有當？敬請公決。

提案人：張嘉郡　羅廷瑋

連署人：黃　仁　高金素梅　張智倫　陳超明　林沛祥
邱鎮軍　游　顥　鄭天財 Sra Kacaw　萬美玲
盧縣一　黃建賓　丁學忠　陳菁徽　廖偉翔
牛煦庭　黃健豪

使用牌照稅法第五條條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使	第五條　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。 直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使	一、修正第二項，延長直轄市及縣（市）政府得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅期限至 119 年 12 月 31 日。 二、依財政紀律法第五條及財政收支劃分法第三十八條之一規定，由中央對減少之稅收應另指定相對收入為替代財源。 三、本次修正延長電動車輛免徵使用牌照稅期限，為中央能源主管機關經濟部之政策

用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。 前項自中華民國一百十五年一月一日起因免徵使用牌照稅造成直轄市及縣（市）政府減少之稅收，應由中央能源主管機關補足之。	用牌照稅，並報財政部備查： 一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十四年十二月三十一日止。 二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十四年十二月三十一日止。	建議。依前揭規定，應由該機關指定相對收入來源，彌補地方政府是項稅收之減少。

主席：報告院會，本案現已完成協商，請宣讀協商結論。

立法院黨團協商結論

時間：114 年 12 月 16 日（星期二）上午 10 時 20 分至 10 時 25 分

地點：群賢樓 9 樓大禮堂

協商主題：本院財政委員會報告併案審查行政院函請審議、本院委員邱鎮軍等 19 人、委員陳超明等 18 人、委員羅明才等 20 人、委員廖偉翔等 19 人、委員楊瓊瓔等 27 人、委員許宇甄等 22 人、委員邱若華等 17 人、委員林俊憲等 26 人、委員王鴻薇等 19 人、委員李彥秀等 16 人、委員蘇清泉等 18 人、委員徐欣瑩等 24 人、委員郭昱晴等 19 人、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 18 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員郭國文等 18 人、委員吳沛憶等 17 人、委員葛如鈞等 16 人、委員沈發惠等 17 人、委員林思銘等 22 人、委員賴士葆等 25 人、委員黃健豪等 20 人、委員陳素月等 21 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員馬文君等 16 人、委員羅美玲等 18 人、委員顏寬恒等 17 人、委員林月琴等 17 人、委員葉元之等 20 人、委員徐富癸等 17 人、委員陳超明等 16 人、委員丁學忠等 18 人、委員張智倫等 17 人、委員徐巧芯等 23 人、委員萬美玲等 18 人、委員洪孟楷等 19 人、委員翁曉玲等 18 人及委員陳俊宇等 20 人分別擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」等 40 案。

協商結論：

一、第五條，照行政院提案及與行政院提案內容相同之各委員提案通過。

二、各黨團同意經院會決定逕付二讀與本案併案協商之議案，以及自委員會抽出逕付二讀與本案併案協商之議案，均依上開協商結論進行討論處理。

主 持 人：林思銘

協商代表：傅崐萁　羅智強　林沛祥　賴士葆
李彥秀　柯建銘　鍾佳濱　陳培瑜
賴惠員　李坤城　黃國昌　張啓楷
陳昭姿

主席：請問院會，對以上協商結論有無異議？（無）沒有異議，本案後續依協商結論處理。

現在進行逐條討論。

使用牌照稅法第五條條文修正草案（二讀）

主席：請宣讀第五條。

第　五　條　　使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量或其他動力劃分等級、船舶應按其噸位，分別依第六條規定計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備查。

直轄市及縣（市）政府於下列期間，得對完全以電能為動力之機動車輛免徵使用牌照稅，並報財政部備查：

一、電動汽車：自中華民國一百零一年一月六日起至一百十九年十二月三十一日止。

二、電動機車：自中華民國一百零七年一月一日起至一百十九年十二月三十一日止。

主席：照行政院提案條文通過。

全案經過二讀，現有三黨黨團提議繼續進行三讀。請問院會，有無異議？（無）沒有異議。請宣讀經過二讀之條文。

使用牌照稅法修正第五條條文（三讀）

─與經過二讀內容同，略─

主席：三讀條文已宣讀完畢，請問院會，有無文字修正？（無）無文字修正。

決議：使用牌照稅法第五條條文修正通過。

繼續處理審查會所作之附帶決議，請議事人員宣讀附帶決議之內容。

附帶決議：

請衛生福利部及財政部於 3 個月內，向立法院財政委員會提出強化復康巴士及長照交通車量能及減輕長照家庭接送負擔之計畫。

主席：請問院會，有無異議？（無）沒有異議，照案通過。

進行討論事項第八案。

八、本院交通委員會報告併案審查委員盧縣一等 18 人擬具「鐵路法第二十六條及第三十五條條文修正草案」、委員陳俊宇等 24 人擬具「鐵路法第四十條條文修正草案」、台灣民眾黨黨團擬具「鐵路法第五十六條

之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」、委員李昆澤等 25 人擬具「鐵路法第五十六條之五條文修正草案」、委員廖先翔等 18 人、委員廖先翔等 25 人分別擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」、委員張宏陸等 18 人擬具「鐵路法第六十五條條文修正草案」、委員洪孟楷等 19 人擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」及委員邱鎮軍等 23 人擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」案。（本案經提本院第 11 屆第 3、1、3、2、1、4、3、4、4 會期第 9、5、21、7、12、9、13、8、10 次會議報告決定：交交通委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。）

主席：請宣讀審查報告。

立法院交通委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 114 年 12 月 9 日

發文字號：台立交字第 1142402652 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：院會交付審查委員盧縣一等 18 人擬具「鐵路法第二十六條及第三十五條條文修正草案」、委員陳俊宇等 24 人擬具「鐵路法第四十條條文修正草案」、台灣民眾黨黨團擬具「鐵路法第五十六條之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」、委員李昆澤等 25 人擬具「鐵路法第五十六條之五條文修正草案」、委員廖先翔等 18 人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」、委員廖先翔等 25 人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」、委員張宏陸等 18 人擬具「鐵路法第六十五條條文修正草案」、委員洪孟楷等 19 人擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」及委員邱鎮軍等 23 人擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」案，業經併案審查完竣，復請查照，提報院會公決。

說明：

一、復貴處 113 年 3 月 28 日台立議字第 1130700528 號、113 年 5 月 15 日台立議字第 1130701794 號、113 年 11 月 12 日台立議字第 1130703734 號、114 年 5 月 7 日台立議字第 1140701269 號、114 年 6 月 4 日台立議字第 1140701859 號、114 年 7 月 29 日台立議字第 1140702610 號、114 年 11 月 19 日台立議字第 1140703638 號、114 年 11 月 26 日台立議字第 1140703756 號及 114 年 12 月 2 日台立議字第 1140703854 號函。

二、檢附審查報告 1 份（含條文對照表）。

正本：議事處

副本：交通委員會

併案審查委員盧縣一等 18 人擬具「鐵路法第二十六條及第三十五條條文修正草案」、委員陳俊宇等 24 人擬具「鐵路法第四十條條文修正草案」、台灣民眾黨黨團擬具「鐵路法第五十六條之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」、委員李昆澤等 25 人擬具「鐵路法第五十六條之五條文修正草案」、委員廖先翔等 18 人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」、委員廖先翔等 25 人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」、委員張宏陸等 18 人擬具「鐵路法第六十五條條文修正草案」、委員洪孟楷等 19 人擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」及委員邱鎮軍等 23 人擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」案審查報告

壹、審查依據

各提案經院會報告如下；均決定：「交交通委員會審查。」

一、委員陳俊宇等 24 人提案，經本院第 11 屆第 1 會期第 5 次會議報告。

二、委員廖先翔等 18 人提案，經本院第 11 屆第 1 會期第 12 次會議報告。

三、委員李昆澤等 25 人提案，經本院第 11 屆第 2 會期第 7 次會議報告。

四、委員盧縣一等 18 人提案，經本院第 11 屆第 3 會期第 9 次會議報告。

五、委員張宏陸等 18 提案，經本院第 11 屆第 3 會期第 13 次會議報告。

六、台灣民眾黨黨團提案，經本院第 11 屆第 3 會期第 21 次會議報告。

七、委員洪孟楷等 19 人提案，經本院第 11 屆第 4 會期第 8 次會議報告。

八、委員廖先翔等 25 人提案，經本院第 11 屆第 4 會期第 9 次會議報告。

九、委員邱鎮軍等 23 人提案，經本院第 11 屆第 4 會期第 10 次會議報告。

貳、審查過程

本院交通委員會分別於 113 年 7 月 3 日（星期三）召開第 11 屆第 1 會期交通委員會第 18 次全體委員會議，由陳召集委員雪生擔任主席，及 114 年 11 月 26 日（星期三）、12 月 4 日（星期四）召開第 4 會期交通委員會第 7 次、第 9 次全體委員會議，均由洪召集委員孟楷擔任主席，審查上開草案；有委員廖先翔、李昆澤、台灣民眾黨黨團代表林國成及洪孟楷說明提案要旨，113 年 7 月 3 日由交通部政務次長伍勝園及公共運輸及監理司司長林福山報告，並於 114 年 11 月 26 日由交通部政務次長伍勝園、公共運輸及監理司司長胡廸琦及鐵道局局長楊正君報告；另邀請內政部、法務部、司法院、勞動部、原住民族委員會等相關機關派員列席備質詢及說明。

參、提案要旨：（參閱議案關係文書）

一、盧縣一等 18 人提案要旨：

有鑑於鐵路法第四條規定，鐵路由交通部管理及監督。目前國內鐵路包括國營鐵路－臺鐵、民營鐵路－高鐵、專用鐵路－阿里山森林鐵路及台糖鐵路。交通部依據鐵路法辦理鐵路監理。經查原住民族委員會委託財團法人國家衛生研究院辦理「109 年原住民族人口及健康統計年報」（113 年 1 月版）報告資料指出，民國 109 年原住民族零歲平均餘命，全體為 73.7 歲、男性 69.2 歲、女性 78.1 歲（與 108 年相比，整體零歲平均餘命增加 0.6 歲、男性較 108 年增加 0.5 歲、女性較 108 年增加 0.6 歲）。加以對照，全國 109 年

人口零歲平均餘命，全體為 81.3 歲、男性為 78.1 歲，女性為 84.8 歲，故相較之下，全體原住民族與全國平均壽命之差距，經實際數字計算後四捨五入至小數點第一位，則全體原住民族較全國少 7.7 歲、男性原住民少 8.9 歲、女性少 6.7 歲。考量近年相關年金制度，舉凡「國民年金法第五十三條」、「公務人員退休資遣撫卹法第十七條」、「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第十八條」、「農民退休儲金條例第十五條」皆已規定原住民於 55 歲即可退休請領相關年金或可支領相關儲金等制度，爰參酌上開法律規定及其等立法意旨。為嘉惠原住民族且具體落實憲法增修條文第十條第十二條之規定：「國家應依民族意願，保障原住民族之地位及政治參與，並對其教育文化、交通水利、衛生醫療、經濟土地及社會福利事業予以保障扶助並促其發展……。」及實踐憲法上實質公平原則，爰擬具「鐵路法第二十六條及第三十五條條文修正草案」。

二、委員陳俊宇等 24 人提案要旨：

有鑑於《鐵路法》規範鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括旅客接駁作業。但就實務面觀之，國營臺灣鐵路股份有限公司每逢嚴重遲延時，僅選擇性啟動旅客接駁計畫，若遇通勤尖峰時刻，影響民眾甚鉅，為使緩解相關問題，爰擬具「鐵路法第四十條條文修正草案」。

現行《鐵路法》現於第四十條第四項規範鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容包括旅客疏散或接駁作業，以期在臨時狀況發生時，緩解民眾搭乘需求。

惟就實務面觀之，國營臺灣鐵路股份有限公司每逢嚴重遲延時，儘管形式上訂有旅客接駁計畫，卻僅選擇性啟動，導致多數時刻大批旅客僅能自行選擇替代性交通工具，若遇平日通勤尖峰時刻，確帶來相當困擾。

鑒於鐵路運輸扮演之重要角色，未來鐵路機構遭遇嚴重遲延時，應立即啟動旅客接駁應變計畫，將民眾影響降至最低。

三、台灣民眾黨黨團提案要旨：

有鑑於鐵路設施為我國重要關鍵基礎設施，惟鐵路從業人員執勤時受攻擊案件之數量，自 111 年 2 件、112 年 2 件、113 年 7 件，近三年來對鐵路從業人員攻擊案件暴增近 2.5 倍，且僅就 114 年上半年而言，更已發生 5 起對鐵路從業人員之攻擊案件；另揆諸臺灣鐵路公司七個月以來已發生十起人為疏失導致之調車事故，亦足徵相關鐵路機關對於內部從業人員之基礎訓練有所不足，上開缺失非但嚴重影響鐵路從業人員執勤時之安全性，更有危害鐵路運輸安全之虞，遂為保障鐵路從業人員之職場安全與鐵路營運時之乘車秩序，爰擬具「鐵路法第五十六條之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」。

四、委員李昆澤等 25 人提案要旨：

有鑑於鐵道事故頻傳，為強化鐵道安全管理，參照國外案例及國內運輸研究所報告

，鐵道機構應仿效航空業建立 SMS 營運安全管理系統，爰擬具「鐵路法第五十六條之五條文修正草案」，規範鐵路機構應建置營運安全管理系統。

ISO45001、航空業 SMS、海運業、及歐盟鐵道業 SMS 概念，明定鐵路機構應建置營運安全管理系統。

2019 年我國運輸研究所「鐵路運輸安全管理系統（SMS）制度化策略之研擬」建議修訂鐵路法，明確安全管理系統法源依據，並籍由法令強制規範要求鐵路機構應建置安全管理系統，系統性處理台灣鐵路公司組織文化、管理制度及安全控管問題，確保營運機構藉由安全管理系統，持續改善安全問題，根本性避免事故之發生。

明定鐵路機構應建置營運安全管理系統，營運安全管理系統範圍、內容、建置細則等作業規範，由交通部另訂之。

五、委員廖先翔等 18 人提案要旨：

有鑑於鐵路路線、橋梁設置與地方民眾及救災之通行有因地制宜給予彈性之必要，爰擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」。

增訂第五十七條第三項、第四項，原第三項順移至第五項。

為因應鐵路路線、橋梁為為當地居民通行之必經通路且無公有道路替代之情況，解除其第二項「行人、車輛不得侵入鐵路路線、橋梁、隧道內及站區內非供公眾通行之處所」之限制，但仍需由主管機關另訂辦法規範之。

為因應因鐵路路線設置導致既成道路無法通行而影響救災時效之情況，賦予主管機關應滿足跨越鐵路路線之救災通行需求之義務。

六、委員廖先翔等 25 人提案要旨：

有鑑於平溪區為我國重要國際觀光景區，天燈文化活動結合平溪鐵路已成為我國觀光代表意象之一，惟現行《鐵路法》第五十七條，對於鐵路運行安全雖有嚴格規範，然阻礙地方觀光發展、居民通行及救災防治需求，為兼顧鐵路運輸安全、地方觀光文化永續發展，並保障當地居民生活需求及公共安全，爰擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」。

平溪天燈活動為我國極具國際能見度之觀光活動，每年吸引大量國內外遊客，帶動地方觀光經濟與文化行銷，2010 年世界博覽會中的「台灣館」及 2016 年觀光局的「臺灣宣傳片」，臺灣總是以祈福的天燈形象現身於國際，尤其是 2011 年電影《那些年，我們一起追的女孩》帶動平溪天燈國旅浪潮。

據新北市統計 2007 年平溪每年約只有 60 萬人次觀光客，2012 年暴增到 157 萬人次，2017 年更有 641 萬人次到訪，此外平溪的天燈節不但曾被 Discovery 列為世界第 2 大夜間嘉年華，更被 CNN 新聞網盛讚為全世界最值得參與的 52 件事之一，全球最大旅遊書出版社 Fodor's 亦將其列入全球 14 大「死前必遊」節慶。

實務運作多年且國際及國內旅客通常皆會在鐵軌上施放天燈已成為當地觀光傳統及

觀光特色，平溪天燈活動與地方鐵路運行已有一定安全協調機制，且近三年來平溪已是我國前十大旅客來訪景點，更經常是前三高旅客最愛景點，然《鐵路法》第五十七條第二項規定「行人、車輛不得侵入鐵路路線、橋梁、隧道內及站區內非供公眾通行之處所」，現行文字在嚴格適用下明定彈性空間，將天燈施放活動視為違規甚至遭罰鍰，限制地方觀光產業發展，導致地方政府與交通主管機關經常面臨法律適用爭議。

爰上述說明，擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」開放民眾通行、疏散人潮、發展觀光、緊急救難或其他特殊需求，亦新增但書鐵路機構應於公告前檢具開放原因、開放範圍、開放時段及相關配套管理措施，報經交通部同意後始得為之以兼顧鐵路運輸安全與地方觀光文化永續發展，並保障當地居民生活需求及公共安全，建立天燈施放與鐵道區域安全管理並行之制度性解方。

七、委員張宏陸等 18 人提案要旨：

鑒於隨著網路與科技快速發展，不法分子藉由程式工具、大量帳號或不正手段，於各式訂票系統搶購票券再加價轉售牟利，即俗稱之黃牛行為，造成一般民眾無法取得正常票券，嚴重影響社會公平秩序及購票權益。立法院已完成修正《文化創意產業發展法》及《運動產業發展條例》，惟經查現行《鐵路法》第六十五條對於此類行為雖有規範，然其罰鍰額度為每張票面價格之五倍至三十倍，明顯較《文化創意產業發展法》及《運動產業發展條例》中票面金額之十倍至五十倍罰鍰為輕，且缺乏吹哨者與檢舉獎勵相關條文。同時為有效嚇阻黃牛行為，應比照《文化創意產業發展法》第十條之一及《運動產業發展條例》第二十四條之一，爰擬具「鐵路法第六十五條條文修正草案」。

加強抑制不當炒作票券行為，針對以車票圖利之行為，提高罰鍰基準至票面價格的十倍至五十倍，使其不法利益遠低於法律風險，藉此降低投機意圖。

比照同類法規建立一致規範，對照《文化創意產業發展法》第十一條之一及《運動產業發展條例》第二十四條之一對於演唱會、運動賽事等票券黃牛行為之重罰標準，建立一致性處罰機制，避免法律適用不均。

八、委員洪孟楷等 19 人提案要旨：

有鑑於鐵路從業人員遭民眾謾罵、騷擾，或施以暴力等不當行為頻繁發生，進而妨礙從業人員執行職務，亦對其身心安全及健康構成嚴重威脅。同時，凸顯第一線員工依法執勤、盡心服務的職場安全環境亟需通盤檢討。為維護旅運品質及公共安全，爰擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」，明定任何人不得以強暴、脅迫、恐嚇、公然侮辱或其他非法之方法，妨害鐵路從業人員執行職務；違反者，應課予刑責，且鐵路從業人員得拒絕運送；向旅客解除運送契約後，交通部得委託警察機關或鐵路機構執行之，現行犯者由警察機關排除或制止之；如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。

九、委員邱鎮軍等 23 人提案要旨：

有鑑於近來鐵路從業人員屢屢發生遭民眾暴力攻擊等不當行為，妨礙鐵路運營安全，亦對旅客及從業人員身心安全構成嚴重威脅。然現行相關法律規定不足，形成保護之缺口。為維護旅運品質，防範鐵道運輸暴力事件，保障第一線工作人員安全，爰擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」。

經查臺鐵公司半年來已連續發生 7 起旅客暴力事件，包括 2025 年 10 月間，五權車站發生站務員因勸導無票旅客，遭推下軌道；同年 4 月間屏東站站務人員遭旅客衝撞受傷；同年 5 月間湖口站站務員遭酒醉旅客攻擊、玉里站旅客丟擲手機攻擊並甩車長巴掌、三義站車長遭酒醉旅客毆打等。臺鐵、高鐵等鐵道相關交通運輸執勤員工都相當辛苦，連續假期還要加班疏運，服務時還須承受莫名攻擊，處在高風險職場。爰應修法增加對於暴力攻擊公眾運輸業人員之刑罰，以防制暴力事件重演。

現行《刑法》處罰對執行職務施暴者，僅有第一百三十五條第一項規定：「對於公務員依法執行職務時，施強暴脅迫者，處 3 年以下有期徒刑、拘役或 30 萬元以下罰金。」然台灣鐵路局業於 2024 年 1 月 1 日公司化，新進人員係依公司法及勞動基準法進用，無法適用妨害公務罪，僅得依同法之傷害罪論處，難以發揮嚇阻效果，不足以保護鐵路公共運輸人員及其他乘客之安全。此外，《鐵路法》第七十一條目前僅針對「妨礙行車安全」做規範，而刑法第一百八十五之一條僅針對劫持使用中供公眾運輸車輛規範，兩者皆無對鐵路執勤人員之刑事保護條款；另《大眾捷運法》亦著重營運管理、安全規範，未設加重刑罰規定。此一法制缺口導致執勤人員面臨風險時，缺乏明確之專法保護依據。

參酌日本《鐵道營業法》第三十八條規定：「以暴力或脅迫妨礙鐵路工作人員執行職務者，處一年以下有期徒刑。」及英國《對緊急服務人員攻擊法》第一條規定：「對執行職務之警察、消防員、急救員、運輸安全人員等施以暴力者，刑期最高可達 2 年。」，均提倡以刑罰加強保護第一線運輸人員，藉以防範大眾運輸暴力事件，維持社會秩序與運輸安全。公共運輸人員雖非公務員，但其職務執行與大眾運輸基礎設施之安全運作息息相關，具有「準公務」性質，如對其施以暴力或脅迫，不僅侵害個人身體，更是削弱民眾對大眾運輸系統之信賴與運作安全。現行刑法雖已對人身侵害設有處罰規定，但不足以涵蓋公共運輸人員執勤時面臨的公共危險與秩序維護問題。因此，修正《鐵路法》，除能補足現行刑法保護不足之缺口，亦可促進社會大眾尊重運輸人員，提升公共運輸環境之安全與信賴。

肆、機關報告

一、交通部報告

113 年 7 月 3 日

交通部政務次長伍勝園及公共運輸及監理司司長林福山報告：

(一)前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就有關陳委員俊宇等 24 人擬具「鐵路法第四十條條文修正草案」及廖委員先翔等 18 人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」，提出本部建議處理意見，敬請指教。

(二)陳委員俊宇等 24 人提案修正第 40 條

1.委員提案修正重點

於第 1 項針對鐵路機構遇有重大行車事故和嚴重延遲時除應立即通報交通部鐵道局外，增訂「並應啟動旅客接駁應變計畫」之規定。

2.本部建議處理意見

(1)經查現行條文第 1 項雖無委員擬增訂之文字規定，但同條第 4 項之行車事故應變計畫，已有包括旅客疏散、接駁及人員救護等計畫措施，現行也均依應變計畫辦理。

(2)委員增訂第 1 項規定文字係有利條文更臻明確，本部原則尊重委員會審查結果。

(三)廖委員先翔等 18 人提案修正第 57 條

1.委員提案修正重點

因第 2 項規定「行人、車輛不得侵入鐵路路線、2 橋梁、隧道內及站區內非供公眾通行之處所」，擬增訂第 3 項規定在鐵路路線、橋梁為當地居民通行之必要通路且無公有道路替代時，行人及車輛不受限制可通行，及增訂第 4 項規定因鐵路路線設置導致既成道路無法通行，主管機關應滿足跨越鐵路路線之救災通行需求。

2.本部建議處理意見

(1)鑑於鐵路運輸量大、速度高，為確保鐵路營運及眾多乘客之安全，並防止行人、車輛侵入造成本身之傷亡，本條第 2 項爰規定排除鐵路路權範圍內之外物入侵，以維護鐵路路線、列車營運、鐵路眾多乘客及相關行人、車輛之安全。

(2)委員提案擬增訂第 3 項，其本質主要為當地居民聯外道路應完善建置，以解決居民可安全通行之課題，關於三貂嶺站當地居民聯外通行之課題，新北市政府已於 113 年 6 月 27 日邀集有關單位研商將由該府選址並興建跨河橋梁，供當地居民或觀光旅遊民眾可安全通行，本部刻正研議協助尚未完成興建前之短期過渡方案，原則將朝由臺鐵公司於三爪子鐵路橋梁上游側先行代辦拓寬可供居民及機車通行之空間，再交由該府管養，相關過渡方案內容及分工，本部將儘速會商新北市政府推動辦理。

(3)另依據災害防救法相關規定，當災害或緊急狀況發生時，災害應變中心或指揮官得命令執行緊急 3 應變計畫之各項措施，爰於包括消防等緊急救災時，鐵路機構依相關法令及指揮官之指揮，本即應配合執行救災通行之需求，爰第 4 項

亦應無增訂之需要。

(4)此外，委員提案本條增訂第 3 項及第 4 項，原第 3 項及第 4 項規定移列第 5 項及第 6 項，因同法第 70 條列有違反原第 57 條第 3 項及第 4 項處罰規定，爰併需同時配套修正鐵路法第 70 條。

(5)綜上，本部建議暫不予修正，維持現行條文。

(四)結語

有關本部對於貴委員會審查陳委員俊宇等 24 人及廖委員先翔等 18 人擬具鐵路法第 40 條、第 57 條修正提案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

114 年 11 月 26 日

交通部政務次長伍勝園、公共運輸及監理司司長胡廸琦及鐵道局局長楊正君報告：

(一)前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就貴委員會審查「鐵路法」修正草案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請指教。

(二)鐵路法相關委員提案修正重點及本部建議處理意見

1.盧委員縣一等提案修正第 26 條及第 35 條，有關年滿五十五歲之原住民應享有鐵路優待車票：鐵路法並無法定優待票之相關規定，悉依相關法規，如老人福利法、身心障礙者權益保障法，提供優待及差額補貼。於主管法源修正，方利各項設施均能一體適用優待，爰本部建議本條無須修正。

2.台灣民眾黨黨團提案修正第 56 條之 4 明定鐵路機構應採必要措施確保從業人員執行業務安全；第 67 條之 3 增訂鐵路機構未採取必要措施確保從業人員執行業務安全之罰則；以及第 68 條之 4 增訂對以強暴、恐嚇或其他非法方法妨礙鐵路從業人員執行業務者之刑罰：委員提案有助提升從業人員執勤安全，本部原則支持，並尊重貴委員會綜合審查結果。

3.李委員昆澤等提案修正第 56 條之 5，明定鐵路機構應建置營運安全管理系統：委員提案有助於提升行車安全，本部原則支持。

4.廖委員先翔等提案修正第 57 條，明定鐵路機構為民眾通行、疏散人潮、發展觀光、緊急救難等需求，得公告開放供公眾通行之處所：委員提案建議有助於觀光鐵道發展及民眾特定通行需求，本部原則支持，並尊重貴委員會綜合審查結果。

5.張委員宏陸等提案修正第 65 條，將車票加價出售或換取不正利益圖利者之罰鍰額度，調整為每張票面價格十倍至五十倍，並增訂警察機關協助、檢舉人資料保密與獎勵相關規定：

(1)委員提案提高本條第 1 項罰鍰額度有助於遏止以車票作為不正利益圖利，本部原則支持，並尊重貴委員會綜合審查結果。

(2)委員提案增訂本條第 3 項洽請警察機關協助調查或取締違規事實，考量鐵路法第 72 條已訂有本部得委託警察機關執行處罰之規定，爰本部建議本項無須增訂。

(3)另委員提案增訂第 4 項、第 5 項檢舉人相關規定，經檢視近五年檢舉案件，因不知法律、惡意檢舉或未有事證而檢舉，經調查後未成案率達 71.4%，爰本部建議無須增訂。

6.洪委員孟楷等提案修正第 68 條之 4 增訂對以強暴、恐嚇或其他非法方法妨礙鐵路從業人員執行業務者之刑罰；以及第 72 條增訂現行犯由警察機關排除或制止之：

(1)第 68 條之 4：委員提案有助提升從業人員執勤安全，本部原則支持，惟建議比照醫療法第一百零六條修正罰則，並尊重貴委員會綜合審查結果。

(2)第 72 條：查刑事訴訟法第 88 條「現行犯，不問何人得逕行逮捕之。」，如限縮現行犯由警察機關排除或制止，恐有牴觸法律之虞。考量現行犯之相關處置原則已規範於刑事訴訟法，爰本部建議無須增訂。

(三)結語

綜上說明，本部感佩相關委員之提案，謹提供本部建議處理意見，尚請各位委員參考。謝謝！

二、法務部書面報告

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天奉邀列席貴委員會，就審查「鐵路法」修正草案」，謹代表法務部列席，茲報告說明如下：

(一)台灣民眾黨黨團擬具「鐵路法第五十六條之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」案：

1.修正重點：本提案增訂第 68 條之 4：「以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行鐵路業務，處三年以下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金。（第一項）犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。（第二項）」

2.本部意見：本部支持修正草案旨在保障鐵路從業人員及公共運輸安全等公益目的。惟法條結構上是否參考醫療法第 106 條第 3 項之體例（即「對於醫事人員或緊急醫療救護人員以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨害其執行醫療或救護業務者，處三年以下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金。」）建請審酌。

(二)委員洪孟楷等 19 人擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」案：

1.修正重點：

(1)本提案增訂第 68 條之 4：「以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行職務者，處一年以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣一千萬元

以下罰金。（第一項）犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上十年以下有期徒刑。（第二項）有第一項情形者，鐵路從業人員得拒絕運送。（第三項）」

(2)增訂第 72 條後段規定：「現行犯者，由警察機關排除或制止之；如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。」

2.本部意見：

(1)本提案增訂第 68 條之 4 第 1 項、第 2 項，係為確保鐵路從業人員之職場安全及旅運品質，並維護公共安全，用意良善，敬表贊同。惟乘客與鐵路從業人員衝突事件，亦有情節輕微之情形，因草案規定之法定最 5 低本刑為 1 年以上有期徒刑，將導致被告除緩刑外，一律須入監服刑之情況，在部分案例中將可能產生情輕法重之困境，建請考量比例原則及罪責相當性原則。又修正草案採「一年以上五年以下有期徒刑」之設計，與刑罰級距不符；另法條結構上是否參考醫療法第 106 條第 3 項之體例，均請再酌。

(2)草案第 68 條之 4 第 3 項規定「有第一項情形者，鐵路從業人員得拒絕運送。」因鐵路運送規則已有拒絕運送之相關規範，交通部臺灣鐵路管理局旅客運送契約亦有拒絕運送之相關契約條款，且均較諸本項（須以「有第 1 項之犯罪行為」為前提）之適用範圍更廣，是否仍有增訂本項之必要？建請再酌。

(3)刑事訴訟法第 88 條第 1 項規定：「現行犯，不問何人得逕行逮捕之。」是草案第 72 條後段規定「現行犯者，由警察機關排除或 6 制止之」，是否有增訂必要，建請再酌。又被告若涉有刑事責任，依法本應移送司法機關偵辦，是否有增訂之必要，尊重大院委員職權。

以上報告，敬請　主席及各位委員指教。

三、司法院書面報告

114 年 11 月 26 日

主席、各位委員、各位先進：

今天奉邀列席貴委員會，就審查「鐵路法」修正草案等案，代表本院進行報告，深感榮幸，謹說明本院意見如下，敬請指教。

(一)關於台灣民眾黨黨團擬具「鐵路法第五十六條之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」（提案第 11014634 號）：

草案第 68 條之 4 規定，針對施以強暴、脅迫、恐嚇等非法妨礙鐵路從業人員執行職務者增訂刑罰效果，以維護公共運輸安全利益，此屬貴院立法政策考量，本院予以尊重。惟關於草案第 68 條之 4「妨礙」文字，建議參考醫療法第 106 條「妨害」文字，以求用語一致；另外，針對「鐵路從業人員」部分，本法僅於同條第 3 項授權交通部就「鐵路行車人員」制訂規則，然就「鐵路從業人員」並無明確定義，且該處「執行職務」部分，實際涵蓋層面甚廣（如售票、查票、駕駛、販售物品、

秩序維安等），草案究竟所指何種範圍，建請仿照醫療法（如醫療業務章節）先明確規範執行職務種類為宜。

(二)關於委員洪孟楷等 19 人擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」（第 11017105 號）：

1.草案第 68 條之 4 意見同上述第(二)案之意見。

2.草案第 72 條將原條文規定「第六十八條之一至前條規定之處罰，交通部得委託警察機關或鐵路機構執行之。」之後段增訂：「現行犯者，由警察機關排除或制止之；如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。」然依刑事訴訟法第 88 條「現行犯」之規範，係以被追呼為犯罪人，或持有兇器、贓物或其他物件或於身體、衣服等處露有犯罪痕跡顯可疑為犯罪人者，可見「現行犯」本以有刑事犯罪嫌疑為前提，經當場逮捕後，依刑事訴訟法第 92 條應移送檢察官、司法警察官或司法警察進行偵查。又鐵路法第 68 條之 1 至第 71 條規定之處罰兼有行政罰（如第 68 條之 1 條、第 69 條、第 70 條、第 71 條）及刑罰（如第 68 條之 2、第 68 之 3 條、修正草案第 68 條之 4），而按「刑事訴訟法上所謂現行犯，係指違反刑罰法令之現行犯而言，違反行政法令之現行犯不包括在內」（最高法院 44 年台上字第 150 號判例意旨參照）；行政罰法僅於第 34 條就「現行違反行政法上義務之行為人」，規定得為即時制止、保全證據、查證身分等處置，並無「現行犯」之規定。是以，草案上開規定，易與刑事訴訟法第 88 條、第 92 條所定之「現行犯」概念混淆，為避免造成與刑事訴訟法規範適用上衝突，建請微調草案文字用語順序，改為「如涉及刑事責任者，應以現行犯處置，並移送司法機關偵辦」為妥，謹供參酌。

(三)其餘部分本院無意見，尊重主管機關及貴院審議結論。

以上報告，敬請指教。謝謝！

114 年 12 月 4 日

主席、各位委員、各位先進：

今天奉邀列席貴委員會，就繼續審查「鐵路法」修正草案等案，代表本院進行報告，深感榮幸，謹說明本院意見如下，敬請指教。

(一)關於委員廖先翔等 18 人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」（提案第 11003803 號）部分：

本次修正鐵路法第 57 條增列第 3 項、第 4 項，並順移原有條項。是就違反該條之處罰規定即同法第 70 條第 1 項：「行人、汽車駕駛人或牲畜占有人違反第五十七條第二項至第四項或第六十四條準用第五十七條第二項至第四項規定之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰。」宜予同步修正、調整。

(二)關於委員邱鎮軍等 23 人擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」（提案第 11017423 號）部分：

1.草案第 68 條之 4 第 1 項規定，針對施以強暴、脅迫、恐嚇等非法妨礙鐵路從業人員執行職務者增訂刑罰效果，以維護公共運輸安全利益，此屬貴院立法政策考量，本院予以尊重。惟參照刑法第 135 條第 1 項「對於公務員……」、醫療法第 106 條第 3 項「對於醫事人員或緊急醫療救護人員……」等立法模式，均載明以「公務員」、「醫事人員或緊急醫療救護人員」等對象為妨害行為客體，相較之下，本草案第 1 項行為客體卻規範不明確，為免衍生實務適用上爭議，建議在條文前端明訂此行為客體限於「鐵路從業人員」為妥。又關於草案「妨礙」文字，建議參考醫療法第 106 條第 3 項「妨害」文字，以求用語一致；另外，針對「鐵路從業人員」部分，本法無定義，且該處「執行職務」部分，實際涵蓋層面甚廣（如售票、查票、駕駛、販售物品、秩序維安等），草案究竟所指何種範圍，建請仿照醫療法（如醫療業務章節）先明確規範執行職務種類為宜。

2.此外，草案第 2 項規定「犯前項之罪，傷害鐵路人員之身體或健康者，處一年以上五年以下有期徒刑、拘役或一百萬元以下罰金」之內容，係以犯第 1 項之罪加上故意傷害為構成要件，並加重刑度，與草案第 3 項「因而致人於死或致重傷」之加重結果犯模式迥異，惟依其立法理由說明，仍以第 1 項犯罪前提下，因發生傷害結果為提高法定刑依據，為求體系一致，宜參考加重結果犯之立法模式；又該項法定刑既然加重至一年以上，依法不得易科罰金，卻又允許科處拘役或罰金，此種極端法效果是否妥適，非無疑義。倘欲賦予實務廣泛裁量空間，則依第 1 項施以強暴等不法腕力，通常伴隨肢體接觸，自有成傷可能，如確實構成傷害，當可依刑法第 277 條普通傷害罪（處五年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下罰金）構成想像競合犯而從重論處，是現行法規已有適當解決機制，並保有可易科罰金有期徒刑之衡量空間，以供個案公平裁處，則本草案第 2 項有無另行立法之必要，建請再酌。

(三)其他委員提案版本同本院 114 年 11 月 26 日書面報告意見，其餘尊重主管機關及貴院審議結論。

以上報告，敬請指教。謝謝！

四、原住民族委員會書面報告

主席、各位委員女士、先生：

貴委員會今日審查委員盧縣一等 18 人擬具「鐵路法第二十六條及第三十五條條文修正草案」案，謹就上開草案涉及原住民族事務及本會職掌部分，報告如下：

經查上開案中，盧委員縣一等 18 人提案修正鐵路法第二十六條及第三十五條增列旅客為年滿五十五歲之原住民者，應享有優待車票一節，與憲法增修條文第十條規定：「國家應依民族意願，保障原住民族之地位及政治參與，並對其教育文化、交通水利、衛生醫療、經濟土地及社會福利事業予以保障扶助並促其發展……。」相符並落實嘉惠原住民族，本會尊重大院審議結果。

以上報告，敬請各位委員指教，謝謝！

伍、審查結果

一、113 年 7 月 3 日及 114 年 11 月 26 日分別報告及詢答完畢，並於 114 年 12 月 4 日進行逐條審查。與會委員於聽取說明並經縝密討論後，將全案審查完竣，審查結果如下：

(一)第二十六條、第三十五條及第七十二條，均不予修正，維持現行條文。

(二)第四十條，照委員陳俊宇等 24 人提案通過。

(三)第五十六條之四，除第三項首句修正為「前二項鐵路從業人員及行車人員之定義」外，餘照台灣民眾黨黨團提案通過。

(四)第五十六條之五，除第二項首句修正為「鐵路機構應建置安全管理系統」及第五項修正為「第二項安全管理系統相關事項之規則，由主管機關定之。」外，餘照委員李昆澤等 25 人提案通過。

(五)第五十七條，除第二項但書修正為「但鐵路非電化區間基於民眾通行、疏散人潮、發展觀光或其他特殊需求，經鐵路機構另行公告之範圍，不在此限。」及第五項修正為「鐵路機構依第二項但書規定公告前，應檢具原因、範圍、時段及相關配套管理措施，報經交通部同意後，始得為之；變更時，亦同。」外，餘照委員廖先翔等 25 人提案通過。

(六)第六十五條，照委員李昆澤、張宏陸等 4 人所提修正動議通過。

(七)增訂第六十七條之三，照台灣民眾黨黨團提案通過。

(八)增訂第六十八條之四，照委員洪孟楷等 19 人提案修正通過，如下：

第六十八條之四　　以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨害鐵路從業人員執行鐵路業務，處三年以下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金。

犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

警察機關知有前二項情形者，應派員赴現場排除或制止之。如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。

有第一項情形之虞者，鐵路機構得拒絕運送。

(九)通過附帶決議 1 項：

建請交通部國營臺灣鐵路股份有限公司在確保列車運行與軌道設施設備安全無虞之前提下，於鐵路法ＯＯＯ年ＯＯ月ＯＯ日修正案公告實施後 3 個月內，研議於平溪線復駛後，於適當時段及部分路段有條件開放民眾通行及辦理施放天燈活動，以兼顧列車運行安全及地方既有觀光與生活需求。

提案人：徐富癸　　許智傑　　陳素月　　蘇巧慧

二、併案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，不須經黨團協商；院會討論時，推請洪召集委員孟楷作補充說明。

陸、檢附條文對照表 1 份。

審查會通過條文案
委員盧縣一等18人擬具「鐵路法第二十六條及第三十五條條文修正草案」案
委員陳俊宇等24人擬具「鐵路法第四十條條文修正草案」案
台灣民眾黨黨團擬具「鐵路法第五十六條之四、第六十七條之三及第六十八條之四條文修正草案」案
委員李昆澤等25人擬具「鐵路法第五十六條之五條文修正草案」案
委員廖先翔等18人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」案
委員廖先翔等25人擬具「鐵路法第五十七條條文修正草案」案
委員張宏陸等18人擬具「鐵路法第六十五條條文修正草案」案
委員洪孟楷等19人擬具「鐵路法第六十八條之四及第七十二條條文修正草案」案
委員邱鎮軍等23人擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」案

條文對照表

現行條文

審查會通過條文	委員盧縣一等 18 人提案 台灣民眾黨黨團提案 委員李昆澤等 25 人提案 委員廖先翔等 25 人提案 委員洪孟楷等 19 人提案	委員陳俊宇等 24 人提案 委員廖先翔等 18 人提案 委員張宏陸等 18 人提案 委員邱鎮軍等 23 人提案	現行條文	說明
（不予修正，維持現行條文）	**委員盧縣一等 18 人提案：** 第二十六條　國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。 國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。		第二十六條　國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。 國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。 國營鐵路如環境或	**委員盧縣一等 18 人提案：** 一、針對國營鐵路，本條增訂第四項。 二、查原住民族委員會委託財團法人國家衛生研究院辦理「109 年原住民族人口及健康統計年報」（113 年 1 月版）報告資料指出，民國 109 年原住民族零歲平均餘命，全體為

73.7 歲、男性 69.2 歲、女性 78.1 歲（與 108 年相比，整體零歲平均餘命增加 0.6 歲、男性較 108 年增加 0.5 歲、女性較 108 年增加 0.6 歲）。加以對照，全國 109 年人口零歲平均餘命，全體為 81.3 歲、男性為 78.1 歲，女性為 84.8 歲，故相較之下，全體原住民族與全國平均壽命之差距，經實際數字計算後四捨五入至小數點第一位，則全體原住民族較全國少 7.7 歲、男性原住民少 8.9 歲、女性少 6.7 歲。 三、鑑於，近年相關年金制度，舉凡「國民年金法第五十三條」、「公務人員退休資遣撫卹法第十七條」、「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第十	情形特殊者，得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時運價，均由交通部核定之。
	國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時運價，均由交通部核定之。 旅客為年滿五十五歲之原住民者，應享有優待車票。

				八條」、「農民退休儲金條例第十五條」皆已規定原住民於 55 歲即可退休請領相關年金或可支領相關儲金等制度，爰參酌上開法律規定及其等立法意旨。為嘉惠原住民族且具體落實憲法增修條文第十條第十二條之規定：「國家應依民族意願，保障原住民族之地位及政治參與，並對其教育文化、交通水利、衛生醫療、經濟土地及社會福利事業予以保障扶助並促其發展……。」及實踐憲法上實質公平原則，爰增訂第四項之規定。 **審查會：** 不予修正，維持現行條文。
（不予修正，維持現行條文）	**委員盧縣一等 18 人提案：** 第三十五條　地方營及民營鐵路之運價，由交通部		第三十五條　地方營及民營鐵路之運價，由交通部核定；增減時亦同。	**委員盧縣一等 18 人提案：** 一、針對地方營及民營鐵路，本條增訂第二項。

二、查原住民族委員會委託財團法人國家衛生研究院辦理「109 年原住民族人口及健康統計年報」（113 年 1 月版）報告資料指出，民國 109 年原住民族零歲平均餘命，全體為 73.7 歲、男性 69.2 歲、女性 78.1 歲（與 108 年相比，整體零歲平均餘命增加 0.6 歲、男性較 108 年增加 0.5 歲、女性較 108 年增加 0.6 歲）。加以對照，全國 109 年人口零歲平均餘命，全體為 81.3 歲、男性為 78.1 歲，女性為 84.8 歲，故相較之下，全體原住民族與全國平均壽命之差距，經實際數字計算後四捨五入至小數點第一位，則全體原住民族較全國少 7.7 歲、男性原住民少

核定；增減時亦同。

旅客為年滿五十五歲之原住民者，應享有優待車票。

8.9 歲、女性少 6.7 歲。三、鑑於，近年相關年金制度，舉凡「國民年金法第五十三條」、「公務人員退休資遣撫卹法第十七條」、「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第十八條」、「農民退休儲金條例第十五條」皆已規定原住民於 55 歲即可退休請領相關年金或可支領相關儲金等制度，爰參酌上開法律規定及其等立法意旨。為嘉惠原住民族且具體落實憲法增修條文第十條第十二條之規定：「國家應依民族意願，保障原住民族之地位及政治參與，並對其教育文化、交通水利、衛生醫療、經濟土地及社會福利事業予以保障扶助並促其發展……。」及實踐憲

				法上實質性公平原則，爰增訂第二項之規定。 **審查會：** 不予修正，維持現行條文。
（照委員陳俊宇等 24 人提案通過） 第四十條　地方營、民營及專用鐵路機構遇有重大行車事故或嚴重遲延，應立即通報交通部鐵道局，隨時將經過情形報請查核，並啟動旅客接駁應變計畫；其一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。 前項重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件之定義、通報內容、通報方式及其他相關事項之準則，由主管機關定之。 交通部鐵道局得就鐵路機構按第一項規定		**委員陳俊宇等 24 人提案：** 第四十條　地方營、民營及專用鐵路機構遇有重大行車事故或嚴重遲延，應立即通報交通部鐵道局，隨時將經過情形報請查核，並啟動旅客接駁應變計畫；其一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。 前項重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件之定義、通報內容、通報方式及其他相關事項之準則，由主管機關定之。 交通部鐵道局得就鐵路機構按第一項規定所提報告內容，要求鐵路	第四十條　地方營、民營及專用鐵路機構遇有重大行車事故或嚴重遲延，應立即通報交通部鐵道局並隨時將經過情形報請查核；其一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。 前項重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件之定義、通報內容、通報方式及其他相關事項之準則，由主管機關定之。 交通部鐵道局得就鐵路機構按第一項規定所提報告內容，要求鐵路機構負責人或相關主管說明。	**委員陳俊宇等 24 人提案：** 一、本法現於第四十條第四項規範鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容包括旅客疏散或接駁作業。 二、就實務面觀之，國營臺灣鐵路股份有限公司每逢嚴重遲延時，儘管形式上具有旅客接駁計畫，卻非每次啟動，導致大量旅客僅能自行選擇替代性交通工具，若遇平日通勤尖峰時刻，確帶來相當大困擾。 三、綜上所述，鐵路機構於遭遇嚴重遲延時，應強制其立即啟動旅客接駁應變計畫，將民眾影響降至

最低。

審查會：

照委員陳俊宇等 24 人提案通過。

鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括現場處置、通報作業、旅客訊息公告、旅客疏散或接駁、人員救護、運轉調度、搶修救援之人力調度、危險物品之排除、鐵道淨空安全與器材備置。

鐵路機構應按應變計畫定期實施演練，並作檢討及改善。

交通部鐵道局得就鐵路機構所訂應變計畫之內容及定期與不定期演練情形予以查核，如認為辦理不善，應命其限期改善。

鐵路機構辦理第一項通報時，並應依運輸事故調查法同時向國家運輸安全調查委員會辦理通報。

鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括現場處置、通報作業、旅客訊息公告、旅客疏散或接駁、人員救護、運轉調度、搶修救援之人力調度、危險物品之排除、鐵道淨空安全與器材備置。

鐵路機構應按應變計畫定期實施演練，並作檢討及改善。

交通部鐵道局得就鐵路機構所訂應變計畫之內容及定期與不定期演練情形予以查核，如認為辦理不善，應命其限期改善。

鐵路機構辦理第一項通報時，並應依運輸事故調查法同時向國家運輸安全調查委員會辦理通報。

機構負責人或相關主管說明。

鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括現場處置、通報作業、旅客訊息公告、旅客疏散或接駁、人員救護、運轉調度、搶修救援之人力調度、危險物品之排除、鐵道淨空安全與器材備置。

鐵路機構應按應變計畫定期實施演練，並作檢討及改善。

交通部鐵道局得就鐵路機構所訂應變計畫之內容及定期與不定期演練情形予以查核，如認為辦理不善，應命其限期改善。

鐵路機構辦理第一項通報時，並應依運輸事故調查法同時向國家運輸安全調查委員會辦理通報。

所提報告內容，要求鐵路機構負責人或相關主管說明。

鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括現場處置、通報作業、旅客訊息公告、旅客疏散或接駁、人員救護、運轉調度、搶修救援之人力調度、危險物品之排除、鐵道淨空安全與器材備置。

鐵路機構應按應變計畫定期實施演練，並作檢討及改善。

交通部鐵道局得就鐵路機構所訂應變計畫之內容及定期與不定期演練情形予以查核，如認為辦理不善，應命其限期改善。

鐵路機構辦理第一項通報時，並應依運輸事

故調查法同時向國家運輸安全調查委員會辦理通報。		輸安全調查委員會辦理通報。		
（照台灣民眾黨黨團提案修正通過） 第五十六條之四　鐵路機構應採取必要措施，確保從業人員執行鐵路業務時之安全；並應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。於新進機車車輛或涉及安全之行車設備、維安輔助設備、衛生防疫輔助設備或技術投入營運前，亦同。 鐵路機構應對行車人員之技能、體格及精神狀態，施行派任前檢查、定期檢查及臨時檢查；經檢查不合基準者，不得派	**台灣民眾黨黨團提案：** 第五十六條之四　鐵路機構應採取必要措施，確保從業人員執行鐵路業務時之安全；並應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。於新進機車車輛或涉及安全之行車設備、維安輔助設備、衛生防疫輔助設備或技術投入營運前，亦同。 鐵路機構應對行車人員之技能、體格及精神狀態，施行派任前檢查、定期檢查及臨時檢查；經檢查不合基準者，不得派任。已派任者，應暫停或		第五十六條之四　鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。於新進機車車輛或涉及安全之行車設備、維安輔助設備、衛生防疫輔助設備或技術投入營運前，亦同。 鐵路機構應對行車人員之技能、體格及精神狀態，施行派任前檢查、定期檢查及臨時檢查；經檢查不合基準者，不得派任。已派任者，應暫停或調整其職務。 前項鐵路行車人員之定義、應實施之訓練、	**台灣民眾黨黨團提案：** 一、修正本條第一項。 二、揆諸本法第五十六條之四之立法目的，本即係希望藉由相關培訓，提升鐵路從業人員執勤時安全性，直、間接保障鐵路行車與大眾運輸之安全；惟查，近年來旅、乘客於車站、列車內攻擊鐵路從業人員事件依然頻傳。僅就臺灣鐵路公司而言，相關攻擊案件數，自 111 年 2 件、112 年 2 件、113 年 7 件，暴增 2.5 倍；而 114 年截至 5 月為止，更已發生至少 5 件攻擊事件，顯見相關針對鐵路從業人員之暴力案件已日趨嚴重。

		技能檢定、體格與精神狀態檢查、實施之方式、項目、週期、合格基準與不合格時之處理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。
		三、復審酌鐵路從業人員執勤時所從事之業務，除有包括監督列車正常運行、處理緊急突發事故、協助乘客疏散、執行安全規定等，均係為確保站內秩序與列車營運時之行車安全，如僅仰賴從業人員個人訓練，而未促使鐵路機構為更積極之介入，如提供保安等輔助人力或密錄器等輔助設備，提供從業人員周全之保護，對於從業人員之人身安全保障恐未盡周延。綜上所述，爰參考職業安全衛生法之立法例，新增第一項前段，明文化鐵路機構之保護義務。
		審查會：
		一、照台灣民眾黨黨團提案修正通過。
		二、第三項首句「前項鐵路調整其職務。
		前項鐵路行車人員之定義、應實施之訓練、技能檢定、體格與精神狀態檢查、實施之方式、項目、週期、合格基準與不合格時之處理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。
任。已派任者，應暫停或調整其職務。		
前二項鐵路從業人員及行車人員之定義、應實施之訓練、技能檢定、體格與精神狀態檢查、實施之方式、項目、週期、合格基準與不合格時之處理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。		

				行車人員之定義」修正為「前二項鐵路從業人員及行車人員之定義」。 三、交通部鐵道局補充說明如下： 「為明確鐵路從業人員定義及其他應遵行事項，修正第三項增列『從業人員』等文字，明訂從業人員定義、應實施之訓練及其他應遵行事項之規則由交通部定之。」
（照委員李昆澤等 25 人提案修正通過） 第五十六條之五　鐵路機構對於鐵路運轉中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部鐵道局查驗。 鐵路機構應建置安全管理系統，並根據前一	**委員李昆澤等 25 人提案：** 第五十六條之五　鐵路機構對於鐵路運轉中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部鐵道局查驗。 鐵路機構應建置營運安全管理系統，並根據前一年度之事故及異常		第五十六條之五　鐵路機構對於鐵路運轉中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部鐵道局查驗。 鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部鐵道	**委員李昆澤等 25 人提案：** 一、明定鐵路機構應建置營運安全管理系統。 二、營運安全管理系統範圍、內容、建置細則等作業規範，由交通部另訂之。 **審查會：** 一、照委員李昆澤等 25 人提案修正通過。 二、第二項首句修正為「鐵路機構應建置安全管理系

統」及第五項修正為「第二項安全管理系統相關事項之規則，由主管機關定之。」

局提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

一、鐵路機構營運之安全理念及目標。

二、安全管理之組織架構及實施方式。

三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。

四、事故與異常事件之檢討及預防措施。

五、其他與營運安全有關之重要事項。

鐵路機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由主管機關定之。

鐵路機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調

事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部鐵道局提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

一、鐵路機構營運之安全理念及目標。

二、安全管理之組織架構及實施方式。

三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。

四、事故與異常事件之檢討及預防措施。

五、其他與營運安全有關之重要事項。

鐵路機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由主管機關定之。

鐵路機構及相關人

年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部鐵道局提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

一、鐵路機構營運之安全理念及目標。

二、安全管理之組織架構及實施方式。

三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。

四、事故與異常事件之檢討及預防措施。

五、其他與營運安全有關之重要事項。

鐵路機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由主管機關定之。

鐵路機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。 第二項安全管理系統相關事項之規則，由主管機關定之。	員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。 營運安全管理系統作業規範，由交通部定之。		查委員會辦理調查。	
（照委員廖先翔等 25 人提案修正通過） 第五十七條　旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。 行人、車輛不得侵入鐵路路線及場、站區內非供公眾通行之處所。但鐵路非電化區間基於民眾通行、疏散人潮、發展觀光或其他特殊需求，經鐵路機構另行公告之範圍，不在此限。 行人必須跨越鐵路	**委員廖先翔等 25 人提案：** 第五十七條　旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。 行人、車輛不得侵入鐵路路線及場、站區內非供公眾通行之處所。但鐵路機構為民眾通行、疏散人潮、發展觀光、緊急救難或其他特殊需求另行公告開放之範圍不在此限。 行人必須跨越鐵路路線時，應暫停、看、聽	**委員廖先翔等 18 人提案：** 第五十七條　旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。 行人、車輛不得侵入鐵路路線、橋梁、隧道內及站區內非供公眾通行之處所。 鐵路路線、橋梁為當地居民通行之必經通路且無公有道路替代者，不受前項限制，由主管機關另訂辦法。 因鐵路路線設置導	第五十七條　旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。 行人、車輛不得侵入鐵路路線、橋梁、隧道內及站區內非供公眾通行之處所。 行人必須跨越鐵路路線時，應暫停、看、聽，注意兩方確無來車，始得通過。但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。 鐵路路線邊坡內及	**委員廖先翔等 25 人提案：** 一、依據鐵路修建養護規則第二條規定，路線亦包含橋梁及隧道，爰刪除第二項橋梁與隧道等文字，改以路線統稱；並為與第六十八條之一第二款未經允許攜帶危險或易燃物進入之範圍統一，爰於該項增列「場」，即鐵路機構之維修基地、維修機廠等範圍，亦不得侵入，以達法規一致性。 二、鑑於平溪區部分鐵道已成為地方觀光發展慣例，當地居民通行經常需跨

越鐵道來往，為使居民可通行、疏散人潮、發展觀光、緊急救難或因應場站空間限制等，有局部開放行人、車輛進入鐵路路線或場、站區內非供公眾通行之處所之特殊需求，另鑑於地方居民、環境可能因觀光或其他需求造成人為損失、意外事故，爰於第二項後段增訂鐵路機構公告開放之特定路段及時段，行人及車輛可進入之但書，並增訂第五項有關鐵路機構報請主管機關同意開放行人、車輛通行之相關規定。

委員廖先翔等 18 人提案：

一、增訂第五十七條第三項、第四項，原第三項順移至第五項。

二、第三項之增訂是為因應鐵路路線、橋梁為為當地

距軌道中心五公尺以內，嚴禁放牧牲畜。	致既成道路無法通行，主管機關應滿足跨越鐵路路線之救災通行需求。 行人必須跨越鐵路路線時，應暫停、看、聽，注意兩方確無來車，始得通過。但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。 鐵路路線邊坡內及距軌道中心五公尺以內，嚴禁放牧牲畜。	，注意兩方確無來車，始得通過。但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。 鐵路路線邊坡內及距軌道中心五公尺以內，嚴禁放牧牲畜。 第二項但書規定之另行公告開放範圍，鐵路機構應於公告前檢具開放原因、開放範圍、開放時段及相關配套管理措施，報經交通部同意後始得為之；變更時，亦同。	路線時，應暫停、看、聽，注意兩方確無來車，始得通過。但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。 鐵路路線邊坡內及距軌道中心五公尺以內，嚴禁放牧牲畜。 鐵路機構依第二項但書規定公告前，應檢具原因、範圍、時段及相關配套管理措施，報經交通部同意後，始得為之；變更時，亦同。

居民通行之必經通路且無公有道路替代之情況，解除其第二項「行人、車輛不得侵入鐵路路線、橋梁、隧道內及站區內非供公眾通行之處所。」之限制，但仍需由主管機關另訂辦法規範之。

三、第四項之增訂是為因應因鐵路路線設置導致既成道路無法通行而影響救災時效之情況，賦予主管機關應滿足跨越鐵路路線之救災通行需求之義務。

審查會：

一、照委員廖先翔等 25 人提案修正通過。

二、第二項但書修正為「但鐵路非電化區間基於民眾通行、疏散人潮、發展觀光或其他特殊需求，經鐵路機構另行公告之範

				圍，不在此限。」及第五項修正為「鐵路機構依第二項但書規定公告前，應檢具原因、範圍、時段及相關配套管理措施，報經交通部同意後，始得為之；變更時，亦同。」
（照委員李昆澤、張宏陸等 4 人所提修正動議通過） 第六十五條　車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處其運價之十倍至五十倍罰鍰。加價出售取票憑證圖利者，亦同。 以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，處五年以下有期徒刑或科或併科新臺幣三百萬元以下罰金。		**委員張宏陸等 18 人提案：** 第六十五條　購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之十倍至五十倍罰鍰。加價出售車票或取票憑證圖利者，亦同。 以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，處五年以下有期徒刑或科或併科新臺幣三百萬元以下罰金。 主管機關為調查或	第六十五條　購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之五倍至三十倍罰鍰。加價出售車票或取票憑證圖利者，亦同。 以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，處五年以下有期徒刑或科或併科新臺幣三百萬元以下罰金。	**委員張宏陸等 18 人提案：** 一、為遏止以車票作為不正利益圖利，故其應比照《文化創意產業發展法》第十條之一及《運動產業發展條例》第二十四條之一加重罰鍰。 二、新增第六十五條第三項明訂警察機關協助義務。基於交通秩序維護與防止不當牟利，主管機關於執行查緝任務時，得洽請警察機關協助派員，提升實地調查與證據蒐集之效率。 三、參照《文化創意產業發

展法》第十條之一及《運動產業發展條例》第二十四條之一規定，增設第四項及第五項有關檢舉獎勵及保密制度相關條文，鼓勵民眾揭發黃牛行為，同時保障檢舉人個資與人身安全，強化公民參與與違規舉發意願。並授權中央主管機關制定執行辦法，以符合法治國原則，確保行政執行之明確性與完整性。

審查會：

一、照委員李昆澤、張宏陸等 4 人所提修正動議通過。

二、將現行條文第一項句首「購買」及後段「車票或」等文字刪除；中段「處每張車票價格之五倍至三十倍罰鍰」修正為「處其運價之十倍至五十倍罰

取締前二項違規事實，得洽請警察機關派員協助。

主管機關對於檢舉查獲第一項、第二項規定之行為，除應對檢舉人身分資料嚴守秘密外，並得酌予獎勵。對於檢舉人身分資料之保密，於訴訟程序，亦同。

前項主管機關受理檢舉案件之管轄、處理期間、保密、檢舉人獎勵及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關定之。

鍰」。 三、交通部鐵道局補充說明如下： 「一、考量社會活動變遷，車票取得方式不再限於購買，以及優惠車票價格可能為0元，為使罰鍰計算基準一致，以本法第二十六條及第三十五條核定之運價為罰鍰基準，爰將第一項『每張車票價格』修正為『其運價』。 二、另為遏止以車票作為不正利益圖利，故其應比照《文化創意產業發展法》第十條之一及《運動產業發展條例》第二十四條之一加重罰鍰至十倍至五十倍。」				**台灣民眾黨黨團提案：** 一、本條新增。
			台灣民眾黨黨團提案： 第六十七條之三　民營或	
				（照台灣民眾黨黨團提案通過）

				二、有鑑於臺灣鐵路公司於 113 年 12 月底至 114 年 6 月以來，七個月間業已發生 10 起人為疏失之調車事故，為求落實相關鐵路機構人員訓練之落實，並配合第五十六條之四修正課予鐵路機構保護從業人員之義務，遂就鐵路機構未落實保護義務部分，參考職業安全衛生法之立法例，明定相關罰則，並得按次處罰，以保障勞工職場權益與旅運安全。 **審查會：** 照台灣民眾黨黨團提案通過。
第六十七條之三　民營或國營鐵路機構違反第五十六條之四第一項或第六十四條準用第五十六條之四第一項規定，未採取必要措施，確保從業人員執行鐵路業務時之安全；或未有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令者，處新臺幣三萬元以上三十萬元以下之罰鍰。 有前項情形者，應命其限期改善，屆期未改善者，按次連續處罰。	國營鐵路機構違反第五十六條之四第一項或第六十四條準用第五十六條之四第一項規定，未採取必要措施，確保從業人員執行鐵路業務時之安全；或未有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令者，處新臺幣三萬元以上三十萬元以下之罰鍰。 有前項情形者，應命其限期改善，屆期未改善者，按次連續處罰。			
（照委員洪孟楷等 19 人提案修正通過） 第六十八條之四　以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨害鐵路從業人員	**台灣民眾黨黨團提案：** 第六十八條之四　以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行鐵路業務，處三年以	**委員邱鎮軍等 23 人提案：** 第六十八條之四　以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行職務者，處六個月以		**台灣民眾黨黨團提案：** 一、本條新增。 二、按鐵路從業人員執行業務時，多係基於維護乘車秩序與公共運輸安全等

公益目的，故於鐵路從業人員執行職務，維護公共利益時，亦應享有相當安全之工作環境；退步言之，以暴力、脅迫、恐嚇或其他非法之方法者，妨礙鐵路從業人員執行職務者，不只涉及對於個人之人身安全，於列車車廂、站內發生之暴力襲擊，都可能引發集體恐慌，破壞運輸秩序，僅以行政罰之方式顯然無法有效嚇阻相關不法行為，故有透過專法規定更具針對性刑罰之必要。此有韓國《鐵道安全法》，對於類似攻擊案件，明定以徒刑之規定可稽。

三、爰此，以強暴、恐嚇或其他非法方法攻擊鐵路從業人員，妨害其執行業務，不僅是單純對個人的

上三年以下有期徒刑，得併科新臺幣五十萬元以下罰金。

犯前項之罪，傷害鐵路人員之身體或健康者，處一年以上五年以下有期徒刑、拘役或一百萬元以下罰金。

因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上有期徒刑。

犯第一項之罪者，鐵路從業人員得拒絕運送。

下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金。

犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

委員洪孟楷等 19 人提案：

第六十八條之四　以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行職務者，處一年以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣一千萬元以下罰金。

犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上十年以下有期徒刑。

有第一項情形者，鐵路從業人員得拒絕運送。

執行鐵路業務，處三年以下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金。

犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

警察機關知有前二項情形者，應派員赴現場排除或制止之。如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。

有第一項情形之虞者，鐵路機構得拒絕運送。

人身侵害，更是對於公共安全與運輸秩序的挑戰；遂參考國際相關立法例與國內醫療法之體例及刑罰比例，就涉嫌以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法妨礙鐵路從業人員執行職務者，課予相當刑事處罰，以期提升國內鐵路交通韌性，維護鐵路機構從業者人身安全與公共運輸之秩序。

委員洪孟楷等 19 人提案：

一、本條新增。

二、鐵路從業人員遭民眾謾罵、騷擾，或施以暴力等不當行為頻繁發生，進而妨礙從業人員執行職務，亦對其身心安全及健康構成嚴重威脅。

三、鐵路從業人員之職場安全，與乘客安全密切相關。為確保旅運品質並維

護公共安全，妥參酌刑法第一百八十五條之一、醫療法第二十四條及第一百零六條（妨害醫療罪），與本法第六十八條之二及六十八條之三之立法例，明定第一項及第二項，以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行職務者，處一年以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣一千萬元以下罰金。致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上十年以下有期徒刑。

四、另參酌醫療法第二十四條、交通部臺灣鐵路管理局旅客運送契約第三點第六款，明定第三項，有第一項情形者，鐵路從業人員得拒絕運送。

委員邱鎮軍等 23 人提案：

一、本條新增。

二、鐵路從業人員之職場安全，與乘客安全密切相關。為確保旅運品質並維護公共安全，爰參酌刑法第二百七十七條傷害罪、第一百三十五條「妨礙公務罪」及第一百八十五條之一「劫持交通工具罪」等條文規定，增定以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨礙鐵路從業人員執行職務者，處半年以上三年以下有期徒刑，得併科新臺幣五十萬元以下罰金。傷害鐵路人員之身體或健康者，處一年以上五年以下有期徒刑、拘役或一百萬元以下罰金。致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處

五年以上有期徒刑。

三、另參酌醫療法第二十四條、交通部臺灣鐵路管理局旅客運送契約第三點第六款，明定第四項，有第一項情形者，鐵路從業人員得拒絕運送。

審查會：

一、照委員洪孟楷等 19 人提案修正通過。

二、第一項及第二項，均予修正。

三、增訂第三項。

四、原第三項遞移為第四項，並予修正。

五、交通部鐵道局補充說明如下：

「一、按鐵路從業人員執行業務時，多係基於維護乘車秩序與公共運輸安全等公益目的，故於鐵路從業人員執行職務，維護

公共利益時，亦應享有相當安全之工作環境；退步言之，以暴力、脅迫、恐嚇或其他非法之方法者，妨害鐵路從業人員執行職務者，不只涉及對於個人之人身安全，於列車車廂、站內發生之暴力襲擊，都可能引發集體恐慌，破壞運輸秩序，僅以行政罰之方式顯然無法有效嚇阻相關不法行為，故有透過專法規定更具針對性刑罰之必要。

此有韓國《鐵道安全法》，對於類似攻擊案件，明定以徒刑之規定可稽。

二、爰此，以強暴、恐嚇或其他非法方法

攻擊鐵路從業人員，妨害其執行業務，不僅是單純對個人的人身侵害，更是對於公共安全與運輸秩序的挑戰；遂參考國際相關立法例與國內醫療法之體例及刑罰比例，就涉嫌以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法妨礙鐵路從業人員執行職務者，課予相當刑事處罰，以期提升國內鐵路交通韌性，維護鐵路機構從業者人身安全與公共運輸之秩序，爰訂定第一、二項。

三、另為確保警察機關之處理權責，訂定第三項有關警察機關知有前二項情形

				者，應派員赴現場排除或制止之。如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦之規定。 四、另於第四項明定有第一項情形者之處者，鐵路機構得拒絕運送。」
（不予修正，維持現行條文）	**委員洪孟楷等 19 人提案：** 第七十二條　第六十八條之一至前條規定之處罰，交通部得委託警察機關或鐵路機構執行之。現行犯者，由警察機關排除或制止之；如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。		第七十二條　第六十八條之一至前條規定之處罰，交通部得委託警察機關或鐵路機構執行之。	**委員洪孟楷等 19 人提案：** 為確保警察機關之處理權責，鐵路從業人員依增訂條文第六十八條之四規定，向旅客拒絕運送、解除契約或終止契約後，得委由鐵路警察協助安置、排除或制止；如涉及刑事責任者，則應移送司法機關偵辦。 **審查會：** 不予修正，維持現行條文。

主席：請召集委員洪委員孟楷做補充說明。

召集委員無補充說明。

本案經審查會決議，不須再交由黨團協商，請問院會，有無異議？（無）沒有異議，本案逕依審查會意見處理。

現在進行逐條討論。

鐵路法部分條文修正草案（二讀）

主席：鐵路法第二十六條、第三十五條均維持現行條文。

請宣讀第四十條。

第 四 十 條　地方營、民營及專用鐵路機構遇有重大行車事故或嚴重遲延，應立即通報交通部鐵道局，隨時將經過情形報請查核，並啟動旅客接駁應變計畫；其一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。

前項重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件之定義、通報內容、通報方式及其他相關事項之準則，由主管機關定之。

交通部鐵道局得就鐵路機構按第一項規定所提報告內容，要求鐵路機構負責人或相關主管說明。

鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括現場處置、通報作業、旅客訊息公告、旅客疏散或接駁、人員救護、運轉調度、搶修救援之人力調度、危險物品之排除、鐵道淨空安全與器材備置。

鐵路機構應按應變計畫定期實施演練，並作檢討及改善。

交通部鐵道局得就鐵路機構所訂應變計畫之內容及定期與不定期演練情形予以查核，如認為辦理不善，應命其限期改善。

鐵路機構辦理第一項通報時，並應依運輸事故調查法同時向國家運輸安全調查委員會辦理通報。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第五十六條之四。

第五十六條之四　鐵路機構應採取必要措施，確保從業人員執行鐵路業務時之安全；並應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。於新進機車車輛或涉及安全之行車設備、維安輔助設備、衛生防疫輔助設備或技術投入營運前，亦同。

鐵路機構應對行車人員之技能、體格及精神狀態，施行派任前檢查、定期檢查及臨時檢查；經檢查不合基準者，不得派任。已派任者，應暫停或調整其職務。

前二項鐵路從業人員及行車人員之定義、應實施之訓練、技能檢定、體格與精神狀態檢查、實施之方式、項目、週期、合格基準與不合格時之處理及其他應

遵行事項之規則，由交通部定之。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第五十六條之五。

第五十六條之五　鐵路機構對於鐵路運轉中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部鐵道局查驗。

鐵路機構應建置安全管理系統，並根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部鐵道局提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

一、鐵路機構營運之安全理念及目標。

二、安全管理之組織架構及實施方式。

三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。

四、事故與異常事件之檢討及預防措施。

五、其他與營運安全有關之重要事項。

鐵路機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由主管機關定之。

鐵路機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

第二項安全管理系統相關事項之規則，由主管機關定之。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第五十七條。

第五十七條　旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。

行人、車輛不得侵入鐵路路線及場、站區內非供公眾通行之處所。但鐵路非電化區間基於民眾通行、疏散人潮、發展觀光或其他特殊需求，經鐵路機構另行公告之範圍，不在此限。

行人必須跨越鐵路路線時，應暫停、看、聽，注意兩方確無來車，始得通過。但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。

鐵路路線邊坡內及距軌道中心五公尺以內，嚴禁放牧牲畜。

鐵路機構依第二項但書規定公告前，應檢具原因、範圍、時段及相關配套管理措施，報經交通部同意後，始得為之；變更時，亦同。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第六十五條。

第六十五條　車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處其運價之十倍至五十倍罰鍰。加價出售取票憑證圖利者，亦同。

以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票

或取票憑證者，處五年以下有期徒刑或科或併科新臺幣三百萬元以下罰金。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀增訂第六十七條之三。

第六十七條之三　民營或國營鐵路機構違反第五十六條之四第一項或第六十四條準用第五十六條之四第一項規定，未採取必要措施，確保從業人員執行鐵路業務時之安全；或未有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業、作業安全、維安應變及衛生防疫輔助技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令者，處新臺幣三萬元以上三十萬元以下之罰鍰。

有前項情形者，應命其限期改善，屆期未改善者，按次連續處罰。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀增訂第六十八條之四。

第六十八條之四　以強暴、脅迫、恐嚇或其他非法之方法，妨害鐵路從業人員執行鐵路業務，處三年以下有期徒刑，得併科新臺幣三十萬元以下罰金。

犯前項之罪，因而致鐵路從業人員於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

警察機關知有前二項情形者，應派員赴現場排除或制止之。如涉及刑事責任者，應移送司法機關偵辦。

有第一項情形之虞者，鐵路機構得拒絕運送。

主席：照審查會條文通過。

第七十二條維持現行條文。

全案經過二讀，現有三黨黨團提議繼續進行三讀。請問院會，有無異議？（無）無異議，請宣讀經過二讀之條文。

鐵路法增訂第六十七條之三及第六十八條之四條文；並修正第四十條、第五十六條之四、第五十六條之五、第五十七條及第六十五條條文（三讀）

－與經過二讀內容同，略－

主席：三讀條文已宣讀完畢，請問院會，有無文字修正？（無）無文字修正。

決議：鐵路法增訂第六十七條之三及第六十八條之四條文；並將第四十條、第五十六條之四、第五十六條之五、第五十七條及第六十五條條文修正通過。

繼續處理審查會所作之附帶決議，請議事人員宣讀附帶決議之內容。

附帶決議：

建請交通部國營臺灣鐵路股份有限公司在確保列車運行與軌道設施設備安全無虞之前提下，於鐵路法 114 年 12 月 23 日修正案公告實施後 3 個月內，研議於平溪線復駛後，於適當時段及部分路段有條件開放民眾通行及辦理施放天燈活動，以兼顧列車運行安全及地方既有觀光與生活需求。

主席：請問院會，有無異議？（無）無異議，決定：照案通過。

現在處理討論事項第九案。

九、本院交通委員會報告併案審查委員邱若華等 20 人擬具「大眾捷運法第十一條條文修正草案」、委員蔡其昌等 21 人擬具「大眾捷運法部分條文修正草案」及委員李昆澤等 20 人擬具「大眾捷運法第三十九條、第四十三條及第四十三條之一條文修正草案」案。（本案經提本院第 11 屆第 1、1、4 會期第 12、3、7 次會議報告決定：交交通委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。）

主席：請宣讀審查報告。

立法院交通委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 114 年 12 月 9 日

發文字號：台立交字第 1142402651 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：院會交付審查委員邱若華等 20 人擬具「大眾捷運法第十一條條文修正草案」、委員蔡其昌等 21 人擬具「大眾捷運法部分條文修正草案」及委員李昆澤等 20 人擬具「大眾捷運法第三十九條、第四十三條及第四十三條之一條文修正草案」案，業經併案審查完竣，復請查照，提報院會公決。

說明：

一、復貴處 113 年 3 月 13 日台立議字第 1130700254 號、113 年 5 月 14 日台立議字第 1130701744 號及 114 年 11 月 12 日台立議字第 1140703524 號函。

二、檢附審查報告 1 份（含條文對照表）。

正本：議事處

副本：交通委員會

併案審查委員邱若華等 20 人擬具「大眾捷運法第十一條條文修正草案」、委員蔡其昌等 21 人擬具「大眾捷運法部分條文修正草案」及委員李昆澤等 20 人擬具「大眾捷運法第三十九條、第四十三條及第四十三條之一條文修正草案」案審查報告

壹、審查依據

各提案經院會報告如下；均決定：「交交通委員會審查。」

一、委員蔡其昌等 21 人提案，經本院第 11 屆第 1 會期第 3 次會議報告。

二、委員邱若華等 20 人提案，經本院第 11 屆第 1 會期第 12 次會議報告。

三、委員李昆澤等 20 人提案，經本院第 11 屆第 4 會期第 7 次會議報告。

貳、審查過程

本院交通委員會分別於 114 年 11 月 26 日（星期三）及 12 月 4 日（星期四）召開第 11 屆第 4 會期交通委員會第 7 次及第 9 次全體委員會議審查上開草案，均由洪召集委員孟楷擔任主席；有委員李昆澤說明提案要旨，由交通部政務次長伍勝園、公共運輸及監理司司長胡廸琦及鐵道局局長楊正君報告，並邀請環境部、法務部及國家運輸安全調查委員會等相關機關派員列席備質詢及說明。

參、提案要旨：（參閱議案關係文書）

一、委員邱若華等 20 人提案要旨：

有鑑於「2050 淨零排放」已是我國國家發展重大目標與政策，而「永續發展、低碳城市」亦是日益被重視的城市轉型目標；推動公共運輸系統為永續、減碳的路徑之一，捷運本身屬綠色運輸，對環境永續與減碳可產生貢獻，爰擬具「大眾捷運法第十一條條文修正草案」。

「2050 淨零排放」已是我國重要推動的政策與目標，及越來越多地方政府為建構低碳城市的目標而推動低碳交通、低碳生活的永續城市。早期捷運建設規劃的思考模式較以運輸需求預測方式而言，假設城市的經濟持續成長，人口及運量不斷增加之情境；近年來全球淨零減碳與 ESG（Environment、Social、Governance）永續發展趨勢，捷運的規劃已開始與環境永續及淨零減碳目標有相關性。

環境永續是企業永續發展重要的一環，捷運的經營管理與企業永續發展相近，將 2050 年實現淨零排放的目標、落實減碳管理、提升環境永續意識納入經營管理重要一部分；以臺北捷運為例，近年來致力企業永續發展，將 ESG 列為經營目標，推動綠色交通運輸及落實節能減碳。

因應全球暖化、氣候遽變所導致的環境趨勢，「永續發展」、「綠色運輸」、「環保減碳」時代之來臨，實有捷運系統之規劃能考量如何朝向永續發展與達成淨零減碳目標之必要性。

二、委員蔡其昌等 21 人提案要旨：

鑒於我國各直轄市的捷運陸續完工通車，並更積極推動後續捷運路網建設，而捷運系統的建設目的是在提供大眾便捷、安全之運輸服務，特別是捷運在營運期間之安全至為重要，因為每日進出捷運車站及搭乘列車的旅客量相當多，捷運運量非常龐大，若有意外發生，將造成嚴重傷亡和高額財損，爰此，為增進捷運系統營運安全，爰擬具「大眾捷運法部分條文修正草案」，要求大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統者，大眾捷運系統營運機構應設異物入侵軌道之預警及緊急應變設備或措施；大眾捷運系統營運機構亦應對站務等從業人員給予緊急應變訓練；以及要求中央主管機關應制定捷運沿線施工安全作業標準及防護措施規定。

鑒於我國各直轄市的捷運陸續完工通車，並更積極推動後續捷運路網建設，而捷運

系統的建設目的是在提供大眾便捷、安全之運輸服務，特別是捷運在營運期間之安全至為重要，因為每日進出捷運車站及搭乘列車的旅客量相當多，捷運運量非常龐大，若有意外發生，將造成嚴重傷亡和高額財損，爰此為增進捷運系統營運安全，提出大眾捷運法部分條文修正草案。

三、委員李昆澤等 20 人提案要旨：

鑑於近年捷運系統事故頻傳，突顯地方主管機關對行車事故及異常事件之通報、應變、監督及調查責任未臻明確，且現行制度對事故後續處理與改進機制尚顯不足。為強化大眾捷運系統營運機構之風險管理與安全責任，明確主管機關監理職權，並與《鐵路法》、《運輸事故調查法》相互銜接，爰擬具「大眾捷運法第三十九條、第四十三條及第四十三條之一條文修正草案」，增訂應變計畫、資料保存、災防聯繫平台及調查配合義務等規定，以健全大眾捷運事故處理及安全管理制度。

肆、機關報告

一、交通部政務次長伍勝園、公共運輸及監理司司長胡廸琦及鐵道局局長楊正君報告：

(一)前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就貴委員會審查「大眾捷運法」等修正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請指教。

(二)大眾捷運法相關委員提案修正重點及本部建議處理意見

1.邱委員若華等提案修正第 11 條，將「環境永續及淨零減碳目標」納入大眾捷運系統規劃應考慮之因素：委員提案有助達成臺灣永續發展目標，本部原則支持，並尊重貴委員會綜合審查結果。

2.蔡委員其昌等提案修正第 39 條增訂營運機構及相關人員應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查；第 41 條增訂大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統，應設異物入侵軌道之預警及緊急應變設備或措施；第 42 條增訂營運機構對從業人員應予緊急應變訓練；第 43 條增訂營運機構就營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養紀錄應有效保存，其保存項目、期限及管理事項，由中央主管機關定之；第 45 條之 3 將「捷運沿線施工安全作業標準」納入主管機關所定辦法；以及第 51 條修正違反第 41 條及第 42 條規定之罰則：

(1)委員提案第 41 條、第 42 條、第 45 條之 3 及第 51 條有助於維護旅客安全、強化從業人員緊急應變能力及提升行車安全，本部原則支持，並尊重貴委員會綜合審查結果。

(2)委員提案第 39 條有助於完善事故調查機制，本部原則支持，惟配合條文架構，相關條文內容建議增訂於第 43 條第 4 項。

(3)委員提案第 43 條有助於事故調查之資料完整性，本部原則支持，惟考量大眾

捷運系統之監理權責主要屬地方主管機關，建議有關紀錄保存之項目、期限及管理事項修正為由地方主管機關定之。

3.李委員昆澤等提案修正第 39 條增訂營運機構重大行車事故應向國家運輸安全調查委員會通報、異常事件應向主管機關按月彙報、派員說明事故事件報告內容、訂定應變計畫與演練並接受地方主管機關查核、建立災害防救工作聯繫平臺並定期召會；第 43 條增訂營運機構對異常事件亦應調查分析及預防改善、向地方主管機關提出年度安全管理報告、對營運列車之行車運轉監控及維修保養紀錄應有效保存、應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查；以及第 43 條之 1 增訂地方主管機關對行車事故與異常事件進行檢討、調查、裁處與相關處置及營運機構應予配合：委員提案有助提升主管機關掌握營運安全，增強地方監理執行效能，完善事故調查機制，並提升營運機構安全管理，本部原則支持，並尊重貴委員會綜合審查結果。

綜上說明，本部感佩相關委員之提案，謹提供本部建議處理意見，尚請各位委員參考。謝謝！

伍、審查結果

一、114 年 11 月 26 日報告及詢答完畢，於 12 月 4 日進行逐條審查。與會委員於聽取說明並經縝密討論後，將全案審查完竣，審查結果如下：

(一)第十一條，照委員邱若華等 20 人提案通過。

(二)第三十九條，照委員李昆澤等 20 人提案、委員蔡其昌等 21 人提案，修正通過如下：

第三十九條　大眾捷運系統營運機構，遇有重大行車事故，應立即通報地方及中央主管機關，並隨時將經過及處理情形報請查核；其屬一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。

大眾捷運系統營運機構依前項規定所提報告內容，地方主管機關得要求其負責人或相關主管說明。

大眾捷運系統營運機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，依應變計畫定期實施演練，並檢討改善。

大眾捷運系統營運機構所定應變計畫之內容與定期及不定期演練情形，地方主管機關得予查核，認為辦理不善，應命其限期改善。

大眾捷運系統營運機構應與所在營運地區之地方政府間建立災害防救工作聯繫平臺，定期召開災害防救業務聯繫會議。

大眾捷運系統營運機構辦理第一項重大行車事故通報時，並應依運輸事故調查法向國家運輸安全調查委員會通報。

(三)第四十一條及第四十二條，均照委員蔡其昌等 21 人提案通過。

(四)第四十三條，照委員李昆澤等 20 人提案、委員蔡其昌等 21 人提案，修正通過如下：

第四十三條　大眾捷運系統營運機構，對行車事故及異常事件，應蒐集資料調查研

究，分析原因，並採取預防及改進措施，地方主管機關得予查驗。

大眾捷運系統營運機構應根據前一年度之行車事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向地方主管機關提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

一、大眾捷運系統營運機構營運之安全理念及目標。

二、安全管理之組織架構及實施方式。

三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。

四、行車事故及異常事件之檢討及預防措施。

五、其他與營運安全有關之重要事項。

大眾捷運系統營運機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應予保存；其保存之項目、期限及管理事項由中央主管機關定之。

大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

(五)增訂第四十三條之一，照委員李昆澤等 20 人提案修正通過、委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過，如下：

第四十三條之一　地方主管機關應就大眾捷運系統運轉中發生之行車事故及異常事件進行檢討。

非屬運輸事故調查法所定重大運輸事故之行車事故及異常事件，地方主管機關認有必要者，得就其事實及原因進行調查。

地方主管機關對前二項檢討或調查結果，認有應改進事項者，應命大眾捷運系統營運機構限期改善，並列管追蹤；其違失事項涉及違反本法規定者，依法裁處；其違反大眾捷運系統營運機構內部規定者，得命大眾捷運系統營運機構對內部相關人員究責、懲處或其他必要處置。

大眾捷運系統營運機構及其從業人員應配合地方主管機關檢討或調查需要，提出說明、相關紀錄、設施、設備、資料或物品，不得規避、妨礙或拒絕。

(六)第四十五條之三及第五十一條，均照委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過。

二、併案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，不須經黨團協商；院會討論時，推請洪召集委員孟楷作補充說明。

陸、檢附條文對照表 1 份。

審查會通過條文
委員邱若華等20人擬具「大眾捷運法第十一條條文修正草案」案
委員蔡其昌等21人擬具「大眾捷運法部分條文修正草案」案
委員李昆澤等20人擬具「大眾捷運法第三十九條、第四十三條及第四十三條之一條文修正草案」案條文對照表
現行條文

審查會通過條文	委員邱若華等 20 人提案 委員李昆澤等 20 人提案	委員蔡其昌等 21 人提案	現行條文	說明
（照委員邱若華等 20 人提案通過） 第十一條　大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、環境永續及淨零減碳目標。 四、土地之利用計畫及其發展。 五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 八、採用非完全獨立專用	**委員邱若華等 20 人提案：** 第十一條　大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、環境永續及淨零減碳目標。 四、土地之利用計畫及其發展。 五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 八、採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道		第十一條　大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、生態環境。 四、土地之利用計畫及其發展。 五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 八、採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。 九、其他有關事項。	**委員邱若華等 20 人提案：** 一、行政院業已於 2019 年 12 月通過「臺灣永續發展目標」，包含 18 項核心目標，核心目標 13 為完備減緩調適行動，以因應氣候變遷及其影響；其中運輸部門的具體策略是發展公共運輸系統，加強運輸需求管理、建構綠色運輸網絡，推廣低碳運具使用、建置綠色運具導向之交通環境提升運輸系統及運具能源使用效率。 二、為凝聚全球共識、走向

路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。 九、其他有關事項。	路之交通衝擊。 九、其他有關事項。			永續發展的目標，2015 年聯合國以經濟、社會、環境為主軸，提出 17 項永續發展目標，而在聯合國的迫切呼籲下，各國政府逐步加入響應行列。 三、朝向環境永續及淨零減碳的目標，其中目的之一即為生態環境的保護；而環境永續及淨零減碳已成全球趨勢，因此將本條第三款修改成環境永續及淨零減碳目標。 **審查會：** 照委員邱若華等 20 人提案通過。
（照委員李昆澤等 20 人提案、委員蔡其昌等 21 人提案，修正通過） 第三十九條　大眾捷運系統營運機構，遇有重大行車事故，應立即通報地方及中央主管機關，並隨時	**委員李昆澤等 20 人提案：** 第三十九條　大眾捷運系統營運機構，遇有行車上之重大行車事故，應立即通報地方及中央主管機關，並隨時將經過及處理情形報請查核；其一般行	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 第三十九條　大眾捷運系統營運機構，遇有行車上之重大事故，應立即通知地方及中央主管機關，並隨時將經過及處理情形報請查核。	第三十九條　大眾捷運系統營運機構，遇有行車上之重大事故，應立即通知地方及中央主管機關，並隨時將經過及處理情形報請查核；其一般行車事故，亦應按月彙報。	**委員李昆澤等 20 人提案：** 一、現行條文內容調整為第一項。考量維護旅客運輸安全為大眾捷運系統營運機構之核心職責，且《大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法》第

十三條之四除要求重大及一般行車事故應通報外，亦納入異常事件之通報規範，爰於本條新增異常事件應按月彙報之規定。同時，為統一法規用語，將「行車上之重大事故」修正為「重大行車事故」，以符合該辦法第十三條之一之名詞定義。

二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

二十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

二十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

二十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

二十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

二十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

二十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

二十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

二十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

二十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

二十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

三十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

三十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

三十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

三十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

三十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

三十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

三十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

三十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

三十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

三十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

四十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

四十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

四十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

四十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

四十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

四十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

四十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

四十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

四十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

四十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

五十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

五十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

五十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

五十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

五十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

五十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

五十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

五十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

五十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

五十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

六十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

六十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

六十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

六十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

六十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

六十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

六十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

六十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

六十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

六十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

七十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

七十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

七十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

七十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

七十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

七十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

七十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

七十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

七十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

七十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

八十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

八十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

八十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

八十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

八十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

八十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

八十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

八十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

八十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

八十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

九十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

九十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

九十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

九十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

九十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

九十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

九十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

九十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

九十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

九十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百二十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百二十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百二十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百二十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百二十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百二十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百二十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百二十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百二十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百二十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百三十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百三十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百三十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百三十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百三十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百三十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百三十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百三十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百三十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百三十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百四十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百四十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百四十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百四十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百四十四、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百四十五、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百四十六、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百四十七、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百四十八、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百四十九、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百五十、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百五十一、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事件之應變處理機制及地方主管機關監督查核之功能，參考《鐵路法》第四十三條之一第二項規定，大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

一百五十二、為使主管機關全面掌握捷運行車事故及異常事件之處理情形，並配合現行實務通報機制，參考《鐵路法》第四十條第三項之規定，增訂本條第二項規定。

一百五十三、大眾捷運系統為軌道運輸體系之一部分，為強化其行車事故及異常事

十條相關規範，增訂本條第三項與第四項。

四、為促進大眾捷運系統營運機構與所在地地方政府之間災害防救協調與合作，強化平時聯繫與緊急應變能力，爰增訂第五項，明定應建立聯繫平臺並定期召開災防業務會議。

五、考量發生重大行車事故時，監理機關與國家運輸安全調查機關需即時共享資訊並保持通報一致性，爰參考《鐵路法》第四十條第七項之規定，增訂第六項。

委員蔡其昌等 21 人提案：

一、第一項未修正。

二、新增第二項：配合民國一百零八年四月二十四日通過之運輸事故調查法，重大鐵路或軌道運輸

期召開災害防救業務聯繫會議。

大眾捷運系統營運機構辦理第一項重大行車事故通報時，並應依運輸事故調查法同時向國家運輸安全調查委員會辦理通報。

防救工作聯繫平臺，定期召開災害防救業務聯繫會議。

大眾捷運系統營運機構辦理第一項重大行車事故通報時，並應依運輸事故調查法向國家運輸安全調查委員會通報。

事故由國家運輸安全調查委員會之獨立機關依法調查之，新增本項規定大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

審查會：

一、照委員李昆澤等 20 人提案、委員蔡其昌等 21 人提案，修正通過。

二、交通部鐵道局補充說明如下：

「一、參酌大眾捷運法第三十四條授權訂定之大眾捷運系統經營維護與安全監督施辦法第十三條之四規定，重大行車事故、一般行車事故及異常事件均須通報，以及基於大眾捷運系統亦為鐵路運輸之一環，為落

實行車事故及異常事件之應變計畫和地方主管機關之監理查核機制，比照鐵路法第四十條有關鐵路機構遇有行車事故及異常事件之處理規定，修訂第一項文字並增訂第二至四項。另參考鐵路法第四十條第七項規定，增訂第六項向國家運輸安全委員會通報之規定。 二、另增訂第五項建立捷運災害防救工作聯繫平臺，要求大眾捷運系統營運機構與所在營運地區之地方政府間應建立聯繫平臺，處理二者間災害防救實務工作之協調及執行。」	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 一、第一項未修正。	第四十一條　大眾捷運系統營運機構，對行車及路	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 第四十一條　大眾捷運系	**（照委員蔡其昌等 21 人提案通過）**

二、原現行條文第二項，移列至修正條文第三項，文字未修正。

三、新增第二項：捷運系統採無人駕駛系統者，其行進皆由遠方的行控中心控制，若遇到緊急狀，則需靠乘客、隨車人員或站務人員即時反映給行控中心即時做出處置。鑒於突發事故往往在幾分鐘內就造成極大傷亡和損害，為維護搭乘捷運旅客的安全，增列第二項，大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統者，大眾捷運系統營運機構應擬定異物入侵軌道之預警及緊急應變措施。所謂「預警及緊急應變設備或措施」係指例如軌道侵入偵測預警器、月台緊急停車按鈕等

修正條文	現行條文	說明
第四十一條　大眾捷運系統營運機構，對行車及路線、場、站設施，應妥善管理維護，並應有緊急逃生之設施，以確保旅客安全。其車輛機具之檢查、養護並應嚴格遵守法令之規定。 大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統者，大眾捷運系統營運機構應設異物入侵軌道之預警及緊急應變設備或措施。 大眾捷運系統設施及其運作有採取特別安全防護措施之必要者，應由大眾捷運系統營運機構，報請地方主管機關核定之。	統營運機構，對行車及路線、場、站設施，應妥善管理維護，並應有緊急逃生之設施，以確保旅客安全。其車輛機具之檢查、養護並應嚴格遵守法令之規定。 大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統者，大眾捷運系統營運機構應設異物入侵軌道之預警及緊急應變設備或措施。 大眾捷運系統設施及其運作有採取特別安全防護措施之必要者，應由大眾捷運系統營運機構，報請地方主管機關核定之。	線、場、站設施，應妥善管理維護，並應有緊急逃生之設施，以確保旅客安全。其車輛機具之檢查、養護並應嚴格遵守法令之規定。 大眾捷運系統設施及其運作有採取特別安全防護措施之必要者，應由大眾捷運系統營運機構，報請地方主管機關核定之。	二、原現行條文第二項，移列至修正條文第三項，文字未修正。 三、新增第二項：捷運系統採無人駕駛系統者，其行進皆由遠方的行控中心控制，若遇到緊急狀，則需靠乘客、隨車人員或站務人員即時反映給行控中心即時做出處置。鑒於突發事故往往在幾分鐘內就造成極大傷亡和損害，為維護搭乘捷運旅客的安全，增列第二項，大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統者，大眾捷運系統營運機構應擬定異物入侵軌道之預警及緊急應變措施。所謂「預警及緊急應變設備或措施」係指例如軌道侵入偵測預警器、月台緊急停車按鈕等

				預防意外設備;惟設備仍有其極限,安全尚須建立安全管理機制與人員訓練配合,例如當偵測器未偵測到異物入侵軌道,但站務人員或隨車人員發現異常,回報報給行控中心的緊急應變SOP（標準作業程序）等措施，如此才能在第一時間預防避免事故發生。 **審查會：** 照委員蔡其昌等 21 人提案通過。
（照委員蔡其昌等 21 人提案通過） 第四十二條　大眾捷運系統營運機構,對行車人員，應予有效之訓練與管理,使其確切瞭解並嚴格執行法令之規定;對其技能、體格及精神狀況，應施行定期檢查及臨時檢		**委員蔡其昌等 21 人提案：** 第四十二條　大眾捷運系統營運機構,對行車人員，應予有效之訓練與管理,使其確切瞭解並嚴格執行法令之規定;對其技能、體格及精神狀況，應施行定期檢查及臨時檢查，經檢查不合標準者，	第四十二條　大眾捷運系統營運機構,對行車人員，應予有效之訓練與管理,使其確切瞭解並嚴格執行法令之規定;對其技能、體格及精神狀況，應施行定期檢查及臨時檢查，經檢查不合標準者，應暫停或調整其職務。	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 一、第一項未修正。 二、增列第二項：第一項「行車人員」實務上係指運務人員及維修人員,並不一定包括站務員;又無論捷運採何種系統,所有從業人員應訓練對於行車風險具備緊急應變能力，

查，經檢查不合標準者，應暫停或調整其職務。 大眾捷運系統營運機構對從業人員應予緊急應變訓練，使其確切瞭解並確實執行該標準作業程序規則。		應暫停或調整其職務。 大眾捷運系統營運機構對從業人員應予緊急應變訓練，使其確切瞭解並確實執行該標準作業程序規則。		勢必可大大降低行車事故，爰此增列第二項。 **審查會：** 照委員蔡其昌等 21 人提案通過。
（照委員李昆澤等 20 人提案、委員蔡其昌等 21 人提案，修正通過） 第四十三條　大眾捷運系統營運機構，對行車事故及異常事件，應蒐集資料調查研究，分析原因，並採取預防及改進措施，地方主管機關得予查驗。 大眾捷運系統營運機構應根據前一年度之行車事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向地方主管機關提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列	**委員李昆澤等 20 人提案：** 第四十三條　大眾捷運系統營運機構，對行車事故及異常事件，應蒐集資料調查研究，分析原因，並採取預防及改進措施，備供地方主管機關查驗。 大眾捷運系統營運機構應根據前一年度之行車事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束以前，向地方主管機關提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項： 一、大眾捷運系統營運機	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 第四十三條　大眾捷運系統營運機構，對行車事故，應蒐集資料調查研究，分析原因，並採取預防措施。 大眾捷運系統營運機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存。 前項應保存之項目、期限及管理事項，由中央主管機關定之。	第四十三條　大眾捷運系統營運機構，對行車事故，應蒐集資料調查研究，分析原因，並採取預防措施。	**委員李昆澤等 20 人提案：** 一、將現行條文調整為第一項，並參考《鐵路法》第五十六條之五之規定，酌予修正，明定地方主管機關得查驗大眾捷運系統營運機構對行車事故及異常事件所為之調查與預防改進作為，以強化監督效能。 二、為提升大眾捷運系統營運機構自主安全管理能力，增訂第二項及第三項，明定營運機構應比照鐵路機構編製安全管理報告，並妥善保存營運、

維修及保養等相關紀錄，以作為日後檢核及持續改善之依據。

三、配合《運輸事故調查法》於一百零八年四月二十四日修正公布，明定重大鐵路或軌道運輸事故由國家運輸安全調查委員會依法調查，爰增訂第四項，要求大眾捷運系統營運機構及其相關人員應配合調查作業，明確法律責任與義務。

委員蔡其昌等 21 人提案：

一、第一項未修正。

二、新增第二項及第三項：要求其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養紀錄應有效保存，且其保存之項目、期限及管理事項，由中央主管機關定之。

審查會：

一、照委員李昆澤等 20 人

事項： 一、大眾捷運系統營運機構營運之安全理念及目標。 二、安全管理之組織架構及實施方式。 三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。 四、行車事故及異常事件之檢討及預防措施。 五、其他與營運安全有關之重要事項。 大眾捷運系統營運機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應予保存；其保存之項目、期限及管理事項由中央主管機關定之。 大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國	構營運之目標及安全理念。 二、安全管理之組織架構及實施方式。 三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。 四、行車事故及異常事件之檢討及預防措施。 五、其他與營運安全有關之重要事項。 大眾捷運系統營運機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由地方主管機關定之。 大眾捷運系統營運機構及相關人員，另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

提案、委員蔡其昌等 21 人提案，修正通過。 二、交通部鐵道局補充說明如下： 「一、參考鐵路法相關規定，使地方主管機關得查驗大眾捷運系統營運機構之行車事故及異常事件調查及預防改進措施；並使捷運應比照鐵路機構提出安全管理報告，並保存相關營運、維護及保養紀錄，爰修訂第一項文字並增訂第二、三項。 二、另外配合一百零八年四月二十四日修正公布之運輸事故調查法，重大鐵路或軌道運輸事故由國家運輸安全調查委員會依法調查之，爰增訂第四				家運輸安全調查委員會辦理調查。

				項規範營運機構及其人員應配合辦理調查。」
（照委員李昆澤等 20 人提案修正通過、委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過） 第四十三條之一　地方主管機關應就大眾捷運系統運轉中發生之行車事故及異常事件進行檢討。 非屬運輸事故調查法所定重大運輸事故之行車事故及異常事件，地方主管機關認有必要者，得就其事實及原因進行調查。 地方主管機關對前二項檢討或調查結果，認有應改進事項者，應命大眾捷運系統營運機構限期改善，並列管追蹤；其違失事項涉及違反本法	**委員李昆澤等 20 人提案：** 第四十三條之一　地方主管機關應就大眾捷運系統運轉中發生之行車事故及異常事件進行檢討。 非屬運輸事故調查法認定重大運輸事故之行車事故及異常事件，地方主管機關認有必要者，得就其事實及原因進行調查。 地方主管機關對前二項檢討或調查結果，如認有應改進事項者，應命大眾捷運系統營運機構限期改善，並列管追蹤；其違失事項涉及違反本法規定者，依法裁處；其違反大眾捷運系統營運機構內部規定者，得命大			**委員李昆澤等 20 人提案：** 一、本條新增。 二、參考《鐵路法》第五十六條之六規定，明確地方主管機關對大眾捷運系統之監理權責，包括對行車事故及異常事件進行檢討或調查，並對營運機構違反本法規定之情節依法裁處；同時，營運機構之從業人員應配合相關調查與處置作業。 **審查會：** 一、照委員李昆澤等 20 人提案修正通過、委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過。 二、第二項前段「認定」修正為「所定」。 三、第三項前段「如認有」

規定者，依法裁處；其違反大眾捷運系統營運機構內部規定者，得命大眾捷運系統營運機構對內部相關人員究責、懲處或其他必要處置。 大眾捷運系統營運機構及其從業人員應配合地方主管機關檢討或調查需要，提出說明、相關紀錄、設施、設備、資料或物品，不得規避、妨礙或拒絕。	眾捷運系統營運機構對內部相關人員究責、懲處或其他必要處置。 大眾捷運系統營運機構及其從業人員應配合地方主管機關檢討或調查需要，提出說明、相關紀錄、設施、設備、資料或物品，不得規避、妨礙或拒絕。			修正為「認有」。
（照委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過） 第四十五條之三　前三條所定禁建、限建範圍之劃定、公告、變更、禁建範圍之禁止行為、拆除補償程序、限建範圍之管制行為、管制規範、限建範圍內建築物建造、工程設施構築、廣告物設置或工程		**委員蔡其昌等 21 人提案：** 第四十五條之三　前三條所定禁建、限建範圍之劃定、公告、變更、禁建範圍之禁止行為、拆除補償程序、限建範圍之管制行為、管制規範、限建範圍內建築物建造、工程設施構築、廣告物設置或工程行為施作之申請、審核、	第四十五條之三　前三條所定禁建、限建範圍之劃定、公告、變更、禁建範圍之禁止行為、拆除補償程序、限建範圍之管制行為、管制規範、限建範圍內建築物建造、工程設施構築、廣告物設置或工程行為施作之申請、審核、施工管理、通知停工及捷	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 查現行「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」規定自大眾捷運系統結構體外緣起算五十公尺以內之範圍其上空、平面或地下區域，均屬限建範圍。若於限建範圍內，有高空吊掛作業勢必影響捷運行車安全，參考在鐵路沿線及設施附近吊掛施

行為施作之申請、審核、施工管理、捷運沿線施工安全管制、通知停工及捷運設施損害回復原狀或賠償等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。		施工管理、捷運沿線施工安全作業標準、通知停工及捷運設施損害回復原狀或賠償等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。	運設施損害回復原狀或賠償等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。	工，鐵路機構為確保鐵路行車安全，訂有明確的安全規定，同為軌道設施之捷運卻付之闕如。又根據新聞報導，捷運沿線建築物建造之吊掛工程並不少見，臺中捷運綠線沿線 7 處建物施工，就有 5 處有吊掛作業；同為高架設計的新北捷運環狀線、台北捷運文湖線，沿線分別有三處、八處吊掛工程；桃園捷運和高雄捷運也各有三處及六處，綜上，為保障捷運沿線施工安全，增列「捷運沿線施工安全作業標準及防護措施」等字。 **審查會：** 一、照委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過。 二、後段「捷運沿線施工安全作業標準」修正為「捷運沿線施工安全管制」。
（照委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過）		**委員蔡其昌等 21 人提案：** 第五十一條　大眾捷運系	第五十一條　大眾捷運系統營運機構有下列情形	**委員蔡其昌等 21 人提案：** 一、修正第一項第七款：配

合第四十一條新增第二項規定，以及第四十二條新增第二項規定，而修正本條第一項第七款之文字。

二、第二項未修正。

審查會：

一、照委員蔡其昌等 4 人所提修正動議通過。

二、第一項各款末句之末字「者」均予以刪除，第二款中段增訂「、第三十九條第四項或第四十三條之一第三項規定」等文字，第三款末句「第三十九條規定者」修正為「第三十九條第一項規定，應報告而未報告」，第七款後段「作業人員」修正為「從業人員」；增訂第八款及第九款，其後遞移為第十款及第十一款。

三、第二項句首款次之文字

第五十一條　大眾捷運系統營運機構有下列情形之一者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰： 一、違反第三十條規定，僱用未經技能檢定合格之技術人員擔任設施之操作及修護。 二、違反依第三十四條所定監督實施辦法、第三十九條第四項或第四十三條之一第三項規定，經地方主管機關通知改善而未改善。 三、違反第三十五條第一項或第三十九條第一項規定，應報告而未報告。 四、違反第三十五條第二項或第三十六條規定，經主管機關通知改正而未改正。 五、規避、妨礙或拒絕中央主管機關依第三十五條第二項之檢閱文件帳冊者。 六、違反第三十七條規定，未經核准兼營其他	統營運機構有下列情形之一者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰： 一、違反第三十條規定，僱用未經技能檢定合格之技術人員擔任設施之操作及修護者。 二、違反依第三十四條所定監督實施辦法，經地方主管機關通知改善而未改善者。 三、違反第三十五條第一項或第三十九條規定者。 四、違反第三十五條第二項或第三十六條規定，經主管機關通知改正而未改正者。 五、規避、妨礙或拒絕中央主管機關依第三十五條第二項之檢閱文件帳冊者。 六、違反第三十七條規定	之一者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰： 一、違反第三十條規定，僱用未經技能檢定合格之技術人員擔任設施之操作及修護者。 二、違反依第三十四條所定監督實施辦法，經地方主管機關通知改善而未改善者。 三、違反第三十五條第一項或第三十九條規定者。 四、違反第三十五條第二項或第三十六條規定，經主管機關通知改正而未改正者。 五、規避、妨礙或拒絕中央主管機關依第三十五條第二項之檢閱文件帳冊者。 六、違反第三十七條規定，未經核准兼營其他

修正為「各款」，前段「並通知」修正為「經通知」，中段「按日連續處罰」修正為「按次處罰」。

四、交通部鐵道局補充說明如下：

「一、為強化捷運營運機關之安全責任，將第三十九條、第四十一條、第四十三條及第四十三條之一修正條文賦予之責任，納入罰則，督促其落實安全營運。

二、另第二項參考鐵路法第六十七條第二項規定，尚無區分各款通知限期改善而未改善罰則不同之必要，爰作修正。又依現行法制體例，將『按日連續處罰』修正為『按次處罰』

附屬事業者。

七、違反第四十一條規定或未依第四十二條規定對行車人員施予訓練與管理致發生行車事故者。

八、違反第四十四條第一項規定，未於適當處所標示安全規定者。

九、未依第四十七條規定投保責任保險或提存保證金者。

有前項第一款、第二款、第六款至第九款情形之一，並通知其限期改正或改善，屆期未改正或改善者，按日連續處罰；情節重大者，並得停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可。

，未經核准兼營其他附屬事業者。

七、違反第四十一條第一項及第三項規定或未依第四十二條規定對行車人員或作業人員施予訓練與管理致發生行車事故者。

八、違反第四十四條第一項規定，未於適當處所標示安全規定者。

九、未依第四十七條規定投保責任保險或提存保證金者。

有前項第一款、第二款、第六款至第九款情形之一，並通知其限期改正或改善，屆期未改正或改善者，按日連續處罰；情節重大者，並得停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可。

央主管機關依第三十五條第二項之檢閱文件帳冊。

六、違反第三十七條規定，未經核准兼營其他附屬事業。

七、違反第四十一條第一項及第三項規定或未依第四十二條規定對行車人員或從業人員施予訓練與管理致發生行車事故。

八、違反第四十三條第一項、第二項或第三項規定，經地方主管機關通知改正而未改正。

九、大眾捷運系統營運機構及其從業人員規避、妨礙或拒絕第四十三條之一第四項所定應配合義務。

十、違反第四十四條第一項規定，未於適當處所

標示安全規定。 十二、未依第四十七條規定投保責任保險或提存保證金。 有前項各款情形之一，經通知其限期改正或改善，屆期未改正或改善者，按次處罰；情節重大者，並得停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可。				。」

主席：請召集委員洪孟楷委員補充說明。

召集委員無補充說明。

本案經審查會決議，不須再交由黨團協商，請問院會，有無異議？（無）沒有異議，本案逕依審查會意見處理。

現在進行逐條討論。

大眾捷運法部分條文修正草案（二讀）

主席：請宣讀第十一條。

第 十 一 條　大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素：

一、地理條件。

二、人口分布。

三、環境永續及淨零減碳目標。

四、土地之利用計畫及其發展。

五、社會及經濟活動。

六、都市運輸發展趨勢。

七、運輸系統之整合發展。

八、採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。

九、其他有關事項。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第三十九條。

第三十九條　大眾捷運系統營運機構，遇有重大行車事故，應立即通報地方及中央主管機關，並隨時將經過及處理情形報請查核；其屬一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。

大眾捷運系統營運機構依前項規定所提報告內容，地方主管機關得要求其負責人或相關主管說明。

大眾捷運系統營運機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，依應變計畫定期實施演練，並檢討改善。

大眾捷運系統營運機構所定應變計畫之內容與定期及不定期演練情形，地方主管機關得予查核，認為辦理不善，應命其限期改善。

大眾捷運系統營運機構應與所在營運地區之地方政府間建立災害防救工作聯繫平臺，定期召開災害防救業務聯繫會議。

大眾捷運系統營運機構辦理第一項重大行車事故通報時，並應依運輸事故調查法向國家運輸安全調查委員會通報。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第四十一條。

第四十一條　大眾捷運系統營運機構，對行車及路線、場、站設施，應妥善管理維護，並應有緊

急逃生之設施，以確保旅客安全。其車輛機具之檢查、養護並應嚴格遵守法令之規定。

大眾捷運系統採用完全獨立專用路權且為無人駕駛系統者，大眾捷運系統營運機構應設異物入侵軌道之預警及緊急應變設備或措施。

大眾捷運系統設施及其運作有採取特別安全防護措施之必要者，應由大眾捷運系統營運機構，報請地方主管機關核定之。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第四十二條。

第四十二條　大眾捷運系統營運機構，對行車人員，應予有效之訓練與管理，使其確切瞭解並嚴格執行法令之規定；對其技能、體格及精神狀況，應施行定期檢查及臨時檢查，經檢查不合標準者，應暫停或調整其職務。

大眾捷運系統營運機構對從業人員應予緊急應變訓練，使其確切瞭解並確實執行該標準作業程序規則。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第四十三條。

第四十三條　大眾捷運系統營運機構，對行車事故及異常事件，應蒐集資料調查研究，分析原因，並採取預防及改進措施，地方主管機關得予查驗。

大眾捷運系統營運機構應根據前一年度之行車事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向地方主管機關提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

一、大眾捷運系統營運機構營運之安全理念及目標。

二、安全管理之組織架構及實施方式。

三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。

四、行車事故及異常事件之檢討及預防措施。

五、其他與營運安全有關之重要事項。

大眾捷運系統營運機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應予保存；其保存之項目、期限及管理事項由中央主管機關定之。

大眾捷運系統營運機構及相關人員另應依運輸事故調查法配合國家運輸安全調查委員會辦理調查。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀增訂第四十三條之一。

第四十三條之一　地方主管機關應就大眾捷運系統運轉中發生之行車事故及異常事件進行檢討。

非屬運輸事故調查法所定重大運輸事故之行車事故及異常事件，地方主管機關認有必要者，得就其事實及原因進行調查。

地方主管機關對前二項檢討或調查結果，認有應改進事項者，應命大眾捷運

系統營運機構限期改善，並列管追蹤；其違失事項涉及違反本法規定者，依法裁處；其違反大眾捷運系統營運機構內部規定者，得命大眾捷運系統營運機構對內部相關人員究責、懲處或其他必要處置。

大眾捷運系統營運機構及其從業人員應配合地方主管機關檢討或調查需要，提出說明、相關紀錄、設施、設備、資料或物品，不得規避、妨礙或拒絕。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第四十五條之三。

第四十五條之三　前三條所定禁建、限建範圍之劃定、公告、變更、禁建範圍之禁止行為、拆除補償程序、限建範圍之管制行為、管制規範、限建範圍內建築物建造、工程設施構築、廣告物設置或工程行為施作之申請、審核、施工管理、捷運沿線施工安全管制、通知停工及捷運設施損害回復原狀或賠償等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第五十一條。

第五十一條　大眾捷運系統營運機構有下列情形之一者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰：

一、違反第三十條規定，僱用未經技能檢定合格之技術人員擔任設施之操作及修護。

二、違反依第三十四條所定監督實施辦法、第三十九條第四項或第四十三條之一第三項規定，經地方主管機關通知改善而未改善。

三、違反第三十五條第一項或第三十九條第一項規定，應報告而未報告。

四、違反第三十五條第二項或第三十六條規定，經主管機關通知改正而未改正。

五、規避、妨礙或拒絕中央主管機關依第三十五條第二項之檢閱文件帳冊。

六、違反第三十七條規定，未經核准兼營其他附屬事業。

七、違反第四十一條第一項及第三項規定或未依第四十二條規定對行車人員或從業人員施予訓練與管理致發生行車事故。

八、違反第四十三條第一項、第二項或第三項規定，經地方主管機關通知改正而未改正。

九、大眾捷運系統營運機構及其從業人員規避、妨礙或拒絕第四十三條之一第四項所定應配合義務。

十、違反第四十四條第一項規定，未於適當處所標示安全規定。

十一、未依第四十七條規定投保責任保險或提存保證金。

有前項各款情形之一，經通知其限期改正或改善，屆期未改正或改善者，按次處罰；情節重大者，並得停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可。

主席：照審查會條文通過。

全案經過二讀，現有三黨黨團提議繼續進行三讀。請問院會，有無異議？（無）無異議。請宣讀經過二讀之條文。

大眾捷運法增訂第四十三條之一條文；並修正第十一條、第三十九條、第四十一條至第四十三條、第四十五條之三及第五十一條條文（三讀）

－與經過二讀內容同，略－

主席：三讀條文已宣讀完畢，請問院會，有無文字修正？（無）無文字修正。

決議：大眾捷運法增訂第四十三條之一條文；並將第十一條、第三十九條、第四十一條至第四十三條、第四十五條之三及第五十一條條文修正通過。

進行討論事項第十案。

十、本院交通委員會報告併案審查委員邱若華等 16 人、委員黃健豪等 17 人分別擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」、委員徐富癸等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十九條條文修正草案」、委員柯志恩等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」及委員黃健豪等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十條條文修正草案」案。（本案經提本院第 11 屆第 4、4、3、3、3 會期第 8、10、19、18、20 次會議報告決定：交交通委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。）

主席：請宣讀審查報告。

立法院交通委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 114 年 12 月 9 日

發文字號：台立交字第 1142402650 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：院會交付審查委員邱若華等 16 人及委員黃健豪等 17 人（第 11017407 號）分別擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」、委員徐富癸等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十九條條文修正草案」、委員柯志恩等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」及委員黃健豪等 17 人（第 11014335 號）擬具「道路交通管理處罰條例第九十條條文修正草案」案，業經併案審查完竣，復請查照，提報院會公決。

說明：

一、復貴處 114 年 7 月 8 日台立議字第 1140702340 號、114 年 7 月 15 日台立議字第 1140702466 號、114 年 7 月 22 日台立議字第 1140702535 號、114 年 11 月 19 日台立議字第

1140703596 號及 114 年 12 月 1 日台立議字第 1140703885 號函。

二、檢附審查報告 1 份（含條文對照表）。

正本：議事處

副本：交通委員會

併案審查委員邱若華等 16 人及委員黃健豪等 17 人（第 11017407 號）分別擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」、委員徐富癸等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十九條條文修正草案」、委員柯志恩等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」及委員黃健豪等 17 人（第 11014335 號）擬具「道路交通管理處罰條例第九十條條文修正草案」案審查報告

壹、審查依據

各提案經院會報告如下；均決定：「交交通委員會審查。」

一、委員柯志恩等 16 人提案，經本院第 11 屆第 3 會期第 18 次會議報告。

二、委員徐富癸等 17 人提案，經本院第 11 屆第 3 會期第 19 次會議報告。

三、委員黃健豪等 17 人提案（第 11014335 號），經本院第 11 屆第 3 會期第 20 次會議報告。

四、委員邱若華等 16 人提案，經本院第 11 屆第 4 會期第 8 次會議報告。

五、委員黃健豪等 17 人提案（第 11017407 號），經本院第 11 屆第 4 會期第 10 次會議報告。

貳、審查過程

本院交通委員會分別於 114 年 11 月 26 日（星期三）及 12 月 4 日（星期四）召開第 11 屆第 4 會期交通委員會第 7 次及第 9 次全體委員會議審查上開草案，均由洪召集委員孟楷擔任主席；有委員黃健豪說明提案要旨，由交通部政務次長伍勝園、公共運輸及監理司司長胡廸琦報告，並邀請教育部、內政部、衛生福利部、環境部、法務部及司法院等相關機關派員列席備質詢及說明。

參、提案要旨：（參閱議案關係文書）

一、委員邱若華等 16 人提案要旨：

鑒於現行道路交通管理處罰條例第三十一條之一規定，汽機車駕駛人於行駛道路時手持香菸、吸食或點燃香菸，致有影響他人行車安全之行為者，僅處新臺幣六百元罰鍰。然實務上，駕駛人於道路上抽菸，不僅嚴重影響行車安全，亦造成二手菸危害與環境污染；另通訊設備功能普及機車駕駛人行駛於道路時，使用行動電話之比例持續增加，顯見現行罰鍰金額顯不足以產生有效嚇阻效果，為維護公共安全、保障用路人健康及改善市容環境，爰擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」。

滑手機在機車騎乘過程中，已非少見行為，而是普遍與頻繁現象。現行罰責與處罰制度未能有效抑制此類行為，對道路交通安全構成實質威脅。為落實「生命至上」與公共安全之理念，有其修法提高罰鍰金額、加重處罰之必要，以期降低因分心駕駛所帶來之生命與財產損失。

駕駛人於道路上抽菸，煙霧與煙灰隨風四散，常影響後方用路人之視線與呼吸，增加交通事故風險，已涉及公共安全之重大隱患，另依照衛福部統計數據，每年台灣約 3,000 人死於暴露在二手菸之下；二手菸致病人數達 150,000 至 230,000 人，顯見抽菸行為已嚴重實質影響公共安全與群眾健康。

二手菸危害眾所周知，對孕婦及胎兒尤甚。研究已證實孕婦吸菸或吸入二手菸，易造成胎盤早期剝離、流產、子宮感染等疾病；尼古丁及一氧化碳亦會透過胎盤傳給胎兒，導致低體重、發育遲緩、畸形、過敏、精神異常甚至嬰兒猝死症，對公共健康影響深遠。

現行規定騎車抽菸僅處以新臺幣六百元罰鍰，顯不足以嚇阻該等行為，爰有必要提高罰鍰金額，以維護行車安全、保障民眾健康並改善生活環境。

二、委員黃健豪等 17 人提案要旨：（第 11017407 號）

鑑於實務上駕駛人於行駛中抽菸，常因操作香菸、點火、撥菸灰等行為分散注意力，影響對路況變化之反應時間，易致偏離車道、追撞或自撞事故，影響行車安全。現行規定汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸以致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣六百元罰鍰，顯有未足。為確保行車安全、加強嚇阻駕駛人於道路上抽菸之效果，爰擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」。

針對汽、機車駕駛人於行駛中手持、點燃或吸食香菸之行為，為防止駕駛人因抽菸動作分散注意力、離開方向盤或視線偏離道路，導致車輛偏移、追撞及其他交通事故，爰提高罰鍰金額以加強嚇阻。現行處罰額度偏低，難以有效防制此類分心駕駛行為。

開車或騎車抽菸除構成注意力分散外，亦增加火源及突發危險之風險。菸灰、火星或燃燒中菸蒂掉落車艙時，駕駛人往往出於本能反應撥除，致瞬間偏移方向盤、誤踩油門或煞車，易釀重大交通事故。爰有必要提高罰則，以防止因短暫失控造成之生命與財產損失。

駕駛人於道路上吸菸，所產生之煙霧與飛散菸灰會隨氣流飄向後方車輛與行人，不僅降低後方駕駛視線、影響判斷距離，亦可能使機車騎士閃避不及而發生危險。長期而言，此類行為破壞公共道路行車秩序，侵害其他用路人安全與通行權益，對整體交通環境及公共衛生均不利。爰應提高罰鍰標準，建立更安全與友善之用路文化。

三、委員徐富癸等 17 人提案要旨：

為確保執行緊急任務的救護車擁有道路優先通行權，對於阻擋救護車之行人及駕駛處以相同之罰鍰，爰擬具「道路交通管理處罰條例第七十九條條文修正草案」。

近期發生民眾在斑馬線上阻擋救護車出勤，甚至朝駕駛比中指之案件，雖交通部回應可依違反《道路交通管理處罰條例》第七十八條第一項第四款「妨礙交通」規定處五百元罰鍰，然法規案件未臻明確且罰則過低，故參考《道路交通管理處罰條例》第四十五條修正同法第七十九條。

四、委員柯志恩等 16 人提案要旨：

鑑於我國交通事故問題日益嚴峻，重大交通事件頻傳，為保障學校與醫院周遭之道路安全，爰擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」。

據交通部統計，全國事故死傷人數自民國 110 年計 479,266 人上升至民國 113 年計 527,383 人，共增加 48,117 人，增幅約達 10%。且自民國 110 年至民國 113 年間統計，兒童交通事故死傷人數，由 8,705 人上升至 12,037 人，共計增加 3,332 人，增幅高達 38.3%、少年死傷人數亦增加 7.5%；高齡者事故死傷人數，亦由 61,383 人增加至 76,009 人，增加 14,626 人，增幅達 23.8%。顯見我國交通事故問題日益嚴峻。

依據衛福部民國 112 年之國人死因統計，事故傷害死亡人數為 7,063 人，居國人死因第 8 位。其中，運輸事故死亡 3,068 人，占 43.4%。依年齡分析，12 歲至 17 歲之人因事故傷害致死佔死亡人數比例為 32.4%；1 歲至 11 歲之人，事故傷害死亡亦為前三大死因。顯見，運輸事故屬事故傷害之主因，又事故傷害對於兒少生命安全之戕害甚巨，亟需修訂相關法規以保障兒少族群之道路安全。

鑑於高級中等以下學校學生多以搭乘大眾運輸、步行或自行車為主要通勤方式，故學校周邊道路之安全顯重要。又醫院周遭為民眾就醫、行人用路需求較高之交通繁忙路段。為落實兒少與高齡者用路友善環境，保障學校、醫院周遭交通弱勢族群之用路安全，爰擬具道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案，增訂「行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑至二分之一」，俾使駕駛人依法減速慢行，以保障學校、醫院周遭路段之道路安全。

五、委員黃健豪等 17 人提案要旨：（第 11014335 號）

鑑於實務上警方查獲疑似施用毒品之汽機車駕駛人依規定送驗尿液或其他檢體時，因目前檢驗機構量能有限，檢驗報告常需數週乃至數月始得以出具，經常導致舉發期間屆滿而無法依法舉發，違規者因此得以規避吊扣駕照等行政處罰，形成執法漏洞。爰擬具「道路交通管理處罰條例第九十條條文修正草案」，明定舉發期日自測試檢定終結之日起算，強化毒駕行為之防制，保障公共安全。

肆、機關報告

一、交通部政務次長伍勝園、公共運輸及監理司司長胡廸琦報告：

(一)前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就貴委員會審查「道路交通管理處罰條例」等修正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請指教。

(二)道路交通管理處罰條例相關委員提案修正重點及本部建議處理意見

1.邱委員若華等提案修正第 31 條之 1，提高機車行駛道路以手持方式使用行動電話等有礙駕駛安全之行為、汽機車駕駛人行駛道路手持香菸、吸食或點燃香菸等致影響他人行車安全之罰鍰：

(1)有關委員提案提高機車駕駛人行駛於道路以手持方式使用行動電話等有礙駕駛安全之行為之罰鍰，經查 113 年違規案件數 51,771 件已較 112 年 81,171 件大幅下降，建議維持現行罰鍰額度，持續加強宣導及執法。

(2)有關委員提案提高汽機車駕駛人手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之罰鍰，經查 113 年違規案件數 15,065 件已較 112 年 33,524 件大幅下降，建議維持現行罰鍰額度，持續加強宣導及執法。

(3)另委員提案請本部會同衛生福利部訂定實施及宣導辦法，因其涉及國人健康議題，已非屬道路交通管理處罰條例範疇，仍宜由相關主管機關加強宣導及執法。

2.徐委員富癸等提案修正第 79 條，增訂行人不避讓消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車等緊急車輛之處罰：大院甫於 114 年 10 月 28 日三讀通過修正第 78 條增訂相同處罰規定，建議本條無須再行修正。

3.柯委員志恩等提案修正第 86 條，增訂行經設有學校、醫院標誌之路段不減速慢行因而致人重傷或死亡，依法應負刑事責任，得加重其刑二分之一：駕駛人行經設有學校、醫院標誌之路段應減速慢行，本即本部推動人本交通之方向，而加重其刑屬於法官之裁量權，本部尊重貴委員會綜合審查結果。

4.黃委員健豪等提案修正第 90 條，明定第 35 條規定毒駕舉發日期自測試檢定終結之日起算：毒駕舉發日期之起算日，本部業以 114 年 6 月 13 日交運字第 1140016448 號函釋以「尿液毒品檢驗報告結果通知之日」為準，並於 114 年 9 月 19 日邀集法務部、內政部警政署等相關單位研商獲有修法共識，俾利法規更臻明確，本部尊重貴委員會綜合審查結果。

綜上說明，本部感佩相關委員之提案，謹提供本部建議處理意見，尚請各位委員參考。謝謝！

二、衛生福利部書面報告：

主席、各位委員女士、先生：

今天大院第 11 屆第 4 會期交通委員會第 7 次全體委員會議，本部承邀列席報告，深感榮幸。茲就大院委員邱若華等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第 31 條之 1 條文修正草案」，提出專案報告。敬請各位委員不吝惠予指教：

(一)本次修正草案之說明

有關大院委員邱若華等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第 31 條之 1 條文修正草案」，提高駕駛人騎乘機車或行駛汽車時吸菸罰則，由現行 600 元罰鍰，增至 2,000 元罰鍰（修正條文第 3 項）；增訂由交通部會同本部定實施及宣導辦法（修正條文第 6 項）。上開實施及宣導辦法，涉騎乘機車或行駛汽車時之管理，建議由交通部本權責訂定。

(二)菸害防制（營造無菸環境）策略

菸害防制法（下稱本法）自 112 年 3 月 22 日修正施行後，本部致力於許多菸害防制政策與策略，營造無菸環境，包含禁止電子煙在內之類菸品、納管加熱菸；禁止吸菸年齡提高至未滿 20 歲；增加菸品容器警示圖文面積百分比；擴大室內外禁菸場所，包含各級學校禁菸等多項管理措施。此外，透過擴大禁菸環境、嚴格禁止菸品廣告之管理與教育宣導，讓民眾於禁菸場所免受二手菸危害已達 9 成以上。

本部為保護民眾免於菸害並維護不吸菸者之健康權益，依本法第 18 條第 1 項第 5 款規定，大眾運輸工具、計程車、遊覽車、車站及旅客等候室等場所全面禁止吸菸。此外，本法第 18 條第 1 項第 13 款及第 19 條第 1 項第 4 款亦明定「經各級主管機關公告指定之交通工具」全面禁菸，並授權地方主管機關得因地制宜，依場所特性、通風狀況及人流量等因素，公告指定禁菸場所。目前已有多縣市公告人行道、校園周邊、公車候車亭及公務車輛等禁止吸菸並加強稽查，至今已公告逾 3 萬處禁菸場所；本部國民健康署將持續與地方合作，鼓勵各地擴大營造戶外無菸環境，以降低二手菸暴露。

(三)強化菸害防制宣導

本部為提升民眾對菸害防制的支持與認知、提升拒菸意識，使民眾持續遵守本法之規定、維護無菸環境、降低吸菸率、減少二手菸危害。除結合中央與地方及各跨部會單位，如：教育、醫療及社區等資源辦理多元化菸害防制相關宣導教育講習或活動，因應不同時期之重點宣導議題，適時發布菸害防制宣導相關新聞稿，亦透過整合多元的大眾傳播與媒體通路，如：電視、廣播、宣傳車、戶外看板、交通要道 LED 電視牆等，加深大眾對於菸害防制教育的概念，宣導菸害防制重要性，凝聚民眾對菸害防制的公共認知，一同支持建構無菸清新好環境，讓生活少了菸害，降低吸菸人口。

本部國民健康署將持續透過各式管道加強二手菸害防制及禁菸場所等宣導，提醒民眾所有菸品皆有危害，及與地方政府共同合作落實菸害防制工作，營造無菸支持環境。另持續督導地方政府衛生局加強禁菸場所查緝與衛教宣導，定期於該署官網公布稽查成果。

(四)結語

本部承大院各委員之指教及監督，在此敬致謝忱，並祈各位委員繼續予以支持。

三、法務部書面報告：

主席、各位委員、各位女士、先生

今天奉邀列席貴委員會，就審查「道路交通管理處罰條例」修正草案，謹代表法務部列席，茲報告說明如下：

委員柯志恩等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」案：

(一)修正重點：本提案就汽車駕駛人有致人受傷或死亡，依法應負刑事責任之加重處罰

要件，增訂道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項第 6 款：「行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。」

(二)本部意見：提案意旨為考量特定路段為交通弱勢族群之高用路需求之路段，有強化保障道路安全必要，敬表贊同。然修正草案所指「不減速慢行」，應如何加以認定，恐生疑義。如學校周邊限速 20 公里，行經學校周邊路段應減速多少，始符合「減速慢行」，易有爭議。是否修正為「未依速限」以利司法實務適用之明確性，建請再酌。

四、司法院書面報告：

主席、各位委員、各位先進：

今天奉邀列席貴委員會，就審查「道路交通管理處罰條例」修正草案等案，代表本院進行報告，深感榮幸，謹說明本院意見如下，敬請指教。

(一)關於委員柯志恩等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」（提案第 11013761 號）：

草案第 86 條增列行經學校、醫院特定標誌路段不減速慢行者而發生事故傷亡之加重處罰條件，此屬貴院立法政策考量，本院予以尊重，惟為求刑罰明確性，如以突發狀況及時煞車，降低事故風險為準，進一步明訂具體減速之數據，將可避免實務上認定爭議。

(二)關於委員黃健豪等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第九十條條文修正草案」（提案第 11014335 號）：

草案第 90 條增列但書第 2 款規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾二個月不得舉發。但有下列情形之一者，不在此限：……二、汽機車駕駛人依第三十五條規定測試檢定案件，其期日自測試檢定終結之日起算。」惟於毒品之尿液檢驗程序中，依毒品危害防制條例及所據以制定之《採驗尿液實施辦法》、《濫用藥物尿液檢驗作業準則》，其檢驗程序之期日包含「尿液採驗日」、「送驗日」、「確認檢驗報告日」、「確認檢驗報告送達舉發機關日」、「複驗報告日」或「複驗報告送達舉發機關日」，本條修正草案「測試檢定終結之日」所指為何期日，究應以何者為準，實務上可能產生爭議，宜明確定義之。

(三)其餘部分本院無意見，尊重主管機關及貴院審議結論。

以上報告，敬請指教。謝謝！

伍、審查結果

一、114 年 11 月 26 日報告及詢答完畢，於 12 月 4 日進行逐條審查。與會委員於聽取說明並經縝密討論後，將全案審查完竣，審查結果如下：

(一)第三十一條之一，照委員邱若華等 16 人提案、委員黃健豪等 17 人提案，修正通過如下：

第三十一條之一　　汽車駕駛人於行駛道路時，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者，處新臺幣三千元罰鍰。

機車駕駛人行駛於道路時，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者，處新臺幣一千二百元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣一千二百元罰鍰。

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，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

(二)第七十九條，不予修正，維持現行條文。

(三)第八十六條，照委員柯志恩等 16 人提案通過。

(四)第九十條，照委員黃健豪等 17 人提案修正通過，如下：

第九十條　　違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾二個月不得舉發。但有下列情形，其起算日或舉發期限依各款規定辦理：

一、車輛駕駛人經移由受委託醫療或檢驗機構對其依第三十五條第一項第二款、第七十三條第二項測試檢定者，其期間自檢驗報告結果通知警察機關之日起算。

二、汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算；未送鑑定而須分析研判者，逾三個月不得舉發。

(五)通過附帶決議 1 項：

駕駛人騎乘機車或行駛汽車時抽菸，煙霧與煙灰隨風四散，常致影響後方用路人視線與呼吸，增加交通事故風險，更可能衍伸隨手丟棄煙蒂之環境汙染及二手菸危害情形，惟目前執法強度並無法產生足夠之嚇阻效果，爰請交通部、內政部警政署、衛生福利部及環境部應自本權責持續加強宣導及執法力度，避免駕駛人駕駛汽機車時抽菸致影響他人安全。

提案人：邱若華　　廖先翔　　黃健豪

二、併案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，不須經黨團協商；院會討論時，推請洪召集委員孟楷作補充說明。

陸、檢附條文對照表 1 份。

審查會通過條文案
委員邱若華等16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
委員黃健豪等17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
委員徐富癸等17人擬具「道路交通管理處罰條例第七十九條條文修正草案」案
委員柯志恩等16人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」案
委員黃健豪等17人擬具「道路交通管理處罰條例第九十條條文修正草案」案
現行條文

條文對照表

審查會通過條文	委員邱若華等 16 人提案 委員徐富癸等 17 人提案 委員柯志恩等 16 人提案	委員黃健豪等 17 人提案（第 11017407 號） 委員黃健豪等 17 人提案（第 11014335 號）	現行條文	說明
（照委員邱若華等 16 人提案、委員黃健豪等 17 人提案，修正通過） 第三十一條之一　汽車駕駛人於行駛道路時，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者，處新臺幣三千元罰鍰。 機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用	**委員邱若華等 16 人提案：** 第三十一條之一　汽車駕駛人於行駛道路時，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者，處新臺幣三千元罰鍰。 機車駕駛人行駛於道路時，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	**委員黃健豪等 17 人提案：** **（第 11017407 號）** 第三十一條之一　汽車駕駛人於行駛道路時，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者，處新臺幣三千元罰鍰。 機車駕駛人行駛於道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相	第三十一條之一　汽車駕駛人於行駛道路時，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者，處新臺幣三千元罰鍰。 機車駕駛人行駛於道路時，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	**委員邱若華等 16 人提案：** 一、駕駛人騎乘機車或行駛汽車時抽菸，煙霧與煙灰隨風四散，常致影響後方用路人視線與呼吸，增加交通事故風險，現行僅處六百元罰鍰，金額偏低，對於行車安全、公共衛生及環境維護，無法產生足夠之嚇阻效果。 二、煙蒂隨手丟棄，不僅破壞市容，更可能引發火災，危害公共安全；二手菸

對孕婦與胎兒影響尤甚，研究已證實可導致流產、胎盤早期剝離、低體重及嬰兒猝死症等嚴重後果。

三、機車駕駛人行駛於道路使用行動通訊設備遭開罰件數逐年上升，顯見民眾道路安全意識不足，現行罰責與處罰制度未能有效抑制此類行為，有其修法提高罰鍰金額、加重處罰之必要，以期降低因分心駕駛所帶來之生命與財產損失。

四、爰修正本條，提高罰鍰金額，以發揮嚇阻效果，維護行車安全、保障用路人健康並改善生活環境。

委員黃健豪等 17 人提案：

（第 11017407 號）

一、針對汽、機車駕駛人於行駛中手持、點燃或吸食香菸之行為，為防止駕駛安全之行為者，處新臺幣一千元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣六百元罰鍰。

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，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

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者，處新臺幣一千元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣二千元罰鍰。

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，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，處新臺幣二千元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣二千元罰鍰。

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，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

第三項實施及宣導辦法，由交通部會同衛生福利部定之。

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者，處新臺幣一千二百元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣一千二百元罰鍰。

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，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

人因抽菸動作分散注意力、離開方向盤或視線偏離道路，導致車輛偏移、追撞及其他交通事故，爰提高罰鍰金額以加強嚇阻。

二、駕駛人於行駛中隨手丟棄燃燒中之菸蒂更潛藏嚴重火災風險。近年多起道路旁草叢、分隔島及隧道口火警，皆因車輛行進間拋擲菸蒂引燃可燃物所致，對道路設施及周邊建築造成威脅。此類行為亦使行車環境蒙受煙霧與交通阻礙，影響其他用路人安全。爰應將行駛中拋棄菸蒂之行為視為危害公共安全之重大違規，並提高罰鍰以強化嚇阻，確保道路安全與環境整潔。

審查會：

一、照委員邱若華等 16 人

				提案、委員黃健豪等 17 人提案，修正通過。 二、將現行條文第二項及第三項末句罰鍰均修正為一千二百元。
（不予修正，維持現行條文）	**委員徐富癸等 17 人提案：** 第七十九條　行人聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓者，處新臺幣三千六百元罰鍰。		第七十九條　（刪除）	**委員徐富癸等 17 人提案：** 開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務的救護車，擁有道路優先通行權，除了各類車輛都應避讓，行人過馬路亦應禮讓，若未禮讓可能導致傷者因行人阻擋救護車而無法獲得及時救治，故應與本法第四十五條第三項處相同之罰鍰。 **審查會：** 不予修正，維持現行條文。
（照委員柯志恩等 16 人提案通過） 第八十六條　汽車駕駛人有下列情形之一，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑	**委員柯志恩等 16 人提案：** 第八十六條　汽車駕駛人有下列情形之一，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑至二分之一：		第八十六條　汽車駕駛人有下列情形之一，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑至二分之一： 一、未領有駕駛執照駕車	**委員柯志恩等 16 人提案：** 一、修正第八十六條第一項，增訂第六款。 二、鑑於我國交通事故致人死傷問題日益嚴重，考量學校、醫院周遭為兒少、

	高齡者等交通弱勢族群高用路需求之路段，爰增訂本項，「行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行」使因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑至二分之一，俾使駕駛人依法減速慢行，以保障學校、醫院周遭路段之道路安全。
	三、修訂後原第一項第六款至第十款依序向後遞移。
	審查會：
	照委員柯志恩等 16 人提案通過。
至二分之一： 一、未領有駕駛執照駕車。 二、駕駛執照經吊銷、註銷或吊扣期間駕車。 三、酒醉駕車。 四、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品駕車。 五、行駛人行道、行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口不依規定讓行人優先通行。 六、行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。 七、行車速度，超過規定之最高時速四十公里以上。 八、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。	一、未領有駕駛執照駕車。 二、駕駛執照經吊銷、註銷或吊扣期間駕車。 三、酒醉駕車。 四、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品駕車。 五、行駛人行道、行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口不依規定讓行人優先通行。 六、行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。 七、行車速度，超過規定之最高時速四十公里以上。 八、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。 九、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。 十、二輛以上之汽車在道路上競駛、競技。

九、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。 十、二輛以上之汽車在道路上競駛、競技。 十一、連續闖紅燈併有超速行為。 汽車駕駛人，在快車道依規定駕車行駛，因行人或慢車不依規定，擅自進入快車道，而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，減輕其刑。	駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。 十、二輛以上之汽車在道路上競駛、競技。 十一、連續闖紅燈併有超速行為。 汽車駕駛人，在快車道依規定駕車行駛，因行人或慢車不依規定，擅自進入快車道，而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，減輕其刑。		十、連續闖紅燈併有超速行為。 汽車駕駛人，在快車道依規定駕車行駛，因行人或慢車不依規定，擅自進入快車道，而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，減輕其刑。	
（照委員黃健豪等 17 人提案修正通過） 第九十條　違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾二個月不得舉發。但有下列情形，其起算日或舉發期限依各款規定辦理：		**委員黃健豪等 17 人提案：（第 11014335 號）** 第九十條　違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾二個月不得舉發。但有下列情形之一者，不在此限： 一、汽車肇事致人受傷或	第九十條　違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾二個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算；未送鑑定而須分析研判者，	**委員黃健豪等 17 人提案：（第 11014335 號）** 一、因應近年毒駕查緝需求上升，實務上出現尿液檢驗報告出具時間過長，致警方未及於法定期間內舉發，導致未能吊扣駕照，造成管理漏洞及潛在公共安全風險。 二、原條文但書移列第一款

一、車輛駕駛人經移由受委託醫療或檢驗機構對其依第三十五條第一項第二款、第七十三條第二項測試檢定者，其期間自檢驗報告結果通知警察機關之日起算。 二、汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算；未送鑑定而須分析研判者，逾三個月不得舉發。		死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算；未送鑑定而須分析研判者，逾三個月不得舉發。 二、汽機車駕駛人依第三十五條規定測試檢定案件，其期日自測試檢定終結之日起算。	逾三個月不得舉發。	，並新增第二款條文，明定駕駛人進行酒駕或毒駕之測試檢定案件如尿檢或其他檢體之檢測時，舉發期日應自測試檢定終結之日起算，以處理毒駕案件中尿液檢驗程序時程過長所造成之舉發時效問題。 **審查會：** 一、照委員黃健豪等 17 人提案修正通過。 二、序文但書及第一款、第二款均予以修正。

主席：請召集委員洪委員孟楷補充說明。

召集委員無補充說明。

本案經審查會決議，不須再交由黨團協商，請問院會，有無異議？（無）無異議，本案逕依審查會意見處理。

現在進行逐條討論。

道路交通管理處罰條例部分條文修正草案（二讀）

主席：請宣讀第三十一條之一。

第三十一條之一　汽車駕駛人於行駛道路時，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者，處新臺幣三千元罰鍰。

機車駕駛人行駛於道路時，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者，處新臺幣一千二百元罰鍰。

汽機車駕駛人行駛於道路，手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全之行為者，處新臺幣一千二百元罰鍰。

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，得不受第一項及第二項之限制。

第一項及第二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

主席：照審查會條文通過。

第七十九條不予修正。

請宣讀第八十六條。

第八十六條　汽車駕駛人有下列情形之一，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑至二分之一：

一、未領有駕駛執照駕車。

二、駕駛執照經吊銷、註銷或吊扣期間駕車。

三、酒醉駕車。

四、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品駕車。

五、行駛人行道、行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口不依規定讓行人優先通行。

六、行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。

七、行車速度，超過規定之最高時速四十公里以上。

八、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。

九、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。

十、二輛以上之汽車在道路上競駛、競技。

十一、連續闖紅燈併有超速行為。

汽車駕駛人，在快車道依規定駕車行駛，因行人或慢車不依規定，擅自進入快車道，而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，減輕其刑。

主席：照審查會條文通過。

請宣讀第九十條。

第 九 十 條　違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾二個月不得舉發。但有下列情形，其起算日或舉發期限依各款規定辦理：

一、車輛駕駛人經移由受委託醫療或檢驗機構對其依第三十五條第一項第二款、第七十三條第二項測試檢定者，其期間自檢驗報告結果通知警察機關之日起算。

二、汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算；未送鑑定而須分析研判者，逾三個月不得舉發。

主席：照審查會條文通過。

全案經過二讀，現有三黨黨團提議繼續進行三讀。請問院會，有無異議？（無）無異議。請宣讀經過二讀之條文。

道路交通管理處罰條例修正第三十一條之一、第八十六條及第九十條條文（三讀）

─與經過二讀內容同，略─

主席：三讀條文已宣讀完畢，請問院會，有無文字修正？（無）無文字修正。

決議：道路交通管理處罰條例第三十一條之一、第八十六條及第九十條條文修正通過。

繼續處理審查會所作之附帶決議，請議事人員宣讀附帶決議之內容。

附帶決議：

駕駛人騎乘機車或行駛汽車時抽菸，煙霧與煙灰隨風四散，常致影響後方用路人視線與呼吸，增加交通事故風險，更可能衍伸隨手丟棄煙蒂之環境汙染及二手菸危害情形，惟目前執法強度並無法產生足夠之嚇阻效果，爰請交通部、內政部警政署、衛生福利部及環境部應自本權責持續加強宣導及執法力度，避免駕駛人駕駛汽機車時抽菸致影響他人安全。

主席：請問院會，有無異議？（無）無異議，決定：照案通過。

報告院會，討論事項均已處理完畢，並依協商結論，本次會議不處理臨時提案。

報告院會，本次會議進行到此為止，現在散會。

散會（10 時 38 分）

國是論壇

時　　間　中華民國 114 年 12 月 19 日（星期五）9 時

地　　點　本院議場

主　　席　韓院長國瑜

主席：我們現在進行國是論壇，每位委員發言 3 分鐘。

首先請林倩綺委員發言，麥玉珍委員請準備。

林委員倩綺：（9 時）用新生兒成長帳戶，為孩子贏得第一桶金的希望帳戶。院長、各位同仁，還有媒體朋友、全國民眾，大家好。從孩子的出生就開始投資未來，以因應臺灣少子化問題，本席今天要談的是攸關國家未來人口結構與世代公平的重大課題，我們如何運用制度來回應新生活國力強化的政策。

近期美國政府宣布推出對 18 歲以下兒童進行全國性長期儲蓄投資制度，也就是所謂的川普帳戶，以新思維跳脫補助框架，讓國家不只是貼補一般家庭一時的育兒支出，而是從孩子出生的那一刻起，就為他們建立一個長期、穩健、具制度保障的資產累積機制，讓每一個孩子在成年時至少擁有第一筆人生起跑的資本。

這項制度由政府提供種子基金，結合家庭、雇主與社會力量共同提撥，並且只允許投資分散風險的大盤指數基金，避免高風險的投機，資金在成年前原則上不得動用，強調長期持有的複利成長。換言之，也就是以國家制度告訴人民，孩子不是家庭的風險，而是國家願意共同承擔投資的未來。

臺灣少子化已經是正在發生的結構性危機，出生率持續探底，年輕世代不敢生、不願意生，原因不是只有托育負擔，而是對未來的不確定性，即使政府年年加碼一次性補助育兒津貼，但這些短期措施都沒有辦法回應年輕家庭對長期生活穩定與孩子未來發展的焦慮，少子化靠口號是沒有辦法解決的，而是要靠制度來翻轉，與其年年補破洞，不如建立從出生到成年的國家共同投資機制。臺灣完全可以參考美國的作法，為每一位新生兒設立專屬的長期成長帳戶，由政府提供基本種子金，並開放家庭與雇主自願提撥，資金投入低成本分散風險的市場指數型工具以確保安全。這樣的制度不是只有社會福利，而是國家對下一代的投資，這不是鼓勵投機，而是設立穩健累積的財務基礎，最重要的是向年輕世代傳達一個清楚的訊息：孩子的未來，國家不會缺席。

各位同仁，我們現在如果沒有辦法給年輕人一個敢生、願意生的理由，未來就要承擔人口高齡化的沉重壓力，與其等到勞動力斷層、社會負擔失衡，不如現在就啟動制度的創新。本席呼籲，請正視相關政策趨勢，儘速建立評估新生兒長期成長帳戶制度之可行性，讓臺灣少子化的政策從短期補助走向真正的世代投資。謝謝。

主席：謝謝林倩綺委員的發言。

接下來我們請麥玉珍委員發言，洪孟楷委員請準備。

麥委員玉珍：（9 時 4 分）主席、各位親愛的家人，大家好。臺灣的民主憲政正站在最嚴峻的十字

路口，國際政經局勢瞬息萬變，國家需要的是團結、是責任，而不是權力競逐。當行政權以「不副署、不公布」的方式，實質阻斷國會三讀通過的法律，人民不禁要問，憲政的紅線是否正在被踩踏？責任政治是否正在被掏空？人民每天努力工作、誠實納稅，支撐國家運作，期待的是一個能讓人民安心生活、讓孩子看得到未來的政府。人民富有、國家興旺，這是一個最基本、最珍貴的良性循環。

但我們今天看到的卻是權力不斷的對抗，責任卻不願多承擔一步；政治不斷內耗，國家卻在原地空轉，這不是制度本身的問題，而是人為選擇造成的混亂，最後受傷的永遠不是高高在上的權力者，而是最無辜的老百姓。人民要的其實很簡單，福利能到位、健康能被守護、社會能夠平安、孩子能有未來，賴政府只會談輸贏、不談義務，只拚權力、不顧人民，民主最終將失去靈魂，國家也會失去方向。

全國一起呼籲，懇請朝野和諧一心、各退一步，停止惡性鬥爭；懇請行政院與立法院回到憲政軌道，彼此尊重，理性協商；懇請賴總統回頭是岸，退一步海闊天空，人民是你的家人，不是你的敵人。要以國家整體利益為最高領導原則，帶領臺灣走回穩定、帶領人民走向未來，為了下一代、為了我們深愛的土地，守護國家、守護和平，找回責任與彼此，讓每個人的努力都被看見。臺灣值得更好的政治，讓我們一起為臺灣找回初心，找回一個真正以人民為本的政府，臺灣加油！人民加油！謝謝大家。

主席：謝謝麥玉珍委員的發言。

接下來請洪孟楷委員發言，張智倫委員請準備。

洪委員孟楷：（9 時 7 分）主席、各位立院同仁，大家早。本席想要先利用一些時間感謝及表揚我們林口分局文林派出所所有辛苦的員警，昨天早上林口地區發生了一件傷人事件，一早新聞還沒有那麼確定的時候，其實造成人心惶惶，但我們林口分局不到三個半小時就順利地逮捕到兇嫌，並且將他移送法辦，這樣的狀況讓大家能夠安心，也確實能夠讓民眾放心。

本席在過去 6 年時間跟第一線員警的接觸，其實都感受到臺灣警察的警力非常優秀，也因此我們才會講警察人員人事條例第三十五條的修正，其實就是希望保障現職、照顧退休，讓所有辛勤付出的員警同仁們未來都可以有一個安身立命的保障。軍人加薪不也如此嗎？感謝軍人保家衛國、捍衛中華民國的安全，我們更應該給予他合理的待遇，而公務人員、教師也是如此。過去到現在，在野、執政也許政黨立場各有不同，但是對於願意為臺灣社會付出、為中華民國捍衛持續打拚的，我們都應該給予支持，保障現職、照顧退休。我們在想現在的行政、立法衝突到底原因為何？總統依法公布法令，行政院長依法副署並且執行，其實都是憲法的義務，但現在賴總統上第一線批評在野黨說在野獨裁，我們真的不知道所為何來。更重要的是，為什麼不聽聽大罷免之後人間清醒的柯建銘總召所說的，其實行政院根本沒有不副署的空間，雙少數的政府卻一再地要跟民意作對、要跟主流民意對撞，這才是讓在野黨退無可退、必須為福國利民法案持續堅持戰鬥的原因。

再者是財劃法，這也是民進黨在野時一直念茲在茲的版本，說一定要修法，但等到你們執政了 9 年的時間，不修就是不修，讓全臺各縣市能夠有更充足的財源，22 個縣市不分你我、不分

彼此，都是照顧臺灣 2,350 萬人，這才是重點，不是嗎？我們要正告民進黨政府，最大的民意、最新的民意就是 32 比 0，不斷的覆議、釋憲、不副署、不公布、不執行，並不會讓臺灣往前走，我們懇請執政黨支持軍人、支持警察、支持教師、支持公務員，為中華民國繼續努力，這才是合憲，謝謝。

主席：謝謝洪孟楷委員的發言。

接下來我們請張智倫委員發言，劉書彬委員請準備。

張委員智倫：（9 時 10 分）院長、各位同仁、各位媒體朋友，大家早安、大家好。今日本席要再次為臺灣的未來發出預警，要代表無數焦慮的年輕家長，對國家的資源分配發出最沉痛的呼籲。我們常說國防安全是重中之重，但對於臺灣的下一代正在無聲無息的消失，我們的校園愈來愈冷清，年輕人連婚都不敢結、孩子都不敢生，本席想要問，我們現在花費巨資購買的武器未來到底要由誰來操作？到底要守護誰的未來？

執政黨不斷強調國防自主，這點本席認同，但國防預算不能成為缺乏監督的黑箱，現在國防部除了每年編列將近 9,000 億元的常規預算外，竟然還打算再加碼編列高達 1.25 兆的軍事採購特別預算。

然而令人憤怒的是，過去幾年我們付了錢換來的卻是大量的軍購項目不斷延宕、遲遲沒有到貨，更離譜的是，國防部一邊喊著增加預算，一邊卻連基本的招標管理都漏洞百出，近期海軍司令部的資安維護標案，竟然讓一家資本額 10 萬元的茶葉行得標，甚至還聘僱涉嫌偽造標案、詐欺案被判刑的人員當工讀生進入營區維修。國防部面對這種掛羊頭賣狗肉的標案亂象，竟然還能理直氣壯的說：就合約論合約。完全無視資安與軍紀的渙散。

因此本席強烈要求行政院，應該將這筆高達 1.25 兆且到貨日遙遙無期的軍購特別預算，全面轉型為生育補助金，將這筆錢直接投資在臺灣的家庭與孩子身上，推動一胎 50 萬的生育津貼，將 1.25 兆分 8 年提撥，給予每位年輕家長最實質的支持，這才是能讓年輕人敢婚、敢生、養得起的救命錢。

戰爭的威脅也許不遠，但人口崩潰的威脅就在眼前，與其將天文數字般的預算砸在遲遲拿不到的冰冷武器上，不如將這筆錢轉向更有溫度的社會福利與孕育下一代，提升我國的生育率。本席再次呼籲，重新審視 1.25 兆的預算分配，將這筆錢真正用來提升生育率，強化我國人口的韌性，只有穩定的人口成長與繁榮的社會，我們才有真正的國防可言，請民進黨政府停止花大錢討好美國，相信投資孩子才是投資臺灣的最好國防，謝謝。

主席：謝謝張智倫委員的發言。

接下來我們請登記最後一位劉書彬委員發言。

劉委員書彬：（9 時 14 分）院長、各位同仁、媒體朋友，早安。柯文哲案件已經進入最後的司法辯論階段，但檢方的庭訊宛如寫小說，將 Excel 檔案中記載 1,500 說成是金流，隨身碟的資料在名嘴上節目爆料後才製作成影像檔，最後真正的依據只剩一句「依照常理判斷」。司法原本應該是講求證據，而非檢察官的主觀判斷，如今卻因為所謂的常理判斷，關押在野黨主席一年，還有多少人相信這不是政治鬥爭呢？法務部長鄭銘謙面對立委質詢，反覆以偵查不公開、個案

不評論、證據到哪就辦到哪的回應，但當特定媒體與檢方的調查進度高度連結時，偵查不公開早已被踐踏殆盡，司法正義也蕩然無存。

賴清德總統更指控在野的獨裁，令人錯愕，國會沒有行政權、沒有行政資源，採合議制，怎麼可能有獨裁呢？行政專斷才是獨裁的本質，民進黨完全執政時，可以完全輾壓通過法案，無視在野黨在臺下高喊「異議、異議！」三黨不過半之後，卻指責在野多數為獨裁，這正是雙標的表現，更荒謬的是原本用來制衡總統的覆議權，如今卻變成破壞憲政體制、架空立法的工具；卓榮泰院長甚至自辦憲法法庭，自行裁奪什麼是違憲法律，這些都是賴清德政府準備沒收立法權、司法權，顯露行政擴權的危險徵兆。台灣民眾黨絕對站出來，根據憲法增修條文，和國民黨提案彈劾賴清德總統，追究其毀憲亂政的政治責任。

臺灣不能走向專制獨裁，請賴清德總統自我克制，不要向希特勒、袁世凱看齊。一年前韓國尹錫悅企圖壓制國會，最後遭到國會和人民的反噬，就是一個最好的證明，請賴清德總統千萬要慎行，回頭是岸啊！請大家一起來捍衛憲政法制，守住臺灣的民主，臺灣加油！臺灣的民主加油！

主席：謝謝劉書彬委員的發言。

現在登記國是論壇的發言委員已經發言完畢。請各黨團幹部上午 10 點鐘至議場後方主席休息室，我們進行本次會議議程之溝通。現在休息。

休息（9 時 17 分）

質詢事項全文

甲、行政院答復部分

（一）行政院函送顏委員寬恒就非洲豬瘟衝擊畜牧產業問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 2 日院臺專字第 1140016236 號）

（**立法院函**　編號：11-4-10-15）

顏委員就非洲豬瘟衝擊畜牧產業問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、為協助因應非洲豬瘟禁運禁宰措施，行政院已整合農業部及經濟部資源，研訂「一級產業鏈產業輔導措施」方案，協助受到影響之相關業者；另於禁止廚餘養豬期間，農業部亦研訂「廚餘養豬場之飼料差額及廚餘清運油資補助」，輔導廚餘養豬場轉型使用飼料；又經濟部針對傳統市場專營販售生鮮溫體豬肉之攤商，訂定「非洲豬瘟禁宰期間傳統市場豬肉攤商營業損失補助方案」」（以下簡稱補助方案），協助豬肉攤商度過停業期間所受影響、穩定攤商生計。

二、農業部就所轄項目，如廚餘養豬場之飼料差額及禁運禁宰期間之廚餘清運油資補助、養豬農民禁運禁宰期間衍生延遲上市豬隻飼料費用等措施之執行，目前已委託專業輔導團隊（財團法人中央畜產會、工業技術研究院、財團法人農業科技研究院等）協助辦理相關補助作業，以及設置諮詢專線協助相關事宜；另為提供養豬業者更即時諮詢服務，減輕業者來回奔波負擔，自本（114）年 11 月 18 日起於農會成立「一站式收件服務」，協助養豬業者現場填寫資料並受理申請，加速申請效率。

三、經濟部目前補助方案執行情形，說明如下：

(一)中央災害應變中心於本年 11 月 6 日解除禁宰禁運令，各地方政府於 11 月 7 日開始受理攤商登記造冊，截至 11 月 20 日，已有新北市、連江縣函送經濟部商業發展署（以下簡稱經濟部商業署）辦理申請補助，共計 56 家攤商（地方政府可分批申請）。

(二)已造冊申請之案件，經濟部商業署刻正依前開補助方案第 2 點受補助對象及附件申請資料（市集攤商清冊、豬肉攤商申請表、攤位營業照片、攤位負責人帳戶及身分證影本、申請攤商切結書、領據），審核經地方政府造冊認列後之申請資料，通過後即匯款 3 萬元至攤位負責人帳戶。

(三)補助方案相關申請資料已發文至各地方政府，並於官網進行公告，亦設有客服專線，提供洽詢補助方案事項，服務時間為每日上午 8 時 30 分至下午 9 時，經濟部商業署將持續協助相關申請事宜。

四、對於目前補助對象以外之業者爭取補助一節，考量補助對象多元，補助要件不易明確且較難認定，爰仍研議中。

五、有關出豬登記制度執行概況一節，農業部為協助養豬產業產銷調節，鼓勵養豬業者透過共同運

銷制度出豬，以確保市場毛豬供需穩定，避免拍賣價格大幅波動，並定期每週召開豬隻調配會議，滾動檢討協調相關作為。

六、至未來是否全面禁用廚餘養豬一節，若以動物防疫為考量，全面禁止廚餘養豬確可降低非洲豬瘟傳播風險，惟關涉層面甚廣，需通盤審慎考量及溝通。另環境部持續推動廚餘多元化再利用，目前除盤點確認地方政府既有設施量能，並規劃如未來禁止廚餘養豬，需再增加之再利用設施量能，地方政府將因地制宜透過優化既有設施及興設再利用設施方式辦理，包含堆肥、黑水虻、生質能廠及與其他有機廢棄物（廢水）共消化等。環境部將持續協助地方政府提升廚餘再利用設施量能。

（二）行政院函送林委員岱樺就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 3 日院臺施字第 1140016505 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 10 號）

林委員就行政院推動「公務車電動化」計畫經費龐大，是否曾檢討政策優先順序與經費公平性等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於行政院推動「公務車電動化」計畫經費龐大，是否曾檢討政策優先順序與經費公平性等問題：行政院於民國 111 年間已宣示我國 2050 淨零排放之策略目標，亦於本（114）年 3 月核定「公務車電動化推動計畫」，並訂定推動方向與策略，以技術成熟之「一般公務小客車」為優先推動車種，提出以正、副首長帶頭示範之策略，分階段推動 2030 年正、副首長專用車、2035 年公務小客車全面電動化，至其他公務車（如貨車）將視車輛電動化商用技術發展，滾動檢討計畫推動。

二、關於是否已納入地方政府垃圾車汰換之整合規劃問題：

(一)因應 2050 淨零碳排國家目標，「運具電動化及無碳化」是十二大關鍵戰略之一，按目前政策推動目標，將優先聚焦技術成熟之市區公車、電動機車及電動小客車之發展推廣；長途行駛及高載重之國道客運、遊覽車與大貨車電動化進程，將於中長期視技術發展進行推廣。垃圾車屬重型卡車，電動化進程屬中長期推廣目標。

(二)全電動垃圾車在國際市場，車型有限，發展在起步階段；目前引進我國之全電動底盤車，至本年 11 月底止，僅有一款適合打造為壓縮垃圾車之全電動底盤車通過審驗可合法上路。囿於我國家戶垃圾清運方式以「沿街收運」為主要模式，垃圾車需配合民眾丟垃圾之時間與地點逐點停靠，與國外普遍採行「設置大型垃圾桶或集中收集站，由機械臂自動收運」之作業型態不同。此外，地方環保機關對於部分較高行駛里程之收運路線，以及收運完成後需立即前往焚化廠或掩埋場進行傾倒垃圾，可能會有電池電量不足等問題表達疑慮。爰此，我國沿街收運模式對車輛續航力、啟停頻率及收運時間等均須充分考量，亦需兼顧都市道路狹窄、收運時段分散（1 日需收集 2 次時段）等特性，因此於導入

全電動垃圾車前，需配合國內特有之收運模式進行實地測試與成效評估，以確認全電動垃圾車能否符合地方清潔隊日常作業需求。

(三)為瞭解全電動垃圾車性能、實際運行之相關參數及適性，環境部於 113 年度及本年度辦理全電動垃圾車示範運行作業（於臺南市及桃園市辦理），使用全電動垃圾車進行實地運行，以掌握運行期間車輛相關參數及意見。經比較本年度示範運行使用之全電動垃圾車與傳統柴油垃圾車之載重量（所使用之底盤車均為 8.55 公噸，且打造之車廂容積均為 6 立方米），全電動垃圾車之整車載重量僅 2.86 公噸，較傳統柴油垃圾車之 3.7 公噸明顯偏低，兩者間存在顯著差距。經蒐集示範運行期間反映之問題，地方環保機關因有全電動垃圾車車價及電池更換成本較高之疑慮致影響購買意願、駕駛反映充電時間長、里程焦慮及操作系統需熟悉等問題，部分民眾亦對電動車可靠性表達疑慮。

(四)環境部另於 113 年度及本年度分別舉辦全電動垃圾車試乘觀摩活動，邀請地方環保機關及清潔隊員參與體驗，讓與會者親自瞭解全電動垃圾車之技術特性，並親身試乘，增進對電動垃圾車之瞭解，作為未來推動全電動垃圾車政策之參考。

(五)綜上，垃圾車屬高載重且頻繁啟停之特殊用途車輛，國內以沿街收運垃圾為主要模式，與國外集中收集方式不同，導入全電動垃圾車仍需配合國內清運特性進行磨合與技術調整。現階段將持續辦理不同底盤及容積規格之示範運行作業測試，蒐集地方清潔隊實際使用數據與意見，俟示範成果成熟並獲地方普遍肯認後，規劃中長程推動期程及配套措施，持續滾動檢討，以利推動垃圾運具電動化。

三、關於垃圾車使用柴油產生廢氣，有何具體改善措施與時程問題：

(一)依據「空氣污染防制法」相關規定，柴油車輛訂有空氣污染物排放標準，並有授權地方政府執行車輛定期與不定期檢驗，確保柴油車輛符合空氣污染物排放規定。

(二)依「空氣污染防制法」第 18 條及「空氣污染防制基金收支保管及運用辦法」第 4 條規定，空氣污染防制費專供空氣污染防制之用，包含空氣污染防制與查緝、監測及稽核，補助或委託相關機構辦理車輛及固定污染源之檢測（驗）、推動健康風險管理及潔淨能源研發應用，以及涉及國際環保等相關空氣污染防制工作。

(三)環境部為推動低碳垃圾車電動化，現階段低碳垃圾車以電動壓縮式垃圾車為主流，將電動壓縮垃圾技術結合於傳統垃圾車上，使電動壓縮式垃圾車於停等收集垃圾期間可關閉柴油引擎改以進行電動壓縮，達零怠速、零廢氣排放及降低壓縮噪音之成效。

四、關於是否運用空污費及廢管費收入，籌組「國產化壓縮垃圾車公建計畫」，以補助地方採購國產電動垃圾車並建立維修體系問題：全電動垃圾車國產化之議題，環境部前於 113 年邀集交通部及經濟部召開研商會議，摘述會議重點略以，國內製造貨車底盤之技術門檻高，目前國內之市場需求仍集中在小貨車底盤（5 噸以下），國內業者亦較有願意投入此區間市場。對於 5 噸以上之底盤車（現行垃圾車所需噸數 7.5 噸至 14 噸），目前國內尚無相關技術製造能力。另底盤車大致可區分為動力系統及車架，其車架開發需有經濟規模車廠才有意願投入，又垃圾車數量僅占國內大貨車數量約 3%，現階段仍無車廠投入全電動底盤車國產化之開發工作

。

（三）行政院函送李委員柏毅就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 3 日院臺施字第 1140016511 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 16 號）

李委員就中油公司總部南遷等問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

一、關於中油公司總部南遷問題：

(一)有關中油公司南部企業大樓目前規劃進駐層級部分，中油公司已規劃南部企業大樓完工後即可安排員工進駐，包括董事長、總經理及副總經理以上等高階主管層級。

(二)有關中油公司本（114）年應加速全案完工時程部分，經查本案原先規劃基本設計、都市設計審議及統包興建工程等以 6 年（本年 1 月至 119 年 12 月）為竣工目標，目前經開會討論優化調整，業加速提前以 5 年 6 個月（本年 1 月至 119 年 6 月）竣工為目標。中油公司刻正積極辦理相關作業，第一階段之規劃及基本設計採購案，本年 5 月 12 日已開工，並按原定計畫繼續執行基本設計工作。案內廠商另於本年 11 月 17 日已向高雄市政府提送都市設計審議申請書及相關圖文件，亦將配合審議程序加速辦理。

(三)有關強化在地人才培育部分，中油公司目前尚無從事於學術理論研究層面之培訓或機構合作，該公司營運向以務實致用為產業首要考量，現階段已持續與高雄市立林園高中、高雄市立小港高中及國立岡山高級農工職業學校等高雄地區之高中職學校共同辦理產學合作計畫，將積極培育在地化人才進入產業體系。

二、關於高雄楠梓中油宿舍用電問題：

(一)本案依台電公司本年 10 月 22 日提供中油公司有關分區改為民生用電之說明略以，應先行取得分區內所有用戶之同意，並且確認申請用電之建築物具有建築物使用執照或取得建管單位同意供電函文，再依下列條件進行：

1.原高壓用電戶應事先將變更及縮減用電範圍之屋內線路設計圖等資料（含申請書）送台電公司審查。

2.申請分區供電範圍應明確，新申請用電之範圍不得與原高壓用電範圍相互混雜、重疊（內線不得交雜）。

3.分區用電區域應明確完整，且臨區外道路，以利台電公司電源引進，避免有內外線交雜情形。

4.區內供電所需之電力設施設置位置架設於私設既成巷道，需由土地所有權人中油公司同意無償提供使用，並提供建桿同意文件。

5.區內公共路燈，亦應依前述原則條件辦理變更程序。

(二)有關勞工住宅分區改為民生用電相關時程，依前述台電公司說明，須由勞宅住戶先行凝

聚內部共識，整合出全體同意之區域以作為分區範圍，所需時程將視住戶意願整合，以及台電公司圖審等作業及施工時間而定。

三、關於電纜地下化問題：

台電公司先前原規劃 131 億元特別預算用於支應中央部會及所屬機關遷改及擴容工程，惟上開預算並未通過。台電公司現仍持續按既有計畫執行，以提高各地相關科學園區及產業園區供電品質，並已規劃於本年至 116 年度陸續辦理高雄市臨海、仁大產業園區辦理電網改善計畫；另查目前尚無楠梓產業園區相關計畫執行。

（四）行政院函送麥委員玉珍就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 3 日院臺施字第 1140016514 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 19 號）

麥委員就「新住民教育揚才計畫」執行情形等問題所提質詢，經交據教育部查復如下：

一、關於「新住民教育揚才計畫」執行情形問題：

(一)本部自民國 105 年起推動「新住民教育揚才計畫」，致力於培力學生發揮語言及多元文化優勢，以適性揚才，同時協助新住民適應環境，並使一般民眾瞭解多元文化意涵，以共創友善融合之社會。109 年延續推動「新住民教育揚才計畫（109-112 年）」（以下簡稱第 2 期計畫），持續推動新住民及其子女教育發展。鑑於來臺新住民人口及結構持續變化，仍需投入資源協助新住民及其子女，本部爰延續擘劃「新住民教育揚才計畫」（113-116 年）（以下簡稱第 3 期計畫）。

(二)考量新住民人口數逐年增加，且其子女年齡漸長，為使新住民及其子女能因應不同階段在臺生活適應需求，爰第 3 期計畫較第 2 期計畫增設「表揚新住民子女卓越表現」行動方案，鼓勵在藝術文化及志願服務等面向具優異表現之新住民子女，以形塑正向典範並提升參與動能；另本部亦補助家庭教育中心、社區大學、樂齡學習中心、補校及成人基本教育班等多元學習場域，辦理增進家族成員與社區民眾認識新住民文化之活動，強化社區端支持網絡。

(三)本部未來亦將持續藉由計畫檢核、跨司署協調及滾動調整等機制檢視「新住民教育揚才計畫」執行成效並精進各項工作，使資源運用更聚焦、更能回應新住民及其子女在臺之生活及學習需求。

二、關於新住民教育學習中心應加強新住民職業及證照訓練問題：

(一)本部補助地方政府設置新住民學習中心，其功能定位在於提供貼近社區、符合新住民及其家庭需求之多元文化學習機會，並善用新住民人力及文化資源，以擴大社區交流參與；惟該中心並非以職業訓練或證照取得為主要目的，相關專業職訓課程尚屬勞動部權責。

(二)本部重視新住民於社會參與及自我發展上之多元需求，因此於「多元培力」課程類別中提供各類生活技能之輔導學習，可作為新住民銜接後續正式職訓或勞動部資源之前導支持。本部將持續引導地方政府於課程設計上兼顧文化主體性、融入臺灣社會之適應需求及跨文化理解，並透過跨部會合作，以更全面回應新住民之學習及生活需求。

三、關於所提新住民教育師資教學效能受限問題：

(一)依「國民中小學教學支援工作人員聘任辦法」（以下簡稱聘任辦法）第 2 條規定，聘任辦法所稱教學支援工作人員（以下簡稱教支老師），指具有下列特定科目、領域之專長，並以部分時間擔任教學支援工作者。另依聘任辦法第 3 條第 3 款規定，新住民語文專長教支老師，應具備經中央主管機關或其所屬機關，或直轄市、縣（市）主管機關所舉辦之新住民語文教學支援老師認證，取得合格證書者。

(二)另依聘任辦法第 6 條第 1 項規定，各校聘任教支老師應公開甄選，並經教師評審委員會審查通過後，由校長聘任之；其聘任期間每次最長為 1 學年，但未達 1 學期者，得逕由校長聘任之，爰教支老師係為兼職性質，可多校聘任及跨校授課。其聘期係以 1 學年聘任，並依該學期排定課表到校授課。

(三)又，有關教支老師之培訓機制，主要係透過「資格班 36 小時」進行基礎能力培訓，全程參與培訓並經評量合格者，方可取得證書，已取得證書者得參加「進階班 36 小時」培訓，強化實作教學能力，且教支老師任教前需參加職前教育研習。現職教支老師可透過社群、回流研習等持續增能，目前相關培訓機制皆已具系統性，本部並已建置「教支老師人才資料庫」，以利協助學校可快速媒合符合資格之教支老師，除可提升行政效率，亦可使師資來源更佳穩定。

（五）行政院函送黃委員捷就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016509 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 14 號）

黃委員就電力區域均衡等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於電力區域均衡問題：

(一)有關電費計價應納入設置地點與區域相關成本部分：

1.針對電廠設置地點所衍生之健康成本等外部成本，目前台電公司已透過促協金、電協金及睦鄰作業等機制，補助地方政府及電廠周邊居民。

2.至針對不同區域依其供電成本（如電力自給率程度等建設投資成本）採差異化電價之推動，尚須審慎評估技術可行性、區域劃分合理性、社會接受度等因素，台電公司已委託研究案持續蒐研相關資訊，並檢視該公司成本資料，以研析我國推動之可行性。

(二)有關發展分散式電網部分：

1.我國區域電力相互融通支援，台電公司遵循區域平衡方針，於北、中、南皆規劃新建發電機組，致力確保區域供電穩定：

(1)臺灣電力系統屬孤島運轉，為封閉型電網，爰全島電力系統採統一調度，各區域間所需之電力，需經由北中南輸電網路互相連接支援，以達到電力系統供需平衡。

(2)過去台電公司利用既有廠址空間興建大型化機組，滿足我國用電需求，惟隨著國內再生能源逐漸蓬勃發展，未來能源型態將有愈來愈多之分散式電源，各地區將有更多自給自足能力。

(3)針對大型發電機組方面，面對未來用電需求大幅成長，台電公司採提前佈署電源開發，遵循分散式電源方針，目前於北、中、南皆有規劃新建發電機組，如北部地區之大潭及協和電廠、中部地區之通霄及臺中電廠、南部地區之興達及大林電廠等，朝區域電力供需平衡努力。

2.台電公司刻正全力發展分散式電網：

(1)針對再生能源分散式電網方面，因應擴大再生能源發電占比之能源轉型政策，台電公司已規劃若干電網工程提供分散式電源就近併入電力網。另離岸風力發電部分，主要發展區域位於彰化以北，台電公司已興建彰一、彰工、永興等 7 站 7 線電網工程提供離岸風電潛力案場併網；太陽光電部分，台電公司就彰化以南主要發展太陽光電之熱點縣市，興建布袋、北門等 9 站 10 線電網工程提供太陽光電潛力案場併網。

(2)針對大型集中式電源輸電線路配置方面，台電公司已規劃及興建不同路徑之輸電線路，以發電廠直供科學園區及不同電壓層級配置等方式，將單一大型電廠之電源，分別供應至不同變電所，以分散供電風險。

(三)有關鼓勵社區推動公民電廠部分：

1.經濟部已訂定「合作社及社區公開募集設置再生能源公民電廠示範獎勵辦法」，提供公民電廠推廣宣導階段最高 60 萬元及實質設置階段最高 1,000 萬元（最高補助總設置經費之 50%）之獎勵。透過推廣宣導獎勵，協助社區提升對再生能源之認識、凝聚地方共識並盤點合適案場；同時提供設置費用獎勵，以降低前期投入成本，進而促進公民參與再生能源公民電廠之設置。

2.經濟部能源署已針對未達 2,000 瓩之再生能源發電設備，建立簡化審查程序外，小型屋頂型太陽光電案場更放寬併網審查之適用對象，相關結構、線路配置及後續維護等已有標準化申設流程，可供設置參考。另已成立公民電廠輔導團隊，協助有意推動之團體辦理補助申請、提供技術、行政諮詢及解決推動過程面臨之問題，並積極輔導孤島地區導入再生能源發電系統，提升社區能源自主與韌性。

二、關於獸醫師倫理規範問題：

(一)農業部防檢署已研擬「獸醫師法」部分條文修正草案，期將獸醫倫理及懲戒委員會制度納入，該署並於本（114）年 11 月 12 日已致函中華民國獸醫師公會全國聯合會提供意見

，俟彙整獸醫師公會代表意見，後續將依規定辦理相關法制作業程序。

(二)另依「獸醫師執業登記及繼續教育辦法」第 8 條規定，獸醫師每 6 年應完成 120 積分以上之繼續教育課程，涵蓋專業領域、專業品質及專業倫理及相關法規。其中專業品質、倫理及相關法規課程積分合計應達 12 分以上，係參考「醫事人員執業登記及繼續教育辦法」之醫事人員繼續教育課程積分訂定，未來仍將持續滾動檢討修正。

三、關於提升養豬場生物安全管理問題：

(一)農業部自民國 106 年起即透過財團法人農業科技研究院（以下簡稱農科院）組成養豬生產醫學管理團隊，主要任務即為推廣異地多地批次分齡飼養。截至 113 年底止，我國母豬場及肉豬場合計在養頭數已占我國養豬頭數 41.9%，為持續加強推廣異地多地批次分齡飼養，本年已續請農科院整合各相關輔導單位（如農業部畜試所、大專校院等），以擴大輔導量能，加速產業導入。

(二)基於我國氣候高溫多濕，且鄰近國家多處於非洲豬瘟疫區，為強化養豬場之生物安全與基礎設施，並推廣異地分齡、分批飼養模式之重點輔導，農業部訂定「精準飼養、循環減碳、堅韌永續」為主要方針，並已研提「養豬產業韌性高效加值及競爭力優化計畫」草案，刻由行政院持續審查中。待上述計畫完成核定後，農業部將據以積極推動各項業務，以及加強跨機關協調與產業輔導。

（六）行政院函送陳委員亭妃就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016510 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 15 號）

陳委員就經濟部應妥善規劃「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」及「丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建特別條例」中各項計畫與措施等問題所提質詢，經交據該部查復如下：

一、為協助產業及國人因應美國關稅衝擊，增進我國經濟發展動力及國際競爭力，行政院於本（114）年 8 月 1 日公布「因應美國關稅我國出口供應鏈支持方案」，其中本部編列約 460 億元推動產業支持 4 項措施，以協助產業解決資金周轉困境、提升技術能量並加強海外市場布局，並已自本年 8 月 7 日開放受理申請，相關措施重點說明如下：

(一)外銷貸款優惠保證加碼：

1.目的：協助企業取得外銷所需資金，確保外銷動能。

2.適用對象：依法辦理公司登記、商業登記及有限合夥登記之業者，不含金融及保險業、特殊娛樂業，且應同時符合下列資格：

(1)依「出進口廠商登記辦法」（以下簡稱登記辦法）登記之企業。

(2)近 3 年具輸美實績。

(3)自本年 3 月 12 日起，任連續 2 個月之月平均或任 1 個月之營業額，較民國 113 年同期月平均、113 年下半年之月平均、或本年 1 月及 2 月平均之營業額減少達 10%。

3.優惠措施：

(1)提供保證額度：中小企業最高 6,000 萬元，非中小企業最高 1 億元。

(2)高保證成數：中小企業 9.5 成，非中小企業 8 成至 9 成。

(3)減免中小企業保證手續費：保證手續費年費率 0.25%，全額減免最長 2 年；展延原貸款者，前 2 年亦免收保證手續費。

(二)中小微企業多元發展專案貸款加碼：

1.目的：提供受關稅影響中小微企業低利貸款、融資保證及利息補貼等措施，協助企業紓解資金壓力及穩定營運。

2.適用對象：依法辦理公司登記、商業登記及有限合夥登記之中小微企業，或僅辦理稅籍登記之營利事業，且營業及票債信正常，非金融及保險業、特殊娛樂業，並符合下列申貸資格之一者：

(1)第 1 類：朝數位轉型、淨零轉型或通路發展，且近 6 個月內員工人數 30 人以下。

(2)第 2 類：直接或間接受美國關稅影響，且自本年 3 月 12 日起，任連續 2 個月之月平均或任 1 個月之營業額，較 113 年同期月平均、113 年下半年之月平均、或本年 1 月及 2 月平均之營業額減少達 10%。

3.優惠措施：

(1)貸款額度：最高 3,500 萬元。

(2)貸款利率：2.22%（最高依中華郵政 2 年期定期儲金機動利率加 0.5%）。

(3)保證成數：貸款額度 100 萬元以內保證成數 10 成，超過 100 萬元保證成數最低 9 成。

(4)利息減碼：貸款 1,000 萬元內，提供 1.5%之利率減碼，為期 6 個月。

(三)研發轉型補助：

1.目的：協助受美國關稅政策影響產業提升競爭力，切入國外重要供應鏈或擴大利基市場，加速全球市場多元布局並降低單一市場依賴風險。

2.適用對象：直接或間接受美國關稅政策影響之製造業者（包含客戶取消或展延訂單、要求吸收關稅費用、退運貨品及其他事由等，並提供佐證）。

3.補助標的：補助有意開拓新市場之中小製造業者研發創新，朝向雙軸轉型、技術加值及跨域整合等高值化方向發展，並鼓勵企業技術升級及設備汰舊換新，布局多元市場，提升產業韌性。

4.補助金額：個案補助及產業聯盟之政府補助款不得超過個案計畫總經費之 50%。

(1)個案補助（限中小企業申請）：500 萬元為上限。

(2)產業聯盟（2 家以上企業申請）：4,000 萬元為上限。

(3)業者最高可編列總經費 40%之全新設備購置費，並優先支持國產設備。

(四)爭取海外訂單：

1.目的：協助國內公司、商號布建海外行銷通路，辦理補助廠商分散及開拓海外市場計畫。

2.適用對象：依登記辦法登記之公司或商號，並於申請時提出受美國關稅政策影響情形說明及佐證資料（多家聯合申請，僅主導企業須有出進口廠商登記即可）。

3.補助標的：新設展示中心、服務（維修）中心及發貨倉庫等實體據點，或新增代理商、經銷商等。

4.補助金額：自籌款須達全案總經費 50%以上，單家、多家僅能擇一申請。

(1)單一企業：500 萬元為上限。

(2)聯合申請（2 家以上企業申請）：2,000 萬元為上限。

(五)另為協助國內產業強化韌性與競爭力，本部啟動產業競爭力輔導團，北、中、南、東分別由工業技術研究院、財團法人精密機械研究發展中心、金屬工業研究發展中心及財團法人石材暨資源產業研究發展中心擔任區域主責單位，攜手全臺各大公協會及法人團體赴受衝擊廠商進行訪視，提供金融支持、經營管理、技術支援並導入 AI 應用，搭配人才培訓措施，使各產業提升營運效率及競爭力。

二、另為協助受丹娜絲颱風及七二八豪雨災情影響之地區，行政院於本年 8 月 19 日公布「丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建特別條例」，「中央政府丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建特別預算」（以下簡稱特別預算）亦於本年 8 月 29 日經貴院審議通過，其中本部編列 187 億元提供相關協助，重點措施說明如下：

(一)製造業：為協助災區之受影響業者加速復工生產、降低財務負擔，本部編列 1 億元推動製造業設備及設施復原補助措施，針對位於災區之製造業業者（含納管工廠）提供機器設備修復、調校及生產場域設施修繕費用補助，每廠補助上限 20 萬元。

(二)商業服務業：為協助商業店家災後復工，針對行政院公告災區且具稅籍登記之受災店家及地方政府列管之傳統市場及夜市攤（鋪）位使用人，編列 5.9 億元推動相關協處措施如下：

1.商家援助：協助商家因災造成招牌、鐵捲門、攤臺及展示架等生財器具毀損，經地方政府審核後，每案援助 1 萬元。

2.災後商家設備汰換補助：補助業者購置汰換一級能效或具節能標章之空調、冷凍櫃及節能標章照明等設備，補助比例為購置金額 50%，每家上限 5 萬元。

(三)災後復工資金協助措施：提供行政院公告災區之受災中小企業及稅籍登記業者（以下簡稱受災中小事業）低利貸款及貸款利息補貼。

1.低利貸款措施：申請災害復工貸款（含「中小企業災害復舊專案貸款」或「企業小頭家貸款」），貸款額度無上限（由承貸銀行評估），貸款利率最高 2.22%，貸款金額 100 萬元以內者，提供 10 成信用保證；逾 100 萬元者一律 9.5 成，送保期間免保證手

續費。

2.貸款利息補貼措施：

(1)新有貸款利息減免：每一受災中小事業利息減免補貼總額度最高 50 萬元。

(2)原有貸款利息減免：每一受災中小事業利息減免補貼總額度最高 40 萬元（於金融機構辦理原有貸款利息減免）。

(3)補貼利率：最高依中華郵政 2 年期定儲利率加 0.5%（目前為 2.22%）；新增災害復工貸款為全額補貼，補貼期限最長 1 年。

(四)與環境部合作協助受災製造業者石綿瓦清運：環境部於特別預算中編列 3 億元，協助製造業者石綿瓦清運，倘嘉義縣（市）及臺南市製造業者有石綿瓦清運需求，業者須將破損石綿瓦拆除、裝袋，本部再彙整名單轉送環境部辦理後續清運作業。

（七）行政院函送賴委員惠員就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016512 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 17 號）

賴委員就財政部推動次世代稅務服務等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於財政部推動次世代稅務服務問題：

(一)完成整合性報稅入口建置，提供報稅一站式服務：為便利民眾申報作業，財政部已建置「財政部電子申報繳稅服務網」作為整合性報稅之入口，統一提供綜合所得稅（以下簡稱綜所稅）、營利事業所得稅（以下簡稱營所稅）及營業稅等各類申報及查詢作業，民眾得透過單一網站完成報稅流程。

(二)持續精進綜所稅多元便民申報服務措施：為持續優化使用者介面，簡化綜所稅操作流程與介面，財政部每年邀集不同年齡層之民眾及熟悉手機或電腦使用等族群參與易用性測試，並參考測試結果調整操作順序、表單設計與提醒訊息，使操作流程更符民眾使用習慣。民國 113 年綜所稅網路申報系統開發「稅額估算表」快速申報流程服務，納稅人確認估算結果正確，即可直接進行繳（退）稅與完成報稅。本（114）年度計有 483 萬戶使用本項便民服務，其中下載估算表近 373 萬件（占 77.08%）、採用快速申報流程近 290 萬件（占 77.81%），大幅提升民眾使用體驗。

(三)運用新興技術優化智慧客服，增進便民服務品質與量能：智慧客服服務目前已涵蓋綜所稅、營所稅及營業稅等 11 項稅目及法令，提供 24 小時互動式即問即答之線上稅務諮詢服務，將持續優化智慧客服，以機器學習等相關技術提升回復品質。

(四)推動雲端平臺資安防護，確保雲端平臺資通安全：

1.財政部依據「資通安全管理法」規範推動雲端平臺資安防護，透過下列 3 項機制強化雲端平臺資安防護能力：

(1)資安監控：24 小時進行雲端平臺資安監控，即時預警。

(2)弱點掃描：定期執行雲端平臺系統弱點檢測，提前辨識與降低潛在風險。

(3)滲透測試：定期執行雲端平臺系統滲透測試，確保防護措施之有效性。

2.財政部已導入 ISO 27001 資通安全管理制度，正導入 ISO 27701 個人資料管理制度強化個人資料保護，以及 ISO 27017 雲端安全管理制度。財政部委外之雲端機房，均要求廠商通過 ISO 27001 資通安全驗證，並遵循該部之雲端服務安全使用管理規範，確保雲端平臺資通安全。

(五)另有關綜所稅結算申報精進措施報告，財政部將依限於 3 個月內函復貴委員。

二、關於央行推動選擇性信用管制問題：

(一)央行就高價住宅貸款之認定標準，係反映信用管制措施強弱之規範門檻，並非實際住宅價格變化。由於高價住宅市場價格波動大且授信風險高，國際咸認應適用較保守嚴格之授信標準。依國際經驗顯示，調整高價住宅認定標準，係反映主管機關控管金融機構不動產之授信風險力道：

1.Financial Stability Board 於 2012 年發布之「穩健住宅抵押貸款實務作業準則」（Principles for Sound Residential Mortgage Underwriting Practices），建議對高價住宅適用較嚴格之貸款條件，以控管金融機構不動產授信風險。

2.韓國於本年 10 月進一步限縮高價住宅貸款金額上限（如市值超過 25 億韓圜之房屋擔保品，貸款上限僅 2 億韓圜），以抑止銀行信用資源過度集中高價住宅之情形。

(二)高價住宅會帶動週邊房價上漲，具外溢效果，如調升高價住宅認定門檻，對於健全房市恐有不利影響，亦不利於銀行風險控管。央行自 101 年起實施高價住宅貸款規範，銀行辦理該項貸款平均成數均合於規範，有助銀行控管授信風險。

(三)有關民眾購買預售屋，若因銀行鑑價達高價住宅門檻，致貸款成數不足之處理方式：

1.購屋者與「建商」簽訂之預售屋買賣契約，與購屋者跟「銀行」簽訂之購屋貸款契約，本屬兩種不同契約；購屋者實際貸款成數係由承貸銀行依申請貸款（錄案）時相關規定核實認定，並依購屋貸款契約內容據以辦理。

2.購屋者為交屋向銀行申請貸款時，若實際貸款成數與預售屋買賣契約內容有所落差，可透過內政部「預售屋買賣定型化契約應記載及不得記載事項」之「貸款約定」條款解決。不可歸責於雙方致貸款不足差額在 30%以內者，買方得分期清償；差額超過 30%者，買賣雙方亦可解除契約，且賣方不得收取違約金。

(四)央行將持續檢視高價住宅認定標準之管制措施執行成效並適時調整相關措施內容，以促進金融穩定及健全銀行業務。

三、關於貴委員就「房屋稅 2.0」政策所提建議問題：

(一)財政部自 113 年 7 月 1 日起推動房屋稅差別稅率 2.0 新制（以下簡稱 2.0 新制），旨為鼓勵房屋有效利用及合理化房屋稅負，並進一步減輕單一自住者負擔，相關措施重點說明如下：

1.稅率部分：

(1)未作有效使用之房屋適用加重課徵稅率：對於房屋所有人之非自住住家用房屋（以下簡稱非自住房屋）進行「全國歸戶」，除「特定房屋」適用較低稅率外，針對持有多戶且未作有效使用者，調高其法定稅率為 2%至 4.8%，所有地方政府均須按全國持有戶數訂定差別稅率並採全數累進課徵，使多屋族之空（閒）置房屋負擔合理高稅負。

(2)特定房屋適用較低稅率：

A.出租申報租賃所得達「所得稅法」規定一般租金標準或繼承取得共有之住家用房屋，調整法定稅率為 1.5%至 2.4%，以促進房屋有效利用。

B.建商持有興建住家用房屋在合理銷售期間（2 年）內，酌調法定稅率為 2%至 3.6%；超過 2 年之餘屋，適用法定稅率 2%至 4.8%，鼓勵建商依市場狀況調整價格加速出售，增加房屋供給。

(3)自住住家用房屋（以下簡稱自住房屋）適用優惠稅率：自住房屋全國 3 戶以內，適用稅率 1.2%；全國僅持有 1 戶房屋供自住使用且房屋現值在一定金額以下者，稅率調降為 1%，以減輕單一自住者負擔。

2.2.0 新制就自住房屋增訂「辦竣戶籍登記」之要件，房屋符合無出租或供營業情形；本人、配偶或直系親屬實際居住使用並於該屋辦竣戶籍登記；本人、配偶及未成年子女全國合計 3 戶（含）以內，為自住房屋。

(二)2.0 新制就自住房屋增訂納稅義務人本人、配偶或直系親屬應於該屋辦竣戶籍登記之要件，主要考量如下：

1.參據「土地稅法」增訂辦竣戶籍要件，使自住房地之房屋稅與地價稅認定一致：自住房屋與其所附著之土地用途應屬一致，爰 2.0 新制自住房屋，係參據「土地稅法」第 9 條「自用住宅用地」增訂辦竣戶籍登記要件，俾自住房地認定趨於一致，即一次設籍，房地均適用自住優惠稅率。

2.房屋稅按受益原則課徵，自住房屋適用較低稅率並以辦竣戶籍登記為要件，尚屬合理：房屋稅係地方稅，按受益原則課徵，以挹注地方政府各項建設所需財源。房屋無論自住或非自住，其由地方建設所受利益相同，原應適用相同房屋稅稅率；惟為減輕自住者負擔，特提供優惠稅率，並為簡化民眾舉證及稽徵機關查核成本，爰參酌「土地稅法」自用住宅用地定義，依「戶籍法」規定以辦竣戶籍登記為要件，以證明自住事實並適用優惠稅率，尚屬合理。

(三)完備 2.0 新制相關作業事項及開徵協助措施：

1.2.0 新制之子法規增（修）訂：為完備 2.0 新制法規作業，財政部多次邀集各地方稅稽徵機關（以下簡稱稽徵機關）開會研商，並參採所提意見審慎研（修）訂相關子法規，如「全國單一自住房屋現值一定金額基準與房屋稅差別稅率之級距、級距數及各級距稅率基準」，供各地方政府辦理房屋稅相關自治法規參考，各地方政府均於本年 5

月首次開徵前，完成訂定差別稅率自治條例。

2.2.0 新制系統模擬測試：為確保本年期房屋稅開徵全國集中統計歸戶數及核稅正確性，2.0 新制系統係由稽徵機關提出需求，再由財政部財政資訊中心撰寫全國共用之房屋稅程式，並經各機關測試後供執行使用；該中心亦協同稽徵機關完成 2 次全國歸戶數驗證作業，並進行 6 次全國模擬核稅測試作業。

3.2.0 新制教育訓練：為使稽徵機關同仁充分瞭解 2.0 新制立法意旨及相關規定，以提升服務品質及工作效能，財政部財政人員訓練所開辦 3 期「房屋稅差別稅率 2.0 種子講師訓練班」，稽徵機關並持續辦理內部人員訓練。

4.持續辦理全國性宣導：為使民眾熟悉 2.0 新制內容以維護其權益，財政部賡續利用多元宣導方式進行宣傳，使民眾能充分瞭解重要稅制稅政措施之內容（如自住、出租房屋等），亦請稽徵機關利用所轄各種管道或媒體工具加強宣導 2.0 新制，增加民眾觸及率及媒體露出率。

5.自住房屋之簡政便民輔導措施：針對 113 年 6 月 30 日以前已持有自住房屋，惟尚未辦竣戶籍登記者，稽徵機關主動寄發輔導通知書；於本年 3 月 24 日以前辦竣戶籍登記者，將續按自住稅率核課。

6.自住及出租房屋之放寬措施：本年為 2.0 新制實施第 1 年，為落實自住及出租房屋輕稅目標，並維護納稅義務人權益，財政部已將本年期自住房屋辦竣戶籍登記及申報期限與 3 類出租房屋申報期限放寬至本年 6 月 2 日。

7.2.0 新制疑義事項之處理措施：2.0 新制於本年首次實施，財政部業針對疑義事項即時作成函釋及問答集等供徵納雙方遵循，並於本年期房屋稅開徵後召開會議，確認 2.0 新制出租房屋稽徵作業方式及解決重要法令疑義案件，未來將持續檢討相關疑義事項並研謀簡政便民措施，俾利新制順利推動。

(四)2.0 新制實施成效：

1.已達降低全國單一自住房屋稅負目的：本年期全國單一自住房屋數為 315.61 萬件，稅額為 112.97 億元，納稅義務人減稅利益為 22.60 億元，有助減輕全國單一自住者稅負。

2.鼓勵多屋族釋出房屋作有效利用：

(1)2.0 新制透過調整稅率，加重多屋族空（閒）置房屋稅負（稅率 2%至 4.8%），減輕出租申報租賃所得達租金標準房屋稅負（稅率 1.5%至 2.4%），另房屋用作公益出租或社會住宅，稅率為 1.2%（同自住稅率），且不計入納稅義務人全國總持有應稅房屋戶數及適用差別稅率，並使其餘非自住房屋全國歸戶戶數降低，鼓勵多屋族釋出房屋作有效利用。

(2)本年期為 2.0 新制實施首年期，依稽徵機關提供轄內房屋稅開徵查定情形，本年期出租申報租賃所得達租金標準房屋數為 4 萬 310 件，本年期公益出租房屋及社會住宅件數計 30 萬 9,949 件，較 113 年期 21 萬 6,893 件，增加 9 萬 3,056 件（成長

42.90%）。本年期整體出租房屋件數達 35 萬 259 件，顯示 2.0 新制具有鼓勵多屋族出租房屋作有效使用之效果，且有促使房東誠實申報租賃所得及轉作公益出租與社會住宅之效果。

3.合理化房屋稅負且具空屋稅精神：2.0 新制透過特定房屋〔出租、建商持有興建住家用房屋在合理銷售期間（2 年）內者〕適用較低稅率，其餘住家用房屋加重課稅〔多屋且空（閒）置房屋加重課稅 113.72 萬件，稅收增加約 57.87 億元，占總稅收增加數 91.65 億元 63.14%〕之制度設計，等同對全國持有多戶且空置或未作有效使用之住家用房屋課徵較高房屋稅，具空屋稅精神。

(五)2.0 新制目前甫實施 1 年，財政部將持續關注不動產市場動態並適時滾動檢討，配合國家整體住宅政策與相關部會通力合作，以達健全不動產市場發展之目標。

（八）行政院函送林委員楚茵就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016513 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 18 號）

林委員就「銀行法」第 72 條之 2（以下簡稱銀行法 72-2）之不動產放款比率上限 30%，迄今已近 25 年未滾動檢討修正等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於銀行法 72-2 之不動產放款比率上限 30%，迄今已近 25 年未滾動檢討修正問題：

(一)金管會說明如下：

1.銀行法 72-2 規定商業銀行辦理住宅建築及企業建築放款之總額，不得超過放款時所收存款總餘額及金融債券發售額之和 30%，係為避免銀行之資金過度集中於建築放款與維持銀行資產之適當流動性，以降低在不動產市場價格波動情形下，銀行因授信資產集中度所致之信用及流動性風險，而影響其風險承擔能力及經營穩健性。

2.觀察商業銀行於銀行法 72-2 比率，自民國 105 年底以來，平均比率維持在 26%至 27%間，且未有銀行超逾該條文法定限額比率之情事。

3.銀行法 72-2 係以比率方式控管，並非絕對金額之限制，從 97 年迄今，全體商業銀行之平均比率僅微幅成長，係因銀行資金規模（比率分母）與相關建築放款（比率分子）成長幅度相當，爰比率未有大幅變化。

4.金管會經依銀行法 72-2 立法意旨檢視該條文建築放款限額計算內容，並整併過往相關令（函）釋，於 107 年 8 月 31 日以金管銀法字第 10702733630 號令，列舉具一定公共性、社會性項目及產業活動生產量能之放款，或依其他法律規定之放款項目，不受銀行法 72-2 限制，包括興建或購置公私立學校、醫院、政府廳舍、長期照顧服務機構、社會住宅、廠房之放款，以及依「促進民間參與公共建設法」第 31 條、「都市更新條例」第 72 條及「都市危險及老舊建築物加速重建條例」第 10 條之 1 規定辦理之相關

建築放款。

5.為落實協助無自用住宅民眾購買自住房屋之政策，在兼顧銀行辦理不動產貸款之風險控管下，金管會於本（114）年 9 月 4 日發布令釋，銀行依據財政部所定「公股銀行辦理青年安心成家購屋優惠貸款原則」核貸之案件，於本年 9 月 1 日後撥款者，不計入銀行法 72-2 限額，以紓解銀行房貸量能緊俏，民眾須等候申貸排撥情形。

6.金管會配合行政院「健全房地產市場方案」有關防止房市資金泛濫之目標，就信用資源有效配置及合理運用、強化銀行不動產徵授信管理等面向，持續採行相關金融監理強化措施如下：

(1)調整放款結構：為協助無自用住宅民眾取得購屋貸款，合理有效運用資源，金管會已要求各銀行貸款額度應優先提供民眾首購、自用住宅貸款及已承諾貸款之案件，並建立購置住宅貸款流量控管機制，避免資金過度集中鉅額貸款戶及土建融貸款。

(2)住宅貸款資訊揭露：金管會已督導中華民國銀行商業同業公會全國聯合會及中華民國人壽保險商業同業公會建置購置住宅貸款資訊揭露專區，提供民眾查詢金融機構是否有可承做購置住宅之貸款額度及聯繫資訊。

7.綜上，為促進銀行業務之健全經營，銀行法 72-2 仍為金管會重要監理指標之一，金管會持續要求金融機構精進內部控制及採取相關措施，強化其對不動產相關授信業務之資產品質及風險控管，避免信用資源過度流向不動產市場，並藉由對金融機構場外監理、一般檢查及專案檢查，以督導金融機構強化不動產授信風險控管及健全業務經營，俾利提升其金融韌性暨維持金融體系穩定。

(二)央行說明如下：

1.央行觀測銀行不動產貸款集中度，旨在控管不動產相關授信風險，並避免信用資源過度流向不動產市場：

(1)指標內涵：計算不動產貸款集中度之「分子」項係全體銀行購置住宅貸款、房屋修繕貸款與建築貸款合計數；「分母」項則為全體銀行總放款，且僅限境內營業單位（DBU）放款部分。

(2)性質及目的：央行觀測銀行不動產貸款集中度，係從整體金融體系穩定著眼，屬總體審慎監理措施，旨在降低可能危及金融體系穩定之風險，並增強金融體系韌性。

(3)參考來源：央行觀測銀行不動產貸款集中度主要參考國際貨幣基金（IMF）於 2006 年發布之金融健全指標編製準則（2019 年發布修正版），其中有關信用風險集中度指標。此外，國際間不乏不動產價格暴起暴落不利金融穩定之先例，且實證研究顯示，信用資源過度集中不動產市場不利經濟永續發展，爰央行針對不動產相關貸款加強管理，亦符合國際金融監理趨勢。

(4)合理門檻：由於各國金融市場與房市特性不同，國際間有關不動產貸款集中度，並無公認合理水準之明確門檻值；對於不動產貸款加強管理須參考多元指標（包括不動產市場動向、金融機構辦理不動產貸款情形，以及其他住宅相關政策對不動產貸

款之影響等），由決策者進行綜合判斷，我國亦然。

2.央行選擇性信用管制與請銀行自主管理不動產貸款均兼顧銀行授信實務考量，以及民眾購屋自住及重建案件需求，有助住宅市場穩健發展：

(1)央行於 113 年 8 月請銀行自主管理不動產貸款，係考量各銀行資產規模、營運特性有所不同，請其在不影響無自用住宅民眾購屋及業者推動都市更新、危老重建等配合政府政策所需資金之前提下，依據其自身經營情況，由銀行自訂控管目標，不會導致銀行無法靈活運用資金。

(2)央行觀測不動產貸款集中度，並未排除特定項目之適用，較能完整反映不動產相關授信風險與信用配置情形，且為避免民眾運用銀行信用資源投資炒作、囤房、養地，央行信用管制措施，旨在引導信用資源支應無自用住宅者購屋、都更危老重建、社會住宅等配合政府政策相關用途，以及生產事業實質投資所需之資金。

(3)央行提供信用管制規範協處措施，對於繼承取得房屋者、實質換屋自住需求者，申辦購屋貸款（非高價住宅貸款）時，以及都更危老重建等配合政府政策案件，均得不受央行信用管制規範限制。依金管會統計，本國銀行無自用住宅民眾購屋貸款餘額占購置住宅貸款餘額比率由 113 年 8 月底（央行請銀行自主管理不動產貸款前）之 60.9%續升至本年 9 月底之 63.3%。

(4)央行督促銀行自主管理不動產貸款，對政府與社會大眾推動都市更新及危老重建影響亦有限。依金管會統計，本國銀行都更危老重建貸款餘額占全體銀行建築貸款餘額比率由 113 年 8 月底之 19.5%續升至本年 9 月底之 24.3%。

3.央行將持續密切留意房市後續發展及信用管制成效，滾動式檢討管制措施內容，以促進國內金融穩定：

(1)由於各銀行經營策略有別，且風險管理機制寬嚴不一，為避免銀行信用資源過度集中不動產貸款，央行將持續關注銀行信用資源集中不動產貸款情形，期引導信用資源支應無自用住宅者購屋、都更危老重建、社會住宅等配合政府政策相關用途，以及生產事業實質投資所需之資金。

(2)另因房價上漲成因及住宅供需會隨時空環境變化，央行將賡續密切留意不動產市場動向、金融機構辦理不動產貸款情形，以及其他住宅相關政策對不動產貸款之影響等多元指標，並於每季央行理事會滾動檢討信用管制措施。

二、關於旅客得否攜帶加熱菸入境我國問題：

(一)現行旅客尚不得攜帶加熱菸入境我國：

1.依「菸酒管理法」第 3 條第 1 項規定，菸指全部或部分以菸草或其代用品作為原料，製成可供吸用、嚼用、含用、聞用或以其他方式使用之製品。為配合 112 年 3 月 22 日修正施行之「菸害防制法」正式納管加熱菸，自同日起，加熱菸亦屬上述「菸酒管理法」所稱之菸，並以「其他菸品」納管。

2.次依「菸酒管理法」第 6 條第 1 項第 2 款規定，未依該法取得許可執照而輸入之菸，

為私菸，且現行「菸酒管理法第 46 條第 3 項輸入私菸及私酒之一定數量」公告（即財政部 101 年 11 月 26 日台財庫字第 10103736570 號公告）及「有關菸酒管理法第 46 條第 3 項輸入菸酒未逾一定數量且供自用免附菸酒進口業許可執照」之解釋令（即財政部同日台財庫字第 10103736720 號令），暨「入境旅客攜帶行李物品報驗稅放辦法」規定，得免取具許可執照攜帶入境之菸品品項，僅為捲（紙）菸 5 條（1 千支）、雪茄 125 支、菸絲 5 磅，尚不包含「其他菸品」。基此，目前旅客尚不得攜帶加熱菸入境我國。

3.倘民眾攜帶於我國合法購得經衛福部核定通過健康風險評估審查且已課稅之加熱菸出境自用，倘再原貨攜回入境，海關得免稅免證放行。

(二)財政部刻與衛福部審慎研議開放入境旅客少量攜帶供自用加熱菸之可行性：財政部考量入境旅客有少量攜帶供自用加熱菸之需求，在兼顧菸品管理及菸害防制政策下，刻與衛福部審慎研議開放旅客少量攜帶供自用加熱菸入境之可行性。財政部關務署並已於本年 11 月 4 日邀集經濟部貿易署、衛福部健康署、財政部國庫署及賦稅署召開會議，就納管加熱菸一節，已獲共識。

(三)財政部關務署所轄各關已於各該網站及機場港口通關點設置告示板，提醒旅客注意攜帶加熱菸相關規範。未來倘主管機關更新相關資訊，海關將配合宣導。

（九）行政院函送吳委員思瑤就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016516 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 21 號）

吳委員就如何建立跨部會文化外交機制，積極拓展國際文化網絡，以強化臺灣文化於全球之能見度與影響力問題提出質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於擴大文化據點與簽署文化協定，厚植國際文化網絡方面：

(一)有關串聯各界資源共同打造臺灣國家品牌形象，以文化為核心之外交新模式部分：

1.延續民國 113 年外交部與文化部合作參與巴黎「文化奧運」之成功經驗，外交部本（114）年運用 4 月至 10 月在日本大阪關西舉辦之「2025 世界博覽會」，辦理「大阪世界博覽會」國際文宣案，包括選派藝文團體前往東京、大阪展演，並在世博期間發起全球徵片活動配套文宣，結合外交與文化資源提升臺灣國際能見度。

2.外交部另藉由本年 9 月及 11 月故宮文物赴捷克及法國展出等多項文化活動，與文化部共同推動 2025 年「歐洲臺灣文化年」。透過在歐洲多國舉辦臺灣藝文展演活動，增進歐洲各界瞭解富含底蘊之臺灣文化。

3.外交部未來將持續結合國際大型活動推動文化外交，並透過跨部會協作與預算等各項資源整合，發揮最大國際文宣效益。文化是臺灣最具韌性之外交橋梁，外交部將以文

化為核心，串連臺灣與全球民主夥伴，展現臺灣文化軟實力，落實「總合外交」之整體目標。

(二)有關文化部與外交部已超越個案合作模式，建立長期穩定合作關係部分：

1.自 102 年起文化部與外交部策略性合作「臺灣文化光點計畫」，透過外交部駐外館處洽海外機構合辦臺灣文化主題活動，迄今已與全球逾 53 國或地區計 173 個藝文及教育機構合作共 307 項計畫，其中不乏與我邦交國合作計畫，如本年支持我國藝術家赴聖露西亞舉辦「嘉年華大型服飾」工作坊、金曲原民歌手阿爆赴史瓦帝尼最大音樂節「灌木之火音樂節」演出等。

2.文化部近年業運用大型海外展會契機，與外交部合作串聯各界資源建立文化外交新模式，如 2024 巴黎文化奧運 57 場展映演，吸引逾 7 萬人次；2025 大阪世博 129 場演出，3 個實體場域計吸引 20 萬人次。

(三)有關派駐增設文化部駐外據點部分：

1.各機關增設駐外據點規定：為利駐外人力配置有效運用，外交部研訂「各機關增設駐外據點及增加駐外員額評鑑機制」，並經行政院 111 年 1 月 27 日核准實施。各機關倘有增設據點或增員需求，均得依「駐外機構組織通則」及「駐外機構統一指揮辦法」相關規定，並循前開評鑑流程來函辦理，由外交部與相關駐外館處就業務需求、駐在國對我派員限制及館舍空間等面向通盤評估研議後，配合辦理派員駐外相關作業。

2.外交部樂見文化部增設據點：倘文化部經評估確有增設其他據點之需求，該部得依「駐外機構組織通則」相關規定及行政院核定之評鑑流程報外交部辦理，所需員額及經費均由文化部自行勻應調整至外交部暨所屬機關預算員額一覽表「文化部駐外人員」項下編列。

3.至文化部於全球僅設 17 處文化據點、是否有檢討空間一節，文化部設置海外據點之考量，除以預算員額配置外，係綜合評估各城市國際影響力、我國文化藝術於該區域之交流量能需求、國家政策等因素。未來將視預算員額調整可能性、政策需求、駐外人才儲備狀況等情形，評估於友邦等國家增設據點之可行性。

(四)有關簽署文化合作協定部分：文化部主要透過外館與海外專業藝文機構簽訂合作備忘錄或協議等模式實質推動合作計畫，如持續與法國權威學術機構法蘭西學院人文政治科學院簽署臺法文化獎續約協議。未來文化部可配合外交部需求協處與我友邦等國家簽署文化協定事宜。

二、關於參與國際文化保存體系，進而鏈結聯合國教科文組織方面：

(一)臺灣世界遺產、非物質文化遺產推動會辦理情形：

1.113 年 10 月召開「第五屆臺灣世界遺產推動會」第 2 次會議，邀請外交部吳志中政務次長與會。同意以「阿里山林業暨鐵道文化景觀」為優先推動案例；本年 1 月召開「第六屆臺灣世界遺產推動會」第 1 次會議，朝向經營國際人脈、多元國際推廣，相關部會及民間團體合作推廣。

2.113 年 11 月 11 日召開「第一屆臺灣非物質文化遺產推動會」第 2 次會議，決議與「聯合國教科文組織」（UNESCO）非物質文化遺產大會重要諮詢機構交流，鼓勵臺灣專家學者參與國際組織活動。113 年 12 月召開「第二屆臺灣非物質文化遺產推動會」第 1 次會議，就未來優先推動策略進行交流。

(二)有關外交部吳志中政務次長於前揭推動會建議文化部研議於國外設立文化展演據點，文化部於本年 1 月召開研商會議，結論為：重新設置歐洲文化展演據點就租金、人事、設備升級等，需籌措更多資源長期投注，恐效益不佳；爰採務實以目前文化部外館於文化展演內容適時展現為策略，並與國際組織交流。

(三)近年我國與 UNESCO 外圍組織交流情形：

1.國際論壇：辦理「2025 年臺灣文化遺產國際論壇」、「2024 年臺灣文化遺產國際論壇」，以潛力點「阿里山林業暨鐵道文化景觀」為主題，邀請 UNESCO 重要諮詢組織—國際文化紀念物與歷史場所委員會（ICOMOS）主席 Teresa Patricio 及其他國際組織等代表來臺分享及諮詢；舉辦「第二屆國際傳統音樂舞蹈學會（ICTMD）原住民樂舞研究小組國際研討會」、「第五屆窯神祭暨 2024 國際陶藝研討會」、「2025 重要民俗口湖牽水車藏（狀）研討會」，邀請多國學者來臺交流。

2.參與國際活動：

(1)文化部文資局於本年 8 月參加於瑞典之國際工業遺產保存委員會（TICCIH）大會並展示我國文資成果。另由該局之亞洲產業文化資產平臺（ANIH）與世遺重要諮詢組織 TICCIH 首度簽署合作備忘錄（MOU），建立全球夥伴關係；預計邀請 TICCIH 主席 Marion 女士於 115 年來臺交流並參與國際論壇。

(2)文化部文資局偕同我國專家學者參與 2023 年 ICOMOS 第 21 屆雪梨大會，發表專題演講，彰顯我國文化資產價值並與國際組織交流。並規劃 2026 年參與 ICOMOS 第 22 屆（馬來西亞）古晉大會。

(3)本年 7 月辦理「重要傳統工藝赴聖塔菲國際民間藝術展會交流計畫」，帶領臺灣重要傳統工藝保存者及藝生團隊赴美參展，提升國際能見度。協助屏東縣普樂地文化資產傳承保護協會於本年 9 月赴法參加南島文化學術研討會，以排灣族古謠進行國際對話。

(四)至推動加入 UNESCO 部分，本案文化部尚未提供擬爭取參與之 UNESCO 外圍國際組織，一俟該部提供，外交部將電請相關駐外館處進洽推動，並請友邦及理念相近國家協助。

三、關於落實強化跨部會協作機制，共促文化永續與外交推動方面：

(一)查文化發展基金來源已明訂於「文化發展基金收支保管及運用辦法」，分由公有建築物及重大公共工程興辦機關（構）繳納之公共藝術辦理或剩餘經費收入、受贈收入、本基金之孳息收入、由政府循預算程序之撥款、其他有關收入等列為基金來源，並據以辦理公共藝術相關事宜。

(二)復查「文化發展基金與公務預算業務劃分原則」第 3 條規定，文化發展基金經費編列支

應，與公務預算及業務原則不應重疊。

(三)考量文化部已編列公務預算辦理文化外交相關業務，爰增設「文化外交」用途尚有窒礙難行之處。

(四)另查本年 5 月 8 日召開之行政院文化會報第 8 次會議，文化部業提出「臺灣文化前進大阪・關西萬博」活動規劃報告，說明為配合大阪世界博覽會期間，由文化部、外交部及經濟部等機關，共同合作規劃及執行大阪世博專案，展現政府跨部會對落實與推動文化外交政策之決心及行動。文化部將參酌委員意見，審酌我國文化外交現況及推動情形，適時於行政院文化會報提出相關規劃或成果說明。

（十）行政院函送范委員雲就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016517 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 22 號）

范委員就校園事件處理會議（以下簡稱校事會議）相關制度改革等問題所提質詢，經交據教育部答復如下：

一、關於校事會議相關制度改革問題：

(一)經查「高級中等以下學校教師解聘停聘不續聘或資遣辦法」（以下簡稱解聘辦法）係依據「教師法」第 29 條授權，於 109 年 6 月 28 日訂定發布；復為完善處理機制，於 113 年 4 月 17 日全文修正。鑑於解聘辦法修正發布已逾 1 年，外界迭有實務運作衍生校園爭議等意見，爰經本部國教署於本（114）年 8 月 25 日、本年 9 月 12 日及本年 9 月 15 日召開 3 場次部長與教學現場教師座談會，再於本年 10 月 8 日及本年 10 月 15 日邀集校長、教師、家長及兒少等 11 個團體組織，以及各地方政府召開 2 場次研商會議，聚焦實務執行運作之相關意見，以期精進處理機制。

(二)本部本次規劃「建立親師生溝通預防機制，營造友善校園環境」、「刪除匿名檢舉但書規定，解決受理率偏高問題」、「依案件屬性分流處置，明定校事會議僅審議『教師法』不適任情形調查案件」、「新增輔佐人機制，協助當事人調查程序進行」及「涉『教師法』第 14 條第 1 項第 8 款情形者，由現行校事會議調查改依『性別平等教育法』等規定調查」等修正方向，以優化處理機制。

二、關於要求本部進行各國教師聘任及待遇制度跨國研究問題：近年教育教學現場出現教師荒現象，反映教師待遇未跟上目前整體薪資水準及各項加給過低之問題。本部持續衡酌師資培育情形及各地區人口變動，引導各地方政府穩定釋出正式教師缺額，強化教師留任機制及學校行政支援體系，並陸續檢討調整鐘點費、導師費及主管加給改善。本部國家教育研究院曾於 106 年提出我國與主要國家教師待遇制度之比較分析，因時空背景變遷，本部將就主要國家教師聘任與待遇制度之規定及做法，以及其與本國之異同再行研析，以借鏡各國作法研擬相關制

度。

（十一）行政院函送張委員雅琳就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016519 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 24 號）

張委員就推展文化 ESG 評鑑等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於推展文化 ESG 評鑑問題：

(一)文化部與文化內容策進院（以下簡稱文策院）積極建置多元媒合平臺，期透過文化 ESG 評鑑、專屬獎項等，促使文化成為企業推動 ESG 之關鍵面向，推動企業支持國內文化發展，相關機制說明如下：

1.文化 ESG 評鑑指標及專屬獎項：

(1)為促進上市上櫃企業支持文化發展，文化部民國 111 年協調金管會、證交所及櫃買中心，將支持文化發展納入企業永續發展 ESG 範疇，並於「上市上櫃公司永續發展實務守則」第 27 條之 1 明定，鼓勵企業經捐贈、贊助、投資、採購、策略合作、志願技術服務或其他支持等多元模式，挹注文化藝術活動或文創產業。

(2)為提供企業明確指引及誘因，自 112 年起公司治理評鑑已新增「4.22 國內文化發展」指標，文化部並與金管會、證交所緊密合作，視政策鼓勵方向、產業實際投入態樣，逐年滾動式調整。依本（114）年度公司治理評鑑 4.22 指標，上市櫃企業支持國內藝文團隊、國產影視音、文化藝術活動等，投入資源合計達 300 萬元，並將支持方式與成果揭露於公司網站、年報或永續報告書，即可得分。另永續金融評鑑亦已同步將「投入資源支持國內文化發展」納入，強化銀行業、證券業、保險業對文化 ESG 之支持。

(3)為鼓勵企業積極參與文化發展，文策院於本年起設立「ESG for Culture 影響力獎」，作為企業參與文化發展之專屬獎項，頒發「資源協助獎」、「專業協助獎」、「多元合作獎」、「跨界共榮獎」、「產業策進獎」、「文化內容投資獎」，以及「文化內容影響力大獎」，展現企業參與文化內容多元樣貌與深度成果。

2.文化 ESG 多元媒合平臺：

(1)文策院已設立 ESG for Culture 專業媒合平臺，並建立生態系共好圈，透過與專業管理顧問機構、非營利組織及指標性企業之多面向合作；藉由工作坊、倡議說明會、影響力展會等多元活動，提升文創業者與企業之連結效益。

(2)112 年至本年 10 月底，已成功媒合逾百件專案，累計媒合金額逾 4,350 萬元。參與企業涵蓋科技、製造、餐飲、金融、百貨、營造、醫療、旅遊等產業；合作形式包括資源協助、專業協助、資源媒合與商務合作；合作文創業者涵蓋表演藝術、視覺

藝術、流行音樂、電影、出版、漫畫、文化科技、時尚設計等。

(二)金管會向重視永續發展，鼓勵金融機構協助有益社會之文化創意專案或企業，發布「綠色及轉型金融行動方案」，發揮金融業影響力，從環境、社會、治理等面向，導引資金至永續發展領域，落實社會責任。該會透過訂定「上市上櫃公司永續發展實務守則」、辦理公司治理評鑑及永續金融評鑑，支持國內文化發展，具體作為如下：

1.「上市上櫃公司永續發展實務守則」第四章「維護社會公益」第 27 條之 1 規定，鼓勵上市上櫃公司捐贈或贊助，將資源挹注文化發展，並得於永續報告書或年報揭露相關執行內容。

2.公司治理評鑑鼓勵上市上櫃公司支持文化發展：

(1)公司治理評鑑自 112 年即增訂指標 4.22「公司是否投入資源支持國內文化發展，並將支持方式與成果揭露於公司網站、年報或永續報告書」，115 年並將轉型及更名為「ESG 評鑑」，並保留前開指標（題號變更為 S-4），持續鼓勵企業投入資源支持文化發展。

(2)上市上櫃公司如有投入資源支持國內表演團體、藝文組織或藝術家之作品展示、表演與活動，或支持國產電影、電視或音樂之製作、發行或展演，或鼓勵民眾接觸文藝活動，均屬該指標所鼓勵之文化發展範圍，證交所及櫃買中心定期辦理宣導課程及更新參考範例以利遵循。

3.永續金融評鑑亦訂指標鼓勵金融業支持文化發展：該評鑑訂有指標 S2-4-2「是否投入資源支持國內文化發展或運動產業等，並將支持方式與成果揭露於公司網站、年報或永續報告書」，以引導金融業投入公益發展與社會責任。

二、關於推動臺灣影視產業發展問題：

(一)行政院已成立「文化會報」作為跨部會資源整合及溝通平臺，影視產業依權責分工，由文化部擔任主管機關，另經濟部等相關部會將配合規劃所需，就影視產業涉及之投資、國際行銷等經濟發展面向，提供必要協助。文化部已持續以「獎補助、投融資」雙軌制帶動資金挹注內容製作，基於「越在地越國際」之核心理念，鼓勵內容創作者從自身文化開發多元題材和劇種，產製原創、優質之影視內容。文化部近年並與財政部促參司及經濟部產發署等單位跨部會合作，共同鼓勵、引入民間資金，並協力智慧影視產業製作，提升國人自製影視內容之規格與國際競爭力，行銷「臺灣品牌」。

1.開發具國際市場性之臺灣原創內容：透過獎補助機制強化前期開發投入，鼓勵產製原創且多元類型之影視作品，以提升企製完整性及市場性。如本年首度提出之「大航海計畫」，包括於電影長片輔導金增設「國際旗艦組」，鼓勵製作成本於 1 億元之具國際市場、可跨域發展 IP 之題材，並推動臺灣故事開發國際合作計畫，鼓勵國內團隊與國際影視人才合作，開發具全球市場潛力之臺灣故事劇本。

另與臺北電影節、高雄電影節、金馬創投等國內重要影展及創投管道合作，從影視開發即導入國際視野與市場性，提升文化內容之市場轉化能力。

2.培育產業跨域人才：透過長短片輔導金、金穗獎、新導演長片工作坊、跨國影視人才培訓及金馬大師課等多元管道，系統性培育編導、製片、技術與行銷等產業核心人才。文策院亦攜手國內外專業人培機構，推動內容開發、國際提案與經營管理相關課程，使業者自企劃端便能對接國際規格。另與經濟部跨部會合作，開辦影視音虛擬製作、數位內容等技術與人才培訓，並辦理論壇講座，以全面提升產業之專業量能與技術競爭力。

3.拓展國際市場及國際行銷：為提升「臺流」在國際市場之能見度，文策院積極帶領我國影視業者參與坎城、柏林、釜山等指標性影展與市場展，設置「臺灣館」整合推廣臺灣優質影視作品，並辦理媒合會議與臺灣專場活動，接觸國際製作公司、平臺與投資單位，強化版權銷售、拓展跨國合作與合製投資網絡。除以國家隊品牌推動內容國際化外，亦透過補助國片海外商業映演、推動海外造勢、結合當地媒體行銷等策略，提升作品與人才之國際曝光度，促使臺灣內容推向國際舞臺。

4.引入民間資金，擴大投資量能：為活絡內容產業資金動能，文策院運用國發基金打造友善之文化內容投資環境，串聯文化部及地方政府等跨單位協作資源，從資金輔導、投補機制到投資媒合等，並適時依個案建設與財政部促參司溝通協調，引導更多中央與地方資源投入產業，進而捲動民間資金參與。目前已大幅提高國內外大型企業投入影視內容產業之意願，有效強化整體影視產業結構與永續競爭力。

(二)文化部將持續與相關部會合作，健全臺灣影視產業，厚植整體生態韌性，從資金、技術、市場與行銷等面向協助業者，執行「壯大臺灣電影內容競爭力」、「強化人才養成」與「推動文化科技創新」、「擴大行銷宣傳」與「促進跨國合資合製」、「擴大民間投資規模」等策略，積極建構完善且具韌性之產業環境。文化部刻正透過與國際接軌及跨域合作，全力加速臺灣影視產業升級，針對相對應之各部會資源，未來亦將積極協調運用。

（十二）行政院函送陳委員俊宇就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016507 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 12 號）

陳委員就促進水域運動，打造國際場地等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於促進水域運動，打造國際場地問題：

(一)為因應我國舉辦 2025 年世界壯年運動會，運動部前已補助宜蘭縣政府於安農溪設置輕艇激流標杆競賽場地，並於該址順利舉辦賽事完竣。另縣府於本（114）年 10 月 3 日提報「宜蘭縣安農溪輕艇激流標桿—選手訓練中心新建工程」申請計畫，本計畫有助完善競賽與訓練場地服務機能，運動部刻正檢討研修「優化全民運動與賽會環境計畫」爭取經

費，經行政院核定後即可協助宜蘭縣政府建置「宜蘭縣安農溪輕艇激流標桿—選手訓練中心新建工程」。

(二)有關水域運動推廣，將由運動部全民署持續推動區域資源中心架構及制定開放水域運動推動方針，針對全國北、中、南、東及離島成立各區域中心學校。全國各級學校可透過向該署申請，獲得學生開放水域運動體驗之經費。以北區區域中心為例，國立臺灣海洋大學整合宜蘭水域場域（如冬山河水上運動訓練中心、烏石港與豆腐岬帆船訓練基地）與資源，協助在地學校如宜蘭大里國小申請補助並共同辦理體驗，並攜手夥伴大專校院與地方合作，共同推展地方水域運動教育體驗，並協助學校人才培訓，未來該署將加強與地方政府、大專校院、民間團體及場域之合作，透過公私協力協作交流，資源共享，擴散開放水域運動教育支脈。

(三)依據「國民體育法」第 5 條規定，政府應保障人民平等使用運動設施之權利，而各地方運動場館設施之設置及維護管理，主要係由各地方政府依「地方制度法」辦理，並設置體育專責單位，編制必要人力及編列年度場館維護管理經費營運，以及訂定各該運動場館管理規定及收費標準，如屬自償性高之運動場館設施，各地方政府亦朝向委外營運經營，以確保場館營運無虞並維持場館設施品質，提供民眾運動休閒空間。未來宜蘭縣政府可考量朝向「先經營、後移轉」（Operate-Transfer, OT）委外方式辦理，納入民間企業專業管理能力及營運創意，以提升運動場館服務品質，並帶動運動產業發展。

二、關於推廣全民運動，完善場館設施問題：

(一)運動設施興（整）建事項係屬地方自治事項，各地方政府因應地方運動發展需要，應於年度預算編列運動設施興（整）建及營運管理維護相關預算，並應依相關規定先評估設置大型綜合運動場館之可行性（含政策、運動需求及財務、法律、技術、環境等）；如屬自償性高之運動場館設施，亦可依「促進民間參與公共設施法」規定，採「興建、營運、移轉」（Build-Operate-Transfer, BOT）或「重建、營運、移轉」（Reconstruction-Operation-Transfer, ROT）方式辦理，由民間企業投資興建及營運，除可活絡運動產業，提供全民運動參與場域外，亦可減輕地方政府財政負擔。

(二)過去運動指具規則、競技性與身體活動性之體育項目，多屬於既有體育運動組織所推動之正式競賽或訓練活動，隨著生活型態、科技及文化演變所衍生新型態之「新興運動」及具高技術、高挑戰、高風險等特性之「極限運動」。說明如下：

1.運動部全民署成立後已邀集專家學者召開會議討論，初步獲致以下定義：

(1)新興運動（Emerging Sports / New Sports）係指具備標準規範、在國內發展時間較短、尚未被國際奧會認可、尚未具備全球普及性、近年崛起並獲得廣泛關注之運動。

(2)極限運動（Extreme Sports）係指具備標準規範、挑戰生理極限、跨越心理限制、追求自我超越、強調個人技術、體能、挑戰與勇氣之運動。

2.未來將再研析、建立分類原則，並就不同類別以不同方式輔導及建立相應之管理與教育機制：預計於民國 115 年上半年公告輔導方案並試行。

3.有關對社區運動之推動方向：為擴大推展全民運動，運動部全民署將結合教育資源，強化校園運動設施之社區共享功能。透過盤點並活化現有學校運動場域，提供社區民眾就近、安全之運動空間，並進一步帶動運動產業發展與社區連結。

該署刻正研擬相關指引及實施計畫。

三、關於發揚傳統戲曲，在地文化傳承問題：

(一)有關請文化部會同宜蘭縣政府，評估規劃更多適合歌仔戲展演之專屬空間，提升展演量能與觀眾體驗方面：

1.文化部國立傳統藝術中心（以下簡稱傳藝中心）負責統籌規劃全國傳統藝術之維護、調查、研究、保存、傳承與發展等業務，並依職掌推動歌仔戲等傳統戲曲之扶植與展演。長期透過藝文補助、邀演及公開徵選等多元方式，持續支持歌仔戲等戲曲在宜蘭之展演發展，並提供在地民眾與外來旅客欣賞優質節目之機會。另運用宜蘭園區之文化觀光量體，規劃「傳統藝術接班人—駐園演出計畫」、「民間戲臺—新秀展演計畫」、歌仔戲主題特展等系列活動，園區委外營運團隊亦邀請宜蘭在地團隊演出，共同建構歌仔戲等傳統戲曲之展演平臺，協助劇團培育新生代劇藝人才並擴大觀眾基礎。近兩年（113 年至本年）傳藝中心支持宜蘭在地及外縣市團隊於宜蘭演出共計 24 案，累計演出達 175 場；園區委外營運團隊於 113 年邀請宜蘭在地表演團體演出約 470 場，約占園區全年演出量 40%，提升在地展演能量與能見度。

2.除傳藝中心園區表演空間外，文化部近年補助宜蘭縣政府辦理藝文場館營運計畫，支持宜蘭縣政府文化局演藝廳，致力於推廣傳統戲曲活動及開拓戲曲藝文欣賞人口等，諸如：以宜蘭在地傳統文化發展為主題，籌辦宜蘭戲曲節，整合宜蘭縣內戲曲相關活動，輔導蘭陽戲劇團戲劇推廣及演出，結合「來宜蘭・尬歌仔」全國歌仔戲大賽、「結頭份歌仔戲文化節」、「蘭陽博物館四季音樂節—秋日歌仔調」共同宣傳行銷，並安排藝文特色學校與在地傳統戲曲社團在「羅東文化工場」及「礁溪德陽園區」育成匯演，以當代創新之戲劇手法詮釋宜蘭縣重要戲曲文化—歌仔戲，提升傳統戲曲專業劇場感吸引觀眾，培養藝文人口消費習慣，拓展戲曲市場。

(二)有關文化部是否已規劃將宜蘭縣歌仔戲文物普查後續研究納入文化資產保存之中長期計畫，並在經費、人力及專業輔導上提供穩定支持方面：

1.有關「歌仔戲文物普查與保存計畫」後續研究納入「文化資產保存中長期計畫」部分，說明如下：

(1)宜蘭縣政府前於 112 年及 113 年辦理「宜蘭縣歌仔戲文物普查計畫」第一期及第二期計畫，完成宜蘭市、頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉之歌仔戲文物普查，文化部文資局已補助共計 144 萬 9,500 元，該計畫協助宜蘭縣政府在歌仔戲文物之盤點及研究方面，已有初步成果。

(2)文化部樂見宜蘭縣政府持續進行歌仔戲文物普查第三期及後續研究，查宜蘭縣政府已於本年提送「115-116 年宜蘭縣歌仔戲文物普查計畫(三)」之補助申請，文化部

文資局刻正辦理審查作業。上述計畫延續前兩期計畫，預計進行員山、五結、羅東及冬山等鄉鎮之歌仔戲文物普查，符合「文化部文化資產局文化資產保存修復及管理維護補助作業要點」補助範圍，文化部將予以支持，另將持續就宜蘭縣古物管理人力、普查成果所盤點潛力古物調查研究計畫、後續古物指定、修復及管理維護作業等持續提供專業協助及輔導。

2.有關建立「戲服共享平臺」整合劇團等文化資源，成為文化再生契機部分：

(1)傳藝中心現有保存北管、京劇、歌仔戲等人戲，以及皮影、布袋戲等偶戲類之傳統戲曲文物，並依館藏管理規範進行建檔、維護、數位化與研究應用，以提升文物近用與公共服務量能。相關文物亦視保存狀況與策展需求，運用於展覽與教育推廣，促進文化資源活化。同時，辦理「重建臺灣藝術史 2.0—臺灣歌仔戲史計畫」，以四年期（114 年至 117 年）中程計畫，整合歌仔戲文物之調查、典藏與活化，推動全國性之歌仔戲生態調查與蒐錄，盤點百年來不同時期之相關文物，包括手稿、照片、影音與服飾等約 2,500 筆資料，進行數位化、建檔與詮釋，並建置「歌仔戲藝術史資料庫」，作為未來數位應用、研究利用與推廣之重要平臺。

(2)此外，文化部有表演藝術倉儲環境補助計畫，協助表演藝術團體或組織改善並提升其存放演出或活動所製作或購買之道具、服裝等與表演相關物品之倉儲環境，穩定表演團隊創作能量，以減輕團隊營運負擔。未來，如有民間之表演藝術團體或組織透過藝文倉儲規劃「戲服資源共享」或再製等推廣運用之相關申請，文化部亦將透過倉儲計畫補助團隊，為劇團演出營運提供更多彈性，期盼涵蓋「戲服」等演出物件能透過共享合作，以促進藝文倉儲資源再利用，達成傳統戲曲文化再生永續之目標。

(三)有關教育部是否規劃與文化部協作，將歌仔戲納入藝文課程，或與地方大學、職校合作開設相關學程，讓學生能實際參與戲曲表演與製作方面：

1.歌仔戲納入藝文課程之現況：

(1)依據十二年國民基本教育課程綱要內容，教育部部定藝術領域以「表現」、「鑑賞」與「實踐」3 個學習構面為課程架構，並於不同教育階段對應不同學習表現，教師應依據課程綱要規定進行教學。以下為傳統戲曲相關學習內容：

A.國民教育階段：已於國民小學三年級至六年級，納入民俗活動及民俗藝術之學習內容，另在國民中學教育階段，亦將在地及各族群藝術展演及活動納入學習內容，期能透過多元民俗及藝文活動之參與，引導學生對在地文化之關注及尊重。

B.高級中等教育階段：已於教育部部定必修課程納入在地及各族群藝文活動之學習內容，並於加深加廣課程納入戲劇與舞蹈應用於傳統文化與在地社會活動之學習內容，期望透過學生參與藝術活動及實作過程，促進對在地文化之探索與關懷。

(2)另各校教師可依據學校特色發展與學生需求，設計蘊含歌仔戲等傳統藝術主題校訂課程，進行相關課程之教學，以增進學生對在地文化之認識及興趣。

(3)高級中等學校學科中心已研發 8 件歌仔戲相關教學示例，放置於普通型高級中等學

校學科資源平臺，提供教師參考運用。

2.與地方大學、職校合作開設歌仔戲相關課程：

(1)國立臺灣戲曲學院設有歌仔戲學系，教育部自 106 年度起補助該校辦理推廣藝術教育計畫，並自 109 年度起將該計畫目標導向強調大學之產學合作或區域連結、跨領域整合、建立藝術價值、對未來社會及產業影響等目標。該校所設歌仔戲學系亦持續透過至各地展演，推廣傳統藝術，並利用校園巡演機會，引導學生認識傳統戲曲並實際進行歌仔戲之表演體驗。

(2)未來若技術型高中相關學科欲開設相關課程，該校亦可協助。

3.教育部持續與文化部協作，推動傳統藝術教育扎根：

(1)教育部與文化部自 107 年起跨部會合作辦理「文化體驗教育計畫」，文化部補助藝文團隊及藝文工作者共同投入發展文化體驗課程，教育部辦理「藝起來尋美—教育部推動國民中小學辦理美感體驗教育計畫」，策進學校、藝文場館與表演藝術團隊合作之運作機制，發展在地與生活化特色之文化體驗課程，同時結合藝文場館與傳統文化資源，以體驗課程深植學生之藝文經驗。107 年至本年發展與傳統表演藝術相關課程（如歌仔戲、布袋戲、八家將文化等）計有 28 案、共 28 校申請。

(2)教育部亦透過「美感教育資源整合平臺—藝拍即合」媒合平臺，上傳文化部及教育部發展之「文化體驗課程」，讓有志從事文化體驗課程之教學者可結合領域及校本課程自行運用，如安排戶外教學實際走訪歌仔戲班，或邀請布袋戲團業師到校協同教學等，開拓學生藝術與文化體驗之多元途徑。

(3)為鼓勵學校聘用在地文化工作者或傳統藝師，交流藝術專業領域知識或技能，並進行配合教學課程或活動，教育部辦理「藝師藝有—鼓勵學校延聘在地文化工作者或傳統藝師計畫」，以推動融合在地藝術與文化資產為目標。計畫並與文化部合作，提供傳藝中心等單位認證評選之重要傳統表演藝術藝師與結業藝生名單，為申請學校提供更多合作師資之選擇，培養學生認識及傳承臺灣本土傳統藝術與文化。109 年至本年傳統表演藝術相關學校共計 63 校、2,100 名學生參與。

(4)教育部於本學年度起推動「傳統創藝教育計畫第一期（114-115 學年度）—布袋戲、歌仔戲、南北管、恆春民謠、編織」，執行重點包含發展課程模組、邀請藝師與教師辦理工作坊及辦理國民中小學課程試點，期待有效增加學生對傳統藝術與臺灣在地性藝術之認識，提升學生學習之興趣與認同感並建立藝師及教師交流機制。

(5)另為推展傳統表演藝術，創造每位國小學童每年均有觀賞或參與傳統表演藝術之機會，傳藝中心與教育部自 112 年度起合作辦理「傳藝 Go Young 校園巡迴計畫」，透過歌仔戲、布袋戲、客家戲、歌謠、說唱、原住民古謠、樂舞等傳統表演藝術進校演出，並結合解說、教唱、示範等互動教學方式，從小培養傳統藝術欣賞人口，讓傳統文化向下扎根。112 年至本年共計 696 校、10 萬 4,197 名學生參與。

4.教育部將持續深化推動傳統藝術教育，補助各地方政府辦理相關活動，並透過跨部會

協作及多元課程設計，以歌仔戲、布袋戲等具有地方特色之傳統表演藝術為核心，進一步促進學校與藝師、藝術團隊及藝文場館之合作，藉由文化參訪、專題探究、影片欣賞等方式親身體驗傳統藝術，提升學生對本土文化之認識及認同感。

四、關於改善宜蘭科學園區環境，帶動產業升級問題：

(一)有關招商現況方面：

1.招商引資穩定成長：宜蘭科學園區係以生物科技、通訊知識服務、數位創意等 8 項新興產業為發展主軸，以因應產業用地需求及未來軟硬整合、智慧應用之發展趨勢。截至本年 10 月底止，總計核准引進 33 家廠商，包含生物科技 15 家、精密機械 6 家、通訊知識服務 4 家、光電元件材料系統 2 家、數位創意 2 家、綠能 2 家、研發產業 1 家及通訊 1 家等，總投資金額 49.5 億元。

2.營業額逐年攀升：宜蘭科學園區 113 年總營業額 9.45 億元，較 112 年成長 48.8%。本年截至 8 月底止，營業額總計 8.72 億元，較 113 年同期成長 50.3%，預估本年全年營業額將可突破 10 億元。

3.就業人數增加，促進地方經濟：宜蘭科學園區 113 年就業人數為 619 人，較 112 年成長 20.4%。本年截至 10 月底止，就業人數為 664 人，較 113 年同期成長 6.8%，預估園區就業人數隨廠商進駐將持續成長。

4.持續招商，並規劃興建標準廠房以滿足廠商進駐需求：為加速廠商進駐，宜蘭科學園區於 109 年初重辦環評通過開放量產，當年度土地出租率約為 9.88%，至本年 10 月成長為 40.96%，預定出租率 63.95%（含已核配待起租、已表達租地意願之潛在廠商），目前尚有泓創綠能、欣德芮等多家公司建廠中，以及多家公司正撰寫投資計畫審查中。另一期、二期標準廠房合計出租率為 73.77%，為滿足園區廠商進駐需求，爰規劃興建第三期標準廠房，中長程個案計畫已於本年 8 月 13 日經行政院核定，刻正辦理遴選建築師作業中。

(二)有關加強招商作法方面：

1.主動出擊擴大廣宣綜效：積極與宜蘭縣政府等單位合作辦理招商說明（如近期拜訪臺北市、新北市及桃園市醫療器材公會、電子連接產業協會、智慧物聯網協會）行銷園區。

2.積極發掘潛力廠商：積極拜訪園區開放量產之數位創意、生物科技等 8 大產業之潛在廠商，推動產業群聚宜蘭科學園區。

3.推動產學研補助：推動「科學園區新興科技」、「精準健康跨域推升」及「智慧醫療健康照護推升」等產學研發補助計畫，鼓勵產學共同投入關鍵技術開發，以促進產業創新轉型與衍生產業群聚綜效之雙贏局面。

4.強化宜蘭科學園區招商資訊：以宜蘭科學園區形象影片拍攝傳達該園區之高科技意象，展現該園區與在地之鏈結、本身產業群聚及未來發展願景。

5.投入資源支持新創發展：協助宜蘭大學創新育成中心之維運，同時經營「蘭青庭」青

創基地，提供團隊商業模式建構、技術諮詢、資金與企業媒合、政府補助計畫專案輔導、產品試製服務等多元育成資源，加速新創團隊成長茁壯，並輔導團隊進駐園區。

6.鏈結人工智慧（AI）應用：為因應未來軟硬整合、AI 技術之發展趨勢，已積極媒合數位創意、通訊知識服務等產業並鏈結 AI 應用，目前宜鼎全球研發製造中心已進駐發展「邊緣 AI」軟硬整合，招商部分並已接洽多家廠商規劃進駐設立資料中心、交換中心等 AI 發展設施。未來將持續強化以下策略：

(1)精準招商：鎖定物聯網、雲端系統、網通軟體設計及智慧醫療等領域，引進具潛力之 AI 研發型企業。

(2)在地連結：推動廠商結合宜蘭在地之農業及醫療資源，開發利基型之 AI 解決方案。

(3)產學合作：鼓勵廠商強化與宜蘭大學之產學連結，共同培育在地 AI 數位人才。

（十三）行政院函送李委員坤城就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 4 日院臺施字第 1140016518 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 23 號）

李委員就 TikTok 抖音滲透可能對使用者造成嚴重影響等問題所提質詢，敬交據有關機關查復如下：

一、關於 TikTok 抖音滲透可能對使用者造成嚴重影響問題：

(一)有關教育部就青少年世代如何識讀中國對臺灣之威脅具體因應作為方面：

1.依據「教育基本法」及現行十二年國教課綱已有相關「識讀中國」之課程規範，包括社會領域（歷史、地理、公民）及全民國防教育領域，業包含認識中共政經發展及兩岸情勢等相關內容，且就「各級學校推動全民國防教育實施計畫」，係結合各學習領域核心素養具體內涵，透過課程教學、教育宣導與辦理多元輔教活動，培養學生愛鄉愛國情操，凝聚全民國防共識。

2.教育部自本（114）年起研發之補充教材，係依高中公民學科課綱研製之輔助性教學資源，旨在協助學生強化資訊判讀、國際識讀與公共參與能力，以強化學生民主素養，涵育現代公民責任。

3.相關補充教材已透過公民學科中心結合教師研習課程進行分享，為完善教材內容，教育部持續蒐集教師專業意見，並將依回饋進行修正，完成後正式提供教師自主參考運用。

(二)有關教育部正視數位演算法對兒少心理健康與隱私之潛在威脅，應建立常態化監測與早期介入機制，並儘速建立兼顧人權保障與心理安全之數位使用環境方面：

1.針對 TikTok 抖音等社群媒體可能帶來之心理健康、兒少性剝削及詐騙等風險，教育部

已採取多項措施，包括在各大專校院配置專業輔導人員提供必要協助；針對兒少性剝削議題，則已函頒「學校處理數位/網路性別暴力事件指引」，並透過跨部會會議與友善校園週加強宣導，且依「兒童及少年福利與權益保障法」於臺灣學術網路阻擋不當資訊。

2.另在詐騙防制方面，亦於友善校園週、跨部會宣導團及種子教師研習等場合推動相關宣導，以提升師生之防範意識。

二、關於中國棒球城市聯賽（CPB）「上海兄弟」撞名臺灣「中信兄弟」，隊徽、吉祥物大象等與中信兄弟神似問題：

(一)有關應召開跨部會議研議出一套可行性方案，以及政府有何策略可以阻擋中國一步步吞蝕台灣職棒資源方面：

1.棒球作為我國國球，在政府長期挹注資源、完善整體環境下，並透過協助中華職棒組訓與情蒐，已取得顯著成果。中華職棒擁有長達 36 年之深厚基礎，並於民國 113 年在世界棒球 12 強賽中成功奪冠，成績斐然。相較之下，初步掌握中國籌備 CPB 過程較為倉促，預計 115 年方能正式啟動。針對國內球迷高度關注之「上海兄弟球隊名稱、隊徽及吉祥物與中信兄弟極具相似性」爭議，中信育樂公司亦已正式發布聲明，否認參與 CPB 聯賽。中信育樂公司並嚴正表示：「若有相關侵權情事，將採取一切必要法律措施，以確保臺灣利益與球迷權益為最優先考量。」

2.棒球運動之影響力不僅止於賽場。球迷人數之擴增，有助全民運動習慣之養成與對健康生活之重視，更能帶動以棒球為龍頭之龐大產業經濟鏈。面對兩岸可能之競爭與合作，儘管我國現行對於運動員赴中國發展並非採取許可制，高階之技術舞臺及更完善之待遇與制度，皆為選手追求之目標，但選手本身在追求更高收入與更多球迷之同時，一定會同時考量自身發展性與市場成熟度，而臺灣職業棒球之整體環境目前仍明顯優於中國新成立之聯賽。

3.運動部將持續紮實基層選手培訓、積極推廣國際市場、整合公私部門資源並健全運動產業體系，與相關部會緊密合作，持續強化運動人才之培育與交流，與全民攜手，共同堅實且壯大臺灣。

(二)有關企業是否有資助中國球隊疑義方面：

1.依「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」（以下簡稱兩岸條例）第 35 條第 1 項規定，臺灣地區人民、法人、團體或其他機構，經經濟部許可，得在大陸地區從事投資或技術合作，一定金額以下之投資，並得以申報方式為之，故臺灣地區人民、法人、團體或其他機構在大陸地區從事投資或技術合作行為，均應向經濟部申報或申請許可。另依「在大陸地區從事投資或技術合作許可辦法」第 3 條第 1 項規定，所稱之在大陸地區從事投資為「創設新公司或事業」、「對當地原有之公司或事業增資」、「取得當地現有公司或事業之股權」或「設置或擴展分公司或事業」。

2.另依兩岸條例第 86 條第 1 項及「違法在大陸地區從事投資或技術合作案件裁罰基準」

，未依規定申請許可或申報投資或技術合作者，處 5 萬元以上 2,500 萬元以下罰鍰，並得限期命其停止或改正；屆期不停止或改正者，得連續處罰。

3.陸委會將持續會同運動部等相關機關，審慎評估中國推動 CPB 相關作法之統戰意圖及對我之影響，研議政府防範對策及因應作為，並適時向國內各界揭露相關訊息，使兩岸體育交流「去政治化」、「去風險化」，能夠健康有序進行。

（十四）行政院函送邱委員志偉就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 5 日院臺施字第 1140016504 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 9 號）

邱委員就我國應強化半導體出口管制及合作監管等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於我國應強化半導體出口管制及合作監管問題：

(一)有關建議加嚴出口管制部分：

1.為與國際共同防阻高科技貨品用於武器擴散，經濟部依「貿易法」第 13 條授權，針對戰略性高科技貨品之輸出入及流向進行必要管理。經查我國戰略性高科技貨品管制清單，主要係參考「聯合國」（UN）相關公約及瓦聖納協議等主要國際 4 大出口管制組織建議之管制貨品清單，每年修訂更新。部分先進節點晶片及先進半導體製造設備並已納入我國上述管制清單。

2.另為協同國際加強管理高科技貨品之最終用途及最終使用者，經濟部國貿署（以下簡稱國貿署）公布我國戰略性高科技貨品出口實體管理名單，我商倘欲出口至上述名單中受管制之實體，均須事先取得經濟部核可，始得報關出口。國貿署與財政部關務署密切執行戰略性高科技貨品輸出管理，我商倘未經許可出口疑似管制貨品，或交易對象為我國管制對象時，海關將協助攔阻，並移請國貿署查明案情及進行裁處。

(二)有關建議與美方簽署監管合作協議部分：近年來因應地緣政治演變，經濟部積極於多邊及雙邊經貿會議中，與友盟交流高科技貨品出口管制之管理實務及最佳做法，其中友盟國家於關鍵領域（如無人機及電動車等）布局非紅供應鏈，亦為經濟部推動與友盟積極合作之領域。

(三)有關建議嚴懲規避管制行為部分：

1.為要求廠商落實戰略性高科技貨品出口管理，經濟部過去已兩度提高違規罰則。近年針對重大違規行為，經濟部已於上述加重裁罰之基準下加重處分，部分案件並處以連續罰。

2.另經濟部亦加強出口管制宣導活動，本（114）年 1 月至 10 月已舉辦 19 場次宣導活動，部分場次亦邀請外國官員及律師協助說明，俾業者遵行法規。

二、關於改善藥品短缺及提升藥品戰略物資供應能力問題：

(一)有關藥品供應缺乏主動監測管理機制部分：為強化藥品供應主動監測機制，衛福部食藥署（以下簡稱食藥署）已採取相關精進作為如下：

1.加強監控國內藥品供應量能：持續因應國內外情勢監測相關藥品（包括必要藥品及非必要藥品）供應情形，並鼓勵藥廠增加原料藥來源（包括使用國產原料藥）及儲備（至少 6 個月）。

2.建置中盤藥商藥品監測機制：食藥署已建置「藥品供應監測資訊系統」，與 14 家國內大型中盤藥商合作，整合其藥品庫存資料、強化藥品供應監測，有利藥局及醫療機構查詢中盤藥商之藥品庫存情形。

3.精進「藥事法」相關管理規範：

(1)滾動式檢討「『藥事法』第 27 條之 2 必要藥品清單」，並於本年 2 月 10 日公告修正必要藥品清單（584 項），當發現藥品有短缺之虞即啟動調查及評估，必要時請替代藥品廠商增產、公開徵求專案進口或製造。

(2)為完善對於必要藥品供應情形之追蹤機制，食藥署持續檢討相關管理規範，於民國 113 年 12 月 20 日預告「藥事法」部分條文修正草案（本年 2 月 18 日預告期滿），業於本年 8 月 20 日送行政院審查，並於本年 12 月 4 日函請貴院審議。

(二)有關請研議刪除「初次收載之健保支付價 2 倍為上限」及「支出目標制次年調降藥價」規定之可行性部分：

1.依「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」（以下簡稱支付標準）第 35 條之 1 及第 35 條之 2 規定，因應健保已收載藥品發生不可抗力之短缺事件，得啟動國內外緊急調度及備援機制，專案進口或製造所需數量之短缺藥品替代項目。其中專案進口藥品最高可依其進口成本、健保已收載同成分規格藥品最高價等，給予該價格之 2 倍價；另國內專案製造藥品則可給予生產成本之 2 倍價等。此規定係為有效因應急迫性藥品短缺事件，爰提供優於一般已收載新項目核價方式之鼓勵誘因。

2.健保資源有限、藥費支出須合理，依「全民健康保險法」第 46 條及「全民健康保險藥品價格調整作業辦法」（以下簡稱作業辦法）規定，以市場交易情形調整藥品價格，俾使健保資源有效運用，落實醫療資源合理分配。

3.為確保我國健保用藥供應穩定，衛福部健保署（以下簡稱健保署）於本年 4 月 26 日公告修正支付標準及作業辦法，本次修法重點包含支持新藥在地製造、國產藥品予以優惠調價及藥價合理保障等，其中針對必要藥品之藥價合理保障部分包含：

(1)必要藥品予以價格保障：修訂作業辦法第 23 條，符合主管機關公告之必要藥品、同分組內有國內製造項目（抗生素不限國內製造）及同分組分類未逾 3 項目等，當年度藥價不予調整。

(2)建立藥價調升機制：依支付標準第 34 條及第 35 條規定，因應全球供應鏈生態改變致生產成本遽增，廠商可依法提出價格調整建議，113 年已調升約 200 項藥品價格

。

4.有關貴委員所提研議事項，尚涉支付標準及作業辦法修法，屬重大變革，健保署近期已啟動新一期健保藥品政策改革，並於本年 11 月 19 日召開藥品政策改革溝通說明會，待蒐集各界意見後，將擬具共識研議相關修法事項。

三、關於政府提出新南向 2.0 因應投資冷卻期問題：

(一)有關提升臺商與外資投資東南亞意願及回流動能部分：

1.經查本年 1 月至 9 月對新南向國家投資減少之主要原因，係受川普關稅措施影響，我商布局地區除新南向國家外，亦移往美國、墨西哥、歐洲及日本等地，以致投資區域更加分散。

2.現行「公司國外投資處理辦法」規定，公司對國外公司投資案件（含東南亞國家）之審核，相較於赴陸投資案採低密度審查，投資金額於 15 億元以下者，得於實行投資後 6 個月內匯出投資款項及國外投資事業設立或股權變更登記完成後，再向經濟部申報備查。有關建議簡化相關投資審查程序部分，該部將做為未來精進之參考。政府並將持續強化金融與人才支持，以及將臺灣民主及產業等優勢融入「新南向政策+」，與新南向國家共同打造具韌性之供應鏈，以深化區域夥伴關係、重振外資信心。

(二)有關協助產業利用既有協定資源，降低非關稅障礙部分：

1.為提升出口競爭力，政府積極與主要貿易夥伴簽署經貿協定，其中與新南向國家已簽訂「臺紐經濟合作協定」及「臺星經濟夥伴協定」，並分別於 106 年、107 年、108 年及 113 年與菲律賓、印度、越南及泰國簽署更新投資保障協定。

2.另經濟部持續透過駐外機構及雙邊對話機制，擴大與新南向國家之貿易商機媒合、產業及中小企業合作交流等，以降低貿易及投資進入障礙，協助廠商布局海外市場，並提升供應鏈之合作夥伴關係。

3.又，政府已設立「臺灣 ECA 及 FTA 總入口網」，提供一站式查詢服務，除提供各協定之主文及附件便利業者瀏覽及下載，亦可迅速查詢與我國簽訂貿易協定（協議）之國家或地區貨物之原產地認定基準及進口貨品通關作業要點，廠商並可透過貨品稅則快速試算最新關稅優惠減免金額。

四、關於金屬加工產業可借鏡臺韓紡織業合作模式問題：

(一)有關臺日、臺韓扣件（含螺絲螺帽）金屬加工業有何差異部分：

1.日本、韓國與臺灣之扣件及應用產業：

(1)日本本土扣件製造主要鎖定高階應用市場（如航太、醫療），以高品質及高附加價值聞名，產品平均單價高於我國，且其本土下游應用領域亦涵蓋車輛及精密加工機等中高階領域。

(2)韓國本土扣件製造則鎖定中高階應用市場（如消費性電子、車輛），產品單價與我國相近，主要滿足韓國自身下游應用產業所需。

(3)臺灣本土扣件製造領域廣泛，市場主要鎖定一般五金（如建築用）至中高階（如汽

車）應用領域，少部分業者跨足高階航太及醫療市場，且以外銷歐美滿足當地下游市場需求為主。

2.臺日與臺韓產業關係：

(1)臺日產業關係：我國過往扣件產業發展所需技術包括模具設計、加工參數及品質管控等加工工藝多師承日本，因此我國生產之中高階扣件產品品質可符合日本當地下游應用產業需求；又因當地扣件業者已發展至高階產品，因此中高階品項多向我國採購。

(2)臺韓產業關係：韓國則因扣件製造發展略晚於我國，目前生產技術與我國相近，且當地扣件產品主要供應韓國自身產業，因此與我國業者多為競爭關係。

3.綜上，臺日貿易狀況較臺韓更為熱絡，主要歸因於臺灣許多扣件製造業者之技術多源自日本，或長期與日本廠商密切合作；反之，韓國與臺灣之產業定位，則較偏向競爭關係。

(二)有關評估臺韓扣件產業合作交流部分：雖臺韓螺絲產業處於競爭關係，惟仍可透過國際交流使國內產業知悉競爭對手情形及技術，或協助業者切入新市場，故經濟部就雙邊產業聯盟之建立樂觀其成。該部將請財團法人金屬工業研究發展中心先行詢問國內產業公協會意見，如有意與韓國金屬協會合作，經濟部後續將協助促成雙邊合作意向書簽署及技術交流。

五、關於如何透過風險控管降低財團法人中小企業信用保證基金（以下簡稱信保基金）風險承擔問題：

(一)信保基金辦理之批次保證係一總量風險控管商品，將保證風險設定於一定範圍內，以促進金融機構自主控管送保案件品質。信保基金雖由銀行自主管理，惟其訂有先行交付備償款項計提率上限（本年度為 2%），以控管保證風險。經查批次保證近 5 年逾期率均介於 0.3%至 0.6%之間，風險尚屬可控。

(二)另信保基金本年逾期率有上升跡象，係因 112 年至 113 年配合政府政策承作高保證成數之振興貸款所致。經查近期大額逾期戶計有 4 家（化工原料供應鏈，間接保證及批次保證均有承作），多為疫後振興期間所承作之案件。現行信保基金訂有貸後追蹤、弱化通知等機制作為核貸後相關處理之參考；信保基金並針對整體風險部分定期監控產業送保及逾期情形，以作為審查機制調整之參考。又，經濟部中企署亦每 2 年辦理一次信保基金資產品質委外查核計畫，以加強品質管控。

六、關於如何透過對美關稅談判，創造產業競爭力及淨零轉型雙贏問題：

(一)有關電價調整部分：電價調整依法屬「電價費率審議會」權責，由審議會進行獨立審查，原則每年辦理 2 次（4 月及 10 月）電價檢討，審議會綜合考量國際能源價格走勢、民生物價、產業競爭力及台灣電力公司之財務狀況，審慎評估。

(二)有關我國是否已明確設定對美天然氣採購案及關稅減免掛鉤談判架構部分：

1.台灣中油股份有限公司（以下簡稱中油公司）參加美國阿拉斯加天然氣計畫，主要係

考量阿拉斯加州距臺較近，有地緣優勢，航程風險亦相對較低，對於中油公司能源佈局有所助益，爰於本年 3 月 20 日簽署「阿拉斯加液化天然氣（Alaska LNG）買賣暨投資意向書」（LOI）。依據協議，中油公司將採購 LNG 並爭取上游投資參與權，以掌握未來穩定氣源。

2.中油公司長期致力布局多元、分散之氣源，進口 LNG 來源包括中東、東南亞、澳大利亞、非洲及美國等地區，亦將針對任何具有前景之氣源合作對象，包含美國頁岩氣進行詳細評估，以做出最有利決策。

七、關於如何建立能源聯合平臺結合後監管機制問題：

(一)我國再生能源發電以太陽光電及風力發電為主，該等再生能源售電業者眾多，市場上仍有離岸風電裝置容量可供其他需求者採購。其中臺灣智慧電能股份有限公司（以下簡稱臺智電公司）為其中之新進業者，其將購入之離岸風電轉售為小量、短期之綠電予企業，為企業提供穩定之綠電來源，確保再生能源之交易符合政策目標，且尚有太陽光電等其他再生能源與其競爭，故該公司不至於有不向中小企業供應，或導致資源集中及價格扭曲形成市場排擠效果。經公平會審慎評估相關因素後，依「公平交易法」（以下簡稱公平法）第 13 條第 1 項規定，不禁止其結合。

(二)公平會基於競爭主管機關之職責，未來將持續觀察再生能源市場之發展動態，確保再生能源政策所創造之整體經濟利益。倘若臺智電公司有涉及市場排他行為而違反公平法之情事，將依相關規定查處。

八、關於建立企業永續聯合行為指引遵法指標及快速審查通道問題：

(一)公平會為使事業因應環境永續時，能清楚瞭解經營行為可能涉及公平法聯合行為之規範，業訂定「事業因應環境永續涉及聯合行為之參考指引」（以下簡稱參考指引）供事業遵循參據。

(二)參考指引例示共同採購行為之不同情境，若事業認為共同採購之聯合行為係為提升能源利用率、增進經營效率，或為降低環境汙染，共同採購危害環境程度較低之原料，或減少使用不環保原料製成之商品，而對環境永續有助益，則屬參考指引第 5 點例示之情境內容，可依公平法第 15 條規定，於事前向公平會申請聯合行為例外許可，並可提供聯合行為對環境永續發展之必要性、是否不利競爭影響降至最低、對環境永續之具體預期效果、對整體經濟及公共利益之助益等說明供公平會審酌；惟倘事業間之共同採購行為係以環境永續為由，實際上事業間合意僅採購或銷售特定商品或服務，對市場競爭秩序有高度危害，則屬參考指引第 6 點例示之情境內容，事業應更加謹慎為之。公平會亦設計「事業自我評估檢查清單」，可供事業快速檢視涉及環境永續之行為是否符合公平法規定，或進而評估是否需申請聯合行為例外許可。

九、關於建請經濟部取消納管工廠低碳及智慧化基礎轉型個案補助之資本額限制問題：

(一)為協助受美國加徵關稅影響之納管及特定工廠研發轉型，經濟部透過「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」之特別預算推動「提升產業競爭力—納管及特定

工廠研發轉型支持個案補助」；另為避免企業因計畫執行造成財務調度困難等影響，新增資本額須大於補助款之限制。

(二)有關建請參考疫後特別預算「納管工廠低碳及智慧化基礎轉型個案補助計畫」，取消申請廠商公司實收資本額須大於補助款之限制部分，經濟部產業署將於近期召會研商，檢討修正可行性及相關配套後，再函復貴委員相關辦理情形。

十、關於借鏡日本「批發市場法」修正我國「農產品市場交易法」（以下簡稱農交法）問題：

(一)有關請農業部檢討農交法第 21 條之合理性，研擬區分中央與地方批發市場制度部分：經查農交法之立法意旨，係為確立農產品運銷秩序、調節供需及促進公平交易，且農產品批發市場屬公用事業，農交法第 12 條業區分及訂定中央與地方主管機關之權責。又農交法第 21 條之立法意旨，主要係為避免場外交易影響公開、有效之價格形成，爰規定農產品在生產地或消費地之第一次批發交易，應在批發市場內集中實施，但不經由批發市場而可提高運銷效率等特殊情形當予例外，爰分款予以明定，以促進運銷功能及秩序之發揮，避免農產品交易遭販運商操縱，以確保農民對其價格、貨款及度量衡等受到保障。

(二)有關建議研擬公開批發交易資訊之配套措施部分：農業部已建立畜產行情資訊網、漁產品批發市場交易行情站、農產品批發市場交易行情站及每日上傳交易量價資訊，公開各地農產品批發市場交易資訊，使農民、承銷人及消費者能查詢各類農產品之批發價格、成交量及市場行情等相關資訊。

(三)有關請公平會提供近三年農產品價格波動案件查處情形，以及評估現行市場結構下聯合行為調查困難點及改進方案部分：

1.公平會針對物價案件查處以聯合行為為主軸，查察違法聯合行為亦為該會執法重點；惟實務上聯合行為具高度隱密性且難以蒐證，為此公平會修正公平法，納入合意推定之違法構成要件，引進「寬恕政策」並訂定「聯合行為違法案件免除或減輕罰鍰實施辦法」，提供誘因使業者向公平會提供相關違法事證，藉以換取罰鍰之免除或減輕；另修正「檢舉違法聯合行為獎金發放辦法」，提高檢舉獎金額度，鼓勵民眾提供業者合意漲價之線索。

2.針對農產品部分，公平會運用前揭合意推定及發放檢舉獎金等工具克服聯合行為調查之困難點，近 3 年已就臺東縣茗葉茗花盤商公布交易價格作為其他大盤商、中盤商、產農及檳榔攤業者交易依據；飼料業者合意調漲魚飼料價格；桃園市草花協會合意調漲四草花價格等行為決議處分並處罰鍰。

十一、關於推動我國智慧農業專法及資金支持機制問題：

(一)有關建議研擬智慧農業專法部分：

1.因應智慧農業科技日新月異，日本於 113 年 6 月 30 日制定「智慧農業技術利用促進法」（スマート農業技術活用促進法），其立法目的在於促進智慧農業技術推廣與運用，藉由引進機器人技術、人工智慧（AI）及物聯網（IoT）等先進科技，提升農業生產效率及品質，並應對農業人口減少、老齡化及農業經營困難等挑戰，保障糧食供應及

農業可持續發展。

2.我國推動智慧農業之方式：

(1)農業部以「新農業創新推動方案」及「智慧韌性 永續安心」農業政策行動策略，定期更新並執行智慧農業相關計畫。該部自 106 年起推動智慧農業計畫，並因應智慧農業多元應用及智慧化發展進程，另於 110 年起推動農業物聯網發展計畫及雲世代農業數位轉型計畫，導入資通訊等跨域技術，協助產業突破小農單打獨鬥之困境。

(2)我國推動智慧農業之相關核心基礎，業於法規明文規定，並著重推廣技術落地應用：

A.我國除定期頒布與更新智慧農業發展政策計畫，另針對推動智慧農業之核心基礎，業於「農業發展條例」（以下簡稱農發條例）訂定相關規定，如農發條例第 5 條明訂主管機關應強化農業資訊蒐集機制，以推動農業經營管理者資訊化；另農發條例第六章「農業研究及推廣」，業已針對農業研究、教育及推廣合作等訂定相關條文，俾推動農業科技研究發展與成果推廣運用，促進農業產業轉型。農業部持續盤點國際情勢與產業現況，據以研訂相關農業科技研究發展政策及推動方式，並及時調整相關政策推動方向，以符產業發展需求。

B.為推動智慧農業相關技術於產業落地應用，我國亦訂有相關獎勵補助措施與減稅優惠之法規，如農業部依據「農業部協助產業創新活動補助獎勵及輔導辦法」第 4 條第 8 款，鼓勵農業企業機構運用巨量資料、政府開放資料及相關數位科技推動農業數位轉型及智慧升級；「產業創新條例」第 10 條之 1 及其配套子法「公司或有限合夥事業投資智慧機械或第五代行動通訊系統投資抵減辦法」，亦就投資於自行使用之全新智慧機械、導入第五代行動通訊系統等智慧農業相關投資，賦予抵減應納營利事業所得稅額之優惠。

C.另為促進中央與地方政府協力推動智慧農業，農業部持續與各地方政府合作，結合該轄區各項補助資源，並依該地方政府之需求，協助農業經營者媒合具專業技術與實務經驗之智慧農業科技服務業者，加速智慧農業技術落地。

(3)綜上，我國推動智慧農業之方式雖有別於日本訂定專法，然推動目標與策略執行方式等均各自具備相關依據，爰農業部評估現階段尚無另立專法之必要。

未來該部並將持續參考各國相關政策之推動模式，滾動調整我國農業研究發展之策略及措施，持續帶動產業轉型。

(二)有關建立金融支持機制部分：

1.農業部為推動各項重大農業政策及支應農漁民營農資金，持續推動政策性農業專案貸款（以下簡稱專案農貸），提供 20 種低利貸款，範圍涵蓋農林漁牧經營、農漁民家計週轉及天然災害復耕復建等用途，貸款利率多為 1.915%。若符合各專案農貸相關資格條件且實際從事農業，即可向貸款經辦機構如農漁會信用部或全國農業金庫申請。

2.另農業部亦編列預算給予利息差額補貼，並滾動檢討專案農貸規定，以充分支應農林漁牧發展所需之低利資金，包含租金、設備更新等用途，均可依規定申貸。其中，農

企業或農民組織取得該部相關補助計畫、競賽獎項、意見書或經營計畫書經該部核定者，亦得依「農民組織及農企業產銷經營及研發創新貸款要點」規定申貸，俾減輕農業經營者導入智慧農業技術之成本。

(三)有關法規鬆綁與技術應用部分：

1.依據農發條例第 3 條第 12 款規定，農業使用係指農業用地依法實際供農作、森林、養殖、畜牧、保育及設置相關之農業設施或農舍等使用者。所稱農業設施係為輔助農業生產或經營，與坐落農地之生產使用行為相連結，具相容使用性質，始可設置於農地，並由申請人檢具經營計畫等文件，依「申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法」（以下簡稱容許辦法）規定，向土地所在地之地方政府提出申請。該辦法針對農、林、漁、畜之農業設施及細目定有申請基準及條件。

2.針對智慧農業所需建置之必要設施及設備類型，包括通訊網路設備、感測監控系統及自動化設施等，倘係為輔助農業生產或經營，且與坐落農地之生產使用行為相連結，均得依容許辦法規定提出申請，爰尚無農地使用相關法規需進行鬆綁。

(四)有關推動地方智慧農業示範區部分：

1.農業部於 112 年透過「智慧農業成果擴散計畫」帶動產業智慧化轉型，另自 113 年起每年與各地方政府辦理智慧農業業務交流座談，針對技術應用、資源整合及人才培育等面向進行討論，期建立中央與地方長期合作機制；該部復於本年透過「智慧農業業界參與建立生態系計畫」，協助臺中市新社區農會、尚薪農業生產合作社及臺灣蘭花產銷發展協會，建置智慧香菇及花卉產業生態系示範場域。

2.另農業部亦透過「智能防災設施型農業計畫」與「全面推動農糧產業省工機械化及設備現代化計畫」，積極與地方協作共同推動智慧化農業設施，並導入智能化環控設備，以及提升農業機械化與設備現代化水準，運用資訊化與數位化作業模式促進農業經營效率，紓緩農村勞動力缺乏問題；另為持續培育新農民，農業部輔導地方農會建立在地青年農民交流服務平臺及組成青農聯誼會，建構青農相互交流之良好環境。截至本年 10 月底止，已建立 17 個在地青農交流平臺，成立 219 個青農聯誼分會。

十二、關於強化飼主責任及建立領養誘因問題：

(一)有關強化飼主責任，落實源頭管理部分：

1.新增「貓」為指定應辦理登記寵物：因應近年貓隻飼養數量逐步攀升，農業部於 113 年 12 月 16 日公告修正「指定犬貓為應辦理登記之寵物」，將貓納入應依「動物保護法」（以下簡稱動保法）第 19 條規定應植入晶片並辦理寵物登記之動物。

2.特定寵物業溯源管理：除要求商用犬貓出生後應即植入晶片辦理寵物登記，亦於 113 年 1 月 1 日啟用「寵物身分證」，整合寵物資訊提升飼主便利性，並載明寵物溯源履歷，杜絕非法繁殖及走私行為。

3.修正動保法，完善飼主責任制度：農業部業擬具動保法部分條文修正草案報請行政院審查中，主要修正內容包含提高飼主棄養動物罰則、犬貓申報免絕育由備查制改為許

可制，以及授權建立寵物分類分級管理制度，期更進一步強化飼主責任教育及管理。

(二)有關建立領養誘因，健全收容制度部分：

1.新改建動物收容處所為生命教育園區：過去各地方動物收容處所環境收容不佳，影響民眾認養體驗及觀感，經農業部持續挹注資源，迄今已補助 21 個地方政府執行公立動物收容處所新（改）建工程，截至本年 10 月底止，19 縣市已完工。

2.推廣設立多元衛星認養站：農業部提出「擴展動物收容量能及場域優化計畫」，除於本年至 119 年持續補助地方政府辦理公立動物收容處所新（改）建工程外，亦鼓勵地方政府增設具外部連結功能之動物收容處所，設置衛星認養站，並與民間團體合作建構多元認領養模式。

3.推動公私協力認、代養制度：公立動物收容處所長期滯所動物可能為老殘或外表不佳動物，不易被認養，鼓勵推動與民間照養團體合作，提供誘因認、代養特殊個體。

4.多元管道建立線上推廣認領養平臺：本年起補助團體開發運用 AI 腳本及影片生成等技術，大量建立個體動物推廣文宣及影音素材，以增加動物於熱門社群平臺之曝光，增加認養率。

十三、關於研議我國陸域風機設置距離法制化問題：

(一)環境部已訂有陸域風機距離標準，陸域風機與建築物距 500 公尺內即須辦理環評，並訂有噪音管制標準，日間不得超過 50 分貝及夜間不得超過 40 分貝。

(二)經濟部依「電業法」規定，嚴格把關陸域風電設置，已明確要求陸域風電開發須依環評法規、「電業法」及「電業登記規則」等相關規定，備齊環評文件與地方政府同意文件方能申設，以確保風電發展與地方、環境兼顧；經濟部擬於 2 個月內另函提供貴委員相關說明。

十四、關於借鏡美國 Endorsement Guides，強化我國網紅團購薦證揭露法制等問題：

(一)經查美國 Endorsement Guides，係有關廣告中使用代言、推薦之規範，旨在確保推薦及代言廣告真實、不誤導消費者。公平法第 21 條規定事業不得於廣告上，就與商品相關事項為虛偽不實或引人錯誤之表示，旨在維護事業間之公平競爭。有關涉及網紅、團購及薦證者網紅等廣告，其不實廣告之適用規範，依其廣告商品屬性，各由不同目的事業主管機關主管。公平會基於執行公平法第 21 條之目的，參酌美國 Endorsement Guides 等相關規範訂有「公平交易委員會對於薦證廣告之規範說明」（以下簡稱薦證廣告規範說明），所規範者為薦證廣告之廣告主責任。

(二)有關明確化揭露義務與標準部分：

1.查薦證廣告規範說明第 2 點第 3 款規定：「利益關係：指薦證者與廣告主間具有僱用、贈與、受有報酬或其他有償等關係」；第 3 點第 5 款規定：「薦證者與廣告主間具有非一般大眾可合理預期之利益關係者，應於廣告中充分揭露」，第 5 點規定：「薦證廣告以社群網站推文方式為之，如薦證者與廣告主間具有非一般大眾可合理預期之利益關係，而未於廣告中充分揭露，且足以影響交易秩序者，涉及違反公平法第 25 條

規定。前項社群網站推文包括網路部落客推文及論壇發言等方式」，對於薦證廣告之利益關係已有揭露。

2.現行薦證廣告規範說明就利益關係及揭露方式係採例示規定，並不限於廣告形式，可彈性因應各類新興媒體及薦證廣告日新月異之發展，應屬妥適且具彈性。現行薦證廣告規範說明第 3 點第 5 款規定有關利益關係之揭露，雖無特別規定之書寫方式或加註規定，惟同款規定利益關係應「充分揭露」，具有可資辨識者，並不拘泥其形式或文字，以免過度箝制人民表達意見，故尚無修正必要。公平會對於未來可能出現之新型薦證廣告形式，將適時檢討相關處理原則。

(三)有關刪除「合理預期利益關係」之例外部分：按利益關係揭露之目的，在於使業者及薦證者在行銷中誠實呈現資訊，使消費者可自行評估推薦之可信度，避免被誤導而產生錯誤之交易決定。薦證者與廣告主間之利益關係倘超出一般消費者可合理預期範圍即必須揭露，以避免消費者被誤導。另若消費者本來即可合理預期該薦證者與廣告主之間存在利益關係，揭露與否對消費者之判斷結果尚不致產生影響，薦證廣告規範說明第 3 點第 5 款規定，業借鏡美國 Endorsement Guides 相關規範。

(四)有關建立品牌方監督責任制度部分：按事業為銷售商品或服務所為廣告，應確保廣告內容之真實，並負有廣告主之責；薦證廣告為廣告之一種類型，其適用規範亦同。薦證者與廣告主間倘具有非一般大眾可合理預期之利益關係，而未於廣告中揭示利益關係，廣告主本即負有違法之行政責任，公平會得依公平法第 42 條規定處罰。另薦證者倘與廣告主故意共同實施違反公平法之規定，得視其從事薦證行為之具體情形，依廣告主所涉違反條文併同罰之。

(五)有關研擬跨媒體揭露規範部分：按短影音、直播、Podcast 及 AI 生成內容等，涉及跨平臺與新興科技監理，尚非公平法規範內容。

(六)有關請檢討修正「薦證廣告規範說明」與「網路廣告處理原則」，加強揭露制度部分：

1.查公平會對於薦證廣告所訂定之薦證廣告規範說明對該類利益揭露業有規定，暫無修正必要。

2.另公平會對於網路廣告之處理原則，係針對事業為銷售其商品或服務，以網際網路為媒介，所為廣告表示是否涉及虛偽不實或引人錯誤予以規範，且同時適用公平法第 21 條之規定。網紅、團購者倘為商品或服務之提供者或銷售者，即為廣告主；網紅、團購者倘與廣告主故意共同實施不實廣告行為，依個案調查情形，與廣告主並列為共同行為人，均適用廣告主之規範，該處理原則尚無所謂利益關係揭露相關規範，是亦無修正必要。

（十五）行政院函送高金委員素梅就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 5 日院臺施字第 1140016506 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 11 號）

高金委員就臺美關稅談判對我產業影響及因應措施等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於臺美關稅貿易談判對我國產業衝擊問題：

(一)有關臺美關稅貿易談判對我國產業衝擊部分：

1.經查現行臺美雙方尚未完成總結會議，目前臺灣「對等關稅」稅率暫時調整為 20%，惟須再加上該貨品原有之最惠國（MFN）稅率，後續如達成協議，可望再調降稅率。

2.經委託智庫進行估算，若在排除關稅豁免清單及 232 項目之情況下，對我國出口、產值、GDP 及就業之影響將減緩約 5 成：

(1)出口美國衝擊自「-5.75%至-7.5%」縮減為「-2.68%至-3.8%」。

(2)產值損失自「-1.3%至-1.4%」縮減為「-0.5%至-0.7%」。

(3)GDP 影響自「-0.3%至-0.78%」降至「-0.1%至-0.36%」。

(4)工業就業影響人口自「-3.6 萬人」降為「-1.3 萬人至-1.8 萬人」。

3.經濟部業於「中央政府因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別預算案」編列 460 億元，於本（114）年 8 月 7 日起以「移緩濟急」方式，開始受理「外銷貸款優惠保證加碼」、「中小微企業多元發展貸款加碼」、「研發轉型補助」及「爭取海外訂單」等 4 項協助措施申請：

(1)中小微企業多元發展貸款：針對受關稅影響之中小微企業，提供最高 3,500 萬元貸款額度、利率上限 2.22%，其中貸款金額在 1,000 萬元以內者利率減碼 1.5%、期間最長 6 個月，貸款 100 萬元以內者保證成數一律為十成。

(2)外銷貸款優惠保證：針對出口導向及受關稅衝擊之企業，中小企業每家可申請最高 6,000 萬元保證額度、保證成數最高 9.5 成、全額減免保證手續費最長 2 年，非中小企業則提供每家 1 億元保證額度、保證成數八成至九成。

(3)研發轉型補助：

A.針對受美國關稅影響製造業，提供受影響製造業研發創新及設備汰舊換新補助，個案補助每家最高 500 萬元，產業聯盟最高 4,000 萬元，企業自籌款須超過全案總經費 50%，且全新設備購置費不得超過全案總經費 40%，其中個案補助優先支持傳統產業。

B.成立產業競爭力輔導團，提升產業競爭力：聯合相關學研單位共同成立產業輔導團，透過訪視業者提供諮詢並完成診斷報告，並依診斷結果提供技術輔導、精實管理、行銷推廣及財務建議等多面向協助，同時視業者現況引導申請政府資源，降低生產成本並提高產業競爭力。

C.爭取海外訂單：提供受美國關稅影響廠商補助，單一企業補助每家最高 500 萬元，2 家以上聯合申請補助最高 2,000 萬元，補助標的包含於海外新設展示中心、服務（維修）中心及發貨倉庫等實體據點，或新增代理商、經銷商等。

(4)美方相當重視與臺灣高科技產業之合作，我方以「根留臺灣、佈局全球」之總體戰

略目標，提出「臺灣模式」投資方案與美方合作，且我業者有國際化佈局之需要，是以此非產業外移，而係產業力量之外擴與延伸，由企業自主規劃赴美進行投資，政府整合民間投資佈局，並透過信用保證機制，支持金融機構協助企業赴美，以及透過臺美政府與政府間（G2G）合作，為我國企業打造有利之產業環境。

(5)政府將持續與美方談判：

A.我談判團隊持續與美國貿易代表署及美國商務部就促進貿易平衡及供應鏈合作等議題進行磋商談判，爭取調降對等關稅且不疊加原 MFN 稅率，以及 232 多項關稅最優惠待遇，並以「臺灣模式」與美方洽談供應鏈合作，同時為我方赴美投資企業爭取更有利之投資環境與條件。

B.我談判團隊迄今與美方歷經五輪實體磋商及多次視訊會議，談判有所進展，目前正在進行書面文件交換討論，針對未來協議先行凝聚共識。雙方將繼續溝通，待雙方達成共識後便可進入總結會商，達成臺美貿易協議。

(二)有關臺美關稅貿易談判對我國農業衝擊部分：

1.美國向為我國重要農產貿易夥伴國，民國 113 年，我國有 22.3%之進口農產品來自美國，進口值為 36.9 億美元，主要輸臺品項包括黃豆、玉米、小麥及牛肉等。出口方面，美國 113 年亦是我國農產品第一大海外市場，臺灣銷往美國之農產品出口值約 8.9 億美元，主要品項包括花卉及水產品等多種農產品。臺美雙方因農產品輸出品項不同，雙邊農產貿易具互補性。農業部堅持確保我國糧食安全，不會完全仰賴進口，對產業照顧亦將以農漁民為優先。基此，對於美方各項要求，我方將秉持維護產業競爭力、穩定永續發展及確保農民權益等三大原則配合推動對美協商，確保我國糧食供應無虞。

2.農業部除持續推動「智慧韌性 永續安心」農業政策；另因應臺美關稅協商及國際情勢變化，該部已提出「農業 3 大面向、6 大措施」支持方案，對蝴蝶蘭、茶葉及鱸魚等輸美占比較高之產業採取金融支持、提升產業競爭力及開拓多元市場等三大策略，全力使國家經濟穩定、產業發展穩定及國人生活安心。對於美方提出市場開放等要求，農業部均進行產業影響評估，並配合整體政策研擬因應對策，期對臺灣農業及農民之影響降至最低。

(三)有關臺美關稅貿易談判對我國食安衝擊部分：在面對各項食品安全議題時，衛福部始終以「民眾健康為核心、科學分析為基礎、風險評估為依據」作為決策之基本原則。該部本於審慎與專業態度研析國際規範與科學證據，於確保食品安全無虞之前提下訂定安全且合理之管理措施，以維護國家整體利益與全民健康福祉。此外，我國為「世界貿易組織」（WTO）之會員國，有關食品管理政策之訂定與執行，向來遵循以科學實證與風險評估為基礎，確保食物自產地至餐桌之每一環節皆符合規範，政府將致力為民眾建構「食在安心，食在放心」之環境。

二、關於臺美關稅貿易談判衝擊我國就業人口問題：

(一)依勞動部本年 11 月 17 日公布勞工行政主管機關通報因應景氣影響勞雇雙方協商減少工

時事業單位計 435 家，實施人數 8,456 人。本年 11 月 3 日公布實施家數計 455 家，實施人數 8,331 人。本次家數減少 20 家，人數微幅增加 125 人；另有 72 家企業減班休息屆期後未接獲通報或提前終止，有 1,137 名員工恢復原本工時。經查減班休息係為避免雇主資遣勞工，嚴重影響勞工勞動權益之權宜措施。雇主於實施減少工時時，應參考「因應景氣影響勞雇雙方協商減少工時應行注意事項」等相關規定，與勞工簽訂書面協議，並通報其所在地勞工行政主管機關及勞動部所屬各分署。針對減班休息按月計酬之全時勞工，雇主不得給付低於最低工資 2 萬 8,590 元之薪資，且應為勞工投保勞、健保與提繳勞退。勞動部將持續密切監測減班休息數據，並請各地方政府審慎把關，積極掌握各縣市產業勞工狀況，以為後續因應。

(二)另為因應美國對等關稅、新臺幣匯率波動或進口關稅政策調整等國際情勢變動，可能對我國產業與就業市場造成壓力；復以就業市場不確定性高，亦將影響初次尋職之青年投入職場，勞動部除現行辦理之職業訓練及就業服務外，另依「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」授權，於本年 8 月 13 日發布「因應國際情勢支持勞工安定就業辦法」，規劃多項加強支持勞工安定就業措施，包含協助在職勞工安心就業、受衝擊勞工再就業，以及協助青年接軌職場等，並以放寬適用對象、增加補助額度或延長受理期間等方式強化各項協助，確保在情勢變動時，勞工不致因工時減少或產業調整而陷入失業風險，讓政府成為勞工最堅實之後盾。

(三)又，勞動部目前已啟動「強化僱用安定措施」、「減班休息勞工再充電計畫」、「支持受影響企業規劃辦理訓練」、「支援青年就業計畫」及「勞工就業通計畫」等 5 項協助措施，其餘措施亦已完成整備。如後續整體國際情勢轉趨嚴峻，該部亦已規劃公共服務上工等措施，可適時提供協助、降低衝擊。未來該部將視國際情勢變化分階段啟動相關措施，並透過特別預算之挹注及就保基金、就安基金之協助，確保支持勞工措施不延宕、協助不中斷。

（十六）行政院函送賴委員瑞隆就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 5 日院臺施字第 1140016508 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 13 號）

賴委員就落實「大南方新矽谷推動方案」，串聯南部半導體 S 廊帶等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於落實「大南方新矽谷推動方案」，串聯南部半導體 S 廊帶問題：

(一)為確保台積電楠梓廠區產線穩定量產，行政院各部會協助相關用地、水電供應及周邊道路建設之說明如下：

1.用地取得：行政院已於民國 112 年 7 月 14 日核定楠梓科學園區籌設計畫，而楠梓產業

園區（29.83 公頃部分）旗艦廠商刻正施工中，並於 113 年 6 月納為第一階段科學園區，第二階段園區納編時程需配合旗艦廠商產業布局、環評審議進度及園區二階環評審議進度、於都計變更發布實施後進行。本案基地內土地多為台灣中油股份有限公司所有，後續將以租地模式取得土地使用權。另涉及台灣糖業股份有限公司約 0.31 公頃土地，刻正辦理都市計畫變更，該公司將配合提供用地。

2.水電供應：國科會南科管理局已協調經濟部水利署、台水、台電及高雄市政府全力協助相關供水（含自來水及再生水等）、供電，並建置區外市政再生水廠、自來水備援管線及區內超高壓變電所，以滿足旗艦廠商水電需求。

3.周邊道路建設：行政院於 113 年 4 月 24 日核定「高雄第三（楠梓）園區聯外交通整體計畫」，計畫經費計新臺幣 155.91 億元，計畫項目為新增楠梓匝道工程、新增連絡道工程及新增連接台 1 線匝道工程等道路建設，現由交通部高公局及高雄市政府辦理設計招標作業中，完工通車後，可完善楠梓園區周邊區域交通路網。

(二)橋頭科學園區污水廠與數位創新大樓統包工程應加速完工部分：

1.橋頭園區污水廠：因應園區廠商污水處理需求，國科會南科管理局刻正建置平均日處理量為 2 萬立方米/每天（CMD）之第一期污水處理廠，另設置長度約 800m 之放流管，並已預留第二期污水處理廠（處理量 1.6 萬 CMD）所需用地。截至本（114）年 10 月 31 日止，工程實際進度 62.19%（預定進度 61.93%），預計 115 年 7 月竣工。

2.橋頭園區數位創新大樓：提供創新育成、托嬰、銀行工商服務、標準廠辦及保警服務之雙黃金建築，截至本年 10 月 31 日止，工程實際進度 41.44%，預計 115 年 10 月竣工。因大環境缺工缺料及承商初期工序安排不佳等因素致目前進度落後，國科會南科管理局已陸續於本年 9 月及 10 月召開工程履約進度檢討會議，並持續於施工月檢討會及每週專技會議列管追蹤；除督請承商加派管理及現場協力商施工人力並延長工時外，後續亦同步展開各棟機電及裝修工項作業，盡力改善落後加速完工。

(三)有關持續推動「南部半導體人才培育基地計畫」部分：

1.為落實「人工智慧之島」施政目標，「大南方新矽谷」以臺南沙崙為核心串聯從嘉義到屏東之半導體 S 廊帶，並透過「擴算力」、「鏈場域」、「引人才」、「展應用」四大策略，全力培育 AI 軟硬體系統整合之頂尖人才。並積極推動 AI 餐飲、智慧照護等多項應用示範，打造南臺灣重要科技研發與人才培育基地，帶動整體產業升級。

2.透過成立「國家重點領域研究學院」、擴充半導體、AI 及機械領域系所招生名額及推動「促進國際生來臺暨留臺實施計畫（113-116 年）」等，可整合大專校院高教資源、深化校際合作，提升南部地區半導體產業所需之人才培育量能量，促進地方產業升級，建構南部半導體科技聚落，形塑高階人才培育鏈。

二、關於因應美國對等關稅及產業升級等挑戰，政府應多元化照顧傳統產業問題：

(一)有關擴充「智慧製造輔導計畫」及「傳統產業創新加值計畫」，補助 IoT、自動化與數位製程升級部分：

1.持續協助業者數位升級：經濟部本年投入資源協助傳統產業數位轉型升級，如「協助傳統產業技術開發計畫（CITD）」、「製造業數位轉型應用加值計畫」及「促進中小

型製造業轉型加值計畫」等多項計畫，而 115 年度亦續編相關預算持續推動。

2.擴大協助產業數位升級：除公務預算之外，經濟部透過「中央政府因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別預算案」，啟動「產業競爭力輔導團」，推出七大支援措施，包括 AI/數位轉型、AI 人才培育、金融支持、市場拓銷、技術輔導、能源技術服務（ESCO）節能、勞動力升級，並提供企業技術研發資金與設備汰舊換新補助，除推動產業數位轉型升級外，可更全面強化整體競爭力。

(二)有關鼓勵傳產導入碳盤查、節能減碳技術，協助取得國際綠色認證部分：

1.導入低碳化技術與協助碳盤查：經濟部自 112 年至本年運用疫後特別預算，推動「人才培育、技術輔導及補助」三大措施，加速中小製造業低碳化與智慧化轉型。截至本年 11 月 11 日，已培訓逾 4.5 萬人次、輔導 6,917 家、補助 2,843 家企業，協助企業依 ISO 14064-1 完成碳盤查並導入節能減碳技術。

2.協助取得國際綠色認證與進行深度節能：經濟部 115 年除持續推動碳盤查外，將加強深度節能輔導，並媒合能源技術服務業（ESCO）提供專業與創新模式，協助企業提升能源效率、降低成本；另依需求提供 ISO 50001 能源管理及 ISO 14067 產品碳足跡盤查輔導，協助企業符合國際綠色認證要求。

(三)建立「高雄傳產升級基金」或專案融資機制，協助中小企業設備汰換部分：為協助受美國關稅影響且營業額減少達 10%之中小企業因應市場變化，經濟部提供金融支持措施，說明如下：

1.外銷貸款優惠保證加碼：針對出口廠商提供外銷貸款優惠信用保證，降低業者採購原料、生產及出口周轉金等負擔。中小企業每家可申請最高 6,000 萬元保證額度，保證成數一律九點五成、免收保證手續費最長 2 年；非中小企業則提供每家最高 1 億元保證額度、保證成數八至九成。

2.中小微企業多元發展專案貸款加碼：針對直接或間接受美國關稅影響之中小企業，提供週轉性支出及購置機器設備貸款，貸款額度最高 3,500 萬元，搭配低利率、高保證成數及利息減碼措施，其中貸款 100 萬元以內保證成數一律十成；貸款額度 1,000 萬元以內補貼利率 1.5%，為期 6 個月。

3.此外，財團法人中小企業信用保證基金已與高雄市政府合作，辦理「高雄市中小企業商業貸款及策略性貸款信用保證」，針對符合貸款資格之中小企業及小規模商業，提供最高 2,500 萬元保證融資額度，保證成數九成，保證手續費年費率 0.375%，協助大高雄地區中小企業及策略性產業取得營運發展所需資金。

(四)有關透過「新南向市場拓展方案」，協助傳產出口多元化，降低對特定市場依賴部分：

1.推動市場多元布局：政府積極推動新南向政策，協助臺灣產業降低對單一市場之依賴。本年 1 月至 9 月對新南向出口達 1,000.8 億美元、年增 32.9%，其中機械與電機設備成長 50.2%，已成為傳產拓展新市場之重要動能。

2.強化行銷與接單能力：政府於菲律賓與印度辦理臺灣形象展，提升臺灣產業在新南向之能見度，並以「線上＋線下」行銷協助企業直接接單，拓展東協與南亞市場。

3.建立供應鏈連結：透過在印尼、越南、馬來西亞及泰國舉辦產業鏈結論壇，政府促成

450 家業者媒合、16 項合作協議，協助臺灣企業切入多國供應鏈，擴大跨國合作網絡。

4.產業投資多點布局：面對川普關稅政策影響，政府協助臺商重新調整全球布局，投資由原本集中市場，轉向美國、墨西哥、歐洲、日本與新南向等多點分散，有效降低單一市場風險。

三、關於持續支持「亞灣 2.0 智慧科技創新園區」與未來「亞灣 3.0 大亞灣計畫」問題：

(一)持續戮力推動亞灣 2.0 方案：經濟部將持續招商，引入國際級研發與數位服務企業，預計至 116 年將帶動新創創業孵育 200 家，以智慧科技帶動產業加值升級，重點扶植關鍵產業並帶動在地就業 4,500 人，促進國內外廠商在地投資金額逾 600 億元。

(二)有關規劃興建大巨蛋場域，請中央共同協助招商與土地活化，結合捷運紅線及輕軌，形成大眾運輸導向型發展（TOD）示範軸帶部分：

1.交通部為推動經濟部及高雄市政府之「擴大用地」、「擴大群聚」及「擴大創新」工作項目，並與高雄市政府建立合作平臺辦理亞灣區用地合作開發，另港務公司已於 113 年至 116 年間每年編列 4,000 萬元，共計 1.6 億元辦理「航港產業創新應用數位轉型獎勵方案」，鼓勵航港業者提升港口作業效能，持續促進高雄港智慧化發展。另交通部刻正積極推動高雄國際機場新航廈建設計畫，短期先推動新航廈第一期建設，同步辦理滑行道系統改善工程及北側新建圍牆、排水及周邊設施工程等；中長期推動新航廈第二期建設，完成後可提供年容量 1,650 萬人次之國際、國內共用之集中式大航廈，並整合捷運、轉運中心機能，成為南部國際與國內航線樞紐機場，可全面提升高雄國際競爭力。

2.高雄捷運紅線已於 101 年 12 月 23 日通車營運，高雄環狀輕軌亦於 113 年 1 月 1 日正式全線通車營運，交通部後續將配合地方政府規劃，給予適當協助。

(三)有關支持高雄市政府規劃 205 兵工廠轉型為智慧產業與都市更新示範區部分：

1.改制前內政部營建署（現國土署）前於 98 年 12 月 25 日核定補助 99 年度都市更新推動計畫委外規劃第二階段補助計畫「多功能經貿園區國防部 205 廠原地整建暨開發先期評估規劃案」，補助辦理 205 廠遷廠方式先期規劃，補助經費 500 萬元，已結案。後經高雄市政府於 107 年 7 月 5 日公告區段徵收計畫，劃設 29.05 公頃公共設施用地及 29.30 公頃可建築用地並以區段徵收方式辦理 205 廠遷建及土地開發。

2.其開發期程配合軍方遷廠時程約 8 年及設計施工 4 年，預估 119 年完工。本案因已由高雄市政府辦理區段徵收作業中，後續將視高雄市政府之需求而予以協助。

四、關於加速北高雄產業園區白埔產業園區開發建設及招商問題：

(一)有關就北高雄產業園區聯外道路台 39 線（台 19 甲至大莊路），請行政院協助加速綜合規劃暨環評，以及聯外道路建設時程部分：台 39 線高鐵橋下道路延伸至仁武道路工程之綜合規劃部分，期中報告已於本年 9 月 11 日經交通部公路局審查同意，預計 12 月提出期末報告；環境影響評估部分，環境影響說明書已於 11 月 4 日提報至交通部審查，預計 115 年 1 月提送環境部審議。

(二)有關評估白埔產業園區升格為科學園區之可行性部分：

1.行政院於 112 年 2 月 20 日會議決議，白埔農場由高雄市政府依「產業創新條例」直接開發，俟白埔農場開發為產業用地並有符合科學園區進駐條件之廠商預定進駐，再接續由國科會及所屬南科管理局規劃依「科學園區設置管理條例」程序展開籌設納編作業。依前述決議，高雄市政府已啟動白埔產業園區開發作業。另經濟部亦全力協助高雄市政府依據「產業創新條例」辦理園區報編，預計於本年底前完成，後續協助高雄市政府規劃轉型為科學園區。

2.為進一步強化南臺灣半導體「S 廊帶」之發展，並建構具韌性之半導體產業鏈，行政院將請國科會、經濟部與高雄市政府共同合作，積極引進半導體產業相關廠商，藉此形塑完整之產業生態系，強化南部科技聚落之全球競爭力。

五、關於協助高雄能源轉型與推動淨零產業鏈問題：

(一)依「氣候變遷因應法」（以下簡稱氣候法）第 15 條規定，地方政府應依行動綱領及部門行動方案，舉辦座談會或以其他適當方法廣詢意見，以訂修地方溫室氣體減量執行方案（以下簡稱減量執行方案），並每年提出成果報告，逐年檢視策略執行情形。

(二)為強化中央地方溫室氣體減量協作，依氣候法第 10 條及第 11 條規定，環境部及六大部門於訂定第三期階段管制目標及訂修部門減量執行方案時，均邀地方政府參與公聽會交流意見。

(三)另為協助地方政府訂修第三期減量執行方案，環境部已於本年 9 月 18 日邀集六大部門及各地方政府召開「第三期地方政府減量執行方案座談會議」，由能源、製造、住商、運輸、農業及環境等六大部門研提中央可提供地方政府之資源及需地方政府協助推動之事項，並已於 10 月 1 日函送編撰指引供地方政府參考，俾利中央地方共同推動溫室氣體減量，邁向淨零排放願景。

（十七）行政院函送羅委員智強就既有公寓大廈設置電動車輛充電樁衍生諸多爭議之問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 5 日院台專字第 1140016653 號）

（**立法院函**　編號：11-4-11-16）

有關羅委員就既有公寓大廈設置電動車輛充電樁衍生諸多爭議之問題所提質詢，經交據內政部查復如下：

一、按建築技術規則建築設計施工編第 62 條規定：「停車空間應依用戶用電設備裝置規則預留供電動車輛充電相關設備及裝置之裝設空間，並便利行動不便者使用。」，新建建築物應依上開規定辦理；另按建築技術規則建築設備編第 1 條規定，有關建築物之電氣設備，係依經濟部訂頒之用戶用電設備裝置規則辦理，該部前於 102 年 12 月 16 日已修正該規則增訂電動車輛充電系統專章，明定電動車配線標準、供電設備位置、高度等規範，以維充電設施之安全。

二、另為兼顧使用安全，本部消防署已分別定有「建築物附屬停車空間電動車輛充電使用安全指引」、「戶外、建築物室內與公共場域設置電動車輛充換電站安全管理指引」，供設置充電設

備時參考。

三、依公寓大廈管理條例（以下稱條例）第 3 條第 3 款至第 5 款已就專有部分、共用部分、約定專用部分明定定義。如為專有部分、約定專用部分之停車空間設置充電樁 1 節，按條例第 6 條：「住戶應遵守下列事項：……四、於維護、修繕專有部分、約定專用部分或設置管線，必須使用共用部分時，應經管理負責人或管理委員會之同意後為之。……」、第 10 條第 1 項：「專有部分、約定專用部分之修繕、管理、維護，由各該區分所有權人或約定專用部分之使用人為之，並負擔其費用。」定有明文。

四、另如為共用部分之停車空間設置充電樁 1 節，按條例第 10 條第 2 項：「共用部分、約定共用部分之修繕、管理、維護，由管理負責人或管理委員會為之。其費用由公共基金支付或由區分所有權人按其共有之應有部分比例分擔之。但修繕費係因可歸責於區分所有權人或住戶之事由所致者，由該區分所有權人或住戶負擔。其費用若區分所有權人會議或規約另有規定者，從其規定。」、第 11 條第 1 項：「共用部分及其相關設施之拆除、重大修繕或改良，應依區分所有權人會議之決議為之。」亦有明文。

五、是以，有關公寓大廈設置充電樁依現行條例已有相關規範，惟考量既有公寓大廈仍有不易裝設電動車輛充電系統之問題，本部將持續與地方政府溝通，並蒐集意見供後續研議參考，以利推動在用電安全下，凝聚社區共識，協助電動車輛充電系統於公寓大廈內設置。

（十八）行政院函送郭委員昱晴就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 8 日院臺施字第 1140016515 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 11 月 28 日台立院議字第 1140703910 號　施政報告質詢 20 號）

郭委員就教育部與運動部在職掌上正式分流，使得「運動與教育」交界領域之制度性漏接風險倍增，出現責任不清或資源重複，建請行政院成立體育教育跨部會協調平臺所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於建議成立「體育教育跨部會協調平臺」一案，目前教育部與運動部透過定期召開「二部聯繫會議」及固定業務聯繫窗口，就學校體育相關業務分工與協調事項進行討論，以確保學校體育業務順利推動，並使學生運動員及優秀運動人才，獲得充分之教育資源及專業支持。教育部及體育部將共同推展適應運動，建構友善共融運動環境，並以保障學生學習及訓練權益為目標。

二、關於運動部成立後，教育部與運動部之職掌分工及確保學生運動員培育鏈完整部分，說明如下：

(一)有關兼顧學生運動員學業及訓練之制度一節：

1. 為回應高級中等以下學校對體育班課程之需求，教育部訂定十二年國民基本教育「體育班體育專業領域課程綱要」及「體育班課程實施規範」，其中與國中教育會考相關

科目，與普通班學生所適用課程綱要節數相同，並未減少學習節數。另針對體育班學生專項訓練需求，於部定課程明定體育專業課程每週學習節數，國小第三學習階段（5 年級至 6 年級）為每週 4 節、國中為每週 5 節、高級中等學校 3 學年總計則應修習體育專業課程 50 學分，俾共同兼顧基礎學力與運動專長培育之需求。

2.依據「高級中等以下學校體育班設立辦法」第 14 條及第 18 條規定，已明定體育專業課程排定、每日訓練時數上限、代表學校出賽日數上限及公假日數等規定，並透過評鑑與限期改善、減班或停辦等機制，由各該主管機關督導學校遵守訓練負荷與學業平衡原則。

(二)有關基層設施、場館管理及適應體育推動一節：

1.校園運動設施開放規範：由教育部國教署輔導地方政府及學校加強校園運動設施場館開放之安全維護與設施設備管理；由運動部輔導運動產業或專業體育團體租用學校運動場地，並協助充實推動全民運動政策需之器材設備。

2.學校場館分工：由教育部國教署主責補助一般學校體育所需之設施、設備；運動部主責補助學校設立基層訓練站所需之設施設備、推動競技運動或全民運動政策所需之設施設備（例如：體育班專項訓練所需之設施設備）。

3.適應體育：依二部分工原則，運動部主政辦理適應運動人才培育及補助校園適應運動輔具設備。教育部依據運動部就「適應運動」之規劃方向，據以強化學校運動場地無障礙設施之可及性及友善性。運動部預計於本（114）年底前成立跨部會推動小組，每季召開會議由相關部會共同協力推動運動平權工作，建構具永續推進力之合作機制。

(三)有關運動醫療、運動心理與運科等跨專業支持體系一節：

1.國家運動科學中心預計於民國 115 年推動「輔助運科支援競技運動團隊計畫」，旨在透過整合大專院校或法人機構等運科資源，解決基層運動團隊訓練資源不足，並彌補其在傷害處置、心理支持與科學訓練銜接上之斷層，以有效落實運動科學向下扎根工作。然而，運動醫療、運動心理與運科等跨專業支持體系，目前分屬教育部與運動部，若缺乏明確分工與資訊共享，學生運動員極易遭遇銜接不順，形成照顧斷層，影響選手長期發展。因此，為有效消弭此斷層並提升支援效率，將推動跨部會平臺建立與標準化作業流程，並建置一個「單一整合性資訊平臺」，透過平臺整合運動員之訓練數據、醫療紀錄與心理諮詢摘要等關鍵資訊，並實施嚴格之隱私保護與權限分級，確保相關專業人員能安全且有效地運用所需數據，以提升科學訓練之效率與品質。

2.場館與基層訓練資源，未來將採「分工清楚、資源共享」之方向，教育部維持校園體育之基礎建設、課程與師資，運動部集中推動專業訓練與競技環境提升，雙方透過定期協商，以檢視不重複投資、不造成落差，確保學生運動員在醫療、心理與訓練科學化之各環節能順利銜接，並建立跨部會之運動醫學與心理支持資料共享機制，明確規範校園端與訓練端於傷害處置、復健安排及心理諮商之分工。

(四)有關運動績優學生升學及退役銜接一節：

1.運動部成立後，由教育部委託國立臺灣體育運動大學組成中等以上學校運動成績優良

學生升學輔導委員會，以辦理運動成績優良學生升學事宜，相關運動選手升學基準皆由具運動專業之委員審議，運動成績亦可反映在入學管道上。

2.「中等以上學校運動成績優良學生升學輔導辦法」（以下簡稱本辦法）其主管機關為教育部，並由中等以上學校運動成績優良學生升學輔導委員會，辦理運動成績優良學生相關資格審查作業。本辦法除已明列甄審、甄試採認賽事，運動部亦辦理學生聯賽及核定涉及升學之運動賽事，期能與教育部共同合作，輔導運動成績優良學生相關升學事宜。

3.依據「績優運動選手就業輔導辦法」之輔導措施，業訂有輔導擔任大專校院專任教師、專業技術人員或專業及技術教師；具學校專任運動教練資格，且持有學校專任運動教練證書者，優先輔導擔任各級學校專任運動教練，除不受「各級學校專任運動教練聘任管理辦法」第 5 條第 1 項、第 2 項遴選規定之限制外，依該辦法規定辦理；輔導參加職業訓練，並給予補助費用；提供青年創業貸款申辦協助及職涯規劃；具特定體育團體核發之各級教練證者，逕予輔導擔任國家運動訓練中心之運動教練，或參與其辦理之運動教練甄選等。

(五)有關運動教練培訓及體育師資培育之體系由不同部會管理一節：

1.高級中等以下學校教師為檢定制，依「師資培育法」包含修習師資職前教育課程、通過教師資格考試並參加教育實習後始取得教師證書，於學校內主要擔任教學工作；而專任運動教練資格審定係依申請人之學歷、證照、經歷及運動成就（如申請者擔任選手時之優異成就、已在學校服務並有一定指導選手績效等），經審查通過後核發學校專任運動教練證書，專門從事運動團隊訓練或比賽指導之專業人員，兩者養成過程、證照取得與在學校擔任職責均有不同。

2.依據二部分工原則，以及本年 1 月 3 日與 8 月 13 日學校體育業務分工會議決議，有關適應業務，屬課程內業務由教育部續辦，並以適應體育表達，運動部辦理課程外之適應運動及運動輔具；原教育部體育署辦理「適應體育教師增能及補助校園運動輔具業務」，由運動部賡續辦理至 117 年 7 月 31 日。

3.教育部及運動部分別負責師資課內及課外之師資培力，各司其職、分工合作，期能整合教育與運動資源，提升政策推動效能，並提供身心障礙學生完整及持續之支持服務。

(六)有關學生運動員之學籍資料、訓練紀錄及競技成績資料系統整合一節：

1.學生運動員相關資料之分工，說明如下：

(1)學籍與學習評量：由教育部及各級學校依教育相關法規建置與管理。

(2)訓練紀錄、比賽成績與運動項目個別發展情形：運動部成立後，依二部分工原則，由運動部主責「體育班資料系統」及「學校體育統計數據平臺」等，以統籌掌握體育班設班、運動種類、訓練與出賽情形，並作為評鑑與政策調整依據。

2.為使學生資料之管理更加完善，並做系統化整合，教育部及體育部將於本年 12 月間納入二部聯繫會議研議。

（十九）行政院函送呂委員玉玲就第 11 屆第 4 會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 11 日院臺施字第 1140016854 號）

（**立法院函**　中華民國 114 年 12 月 5 日台立院議字第 1140704018 號　施政報告質詢 25 號）

呂委員就桃園鐵路地下化等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、關於桃園鐵路地下化問題：

(一)本計畫截至本（114）年 10 月底止，進度為 34.10%，落後主因營建市場缺工、缺料而招標不順，以及平鎮端南延 1.2 公里案納入計畫等影響所致。全案刻正辦理第一次修正計畫，第一階段通車期程預定為民國 122 年 1 月；第二階段通車期程預定為 123 年 9 月；經費由 1,047.93 億元修正為 1,817.01 億元，國發會已原則同意並簽陳行政院，刻由行政院審議中。

(二)為強化工程管控，避免工程延宕，交通部鐵道局（以下簡稱鐵道局）已透過招標策略將優先工項先行分標招標及施工，並積極趲趕 CJ12 標桃園站等 5 標主體工程及第一階段臨時軌施工；俟前述修正計畫核定後，將加速尚未發包之 3 主體標發包作業，以趲趕計畫進度。

(三)有關案內 CJ18 標夜間施工時間從晚間 9 時延長至 10 時部分，目前已請鐵道局加強鄰近住家溝通，將遵照與地方協調之承諾，於晚間 10 時前結束，倘遇特殊工程或緊急需要，亦須提前與社區溝通同意後始可進行。另鐵道局自本年 11 月起均派員參加鄰近各社區之區分大會與住戶溝通，將積極落實各項敦親睦鄰措施。

二、關於桃園鐵路地下化南端出土引道南移工程問題：

平鎮端南延 1.2 公里案已如前述納入桃園鐵路地下化第一次修正計畫辦理，修正計畫刻由行政院審議中，俟修正計畫核定後，鐵道局將加速趕辦。

三、關於平鎮臨時站建置與周圍停車場興建問題：

(一)本計畫截至本年 10 月底止，進度為 90.06%，惟受平鎮段臨時軌第一階段切換展延、桃園鐵路地下化平鎮端南延 1.2 公里、考古遺址施工監看等因素影響，已無法依原計畫核定期程於 115 年 5 月完成。鐵道局刻正提報修正計畫，通車啟用期程預計將展延至 115 年 10 月。

(二)有關案內桃園市政府擬於臨時站（海側）增設跨站天橋部分，目前評估尚不致影響臨時站啟用及原規劃動線，增設跨站天橋所需租用用地及工程經費，刻由該府協調中。

(三)有關平鎮臨時站之站前停車場所涉臺鐵公司用地協調部分，鐵道局與臺鐵公司已有共識，近期即可協調定案，施工方式將於 CJ18 標範圍採契約變更方式辦理，以縮短準備動員時程。考量相鄰社區部分民眾於農曆年前仍有停車需求，預估 115 年 2 月始施工，以兼顧施工時程需要，屆時將以搭配平鎮臨時站啟用時程開放使用，不影響營運轉乘需求。

四、關於板龍及新梅龍快速道路之可行性評估問題：

(一)有關板龍快速道路案部分：

1.交通部公路局（以下簡稱公路局）辦理之「大漢溪兩岸快速道路（由新北市至桃園市）可行性評估」（板龍快速道路案），預計本年底前完成期中審查，115 年底前完成期末審查。

2.本案因屬河川兩岸各一條快速道路，研究範圍較廣，涉及水利、高鐵與臺鐵管運法規、都市計畫、用地拆遷等眾多議題，如台 65 線係沿河堤興建涉平行河道落墩之法規研析、路廊跨高鐵及臺鐵、右岸主線沿側土城產業園區等用地取得或建物拆遷、配合大柑園地區都市計畫、交流道區位與地方道路之銜接規劃，以及銜接國道 2 號、台 66 及新梅龍快速道路等。公路局將與經濟部土城產業園區服務中心、經濟部水利署第十河川分署、臺鐵公司及高鐵公司等尋求共識，以研商確認可行路廊。

(二)有關新梅龍快速道路案部分，公路局辦理之「新梅龍快速道路可行性評估」，預計本年底前完成期中審查，115 年底辦理期末報告審查，116 年 3 月完成可行性評估作業。

五、關於減少行人交通傷亡問題：

(一)中央致力提升道路安全：

1.113 年之 30 日交通事故死亡人數 2,950 人，為自 109 年以來最低，另行人死亡人數為 366 人，自 97 年起為歷年最低。本年 1 月至 8 月之 30 日交通事故死亡人數 1,819 人，為歷年同期第二低，機車、高齡、酒駕、兒少死亡人數指標亦較 112 年（本案之基準年）減少。

2.截至本年 9 月底止，已完成 1,901 處路口行人安全設施改善、216 公里人行道提升、200 處行人專用時相建置等，交通部道安總動員平臺每月公布進度。目前並以多元方式推動交通安全教育，業舉辦 2,082 場次互動式宣導活動，受眾達 3 萬 49 人次，另積極製作通學安全影片及相關文宣，提升學生及民眾安全之交通安全意識。

3.交通部持續加強與地方政府之協作與督導，已針對死亡事故人數增加之縣市，於中央道安會報之工作會議及縣市聯繫會報要求提出改善對策等措施，並將提供協作資源支持，以確保落實道路安全措施，減少行人交通傷亡發生。

(二)全面優化各項運輸監理措施：

1.交通部多次檢討研修相關交通管理法規，112 年 6 月 30 日「道路交通管理處罰條例」加重未停讓行人罰則之部分條文修正施行後，113 年行人死傷人數 1 萬 7,162 人較 112 年 1 萬 7,660 人減少 498 人，其中死亡人數由 380 人減少至 366 人。另貴院本年 10 月 28 日業三讀修正通過「道路交通管理處罰條例」第 44 條及第 67 條，後續將延長吊扣（銷）駕照期限，肇事致人受傷處 1 萬 8,000 元以上 3 萬 6,000 元以下罰鍰，致人輕傷原吊扣駕駛執照 1 年延長為吊扣 1 至 2 年；致人重傷或死亡吊銷駕照原 3 年不得考照延長為 4 至 5 年不得考領。

2.為落實客運業者路口停讓安全，交通部已要求公路局與各地方政府共同合作實施三大

措施，包括加強對於市區客運駕駛落實路口停讓執行指差確認之安全訓練、針對高風險客運公司進行查核，以及再加強路邊（口）車輛停讓稽查頻率等作為，共同維護及提供路口民行安全之交通環境。

3.為提升駕駛人行車環境安全性，保障行人安全，陸續推動包括擴大停止線與行人穿越線間距離，以增強駕駛人視野並減少視覺障礙；在人流密集路口設置行人庇護島，減少行人在車流中穿越風險；增設專用行人號誌及綠燈早開，讓行人優先通行，減少人車混行之風險，進而保障駕駛人行車之順暢與安全。交通部將賡續透過道路安全體系，宣導正確道路行走觀念，加速各用路人養成遵守交通規則習慣。

(三)積極打造安全通學環境：

1.為配合內政部國土署（以下簡稱國土署）與公路局主管之「永續提升人行安全計畫」，教育部國教署（以下簡稱國教署）持續辦理通學步道改善，期加速輔導學校規劃改善通學環境，國教署持續透過相關跨部會會議，適時溝通及反映學校建置通學步道所需協助事項，另已函請各地方政府協助學校配合國土署及公路局申請期程提報計畫。

2.考量「永續提升人行安全計畫」有相當比例屬校園周邊及行車安全道路改善案件，涉沿線居民溝通協調，國教署本月 3 月 28 日已函請地方政府協助學校取得施作路段沿線民眾、村（里）長及家長會之支持，以利學校順利推動校園周邊及行車道路安全改善。

3.為督管校園周邊發生交通事故高風險之學校改善通學環境，國教署本年 3 月 31 日函文提供各地方政府轄屬督管所轄高風險學校及有校園周邊道路改善需求學校，積極向國土署或公路局提案申請「永續提升人行安全計畫」；國教署本年 11 月 5 日並再次函請各地方政府教育單位，應持續掌握上開學校校園周邊及行車道路安全改善情形，以維學生通學安全。

(四)加速提升兒童交通安全教育：

1.推動高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育課程：交通安全教育從小扎根，將認識步行道路環境、察覺步行時之危險行為與成因、學習正確使用行人設施，以及安全步行方法等納入學校及幼兒園課程實施；另透過專案補助，引導並鼓勵學校及幼兒園培養學生具備正確之交通安全知能，並形塑「以人為本、行人優先」之交通安全文化。

2.增進教師專業知能：舉辦步行與運具使用、交通知能及交通事件應變等線上及實體研習，鼓勵學校教師參加；製作數位研習課程，置於教師線上研習平臺，提升教學專業知能，以培養學生從日常生活中增進危險感知能力、停讓行人及守法行為；製作有關行人優先、停讓文化之交通安全教育教材，以培養學生正確安全素養及問題解決能力。

3.學校推動交通安全教育參考指引：教育部業於本年 8 月修訂發布「學校推動交通安全教育參考指引」，提供學校推動交通安全教育完整及全面之資訊，鼓勵學校以多元教育方式辦理交通安全相關課程及宣導活動（如實地參訪體驗活動），建立學生交通安全正確觀念，內化為核心素養，以體現為日常實踐，有效防範交通意外事故。

（二十）行政院函送林委員淑芬就陽明山國家公園境內里山農業因野生動物（特別是臺灣獼猴）族群擴張而面臨嚴重退縮之危機問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 11 日院臺專字第 1140017049 號）

（**立法院函**　編號：11-4-12-17）

林委員就陽明山國家公園境內里山農業因野生動物（特別是臺灣獼猴）族群擴張而面臨嚴重退縮之危機問題所提質詢，經交據內政部查復如下：

一、陽明山國家公園擁有豐富的自然資源，為臺灣北部重要的野生動物庇護所與生物多樣性保育區，臺灣獼猴為陽明山區原生動物，根據本部國家公園署陽明山國家公園管理處（下稱陽管處）歷年各類生態調查紀錄與其他機關委託研究，臺灣獼猴於陽明山區分布位置為鹿角坑生態保護區（如：鹿角坑溪、楓林瀑布、鹿角坑管制站至自來水加壓站）、天母古道、大屯山、中正山、紗帽山、翠翠谷、十八份、內雙溪、馬槽地區與竹子湖等地。其中以鹿角坑生態保護區周邊族群最集中，因此陽管處依據專家學者建議，以鹿角坑生態保護區周邊陽金公路沿線為長期監測獼猴活動之樣區。

二、比對農業部（前農業委員會）76 年委託國立臺灣大學李玲玲與林曜松教授所做「臺灣獼猴的分布與現有族群之初步調查」，與農業部生物多樣性研究所范孟雯等人 110 年發表「以公民科學調查臺灣獼猴之分布與監測其族群趨勢：開創的 5 年」，近 20 年來臺灣北部猴群並未有明顯增加。陽管處曾於 114 年 7 月 15 日召開「臺北市動物保護處於陽明山國家公園辦理臺灣獼猴節育作業可行性研議會議」，與會學者亦表示相同意見。

三、據陽管處 108、111、113 年委託專家學者調查，獼猴群聚與出現頻率與食物來源（餵食或農作物）有關，與 104 年環境資訊協會專文（https：//e-info.org.tw/node/109139）論點相同。由於食物來源改變獼猴行為，猴群較以往更常出現於人類活動的空間，致民眾目擊獼猴的機率提高。

四、陽管處 108 年委託東海大學林良恭教授團隊執行「陽明山國家公園臺灣獼猴族群分布調查研究」（https：//reurl.cc/AbjOye），廣泛調查陽明山區獼猴族群，依據在地民眾通報之獼猴出沒區域進行沿線調查，輔導社區成立人猴衝突巡護隊，於 LINE 群組記錄回報猴群出沒地點、時間、數量，並以陽管處提供之漆彈槍驅趕聚集於道路或建築物旁之猴群，使獼猴產生警戒，降低與人接觸之誘因。惟因居民無法長期定時巡護，目前改為提供漆彈槍給里長，由里長自行運用。

五、根據上述研究建議以及全臺各地獼猴防治經驗，架設電圍網仍是農地防猴最有效的方式，陽管處曾多次媒合地方主管機關至社區進行說明會，惟陽明山地區農戶多為個體散戶，農地面積不大，農民基於成本考量設置意願低。

六、陽管處預計自 115 年起針對園區內臺北市北投區主要農業生產範圍辦理「獼猴活動分布調查監測與危害防治驅趕計畫」（採購招標作業中），針對獼猴取食作物的實際狀況，包括發生之地點、位置、季節或時間、取食作物之種類、範圍、面積、危害程度等，以及取食作物之獼

猴數量、來源、方式等進行詳細調查，以利評估選取最佳之處理方案。

如有獼猴個體傾向靠近人類住宅，將於合法情況下嘗試捕抓移置（依專家意見以移置母猴效果較顯著）。此外，陽管處將協助小農與主管機關協調，評估是否能以共同申請方式設置電圍，以達取得補助之資格。

（二十一）行政院函送羅委員智強就「校園事件處理會議」調查機制問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（**行政院函**　中華民國 114 年 12 月 11 日院臺專字第 1140017050 號）

（**立法院函**　編號：11-4-12-18）

羅委員就「校園事件處理會議」調查機制問題所提質詢，經交據教育部查復如下：

一、「高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法」（以下簡稱解聘辦法）依「教師法」第 29 條授權，於 109 年 6 月 28 日訂定發布，復為完善處理機制，於 113 年 4 月 17 日全文修正發布已逾 1 年，鑒於外界迭有反映實務運作導致校園行政資源耗損，以及衍生不當利用檢舉機制等問題，經蒐集外界意見並研擬修正草案，於 114 年 11 月 21 日預告修法方向，重點如下：

(一)建立親師生溝通預防機制：學校基於教育專業與輔導支持之理念，得以巡堂、親師生溝通、行政晤談或其他合理有效方式，瞭解教師教學與溝通狀況，藉此建立正向互動與支持機制，促進教師專業成長及親師生良性交流，營造友善校園環境，並維護學生受教權益。

(二)修正學校受理方式、不予受理案件之情形及處理程序：為使學校決定檢舉案件受理與否之程序更加嚴謹，明定學校校長應邀校事會議之教師代表、家長代表及外聘校事會議調查人才庫之專業人員 1 人，決定是否受理，提高決策之公正性與客觀性；刪除匿名檢舉但書規定，以減少不實檢舉案件。

(三)如學校不受理之檢舉案件，確認涉及「公立高級中等以下學校教師成績考核辦法」（以下簡稱考核辦法）第 6 條懲處之情形，學校應依考核辦法規定辦理：為避免耗費行政資源及加速處理流程，並簡化校事會議審議事項，將教師涉及考核辦法第 6 條所定懲處情形時，因所涉情節較為輕微，學校即不依解聘辦法受理，而改依考核辦法派員調查。校事會議僅審議教師涉有教師法不適任情形調查案件，避免校事會議頻繁召開。

(四)增訂輔佐人機制：考量當事人多不諳調查程序，為保障其權益並予以實質協助，明定當事人接受訪談時，得請學校教師、家長或其他校內外人員擔任輔佐人，以利調查進行。

二、另對於暫時予以停聘之教師經調查後未受處分者，倘確有不可歸責於當事人之情事，現行法規已就停聘期間之本（年功）薪發給訂有規範，係為對停聘後復職教師維持基本生活之照顧措施，又依司法院釋字第 246 號解釋意旨，上開規定及措施並無牴觸憲法。

三、綜上，解聘辦法草案預告期限至同年 12 月 5 日止，本段期間持續蒐集各界意見，包含投訴案件分流機制等，後續將視反映意見調整辦法內容，以精進解聘辦法處理機制為優先方向，兼顧學生受教權與教師工作權。

乙、本院委員質詢部分

（一）本院羅委員智強，鑑於近日我國多項產業受美國關稅影響，造成減班與產業衝擊，特向行政院提出質詢。

說明：

據勞動部十二月一日公布，最新一期實施減班休息共計 456 家，實施人數為 9,153 人，與上一期公布數據增加 21 家，人數則增加 697 人。其中因受美國關稅影響的家數為 369 家，8,186 人，本次通報減班休息的廠商，仍以製造業佔最多數，受影響人數為 8,619 人，約占整體人數 94.2%，顯見關稅已對我國製造出口及供應鏈造成即時衝擊。

國際貿易情勢急遽變動，美國商務部長亦證實，已將對南韓之進口品項對等關稅下調至 15%，並回溯適用於 11 月 1 日，由於日本、南韓與我國產業結構相近，特別是在工具機、石化、橡塑膠等傳統產業領域，關稅差距勢必進一步影響我國產品市場競爭力，首當其衝者即為基層勞工與中小企業，倘若相關衝擊持續擴大，國內減班休息與產能縮減風險恐將持續擴大，進一步引發失業風險上升、消費動能下滑，形成產業與民生的惡性循環，對整體經濟穩定造成連鎖衝擊。

雖經濟部國貿署已提出提高海外參展補助、推動買主直達、協助業者拓展海外通路及運用 AI 協助產業升級等配套措施，然美國對台關稅之談判尚未明確，上述政策多屬拓銷及輔導性質，對於因關稅結構性劣勢所導致之訂單流失、減班休息與就業不穩等問題，是否足以形成實質支撐，仍有必要進一步檢視其政策效益與覆蓋範圍。

貴院允應儘速督導與統籌經濟部、財政部、勞動部及相關部會，適時說明關稅談判進度，並詳列減班休息實際影響規模、勞工保障措施、產業支持政策及中長期因應對策，以降低關稅變局對我國民生就業、市場信心與經濟發展之衝擊。

（二）本院陳委員菁徽，有鑑於我國詐騙犯罪情勢已達失控地步，2024 年全國被詐騙金額竟高達 1,300 多億元，詐騙案件總數攀升至 122,805 件，平均每日發生 336 件，無數國人畢生積蓄化為烏有，甚至家破人亡，民怨已近沸騰。查行政院雖已成立「打詐國家隊」並推動「打詐綱領」2.0 版，然「詐騙之島」惡名依舊，顯示現行策略與執行力顯有不足。綜觀各界建言，多指向刑度過輕、數位平台監管失靈、金流阻詐不力等系統性問題。爰此，請行政院具體說明，後續將如何通盤檢討？將提出何種具體之精進措施？在修法（如「打詐新四法」）上又將如何強化懲詐力道與跨部會行政責任，特向行政院提出質詢。

說明：

一、根據最新統計，我國 2024 年詐騙情勢急遽惡化，全國被詐騙金額高達 1,300 多億元，詐騙案件總數達 122,805 件，平均每天發生 336 件。自賴清德總統、卓榮泰院長就任以來，詐騙猖獗的情況並無好轉，「詐騙之島」的惡名依舊。此數據背後是無數破碎的家庭與血淚，許多無辜民眾遭傾家蕩產式的剝削，甚至家破人亡，已然動搖國本，成為當前最嚴峻的國安問題。

二、行政院雖成立「打詐國家隊」，推動「新世代打擊詐欺策略行動綱領」1.0、1.5 乃至 2.0 版，並投入巨額預算 ，宣示以「識詐、堵詐、阻詐、懲詐」 四大面向全面作戰。然而，前述創紀錄之財損與案件數，已血淋淋地證實政府現行之打詐策略與執行力，與人民之殷切期盼存在巨大鴻溝，政策成效顯然不彰。

三、綜觀當前打詐困境，各界已提出諸多系統性問題與建言，亟待行政院正視並回應。包含：

(一)懲詐力道不足：法律界普遍質疑我國詐欺刑度過輕，相較他國（如中國大陸）不成比例，致犯罪集團有恃無恐。且查扣之不法所得返還被害人比例過低，被害人權益未獲實質保障。

(二)堵詐源頭失靈：數位平台（如 Meta）充斥詐騙廣告，數位發展部雖予以裁罰，卻難收實效。

(三)阻詐金流潰堤：人頭帳戶氾濫依舊，甚至爆發金融機構行員內控失靈、勾結詐團之情事，金管會顯難辭其咎。

(四)偵查工具匱乏：第一線執法機關受限於《科技偵查法》等法規工具卡關，難以追緝日益高科技化之犯罪集團。

四、為回應民意，並根本性解決打詐失靈之困境，請行政院通令各部會具體研擬，後續將如何通盤檢討現行打詐策略之系統性失靈？針對上述各界質疑（包含刑度、金融監管、數位平台責任），將提出何種具體之「精進措施」？在「打詐新四法」之後續推動上，又將如何具體強化各部會之行政效能與問責機制？請行政院各部分詳列說明，以昭公信。

（三）本院陳委員菁徽，鑑於花蓮觀光產業受 0403 地震及後續頻繁天災與交通中斷影響，復甦力道疲弱。根據統計，2025 年 1 月至 10 月花蓮主要景點遊客人次僅約 659 萬人次，較 2023 年同期減少近半，顯示現行振興措施成效有限。查交通部雖推出「旅宿 1+1」方案，惟其綁定連住兩晚之限制缺乏彈性，且過度依賴抽獎活動作為誘因，難以實質提升國人旅遊意願。爰此，要求責成交通部通盤檢討，應改採「現金券」或「每房直接折抵」等更具彈性、手續更簡便之有感補助措施，以最實質的方式協助花蓮觀光業度過難

關，特向行政院提出質詢。

說明：

一、根據花蓮縣政府最新統計數據顯示，花蓮觀光人次因受天災及交通不穩定影響，呈現長期低迷。2025 年 1 月至 10 月，花蓮主要景點累計吸引約 659 萬人次，若與震前的 2023 年同期約 1,254 萬人次相比，跌幅接近 50%。此數據顯示現階段的觀光信心尚未恢復，且既有的振興政策顯然未能有效發揮「吸客」作用，若不祭出更強效的藥方，在地產業寒冬恐將持續擴大，甚至引發倒閉潮。

二、查交通部觀光署目前主力推動之「旅宿 1+1」專案，雖提供住宿優惠，但其核心邏輯綁定「需連住兩晚」或「跨旅宿搭配」，對於假日時程較短、或僅能安排兩天一夜輕旅行的國人而言，誘因大幅降低。此外，目前方案中編列預算舉辦大量「抽獎」活動，然依據過往推動國旅之實務經驗，民眾鮮少會單純為了「機率性的抽獎」而特地安排長途旅遊。在觀光信心不足的當下，抽獎活動屬於錦上添花，並非雪中送炭，預算運用應更務實。

三、為能真正引流並回應民意，本席具體建議行政院應參考過去國旅補助之成功經驗，調整預算執行方向。首先，應研議恢復並優化「每房每晚直接折抵」（例如每房補助 1,000 元），並放寬使用標準（如一個房間可直接抵用兩人名額），去除連住限制，讓行程安排更具彈性。其次，可評估發放「花蓮觀光現金券」，比照消費券模式，讓旅客能自由運用於住宿、餐飲或伴手禮，增加消費廣度。

四、綜上所述，面對花蓮觀光人次腰斬之嚴峻情勢，政府應屏除繁瑣限制，以「簡便、彈性、有感」為原則重新設計補助方案。建請行政院督促交通部，針對上述建議（包含取消連住限制、改採直接折抵或現金券）進行具體研擬與預算調整，並提出明確之精進作為，以有效振興花蓮經濟。

（四）本院羅委員智強，鑑於丹娜絲風災大量光電板毀損，放置與回收問題引發環境衝擊及社會疑慮，現行光電板回收法規與制度顯非完備，特向行政院提出質詢。

說明：

7 月丹娜絲風災造成大量太陽能板損壞，廢棄光電板曾發生違規存放，處置及流向也引發社會高度疑慮。據統計，廢棄光電板清除整理花了 3 個月，大約有 10 萬片報廢送入回收。但媒體報導及環保團體等社會各界都質疑，整個過程的暫置空間、回收量能甚至法規配套都不足，連要查最後的流向都仍有各種困難。

首先，環境部原先預期，2030 年後國內才會開始出現較大量報廢光電板，2032 年報廢光電板達每年 1 萬噸、2040 年達每年 10 萬噸，卻未設想極端氣候及天災會導致大量廢板，而目前國內高值化回收處理量能及品質技術顯有不足及落差，環境部宜應規劃積極應對。

再者，回顧風災時期，曾發生業者暫置光電板在違規區域如台糖土地等事件，引發全民疑慮，後雖有少數開罰，但政府指揮失措、顯無應對規劃，宜應輔導並規範業者有關大量廢棄光電板處置措施，避免自然環境受到難以回復之損害。

此外，據媒體報導指出，環境部與經濟部仍難以一一比對受損光電案場與回收處理的數量是否相符，只能依靠業者自行回報。本席辦公室實際詢問環境部，對於廢棄光電板回收數量，環境部確實僅靠業者回報送出書量，事後勾稽查核，和掌握光電板序號的經濟部能源署顯無合作，恐造成回收黑數、不當處置廢棄光電板問題，宜應跨部會整合，提出法制、行動措施，積極確保回收數量如實，而非僅依賴事後開罰等消極應對。

貴院允應儘速督導與統籌經濟部、環境部及相關部會，針對光電板回收、天災大量毀損光電設施衍生之問題，研擬積極對策與修法，強化跨部會合作與監督機制，而非被動放任環境損害，俾能保障人民應有的能源發展及環境權益。

（五）本院鍾委員佳濱，鑑於我國農民退休儲金制度實施多年，參與率偏低且儲蓄金額有限，致農民老年生活保障不足；另現行排富條款未隨地價與物價變動調整，造成部分實際生活困苦之老農被排除受惠。為健全農民退休制度、促進農村世代永續發展，特向行政院提出質詢。

說明：

一、我國農民退休儲金制度自 2018 年實施以來，目的在於協助農民於在職期間累積退休儲蓄，以保障高齡生活。然而截至 2024 年底，實際參加提繳之農民僅約九萬餘人，參與率約 25%，顯示多數農民仍因收入不穩或缺乏誘因而未積極參與。

二、現行制度規定，農民可依月投保金額自願提繳 1%至 10%，政府按相同比率提撥補助，形成「1：1 配對」模式。惟實務上，多數農民選擇最低 1%提繳級距，導致退休儲金累積有限，制度功能難以發揮。政府應強化宣導並設計誘因，鼓勵農民自年輕時起持續提繳，建立自我照顧的經濟基礎，減輕政府長期社會補助負擔。

三、現行《老年農民福利津貼暫行條例》所訂「排富條款」標準，以個人綜合所得額 50 萬元、不動產公告現值 500 萬元為上限，相關門檻多年未調整。隨地價與房價上升，許多實際生活困苦之老農，因名下不動產公告現值增值而被排除受惠，形成「帳面資產高、實質收入低」之不公平現象。爰有必要檢討排富條款之合理性，使其能真實反映經濟條件與生活現況。

四、現行老農津貼自 2024 年 1 月起調整為每月新台幣 8,110 元，雖較先前有所提升，惟相較於衛生福利部與直轄市政府所公告之「當地區每人每月最低生活費」及司法院公告之「每月生活所必需（必要生活費用）」仍有明顯落差，難以反映實際生活支出。

五、綜上，爰請行政院針對下列項目於一個月內提出書面報告：

(一)評估農民退休儲金制度之提繳比率、配對補助及參與誘因，研議具體精進方案。

(二)研議建立「自提加碼、政府配對增加」或「分級獎勵」之誘因制度，並提出財務影響與執行可行性。

(三)檢討現行排富條款所得及不動產公告現值門檻之合理性，評估調整標準或改採可支配所得為認定依據之可行性。

(四)評估「現行每月 8,110 元老農津貼金額是否足以維持老農基本生活水準，並提出合理調整幅度、預算影響及階段性規劃」之方案。

（六）本院廖委員偉翔，有鑑於抗生素抗藥性問題嚴重，且我國醫療臨床上之抗生素新藥選擇性不高，再加以全球抗生素供應鏈不穩定以及我國內相關供應鏈時有短缺問題，顯見抗生素議題已是迫切需要處理之醫療危機，更有甚者，供應鏈短缺不穩定問題，將衝擊國安防線，不可不慎。然，現行衛生福利部對藥品上市後之監測設有全國藥品不良反應通報及藥品療效不等通報、藥品不良品通報，但抗生素藥品之特性以及醫療臨床端如何驗證抗生素品質，亦尚無明確驗證之方法學或程序，故只能對病患施打後若無效，再改下一線用藥。爰此，請行政院儘速責成衛生福利部，後續如何通盤檢討？並將提出何種具體精進措施，特向行政院提出質詢。

說明：

一、鑑於抗生素抗藥性問題日益嚴重，而我國臨床端可選用的抗生素新藥種類有限，加上全球抗生素供應鏈不穩定、國內相關供應鏈亦時常發生短缺，足見抗生素已成為迫切需要面對的醫療危機。若供應鏈缺口持續擴大，後果不僅影響病患治療，更將衝擊國家防疫與公共安全，絕不可掉以輕心。

二、目前衛生福利部雖設有全國藥品不良反應通報及藥品療效不等通報、藥品不良品通報機制，但由於抗生素具特殊藥理特性，臨床端對其不良情形仍缺乏可被驗證的標準方法學或程序，導致醫師在療效不佳或疑似不良反應時，往往只能改用下一線的抗生素藥品，但也可能因此加劇抗生素抗藥性問題。

三、然而，全球已有越來越多感染症病患面臨「無藥可用」的困境。統計顯示，每年約有一百萬人因抗藥性細菌感染而喪命，部分病患甚至在骨髓移植等治療後，因抗藥菌侵襲於短短四十八小時內死亡。以實驗室培養抗藥性細菌的方式為例，只需以減半或稀釋的抗生素連續投予數日，即能培養出強度數倍的抗藥菌，可見若市售抗生素品質不穩定，極可能在治療過程中「變相培養」抗藥性細菌，對病患造成更大危害。

四、因此，多數專家均認為，唯有提升抗生素品質，使其治療效果與有效濃度保持穩定，才能

有效殲滅致病菌，並抑制抗藥性問題的惡化。抗生素是民眾生命健康的最後一道防線，政府必須投入更多資源，並以跨部會方式推動「國家防疫一體聯合行動計畫（One Health）」。建議委託醫學中心全面抽驗上市後抗生素品質，特別針對臨床通報療效不一的品項進行實質檢測，例如最小抑菌濃度 MIC 檢測，從源頭杜絕品質參差不齊的問題，才能真正保障國人健康。

立法院第 11 屆第 4 會期第 13 次會議議事錄

時　　間　中華民國 114 年 12 月 12 日（星期五）上午 9 時至 9 時 17 分、10 時至 11 時 41 分、下午 2 時 30 分至 4 時 35 分

12 月 16 日（星期二）上午 9 時至 9 時 38 分

地　　點　本院議場

出席委員　陳培瑜　羅智強　陳昭姿　林國成　麥玉珍　劉書彬　邱議瑩
蘇巧慧　蔡易餘　盧縣一　顏寬恒　鄭天財Sra Kacaw　李昆澤
洪孟楷　陳亭妃　林倩綺　王美惠　張智倫　林沛祥　王正旭
陳菁徽　王育敏　郭國文　徐富癸　黃　捷　陳雪生　林岱樺
牛煦庭　賴士葆　沈發惠　王鴻薇　黃建賓　蘇清泉　陳秀寶
柯志恩　陳冠廷　張啓楷　何欣純　陳玉珍　王定宇　楊瓊瓔
王世堅　吳琪銘　吳秉叡　李柏毅　林宜瑾　王義川　林俊憲
林楚茵　許智傑　柯建銘　林月琴　莊瑞雄　陳俊宇　劉建國
陳　瑩　賴惠員　羅明才　張宏陸　范　雲　吳思瑤　黃秀芳
邱鎮軍　許宇甄　丁學忠　陳永康　吳沛憶　邱若華　翁曉玲
謝龍介　傅崐萁　林德福　黃　仁　張嘉郡　魯明哲　鍾佳濱
韓國瑜　伍麗華Saidhai Tahovecahe　郭昱晴　涂權吉　林淑芬
鄭正鈐　沈伯洋　徐欣瑩　馬文君　徐巧芯　陳素月　葉元之
林思銘　黃國昌　黃健豪　廖偉翔　廖先翔　林憶君　呂玉玲
蔡其昌　李彥秀　萬美玲　李坤城　吳宗憲　黃珊珊　游　顥
葛如鈞　賴瑞隆　高金素梅　羅廷瑋　邱志偉　陳超明　羅美玲
謝衣鳳　張雅琳　江啟臣
委員出席　112人

請假委員　楊　曜
委員請假　1人

主　　席　院　　長　韓國瑜（12 月 12 日上午、下午 2 時 30 分至 3 時 47 分、3 時 52 分至 4 時 35 分）
副　院　長　江啟臣（12 月 12 日下午 3 時 47 分至 3 時 52 分、12 月 16 日）

列　　席　秘　書　長　周萬來（12 月 12 日上午）
副 秘 書 長　張裕榮（12 月 12 日下午、12 月 16 日）

記　　錄　議事處處長　高百祥
副　處　長　吳東欽
編　　審　李彥緯
科　　長　黃建福
公報處處長　蘇顯星

報告事項

一、宣讀本院第 11 屆第 4 會期第 12 次會議議事錄。

決定：確定。

二、本院委員王定宇等 17 人擬具「軍事教育條例第八條條文修正草案」，請審議案。

決定：交外交及國防委員會審查。

三、本院委員林月琴等 21 人擬具「兒童及少年福利與權益保障法第五條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

四、本院委員林月琴等 21 人擬具「兒童及少年福利與權益保障法部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

五、本院委員林月琴等 21 人擬具「就業服務法第二十五條、第二十七條及第二十八條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六、本院委員陳菁徽等 23 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。

七、本院委員陳菁徽等 23 人擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。

八、本院委員陳菁徽等 23 人擬具「所得稅法第十七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交財政委員會審查。

九、本院委員陳菁徽等 17 人擬具「行政院組織法第四條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制委員會審查。

十、本院委員李彥秀等 18 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十六條及第四十七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

十一、本院委員李彥秀等 17 人擬具「使用牌照稅法第七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交財政委員會審查。

十二、本院委員李彥秀等 17 人擬具「貨物稅條例第十二條之三條文修正草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。

十三、本院委員李彥秀等 18 人擬具「外送平臺管理暨從業人員權益保障法草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，並由國民黨黨團負責召集協商。

十四、本院委員林倩綺等 19 人擬具「森林法第二條及第十五條條文修正草案」，請審議案。

決定：交經濟委員會審查。

十五、本院委員林倩綺等 16 人擬具「電信管理法第七十二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交交通委員會審查。

十六、本院委員翁曉玲等 17 人擬具「廣播電視法部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交交通委員會審查。

十七、本院委員翁曉玲等 17 人擬具「中華民國刑法第八十條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制委員會審查。

十八、本院委員翁曉玲等 17 人擬具「貪污治罪條例第十二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制委員會審查。

十九、本院委員翁曉玲等 18 人擬具「政務人員法草案」，請審議案。

決定：交司法及法制委員會審查。

二十、本院委員王鴻薇等 20 人擬具「政治獻金法第二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

二十一、本院委員王鴻薇等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十三條及第五十條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

二十二、本院委員王鴻薇等 19 人擬具「鐵路法增訂第六十八條之四條文草案」，請審議案。

決定：交交通委員會審查。

二十三、本院委員王鴻薇等 19 人擬具「就業保險法第十九條之二條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

二十四、本院委員王鴻薇等 17 人擬具「醫師法增訂第二十五條之三及第四十一條之八條文草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

二十五、本院委員賴士葆等 16 人擬具「外送員權益保障及外送平臺管理法草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。

二十六、本院委員盧縣一等 17 人擬具「原住民身分法第四條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

二十七、本院委員盧縣一等 17 人擬具「就業服務法第二十四條及第四十六條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

二十八、本院委員盧縣一等 17 人擬具「勞工保險條例部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

二十九、本院委員張嘉郡等 18 人擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。

三十、本院委員張嘉郡等 18 人擬具「所得稅法第十七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交財政委員會審查。

三十一、本院委員張嘉郡等 19 人擬具「兒童托育服務法草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

三十二、本院委員楊瓊瓔等 29 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

三十三、本院委員許宇甄等 19 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十六條及第四十七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

三十四、本院委員許宇甄等 18 人擬具「電信管理法第七十二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交交通委員會審查。

三十五、本院委員陳超明等 17 人擬具「天然氣事業法第三十七條、第五十八條之一及第六十二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交經濟委員會審查。

三十六、本院委員陳超明等 16 人擬具「食品安全衛生管理法第五十六條之一條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

三十七、本院委員黃捷等 16 人擬具「國民體育法第十條之一及第三十九條條文修正草案」，請審議案。

決定：交教育及文化委員會審查。

三十八、本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 19 人擬具「森林法增訂第十七條之二條文草案」，請審議案。

決定：交經濟委員會審查。

三十九、本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 18 人擬具「就業保險法第十九條之二條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

四十、本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第六十九條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

四十一、本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 17 人擬具「國家公園法部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

四十二、本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 17 人擬具「教師法第二十五條條文修正草案」，請審議案。

決定：交教育及文化委員會審查。

四十三、本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 17 人擬具「教師待遇條例第十九條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制、教育及文化兩委員會審查。

四十四、本院委員徐巧芯等 16 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

四十五、本院委員徐巧芯等 16 人擬具「癌症防治法第十六條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

四十六、本院委員羅智強等 17 人擬具「軍人及其家屬優待條例第十九條條文修正草案」，請審議案。

決定：交外交及國防委員會審查。

四十七、本院委員羅智強等 17 人擬具「監獄行刑法第六十三條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制委員會審查。

四十八、本院委員羅智強等 17 人擬具「兒童及少年福利與權益保障法第九十一條及第一百零二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

四十九、行政院函請審議「監獄行刑法第一百四十八條及第一百五十六條條文修正草案」案。

決定：交司法及法制委員會審查。

五十、行政院、司法院函請審議「中華民國刑法部分條文修正草案」及「中華民國刑法施行法第七條之二、第七條之三及第七條之四條文修正草案」案。

決定：交司法及法制委員會審查。

（增列部分）

五十一、本院委員張智倫等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十六條及第四十七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

五十二、本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公職人員選舉罷免法第二十六條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

五十三、本院委員林思銘等 16 人擬具「海關進口稅則部分稅則修正草案」，請審議案。

決定：交財政委員會審查。

五十四、本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十三條條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

五十五、本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

五十六、本院委員萬美玲等 21 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

五十七、本院委員萬美玲等 16 人擬具「就業保險法第十九條之二條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

五十八、本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 17 人擬具「中華民國刑法第八十條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制委員會審查。

五十九、本院委員林月琴等 17 人擬具「社會秩序維護法部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

六十、本院委員林月琴等 21 人擬具「家庭暴力防治法第五十一條及第六十三條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境、司法及法制兩委員會審查。

六十一、本院委員邱議瑩等 18 人擬具「老年農民福利津貼暫行條例第四條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境、經濟、內政三委員會審查。

六十二、本院委員邱議瑩等 18 人擬具「農民退休儲金條例第七條條文修正草案」，請審議案。

決定：交經濟委員會審查。

六十三、本院委員王正旭等 20 人擬具「藥事法部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六十四、本院委員王正旭等 19 人擬具「藥害救濟法第三條及第二十八條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六十五、本院委員郭國文等 18 人擬具「全民健康保險法第三十一條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六十六、本院委員郭國文等 18 人擬具「勞工保險條例第六十六條及第六十九條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六十七、本院委員張雅琳等 17 人擬具「外送員權益保障及外送平臺管理法草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六十八、本院委員張雅琳等 17 人擬具「勞工保險條例第六十六條及第六十九條條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

六十九、本院委員張雅琳等 17 人擬具「國軍退除役官兵輔導條例第三十二條條文修正草案」，請審議案。

決定：交外交及國防委員會審查。

七十、本院委員張雅琳等 18 人擬具「陸海空軍軍官士官服役條例第二十四條、第二十五條及第四十一條條文修正草案」，請審議案。

決定：交外交及國防委員會審查。

七十一、本院委員張雅琳等 18 人擬具「陸海空軍刑法第二十四條條文修正草案」，請審議案。

決定：交司法及法制、外交及國防兩委員會審查。

七十二、本院委員李柏毅等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交內政委員會審查。

七十三、本院台灣民眾黨黨團擬具「家庭暴力防治法部分條文修正草案」，請審議案。

決定：交社會福利及衛生環境、司法及法制兩委員會審查。

七十四、本院台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，請審議案。

決定：逕付二讀，與相關提案併案協商。

七十五、行政院函請審議「藥事法部分條文修正草案」及「藥害救濟法第三條及第二十八條條文修正草案」案。

決定：交社會福利及衛生環境委員會審查。

七十六、本院國民黨黨團函，為該黨團原推舉之蕭旭岑請辭「財團法人公共電視文化事業基金會第 8 屆董事、監察人審查委員會」委員，推舉許良源遞補，請查照案。

討論事項

一、本院民進黨黨團，針對第 11 屆第 4 會期第 10 次會議報告事項第 178 案台灣民眾黨黨團擬具「司法院組織法第十七條及第十七條之一條文修正草案」院會所作之決定提出復議，請公決案。

決議：復議案不通過。本案報告事項照原作決定通過。【經記名表決結果，不予通過，表決結果附後(1)】

二、(一)本院國民黨黨團，有鑑於賴總統宣稱「2027 年中共武統準備說」，引發國人高度疑慮與恐慌，賴總統同時拋出 8 年高達 1.25 兆元天價軍購預算，含後續維修總經費將達 4.5 兆元，對台灣民生、經濟發展造成重大排擠，令人不禁懷疑是否刻意塑造恐慌氛圍，藉此合理化高額軍購預算與選舉政治操作。賴政府提出 1.25 兆元的史上最高天價軍購案，居然採用國際投書的方式昭告天下，如此重大國家決策竟「出口轉內銷」，對代表全國最高民意的國會毫不尊重，民主制度監督制衡已蕩然無存，是國家憲政重大危機。對於保家衛國，捍衛民主自由的國防軍購，國會當然支持。但軍購內容不透明，包含多項尚未成熟的軍備、時程不可控的國際採購，以及缺乏戰略驗證的項目，恐造成巨額浪費，嚴重排擠教育、社福、兒福及經濟發展各項建設支出，可能使戰力出現結構性錯置，反而危害國安；更遑論之前已支付 6,600 億元採購的軍購均未如期交付，其中 66 架 F－16V 戰機居然一架也沒有交貨，此巨額軍購將對國家財政形成十年以上的負擔，未來政府與人民都必須承擔後果，若未經嚴格審查，恐使國家債務急速惡化，壓縮民生與公共建設需求。國民黨黨團支持國防，但不支持凱子軍購，更不支持挑釁造成的戰爭。巨額軍購非例行年度國防預算，而是跨越 2 任總統、綁死 8 年的特別軍購，是否符合台灣安全所必須？抑或徒增引戰風險將台灣變成以色列、烏克蘭模式？賴總統必須向國會向全體人民說清楚、講明白。為避免

政府藉武統論操弄恐慌、藉軍購包裹式編列預算規避監督，實踐賴總統參選總統電視辯論會公開表達願赴國會國情報告的承諾，爰建請院會作成決議：「依『中華民國憲法增修條文』第四條及『立法院職權行使法』第十五條之一規定，邀請賴清德總統赴立法院就攸關國家安全之重大國安事項及天價軍購提出國情報告，並接受委員諮詢，以釋群疑，落實憲法賦予國會的監督權。」請公決案。

(二)本院台灣民眾黨黨團，有鑑於我國 115 年度中央政府總預算之國防預算已編列高達新台幣 9,495 億元，較去年度相比暴增 1,768 億，漲幅達 16%，超過我國 GDP3%，而於總預算尚未審議前，賴清德總統又以投書美國媒體方式，逕行宣布將對美武器採購特別預算，支出總規模高達 1.25 兆元，總統並宣示未來國防支出將急速提升至 GDP 之 5%，該政策方向不僅在財政規模上史無前例，更將構成對國家財政結構與公共資源配置之重大轉向。惟此攸關全民利益之重大公共政策，總統與行政院院長卻未循既有國會溝通或正式行政程序向國人揭示，反在投書外媒並刊出後，才在巨大反彈聲浪與壓力下召開記者會向國人「補充說明」。更有甚者，行政院院長卓榮泰於總統投書前，更屢屢在答覆立委聲稱其從未見相關規劃內容，顯然刻意欺瞞國會、意圖規避監督，嚴重侵蝕民主政治之程序正義與透明原則。賴清德總統於 11 月 26 日「守護民主台灣國安行動方案」之記者會中，以「2027 年中共將攻台」作為我國軍費必須大幅擴張之重要論述基礎，此說法與美方國會近期報告內容存有不小落差，總統發言引發國人恐慌。賴清德總統身為國家領袖，發言與發布國家重大政策前，應基於可受驗證之資訊向國人清楚說明其判斷依據，而非以簡化甚至渲染之敘事製造社會緊張，更不應在國人知情權遭蒙蔽狀況下，被威脅同意鉅額預算支出。此外，近年來多項對美軍購計畫一再延宕交付，項目金額水漲船高，中央政府卻在前期採購延宕，戰力未形成前一再追加預算，違背國防採購基本原則外，更使我國財政支出大幅向國防傾斜，排擠壓縮民生、福利乃至於教育支出，政府舉債攀升造成長期財政負擔與財政黑洞，永續性不足更恐加劇世代不公，如何在國防安全與民生經濟發展間取得平衡，仍有賴總統向國人與國會清楚說明，以安民心。政府可以有政策選擇，但不能缺乏問責；國家安全應回歸專業，而非以片面甚至不實資訊操作恐懼動員，甚至讓國會與國人一再淪為獲知國家重大政策資訊的「最後知情者」。爰建請院會作成決議：「本院於審議『強化防衛韌性及不對稱戰力計畫採購特別條例暨特別預算案』前，應請賴清德總統履行 2023 年 12 月 30 日於總統候選人電視辯論會所作之承諾：『總統都有義務應立法院的要求到國會進行國情報告，接受立法委員的國情諮詢』，至立法院就國家安全、兩岸情勢、對美軍購與國防預算規劃進行國情報告，並接受立法委員之諮詢。」請公決案。

（以上二案均逕付二讀）

決議：交付黨團協商，並由國民黨黨團、台灣民眾黨黨團共同負責召集協商。

三、(一)本院司法及法制委員會報告併案審查委員賴士葆等 31 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 16 人、委員張嘉郡等 23 人分別擬具「公務人員退休

資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 26 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十八條條文修正草案」、委員徐欣瑩等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」、委員邱鎮軍等 25 人、國民黨黨團分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員林思銘等 26 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員陳超明等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員許宇甄等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃健豪等 18 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三條、第八條及第三十七條條文修正草案」、委員馬文君等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員傅崐萁等 21 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員王鴻薇等 25 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃建賓等 16 人、委員陳玉珍等 16 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員王鴻薇等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十八條條文修正草案」、委員羅智強等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員萬美玲等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員廖偉翔等 20 人、委員林思銘等 16 人、委員楊瓊瓔等 27 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第三十八條條文修正草案」、委員林倩綺等 21 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」及委員翁曉玲等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」案。

(二)本院委員羅廷瑋等 22 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(三)本院委員廖先翔等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(四)本院委員徐巧芯等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」，請審議案。

(五)本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(六)本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第三十八條條文修正草案」，請審議案。

〔第(二)案至第(六)案均逕付二讀；以上六案併案討論，並於二讀後繼續進行三讀〕

決議：公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正通過。〔二讀時，第三條及第八條均照台灣民眾黨黨團、國民黨黨團再修正動議通過，維持現行條文，不予修正；第三十七條、第三十八條及第六十七條均照國民黨黨團再修正動議條文通過，並於第三十七條及第三十八條條文中日期空白部分填入「一百十四年十二月十二日

」【經記名表決結果，均予以通過，表決結果附後(2)至(4)】；三讀時，均照二讀文字通過；全案並經記名表決結果，予以通過，表決結果附後(5)；嗣經復議，復議案不通過【經記名表決結果，不予通過，表決結果附後(6)】〕

四、(一)本院司法及法制、教育及文化兩委員會報告併案審查委員賴士葆等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、國民黨黨團擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 29 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第三十八條條文修正草案」、委員柯志恩等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員許宇甄等 21 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃健豪等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 19 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例部分條文修正草案」、委員葉元之等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員翁曉玲等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」、委員翁曉玲等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員黃建賓等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」及委員萬美玲等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第六十七條條文修正草案」案。

(二)本院委員廖先翔等 22 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(三)本院委員徐巧芯等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(四)本院委員丁學忠等 19 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」，請審議案。

(五)本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第三十八條條文修正草案」，請審議案。

(六)本院委員徐欣瑩等 26 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(七)本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

(八)本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。

〔第(二)案至第(八)案均逕付二讀；以上八案併案討論，並於二讀後繼續進行三讀〕

決議：公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正通過。〔二讀時，第三條及第九條均照台灣民眾黨黨團、國民黨黨團再修正動議通過，維持現行條文，不予修正；第三十七條、第三十八條及第六十七條均照國民黨黨團再修正動

議條文通過，並於第三十七條及第三十八條條文中日期空白部分填入「一百十四年十二月十二日」【經記名表決結果，予以通過，表決結果附後(7)至(9)】；三讀時，均照二讀文字通過；全案並經記名表決結果，予以通過，表決結果附後(10)；嗣經復議，復議案不通過【經記名表決結果，不予通過，表決結果附後(11)】〕

五、本院交通委員會報告併案審查委員徐欣瑩等 18 人、委員陳俊宇等 20 人、委員李昆澤等 19 人分別擬具「技師法第十一條條文修正草案」、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 19 人及委員林俊憲等 21 人分別擬具「技師法第十一條及第四十二條條文修正草案」案。（本案於二讀後繼續進行三讀）

決議：技師法第十一條及第四十二條條文修正通過。（二讀、三讀均照審查會條文通過。）

六、本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 20 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員羅美玲等 19 人、委員黃捷等 21 人、委員邱鎮軍等 21 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 18 人、委員蔡易餘等 17 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 18 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱若華等 17 人、委員范雲等 16 人、委員何欣純等 18 人、委員徐富癸等 18 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 16 人、委員洪孟楷等 25 人、委員李柏毅等 16 人、委員王鴻薇等 17 人、委員張宏陸等 17 人分別擬具「電信管理法第七十二條條文修正草案」及委員林宜瑾等 22 人擬具「電信管理法增訂第七十二條之二條文草案」案。（本案於二讀後繼續進行三讀）

決議：電信管理法第七十二條條文修正通過。（二讀時，第七十二條照審查會條文通過；委員林宜瑾等提案第七十二條之二條文，不予增訂；三讀時，均照二讀文字通過。）

七、本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 17 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員黃捷等 22 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 18 人、委員蔡易餘等 16 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 18 人、委員陳亭妃等 16 人、委員邱若華等 18 人、委員邱鎮軍等 20 人、委員范雲等 16 人、委員何欣純等 18 人、委員羅美玲等 17 人、委員徐富癸等 17 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員洪孟楷等 16 人、委員林俊憲等 23 人、委員李柏毅等 16 人、委員張宏陸等 19 人分別擬具「氣象法第二十一條之一條文修正草案」及委員張雅琳等 17 人擬具「氣象法部分條文修正草案」案。（本案於二讀後繼續進行三讀）

決議：氣象法第二十一條之一條文修正通過。（二讀時，第一條及第二條均維持現行條文，不予修正；委員張雅琳等提案第四條之一至第四條之三條文，均不予增訂；第二十一條之一照審查會條文通過；三讀時，均照二讀文字通過。）

八、本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 20 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員羅美玲等 19 人、委員黃捷等 22 人、委員邱鎮軍等 23 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 19 人、委員蔡易餘等 16 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 17 人、委員陳亭妃等 16 人、委

員張雅琳等 17 人、委員邱若華等 16 人、委員何欣純等 19 人、委員徐富癸等 17 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 18 人、委員洪孟楷等 16 人、委員李柏毅等 16 人及委員張宏陸等 19 人分別擬具「商港法第十五條及第六十五條之四條文修正草案」案。（本案於二讀後繼續進行三讀）

決議：商港法增訂第六十五條之四條文；並將第十五條條文修正通過。（二讀、三讀均照審查會條文通過。）

九、本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員蔡其昌等 22 人、委員王美惠等 21 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員黃捷等 16 人、委員徐富癸等 16 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 19 人、委員蔡易餘等 17 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 17 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱鎮軍等 22 人、委員何欣純等 18 人、委員羅美玲等 18 人、委員吳琪銘等 16 人、委員李柏毅等 16 人、委員張宏陸等 18 人、委員洪孟楷等 16 人分別擬具「船舶法部分條文修正草案」及委員蘇巧慧等 18 人擬具「船舶法第八條及第八十九條條文修正草案」案。（本案於二讀後繼續進行三讀）

決議：船舶法增訂第八條之一、第十條之一、第十一條之一及第八十九條之一條文；並將第七十二條、第八十二條及第一百條條文修正通過。（二讀時，第一條、第三條、第八條、第十條、第十一條、第二十三條、第二十六條至第二十八條之三、第五十七條、第五十九條至第六十二條、第六十五條、第六十六條、第七十條、第七十一條、第七十三條、第七十六條、第七十八條、第八十一條、第八十九條、第九十條至第九十二條、第九十五條、第九十七條至第九十九條、第一百零一條至第一百零二條均維持現行條文，不予修正；委員徐富癸等提案第八條之一、第八條之二、第三十七條之一、第五十二條之一、第七十一條之一、第八章之一章名、第八十三條之一、第八十九條之一、第八十九條之三、第九十八條之一及委員蔡其昌等提案第一百零一條之二條文，均不予增訂；其餘均照審查會條文通過；三讀時，均照二讀文字通過。）

十、本院國民黨黨團，針對第 12 次會議報告事項第 55 案之決定提出復議，請公決案。

決議：另定期處理。

十一、本院民進黨黨團，針對第 12 次會議報告事項第 45 案之決定提出復議，請公決案。

決議：另定期處理。

十二、本院民進黨黨團，針對第 12 次會議報告事項第 53 案及第 54 案之決定提出復議，請公決案。

決議：另定期處理。

其他事項

壹、本次會議議事日程照國民黨黨團、台灣民眾黨黨團提議通過；有關報告事項記載於議事錄順序，授權議事處調整。【黨團依本院議事成例分別對本次會議議事日程草案提出異議：

一、報告事項

(一)國民黨黨團提議本次會議報告事項及質詢事項，僅限列議程草案所列第 1 案至第 50 案議案及下表所列 26 案。

附表

序　號	案　名
一	本院委員張智倫等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十六條及第四十七條條文修正草案」，請審議案。
二	本院委員陳玉珍等 18 人擬具「公職人員選舉罷免法第二十六條條文修正草案」，請審議案。
三	本院委員林思銘等 16 人擬具「海關進口稅則部分稅則修正草案」，請審議案。
四	本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十三條條文修正草案」，請審議案。
五	本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。
六	本院委員萬美玲等 21 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。
七	本院委員萬美玲等 16 人擬具「就業保險法第十九條之二條文修正草案」，請審議案。
八	本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 17 人擬具「中華民國刑法第八十條條文修正草案」，請審議案。
九	本院委員林月琴等 17 人擬具「社會秩序維護法部分條文修正草案」，請審議案。
十	本院委員林月琴等 21 人擬具「家庭暴力防治法第五十一條及第六十三條條文修正草案」，請審議案。
十一	本院委員邱議瑩等 18 人擬具「老年農民福利津貼暫行條例第四條條文修正草案」，請審議案。
十二	本院委員邱議瑩等 18 人擬具「農民退休儲金條例第七條條文修正草案」，請審議案。
十三	本院委員王正旭等 20 人擬具「藥事法部分條文修正草案」，請審議案。
十四	本院委員王正旭等 19 人擬具「藥害救濟法第三條及第二十八條條文修正草案」，請審議案。
十五	本院委員郭國文等 18 人擬具「全民健康保險法第三十一條條文修正草案」，請審議案。
十六	本院委員郭國文等 18 人擬具「勞工保險條例第六十六條及第六十九條條文修正草案」，請審議案。
十七	本院委員張雅琳等 17 人擬具「外送員權益保障及外送平臺管理法草案」，請審議案。
十八	本院委員張雅琳等 17 人擬具「勞工保險條例第六十六條及第六十九條條文修正草案」，請審議案。

十九	本院委員張雅琳等 17 人擬具「國軍退除役官兵輔導條例第三十二條條文修正草案」，請審議案。
二十	本院委員張雅琳等 18 人擬具「陸海空軍軍官士官服役條例第二十四條、第二十五條及第四十一條條文修正草案」，請審議案。
二十一	本院委員張雅琳等 18 人擬具「陸海空軍刑法第二十四條條文修正草案」，請審議案。
二十二	本院委員李柏毅等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。
二十三	本院台灣民眾黨黨團擬具「家庭暴力防治法部分條文修正草案」，請審議案。
二十四	本院台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，請審議案。
二十五	行政院函請審議「藥事法部分條文修正草案」及「藥害救濟法第三條及第二十八條條文修正草案」案。
二十六	本院國民黨黨團函，為該黨團原推舉之蕭旭岑請辭「財團法人公共電視文化事業基金會第 8 屆董事、監察人審查委員會」委員，推舉許良源遞補，請查照案。

(二)台灣民眾黨黨團提議本次會議報告事項及質詢事項，僅限列議程草案所列第 1 案至第 50 案議案及下表所列 26 案。

附表

序號	案　　名
1	本院委員張智倫等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十六條及第四十七條條文修正草案」，請審議案。
2	本院委員陳玉珍等 18 人擬具「公職人員選舉罷免法第二十六條條文修正草案」，請審議案。
3	本院委員林思銘等 16 人擬具「海關進口稅則部分稅則修正草案」，請審議案。
4	本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例第四十三條條文修正草案」，請審議案。
5	本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。
6	本院委員萬美玲等 21 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。
7	本院委員萬美玲等 16 人擬具「就業保險法第十九條之二條文修正草案」，請審議案。
8	本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 17 人擬具「中華民國刑法第八十條條文修正草案」，請審議案。
9	本院委員林月琴等 17 人擬具「社會秩序維護法部分條文修正草案」，請審議案。
10	本院委員林月琴等 21 人擬具「家庭暴力防治法第五十一條及第六十三條條文修正草案」，請審議案。
11	本院委員邱議瑩等 18 人擬具「老年農民福利津貼暫行條例第四條條文修正草案」，請審議案。

12	本院委員邱議瑩等 18 人擬具「農民退休儲金條例第七條條文修正草案」，請審議案。
13	本院委員王正旭等 20 人擬具「藥事法部分條文修正草案」，請審議案。
14	本院委員王正旭等 19 人擬具「藥害救濟法第三條及第二十八條條文修正草案」，請審議案。
15	本院委員郭國文等 18 人擬具「全民健康保險法第三十一條條文修正草案」，請審議案。
16	本院委員郭國文等 18 人擬具「勞工保險條例第六十六條及第六十九條條文修正草案」，請審議案。
17	本院委員張雅琳等 17 人擬具「外送員權益保障及外送平臺管理法草案」，請審議案。
18	本院委員張雅琳等 17 人擬具「勞工保險條例第六十六條及第六十九條條文修正草案」，請審議案。
19	本院委員張雅琳等 17 人擬具「國軍退除役官兵輔導條例第三十二條條文修正草案」，請審議案。
20	本院委員張雅琳等 18 人擬具「陸海空軍軍官士官服役條例第二十四條、第二十五條及第四十一條條文修正草案」，請審議案。
21	本院委員張雅琳等 18 人擬具「陸海空軍刑法第二十四條條文修正草案」，請審議案。
22	本院委員李柏毅等 17 人擬具「詐欺犯罪危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。
23	本院台灣民眾黨黨團擬具「家庭暴力防治法部分條文修正草案」，請審議案。
24	本院台灣民眾黨黨團擬具「使用牌照稅法第五條條文修正草案」，請審議案。
25	行政院函請審議「藥事法部分條文修正草案」及「藥害救濟法第三條及第二十八條條文修正草案」案。
26	本院國民黨黨團函，為該黨團原推舉之蕭旭岑請辭「財團法人公共電視文化事業基金會第 8 屆董事、監察人審查委員會」委員，推舉許良源遞補，請查照案。

因台灣民眾黨黨團之提議與國民黨黨團提議相同，一併處理，經記名表決結果，均予以通過，表決結果附後(12)。

其他黨團之提議不再處理。

二、討論事項

(一)國民黨黨團提議本次會議討論事項，僅限列如附表 9 案。

附表

案　號	案　　由
1	本院民進黨黨團，針對立法院第 11 屆第 4 會期第 10 次會議報告事項第 178 案台灣民眾黨黨團擬具「司法院組織法第十七條及第十七條之一條文修正草案」案，院會所作之決定，提出復議，請公決案。
2	(一)本院國民黨黨團，有鑑於賴總統宣稱「2027 中共武統準備說」，引發國人高度疑慮與恐慌，賴總統同時拋出 8 年高達 1.25 兆天價軍購預算，含後續維修總經費將達 4.5 兆，對台灣民生、經濟發展造成重大排擠，令人不禁懷疑是否刻意塑造恐慌氛圍，藉此合理化高額軍購預算與選舉政治操作。

賴政府提出 1.25 兆元的史上最高天價軍購案，居然採用國際投書的方式昭告天下，如此重大國家決策竟「出口轉內銷」，對代表全國最高民意的國會毫不尊重，民主制度監督制衡已蕩然無存，是國家憲政重大危機。

對於保家衛國，捍衛民主自由的國防軍購，國會當然支持。但軍購內容不透明，包含多項尚未成熟的軍備、時程不可控的國際採購，以及缺乏戰略驗證的項目，恐造成巨額浪費，嚴重排擠教育、社福、兒福及經濟發展各項建設支出，可能使戰力出現結構性錯置，反而危害國安；更遑論之前已支付 6,600 億採購的軍購均未如期交付，其中 66 架 F-16V 戰機居然一架也沒有交貨，此巨額軍購將對國家財政形成十年以上的負擔，未來政府與人民都必須承擔後果，若未經嚴格審查，恐使國家債務急速惡化，壓縮民生與公共建設需求。國民黨團支持國防，但不支持凱子軍購，更不支持挑釁造成的戰爭。巨額軍購非例行年度國防預算，而是跨越 2 任總統、綁死 8 年的特別軍購，是否符合台灣安全所必須？抑或徒增引戰風險將台灣變成以色列、烏克蘭模式？賴總統必須向國會向全體人民說清楚、講明白。

為避免政府藉武統論操弄恐慌、藉軍購包裹式編列預算規避監督，實踐賴總統參選總統電視辯論會公開表達願赴國會國情報告的承諾，爰依「中華民國憲法增修條文」第四條及「立法院職權行使法」第十五條之一規定，邀請賴清德總統赴立法院就攸關國家安全之重大國安事項及天價軍購提出國情報告，並接受委員諮詢，以釋群疑，落實憲法賦予國會的監督權。是否有當？敬請公決。

(二)本院台灣民眾黨黨團，有鑑於我國 115 年度中央政府總預算之國防預算已編列高達 9,495 億新台幣，較去年度相比暴增 1,768 億，漲幅達 16%，超過我國 GDP3%，而於總預算尚未審議前，賴清德總統又以投書美國媒體方式，逕行宣布將對美武器採購特別預算，支出總規模高達 1.25 兆元，總統並宣示未來國防支出將急速提升至 GDP 之 5%，該政策方向不僅在財政規模上史無前例，更將構成對國家財政結構與公共資源配置之重大轉向。

惟此攸關全民利益之重大公共政策，總統與行政院長卻未循既有國會溝通或正式行政程序向國人揭示，反在投書外媒並刊出後，才在巨大反彈聲浪與壓力下召開記者會向國人「補充說明」。更有甚者，行政院長卓榮泰於總統投書前，更屢屢在答覆立委聲稱其從未見相關規畫內容，顯然刻意欺瞞國會、意圖規避監督，嚴重侵蝕民主政治之程序正義與透明原則。

賴清德總統於 11 月 26 日「守護民主台灣國安行動方案」之記者會中，以「2027 年中共將攻台」作為我國軍費必須大幅擴張之重要論述基礎，此說法與美方國會近期報告內容存有不小落差，總統發言引發國人恐慌。賴清德總統身為國家領袖，發言與發布國家重大政策前，應基於可受驗證之資訊向國人清楚說明其判斷依據，而非以簡化甚至渲染之敘事製造社會緊張，更不應在國人知情權遭蒙蔽狀況下，被威脅同意鉅額預算支出。

此外，近年來多項對美軍購計畫一再延宕交付，項目金額水漲船高，中央政府卻在前期採購延宕，戰力未形成前一再追加預算，違背國防採購基本原則外，更使我國財政支出大幅向國防傾斜，排擠壓縮民生、福利乃至於教育支出，政府舉債攀升造成長期財政負擔與財政黑洞，永續性不足更恐加劇世代不公，如何在國防安全與民生經濟發展間取得平衡，仍有賴總統向國人與國會清楚說明，以安民心。

政府可以有政策選擇，但不能缺乏問責；國家安全應回歸專業，而非以片面甚至不實資訊操作恐懼動員，甚至讓國會與國人一再淪為獲知國家重大政策資訊的「

	最後知情者」。爰提案建請院會作成決議：「本院於審議『強化防衛韌性及不對稱戰力計畫採購特別條例暨特別預算案』前，應請賴清德總統履行 2023 年 12 月 30 日於總統候選人電視辯論會所作之承諾所表示：『總統都有義務應立法院的要求到國會進行國情報告，接受立法委員的國情諮詢』，至立法院就國家安全、兩岸情勢、對美軍購與國防預算規劃進行國情報告，並接受立法委員之諮詢。」是否有當？請公決案。
3	(一)本院司法及法制委員會報告併案審查委員賴士葆等 31 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 16 人、委員張嘉郡等 23 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 26 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十八條條文修正草案」、委員徐欣瑩等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」、委員邱鎮軍等 25 人、國民黨黨團分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員林思銘等 26 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員陳超明等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員許宇甄等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃健豪等 18 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三條、第八條及第三十七條條文修正草案」、委員馬文君等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員傅崐萁等 21 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員王鴻薇等 25 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃建賓等 16 人、委員陳玉珍等 16 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員王鴻薇等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十八條條文修正草案」、委員羅智強等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員萬美玲等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員廖偉翔等 20 人、委員林思銘等 16 人、委員楊瓊瓔等 27 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第三十八條條文修正草案」、委員林倩綺等 21 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」及委員翁曉玲等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」案。 (二)本院委員羅廷瑋等 22 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (三)本院委員廖先翔等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (四)本院委員徐巧芯等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」，請審議案。 (五)本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (六)本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第三十八條條文修正草案」，請審議案。

4	(一)本院司法及法制、教育及文化兩委員會報告併案審查委員賴士葆等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、國民黨黨團擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 29 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第三十八條條文修正草案」、委員柯志恩等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員許宇甄等 21 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃健豪等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 19 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例部分條文修正草案」、委員葉元之等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員翁曉玲等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」、委員翁曉玲等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員黃建賓等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」及委員萬美玲等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第六十七條條文修正草案」案。 (二)本院委員廖先翔等 21 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (三)本院委員徐巧芯等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (四)本院委員丁學忠等 19 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」，請審議案。 (五)本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第三十八條條文修正草案」，請審議案。 (六)本院委員徐欣瑩等 26 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (七)本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (八)本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。
5	本院交通委員會報告併案審查委員徐欣瑩等 18 人、委員陳俊宇等 20 人、委員李昆澤等 19 人分別擬具「技師法第十一條條文修正草案」、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 19 人及委員林俊憲等 21 人分別擬具「技師法第十一條及第四十二條條文修正草案」案。
6	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 20 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員羅美玲等 19 人、委員黃捷等 21 人、委員邱鎮軍等 21 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 18 人、委員蔡易餘等 17 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 18 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱若華等 17 人、委員范雲等 16 人、委員何欣純等 18 人、委員徐富癸等 18 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 16 人、委員洪孟楷等 25 人、委員李柏毅等 16 人、委員王鴻薇等 17 人、委員張宏陸等 17 人分別擬具「電信管理法第七十二條條文修正草案」及委員林宜瑾等 22 人擬具「電信管理法增訂第七十二條之二條文草案」案。

7	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 17 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員黃捷等 22 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 18 人、委員蔡易餘等 16 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 18 人、委員陳亭妃等 16 人、委員邱若華等 18 人、委員邱鎮軍等 20 人、委員范雲等 16 人、委員何欣純等 18 人、委員羅美玲等 17 人、委員徐富癸等 17 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員洪孟楷等 16 人、委員林俊憲等 23 人、委員李柏毅等 16 人、委員張宏陸等 19 人分別擬具「氣象法第二十一條之一條文修正草案」及委員張雅琳等 17 人擬具「氣象法部分條文修正草案」案。
8	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 20 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員羅美玲等 19 人、委員黃捷等 22 人、委員邱鎮軍等 23 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 19 人、委員蔡易餘等 16 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 17 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱若華等 16 人、委員何欣純等 19 人、委員徐富癸等 17 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 18 人、委員洪孟楷等 16 人、委員李柏毅等 16 人及委員張宏陸等 19 人分別擬具「商港法第十五條及第六十五條之四條文修正草案」案。
9	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員蔡其昌等 22 人、委員王美惠等 21 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員黃捷等 16 人、委員徐富癸等 16 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 19 人、委員蔡易餘等 17 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 17 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱鎮軍等 22 人、委員何欣純等 18 人、委員羅美玲等 18 人、委員吳琪銘等 16 人、委員李柏毅等 16 人、委員張宏陸等 18 人、委員洪孟楷等 16 人分別擬具「船舶法部分條文修正草案」及委員蘇巧慧等 18 人擬具「船舶法第八條及第八十九條條文修正草案」案。

(二)台灣民眾黨黨團提議本次會議討論事項，僅限列如附表 9 案。

附表

案號	案由
1	本院民進黨黨團，針對立法院第 11 屆第 4 會期第 10 次會議報告事項第 178 案台灣民眾黨黨團擬具「司法院組織法第十七條及第十七條之一條文修正草案」案，院會所作之決定，提出復議，請公決案。
2	(一)本院國民黨黨團，有鑑於賴總統宣稱「2027 中共武統準備說」，引發國人高度疑慮與恐慌，賴總統同時拋出 8 年高達 1.25 兆天價軍購預算，含後續維修總經費將達 4.5 兆，對台灣民生、經濟發展造成重大排擠，令人不禁懷疑是否刻意塑造恐慌氛圍，藉此合理化高額軍購預算與選舉政治操作。 賴政府提出 1.25 兆元的史上最高天價軍購案，居然採用國際投書的方式昭告天下，如此重大國家決策竟「出口轉內銷」，對代表全國最高民意的國會毫不尊重，民主制度監督制衡已蕩然無存，是國家憲政重大危機。 對於保家衛國，捍衛民主自由的國防軍購，國會當然支持。但軍購內容不透明，包含多項尚未成熟的軍備、時程不可控的國際採購，以及缺乏戰略驗證的項目，恐造成巨額浪費，嚴重排擠教育、社福、兒福及經濟發展各項建設支出，可能使戰力出

現結構性錯置，反而危害國安；更遑論之前已支付 6,600 億採購的軍購均未如期交付，其中 66 架 F-16V 戰機居然一架也沒有交貨，此巨額軍購將對國家財政形成十年以上的負擔，未來政府與人民都必須承擔後果，若未經嚴格審查，恐使國家債務急速惡化，壓縮民生與公共建設需求。國民黨團支持國防，但不支持凱子軍購，更不支持挑釁造成的戰爭。巨額軍購非例行年度國防預算，而是跨越 2 任總統、綁死 8 年的特別軍購，是否符合台灣安全所必須？抑或徒增引戰風險將台灣變成以色列、烏克蘭模式？賴總統必須向國會向全體人民說清楚、講明白。

為避免政府藉武統論操弄恐慌、藉軍購包裹式編列預算規避監督，實踐賴總統參選總統電視辯論會公開表達願赴國會國情報告的承諾，爰依「中華民國憲法增修條文」第四條及「立法院職權行使法」第十五條之一規定，邀請賴清德總統赴立法院就攸關國家安全之重大國安事項及天價軍購提出國情報告，並接受委員諮詢，以釋群疑，落實憲法賦予國會的監督權。是否有當？敬請公決。

(二)本院台灣民眾黨黨團，有鑑於我國 115 年度中央政府總預算之國防預算已編列高達新台幣 9,495 億元，較去年度相比暴增 1,768 億，漲幅達 16%，超過我國 GDP3%，而於總預算尚未審議前，賴清德總統又以投書美國媒體方式，逕行宣布將對美武器採購特別預算，支出總規模高達 1.25 兆元，總統並宣示未來國防支出將急速提升至 GDP 之 5%，該政策方向不僅在財政規模上史無前例，更將構成對國家財政結構與公共資源配置之重大轉向。

惟此攸關全民利益之重大公共政策，總統與行政院院長卻未循既有國會溝通或正式行政程序向國人揭示，反在投書外媒並刊出後，才在巨大反彈聲浪與壓力下召開記者會向國人「補充說明」。更有甚者，行政院院長卓榮泰於總統投書前，更屢屢在答覆立委聲稱其從未見相關規劃內容，顯然刻意欺瞞國會、意圖規避監督，嚴重侵蝕民主政治之程序正義與透明原則。

賴清德總統於 11 月 26 日「守護民主台灣國安行動方案」之記者會中，以「2027 年中共將攻台」作為我國軍費必須大幅擴張之重要論述基礎，此說法與美方國會近期報告內容存有不小落差，總統發言引發國人恐慌。賴清德總統身為國家領袖，發言與發布國家重大政策前，應基於可受驗證之資訊向國人清楚說明其判斷依據，而非以簡化甚至渲染之敘事製造社會緊張，更不應在國人知情權遭蒙蔽狀況下，被威脅同意鉅額預算支出。

此外，近年來多項對美軍購計畫一再延宕交付，項目金額水漲船高，中央政府卻在前期採購延宕，戰力未形成前一再追加預算，違背國防採購基本原則外，更使我國財政支出大幅向國防傾斜，排擠壓縮民生、福利乃至於教育支出，政府舉債攀升造成長期財政負擔與財政黑洞，永續性不足更恐加劇世代不公，如何在國防安全與民生經濟發展間取得平衡，仍有賴總統向國人與國會清楚說明，以安民心。

政府可以有政策選擇，但不能缺乏問責；國家安全應回歸專業，而非以片面甚至不實資訊操作恐懼動員，甚至讓國會與國人一再淪為獲知國家重大政策資訊的「最後知情者」。爰提案建請院會作成決議：「本院於審議『強化防衛韌性及不對稱戰力計畫採購特別條例暨特別預算案』前，應請賴清德總統履行 2023 年 12 月 30 日於總統候選人電視辯論會所作之承諾所表示：『總統都有義務應立法院的要求到國會進行國情報告，接受立法委員的國情諮詢』，至立法院就國家安全、兩岸情勢、對美軍購與國防預算規劃進行國情報告，並接受立法委員之諮詢。」是否有當？請公決案。

3	(一)本院司法及法制委員會報告併案審查委員賴士葆等 31 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 16 人、委員張嘉郡等 23 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 26 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十八條條文修正草案」、委員徐欣瑩等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」、委員邱鎮軍等 25 人、國民黨黨團分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員林思銘等 26 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員陳超明等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員許宇甄等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃健豪等 18 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三條、第八條及第三十七條條文修正草案」、委員馬文君等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員傅崐萁等 21 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員王鴻薇等 25 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃建賓等 16 人、委員陳玉珍等 16 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員王鴻薇等 19 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十八條條文修正草案」、委員羅智強等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」、委員萬美玲等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」、委員廖偉翔等 20 人、委員林思銘等 16 人、委員楊瓊瓔等 27 人分別擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第三十八條條文修正草案」、委員林倩綺等 21 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」及委員翁曉玲等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」案。 (二)本院委員羅廷瑋等 22 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (三)本院委員廖先翔等 20 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (四)本院委員徐巧芯等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條條文修正草案」，請審議案。 (五)本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (六)本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「公務人員退休資遣撫卹法第三十七條及第三十八條條文修正草案」，請審議案。
4	(一)本院司法及法制、教育及文化兩委員會報告併案審查委員賴士葆等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、國民黨黨團擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」、委員賴士葆等 29 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第三十八條條文修正草案」、委員柯志恩等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員許宇甄等 21 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第六十七條條文修正草案」、委員黃健豪等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員張智倫等 19 人擬具「公立學校教職員退休資

	遣撫卹條例部分條文修正草案」、委員葉元之等 20 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員翁曉玲等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」、委員翁曉玲等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第六十七條條文修正草案」、委員黃建賓等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」及委員萬美玲等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第六十七條條文修正草案」案。 (二)本院委員廖先翔等 21 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (三)本院委員徐巧芯等 18 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (四)本院委員丁學忠等 19 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條條文修正草案」，請審議案。 (五)本院委員陳玉珍等 17 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條及第三十八條條文修正草案」，請審議案。 (六)本院委員徐欣瑩等 26 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (七)本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。 (八)本院委員羅廷瑋等 17 人擬具「公立學校教職員退休資遣撫卹條例第三十七條、第三十八條及第六十七條條文修正草案」，請審議案。
5	本院交通委員會報告併案審查委員徐欣瑩等 18 人、委員陳俊宇等 20 人、委員李昆澤等 19 人分別擬具「技師法第十一條條文修正草案」、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 19 人及委員林俊憲等 21 人分別擬具「技師法第十一條及第四十二條條文修正草案」案。
6	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 20 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員羅美玲等 19 人、委員黃捷等 21 人、委員邱鎮軍等 21 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 18 人、委員蔡易餘等 17 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 18 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱若華等 17 人、委員范雲等 16 人、委員何欣純等 18 人、委員徐富癸等 18 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 16 人、委員洪孟楷等 25 人、委員李柏毅等 16 人、委員王鴻薇等 17 人、委員張宏陸等 17 人分別擬具「電信管理法第七十二條條文修正草案」及委員林宜瑾等 22 人擬具「電信管理法增訂第七十二條之二條文草案」案。
7	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 19 人、委員李坤城等 17 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員黃捷等 22 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 18 人、委員蔡易餘等 16 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 18 人、委員陳亭妃等 16 人、委員邱若華等 18 人、委員邱鎮軍等 20 人、委員范雲等 16 人、委員何欣純等 18 人、委員羅美玲等 17 人、委員徐富癸等 17 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 17 人、委員洪孟楷等 16 人、委員林俊憲等 23 人、委員李柏毅等 16 人、委員張宏陸等 19 人分別擬具「氣象法第二十一條之一條文修正草案」及委員張雅琳等 17 人擬具「氣象法部分條文修正草案」案。

8	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員王美惠等 20 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員羅美玲等 19 人、委員黃捷等 22 人、委員邱鎮軍等 23 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 19 人、委員蔡易餘等 16 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 17 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱若華等 16 人、委員何欣純等 19 人、委員徐富癸等 17 人、委員吳琪銘等 16 人、委員羅廷瑋等 18 人、委員洪孟楷等 16 人、委員李柏毅等 16 人及委員張宏陸等 19 人分別擬具「商港法第十五條及第六十五條之四條文修正草案」案。
9	本院交通委員會報告併案審查行政院函請審議、委員蔡其昌等 22 人、委員王美惠等 21 人、委員李坤城等 18 人、委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 16 人、委員黃捷等 16 人、委員徐富癸等 16 人、委員吳沛憶等 16 人、委員林楚茵等 17 人、委員沈伯洋等 19 人、委員蔡易餘等 17 人、委員郭昱晴等 16 人、委員陳素月等 21 人、委員陳秀寶等 17 人、委員陳亭妃等 16 人、委員張雅琳等 17 人、委員邱鎮軍等 22 人、委員何欣純等 18 人、委員羅美玲等 18 人、委員吳琪銘等 16 人、委員李柏毅等 16 人、委員張宏陸等 18 人、委員洪孟楷等 16 人分別擬具「船舶法部分條文修正草案」及委員蘇巧慧等 18 人擬具「船舶法第八條及第八十九條條文修正草案」案。

因台灣民眾黨黨團之提議與國民黨黨團提議相同，一併處理，經記名表決結果，均予以通過，表決結果附後(13)。

其他黨團之提議不再處理。

貳、國民黨黨團提議變更議程，將委員徐欣瑩等 23 人擬具「青年基本法草案」，自教育及文化委員會抽出逕付二讀，與相關提案併案協商。予以通過。

參、台灣民眾黨黨團提議變更議程，將台灣民眾黨黨團擬具「不在籍投票法草案」，自內政委員會抽出逕付二讀，並由台灣民眾黨黨團負責召集協商。經記名表決結果，予以通過，表決結果附後(14)。

肆、台灣民眾黨黨團提議變更議程，將台灣民眾黨黨團擬具「醫療法第十二條、第一百零二條及第一百零二條之一條文修正草案」，自社會福利及衛生環境委員會抽出逕付二讀，並由台灣民眾黨黨團負責召集協商。予以通過。

本次會議各項記名表決結果名單：

(1)「討論事項第一案民進黨黨團所提復議案不予通過」部分：

出席人數：110　贊成人數：50　反對人數：60　棄權人數：0

贊成者：50人

張雅琳	林月琴	陳培瑜	柯建銘	伍麗華Saidhai Tahovecahe		
鍾佳濱	郭昱晴	吳思瑤	沈伯洋	范　雲	邱志偉	黃秀芳
何欣純	林俊憲	李坤城	王義川	陳秀寶	徐富癸	王世堅
羅美玲	蔡易餘	莊瑞雄	郭國文	陳俊宇	吳沛憶	賴瑞隆
陳素月	李柏毅	陳　瑩	陳冠廷	陳亭妃	王美惠	劉建國
林岱樺	賴惠員	黃　捷	林淑芬	王正旭	林楚茵	王定宇

吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

反對者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顯

棄權者：0人

(2)「討論事項第三案第三十七條照國民黨黨團再修正動議條文予以通過」部分：

出席人數：102　贊成人數：52　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：52人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　高金素梅　馬文君
林思銘　鄭天財Sra Kacaw　邱若華　鄭正鈐　謝衣鳳　張嘉郡
洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪　葉元之
陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉　黃　仁
魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一　廖先翔
陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺　顏寬恒
羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯　許宇甄
柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顯

反對者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(3)「討論事項第三案第三十八條照國民黨黨團再修正動議條文予以通過」部分：

出席人數：102　贊成人數：52　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：52人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　高金素梅　馬文君
林思銘　鄭天財Sra Kacaw　邱若華　鄭正鈐　謝衣鳳　張嘉郡
洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪　葉元之
陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉　黃　仁
魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一　廖先翔
陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺　顏寬恒
羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯　許宇甄
柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顥

反對者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(4)「討論事項第三案第六十七條照國民黨黨團再修正動議條文予以通過」部分：

出席人數：102　贊成人數：52　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：52人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　高金素梅　馬文君
林思銘　邱若華　鄭正鈐　鄭天財Sra Kacaw　謝衣鳳　張嘉郡
洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪　葉元之
陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉　黃　仁
魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一　廖先翔
陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺　顏寬恒
羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯　許宇甄
柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顥

反對者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅

羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(5)「討論事項第三案全案付表決予以通過」部分：

出席人數：108　贊成人數：60　反對人數：48　棄權人數：0

贊成者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顥

反對者：48人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　王義川　陳秀寶　徐富癸　羅美玲　蔡易餘
莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆　陳素月　李柏毅
陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國　林岱樺　賴惠員
黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇　吳琪銘　許智傑
張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩　林宜瑾　蘇巧慧
沈發惠

棄權者：0人

(6)「討論事項第三案委員傅崐萁等所提復議案不予通過」部分：

出席人數：108　贊成人數：48　反對人數：60　棄權人數：0

贊成者：48人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　王義川　陳秀寶　徐富癸　羅美玲　蔡易餘
莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆　陳素月　李柏毅

陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國　林岱樺　賴惠員
黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇　吳琪銘　許智傑
張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩　林宜瑾　蘇巧慧
沈發惠

反對者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顥

棄權者：0人

(7)「討論事項第四案第三十七條照國民黨黨團再修正動議條文予以通過」部分：

出席人數：102　贊成人數：52　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：52人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　高金素梅　馬文君
林思銘　邱若華　鄭正鈐　鄭天財Sra Kacaw　謝衣鳳　張嘉郡
洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪　葉元之
陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉　黃　仁
魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一　廖先翔
陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺　顏寬恒
羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯　許宇甄
柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顥

反對者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(8)「討論事項第四案第三十八條照國民黨黨團再修正動議條文予以通過」部分：

出席人數：102　贊成人數：52　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：52人

傅崐萁	羅智強	林沛祥	謝龍介	涂權吉	高金素梅	馬文君
林思銘	邱若華	鄭正鈐	鄭天財Sra Kacaw		謝衣鳳	張嘉郡
洪孟楷	王鴻薇	呂玉玲	陳雪生	黃建賓	黃健豪	葉元之
陳永康	賴士葆	陳菁徽	萬美玲	廖偉翔	蘇清泉	黃　仁
魯明哲	李彥秀	吳宗憲	邱鎮軍	徐欣瑩	盧縣一	廖先翔
陳玉珍	林德福	楊瓊瓔	丁學忠	陳超明	林倩綺	顏寬恒
羅明才	翁曉玲	葛如鈞	張智倫	羅廷瑋	徐巧芯	許宇甄
柯志恩	牛煦庭	王育敏	游　顥			

反對者：50人

張雅琳	林月琴	陳培瑜	柯建銘	伍麗華Saidhai Tahovecahe		
鍾佳濱	郭昱晴	吳思瑤	沈伯洋	范　雲	邱志偉	黃秀芳
何欣純	林俊憲	李坤城	王義川	陳秀寶	徐富癸	王世堅
羅美玲	蔡易餘	莊瑞雄	郭國文	陳俊宇	吳沛憶	賴瑞隆
陳素月	李柏毅	陳　瑩	陳冠廷	陳亭妃	王美惠	劉建國
林岱樺	賴惠員	黃　捷	林淑芬	王正旭	林楚茵	王定宇
吳琪銘	許智傑	張宏陸	吳秉叡	李昆澤	蔡其昌	邱議瑩
林宜瑾	蘇巧慧	沈發惠				

棄權者：0人

(9)「討論事項第四案第六十七條照國民黨黨團再修正動議條文予以通過」部分：

出席人數：102　贊成人數：52　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：52人

傅崐萁	羅智強	林沛祥	謝龍介	涂權吉	高金素梅	馬文君
林思銘	邱若華	鄭正鈐	鄭天財Sra Kacaw		謝衣鳳	張嘉郡
洪孟楷	王鴻薇	呂玉玲	陳雪生	黃建賓	黃健豪	葉元之
陳永康	賴士葆	陳菁徽	萬美玲	廖偉翔	蘇清泉	黃　仁
魯明哲	李彥秀	吳宗憲	邱鎮軍	徐欣瑩	盧縣一	廖先翔
陳玉珍	林德福	楊瓊瓔	丁學忠	陳超明	林倩綺	顏寬恒
羅明才	翁曉玲	葛如鈞	張智倫	羅廷瑋	徐巧芯	許宇甄
柯志恩	牛煦庭	王育敏	游　顥			

反對者：50人

張雅琳	林月琴	陳培瑜	柯建銘	伍麗華Saidhai Tahovecahe

鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(10)「討論事項第四案全案付表決予以通過」部分：

出席人數：110　贊成人數：60　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顯

反對者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(11)「討論事項第四案委員傅崐萁等所提復議案不予通過」部分：

出席人數：110　贊成人數：50　反對人數：60　棄權人數：0

贊成者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳

何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

反對者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顯

棄權者：0人

(12)「國民黨黨團、台灣民眾黨黨團針對議事日程草案報告事項僅限列之提議予以通過」部分：

出席人數：108　贊成人數：60　反對人數：48　棄權人數：0

贊成者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顯

反對者：48人

林月琴　陳培瑜　柯建銘　鍾佳濱　伍麗華Saidhai Tahovecahe
郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳　何欣純
李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅　羅美玲　蔡易餘
莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆　陳素月　李柏毅

陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國　林岱樺　賴惠員
黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇　吳琪銘　許智傑
張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩　林宜瑾　蘇巧慧
沈發惠

棄權者：0人

(13)「國民黨黨團、台灣民眾黨黨團針對議事日程草案討論事項僅限列之提議予以通過」部分：

出席人數：109　贊成人數：60　反對人數：49　棄權人數：0

贊成者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪
葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顥

反對者：49人

林月琴　陳培瑜　柯建銘　鍾佳濱　伍麗華Saidhai Tahovecahe
郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳　何欣純
林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅　羅美玲
蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆　陳素月
李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國　林岱樺
賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇　吳琪銘
許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩　林宜瑾
蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

(14)「台灣民眾黨黨團提議變更議程第一案予以通過」部分：

出席人數：110　贊成人數：60　反對人數：50　棄權人數：0

贊成者：60人

傅崐萁　羅智強　林沛祥　謝龍介　涂權吉　馬文君　林憶君
麥玉珍　劉書彬　林國成　陳昭姿　黃國昌　黃珊珊　張啓楷
高金素梅　林思銘　邱若華　鄭天財Sra Kacaw　鄭正鈐　謝衣鳳
張嘉郡　洪孟楷　王鴻薇　呂玉玲　陳雪生　黃建賓　黃健豪

葉元之　陳永康　賴士葆　陳菁徽　萬美玲　廖偉翔　蘇清泉
黃　仁　魯明哲　李彥秀　吳宗憲　邱鎮軍　徐欣瑩　盧縣一
廖先翔　陳玉珍　林德福　楊瓊瓔　丁學忠　陳超明　林倩綺
顏寬恒　羅明才　翁曉玲　葛如鈞　張智倫　羅廷瑋　徐巧芯
許宇甄　柯志恩　牛煦庭　王育敏　游　顯

反對者：50人

張雅琳　林月琴　陳培瑜　柯建銘　伍麗華Saidhai Tahovecahe
鍾佳濱　郭昱晴　吳思瑤　沈伯洋　范　雲　邱志偉　黃秀芳
何欣純　林俊憲　李坤城　王義川　陳秀寶　徐富癸　王世堅
羅美玲　蔡易餘　莊瑞雄　郭國文　陳俊宇　吳沛憶　賴瑞隆
陳素月　李柏毅　陳　瑩　陳冠廷　陳亭妃　王美惠　劉建國
林岱樺　賴惠員　黃　捷　林淑芬　王正旭　林楚茵　王定宇
吳琪銘　許智傑　張宏陸　吳秉叡　李昆澤　蔡其昌　邱議瑩
林宜瑾　蘇巧慧　沈發惠

棄權者：0人

本期委員發言紀錄索引

立法院第11屆第4會期第14次會議紀錄	
討論事項 **貨物稅條例修正第十二條之三條文─完成三讀─　（頁次：１－５６）**	
發　言　者	江啟臣（主席）
使用牌照稅法修正第五條條文─完成三讀─　（頁次：５６－１３１）	
發　言　者	江啟臣（主席）
鐵路法增訂第六十七條之三及第六十八條之四條文；並修正第四十條、第五十六條之四、第五十六條之五、第五十七條及第六十五條條文─完成三讀─　（頁次：１３１－１７４）	
發　言　者	江啟臣（主席）
大眾捷運法增訂第四十三條之一條文；並修正第十一條、第三十九條、第四十一條至第四十三條、第四十五條之三及第五十一條條文─完成三讀─　（頁次：１７４－１９９）	
發　言　者	江啟臣（主席）
道路交通管理處罰條例修正第三十一條之一、第八十六條及第九十條條文─完成三讀─ **（頁次：１９９－２１６）**	
發　言　者	江啟臣（主席）

立法院第11屆第4會期第14次會議紀錄	
國是論壇	**（頁次：２１７－２２０）**
發　言　者	韓國瑜（主席）、林倩綺、麥玉珍、洪孟楷、張智倫、劉書彬

本期冊別 第六冊（全六冊）
本期期數 5400
出版日期 中華民國 115 年 1 月 7 日（星期三）
發　　行 立法院公報處
地　　址 臺北市中山南路一號
電　　話 (02)23585127 (02)23585858 轉 1367、1389
網　　址 http://lci.ly.gov.tw