

。相信透過本方案的全面開展，短期將有助於激勵投資、擴大出口、促進就業，中長期可提升臺灣經濟成長動能，並進一步改善產業體質，提升經濟景氣因應能力。

(八十八) 行政院函送盧委員秀燕就蔬菜硝酸鹽列為檢驗項目並訂出含量上限保護消費者問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 10 月 8 日院臺專字第 1010063647 號)
(立法院函 編號：8-2-2-567)

盧委員就蔬菜硝酸鹽列為檢驗項目並訂出含量上限保護消費者問題所提質詢，經交據本院農業委員會查復如下：

- 一、硝酸鹽是大自然中氮素循環的一部分，植物吸收硝酸鹽製造胺基酸和蛋白質，轉化為植物體。蔬菜本身含胡蘿蔔素、維他命 C、E 等成分，扮演阻斷亞硝酸鹽轉換成亞硝基化合物之功能，同時能將亞硝酸鹽還原為有抗菌作用的一氧化氮。
- 二、目前缺乏確切證據來證明蔬菜硝酸鹽攝取後產生亞硝基化合物之關聯性，聯合國糧農組織/世界衛生組織 (FAO/WHO) 認為訂定蔬菜硝酸鹽限量標準，並無確切量化之科學證據。國際上對於訂定蔬果之硝酸鹽限量仍存爭議，美國、加拿大及澳洲等國並未訂定，僅歐盟對新鮮菠菜及萵苣 2 種蔬菜訂定硝酸鹽限量 2,000-4,500 ppm。
- 三、歐盟食品安全局 1995 年對蔬果含硝酸鹽之風險，作出綜合評估結論，從蔬果攝入硝酸鹽不會對健康帶來可見的風險。歐盟訂定新鮮菠菜及萵苣 2 種蔬菜硝酸鹽限量，並無任何安全評估的參考依據。
- 四、本會農業試驗所自 98 年起至本 (101) 年 6 月進行各類蔬菜硝酸鹽檢驗，98 年檢驗 15 種 245 件蔬菜硝酸鹽含量 59-6,760 ppm；99 年 10 月抽檢 24 件市售蔬菜硝酸鹽含量 710-6,945 ppm；100 年檢驗 100 種 3,846 件蔬菜硝酸鹽，主要含量範圍為 29-5,114 ppm；101 年 1-6 月檢驗 133 種 1,327 件蔬菜硝酸鹽，主要含量範圍為 11-5,006 ppm。另歐盟 2008 年檢驗 29 種 27,177 件蔬菜硝酸鹽，主要含量範圍為 4-7,340 ppm；日本檢驗 5 項葉菜硝酸鹽含量 3,150-5,670ppm；韓國檢驗 15 類 600 件蔬果硝酸鹽含量 56-5,150 ppm。國內蔬菜硝酸鹽含量與各國調查資料相近，並無偏高，目前仍持續進行監測蔬菜硝酸鹽含量，請消費者安心食用。
- 五、有關蔬菜硝酸鹽列為檢驗項目，並訂出含量上限保護消費者問題，上市蔬菜屬於食品，其衛生標準涉關國人飲食習慣及健康風險，允宜依據食品衛生管理法評估是否訂定相關規範。本 (101) 年 10 月 18 日環保署、衛生署及農委會將共同召開「環境保護與食品安全協調會報」，本會已提案將「國內是否應訂定蔬菜硝酸鹽檢驗標準」納入議案，將研商國內是否訂定蔬菜硝酸鹽檢驗基準。

(八十九) 行政院函送王委員惠美就政府提出新休耕補貼政策，應備妥完善配套措施，與農民充分溝通等所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 10 月 8 日院臺專字第 1010063639 號)
(立法院函 編號：8-2-2-559)

王委員就政府提出新休耕補貼政策，應備妥完善配套措施，與農民充分溝通等所提質詢，經交據本院農業委員會查復如下：

- 一、查為因應加入 WTO 開放稻米進口，輔導農民辦理輪作或休耕措施，近年業達調整稻米供需平衡的政策目標，惟稻田休耕面積迄 100 年增為 20.3 萬公頃，其中連續休耕農地約為 5 萬公頃。外界反映期待積極調整及變革，以地盡其利，提供就業機會及創造產值。
- 二、本會自本（101）年 3 月份起積極研擬調整耕作制度，經召開 5 場產官學界研討會、7 場直轄市、縣（市）農業首長及基層單位會議，12 次內部研商會議，充分就休耕農地活化相關議題，包括調整休耕誘因、農地與水資源利用方式、鼓勵種植進口替代作物、調整農業人力結構及擴大經營規模等，深入研討構思，乃研擬「調整耕作制度活化農地計畫（草案）」，以達「調整耕作制度，活化休耕農地，維護農業生產環境，增加產值及創造就業機會」，「引進青年農民擴大經營規模，提昇產業生產力與競爭力」，及「提高糧食自給率，維持國家糧食安全」為計畫目標。
- 三、由於休耕制度調整涉及國內整體農耕環境及廣大農民權益，將持續廣納各界建言，以規劃完整之配套措施，期能兼顧農民權益及產業調整之目標。

(九十) 行政院函送王委員惠美就針對應合理反映實際汽車燃料使用費用，俾符合徵收之正當性問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 10 月 8 日院臺專字第 1010063626 號)
(立法院函 編號：8-2-2-546)

王委員針對應合理反映實際汽車燃料使用費用，俾符合徵收之正當性問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、現行汽燃費隨車徵收方式，取其簡單方便，猶如高速公路之計次收費制度，並非著重於精確衡量每個用路人使用情形予以徵收，其設計本質係按各型汽車之汽缸排氣量、車輛行駛里程、行駛效率推估其費額，以之為政策工具，據以作為各車種徵收汽燃費之依據，俾供道路養護、修建及安全管理之用。
- 二、依大法官會議第 593 號解釋現行汽燃費徵收方式及額度，係在公路法之授權下，於法定費率範圍內，按各型汽車之汽缸總排氣量、行駛里程及使用效率，推計其耗油量，以反映用路程度多寡，雖不若以個別汽車實際耗油量計徵精確，惟乃綜合考量稽徵成本、行政效率與技術所作之選擇。
- 三、因應現行節能減碳之趨勢，並經社會廣泛之討論與期望，本部認同汽燃費改採隨油徵收之方向。惟汽燃費倘由本部單獨隨油徵收，因徵收對象僅限於使用道路之車輛，須對於農機、民生等用油區分對象建構複雜之退補機制，並預防流用問題擴大，妥善處理公共運輸補貼及加油站之配合等問題，若無法完善建立用油對象辨識及退補機制，必將使汽燃費收短徵，則養路