

使后里收費站間與員林收費站間及大甲站與名間站均不用收取費用，故凡在 2 個收費站之間的高速公路用路人實質上是可以免費通行，但倘其規劃中之「免費里程」過短，恐造成數量龐大的國道短途用路族群，變成必需要付費才能上路，未能符合現階段實際生活圈通勤所需，更形加重用路人使用負擔。

二、再者，除目前已收費的南北向國道一號、三號、五號屆時將改採新制之外，同屬國道體系的東西向二號、四號、六號、八號與十號，目前並未設置收費站。明年初如果一體適用計程收費新制，亦造成東西向國道的用路人的支出負擔，以連貫大台中地區之國道四號為例，亦皆提供中彰投短程通勤民眾所需，況且以國四現有時速上限只有一百一十公里，卻要跟其它時速一百二十公里的國道一樣收費，顯不公平。

三、新制之計程收費未能比現行狀況為優，使龐大的用路族群從原來的免費變成必需付費，對民眾的衝擊影響較諸電價的調高更為直接，是以主事者顯然要未雨綢繆，是以主政機關之交通監理單位應儘速就其重新提高「免費里程」及維持東西向國道免收通行費，方能有效兼顧實務現況而又不致引發民怨的兩全之策。

(三二〇) 本院楊委員瓊瓔，針對現行汽機車主每屆一定年限須換行、駕照頻率過高，不符實際現況所需，顯見政府有藉規費收取增加民眾支出負擔之嫌，而政府亦規劃於民國 104 年將汽機車行駕照電子化，故主政之交通監理單位應立即研議取消行、駕照換發制度，比照身分證換發方式，除有遺失或必要再行辦理，藉以降低民眾負擔，特向行政院提出質詢。

說明：

一、現行汽機車主每屆年限須換行、駕照，而據交通部表示要求定期換行、駕照，主要是藉此向機車車主收取燃料費，並確認車主是否有違規罰款未繳，而鑑於在過去的時空環境中，資訊平台尚未健全，方有換發行、駕照的制度設計。

二、綜上理由與實務缺失，依現行電腦連線查詢使用之便利與普及性，實際上其主管之公路監理單位亦可以定期查驗、催繳車主的罰款，而不需要讓民眾支出換發行、駕照的費用，但從民眾角度來看，「簡政便民」是可以研議的方向，故主政之交通監理單位應跨部會協商研議取消行、駕照換發制度，比照身分證換發方式，除有遺失或必要再行辦理，藉以降低民眾負擔。

(三二一) 本院陳委員歐珀，有鑑於今年核二廠於歲修時陸續檢測出，包括一號機螺栓發現四支有裂紋、三支斷裂，總共七支螺栓毀損，以及爐心側板龜裂三十公分等狀況，立法院教育委員