（行政院函　中華民國 103 年 12 月 18 日院臺專字第 1030074977 號）
（立法院函　編號：8-6-12-410）

黃委員建議訂定高齡駕駛人駕駛執照管理規定所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、駕駛人身心狀況是否適性駕駛，應依其體格檢查及體能測驗結果認定，雖年齡係可能影響駕駛人適性駕駛能力之因素之一，但因每個人身心狀況存在個體差異，年齡尚非是駕駛人得否繼續領有駕駛執照之唯一決定要件。

二、另查現行道路交通安全規則第 76 條已有規定，汽車駕駛人之體格及體能變化若已不合於第 64 條及第 64 條之 1 規定合格標準之一者，係應迅速將駕駛執照繳回當地公路監理機關，未將執照繳回者，由公路監理機關逕行公告註銷並追繳之，爰現行係已有駕駛人需繳回駕駛執照之相關規定。

三、考量高齡化已為社會發展趨勢，隨著駕駛人年齡增長，身體老化影響反應及靈敏度應為不可避免之自然現象，為維護道路交通安全並兼顧老年人行之權益，應從公共安全角度及參酌相關先進國家作法，審慎研議適合國情妥適可行之高齡駕駛人駕照管理措施。本部已責成公路總局於本（103）年 12 月在東、南、中、北 4 個地區召開公聽會，凝聚社會共識及研議相關執行配套，期在不擾民前提下，逐步推動高齡駕駛人相關駕駛執照管理機制。至於經確診為患有失智症中度以上者，經本部公路總局 102 年 11 月 12 日及 103 年 1 月 22 日召開 2 次「失智者用路安全保障」會議，邀集醫學專家學者、失智症相關團體及衛生福利部等單位充分討論，獲致該類患者不適合繼續駕車，可列為駕駛執照管理（註銷）優先對象之共識，爰目前公路監理機關已依會議共識及前揭管理規定辦理。

四、在高齡駕駛人駕駛執照管理制度推出前，公路總局所屬各公路監理機關持續加強宣導高齡駕駛人注意自身狀況與交通安全，並鼓勵高齡者評估自身狀況繳回駕駛執照。本部除已製作「我有駕照就適合開車嗎？」之駕駛人適性手冊供駕駛人參考外，公路總局臺北區監理所前亦試辦鼓勵高齡駕駛人自願放棄（註銷）駕駛執照，高齡者如經自我健康評估後願意放棄駕駛執照，則可獲贈儲值悠遊卡，藉以增加高齡駕駛人放棄駕駛執照改用公共運具之誘因；另本（103）年則試辦贈送相關道安宣導品及整合提供相關服務資訊，俾提昇高齡者行的安全及便利生活聯繫所需。

五、為持續營造友善公共運輸環境作為相關配套措施，公路總局自 103 年度起，公路公共運輸提昇計畫對於市區汽車客運之汰舊換新，亦皆以補助低地板大客車為優先，並訂有低地板大客車之配置數量最低限制，期透過車輛設施之改善，提供年長者較為舒適及便利之公共運輸環境，目前我國市區公車配置低地板大客車比例已逾 40%。此外，公路總局補助 570 條偏遠地區公車路線，亦可提供偏遠地區不適宜駕駛汽、機車長者在交通上基本之公共運輸服務。

（八）行政院函送黃委員昭順就台灣高鐵的財務問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函　中華民國 103 年 12 月 18 日院臺專字第 1030074976 號）
（立法院函　編號：8-6-12-409）

黃委員針對台灣高鐵的財務問題提出質詢，經交據交通部查復如下：

一、高鐵公司面臨特別股訴訟及入不敷出之財務困境，確有立即進行財務改善之急迫性，若政府不作為也不給予協助，高鐵公司最終將破產且以政府收買為結局，屆時仍等同於全民買單；至於股東的投資，不論是五大股東、公股泛公股或 6 萬名小股東都無法倖免而全部血本無歸。經評估，財務改善方案整體處理成本遠低於政府收買，並可避免高鐵營運中斷、高鐵員工安置、後續仲裁官司等複雜問題與不確定風險，是追求全民最大利益，創造民眾、政府及公司三贏之較佳方案，政府收買宜作為財務改善無法順利執行時的備案。

二、本部係以(1)追求全民最大利益、(2)泛公股主導下，維持高鐵永續經營、(3)最初因相信政府而投資高鐵的 6 萬多小股東，不宜血本無歸、(4)未來公開上市，全民認股、利益全民共享，以及(5)接受國會監督等五大原則來推動財務改善工作。基此，依第八屆高速鐵路協調委員會第 2 次會議決議，與台灣高鐵公司就可能之財務改善方案進行多次協商，獲致大致之處理原則共識，該公司董事會通過並提報之財務改善方案內容大致符合事前協商方向。另該公司業委託專業顧問機構以第三人立場，就所提財務改善方案（含未來營運計畫之基本假設及未來現金流量之組成）提出評估意見，綜合結論略以：台灣高鐵公司所使用之評估方法，並無不合理之處；財務改善方案中之財務預測中所使用之主要假設與參數之估計邏輯，並無不合理之處。

三、至有關特許期延長乙節，特許期延長係高鐵財務改善之必要措施之一，高鐵興建成本達 4,500 餘億元，現有實際營收規模明顯無法負擔興建成本的本息及折舊攤銷。惟有配搭適合之特許年期，降低折舊攤銷費用，始具有足夠收回興建成本之能力並創造合理市場利潤，有效吸引投資者參與增資。高鐵計畫既採 BOT 模式推動，政府身為計畫合作夥伴，且在財務改善方案由政府取得經營主導權的前提下，實質上提前達成 BOT 的 Transfer（移轉），未來高鐵即可在泛公股主導下維持永續經營，全民認股上市後，高鐵之經營利益亦為全民共享，故政府同意延長特許期其實是圖公眾之利，有其正當性。

四、經試算特許年期+15 年~+45 年等方案，考量土建及機電資產耐用年限、特許期結束時政府依約應給付之有償移轉價金及合理投資報酬率等因素後，建議採+40 年方案。查高鐵投資金額龐大，資產隨耐用年限汰換時，所需金額亦極為可觀，故估計特許期延長 40 年後，台灣高鐵公司雖可收取每年營運收入，惟亦須負擔未來所需系統增置汰換（約 5,500 億元）之龐大資本支出，及支付營運維修成本及營業費用等成本。按目前規劃，延長特許期 40 年之效益已部分透過票價調降，回饋旅客（試算結果現行費率約有 7.5%之降幅，惟本部已請高鐵公司再檢討考量）；餘作為減資後剩餘股份及增資部分之合理股東報酬（IRR 5.9%）；倘有超額利潤產生，將透過「平穩機制」回歸政府，至有關平穩機制下超出之利潤是否回饋調降票價乙節，將可進一步研議。

五、政府處理高鐵財務問題，非僅以協助延長營運特許期為目的，將在維護社會大眾權益及確保該公司管理效能與服務品質之原則下，持續輔導該公司健全經營，並督促其根本解決設備異常、轉轍器故障等問題。