

黃牛集團駭客程式鑽漏洞，將車票掃購一空。雖然網路購買也需要身分證字號等限制條件，但透過身分證字號製造機電腦程式或是借用人頭資料，即可規避此限制。

- 二、與其耗費龐大資源升級電腦防堵駭客程式之安全機制，不如採用歐洲、俄國、中國等地行之有年之車票「實名制」之措施。「實名制」簡單來說就是在車票上印製購買者姓名及證件編號後幾碼（身分證或護照等），其驗證方式非入口處，而是列車長查票時即可順便驗明正身。如此一來，訂票時非得用自己之身分訂購，才可使用，降低車票流通便利性，杜絕黃牛票之使用。

（十三）本院丁委員守中，針就「跨域增值公共建設財務規劃方案」（下稱跨域增值方案）低自償率公共建設是否會被排擠問題，認為公共建設本非追求投資回報的項目，而是基於公益與社會發展所必須建設之設施。但在跨域增值方案下，因為自償率高之建設案財源籌措較易，往往形成政府關注之焦點，畢竟可有效減低財政負擔，如此一來，自償率過低的建設案是否會被排擠？例如台北土城線延伸頂埔段、台中鐵路高架化等公共建設案，其自償率皆不到 5%，自償率低中央補助率就低，地方政府也因自償率不足需要花更大的力氣籌措剩下的建設經費，雙方皆吃力不討好，使跨域增值方案透過自償率來降低中央財政支出的宗旨大打折扣。本席認為國發會及相關機關應明訂不同自償率的公共建設適用不同開發建設方案，以免產生排擠效應，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、跨域增值方案，期藉由擴大公共建設受益範圍之開發利益，透過公有土地開發或都市更新、調高並標售增額容積、納入未來地方政府因公共建設帶動增加之地價稅、房屋稅、土地增值稅等財源，及推動異業結合等策略，逐年將外部收益回收納入基金，提高計畫自償能力，以挹注公共建設經費。易言之，都市及土地有發展，才能帶動財源，提升自償率。自償率高，代表著地方政府有穩定的財源收入來支付公共建設的支出，增加地方政府參與的意願。
- 二、台北土城線延伸頂埔段、台中鐵路高架化等公共建設案，其自償率皆不到 5%，自償率低中央補助率就低，地方政府也因自償率不足需要花更大的力氣籌措剩下的建設經費，雙方皆吃力不討好，使跨域增值方案透過自償率來降低中央財政支出的宗旨大打折扣。本席認為國發會及相關機關應明訂不同自償率的公共建設適用不同開發建設方案，以免產生排擠效應。