

6. 一年以上未滿三年有期徒刑，新臺幣八十萬元以上至一百四十萬元未滿
7. 未滿一年有期徒刑、拘役、罰金，新臺幣三十萬元以上至八十萬元未滿

(七) 本院林委員鴻池，對於近年各國參照 2008 年聯合國的國民經濟會計編算準則，將企業研發改列民間投資，去年底我國三度改版採納此一新定義，這一改變又讓台灣一年 GDP 規模擴大逾六千億元，財政部預估今年底中央政府債務餘額占前三年度平均名目 GDP 比率將降至 36.2%，距離法定債限 40.6% 仍有 4.4% 的融資空間。然而我國政府債務餘額占 GDP 比率之所以離《公債法》的法定上限愈來愈遠，並非政府債務管控的功力了得，也不是政府財政結構出現什麼神奇的改善，而是拜 GDP 三次改版之賜。建請行政院研議債務改善計畫，莫讓古典經濟學家說：「國家不消滅公債，公債必將消滅國家。」的情況在我國發生，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近十年來，我國國民所得統計進行了三次改版，這三次改版分別發生在民國 94 年、98 年及 103 年，三次改版讓 GDP 的規模增加許多，政府債務占 GDP 比率幾經稀釋，自然是不升反降，融資空間也就增加了。
- 二、近年即使努力的釋股、賣地籌措財源，每年還得舉債二、三千億元，遑論還有隱藏在上百個特種基金裡的債務，此外還有軍公教退休金、勞保、公保等潛藏負債，據主計總處估計截至去年六月底已高達 17 兆元，我們的債務壓力遠遠高於表面的數字。三次國民所得統計的改版雖然讓融資空間擴大，公債比率下滑，但這只是帳面上好看而已。
- 三、94 年首次改版重點是將企業購買軟體支出、金融中介服務費改列民間投資、民間消費，這兩類支出原來不計入 GDP，經改版回溯修正後，讓 GDP 一年的規模擴大四、五千億元；98 年二次改版，參照歐美將央行產值改依成本法編算，同時把自有品牌的無煙鹵企業改列製造業，改版回溯修正後，GDP 彈指之間又擴大三千餘億元。

(八) 本院林委員鴻池，針對台灣每年中古車市成交量逾 70 萬輛，約為新車市場 2 倍，超過 3,000 億元商機，中古車買賣糾紛頻傳，多因登載里程爭議引起，現行道路交通安全規則第 39 條規定，監理站檢驗內容不含里程數，即便坊間代檢廠均有登記里程之作業，但缺乏標準登錄程序。建請行政院對於中古車里程登載問題提出規

範，以利社會大眾有所依循，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、車界人士透露，不肖中古車商只要花 2,000 元，就可任意調改里程，舊車身價瞬間增加 10 到 20 萬元不等，因利潤相當豐厚，寧冒涉及詐欺罪 5 年刑期的風險，也要鋌而走險。
- 二、國外作法：日本是官方車檢的項目即包含里程數，並登錄在車檢證（即行照）上；美國則有第三方機構 AUTOCHECK、CARFAX 與各州監理所合作，整合里程、歷任車主、維修保養紀錄等資料，提供付費查詢。
- 三、調里程已專業化、集團化，只要車檢電腦接上，1 分鐘改好，且「要多少里程就有多少」，但因遊走法律邊緣，只幫車商及貿易商調表，不接散客。

（九）本院廖委員國棟，鑒於多軸飛行器在各國不僅是商業用途，也用在防災及救災上，例如德國作為偏遠小島補給物資之用，各國政府也積極修改法令，讓產品應用更廣泛，除了娛樂之外，更大的應用和物聯網、工業自動化、安全救災有關，惟台灣卻沒有相關法令，不僅不利災害防治及搶救，也不利台灣相關產業的發展，爰要求行政院訂定相關法律規範多軸飛行器之運用範圍，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、多軸飛行器的目前的應用已不再僅是軍事上，從防災勘災、油管巡視、救難、遙控娛樂、噴灑農藥、環境監測、偷渡及緝私、國境海岸監控、海洋污染監控、國土開發、國土利用調查、病蟲害防治、漁業資源研究等網購送貨等都少不了它。顯見多軸飛行器的運用十分廣泛。
- 二、我國多軸飛行器目前的應用也逐漸廣泛，從體育賽事、路跑活動、新聞採訪、軍事國防、都可以看見多軸飛行器的蹤跡，然我國多軸飛行器法規尚未出爐，對於使用者資格、飛行地點、高度均無相關規範。前陣子高雄監獄挾持事件，就有媒體出動空拍機（多軸飛行器上面搭載錄影機），搶拍鳥瞰畫面卻激怒了嫌犯開槍射擊，也有在軍用機場附近查獲墜毀的多軸飛行器，顯見在沒有相關規範下，造成民間胡亂使用多軸飛行器。
- 三、又多軸飛行器帶動的產業鏈，除了系統產品外，還有一連串的零組件，包含晶片及微控制器，這一些都是台灣業者的專長。目前中國 DJI 為品牌，目前囊括了全球 7 成的消費市場。台灣雖有雷虎科技等大廠，但在政府無訂定相關使用規範下，反而不利多軸飛行器未來的發展，為利政府及民間機關採購及運用多軸飛行器，爰要求行政院召集相關單位研擬多軸飛行器使用之相關法規，以利台灣多軸飛行器產業的發展。