

升產業形象；再者，漢微科被收購後，員工將留任台灣，沒有人才外流疑慮，技術服務、維修、設備耗材、人才培訓業務都會留在台灣，有助產業結構與培育下世代人才；最後，漢微科大股東有機會因獲得資金而另啟新局，精進於下世代的檢測或製程設備研發。

四、平心而論，此一收購事件之所以會引起震撼，原因在於台灣像漢微科這樣指標性的模範生企業太少，當池子中的大魚不多時，少了一條大魚當然非同小可。這也凸顯在政府致力於培養中堅企業多時後，我們仍然沒有足夠多而好的中堅企業。若以中堅企業多而強著稱的日本或德國來說，像漢微科這樣的收購案就一點都不新鮮。

五、一直以來，台灣的資訊產業強於硬體製造，弱於軟體研發，而這正是台灣產業發展困境的主因。硬體製造若不能搭配軟體研發，就只能依賴不斷尋求更低的成本以及追求量產來維持生機，偏偏台灣絕大多數廠商都屬於此種類型。像漢微科這種勇於創新研發、創造不易被取代的關鍵性、終能獲國際肯定的「大魚」實不多見。也正由於多數廠商重視的是低成本以適合量產的環境，「五缺」便成為業界企盼政府「代為解決」的問題。

六、池中的大魚不多，企業和政府都有責任。一般而言，生產營利活動需要包含勞動、資本、土地及企業精神等幾大要素的配合，所謂企業精神指的是企業家的能力，即企業家要有能力從市場中整合勞動、資本、土地等要素，發揮組織與創新能力以便在市場中獲利。若企業僅能依賴政府源源不斷地提供各種要素來獲利，則企業精神的價值將變得不重要，小魚也終難成大魚。企業主必須思考如何發揮企業精神，克服台灣先天難以解決的五缺問題，才能練就關鍵、不被取代的功力，成為令人稱羨的大魚。

七、就政府而言，面對產業發展的困境，如何塑造創新創業的氛圍與環境，應遠較不斷供輸產業各種生產要素來得重要。新政府不斷強調創新創業的重要性，也間接迴避了對五缺問題的回應；這是一條正確的道路，只缺與產業界與人民更好的溝通，以及真正落實。

八、台灣向來習慣從靜態的角度看問題，例如，我們總擔心陸客不來會嚴重衝擊台灣觀光業。但不可否認的是台灣也從未像現在這麼努力地爭取其他國家的觀光客。這說明了從動態的角度來看，短空未必是長空。我們失去了漢微科，更應致力於製造更多的漢微科，若然，台灣經濟的長多可期。

(二十三) 本院許委員淑華，鑒於交通部為了改善行車安全，未來只要機車有違規肇事紀錄，就得比照汽車，隔年多付「機車強制保險費」。同時，交通部規劃應用智慧執法思維，推動「機車限速顯示器」，以期提醒機車使用人不要超速，同時對於違規騎士能夠動態開單，達到提升機車安全的目標。要求行政院責成交通部，應同時結合道路工程、車輛設計、智慧交通技術、公共運輸，以及行為科學等領域的專家和公協會，共同研擬全方位的策略與分年行動方案來推動相關的改革，

讓我們的道路安全提升，讓民眾享受更優質的交通環境。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、依照違規與肇事記錄來調整車輛強制保險費用，這在各國皆有類似的制度，此結合保險制度的交通政策實為風險分攤的理念，也是落實使用者付費的良好政策。在道路安全優質的國家，其車輛保險費和駕駛人的年齡、職業、居住區位、車輛形式、顏色，以及婚姻狀況皆有關係，這合理費用需要基於完善車輛監理與違規肇事大數據進行更科學化的分析與評估，同時交通與保險部門能動態追蹤使用者逐年駕駛行為與違規肇事記錄。當然，有肇事違規發生，當然要調高保險費用，而相對的表現優良駕駛人則可降低保費。我國道路環境複雜，雖然汽車與機車使用者應視為一體，但在此保險費用規劃設計上要更為細緻。尤其機車行動頗具彈性，並受到天候、道路狀況的影響較為明顯，而汽機車的互動也常因其他車輛不當駕駛行為而發生肇事或違規，因此在責任歸屬需要更審慎分析，機車肇事鑑定、科學技術的應用更顯重要。
- 二、對於機車速度的管理，主要是由於機車靈活彈性，以傳統測速或影像辨識技術仍有不足之處。在機車上加裝警示相關設施只是可行方案之一，尚有其他可能的技術應用，其立意值得進一步評估落實。然而，該項建議一提出即受到機車騎士與少數民代的批評，認為交通部此舉是圖利相關廠商、增加使用成本。不過，我們認為交通部過去二十年就是未能「圖利」機車產業與相關廠商，已經造成超過五百萬人受傷、四十萬人重殘、超過十萬人車禍身亡，我們社會付出極為慘痛代價。要知，「減速」已是國際社會提升道路交通安全的不二法門，行車速限由時速五十公里降到在三十公里，因車禍撞擊而身亡機率可由百分之八十降到百分之十以下，效果十分顯著。因此，交通部應全國推動減速運動，並同步鼓勵業界創新研發，對於科技執法提出更有效率的技術與方法，同時要在道路工程、號誌設計、路口標線槽化、以及與慢行交通的衝突等方面，都應有完整配套措施。
- 三、台灣有二千三百萬人口，我們有汽車七百一十萬輛、機車超過一千三百六十萬輛，機動化程度世界前茅，但交通安全仍大幅落後日本與西歐國家，而交通事故以機車騎士死亡佔六成最多，受傷則高達七成五。其中機車肇事傷亡又以二十至二十四歲年輕上班族與大學生是最大風險群，肇事對於國家生產力影響巨大。機車騎士必須要有風險意識，透過減速、智慧技術與動態執法能夠達到嚇阻與引導作用，而以差別強制保險費用來分攤應有的風險以及應付的代價，交通部應該儘速推動。

(二十四) 本院邱委員志偉，2016年6月24日在高雄發生國軍毆打並活活吊死流浪狗案件，海軍司令部已坦承為海軍陸戰隊防空警衛群士兵所為。近年來，軍人虐待動物事件頻傳，2014年2