

質詢事項

(一) 本院徐委員國勇，有鑒於手機 APP 叫車服務 Uber 於我國產生諸多合法性爭議，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、手機 APP 叫車服務 Uber 自進入我國市場後，引起諸多合法性爭議，是以交通部公路總局於民國（下同）104 年 12 月 6 日表示，Uber 於臺灣僅登記成立一家資訊公司，並未依法申請運輸業登記，也未設定分公司負責平台經營，甚至直接違規派遣租賃車司機，還違規招募俗稱白牌車載客，萬一出事，乘客沒有保障，已違反「公路法」，並持續對 Uber 開罰，甚至勒令停業。據統計，至 2015 年 8 月 12 日針對 Uber 開出的罰單有 243 張，罰金計約新臺幣（下同）3,275 萬元，而相關爭議亦已進入司法程序。
- 二、Uber 於我國之運作模式係從車資中抽取一定比例佣金，然扣款交易都在國外，業者不用扣稅，嚴重破壞市場秩序。且 Uber 持續對外刊載不實廣告招募未具營業資格駕駛加入營運，及吸引消費者使用非法運輸服務，即 Uber 派遣不具職業駕駛執照的非法駕駛違規載客，無法確保駕駛具有專業駕車經歷，恐影響行車安全，若發生消費糾紛，或個人資料外流，也無法在我國法令架構下得到完善的保障。
- 三、從國際觀點切入，韓國與德國也禁止 Uber 在該國營業，又美國密西根州卡拉馬祖於 105 年 2 月 20 日發生槍擊案，1 名槍手在多個停車場隨機地對居民開槍掃射後被捕，截至目前已造成 6 人死亡，2 人重傷。美國 Uber 於 21 日確認，被捕疑犯是一名 Uber 司機，再次引國內外發對於 Uber 安全性疑慮之討論。
- 四、於相關合法性爭議尚未解決前，Uber 竟於 105 年 2 月中旬起將擴大業務範圍至高雄市。據報載，高雄市交通局、高雄市監理所等單位 105 年 2 月 22 日於台鐵新左營站外查獲高雄第一件 Uber 違規攬客案，因事證明確，將開罰 5 萬元，並吊扣違規駕駛執照 2 個月，惟此類個案舉發似仍無法有效抑止 Uber 違法提供載客服務之情事。
- 五、準此，請交通部提供資料並詳細說明目前對於 Uber 於我國合法性爭議之相關訴訟進度以及根本性解決方案，使社會大眾瞭解，減低安全疑慮。

(二) 本院徐委員國勇，針對 PM2.5 空氣污染問題日益嚴重，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近年來空氣污染問題日益嚴重，甚至有路跑選手因此休克猝倒。去年年底台大公衛學院也發布報告，指出細懸浮微粒 PM2.5 的危害造成許多慢性病危害甚至導致 6,000 人死亡。因此 PM2.5 的監控管理成為當務之急。

- 二、環保署在 2015 年 11 月修正《空氣品質惡化緊急防制辦法》，增加細懸浮微粒 PM2.5 項目，增加預警等級。不過該辦法之相關辦法過高，以環保署環境監測及資訊處資料而論，近兩年（2013 年 11 月至 2015 年 11 月）PM2.5 達到預警標準 $54\mu\text{g}/\text{m}^3$ 的日期平均一年僅 6% 達到預警標準，與實際狀況顯然有相當的落差。濃度要達到中級的 $250\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，教育部才宣佈停止戶外活動；達到緊急的 $250\mu\text{g}/\text{m}^3$ 才會宣佈停課。顯然該辦法設立的標準過高，無法確實反應污染狀況。請環保署就此點提出改進措施。
- 三、秋冬是台灣的空汙高峰期，除了來自中國的空氣污染，台灣的工業燃煤和交通廢氣更是境內 PM2.5 生成的主要原因。由於秋冬的氣候與大氣影響，污染難以擴散，導致此時節空氣污染特別嚴重。針對該時節的污染高峰進行管理是政府在短期之內就能進行的措施，例如協調火力電廠於秋冬應以天然氣發電為主，減少燃煤機組發電。請環保署就「污染高峰管理措施」進行報告。
- 四、面對 PM2.5，不少地方政府都開始進行源頭管理，像是台北市環保局目前規劃不再新發「生煤使用許可證」、新北市環保局研擬新的排放總量，以逐年降低空汙總排放量。但是在去年六月雲林縣擬定《禁用生煤及石油焦自治條例》後，卻遭環保署以「地方政府無權立法禁止」為由否決。請環保署就「空氣污染源頭管理措施」進行答覆。
- 五、台灣的空汙嚴重影響國人的健康，是急需解決的公害問題。除了針對高污染產業進行污染的源頭管理，更需要一個整體性的規劃。請環保署提出「空汙總量管制措施」與相關的實施時間表。

(三) 本院廖委員國棟，鑒於交通部去年承諾機場捷運將於今年 3 月通車，然經高鐵局測試近 46 項劇本中，尖峰時間 3 分鐘發車、直達車 35 分鐘抵達與普通車平均時速等測試，始終達不到標，連下階段的系統整合測試都無法開始，3 月通車確定無望。機場捷運 6 度跳票，不僅不符國人期待，其中是否有人謀不臧更需調查，爰要求行政院於一個月內擬具檢討報告，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、從政府收回機場捷運自建迄今已逾十年，原本預定於 2010 年通車，孰不料期間連續因為號誌及電纜設計等問題，通車日期一延再延，從 2013 年 6 月、2013 年 10 月及 2014 年 8 月、2015 年底都曾經是最新通車目標。而原定機場捷運於 2016 年 3 月通車，如今確定跳票，創下六次通車時程跳票紀錄，飽受國人批評外，更凸眼交通部內部稽查的問題。
- 二、依照高鐵局與丸紅公司訂立之合約，機捷台北車站（A1 站）到桃園機場站（A12 站）應於 35 分鐘內抵達，但目前得花 36 至 37 分，而直達車時速 60 公里與普通車時速 45 公里都達不到標，因此每 12 分鐘發一班列車的標準也無法合格。因為運轉測試無法達標，無法進入