

- 一、查國際訂房網站為服務我國旅客，目前已有 Agoda、Booking、Expedia 等網站在臺設立登記公司，其負有遵守國內法令規定之義務，應符合消費者保護法及各類定型化契約應記載及不得記載事項規定。如發生消費糾紛，主管機關可依消費者保護法規定之消費爭議處理程序調處；如查獲其提供之服務除「代訂房服務」外尚涉旅行業專屬業務，觀光局將依違反發展觀光條例第 27 條第 3 項「非旅行業者不得經營旅行業業務」之規定處新臺幣 9 萬元以上 45 萬元以下罰鍰，並禁止其營業。
- 二、倘國際訂房網站未在臺設立登記公司，其提供「國內訂房」服務者，因最終須透過國內旅宿業者對消費者提供服務，主管機關仍可督導與其合作之旅宿業者須遵守消保法及其授權訂定之各類定型化契約應記載及不得記載事項等相關法令規定，違反者可依消保法或各縣市消費者保護自治法令等規定處罰。
- 三、至其提供「國外訂房」服務者，因締約對象、履約地均在國外且屬外國企業法人，雖非我國法令管轄權所及，如有發生消費爭議申訴時，仍可協請外交部提供國外可協助單位資訊供參。惟因消費者確實需承擔較高風險，觀光局前已向消費者宣導儘量選擇國內合法業者提供之服務，以維護自身權益。
- 四、有關委員建議就同類型網購平臺與有關部會制訂相關規範等意見，本部已將委員意見納入考量，未來將研議其可行作法。

(三十二) 行政院函送吳委員秉叡就五股楊梅高架道路之高乘載專用車道現況問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 9 月 23 日院臺專字第 1050092419 號)
(立法院函 編號：9-2-1-86)

吳委員針對五股楊梅高架道路之高乘載專用車道現況所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、五楊高架高乘載專用車道係環評審查委員會要求設置，原規劃於南向高乘載專用車道設有 2 處岔出、2 處匯入區間；北向亦設有 3 處岔出、2 處匯入區間供高乘載車輛變換車道，以減輕高乘載車道上慢速車對後方車流之影響。
- 二、有關五楊高架高乘載專用車道經常因慢速車影響而塞車問題，五楊高架設置高乘載專用車道為國道首例，本部國道新建工程局前於 103 年委外辦理之「五楊高架 HOV 車道實施效益評估」報告，曾建議「於雙向上坡路段之 HOV 車道檢討增設開放車輛岔出區間」。通車後經本部高速公路局觀察，初期確有慢速車輛行駛於高乘載專用車道，導致高乘載專用車道行駛速率較低。經檢討後於泰山轉接道-機場系統交流道雙向上坡路段之高乘載專用車道再增加車輛岔出區間（南下長約 2.7 公里，北上長約 3.5 公里）。
- 三、另高乘載專用車道匯入、岔出路段之加強措施一節，高速公路局除依道路標誌標線號誌設置規則設置圖型化標誌外，亦於路面劃設一實一虛單邊禁止變換車道線，用路人可依標誌及標線指示規定行駛。
- 四、經高速公路局於五楊高架高乘載車道進行相關加強措施與宣導後，交通量已達大眾運輸使用道

路優先及專用辦法-交通尖峰小時單向大眾運輸車流量達 60 車次以上之規定。據觀察，現況符合高乘載專用車道使用條件之小型車旅次，平常日約有 60%願意使用 HOV 專用車道，而例假日則有 75%以上願意使用高乘載專用車道，大客車方面則各路段變動範圍頗大，主要依路況與車輛性能決定是否使用高乘載專用車道，約在 40%-50%左右。在大部分時段，行駛該車道之速率亦在可接受範圍。另依實施效益評估結果顯示，至目標年（民國 120 年），五楊高架之旅行時間、燃料消耗及空氣污染等各項指標皆為正面績效。

五、針對五楊高架高乘載專用道運作效能，本部後續仍請高速公路局本於權責持續觀察，並依交通運轉情況適時進行調整。

（三十三）行政院函送許委員淑華就鑒於我國學術機構常態性且最重要之經費來自於科技部補助計畫，為妥善分配及運用有限的預算資源，應要求責成所屬機關針對我國學術研究經費分配與執行狀況做全面改善，以避免補助資源過度集中於特定學校機關，並應建立嚴謹之財務處分及後續調查研究補強機制問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 9 月 26 日院臺專字第 1050092458 號）

（立法院函 編號：9-2-1-125）

許淑華委員「鑒於我國學術機構常態性且最重要之經費來自於科技部補助計畫，為妥善分配及運用有限的預算資源，因此要求行政院責成所屬機關針對我國學術研究經費分配與執行狀況做全面改善，以避免補助資源過度集中於特定學校機關，並應建立嚴謹之財務處分及後續調查研究補強機制。」所提質詢，經交據科技部查復如下：

一、補助資源集中於特定學校機關之現象

（一）科技部補助專題研究計畫透過嚴謹審查，擇優補助

科技部補助專題研究計畫係秉持公平、公正、公開之原則辦理，並依科技部所規定程序審查及重點擇優補助，審查重點包含計畫主持人研究表現與執行計畫能力、計畫主題之重要性與創新性、研究內容與方法之可行性、預期完成之項目與成果及經費與人力之合理性等要項，整合型計畫另審查整合之必要性（總體目標、整體分工合作架構、各子計畫間之相關性及整合程度）、人力配合度（總計畫主持人之協調領導能力、各子計畫主持人之專業能力及合作諧和性）、資源之整合（各子計畫所需各項儀器設備之共用情況及研究經驗與成果交流構想等）、申請機構或其他單位之配合度及整合後之預期綜合效益等，綜合考量後給予合宜的補助。

（二）良性競爭，有助於推升國家整體學術研究質量

科技部支持學術研究發展，不會因申請機構性質差異而有所不同，且透過學研機構計畫共同評比的良性競爭，有助於推升國家整體學術研究質量。

二、部分計畫主持人於同一期間身兼多項研究計畫

（一）科技部專題研究計畫與委託研究計畫性質不同