

劉權豪 陳明文

9. 交通部公路總局印製新式車牌造成全台近 10 萬車輛不同車種卻號牌重覆，車主誤繳他人停車費……等之情事。針對新式車牌牌號重覆之行政疏失，要求公路總局於 1 個月內提出後續檢討及改善報告，送交本院交通委員會。

提案人：葉宜津 劉權豪 李昆澤

10. 有鑑於高鐵遭放置爆裂物事件業已造成社會大眾人心惶惶，惟高鐵局等業管單位面對危機處理之程序卻雜亂無章，無一因應如此情事之標準作業流程，爰此，要求交通部主管之臺鐵、高鐵、公路客運、民用航空、海運於 1 週內向本院交通委員會提出因應標準作業程序之書面報告。

提案人：葉宜津 劉權豪 李昆澤

散會

主席：進行討論事項

討 論 事 項

繼續併案審查：

- 一、行政院函請審議「大眾捷運法部分條文修正草案」案。
- 二、委員李昆澤等 32 人擬具「大眾捷運法增訂第三十二條之二條文草案」案。
- 三、委員李昆澤等 33 人擬具「大眾捷運法第五十條條文修正草案」案。

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

現場還缺一位委員，請黨團儘速聯絡委員出席。若有委員要連署修正動議，請儘速連署；請議事人員影印修正動議條文，現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。登記質詢委員已於 101 年 5 月 7 日詢答完畢，現在進行逐條審查。因為條文內容很簡單，沒有特別之處，本席先徵詢各位同仁的意見，我們是逐條請委員上台表示意見？還是直接在席位上討論，等所有條文處理完之後再一次唸完？

葉委員宜津：（在席位上）修正動議的部分呢？

主席：修正動議也一併討論。

葉委員宜津：（在席位上）所有條文討論完之後，再唸修正通過之後的條文？

主席：對。

葉委員宜津：（在席位上）本席沒有意見。

主席：現在請議事人員把條文唸一遍，我們同時進行協商。

行 政 院 函 請 審 議
大眾捷運法部分條文修正草案
委員李昆澤等32人提案條文對照表
委員李昆澤等33人提案

行 政 院 提 案 條 文：	委 員 提 案	現 行 法	明 說
第三條 本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於<u>導引之路線</u>，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。 前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類： 一、<u>完全獨立專用路權</u>：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。 二、<u>非完全獨立專用路權</u>：部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。 <u>大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路</u>		第三條 本法所稱大眾捷運系統，<u>係指利用地面、地下或高架設施，不受其他地面交通干擾，採完全獨立專用路權或於路口部分採優先通行號誌處理之非完全獨立專用路權</u>，使用專用動力車輛行駛於專用路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。	行政院提案： 一、大眾捷運系統之技術型態眾多，不限於軌道，如膠輪系統、磁浮系統等，其共通特性為具有導引性，故修正第一項大眾捷運系統之定義，增列「行駛於導引之路線」等字。 二、輕軌運輸系統因具有因地制宜特性，得混合使用專用、隔離及共用等路權等型式，如其中共用路權路線不超過全部路線長度之四分之一，其功能與捷運系統相當，亦應納入本法規範，爰將現行規定中有關完全獨立專用路權及非完全獨立專用路權之規定移列第二項，詳定其使用路權之型態，並於第三項補充規定非完全獨立專用路權共用車道路線長度，以

<u>線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。</u>			不超過全部路線長度四分之一為限，以資明確。
第十一條 大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、生態環境。 四、土地之利用計畫及其發展。 五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 八、<u>採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。</u> 九、其他有關事項。		第十一條 大眾捷運系統之規劃，應考慮左列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、生態環境。 四、土地之利用計畫及其發展。 五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 八、其他有關事項。	行政院提案： 依法制作業體例，修正序言之「左」為「下」，另為配合修正條文第三條有關非完全獨立專用路權大眾捷運系統之規定，大眾捷運系統之規劃應充分考量設置非完全獨立專用路權捷運系統，對於道路上其他運具及行人間之交通動線、道路運輸品質等交通管理事項之衝擊，爰增訂第八款規定，以期周延審慎，原第八款移列至第九款。
第十二條 大眾捷運系統規劃報告書，應由中央主管機關報請或核轉行政院核定；<u>其內容應包含下列事項：</u> 一、規劃目的及規劃目標年。 二、運量分析及預測。 三、工程標準及技術可行性。		第十二條 大眾捷運系統規劃報告書，應由中央主管機關報請或核轉行政院核定，內容應包含左列事項： 一、規劃目的及規劃目標年。 二、運量分析及預測。 三、工程標準及技術可行性。	行政院提案： 一、依法制作業體例，修正第一項序言之「左」為「下」，並酌作文字修正。 二、非完全獨立專用路權之大眾捷運系統使用道路時，對於道路服務品質及交通安全產生衝

四、經濟效益及財務評估。 五、路網及場、站規劃。 六、興建優先次序。 七、財務計畫。 八、環境影響說明書或環境影響評估報告書。 九、土地取得方式及可行性評估。 十、依第十條第二項規定召開公聽會之經過及徵求意見之處理結果。 十一、其他有關事項。 <u>大眾捷運系統規劃為採用非完全獨立專用路權型態時，前項規劃報告書並應記載非完全獨立專用路權所經鄰近道路之交通衝擊分析及道路交通管制配套計畫。</u> 民間自行規劃大眾捷運系統者，<u>第一</u>項規劃報告書應向地方主管機關提出，<u>經</u>層報中央主管機關核轉行政院核定。		四、經濟效益及財務評估。 五、路網及場、站規劃。 六、興建優先次序。 七、財務計畫。 八、環境影響說明書或環境影響評估報告書。 九、土地取得方式及可行性評估。 十、依第十條第二項規定召開公聽會之經過及徵求意見之處理結果。 十一、其他有關事項。 民間自行規劃大眾捷運系統，前項規劃報告書應向地方主管機關提出經層報中央主管機關核轉行政院核定。	擊，規劃時應先分析其對所經鄰近道路之交通衝擊，並妥善規劃道路交通管制之配套措施，以期將衝擊減至最低，增訂第二項，規定非完全獨立專用路權之大眾捷運系統規劃報告書應加記載事項。 三、原第二項移列至第三項，並酌作文字修正。
第十三條 大眾捷運系統之建設		第十三條 大眾捷運系統之建設	行政院提案：

，由中央主管機關辦理。但經中央主管機關報請行政院同意後，得由地方主管機關辦理。

中央或地方主管機關為建設大眾捷運系統，得設立工程建設機構，依前條核定之大眾捷運系統路網計畫，負責設計、施工。

前項大眾捷運系統之建設，中央或地方主管機關得委任、委託其他機關辦理或甄選民間機構投資建設，並擔任工程建設機構。

大眾捷運系統由民間投資建設者，申請人申請投資捷運建設計畫時，其公司最低實收資本額不得低於新臺幣十億元，並應為總工程經費百分之十以上。取得最優申請人資格者，應於六個月內完成最低實收資本額為總工程經費百分之二十五以上之股份有限公司設立登記。

，由中央主管機關辦理。但經中央主管機關報請行政院同意後，得由地方主管機關辦理。

中央或地方主管機關為建設大眾捷運系統，得設立工程建設機構，依前條核定之大眾捷運系統路網計畫負責設計、施工。

前項大眾捷運系統之建設，中央或地方主管機關得委任或委託其他機關或民間機構辦理。

大眾捷運系統由民間投資建設者，除依促進民間參與公共建設法及其相關法規規定辦理外，其公告、資格條件、申請、甄審、評決、議約、籌辦、簽約、施工及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關另定之。

中央主管機關為整合各捷運系統建設之經驗，應蒐集各該路網之建設合約、土地取得

一、大眾捷運系統除由政府建設外，亦得甄選民間機構投資建設，並擔任工程建設機構，爰修正第三項規定，以資明確。

二、大眾捷運系統屬促進民間參與公共建設法第三條第一項第一款所定交通建設項目，由民間投資建設時，其公告、資格條件、申請、甄審、評決、議約、籌辦、簽約、施工及其他應遵行事項，本應適用該法規定，爰刪除現行條文第四項有關授權訂定民間投資建設大眾捷運系統辦法之規定。

三、為免甄選委員會於個案決定最低實收資本額時，因過高或過低而引起民間申請人誤會，及減少執行單位之困擾，爰於第四項中明定。又為使最低實收資本額之規定在個案及各階段皆有合理之門檻，修正條文第四項分二階段就申請人申請投資捷運建設計畫時，及取得

民間機構在籌辦、興建及營運時期，其自有資金之最低比率，均應維持在百分之二十五以上。

中央主管機關為整合各捷運系統建設之經驗，應蒐集各該路網之建設合約、土地取得、拆遷補償、管線遷移及涉外民事仲裁事件等有關資料，主動提供各該工程建設機構參考使用。

、拆遷補償、管線遷移及涉外民事仲裁事件等有關資料，主動提供各該工程建設機構參考使用。

最優申請人資格時，規定其最低實收資本額，即在甄審階段時之公司最低實收資本額，參採原民間投資建設大眾捷運系統辦法第八條第一項第一款規定，以新臺幣十億元為最低門檻，且應為總工程經費百分之十以上；至於取得最優申請人資格者，鑑於進入議約階段之資本額標準，應以總工程經費與資本額比例之合宜性為主要考量，爰參酌臺北市政府辦理信義計畫區民間投資捷運系統專案審核委員會所定之計算標準，規定其應於六個月內完成最低實收資本額在總工程經費百分之二十五以上之股份有限公司設立登記。

四、又為確保民間投資建設大眾捷運系統者具備良好之財務狀況，爰參考民間投資建設大眾捷運系統辦法第二十二條規定，增訂第五項民間機構在籌辦

			、興建及營運時期，其自有資金之最低比率均應維持在百分之二十五以上，原第五項則移列為第六項。
第十五條 大眾捷運系統 <u>建設</u> ，其開工及竣工期限，應由 <u>中央工程建設機構或地方主管機關</u> 擬訂，報請中央主管機關核定；其不能依限開工或竣工時，應敘明理由，報請中央主管機關核准展期。 路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘；非經核准，不得營運。		第十五條 <u>政府建設之</u> 大眾捷運系統工程，其開工及竣工期限，應由大眾捷運系統工程建設機構擬訂，報請中央主管機關核定；其不能依限開工或竣工時，應敘明理由，報請中央主管機關核准展期。 路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘；非經核准，不得營運。	行政院提案： 現行條文僅規定，由政府興建之大眾捷運系統，其開、竣工期限，應報請中央主管機關核定，至由民間興建時者，則於民間投資建設大眾捷運系統辦法中規定，因此，修正條文第十三條第四項刪除授權另訂民間投資建設大眾捷運系統辦法後，不論係依促進民間參與公共建設法規定，委由民間辦理興建，或依政府採購法規定，交由廠商興建，因上開二法均無開工、竣工期限，應報請中央主管機關核定之相關規定，爰修正第一項規定，將民間興建者，亦納入規範。
第十九條 大眾捷運系統因工程上之必要，得穿越公、私有土地及其土地改良物之上空或地		第十九條 大眾捷運系統因工程上之必要，得穿越公、私有土地及其土地改良物之上空或地	行政院提案： 一、基於私有土地及其土地改良物才有徵收機制，爰於第三項

增列「私有」文字，以資明確。

二、第五項酌作文字修正。

下。但應擇其對土地及其土地改良物之所有人、占有人或使用人損害最少之處所及方法為之，並應支付相當之補償。

前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。

前二項土地及其土地改良物因大眾捷運系統之穿越，致不能為相當之使用時，土地及其土地改良物所有人得自施工之日起至完工後一年內，請求徵收土地及其土地改良物，主管機關不得拒絕。土地及其土地改良物所有人原依前二項規定取得之對價，應在徵收土地及其土地改良物補償金額內扣除之。

下。但應擇其對土地及其土地改良物之所有人、占有人或使用人損害最少之處所及方法為之，並應支付相當之補償。

前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。

前二項私有土地及其土地改良物因大眾捷運系統之穿越，致不能為相當之使用時，土地及其土地改良物所有人得自施工之日起至完工後一年內，請求徵收土地及其土地改良物，主管機關不得拒絕。私有土地及其土地改良物所有人原依前二項規定取得之對價，應在徵收土地及其土地改良物補償金額內扣除之。

第一項穿越之土地為建築基地之全部或一部時，該建築基地得以增加新建樓地板面積方式補償之。 前四項土地及其土地改良物上空或地下使用之程序、使用範圍、地籍逕為分割及設定地上權、徵收、註記、補償、登記、增加新建樓地板面積等事項之辦法，由<u>中央主管機關</u>會同內政部定之。 主管機關依第三項規定徵收取得之土地及其土地改良物，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令有關規定之限制。		第一項穿越之土地為建築基地之全部或一部時，該建築基地得以增加新建樓地板面積方式補償之。 前四項土地及其土地改良物上空或地下使用之程序、使用範圍、地籍逕為分割及設定地上權、徵收、註記、補償、登記、增加新建樓地板面積等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。 主管機關依第三項規定徵收取得之土地及其土地改良物，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令有關規定之限制。	
第二十四條 於大眾捷運系統設施附掛管、線，應協調該工程建設機構同意後，始得施工。 於大眾捷運系統用地內埋設管、線、溝渠者，應具備工		第二十四條 於大眾捷運系統設施附掛管、線，應協調該工程建設機構同意後，始得施工。 於大眾捷運系統用地內埋設管、線、溝渠者，應具備工	行政院提案： 鑑於本條就管、線、溝渠處理分類、經費負擔、結算給付、申請手續及施工期程等規定未臻明確，目前各捷運建設機關或機構係

程設計圖說，徵得該工程建設機構同意，由其代為施工或派員協助監督施工。工程興建及管、線、溝渠養護費用，由該設施之所有人或使用人負擔。 依前二項規定附掛或埋設之管、線、溝渠，因大眾捷運系統業務需要而應予拆遷時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用，依原設施標準，按新設經費減去拆除材料折舊價值後，應由該設施之所有人或使用人與大眾捷運系統工程建設或營運機構各負擔二分之一。 <u>前三項管、線、溝渠處理分類、經費負擔、結算給付、申請手續、施工工期及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</u>		程設計圖說，徵得該工程建設機構同意，由其代為施工或派員協助監督施工。工程興建及管、線、溝渠養護費用，由該設施之所有人或使用人負擔。 依前二項規定附掛或埋設之管、線、溝渠，因大眾捷運系統業務需要而應予拆遷時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用，依原設施標準，按新設經費減去拆除材料折舊價值後，應由該設施之所有人或使用人與大眾捷運系統工程建設或營運機構各負擔二分之一。	以自訂管線處理須知（要點）作為管線拆遷工作之執行依據，惟因其欠缺法源，爰增訂第四項由中央主管機關另訂有關辦法，以整合目前各捷運建設機關或機構自訂之管線處理須知（要點），俾利於各都會區捷運建設之推動。
第二十四條之一 大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機		第二十四條之一 大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機	行政院提案： 配合修正條文第二十四條新增第四項規定，於第二項增訂依前條

關同意。 前項大眾捷運系統之建設，須拆遷已附掛或埋設之管、線、溝渠時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用分擔，依<u>前條第三項規定及第四項所定辦法</u>辦理。		關同意。 前項大眾捷運系統之建設，須拆遷已附掛或埋設之管、線、溝渠時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用分擔，依第二十四條第三項規定辦理。	第四項所定辦法辦理。
第二十五條 中央主管機關建設之大眾捷運系統，由中央主管機關指定地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。 地方主管機關建設之大眾捷運系統，由地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。 政府建設之大眾捷運系統財產，<u>依各級政府出資之比率持有。由中央政府補助辦理者</u>，由路線行經之各該地方政府，按自償及非自償經費出資比率共有之，營運機構不共有大眾捷運系統財產；該財產以出		第二十五條 中央主管機關建設之大眾捷運系統，由中央主管機關指定地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。 地方主管機關建設之大眾捷運系統，由地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。 政府建設之大眾捷運系統財產，由路線行經之各該地方政府，按自償及非自償經費出資比例共有之，營運機構不共有大眾捷運系統財產；該財產以出租方式提供營運機構使用、收益者，營運機構應負責管	行政院提案： 政府建設之大眾捷運系統建設，其建設經費如全額由中央政府出資建設者（如臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設），其大眾捷運系統財產理當屬中央政府所有，是宜於本法中明定政府建設之大眾捷運系統財產，依各級政府出資之比率持有。至依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法規定，由中央補助地方政府辦理大眾捷運系統規劃及建設所投入之經費，應屬補助性質，其捷運系統財產則由路線經過之各該地方政府按出資比率共有之，爰修正第三項規定，以資明確。

租方式提供營運機構使用、收益者，營運機構應負責管理維護。 前項大眾捷運系統財產之租賃期間及程序，不受民法第四百四十九條第一項、土地法第二十五條及地方政府公產管理法令之限制。 第三項財產之定義、範圍、管理機關、產權登記、交付、增置、減損、異動、處分、收益、設定負擔、用途、租賃及管理等事項之辦法，由中央主管機關定之。		理維護。 前項大眾捷運系統財產之租賃期間及程序，不受民法第四百四十九條第一項、土地法第二十五條及地方政府公產管理法令之限制。 第三項財產之定義、範圍、管理機關、產權登記、交付、增置、減損、異動、處分、收益、設定負擔、用途、租賃及管理等事項之辦法，由中央主管機關定之。	
第三十一條 為發揮大眾捷運系統與公路運輸系統之整合功能，於大眾捷運系統營運前及營運期間，在其路線運輸有效距離內，地方主管機關應會商當地公路主管機關重新調整公路汽車客運業或市區汽車客運業營運路線。		第三十一條 為發揮大眾捷運系統與公路運輸系統之整合功能，於大眾捷運系統營運前及營運期間，在其路線運輸有效距離內，地方主管機關應會商當地公路主管機關重新調整公路汽車客運業或市區汽車客運業營運路線。 <u>前項調整辦法，由中央、</u>	行政院提案： 為整合大眾運輸系統，現行條文第一項已規範捷運地方主管機關應會商當地公路主管機關調整公路汽車客運業或市區汽車客運業營運路線。至現行條文第二項所定調整辦法，因涉及汽車運輸業管理權責，宜回歸公路法相關規定辦理，爰予刪除。

		<u>直轄市及縣（市）主管機關分別定之；其由直轄市、縣（市）主管機關擬訂者，應報請中央主管機關核定。</u>	
第三十二條之一 大眾捷運系統營運機構對於站、車內所有人不明之遺失物，應公告招領之，公告一個月後繼續保管至六個月期滿，仍無權利人領取時，取得其所有權。 前項遺失物，如其性質易於腐壞或保管困難時，大眾捷運系統營運機構得於公告期間先行拍賣保管其價金。		第三十二條之一 大眾捷運系統營運機構對於站、車內所有人不明之遺留物，應公告招領之，公告一個月後繼續保管至六個月期滿，仍無權利人領取時，取得其所有權。 前項遺留物，如其性質易於腐壞或保管困難時，大眾捷運系統營運機構得於公告期間先行拍賣保管其價金。	行政院提案： 配合民法第八百零三條及第八百零五條等有關拾得「遺失物」之用詞，將「遺留物」修正為「遺失物」。
	委員李昆澤等 32 人提案： 第三十二條之二 大眾捷運系統營運機構應於站區內提供免費充電設施服務，以供旅客緊急需要使用。		委員李昆澤等 32 人提案： 一、 本條新增。 二、在電子化時代，手機、IPAD、電腦等隨身電子設備普及，甚至有老人或身心殘障者以電動車代步，隨時都可能遇到急需充電的情況，但目前大眾捷運站區並無提供免費之充電系統服務，因此要求大眾捷運系

統營運機構有提供免費充電設備之義務。

行政院提案：

依法制用語，第三項酌作文字修正。

第三十八條 大眾捷運系統營運機構增減資本、租借營業、抵押財產或移轉管理，應先經地方主管機關核准，並報請中央主管機關備查。

大眾捷運系統營運機構全部或部分宣告停業或終止營業者，應報經地方主管機關核轉中央主管機關核准。

大眾捷運系統營運機構，如有經營不善或其他有損公共利益之重大情事者，主管機關應通知限期改善，屆期仍未改善或改善無效者，停止其營運之一部或全部。但情況緊急，遲延即有害交通安全或公共利益時，得立即令其停止營運之一部或全部。

受前項停止營運處分六個月以上仍未改善者，由中央主管機關廢止其營運許可。

第三十八條 大眾捷運系統營運機構增減資本、租借營業、抵押財產或移轉管理，應先經地方主管機關核准，並報請中央主管機關備查。

大眾捷運系統營運機構全部或部分宣告停業或終止營業者，應報經地方主管機關核轉中央主管機關核准。

大眾捷運系統營運機構，如有經營不善或其他有損公共利益之重大情事者，主管機關應命其限期改善，屆期仍未改善或改善無效者，停止其營運之一部或全部。但情況緊急，遲延即有害交通安全或公共利益時，得立即命其停止營運之一部或全部。

受前項停止營運處分六個月以上仍未改善者，由中央主管機關廢止其營運許可。

依前二項規定，停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可時，地方主管機關應採取適當措施，繼續維持運輸服務，不使中斷。必要時，並得予以強制接管，其接管辦法，由中央主管機關定之。		依前二項規定，停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可時，地方主管機關應採取適當措施，繼續維持運輸服務，不使中斷。必要時，並得予以強制接管，其接管辦法，由中央主管機關定之。	
第三十八條之一 （刪除）		第三十八條之一 民間投資建設大眾捷運系統工程，其施工應受主管機關監督管理。 民間投資建設之大眾捷運系統工程，如有施工進度嚴重落後、工程品質重大瑕疵或其他有損公共利益之重大情事者，主管機關應通知限期改善，屆期仍未改善或改善無效者，停止其施工一部或全部。但情況緊急，遲延即有害交通安全或公共利益者，得立即令其停止施工之一部或全部。 地方主管機關為前項停止施工處分前，應先報請中央主管機關同意；受停止施工處分	行政院提案： 一、<u>本條刪除。</u> 二、有關民間機構於興建期間，如有施工進度嚴重落後、工程品質重大瑕疵或其他有損公共利益之重大情事發生，主管機關應通知民間機構限期改善，或停止其施工之處置，獎勵民間參與交通建設條例第四十三條與促進民間參與公共建設法第五十二條及第五十三條已有規定，爰刪除現行條文第一項至第三項規定。 三、按藉由民間參與公共建設，以控制公共建設之財務風險、工程風險及營運風險，俾創造

更優質公共建設，係民間參與公共建設之基本精神。現行條文第四項至第六項有關政府強制收買機制之規定，於實務運作上有違上開基本精神。況民間參與公共建設，宜藉由銀行團對專案融資之專業審核知識及程序，於事前協助政府檢視公共建設投資案之可行性，故應加強專案融資審核，而不宜於發生問題時，始由政府強制收買，爰刪除上開各項規定。

六個月以上仍未改善者，由中央主管機關廢止其建設或施工核准。

中央主管機關廢止前項建設或施工核准時，主管機關得強制收買該大眾捷運系統依民間投資相關法令所取得之土地所有權、必要且堪用之興建中工程及設施。民間機構因依民間投資相關法令規定取得之土地地上權、使用權、租約、信託關係及其他相關權利等，主管機關應逕予終止或為其他適當處理，並囑託該管登記機關辦理他項權利及信託塗銷登記或其他必要之登記。

主管機關依前項規定強制收買之土地所有權、必要且堪用之興建中工程及設施，得移轉其他依法核准之民間機構或由指定之政府專責機構繼續興建。

前二項強制收買之價金標

		準、鑑價方式與程序、強制收買時與強制收買後之工程資產維護、價金撥付與工程、資產、土地、權利之移轉及點交等相關處理事項之辦法，由中央主管機關定之。	
第四十條 大眾捷運系統地方主管機關，為防護大眾捷運系統路線、維持場、站及行車秩序、保障旅客安全，應由其警察機關置專業交通警察，執行職務時並受該地方主管機關之指揮、監督。 <u>大眾捷運系統採用非完全獨立專用路權，涉共用現有道路之車道部分，其道路交通之管理，依道路交通管理處罰條例及其相關法規辦理。</u>		第四十條 大眾捷運系統地方主管機關，為防護大眾捷運系統路線、維持場、站及行車秩序、保障旅客安全，應由其警察機關置專業交通警察，執行職務時並受該地方主管機關之指揮、監督。	行政院提案： 採非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，與其他地面運具共用車道時，將與行人或其他地面運具間發生交通安全管理問題，依道路交通管理處罰條例第二條規定，應由該條例及其相關子法規範，增訂第二項規定，以資明確。
第四十四條 大眾捷運系統營運機構，應於適當處所標示安全規定，旅客乘車時應遵守站車人員之指導。 非大眾捷運系統之車輛或		第四十四條 大眾捷運系統營運機構，應於適當處所標示安全規定，旅客乘車時應遵守站車人員之指導。 非大眾捷運系統之車輛或	行政院提案： 一、配合修正條文第四十條增訂第二項規定，明定大眾捷運系統採用非完全獨立專用路權，涉共用現有道路內之車道者，

人員不得進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。但屬非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，<u>其與其他地面運具共用車道部分，依第四十條第二項規定辦理。</u> 採完全獨立專用路權之大眾捷運系統路線，除天橋及地下道外，不得跨越。		人員不得進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。 採完全獨立專用路權之大眾捷運系統路線，除天橋及地下道，不得跨越。但屬非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，不在此限。	其道路交通管理，依道路交通管理處罰條例及其相關法規辦理，爰就本條第二項規定之禁止人、車擅自進入區域範圍，增訂但書規定，以資明確。 二、現行條文第三項本文係以採完全獨立專用路權之大眾捷運系統路線為規範對象，應無須再以但書排除非完全獨立專用路權部分，故刪除但書規定，並酌作文字修正。
第四十七條 大眾捷運系統旅客之運送，應依<u>中央主管機關</u>指定金額投保責任保險，其投保金額，得另以提存保證金支付之。 前項<u>投保金額、保證金之提存及其他相關事項之辦法</u>，由<u>中央主管機關</u>定之。		第四十七條 大眾捷運系統旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險，其<u>部分</u>投保金額，得另以提存保證金支付之。 前項<u>保險條款、保險費率及保證金提存辦法</u>，由交通部會同財政部定之。	行政院提案： 一、第一項酌作文字修正。 二、旅客運送責任保險係屬商業保險範疇，宜回歸市場機制辦理，主管機關僅需監督業者應依第一項規定指定金額投保責任保險，尚無須為業者保險條款及費率，爰刪除第二項有關保險條款及費率之規定，並酌作文字修正。
第四十九條 旅客無票、持用失效車票或<u>冒用不符身分之車票</u>		第四十九條 旅客無票或持用失效車票乘車者，除補繳票價外	行政院提案： 一、實務上曾發生旅客冒用不符

乘車者，除補繳票價外，並支付票價五十倍之違約金。 前項應<u>補繳票價</u>及支付之<u>違約金</u>，如旅客不能證明其起站地點者，以<u>營運機構公告之單程票最高票價</u>計算。		，並支付票價五十倍之違約金。 前項應支付之票價，如旅客不能證明其起站地點者，以該線路全程票價計算。	身分之車票乘車（如一般旅客使用愛心卡或敬老卡乘車）之情事，爰於第一項中明定該行為亦應補繳票價，並支付票價五十倍之違約金，以杜絕逃票行為。 二、現行旅客進入驗票閘門後，可於捷運系統各線路間自由通行，於抵達目的站前，無須再行驗票，若以「該線路全程票價」計算無票、持用失效車票旅客或冒用不符身分之車票之應補繳票價及違約金，則不盡公平及合理，爰將補繳票價及票價五十倍違約金之計算基礎由「該線路全程票價」修正為「營運機構公告之單程票最高票價」。
第五十條 有下列情形之一者，處行為人或駕駛人新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰： 一、車輛行駛中，攀登、跳車	委員李昆澤等 33 人提案： 第五十條 有下列情形之一者，處行為人或駕駛人新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰：	第五十條 有下列情形之一者，處行為人或駕駛人新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰： 一、車輛行駛中，攀登、跳車	行政院提案： 一、配合修正條文第四十四條第二項增訂但書規定，於第一項第三款增列「前段」二字。 二、鑑於九十八年一月十一日修

或攀附隨行。

二、妨礙車門、月台門關閉或擅自開啟。

三、非大眾捷運系統之車輛或人員，違反第四十四條第二項前段規定，進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。

四、未經驗票程序、不按規定處所或方式出入車站或上下車。

五、拒絕大眾捷運系統站、車人員查票或妨害其執行職務。

六、滯留於不提供載客服務之車廂，不聽勸止。

七、未經許可在車上或站區內募捐、散發或張貼宣傳品、銷售物品或為其他商業行為。

八、未經許可攜帶動物進入站區或車輛內。

一、車輛行駛中，攀登、跳車或攀附隨行。

二、妨礙車門、月台門關閉或擅自開啟。

三、非大眾捷運系統之車輛或人員，違反第四十四條第二項規定，進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。

四、未經驗票程序、不按規定處所或方式出入車站或上下車。

五、拒絕大眾捷運系統站、車人員查票或妨害其執行職務。

六、滯留於不提供載客服務之車廂，不聽勸止。

七、未經許可在車上或站區內募捐、散發或張貼宣傳品、銷售物品或為其他商業行為。

八、未經許可攜帶動物進入站

或攀附隨行。

二、妨礙車門、月台門關閉或擅自開啟。

三、非大眾捷運系統之車輛或人員，違反第四十四條第二項規定，進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。

四、未經驗票程序、不按規定處所或方式出入車站或上下車。

五、拒絕大眾捷運系統站、車人員查票或妨害其執行職務。

六、滯留於不提供載客服務之車廂，不聽勸止。

七、未經許可在車上或站區內募捐、散發或張貼宣傳品、銷售物品或為其他商業行為。

八、未經許可攜帶動物進入站區或車輛內。

正施行之菸害防制法，已有捷運系統禁止吸菸之規定，爰刪除第一項第九款有關禁菸之規定，並刪除第九款「經勸阻不聽」等字，及酌作文字修正。

三、旅客於月台上嬉戲、跨越黃色警戒線，或於電扶梯上不按遵行方向行走或奔跑，或為其他影響作業秩序及行車安全之行為，極易危害自身或他人安全，或發生行車事故，為維護旅客安全，爰於第一項增訂第十四款規定。

委員李昆澤等 33 人提案：

一、依據菸害防制法已有捷運系統禁止吸菸之規定，爰刪除第一項第九款有關禁菸之規定。

二、白開水屬於無色、無添加物的健康飲用水，並不會有破壞站體、車廂環境之虞，基於民眾健康之基本需求，放寬白開水飲用之規定。

九、於大眾捷運系統禁止飲食區內飲食，嚼食口香糖或檳榔，或隨地吐痰、檳榔汁、檳榔渣，拋棄紙屑、菸蒂、口香糖、瓜果或其皮、核、汁、渣或其他一般廢棄物。

十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十一、非為乘車而在車站之旅客大廳、穿堂層或月台層區域內遊蕩，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十二、躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。

十三、未經許可在捷運系統路權範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席。

十四、於月台上嬉戲、跨越黃色警戒線，或於電扶梯上不按遵行方向行走或奔跑，或為其他影響作業秩序及行車

區或車輛內。

九、於大眾捷運系統禁止飲食區內飲食，嚼食口香糖或檳榔，但飲用白開水不在此限；或隨地吐痰、檳榔汁、檳榔渣，拋棄紙屑、菸蒂、口香糖、瓜果或其皮、核、汁、渣或其他一般廢棄物。

十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十一、非為乘車在車站之旅客大廳、穿堂層或月台層區域內遊蕩，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十二、躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。

十三、未經許可在捷運系統路權範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席。

有前項各款情事之一者，大眾捷運系統站、車人員得視

九、於大眾捷運系統禁煙區內吸煙；或於禁止飲食區內飲食，嚼食口香糖或檳榔經勸阻不聽，或隨地吐痰、檳榔汁、檳榔渣，拋棄紙屑、煙蒂、口香糖、瓜果或其皮、核、汁、渣或其他一般廢棄物。

十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十一、非為乘車在車站之旅客大廳、穿堂層或月台層區域內遊蕩，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。

十二、躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。

十三、未經許可在捷運系統路權範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席。

有前項各款情事之一者，大眾捷運系統站、車人員得視

<u>安全之行為，不聽勸止。</u> 有前項各款情事之一者，大眾捷運系統站、車人員得視情節會同警察人員強制其離開站、車或大眾捷運系統區域，其未乘車區間之票款，不予退還。	情節會同警察人員強制其離開站、車或大眾捷運系統區域，其未乘車區間之票款，不予退還。	情節會同警察人員強制其離開站、車或大眾捷運系統區域，其未乘車區間之票款，不予退還。	
第五十條之一 有下列情形之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰： 一、未經許可攜帶經公告之危險或易燃物進入大眾捷運系統路線、場、站或車輛內。 二、任意操控站、車設備或妨礙行車、電力或安全系統設備正常運作。 三、違反第四十四條第三項規定，未經天橋或地下道，跨越完全獨立專用路權之大眾捷運系統路線。 有前項情形之一者，適用前條第二項規定。 <u>未滿十四歲之人，因其法</u>		第五十條之一 有下列情形之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰： 一、未經許可攜帶經公告之危險或易燃物進入大眾捷運系統路線、場、站或車輛內。 二、任意操控站、車設備或妨礙行車、電力或安全系統設備正常運作。 三、違反第四十四條第三項規定，未經天橋或地下道，跨越完全獨立專用路權之大眾捷運系統路線。 <u>四、未遵守交通號誌指示，擅自闖越設有大眾捷運系統優先通行號誌路口。</u>	行政院提案： 一、現行條文第一項第四款屬道路交通管理事項，配合修正條文第四十條增訂第二項規定，爰刪除本款。 二、現行條文第二項規定「其行為涉及刑事責任者，並應依法移送偵辦」係屬當然，無於本法中規定之必要，爰予刪除。 三、違反第一項各款規定之行為，往往嚴重影響行車安全或造成公眾權益受損，惟行為人若係未滿十四歲之人，依行政罰法第九條第一項規定，係不予處罰，從而無法達到遏止效果，為加強保護兒童及少年，並

	<u>定代理人或監護人監督不周，致違反第一項規定時，處罰其法定代理人或監護人。</u>		有前項情形之一者，適用前條第二項規定；<u>其行為涉及刑事責任者，並應依法移送偵辦。</u>	督促法定代理人或監護人善盡保護、教養及監督之責任，同時兼顧公眾利益之維護，爰參考社會秩序維護法第十條規定，對未滿十四歲之人，因其法定代理人或監護人監督不周，致有違反本條第一項規定之行為時，於本條增列第三項，轉而處其法定代理人或監護人罰鍰之規定。
29	第五十一條之一 大眾捷運系統營運機構有下列情形之一者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰： 一、違反第十五條第二項規定，未經履勘核准而營運。 二、違反第二十九條第二項規定，未經核定或未依公告實施運價。 三、非因不可抗力而停止營運。 前項第一款情形，並<u>命其立即停止營運</u>；其未遵行者，		第五十一條之一 大眾捷運系統營運機構有下列情形之一者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰： 一、違反第十五條第四項規定，未經履勘核准而營運者。 二、違反第二十九條第二項規定，未經核定或未依公告實施運價者。 三、非因不可抗力而停止營運者。 前項第一款情形，並令其立即停止營運，其未遵行者，	行政院提案： 一、查本法於九十三年五月十二日修正公布時，已將第十五條第四項規定移列至同條第二項，爰於本次配合修正第一項第一款所引項次，並依法制體例，就第一項至第三項酌作文字修正。 二、對非因不可抗力而停止營運者之處罰，參照鐵路法第六十六條第二項規定，刪除第三項有關停止其營運一部或全部之規定，使捷運與鐵路有一致之

按日連續處罰。前項第二款情形，並<u>命其立即改正</u>；其未改正者，按日連續處罰，並得停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可。 第一項第三款情形，應<u>命其立即恢復營運</u>；其未遵行者，按日連續處罰，並得廢止其營運許可。 大眾捷運系統營運機構受停止營運、廢止營運許可處分或擅自停止營運時，地方主管機關應採取適當措施，繼續維持旅客運輸服務。		按日連續處罰。前項第二款情形，並令其立即改正，其未改正者，按日連續處罰並得停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可。 第一項第三款情形，應令其立即恢復營運，其未遵行者，按日連續處罰，並得<u>停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可</u>。 大眾捷運系統營運機構受停止營運、廢止營運許可處分或擅自停止營運時，地方主管機關應採取適當措施，繼續維持旅客運輸服務。	作法。
第五十二條 本法所定之罰鍰，由地方主管機關處罰。 第五十條第一項或第五十條之一規定之處罰，地方主管機關得委託大眾捷運系統營運機構<u>為之</u>。		第五十二條 本法所定之罰鍰，由地方主管機關處罰；<u>經限期繳納，屆期末繳納者，依法移送強制執行</u>。 第五十條第一項或第五十條之一規定之處罰，地方主管機關得委託大眾捷運系統營運機構人員執行之。	行政院提案： 一、行政執行法第十一條第一項已明文規定義務人屆期不履行公法上金錢給付義務之處理方式，爰刪除本條第一項「經限期繳納，屆期末繳納者，依法移送強制執行。」等文字。 二、考量實務上委託行為之雙方當事人均屬機關或機構，爰修正第二項規定，並酌作文字。

楊委員麗環等所提修正動議：

大眾捷運法部分條文修正草案條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第三條 本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於<u>導引</u>之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。 前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類： 一、<u>完全獨立專用路權</u>：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。 二、<u>非完全獨立專用路權</u>：部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。 大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。 第二項第二款之<u>大眾捷運系統</u>，應考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，設置優先通行號誌。	第三條 本法所稱大眾捷運系統，係指利用地面、地下或高架設施，<u>不受其他地面交通干擾，採完全獨立專用路權或於路口部分採優先通行號誌處理之非完全獨立專用路權</u>，使用專用動力車輛行駛於專用路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。	一、本條第三項所定其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限，其「四分之一」之規定尚乏立論依據，為免爭議，宜請再酌。 二、為提高非完全獨立專用路權大眾運輸系統之準點率，考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，給予非完全獨立專用路權大眾運輸系統較平面車輛優先通行權利，設置優先通行號誌，有其必要性，爰增列第四項。
第十一條 大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、生態環境。 四、土地之利用計畫及其發展。	第十一條 大眾捷運系統之規劃，應考慮左列因素： 一、地理條件。 二、人口分布。 三、生態環境。 四、土地之利用計畫及其發展。	有關輕軌運輸系統車站站台應特別考量之因素，建議增列於第二項有關大眾捷運系統為採用非完全獨立專用路權型態時，規劃站台之設置位置應評估大眾捷運車次及乘客數量、路口交通流量特性、運輸系統間

五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 <u>八、採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。</u> 九、其他有關事項。 <u>前項大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其規劃站台設置位置時，並應評估大眾捷運車次及乘客數量、路口交通流量特性、運輸系統間轉乘需求、乘客可及性與使用方便性等因素。</u>	五、社會及經濟活動。 六、都市運輸發展趨勢。 七、運輸系統之整合發展。 八、其他有關事項。	轉乘需求、乘客可及性與使用方便性等因素之規定，使更臻完備。
第十五條 <u>大眾捷運系統建設</u>，其開工及竣工期限，應由<u>中央工程建設機構或地方主管機關</u>擬訂，報請中央主管機關核定；其不能依限開工或竣工時，應敘明理由，報請中央主管機關核准展期。 路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘；非經核准，不得營運。 <u>前項路網為非完全獨立專用路權之大眾捷運系統者，中央主管機關應俟第四十條第二項及第四十四條第二項但書規定施行後，始得核准其營運。</u>	第十五條 <u>政府建設之大眾捷運系統工程</u>，其開工及竣工期限，應由大眾捷運系統工程建設機構擬訂，報請中央主管機關核定；其不能依限開工或竣工時，應敘明理由，報請中央主管機關核准展期。 路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘；非經核准，不得營運。	一、本草案第四十條增列有關採非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，與其他地面運具共用車道時，將與行人或其他地面運具間發生交通安全管理問題，依道路交通管理處罰條例及其相關子法之規定。惟查道路交通管理處罰條例目前並無任何有關非完全獨立專用路權大眾運輸系統之處罰條文。 二、倘本草案第四十條直接援引道路交通管理處罰條例之名稱，是否允當？倘若依提案條文通過，道路交通管理處罰條例卻無法條可對危害非完全獨立專用路權大眾運輸系統行駛安全之違規者科以處罰，屆時恐生爭議。 三、為維護非完全獨立專用路權大眾運輸系統之行駛安全，中央主管機關宜待輕軌系統之相關處罰規定修正通過後，始得允許輕軌系統開始營運，較為妥適，建議增訂本條第三項。
第十九條 大眾捷運系統因工程上之必要，得穿越公、私	第十九條 大眾捷運系統因工程上之必要，得穿越公、私	因未來輕軌運輸系統行駛於一般道路時，可能會因工程上之

有土地之上空或地下及其土地改良物或得將管、線附掛於沿線之建物上。但應擇其對土地及其土地改良物之所有人、占有人或使用人損害最少之處所及方法為之，並應支付相當之補償。

前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。

前二項私有土地及其土地改良物因大眾捷運系統之穿越，致不能為相當之使用時，土地及其土地改良物所有人得自施工之日起至完工後一年內，請求徵收土地及其土地改良物，主管機關不得拒絕。私有土地及其土地改良物所有人原依前二項規定取得之對價，應在徵收土地及其土地改良物補償金額內扣除之。

第一項穿越之土地為建築基地之全部或一部時，該建築基地得以增加新建樓地板面積方式補償之。

前四項土地及其土地改良物上空或地下使用之程序、使用範圍、地籍逕為分割及設定地上權、徵收、註記、補償、登記、增加新建樓地板面積等事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。

主管機關依第三項規定徵收取得之土地及其土地改

有土地及其土地改良物之上空或地下。但應擇其對土地及其土地改良物之所有人、占有人或使用人損害最少之處所及方法為之，並應支付相當之補償。

前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。

前二項土地及其土地改良物因大眾捷運系統之穿越，致不能為相當之使用時，土地及其土地改良物所有人得自施工之日起至完工後一年內，請求徵收土地及其土地改良物，主管機關不得拒絕。土地及其土地改良物所有人原依前二項規定取得之對價，應在徵收土地及其土地改良物補償金額內扣除之。

第一項穿越之土地為建築基地之全部或一部時，該建築基地得以增加新建樓地板面積方式補償之。

前四項土地及其土地改良物上空或地下使用之程序、使用範圍、地籍逕為分割及設定地上權、徵收、註記、補償、登記、增加新建樓地板面積等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。

主管機關依第三項規定徵收取得之土地及其土地改良物，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第

需要，須將架空電車線等管線附掛於私人建築物上，勢必侵害建物所有權人權益，對於其所受損害，理應支付相當之補償。建議於第一項增列「或得將管、線附掛於沿線之建物上」之規定。

良物，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令有關規定之限制。	二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令有關規定之限制。	
第二十四條之一 大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機關同意。 前項大眾捷運系統之建設，須拆遷已附掛或埋設之管、線、溝渠時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用分擔，依前條第三項規定及第四項所定辦法辦理。 <u>依第三條第二項第二款所定大眾捷運系統，其地面路線之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則等相關事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。</u>	第二十四條之一 大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機關同意。 前項大眾捷運系統之建設，須拆遷已附掛或埋設之管、線、溝渠時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用分擔，依第二十四條第三項規定辦理。	一、非完全獨立專用路權大眾運輸系統畢竟與一般大眾運輸系統於平面道路上有所不同，由於非完全獨立專用路權大眾運輸系統有部分路段將佈設於一般道路上，對原有平面運行之交通必將帶來一定程度之衝擊。 二、故此道路是否合適佈設非完全獨立專用路權大眾運輸系統，對於非完全獨立專用路權大眾運輸系統之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則，都是主管機關在評估及該市區道路或公路主管機關是否同意之重要參考依據，惟本草案並未特別針對非完全獨立專用路權大眾運輸系統之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則有明確規定，爰建議增列第三項。
第三十八條 大眾捷運系統營運機構增減資本、租借營業、抵押財產或移轉管理，應先經地方主管機關核准，並報請中央主管機關備查。 大眾捷運系統營運機構全部或部分宣告停業或終止營業者，應報經地方主管機關核轉中央主管機關核准。	第三十八條 大眾捷運系統營運機構增減資本、租借營業、抵押財產或移轉管理，應先經地方主管機關核准，並報請中央主管機關備查。 大眾捷運系統營運機構全部或部分宣告停業或終止營業者，應報經地方主管機關核轉中央主管機關核准。 大眾捷運系統營運機構，如有經營不善或其他有損公共利益之重大情事者，主管機關應通知限期改善，屆期仍未改善或改善無效者，停止其營運之一部或全部。	一、第三、四、五項規定，大眾捷運系統營運機構於營運期間，經營不善或其他有損公共利益之重大情事發生之強制接管機制，惟依促進民間參與公共建設法第五十三條第二項規定：「依前條第一項中止及前項停止其營運一部、全部或終止投資契約時，主辦機關得採取適當措施，繼續維持該公共建設之營運。必要時，並得予以強制接管營運；其接管營運辦法，由中央目的事業主管機關於本法公布後一年內訂定

	但情況緊急，遲延即有害交通安全或公共利益時，得立即令其停止營運之一部或全部。 受前項停止營運處分六個月以上仍未改善者，由中央主管機關廢止其營運許可。 依前二項規定，停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可時，地方主管機關應採取適當措施，繼續維持運輸服務，不使中斷。必要時，並得予以強制接管，其接管辦法，由中央主管機關定之。	之。」足見該法已授權各機關或各部會基於所屬事業之特性，分別訂定強制接管辦法。 二、交通部依上開規定訂有民間參與交通建設及觀光遊憩重大設施接管營運辦法，該辦法第一條：「本辦法依促進民間參與公共建設法第五十三條第二項規定訂定之。」顯見該辦法之法源依據並非源於本條現行條文，而是依據促進民間參與公共建設法規定訂定之，於此重複規定恐會造成適用順序之混淆易茲爭議，為避免同一事項重複規定，建議刪除第三、四、五項，回歸促進民間參與公共建設法及民間參與交通建設及觀光遊憩重大設施接管營運辦法之規定，俾利明確。
--	---	---

提案人：楊麗環 林明濤 葉宜津

葉委員宜津等所提修正動議：

第 三 條 本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，固定班距不超過二十分鐘，以輸送都市及鄰近地區旅客公共運輸系統。

前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類：

一、完全獨立專用路權：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。

二、非完全獨立專用路權：部分路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他陸上運具共用車道。

大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。共用車道路線應劃歸大眾捷運系統。

第三十二條之一 （刪除）

第四十四條 大眾捷運系統營運機構，應於適當處所標示安全規定，旅客乘車時應遵守站中人員之指導。

非大眾捷運系統之車輛或人員不得進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。但屬非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，其與其

他陸上運具共同車道部分，依第四十條第二項規定辦理。

採完全獨立專用路權之大眾捷運系統路線，除天橋及地下道外，不得跨越。

第 五 十 條 有下列情形之一者，處行為人或駕駛人新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰：

- 一、車輛行駛中，攀登、跳車或攀附隨行。
- 二、妨礙車門、月台門關閉或擅自開啟。
- 三、非大眾捷運系統之車輛或人員，違反第四十四條第二項前段規定，進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。
- 四、未經驗票程序、不按規定處所或方式出入車站或上下車。
- 五、拒絕大眾捷運系統站、車人員查票或妨害其執行職務。
- 六、滯留於不提供載客服務之車廂，不聽勸止。
- 七、未經許可在車上或站區內募捐、散發或張貼宣傳品、銷售物品或為其他商業行為。
- 八、未經許可攜帶動物進入站區或車輛內。
- 九、於大眾捷運系統嚼食檳榔或隨地吐痰、檳榔汁、檳榔渣，拋棄紙屑、菸蒂、口香糖、瓜果或其皮、核、汁、渣或其他一般廢棄物。
- 十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。
- 十一、非為乘車而在車站之旅客大廳、穿堂層或月台層區域內遊蕩，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。
- 十二、躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。
- 十三、未經許可在捷運系統路權範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席。
- 十四、於月台上嬉戲、跨越黃色警戒線，或於電扶梯上不按遵行方向行走或奔跑，或為其他影響作業秩序及行車安全之行為，不聽勸止。

有前項各款情事之一者，大眾捷運系統站、車人員得視情節會同警察人員強制其離開站、車或大眾捷運系統區域，其未乘車區間之票款，不予退還。

提案人：葉宜津 林明溱 楊麗環

管委員碧玲等所提修正動議：

案由：本院委員管碧玲等人，為使大眾捷運更符合我國逐步邁向人口老年化時代之無障礙環境需求，爰提出「大眾捷運法部分條文修正動議」，是否有當，請公決案。

說明：

- 一、行政院修正條文第三條規範非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，其共用車道長度以全部路線長度四分之一為限之規定，缺乏立論依據，宜修正為原則性規範。
- 二、大眾捷運系統專用電信應依據電信法辦理。
- 三、考量大眾捷運系統之站體、月台、車輛等系統均應更體貼身障者、行動不便者之需求，

並於輕軌捷運採共用車道設置時，應設置特殊專用聲光號誌以保障行人及其他車輛之安全，於第三條及第二十四條之二新增相關規範。

提案人：管碧玲 王進士 魏明谷

「大眾捷運法部分條文」修正動議

修 正 條 文	行 政 院 修 正 條 文	說 明
第三條 本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。 前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類： 一、完全獨立專用路權：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。 二、非完全獨立專用路權：部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。 大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為<u>原則</u>。 <u>第二項第二款之大眾捷運系統，應考量共用路段之行人及車輛安全、交通狀況等因素，設置優先通行專用聲光號誌。</u>	第三條 本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，<u>行駛於導引之路線</u>，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。 前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類： 一、完全獨立專用路權：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。 二、非完全獨立專用路權：部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。 大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為<u>限</u>。	1. 行政院所提修正草案第三項四分之一規定缺乏立論依據，易衍生爭議，故修正為原則性規範。 2. 為使非完全獨立專用路權之捷運亦能維持行車運輸效率及道路交通安全，並兼顧行動不便者之警示，應要求設置專用聲光號誌。
第八條 為謀大眾捷運系統通信便利，大眾捷運系統工程建設或營運機構，經交通部核准，得依電信法之規定，設置大眾捷運系統專用電信	第八條 為謀大眾捷運系統通信便利，大眾捷運系統工程建設或營運機構，經交通部核准，得設置大眾捷運系統專用電信。	為免未來交通相關專用電信採無線訊號者，與其他無線電信系統干擾，比照公路法第七條，應依據電信法辦理設置專用電信。

。		
第二十四條之二 大眾捷運系統建設及車輛應符合無障礙環境之要求，其設計製造之技術規範，由中央主管機關定之。	第二十四條之二條 大眾捷運系統建設及車輛之製造之技術規範，由中央主管機關定之。	為使我國各種大眾捷運更符合未來需求，應於本法規範大眾捷運全系統符合無障礙環境相關規範。

主席：我們現在進行協商。

（進行協商）

主席：因為管委員碧玲針對第三條提出修正動議，我們等管委員稍後到場之後再一併討論第三條。

針對第十一條，本席有提出修正版本，增列第二項文字：「前項大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其規劃站台設置位置時，並應評估大眾捷運車次及乘客數量、路口交通流量特性、運輸系統間轉乘需求、乘客可及性與使用方便性等因素。」本席是要求在可行性裡面列入，因為這非完全獨立專用路權。這部分有沒有重複或衝突？

林司長國顯：委員是針對非完全獨立路權？

主席：對。

林司長國顯：所以等於是新增，這應該是可以，一般我們在可行性和綜合規劃就會考慮這些問題，所以是不是要入法，這倒是可以考慮。

主席：確定有這樣做嗎？

林司長國顯：有。

主席：這些在綜合規劃裡面全部都要列入？

林司長國顯：一定要做這些事。

主席：既然這樣，我們就不堅持。

李委員昆澤：第十一條第八款「採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。」本席認為除了交通衝擊之外，應該還要考慮配套，這樣才有意義，沒有加配套是沒有意義的，所以本席建議第八款增列「交通衝擊分析與配套」，不知交通部有沒有意見或說明？

林司長國顯：我們對第十二條增列第二項，裡面有放入委員的意旨，文字是「大眾捷運系統規劃為採用非完全獨立專用路權型態時，前項規劃報告書並應記載非完全獨立專用路權所經鄰近道路之交通衝擊分析及道路交通管制配套計畫。」

李委員昆澤：你們再協調增加，沒有問題吧？

陳次長純敬：我們是考慮到前後文會不順，第十一條前段文字是「大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素」，這幾個款講的都是因素，至於分析內容是規定在第十二條。

主席：我覺得這是對的，因為這只是針對因素部分。

李委員昆澤：好。

主席：我們就不堅持。第十一條照行政院提案條文通過。

第十二條照行政院提案條文通過。

第十三條照行政院提案條文通過。

關於第十五條，本席的版本增列第三款，文字為：「前項路網為非完全獨立專用路權之大眾捷運系統者，中央主管機關應俟第四十條第二項及第四十四條第二項但書規定施行後，始得核准其營運。」

李委員昆澤：本條是不是應該和第四十條一併討論？

主席：這裡的意思是必須前面都 OK 了，始得核准其營運，所以這是合理的，第十五條應該要這樣，否則先核准了，後面沒有做好，到時怎麼辦？所以應該照第四十條和第四十四條……

李委員昆澤：請司長說明一下，是要和第四十條一併討論？還是就照主席的意思處理？

主席：我的意思是，這些都要完備以後，我們才核准營運；他們的意思是先營運，之後再補齊，這比較說不過去。本席認為增列這一項是對的。

林司長國顯：第四十條第二項好像沒有但書。

主席：有在但書裡面。

陳次長純敬：但書只是說依道路交通管理處罰條例及其相關法規辦理，並沒有要求先通過，只是規定現在有什麼樣的法規，就按照那個法規來做，如果那個法規不合適，原則上交通部就會修法。

主席：本席要求這些必須都要全部完備才能開始營運。

李委員昆澤：如果法規不完備，那輕軌即使做好也不能營運了，交通部應該要去考慮。

陳次長純敬：因為道路交通管理處罰條例也會與時俱進，所以應該是要依照現在的規定。

主席：後面也有講你們是要依照第四十條第二項規定來辦理。

陳次長純敬：它只是規定涉共用現有道路之車道部分，依道路交通管理處罰條例及其相關規定來辦理，所以關於闖紅燈，那個部分視同一般的道路。

主席：沒有錯啊！但是這裡有特別提到，屬於非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，只要有什麼改變的時候，還是要適用它。

陳次長純敬：對，但是現在還沒有預想到會有怎麼樣的改變，設紅綠燈的時候，紅燈就是要停，綠燈亮就可以走。

主席：如果加上這個會有影響嗎？應該是沒有影響，只是要提醒你們，必須要所有事情都完備以後才能營運。

陳次長純敬：那是不是可以將文字修正一下？

葉委員宜津：應該用附帶決議。

陳次長純敬：因為但書的部分已經有規定施行了，委員的意思只是說，是不是現在的辦法符合纜車的……

主席：就要照著這個做。

陳次長純敬：現在無法預估有哪些不符合，是不是要修？

林司長國顯：跟委員報告，它是跟著紅綠燈走。

葉委員宜津：目前看起來是沒有需要修什麼，我們再這樣規定就會變成多餘，楊委員所提的這一段，當然沒有什麼不可以，只是根本就是多餘的，因為現有的就已經夠用了，以後會不會不夠用也

還不一定。

主席：因為有但書的規定。

李委員昆澤：這一章是建設章，營運章是在後面，為什麼不等到後面再一起討論？

主席：不是，雖然這一章是建設，但是不得營運是規定在這裡，本席是針對不得營運的部分建議加上這個。

陳次長純敬：或者是不要但書。

葉委員宜津：本席建議照院版通過。

主席：第十五條照行政院提案條文通過。

關於第十九條，本席有提出修正條文，因為大眾捷運的工程有時候要附掛一些管、線於沿線的建物上面，所以這個部分應該要加入。

葉委員宜津：本席認為應該可以支持這樣的修正，即使其他法律有規定也沒有關係。

主席：第十九條照楊委員麗環等提案條文通過。

第二十四條照行政院提案條文通過。

第二十四條之一照行政院提案條文通過。

葉委員宜津：第三條剛才保留，所以這個部分也要保留嗎？還是要先回頭討論第三條？

主席：因為第二十四條之一就是第三條，所以我們先回頭討論第三條。本席的版本是在第二十四條之一最後加上「依第三條第二項第二款所定大眾捷運系統……」，還有在第三條規定「應考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，設置優先通行號誌」，主要的重點就是設置優先通行號誌。

葉委員宜津：本席的版本有兩個重點，第一，你們的版本定義不清楚，只有完全獨立專用路權或於路口部分採優先通行號誌處理之非完全獨立專用路權，本席有調查過，捷運的固定班距都不會超過二十分鐘，所以在捷運系統部分就規定固定班距不超過二十分鐘，這樣定義就很明確，這是第一點。第二，關於路權的部分，一些公路和大眾運輸共用道路，有時候會因為路權不清楚而產生爭議，所以本席將「共用車道路線應劃歸大眾運輸系統」入法，這樣會比較清楚。

管委員碧玲：立法院法制局有注意到一個問題並提出意見，就是第三項最後規定共用車道路線長度以不超過全部路線長度四分之一為限，我們看不到為什麼是四分之一的立論基礎，所以本席建議修正為「以不超過全部路線長度四分之一為原則」。最後再增列一項，就是為了行動不便的人增加警示，所以規定「第二項第二款之大眾捷運系統，應考量共用路段之行人及車輛安全、交通狀況等因素，設置優先通行專用聲光號誌」，主要就是聲光號誌的部分。

主席：本席的版本是優先通行號誌，管委員的版本是專用聲光號誌，那就把它合併起來。

李委員昆澤：關於第三條，其實公路法第二條第九款就有提及電車，這與行政院版第三條所提非獨立路權的輕軌，在定義上其實有點重疊，而適用大眾捷運法、公路法之最大不同就是大眾捷運法才有中央的補助，這是很重要的。其次，關於共用車道長度不可以超過四分之一，這樣可能會影響地方政府興建輕軌捷運之選址，這部分會受限，所以本席建議不需在法律中明定四分之一以保留彈性，這部分稍後請你們簡單做個說明。

另外，關於共用路權不得超過路線長度的四分之一，請問是否以單次提報計畫為限？若原來的路線有延伸，是否會合併計算？合併計算後若超過四分之一，是否會造成無法適用大眾捷運法而無法獲得中央的補助？這部分你們也要說明一下，所以本席建議屬於非獨立路權的部分應該要保留彈性，請你們做個簡單的說明。

陳次長純敬：從最簡單的先講，首先，關於設置優先通行號誌以及專用聲光號誌的部分，這應該可以列在這裡面，請幕僚單位先把文字整合一下。其次，葉委員有提及共用車道路線應劃歸大眾捷運系統，這在實務上可能會有困難，因為我們要使用道路交通管理處罰條例，我不曉得劃歸大眾捷運系統有何實質上的效果，而且還會有禁限建的問題，現在還要考慮到輕軌、觀光使用的部分，也有禁限建的問題，原來路旁的建築可能又會有問題了，所以如果沒有什麼其他效果的話，我們建議這部分可以不用列入。

葉委員宜津：限建的問題我沒有考慮到，方才你有提及道路交通管理處罰條例的部分，其實該條例第四十條就有規範了，所以這不是問題，我們這裡主要是養護的問題，如果有限建的問題，那我不堅持了，我們的版本就是把輕軌的路權歸大眾捷運系統。

主席：如果劃歸到那邊會有什麼問題？

在場人員：道路的部分還是要回歸道路主管機關，輕軌、軌道的部分還是……

葉委員宜津：我們這裡是共用、共線的部分歸輕軌。

在場人員：應該也是要分開來處理。

主席：你這樣講就不清不清楚的，其實個別的都 OK，但是共用的話，到底是歸大眾捷運的部分還是歸地方的路權？

林司長國顯：關於劃歸大眾捷運系統，這部分會有禁限建的問題。

葉委員宜津：只有禁限建的問題比較麻煩，不然就修正為，共用車道路線維護……

主席：加入維護的部分，好不好？維護的部分就由大眾捷運這邊來維護。

陳次長純敬：最後，關於固定班距不超過 20 分鐘的部分，這會牽涉到輕軌營運的問題，如果規定在 20 分鐘以內，說不定將來在營運會有一些考量，比方說，晚上的時段等，所以不需要訂定這部分的話，在經營管理方面會比較有彈性，所以可能不需要再加入這部分了。

主席：好，葉委員對此沒有意見。

施總工程司嫩微：關於聲光號誌，事實上，我們都有無障礙勘檢，不管是捷運還是輕軌，絕對有無障礙勘檢，若這裡放入聲光號誌，我擔心會跟優先通行號誌相衝突。

主席：你是要聲光號誌還是優先通行號誌？

施總工程司嫩微：若用個「或」字就 OK，這樣就絕對沒問題，謝謝。

主席：請你們將修正過後的部分唸一次。

在場人員：我們以委員提案的資料來看，最後一項修正為，「第二項第二款之大眾捷運系統，應考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，設置優先通行或聲光號誌。」

主席：管委員沒有意見。

葉委員宜津：關於第三條，固定班距的部分我不堅持，至於共用車道路線的部分，因為我們找不到

維護的部分，所以可否修正為，共用車道路線養護應劃歸大眾捷運系統？

林司長國顯：第三條都在講路權的劃分，營運是在……

葉委員宜津：可是我們找不到養護那部分。

林司長國顯：在第二十四條。

主席：好，第三條暫時不加這部分，俟討論到第二十四條之一的時候再來加這部分。現在回到李委員昆澤針對第三條的意見。

林司長國顯：四分之一的部分確實沒有學理依據，這是召集各單位開會後大家的看法，其實這邊會有一個問題，因為這是大眾捷運法，大眾捷運就是 Rapid Transit，如果我們放太多 C 型路權就會有很多號誌跟行人、車輛共用，這樣會影響到那條路線的運轉，它的班次可能就會開始不準了，因為有些地方萬一有行人干擾在前面，那它就會受到影響了，當初所考量的是，如果共用車道路線長度在四分之一以內，對車速還不會有太大的影響。事實上，台北大眾捷運系統的車速可以達到 80 公里，但因加、減速再加上停站，平均車速只達到 34 公里；如果路線再轉到平面，車速就只有十幾公里。若 C 型路權共用的部分太長，這條路線就不應該掛到大眾捷運法，或許它應該掛在地面電車或一般的系統。當初是基於希望不要有太多 C 型路權的原因，因為 C 型路權太多，運轉的準點度會愈來愈不準。以上所述的考量，不知委員能否接受？因為全世界確實沒有一個標準是……

主席：李委員，我們也覺得為什麼要採用四分之一？

李委員昆澤：因為目前尚未施行，可以保留一點彈性。以管碧玲委員提案的「為原則」，我們 OK 啊！

林司長國顯：「為原則」等於就放了，「為原則」等於沒有了。

李委員昆澤：我反對！而且這四分之一是以原路線，還是以一次提報為原則？以後這條路線要延長，如果超過四分之一的話，那該怎麼辦？

主席：延長還是共用車道路線的部分，因為它考慮到共用……

李委員昆澤：這個才有中央補助，不然的話……

林司長國顯：對於委員所垂詢的問題，本人做如下的說明：第一，這個原則是在制定大眾捷運法，我們不希望捷運系統的速度被耽誤太多，如果 C 型路權太多，整體營運速度就會慢下來，如此準點度也會落後……

管委員碧玲：在實際進行規劃時，他們會將速度問題納入考量，當我們的法律允許有這樣的彈性時，地方政府的後續建設就不會受到太多的限制。大體上我提出這樣的原則已經足夠，你們將來在進行站距的規劃與設計時，再將專業角度加以鑲嵌進去。為什麼你們對自己的專業沒信心？

在場人員：這在可行性研究與綜合規劃……

主席：我們民意代表一定是站在對地方未來發展最方便的立場，最好能夠獲得中央補助，這是最基本的，但我個人還是贊同採用比較專業的建議，畢竟我們不是這方面的專家。以五股、楊梅高架道路為例，後來我不堅持在桃園市設置交流道，主要是因為他們告訴我，五楊高架道路能夠分散 30% 的車流，如此中山高就不會塞車。經過我行駛之後發現，這樣真的有達到預定的目標，根本

不需要再另設交流道。我認為有些時候還是先試著施行，如果真的發生狀況，我們再修正相關條文，或者是以專案方式處理。如果你現在全部放寬的話，每一個縣市都會提出要求，如果這條有規定「為限」的條件，一旦放了，以後很難抓回來。如果真有必要，我們提出專案進行特殊的……

管委員碧玲：不過，楊委員，高雄地區幅員遼闊，城鄉之間差距很大，在人口密集的地區，人和車輛當然會很多，但是在比較鄉下的地方，那個條件就不一樣了。如果硬性規定要四分之一，並沒有考量城鄉差異，我建議文字修正為「以四分之一為原則」，或是在條文中增列「並考量……」。你們只要把擔心的問題加入條文中，這沒有關係，但是，如果我們把這四分之一的規定給訂死，確實會影響到我們後續的建設。

另一個原則，我覺得要立法從寬、執法從嚴，現在等於在立法就從嚴，將來你們在專業規劃與設計上，自然會設法解決遭遇到的問題。

李委員昆澤：管委員講得很對。另外，我們希望在大眾捷運法中比較有彈性去處理這個問題，因為地方的大眾捷運經費仍需經由中央補助，你們在審理的時候就可以提出建議或做處理，但是，你們讓地方政府在選址及往後處理路線時，會有更大的空間處理地方交通的問題，不要以台北的角度看南部的其他需求。

陳次長純敬：只是你在條文中規定「為限」兩字會比較好執行，依照這樣的原則，超過 1%是超過，超過 10%也是超過，或者是到時候我們有其他的條文以專案的方式，抑或是考量其他的因素……

管委員碧玲：你們要去想啊！

主席：我覺得這部分還是要定義清楚，如果有特殊考量的時候，可以有專案的……

在場人員：在其他的條文上有專案考量，或者是……

朱局長旭：事實上，我們也做過研究，假使淡海輕軌捷運採用共用路權，車速只有 15 公里，這也不可能開得太快，因為我們必須考慮道路旁邊有很多的機車，所以當初所制定的條文，主要希望大眾捷運系統能夠維持一定的速度。剛剛委員也提及，是不是爾後每次提報都做為衡量的標準？我想這部分可以講清楚。如果以後這一條路線要加以延伸的話，還是要回歸到與原來的路線一併計算。因為淡海輕軌藍海線只有增長 8%而已，並沒有超過 25%，而且超過 25%是很長的距離，事實上，它不只是共用路權，還有隔離路權，它的速度已經夠慢了，所以它跟大眾捷運最大的差別在於，大眾捷運都是 A 型路線，輕軌捷運一進來，有 B 型路線，也有 C 型路線，當然以 C 型的影響最大，B 型的速度已經下降了。

在場人員：我們先以這樣……

主席：保留一下，你們再向這兩位委員解釋他們所提出的疑慮。其實他們是為民眾發聲，你們再幫他們找一下，看看條文中有沒有比較符合他們所提出的要求。但是，我們要先確定定義的部分，要不然人口密集區會更方便，不但這個要併，那個也要併，最後車速都慢下來了，就沒有辦法符合原定的條件。

管委員碧玲：本席建議刪除「四分之一為限」中「為限」兩字，只保留「四分之一」即可，後面增

列「但有特殊情形者、經中央主管機關核准者，不在此限」，所以本席建議刪除「為限」兩字。

主席：這樣就可以了，是不是？

管委員碧玲：這樣應該 OK。因為這樣規定以後，權限就在中央了。這樣可不可以？

在場人員：發生的情況是哪一種，真的不曉得……

主席：你們依照管委員的意見做修正，好不好？

管委員碧玲：你們把文字整理出來看看。

主席：李委員還有沒有意見？

李委員昆澤：沒有。

主席：請問各位，對第三條有無意見？（無）無意見。

請他們將文字修正完成之後，我們回頭再做處理。

第十九條已經 OK，接下來進行第二十四之一條文。

由於第二十四條之一與第三條的內容有關，本席等提案條文第二十四條之一第三項內容為：

「依第三條第二項第二款所定大眾捷運系統，其地面路線之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則等相關事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。」剛剛提到養護的部分，我們希望共同道路能夠由捷運來承擔，請你們修正相關文字，好不好？

在場人員：第二十四條嗎？

主席：第二十四條之一，剛才管委員與葉委員希望把它納入大眾捷運系統裡，而本席的條文內容則是由中央主管機關定之。

在場人員：改由營運主管機關啦！

主席：那就是由捷運局來處理。

在場人員：就是上級機關，市政府來處理。

管委員碧玲：不對，你想要推給我們高雄市政府了。

在場人員：營運的時候才是民間。

管委員碧玲：營運是由民間來做，對啊！我們是中鋼，跟台北市不一樣。

主席：不行，我們現在就是要納到……

施總工程司嫩嫩：各位委員，因為這一項後面有規定由中央主管機關會同內政部定之。我們會把委員剛才指示的事項納到這裡來規定，是不是可以在今天就把它納入規定？

在場人員：你是弄成決議，還是要修改條文內容？

施總工程司嫩嫩：不改，但是道路共同的部分作成一個附帶決議放到我們的辦法裡面，這樣可不可以？

主席：我們就用決議來決定。

在場人員：就是共用的養護部分由捷運局負擔，但是……

在場人員：你要排除公路法及市區道路管理條例，還是應該要用法律來規定。因為公路法及市區道路管理條例都明定用協調的方式，這個如果有輕軌的話，協調不知道要到什麼時候，這會出問題，所以才要用法律來定。

施總工程司嫩嫩：對，是不是由中央主管機關會同內政部定之？然後「共用車道路線維護應劃歸大眾捷運系統。」？

在場人員：這樣也可以啊！

主席：本席所提修正條文是在下面再加一段。

葉委員宜津：是用「維護」還是用「養護」？

主席：是「養護」吧？

在場人員：大眾捷運法是用「維護」。

主席：好，那就用「維護」。

在場人員：「維護」應該有包括「養護」。

主席：第二十四條之一第三項修正為：「依第三條第二項第二款所定大眾捷運系統，其地面路線之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則等相關事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。共用車道路線維護應劃歸大眾捷運系統。」請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

第二十五條沒有修正動議條文，本條照行政院提案條文通過。

第三十一條沒有修正動議條文，本條照行政院提案條文通過。

第三十二條之一，葉委員有修正動議條文，建議刪除本條文。

在場人員：如果其他法律有規定就可以刪除。

葉委員宜津：民法已經有規定了，所以可以刪除。

王副處長秋惠：目前大眾捷運法有授權捷運公司成立一個遺失物中心在處理，在公告期間內，如果旅客有物品遺留在車上或車站被撿到的話，他可以來車站這邊處理，如果本條刪除的話，可能造成旅客的不便。

葉委員宜津：民法有規定。

王副處長秋惠：另外，有一些是易於腐敗物，如果沒有特別的地方，撿到的當下就要處理。

葉委員宜津：這部分在民法都有規定，跟路人撿到東西交警察局都是一樣的。

在場人員：它是屬於行政程序法的委託嗎？為什麼一定要立法？除非是那種委託才需要在法或施行細則裡面規定。

葉委員宜津：對啊，不然民法都有了。

在場人員：要不然就回歸到民法的規定，它就是要照這樣做，所有單位撿到東西都是要這樣做。

葉委員宜津：對啊！

主席：你們有特殊之處嗎？沒有的話就依照……

葉委員宜津：沒有啊！

在場人員：它是不是公權力的委託，如果是的話，才需要在相關的法裡面去訂。

在場人員：民法規定是不是交給警察機關……

葉委員宜津：沒有，我唸給你聽，民法第八百零四條嗎？

陳次長純敬：第八百零三條、第八百零五條。

葉委員宜津：第八百零三條有一個但書：但於機關、學校、團體或其他公共場所拾得者，亦得報告

於各該場所之管理機關、團體或其負責人、管理人，並將其物交存。這就已經給你們權力了。

在場人員：這其中的差異是，依照民法規定，拾得者將物品送到車站，6 個月後無人認領時，該物品即歸拾得者所有；但是依照大眾捷運法的規定，6 個月後，該物品的所有權是屬於車站。

在場人員：那就在裡面加列所有權的問題按照民法的規定就好了。

在場人員：那就按照民法的規定，這一條就刪除。

主席：兩者的差異就是按照民法規定，6 個月之後，該物品歸拾得者；但是大眾捷運法這樣規定的話，拾得者就沒有權利擁有了。

在場人員：這部分回歸到民法，沒有什麼問題。

在場人員：那就回歸到民法，這一條可以刪除，不必規定。

管委員碧玲：場所就包含大眾捷運……

葉委員宜津：民法八百零三條就有場所的規定了。

王副處長秋惠：如果對旅客的權益沒有太大影響的話，原則上還是可以依照民法的規定。

主席：現在的差別是如果照民法，6 個月之後遺失物就可以歸拾得者；而如果這裡有規定，就屬於機關的。

管委員碧玲：如果真的要顧及人民權益，那就要去替警察機關做保管 6 個月，然後 6 個月之後還要核對身分，讓他領回去，還要多做那件事。你們現在是拍賣掉了，對不對？

在場人員：超過公告期就拍賣。

在場人員：那是因為所有權是你們的，所以你們可以拍賣，但不一定都是你們撿的，有時候是旅客撿的，那應該歸旅客啊。

在場人員：如果這樣就回歸民法就好了。

陳次長純敬：但是如果法令時效都超過了之後，我們還是可以拍賣，所以到最後我們還是要處理。

管委員碧玲：現在唯一擔心的是民法裡面列舉的機關、學校、場所等到底有沒有包含捷運？捷運當然是屬於公共場所，你們就來一個解釋函……

主席：你們會有什麼困境，說明一下。

管委員碧玲：你們請上級機關來一個解釋函就可以了。

主席：接著進行第三十二條之二。

李委員昆澤：這條是本席所提，本席認為現在這個時代，智慧型手機、iPad、筆電等等隨身電子設備普及，是民眾工作及生活必備用品，甚至有些老人及身心障礙朋友所使用的輪椅或維生抽痰機等等會有急需充電的時候，目前台北捷運站及高雄捷運站均已逐漸提供充電服務，因此本席認為在大眾捷運系統站區內提供充電設備服務已無窒礙難行之處，應該予以通過。

陳次長純敬：不過你們還是要考量一下是否會規定其一、排除其他；因為這裡只規定充電，如果到時候還有其他的，恐怕會有只列其一、排除其他的問題。我們不是不贊成，可是這點要小心。

主席：那我們用建議就可以了。

陳次長純敬：用附帶決議來建議？那樣應該可以。我是擔心如果只寫這個，到時候要求他們別的，他們說不定會說：抱歉，這個法只規定「充電設施」；其他部分他們就有理由可以推。

李委員昆澤：就通過啦！

陳次長純敬：通過是沒問題，只是請委員稍微考量一下……

管委員碧玲：如果是次長講的那個疑慮的話，就加上「及其他」三字就好了嘛！

李委員昆澤：不然就把「應」改成「得」啦！因為現在已經逐漸有提供這樣的設施了。本席的提案條文只是要讓充電的民眾免責，不然等一下他們又要被告竊電或什麼的。就用「得」啦！這樣應該沒問題吧？

好，就確定了喔！

主席：李委員昆澤等提案條文增訂第三十二條之二修正如下：「大眾捷運系統營運機構得於站區內提供免費充電設施服務，以供旅客緊急需要使用。」

接下來是第三十八條。本席所提的修正動議是將後面的部分都刪除。

陳次長純敬：可是那牽涉到主管機關限期改善等公權力的執行，所以……

主席：有必要這樣寫嗎？

陳次長純敬：這些規定都和以前一樣，只有「命其」二字的文字修改而已，應該沒有影響；只因涉及公權力的行使，所以改用「命其」二字。

主席：這本來就是你們管的，還要再寫進來嗎？

魏科長諭：第三十八條最後一項寫的是：「依前二項規定，停止其營運之一部或全部或廢止其營運許可時，地方主管機關應採取適當措施，繼續維持運輸服務，不使中斷。必要時，並得予以強制接管，其接管辦法，由中央主管機關定之。」因為我們在 100 年 9 月 2 日已經訂定了一個民間參與交通建設接管營運辦法，所以如果我們把本條的後面幾項全部拿掉的話，勢必會影響到這個接管營運辦法。

主席：好，我沒有意見。

請問各位，對第三十八條照行政院提案條文通過，有無異議？（無）無異議，通過。

接下來是第三十八條之一。請問各位，對第三十八條之一照行政院提案條文刪除，有無異議？（無）無異議，第三十八條之一刪除。

接下來是第四十條。第四十條沒有修正動議條文。

李委員昆澤：我先請教一下交通部。現在新型的輕軌是和一般汽車共用路權，而道路交通管理處罰條例是規範路權最主要的法律，為了配合輕軌的興建，請問交通部對道路交通管理處罰條例的修正進度為何？

林司長國顯：這涉及三個法令，分別是道路交通安全規則、道路交通處罰條例，和道路標誌標線號誌設置規則，都要等本法修正通過再來處理，不過我們現在已經要求高鐵局幫忙蒐集國內外相關法令，其實已經有相關的條例了。

李委員昆澤：我是問進度啦！蒐集當然是要蒐集。

林司長國顯：跟委員報告，目前……

李委員昆澤：為免配套修法的進度太慢，我建議以附帶決議的方式，要求交通部在一年內提出道路交通管理處罰條例有關輕軌的修法配套。

主席：交通部可以嗎？

既然可以，等一下就將附帶決議一併附上。

請問各位，對第四十條照行政院提案條文通過，有無異議？（無）無異議，通過。

接下來是第四十四條。葉宜津委員有針對本條提出修正動議。

陳次長純敬：「地面」改為「陸上」，應該沒有問題。

魏科長諭：如果是「陸上」的話，我必須提醒一個問題，因為目前高雄有海陸都可以走的鴨子船，如果是「陸上」的話，恐怕到時候會上不了……

陳次長純敬：本來用「地面」也是一樣啊！我們原來的字眼是「地面」耶！

魏科長諭：我們的字眼是「其他運具共用車道」，他現在是把海陸共用的運具排除掉了。

李委員昆澤：沒有、沒有。

陳次長純敬：我們是「與其他地面運具共用車道」，他只是把「地面」改為「陸上」。

主席：那就不要寫「地面」和「陸上」了，萬一掉到水裡還可以用就給他用吧！

第四十四條第二項修正為：「非大眾捷運系統之車輛或人員不得進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。但屬非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，其與其他運具共用車道部分，依第四十條第二項規定辦理。」請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

第四十七條沒有修正動議條文，本條照行政院提案條文通過。

第四十九條沒有修正動議條文，本條照行政院提案條文通過。

第五十條有葉宜津委員的修正動議條文，差別在第一項第九款，請大家看一下有沒有意見。

我建議不要啦！因為……

李委員昆澤：我不堅持，但是關於捷運、地鐵喝水一事，其實在其他先進國家當中也都是可以喝水的，而且現在捷運愈蓋愈長，比方說從永和到淡水或是經由機場捷運到機場，路程都比較長，因此，老人、小孩的飲水問題，我想之後是可以再慢慢討論的，基本上，這是觀念問題，而上次我們提出後，據了解他們是有增加了飲水的設施，總之，這部分要再繼續跟交通部溝通，而我並沒有那麼堅持。

另外，關於第十四款「於月台上嬉戲或於電扶梯上不按遵行方向行走或奔跑」，其實會有這種行為的大部分都是小朋友，這樣就要處罰 1,500 元，會不會太嚴苛呢？這部分請台北捷運局說明一下。

主席：該款有提到「不聽勸止」。

王副處長秋惠：基本上，14 歲以下是不會罰的，然後會予以勸導，所以這主要是屬於遏止的條款。

李委員昆澤：應該是要勸導的。

主席：不聽勸導才來處理。

第五十條照院版通過。

第五十條之一照院版通過……

李委員昆澤：第五十條之一的第一款很奇怪，就是「未經許可」攜帶經公告之危險或易燃物，但如果果是經過許可的，就可以攜帶嗎？

林司長國顯：這樣的話就要放在安全的箱子裡提進去，但裡面是危險物品。

主席：這是經過檢查的，所以是有必要的。

李委員昆澤：這部分我不堅持。另外，現在捷運警察人力不夠，一站警力平均不到兩人，以台北捷運站為例，每天至少有上萬人在出入，如果有人攜帶危險或易燃物進入，真的是很危險，所以是否有必要將這種危險行為單獨成為第一項來規定而且罰金要提高到 5 萬元以上？這部分請台北捷運局說明一下。

王副處長秋惠：委員的意思是說……

主席：另外將其列出來，就是「攜帶未經許可……」，然後被查到者要重罰。

王副處長秋惠：其實 1 萬至 5 萬是一個裁量權，如果惡性重大的話，一定會罰到最上限，所以在執行上是可以處理的。

主席：萬一有狀況，可能就是完全依刑法來處理。

第五十條之一照院版通過。

第五十一條之一照院版通過。

第五十二條照院版通過。

王副處長秋惠：關於第三十二條之一，經審慎考量之後，我們同意委員的建議予以刪除，其實原來是基於旅客來考量的。

主席：所以依葉委員的意見，就是以民法來處理就好了。

管委員碧玲：第十三條文字修正以後，對於甄選民間機構的部分，我還是想請問關於中資的部分，因為當時質詢時我有提到這個問題，就是現在的 BOT 以及促參法中，對中資是有限制的，可是本來要改但後來沒有改，但是第十三條這樣修改以後，對於中資做為一個民間被甄選機構來擔任工程建設機構一事，這樣是否就符合資格，然後也排除促參法的適用？

陳次長純敬：建設的部分會牽涉營造業法的規定，因為營造業是屬於特許的，所以現在尚未開放中資可以來台灣承攬營造業，至於經營管理的部分，可能就要請教工程會，是否有開放中資呢？

主席：有嗎？

陳次長純敬：他們表示現在是沒有開放的。

主席：經營管理的部分，是適用什麼法來限制中資呢？

陳次長純敬：工程會這邊還沒有開放，經濟部這邊也沒有開放，所以應該是不可以開放的。

管委員碧玲：如果那邊沒有開放，那這部法也沒有優於他們喔！

陳次長純敬：沒有。

管委員碧玲：這部分有確認吧！

最後，大眾捷運法這次是進行大修，可是有關宣示性的身心障礙方面的保障，在這次修法當中，並沒有任何條文有處理到。

主席：這用附帶決議的方式來處理。

管委員碧玲：關於第二十四條之二車子在進行設計的時候，其設計要符合無障礙環境的部分，因為這次沒有修正，所以如果今天案子先保留協商，然後這個東西就先跑程序委員會，到時再併案處理，這個會期還是可以將其送出去，大概就只是晚了一個禮拜，這樣好不好？

主席：主秘，可不可以這樣處理？

尹主任秘書章中：但今天不能討論。

管委員碧玲：對啦！今天不能討論，但是我只要讓它跑程序委員會的程序，等付委後就可以併案協商了，最後大概就是晚了一個禮拜才把整個案子送出去，除非你們有什麼替代的條文，基本上，第二十四條之二是你們相關的建設及車輛的設計要符合無障礙環境的要求，畢竟這是很全面的讓大眾捷運系統全面符合無障礙環境的要求。

林司長國顯：依據身心障礙者權利保障法第五十三條是有定了一個辦法。

管委員碧玲：那是總法，但是大眾捷運法……

林司長國顯：捷運幾乎是最符合無障礙環境的要求。

管委員碧玲：包括交通工具的設計還有整個建設，全部都在裡面，所以就可以從那裡去做。

主席：還有第四十條的附帶決議，請主秘宣讀一下。

尹主任秘書章中：要求交通部在一年內將道路交通管理處罰條例有關輕軌修法的配套提出，並送立法院交通委員會審議。提案委員有李委員昆澤、楊委員麗環、葉委員宜津及管委員碧玲。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

另外，第三條有關四分之一的部分目前尚未定案。

林司長國顯：我說明一下，我們現在的建議條文是：「大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。但有特殊情形，經中央主管機關報請行政院核准者，不在此限。」。

主席：這樣可以嗎？可以啦，意思一樣。

林司長國顯：謝謝。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，第三條修正通過。

請把修正文字拿給議事人員整理。

現在請議事人員宣讀協商結論。

協商結論：

第三條照行政院提案條文，第三項修正為：「大眾捷運系統非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。但有特殊情形，經中央主管機關報請行政院核准者，不在此限。」；依照楊委員麗環等修正動議條文及管委員碧玲等修正動議條文增訂第四項：「第二項第二款之大眾捷運系統，應考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，設置優先通行或聲光號誌。」；其餘照行政院提案條文通過。

第十一條照行政院提案條文通過。

第十二條照行政院提案條文通過。

第十三條照行政院提案條文通過。

第十五條照行政院提案條文通過。

第十九條照楊委員麗環等修正動議條文通過。

第二十四條照行政院提案條文通過。

第二十四條之一是合併行政院提案條文、楊委員麗環等修正動議條文及葉委員宜津等修正動議條文修正通過，第三項修正內容為：「為依第三條第二項第二款所定大眾捷運系統，其地面路線之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則等相關事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。」；增訂第四項：「共用車道路線維護應劃歸大眾捷運系統。」

第二十五條照行政院提案條文通過。

第三十一條照行政院提案條文通過。

第三十二條之一照葉委員宜津等修正動議條文通過刪除。

新增第三十二條之二照李委員昆澤等提案條文，修正為：「大眾捷運系統營運機構得於站區內提供免費充電設施服務，以供旅客緊急需要使用。」

第三十八條照行政院提案條文通過。

第三十八條之一照行政院提案條文通過刪除。

第四十條照行政院提案條文通過。

第四十四條照行政院提案條文，第二項修正為：「非大眾捷運系統之車輛或人員不得進入大眾捷運系統之路線、橋樑、隧道、涵管內及站區內非供公眾通行之處所。但屬非完全獨立專用路權之大眾捷運系統，其與其他運具共用車道部分，依第四十條第二項規定辦理。」；其餘照行政院提案條文及李委員昆澤等提案條文通過。

第四十七條照行政院提案條文通過。

第四十九條照行政院提案條文通過。

第五十條照行政院提案條文通過。

第五十條之一照行政院提案條文通過。

第五十一條之一照行政院提案條文通過。

第五十二條照行政院提案條文通過。

第四十條通過附帶決議 1 項：

附帶決議：

要求交通部在一年內將道路交通管理處罰條例有關輕軌修法的配套提出，並送立院交通委員會審議。

提案人：李昆澤 楊麗環 葉宜津 管碧玲

主席：委員葉宜津所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

本次會議作如下決議：一、併案審查行政院函請審議「大眾捷運法部分條文修正草案」案、本院委員李昆澤等 32 人擬具「大眾捷運法增訂第三十二條之二條文草案」案及委員李昆澤等 33 人擬具「大眾捷運法第五十條條文修正草案」案全部審查完竣，擬具審查報告提報院會討論。二、院會討論本案前，無須交由黨團協商，院會討論本案時，由本會召集委員楊麗環補充說明。三

、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位盡速以書面答復。

葉委員宜津書面意見：

大眾捷運法逐條審查意見：

一、第三條

1. 第三條第一項

大眾捷運系統之定義不明：修正為「行駛於導引之路線」，係為解決輕軌捷運之問題，但如此並沒辦法區別跟其他有「導引路線」之系統，尤其是跟鐵路的競合，因為台鐵捷運化後，其部分地區完全符合本條定義。參考外國體例，市區的捷運系統和所謂的鐵路系統並無區分，均是屬於軌道運輸。而捷運一詞也有被濫用的情況，像機場捷運線其實性質上較接近郊區鐵路，但因為大家對台鐵的印象太差，所以還是被歸類在捷運，而在本法規範內。如果只是通俗名詞的運用，那稱捷運或鐵路、地鐵均無差別，但現在是法律的適用，不應該沒有區別，而且是適用鐵路法或大捷法的差別很大。不能說新建的都叫捷運，或者是台鐵蓋的才叫鐵路。第三條的現行條文本來就有問題，修正條文的第一項問題也是很大，公車專用道嚴格來說也可以納入這裏的捷運定義。至於密集班次、大量快速更是不知所云。因此，建議第一項修正為：「本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，固定班距不超過二十分鐘以輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。」

2. 第三條第二項、第三項

新增非完全獨立專用路權可與其他地面運具共用車道，而共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。但這部分的路權，到底權責為何甚難區分，本法亦無規定，是屬於原有道路機關的路權、養護，亦或是依本法的捷運路權、義護？雖然公路法第 31 條、市區道路條例第 26 條規定是採協議方式，但這部分的共用車道，並不僅限於公路或市區道路，亦有可能與鐵路及其他地面運具共用車道，第 40 條第 2 項新增部分，又僅及於道路交通之管理，而不及於管轄。而鑑於非獨立專用路權其共用車道長度最多僅四分之一，為免其他四分之三獨立專用路權受此四分之一影響，此部分路權、養護權限應歸屬捷運部分，避免應二個路權單位，反造成維護、養護時的推拖，影響大眾權益。因此第三項應於後段增設：「共用車道路線應劃歸大眾捷運系統。」

二、第三十二條之一

民法第 803 條到 807 條之 1 對於遺失物之拾得有詳盡的規定，但在此卻又有不同的規定。實務上最常見的，就是民眾在車上、車站撿到東西，交給營運機構，公告六個月後，遺失物的所有權卻是歸屬營運機構，而不是屬於撿到的民眾，這樣的規定完全和民法不符，而且同樣是在車站、車內撿到卻因為交給警察機關和交給營運機構，最後的所有權卻有不同的歸屬，徒增法令適用矛盾，因此本條應予以刪除。

三、第五十條（政院版、李昆澤版）

李昆澤版開放飲用白開水，但反對者表示一旦開放會有人裝填酒類、其他飲料。但這樣的論調很奇怪，行政罰鍰按照行政罰法的規定，還是要具有可罰性才可處罰，一款一款來檢視本條的

處罰行為，除了飲食外，其他都具有可罰性。飲食本身是必要的行為，不可能是違法行為，那本條立法當初，只是為了管理方便就直接把飲食行為全部定為違法行為，嚴格講起來，若真要聲請釋憲是有違憲的可能。我們在討論電影院可不可以飲食，大家一面倒的全部認為可以，但是在捷運裏面，卻連喝開水也不可以，思維上恐怕有問題。所以這其實是管制下被洗腦的結果，就好像以前戒嚴時代，大多數的人也認為沒有多大的影響，而反對解除戒嚴。因此，本條要討論的不是可不可以喝水的問題，而是禁止飲食是不是合法的問題。先不論基本人權的問題，就以平等原則來看，其他的大眾運輸工具為什麼沒有禁止飲食，就只有捷運可以禁止？難道是搭乘捷運比較高尚嗎？所以此條的立法，完全是營運機構為了管理方便而已，真正具有違法性的其實是飲食之後可能造成的髒亂、垃圾，但我們不能因為這樣，就說前一階段的飲食也是違法。如果是這樣的話，那任何凡涉及公共空間的地方，都可以同樣的理由禁止飲食。又有人說有些重口味的飲食可能影響他人，但這是道德上的非議，還不應該用到法律手段來處罰，就如同本條也沒有處罰不讓座的情況，就道德上的要求，並不能完全就用法律來要求。因此本條不僅應該開放喝開水，而是應該把禁止飲食這樣違法的條文拿掉。因此提修正如下：「九、於大眾捷運系統嚼食檳榔或隨地吐痰、檳榔汁、檳榔渣，拋棄紙屑、菸蒂、口香糖、瓜果或其皮、核、汁、渣或其他一般廢棄物。

」

主席：現在散會。

散會（10 時 55 分）