

考試科目	公共議題分析	系所別	公共行政學系	考試時間	2 月 10 日(四) 第 4 節
------	--------	-----	--------	------	-------------------

一、就以下新聞內容所載的多項議題現象，請以三個不同而相關公共行政或公共政策分析角度評論分析之。(25%)

為避免違規檢舉氾濫，立法院會[12月]7日三讀通過修正《道路交通管理處罰條例》部分條文，明定46種民眾可檢舉的交通違規項目；若民眾檢舉一輛汽車但其違規時間相隔未逾6分鐘，公路主管或警察機關以舉發一次為限。

現行《道路交通管理處罰條例》第7條之1明定，民眾得敘明交通違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉。

### 檢舉越來越多，修法防止浮濫

不過，隨著智慧型手機普及，民眾檢舉案件數不斷增加。根據警政署統計，民眾檢舉交通違規案件數從2016年的153萬多件，到2020年已增至598萬多件，檢舉案爆量，而其中部分檢舉案屬於跟拍、惡意報復，不僅產生民怨也影響警察執行其他勤務。

立法院會三讀通過修正《道路交通管理處罰條例》部分條文，正面表列46種民眾可檢舉的交通違規事項。動態違規部分，包含機車駕駛人未戴安全帽、點燃香菸駕駛、手持行動電話電腦通話、在高速公路不當行駛及裝載、駕駛人有蛇行等危險駕駛行為、違規超車迴車、闖紅燈及闖平交道等行為。

靜態違規部分則包含併排停車、占用身障停車格，在交岔路口、公共汽車招呼站10公尺內、消防車出入口5公尺內等特定地點的違規停車。

為避免檢舉氾濫，三讀通過條文明定，民眾檢舉同輛汽車違反同一規定行為，若汽車違規時間相隔未逾6分鐘及行駛未經一個路口以上，公路主管或警察機關以舉發一次為限。

### 學者不滿：已無獎金可領，檢舉是為了維護交通安全

立法院會7日三讀通過修正《道路交通管理處罰條例》部分條文，明定46種民眾可檢舉的交通違規項目。有學生及學者下午在交通部座談會上，對這項修法表達質疑及不認同的看法。

交通部與教育部[12月8日]在交通部，共同舉辦「兒少交通安全表意座談會」。

新北市兒少代表聞英佐在開放提問時說，交通安全不是透過教育就可改變，執法更重要，像現在學校周邊很多違規停車都沒取締，根本就是兒少的壞榜樣，而今天立法院通過修法，將民眾檢舉交通違規項目限縮46種，他認為根本是開倒車。

資料來源：關鍵評論 <https://www.thenewslens.com/article/159961>

二、我國民主化後一直有擴大中央機關首長或高階官員以政務職方式任命之芻議。試說明及析論正反兩方之理據，並依此提出未來合理可行的變革方案。(25%)

考試科目	公共議題分析	系所別	公共行政學系	考試時間	2 月 10 日(四) 第 4 節
------	--------	-----	--------	------	-------------------

三、Uber (優步) 是一間交通網路公司，透過行動應用程式媒合乘客與司機，提供載客及車輛租賃服務。請閱讀以下有關 Uber (優步) 的新聞報導並回答下列問題：

- (一) 請從「公共政策過程 (Public Policy Process)」中所區分的不同階段 (包含問題認定、議程設定、政策規劃、政策合法化、政策執行、及政策評估等) 分析 Uber 政策在台灣的演變過程。(20%)
- (二) 請試從「交通部」、「計程車業者」、「Uber 駕駛」及「消費者」等四種不同的利害關係人的角度，分析其對 Uber 政策的立場。(20%)
- (三) 根據您的看法，目前我國針對 Uber 所訂定的相關政策規定，是否妥善處理了當初的政策問題？為什麼？(10%)

合法駕駛只剩 2 成，Uber 在台灣完蛋了？平台揭露下一步，強調「一切還沒結束」

風傳媒 蔡媻媻

2019-12-16

12 月 1 日起，有「Uber 條款」之稱的《汽車運輸業管理規則》103 條之 1 正式在台灣上路，明確規範租賃車計費以 1 小時起跳，優步 (Uber) 駕駛若要維持計程車營運模式，需考取計程車駕駛執業登記證，車輛也必須掛計程車牌。儘管交通部已給予緩衝期，輔導 Uber 駕駛轉為多元化計程車，但不少 Uber 司機抱怨，即使加開報考計程車執業登記證的場次，還是來不及在 12 月初就掛上計程車牌。

不少人認為 Uber 正式納管之後，已與傳統計程車無異，明顯是給 Uber 一槍斃命。對此，Uber 亞太公共政策與政府關係總監波特文 (Emilie Potvin) 強調：「這不會畫下 Uber 在台灣的句點，還有配套措施要與政府討論。」她說明，Uber 仍然希望在台灣推動智慧交通改革，現在當務之急是，先從「多元化計程車」模式中穩定下來。

考試科目	公共議題分析	系所別	公共行政學系	考試時間	二月十日(四)第4節
------	--------	-----	--------	------	------------

### 萬名 Uber 駕駛等待考照、領牌，新規上路帶來挑戰

波特文說，光是努力從台灣市場生存下來，「就是一項非常艱鉅的任務，我們目前在台灣的第一要務就是，幫助所有駕駛夥伴完成考照步驟，成為合法計程車駕駛，以便我們可以回頭在台灣開展業務。」Uber 駕駛須先考到計程車執照，完成包含加入車隊、靠行、轉貸、保險、驗車、領牌等流程，期間要跟 7 個不同單位打交道，繳交並通過 15 至 16 份文件的審查，過程確實相當繁瑣。

來自新北市永和的一名年輕 Uber 駕駛指出：「12 月新法規上路，原本 1 萬 3000 位 Uber 駕駛只剩下 2500 多人有考到計程車執照，而且多半都在台北，其他地區的車子更少。很多人一開始聽到法規有變卦的時候，猶豫觀望了一下，比較晚才報名計程車執照考試，現在考試場次已經排到 2020 年 1 月，全部流程跑完，平均還要花 4 到 6 週。」

如今全台各地區的乘客透過 App 叫車之後，候車時間變長，車資變貴，多數乘客都有感，這名駕駛坦言：「我們這些早通過計程車考試的人算是賺到，最近接單量雖然沒變，但是收入有增加。反過來說，乘客就感到很不方便，這我們也很無奈。」

### 駕駛首當其衝，Uber 呼籲別再重演今年劇變

「轉型過程有太多阻礙，不幸的是，政府也沒有給我們每個人更多的過渡時間，」波特文說，Uber 將繼續要求政府在此過程中提供協助，度過「Uber 條款」上路的危機之後，希望能確保這場 2019 年發生的劇變不會重演，「因為企業在這種不穩定的環境下很難營運，之後我們的重心會放在與政府溝通，理解他們對 Uber 的看法。」

波特文表示：「同樣地，我們也認為這變化對 Uber 駕駛不利，讓駕駛失去賺錢的機會。我認為政府做決策時，應該深入考量對利益相關各方的影響，包含司機、租賃駕駛夥伴，還有很多其他團體。所以我們也希望確保 Uber 幾乎與政府完全連結，了解他們需要 Uber 達成什麼，往什麼方向前進。」

備註

- 一、作答於試題上者，不予計分。
- 二、試題請隨卷繳交。