

109 年特種考試交通事業鐵路人員考試試題

考試別：鐵路人員考試
等 別：高員三級考試
類科別：會計、運輸營業
科 目：鐵路法

甲、申論題部分

一、請說明臺灣鐵路管理局與台灣高鐵公司在調整票價（運價）所依據的鐵路法條文各為何？此對臺灣鐵路管理局在調整票價時會產生何種問題？（25 分）

【擬答】

- (一)經查臺灣鐵路管理局係「鐵路法」規定之國營鐵路型態，故依「鐵路法」第 26 條規定，國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。
- (二)經查台灣高鐵公司係「鐵路法」規定之民營鐵路型態，故依「鐵路法」第 35 條規定，民營鐵路之運價，由交通部核定，增減時亦同。
- (三)經查臺鐵局票價已連續 20 多年未能調漲，而調整票價恰是改善臺鐵局不甚健全財務結構的重要關鍵，尤其未來如中央欲推動臺鐵公司化政策，更有賴調整票價來健全其財務結構。但在民國 106 年間曾傳出該局正研擬票價調整機制，結果消息先由新聞媒體披露後，卻引來民間反對聲浪，最後時任交通部長與行政院院長只好宣布暫無漲價計畫。
- (四)由於臺鐵局兼負有偏遠地區運輸與照顧弱勢的角色，長期未能核准其調漲票價之結果，不僅未能合理反映營運成本，且將造成連年營運虧損，亦使該局長期在所有國營事業機構的績效考評墊底，此對該局不甚公平且將嚴重打擊該局員工士氣。另由於軌道養護與營運亦須投入大量人力、財力等資源，而臺鐵局營運卻連年虧損，恐難以苛求該局僅靠自身營業基金即可更新建置可靠且安全的系統，如此惡性循環下來，對其營運安全所造成之衝擊無疑是另一項隱憂。

二、為避免有人對臺灣鐵路管理局進行黃牛票之買賣，或利用電腦非法進行大量購票，在鐵路法中有那些條文可以對上列行為加以罰則？（25 分）

【擬答】

- (一)為免有人對臺鐵局進行黃牛票之買賣，對該種不當行為可依「鐵路法」第 65 條第 1 項規定加以處罰車票價格之罰鍰倍數，另為有效遏止貪圖暴利的不法業者，並於 105 年 11 月 9 日修法提高罰鍰倍數從原先的「處每張車票價格之 1 倍至 10 倍罰鍰」提高為「處每張車票價格之 5 倍至 30 倍罰鍰」。茲將現行「鐵路法」第 65 條第 1 項罰則規定臚列如下：
購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之 5 倍至 30 倍罰鍰。加價出售車票或取票憑證圖利者，亦同。
- (二)另為免有人利用電腦及網路非法進行大量購票，造成返鄉民眾一票難求，對該種不當行為可依「鐵路法」第 65 條第 2 項規定加以處罰，另有鑑於原先處以罰鍰（行政罰）之罰則過輕，恐難以遏止貪圖暴利的不法業者，並於 105 年 11 月 9 日修法加重修正為「刑事罰」，以期達到遏阻此歪風之效果。茲將現行「鐵路法」第 65 條第 2 項罰則規定臚列如下：
以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，處 5 年以下有期徒刑或科或併科新臺幣 300 萬元以下罰金。

三、請說明臺灣鐵路管理局主要營業之項目，並經交通部核准可以辦理之附屬事業。（15 分）今若臺灣鐵路管理局想要在其土地經營百貨公司，以增加業外收入，減少虧損，最有可能依據何項規定，報請交通部核准後實施。（10 分）

【擬答】

- (一)經查臺灣鐵路管理局係「鐵路法」規定之國營鐵路型態，故依「鐵路法」第 21 條第 1 項規

公職王歷屆試題 (109 鐵路特考)

定，國營鐵路，除以客貨運輸為主要業務外，得辦理下列附屬事業：

1. 鐵路運輸之碼頭及輪渡運輸。
 2. 鐵路運輸之汽車接轉運輸。
 3. 鐵路運輸必需之接送報關及倉儲。
 4. 鐵路運輸與建築所需工具、器材之修理及製造。
 5. 培養、繁榮鐵路運輸及傳承鐵路文化所必需之其他事業。
- (二)另依「鐵路法」第 21 條第 2 項規定：「前項國營鐵路機構得辦理附屬事業之申請程序、核准條件、營業、會計、督導視察及其他相關事項之規則，由交通部定之。」，經查交通部已發布施行「國營鐵路機構辦理附屬事業規則」，經查該規則相關條文如下：
1. 第 2 條第 1 項規定，國營鐵路機構得辦理附屬事業之範圍，依鐵路法第 21 條第 1 項規定；又第 2 項規定，鐵路法第 21 條第 1 項第 5 款所稱培養、繁榮鐵路運輸及傳承鐵路文化所必需之其他事業，包括餐飲、旅館、觀光旅遊、鐵道文化創意、零售、百貨、不動產開發及管理業務。
 2. 第 3 條第 1 項規定，國營鐵路機構申請辦理附屬事業，應具備下列文書報請交通部核准：一、經營事業種類。二、經營計畫。三、資金總額及款項來源。四、損益估計表。五、章程：其以子公司經營者，除子公司章程外，並應包括母公司修改章程；又第 2 項規定，前項第 1 款之經營事業，依法令須經其他有關機關核准者，應於取得交通部及其他有關機關核准後，始得經營。
- (三)若臺鐵局想要在其土地經營百貨公司，以增加業外收入及減少虧損，經查百貨公司業務已屬「國營鐵路機構辦理附屬事業規則」第 2 條所列附屬事業之多角化經營項目，故建議臺鐵局可依該規則第 3 條規定，備具相關文書報請交通部核准。但如依法需經目的事業主管機關許可者，仍應依相關法規報經目的事業主管機關許可。

四、鐵路法第 42 條提到地方營及民營鐵路機構在全年純益超過實收資本額之百分之二十五時，其超過額全數要用在擴充或改良設備。但依政府獎勵民間投資法令公告徵求民間參與鐵路建設之興建、營運而受獎勵之民營鐵路機構不受此限制之立法理由為何？(25 分)

【擬答】

- (一)依「鐵路法」第 42 條規定，地方營及民營鐵路機構，非攤提全路建築及設備折舊後，不得分配盈餘；全年純益超過實收資本總額 25% 時，其超過額之全數，應用以擴充或改良設備。但依政府獎勵民間投資法令公告徵求民間參與鐵路建設之興建、營運而受獎勵之民營鐵路機構，其攤提全路建築及設備折舊後之盈餘分配，不受 25% 之限制。
- (二)經查本條前段規定對於地方營及民營鐵路機構訂定「分配盈餘前應先攤提全路建築及設備折舊」及「最高全年純益率為 25%」等條件，探究其立法目的應係著眼於鐵路運輸業「永續經營」之最高原則。由於鐵路運輸業常具有車路一體、資本密集性、沉沒成本性及規模經濟性等特性，非經長期經營其效益難以展現，故須先攤提全路建築及設備折舊，真實呈現公司營業收支狀況後，始得分配盈餘。而如有超過「全年純益率 25%」部分，對於鐵路運輸業已屬「超額利潤」，鐵路機構應將該部分利潤回歸用於「擴大營業規模」或「提高服務水準」，方為正途。
- (三)經查本條後段「但書」規定係 90 年 5 月修法增訂之規定，當時政府考量臺灣高鐵公司正處於興建階段，除須背負龐大融資貸款之利息支付壓力外，亦須配合融資契約之「增資時程表」募集一定金額之股本（含普通股及特別股），如以「最高全年純益率 25%」為標的遊說投資人，恐不易達成增資募股之目標，故特別於本條之後段修法增列「但依政府獎勵民間投資法令公告徵求民間參與鐵路建設之興建、營運而受獎勵之民營鐵路機構（即指臺灣高鐵公司），其攤提全路建築及設備折舊後之盈餘分配，不受 25% 之限制」等文字。另由於交通部與臺灣高鐵公司在簽訂之高速鐵路興建營運合約內另訂有「回饋金」收取機制，且實際經營期間全年純益率超過 25% 之可能性不高，故該段增訂「但書」規定，其「象徵」意義可能遠大於「實質」意涵。