

行政院長與商業領袖座談會 首場之部會回覆個案

時 間：105 年 10 月 27 日(星期四)

地 點：臺大醫院國際會議中心



中華民國全國商業總會

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第一案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 許舒博副理事長
案 由	利用保險業資金協助政府辦理公共建設投資，減輕政府財政支出負擔壓力
說 明	<p>一、依據「中華民國 105 年度中央政府總預算案」數據顯示，105 年我國中央政府總預算歲出 1 兆 9,982 億元，其中有關公共建設之支出共 3,596 億元，占率約 18%，公共建設具有厚實國家發展基礎之功能，不可或缺。</p> <p>二、我國壽險業 104 年度資產總額已逾新台幣 20 兆，其中可運用於投資之資金總額為新台幣 18 兆，然投資於專案運用與公共投資之金額僅約 5 百億，占率亦僅 0.28%，過往由於法規的限制（例如：無法任董監事）與缺乏投資誘因（例如：無稅賦優惠），保險業投資於公共建設之金額均不高。</p> <p>三、本年度中央政府總預算歲入、歲出相抵仍差短 1,536 億元，如能將保險資金導入至公共建設上，除可緩減保險業資金去化壓力，亦可有效減輕政府財政負擔，創造雙贏的局面；惟，依現行公告地價調整過大，造成地上權案投標率不佳。</p>
建 議	<p>一、參考「促進產業升級條例」相關規範，參與公共建設之壽險公司得在一定條件下，自當年度起五年內抵減各年度應納營利事業所得稅額。</p> <p>二、將公共建設資產證券化或藉由資產證券化方法籌資，讓投資人分享成果，以提高民間資金參與意願，並可減輕政府財政壓力。</p> <p>三、若按現行公告地價之調整情形，全然反應至地租，使長期地上權案投資者有不可預測之風險，將降低民間投資者之參與意願。故建議能制定一套合理之地上權地租收取方式，使其有更多選擇空間，以提高民間投資者參與之意願。</p>

主辦單位	金管會、財政部
辦理情形	<p>【金管會】</p> <p>一、保險業現行法令已得投資公共建設及證券化商品，保險相關法令尚無窒礙難行之處。</p> <p>二、金管會已於 105 年 9 月 22 日修正發布金融資產證券化條例施行細則第 2 條，放寬促參案件民間機構於營運期間依投資契約取得公共建設營運收入之金錢債權辦理證券化者，得不受創始機構與債務人簽訂契約約定之限制，以利推動民間參與公共建設業務，並增加促參案件民間機構籌措資金管道。</p> <p>【財政部】</p> <p>一、有關建議參考「促進產業升級條例」相關規範，參與公共建設之壽險公司得在一定條件下，自當年度起五年內抵減各年度應納營利事業所得稅額乙節：</p> <p>(一)促進民間參與公共建設法第 36 條及第 37 條已分別規範參與重大公共建設之民間機構，得享有 5 年免徵營利事業所得稅，或投資興建、營運、防治污染設備技術及研究發展支出與人才培訓支出得享有投資抵減等優惠；另同法第 40 條規定，營利事業原始認股或應募參與重大公共建設之民間機構因創立或擴充而發行之記名股票，其持有股票時間達 4 年以上者，得以其取得該股票之價款 20% 限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅額；當年度不足抵減時，得在以後 4 年度內抵減之。</p> <p>(二)壽險公司如自行參與重大公共建設，得依前述法規申請適用 5 年免稅及相關投資抵減；如其原始認股或應募參與重大公共建設之民間機構因創立或擴充而發行之記名股票，符合相關規定可享有股東投資抵減。</p> <p>二、有關建議制定一套合理之地上權地租收取方式，使其有更多選擇空間，以提高民間投資者參與之意願乙節：</p> <p>(一)財政部國有財產署辦理之國有非公用土地公開招標設定地</p>

上權案，係透過市場公開競標機制，由得標人依土地利用管制規定辦理開發，未限制產品類別，無涉政策目的或公共建設需求，非屬公共建設之範疇。相關作業依「國有非公用土地設定地上權作業要點」規定辦理。

(二)為增加投資誘因，減少開發不確定性，財政部於105年9月22日修正上述作業要點，修正地租計收方式，將原地租全部隨申報地價調整，修正為隨申報地價調整及不隨申報地價調整二部分。

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 簡鴻文常務理事 (中華民國證券商業同業公會理事長)
案 由	檢討股利所得稅、費制度
說 明	<p>一、我國因投資人身份不同課徵不同的股利所得稅</p> <p>我國對外國法人股利所得採分離課稅就源扣繳 20%，若有租稅協定可再減免稅負，而對本國個人股利所得併入綜所稅累進計算，自 104 年起，最高稅率提升至 45%，且可扣抵稅額減半，造成全體自然人均被加稅且產生重複課稅。比較外國法人和本國個人，本國個人股利所得稅適用稅率 30% 以上者，稅負即高於外資，適用稅率 45% 者，股利負擔率甚至達外資的近兩倍，本國個人自 102 年起尚須繳納二代健保補充保費(原 2%，今年起降為 1.91%)，造成內外資稅負差異。</p> <p>二、我國個人股利所得稅較其他國家沉重</p> <p>比較與我國鄰近且具競爭關係的國家(包括香港、新加坡、中國大陸、日本)或參考歐美先進國家(包括美國和英國)，香港及新加坡對本國個人股利所得為免稅，其他國家則以分離課稅為主，中國大陸稅率 20%(持股 1 個月以上者稅率 10%，持股 1 年以上者免稅)、日本稅率 20%、美國視個人綜所稅之適用稅率決定其分離課稅之稅率(低所得者股利所得免稅，依中高所得者分級稅率為 15% 或 20%)、英國視個人綜所稅之適用稅率決定其分離課稅之稅率(低所得者股利所得免稅，依中高所得者分級稅率為 25% 或 30.55%)；上述國家亦沒有將股利所得做為社會福利的財源。</p> <p>三、政府自資本市場抽取過多的稅費</p> <p>比較 103 年非金融性資產及有價證券之賦稅收入，非金融性資產相關稅稅收包括地價稅 715 億元、土地增值稅 1,017 億元、房屋稅 647 億元、契稅 125 億元、使用牌照稅 593 億元，合計 3,097</p>

	<p>億元，占全國賦稅收入 1 兆 9,761 億元的 15.67%；然而，有價證券相關稅收為證交稅 887 億元、個人股利所得應納稅額 1,680 億元、外資股利所得稅 928 億元、證所稅 38 億元、二代健保補充保費 116 億元，政府從投資人抽走了約 3,649 億元，占全國賦稅收入 1 兆 9,761 億元的 18.47%。104 年起，我國又提高本國個人綜所稅最高稅率且股利所得扣抵稅額減半，財政部當年估計將增加 600 億元的股利所得稅收，使得 104 年起投資人負擔稅賦將高達 4,200 億元。</p> <p>四、股利所得稅、費制度不利市場發展</p> <p>我國不合理且過重的股利所得稅、費制度，對最具有投資能量的高所得者課以高額的所得稅，造成(1)資金大舉外流；(2)投資人以合法的方式變身成法人或外資，可以享有較低的稅負，造成主管機關監理負擔；(3)大股東透過鉅額交易在除權息前賣出，造成市場價格波動劇烈，不利我國資本市場長期發展。</p>
<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>一、建議研議並制訂與國際接軌之合理資本市場稅制，參考美國及英國制度，對本國個人低所得者股利所得免稅，中高所得者之股利所得採最高 20%之分級、分離課稅，以穩定市場籌碼。</p> <p>二、基於穩定證券市場的發展，建議考量公平合理及成本效益，將股利所得排除納入長照補充保險費課徵範圍。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>財政部、金管會</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【財政部】</p> <p>一、現行我國居住者個人股利所得係與其他類別所得合併計入綜合所得總額，於減除免稅額及扣除額後之綜合所得淨額按累進稅率 5%至 45%課稅，營利事業階段繳納稅額之半數，得扣抵綜合所得稅應納稅額，非居住者個人則按單一稅率 20%就源扣繳。其中，外資股東實際稅負尚須視其於母國適用之稅率而定，如就我國境內租稅負擔觀之，中低所得居住者之股利所得實質有效稅率，相較相同所得之非居住者，尚無偏高；惟就適用稅率 45%高所得者居住者而言，其股利所得整體稅負（含營利事業階段及個人階段 49.68%），則高於相同所得之非</p>

居住者（含營利事業階段及個人階段 33.6%）。

二、依據財政部財政資訊中心統計，103 年度高所得者之股利所得占其綜合所得總額比例（如適用稅率 40%，占比為 59.42%）高於中低所得者（如適用稅率 20%以下者，占比 5.39～12.6%），高所得者之股利所得如採最高稅率 20%分離課稅，將減少渠等稅負，另對低所得者之股利所得免稅，將引發其他類別所得要求比照，均涉及租稅公平性問題。

三、股利所得課稅問題，涉及綜合所得稅及營利事業所得稅稅制調整、資本市場整體稅制設計、各類所得稅負衡平及財政健全等，尚有待各界凝聚共識，財政部已將檢討我國個人股利所得課稅制度列入中期政策推動方向，並於該部賦稅署網站設置「友善租稅環境」專區，廣徵各界意見，做為未來政策研議參考。

【金管會】

有關建議股利所得採分離課稅、取消加徵補充健保費等節，金管會已請證交所委外研究「我國證券市場相關成本之合理性」，並於 105 年 5 月 16 日將該報告提供財政部及衛福部參考；據財政部表示，現階段關於股利所得課稅制度是否調整，尚在討論階段，財政部已將檢討我國個人股利所得稅制度列入中期政策推動方向，並於財政部賦稅署網站設置「友善租稅環境」專區，廣徵各界意見，金管會將適時向財政部反映外界意見。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第三案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 王權宏常務理事
案 由	建議勞動部應考量服務業之產業特性，儘速制訂「服務業勞動專章」及放寬延長工時之修法。
說 明	<p>一、勞動基準法的前身為工廠法，其適用對象屬較符合工業、製造業的工作需求，而勞基法制訂的基本思維與內涵，迥異於服務業的營運模式，近年來，國內投入服務業的人口趨增，將近 60% 的就業人口從事服務業，因此，勞動部更應正視服務業於勞基法的適用問題。</p> <p>二、今年年初以來，自立法院決議退回原本去年配合修訂縮減法定工時法案，就應予刪除的 7 天勞工國定假日起，《勞動基準法》修正案，對勞資雙方形成莫大困擾，尤其勞動部在 6 月 29 日廢止內政部於民國 75 年台內勞字第 398001 號的函釋，取消雇主徵得勞工同意後，可在工時週期內彈性挪移規定，影響服務業的工時排班，甚至當前立法院在審議的一例一休或兩例，不論通過哪個版本，對服務業而言，將造成營運上重大影響。</p> <p>三、服務業多係以人為本的產業，鑑於時代變遷，服務業行別包羅萬象，衍生不同的工作樣態，不同於制式作業的工廠型態，多年來本會呼籲政府研訂「服務業勞動專章」，前項所述的勞基法修法爭議，修法時若多考量國情、人文及社會需求，甚至依勞資雙方需求來協商訂定，而不是僵化無彈性的勞動法規，服務業者當能遵循，一樣能保障服務業工作者的勞動權益。</p> <p>四、另，國內產業面臨勞動力不足問題，服務業亦然如此，尤其去年通過縮減每週工時為 40 小時後，許多業別又產生更大的人力缺口，建議勞動主管機關也應正視產業缺工問題，就是</p>

	將協商已久的延長加班工時問題儘速修法，將勞基法第 32 條延長工時放寬至 60 小時。
建 議	建請儘速制訂「服務業勞動專章」及放寬延長工時之修法，期以符合業者的經營需求及保障勞工權益。
主辦單位	勞動部
辦理情形	<p>一、勞動基準法於民國 73 年制定施行時，社會經濟結構雖以製造業為主，惟為使部分服務業能順利納入該法適用範圍，於民國 85 年 12 月 27 日增訂第 30 條之 1 及第 84 條之 1 條文，且該法亦有 2 週、8 週及 4 週彈性工時規定，包括綜合商品零售業在內之服務業即可分別適用各該彈性工時規定。另針對少數工作性質特殊之工作者，經申請並由中央主管機關指定後，亦可循勞動基準法第 84 條之 1 規定另訂書面契約，報經地方勞工行政主管機關核備之。事業單位如係 24 小時營運，勞工工作時間可採輪班制作業，雇主亦可經徵得勞工同意後，使勞工於國定假日出勤或將國定假日與正常工作日對調，相關規定已具有相當彈性。</p> <p>二、所提制定服務業勞動專章之建議，為瞭解服務業勞資雙方適用勞動基準法工時規定有何窒礙難行之處，俾進一步討論於該法訂定服務業專章之可行性或其他可茲因應方式，勞動部業與服務業各業舉辦多場座談會，前已於 104 年 12 月 15 日、17 日、23 日及 29 日召開 4 場，並將進一步研議。</p> <p>三、所提放寬延長工時規定之建議，查勞動基準法係規範勞動條件最低標準之法律，任何工時規範均應充分考量勞工之健康及福祉，以避免勞工因過勞發生職業災害或職業病情事，反造成勞資對立並更增企業成本。勞動基準法第 32 條規定所定延長工時是否調整，考量到此一議題涉及勞工之健康福祉與權益，本部將進一步蒐集勞資雙方意見，審慎評估。</p> <p>四、業者倘因人力調度所生之困難，仍盼優先採增僱人力方式因應，業者若有求才需求，可洽各地公立就業服務機構據點或</p>

	<p>上「台灣就業通」網站刊登職缺訊息，或透過勞動部勞動力發展署提供求才推介服務。</p>
--	---

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會 廖治德常務理事 (中華民國電影戲劇商業同業公會全國聯合會理事長)</p>
<p>案 由</p>	<p>建請政府應積極擴大內需，規劃國內重大基礎建設，建構完善投資環境吸引外資來台，創造經濟效益增加稅收、就業機會及籌設長照經費來源。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、花東自強監獄一帶一千多公頃，建議開放招商，採 BOT 國際標模式引進國外廠商，再造新市鎮(該土地大部分為國有)。 一則帶來稅收。 二則增加就業機會。 為提昇經濟效應，其經營項目建議如下： (一)亞洲花園(溫哥華布查花園 - 世界級超水準花園) (二)野生動物園(南非野生動物園 - 打造全亞洲最大動物園) (三)飯店賭場(新加坡金沙飯店及賭場 - 吸引大量遊客，增加稅收) 不須靠陸客，國內外歐美及東南亞、日本人士最愛，成為亞洲最大市場。</p> <p>二、建議進行高速公路全島連結，採取分段施工方式、而且只開放國內標給國內營造廠施工，以提升經濟發展增加就業機會。</p> <p>三、鐵路電氣化建設目前只到台東。建議台東至高雄路段進行雙軌連結，規劃車次 10 至 15 分鐘一班，如高鐵般設計、以方便東西向交通聯貫。好處在於促進國內消費，提升島內旅遊及全國人民休閒運動。</p>
<p>建 議</p>	<p>建請政府採行上述建議擴大內需作法，以各項重大建設未來國家藍圖來作為籌設長照政策之財政來源及長遠國家政策。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>法務部、交通部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【法務部】 一、自強外役監獄位處花蓮縣光復鄉馬鞍山大和溪畔，座落中央山脈與海岸山脈之間，總面積 67 公頃(含農場耕地面積 39.54</p>

公頃)；案內所稱花東自強監獄一帶 1 千多公頃，應係指監獄前方由行政院農業委員會花蓮林區管理處管理之「大農大富平地森林園區」，園區面積 1,250 公頃。

- 二、外役監為我國實行階段性矯正處遇最重要之機關類別，為打造適合外役監受刑人之服刑環境，以提升人權形象，自強外役監獄採低度管理，充分利用土地，提供多元教化技訓方案，鼓勵受刑人開發有機無毒農業，種植紅藜、黑木耳、咖啡樹、茶樹等高經濟價值農產品。
- 三、當前全國矯正機關超額收容嚴重，本部矯正署刻正擴大外役監中間性處遇功能適用對象，以緩解一般監獄人滿為患的情形，所提建議招商經營花園、動物園及飯店賭場等構思，考量與矯正機關收容目的有所扞格、所轄 67 公頃業管範圍並無閒置土地、全國矯正機關收容空間不足等因素，不宜在矯正建築、農作園區推行本案。

【交通部】

- 一、有關建立環島高速公路之說明如下：

(一)國道原規劃為全臺環島公路路網，其中東部國道 5 號南港至蘇澳路段已於 95 年 6 月完工通車，原規劃接續辦理國道蘇澳至花蓮路段，則因遭遇環保因素已停止推動，並奉行政院核示原則同意廢止。在盱衡「環境保護」、「永續發展」、「社會公義」等三個面向，並提供臺灣北部往返東部區域間一條安全、可靠及全天候之維生公路，交通部公路總局目前刻正辦理「蘇花公路山區路段改善計畫」施工作業，分為蘇澳~東澳、南澳~和平、和中~大清水等三個改善路段，預計於 106 年底陸續分段通車。

(二)另花東高速公路部分，目前交通部對於花東地區之交通建設除了提升聯外鐵路運能及強化區內鐵、公路公共運輸服務品質外，公路建設部分，除前開之「蘇花公路山區路段改善計畫」外，花東地區的公路建設尚包括「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」、「台 9 線南迴公路改善計畫」、「台 11

線東部濱海公路改善計畫」等，另外「台9線台東縣界至台東市路段拓寬改善計畫」刻正辦理可行性評估中。前述各項計畫完工後，將可改善東部地區整體公路運輸，大幅縮減東部民眾行旅時間，預測至目標年(125年)花東地區在省道台9線、台11線完成拓寬後，應已滿足需求，現階段尚無辦理花東高速公路之急迫性。

(三)另國道南橫公路計畫，交通部國道新建工程局前曾進行初步規劃，因其穿越大武山自然保留區，涉及現行文化資產保存法之限制規定，在適法性問題未解決前暫無法繼續推動。為改善東部與南部交通運輸要道，交通部公路總局刻正辦理「台9線南迴公路拓寬改善後續計畫」施工作業，包含香蘭-金崙、金崙-大鳥、安朔-草埔等三個改善路段，預定於106年底陸續分段完工通車。

(四)綜上說明，交通部目前暫無推動環島高速公路之規劃。

二、建議台東至高雄路段進行雙軌連結部分說明如下：

(一)行政院於102.6.3核定南迴電氣化計畫，其中潮枋段北起潮州站，南至枋寮站；南迴線西起枋寮站，東至臺東站，路線全長約98.2公里，預計於109年12月達成電氣化通車，111年3月全部完工。

(二)本計畫先期工程之南迴線基地站場工程及潮枋段牛埔川橋工程已動工。潮枋段主體工程預訂105年9月開工、南迴線主體工程預訂105年底前開工；系統機電統包工程預訂105年11月開工。

(三)考量國家整體財政及運量需求，短中程優先辦理原路線電氣化，完工通車後，視其運量提升狀況，適時研議全線雙軌化計畫。

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 陳世雄理事 (中華民國西藥代理商業同業公會 (CAPA)榮譽理事長)
案 由	敦請新政府翻轉正義徹底改善最受垢病的健保藥品支付制度所產生藥價黑洞問題。
說 明	<p>一、本公會多年來建議政府重視健保藥品支付制度所產生藥價黑洞問題。監察院於 105.7.7 針對衛福部及健保署通過「全民健保藥價差」之糾正案。指出藥價差比率長期居高不下且日趨擴大，以及藥品核價機制不足，形成「以藥養醫」扭曲醫療生態現象之主要缺失。證實「藥價差」問題，影響民眾用藥品質及新科技新療效之權利與扭曲醫師專業處方行為，更嚴重阻礙生技產業之發展。</p> <p>二、根據健保署公布資料 103 年「藥價差」金額推估約計 460 億元，占全年藥品費用總支出 1,607 億元的 28.7%，已造成失控的藥價差，且逐年繼續擴大中。</p> <p>三、根據健保法第 46 條應訂立明確的合理藥價，健保署現行的藥品支付制度仍沿用一代健保已經刪除的藥價基準，實證是促使醫院索取藥價差「以藥養醫」，扭曲醫療行為，壓抑藥品市場的正常發展。</p> <p>四、前政府宣稱「藥價差」是自由市場中，藥商給予醫療院所採購藥品折扣之買賣交易行為；然而，藥價差管理機制屬保險人對醫療院所要約條件設定，無干預自由市場疑慮，故健保署應可介入醫療院所不當藥價差之管理，保險人卻從未確實執行，恐有裁量怠惰之違法。</p> <p>五、根據大法官會議釋字第 524 號解釋文指出健保係強制性社會保險，其給付有法律保留原則之適用，非屬民事事件，故保險人就藥價支付制定合理藥價差給付規定，自屬保險人藥物給付項目及支付標準一環，不可以民事行為曲解之。</p>

	<p>六、新政府上路承諾翻轉正義，重視健保資源「藥價差」為公共財，應合理規範與管理，並將節制資源加以善用之。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、針對醫療院所「藥價差」合理規範，初期訂定 R-zone 15%為上限，超出部分屬公共財，應由健保署回收後應用於醫療品質之改善，再逐年降低 R-zone 比率，最終目標應為「零」藥價差。</p> <p>二、健保署應有效管理合理「藥價差」，可將節制資源部分用於引進新科技藥，嘉惠重症病患；然大部分仍回歸醫療院所，用於提升醫療部分偏低之給付。</p> <p>三、健保署合理提升醫療費用給付，醫院無須再「以藥養醫」，配合藥品的差額負擔，建立使用者付費觀念，避免監察院糾正的醫療黑洞及健康黑洞持續存在，並可減輕健保財務負擔。</p> <p>四、「藥價差」有效管理，即可落實醫藥分業與醫院分級制度，導正民眾就醫行為，珍惜健保資源與減少不必要的醫療浪費。</p> <p>五、衛生福利部針對藥品品質的提升，品質與藥價必須連結，同時應會同 NGO 定期與不定期符合比例原則查廠，以及於市面上抽驗，對不法廠商應予以公布並施予重罰，以建立專業醫療人士對學名藥品品質的信心，並確保民眾的用藥安全與權益。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>衛福部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、藥價差是藥商給予醫療院所採購藥品之折扣，自由市場運作下，健保無法限制醫療院所與藥商之間的交易行為，藥商應自行妥適評估提供給醫療院所之折扣，共同處理藥價差議題。</p> <p>二、為使健保藥品有合理的支付價格，本部健保署依法定期辦理藥價調查，取得藥品市場交易資料，定期進行藥價調整，逐步縮小藥品支付價格及市場實際交易價格之差距。歷年藉由藥品市場競爭之結果，調整已給付之舊藥品，緩和藥費之成長，作為給付新藥之財源及調整偏低的醫療服務支付標準。</p> <p>三、是否明訂合理藥價差比率或多少價差比率才合理，目前各國並未有明確規範，原則尊重自由市場機制。</p>

	<p>四、健保給付之藥品，均經嚴格審核安全性及有效性後，才能核發藥品上市許可，市面上之藥品均符合國家標準。為讓國內藥品製造標準與國際接軌，本部於 104 年全面推動 PIC/S GMP，本部健保署亦配合該政策針對符合的藥品，給予基本保障價格，倘低於基本價格者，可將藥品支付價格調升至基本價。</p>
--	---

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第六案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會 謝文榮常務理事 (台灣區遠洋鮪延繩釣漁船魚類輸出業同業公會理事長)</p>
<p>案由</p>	<p>建請 勞動部針對遠洋漁業作業特性，將遠洋漁業納入勞基法第 84 條之 1，由勞雇雙方另行約定工作時間等事宜，以期符合漁業勞力於海上工作之實際情況。</p>
<p>說明</p>	<p>一、漁業包羅萬象，從內陸的養殖漁業、沿近海漁業，以至於長年航行於三大洋作業之遠洋漁業，都屬漁業範疇。然目前農、林、漁、牧業皆以勞基法 30 條規定為適用，由於海上作業情況與陸地上工作情況迥異，肇致窒礙難行之處甚多。</p> <p>二、以遠洋漁業為例，漁船一出港一年至一年半的期間，無論是船長、幹部或船員都是在同一艘船上工作、休息與生活。因此，不是在當班的時候就是在休息，而休假也沒有其他地方可以去、這種工作、休息與生活都在相同處所的情況是陸地上工作截然不同的概念。</p> <p>三、在漁撈作業的時候，無法預估漁獲量的好壞，漁況不好的時候，沒有作業的時間就是休息，有時魚況不好，接連好幾天都是在休息。當然也有魚況佳的時候，則需工作十幾個小時，這些特性都使得遠洋漁業如果硬是套用於勞基法第 30 條之規定，則顯得窒礙難行。</p> <p>四、目前漁業勞動力缺乏，在從事遠洋漁業的勞動力，大多以漁船的船長及幹部居多，有些船長甚至擁有股份、紅利等股東權益，而且對於漁工之雇用、解雇、或勞動條件具有決定權力之主管人員，因此，完全符合勞基法第 84 條之 1 及勞基法施行細則第 50 條之 1，監督、管理人員或責任制專業人員之定義。</p>
<p>建議</p>	<p>建請勞動部針對遠洋漁業作業特性，將遠洋漁業納入勞基法第 84 條之 1，由勞雇雙方另行約定工作時間等事宜，以期符合漁業勞力於海上工作之實際情況。</p>

主辦單位	勞動部
辦理情形	勞動部業收受由中華民國全國漁會函請核定「漁船船員」為勞動基準法第 84 條之 1 工作者之文件，將依程序提勞動基準諮詢會審議。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第七案)

提案單位暨提案人	中華民國全國商業總會 王為模常務理事 (中華民國洗衣商業同業公會全國聯合會理事長)
案由	請輔導補助洗衣業乾洗機器汰舊換新。
說明	<p>一、洗衣業目前所使用的四氯乙烯乾洗機，環保署明定於 2020 年 1 月 1 日起禁用。</p> <p>二、這些乾洗機都是國外進口，洗劑也是進口，都是政府核准，現在政府明訂禁止使用，讓業者損失慘重。</p> <p>三、每台機器都在 200 萬以上，要再更換一台新環保洗劑機器也是 200 萬以上，業者真是無力負擔。</p>
建議	建請環保署比照老舊汽、機車汰舊換新，予以補助洗衣業者更換新的環保乾洗機，減低揮發性空氣汙染。不僅是四氯乙烯還有絕大多數的石油系洗衣機也能補助汰換。(四氯乙烯目前全台約 40 多台)
主辦單位	環保署
辦理情形	<p>一、105 年 6 月 3 日邀集國內公(工)會及乾洗業者召開「四氯乙烯禁止運作事項公聽研商會議」，業者指出石油溶劑洗滌過程對人體和環境危害比起四氯乙烯更大、且因惡臭常引起鄰居抗議等，可能與環保政策相違背。本署已立案研處俟研究完成後，據以評估後續管理作法。</p> <p>二、依空氣污染防制法第 45 條規定，各種污染源之改善，由各目的事業主管機關輔導之。前述條文主要說明污染源之改善，應由目的事業主管機關輔導業者進行改善。</p> <p>三、本案有關汰換乾洗機器使用四氯乙烯一節，建議公會所屬會員可評估改用其他符合管制法令之原料或洽詢目的事業主管機關輔導改善。</p>

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第八案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會 林宗籐理事 (中華民國防火門商業同業公會理事長)</p>
<p>案 由</p>	<p>建請經濟部標準檢驗局及內政部營建署，協助本公會推動成立「市場監督管理委員會」，並由公正委員組成防火門遮煙性能查核小組；由公會協助設置之專屬網站，做為標準檢驗局、營建署、實驗室、消防檢查單位、業者、使用者查詢的平台。並建立制度使其早日合法化，以強制所有業者納入管理。</p>
<p>說 明</p>	<p>為提高社會大眾之居家防火安全，本公會研擬一套「市場監督管理機制」，結合專業之學術機構來共同執行，以彌補防火遮煙門市場管理檢測能量不足之窘境，並落實後續追蹤查核制度，引導廠商合法生產防火遮煙性能門，以確保公共安全。對此，本公會已有以下幾點作法，茲說明如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、邀請學界、建築物安檢機構、消費者文教基金會共同成立管理委員會。 二、建立流向申報制度，以及完整、公開的產品生產履歷。 三、雲端資訊管理，提供建物檢查、民眾查詢、主管機關視不同對象揭露適當查核資料。 四、本系統規劃由「管理監督委員會」主導，結合產官、學、研，組織由上到下，建立功能性平台，運作由下到上發揮整合。並扮演官方與業者之間的橋樑，讓國內防火遮煙門市場走向有效管理、合法生產、良性競爭的局面。

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>本計畫分短、中、長期推動，推動期間希望各單位協助：</p> <p>一、短期計畫以建立流向申報為主。出貨之前上網登錄相關產品名稱、數量、工程地點。申報資料可於網站查詢。網站產生相關紀錄文書，合併於出廠證明，供委員會及消防檢查單位參考。</p> <p>二、中期計劃以併入同型式資料判別為目標，登錄同時須將產品尺寸、使用配件五金、型式一併輸入。網站核發核備文書同時記載相關資料。</p> <p>三、長期計劃以推動申報制度合法化為目標，公會將配合推廣此申報制度。網站扮演委員會、業者、標準檢驗局、使用者及消防檢查單位各方查詢平台。此階段需標準檢驗局擬定相關配套法規，期使系統核發文書具有一定公信力。</p> <p>綜上各階段執行仍需標準檢驗局、營建署、消防署等各業務單位多方協助建立制度，整合系統，強制要求業者全部納入系統管理。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>經濟部、內政部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>【經濟部】</p> <p>一、防火門現行管理規定及辦理現況</p> <p>防火門之管理於內政部「建築技術規則建築設計施工編」、「建築法」及「建築師法」相關條文已有詳細規範。本部標準檢驗局配合行政院維護公共安全業務督導會報決議，與內政部營建署共同辦理防火門檢驗業務，爰依據商品檢驗法公告高3公尺乘寬3公尺以下之建築用防火門為應施檢驗商品，並分別由該局認可之指定試驗室及驗證機構辦理該商品檢測及驗證，且僅執行加熱試驗及衝擊試驗兩項檢驗項目，至於遮煙性項目、高3公尺乘寬3公尺以上之建築用防火門、防火捲門及防火窗等其他防火設備，仍由內政部依據「建築新技術新工法新設備及新材料認可申請要點」審核認可。</p> <p>二、本提案內容之意見</p> <p>由於防火門係安裝於建物之防火設備，無法如同一般消費性商品陳列於市面販售，因此該商品後市場管理係由認可之驗</p>

證機構赴廠辦理驗證商品之監督。有關該公會擬建立自願性之防火遮煙門流向申報資訊系統，並將該商品產銷履歷提供建物安檢、民眾查詢及後續追蹤查核之用，以確保民眾居家安全之建議，經濟部標準檢驗局認為依國內防火遮煙門之實際產銷現況而言，該遮煙門之自願性產銷資訊申報系統應能加強防火遮煙門市場管理能量，公開之防火遮煙門市場資訊能提供民眾更多的查詢管道，並有效促使廠商生產合法之防火遮煙門，以作為公正獨立的查詢平台。

【內政部】

- 一、有關建築技術規則建築設計施工編第 97 條、203 條、242 條及 79-2 條等有關建築用門具遮煙性能之規定，自 103 年 7 月 1 日施行迄今，共 75 件取得本部之認可，並得運用於建築物。
- 二、目前本部指定之評定機構共三家，業將取得本部認可之申請產品資訊公佈於其網站，供民眾查詢。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第九案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 黃烱輝理事
案 由	建設業籌資管道及資金用途受限
說 明	<p>1. 央銀名目上已鬆綁土建融資及房貸成數限制，但金融機構仍重重設限，阻礙建設發展。</p> <p>2. 上市櫃建設業公司，透過發行有價證券籌資，但資金用途限於償還銀行貸款及改善財務結構，不得投入建設本業及房地開發與投資。</p>
建 議	<p>一、請央銀及金管會完全解禁建設業銀貸及房貸限制，且確實要求銀行業正常貸放建設業資金，而非一再自訂內規限制。</p> <p>二、請金管會交易所櫃買中心於建設業申請籌資時，准許以投資建設本業之房地開發為資金使用目的。</p>
主辦單位	中央銀行、金管會
辦理情形	<p>【中央銀行】</p> <p>一、為健全房市，政府自 99 年 4 月推動「健全房屋市場方案」，其中央行負責執行「不動產貸款風險控管」，其目的在於督促金融機構控管授信風險，避免銀行資金流供不動產炒作，以保障存款大眾權益及促進金融穩定。</p> <p>二、自 99 年 6 月起，央行陸續對特定地區購屋貸款、土地抵押貸款及高價住宅貸款等實施針對性審慎措施，規範相關貸款條件，包括最高貸款成數等。</p> <p>三、上述措施實施以來已見成效，金融機構亦持續強化不動產授信風險自主管理，加以政府陸續推動健全房市政策，投機需求減少，自 104 年 8 月起逐步退場，目前除高價住宅價格波動較大，銀行承擔風險較高，仍續予規範外，其餘各項不動產貸款(購屋貸款及土地抵押貸款)規範均予以解除，回歸銀</p>

行自主管理。

【金管會】

- 一、查現行各銀行辦理各項貸款業務皆依據徵、授信原則及銀行法等相關規定辦理，基於風險之控管，除應覈實評估擔保品價值外，銀行並應依據客戶財務狀況及申貸用途等風險承擔因素，個案予以審核。爰有關銀行辦理不動產授信業務，均屬各銀行授信業務自主經營權責。
- 二、為健全銀行授信業務經營，金管會業於 104 年 12 月 29 日針對不動產貸款集中度回歸銀行自主管理。
- 三、依據 105 年 8 月統計資料，購置住宅貸款及建築貸款餘額均持續成長，顯示銀行並未緊縮對建設業之貸款。
- 四、經查現行證券交易法及發行人募集與發行有價證券處理準則等法令未訂有「上市(櫃)建設公司透過發行有價證券籌資，不得投入建設本業及房地開發與投資」之限制規範；公司得依自身營運資金需求狀況，自行擬訂籌資資金運用計畫。
- 五、依保險法第 146 條之 3 規定，保險業得辦理不動產擔保放款，並應依「中央銀行對金融機構辦理購置高價住宅貸款業務規定」、保險業辦理放款之內部控制作業處理程序辦理，金管會仍將持續配合中央銀行政策，審慎辦理不動產擔保放款業務。

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十案)

提案單位暨提案人	中華民國全國商業總會 林山城理事 (全國商總能源發展委員會主委)																																																																																																																					
案由	薦請行政院明確說明核能除役後之能源發展比例目標及執行進度考核依據。																																																																																																																					
說明	一、明確政令目標及權責單位責任，民間投資才能有所遵循。 二、目前電業法及再生能源法修法討論中，是否有將新政府目標及競選政策納入，(例如太陽光電於 2025 年達 20GW 目標。) 三、建議依下列表格說明各類能源發展比例目標及執行進度與能源稅賦策略。																																																																																																																					
建議	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;">能源種類</th> <th>核能 (Nuclear)</th> <th>燃煤 (Coal)</th> <th>燃氣 (LNG)</th> <th>燃油 (Oil)</th> <th>水力</th> <th>風力 +其 他</th> <th>太陽 光電</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: yellow;"> <td rowspan="3">2015</td> <td>目前比例</td> <td>16%</td> <td>32%</td> <td>40%</td> <td>7%</td> <td>3%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> </tr> <tr style="background-color: yellow;"> <td>單價</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>F</td> <td>G</td> </tr> <tr style="background-color: yellow;"> <td>稅賦策略</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr style="background-color: #f2f2f2;"> <td rowspan="3">2018 (核一除役 6%)</td> <td>調整比例</td> <td>10%</td> <td>25%</td> <td>45%</td> <td>5%</td> <td>3%</td> <td>7%</td> <td>5%</td> </tr> <tr style="background-color: #f2f2f2;"> <td>單價加減多少?</td> <td>A+-?</td> <td>B+-?</td> <td>C+-?</td> <td>D+-?</td> <td>E+-?</td> <td>F+-?</td> <td>G+-?</td> </tr> <tr style="background-color: #f2f2f2;"> <td>稅賦策略說明</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr style="background-color: #d9ead3;"> <td rowspan="3">2021 (核二除役 4%)</td> <td>調整比例</td> <td>6%</td> <td>20%</td> <td>35%</td> <td>3%</td> <td>3%</td> <td>15%</td> <td>18%</td> </tr> <tr style="background-color: #d9ead3;"> <td>單價加減?</td> <td>A+-?</td> <td>B+-?</td> <td>C+-?</td> <td>D+-?</td> <td>E+-?</td> <td>F+-?</td> <td>G+-?</td> </tr> <tr style="background-color: #d9ead3;"> <td>稅賦策略說明</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr style="background-color: #f4cccc;"> <td rowspan="3">2024 (核三除役 6%)</td> <td>調整比例</td> <td>0%</td> <td>15%</td> <td>28%</td> <td>2%</td> <td>3%</td> <td>25%</td> <td>27%</td> </tr> <tr style="background-color: #f4cccc;"> <td>單價加減?</td> <td>A+-?</td> <td>B+-?</td> <td>C+-?</td> <td>D+-?</td> <td>E+-?</td> <td>F+-?</td> <td>G+-?</td> </tr> <tr style="background-color: #f4cccc;"> <td>稅賦策略說明</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>									能源種類		核能 (Nuclear)	燃煤 (Coal)	燃氣 (LNG)	燃油 (Oil)	水力	風力 +其 他	太陽 光電	2015	目前比例	16%	32%	40%	7%	3%	1%	1%	單價	A	B	C	D	E	F	G	稅賦策略								2018 (核一除役 6%)	調整比例	10%	25%	45%	5%	3%	7%	5%	單價加減多少?	A+-?	B+-?	C+-?	D+-?	E+-?	F+-?	G+-?	稅賦策略說明								2021 (核二除役 4%)	調整比例	6%	20%	35%	3%	3%	15%	18%	單價加減?	A+-?	B+-?	C+-?	D+-?	E+-?	F+-?	G+-?	稅賦策略說明								2024 (核三除役 6%)	調整比例	0%	15%	28%	2%	3%	25%	27%	單價加減?	A+-?	B+-?	C+-?	D+-?	E+-?	F+-?	G+-?	稅賦策略說明							
能源種類		核能 (Nuclear)	燃煤 (Coal)	燃氣 (LNG)	燃油 (Oil)	水力	風力 +其 他	太陽 光電																																																																																																														
2015	目前比例	16%	32%	40%	7%	3%	1%	1%																																																																																																														
	單價	A	B	C	D	E	F	G																																																																																																														
	稅賦策略																																																																																																																					
2018 (核一除役 6%)	調整比例	10%	25%	45%	5%	3%	7%	5%																																																																																																														
	單價加減多少?	A+-?	B+-?	C+-?	D+-?	E+-?	F+-?	G+-?																																																																																																														
	稅賦策略說明																																																																																																																					
2021 (核二除役 4%)	調整比例	6%	20%	35%	3%	3%	15%	18%																																																																																																														
	單價加減?	A+-?	B+-?	C+-?	D+-?	E+-?	F+-?	G+-?																																																																																																														
	稅賦策略說明																																																																																																																					
2024 (核三除役 6%)	調整比例	0%	15%	28%	2%	3%	25%	27%																																																																																																														
	單價加減?	A+-?	B+-?	C+-?	D+-?	E+-?	F+-?	G+-?																																																																																																														
	稅賦策略說明																																																																																																																					

主辦單位	經濟部																																																					
辦理情形	<p>一、再生能源推廣目標</p> <p>目前本部規劃提出 2025 年再生能源發電量占比達 20% 之目標，各類再生能源推廣目標規劃如下表：</p>																																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年度 能源別</th> <th colspan="4">再生能源累計裝置容量(MW)</th> </tr> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2020</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>太陽光電</td> <td>842</td> <td>1,342</td> <td>6,500</td> <td>20,000</td> </tr> <tr> <td>陸域風力</td> <td>647</td> <td>671</td> <td>745</td> <td>1,200</td> </tr> <tr> <td>離岸風力</td> <td>0</td> <td>16</td> <td>520</td> <td>3,000</td> </tr> <tr> <td>地熱能</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>150</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>生質能</td> <td>741</td> <td>742</td> <td>768</td> <td>813</td> </tr> <tr> <td>水力</td> <td>2,089</td> <td>2,089</td> <td>2,100</td> <td>2,150</td> </tr> <tr> <td>燃料電池</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>22.5</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td>4,319</td> <td>4,861</td> <td>10,806</td> <td>27,423</td> </tr> </tbody> </table>					年度 能源別	再生能源累計裝置容量(MW)				2015	2016	2020	2025	太陽光電	842	1,342	6,500	20,000	陸域風力	647	671	745	1,200	離岸風力	0	16	520	3,000	地熱能	0	1	150	200	生質能	741	742	768	813	水力	2,089	2,089	2,100	2,150	燃料電池	0	0	22.5	60	總計	4,319	4,861	10,806	27,423
	年度 能源別	再生能源累計裝置容量(MW)																																																				
		2015	2016	2020	2025																																																	
	太陽光電	842	1,342	6,500	20,000																																																	
	陸域風力	647	671	745	1,200																																																	
	離岸風力	0	16	520	3,000																																																	
	地熱能	0	1	150	200																																																	
	生質能	741	742	768	813																																																	
	水力	2,089	2,089	2,100	2,150																																																	
燃料電池	0	0	22.5	60																																																		
總計	4,319	4,861	10,806	27,423																																																		
註 1：2015 年為能源局能源統計月報實績值。																																																						
註 2：2025 年推廣目標為經濟部於 105 年 6 月 22 日赴立法院專案報告版本。																																																						
<p>註 3：2016 及 2020 年目標量已配合目前陳報太陽光電兩年推動計畫及風力四年推動計畫調整，實際各類再生能源推動目標將視計畫核定結果及推廣情形滾動檢討修正之。</p>																																																						
二、再生能源電能躉購費率：																																																						
105 及 106 年度各類再生能源躉購費率說明如下表：																																																						
(一) 太陽光電：																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>類型</th> <th>級距 (kW)</th> <th>106 年第一期躉購費率試算 (元/度)</th> <th>與 105 年第二期比較 (%)</th> <th>106 年第二期躉購費率試算 (元/度)</th> <th>與 106 年第一期比較 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">屋頂型</td> <td>≥1~<20</td> <td>6.1033 (6.4813)</td> <td>-5.83</td> <td>6.1033 (6.4813)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>≥20~<100</td> <td>4.9772 (5.2127)</td> <td>-4.52</td> <td>4.9772 (5.2127)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>≥100~<500</td> <td>4.5388 (4.8061)</td> <td>-5.56</td> <td>4.5388 (4.8061)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>≥500</td> <td>4.4098 (4.6679)</td> <td>-5.53</td> <td>4.4098 (4.6679)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>地面型</td> <td>無區分</td> <td>4.5467 (4.6679)</td> <td>-2.60</td> <td>4.5467 (4.6679)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>水面型 (浮力式)</td> <td>無區分</td> <td>4.9403</td> <td>--</td> <td>4.9403</td> <td>--</td> </tr> </tbody> </table>					類型	級距 (kW)	106 年第一期躉購費率試算 (元/度)	與 105 年第二期比較 (%)	106 年第二期躉購費率試算 (元/度)	與 106 年第一期比較 (%)	屋頂型	≥1~<20	6.1033 (6.4813)	-5.83	6.1033 (6.4813)	0.00	≥20~<100	4.9772 (5.2127)	-4.52	4.9772 (5.2127)	0.00	≥100~<500	4.5388 (4.8061)	-5.56	4.5388 (4.8061)	0.00	≥500	4.4098 (4.6679)	-5.53	4.4098 (4.6679)	0.00	地面型	無區分	4.5467 (4.6679)	-2.60	4.5467 (4.6679)	0.00	水面型 (浮力式)	無區分	4.9403	--	4.9403	--											
類型	級距 (kW)	106 年第一期躉購費率試算 (元/度)	與 105 年第二期比較 (%)	106 年第二期躉購費率試算 (元/度)	與 106 年第一期比較 (%)																																																	
屋頂型	≥1~<20	6.1033 (6.4813)	-5.83	6.1033 (6.4813)	0.00																																																	
	≥20~<100	4.9772 (5.2127)	-4.52	4.9772 (5.2127)	0.00																																																	
	≥100~<500	4.5388 (4.8061)	-5.56	4.5388 (4.8061)	0.00																																																	
	≥500	4.4098 (4.6679)	-5.53	4.4098 (4.6679)	0.00																																																	
地面型	無區分	4.5467 (4.6679)	-2.60	4.5467 (4.6679)	0.00																																																	
水面型 (浮力式)	無區分	4.9403	--	4.9403	--																																																	

(二)風力發電及其他再生能源：

再生能源類別	分類	級距 (kW)	106年度躉購費率試算 (元/度) ¹		與上年度比較 (%)	
			有無安裝或具備LVRT者			
風力	陸域	≥1~<20	8.9716 (8.5098)		+5.43	
		≥20	有無安裝或具備LVRT者	2.8776 (2.8099)	+2.41	
			無安裝或具備LVRT者	2.8395 (2.7763)	+2.28	
	離岸	無區分	6.0437 (5.7405)		+5.28	
			階梯式躉購費率	前10年	7.4034 (7.1085)	+4.15
				後10年	3.5948 (3.4586)	+3.94
生質能	無厭氧消化設備	無區分	2.6000 (2.7174)		-4.32	
	有厭氧消化設備	無區分	5.0087 (3.9211)		+27.74	
川流式水力	無	無區分	2.9512 (2.9078)		+1.47	
地熱	無	無區分	4.9428 (4.9428)		+0	
廢棄物	無	無區分	3.9839 (2.9439)		+35.33	

三、再生能源推廣財源：

為推廣再生能源之利用及發展，依據「再生能源發展條例」第7條明確規範基金來源及用途，並以量出為入原則編列基金。依基金收取來源係為「電業」及「設置自用發電設備達一定裝置容量以上者」，每年按其不含再生能源發電部分之總發電量，繳交一定金額充作基金，作為再生能源發展之用，至繳交再生能源發展基金之費用，得附加於售電價格上。

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 沈宗桂理事長
案 由	勞動基準法修正草案「一例一休」、「兩例」版本及勞動部廢止內政部七十五年五月十七日台內勞字第三九八〇〇一號「每週一天例假可於週間挪移」之函釋，對於物流運輸業帶來重大影響與衝擊，建請重新研議。
說 明	<p>一、不論是因為企業客戶經營型態為全年無休，或是一般民眾偏好指定貨件的送達時間（夜間或假日），物流運輸業皆為本著「公眾生活便利」之目的下持續提供服務。</p> <p>二、物流運輸業屬勞力密集產業，原本就面臨人力短缺的問題，現若須再面對政府單位所公告之解釋令及相關修正草案，將讓排班更為困難，可能縮減服務機動性，必然會降低普羅大眾已習慣且需求之便利性。</p> <p>三、如按法令要求，物流業是否於週六、週日停止送貨？還是將相關成本轉嫁予客戶（最終仍由末端消費者承受）？</p> <p>四、物流運輸業、餐飲業、製造業、旅遊業、殯葬業、保全業…，其屬性截然不同，勞動基準法實無法一體適用。</p>
建 議	<p>一、勞動基準法之訂定植基於工廠法，惟隨著民眾生活、消費型態、產業結構的改變，服務業需求的興起，勞動基準法多數條款規範，確不適用於服務業實務運作，建議修法或針對服務業訂立「服務業勞動專章」，以利產業及社經發展。</p> <p>二、若勞動基準法短時間內無法設立「服務業勞動專章」，建請將物流運輸業納入勞動基準法第 30 條之 1 及第 84 條之 1 的指定行業中。</p> <p>三、勞工加班上限時數建議由原本 46 小時／月調高至 54 小時／月。</p>

	<p>四、建議修改勞動基準法第 36 條：將「勞工每七日中至少應有一日之休息，作為例假」，修改為「勞工每週至少應有一日之休息，作為例假」。</p> <p>五、企業並不反對一例一休，但新法「例假日」之加班費給予過高，建請同現行勞動基準法規定之例假日加班費計算方式(加倍發給)修訂。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>勞動部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、運輸業(含物流)於勞動基準法施行之初(73 年 8 月 1 日)，即屬適用之行業，依同法第 3 條及第 30 條之 1 第 2 項規定，不得適用 4 週彈性工時規定。惟該業前經勞動部指定為得適用第 30 條第 2 項，得實施 2 週彈性工時之行業，業者可依營運需求實施彈性工時，妥善安排最適出勤模式。且例假並不限於星期六、日實施，其得由勞資雙方協商於週間實施。</p> <p>二、所提制定服務業勞動專章之建議，為瞭解服務業勞資雙方適用勞動基準法工時規定有何窒礙難行之處，俾進一步討論於該法訂定服務業專章之可行性或其他可茲因應方式，勞動部業與服務業各業舉辦多場座談會，前已於 104 年 12 月 15 日、17 日、23 日及 29 日召開 4 場，並將進一步研議。</p> <p>三、所提放寬延長工時規定之建議，查勞動基準法係規範勞動條件最低標準之法律，任何工時規範均應充分考量勞工之健康及福祉，以避免勞工因過勞發生職業災害或職業病情事，反造成勞資對立並更增企業成本。勞動基準法第 32 條規定所定延長工時是否調整，考量到此一議題涉及勞工之健康福祉與權益，勞動部將進一步蒐集勞資雙方意見，審慎評估。</p> <p>四、為有效落實「週休二日」之立法意旨，勞動基準法部分條文修正草案第 24 條第 2 項規定：「雇主使勞工於第 36 條所定休息日工作，工作時間在 2 小時以內者，其工資按平日每小時工資額另再加給 1 又 3 分之 1 以上；工作 2 小時後再繼續工作者，按平日每小時工資額另再加給 1 又 3 分之 2 以上。」，上開規定係考量勞工如於休息日出勤工作，將無法獲得充分</p>

	<p>休息，為促使雇主於指派勞工休息日出勤時更為審慎，並降低雇主任意要求勞工於休息日上班之誘因，爰本次修法採行『以價制量』之方式，於勞動基準法明定休息日加班費之計給方式。</p>
--	---

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十二案)

提案單位 暨提案人	中華民國印刷商業同業公會全國聯合會 廖萬來理事長
案 由	政府推動落實週休二日為「一例一休」的政策，本會業者亦表達強烈反對的意見，懇請將印刷業界彈性工時的需求建請有關單位採納。
說 明	<p>一、印刷業屬於服務百業的配合性產業、請決策當局給予一個月的彈性工時、以免影響諸多產業的競爭力。</p> <p>二、印刷屬機動性的服務產業，平常機械閒置三至五成，旺季急單時才會全數運轉。所以平常可能上旬空檔、下旬急單原已不飽和的工作、更難在下旬又找 2 倍的人員來加班、所以是完全不適用作六休一的剛性制度。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 如有週刊、月刊、期刊、畢業紀念冊都是在週末、月底、寒暑假時趕單配合。 2. 如教科書在僅餘的寒假扣除年假趕單所剩 2 週、如不能彈性工時、新年度開學、也有開學無教科書之虞！ 3. 各大行業出口印刷包材常有急單配合的需要、否則一再遲延整體國家經濟競爭力將與國際脫節（產品完成了、包裝印刷未好） 4. 每年三、四季是上市公司旺季、也是印刷需配合加班時期、尤其增加了日曆、月曆、中秋節、聖誕節的配合印刷商品、這些都無法在第一、二季佈局的工作。只能兼彈性工時才能完成。 5. 又如選舉文宣、選票製作、議會臨時會的紙本印刷、能臨時找到技術員加班嗎？ <p>以上都不適用 2 班或備 3 班的人員來完成、因為技術員工、不是可以臨時召集得到。而淡季、不飽和、不可預測的訂單更難維繫員工的生計。</p>

<p>建 議</p>	<p>市場機制會自動調節的事、政府強行介入、會發生窒礙難行之虞。強推週休二日、外勞在合法守規的工廠恐因太閒、外逃賺外快、台勞則因收入不敷家用之需、又得找第 2 份兼職工作、如此才是過勞。台灣的不規則連休假已是生產力的致命傷、唯有授予業者、彈性工時才能補救產業的動能。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>勞動部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>印刷業前經勞動部指定為得適用第 30 條第 2 項，得實施 2 週彈性工時之行業，業者可依營運需求實施彈性工時，妥善安排最適出勤模式。且例假並不限於星期六、日實施，其得由勞資雙方協商於週間實施。</p> <p>勞動基準法係規範勞動條件最低標準之法律，該法相關規定均已衡酌勞工權益及產業發展，凡經公告指定適用勞動基準法之行業或工作者，勞雇雙方得於不違反該法相關規定之前提下，透過協商方式協定妥適工資、工時方案。</p>

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十三案)

提案單位 暨提案人	中華民國期貨業商業同業公會 糜以雍理事長
案 由	有關金融業因應今年剩下的 5 個《勞動基準法》待處理國定假日的問題
說 明	<p>一、立法院尚未審議勞動部有關《勞動基準法》取消 7 天國定假日條文的修正草案，據 105 年 8 月 16 日媒體報導：「經過金管會評估後，9 月 28 日孔子誕辰紀念日、10 月 25 日台灣光復節與 10 月 31 日蔣公誕辰紀念日等 3 個國定假日，股匯市將朝維持開市方向進行規劃，所有金融業勞工工資之給付，將依法給予加班費。」</p> <p>二、有關金融業面對今年剩下的的 5 個《勞動基準法》待處理國定假日（包括 9 月 28 日孔子誕辰紀念日、10 月 25 日台灣光復節、10 月 31 日蔣公誕辰紀念日、11 月 12 日國父誕辰紀念日，以及 12 月 25 日行憲紀念日），可能有以下二大問題，希望政府給予政策指導或協助處理：</p> <p>（一）各金融機構對其每個營業據點是否於 9 月 28 日等 3 個政府擬維持開市的國定假日都有足夠的人力可以對外營業，難以完全確定及掌握，此一困難不知如何解決？希望政府給予政策指導，說明如下：</p> <p>（1） 《勞動基準法》第 39 條規定：「第 36 條所定之例假、第 37 條所定之休假及第 38 條所定之特別休假，工資應由雇主照給。雇主經徵得勞工同意於休假日工作者，工資應加倍發給。」因此，金融業如為配合政府規定，而需於各該國定假日營業，則需先徵得勞工同意於休假日工作，並於事後加倍發給工資。但因牽涉到個別勞工的勞動條件，所謂「徵得勞工同意」，係指徵得勞工「個人」的同意，此項同意不能以工會或勞資會議的決議取代。【依據勞動部答復各檢查機構提問「常見勞動條件檢查相關問題及法</p>

規疑義」提到：「...勞雇雙方雖可透過勞資會議就應否及如何調整假日進行討論，惟此初步決議，因涉個別勞工勞動條件之變更，仍應徵得個別勞工之同意。」】

(2). 因勞工並無主動於各該國定假日上班之義務，金融業在與個別勞工進行協商後，如有不願同意之勞工，即可於各該國定假日休假，而不需要於該日出勤，如果勞工堅持休假，不能算曠職，也不影響其全勤獎金。

(3). 金融業願意依照《勞動基準法》給予勞工加班費，但因依法企業無法強制勞工於國定假日工作，而勞工團體之抗爭，經華航罷工事件後尤烈，各金融業工會會員若利用該日執行「合法休假」，將有可能成為「不須經合法罷工程序的實質罷工」，而對該金融業產生嚴重影響，因此，各金融機構對其每個營業據點是否於9月28日等3個政府擬維持開市的國定假日都有足夠的人力可以對外營業，實難完全確定及掌握。

(二)各金融機構對於如何處理今年11月12日國父誕辰紀念日，以及12月25日行憲紀念日等2個國定假日的補假問題，仍需主管機關協助說明及處理，說明如下：

1. 銀行法第51條規定：「銀行之營業時間及休假日，得由中央主管機關規定，並公告之。」，因此，銀行業歷來每年營業時間及休假日均依照金管會（金管會成立前為財政部）銀行局公告實施。其餘金融業亦配合銀行業之休假日並經金管會核備後確定當年度之休假日。而銀行局近年公告銀行業之營業時間及休假日，係以政府行政機關行事曆為準，再加上勞動節1日為原則。

2. 事實上，勞工與公務人員之休假基礎並不一致（我國公務人員自90年起，每週工時為40小時，每週例假2日，全年國定假日11日。而勞工於104年年底，每2週工時為84小時，每週例假1日，全年國定假日19日），金融業分批納入適用《勞動基準法》後，之所以能夠配合金管會之規定營業及休假，並非金融業勞工的國定假日有所減少，而是利用勞工與公務人員法定工時每週平均2小時之

	<p>工時差異，「以時數換算日數再調移」之後的結果（企業若將平均一週工時差異的 2 小時，加總為一年 104 小時，再以一天 8 小時來換算，依勞動部的解釋，則最多有 13 天可以合法調移）。惟《勞動基準法》105 年 1 月 1 日修正實施每週 40 小時工時後，已無上述調移節日空間。</p> <p>3. 因此，今年 11 月 12 日國父誕辰紀念日，以及 12 月 25 日行憲紀念日等 2 個國定假日，雖然分別為週六、週日，但依勞動部令，勞工國定假日適逢例假日，應予補假。【勞動部 103 年 5 月 21 日勞動條 3 字第 1030130894 號令：「依《勞動基準法》第 37 條及「勞動基準法施行細則」第 23 條第 3 項第 9 款規定，指定《勞動基準法》第 37 條及『施行細則』第 23 條規定應放假日，適逢『《勞動基準法》第 36 條規定之例假或其他無須出勤之休息日，應於其他工作日補休，自 104 年 1 月 1 日生效」】</p> <p>由於金融業依法應按主管機關之規定營業及休假，有關今年 11 月 12 日國父誕辰紀念日以及 12 月 25 日行憲紀念日等 2 個國定假日的補假問題，仍需主管機關指示，以利配合辦理。</p>
<p>建 議</p>	<p>金融業依法應按主管機關之規定營業及休假，有關今年 11 月 12 日國父誕辰紀念日以及 12 月 25 日行憲紀念日等 2 個國定假日的補假問題，仍需主管機關指示，以利配合辦理。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>勞動部、金管會</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【勞動部】</p> <p>一、勞動基準法有關「週休二日」修法草案已送請立法院審議，並排入本會期優先法案。一旦修正通過，將以國定假日全國一致作為配套。</p> <p>二、該法第 37 條及其施行細則第 23 條規定之紀念日、勞動節日及其他由中央主管機關規定應放假日（俗稱國定假日）均應休假，亦即勞資雙方原約定之工作日如適逢國定假日，應予放假且工資照給，金融、證券業為適用勞動基準法之行業，於上開規定亦有適用之。至如事業單位於國定假日有正常營</p>

運之必要，雇主仍應與勞工協商，經徵得勞工同意於是日出勤，工資應加倍發給，亦即除原本約定照給之工資之外，再加發一日工資。又前開應放假之日遇本法第 36 條例假或其他無須出勤之休息日，應於其他工作日補休。

【金管會】

- 一、依銀行法第 51 條規定，金管會已於 104 年 8 月 11 日公告 105 年銀行業休假日期表，依公告規定，105 年 9 月 28 日、10 月 25 日、10 月 31 日為營業日；11 月 12 日、12 月 25 日適逢星期六、星期日，為非營業日。
- 二、針對 9 月 28 日等 3 天營業問題，金管會日前業與銀行公會及金融業工會等勞資雙方進行溝通，大部分銀行表示在無任何前提下，悉配合主管機關規定辦理，而工會代表表示並不反對 9 月 28 日營業，惟應依勞動基準法相關規定給付加班費，並請儘速公布，以利遵循。
- 三、為利金融業者及銀行員工遵循及因應，金管會於 105 年 9 月 8 日函知各金融相關單位，9 月 28 日等 3 天銀行業仍需營業，其工資給付及補休應依勞動基準法相關規定辦理。11 月 12 日等 2 天，宜由勞資雙方協商於其他工作日輪休。
- 四、今年 9 月 28 日因適逢颱風全國休假，10 月 25 日及 10 月 31 日等 2 天銀行業營業，於維持銀行正常營運的前提下，人力調配得由銀行業考量其業務性質、自主彈性決定。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十四案)

提案單位 暨提案人	中華民國產物保險商業同業公會 陳燦煌理事長
案 由	金融業發展遭遇的瓶頸與挑戰
說 明	金融科技創新是與時間賽跑，面對新世界必須跳脫傳統的金融的槽臼，才能有機會迎向新挑戰，不然，傳統金融業反而受到各項金融監理限制，無法與國際接軌或與新創產業競爭。
建 議	建議加速並放寬保險業電子商務與金融科技監理規範的限制，以因應整體電子商務發展推動，如第三方支付、電子保單、網路投保等。
主辦單位	金管會
辦理情形	<p>一、金管會將在資訊安全的基礎上，朝效率、公平之方向，協助金融業持續發展更多元的金融科技服務。金融科技發展推動十大計畫已列金管會三力四挺政策專案，包括：擴大行動支付之運用及創新、鼓勵銀行與 P2P 網路借貸平臺合作、促進群眾募資平台健全發展、鼓勵保險業者開發 FinTech 大數據應用之創新商品、建置基金網路銷售平台發展智能理財服務、推動金融業積極培育金融科技人才、打造數位化帳簿劃撥作業環境、分散式帳冊技術之應用研發、建立金融資安資訊分享與分析中心以及打造身分識別服務中心等 10 項措施。</p> <p>二、為因應國內部分非金融機構業者因網路電子商務及小型或個人商家之支付需求所產生之新興支付型態趨勢，金管會制定「電子支付機構管理條例」及訂定 14 項相關授權法規命令，並於 104 年 5 月 3 日施行。截至本(105)年 9 月底，已有 28 家業者取得許可得辦理電子支付機構業務(5 家專營，23 家兼營，其中專營電子支付機構部分，首家已於 105 年 10 月 7 日</p>

正式開業，其餘將於本年 10 月起至明(106)年第 1 季間陸續開業)。

三、為協助保險業之業務發展，金管會於 105 年 5 月 10 日開放電子支付機構代理收付國際保險業務分公司(OIU)銷售保險商品之相關款項。

四、電子保單部分：依據保險業設立許可及管理辦法第 22 條第 1 項規定，保險業簽發之保險單，得以電子文方式為之，另同條第 2 項規定，以電子文件方式簽發保險單，應以數位簽章簽署，爰保險公司依現行規範已可核發電子保單。

五、網路投保部分：金管會自 103 年 8 月 26 日起實施保險業辦理網路投保業務以來，在兼顧防止道德危險及消費者權益考量下，迄 105 年 3 月 31 日已循序漸進完成四階段放寬保險業辦理網路投保之險種及提高投保額度，並開放保險公司提供保戶透過網路方式進行保險契約查詢等服務。未來將持續視網路投保業務辦理情形及參考國外作法，持續檢討修正相關措施。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十五案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會第 103 年度優良商人 永記造漆工業股份有限公司 張德仁副董事長</p>
<p>案由</p>	<p>建請環保所屬機關於環境保護政策之實施及執行上，不應專注於依法行政以「開罰廠商」為目的，令業者疲於因應致降低其經濟效率並損及產能，而應衡酌個案情形，本於「協助其如何符合法令以改善缺失項目」之目的為之，方能形塑出符合政府「兼容並蓄經濟發展與環境保護」之施政目標方針。</p>
<p>說明</p>	<p>一、各項執照許可申請及核發之手續繁瑣，審查過程耗日費時。 二、「環境檢測所」之組織成員應專業化，縱令外包(民營化)亦不應以開罰為目的而存在，而應輔導廠商逐步改善，並以促進產業振興為最終目標。 三、污染物總量管制之政策將限制企業發展。</p>
<p>建議</p>	<p>一、申請核發符合環保法規證明文件及工廠登記申請等事項，環保署檢測所固然應依法採取適當之檢測方法(包含空氣、水質及廢棄物等)，但更應立於促進產業發展之立場，給予廠商具體可行之建議，以免有礙於其營運及發展。 二、環保事業(尤指檢測業務)民營化(外包)，僅有「遵循法令逕對廠商開罰」之功能，毫無協助改善的能力且全然忽視廠商自身既存之困難，此對廠商之經營發展非但無益更是雪上加霜。再者，環保議題固具濃厚之公益色彩，然堅持依法行政不無有害於經濟發展之虞，尤其若僅針對公司型態之廠商進行嚴格管控，他方面卻放任個人游離事業未按法令亦能從事於同一或類似業務並加以牟利，正當經營之廠商一旦被視為無物，不如脫法仿效，未來國內之經濟發展必將堪慮。 三、逐年遞減污染物總量管制之立意固然正當，惟如何兼顧企業發展應有明確規範，一味限縮排放量將阻礙企業發展，應儘速予以解除或鬆綁。</p>

<p>主辦單位</p>	<p>環保署</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、為讓民眾生活獲得更多保障，本署會同經濟部於 104 年 6 月 30 日公告實施「高屏地區空氣污染物總量管制計畫」，前述計畫內容是一項兼顧經濟誘因及污染減量的嶄新作法，預期將使高屏地區空氣品質早日獲得改善。</p> <p>二、為掌握總量管制區產業發展情形，本署定期邀集機關委員、專家學者、產業代表及當地居民辦理總量管制監督與追蹤小組委員會，滾動式管理並檢討整體計畫實施成果，應不致有阻礙企業發展之情形。</p> <p>三、依水污染防治法第 9 條規定，水體之全部或部分，有下列情形之一，直轄市、縣（市）主管機關應依該水體之涵容能力，以廢（污）水排放之總量管制方式管制之：1. 因事業、污水下水道系統密集，以放流水標準管制，仍未能達到該水體之水質標準者。2. 經主管機關認定需特予保護者。前項總量管制方式，由直轄市、縣（市）主管機關擬訂，報請中央主管機關會商相關目的事業主管機關後核定之。</p> <p>四、有鑑於近年來農地污染事件頻傳，糧食安全議題備受重視，部分農地於整治完成，因重金屬具長期累積性，導致引灌水源後再遭二次污染。而水體重金屬負荷多來自於點源排放，故本署優先篩選現行農地遭受重金屬污染嚴重縣市及特定區域，針對其引灌之灌溉水源水體，優先輔導及協助地方政府推動「應特予保護農地水體之排放總量管制區」，以降低事業廢水中重金屬排放至地面水體之污染負荷，確保灌溉水質無虞。</p> <p>五、前案規劃過程中，本署業已多次邀集中央各目的事業主管機關、地方政府、相關事業公會及環保團體等充分進行溝通協調，取得各方共識。另為降低事業之衝擊，地方政府劃定總量管制區範圍係以農地已遭受重金屬污染區域、管制區範圍最小及影響事業家數最少等原則來考量，對既存事業亦規劃 2</p>

年緩衝期，以利既存事業提前規劃改善廢水處理設施或採行因應改善措施。

六、近年有關毒性化學物質管理法各項執照許可申請及核發已朝簡政便民精進。

七、本署環境檢驗所係國內環境檢驗機關，該所人員均為環境檢驗專業人員，具有相關專業知能，且該所取得國際認證機構—澳洲 NATA 之檢驗測試實驗室之認證，其執行環境樣品之檢測均依其專業技術執行業務。

八、本署檢測方法研訂係配合環境污染管制法規之管理需求、檢測方法研訂作業程序、徵求各界意見等方式辦理，產業界如有相關意見，均會納入專家審議委員會討論。

九、檢測之目的並非全然僅用於裁罰，廠商如能善用檢測、落實自主管理，除可免於受罰外，亦可利用檢測之結果，做為製程或污染防制設備改善之依據，達企業永續經營之目標。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十六案)

提案單位 暨提案人	中華民國電器商業同業公會全國聯合會 陳盛油理事長
案 由	電器貨物稅減免
說 明	<ol style="list-style-type: none"> 1. 財政部於 98 年起研議課徵能源稅並將取消電器類(冰箱/電視/冷氣/除濕機/錄影機/錄音機/音響組合/電烤箱等)應稅貨物之貨物稅，唯迄今尚未能實施。 2. 政府已從 75 年 4 月 1 日起改為課徵加值型營業稅，但電器類貨物稅確是課徵加值型營業稅少數仍保留的品項。 3. 60 年代課徵貨物稅因電器屬於奢侈品，但近 45 年隨著時代的演變電器產品早已處理民生必需品，且普及率高達 95%以上。 4. 隨著台灣加入 WTO、ECFC 後，電器產業屬於弱勢產業、夕陽產業，製造商紛外移或直接採購大陸製產品。
建 議	<p>為鼓勵根留台灣、在地研發、在地生產並提供就業機會及促進經濟繁榮的本土廠商，政府應大力扶植，給予合理的經營環境。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 能全部減免電器類貨物稅。
主辦單位	財政部
辦理情形	<p>一、貨物稅為特種銷售稅，世界各國在複式稅制下多有課徵，惟各國因財政需要或國家政策考量，課徵貨物稅之項目尚有不同。目前我國課徵貨物稅之項目有橡膠輪胎、水泥、飲料品、平板玻璃、油氣類、電器類及車輛類等 7 大類。為簡化銷售稅制，92 年行政院財政改革委員會決議，將修正貨物稅條例，取消橡膠輪胎、飲料品、平板玻璃及電器類之貨物稅，列為中期財政改革措施。</p> <p>二、為符合財政收支劃分法第 38 條之 1 有關各級政府、立法機關制（訂）定或修正法律或自治法規，有減少收入者，應同時</p>

籌妥替代財源之規定，98 年行政院賦稅改革委員會決議將橡膠輪胎、飲料品、平板玻璃及電器類等 4 項貨物免徵貨物稅之財政改革方案，列為實施能源稅稅收運用之配套措施。惟依 104 年全國能源會議全體大會討論結果，各界對於能源稅之推動時機仍無法聚焦，財政部依上開會議共同意見，俟各界就產業競爭力、經濟發展及環境永續等面向凝聚共識時，配合我國減碳路徑、非租稅工具運用成效及國內外經濟情勢，適時辦理推動能源稅立法事宜。

三、由於貨物稅總收入有 10% 應由中央統籌分配給地方，故電器類之貨物稅是否取消，應就整體政策之配合通盤考量，基於依法行政原則，在未覓妥替代財源前，尚不宜單獨減免電器類之貨物稅，以避免其他應稅貨物之業者要求比照辦理，導致稅收損失。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十七案)

提案單位 暨提案人	台灣省商業會 新峰機械工業股份有限公司 蔡富添董事長
案 由	請政府確實實踐建構完善企業經營環境
說 明	<p>一、請加強國際競爭力：台幣升值，無法享有國際間優惠關稅，導致廠商對外失衡，無法和東南亞廠商抗衡。</p> <p>二、降低產品成本：國內各項稅賦不斷提高，直接人工成本亦不斷攀升。姑且不論基本工資，以本公司成立 50 年，員工流動率低，目前 70%以上員工每年特休假 30 天（全薪），病假 30 天（半薪），放假日 118 天（全薪），共 178 天放假...約工作一天休息一天。</p> <p>三、政府政策與完善經營環境背道而馳，請不要要求沒有利潤的公司就該關門，很多中小型公司是為善盡社會責任而努力辛苦經營。</p>
建 議	請專案輔導和本公司面臨相同問題的中小型公司。
主辦單位	經濟部
辦理情形	<p>經濟部為協助中小企業建構完善企業經營環境，相關作法如次：</p> <p>一、提高生產體質：</p> <p>（一）透過一般諮詢、分級輔導、品質獎項、創新轉型等方式，協助企業成長，由基礎深耕至全面品質提升，進而挑戰卓越，樹立典範。</p> <p>（二）輔導廠商建立符合國內(際)或客戶特定要求之標準或產品驗證，取得國際大廠之訂單，協助中小企業跨領域轉型為五大創新產業。</p> <p>（三）推動產業別上下游價值鏈品質輔導及以大帶小體系供應鏈</p>

輔導，提升中小企業品質管理能力，另協助企業透過「技術能力差異化」、「服務效能高值化」、「品級行銷國際化」三大策略，開發新產品或技術服務等共同品牌，提升產品高值化，並取得符合國際規範之標準或產品驗證，成功開拓國際市場。

二、加強經營能力：

- (一)營造數位化環境，普及提升中小企業數位應用及行銷能力，推動行動商務及跨域整合智慧創新加值應用，透過數位科技拓銷國際市場。
- (二)厚植管理顧問服務科技發展，提升顧問輔導能量及國際競爭力與中小企業綠色永續、節能減碳能力。
- (三)辦理服務優化之診斷及輔導，提升中小企業服務與創新能力，並導入國際專家與創新服務典範，輔導製造業服務化與服務業科技化，優化企業國際服務能力。

三、促進創新研發：

- (一)推動技術、知識密集及高值化之中小企業群聚，加速創新商業化發展，健全中小企業核心價值，促進中小企業創新研發能量、創造智財價值。
- (二)運用 SBIR(經濟部小型企業創新研發計畫)計畫鏈結產學合作，扶植具潛力企業創新研發，提供企業先期創新概念形成、研究開發到實現商業化及市場價值的一條龍服務，提高創新成果。
- (三)鼓勵公民營機構設置中小企業創新育成中心，提供進駐空間、儀器設備、研發技術、協尋資金及管理諮詢等多項輔導資源，降低創業及研發初期的成本，進而提高創新創業成功機會。
- (四)辦理設計加值之輔導，協助中小企業將技術結合創新設計，帶動中小企業提升設計能力，並邀請國際級設計機構、曾任國際獎項評審、或產品設計生產開發領域卓有績效之國外學者專家，來台進行專題演講，並指導中小企業將產業核心技

	<p>術商品化，將軟實力轉換為商機，輔導提供能帶給消費者體驗與感動的創新產品及服務。</p>
--	--

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十八案)

提案單位 暨提案人	中華民國旅館商業同業公會全國聯合會 徐銀樹理事長
案 由	請各縣市政府積極嚴厲取締日租套房與非法旅館，避免公安事件頻傳與損害台灣旅館住宿安全的國際形象。
說 明	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築法與消防法要求旅館每年必需要委託專業公司做兩次公共安全檢查〈鍋爐每月檢查與簽證，並設置一氧化碳偵測器〉與消防安全檢查〈消防編組與演練紀錄〉，其結果要報備當地的建管、消防主管單位備查，同時接受不定時抽檢與設置消防管理人、鍋爐管理員。 2. 衛生署要求旅館要落實衛生自主管理，隨時稽查床單清洗時有無加入螢光劑等化學藥劑，浴室內備品的成分標示與使用期限，一個月有無兩次消毒的紀錄，冷卻水塔、蓄水池有無至少半年一次清洗，從業人員的健康檢查與設置衛生管理人員。 3. 勞動部勞檢處要求旅館業從業人員，每年要做不同於衛生要求的健康檢查項目及勞基法相關規定工時與休假紀錄。 4. 內政部營建署要求旅館要設置無障礙設施與無障礙客房。 5. 財政部國稅局要求兩個月要申報一次營業稅與每年六月的營所稅申報。 6. 交通部觀光局要求每天將旅客住宿登記，其中陸籍旅客並依內政部警政署規定通報當地警察局派出所。 7. 交通部觀光局要求要接待大陸團客一定要入住星級旅館。 8. 行政院消保處訂房定型化契約規定旅館在接受訂房時只能收取訂金 30%。 <p>以上等等之規定，其目的就是在保障住宿旅客的安全，有很多不合理的法令都要旅館業遵守，為了經營也都逆來順受，而且都是 24 小時現場做接待與服務，是分秒都在服務客人、保護客人。然而，這麼多日租套房與非法旅館都沒有遵守政府法令，都在做住宿生</p>

	<p>意，萬一發生公安、消安問題等對消費者不但沒有保障，同時也影響台灣觀光產業住宿安全的國際形象，對觀光產業絕對是殺傷力。</p>
建議	<p>建議：嚴格立法</p> <p>一、訂定 NCC 裁罰網路公司(含國際訂房平台)，讓沒有旅館業登記證的日租套房與非法旅館網頁上架行銷時，處以高額罰款之法條。</p> <p>二、訂定違規經營日租套房與非法旅館高額罰款之法條。</p> <p>三、訂定連帶處分建物的所有者與出租者，租給經營日租套房與非法旅館使用，要付高額的罰款與連帶支付當經營者違法時無法繳納的罰款之法條。</p> <p>四、訂定提供檢舉人員罰鍰金額 2.5%獎金與各縣市執法人員等相對獎金與行政作業費之法條。</p> <p>五、制定執法正當性裁罰標準的法源條文，以利於取締及曠日廢時訴訟與最後宣判取締違法之窘境。</p>
主辦單位	交通部
辦理情形	<p>一、訂定裁罰網路公司(含國際訂房平台)規定一節，因網路公司非屬旅宿業範疇，且國際訂房平台未於本國登記設立公司，其是否適用發展觀光條例仍有疑義，交通部觀光局將再與法律顧問研商。</p> <p>二、有關非法旅館(日租套房)之罰款部分，已自 104 年 2 月 4 日起，罰鍰金額調升為新臺幣 18 至 90 萬元，為以往之 2 倍罰鍰金額，應可有效嚇阻非法業者。</p> <p>三、訂定連帶處分建物所有權人與出租者部分，因一般房屋租賃行為並非發展觀光條例所定之旅宿業範疇，以連帶方式處分係有適法性之爭議，有待研討。</p> <p>四、檢舉獎金部分，因旅宿業管理係屬地方主管機關權責，爰檢舉獎金應由其編列，交通部觀光局亦已編列相關補助費用，各縣市政府可向交通部觀光局申請檢舉獎金之補助費。</p>

	五、有關制定裁罰標準部分，交通部已於 105 年 8 月 15 日修正發展觀光條例裁罰標準。
--	--

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十九案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 李重慶理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>秉著經濟部係現行工、商業團體法之主要目的事業主管機關(分別載於兩法律之第五條及第六條，法源如說明一)；盱衡當前台灣出口衰退，推廣貿易服務費收入不佳之現實，建議基於獎助組織專業化赴海外拓銷智慧化產品之大旨，並參攷「商業團體法」之規範，尤於該法案第四章(輸出業同業公會專章)之法制範疇；就「辦理推廣貿易業務補助辦法」之補助對象(團體部分)調整之(如說明二)，並建請就行政院所訂定強化經濟發展的「五大創新產業」所組織之海外參展團予以加成補助，期能共策出口拓銷之實效!</p>
<p>說 明</p>	<p>(一)商業團體法第六條：「．．．其主管機關為內政部。前項各類商業團體之目的事業，應受各該目的事業主管機關之指導、監督。</p> <p>(二)就旨揭補助辦法第四條所訂「補助對象」建議調整如下： (1) 台灣區級工業、輸出業同業公會。 ※基於現行「商業團體法」第四章(輸出業同業公會)之法制範疇。 (2) 直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會。 (3) 前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人、社會團體。 (請參閱附件「商業團體法」摘要。)</p> <p>(三)欣悉我政府就「五大創新產業」與「新南向政策」列為現階段產業發展輔導政策的重中之重，建請允宜就旨揭貿易推廣輔導方案宜強化該五大創新產業之出口拓銷，俾政府與民間共策打造台灣經濟發展新模式。</p>
<p>建 議</p>	<p>就「辦理推廣貿易業務補助辦法」之補助對象(團體部分)調整之(如說明二)，並建請就行政院所訂定強化經濟發展的「五大創新產業」所組織之海外參展團予以加成補助，期能共策出口拓銷之實效!</p>

主辦單位	經濟部											
辦理情形	<p>一、提案單位建議調整進出口公會補助對象之補助款一節：</p> <p>(一)有關「辦理推廣貿易業務補助辦法」第4條規定及軸承公會建議調整方向之對照表如下：</p>											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 490 767 544">現行規定</th> <th data-bbox="775 490 1153 544">軸承公會建議</th> <th data-bbox="1161 490 1471 544">說明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 544 767 846"> <p>一、臺灣區級工業、輸出業同業公會、<u>省(市)、縣(市)級進出口商業同業公會</u>。</p> </td> <td data-bbox="775 544 1153 846"> <p>一、臺灣區級工業、輸出業同業公會。</p> <p>二、<u>直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會</u>。</p> </td> <td data-bbox="1161 544 1471 846"> <p>公會建議將現行列為第一款之「省(市)、縣(市)級進出口商業同業公會」調整為「直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會」，並改列為第二款，原第二款改列為第三款。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 846 767 1189"> <p>二、前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人及社會團體。</p> </td> <td data-bbox="775 846 1153 1189"> <p>三、前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人及社會團體。</p> </td> <td data-bbox="1161 846 1471 1189"></td> </tr> </tbody> </table>	現行規定	軸承公會建議	說明	<p>一、臺灣區級工業、輸出業同業公會、<u>省(市)、縣(市)級進出口商業同業公會</u>。</p>	<p>一、臺灣區級工業、輸出業同業公會。</p> <p>二、<u>直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會</u>。</p>	<p>公會建議將現行列為第一款之「省(市)、縣(市)級進出口商業同業公會」調整為「直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會」，並改列為第二款，原第二款改列為第三款。</p>	<p>二、前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人及社會團體。</p>	<p>三、前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人及社會團體。</p>			
	現行規定	軸承公會建議	說明									
<p>一、臺灣區級工業、輸出業同業公會、<u>省(市)、縣(市)級進出口商業同業公會</u>。</p>	<p>一、臺灣區級工業、輸出業同業公會。</p> <p>二、<u>直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會</u>。</p>	<p>公會建議將現行列為第一款之「省(市)、縣(市)級進出口商業同業公會」調整為「直轄市、縣(市)級辦理貿易相關業務之商業同業公會」，並改列為第二款，原第二款改列為第三款。</p>										
<p>二、前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人及社會團體。</p>	<p>三、前款以外其他辦理貿易相關業務之非營利社團法人、財團法人及社會團體。</p>											
<p>(二)經濟部補助法人團體辦理貿易推廣業務之預算，來自進出口廠商繳交之推貿服務費，經濟部爰依據對貿易貢獻度，將補助對象區分為第一款：「公會」(包括工業、輸出業及省市、縣市進出口公會)及第二款：「協會」(公會以外之團體)2大類，因公會所屬會員對進出口貢獻多，故獲得補助較協會多。</p> <p>(三)本案軸承公會建議將進出口公會自公會(第一款)移除，改列為協會(第二款)，將間接影響進出口公會獲配金額。考量進出口公會會員多為進出口廠商，對貿易有直接關聯性，對貿易貢獻極大，仍應予維持在「公會」內。</p> <p>二、近年因受全球景氣衰退、我國出口不振等因素影響，致推貿服務費之收入狀況未如預期，預計每年收支缺口約新臺幣10億元，針對五大創新產業增加參展補助一節，恐有實務上之困難。</p>												

- 三、鑒於五大創新產業發展係政府重要政策，且行政院國發會已將強化五大創新產業與新南向國家供應鏈整合，納入「新南向政策推動計畫」之重要工作；經濟部將配合行政院整體政策規劃，針對產業需求規劃相關計畫工作，擬定具體執行措施，以協助廠商透過多元拓銷海外市場。其中在協助智慧機械之出口拓銷，包括海外展團及買主來臺採購、於我國最大之貿易總入口網站「台灣經貿網(Taiwantrade)」建置機械產業網路行銷專區、成立「機械買主聯盟」，以鞏固及深化買主關係，及提升機械產業國際形象等推動作法。
- 四、經濟部貿易局本年補助軸承暨傳動件公會參加 8 項海外專業展，帶領 40 家會員廠商拓展海外市場、經貿人才培訓 2 案及編印書籍 1 案；另補助 4 家軸承類個別廠商參加 4 項海外專業展。

商業團體法 摘要

中華民國 61 年 7 月 26 日總統(61)台統(一)義字第 889 號令制定公布

中華民國 104 年 2 月 4 日總統一義字第 10400014241 號令第八次修正

第一條

商業團體，以推廣國內外貿易，促進經濟發展，協調同業關係，增進共同利益為宗旨。

第四條

各類商業團體分業標準，由經濟部會同內政部定之；調整時亦同。

第六條第二款：

前項各類商業團體之目的事業，應受各該目的事業主管機關之指導、監督。

※全國性及區級產業同業公會之目的事業主管機關：經濟部

直轄市及縣(市)產業同業公會之目的事業主管機關：直轄市或縣(市)政府(產業發展局)

第四章輸出業同業公會

第 51 條：特定地區輸出業同業公會得辦理左列業務：

第二款：協助會員開拓國際市場及報導國際商情事項。

第 52 條：未組織輸出業同業公會之特定地區，得由同地區內之「工業同業公會」，報請中央主管機關，會商中央目的事業主管機關同意後，兼辦前條規定業務。

※該輸出業同業公會之目的事業主管機關：經濟部國際貿易局

附註：一、同業公會係強制(業必歸會)：法源為本法第 12 條。

二、一類同業公會，同一區域以一會為限：法源為本法第九條。

三、本法第六章監督機制在第 63 條訂有相關罰則。

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十案)

提案單位 暨提案人	中華民國液化氣體燃料商業同業公會全國聯合會 吳維修理事長
案 由	為現行交通法令對於危險物品運送之範疇認定過於嚴苛，致使全國經營桶裝液化石油氣業者在日常營運中陷於重大困境。為保障人民基本權益和落實法規執行的正當性，建請政府針對現行相關法令進行修正檢討，以利業者遵循。
說 明	<p>一、依據現行「道路交通安全規則」第八十四條規定，車輛裝載危險物品應遵守事項共列有七項，其中第一項就有十七款規定，對運送危險物品之規範可說是相當周密，第八十八條更是對機器腳踏車附載人員或物品訂定有具體明確的限制。然而因現實環境需求與法令執行存在過大的落差，反而產生許多影響全國經營桶裝液化石油氣業者權益的不合理現象，其中最令業者詬病者有以下幾點：</p> <p>(一) 依「道路危險物品運送人員專業訓練管理辦法」桶裝瓦斯運送人員必須接受的「危險物品運送人員訓練」，時下年輕人不願意從事工時長、勞動條件差的瓦斯運送工作，全國桶裝瓦斯行業嚴重缺工，而且運送工人流動率高，現行法令與現實環境有許多衝突面亟待檢討修正，同時訓練班次開太少，造成業者受訓無門，運送工人易處於無訓練證照的違規運送窘境，以致業者與執行員警間衝突一再發生。此外，尚規定每二年複訓一次，複訓課程至少十二小時；但是實際上，因為現行之專業訓練課程授課內容多年來幾乎一無二致，交通法規並非年年更迭，所以等於是強制業者每二年就要讓僱用之運送人員花費兩天的時間去配合監理單位完成一場徒具形式的程序，不僅沒有達成真正的訓練目的，更是耗費雙方的行政資源，徒具形式且擾民。</p> <p>(二) 廠商貨主運送危險物品要先申請核發「臨時通行證」，且每</p>

六個月需換證一次。該規定若適用在槽車定期大量運輸上，因其係利用公路以固定路線進行長程運送，固然有其公共安全考量上的需要，但是國內家用桶裝瓦斯的業者多半都是長期在一定區域內營業，每日頻繁地以機車或小型貨車隨各個消費者日常需求進行短程分送工作，兩者運送期間、頻率與公安影響都並非可等而觀之。因此所謂的臨時通行證制度若是不能採取分級、分量的管理方式，不但名不符實，而且根本不具有實質效益，徒使業者為換證程序疲於奔命。

(三) 運送家用桶裝瓦斯必須申請臨時通行證必須填具「道路運送計劃書」及「物質安全資料表」。承前述，家用桶裝瓦斯的經營模式基本上是在一定區域內，一年365天每天進行的分送工作，其運送路線乃是遍及該營業區域內的大街小巷，隨叫隨送，凡有人煙之處，必有使用桶裝瓦斯，實難謂有固定運送路線，因此若要求各地分銷業者事先擬定詳細的道路運送計劃書送審，無異是要逼使業者偽造文書，地區審理機關實際上更不可能真正審查，最終兩方都只是在知法犯法的情況下應付這項不合理的法定程序。

(四) 運送人員除「臨時通行證」、「危險物品運送人員專業訓練證明書」外，還必須隨車攜帶「物質安全資料表」備查。據了解，該項規定所稱之物質安全資料表，其記載內容僅係表明裝載物品名與性質，以便意外發生時消防人員能易於辨認、及時採取適當的應變措施。但是實際上，一般液化氣體燃料分銷業者多半都是以小型貨車或機車載送鋼瓶容器（即俗稱之瓦斯桶），依照社會通念，其外觀就已十足可供辨認其物品名稱與性質，況且，依消防法規規定，鋼瓶外表依法必須塗裝標示內容物名稱，顯然「攜帶物質安全資料表」多此一舉而非必要之規定。而許多員警仍據此項規定查驗、取締其該運送人，未免與法令制定之意旨不符，也令業者不勝其擾。

(五) 復查裝載桶裝瓦斯車輛之左、右兩側及後方必須懸掛或黏貼一定規格之警告標示、警示標誌，以及紅色旗幟，且消防法規已要求鋼瓶外表必須標示內容物名稱及警示標語，已足以讓各界人士辨識注意安全。

	<p>二、綜上所述，建請政府應正視在台灣道路交通、居住環境及消費習慣下，法令限制若是背離社會上現實需求，不但其合法性、合憲性堪慮，不論其是否落實執行也都將令人非議。是以，為保障人民基本權益和落實法規執行的正當性，建請政府儘速就現行相關法令進行修正檢討。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、桶裝液化石油氣乃眾多危險物品中之一小項且其規模與危害程甚小實不宜以現行之法令來管理，理應另成立專責、合宜之管理規章，加以規範才是。</p> <p>二、桶裝液化石油氣業者於購入 3.50 噸(含)以下之小貨車時，臨時通行證只要申請乙次即可，不要有時間及次數限制。</p> <p>三、「危險物品運送人員訓練」，應增加開班訓練班次；複訓「每二年」一次建議延長為「每六年」換證一次，複訓課程「至少十二小時」調整為「至少八小時」且一天完成，並建議由中華民國液化氣體燃料商業同業公會全國聯合會來統籌負責訓練課程，以符合業者需求，並達到政府規定專業訓練之意旨。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>交通部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、車輛裝載危險物品行駛道路攸關道路交通及其他用路人與環境之安全，液化石油氣(瓦斯)屬易燃氣體，且為聯合國危險貨物運輸建議書(橘皮書)明列為危險物品之項目，因此交通部道路交通安全規則已規定車輛裝載應遵守危險物品運送規範，經濟部國家標準 CNS6864 亦為相同之規定。考量國內實務零售商配送家用瓦斯之情形，道路交通安全規則第 84 條已有特別規定，使用機車裝載液化石油氣淨重未逾 60 公斤及罐槽車以外之貨車裝載液態危險物品未逾 100 公斤者，無需申請臨時通行證且得不適用車輛裝載危險物品管理規定。</p> <p>二、臨時通行證之申請係核准行駛之管理制度，為保障安全及有效控制危險物品道路運輸風險，倘貨車載運液化石油氣如果超過上述重量管制，仍應依規定申請臨時通行證以維護用路人安全。</p>

三、為維護道路危險物品運送人員本身及其駕駛處理安全，道路危險物品運送人員設有初複訓專業訓練之機制，且亦為監察院查察重點，係應維持初複訓專業訓練之機制。惟就其訓練課程內容部分，交通部將會同其他機關及業界公會共同持續研究提昇，至於該公會建議可統籌負責訓練課程部分，只要符合道路危險物品運送人員專業訓練管理辦法相關規定即可申請，交通部也樂見該公會願意投入訓練，俾使課程訓練確實可因應實務之需求。

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第二十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國就業服務商業同業公會全國聯合會 張添勇理事長
案 由	為就業服務法第 52 條修正草案擬取消外籍勞工每三年須出國一天規定，建請應有全盤配套措施予以修法，而非僅單純取消三年須出國一天之規定。
說 明	<p>一、立法院吳玉琴委員等人提案修正就業服務法第 52 條，內容為取消外勞每三年須出國一天規定，理由為避免空窗期及避免外勞為母國仲介剝削。</p> <p>二、由於外勞最長得於台灣工作 12-14 年，此期間不可能完全不讓外勞返鄉探親，於外勞返鄉探親期間，仍會造成空窗期，但卻造成僱主於外勞間如何約定返鄉探親假之問題。若要用特別休假當做外勞返鄉探親假，因為特休假大部分均以工資發給替代，亦無法跨年累積，不僅無法解決空窗期問題，反衍生僱主與外勞間對於返鄉探親期間之問題。</p> <p>三、對於外勞母國仲介剝削問題，其係其母國應關心改善之問題，現反將其母國問題由台灣修法承擔，殊不合理。再者，若改成外勞不用每三年出國一天，則外勞在台工作長達 12-14 年，其母國仲介業者勢必以此為基數大幅調高外勞仲介費用，反不利外勞本身。同時本國之僱主，尤其是看護工或幫傭部分，大部分均係依本身情況聘請外勞，實無一開始即預期聘請外勞長達 12-14 年，但卻必須負擔對於第一次來台外勞長達 12-14 年之可能額外費用。對於產業外勞而言，整體經濟情勢瞬息萬變，亦無理由要求產業對於第一次來台之外勞，即須負擔其將來 12 年之額外費用。</p> <p>四、若外勞於三年後不必透過母國仲介，即可自行與本國僱主簽約，則其母國部分完全沒有業者為其服務，若外勞有生病、死亡、意外等情事，完全沒人可於其母國代其聯絡、處理相關事宜，返造成我國僱主及相關單位之困擾。</p>

	<p>五、外勞若每三年不用出國一天，則其在台至少可停留 12 年，但其母國護照簽證均為五年，未來護照加簽將形成行政機關嚴重壓力。</p> <p>六、現行僱主面對不適用外勞，鮮少提前解約，因只要三年即可透過現行返國機制予以淘汰。因為提前解約即須轉介，轉介不成才得遣返。其轉介期間原僱主仍須負擔該名外勞在台之相關責任及配額。現若取消每三年出國一次規定，無法以期限到期強制遣返，且因期限拉長，增加不確定性，屆時勢必產生大量無業等待轉介之外勞留滯國內，台灣根本無如此龐大能量收容大批如此外勞，亦可能造成台灣治安方面之各項問題。</p> <p>七、現行三年一聘許可，僱主因特別因素而必須資遣外勞，計算年資亦最多以三年為限。若取消三年出國一次規定，則年限拉長，僱主須負擔巨額之資遣費用，徒增成本。若僱主無力負擔，外勞亦必透過各種手段追討，反造成我國社會之嚴重問題。</p>
<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>一、有關空窗期之解決，就算取消外勞三年出國一次規定，亦無法解決，應透過喘息期照護等措施，來暫代外勞返鄉探親期間之替代方案。</p> <p>二、有關外勞母國仲介剝削問題，非我國政府或人民造成，其解決不應轉嫁我國處理，應透過外交談判等手段促其母國改善，而非反而衍生出我國發生嚴重社會治安、收容等問題。</p> <p>三、建請宜有完整配套措施，而非單純取消外勞三年出國一天規定後，再予以修正通過。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>勞動部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>一、為配合立法院提案修正本法第 52 條第 4 項，刪除外籍勞工聘僱許可期滿應出國 1 日，始得再入國工作之規定，本部目前已進行相關配套措施之研議，期望於立法院 3 讀通過，總統公布實施後，即可配合實施。</p> <p>二、本次立法委員提案修法，主要係著眼於縮短雇主人力需求之空窗期及降低外籍勞工負擔高額國外仲介費。依「私立就業</p>

服務機構收費項目及金額標準」，仲介公司如受外籍勞工委託辦理就業服務業務，並與外籍勞工簽訂書面契約且依契約議定內容提供服務，才能依收費標準規定收取服務費。另關於外勞返鄉探親期間所造成空窗期得另尋替代方案，即使未刪除外籍勞工聘僱許可期滿應出國 1 日之規定，仍有外勞返鄉探親之需求，爰應非此案修正所考量之因素。

三、目前規劃雇主須於外籍勞工聘僱許可期限屆滿前一定期間前向本部通報是否繼續聘僱外籍勞工，若雇主不續聘，則外籍勞工應於聘僱許可期限屆滿前辦理轉換雇主，新雇主於外籍勞工聘僱許可期限屆滿後翌日開始聘僱該外籍勞工，若無新雇主聘僱，則原雇主應於外籍勞工聘僱許可期限屆滿前，為該外國人辦理手續並使其出國，故回應所述外籍勞工在臺至少 12 年之情形並非當然發生。

四、外籍勞工期滿轉換雇主與現行勞雇雙方聘僱關係終止之轉換雇主程序並不相同，未來雇主若不續聘外籍勞工，因外籍勞工仍於原雇主處工作至聘僱許可期限屆滿；外籍勞工聘僱期間屆滿出國前或轉至新雇主繼續聘僱前，除有外籍勞工因法令爭議、檢舉雇主非法使用、遭受人身侵害或雇主違反契約任意遣返等情事，所衍生之安置問題，由本部設置之安置單位提供外籍勞工安置服務措施外，依規定雇主仍負有生活照顧責任，故不會增加國家社會負擔。

「行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十二案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會 邱顯欽理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>有關聯結車及砂石車等車輛禁行道路之時間限制與司機之法定工時上限，不應各自為政，以免造成貨運業者無所適從。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、 經查聯結車及砂石車等車輛禁行道路之時段限制，各縣市多有公告管制路段及禁行時間之限制，例如於上午 7 至 9 時及下午 17 至 19 時禁行聯結車或砂石車之限制，使貨運業司機被迫早出晚歸，而實際工作時間並不需要如此長久，然因道路行車管制之限制，衍生延長工時問題，不僅雇主須支付加班費，增加成本負擔，甚至超過法定工時，有面臨違規遭裁罰之困境。</p> <p>二、 依勞動部訂定之「勞工在事業場所外工作時間指導原則」規定：「貨車駕駛之工作時間，包含熱車時間、駕駛時間、驗票時間、等班時間、洗車時間、加油時間、保養時間、待命時間、上下貨時間或其他在雇主指揮監督下從事相關工作之時間」。惟因政府公告管制禁行道路時間之限制，導致工作時間之延長，不應歸責於雇主，因政府機關各自為政導致業者成本增加或營運困難等情，未盡合情合理。</p>
<p>建 議</p>	<p>查勞動部主管之勞動基準法適用於各行各業，然未充分考量各行各業之特性，例如貨運業係在事業場所外從事工作之類型，駕駛行駛道路有遠近長短途，亦須搬貨、卸貨、等待領貨，甚至常遇塞車或道路管制等，與傳統或固定於雇主之設施內或指定場所提供勞務之型態明顯不同，惟現行法定工時包括待命時間在內，然待命時間之行政解釋過於理想化，偏離貨運業之實際運作，主管機關卻主張一體適用同一法條，缺乏除外之彈性規定，建請體恤民情，檢討解決，以為民謀福，再造勞資雙贏。</p>

主辦單位	勞動部
辦理情形	<p>勞工應從事之工作、工作開始及終止之時間等事項，應於勞動契約中約定，勞動基準法施行細則第 7 條定有明文。所稱工作時間係指勞工在雇主指揮監督之下，於雇主之設施內或指定之場所，提供勞務或受令等待提供勞務之時間，但不包括不受雇主支配之休息時間。</p> <p>又勞動部業於 104 年 5 月 6 日以勞動條 3 字第 1040130706 號函公布「勞工在事業場所外工作時間指導原則」，該原則實已考量汽車駕駛之工作特性，爰相關勞動條件仍請依勞動基準法及該指導原則辦理。</p>

「行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第二十三案)

提案單位 暨提案人	中華民國測繪業商業同業公會 高治喜理事長
案 由	有關政府機關自行執行國土資源調查影像圖資及農林資源航測調查與航空攝影等相關業務，嚴重影響我國測繪業發展，亟待政府協助解決。
說 明	<p>一、 面對全球化的激烈競爭環境，政府近年來排除萬難推動組織再造，簡化組織，打造一個「精簡、彈性、效能的政府」，讓機關運作更有效率，以提升國家競爭力。惜政府機關仍有許多業務自行編列鉅額預算執行，捨棄民間業已發展很成熟之資源不用，顯有與民爭利，浪費公帑之嫌。</p> <p>二、 為提升我國測繪業技能，目前本會會員引進多項新科技設備，所費不貲；測繪產業中的航遙測等業務，本會會員技術嫻熟均有能力執行。但政府機關仍有許多經濟事務尚未委由民間企業協助辦理，諸如行政院農業委員會林務局自行編列大筆預算執行拍攝蒐集航遙測影像資料建置航遙測資料庫等事宜，嚴重侵犯測繪業工作權益，殊感可惜。</p> <p>三、 目前農林航空測量所對外宣稱每年可完成兩次台灣平地地區航拍工作及每兩年完成台灣山地地區航拍工作，經業界採購使用後，有很多區域根本無法完成測繪製圖標準，造成其他政府機關採用困擾，必須使用較舊的航拍影樣及含雲量較多的影像，製作新版地形基本圖，這就如同用過期的原料及發霉的原料製作產品，實有欺騙社會大眾之嫌。</p> <p>四、 經查農林航空測量所主要是提供農糧署兩期水稻田耕種調查使用，其航拍品質有大部分無法提供精準測圖使用，希農林航空測量所澄清此事，將精確製圖航拍工作委由民間合格廠商辦理，避免浪費公帑又無法將事情做好。</p>

<p>建 議</p>	<p>為落實民間參與政府經濟事務之既定政策，建議行政院應將屬於產業界的工作範疇業務委由民間企業協助執行，以擴大民間參與及節省公帑。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>行政院農業委員會</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、農委會林務局所屬農林航空測量所(簡稱農航所)為辦理全國性跨部會國土資訊航拍資料之建置工作，執行「台灣全區航遙測資料庫建置計畫」，以地面解析度 25 公分為原則大範圍快速拍攝，與地方政府為個別目的需要，而辦理 10 至 25 公分解析度小區域航拍作業有所區別，測繪製圖標準亦有所不同。</p> <p>二、機關編列預算係為機關運行之價值及業務執行所必需，並無與民爭利之情事。至於災害發生，航攝能量不足支援緊急航拍作業時，農航所以緊急委外航拍開口合約之方式，結合民間航攝能量，進行災區航攝任務，且地方縣市政府都市計畫之航攝需求都已委由民間測繪業來執行，因此並無捨棄民間發展成熟資源不用之情形。</p>