

# 行政院長與商業領袖座談會

## 首場之會議紀要

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

## 首場之會議紀要

### 提案一：中華民國全國商業總會 許副理事長舒博 (中華民國人壽保險商業同業公會理事長)

在這裡重申，政府對於整個財政的規劃，關係到整個部會業務的發展，政府財政規劃稅收與總預算仍有相當大的缺口。每年都有 3,500 億公共建設支出，並有 1,000 億的缺口。如何從民間尋找資金解決當前的問題，解決公共建設的問題之外也解決民眾的問題。院長提到分配，現在年輕人感受到資源分配不公，無法提高所得收入，但是否可以降低所得支出，在支出方面食衣住行的部分，唯一沒有辦法解決的就是住宅的問題，蔡英文總統提出的 20 萬戶青年住宅、社會住宅的問題。目前沒有看到政策推動的跡象，這些住宅需要 7,500 億的總資金投入，政府無法編列如此高的預算，民間資金充沛可以補充。過去曾經提過以壽險資金投入，壽險資金可以投入公建，目前有 21 兆。其中 10% 可以投入公建，兩兆多的資金可投入公建，但目前只有五百多億佔壽險資金的 0.28%。希望未來可以推動促進全民參與公共建設條例，條例裏可規範引入民間資金，包含壽險資金進到公建來。政府提供土地、政府提供資金，建設公司提供營造能力，未來，以三分之一個市場價格，出租給年輕人與社會上需幫助的弱勢。政府不用提供資金，可解決公建問題，並且可以創造內需市場。政府只須規劃土地與政策，透過土地證券化讓全民共享成果並讓全民有另外的投資管道。

### 金融監督管理委員會 黃副主委天牧 回應

剛才許副理事長提到的資金運用，目前政府在壽險資金的運用上沒有任何的限制。政府相關部門在公共建設的安排上，是否能夠安排讓壽險資金投入，如證券化或其他方式，最近立法院通過保險法第 146 條之 5，同意保險業

在投資公共建設下在一定比例可以擔任董監事，這對保險業投入公共建設是有誘因，這邊是有供給，但是是否有需求，法規面上是沒有問題。剛剛理事長提到是否給予租稅優惠這一部分，實際上促進民間參與公共建設法為財政部主管，已經對於參與重大公共建設的民間機構已經提供五年免稅與投資抵減的優惠。至於甚麼是重大公共工程建設的範圍，目前財政府已經請各目的事業主管機關在檢討當中，希望可以擴大參與。

### 內政部 林次長慈玲 回應

內政部也曾經邀請壽險公會，到部裡與各地方政府溝通與討論，內政部也積極研擬社會興辦計畫。目前是朝向提供公有土地或者是長期租用、直接撥用的方式。另外一個構想就是成立低利貸款的平台，讓地方政府可以跟各大行庫貸款。至於副理事長提到的是否把興建公共住宅證券化，回去與部裡的長官與同仁再做進一步討論。證券化還需要與地方政府來溝通與討論。

### 院長回應：

這問題牽涉到保險資金與社會住宅部分。社會住宅是每個地方政府興辦，中央提供補助款，或者是他自己提供土地，提供方式包含出租等等。涉及到個案的話，如發行受益憑證，如果需要合作或調整，建議副理事長可以將相關看法提出，我們可協助與各地方政府協調。保險業投入資金也需要將本求利，並且確保長期收益。社會住宅本身一定低價，政府補貼其中一部分，另外一部分才能確保收益。在這情況下一定要有個 model 在，請提出一個 model，建議拿出來給政府。將建議提給國發會陳主委，然後看地方政府是否可以配合，一定要務實可行。

**提案三：中華民國全國商業總會 王常務理事權宏  
(中華民國移民商業同業公會名譽理事長)**

訂定商業服務業專章的必要性，30年前，以製造業的思維訂立勞基法讓勞資雙方和諧創造經濟奇蹟。惟目前臺灣商業服務業多樣化的工作，沒有固定的時間與地點，但卻使用同一部勞基法管理。讓勞資雙方失去應有的和諧甚至造成雙方對立，服務業專章工程浩大，須要跨部會的整合協商才能妥善制定制度，懇請政府正視問題並啟動這項工程。但在尚未制定勞動服務業專章前，在不影響勞方的健康，以及意願之下能夠增加加班的時數，讓勞方增加收入也讓資方能補充短期勞動不足。我們全力支持蔡英文總統的改革之路，不要讓國家在原地踏步。

**勞動部 廖次長蕙芳 回應**

勞動服務業專章與延長工時的部分，目前特別針對服務業開放 30 條之 1，四周彈性工時。如果有特別需要的工作者，也有 84 條之 1 的責任制可以適用，國定例假的部分，現在也可以彈性調整。目前針對服務業都有彈性可以適用的部分。往年服務業提出意見，勞動部於 104 年舉辦 4 場座談會收集服務業相關意見，是否訂立服務業專章，勞動部會收集意見審慎評估。延長工時因為牽涉到身體健康的部分，除了勞方資方的意見也需其他專業的意見。這兩個部分都會收集意見審慎評估。

**院長回應：**

服務業專章的部分，如果今天由行政院提出的話，立法院會戰得更兇，勞工團體是不能接受的，如果以只專推服務業專章是很難的，勞工團體是不願意看到服務業有專章，其他業別也會要有專章，這在社會上沒有共識，民主社會要有一定的共識。請繼續倡議服務業專章，請向社會大眾推廣等有一定的迴響再來研議。

#### **提案四：中華民國全國商業總會 廖常務理事治德**

**(中華民國電影戲劇商業同業公會全國聯合會理事長)**

主席院長大家好，關於這個案子從以前提到現在，政黨輪替後讓我有機會再提出來。希望政府能夠擴大內需對外招商，長照需要大量資金，花東縱谷自強監獄那裏有 1,000 多公頃的土地可以開發成亞洲花園、野生動物園或是賭場。主要打造成最漂亮的花園，日本與外國人最愛的，政府應開國際標讓政府組成團隊對外招商。第一增加稅收，再來是增加就業機會。過去國民黨政府有十大建設、十二大建設、十二項愛台建設，希望把全國的高速公路連結，開國內標幫助國內的營造廠，增加國內的就業機會，增加營造廠的營收。鐵路局如可以延伸到臺東，並且全線電氣化，對臺灣農產品的運輸非常好。高鐵為最佳的例子，鐵路也應發展環島電氣化，並規劃車站班距，能帶動全國的消費與觀光。建議開發此處，因為長照沒有稅收，是好意建議這樣開發增加稅收。過去是經建會規劃經濟建設藍圖，現在都有環保團體拖延，請院長正視環保團體在經濟發展阻礙問題。

#### **法務部矯正署 邱副署長鴻基 回應**

廖理事長建議花東縱谷 1,000 多公頃的土地，法務部矯正署確實有設立一個自強監獄，為農莊式開放式的矯正機關，將近 30，我們只佔 37 公頃，其他 1,000 多公頃由花蓮林管處管理林地。業管單位是經濟部台糖公司。

#### **交通部 王次長國材 回應**

環島高速公路現在到蘇澳，到花蓮以蘇花改大約 108 年會完工。花東的部分是以台 9 與台 11 做改善，南迴公路臺東到屏東也在進行，環島公路先以改善為優先再來提升水準。再來是環島鐵路的部分是潮州一直到臺東是雙軌與電氣化，從臺東到潮州在做電氣化的工程，未來為雙軌電氣化。是否可以只開國內標，在 WTO GPA 架構下無法只開國內標。

## 院長回應：

政策方向是對的，利用很多的開發案能夠帶動國內的產業，這個用意是對的，不一定只是東部地區。個案部分可以討論，通案的部分方向絕對認同且試著努力。廖常務理事提到的會來評估，至於交通建設的部分，如果能做重大的交通建設能提升整體競爭力並平衡整體社會發展，已經和交通部討論要將全國重大交通建設盤整一次，沒有預算限制的問題。但是需要一點時間，重大的交通建設如果沒有好的規劃是不好的，在年底前請交通部將盤整的結果給我，讓臺灣的經濟成長與發展平衡。

## 提案五：中華民國全國商業總會 陳理事世雄

（中華民國西藥代理商業同業公會榮譽理事長）

新政府提出的口號，翻轉思維來實現轉型正義的魄力。過去蔡總統在選舉之前對健保藥品制度提出意見，並訂定六點的政策白皮書。第一、以品質與病人為中心的藥品政策；第二、尊重消費者選擇權；第三、公權力介入恢復交易秩序；第四、消彌藥價差的利益；第五、明定的藥價制度與藥價調整；第六、政府制定藥價政策需專業代表提供建議。

藥價差的問題非常嚴重，藥價黑洞 2014 年 460 億，將近 30%，繼續擴大中。過去藥價調整砍了 700 多億，這樣如何能發展生技產業？醫院也以藥養醫，扭曲醫療行為，讓病人無法選擇藥品。新藥的問題如 C 肝的問題最近才要解決，藥價差是否是公共財？能否有效管理？主要的訴求就是應該訂立合理藥價差的規範，讓健保藥價可以節省 200 多億，並可引進新藥避免減少缺藥、斷藥的情形，以保障用藥者用藥的權益。1992 年日本的狀況與臺灣類似，日本政府公權力的介入，先訂 15% R-zone 的合理藥價差，逐年降低，讓醫院有調適的空間。2014 年日本藥價差，政府規定是 2%，市場大約是 5~6%，為有效抑制醫院「以藥養醫」的措施。藥價差非特別利潤的要求之下，轉成讓醫療品質提升。醫藥分業也應落實，提升民眾對醫療品質的信心。

### **衛生福利部 呂次長寶靜 回應**

目前健保署對於已具有專利突破性的新藥、還有進入國內市場的藥品我們都有定價，盡量可能接近市場的交易價，避免扭曲我們的交易價格。政府有介入定價的機制，健保署目前對於自行研發上市的藥品，我們也是有訂定依成本來加算核價的優惠措施。為落實總統政見要業界的參與，衛福部認為有需要的時候，會邀請業者協商更具獎勵性、優惠的措施。

### **衛生福利部健保署 李署長伯璋 回應**

藥價差要給予合理的利潤，整個影響不是醫界、藥界的問題，整體的環境沒有改變，對 2,300 萬人的健康也不能提供良好的服務。最近對於 R-zone 的部分也提起比較具體的方向。台灣藥價沒有落實管理，制度本身也需要改善。

### **院長回應：**

陳理事建議採行日本制度，請衛福部對日本制度做個研究，2 個月之內讓行政院知道，同時回復陳理事。

### **提案七：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)**

洗衣業今年已經 100 多年，首先感謝經濟部商業司在軟硬體上的協助。今天要提的是硬體方面，環保單位明訂 2020 年禁用四氯乙烯，但業者於 20 多年前合法進口。但是禁用之後，對於業者須要淘汰舊機器購置新的機器對於業者有相當大的負擔。新的機器價格不斐，目前四氯乙烯全國業者大約 40 部上下，目前政府已經明令禁用四氯乙烯乾洗機，未來石油性乾洗機也須淘汰，建議政府能比照汽機車汰舊換新可以給予補助，讓配合政府政策的業者能夠換新機器避免增加業者負擔，並研究其他生化性的洗劑。希望環保署能夠撥出經費可以補助業者，讓業者可以順利度過換機時期。

畢竟全國只有 40 台左右，業者會配合政府政策，政府應該找資金補助業者。目前機器是進口的，但是二氧化碳的乾洗機器是國產的，二氧化碳比較貴、都外銷至杜拜且為百分之百國產，真的為乾洗工具機。

#### **行政院環境保護署 張副署長子敬 回應**

有關四氯乙烯限用，今年 6 月 3 號公聽會業界提出相關建議，環保署將會進一步的評估。理事長提到是否可以用空汙基金以補助，目前是不能撥用空汙基金。將會研究空汙基金是否能夠補助，回去將研究是否能夠利用的地方。

#### **院長回應：**

補助國產機器比較有意義，進口機器比較不洽當。補助的資金，目前看來空汙基金不可行。有無其他基金請環保署檢討，如金額不大且法規上有空間的話可以考慮，金額的大小也不敢承諾百分之五十，理事長也是有道理，現在禁用四氯乙烯提補助是合理的。請環保署誠實的向業者講清楚，如果只有 40 台，國產的機器也說得通，若找不到經費的話也須說明理由，讓我知道，也讓理事長知道。

#### **提案八：中華民國全國商業總會 林理事宗藤 (中華民國防火門商業同業公會理事長)**

防火門隸屬於經濟部標準檢驗局管理，也屬內政部營建署管理，惟這兩個單位對這個產品消極管理。故宮南院混裝 H 型鋼骨防火塗料被移送臺北地檢署不法獲利兩億，另外，榮工承包軍眷住宅防火門均造假全數更換，臺北市議員喬安停車場造假案，這主要的原因為申報制度有問題，申報不確實。無法知道製造廠商製造防火門的數量，不管是內政部營建署、經濟部標檢局皆無法知曉防火門的流向，防火門公會也提出市場監督管理委員會，也召集專家學者，包括學界、建築物安檢單位、消



費者文教基金會、建築師。惟向主管機關提出好的建議並已經成立電腦申報平台營運，但沒有法源根據，也無法強制業者申報。建議內政部營建署與標檢局修法改善，以維護生命財產安全。

許多防火門的業者，受到主管機關查驗的時候回報並沒有生產該產品，但是實際上生產並銷售大量產品至花蓮。申報時為形式認證，由專業人士例如建築師來判定門本身與五金是否合格，這樣很難去查證，使得劣幣驅除良幣。如果政府授權給公會認證產品，公會可邀集專業人士來處理。市場需要一個單位來抽查申報，例如以防火塗料來說，可以稀釋到十分之一，無法真正確認安裝的防火門是否真的為認證產品。

#### **經濟部標準檢驗局 王副局長聰麟 回應**

標檢局對防火門已經有一套管理機制，上市前的檢驗，檢驗合格會公布在網站。後市場的管理，消費者的檢舉也有完整的追溯系統，目前系統運作良好。

防火門公會擬推動成立市場監督管理委員會，以公會的立場應為業者自律監督委員會，因無法源不能做為強制性措施。公會成立專屬網站來協助消費者查詢合格產品，標檢局樂觀其成。

後市場管理的部分，防火門是否真正有防火門的功能需要實驗室檢驗。理事長擔心的部分，後市場管理裝上去的門，是否和檢驗時的門功能一致，這是後市場需要檢驗的部分。理事長希望抽查部分可以更加落實，目前已經有在執行，未來再加強後市場抽查部分會與公會再加強討論。

#### **內政部 林次長慈玲 回應**

防火門一部分由標檢局做認可，一部分為內政部。經過內政部的機構，認可的產品在網站上都公告公開，理事長重視的是後市場的管理機制不夠，在現有的機制之下，會加強後市場的管理抽查品率，主管機關會加強執行。另外為申報，目前公會的構想是將工廠的產品、

產量及流向都申報公開，內政部營建署目前規劃相關申報能夠在官網上處理，提到強制申報這部分，須要再研議是否有法源依據強制業者遵循申報的措施。未來內政部將會結合標準局網站資料，讓消費者可以更容易查詢產品的公開資訊。

內政部目前是驗證機關，後市場檢驗機制是一定的頻率到市場查驗，檢查市場上產品是否為認證產品，產品的上市，一定要經過政府機關的認證與許可。

### 院長回應：

請內政部先提執行方案，與公會一同研究，一定要有成果。與公會 1 個月之內研議一個草案出來，如果不滿意請理事長寫信給我，讓我知道怎麼回事。

### 提案十：中華民國全國商業總會 林理事山城

(中華民國太陽光電發電系統商業同業公會名譽理事長)

希望院長將第 14 表格看清楚，核能 16%在核能除役後，時程由誰掌控，由誰負責不再贅述。太陽能發電裝置在新政府上任後，今年安裝量不到去年的三分之一。2025 年要發展到 20G 的太陽能，行政院在效率執行的考核是誰在阻礙？還是法律程序有問題？

法定送件時程 21 天結束，個人為創會理事長，送件時程 81 天到 120 天，台電的初步協商至能源局核備辦公室誰在行政怠惰？誰在統計數字？送件後的延誤沒有人被懲處，未來太陽能裝置量 20G 何時能達成也遲遲未能提出措施？智慧電網為何進度停擺？編列 1,300 億也未能確切的執行，鐵皮屋頂裝設太陽能合法，如何合法化也未制定制度標準。中南部土地地層下陷與農地污染的太陽能專區，一坪的土地炒作到 2 至 3 萬，有不肖人士為取得農地污染設置太陽能蓄意污染農地，政府應設法設立機制來禁止並審查相關的現象。

行政院強調一切開放透明，目前綠能刻板印象為高價電力，但綠能實為便宜電源，目前高價有兩個原因，

第一限定 20 年並限定容量，請政府應正視台電與一般業者在年限與容量裝置不公平造成的現象。

補充：台電初步協商為 5 天，現在業者統計 2 個禮拜以上，能源局是否有統計所有案件的流程。行政怠惰所造成的時間拖延付出成本相當高昂。另外，火力電廠一個機組 550Mw，和太陽能只有 0.5Mw 所生產的成本不能相比較，雙方比較的成本基準並不相同，太陽能發電費率高是在不自由的競爭體系下，電費才如此高價。

### 經濟部能源局 林局長全能 回應

關於理事提出的 2020 年能源配比的比率，目前規劃燃煤為 30%，燃氣 50%，太陽光電佔 20%，以這樣的目標邁進。去年太陽能籌設的設置量達 320Mw，但是統計到目前已經到 400Mw，今年的設置量已經比去年還高。以過去的經驗，95%都會在今年年度完成，業者本身拿到籌設的時候，要拿到今年度的躉購費率，都會在今年完成設置，由於年度躉購費率皆不相同，業者為取得今年的躉購費率，會在今年完工期限來完成。

能源局本身與台電公司簡化申設程序，並聯審查、能源局籌設申請、台電簽約併聯、取得能源局設備登記。目前能源局明定如果不需要做衝擊分析 15 天內完成，如須衝擊分析 25 天內完成。籌設申請，能源局只要 7 天就可以核發籌設許可，簽約與併聯運轉需要 7 天的時間，完成設備登記也需 7 天。如不需要衝擊分析 36 天，需要衝擊分析則是 46 天。

目前較有爭議部分，是饋線建設不完善拖延時間，如將饋線建置完成，能將時間縮到更短。限定容量，過去政府設定的需求量實不大，過去需要競標。在 2025 年達 20Gw 的目標之下，將在明年取消競標限制，則就沒有容量的限制。

租金部分，政府要大量設置太陽光電。整個太陽光電需要土地的釋放，那土地租金則需要朝向幾個面向來努力，經濟部需要和幾個部會一起合作，例如農委會、地方政府。如地層下陷則須和地方政府合作，朝專區的方式來進行，則可以避免土地炒作的狀況。至於防制汗

染土地裝設太陽能光電，則將與環保署合作建立機制，只有現行已經遭受汙染的土地才能裝設太陽能裝置。

#### **院長回應：**

請主管能源的吳政務委員政忠及張政務委員景森來協調，請林山城理事與政務委員討論後看其中的問題，再請政務委員跟我討論。

#### **提案十一：中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 沈理事長宗桂（陳秘書長耀昌 代表發言）**

本會共有三個建議案，第 11、49、58 案。

請長官瞭解貨運業的工作性質與特殊性，駕駛所謂的工作超時，超時不代表工作過勞。第二點，投入者不足，譬如說駕駛、搬運工、理貨人員，徵不到人員。請交通部、勞動部瞭解貨運業的工作型態，貨運包含汽車貨運業、路線貨運業與貨櫃貨運業型態皆不相同，才能真正了解業者經營的困境與問題，第四建議在合情合理的情況下適當的修改或以行政命令法條的放寬限制條件，而非以目前的法令規範解釋目前的工作環境，使業者無措手足也令產業倒退。

貨櫃貨運業與一般貨運業與勞動部開過很多次會議也反映很多次問題，工作性質特殊麻煩官署瞭解，不要以法律解釋法令，適當的修法才能解決業者面臨的問題。

#### **中華民國全國商業總會 梁理事國山補充**

貨運業與貨運路線業，第 30 條與第 84 條須要修法，第 30 條說要廢，訴求第 36 條也可以廢除。運輸業與工廠公司工作的性質不一樣，勞基法針對的就是工廠作業人員，卡車的工作人員不適用於勞基法，貨運業屬於責任制與有時間性。勞動部的回應我們無法滿意，修法立法業者不能等。

## 中華民國全國商業總會 王常務理事權宏補充

服務業專章全國商業總會有基礎的研究，現在勞團的代表性不能代表所有的勞團。我們認為這個產業與行業的勞團對談出來的才能進行。

## 勞動部 廖次長蕙芳 回應

貨運業根據現行的勞基法規定可適用兩周彈性工時，至於訴求可否適用第 30 條之 1 四周彈性工時，因第 30 條之 1 第 2 項有規定排除貨運業的適用，必須修法才能解決。至於貨運業主張是否可以適用第 84 條之 1 責任制的部分，司機除了工時的開放會有勞安的問題也有整個工安的問題，須審慎研議。如貨運業者需要勞力，勞動力發展署可以代訓也可以仲介，業者有個別的需要，勞動力發展署會媒合及代訓。

七休一有針對客運業連假的部分，貨運業者當時沒有表達意見，但是有詢問其他比如地方主管機關，是表示貨運應該可以解決。

## 院長回應：

有關貨運業工時的問題為立法院的問題，立法之後行政部門必須遵守，行政部門唯一能做的就是和立法部門溝通。先進國家依照慣例是七天一定要休息一天，一例一休有彈性，歐洲國家規定七天一定要休息一天。時代潮流是往前走，在經濟競爭力提升之前讓業者能有一定的空間可以調適。七休一牽涉到法律程序問題，能不能做到也充滿挑戰，但提出的問題有道理，設法說服社會大眾接受，請勞動部研議七休一是否能比照屠宰業。

## 提案十二：中華民國印刷商業同業公會全國聯合會

廖萬來理事長（吳前理事長朝來 代表發言）

印刷業本歸屬在製造業，WTO 的架構與服貿的談判時候歸屬為服務業，服務業在彈性工時可適用 30 條之 1，

臺灣在經濟起飛時客廳即工廠，那時沒有超時加工的問題。目前國民所得還未達 3 萬美元，制度卻超越日德，現在又要把工時切成小格化，急單無法處理。

勞動條件越來越嚴苛，彈性又不給業者，如何讓業者產業發展。日本為 1 個月的彈性工時，德國工時帶著走，請政府給予彈性讓製造業留在臺灣，讓業者有彈性工時的機會。

### **勞動部 廖次長蕙芳 回應**

印刷業是根據目的事業主管機關的分類，分類不屬於服務業。印刷業淡旺季與其他業別不同，如果有特殊排班的需求，可以告訴勞動部，勞動部會給予協助。至於人力短缺問題，勞動力發展署也可以去找人、也可仲介，如果有需要也可以洽詢勞動力發展署。

### **院長回應：**

請經濟部商業司盤點印刷業等是否可歸類為服務業，並請勞動部研究如何適用相關勞動法規。

### **提案十五：永記造漆工業股份有限公司 張副董事長德仁**

生產方面偏向化工業，在操作許可及空水毒廢執照的申請及變更，由地方的環保局處理業務。環保局將業務委外，業者須要和委外的單位協調，核發的時候需要學者專家給予意見，業者認為對口單位非常複雜，專責單位可負起責任拖長時程。如 VOC 有標檢局與環保署在管理，同一個東西卻有兩套標準，在標示上相當困擾。建請政府在管制時請橫向溝通協調，單一標準及窗口較為簡單。販售的部分，國內塗料販售時須要經過內政部營建署審核，審核 1 件案件 1 年卻未拿到許可，實不符市場效率。

在形式上依法行政，實際上成效不好，希望政府能夠協助業者發展，業者需要的是成效，強化政府單位的

專業能力減少委外業務，並讓業者能有單一窗口可以對接，有效率速度快的行政作業。

政府還是效率的問題，光是審查就如擠牙膏一般，如 UL 實驗室是否合格就審查了 8 個月。先委外審查，再看意見書，改完書面資料再送進營建署，負責的單位沒有專業審查的能力。在美國 UL 已經拿到 certification，光是送回國內文件審查就可以搞 1 年。我一直在強調的就是時效性與檢查的有效性，時間會一直拖，這樣就沒有 accountability，行政單位依法 25 天可回復一件事，造成程序的拖延。

### **行政院環境保護署 張副署長子敬 回應**

相關許可審查的部分，目前審查的部分都是地方在執行，由於業務膨脹的關係人力不足所以都委外審查，所以窗口很多程序複雜。行政上難以做一致的規範，會找地方政府來協商，審查的程序能夠簡化，在地方行政上如果可以整合，讓業界申請能有單一窗口可以對應，這部分我們可以來努力。

VOC 的部分，標檢局關心的應該是產品的標示，環保署關心的是溢散到環境的 VOC，兩個基本上是不一樣的東西，也不會是同一個數字，管制的東西是不同的。

總量管制的部分，去年是以高屏地區來實施，目前為第一階段。法條規定是要會商經濟部才實行，最後經濟部與業界同意後才實施，第一階段相關的認可都是從寬解釋。最近的 7 年找最大的一年做為排放量，希望先建立制度，第一年 5% 其實大概業界都做得得到。第二階段要看第一階段來訂定，屆時再來討論並留意是否阻礙產業發展。

### **內政部 林次長慈玲 回應**

防火塗料的個案，第一階段至實驗室取得實驗報告，第二就是到指定評鑑機構評定其產品，最後內政部會發給認可的公文。內政部要求 1 個月內一定要完成，

副董事長提到的可能實驗室的個案，會瞭解個案相關的流程，再來看是否有需要改進的部分。行政與專業分開的部分，專業的部分行政單位無法處理還是必須要有實驗室處理。

#### **內政部營建署 王副署長榮進 回應**

董事長提到的比較特殊的情況，他是在 UL 的實驗室拿到的認證，而非國內的實驗室。國外的實驗室很多，依照我們的規定國外實驗室出具的報告是需要國內的認可。過去 UL 沒有接受我們的認可，所以出的報告無法承認。所以請 UL 趕快申請國內的認可，目前七月份已經承認 UL 的認可，未來不會再有這樣的狀況。未來實驗室認可期限快屆期時，會主動通知與協助國外實驗室延長認可期限。依照規定應該是一次通知所有事項，如果有一次通知一個事項則再檢討流程。

#### **中華民國全國商業總會 林理事山城 補充**

我跟能源局吵了 3 年，所以有所謂上網登錄制度。今天要經過 UL IEC 認證，和政府吵架吵了 3 年才有登錄制度。在臺灣不只是這樣，如嬰兒用品，中央標準局。權限似乎 21 天之內回復業者就不屬於行政怠惰，這在業界多如牛毛。因為有很多認證黃牛，可以從中牟利，透過熟識的人可加快申請速度，如果將所有的產品資訊上網，通過認證時間與有效期限，這樣就無法躲過。

#### **院長回應：**

審查要 1 年的時間絕對不合理，行政機關須一次將相關規定及補件要件說明清楚，並且輔導業者協助申請給予指導。行政院每個部會也須要這樣檢討，請營建署回去檢討行政程序的部分，如果做不到的話請張副董事長來告知。未來營建署會主動通知國外實驗室來延長國內認可的期限。



請經濟部長針對案件申請的政府效能提出解決方案，應協助申請者一次告知所有資訊、補件要件，並輔導申請，而非在一定期限內回應以躲避行政怠惰，原則上以一次為限。

#### **提案十六：中華民國電器商業同業公會全國聯合會**

**陳理事長盛油（陳秘書長世昌 代表發言）**

有關家電產品稅的問題，電冰箱被剝 3 層皮，第 1 層為 5% 的營業稅，第 2 層為 13% 的貨物稅，第 3 層就是環保署 588 元的廢家電處理，貨物稅的部分，60 年開始設定為奢侈稅，現在許多電器商品已為必備商品，非奢侈品。如此課稅對於業者在製造與銷售製造很大的困擾，588 元廢家電處理，依照統計繳處理費為 100%，但是實際回收數量卻只佔總數 65%，卻有 35% 的空額。臺灣 1 年 500 億的家電，百分之 70 為進口，國內生產只有 30%，對於人才發展是種阻礙。

建議政府家電貨物稅取消其奢侈稅，如不能一次全面取消，也能分時間、商品、金額逐步實施。第二項有關環保署廢家電處理費用能夠重新檢討，能夠專款專用收支透明。

#### **中華民國汽車商業同業公會全國聯合會 戴成煜理事長補充**

就貨物稅退稅條款，前朝設立貨物稅退稅免利促進產業升級，增加國家經濟繁榮。只要中古車報廢買新車五年條款，造成全國的中古車商很嚴重的低潮，全年減少 6 萬台的成交量。政府是為了節能減碳、促進經濟甚至是賺取外匯，可是車子出口成本過高，政府是以貨物稅可以達到出口量，但是政府只考量到財團，這只能跟新車公司換車，才可以拿到退稅 5 萬元。也造成中古車業界要買賣沒有條件，換新車就換 5 萬，3 年內 5 年內的舊車根本沒辦法買賣，請交通部與財政部是否可通盤的研討。

**院長回應：**

電器貨物稅取消可行性不高，今天把電器業貨物稅取消，其他業者也會要求取消，如果現在動到這問題會有骨牌效果，未來稅制改革來處理這個問題。

**提案十八：中華民國旅館商業同業公會全國聯合會**

**徐銀樹理事長**

有關日租型套房與非法旅館是臺灣觀光旅館發展的阻礙，這個議題公會不斷的陳情，也是電視媒體報章雜誌報導的社會新聞。政府取締不力讓此非法的商業行為存在也造成旅館營收重大損失。1年2次公安、勞安、衛安的檢查，冷氣水塔與水塔須半年清潔1次，定期1個月2次消毒，並且有公共安全的檢查，並協助警政單位打擊犯罪與情報收集。發展觀光產業，非法不安全住宿場所的存在會衍生許多問題，甚至造成外國住宿旅客的流失。這裡建議政府設立檢舉獎金，以罰緩金額的25%，並嚴格管控日租套房以網路行銷廣告，增加人力加強取締。提升臺灣旅館住宿品質，讓臺灣真正成為觀光島，在日租套房應加強嚴格取締。

補充說明：連公務人員出差都不住1,800元以上的旅館，院長請第一個要提高公務人員的出差費用，請照顧旅館業者。

**交通部 王次長國材 回應**

日租套房的部分，各縣市很積極在處理，困難在於舉證。在去年把罰緩提高兩倍，去年523件，大概8,000多萬，檢舉獎金各縣市做得不多，現在觀光局有檢舉獎金是給縣市政府申請。現在徐理事長所提的到25%可以再來檢討的部分。

**院長回應：**

日租套房所以會存在有點像UBER，在一個不公平的競爭下出現。旅館有一些成本他不付，如果日租套房我也來規範，符合旅館的標準，提升他的經營成本。如果

旅館業是政府造成的成本提高，也請政府檢討造成業者負擔的部分。在日租旅館未合法之前比照 UBER，這和光禁止野雞車一樣禁不完，唯一的辦法就是納入管理，但是如何管理請交通部來思考。降低業者的負擔，加強取締的部分我們先來做。

### **提案二十：中華民國液化氣體燃料商業同業公會全國聯合會 吳理事長維修**

液化氣體燃料簡單說就是桶裝瓦斯，今天 2 個訴求：臨時通行證與危險物品運送人員訓練證這兩個需求。臨時通行證對運輸商來說是很重要的東西，但瓦斯業是在賣瓦斯而不是運輸。危險物品的管理需要做分級分量的管理，槽車運輸一次 2,400 公斤，桶裝瓦斯一支 20 公斤兩者的差別與安全差很大，為何適用同一管理規則。危險物品運送人員的部分，瓦斯業目前嚴重缺工，工人流動率非常高。面對眾多法令，兩年換一次訓練證非常困難。訓練的班次也開得太少，讓業者想要受訓合法相當困難。桶裝瓦斯行 3 噸半以下的卡車，可否一次申請，不用半年申請一次。危險物品運送兩年換證一次，是否可把時間拉長成 6 年換證一次。

補充說明：人數不夠不開班，一定要 30 人以上才能開班，且沒有訓練場地，地目無法達到營建署的規範。

### **交通部 王次長國材 回應**

九大類危險物品如果發生車禍會有二次傷害的問題，車禍以外可能會爆炸或毒氣外洩的問題。因此各國都管制的非常嚴格，以路線申請與人員訓練處的方式來管理。理事長提到的業化氣體，在瓦斯桶的部分我們已經有權宜的處理，機車是 60 公斤以下不用申請，小貨車 100 公斤以下不用申請也不用訓練證。有關訓練延長訓練期限，因考量到各國都一樣對危險物品管制都非常嚴格，剛才也提到訓練班次不足，公會可開課程也樂觀其成。在安全上的考量下，要不要再降標準須再和同仁討論在安全

與二次傷害的問題。臨時通行證現在研擬辦法，在線上申請。因為路線是管制的，半年須要申請一次範圍。半年換一次有時候社區學校會有些變化，所以核准的時候會再看安不安全，事實上現在辦理的速度很快。

因為要有訓練的證明書，現在是 2 年複訓一次，班次不足的問題如果公會願意幫忙，讓會員的專業來協助，班次與訓練的內容應該都沒問題，地目的部分我們可以來協助。最後會請公路總局再與理事長協商貨運路線的部分與申請臨時通行證。

#### **院長回應：**

同意差別待遇，不能大油罐車與小貨車同樣待遇，小貨車只能運載 5 支桶裝瓦斯沒有效率我也同意。一般的小貨車能裝合理多少桶須要檢討。有沒有可能在區域一定範圍之內是否須要再申請，另外如果一定需要申請，就是半年的時間要不要檢討，程序也須簡化到不需太多時間。訓練班次因為安全的關係，政府有義務讓你開到訓練班次，如果做不到請檢討延長時限問題。

#### **提案二十一：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**

就業服務法第 52 條，要取消 3 年要出國一次。這案子上禮拜已三讀通過，提案有所變化。修第 52 條是要解決空窗期，但過去工廠的廠工沒有空窗期，家庭的看護工也無空窗期，勞工要請探親假雇主不能拒絕，如拒絕要罰 6 萬到 30 萬。請院長要求勞動部制訂配套措施時，要公開化，要仲介業者雇主來參與配套措施的制定。這案子在委員會討論時一分鐘就過去了，臨時變更議題，林淑芬委員發表不自殺宣言。這案子在過程裡，雇主仲介勞工團體有大型的抗爭的活動，在院會的時候委員沒有人講話，案子念完就過去了，請問院長是否懷疑有所內幕，希望院長是否有補救的措施，或交代調查。坊間傳聞，立法委員受到壓力沒有一個立委說話，請行政院是否先實施調查，先結凍這個案子，等案子有所結果再

行實行。這是一個公共政策，但是從頭到尾沒有辦過公聽會。不要等到公告後再來開公聽會。

### **勞動部 廖次長蕙芳 回應**

就服法第 52 條條文已經三讀通過，勞動力發展署已在制訂相關的配套。訴求為配套公開化，另外一個訴求為制訂配套時，仲介業要參加，這部分沒有問題，一定請仲介業者來開座談會，政府和仲介與雇主溝通是必要的。

### **院長回應：**

在公告前開公聽會請雇主與業者一起來，次長也同意了。

### **提案二十二：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**

希望勞動部給我們更大的彈性工時，送這些醫療用品特殊性的、蔬果的、急救的，可以給我們更大的通融。再來今年 6 月 7 日立法委員開過公聽會了，勞動部說明會 10 場都已經辦完了，勞動部應該會給我們很好的解釋，解決我們的困境。交通部規定上午 7 點到 9 點不能進去，下午 5 點到 7 點不能進去，只好請司機提早進去，怕警察來開我紅單，勞動部又來檢查我們的工時。送醫療器材也有困難的地方，幾時要開刀也不是我們能夠決定的，有時候半夜重大車禍也須要送，勞動部來檢查我的工時，如何解決？很多事情不是工廠的作業員來衡量，應該給我們很大的彈性，現在司機平均 50 至 60 歲，嚴重缺工，登報登 3 個月沒有一個來應徵。很多年輕人沒辦法適應我們這個行業，申請外勞於法不准，請政府單位協助，以利業者生存。

### **勞動部 廖次長蕙芳 回應**

先提工作時間與休息時間，勞動部已訂定勞工在事業場所外工作時間指導原則，該指導原則有針對司機工

作時間和休息時間的規範。如果覺得與現場不符，這個是行政規則，行政單位可以研議如何進行改善。休息可看具體個案，不在雇主的指揮監督仍算休息，請理事長將休息遭檢舉的個案送勞動部個案處理。

### **交通部 王次長國材 回應**

地方上在尖峰時段，交通比較擁塞，這裡牽涉到的是工時的計算。地方政府管制大卡車進入工地時間，請業者可以規劃進入工地的時間以避免狀況發生。地方政府管制申請臨時通行證是沒有問題的。

### **院長回應：**

先請交通部與勞動部研議休息的定義，制定條件可以不算工時也可以符合休息的條件。次長的意思業者可規劃避免這段時間，請理事長把運輸路線遭禁止案子執行過度的問題拿出來請交通部協調，如地方政府協調不成請告知院長。原則上，因為道路遭到管制以致不能通過，就要給予充足時間的休息，就不算勞基法的勞工時間原則先確立，至於甚麼叫做充足的休息，執行上如果有問題看怎麼如何合理化。

### **提案二十三：中華民國測繪業商業同業公會 理事長治喜**

政府部門航拍工作嚴重影響測繪業，農委會與內政部的回函是國發會要推動國家地理資訊系統的 10 年計畫，這不牽扯到修法。國發會不瞭解測繪業有要求精度與使用目的，這幾年問題就產生了，政府機關做的航拍自 101 年 1 月至 104 年，總共拍了 9 萬多張影像，只有 57,000 張能用。內政部很委屈，國家基本圖為國土規劃與防救災的基礎資料，由於圖資不夠用，居然准許廠商用 99 年到 102 年的資料來使用，政府單位把民間可做的工作拿去使用了卻沒有把工作做好，測繪產業卻須使用

過期產製 105 年的基本圖，這對政府的觀感是不好的。肯定經濟部中央地質調查所，就沒遵守國發會的要求，自己提出自己的航拍計畫，把數值地形做出來，為全球第三個國家有數值地形，全球氣候變遷土地滑坡有很大的貢獻。民間能做的請政府不要讓政府與民間爭利。

#### 行政院農業委員會林務局 邱主任秘書立文 回應

基本上同意開放業者航測與繪圖，如做出來的品質可以達到政府的要求，可慢慢的局部給業者做測繪的工作。高山 3,000 多公尺的部分，因為艙壓的問題，飛機如果可以克服這個問題可開放給業者航測與繪圖。業者如果有能力航測與繪圖，農委會可開放給業者承做，請業者與農委會討論相關的事宜。

#### 院長回應：

原則上如飛機可以測量有能力承作此業務，經過相關機關認證，則應給業者承做測繪業務。