

行政院長與商業領袖座談會

增辦第 2 場之會議紀要

時 間：105 年 12 月 21 日（星期三）

地 點：行政院 大禮堂



中華民國全國商業總會

行政院長與商業領袖座談會

增辦第 2 場之會議紀要

重整提案一：台灣區木材輸出業同業公會

許理事長庚龍

院長、各部會首長及企業界之來賓大家午安，今日原建議的題目是人造林的供給量，我想把他增加為國內木材的利用與未來，第一點，建議將來木材不需要經過投標，因為投標曠日廢時，投標就是一年兩年，好好的木材都腐朽掉了，到時候 10 塊變 1 塊半、變 2 塊，所以是不是可以恢復由臺灣國際農業開發公司開發票直接銷售？跟著國際行情直接銷售木材。臺灣的木材跟日本木材比較起來，臺灣質量都比他們好，去年日本銷來臺灣大概有 7 萬立方米，今年可能還會增加，其實臺灣每年的林木需要大概 6 百萬立方米，自給率還不到 1%，這個有必要檢討，其實早就應該提高供給量。

第二點，臨近的國家日本，他們是鼓勵造林，鼓勵國民用木材，我們是鼓勵造林，不鼓勵砍木材，這當然也非政府單位的問題，環保團體的抗議是很嚴重的，其實林木開發不是一般的工程開發，也不是一般的建築開發，建議將來林務局可以限定不管私有林或國有林，林木開發三個月或者六個月後一定要造林，造林可比照日本政府的補助，以及造林與水土保持有沒有依照規定來做。

第三點，建議政府將來國內的公共工程、模板及景觀可以使用國內林木，這樣不需要進口，其實國內森林覆蓋率 70%，我們有足夠的供給量，只要林務單位政策擬定好，將來雖然不能 100% 完全供給業界所需，但最起碼能夠佔到 3%~5% 就已經很夠了，也建議將來林務局可以成立林木集散地，分成北中南區、讓每個區有個 loading 量，把木材砍伐下來後，林木分等、分級、分數量來銷售，透過剛剛所講臺灣國際農業開發公司來開發票銷售，以後可以杜絕山老鼠，不是只有柳杉、木杉，還有其他的像相思木等木材，只要可以疏伐的都可以來銷售。

只要農委會重視，公會站在國家利益立場，我們會協助，會跟林務局來協調，把這事情趕快做好，一步一步的做，有進步就好，公會絕對會配合林務局的做法，謝謝。

行政院農業委員會 翁副主委章梁 回應

許理事長所談的，從 80 年就開始做相關法規的東西，農委會林務局 106 年開始做相關的疏伐處理，實際上我們有一個叫作林產業徵信推動計畫，在 106 年 6 月之前會做相關的資源盤整，到底有多少林木可以做處理，我們現在初步掌握，國有林事業區約是 12 萬公頃，私有林約是 14 萬公頃，平地造林約是 1.3 萬公頃，合計大概 27 萬公頃，要做相關疏伐的作業，這裡面包括柳杉、紅檜、二葉松、相思樹，還有臺灣檫等，農委會目前為止，有要輔導釋迦、林業生產合作社來做相關的伐材和供應，而且林務局也有伐木機具最高補助到 1/2，最高補助到 300 萬元，再來是會補助申請整個林產木的產銷追溯，還有國產木材的產銷履歷，會做相關的 FSC 的處理。至於理事長提到是不是公共工程一部分能優先來使用臺灣木材，會跨部會來推動國產木材的驗證和利用。工程會相關的招標，我們希望能做修訂，透過公共工程的優先採購，帶動國內市場的需求，保障國內業者權利和木材的競爭力。

至於理事長提到由台農發來做相關處理，台農發因為剛成立不久，105 年 11 月才掛牌，這部分我們在研議中，現在最大的關鍵點是整個疏伐作業才剛開始，可能還沒有像理事長滿意的量可產生出來，將來國內習慣了疏伐，木材也是農業的一部分，不是不能砍伐的，這個理事長也可以共同配合來做呼應，農委會也來做相關的處理，這樣當量到一定程度的時候，可以考慮成立木材銷售公司。有關林木集散地的部分我們會做處理，理事長上次談了以後，包括這案子出來後，林務局的組長都跟理事長保持很密切的接觸，也跟我報告理事長有很多建言，我請林務局要每一點都要去釐清，跟理事長做徹底的溝通，使臺灣的林產業能夠再復甦起來，謝謝。

另會後農委會與環保團體溝通，林務局一直都有和環保團體接觸溝通，我們知道這是一個很大的問題，會去做相關的處理。

院長回應

農委會處理這事情應要與環保團體溝通，我想至少政策確定推動後要讓環保團體的人認同，那後面阻力會比較少，就按照剛剛講的進度來推動，有問題再讓我知道。

重整提案三：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

我們路線貨運業者最大問題就是罰款，罰緩有來自於交通塞車、供應商、電商交貨來不及，罰款沒有關係，但問題出在罰款追溯5年，從2萬到150萬，然後第2次從30萬到150萬，一直累積到150萬，這個對業者是沒有辦法生存，第一個是非常嚴重的問題，為什麼司機會違法或超時，是因為交通阻塞在尖峰期，特別是現在電商蓬勃發展，收集電商和配送電商都在尖峰時期，在交通最嚴重的時期，但是各地方政府對於這件事情是以時間紀錄為主，不考慮尖峰時間，第二個，地方政府對於罰款這個公司，如果在地方政府裡面我們這個公司設有五、六個點，他是分別在五、六個點查，然後累計，這樣的罰法公司是沒有辦法承擔的。第三個，是外勞問題，貨運業者被歸類為服務業，但是如果今天勞動部有去現場看我們的作業，晚上裝卸工人的體力粗活，是找不到人力的，我們裝卸業真的很辛苦，建議可以比照建築業可以開放外勞。另再補充一點，是業者要反映給院長的，現在路線的主管機關是交通部，我們的運價設置是交通部，費率規則是25年前訂的，是20世紀的產物，但是沒有人修正，我們的費價受制於油價、受制於交通部管轄，另一方面，又增加勞工的成本，加班費、勞保費，但我們要調價的時候，交通部又阻止我們，員工又問何時能調薪，這個是矛盾的，我們要增加員工的福利是沒有辦法增加的，謝謝。

勞動部 廖次長蕙芳 回應

院長、賴理事長、沈理事長，各位好，關於貨運業現在面臨的兩個問題，第一個是裁罰的問題，裁罰的部分，今天總統剛公布勞基法新的法令，我們裁罰基準有提高，

根據新法的規定，最下限2萬元是沒有變，上限加到100萬元，但這個裁罰會依照事業的規模、違反的人數、違反的情節處理，依法令規定2萬元到100萬元，至於實際上怎麼裁罰，由各地方政府自行訂定裁罰基準衡量，但基本上會依照情節等等，我特別要在這邊講一下，新法實施之後，不會一下子就做裁罰，基本上會分三個時期，第一個是宣導期，第二個是輔導期，之後才會有可能進入到檢查期。

趁著這個機會，借用一點時間講一下新法的規定，新法比較重要的大概分為三大塊，第一大塊是週休二日，原本是七天要一天的例假，我們現在增加兩天的休息，一天例假、一天休息日，但是休息日是可以加班，至於休息日加班的費用，前兩個小時是1又1/3以上，第三個小時之後是1又2/3以上，這個是106年1月1日正式生效，所以105年12月25日還是屬於國定假日，再來最重要就是特別休假有增加，資淺員工的特別休假，原則上滿6個月以上是3天，滿1年是7天，滿2年是10天，第3年和4年是14天，到第9年各15天等等，之後再累計，各位如果不知道加班費和特別休假怎麼算，勞動部網站上都有特別休假和休息日的試算系統。

再回過頭來看，這個新法實施，畢竟會有大家不懂的地方，我們會再看各行各業，看要怎麼去安排工時，還有裁罰的部分，都會陸續再和各縣市政府溝通，但最重要的就是既然已經列為法了，行政機關只能依法執行，這是第一個問題。

第二個，是理貨員缺的部分，因為現在引進外勞是依照就業服務法的規定，但就業服務法有一個大原則，就是引進外勞不可以妨礙本國人的就業機會，原則上有補充性的才會引進外勞，至於說你們的行業別是屬於服務業，我們現在服務業政策上是沒有到開放外勞的部分，至於缺工部分我們還是希望和勞動部勞動力發展署連絡，發展署可以為你們量身定做，看是要用專案媒合還是產學合作、訓用合一我們都可以想辦法舒緩缺工部分。

另勞動部職業安全衛生署會訂一個大原則，但實際上是各縣市政府會比較具體的訂定一個裁罰基準，比如說幾個人違法的情形罰多少錢、事業規模幾人以下，就細節部分，有可能每個縣市不一樣，但我們可以訂大原則，就2萬元到100萬元，畢竟這個範圍很寬，讓地方政府去訂比較

具體的裁罰基準。這個部分就是看個案的具體狀況，讓檢查員去判斷具體個案，但我們會有空間，不是說超過一分鐘就罰不會那麼嚴，會就具體個案來看。

交通部 范次長植谷 回應

剛提到貨運費率調整問題，事實上照規定，原則是由公會和會員經過研議後提出調整方案，再報到交通部公路總局來審議，目前像勞基法的修法，當然也造成一些成本的衝擊，路線貨運這部分確實人力增加，我們也會循程序來辦理。

提案人補充說明

這個回答解決不了的，第一個罰款，是沒有考量業界實際情況的困難，交通塞車就是一個很大的問題，第二個講的外勞人力，不是理貨人員，理貨人員大學裡頭很容易找，講的是裝卸搬工人，裝卸工人是極需要體力，臺灣找不到這種體力的人。中央和地方是不一樣的，在這邊講的和現場是不一樣的，我是從特別香港趕回來參加會議的，剛看到理事長我跟他講，這個有沒有用？有用我就來，為什麼我這樣講，因為真的很困難，要嘛我們就電商都不能做，剛剛講的額外的問題，我們現在主管機關是交通部，費率不能調整，薪水要調、加班費要調。

臺灣和全世界在講電商，電商如果沒有我們這個辛苦行業的最後一哩路是搞不動的，現在禮拜六、禮拜天都一例一休，要補休要三倍加班費，所以我們就跟電商講要給我3倍的費用，由你電商來吸收，絕對沒有一個平衡點是雙邊都可以接受，這很困難的，剛剛講到勞力的問題，臺灣現在最缺少勞力的是司機，我們運輸業如果沒有司機就什麼也不必幹了，但現在就是沒有司機，可以找到的司機都是50歲以上，而他們還在做是因為要等退休，30歲以下大概找不到，這個人力的問題交通部是要考慮的，找不到司機是我們現在最大的問題，特別在貨運業裡面幾乎找不到。

院長回應

我先問一下，現在的罰責從 2 萬元到 100 萬元，這中間的範圍，法律上說要視情節，那我們將來是否有施行細則或辦法，會把情節訂的更清楚？還是完全授權地方政府處理？若完全授權地方政府處理，這樣每個縣市不一樣？就有剛剛講的問題，比如說因為交通阻塞所以逾時，比如說這一趟車本來是 1 個小時，最後結果變成 2 個小時，所以才造成逾時，如果不是刻意，在實務上是罰還是不罰？可以不罰嗎？如果是合理的，是用最低罰嗎？

因為法律上已經訂定原則，地方政府執行也許會有一點空間，不過中央政府盡量把原則講清楚，那這基本原則就是我剛講的，是不是可以假設合理預期，業者不是惡意或故意的去讓員工增加工時，而是在一種不能控制的狀況下增加工時，這部分是否能夠盡量從輕，或考慮在不是經常性的情況下，可以不罰？如同我剛剛說，這趟車是 1 個小時，那你算算他還有 1 個小時的工作時間就派他去，結果多出來的時候在我來看不是惡意的，而且不是經常性的，這部分是否可以盡量朝不罰來考量，或盡量從輕罰來考量，在訂定原則的時候要把這些及每個產業的狀況考慮在內，如果會重罰一定是基於故意，或者是經常性的不去注意，也許他不是惡意，但是這種現象不管也不行，如果是偶爾發生，不是有意的，那就是要想辦法盡量從輕或是免於納入罰則來考量，把原則訂清楚，讓地方在執行的時候，有個依據和標準，我想立法院修正罰則維持 2 萬元沒有變，把上限提高主要是針對惡意的行為，不是針對一般的行為，一般行為應該還是維持原來水準，惡意的行為才是要加重處罰，按照這個來處理，並不是把所有範圍拉高，對惡意行為應該要給最高罰款。

第二個提到外勞的問題，你們去評估一下，因為這個涉及比較大，每個行業可能都會有這個講法，原則上如果這個行業因為沒有外勞會造成行業減少或萎縮，造成供應鏈發生問題時，可考量外勞必要性，且要考量和本勞的搭配，如果維持一個產業只是外勞沒有本勞，勞工團體可能不會接受，你們從這幾個角度做一個評估看看。

第三個的交通問題，交通部回應是說費率不會永遠卡著不變，是有調整空間。

我想提一下政策給各位參考，勞基法為什麼要修法，目的當然是要減少勞工工時，反過來說就是工時減少，不可能讓其他都不變，要不就增加僱用勞工，要不就是勞工生產力要提高，或用其他設備改善，在我來看，假設其他都不變，意思就是要多僱用勞工來解決，但有一些行業就是不能七休一，因此把他排除在外，如果是這種情況經常發生的話，增加工人就能解決，就是減少工時最好的方法，因為人多了，每個工作的時間就減少，自然而然就有休息時間。第二個就是減少失業，對整個就業來看不見得是壞事情，但勞工多了，分紅就變少，薪水就不漲了。政策是多面考量，不只考量業界，也要考量勞工，既然這個訴求這麼強烈，那我們就做一些調整看效果是如何，最後是否勞工薪水停滯不漲、勞工減少，就業是否增加等等，最後結果可能要調價，調整價格也是吸收成本的一種方法，可以算一下，要增加多少成本，高度管制的行業，價格還是要反映成本，要維持最起碼的利潤，不能讓他虧損，一定在這前提下，不過調價的下場就是物價上升，引發民怨，最後就是一大堆壓力來不准你調價，所以我建議即使要調整，也不要一次調整太高，試著先做一個調整看看，若調過頭因為是管制行業，將來就會要求給你更多管制，所以交通部可以看看是不是真的要反映成本，若要反映成本，先做局部調整，看市場供需經過這個有沒有什麼改變，再來看下一步調整的可能性，總而言之，這是一個市場機制沒有辦法，沒有又要工時少，又要成本低，又要價格不變，天下沒有這種事，最後結果只是市場上一種調整，調整一種是薪水漲的比較慢一點，一種就是價格比較貴一點，再一種就是提高勞工生產力，這幾個方法在這裡面做一些微調，不要都擠到一邊去，每個都做一點微調，不只貨運業，客運業也會有，只要增加勞工都有這個問題，增加勞工就是增加就業，勞工滿意生活還是要付出一些代價，只是代價不要太重，不要都集中在某一個部門，按這個原則去看調價的問題。這三個問題大致上不滿意，但大致上政府也盡量做到了。

我同意，交通主管機關也不能讓這事情惡化到最後，市場自然是有個彈性機制，找不到司機結果，最後就是司機會變得越來越貴，最後結果還是要全民承擔，我們希望

從這個情況中去討論司機養成和司機的提供方面，有沒有一些更好環境改善的可能性，做長期規劃一起來考量。

重整提案四：中華民國廢棄物清除處理商業同業公會全國聯合會 劉正光理事長

本會有兩個提案，第一個是同業利潤的補充說明，根據所得稅法，一般事業廢棄物同業利潤毛利率訂為 49%，費用率 36%，淨利率 13%，一般事業廢棄物處理業同業利潤毛利率 48%，費用率 34%，淨利率 14%，我們相關行業資源回收處理業毛利率是 22%，費用率 14%，淨利率 8%，102 年環保署規劃要整併，廢棄物清理工法跟資源回收再利用法兩法合一，所以我們要求廢棄物清除處理業應比照資源回收處理業同業利潤標準來辦理，本會建請財政部修法調降一般事業廢棄物清除處理業兩者應比照資源回收處理業同業利潤，毛利率訂為 22%，費用率 14%，淨利率 8%，建議在修法之前請逐年調降毛利率及淨利率。

第二個是業必歸會的問題，廢棄物清除處理業是政府嚴格規範的特許行業，清除機構有分為甲級、乙級、丙級，除了專責人員之外還要有專屬車輛，車輛還要裝置 GPS，處理機構有分為甲級和乙級，甲級和乙級的申請要經過環境影響評估的核可，始能申請同意設置設施運轉和申請操作許可證等階段才能營運，整個申請流程約 4~5 年的時間，而且整個設置中央主管機關核可廢棄物的專責人員，現場處理設施還需裝置 CCTV 監視系統，綜合以上各項嚴格審查，才能拿到許可正式營運，故廢棄物清除處理機構應視為特許行業。我們的立法緣由，特許行業母法授權子法來規範業必歸會的行業，有殯葬服務業、公用天然氣，很多行業都有規定應加入公會，廢棄物清理工法 42 條法規有規定其他管理辦法由中央主管訂之，我們的廢棄物清理工法也有訂定子法，公民營的廢棄物清除處理機構許可管理辦法。行政院環保署也以 90 年公民營廢棄物清除處理機構許可辦法修正草案的時候，也有將業必歸會納入法規，因為罰責沒有訂定，那個時候並沒有成案，另外在 98 年，我們的廢棄物資源循環促進法草案，也有明文規定要業必歸會，但是本法到現在立法院還沒通過，環保署也於 105 年 11 月 12 日請法務部及內政部解釋業必歸會是否違反兩公約，就是公民與政治權利國際公約和公民與經濟社會文

化權利國際公約，法務部也於 105 年 11 月 26 日函復請主管機關秉於權責自行審認，內政部於 105 年 11 月 3 日函法務部業必歸會以商管法第 12 條第 1 項規定尚無不合。

實施業必歸會的優點，第一個我們可以做到整個災後重建工作及緊急突發事件的時候，工會可迅速動員所轄公會之現有機具、人力、資源給政府，並配合政府相關單位參加各項環保公益活動，第二個公會可以與各政府、機關合作，除宣導法令並可舉辦研討座談、教育訓練讓基層公會發揮充分功能，第三個公會可以為政府於業者之溝通平臺，政府要提升施政效益應充分利用民間資源的力量，第四個廢棄物清除處理業其實良莠不齊，業必歸會之後加強同業自律，降低違法營業，保障合法經營，目前加入公會的家數 838 家，只佔核准家數 4162 家的 20%，如果業必歸會通過之後，將可以發揮超過 5 倍民間力量的資源來幫助政府。

財政部 吳次長自心 回應

第一個，理事長建議調整同業利潤的標準，公會剛所陳述的意見，105 年 10 月份在高雄國稅局已經充分表達，高雄國稅局會根據公會所提出的資料來做年度(105 年度)的調整，目前高雄國稅局還在作業當中。第二個，理事長提到現在加入工會的只有 800 多家，但實際上業者有 4 千多家，這也是國稅局的困難之一，因國稅局沒有辦法掌握這 4 千多家的申報資料，因此在調整同業利潤的標準時，沒有足夠的各別資料可資參考，若可能的話是否公會也協助，讓會員和廠商能盡量把資料提供出來，國稅局才有方法去審處，還有一個不情之請，同業利潤標準是在沒設帳的情況下才適用，是不是鼓勵業者盡量設帳，會有一個比較合適的標準來適用。

營利事業組織一般來講所得計算都是用帳載來核實，如果沒有帳的，才會請國稅局和公會與學者專家去了解這個行業，大概通常成本和費用來定一個同業利潤標準，但同業利潤標準通常是領導廠商的，一定會比較高，所以這是為什麼要拜託理事長一定要讓業者有相關資料可以提供給國稅局，國稅局才有辦法去做調整。基本上現在營業

額在 3 千萬元以下是適用擴大書審，設帳情形可能就稍微差一點。

涉及到業別分類的問題，是可以討論的，但是還是需要足夠的資料才能作適當的分類，理事長剛提的每一個行業的加值程度都不一樣，他的毛利率、費用率、淨利率是不一樣。剛剛一直沒有說到，大的公司毛利率確實是高達 60 幾%，小的可能很多是中小企業，但問題是我們沒有資料，所以如果中小企業能讓國稅局有清楚的資料，看他的利潤落在哪裡會比較容易去調整，我們可以嘗試用不同規模來設計。

環保署 張副署長子敬 回應

業必歸會在環保署是贊成和支持，之前擬訂兩法合一時是想試著放入，但立法院沒有通過已撤回，當初在訂的時候是因為有違反兩公約疑慮，所以沒辦法訂進去，我們在 105 年 10 月有再跟相關部會協商，現在看法是認為，除了有符合公益性質，也許對兩公約的違反就沒有這麼大的顧慮，另一個是因為和商團法的關係，可能要擺到法律位階，僅用辦法或規定的話可能沒有辦法做競合，這部分已經和公會聯繫，我們共同來找找看，如果說證明在公益的性質足夠不去違反兩公約的疑慮，那我們就來修法，把它放到廢棄物法裡面，這樣理事長關心的我們應該就可以解決。

法務部和內政部的函復都沒有反對的意思，但都有但書，法務部是說要證明是符合公益，就比較沒有違反的疑慮，內政部是說商團法是法律，如果也是在法律上面就沒有問題。所以理事長希望我們用法規的部分來處理，這部分我們要確認釐清一下是否在法上面是沒有問題，若法的位階有問題就勢必一定要修法，不過若公益性質可確定，會比修法快，我們可以盡量去協調，確認一下是不是可行。

提案人補充說明

我們全國家數 4 千多家，加入公會只有 8 百多家，其實各家的帳不會經過公會，公會沒有辦法去查各家的帳，

國稅局才有這個權限。如果是廢棄物處理公司，他本身一定做到查帳書審，大概有 9 成清除處理公司，都是比較小的公司，每年營業額不會做到擴大書審的額度，所以他們是不報帳的，我們要求是像資源回收處理業跟我們是同一個差不多的行業，我們表上沒有列的其他，像一些廢紙批發、廢五金批發業，其實他們的營業額都比這個還高，但是他們的淨利率都在 5%、8%，只有廢棄物清除處理業是 13%和 14%，是否利潤是否拉太高？如果是設帳的那就用不到，只有小公司 2 人、3 人的才用得到同業淨利率，同業淨利率拉到 13%、14%對他來講是不合理的，如果去做查帳和財簽應該 20%、30%我們就去繳了，但是小公司沒有辦法達到那麼多的淨利率，是否可請財政部或國稅局比照資源回收處理業，將淨利率降到 8%，我們所有行業大概就是一般事業廢棄物的清除和處理行業是最高的在 13%、14%，毛利率本來是 53%和 52%，是經過公會每年都和國稅局討論，所以 1 年降 1%，如果要降多的話要經過修法，所以第一個建議是透過修法把毛利率 50%、49%、48%的比照其他行業降下來，然後淨利率比照我們的相同行業資源回收處理業降到 8%，如果是財簽大的上市公司，當然他們可以做到 40%、50%，小公司才適用同業淨利率的辦法。我們把小會員可以適用同業利潤的提供幾家供參考，這樣比照其他的小公司對他們比較公平。

90 年在討論許可管理辦法的時候，就已經把它放到附則裡面，修母法要經過立法院，整個修法程序可能要很久，以後修法可能要看是否抵觸兩公約的問題，所以這次也麻煩環保署發文到內政部和法務部，內政部是贊成，法務部依比例原則，認為如果達到公益原則也同意請主管機關自由審認來辦理，所以我們還是建議是否在管理辦法裡面把它放進去，利用授權子法去訂定業必歸會，我們的報告裡面已經有 10 幾家都是用這個方法去辦理業必歸會，我一直強調整個廢棄物清除處理作業是一個經過繁雜、需要專責人員、專屬車輛、專屬場地甚至還要透過環評的審查，花費大的投資與時間，所以應比照其他特許行業，在管理辦法裡放到附則裡面去，這是我們公會的建議。

院長回應

原則上要設帳就沒有同業利潤利率，有同業利潤利率一定是一個高標準才能鼓勵大家設帳，如果不設帳，同業利潤利率又比設帳還低的話，那大家都不設帳就麻煩了，我想這是一個機制，但我好奇現在是否有規定到達某一個規模和某一個標準時就非設帳不可，不設帳也不行，有這樣的規定嗎？

如果是領導廠商，通常應該有加入公會吧？你們有領導廠商不在公會裡面的嗎？你們現在的800多家裡面是不是規模最大的廠商都在公會裡頭？在的話就把這800家規模提供出來，看一下已經設帳的部分大概獲利率多少，就做為參考。

不同行業毛利率很難完全一致比照，但我問一下，資源回收處理業毛利率是22%，淨利率8%，這部分你們去查在訂毛利率和淨利率的時候，也是同樣方法來做嗎？我看你的理由不見得合理，但我們儘量來思考看是不是有小廠商和大廠商的獲利率有差別很大，若真的有這種情況下，是否做一些調整，是否合理。你們提供一些廠商來，比如說中小企業廠商，我想國稅局也試著把小規模公司這因素也納入考慮。

別的特許行業有子法的情形是怎麼一回事？秘書長說沒有母法用子法來訂的可能性比較低，要再確認一下。

陳秘書長補充回應

剛查過了，全部都是母法，必須在法律裡面有規定，一定要在條文裡加入「非加入公會不得營業」才叫做業必歸會，這都是在母法裡面，因為這樣而有去授權，要加入公會的時候所需要的程序，在授權的子法，所以母法絕對要有剛剛所說的名詞「非加入公會不得營業」這個才叫業必歸會。

重整提案五：永琪不動產 林董事長耕霆

(中華民國不動產代銷經商業同業公會全國聯合會)

就書面提案補充說明，第一，臺商回國設廠拼經濟，應該優惠2年免稅，第3年才正式課稅。第二，工業用地太貴，嚇跑企業外流，政府應該將全國工業用地通盤檢討，

限1年開發，全國普查，1年未開發或荒廢的工業用地，政府以公告現值3倍價格買回，回饋需要工業用地的企業，達到國土政策規劃，拼經濟的目的，另我工業用地太貴，假設1平方公尺面積1萬元，市價每坪8萬元至10萬元，比公告現值貴7、8倍嚇跑企業。第三，農地農用蓋很多廠房，因為農地取得便宜，在屏東100多萬可以買到300坪，買賣算1分地多少錢，不是算坪數賣錢，工業用地取得合理價錢，農地就不會亂設廠房，企業界大量進場拼經濟，政府拼稅收，人民安居樂業。以上補充說明，謝謝。

經濟部 王次長美花 回應

關於工業用地缺乏是一個很長久的問題，也是經濟部一直在思考怎麼解決，簡單三點說明：

一、是已經做的，針對這個問題，我們推動一個產業用地革新方案，這方案的重點是針對閒置土地提高持有成本，對閒置土地銀行就會降低貸款成數，貸款的利率就會提高，而且土地管理設施費用會提高5倍，這是目前已經開始做，已收到很好的嚇阻效果。

二、已在產創條例納進這個機制，以鼓勵大家回臺創新，所以增加一個強制收買機制，若土地閒置一段時間，我們就會公告，公告兩年沒有蓋廠房，政府就強制用原價買回，這應該也會有很大的幫助，產創條例的修法目前行政院已審查完妥。

三、我們還想提出一個方案，工業用地可以出租給廠房，讓廠商使用，這個方案目前報院審查中，若通過也可以多一個租用工業用地的管道。

以上三點先和各位做一個報告，謝謝。

因為過去沒有法律的強制規定，所以現在才要在產創條例強制規定，會先公告兩年，再不蓋就會買回，這要有法律規定才有辦法買回，這個構想目前已經納到產創條例修正草案裡面。

第二個法案已經在院裡面審查，第三個租用的方案也已送到院裡面，第一個已經實施，提高持有工業用地不開發的成本，也確實產生了嚇止的作用。

提案人補充說明

看政府能優惠什麼盡量優惠就對了，經濟部所說的答案我也看過了，回答很清楚，表示行政院這次團隊開會開的很有價值，我感覺有 80 分的效果，希望百尺竿頭，再進一步，謝謝。

院長回應

我們在討論工業用地的問題，當然我想你的方案也不是不可以參考，知道問題但每個人的處方不一樣，剛剛王次長提的是目前我們的幾個方案，當然我們也會盤點工業區有多少閒置土地，不過工業區土地一旦出售，最後結果就是會有人買了不開發，在那邊等，價格就會上漲，這問題沒有辦法有效解決。問題在於我們沒辦法把農業用地轉成工業用地，這在環保團體和農民團體會有意見，所以我們優良農地是不能夠轉換，目前我們農地被認為是面積過少，即使是在農地上違章的工廠要轉換，目前都有很大的困難度，另一方面我們看到很多閒置工業用地，可是大家又找不到工業用地，想投資人沒有地，可是閒置的很多，價格很貴，所以我們被迫先從閒置的工業用地著手，逼迫釋出，或逼迫他不能用這個方法來持有工業用地，因為持有成本很低，所以要增加他持有成本，用其他方式來解決這個問題，您提到這幾個方案，經濟部有看過嗎？這四個建議。有評估過嗎？還是有甚麼困難？

你講的我們會來努力，原則上還是要讓想要有工業用地的人，有地可以提供給他，促進投資或鼓勵企業到臺灣投資是我們的目標，一起來努力。

重整提案七：中華民國移民商業同業公會 王理事長權宏 (中華民國全國商業總會 常務理事)

我們要成為觀光大國必須在某一部分吸引客人，我們的退稅比例太少，可以增加 10 倍到 50 倍，但是臺灣中小企業很多，要刺激消費者前來消費，事實上經濟部還是觀光局給他們一些協助，各位回憶到日本時到處都是免稅，我們現在訂的還不錯是滿 2,000 元就可以退稅，買了糕點、買了 1,000 元就乾脆再多買 1,000 元，就每一家雨露均霑在我們中小企業所有的店面。

第二是對消費者保護，我國娶外籍新娘，一年大約 12,000 人左右，請問我們要娶東南亞的新娘時，在那邊的費用怎麼拿出去？現在是用移民署核准設立之社團法人在做，都是請大把鈔票讓消費者帶著出去，至少要到 20~30 萬，我們到境外結婚時，當地所有的媒合費用，婚姻費用、聘金怎麼出去？這些社團為什麼沒辦法接受？因為可能是以現在財政部的回覆資料課稅，但是我們旅行業，境外旅館的付款都可以代收轉付，民國 82 年財政部有個函釋，各地的稅捐機關都 ok，旅行社都可以照辦，但移民的部分，不管是移民美國、加拿大的律師費、顧問費，或者是我們到東南亞去消費者基於結婚的那些費用都沒有辦法，重點是財政部從沒有在這邊課到稅，但財政部又不願意讓這行業能夠代收轉付，這是最大的癥結。

財政部 吳次長自心 回應

第一個部分，外籍旅客退稅更友善、更便利，105 年 5 月 1 號開始推動 e 化退稅，王常務理事是希望能夠擴大退稅地點，現在 101、還有 4 家大百貨，包括 sogo 等等，都已經有現金退稅的據點存在，現在也請國稅局協助輔導希望超商的部分如果願意加進來，因為日本有超商加入退稅系統，如果我們的超商也願意加入退稅系統，據點就會大幅增加，有一些連鎖的藥妝店 105 年 11 月底為止，已經超過 1,628 家可以辦理小額退稅，這部分會照著王常務理事的期許我們會繼續努力。

另外一點就是剛剛提到發票開立的問題，旅行業到國外旅遊消費，因消費稅是國內稅，到國外旅遊消費本來就不是我們課稅的範圍，所以才會說扣除掉在國外的機票、住宿的部分，而國內旅行社代辦的部分，就代辦部分來開立發票，但移民業者這部分就比較不太一樣，移民業者因為消費者就是在臺灣，所以基本上會就他全部的消費金額來課營業稅，兩個情形是不太一樣。

移民業者可能會說要在國外支付律師費，在國外支付律師費的部分應該要從稅基當中減除，但目前我們營業稅的機制是沒辦法減除，認為是消費者在國內的消費，只是律師是在國外提供勞務，但是我是在國內消費，旅行業不

太一樣是因為旅行業繳稅的人自己跑到國外去住宿，去買機票，所以他人到外面去了，營業稅是對國內消費才課稅，如果說有在國外辦婚禮這些，應該是 ok 的。如果跟旅行業的特性是相同的，就可以放。

因為商號要有一個專人來處理退稅的事情，增加他的人事成本。我們也有訂指標，有越來越多業者樂意加入這樣子的行業，這樣就可以避免到機場去退稅，人潮盡量在市區能夠解決。

提案人補充：

30 年來沒課過營所稅，但是我們移民的有多少，我當三任理事長非常了解，現在一個風險就是，如果要辦移民，國內業者收服務費，最大宗都在國外，他會要求直接匯到國外，風險高不高？我們國內沒有責任，我現在談的都是保護消費者的觀念，萬一出了事，會說我協助你到國外打官司，到美國打官司，沒有 1 萬美金起跳都不用談。如果我們加重業者的責任，給你代收轉付，這個 1 塊課不到稅，未來也繼續課不到稅，但現在我們國人要到國外去結婚，他們在那邊支付媒人費，住宿在那邊支付，所有的宴席都在國外支付，比旅行業支付的更多，每一個人大把鈔票帶出去，但我們沒有這些制度，所以移民署核准設立的 40 個社團法人沒有人敢動他，我們要結婚一定要在國外辦婚禮，然後要再辦公證，跟各位報告，在越南幫我國人辦婚媒的在越南都是違反他們的法律，重的話會以犯罪的行為判刑，我國到越南結婚是合法的，在越南外國人來結婚是合法的，但是不能有仲介，有仲介會有被判定為人口販運，我們的駐外單位完全都知道。

這完全檯面化，這在移民署管制的很嚴，我們現在外籍新娘移民署不能用社團法人在管理，我是移民署的委員，這一方面從立法到現在我完全知道。

報告院長，剛剛特定營業人，就是免稅的部分，是不是能聽經濟部的意見？就是外國人來這邊消費，我們可以退稅的機構都是大型的連鎖，但我們中小企業占 97%，經濟部是否有什麼手段？

院長回應

移民業者消費在臺灣，為什麼要跑到國外去付錢？但那個稅他應該要在國內付，但他不想在國內付，要到國外付去冒險，假設婚媒在國外，那也是國外消費。那部分就算我們不課稅，還是犯法。

按營業稅法的規定，要是境內消費行為要課稅，為了規避賦稅做了一些動作，這動作有風險就應他自己承受，從解釋上來看，支付部分如果不是境內是真的屬於境外，在稅法上可以從寬解釋，但不能違背營業稅基本精神，在這原則下看幾種類型，一種是真正的移民、一種是到國外辦婚禮，這在稅法上能做進一步的區分，若該行為不視為境內消費，就無課稅必要，那我們可以從寬解釋，如果真的是境內消費，為了一致性，不能為了這事把整個稅法破壞掉，這樣別的行业會群起效尤是不行的，你們從這個角度來看，如果沒有一致性就不能放，你們要堅持，有沒有放寬的空間你們要看一看，實務上去了解一下，原則上還是有一定的困難，因為對稅法解釋要一致性，對這行為解釋跟別的要一致，別的行业也很多。我在財政部的時候，電纜到底是國內還是國外，畢竟我們課稅權是很笨的，還是要一致的主張，這樣改過來還是要補稅，這部分同樣的講法在別的地方也要適用，我們可以盡量從寬解釋，旅行也一樣，如果在國外辦婚禮看起來是國外消費可以把它拿掉，但如果不是的話還是要放到裡面來，這個原則去重新解釋一次、檢查一遍，看有沒有這個可能性，你要把個案拿出來讓財政部了解。

跟你說我一個直覺，日本營業稅率是8%，我們是5%，因為退稅退的不多，成本過高就沒有誘因，如果是降8%，消費者就會有意願，會願意去、量就大，臺灣營業稅率太低，所以造成很多廠商不願意在這地方去增加人事成本，去弄退稅的東西，退了之後價格沒有誘因，若有業者願意來配合辦理退稅，財政部就盡量鼓勵。這部分我們當成你們的一個業績指標，來看退稅的家數，我們來看看每年增加的速度夠不夠快。

重整提案八：中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會 魯孝亞理事長

520 對我們來說是一個很沉重的數字，所以我不引用這個邏輯來說，但事實上確實造成陸客緊縮，造成本業確實受到很大壓力和衝擊，同時在 3 億補助的情形下，對遊覽車並沒有很大的幫忙，陸客這些車輛大概 3,500~4,000 輛轉型到國旅和星馬團以削價競爭的方式，換言之，長期屬於過剩產業的車輛，又加上陸客的衝擊，在削價競爭上出現很大問題，資金上目前銀行我們也透過行政院和立法院調配之後，確實還是抽銀根，目前有 1,200 多輛車被銀行抽回，我提的建議也有和交通部提議，16 年以上的車輛應該要鼓勵退場，像日本和其他幾個國家都有鼓勵退場機制，這樣也能讓新的法規提早進入市場以利國家安全，以及所謂的形象問題。第二個是遊覽車正名的問題，遊覽車到底是屬於大眾運輸還是屬於觀光產業，在發生天災、發生觀光緊縮的時候，遊覽車永遠是個孤兒，讓院裡面或部裡面也好，永遠找不到一個法條可以給他援助，所以是最後一個犧牲者，82 年至今，公路法 34 條也是我們運輸業的母法，明文規定「分類營運」所有的產業客運業要有一個營業秩序，卻在 82 年至今公路法運輸管理規則 85 條第 3 項，客運得兼營包租業，遊覽車卻不能兼營大眾運輸業，在轉型正義上，當時時空背景至今，應該包租業回到母法 34 條，讓業者有多加經營業務之權利。

交通部 范次長植谷 回應

第一個是 3 億部分，截至 105 年 12 月 19 號為止，一共有 578 家旅行社提出補助國民旅遊申請案，申請團數高達 5,544 團，申請補助金額超過 2.5 億元，基本上我們初步設定的目標已經達到了，另外，106 的國民旅遊卡增加鼓勵團客這部分，應該有一些幫助。

第二點是汰舊換新的部分，過去因競爭市場比較激烈，遊覽車車齡平均在 6~7 年左右，這是一個比較新的數字，目前乘載陸客的遊覽車和乘載一般的遊覽車，我們正在研究如何鼓勵比較新的遊覽車來轉型，這部分是一個初步的想法，還要跟客運公會多方面聯繫。

第三個是老問題，遊覽車到底是不是公共運輸或大眾運輸問題，所謂的公共運輸簡單講，固定班次、行駛在固定時間裡面，我們定義為大眾運輸，基本上遊覽車是不定性的，遊覽車差異化很大，目前我們再研究遊覽車定位何去何從，我們已經有委託外界做專案性的研究，研究出給遊覽車一個專業性的定位，在八大運輸的立場到底應該在哪一個部分，可以做個詮釋，最後一個是包租業的問題，客運為甚麼可以做旅行社的業務，是因為當初申請時就同時有客運業也有旅行業的執照，所以可以做包租的業務，一般市場的包租業務也是經過合法申請，所以這部分答覆到這邊。

提案人補充說明

這幾年，不管是天災還是碰到觀光問題的時候，沒有一個單位或方向來負責來救產業或帶領轉型，觀光條例就有一個發展基金，我們望在這個產業出現問題的時候，是不是政府或公部門能做一個領頭羊。

第二個，客運沒有辦法申請旅行社，因為我們兩業者都是屬於特許行業，客運有些人是有遊覽車公司，現在全臺灣剩不到兩家，可是公路運輸法 85 條就是客運得兼營包租業，國道客運以路線為主，市區公車以區域為主，現在各縣市合併，遊覽車現在面臨這問題的時候，當時是有個前瞻的背景，當時遊覽車不足，所以客運要針對這個來協助，現在這個機制上，面臨這個方式，應該要很果斷、很有效率的來作業。

第三個是說大眾運輸是國家運輸，遊覽車卻不是國家運輸，觀光難到不重要嗎？每次出事嚴重的時候，就怪罪遊覽車，遊覽車就是經濟規模不足，找不到司機福利沒辦法提升，一例一休我們也支持，沒有問題，可是這些問題點都是在管控跟產業沒有輔導和轉型，不是我們不做，是我們沒有這樣的能力和規模和財力去做，身為領頭羊交通部應有明確方向跟產業做一個結合，85 條第 3 項享有補助、退場，那我們什麼都沒有，計程車也不是定點定班，他也是大眾運輸，遊覽車卻不行，這個是認定問題。

最後要講是全世界看公共運輸，只要對國家建設公共發展有必要的話，就有立場要補助和輔導他，長期遊覽車

像我們現在走向新南向政策，也是對觀光產業的提升，3年150億遊覽車一毛也沒有，4年1,100億遊覽車一毛也沒有，一直補助在建設等，難到遊覽車安全不用提升嗎？你沒有給他正名你有法源嗎？沒有法源要怎麼幫忙？過去蘇嘉全院長有當場答應說在這段期間燃料稅要補助，到現在說3億元已經給了，可是沒有給遊覽車，我講一句實在話，規定的很清楚，3億元不是只有給陸團，旅行社一吵之後，所有的旅行社都可以來申請補助，觀光局很清楚，20人就成一團，他們不用申請遊覽車，針對陸團旅行社、陸團地點及車輛，現在是全面開放，張景森有跟我們講針對國民旅遊卡要做結合，期待新的南向政策，也期待國旅市場，現階段的政策，對遊覽車業找都沒一點感受，回歸產業公路法，大家有分類營運秩序，政府有義務主持。

遊覽車產業至今都沒有抱怨過，我們認為國家利益絕對大於產業，但等到後面我們業者也是負債累累，現階段我們的主管機關沒有有效率的作法，燃料費是你們答應我們長期有這個機制，所以在碰到天災或緊急應變的時候可以適用，當時公共客運業和遊覽車運輸業是有這個背景因素，最後一個問題，實際上我們要的這麼多年正規模式下，剛你所提的，產業到底要有什麼規矩，這個早在幾屆理事長都有提，今天坦白講，如果不一定能解決的話，我們今天也不浪費院長時間，特許行業主管機關可以固定邀請產業來做產業座談，這是一個可以應變的機制。

院長回應

我必須承認，因為對岸把陸客刻意減少，對陸團旅行業者來看有相當程度的衝擊，陸客來臺人數大幅減少，團客我沒有統計，在整個統計大概是比去年少了快100萬，當然包含自由行在內，但我相信團客是主要減少的來源，勢必造成影響，不能把這事情當做完全是政府責任，因為政治和經濟是不能拿來交換的，如果用這個方法來逼臺灣改變接受92共識，這個可能性是沒有的，我們做每個生意都有風險，接受陸團本來就有一定風險存在，但是經過風險後要做調整，以後在類似風險的時候要有所準備，要做規範。你剛剛說要不要成立基金，這些都是對抗風險的作法，我們的政策是這樣，能做就先做一些救急，救急就是

先有個提撥 3 億元，專門針對接陸客的旅行社，只要接陸客旅遊的，我們都可以補助，這部分只限於陸客團，3 億元補貼在這個地方，這部分已經在推動了，另一個是國民旅遊卡，公務員以前都是把國民旅遊卡變相消費，希望有一半能回歸國內旅遊市場，若都能實現的話大約有 46 億元的消費額，這 46 億元希望可以幫助所有旅行業，所有旅行業也不是完全沒有目標，我們的目標原則上還是希望以團，辦公室自己組團的一種，這會用到旅行業、遊覽車，另外是參加外面旅行團，但是光這兩種不行，大家會罵尤其網路上很多人說，為什麼我一定要參加團？但我們還是希望不要是自己開車去，這是最不環保的做法，這對第三種可選擇觀光局指定的某一些路線，這個路線現在還不完整，要一步步弄清楚，這些路線可以搭乘公路運輸工具，觀光局指定好的都可以，公務員大家共體時艱，鼓勵公務員來做消費，希望有一半錢可以用在這方面，多給一些選擇性，公務員覺得比較可以忍受，雖然被限制住，但為了國家景氣和旅遊業，我們可以接受這個限制，可以有點選擇，這部分就不見得是你講的遊覽車，交通部觀光局在規劃路線時，若有遊覽車的業者願意，可以把這銜接包含在內，有一段路可以安排讓遊覽車業加入運輸，但可能會有侵犯到客運業的問題，因為這路線已經劃定了，遊覽車是否可以有我不知道，可能要跟客運公會溝通一下，若可以的話看看為旅行業開的是否可讓遊覽車加入，這部分你們研究一下看看，政府能做的真的很有限，你講感受不到，也許真的是感受沒有那麼大，但政府只能在可能範圍之內，我們講這是一個災害，希望這種災害發生我們能盡量減輕，幫大家能解決問題，這部分包含我們剛剛講紓困等等這種，能做我們盡量做，但是你剛剛講交通部要有責任，來看看旅行業長期能怎樣避免走到這個陷阱惡性競爭，這是比較正規的問題，今天臺灣社會要進步，就是說每個行業都該到一個水準，就是第一個員工薪水可以，工作條件也是好的，收的價格也是合理的、品質是高的，數量不見得要多，這樣才能讓臺灣產業升級，就像歐美國家都是這樣，所以我建議每個行業不只遊覽車業，公會其實有個很重要的責任，要想想看你們這個行業 10 年、20 年後你們希望長怎麼樣？要長成這個樣的話到底要做什麼事情？這事情不能

寄望政府幫你想，所以政府能做什麼就配合你們，你們每個行業自己有一個主張，想要的可以來和政府主管機關談，我們希望未來 10 年、20 年走這條路，這就達到一個對大家都有利的理想，政府可以在這部分幫忙鬆綁什麼，或幫忙創造一個什麼環境，幫忙解決什麼問題，若是一種雙贏的話就比較容易做到，但千萬分都在負擔，這個沒有解決問題，若有一個管制不合理，政府拿掉後你可以馬上增加生意收入，這個事情就該做，所以我們來看一個產業發展到底需要什麼條件，不管是遊覽車也好、駕駛也好，你們希望未來是怎樣發展，看別的国家怎麼做，每個公會可以自己參考，我希望每個主管機關可以把你們主管的產業公會一個個找來談，先從大的來談，公會和政府可以有個目標和願景，相信 10 年、20 年後我們可以做到，政府和民間可以想清楚，現有的困難在哪裡，大家可以很務實的把問題講清楚，遊覽車業也可以想清楚，怎麼樣可以往正面的一個方向，想好後和交通部來談，然後規劃出來，大家就按這目標來努力，我希望這樣來處理問題。

重整提案九：中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會 李博文理事長

這案子已經很久了，我們和遊覽車可以請交通部出面協商一下，在這邊就先不討論。上次在這個地方幫我們客運業者協商解決大部份的問題，但地方上的還沒有解決，今天的案子是同業的經驗，也請秘書長來做個報告。

方秘書長森德 補充說明

院長、各位長官大家好，要報告本案前先簡單回應遊覽車魯理事長脫稿和夾帶的議案，我尊重他有關汽車運輸管理規則第 85 條第 3 項取消的議題，我們也希望同時要尊重我們一向主張要取消汽車運輸管理規則第 85 條第 2 項遊覽車不得兼營交通車，為什麼？第一、遊覽車明文規定要代客包租，第二、遊覽車不得行駛定時定線的班車，以下進入今天的討論。為什麼要在公共汽車客運業要強烈主張依法優待半票短收差額，政府應該要編列預算補貼，彙整後有四大理由：一、本業是大眾運輸事業，在發展運

輸大眾條例第 9 條已經有明文規定，依法規定予以優待的部分，差額造成的短收，應該由中央主管機關協調相關機關編列預算補貼，所以本會主張依法優待所生的差額予以補助，這是有法源的依據，法有明定。二、發展運輸大眾條例在 91 年公佈實施後，當時交通部跟內政部對於由哪個單位來編列預算互有不同見解，所以有一個權宜措施在施行細則訂定由全票乘客交叉補貼到現在，但是全票的乘客，我們公車業者的乘客絕大多數都是屬於中低收入者，就是所謂的上班族，或者是無所得者、學生、年長者這些人為多數，由全票乘客負擔半票的差額，從 91 年到現在已經將近 15 年了，我們認為長期由施行細則取代母法規定是非常不合理，對全票乘客非常不公平，希望可以趕快導正。三、發展大眾運輸條例第 2 條，大眾運輸事業規定很清楚，簡單講就是臺鐵、高鐵、捷運、航空公司都是大眾運輸，公共汽車相較於他們是屬於弱勢的業別，乘客也是屬於較弱勢族群為多，長期要由比較弱勢的業者、弱勢族群來負擔半票差額我們業者覺得應趕快導正，這已經拖延將近 15 年，希望能夠回歸到母法規定。四、最近 10 年來高齡化、少子化越趨明顯，行駛偏鄉地區的客運業者尤其受到高鐵增班設站的影響，對他們來講衝擊非常的大，我們希望能永續經營大眾運輸事業並健全發展，對於半票所產生的差額政府更應該要編列補助。最後一點，在這裡要感謝交通部已經支持本案，接下來要看衛福部是否點頭？我們希望院長能大力促成，就差臨門一腳。

衛福部 蔡次長森田 回應

老人服務與身心障礙在交通上給予補助，這議題已經談了很久，現在的困境是說以前的社家署在內政部，後來移到衛福部，社家署補助老人和身心障礙 105 年預算是 75 億元，但我們有推估如果要補助這些交通優惠，除了市區的公車與捷運是地方政府補助以外，不能只補助公路，還要包括高鐵、臺鐵、航空的話，這樣推估到 110 年大概是 83 億元，105 年的預算是 75 億元，單單補助這些就要 85 億元，超過社家署全部預算，這個問題在 100 年時內政部曾委託政大財政學系做一個報告，最後結論是老年人口和身心障礙會增加，對大眾運輸來講全部補貼也是壓力，這

個補貼對業者來說因為有人陪同坐車也可以增加一些來源，希望業者和政府共同分擔，建議交通部可以建立一套機制，要掌握業者的營運資料，包括成本、財收等財務狀況，政府才能和大眾運輸業者重新檢視各自的分擔比例，來減緩政府財政負擔。

方森德秘書長 再補充說明

今天報告這個陳年老案，主要是考慮老年人口增加，是不是優先客運業者，第二個是現在司機缺乏，票價一定要漲，我們已經和交通部報備，未來一例一休之下，成本影響非常高，這個可能會影響物價，請院長理解。

衛福部講的沒有錯，假設所有大眾交通運輸工具都要接受所謂半票差額，金額大概高達 1、2 百億，這我們知道，但我們這次的訴求是說對所謂的公路汽車客運業和市區汽車客運業優先給予補助，有三大理由：1、本業和臺鐵、高鐵與捷運是不同的，是比較弱勢的行業。2、民營公用事業監督條例，我們是民營公用事業監督條例第 2 條所稱的公用事業，就是和水電瓦斯這類公用事業。3、發展大眾運輸條例第 10 條講的很清楚如果大眾運輸業有特殊的原因政府應該要給予協助，我們就是屬於這個業別，不是臺鐵、高鐵，基於這三個理由，我們希望政府施政時優先給予依法的差額補助。

我們圖檔給大家看一下今年多困境，我們是雲林縣客運，我們的情形是原本乘客非常多，但在高鐵通車以後，客運公司其實受到非常大的影響，最大衝擊超過 40%，很多人跟我們反映企業就是要做回饋，要做公益，我們都瞭解，但是我們每天都是在做最貼近民眾「行」的服務，就像現在的長照 2.0，我們相信每個人都會變老，這也是政府要照顧的部分，公會這邊希望我來代表業者吐吐苦水，希望可以獲得圓滿的協助，也希望政府在這部份能針對我們客運業者對於年長者這部分給予支持。

其實我們業者並不是說要政府補助我們，但我們希望政府可以給一個好的經營環境，對我們來說是最重要的。目前就是越偏鄉的地方，業者代替政府做的負擔越重。

院長回應

政府的施政要創造雙贏，不能解決了這個問題另外一個問題又發生，衛福部有個理由沒講，我先告訴你這個理由，政府只要每編 100 元預算補助貼給業者來補足差額，要給教育部 22.5 元，因為教育經費不得低於政府總支出 22.5%，所以現在政府預算規模每膨脹 100 元，教育部就要自動拿到 22.5 元，我們就被這個綁死了，而且立法院現在還不斷要求要把這 22.5 元提高，在 520 之前他們本來要提高 1 個百分點，後來只提高 0.5，但這樣也造成很大的影響，我希望你們能思考另外的方向是說，現階段為什麼 15 年還未能解決，就是因為現實的困難，如果你們願意在票價裡做調整，我覺得應該在票價裡面把補貼算進來，我覺得這沒什麼錯，但不見得乘坐大眾運輸工具的人都是中低收入者，好像都是欺負弱勢，但這個補貼難道對強勢的人就不適用嗎？不過就是搭高鐵和飛機而已，大家票價一起漲，他選擇交通工具就沒有差別，不會單獨只是排擠到你們的部分，是排擠到所有人，用票價的好處就是不經過預算，只要在費率審議的時候把費率提高，你的收入增加了，自然而然的就交叉補貼，我覺得過去的交叉補貼不是沒有道理，如果現在硬要政府優先給公路交通運輸補貼，我很務實跟你講，行政沒有辦法做這個決定，恐怕有一定程度困難，以國家制度來看，目前能做就是盡量在票價上讓你反映補貼成本，再請交通部想辦法。第二個訴求依法來說可以正當主張，但是現階段政策上來看沒有辦法優先來使用，我覺得法律是有問題的，涉及背後立法的觀念和一群人的想法，還需要再溝通，沒有得到全民共識前要修這個法不見得這麼容易，臺灣偏鄉公共運輸系統落後這是一個很大的問題，如何把偏鄉的公共運輸系統建立起來，該做的我們都會努力來做。

重整提案十：中華民國景觀工程商業同業公會全國聯合會 李碧峰理事長

院長、賴理事長，還有各位長官、各位與會的先進大家好，有關這提案我們在 12 年前，93 年營造業法通過後，公會就面臨該問題，今天提這個案子很簡單，有很多學校的景觀學系畢業的學生，有一些會到我們公司來工作，再

來就是我們景觀工程業從 93 到 105 年到現在有 4422 家，仍在增加中，卻無法加入專業營造業，這是最大的問題，專業營造業有所謂的綜合營造業及專業營造業，有 11 項單項，只要參加 2 項就是綜合營造業，這裡面有一個條件是我們一定要有專業構成人員才能加入營造業，當時我們有向各技師公會提出要求，有沒有閒置的人員可以讓我們的景觀工程業來聘任為專任工程人員，依法加入這個行業，結果只有技師公會 38 位閒置人員，我們有 2 千多家會員，還有 2 千多家是未加入公會的會員，總共 4 千多家，怎麼用這 30 多家？不夠，因此我們要求說給予我們技師考試的資格，所以我們提到技師或景觀技師要開辦，才能夠解套，但是也沒有，那既然我們不能參加景觀專業的營造業，那我們就轉登記，所以變成景觀工程業公司登記的行號別，只要變更我們的出資、營業額及負責人，我們這行業就被取消，漸漸被消滅，這不合理，換句話說，比喻我現在一個老房子，今天蓋新房子，今天找一個技師專利工程人員去住新房子，於是我們就走出這個老房子後，老房子被拆掉了，新房子進不去，我們現在在外面流浪，所以這個行業真的非常可憐，但這個行業很重要，我們常說臺灣最美麗的風景是人，但破壞風景的也是人，我們的政策制度讓景觀專業無法為國家服務，這是我們非常遺憾，每一個工作就業的人口要從學生來，但學生認為這個沒有出路，臺灣很多人跑到大陸去，人才外流，希望政府可以重視我們這 4 個提案，這 4 個提案是環環相扣的。

內政部 林次長慈玲 回應

首先是希望府政府機關能有景觀技師，這部分事實上在 95 年的時候已經納到公務人員的考試，目前 105 年已經有 15 個景觀職系到政府部門在服務，第二個報告景觀師和景觀技師的問題我想內政部在 92 年和 94 年確實已經有研擬一個景觀法，希望能夠完成立法，然後在裡面有景觀技師或是景觀師，但也因為各師和各技師職業的內容大家互相有些爭議，所以到目前為止，景觀技師的這個問題各界始終沒有共識，所以即使 104 年在立法院經過很漫長的討論，認為說我們是不是可以先推動景觀法，而把景觀技師和景觀師這問題，留到以後再跟相關專業團體溝通之

後，再來作論斷，您剛有特別提到景觀這個部分，我們 92 年訂定營造業法的時候，綜合營造有 11 類專門類別的營造廠，但在這專業裡面要特別跟理事長報告，事實上有 11 類的技師都可以當作專業工程營造人員，您現在的訴求是希望專業工程人員指技師或建築師，因為他們負責的是整個的工程規畫和整個安全結構等等，但技師是技術士，是在做現場的操作，所以目前無法修改營造業法把專業工程人員包括技術士，這部分因為有專業 11 類專業工程，其他類的公會反對把技術士拉到專業工程人員裡面，但另外一塊在景觀專業部份，我們共有 11 種技士是可以住到這個房子裡面的，包括林業、園藝、農藝等等有 5 類不需要受訓，另外有 6 類受訓以後還是可以當景觀技師，目前 6 種人員受訓有 277 人，這部分我們會盡量再來協助，可是您的訴求要用技術士來取代，的確是有困難，當然我們希望有關景觀法的推動和景觀技師這塊在社會上和各相關工業團體能有一個共識後，我們再推動立法會比較順利。

我們其實在 93 年、94 年都有擬過草案，但這個草案在擬定的過程中，內政部在景觀主管機關的立場，我們是支持的，可是其他相關部會他們會有不同的意見跟想法，所以我們再持續溝通協調當中，104 年的時候是立法委員主動提案，因為屆期不續審所以目前沒有這個法案，內政部也持續再跟各相關部會溝通中。

剛剛理事長提到有一個部份我們可以先做處理，他認為現在其他技師的人數不夠不願意進到景觀，我們營建署可以加強包括類似不用受訓就可以來做景觀工作，有 6 類要受訓後可以來做景觀工作，剛理事長也提到受訓的技師人數也不夠，聘不到人，這部分我們可以請營建署增加相關技師的受訓，在人力上可以更充分。至於各師之間因為我們內政部事實上包括室內設計與建築，各個技師也都有不同的主管機關，但在這塊我們會盡量來幫忙。

經濟部 王次長美花 回應

93 年營造業法修法後，規定營業項目要按登記範圍，假設剛剛說變更負責人或地址時，商業司會確認，若涉及營造業法內容，是否有得到許可，若沒得到許可要來做這樣的登記就會過不了，主要還是營造業法的關係，所以剛

才建議可不可以共識登記，讓他可以恢復沒有修法以前的那些登記項目，這就沒有辦法，因為法已經規定。舊的我們沒有管，如果現在前去登記時，就變成是商業司會去確認。

提案人補充說明

剛剛講景觀職系高考是屬於公務人員體系，這部分我們沒有意見，盡量增加人員，因為現在組織改造，有多少員額都不知道，景觀法在謝長廷當院長時就提出過，後來又在上個會期第二次提出，希望院長可以三度提出並讓它通過，有關技師部分和景觀師是為了解決專業工程人員的問題，現在既然沒有專業工程人員或專業營造業，再想想看，假設現在增加專業營造業，技師、建築師這類的專業構成人員，我乾脆再登記一個水電或防水工程，改為營造業，就什麼都可以做了，那專業營造業設立的需求就不見了，有他的專業性嗎？景觀就是一個專業，現在這個行業就是景觀工程業回不去，經濟部商業司還特別跟我溝通，但內政部沒有，是不是可以好好跟我們溝通，瞭解我們的需求，我們還是一樣，有家回不去，因為現在就是聘不到技師，要去考技師又不能考，我們被要求要減稅，要求利潤要增加，我們這行業已經做了100年在臺灣，一直在轉型當中。

院長回應

景觀法和景觀技師法草案有在內政部了嗎？聽起來就是別的行業技師不認同是嗎？所以就是他講的有一定的道理。

第一個你的問題看起來有一定合理性，第二個今天時間太趕，景觀的東西我不了解，請張景森政務委員了解這個案子，請他把大家找來對這個案子作一個徹底的了解，因為我聽起來是有道理，但怎麼解決現在一時釐清不了，剛剛次長講的要幫他增加人力部分，這雖然不能解決問題，但若不無小補的話，你們就自己訂一個目標，告訴他你會做到什麼地步。至於其他幾個法的問題，我請張政務委員一起來處理。理論上來說你們是內政部管轄。

重整提案十一：康林國際集團 李董事長超群

(中華民國就業服務商業同業公會全國聯合會)

第一點，外籍勞工勞動契約爭議問題，依照雇主和勞工勞動契約，本於契約自由和誠信原則，由當事人自由協定，但目前臺灣的外勞和雇主的勞動契約全部是由來源國決定，也因為是由來源國決定，勞動部重新擬定一個外勞來臺生活切結書，但切結書和勞動契約版本有些完全不同的地方。爭議點就是，按照勞動部的規定我們雇主每個月可以扣外勞膳宿 5 千元的上限，還有回程機票可以由雇主和勞工自行協調，但外國的版本，膳宿費用是不能扣的，新增切結書是寫雙方可以協議，這個部分為難地方政府的勞工局，一有問題就找勞動部解釋，勞動部的解釋就變成有兩個版本，再看哪一個對勞工有利，就依照那個版本，所以必須要由國外政府來訂定的版本，膳宿費用目前有個默契，菲律賓的扣 4 千元，其他國家過來的扣 500 元，最近幾個月來，人權團體已經介入這塊，他假裝這個勞動契約中是雇主不能扣的，造成一個勞資糾紛，然後人權團體就協助勞工跟雇主要求退膳宿費用，甚至雙方談判不成，就請律師提起告訴，產生很嚴重的後果，若這問題沒有解決，未來全臺灣大概 40 萬外勞，膳宿費用的問題可能會一發不可收拾。

第二點，104 年衛福部對於外勞有愛滋和懷孕可進入排班，產生後遺症，理由是說外勞懷孕以後，在臺灣有工作的調整和雙方合議的做法，主要認為外勞入境了以後，本勞外勞相同，適用性平法的規定，所以不能要求在國外做這種健康檢查，建議是因為外勞在臺灣可以適用性平法的規範，尚未入境臺灣之前，也不是本國人，不應該適用性平法規定，故在入境前，可以要求檢查，進入臺灣後可以不予檢查。

第三點，印尼外勞護照一發就是 5 年，來到臺灣後，第 1 次 3 年、第 2 次 3 年，在 4 年多的時候，就必須要到印尼駐臺辦事處申請護照部展延，原本可以收件 200 件，現在只能收件 100 件，原因是因為人力不足，而且規定一家公司一次只能送兩件，造成臺灣雇主業者必須在半夜兩三點鐘，到印尼辦事處排隊，都造成很多問題，勞動部表示已經和印尼及菲律賓政府做了多次溝通，10 幾年來溝通到現在，勞動部應該想辦法解決問題，應該可以採取一個

緩制的措施，五年到了換不出來，護照到期時就請離開臺灣，問題就解決了。

勞動部 廖次長蕙芳 回應

第一個，關於外勞膳宿和機票費的問題，基於契約自由原則，在外籍勞工來臺之前簽契約的內容，牽涉到契約自由原則，因為外勞來源國有強制規定等等，可能只能透過外交協商手段，透過兩國共同研商，請他們不要強制性的規定。

第二個，有關懷孕和愛滋病的部分，基於人權相關規定、或疾病平權等等，懷孕部分外勞在我國適用性平法，故不能歧視，愛滋病的部分也是一樣，理事長建議是說在我們國家當然適用性平法，在國外可以先檢查這部分，這建議恐非我國法令能處理，假設他們在國外我們很難用內部法令請他們在國外檢驗，現行制度就是基於人權考量，雖不變但我們有一些配套，這部分我們也有行文給理事長做說明。至於印尼護照作業很慢的問題，也只能透過兩國共同協商會議，因為理事長所講的部分都牽涉到國外的作業模式，我們都定期召開兩國協商的會議，在會議上我們會盡量把這意見反映。

理事長講的應該是一個契約範例，這個契約範例原則上也是讓雙方去協議。在解釋上會就當事人的真意，個案解釋原則，我們其實沒有硬性規定一定要按照哪個版本，但也許會解釋出來造成大部分好像都偏勞方，也許結果是這樣，但我們在政府機關的立場其實沒有一定。

在性平法的規定，因為他們也適用我們的性平法，所以這部分可能沒有辦法，我們有一些配套，如果外勞這段期間不能從事原有的工作，我們會讓雇主有人力可以替代部分。

另護照是指印尼外籍勞工在辦理到期更換時間冗長，主要是印尼方面的作業規定。

衛福部 蔡次長森田 回應

這是國際人權的關係，尊重愛滋病人權，愛滋病被認為是慢性病，在勞工還沒有來之前，在母國的時候，我們會給他們一個健康檢查證明書，證明書後面有個附錄寫的

很清楚，愛滋病篩檢和治療費用通知書，裡面講述說中華民國政府已經修改規定，取消非本國籍人類免疫缺乏病毒感染者之入境停留及居留，也取消這項健康檢查項目，但若非中華民國國籍感染 HIV 的話，中華民國政府不提供補助，所以治療大概 1 年要 1 萬美金，所以建議非本國人先在母國接受 HIV 的篩檢之後再入境。

提案人補充說明

勞動部說明中很清楚說要透過協商，協商到現在很多都無效，勞動契約的問題是都用國外政府的版本，勞動部既然規定雙方要有一個公平的原則，解釋就是要大家互相協商，卻用沿用國外政府的版本，所以協商是自己講的，協商已經無效，難道都沒有解決的辦法嗎？勞動部已經有行文做解釋，解釋是說這兩個版本哪一個有利於勞方就適用那個版本。其實勞動部很簡單，就擬一句話，兩個版本有差異的地方，按照勞動部的規定就是雙方協調，一句話就解決的問題。

如果懷孕了之後不能做粗重的工作，可以跟雇主要求工作的調整，那請問哪一個雇主願意接納他？這根本是一個無法解決的問題。生產事業的雇主有配套，家庭類的沒有，而且懷孕的話變成雇主還要去照顧外勞。

印尼辦事處規定，護照到期之前三個月來辦理更換的手續，這個手續從頭到尾需要六個月，而且跑印尼辦事處必須要跑六趟，我們外交部有跟他討論，但不接受。

院長回應

第一個案子，外勞在本國出國前他的國家已經給他一個範本，到這邊來後又跟我們雇主另外簽了一個契約，然而外勞在臺使用兩種不同版本勞動約定，經地方政府函請勞動部解釋，竟解釋於有利於勞方版本為依據，換句話說這兩個版本哪個對勞方有利就依據那一個，是這個意思，一定要這樣解釋嗎？

我來綜合一下，外勞出去之前，他本國有一個定型化契約，所以我們必須按照定型化契約去簽，簽了之後也不是本於雇用人的意思，進來臺灣後又再跟他另外簽一個切

結書，當契約和切結書彼此衝突時，到底以那個為準？勞動部認為以勞工有利為準，那這樣的話何必切結，就原來版本就好了，所以請問勞動部一定是要以有利為準嗎？次長說沒有一定要以有利為準，還是要看實際狀況，你現在的訴求是說勞動部都解釋成以有利勞方為準，勞動部回應他們不會這樣子做，那我們把個案拿出來檢視，替勞動部重新來看，那次的案件，到底有沒有合理性，勞動部也說不會只看兩個契約中，何者對勞工有利，那麼看以後怎麼處理比較合理，還是要個案解決，希望勞動部處理時能盡量採一個公允的立場。

第二案，強制要在入境前，在他的國家就要做檢驗，你說這個不是我們政府能管的事情，但入出境管理機關可以規定你一定要有檢驗證明，否則不讓入境，這可以嗎？有沒有違法？因涉及人權問題，只能建議，不能強制，理事長，這個問題只能跟你說抱歉，這是國際公約，我們必須要遵守，能幫你解決問題的程度有限，只能勸導，不能夠強制。但如果是僱請一個外勞，他只有一個人，人力無從調整，理事長這問題今天不可能解決，大家來想想看有沒有什麼更好的方法，不過還是要兼顧到人道的問題，這是國際共同的人權規範。

護照問題現在只能溝通嗎？沒有其他更好的方法嗎？如果強制他護照到期就回國，也是合理的，護照過期為什麼不回國？勞動部於護照到期，而未能延長加簽者，無論在臺工作期間是否到期，一律返國，依法不就是這樣嗎？但真的護照到期，理論上就不能留在臺灣。那就請他6個月前換就好啦，我們再了解一下細節問題在哪裡。

重整提案十二：台北市旅館商業同業公會

邱樂芬理事長

第一點，有關定型化契約，為了要與國際接軌，不得收取逾30%的訂金，對我們來說非常不合理，客人如果沒有來，就完全賣不出去，定型化契約在國際上是無法去接軌，在這方面要感謝交通部觀光局，有聽到業者聲音做修正，等行政院消保處來給我們答覆，今天要和院長報告，因為春節要到了，連假來了，希望可以根據國際來做，訂金可以收100%。

第二點，關於無障礙空間，最大問題是，我們很多會員認為可以追溯既往非常不合理，飯店拿到執照已經非常不容易，硬體設備都已經做好了，但要重新再改，早期的建築法和現在的建築法不一樣，因為這樣的關係，我的飯店就要關閉了，再來是，現在沒有人來住，我們商業人士的旅遊頻繁數，也幾乎是很少，所以這也是造成飯店的閒置跟浪費。第三，當初立這個法之後，到底市場需求有多大？供跟需對我們飯店業者來說是一個大問號，是否請政府盤點出來現在無障礙到底有多少房間，因為新的法規已經很清楚了，16間就要做一間，新的飯店一直在增加，無障礙房到底在市場上有沒有這個需求，需要多少房間？有多少無障礙人士願意過來住，這方面產生很大的落差，想請院長幫我們開釋一下。

交通部 范次長植谷 回應

這個案子已經到行政院消保處，我們也協調過了，我們盡快看 106 年 1 月底之前能否發布實施。

內政部 林次長慈玲 回應

不是內政不要溯及既往，在身心障礙者權益保障法上規定就是既有建築必須改善，考量要照顧身心障礙者居住的權利，法理上是不溯及既往，但例外是在法上規定溯及既往，是因為身心障礙者權益保障法。

在法上已經規定溯及既往而且要擬定改善措施，內政부는建築的主管機關，依照身心障礙者權益保障法的規定必須輔導相關業者做既有的改善。再來是理事長提到有些業者覺得改善很困難，其實我們在今年上半年也跟業者和身障團體做充分的溝通和討論，已經把我們替代的處理原則，也就是如果能按照這個來改善就可以，如果不行的話可以有替代的改善計畫，替代的改善計畫是有一些彈性的，新的規定在 105 年 12 月也已經發布了，我們期待的是這部分按照法制作業包括替代方案來做處理，如果個案地方政府主管機關再審定改善原則的替代計畫的時候，其實也有很多相關彈性，若再有困難的時候，內政部很願意再來跟身障團體做一些溝通和討論。

因為在臺北市比較關心，臺北市目前已經提出改善計畫原則在審查當中有 43 件，25 件已經改善完成，105 件依規範和認定原則在改善當中，我們跟市政府這邊也溝通過，如果已經有提出改善計畫，可以向市政府提出改善限期的展延，市政府這邊也同意。

提案人補充說明

我們有仔細調查過，全世界只有臺灣對無障礙空間是要溯及既往，這個已經和國際脫軌，這是市場機制，要求強迫人家一定要做，不做就罰款，這是非常不合理的。第二個替代方案，其實地方針對替代方案就是臺北市政府非常的嚴格，無障礙人士他們的意見每一個都不一樣，我們針對這方面真的是有苦難言，如果今天我們願意做，但我們希望市場在這方面可以做一個很完善的機制，告訴我們將來會有多少人，可能需要多少房間，有生意誰不做呢？因為溯及既往在世界上，在美國、大陸完全沒有這樣子做。是不是給我們更多時間？因為旅遊不是經常性的，所以旅館被要求這麼嚴格是非常不合理的。

院長回應

第二個問題因為法律上已經這樣規範，不是行政部門的問題，是立法院的問題，臺灣最大的特色就是法律定的非常標準和非常嚴格，以至於窒礙難行，我想這也是例子之一，但是沒辦法，就是法律規定，所以也是要執行，現在是內政部提出一個辦法，讓既有建築改善，改善本來就是一個抽象名詞，只是你說臺北市政府要求太嚴格，在改善上做不到，原則上，既然法律規定那我們就要來改善，就合理範圍來改善，做不到的範圍來改善是沒有道理的，請內政部在執行上能盡量協調，是不是有一個協調平臺，把類似案子讓內政部幫忙你們，有多少間旅館會涉及到這個問題？多少家業者會受到影響？43 件還有問題，這 43 件請內政部幫忙協調。因為這是法律的問題，中央政府願意幫忙做一個平臺，我們的原則就是幫助業者做合理的輔導，讓你們不要因為這樣就不能運作。

重整提案十三：中華民國建築經理商業同業公會全國聯合會 曹奮平理事長

建築經理行業有 30 年的歷史，在 30 年前由行政院主導，連同財政部、內政部和前經建會創立這個制度，制度成立以後也不敢期望政府怎麼樣作為，但 30 年不管怎麼說也很顛簸的走到今天，最大的原因，是 92 年行政程序法立了以後，我們真的是無法可管，目前絕大部分的家數也沒有入會，我們非常擔心劣幣驅良幣的狀況，唯一很幸運的就是，在原先因為建築經理業一定要銀行投資，所以當初有 20 幾家，銀行也是 20 幾家，可是在這段時間大概有一半已經沒辦法經營下去，所幸少數的 10 家還是堅守服務業本業走到今天，對於整個不動產未來的功能，建築經理業可能提供的貢獻跟角色，反而是越來越明確，有這麼一線生機還在。

用一份簡單的數據來表示長久以來建築經理業，尤其這 10 幾年來的成績，大家就知道它的功能，第一個是在整個都更 10 幾年來一共已經核准案子 100 件，建築經理業尤其重視自主更新，所有利潤歸住戶，也是和政府的政策很有關係，我們在規劃中的案子，建築經理業有 300 件是都更，對於輻射屋、震災、海砂屋也完成 100 件，在續建完工，這是一個非常重要的議題，但政府沒有重視，目前已經開始，萬一走下去結果房子都蓋不了，根本讓住戶無家可歸，所以在我們呼籲以後，政府已經越來越重視，我們鼓勵銀行也來從事在這方面，續建完工也有 50 件跟我們建築經理業有關係，有信託法以後，我們協助做信託管理也有 2,000 多件，一個完全無法可管的行業扮演越來越重要的角色，對於內政部的回應，我也希望有來溝通，我們知道立法有困難，但更知道立法意義的重大，建築經理業沒有能力擔當整個建築所謂不動產的交易秩序，但會是這裡面一個重要的角色，尤其不動產行業最缺乏的就是一個整合的服務業，建築經理業就是整合服務業，希望政府立法之餘，重視不動產的交易安全和開發的重要的角色是一直不完整，像消基會到現在整個申訴仍然居高不下，我們只要看到不動產風吹草動的時後爭議就不斷，每次爭議的時後都沒有辦法處理，趁現在低迷的時候就是最好的機會，希望政府能夠真的借這個機會為未來長遠打算，能

夠救建築經理業，讓它好好延續下去，因為目前已經受到嚴重的威脅。

最後就是都更，政府已經列為最重要的計畫，跟我們建築經理業這十幾年非常辛苦介入的經驗，都可以供給政府做很好的參考，政府長期以來做公辦都更就是找一個建商來做實施者，這不是最好的方法，最好的方法是政府可以自己找服務業來，整個收益結果都由政府拿到，政府再來辦公共事業，找了建商來還是沒解決問題，這一連串的問題還會牽扯到最重要的政策，建築經理行業很願意在政府這個最需要重視推動的時候，都更方面我們也很希望盡一份力量。

院長回應：

你的訴求就是能有法源，但住宅法現在已來不及了，即將要二、三讀了，再來看看沒有法源的話這事情要怎麼處理，或者是未來有沒有法源可以用，你們協調過讓請張景森政務委員來看一下。

曹教授說的有道理，臺灣的建築一般來說不動產市場交易其實還有很多要改善的空間，包含我們現在不管是從都市更新也好和房地產交易也好，還有很多不到現代化的地方，不夠透明，我們看這部分，確實建築經理公司有一定的功能在，要怎麼讓這個行業能夠有好的經營環境，劣幣驅逐良幣不是一件好事，不管在立法上或其它方面，經濟部或金管會我們樂意來跟公會做一個溝通，檢討一下，假設公會對這個產業將來發展的願景，我們把這個願景提出來看，其它部會裡面在什麼地方能讓你們把這個願景能夠實現，讓整個產業能夠往前走。

重整提案十五：中華民國自動販賣商業同業公會全國聯合會 彭清和理事長

我們產業選物販賣機公會在 89 年已經過經濟部核定為非屬電子遊戲機的選物販賣機，可是今天我要提出來，我們的產業既然是非屬電子遊戲機，也是選物販賣機的一種，為何課徵娛樂稅？課徵娛樂稅是在電子遊戲機裡面，這部份請院長幫忙協調一下，

另外在警方方面，基層員警有績效的壓力，所以在取締我們合法業者的時候，不夠專業，也沒有星花級的官員在旁協助，取締的案件太多，可是移送的案件是以電子遊戲機管理條例來移送我們，但我們是屬於選物販賣機的產業，嚴格講是張冠李戴，移送的名稱是不對的，為什麼會這樣？基層員警以電子遊戲場業管理條例移送的時候，基層員警他有績效，可是如果是非屬電子遊戲機的選物販賣機的話是完全沒有績效的，今天我們業者是極少數違法，你要送辦是可以，但當我們所有產業被移送案件後，被取締案件不到 2%，所以已經造成很多民怨。

內政部 林次長慈玲 回應

主管機關是財政部、取締是內政部，選物販賣機基本上是自動販賣行為，但因為有些業者會把機器裡的程式做一些變更，變更以後可能會違反電子遊戲場的相關規定，要跟理事長報告的是，其實員警在取締的時候目的事業主管機關是經發局，我們員警去現場取締的時候，通常也會會同主管機關來做處理，這個案件在 105 年 12 月 14 日立法委員也已經召開協調會，在這協調會裡有幾個部分是說業者也希望能訂定他的自律公約，避免做某一些更改事實上還是有觸法之虞，員警在查處的時候，如果有涉及到認為有賭博行為的話，因為他可能會把這個物品再拿去兌換金錢，所以在查處的時候，認為是不是該依這個法來處理而有疑慮的時候，我們會會同地方主管單位帶我們會查確認，在員警取締處罰的部分，我們會處理得更細緻，至於你說員警只是為了業績，這部分要做部分的澄清，目前以臺南市而言，到 105 年 11 月查獲了 38 件，不起訴是 18 件，不起訴率是 47%，所以我想員警不是真的為了業績來做這樣取締，以後我們更細緻處理。

財政部 吳次長自心 回應

剛剛內政部談的是電子遊戲機和非電子遊戲機，是看他到底是有涉賭性還是非涉賭性，法官會不會認定有賭博疑慮的問題。但財政部行政裁量是看這個機具有沒有娛樂

性，剛剛講的這個選物購物機，因為他是夾了 20 次後保證在第 21 次一定會夾到，地方稅的稅務機關認為在前面夾 20 次的過程當中，是具有娛樂效果的，所以跟一般夾娃娃機性質上一樣，倒不是說是電子遊戲機和非電子遊戲機，是因為具有娛樂功能，所以課徵娛樂稅。

提案人補充說明

一般以我們選物販賣機來講的話，娃娃機是屬於電子遊戲機，我們的產業是屬於非電子遊戲機，警方取締時基層員警對這個產業不清楚，我們的產業在各縣市經發局為我們督導單位。自動販賣機就是有做一些絨毛的，禮品的之類。

院長的裁示，可不可以對我們這行業有一些政見或是鼓勵性的指示，因為我想我們的主管部一向對這方面比較遲疑一點。

我們是一個公會、法人團體，現在是因為案件有被取締的都不是我們會員，都是同業，我們總會本身有自律公約，有正負列表規範都有在這個範圍裡。

院長回應

你的意思是說，有被移送但沒有被正式起訴嗎？所以只是警察為了業績把你移送？不過這個不起訴率還是太高了，還是盡量在執行上注意一下。畢竟還是有 47% 是沒有起訴，代表我們執法上還有一些空間可以改善，改善對你們會員應該是有幫助的，你們會員名單可以讓警方知道一下，這些都是比較規矩的比較沒有什麼問題，也可以做一個參考，我們盡量把取締正確率提高，看起來還是有取締的必要，因為還是有一些有問題，稅的部分雖然他這樣講你聽起來不太舒服，但是也不能說完全沒有道理，你們再來溝通。