

立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 115 卷第 71 期



5470 $\frac{2}{2}$

中華民國 115 年 8 月 28 日(星期五)出版

目次

委員會紀錄

頁次

115 年 8 月 10 日（星期一）

修憲委員會公聽會（第 2 場） 憲法增修條文第四條第一項第二款修正案：一、山地原住民、平地原住民分類是否仍具有憲法上的正當性？二、取消山地、平地分類，原住民六席在憲法中的代表原則？三、山地、平地原住民分類退出憲法後，整體法制應如何銜接？四、修憲條文之文字應如何表述？……………（ 1 ～ 26 ）

經濟委員會第 25 次會議 邀請經濟部部長率台灣糖業股份有限公司董事長、法務部首長、衛生福利部首長及審計部首長就「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」進行報告，並備質詢……………（ 27 ～ 102 ）

交通委員會會議 「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會……………（ 103 ～ 224 ）

115 年 8 月 11 日（星期二）

程序委員會第 20 次會議 審定本院第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議事日程及人民請願案……………（ 225 ～ 254 ）

附：本期委員發言紀錄索引……………（ 255 ～ 258 ）

委員會紀錄

立法院第 11 屆修憲委員會公聽會（第 2 場）會議紀錄

時 間 中華民國 115 年 8 月 10 日（星期一）9 時至 11 時 21 分

地 點 本院群賢樓 9 樓大禮堂

主 席 鍾委員佳濱

討論提綱 憲法增修條文第四條第一項第二款修正案公聽會討論題綱

一、山地原住民、平地原住民分類是否仍具有憲法上的正當性？

「山地原住民」與「平地原住民」並不是依民族、文化、語言或自我認同所形成的分類，而是國家在特定歷史條件下，依行政區域與戶籍制度建立的管理身分。當原住民族權利已逐步走向民族主體性、自我認同與集體權利的保障，憲法是否仍應以這套歷史行政分類，決定原住民族的政治權利與代表方式，已經是不能迴避的根本問題。

（一）山地原住民、平地原住民分類源自歷來不同政權的行政區域、戶籍制度及治理需要，而非依各原住民族之民族別、文化、語言、傳統領域或民族認同形成。此種歷史行政分類，是否仍適合作為憲法分配政治權利的基礎？

（二）現行身分分類具有親屬承繼及戶籍登記性質，可能使同一民族、同一部落，甚至同一家族成員被劃入不同的政治選舉群體。此種制度是否符合政治平等、民族認同及原住民族主體性的要求？

（三）憲法保障原住民族政治參與，究竟應以山地、平地兩種行政身分為對象，或應回歸原住民族整體及各民族獲得適當政治代表的目的？若特定地域或群體仍有差別保障的需要，是否應改以實際處境及客觀條件建立政策，而非繼續依賴世代承繼的身分分類？

二、取消山地、平地分類，原住民六席在憲法中的代表原則？

取消山地、平地分類，不是削弱原住民族的政治保障，旨在讓六席保障回到原住民族政治參與的真正目的。未來制度不應只是把兩個選舉區的合併，而應重新思考，如何在政治平等、民族多元、實質參與與少數保障之間取得平衡；至於具體選區與投票制度，則應留待後續法律在憲法原則下形成。

（一）取消山地原住民、平地原住民之區分後，是否仍應維持原住民立法委員六席的最低保障？六席所保障的，應如何兼顧具有原住民身分國民的政治參與及原住民族的集體代表性？

（二）後續選舉制度應如何兼顧原住民選舉權的平等、各原住民族的多元代表，以及人口較少、居住偏遠或政治資源相對不足民族的參與機會，並避免政治代表過度集中或產生新的僵化分類？

- (三)憲法是否僅須明定原住民立法委員的保障席次及基本原則，而將選舉區、投票方式與代表機制交由法律規定？立法者的制度形成空間應受到哪些憲法原則拘束？

三、山地、平地原住民分類退出憲法後，整體法制應如何銜接？

山地、平地分類不只存在於立法委員選舉，也深植於戶籍身分、地方選舉、政府組織及部分權利義務規範之中。若憲法已不再以此分類具有政治代表上的必要性，相關法律便不能繼續無限期沿用；但制度轉換也必須避免損害既有身分、權利與政治參與，因此有必要建立完整的法規盤點、修法原則及過渡保障。

- (一)本次修憲應僅取消立法委員選舉中的山地、平地分類，或進一步確立該分類逐步退出整體法制的方向？中央及地方選舉、戶籍身分、政府組織及相關權利義務規範，應如何盤點及調整？
- (二)未來原住民身分制度是否應回歸「原住民身分」與「民族別」的架構？因山區、偏遠、離島或特定歷史處境而有差別保障必要者，是否應改以居住環境、資源條件及實際需求作為政策依據？
- (三)制度轉換期間，應如何保障既有身分、選舉資格、公職任期、土地、福利及其他權利不受不利益？是否應明定法規盤點期限、修法期程及必要的過渡規定？

四、修憲條文之文字應如何表述？

修憲文字不能只求簡短，更必須清楚界定保障對象、選舉範圍與代表性質。

「自由地區原住民」、「台灣原住民」或其他可能表述，各自牽動不同的憲法意義與法律解釋；條文應在消除舊有分類的同時，避免產生新的地域、身分或代表性質疑義。

- (一)現行「自由地區平地原住民及山地原住民各三人」，應修正為「自由地區原住民六人」、「台灣原住民六人」，或採取其他表述，始能清楚呈現取消身分分類並維持六席保障的修憲目的？
- (二)若使用「台灣原住民」，「台灣」在憲法上所指的地域及民族範圍為何？是否可能對蘭嶼等離島原住民族產生解釋疑義？外國或中國少數民族取得國籍後的身分問題，是否應由原住民身分法律明確認定，而不宜透過憲法中的「台灣」二字處理？
- (三)條文應使用「原住民六人」、「由原住民選出六人」或「原住民族代表六人」？不同表述對原住民立法委員之選舉資格、代表性質，以及立法委員代表全體國民的憲法原則，可能產生何種影響？

發言學者專家及機關團體代表

財團法人台灣原住民文教基金會董事長蔡中涵

原住民族委員會前主任委員林江義

東華大學民族發展與社會工作學系副教授陳張培倫

東海大學日本區域研究中心主任陳永峰

彰化師範大學公共事務與公民教育學系副教授劉兆隆

台灣基督長老教會東部排灣中會嘉蘭教會牧師 Lavakaw Rakerak 拉娃告·拉歌拉格

政治大學民族學系教授兼系主任官大偉

東華大學人文社會科學學院院長傲予莫那 Awi·Mona

第二屆國民大會代表賴坤成

法律扶助基金會宜蘭分會律師吳欣陽

前東華大學原住民民族學院院長施正鋒

主席：現在開始開會。

各位學者專家、各位同仁及各位媒體先進。今天是立法院第 11 屆修憲委員會所召開的第 2 場公聽會，本次公聽會討論的議題是憲法增修條文第四條第一項第二款修正案，包含：一、山地原住民、平地原住民分類是否仍具有憲法上的正當性？二、取消山地、平地分類，原住民六席在憲法中的代表原則？三、山地、平地原住民分類退出憲法後，整體法制應如何銜接？四、修憲條文之文字應如何表述？詳細資料請各位參閱桌上的文件。

本次公聽會我們邀請到 11 位學者專家，非常感謝各位的出席，希望能藉由這個開放、理性的平臺，進一步了解各界對此議題的看法及建議，稍後將請各位學者專家代表就此議題給予我們寶貴的意見。

現在說明今日公聽會的進程序，首先由學者專家依到會順序發言，每位學者 8 分鐘，在 3 位學者專家發言後，依本院委員登記發言的順序安排 1 位本院委員發言，每位委員 5 分鐘，依此方式交替進行到學者專家與登記發言的本院委員均發言完畢為止。最後再視時間許可進行第二輪發言，採自由發言，每位 3 分鐘。

我們今天的順序，首先請第一位到場的 Lavakaw Rakerak 拉娃告·拉歌拉格牧師發言，時間 8 分鐘。可以在發言臺前面發言，如果有使用簡報系統的，請把檔案交到前面來操作。謝謝。

Lavakaw Rakerak 拉娃告·拉歌拉格牧師：謝謝主席。各位專家學者、所有與會的記者，以及立法院所有的長官，大家平安。我一大早還沒有 8 點就站在門口，但是他們說還沒有開，可能在山上做牧師，一大早要去巡視羊群，所以已經習慣了。

既然我是第一個發言，我就講一下我們原住民的緣由。我先自我介紹，1994 年 3 月 1 號到 8 月底，我擔任臺灣原住民族憲法運動聯盟的執行幹事，推動了我們的正名運動。當時的立法委員蔡中涵還有賴坤成國代都在這當中，當時處於學生時代的官大偉教授也在這當中。在那個時期我們大家都非常熱心在推動，所以我站在這裡，也可以說是代表前聯盟來做一些小小的報告。原住民的稱呼是源自 1984 年 12 月 29 號，在馬偕醫院 9 樓成立的戒嚴時期第一個人民團體，叫做臺灣原住民族權利促進會（Alliance of Taiwan Aborigines），簡稱為 ATA，也就是原權會，從那個時候就開始推動正名。

我們推動土地權、自治權，甚至全國性民族議會的成立，然後積極地參與國際有關原住民的事務，特別是當時聯合國人權委員會正在召開世界原住民人權宣言的討論。自臺灣退出聯合國以來，我很榮幸在 1991 年第一個被邀請，以臺灣原權會會長的身分，參加在日內瓦召開的聯合

國人權宣言草案研討會，那時候我的秘書長是夷將主委。那個時候全世界所有的原住民都著重在世界原住民的人權，特別是在各個地方他們被忽視的土地權、自治權等相關權利，所以透過聯合國草擬世界人權宣言，希望各國都能夠尊重在當地原來住在那裡的住民，原住民是這樣來的。我參加過兩次，1991 跟 1992 年，所以從這個時候開始，原權會的推動也影響到當時的台灣基督長老教會，因為原權會的成員有一半以上是台灣基督長老教會的神職人員、傳道師、牧師，還有一些長老，所以直接影響到台灣基督長老教會。那時候的山地學生中心直接在會議中建議，將機構名稱修改為台北原住民大專學生中心，然後以前的山地宣道委員會改成原住民宣道委員會。台灣基督長老教會總會內大家都接納，以後不叫山地宣道委員會，叫原住民宣道委員會，台灣基督長老教會正式延續了原權會的推動。

1993 年我本人在菲律賓的 Xavier 大學進修，聯合國通過了世界人權宣言，希望各國都能夠尊重在地的原住民就是從這來的。而我們的原住民入憲運動在 1994 年，1994 年 4 月 10 號，在文化園區召開了文化會議，當時李登輝總統……因為我們之前有私底下找過李登輝總統，希望李登輝總統來幫忙我們的推動工作，而事後在背後推動的其實是原權會的一些人，影響了李登輝在那時 4 月 10 號的文化會議上通稱為「原住民」，那時他也召集臺派的國大代表，希望在國大會議的時候能夠支持原住民的條款，是這樣來的。

因此我在 1994 年 3 月 1 號剛剛從國外回來，我們正式成立臺灣原住民族憲法運動聯盟，聯盟邀請我做專任的執行幹事，那時候我們暫借在民進黨中央黨部的原民部，在那裡我做了大概五個月的專任，我和我的助理推動了從策劃、環島說明，包括募款、動員，還有幾次的朝山運動，其實大部分都是我們兩個人在工作。推動的工作也感謝各界的支持，特別是專家學者，那時候很多社會輿論及專家學者給予我們很大的助力，不管是中研院的或是一般的教授。我們也謝謝所有的台灣基督長老教會，還有學生團體，特別是臺北大專學生的參與，那個時候非常熱絡。在 1994 年的 7 月 28 號這一天，在國民大會開會的當中，我們有好幾個版本，有我們自己寫出來的版本，然後交給民進黨黨團幫我們提議的，但最後通過的部分是國民黨的版本。他們跟我們講「原住民」三個字，他們願意接受，民進黨也同意，我們那個時候就這樣，正式把原住民的條款「山胞」改成「原住民」，就是這樣來的。但是我們只是成功一半，因為我們要求的是臺灣原住民族比較集體權的這個權利。所以我們今天要繼續修憲，希望能夠擴大廢除「平地」或是「山地」這個二分法的字眼，成立原住民族這樣的通稱，比較集體權的權利。以上是我的報告，謝謝。

主席：謝謝牧師。

接下來我們請登記第二位登記發言的學者專家林前主任委員江義。

林前主任委員江義：主委、大院修憲委員會的各位同仁、參加公聽會的各位學者專家，大家平安、大家早。今天有機會受邀針對憲法增修條文第四條第一項第二款修憲的課題提出我個人的淺見，我覺得非常的榮幸。首先，我要特別提出，憲法增修條文第四條第一項第二款雖然規範的是我們原住民族立法委員選出的配置跟名額，但是它的屬性是目前原住民參政最高位階的一個法案，它的內容明定立法委員區分為平地原住民、山地原住民各 3 人，其實對它下位階的法律，

例如地方制度法、公職人員選舉罷免法，還有其他相關的行政法規，都有很高度的拘束力，所以它的地位非常非常重要。

另外，我也要特別指出，有關原住民族的參政權，明定在增修條文的第十條第十二項「國家應依民族意願，保障原住民族之地位及政治參與」，所以我們要理解保障原住民族的政治參與，無論是在憲法中制定原住民的法案，或是修正現行的法案，在程序上面，我們要兼顧到國家應依民族意願這樣的規定，很慎重的處理，才比較符合現行的法制。這種憲法的規定跟精神並不是我們國內所獨有，我在這裡簡單舉兩個例子，第一個例子，在 2013 年 6 月 5 號，美國地區的國際組織大會，就美洲原住民族權利宣言的草案，其中第十六條也明定，任何國家對有關原住民族或其利益之程序，應該要確保原住民族的法律之前有尊嚴且平等地充分陳述來進行，而且還可以用這個民族的語言表達。第二個例子，我們看看歐洲的原住民政策的宣言，他的也明示原住民族於特定的議題要站在主導的地位，而且要確保他充分的參與跟自由、事先且知情同意。所以對於原住民族重大權益的變動，像現在我們就是面對這個問題，我們一定要在程序上面，讓原住民能夠清楚表達他們的意願，這個已經是普世的一個價值。

我們看看目前大院的修憲委員會正在推動憲法增修條文第四條第一項修正的工作，但是我們現在看到的資料，只有兩位原住民委員的版本，還有我們委員會提供的一些題綱資料，我都覺得顯得非常單薄。程序上，國家應依民族意願，保障原住民族之地位跟政治參與，從這個角度來看，感覺上它有很多地方不夠完備跟周延，我是希望能夠加以補正，這是第一點。第二個部分，報告主席，我們的時間可以給我多一點嗎？我把它講完嘛，好不好？第二點，我要針對大院今天提供給我們公聽會的討論題綱表達我個人的一些看法，還有對於兩位原住民委員所提出來的草案版本，我也想表達個人的看法。

首先，我們委員會提供給公聽會的四個題綱，我個人的淺見認為第一個題綱跟第二個題綱，其實就是決定這一個修正案最為核心的問題，後面兩個題綱只是立法技術的問題。在座很多學者專家，他們一定更仔細、更有研究，我們每一個人的看法可能不同，所以我要很抱歉地說出我個人對這個題綱的理解及認知，並向大家報告。

我看了之後歸納三個重點、結論：第一個結論，第一個題綱的說明文字非常美貌，內容也很充實，但總是感覺它隱藏著一個意義，或者是指摘目前的平地原住民、山地原住民的分裂，在憲法上欠缺正當性，希望透過這一次的修憲把它修正，這是我第一個觀察。第二個觀察，憲法保障原住民族的政治參與，應該要回歸原住民族各族獲得適當的政治代表為目的，題綱裡面很清楚指明這一點。第三個，我的結論，不論後來這個法要怎麼修，未來原住民在憲法裡面的席位，維持現行的 6 席。這三個大概就是我個人看見很重要的結論。我看了之後有一些想法，也回憶起很多、很多事情，因為在原民會從創會以來，我還是內政部山地行政科的科長，是所有原住民公務員第一位到中央服務的科長，經歷過很多關於我們原住民事務的變動，所以這三個重點勾起我一些回憶。

在 2000 年陳水扁總統競選總統的時候，他曾經提出他的原住民族政見，這個政見的名稱叫做「原住民族與臺灣政府新的夥伴關係」，內容總共有八點。因為內容很多，不是我們今天可以

報告的，我就只有針對第八點，第八點說什麼呢？它說，國會議員回歸民族代表制。我想在座很多的學者專家，可能都知道新夥伴關係八點中的最後一點，就是國會議員回歸民族代表制。陳總統為了重視原住民族的政見，當選就任以後，還特別到原民會跟我們原住民的族群委員……我不知道當時的幕僚工作是不是鄭天財委員辦理，他當時是企劃處的處長，辦了一場關於新夥伴關係再肯認的隆重儀式，彰顯陳總統對這一個案子的重視。因為時間的關係，我想還是再給我一點時間，好不好？我把它講完嘛，不講完，都來到這邊了，也很可惜。

主席：拜託主委，再 1 分鐘，好不好？

林前主任委員江義：再 1 分鐘。但是很遺憾的，陳總統八年任內，也經歷過民國 94 年 6 月 10 日修憲的公布，當初承諾的新夥伴關係第八點，國會回歸民族代表制，事實上在民國 94 年的修憲中我們完全看不到。不但如此，當年立法委員本來是 8 席，反而被縮減為 6 席，所以原住民非常地錯愕，我相信很多原住民的心目中都留下很深刻的印象。

今天我們再回到公聽會，我又回到這裡，手上拿到的資料，我們很像又看見了陳總統當年所提的新夥伴關係原住民政見，而且內容非常地接近，所以我們都嘖嘖稱奇。另外，就席次的部分，我大概看一看，發現提供草案的委員諸公們，其中有 6 位涉及到關於原住民席次的問題。陳總統在二十六年以前有新夥伴關係，希望能夠回到族群代表制，那個時候原住民族僅有 9 族，但是這幾年來已經增加到了 17 族，所以這次修憲，回歸各民族獲得適當政治代表這個目的，我個人認為其實非常不容易。

最後，我做一個結論，我認為現在這個修憲的過程中，因為憲法增修條文第四條第一項第二款牽涉到我們原住民非常巨大的參政權權益，所以我誠實而誠摯的建議，可不可以讓現在參與政治的原住民，不論是山地原住民、平地原住民或原住民的意見代表，透過像憲法增修條文第十條第十二項，讓他們有說明、有表達意願的機會，然後我們很慎重地處理修憲，這樣會不會更形完備？無論文字後來怎麼修改，我想原住民一定都很樂意來支持。以上，簡單報告，敬請大家指教，謝謝。

主席：謝謝林江義前主任委員。

接下來請陳張培倫教授。

陳副教授張培倫：今天的會議主席——鍾委員、在場的各位立法委員朋友、修憲委員會的工作同仁們和今天與會的所有專家學者們，大家早安，大家好！今天我很榮幸應立法院修憲委員會的邀請，就這一次的修憲提案當中跟原民立委選制有關的部分，稍微提供一些淺見。

如同剛才前面兩位發言的前輩所提到的，今天修憲提案討論的主題，大概牽涉了伍委員所提的版本，以及鄭委員領銜所提的版本。伍委員的提案主要是廢除山原、平原各 3 席的說法，直接列原住民族 6 席。他的理由至少從文件看來，是認為那個區分是沿襲日治時期不合時宜的名稱，所以要廢除掉。鄭委員的提案則是新增平埔原住民的席次，理由就是因為 111 年憲判字第 17 號的判決結果，關於平埔族群的一些權利，如參政權的部分，好像也該處理。就我個人的觀察來看，就應然層面而言，我覺得兩個提案其實都應該值得鼓勵和支持，都跟長期以來原住民族權利發展的目標是相一致的，尤其是在憲法裡面把山原及平原的名稱廢除一事，我覺得相當

具有歷史意義。因為從清帝國時期開始，清帝國、日本或者中華民國戰後，對原住民族的分類，不管是生番、熟番，高砂、平埔，山原、平原，這幾組概念都是以同化程度對原住民分類，而不是以原住民本身的歷史文化分類。所以講句坦白話，從生番、熟番，高砂、平埔，乃至於山原、平原這些概念，根本是殖民主義的遺緒。原運的前輩們當年沒有把它處理掉，現在處理一下還算是亡羊補牢，所以我覺得這個是很正確的。至於納入平埔族群立委的席次，既然大法官也都認為平埔族群也算是憲法裡面所謂的原住民族，所以如果他們沒有立委席次的話，平埔族親們難免會覺得矮原來的十六族一截，因此在憲法裡面明列其席次，我覺得方向也是正確。

可是我前面講的是應然層次的評估，回到實然層次的話，其實我就稍微有一點點疑慮了，因為理想很美好，可是現實有時候蠻骨感的，怎麼說呢？比如說，伍委員所提版本把山原、平原各 3 席改成原住民族 6 席，但是講一句坦白話，你一這麼改之後，如果沒有把其他配套法案同步處理的話，很有可能會出現憲法文字調整了，但是實質的狀況仍然很難改變，甚至一不小心造成族群內部不必要的衝突和內耗，造成原來的法定原住民族和平埔族群之間的衝突內耗，甚至原來的山原及平原內部的內耗都有可能發生。所以從實然層面的話，我會覺得要非常謹慎地行事，而不是很簡單地把憲法那幾個文字調整而已。

我為什麼會這樣子憂慮呢？第一個比如說，憲法裡面山原、平原的概念不再存在了，可是還是有原住民身分法，裡面還是寫山原、平原，戶籍資料裡面都還是蓋著山原及平原這兩個概念，所以會不會憲法文字調整了，可是其他的法律裡面山原、平原的文字完全沒有同步調整？那憲法的調整恐怕只是曇花一現而已，它的解殖效果其實是有限的。

再來，當憲法裡面不再講山原、平原立委各 3 席，而改為原住民族 6 席的時候，請問這 6 席該怎麼選？在場有原住民族立委選制的專家，可能待會會講得更多。我唯一能夠想像得到的是什麼呢？可能選罷法要同步修正，可能選罷法就要講怎麼去選，可是一旦僵持不下，會不會在選罷法裡面還是繼續寫山原 3 席、平原 3 席？結果還不是一樣？這樣子的話，修憲的效果就有限了，所以我基本的觀點就是整個配套要想過之後再去修憲。

最後還有一點，其實我從各方管道和我接觸的一些平埔族親了解到，他們也很希望在立院當中有席次，我可以想像，所以鄭委員的版本裡面雖然沒有廢掉山原、平原的名稱，可是他直接在憲法裡面明列平埔原住民的席次，我想平埔族親或許不滿意，大概還可以接受。然後伍委員的版本其實也隱含那 6 席裡面可以包含平埔原住民的立委席次，可是問題就來了，怎麼問題就來了呢？過幾天西拉雅族就可以開始登記身分了，不管是哪一種原住民族，當他的人口越來越多，甚至還新增族別時，最後還是搶那 6 席，這個恐怕會造成平埔族群和原來十六族之間的衝突，我覺得這不是一件好事，甚至於就我對於整個歷史上原住民族政策史的發展……要是這次修憲沒有把整個配套做好，過了二、三十年之後，回過頭來寫這段歷史的時候，很可能會指責主流族群以番制番喔！為什麼呢？就是讓原住民自己內部在對抗、內部在內耗。

因此，我覺得要修憲可以，但還是回到當年阿扁總統承諾原住民族的一族一代表，這是最好的，就算是平埔族的西拉雅族以及後續好幾個族都要加進來，他們就一族一席，這樣最完整。當然也有人可能會認為你們原住民才多少人，幾十萬人，就算加上平埔族群，理想一點的話，

未來可能會接近百萬人吧，卻要十六族再加上平埔族及加進來的各族，哇！以後會不會有二十多位原住民立委？好像又有點失衡。我倒是想到一招，原民會裡面的族群委員不是現在功能已經不存在了嗎？可不可以在立法院裡面設一個特種委員會，立法委員選舉時，原住民的選民不是直接選原住民立委，是直接選一個族群代表委員會，每一族一個，然後選出來之後，再由可能將近二十個或者二十個上下，在立法院特種委員會的各族代表互選 6 席？或許這也是一種做法。

就應然層面，我是絕對支持要修憲，可是實然層面，我覺得還是要非常慎重，否則我比較擔心會造成族群內部的一些內耗。以上淺見，就教諸君，謝謝各位。

主席（伍麗華 Saidhai Tahovecahe 委員代）：謝謝陳張培倫副教授提供的寶貴意見。

接下來有請鄭天財委員。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：主席、所有的專家學者，大家平安。殖民時期即清朝、日據時代，就區分為生番、熟番；臺灣由中華民國統治到現在，都稱為山原、平原，從過去的山地山胞、平地山胞，到現在平地原住民、山地原住民，所以是不是一定要講這樣的區分是殖民時期，難道中華民國政府現在在臺灣還是殖民時期嗎？這是第一個。

我們看立法明定參政權分為山地原住民及平地原住民，從過去 1950 年 4 月，臺灣省各縣市實施地方自治綱要就明定地方民意代表區分為山原、平原，而且還特別明定保障山地鄉一定要有山地原住民的議員，另外特別明定山地鄉的鄉長一定要山地原住民。

到了立法院 1994 年 7 月省縣自治法公布，以及 1999 年 1 月地方制度法公布，仍然區分地方民意代表為山原、平原，一樣特別明定有山地鄉者應有山地原住民議員。尤其是民國 99 年之前，直轄市議員不分山三、平三，民國 99 年修地方制度法一樣區分為直轄市議員為山原跟平原，當然山地鄉一樣繼續明定為限山地原住民才能夠擔任山地鄉的鄉長。到了 1992 年 11 月，依現行法律明定的威權統治時期是在 1992 年 11 月以前，1992 年 11 月以後已經不是威權統治時期了，這是民進黨在第 9 屆執政多數時所明定的，1992 年 11 月以後已經不是威權統治時期，我們的地方制度法持續明定山原跟平原，這是地方制度法的修法歷程，修了這麼多次仍然明定。

我們來看憲法增修條文，憲法增修條文一開始，從民國 80 年開始就是分山原、平原，另外，尤其是山胞證明為原住民的，民國 83 年一樣區分為山原、平原，所有原住民的國大代表都支持，歷次修憲之後都是一樣，而且都是在什麼時候？都是在威權統治時期之後修憲。我們來看 111 年 10 月 28 號憲判字第 17 號，當初針對原住民身分法也特別寫，依據憲法增修條文第四條「山地原住民」及「平地原住民」規定的用語，原住民身分法的依據就是我們現在討論的憲法增修條文第四條，第四條如果被修正了，原住民身分法就勢必跟著要……會有這樣的風險。然後我們在憲判字第 17 號之後才制定了平埔原住民族群身分法，當已經有平埔原住民族群身分法之後，我們是不是也要考慮平埔原住民相關的這些權益或受影響的部分？所以憲法增修條文第四條，如果從現行的「平地原住民及山地原住民各三人」，修正為自由地區「原住民六人」，雖然席次沒有減少，但是它的風險在哪裡呢？它的風險就是恐造成憲法法庭再判決不應再區分為「山原」、「平原」、「平埔原住民」這樣的一個重大風險，我們必須深深的去考量。

我們來看到底平埔原住民有多少人？根據內政部的統計，107 年是九十八萬一千多人，這是只有登記熟蕃的，如果加上通婚的，絕對是一百多萬人，這是平埔原住民的部分。那它的影響是什麼呢？如果我們憲法改了，不分山原、平原，我剛剛講有造成風險，就不應該再分，憲法法庭會再判決，那我們現在的原住民身分法、平埔原住民族群身分法就必須依憲法法庭的判決再修正，就沒有分山原、平原，而我們原住民保留地有二十六萬七千多公頃，從臺北市一直到屏東、到臺東、到花蓮，只要是原住民身分，平埔原住民只要有原住民身分就可以買原住民保留地，那我們到底會流失多少？這是最重的重中之重，土地是重中之重。

第二個重中之重是什麼？就是我們的教育。我們現在來看近五年大專校院學生粗在學率，107 學年度原漢的落差是 31.9%，113 年度的落差是 38.3%，這樣重大的落差，在一百多萬的平埔原住民進來之後，到時候憲法法庭就會說，尤其是剛才一直提到的憲法增修條文第十條第十二項，這也是憲判判決的時候特別引用的，平埔原住民可以進來就是引用了第十條第十二項，他們當然就可以適用所有相關的權益，那我們要保障，這個影響是多少，我們要不要去評估？要審慎的評估。當然還包括就業，未來原住民行政特考考上的，到底是現在的山原、平原，還是平埔原住民？未來山地鄉的鄉公所是不是還是我們平原、山原在那邊服務？這個都必須要去審慎的評估。

本席過去在上一屆提了憲法增修條文第四條修正案，我就是依陳水扁總統的原住民與臺灣政府新夥伴關係文件。這個新夥伴關係是協定，按照條約締結法，協定就是契約，但是我們沒有落實，所以我上一屆有提，但很遺憾沒有通過。本席在這一屆提出的是維持平原、山原的席次，平埔原住民要增列，一樣 3 人，但是一開始的時候平埔原住民的人口可能還沒有那麼多，會逐步增加，未達 30 萬以上的時候，每 10 萬人有 1 個席次。這樣的話，既然我們這一次要修憲的話，是不是就平原、山原仍然維持，再增列平埔原住民的 1 個席次？這個部分要特別……因為時間的關係，我本來還有很多要講的，等一下休息的時候再好好的討論。以上，謝謝。

主席：非常感謝鄭天財委員的發言。

接下來我們有請東海大學陳永峰教授，請。

陳主任永峰：主席、各位專家學者，還有在座的各位來賓，東海大學陳永峰報告。首先，剛剛聽了 3 位專家學者，還有 1 位立委鄭天財委員的說明，很大的一個問題是把憲法層級的問題跟法律層級的問題混在一起。首先必須跟各位報告一下，在憲法學的觀點裡面，我們臺灣最需要修正的是增修條文第十二條，增修條文第十二條是修憲條款，那一條沒有變的話，我們今天的討論大概都不會成真，但是當然討論是一件重要的事。增修條文第十二條是「憲法之修改，須經立法院立法委員四分之一之提議，四分之三之出席，及出席委員四分之三之決議，提出憲法修正案」，但重點是後面，「並於公告半年後，經中華民國自由地區選舉人投票複決，有效同意票過選舉人總額之半數，即通過之」，這是 2005 年第 7 次修憲的結果，也許在座有一些委員曾經參與過。不好意思，因為那一次的修憲，所以造成我們今天幾乎不可能修憲，事實上是這樣，當然邏輯上還有一些可能性，但是事實上大概無限接近零，修憲的可能性無限接近零。比如說 2022 年的 18 歲公民權，這一次也還有委員提出這樣的修憲案，18 歲公民權大概是國民黨跟民

進黨或其他政黨都不太反對的修憲案，在立法院也通過了，但是在公民複決的時候差很遠。如果照現在的規則計算的話，當初四年前需要九百多萬票才有辦法通過，但實際投出來只有 500 萬票，所以距離非常遙遠，數學上一看的話就知道可能性非常低。

另外一個問題也是憲法上的問題，在比較憲法學的立場上面來說的話，把立委（即國會議員）的席次……這是我們今天要討論的重點，把國會議員的席次入憲，就放在憲法裡面，這樣的例子不是太多。像美國的參眾兩院，眾議院是普通法，參議院是入憲，但是 1 個州 2 席，所以美國就算再多 1 州就是再多 2 席，現在是 100 席，50 州、100 席，如果減少 1 州的話再減 2 席，也就是說，隨著州數在變化。日本的話，我比較熟悉的日本，完全是法律上的規定。所以日本常常在改變眾議院跟參議院的席次，有增有減，現在日本的執政黨，兩黨合起來，維新黨跟自民黨還想要刪減 50 席左右的國會議員席次，這個也都是事實。但是他們做得到，為什麼做得到？因為是法律層級，如果到了憲法層級，修憲相當困難，日本從戰後到現在沒有修憲過，美國也只有修正案，但是憲法本文統統沒有動過。臺灣最大的問題是在這裡，2005 年之後，實際上那一次修憲已經限制了我們所有修憲的可能性，所以大家必須非常非常的努力，不管是鄭天財委員提出來的 3 加 3 加 3，就是本來的 6 席，再加 3 席，因為去年通過平埔原住民族身分法，剛剛鄭委員也有說明了，現在預估將近有 100 萬人、九十幾萬的平埔族可能加入原住民的行列，所以應該要增加 3 席，如果就憲法上的公平來說的話，但事實上這個也做不到，是不可能做到的事情。

所以在這裡必須建議朝野所有政黨必須互相妥協，好好討論，修正憲法增修條文第十二條的修憲條款，這個不動的話，其他我們的討論統統是空中樓閣，不太可能實現！另外還有一個方法，就是把我們今天討論的憲法增修條文第四條，有關於國會議員席次分配跟制度的問題排除，但是這仍然是第十二條必須先修正之後才有辦法處理，把我們的國會議員席次從憲法裡面排除，由法律來訂定，這已經是第二個層次了，前面那個層次沒有處理完的話，這個是沒有辦法處理的，一樣是修憲問題。但是我的建議是，因為還有其他修憲提案的可能性，而且憲法跟我們的日常生活，還有時空、國際環境的改變有非常大的連結，所以在這樣的狀況底下，大家同心協力在立法院通過之後，好好的跟所有國民說明修正憲法增修條文第十二條，然後再處理其他事情。

而今天討論的另外一個重點，當然就是原住民的山地原住民跟平地原住民這樣的區別是不是要取消？就我是一個保守主義者，既然已經存在那麼久，有它一定的道理，貿然更動的話，剛剛也有發言的專家學者認為會引發內部的衝突。只是說憲法是大家一起用的，憲法是國民跟國家結合非常強力的黏著劑，所以並不是只為原住民處理。但是原住民的山原跟平原的區別，還有去年加進來的平埔族的問題，確實是歷史問題！在日本統治期，平埔族是熟番，現在的山原、平原是生蕃，雖然名稱上不好聽，是帶有強烈歧視性用語的說法，但是這是歷史留下來的問題。戰後以來，不管誰執政，在行政上充滿了怠惰，沒有去改，沒想過。所以另外一件事，平埔原住民族已經在法裡面被正名了，再來出現的問題，比較容易在立法院解決的是地方自治法、地方制度法；也就是說，在院轄市以下各個層級的議會都有山原跟平原的議員，那部分怎麼

樣把新加入原住民這個團體的平埔族原住民加進去？這是修法的層次，可以先做，先做了之後倒回來就會壓迫到憲法。地方議會裡面已經有平埔族議員的狀況底下，但是國會議員沒有。我必須告訴各位，憲法沒有修，不會有平埔族的國會議員，不會！在這樣的狀況底下會壓迫著大家有共識，包括原住民內部、包括立法院朝野各黨，還有我們的國民，都會認真考慮這個問題，從那邊發動或者是從法律的層級先解決之後，憲法的問題再來解決，我覺得是水到渠成。謝謝大家。

主席：非常感謝陳永峰主任提供非常多寶貴意見，謝謝。

接下來請彰師大劉兆隆教授發言，請。

劉副教授兆隆：與會的主席、與會的委員、專家學者，大家好。我是彰化師大劉兆隆。在報告之前，我先提出幾個數據給各位同仁做個參考。第一個，目前內政部統計，全國原住民的數字大概是 63 萬人，這 63 萬人裡面，都會的原住民大概有 32.6 萬人，占了全體原住民的 51.8% 左右，是住在都會區的。住在都會區的原住民，桃園最多，有 9 萬人，第二名是新北，簡單講的話，其實這 51.8% 的原住民，除了臺南以外，六都當中五都是最高的。按照現在原住民立委的選舉制度來講，是採用 SNTV 單記不可轉讓制度的話，原住民的當選門檻大概是 2 萬到 3 萬票之間，比較有意思的是，第三名跟第四名的當選距離是最近的。

以上的數據講完之後，我基本上贊同陳永峰教授所講的，就是原住民的部分要憲改基本上是不容易的，所以我就試著在我們現有的體制架構之下去討論這個案子。我們可以注意到一件事情，現行 6 席原住民立委的框架是可以不用改變的，這是第一個。第二個來講的話，我們可以試著只修選罷法來進行局部的調整。

再來是我們要去解決一個問題，第一個問題叫做大族壟斷，什麼叫大族壟斷？所謂大族壟斷，我們可以發現無論是山地、平地原住民，大概就是 3 個族有機會選出原住民立委：第一個是阿美族，總人口數大概 23 萬人，占全體原住民 37.3%，第二個是排灣族，總人口數大概 11.4 萬，占 18.1%，第三個是泰雅族，總人口數大概 10.3 萬，占總原住民人口數 16.3%，這 3 個原住民加總起來是占 71.7%。

於是就會產生第二個問題——小族消音！就會看到所謂的原族原住民，如果我們臺灣有 13 到 15 個原住民族，只有前 3 個族可以選出來的話，那我們就會發現大概有 10 到 11 個原住民族是永遠不可能產生立委的。換言之，無論制度怎麼設計，這些原住民的聲音就是不會被出現，在選舉的時候根本就無須跑這些票，因為我們剛剛已經用最簡單的數學算出來了，三大族占 71%，所以只要鞏固這 71% 的選票，就可以完全控制當選了。

第三個問題就是都會邊緣化。我們基本上都認同一件事情，居住在都會的原住民跟居住在山地的原住民，他們的利益是不一樣的。所以如果我們集中選票，在現有的選舉制度會產生出來的結果是什麼？就是在競選的時候集中在都會的原住民，努力拉票就可以了，那毫無疑問的，我們會忽略掉山地原住民的利益，當然競選成本也會增加，為什麼？因為全臺灣是一個大選區的時候，青年跟素人將難以參政！所以我們可以注意到，誠如我剛剛所講，阿美族、泰雅族跟排灣族，這 3 個族，怎麼選立委都是這 3 個族的族人當選，然後 13 個原住民族基本上是被邊緣

化的。

我的想法很簡單，我們就把 6 席分開，第一個就設計一個制度，原住民族 3 席，然後全國族群不分區 3 席。首先，區域原住民 3 席，我們可以試著用區域分割：第一個選區是臺東、花蓮，因為花東毫無疑問在區域裡面來講極具原住民色彩，而且是和當地歷史結合很深的，所以我覺得原住民選區在花東可以是一個選區。第二個是北部都會區，因為我們也兼顧北部都會的平衡，包含雙北、桃園，而雙北跟桃園，我剛剛講過是原住民第一多、第二多的地區，所以我們也必須保障都會原住民的利益。第三個選區是中南部跟離島，包含苗栗、屏東等地的原住民，當然也兼顧了一些南投等原住民的鄉、縣、市。它的優點是選區範圍縮小、競選成本減半、大幅降低素人參政門檻。

下一頁是政黨比例代表制。接下來，如果人口數未達 4% 的原住民，例如卑南、魯凱等 13 族。第二個，它是相對弱勢，它的人口數雖然超過 4%，但是如果連續 3 屆 12 年當中都沒選出區域立委，可以進入微型原住民保障的一個範疇裡面。接著簡報是「雙重法律防火牆：防範技術性操作」，第一個，政黨在提政黨比例名單的時候，我們可以要求一件事情，就是至少要有 1 名符合微型原住民定義的納入不分區。第二個是族群雙重審查制，我怎麼知道他是微型原住民？除了要部落會議族群組織的一個正式推薦書，證明他的原住民身分之外，第一個，3 席不分區當中，同一個族群最多只能夠取得 1 席，這是第一個。第二個，它的優點是最少有 1 席保障給微型的原住民，讓他們的声音能夠在立法院當中被確實發聲。我們真實的情況擬定是，第一個，第一個順位可能阿美族、泰雅族，他們是順利取得 1 席。第二個，掃描第二順位的時候，如果小族仍然零席，我們就要退出來，讓小族可以進入，這樣子的話，我們可以在政黨比例不分區裡面，達到確實保障小族的利益。

如果做一個系統性的比較，我們會發現到，第一個，以現行 6 席的選制來講，競選成本是要全臺灣跑透透。第二個是小族被多數暴力給侵吞，三大族占 71% 左右，等於是占七成，可是有 30% 的聲音是完全沒有任何出現空間，這其實是一個不公平的現象。

第三個是都會利益會被原鄉龐大的基本盤給稀釋掉，這也是另外一個問題。第三個，就新制的 6 席來講，第一，只要處理三分之一臺灣的選區就好了；第二，強制遞補，微型的原住民族，他可以獲得保障，而且特別是北部跟雙北都會區的原住民立委，幾乎是保障了都會型原住民立委他們的存在，因為我們剛剛做出來的統計，桃園跟新北這兩個地方的都會原住民數量是最高的，所以怎麼選？在我剛剛的選制裡面，在北部地區一定是選出都會型的原住民。這會有幾個好處，第一個好處是落實民主代表性，區域深耕。第二個是，也正視都會原住民的利益，他也不會跟山地原住民衝突。第三個是弱勢保底，就是這 30% 永遠不會選出立委的微型原住民，也有 1 席可以進入國會裡面，最少 1 席。

基本上，第一個，我無碰觸到修憲，只處理選罷法問題。第二個，如何弭平現在大黨跟地方派系的阻力，這是我們下一個要討論的問題。當然這是一個很粗略的雛形，我們希望經由這一個制度，能夠努力去平權，就是原住民能不能夠兼顧山地跟都會，然後族群的平等，但因為這是一個很複雜的歷史問題，我只能試著去提出一個思考方向，以就教各位方家。謝謝。

主席：謝謝彰師大的劉兆隆教授提供非常多寶貴的意見。

接下來，有請也是我們前立法委員，目前是台灣原住民文教基金會的蔡中涵董事長，請。

蔡董事長中涵：主席、各位委員、各位專家學者。二十幾年來，第一次站這個講臺，有一點緊張。進入主題，我在思考的一個問題是，原住民的保障制度是不是已經不合時宜，所以我們才想到要修憲，要增加一些保障的制度？但是在這次憲判的主文裡面，它也沒有否定山地原住民跟平地原住民的存在，所以現行的分類制度還是合適的。這裡面就有人提到要「去殖民化」，當然我覺得贊成，但是去殖民化，要知道日本留下很多政策跟行政措施，不光是把山地、平地分開而已，比如憲判的主文裡面也引用了日本時代戶籍登記的完整性，我們也必須考慮到日本時期的土地登記，所以如果我們真心的要去殖民化，我們應該把這些全部去掉，是不是要去想到全部去掉？這樣才是完整去殖的一個行為。

另外剛剛有幾位專家學者也提到立法委員的席次，當然伍委員就是夯不啣噏全部 6 席，剛剛彰師大的教授也提到將來大族還是優先會當選，比如剛剛提到的阿美族、排灣族跟泰雅族，那麼這個提案說要保障平埔族的席次就會落空，等於是白講了。所以我覺得增加 6 席或是增加 3 席這樣的提案，在實際的運作上，可能是沒有辦法實現的。另外，在民主感情上，西拉雅奮鬥了幾十年，好不容易爭取到正名為西拉雅族，然後今天這些又都不要了，民族邊界都不要了，全部統稱為原住民族，所以民族主邊界不但沒有，而且即使有，也會變成模糊，奮鬥了幾十年的西拉雅族，好像又被稀釋掉了，所以他們的辛苦，我覺得滿可惜的。鄭委員有提到另外增加 3 席，其實山地原住民跟平地原住民的各 3 席，也不是一下子就有 3 席，我第一任當立法委員的時候，只有 1 席，後來又增加山原、平原各 1 席，我是代表平原，然後過了幾年，再修憲、再修憲之後，再各兩席，到 94 年之前，再各 3 席，它有歷史奮鬥的演進，所以鄭委員一下子給西拉雅族 3 席，我們心裡會不平衡。剛剛也有教授提到，以後如果有新的族群被認可了，他們變得慢慢壯大，是不是又要給他 3 席？結果又會牽涉到剛剛陳永峰教授講的，我們無限擴大，憲法釋字第 721 號已有明定不能再增加，所以這些在討論的過程裡面，可能要去思考一下。

而且我比較想到的是現行原住民保障制度，它不是只有政治代表的一個保障制度，它牽涉到土地權、自治權、教育權、文化權，以及經濟跟就業的保障，所以這些配套的措施、制度，如果還沒有考慮到，甚至還沒有建立的時候，我們貿然要修改上位階的修憲，我覺得可能會亂掉。我重複一下，我們如果擴大了憲法保障的對象，我們這樣的一個舉動、這樣的一個動作，會不會稀釋既有的保障制度？這些也要考慮到，因為我們平地原住民和山地原住民也會擔心，如果擴大了憲法保障的對象，我們的土地會不會受到影響、教育保障會不會被稀釋、政策代表會不會變化？我們應該在這一次的修憲討論中一併去思考這些保障制度，否則如果沒有配套措施，恐又會引發另外一波的不公平。

我在日本待很久，日本修憲也實在不容易，剛剛陳教授也提到，日本是用法律來制定不同的施政目標，包括選區的劃分、國會議員的分配，他們不會輕易去動憲法，有修憲動作，所以我們是不是也可以在現有的基本法裡去考慮這些東西？在這邊我要重複強調的是，今天我們應該先討論原有的保障制度跟未來的保障制度要怎麼銜接，因為保障制度是有歷史的演變，比如山

地原住民、保留地這些，都有其歷史演變而制定出來的制度，所以憲判也沒有否定這些山原的分類。最主要的是，現在這些平地原住民、山地原住民都已經習慣以這樣的分類方式在日常生活跟行政上的運作，所以有沒有必要在修憲之前，到部落去聽聽現有被保障的原住民心裡在想些什麼事情，這樣的話，不但比較統籌，也有民意基礎。以上是我的淺見，謝謝大家。

主席：非常感謝蔡中涵董事長所提供的寶貴建言。

接下來有請鍾佳濱委員發言。

鍾委員佳濱：主席、在場的學者專家代表、我們的委員，還有媒體朋友，所有關心原住民權益修憲議題的各位臺灣社會的每一個分子。我們來看一下，我的標題很簡單：修憲分類選舉純為服務威權統治，移除山地/平地回歸原住民族權利。

首先我們看憲法增修條文第四條，根本純粹就是一個政治考慮設計的選制，中華民國憲法增修條文第四條規定，第七屆開始立法委員人數 113 人，之前是 225 人，然後在每屆任滿前三個月內，自由地區選出平地原住民及山地原住民各 3 人。這是 2005 年修憲調整名額後，從第七屆開始就是這個規定。為什麼說它是政治考量？它是純粹設計選制，而且二元拆分，它只是規範立法委員的產生方式，根本就是一個威權遺緒，它的定義邏輯是定義選制，而不是定義族群，而且它也不是原來憲法增修條文的意旨。我把結論先說完，接下來說它的沿革。

為什麼我說是威權遺緒？國民黨黨國時期分而治之，從動員戡亂時期自由地區增加中央民意代表名額選舉辦法，即俗稱的增額，我想年紀較長的都知道，第一屆增額增了好幾次，從 1972 年開始有增額代表，那時候立法委員是怎麼規定的？山胞選出者，1 人；職業團體選出者，8 人；僑居國外之國民選出者，15 人；所以那時候有所謂的僑選立委，有所謂的農民立委、漁民立委、工業立委、工人立委、商業立委、教育立委，還有山胞，七個類別選出了幾個？選出了 9 個，為什麼？因為農民多一點、工人多一點。那時候有一位前花蓮縣長叫謝深山，號稱是工人立委，家母是教師，家父是國營事業員工，我們住在一起，我記得小時候他們去投票，我爸爸領的選票跟媽媽領的選票不一樣，我父親投給誰？他說投給工人立委謝深山；那我媽媽投給誰？他投給教育團體，那時候有誰？賴晚鐘，他當過臺北的國小校長。為什麼國民黨這樣設計？很簡單，國民黨、共產黨系出同源，中國人大、政協區分成團體代表，有婦女、工商、青年、僑胞，國民黨也一模一樣，國民黨的黨章叫全民政黨，中央跟地方的選舉是脫鉤的，地方是按照區域選制，所以地方選舉是區域選舉，基本上票票等值，但是到了中央選舉，卻拆分成那麼多代表來選出，為什麼？便於控制。農民團體，農會給你 2 席；工人團體，工會聽不聽話？農工是國民黨的最怕，怎麼講？國民黨就是被農工政權推倒的嘛！是不是？所以他把農民跟工人搞多一點，原住民要不要籠絡？要啊！山胞 1 席，華愛先生，為了鞏固社會統治納入原住民，而且後來還沿用了日治的山地、平地二分法。

往下看，在 1972 年到 1975 年，山胞 1 名；1980 年變成二分法，山地、平地各 1 名；1989 年山地、平地各 2 名；1992 年山地、平地各 3 名；到了 1994 年要修憲，那時候包括民進黨、包括在座的賴坤成前國大代表。到第二屆的時候說不可以了，不能叫山地人山胞，那要叫什麼？叫原住民，可是那時候只調整成原住民，有沒有把山地跟平地拿掉呢？沒有！所以 1998 年，剛剛

有幾位學者也提到了，1998 年立委席次是 225 席，席次成長，山原、平原各 4 名，到了第 7 次修憲、2005 年，國會席次縮回來減半，當時我還在群賢樓前挨了鎮暴警察的警棍，那時候我跟林義雄先生一起呼籲國會減半 113 席，所以 2008 年第七屆開始，山原、平原各 3 席。看到了沒有，根本不是基於民族的理由，是基於威權統治，分化各個社會團體，分而治之啊！

你看！動勘時期增額補選方法，從 1980 年第三次增額，山地、平地各 1 名；到了第四次修憲，1997 年第二屆立法委員山地、平地各 4 名；第七次修憲，2008 年第七屆立委選舉，山地、平地各 3 名，沿用了日治時期的戶口分類，有高砂（生番）、平埔（熟番），國民黨沿襲堅持二分，維護他既有的選區控制，根本跟民族權益沒有任何關係。

我們看修憲者的原旨是什麼？賴國大代表，我也當過第三屆國大代表，那時候中華民國憲法增修條文第十條（基本國策）第十一項：國家肯定多元文化，並積極維護發展原住民族語言及文化。有分山原跟平原嗎？看憲法的本意要看哪裡？要看基本國策第十條第十一項：保障原住民族之地位及政治參與。分山原、平原是誰搞的？國民黨搞的。所以請大家仔細看我們歷次的修憲，從 1994 年第三次，山胞正名為原住民，1997 年第四次增修，原住民擴大正名為原住民族，所以我們主張，增修條文沒有二元區分山原、平原，要整體保障原住民族。立委選制是沿襲舊制，是政治考量，該怎麼處理？以後應該修正或廢止。

憲法增修條文部分我就不再贅述，未來還有什麼法要修？原住民身分法、公職人員選舉罷免法、地方立法機關組織準則、原住民保留地開發管理辦法等等，把這些法裡的山地跟平地原住民二分法全部拿掉，回歸到憲法增修條文第十條「原住民族」，這才是正辦。

最後結論：遵循中華民國憲法增修條文第十條意旨，保障整體原住民族之地位與政治參與，透過修憲程序，廢除威權時期遺留的山地原住民跟平地原住民二分法。立法院應該儘速通過憲法增修條文第四條條文修正案，廢止山地原住民、平地原住民的威權二分，保障整體原住民族權利。就是伍麗華委員的版本，謝謝。

主席：非常感謝鍾佳濱委員非常清楚地交代這個脈絡，同時我也要特別感謝，因為在修憲委員會的修憲公聽會當中，鍾佳濱委員特別安排一個原住民議題場次，在這邊我也代表原住民感謝他。

主席（鍾委員佳濱）：接下來我們請第 9 順位政治大學民族學系的官大偉主任。

官教授兼系主任大偉：主席、在座的各位先進，大家早安。因為時間有限，我就分享幾個重點，針對我們憲法增修條文第四條第一項第二款修正案，我大概作下三點的報告：第一個，山原、平原分類方式的緣由，跟它造成的影響；第二個，如果我們取消了山原、平原的分類後涉及的制度設計、思考的議題；第三點，一些延伸的後續建議。

首先，山原、平原的分類方式應該是追溯到日治時期的行政劃分，也就是在日治時期，透過對於當時所謂蕃地的理蕃政務特別行政區的劃分，劃分出將這個特別區域歸警察權管理，跟其他的一般行政區不同。

我們可以看到投影片上面橘黃色線框起來的就是 1901 年的蕃地界線，看起來似乎跟我們今天的山地原住民地區大致是相符合的，但其實還是有一些邊邊角角，這些邊邊角角就產生了後續我要談的問題。

剛才在座的諸位先進也都有提到，戰後對於所謂的山地山胞、平地山胞的劃分，有它行政上的依據。基本上，它就是延續著日治時期山地特別行政區的劃分而來的。換句話說，這樣的劃分是把殖民管理的行政區劃分，轉換成為一種人群分類的方式。而這個人群的分類方式，就像剛才我講的，在那個邊邊角角的地方，產生了非常嚴重的問題，像原本同屬一個民族，就會被一分为二，而他政治權的行使就會受到限制。像關西在日治時期被劃為一般行政區，所以在關西的泰雅族跟大多數的泰雅族不一樣，他們被劃為平地原住民，不能夠投給山地原住民的泰雅族候選人；在太麻里的排灣族也被劃為平地原住民，不能夠投給身為山地原住民的排灣族候選人，這個是對人的影響。

至於對地的影響，我們就會看到這樣的分類延伸下來，就是我們今天行政院核定的，臺灣原住民族地區中的山地原住民族地區、平地原住民族地區這樣一個劃分。

大概在十年前左右，我跟我們政大地政系的林士淵老師，還有選舉研究中心的鄭夙芬老師，曾經做過一個研究，就是討論選制調整的問題，首先就是維持複數選區。假設我們取消山地原住民、平地原住民這樣的分類，維持複數選區的制度，全國就一個選區，一個選區選出六個原住民族立委，考量到族人的投票傾向，譬如說淡江大學包正豪老師曾經做過的研究指出，山地原住民的投票傾向中，他們會投給自己民族的候選人，但是平地原住民的傾向則是受到政黨的動員會比較大。如果做這樣的推估的話，我們會發現，在阿美族、泰雅族、排灣族以外，有可能在中型人口的族群會產生原住民族的立法委員代表，像布農族或者是太魯閣族。從另外一個方式來看，如果我們改採單一選區，就是不要讓原住民立法委員選舉像是在選總統一樣，要跑全國的選區。在我們的研究中，也曾經試過把全國劃成六個選區，劃分的原則考量到每一個選區的人口數要盡量相近；同一個族群盡量劃在同一個選區；地理位置上面要有一些延續性，這樣試劃下來得到的結果，也有幾種可能性，考量到投票的傾向有幾種可能，包含阿美族三席、泰雅族兩席、排灣族一席；或者是如果有小黨合作的時候，也可能是阿美族三席、泰雅族一席、布農族一席、排灣族一席；或者是小族群或中型族群合作失敗的時候，阿美族四席、泰雅族一席、排灣族一席。

最後我的建議是：第一個，取消山原跟平原的分類，確實有它解殖上的意義。剛才已經提到，這種人群的分類是把過去行政區的分類方式，偷換一個概念，轉換成對人群的分類，它對於政治權的行使產生影響。第二個，在取消山原、平原分類的做法之下，未來勢必要對選制上進行進一步的思考。剛才提到維持複數選區，或者是改換成單一選區，就會產生可能當選人族群分布比例變動的問題，這當然也會涉及到選區的劃設跟安排，不過在這邊的前提都是在現有的投票傾向之下的預測。當然也有一個可能是，在取消山原跟平原之後，現有的投票傾向會有所改變，也可能有新的變化。在這個大的前提之下，我也想要再提一件事情，就是延伸的行政區劃跟土地的議題，譬如說，原本落在關西的錦山里的泰雅族，是不是應該要回歸尖石鄉去做行政區劃的重新調整？

再來更進一步要談的是土地的議題，剛才鍾委員有提到憲法增修條文第十條，其實我們現在的原住民族保留地制度，也是跟剛才顯示出來這一張日治時期的特別行政區有關，也就是只有

在日治時期的特別行政區裡面才劃設有當時所謂的蕃人所要地，也就是後來的原住民保留地。換句話說，當時在一般行政區中像是大部分的阿美族跟卑南族，並沒有土地權這樣的設計。如果我們今天要回歸到日治時期特別行政區劃分的重新檢討，土地的部分是不是也要對原住民保留地當初的劃設去進行重新的檢討，甚至是原住民族傳統領域權，在憲法增修條文第十條第十二項裡面，予以進一步確認跟保障？以上是我的建議，謝謝。

主席：謝謝官大偉教授。接下來有請吳欣陽律師發言。

吳律師欣陽：主席、各位學者專家還有立法院同仁，大家好。我是吳欣陽律師，之前留學的時候是研究國際人權法，今天我就一些關於國際人權法跟法律史的角度來提供一些補充。剛才官大偉教授已經提出了一些說明跟論點，我非常贊同，在這個基礎之上，我還是要來講一下，今天如果要修憲，為什麼有拿掉山地跟平地原住民這個名詞的必要？在此我主要是按照公聽會的要旨分成四個部分來談：第一個是說明一下這個分類的由來跟遺緒；第二個，因為有一些意見的總和，所以我做了一點比較；第三個，大會來的文件裡面有問到選舉制度或文字的表述，所以我大概也想了一下；最後一個是關於考量方向以及與國際人權法上意見的結合。

剛才官大偉教授提到的部分就不再重複了，我來講一下為什麼我們說它是日治時期殖民的遺緒？為什麼今天會有所謂的平地原住民？我們回推到 1914 年，1914 年是第一次世界大戰開始的時候，也是五年理蕃計畫最後一部分的時候，所以從那個時候才有辦法開始進行所謂的戶口調查，才有辦法深入所謂的特別行政區，當時是叫「蕃地」。為什麼我們說平地原住民跟 1914 年有關係呢？因為蕃地的界線能夠確認，大致是從 1914 年才開始的。所謂的平地原住民，往前推到日治時期，就是稱為所謂的平地蕃人。平地蕃人在法規上的定義是什麼？就是居住於普通行政區域的生蕃，這個就是日治時期原住民分類或蕃民分類的由來，平地蕃人是居住於普通行政區的生蕃這一點其實是一直延續到現在，是中華民國現在所使用的平地與山地分類的起源，也就是說，今天你是山地原住民或平地原住民所取決的不是你的種族概念、不是你的族群概念、不是你的文化概念，而是取決於你的阿公住多高，當你的阿公住比較高的時候，你就被分為山地原住民；當你的阿公住比較低、比較接近漢人的時候，你就被分為平地原住民。所以這也不是一個跟我們現在所謂的族別、語言、文化有絕對關聯的分類，這樣的分類從頭到尾都是由行政機關單方面所發起，而不是來自於原住民族自己本身內部自我認定所產生的結果。

我們很快的簡單看一下日治時期的分類，當時其實把原住民稱為蕃人，分成熟蕃、化蕃、生蕃，在已經有這個三分類法以後，又因為在平地的普通行政區也住有所謂的生蕃，所以為了管理上的方便又另外劃分了一個平地蕃人的類別，但是這樣的劃分方法從頭到尾都建立在警察行政的管理方便之上，它的界線根本跟個人的族群不是絕對相關的，而這樣的分類方法，在 1900 年的時候，「臺灣蕃人事情」的作者伊能嘉矩自己也說這樣的分類其實有欠科學的基礎。為什麼會有平地蕃人也就是現在的平地原住民這樣的概念出來呢？其實最早是源自於東臺灣的統治經驗，因為開發的模式不一樣、民蕃雜居的情形不同，所以特地創造出這個概念，在普通行政區也有生蕃居住的情形下，要如何去管理、治理，就是因為畫不出界線，當時民蕃混居，從清朝歷代這樣下來的關係，已經難以再去劃分，不像後來在日治時期對於在山地的部分，透過理

蕃政策推進，利用隘勇線來劃分。那這樣造成了什麼結果？從一開始就使得阿美族跟卑南族在官方的分類上被劃分為生蕃，可是因為它的界線跟普通行政區劃不開，所以還是整批的被劃到普通行政區域，在這個時候如果用當時的用語，原來的山地蕃人跟平地蕃人就因此被切開了。

這樣的切開是怎麼樣漸漸的進入到法制當中呢？從 1896 年開始，歷經 1905 年、1910 年一直到 1914 年，全島大部分的理蕃政策評定到一個階段的時候，才開始進行細部的劃分，也就是說，我們現在所謂的山地原住民跟平地原住民往前推的話，是在 1914 年就已經有這樣的行政區劃。這樣的行政區劃是為了什麼目的？我們講管理上的方便，包含了番社行政、土地租稅、警察管理、戶口管理、刑事政策以及參政權的保障，在日治時期分別就平地蕃人跟蕃地蕃人做出了區分，這樣的區分是不是被每個族群所接受呢？事實上也不是。從歷史的研究可以發現，有許多的平地蕃人因為不希望受到這樣的普通行政區之管制，所以他反而又遷居回到當時所謂的特別行政區也就是蕃人的情況之下。在日治時期，這個蕃界的界定以及蕃地蕃人和平地蕃人的界定事實上是流動的，這樣的流動情形在 1945 年之後忽然被定格了。我們來看一下，我引用黃唯玲博士的說法，也就是說，今天所謂的平地原住民跟山地原住民的分類全部都是來自於行政機關之間的命令、內規或解釋，從來沒有真正利用權力型態的法規方式、法律方式來進行規劃。也就是說，原住民是怎麼樣被分類為山地原住民或平地原住民，他們對於自身的法律地位是沒有辦法去置喙的，而這也一直延伸到今日山地、平地的區分。

這樣的遺緒一直到了現在，我們發現了一個最大的問題，就是平地、山地的分類本身就產生了所謂的同族群被切割、同家族被切割的問題，還有居住事實被切割以及脫離的問題。我提供幾個小的數據，這是引用原住民族委員會最新的統計資料，目前原住民在全臺灣共有 63 萬人左右，其中最大的族群是有 23 萬人的阿美族，最小的是只有 494 人的卡那卡那富族。但是同一個族群有沒有可能同時分在山地跟平地呢？有！分別是賽夏族、排灣族以及魯凱族，一樣是賽夏族，有 66% 左右是平地原住民、有 33% 左右是山地原住民，當他們在投票的時候，一樣的族群就要分在兩個不同的大選區裡面去投票；排灣族也有類似的情形，全國排灣族根據統計大約有 11 萬 5,000 人，其中平地大概有 2 萬 5,000 人，那是為什麼呢？就是因為當初在瑯嶠十八社的斯卡羅人在合併時直接被併入了排灣族，也就是說，不管是平地、山地，通通併到同一個排灣族裡面去，在選舉的時候也是被切分成兩塊。根據人口統計，像這樣的族群有多少個？算起來總共有 7 個，也就是說，我們目前對平地、山地原住民就已經將原住民族裡面的 7 個族切成了兩個部分，這跟現實上政治權力行使的考量是有衝突的。

我整理了幾個情形，不過因為時間不夠，我就先往後講。

我就目前所收到的大會資料有整理了一下提案，大致上有所謂的單一原住民選區 6 個席次，就是所謂的自由地區原住民共 6 人的做法，另外一個是增設平埔席次，關於分別的考量以及問題點，我在報告裡面都有寫到。不過我要提出一個可能，對於前面專家學者所講過的我都有引用，可是我要講另外一個可能的選擇，也就是紐西蘭的方式，他們雖然有區分原住民選區，可是讓你選擇你是否在原住民族選區投票或者你是否在一般選區投票，在這樣的情況之下，原住民自己所謂的原住民代表也可以獲得保障，而且他甚至有可能進入一般選區，在都原的情況之

下能夠進行自己區域的投票，這樣在代表性上就可以更為完足。在修憲文字上有幾個可能表達的方式，比方說，以目前的方式，把山地、平地都拿掉，留下原住民族 6 人，或者在前面加上「臺灣」，或者加上「原住民族代表」，我對於各種方式都予以尊重，我再提出另外一個方向，就是可不可以加上「至少」，比方說臺灣原住民至少有 6 個人，我們加上「至少」2 個字，至少在憲法層次上給原住民基礎的保障，剩下的部分我們可以移到選罷法去處理。

因為時間的關係，我還是要不斷地呼籲，我們可以跟山地、平地這樣的區別說再見，我們在原住民身分的問題上向原住民身分自我認定的原則再進行靠攏，原住民的身分或代表不應該由行政方式便宜決定，或者只是單純為了節省行政成本而做出最後的決定。

以上，謝謝各位。

主席：謝謝吳律師。

接下來我們邀請曾任第二屆國民大會代表的賴坤成先生。

賴前國民大會代表坤成：謝謝主席還有與會的各位學者專家，我們大家都是好朋友了，我今天也跟蔡委員一樣，我回到這個國會殿堂的感觸特別深刻，非常感謝。我首先要跟鄭天財委員說明兩點，不一定是少數族群被霸凌，其實也不是霸凌啦！是多數掌控，沒有啦！那是國民黨會這樣，如果是民進黨，你看我們的區域立委，我們有兩個原住民委員，平原的陳瑩是卑南族，還有伍麗華是魯凱族，也不一定說阿美、排灣、布農、泰雅就一定占優勢，這個是看政黨個人的條件啦！像伍麗華來選平原搞不好也選得上，只是身分認定的問題而已。第二個，我以一個曾經在 1994 年參與整個修憲過程，並代表民進黨黨團針對原住民議題多次發言，而且在幕後協調的過來人的身分跟鄭委員報告。我們民進黨當初在國民大會是少數，當時國民黨提出這個名稱，我們第一個是反對，第二個是在逼不得已的時候就先丟出什麼「早住民」、「先住民」，我們民進黨也不是說從黨的立場，早期原權會運動的時候，胡德夫、拉娃告他們，甚至更早以前，從賴紅炎的年代都有提出原住民建國的理念，其實臺灣原住民這個名稱在那個年代就一直被沿用到現在，是社會大眾普遍可以接受的。所以當初民進黨的立場是主張用「臺灣原住民」或是「原住民」名稱，對於用「少數民族」或是用「先住民」、「早住民」，這個我們是不贊成。我們當初會退席是反對國民黨這樣的做法，其實當初我們也一直……我的角色扮演就是跟這些國民黨籍國大代表好同事，像高正治、林正二、林榮輝，我們私底下去跟他們溝通，大家也都是朝這個方向做，所以希望鄭委員在這部分能了解一下，我們重視過程、事實。

雖然以今天的公聽會，立法院的修憲委員會有提出很多林林總總的議題，以現在政治局勢來講，這有可能嗎？不過大家溝通意見，因為很多事實、很多面向，不管是法律，甚至到憲法層次，在原住民的部分我們真的必須去面對它。現在因為原住民回復身分的人數越來越多，你看比例，從 10 年前大概三十幾萬，現在已經到 63 萬了，這是第一個趨勢，人口數增加，因為福利不錯，有取得身分的話，你的參政權相對……包括 55 歲可以領老人年金、考試可以加分、補助、禁伐補償等等，對很多族人來講有很大的吸引力，所以願意回復身分的人越來越多。第二個趨勢就是都會化的情況，這個我們剛剛也講過，像桃園現在的原住民人數已經超過 9 萬，都比臺東縣還要多了。第三個最大的震撼就是，現在平埔族的身分認定已經立法，政策已經通過

，既然通過了，除了取得身分上的認同以外，在實質上的參政權、實質權益的保障，是否能與既有的原住民等同，還是會做差別性處理？這個牽涉非常、非常複雜，包括國家財政、族群認同等等，茲事體大，不過，我個人認為這些問題我們都要面對。

剛剛我們私底下在聊，目前來講，我們用憲法增修條文區分平原、山原的這個辦法是殖民權威統治的表徵，跟現行事實也有很大的差距，為什麼分平原、山原？蘭嶼都是海邊，為什麼他是山原？對不對？我跟你講，胡德夫以前在選省議員，結果他的媽媽不能投給他，因為他們住在不同的鄉，他們戶籍在不同的鄉，也就是因為這種用……到底這個族群……特別是在參政權的部分，是要用族群還是要用區域區分，這個是行政、政治上必須要去面對解決，這個不是只有靠認同。更何況我們現在有第四個趨勢，就是通婚的現象，不同族群通婚的，爸爸是阿美族、媽媽是卑南族等等，他的身分認同、他享有的福利等等，這些都會衍生很多困擾。

所以我個人覺得從選舉成本、經營選民及選民互動的密切度來講，我們現在把他分為山原、平原，我告訴你，全國最可憐的候選人就是山原，像伍麗華他們從這個山要過去那個山，可能是選區的隔壁村，就在那邊而已，但是要 1 小時，那個中央山脈是他的選區。平原還好，平原在海邊，在臺東、花蓮、在都會區多。山原都是在中央山脈兩邊，要從南橫到北橫、到中橫，你看耗費多少時間，耗費那麼多交通時間，跟選民互動絕對沒有那麼密切。所以我個人認為因應這幾個趨勢、因應現在這些現象，如果有機會修憲的話，我覺得把山原、平原的區域劃分採回單一選區嘛！你就依照人口差不多……桃園那麼多人就是一個選區，不管是平原、山原在那邊選，都是選出一個人就近去服務。至於族群文化的認同，這個是文化上面的。

所以最後我要講，因為平埔族的衝擊現在才開始而已，憑良心講，屏東那幾個你看看真的要恢復到……我的祖先我們去找戶籍謄本都可以看到「はるこ」、看到寫日文大寫的，那個就是番仔媽，我們在講的番仔媽，那個我們都有，屏東這邊我看潘孟安、蘇嘉全、曹啟鴻，大家不是斯卡羅就是馬卡道的，或是西拉雅的，他們從日據時代一定找得到這些資料。如果平埔族的身分認定一直擴大，對我們整個社會的身分認定衝擊之大無可想像。所以這一點我們也真的希望……這個是大家共同需要面對的問題，大家可以坐下來，等一下我中午再去康園跟你聊一聊，我們大家來討論一下，很難得有機會跟大家分享及聆聽大家的高見，也把我們這些想法跟大家分享一下。以上，謝謝。

主席：謝謝賴坤成前代表也是前委員的觀察，的確蘇嘉全前院長的居住地，台語叫做番仔寮；曹啟鴻老縣長他的地方是林邊水利村，以前的舊名叫放索社，所以看起來差不多很像。

我們接下來請伍麗華委員。

伍麗華 Saidhai Tahovecahe 委員：謝謝主席鍾佳濱委員特別把這次修憲委員會公聽會排了一場屬於原住民議題的公聽會，我要再次表達感謝。其實我在上一屆也有提出同樣的版本，但是沒有過，這一次捲土重來，我想要表達一個立場，為什麼要這樣捲土重來？因為我覺得面對不公、不義、不對的事情，我們只有一種態度——不屈服。如果我們過去的前輩沒有秉持這樣的態度，我們今天不可能看見「原住民」三個字，所以我覺得不對的事情，我們就要把它革除。

我的第二個立場，我其實是小族，也許是不利的，但是我覺得要回歸一件事，人就是人，原

住民就是原住民，我先是原住民，才是中華民國的國民，所以在這個地方關於那些政黨在想的、政治人物在想的，其實我自己也身為一個政治人物，我自己也有一個所屬政黨，但是我們不應該停留在這裡，我們應該要往前走。

今天來到這邊，我看到我們的提綱有 3 個，我就是要回應：第一個，山地原住民、平地原住民分類是否仍具有憲法上的正當性？第二個，取消山地、平地分類，原住民 6 席在憲法中的代表原則？第三個要回應的是，山地、平地原住民分類退出憲法後，整體法制要如何銜接？

回到第一個問題，我想剛才很多委員也有提到，在憲法增修條文第四條有兩款，第四條整個在講的是什麼呢？它提到的就是 2005 年第七次修憲之後，把人數減半，任期四年。另外有提到保障各區域的代表性、保障小黨的多元價值，甚至連女性實質政治參與的保障都有被寫進去。在原住民的部分寫到的則是，自由地區平地原住民及山地原住民各三人。所以我們從第四條就可以確立憲法的意旨，它真正要保障的是原住民族的實質政治參與，而不是分類的本身，我想這是第一個我們要先了解的部分。

再來，我想要提到的就是，憲法增修條文第四條第一款第二項為什麼會區分出自由地區平地原住民及山地原住民？剛才很多學者前輩也都有提到了，因為它的沿革就是延續日治時代的戶口調查，我們可以看到它是人地區分，因為當時把全國原住民的地分為普通行政區跟蕃地行政區，又把我們的人去做這樣的分類，所以延續到戰後，國民政府也繼續做這種人地區分，把人變成山胞、平胞，把地分成山地行政區、平地行政區。但是我們要回過頭來看，這在憲法上有它的正當性嗎？剛才也有很多學者前輩提到，同一個民族，像阿美族也有山原、平原，排灣族也有分山原、平原，泰雅族也有分山原、平原，其實幾乎每一個族多多少少都會有這樣的情形，可能屬於山原或平原。另外，同一個部落也造成困擾，以臺東的達魯瑪克部落來講，同一個部落，我們同樣都是魯凱族，但是我們有的是投山原，有的是投平原，甚至同一個家族也很困擾，可能我爸爸是阿美族，媽媽是排灣族，但是我爸爸參選的時候，我可能登記的是排灣族，我就不能投給我爸爸，所以這個都是一種政治服務的目的，卻沒有任何的實質意義，這是非常荒謬的。

所以我們來梳理一下當時修憲的脈絡，因為在 1994 年的第三次修憲，剛才有提到，在場的有 Lavakaw 牧師，也有賴坤成國大，你們兩位當時應該都在，蔡中涵國大也在嗎？所以這個部分大家應該很清楚，當時的原住民權益團體要求的版本其實是臺灣原住民族，但是很遺憾地，最後還是沿用這種殖民的遺緒、政治目的的分類。但是我想請大家看一段話，是公報裡面記錄的，當時的國大曹啟鴻說，我們堅持原住民就是原住民，臺灣的原住民族就是臺灣的原住民族，因而反對再將之分化成所謂的山地原住民和平地原住民。李登輝在接見各族代表時，曾經當場親口答應不會再做此種區分，但是國民黨的黨政修憲案對此卻仍不放鬆。我要談的是，其實我們在 1994 年的修憲就可以完成這件事，為什麼到了 32 年後的今天，我們卻仍然說出沒有辦法與時俱進的話？我覺得這個令人非常、非常的遺憾。

所以在這個地方，我第二個要去回應的就是，取消山地、平地的分類，原住民六席在憲法中的代表原則？我想這個部分已經有很多學者做過研究，過去原民會也都委託研究，包括剛才官

大偉教授說他跟林士淵教授、鄭夙芬教授做過研究報告，甚至包正豪教授、高德義教授也都做過選區劃分的相關研究。我想說的是，2005 年的修憲大家都改為單一選區，為什麼把原住民落在這個地方，讓原住民的立法委員承受全國選區？我真的不理解，我們的族人何其無辜，要由這麼少的立法委員去服務全國，民眾哪一天才能夠接受到服務？他哪一天才能夠看到立法委員到他的家幫助他？我真的覺得這是不對的。撇除掉這些政治的考慮，我覺得原住民就是原住民，至於怎麼樣去做選區劃分，這些都是技術上可以做得到的，而且非常呼應當前已經超過 50% 的原住民移住到都會地區，所以我覺得這個時候我們應該要努力做的是，修憲很難、幾乎不可能，但是我們如何口徑一致，讓大家知道原住民就是原住民，我覺得這個基本立場是我們必須守住的。

最後，關於山地、平地原住民的分類退出中華民國的憲法之後，整體的法制應如何銜接，剛才才提到其實退出憲法是一件事，未來還有很多涉及到的法律，包括原住民身分法、原民會組織法、地方制度法、公職人員選罷法等等非常多部法律，但是我覺得第一步先把這樣的分類及不當措詞退出民主憲政國家。第二個，在法律的層次，我們希望能夠設計具體的制度，其實學者專家要來做這件事情並不難。第三個就是過渡時期的保障，要確保能夠讓原住民族的權利平順銜接。

因為時間的關係，我還是要再一次呼籲，原住民就是原住民，如果過去幾十年沒有這些原權前輩的堅持，我們今天也沒有辦法得到「原住民」三個字，目前正名尚未成功，我希望大家繼續努力，謝謝。

主席：謝謝伍麗華委員。

接下來邀請傲予莫那 Awi・Mona 院長。

傲予莫那 Awi・Mona 院長：主席、在座各位先進早安。做為名單上面的倒數第二位，我想我今天的說明及分享就換個方式，因為書面資料也都有提供給大院。我想先從一個比較簡單的生活經驗來說明我們今天所討論的議題，一個基本的想法是法律本來就應該要回應我們的生活，更應該去反映我們真實的身分認同，在日常生活當中，我想在座有原住民身分的人，以我自己為例，我不會跟別人介紹自己說：大家好，我是山地原住民的賽德克族，我會直接說我是賽德克族的原住民，因為對我來說，真正核心的其實是賽德克族這個身分，至於山地原住民是國家治理、戶籍制度所加在我們身上的行政分類，我想前面已經有很多專家學者，包含委員也都提醒了我們，這樣子非常平常的自我介紹，就反映了一個重要的法律現象，也就是說，當我們在真實生活當中理解自己、認同自己以及向他人表達自己的生活方式，本來就不會用山地、平地做為我們身分認同的核心，當然這樣最直接、最簡單的生活事實，也很明白的告訴我們，山地、平地的分類是如何的不合時宜，第一個部分是想用這樣一種方式來跟大家談。

回到今天憲法層次的討論，剛剛很多學者也都提到這整個修憲的過程，實際上就是從把原住民當作一個弱勢群體，然後逐步透過修憲立法，已經是一個國家要如何承認，並且保障原住民族作為民族主體的概念。另外一種討論的方式，我們現在所謂的山原、平原各 3 席有沒有真正的平等？剛剛吳律師也提到，幾個不同民族摻雜出來山原、平原劃分所產生的影響。我現在用

另外一個數字，按照內政部到去年底的統計，山原大概占原住民人口的 53.3%，平原占了 46.7%，換言之，山地原住民每一席所對應的人口數，比平地原住民高出約 14.1%，所以形式上席次相同，但是如果嚴格來看，其實並不當然等於政治代表實質上平等，那我們要怎麼樣看這件事情？真正要追問的是，為何人口數不同的兩個法定身分類別，卻永遠都是各自固定的 3 席？

另外一個我也想提醒大家，更根本的問題是，原住民族的立委所代表的是誰？這樣的討論我想可以思考看看，一種是身分代表，身分代表的意義是保障具有原住民身分的國民，不會因為人口少數，在多數決的政治過程當中失去適當的代表。如果是採這樣的觀點，那麼我們確保 6 席，原則上就可以達到保障的目的，當然也就沒有需要再依民族別配置席次。另外一種想法是，原住民族的代表如果是一個民族的代表的話，這個時候他就不單純只是一個個人的集合強調身分，我們應該要去看的是具有共同歷史、文化、語言、傳統領域、集體認同的民族啊！所以我們關切的其實不是國會當中有沒有原住民的代表，而是不同原住民族的意見及政治參與能不能夠被適當呈現出來。現在這個制度四不像，它既不是身分代表，也不是民族代表，所以也就凸顯了這個制度本身應該要被檢討。

今天討論提綱裡面也在關切法制的銜接上會不會有問題？我花了一點點時間，如果我們在全國法規資料庫 key in 「山地原住民」這 5 個字，會跑出 76 筆法規資料；如果用「平地原住民」這幾個字，會跑出 15 筆資料，其實這跟剛剛伍委員所分享的大同小異，也就代表我們移除了山地跟平地這樣的身分標籤，其實對法制銜接不會有太大的影響，因為實體權利早就已經在原住民族基本法之後，有去山地、去平地化的概念。

後續我們當然還是有必要性針對現有的制度，找到一些調整的方式，但是那種方式採取的是一種規範功能的檢視，到底我們應該用什麼樣的修憲方式文字呈現？我們今天看到了幾個不同的版本，因為文字有限，其實大家都環繞在這三種不同的模式：自由地區原住民 6 人、臺灣原住民族 6 人、原住民或原住民族立法委員 6 人。其中以務實性來看，第三種應該是以採取一種簡明立法的保障，加上後續法律形成的空間，這個在操作上相對來講也許有可行性。我個人當然是偏好第二類，因為它能夠彰顯出我們臺灣不只是作為一個原住民族的主體性，更是一個國家對外展現的主體象徵。

但是在這裡，我也是要仰賴，不只是立法委員，更是全體國民的智慧，我的結論其實很簡單，就像我剛剛所說的，其實最直接的生活事實已經告訴我們山地、平地不合時宜，我們要討論的，其實不只是單純的法律文字的刪除，而是應該讓我們的憲法能夠回應原住民族真實的身分認同跟民族的主體性，讓歷史的分類回到歷史，讓政治的保障留在憲法，讓原住民族的民族主體成為未來制度改革的方向，也讓法律能夠重新回到我們真實的生活跟民族的認同之中。非常謝謝今天立法院給我這個機會，來跟大家一起學習跟分享。以上是我的意見，謝謝。

主席：謝謝 Awi 教授，你看，得到很多的掌聲。

最後我們邀請到施正鋒前院長。

施前院長正鋒：主席、各位先進。謝謝邀請我來見見老朋友，還是原住民比較熱情，你看我們等一下開完會，鄭天財委員還會找我們去討論討論、喝喝飲料，也許會有韓院長的高粱也說不定。

我看了一下今天相關的兩個案子，一個是伍委員的，另一個是鄭天財委員的，伍麗華委員的基本上就是不要分山原、平原，鄭天財委員則是說不要啦，我們就是平原、山原跟平埔族各 3、3、3。我回想了一下，過去差不多 1980 年代末期到現在的原住民運動大概就是三大運動，一個是正名，一個是還我土地，一個是自治，正名有了，自治好像還在公法人、還在喬，土地的部分不進，可能還是有退，但還有兩個相關的，就是伍委員提到的山原、平原，其實那是為了行政方便的權宜之計，那是情何以堪的。

除了這個以外，相對的就是所謂的族群代表，但因為現在 17 族了，越來越多怎麼辦？本來國會減半的時候就已經不夠了，對不對？我還記得以前是 4 席、4 席，那是因為廢省、凍省，所以我們國會增加為 4、4，國會減半以後變成 3、3，那時候游錫堃當行政院院長才說比例太多，要 3、3 等等。如果大家還記得，剛才伍委員在問當時的立委，其實一個就在這裡啊，就是蔡中涵委員，另一個是瓦歷斯·貝林，我記得當時主委是陳建年，副主委是浦忠成，我忘了是在哪裡討論，但我記得在討論的時候有說到因為區域變成單一選區，還有比例代表，接下來原住民的部分變成複數選區，我記得當時原住民菁英的意見是說這個茲事體大，如果改了要怎麼劃分等等，所以暫時我們就是複數選區。其實我那個時候還有一個問題，就是這幾十年來，包括從賴總統在當臺南市長或是蘇煥智當臺南縣長時，平埔族這部分要如何處理？其實我一直跟民進黨講，你們不分區那麼多，平埔族就擺一個就好了嘛，不分區第一名，對不對？結果拖那麼久也弄不到。現在伍麗華委員提出來，我必須要講，你說今天要找哪一個學者，其實不用去找學者，去找 AI 算一下就好了，伍委員這樣子一去，登記的時候就登記，我跟你講那個身分的部分，我外婆是屏東滿州鄉的，他的名字叫做賴番婆，你問我他是哪一族的？我拜託我舅舅拿日本時代的戶口名簿來，他就在茂伯，大家知道茂伯嗎？就是在茂伯的隔壁，然後我看了一下，他至少混兩族，不講閩南跟客家，他就混兩族，恆春阿美，阿美在恆春有大支的吧，那條溪，客家人就是這樣上去的，接著另外一邊就是屏東跟高雄的放索社，是馬卡道族，就是那兩族、兩個部落。我可不可以去登記平埔族？我也可以去當立委了，對不對？我的意思是，未來 6 席，搞不好 4 席都是平埔族，原住民剩下山原、平原各 2 席，我不騙你的。所以鄭天財委員很會做人，就山原、平原各 3 席，平埔族全部 3 席都送給民進黨，好不好？就是這樣子，會做人跟不會做人……我不是說你不會做人，反正修憲就不會過嘛！

我覺得平埔族現在面對的問題是什麼呢？因為我最近在寫南非方面的文章，南非有班圖黑人，還有一些所謂的有色人種，其實他們是混血，是 Hottentot 跟 Bushmen，就是混血的，其實就是平埔族，或者是加拿大的 Métis，那其實是無奈，因為他們跟白人接觸，以前我們清朝的時候就是這樣子，平埔族就是當隘勇，土地都沒有了，只好去當去隘勇。我有一個朋友，他應該是花蓮的平埔族，他說他們祖上有一個男生去當隘勇，還沒有到 12 點就回來了，然後他的祖母就問他為什麼那麼懶惰，都還沒中午就回來了？平埔族是母系社會，那時候可能就把他的包袱丟到外面去。你知道他的祖父怎麼說嗎？說沒辦法，番仔出草啊！你不覺得很扯嗎？一個假的漢人在嘲笑真的原住民，你不覺得這是一個無奈的事情嗎？就是平埔族跟現有原住民之間的種種。

目前為止有 3 個問題，我必須要講，我也提出一個，因為我們過去都是用弱勢族群，把原住民當作偏遠地區跟部落，還沒有原住民身分的時候，我最早被邀請去談原住民議題時，是在講偏遠地區跟山地部落地方，是弱勢的照護，所以有時候我們如果在講平埔族已經具有社經條件，要小心，我們也會被他們講，原住民其實很多的社會經濟地位也不錯。第二個，他們已經離開部落，現在的都胞更多，都胞可能是三分之一到一半以上，那怎麼辦？針對這兩個部分，我一直要強調，所謂的原住民族是漢人墾殖者還沒有來之前就在這邊了，跟澳洲的原住民族、毛利人、加拿大的第一民族及美國的 Native American 是一樣的地位，我們的社會經濟條件，搞不好我們也可以當總統啊！所以我們也可以拿博士，不是嗎？比如東京大學的博士、政大的博士、夏威夷的博士、華盛頓的博士，都有啊！因此我是覺得都不要講這個部分，我覺得其實就是人數，若去限制他們……我跟你講，我都有可能去登記啊！

但是我覺得這個還是要擔心的，我舉個例子，比如加拿大的 Inuit，他們一開始成立自治區的時候沒有人才，所以用了其他 First Nations 的人去當公務人員，但是他們有站在 Inuit 的立場嗎？我不是在分化，我只是說要小心，因為我們目前都已經有看過原住民的媳婦或女婿，或者是從平原到山原去，然後土地如何五鬼搬運的問題，我們是在擔心以後平埔族會不會有這樣的情況再出現。

我簡單講一下我的建議，我知道修憲不可能過，但因為伍委員提出來了，佳濱兄就只能辦，再找我們來出席。今天我們的菁英都寫了一些東西，我建議蔡委員，你有基金會，可以辦一個學術研討會，平原、山原及平埔的各找兩個學者，從政治、哲學代表性等等這些東西，用 AI simulation 把細節弄出來，我跟你講，simulation 不用半個小時就跑出來了，我都知道誰可以當選了，然後我們好好地對話一下，能相處就能相處，若要水乳交融，水乳交融很難，不能相處的話，我跟你講，要做好鄰居就要把籬笆做好，就是這樣子，等一下我們好好喝飲料。謝謝。

主席：謝謝最後一位施正鋒院長的發言，好像也回應了剛剛陳主任所提到的，修憲門檻如果不先降低，今天我們所談的各種主張恐怕都沒有實現的一天。

現在所有學者專家代表及登記之委員均已發言完畢，接下來進行第二輪發言，採自由發言，每人 3 分鐘，請問還沒有學者專家可以為我們提供寶貴的意見？請牧師。

Lavakaw Rakerak 拉娃告·拉歌拉格牧師：我第二次發言，剛剛我們討論時講到修憲不容易，但就像伍麗華委員所提出來的，這個是長程的目標，我們朝修憲努力。再來，因為剛好我受過 URM 訓練，知道怎麼去組織，然後完成任務，我現在講長期目標是修憲；至於中程目標，我覺得我們是不是可以修改選罷法？關於選罷法的部分，讓原住民選區跳脫政黨，也就是不要有任何政黨，單單原住民選區就是 6 個人，或是我們可以討論到底要幾席，以及原住民選區當中有產生不分區，這個不分區是由這些小組輪流擔任，這是我的想法；而短程的部分，可能要蒐集資料以及協調，包括把平埔族加進來也納入這裡面。其實我覺得我們不要想太多，認為他們那麼多人，但現在登記的還不到兩萬人，我覺得這些人納進來，也列入 6 席當中，所以我認為中程部分應該要修選罷法，把原住民選區當作單一選區，跳脫政黨，不再屬於任何政黨，但是產生不分區，不分區由小組輪流擔任，第一期的部分就是要去協調並處理。謝謝。

主席：謝謝拉歌拉格牧師。

請問還有沒有第二輪發言要表達的？伍委員有沒有？沒有，好。

今天恭聽在場學者專家代表及各位委員的發言，在這裡本席也藉此機會，表達一下今天聽了各位學者專家意見之後的想法，未來我們在修憲之外，有沒有其他的合作空間？我這邊提醒一下，我過去參與過 4 次修憲，跟賴坤成前國代一樣，他是第 2 屆，我是第 3 屆，其實憲法規定的文字並不必然拘束未來……如果只是談論原住民立法委員如何產生的話，在沒有修憲之前，山原 3 名、平原 3 名，難道在選罷法當中沒有辦法改變嗎？可以的，其實山原 3 名、平原 3 名並沒有規定是複數選區還是單一選區，選罷法就可以規定，而且平原 3 名、山原 3 名的山原跟平原到底是規範投票人還是候選人也沒有具體說明，所以或許我們可以知道，如果以憲法增修條文的原意或者解釋空間，只要是立法委員當中，山原身分的有 3 名、平原身分的有 3 名，至於選區部分，投票人、選舉人怎麼規定都完全沒有在憲法裡面要求。

我再強調一次，當選人要怎麼證明他是山原身分還是平原身分，這恐怕就是另外一個問題了，也就是說，是不是在 6 個單一選區當中，選出 6 席原住民立法委員之後，那麼由 3 人來決定宣稱自己是山原，由 3 人來決定宣稱自己是平原，這樣也符合憲法增修條文的意旨，因為憲法增修條文並沒有說明，這 6 席立法委員的席次要怎麼產生，我們很容易直接投射到在憲法增修條文中有保障各縣市至少一名，那是行政區域的劃分概念。但是，當我們說原住民族立法委員的時候，並沒有投射行政區域規範投票人、選舉人的身分跟要求，所以在沒有修憲之前，如果大家認為原住民立法委員的選制要改變，個人私下以為不必然受到現在增修條文文字的限制，因為同樣的第十條第十一項也講得很清楚，就是原住民族啊！我們的法律應該促成原住民族參與政治地位的權利，所以我們是否有機會再來辦理公聽會？就誠如剛剛施院長所說的，或許我們可以更開放一點的討論另外一個可能性，在沒有辦法更動憲法增修條文的情況之下，我們如何追求原住民族正名，甚至政治參與權利回歸我們民族的一個根本要求。

今天的公聽會就到這裡，謝謝大家，散會。

散會（11 時 21 分）

立法院第 11 屆第 5 會期經濟委員會第 25 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 115 年 8 月 10 日（星期一）9 時至 11 時 57 分

地 點 本院紅樓 101 會議室

主 席 洪委員毓祥

議 程 報告事項

一、宣讀上次會議議事錄。

二、邀請經濟部部長率台灣糖業股份有限公司董事長、法務部首長、衛生福利部首長及審計部首長就「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」進行報告，並備質詢。

答詢官員 經濟部部長龔明鑫

台灣糖業公司副總經理蔡東霖

台灣糖業公司副總經理蕭基淵

台灣糖業公司法務長黃秉琛

法務部法律事務司代理司長謝志明

衛生福利部食品藥物管理署署長姜至剛

審計部副審計長林汝玲

主席：請主秘報告出席人數。

游主任秘書千慧：報告委員會，出席委員 5 人，已足法定人數。

主席：現在開會。

進行報告事項。請宣讀上次會議議事錄。

立法院第 11 屆第 5 會期經濟委員會第 24 次全體委員會議議事錄

時 間：115 年 8 月 5 日（星期三）10 時 33 分至 12 時 5 分

地 點：紅樓 101 會議室

出席委員：洪毓祥 鍾佳濱 鄭天財 Sra Kacaw 鄭正鈴 陳超明 邱志偉 呂玉玲
邱議瑩 楊瓊瓔 張嘉郡 謝衣鳳 陳亭妃 賴瑞隆
委員出席 13 人

列席委員：林岱樺 郭國文 盧縣一 蘇清泉 吳秉叡 林德福 劉建國 李坤城
顏寬恒 王世堅 羅明才 林思銘
委員列席 12 人

列席人員：經濟部政務次長何晉滄暨相關人員
法務部參事廖江憲

主 席：召集委員邱志偉

專門委員：陳信瑞

主任秘書：游千慧

紀 錄：簡任秘書 吳人寬 簡任編審 葉 蘭
 科 長 陳卉庭 專 員 費添錦

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

決定：確定。

討 論 事 項

繼續審查：

- 一、行政院函請審議「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 二、本院委員賴瑞隆等 17 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 三、本院委員楊瓊瓔等 21 人擬具「能源管理法第七條條文修正草案」案。
- 四、本院委員蔡其昌等 19 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 五、本院委員鍾佳濱等 20 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 六、本院委員邱議瑩等 17 人擬具「能源管理法增訂第十九條之二及第二十七條之一條文草案」案。
- 七、本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 17 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 八、本院委員郭國文等 16 人擬具「能源管理法增訂第十九條之二及第二十七條之一條文草案」案。
- 九、本院委員徐欣瑩等 16 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 十、本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等 16 人擬具「能源管理法第二條條文修正草案」案。
- 十一、本院委員楊瓊瓔等 23 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 十二、本院委員陳亭妃等 20 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。
- 十三、本院委員邱志偉等 16 人擬具「能源管理法部分條文修正草案」案。

決議：

- (一)第二條、第六條、增訂第六條之一、第七條、第九條、第十八條、第十九條之一、第二十一條、第二十條之一、第二十一條、第二十二條、第二十三條、第二十四條及第二十九條條文，均照行政院提案通過。
- (二)增訂第三條之一、增訂第七條之一、增訂第十條之一、增訂第十九條之二、增訂第二十條之二及增訂第二十七條之一條文，均不予增訂。
- (三)第五條條文，不予修正，維持現行條文。
- (四)第十條條文，照委員鍾佳濱等人所提再修正動議通過，條文如下：

第十條 能源用戶生產蒸汽達中央主管機關規定數量者，應裝設汽電共生設備。

能源用戶裝設汽電共生設備，有效熱能比率及總熱效率達中央主管機關規定者，得請當地綜合電業收購其生產電能之餘電，與提供系統維修或故障所需備用電力。當地綜合電業除有正當理由，並經中央主管機關核准外，不得拒絕。

前項收購餘電費率、汽電共生有效熱能比率與總熱效率基準、查驗方式、裝設汽電共生之能源用戶與綜合電業相互併聯、電能收購方式、購電與備用電力費率、收購餘電義務之執行期間及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。

能源用戶新設或增設用電之契約容量達規定容量者，應於期限內設置一定裝置容量以上之自用發電設備或儲能設備。

前項之契約容量、期限、裝置容量、設置自用發電設備與儲能設備之種類、方式及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。

(五)討論事項所列各案審查完竣，併案擬具審查報告，提報院會討論，不須交由黨團協商，並推請邱召集委員志偉於院會討論時作補充說明。

主席宣告：審查通過之條文相關法制用語，授權主席及議事人員整理。

散會

主席：在場委員不到 3 人。

我們繼續進行報告事項，請宣讀。

邀請經濟部部長率台灣糖業股份有限公司董事長、法務部首長、衛生福利部首長及審計部首長就「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」進行報告，並備質詢。

主席：台糖公司今天出席的是副總經理蔡東霖，我先說明一下，本來今天是要請董事長兼總經理吳明昌來報告，可是他給我的出國日期是 8 月 5 號到 8 月 15 號，視察精緻農業事業部美國加州及加拿大卑詩分公司營運現況，評估荷蘭業者進軍美國蘭花市場衝擊及關稅影響，他已經出國，所以我也沒辦法，而且我還沒看到台糖的報告，等一下可能要簡單口頭報告一下，因為沒有看到書面。

本日專題報告排定「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」進行報告，並備質詢。首先我們請經濟部部長龔明鑫報告，時間 6 分鐘，謝謝。

龔部長明鑫：主席、各位委員、各位女士、各位先進，大家早安。感謝貴委員會邀請本部進行有關台糖相關議題的專案報告，敬請各位委員不吝指教。

首先是關於中聯油脂事件的部分。115 年台糖公司向福懋採購黃豆粗油，首批因為苯駢芘不符合契約規範而遭到台糖公司拒收，後續兩批雖然檢驗合格，並且製成了沙拉油，但受到代工廠中聯成品油苯駢芘超標事件影響，台糖公司採取預防性下架，總共將 2,881 公噸的相關成品與庫存下架控管，等待主管機關指示，後續看能不能夠上架。

台糖公司的因應作法是，首先，台糖公司自主送檢以及主管機關抽驗，主管機關包括中央食藥署還有地方的高雄市政府衛生局，抽驗的樣品無論是粗油也好、成品油也好，苯駢芘的檢驗結果均符合相關規定。第二個，115 年 5 月 18 號拒收批次的油，也沒有進到台糖公司裡面，也沒有製成成品，這批油事實上還在中聯的油庫裡面，非屬於食安法第七條第五項對於產品危害之通報要件，所以依法並沒有通報義務。第三個，下半年台糖公司決定停止在國內購置粗油，全數以自主進口的黃豆來製成油品。第四個，未來假如食安法修法通過，有訂定明確的遵循依據，台糖公司也會依法遵循辦理。

另外，本部於 115 年 7 月 28 號也實地到台糖公司小港廠去查核，確認他沒有買到中聯有問題的粗油，後續本部請台糖公司全力配合地方政府衛生局還有食藥署的抽檢，儘速恢復油品上架。

第二個是有關於台糖公司債權追討的部分。首先，台糖公司每年均依規定，持續調查債務人等財產及其所得資料，前一次聲請管收，目的是希望這個債務人可以清償，因為債務人的律師在庭訊時承諾將提出清償計畫，並且跟台糖公司協商，基於促使債務人出面協商清償債務之管收目的，台糖公司於當庭應法官訊問，就先行撤回管收聲請，並且表示如果債務人沒有出面進行協商，會再次向法院聲請管收。目前台糖公司跟債務人的律師代表，已經在 7 月份中旬進行第一次協商，並清楚向對方表達應儘速償還債權，雙方將於近期繼續協商，我們也希望儘速完成協議。

第三是有關於審計部在 114 年度決算審核意見的辦理情形。首先，合作開發案跟出租契約案終止情事仍然頻繁，而且部分土地屢屢遭到棄置廢棄物，又待活化土地面積仍然很大，租期也快要屆滿。針對這些事情辦理的情形如下：首先，台糖公司積極配合政府政策，辦理招商出租，但因為有些沒有獲得民意或地方政府的支持，或者是開發單位另有開發計畫等等因素，導致提前解約；第二個，台糖公司經營的土地面積非常遼闊，遭到棄置廢棄物，台糖公司將會導入科技巡檢，即時掌握，提升巡查量能；第三個，台糖公司從 104 年截至 115 年 7 月底為止，已經活化了 1,994.76 公頃，達成公司活化目標 174.52%，台糖公司會持續辦理土地活化作業。

第二項是有關於豬場改建計畫統包工程。雖然經過相關趕工措施，但是進度仍然落後，辦理的情形如下：第一個，農業循環豬場改建的投資計畫目前進度是這樣，第 1 期改善統包工程總共有 6 個場，各場已經分別進行功能檢測、試運轉及驗收，第 2 期的統包工程總共有 7 個場，整體計畫預計在 115 年 12 月開始會進行試運轉；第二個就是本部每個禮拜也會跟台糖公司與統包廠商進行會議，持續督促豬場提升施工進度及品質改善。

第三，針對配合政府平地造林政策，還有很多地方遭到放廢棄物，說明如下，台糖公司依照農業部的規定覈實造林，按照其造林年度請領相關給付，同時也主動申請註銷造林面積及繳回造林費用。另外，有關巡查人員認知不足，未即時辦理鑑界釐清，之前已經召開人評會，決議懲處疏失人員，並函復審計部在案。

總而言之，本部將持續督促台糖公司，依法辦理強制執行與催收求償，保障公司債權；第二個，在食品安全的部分，嚴守法規，落實原料檢查，穩定供應民生的需求。以上報告，敬請指

教。

主席（楊委員瓊瓔代）：謝謝部長的報告。

接下來請衛福部食藥署姜署長報告。

姜署長至剛：主席、各位委員女士、先生。今天大院第 11 屆第 5 會期經濟委員會召開全體委員會，本部承邀列席報告，深感榮幸。茲就「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」提出專案報告，敬請各位委員不吝惠予指教。

本案中聯大豆沙拉油苯駢芘超標事件處理說明：針對本次中聯大豆沙拉油事件，本部秉持風險即時掌控、資訊公開透明、依法行政處理三大原則，全面處理事件處置、追查原因、追責、究責、裁罰及制度改革。首先，本部食品藥物管理署於 115 年 6 月 30 日下午 4 時 6 分接獲中聯公司通報其大豆沙拉油不符食安法規定後，即啟動應變機制，除立即要求業者配合辦理下架回收，亦召開專家會議、確立流向、掌握因應處理，後續食藥署並委託專家成立中聯油脂事件獨立調查小組進場調查，相關調查結果於 7 月 27 日公布。

第二、有關脫膠原油檢出苯駢芘案說明：本案台糖公司當時尚未經收貨之脫膠原油為仍屬需加工之原油，尚未成為可供食用的產品，仍須經後續脫酸、脫色、脫臭等多道精煉程序才能製成食用油。再者，依據「食品中污染物質及毒素衛生標準」規定，係對「直接供食或作為食品加工使用之油脂」所訂之衛生規定，台糖公司脫膠原油檢出苯駢芘尚無違反衛生標準，自無食安法第七條第五項規定之通報義務。

第三、消費者保障：本部已要求業者妥適處理消費者權益事宜，從寬、從優、從速、從簡辦理退貨賠償，並將依食安法及消保法協助消保團體提起團體訴訟，相關費用得由食品安全保護基金支應，目前已有台灣消費者保護協會、財團法人中華民國消費者文教基金會受理本案團體訴訟，為民眾請求損害賠償。

第四、制度改革方面：本部將從源頭管理、製程管理、異常通報、品質管理及數位管理等 5 大面向推動 10 項法案精進，並依據事件調查結果、專家建議及實務執行情形啟動食安法修法作業，全面檢討食品安全管理制度，強化食品安全防護網。

本次中聯大豆油事件發生後，本部秉持風險即時掌控、資訊公開透明、依法行政處理原則，透過最快速的行動與完整的制度改善，檢討、防堵類似情形再度發生，全力維護消費者食品安全及權益；本部亦將持續精進食品安全管理制度，建立更周延的食品安全防護網，守護國人飲食健康。

本部承大院各委員之指導及監督，在此敬致謝忱，並祈各位委員繼續予以支持。以上，謝謝。

主席：謝謝署長報告。

接下來請審計部副審計長。

林副審計長汝玲：主席、各位委員、各位先進，大家早安。今天本部應要列席報告「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114

年度決算審核意見改善情形」，深感榮幸。茲將台糖公司 114 年度營運情形跟本部決算審核意見簡要報告如次。

一、台糖公司 114 年度經營結果，本期稅後淨利是七十四億八千餘萬元，較預算數增加十八億三千餘萬元，約 32%，主要是合建營建案的完工戶數較預計增加所致。

二、本部在 114 年度審核報告營業部分揭露台糖公司重要審核意見計有 9 項：第一項，台糖公司開發利用非自用土地採行多元活化措施，惟鑑有土地合作開發或者是出租契約提前終止情事。第二，為了有效利用土地，辦理轄管土地出租跟地上權設定作業，但是部分土地承租人或者是地上權人未依規範使用土地；又截止到 114 年底，未清償的應收逾期欠款跟催收款高達四億七千餘萬元，金額龐巨。第三項，台糖公司分期辦理農業循環豬場改建計畫，但是進度持續落後，而且部分畜殖場多項設備甫經短期試車即發生故障損壞。第四，高雄分公司核心業務物流業的營運績效年年發生虧損，高雄成功物流園區第二期開發案自 108 年 4 月開始辦理招商，但是截止到 114 年底，尚無廠商進駐。第五，台糖公司投入平地造林管理跟撫育維護作業，但是仍然有多處經管土地遭占用、堆置土石坊或者棄置大量廢棄物等情事。第六，推動學生宿舍投資計畫以提升土地開發業務績效，惟計畫完成後，營運效率均未達成預計目標，部分學院轉型做社會住宅後，出租率亦有下降的趨勢。第七，配合政府推動循環經濟政策，投資相關民營事業，惟被投資事業年年發生虧損。第八項，生物科技事業部的生技材料廠所生產的牡蠣殼粉銷售量遠低於目標量，除造成庫存壓力外，該廠的營業損失亦持續擴大中。最後一項，台糖公司投入巨額經費推動環境保護管理工作，惟部分單位仍然重複發生相同污染事由的違規事件。

針對以上各項重要審核意見，台糖公司已研擬改善措施，本部當繼續注意追蹤其改善情形。

以上報告敬請主席、各位委員女士、先生指教，謝謝。

主席：謝謝副審計長的報告。

有關本次會議各部會所提的書面報告，請委員自行參閱，並刊登公報。

經濟部書面資料：

台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討-中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形

主席、各位委員、各位女士、各位先生大家好：

感謝貴委員會邀請台糖公司進行專案報告，敬請各位委員不吝指教。

壹、中聯油脂事件及油品食安管控

一、現況說明：115 年台糖向福懋採購黃豆粗油，首批因「苯駢芘」不符契約規範遭台糖拒收。後續兩批雖檢驗合格並製成沙拉油，但受代工廠中聯成品油苯駢芘超標事件影響，台糖採取預防性措施，將總計 2,881 公噸的相關成品與庫存下架管控，待主管機關指示後續上架期程。

二、因應作法：

(一)台糖公司自主送驗及主管機關（食藥署、高雄市衛生局）抽驗之樣品，無論粗油及成品油苯駢芘檢驗結果均符合規定。

(二)115 年 5 月 18 日拒收批次未入廠亦未製成產品，非屬食品安全衛生管理法第 7 條第 5 項

對「產品」危害之通報要件，依法無須通報。

(三)下半年停購外購粗油，全數以自主進口黃豆產製成品油。

(四)未來若食安法修法，訂有明確遵循依據，台糖公司配合辦理。

三、本部於 115 年 7 月 28 日實地赴台糖公司小港廠稽查，結果分述如下：

(一)台糖公司 115 年上半年生產所投入之黃豆及粗油皆無使用癌油：台糖公司所採購美國二級黃豆皆附美國農業部所出具之公證報告，均符合契約規範；另台糖公司向中聯公司所採購原料粗油，須先經封槽檢驗合格，始運送至小港廠生產。歷次交貨中，5 月 11 日第一次交貨因檢驗結果苯駢芘超過契約標準 2.0ppb 而拒收，後續 5 月 21 日及 6 月 11 日檢驗結果皆合格而投入生產，台糖公司封槽檢驗合格之「粗油」（中聯 301 號槽）與食藥署公告中聯問題「成品油」7 個批號（中聯 313 號、314 號、315 號及 318 號槽）並無關聯，台糖公司生產過程未使用問題粗油。

(二)台糖公司之自主檢查機制嚴謹：台糖公司黃豆自主檢驗頻率自 115 年 6 月起由每季檢驗 1 次改為每合約檢驗 1 次，粗油自主檢驗頻率維持每批次檢驗 1 次，並自主調降苯駢芘採購規範管制界線由現行法規之 2.0ppb 下修至 1.5ppb，確保生產過程符合衛生規範。

(三)追蹤第三方檢驗包括衛生福利部食藥署及高雄市衛生局檢驗結果，自 115 年 7 月 8 日至 115 年 7 月 29 日止，檢驗次數共 20 次皆合格。台糖公司爭取進口黃豆自製大豆沙拉油成品，送高雄市衛生局抽驗合格後，期望儘速恢復上架。

貳、吳乃仁售地案債權追償

一、現況說明：台糖公司每年均依規定持續查調債務人等財產及所得資料，前次聲請管收旨在促使債務人清償。因債務人律師在庭訊時承諾將提出清償計畫並與台糖公司協商，基於「促使債務人出面協商清償債務」之管收目的，台糖公司乃於當庭應法官訊問，先行撤回管收聲請，並表示如果債務人未出面進行協商，將會再向法院聲請管收。

二、因應作法：台糖公司與吳君代表律師已於 7 月中旬首度協商，已清楚向對方表達應儘速清償債權，雙方將於近期續行協商，儘速完成協議。台糖公司後續仍將持續查調債務人等財產及所得資料。

參、114 年度審計部重要審核意見

審計部重要審核意見計有 9 案，以下台糖公司就審核意見及辦理情形分項說明：

一、為開發利用非自用土地，增裕收入，已採行多元活化措施，惟合作開發或出租契約案終止情事頻仍，且部分自用土地屢遭棄置廢棄物或空置廠房設施發生入侵竊盜案件，又待活化土地面積仍巨，須支付地價稅高達 11 億餘元，部分停閉廠區待活化土地不減反增，被占用土地亦待積極清理，允宜研謀改善，以發揮資產運用效益。辦理情形說明如下：

(一)台糖公司積極配合政府政策，盤點適宜土地招商出租，惟因未獲地方政府及民意支持，或開發單位另有開發計畫等因素致提前解約。

(二)台糖經管土地遭棄置廢棄物或空置廠房設施發生入侵盜竊等問題，後續導入科技巡檢，即時掌握現地動態，強化責任分區巡守，提升巡查量能。

(三)台糖公司自 104 年度至 115 年度活化目標 1,409.54 公頃，截至 115 年 7 月底止，已活化 1,994.76 公頃，達成率 141.52%。惟因承租人無承租需要辦理退租，或台糖公司盤點釋出業務無需使用部分土地等，致使待活化土地仍有增加情形。

二、為有效利用土地，增進營運效益，辦理轄管土地之出租及設定地上權作業，惟部分土地承租人或地上權人未依規範使用土地，且逾半數違規案件係經他機關查獲，或租期屆滿逾 1 年之案件仍未完成續約或退租程序，或未清理之懸記帳項金額龐鉅且新案持續發生，致懸帳總金額不減反增，允宜研謀改善。辦理情形說明如下：

(一)108 年 1 月 16 日台糖公司檢討出租土地個案缺失後，已強化土地巡查措施及落實租約管理。經查 112 年至 114 年底止發生 47 件違規案件，其他機關查獲者 22 件，僅占台糖總件數約 0.07%。

(二)台糖公司經管土地單位均依規定辦理續約事宜，惟因少數繼承及涉訟案件，已積極督促原承租人或其繼承人提供相關資料辦理續約。

三、豬場改建計畫統包工程雖經採取相關趕工進措施，惟進度仍持續落後，已無法達成修正後 114 年 6 月底竣工驗收之目標，且部分畜殖場多項設備甫經短期試車（營運）即發生故障損壞，或因設施品質欠佳或設計與施工不良致種豬異常死亡等情，允宜針對問題癥結檢討妥適處理，以發揮計畫預期效益。台糖公司說明如下：

(一)農業循環豬場改建投資計畫工程進度如下：

- 1.第 1 期改建統包工程（共 6 場），各場分別進行功能檢測、試運轉及驗收。
- 2.第 2 期改建統包工程（共 7 場），其中 4 座肉豬場預計 115 年 10 月進入試運轉；3 座種仔豬場進行最後項目，整體預計 115 年 12 月進入試運轉。

(二)本部每周參與台糖公司與統包商工程進度會議，持續督促提升工程進度與品質改善。

四、高雄分公司整體營業利益逐年成長，惟部分核心業務連年發生虧損，又推動之高雄成功物流園區第二期開發案迄無廠商進駐，或小型車輛停車場之電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置數量未達規定比率，及部分停車場出租（停車）率亦待提升，允宜檢討改善。辦理情形說明如下：

(一)高雄成功物流園區第二期潛在廠商預計開發 AI 算力中心（Data Center），並規劃可行營運模式，後續將採公開招標設定地上權方式完成招商開發。

(二)太保停車場附設太陽能光電設施因遭居民反對，現持續溝通並已另訂新約，預計停車率可提升；另預計 115 年度第 4 季完成增設充電設施。

(三)綠堤停車場案地因進行都更，致停車率下滑。

五、配合政府推動平地造林政策，投入造林管理及撫育維護作業，並成立土地巡查部門辦理巡查防護等事項，惟尚有多處經管土地遭占用堆置土石方、棄置大量廢棄物、占用耕作等，未有實際造林情事，影響造林成效，允宜研謀改善，以健全土地巡查管理機制。辦理情形說明如下：

(一)台糖公司依農業部「平地造林直接給付及種苗配撥實施要點」規定覈實造林面積，按其

造林年度請領造林直接給付；因部分造林地緩衝區設置未符需位處鄰地邊緣之規定，正主動申請註銷造林面積及繳回歷年造林費用，合計註銷面積 0.478082 公頃，繳回費用 22 萬 7,066 元。

(二)巡查人員區位認知不足，未即時辦理鑑界釐清，前已召開人事評議委員會審議決議懲處疏失人員，並函復審計部在案。

(三)巡查發現部分土地遭占用、占耕及棄置廢棄物情事，已依規定通報及積極處理；並加設實體欄杆、菱形網明確地界，以維護公司利益。

六、配合政府政策及公司轉型需求，推動學生宿舍投資計畫以提升土地開發業務績效，惟計畫完成後營運效益均未達預計目標，且部分學生宿舍因應少子化衝擊轉型社會住宅後，出租率有逐年降低趨勢，允宜通盤檢討營運與行銷策略，以有效活化資產及提升財務效能。辦理情形說明如下：

(一)由於少子化因素，台糖 9 處學苑主要客群由學生轉向社會人士，其中溪州、祥和及安南學苑由廠商整棟包租，其餘 6 處學苑於 112 年 8 月起，則配合政府政策轉作社會住宅。

(二)學苑於 112 年 8 月轉作社會住宅後，已由初期平均出租率約 78%，提升至 115 年 7 月底 86.07%。

七、配合政府推動循環經濟政策投資相關民營事業，惟被投資事業連年虧損，部分甚有趨劣情事，又取得技術移轉後迄未有銷售實績，投資績效欠佳，或關係人交易資訊之財務資訊揭露存有未盡完整透明情事，允待檢討改善，以確保投資權益。辦理情形說明如下：

(一)東糖能源公司現已取得「液態雜質有機質肥料」登記證號，並增加處理費及售電收入等措施，轉虧為盈；台灣酵素公司將以木聚醣酶系列產品作為主力，積極拓展國內外畜產養殖客戶。如其虧損仍無法改善，將評估辦理撤資。

(二)台糖公司 114 年度「關係人交易調查表」已如實填報，並通令所屬權責單位加強覆核。

八、生物科技事業部生技材料廠雖已取得貨源緩解停工待料情形，惟牡蠣殼粉實際銷售量遠低於目標量，肇致庫存壓力持續攀升，且營運虧損占事業部整體營業損失逾 3 成，允宜針對滯銷癥結研訂去化策略確實執行，以提升營運效能。辦理情形說明如下：

(一)深化既有市場通路，持續宣傳牡蠣殼低碳產品，鎖定農業資材、土壤改良、水產養殖、環境材料及工業原料等市場，增加產品銷售商機。

(二)針對銷售不如預期及庫存壓力，將強化生產及庫存管理，精進鍛燒技術確保產品質量，落實管理穩定設備妥善率。

九、投入鉅額經費推動環境管理工作，惟部分單位污染事件之違規事由重複發生，或轄管區域因孳生病媒蚊幼蟲或環境髒亂遭舉發（裁罰）案件頻仍，允宜研謀改善，以善盡企業社會責任，提升整體環境品質。辦理情形說明如下：

(一)辦理環保法規教育訓練及案例宣導，針對違規事由辦理改善追蹤，防止再次發生。

(二)強化自主巡檢及督導查核，提高巡查頻率，並落實「巡、倒、清、刷」及環境整理工作。

肆、結語

綜上所述，在債權維護方面，台糖公司將賡續依法辦理強制執行與催收求償；於食品安全方面，則嚴守相關規範，落實原物料逐批檢驗把關，以穩定供應民生需求；另台糖公司對於審計部所提審核意見，均深入檢討現行作業及管理機制，積極辦理改善。

以上報告，敬請各位委員先進指教。並祝各位委員身體健康、萬事如意。謝謝！

衛生福利部書面資料：

「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討-中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」專題報告（書面報告）

主席、各位委員女士、先生：

今天 大院第 11 屆第 5 會期經濟委員會召開全體委員會議，本部承邀列席報告，深感榮幸。茲就「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討-中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」，提出專案報告。敬請各位委員不吝惠予指教：

壹、中聯油脂事件發展背景、時序、專家調查報告及下架銷毀最新辦理進度說明

一、事件發展說明

本部食品藥物管理署（下稱食藥署）於 115 年（以下同）6 月 30 日下午 4 時 6 分接獲中聯油脂股份有限公司（下稱中聯公司）通報其大豆沙拉油不符食品安全衛生管理法（下稱食安法）規定後，立即啟動應變機制，說明如下：

（一）立即啟動聯合查核及管制作為

食藥署於 7 月 1 日會同臺中市政府食品藥物安全處前往中聯公司查核，命中聯公司自 7 月 1 日起停止大豆沙拉油製造及出貨，在未釐清原因及改善並經審查通過，不得恢復作業，同時啟動產品流向追查、回收及下架作業。

1. 發函業者及衛生局配合辦理下架回收及管制

（1）食藥署於 7 月 2 日函請地方衛生局，依 106 年公布之「食品違規案件—產品下架、回收、封存、銷毀階層之處理原則」，督導業者於 7 月 3 日中午 12 時前完成第一層涉案產品下架回收；並依 7 月 4 日專家會議討論情形，基於風險管理預防原則，除原型油下架，擴大預防性下架使用受影響大豆沙拉油含量 20% 以上之加工製品，並函請地方衛生局督導原型油品及使用受影響油品含量 20% 以上之加工食品，於 7 月 6 日 24 時前完成預防性下架。並依專家會議建議，中聯公司尚未提出有效改善措施前，不准復工。後於 7 月 7 日擴大要求第二層受影響產品，亦須於 7 月 8 日 24 時前完成預防性下架。

（2）因 7 月 7 日泰山企業股份有限公司（下稱泰山公司）通報另一項調合油產品「泰山好理調合油 0.6L」（有效日期：2027 年 7 月 25 日）產品檢出苯（a）駢苊超過限量，經追查其原料為中聯公司 115 年 5 月生產之大豆沙拉油（批號 313-1150512），食藥署於 7 月 9 日，依風險管理原則擴大採行預防性管制措施，以防止可能受影響產品持續流通市面。爰要求中聯公司針對 4 月至 6 月期間生產之所有批號油品，以及衍生之第一層、第二層產品，均應於 7 月 10 日中午 12 時前完成預防性下架。

(3)7 月 12 日傍晚食藥署又接獲福壽實業股份有限公司（下稱福壽公司）通報，其產品使用中聯公司 4 月 6 日及 4 月 10 日生產之福壽不飽和及大豆沙拉油 2L 及福壽花生風味精華調和油 2L（批號 318-1150406 及 314-1150410）亦檢出苯（a）駢苾超標。

(二)召開產業及專家會議，確立流向掌握及因應處理

1.食藥署於 7 月 4 日召開專家學者會議及食品公協會會議，針對中聯大豆沙拉油檢出苯（a）駢苾事件，協助釐清原因並研商後續處置。

(1)擴大預防性下架：要求使用受影響大豆沙拉油製成之原型油品及含油量 20%以上加工製品，於 7 月 6 日 24 時前完成預防性下架；其他相關產品應同步自主揭露產品資訊。

(2)專家建議強化管理：要求業者擴大檢驗 4 月起留樣，並強化原料驗收、製程管控及自主監測，建立預防再發機制。中聯公司尚未提出有效改善措施前，不得復工。另為提升資訊公開透明，食藥署已於 8 月 5 日公開專家會議紀錄及相關資料，供各界瞭解專家討論內容及相關處理依據。

2.7 月 6 日召開大豆沙拉油煉油廠業者會議，就原料驗收、製程管控、自主檢驗、自主通報及預防再發等議題，研商精進作法；同時要求強化食用油脂源頭管理、自主檢驗制度及食品安全管理措施。

3.7 月 10 日召開中聯公司、福懋油脂股份有限公司（下稱福懋公司）、福壽公司、泰山公司 4 家油脂業者及地方政府衛生局會議，重申產品下架及回收範圍，要求該 4 家業者提供下架進度及退貨資訊，並於 7 月 10 日 24 時前提供下游業者及其相關產品資訊予食藥署及所轄衛生局。

(三)擴大抽驗

為確認中聯公司市售及廠內產品安全性，食藥署已啟動擴大抽驗，針對 4 月至 6 月生產的 30 批油品（除一批無法取得檢體外），全數抽驗。7 月 19 日已完成檢驗，並已公布檢驗結果：

1.上游原油部分：抽驗 53 件，其中 4 件檢體不合格，均屬中聯公司批號「313-1150408」及「315-1150413」原油。

2.終端產品部分：抽驗 171 件，其中 5 件不合格，不合格產品均使用上述 2 個批號原油製成。

(四)預防性下架產品重新上架

食藥署 7 月 21 日上午召開「食品風險評估諮議會」，經綜合檢驗結果、上下游產品流向核對及食品安全風險評估，並採納諮議會建議，公布中聯公司 115 年 4 月至 6 月生產之 30 批大豆沙拉油中，7 批不合格油品及 1 批無檢體油品，維持一律不得上架並啟動銷毀程序；19 批油品及其相關產品已經檢驗並確認符合食品安全標準，自即日起得重新上架；3 批尚未出貨原油持續管制，不在本次上架範圍。

(五)持續公開資訊

1.秉持資訊公開透明原則，自事件發生後持續透過新聞稿、記者會及官方網站即時對外說明事件處理進度、產品流向、下架回收情形、抽驗結果及後續管理措施，主動回應社會關切事項。

2. 食藥署官網首頁已建置「115 年油脂案專區」，除更新外，並公布受影響業者名單及產品資訊，提供消費者即時查詢，保障民眾知情權益。

二、食藥署委託專家學者「中聯油脂事件獨立調查小組」調查結果

(一) 為全面釐清事故原因，食藥署委託專家成立「中聯油脂事件獨立調查小組」，於 7 月 21 日進廠調查，全面檢視中聯公司製造及品質管理流程。

(二) 食藥署於 7 月 27 日公布調查結果。調查小組透過實地查核、資料調閱及綜合分析，認定本案係高風險原料管理、製程管控及檢驗監測等多項管理缺失影響所致。調查結果重點如下：

1. 高風險原料未搭配製程及檢驗監測管理：調查發現，部分巴西進口黃豆製成之大豆油，相較於美國進口黃豆製成之大豆油，較易檢出苯（a）駢芘，不同船期原料品質亦有差異。然而，業者未針對高風險原料強化管理、提高檢驗頻率，並搭配製程控制及檢驗監測措施，因而增加苯（a）駢芘超標風險。

2. 製程監控及異常改善機制未落實：調查指出，目前製程設備未發現有直接造成苯（a）駢芘生成之證據；惟部分製程參數及品質管制界限異常時，業者未即時採取矯正及改善措施，亦未建立因應風險之製程調整策略。

3. 食品安全管理及風險管控機制未充分落實：調查指出，業者未將苯（a）駢芘相關化學危害納入食品安全管理系統完整辨識、評估及管理，且對高風險原料放寬品質管制標準，未提高原料及產品檢驗頻率，增加超標風險。

(三) 調查小組建議業者強化原料風險管理、製程監控及檢驗監測，以提升食品安全管理及風險管控能力。

三、下架銷毀最新辦理進度：

(一) 福壽公司、福懋公司及泰山公司已針對 7 批不合格批油品進行下架回收。

(二) 依據「食品及其相關產品回收銷毀處理辦法」，泰山公司、福壽公司、福懋公司等 3 家業者已分別向所轄地方衛生主管機關提具銷毀計畫書，並由地方衛生主管機關監督業者執行產品之回收銷毀作業。

貳、有關脫膠原油檢出苯（a）駢芘案說明

台糖公司採購供後續精煉使用的脫膠原油，於 5 月 11 日先至中聯公司取樣油槽檢體送驗，並於 5 月 15 日檢驗結果未達合約驗收標準，台糖公司因此未予採購收貨，前述脫膠油品未進入台糖公司廠區及製程。

一、本案台糖公司於尚未購入之脫膠原油檢出苯（a）駢芘超過 2.0 ppb，尚無依食安法第 7 條第 5 項規定之通報義務。其判斷重點在於，當時尚未經收貨之「脫膠原油」仍屬需加工之原油，尚未成為「可供食用」的產品，仍須經後續脫酸、脫色、脫臭等多道精煉程序，才能製成食用油。

二、再者，依據「食品中污染物質及毒素衛生標準」規定，係對「直接供食或作為食品加工使用之油脂」所訂之衛生標準，而非針對尚未成為可供食用之「脫膠原油」所訂。爰此，台糖公司於「脫膠原油」檢出苯（a）駢芘，尚無違反衛生標準，自無依食安法第 7 條第 5 項規定通

報之義務。

三、另近日外界以辣椒粉中含有禁用之違法色素蘇丹紅時有應通報之義務一事，類比本次事件並不恰當。辣椒粉已是可直接供人食用之食品，且蘇丹紅為禁用物質，自始至終不得存在並用於原料、製程以及產品中，於辣椒粉中檢出蘇丹紅已違反食安法第 15 條第 3 款及第 10 款規定。

參、食安警訊通報強化

一、本次事件反映現行食品安全管理制度於源頭管理、生產製程、自主管理、風險查驗、異常通報及資訊整合等面向仍有精進空間。本部依據事件調查結果、專家建議及實務執行情形，已啟動食安法修法作業，全面檢討食品安全管理制度，強化食品安全防護網。

二、食安法修正草案以「強化源頭管理、強化製程管理、強化異常通報、強化品質管理、強化數位治理」五大方向為核心，修正共計 17 條，修正要點如下：

(一)發生重大食安事件時，中央得成立指揮中心，地方主管機關有動員、通報中央及依指揮中心指示辦理之應變責任，以整合相關資源，有效調度。

(二)符合一定類別及規模之食品業者，應將食安監測計畫報經中央核定；發現食品有危害之虞時，應於 24 小時內通報。

(三)為強化二級驗證，驗證機構得進行現場抽樣，並要求業者提供樣本及自主檢驗報告等資料。

(四)為落實食安監督權責劃分，地方主管機關應辦理查核，中央主管機關就重大、突發性或其他食安事件亦得辦理查核，地方機關應配合辦理。

(五)授權訂定下架措施及後續處置等事項之辦法，食品安全保護基金得補助依中央食品安全事件指揮中心指示，或中央主管機關公告下架之非違規食品業者相關費用。

(六)食品業者如違反自行或送檢規定、未設置實驗室等規定，直接開罰新臺幣 3 萬元至 300 萬元罰鍰，違反有危害之虞時之停工、通報義務等規定，最高罰鍰 3,000 萬元。並增訂財產執行保全機制，以避免受處分人有隱匿、轉移財產或逃避執行之虞。

(七)為強化網路食品管理，明定網際網路業者之管理義務及風險管控責任。

三、針對上述修正草案，本部加強與社會各界溝通，廣納各部會及地方政府意見，凝聚食安法修正草案之共識，完善食品安全防護體系。

肆、消費者團體訴訟進度說明

一、行政院消費者保護處 7 月 9 日已召開「研商中聯油脂公司油品事件提起團體訴訟會議」，協調消保團體台灣消費者保護協會（下稱台消會）、財團法人中華民國消費者文教基金會（下稱消基會）受理本案團體訴訟，為民眾請求損害賠償。

二、依據台消會、消基會官網 7 月 21 日新聞稿，台消會即日起受理本案校園團體訴訟案件，收件截止日為 115 年 10 月 30 日，另消基會依《消費者保護法》啟動一般消費者團體訴訟。

三、依食安法及消費者保護法相關規定，本部將協助消費者保護團體提起團體訴訟，全面維護消費者權益；相關訴訟費用補助，得依食品安全衛生管理法由本部食品安全保護基金支應。

伍、結語

本次中聯大豆油事件發生後，本部秉持「風險即時掌握、資訊公開透明、依法行政處理」原則，第一時間啟動跨機關應變機制，迅速辦理產品追查、流向掌握、預防性下架、擴大抽驗及資訊揭露等措施，並配合司法及相關機關釐清事件原因與責任歸屬，同時檢討制度並推動修法，全力維護消費者食品安全及權益。

本部承 大院各委員之指教及監督，在此敬致謝忱，並祈各位委員繼續予以支持。

審計部書面資料：

「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」專題報告

主席、各位委員女士、先生：

今天汝玲應邀列席報告「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」，深感榮幸。茲將台灣糖業股份有限公司（下稱台糖公司）114 年度營運情形及本部決算審核意見與台糖公司改善情形，簡要報告如下：

壹、台糖公司 114 年度營運情形

台糖公司 114 年度決算，經本部審核結果，營業利益 46 億 9,757 萬餘元，營業外利益 28 億 408 萬餘元，稅前淨利 75 億 166 萬餘元，經減除所得稅費用 1,392 萬餘元，審定本期淨利為 74 億 8,773 萬餘元，較預算數 56 億 5,377 萬餘元增加 18 億 3,396 萬餘元，約 32.44%，主要係合建營建案之完工戶數較預計增加，營建毛利隨增所致。

貳、重要審核意見

本部於 114 年度審核報告營業部分，揭露台糖公司重要審核意見計有 9 項，謹擇要摘述如下：

- 一、為開發利用非自用土地，採行多元活化措施，惟合作開發或出租契約案終止情事頻仍。
- 二、為有效利用土地，辦理轄管土地之出租及設定地上權作業，惟部分土地承租人或地上權人未依規範使用土地；又未清理之懸記帳項金額龐鉅且新案持續發生。
- 三、豬場改建計畫統包工程雖經採取相關趕工進措施，惟進度仍持續落後，且部分畜殖場多項設備甫經短期試車即發生故障損壞。
- 四、高雄分公司部分核心業務連年發生虧損，高雄成功物流園區第二期開發案迄無廠商進駐。
- 五、投入造林管理及撫育維護作業，惟尚有多處經管土地遭占用堆置土石方、棄置大量廢棄物等情事。
- 六、推動學生宿舍投資計畫以提升土地開發業務績效，惟計畫完成後營運效益均未達預計目標。
- 七、配合政府推動循環經濟政策投資相關民營事業，惟被投資事業連年虧損。
- 八、生物科技事業部生技材料廠雖已取得貨源緩解停工待料情形，惟牡蠣殼粉實際銷售量遠低於目標量。

九、投入鉅額經費推動環境管理工作，惟部分單位污染事件之違規事由重複發生。

參、前述重要審核意見，台糖公司已研提改善措施，本部當續注意追蹤改善情形（重要審核意見及機關改善情形詳附表）。

以上報告，敬請

主席、各位委員女士、先生指教，謝謝！

附表：審計部重要審核意見被審核機關改善情形

重 要 審 核 意 見	機 關 改 善 情 形
1.為開發利用非自用土地，增裕收入，已採行多元活化措施，惟合作開發或出租契約案終止情事頻仍，且部分自用土地屢遭棄置廢棄物或空置廠房設施發生入侵竊盜案件，又待活化土地面積仍巨，須支付地價稅高達 11 億餘元，部分停閉廠區待活化土地不減反增，被占用土地亦待積極清理，允宜研謀改善，以發揮資產運用效益。	將續接洽潛在廠商，並導入多元科技巡查技術，掌握現地動態，及要求嚴格落實高風險熱點之防護措施，以阻絕土地遭棄置廢棄物情事發生，另亦已舉辦招商說明會、提供租金與權利金優惠方案等措施，以活化閒置土地與停閉廠房。
2.為有效利用土地，增進營運效益，辦理轄管土地之出租及設定地上權作業，惟部分土地承租人或地上權人未依規範使用土地，且逾半數違規案件係經他機關查獲，或租期屆滿逾 1 年之案件仍未完成續約或退租程序，或未清理之懸記帳項金額龐鉅且新案持續發生，致懸帳總金額不減反增，允宜研謀改善。	已通函所轄各區處，加強出租或設定地上權土地之巡查，並督促原承租人之繼承人提供相關資料辦理續約或依判決確定結果辦理，及已就逾期欠款及催收款研擬追償計畫，以善盡管理人之責，確保公司權益。
3.豬場改建計畫統包工程雖經採取相關趕工進措施，惟進度仍持續落後，已無法達成修正後 114 年 6 月底竣工驗收之目標，且部分畜殖場多項設備甫經短期試車（營運）即發生故障損壞，或因設施品質欠佳或設計與施工不良致種豬異常死亡等情，允宜針對問題癥結檢討妥適處理，以發揮計畫預期效益。	已要求統包商延長工時施工，並每週召開進度管控會議，整體工程預計 115 年 12 月可進豬試運轉。另並就第一期工程缺失項目與統包商進行調解，及已就豬隻死亡原因，持續改善豬隻飼料配方與環境管理，以提升整體豬群養殖生產力。
4.高雄分公司整體營業利益逐年成長，惟部分核心業務連年發生虧損，又推動之高雄成功物流園區第二期開發案迄無廠商進駐，或小型車輛停車場之電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置數量未達規定比率，及部分停車場出租（停車）率亦待提升，允宜檢討改善。	已持續透過多元招商管道提升物流（業）營運績效，並積極招攬客運與遊覽車業者停車、接洽相關產業廠商進駐等，藉由客運、遊覽車業者及廠商員工剛性停車需求，以提升停車場出租（停車）率，及增設電動汽車充電樁，以符合法規規定。
5.配合政府推動平地造林政策，投入造林管理及撫育維護作業，並成立土地巡查部門辦理巡查防護等事項，惟尚有多處經管土地遭占	遭占用土地業依規定完成通報並清除占用，且於地界加設欄杆，明確界標，後續將加強巡查業務教育訓練，並透過平板電腦即時比對實際

用堆置土石方、棄置大量廢棄物、占用耕作等，未有實際造林情事，影響造林成效，允宜研謀改善，以健全土地巡查管理機制。	使用情形等，以提升內部控管，防範遭占用風險。
6.配合政府政策及公司轉型需求，推動學生宿舍投資計畫以提升土地開發業務績效，惟計畫完成後營運效益均未達預計目標，且部分學生宿舍因應少子化衝擊轉型社會住宅後，出租率有逐年降低趨勢，允宜通盤檢討營運與行銷策略，以有效活化資產及提升財務效能。	已與住都中心研商續辦社會住宅之可行計畫，規劃導入住宅行政法人或社宅包租代管業者協助營運，並俟住都中心正式函復後據以辦理；另各學苑亦同步持續接洽鄰近學校、社會人士及中科、南科等大宗企業客戶，並利用網路行銷平台或委託仲介公司協助招租，以開拓多元客源。
7.配合政府推動循環經濟政策投資相關民營事業，惟被投資事業連年虧損，部分甚有趨劣情事，又取得技術移轉後迄未有銷售實績，投資績效欠佳，或關係人交易資訊之財務資訊揭露存有未盡完整透明情事，允待檢討改善，以確保投資權益。	將持續注意轉投資事業之營運情形，並責成派兼董事依其專業進行監督管理及積極加強督導，以確保投資權益；已釐清漏列原因，並依規定如實填報關係人交易資訊，並加強覆核，以避免類此情事再度發生。
8.生物科技事業部生技材料廠雖已取得貨源緩解停工待料情形，惟牡蠣殼粉實際銷售量遠低於目標量，肇致庫存壓力持續攀升，且營運虧損占事業部整體營業損失逾 3 成，允宜針對滯銷癥結研訂去化策略確實執行，以提升營運效能。	已就牡蠣殼粉研擬持續開發大型飼料廠客戶、積極與製肥業者尋求合作於配方中添加「蚵肥粉」、拓展地區型經銷商及農會通路、持續與有意願廠商合作，擴大產品多元應用及開發、配合畜殖事業部供應蚵殼粉作為豬隻飼料添加等去化策略，以提升營運效能，擴大市場與銷售量。
9.投入鉅額經費推動環境管理工作，惟部分單位污染事件之違規事由重複發生，或轄管區域因孳生病媒蚊幼蟲或環境髒亂遭舉發（裁罰）案件頻仍，允宜研謀改善，以善盡企業社會責任，提升整體環境品質。	已導入多項揚塵抑制及防護措施，並持續督促所屬落實巡查制度、建立高風險場域控管機制及督導土地承租人落實環境清潔與登革熱防治之責任，以避免再度發生環保事故遭舉發案件。

資料來源：整理自 114 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分。

主席：我們現在進行詢答，委員質詢前依照慣例，主席臺作以下的宣告：每位委員發言時間，本委員會委員 6 分鐘，必要時延長 2 分鐘；非本委員會委員 5 分鐘。上午 10 點半截止發言登記。

首先，請登記第一位洪毓祥召委，請發言。

洪委員毓祥：（9 時 22 分）謝謝主席。我們有請台糖跟經濟部。

主席：請兩位。

龔部長明鑫：召委，早安。

洪委員毓祥：早。我想我們今天安排這個，其實中聯油脂事件只是單一事件，基本上我看的是，從審計部報告債權不良，還有公司經營的商業模式，我覺得是台糖公司整個治理跟內控出現了問題，造成系統性的崩壞。基本上我總結幾個，第一個，我們看到食安風險，到底台糖有沒有一個肩膀可以往上陳報？國家的債權是不是可以積極地追得回來？另外，土地造林根本就是年年

申報合格，但審計部一查就是有很大的問題。所以我把這幾件事情綜合看成是公司治理的問題。

從中聯油脂，在你們的報告裡頭講得都很清楚，但我覺得也是避重就輕，因為按照台糖的說法，5 月 11 號在中聯 311 號油槽採樣，基本上這個採樣是不符合，就是超標 7 倍的油槽，之後你們改採 301 號，對不對？檢驗沒有問題，然後進口到台糖再做成食用的油脂，但是在你們的報告就避重就輕，也就是我看不到 311 槽，我只看到 301 的油槽，那個是合格，是後來台糖公司再買的。我的問題是，基本上你們在 5 月 11 號採樣；15 號拿到這樣的報告之後，當然你們現在的說法跟剛剛衛福部姜署長的說法一樣，這個東西就不列入，因為規定的產品通報跟食安法第七條第五項不同，但我覺得這個蠻嚴重的，因為第一個，311 號油槽到底會不會流到其他的油槽？因為油槽管線（tank pipeline）是相通的，所以我想要請教一下，台糖在自身的 ESG 資料寫的，身為國營事業提供產品服務，理應為國內食品產業之典範，尤其在食品安全方面更要發揮領頭羊的角色。所以明知有問題沒有通報，是因為法律上沒有，你就不通報，這我覺得違反你們公司 ESG 宣稱的寫法，你也侮辱那頭羊耶！我想請教部長跟台糖的回應。

龔部長明鑫：我先來說明 311 號油槽檢驗出不合格，所以台糖公司拒收，但後續怎麼處理 311 油槽，事實上台糖公司並沒有……因為權利人是屬於中聯公司的，所以他也沒有辦法去說：你到底要怎麼處理？但是現在據我了解，事實上 311 油槽的油還在中聯的油庫裡面，是沒有賣出去的。所以台糖公司基本上也沒有那個權力，說這批油到底要怎麼處理、是不是有賣出來，基本上它只是一個買賣……

洪委員毓祥：對，我的問題是台糖的這個檢驗，5 月 11 號異常通報，也就是 5 月 15 號你看到報告的時候，經濟部第一次是什麼時候知道這件事情？

龔部長明鑫：事實上，我們是 7 月 28 號才去……

洪委員毓祥：食安會報？

龔部長明鑫：台糖公司實地查核。

洪委員毓祥：所以經濟部是到 7 月 28 號才去看，才知道有這件事情？

龔部長明鑫：因為台糖公司報給我們都是合標，32 次的檢驗，包括中央政府、地方政府，還有他們自主檢驗……

洪委員毓祥：但是你去查的時候是 311 號槽的那個檢驗不合格，你們到 7 月 28 號才知道嘛。

龔部長明鑫：他告訴我們實際的說明以後才知道，對啊！

洪委員毓祥：好，台糖有沒有去通報衛福部？

葉副總經理東霖：跟委員報告，其實台糖公司是用最嚴格的方式……

洪委員毓祥：沒有，你只要回答我，有沒有跟衛福部報告，不管公文或什麼東西。有沒有？

葉副總經理東霖：這個我們不會去報告，因為這個是我們採購、驗收，等於說它沒有通過驗收、沒有合格、沒有合乎我們的採購規範。

洪委員毓祥：那這樣子，你覺得符合你們食品領頭羊的角色？

葉副總經理東霖：就目前食安法的規定……

洪委員毓祥：國營事業、國營事業耶！

葉副總經理東霖：是，沒有錯，依現行食安法的規定……

洪委員毓祥：所以食安法的規定是你的上限，不是你的底線？

葉副總經理東霖：不是，原料沒有規範苯駢芘的安全標準，所以它沒有所謂超標的問題，也沒有所謂超標 7 倍的問題。

洪委員毓祥：好，我想請一下食藥署署長。就這個問題，請教一下，因為說實在的，如果按照台糖的說法你是不知道，那你什麼時候才知道這件事？

姜署長至剛：針對中聯事件，我們 7 月 1 號把它關起來……

洪委員毓祥：我們就台糖的這一個。

姜署長至剛：之後我們就陸續進廠去做所謂的調查，確切知道調查的時間是在 7 月中的時候，我們看到一筆數字，這個數字裡面是台糖……

洪委員毓祥：所以你比經濟部 7 月 28 號再早一點知道台糖這件事？

姜署長至剛：我想我們知道的時間點是這樣子，經濟部知道的時間，我想因為台糖是在地方，可能會跟直轄市去說明。

洪委員毓祥：對，直轄市，臺南市政府應該通報給你。

姜署長至剛：應該是高雄，我們是 7 月中的時候知道這件事情，確切的時間是在這個時間。

洪委員毓祥：好，我想要問一下台糖還有食藥署，我們有食安雲喔！所以台糖的每一項食品檢驗都有上傳食安雲，衛福部是不是可以追溯得到？

姜署長至剛：報告委員，這是一個很關鍵的問題，所謂整個製程中，從黃豆開始到成品，其實要通報的，我們管的 2ppb 是成品，它不是中間的，脫膠原油其實精煉之後，脫酸、脫臭跟脫色的……

洪委員毓祥：但是粗油算原物料吧？

姜署長至剛：應該是說，這是指製造過程中的一項中間產品，這個中間產品是不能吃的，又臭又酸，顏色又混濁，不會是食品，也不會是要去管的成品，所以……

洪委員毓祥：但它是原料嘛？

姜署長至剛：我們整個食品安全衛生管理法裡面，對於所謂食品中的污染物以及它的毒素，其實在管理法裡面有個附表三，有關於 BaP 的說明，很清楚可以知道……

洪委員毓祥：你這樣講，我們老百姓沒辦法接受，因為你最後還是到……

姜署長至剛：原則上它不是成品，不是食安法管理的，這個是確切的。其實如果在所有製程過程中要去驗，我們也知道 BaP 能整體下降 88%……

洪委員毓祥：所以你會修食安法嘛？署長，修食安法的時候會不會把這個洞補起來？

姜署長至剛：我想這個部分，大家未來可以討論。謝謝。

洪委員毓祥：部長跟食藥署署長請回。我想要請教一下台糖債權的問題。我們看審計部的報告，逾期加催收欠款總共 4 億 7,391 萬元，催收款是 4 億 7,209 萬元，跟 113 年第四季比較，催收款從 3 億 8,232 萬元到 4 億 7,209 萬元，一年增加 8,977 萬元，我覺得催收款成長幅度太驚人。我想問一下台糖蔡副總，四億多催收款裡頭，其中有沒有包含吳乃仁的案子，1 億 1,796 萬元的這一

筆？

蔡副總經理東霖：跟委員報告，我們的催收款裡頭有包括吳乃仁這一項。

洪委員毓祥：他現在還了多少？

蔡副總經理東霖：他已經還三千七百多萬元的樣子，我看一下數字。

洪委員毓祥：你們講公開追回只有 700 萬元啊！我是講他的，不是其他四位債務人。

蔡副總經理東霖：750 萬元。

洪委員毓祥：你們公開宣稱七百多萬啊！所以一億一千七百多萬的金額中才七百多萬元。我的問題是，你們做得很好，你們去做了管收嘛！管收之後，7 月 16 號第一次協商沒有共識，6 月 11 號裁定管收，22 號台糖撤回管收聲請，然後 7 月 16 號再協商，7 月 20 號是你的期限。我想知道的是，台糖撤回管收聲請的決策是誰決定的？誰授權的？法務單位、總經理、董事長？

蔡副總經理東霖：我們是有委託啦，委託律師來……

洪委員毓祥：律師是委託，但是誰決定要撤回？

蔡副總經理東霖：是律師當場作成的決定。

洪委員毓祥：律師當場做的決定，不用問當事人、不用問你們台糖？

蔡副總經理東霖：他是應法官的說明。

洪委員毓祥：你跟法官說的不一樣，法官是說你們台糖主動撤回。

蕭副總經理基淵：跟委員報告，這個案子是我們的律師，就是代理人，在現場經法官詢問，我們才答應的。

洪委員毓祥：所以一切都推給律師？不對啊！委託律師，律師還是會打電話回來問你啊！

蕭副總經理基淵：當時是全權授權給代理人啦。

洪委員毓祥：這個實在是很扯啊！我再問你，撤回管收，你換到了什麼？就是你要撤回管收，總是有個理由嘛！你換到什麼？換到他願意還錢？換到他願意提供新的擔保還是新的什麼資產抵押等等？

蕭副總經理基淵：跟委員報告，管收的目的，我們是希望債務人出來清償債務。我們考量過，如果一直關在裡頭，我們還是拿不到錢，如果他不來協商，當場債務人的委任律師有……

洪委員毓祥：你確定嗎？我的看法跟你不一樣，我覺得管收久一點，他就會主動還了。

蕭副總經理基淵：我們當然希望他還啊！

洪委員毓祥：你就關久一點啊，幹嘛撤回管收？撤回管收你也換不到什麼啊！國家上億元的債權，然後你只是因為他願意坐下來談就可以撤回，什麼東西都沒有，台糖可以接受？這在一般民間公司怎麼會接受？

蕭副總經理基淵：跟委員報告，如果債務人沒有履行債務的話，我們當然還會再次聲請管收啊。

洪委員毓祥：可是你再次聲請管收，你的理由又要不同了！你要有新的管收原因，所以你下一次如果再聲請管收，你新的管收原因是什麼？而且管收是以一次為限！你們家的法務是這樣子的啊？

黃法務長秉琛：報告委員，關於管收的次數部分，法律上沒有限制次數，所以只要符合管收的要件

，還可以繼續聲請管收。

洪委員毓祥：我問你，7 月 20 號還是沒有達到共識啊！7 月 16 號是第一次嘛，20 號說要再給你，現在的進度？

黃法務長秉琛：報告委員，進度可能……

洪委員毓祥：之後補給我？

黃法務長秉琛：好，之後再給，因為現在協商還在持續進展中……

洪委員毓祥：這全國都在看，這國家級的債權！

黃法務長秉琛：因為協商還在持續進展中，我們覺得到時候如果說整體告一個段落之後，不管結果怎麼樣，我們一定……

洪委員毓祥：協商總是有個 due date 嘛，期限。

黃法務長秉琛：因為期限的部分，我們要看他協商的進展狀況來決定，所以還是沒辦法……

洪委員毓祥：所以跟台糖借錢不錯，我欠錢都不要還就好了啊！像以前「George & Mary」借錢免還！好，你事後給我報告，我想知道你們整個後續的進度，什麼時候可以催收回來。審計部也坐在這邊，這也是很大的一個債權的問題。

最後一個小問題，但我覺得問題滿嚴重的，也就是平地造林詐領補助的問題。在審計部的報告裡頭，林保署核定的撫育面積在 114 年度 3,531.95 公頃，經費 6,000 萬元，結果審計部請林保署用無人機航拍，再跟台糖的 GIS 土地清冊比對，發現五筆土地，有的遭占用堆置石方，有的棄置大量廢棄物、占用耕作土地，林木無法生長，沒有實際造林，然後你們台糖 112、113、114 年送給林保署的成果都寫合格，持續領取造林補助。這有造假、詐欺、公務員不實登載等問題，這說明一下。

蔡副總經理東霖：我簡要地說明，我們平地造林的面積，其實講起來非常大，它的面積……

洪委員毓祥：沒有、沒有，我現在就針對審計部點出來的這五筆。

蔡副總經理東霖：這五筆裡面，它也不是全部的面積都有被傾倒或者被……

洪委員毓祥：你這五筆土地是耕作地、農地還是山坡地什麼等等？

蔡副總經理東霖：它是農業用地。

洪委員毓祥：好，我就是想要引出一個問題，你們還是要再給我，因為這個東西是不實的造假，這很嚴重！因為審計部都幫你查出來了，所以你們要回去好好徹查一下。另外你剛剛回答得很好，我也有去查，就是農地，所以之前 5 月 6 號我們在審農業發展條例的時候，執政黨的委員說，實施農發條例、地方自治規範，尚無窒礙難行之處，不用再訂第十條之一，第六十九條也不支持。也就是說農地傾倒這些廢棄物被人家占用，然後現行的農業部說不會，現在的方法就很好。可是台糖一個國營事業，然後土地被人家占用、被人家傾倒，你不覺得農發條例應該再加入更高的刑罰跟罰則嗎？這對台糖也是一個保障吧？是不是？應該是吧？

蔡副總經理東霖：是。

洪委員毓祥：好啦，我相信，今天你們董事長跟總經理，藉由出國就不在了，所以你也算可憐的代打。後續我希望你們把這些報告大概都交給我。第一個就是債權，跟吳乃仁等等，以及你們催

收其他不良債權的機制，後續案子會怎麼進行，給我一個書面報告。第二個，我建議台糖，不管是粗油，只要你是用到食用的部分，因為你們還有肉鬆、有糖、還有肉製品等等一堆啊！所以你們整個東西到底有沒有確實從原物料到這裡頭的審驗，然後同時確實上傳到食安雲？同時你要建立跟經濟部及衛福部的即時通報系統。我不要苛責你啦，麻煩兩個月內給我一個機制規劃報告，去防堵未來這些事情，好不好？

蔡副總經理東霖：是，謝謝委員。

洪委員毓祥：謝謝。

主席：謝謝洪召委的質詢。

主席（洪委員毓祥）：請問各位同仁，上次會議議事錄有無錯誤？（無）好，無錯誤，議事錄確定。

接下來我們請楊瓊瓔委員質詢。

楊委員瓊瓔：（9 時 39 分）謝謝主席，楊瓊瓔發言。首先邀請部長跟台糖公司。

主席：有請部長跟台糖。

龔部長明鑫：楊委員早安。

楊委員瓊瓔：部長好。我們今天主要是針對國營事業的食安防線跟法規漏洞的總檢討。這一次中聯油脂苯駢芘超標的案件爆發之後，究竟是誰讓一級致癌物在供應鏈中隱形？在開始質詢之前，我首先要請教兩位。面對這次引發全臺恐慌的重大食安危機，兩位認為國營事業到底有沒有應主動監督與通報的責任？請教部長。

龔部長明鑫：報告委員，所有的公務員都是依法行政，按規定來辦理，而台糖公司已經依法行政，最主要就是……

楊委員瓊瓔：所以台糖公司到底應不應當主動通報？至於經濟部也應該要全面監督啊！

龔部長明鑫：報告委員……

楊委員瓊瓔：你認為需不需要？你只要回答我需不需要就好。

龔部長明鑫：我之前已經說明過，因為 311 號油槽……

楊委員瓊瓔：我只請教需不需要，請告訴我。

龔部長明鑫：因為 311 號油槽內粗油的所有人是中聯，而中聯事後要怎麼處置 311 號油槽的油，事實上是中聯決定……

楊委員瓊瓔：部長，請針對本席的提問！請問經濟部的立場是不是應該要全面監督？台糖是不是也應該要主動通報？本席只問這個，請教！

龔部長明鑫：如果依法要通報就通報；如果依法沒有通報的義務，也不一定要通報。

楊委員瓊瓔：這是你的回答？請教台糖。

蔡副總經理東霖：委員好。

楊委員瓊瓔：剛剛的題目請教，台糖在 5 月 15 號拿到的油品檢驗結果超標七倍，達十四點多 ppb 的苯駢芘，你認為需不需要通報？需不需要通報？

蔡副總經理東霖：跟委員報告，我剛才已清楚表達，苯駢芘的標準是針對食用油……

楊委員瓊瓊：請教，請針對本席的提問，你有沒有通報經濟部？

蔡副總經理東霖：沒有。

楊委員瓊瓊：你們在 5 月份就已經拿到這份檢驗報告，也明知道、也確認這批油品含有劇毒的致癌物，從 5 月到 7 月整整兩個月，台糖是國營事業大廠，為什麼選擇知情不報？為什麼？

蔡副總經理東霖：這不在現行食安法的通報範圍之內。

楊委員瓊瓊：這是你的回答？經濟部作為主管機關，當時有沒有人知道台糖這件事？有沒有？經濟部？

龔部長明鑫：沒有通報，沒有！

楊委員瓊瓊：所以你是不知道的？台糖從 5 月 15 號得知超標達 14.7 ppb，到什麼時候經濟部才知道？幾月幾號才知道？

龔部長明鑫：7 月以後，我們去……

楊委員瓊瓊：7 月以後是什麼時候？7 月以後經濟部才知道？是不是？

龔部長明鑫：是、是。

楊委員瓊瓊：7 月以後才知道。部長，民間企業南僑主動吹哨都要被罰三百萬，而台糖是國營事業，全國、全體國民都非常信任。當你發現有這麼嚴重的致癌物時，只說拒收、不買了，卻讓這些有毒的油品繼續留在供應鏈裡！如果不是檢調與衛福部全面清查，這些原料是不是就任由下游業者販售給民眾吃下肚？這叫什麼食安把關？

龔部長明鑫：沒有，311 號油槽的油現在還在中聯沒出來，就是因為台糖公司給予警告，才讓這批油沒有出來，出來的是其他批的油，而其他批的油跟台糖沒有關係！

楊委員瓊瓊：部長，請針對問題回答。這件事造成這麼大的風暴，到底應該怎麼檢討、改進，讓這種事不要再發生？因為食安是底線！

龔部長明鑫：是啊。

楊委員瓊瓊：在這裡本席要再次請教，當民間企業發現有劇毒原料時，依規定啟動吹哨者機制並通報。反觀全國最信賴的國營事業台糖，卻默默退貨自掃門前雪。在這樣的情況下本席要請教，難道台糖不受食安法的規範嗎？

蔡副總經理東霖：報告委員……

楊委員瓊瓊：你們現在說法規沒有強制要通報，你們之前就用這個藉口……

蔡副總經理東霖：報告委員……

楊委員瓊瓊：現在還要再用這個藉口嗎？已經造成這麼大的風暴了，你有沒有受食安法的規範？

蔡副總經理東霖：如果今天台糖公司買的食用油超標，台糖公司一定會通報……

楊委員瓊瓊：請教台糖有沒有受食安法的規範？

蔡副總經理東霖：有。

楊委員瓊瓊：你們有？好。針對原料、半成品、未收貨、脫膠粗油，依現行食安法第七條第五項規定，產品需主動通報，但也因為這樣的文字，成為經濟部跟衛福部免責的護身符……

蔡副總經理東霖：不是這樣的！

楊委員瓊瓊：部長，你聽清楚，你讓法律文字的灰色地帶成了一級致癌物的防火牆……

蔡副總經理東霖：不是這樣的！

楊委員瓊瓊：至少目前的情況是如此！好，現在衛福部已經預告未來將修法納入強制通報，代表目前法規根本是千瘡百孔！在這樣的情況下本席請教，在修法的空窗期，民間企業存在著不合法不通報的現象，而政府也無從知道每一次的檢驗詳情。但台糖是國營事業單位，應該要遵守法律主動通報，以作為守法的表率，對不對？台糖，對不對？

蔡副總經理東霖：我們當然是要……

楊委員瓊瓊：是不是應該作為守法的表率，對不對？

蔡副總經理東霖：是，當然。

楊委員瓊瓊：所以現在是在打臉政府嗎？

蔡副總經理東霖：沒有，我要跟委員報告……

楊委員瓊瓊：藐視了政府立的法，且沒有依法主動通報，卻要求民間一定要做到？這標準太奇怪了！

蔡副總經理東霖：跟委員報告，我們買的是原料油，粗油經過精煉之後可以把苯駢芘拿掉大部分……

楊委員瓊瓊：請經濟部長，衛福部署長也請一起上來。你們看，113 年 3 月 11 號召開的食品業者自主管理說明會官方所公告的內容，其中第三點白紙黑字寫得非常清楚，「食品業者於發現原料或產品有危害衛生安全之處時，應主動停止製造、加工、販賣及辦理回收，並通報直轄市、縣（市）主管機關，違法者，依食安法第四十七條第二款處新臺幣三萬元以上三百萬元以下罰鍰。」部長，這裡寫得這麼清楚，我想聽聽您的說法。

龔部長明鑫：報告委員，我剛才講過了，311 號油槽的油並沒有流到市面，而且它是粗油……

楊委員瓊瓊：可以通報啊！

龔部長明鑫：並非食品安全規範的範圍……

楊委員瓊瓊：你又落入文字漏洞！部長，我們應該正式面對這樣的問題，因為這才是我們要的，這才是人民要的！但到目前為止，花了這麼多時間，還是不清楚！

龔部長明鑫：後續如果大院修正食安法且通過的話，我們當然依法辦理，依法遵守。

楊委員瓊瓊：113 年的公告已經明明白白、白紙黑字寫得那麼清楚！部長，本席要跟你討論的是，到現在為止，你能夠協助民眾什麼？我首先請教，這絕對不是單一事件，政府無能，民眾就無奈，這樣將造成國家食安防線全面失守！你說只管產品不管原料，等於讓整個法規斷鏈；台糖知情不報，而你卻成為台糖的律師為他辯護，這是行政怠惰；還有，違法業者居然能出席下架標準會議干預決策，這等於決策染黑！部長、台糖副總經理跟衛福部食安署長，你們都在這裡，法規斷鏈、主管機關卸責加上利益迴避機制失靈，等於系統性的崩潰。而經濟部更離譜，到底是誰這麼天才，把這樣的事件比照成去菜市場買菜，說買菜時不會去向市場報告這個葉子爛掉？這是誰這麼天才啊？你把我們整個國家的食安當兒戲啊！一級致癌物，竟然有這樣的回復給社會大眾看笑話！部長，誰這麼天才？是不把食安當成一回事嗎？還是經濟部認為是沒事的，怎麼會比擬成這樣子呢？你覺得這個比擬適當嗎？請教部長。

龔部長明鑫：台糖公司依法行政，所有人都是守法的公務人員，經濟部有這個責任要保護這些守法的公務人員。

楊委員瓊瓊：你要不要保護我們的食安啊？

龔部長明鑫：當然啊，我們是依法。

楊委員瓊瓊：你認為經濟部把食安這麼嚴肅的一個議題，比擬成去菜市場買菜，你覺得這個適當嗎？

龔部長明鑫：剛剛已經說明了，311 油槽的油並沒有流出去。

楊委員瓊瓊：請教你認為這個適當嗎？請教你，這是經濟部給社會大眾的回應，你認為這個適當嗎？

龔部長明鑫：沒有，這只是一個比喻，白話的比喻……

楊委員瓊瓊：你認為適不適當？沒關係，事過了，你認為適不適當？

龔部長明鑫：如果委員覺得不恰當的話，那我也尊重委員的……

楊委員瓊瓊：不是我認為，是你不能反質詢！請問你認為這樣子的比喻適當嗎？

龔部長明鑫：我尊重委員的說法。

楊委員瓊瓊：你認為適當嗎？

龔部長明鑫：我尊重委員的說法。

楊委員瓊瓊：你認為適當嗎？本席請問，請回答。

龔部長明鑫：如果委員覺得不適當的話，我尊重委員的說法。

楊委員瓊瓊：我認為不適當，你認為是不是不適當？

龔部長明鑫：所以我就尊重委員。

楊委員瓊瓊：最後，本席要請教，剛剛也報告了，我們的消費者要怎麼辦？

龔部長明鑫：消費者現在已經有求償機制了。

楊委員瓊瓊：我是問經濟部，現在消費者包括很多的小攤商、中小企業，都在你的轄下，你要不要組一個專案小組協助他們求償？

龔部長明鑫：有的、有的。

楊委員瓊瓊：要不要？

龔部長明鑫：有，以公協會來講，他們如果要求償，我們會給予協助，消費者……

楊委員瓊瓊：不是，你自己要主動啊！

龔部長明鑫：已經有召開座談會了。

楊委員瓊瓊：你會不會主動？經濟部成立專案小組協助這些中小企業、攤商、業者，大家一起來協助他們，不要讓他們求償無門。

龔部長明鑫：對，我們會，我們會……

楊委員瓊瓊：成立專案小組？

龔部長明鑫：座談會，已經有座談會了。

楊委員瓊瓊：會成立專案小組，是嗎？來協助他們。

龔部長明鑫：他們還是要主動啦，因為求償的權利是在他們手上。

楊委員瓊瓔：我具體建議，請經濟部主動來協助，謝謝。

主席：好，謝謝部長、署長，還有楊瓊瓔委員。

接下來，我們請鍾佳濱委員質詢。

鍾委員佳濱：（9 時 52 分）主席、在場的委員先進、列席的政府機關首長官員、會場工作夥伴、媒體記者女士先生。有請經濟部龔部長、法務部法律司謝司長、衛福部姜署長，以及審計部的林副審計長。

主席：請龔部長、法務部、衛福部、審計部。

龔部長明鑫：委員早安。

鍾委員佳濱：也給主席建議，時間部分我們尊重主席的控制，但是如果一直跳針，我想主席應該要適時的調整一下。

部長，裝睡的人叫不醒，剛剛有人問部長菜市場買菜，我問一下部長，你有沒有收過偽鈔？

龔部長明鑫：好像沒有。

鍾委員佳濱：來，副審計長可能比較有這個經驗，你有沒有收過偽鈔？

林副審計長汝玲：我本人是沒有。

鍾委員佳濱：沒有，如果在菜市場，你覺得菜販收到偽鈔要不要通報？

林副審計長汝玲：如果是菜販，我想他是小本經營，當他拿到一張偽鈔，他一定會去……

鍾委員佳濱：對嘛，還是這個菜販會認為自己收到偽鈔了，但下一個顧客不曉得，之後就在找錢時把它找回去，你覺得這樣可以嗎？

林副審計長汝玲：我覺得這樣應該不道德，應該不會，

鍾委員佳濱：不只不道德，還違法！偽鈔不是通用的法幣，所以他如果冒用通用的法幣，知道的人有責任通報，對不對？

林副審計長汝玲：是。

鍾委員佳濱：而且也不能把偽造法幣的偽鈔繼續流通，對不對？

林副審計長汝玲：是。

鍾委員佳濱：好，我請教謝司長，偽鈔有法律規定，黃金有沒有法律規定？黃金的成色 9999 還是 9989，法律有沒有規定？我去銀樓，假設銀樓說有人拿偽鈔來，通報嘛，但有人拿黃金來，說我這個要賣給銀樓，銀樓說你這個成色不足，我只收成色足的、9999 的，銀樓不收，也沒有去通報，你覺得銀樓有沒有責任？

謝代理司長志明：一般按照我們的工作經驗，這邊是沒有責任的。

鍾委員佳濱：對嘛，所以粗油就是什麼？就是金塊嘛！台糖訂了一批粗油，成色不足要賣給台糖，台糖不收嘛，要求對方拿回去，因為台糖要的是純的、9999 的啦，有沒有違法？有沒有違法？

謝代理司長志明：就沒有通報這件事情，以你的例子來講是這樣啦。

鍾委員佳濱：所以說嘛，部長，知道了沒有？同樣是去菜市場買菜，你用偽鈔跟金塊，人家就聽懂了啦，偽鈔是冒用法定貨幣，食品有食品安全，我買了這家的合格食品，我再賣給別人，因為

我確認它是合格的，我轉賣可以嘛，對不對？如果拿到一個不合格的食品，我還轉賣，我就不對嘛，是不是？我去進黃金，我去進原料，原料的成色不合我的要求，我不收，有沒有必要回報？司長，要不要？

謝代理司長志明：委員，這一題因為涉及到食安法的解讀……

鍾委員佳濱：我只是問你啊，如果你收到金塊成色不足，你會不會回報？不收就對了嘛！

謝代理司長志明：如果以一般消費者的角度來講的話，就是拒絕交易。

鍾委員佳濱：對嘛，部長，台糖拒絕交易，拒絕收那一批不合格的粗油，你覺得台糖有沒有違失？

龔部長明鑫：他拒絕，這個本來就是他們的 SOP 啊。

鍾委員佳濱：是嘛，所以說偽鈔跟金塊，粗油跟食品，粗油不等於食品啦！

好，我現在進入正題了，我們來看一看，我再問一下，剛剛好像沒有人請教署長。署長是科學家、醫師，請教一下，太空站的太空人，他喝的水是什麼水？

姜署長至剛：應該是循環的水。

鍾委員佳濱：對，他呼出來的水氣、他的排尿、他的汗液通通收集起來，經過再生後就給他喝啊，署長，如果你是太空人，你敢喝嗎？

姜署長至剛：我會喝。

鍾委員佳濱：你會喝嘛，因為這個是處理完全合格的嘛，儘管是你排出來的，你還是敢喝嘛，你隔壁的太空人排出來的，你也敢喝嘛？

姜署長至剛：對。

鍾委員佳濱：當然要經過處理，不能直接喝啦。

好，我們往下看，游泳池有沒有訂標準？游泳池有規定生菌數多少嘛，對不對？要低於 500CFU 嘛，大腸桿菌，一百公撮要少於 1CFU 嘛，如果合乎標準的游泳池，你敢下水嗎？敢嘛，對不對？除非有小朋友在你旁邊偷偷做什麼不應該做的事嘛，對不對？好，但如果是從你家的馬桶拿的水，它是超過 1CFU 的，結果呢我幫它稀釋，稀釋掉後跟游泳池的標準一樣，有兩杯水，一杯是游泳池的，一杯是你家馬桶拿出來的，但是稀釋後標準跟游泳池一樣，請問你要喝哪一杯？

姜署長至剛：因為兩杯都沒有在喝，不會喝游泳池的水，除非嗆到才會。

鍾委員佳濱：對啦，你嗆到了，你希望是嗆到游泳池的水，還是嗆到那個馬桶裡的水？

姜署長至剛：因為不會去馬桶裡面游泳。

鍾委員佳濱：是啦，沒有錯。

姜署長至剛：所以應該在游泳池才會嗆到。

鍾委員佳濱：很好，但是在科學上，一般人的直覺，如果兩杯水的標準一模一樣，他會覺得在游泳池裡面嗆到水比較安心，我告訴他說「我這杯水跟游泳池的品質一樣，但是是從你家的馬桶舀出來，稀釋過的」，你覺得他會接受嗎？

姜署長至剛：比較難接受。

鍾委員佳濱：心理上不會接受，很奇怪耶，你如果是太空人，你自己的排尿經過處理後的水，你都

敢喝，到游泳池裡面，你不曉得隔壁的小朋友有沒有怎麼樣，但你嗆到水，你還是無所謂。但是如果告訴你，我現在給你喝的這杯水是從你家馬桶撈出來的，稀釋過完全合乎標準，你還是有心理障礙嘛，對不對？

姜署長至剛：委員這邊提到的就是食品安全的安全跟安心這兩個部分。

鍾委員佳濱：是的。

姜署長至剛：其實要照顧到民眾的心裡面，是我們一直要努力的目標。

鍾委員佳濱：沒有錯，這就是我今天要講的，今天的苯駢芘，這個字終於現在全國人民都會唸了，中國的標準是 10 ppb，中聯油脂它去進的黃豆，過去都是賣中國的，巴西的黃豆，它本來的熱損率就比較高，所以中聯過去都是跟美國進，它現在改跟巴西進，熱損率提高但它照收，如果這批黃豆送到中國去，出來的是 8 ppb，請問有沒有違反中國的標準？

姜署長至剛：沒有。

鍾委員佳濱：但是我們的標準是多少？2 ppb 嘛！

姜署長至剛：他們是 10，我們是 2。

鍾委員佳濱：他們是 10，我們是 2 嘛，對不對？臺灣是 2，他們是 10 嘛，所以如果中聯不買美國的黃豆，改進巴西的黃豆送到中國去提煉，合乎中國的標準，但是呢，到臺灣來就超標了嘛，是不是這樣子？好，那現在大家在談的 20% 的標準是怎麼來的？天中聯的油品是 8.1 ppb，我是油品加工廠，我不曉得這批油超標，我用了有沒有可能超標？我是下游的食品廠，會不會有可能？

姜署長至剛：有。

鍾委員佳濱：有嘛！如果我經過稀釋、沒有全部用，我只用兩成，8.1ppb 的兩成是多少？

姜署長至剛：一點六左右。

鍾委員佳濱：就是稀釋了嘛！我沒有全部都中聯油脂，我只用兩成，結果它從 8.1 ppb 變成了 1.6 ppb，請問依食安法而言，我是食品下游的加工廠，我的油是苯駢芘 1.6 ppb，有沒有超標？

姜署長至剛：報告委員，這部分是符合衛生安全標準。

鍾委員佳濱：是的。

姜署長至剛：回到 7 月 4 號做這個決議的時候，只有 1 批，也不知道這些廠商會這麼惡質地延遲及隱匿通報，所以沒有稀釋的問題，這個同意。

鍾委員佳濱：我現在沒有問別的問題。假設我只是個不知情的食品加工廠，我進了 1 批超標的問題油，結果我在製程當中一起使用很多家的油，這一家有問題的油用不到兩成，所以我的製成品只有 1.6 ppb 小於 2 ppb，依食安法它算不算一個合格的產品？

姜署長至剛：報告委員，它是合格的。

鍾委員佳濱：它是合格的嘛！

姜署長至剛：這個階段，其實我們的想法及做法跟韓國、歐盟一致，對於這種相對下降的濃度，理論上如果知道它是惡性的，是不可以稀釋的，但我們是不知情的，所以訂出這樣標準的情形是有前提的。

鍾委員佳濱：是。就好比，如果我是太空人，我知道我食用的水是從我的尿液重新提煉、純化給我喝的，我敢喝；今天我去游泳池，知道游泳池檢驗合格，我才敢下水；如果你拿一杯水給我，它完全跟游泳池的水一模一樣，但是你告訴我說，這是從我家馬桶裡面稀釋的，我就不敢喝嘛！完全合乎科學標準、完全合乎食安，但是不符合我們心裡的安心嘛！所以後來我們還是覺得要讓它下架，對不對？是這樣嘛！

姜署長至剛：是的。

鍾委員佳濱：所以當時是根據科學證據，不要金塊、偽鈔傻傻分不清，不要把下游加工廠完全符合食安標準法規的產品，硬要人家下架，它是合法的，但是基於消費者心裡的感受，明明可以喝的……像太空人敢喝自己的水，但是到了我們臺灣，到我們的地面，到我們的地球，雖然這杯水完全合標，我告訴你，從你家馬桶舀出來的水你碰都不敢碰啦！這就是消費者心裡的要求。

所以我們現在看到這個問題，如果是這樣子的話，這些下游的食品廠是不是無辜的？我進了油，以為它合標，我生產完在出廠前驗了也是合標，請問為什麼政府要叫我下架？我下架後的損失誰來補償？處長，你們怎麼做？是不是就食安法的規定進行說明？

姜署長至剛：針對食安法，面對配合預防性下架的業者，我們目前積極在修法，以及找到相對……

鍾委員佳濱：就是現在行政院版增列的第二項第五款，對不對？

姜署長至剛：是的。

鍾委員佳濱：可是我們的食安基金目前只有 10 億，食品業占我們國家的產值多少，部長知道嗎？我們國家的食品加工業者有多少？是一個百億還是一個千億？部長，你估一下，食品加工業的產值大概是多少？

龔部長明鑫：應該有好幾百億。

鍾委員佳濱：應該是上千億，上千億如果按照這個方式下架的話，受損的風險有沒有可能超過 10 億？食安基金夠嗎？

姜署長至剛：不夠。

鍾委員佳濱：不夠嘛！針對我的修法，請部長和處長現在仔細聽，我在 7 月 14 日就問了，我說：可不可以請經濟部研擬食品產銷風險管理基金？為什麼？這些不知情且並無違法的業者，因為剛剛那樣的心理因素，政府可能要求它配合把合格的食物下架，這樣的經濟損失可以設一個風險管理基金來處理。當時部長出國，由次長陪同，院長說可以研究一下，部長研究了沒有？有沒有研究食品產銷風險管理基金？

龔部長明鑫：以我個人來講還蠻贊成這樣，因為它下游……

鍾委員佳濱：很好，謝謝，這句話就夠了，你很贊成，我給你一個機會。接下來是本席的版本，這次從行政院版當中，我就寫：為確保未違規食品業者依指揮中心指示或中央主管機關依第四條第五項規定（要求下架）公告辦理，得設立食品產銷風險管理基金，秉持同業互助原則給予必要之補助，並得委託其他機關（構）法人或團體辦理；前項基金依個別食品原料業者銷售金額分別列帳，市占率越高的就繳越多。

另外費率如何計算也有類似情形，我們的汽車強制責任險有一個特別補償基金，強保險很重

要，我今天被人家的車撞了，萬一是被無照、沒有經濟能力的人撞，我被撞了算我倒楣，還好有汽機車強制責任險，我被撞了可以向誰求償？我可以向強保基金求償，而強保基金誰出？保險費。在其他地方也有同業來做的情形，如品保協會管理旅遊品質保險基金，萬一我的旅行社倒了，我在國外回不來，飯店帳沒有結，就會從這個同業的基金幫我把旅館錢繳了，我才可以回國。部長有沒有聽過這樣的機制？

龔部長明鑫：有。

鍾委員佳濱：有嘛！所以第一項基金之來源，包括食品原料業者依前項繳納之費用及孳息之收入與給付支出餘額，這些就是讓食品業者透過公基金的方式，當遇到同業老鼠屎壞了一鍋粥時，至少可以透過這個基金保障守法的業者，針對這樣不必要的損失得予救濟與補償。部長支不支持，這樣的構想？

龔部長明鑫：支持。

鍾委員佳濱：很好，我直接講結論，請經濟部研議協助業者成立食品產銷風險管理基金的可行性，並提出書面報告，好不好？

龔部長明鑫：好。

鍾委員佳濱：所以以後去市場不能用偽鈔，也不要講買到爛菜葉。至於署長有關 20% 的部分，為什麼當時你們認為原料油占不到 20% 就不用下架？因為法規的標準及科學證據一模一樣，但是為什麼後來你們改變了，因為民眾心不安啦，好不好？謝謝部長，謝謝署長。

主席：好，謝謝部長、署長及鍾佳濱委員。

接下來我們請邱志偉委員質詢。

邱委員志偉：（10 時 7 分）謝謝主席，是不是請經濟部龔部長、台糖副總及食藥署姜署長？

主席：請經濟部部長、台糖及姜署長，謝謝。

龔部長明鑫：邱委員早安。

邱委員志偉：謝謝部長、署長還有副總。今天的報告內容是針對台糖的經營治理跟風險管控，從中聯油脂這個事件來看一個公司的經營治理跟風險管控。因為台糖是國營事業，他們是公務人員，第一個最基本的條件，要做到合情合理，而且要合法合規，合法合規加上合情合理，大家都知道如果這四個條件都做到，經營治理跟風險管控基本上不會有太大的問題。從中聯油脂這個事件來看，我看貴部的報告，你們去小港做實地查核，查核的結果有分三點，在你們的報告裡面也有講到，包括你們檢驗的結果，以及第二次在 5 月 21 日、6 月 11 日檢驗的結果有合格，跟之前中聯問題成品油的批號完全沒有關係，這是第一點；第二點，台糖公司的自主檢查機制很嚴謹；第三，第三方的檢驗包括衛福部、高雄市政府衛生局的查驗都全部合格。從這三點來看，今天的題目是經營治理、風險控管，乍看之下是不是有很大的經營治理跟風險控管的問題？就從中聯油脂這個事情來看，部長覺得台糖在經營治理跟風險控管的表現如何？

龔部長明鑫：報告委員，剛剛委員提到，公務人員最重要是合法、合規嘛！

邱委員志偉：合情合理。

龔部長明鑫：合情合理。我想合法合規這個部分已經……

邱委員志偉：最基本的。

龔部長明鑫：包括食藥署及地方政府都已經說明，而合情、合理的部分就是自我要求很嚴格，所以為什麼它……

邱委員志偉：依你看台糖自我要求嚴格嗎？

龔部長明鑫：辦理 32 次檢查，包括自己的 12 次自主檢查，地方政府 10 次、中央政府 10 次。

邱委員志偉：你的說法相對嚴格。

龔部長明鑫：對，所以他所有的油基本上通通是合規的。

邱委員志偉：他基本上合法、合規，然後自主檢驗非常嚴格，又合情、合理，讓所有消費者能夠安心嘛，所以覺得這一次針對中聯油脂這個事件，台糖的經營治理跟風險控管表現得還可以？

龔部長明鑫：是的。

邱委員志偉：請教一下蔡副總，外界質疑你們什麼？你們覺得在經營治理跟風險控管的部分貴公司做得怎麼樣？

蔡副總經理東霖：台糖公司一直以來都是用最嚴格的標準在訂定我們的標準作業流程。

邱委員志偉：所以你們基本上做到合法、合規，也兼顧合情、合理？

蔡副總經理東霖：是。

邱委員志偉：問心無愧？

蔡副總經理東霖：問心無愧。

邱委員志偉：好。第三方是食藥署，食藥署也高頻率的去檢驗，食藥署檢驗了幾次？

姜署長至剛：我們超過 10 次以上。

邱委員志偉：而且在短時間之內？

姜署長至剛：對，這一次的事件之後，我們也再一次去確認，不只是在台糖，其他三家也共同確認。

邱委員志偉：檢查結果呢？

姜署長至剛：檢查結果都是合規的，總共有 7 個檢體。

邱委員志偉：合規的意思就是他做到合法、合規、合情、合理，是不是這樣子？

姜署長至剛：是的。

邱委員志偉：所以不管是台糖、督導台糖的經濟部或第三方的食藥署，都認為在中聯油脂這個事件，台糖的經營跟風險控管沒有問題，報告也寫得很清楚。再看一下我給經濟部的建議，臺北市衛生局對南僑裁罰的理由是什麼？

姜署長至剛：臺北市裁罰南僑理由是南僑是買了中聯的油……

邱委員志偉：所以跟台糖問題的本質是不一樣的。

姜署長至剛：對，一個是要買回來精煉，一個是成品的油要給人家食用，或者要來做加工食品。

邱委員志偉：外界把它混起來一起打，對不對？

姜署長至剛：這完全是不同的，對於採購油的標的是完全不同的。

邱委員志偉：所以經濟部給立法院的報告裡面根本合法、合規、合情、合理，然後把拒收的、異常

的批次跟使用問題的油品混為一談，把兩件本質完全不一樣的事情混為一談，造成民眾的錯誤認知，對台糖的商譽有非常大的影響，副總，你覺得有委屈嗎？

蔡副總經理東霖：是，謝謝委員。

邱委員志偉：那你被外界這樣混起來一起打，你固然覺得委屈，但是你對商譽的損失要不要求償？

蔡副總經理東霖：這個我們事後會跟律師來檢討。

邱委員志偉：所以不管是台糖或經濟部，應該把這兩件事情的本質跟大家清楚說明，這是完全不一樣的事情，你把它混起來一起打，混淆民眾，讓民眾產生憂慮跟不安心，這個我覺得是別有動機，動機可議。部長，你覺得這個部分要不要再做一些說明？

龔部長明鑫：報告委員，事實上，我們一再說明，這是兩回事，一個是半成品，而且 311 那一桶的粗油，基本上還在中聯，沒有交易出來，因為台糖跟他講，你這個可能不符合我們的標準，所以他可能也沒有賣，賣出來的是其他不合格的，這個不合格的就是中聯……事實上中聯真的是不良廠商，所以該譴責的是……因為台糖公司不可能查他所有的油，其他的單位應該要比較積極的去檢查其他的油才對，讓他不敢賣出來。

邱委員志偉：所以問題在中聯，對不對？

龔部長明鑫：對。

邱委員志偉：所以台糖會覺得我做得要死，還被人罵得要死，我窮盡所能去維護食安，法律相關的規定我全部遵守，而且要加強去辦理，結果還是被外界混為一談，這個要強力去回應，甚至要訴諸法律，如果對台糖的商譽或實質收益造成很大的影響的話，台糖也要考慮。

粗油有沒有訂標準？通報義務怎麼認定？我想請問一下姜署長。

姜署長至剛：這個是在製程中的一項，還沒有決定要給民眾吃的，要經過精煉，所以是沒有定標準的。定了標準一定是成品，是可吃的。

邱委員志偉：好，如果按照相關的法律規定，通報的前提是有危害衛生安全之虞。

姜署長至剛：跟委員說明一下，之前的函釋講的是蘇丹紅，蘇丹紅是不能添加的。

邱委員志偉：是。

姜署長至剛：所以它會落到第十五條第一項第三款……

邱委員志偉：就跟這個事情不一樣嘛！

姜署長至剛：這是第七條第五項的，它還沒有進入……

邱委員志偉：這完全不一樣嘛，對不對？

姜署長至剛：沒有違反第七條第五項所謂危害衛生安全之虞，因為這個根本還沒有交給民眾……

邱委員志偉：這兩件事情完全不一樣嘛！

姜署長至剛：不一樣的。

邱委員志偉：所以，我覺得署長要去做一個說明，這兩件事情完全不一樣，中聯油脂跟台糖這個事情，未通報是完全不一樣的性質。

姜署長至剛：跟委員報告一下，我這邊要再次強烈的……我們在署內一個多月來強力譴責中聯，但是我並沒有聽到大家對於中聯一致的譴責，這其實是我們很痛心的一件事情，因為我們所有的

員工、同仁們持續努力，為食品安全把關，TFDA 的同仁們去找出所有的細節，把它精緻的區分、科學的區分，讓民眾能夠安心安全，在這個過程當中，我們對於中聯及三家公司的譴責，我們不斷的說出來，可是我沒有聽到大家對於中聯的譴責，這是讓我比較痛心的地方。

邱委員志偉：我在這邊譴責啊！

姜署長至剛：謝謝委員。

邱委員志偉：強力譴責。

部長，請教一下 10 月份電價可能會凍漲，對不對？不是你說了算啦，審議委員會決定。

龔部長明鑫：是。

邱委員志偉：凍漲的機會滿大的，但這樣凍漲，會對台電的財務造成更大的影響，請問有沒有追加預算來撥補台電虧損的計畫？

龔部長明鑫：是，照顧民生、穩定物價是我們……

邱委員志偉：最大的目標。

龔部長明鑫：政策。

邱委員志偉：那台電也不能倒啊！

龔部長明鑫：是，所以我們的確有跟主計總處在討論這件事情，是不是可以透過什麼樣的形式……

邱委員志偉：現在正在進行中？

龔部長明鑫：對。

邱委員志偉：你要透過追加預算來撥補台電因為凍漲造成的損失，維持民生電價的穩定，讓民眾安心，這是我們最大的共識。另外一個共識是，也不能讓台電倒。

龔部長明鑫：是。

邱委員志偉：也不能讓它財務結構一再惡化，這部分我想還是要主計總處跟行政院多加支持。

龔部長明鑫：是。

邱委員志偉：謝謝。

龔部長明鑫：謝謝。

主席：謝謝邱志偉委員，謝謝部長、署長跟台糖。

接下來請謝衣鳳委員質詢。

謝委員衣鳳：（10 時 18 分）謝謝主席，我想要請龔部長，還有食藥署的姜署長。

主席：請龔部長、食藥署姜署長。

龔部長明鑫：謝委員好。

謝委員衣鳳：部長好。我想要先問一下署長。

姜署長至剛：委員好。

謝委員衣鳳：姜署長，現在什麼油可以喝？你盡力的檢查，現在到底食用油……

姜署長至剛：食用油從大豆油、酥炸油到橄欖油，一系列的油裡面，我們目前看到大豆油占比 60 %，我們都已經確定……

謝委員衣鳳：哪一個？

姜署長至剛：各種油其實是……

謝委員衣鳳：現在所有油都可以喝，是不是？

姜署長至剛：對，油都是，最近我們……

謝委員衣鳳：可是大家都不敢喝欸！你說你檢查了……

姜署長至剛：平常不會特別去喝油啊，這件事情我不是那麼支持。

謝委員衣鳳：我是說煮菜啦，當然不會喝油啦，就是大家都不敢吃啊！

姜署長至剛：我想苯駢芘，我們有一個英文叫做……儘量讓它能夠達到比較合理的標準，所以我們訂油的標準時是訂 2 ppb，也是全世界最嚴格的，會這麼嚴格，就是希望我們的廠商都能夠達到這樣的效果。目前我們驗起來，幾乎所有的……連這次中聯之後的事件，看起來目前都在合格的範圍內，那是我們持續努力的方向。

謝委員衣鳳：如果現在台糖說下半年停購粗油，他自己自主進口黃豆產生粗油，那我想要問你的是，其他油廠可不可以按照這樣子？到底有多少油廠需要經過這樣子相關的檢驗？

姜署長至剛：我想所有油廠現在出品到市場上都要符合 2 ppb 這件事情是人盡皆知，他們也不至於……我們也會全力持續檢測跟檢驗，讓它達到標準。我想在這個階段裡面，食品安全衛生標準裡面的 2 ppb 是大家都清楚的，也是我們要去努力的。

謝委員衣鳳：大廠小廠都要嗎？每一個廠都要嗎？

姜署長至剛：都是一樣，通通都要，只要是油品都一律要符合這個標準，這是不變的。

謝委員衣鳳：所以每個油廠現在都已經有能夠符合檢驗這樣子的實驗室嗎？

姜署長至剛：我想實驗室能夠驗出結果是最重要的，所以我們有食藥署認證的實驗室或認可的實驗室都是可以協助的，沒問題。

謝委員衣鳳：有沒有辦法協助地方政府？

姜署長至剛：一路以來我們都有協助地方政府，對於所有能夠檢驗認證跟認可的實驗室，能夠把量能……每一批油都希望能夠逐批達到這樣子的檢驗效果，讓民眾能夠安全又能夠安心，是我們能夠做的。

謝委員衣鳳：部長，我請教一下，台糖說這一批原料沒有進入最終產品，那未來有沒有可能台糖要建立主動通報主管機關的目標呢？

龔部長明鑫：台糖現在……您剛剛提到他下半年要自己進黃豆了，所以就沒有去檢驗其他公司的產品問題了。

謝委員衣鳳：對，可是我現在是說，就食安這個部分未來他有沒有可能主動通報主管機關備查？

龔部長明鑫：因為他沒有去檢驗別人，也沒有通報的問題，因為如果他自己檢驗出來合格就會用，不合格當然就會拋棄，或是精煉讓它符合標準。

謝委員衣鳳：他進口的粗豆裡面，現在有問題的是從巴西來的，未來是從哪裡進口呢？

龔部長明鑫：還在思考。

謝委員衣鳳：他的原料黃豆是從哪裡進口？

蔡副總經理東霖：跟委員報告，一直以來台糖公司所進的黃豆都是跟美國買的，都是美國北美的黃

豆。

謝委員衣鳳：可是過去你們沒有把它用來做食用油？

蔡副總經理東霖：有。

謝委員衣鳳：有嗎？

蔡副總經理東霖：有，我們都是自己進黃豆壓榨成粗油，再把這個粗油精煉成末端消費大眾可以使用的大豆沙拉油，我們產能不足的部分才會對外採購粗油。粗油是中間的產品，如果不夠的話，我們才會對外去採購。這次我們會對外招標，就是我們的粗油量不夠，我們必須要對外採購，採購發現它不符合我們的招標規範，我們就拒收，等於從頭到尾這個油都沒有進來台糖公司過，我們是拒收。至於這個粗油到底有沒有食品安全的標準，這個是沒有標準，所以沒有所謂大眾所誤解的超標或者超標 7 倍，它沒有所謂超標的問題，所以台糖公司也無從去通報。

謝委員衣鳳：不是、不是，我不是在說這個，未來你們販售給社會大眾的油品部分，大家當然希望能夠符合食安的標準。未來我們也要修訂食安法，食安法對於相關的規定，你們要不要提供主動申報這樣子的標準？

蔡副總經理東霖：可能這個必須要有一些科學上面的判定跟依據，來規範我們的粗油是不是要訂定標準，我想這個也是目前所有社會大眾的期待，也是我們政府官員一直在努力的地方。

謝委員衣鳳：好。那姜署長要不要？

姜署長至剛：粗油如果煉一次煉不成，煉兩次，煉兩次煉不成，煉三次，要煉到 2 ppb 以下才符合科學基準，可是煉一次煉兩次的成本差很多啊！但是保障民眾食的安全，小於 2 ppb 的油品，這是國家政策以及法律的規定，所以剛才提到的，中間要訂多少其實不是重點，是我要出去的時候是要多少。如果中間是……

謝委員衣鳳：所以你現在中間不會訂定是不是？

姜署長至剛：那請問訂出標準之後，14.7 ppb 要做什麼用？

謝委員衣鳳：所以目前中間不會訂就對了？

姜署長至剛：沒有，我的意思是說還可以討論，但是 14.7 ppb 訂出來，然後呢？然後就認真煉啊！煉到精油可以小於 2 ppb 才是方向。

謝委員衣鳳：我知道啊！問題是大家在想說……

姜署長至剛：所以訂這個標準的目的其實跟……

謝委員衣鳳：是不是大小廠都有辦法？

姜署長至剛：這件事情要去驗中間的原油廠驗出來，我們覺得它是 HACCP 裡面的一個重要觀測點，決定你後續要怎麼煉，因為一般煉可以降低 88%，從脫酸、脫色、脫臭可以到 88%，如果加上了我們的活性碳可以更高，所以這個是一個點，讓你知道 know-how，接下來要怎麼做下去。如果你訂了一個標準，是一個國家要去裁罰的標準，這一批油決定要把它丟掉或者是不能夠成為人類食用的，那個是反科學的。我們要清楚它是有方法可以煉下來的，所以我們一定要讓各個廠在訂出它的標準作業流程的時候，能夠達到這樣的目的以及達到這樣的結果，就是盡可能把它降到合理的低於 2ppb 以下，這是我們要努力的方向。

謝委員衣鳳：因為台糖過去在食品的管控上面，一向是受到大家重視以及尊重，當然我們希望台糖的食品安全監測計畫是不是能夠提到最高的等級，這樣子也符合國營事業相關食品能夠受到民眾信賴。這個部分有沒有辦法呢？

姜署長至剛：就油品的部分，本署一定會積極輔導，協助台糖的油提煉能達到這個效果。

謝委員衣鳳：對，我們是希望說，因為它是國營企業，是不是能夠讓它的食品安全監測計畫能夠提到最高等級？

蔡副總經理東霖：我剛剛也報告，台糖公司是用最嚴格的方式訂定我們的標準作業流程，所以我們對於原料的要求，我們自己的採購標準也訂得非常嚴格，我想這個部分是沒有問題的。

謝委員衣鳳：所以沒有問題是不是？

蔡副總經理東霖：是。

謝委員衣鳳：好，希望未來我們能夠提高台糖的食用油，還有各項食品安全的監測計畫到最高等級，讓民眾都可以安心，好不好？

龔部長明鑫：好，謝謝委員。

主席：謝謝謝衣鳳委員，謝謝部長、署長。

接下來有請陳昭姿委員質詢。

陳委員昭姿：（10 時 28 分）謝謝主席，有請經濟部龔部長、台糖蔡副總經理，還有食藥署姜署長。

主席：好，有請經濟部、食藥署跟台糖。

龔部長明鑫：陳委員好。

陳委員昭姿：大家好，三位首長好。我先請教姜署長，因為我剛剛進來的時候，我聽到你講了一句話，你說在食藥署的工作同仁都非常辛苦，我相信也是啦！遇到這麼大的事情。可是大家都沒有譴責中聯，如果我沒有聽錯的話，那姜署長你有點失憶喔！在案發的時候，第一次在委員會質詢，而且接著的專題報告我也繼續在談一樣的問題，我剛開始就告訴你們什麼？中聯有很大的問題，他先出貨再檢驗，我一直問可以這樣嗎？有人先賣出去再來檢驗，但你們沒有人敢回答我。

而且我一直在問，中聯有同批留樣的產品，但是一次檢驗 1.6，一次檢驗四點多，一次檢驗八點多，發生什麼事？我當時就鎖定是檢驗當中出了問題。檢驗分兩個步驟，一個是取樣，一個是檢驗。取樣誰去取樣？是誰取樣？取樣有沒有問題？檢驗有沒有作弊？是不是一直驗，驗到不合格才肯把報告交出來？我一直鎖定這幾個點，但是部長跟你……那天我主要就是問部長，部長一直把罪推到南僑，如果今天不是南僑半個吹哨人能夠把這個事情揭發出來，大家都不知道為什麼死的！署長，您是學者，我要跟你講，你也知道我現在已經不相信臺灣的流行病學了，流行病學是告訴我們生活的型態、吃的食物、生活的方式會怎麼樣決定我們的健康狀態，但是我們現在都不知道了。空氣污染也許不是你的事，但是我們把它當作健康的，結果它是有毒的。署長，你剛剛在講的是不公平的，我一直在抓中聯，結果現在中聯的人被羈押禁見了，可見當時我一抓就抓重點，因為那是我的專業！

姜署長至剛：謝謝委員，委員非常專業。對於剛剛提到油先賣後驗這件事情，我想過去我們檢驗的週期跟檢驗的頻率也是這次修法的重點，在所謂的自主檢驗、第一級品管的部分，我們會努力。

陳委員昭姿：署長，請等一下。部長跟你在總質詢的時候，當時部長還講一樣，他說每六個月檢查一次，我想請教你每六個月總有第一次，有了第一次才有六個月後，請問第一次發生在什麼時候？你知道小朋友打 B 肝疫苗是出生打一次，六個月後再打一次，每六個月這個頻率也許可以，也許要改變，但總有第一次，第一次是什麼時候？每個人第一次是什麼時候？買進來的時候驗一次，交出去時驗一次，如果大家都把這個工作做好，今天會出問題嗎？收大豆的時候驗一次，看合不合格，我賣給人家的時候再驗一次，這個是非常基本的常識。

姜署長至剛：謝謝委員這樣的指正，這其實也是大家在修法時共同的議題，我們如何用批次來檢驗這件事情，大家也是有一些想法。

陳委員昭姿：你不要再講我們的頻率原來是六個月一次，是因為法訂定得不好要再修正……

姜署長至剛：對，要修正。

陳委員昭姿：總有零次或第一次。

姜署長至剛：第二個部分……

陳委員昭姿：不能等它都賣光了，然後六個月才驗，這個是重點！

姜署長至剛：用批次，我們很勇敢地跟委員講，我們看到它出去後驗了 30 批，用的是黃金檢體，也是被我們抓出來的。

陳委員昭姿：你今天告訴我什麼叫黃金檢體？你要不要告訴大家？

姜署長至剛：所以它並不是那麼守法的一家公司。

陳委員昭姿：我一直在盯中聯，中聯都用同一批最棒的油品，就是樣本沒有問題，然後每次拿去檢驗都合格，都棒得不得了。署長，請回。

姜署長至剛：謝謝。

陳委員昭姿：請問台糖副總，吳乃仁欠台糖 1.7 億，那是我們的錢，不是你的錢，是納稅人的錢，才被管收 12 天而已，我兒子可以免教召，但他此刻在教召中，因為他的孩子才一歲多，他可以兩次免教召。吳乃仁被管收 12 天而已，前一毛錢都沒有還，台糖竟然就當庭撤回管收，放他出來逍遙，他出來有沒有逍遙，大家都看到了。吳乃仁說絕對會還錢，他還加了一句「帕金森氏症」。對不起！請你們要用這個理由的時候，每個人都要拿出醫師證明，帕金森氏症不是你說了算，他出來逍遙，大家都看到了。吳乃仁說絕對會還錢，而且說 7 月 20 號前會協商提出還款計畫。我現在要請台糖不要迴避，清楚地告訴我，7 月 16 號吳乃仁提出什麼還款計畫？他提出什麼樣的還款計畫？多久還一次？一次還多少錢？這不是機密，他欠的是公款、公帑！

蕭副總經理基淵：因為 7 月 16 號協商的時候，對方沒有提出比較明確、台糖公司可以接受的方案，所以我們還會繼續協商。

陳委員昭姿：既然要繼續協商，為什麼放他走呢？

蕭副總經理基淵：我們認為當時管收的目的只是要請他出來還錢，因為歷次、好幾次法院傳……

陳委員昭姿：管收的目的是要他還錢，這個案子已經一、二十年了，第一個、我要跟你計較時間，請問你讓他有多少時間把財產都脫光光？第二個、目的是讓他還錢，你怎麼知道他要還錢？你怎麼放他走？這是報紙寫的，台糖的訴訟團隊認為吳乃仁提出的金額實在太少了，看不到任何誠意，所以 7 月 16 號協商破局，你現在怎麼辦？你的目的是要他還錢，現在呢？現在的目的是放他走，是不是？

蕭副總經理基淵：不是……

陳委員昭姿：不管任何理由就放他走，他說有病就有病，他說他要還錢，你就相信他、放他走，是不是？

蕭副總經理基淵：沒有！這個案子在 99 年我們就已經聲請假扣押吳乃仁所有的財產，從 99 年假扣押到 109 年三審定讞之後，就開始追償了。

陳委員昭姿：副總，你不覺得很可笑嗎？你現在才在處理 99 年案發的事情，管收也找不到人，大家都找得到人，只有你找不到人。我現在問你，你們 1.7 億一毛錢都沒拿回來，這是大家的錢、2,300 萬人的錢。

蕭副總經理基淵：有收回三千九百多萬了。

陳委員昭姿：好，你就告訴我，他的還款計畫是什麼？總共收回三千九百多萬嗎？

蕭副總經理基淵：對，到目前為止，總共收回三千九百多萬。吳乃仁的部分是收回 750 萬，因為這個……

陳委員昭姿：吳乃仁才交回 750 萬，但是你總共要收回 1.7 億。

蕭副總經理基淵：對，這個案子……

陳委員昭姿：你秀出來給我們看，他的還款計畫是什麼？

蕭副總經理基淵：因為雙方協商還沒有定案，如果協商定案之後，我們當然會……

陳委員昭姿：我今天有看到許淑華的迷你足協還款案，搞不好你們也是這樣做！一開始還一點點、還一點點、還一點點，後來還很大，不是剛 A 錢的時候最有錢嗎？錢還沒有處理好的時候，你們不處理，讓他只還一點點、一點點，然後打算不還了嗎？

蕭副總經理基淵：不會這樣，台糖公司處理這個案子一定會窮盡所有的方法。對於吳乃仁所有的財產，我們都已經假扣押了。

陳委員昭姿：吳乃仁擺明了玩弄司法、玩弄台糖，把全民當白癡。你知道網友怎麼說？一般的人欠電話費、水電費，馬上就被停話、停水、停電，一直被催；吳乃仁欠 1.7 億，還可以到健身房。我這輩子都沒上過健身房，逍遙法外，吃好喝好，債務協商做什麼用？

蕭副總經理基淵：債務協商當然是要請他提出合理的清償計畫，如果吳乃仁提出來的計畫，台糖公司不接受的時候……

陳委員昭姿：副總，你知道嗎？連孫道存這個生意人當時欠了 1.2 億，還沒管收就把錢都還光了。你應該借鏡這個案子。

蕭副總經理基淵：我們當然希望吳乃仁能夠把錢都還了，就是因為吳乃仁不……

陳委員昭姿：可是你有把柄、籌碼的時候，卻放他走！

蕭副總經理基淵：不是這個意思，如果吳乃仁還是沒有提出合理的方案，我們還是會再聲請管收。

陳委員昭姿：我繼續問副總，你剛剛也講了一遍，當初的目的是要收回欠款，所以撤回管收。這個邏輯，你去問你兒子跟孫子，因為我們要他還錢，所以我們就撤回，讓他回家……

蕭副總經理基淵：不是……

陳委員昭姿：他回家還要自己親自到銀行去領錢嗎？這個邏輯非常奇怪，結果到現在證實我們是對的，你一毛錢都拿不回來！你為什麼不等他先還錢再放他回家呢？我到今天沒有辦法理解這件事，為什麼？因為你的目的是要他還錢，但是他連一塊錢都沒有還，你就讓他回家。

蕭副總經理基淵：因為當時他的律師希望律見吳乃仁，而法院禁止，律師是希望能夠跟吳乃仁當面講清楚之後，才能提出比較合理的還款計畫，所以當時律師有提出這個要求。

陳委員昭姿：副總，是誰叫你們當庭撤回管收？

蕭副總經理基淵：這個是當時我們的代理人所做的決定。

陳委員昭姿：代理人是誰？

蕭副總經理基淵：代理人是本公司的湯董事。

陳委員昭姿：湯董事敢要他當庭撤回管收？

蕭副總經理基淵：湯董事……

陳委員昭姿：你現在有名字囉？叫你撤回管收的是湯董事，你公開把他的名字講出來。

蕭副總經理基淵：是公司委託我們的董事，他具有三十多年的律師經驗，所以他是當庭在……

陳委員昭姿：律師經驗？

蕭副總經理基淵：對。

陳委員昭姿：你委託他代理訴訟嗎？

蕭副總經理基淵：是。

陳委員昭姿：由律師決定，不用跟董事長和總經理討論嗎？

蕭副總經理基淵：這部分是當時公司有授權。

陳委員昭姿：授權？

蕭副總經理基淵：對。

陳委員昭姿：你公然跟全民為敵，下一步動作是什麼呢？你現在沒有拿回錢，要不要再聲請管收？你知道管收總共可以幾次？副總，總共可以幾次？

蕭副總經理基淵：他如果沒有提……

陳委員昭姿：你浪費一次了，你總共可以幾次？

蕭副總經理基淵：最多……

陳委員昭姿：兩次而已！

蕭副總經理基淵：對……

陳委員昭姿：你現在要不要再把他管收？錢沒有回來！

蕭副總經理基淵：如果他沒有提出合理的清償計畫，我們還是會聲請管收，而且我們內部已經……

陳委員昭姿：他就沒有，不然你今天就給我們看了。

蕭副總經理基淵：因為 7 月 16 號他提出來，我們不滿意，所以台糖公司有再特別請他要提出合理的清償計畫。

陳委員昭姿：副總，我叫你用常識想一想，放了二十年，現在要管收卻又撤回來，然後他吃得好、穿得好，在外面過優渥的生活。

請問台糖，5 月 15 號你取得報告得知 Benzo[a]pyrene 超標，你有沒有報告經濟部？龔部長，你有收到這個訊息嗎？它有報告經濟部嗎？

龔部長明鑫：它不需要通報。

陳委員昭姿：有報告嗎？

龔部長明鑫：它不需要。

陳委員昭姿：等一下，龔部長，我跟你討論一個邏輯，需不需要是一件事，我現在不問需不需要，我也不需要你們隨便解釋的依法通報。請問它有沒有通知、報告？

龔部長明鑫：沒有。

陳委員昭姿：你沒有收到？

龔部長明鑫：對。

陳委員昭姿：好，所以台糖沒有通報上級長官。

龔部長明鑫：它不需要。

陳委員昭姿：部長，我說的是兩件事。

龔部長明鑫：是啊！所以沒有。

陳委員昭姿：需不需要是一件事，在專業良知上、責任上是另外一件事情。請問台糖，5 月發現時有沒有通報地方衛生主管機關、食藥署？

蔡副總經理東霖：跟委員報告，沒有。

陳委員昭姿：什麼都沒有就對了？

蔡副總經理東霖：因為它不是現在食安法規定要通報的項目，它不是。

陳委員昭姿：食安法很多專家都有見解，有法學背景的人都有見解。你說完全都沒有通報，那就是別人的小孩死不完，你看到不合格的，別人的小孩死不完，大家各掃門前雪。台糖是國營事業。

蔡副總經理東霖：我們採購的不是最後的食用油，我們採購的是粗油，是一個中間產品。

陳委員昭姿：我要跟你們說，今天已經到這個程度了，全部的人都在講我有沒有合法，我也對衛福部講，你們只淪落到我有沒有違反哪一條法規。

蔡副總經理東霖：我們不只是要它合法，包括我們現在所有的大豆沙拉油和相關產品，我們驗出來都沒有問題，我們還是讓它下架。

陳委員昭姿：現在已經出事了，當時看到這麼危險而且是最高七點多倍的超標，你什麼都沒做，也沒有報告經濟部，也沒有報告食藥署，也沒有報告地方衛生主管機關，對嗎？我這樣講有問題嗎？

蔡副總經理東霖：可能社會大眾有誤解，沒有所謂的七點多倍。

陳委員昭姿：因為部長也這樣說，你們沒有通報義務，你就在這裡大聲說台糖沒有通報義務，你就這樣講！

蔡副總經理東霖：依照現在的食安法，它不是應該要通報的項目。

陳委員昭姿：台糖沒有通報義務，台糖只負責賺錢，台糖只負責用我們的納稅錢，被人家欠了也不要回來，看到人家做壞事也都靜靜的不出聲，別人的小孩死不完！

蔡副總經理東霖：不會啦！我們不會這樣做。

陳委員昭姿：謝謝主席。

主席：謝謝陳昭姿委員，謝謝部長。

接下來請王鴻薇委員質詢。

王委員鴻薇：（10 時 42 分）謝謝主席，我請龔明鑫部長，還有台糖副總。

主席：請副總和部長。

龔部長明鑫：王委員好。

王委員鴻薇：部長好、副總好。剛才陳昭姿委員一直在追問 7 月 16 日台糖和吳乃仁協商，最後破局，剛才副總也講，因為吳乃仁所提出來的還款條件，台糖無法接受，但是副總一直不敢啟口，到底吳乃仁提出來的是什麼樣的還款條件，因為對你們來講真的應該是難以啟口。請問副總，這件事情既然已經鬧得沸沸揚揚，7 月 16 日我所得到的訊息，吳乃仁方面所提出來的還款條件是每個月還 5 萬塊，分期償付，請問是不是如此？

蕭副總經理基淵：報告委員，據我了解，跟這個好像不大相符。

王委員鴻薇：不到 5 萬塊？

蕭副總經理基淵：因為雙方的協商還沒有結束，所以這個協商內容說實在在這個時候比較不方便對外說明。

王委員鴻薇：是在 5 萬塊以上，還是 5 萬塊以下呢？你不會到現在都不知道吧？我知道台糖去協商之後，律師嚇壞了，完全沒有辦法談下去，你們一直不對外說明，到底吳乃仁被你們放走之後，他所提出來的還款條件是什麼？我在這邊聽到台糖內部議論紛紛，因為吳乃仁提出來的條件實在是太爛了，完全沒有任何誠意。按照我所聽到的每個月還 5 萬塊，現在吳乃仁積欠你們 1 億 7,000 萬，如果加計利息，按照這個還款計畫，是不是要還 300 年之久？吳乃仁現在已經 79 歲，他要還到 379 歲嗎？當然台糖沒有辦法接受，所以破局。我現在要講的是，在你們管收撤銷之後，吳乃仁所謂的還款計畫是這麼離譜的還款計畫，請問台糖要不要重新聲請對吳乃仁管收？要不要？

蕭副總經理基淵：報告委員，如果接下來的協商還是沒有辦法……

王委員鴻薇：你們還要給他協商機會喔？什麼時候協商？

蕭副總經理基淵：接下來大概 8 月下旬雙方會再協商，如果協商……

王委員鴻薇：8 月下旬什麼時候？

蕭副總經理基淵：雙方的代理人還在喬時間。

王委員鴻薇：你們再繼續讓他拖延嗎？

蕭副總經理基淵：當然不是這個樣子，如果協商沒有合理的還款計畫，當然台糖公司一定會再聲請管收。

王委員鴻薇：等一下，所以你們現在預計 8 月下旬再給吳乃仁一次機會，是嗎？

蕭副總經理基淵：目前雙方代理人是喬定大概 8 月下旬。

王委員鴻薇：你不要一直跟我講代理人，現在是欠代理人的錢嗎？是欠台糖的錢吧！

蕭副總經理基淵：是欠台糖的錢，可是因為雙方協商代理人的時間還在喬。

王委員鴻薇：好，如果 8 月下旬吳乃仁沒有辦法提出台糖可以接受的還款計畫，台糖就會再度向法院聲請管收，是嗎？

蕭副總經理基淵：是這樣沒有錯。

王委員鴻薇：確不確定？

蕭副總經理基淵：確定。

王委員鴻薇：部長，當時台糖向法院聲請撤銷管收，請問是你授意的嗎？

龔部長明鑫：不是，經濟部沒有在管這個。

王委員鴻薇：不是你指示的，所以是台糖的決定，是嗎？

龔部長明鑫：台糖內部怎麼決定，我們不知道。

王委員鴻薇：你統統不知道？

龔部長明鑫：對。

王委員鴻薇：也沒有事先向你報告？

龔部長明鑫：沒有。

王委員鴻薇：都不要報告？

龔部長明鑫：也不用。

王委員鴻薇：你覺得都不用報告，就像不用通報一樣？

龔部長明鑫：對。

王委員鴻薇：無所謂？

龔部長明鑫：因為這個是他們的權責。

王委員鴻薇：台糖現在搞到 1 億 7,000 萬已經 7、8 年收不回來，搞到現在全社會沸沸揚揚，完全違反社會觀感，部長也覺得台糖做得好、很棒？

龔部長明鑫：不是，我們的想法還是一樣，就是儘量能夠把債權拿回來。

王委員鴻薇：儘量？不一定能把債權拿回來的意思。部長，我直接問你，因為你是台糖的頂頭上司。如果按照現在吳乃仁一個月只還 5 萬塊，我是台糖就立刻去聲請管收了，這是侮辱台糖嗎？是羞辱台糖嗎？你們不聲請管收就是瀆職，不是嗎？如果今天是欠你的錢，你還不去聲請管收？

龔部長明鑫：協商和談判都有其過程和技巧，這個部分我們要尊重台糖公司。

王委員鴻薇：好，你繼續尊重，是不是？所以你不在乎？

龔部長明鑫：不是不在乎，這是尊重他們的談判過程。

王委員鴻薇：他做得不好，你還繼續尊重？我們覺得都應該下臺了！

龔部長明鑫：因為我們沒有實際參與……

王委員鴻薇：又是董事長，又是總經理，今天這麼重要的專案報告，他出國了，只要他一個人不在，董事長也不在，總經理也不在，台糖公司是沒人了，是吧？你們經濟部沒有人了嗎？要由他一個人兼任董事長和總經理？

龔部長明鑫：報告委員，他已經……

王委員鴻薇：再來，請問撤銷管收的決定是董事會決定，還是董事長決定，還是總經理決定？

蕭副總經理基淵：跟委員報告，因為當時公司是授權我們的代理人去開庭，在法庭上應法官的庭訊之後做出這個決定。

王委員鴻薇：所以你們都推給代理人，台糖很好笑，我們納稅人託付給經濟部、託付給台糖，台糖現在全部都是託付給代理人，代理人可以這麼大，1 億 7,000 萬由代理人來決定，是嗎？

蕭副總經理基淵：報告委員，代理人……

王委員鴻薇：一個月只還 5 萬塊是代理人說 OK，你們就接受了，台糖就吞下去嗎？

蕭副總經理基淵：這是當時考量到開庭狀況所做的決定。

王委員鴻薇：請問副總，現在台糖至少要設定，吳乃仁應該幾年之內要還完這些欠款？

蕭副總經理基淵：跟委員報告，這個欠款其實不是吳乃仁一個人，是 4 個債務人。台糖公司……

王委員鴻薇：吳乃仁一個人欠多少？

蕭副總經理基淵：這個案子是 4 個人要連帶負責的。

王委員鴻薇：對，吳乃仁要負責的嘛，對不對？

蕭副總經理基淵：是 4 個債務人。

王委員鴻薇：吳乃仁欠多少啊？你剛才都說吳乃仁還了 750 萬，吳乃仁還欠多少？

蕭副總經理基淵：這個債務如果說有一個人……

王委員鴻薇：你到現在都講不清楚喔，還要包庇吳乃仁喔！包庇到這個地步喔？我現在直接說，照理說，你們現在就應該聲請管收，我告訴你，你立刻把他關進去，他會立刻提出一個比較好的還款計畫啦！你們現在要再讓他拖一個月，拖到今年這個月下旬，如果你們再沒有聲請管收，你們就完全瀆職，這個瀆職不是只有台糖瀆職，部長，你也瀆職喔！因為你是主管機關，是不是？

龔部長明鑫：我們的目標還是希望債權可以收回來。這個……

王委員鴻薇：多久之內收回來？請你有點 guts，好不好？

龔部長明鑫：沒有，談判跟協商技巧或是怎麼樣的決定，這個還是要當事人才有辦法……

王委員鴻薇：這叫談判技巧喔？

龔部長明鑫：是啊！

王委員鴻薇：以後所有積欠政府稅款、稅單或者違規規費的，都來跟政府說我們來談一下這個技巧，吳乃仁技巧特別棒？

龔部長明鑫：這個就是分層負責嘛。

王委員鴻薇：所以你的意思是吳乃仁的談判技巧特別棒，他可以去開課了，開一堂怎麼樣可以延長、可以對政府欠錢不還的課了，因為他談判技巧特別好。部長，你也說得出來喔？

龔部長明鑫：分層負責啦，這個還是要尊重台糖。

王委員鴻薇：部長，這件事情台糖辦不好，部長有責任，因為你們可以決定董事長、總經理，這件事情辦得如此「霧嘎嘎」，辦成這樣……

龔部長明鑫：剛剛台糖公司已經跟委員報告過了，那要看 8 月底的狀況，現在不能先下結論嘛。

王委員鴻薇：好，8 月底如果沒有辦法提出……這是什麼結論啊？一個月還 5 萬啊！

龔部長明鑫：現在還不知道 8 月底……

王委員鴻薇：我跟你講，我說一個月還 5 萬還是高的啦！我聽到的根本還不到 5 萬。8 月份如果沒有辦法提出一個合理的償還計畫……而且你們一定要公開啦！你們憑什麼不公開？這是國營事業，不是你家的錢喔！所以一定要公開，到底吳乃仁的還款計畫是什麼？不要再繼續包庇吳乃仁！包庇吳乃仁，你們通通都瀆職。

主席：謝謝王鴻薇委員，謝謝部長，謝謝台糖。

接下來有請蔡易餘委員質詢。待會呂玉玲委員質詢完畢後，休息 8 分鐘。

蔡委員易餘：（10 時 53 分）是不是有請台糖副總經理、衛福部署長？

主席：請台糖及姜署長。

蔡副總經理東霖：委員好。

蔡委員易餘：今天排了這樣的議程，召委應該是很重視台糖這一次拒收中聯的粗油，因為台糖認為這是粗油的階段，還不是所謂的產品，既然還不是產品，他就把粗油退貨，由中聯自己去吸收，因為台糖不收這樣的貨，而且貨源也都還在臺中的中聯製油，台糖直接拒收。我想要請台糖是不是可以再具體說明，當時你們如何查到這一批粗油有問題，以及你們決定拒收的過程？可不可以做一個完整的說明？

蔡副總經理東霖：跟委員做一個比較完整的報告，這一次因為我們自己壓榨大豆生產的粗油不足，所以我們必須要對外採購粗油來補足。

蔡委員易餘：對！

蔡副總經理東霖：這一次我們的招標案是 3,000 噸粗油，對台糖公司來講，粗油是一個中間的原料，我們的決標對象、得標廠商是福懋，福懋公司這一次交的粗油是分三批，第一批交的粗油就是這一次在中聯 311 號油槽的粗油，5 月 11 號他提報 311 號槽的粗油是要交給台糖公司，所以我們的人員到現場去鉛封、送驗，整個油槽是封存起來送驗，要等到驗收合格了之後，台糖公司才會收購。這一次是我們送驗的時候，它沒有符合台糖的招標規範，我們的招標規範有很多項目，包括苯駢芘的部分，它沒有符合我們的招標規範，所以這一批油我們是拒收的，是直接留在中聯，到目前為止，它還是鉛封在現場。

蔡委員易餘：所以你們就是 5 月 11 號到中聯現場去抽驗，抽驗後時間過多久？

蔡副總經理東霖：我們馬上送驗，在 5 月 15 號報告就出來了，因為碰到禮拜六、禮拜天，在 5 月 18 號禮拜一，我們就通知福懋公司，這一批油沒有符合台糖公司的規範，我們拒收。

蔡委員易餘：對，現在看起來臺中市政府認為除了拒收外，你認為送驗不合格，它的苯駢芘有超標，所以你也必須要通報，在法令上你們必須要這樣做嗎？

蔡副總經理東霖：跟委員報告，這個沒有所謂超標不超標的問題，因為現行食安法並沒有對粗油做任何安全的標準規範，就沒有所謂超標不超標的問題，它沒有符合台糖公司所訂的招標規範，所以我們拒收了。

蔡委員易餘：對，所以你們就決定拒收嘛？

蔡副總經理東霖：是！

蔡委員易餘：好，那請食藥署說明，對台糖這樣的決策過程，有違反你們的食品衛生管理法嗎？

姜署長至剛：先講結論，並沒有，為什麼沒有？大豆在榨油之後，榨出來的油是最初級的，初級油裡面其實又酸又臭，顏色又不好，非常混濁，根本不是在食用階段。如何到最後可以成為我們要吃的油，其實要經過精煉，在精煉過程可以下降達 88%。這個下降的過程中，如果精煉之後，我們就要管制最後出來的油符合 2 ppb，它其實是用科學能夠達到儘量低的程度，而我們訂了這個標準，所以在過去台糖相關的油品以及後續我們檢驗油品都是合格的。對於這樣一個初級油的層次，我們是不是要去管理？我們其實應該在 HACCP 裡面的重要節點決定後續你要怎麼煉，因為煉一次煉不成，走一圈不成，就走兩圈，也可以達到 2 ppb，只是成本就會達另外一個層次。對於一個衛生主管機關，我們要保障人民的食品安全、油品安全，讓苯駢芘符合 2 ppb 的目標，我們一定是抓在油品最後出來要給民眾消費、食用的時候……

蔡委員易餘：所以你們是抓最後它必須要達到 2 ppb 的標準，就是可能要投入適當的成本，在精煉過程讓它下降。

姜署長至剛：是的，這個是可以做到的，因此，在食品中污染物質及毒素衛生標準附表三提到的 BaP 裡面，我們規定的是在可食用油脂，並未符合第七條第五項的通報義務。

蔡委員易餘：署長，那是不是可以這樣說，如果台糖公司一樣把這一批粗油買進來，但是它經過投入成本，精煉再精煉，到最後變成產品的時候，還是可以把它下降到 2 ppb？

姜署長至剛：理論上是可以。

蔡委員易餘：它就會變成一個合格的產品，是這樣子嗎？

姜署長至剛：是的，這樣的做法可以達到。

蔡委員易餘：只是中間台糖如果進了這批粗油，它的原料標準是比較高，不是叫超標，是相對高，台糖就要投入成本去讓它下降到產品符合標準。

姜署長至剛：我想它是一個很重要的參考點，所以在整個食品科學裡面，是可以讓它達到 2.0 ppb 的，這是製程區可以努力的地方。

蔡委員易餘：OK。所以以這樣的論述了解起來，基本上台糖在這中間並沒有違反食品安全衛生管理法。

姜署長至剛：就目前來說並沒有。

蔡委員易餘：這個粗油他可以選擇要買進來，也可以選擇不要買進來，但是台糖基於合約的自我規範，他認為這個粗油的原料不符合他們的規範，所以他們就不買、就拒收，就是這個狀況嘛？

姜署長至剛：是的。

蔡委員易餘：好，台糖可以再說明，是不是像我說的這樣？

蔡副總經理東霖：是，沒有錯，委員所講的完全正確。

蔡委員易餘：所以對台糖來說，你們這一次購買粗油，你們拒收，然後現在臺中市政府看起來，盧秀燕很努力地要甩鍋給台糖，認為你們拒收，但違反通報義務，這件事台糖你們要這樣默默被打假的嗎？你們不採取一些法律動作嗎？

蔡副總經理東霖：這個部分當然我們也會評估，也會跟律師研究，後續在法律上是不是要採取任何行動，這個要經過評估。

蔡委員易餘：除了評估之外，你們還要去思考，盧市長已經多次傷害你們台糖的聲譽，從上一次抽驗豬肉的瘦肉精成分，驗出來就那一塊豬肉裡面有，其他全部合格，他也是把你們攻擊成這樣，現在又來了，看起來就是都不去講中聯油的原料超標，而全部都說成是你們的問題。我覺得台糖應該要採取一些動作吧！你們台糖畢竟有對外營業，你們還是有自己的商譽。

蔡副總經理東霖：是，市長對我們可能有一些誤解啦，我想有機會的話也希望能夠讓他……

蔡委員易餘：你去跟他說，也只是被他欺負而已啦，他都把你們欺負假的啦，你們要適度用一些法律動作才能捍衛自己公司的名譽。我真的強力建議台糖必須要這樣做，好不好？

蔡副總經理東霖：好，謝謝委員。

蔡委員易餘：我是不是可以再請部長？不好意思，召委，再給我 2 分鐘就好，我「梢聲」，講話語速比較慢。

龔部長明鑫：蔡委員好。

蔡委員易餘：部長，我想要跟你討論有關新能源的議題。過去我們都在說氢能，但氢能有一個問題，就是甲烷裂解製氫後，過去的製氫可能是保存的成本太高，所以氢能源在推廣上有困難，但現在整個技術進步，大家在想如何用氫來產生能源，最好的方式就是用甲烷製氫。甲烷我們知道那個化學式，只要把它加溫升高到 200 度，裡面就會跑出氫，所以它的整個運輸過程都用甲烷運輸。甲烷就是酒精嘛，工業酒精就是甲烷，所以運輸甲烷到適當的地點把它升溫，就可以產生氫，氫就可以產生能源，這是未來在發展新能源的時候，氢能用甲烷製氫是最好的方式。我們知道過去要保存氢能要用極低溫，要到負 253 度，所以等於產生氢能的過程中又要大量耗能，但是用甲烷製氫就不用了，整個路線是液態運輸，因為就是用甲烷，到了適當的地方，再用化學式轉換，產生氫，然後就可以產生能源。這一塊經濟部是不是要投入適度的研究呢？

龔部長明鑫：事實上，各種方式我們都有投入相關研究，但就是時機跟成本的問題，如果成本可以下降的話，我們當然樂於使用，不過現在我看還是處於研究跟示範階段。

蔡委員易餘：對，當然，但是企業事實上是跑在前面。部長，我知道，你應該也知道，很多企業對於新能源……

龔部長明鑫：都有這樣的……

蔡委員易餘：他們現在認為甲烷製氫已經是一個未來很可行的方向，看起來日本在這一塊跑得很快，我們臺灣也可以做這樣的努力。但是企業在努力這一塊的時候，他們發現有一個問題，在甲

烷製氫的過程中，甲烷產生的同時也可以去處理很多農業廢棄物，包括玉米秸稈或是雞糞等等，這樣的農業廢棄物就會產生甲烷。如果透過農廢產生甲烷，再用剛剛提到的技術來製氫的話，基本上這樣的概念應該就符合 RE100 的能源需求。這個部分在國外是同意的，用農廢製造甲烷，甲烷再轉換成氫，這樣的化學式變化基本上是符合 RE100 的。

龔部長明鑫：是，報告委員，如果是農廢轉換成發電的部分，我們已經責成台糖公司，大概有幾個示範案已經要開始運行了，希望明年可以開始。

蔡委員易餘：明年可以開始？

龔部長明鑫：對，示範案的部分。

蔡委員易餘：但目前卡在我們的再生能源發展條例，再生能源的生質能定義是指……

龔部長明鑫：如果是生質能，尤其是農廢，這個部分是可以的、是 OK 的，符合我們再生能源……

蔡委員易餘：沒有、沒有，現在業界普遍還是認為因為它不是直接產生能源，是由農廢先產生甲烷，甲烷再產生能源，如果是農廢，如沼氣發電，那就是有綠能標章。

龔部長明鑫：對，沼氣發電。

蔡委員易餘：但是這一塊的話中間又多了一個製程，它是由農廢變甲烷，甲烷再變氫……

龔部長明鑫：OK，這個部分我們再來……

蔡委員易餘：所以甲烷變氫這一塊沒有綠能標章，這個好可惜，像是英國的 AZ 藥廠就有生物甲烷工廠，他們認為這個產生的就叫做潔淨能源，因為他們是用農廢去轉換的，但是我們卻在這樣的轉換過程少了這一段，這件事很可惜。所以我覺得部長，我們要鼓勵企業跑在我們政策的前面，也要給他們充足的誘因。企業當然會認為用農廢轉換成甲烷、轉換成酒精，再轉換成氫能，這是一個很好的方向啊。

龔部長明鑫：好，這個部分我們來研究看看怎麼樣處理。

蔡委員易餘：好。部長，最後 30 秒要講到我的主題了，我剛才說這些就是希望，事實上我們經濟委員會也有去考察台糖的新港農場，這個農場鄰近嘉義科學園區，距離嘉義科學園區大概只有 7 分鐘的車程，這個新港農場離嘉科很近，我們覺得這個地方很適合做新能源的產業園區。現在國家產業園區的布局上，少了以能源為主體的產業園區的開發為目標，而不管是氫能或是綠能的相關研究，還是需要有產業的群聚化。如果我們可以將這裡變成新能源的產業園區，可以鼓勵更多願意研發新能源的企業進駐。如果在這件事情上可以符合 RE100，而台積電在嘉義科學園區，如果距離 7 分鐘的新港農場變成一個新能源產業園區的話，也方便這些新能源的企業，可以跟先進科技產業需要 RE100 的需求對接。因此這件事情我們希望部長可以趕快啟動，研究是否能夠將新港農場轉型成新的產業園區，好不好？

龔部長明鑫：可以。

蔡委員易餘：好，部長，這件事要拜託你。

龔部長明鑫：好，謝謝。

蔡委員易餘：好，謝謝。

主席：謝謝委員、謝謝部長。

接下來我們請鄭天財委員質詢。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：（11 時 9 分）主席，有請台糖副總還有食藥署。

主席：請台糖副總、食藥署姜署長。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：今天謝謝召委安排。在經濟部的報告裡面，關於中聯油脂事件及油品食安管控部分，特別提到台糖向福懋採購黃豆粗油，因為苯駢芘不符契約，然後你們就拒收。所以你們認為這樣只要拒收，不需要做任何通報？

蔡副總經理東霖：跟委員報告，因為原料油不是最終的食用油，依據現行的食安法，並沒有對原料油做任何安全標準規範。我們這次採購中聯所交的苯駢芘偏高，不符合台糖公司的採購規範，我們的規範比較嚴謹，它沒有符合我們的規範，因此我們拒收。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：有沒有符合衛福部的相關規範？

蔡副總經理東霖：它不在需要通報的項目裡面。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：你認為不需要通報，經濟部報告裡面也是這樣說的，認為不需要通報。

我們看臺南市食品安全管理自治條例規定，食品業者發現上游供應之食品有危害消費者生命、身體或健康之虞時，應自發現時起 48 小時內主動通報本府衛生局。請問一下食藥署，除了臺南市有這樣的規定之外，其他的縣市有沒有這樣的規定？

姜署長至剛：委員好。我先跟委員報告，臺南市食品安全管理自治條例裡面特別提到了，食品業者發現上游供應之食品有危害消費者的生命等，我不曉得委員或者是一般民眾知不知道脫膠原油長什麼樣子，它其實又酸又臭又混濁，根本就不是食用的，因為它是黃豆化學榨取之後，要準備去做精煉，所以它是整個製程裡面 HACCP 的一個節點、一個重要的參考。例如看到 14.7 ppb，我們要如何啟動後面的精煉過程，達到精煉後符合最後食品油小於 2 ppb 的努力，這是食品科學絕對做得到的事情。所以對於在脫膠原油這個階段台糖去取樣、封存、驗出來的，目前跟我們食安法第七條第五項裡面，針對食品油的管理目的是不一樣的，沒有對它要求，有這個其實可以煉得下去，跟您說明一下。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：請問一下，食品安全衛生管理法第三條有對食品做定義，食品：指供人飲食或咀嚼之產品及其原料。它不是原料嗎？黃豆不是原料？

姜署長至剛：我跟委員做一下說明，針對原料我們要問一件事情，大豆沙拉油的原料是大豆還是脫膠原油？一定是大豆啊，原料在大豆，不會是脫膠原油。將在製程過程中要繼續努力讓它達到 2 ppb 的油品說是原料，這個不符合管理上面的邏輯。在我們食安法第七條第五項裡面，所謂的脫膠原油不符合這樣的通報義務，它其實是完全不可供食品的。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：按照你的說詞，不就代表台糖不應該拒收嗎？

姜署長至剛：他應該要拒收啊，據我的了解……我不應該替他們代答，他們是因為合約說要 2 ppb 的，如果人家供油給他可以 2 ppb，他就收，超過他就不要收，但是這個 14.7 ppb 要好好……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：所以你認為台糖的自我要求太嚴格了，是不是？他們的自我要求這麼高，你們是不是認為太嚴格了？

姜署長至剛：我想這要請台糖來說明。

蔡副總經理東霖：跟委員報告，當初……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：這很嚴重喔！當初他拒收，對不對？如果你們跟中聯的契約原來就這樣規定，那當然……

蔡副總經理東霖：是這樣規定。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：做最嚴格的要求是對的，而到現在為止，食藥署還在堅持你們的意見，毫無檢討。你也許可以說，食品衛生管理法有檢討、需要檢討，因為現在的規定應該參考台糖的高標準去訂定、修正……

姜署長至剛：委員說得很好，謝謝。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：然後對於所謂的原料，我再怎麼看這個食品的定義，就是包含它的原料啊！我聽你講了老半天，你剛才的說明也看不出什麼很專業的，就是原料啊，你還能做什麼解釋呢？

姜署長至剛：跟委員進一步報告，對於脫膠原油裡面的原料是黃豆，我相信大家是無庸置疑，至於在中間的製程中要不要去訂這個，現在的修法也提出來，大家可以共同討論。至於究竟是 2.5 ppb、3 ppb 或 5 ppb，到底接下來面對這些油品要做什麼樣的管制，目前還沒有……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：今天之所以會安排這個，就是大家來討論，但是你剛才的說明就認為台糖退的標準太高，會是這樣的理解，你了解嗎？

姜署長至剛：報告委員，我個人的理解並不是這樣子……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：如果你回去檢視你剛才的說明……

姜署長至剛：其實各個油品廠都可以把脫膠原油當作很重要的一個節點，未來也能夠去了解該如何把它煉到符合標準，這是我們的期待，也是我們科學管理上面支持的。至於民眾說原料上面 14、15 要怎麼處理，這個的確是未來可以討論的部分，謝謝委員指導。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：因為今天等於是在檢討啦，安排這個會議就是在檢討，所以你不要太堅持你原來的想法，或是你原來對食品安全衛生管理法的理解，你應該主動講：如果現行的法律是這樣，經過這一次的事件，確實有檢討的空間。如果你一開始這樣講，我就不會那麼……

姜署長至剛：謝謝委員的支持，委員應該也同意剛才講的，現行的法律目前沒有這樣子規範，我們的確是這樣子的說法。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：我不認為現行的法律不能處理，你認為是這樣，那你還是要強調需要調整、修正，也許你說不夠明確，但是我認為很明確，所以變成各有各的不同意見，好不好？加油！

姜署長至剛：謝謝，謝謝委員。

主席：謝謝鄭天財委員，謝謝部長跟署長，謝謝。

接下來請呂玉玲委員質詢。

呂委員玉玲：（11 時 18 分）謝謝主席，請經濟部的龔部長、食藥署的姜署長、台糖的蔡副總。

主席：好，請部長、署長跟台糖。

龔部長明鑫：呂委員好。

呂委員玉玲：三位長官。食品安全沒有太嚴格，是一定要嚴格，也絕對不能打折扣。這是人民吃下去的東西，關乎他們生命、健康的安全性，所以我們要從嚴、審慎制定我們的制度、法律跟規定，這才是我們今天開這場會議最重要的精神！

食品安全是我們民眾最基本，也是最卑微的一個請求，對於在市場或者超市裡面買回去的東西，大家要求的就是要給家人吃的安心。所以中聯這一次爆發毒油、苯駢芘超標的問題，再次重創國人對食品安全的信任，尤其是中聯作為原料油的廠商，他把生產的油品分別供應給下游廠商，包括泰山、福壽還有福懋等知名加工廠，再經由餐廳、通路到零售業販賣給消費者。這個油品的影響越來越大，被擴大了，隨著衛福部食藥署全面清查，中聯 4 月份到 6 月份生產的油品，最終得到確認的，就有七批油品有問題，對不對？這七批油品都不符合規定，所以食藥署也趕快要求他們下架、回收。原來大家以為這件事情已經告一個段落了，但是在臺中地檢署追究整起事件的刑事責任時，發現原來早在 5 月 15 日，台糖向福懋採購中聯製造、供應的油品原料時，就發生了苯駢芘超標的問題，而且這一批原油的苯駢芘已經超標到 14 ppb。食藥署，我們的規定是 2 ppb，對不對？超高這麼多，台糖當然會拒收。

姜署長至剛：報告委員，我們管的是已經可以吃的油，中間的製造、大豆製造壓出來的部分沒有。

呂委員玉玲：你不用再跟我講這個，我講的問題你有沒有聽懂？它有超標，是不是？當然有 14、10、8，都有，但是我們訂的規定是不是 2 ppb？對不對？

姜署長至剛：我們沒有訂脫膠原油的部分。

呂委員玉玲：你回答我對不對？

姜署長至剛：我們沒有訂這個部分。

呂委員玉玲：你前面的解釋我都聽過了，我現在一條一條列給你，讓你知道你們的錯誤在哪裡，你們要改進、要修法的地方在哪裡，所以我問你，標準是 2 ppb 對不對？

姜署長至剛：2 ppb 是我們的食品、可以吃的油的標準，脫膠原油是不能吃的。

呂委員玉玲：好，所以它沒有依照食品安全衛生管理法第七條第五項的規定，向地方衛生主管機關通報。我想請問的就是，在有疑慮的時候，台糖，你是公營，不是民營，有這些問題的時候，你就要橫向溝通，不管是和食藥署、衛福部，還是經濟部，你都要去了解，你都要告訴他們有這種問題。你剛剛提到的是，如果有苯駢芘超標的部分，在製造過程可以把它拿掉，但這個問題要被知道、被告知，在製造過程中要去執行、去做，才能夠被拿掉，可是你沒有通報，所以它沒有辦法在製造過程中加入某些程序，去把苯駢芘的成分降低到安全的 2 ppb，對不對？請問一下台糖。

蔡副總經理東霖：委員好。

呂委員玉玲：副總，台糖曾經發生過苯駢芘超標的問題嗎？這麼久以來有發生過嗎？都沒有，是不是？

蔡副總經理東霖：我們只能說我們所採購的原料油、粗油，是按照我們招標的規範驗收。

呂委員玉玲：有沒有發生過？告訴我有沒有發生過。

蔡副總經理東霖：以前都沒有……

呂委員玉玲：好，沒有發生過，這是第一次發生，對不對？

蔡副總經理東霖：是。

呂委員玉玲：這麼嚴重的事情第一次發生，你為什麼沒有盡你的義務、責任？你們台糖是公營耶！你應該橫向通報給相關單位，要讓大家知道、要做個警惕。

蔡副總經理東霖：應該是這麼說，其他的廠商如果也要用粗油去精煉成沙拉油，它應該在採購的時候就要去驗，不是台糖公司去幫他們驗或者是告知他們。

呂委員玉玲：沒有叫你驗，是要互相通報、提醒大家注意，有這批貨，沒有這個責任嗎？我要強調，你是公營，在這麼嚴重的情形之下，你沒有通報，會讓有問題的原料變成產品。

蔡副總經理東霖：沒有所謂的原料……

呂委員玉玲：原料沒有通報就會變成產品，所以……

蔡副總經理東霖：跟委員報告，它沒有所謂的原料有問題啦，它只是不符合台糖公司採購的規範，我們拒收。

呂委員玉玲：沒有問題你為什麼退貨？為什麼要換貨？

蔡副總經理東霖：它沒有符合台糖公司的驗收標準。

呂委員玉玲：對嘛，就是有問題，你才要退貨、換貨啊！所以……

蔡副總經理東霖：它不符合我們的規定。

呂委員玉玲：副總，你不要再狡辯了！我剛剛告訴你，你的通報責任，是依據「經濟部所屬事業各類災害及緊急事件速報程序」第三條第二款第五目的規定，重大事件若有影響事業形象，或者是影響相關產業上、下游事業供需或民生者，國營事業就應該向經濟部通報，有沒有這個規定？龔部長，有沒有這個規定？我在這邊強調，國營事業應向經濟部通報，有沒有？

龔部長明鑫：有，但是……

呂委員玉玲：你還要狡辯！

龔部長明鑫：不是啊，這是職安法跟災防法的規定。

呂委員玉玲：對，但它是寫事業。

龔部長明鑫：不是食品安全衛生管理法……

呂委員玉玲：台糖是不是個事業？

龔部長明鑫：對，但是跟食品安全衛生管理法應該不太一樣。

呂委員玉玲：是不是事業？產品、事業，所以本席在這邊強調的……

龔部長明鑫：食品安全還是要回歸食品安全衛生管理法。

呂委員玉玲：龔部長，你們就推到食品安全，產業、公司經營、製造出產品、我們吃進肚子後的健康，這是一連貫的，是一個產業鏈，通通要關心。在 2024 年蘇丹紅食安事件發生的時候，他們在辣椒粉裡面添加了蘇丹紅，讓辣椒粉的色澤看起來比較好看。衛福部食藥署在 2024 年 3 月 11 號的新聞稿當中特別強調，「食品業者於發現原料或產品有危害衛生安全之虞時，應主動停止製造、加工、販賣及辦理回收，並通報直轄市、縣（市）主管機關」白紙黑字寫在這邊，原料有問題，你們就必須向所有的主管機關通報，所有的範圍通通都要通報，這個是你們 2024 年 3

月 11 號的新聞稿，白紙黑字都寫出來了，是不是？

姜署長至剛：謝謝委員的指導，蘇丹紅跟苯駢芘的化學結構，一個是不得添加的，一個是在製程裡面本來就會有的，這兩個是不一樣的，不得添加的跟不能有的兩者不同，這個跟您做簡單的說明。謝謝。

呂委員玉玲：不一樣，署長，一個是不得添加的，一個是製造過程中可以拿掉的。中聯 4 月份發生，到 6 月 30 號這段期間如果有及早通報，我們及早把東西阻隔在原料、出產的地方，不要跑到下游去的話，我們人民就不會吃到了嘛，你通報一下會怎麼樣呢？這些我全部這樣講下來就是要讓你們了解，不是沒有法、不是沒有規定、不是沒有制度，都有，有制度讓你們執行，是你們要不要橫向溝通、互相通報而已，尤其就法規面來說，是經濟部的國營事業就要有通報的責任，要維護安全。行政院 7 月份也已經送版本進來了，針對食安漏洞，要修法把漏洞補好。所以我們希望大家要好好地針對食安、健康這個問題討論，看怎麼樣的制度能夠保障我們國人的健康，這才是真正的……不要再推責任，要互相協助，一定要把這個責任扛起，把這整個建構好，尤其是龔部長，經濟部管的包括產業，不要一直推給食藥署，大家要橫向溝通，把這件事情做好，把這個制度健全起來，好不好？謝謝。

主席：謝謝呂玉玲委員，也謝謝部長、署長、台糖。

接下來請邱慧洳委員質詢。邱慧洳委員質詢完之後，我們休息 8 分鐘。

葉委員元之：只剩我一個而已。

主席：只剩你一個？

葉委員元之：對，要不要繼續？

主席：好，可以。

葉委員元之：好，謝謝。

邱委員慧洳：（11 時 28 分）謝謝主席，有請經濟部長。

主席：請經濟部。

邱委員慧洳：主席，還有各位委員、各位政府官員，大家好。我今天想要請教龔部長，到底誰是通報義務人？因為台糖好像認為它不是，經濟部也認為它不是。我想台糖這件事，我們都聽得非常人心惶惶，因為毒油的事件完全沒看到終點，又爆發了一次危機事件。如果不是臺中地院吹哨，可能目前全民都還被蒙在鼓裡。我們都知道，南僑未通報已經被開罰了，但是台糖沒有通報卻好像被開脫，在人民的眼中看起來這就是雙標，特別是說台糖沒有通報義務這件事，其實已經被高檢署的主任打臉了，經濟部長應該知道被打臉了。

現在重點來了，你們開脫的理由是說因為台糖所購買的粗膠原油只是原料，不是食品。我現在要請龔部長來看一下食安法第三條，食品是指產品跟原料，為什麼人家法條寫得一清二楚原料是食品，但是在你們的眼中卻不是食品，可不可以給我們開釋一下？

龔部長明鑫：這個法律的主管機關是衛福部。

邱委員慧洳：不是啊……

龔部長明鑫：所以衛福部的解釋……我們依衛福部的解釋為主。

邱委員慧洵：我真的時間非常有限！你有沒有看到上面這個「2」？你依照衛福部的解釋……

龔部長明鑫：對，它是主管機關啊！

邱委員慧洵：你以它的為主，但你們的理由呢？你不能盲目跟從啊，這是「2」。

龔部長明鑫：是啊！怎麼會盲目跟從？它是政府的主管機關耶！

邱委員慧洵：沒有啦，你就推給它，說是依它的認定解釋台糖廠購的品項，所以意思就是今天你站在這邊沒功能嘛，那為什麼要排今天的專報？

龔部長明鑫：我們是依法行政，我們不是沒功能！

邱委員慧洵：你們的理由是台糖採購的品項是粗膠原油，它是原料，這是你們白紙黑字寫出來的理由啦，你們認為它不是食品，所以不用通報，白紙黑字看得懂嗎？這不是很高深的法律的解釋嘛，食品是指產品跟原料，但你說原料不是食品，所以不用通報？所以我現在問你，原料是不是食品嘛，我就問這一題就好了嘛！

龔部長明鑫：這個要由主管機關來解釋。

邱委員慧洵：你沒有辦法解釋？你的理由都寫出來了還不買帳？

龔部長明鑫：我們聽從主管機關的解釋。

邱委員慧洵：聽從主管機關的解釋？

龔部長明鑫：對，依法行政，我們依法行政。

邱委員慧洵：你連原料是不是食品都沒辦法解釋！

龔部長明鑫：他是主管機關。

邱委員慧洵：那你還寫理由說因為它不是食品，你就講它不是食品就好啦，你現在的回答更模糊，你說完全不知道答案所以請主管機關來解釋？

龔部長明鑫：對，要主管機關解釋。

邱委員慧洵：我就問原料是不是食品嘛？不是嗎？

龔部長明鑫：主管機關就在這裡，你可以請他解釋。

邱委員慧洵：但理由是你們寫的嘛，你自己不能夠解釋為什麼要寫出這樣的理由？你說台糖所採購的品項粗膠原油不是食品。

龔部長明鑫：我們所有都按照主管機關的解釋作為依據。

邱委員慧洵：所以呢？現在你是要請他上來嗎？

龔部長明鑫：你可以請他上來。

邱委員慧洵：你是要告訴我們的國人，你完全沒有功能嗎？連這麼簡單的問題，你都要委託衛福部？

龔部長明鑫：我們是依法行政。

邱委員慧洵：什麼東西？我告訴你，我從第一天質詢你開始，一直到現在，你都說依法行政……

龔部長明鑫：是。

邱委員慧洵：行政做不出一個讓人民信服的結果。所以原料是不是食品？你現在推給衛福部是嗎？你現在推給衛福部，你沒辦法回答是嗎？

龔部長明鑫：食安法的主管機關是衛福部。

邱委員慧洵：但這理由是不是你們寫的嘛？台糖所採購的品項是粗膠原油，所以不是……

龔部長明鑫：如果要解釋法條，應該由主管機關來解釋。

邱委員慧洵：解釋法條應該由主管機關來解釋？

龔部長明鑫：對。

邱委員慧洵：好啊，我們現在請衛福部姜至剛署長上來。他現在就是要聽你的答案才要回答啦，你就告訴他答案，原料是不是食品嘛？他就是告訴我們國人，他站在質詢臺上完全沒有功能嘛！請問你是他的長官嗎？他是要仰賴你才有辦法做任何回答嗎？來，請問一下原料是不是食品？

姜署長至剛：報告委員，針對委員提問的部分，其實之前石部長也有完整說明……

邱委員慧洵：你就簡答就好了，因為我真的時間非常有限，你就告訴我簡答題，原料是不是食品？

姜署長至剛：我快速的說明，這個標的是脫膠原油……

邱委員慧洵：好，你沒有辦法回答，下去、下去，我要經濟部長繼續回答！

問題 2，誰是通報義務人？你沒有辦法，你長篇大論，你完全浪費我的時間，你下去，每次都這樣浪費我的時間！來，誰是通報義務人？台糖不是通報義務人？

龔部長明鑫：對，台糖不是通報義務人。

邱委員慧洵：那誰是通報義務人？

龔部長明鑫：這個我沒有辦法跟你說明。

邱委員慧洵：你連這個都沒有辦法回答，你站在這邊到底是要幹嘛啊？

龔部長明鑫：我只知道中聯是一個不良企業。

邱委員慧洵：所以是誰要通報？不是台糖要通報，請問是誰要通報？

龔部長明鑫：台糖沒有通報義務，經濟部也沒有通報義務。

邱委員慧洵：請問誰是通報義務人嘛？

龔部長明鑫：我不知道。

邱委員慧洵：你不知道？

龔部長明鑫：對。

邱委員慧洵：你完全不知道誰是通報義務人？

龔部長明鑫：對。我只知道經濟部跟台糖不是。

邱委員慧洵：你今天都沒有把答案準備好就站在這邊！拜託，我們臺灣的經濟部長居然是一問三不知，真的讓人家看不下去。好，你不知道是不是？沒關係，我接著問，反正我問每一題、每一題你都不知道，人家就會覺得你到底是不是一個適格的經濟部長。經濟部說爛菜沒有通報的義務……

龔部長明鑫：你應該問我台糖是不是……

邱委員慧洵：部長，請問一下，你吃到毒油……我那一題已經過去了啦，不想問你啦，因為你完全不知道，一問三不知！部長，請問吃到毒油也沒關係嘛！你們說爛菜不用通報，請問吃到毒油，你真的沒有關係嗎？不用通報受害，不是只有全民，你自己也會受害。請問一下，你吃到毒

油也沒關係嗎？你吃到毒油也沒關係，你不會這一題也要姜至剛署長上來幫你回答吧！

龔部長明鑫：台糖檢驗 311 油槽的油現在還封存在那邊，他沒有交易流出來。

邱委員慧洳：你如果今天不吹哨，毒油就會漫布全臺，就像現在 30 個批號流出去，連衛福部部長、你所尊敬的衛福部長、能夠幫你提供答案的衛福部長，他都說這些油已經不知流向了，已經吃到你的肚子去了！

龔部長明鑫：所以我們要針對的是不良企業中聯來進行討論。

邱委員慧洳：我覺得比起不良企業，我們的不良部長，可能讓我們全臺灣 2,300 萬人民更加受害。

龔部長明鑫：第一線的人應該加強查緝才對。

邱委員慧洳：請問一下，經濟部何時知道台糖的事情？經濟部何時知道台糖事件？

龔部長明鑫：哪一件事情？

邱委員慧洳：就是他去驗收到的油是 14.7 ppb，什麼時候知道的？

龔部長明鑫：7 月份以後。

邱委員慧洳：所以講的就是 8 月 1 號，8 月 1 號才知道的嗎？

龔部長明鑫：是 7 月這當中。

邱委員慧洳：7 月當中知道的？什麼時候，月初、月中、月尾？

龔部長明鑫：7 月份當中。

邱委員慧洳：當中是哪一天？你早上還回答我們洪毓祥 7 月 28，到了我又變 7 月中？

龔部長明鑫：7 月 28 號是我們國營司跟政風有去查，然後問的結果是這樣。

邱委員慧洳：好啦，7 月到底是什麼時候，你講不出來時間，你什麼時候知道台糖這件事嘛？

龔部長明鑫：我知道就是 7 月 28 號嘛！

邱委員慧洳：你知道是 7 月 28 號？次長是什麼時候知道？次長今天有來嗎？

龔部長明鑫：我不知道次長是什麼時候……

邱委員慧洳：你不知道次長何時，那你覺得次長有可能比你更早知道嗎？

龔部長明鑫：因為 7 月中間我有去日本一趟，所以中間我不知道……

邱委員慧洳：次長呢？次長什麼時候……不是，你覺得次長有可能比你早知道嗎？你覺得你有可能被次長架空，次長比較早知道，而你本人不知道嗎？你覺得有這可能性嗎？

龔部長明鑫：我不知道。

邱委員慧洳：所以你是 7 月 28 號知道的嘛？

龔部長明鑫：對。

邱委員慧洳：那你有沒有報告行政院長？

龔部長明鑫：我為什麼要報告行政院長？

邱委員慧洳：你當然要報告行政院長啊，行政院長是比你更厲害的高官啊，他能夠把整件事做控損……

龔部長明鑫：這件事情合法、合規。

邱委員慧洳：因為你站在質詢臺上，完全都沒有辦法展現出經濟部長的……

龔部長明鑫：這件事情合法、合規，我為什麼要報告？

邱委員慧洳：你當然要報告，他不是你的長官嗎？不用通報給他嗎？

龔部長明鑫：它是合法合規的事情，合法合規 1,000 萬件我也要報告？

邱委員慧洳：什麼東西合法？苯駢芘超過 14.7 ppb 這個叫做合法、合規嗎？我們來看一下這個產品，根據食安法第七條第五項，食品業者發現產品有危害衛生安全之虞，已經超過 14.7 ppb 還合法合規？你不知道 14.7 所代表的意義嗎？這個還叫做合法合規嗎？這個叫合法合規嗎？這個對衛生安全沒有……

龔部長明鑫：衛福部跟地方政府已經解釋過了。

邱委員慧洳：解釋過什麼？

龔部長明鑫：台糖公司不是通報義務人。

邱委員慧洳：台糖公司不是通報義務人？它是食品，為什麼他不是通報義務人？

龔部長明鑫：對，那批貨也不是通報標的。

邱委員慧洳：法條是給你們這樣胡亂解釋的嗎？法條是讓你們站在質詢臺上這樣作為搪塞的理由嗎？

龔部長明鑫：那批貨現在還在中聯的工廠裡面。

邱委員慧洳：好啦，你就告訴我，你是 7 月 28 號知道的，是嗎？7 月 28 號知道，你有沒有告訴行政院院長？

龔部長明鑫：不需要。

邱委員慧洳：行政院長是比你更厲害的高官啊，他可以出來對這件事情停損啦！

龔部長明鑫：不需要。

邱委員慧洳：現在你就是比行政院長更厲害就是了，事情可以不用通報行政院長。你沒有讓你的長官停損，他怎麼樣去食安報告，跟國人做詳細的說明？反正你現在完全忽略你站的質詢臺的位置，也忽略你的長官石崇良的存在，是這樣的意思嗎？是這樣的意思嗎？

龔部長明鑫：什麼意思？

邱委員慧洳：意思就是你沒有通報你的長官，你沒有讓他對事情停損，他如果要下臺也要有心理準備，你都沒有讓人家知道台糖毒油事件的最新劇情，他要做危害的控管啊，你不讓你的長官知道嗎？你不讓他知道嗎？

龔部長明鑫：合法合規的事情……

邱委員慧洳：728 你沒有告訴他，今天已經 8 月 9 號了，你都沒有告訴他嗎？

龔部長明鑫：合法合規的事情不需要通報。

邱委員慧洳：合法合規哪裡？已經超標 14.7 還合法合規，完全是睜眼說瞎話。

龔部長明鑫：解釋機關不是你嘛！

邱委員慧洳：好，請問一下，今天次長有沒有來？賴次長有沒有來？次長有來嗎？

龔部長明鑫：不需要來。

邱委員慧洳：不需要來，好，那我現在告訴你，你可能已經完全被架空了，因為你的次長上個禮拜

8 月 5 號被我質詢的時候，說他 7 月 9 號就知道台糖事件了，結果你到 7 月 28 號才知道，我真的覺得你已經完全被架空了，完全沒有功能了。

龔部長明鑫：合法合規的事情，不需要每一件事情都跟我報告。

邱委員慧洳：這是客觀上的一個舉證，而不是我自己的主觀感受，你已經被經濟次長舉證，已經完全被架空了啦，人家 7 月 9 號就知道，你 7 月 28 號才知道。

好，我告訴你，反正你對於人民的怒吼也完全、絲毫不為所動，那我們就等下一次的劇情，就是人民可能要暴動了！我最後講一句話，對於這種站在質詢臺上，一問三不知的部長，我覺得是我們臺灣之悲哀！

主席：謝謝邱慧洳委員。

接下來賴瑞隆委員、賴瑞隆委員，賴瑞隆委員不在。

請葉元之委員質詢。

葉委員元之：（11 時 39 分）主席好，麻煩先請姜至剛署長。謝謝。

主席：請姜署長。

姜署長至剛：委員好。

葉委員元之：署長好。我先跟你確定一件事，因為 8 月 7 號那時候就傳出來，您跟石崇良部長已經要請辭，然後行政院的發言人說沒有辦法代為發言，所以大家包括民進黨立委都解讀成你們已經請辭了。昨天這個議題持續發酵，衛福部也很曖昧的回答：不予回應。不是說沒有，是不予回應。而行政院的回復是：沒有討論相關議題。感覺上好像您跟石崇良部長已經請辭。我跟你確認一下，您請辭了嗎？

姜署長至剛：報告委員，我現在還在這邊上班。

葉委員元之：你在這邊上班跟你請辭是兩件事情，不要耍嘴皮子。你請辭了嗎？

姜署長至剛：上班就是持續把還沒有做完的事情……

葉委員元之：那有沒有請辭嘛，你請辭，有可能還沒批，或者是你請辭，可能被慰留一個禮拜。你有沒有遞出請辭這個動作，有沒有？

姜署長至剛：我想委員心裡面的答案跟我的答案是一樣的。

葉委員元之：我沒有答案。

姜署長至剛：那我也沒有答案。

葉委員元之：所以你有沒有動作？不要浪費我的時間，好不好！你有沒有請辭那麼難回答喔？你今天請辭也代表是一個負責的表現嘛！

姜署長至剛：我這邊跟委員做進一步說明，我來食藥署有三件重要的事情：第一個，堅持我對於食安的科學治理；第二個……

葉委員元之：署長，這個是你上任的時候要講的，我現在問你請辭，就這麼簡單，你答不出來！你有沒有請辭？

姜署長至剛：我覺得很重要的事情是，我們所有食藥署同仁的尊嚴跟努力，我必須要堅持下去，所以我的堅持還持續在堅持。

葉委員元之：好啦，署長，我看你回答的這麼困難，我想應該是請辭了，因為我剛剛前面有鋪陳，然後你剛剛意思是說答案跟我一樣，我想你應該請辭，可能不方便……

姜署長至剛：你可能答錯了。

葉委員元之：那你就是沒請辭，一樣，所以就沒有請辭。你沒有請辭，我就不懂為什麼行政院……

姜署長至剛：謝謝委員可以住在我心裡面，知道我心裡的想法。

葉委員元之：沒有，因為我說你請辭，你說我答錯，那不就沒請辭嘛，這就是有跟沒有嘛！我覺得大家的中文不用弄到那麼複雜，我說你沒請辭，你說我答錯……

姜署長至剛：其實不需要這麼關心我的去留，最需要關心的是，中聯為什麼現在沒有被強力譴責？我這邊邀請全民一起來譴責中聯。

葉委員元之：我們來譴責中聯，大家一起譴責中聯。

姜署長至剛：對，譴責中聯。

葉委員元之：那請問一下你要不要請辭？

姜署長至剛：譴責中聯！

葉委員元之：不要每一次答不出問題的時候就顧左右而言他，好不好？

姜署長至剛：沒有，我們只對……

葉委員元之：真受不了這些官員每次來這邊都在耍嘴皮子，真是受不了，不然就是說謊。我現在問你，請問上上個禮拜，我在衛環委員會問石崇良部長，我問他說：7 月 3 號討論食品下架會議的時候，中聯的人有沒有從頭到尾待在那邊？他說沒有，因為他報告完復工的程序之後就離開了。我問他立刻回答喔，遲疑不到 0.0001 秒，我當下就相信了，以為中聯的人報告完復工程序就離開，結果沒有想到上個禮拜，其他委員問你的時候，你在現場嘛，7 月 3 號食安會議你在現場，對不對？

姜署長至剛：不是 7 月 3 號，7 月 3 號是在臺中開的，7 月 3 號臺中開他們的……

葉委員元之：7 月 4 號，我說 7 月 4 號啦！

姜署長至剛：對！有、有。

葉委員元之：拜託主席，可不可以請官員不要在那邊痞子樣，好不好？我們現在討論是攸關食安的重要議題，連衛福部的食藥署長都在那邊耍痞子，國人都在看，你遇到回答不出來的問題，就只能用耍痞子的方式迴避，這就是官啦！7 月 4 號你在不在現場？

姜署長至剛：7 月 4 號我在現場。

葉委員元之：你在嘛，請問一下中聯的人有報告完復工程序就離開嗎？

姜署長至剛：跟委員報告……

葉委員元之：他有沒有聽到你們在討論食品下架標準，有沒有？

姜署長至剛：我們把整體所有內容都已經公開給全國民眾知道了。

葉委員元之：不是，我問你問題，你回答就好，不要跟我扯別的。中聯的人是不是在現場就直接聽到你們在討論下架標準，有沒有？

姜署長至剛：我想我們的討論，跟他在不在現場沒有關係。

葉委員元之：有沒有在現場？

姜署長至剛：我們持續在討論相關重要的議題，根據歐盟的標準跟韓國的標準持續做相關的討論。

葉委員元之：不要扯別的，好不好？報告主席，你可不可以約束一下這個官員，我問他的問題，他一直扯別的，這樣子你給我 20 分鐘都不夠，大家全部耗在這邊。

主席：據實回答，好不好？

姜署長至剛：對，我都據實……

葉委員元之：就照著問題回答，你們在討論下架標準的時候，中聯的人在不在現場？有沒有？你回答在或不在！

姜署長至剛：容我說明一下，我們從頭到尾都有在討論。

葉委員元之：他從頭到尾都在嘛！所以石崇良說謊嘛，一個衛福部長可以在國會殿堂公然說謊喔？

姜署長至剛：我想部長是看了會議的資料而產生誤解。

葉委員元之：所以石崇良要請辭，我猜可能他是因為說謊辭職啦！署長，我現在問你，你後來說 7 月 4 號下架標準，20%不用下架是您的決策嘛，你有說過吧？

姜署長至剛：我想這是整個專家會議討論的結論。

葉委員元之：你有說過嘛，好啦！因為逐字稿我們也都看了。

姜署長至剛：謝謝！

葉委員元之：有的專家是講……

姜署長至剛：因為我們都蠻認真在上面的……

葉委員元之：不用耍嘴皮子，好不好！真的受不了耶！各位網友、全國民眾，如果你們有在看的話，這就是我們的官，答不出問題的時候就在那邊耍嘴皮子，我在講很嚴肅的食安問題，你在跟我幹嘛，跟我抬槓喔！誰教你的？卓榮泰教你的嗎？我在跟你討論食安問題，你在跟我抬槓。

有兩個專家，G 專家說：就定 20%，就會低於容許值，對不對？另外 E 專家說：如果只考慮比例而沒有考慮到劑量的話……因為他還舉了膠囊的例子跟麵的例子，你會用不同的劑量，所使用到的苯駢芘就會不一樣，有吧？會議紀錄有這樣寫吧？

姜署長至剛：有這樣子的……

葉委員元之：有這樣子，那我就很好奇，如果我們今天針對食安標準應該採取零容忍的標準，這也是民進黨一直跟大家講的，食安五環、食安零容忍，結果當你召開一個食安會議，有的專家認為 20%就可以；有的專家認為這 20%沒有考慮到劑量，可能還是有風險，結果署長在拍板定案的時候，忽略了對食安比較重視的專家，反而聽信了對食安比較寬鬆的專家，我不知道為什麼署長對於食安是這樣子的態度？

姜署長至剛：可否容許我現在給您進一步回答？

葉委員元之：可以。

姜署長至剛：苯駢芘為 8.1 ppb，按照所謂的暴露限值（margin of exposure，MOE）算起來大於一萬，它是可忽略的，更何況下降到 20%，從科學上面是這樣，但是為了安全跟安心，我了解國人對於食品的安心需要我更多的努力、更多的溝通。

葉委員元之：對嘛！

姜署長至剛：所以這個過程中，MOE 這件事情相當複雜，有機會可以上課，我可以跟大家說明。

葉委員元之：這個我都聽過啦。

姜署長至剛：所以它是可忽略的。

葉委員元之：署長，所以你的意思是，食安專報就是食安專家盍各言爾志，反正你心中有定見，大家演一場戲嘛！

姜署長至剛：不是、不是。

葉委員元之：最後就是你來拍板 20% 嘛。

姜署長至剛：不是！我沒有定見！

葉委員元之：我現在問你的問題是，那麼多食安專家在討論，你只聽信那些對食安標準比較寬鬆的，而你對食安比較嚴謹的專家就忽略，結果你講的是你自己的看法，代表你自己就有這個定見，20% 就是你姜至剛定的嘛！如果是這樣的話，後來何必下架咧？總統為什麼在 6 天後發文說該下架就下架？

姜署長至剛：跟我講安全跟安心……

葉委員元之：所以呢？所以是總統沒有聽信你的專業意見，是不是？

姜署長至剛：跟委員報告，全世界毒理的專家應該比較偏向 MOE 大於 1 萬就忽略的。

葉委員元之：沒關係，我想 7 月 4 號專家會議開完之後，剛剛大家也都聽到了，那麼多專家表達意見，署長的意思就是以自己的意見決定 20%。

姜署長至剛：我沒有，我不敢以我的意見。

葉委員元之：有，你剛剛就是用你自己的意見在講啊！

姜署長至剛：我們是共同的意見。

葉委員元之：我剛剛問你那麼多專家有不同的意見，為什麼你採用了 G 專家的意見？你說沒有，然後講一大堆你自己的意見啊！所以你就是自己判斷 20% 應該下架。謝謝署長，請回。

姜署長至剛：謝謝。

葉委員元之：我現在請經濟部長。部長，希望你不要跟署長一樣，好不好？我們就事論事討論問題，那種痞子樣不會加分，不會對民進黨政府加分啦！

龔部長明鑫：委員好。

葉委員元之：部長，我今天早上聽了很多民進黨立委用了各式各樣的比喻，在比喻說台糖到底要不要通報？我其實也是覺得很匪夷所思，有一位立委說：偽鈔要通報、黃金純度不足就不用通報。黃金純度不足是會影響到什麼食安問題嗎？還是黃金純度不足，你買了之後會影響到市場秩序的問題嗎？現在大家在討論為什麼原料要採用高標準，如果驗出苯駢芘超標要通報，就是因為可能會讓人家吃到肚子裡面影響到健康，所以不要再用不倫不類的比喻了。我覺得經濟部……我不知道部長，這個貼文在 po 出來之前，您有沒有看過？我們來看一下你的貼文，一開始經濟部為了幫台糖護航說：再次證實，要讓客人安心，從原料到產品，台糖都是用高標準自我檢驗自己的「好寶寶！」後來呢？在下午大概不到一個多小時就把它改了，改成說：再次證實，

要讓客人安心，從原料到產品，台糖都是用高標準自我檢驗自己的「乖寶寶！」。所以大家就開始討論，請問好寶寶跟乖寶寶差別在哪裡？部長，我問一下，從好寶寶改成乖寶寶是為了什麼？好寶寶是什麼意思？乖寶寶是什麼意思？就這個個案上面。

龔部長明鑫：報告委員，我們知道台糖公司是依法行政，按照相關的規定管理，他們有 SOP……

葉委員元之：不是，我問你為什麼要把好寶寶改成乖寶寶，差別在哪？

龔部長明鑫：就是主管機關的要求，他們通通有達到。

葉委員元之：所以是很好還是乖？

龔部長明鑫：乖。

葉委員元之：很乖？

龔部長明鑫：對。

葉委員元之：那為什麼不好？

龔部長明鑫：它也很好，也很乖啊！

葉委員元之：對，那為什麼好寶寶要改成乖寶寶？你應該改成好寶寶跟乖寶寶，對不對？乖寶寶，你的意思是主管機關有要求他要做到，所以很乖，但是不夠好，是因為他不夠主動，是不是？

龔部長明鑫：我們下次再把它改成好加乖好了。

葉委員元之：那你這次改的意思是什麼？我們想要了解一下經濟部作為一個官，我們行政院下面這麼大的部會，每一個字當然國人都想要知道，到底你遣辭用句的意思是什麼嘛！「好」改成「乖」是為什麼？「乖」你剛剛講了啦，「乖」是說主管機關的要求都有做到，那「好」呢？而且你把「好」改成「乖」，代表沒有麼「好」，但是有點「乖」，是這個意思嗎？

龔部長明鑫：重點還是在……

葉委員元之：不是重點，因為你們的貼文就是你們的立場嘛！今天如果粉專不是經濟部，它是經濟部之友或者是經濟部的什麼，就沒有人會拿來討論。經濟部就等同你講的啦！因為你是部長，經濟部就等同你講的，像總統的臉書大家就認為是總統講的，不會認為是總統的小編講的嘛！所以我真的不知道扯這個到底是要幹嘛。

後面我覺得更荒謬，部長也看一下，一開始的時候說食安議題很多人把關，但是通報義務不要無限上綱。若餐廳去菜市場買菜，要求採購人員看到所有的爛菜都要通報，這是檢舉達人做的事，不是食品業者的義務。就是說如果看到爛菜都要檢舉是檢舉達人，不是食品業者。然後後來又把「檢舉達人」這幾個字改掉了，但是還是一樣，說食品業者、餐廳去買菜，如果看到爛菜是不用通報的。你們是不是一開始覺得拿「檢舉達人」比喻不倫不類，後來就把它改掉，是不是？

龔部長明鑫：報告委員，剛開始當然是用比喻的方法，希望簡單的讓一般民眾可以了解啦。

葉委員元之：那你幹嘛改？

龔部長明鑫：但是最終還是要回歸法律跟法條上的解釋。

葉委員元之：所以你也覺得不妥嘛，你後來講的什麼爛菜，我也覺得不妥啦！為什麼？因為爛菜吃了，不會有我們講的什麼生癌症的問題。我舉例子就是說，大家不要再用不倫不類的比喻在那

邊講了。之前食安法其實很重要就是要求業者自主管理，為什麼呢？因為每一天那麼多食品業者生產那麼多的油、生產那麼多的食品，如果你要地方政府全部都用普查的方式，防止有癌症的東西出來的話，是不可能的事情，所以用抽查，主要還是要靠業者自主管理，以前的精神是這樣嘛！因為你不可能全部都抽查，不然就變普查了嘛！

還有一個重點，就是要靠上、中、下游相互牽制。譬如說，下游買到上游的東西一驗，發現有問題就馬上通報，互相牽制嘛！為什麼大家認為台糖沒有通報是一個很大的問題？我跟部長講，因為你們完全都不了解大家在講什麼，問題是它就是上、中、下游的一環嘛！它今天有買到不管是脫膠原油或什麼最後不是食品的東西，你驗出苯駢芘超標，實際上如果有通報的話，大家就多一層安心。而且剛剛我聽到其他委員在質詢台糖的時候，確實證明了一件事情，就是以前買的脫膠原油都沒有苯駢芘超標，但這次買的就有超標，超標了好像七倍還八倍嘛，非常高，這就已經很不尋常了！然後事實也證明這一次確實中聯所生產出來的不管是精油也好、食品也好，有一些就有苯駢芘超標，可能是原料的問題。所以你有沒有發現，如果這一次台糖 5 月中的時候有通報的話，實際上大家很可能就根據這個線索。查到中聯其他的油可能有問題，就可以讓大家少吃很多天的苯駢芘啊！所以問題的重點在這裡嘛！結果我每次看到很多委員質詢部長或者是衛福部，都在玩文字遊戲，都在邊講：哎呀，這個到底是不是算原料？這不是食品的原料，原料是大豆，它是脫膠原油。全部都在講文字遊戲，你有把人民的健康放在心裡嗎？如果你多做一點事情，人民就少吃非常多天的苯駢芘！你們到現在還是一直拗，都不覺得你們要做更好、你們要怎麼樣、怎麼樣，都還在拗，我覺得大家真的會看不下去！然後更不要說台糖是國營事業，國營、政府是一體的。部長簡單回應一下吧。

龔部長明鑫：報告委員，台糖查到 311 油桶，基本上已經鉛封起來，現在還在中聯，所以那一批基本上……

葉委員元之：那個是後話嘛！如果中聯把它賣出去了呢？

龔部長明鑫：賣出去的話，中聯就有很大的問題。

葉委員元之：對啊！所以……

龔部長明鑫：他目前為止沒有賣出去。

葉委員元之：你現在是用結果論嘛！你說：哎呀，因為他沒賣所以沒差。但是如果中聯把它賣了，你剛剛就說有問題……

龔部長明鑫：不是，因為……

葉委員元之：所以台糖就是應該通報嘛！不管他有沒有賣，因為他有可能會賣，所以台糖就是應該通報……

龔部長明鑫：不是，因為中聯……

葉委員元之：你聽我講，因為上、中、下游就是要互相牽制。

龔部長明鑫：是，你借我一分鐘。因為中聯被認為它有比較高的情況下，他有幾種方式：第一個，他可以不要用食用的；第二個，他精煉的過程可以多幾道，那成本差很多，所以為什麼台糖公司不願意接受？因為這樣的一個標準，他在精煉過程當中要花很多很多成本進去。所以……

葉委員元之：這個我都知道！部長，不要再回應，你回答別人也都這樣說。但是我覺得關鍵是，你有沒有發現台糖以前都沒有買過苯駢芘超標這麼高的油，對不對？剛剛台糖講的嘛，對吧？這一次他買到了，他退回去了，覺得不關我的事了，反正我不用就好。可是……

龔部長明鑫：不是退回，拒收。

葉委員元之：他拒收，這就不關我的事啦！反正我沒用就好啦！可是你有沒有發現，實際上整批，不是只有這一桶喔！整批中聯的油一大堆都出問題喔！

龔部長明鑫：所以中聯是不良企業……

葉委員元之：所以如果台糖 5 月多就有通報的話，搞不好就讓政府可以去追查，就可以防止這麼多有問題的油流入市面，讓民眾吃到嘛！你今天一直在講台糖好寶寶、乖寶寶，台糖就不夠好嘛！如果他更好一點的話，他就通報，就可以讓大家不用吃到苯駢芘嘛！而不是還需要經濟部出來發這種奇怪的文！所以請你們跟台糖講，好不好？自己是國營事業，做個好寶寶，帮助大家不要吃到苯駢芘，一驗到原料就通報，可能就不會有這些問題啦，好不好？謝謝部長。

龔部長明鑫：謝謝。

主席：謝謝部長，謝謝葉元之委員。

登記發言的委員除不在場外，其餘均已發言完畢，詢答結束。委員徐欣瑩、陳亭妃、邱議瑩、傅崐萁、陳超明、鄭正鈴、張嘉郡、賴瑞隆所提書面質詢，列入紀錄，刊登公報。書面質詢和未及答復部分，請相關單位一週內以書面答復，並副知本會，委員另要求期限者，從其所定。

委員徐欣瑩書面質詢：

壹、台糖土地活化績效、鉅額地價稅及閒置資產治理書面質詢

質詢主旨：

台糖公司宣稱，自 104 年度至 115 年度土地活化達成率已達 141.52%，但審計部查核顯示，114 年底仍有 1,431.05 公頃土地待活化，單年度地價稅高達 11 億 5,780 萬餘元；部分停閉廠區待活化面積甚至不減反增，被占用土地實際收回率亦僅 1.55%。

「累積活化面積超標」與「期末待活化土地仍多」固然未必構成數學上的直接矛盾，因前者是一定期間內的流量，後者是特定時點的存量。但經濟部報告未揭露新增閒置、退租回流、契約終止、重新分類及重複活化等變動，逕以 141.52% 作為績效，確有以「毛流量」淡化「淨存量與財務負擔」之嫌，無法真實反映資產運用成效。

本席要求經濟部及台糖將土地活化管理由「面積導向」改為「淨效益導向」，建立可勾稽的土地存量調節表，並將稅負減輕、淨收益、活化持續性、公共政策效益及被占用土地清理成果納入考核。

一、141.52% 只是累積毛活化面積，不代表閒置土地真正減少

經濟部專案報告第 4 至 5 頁指出：

「台糖公司自 104 年度至 115 年度活化目標 1,409.54 公頃，截至 115 年 7 月底止，已活化 1,994.76 公頃，達成率 141.52%。惟因承租人無承租需要辦理退租，或台糖公司盤點釋出業務無

需使用部分土地等，致使待活化土地仍有增加情形。」

這段說明至少存在四項統計問題：

(一)混用流量與存量

1,994.76 公頃是 104 年度以來的累積活化流量；1,431.05 公頃則是 114 年底仍待活化的期末存量。兩者性質不同，不能以累積流量超標，直接推論閒置問題已獲改善。

(二)未揭露新增待活化土地

承租人退租、契約終止、原業務停止使用、區段徵收領回土地或土地重新分類，都可能使待活化存量增加。但報告未列出各年度新增面積、來源及原因，無從判斷台糖活化的速度是否趕得上新增閒置的速度。

(三)未說明是否重複計算

同一筆土地出租後被列為已活化，嗣後退租重新進入待活化土地，再次出租時是否會第二次計入累積活化面積？已終止的合作開發或出租案件，是否仍保留在 1,994.76 公頃的累積成果中？若未扣除失效或回流案件，141.52%即可能高估實際成果。

(四)基準日期不一致

報告以 115 年 7 月底計算累積活化成果，卻未同時揭露 115 年 7 月底待活化土地存量、地價稅、維護成本及契約終止情形，致使國會只能用 115 年 7 月的流量數字，對照 114 年底的存量與財務數字，無法進行同一時點比較。

請經濟部及台糖明確答覆：

1.104 年至 115 年各年度的期初待活化面積、新增待活化面積、實際活化面積、退租或契約終止回流面積、重新分類面積及期末待活化面積各為多少？

2.1,994.76 公頃是「不重複地號的唯一活化面積」，還是各年度活化面積的加總？

3.同一筆土地退租後再次出租，是否可能重複計入活化績效？

4.已解除、終止或未能繼續履行的合作開發、出租及設定地上權案件，是否已自活化成果中扣除？

5.截至 115 年 7 月底，待活化土地究竟還有多少公頃？相較 104 年初實際淨減少多少？

二、待活化面積下降，地價稅反而上升，證明面積 KPI 與財務效益脫節

審計部查核顯示：

(一)112 年底待活化土地為 1,519.21 公頃，112 年度地價稅為 10 億 2,297 萬餘元。

(二)114 年底待活化土地降為 1,431.05 公頃，較 112 年底減少 88.16 公頃，約減少 5.8%。

(三)但 114 年度地價稅卻增加至 11 億 5,780 萬餘元，較 112 年度增加約 1 億 3,483 萬元，增幅約 13.2%。

換言之，待活化面積雖然減少，稅負卻逆勢增加。這可能涉及公告地價調整、高地價區土地持續閒置、低稅負農地先被活化，或高稅負都市土地長期無法利用等因素。經濟部報告完全未加分析，只以累積活化面積作為成果，顯然無法反映真正的財務負擔。

若以 114 年度總額粗略換算，每公頃待活化土地平均負擔地價稅約 80.9 萬元；但實際稅負顯

然集中於特定都市土地或高公告地價區域，更應逐筆盤點。

請經濟部及台糖答覆：

1. 112 年至 114 年間，待活化土地面積下降而地價稅增加的原因為何？公告地價調整、土地區位、適用稅率及土地類別各影響多少？

2. 114 年度 11 億 5,780 萬餘元地價稅中，金額最高的前 20 筆或前 20 處土地，其區位、面積、使用分區、閒置年限、地價稅及未能活化原因為何？

3. 其中是否存在長期未招商、招商多次流標、都市計畫或國土功能分區不符、文化資產限制、污染整治、占用或公共設施不足等情形？

4. 台糖是否曾計算每筆待活化土地的地價稅、保全、巡查、清潔、廢棄物處理、修繕及機會成本？

5. 經濟部有無設定地價稅年度減量目標？若無，所謂土地活化如何證明已降低財務負擔？

三、活化案件屢遭終止，應計算「持續活化率」而非簽約當下即認列成果

審計部另指出，台糖 114 年度共有 3 件土地合作開發或出租契約終止，涉及面積 173.77 公頃；部分契約存續約 3 年即告終結，土地重新回到待活化狀態。近三年並發生 59 件土地遭棄置廢棄物案件，支付清理費用 326 萬餘元。

這顯示「簽約」不等於「有效活化」，更不代表土地已產生長期收益或公共效益。若土地一完成簽約即全數認列活化，而契約終止後未回沖績效，活化成果必然失真。

請經濟部及台糖答覆：

1. 活化案件目前以簽約、點交、實際開工、開始營運或取得租金作為認列時點？

2. 契約簽訂後長期未開發、未取得許可、未營運或提前終止，是否仍列為已活化？

3. 104 年至 115 年間活化案件中，於 1 年、3 年及 5 年內退租或終止者各有多少件、多少公頃？

4. 上述 3 件、173.77 公頃契約終止案件，是否仍計入 1,994.76 公頃？

5. 契約終止造成的租金損失、招商成本、復原成本、稅負及土地空窗期各為多少？

本席主張，自 116 年度起，除「新活化面積」外，應增列「三年持續活化率」及「失效回流率」，避免以短期簽約美化長期績效。

四、停閉廠區活化進展有限，不能每年只重複招商、認養與文化修復

審計部查明，114 年底 10 處停閉廠區土地總面積 269.81 公頃，其中 117.86 公頃仍待活化，占 43.68%；相較 113 年底僅減少 2.37 公頃，減幅約 1.97%。

其中南靖、屏東及斗六廠區連續兩年均為待活化比率最高的前三處；南靖廠區待活化面積由 15.31 公頃增加至 15.46 公頃，蒜頭廠區亦由 3.24 公頃增加至 3.37 公頃。

台糖回應仍是舉辦招商說明會、提供租金及權利金優惠、推動文化資產修復、外界認養及環境教育認證。這些固然可以是工具，卻不是可驗證的成果。若區位不佳、文化資產修復成本過高、土地使用管制不符或市場需求不足，單純反覆招商不會自然解決問題。

請經濟部及台糖就 10 處停閉廠區逐一提出：

1. 土地及建物現況、待活化面積與閒置年限。
2. 文化資產、污染整治、都市計畫、國土功能分區、交通及公共設施等限制。
3. 歷次招商次數、投標廠商數、流標或終止原因。
4. 每年地價稅、房屋稅、維護、保全及修復費用。
5. 可供商業開發、文化保存、農業利用、社會住宅、長照、地方創生、公共設施或生態保育的分類評估。
6. 主管機關、地方政府及台糖各自負責事項。
7. 116 年至 118 年的里程碑、責任人及未達標處理方案。

土地活化不能只理解為追求最高租金或出售土地。具有文化、農業、生態或區域發展價值的土地，可以採公共政策利用；但仍應揭露政策目標、財務成本及實際受益，不能只要「有人認養」或「正在研議」，就一律算作活化成果。

五、被占用土地收回率僅 1.55%，與「全數收回」目標差距懸殊

審計部指出，台糖 114 年度原訂被占用土地全數收回，但實際收回比率僅 1.55%，主要涉及無主墳墓占用。此一結果顯示年度目標可能欠缺可行性，也反映台糖未依占用類型建立差異化處理機制。

請台糖說明：

1. 114 年底被占用土地的總筆數、面積、占用類型及公告現值。
2. 無主墳墓、私人建物、農作、堆置物及其他占用情形各占多少？
3. 已進行協調、公告、訴訟、強制執行或遷葬程序者各有多少？
4. 為何年度目標訂為全數收回，實際卻僅達 1.55%？目標設定是否流於形式？
5. 何種案件應依法排除占用，何種案件得透過租賃合法化、土地交換或地方政府協調處理？

六、經濟部不能只轉述台糖作法，應重建資產活化考核制度

《經濟部所屬事業固定資產管理要點》第 4 點要求，固定資產除良善保管外，應積極謀求有效應用；第 20 點並要求，對閒置或運用率過低的固定資產，應積極研究利用或迅予處理，以減少閒置及損失。

《國營事業管理法》第 8 條亦明定，經濟部負有核定業務計畫、訂定管理制度及檢查考核所屬國營事業的責任。因此，經濟部不能僅轉述台糖「持續招商、持續盤點」，卻未檢驗閒置是否減少、稅負是否下降及契約是否持續履行。

本席要求經濟部於一個月內提出「台糖土地活化績效補充報告」，至少包括：

(一) 104 年至 115 年土地存量調節表

以「期初待活化土地＋新增待活化土地＋退租及契約終止回流＋重新分類增列－實際活化－出售、徵收或其他減少＝期末待活化土地」方式逐年勾稽。

(二) 唯一地號及去重複統計

揭露累積 1,994.76 公頃中，不重複土地的實際面積，以及退租後再出租、契約終止後重新活化等重複計算情形。

(三)淨財務效益

逐案列出租金、權利金及其他收入，扣除地價稅、維護、保全、清理、修繕、招商及必要投資後的淨收益。

(四)稅負減輕率

列明待活化土地地價稅總額、年度增減、原因及高稅負土地改善計畫。

(五)活化持續性

公布契約 1 年、3 年及 5 年存續率、提前終止率及回流面積。

(六)公共政策效益

對社宅、長照、農業、文化、生態、地方創生及公共設施等非純商業利用，另行設定服務人數、政策產出、財政成本及使用率指標。

(七)老舊閒置土地清理

增列閒置超過 3 年、5 年及 10 年的面積與減量目標，避免只處理容易出租的低成本土地，而將高稅負、高難度土地長期擱置。

七、結論

本席不反對台糖採出租、設定地上權、合作開發、公共政策利用、文化保存或生態保育等多元方式處理土地；但任何方式都必須有一致、透明、可驗證的績效標準。

141.52%只能證明台糖曾經把多少面積列入活化，不能證明閒置土地減少多少、地價稅節省多少、契約持續多久，更不能證明國家土地資產已獲得最佳利用。

本席要求自 116 年度起，台糖土地活化考核至少同時採用五項核心指標：

- 1.待活化土地淨減少率。
- 2.地價稅及養地成本減輕率。
- 3.土地活化淨收益率。
- 4.三年以上持續活化率。
- 5.公共政策及區域發展效益。

土地活化不能只是「面積在報表上移動」，而應是「閒置真正減少、稅負真正下降、利用真正持續、公共價值真正實現」。國營土地不是用來美化績效的數字，而是全民共同託付的有限資產。

貳、「台糖售地案等重大債權追償（吳乃仁售地案鉅額債權追償）」專題報告書面質詢
質詢主旨：

吳乃仁售地案債權追償歷時多年，台糖在法院已裁定管收後，僅因債務人代理律師表示願意提出清償計畫，即當庭撤回管收聲請；其後首次協商又未達成共識。本次專案報告卻未揭露債權餘額、已受償金額、撤回管收之決策程序、協商底線、履約擔保及下一階段強制執行時程，難以證明台糖已善盡國營事業資產管理責任。爰要求經濟部及台糖限期補正，建立「債權數字透明、協商期限明確、履約擔保到位、強制執行不中斷、決策責任可追溯」之追償機制。

一、本案所謂「重大債權追償」，報告卻沒有任何可供國會監督的數字

經濟部報告第 3 至 4 頁僅稱：

「因債務人律師在庭訊時承諾將提出清償計畫並與台糖公司協商……台糖公司乃於當庭應法官訊問，先行撤回管收聲請……台糖公司與吳君代表律師已於 7 月中旬首度協商……雙方將於近期續行協商，儘速完成協議。」

然而，通篇未列出：

- (一)民事確定判決所認定的本金。
- (二)截至報告提出日累計利息、執行費及其他衍生債務。
- (三)歷年已受償總額、受償來源及各債務人分別受償情形。
- (四)目前尚欠餘額及利息每日或每月增加數額。
- (五)吳乃仁與其餘債務人間的連帶清償範圍。

依公開資料，本案確定判決本金約為 1 億 1,796 萬元，加計利息及衍生債務後，公開報導所稱債權餘額已介於 1.7 億元至 1.8 億元；法院也指出，截至 2025 年 4 月底，台糖僅部分受償，仍有鉅額債權尚未收回。但因不同時點、不同媒體所載金額並不一致，更凸顯經濟部有義務提出經會計及法務確認的正式數字，而不是以「儘速清償」四字帶過。

請經濟部及台糖明確答覆：

- 1.截至 2026 年 8 月 10 日，本案本金、利息、執行費用、已受償額及未受償餘額各為多少？
- 2.吳乃仁個人已清償多少？其他連帶債務人分別清償多少？
- 3.現行債權是否均有執行名義？是否存在時效、執行名義換發或債權憑證管理風險？
- 4.報告所稱「首度協商」，究竟是本次管收後首度協商，還是民事判決確定後多年來首度正式協商？過去是否曾提出其他清償方案？

二、管收不是逼迫債務人「出面談判」的工具，而是確保強制執行程序進行的最後手段

台糖表示，撤回管收聲請是因為「促使債務人出面協商清償債務之目的已達」。此一說法並未完整呈現管收的法律結構。

依《強制執行法》第 20 條，債務人財產不足清償或不能發現應交付財產時，法院得命債務人據實報告財產；債務人不為報告、虛偽報告、未提供擔保或未遵期履行，並符合必要性要件時，法院始得裁定管收。第 22 條另就「顯有履行可能而故不履行」或「隱匿、處分財產」規定相應措施。

臺中地院公開說明，本案原裁定管收的重要理由，包括：

- (一)強制執行所得不足抵償債權。
- (二)無法發現債務人應交付的財產。
- (三)債務人屢次未依法院命令據實報告財產。
- (四)未提供相當擔保或遵期履行。
- (五)法院認定其並非不能報告財產狀況。

因此，本案管收的法定基礎不是單純「沒有出面協商」。台糖撤回聲請後，法院因管收原因消滅而釋放債務人，也不等於法院已認定代理律師的協商承諾足以取代財產報告、擔保或實際

清償。

更重要的是，《強制執行法》第 24 條規定，有「管收新原因」發生時，始得再行管收，且再行管收以一次為限。因此，台糖所稱「未出面協商就再聲請管收」過於簡化。債務人律師既已出面協商，即使提出的金額明顯不足，也可能落入台糖原先聲明未涵蓋的灰色地帶；而協商破裂本身，也不當然等於新的管收法定原因。

請經濟部及台糖答覆：

1. 撤回管收聲請前，是否取得債務人本人簽署的書面清償計畫、財產揭露文件、首期付款或相當擔保？

2. 若均未取得，台糖依何項法律及風險評估，認定僅憑代理律師庭上陳述，即可撤回已獲法院准許的管收聲請？

3. 撤回聲請是由何人提議、何人核准？是否經法務單位、公司治理單位、董事長、董事會或經濟部事前同意？

4. 台糖是否已評估再聲請管收所需的「新原因」及證據？若僅以「未出面協商」為觸發條件，現在對方律師已經出面、但方案不足，台糖究竟如何處理？

三、第一次協商未達共識，顯示「出面」不等於「履行」

台糖原稱，債務人代理律師承諾最遲於 7 月 20 日前提出協商或清償計畫。公開報導顯示，雙方於 7 月 16 日進行首次協商，對方雖提出定期還款構想，但台糖認為金額過低，雙方未達成共識。

這項結果已證明：

「承諾不是清償，出面不等於履行；協商可以是加速回收的方法，不能成為停止執行的理由。」

目前另有媒體報導，台糖可能以 8 月 16 日作為對方提出可行方案的期限。但本次報告只寫「近期續行協商」，既未確認 8 月 16 日是否為正式期限，也未說明屆期未提出合格方案時的法律行動。

請經濟部及台糖答覆：

1. 7 月 16 日協商時，對方所提每月還款金額、清償年限、利息處理及擔保內容為何？

2. 台糖認定方案金額過低的具體計算基準為何？

3. 8 月 16 日是否為台糖正式核定的最後期限？期限係以提出方案、簽訂協議，還是實際支付首期款為完成條件？

4. 第二次協商的確切日期為何？何以本次報告仍只寫「近期」？

5. 若期限屆滿仍無具體成果，台糖將於幾個工作日內採取何種強制執行措施？

四、已有確定執行名義，不能籠統以「假扣押」取代完整執行策略

本案既已有民事確定判決及執行名義，追償重點原則上不是重新聲請假扣押，而是持續查調並直接執行債務人可供執行的財產，包括不動產、存款、有價證券、股權、對第三人的金錢債權及其他財產權。

如有具體事證顯示債務人以無償或不相當對價移轉財產、借名持有或其他規避執行行為，台糖亦應評估依《民法》第 244 條行使撤銷權，或採取其他必要的保全及追索程序。

因此，協商期間至少應維持下列風險控制：

- (一)定期向法院聲請調查債務人財產狀況。
- (二)持續查封、扣押及執行已發現財產，不因協商而當然停止。
- (三)要求債務人提出完整財產、所得、投資及對第三人債權說明。
- (四)對異常移轉、借名持有或脫產跡象立即進行法律評估。
- (五)未取得等值清償或擔保前，不任意撤銷既有查封、扣押或其他執行措施。

請台糖說明，撤回管收後至今，是否仍持續查調及執行財產？有無因協商而同意延緩、停止或撤回其他執执行程序？目前仍有效的查封、扣押及執行措施有哪些？

五、任何分期協議都必須具有可執行性，不得以另一紙承諾取代確定判決

台糖若認為分期協商較有利於實際回收，並非不可；但至少應符合以下條件：

- (一)簽約前先支付具有實質比例的首期款。
- (二)提供足額且可立即實行的物上擔保、保證或其他履約保障。
- (三)由債務人本人簽署完整財產揭露及真實性聲明。
- (四)保留原確定判決全部權利，不因分期協議構成債務更改、債權減免或權利拋棄。
- (五)約定一期未付即全部到期，並得立即續行強制執行。
- (六)利息原則上持續計算，任何減免均須提出量化的成本效益及法律依據。
- (七)以法院和解、調解筆錄、公證書或其他具有直接執行力的方式完成。
- (八)未實際收到相當款項或擔保前，不解除既有執行措施。

請經濟部督導台糖提出正式的「重大債權協商準則」，不得為特定債務人另設寬鬆標準，並說明本案所適用的最低首期款、最長還款年限、擔保覆蓋率及違約處理條件。

六、撤回管收是否符合國營事業善良管理人義務，必須留下可受檢驗的決策紀錄

依《公司法》第 23 條，公司負責人應忠實執行業務並盡善良管理人注意義務。《國營事業管理法》第 8 條亦明定，主管機關負責國營事業管理制度之訂定，以及業務之檢查與考核。

本席並非主張管收就是唯一或必然最有效的追債方法，也不是要求以人身自由作為債務處罰；問題在於，台糖既決定撤回法院已准許的管收聲請，就必須證明該決策係基於完整資訊、合理風險評估及更有利於債權回收的替代方案，而非僅以代理律師的協商表示換取債務人獲釋。

請經濟部於兩週內向立法院提出下列資料：

- (一)本案確定債權、利息、已受償額及未受償額明細。
- (二)四名債務人的責任範圍、歷年執行成果及目前財產查調情形。
- (三)撤回管收聲請的完整簽辦、法務評估、決策層級及會議紀錄。
- (四)7 月 16 日協商紀錄、對方方案及台糖未接受的理由。
- (五)第二次協商的確定期限及台糖可接受方案的最低條件。
- (六)協商期間仍持續進行的查封、扣押、財產調查及其他執行措施。

(七)若協商未果，重新聲請命報告財產、提供擔保、限期履行、限制住居或管收的法定事由、證據及時程。

(八)經濟部對台糖本次撤回決策是否符合公司治理及善良管理人注意義務的專案檢討。

七、結論

本案不是一般私人債權糾紛，而是國營事業重大資產能否被有效追回的治理問題。經濟部不能只尊重台糖「專業判斷」，卻不檢查其判斷依據；台糖也不能只說「將持續協商」，卻不提出金額、期限、擔保及失敗後的處理方案。

本席要求：台糖應以明確期限終結無止境協商；未於期限內取得足額、具擔保、可直接執行且已開始履行的清償方案，即應立即續行各項財產強制執行，並在符合法定要件及具備新原因時，依法聲請必要的人身執行措施。

國營事業追債不能看身分、不能靠承諾，更不能以「正在協商」掩蓋「尚未收回」。

委員陳亭妃書面質詢：

案由：本院陳亭妃委員，鑒於近期食安事件頻傳，重大食品安全衛生問題廣受民眾關注，中央及地方政府應全面檢討食品安全衛生管理機制。爰此，本席要求衛生福利部、法務部針對此次《食品安全衛生管理法》修法，應妥善研擬改善食安事件通報及中央地方食安主管機關監督管理機制，並於修法草案修正通過後，立即完成配套子法修正與相關因應措施，以降低民眾對於我國食品安全疑慮。

說明：

一、鑒於近期食安事件頻傳，重大食品安全衛生問題廣受民眾關注。除行政院、本席及許多委員提出《食品安全衛生管理法》修正草案，進行我國食安法規範體制之大幅度修訂外，中央及地方政府之食品安全衛生管理機制亦應一併檢討，以同步提升食安管理功效。爰此，本席要求衛生福利部、法務部針對此次《食品安全衛生管理法》修法，應妥善研擬改善食安事件通報及中央地方食安主管機關監督管理機制，並於修法草案修正通過後，立即完成配套子法修正與相關因應措施。

二、本席要求貴單位於三個月內提交相關書面說明報告至本辦公室。

委員邱議瑩書面質詢：

案由：有關本次專案報告議程安排及台糖中聯油脂事件事實釐清，請經濟部、衛生福利部及台糖公司說明。

本次經濟委員會安排「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部 114 年度決算審核意見改善情形」專案報告，將中聯油脂、台糖售地債權追償以及審計部年度審核意見等性質、時間背景與主管事項均不相同的議題綁在同一項專案報告中。經濟部所提報告本身，也分別列為「中聯油脂事件及油品食安管控」、「吳乃仁售地案債權追償」及九項審計部重要審核意見，顯示各案本來就是不同治理問題。

國會當然有監督國營事業的責任，台糖該檢討的地方就應該檢討，審計部指出的經營、土地管理、投資及工程管理等問題，也都應逐項改善。但國會監督應建立在完整、精確的事實之上

，不能刻意將不同案件拼接在一起，更不能藉由議程標題或政治論述，讓社會誤以為「台糖使用問題油」、「台糖問題油流入市場」，製造不必要的食安恐慌。

一、所謂「台糖問題油」，事實究竟是什麼？請主管機關把話說清楚。

依經濟部提出的正式報告，台糖 115 年向福懋採購黃豆粗油，第一批即因苯駢芘檢驗結果不符契約規範而拒絕收貨；該批次「未入廠、亦未製成產品」。後續兩批原料經檢驗合格後才投入生產，而台糖自主送驗及食藥署、高雄市衛生局抽驗結果，粗油及成品油均符合規定。

經濟部 7 月 28 日實地稽查亦再次確認，台糖上半年投入生產的黃豆及粗油「皆無使用癌油」，台糖所使用的中聯 301 號槽粗油，與食藥署公告中聯發生問題的 313、314、315 及 318 號槽成品油並無關聯。

本席因此請經濟部、衛福部明確回答：

第一，台糖拒收的這批脫膠原油，是否曾經進入台糖廠區或生產製程？

第二，該批原料是否曾經被製造成任何台糖食用油產品？

第三，是否曾經有這批不符契約標準的油品，以台糖品牌進入市場、販售給消費者？

第四，主管機關目前掌握的檢驗結果，有沒有任何一批台糖市售食用油被確認為苯駢芘超標？

如果以上答案都是「沒有」，政府就有責任把事實說清楚，不應任由「中聯出事」被偷換成「台糖食安出事」。

二、原料油與市售食用油是不同概念，不應刻意混為一談。

衛福部書面資料已指出，本案台糖尚未購入的「脫膠原油」，當時仍屬需要後續加工的原油，必須經脫酸、脫色、脫臭等精煉程序後，才會成為可供食用的油品；因此就食安法第 7 條第 5 項而言，並非已經進入食品市場的「產品」。

這個事實非常重要。

今天可以討論台糖原料採購制度夠不夠嚴謹，也可以要求國營事業採取比法規更高的標準；但是不能把「進貨驗收時發現異常而拒收」描述成「問題食用油流入台糖」，更不能把企業正常運作的品質把關機制反過來當成犯罪證據。

試問，如果企業自主抽驗發現不合格而拒收，最後仍要被政治上形塑成「食安事件」，那未來還有哪一家企業願意提高自主檢驗標準？

三、真正應該檢討的是供應鏈風險管理，而不是製造不存在的食安事件。

台糖並非完全沒有需要改善之處。

此次事件顯示，即使最後沒有問題油進入台糖製程，國營食品事業仍應進一步強化供應商管理、原料來源追蹤、異常資訊橫向通報以及風險預警機制。

台糖已表示，粗油維持逐批檢驗，並將採購管制界線從現行法規 2.0ppb 進一步下修至 1.5ppb；此外，7 月 8 日至 7 月 29 日期間，食藥署及高雄市衛生局第三方檢驗共 20 次均合格。

本席要求經濟部及台糖持續辦理三件事情：

1. 建立高風險原料與供應商的分級管理及異常通報機制，不能只看最終驗收結果。
2. 對外公布重要油品自主檢驗及第三方抽驗資訊，避免資訊空窗遭政治操作。

3.對於供應商發生重大食安異常時，即使不同批次、不同槽體，也應啟動加嚴檢驗與風險評估。

這才是國會監督應該要求政府改善的方向。

四、國會監督不能先下政治結論，再回頭拼湊事實。

本席最後仍要提醒，國營事業必須接受最高標準的國會監督，民進黨執政也沒有任何替台糖護短的必要。

但是監督與政治操作的界線，就是「事實」。

有問題的原料，台糖驗出來了；

不符契約標準，台糖拒收了；

沒有進廠、沒有製成產品、沒有流入市場；

後續實際投入生產的原料及成品，主管機關檢驗結果均符合規定。

經濟部報告甚至載明，受到中聯成品油事件影響後，台糖仍預防性將 2,881 公噸相關成品及庫存下架管控。

在這些基本事實都已經清楚的情況下，如果還刻意透過議程安排，把「中聯油脂事件」與「台糖」綁在一起，形成台糖發生重大食安事件的政治印象，本席認為這已經偏離國會專業監督應有的尺度。

台糖該改善的，我們要求改善；審計部提出的缺失，也應逐項追蹤。

但國會不能把「企業把關成功、拒絕不合格原料」，扭曲成「企業使用問題油」。

監督可以嚴格，事實不能打折；政治可以攻防，食安更不應成為製造恐慌的工具。

委員傅崐萁書面質詢：

台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油

一、台糖面對中聯毒油案隱匿未通報！如何究責？

針對代工廠中聯油脂粗油檢出致癌物「苯駢芘」事件，台糖公司於今年 5 月即驗出超標，卻未向主管機關通報，引發社會強烈質疑。雖然衛福部與台糖公司事後託詞聲稱，採購對象為「原料」而非產品，且檢驗是在賣方廠區進行、當場拒收，故自始至終未取得所有權，亦未進入台糖供應鏈，因而不具《食品安全衛生管理法》第 7 條第 5 項之強制通報義務。然而，衛福部過去已針對該法條發布多次公文與新聞稿，明確解釋「產品」即包含「原料」在內，如今卻為了特定個案扭曲法律解釋，顯屬推卸責任。此外，若台糖公司與經濟部確實因無通報義務而「通通沒講」，何以衛福部能於 7 月 20 日提供給第三方公正調查小組的會議初始資料中，精準掌握中聯 311 油槽的內容報告？台糖公司在此事件中，已預防性下架高達 2,881 公噸的沙拉油成品與庫存，顯見此食安風險之重大與波及範圍之廣。台糖公司作為國營事業，肩負高度社會責任，豈能以「原料拒收、未取得所有權」等契約法律文字玩弄文字遊戲，置國人食品安全於不顧？

針對中聯油脂毒油事件，請台糖公司具體說明：何以今年 5 月自主檢驗發現苯駢芘超標時，未第一時間向食安主管機關通報？衛福部於 7 月 20 日專家調查小組會議資料中所持之「311 油槽內容報告」，其資訊來源究竟為何？台糖公司內部是否曾就通報義務進行法律與合約評估？

請台糖公司於一個月內向本辦公室提交詳盡之事件溝通時程與內部決策評估書面報告。

二、台糖如何向吳乃仁售地案追討 1.8 億？

關於前台糖董事長吳乃仁售地案之重大債權追償，目前仍有高達 1.8 億元之債務尚未追回。台糖公司雖表示每年均依法查調債務人之財產與所得資料，並於日前向法院聲請管收。然而，僅因吳乃仁之代理律師當庭承諾提出清償計畫並進行協商，台糖公司便於雙方在 7 月中旬完成首度協商後，先行撤回管收之聲請。吳乃仁售地案延宕多年，債務人長期未能積極清償，台糖公司僅憑對方的口頭協商承諾，便輕易主動撤回具強制力的管收聲請，恐給予債務人拖延、避責或脫產之空間，顯有債權追償力道不足、手段不夠積極之嫌。台糖公司作為國營事業，對於高達 1.8 億元之全民資產，必須以最嚴格之法律手段捍衛，而非消極配合債務人之拖延戰術。

針對前董事長吳乃仁售地案之 1.8 億債務追償，請台糖公司說明：7 月中旬首度協商中，債務人代理律師所提出之清償計畫具體內容與還款時程為何？若債務人近期末出面進行後續協商或未履行承諾，台糖公司預計於何時重新向法院聲請管收？請台糖公司於一個月內向本辦公室提交具體之債權追償工作時程表。

上述問題請台糖公司一個月內回覆本辦公室

委員陳超明書面質詢：

針對台灣糖業股份有限公司向外採購黃豆粗油，衍生代工廠中聯油脂成品油苯駢芘超標情事，台糖雖採取預防性措施，下架管控高達 2,881 公噸之沙拉油成品與庫存，然已影響國營事業品牌形象與消費者信心。

台灣糖業股份有限公司預防性下架管控 2,881 公噸成品油，衍生龐大銷貨與營運成本。針對此事件造成之商譽及實質財務損失，台灣糖業股份有限公司是否已向相關供應商提出明確索賠計畫與法律行動？如何確保公司權益不因代工廠品管瑕疵而受損？

台灣糖業股份有限公司宣布下半年停購外購粗油，全數改為自主進口黃豆產製，並將苯駢芘採購管制界線由現行 2.0ppb 下修至 1.5ppb。請說明此項轉變對台灣糖業股份有限公司產能及生產成本之實質影響為何？未來如何建立更嚴格的供應商與第三方稽查機制，確保食安風險零死角？

委員鄭正鈐書面質詢：

壹、原料驗出異常「依法不用通報」，台糖事件凸顯食安通報制度漏洞

本次中聯油脂事件中，台糖公司於 115 年 5 月採購黃豆粗油，第一批即因苯駢芘檢驗結果不符合契約規範而拒收；後續兩批雖經檢驗合格並投入生產，但受到中聯成品油苯駢芘超標事件影響，台糖仍將相關成品及庫存共 2,881 公噸預防性下架。

然而，經濟部本次報告仍強調，5 月拒收批次「未入廠亦未製成產品」，因此不符合《食品安全衛生管理法》第 7 條第 5 項對「產品」危害的通報要件，依法無須通報；甚至僅表示未來食安法若完成修法，台糖將配合辦理。

這正凸顯現行制度最大的問題：如果食品業者在原料階段已自主檢驗出異常，只因尚未投入生產，就可以完全不向主管機關通報，那主管機關如何及早發現同一供應商、同一批原料，是

否也流向其他食品業者？

本案事後雖確認台糖後續使用的粗油與中聯問題成品油並無關聯，且食藥署及高雄市衛生局 7 月 8 日至 29 日共 20 次檢驗均合格，這當然值得釐清；但「最後沒有出事」不能反過來證明「事前不用通報」就是合理制度。

尤其台糖本身就是經濟部所屬國營事業，食品安全標準理應高於一般民間企業最低法定要求。台糖在事件後已自行將苯駢芘採購管制標準由法規 2.0ppb 下修至 1.5ppb，也證明企業內部完全可以採取更嚴格的風險管理。

爰要求經濟部於二週內向本院經濟委員會提出書面報告至少包含下列事項：

一、應會同衛福部檢討現行食安通報機制，針對食品業者自主檢驗發現原料、半成品或產品有危害衛生安全疑慮者，建立明確的限時通報規範，避免因尚未製成「產品」而形成監管空窗。

二、在修法完成前，經濟部應先要求台糖等所屬國營事業訂定內部通報標準，未來原料檢驗發現重大食安異常時，即使依法尚未達強制通報要件，仍應主動通知衛生主管機關。

三、請經濟部於一個月內提出台糖食品原料自主檢驗、異常通報及供應商風險管理機制之檢討報告，並說明是否建立同一供應商異常資訊之橫向通報機制。

貳、撤回管收換來的只是「持續協商」？吳乃仁售地案債權追償應設定明確底線

針對吳乃仁售地案相關債權追償，台糖公司在本次報告中表示，每年均持續查調債務人財產及所得資料，前次並已向法院聲請管收，希望促使債務人清償。

然而，台糖最終卻因債務人律師在庭訊時承諾將提出清償計畫並進行協商，即當庭撤回管收聲請，並表示若債務人未出面協商，才會再向法院聲請管收。其後雙方於 115 年 7 月中旬進行首次協商，目前經濟部僅表示「雙方將於近期續行協商，儘速完成協議」。

問題在於，債權追償不能只以「願意協商」取代實際清償，台糖既然已經啟動管收程序，代表過去的強制執行及催收手段已有一定程度的侷限。此時願意撤回管收，理應是基於債務人提出具有實質內容、可供履行的清償方案，而不應僅憑一句「願意協商」便放棄已經啟動的法律手段。

但從本次報告來看，經濟部與台糖均未說明目前協商究竟有何具體進展，包括債務人願意清償多少、何時開始清償、是否分期、是否提供擔保，以及如果協商再次拖延，台糖究竟準備等多久才重新採取強制執行措施。

更重要的是，本案所涉及的是國營事業債權，而非一般私人債務。台糖在處理協商時，必須確保國家資產不因時間拖延、債務人財產移轉或執行程序中斷而受到損失。

爰要求經濟部於二週內向本院經濟委員會提出書面報告，至少包含下列事項：

一、請說明台糖於撤回管收聲請前，是否已取得債務人提出的書面清償計畫；如當時尚無具體方案，撤回管收聲請的判斷依據為何？

二、請說明 115 年 7 月中旬第一次協商之具體結果，包括目前債務本金、利息及相關費用總額、債務人所提出之清償金額、清償方式、期限及是否提供擔保。

三、台糖應就本案設定明確協商期限及追償底線，不應讓「持續協商」成為無限期拖延的理

由；如債務人未於期限內提出具體且可履行之清償方案，應立即恢復管收或其他必要強制執行程序。

四、請經濟部督導台糖提出本案完整債權追償時程表，包含但不限於債權保全、財產查調、協商條件及後續強制執行措施。

委員張嘉郡書面質詢：

一、國營事業食安把關標準與跨部會通報機制

針對今年 5 月中聯油脂原料油檢驗出致癌物「苯駢芘（BaP）」超標事件，台糖公司雖第一時間辦理退貨拒收，然未主動通報衛生主管機關，引發社會疑慮。請衛福部與經濟部說明：國營事業與民間企業在食安風險通報上是否適用相同標準？國營事業發現嚴重危害原料時，是否應肩負更積極之通報與警示責任？經濟部於知情後是否及時向行政院食安辦橫向聯繫？另針對涉案 311 油槽之存油總量與銷毀流程，是否有明確追蹤機制，以確切保障國人食安？

二、台灣糖業股份有限公司之經營治理與社會溝通

台糖公司作為我國老字號國營事業，其經營團隊與品牌形象攸關政府公信力。針對外界關注台糖高層人事結構，請經濟部說明：未來在董監事選任上將如何進一步強化食品安全、法律與經營等專業導向，維護國營事業之中立性與營運效能？此外，台糖公司先前針對退貨事件之說明用語引發討論，建請台糖檢討危機溝通與公關機制，面對社會疑慮時應以更謙卑、嚴謹且客觀之態度說明，維護企業品牌價值。

三、重大債權追償進度與審計部改善意見落實

針對台糖售地案所衍生前董事長吳乃仁 1.7 億元債權追償問題，審計部過去多次提出審核意見，要求積極辦理。請台糖公司及法務部說明：目前實施財產清查與強制執行等法律追償措施之最新具體進度為何？是否有確實依據法律規定辦理以保障國庫權益？另請經濟部督導台糖公司，針對審計部 114 年度決算審核意見所列項目，提出明確改善作法與時程表，切實防止國有資產流失。

委員賴瑞隆書面質詢：

一、地方主管機關不能只在事件爆發後追責，也必須檢討平時的源頭管理，這已經不是台糖第一次因台中市政府的食安檢驗而承受巨大損失，台糖公司前一次並未向台中市政府求償，這次是否應採取必要行動捍衛商譽？

中聯位於台中，因此台中市政府衛生主管機關對轄內食品業者的稽查與食品安全管理，當然負有重要責任。

7 月 5 日，台中市衛生局再次前往中聯稽查，針對原料來源、製程、批號管理、檢驗紀錄及自主品管等進行查核，並要求中聯持續釐清問題來源。這表示事件發生後，地方政府確實積極處理；但更值得問的是：如果問題真的存在於中聯的原料、製程或品質管理，為什麼不是在更早的日常稽查中被發現？

食安管理不能只有「出了事情之後追誰的責任」，更重要的是「出了事情之前，政府有沒有能力及早發現」。這也是這次事件最值得制度性檢討的地方。

2024 年 1 月 15 日，台中市衛生單位抽驗台糖安心豚豬肉片，驗出不得檢出的瘦肉精西布特羅 0.002ppm。後續農業部回溯來源豬場，採集豬血清、毛髮及飼料等檢體檢驗，均未檢出瘦肉精。經濟部當時表示，台糖因該事件下架超過 17 公噸豬肉，直接及間接損失約 5,200 萬元。

因此，這次中聯油品事件又出現類似的責任爭議，台糖當然有理由對外把事實與損害範圍講清楚，並追究相關法律責任。

二、台糖不是「毒油」的製造者，而是落實自主品管把問題原料擋在門外，要求經濟部與台糖應該捍衛商譽，對惡意散播不實訊息者依法求償。

台糖已經說明，今年以來台糖沙拉油接受多次檢驗，附件資料指出截至目前已達 32 次，均符合安全要求；如果有人明知台糖產品經檢驗合格，卻仍然使用「台糖毒油」等文字，讓消費者誤以為台糖自行生產了不合格油品，甚至因此造成消費者恐慌、商家拒售及品牌商譽受損，那麼台糖及經濟部就不應該坐視。

但部分政治人物與媒體卻持續以「台糖毒油」稱呼本案，與實際情況並不相符，不應該讓這種錯誤說法持續流傳，台糖估計這次實際收益及商譽損失可能達到約 2.4 億元。因此，該求償就應該求償，該澄清就應該澄清。食安不能政治化，但同樣不能讓政治攻防凌駕於事實。本席也支持經濟部與台糖公司捍衛權益的行動。

三、中元節、中秋節接近，現在最重要的是穩定食用油供應與價格，請經濟部持續注意穩定供應、慎防不肖業者藉機哄抬物價。

接下來又是民生需求旺季。中元節是農曆 7 月 15 日，今年為國曆 8 月 27 日；緊接著又是中秋節，食用油市場需求都可能提高。因此，政府現在最重要的工作，不是繼續讓各方陷入責任口水戰，而是確保市場有足夠、安全、價格合理的食用油。

經濟部應該持續掌握油品庫存、供應量與市場價格，協調優良且符合安全標準的業者適度增產。

四、這次事件讓我們更堅定持續強化食安管理的決心，請中央主管機關衛福部，兩週內就高雄市政府所提的修法建議進行溝通，並提出書面回覆。

高雄市政府對這次事件，也提出了修法建議，高雄市政府認為，現行制度已經要求食用油脂業者建立來源與流向追溯機制，但檢驗結果主要由業者保存，法律對於檢驗結果是否必須主動申報，以及粗油這類製程中的半成品發生異常時應如何通報，仍存在資訊斷點。

因此，高雄市提出的方向，不是要把責任無限上綱到每一個買方，而是希望把真正重要的資訊直接送進政府的監管系統。第一，重要檢驗節點的檢驗結果，不論合格或不合格，都應在一定期限內電子申報。第二，粗油的申報資訊應該包括檢驗結果、批號、數量、預定用途、受貨人及最終目的地等。第三，政府應該勾稽受貨人的資格與營業項目，確認供精製使用的油品確實流向具備精煉能力的業者。

也請中央主管機關衛福部就高雄市政府的修法建議，在兩週內提出書面回應。

主席：本日所列議程處理完竣，謝謝大家，現在散會。

散會（11 時 57 分）

立法院第 11 屆第 5 會期交通委員會「網際網路媒合客運服務管理條例」 立法公聽會

時 間 中華民國 115 年 8 月 10 日（星期一）9 時 3 分至 11 時 5 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 黃委員健豪

發言學者專家及機關團體代表

逢甲大學文化與社會創新碩士學位學程特聘教授侯勝宗

屏東縣計程車客運商業同業公會理事長林沛立

博歐特台灣服務股份有限公司台灣區總經理曾憲竑

臺灣數位平台預約接送從業人員產業工會理事長李威爾

優步福爾摩沙股份有限公司公共政策暨政府事務總監馬培治

中華民國計程車客運服務商業同業公會全國聯合會理事李岳哲

和泰移動服務股份有限公司總經理葉俊谷

逢甲大學運輸與物流學系副教授林大傑

中華大學企業管理學系副教授羅仕京

交通部常務次長林國顯

數位發展部政務次長楊佳玲

經濟部商業署公司登記組組長蕭旭東

內政部警政署交通組副組長陳朝新

法務部調部辦事檢察官楊石宇

行政院主計總處公務預算處專門委員吳銘修

財政部賦稅署消費稅組專門委員林美慧

勞動部勞動關係司專門委員許根魁

主席：現在開會。

各位與會的貴賓，大家早安。今天本會舉辦了「網際網路媒合客運服務管理條例」立法的公聽會，首先歡迎也謝謝各位學者專家，還有各機關代表蒞臨本會，我想各位都學養俱佳，藉由本次公聽會的安排，希望能夠傾聽各位精闢的見解，相信一定能夠為本院的委員提供寶貴的意見。所以在此也特別感謝各位對於本次公聽會所做的各種準備及發言，我們會詳實紀錄今天各位的高見，以作為審查法案的參考。今天公聽會探討的議題以提綱為基本，也有事先寄發給各位，請各位參考。

針對本日公聽會發言的順序，先作以下宣告：學者專家每位發言時間為 8 分鐘，請用大螢幕前的發言臺，發言臺對面正上方的燈號是倒數計時，發言時間結束前 1 分鐘會有提醒聲一聲，發言時間結束會提醒兩聲，主席臺這邊也會按一次長鈴，再次提醒發言時間結束，請各位把握時間。第一輪發言依照各位簽到順序發言，第一輪發言順序結束之後，如果有需要補充發言，

我們再進行第二輪發言。原則上，學者專家兩位發言之後，如果有本院委員到場，就穿插一位委員發言，每位委員發言時間為 5 分鐘，委員發言請先到主席臺登記，學者專家及委員均發言完畢之後，再請機關代表做回應及意見之表達。我們暫定 10 點 30 分休息 10 分鐘。

我們現在先請登記第一位林大傑副教授發言。

林副教授大傑：主席、各位委員、各位在場的先進，大家早安。我是逢甲大學林大傑，今天第一次發言，其實我的第一次發言也代表笨鳥先飛的開始，因為我大概是上周五才接到這個議題，我也有一種學者的個性，做一點小小的 study，當然這個深度跟廣度絕對不如在座的專家學者，但是我願意用這個東西來拋磚引玉，讓大家來思考一下這個法案。

首先，這整個立法的背景還是數位平臺改變了運輸市場，嚴格說起來，數位平臺不僅影響我們的運輸市場，還影響我們生活中的食、衣、住、行、育、樂，所以我們國家現在面臨一個監理的抉擇，在 Uber 等網路平臺突破傳統的營運模式，它的影響不是只有臺灣，其實全世界所有國家，只要有 Uber 或相關平臺涉足的國家，都會受到衝擊，所以我們現在開始思考營運模式要怎麼樣來突破？法規衝突跟爭議要如何來解決？就我所知，目前的進度應該是上個月立法委員共同擬具了一個服務管理條例的草案，準備針對這個平臺來進行專法的管理，但現況就如同投影片的最下面，還是以現行的運輸法規來管理這些網約車的服務。

我有幸拜讀了我們的草案，這兩天我想了一下，我把它跟我們現行的法制做了一個簡單的比較，包括從管理模式，一個是專法，一個是回歸公路法及相關條例，另外是管理的對象，分別有針對現在的數位網際網路媒合平臺等等，平臺的法律地位、駕駛管理、車輛管理、平臺責任及裁罰等等，都把某一部分的監理要求付諸在平臺業者的身上，最大的差異就是管理的重心，現行的法制是以管理運輸業為主，未來的條例希望是管理這個平臺。其實這兩種制度背後是不一樣的監理想法，草案是以平臺管制為主，包括要跟主管機關申請許可、保存交易紀錄等，那我們就思考這個平臺會不會是一個新的營運主體，現行法是針對像運輸業的相關管制，包括計程車客運業等等，我們在傳統上的重點是車輛、駕駛跟車隊等等，在目前的架構下，平臺只是資訊媒合，未被定位為新的運輸業別，所以 Uber 必須跟車隊合作，這些司機才可以得到派遣，這個是現況，但是我們來看看國外怎麼做，待會我們會談到這個。

首先，我在這邊把目前預擬的管理條例跟現行法制做個優缺點的比較，我講重點，如果有一個新法，其優點是符合數位平臺發展的經濟實況，反映共享經濟的操作；其缺點是跟現在的制度可能會有一些重複管理的問題，比如對於駕駛員的管理，到底是車隊的責任還是平臺的責任，還是一半一半或怎麼樣的比率，這個時候其實還需要再探討。而現行的部分，其優點是沿用現有的法律架構，成本比較低，而且修法速度會比較快；缺點當然就是對於平臺業者可能管理不足，但是我們要反過來想，我們到底要對平臺業者做多少的管理，這個就是我們應該去思考的。

我順便談一下國際目前制度的比較，歐盟有 Digital Services Act，他是用傳統運輸管理轉向為平臺治理的模式，其有個結論就是平臺不只是資訊媒介，而是應該也站出來負起責任，這是他的結論，其他很複雜的部分我就不提。另外，還有一個是 CJEU 的 milestone ruling，其定義 Uber

並非單純的資訊服務，而是交通運輸服務的一部分，這個案子非常知名，我相信在座的學者專家應該都清楚。

在美國部分，目前是由州政府自主管理，有一個制度是 TNC，TNC 在我們交通運輸管理之中也是一個相對較新的名詞，全名為「Transportation Network Company」，也就是交通網路公司，在這個架構下、在這個定義下，他把平臺視為新的運輸業，他必須跟州政府登記、建立相關的商業保險制度、建立乘客安全機制等等，這都是賦予他的工作。在日本部分，有日本版的 ride sharing，跟歐美特別像是傳統 Uber 或者相關數位平臺比較普及的地方的做法有一點點不一樣，因為他們很保障他們的計程車業，所以他們要求平臺要跟合法計程車業者合作。

他們講得這麼空泛，其型態又長成什麼樣子呢？我用美國來講，美國加州有 5 個 TNC 的 permit holder，他們有許可持有，包括全世界最知名的兩大平臺 Uber 跟 Lyft 之外，還有 Via、Alto 及 Onward。可是他們的服務部分，大家仔細看，跟我們傳統認知的 Uber 不太一樣的地方是，Via 主打所謂的共乘（ride sharing），在做媒合的部分；Alto 是比較像是高端商務接送，不但有預約機制，而且自己經營車隊，這又不一樣，角色就更明顯；Onward 是基於高齡者或醫療需求者溫馨接送的利基型 TNC，大概有這 5 家業者在加州。而日本部分，時間過好快，我就快一點，直接跳到後面，相信大家都有簡報可以參閱。

我相信短期內還是以修法增訂平臺專章為務實路線，同步強化平臺責任與資料治理，其功能有四點，再請各位參閱簡報。各國已調整法制以回應平臺經濟挑戰，臺灣相對來講稍微腳步慢一點，所以期待這個議題不管是立一個專法，還是就現有的架構來調整、來管理、來擁抱數位平臺，都是今天臺灣發展的當務之急。不好意思，我的步調整理得不清楚，但是我的資料都在投影片上面，請各位參閱，謝謝。

主席：謝謝林大傑副教授的發言，教授，待會還有第二輪的發言，如果要補充還是可以繼續補充，沒關係。

下一位是臺灣數位平台預約接送從業人員產業工會李威爾理事長。

李理事長威爾：主席、各位委員及各位先進，大家好。我是李威爾，首先我要先謝謝黃委員，有一個好的立委願意幫司機們做這些事情，我覺得真的很感謝他。我說一個笑話，我們常跟交通部溝通很多事情，我們都跟交通部說，請公務人員做一些法規修改還不如找立委會比較快一點，從母法上面著手會比較快一點。基本上工會團體支持所謂的修法專法部分，因為由母法部分去做修改，在根本上面會去解決很多事情，而且最重要的是，因為他是一個新的樣態，所以新的樣態在舊有法規裡面，在公路法的架構下面，他會有一個矛盾點，就是公務人員在做修法動作或細則的時候，其實會被舊有法規或舊有管理細則給約束跟考量，所以專法部分我們覺得是好的。

接下來是報告我的內容，我覺得這個專法其實最重要的部分我用一句話去做最簡單的說明，就是用一個專法去終結這些國外資本主義在臺灣的青史，各位可以發現一件事情，不管是 Uber 或 Bolt，或者是未來所謂的 Grab，其實你會發現，在計程車行業裡面跟以前的整體派遣狀況及掌權狀況已經有非常大的不同，十年前 Uber 進來臺灣，從迫害一直到現在，你會發現一件事情

，他們就是所謂的殖民經濟，他們挾持了龐大的經濟能力，改變了市場，甚至挑戰市場上面的法規，然後一直走到現在。Uber 進來到現在，包含 Bolt 進來，也包含未來 Grab 都會進來，我覺得在這個時間點，長久的數位經濟，他們從一開始用迫害，然後游離在傳統的計程車法規上面，現在我們應該要透過法的修改，重新把商業模式合理化。最重要的是，所有的商業模式從兩個角度來看，第一個是消費者的安全，這是最重要的；第二個，駕駛的權益到底在哪裡？我覺得在計程車行業裡面，這兩個是最重要的，我再強調一次，消費者的安全、消費者的權益及駕駛的權益。

我先讓大家了解一下現在計程車的實際狀況，現在計程車的派遣業者在現有的子法上面叫做「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，它做什麼？它去管理計程車的派遣業者，我們稱為車隊，但是這個法其實說坦白一點，只有申請核准經營辦法，沒有處罰的條例，它告訴他要怎麼申請，他申請過了能不能撤照、能不能處罰？基本上有處罰，但這些業者其實根本就不害怕。

為什麼我把這 6 大系統列出來？因為現在我們用所謂的消費者角度去定義計程車到底是系統還是車隊，各位可以看左邊的 55688、yoxi、大都會，你會發現一件事情，這個是消費者端在網路上所下載的 app，而消費者下載這 3 個 app，你會發現跟其派遣的車隊、形象及 logo 都是一模一樣，所以他是系統，也是車隊。可是我們看右手邊的，消費者下載了 Uber、Bolt，甚至最下面的 LINE taxi，他是在 LINE 裡面去做一個 LINE GO 的選擇，所以你會發現一件事情，消費者用他信賴的這 3 個品牌，可是叫來的車是 Uber 嗎？不是；是 Bolt 嗎？不是；是 LINE 的車嗎？也不是，消費者信賴這品牌而叫了他們的車，結果派的是什麼？派的是他們現行配合車隊的車。問題來了，當發生事情的時候，在現行的處罰條例、規範裡面，消費者信賴 Uber、Bolt、LINE，結果他叫了車，媒合了他們配合的車隊來，發生事情被處罰的卻是誰？是車隊，平臺業者只會講一句話：深表遺憾！永遠就是深表遺憾，永遠就是不關我們的事、我們是資訊業者。所以平臺在臺灣這麼多年暢行無阻，甚至臺北市公運處最近還在跟 Uber 打一個行政官司。

我給大家看一下，這是實際上消費者的狀況，真實的狀況是什麼？各位可以看到真實的狀況是：由於您近期台中高鐵站行程接案率過低，所以我要把你停止派遣。誰停權的？Uber 停權的，但是上面寫代車隊發送。請問一下，現行的規範裡面，主體是誰？主體是車隊，但實際上管理的是誰、操控的是誰？是 Uber，但是對外他們都不講，他們永遠說就是車隊在做管理。另外一個狀態是什麼？請問一下，我加入這個車隊，你有告訴我接案率過低，你會停權嗎？沒有，他愛怎麼做就怎麼做。今天我加入他的系統、加入他的車隊，他沒有跟我講清楚、說明白之外，他想怎麼做就怎麼做；我們計程車司機加入車隊是我交錢給車隊，你來服務我，可是現在變成是我交錢給你，你來管理我，而你來管理我，你還沒有準則、標準，你說了算，你愛停權就停權，我接案率多低，你說了算，你就給我停權，這是目前的狀況。

大家看到第二個狀況是什麼？假設今天我們的車被客人吐了，我們司機也沒有自主權可以直接跟客人溝通，不好意思，他規範我們一定要透過他們的系統，所以今天吐多髒、吐多誇張，Uber 就是給我們 1,500 塊，我常跟 Uber 講一句話：不然你把車開過來嘛！我吐在你車上，我給

你 1,500 塊，你要不要？我們沒辦法自主，就他說了算。更扯的是什麼？這個系統、這些殖民經濟不納管的時候，各位可以看到他派遣計程車，計程車有所謂的運價，今天我們司機運價要調整，需要公工會先開完會之後，提出共同版本送到地方政府，地方政府召開費率審查委員會，委員同意我們、通過之後，我們才可以調整運價，可是各位可以看一下，這是他跟臺北市府現在在打的行政官司，Uber 什麼時候可以有處理費？他愛怎麼樣就怎麼樣。

以上是我第一次發言，謝謝。

主席：謝謝李理事長。

下一位請中華大學企業管理學系羅仕京副教授。

羅副教授仕京：主席、各位與會的先進大家好。抱歉，我也是臨時收到這個邀約來報告，我的簡報稍微簡略一些，我就簡單的說明一下。

我想網際網路預約車輛這個服務，確實也是一個新興的服務，雖然已經進來很多年，但是確實可能在期間中還是會有很多的狀況需要銜接。這個部分，我收集了幾個國家相關的法令，第一個，像美國剛才林副教授已經提到了，新加坡跟英國倫敦，事實上，雖然一個是專法、一個是併入現行法規，但他的基本精神是一樣的，就是把所謂的網約車跟計程車同樣當作是個服務的行業，並有個法規在管理，所以相對來講，這是從服務的性質來看，來訂這個法規。以目前我收集到這幾個法規來看，它的費率基本上就是由市場自由決定，其實計程車目前是費率透明的，就算你在平臺上面預約，你也可以看到價錢，所以基本上民眾跟計程車是一個願打、一個願挨的問題，他可以看到價格來決定要不要搭乘。

我從新竹過來，我們新竹上下班時間是叫不到計程車的，有時候我如果有緊急的事情，若貴一點可以讓我插隊，我會願意，就像 Disneyland 也有 Fast Pass 這種優先權的概念，用一點多餘的費用去買優先權，其實還算是合理，要不然你要等，以新竹來講，出高鐵站尖峰時間是完全沒有車子的，你至少要等半個小時以上。當然，相對的服務義務、平臺的責任、駕駛員的管理，其實在這些法規裡面都有相對應的定義，從這裡我們來看是不是有立專法的必要？其實我們從公路法下的汽車運輸業管理規則大概可以看到，多元計程車其實有一些明確的定義，當然現在提出來的條例草案，我們稍微對照一下，事實上也差不了多少。

我們往遙遠一點的未來來看，其實可能也不用多遙遠，我個人認為十年之內我們就可以看得到了，現在國外很多所謂的 Robotaxi 已經上路、試營運，未來會不會有汽車製造商在經營計程車？這是很有可能的，搞不好還有 AI 公司或者是機器人製造公司在經營計程車，我們現在把這個條例設定成網際網路平臺，以後是不是也要有個汽車製造業經營或者是 AI 公司經營？我想說實在的，法規訂得越多，漏洞也越多，還不如回過頭來，像剛才新加坡或者英國的例子，回歸到服務本身來做規範。

我稍微整理了一下 5 個目前有經營 Robotaxi 的公司，我們可以看到像第二個 Zoox 跟第四個 Tesla 就是製造商在經營計程車隊，當然他也包含了平臺業者、客運業，而第一、三、五個就是屬於平臺的部分，確實未來可能在行業別間可能沒辦法分割得這麼詳細，如果分割得很細，反而不容易管理，回歸到他的服務本質上來看可能會相對單純一些，法規也比較容易規範得完備

。個人的建議是可以參考我們現在偏鄉有的幸福巴士，偏鄉沒有人經營公車的地方，可以輔導、協助社會團體或個人來成立市區客運業，他們來經營這個服務，他們就是照著公車業的管理規則來納管。只要是經營計程車類型的服務，或許從公路法裡面的運管規則去做一些專章的修訂或者是擴充，同樣的邏輯，輔導他們在國內成立計程車客運業，不管他們母公司原來是做什麼的，只要你提供這樣的服務，你就受這樣子的法規管理。

我個人的建議是以擴充或者是完備相關的法規為優先考量。如同剛才前面回顧提到的，未來變遷非常快，可能很快我們就可以看到自駕計程車在路上跑，到時候又會有很多需要法規修正跟調適的地方，還不如把計程車的業別還有納管的事項，同時在既有的法規專章裡面來規範，可能會比較適合一些。當然，相對的權利義務確實是需要在這邊定義。至於我剛才提到的費率部分，其實計程車駕駛要加入平臺或離開平臺，好像也沒有特別的限制，如果你覺得這個平臺不好，你就換一個平臺，好像也很自由！乘客也可以隨時地比較，因為資訊是公開的，就像我剛才提到的，我臨時有急事，你讓我插隊會貴一點，好吧！我偶爾坐一下。我反而回過頭來會思考，為什麼價錢高我還願意坐？那是供給及需求的問題，這是回歸市場自由經濟的機制。

以上淺見供大家參考，謝謝。

主席：謝謝羅仕京副教授。

接下來請和泰移動服務股份有限公司的葉俊谷總經理發言。

葉總經理俊谷：委員、各位在座的媒體朋友及各位學者，大家好。我在這邊直接進入幾個主題，因為時間有限。

提綱一：法律定位及實質控制力的認定。為落實功能性監理，針對網際網路媒合客運服務業者，應如何確立其獨立法律定位？其與純資訊媒合業者之界線及實質控制力應如何認定，以防監理漏洞？我們身為一家本土企業，我們是支持立法納管所有平臺，包含未申報的平臺。平臺與車隊的義務應盡權責一致原則，依實際派遣來源、定價權、規則訂定與營運控制力配置責任，核心的原則是誰掌握派遣、誰定價及規則就應該接受相應的監理。

提綱二：國外平臺在地登記與代表的責任。為防堵跨國平臺企業規避我國司法追訴與租稅管轄，是否應強制國外平臺業者於中華民國境內辦理分公司登記，並要求指派代表專責處理相關法律及稅務事項？我們一樣也支持強制國外平臺業者於臺灣辦理分公司登記並列入納管，應指定在地代表處理法務、稅務、行政、調查及消費爭議，平臺可以跨國經營，但不能跨國卸責。

提綱三：民生議題及司機相對的營運成本，這也算是公共運輸的一環，及有關計費基準及動態計價與抽成。針對平臺利用數據黑箱實質決定價格與駕駛接单機會，在法制上應如何規範平臺雙向公開計費基準、動態計價之演算法原則及抽成比例？對於天災、惡劣天候或交通尖峰時段，是否應授權主管機關逕行公告暫停動態計價機制，以防範惡意哄抬？我們建議中央主管機關訂立全國一致的動態計價最高及最低的倍率，與司機抽成的比例。平臺計費基準需經政府審核，價格可反映供需，但須受中央上下限的規範。另不建議逐一列舉暫停條件，例如天候及尖峰認定，而產生執行上的爭議，因為我們已經訂了上下限的規範。

提綱四：事故、刑案責任與駕駛管理的義務。在重大交通事故與刑事案件中，為保障乘客安

全與駕駛權益，是否應明定平臺業者視為實質雇主並負連帶損害賠償責任？另針對平臺對駕駛人之實質審查義務、定期教育訓練，以及遇不可抗力因素之中斷行程通報與安置措施，應如何具體規範？事故與刑案不宜概括視平臺車隊為實質雇主，亦不宜要求負無上限的連帶責任，政府可要求業者落實資格審查、教育訓練、停權、異常通報及資料保存的程序，若因駕駛個人行為造成事故或犯罪，應由駕駛個人依法負責，並由政府依法裁處刑事及民事責任。

提綱五：數位服務捐及產業轉型的基金。基於平衡法理與協助傳統計程車產業數位轉型，是否應向平臺業者徵收數位服務捐，並設置計程車產業轉型基金？其徵收基準（如車資總額百分比）、相關罰則設計，以及基金之具體運用規劃（如派遣技術升級、駕駛人社會保險補貼）應如何設計較為妥適？我們是不贊成另行徵收數位服務捐，因為現行在臺合法登記的車隊及平臺業者都已依法繳交營業稅及營所稅等，若需設置產業轉型或安全補助基金，建議政府依現行既有稅收撥補補助。

提綱六：抽成比例上限與加成費用的基數。為保障平臺駕駛之合理勞務所得，是否應於本法明定平臺業者之抽成比例上限？另針對夜間加成、惡劣天候（如下雨、颱風）加成等非常態性之額外客運費用，是否應明文排除於平臺抽成基數之外（全數歸屬駕駛）？一、建議訂定平臺抽成比例的上下限，一併考量颱風、夜間加成或天候，以保障駕駛合理車資所得，並提升費率的透明度；二、夜間加成惡劣天候、尖峰等非常態性加成，不建議排除於平臺抽成基數之外；三、應平臺與派遣客服系統維運等有營運成本，加成費用乃應作為抽成基數，但須受抽成上限的規範。我們臺灣計程車的產業，從計程車客運業，派遣媒體是媒體服務業，我們很單純就是希望把媒體資訊服務業列入資訊客運服務業，其實就可以納管。

以上是我們的意見，謝謝。

主席：謝謝葉總經理。

下一位請屏東縣計程車客運商業同業公會林沛立理事長發言。

林理事長沛立：主席、各位委員、交通部及各位主管機關代表、各位與會先進，大家好。我是屏東縣計程車客運商業同業公會理事長林沛立，本會今天所提出的意見，其實可以濃縮成一句話，數位科技可以改變叫車方式，但是不能改變法律上的權利責任與應該相符的基本原則，我們並不是反對平臺，也不是反對科技，更不反對產業的數位化；相反的，我們認為計程車產業一定要持續的數位化。但是問題在於過去數十年來，科技進步的非常快速，法律上的責任及結構卻沒有同步的調整，所以我們今天真正要處理的，不只是要不要管平臺，而是平臺已經掌握了運輸交易的核心能力，它到底該承擔多少責任？這才是今天這份報告的主軸。

目前最大的問題是權利跟責任已經不在同一個人身上，今天平臺掌握什麼？掌握乘客的入口訂單、派單、價格、金流、抽成及駕駛評價，甚至可以決定一個司機看不看得到訂單，最後也可以直接把帳號停掉。可是另外一邊真正買車的是司機跟車行，真正承擔營運風險的是車行、合作社及個人車行，真正要驗車、要投保、要確認駕駛資格、事故處理及面對消費者爭議的也是第一線。因此，現在最奇怪的地方就是，最有控制權的一方，其法律責任反而可以最輕，最沒有議價能力的一方最後卻承擔營運風險，這也是我們書面意見一開始就提出的問題，平臺取

得訂單、數據及收益，但是駕駛跟車輛所屬的營運組織卻要承擔實際的運營風險。所以針對這次的立法，我們認為第一件事情不是先討論平臺叫什麼名字，而是先把這失衡的天平拉回來。

接下來，我們就從常碰到的法律核心定位來說明，平臺到底是資訊服務業，還是已經實質參與客運服務？我們認為不能只看契約名稱，要看它到底做了什麼，如果一家公司只是幫合法的车隊寫 app、做雲端、做資安、維護伺服器，那當然可以說它是資訊科技服務，但是如果它已經開始接受乘客的叫車、決定訂單給哪些司機看得到、影響價格、代收車資、拆帳、抽成、管理帳號，甚至決定司機能不能繼續營運，那麼這家公司做的事就已經不是實質提供資訊而已，它正在組織一場運輸交易。現行的規範其實已經把接受乘客需求指派特定計程車或者是提供多樣車輛供乘客選擇後前往載客納入派遣的概念，所以今天我們不能因為派車的方式從無線電改成 app，法律性質就完全改變，科技只是一個工具，不該變成規避監理特許的外衣。

我們希望提供一個比較實際的判斷方式，不要問它到底自稱什麼，要看它有沒有這些權利。第一，它有沒有派單權，也就是它能不能決定哪些司機看得到訂單？第二，它有沒有定價權，也就是它能不能決定或實質影響車資、動態計價、折扣跟價值報酬？第三，它有沒有金流權？第四，它可不可以依接單率、取消率、評價而降派甚至停權？第五，它有沒有運營控制權，也就是它能不能訂定車輛規格、服裝、標示服務等？如果這些權利都在平台手上，我們很難再說它只是一個中立的資訊管道。今天平台說免費、公益贊助、醫療接送，這個都不是法律判斷的標準，因為免費不等於沒有經營、沒有直接收車資不等於沒有經濟利益，數據、流量、會員、廣告、第三人付款甚至用戶規模本身都可能形成商業價值，所以我們主張看實質不看名稱。

有關動態計價的問題，這部分我們要先講清楚，我們不反對動態計價，下大雨、上下班尖峰、演唱會散場等有大量乘車需求的時候，價格適度的提高，本來就可以吸引更多的司機上線，市場調節有它存在的合理性，但是計程車不是一般商品，計程車長期具有補充公車、捷運、鐵路及偏鄉地區公共運輸不足的功能，本質上具有副大眾運輸性質，所以地方政府為什麼要開運價審議委員會？因為同時具備考量燃料成本、車輛成本、駕駛人合理所得、乘客負擔能力及公眾利益。如果今天政府花了那麼多時間找業者、專家、消費者共同審議一個合理的運價，結果一個 app、一套演算法就可以在完全沒有上限的狀況下，把價格調到三倍、五倍甚至無上限，那我要問的是，地方政府的運價審議委員會還有什麼意義？整套制度就會被平台架空！所以我們提出兩倍的建議，不是要平台每一趟都收兩倍，是建立一個市場的護欄，上限由公共監理決定，上限以下讓市場做調節，我覺得這個才是政府監理跟市場機制兩端的平衡。

接下來我們講司機最有感的收費問題，如果法律最後只規定平台抽成不能超過百分之十五，我認為這個條文非常容易被規避，平台可以說我沒有抽百分之十五，只有抽百分之十，另外再收派遣費、系統費、月租費、帳號費、設備費、會員費還是帳務處理費，甚至還可以透過關係企業再收一次，有可能名義上是 10%，但司機實際負擔的可能是 18%、20%或是更多，所以我們提出了實質總費用率的概念。就是像銀行貸款一樣，你不能告訴我利率 2%，然後把開辦費、手續費都藏在後面，平台也是一樣，我不要管它把錢叫做什麼，我們要知道駕駛取得、完成結算這筆訂單到底總共付出了多少錢，我覺得這才是真正的費用上限。至於我們提出的 15%，我

要再次說明，這個是政策討論的起點，最後是 10%、12%、15%還是其他合理的比例，我覺得都可以研究，但是我們覺得一定要設有總上限。

再來，我們覺得平台哪些錢不該收？我認為颱風加成、豪雨加成、夜間加成，政府之所以給加成是因為司機在特定的期間、特定的天候承擔比較高的工作成本與風險，為什麼平台可以從這個風險裡再抽一筆？例如小費，那是乘客對司機的肯定啊！敬老卡、愛心卡、政府補助也都有特定的政策目的，這些不是平台創造的收入，所以我們主張應該全額歸駕駛人。另外一個問題就是刷卡、電子支付的金流費，今天平台提供信用卡不是服務司機耶，同時也增加乘客便利，取得企業客戶訂單、政府標案、醫療院所訂單，並掌握完整的消費數據，所以平台既然已經向駕駛收取平台服務費，就不應該因為乘客刷卡，然後再從司機的車資裡扣第二次，我們覺得一筆交易不能兩頭收費。

最後一個，可能後面還有，我先講快一點。簡報的這一頁是我覺得整個制度應該最常被看見的問題，平台掌握什麼？乘客是平台找來的，訂單是平台找來的，價格也是平台決定影響的，錢也是平台收的，司機帳號也是平台管理的，可是發生重大事故以後，平台往往可以回一句：我只是資訊服務業，接下來真正處理事情的是誰？是駕駛、是車行、是合作社耶！牌照、車輛管理是車行的責任，駕駛資格要車行確認，保險要車行投保及續保，事故發生以後也往往是車行去處理現場、聯絡乘客、家屬、保險公司，甚至是後續消費爭議跟行政調解，如果保險不夠，最後的賠償責任還是回到駕駛跟車輛管理的一方。所以現在的問題是，如果平台掌控整筆交易，也從每一筆訂單取得收益，可是發生事故的時候，進入求償甚至訴訟的時候，真正在第一線承擔責任的卻往往還是駕駛跟車行，這就是我們覺得權利不對等的。

以上報告。

主席：謝謝林理事長。

下一位請中華民國計程車客運服務全國聯合會李岳哲理事。

李理事岳哲：主席黃召委、各位委員、各位長官、產業先進，大家早。我是中華民國計程車客運服務商業同業公會全國聯合會理事李岳哲，在這邊第一次發言。我們的計程車客運服務業全國聯合會是今年 5 月份才獲得內政部核准成立，所以大家對我們的公會比較陌生，但我們這個行業有另外一個大家比較熟悉的稱呼是派遣車隊，例如大家耳熟能詳的 55688 台灣大車隊、LINE GO、yoxi 或者 Uber，都是我們這個行業的知名代表，這也是一般乘客或外界對於計程車最熟悉的一部分。因此，今天這個法案所涉及到的計程車媒合平台法規，其實完全就是在規範我們這個行業的法律，所以作為這個草案直接規範的產業代表，我們對於今天整個法案及討論提綱也特別提出完整的書面意見資料，就法案目的、原本所想要解決的問題、對象及來龍去脈也做了清楚的說明與陳述，請各位委員、長官及業界先進參閱，也期待透過專業而清楚的行業發展分析及說明，能夠幫助委員及政府部門更加聚焦問題核心，共同尋求最佳方案。我們全聯會也會針對這個議題持續匯集意見，並凝聚產業共識，與各位先進共同來面對及處理這個議題。謝謝大家，以上是我的第一次發言，謝謝。

主席：謝謝李岳哲理事。

接下來請博歐特台灣服務股份有限公司曾憲竑總經理發言。

曾台灣區總經理憲竑：召委黃委員、各位與會的部會長官、各位先進及專家，大家好，我是 Bolt 台灣區總經理曾憲竑。首先謝謝黃委員今天召開這個公聽會，讓產業、政府、勞工以及學界能夠一起來討論叫車產業未來的法制方向。

首先必須藉由 Bolt 的立場來釐清，我們支持現在我們釐清的叫車平台的責任，我們同時也認同運輸隨著數位的發展，現行的制度確實有重新檢視的必要，我們今天希望提出的一個核心原則是責任應該與實際權限權責相符，如果今天要增加平台的責任，同時應該檢視平台所具備的管理權限以及現在整體的監理架構。針對今天六項的主要討論議題，我這邊簡要的代表 Bolt 提出看法。

第一個是針對平台的獨立法律定位，首先，我們支持透過功能性的監理讓不同市場的參與者依照實際上的功能來進行以及承擔相對應的責任，不過，目前包含 Bolt 在內的多數平臺，是依照現行的計程車客運服務業亦即車隊業者提供這樣的運輸服務，根據現行的公路法跟計程車客運服務業申請核准辦法的架構，車隊本身已經具有管理駕駛、車輛以及營運管理相關的法定義務。因此我們建議，新法除了定義平臺業者以外，其實應該也要明確的定義車隊的角色，並且區分跟平臺之間以及駕駛個體之間的主體性還有權責跟責任，這樣子才能夠明確的達到功能性的監理，避免現行跟未來的新法之間因制度上的疊加而產生責任重複或是主體負責的部分不明確的問題。

第二項是針對境外平臺、司法以及租稅的管轄，在這個議題上，Bolt 原則上是支持這樣子的提議的。因為 Bolt 目前在臺灣已經完成公司的登記，也遵循我國相關的法律，也履行相關的納稅義務，所以我們認為，只要是在臺灣市場提供服務就應該遵循明確的法律以及租稅的規範，也能建立比較公平的競爭環境跟基礎。

第三點是針對演算法以及費率透明和動態加價的部分，Bolt 原則上支持資訊透明，也在乘客叫車前提供了清楚的預估車資的揭露以及相關的費用。對於駕駛端來說，其實我們也事先揭露了平臺的服務費以及動態加價適用的相關條文及費率的範圍，所以我們建議，在法規上面應採取監理為導向結果的方式。對消費者而言，其實消費者最重視最在意的是，搭車前能否得知到底要付多少錢以及費用會受到怎麼樣的影響。至於演算法及涉及平臺核心營運的機制，我們可以依法向主管機關提供以及揭露，但是我們希望這個部分由主管機關來負相關的商業保密的義務，不宜全面公開。

對於重大災害或政府緊急公告事件的部分，在這個議題上我們原則上支持主管機關設定動態的上限，也允許可以用基本車資兩倍作為討論的基礎。至於一般費率及重大調整，我們建議還是維持採備查制度而非逐案的事前核准，以同時保護消費者以及供需市場現行的效率。

第四點也是我們希望委員特別關注的議題，就是平臺責任跟駕駛的管理。如果現在草案是將平臺視為直接雇主，要求平臺來承擔雇主的法律責任，卻沒有同時賦予平臺相對應的管理權限的話，可能會造成管理跟能力上面相互不符的狀況。

以現行制度來說，平臺並沒有跟駕駛直接建立契約關係，目前車輛的駕駛管理都是由計程車

業者派遣車隊與駕駛之間所組成的，因此我們建議，相關的權責跟過失的原則還是回歸到平臺駕駛以及車隊本身，就現在所掌握的權責及違反的法定義務來相對的負責。

例如說平臺可以來確認駕駛等相關文件的有效性，車隊維持教育訓練，平臺可以提供相關的科技以及數據以提供必要的協助。在重大事故方面，我們也可以仿照歐盟的方式，向政府提供相關資訊的整合，在第一時間回報相關的事件，由司機在第一現場提供協助，車隊居中來處理現行法律的事故處理，既可以保障乘客，又可以執行真正相關的制度。

關於第五點的產業基金，針對這點 Bolt 是不予以支持。由於對話計程車由 2017 年實施至今已經經歷了相當程度的轉型，所以我們認為，課徵數位服務捐實際上的成本可能會反映到駕駛跟乘客的車資上，反而影響原本要受益的團體跟原意。所以我們認為，與其增訂額外的費用，不如依照我們前面提到的功能性的監理原則，讓平臺、車隊以及派遣業者一同納入這個法案，然後提升整體的安全標準，Bolt 也非常願意提供國際市場上的一些實際經驗跟資源。

最後一點是關於平臺抽成的上限跟駕駛收入的保障，原則上 Bolt 不支持以法律明定平臺抽成的上限。我們認同駕駛的收入應該受到合理的保障，但是我們認為更有效的辦法是提高整體的透明資訊以及增加駕駛本身每位駕駛在路上接案的效率，而不是透過法案的方式去介入商業定價。目前以 Bolt 來說，已經明確的揭露了平臺服務費的抽成以及預估的收入，基本上駕駛在加入或者是接案之前，都可以針對他的接案情形有基礎的了解。我們認為目前更重要的事情，應該是去檢討現行在整個計程車產業已經非常普遍的現象，就是一車一車隊這樣的限制，讓駕駛能夠合法的跨平臺接單，駕駛可以自由的選擇不同的平臺可以增加他的案源跟收入的來源，同時也可以促進平臺之間的良性競爭。

最後，我想強調 Bolt 這次修法最核心的建議是，我們支持監理、支持資訊透明，也支持維繫乘客的安全跟駕駛的保障，但是一個好的制度應該做到權責清楚、責任清楚還有維持公平競爭。如果接下來的法案要求平臺承擔更多運輸相關的責任的話，那同時應該賦予平臺更多相關的管理以及經營的權限，並且檢討現行一車一車隊的制度限制，讓駕駛朋友可以自由的選擇平臺跟車隊，也是符合文件所提出的責任與權力相互對應的制度方向。謝謝主席，也謝謝大家。

主席：謝謝曾憲竑總經理。

下一位請優步福爾摩沙股份有限公司的馬培治公共政策總監發言。

馬公共政策暨政府事務總監培治：謝謝主席還有各位先進，我是代表優步福爾摩沙公司，敝姓馬。

非常感謝主席今天舉辦一個這樣的公聽會，然後跟大家一起來檢討、討論，到底臺灣需不需要一個針對網際網路媒合客運服務業的特殊專法、特殊的管理條例。我這邊也從優步 Uber 的角度來跟大家分享一下，我們對目前的大方向的一些想法。

首先我們在想的這件事情，今天討論很多其實來自於一個很重要的原因是，到底一個……過去在這個產業裡面其實分成很多不同的角色，從駕駛人（司機）到乘客到負責管理車輛的車行，然後到負責派遣的車隊，然後到最近這十來年，Uber 進入臺灣剛好是 13 年的時間，而在事實上這種透過不同的形式去做派遣，包括透過網際網路或是其他的工具去派遣，其實更早就已經存在，那有沒有需要針對一種特別的派遣行為再做更多層次的監管？我覺得這是今天一個討論

的重點。

其實我們要再回來思考的事情是，當我們要透過設立一個專門的法律去做這些相關監管的時候，自然要回來理解我們監管的企圖，我們希望達成什麼樣的目標，然後專法、特別的法律是不是一個最合適的手段？如果我們回來看到今天公聽會的一些相關的說明，可以理解發起公聽會的不管是委員或者是來陳情的這些代表們，可能認為目前的監管，對於平臺這一方可能是有不利的地方，我覺得這個是可以理解的。因為的確從，不管是剛剛提到其實臺灣成立多元計程車的法規，到 Uber 正式在 2019 年加入多元計程車的行列以來，到現在 2016 年其實已經 6 到 7 年的時間，的確這裡面大家看到也有不同的其他的業者，或者是你也可以看到臺灣既有的這些派遣業者，所謂計程車客運服務業的這個車隊，其實也開始嘗試做一些不同的分離。比如說他不見得透過單一車隊的方式來營運他的業務，他可能也把他的 app 和他車隊的業務去做一個分離，同時服務不同的車隊，所以看到其實在實務上面、產業上面的發展是有一個多層次的發展。

所以我們回頭來說，Uber 對需不需要有這個法律，其實我們目前沒有一個堅定的立場，我們要回來檢討的是，現行的法規是不是足夠管理？或是現行的法規有沒有可能做適當的微調就能夠達到法規監理的目的？還是說他的管理手段一定是要透過一個專法？我覺得這個是有討論的空間的。

再來，那就會回到我們這個法規的監管到底要管什麼東西？剛剛提到非常多的項目，包含可能是定價，包含可能是資訊流，包含可能是不是平臺應該要負相應的責任。其實我覺得繞回來看，如果看到現行臺灣的任何一個平臺是沒有辦法獨立的做法任何派遣業務的，不然他就直接違反目前我們臺灣的法規。所以目前主要平台的合作，甚至是本身就已經有車隊再長出它獨立的 app，也都是要透過跟不同的車隊，換句話說現在主要的監管主體的確是在車隊上面。

我大概聽到一個聲音，就是大家對於比如資訊流的掌控、對於價格的掌控，感覺需要對平臺有更多的監理，目前為什麼會有這個狀況？如果監理的範圍已經在車隊上面，那為什麼大家會想到要來管平臺，其實一個很重要的原因在於車隊都是與平臺透過私法契約的方式，一部分的管理權限委託給平臺代為執行，或者是經過他們內部合約的討論之後擬訂的，其實現在的監理範圍裡面，這件事情已經是做得到的，只是大家在看的時候會覺得法規上的監管主體好像是車隊，但事實上在背後車隊必須與平臺一起做相對上的負責。如果實際上是這個樣子，那大家期待看到的是實質管理，比如我在心態上或者情感上，我認為我要看到平臺在某些事件發生的時候須受到處罰，或者是其他的原因，我覺得這個需要釐清，換句話說就是，我們目前的管理是真的管不到、管不動，或者比較是在情感上我們希望看到更進一步，我覺得這個東西釐清了，更能夠回來確認到底我們是不是需要一個專門的特殊法律來做相關規管。

回到討論提綱第二點，跨國平臺，其實跟剛剛前一位業者是一樣的，Uber 從 2022 年開始，全部都是由落地的公司來經營，對臺灣的稅務、相關管理人，都是在臺灣進行，所以我覺得沒有這個問題。但是未來會不會有其他的企業，比如剛剛有一位老師特別提到，我覺得如果我們真的需要一個更專門的法去看這件事情的話，在未來，臺灣也許沒有那麼快開放自駕，也許這個已經在市場上的特斯拉明天立刻可以轉成 Robotaxi 在街上跑的時候，到底要適用的是誰、管理

的主體是誰？到底執行派遣的是這些車的持有者個人還是 Tesla 公司？未來都有很多更長遠的東西可以放進去考量。對於平台企業是需要由國內的主體去經營，我完全同意，而且這是我們已經在做的。

第三點，平台計費的基準、動態計價等等，我跟大家分享一下現行法規的作法，目前關於這個平台的動態計價上限，法規是有規範的，是由各個地方政府公告在那個地方的動態計價上限。我舉個例子，以 Uber 平台為例，在某一些不准有上限的縣市，根本沒有動態計價、在實際營運上面；在某一些有營運上限的城市，我們也會因應它的規定，的確也有縣市是沒有營運上限的，我們也會在內規上面，有一個實際的動態定價上限的調整。我覺得這個東西要繞回來，我剛剛也聽到幾個不管是代表業者或是……都提到一個很重要的重點是，終歸大家是不會反對動態計價，由市場穩定供需的這個狀況，大家更關心的是，動態計價在特殊急難、危急的情況發生時它需不需要、應不應該被啟動或被管理，我覺得這個是可以討論，而且值得更細地把這些條件訂出來，我覺得平台也會樂意配合。

第四點，實質雇主連帶賠償責任的狀況，我覺得繞回來就是計程車從業人員、駕駛們到底希不希望被當成是一個員工來管理？今天如果你要求一個產業必須要提供從業人員等同於勞基法的保障，且雇主要對於員工的行為負連帶保障，通常的情形是駕駛必須要連帶負擔受僱人……也就是勞基法裡面的規定，換句話說從今天開始，所有的駕駛不能夠挑選他的訂單，平台派給他、必須要有上下班打卡的時間，我相信以這麼多年來臺灣的駕駛文化裡面，這是不會被接受的。但是事實上相關的損害賠償，或者是車隊跟平台怎麼樣更加強責任，不管是透過保險或其他方式，目前的法規裡面已經有相應的規定，如果大家認為有不足的地方，我相信主管機關都能夠很快速地做一些政策上的調整。

再來，管理基金的這個部分，基本上我們是反對的。

最後一個，抽成上限的規範，我覺得適合用市場的機制做最後的決定，因為過去這幾年來臺灣的計程車司機越來越多，如果有抽成不合理的狀況，市場不會是這樣的反應。不好意思，超時，謝謝大家。

主席：謝謝馬培治總監。

在下一位發言之前，我跟大家宣告一下：如果想要發言第二輪的學者專家，可以現在來主席台登記發言；稍後第二輪發言每位大約限時 3 分鐘左右。

下一位請逢甲大學文化與社會創新碩士學程的侯勝宗教授發言。

侯特聘教授勝宗：主席、各位代表以及先進，大家好，我是逢甲大學社會創新研究所的侯勝宗。今天談這六大議題，我想先抽到上面來講，因為我在社會創新研究所服務，特別看的是交通的社會性，所以我待會要發言的可能有個大主軸就是：沒有交通、沒有生活。當我們在交通委員會談一些法制的時候，其實上位的面向是整個臺灣的社會發展會是怎麼改變，臺灣現在有三大主軸的社會發展：第一個是高齡化；第二個是少子化；第三個是因為少子所帶來的偏鄉弱化。這三件事情大概在未來十年臺灣一定要面對，而交通是很好地解決社會問題的一個可能的 solution，所以接下來我就跟大家分享一下從總體環境看產業。

回過頭來看臺灣計程車產業的狀態，我們必須說，臺灣計程車產業面對三個很特殊的全球情境，是全世界很少有的。第一個，我們其實有非常強烈的個體戶的一種所謂非受僱型產業的型態，而且還分三種，個體，還有車行、合作社，所以它是世界上高度複雜的一種產業結構。

第二個，臺灣在 106 年跟 108 年紛紛通過了多元計程車客運服務業，還通過了所謂的 Uber 條款，所以其實臺灣已經走進一個中間路線，我們既不是平台，也不是傳統的計程車，是一條中間路線，這十年我們在驗證這個中間路線是不是符合臺灣。初步的結論我認為是成功的，就是中間路線在臺灣帶來很多由下而上的改變，也引起產業的轉型。

第三個我想要講的是，臺灣的勞動者，就是司機的所得是非常脆弱的，因為勞動者所有的所得都是一趟一趟接出來的，所以所有政策都應該回到勞工的立場，到底他因為這個政策有沒有受益？再往上去看這些聘僱勞工，不管是車行、合作社，或者個體戶、平台、媒合的車隊，在這個架構之下他們怎麼樣最大化勞動者的利益跟福祉，同時兼顧我剛剛講的社會三個面向的改變？我想在這樣兩個總體跟一個產業結構下，我們就可以來論述。

接下來我要跟各位一起分享，我們最近在國科會裡面有個計畫，剛好在處理這個議題，五大平台、有很多平台加入我們這樣的聯盟。站在一個學術中立者的立場，我認為其實我們不是為了車隊來立法，而是為了平台責任來思考怎麼讓它進入管制體系裡面，然後引導產業升級跟社會福祉化。在這個架構之下，雖然今天有六大議題，但我認為其實我們要討論的是三件事：第一個是實質的管制、控制要怎麼做；第二個，要管什麼？管資料、管派遣還是管責任、管事故；最後一個是，怎麼把今天的討論從交通委員會拉到公共服務系統來思考臺灣未來整體社會的需要？

雖然有六大議題，但我把它歸納成三個大項目：第一個是平台的主體責任性在於誰；第二個是價格跟所得的透明性要怎麼樣設計；第三個是安全跟公共轉型要怎麼樣思考跟推動。下面就針對這三個一起來看。

第一個，我認為就算要立法，其實應該把平台的責任加以分級，而不是用聘僱跟所謂的非雇主這樣的二元論來思考。其中有幾個判斷標準，我有提出書面資料，我去調查了全世界 16 個法域的國家，他們紛紛從不同的立法角度跟執行面來看，我們大概看出四大重點，第一個是判斷基準是什麼？是價格？是派單？是評分？是停權？還是所謂的客服？第二個是責任範圍要揭露到多少程度？管理的安全機制是誰負責？保險、客服與資料申報的義務是誰？第三個是制度怎麼設計，包含趟次、交易金額、合作車輛數與控制事項分級管理。但是特別要避免兩種風險，第一個是大型平台不能以資訊服務名義去規避公共責任，這是非常重要的；第二個是鼓勵創新，小型車隊，甚至地方有很多車行、所謂的個體小型業者，他們不能被平台犧牲，如何讓他們也可以蓬勃發展，這件事情是政府的責任，不是車隊，也不是任何在座所謂的營業工作者的責任。

接下來是價格方面，我想跟大家講，其實最無辜的是乘客，因為乘客根本不知道到底是什麼樣的狀態；第二無辜的是駕駛。但是如果我們在這邊談論的過程裡面沒有駕駛、沒有乘客的思維，我覺得談再多都只是在決策基礎裡面做自己的想像。

以下四點我想是在未來的討論當中應該多去描述的：第一個是乘客端的事前揭露要做到什麼程度；第二個是駕駛端應該有雙向帳戶，不應該讓駕駛在這個過程裡面有高度資訊不對稱，導致他因不同狀態，做出不好的判斷；第三個是動態計價要有例外，例如災難，例如公共運輸發生中斷，這個不能用所謂的動態計價去處理；第四個是非常態的加成歸屬，我主張所有的加成歸屬應該要回到司機端，還有和司機合作的車行端，因為是他們真正在負最後的責任，而不是平台，平台所有的交易成本在過程裡面是一樣的，但是當災難發生，願意挺身救災、參與運輸的那一群是勞動者和與勞動者直接承擔保險責任的車行。

最後一個是基金，基金到底該不該跟車隊收、跟平台收，或者應該由政府去做一個轉型基金？我剛剛有講，前面的學者也有講，Robotaxi 很快就會來，到時候計程車可能會失業，當他面對這個很大的產業轉型，他怎麼去轉型升級？我覺得這是我們應該在這個立法去思考的。所以我認為其實應該鼓勵司機朝向剛剛說的那三個比較難服務的，就是：第一，到偏鄉服務，如果願意去偏鄉服務的，我們應該給他鼓勵；第二個是高齡，願意多做高齡的，我們也可以給他鼓勵；第三個，面對少子化，無人車是唯一的解方，這件事情是沒有辦法改變的。所以我認為其實應該要培力我們的司機升級轉型，設立基金的目的不是來補償公共服務，而是提升司機未來轉型的機會和他求生的能力，還有怎麼樣把車行的角色做一個未來的價值創造。

有關服務的可近性、駕駛保障與治理能力，我覺得可以師法日本，因為日本的高齡已經很高，所以他們有介護型的司機，就是照顧服務型的司機，他們把長照和復康服務的很多方式融入移動服務，進行整合性的設計，也因此創造了很多不會被 AI 取代的勞動力。

我最後想講的是，要把業態從競合轉到公共服務，安全、透明、公平、高齡友善。以上報告，謝謝。

主席：謝謝侯教授的發言。

第一輪發言結束，我們準備進行第二輪發言，在第二輪發言之前，我先表達一下我的意見。

謝謝大家出席這個公聽會，我要再次強調，今天這個法案本身只是一個手段，就是希望透過這個公聽會來蒐集大家的意見，所以最後這個法律會不會叫這個名稱、裡面的內容會不會跟現在提的一模一樣，一定是蒐集大家的意見之後，後續再針對立法進行實質的討論，過程當中也感謝大家提供這麼多意見，所以我後續也會跟大家保持聯絡。

其次，從實務上來講，因為科技發展，現在多數人都用 app 在叫車，所以是叫車平台改變了叫車的方式，導致所有相關的法律和衍生的責任義務都跑出來。當然，實際上也是因為台 64 的事件發生之後，引起社會各界關注到這個事情，因為過去多數消費者，包含我本人在內，都以為平台可能有相關的責任，但實際上在現行的法律架構裡面，平台的責任、車隊的責任和駕駛的責任還是需要更明確的釐清。就我們現在看到的狀況，平台當然有掌握叫車的時間、乘客的定位、行車路線、下車地點、付款紀錄等數位資訊，這些相關資訊目前從我們的角度看起來，好像變成是後續進行大數據分析的工具，但它在法律上怎麼應用，能不能在有狀況發生的時候，即時讓警方、消費者能夠掌握？我覺得這是有待商榷的部分。所以我們從台 64 事件看到，駕駛和車隊涉有管理人責任，對於實際管理派遣、定位、交易資訊的平台，目前看起來承擔的責任

相對比較少一點，這部分我們也希望透過法律架構來釐清。

當然，除了安全問題之外，價格和演算法的過程也是我們身為立法委員最常接到的民眾陳情。我相信大家都有類似的經驗，當我們打開叫車 app，相同的時間、相同的叫車地點，甚至是要前往相同的目的地，但身邊不同的人所看到的價格可能和你看到的不同，就是一群朋友在同一個地方叫車，要去同一個地方，可能會看到不同的價格，大家比較之後可能就會選擇比較便宜的那個，這是常有的事情；甚至同一個人，他把 app 關掉之後，重新打開再叫一次車，價格也不一樣。所以在整個演算法和叫車的透明度上，消費者也希望能夠有更多明確的資訊。總之，到底它背後是基於什麼樣的供需原則來定價，我是希望能從消費者的角度比較明確、清楚地知道。

有關剛剛提到的動態定價，還有特殊狀況下的超額價格，這部分我們要強調，我跟很多在場先進所表達的意見差不多是一致的，大家都沒有反對動態定價，但是我們要回到一個實務問題，就是如果今天在車站，有計程車喊價 500 塊、700 塊或 1,000 塊，這是違法的，但是透過 app，定價 500 塊、700 塊、1,000 塊是合法的。我想，這在邏輯上、法理上、使用經驗上，這兩件事是悖論，所以我們希望在定價上面能夠更明確。當然，站在經營業者的角度可以理解，就是獲利越高越好，但多元計程車屬於大眾運輸業，包含特許的部分、稅制的部分，它還是負有大眾運輸的責任，所以，當它具有大眾運輸的責任和權利的時候，是不是也對社會有一些義務？這也是我們在法案裡面希望把所謂上限的概念放進去的原因，如果無限的上限、無限的自由市場經濟的話，我們大眾運輸業的計程車也就不用管制了！

我舉個例子好了，我們交通委員會最常討論的就是高鐵的價格，像臺中到臺北，我自己常常買不到高鐵票，但是我不會因為買不到高鐵票，所以我加價就可以買到位子，這個邏輯在大眾運輸是不成立的。如果完全是自由市場經濟，我當然可以接受出越多錢，就能坐越好的車或者是一定能叫到車，但是如果從大眾運輸業的邏輯，無限上漲的價格就違背了大眾運輸的精神和理念，所以我們把這個精神放進去。

這次的核心精神我想還是要推動所謂的功能性管理，也就是說，我們不是要針對特定的哪一個業者、特定的哪一個平台、特定的哪一個車隊（車行）或特定的哪一個駕駛人，做單一法案的管理，而是在這整件事情裡面，現行的公路法和相關法令能不能提供業者、消費者、駕駛更好的權益和保障，所以我們才會想做相關的立法，也希望透過蒐集大家的意見，能從不同的角度，包括業者的角度、駕駛的角度和消費者的角度，去瞭解到底發生什麼事情，現行法令缺了什麼，怎麼會沒辦法把它管理起來，所以才有今天這樣的公聽會。

我們看到的現狀是，平台決定如何派單、如何計價、誰能接單、誰被停權，但在事故或消費爭議發生的時候，平台又變成只扮演資訊媒合的角色。針對這個部分，在責任上面我們希望能夠進一步釐清，除了保障駕駛的合理權益，消費者的權益也需要被保障。平台現在是民眾叫車、確認駕駛身分、支付費用和提出申訴的主要窗口，我希望平台在問題發生的時候不能完全排除相關的責任。

最後，政府和立法院現在應該要做的是正視這個制度的缺口，建立一套能夠事前預防、事中

介入、事後追究的完整管理制度，讓科技能夠真正的服務人類，不是讓責任消失在平臺跟車隊、駕駛之間的灰色地帶，以上是我這次辦這場公聽會主要的立場，讓所有的與會專家學者跟業者了解我們的立場，當然後續還會有非常多的討論。

接下來進入第二輪發言，先請臺灣數位平台預約接送從業人員產業工會李威爾理事長發言，謝謝。

李理事長威爾：兩大系統的發言果然沒有令人失望，這麼長久以來一直都是「錢我賺，責任我推」，不管在哪一個立場，他們都是一樣的，但是他們可以把它美化得非常漂亮，我也希望與會學者、委員，還有交通部，你們是最了解他們的，就是他們推卸責任的說法從來不會讓人家失望。我要很快速地把我不會講完的說完，因為只有 3 分鐘。

從真實的狀況裡面，各位可以看到更扯的，司機收不到錢，系統說它有代墊系統，所以他就離開了，離開之後，刷卡沒有過，結果載去臺中三千多塊收不到錢。司機跟業者反映，業者說我是媒合，不關我的事，但是他抽 20%，這是剛剛我不會講完的部分，所以錢他賺，我收不到錢，他沒責任，就是這樣。

我想講的是，為什麼我們支持這個法？因為我們希望有實質控制力的人要負起絕對的責任，就那麼簡單。有關現在的抽成，跟大家說一個很好玩的故事，N 年前我們在談抽成上限的時候，某一個團體告訴我們，10%，計程車就會賺翻了，今天我聽到的是他們要 20%，才會覺得很合理。各位，同樣的人 N 年前提 10%，現在提 20%，為什麼？因為他從 12.5% 漲到 15%，多賺了 2.5%，他覺得這個企業好好賺，所以時空背景不同。因為他賺到錢，他剝削了我們，所以他認為本來的 10%、以前談的 10%，現在可以提高到 20%，而我們認為上限就是 10%。更好笑的是 Uber 25%，有 3% 是給車隊，所以這個車隊就是白手套，平白無故拿了 3%，但 Uber 的小黃是 10% 調成 12.5%，有送主管機關核定嗎？沒有！有送主管機關討論嗎？沒有！有跟司機討論嗎？沒有！他愛怎麼調就怎麼調。同樣一個系統、同樣一臺 Altis，黃色 12.5%、非黃色 25%，對嗎？不對！

另外是計價的方式，基本上，我們覺得除了抽成上限之外，最重要的是什麼？對於有一些東西，你應該要去限制他的抽成，例如颱風價、豪雨的狀況、高速公路費用。我們認為很多的計價方式只能去抽運價的範圍之內，所以地方政府的運價審查就變得非常重要。運價的部分加成上限兩倍，其實我們跟委員團隊討論過一件事情，如果他提 1.5 倍，全臺灣的計程車、多元駕駛，尤其是 Uber 的駕駛，可能會去找他的辦公室。但是一定要有其他的配套，我們提出的是兩倍，但是限制系統的抽成範圍。如果加成的倍數，系統是不能夠抽成的，對於消費者來講，除了保護他不要被漫天喊價之外，要增加計程車司機的接案率，簡單來講是平臺抽少一點，我賺多一點，我就去了，又可以保護消費者的權利，所以我們認為是在兩倍以內，但是一定要限縮抽成範圍。加成的部分，平臺不能抽，反而司機拿到的錢會比較多，更能夠保護消費者不會被漫天喊價的權利。剛剛委員講的，從計程車司機的角度，我們很贊成。

另外，對於教育訓練的部分，說坦白一點，對於現行的車隊教育或系統教育，計程車團體是非常的不認同。交通部最認定的計程車管理是計程車司機在交通安全上或在服務上的管理，但

我很坦白告訴你，現實的狀況是什麼？他只教他的 app，根本就沒有在教其他的教育系統，所以我們認為計程車的安全管理跟教育應該要分離出來。像每一個司機都知道一件事情，考到執業登記證要去交通大隊上課，我也有在臺北市交通大隊幫忙上課，我很坦白跟你講，那一天的課程只要有我，我的回購率是最高的，每一個人上完出來就跟我說：「威爾，我覺得你上的最有用」，因為我講的是計程車實務的東西。可是我們的 license 拿到之後，有沒有再去做回訓這件事情？其實我們認為應該要做，從一開始你拿到這個執照……說坦白一點，計程車執照本來就不應該是交通大隊負責上課的，他只會上交通安全，他會上其他的東西嗎？不會！他會告訴你，車行有什麼風險嗎？他會告訴你，加入車隊有什麼風險嗎？他都不知道！怎麼會 license 是他發的？然後也沒有回購的審查機制，我們覺得應該是公辦教育要做所謂的教育訓練，然後每一個司機取得相關證照之後，他們只要定期做一件事情，審查資料跟其他他們系統要的東西。因為我坦白告訴你，他們的路隊基本上講的都是操作系統而已，根本沒有教育，但每次跟交通部講，交通部都說：「有啊，他們有做教育」，但就沒有嘛！真的就沒有。

針對政府相關標案的服務趟次，我也不客氣地跟在座的葉總講，你們標了很多案子，你們把所有的標案付出去的成本，全部附加在司機身上。這個東西是政府的錢，是納稅人的錢，給你之後，你來服務我們，你應該要站在社會公益的角度，例如 Uber 跟臺北市政府簽了好孕券，公帑 1 比 1 轉換成 Uber 的搭車金，他對我還是要 25% 的抽成。納稅人的錢拿來作成營運系統對司機的剝削，這絕對是不合理的，所以我們認為這個部分應該就是 5%，不能夠再額外收費。謝謝。

另外，大家一直在強調數據的東西，我要提醒各位一件事情，我要提醒委員，還有交通部，其實最常發生爭議的是什麼？其實給乘客的報價跟司機實際得到的價格是不同的，只是業者都不承認。舉一個最簡單的例子，他報給客人 100 塊，抽 25 塊，司機拿 75 塊，可是司機看到的報價可能只有 90 塊，所以他多賺了 10 塊，沒有人可以稽查。系統業者利用很多的漏洞，因為他的資訊沒有辦法公開、沒有辦法去做所謂的稽查，他向客人報的價格跟司機實際拿到的價格完全不同，其實在司機團體裡面有很多人去反映，只是他們都不會承認，甚至於很多司機在客人搭車的時候就會問，請問一下 Uber 報給你多少錢？他說 400，結果他回算、他的單子跑完不是 400，是 360，只有用 360 給 25%，然後得到最後的價格，所以派單紀錄跟計費數據一定要明列清楚，讓主管機關可以去抽驗，才不會有所謂的違法利潤空間出來。這是實際的一個部分，謝謝。

業者一直在講，他們依法已經納稅，因為納稅了，所以是經濟部，請問一下，交通部管得了你嗎？所以我們的認定是一定要有交通部的執照，另外，這個執照一定要是能夠再審查。最重要的兩個手段，在委員的版本裡面只提了罰錢，我也很坦白跟委員建議，罰錢，他不會用你們，因為他有的就是錢，他只怕什麼？申請了交通部的執照之後，因為有 3 年一次或兩年一次再審機制，主管機關可以透過他這兩、三年的營運方式，還有他對司機的方式，還有他有沒有遵照這個專法的方式，對他審查。他不怕你罰錢，他只怕你停權，他只怕你撤照！如果今天這些系統業者的執照是由交通部發的，只要違反、只要不願意協商，那就是什麼？那就是停權。我很坦白告訴你，停一個禮拜 Uber、停一個月 Uber，Uber 什麼都乖了，什麼都照你的方式做了，

都一樣！所以最後我們的強烈建議是，除了有罰錢之外，務必在證照上面一定要跟交通部申請，而這樣的證照一定要有再審機制，並且要有停權及廢照的機制，他們才會害怕，謝謝。

主席：謝謝李威爾理事長。

接下來請林沛立理事長。

林理事長沛立：主席、各位委員。屏東公會第二次發言。針對剛剛上述各產官學發表一些想法、看法跟意見，我這裡補充報告。

其實還是回歸到那個問題——權責相符，你今天拿取了多少，就應該承擔相關的責任。對於李威爾理事長剛剛提出來關於下架的問題，我們也是站在支持的立場，因為我們覺得既然這個平臺是計程車客運業，公路法裡面原定主管機關針對派遣業有違反該法的規定時，可以予以下架，但是對於資訊業者，要怎麼下架？我希望如果可以的話，把它納入這次修法的參考依據，就是在條文裡面看是否能增加針對相關業者對它做停權、做平臺的封鎖。其實這部分包含的是合法業者，還有很多非法業者，我相信在派遣平臺 app 裡面，有很多也不是取得資格的客運服務業，卻自行上架了 app，但是在平臺裡面還是有人在使用。

我知道近期交通部、主管機關及國人都很關心的一件事就是毒駕，其實就調查或是我們去看司法院的判例，也可以發現很多毒駕或車手詐騙案都用非法的白牌在運營，如果用這種透過國際網路、透過 LINE 或是 Facebook，或是一些系統網路端去做媒合派遣的話，是不是也可以納入專法來取締？

另外，我想提出我們公會的看法，如果今天合法的業者包含司機及平臺業者都需要經歷很多的監管，對於白牌卻不去管轄的話，會不會衍生出合法的司機會覺得自己幹嘛買保險、幹嘛要這麼辛苦地去考試，不如跑白牌就好？這會形成另外一種監理套利。所以我們建議公路法第五十七條之一能修正為不要再會同警察，以我們目前所知道、就業內所看到的，對於很多白牌車、很多未經核准許可在運營的，在執法取締上確實有困難度，因為可能以主管機關來講，包含警察也會跟你說可能要會同監理機關，但監理機關就靠各縣市監理站第三股那幾個承辦科員，他們也很辛苦，你說他們能查到幾個案子？針對這個，我也跟交通部公路局索資過，但是以我拿到的成效，我不好意思在這邊講，我覺得看起來可能就是有點差距，所以我們覺得有關監理套利的部分，請委員會一樣納入考量。

以上報告，謝謝。

主席：謝謝林沛立理事長發言。

今天學者專家均已發言完畢，所提書面資料列入紀錄，並刊登公報。

我們現在休息 10 分鐘之後，請行政單位來做回應。現在休息。

休息（10 時 37 分）

繼續開會（10 時 49 分）

主席：現在繼續開會。

我們現在先請機關代表發言做回應及意見之表達，首先請交通部林國顯次長發言。

林次長國顯：委員、各位專家、各位代表及行政機關各位同仁。非常謝謝召委今天邀集相關專家學者及各個團體的代表協助我們認知到這個議題的重要性。我想交通部針對叫車平臺的部分，計

程車服務業事實上現在已經有公路法體系來規範，但是今天聽到好數位學者專家及單位團體就好多議題提出個別的看法，包含平臺的管理責任、抽成的上限、平臺是否為駕駛的實際雇主、叫車平臺動態計價是否在尖峰時刻或是有災難的時候應該有不同的考慮，以及如何確保駕駛人、平臺及車隊的責任能夠釐清、權責相符，我想這一點是今天大家非常重視的。

我們今天聽到各位的意見裡面，以交通部的立場來看既有的修正法規，如果以修法的經濟性及有效性，一個是從既有的公路法規及運輸業管理規則來處理，另一個是依照委員及相關專家、團體提出來的另立新法來處理。初步來看，今天出席的委員、幾位專家各有不同的意見，包含支持全部立新法的，也有幾位包含老師們建議從公路法來修，看看公路法能不能夠加強對平臺的責任，以及平臺的責任確認以後，如何照顧消費者及駕駛員，避免因為平臺的責任無法釐清而無法有明確的規範，我想這一點我們會遵照大家的意見。但是還有一部分可能消費者意見沒有完全進來，因為今天畢竟只有專業的教授們及計程車公會的相關團體，我們未來還會納入消費者、甚至勞動團體的意見，今天有勞動部及相關單位代表出席，我們會尊重他們的意見。各位也有提到是否成立基金的問題，我們待會也聽聽看財政主管機關相關的意見。這些如果要在公路法裡面修法來調整，我們會出面整合，甚至再召開幾次座談會歸納大家共同的意見，看看是否還有疏漏，這個領域是在公路法的議題裡面來處理。

如果公路法裡面沒有辦法完全兼顧的，譬如今天有專家提到是否建立平臺及資訊公開相關的專法，這個議題可能就要看原來的辦法裡面能不能納入，如果能納入，我們建議從立法經濟的角度來看，儘量在原法規裡面納入；如果完全沒有辦法納入，可能就要看主責機關由誰來擔任會比較適當。

以上這幾點是我們交通部目前看到的，也謝謝各位專家學者今天準備非常多的簡報，包含屏東縣公會林沛立理事長所提的相關法規、一些意見，我們都會帶回去綜合處理，也會再跟委員請教。我現在先做這樣的回應，後續如果需要補充說明，再請同仁說明。謝謝委員及各位專家提供意見，謝謝。

主席：謝謝林次長。

接下來請數位發展部楊佳玲次長發言。

楊次長佳玲：主席、各位委員及與會學者專家。首先謝謝今天大家為了我們臺灣計程車業者及消費者、民眾的權益召開這個公聽會。因為整個數位平臺叫車系統的主管機關是交通部，所以數發部未來會配合交通部做的決策，如果在數位平臺管理上或資安的議題上需要數位部提供技術諮詢，我們會全力來配合。

主席：謝謝楊次長，我跟次長補充一下，因為之前在立法院質詢的時候，交通部說這是數位部的事情，所以才邀請你們，沒關係，我讓你們知道一下。

接下來，經濟部有沒有要表達意見？請經濟部表達意見。

蕭組長旭東：主席、各位與會的長官、各位先進大家好。經濟部第一次發言，經濟部本次主要針對討論提綱二「為防堵跨國平台企業規避我國司法追訴與租稅管轄，是否應強制國外平台業者於中華民國境內辦理分公司登記，並要求指派代表專責處理相關法律及稅務事項？」此一討論提綱以外，還有本次大院所提出的網際網路媒合客運服務管理條例草案的第四條「國外平台業者

於中華民國境內經營網際網路媒合客運服務，應辦理分公司登記，並指派代表負責相關法律及稅務事項」以上兩項議題提出說明。

因為目前依照公司法第三百七十條以下，針對外國公司如何來臺灣設立分公司的部分有相關的規範，所以關於其他目的事業主管機關的法令是否要要求外國公司，在哪些狀況底下要來臺灣成立分公司這個部分，我們尊重無論是大院或是目的事業主管機關的判斷跟衡量，以上。

主席：謝謝經濟部。

接下來，請內政部警政署交通組陳朝新副組長發言。

陳副組長朝新：委員、各位與會學者專家大家好。警政署對這個草案的內容大概有兩點建議，第一，法條第三條，平台駕駛：指領有職業駕照、經平台媒合提供載客服務之個人。為了避免僅憑職業駕照即可載客，無須受道路交通管理處罰條例第三十七條規範之管理漏洞，建議明確釐清平台駕駛是否比照現行計程車駕駛人辦理執業登記，俾利駕駛人的資格管理。

第二點，有關草案第五條「平台業者應將其平台之行車軌跡與派單數據即時介接至中央主管機關。前項資料應至少保存六個月。」這個部分我們建議應該保存一年以上，因為重大特殊、涉及幫派組織、毒品、重大詐欺等複合性案件，往往需要更長的追查與分析時間，草案六個月之保存期限對於複雜案件恐有過短之虞，建議延長保存期限為一年。

另外，建議增訂平台業者對於司法警察機關因偵辦刑事案件依法調其行車軌跡與派單數據時應配合提供，並應建立二十四小時之即時調取專責窗口，俾利發生擄人勒索、性侵害等重大急迫刑事案件，偵查人員得依法及時取得軌跡資料，掌握黃金救援時間。

以上報告。

主席：謝謝陳副組長。

接下來請法務部楊檢察官。

楊調部辦事檢察官石宇：主席，各位先進、學者專家大家好。今天貴委員會召開「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會，本部應邀列席，謹就所列討論提綱，提供意見如下。

有關討論提綱二「為防堵跨國平台企業規避我國司法追訴與租稅管轄，是否應強制國外平台業者於中華民國境內辦理分公司登記，並要求指派代表專責處理相關法律及稅務事項？」，國外平台業者若於中華民國境內成立分公司，並指派代表專責處理法律事項，對於刑事案件的調查取證當然有所裨益，有助於真實發現，本部敬表贊同。至於租稅管轄部分，本部尊重稅務主管機關的政策判斷及大院審議的結果。

有關提綱四「在重大交通事故與刑事案件中，為保障乘客安全與駕駛權益，是否應明定平台業者視為實質雇主並負連帶損害賠償責任？另針對平台對駕駛人之實質審查義務、定期教育訓練，以及遇不可抗力因素之中斷行程通報與安置措施，應如何具體規範？」，按基於無責任即無處罰之憲法原則，人民僅因自己的刑事違法且有責行為而受刑事處罰，法律不得規定人民為他人之刑事違法行為承擔刑事責任，司法院釋字第 687 號解釋已經有這個規範。平台業者自己若無刑事違法且有責行為的話，尚難因其平臺業者之身分而使其就駕駛人之犯罪行為連帶負刑事責任。

關於民法第一百八十八條第一項前段規定：「受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，

由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。」它的立法意旨主要在於僱用人運用受僱人為其執行職務而擴張其活動範圍及事業版圖，以獲取利益及增加營收；基於損益兼歸之原則，自應加重其責任，使其連帶承擔受僱人不法行為所造成之損害。只是在我國司法實務及學說上，這個平臺業者是否屬於上述的受僱人仍有不同的見解，是否以專法明定其應負連帶民事賠償責任？事涉消費者權益、道路安全及產業發展等多種考量，本部尊重相關目的事業主管機關的政策判斷及大院審議之結果。

關於平臺對於駕駛人之實質審查義務等應如何具體規範，敬請徵詢相關主管機關及專家學者的專業意見。以上為本部報告，謝謝。

主席：好，謝謝法務部楊石宇檢察官。

現在請行政院主計總處公務預算處吳銘修專門委員。

吳專門委員銘修：主席、各位與會先進，大家好。我是行政院主計總處代表，本草案與主計總處有關的，主要是設置計程車產業轉型基金，依照財政紀律法的規定，新設基金必須具備政府既有收入以外新增且適足的財源。考量本草案新增財源為向平臺業者徵收數位服務捐，這個財源是否長期穩定徵收、收取，是否能夠支應基金主要用途，都需要由主管機關就財源的適足性及設置基金的必要性審慎評估。以上說明，謝謝。

主席：好，謝謝。

再來請財政部賦稅署林專門委員。

林專門委員美慧：主席及各位與會貴賓，大家好。我是財政部賦稅署消費稅組的代表，財政部的意見認為，有關這部專法草案的第四條：「國外平台業者於中華民國境內經營網際網路媒合客運服務，應辦理分公司登記，並指派代表負責相關法律及稅務事項」，因為他們提供服務而取得代價是屬於銷售勞務的行為，而現行的加值型及非加值型營業稅法已經有明定相關稅籍登記和報繳營業稅的事項，所以財政部的意見是不用在本條例另訂之，以上說明。

主席：好，謝謝財政部林美慧專門委員。

接下來請勞動部勞動關係司許根魁專門委員。

許專門委員根魁：主席、各位與會先進及專家學者們，勞動部代表發言。有關今天交通委員會召開「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會，勞動部比較在意駕駛員的一些權益，我們過往其實針對外送員平臺，有訂定條例的前例及經驗。我們認為駕駛員跟外送員的狀況是比較不一樣，交通部已經有一些非常成熟的相關規定，只是在平臺管理及運輸業管理的部分，怎麼樣比較衡平的處理？針對這部分，剛剛與會有一些工會代表有提到，在訂定法律的時候，希望能夠多聆聽他們的聲音。如果有需要，勞動部可以適時提供相關工會的名單，讓他們參與訂定相關的規則，以保障他們權益。以上，謝謝。

主席：謝謝許根魁專門委員。

針對本日公聽會作以下結論：我們再次感謝所有學者專家提供精闢的意見及見解，將作為日後審查本項法案的參考。今天所有出席人員及機關代表的發言及所提供書面資料，除列入紀錄及刊登於立法院公報之外，也會另外製作成公聽會報告，送交本院全體委員及今天所有出席貴賓參閱。

特聘教授侯勝宗書面資料：



全球移動向善產學聯盟 | 逢甲大學服務創新與行動設計中心
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD INDUSTRY-ACADEMIA ALLIANCE

立法院交通委員會立法公聽會

網際網路媒合客運服務管理條例 政策意見簡報

侯勝宗
國科會全球移動向善產學聯盟，計畫主持人
逢甲大學文化與社會創新碩士學位學程，特聘教授

中華民國115年8月10日

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



先說結論：立法應補平台責任，也要引導產業升級

本條例宜定位為「平台責任與資料治理法」，以實質控制、資料可稽核、價格透明、乘客安全、駕駛保障及產業轉型基金為核心。

管實質控制 ✓ 平台掌握價格、派單、停權、付款與客服越多，義務密度就越高。	管可稽核資料 ✓ 不要求公開原始碼，而要求價格、抽成、申訴與事故資料可被監理。	投向公共服務 ✓ 基金不只是補償，而是高齡、無障礙、偏鄉與長照交通的公共投資。
--	--	--

一句話：共同基準下競爭，公共目的下轉型。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

2/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



六大討論題綱可收斂為三個治理任務

一、平台主體責任

- ✓ 題綱一：獨立法律定位與實質控制
- ✓ 題綱二：跨境平台境內落地與稅務管轄

二、價格與所得透明

- ✓ 題綱三：演算法透明、動態計價與抽成揭露
- ✓ 題綱六：抽成比例上限與非常態加成歸屬

三、安全與公共轉型

- ✓ 題綱四：事故責任、資格審查與教育訓練
- ✓ 題綱五：數位服務捐與產業轉型基金

因此，我們應該先問三件事：誰負責、資料如何看見、公共利益如何回投。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

3/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



平台責任宜分級，不宜只用雇主或非雇主二分

① **判斷基準**：是否實質影響價格、派單、評分、停權、代收款與客服流程。

② **責任範圍**：平台就可控制事項負資訊揭露、安全管理、保險、客服與資料申報義務。

③ **制度設計**：依趟次、交易金額、合作車輛數與控制事項分級管理。

避免兩種風險

- ✓ 大型平台以資訊服務名義規避公共責任；
- ✓ 小型車隊與地方試辦被過度行政負擔阻卻。

平台越能決定交易條件，就越應承擔相應公共義務。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

4/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



價格治理：先讓乘客與駕駛看得懂，再談上限

- 1 乘客端事前揭露** 確認前揭露總價、計價基準、加成原因與取消條件。
- 2 駕駛端雙向帳單** 揭露乘客實付、平台收取、第三方成本、補貼與駕駛實得。
- 3 動態計價例外** 災害、重大事故或公共運輸中斷時，主管機關得公告上限或凍結。
- 4 非常態加成歸屬** 夜間、惡劣天候、偏鄉回程等加成，原則優先反映於駕駛實得。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

5/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



轉型基金的正當性在民生移動，不只是補償產業

台灣已進入超高齡社會，點對點交通會越來越接近長照、身障、偏鄉與醫療支持系統。

20.49%

115年6月底65歲以上人口占比

3類缺口

無障礙、偏鄉、長照／復康接送

1個新職能

照護移動服務駕駛認證與津貼

資料來源：內政部戶政司115年6月戶口統計；完整來源見講者備註。

基金應作為高齡友善運輸的公共投資工具，而非單純補償帳戶。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

6/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



基金用途應正面表列，讓每一筆錢對得上公共目的

服務可近性

- ✓ 通用與無障礙運輸：車輛購置、改裝、輪椅固定設備、維修與安全稽核
- ✓ 偏鄉、離島與原鄉接送：空駛、等候、回程、夜間與假日服務補助
- ✓ 長照與復康服務銜接：復康巴士不足時之補充運能與定期就醫接送

駕駛保障與治理能力

- ✓ 駕駛社會保險：勞保、職災保險、國民年金、健保或退休準備自付負擔
- ✓ 社福性駕駛認證：照護接送趟次津貼、等候津貼、偏鄉服務津貼
- ✓ 數位派遣與資料治理：跨平台、車隊、地方政府與長照系統資料接口

設計重點：補助應直接或透明地歸屬實際服務，不宜被其他費目吸收。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

7/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



社福性駕駛可分級認證，補足復康與長照交通缺口

基礎級

- ✓ 通用計程車與無障礙乘載訓練；熟悉輪椅上下車、固定、安全帶、溝通禮儀與基本急救。

長照交通級

- ✓ 熟悉高齡交通接送、失智友善、跌倒預防、感染管制、陪同就醫與交接紀錄。

照護移動服務級

- ✓ 具照顧服務相關訓練或資格；服務範圍限於法令與契約明定之非醫療性協助。

不是取代復康巴士，而是補充即時、夜間、跨區、偏鄉與定期就醫接送的彈性運能。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

8/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



分期施行可降低摩擦：資料責任先行，基金津貼接上

0至6個月	6至18個月	18至36個月	36個月後
制度盤點與臨時登記	責任與資料接口上線	基金試辦與認證	成效檢討與調整
✓ 平台定義、資料字典、境內代表、雙向帳單格式	✓ 登記、費率揭露、事故通報、申訴與趙次資料交接	✓ 通用計程車、偏鄉、長照交通與社福性駕駛津貼	✓ 抽成上限、基金費率、補助績效與落日條款

先建立資料、責任與安全，再處理抽成、基金與公共性行程補助。

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

9/10

立法院交通委員會公聽會 | 網際網路媒合客運服務管理條例
GLOBAL MOBILITY FOR GOOD | POLICY BRIEF



最後建議：把業態競合轉成公共服務升級

法律應建立共同基準，而非替任一業態預設市場結果；應讓乘客、駕駛、平台、車隊、地方政府與社福系統，都能在可理解、可稽核、可執行的規則下互動。

安全	透明	公平	高齡友善
✓ 事故、保險、訓練與客服	✓ 價格、抽成、資料與申訴	✓ 比例監理與駕駛保障	✓ 無障礙、偏鄉、長照與復康銜接

侯勝宗 特聘教授
逢甲大學文化與社會創新碩士學位學程 | 服務創新與行動設計中心
sthou@o365.fcu.edu.tw | 0917027861
www.MfG.org.tw

移動有尊嚴 Mobility with Dignity | 科技有溫度 Technology with Care | 社會有共善 Society with Compassion

10/10

理事長林沛立書面資料：

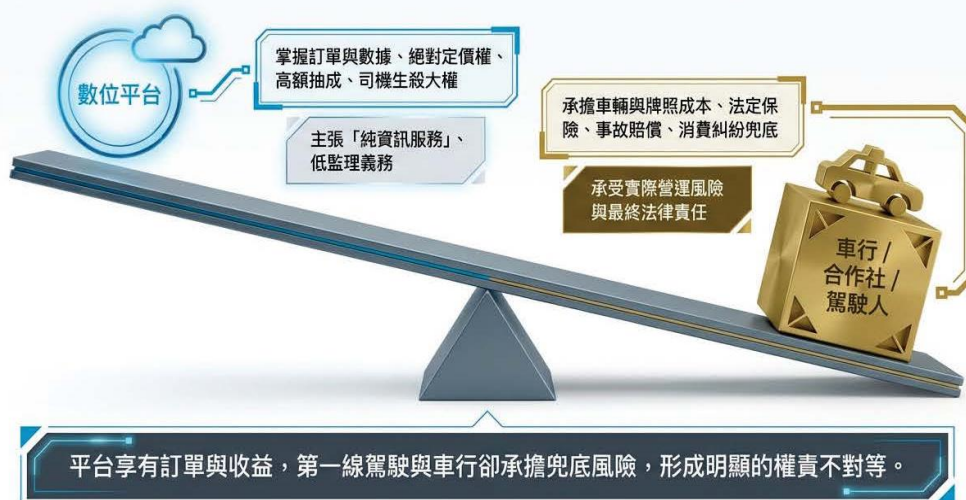
權責相符的數位運輸新局

《網際網路媒合客運服務管理條例》
修法政策藍圖與系統解方

提案人：屏東縣計程車客運商業同業公會



傾斜的運輸天平：享有核心利益，卻規避營運風險



形式合作，實質控制：科技外衣下的特許運輸業本質



不是在現行制度外創設「責任較輕的新業別」，而是依平台「實際從事的功能」建立權責相符的監理制度。

Gemini Notebook

診斷矩陣：你是純資訊技術業，還是客運服務業？

純資訊技術服務	客運服務業者實質特徵
僅開發程式、雲端維護、資安防護。 只受合法車隊委託，不直接對外招攬乘客或營運。	✓ 決定訂單向哪些駕駛人顯示或隱藏（派單權） ✓ 決定或影響車資、動態計價與抽成（定價權） ✓ 代收車資與辦理清算撥款（金流權） ✓ 單方停權、降派或終止駕駛人帳號（管理權） ✓ 訂定車輛規格、服裝或服務規範（營運權）

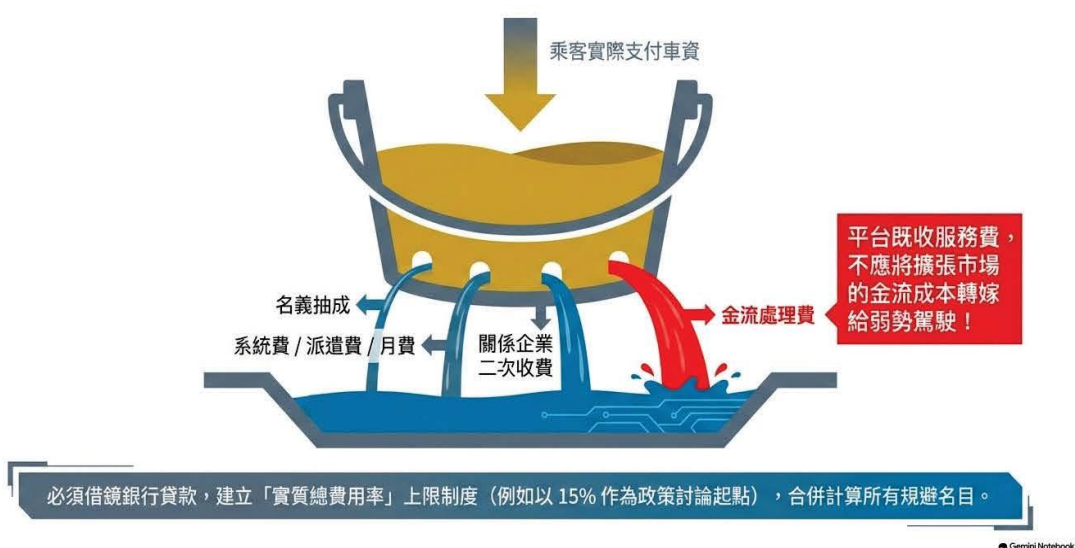
只要觸及上述任一核心功能，即是實質組織運輸交易，不因其自稱「免費」、「贊助」或「醫療接送」而豁免。

Gemini Notebook

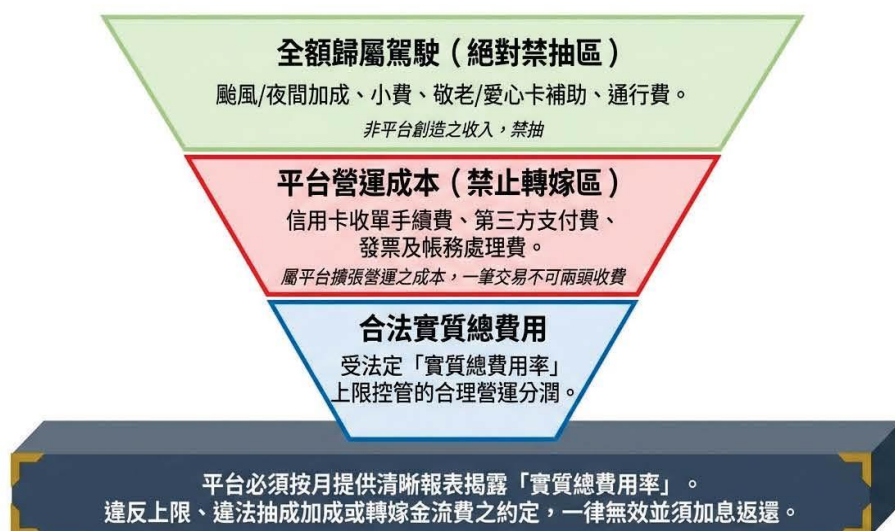
第一支柱：建立市場定價機制的護欄，防止演算法失控



漏水的水桶：為何單一規範「名義抽成」無法保障駕駛？

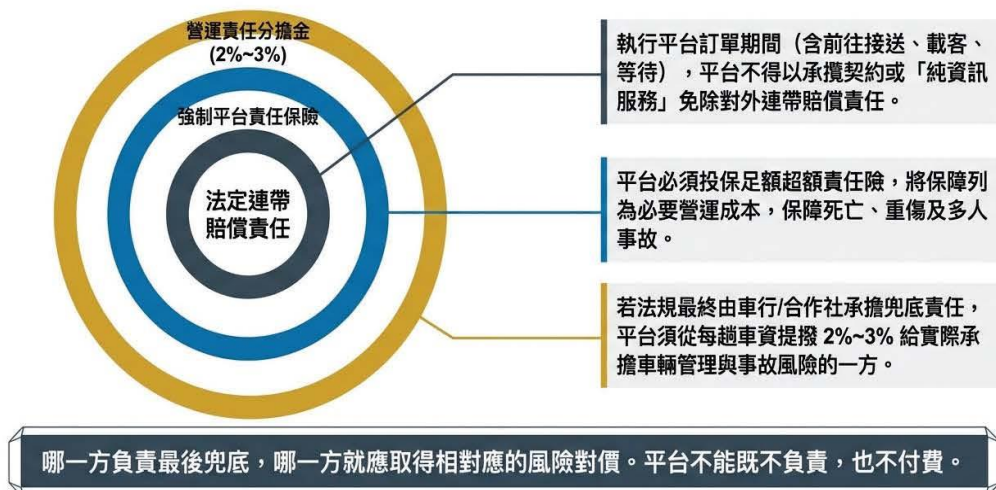


費用透明化藍圖：嚴格劃定絕對禁抽區與成本禁止轉嫁區



Gemini Notebook

第二支柱：構築三層事故責任防護網，落實風險對價



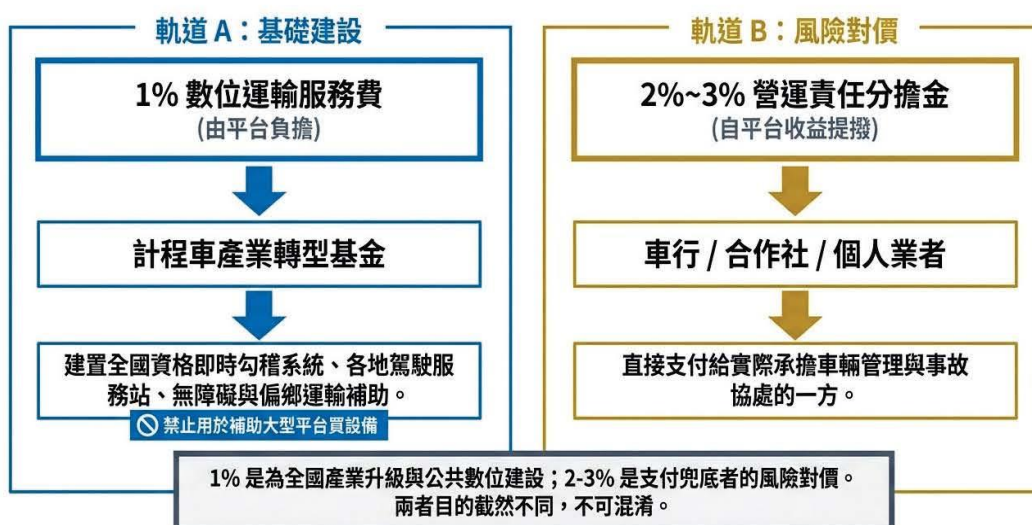
Gemini Notebook

勞務型態的光譜：依實質控制認定，並確立不可退讓的安全底線



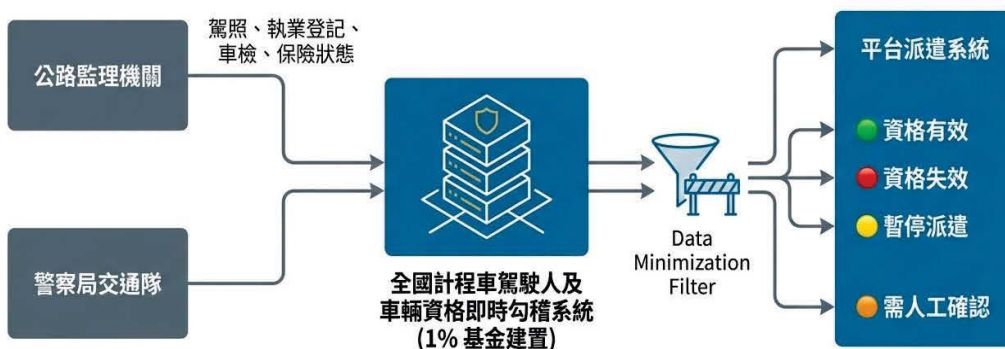
Gemini Notebook

第三支柱：兩大數位基金與系統的明確分工



Gemini Notebook

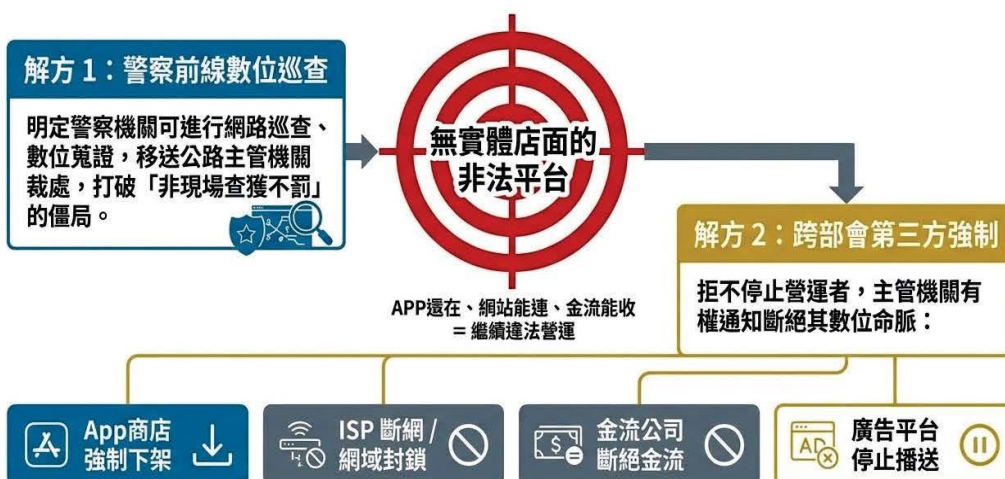
阻斷資格黑箱：全國計程車資格即時勾稽系統 (API)



告別「只驗一次紙本」的漏洞。以最小化個資原則，確保每一趟派單時，司機與車輛皆處於絕對合法狀態。

Gemini Notebook

第四支柱：從「紙上處分」全面升級為「數位執法」



Gemini Notebook

陽光法案：強制事前登錄與全民公開揭露機制

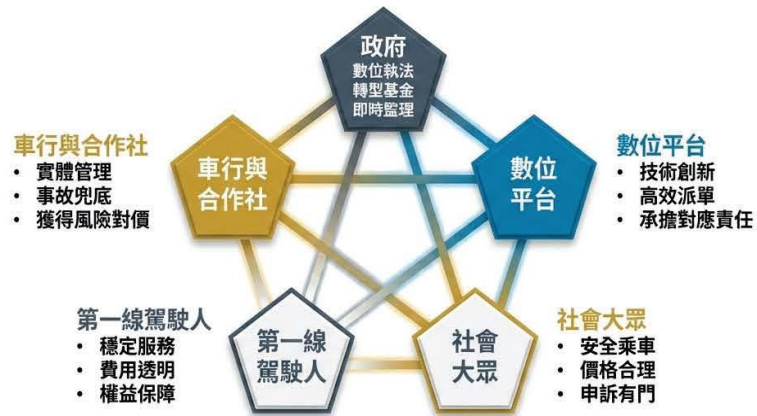


讓合法平台清晰可見，使乘客、司機與警察能一秒辨識合法性與責任主體。

總結：不是疊床架屋，而是打造現代化的實質執法能力



邁向公平、安全、永續的數位運輸生態系



科技不應成為規避責任的藉口。支持《網際網路媒合客運服務管理條例》
納入實質控制原則，落實權責相符，共創公平運輸新未來。

Gemini Notebook

立法院交通委員會

「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會書面意見

提出單位：屏東縣計程車客運商業同業公會

代表人：理事長 林沛立

前言

隨著行動應用程式、網際網路派遣、電子支付及演算法快速發展，網際網路叫車平台已不再只是單純提供乘客與駕駛人的聯絡資訊，而是逐步掌握乘客招攬、乘車需求受理、訂單媒合、車輛派遣、運價形成、款項收取、平台收費、駕駛人考核、帳號停權及派單演算法等計程車營運核心功能。

然而，現行制度下，計程車客運業、個人經營計程車客運業、計程車運輸合作社及計程車客運服務業，仍須承擔車輛、牌照、駕駛人、保險、事故處理、消費爭議及行政監理責任；實際掌握乘客、訂單、價格及平台收益者，卻可能以資訊服務、軟體服務、免費媒合或科技平台名義，主張自己並非運輸服務業者。

這種制度造成平台取得訂單、數據及收益，第一線駕駛人與車輛所屬車行、合作社卻承擔實際營運風險，形成權利與責任明顯不對等。

本會支持針對網際網路媒合平台建立明確法律規範，但認為本次立法不應只是在現有制度之外，再創設一個法律責任較輕、監理義務較少的數位平台業別，而應依平台實際從事的功能，建立權責相符的監理制度。

爰依本次公聽會所列六項討論事項，提出下列具體意見。

一、對具備「形式合作、實質控制」之網際網路媒合客運服務業者，應如何確立其獨立法律定位？其與純資訊媒合業者之界線及實質控制力應如何認定？

本會意見

平台應納入現行計程車客運服務業監理，不宜另行創設一個與計程車客運服務業平行，甚至可以脫離現行計程車特許、營業區、車輛及駕駛資格制度的新型客運業別。

現行《計程車客運服務業申請核准經營辦法》已將接受乘客提出乘車需求後，指派特定計程車，或提供一輛以上計程車供乘客選擇後前往載客，均納入「派遣」的定義；《公路法》第五十六條亦明定，經營計程車客運服務業應向所在地公路主管機關申請核准。

因此，即使平台採取「由司機自行應徵」、「由乘客選擇司機」、「僅提供多輛車供乘客選擇」或「僅建立雙方聯絡管道」等方式，只要平台接受乘車需求並透過系統促成特定車輛前往載客，本質上即已從事媒合及派遣，不能因為不是由平台直接指定單一司機，就被認定為純資訊服務。

平台是否已超越純資訊媒合，應依其實際功能認定，而不是只看公司登記項目、服務條款名稱或契約如何自我描述。

凡平台實際掌握下列一項或數項核心功能者，即應認定已實質參與運輸服務：

- 一、對外招攬有乘車需求之乘客。
- 二、接受乘客提出出發地、目的地及乘車時間。
- 三、決定訂單向哪些駕駛人顯示或派發。
- 四、提供特定車輛或多輛車供乘客選擇。
- 五、決定或影響車資、動態計價、折扣及駕駛人報酬。

六、代收車資、辦理清算、拆帳及撥款。

七、向駕駛人、車行或合作業者收取抽成或其他費用。

八、招募、審核、考核或管理駕駛人。

九、以接單率、取消率、乘客評價或演算法決定駕駛人的派單順位。

十、得單方面降低派單、暫停帳號或終止駕駛人使用平台。

十一、訂定乘客服務、車輛規格、服裝、識別標誌或其他營運規範。

十二、處理乘客申訴、退款、事故及行程爭議。

平台一旦掌握前述功能，就不是單純提供中立資訊，而是實際組織、控制並完成運輸交易。

歐盟法院於 C-434/15 案中，即認為當 APP 對運送服務的成立具有不可或缺性，且平台實質影響價格、收款、駕駛條件及服務品質時，相關服務已屬運輸領域服務，而非單純資訊社會服務。

本會建議

一、平台應定位為計程車客運服務業得使用的數位營運工具及經營方式，不應因改以 APP、網站或通訊軟體運作，即脫離計程車客運服務業監理。

二、凡實際掌握乘客招攬、乘車需求受理、訂單媒合、車輛派遣、計價、收款、抽成或駕駛帳號管理者，應取得計程車客運服務業核准及營業執照。

三、純資訊技術服務提供者得受合法計程車客運服務業委託，從事程式開發、系統建置、雲端服務、資訊安全及維護，但不得以自己名義對外招攬乘客或經營叫車媒合服務。

四、未取得計程車客運服務業資格者，不得將具備叫車、媒合、派遣、計價、收款或駕駛帳號管理功能的 APP、網站或系統，公開上架、提供下載、開放註冊

或開放公眾使用。

五、無照經營行為之成立，不應以平台已完成訂單、實際載客、向乘客收費、向司機抽成或取得收益為必要。

六、平台以免費媒合、司機贊助、會員支持、廣告收入、軟體費、系統費、公益服務或其他名稱經營，不影響其實質從事運輸媒合及派遣之認定。

七、合法平台應於正式上架及營運前，向公路主管機關完成 APP、網站、網域、營業區域及負責營運之計程車客運服務業登錄。

本會的核心立場是：

不是另行給平台一個可以脫離現行計程車制度的新資格，而是要求實際經營叫車、媒合及派遣的平台，回到計程車客運服務業的特許監理架構內。

二、是否應強制國外平台業者於中華民國境內辦理分公司登記，並要求指派代表處理法律及稅務事項？

本會意見

本會支持要求跨國平台在中華民國境內設立分公司或其他具有實質責任能力之法人實體，並指定在台負責人、訴訟送達代理人及稅務代理人。

但必須特別說明，公司登記及稅籍登記只解決法人身分、稅務、司法管轄及行政送達問題，不能取代公路法上的運輸營業許可。

有償載客運輸涉及公共安全、乘客權益、駕駛資格、車輛安全、保險及事故責任，在多數國家的制度結構中，均採許可、執照或特別監理，而不是完全自由營業。平台不能因為透過網際網路跨境提供服務，就將原本需要取得許可的運輸行為，轉化為不受監理的資訊服務。

例如，英格蘭及威爾斯對接受私人租賃車預約或提供駕駛服務的營運人，要求

取得私人租賃車營運人執照；未取得營運人執照而接受預約或提供駕駛，可能遭到追訴。

新加坡亦針對一定規模的叫車平台設置 Ride-Hail Service Operator Licence，平台須取得營運人執照，並符合安全、服務品質及監理要求。

前述比較法制度反映一項共同原則：

凡實質接受乘車需求、組織車輛、媒合駕駛並完成有償載客運輸者，原則上即應取得相對應的運輸或營運人資格。

因此，跨國平台即使已完成我國公司或分公司登記，只要實際掌握乘客招攬、訂單媒合、車輛派遣、計價、收款、抽成或駕駛帳號管理，仍應取得我國計程車客運服務業核准。

本會建議

跨國平台在我國經營時，應同時符合下列條件：

- 一、在我國境內設立分公司或具有實質責任能力之法人實體。
- 二、指定在台負責人及可接受法院、行政機關與監理機關送達之代理人。
- 三、依法完成稅籍登記及履行納稅義務。
- 四、取得計程車客運服務業核准及營業執照。
- 五、完成 APP、網站、網域、營業區域及合作計程車營運組織之登錄。
- 六、在我國境內保存訂單、派遣、計價、付款、平台收費、駕駛帳號、軌跡及事故資料，或確保我國主管機關依法得即時調取。
- 七、接受我國法院、主管機關、公路監理機關及警察機關之調查、命令與資料調取。

八、在我國投保平台責任保險及足額超額責任保險。

九、不得以境外母公司、境外伺服器、境外金流、境外 APP 商店帳號或境外契約準據法，規避我國行政監理、稅務及賠償責任。

十、平台營運資料即使儲存於境外，仍應確保主管機關得於法定期限內取得，不得以境外資料保護規定或母公司政策為由拒絕。

十一、拒不履行停止服務或下架命令者，本次立法應明文授權主管機關通知 APP 商店、網站、網域、主機、金流及廣告服務提供者停止相關服務。

跨國平台的管理，應採取下列四項原則：

法人在地化、營運許可化、資料可取得、責任可執行。

公司登記不能取代運輸許可；資訊服務的外觀，也不能掩蓋其實質運輸功能。

三、應如何規範平台雙向公開計費基準、動態計價演算法及抽成比例？天災、惡劣天候或交通尖峰時，是否應授權主管機關暫停動態計價？

本會意見

本會不反對動態計價。

一般降雨、上下班尖峰、車站熱區、演唱會或大型活動散場時，短時間內可能出現大量乘車需求。適度提高車資，確實可能吸引更多駕駛人上線或前往需求地區服務，減少乘客長時間叫不到車的情形。

但是，動態計價不能沒有法定上限，也不能完全由平台以不透明演算法自行決定。

計程車具有補充公車、捷運、鐵路及偏遠地區公共運輸不足的功能，長期被定位為副大眾運輸工具，其運價不是一般商品價格，可以完全任由單一平台決定。

現行多元化計程車費率，亦是在主管機關核定的運價範圍內由業者訂定，而不是完全不受運價監理。

地方政府辦理計程車運價審議，必須綜合考量地方交通環境、燃料與車輛成本、駕駛人合理所得、乘客負擔能力及公共利益。

如果平台得完全不受上限限制，僅憑自身掌握的供需資訊及演算法，任意將車資提高數倍，將產生下列問題：

- 一、地方政府依法辦理的計程車運價審議制度，被平台演算法實質架空。
- 二、同一營業區內，傳統計程車受核定運價拘束，平台媒合車輛卻可無限制調高價格，形成監理及競爭不對等。
- 三、平台同時掌握乘客需求、駕駛供給、派單及價格資訊，乘客與駕駛人均缺乏實質議價能力。
- 四、平台可能透過限制派單、降低乘客端可見車輛數量或其他演算法安排，製造假性供給短缺並推升價格。
- 五、地方政府對民生運輸價格所負的公共監理責任，將失去實質意義。

簡言之：

如果動態計價完全沒有上限，地方政府邀集相關機關、產業代表及消費者意見所辦理的運價審議，就會被平台演算法架空，整套運價審議制度也將流於形式。

本會建議

- 一、動態計價應以車輛所屬計程車營業區之直轄市、縣市政府公告或核定運價為計價基礎。
- 二、動態計價最高不得超過依地方公告運價計算所得車資之二倍。

三、二倍應定位為最高上限，而不是平台得一律收取二倍車資。

四、在最高上限內，平台得依即時供需、一般降雨、尖峰時段、重大活動、熱區缺車及交通狀況啟動，不必每次逐案送主管機關核准，以保留即時市場調節功能。

五、乘客確認訂單前，平台應明確揭露：

（一）是否適用動態計價。

（二）當次適用倍數。

（三）地方政府公告運價基準。

（四）預估車資區間。

（五）計價方式及取消規則。

六、平台應向主管機關揭露動態計價演算法所使用的主要因子、價格範圍、啟動條件及停止條件。

七、涉及商業機密的程式碼可不全面公開，但主管機關應有權進行演算法稽核，不得因平台主張營業秘密即完全拒絕查核。

八、平台不得利用虛偽供需資訊、人為限制派單、刻意降低可供派遣車輛數量或其他不正當方式，製造運能短缺並推升價格。

九、動態計價所增加的車資，應列為實際提供運送服務之駕駛人營運收入。

十、平台不得因啟動動態計價而提高平台收費比例，亦不得另收動態計價費、尖峰服務費、供需調節費或其他性質相同的額外費用。

十一、於重大天然災害、緊急事故、嚴重民生危機，或有具體事證顯示平台操縱供需、惡意哄抬價格時，主管機關得命其暫停或限制動態計價。

十二、主管機關不宜僅因一般降雨、例行性尖峰、活動散場或熱區短暫缺車，即全面禁止動態計價，以免反而降低司機上線及前往服務的意願。

本會的立場不是反對動態計價，而是主張：

動態計價可以調節供需，但不能成為平台規避地方政府運價審議及無限制決定民生運輸價格的工具。

四、在重大交通事故與刑事案件中，是否應明定平台業者視為實質雇主並負連帶損害賠償責任？平台對駕駛審查、教育訓練及不可抗力事件之通報與安置應如何規範？

本項涉及平台事故責任、勞動關係、駕駛資格查核、教育訓練及緊急事件處理，應分別處理。

（一）平台應負與其控制力及收益相對應的事故責任

平台既然掌握乘客、訂單、價格、收款、平台費用、駕駛帳號及派單演算法，就不能在發生死亡、重傷或多人事故後，主張自己只是資訊服務業者，將全部責任推給駕駛人、車輛所有人、車行或合作社。

目前實務上的責任配置明顯不對等：

一、平台掌握乘客入口及訂單來源。

二、平台決定或實質影響車資及駕駛報酬。

三、平台代收車資並從中取得平台收益。

四、平台得考核、降派或停權駕駛人。

五、平台掌握行程、定位、付款及乘客資料。

但發生事故後，卻通常由駕駛人及車輛所屬車行、合作社承擔：

- 一、牌照及車輛管理責任。
- 二、駕駛資格確認責任。
- 三、保險投保及續保責任。
- 四、事故通報及現場協處責任。
- 五、乘客及家屬聯繫責任。
- 六、消費爭議及行政調查責任。
- 七、保險不足時的後續賠償風險。

平台享有訂單及收益，車行、合作社及車輛擁有方卻負責最後兜底，並不符合利益與風險相一致的基本原則。

本會認為，平台責任制度必須確立一句最基本的原則：

平台可以選擇承擔相對應的法定責任；如制度將主要事故及管理責任配置給其他業者，平台就必須從其收益中支付合理風險對價給實際承擔責任的一方。平台不能既不負責，也不付費。

（二）建議建立三層責任制度

第一層：平台法定連帶賠償責任

駕駛人於執行平台訂單期間，造成乘客或第三人損害者，平台應與依法應負責之駕駛人及車輛所屬或管理之合法計程車營運組織，對外負連帶賠償責任。

所稱執行平台訂單期間，至少應包括：

- 一、駕駛人已接受平台訂單並前往乘客上車地點之期間。
- 二、乘客上車後至目的地之載客期間。
- 三、行程結束後，乘客及其行李安全下車前之必要期間。

四、平台另有指定等待、接送或轉乘安排之期間。

平台不得以承攬、合作、資訊服務、系統委外、未直接駕駛車輛或其他契約安排，排除其法定責任。

平台、駕駛人與車行對外賠償後，再依各方實際控制程度、過失比例、管理責任及契約關係，決定內部分擔。

第二層：強制平台責任保險及超額責任保險

平台應投保平台責任保險及足額超額責任保險，其保額應足以因應死亡、重傷及多人事故。

平台責任保險不能只提供象徵性保額，也不能以駕駛人已投保強制汽車責任保險、旅客責任保險或第三人責任保險，即免除平台自身的保險義務。

平台既然從每筆訂單取得收益，就應將事故保障成本列為必要營運成本，而不是將保險不足的風險全部留給駕駛人及車行。

第三層：平台營運責任分擔金

如果立法最終仍將牌照、車輛、駕駛管理、保險確認、事故協處及消費爭議等主要責任配置給車行、合作社或其他車輛管理方，平台就必須自其既有收益中，提撥一定比例作為營運責任分擔金，支付給實際承擔責任與風險的一方。

本會提出每趟實際運送車資百分之二至百分之三，作為政策討論起點；確切比例可由主管機關邀集交通、法律、保險、精算、會計及產業代表，依實際事故率、保險費率、管理成本及賠償風險共同研議。

營運責任分擔金得採下列方式運用：

一、支付予實際負擔牌照、車輛、駕駛管理及事故協處責任之車行。

二、支付予實際承擔相同責任之計程車運輸合作社。

三、個人經營計程車業者自行承擔相關風險者，支付予該個人業者。

四、全部或部分用於投保平台超額責任保險。

五、提存於依法設置之事故風險準備專戶。

六、用於重大傷亡事故超過既有保險保額之損害填補。

該分擔金應自平台既有收入或法定平台收費範圍內提撥，不得另向駕駛人或乘客加收。

必須特別強調：

哪一方依法負責最後兜底，哪一方就應取得相對應的風險對價。

平台不能一方面取得乘客、訂單及收入，另一方面卻將事故、保險與賠償責任無償轉嫁給車行、合作社及駕駛人。

平台提撥分擔金及投保責任保險，不得免除平台因自身派遣、資格審查、系統管理、風險警示、停權管理或其他可歸責事由所應負之責任。

（三）是否成立勞動關係，應依實質控制程度認定

平台與駕駛人間究竟是僱傭、承攬、委任或其他勞務關係，不能只看契約名稱，也不能以平台是否支付營運責任分擔金給車行，作為勞動關係成立與否的判斷標準。

司法院釋字第 740 號指出，勞動關係應依勞務提供者能否自由決定工作方式及時間、是否自行負擔營業風險等實質情形判斷。

因此，應綜合判斷平台是否：

一、控制駕駛人的上線時間或要求特定時段上線。

二、控制訂單分配及接單順位。

三、單方面決定車資及駕駛人報酬。

四、以接單率、取消率及乘客評價考核駕駛人。

五、透過演算法降低派單或限制接單。

六、單方面暫停或終止駕駛帳號。

七、要求駕駛人遵守特定服裝、車輛標示及服務流程。

八、限制駕駛人使用其他平台或自行議價。

九、使駕駛人無法直接掌握乘客及交易關係。

十、由平台決定獎勵、扣款及報酬結算方式。

平台對工作時間、派單、價格、報酬、評價、獎懲及停權具有高度控制力者，應依實質從屬性判斷是否成立勞動關係，不受契約冠以「合作」、「承攬」或「夥伴」名稱之影響。

即使個案最終認定為承攬關係，平台仍不得免除下列最低法定義務：

一、駕駛資格及車輛資格查核。

二、平台責任保險及事故協處。

三、車資、報酬及平台收費透明。

四、停權前通知及具體理由。

五、公平、迅速且由人員實質審查之申訴程序。

六、不得因駕駛人申訴、拒絕危險或違法訂單、參加工會或公會活動，而降派、扣款或停權。

七、執行平台訂單期間之職業災害及安全保障。

承攬關係不能等於平台完全不負責任，更不能成為平台享有訂單、定價及收費權利，卻免除安全、保險及駕駛保障義務的工具。

（四）建立全國駕駛人及車輛資格即時勾稽系統

平台不能只在駕駛人第一次加入時查驗一次紙本證件，之後即不再確認資格。

駕駛人的職業駕照、執業登記證、年度查驗、車輛檢驗、保險及營業資格，均可能在加入平台後發生吊扣、吊銷、逾期、停業、註銷或失效。

本會建議由中央主管機關利用現有公路監理資訊系統及跨機關資料介接基礎，建置或擴充「全國計程車駕駛人及車輛資格即時勾稽系統」。

該系統的建置、維護、資安及地方機關連線經費，應由本條例所設百分之一數位運輸服務費及計程車產業轉型基金支應，不應再由一般駕駛人、車行或地方政府自行負擔。

平台派遣系統應於駕駛人每次上線或接受派單前，自動查核：

- 一、職業駕駛執照是否有效。
- 二、計程車駕駛人執業登記證是否有效。
- 三、是否完成年度查驗。
- 四、營業小客車牌照是否有效。
- 五、車輛是否隸屬合法計程車營運組織或個人經營業者。
- 六、強制汽車責任保險、旅客責任保險及其他法定保險是否有效。
- 七、駕駛人或車輛是否有吊扣、吊銷、停業、註銷或停止派遣情形。
- 八、其他依法不得執業之狀態。

系統應依個人資料保護及最小必要原則，只向平台回傳「資格有效」、「資格失

效」、「暫停派遣」或「需人工確認」等必要結果，不應提供與派遣無關的個人資料。

各縣市警察局交通隊、公路監理機關及依法辦理計程車管理之地方機關，也應具有相應查詢及更新權限，形成全國即時、跨機關之資格監理網絡。

（五）教育訓練及緊急事件處理

平台應對駕駛人辦理下列教育訓練：

- 一、道路及乘客安全。
- 二、性騷擾及性侵害防治。
- 三、身心障礙者及高齡乘客服務。
- 四、通用計程車、福祉車及輪椅固定安全。
- 五、緊急事故處理及通報。
- 六、個人資料及行程資訊保護。
- 七、拒絕違法或危險運送要求。
- 八、平台申訴及事故理賠程序。

平台並應設置二十四小時緊急處理機制，包括：

- 一、一鍵報警及緊急聯絡功能。
- 二、行程定位及軌跡保全。
- 三、事故即時通報。
- 四、替代派車及乘客安全安置。
- 五、駕駛人遭受暴力、性騷擾、威脅或危險要求時，得拒絕或中斷運送。

六、重大事故發生後，主動聯繫乘客、家屬、車行及保險公司。

七、保存必要訂單、通訊及定位資料，以供司法及行政調查。

五、是否應向平台業者徵收數位服務捐，並設置計程車產業轉型基金？徵收基準、罰則及基金用途如何設計？

本會意見

本會原則上支持按每筆平台運送服務之實際車資，收取百分之一以內的數位運輸服務費，設置計程車產業轉型基金。

但基金不能只用來補助大型平台或大型車隊購買設備，更不能成為平台將原本應自行負擔之營運成本轉嫁公共基金的工具。

基金應優先用於建立全國計程車產業共同需要、但單一車行或駕駛人無力自行建置的公共數位基礎設施及駕駛服務體系。

（一）徵收基準

一、以平台每筆已完成之實際運送車資為計算基礎。

二、費率以百分之一為上限，實際費率得由主管機關依市場規模、基金需求及產業負擔能力訂定。

三、通行費、停車費、政府公告加成、小費、敬老卡、愛心卡及其他政策性補助，不列入徵收基礎。

四、數位運輸服務費應由平台自行負擔，不得向駕駛人、車行、合作社或乘客另行加收。

五、平台不得降低駕駛人報酬、提高其他費用或變更分潤方式，間接轉嫁該項負擔。

六、平台應按期申報訂單數、實際運送車資及應繳金額，主管機關並應有權查

核金流及帳務資料。

(二) 基金用途

- 一、建置全國計程車駕駛人及車輛資格即時勾稽系統。
- 二、支付勾稽系統之維護、資安、資料介接及設備更新費用。
- 三、提供各縣市警察局交通隊、公路監理機關及地方主管機關必要之連線設備、系統權限及人員訓練。
- 四、推動計程車駕駛人執業登記考試數位化，包括線上報名、繳費、排考、測驗、成績查詢及證件申辦。
- 五、推動職業駕照、執業登記證、年度查驗、車輛、保險及違規狀態之全國連線。
- 六、建置全國駕駛人線上服務入口，使駕駛人得跨縣市查詢及辦理執業登記、年度查驗、換證、異動及教育訓練。
- 七、在各地區設置計程車駕駛人服務站，協助高齡或不熟悉數位操作之司機辦理證照、保險、補助、事故、申訴及平台爭議。
- 八、補助通用計程車、無障礙運輸及福祉車教育訓練，包括輪椅固定、上下車協助、身心障礙者服務、緊急處置及安全操作。
- 九、補助駕駛人職業災害保險、團體保險及其他社會安全保障。
- 十、補助中小型車隊、合作社及個人計程車之數位派遣、刷卡、敬老卡及愛心卡設備。
- 十一、補助偏遠地區、非直轄市、深夜及無回程地區之營運服務。
- 十二、補助車輛安全設備、行車影像、緊急通報及低碳車輛汰換。

十三、辦理平台收費、駕駛所得、事故率、保險及市場競爭之公共研究。

十四、辦理駕駛人法律、勞動、保險、稅務及數位能力教育。

(三) 基金管理原則

一、基金應專款專用，不得挪作一般行政支出。

二、基金年度支出應有法定最低比例保留給非直轄市、偏遠地區、通用計程車、中小型業者及個人計程車駕駛人。

三、基金管理委員會應納入計程車公會、合作社、駕駛人團體、無障礙運輸及消費者代表。

四、產業及駕駛人代表應占一定比例，不能完全由政府及大型平台決定用途。

五、基金收支、補助對象、審查標準、受補助名單及執行成果，應定期公開。

六、平台未依法申報、短報、漏報或拒絕提供資料者，應處罰鍰並限期補繳；屆期不繳者，得按次處罰並加計滯納金。

七、情節重大或反覆違反者，主管機關得限制其新增駕駛、暫停部分平台功能或命停止營業。

必須區分：

百分之一基金是用於全國產業轉型、公共數位建設及駕駛服務；平台另行提撥的營運責任分擔金，則是支付給實際承擔事故及管理風險的一方。兩者目的不同，不得相互取代。

六、是否應訂定平台抽成比例上限？夜間加成、惡劣天候加成等額外營運費用，是否應排除於平台抽成基數之外，全數歸屬駕駛？

本會意見

本會明確支持訂定平台收費上限。

但法律不能只規範名義上的「抽成比例」，而應規範駕駛人為取得、完成及結算平台訂單，實際被收取或扣除的全部費用。

本會先前所提出「全部費用合計不得超過百分之十五」，係作為政策討論起點，用以說明平台收費不能沒有上限，並非主張百分之十五是唯一且不得調整的最終數字。

最終合理上限究竟應為百分之十、百分之十二、百分之十五或其他比例，應由主管機關邀集交通、經濟、競爭法、勞動、消費者保護、會計、保險及數位平台領域之專家學者，並納入地方政府、計程車公會、合作社、駕駛人團體及平台業者意見，共同研究訂定。

研議時應綜合考量：

一、平台合理的開發、維護、客服、資安及法令遵循成本。

二、平台市場集中程度及競爭狀況。

三、駕駛人車輛、燃料、保險、維修、折舊及人力成本。

四、駕駛人合理所得及社會保障需求。

五、乘客負擔能力與服務可及性。

六、平台對訂單、價格、收款及帳號之控制程度。

七、平台對車行、合作社及駕駛人所負擔的實際責任。

八、國內外平台實際收費情形。

不論最終上限訂為多少，法律必須先確立四項原則：

一、平台全部費用必須有明確上限。

二、所有費用應依實質內容合併計算，不能只管名義抽成。

三、平台應逐筆及按月揭露實際收費。

四、不得以拆分契約、關係企業收費或變更名稱規避上限。

(一) 建立「實質總費用率」制度

平台收費上限應借鏡銀行貸款「總費用年百分率」的監理思維。

銀行貸款不能只揭露名義利率，而應將開辦費、手續費及其他必要費用納入整體成本，使交易相對人了解其實際負擔。

平台收費亦應採相同的實質觀察原則：

不能只看平台把費用稱為什麼，而應計算駕駛人為取得、完成及結算該筆訂單，實際負擔的全部費用。

應合併計算之費用至少包括：

一、平台抽成。

二、派遣費。

三、媒合費。

四、平台服務費。

五、系統使用費。

六、帳號費及會員費。

七、固定月費及入會費。

八、必要設備租用費。

九、帳務處理費及行政費。

屏東縣計程車客運
商業同業公會

十、品牌授權費及加盟費。

十一、關係企業或合作業者就同一筆運送服務收取之費用。

十二、獎勵金追回、保證金扣抵或其他實質由駕駛人負擔之費用。

十三、其他與取得、執行或結算平台訂單具有必要關聯之費用。

平台收取固定月費、設備費、會員費或帳號費者，應按駕駛人當月完成訂單之實際運送車資總額，換算成實質費用比例，再與按趟費用合併計算。

同一平台、關係企業、合作車隊或資訊技術服務提供者，就同一運送服務分別收費者，亦應合併計算。

不得出現表面抽成低於法定上限，但加計系統費、月費、設備費或關係企業收費後，實際負擔已超過上限的情形。

（二）政府公告加成、小費及政策性補助應全額歸駕駛人

下列款項不應列入平台收費及抽成基礎，並應全額歸屬實際提供運送服務之駕駛人：

一、颱風加成。

二、豪雨或其他惡劣天候加成。

三、春節及國定假日加成。

四、夜間加成。

五、地方政府依法核定或公告之其他加成費用。

六、乘客基於自由意思另行給付之小費或慰勞金。

七、敬老卡、愛心卡及身心障礙者乘車補助。

八、其他政策性乘車補助、社會福利點數或政府獎勵款項。

九、通行費及停車費等代收代付款項。

政府公告加成，是為反映特定時段、天候或工作風險；小費是乘客直接對駕駛服務的肯定；政策性補助則是政府為特定乘客或公共政策目的所提供。

這些款項均不是平台媒合服務所創造的收入，平台不得從中抽成。

（三）金流處理費應禁止轉嫁駕駛人

目前部分平台已向駕駛人收取平台費或派遣費，卻又因乘客使用信用卡、行動支付、敬老卡、愛心卡或企業月結，再從駕駛人車資中扣取一定比例的金流處理費。

這等於同一筆訂單重複收費。

信用卡制度對一般消費交易的監理精神，是特約商店非有正當理由，不得因消費者使用信用卡而加收手續費。該規範雖然直接處理的是特約商店與持卡人的關係，但其公平原則可以作為本次制度設計的參考：支付工具所產生的處理成本，不應任意以百分比方式轉嫁給交易中議價能力較弱的一方。

平台提供非現金支付，不只是為司機服務，也是為了：

一、增加乘客便利。

二、擴大乘客市場。

三、取得企業、政府、醫院及長照機構訂單。

四、取得完整交易及消費數據。

五、提高平台對金流及交易關係之控制。

六、降低現金交易及呆帳風險。

既然付款方式是由平台提供、選擇及管理，平台也因多元支付而擴大市場，就

不能將其營運所生的金流成本全部轉嫁給第一線駕駛人。

本會建議明定，下列費用屬於平台或實際締約收款業者的營運成本，不得向駕駛人另行收取，也不得自駕駛人應得車資中扣除：

- 一、信用卡及簽帳金融卡收單手續費。
- 二、電子票證、行動支付、電子支付及第三方支付服務費。
- 三、金流介接、授權、驗證及交易處理費。
- 四、清算、請款、核銷、撥款及匯款費用。
- 五、發票開立、帳務處理及對帳費用。
- 六、敬老卡、愛心卡及政策性補助之設備、系統介接及維護費用。
- 七、企業、醫院、長照機構、政府機關、學校及其他大客戶之月結、請款、折讓及帳務成本。
- 八、一般退款、拒付、爭議款及詐欺交易風險所生之成本。
- 九、其他因平台所提供或接受之付款方式產生的必要費用。

平台不得以金流處理費、刷卡手續費、電子支付費、清算費、匯款費或帳務費等名稱，按車資一定比例或固定金額向駕駛人收取。

平台亦不得透過下列方式變相轉嫁：

- 一、降低駕駛人應得車資。
- 二、降低非現金訂單的分潤比例。
- 三、延後撥款。
- 四、提高固定月費。

五、透過關係企業或合作業者另行扣款。

六、從加成、小費、補助或獎勵金中扣除。

金流處理費不應只是列入平台總費用上限內計算，而應直接列為原則上不得轉嫁駕駛人的項目。

否則即使平台總費用未超過上限，仍可以在上限內持續向司機收取刷卡費，無法真正解決問題。

本會的主張是：

平台已經向司機收取平台服務費或派遣費，就不能因乘客選擇非現金支付，再向司機扣一次金流處理費。一筆交易不能兩頭收費。

（四）平台應逐筆及按月揭露收費

每筆訂單完成後，平台應向駕駛人揭露：

一、乘客實際支付之運送車資。

二、動態計價增加金額。

三、政府公告加成、小費及補助金額。

四、平台各項費用名稱及金額。

五、全部費用合計金額。

六、該筆訂單之實質總費用率。

七、駕駛人應得及實際撥付金額。

八、乘客採用之付款方式。

九、確認未自駕駛人報酬中扣除金流處理成本。

平台另應按月提供彙總報表，揭露：

- 一、當月實際運送車資總額。
- 二、按趟收費總額。
- 三、固定費用換算結果。
- 四、其他扣款項目。
- 五、實質總費用率。
- 六、駕駛人實際所得。
- 七、非現金交易筆數及金額。

（五）違法扣款之法律效果

違反平台收費上限、違法抽取加成、小費或補助，或向駕駛人轉嫁金流處理費之契約約定，應明定無效。

平台已違法收取或扣除者，應於主管機關指定期限內：

- 一、返還全部款項。
- 二、加計法定利息。
- 三、通知受影響駕駛人。
- 四、提出完整計算及返還報告。

逾期未返還者，主管機關得：

- 一、處以罰鍰。
- 二、按次處罰。
- 三、命停止相關收款或結算功能。

四、限制新增駕駛人。

五、情節重大者，停止部分或全部平台營運。

(六) 收費上限應定期檢討

平台技術、營運規模、市場集中度及駕駛成本可能隨時間改變，平台收費上限應建立定期檢討機制。

建議主管機關至少每三年邀集專家學者、地方政府、產業公會、駕駛人團體及平台業者，重新檢視合理上限。

但在完成檢討及法定程序前，平台不得自行提高收費比例。

補充建議事項

一、警察機關之調查、蒐證及移送

建議增訂條文

第○條

警察機關為查緝違反本條例之行為，得就應用程式、網站、電話、簡訊、通訊軟體、社群媒體或其他電子、電信及數位媒介，進行網路巡查、調查、蒐證及證據保全。

前項調查，得使用公開資訊、檢舉人或利害關係人合法提供之資料及其他依法取得之資料；如因調查必要須以使用者身分取得資訊者，應依相關法律規定辦理，不得以誘導、教唆或其他違反誠信原則之方式為之。

警察機關查有具體違法事證者，應移送公路主管機關依法處理；公路主管機關不得僅以案件非由監理人員現場查獲為由拒絕受理。

說明

一、《道路交通管理處罰條例》第 7 條現行制度即由交通勤務警察或依法執行交通稽查任務人員執行稽查及違規紀錄，相關處理規範亦要求警察機關對主管業務查獲之違規本於職權處理，可作為本條「警察蒐證、公路主管機關裁處」的制度參考。

二、非法媒合已大量轉移至 APP、網站、LINE 群組及社群媒體，若仍完全依賴監理人員現場攔查，實務上難以取得完整媒合、派遣及交易證據。

三、本條重點在於明確化數位巡查及移送權限；涉及通訊監察、搜索、扣押或強制取證者，仍應回歸相關法律程序。

四、警察依法取得的證據，不應因不是監理人員親自現場查獲，就當然失去行政裁罰證據能力。

二、非法平台之停止服務及強制下架

建議增訂條文

第○條

未依法取得計程車客運服務業核准及營業執照者，不得以應用程式、網站、通訊軟體或其他數位方式，提供乘客招攬、叫車、預約、媒合、派遣、計價或收款服務。

違反前項規定者，公路主管機關應命其停止服務；屆期未停止、以境外主體規避處分、無法送達或有急迫公共安全之虞者，得通知應用程式商店、網路服務、網域或雲端服務、金流及廣告服務提供者，停止或限制與違法營運直接相關之服務。

受通知者無正當理由拒絕配合者，由公路主管機關處新臺幣○萬元以上○萬元

以下罰鍰，並得按次處罰。

有重大公共安全、人身傷亡、境外規避或其他急迫情事者，主管機關得先行採取必要措施，並於事後補行陳述意見程序。

說明

一、現行罰鍰及勒令歇業制度，面對沒有實體店面的數位平台，存在執行落差。

二、數位平台只要 APP 仍可下載、網站仍可連線、金流仍可收款，即可能持續營運，因此需要將傳統「勒令歇業」轉換為數位環境可以執行的停止服務手段。

三、《詐欺犯罪危害防制條例》相關制度已存在主管機關通知網路廣告平台移除、限制瀏覽或停止播送的立法模式，可作為本條第三方協力機制的重要參考。

四、原則上應先命違法業者停止；重大安全事故、境外規避或急迫危害時，才容許立即通知第三方處置。

三、經營行為及間接經濟利益之認定

建議增訂條文

第○條

本條例所稱經營網際網路媒合客運服務，指以反覆、持續或組織性方式，提供乘客招攬、叫車、預約、媒合、派遣、計價、收款或其他實質促成旅客運送之服務。

前項行為之認定，不以直接向乘客或駕駛人收費為必要。以廣告、數據利用、會員、贊助、第三人付款、銷售其他商品或服務、免費或補貼接送，或以所累

積之用戶規模、交易數據作為企業估值、融資、募資或商業談判基礎，而取得直接或間接經濟利益者，亦同。

行為人不得以免費、公益、試營運、體驗、贊助、醫療照護、社會福利或其他相類名義，規避本條例及公路法所定之營業許可、安全、保險及責任義務。

單純協助乘客聯繫合法運輸業者，未自行派遣、控制運價、收款或取得直接、間接經濟利益者，不在此限。

說明

一、是否屬經營行為，不能只看乘客有沒有直接支付交通費。

二、數位平台可能以廣告、數據、會員、第三人付款、企業估值或其他本業收入取得經濟利益。

三、特別增列「用戶規模、交易數據、融資募資」態樣，以涵蓋新創平台常見的先累積使用者、再以流量及數據變現的商業模式。

四、洗腎接送等模式，如只是協助患者叫合法計程車，不在規範重點；但若固定安排接送，只服務前往自己機構的患者，再藉患者持續治療取得醫療或健保收入，即可能具有間接商業利益。

核心原則就是：

免費不等於沒有經營；沒有直接車資收入，也不等於沒有經濟利益。

四、平台事前登錄及公開揭露

建議增訂條文

第○條

計程車客運服務業以應用程式、網站或其他數位方式提供叫車、媒合、派遣、計價或收款服務者，應於提供服務前向公路主管機關辦理登錄。

未完成前項登錄者，不得提供該數位媒合服務；違反者，由公路主管機關命其停止服務、限期改正，並得處罰鍰。

中央公路主管機關應建立公開查詢系統，揭露各平台所對應之計程車客運服務業、核准營業區域及營運狀態。

說明

一、登錄是數位平台開始提供服務的前提，但不宜直接將「漏辦登錄」法律擬制成「無照經營」。

二、真正未取得計程車客運服務業核准者，依無照經營規定處理；已有營業資格但未完成 APP 登錄者，則依本條停止平台服務及裁罰，法律層次較為清楚。

三、公開系統至少應標示：

「已登錄」、「營運中」、「停止營運」、「撤銷或廢止」等狀態。

四、並應與非法平台停止服務資訊互相勾稽，使乘客、司機、警察及監理機關能立即辨識平台是否合法。

五、駕駛人帳號停權及申訴程序

建議增訂條文

第○條

平台對駕駛人採取停權、限制派單、扣款或終止合作等重大不利措施前，應告知具體事實及理由，並提供陳述意見及申訴機會。

涉及乘客生命、身體安全、駕駛或車輛資格失效、重大違法或其他急迫情形者，得先暫停帳號，但應於合理期間內完成調查。

平台不得僅依自動化系統或演算法作成永久停權或終止合作之最終決定，並應提供人工複查及外部爭議處理管道。

說明

一、平台帳號就是司機取得訂單的重要入口，永久停權對司機可能等同失去主要收入來源，因此需要最低程序保障。

二、「重大違法」宜於子法或說明中限定，例如：

性侵害或性騷擾、酒駕或毒駕、重大交通事故、執業登記證或職業駕照遭吊扣或吊銷，以及其他足以危害乘客生命、身體安全之重大事由。

三、不宜讓平台自行把「不配合政策」、「接單率過低」或「對平台提出批評」擴張解釋為重大違法。

四、緊急安全案件得先停權，但事後仍須調查、說明及救濟。

六、跨機關聯防及資料交換

建議增訂條文

第○條

中央公路主管機關應會同警政、數位發展、金融監督、通訊傳播及其他相關機關，建立違法網際網路媒合客運服務之通報、調查、資料交換及協力執行機制。

前項機制得包括違法平台、應用程式、網站、網域、帳號、金流、跨境營運、停止服務及下架等必要資料。

相關資料之蒐集、處理、利用及保存，應符合個人資料保護及比例原則。

說明

一、非法平台往往同時涉及交通監理、警察、APP、網域、雲端、支付、廣告及境外公司，不可能由單一機關完全處理。

二、建立明確法源後，各機關才可以依權責交換必要資料及協力執行。

三、尤其應防止平台遭裁罰後，以更名、改版、換網域、換金流或另設關係企業方式重新營運。

補充建議事項整體說明

以上六項補充建議，並非另行建立一套龐大的管理制度，而是針對數位平台所衍生的新型態營運方式，補足現行制度在「經營認定、調查蒐證、處分執行、合法辨識、駕駛保障及跨機關協力」上的缺口。

其制度邏輯可歸納如下：

一、經營行為要認得出來。

不能只以是否直接向乘客收取車資作為判斷標準。免費、公益、贊助、第三人付款、數據利用及其他間接收益，只要實質具有反覆、持續、組織性之運輸媒合或商業營運性質，即不能成為規避監理的方法。

二、違法事證要查得到。

非法媒合已由傳統路邊攬客轉移至 APP、網站、通訊軟體及社群媒體，應明定警察機關得依法進行數位巡查及蒐證，再由公路主管機關依職權調查並作成裁處。

三、裁處之後要關得掉。

現行罰鍰及勒令歇業制度若不能延伸到數位場域，即使認定違法，平台仍可能持續下載、接單及收款。因此，對拒不停止營運之非法平台，應建立 APP 下架、停止網站或相關數位服務、停止金流及停止廣告等執行工具。

四、合法業者要辨識得出來。

每一個對外提供叫車、媒合或派遣服務的 APP，都應公開對應至實際負責營運並取得合法資格之計程車客運服務業，使乘客、駕駛人及執法機關均能即時確認其合法性及責任主體。

五、平台有控制權，就應有程序責任。

平台既掌握派單、評價、報酬及駕駛帳號，對駕駛人採取停權、降派、扣款或終止合作等重大不利措施時，即應提供具體理由、人工複查及申訴機制，不得完全交由不透明之演算法決定。

六、跨機關資料要接得起來。

非法平台往往同時涉及交通監理、警政、數位服務、網域、金流及跨境營運，應建立跨機關通報及資料交換機制，避免違法平台僅透過更換名稱、網址、帳號、金流或關係企業，即重新開始營運。

綜上，本會所提六項補充建議，目的不是增加不必要的行政層級，而是使既有監理制度真正具備數位時代所需要的認定、調查及執行能力。

這不是疊床架屋，而是讓監理從「紙上處分」升級為「實質執法」。

屏東縣計程車客運
商業同業公會

理事長李威爾書面資料：

台灣數位平台預約接送從業人員產業工會

台北市計程車駕駛員職業工會



報告人 / 出席代表 李威爾

核心轉型哲學

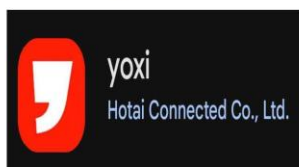
從野蠻生長 走向 高度管制法制化

跨國平台長年享受數位經濟紅利，以破壞式創新 游離於傳統運輸法規之外。

希望重塑其商業邏輯，確立消費者安全、駕駛權益與市場秩序高於純粹資本獲利。

系統?車隊?

消費者叫車APP/方式



法規名稱：計程車客運服務業申請核准經營辦法

修正日期：民國 112 年 05 月 08 日

法規類別：行政 > 交通部 > 公路目

真實狀況!



由於您近期台中高鐵站行程接案率仍持續過低且未有效改善，車隊已經停止您接受台中高鐵站的行程派遣

圖中 您好，

您過去近期台中高鐵站行程接案率仍持續過低且未有效改善。按車隊守則，於上述情況下，您所屬的車隊有權利停止您透過Uber網路系統接受台中高鐵站的行程派遣。

乘客弄髒我的車內環境

車輛髒亂情況的照片(含乘客佳):



更多車輛髒亂情況的照片(含乘客佳):



清潔費用收據照片 (如尚未前往清潔，請於行程後 48 小時內於系統訊息上傳收據照片): □

確認乘客姓名(若不知道乘客姓名，請

我們已協助向乘客端求償，並會在 7 個工作日內回覆您，請您耐心等待。
若有進一步的資訊，歡迎提供給我們，祝您行車順利。

Eudora

您好，請問這個有處理了嗎？我是繼續等待呢？還是需要回覆什麼才能繼續處理呢？

K

您好，因近日客服來訊眾多，若造成延遲回覆，請多多包涵。

經聯繫乘客後，乘客並未回覆。

為確保您的權益，我們於您的帳戶中加入一筆 [NT\$1500] 至您的每週明細中，您可以於 48 小時後查詢。

希望以上資訊有幫助到您，祝您行車順利，謝謝。

真實狀況!

希望您對今天下午的搭乘體驗感到滿意。

總計	\$110.00
Uber處理費 ?	\$4.00
行程費用	\$106.00

真實狀況!

7月31日 週五

威爾你好，7月17號我接到LINE go的一個行程從中壢到台中，下了車行程結束刷卡失敗，客人當時在我旁邊我有致電客服，客服說如果刷卡失敗會帶電車資，結果到現在已經將近兩個星期了，錢還是沒有匯到我的帳戶，再致電客服客服請我自行報警。

02:52

他們說他們只是媒介，不負責費用的部分。

02:52

請問這種情形要怎麼處理

02:52

客服說他們有致電給客人客人不願意支付這一次的費用。

02:53

原因不願意告知我。

02:53

語音通話結束 04:08

07:10 鈴聲 / 來電答鈴

我剛才有打給LINE購 07:25

Line go說叫我直接提告 07:25

意思就是說他不幫我告知乘客我要告他 07:25

這樣子我還是要直接提告嗎還是聯絡對方 07:39

2026/07/17 等候付款

下午 03:46

桃園市中壢區華安路

臺中市北區明德里忠明街

車資總計	\$3493
等候付款	\$3483
派遣費	-\$594
優惠	\$10
本單收入	-\$584

法理定位轉變與終極責任

過去：技術中介避責模式

國外大型平台長期主張自身僅是跨國資訊媒合服務平台而非運輸業者。藉此規避運送人法律責任，將消費糾紛、交通事故與勞動風險轉嫁給在地駕駛與合作車行。

未來：具「實質控制力」之運輸主體

明定平台為運輸服務責任主體，須對派單邏輯、價格制定、乘客安全及勞動條件負起法律連帶責任。終結平台享受獲利、免除責任之不對等現況。

抽成比例上限 10% 之財務衝擊

現行國外平台抽成

20% ~ 25% 高額抽成

草案法定抽成上限

10% 限制上限

硬性規定 10% 抽成上限壓縮跨國平台在台獲利模式，迫使其從高抽成擴張轉向精細化營運，保障基層駕駛服務報酬不被過度剝削。



以UBER為例:UBER多元25%(3%分給車隊)，UBER小黃:10%調整成系統12.5%+配合車隊自行要的利潤%數



平台與客運服務業者媒合服務 費僅限 計程車運價內所計算費用(春節加價、颱風豪雨價、高速公路費用、動態加成等皆 不得對駕駛抽成)。

動態計價與市場價格管控

動態計價嚴格審核：

- 主管機關得在天災、重大交通壅塞或特定尖峰時段逕行暫停動態加價機制。

價格彈性喪失：

- 平台無法再隨心所欲拉高乘車費用，利用高倍率加價作為單一調節運能的工具。

運費透明與合理化：

- 防止極端等候下的壟斷性暴利，保障民眾基本出行搭乘權益。



保障基層司機工作權益/強化司機安全教育

終結平台單方面評斷：

平台業者需與計程車相關公工會團體提共同制定標準停權 sop，以及爭議機制，確保駕駛之基本工作權。

業者教育失衡：

駕駛應參加公辦相關教育訓練，並取得結業証照。平台業者應定期檢驗駕駛人相關教育訓練之證照。

福利預算不應成為剝削幫手：

平台業者應針對媒合之趟次，對於短程距離以及相關政府之福利標案服務趟次，服務費最高 5%，不得再對平台駕駛收取額外費用。

■數據即時上傳與透明化

◆ 數據強制上報：

平台必須即時上傳行車軌跡、**派單紀錄與計費數據**，並備查保存至少六個月。

乘客報價與司機實際金額？價差？

◆ 陽光監理機制：

將演算法派單邏輯與動態定價完全攤在主管機關陽光下，消除監理死角。

◆ 防止演算法偏袒：

防止系統對偏遠地區、短程訂單或特定駕駛進行隱蔽性不公過濾。

本地化合規與境外總部責任

設立在台分公司與營運執照

要求境外平台必須在台灣設立正式在地經營主體，取得交通部營運許可執照，徹底封死透過境外伺服器或避稅天堂規避本地監理的漏洞。

數位服務捐與產業發展基金

100%

在地化公平責任

成立「計程車產業發展基金」

透過課徵跨國大型平台 數位服務捐一車資總額百分之一

- ◆ 計程車 產業數量調查研究。
- ◆ 計程車駕 駛人相關教育證照。
- ◆ 違法事 項檢舉獎金。

條例草案實施前後經營對比

管理面向	過去（野蠻生長時代）	未來（草案規範時代）	政策與社會效應
法律定位	資訊服務業 / 技術中介者	具實質控制力之運輸主體	終結規避法律賠償責任
平台扣成	高達 20% ~ 25% 高扣成	硬性上限 10%	保障基層駕駛合理收益
價格監理	隨心所欲動態加價 (Surge)	尖峰天災得逕行合理加價	防止壟斷性暴利與維護拾糞權
數據透明	演算法黑箱，不予公開	即時上傳稽查保存6個月	打破黑箱，實現陽光監理
在地責任	境外法人 / 依附合作車行	必須設立台灣分公司與執照	落實在地納稅與法律審查



The most important factor

- ❑ 平台業者應投保足額之平台責任保險。平台駕駛於服務期間發生重大交通事故或刑事案件時，平台與客運服務業者依法視為實質雇主，應與駕駛負連帶損害賠償責任。平台業者不得以僅提供資訊服務或締結獨立承攬契約為由主張免責。
- ❑ 平台業者違反本法安全義務、未公開費率或違反動態計價上限規定任意哄抬價格者，對於平台駕駛違反善良管理責任，處新臺幣二十萬元以上二百萬元以下罰鍰，得按次處罰、停權與撤銷執照。致乘客遭受性侵害、重傷或死亡者，若經查證確認平台業者確有督導不周之情事，主管機關應命其限期改善，並處新臺幣五十萬元以上五百萬元以下罰鍰。屆期未改善者，得按次處罰、停權與撤銷執照。

立法期望

並非排斥科技平台，而是將破壞式創新完整納入國家法治正軌。消費者安全、駕駛權益與市場秩序，永遠高於純粹資本獲利。」

台灣數位平台經濟發展協會 暨 台北市計程車駕駛員職業工會

簡報結束 敬請指教

捍衛駕駛權益 · 建立公平競爭 · 落實陽光監理

兩大工會 聯合呈報
出席代表：李威爾

網際網路媒合客運服務業管理條例草案條文對照表

草案條文	說 明
第一條 為促進數位運輸產業升級，保障乘客安全與駕駛人權益，並落實網際網路媒合客運服務業之功能性監理，特制定本條例。	一、明定本條例之立法目的。 二、呼應計程車客運業陳情，引入「功能性監理原則」，建立一致性監理架構。
第二條 本條例所稱主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。	明定本條例之中央及地方主管機關。
第三條 本條例用詞，定義如下： 一、網際網路媒合客運服務業者（以下簡稱平台業者）：指以數位平台媒合乘客與客運服	一、確立「網際網路媒合客運服務業」之獨立法律定位。 二、針對具備「形式合作、實質控制」之平

務業者所屬駕駛之服務並收取報酬，且對派單及價格具實質控制力者。

二、媒合駕駛：指領有職業駕照、執業登記證、相關證照經，並加入與平台相關簽約合作之客運服務業者，透過平台媒合提供載客服務之個人。

三、動態計價：指依即時供需透過演算法調整之彈性費率。

動態計價不得高於計程車運價 2 倍。

台，明確定義其為實質控制者，而非純資訊媒合業。

第四條 國外平台業者於中華民國境內經營網際網路媒合客運服務，應辦理分公司登記，派遣媒合執照，並指派代表負責相關法律及稅務事項。

強制國外平台業者在地化登記，以防堵跨國企業規避我國司法追訴與租稅管轄。

第五條 平台業者應將其平台之行車軌跡與派單數據即時介

強制平台保存與介接軌跡數據，作為事故鑑定

接至中央主管機關。前項資料應至少保存六個月。

與查核之客觀依據以供交通事故與刑事案件追溯。

第六條 平台業者對其媒合之駕駛應負實質審查義務，其駕駛人資格應符合現行計程車客運業相關法令之規定，該平台駕駛取得公辦相關教育訓練，並取得結業証照。平台業者應定期檢驗駕駛人相關教育訓練之證照，並留存相關紀錄備查。

平台不應僅視為「媒合工具」，其透過品牌行銷吸引用戶並掌控派遣邏輯，應對駕駛背景負起實質審查之管理責任，並定期辦理教育訓練。

第七條 媒合駕駛若因車輛故障、遭遇暴力脅迫或緊急避難等不可抗力因素，致必須中斷行程時，平台駕駛與平台業者應立即通報警察或相關救援機關，並採取必要之安全安置措施，不得逕行離去。違反前述

明文給與駕駛一套遭遇不可抗力因素時之法定流程，並課予平台連帶監管責任，保障特殊或弱勢乘客之安全。

規定致生損害時，平台業者應負連帶賠償責任。

平台業者需與計程車相關公工會團提共同制定標準停權sop，以及爭議機制，確保駕駛之基本工作權。

第八條 平台業者應向主管機關及平台駕駛人公開計費基準、動態計價之演算法原則及平台與客運服務業者抽成比例。

平台與客運服務業者媒合服務費僅限計程車運價內所計算費用(春節加價、颱風豪雨價、高速公路費用、動態加成等皆不得對駕駛抽成)。

平台與客運服務業者針對媒合駕駛之費用不得高於 10%

防範平台利用數據黑箱實質決定乘客支付價格與駕駛接單機會，強制要求平台雙向公開計費方式與抽成比例，保障駕駛合理收入與乘客知情權，保證司機基本工作權。

第九條 平台業者與客運服務業者實施動態計價時，其計價標準與費率結構應由平台業者擬定送交主管機關核准。於天災、事變、惡劣天候或特定交通尖峰時段，主管機關得逕行公告暫停動態計價機制。

一、為防止業者利用資訊不對稱操弄價格，本條明定動態計價之標準必須經由主管機關實質審查核准，或由主管機關直接訂定，確保市場供需調節之公平性。

二、參酌美國德州費率審查實務，聖安東尼奧官方核定之五英里平均車資僅自十五點二五美元微調至十七美元；反觀達拉斯業界曾提議將起步價暴漲至十美元、五英里車資翻倍至二十二點五美元，旋遭官方嚴格把關駁回。足見由行政部門強力介入定價監理、防堵不合理溢價，為保障公眾利益之

	必要手段。 三、明文禁止平台在下雨、颱風或特殊尖峰時刻漫天喊價，並授權主管機關得直接暫停動態計價機制，保障公共運輸之可負擔性與消費者權益。
第十條 平台業者應投保足額之平台責任保險。平台駕駛於服務期間發生重大交通事故或刑事案件時，平台與客運服務業者依法視為實質雇主，應與駕駛負連帶損害賠償責任。平台業者不得以僅提供資訊服務或締結獨立承攬契約為主張免責。	一、針對「實質控制卻未受對等監理」之亂象，明定平台不得以資訊業者自居卸責，必須承擔連帶賠償義務。 二、參酌國際實務判例與法理趨勢，如英國最高法院 Uber BV v Aslam (2021) 判決、法國最高法院針對 Uber 平台之裁決，以及歐盟平台勞工指令草案等，

	均強調平台業者對其媒合之勞務與服務擁有實質管控力，基於「誰獲利、誰負責」原則，平台應對營運過程中所致之損害負起賠償責任。
第十一條 中央主管機關得向平台業者收取每筆服務車資總額百分之一以內之數位服務捐，設置計程車產業基金。前項基金專款專用於補助計程車產業數量調查研究、計程車駕駛人相關教育證照、及違法事項檢舉獎金。	基於衡平法理，向平台徵收數位服務捐成立轉型基金，實質補貼計程車產業先關調查研究、計程車駕駛人相關教育訓練以及違法載客檢舉獎金。
第十二條 平台業者訂定之固定行程以外之收費規則、違約金機制或相關服務費用，應送交主管機關核准。	一、考量網約車平台常有動態計價、取消違約金等非固定行程之收費項目，為保障消費者權

	益，避免業者濫用定型化契約之優勢，爰明定相關收費規則與服務費用應事先送交主管機關核准。 二、明定平台業者之收費機制不得有顯失公平或以資訊落差誘導消費者誤解之情形，賦予主管機關實質審查費率合理性與資訊透明度之法源依據。
第十三條 平台業者應確保駕駛人履行運送服務，不得因距離長短、目的地偏遠與否或其他不合理理由，拒絕或中斷運送服務。平台業者違反前項規定者，其罰則及相關裁罰基準，由主管機關定之。	一、為防止平台駕駛與業者基於利益考量，對短程或偏遠地區乘客採取拒載手段，嚴重影響公共運輸服務之完整性，爰明定服務履行義務。 二、針對平台透過演算

平台業者應針對媒合之趟次，對於短程距離以及相關政府之公益服務趟次，服務費最高 5%，不得再對平台駕駛收取額外費用

法操弄派單邏輯，導致駕駛人產生挑單動機之行為，課予平台業者修正演算法與建立補償機制之責任。

三、落實資訊透明原則，確保運輸服務之公平性與穩定性。

第十四條 平台業者違反本法安全義務、未公開費率或違反動態計價上限規定任意哄抬價格者，處新臺幣二十萬元以上二百萬元以下罰鍰，得按次處罰、停權與撤銷執照。；致乘客遭受性侵害、重傷或死亡者，若經查證確認平台業者確有督導不周之情事，主管機關應命其限期改善，並處新臺幣

一、針對平台業者因內部稽核與安全機制督導不周，致生重大侵害乘客生命、身體及性自主權之事件，明定較高額度之罰鍰，以課予業者更高之安全維護義務。

二、為確保平台業者確實落實系統或管理機制之改善，明定屆期未依主管機關要求改善者，得「按次處罰」，藉由

五十萬元以上五百萬元以下罰鍰。屆期未改善者，得按次處罰、 停權與撤銷執照 。	連續裁罰之機制，有效督促業者積極填補安全漏洞，保障乘客權益。
第十五條 本法施行細則，由中央主管機關定之。	明定本法施行細則之訂定機關及授權依據。
第十六條 本法自公布日施行。	明定本法之施行日期。

理事李岳哲書面資料：



**「中華民國計程車客運服務商業同業公會全國聯合會」
就立法院第 11 屆第 5 會期交通委員會「網際網路媒合
客運服務管理條例草案」立法公聽會書面意見**

前言：

- (一) 立法院黃健豪委員等就當前計程車叫車平台部分失序亂象之處擬提案立法規範，其用心殊值肯定！然計程車媒合業務(車隊平台)在我國現行運輸業法規下，並非新行業，使用網路工具媒合計程車的叫車服務，在現行法規體系中實為計程車客運服務業的營業範疇，並早在民國 100 年即被立法納管成為廣義的運輸業者一環，從業者須取得政府許可的特許執照並遵循相關運輸業法規始得營業。目前主要涉及本業的現行法規包括「公路法」、「汽車運輸業管理規則」、「計程車客運服務業申請核准經營辦法」等，並非如外送員或外送平台屬於過去法規闕如狀況而需全新單獨立法的情況。
- (二) 目前申請立案之計程車客運服務業共有 222 家，散布全國各地，且其形態、規模及經營方式皆有龐大差異，難以一概而論，乃本會作為計程車客運服務業(即車隊及媒合平台業者)之法定產業代表團體，就此針對本業之專法草案爰有責任代表本業表達產業意見如次，敬請 大院委員參酌。
- (三) 就正當立法程序而言，主要受規範者應充分參與立法過程之討論及意見表達，故本案如需特別立法，建議由本會先廣泛徵詢業者意見，凝聚共識後在提出相關版本供委員或主管機關參考研議提出具體法案，並納入相關關係人團體意見後綜合立法為之較為妥當，乃本案若係地方車行公會為提案主體，似難代表本業多數意見且有越俎代庖之嫌，合先敘明。

【針對公聽會討論提綱之逐項意見】

提綱一：為落實功能性監理，針對具備「形式合作、實質控制」之網際網路媒合客運服務業者，應如何確立其獨立法律定位？其與純資訊媒合業者之界線及實質控制力應如何認定，以防監理漏洞？

本會意見：

1. 計程車媒合派遣業務非法定新行業，早於 15 年前即已納管：網際網路叫車平台或應用程式（APP）叫車，僅係媒介派遣工具與通訊方式之科技演進，並未改變其媒合、派遣合法計程車載客取酬之行業本質。依據現行《計程車客運服務業申請核准經營辦法》第 2 條之立法定義，只要「接受消費者提出之乘車需求後，指派營業區域內特定計程車前往載客，或指派一輛以上計程車供選擇後前往載客，並收取費用」，即為實質之「派遣」行為。因此，只要平台以自己名義接受乘客訂單而派遣計程車取酬，在法律上即屬《公路法》第 2 條及計程車客運服務業申請核准經營辦法第 2 條所定之計程車客運服務業之派遣業者，而須申請執照並遵循相關運輸業法規規範。
2. 導正歷史行政函釋之脫法惡果，落實正本清源：當前叫車平台明明完全符合法定派遣業者之定義，卻得以宣稱其僅為「平台/科技業者」而無須申請執照，實基於當年主管機關（交通部）之一紙行政函釋。（參附件一）該函釋指稱叫車平台只要尋找有執照之車隊合作，並於 APP 上顯明合作車隊名稱即屬合法而無庸自己取得計程車派遣業執照。此舉造成特定平台得以利用合作車隊作為「法規人頭」，將營運風險與交通事故連帶賠償責任全數轉嫁給底層駕駛與車隊、車行。正本清源的做法是廢止該不當函釋，落實《公路法》第 56 條及計程車客運服務業申請核准經營辦法第 2 條之規定。只要業者實質具有乘客招攬、訂單分配、車輛派遣、計價、收款、抽成、駕駛人帳號管理或營運決策控制力者，即屬經營本業之業者，必須

「自行申領特許營業執照」並接受納管，不得假科技媒合之名行脫法之實。

3. 明確區分「純資訊技術服務商」與「派遣平台業者」：為保障資訊新創，法規應明確區隔。若單純受合法特許車隊平台業者委託，提供程式開發、系統建置、雲端服務、軟體授權、資訊安全或設備維護，而未以自己名義上架、發布或實際經營平台，亦無派遣與收款控制權者，亦即本身無實際經營計程車媒合派遣相關業務者，才能定義為單純「資訊技術服務提供者」，而排除適用運輸業法規規範。

提綱二：為防堵跨國平台企業規避我國司法追訴與租稅管轄，是否應強制國外平台業者於中華民國境內辦理分公司登記，並要求指派代表專責處理相關法律及稅務事項？

本會意見：

支持國外平台在地化登記：計程車客運服務業本為運輸業法規下所定之特許行業，雖未禁止國外法人經營，但必須落地經營始得申請執照本為常態，故如上討論提綱一所述，將本業回歸現有的法規納管，則不論是否為國外平台業者，只要在中華民國境內經營時，即應依法辦理公司登記，並指派代表負責法律及稅務事項，以防堵跨國企業規避我國司法追訴與租稅管轄。

提綱三：針對平台利用數據黑箱實質決定價格與駕駛接单機會，在法制上應如何規範平台雙向公開計費基準、動態計價之演算法原則及抽成比例？對於天災、惡劣天候或交通尖峰時段，是否應授權主管機關逕行公告暫停動態計價機制，以防範惡意哄抬？

本會意見：

如討論題綱一所述前提，既然計程車派遣業務本屬運輸業法規規管之一環，其計價本來就必須遵循公路法、汽車運輸業管理規則所定之計程車費率規定辦理，並經主管機關審定，然目前所出現的問題在於多元化計程車允許其費率在主管機關審定之計程車費率區間由平台自行計價而跳脫公定計費表之費率，而計程車費率目前於六都係由當地地方主管機關審定，而雙北地區的多元化計程車費率僅定有下限(不得低於跳表費率)卻未定上限(參附件二)，致使平台利用此一法規空間可以向上不斷增加費率而產生剝削乘客或利用天災事故等因素強索車資的不合理情況，確實應該有所規範，且計程車本質為準大眾運輸系統的一環，其費率本該公定且受到相當管制，不得以市場供需機制為由任意調整，故針對未懸掛計費表而由平台自行計價之多元化計程車車資費率確實應明定上下限，且應強制公開費率計算因子及數額以招公信。此可在現行公路法、汽車運輸業管理規則或計程車客運服務業申請核准經營辦法相關條文中增訂即可達成。

提綱四：在重大交通事故與刑事案件中，為保障乘客安全與駕駛權益，是否應明定平台業者視為實質雇主並負連帶損害賠償責任？另針對平台對駕駛人之實質審查義務、定期教育訓練，以及遇不可抗力因素之中斷行程通報與安置措施，應如何具體規範？

本會意見：

如討論題綱一所述，叫車平台即為計程車客運服務業之派遣業者，按現行計程車客運服務業申請核准經營辦法之相關規定，業者本就必須承擔「教育訓練」、「提升服務品質」、「處理客訴」及「確認有投保保險」等四大法定義

務，故僅需讓當前平台業者回歸計程車客運服務業規範即可落實相關法定義務，如有需要增訂亦可於前開辦法中增修。

至於重大交通事故或刑事責任之連帶賠償責任規範，按目前的司法實務標準，係依民法 188 條認定雇主連帶責任方式處理，民法第 188 條第 1 項規定：

「受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與該行為人連帶負損害賠償責任。」此規定的核心立法目的在於保護被害人（擴大被害人之求償範圍及權利），並督促僱用人善盡選任與監督之責。針對本條，最高法院歷年來形成了極具指標性的判例意旨，其整體發展趨勢為「從寬認定僱傭關係與職務範圍，藉此擴大僱用人責任」。以下整理最高法院的核心判例意旨與審查重點：

一、 僱傭關係之認定：採「客觀實質說」

最高法院認為，判斷是否具備僱傭關係，不應侷限於雙方是否有簽訂書面的「僱傭契約」，或是薪資發放的形式，而是看客觀上是否有服勞務與受監督的事實。代表判例：最高法院 45 年台上字第 1599 號判例、57 年台上字第 1663 號判例判例意旨：民法第 188 條所稱之受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者，均係受僱人。

重點解析：

即使雙方名義上簽署的是「承攬契約」、「委任契約」或「靠行契約」（例如計程車行、貨運車行），只要資方在實質上有「指揮、監督」的從屬關係，雇主就必須負連帶責任。此一見解直接奠定了台灣運輸業中「靠行車輛」肇事時，車行、車隊必須連帶賠償的法理基礎。

二、 對於執行職務之認定：採「客觀外觀說」

對於員工的行為是否屬於「執行職務」，最高法院不以受僱人主觀意圖或雇主交辦的狹義工作內容為限，而是由第三人的客觀視角來判斷。

代表判例：最高法院 42 年台上字第 1224 號判例

判例意旨：民法第 188 條第 1 項所謂受僱人因執行職務不法侵害他人之權利，不僅指受僱人因執行其所受命令，或委託之職務自體，或執行該職務所必要之行為，即濫用職務或利用職務上之機會及與執行職務之時間或處所有密切關係之行為，在客觀上足認為與其執行職務有關，而不法侵害他人之權利者，就令其為自己利益所為，亦應包括在內。

重點解析：

其確立了「職務擴張」原則。就算員工是違背公司規定、公器私用、甚至利用職務機會犯罪（例如：保全監守自盜、送貨員利用送貨機會打傷客戶），只要在「客觀時間與地點」上看起來像是與執行職務有關，雇主就不能以「我沒有叫他這麼做」為由免責。

綜上所述，目前包括車行及車隊(派遣平台)若依照最高法院相關判解，都在個案訴訟中即易被列為僱用人而須承擔連帶賠償責任。

提綱五：基於衡平法理與協助傳統計程車產業數位轉型，是否應向平台業者徵收數位服務捐，並設置「計程車產業轉型基金」？其徵收基準（如車資總額百分比）、相關罰則設計，以及基金之具體運用規劃（如派遣技術升級、駕駛人社會保險補貼）應如何設計較為妥適？

本會意見：

徵收數位服務捐之制度若係仿自歐盟的數位捐制度，則應先理解歐盟數位捐的背景及目標對象，茲分述如下：

一、因應平台經濟發展下，跨國巨頭平台利用資訊全球化規避傳統國際租稅法制而對本國業者造成不公平競爭之衡平作法：

爰傳統的國際租稅法建構於「實體常設機構（Physical Permanent Establishment）」的概念上，即企業必須在當地有實體營業場所（如工廠、辦

公室)才需繳納營利事業所得稅。而數位稅的提出，主要基於以下三大法理突破：

(一)數位常設機構 (Digital Presence / Scale without Mass)：

跨國科技巨頭 (如 Google、Meta、Amazon) 可以透過網路在一個國家產生龐大營收，卻無需在當地設立實體機構。數位稅的法理在於，企業的「數位足跡」與「經濟參與」應等同於實體存在，作為課稅權的連結點。

(二)使用者參與與價值創造 (User Participation and Value Creation)：

數位平台的價值高度依賴當地使用者的數據貢獻與互動 (例如社群媒體的廣告投放、搜尋引擎的數據收集)。既然利潤是由當地使用者的數據創造，該國即應擁有合理的課稅權。

(三)租稅公平與防堵避稅 (Tax Fairness and Anti-BEPS)：

科技巨頭常利用跨國稅制漏洞，將利潤移轉至低稅率國家 (如愛爾蘭、盧森堡)。數位服務稅透過對「營業額 (營收)」而非「利潤」課稅，直接阻斷了企業透過做帳降低帳面利潤來避稅的空間。歐盟層級的數位稅法制，最初源於歐盟執委會 (European Commission) 在 2018 年提出的雙軌制草案。儘管全歐盟統一的法案一度因 OECD 全球稅改而擱置，但其內容已成為多數歐洲國家單邊立法的範本：

1. 課稅客體 (適用範圍)

數位稅並非對所有網路銷售課稅 (不包含一般的電子商務買賣)，而是精準打擊依賴使用者數據與平台中介的服務。主要涵蓋三類：

A. 線上廣告服務：在數位介面上投放針對使用者的廣告 (如 Google Ads、Facebook Ads)。

B. 數位中介平台：提供多邊數位介面，促成使用者間尋找對象並進行交易 (如 Uber、Airbnb)。

C. 數據傳輸與販售：販售基於使用者活動所收集到的數據。

2. 課稅主體與門檻（抓大放小）

為避免影響新創企業，法制設計設立了極高的營收門檻，僅針對大型跨國企業（MNEs）。以歐盟 2018 年草案及多數會員國現行法規為例，通常須同時滿足以下兩要件：

全球門檻：企業全球年度總營收達 7.5 億歐元。

境內門檻：在歐盟（或單一課稅國）境內的應稅數位服務營收達 5,000 萬歐元（各國單邊立法多訂於 300 萬至 2,500 萬歐元不等）。

3. 稅基與稅率

稅基：以企業在當地提供的數位服務所產生的毛額（Gross Revenue）為計算基礎，不扣除成本。

稅率：歐盟初始草案建議稅率為 3%。目前實施的會員國，其稅率多落在 1.5% 至 7.5% 之間。

小結：

是以數位捐或數位稅的課徵背景是針對跨國平台利用數位資訊技術到本國營業獲利，卻因無實體機構在本國而難以課稅或對本國業者造成不公平競爭所為之衡平作法，主要目的在平衡跨國平台對本國業者的不公平競爭差距，透過數位稅或數位捐的課徵來縮小差距，並且也只針對鉅額營業之跨國平台巨擘業者為之，而非全面性（不分本國、外國）針對平台業者為之，因此本草案之立法應先辨明立法目的及針對對象應清晰明確，用來平衡跨國平台與本國業者之不公平競爭態勢，確保本國業者之競爭力及公平競爭環境，則尚可爰引歐盟數位稅法制範例與以規範。若未區分本國及跨國平台而全面課徵數位稅，其法理依據即待釐清，不應貿然訂定，否則貿然全面課徵數位捐，無異於是用稅制懲罰應用數位技術者，因為使用進步的數位技術作工具及平台反而要被單獨課稅，會引

發國家不歡迎數位化或應用新工具的疑慮。況且數位平台也很容易可以將數位捐轉嫁給消費者或司機，結果將變成是變相懲罰使用網路媒合平台的使用者，另外也將衍生那為何不是針對全部的網路平台使用者(包含網路電商)通通課徵數位捐而僅是針對計程車派遣使用者的不公平爭議。

提綱六：為保障平台駕駛之合理勞務所得，是否應於本法明定平台業者之「抽成比例上限」？另針對夜間加成、惡劣天候（如下雨、颱風）加成等非常態性之額外客運費用，是否應明文排除於平台抽成基數之外（全數歸屬駕駛）？

本會意見：

1. 支持針對車資抽成制的機制設置抽成上限，惟上限建議以 20% 為妥，蓋派遣平台相關科技研發及平台維運若要維持競爭力及持續進步，仍需有相當收益始足以延攬留才（高端程式開發專業人員之徵才競爭激烈），乃參酌業界通例，建議以抽成上限訂在 20%，兼顧派遣業者合理收益及司機可承擔支出。
2. 另應考量既有收費模式差別，給予不同規範強度，避免一刀切「金流成本完全禁止轉嫁（由平台吸收）」之不合理政策，以免摧毀友善司機的傳統車隊收費模式：目前台灣的計程車派遣業之收費結構存在有截然不同的兩大類收費模式，其規範不應一概而論：分析如下：
 - 以抽成比例為基礎之跨國平台：不收月租費，直接抽取司機總營收的 15%~25% 比例（如 UBER 抽成 25%）。這類平台擁有極大的利潤空間可進行高額獲客補貼，並有能力自行吸收 2.5% 左右的信用卡交易成本。
 - 友善司機的傳統小黃派遣車隊：採取「定額月租費（例如每月 1500 元）＋定額派遣費（例如每趟 10 元）」之收費模式。在此模式下，

小黃司機平均每月營業額約 90,000 元、接受車隊派遣約 200 趟，車隊整月向司機收取的費用(1500 元月租 + 200 趟 x 10 元 = 3500 元)。這意味著傳統車隊已將高達 90% 以上的營收利潤完全保留給司機。

3. 「齊頭式禁止轉嫁成本」造成之極度不公：若強制要求僅向司機收取 6%~10% 定額費用的車隊，必須全額自行吞下高達 2%~3% 的第三方金流手續費、1% 轉型基金、以及敬老愛心卡系統介接費，這些法遵與金流手續費及相關系統維護成本將直接吃掉傳統車隊「近半的營業收入」，反令業者無以為繼。形同逼迫車隊改採高成數的抽成模式，或索性放棄數位支付、改回只收現金，最終結果反而錯殺了低收費的傳統良善車隊，並阻礙了我國無現金無障礙運輸政策之發展。故建議立法模式應引入「差別化管理」，凡車隊平台對駕駛人之收費採取定額月費及定額派遣費(非營業額抽成模式，對司機較為有利)者且實質收費或抽成比例，在換算後低於當月實際運送車資總額之 10% 者，得不受相關限制，以鼓勵及支持低收費之車隊樣態得以延續，避免業者競相走向高額抽成再高額補貼的惡性競爭老路，反而損及司機及乘客長遠利益。

【對本條例立法路徑與競合之具體建議】

1. 計程車派遣業務本來就屬於既有法規已有規範的範疇，將網路媒合平台派遣方式單獨立法出來會引發是否為創設新運輸行業的爭議且實際上也因為兩者(網路媒合平台及派遣車隊平台)關係重疊密切，而容易衍生法規重疊的解釋適用爭議，因為計程車媒合與派遣業務在我國現行監理體系下，早已有《公路法》、《汽車運輸業管理規則》及《計程車客運服務業申請

核准經營辦法》等縝密規範，並非毫無法規。現行《核准經營辦法》第 18 條針對計程車派遣數據保存規定多為 3 個月至 6 個月，派遣設備為無線電者僅需保存 15 日；而本草案第 11 條與第 18 條又規定所有派遣、行車軌跡、付款與報酬等營運資料必須保存 2 年。此類法規在資料保存時效、派遣設備要求及處罰強度上就存在不一致性，若在未充分釐清及整合前又單獨立法，在法律不溯及既往原則下既存業者已取得之營業權利應受保護與但如何與新法規定調和，反引發主管機關、業者及相關人(如司機及乘客)之解釋爭議，反而造成紛爭來源。

2. 本會具體建議應先由交通部檢視現行三大相關法規(公路法、汽車運輸業管理規則及計程車客運服務業申請核准經營辦法)整併規範之可行性，並評估計程車客運服務業在 AI 時代係掌握交通派遣數據及工具之國家基礎設施產業，攸關國家智慧交通、自駕車發展之長遠未來等重要性後，再就現行《計程車客運服務業申請核准經營辦法》進行擴增、補強升級為專門針對計程車科技媒合與派遣業者之專行法律，並強化演算法與動態計價費率上限之設定，如此方能在現有特許監理框架下，同時達到防堵科技平台套利、落實運輸業平台管理責任及維護大眾運輸公益費率之多重公共利益的目的。
-

附件一 交通部108年交路字第1080030981號函

檔 號：
保存年限：

交通部 函

地址：10052臺北市仁愛路1段50號
傳真：(02)2389-9887
聯絡人：任禮恩
聯絡電話：(02)2349-2142
電子郵件：lienjen@motc.gov.tw

受文者：臺北市公共運輸處

發文日期：中華民國108年10月15日
發文字號：交路字第1080030981號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關貴處函詢計程車客運服務業委託資訊平臺業者實質經營派遣服務疑義一案，復如說明，請查照。

說明：

- 一、復貴處108年10月9日北市運般字第1083014614號函。
- 二、有關以APP計算應付車資，並依當下供需演算加成本數，車隊似無法決定倍數之收費方式一節，依公路法第2條第4項規定，多元化計程車客運服務，指以網際網路平臺整合供需訊息，提供預約載客之計程車服務；另計程車客運服務業申請核准經營辦法第23條之1第2項準用汽車運輸業管理規則第11條之1規定，多元化計程車之費率，由業者於核定運價範圍內自行訂定，報請該管公路主管機關備查，並登載於業者之網路平臺首頁，變更時亦同。前揭叫車供需大數據及演算法涉及資訊技術專業，因此，計程車客運服務業委由資訊業者設計，依當下供需演算加成本數，屬計程車客運服務業者與資訊平臺業者合作契約範圍。
- 三、有關利用乘客於APP登錄之信用卡資訊進行車資扣款，將費

電子
文
時



用扣除服務費後提供車隊拆分子駕駛人一節，涉計程車客運服務業者委由資訊平臺業者服務事項，亦屬其合作契約範圍。

四、有關民眾恐認知係透過該APP執行派遣，究否已具實質經營計程車客運服務業，而需自行申請計程車客運服務業一節，倘經公路主管機關查明確認叫車畫面及乘車證明均載明提供服務之車輛所屬計程車客運服務業名稱供消費者知悉，未來如有消費爭議，該計程車客運服務業需負相關營運管理責任，消費者權益仍可獲得保障。

五、另有關業者自行修改其APP收費參數或公式，公路主管機關應以何項法規據以裁罰，或以何標準得逕予取消其多元化計程車經營許可一節，前揭辦法準用之同規則第91條第5項規定，經營多元化計程車客運服務之業者申請車輛免依規定裝設計費表，應經本部指定之專業機構測試確認所提供應付車資於該管公路主管機關核定運價範圍內，並將確認結果提報本部認可。倘經營多元化計程車客運服務之業者違反前揭相關規定，按其身分依公路法第77條相關規定裁處。

正本：臺北市公共運輸處

副本：電 2019/10/15 文
交 16:44 換 章

附件二 全台各縣市多元化計程車費率統計表

區域	最低運價下限	最高運價上限
台北市	不低於現行一般計程車運價	無上限
桃園市	不低於現行一般計程車運價	一般計程車運價2倍
新竹縣市	不低於現行一般計程車運價	一般計程車運價2倍
台中市	不低於現行一般計程車運價	一般計程車運價2倍
嘉義縣市	不低於現行一般計程車運價	5人座小客車(新購車牌價150萬以下)，比照現行一般計程車公告費率收費 5人座小客車(新購車牌價150萬以上)，以一般計程車公告費率收費1.5倍為上限收費 7人座小客車(新購車牌價150萬以上)，以一般計程車公告費率收費1.8倍為上限收費
台南市	不低於現行一般計程車運價	無上限
高雄市	不低於現行一般計程車運價	一般計程車運價2倍
花蓮市	不低於現行一般計程車運價	一般計程車運價2倍

副教授林大傑書面資料：

POLICY & LEGAL ANALYSIS REPORT

網際網路媒合客運服務 管理條例（草案）與 現行法制比較分析

平台經濟時代的運輸監理：
從現行法制到專法草案之探討 逢甲大學 林大傑博士

立法背景——數位平台改變運輸市場，我國面臨監理抉擇

CORE ARGUMENT

Uber 等網路平台突破傳統營運模式，迫使各國重新思考平台經濟下的運輸管理制度。

營運模式之突破

數位經濟與共享經濟快速發展，以網路平台媒合乘客與駕駛人，突破路邊攬客、電話叫車的傳統方式。

法規衝突與爭議

我國自 Uber 進入市場後，其營運模式與現行《公路法》及《汽車運輸業管理規則》存在差異，引發合法性、平台責任、公平競爭等爭議。

專法草案之研議與轉折

2026 年 7 月 14 日，由立法院委員共同擬具網際網路媒合客運服務管理條例（草案），建立平台專法。

現狀

我國目前仍以現行運輸法規管理網約車服務。

草案與現行法六大面向比較——管理重心之根本差異

KEY DIFFERENCE

草案與現行制度最大的差異在於「管理重心」：前者管理平台，後者管理運輸業者。

比較項目	管理條例（草案）	現行法制
管理模式	建立獨立專法	依《公路法》及《汽車運輸業管理規則》管理
管理對象	網際網路媒合平台	汽車運輸業、計程車客運業及租賃業
平台法律地位	平台須取得主管機關許可	平台並非獨立運輸業別
駕駛管理	建立平台駕駛資格制度	依計程車或租賃車相關資格規定
車輛管理	建立平台車輛管理制度	適用現行計程車及租賃車規定
平台責任	平台負責資料保存、消保及事故通報責任	主要由運輸業者負責
裁罰制度	可直接裁罰平台	依《公路法》處罰違法經營者

管理思維差異——「平台管制」對「運輸業管制」

PHILOSOPHY

兩種制度背後是截然不同的監理哲學。

草案採「平台管制」

DRAFT

以平台經濟為核心概念，認定網路平台已非單純資訊媒介，而是提供客運服務的重要經營者。

- 1 向主管機關申請許可
- 2 保存交易紀錄
- 3 建立乘客申訴制度
- 4 配合政府稽查
- 5 負擔消費者保護責任

定位：新的運輸經營主體？

現行法採「運輸業管制」

CURRENT

維持傳統汽車運輸管理架構，認定真正提供運輸服務者仍為「計程車客運業」與「小客車租賃業」。

- > 車輛是否合法
- > 駕駛是否合法
- > 車隊是否合法

平台僅屬「資訊媒合」角色，未被定位為新的運輸業別。

結果：Uber 須與合法車隊或租賃業合作

制度優缺點分析——草案與現行制度各有取捨

TRADE-OFF

兩套制度在監理有效性與行政成本之間權衡。

管理條例（草案）

優點 PROS

- 符合數位平台經濟發展，反映共享經濟實際運作
- 責任歸屬明確，平台負擔消保及資訊保存責任
- 建立完整監督制度，主管機關可直接監督平台

缺點 CONS

- 增加行政成本，須建立新的許可制度及管理機制
- 可能與現有制度重疊，專法與《公路法》恐重複管理
- 影響市場公平，可能造成傳統計程車業者認為競爭條件不一致

現行法制

優點 PROS

- 沿用既有法律架構，行政成本較低
- 維持傳統運輸市場管理制度
- 修法速度較快，不需重新制定專法

缺點 CONS

- 平台責任規範不足
- 無法完整反映平台經濟特性
- 對新型商業模式規範較欠缺彈性
- 消保及資料管理仍多依契約關係處理

國際制度比較（一）——歐盟：以平台治理為核心

CORE PARADIGM

歐盟確立「平台須負擔公共責任」之監理典範。

DIGITAL SERVICES ACT (DSA)

由傳統運輸管理轉向「平台治理（Platform Governance）」模式

- 會員國保有交通管理權限，歐盟透過 DSA 建立平台責任制度。
- 要求大型數位平台履行：風險管理、資訊透明、演算法揭露、申訴處理等義務。

核心精神：平台不再只是資訊媒介，而是應負擔公共責任的數位服務提供者。

CJEU MILESTONE RULING

Elite Taxi v. Uber Spain (C-434/15)

- 認定 Uber 並非單純資訊社會服務，而是交通運輸服務之一部分。
- 確立各會員國得依運輸法規對其進行管理，奠定歐洲對網約車平台之法律定位。

國際制度比較（二）——美國與日本：兩條不同的路徑

CORE ARGUMENT

美國以專門制度承認平台法律地位；日本採取兼顧創新與安全的分階段管理。

UNITED STATES

州政府自主監管：TNC 制度

未採聯邦統一立法，多數州建立「Transportation Network Company (TNC)」制度，將平台視為新的運輸業別。

- 向州政府登記
- 建立商業責任保險制度
- 辦理駕駛背景審查
- 建立乘客安全機制
- 保存交易紀錄並接受稽核

意義：透過專門立法使平台直接承擔公共安全與消保責任，而非依附既有計程車制度。

JAPAN

兼顧創新與安全的分階段管理

因人口老化、地方交通不足，推動「日本版 Ride Sharing」制度，有限度開放白牌車。

- 平台須與合法計程車業者合作
- 駕駛須接受教育訓練及管理
- 車輛安全與保險受政府監督
- 地方政府可依交通需求決定開放範圍

意義：循序漸進之監理模式，兼顧創新服務與公共安全，未完全開放私人車輛自由營運。

國際制度比較（三）——美國實務：加州 5 家 TNC 許可持有者

US PRACTICE

美國 TNC 制度在實務上已培育出多元的許可持有者，從主流平台到利基型服務均受統一監理框架納管。

01 Uber

主流網約車平台，提供廣泛的客運組合服務。

02 Lyft

主流網約車平台，提供廣泛的客運組合服務。

03 Via

Nomad Transit LLC

主打數位智慧共乘 (Shared Rides / Pooled Rides)。

04 Alto

Alto Operations California LLC

在洛杉磯等地提供高端商務接送，平台擁有自主車隊並直接僱用司機。

05 Onward

Onward Health Inc

專為高齡者或醫療需求患者提供溫馨接送與陪診的利基型 TNC。

國際制度比較（四）——日本實務：主流叫車平台與其特色

JAPAN PRACTICE

日本在分階段開放監理下，主流叫車平台已形成各自差異化的市場定位。

GO

原 JapanTaxi

GO」是由日本傳統計程車業者聯合出資、全力打造的系統，在日本市佔第一。

Uber

優步

國際平台在日本市場的擴展與在地化合作。

我國定位檢討——傳統監理思維恐難因應平台經濟時代

CRITICAL REVIEW

各國共同趨勢是逐步承認平台的市場角色並課予責任，我國相對管理進度落後。

01 // 國際共同趨勢

歐盟、日本、美國雖監理方式不同，但均逐步承認數位平台於客運市場之重要角色，並要求平台負擔相應責任。

02 // 我國現況

仍以《公路法》及《汽車運輸業管理規則》為主要依據，平台非獨立受管制對象，須透過計程車客運業或租賃業者提供服務。

03 // 現行制度之局限

可降低行政成本、維持市場秩序，但對平台責任、演算法透明、資料保存、消保等新興議題之規範仍相對有限。

04 // 技術挑戰

隨 AI、大數據及即時媒合技術發展，平台可透過演算法決定派車、價格及服務品質，市場影響力已超越傳統仲介角色；完全依循傳統汽車運輸管理思維，恐難充分因應。

政策建議——四方向建構數位時代運輸法制

RECOMMENDATION

短期內以修法增訂平台專章為務實路徑，並同步強化平台責任與資料治理。

01 修法增訂平台管理條款

短期內未另立專法前，可於《公路法》增訂「網際網路媒合客運平台」專章，明定平台權利義務及法律責任。

02 強化平台責任

要求平台建立事故通報、乘客申訴、資料保存及資訊揭露制度，並建立主管機關監督機制。

03 完善資料治理

建立合理之資料保存、資訊安全及個人資料保護制度，兼顧公共利益與隱私權保障。

04 兼顧創新與公平競爭

法制改革應兼顧平台創新、傳統計程車產業發展及公共運輸政策，避免因不同法律制度造成市場失衡。

結論與展望——建構兼顧創新、安全與公平的未來法制

CONCLUSION

各國均已調整法制回應平台經濟挑戰，我國應參考國際經驗逐步完善。

01 // 現況總結

數位平台已成現代運輸不可或缺的一環。我國採傳統架構雖有助維持制度穩定，但對平台責任及數位治理之規範仍有精進空間。

02 // 未來方向

參考歐盟強調平台責任、美國建立 TNC 制度、日本兼顧交通安全與創新的經驗，逐步調整法制。

03 // 終極目標

在維護公共利益、交通安全及公平競爭的前提下，建構符合數位時代需求的網際網路媒合客運法制，提升交通治理之彈性與前瞻性。

副教授羅仕京書面資料：

「網際網路媒合客運服務 管理條例」公聽會

簡報人：清華大學推廣教育中心暨中華大學企管系合聘副教授
中華大學區域運輸發展研究中心主任
羅仕京

1

國家/地區	法制模式	業者定義	費率機制	服務義務與平台責任	駕駛員與車輛管理
美國加州	獨立專法 (TNC 專章條例)	網路交通公司 (TNC) 定義為運用數位平台媒合乘客與私家車駕駛之服務商。	完全自由定價 允許動態加成 (Surge Pricing)，須於 App 內預估並透明揭露。	1. 強制投保高額商業責任險 (最高百萬美元)。 2. 提交營運數據予 CPUC。 3. 減碳/電動車比例要求 (Clean Miles Standard)。	1. 每年背景審查 (犯罪與駕駛紀錄)。 2. 駕駛屬性爭議 (AB5 法案與 Prop 22 倡議之承擔 vs 僱傭戰場)。
新加坡	獨立專法 (P2P 點對點客運服務法)	網約車服務營運商 (RHSO) 將計程車與網約車統一於《Point-to-Point Passenger Transport Industry Act》下發照。	市場自由定價 平台自訂車資，但必須預先向乘客明碼標價，不得事後加收未揭露費用。	1. 確保平台系統資訊安全與乘客隱私。 2. 遵循反歧視與無障礙服務政策。 3. 營運數據即時介接陸路交通管理局 (LTA)。	1. 駕駛須取得「私家車出租駕照」(PDVL)。 2. 進行體檢與背景審查。 3. 車輛須註冊為私家出租車並貼貼紙標示。
英國倫敦	併入現行法規 (PHV 私人出租車法規)	私人出租汽車營運商 (PHV Operator) 將 Uber 等納入《Private Hire Vehicles (London) Act 1998》管理。	自由定價 須於預訂時提供估算或固定車資，嚴禁路邊巡迴攔客 (Street Hailing)。	1. 建立 24/7 客服及安全緊急通報機制。 2. 確保營運商直接與乘客簽訂運輸合約 (釐清納稅與營運責任)。	1. 駕駛須考取 Transport for London (TfL) 發放之 PHV 駕駛執照 (含地理知識與英文測試)。 2. 經法院判決駕駛具「工人 (Worker)」身份，平台須給予最低工資與排班休假福利。

是否設立專法？

- 汽車運輸業管理規則中第2條對於「多元計程車」有明確定義
 - 計程車客運業為因應特定消費型態所需，得經營多元化計程車客運服務。
 - 多元化計程車客運服務，指以網際網路平臺，整合供需訊息，提供預約載客之計程車服務。
- 條例草案第3條網際網路媒合客運服務業者之定義
 - 指以數位平台媒合乘客與駕駛提供客運服務並收取報酬，且對派單及價格具實質控制力者。
- 未來可能會有車輛製造商(如：Tesla)、機器人製造業者甚至AI公司加入多元計程車或自駕計程車(Robotaxi)服務。

3

公司	主要產業屬性	角色定位說明
Waymo	網路平台業者 + 汽車客運業者 (軟體技術與營運驅動)	自身不生產汽車，而是與傳統車廠（如捷豹 Jaguar、極氪 Zeekr）合作採購車輛，裝載其 Waymo Driver 自駕系統。它既是平台（提供 App 媒合），也是客運業者（持有營運車隊並直接收費）。
Zoox	汽車製造商 + 網路平台業者 + 汽車客運業者 (三合一全棧模式)	Amazon 旗下的 Zoox 從零打造無方向盤的專用 Robotaxi 自己設計製造車輛，並自主營運叫車 App 與客運車隊，實施真正的全垂直整合。
百度「蘿蔔快跑」 (Apollo Go)	網路平台業者 + 汽車客運業者 (生態系重度整合)	百度本身為軟體與 AI 巨頭，透過與江鈴、極狐等車廠合作（如 Apollo RT6）進行量產，並建立「蘿蔔快跑」平台，直接取得各地客運營運牌照進行收費營運。
Tesla	汽車製造商 + 網路平台業者 + (潛在)客運業者 (硬體為主、重資產轉輕資產)	核心為汽車製造商。Tesla 規劃透過硬體生產（如 Cybercab），搭配 Tesla Network App 媒合。未來營運可能採「車主車隊+Tesla 自有車隊」的混合模式，兼具平台與營運角色。
小馬智行 (Pony.ai)	網路平台業者 + 汽車客運業者 (技術+營運方案提供商)	專注於 L4 軟硬體整合方案，與豐田（Toyota）、廣汽等車廠成立合資公司量產車輛，自身則營運 PonyPilot+ App，並在多地取得客運商業化試點許可。

參考偏鄉幸福巴士放鬆運管規則44-2之規定

- 第 44-2 條

市區汽車客運之偏遠路線，公路主管機關得視實際需要規劃特殊服務方式、收費基準及應遵守事項，公告徵求市區汽車客運業或計程車客運業經營；經公告無業者有意願時，公路主管機關得輔導當地社會團體或個人成立市區汽車客運業經營。

- 經營多元計程車的業者(不論母公司為何)應於國內申請成立計程車客運業

- 規範設立條件並核准僅能營運多元計程車

以實際執行的業務類別為管理標的，
而不是原公司設立的業務範圍

5

建議

- 以擴充公路法與汽車運輸業管理規則為優先考量，不另立專法。
- 修訂的條文中明定經營多元計程車所需的設立條件與相應之納稅、保險、分成等責任。
- 費率部分建議以市場機制自由調整

6

交通部書面資料：

網際網路媒合客運服務管理條例立法公聽會書面報告

一、前言

本部謹就討論題綱，提出本部意見供貴委員會參採，敬請指教。

二、國內已透過車隊管理法規管理網際網路媒合客運服務

(一)依據公路法第 56 條授權訂定之計程車客運服務業申請核准經營辦法規定，依法申請成立之車隊業者始得經營計程車派遣業務，車隊業者有建立服務品牌、維持服務品質、提供專業訓練、處理乘客申訴及解決消費爭議等責任，違反規定得依公路法第 77 條第 3 項處 3 萬元至 9 萬元罰鍰。

(二)現行就網際網路媒合客運服務之管理，無論車隊自行建置平臺，或與外部叫車平臺資訊技術合作，車隊業者均應負管理責任，並由車隊審查駕駛人資格、辦理教育訓練、駕駛員調度及處理消費爭議等。

(三)消費者於平臺叫車時，皆應同時顯示車隊名稱，不因平臺屬資訊服務業性質，而致責任歸屬不明；另本部並持續請各公路主管機關將車隊經營多元化計程車之營運管理情形納入其服務評鑑考核及續營審查機制加強監督。

三、現行法規已有計程車駕駛員審查機制及乘客保障

(一)依據道路交通管理處罰條例第 37 條規定，已明確規範不得辦理計程車駕駛人執業登記之態樣，現行實務就計程車駕駛人之執業資格、在職講習、登記證核發及管理的事項，均依內政部及本部會銜發布之計程車駕駛人執業登記管理辦法辦理。

(二)計程車駕駛涉入重大交通事故或刑事案件，其使用之叫車平臺是否負連帶損害賠償責任，涉及民法規定，實務依司法判決辦理；惟為提供乘客及駕駛於交通事故足夠保障，公路法第 65 條已規範計程車客運業應投保強制汽車責任保險、旅客責任保險、第三人責任保險，業者未依規定投保，依同條規定處 3 千元至 3 萬元罰鍰。

四、計程車客運業之運價均應依地方政府公告費率辦理

(一)依據公路法第 42 條及第 43 條規定，計程車客運業運價係由計程車客運業同業公會暨相關工會共同擬訂，報請地方公路主管機關核定，非經公告，不得實施。業者未依規定收費，依公路法第 77 條第 1 項處 9 千元至 9 萬元罰鍰。

(二)依據汽車運輸業管理規則第 91 條規定，計程車應

裝計費表，並按規定收費；至多元化計程車免裝設計費表，其應付車資應經本部指定之專業機構(財團法人車輛安全審驗中心)測試確認符合該管公路主管機關所核定運價範圍內。

- (三)目前乘客透過叫車平臺，不論業者係使用計程車計費表計費或於網際網路平臺顯示應付車資，均應依地方政府公告運價範圍辦理。是以，現行叫車平臺顯示之多元化計程車相關計費基準、動態計價、加成費率，係車隊依公告運價範圍辦理，並經該管公路主管機關核准在案。

五、計程車派遣車隊與駕駛人契約及服務費收取依公路主管機關規範辦理

- (一)依據計程車客運服務業申請核准經營辦法規定，計程車派遣車隊與駕駛人契約依公路主管機關規定之定型化契約範本辦理，且車隊向受託服務之計程車駕駛人收取服務費，其收費基準應經登載於公路主管機關網頁，始得實施；另本部已頒布計程車派遣車隊與駕駛人定型化契約應記載及不得記載規定供各公路主管機關參考。爰現行機制已因地制宜由該管公路主管機關規範契約內容及服務費收費基準。

- (二)至計程車車隊與叫車平臺合作，考量目前叫車平臺

多元，車隊有其選擇權，相關分潤及合約業者雙方有其議約空間，宜回歸市場機制。

六、基金設置應考量財源可行性及運作穩定性

基金設置應考量財源可行性、運作穩定性及自償性等課題，倘向叫車平臺業者徵收數位服務捐設置計程車轉型基金，平臺業者恐將該等費用轉嫁乘客，變相由乘客承擔基金財源，其公平性恐遭外界質疑。

七、本部將偕同各公路主管機關強化叫車平臺管理

(一)檢討車隊管理辦法使叫車平臺責任與義務更明確

本立法提案利益良善，惟考量網際網路媒合客運服務業草案，與現行本部依公路法及相關子法所規範之「計程車客運服務業」於定義、營業範圍及管理規定多有重疊，有法律競合疑慮，且現行使用叫車平臺之多元化計程車多數由地方政府主管，尚需與地方主管機關研商，避免後續實務執行疑議。建議維持由現行公路法及相關子法規範機制，並由本部偕同地方公路主管機關檢討修正計程車客運服務業申請核准經營辦法內容，使叫車平臺責任與義務更明確。

(二)請各地方政府檢討多元化計程車運價上限

計程車客運業運價由各地方政府因地制宜訂定，目前各地方政府公告多元化計程車運價下限為一般

計程車運價，部分地方政府訂有多元化計程車運價上限為一般計程車運價 2 倍，部分則未訂定上限，本部將請各地方政府再評估檢討妥適之多元化計程車運價上限。

八、結語

本次立法提案係為強化叫車平臺責任、保障計程車駕駛與乘客權益，鑒於相關條文與現行公路法及相關子法規範有競合之疑慮，建議維持由現行公路法及相關子法規範機制，針對現行規範尚需強化部分，本部將偕同各公路主管機關儘速檢討車隊管理辦法等相關規定，俾使叫車平臺之責任與義務更明確，敬請各位不吝指教，謝謝！

數位發展部書面資料：

立法院第 11 屆第 5 會期交通委員會「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會書面資料

主席、各位與會人員：

今天奉邀列席貴委員會，針對「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會提出書面報告，並就此向各位與會人員請益，請不吝賜教：

依據行政院「網際網路內容管理基本規範及分工原則」中「虛實對應」原則，網際網路所提供之服務或行為，於實體社會有可對應者，其管理或衍生之爭議處理，為統一事權，原則由實體社會之各目的事業主管機關治理。

因此，有關網際網路媒合客運服務，其「實體運輸行為（包含司機資格、車輛牌照、旅客責任險等）」目前由實體社會中主管運輸服務業之交通部主政辦理。交通部亦已於「公路法」授權訂定之「汽車運輸業管理規則」及「計程車客運服務業申請核准經營辦法」中，明文規定相關監理機制。爰就透過網際網路應用程式同時提供車輛租用及駕駛人代為駕駛服務之小客車租賃業，或多元化計程車派遣平台之管理，本部尊重主管機關交通部之意見，亦將就數位平台管理、資安管理，適時提供技術諮詢等協助。

以上報告，敬請 指教。

並祝

各位與會人員身體健康，萬事如意，謝謝！

法務部書面資料：

「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會書面報告

主席、各位委員女士、先生、學者專家：

今天貴委員會召開「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會，本部應邀列席，謹就所列討論提綱，提供意見如下：

一、有關討論提綱二「為防堵跨國平台企業規避我國司法追訴與租稅管轄，是否應強制國外平台業者於中華民國境內辦理分公司登記，並要求指派代表專責處理相關法律及稅務事項？」一節：

國外平台業者若於中華民國境內成立分公司，並指派代表專責處理法律事項，對於刑事案件之調查取證當有所裨益，有助於真實發現，本部敬表贊同。至於租稅管轄部分，本部尊重稅務主管機關之政策判斷及大院之審議結果。

二、有關討論提綱三「在重大交通事故與刑事案件中，為保障乘客安全與駕駛權益，是否應明定平台業者視為實質雇主並負連帶損害賠償責任？另針對平台對駕駛人之實質審查義務、定期教育訓練，以及遇不可抗力因素之中斷行程通報與安置措施，應如何具體規範？」一節：

（一）按基於無責任即無處罰之憲法原則，人民僅因自己之刑事違法且有責行為而受刑事處罰，法律不得規定人民為他人之刑事違法行為承擔刑事責任（司法院釋字第687號解釋參照）。平台業者自己若無刑事

違法且有責行為，尚難因其平台業者之身分而使其就駕駛人之犯罪行為連帶負刑事責任。

- (二) 按民法第188條第1項前段規定：受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。揆其立法旨趣，乃因日常生活中，僱用人恆運用受僱人為其執行職務而擴張其活動範圍及事業版圖，以獲取利益、增加營收；基於損益兼歸之原則，自應加重其責任，使其連帶承擔受僱人不法行為所造成之損害，俾符事理之平。且僱用人之經濟上恆比受僱人具有較充足之資力，令僱用人與受僱人連帶負損害賠償責任，亦可使被害人獲得較多賠償之機會，以免求償無著，有失公平。是為達上開保護被害人之規範目的，民法第188條所謂受僱人，不限於事實上有僱傭契約者，且報酬有無、勞務種類、期間長短，均非所問，舉凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者，均屬受僱人（最高法院112年度台上字第2726號民事判決意旨參照）。惟平台業者是否屬於上述之「受僱人」，我國司法實務及學說容有不同見解，是否以專法明訂其應負連帶民事賠償責任，事涉消費者權益、道路安全及產業發展等多種考量，本部尊重相關目的事業主管機關之政策判斷及大院審議之結果。

- (三) 至於平台對於駕駛人之實質審查義務等應如何具體

規範，建請徵詢相關主管機關及專家學者之專業意見。

三、有關其他討論題綱部分：

爰尊重相關主管機關、專家學者之專業意見，以及大院之審議結果。

以上意見，敬請各位委員、專家學者及先進參考。謝謝！



法 務 部
MINISTRY OF JUSTICE

行政院主計總處書面資料：

「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會書面報告
主席、各位委員女士、先生，大家好：

今天應邀列席本次公聽會，並就「網際網路媒合客運服務管理條例草案（以下簡稱本草案）」相關議題提出報告，至感榮幸。以下謹就本草案涉及本總處部分，簡要說明如下：

- 一、有關設置計程車產業轉型基金一節：為協助傳統客運產業數位轉型、彌平資源落差，以達成數位運輸市場之實質公平與產業共榮，本草案第 11 條規定，中央主管機關得向平台業者收取每筆客運服務車資總額 1% 以內之數位服務捐，設置計程車產業轉型基金，並專款專用於補助傳統計程車車隊數位派遣技術升級、駕駛人社會保險補貼及車輛汰舊換新。
- 二、查財政紀律法第 8 條規定略以，中央政府非營業特種基金須依法律或配合重要施政需要，按預算法第 4 條規定，並應具備特（指）

定資金來源，始得設立；其屬新設者，其特（指）定資金來源應具備政府既有收入或國庫撥補以外新增適足之財源。

三、考量本草案新設計程車產業轉型基金，其新增財源為向平台業者徵收數位服務捐，惟中央主管機關係「得」向平台業者收取每筆客運服務車資總額 1% 之數位服務捐，該財源是否長期可穩定收取，並能支應基金之主要營運需求及用途，尚需由主管機關審慎評估其財源適足性及設置基金之必要性。

以上報告，敬請各位委員女士、先生惠予指教。謝謝！

主席：本日會議結束，散會。

散會（11 時 5 分）

立法院第 11 屆第 5 會期程序委員會第 20 次會議紀錄

時 間 中華民國 115 年 8 月 11 日（星期二）12 時 1 分至 12 時 13 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 沈委員發惠

議 程 審定本院第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議事日程及人民請願案

主席：報告委員會，已足法定人數，現在開始開會。

請宣讀上次會議議事錄。

立法院程序委員會第 11 屆第 5 會期第 19 次會議議事錄

時 間 中華民國 115 年 8 月 4 日（星期二）中午 12 時 1 分至 12 時 14 分

地 點 紅樓 201 會議室

出席委員 沈伯洋 許宇甄 蔡春綢 陳培瑜 盧縣一 王育敏 王義川 王正旭
陳菁徽 林楚茵 羅美玲 林倩綺 翁曉玲 林沛祥 沈發惠 葛如鈞
張雅琳 鄭天財 郭昱晴

主 席 翁委員曉玲

列 席 高處長百祥

記 錄 李秘書彥緯

報告事項

一、宣讀本會第 11 屆第 5 會期第 18 次會議議事錄。

決定：確定。

決定事項

一、本院第 11 屆第 5 會期第 21 次會議議事日程未審定。

依國民黨黨團（許委員宇甄）提案，將本次議程草案提報院會處理。〔本次議程草案討論事項原列議案均經院會通過，授權議事處將不須黨團協商之議案（國家住宅及都市更新中心 115 年度預算書案等 6 案）列入議程草案討論事項〕

二、審定本院第 11 屆第 5 會期第 2 次全院委員會議事日程。

照議程草案通過。

【提案】

1. 民進黨黨團（沈委員伯洋）提議：針對第 11 屆第 5 會期第 21 次會議議程報告事項及質詢事項，建請照議事日程草案及增列報告事項通過。（如附件一）

決定：本案不通過。（經表決結果，在場委員 18 人，贊成者 9 人，反對者 9 人，可否同數；嗣經主席決定反對，本案不通過。）

2. 國民黨黨團（許委員宇甄）提議：第 11 屆第 5 會期第 21 次會議議事日程建請將議程草案送交院會處理。（如附件二）

決定：照案通過。（經表決結果，在場委員 18 人，贊成者 9 人，反對者 9 人，可否同數；嗣經主席決定贊成，本案通過。）

3. 民進黨黨團（沈委員伯洋）提議：針對第 11 屆第 5 會期第 21 次會議討論事項，建請限列「（一）本院財政委員會報告彙總完成中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告案（財政、司法及法制委員會）。（二）本院財政委員會函送外交及國防委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併『中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告』討論案。（三）本院財政委員會函送內政、交通兩委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併『中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告』討論案。（四）本院財政委員會函送經濟、教育及文化、社會福利及衛生環境三委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併『中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告』討論案。」等 8 案。（如附件三）

主席宣告：國民黨黨團（許委員宇甄）提案已通過，其他提案不再處理。

三、請願案件

- （一）依立法院職權行使法第六十五條第二項規定，函轉權責機關處理逕復，並副知請願人，共 6 案。

1. 張○○為金融監督管理委員會及臺灣期貨交易所股份有限公司違法轉授權予期貨商公會，行政院長年怠於調查處分不法人員，建請依法導正事請願案。（函轉行政院）
2. 朱○○建請財政部國有財產署應開放日本戰敗前已居住住民申購承租地等事請願案。（函轉財政部）
3. 姚○○為任職小學教員退休俸遭取消事請願案。（函轉教育部）
4. 賴○○建請廢除全民健康保險「欠費鎖卡」制度，保障弱勢民眾之基本醫療權等事請願案。（函轉衛生福利部）
5. 鄭○○為桃園律師公會及其會員律師違反法律扶助法規定，拒絕協助陳訴人法律扶助事務，建請監察院立案調查並出具調查報告事請願案。（函轉監察院）
6. 黃○○為公務人員月退休金起支年齡及減額月退休金規定釋疑案。（函轉銓敘部）

第 11 屆第 5 會期第 21 次會議討論事項簡表（院會議程草案）115.8.4.

案號	議案名稱	條數	備註
1.	本院內政委員會報告審查內政部函送國家住宅及都市更新中心 115 年度預算書案。	--	不須協商
2.	本院教育及文化委員會報告審查核能安全委員會函送國家原子能科技研究院 115 年度預算書案。	--	不須協商
3.	本院教育及文化委員會報告審查文化部函送國家表演藝術中心、文化內容策進院、國家電影及視聽文化中心 115 年度預算書案。	--	不須協商
4.	本院教育及文化委員會報告審查國家科學及技術委員會函送國家災害防救科技中心及國家太空中心 115 年度預算書案。	--	不須協商

5.	本院教育及文化委員會報告審查教育部函送國家運動訓練中心及國家運動科學中心 115 年度預算書案。	--	不須協商
6.	本院教育及文化委員會報告審查運動部函送國家運動產業發展中心 114 年度及 115 年度預算書案。	--	不須協商

附件一

案由：針對第 11 屆第 5 會期第 21 次會議議程報告事項及質詢事項，建請照議事日程草案及增列報告事項通過。

提案人：民主進步黨立法院黨團 沈伯洋

附件二

案由：本次院會（第 11-5-21 次）議事日程建請將議程草案送交院會處理。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林沛祥 許宇甄

附件三

案由：針對第 11 屆第 5 會期第 21 次會議議程討論事項，建請限列下表 8 案。是否有當，敬請公決。

提案人：民主進步黨立法院黨團 沈伯洋

序	議	案
一	(一)本院財政委員會報告彙總完成中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告案（財政、司法及法制委員會）。 (二)本院財政委員會函送外交及國防委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告」討論案。 (三)本院財政委員會函送內政、交通兩委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告」討論案。 (四)本院財政委員會函送經濟、教育及文化、社會福利及衛生環境三委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告」討論案。	
二	(一)本院財政委員會報告彙總完成中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分審查總報告案（不含內政、外交及國防、經濟、財政、教育及文化、交通、社會福利及衛生環境委員會部分）。 (二)本院財政委員會函送外交及國防、交通兩委員會 115 年度附屬單位預算審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。 (三)本院財政委員會函送內政委員會 115 年度附屬單位預算審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。 (四)本院財政委員會函送財政、教育及文化兩委員會 115 年度附屬單位預算審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。	

三	本院內政委員會報告審查內政部函送國家住宅及都市更新中心 115 年度預算書案。
四	本院教育及文化委員會報告審查核能安全委員會函送國家原子能科技研究院 115 年度預算書案。
五	本院教育及文化委員會報告審查文化部函送國家表演藝術中心、文化內容策進院、國家電影及視聽文化中心 115 年度預算書案。
六	本院教育及文化委員會報告審查國家科學及技術委員會函送國家災害防救科技中心及國家太空中心 115 年度預算書案。
七	本院教育及文化委員會報告審查教育部函送國家運動訓練中心及國家運動科學中心 115 年度預算書案。
八	本院教育及文化委員會報告審查運動部函送國家運動產業發展中心 114 年度及 115 年度預算書案。

主席：請問有無錯誤或遺漏之處？（無）沒有的話，我們議事錄確定。

接下來請宣讀報告事項及質詢事項。

立法院第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議事日程草案

時 間：中華民國 115 年 8 月 14 日（星期五）上午 9 時至下午 6 時

地 點：本院議場

報告事項

一、宣讀本院第 11 屆第 5 會期第 21 次會議議事錄。

二、本院委員王育敏等 19 人擬具「陸海空軍軍官士官服役條例第二十九條及第六十一條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交外交及國防委員會審查。

程序委員會意見：

三、本院委員王育敏等 18 人擬具「陸海空軍軍官士官任職條例第九條之一及第二十二條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、外交及國防兩委員會審查。

程序委員會意見：

四、本院委員王育敏等 18 人擬具「陸海空軍刑法第五十四條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、外交及國防兩委員會審查。

程序委員會意見：

五、本院委員傅崐萁等 21 人擬具「氣象法第二條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會審查。

程序委員會意見：

六、本院委員傅崐萁等 20 人擬具「老人福利法增訂第二十五條之一條文草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

七、本院委員傅崐萁等 21 人擬具「緊急醫療救護法第五條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

八、本院委員廖先翔等 16 人擬具「教師待遇條例第二條、第四條及第十八條之一條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、教育及文化兩委員會審查。

程序委員會意見：

九、本院委員廖先翔等 16 人擬具「菸害防制法第十七條及第三十七條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十、本院委員廖先翔等 16 人擬具「菸害防制法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十一、本院委員廖先翔等 16 人擬具「緊急醫療救護法第五條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十二、本院委員郭昱晴等 18 人擬具「中華民國刑法第七十七條及第七十九條之一條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

十三、本院委員郭昱晴等 18 人擬具「中華民國刑法施行法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

十四、本院委員郭昱晴等 17 人擬廢止「交通部臺灣鐵路管理局組織條例」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、交通兩委員會審查。

程序委員會意見：

十五、本院委員洪孟楷等 17 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十六、本院委員林思銘等 16 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十七、本院委員陳亭妃等 16 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十八、司法院、行政院、考試院函請審議「法院組織法部分條文修正草案」案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

十九、司法院、考試院函請審議「行政法院組織法部分條文修正草案」、「智慧財產及商業法院組織法第十八條、第二十一條及第三十七條條文修正草案」、「少年及家事法院組織法部分條文修正草案」及「懲戒法院組織法部分條文修正草案」案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

二十、經濟部函送「114 年能源研究發展基金計畫及運用成效」專案報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會處理。

程序委員會意見：

二十一、內政部函送「直轄市縣（市）農村社區土地重劃委員會設置辦法」第三條修正總說明勘誤表及「直轄市縣（市）農村社區更新協進會設置辦法」第三條、第四條修正總說明勘誤表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

二十二、內政部函，為修正「內政部警政署保安警察第六總隊編制表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、內政兩委員會。

程序委員會意見：

二十三、農業部函，為廢止「香蕉收入保險試辦及保險費補助辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

二十四、農業部函，為修正公告「宏都拉斯自高病原性家禽流行性感冒非疫區刪除」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

二十五、農業部函，為修正公告「美國羅德島州自高病原性家禽流行性感冒非疫區刪除」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

二十六、農業部函，為修正「農村再生發展區計畫審核及管理監督辦法」第三十一條之一條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

二十七、農業部函，為修正「老年農民福利津貼申領及核發辦法」第四條及第九條條文，請查照案。

。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟、社會福利及衛生環境兩委員會。

程序委員會意見：

二十八、財政部函，為修正「海關管理保稅工廠辦法」部分條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

二十九、財政部函，為修正「財政部關務署高雄關辦事細則」部分條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、財政兩委員會。

程序委員會意見：

三十、財政部、經濟部函，為修正「所得基本稅額條例第十二條高風險新創事業公司認定辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政、經濟兩委員會。

程序委員會意見：

三十一、金融監督管理委員會函送「證券發行人財務報告編製準則」第三十一條條文勘誤表及條文對照表勘誤表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

三十二、金融監督管理委員會函，為修正「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條、第十三條條文及「外國發行人募集與發行有價證券處理準則」第五條條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

三十三、教育部函，為修正「高級中等以上學校學生就學貸款辦法」部分條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

三十四、教育部函，為修正「國家圖書館編制表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、教育及文化兩委員會。

程序委員會意見：

三十五、交通部函，為採用國際海事組織（IMO）所屬海洋環境保護委員會（MEPC）第 83 次會議所採納 MEPC.398（83）決議之「2008 年氮氧化物技術章程（NOx Technical Code, NTC）」案，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

三十六、交通部函，為修正「船上法令規章必要藥品及醫療設備備置標準」第四條附表一及附表二，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

三十七、司法院函，為「家事事件文書傳真及電子傳送作業辦法」名稱修正為「家事事件文書使用電信傳真或其他科技設備傳送作業辦法」，並修正條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

三十八、司法院函，為修正「民事訴訟文書使用電信傳真或其他科技設備作業辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

三十九、司法院函，為修正「各級法院法官辦理案件年度司法事務分配辦法」第二條附表二，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十、司法院函，為修正「司法院會議規則」第十二條條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十一、司法院函，為修正「程序監理人選任及酬金支給辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十二、司法院函，為修正「地方法院及其分院處務規程」部分條文及「高等法院及其分院處務規程」部分條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十三、司法院函，為修正「法官職務評定辦法」部分條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十四、行政院函，為修正「中華民國刑法第一百八十五條之三第一項第三款尿液確認檢驗判定檢出毒品品項及濃度值」，並自 115 年 7 月 25 日生效，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十五、行政院函，為修正「陸海空軍刑法第五十四條第一項第三款尿液確認檢驗判定檢出毒品品項及濃度值」，並自 115 年 7 月 25 日生效，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、外交及國防兩委員會。

程序委員會意見：

四十六、行政院函，為修正「管制藥品分級及品項」部分分級及品項，並自 115 年 6 月 26 日生效，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

四十七、行政院人事行政總處函，為修正「行政院人事行政總處編制表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十八、法務部函，為修正「檢察官職務評定辦法」第三條、第七條及第二十條條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

四十九、經濟部函，為修正「經濟部產業園區管理局編制表」，並自 115 年 6 月 25 日生效，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、經濟兩委員會。

程序委員會意見：

五十、審計部函，為修正「審計部處務規程」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、財政兩委員會。

程序委員會意見：

五十一、衛生福利部函送「外國專業人才及其眷屬身心障礙者福利與服務需求評估辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十二、衛生福利部函，為修正「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」第十三條條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十三、衛生福利部函送「以基因改造大腸桿菌（*Escherichia coli*）K—12 DH1 MDO MAP1001d 菌株發酵生產之食品原料 2'-岩藻糖基乳糖（2'-fucosyllactose）與雙岩藻糖基乳糖（Difucosyllactose）混合物之使用限制及標示規定」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十四、衛生福利部函送「外國專業人才及其眷屬長期照顧服務申請及給付辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十五、衛生福利部函送「營養師法第十條所定其他經主管機關認可得供營養師執業之機構、場所」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十六、衛生福利部函送「外送員之食品衛生安全教育訓練實施辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十七、勞動部函送「外國人受聘僱從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十一款規定工作之轉換雇主或工作程序準則」第十三條附表一修正對照表勘誤表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十八、勞動部函，為修正「勞工作業環境監測實施辦法」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

五十九、勞動部函送「外送平臺業者對外送員應提供職業安全衛生教育訓練之時數、內容、師資等有關事項」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

六十、勞動部函送「外送員權益保障及外送平臺管理法第十條第一項第二款規定之保險範圍及最低保險金額」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

六十一、勞動部函，為修正「機械設備器具監督管理辦法」部分條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

六十二、環境部函，為修正「連鎖速食店業應設置資源回收設施規格及其他應遵行事項」公告事項第一項、第九項、第十項及第四項附件，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

六十三、環境部函，為修正「環境部環境保護產品證書規費收費標準」第二條條文，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

六十四、環境部函，為修正公告「限制含汞產品輸入」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

六十五、內政部函送「該部主管 115 年度本院同意先予動支之新興資本支出及新增計畫截至 4 月底執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

六十六、內政部函送「該部主管 115 年度本院同意先予動支之新興資本支出及新增計畫截至 5 月底執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

六十七、大陸委員會函送 115 年 6 月「兩岸協議執行檢討報告」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

六十八、國防部函送 115 年 5 月「具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形統計表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交外交及國防委員會。

程序委員會意見：

六十九、國防部函送 115 年 6 月「具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形統計表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交外交及國防委員會。

程序委員會意見：

七十、經濟部函送截至 115 年 5 月 31 日止「該部主管具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

七十一、經濟部函送截至 115 年 6 月 30 日止「該部主管具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

七十二、財政部函送「小型 X 光檢查儀汰購第二期計畫截至 115 年 5 月執行情形」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

七十三、財政部函送「小型 X 光檢查儀汰購第二期計畫截至 115 年 6 月執行情形」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

七十四、行政院主計總處函送截至 115 年 5 月「直轄市及縣市政府一般性補助款—其他」經費執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

七十五、運動部函送「該部主管 115 年度本院同意先予動支之新興資本支出及新增計畫截至 4 月底執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

七十六、運動部函送「該部主管 115 年度本院同意先予動支之新興資本支出及新增計畫截至 5 月底執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

七十七、核能安全委員會函送截至 115 年 5 月 31 日止「該會主管具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

七十八、教育部函送該部主管 115 年度截至 5 月底新興資本支出及新增計畫執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

七十九、教育部函送該部主管 115 年度截至 6 月底新興資本支出及新增計畫執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

八十、交通部函送截至 115 年 5 月底「該部主管具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

八十一、交通部函送截至 115 年 6 月底「該部主管具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

八十二、數位發展部函送「強化政府關鍵節點及偏鄉通訊網路數位韌性計畫」新興資本支出 115 年 4 月執行情形書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

八十三、數位發展部函送「強化政府關鍵節點及偏鄉通訊網路數位韌性計畫」新興資本支出 115 年 5 月執行情形書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

八十四、行政院人事行政總處函送 115 年 5 月公教人員保險生育給付差額補助辦理情形之說明，請

查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

八十五、行政院人事行政總處函送 115 年 6 月公教人員保險生育給付差額補助辦理情形之說明，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

八十六、衛生福利部函送 115 年度截至 5 月底「具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

八十七、衛生福利部函送 115 年度截至 6 月底「具有急迫性及攸關重大民生之新興資本支出及新增計畫執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

八十八、勞動部函送 115 年 6 月新興資本支出與新增計畫辦理情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

八十九、勞動部函送 115 年 7 月新興資本支出與新增計畫辦理情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

九十、行政院函送「行政院（院本部）115 年第 2 季媒體政策及業務宣傳費預算分析報告」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十一、行政院函送個人資料保護委員會籌備處 115 年第 2 季「因公派員出國計畫考察費用執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十二、大陸委員會函送 115 年第 2 季「因公派員出國考察費用執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十三、不當黨產處理委員會函送 115 年第 2 季因公派員出國考察費用執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十四、不當黨產處理委員會函送 115 年第 2 季辦理政策及業務宣導之執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十五、內政部函送中央都市更新基金辦理都市更新案 115 年第 1 季推動情形及進度表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十六、內政部函送「國土永續發展基金」國土功能分區劃設及各直轄市、縣（市）辦理情形 115 年 6 月書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十七、內政部函送該部 114 年 10 月至 12 月「因公派員出國計畫考察費用執行情形勘誤表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十八、原住民族委員會函送 115 年第 1 季「因公派員出國考察費用執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

九十九、原住民族委員會函送 115 年第 1 季辦理媒體政策及業務宣導執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會。

程序委員會意見：

一〇〇、外交部函送 115 年第 1 季辦理各類媒體政策及業務宣導執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交外交及國防委員會。

程序委員會意見：

一〇一、經濟部函送該部所屬事業台電、中油、台糖及台水公司 115 年 4 月份公益支出、委託調查、會費、捐助及睦鄰支出明細表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇二、經濟部函送科技專案研發成果各項績效評估指標 115 年 5 月報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇三、經濟部函送 115 年度新興重大計畫「關西淨水場及新埔配水中心改善工程」計畫書，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇四、經濟部函送該部所屬事業台電、中油、台糖及台水公司 115 年 5 月份公益支出、委託調查、會費、捐助及睦鄰支出明細表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇五、經濟部函送強化傳產技術升級與轉型執行成果 115 年 6 月書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政及相關委員會。

程序委員會意見：

一〇六、農業部函送美國對等關稅影響措施 115 年 5 月執行結果，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇七、農業部函送美國對等關稅影響措施 115 年 6 月執行結果，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇八、農業部函送「花東地區有機農業發展計畫（第四期）」等 2 項計畫選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一〇九、國家發展委員會函送 115 年度第 1 季「媒體政策及業務宣導執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一一〇、國家發展委員會函送 115 年第 2 季「高雄市亞洲新灣區產業發展策略暨亞灣 2.0 智慧科技創新園區推動方案執行進度」書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交經濟委員會。

程序委員會意見：

一一一、財政部函送 115 年第 1 季媒體政策及業務宣導執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會。

程序委員會意見：

一一二、國防部函送 114 年「海空戰力提升計畫採購特別預算釋商執行成效」書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政、外交及國防兩委員會。

程序委員會意見：

一一三、國防部函送「海空戰力提升計畫採購特別預算案 114 年採購執行進度及 115 年支用規劃」書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政、外交及國防兩委員會。

程序委員會意見：

一一四、國防部函送 114 年度「海空戰力提升計畫採購特別預算案」人事成本支出書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政、外交及國防兩委員會。

程序委員會意見：

一一五、國家科學及技術委員會函送「屏東科學園區辦理進度及規劃」115 年上半年度書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

一一六、文化部函送 115 年 4 月該部及附屬機關（構）接受外界捐贈款明細表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

一一七、文化部函送 115 年 5 月該部及附屬機關（構）接受外界捐贈款明細表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

一一八、運動部函送該部 115 年第 1 季因公派員出國考察費用執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會。

程序委員會意見：

一一九、交通部函送財團法人台灣郵政協會及台灣電信協會依本院相關決議 115 年 5 月份執行進度報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

一二〇、交通部函送財團法人台灣郵政協會及台灣電信協會依本院相關決議 115 年 6 月份執行進度報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

一二一、交通部函送鐵道局代辦臺鐵新建工程執行情形 115 年 6 月書面報告，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

一二二、行政院公共工程委員會函送該會 115 年第 1 季「因公派員出國計畫考察費用執行情形表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

一二三、數位發展部函送資通安全署 115 年第 1 季「公款補（捐）助情形季報表」，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交交通委員會。

程序委員會意見：

一二四、監察院秘書長函，為該院 115 年度第 2 季無辦理媒體政策及業務宣導，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

一二五、行政院人事行政總處函，為該總處 115 年第 2 季無因公派員出國考察情形，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

一二六、法務部函送 115 年第 1 季中央政府預算補助社會團體、人民團體、財團法人及個人之補助經費概況表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會。

程序委員會意見：

一二七、勞動部函送 114 年第 4 季辦理政策宣導相關廣告執行情形表及 114 年第 2 季修正資料，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

一二八、勞動部函送 115 年第 1 季辦理政策宣導相關廣告執行情形表，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

一二九、衛生福利部函送「國家疫苗產業韌性深耕計畫」之計畫書核定本，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

一三〇、衛生福利部函送「朴子醫院東石院區興建計畫修正計畫書」核定版，請查照案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會。

程序委員會意見：

一三一、本院司法及法制委員會函，為院會交付審查司法院函送「法庭錄音錄影公開播送實施辦法」案，經本院第 11 屆第 5 會期第 6 次會議報告後決定：「展延審查期限」，復逾立法院職權行使法第 61 條所定審查期限，請查照案。

一三二、本院經濟委員會函，為院會交付審查農業部函為修正「特定水土保持區劃定與廢止準則」第五條條文案，已逾立法院職權行使法第 61 條所定審查期限，請查照案。

一三三、本院經濟委員會函，為院會交付審查經濟部函送「中華民國一百一十五年度再生能源電能躉購費率及其計算公式」案，已逾立法院職權行使法第 61 條所定審查期限，請查照案。

一三四、本院社會福利及衛生環境委員會函，為院會交付審查衛生福利部函為修正「食品及其相關產品回收銷毀處理辦法」案等 7 案，已逾立法院職權行使法第 61 條所定審查期限，請查照案。

一三五、本院內政委員會函，為院會交付審查內政部函為修正「歸化我國國籍者及歸國僑民服役辦法」等 6 案，已逾立法院職權行使法第 61 條所定審查期限，請查照案。

(國民黨黨團提議增列)

- 一、本院委員徐巧芯等 16 人擬具「房屋稅條例第五條之一及第六條條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。
程序委員會意見：
- 二、本院委員徐巧芯等 17 人擬具「土地稅法第十七條之一及第十九條條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。
程序委員會意見：
- 三、本院委員徐巧芯等 17 人擬具「公教人員保險法部分條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。
程序委員會意見：
- 四、本院委員廖偉翔等 22 人擬具「都市危險及老舊建築物加速重建條例修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。
程序委員會意見：
- 五、本院委員廖偉翔等 17 人擬具「總統副總統選舉罷免法第十一條及第二十三條條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。
程序委員會意見：
- 六、本院委員廖偉翔等 17 人擬具「公職人員選舉罷免法第十四條條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。
程序委員會意見：
- 七、本院委員廖偉翔等 16 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。
程序委員會意見：
- 八、本院委員吳宗憲等 16 人擬具「菸害防制法部分條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。
程序委員會意見：
- 九、本院委員吳宗憲等 16 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。
程序委員會意見：
- 十、本院委員蘇清泉等 21 人擬具「兒童及少年福利與權益保障法第二十七條條文修正草案」，請審議案。
議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。
程序委員會意見：
- 十一、本院委員林德福等 20 人擬具「土地稅法第十七條之一及第十九條條文修正草案」，請審議

案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

十二、本院委員林德福等 20 人擬具「房屋稅條例第五條之一及第六條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

十三、本院委員邱鎮軍等 17 人擬具「都市更新條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

十四、本院委員邱鎮軍等 17 人擬具「都市危險及老舊建築物加速重建條例修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

十五、本院委員邱鎮軍等 19 人擬具「遺產及贈與稅法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

(民進黨黨團提議增列)

十六、本院委員張雅琳等 21 人擬具「房屋稅條例第五條之一及第六條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

十七、本院委員張雅琳等 21 人擬具「土地稅法第十七條之一及第十九條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

十八、本院委員張雅琳等 17 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

十九、本院委員鍾佳濱等 19 人擬具「食品安全衛生管理法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交社會福利及衛生環境委員會審查。

程序委員會意見：

二十、本院委員伍麗華 Saidhai Tahovecahe 等 20 人擬具「偏遠地區學校教育發展條例第十二條、第十五條及第十七條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交教育及文化委員會審查。

程序委員會意見：

二十一、本院委員林宜瑾等 19 人擬具「促進轉型正義條例第六條之一條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

二十二、本院委員李坤城等 19 人擬具「社會秩序維護法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

二十三、本院委員張雅琳等 21 人擬具「社會秩序維護法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

二十四、本院委員王美惠等 20 人擬具「社會秩序維護法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

二十五、本院委員林宜瑾等 27 人擬具「立法委員行為法增訂第七條之一及第十條之一條文草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

二十六、本院委員沈伯洋等 19 人擬具「香港澳門關係條例第十條、第十條之一及第四十七條之二條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

二十七、本院委員李柏毅等 16 人擬具「立法院議事規則第三十五條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

二十八、本院委員林岱樺等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

二十九、本院委員李坤城等 19 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十、本院委員林楚茵等 16 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十一、本院委員郭昱晴等 16 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十二、本院委員林月琴等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十三、本院委員張雅琳等 21 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十四、本院委員郭國文等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十五、本院委員沈伯洋等 19 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十六、本院委員沈伯洋等 18 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 12、22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十七、本院委員黃捷等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十八、本院委員郭昱晴等 16 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條

文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

三十九、本院委員張宏陸等 18 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十、本院委員張雅琳等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十一、本院委員林月琴等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十二、本院委員李柏毅等 19 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十三、本院委員吳秉叡等 19 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十四、本院委員陳培瑜等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十五、本院委員蔡易餘等 17 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十六、本院委員林宜瑾等 27 人擬具「臺灣地區與大陸地區人民關係條例第九條及第九十一條條文修正草案」，請審議案。

本案經提本院第 11 屆第 1 會期第 22 次會議決定：退回程序委員會重新提出。爰於本次會議提出。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十七、行政院函請審議「財政收支劃分法部分條文修正草案」案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

四十八、行政院函請審議「社會秩序維護法部分條文修正草案」案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

四十九、行政院函請審議「災害防救法部分條文修正草案」案。

議事處意見：擬請院會將本案交內政委員會審查。

程序委員會意見：

(台灣民眾黨黨團提議增列)

五十、本院台灣民眾黨黨團擬具「土地稅法第十七條之一及第十九條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

五十一、本院台灣民眾黨黨團擬具「房屋稅條例第五條之一及第六條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

五十二、本院台灣民眾黨黨團擬具「遺產及贈與稅法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交財政委員會審查。

程序委員會意見：

五十三、本院台灣民眾黨黨團擬具「教師待遇條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制、教育及文化兩委員會審查。

程序委員會意見：

五十四、本院台灣民眾黨黨團擬具「少年及家事法院組織法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

五十五、本院台灣民眾黨黨團擬具「行政法院組織法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

五十六、本院台灣民眾黨黨團擬具「法院組織法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

五十七、本院台灣民眾黨黨團擬具「智慧財產及商業法院組織法第十八條、第二十一條及第三十七條條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

五十八、本院台灣民眾黨黨團擬具「懲戒法院組織法部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

五十九、本院台灣民眾黨黨團擬具「毒品危害防制條例部分條文修正草案」，請審議案。

議事處意見：擬請院會將本案交司法及法制委員會審查。

程序委員會意見：

質詢事項

主席：現在請登記委員發言，首先請登記第 1 位林委員楚茵發言。我們在林委員楚茵發言完畢的時候截止發言登記。

林委員楚茵：謝謝主席，各位同仁。針對第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議程報告事項及質詢事項，建請照議事日程草案及增列報告事項通過。提案人：民進黨立法院黨團。

案由：針對第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議程報告事項及質詢事項，建請照議事日程草案及增列報告事項通過。

提案人：民主進步黨立法院黨團 林楚茵

主席：好，謝謝。

接下來我們請登記第 2 位蔡委員春綢發言。

蔡委員春綢：本院台灣民眾黨黨團，針對第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議事日程以議程草案提報院

會處理。是否有當？敬請公決。提案人：台灣民眾黨立法院黨團。

案由：本院台灣民眾黨黨團，針對第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議事日程以議程草案提報院會處理。是否有當？敬請公決。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳清龍 蔡春綢

主席：好，謝謝。

報告事項及質詢事項就等討論事項宣讀及發言完畢之後再行處理。現在請宣讀討論事項。

(議事日程草案)

一、本院民進黨黨團，針對第 11 屆第 5 會期第 19 次會議將委員賴士葆等 25 人擬具「公民投票法第二十一條條文修正草案」自內政委員會抽出逕付二讀，與相關提案併案協商之決定提出復議。是否有當？請公決案。

本案經提本院第 11 屆第 5 會期第 20 次會議決議：另定期處理。爰於本次會議提出處理。

二、本院內政委員會報告審查內政部函送國家住宅及都市更新中心 115 年度預算書案。

本案經提本院第 11 屆第 4 會期第 2 次會議報告決定：交內政委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。

三、本院教育及文化委員會報告審查核能安全委員會函送國家原子能科技研究院 115 年度預算書案。

本案經提本院第 11 屆第 4 會期第 3 次會議報告決定：交教育及文化委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。

四、本院教育及文化委員會報告審查國家科學及技術委員會函送國家災害防救科技中心及國家太空中心 115 年度預算書案。

本案經提本院第 11 屆第 4 會期第 2 次會議報告決定：交教育及文化委員會審查。茲接報告，爰於本次會議提出討論。

(程序委員會會議資料)

第 11 屆第 5 會期第 22 次會議討論事項簡表 (程序委員會會議資料) 115.8.11.

案號	議案名稱	條數	備註
1.	本院民進黨黨團，針對第 11 屆第 5 會期第 19 次會議將委員賴士葆等 25 人擬具「公民投票法第二十一條條文修正草案」自內政委員會抽出逕付二讀，與相關提案併案協商之決定提出復議。是否有當？請公決案。	--	復議不通過
2.	本院內政委員會報告審查內政部函送國家住宅及都市更新中心 115 年度預算書案。	--	交付協商 115.8.7.
3.	本院教育及文化委員會報告審查核能安全委員會函送國家原子	--	院會通過

	能科技研究院 115 年度預算書案。		
4.	本院教育及文化委員會報告審查國家科學及技術委員會函送國家災害防救科技中心及國家太空中心 115 年度預算書案。	--	院會通過

主席：現在請登記委員發言。我們請登記第 1 位林委員楚茵發言，在林委員楚茵發言完畢的時候截止發言登記。

林委員楚茵：謝謝主席以及各位立法院的同仁。針對第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議事日程討論事項，民進黨提出限列下表 6 案，其中的第 1 案本席想做一個說明。

我相信有關於交通違規罰單在罰金的使用部分，其實是全民都有共識的狀況。目前針對維護交通秩序所提出來的罰鍰的運用，其實大家都感受到了，那就是用在改善道路交通安全的比例是很低的，而且這個幾乎已經達到全民共識，根本不用畫蛇添足地去透過一個公投來做全民共識的凝聚。我想今天我在這裡發言，現場不論朝野政黨的委員相信都沒有人反對，那就是過去一直以來，我們很多的交通罰鍰用在真正改善道路交通的部分，比例真的實在是太少了。

所以民進黨立法院黨團特別依照過去道路交通管理處罰條例第九條第二項所訂定，有關道路交通違規罰鍰之分配及運用，由地方政府舉發之交通違規案件，當中 75%是分配給地方政府，而地方政府現在僅提撥 12%作為交通執法及交通改善的經費確實太少。所以我們民進黨黨團希望在院會當中作出決議：第一，請行政院責成交通部儘速邀集地方政府，修正道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法，希望能提高、不低於 50%，而且優先支應於改善交通環境。第二，交通部應擬定相關執行考核機制，強化交通罰鍰之收入分配給各級政府、相關機關之責任，主要作為交通改善及安全之提升。

因此，本席希望等一下在野黨的委員們也可以一致來支持這樣的提案，不要在表決的時候就讓它消失在程序委員會。不然，這可能就會代表在野黨的委員對於交通罰鍰使用上希望多用於交通道路的改善只是說一套做一套，因為你們否決了一項非常達成全民共識的提案。

其他的提案就請議事人員代為宣讀。以上 6 案是否有當，敬請公決。

主席：好，謝謝林委員。我們接下來請議事人員代為宣讀提案內容。

案由：針對第 11 屆第 5 會期第 22 次會議議程討論事項，建請限列下表 6 案。是否有當，敬請公決。

提案人：民主進步黨立法院黨團 林楚茵

序	議	案
一	本院民進黨黨團，有鑑於交通違規處罰的目的除了處罰違規行為外，核心目的在於維護交通秩序以及確保交通安全。惟目前我國交通罰鍰收入之運用，屢遭外界質疑用於改善道路安全之比例過低，依據《道路交通管理處罰條例》第 9 條第 2 項授權訂定之《道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法》，規定由地方政府舉發之交通違規案件，75%之罰鍰收入分配給地方政府，而地方政府獲配之罰鍰收入，僅至少提撥 12%作為交通執法與交通安全改善經費，資源之配置顯未盡合理，且其優先支應項目偏重在交通執法部分，亦未臻妥適，實有調整之必要。爰建請院會作成決議如下： 「一、請行政院責成主管機關交通部儘速邀集相關機關及地方政府，檢討修正《道路交	

	通違規罰鍰收入分配及運用辦法》，提高交通違規罰鍰用於交通安全改善之比例，並不得低於百分之五十，且應優先支應於改善道路交通環境。 二、交通部應研議訂定相關執行監督考核機制，強化交通違規罰鍰收入獲配之各級政府、機關之責任，以確保罰鍰收入確實投入交通改善與安全提升。」是否有當？敬請公決。
二	(一)本院財政委員會報告彙總完成中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告案（財政、司法及法制委員會）。 (二)本院財政委員會函送外交及國防委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告」討論案。 (三)本院財政委員會函送內政、交通兩委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告」討論案。 (四)本院財政委員會函送經濟、教育及文化、社會福利及衛生環境三委員會 115 年度中央政府總預算案公務預算部分審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案審查總報告」討論案。
三	(一)本院財政委員會報告彙總完成中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分審查總報告案（不含內政、外交及國防、經濟、財政、教育及文化、交通、社會福利及衛生環境委員會部分）。 (二)本院財政委員會函送外交及國防、交通兩委員會 115 年度附屬單位預算審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。 (三)本院財政委員會函送內政委員會 115 年度附屬單位預算審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。 (四)本院財政委員會函送財政、教育及文化兩委員會 115 年度附屬單位預算審查報告，請併「中華民國 115 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。
四	本院教育及文化委員會報告審查文化部函送國家表演藝術中心、文化內容策進院、國家電影及視聽文化中心 115 年度預算書案。
五	本院教育及文化委員會報告審查教育部函送國家運動訓練中心及國家運動科學中心 115 年度預算書案。
六	本院教育及文化委員會報告審查運動部函送國家運動產業發展中心 114 年度及 115 年度預算書案。

主席：登記委員已經發言完畢，現在處理報告事項提案，先提案先處理。

請問對於林楚茵委員的提案有無異議？（有）有異議的話，我們進行表決。

請清點在場人數。

（清點人數）

主席：贊成林楚茵委員提案的請舉手。

（進行表決）

主席：好，謝謝。

反對林楚茵委員提案的請舉手。

(進行表決)

主席：好，謝謝。表決結果：在場 17 人，贊成者 8 人，反對者 9 人。贊成者少數，不通過。

我們接下來繼續處理蔡春綢委員的提案。請問對蔡委員的提案有無異議？（有）有異議，我們進行表決。

現在請清點在場人數。

(清點人數)

主席：好，贊成蔡委員提案的請舉手。

(進行表決)

主席：好，謝謝，請放下。

反對蔡委員提案的請舉手。

(進行表決)

主席：表決結果：在場 17 人，贊成者 9 人，反對者 8 人。贊成者多數，通過。我們就將本次議程草案提報院會處理，其他提案我們就不再處理。

現在請宣讀人民請願案。

人民請願案

一、函送本院相關委員會審查，共 3 案。

（第 1 案擬送請內政委員會審查）

1. 高○○建請修正地方制度法第三十三條，設置鄉鎮市民代表會原住民保障席次事請願案。

（第 2 案擬送請司法及法制委員會審查）

2. 羅○○為考試院函送之公務人員考績法修正草案，考核機制流於形式欠缺執行力，應重新研議事請願案。

（第 3 案擬送請社會福利及衛生環境委員會審查）

3. 財團法人中華民國○○○○○基金會建請儘速修正消費者保護法，新增公益團體訴訟制度，以維護消費者權益事請願案。

二、依請願法第四條之規定，係屬應提起訴訟之事項，未便受理，擬函復請願人，共 3 案。

1. 王○○為釐清家屬死亡命案，提起刑事非常上訴陳情案。

2. 周○○為公務員涉嫌違反職務，提出刑事告發等事。

3. 陳○○為長照服務員盜領帳戶等事檢附法院判決書及其它文件事。

三、依立法院職權行使法第六十五條第二項規定，擬函轉權責機關處理逕復，並副知請願人，共 8 案。

1. 李念慈建請行政院監督金融監督管理委員會將立法院交付之請願案處理結果刊登政府公報事請願案。（擬函轉行政院）

2. 李念慈建請行政院究責財政部拒將請願人歷年請願處理結果刊登公報事請願案。（擬函轉行政院）

3. 陳○○為現行國境通關自動化設備缺乏無障礙通用設計之未盡完善，影響身心障礙國民使

用自動通關之權益事請願案。（擬函轉內政部）

4. 高○○建請修正地方立法機關組織準則第七條，設置鄉鎮市民代表會原住民保障席次事請願案。（擬函轉內政部）

5. ○○○計程車客運商業同業公會建請研議修正營業小客車及相關營業車輛之車窗玻璃透光率審驗制度，建立客觀化、差異化及風險導向之管理標準，並保障身心障礙者隱私及無障礙運輸發展事請願案。（擬函轉交通部）

6. 張○○為臺灣臺北地方檢察署辦理刑事告訴案，涉嫌未依法實質偵查罪嫌，侵害人民訴訟權事請願案。（擬函轉法務部）

7. 胡○○為教化假釋提出建言事請願案。（擬函轉法務部）

8. 張○○為新北地方法院涉及違憲，進行檢舉告發事請願案。（擬函轉司法院）

主席：請問有無異議？（無）沒有的話，通過。

請問有無臨時動議？（無）沒有。

本次會議進行到此為止。現在散會，謝謝大家。

散會（12 時 13 分）

本期委員發言紀錄索引

立法院第11屆修憲委員會公聽會（第2場）會議紀錄	
憲法增修條文第四條第一項第二款修正案：一、山地原住民、平地原住民分類是否仍具有憲法上的正當性？二、取消山地、平地分類，原住民六席在憲法中的代表原則？三、山地、平地原住民分類退出憲法後，整體法制應如何銜接？四、修憲條文之文字應如何表述？ （頁次：1 - 26）	
發 言 者	鍾佳濱（主席）、鄭天財 Sra Kacaw、伍麗華 Saidhai Tahovecahe

立法院第11屆第5會期經濟委員會第25次全體委員會議紀錄

邀請經濟部部長率台灣糖業股份有限公司董事長、法務部首長、衛生福利部首長及審計部首長就「台灣糖業股份有限公司經營治理及風險控管之檢討—中聯油脂事件、台糖售地案等重大債權追償暨審計部114年度決算審核意見改善情形」進行報告，並備質詢 (頁次：27 - 102)

發 言 者	洪毓祥（主席）、楊瓊瓔、鍾佳濱、邱志偉、謝衣鳳、陳昭姿、王鴻薇、蔡易餘、鄭天財 Sra Kacaw、呂玉玲、葉元之、邱慧洳、徐欣瑩、陳亭妃、邱議瑩、傅崐萁、陳超明、鄭正鈴、張嘉郡、賴瑞隆
-------	---

立法院第11屆第5會期交通委員會「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會

「網際網路媒合客運服務管理條例」立法公聽會

(頁次：103 - 224)

發 言 者

黃健豪（主席）

立法院第11屆第5會期程序委員會第20次會議紀錄

審定本院第11屆第5會期第22次會議議事日程及人民請願案

(頁次：2 2 5 - 2 5 4)

發 言 者	沈發惠（主席）、林楚茵、蔡春綢
-------	-----------------

本期冊別	第二冊（全二冊）
本期期數	5470
出版日期	中華民國 115 年 8 月 28 日（星期五）
發行	立法院公報處
地址	臺北市中山南路一號
電話	(02)23585127 (02)23585858 轉 1367、1389
網址	http://lci.ly.gov.tw