

專案質詢

8-2-5-0718

立法院議案關係文書 中華民國 101 年 10 月 17 日印發

案由：本院黃委員昭順，針對經建會日前制定「跨域加值公共建設財務規劃方案」，相關規劃雖可減輕中央籌措重大建設財源壓力，但卻使地方政府負擔經費倍數成長，籲請政府重視。未來捷運等凡可賺錢的公共建設，依照「跨域加值公共建設財務規劃方案」，皆將被要求運用增額容積、增額稅收融資（TIF）、跨域異業整合等多元政策工具整體開發規劃，「額外效益」將被政府搶先回收成立基金，當作建設「成本」。但相關規劃雖看似合理，實則加劇南北差距與城鄉差異，未來開發效益低的南部與偏鄉將不易爭取重大建設，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、「跨域加值公共建設財務規劃方案」今年 4 月份由經建會宣布制定，日前正式由行政院核定。經建會指出，過去因公共建設多仰賴政府編列預算，面對地方政府公共建設需求日益增加，而中央政府能提供的預算無法滿足相關資金，因此決定以此方案來推動過去被忽略的周邊土地整體規劃開發，讓開發效益先行回收成建設成本，使發展時程不致因政府籌措建設資金而產生拖延，公共建設效益也不會被少數地主所獨享。
- 二、相關規劃看似合理，但因台灣南北與城鄉資源分配不均，同樣是重大建設的周邊土地，南北與城鄉的土地所能提供的「額外效益」差異極大。以捷運系統為例，過去十幾年來中央投注台北捷運逼近一兆元，一年一條捷運通車，台北捷運路網已經趨於完善，坐收土地增值的獲益，但高雄若要申請新的捷運路線，卻要「繳清」通車後的預期稅收與民間業者的預期獲利，有錢的縣市將更容易爭取公共建設，貧窮縣市的建設越來越少，南北差距只會加速擴大。
- 三、再舉即將在十二月決標、開工的高雄市環狀輕軌為例，高雄市政府規劃輕軌捷運站體週邊土地可以容積移轉，但因為依「跨域加值公共建設財務規劃方案」，高雄市政府依此修訂

立法院第 8 屆第 2 會期第 5 次會議議案關係文書

「審查容積移轉申請案件許可要點」，訂出「可移入容積之五成應以折繳代金方式移入容積」規定，要求業者以市價五成代金繳納，等於是業者花錢購入移入容積後，還要再以購基地的市價再繳百分之十五代金，成本倍增。建築業者表示，相關規定造成建商或開發商在接受容積移轉獎勵的成果之前，支付購買土地總額百分之十五以上的成本，讓建商或開發商負擔未來銷售住宅的成敗，完全忽視公平正義原則。

- 四、以此觀之，中央樂觀的以為將重大工程建設的「額外效益」搶先回收，當作建設「成本」，再由中央轉嫁地方政府籌措財源的方式，將導致民間業者無利可圖，因為未來預期的收益都被地方政府規劃到「自償經費」裡面。無利可圖的開發案如何讓業者買單承擔不必要的風險進行開發？無人開發又哪來的預期收益填補地方政府的「自償經費」？中央看似省下籌資成本，其實只是將風險與責任轉嫁到地方政府與民間業者，完全不負責任。以高雄環狀輕軌為例，不但造成輕軌興建的財政困難，讓高雄市政府一毛錢也拿不到，最後使得中央政府、地方政府、以及高雄房地產界、投資開發商四者全輸。
- 五、爰此本席強烈要求此一「跨域增值公共建設財務規劃方案」須提交立法院，經立法院審核通過後方能實施。現階段已規劃實施者例如高雄市各大重要交通建設（鐵路地下化鳳山計畫、環狀輕軌、捷運路竹延伸線）也都應重新在立法院報告審議後重新規劃中央地方財務分配方式。