

意前，仍應依原核定比例辦理，並請北富銀本最大誠意與經銷商協商。

依據北富銀 101 年 7 月 24 日北富銀總彩字第 1010001699 號函附 6 月 22 日、27 日及 7 月 5 日三場協商會後之問卷調查結果有 68%（1071 家經銷商）不同意北富銀所提之回饋機制，又對於北富銀本次恢復會員通路辦理引發經銷商疑慮並於 101 年 7 月 18 日到會陳情訴求一事，本院體育委員會業於 7 月 24 日召開會議予以協助，並請北富銀在本屆運動彩券發行經銷期間，仍應與運動彩券經銷商積極溝通，創造運動彩券營運雙贏局面。

（二十二）行政院函送邱委員志偉就非現金捐贈課徵基本稅額問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 10 月 16 日院臺專字第 1010065566 號）  
（立法院函 編號：8-2-3-626）

邱委員就非現金捐贈課徵基本稅額問題所提質詢，經交據財政部查復如下：

- 一、所得基本稅額條例之立法目的，係為使適用租稅減免規定而繳納較低所得稅或甚至免稅之法人或個人，至少負擔一定比例之所得稅（即基本稅額），俾對國家財政有基本貢獻，以維護租稅公平，確保國家稅收。
- 二、依所得基本稅額條例第 12 條規定，個人之基本所得額，為依所得稅法規定計算之綜合所得淨額，加計海外所得、特定保險給付、特定有價證券交易所得及非現金捐贈之金額；同條例第 13 條規定，個人之基本稅額，為基本所得額扣除 600 萬元後，按 20%計算之金額；同條例第 4 條規定，個人之一般所得稅額高於或等於基本稅額者，其當年度應繳納之所得稅，應按所得稅法及其他相關法律規定計算認定之。一般所得稅額低於基本稅額者，其應繳納之所得稅，除按所得稅法及其他相關法律規定計算認定外，另應就基本稅額與一般所得稅額之差額認定之。
- 三、上開應計入個人基本所得額之非現金捐贈金額，係指依所得稅法或其他法律規定於申報綜合所得稅時減除之金額，因此，納稅義務人以非現金捐贈，如實際捐贈金額大於綜合所得總額，僅須就其於申報綜合所得稅時自綜合所得總額中實際減除捐贈之金額計入基本所得額，而非以「原始捐贈總金額」計入基本所得額。因此，應不發生非但未享受綜合所得稅租稅優惠，反而需額外繳納基本稅額問題，貴委員所提資深畫家捐贈畫作予政府，反遭追繳稅款乙節，容有誤解。

（二十三）行政院函送邱委員志偉就臺鐵自強號停靠站增加，部分班次行車時間較莒光號長，服務品質降低，應全面調降自強號票價問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 10 月 16 日院臺專字第 1010065564 號）  
（立法院函 編號：8-2-3-624）

邱委員針對臺鐵自強號停靠站增加，部分班次行車時間較莒光號長，服務品質降低，應全面

調降自強號票價所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、臺鐵局自強號除提供城際快速運輸服務之外，亦須兼顧沿線各站旅客運輸服務，部分區間以自強號增停方式因應需求，因此，少部分自強號會有停靠站較多情形。例如臺鐵局東線部分復興號、莒光號，以其功能為疏解自強號擁擠程度，或兼具觀光旅遊性質列車，係規劃以半直達方式行駛，因而有少數莒光號及復興號行駛時間較自強號為短之情形。又如台北－桃園區間僅第 272 車次自強號（桃園 6：50 開）因係第一班開往花蓮自強號，且位於通勤時間帶，停靠站較多（停靠樹林、萬華），行駛時間較第 652 車次莒光號（桃園 8：37 開）為長。
- 二、近年來臺鐵局旅客數量不斷增加，超越高鐵通車以前水準，已將所有車廂投入營運，目前基隆－中壢區段平日通勤、通學旅客眾多，復因該區間在尖峰時間帶運能有限，如自強號限制發售站票，將使其他車種更為擁擠。臺鐵局新購 136 輛傾斜式城際列車及 296 輛通勤列車，即將於明（102）年陸續加入營運，班次及運能將大幅提升，車廂擁擠情形得以改善，將重新檢討自強號停靠站。另臺鐵局票價自 84 年 9 月 16 日迄今，已逾 17 年未調整，如調降自強號票價將加劇虧損，仍以維持目前票價為宜。

#### （二十四）行政院函送黃委員昭順就籲請中油公司油品輪於國內建造問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 10 月 16 日院臺專字第 1010065526 號）  
（立法院函 編號：8-2-3-586）

黃委員就籲請中油公司油品輪於國內建造問題所提質詢，經查復如下：

- 一、近年政府積極扶植國內造船相關產業發展，相關措施如下：
  - （一）積極推動國輪及國艦國造方案，協助船廠及國內外船東爭取銀行優惠之造船融資；亦訂定軍艦與公務船之長期需求量，提供國內船廠長期穩定之訂單；另政府亦積極推動水上休閒產業發展，增加休閒船舶之市場需求。
  - （二）為拓展造船產業的能量，業界亦應轉型升級，擴大造船服務領域，投入離岸風電、潮流發電等海洋工程之相關船舶以及維修海事工程專用等船舶之開發，增加造船產業之發展契機。經濟部已投入船舶產業技術研發及輔導船廠轉型升級，以開發更高附加價值之船型及船用裝備零組件。
  - （三）造船及航運為我國重要產業，政府過去推動台船公司再生計畫及民營化，使台船公司脫胎換骨連年獲利，未來仍將持續改善產業環境，支持我國造船及航運產業發展。
- 二、中油公司油品輪於國內建造之相關說明：
  - （一）我國於 98 年加入政府採購協定（GPA），中油公司於同年以國際採購公開招標建造二艘 4 萬噸環島油品輪，因國際船廠訂單滿檔而流標；本（101）年底將繼續建造該二艘油品輪，基於本財物採購金額已達 GPA 規定新台幣 2,000 萬元門檻，故相關採購應對所有簽署 GPA 之國家開放。
  - （二）中油公司考量目前國內經濟情勢，將於符合採購法規範前提下，協助促成將新購油輪交