

減少民怨博取支持的最大關鍵，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、健全財政方案的推出，對財政的改善確實有些助益，尤其對「不讓債務破表」發揮救急的效果；方法上也參考 1980 年美國雷根政府推動稅改的政治藝術，「取之於少數，用之於多數」，來爭取社會大眾的支持，財政部的方案值得肯定。這次主要是針對高所得者加稅，就稅制公平而言是一大進步，但是在民主深化的台灣，受益者未必挺身幫政府辯護，而受衝擊者必然透過各種管道強力反對，加稅部分未來遭遇相當大的阻力，勢所難免。
- 二、眾所周知，財政健全方案之所以迫切，是因為中央與地方政府的舉債都已逼近上限，而債務累積是連年赤字，也就是入不敷出所致。從政府支出占 GDP 的比重來看，我國政府規模其實不大，根本問題在於租稅負擔率（稅收占 GDP 比重）較其他國家低。因此，財政改革的重點應該是優先檢討政府的收入結構，包括租稅和社會保險的保費都應切實檢討。但值得商榷的是，稅改卻是財政健全方案中的最後選項；而且不動產稅制的改革比消費稅制和所得稅制更迫切，卻列為中期方案。
- 三、財政健全方案雖屬必須，但政府的說帖卻仍難讓被課者心服，例如；兩稅合一要修正的理由之一是因應「國際潮流」，那我國、為何不參考大多數國家不課徵金融營業稅的作法？當初實施兩稅合一是為了避免重複課稅，則調降扣抵率的合理性為何？調增富人所得稅率最高達 45% 的想法雖說是一大突破，但何不也在最低稅負制降低免稅額？再說；造成貧富差距擴大、稅制不公的關鍵其實是在於不動產稅制，那為何不先從財產稅改革做起？
- 四、稅制的改革常需配合時空環境的需要，是一項永無止境的工程，因此即使財政部稅改調整具有正當性，未來仍無可避免會碰到重重阻力。健全財政的改革方案，由於碰觸到既得利益者的痛腳，通常總是困難重重。尤其在今天民粹當道，行政部門相對處於弱勢地位，往往最後被修得面目全非，讓健全財政得不償失。鑑此；本次健全財政方案可能衍生的問題，諸如企業與富人逃漏稅的情形可能更嚴重，政府流失的稅金也會跟著增加、企業與金融業獲利減少，衍生轉嫁給消費者等，未來如何防範類似問題的惡化，相關單位實須重視，並提出具體可行的因應策略，如此方能以公平、合理的稅制，贏得朝野立委與多數民意的廣泛支持。

（七十四）本院黃委員昭順，針對遠通電收 eTag 上路迄今，一直未能為普羅大眾及社會輿論接受，各界批評主管部會未善盡督導之責浪聲不斷，特再表芻議。遠通之所以成眾矢之的，除了面對諸多失誤之處理態度表現傲慢外，事實在過程或決策之間，確有爭議不少。綜觀全世界各國高速公路收費系統，除了計次收費會在交流道間掃描或人工收費，計程收費都是在

匝道掃描或人工收費，但遠通電收卻設計這種違反常理的收費系統，豈不讓人竇疑？目前遠通電收要三天才完成扣款入帳，社會各界也不清楚何時解款繳高公局，再加上各用路人儲值金額，彙總成鉅款在遠通電收帳戶生息，這種生息收益是否應該？再者；每天 20 公里免費里程，是否遠通電收也要扣手續費？若然，政府不收通行費，反而付遠通電收手續費，豈不造成政府損失，不也即是納稅人血汗錢的損失。交通部應主動說明相關，也建議高公局與遠通電收重啟合約的談判，並嚴格要求 ETC 制度，務必要能做到公平、公正、合理、效率、方便的要求，以確實維護廣大上路人的權益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、綜觀全世界各國高速公路收費系統，除了計次收費會在交流道間掃描或人工收費，計程收費都是在匝道掃描或人工收費，但台灣遠通電收卻設在兩交流道中間路段掃描器，電腦要不斷比對，才能找出每輛車的起迄交流道，核算其過路費，所以遠通電收電腦路段掃描比匝道掃描多處理超過三倍筆通行交易，出錯機會自然相對增加，而且要等三天才能讓用路人查核通行記錄。這麼特殊的設計理念當初政府主管機關是否仔細評估過，又怎會同意遠通電收設計這種錯誤連連的收費系統，監察院或政風單位是否應該主動介入調查這種不合理商業作為？
- 二、按理 BOT 案甲乙兩方必須維持夥伴關係，才是正確作法，但是如果內容上損及公益，高公局應該代表人民與政府採取公平公正的立場。但似乎高公局跟遠通電收本已是生命共同體，不會主動去揭露遠通電收缺失，社會各界批評高公局因缺失該罰款而未罰款，罰款又收不到，不依合約安排九百位收費員工作也不罰款，遠通電收在 B 標時以紅外線掃描得標，而排除 RFID 掃描業者得標，反過來如今遠通電收改變用 eTag 和 RFID 掃描等情事，這些明顯違反得標技術基礎事實及不合理對待，政府忘記這每一筆建設或投資經費，都是人民辛苦的納稅錢嗎？
- 三、目前遠通電收要三天才完成扣款入帳，社會各界不清楚何時解款繳高公局，再加上各用路人儲值金額，彙總成鉅款在遠通電收帳戶生息，這筆生息收益相當可觀，另外每天 20 公里免費里程，是否遠通電收也要扣手續費，如果是的話，政府不收通行費，反而付遠通電收手續費，造成政府損失。因為遠通電收只在兩交流道間掃描一次，所以每天 20 公里免費里程手續費不該收，高公局應該將利息收入歸公、免費里程免收手續費、還有催收信郵費由遠通電收支付等情事，責成遠通電收照辦，同時當天要完成核算通行費並解繳高公局帳戶，高公局應該當天檢驗所有遠通電收傳輸資料正確性，再與往年同一天收入金額作比較。

四、建議高公局要遠通電收選擇若干交流道匝道設 eTag 掃瞄器，用來核對同一天經過有匝道掃描器交流道間的車次數與目前遠通電收路段掃描通過同一區段同一時段車次數，這樣也是驗證遠通電收的正確率。同時，也建議高公局與遠通電收重啟合約的談判，手續費收取方式應按輛次計收而非按里程計收，可參考台北市捷運悠遊卡方式收取手續費，儲值等衍生利息也比照悠遊卡方式處理。

(七十五) 本院黃委員昭順，針對日前兩岸第二次協議檢討會議對我方爭取多年的陸客中轉問題，陸方表示可以考慮，籲請政府有關機關再加把勁。多年來由於大陸擔心，如果開放陸客中轉，會讓兩岸關係轉變為國際關係，從而使得這個問題一直無法獲得突破解決，其實太過泛政治化。本席認為；這個問題要想獲得解決，必須從民本及經貿的邏輯出發。大陸與台灣間的航線航班密度，遠超過大陸與其它區域的密度，而台灣和歐美亞太東亞地區間也早已經建構相當便利的航線網絡，因此，若能以台灣做為中轉站，對兩岸與世界接鄰的便利性當然利大於弊。也可使因兩岸關係改善而有助於區域及世界航運及經貿的發展，甚至有助於世界經濟融合交流及一體化的發展。本席強調；陸客中轉問題是便民利經濟問題，況且這幾年來兩岸的互信能量正在朝積極正面的方面發展，為了兩岸關係的發展大局著想，更應該讓陸客中轉問題早日獲得突破解決。兩岸既已有經合會，建議可以將這個問題交給經合會處理，儘快研議出一個可行性方案，再由兩岸兩會在第 11 次會談時正式簽署，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、大陸經濟起飛後，前往海外旅遊、經商、求學者大舉增加，陸客中轉的需求量龐大。但在大陸境內中轉機場及設施仍未跟進下，大批陸客經由東京、首爾、香港、曼谷等地中轉，前往歐美地區。看在台灣航空業者眼中，這些陸客都是「看得到、吃不到」的金流。儘管台灣一再以「從未限制台灣旅客在大陸中轉」為由，要求大陸當局對等開放陸客來台中轉，但大陸方面始終沒有積極回應。
- 二、陸客來台中轉總算獲得陸方首度正式回應，且明文記載在會議結論中，對兩岸交流及經濟發展都亟具正面意義。憑良心說，陸客中轉問題確實牽涉政治互信層次問題，也有國內互信問題，的確不容易，但兩岸間實在應先撇開政治意識的魔咒，因為它事實完全是經濟及