

點的前提下，又得花時間大排長龍辦理補票和退票認證，徒然增加民怨。

- 四、本席要求交通部及台鐵局、公路總局等運輸職司單位，應就此次事故的危機處理共同深入檢討，建議交通部規劃危機處理流程時，處處以民眾福祉為先，於危機發生時強化單一窗口服務、設置明確公告資訊，並增加規劃不同運輸手段的運用，例如在偏鄉火車站之間機動調派接駁巴士，以不負民眾對 貴部的信賴和託付。

(五十一) 本院邱委員志偉，鑑於六大工商團體認為，「派遣勞工保護法」草案中部分條文考慮欠周，共同聯函籲請勞動部及行政院審慎考量，並要求勞動部把派遣勞工保護法中，對企業運用派遣勞工的比例，由原訂的 3%，提高到 20%。如果勞動部未堅持原則，將有害勞工權益，且有害台灣產業升級，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、「派遣勞工保護法」第二十四條要派單位運用派遣勞工總人數不得逾其僱用總人數百分之三。要派單位應將使用派遣勞工之人數、期間及工作內容，於工作場所公告之。派遣勞工雖然號稱是給予企業彈性運用、應付季節性與突發性訂單，所恩賜的人力彈性運用空間，但最後也往往成為企業規避擔負勞工成本、降低成本的終南捷徑。
- 二、一個正常運作的企業，季節性、突發性的業務要動輒飆到 20%，少見、難矣。因此，企業其實就是要以此 20%的派遣員工空間，節省人力成本—不僅省下退休金提撥、保險費等，連不需要時都不必事前公告、給資遣費，是可以呼之即來、揮之即去的「好勞工」。
- 三、長期使用派遣員工對生產力有不良影響，因為員工的工作付出、向心力都不如正職員工，流動率亦高。但企業寧可省下表面上省下的人事費，而不去顧及工作品質、產出效能。台灣的企業不思向上看齊，反而向下沈淪，只想著多用派遣工、藉此降低成本。

(五十二) 本院邱委員志偉，鑑於「低薪國恥說」發酵，實質薪資倒退 15 年，造成高房價、高物價、高負債、低薪資，「三高一低」成為國人生活痛楚所在，調升基本工資與企業加薪因而成為經濟發展的焦點。然而，行政院對於明年基本工資是否調升，僅表示不排除可能，而非保證，甚至連今年是否召開基本工資審議會議都未確定。為求調漲薪資，提高消費力，帶動台灣經濟，有必要檢討現行基本工資審議機制，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、《基本工資審議辦法》第五條規定，基本工資審議委員會原則於每年第三季進行審議。勞動部解釋為每年可開可不開，但「原則」所指是可以在第一季、第二季或第三季等。因此基本工資不管調不調，每年都應依法召開會議。
- 二、承上，第 26 次基本工資審議委員會與會全體委員決議「自 103 年 1 月 1 日起，年度消費者物價指數年增率累計達（含）3%以上時，再行召開下一次基本工資審議委員會」，恐有違前開之規定。

（五十三）本院邱委員志偉，身心障礙車輛免牌照稅的公平性屢受質疑。現行身心障礙者使用牌照稅是依照車輛汽缸總排氣量適用之稅額全額免徵，但並未訂定汽缸總排氣量上限，也沒有考量親等、障別等因素，每戶一輛免稅的條件過於寬鬆。另，部分投機者利用身心障礙者名義避稅，高價名貴車輛享高額免稅的情況甚多，造成有能力購置名貴車款的身障者或其親屬，得到較高稅額的減免；經濟能力普通，購買一般車款的身障者或其親屬，減免稅額較低，違背租稅垂直公平原則。對於「身心障礙車輛免牌照稅」之問題存在已久，是否應訂定汽缸排氣量級距，分級減免，並且訂定有效查核機制具以落實，財政部、衛福部及交通部應盡速修改法令，減少稅源流失、發揮保障弱勢群體之實效，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據監察院統計，101 年我國領有身心障礙手冊者為 111 萬 7,521 人；全國共有 60 萬 7 千輛身心障礙免稅車，其中，排氣量 3001c.c.以上共 2 萬 4,802 輛，比例偏高。
- 二、關於身心障礙者使用牌照稅免稅已施行多年，高價名貴車輛享有高額免稅的情況甚多，遭疑是否多為有能力購置名貴車款者假借身障者名義規避稅負，政策美意無法確實維護身障者權益。

（五十四）本院邱委員志偉，針對經濟部於今年 3 月 11 日發表之「兩岸服貿協議」公聽會第 16 場內容存有疑義。其中，對於「附帶於礦業之服務業」以及「與科學技術有關之顧問服務業」等行業之利弊影響及配套措施，與在台廠商實務工作現況脫鉤