

的設計及施工紮實的硬道理。「水往低處流」是千古鐵律，想要投機取巧，絕騙不了水。

四、一九七〇年代，桃園機場一航廈的設計和建造都很「土」：先在基地下方深挖，構築大斷面的全機場排水幹管，然後在幹管上方填土八米，夯實後再依次築起地下室、迎客大廳、出境大廳。簡單講，機場平地拔起，比旁邊平地、河川高得多，再大的強降雨都排得出去。花功夫營造的排水高度保證排除淹水可能。

五、幾年前一航廈擴建時，工程人員花了很大力氣找到三十多年興建的地下排水幹管，擔心的是，擴建工程須在航廈兩側下挖四點七米的新建地下巴士車道，可能成為一航廈最低點，可能有淹水疑慮。上周二航廈做水災，一航廈地下巴士車道卻完全不受影響，讓人驚豔。其道理很簡單：車道比排水幹管還高出三點七米多，保證雨水能從排水幹管順利排出。一航廈無恙，愈顯現早年十大建設一磚一石打造、絕無僥倖的硬底子。

六、未來十年，桃園機場將是一個大工地，新建三航廈設計的量體，比一、二航廈加總還要來得大。曾大仁若要保證萬無一失，首先得尋回十大建設一絲不苟的精神，其次是把掉滿地的螺絲一一鎖回去、鎖牢，落實管理。工程會花三天才理出二航廈淹水因「該清的沒清掉」，事實上，工程界第二天看了現場照片，即能精準判讀原因，對桃機犯下的錯誤感到不可思議。

七、至於「忘了關閘門」，更是太扯。桃機忘了關閘門，荒唐程度就像颱風忘了關水門。從另一方面看，桃機得靠關閘門避免淹水，顯示三孔箱涵排水功能不彰，這是否表示當初二航廈的排水設計投機取巧？曾大仁得先確認問題，才能提出正確的治本之道。

八、十大建設的不取巧、不要掌聲、腳踏實地，於今看來更顯珍貴。一個值得一提的經典鏡頭是：一九七四年夏，中山高三重一中壘段通車，那是台灣人第一次見識「高速公路」；這麼大的喜慶，政府並沒有舉辦通車儀式，僅由當時的公路局長胡美璜穿著一身工作服、背著擴音器大聲說：「我宣布，高速公路通車！」現場沒有觀禮台，沒有貴賓致詞，更沒有綵帶。反觀當今的工程文化，充滿虛矯之氣，「雪隧通車秀」更連剪六次綵。

（七十二）本院許委員淑華，鑒於自從全球權威機構揭露逃漏稅的巴拿馬避稅文件出爐後，財政部規劃海外所得課稅的反避稅條款因而受到激勵，很有效率地將修正條文送至行政院，並轉送立法院審查，在此要求行政院應加速協調財政部、經濟部、金管會及中央銀行，就可能的衝擊展開評估，進行配套的研擬後才開徵海外稅負。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、新政府上台後展現旺盛的企圖心，各部會首長也汲汲求表現，提出琳瑯滿目，且令人目不暇給的政策，但部會本位主義斧鑿斑斑，缺乏跨部會協調，只追求部會業績，卻也可能斲喪了整體的綜效。

- 二、之前內政部和外交部在沖之鳥是島是礁議題方面各言其是，讓民眾無法了解目前政府的政策到底是什麼。如今的反避稅條款也有同樣的問題，由於未融入跨部會整合意見，其衝擊可能超過想像，也使台商回流，區域金融中心的目標埋下陰影。自從全球權威機構揭露逃漏稅的巴拿馬避稅文件出爐後，財政部規劃海外所得課稅的反避稅條款因而受到激勵，很有效率地將修正條文送至行政院，並轉送立法院審查，而且立法院財委會很快的於本周三就初審通過反避稅條款。相較於過去該法案在立法院擱置了 3 年，效率可謂奇高。
- 三、為避免實施反避稅制度對企業經營造成的衝擊，財政部長許虞哲表示，在三大前提完備後該制度才會上路，包括兩岸租稅協議生效，國際版肥咖（CRS）落實稅務帳戶資訊自動交換，和完成子法規劃及宣導作業，因此反避稅條款預計最快也要到 107 年才會實施。在上述三個前提下，企業雖然爭取到適應該稅制的緩衝時間，但財政部今後更需要與各部會協調溝通，讓後續子法規劃更加完備，以免與其他部會政策扞格，而降低整體經濟政策的效率。本來有所得必須課稅乃天經地義的原則，但缺乏周延配套，就可能造成災難，我們所以如此關切，是因為過去證所稅的實施，就是一個活生生慘烈的例子。
- 四、因此對於反避稅條款的實施，我們認為有以下兩點必須提醒行政部門注意：首先是反避稅條款的施行，在稅務上可能產生的盲點，包括：一，台灣洽簽的國際租稅協議不多，如非上市／櫃公司則不易掌握課稅稅基。二，如果大陸台商被兩岸均視為營業場所所在地，未來兩岸租稅協議中有關稅務居民認定標準歸屬的認定事關重大。三，若干學者認為台灣租稅稅率不高，反避稅課徵衝擊小。但事實上，我國租稅負擔率低的主要原因在於適用舊制的土地交易所得稅及股票交易免稅，但最近稅制的變革，如房地合一稅、股利減半扣抵等新稅制，情況已有變化。另一方面，雖然營利事業所得稅 17%，但個人綜所稅最高稅率 45%，且如包括勞健保、勞退基金提撥及未來可能的長期照護攤提，新制的土地交易所得等，廠商的負擔遠比想像中高很多。
- 五、再者，反避稅條款對金融產業和金融活動可能造成的衝擊：一，台商在境外金融中心（OBU）、境外證券中心（OSU）所停泊的海外投資事業盈餘，可能造成資金撤離，並衝擊台灣相關銀行獲利。根據銀行公會的評估，反避稅條款通過後，受影響戶數有 5 萬多戶，影響金額更高達新台幣 1.8 兆元，不利台灣發展為區域金融中心。尤其是反避稅條文納入個人最低稅負，並擴及配偶及二等親，影響更是深遠。二，OECD 國家中祇有半數左右國家針對受控外國公司（CFC）與實際管理處所（PEM）同時納入課稅對象，而且也並非強力執行，以香港、新加坡為例，它們並不採行 CFC，也沒有 10% 未分配盈餘課稅的問題。反避稅課徵後，不少台商可能直接到大陸、香港、新加坡等地設立營運總部，迫使台灣企業在海外經濟活動和台灣加速脫鉤，衝擊效果不容輕忽。三，大陸台商回台上市，成為 F 股，列為課稅對象，一來違反信賴保護原則，二來加速台商背景 F 股公司移出，對台灣經濟影響不小，若干持有 F 股的投資人也會受傷。
- 六、過去經濟部每提出一項租稅優惠鼓勵廠商進行投資，財政部均以「稅式支出」伺候，必須評估其成本效益為正數才准實施。反過來說，財政部任何一項增稅措施，如果對廠商的衝

擊過於巨大，是否也應針對 OBU、OSU 的減少、台商營運總部的撤離、F 股的衝擊效應等，進行更周延的評估及配套才可實施？其次，過去外商批評台灣租稅和國際雖然表面接軌，但租稅法令、內規不一而足，使外商動輒得咎。因此，課稅母法推出時，應考慮將子法一併列出，而非空白授權，擴大打擊面。

七、整體而言，課稅的影響不只在於稅收，更大的衝擊在於企業的實際營運規劃及全球布局。否則在民氣可用的情況下，亂舞大刀，重傷台灣經濟及企業海外布局可就得不償失。當下新政府完全執政，大國發會的規劃更是凝聚部會綜合戰力的設計。因此，欲摒除部會的本位主義，加強跨部會協調，就應把反避稅修法條款的推出當成試金石。如果部會之間依然充斥本位主義，缺乏協調，或協調而不整合，繼續各行其是，那「完全執政」、「謙卑協調」只能算是紙上談兵，說說而已。

(七十三) 本院許委員淑華，針對最近 IMD 公布的 2016 世界競爭力排名，台灣後退三名，落到 14 名，主因「國內經濟」與「國際投資」兩項指標大幅倒退，要求行政院責成所屬機關應提出相關鬆綁法令、輕稅減政、放寬投資限制等政策，以利臺灣經濟成長。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、經濟活力消瘦、經營環境不利、薪資停滯不前所形成的灰暗氣氛，令民眾對舊政權失望至極，正是政權再度輪替的主要推力。最近 IMD 公布的 2016 世界競爭力排名，台灣後退三名，落到 14 名，主因「國內經濟」與「國際投資」兩項指標大幅倒退，也印證了此一事實；如果不極力振作，這樣的灰暗氣氛難以減退，而且由於其肇因並未消失，下墜之勢不止，新政權恐怕也將落入同樣的陷阱之中。
- 二、台灣腹地狹小，轉靠內需支撐，實不足以帶動成長；遑論化身「世界市場」。如今，大陸的「世界工廠」逐步淡出；環目四顧，新的世界工廠仍杳無蹤跡；內求無力、外失助力，不知何趨何從。這是台灣陷入灰暗氣氛的近因。
- 三、然而台灣自輝煌的高峰持續滑落，則始於 20 餘年前。自從氣勢宏大的「亞太營運中心」在諸國的陰影之下黯然收場，之後的政策方向是抗拒外來人才、憚於競爭的保護主義至上，使海角一隅的台灣更加閉塞、保守；而阻擋資金、企業外流的絆馬索，則使國外企業與資金望而卻步。與海外隔閡愈深，遂令半世紀前提著一只 007 勇闖天涯的豪情壯志全消。幸賴對岸「世界工廠」崛起，阻擋不住腳步的台商建構起對中間財的強大需求，成為台灣中上游產業的主要出路，台灣方能苟延殘喘 20 年。
- 四、空有令人無比艷羨的優越地理位置，萬千歷經數十年闖蕩磨練造就出的各類人才，同類型國家無法望其項背的完整產業鏈；失去鬥志與豪情的台灣英雄們只能仰人鼻息；外靠世界工廠的衍生需求及對大陸商品的嚴格管制創造些許出超維持經濟成長；內藉公權力不斷逼