

減輕加入 TPP 對我農業之影響。此外，該會將妥善運用「農產品受進口損害救助基金」，適時採取進口損害救助與短期價格穩定等措施，以確保農民權益；未來亦將視我國參與之進展，加強相關溝通工作。

- 五、勞動部已就 TPP 之勞動專章與商務人士暫准進入章等議題進行準備作業，並就相關議題進行影響評估。為使我國勞工瞭解政府相關施政作為及加入區域貿易整合之目的，勞動部自 103 年起辦理「強化區域經貿整合工會溝通說明會」，就經貿整合趨勢與勞動議題重要性與各地方總工會、產業總工會等勞工團體進行溝通。另為因應貿易自由化所產生就業市場之影響，勞動部將針對國內勞動及產業現況、國外相關經驗進行研究與分析，並邀請各界關心人士辦理論壇，進行對話交流，俾提供政策及措施調整之參考。
- 六、為因應貿易自由化對國內弱勢產業造成衝擊，行政院已於 102 年 7 月修定完成「因應貿易自由化產業調整支援方案（2010-2019 年）」，匡列 982 億元經費，協助輔導國內可能受影響產業；另 104 年 12 月 30 日總統公布施行「因應貿易自由化產業調整支援條例」，新增列 100 億元發展基金，針對個別受損害企業及勞工給予輔導及補助。

（三）行政院函送黃委員昭順就釣魚臺列嶼主權與維護我國漁民權益問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 3 月 14 日院臺專字第 1050010473 號）
（立法院函 編號：9-1-2-37）

黃委員就釣魚臺列嶼主權與維護我國漁民權益問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、釣魚臺列嶼為我國固有領土、臺灣附屬島嶼，我國對釣魚臺列嶼海域之立場為：「主權在我、擱置爭議、和平互惠、共同開發」，並以「捍衛主權漁權，和平處理爭議，共同開發資源」做為努力之目標，行政院農委會已請行政院海巡署加強臺日週邊海域護漁頻度，俾貫徹「合法出海作業漁船，政府一定全力保護」之政策。
- 二、另行政院海巡署依「政府護漁標準作業程序」等相關規定，定期派遣艦艇前往釣魚臺列嶼及「臺日漁業協議」適用相關海域巡護，並考量漁汛期等因素，適時調整巡護密度，全天候維持 1 艘以上巡防艦艇於該海域執勤護漁，並秉持「不挑釁、不衝突、不迴避」之原則，捍衛主權、維護漁權。
- 三、又，歷次臺日漁業會談時，雙方均堅持釣魚臺列嶼主權，依目前所簽署之「臺日漁業協議」，並未就漁船於釣魚臺列嶼領海作業達成協議，我國堅持納入「維權條款」，確認該協議各項規定不損及主權及相關海域主張，且「臺日漁業協議」適用海域遠超過以臺灣群島為基點所能劃設之專屬經濟海域，隱含以釣魚臺列嶼為基點劃線之潛在意義。
- 四、此外，第 5 次臺日漁業委員會於本（105）年 3 月 2 日至 4 日召開，會中針對民國 104 年臺日漁船實際作業情形進行檢討，且就維持現行作業方式達成共識，日方未提及限縮「臺日漁業協議」適用海域之相關議題；未來雙方將以「臺日漁業協議」互惠合作之宗旨，繼續檢討漁船能於適用水域安心作業之方法，並於下次委員會前儘速針對八重山以北倒三角形海域，以

及漂流漁具議題舉行專案會議。

(四) 行政院函送徐委員國勇就手機 APP 叫車服務 Uber 於我國產生諸多
合法性爭議問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 3 月 14 日院臺專字第 1050011562 號)
(立法院函 編號：9-1-3-48)

徐委員有鑒於手機 APP 叫車服務 Uber 於我國產生諸多合法性爭議所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、荷蘭商 Uber B.V 於 102 年於我國投資設立「台灣宇博數位服務股份有限公司」，自同年 7 月起以「Uber」名義於大臺北地區經營叫車派遣服務，並以網路招募非職業駕駛以自用車輛（白牌車）非法從事載客營業。
- 二、本部在嚴格取締前，曾和 Uber 公司進行溝通，充分告知國內相關法令，並明確說明政府歡迎新科技之引進，倘該公司自行成立運輸業或與合法運輸業者合作服務，本部樂見其成，惟該公司迄今仍未遵守我國法規並持續非法經營。
- 三、鑒於 Uber 公司無意依法經營，在世界各國亦然，爰正本清源之作法，仍在於加強公權力之執行，本部公路總局自 103 年 10 月起進行專案取締，對於查證屬實部分以一案一罰方式依公路法第 77 條第 2 項裁罰新臺幣 5-15 萬元，截至 105 年 3 月 3 日止，已對該公司共擊單 272 件 3,710 萬元，對接受該公司派遣之車輛共擊單 273 件 1,185 萬 4 千元。
- 四、Uber 公司及其加入派遣之司機針對前揭處分皆表示不服，雖經本部訴願審議委員會裁定駁回，惟後續該公司及其加入派遣之司機仍表示不服，皆委任律師以一案一訴訟方式，向臺北高等行政法院提起行政訴訟，截至目前為止，相關訴訟案件辦理情形如下：
 - (一)有關台灣 Uber 針對公路總局裁罰處分（含罰金及停業）向台北高等行政法院提起行政訴訟部分，該院業於 104 年 11 月 3 日裁定該案公路總局處分撤銷，主要理由包含罰單記載不符法定規定、勒令停業範圍不明確等程序瑕疵，公路總局已於 104 年 11 月 27 日依程序提出上訴，並仍持續對 Uber 違規營業事實依法持續取締。
 - (二)至有關 Uber 車主針對公路總局依法處分案（含罰金及扣牌）向台北高等行政法院提起行政訴訟部分，第 1 件車主訴訟案該院業於 105 年 1 月 7 日裁定該案車主之訴駁回，公路總局原處分應予維持，顯示承審法官認定 Uber 車主違規營業事實明確，惟原告車主仍可提起上訴，後續訴訟事宜公路總局仍將持續辦理，並加強取締作業。
- 五、鑑於 Uber 於我國經營模式係與計程車市場直接競爭，行政院亦指示應藉由 Uber 事件同步思考改善計程車產業品質，本部目前已著手研擬多元化計程車服務架構，規劃藉由計程車相關法規鬆綁，以提供市場多元化之合法計程車服務。另本部暨公路總局將持續蒐集其他國家取締執法成效，據以評估整體可行方案及手段，期能達成徹底終止違法營業之目標，並持續向消費者進行宣導，提醒民眾審慎選擇，保障自身消費權益。