

專案質詢

9-2-14-0431

立法院議案關係文書

中華民國 105 年 12 月 7 日印發

案由：本院許委員淑華，鑒於復興航空無預警宣布解散，造成 1,795 名員工面臨資遣，員工立即組成工會與公司進行談判，但至今沒有具體結果。復興航空的大量資遣案具有高度指標性，而且是台灣產業萎縮的冰山一角，要求行政院在勞方與資方的天秤之間，不宜過度傾斜，最好的標準就是既定的法令為基礎，讓勞方與資方都在既定的法律架構下進行協商，避免過高的預期，最關鍵是要維持社會安定，因為，一旦勞工抗爭遍地開花，整個社會要付出沉重的代價，辛苦奪來的政權也必然再次遭到選民唾棄。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、復興航空無預警宣布解散，造成 1,795 名員工面臨資遣，員工立即組成工會與公司進行談判，但至今沒有具體結果。而同時間，興航則表示，全數員工將分三階段資遣。另外興航工會昨日又前往行政院陳情，要求行政院成立跨部會專案小組，協助處理復興航空勞資爭議案。政院也重申絕對會全力保護勞工權益。
- 二、政府對於興航勞資談判，應該在既有法律的基礎上，儘速協助雙方協商獲得共識，避免演變成無止境的勞方抗爭。復興航空解散是國內產業收縮的悲劇，衝擊層面雖大，但是債權人、航權分配、消費者保護等方面，傷害都可以控管，唯獨勞資爭議的部分可能全面失控。為了產業穩健發展，社會安定，政府必須協助興航勞資雙方取得共識，避免惡化為無法收拾的抗爭事件。
- 三、蔡英文總統上任後，陸續發生華航罷工事件、國道高速公路收費員抗爭、以及多起勞資爭議，政府站在體恤勞工的立場，最終都以「照單全收」的模式同意勞方的要求。但是，復興航空的遣散，不只人數眾多、剛剛誕生的工會則以鷹派操作來尋求內部共識、而且涉及的遣散費用驚人，無法援用華航、國道收費員的模式，如果不儘早處理，非常可能惡化為勞資關係全面毀壞的毒瘤。

立法院第 9 屆第 2 會期第 14 次會議議案關係文書

- 四、復興航空的資遣談判將會極為困難，主因是這個案子具有人數多、資遣費用高、且法定義務以外的優惠資遣財源困難等問題，興航工會實際上是在公司宣布解散後才成立的新組織，尚無凝聚 1,795 名勞工共識的能力，因此，必須要有高手提供必要的工會運作技術，這個新的工會才不會被鷹派綁架，成為甚麼都不會同意、最終必然走上街頭、並且與其他極端團體合流的抗爭組織。
- 五、興航雖然依法提撥退休金，公司帳上現金也足以支付法定資遣費，但是 6 億餘元的法定提撥，與工會的訴求相去實在太遠。法定資遣費是 2005 年 7 月 1 日之前的勞基法舊制年資，每年一個月基數，之後採用勞退新制，每年年資發給半個月資遣費，但是工會提出「所有員工，均以每年年資一個月計算」的訴求。由於復興航空絕大多數的空服員與機師，都是採用勞退新制的勞工，工會的訴求，將產生加倍發給資遣費的效應，在公司資產已經交付信託，債權人人數眾多且必須依法保全債權的環境下，資遣費加倍的訴求實現的困難度極高。
- 六、工會另外提出每人發給 50 萬元補償金的訴求，如果以將近 1,800 人來計算，將再新增 9 億元的費用，金額是法定資遣費的數倍，實際上也根本沒有財源來滿足這個訴求，但是工會已經喊出此一不可能實現的條件，必然導致最終協商破局。
- 七、政府基於保護失業勞工的原則，政策上儘量滿足勞工的需求，但是華航空服員抗爭，政府照單全收的前提是以公司財務作為背靠，國道收費員抗爭最終連便當費都給付，是三分之二全民稅金買單（由勞動部、交通部預算支應 4 億元），三分之一由蔡英文總統親自向遠通徐旭東開口，這兩個先例在復興航空資遣案中都无法適用。
- 八、要滿足工會所提超過 10 億元的優惠資遣方案，唯一的方法就是以行政力量壓迫大股東自掏腰包，但是這筆金額是遠通支付 2 億元的數倍，近日金管會為了平息樂陞散戶股東的怨氣，強迫中國信託「道義補償 5 億元」，也招致違法的惡評，若強迫林明昇家族以自有資金來滿足工會的要求，無疑是政府帶頭違反公司法與相關法令，必然對台灣的企業法治造成重大傷害。
- 九、台灣面臨企業老化、難以交班的問題，許多超過 60 歲的第一代創業家，都考慮將公司出售或者索性歇業。過去兩年，勞動部統計的大量解雇申請人數，呈現指數型的倍增，在景氣困難的惡劣環境下，政府固然要保護勞工，卻更應避免刺激企業主退出市場，造成更多的失業與勞資糾紛。