

定外勞與本勞勞保人數掛鉤，如此才能解決企業缺工作問題，也才真正符合外勞政策之「補充性原則」，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、現行千人以上大廠聘用外勞之規定為民國 99 年 10 月時訂定，當時係考量大廠勞動條件及財力較佳，應有能力多聘僱本國勞工，因此除要求其聘僱外勞適用外勞五級制比例外，另規定凡千人以上大企業申請外勞，要另依人數累進刪減配額 1%到 3%，即本勞 1,000 人以下可核配外勞比例為 10%，第 1,001 到 1,500 人間的 500 名本勞數可核配外勞比例就要被減 1%成為 9%。依此類推，3,000 人以上大廠最高可以累進刪減到 3%。
- 二、對此，廠商質疑本勞原本即應徵三 K 產業工作意願，更痛恨上夜班，按原本外勞五級制比例即已導致工廠缺工卻無法僱用外勞，在此項「大廠聘外勞刪減條款」實施後，如同對大廠「用本勞越多、外勞配額越少」之懲罰，對生產線運作影響將更形嚴重。
- 三、近來經勞委會與工業局研究後，擬取消千人以上企業要累進刪減 1%到 3%的規定，換言之，未來產業界聘用外勞，將不再區分規模是千人以上或千人以下，全部回歸到外勞五級制比例辦理，該規定最快在 9 月實施，預估國內現有申請外勞的 78 家千人以上大廠，可因此總共增聘外勞 2,087 人。然而就外勞五級制規定是否要一併做調整問題，職訓局說，為因應國內缺工，各產業適用比例有可能分別調高，但調幅應該不會太大，以免立即衝擊本勞就業。
- 四、我國外勞政策向來主張採取的是補充性原則，也就是說，引進外勞來台是從事本國勞工不願意做的工作，然而以彰化縣為例，部分偏遠地區常面臨當地人力外流嚴重而徵不到人的問題，鹿港水五金及和美紡織業即為著例，像這種製程本國勞工根本不願意做，必須引進外勞來作為補充人力，卻因為現行外勞核配五級制規定外勞須與本勞勞保人數掛鉤，因為廠商招募不到本勞，導致廠商即使缺工還是無法申請外勞，整個製程被迫停擺，生產線沒辦法運作下去，事實上，此類產業就算外勞沒來，因本勞不願意做，一樣會面臨失業問題。
- 五、故而，某類產業是屬於本國勞工願意做的工作，若政府持續開放外勞來台工作，會剝奪本勞就業機會，製造更多的失業率、失業人口，以及壓抑到台灣勞工的薪資水準，故政府必須對於此類產業聘用外勞加以嚴格限制；然而某些製程工作則是本國勞工所不願意從事，只要能精確地評估製程所需外勞人數，就可避免影響到台勞就業市場，當雇主要引進外勞前，透過一連串審查，確認雇主經對外求才確實找不到台灣勞工後，就能夠達到申請外勞來台的條件，而非硬性規定本勞勞保人數掛鉤，這樣才能解決企業缺工作問題，也才真正符合外勞政策之「補充性原則」。

（一三一）本院王委員惠美，針對日常發電、工業生產、汽車廢氣排放

等過程中所產生直徑小於或等於 2.5 微米的顆粒物（簡稱 PM2.5）對人體危害極大，環保署雖然已於今年 8 月起，將 PM2.5 納入台灣空氣品質管制，並啟動標準監測目標要在 2016 年達到全年每日 PM2.5 平均濃度不高於 20 微克／每立方公尺，2020 年達到全年每日 PM2.5 平均濃度不高於 15 微克／每立方公尺、每日 24 小時 PM2.5 平均濃度不高於 35 微克／每立方公尺，但就目前環保署推動的減量措施中，要加嚴汽機車含硫量排放標準，勢必將面臨許多業者與民眾的壓力，又如要大幅減少化石燃料、加嚴電力業、鋼鐵業等排放標準，以目前排放狀況，等於 3 座燃煤電廠要關掉 2 座，不僅會增加發電成本，更可能會導致電費上漲，故要降低 PM2.5，除了訂定管制標準外，還得從交通、產業、能源等面向周延審慎思考，並需要其他相關部會的參與及配合，才能真正達到減量的目標，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、所謂 PM2.5，是指大氣中直徑小於或等於 2.5 微米的顆粒物，主要是來自日常發電、工業生產、汽車廢氣排放等過程中，經過燃燒而排放的殘留物，由於這些直徑小於 2.5 微米的顆粒可直接進入肺泡，且大多含有重金屬等有毒物質，在被吸入人體後會干擾肺部的氣體交換，引發包括氣喘、支氣管炎和心血管病等方面的疾病，對人體危害極大，為了把關人類健康，科學家就用 PM2.5 表示每立方公尺空氣中這種顆粒的含量，PM2.5 值越高，就代表空氣污染越嚴重。
- 二、工業化較早的英美，在 1960 年代就有《空氣清淨法》，管制懸浮微粒 PM10、臭氧、氮氧化物、硫氧化物、一氧化碳等五個污染物，到了 1990 年代，歐美從流行病學發現，只管制這五項污染物，不足以保障民眾健康，主要是懸浮微粒中，有更小的粒子 PM2.5，鼻毛無法阻絕，一旦吸入對健康就有重大影響，故 1997 年，美國制訂 PM2.5 標準，2006 年再加嚴管制，每日 24 小時 PM2.5 平均濃度不高於 35 微克／每立方公尺、全年每日 PM2.5 平均濃度不高於 15 微克／每立方公尺，日本也在 2007 年跟進美國標準。世界衛生組織的標準則是每日 24 小時 PM2.5 平均濃度不高於 25 微克／每立方公尺、全年每日 PM2.5 平均濃度不高於 10 微克／每立方公尺。直到現在，各國標準還在不斷檢討。
- 三、反觀國內，環保署僅於 1996 年在全國 76 個空氣品質監測站加裝 PM2.5 自動監測設施，以了解台灣 PM2.5 的污染情形，PM2.5 的環境空氣品質改善目標值則遲遲未訂定，直到在國光石化開發案讓細懸浮微粒（PM2.5）議題受到國人關注後，今年 8 月起，PM2.5 才納入台灣空氣品質管制，將 PM2.5 納入空氣污染防治法規，並啟動標準監測目標在 2016 年達到年

平均值 20 微克／每立方公尺，2020 年達到全年每日 PM2.5 平均濃度不高於 15 微克／每立方公尺、每日 24 小時 PM2.5 平均濃度不高於 35 微克／每立方公尺。

- 四、雖然環保署對於細懸浮微粒 PM2.5 之管制，比照美國、日本訂下全球最嚴格的標準，但以目前環保署推動的減量措施，加嚴汽機車含硫量排放標準，將面臨許多業者與民眾的壓力，這些壓力成為政策推行的阻力；再者，大幅加嚴石化業揮發性有機物的排放標準，以目前排放狀況，等於要減少 70% 的污染源，換句話說，3 座燃煤電廠要關掉 2 座，然而台灣的電力結構中，石油、煤炭占了八成，天然氣只占 8%，天然氣成本比燃煤高，會增加發電成本，導致台電至今尚未同意加嚴排放標準（結果亦可能會導致電費上漲），故要降低 PM2.5，顯然不是環保署增加管制標準即可達成，不僅得從交通、產業、能源等面向周延審慎思考，更需要其他相關部會的參與及配合，才能真正達到減量的目標。

（一三二）本院王委員惠美，針對近日發生國籍航空嬰兒票訂價過高事件，引發大眾關注。對此，民航局固表示將請航空公司檢討修正，惟票價問題僅為航空乘客運送關係的一環，在國際航空業者與乘客間權利義務事項未有完整法律規範前，以政府現時的作法「頭痛醫頭、腳痛醫腳」，類似問題將不斷上演。我國既期許為亞太營運中心，為保障消費者權益，民航局與消保會應儘速商訂具有法律強制效力之「國際線航空乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」，以達到有效保護消費者之目的，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國籍航空現行嬰兒票價為「成人票票面價」的 10 分之 1 加燃油附加費，相較於外籍航空以「成人票實售價」之 1 至 3 成定嬰兒票價，國籍航空貴了 4 倍。上情經媒體揭露後，引發大眾關注。對此，民航局表示，已在蒐集各國航空公司的作法，將請航空公司檢討修正。
- 二、事實上，票價問題只是航空乘客運送關係的一環，除此之外，消費者還不免遇到機票遺失、退票、更改航班、班機異常或延誤及行李託運等問題，此時如無明確法律具體規範航空業者與乘客間權利義務，倘遇消費爭議，消費者權利將難以主張。
- 三、先就國內航空乘客運送部分，過去雖有「國內線航空乘客運送定型化契約範本」可資參考，惟其不具法律強制效力。為加強乘客權益之保障，交通部於 96 年增訂「國內線航空乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」，規範內容包括：機票遺失、航班異動、班機延誤、行李託運，以及契約內容變更或加價等相關問題之處理。依據消費者保護法施行細則第 15 條第 2 項規定：「中央主管機關公告應記載之事項，未經記載於定型化契約者，仍構成契約之內容。」，由此可知，主管機關公告的「應記載及不得記載事項」，具有法律上