

為持續檢討改善，降低對於旅客之影響衝擊。

二、針對高鐵票價調整部分，高鐵費率計算方式與調整機制係經 86 年「交通部費率委員會」審議通過並經本部核定後，列為高鐵興建營運合約附件五「高速鐵路營運費率標準、調整時機與方式」以為規範。因此，高鐵費率機制之調整與修改，涉及投資條件之變更與合約對造之立場，有其成就之條件與時機。本部亦將於後續高鐵財務改善方案中，將現行合約費率機制中有關特許公司得於政府核定基本費率標準向上 20%自訂費率部分進行檢討，進一步訂定其運用之條件與限制，使高鐵費率之管制更為明確。

三、另有關委員要求台灣高鐵公司先行全面降價乙節，本部高鐵局前已函請台灣高鐵公司研議。本部亦將持續督促該公司觀察市場反應、運量、營收及各班次乘載率狀況，適時檢討調整各類優惠措施並提升運量。

（二十一）行政院函送黃委員昭順就凍結證所稅大戶條款問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 11 月 27 日院臺專字第 1030070397 號）
（立法院函 編號：8-6-10-336）

黃委員就凍結證所稅大戶條款問題所提質詢，經交據財政部查復如下：

- 一、為回應外界認為我國個人之上市、上櫃、興櫃股票交易所得多年來未課徵所得稅，未符量能課稅原則，且有違租稅公平，財政部爰研議建立證所稅制度，自 102 年度起實施。
- 二、上開制度中，自 104 年起實施之一年度股票出售金額超過新臺幣（以下同）10 億元大戶之課稅方式，係採「設算為主，核實為輔」，即由國稅局發單補徵，投資人免記帳，國稅局亦無須查核，投資人無須擔心交易情形及所得曝光問題。且採差額課徵，僅就股票出售金額超過 10 億元之差額部分，課徵 1‰所得稅，以出售金額 10 億 1 千萬元為例，就差額 1 千萬元部分課徵 1‰所得稅，稅額僅 1 萬元，稅負極輕，符合簡便原則，亦兼顧租稅公平。
- 三、鑒於證所稅制度建置不易，甫於 102 年 7 月 10 日修正通過，考量任何稅制變革均可能再度造成股市動盪，允宜實施一段期間後再視經濟發展、各界反映及稽徵狀況等動態適時檢討。

（二十二）行政院函送葉委員津鈴就財政部 99 年 1 月 29 日之台財產管字第 0994000293 號，限制莫拉克颱風災區範圍內之國有土地禁止處分。由於該函令所依據之莫拉克颱風災後重建特別條例第三條已失去法律效力，該函令是否續存，是否公告廢止，以免生法律疑慮問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 11 月 27 日院臺專字第 1030070388 號）
（立法院函 編號：8-6-10-327）

葉委員就財政部 99 年 1 月 29 日之台財產管字第 0994000293 號函示，限制莫拉克颱風災區範圍內國有土地禁止處分。由於該函令所依據之莫拉克颱風災後重建特別條例（以下簡稱重建條例）