

專案質詢

9-2-1-0114

立法院議案關係文書 中華民國105年9月7日印發

案由：本院許委員淑華，勞工強制七休一，原定八月一日上路，行政院忽然在實施前夕喊卡，將暫緩到十月開辦。消息傳出，外界譁然，輿論視為新政府「髮夾彎」另一例證，決策品質低劣。行政院把七休一延後兩個月，還宣稱政策不改變，除了讓中秋節公路運輸暫獲紓解外，卻不能解決根本問題，甚至鐵路秋節運輸也還是個未爆彈，不能不說是一大危機。要求行政院徹底檢討問題所在及對策，在七休一不變原則下，業者不能再利用加班及彈性休假減少雇員，該補足人力就補足，這不也有助於就業？爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、勞工強制七休一，原定八月一日上路，行政院忽然在實施前夕喊卡，將暫緩到十月開辦。消息傳出，外界譁然，輿論視為新政府「髮夾彎」另一例證，決策品質低劣。但也有人代為緩頰，認為政府知錯能改，善莫大焉；勞團則直批此舉太扯，是政府對資方的妥協、對勞工的背叛。
- 二、七休一演變成「髮夾彎」，關鍵在運輸業者揚言秋節不加班，林內閣剛嘗過華航空服員大罷工苦頭，才以七休一缺乏行政法源為由緊急剎車。其實，《勞動基準法》第三十六條明訂：「勞工每七日中至少應有一日之休息，作為例假」，用字及定義十分明確，毫無模糊空間，內政部民國七十五年五月十日「例假可挪移」函釋，反而是對母法不當衍伸及侵犯，早應廢除。縱使「例假可挪移」有其必要，理應修改母法第三十六條，增訂例外規定。
- 三、七休一對某些特殊行業確實無法貫徹，如運輸業駕駛、旅遊業領隊、新聞採訪記者，工作有其不可中斷性，總不能以連續上班六天，第七天必須休息為由，請旅客、閱聽大眾自己看著辦。準此，內政部將這些特殊行業及情況列舉，作為不適用的例外，誰曰不宜？詎料，行政院昨天又出現「髮夾彎」，聲稱「大眾運輸、媒體、旅遊」等業排除七休一，完全是誤解。

立法院第9屆第2會期第1次會議議案關係文書

- 四、週休二日早已成為普世人權，台灣勞工還在為落實七休一苦苦奮鬥，還有人在找各種理由為彈性休假辯護，不能不說是台灣的悲哀。景氣不好，經營維艱，都是事實，卻不能成為剝奪勞工七休一的神聖理由，許多經營者常以為給人工作是在做好事、積福德，卻從不反思如果給的是不能養家活口、連七休一都不可得的工作，這是在做好事、積福德嗎？
- 五、行政院把七休一延後兩個月，還宣稱政策不改變，除了讓中秋節公路運輸暫獲紓解外，卻不能解決根本問題，甚至鐵路秋節運輸也還是個未爆彈，不能不說是一大危機。但危機即轉機，政府與全民正可利用這機會徹底檢討問題所在及對策，在七休一不變原則下，業者不能再利用加班及彈性休假減少雇員，該補足人力就補足，這不也有助於就業？至於因此增加的成本，政府及消費者也要有容許合理轉嫁的雅量。
- 六、貫徹七休一制度將增加部分行業營運成本，除了合理轉嫁之外，業者也應改變經營策略，例如台鐵駕駛員在備戰秋節正常休假外，也建議政府關閉或減少不具經濟效益、乘客小貓兩三隻的班次。
- 七、「使用者付費」觀念早已深入人心，但台灣一直有個民粹迷思，既要世上最好的福利與公共服務，也要世上最低廉的服務代價，不僅造成政府沉重負擔，遲早也會讓這些美好的服務難以為繼，甚至崩潰。許多人直到去歐美旅遊，連上公廁也所費不貲，這才發現台灣的公共服務實在美而廉。
- 八、物價高固然傷民，低物價引起的低通膨，也是當前各國經濟停滯不前的主因。我們應該想想，經營者千方百計壓低勞工成本，造就低物價，對台灣是福是禍？從這角度來看，政府積極介入七休一，原是好事，只遺憾政府缺少「雖千萬人吾往矣」的道德勇氣，稍遇阻力就轉彎，這不僅為德不卒，也顯現決策力不足。