

事人具有警察身分，很容易令人聯想到關說、施壓等不當處理行為，整起事件就格外引人注目。

三、表面上看起來，陳員的反應好像依法執行、六親不認的嚴謹，看似值得鼓勵，其實不然。因為呂某若只是說了一句「都是自己人」，是否有更進一步的關說或施壓言行，則有待釐清。否則僅因一句簡單的對話，就會讓一位執勤的員警大暴走，其背後所反映的是警察連基本抗壓性都沒有，與依法行政概念薄弱的程度，可見一斑。令人對現代警察素質低落的情況，擔心不已。

四、依據北北基桃四市「拖吊放車原則」共識，遭拖吊車輛若車主趕到現場，車子雖已「起架」，只要尚未「駛入車道」就可以放車。這樣的處理原則，無非是為了節省社會成本，沒必要車主已在現場，現場即可以開單處罰的案子，還要車主跑到拖吊場領車，再多繳交一筆保管費後才放行，徒留警察是為了圖利保管場的疑慮（很多的保管場是民營的）；而拖到保管場才可放行的功能，也與拖吊作業是要維持道路交通順暢的目的無關。因此陳姓警員的堅持與一般的處理慣例不符，也沒必要。

五、尤其陳員嗆說：「我不知道你認不認識○○人，兩線四科長都被我拖下了」，一副得理不饒人，以把人拖下來為傲的心態，更不足取。對自己長官、同仁尚且如是，對一般人民百姓的態度，恐更令人無法恭維，民眾對警察印象的惡劣，不是沒有原因的。

六、陳員事後還把呂某的身分、薪水、照片等資料都 PO 在網路公開，不知道呂的薪水與本案案情有何關聯？是誰允許他把別人的個資上網公開，他又根據那一條法規可以把執勤的內容，在網路上公開討論。警察是一個執法人員，連這麼起碼的法律常識都沒有，真讓人懷疑現代公務人員的素質低落，還是警察紀律已經蕩然無存。

七、道路拖吊是維持交通順暢的必要措施，但是常見員警執勤時的態度囂張、跋扈，早已讓民眾怨聲載道。面對陳姓警員的失控大暴走，警政署絕不要等閒視之，除了追究其個人的脫序行為以外，還要徹底檢討現行拖吊的相關規定，讓執行的認定標準有更明確的規範，可供執法之遵循參考；各級警察機關也要加強員警執勤技巧的再教育，不要發生失控大暴走的行為，才可以減少警民對立情況。

（十八）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，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。
- 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。

（十九）本院許委員淑華，鑒於政府規劃的稅收制，財源不穩定，使得既有的長照機構對未來充滿疑慮，既不敢投資也不知如何規劃，供給面短缺的問題只有更加嚴重，因此，要求行政院應先檢視自己的手段和目標之間的矛盾，從規劃穩定永續的財源出發，還是回歸到保險制較佳。財源足了，就會有更多的專業人力和機構投入，供給面的問題就較易解決，長照制度才能永續發展。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、負責規劃長期照顧制度的行政院政務委員林萬億，最近針對長照 2.0 接受媒體專訪，提出改革的方向，這次是政府比較完整提出構想，但還有若干盲點有待釐清，長照政策才容易落實。
- 二、林政委提到三個重點：一、在財源方面，蔡英文政府捨棄前政府規畫的長照保險制，改採遺贈稅、菸稅及政府預算支應，是因為保險制勢必引發人民反彈，而保費收到 1,300 億元，但現在的長照服務供給量不可能大到把預算都用掉。二、人力部分，基層照服員的缺口比社工、復健師更嚴重，因此要優先處理薪資及勞動條件，「希望把照服員月薪調高到年輕人可接受的程度」；至於最近引發爭議的替代役納「長照役」則非大宗或常態，是將剛好畢業要服役的科大相關科系學生，分發到嚴重欠缺人力的地方。三、在服務或設施的供給方面，長照 1.0 的「供給不足」問題，不可能因為今年起試辦 2.0 就馬上解決，而是規劃將舊有服務擴大，讓 A、B、C 級服務單位有系統地整合，達到某種程度分工；因地制宜的彈性也很重要，希望透過在地人的盤點，找出更適合的空間。
- 三、林政委好像點出了制度的個別問題缺失，也讓民眾知道長照 2.0 的梗概，但是不覺之間卻疏忽了財源規劃和人力不足、供給短缺互為因果的關係，對於手段和目標互相衝突的邏輯也不自知，令人有些擔心和疑慮。