

正 本

檔 號：
保存年限：

中華民國全國商業總會 函

地 址：106 台北市復興南路一段 390 號 6 樓
傳 真：02-27555493
承 辦 人：謝頌遇
連絡電話：02-27012671#221
電子信箱：syhsieh@roccoc.org.tw

受文者：中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長

發文日期：中華民國 114 年 2 月 25 日

發文字號：全商會字第 1140000383 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：本會 113 年 12 月 10 日舉辦「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」，
相關部會辦理情形書面回覆已公布於本會官網（<http://www.roccoc.org.tw/>）「最新消息－2024 行政院長與商業領袖座談會－
相關部會辦理情形回覆」。敬請下載參閱，請查照。

正本：中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長

副本：

理事長 舒舒 博

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十九案)

提案單位 暨提案人	中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長
案 由	建請交通部茲就郵政法第 6 條第 1 項第 3 款第 2 目，於交寄時取消重量的規定，僅以價格作為認定標準。
說 明	交寄時能取消重量規定，僅以價格作為認定標準之理由： 一、 有鑑於對於郵政法第 4 條第 2 款的「信函」的認定，顯與社會大眾的認知落差很大，舉凡發票、收據、健檢報告、文件等，都難讓社會大眾認知此為「信函」，繼而委託非中華郵政公司以外業者（以下簡稱「其他業者」）遞送。又交寄時都已彌封，且近年來個資、隱私保護意識抬頭，其他業者無法拆封檢查，否則將違反個人資料保護法、刑法等法規。 二、 此外，雖訂有規定可透過資費及重量之外觀形式，予以排除「信函」，然誠如前述，對於「信函」的認定顯與社會大眾認知不同，重量以及郵資的規定也讓社會大眾難以理解、繼而交寄時與其他業者發生爭執，懇請能取消重量的規定，僅以價格作為認定標準，因郵政法規定的十三倍基礎郵資讓中華郵政公司較其他業者具有價格競爭力、吸引社會大眾交寄的意願，如此亦能達郵政專營的政策目標。 三、 綜上所述，法律的訂定與認定，仍應貼合社會大眾的認知，才能達到法律的目的，適度調整相關條文內容或條文的認定。
建 議	建請交通部茲就郵政法第 6 條第 1 項第 3 款第 2 目，於交寄時取消重量的規定，僅以價格作為認定標準。
主辦單位	交通部(中華郵政公司)
辦理情形	一、為確保民眾之基本用郵需求與普及服務之提供，世界各國針對指定業者負擔普及服務所需成本之彌補措施之一，係授與該業者部分郵政專營權。郵政專營權旨為保障郵政普及服務之提供，其營收係做為中華郵政股份有限公司配合政府政策落實「普及服務」，持續提供偏遠地區郵政服務之所需費用。

- 二、依現行郵政法第6條第1項第3款第2目規定，私人(民眾)所寄信函專營範圍為「單件重量500公克以下或單件資費不逾13倍基礎郵資(目前為新臺幣104元)者」，此界定標準係於107年12月5日修法時參考世界各國郵政專營權範圍，兼考量我國郵政業務經營實況及民眾遞送需求所訂。
- 三、又倘取消重量相關規定，僅以價格作為專營權範圍界定標準，因民營業者與客戶間具體收費金額或事後折讓等於實務面難以查證，恐無法有效監理，例如業者可能公告信函定價超過專營權範圍，卻另以季度折扣、大宗優惠等名目給予客戶減價，實際上單件資費低於新臺幣104元，仍係以低價搶攬專營郵件市場，則取消專營權重量限制形同變相開放專營權，將肇致中華郵政股份有限公司郵務業務嚴重虧損，恐不堪負荷普及化義務成本，進而影響民眾通信權益。
- 四、為利社會大眾明確「信函」之定義，交通部將請中華郵政股份有限公司製作常見信函態樣表，並運用既有營業廳所、電子看板、網站、ATM 等各種宣導管道向民眾進行宣導，同時舉辦教育訓練邀集民營業者及大宗客戶參加，以加強民營業者及大宗客戶對專營權信函態樣之認知。
- 五、此外，交通部亦可檢討違反郵政法第6條之裁量權，研議調整罰鍰量罰基準，讓民營業者不必為過久之違法行為而累加受罰，及避免民營業者因逐次累加之罰鍰導致負擔過大。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十六案)

提案單位 暨提案人	中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長
案 由	建請政府能將「汽車路線貨運業營業站所內之搬運工（理貨人員）」納入「外國人從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十一款工作資格及審查標準」第四條第六款：其他經中央主管機關指定之工作；以解決業者長期缺少勞動力缺口之困擾而影響產業發展。
說 明	一、 運輸規模：汽車路線貨運業者每日處理零擔貨物，依照目前公會統計資料推估每日超過 300 萬件以上，所以每天需要龐大的理貨人力。 二、 勞動力缺口： 1. 汽車路線貨運營業站所分佈全台，每日下午四時左右開始，將今日收集貨物整理分類，再由長途班車送至其他縣市營業站所。各縣市營業站所接收其他營業站所之貨物，時間約隔日三時至六時左右（視各營業站所之遠近），再將貨物整理分區域，所有工作人員一定要在此時段完成所有工作，所以勞動力需求甚大而且作業繁瑣。 2. 作業時間多為下午四時至隔日早上六時左右屬於夜間工作，又為消耗體力工作，不適合女性從業人員。業者透過各式管道加強人力招募，仍無法填補人力空缺，且流動率高造成工作效率不彰，公會協助業者多次向政府單位尋求協助，皆無效果。
建 議	建請政府能將「汽車路線貨運業營業站所內之搬運工（理貨人員）」納入「外國人從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十一款工作資格及審查標準」第四條第六款：其他經中央主管機關指定之工作；以解決業者長期缺少勞動力缺口之困擾而影響產業發展。
主辦單位	交通部(公路局)、勞動部(勞動力發展署管理組)
辦理情形	【交通部-公路局】

勞動部業經會議決議新增貨車駕駛及隨車助理工作納入中階技術工作，並刻進行修法程序：勞動部已於 113 年 8 月 21 日召開「研議留用外國技術人力」跨部會工作小組會議，並同意於「留用外國中階技術人力計畫」納入貨車駕駛及貨車隨車助理工作類別，勞動部預計於 114 年第一季完成相關法規命令修正法制作業，114 年 1 月起，勞動部將請交通部等相關部會協助向業者及僑外生宣導說明開放政策目的、申請資格條件等。

【勞動部-勞動力發展署管理組】

本部已於 113 年 8 月 21 日召開「研議留用外國技術人力」跨部會工作小組會議討論「留用外國中階技術人力計畫」納入貨車駕駛及貨車隨車助理工作類別，待跨部會討論取得共識後，共同推動因應措施。