



收費員轉職 政府幫不幫

2015-01-04 記者 余念竹 報導



國道電子收費系統（簡稱ETC）從民國九十二年開始規劃，歷經十年，前後一共五位部長的推動下，於民國一〇二年正式上路，車輛不用再停車繳費，交通部也能更精確掌握用路人使用道路的习惯，看似科技成功的背後，有一群人卻在時代進步的洪流中遭受不平等的對待，他們是國道收費員，因為收費站吹熄燈號也代表著他們需要另尋工作，只是這條路對某些收費員來說，卻不怎麼順遂。

收費員的漫漫長「爭」

二〇一四年十一月二十八日傍晚，上百名穿著橘色T恤的收費員浩浩蕩蕩地踏上國道，其中七名抗議者帶著鐵鍊，把自己綁在ETC門架上表達不滿，交通部臺灣區國道高速公路局（簡稱高公局）也因此封閉部分路段，讓車輛一路回堵約十二公里，整場抗議行動長達七個多鐘頭方才落幕。

把自己綁在門架上是一整場抗議活動的非常手段，抗議手法不乏靜坐、絕食等，如此激烈的抗爭起因於在ETC全面啟用後，全台灣多達九百四十二位國道收費員在一夕之間失業。在此之前，承包ETC工程的遠通電收承諾會協助收費員轉職安置的工作，提出工作權、工作地點、薪資福利以及轉職補償等多項保障，日後卻爆出有收費員在轉職時屢遭刁難，年資勞保不公等情形。為此他們成立國道收費員自救會，捍衛權益並發動規模不等的抗議，大者躺國道、蛋洗交通部；小者在凱達格蘭大道舉行抗議晚會等。



收費員自行剪破鐵絲網，踏上國道和警方對峙。（圖片來源／中時電子報）

轉職不順 公司沒收年資

收費員最主要的不滿是在尋找工作的過程中崎嶇波折，有的人履歷屢投屢敗，或是陷入漫長的等待，甚至有許多職缺被要求學經歷的限制。國道收費員自救會南區會長廖碧毓小姐說：「我去應徵過新營服務區裡的工作，還有一些客服專員、百貨公司停車場收費員等職務，但都沒有錄取，而且也都沒有回覆我們不被錄取的原因，至少可以一個通知告訴我下不任這項工作的原因，而不是就讓我們在那裡傻傻地一直等。」

在新營收費站工作長達二十二年的收費員程惠瑜表示：「我去仁德服務區，當時他們請了很多自己旗下相關的公司在那邊，我填寫了很多職缺，其中像是台南香格里拉大飯店的房務員，結果他們說要會講英文的就沒有叫我去面試，他們說要全員安置，可是我們的狀況是寫了很多職缺，卻沒有半個通知，我等了很久結果最後只好自己去找工作，我的心情還蠻困惑悶悶的，感覺像是做了二十幾年的收費員到最後卻連一個機會也不給。」

讓收費員怨聲載道的不只就職困難，他們還要爭取他們的年資還有勞保。先前高公局開出除依法發給員工離職儲金或資遣費外，另外再爭取「加發」或補足七個月之月支報酬的條件，但是「加發」到最後，演變成高公局全部不區分年資，一律「只發放」七個月資遣費，如此大的落差讓工作年資超過十年的收費員感到不公平。而在計算資遣費上，民國九十七年，勞委會解釋收費員開始適用《勞基法》。也因此從九十七年到收費員被解雇的一〇二年這五年間，高公局依法要給付

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 缺水大問題 農工多爭議
- 收費員轉職 政府幫不幫
- 日本新年 深大寺初詣
- 向前走 從絢爛走向平淡

總編輯的話 / 鄭青青



本期為喀報第兩百〇七期，共刊登十七篇稿件，包含十三篇社會議題、三篇照片故事以及一篇人物報導，類目較為集中，但內容非常多元精采。

本期頭題王 / 劉雨婕



哈囉，我是雨婕。別人總是說我平易近人，但我卻有著開心時會咧嘴大笑，生氣時也異常激動的矛盾性格。喜歡透過文字表達內心的感受，而音樂和電影則是我生命中不可或缺的元素。

本期疾速王 / 顏晟宇



成長在自由的年代 束縛於不自由的規定 有著熾熱好奇的心 有著摸索世界的熱情 我喜歡觀察生活中的人事物，用不同的角度去體驗、去發現 我喜歡在書桌前畫畫，沉浸在自己天馬行空的世界裡 我喜歡四處...

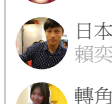
本期熱門排行



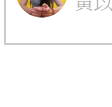
產地至餐桌 正視食物浪費
劉雨婕 / 社會議題



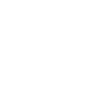
原住民加分 治標不治本
王彥琪 / 社會議題



獨立製作 精工偶動畫
侯怡安 / 照片故事



日本新年 深大寺初詣
賴奕安 / 照片故事



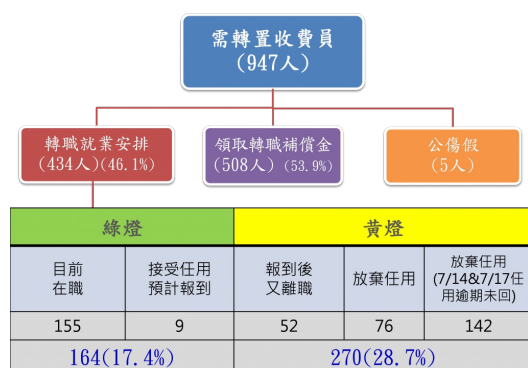
轉角一隅 黃昏市場的故事
黃苡齊 / 照片故事

收費員應有的資遣費，但是在九十七年以前的資遣費，依《勞動基準法》八十四條之二規定如果沒有其他法令的話，則由勞資雙方進行協商計算。對此收費員也與交通部開過許多次勞資協商，卻始終還是沒有結果。

收費員抗議 高公局有話說

針對收費員抗議的訴求，遠通公司客服人員黃小姐表示公司在這部分都還在進行人事階段的協調處理，並沒有直接回應。然而在高公局方面卻得到不同於收費員的答案。

交通部國道高速公路局業務組長劉達良表示在轉職過程中會碰到不順利難免，針對各種安置狀況也成立了收費員轉置申訴處理小組，「因為遠通的投資計畫書沒有明確規定完成所有收費員安置的時間，那我們也能夠理解所有收費員不可能在ETC上路的那一天就完成轉置工作，第二天就馬上開始換工作上班，但是在ETC上路的同時，也很多人都還在猶豫是否要讓遠通幫忙媒合或是領取五個月的補助金。找工作的過程本來就需要去媒合，不是任何工作都會適合，這跟自己本身的興趣專長有關。」



截至103年11月10日，在精簡收費人員942人中，672人(508+164)已完成轉置，占需轉置71.3%。(圖片來源/高公局提供)

至於吵得沸沸揚揚的年資和勞保問題，高公局人事室主任傅桂枝則表示收費員要求從進局開始的年資來算資遣費用，而且計算的方式是採比較優厚的舊制而不是現在適用的法規。「政府並沒有吃掉他年資，只是政府計算的年資都是依照他當時各該適用的法律去計算，但是收費員的訴求是他們要擇這些法律裡面最優厚的方式來計算，而不管自己是否適用。」

法律認知不同 爭議的開始

對於法律認知上的不同，是整起事件爭議的開始。由於高公局和收費員簽署的勞動契約上載明：「收費員是一年一聘之僱用人員，自民國95年起，每年收費員招考簡章、及簽約時在契約書上都有說明實施ETC計程收費後即終止僱用。」律師王中平認為關鍵就在於一年一聘，「《勞動基準法》規定只適用於定期和不定期勞動契約，高公局的說法是那些國道收費員是一年一聘制的契約類型，因此他不能被《勞動基準法》規範。但是收費員的說法是這是高工局為了規避不定期契約的說詞。」華隆自救會李翠明表示：「現階段法律規範如此，收費員只能鏗而不捨的持續抗爭下去，勞工權益不能打折，兩邊一定要協調看怎麼樣是最好的方式。」

因此兩邊的說法其實都沒有錯，高公局有著契約內容白紙黑字的規定，在ETC上路後就終止和收費員的勞雇關係，法律上高公局並沒有安置收費員的義務；收費員則認為法理上雖然沒有義務，但是情理上高公局是老雇主，他們長時間在國道上默默付出，現在卻被高公局用一張法律沒有規定的契約斷了工作。此外收費員在謀職時遭到刁難是事實，高公局聲稱成立了申訴處理小組來監督遠通電收有沒有幫收費員找工作，卻沒有人監督高公局是否確實為收費員把關也是個問題。



收費員議題隨著占據國道曝光度提高，但也有民眾認為政府不可能直接安置收費員，因為這樣會對社會上的更多人不公平。（圖片來源／國道收費員自救會粉絲團）

看似各有話說的收費員和高公局並沒有誰對誰錯，對於替收費員「找到一份工作」和替收費員「找到一份『他們想要』的工作」，兩者的定義太過模糊。若雙方都展現誠意地相互協談，整起爭議能獲得更圓滿的結局。



日本新年 深大寺初詣

不同於臺灣的晚會煙火，在日本跨年不僅有新年的鐘聲，還有新年初詣的熱鬧氣氛。



隔代教養 扶老攜幼新課題

臺灣隔代教養家庭的比例越來越多，該如何處理隔代教養所帶來的社會現象，成為一個新的課題。

▲TOP