

# 輸變電系統勞資協商溝通會議紀錄

時 間：中華民國 105 年 9 月 1 日（星期四）上午 10 時

地 點：台灣電力股份有限公司輸變電工程處南區施工處 8 樓第 1 會議室

出席人員：詳如簽到名冊

列席人員：詳如簽到名冊

主 席：顏處長德忠

記 錄：杜錦嫻

## 壹、主席宣佈開會

## 貳、主席報告

## 參、上次會議決議追蹤案執行情形

### 第一案

案 由：建議兼任司機總量管制應排除工程大車(如拉線車、放線車、副線車、移動式起重車)。

上次會議決議：本案繼續追蹤。

辦理情形：

人力資源處說明：

- 一、為達成監察院列管之減少支領兼任司機加給改善目標，本公司乃訂定各項管理措施，在減少業務推動影響之前提下，以總量管制方式辦理，支領兼任司機加給人數並須逐漸遞減。
- 二、承建議總量管制排除工程大車一節，在監察院列管目標不變下，勢將限制其餘類型車輛兼任司機之派兼彈性，故請各單位共同努力，在兼任司機人數總量內，視業務輕重緩急等實際需要，合理運用兼任司機名額，以達成全公司控管目標。

本次會議決議：本案繼續追蹤。

### 第二案

案 由：建請恢復 47 期以後養成班人員兼任司機(含特種車)及領班加給乙案。

上次會議決議：本案繼續追蹤。

辦理情形：

人力資源處說明：

- 一、考量近年來社會時空轉變，駕駛及操作各種車輛已成為執行工作之基本要件，本公司乃依上級機關指示，於甄試簡章及勞動契約明定新進人員如有兼任車輛駕駛、初級保養者，不另核給兼任司機加給，嗣後並衍生監察院針對本公司未依經濟部指示降低兼任司機加給費用之調查案。
- 二、案經本公司訂定「實際從事工程技術現場工作車輛之兼任司機方得支領兼任司機加給」之核給原則及改善目標，始獲監察院同意追蹤列管在案；又立法院每年審查本公司兼任司機加給預算時，亦多次要求本公司檢討兼任司機加給支出，故本公司尚難自行在前開改善措施外開放支給加給。
- 三、因前述兼任司機加給已管控多年，造成近年派任大型工程車駕駛工作上之困擾，本公司前於 104 年 11 月 5 日赴國營會與相關人員溝通，嗣後另陪同國營會及電力工會拜會審計部，並於 105 年 2 月 18 日 5 度行文，惟經濟部再次核復略以，開放兼任大型工程車駕駛工作得支領兼任司機加給一案，與監察院來函糾正意旨不符，且全案尚為立法院關切議題，爰未同意開放；為利本案之推動，已另依立法院第 9 屆第 1 會期經濟委員會決議事項，於 7 月 5 日函報經濟部國營會核轉立法院有關本公司兼任司機改善方案，經大部修正部分文字後，已於 8 月 10 日函送各提案立委及相關單位。未來將朝向新進人員兼任大型車駕駛屆滿 60 歲將免除兼任、嚴格控管兼任司機加給支領人數，以及不分職等支給固定加給金額等方向改善。
- 四、有關本公司自第 47 期養成班起新進人員不支領領班、副領班加給一節，係基於上級機關要求循序漸進檢討加給項目，以及新進人員之薪給等勞動條件應依招募簡章、勞動契約等註明之指示辦理。
- 五、為應 47 期養成班以後新進人員逐漸接任領班工作所衍生之相關問題，本公司前於「人力資源發展專案小組」作成「請各主管處轉請所屬單位落實管理機制，優先選派工作班內較高職等人員擔任領班、副領班」，以及「至第 47 期以後養成班同仁擔任領班、副領班者，因已無支給領班、副領班津貼，故請各單位善加運用各種非報酬性獎勵措施予以激勵」等決議。同時於 104 年度僱升派甄試報名時予以現任領班(副領班)身份之應考人加計總分 2(1) 分，以資鼓勵。

本次會議決議：本案繼續追蹤。

### 第三案

案由：敬請修改「台灣電力公司事業部所轄廠處組級下課級(主管職位)組織控管原則」第三條第三項內容。(企劃處主辦)

上次會議決議：本案繼續追蹤。

辦理情形：

企劃處說明：

- 一、公司配合事業部成立並賦予各執行長較大組織調整權限，已訂定「台灣電力公司事業部所轄廠處組級下課級(主管職位)組織管控制原則」，並於 104 年 12 月 25 日發布實施，適用於各事業部。
- 二、公司考量輸變電工程處及其施工處與供電區營運處負責輸變電之工程建造施工與運轉維護，其業務屬性雷同，讓該事業部兩者之課級組織可部分移用。
- 三、按前述已發布實施之組織管控制原則第七點規定「各事業部策劃室或主管處(或執行長指定單位)每年應研提課級(主管職位)總數檢討報告，於次年一月底前送企劃處(人力資源處)，俾通盤檢討實施成效包含課級總數合理性，公司於試行一年再檢討繼續施行或做調整」，爰前開原則應運作一段時間，再請各事業部通盤檢討該原則時，貴事業部如有需要，再一併檢討。
- 四、本案建請准予解除追蹤。

本次會議決議：請輸供電事業部策劃室邀集各單位及工會相關人員召開會議討論，本案繼續追蹤。

### 第四案

案由：總處網路學院的頻寬應該放寬，避免網路塞車及學習無效之情形。

上次會議決議：建請資訊處改善並於下次會議出席說明，本案繼續追蹤。

辦理情形：

資訊系統處說明：

- 一、本公司北部及中部對外服務頻寬於本(105)年 6 月完成對外頻寬採購案，北部原來 2 路 50M 再增加 2 路 30M 頻寬，中部原來 2 路 30M 再增加 2 路 30M 頻寬，故有關網路學院網路頻寬問題，應已獲得改善。

- 二、經實際使用網路學院課程經驗，如遇系統或網路中斷等狀況，系統仍會紀錄斷線當下的已學習的時數，再上線時仍會累積上次學習時數。
- 三、經觀察網路學院之網路頻寬及系統資源之使用情形，並無資源不足之現象，如個別同仁仍有上線學習緩慢之情況發生，請連絡資訊服務台以利即時掌握狀況協助排除。
- 四、本案建請結案。  
本次會議決議：本案結案。

## 第五案

案 由：為維持本事業部核心技術人力，各區施工處現場技術人力，建議檢討改為退1補1方式遞補，另建議以擴大推動產學合作方式遞補【請各區施工處提供各段平均年齡及各處平均年齡】。  
(請策劃室說明)

上次會議決議：由輸工處成立專案小組邀集策劃室研議相關事宜，本案繼續追蹤。

辦理情形：

輸變電工程處說明：

- 一、本處於 105.05.20 邀集北、中、南區施工處副處長與相關部門主管召開「輸工系統工務段人力檢討第1次會議」，電力工會第2、64、66分會及輸供電事業部策劃室均派員列席，會議結論：未來輸工系統如業務量增加且人力有所不足，主管處再適時向公司爭取本系統人力補充改為退1補1。
- 二、另 105.07.06 輸供電事業部策劃室邀集人力資源處、供電處及本處召開「輸工及供電單位人資議題研商會議」，會中討論「輸工單位架空線路工務段人力」議題並決議：為解決架空線路工務段人力老化及核心技術傳承面臨困難之情況，人資處同意可特殊考量該工務段僱用人力恢復以退1補1，於新進名額規劃時納入。
- 三、本案建請結案。

本次會議決議：請輸變電工程處依工程量爭取合理人力並邀集相關單位及工會研議招考及新進人力留用相關事宜，本案繼續追蹤。

## 第六案

案 由：建請取消 ISO9001 及 ISO14001 認證。

上次會議決議：請主管處召開專案邀集三區施工處勞資雙方相關人員研議，本案繼續追蹤。

辦理情形：

輸變電工程處說明：

本處已於 105.5 聯繫本處各部門及三區調查內部意見，並將結果於 105.6 彙陳主管，經主管核定有關 ISO9001 及 ISO14001 仍續辦為宜。

本次會議決議：請輸變電工程處邀集三區施工處勞資雙方相關人員召開專案會議研議，本案繼續追蹤。

## 第七案

案由：目前輸工處暨北施處辦公室現址耐震度不符合現行法規，請儘速檢討搬遷或修繕補強等因應對策，以維護同仁上班安全。

上次會議決議：本案繼續追蹤。

本次會議決議：

輸變電工程處說明：

本案已於 105.3.24 邀集北施處、工會第 2 分會召開會議，會議結論為如下：

一、本辦公大樓非屬危險建築且土壤液化亦屬於低潛勢區。

二、輸工處及北施處加強員工商業地震防災教育訓練（已於 3.30 消防局前來講授防災知識）。

三、補強方面，因施工期間產生噪音、施工期又長達 1 年、同仁需多次搬遷辦公地點等因素，以致同仁可能身心俱疲，為減少同仁之困擾，且福和 D/S 預定 110 年 7 月可進駐，此時不適宜再花長達 1 年以上期間來進行整體結構補強措施（預估經費約 1 億元）。

四、在未搬入福和 D/S 前，輸工處總務組及北施處總務組持續尋找適當辦公地點。

本次會議決議：請輸變電工程處工安組將防震訓練列入工安訓練，本案結案。

## 第八案

案由：建議調高輸供電事業部高危險作業之危險工作加給。

上次會議決議：請輸工處人資組接洽各區施工處及其他相關系統研議，本案繼續追蹤。

辦理情形：

## 輸變電工程處說明：

- 一、本處已於 105.08.05 邀集各區施工處及對應電力工會分會研商調高高危險作業之危險工作加給，結果如附會議紀錄。
- 二、其他系統獲供電處回覆該系統亦有類似提案，最近一次會議於 105.05.19 召開，會中由人資處及電力工會說明後，決議繼續追蹤。

## 人力資源處說明：

- 一、本公司於 97~98 年間曾報部修正危險工作加給支給要點，調增各項危險工作支給標準，惟未獲上級機關同意。考量危險工作加給項目繁多，部分標準或有調整空間，為求周延，前經與電力工會總會研商重點爭取項目，以先行調增災害搶修作業之危險加給為共識。
- 二、另，有關海上作業之危險加給部分，因應海底電纜、離岸風力等計畫新增工作項目及加給標準案，營建處近期亦召開多次專案會議研商，並已陳報董事會審議中(該案目前經董事會投審小組第 1 次審議，要求修正、補充相關資料後再行提送)，俟審議通過即將報部，爰本案建議請輸變電工程處先行研擬調整項目、支給標準、估算依據、合理性及相關費用之影響數額等，俾適當時機再行報部爭取。

本次會議決議：請輸變電工程處擇期邀集供電處、策劃室、人力資源處及工會相關人員針對高架作業危險津貼召開會議討論，本案繼續追蹤。

## 肆、討論提案

### 第一案

由：請事業單位提供足夠交通工具供外勤檢驗員使用。  
明：

- 一、工務段同仁由上班處所赴現場工作，因事業單位提供公務車輛不足，讓員工自行解決交通問題。員工為了配合工地進度需要自行開車逕往現場(私車公用)，而公司所訂油料補償費用不足抵銷實際消耗，事業單位有佔本會會員便宜之嫌。
- 二、如事業單位不提供足額公務車輛，本會建議所屬會員自行搭乘大眾運輸工具至現場，而所延伸之問題概由事業單位自行負責。

辦理情形：

秘書處說明：

- 一、有關公務車輛不足部份，建請儘速編列年度預算補足；同時在未補足前由主管處輸變工程處統整北、中、南區施工處現行公務車輛之調配，以解決目前中區施工處之困境。
- 二、私車公用費用計算標準，依交通部公路總局之公路客運路線基本運價國光號二級路面(山區柏油路)每公里票價報支，公路總局基本運價若有調整時，將隨之調整。

輸變電工程處說明：

本處均依本公司公務車輛汰換標準，達使用年限之車輛均已編列預算提出申請汰換。

本次會議決議：併第二案討論，汰換部份仍持續辦理汰換，另車輛不足部份請輸變電工程處研議以新購或任賃方式辦理，本案繼續追蹤。

## 第二案

案 由：有關輸工處簽核車輛汰換比率 30%部分，建請予以廢止，並依公司相關規定及各區實際需求辦理車輛汰換，俾保障員工行車安全；另車輛達使用年限 2 年前即可編列預算，請會計處行文各單位俾利憑辦。

說 明：

- 一、有關車輛汰換數量之核定，其務實作法應考量各單位工作量及其實際需求後訂出。惟輸工處現行作法，係以各區施工處提報汰換數量之 30%為上限，其 30%比率依據為何，是否合理，均有待商榷；另在訂定標準時亦未召開會議邀請各分會參與討論，其決策過程略嫌粗糙！
- 二、查台灣電力股份有限公司公務車輛管理要點，其車輛汰換標準略以：「已屆滿規定使用年限之車輛，應優先以租賃方式辦理，如經評估仍需汰換時，……其他車種(小客車、客貨兩用車)須滿 10 年，如未逾 15 年之車輛，除須達上列汰換年限外，且行駛里程數須逾 12 萬 5,000 公里，始可辦理汰換，其起迄年月係自購置年月至編擬年度預算前一年度 12 月為止，期滿始得編擬汰換預算，惟車況尚佳安全無虞者，則不需強予汰換。」，經查本處 105 年度提出汰換車輛計 13 輛，皆符合上述要點，惟公司僅准予汰換 3 輛，已造成車輛不敷現場使用，影響各區工作推動甚鉅。

三、再依職業安全衛生法第五條：「雇主使勞工從事工作，應在合理可行範圍內，採取必要之預防設備或措施，使勞工免於發生職業災害。機械、設備、器具、原料、材料等物件之設計、製造或輸入者及工程之設計或施工者，應於設計、製造、輸入或施工規劃階段實施風險評估，致力防止此等物件於使用或工程施工時，發生職業災害。」，若已達汰換標準車輛不予汰換且提供不安全設備供員工使用，一旦發生事故，恐有觸法之虞！

四、綜上述，建請輸工處依公司相關規定及各區實際需求辦理車輛汰換，俾保障員工行車安全。

五、另車輛達使用年限 2 年前即可編列預算，請會計處行文各單位俾利憑辦。

辦理情形：

輸變電工程處說明：

- 一、各區施工處申請 106 年汰換之車輛如達汰換標準者，均全數提送秘書處及會計處申請預算，已無 30% 汰換比例管控。
- 二、本處於年度預算編列汰換車輛時均已預估 2 年後之累計行駛里程數及年限，提出申請。

會計處說明：

- 一、經查秘書處 105 年 6 月 13 日修訂之「台灣電力股份有限公司公務車輛管理要點」第三點（三）：公務車輛汰換除特殊因素外，須達到公司所訂之汰換標準始可汰換。
- 二、另本公司正值 107 年購建固定資產預算初編，本處業以 105 年 7 月 4 日電計字第 1058056762 號函周知各單位辦理，其中附件 3「107 年度購建固定資產預算編製注意事項」說明公務車輛汰換原則係視業務實際需要，並符合下列任一原則辦理（依中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範，明訂編列年度汰換車輛預算，應從嚴辦理）：
  - (一) 使用年限已逾 15 年。
  - (二) 使用年限未逾 15 年者，除大客車需年滿 12 年且行駛里程數須逾 12 萬 5,000 公里外，其他車輛使用年限須滿 10 年且行駛里程數須逾 12 萬 5,000 公里。
  - (三) 若未符合前述原則，除有特殊原因除外，均暫緩汰換。

三、並於函文之「汰換公務車輛明細表」、「增購及汰換管理用公務車輛明細表」、「增購及汰換其他公務車輛明細表」均說明至汰換年度須符合汰換原則始得編列汰換預算，惟車況尚佳安全無虞者，則不需強予汰換。

四、綜上，有關公務車輛汰換預算編列原則，本處已於 105 年 7 月 4 日發函各單位參照辦理，現適逢 107 年預算初編作業時點，請刻依上述原則（至汰換年度須符合汰換原則始得編列汰換預算，惟車況尚佳安全無虞者，則不需強予汰換）編列預算。屆時秘書處及本處將依上述原則審查公務車輛之汰換，並參考預算編列單位所提說明加以評估。本處擬不重複行文各單位。

本次會議決議：併第一案討論，汰換部份仍持續辦理汰換，另車輛不足部份請輸變電工程處研議以新購或任賃方式辦理，本案繼續追蹤。

### 第三案

由：建議有關公務電子憑證損壞更換時，所產生費用由公司支付。  
明：公務電子憑證若非人為因素損壞時更換費用約 410 元，應由公司支付該筆費用。

辦理情形：

秘書處說明：

- 一、依本公司「電子識別證使用作業須知」第四點(五) 3. 規定，公務電子憑證遺失、損毀時，由員工自行負擔換發新卡所需工本費用。但如因不可抗拒之外力或非可歸責於員工之因素，則依第一目規定辦理。
- 二、爰公務電子憑證若非人為因素損壞時，其更換費用由公司支付，員工不須負擔費用。

輸變電工程處說明：

經電洽秘書處，公務電子憑證使用時，如非人為因素損壞，可交回秘書處送中華電信維修，無需另收費用。

本次會議決議：請輸變電工程處總務組再與秘書處連繫辦理後續金額追回事宜，本案結案。

### 第四案

由：針對經濟部推動電業自由化案，台電為何要切割賣財團且須負責輸送義務。

說明：

- 一、目前民情高漲，輸電線路建設受到百般阻礙，本公司擁有電路網是經過前輩及員工歷盡千辛萬苦，不屈不撓奮鬥的成果，為何民間公司自己不用建設，而由本公司來負責輸送，那輸送費

用又如何計算，經濟部是否又會干預，在這氛圍之下相信輸送費用一定又受經濟部壓迫至不敷成本，台電豈不又是虧錢單位，又是眾矢之的。

- 二、所為電業自由化，理應由各民營公司自行開發電源、輸送、開闢客源，然後在競爭下民眾才能有機會享有低價電費，而不是切割台電給財團，讓財團坐享其利，如此才是自由化的定義。
- 三、建議總工會要監督資方，避免部分人為求官位做出傷害員工權力的決定，也要利用各種場合、文宣、廣告及可以達到宣傳效果的工具向民眾說明如前述所言之因果。
- 四、據消息來源，雖然政府派張景森簽署6~9年內台電不影響，但出爾反爾、兩面手法一向是他們經常的作為，希望總工會能及早有因應方案，維護員工權力。

辦理情形：

企劃處說明：

一、經濟部於105年5月25日「經濟部施政重點」報告中已就「完成電業法修正，提供能源轉型所需的市場結構與法制基礎」做出明確指示。目前能源局正進行電業法修正草案相關修訂作業，預計於8月下旬前將電業法修正草案報經濟部核定，經行政院審查後於第9屆立委任期第2會期送立法院審查。

二、能源局對電業法修正之規劃方向

(一)採2階段循序漸進方式推動電業自由化

1. 第1階段開放代輸、直供。
2. 第2階段實施廠網分離。

(二)電業劃分為發電業、輸配電業及售電業。

(三)成立電業管制機關，下設電價費率審議會及電業調處委員會。

(四)逐步開放用戶購電選擇權之用戶範圍。

三、考量輸配線路具自然獨占特性，屬不可競爭部分，參酌國際案例，能源局將未來之輸配電業定位為「公共運輸者」，須讓所有市場參與者皆能公平、公正地使用電網以輸送電力，並依核定費率收取使用線路之各項費用。輸配電業維持一家國營，依法保障其利潤，同時擔負相關責任義務(包含擔負線路規劃及興建之責，以及費率受管制等)，與本公司現行輸、配部門之角色尚無太大差異。

四、未來配合電業法及相關子法審查時程，公司將持續積極參與各項修法會議，表達修法主張以爭取對本公司永續發展有利之條文。

本次會議決議：本案繼續追蹤。

## 第五案

由：建議輸工處各職等職位最低歷練年資回歸人資處規定。  
說 明：因輸工系統另規定最低工作歷練須滿1年3個月後，方能參加  
提報甄審會審議。

辦理情形：

輸變電工程處說明：

- 一、本公司104.09.04公布修正「人員任僱調派施行細則」，其附件一「各職等職位最低歷練年資表」規定升任派用人員分類職位6等以上之最低歷練年資為2年；表現優異者得縮短其歷練年資至1年以上可予提報升等，各主管處亦得考量業務特性等因素，訂定所屬單位之提報原則，以使人員縮短歷練之升遷更具公正性。
- 二、本處前曾為表現優異者得縮短其歷練年資至1年以上乙節，分別參酌各主管處對提報年資之作法，嗣訂有最低工作歷練須滿1年3個月規定，以使升遷兼具公正及激勵作用。
- 三、本系統非主管人員升遷縮短歷練年資提報原則應屬合理，仍宜依目前作法辦理。
- 四、本案建請結案。

本次會議決議：

- 一、回歸公司規定辦理。
- 二、後續相關細節規定由輸工處調整並會知工會，本案結案。

## 第六案

由：建請整合並簡化公司ERP用料系統及輸工處工程用料系統，縮短工務作業時間及符合現場用料需求。

說 明：

- 一、目前北中南各部門用料需求係由設計部門提送輸工處及材料處備料，但為何交貨時無法依各區所提需求量交至各區所屬倉庫供各區使用。當各區工程須用料時，必須先查詢輸工處及供電處所屬倉庫庫存量，若有庫存則需電話聯繫是否可供移撥，若願意釋出才可開跨廠調撥單移用，若不願意工程缺料也只能暫緩施工。輸工處架空材料採甲方供料種類繁多，如每樣材料都要經查詢、聯絡、追蹤，不僅耗費人力且費時。
- 二、經用料查詢後若北中南倉庫有庫存量時，因非屬該區所屬倉庫，就必須以連繫單聯繫其他二區同意後，再依下列流程完成後，始可審配用料：

需求部門開立跨廠調撥單→輸工處備料部門→料務部門→倉庫→開領料單。若為公司級材料還要加會材料處  
目前材料庫存量嚴重不足，用料時必須經過層層關卡核准，而系統又無進度查詢功能，以致有時為了臨時現場抗爭解除必須馬上進場用料急迫，承辦人員要不停電話拜託追蹤「跨廠調撥單」進度，不僅無法審配也無從得知那一部門未完成作業（如各部門有人請假或受訓）那只能等了。如果提早審配又有逾期未領用壓力，或全部退審，如此反覆耗時費工，形成無法及時供料影響施工進度。

三、綜上請輸工處針對目前用料系統手續繁瑣費時，請研擬簡化流程，縮短用料時間，以提升用料效率。

辦理情形：

輸變電工程處說明：

一、依 ERP 系統跨廠調撥單作業之事宜，由於本輸工處系統旗下 5 倉庫所有材料皆為專案庫存，故必須建立工程專案材料調整單與工程專案庫存。由於物料分為公司級〈A 級〉、系統級〈B 級〉、一般級〈C 級〉，意即公司級材料屬於 A 級得送材料處核定才能通知倉庫收發料過帳，且又因減少庫存，所以需先查詢輸工處及供電處所屬倉庫庫存量，若有庫存則需電話聯繫是否可供移撥，若願意釋出才可開跨廠調撥單移用，若不願意工程缺料也只能暫緩施工，這是因應庫存去化之公司政策。

二、撥料物流若要順暢，請技術部門儘早審配核章送總務組作業，用料部門提早申請，同時倉庫也能清楚庫存情形。各部門經辦人員後續要作追蹤聯繫相互配合，如此一來，方能掌握時間不會延遲。

三、有關研擬簡化流程乙節，因事關整體 ERP 流程，與材料處研擬後再議。

材料處說明：

一、囿於輸工處所屬庫存大部分均為專案庫存，其單位間調撥係由輸工處開立跨廠調撥單後通知材料處核定後發料，亦即專案庫存轉為一般庫存才可開單發料過帳，此乃為輸工處管控機制作業規定而非 ERP 系統程式流程繁瑣。

二、ERP 系統中物料供需檢討之 MRP 程式計算各單位計劃量，邏輯為預估用料需求量大於庫存可用料量時，系統會產生訊息提醒材料處開單補差值。系統現有邏輯不將專案庫存納入計算，致撥配或請購時彙算實際可用庫存數量無法發揮 ERP 系統功用。為滿足輸工處所轄單位需求同時又避免撥配量或請購量過剩，材料處須耗費額外人力時間確認單

位實際需求。

三、建議輸工處考量將確為非屬專案工程用料轉為一般庫存方式管理。

本次會議決議：請輸變電工程處與提案單位溝通相關技術問題，本案結案。

## 第七案

案由：建議修正「台灣電力股份有限公司建築師及技師簽證要點」  
(105.4.1版)第八條，恢復為(100.8.9版)第八~十條，惟簽證  
獎金在工程管理費支付。

說明：

- 一、查本處擔任簽證技師人員相較一般同仁而言，在本職業務外額外承擔了簽證所需辦理相關工作及責任，現行升等獎勵等規定，經調查僅少數技師勉予同意簽證，未來可能造成無人簽證之窘境。
- 二、爰此，建議依行政院公共工程委員會 104.10.12 工程技字第 10400328090 號函說明二(二)「有關獎勵部分…有工程獎金可由工程管理費支付之規定。」，納入本公司建築師及技師簽證要點，以提升技師同仁之簽證意願。

辦理情形：

營建處說明：

- 一、建議在工程管理費支付，係符合工程管理費支用要點相關規定。
- 二、但依會計處 97 年 12 月 8 日簽所述「為免所辦理工程支用之管理費用過於龐大，故該要點對於工程所需管理費用訂有最高標準之限制；今若內部簽證酬勞擬由工程管理費用提撥工程獎金辦理時，除仍在績效獎金上限由受到管控外，則亦應依該要點之規定，逐項針對個別工程管理費用作管控，亦即同時會再受到工程管理費用上限之管控。」即雖名目上由工程管理費支出，但仍須納入績效獎金之計算額度內。
- 三、電力工會於 9 屆第 26 次勞資會議中已反對簽證獎金由績效獎內支應，本建議案由工程管理費支應結果亦即為工會所反對之狀況。
- 四、以現行獎勵制度已造成簽證意願下降簽證技師人數遽減，工程推動困難進度緩慢等後遺症逐一浮現，未來無人簽證狀況應屬可期，建議人資處審慎處理本議題。

本次會議決議：請總會協助爭取，本案繼續追蹤。

## 伍、散會

備 註：下次輸變電系統勞資協商溝通會議主辦單位為第 64 分會（台灣電力股份有限公司輸變電工程處中區施工處）