

## 本局為何推動改制

### 一、本局為行政機關而非事業機構：

交通事業人員任用條例第二條規定：「本條例所稱交通事業人員指隸屬交通部之事業機構從業人員」，本局於民國 69 年運輸營業部門獨立成立台汽公司後預算改採公務預算，是完全行政機關性質，已非屬事業機構，人員任用制度應不宜再適用交通事業人員任用條例。

### 二、依銓敘部於 85 年會議決議辦理：

因應未來公務人員基準法草案經立法院完成立法程序公布施行後，公營事業中僅經營政策負責之人員（即董事長、總經理）納入公務人員基準法適用對象，其餘人員則不具公務人員身分。銓敘部於 85 年 3 月 20 日開會決議：「依未來交通事業人員身分定位走向，有關交通事業之相關規定，並無法適用於行政機關，具行政機關性質之現有交通事業機構，其人事制度仍應回歸於行政機關人事法制。」

### 三、立法院交通委員會於 98 年 10 月 29 日決議：「公路總局薪資結構應於 1 年內解決」。

### 四、資位制新進人員起薪較簡薦委制低，考試分發人員離職率高，已影響本局業務推展：

交通資位制之新進人員起薪較簡薦委制低，又無生育、子女教育、婚喪等各項補助，造成本局高普考分發人員流動頻繁，近三年來各項考試分發人員離職率達 40%，新進人員無意久任，使本局人力運用形成斷層，無法經驗傳承，已影響本局業務之推展。

綜上所述，本局人事制度改為簡薦委制實有其必要性及迫切性。