

論台鐵罷工

張清溪 / 台大經濟系教授 (大紀元時報, 129 期, 2003.9.18-24)

中秋節台灣鐵路局工會罷工。吵嚷聲中，罷工者罷工，台鐵班車照常行駛，工會決議春節再次罷工。有樣學樣，中油、中華電信等國營事業工會，聽說也要串連罷工。有關評論不少，我們也來湊熱鬧。

罷工顯然違法

有些報導或評論稱這次台鐵罷工是國營事業「首次合法罷工」。但是，依照我國的《工會法》與《勞資爭議處理法》，這次罷工不可能是合法的。

依《工會法》26 條，罷工必需工會會員大會過半數會員通過；這次台鐵工會罷工，是合乎這一規定。但是，同條前半段規定，會員大會表決之前，必需先經過調解程序無效。又，依《勞資爭議處理法》24 條，這種改變勞動條件的「調整事項」之爭議，調解程序包括「調解」與「仲裁」；在調解失敗後，經雙方之申請，或主管機關認為情節重大而有必要時，得交付仲裁。依同法 35 條，仲裁是強制性的，即雙方必須接受。

我想，不管是交通部、勞委會或社會大眾，都會同意台鐵在中秋節罷工是「情節重大」，因此調解無效後必然會交付強制性的仲裁。所以台鐵工會就不會進入會員大會決議這一程序。以此推論，在現行法律架構下，台鐵要「合法罷工」是不可能的。這次台鐵工會雖經大會通過罷工，但法律程序依然不全。

法律難管罷工

不過，就實務而言，罷工與否，「合法性」一向不是考慮的重點。

歷史上，罷工首先是用來爭取罷工權的；那時，它必然非法。罷工與否，或罷工能否成功，最重要的是取決於「實力」。原則上，罷工能否成功，取決於雇主願不願讓步。雇主要考慮的，是利潤增減；但單就這點，罷工的「實力」小。台鐵工會真正的「實力」，是「挾人民以令政府」，這也是多數驚天動地的罷工的共同特徵：工會以犧牲第三者來威脅雇主，而且通常都是公用事業。

工會要求離譜

這次台鐵工會所謂五大訴求，明顯是過份要求。

例如，要求台鐵不要公司化、不要民營化。政府不應該經營營利事業，二百年前現代經濟學之父亞當·斯密就說過，「政府是最壞的商人」，因為它必然

是要虧本的；亞當·斯密還講了另一句話：「商人是最壞的政府」，因為商人擁有政府的公權力後，會濫用公權力，而台鐵採用公務單位(鐵路局)形式，豈不是受批評的「商人當政府(裁判兼球員)」？

五大訴求還提到要政府負責台鐵債務；其實終究政府是要用納稅人的錢來添補的這個台鐵債務，但由工會提出就顯得不恰當。

傷人終要傷己

罷工的成功，通常是犧牲大眾利益來達成。但是，要求過份了，大眾也會反過來制衡工會。畢竟，這時已經不是純粹經濟問題，而是更像政治問題了。政治問題，就是眾人的事，傷了眾人，終究要傷到自己的。

附： 工會法 與 勞資爭議處理法 相關條文

工會法 部分條文內之部分內容

第二十六條 勞資或雇傭之爭議，非經過調解程序無效後，會員大會以無記名投票、經會體會員過半數之同意，不得宣告罷工。

工會於罷工時，不得妨害公共秩序之安寧及加危害於他人之生命、財產及身體自由。

勞資爭議處理法 部分條文內之部分內容

第四條（勞資爭議之定義）

本法所稱勞資爭議，為勞資權利事項與調整事項之爭議。

調整事項之勞資爭議，係指勞資雙方當事人對於勞動條件主張繼續維持或變更之爭議。

第六條（調整事項之勞資爭議）

調整事項之勞資爭議，依本法所定之調解、仲裁程序處理之。

第七條（調解仲裁期間資方應遵守之事項）

勞資爭議在調解或仲裁期間，資方不得因該勞資爭議事件而歇業、停工、終止勞動契約或為其他不利於勞工之行為。

第八條（調解仲裁期間勞方應遵守之事項）

勞資爭議在調解或仲裁期間，勞方不得因該勞資爭議事件而罷工、怠工或為其他影響工作秩序之行為。

第二十四條（仲裁之申請）

調整事項之勞資爭議，調解不成立者，.....主管機關認為情節重大有交付仲裁之必要時，得依職權交付仲裁，並通知勞資爭議當事人。

第三十五條（仲裁之強制及契約性質）

勞資爭議當事人對於勞資爭議仲裁委員會之仲裁，不得聲明不服。