

- ，只要不涉及專利或其他法令議題，本部高公局都已要求遠通電收公司應提供更好的服務。
- 二、此外，遠通電收公司現階段除帳戶餘額查詢外，亦提供一小時餘額查詢、「活儲帳戶儲值（全國繳費平台）」等；計程階段還會加入信用卡刷卡儲值，後續將陸續推出：eTag 卡條碼、低餘額欠費推播、通行費試算、通行明細查詢、交通生活便利訊息等功能，盡力達到民眾期待要求之功能。
- 三、因為資料查詢需由用路人輸入車號、證號（自然人輸入身分證字號，法人輸入統一編號）及密碼三項資料驗證後，才可下載近期扣款資料。車輛通行資料與車籍資料結合，便可辨識出車主或用路人之身分，屬於我國個人資料保護法第 2 條所稱「其他得以間接方式辨識該個人」之個人資料，其與 Open data 概念下所指涉之一般性、無機密或非隱私性資料，實有不同，更不宜無限制開放業者共用。再者，所蒐集前述用路人個資，其利用範圍僅限於電子收費服務之提供，若擅自提供予任何第三人使用，便將違反個資法第 5 條之禁止特定目的外使用。因此，考量個資保護，用路人相關資料，無法提供其他 APP 程式使用。
- 四、高公局將持續督促遠通電收公司提供更良好、便利之 APP 軟體，讓用戶可以方便地利用 App 查詢其 eTag 各項資訊，俾利年底全面計程收費政策順利施。

（六十一）行政院函送鄭委員汝芬就國道客運無障礙空間改善不力問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 12 月 24 日院臺專字第 1020078747 號）
（立法院函 編號：8-4-14-607）

鄭委員針對國道客運無障礙空間改善不力問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、為打造無障礙之公車環境，本部自 99 年起，持續補助公路及市區客運業者購置低地板公車，3 年間已補助購置 1,228 輛低地板公車，並使全國市區客運低地板公車比例，由 98 年之 7.2%，大幅提高至 24%。另公路客運部分，本部公路總局為改善公路汽車客運無障礙設施之設置，係以要求每家公路客運業者至少提供一條無障礙路線，並要求各業者將行駛路線及班次公佈於所屬網站，以逐步改善公路汽車客運無障礙設施之設置。目前 58 家公路汽車客運業者，已有 29 家提供無障礙路線，公路總局將持續鼓勵業者汰換低地板公車，並購置具升降設備之車輛，於國道客運路線上營運。
- 二、公路總局業於 100 年成立所屬「通用化交通環境推動小組」，迄今已召開 7 次會議，並邀集相關身障團體代表及專家學者等，共同研商客運無障礙路線提供相關議題。鑒於公路客運之無障礙車輛配置，需考量路線、路況等因素，以確保行駛之安全，本部無障礙交通環境推動小組 102 年度委員會，已要求公路總局訂定公路客運無障礙路線之改善期程計畫，本部將持續督導公路總局無障礙運輸環境之改善業務。

（六十二）行政院函送羅委員淑蕾就國內低成本航空等相關問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 12 月 24 日院臺專字第 1020078737 號）

（立法院函 編號：8-4-14-597）

羅委員針對國內低成本航空等相關問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關低成本航空公司票價定價及成本問題，依據民航法第 55 條規定，國際航線票價係屬備查制，未來國籍低成本航空公司亦與外籍低成本航空公司相同，在國際票價定價上，同樣享有充分之彈性。另本部民用航空局刻正進行「民用航空局所屬航空站收費標準檢討調整計畫」，未來將朝航空公司可選擇使用航站部分設施或選擇使用時段等，機動調整成本（如降落後兩小時內起飛以節省停留費、不使用空橋或接駁車等），及尖離峰差別費率之方向研議。民航局亦已於 102 年 7 月 1 日起，實施國際航線降落費短期調整措施，調降臺北松山以外之機場國際線降落費，以吸引航空公司進駐松山以外之機場營運。

透過此項措施，應可減少業者營運成本，並可引導業者飛航至其他機場，有助地方觀光及經濟發展，開拓新市場。

- 二、有關設置低成本航空專屬航廈問題：

（一）他國設置低成本航空專屬航廈情形：設置低成本航空專用航廈的目的在於降低業者場站使用費，在低成本航空發展成熟的歐、美國家多使用場站費較便宜之次級機場，少見機場設有專用航廈。在亞洲地區，吉隆坡機場第一個設置低成本航空專屬航廈，日本有關西機場設置，另東京成田機場則尚在興建中。至於香港機場，則對外宣告對低成本航空與其他航空公司一視同仁，不另建專用航廈。低成本航空在新加坡、泰國之市占率極高，惟目前均未設有專用航廈，另新加坡過往雖有低成本航空專用航廈，部分低成本航空仍不願遷入使用，日前將該專用航廈拆除改建為第四航廈，顯見專用航廈非屬低成本航空經營之必要設施。

（二）我國是否設置低成本航空專屬航廈之現況分析：

1. 目前外籍低成本航空來臺大多使用桃園機場，桃園機場之場站費率與亞洲主要機場相較已屬偏低（主要機場僅較吉隆坡高），設立專用航廈對低成本航空減輕成本負擔效果有限，更具彈性之費率對業者可能更有助益。目前桃園機場平均每日低成本航空班次僅約 18 班，設立專用航廈降低租金，雖可吸引低成本航空來臺，但市場規模仍太小，機場增加興建成本、收入反減少，恐有資源閒置問題。
2. 我國民眾出入境仍在意機場之購物、娛樂等功能，民眾對簡易航廈之接受度有待觀察，且低成本航空營運模式不一，業者未必想使用過於簡易之航廈（如前述新加坡案例）。目前桃園機場正進行跑道整建，時間帶取得不易，短期內難有餘裕資源可提供大量低成本航空進駐，設立低成本航空專用航廈機會較小。惟未來民航局仍將與桃園機場公司共同依低成本航空在我國之發展情形，評估於第三航廈完成後，檢討設立低成本航空專用航廈之可能性及必要性。

- 三、有關民航局對低成本航空公司管理作為，民航局已加強要求航空公司，於售票前應提供旅客國際機票交易重要須知範本內各項資訊，並提供中文化網頁，以達到資訊充分揭露，減少消費

爭議。民航局對於航空公司之督導管理係採一致之標準，並不會因低成本航空公司而有差異。另已設有單一窗口，指派專人專責處理航空公司消費爭議，並提供免付費電話及電子信箱等反映管道，如接獲相關申訴案件，均會即時要求航空公司儘速查明檢討及妥適處理，並追蹤列管其處理情形。

（六十三）行政院函送江委員惠貞就儘速研擬第三方支付之法制規範問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 12 月 24 日院臺專字第 1020078735 號）

（立法院函 編號：8-4-14-595）

江委員就網路交易日趨熱絡，建請政府儘速研擬第三方支付之法制規範問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

- 一、本院江院長於本（102）年 8 月 7 日指示，為促進電子商務產業之發展並充分保障消費者權益，由經濟部會同本院金管會、消保處及相關部會組成專法專案工作小組，並由經濟部及金管會分責「產業發展」及「金流管理」，參酌國際間之立法案例，研訂電子商務第三方支付服務管理專法。
- 二、前述專法專案工作小組自本（102）年 9 月起，已召開 6 次會議研擬草案條文，並邀請業者召開 3 次產業座談會聽取意見，目前草案名稱暫定為「非金融機構電子商務支付服務管理條例」，包括總則、支付服務之經營、業務及管理、罰則及附則等共 5 個章節 45 條條文。經濟部現正就草案條文進行通盤確認，預計於 102 年底前將草案陳報本院。

（六十四）行政院函送許委員忠信就政府儲蓄連續 3 年為負數，顯示實質經常收支已成短絀，宜檢討政府資源之應用及配置問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 12 月 24 日院臺專字第 1020077852 號）

（立法院函 編號：8-4-13-522）

許委員就政府儲蓄連續 3 年為負數，顯示實質經常收支已成短絀，宜檢討政府資源之應用及配置問題所提質詢，經交據本院總處查復如下：

- 一、我國政府預算有關歲入、歲出經資門之劃分，係依預算法第 10 條規定辦理。因上開規定屬原則性規範，為利各機關實務作業，爰另於上開預算法規定範疇內，參酌經濟、會計學理及國際貨幣基金會、世界相關國家之做法，研訂「各類歲入、歲出預算經常、資本門劃分標準」，並一貫採行迄今。又歷年來中央政府經常收入均大於經常支出，符合預算法第 23 條經常收支應保持平衡之規定。
- 二、另我國國民所得統計係依聯合國國民經濟會計制度（System of National Accounts, SNA）編算，其功能係作為經濟統計的協調性架構，提供所有經濟統計在定義與分類上，以及實務編算及來源使用上的一致性。復依該制度所作定義，「政府儲蓄」係指政府經常收入減經常支出