

4. 目前我駐泰國代表處為避免緬甸籍人士因不諳簽證規定致須補件而延滯泰國之情形，已明確對外公告各類申請事由之應備文件，對於文件齊備者，已採行當日送件，當日面談之措施，無須預約另擇日面談。另針對因急難救助或有人道考量之特殊個案，更採優先面談及當日發件之機制，上開措施均能大幅節省當事人之時間及金錢。
5. 至有關曾申獲來臺簽證且無不良紀錄之緬甸籍人士能否易地申請來臺簽證部分，鑑於緬甸籍人士每次申請來臺簽證之目的並非完全相同，以致其須檢備之文件可能有別，且部分證明文件尚須經緬甸駐泰國大使館驗證，爰應以維持現行限於駐泰國代表處申請簽證為宜；惟該代表處目前對此類申請人，均酌情採取較寬鬆之審查機制，或省略簡化部分輔助性文件，已加快相關審查程序。

七、關於柬埔寨相關問題：

- (一) 目前我國政府未於柬埔寨設立駐外單位，故當地臺商發生急難事件，多須洽請柬埔寨臺灣商會協助處理，該商會為解決上開急難救助案件之經費問題，已成立「柬埔寨緊急救難委員會」，積極進行「柬埔寨臺商海外急難救助基金」之籌設及募款，並將蒐集相關資料草擬急難救助基金運作辦法，俟完成後將送交該商會理監會討論及據以執行。經查外交部及僑委會均已同意一次性補助該急難救助基金 2 萬 5,000 美元，並建議該商會須訂定急難救助基金管理使用要點，設定專款專用，以符合我國及柬埔寨之相關法律規範。
- (二) 有關柬埔寨申請來臺簽證部分，鑑於該國人士過往在臺紀錄狀況與前開緬甸人士情形類似，爰我國對該國人士申請來臺簽證尚須採較審慎之措施。惟為順應國際環境變化及政府其他政策需求等考量，我國現對特定國家（含柬埔寨）罹患重大緊急疾病人士向我駐外館處申請來臺醫療簽證者，外交部領事事務局已請駐外館處專案報局優予處理；如為來臺探視病危親屬，經檢附親屬關係證明及醫院診斷證明等佐證文件，駐外館處亦可依個案優予辦理。另為促進我國醫療國際化，外交部並配合僑委會及行政院衛生署自 101 年起試辦之「僑安專案」，將柬埔寨等特定國家僑胞來臺接受健檢者納入專案核發簽證範圍，未來亦將視辦理成效定期進行檢討。
- (三) 至有關國人與特定國家人士結婚部分，依外交部及駐外館處辦理外國人與我國國民結婚申請來臺面談作業要點相關規定，國人與特定國家（包括柬埔寨、越南、菲律賓等東南亞國家）人士結婚，須先於外國人之原屬國完成結婚登記，俟備齊結婚證明文件向駐外館處申請面談後，再持經駐外館處驗證之結婚證明文件向國內戶政機關辦理結婚登記。因目前於柬埔寨取得結婚證明文件確有困難，為保障國人與柬埔寨人士通婚之相關權益，現行權宜作法係由內政部入出國及移民署查證當事人結婚真意，如確有共同居住生活之事實，則由戶政事務所本於權責核處結婚登記，嗣後如查證存有其他婚姻關係，戶政事務所將依「戶籍法」規定撤銷其結婚登記。

(十一) 行政院函送盧委員秀燕就長三角臺商返鄉機位與票價過高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 5 月 8 日院臺專字第 1020024564 號）

（立法院函 編號：8-3-8-184）

盧委員就長三角臺商返鄉機位與票價過高問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、有關臺北—上海航線往返機票票價問題，交通部民用航空局（以下簡稱民航局）已要求國籍航空公司於平常及春節期間，上海航線正班機及加班機直售票價均須在人民幣 3,300 元以下，加班機紅眼航班票價則不超過年票 6 折，即人民幣 1,980 元；另人民幣 2,000 元以下優惠票價提供座位數，需占經濟艙總座位數之 25%（以上各票價均不含燃油附加費及機場服務費約人民幣 650 元）。經民航局監控國籍航空公司網路直售價，皆依此規定辦理，且因國籍航空公司降價效果亦連帶影響陸籍航空公司降價，促成整體市場票價之調降。
- 二、為避免旅行社藉代訂臺商機位多收取票價 5%之服務費，甚至層層轉手加價，使消費者無法享有優惠票價等情形，民航局已於民國 101 年 12 月 13 日及 14 日舉行之兩岸航空運輸第 7 次溝通工作會議，請陸方民航主管機關向其業者倡導提供優惠票價；並於本（102）年 1 月 10 日核准兩岸春節加班機之申請時，要求國籍航空公司開放訂位之前兩日（1 月 11 日及 12 日）僅限於官網上銷售，避免其他通路哄抬票價，維護消費者權益。
- 三、有關落實加班機執行問題，目前臺北—上海航線航班需求量甚大，惟航班次數受到大陸空域及時間帶等限制，始終無法有效增加，為滿足臺商春節期間返鄉過節及渡假需求，兩岸航空主管部門已建立每年安排春節期間飛航加班機之機制。另我方於 101 年 12 月空運協商時，曾提出建立其他連續假期期間之加班機機制，惟陸方表示加班機仍應僅限於春節期間飛航，不同意於其他連續假期期間飛航加班機，民航局將持續透過兩岸溝通會議，向陸方爭取開放上海航點班次限制，以增加該航線市場供給，俾有效引導票價降價，滿足臺商需求及消費者權益。
- 四、針對兩岸直航票價有無涉及聯合壟斷問題，公平會查中華、長榮及復興航空於 99 年度「整體兩岸航空客運運輸服務市場」市場占有率分別為 29.2%、20.6%及 6.4%，尚未達「公平交易法」第 5 條之 1 所稱之獨占事業認定標準。復查兩岸航空客運運輸服務市場國籍航空有 5 家、陸籍航空有 9 家，加計港澳中轉航線之 3 家航空公司亦參與競爭，故兩岸航空旅客運輸服務市場計有 17 家航空公司參與競爭，市場競爭家數眾多，且各航空公司票價依其票種、艙等及使用期限而有不同、銷售通路繁多，價格差異甚大。再者，兩岸直航航班及航點數量，均由民航主管機關分配及決定，愛中華、長榮及復興航空尚難認符合「公平交易法」第 5 條規定所稱「在特定市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力」之獨占事業定義，自無構成「公平交易法」第 10 條獨占行為禁制規定之虞。
- 五、至航空公司有無違反聯合行為禁制規定，公平會查中華、長榮及復興航空調降臺北至上海、北京、廣州及深圳航線經濟艙個人機票售價，係因 99 年 4 月間輿論大幅反映兩岸直航航線票價太高，其後交通部及民航局分別關切並表達期待航空公司能符合消費者之期待配合調降售價，故 3 家航空公司陸續宣布自 99 年 4 月 16 日起調降票價，又渠等調價票價之航線、票種及幅度亦有不同，是 3 家航空公司調整兩岸直航票價，主要係因民航主管機關就兩岸直航票價

進行道德勸說所致。另審酌兩岸航空旅客運輸服務市場競爭家數眾多，該等業者於兩岸航空旅客運輸服務之票價尚不具外觀之一致性，且公平會經查相關航空運輸公會之會議紀錄，以及該公會與航空公司及民航主管機關等相關單位間有關協商海峽兩岸定期航班之往來函文，尚無航空公司就兩岸直航航線之票價或其他交易條件等為相互約束事業活動之合意，或透過公會之會員大會、理監事會議之決議或其他方法為相互約束事業活動之行為，尚無實證足認中華、長榮及復興航空違反「公平交易法」第 14 條聯合行為禁制規定。

- 六、另有關直飛航點（包含杭州、無錫、寧波）增班問題，於我方積極爭取下，本年春節期間大陸杭州航點，雙方業者可於每週 28 班定期航班基礎上，申請 98 班加班機，惟實際飛航加班機數為 44 班，總計杭州平均載客率約為 74%；另寧波及無錫於每週 19 班及 14 班之定期航班基礎上，得申請不限班次加班機，惟實際飛航加班機為 4 班及 13 班，總計寧波及無錫平均載客率約 70%及 64%。

（十二）行政院函送丁委員守中就「ECFA 貨品貿易協議」研擬後續產品開發專案，並檢討兩岸不對等關稅之落差及任意變更稅號之缺失等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 5 月 8 日院臺專字第 1020024559 號）
（立法院函 編號：8-3-8-179）

丁委員就「ECFA 貨品貿易協議」研擬後續產品開發專案，並檢討兩岸不對等關稅之落差及任意變更稅號之缺失等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、我國出口額占中國大陸整體進口值之市占率較前兩年度下滑，係由於近年中國大陸進口結構改變，大幅增加對能源之進口，雖自我國進口金額亦持續成長，惟增加幅度小於能源之成長幅度，致我國出口貨品在中國大陸之市占率下滑。另民國 101 年中國大陸自我國進口貨品多集中於電腦零件及資通訊之半成品或代工產品，經加工組裝再出口至歐美，由於歐債危機引發中國大陸對歐洲出口大幅減緩，影響我國出口，亦導致我國之出口成長率下滑。
- 二、我與中國大陸洽簽「海峽兩岸經濟合作架構協議」（ECFA），係以架構協議方式，循序漸進推動兩岸經貿合作，另搭配早期收穫計畫，以提前實現貿易利益。由於早期收穫計畫必須於短期內達成共識，困難度高，故納入早收清單之項目，係基於業者需求與迫切性，選取少部分、爭議較少、可迅速實施之產品，以期於短期內達成共識。臺灣農產品、內需型、競爭力較弱及易受貿易自由化影響之產業與我方敏感傳統產業皆未納入開放給中國大陸之早期收穫清單。
- 三、依據 ECFA，兩岸已於 100 年 1 月 6 日成立「兩岸經濟合作委員會」（以下簡稱經合會），並已於 100 年 2 月 22 日召開經合會首次例會，宣布啟動貨品貿易協議之協商工作，針對未列入早收清單之產品進行協商。經濟部工業局自 ECFA 簽署後，即積極蒐集產業、公協會關切但未納入早收清單之項目，另於 101 年 6 月 25 日召開座談會蒐集產業降稅需求項目，並委託全國工業總會持續彙整，俾向陸方反映我方產業界需求，其中亦包含全國工業總會與產業界建