

(三十八) 本院黃委員昭順，針對大陸政府片面宣布新設十分靠近「海峽中線」的新飛行航道，特要求政府不可輕忽。兩岸「海峽中線」雖沒有任何實際白紙黑字的協議，但卻是兩岸長久以來為免爭端，彼此克制相互默契的歷史「虛擬界線」，亦是雙方人民安全與心理的邊陲；大陸此新航道於法理上似合乎飛航一般規定，實際執行也無不當安全疑慮？但深入探究，其實對我影響甚鉅，就地理位置言；兩岸最大不同就在台灣地形狹窄，東西向毫無縱深，陸方此一新航道除嚴重影響我國空域安全，更嚴重傷害兩岸好不容易因交流互動而生之互信，更讓雙方原都有意建立的「軍事互信機制」蒙塵。爰此；政府除應嚴正表達我國立場及妥擬因應之策外，更應積極透過兩岸平台儘速解決，回歸正道，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、日前大陸政府單方面申請新設緊貼台灣海峽中線西側的新飛行航線，挑動數十年來台海軍事對峙的敏感神經；因海峽中線的效力並無相對應的協議作為背景，任何接近此線的作為都會引起不小反應，萬一稍有不慎或誤會，將因幾無反應時間，增大引發擦槍走火危機。
- 二、「海峽中線」是冷戰時期美軍協防時，為避免台海發生軍事衝突的「海空巡防前沿」。大陸政府爾後將海峽中線以西劃為「上海飛航情報區」，也獲得國際民航組織的認知；但因我國仍有金門與馬祖等外島航線，所以依然保有原有的擴及大陸部分地區的「台北飛航情報區」，但在實際民航管制與空軍戰備巡航上，則依循海峽中線而為；形成所謂「法理上各自表示，實際上劃線而治」的現狀。
- 三、大陸的新航線，國際民航組織認定屬「上海飛航情報區」之內，亦符合國際飛航安全規範，在法理上並無問題；且在實際的執行技術上與軍事防空上，我國航空業者與國防部主管單位也都認為，並沒有實質且立即的飛航危險，也有能力執行相關維安避險。
- 四、本席認為；此事件政府應予正視，必須從國家戰略及國防安全的著眼以待，對此一事件所揭露的訊息和意義，不可等閒視之。陸方此次在涉及我方權益與安全顧慮的事項上，根本未經雙方溝通或達成協議，逕行片面決定，妄以造成既成事實來逼我方接受，顯然根本就無視我方存在。此種「不溝通、強橫行」、「不洽談、無協議」的事實，不但無益兩岸關係好不容易的破冰互動，更傷害雙方人民小心翼翼建立起的互信，尤其若因而擦槍走火干戈對峙，相信絕非彼此樂見。

(三十九) 本院丁委員守中，因經濟部自 103 年 7 月 1 日起實施「經濟部自願性綠色電價制度試辦計畫」，然而直至去年年底共認

購 434 萬 5,400 度，達成率僅達約 44%，企業部分認購綠色電價者僅有 214 戶，若扣除日月光集團，則僅有約 124 萬度綠電被認購，企業用電大戶對綠電政策之響應明顯不足。國內用電戶對綠電不了解，碳足跡標示制度在台推廣亦相對緩慢，經濟部能源局應盡速研擬綠電推廣計畫，並強化國內碳足跡標示制度與國際接軌，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、經濟部「自願性綠色電價制度試辦計畫」中，至去年年底僅有 434 萬 5,400 度綠電被認購，達成率僅有 44%，若扣除最大企業認購戶日月光集團之 310 萬度綠電認購，達成率甚至降至 12%，可見國內工商業用電大戶對綠電計畫參與極不踴躍。
- 二、國內企業對購入綠電缺乏興趣，除了對「綠電」概念之不了解，也因為「碳足跡」標示制度在台推廣緩慢，根據能源局網站，今年至今仍無企業認購綠電，經濟部能源局應積極推廣綠電，並強化國內碳足跡標示制度與國際接軌，以加強企業對綠電認購之意願。

（四十）本院丁委員守中，因近年世界石油市場供過於求，但石油輸出國家仍不減產，導致國際原油價格不斷下滑，但國內油價因油價公式計算方式，不但不能反映國際跌幅，還會不斷將油價墊高，例如 2010 年國際原油油價約為 79 美元，當時國內油價每公升約為 29 元，但去年年底原油油價 73 美元時，國內油價卻幾乎 30 元，實不合理。本席要求中油應盡速提出新版油價公式，排除價格不斷墊高之現象，將國內油價回歸市場機制，反映國際價格，不讓民眾做冤大頭，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、因近年世界石油市場供過應求，但石油輸出國家仍不減產，導致國際原油價格不斷下滑，至今年一月已跌破 47 元，且不斷探底，反觀國內油價仍下滑緩慢，2010 年時油價國際油價 79 美元，當時國內油價每公升約 29 元，去年年底國際油價 73 美元，國內油價為 30 元，今年一月國際油價幾乎腰斬，跌至 47 元，國內油價仍高達 25 元，可見現時油價公式無法反映國際油價變動。
- 二、我國經濟學專家指出，國內油價無法反映國際原油價格的原因，在於中油的油價計算公式以「前一周的油價」做比較基期，按其漲跌幅度的 80%計算國內油價的漲跌幅度，不斷遞迴運算造成油價持續超漲。
- 三、例如國際油價 100 美元、國內油價每公升 30 元時，若國際油價跌至 80 美元，跌幅 20%，