

，健保署亦配合於 102 年 2 月 8 日公告試辦方案，對於超出目標值部分之處理原則如下：

1. 當年度藥品費用之核付，與現行醫療給付費用總額之作法一致，自醫療給付費用總額預算預先扣除。
2. 年度結束時，當年度藥品費用核付金額超出預先設定之目標值時，於次年度以超出目標值之額度為限調整藥物給付項目及支付標準。
3. 上述醫療給付費用支應情形及調整藥價所反映之年度不同，並未有重複情形，本次健保署進行藥價調整係依規定辦理。

(二)配合藥品費用分配比率目標制試辦方案，以及依據藥品價格調整作業辦法規定，年度核付藥費超過目標值時，次年必須調整藥價，今（104）年所進行之藥價調整，係配合該方案試辦第二年（103 年）超出預先設定目標值之額度所進行之調整，本部健保署必須依法辦理。

(三)藥品費用分配比率目標制是否繼續試辦，或交由健保會研議正式辦理，依 104 年 2 月 10 日全國藥品政策會議結論，由本部徵詢各界意見，再予決定。

四、有關藥價調整應考慮國內藥物品質提升之產業投資問題，說明如下：

(一)為使健保藥品有合理的支付價格，本部健保署辦理之藥品支付價格之調整，乃依藥品市場實際交易價格資料，以及考量藥品之合理成本，設定計算公式進行調整，且該市場交易資料係買、賣雙方交易之合意結果。

(二)為維持藥品之合理成本，設定調降下限價格，低於該價格即不再調降，錠劑膠囊劑為 1 元；口服液劑為 25 元；100~500mL（不含）輸注液為 22 元；500mL（含）以上大型輸注液為 25 元；其他注射劑為 15 元；栓劑為 5 元，眼藥水為 12 元，口服鋁箔小包（顆粒劑、粉劑、懸浮劑）為 6 元。

(三)若有不敷成本恐退出市場致影響民眾用藥權益之藥品，廠商可依規定提出調高藥價之建議，再提藥物共同擬訂會議審議。

(四)對於藥物主管機關所定提升藥品安全及有效性政策上，在全國藥品政策會議中，有部分與會者建議本部考量健保給予適度誘因，並協調其他部會，如經濟部、科技部等，提供產業升級之相關協助，惟於該會議中暫無共識。

五、本部健保署於 104 年 2 月 6 日公布藥品費用分配比率目標制試辦第二年（103 年）藥費核付金額超出目標值之額度暨 104 年藥品支付價格調整，調整後之新支付價格自 104 年 4 月 1 日生效，係依本部政策決定之藥品費用分配比率目標制試辦方案以及藥品價格調整作業辦法之相關規定辦理，為政策執行之穩定及可預期性，仍應依相關規定檢討辦理。

（七）行政院函送丁委員守中就近期國內重大航空事故，要求徹底落實監

督機制，嚴格審查航空公司飛安管理情況問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 3 月 12 日院臺專字第 1040012164 號）

（立法院函 編號：8-7-2-3）

丁委員針對近期國內重大航空事故，要求徹底落實監督機制，嚴格審查航空公司飛安管理情況所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、飛安向來為本部最為重視之課題，復興航空於去（103）年 7 月及今（104）年 2 月發生不幸事件，除隨即要求民航局於第一時間對復興航空執行深度檢查，同時針對 ATR-72 型航機進行特檢，並對復興航空 ATR 機隊航空器駕駛員重新執行適職性考驗外，已責成民航局以系統化的飛安管理角度切入，全面檢討各航空公司航、機務管理及運作，研訂短中長期之「飛安加強計畫」，徹底要求航空公司落實執行安全管理系統，以確保飛航安全。

二、短中長期飛安加強計畫：

（一）短期計畫：

1. 機務部分：民航局已於第一時間針對同型機（包括復興 10 架及立榮 12 架）實施發動機之燃油及控制系統一次性特檢，檢查結果正常，全數予以簽放。
2. 航空器駕駛員部分：依「民用航空法」第 57 條及「航空人員檢定給證管理規則」第 6 條規定，對復興航空 ATR72 機隊 68 名航空器駕駛員全數重新進行適職性考驗，考驗工作由非屬復興航空之民航局委任檢定考試官執行。考驗分口試與術科（模擬機考驗）二階段辦理，其中口試部分已於 104 年 2 月 7 日至 12 日辦理，著重飛機系統、操作限制、不正常情況之操作程序之知識考驗，共計考核 55 人（另 8 人於國外受訓、5 人請假），其中 10 人未通過考驗，須施予加強訓練，於未通過考驗前已停止派飛，民航局業於 104 年 2 月 12 日函請復興航空依「民用航空法」第 57 條規定限期提出改善措施，另第二階段模擬機術科考驗，著重操作程序技術與能力表現，已於 104 年 3 月 5 日假泰國曼谷開始辦理，預計 3 月底前完成。又為強化各項考驗力度，民航局將提高檢查員赴國外執行航空器駕駛員考驗之頻率，亦同步加強對委任檢定考試官之管理。
3. 勞動檢查部分：民航局已於 103 年 10 月起協調勞動部職業安全衛生署，共同執行勞動專案檢查，預計於 104 年 3 月底完成檢查。

（二）中期計畫：

1. 輔導復興航空引進國際級飛安顧問團隊：因應近年來航空公司機隊大幅改變，民航局將持續要求航空公司檢討調整管理機制及主管人員，如：輔導復興引進國際級飛安顧問團隊乙節，復興航空將聘請具國際民航組織（ICAO）觀察員身分之世界飛安基金會長駐公司，民航局並將組成特別檢查小組與世界飛安基金會顧問合作，輔導提升航機務組織效能，強化飛安。
2. 加強航機故障管制機制：要求所有航空公司加強飛機及發動機維修管理機制，如航空器於飛航運作中重複或經常發生之缺點，將該項故障納入特別管制項目。

3. 提升組員勞動條件：依據民航局會同勞動部執行組員疲勞專案檢查結果，將作為飛航組員疲勞法規後續修訂之依據。
4. 提高航空器駕駛員培訓能量與薪資結構：航空公司必須正向體認航空運輸大環境之改變，將形成優秀航空器駕駛員長期外流趨勢，應執行必要之薪資調整，並即早規劃人員培訓計畫。

(三)長期計畫：民航局依國際民航組織標準與建議措施之規範，已於 100 年訂定發布「國家民用航空安全計畫」，持續依該計畫提升飛航安全管理體制，並以系統化方式檢視法規、政策及流程，據以要求各航空公司落實建置並實施安全管理系統（民航局計畫於 105 年前對所有航空公司實施第 4 階段之安全管理系統），從訂定高標準之安全政策、飛安績效指標導向做好風險管理及透過安全資料收集與自我督察等運作，獲取飛安資訊（如數據化指標，航空器駕駛員考驗淘汰率之安全指標、航機未依程序進場降落參數指標、飛機大檢查出廠後之故障發生率指標等各類指標），回饋至作業系統，透過危險識別，執行風險管理的主動作為（Proactive）；再經由飛安報告系統收集飛安資料，分析評估預測作為（Predictive），以確保飛航安全。本部將督導民航局持續嚴格審查各家航空公司飛安管理情形，期以最短時間恢復國人對飛航安全之信心。

(八) 行政院函送黃委員昭順就今年國內經濟表現問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 3 月 17 日院臺專字第 1040014399 號）
（立法院函 編號：8-7-3-23）

黃委員對今年國內經濟表現所提質詢，經交據國家發展委員會查復如下：

- 一、行政院主計總處預測今（104）年我國經濟成長率為 3.78%，為近 4 年最高，顯示在內、外需同步加溫下，我國經濟可望持續穩健成長。惟國際經濟仍存在若干風險因素，包括：主要國家央行貨幣政策分歧恐加劇國際金融市場波動、通縮疑慮威脅歐、日與中國大陸經濟復甦態勢、中東及東歐地緣政治不安、低油價走向恐引發區域經濟動盪，及陸韓 FTA 即將生效等，均將牽動我國經濟表現，政府後續將持續密切關注。
- 二、為因應國內外經濟環境急劇變遷，確保臺灣經濟穩健成長，各相關部會已啟動經濟轉型工程，建立連結數位與實體世界的平臺、放寬相關法令限制，使研發成果、創意構想、人才與資金能緊密交流，進而催化經濟結構轉型。同時，持續積極推動我國加入區域經濟整合，提升出口競爭力，擴大經濟成長動能。相關因應政策重點說明如次：
 - (一)營造有利創新產業發展的優質環境：自 2014 年 8 月起推動「創業拔萃方案」，期能透過排除法規障礙，引入國際資金與專業知識，以及打造國際創新創業園區等策略，將臺灣打造成亞太區知名的創新創業中心。
 - (二)促進經濟與產業轉型：行政院已核定「產業升級轉型行動方案」，並訂定「維新傳統產業、鞏固主力產業、育成新興產業」等執行策略。政府將選擇若干示範產業，協助它們