

機關核定之。」、「國營事業年終營業決算，其盈餘應繳解國庫，但依本法第 4 條專供示範或經政府指定之特別事業，如有虧損，得報由主管機關請政府撥補。」、「國營之公用事業費率，應由總管理機構或事業機構擬具計算公式，層轉立法院審定，變更時亦同。」故中油公司在價格訂定及預決算部分，已有上開專法授權中央主管機關經濟部予以規範及監督，費率計算公式並須層轉貴院審定。

- 二、中油公司係依政府核定之氣價方式，按月檢討進口液化天然氣成本變動，若單月調幅在 3% 以內，連續 3 個月累積調幅在 6% 以內，授權該公司自行公布後陳報經濟部備查，若超出上述授權幅度，則陳報經濟部核定；另查民國 100 年國內液化天然氣進口成本較 99 年漲 26%，中油公司為考量民生物價，國內天然氣售價僅調漲 18%，遠低於進口成本之漲幅，造成該公司天然氣事業部 100 年虧損 186 億元，本（101）年 1 月至 4 月，累計虧損達 65.6 億元，故並無壟斷天然氣市場以獲取暴利之情形。又，「天然氣事業法」已於 100 年 2 月 1 日公布施行，依該法第 5 條規定，天然氣進口事業於檢具相關文件送中央主管機關辦理登記後，即可成立營業，並無設置進口天然氣市場障礙之規定。查目前僅中油公司進口天然氣，係因臺灣市場不大，且建置接收站、輸儲設備等，均需投入高額固定成本，進入門檻較高，形成該公司自然獨占，並非「天然氣事業法」有障礙規範。此外，查中油公司刻正檢討修正天然氣價格計算方式，經濟部能源局將依「天然氣事業法」第 32 條規定，邀集學者專家、消費者保護等民間團體組成審議會進行審查。

（二七五）行政院函送呂委員學樟就加強查驗進口美國牛肉問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 6 月 11 日院臺專字第 1010032769 號）

（立法院函 編號：8-1-12-929）

呂委員就加強查驗進口美國牛肉問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、查美國農業部於本（101）年 4 月 24 日說明在其例行監測中，發現加州一頭乳牛（非肉牛）感染非典型牛海綿狀腦病，並於同年 26 日通報世界動物衛生組織（OIE）。該病例為零星散發型案例，未進入肉品供應鏈並已銷燬。行政院衛生署經審慎研判後，暫不禁止美國牛肉及其製品進口報驗，惟仍持續加強「三管五卡」措施。目前歐盟、加拿大、墨西哥、日本、韓國、新加坡及泰國等國，並未因此一狂牛症病例，對美國牛肉實施限制進口措施。為因應此案，行政院農委會除已函請美國農業部長、美國首席獸醫官說明該病例之流行病學調查及相關處理措施外，亦函詢 OIE 總部對本案例之看法與評論。另為迅速瞭解本案之發展，該會及衛生署組團赴美，訪視美國農業部總部及該部所屬國家獸醫實驗室（NVSL），以瞭解該國第 4 例狂牛症之流行病學調查報告、診斷與處理措施。此行亦實地查核美國牛肉工廠，澈底從源頭瞭解此次病因及供銷我國牛肉之生產流程，確保美國進口牛肉及其製品之安全。
- 二、行政院衛生署已針對輸入牛肉產品嚴格管控美國牛肉及其相關產品之安全，訂定「進口牛肉檢疫及查驗管理辦法」，由管源頭、管邊境、管市場三方面著手，落實執行核、標、開、驗、

查，並加強查核市售牛肉產地標示及加強監測市售牛肉衛生安全。又為確認美國防範狂牛症（BSE）之安全措施符合我國要求，該署與農委會已於 99 年及 100 年派員前往美國實地查核輸臺量較大之牛肉工廠，本年更擴大查核家數，於源頭確認其防範 BSE 等之食品衛生安全措施符合我國要求，所有輸臺牛肉產品之工廠均須由美國農業部執行品質系統評估制度（QSA）認證，並將名單送至我國核準備查後，該等工廠之產品始可出口至我國。另該署亦針對 100 年起曾檢出乙型受體素違規之輸入產地牛肉產品類別，自本年 3 月 19 日 24 時起採「逐批查驗」；此措施執行期間，如於輸入查驗或市售查驗檢出乙型受體素不合格者，亦將提高其邊境查驗率。此外，依「台美牛肉議定書」規範，如美國牛肉於世界動物衛生組織（OIE）之 BSE 分類等級「降等」，我國將立即中止美國牛肉及其製品進口。

（二七六）行政院函送黃委員昭順就雪隧交通事件及緊急醫療救護人力問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 6 月 11 日院臺專字第 1010032788 號）
（立法院函 編號：8-1-12-948）

黃委員就雪隧交通事件及緊急醫療救護人力問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、本（101）年 5 月 7 日國道 5 號雪山隧道南下 26K 處發生之火燒車意外事故，交通部業積極釐清事故內容並辦理各項檢討作為如下：

（一）有關雪山隧道速限及行車距離部分：交通部高速公路局業於本年 5 月 16 日邀集專家學者及相關單位召開專家學者座談會討論，作為雪山隧道速限規定之參考，該局將依與會者意見，研擬建議方案循序辦理。

（二）有關濃煙排除部分：

1. 雪山隧道通風、排煙設施係參考隧道形式、空氣品質標準、車流量、車輛排煙資料、車速、緊急狀況及隧道坡度等資料為分析條件，設計條件係依國際道路協會（PIARC）建議規範，經參酌各國公路隧道設施研究比較後，依其研究成果及「公路隧道安全設施準則」設置，其運轉模式分正常運轉、塞車運轉、緊急運轉、停電運轉及維修運轉等，依各種模式自動啟動適當之風機模式，以利人員逃生及執行緊急救援措施。
2. 隧道內車行及人行連絡道及導坑之通風設施，所需之新鮮空氣係由洞口機房之送風機，經由導坑及隧道底部之管線廊道供應並與主隧道通風系統分開獨立送風；避難連絡道內持續不斷有新鮮空氣供應並使之保持正壓，俾使事故時隧道內產生之濃煙不致滲入避難連絡道內。至本次事故發現有濃煙滲入，研判係肇因於用路人未依指示採逆行車方向逃生，且於進入連絡隧道後，未能立即關閉逃生門，導致濃煙進入，未來將加強宣導用路人應變方式，並針對此次事件所獲致之經驗，再次檢視各項設備（逃生門密閉狀況、自動關閉、送風系統等）是否完善運作。

（三）有關搶救、疏散及交通管制部分：依「國道 5 號雪山隧道公路事故暨整體防救災應變計畫」，對於各項事故狀況之事件處理程序，包括事故察覺與通報、受理確認、通報派遣