

衡稅及反傾銷稅課徵實施辦法」所為之外國傾銷商品調查時，應審慎考慮到消費者之權利，及課徵反傾銷稅後是否會使我國市場更容易造成寡占競爭，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國「平衡稅及反傾銷稅課徵實施辦法」雖規定反傾銷調查時，應通知利害關係人，並給予答辯與聽證機會；但依據同實施辦法第 10 條利害關係人之範圍，並未明確包括該調查商品之消費者，僅於該條第 4 項籠統地規範「其他經主管機關認定之利害關係人。」但依據歐盟相關反傾銷稅課徵辦法（Council Regulation (EC) No 1225/2009 of 30 November 2009, on protection against dumped imports from countries not members of the European Community）第 21 條卻明確規範，歐盟利益除了歐盟境內製造商外，尚包括使用者與消費者，且應給予所有利害關係人之同等表達意見之權利。
- 二、反傾銷調查原意在於，認為傾銷為短期國際貿易行為，當外國傾銷產品一旦壟斷進口國市場後，其即會調整價格，使進口國消費者僅能獲得短期之利益，進口國消費者屆時將被迫支付高額費用。但近年來已越來越多學者認為外國傾銷商品低價行為係屬長期行為，在抵銷消費者利益與進口國製造商損失後，長期傾銷行為係有利於該進口國之整體利益。
- 三、商業週刊第 1266 期「經濟部長送龍應台的一份禮」一文中，指出若課徵反傾銷稅後，「微利經營的文化人只有兩條路走：一、調高售價，反映經營成本；二、自行吸收，苟延殘喘。」此一課徵結果，恐不利於政府一再表示支持文創產業。
- 四、國內造紙市場已為壟斷市場，公平交易委員會曾以公處字第 099054 號，因正隆、榮成及永豐餘等 3 家事業聯合行為，違反公平交易法處分案，共處新臺幣 1000 萬元罰鍰。課徵反傾銷稅後，是否會更加鞏固上述三家造紙公司原已形成之壟斷競爭市場？政府一再表示支持文創產業，且已將文建會層級提昇為文化部；但調查結果可以明確瞭解政府如何落實產業政策，「究竟我們的產業政策是要保護高耗水資源的造紙產業，還是給文化創意產業自由創作的空氣？」。

(六十七) 本院丁委員守中，鑑於從台北車站買票經海線與山線到台中票價差 18 元之爭議事件，台灣鐵路管理局運務處人員對外說明，係台鐵票價按里程計費；因經海線路程較遠，故票價較高。雖然僅價差 18 元，且乍聽之下似乎合理，但實不符合日常生活之實務作法。為彰顯「以客為尊」、「人民是頭家」之施政理念，政府應要求交通部台灣鐵路局即刻修正僅依里程數卻不考量時間因素之不合時宜法規，方能讓人民真正感受到做頭家的幸福與尊重感，符合馬總統念茲在茲之幸福指數，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、從台北車站買票經海線與山線到台中票價差 18 元之爭議事件，台灣鐵路管理局運務處人員對外說明，係台鐵票價按里程計費；因經海線路程較遠，故票價較高。雖僅價差 18 元，且乍聽之下似乎合理，但實不符合日常生活之實務作法。
- 二、因從消費者節省時間之權益觀之，當旅行目的地一樣但花費時間越短，則其票價將越貴。例如，航空公司為增加共乘載率、節省成本，常以某國際或國內機場作為轉運站，將各航線之相同目的地旅客集中到同一機場後再出發。因為節省旅行時間可增加舒適度，直航票價必定較轉機票價貴。又高鐵的票價一定較台鐵票價貴，亦是同樣的道理。即使搭乘台北大眾捷運公司之路網，不管旅客搭乘路線、換乘次數，兩站間票價皆一致。
- 三、旅客若目的地係從台北到台中，一般旅客皆要求儘快到達目的地。因此，旅客若因時間或車次關係，不得以須坐經海線班車到台中火車，不僅花更多時間、甚至換車，同時卻仍須支付較高之票價，實不符合大眾運輸收費之合理準據。
- 四、此一價差雖僅 18 元，或許旅客不會太過於計較，但卻凸顯台鐵忘了「以客為尊」、「人民是頭家」之經營理念。唯有擺脫陳舊之管理及計價法令、滿足顧客需要、引進與時俱進之新觀念，以消費者權益與提高服務品質做為經營之最高理念，台鐵方能擺脫長期虧損之悲慘命運。因此，台鐵應即刻修正僅依里程數卻不考量時間因素之不合時宜法規，方能讓人民真正感受到做頭家的幸福與尊重感，符合馬總統念茲在茲之幸福指數。