

調 查 報 告

壹、案由：據報載：兩岸直航屆滿周年，惟部分航線班機不足、票價過高，致乘客未蒙其利；航空公司間有無合意，聯合壟斷票價、交通部民用航空局及行政院公平交易委員會是否怠忽職守，及相關法令的適用問題，均有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

本案緣據報載「兩岸直航屆滿周年，惟部分航線班機不足、票價過高，致乘客未蒙其利；航空公司間有無合意，聯合壟斷票價、交通部民用航空局（下稱民航局）及行政院公平交易委員會（下稱公平會）是否怠忽職守，及相關法令的適用問題，均有深入瞭解之必要」乙案，前經媒體大幅報導，致引發社會普遍關注及對相關航空業者有無聯合壟斷票價疑慮。交通部、公平會及行政院消費者保護委員會（下稱消保會）相關主管機關，雖即著手檢討或進行調查，並研提多項因應興革措施，惟經本院調閱相關卷證及綜整約詢相關資料，案經調查竣事，仍有部分缺失亟待檢討改進。爰將本案調查意見臚陳於后：

一、交通部對於兩岸直航部分航線班機不足、票價過高等相關問題，未能即時妥謀適當因應對策，致引發民怨及社會大眾對於航空業者有無聯合壟斷票價疑慮，影響政府威信，核有疏失。

（一）經查，馬英九總統於97年11月6日針對「第二次江陳會談」舉行記者會中即曾公開表示：「兩岸直航，不論是海運、空運以及郵政，不但可以節省時間、節省費用，而且可以提供許多的商機。」惟以目前直航票價與對照先前轉機來往於兩岸地區之

票價，顯有明顯落差，據各方反映票價過高，致引發民怨及陳情案件不斷，其票價是否公平合理及能否實現馬總統之說法，容有待商榷。且衡交通部及所屬民航局為主管及該管業務執行機關，未能即時妥謀適當因應對策，苦民所苦，致造成輿情及民眾負面觀感，嚴重影響政府威信，自屬難辭其咎。

(二)次查，有關目前兩岸客貨運班次分配情形，依據交通部民航局之說明，客運方面係由中華及長榮航空公司分別獲配每週 44 班；華信、立榮及復興航空公司分別獲配每週 32 班；其餘 1 班則由配合政策飛航臺中-上海、臺中-深圳之復興與立榮航空公司分別於每 6 個月期間輪流使用 2 個月及 4 個月。貨運方面由於目前國籍航空公司僅有中華及長榮航空公司擁有貨運機隊，因此兩岸貨運航班係指定由該二航空公司經營。華航由桃園往返上海(浦東)、廣州各每週 4 班，福州每週 2 班，南京、廈門則為各每週 1 班；長榮由桃園往返上海(浦東)、廣州各每週 4 班，重慶每週 2 班，南京、廈門則為各每週 1 班。

(三)復查，本案據交通部民航局陳稱，兩岸航線票價偏高，主要肇因於兩岸市場需求暢旺而機位供應不足，兩岸直航開通之前，已有許多航空公司先行佔據大陸熱門航點(如上海、北京)起降時間，使得大陸原本已接近飽和的民航空域，要再容納兩岸航班多所困難，雖在積極爭取下，兩岸航班已成長至目前規模，但熱門航線要在短期內大幅增班，已極困難；國籍航空業者有其永續經營目標，且均屬上市(櫃)公司(或其子公司)，市場機制必須尊重，政府最終仍難主導每一次機票實際售價，民眾在時間與行程許可之前提下，可考量提前訂位以取得較低價

之票種，另外多多利用小三通、轉機或二線城市進出大陸熱門地區，以分流熱門航線機位需求亦可列為選項，以儘可能兼顧及滿足民眾交通需求；而解決兩岸票價偏高之做法，未來仍宜從增加供給，引導供需良性調節的根本去處理，同時對於熱門航點之增班協商亦將結合更多政府部門協力突破，例如，上海附近的無錫機場很能滿足附近旅運需求，但大陸並不願意接受國籍業者飛航；大陸釋出的民航空域過窄，前 15 大熱門航點可供起降的白天時間帶全被占滿；但較晚時段時間帶或許可滿足少部分旅客之需求，是否可考量有限度接受，或儘早前往其他非熱門航點占有起降時間帶，以增加供給，並搭配降價促銷，提供消費者多一項選擇，均仍需繼續積極努力協商溝通；航班不足問題須經由兩岸協商達成共識後，始得增加航班，考量兩岸直航執行迄今已分階段增加班次，惟陸方空域及機場時間帶緊張等現實問題，已為後續增班最大障礙，陸方已在設法解決其空域問題，但預期短期內難有大幅改善等云，要難符合民眾期待及急迫性之需求。

- (四)另查，有關票價問題詢據交通部葉次長○○表示，票價區分國、內外票價，國內先審核，國外則報備，兩岸航線採國外機制，航空公司有簡單原則，採比照其他航線定價，如東京、香港等航線，國際票價十分複雜，直航票價調降與否一般採道德勸說，另華航票價率先降價較有影響力，惟其他小股東可能不同意，交通部目前之作為，亦不能太過行政干預，北京與東京票面價差不多，且與實際價（14 天票）亦差不多，惟淡旺季有別，直航票價客人經華航調查結果，上海線 28%認為合理、50%認為不合理等語，顯與民眾消費滿意度有所落差。

- (五)又查，有關直航最大問題詢據交通部葉次長坦稱：「目前是時間帶不足。」有關本案調卷函詢查復所稱，大陸所釋放之空域及時間帶不足乙節，據葉次長表示：「以北京為例，大陸有 53 個城市無法飛入北京，故上海航線也遭其他公司用走。」對此民航局局長尹○○則陳稱：「香港、上海的航班目前已恢復，但空域仍有不足，一般為軍方掌握。」經衡交通部為民航主管機關，針對前揭時間帶及空域不足等問題，仍缺乏相關因應對策，以謀解決，亦有未洽。
- (六)末查，據交通部陳稱，兩岸直航票價訂定之初，因無相關國際空運協會參考票價可供依循，遂參考相鄰國家地區航線之票價，如華北地區係參考臺北-東京航線(98 年 IATA 公布年票來回票票面價為新臺幣 34,225 元)，華南地區參考臺北-香港航線(98 年 IATA 公布年票來回票票面價為新臺幣 19,586 元)，而華東地區則以較華南地區定價略高之原則予以備查，交通部對此票面價之制訂，是否有建議權？又與對岸航空公司協調及價差情形如何？允宜研處並列為未來工作重點。且查 98 年 8 月 31 日至 99 年 8 月 31 日兩岸直航屆滿週年，計飛航 14,492 班次，提供 6,686,803 個座位數，載運 5,237,142 人次往返兩岸，平均載客率 78.3%，較諸包機階段載客率皆達 8 成以上，現行票價有無再行降價空間？仍待後續檢討辦理，以謀民眾福祉。
- (七)據上，交通部及所屬民航局對兩岸直航部分航線班機不足、票價過高相關問題，未能即時與行政院大陸委員會（下稱陸委會）或相關部會協商，或請求行政院予以協助解決，妥謀適當因應對策，故無法有效落實首揭馬英九總統於記者會之公開宣示，致引發民怨及對於航空業者有無聯合壟斷票價疑慮，影響政府威信，核有疏失。

二、交通部及所屬民航局對於有關兩岸直航政策執行及技術面管理不當，法制作業未臻周延，顯有疏失。

(一)按臺灣地區與大陸地區人民關係條例第 28 及第 29 條規定，臺灣地區與大陸地區之航空器須經許可，方能航行於兩岸之間，並授權交通部會同有關機關擬訂許可管理辦法，報請行政院核定。為推動兩岸定期航班之實施，交通部乃會同陸委會研擬訂定「臺灣地區與大陸地區空運直航許可管理辦法」(下稱兩岸直航許可管理辦法)陳報行政院核定，並依據該辦法進行兩岸航權分配、兩岸客貨運定期航線、包機、緊急醫療或特定人道包機及自用航空器之審查及核准事宜。

(二)有關兩岸航權分配及管理，查據交通部民航局說明，係依兩岸直航許可管理辦法第 2 條之規定，準用「國際航權分配及包機審查綱要」(下稱國際航權分配綱要)辦理，由民航業者提出兩岸客貨運航權申請後，再經該局依據上開綱要相關規定進行政策面及技術面之審查，並函報交通部核准。據民航局稱，航權分配之評估及審查原則均適用於所有民航業者，且召開之航權分配會議均邀集各航空業者共同參與。依審查綱要第 10 條進行兩岸直航之航權、航線及航班之分配問題，詢據該局葉○○組長陳稱：「華航、長榮屬同類別，以航線為主，再考慮航班。各航空公司會考量平衡，第 1 次以飛安排名，再行優先選擇，但各公司選擇間有衝突，民航局才會介入。另民航法之授權航線之分配，係依據民航法第 50 條規定」等語。

(三)惟查，依國際航權分配綱要第 5 及 6 條就政策面及技術面之指定營運業者審查，有關實際審查機制及是否有明確的計算公式、權重標準或標準作業程序問題，

詢據民航局組長程○○陳稱：「因時間點不同，就政策面而言，每家航空公司無差異，曾想過進行計算公式。目前沒有計算公式，依當時狀況而定」等語，核有未當，對此交通部葉次長則表示：「會有會議決定，找航空公司來開會。」局長尹○○則陳稱：「飛安部分可以有評分比。」惟查交通部所屬迄未訂立一套評定優劣之辦法，亦有怠失。經核，交通部及所屬民航局對有關兩岸直航政策執行及技術面管理不當，法制作業未臻周延，顯有疏失。

三、交通部對於國際航權分配限制有違平等原則及審查處理方式不合法，核有違失。

(一)按我國憲法第7條規定：「中華民國人民，無分男女、宗教、種族、階級、黨派，在法律上一律平等。」復依大法官釋字第443號解釋意旨：「若欲對人民之自由權利加以限制，必須符合憲法第二十三條所定必要之程度，並以法律定之或經立法機關明確授權由行政機關以命令訂定。」且依中央法規標準法第5條第2款有關法律保留原則規定：「關於人民權利義務者，應以法律定之。」另按「行政行為應受法律及一般法律原則之拘束。」、「行政行為之內容應明確。」、「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇。」、「行政機關行使裁量權，不得逾越法定之裁量範圍，並應符合法規授權之目的。」行政程序法第4至6條、第10條定有明文，合先敘明。

(二)經查，有關目前國際航權之分配及審查，其主要法源依據係遵照交通部依民用航空法第50條第4項授權所制定之「國際航權分配及包機審查綱要」，依前揭綱要第4條第2項前段規定，在兩城市間之指定航線以不逾二家業者營運為原則。故交通部所

屬對於國際航權分配審查處理方式，於實務運作方面在航約中之指定條款，爰採不逾二家業者經營為原則，尤以在兩岸航權之分配予以限制，並未予業者公平發展及競爭之機會；且查有關決定航權分配之審查標準，據業者陳情反映，亦不明確，因而造成差別待遇之情形；且衡民用航空法母法並無限制二家經營之規定，於子法予以限制，是否有違法律保留及授權明確性原則，亦非無研求之餘地。

(三)次查，針對業者指陳交通部對直航相關航線之分配有違法之嫌，不可以子法超越母法及民航局長期保護華航與長榮公司，按行政程序法第6條之規定不可有差別待遇等相關問題，詢據交通部葉次長坦稱：「交通部採開放天空政策，但有時是航權談判限制問題，該部對新航線會檢討，不會獨厚華航與長榮。」對此尹局長則陳稱，除航約有規定，目前審查綱要第4條有進行修正等語。且查針對有關航權審查與行政程序法相違，不夠明確乙節，詢據尹局長坦稱該局將研究各相關條文詳細項次，將來要更明確化，審查綱要第4條擬修正已公告周知，未來將採更開放等語。惟對此組長葉○○則不諱言：「少數地方有限定家數。」等語。

(四)經核，交通部對於國際航權分配限制有違平等原則及審查處理方式不合法，對業者造成差別待遇之情形，洵有違首揭相關法律規定及大法官會議解釋意旨，核有違失，亟待檢討改進。

四、公平會對有關兩岸直航國內航空產業是否應維持獨寡占市場結構暨其商業行為與消費特性有無違反公平交易法情事，宜切實查明，以釋國人疑義，並昭公信；且對於如何透過費率管制及採取「寬恕政策」，以避免獨寡占廠商獨占性或聯合性訂價行為，允宜妥慎研議，並儘速

公布本案調查結果，以謀國民最大利益。

- (一)按「本法所稱聯合行為，謂事業以契約、協議或其他方式之合意，與有競爭關係之他事業共同決定商品或服務之價格，或限制數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區等，相互約束事業活動之行為而言。前項所稱聯合行為，以事業在同一產銷階段之水平聯合，足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者為限。第一項所稱其他方式之合意，指契約、協議以外之意思聯絡，不問有無法律拘束力，事實上可導致共同行為者。同業公會藉章程或會員大會、理、監事會議決議或其他方法所為約束事業活動之行為，亦為第二項之水平聯合。」、「事業不得為聯合行為。」、「本法所稱主管機關：在中央為行政院公平交易委員會…。」、「除本法另有規定者外，事業亦不得為其他足以影響交易秩序之欺罔或顯失公平之行為。」公平交易法第7條、第9條、第14條第1項及第24條載有明文。
- (二)另據公平交易法第5條規定：「本法所稱獨占，謂事業在特定市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力者。二以上事業，實際上不為價格之競爭，而其全體之對外關係，具有前項規定之情形者，視為獨占。第一項所稱特定市場，係指事業就一定之商品或服務，從事競爭之區域或範圍。」次按同法第5條之1規定：「事業無左列各款情形者，不列入前條獨占事業認定範圍：一、一事業在特定市場之占有率達二分之一。二、二事業全體在特定市場之占有率達三分之二。三、三事業全體在特定市場之占有率達四分之三。有前項各款情形之一，其個別事業在該特定市場占有率未達十分之一或上一會計年度事業總銷售金額未達新臺

幣十億元者，該事業不列入獨占事業之認定範圍。事業之設立或事業所提供之商品或服務進入特定市場，受法令、技術之限制或有其他足以影響市場供需可排除競爭能力之情事者，雖有前二項不列入認定範圍之情形，中央主管機關仍得認定其為獨占事業。」

(三)經查兩岸直航票價是否涉及違反公平交易法相關規定，該會已於 99 年 4 月 9 日立案進行查處。由於兩岸直航航線票價之種類、銷售通路繁多，價格差異甚大，以 99 年 9 月 21 日「易遊網」台北至上海航線經濟艙的來回票價為例，共有 18 家業者提供 336 種不同的票種，因此本案目前除函請交通部民用航空局提供相關資料外，並派員至台北市航空運輸商業同業公會及中華民國旅行社商業同業公會進行調查，並發函國內主要旅行社(包含鳳凰、北極星、泰星、良友、易遊網、誠信、東南、雄獅、燦星、永業等 10 家旅行社)及航空公司(包括中華、長榮、立榮、復興、中國南方、中國東方、中國國際、上海、海南、深圳航空等 10 家航空公司)提供近 2 年來兩岸直航相關事證資料，調查事證包含相關業者的年票、30 天票、14 天票之票價資料；飛航班次、載客率、座位數資料；董監事及股東會會議紀錄；財務報表；向交通部民用航空局申報備查之運價；兩岸直航航線之訂價策略；上海、北京、廣州及深圳之成本結構及獲利情形等資料；並分別約談復興航空公司、中華航空公司及長榮航空公司到會提出說明。至於兩岸直航各航空公司之事業活動行為是否涉及違反公平交易法，目前該案仍在公平會調查處理中。

(四)復據該會目前調查資料顯示，兩岸直航班次及航點

，是由兩岸航政主管機關共同協商決定；至於票價，則由兩岸航政主管機關各依其法令辦理，是有關台北至上海航線之票價價格，因我國民用航空法及民用航空運輸業管理規則規定業者應事先向民航局申請備查，至於業者實際票價，則在渠等申報票面價格之下，由目前兩岸直航業者，依票種、時間、艙等、購票方式、直航或轉機之不同，由業者自行決定其實際票價。以 99 年 9 月 21 日易遊網台北至上海航線經濟艙的來回票價為例，共有 18 家業者提供 336 種不同的票種，但大體而言，其票價約在 11,000 元至 20,000 元之間，消費者仍可依自身需求購買合適的票種。惟航空運輸業者對於直航航線相關營業行為是否違反公平交易法第 14 條或第 24 條規定，該會仍在查處中。據公平會陳稱，將依公平交易法相關規定，及該會過去審理航空運輸事業涉及公平交易法之案例經驗審慎處理。

- (五)且按公平會查復說明，公平交易法對於事業是否符合獨占事業之規定，係先就事業之市場占有率先行檢視，倘有合致前開公平交易法第 5 條之 1 所定之市場占有率規定者，再依公平交易法第 5 條規定審酌該事業或二以上之事業是否在特定市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力者。依民航局公布 99 年 1 月至 9 月國籍航空公司國際航線客貨運市場占有率資料顯示，99 年 1 月至 9 月我國國際航線的入出境旅客人數合計為 13,435,000 人次，其中華航及長榮載客人數分別為 7,174,424 人次及 4,778,305 人次，故其於國際航線客運市場之占有率分別為 32.28%及 21.50%，二公司合計為 53.78%，是該二公司於國際航線客運市場的市場占有率均未達二分之一，又縱就該二公司

之市場占有合併計算，該二公司全體於國際航線客運市場的市場占有率亦未達三分之二以上，是尚不符合公平交易法第5條之1所定獨占事業市場占有率之認定標準，爰依公平交易法第5條之1規定，尚不得列為公平交易法所稱之獨占事業認定範圍。

(六)另查各航空公司之票價復依其票種、艙等及使用期限而有不同、銷售通路繁多，價格差異甚大，以易遊網台北至上海航線經濟艙的來回票價為例，共有18家航空公司提供336種不同的票種；又各航空公司的艙等種類眾多，各有不同的訂價，以中華航空公司台北至上海航線為例，其經濟艙即包括最貴的Y艙，其次票價依序有K、T、M、Q、L、B、X、V、U、R、直到最便宜的H艙等共計12種艙等，據公平會陳稱，上揭相關航空公司似難逕認具有壓倒性地位可排除競爭之能力。

(七)又查有關直航票價相關重要航線價差及品質等問題，本院約詢公平會承辦科長劉○○表示，要看航空公司競爭決定。另針對現在國內聯合行為很難查證，航空公司家數少是否符合寡占乙節，詢據該會辛志忠處長則陳稱：「因現在有7家（含大陸），國內3家（華航、長榮及復興），占有率最高華航，大概20%左右，未逾公平交易法50%；北京則有4家。」且就有關寡占如何定義，詢據公平會辛處長之解釋：「如市場上具壓倒性地位，可排除競爭，但這很抽象，須2家市占率2/3以上。」惟詢及市占率應否將對方航空公司併計乙節，據該會辛處長陳稱：「來回要把對方算進來。」並陳稱目前無寡占問題。

(八)末查公平會自99年4月9日開始進行之兩岸直航票價調查案之調查結果尚未完成，且目前尚未發現航空公司有聯合壟斷票價違反公平交易不法情事，因本案仍

在調查中，故該會目前無法提供調查報告供本院參考，惟當詢及4月9日著手進行之調查報告何時可完成，據該會辛處長陳稱：「沒有預設日期，因為每一次調查都會新的事實需待查明。懲罰容易，抓出爭點較困難，故無法預測何時有結果，內部會管制案情進度」等語。

(九)經核，有關兩岸直航國內航空產業是否應維持獨寡占市場結構暨其商業行為與消費特性有無違反公平交易法？且按公平會權責應如何防制（應否訂定相關規範予以防制及所訂規範是否周延）？又如何透過費率管制，以避免獨寡占廠商獨占性或聯合性訂價行為？且查為有效遏止不法之聯合行為，公平會採各國立法例「寬恕政策」，該會研擬增訂公平交易法第42條規定，立意甚佳，惟有關修法相關法制化作業何時可完成（有無訂定期程，控管修法進度）？有何相關配套措施（對告密者獎金制度設計及相關保護措施）？又於完成修法之前有何相關替代方案？公平會為中央主管機關，按權責對上開事項，宜切實查明，並妥慎研議辦理，俾求其制度周全，以釋國人疑義，並昭公信。

五、消保會對於兩岸直航票價合理性問題應予重視，並持續督導目的事業主管機關及業者之相關作為，是否符合消保法相關規定，以維消費者合法權益。

(一)按「政府為達成本法目的，應實施下列措施，並應就與下列事項有關之法規及其執行情形，定期檢討、協調、改進之：…六、促進商品或服務維持合理價格。…八、促進商品或服務之公平交易。…十、協調處理消費爭議。…十二、辦理消費者諮詢服務。…」、「政府、企業經營者及消費者均應致力充實消費資訊，提供消費者運用，俾能採取正確合理之消費行為，以維護其安全與權益。」消費者保護

法(下稱消保法)第 3 條第 6 款、第 8 款、第 10 款、第 12 款及第 5 條定有明文。

- (二)經查，本案有關兩岸直航票價過高及航班不足招致民怨相關問題，業者及目的事業主管機關之相關作為，是否符合上開法律有關充實消費資訊、促進商品或服務維持合理價格及之相關規定，依據消保會說明，消保法第 6 條規定，本法所稱主管機關：在中央為目的事業主管機關。有關兩岸直航各航空公司票價擬定與收取業務之消費者保護事宜，應由交通部主政；故消保會依消保法第 40 條規定，得監督交通部處理本案之消費者保護行政作為。查民航局依消保法第 4 條及第 5 條規定充分揭露相關資訊；民航局亦已遵照消保會督導協調之結果於其官方網站建置專屬網頁，並與各航空業者之網站連結，揭露所有航空公司之票價及優惠措施等資訊。據消保會陳稱，民航局已提供充分透明之票價資訊，尚無違反消保法之監督情形。
- (三)次查，據消保會陳稱，該會曾數次函請民航局應本於消費者保護主管機關地位，參酌消保法第 3 條規定，適時檢視其價格之擬定與收取是否合理，以維消費者權益，並依民眾期待，協調航空業者降價；並於 99 年 4 月 9 日召開會議，請民航局協調國籍航空公司調降票價；積極與大陸協商，增加熱門航線航班；必要時援引消保法規定為必要之積極措施及相關處理機制等；再於同年 6 月 11 日再召開會議，請民航局督促國籍航空業者，松山與虹橋新航線之票價不得高於當時松山或桃園機場與上海浦東間之票價等相關作為。
- (四)另查，本案詢據消保會組長劉○○陳稱，我們依據消保法有督導主管機關之義務，促請業者調降票價

，每一次開會就有成果，惟無法滿足民眾期待，但我們已要求民航局建置網路諮詢平台，提供民間充份票價資訊供民眾參考等語。另據該會瞭解近期票價已有調降及改善，惟有關所詢里程路程縮短，為何票價高居不下之原因時，該會劉○○組長則認為涵蓋多種因素，非單從里程事項因素決定。消保會99年4月9日及6月11日所召開2次研商「兩岸直航票價合理性與消費者權益」會議，有關會議結論執行情形，詢據該會表示有進行後續追蹤查核。

(五)惟查，有關前開會議結論執行情形，經核對消保會所陳報本院約詢補充資料，僅為該會與交通部及民航局往返公文暨相關附件，無任何後續追蹤查核文件，亦未專案確實列入管考；且查該會對本案消費民生關注重要議題，未曾提委員會討論；復詢據該會查知本案因未曾引發消費爭議，該會資訊系統沒有任何一件消費爭議及申訴案，故目前缺乏協處經驗，亦無相關提起消費訴訟案例可稽，以上均有未洽；且衡目前消費者申訴之重點略為：兩岸航班供需失衡不足、據消基會調查有57%民眾反映直航票價太貴（74%民眾認為台灣航空公司應立即調降票價）及航空公司是否有聯合壟斷票價違反公平交易之行為等問題，職故，消保會未來應如何面對此一課題及有何具體因應改善措施，仍有努力及改善空間。經核，消保會對於兩岸直航票價合理性問題應予重視，並持續督導目的事業主管機關及業者之相關作為，是否符合消保法及相關法令之規定，以維消費者合法權益。

六、行政院為全國最高行政主管機關，對兩岸直航屆滿周年，惟部分航線班機不足、票價過高，致乘客未蒙其利，所引發之民怨問題應予正視，且對於航空公司間

有無合意，聯合壟斷票價行為宜持續關注，俾杜絕不法，以求票價公平合理暨對有關兩岸直航政策執行不力、國際航權分配及審查處理方式不合法、消費者權益保護有欠周延完善及本案有無違反公平交易法調查進度掌控待改進等相關問題，宜通盤檢討，並督促與協助所屬交通部及相關部會研處改進，俾期周延。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，提案糾正交通部。
- 二、調查意見四，函請行政院公平交易委員會研處檢討改善見復。
- 三、調查意見五，函請行政院消費者保護委員會妥處辦理見復。
- 四、調查意見六，函請行政院參酌研究見復。
- 五、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、財政及經濟委員會、司法及獄政委員會聯席會議處理。