



台北市日本工商會

**2018**

---

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

# 目次

1. 前言	61
2. 主要政策建議 「放眼未來，深化台日關係」	64
前言	64
【日本工商會六大建議】	64
1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素	65
●凍漲營所稅率	65
●解決供電疑慮等五缺問題	65
●給予進軍台灣之日商流暢的行政程序	66
●賦予勞動基準法適用之彈性	66
2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施	66
●以科學根據推動管制鬆綁	66
3. 深化台日合作	67
●提出加入經濟夥伴協定之大方向	67
●台日合作開拓第三國市場	67
●加強觀光交流、招攬外國旅客來台旅遊	67
●維持商業環境與安全面	68
4. 加速培育新產業	68
●鬆綁管制措施以培育產業	68
●挽留並培育支撐產業之技術性人才	68
5. 促進民間資金參與基礎建設投資	69
●都市再建與地方創生	69
●促進民間資金投入基礎建設投資	69
6. 建構醫療、照護領域制度與鼓勵日商投資	70
●預防醫療、再生醫療領域之合作	70
●建構醫療、照護領域之制度	70
3. 針對2017年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之台北市日本工商會評估報告	71
4. 2018年「白皮書」請求事項一覽表	74
5. 2018年請求事項	75
【1】與基本政策相關之請求事項	75
【2】關於基礎建設投資及改善投資環境	79
【3】關於汽機車產業振興政策	82
【4】關於電機電子零組件產業	89
【5】關於醫藥制度	91
【6】關於菸／酒／食品等規定	96
【7】關於建設工程相關事項	100
【8】關於金融財務相關事項	103
【9】關於智慧財產權	104
【10】關於勞務問題	105

# 1. 前言

台北市日本工商會提交台灣政府『白皮書』之由來，始於2008年之「建議書」，而自台北市日本工商會於2009年10月提交最初編製的『白皮書』以來，今年已邁入第十年。

去年，於2017年11月3日將2017年白皮書提交行政院國家發展委員會後，於11月29日、30日直接就該白皮書內容向日本政府機關等報告。在每年12月上旬召開之台日政府間經貿會議及以日本經濟團體聯合會為窗口之東亞經濟人會議上，均會參考此白皮書，可說愈來愈受到多數相關人士重視。

此白皮書大致分為二個部分。前半部係以「主要政策建議」為題，以宏觀角度對台灣政府提出建議之內容，係經台北市日本工商會幹部反覆討論，並根據日本台灣交流協會及其他相關機關之意見彙整而成。後半部則為「個別請求事項」，由在台灣活躍之日系企業針對現下之問題點及其改善方案，對台灣政府提出建議與請求。以隸屬台北市日本工商會之日系企業（正式登記會員約473家公司）所參加之15個部會（汽機車、電機電子、醫藥品醫療機器、運輸觀光服務、食品物資、商社、一般機械、金融財務、建設等）以及6個委員會（智慧財產委員會等）提出之請求內容建議案，向台灣政府提出。

2017年白皮書之「主要政策建議」係以1.實現國內產業振興政策、2.建構海外拓展之投資條件、3.加強台日合作為三大主軸議題，在此之下分別提出意見。

此外，個別請求事項有44個議題，透過台灣政府相關部門之努力及堅定推動下，44個議題55個項目中，有15個項目（27%）評估為A，其他亦有許多項目較前一年度有所進展。再者，因為台灣政府堅定持續努力下，不少項目雖然於2017年5月時評估為B或C，但其後實質上提升至A或B。在此，再一次衷心感謝台灣政府。

本年度2018年版白皮書概要如下：

主要政策建議係以「放眼未來，深化台日關係」為題，就下列議題提出意見。

## 【日本工商會六大建議】

### 1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素

- 凍漲營所稅率
- 解決供電疑慮等五缺問題

- 給予進軍台灣之日商流暢的行政程序
  - 賦予勞動基準法適用之彈性
2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施
- 以科學根據推動管制鬆綁
3. 深化台日合作
- 提出加入經濟夥伴協定之大方向
  - 台日合作開拓第三國市場
  - 加強觀光交流、招攬外國旅客來台旅遊
  - 維持商業環境與安全面
4. 加速培育新產業
- 鬆綁管制措施以培育產業
  - 挽留並培育支撐產業之技術性人才
5. 促進民間資金參與基礎建設投資
- 都市再建與地方創生
  - 促進民間資金投入基礎建設投資
6. 建構醫療、照護領域制度與鼓勵日商投資
- 預防醫療、再生醫療領域之合作
  - 建構醫療、照護領域之制度

另外，個別請求事項則延續至今尚未解決之23個項目及新增之16個項目，共有39個項目。

此白皮書之提出已邁入第十年，並承蒙台灣政府大力表示：「改善政府機能並提升效率是政府本身的重要課題，相當歡迎台北市日本工商會踴躍提案。」實際上近年來白皮書建議的具體成果亦逐漸增加。最重要的是政府願意接受由民間層級提出之直率建議且接受該等建言，此一架構非常重要。這點亦是基於台日之間長年以來的良好關係與互信，工商會在此深表謝意。

新政府執政已進入第三年。其間政府推動「5+2產業政策」、「新南向政策」、「具遠見之基礎建設投資政策」等，均屬於對於台灣將來而言十分重要之政策。日本工商會亦希望發揮日本的強項，對各項政策有所貢獻。此外，對於健全政府財政十分重要的年金改革、擴充支撐高齡化社會的醫療、照護相關制度，以及綠能化等，日本工商會也對此表示充分的理解，並期待其進展。

另一方面，實施政策時，必須採取靈活的對策以符合現實與基層的情形，懇請台灣政府能兼具高遠理想與充滿實行力的對策，以免淪為紙上談兵，導致台灣經濟無端停滯。台灣經濟的穩定發展，是身為鄰國的日本國民與日本經濟界所衷心期望，也對全球經濟的穩定有所貢獻。

目前，台灣正面臨左右其未來發展之重要關頭，懇切希望台灣政府果斷推動具遠見之政策。為奠基將來之發展，台北市日本工商會今後亦將盡力為推動台日經濟合作提供最大協助。

台北市日本工商會  
理事長 大橋 悟  
2018年11月9日

## 2. 主要政策建議「放眼未來，深化台日關係」

### 前言

日商在台的經營情形大體上相當穩定，在日本貿易振興機構辦理之調查中，高達82%企業表示2017年度之營業淨利將出現盈餘，超過一半的企業計畫往後一至兩年會擴大事業規模。此外，日商的投資件數、金額均依然維持在相當高的水準。

台日之間的良好關係，因少子高齡化與成熟經濟體下共同的社會與經濟問題，以及與中、美大國間的關係變化等，邁向探索新合作模式的階段。日本工商會希望能對深化台日間關係作出進一步的貢獻。

去年提出白書後，承蒙政府機關回應充滿誠意，更勝往常，期待今年進一步加強政策執行力，使其更有速度感、更具體性與透明性。

### 【日本工商會六大建議】

1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素
  - 凍漲營所稅率
  - 解決供電疑慮等五缺問題
  - 給予進軍台灣之日商流暢的行政程序
  - 賦予勞動基準法適用之彈性
2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施
  - 以科學根據推動管制鬆綁
3. 深化台日合作
  - 提出加入經濟夥伴協定之大方向
  - 台日合作開拓第三國市場
  - 加強觀光交流、招攬外國旅客來台旅遊
  - 維持商業環境與安全面
4. 加速培育新產業
  - 鬆綁管制措施以培育產業
  - 挽留並培育支撐產業之技術性人才

5. 促進民間資金參與基礎建設投資
  - 都市再建與地方創生
  - 促進民間資金投入基礎建設投資
6. 建構醫療、照護領域制度與鼓勵日商投資
  - 預防醫療、再生醫療領域之合作
  - 建構醫療、照護領域之制度

## 1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素

### ● 凍漲營所稅率

放眼國際，台灣營利事業所得稅稅率較低，因此工商會並非不能理解政府調整稅率之方針。但目前國際趨勢為「調降營所稅」，台灣政府之方針係反時代潮流而行，明顯有礙企業投資台灣時，其擴大事業規模之意願。

日商以台灣作為亞洲製造基地，投資長達數十年，努力維持僱用規模，穩紮穩打降低成本以持續在台營業。於此情形下突然增稅3%，實攸關生死。日商之中已有公司因稅金負擔提高而不得不離開台灣。因此，為使台灣繼續擁有亞洲製造基地之地位，懇請政府實施具有與調降營所稅同等效果之補助措施。調漲營所稅可能加快日商（尤其是製造業）離開台灣之腳步，懇請政府就營所稅調漲事宜慎重研議。

### ● 解決供電疑慮等五缺問題

投資台灣之前提即事業基礎環境，向來有缺地、缺人、缺工、缺電、缺水等「五缺」問題。工商會瞭解政府已推動各項改善措施，惟成果尚不令人滿意。

穩定供電不僅對於日商，對於在台經營的所有企業均屬最低要求。工商會雖然肯定政府大規模採用再生能源此一充滿企圖心之目標，但希望有整體性的供電系統具體計畫以實現該目標，同時並投資有利穩定供電之項目。

此外，工商會對於人才外流增加之傾向亦感到憂心。尤其是高度專業人才外流，與供電穩定化相同，不僅對於台灣企業，對於在台營業之日商而言亦難以挽

留優秀人才，問題十分嚴重。希望政府根據人才外流的現況，積極推動政策以將人才留在國內，培養高度專業人才。

### ● 給予進軍台灣之日商流暢的行政程序

工商會感謝中央與地方政府，在日商進入、投資台灣時，分別提供對企業之支援清單。然而在行政程序上，尤其是包含取得用地與環評在內之各種許可之取得均屬瓶頸。在某些案例中，展開新事業需花費的時間超乎預期。這點成為難以預估事業時程之風險因子，使外資進軍台灣時躑躅不前。無論任何產業，從維持競爭力、資金成本之觀點來看，加快事業營運速度均不可或缺。為免有礙企業之事業活動速度，工商會強烈希望在守法前提下，實現流暢的行政程序、設計明確的法令與制度、許可程序等。

### ● 賦予勞動基準法適用之彈性

勞動基準法之修正內容，並未包容多樣化的工作方式，制度修改得非常僵硬。雖因嗣後之調整，多少有所改善，但仍偏離各產業經營的實際情形，可能造成優秀人才外流等，仍對在台經營之所有企業帶來可能降低競爭力之疑慮。因此持續懇請政府重新檢視制度，使其得以靈活運用，符合企業經營之實際情形。

## 2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施

### ● 以科學根據推動管制鬆綁

日本311大地震已過了7年，但台灣仍持續對日本受災地周邊5縣市之食品採取進口管制措施。在台灣政府所實施之日本產食品進口檢查中，自2011年3月15日至今（2018年8月27日），已實施125,549件檢查，其中並沒有任何一項商品超過標準值。如同工商會至今所不斷要求的，希望政府考量以科學根據採取進口管制。

世界貿易組織（WTO）對韓國之進口管制措施已提出改正建議，此外美國、新加坡、香港等亦鬆綁進口管制。中國也對進口管制與否展開討論。希望政府根據世界各國動向，迅速檢視管制事宜。

另報導指出，今年7月台灣曾就日本生產食品之進口管制措施展開公投連署。在台日商對於此事被操作為政治問題非常失望。希望政府作出冷靜且秉持良知之判斷，以免影響良好的台日關係。

### 3. 深化台日合作

#### ● 提出加入經濟夥伴協定之大方向

在地區型經濟夥伴協定陸續簽訂之情形下，台灣與主要國家間簽定之協定，僅有紐西蘭、新加坡與中國。況且與中國間之ECFA後續協商亦陷入停擺。與他國相比，有關貿易之競爭條件處於劣勢，對出口導向的台灣屬於嚴重問題，部份產業已顯現轉往海外投資、產業空洞化之情形。

白書往年亦提及，希望政府加入以CPTPP為代表之大範圍經濟夥伴協定，以及推動與日本簽訂EPA、FTA事宜。此外，亦請求改正不符各產業國際慣例之獨自管制或規則，並加強對於投資之保護。除了藉由管制保護至今的產業別外，政府亦需併同研議提升台灣現有產業的競爭力，建構良好環境以順利加入地區經濟自由化架構。

#### ● 台日合作開拓第三國市場

政府推出新南向政策，促進與ASEAN 10國、南亞6國以及紐澳等18國之交流。雖以經貿合作為目標，推出多層交流、人才交流、地區合作等概念，但仍未見具體實施之政策。

對台日雙方之企業而言，新南向政策的目標地區是備受期待的新市場，若台日企業聯手可望擴大事業規模，則日商亦可對於新南向政策採取積極行動。懇請政府就台日間企業應如何合作，進行更具體的討論，以及根據該討論提出施行之政策。

#### ● 加強觀光交流、招攬外國旅客來台旅遊

台灣社會的人口開始減少，為補足減少的內需，必須採取積極行動，增加國外觀光客（Inbound）。目前對於入境客的目標設定非常消極，希望在政府高層帶領下，將「招攬外國觀光客訪台」定位為主要政策議題之一，傾國家之力提高招

攬入境旅客的氣勢，訂定具挑戰性的目標、規劃具體的行動計畫、實行政府跨部會以及跨官民間的政策。

尤其關於台日之交流人口，2017年台人訪日有456萬人、日人訪台有190萬人，以總人口比例而言為19.5：1.5，人口往來差距越拉越大，應積極招攬日方旅客來台旅遊以縮小差距。

#### ● 維持商業環境與安全面

持續懇請政府協助推動台日間人才交流、培育知日派人才以支持日商之經營環境、給予日本人學校支援、以大學為主體強化日本研究、加強因應近期全球恐攻案件之安全對策等。

### 4. 加速培育新產業

#### ● 鬆綁管制措施以培育產業

政府作為重點培育產業之5+2創新產業，均為可發揮日商技術力與強項之領域。例如綠能科技領域，日本與台灣在缺乏能源資源上十分類似，讓兩國共享日本長久累積的能源對策、改善能源效率等知識，應可對台灣有相當大的貢獻。

若要推動培育新產業，為引進新技術之適用與新的服務模式，需限定地區鬆綁規範等措施。例如EV等新能源車、自動駕駛、智慧城市、尖端醫療、能源創新等領域，希望政府能運用監理沙盒此一特區制度。

此外，工商會期待培育產業之相關支援政策，並非廣泛一律給予企業好處，而是透過聚焦特定產業、集中於中小企業等，靈活運用補助金以及實施管制鬆綁。

#### ● 挽留並培育支撐產業之技術性人才

台灣過去有許多專科學校，各學校均有基礎工業相關科系，不斷產出適合機械、電機、電子等各產業領域所需人才，對台灣的第二級產業（工業）發展貢獻良多。然而目前的教育體系以大學為主體進行工業領域之教育。大學畢業生幾乎

都想從事服務業、事務性工作，不願加入傳統的第二級產業，造成技術性人才短缺。懇請政府認知傳統的第二級產業是支撐新創產業競爭力的重要基礎，並建構技術性人才的教育與培育系統。

## 5. 促進民間資金參與基礎建設投資

### ● 都市再建與地方創生

蔡政府設定「安居樂業」、「生生不息」、「均衡台灣」等政策主軸，編列預算時亦增加公共建設預算以刺激內需，並編列前瞻基礎建設計畫特別預算等，均可見加強基礎建設的具體方向。然而，在逐漸老舊化的都市下，卻少有具體的再開發行動。有鑑於全球因建築老舊而造成意外頻傳，持續懇請政府推動強力政策。尤其台北屋齡30年以上房屋佔60%以上，為確保國際都市競爭力，應盡快著手運用公有地進行大規模開發，並在交通節點（車站周邊、站內）形成新的商業、產業聚集地等。於該等再開發活動中，許多日商的經驗與成果均可為政府所用。

另一方面，地方上的當務之急是活用當地特色發展經濟與產業。台灣與日本相同，人口開始迅速減少，此一傾向在地方鄉鎮更為明顯，應由地方自行努力，配合中央的支援、運用資源，研擬新的成長模式。例如在日本，中央會審查地方政府與民間業者的事業提案，最高負擔其事業費用50%，在此架構下由地方主導，自行規畫並實施觀光政策。雖然台灣政府已推動地方創生活動，但因日本近年亦推動相同事項，應有許多可參考之處，例如雙方共享議題、地區與企業之合作模式等。

### ● 促進民間資金投入基礎建設投資

如同前述，強化基礎建設、進行都市再開發是當務之急，但該等事項除了政府預算外，積極運用民間資金，應可更快速地實行政策。台灣至今雖有實施PPP（Public-Private-Partnership，公私協力）型事業，但其架構多半由民間企業負擔所有事業風險。懇請政府重新定義政府與民間的角色分擔，建構得靈活運用國外企業之技術與資金之環境。

此外，對於基礎建設之融資，靈活運用日系金融機構之資金，可增加對於事業主體調度資金之選項。當前海外金融機構在台融資金額設有嚴格限制，無法提供民間業者充分資金。如同離岸風力發電計畫所代表，許多民間企業均計畫參與台灣的基础建設計畫，但懇請政府加以改善，以免該等限制成為國外企業投資台灣的阻礙。

## 6. 建構醫療、照護領域制度與鼓勵日商投資

### ● 預防醫療、再生醫療領域之合作

在醫療領域中，日本有許多企業持有對台有益的技术與密竅，例如包含預防醫療、再生醫療在內最尖端的醫療技術與智慧醫療儀器。另一方面，台灣多半以各醫院站在短期觀點與經濟合理性上，進行投入與否的討論，某些機構並未積極迅速引進日本最尖端的醫療技術與智慧醫療儀器。許多日商將健康管理作為未來重點成長領域，期待今後由政府主導下引進日本資金，投入基本政策之建構、補助金制度之採用、投資環境之改善，以利國民幸福。

### ● 建構醫療、照護領域之制度

照護領域中，台灣2017年底之高齡化人口指數為105.7，台灣高齡化速度以日本的1.6倍、英國的7.3倍惡化中，預期2025年將進入超高齡化社會。政府亦於2007年推動「長期照護十年計畫」、2016年推動「長期照護十年計畫2.0版」，進行體制之建構。

其籌措財源的法律相當於日本照護制度，然而其法律面尚不完備。另外照護領域中，其利潤在自由競爭下仍受到規範，造成雖提供精緻的服務及設施，卻沒有相應的獲利，對照護產業的發展是一項阻礙因素。日本有許多私人企業希望運用高齡化前輩即日本的事業經驗，幫助台灣解決潛在問題，因此期待台灣政府在經濟發展、有益國民幸福的照護領域上，建構法律制度並規劃有利推動自由競爭之政策。

### 3. 針對2017年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之 台北市日本工商會評估報告

#### 一、針對2017年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評估

關於2017年11月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2017年「白皮書」之個別請求事項44項目，感謝台灣政府各部門給予詳細之回覆。

針對該回覆及其後台灣政府在政策上的調整，本會於2018年5月底時要求提出請求事項之本會會員企業及相關部會做出以下評估。

A評價：15項	佔全體比率	27%	(2016年	14%)
B評價：21項	佔全體比率	38%	(2016年	47%)
C評價：19項	佔全體比率	35%	(2016年	39%)

關於ABC評價：

A評價：已獲政府具體回覆及進展，並回覆為「已實施」或「承諾實施」等，可望早期獲得解決之項目

B評價：政府回覆無具體進展，回覆為「研議中」、「審議中」等，今後亦須持續交涉之項目

C評價：政府回覆為「無法同意」、「困難」、「未答覆」等，無具體進展之項目

個別請求事項總共為44項，但因勞基法相關的請求事項中，各部會的提案部分由各部會單獨評價。因此評價總共有55項。

推測造成以上結果之可能因素如下。

在A評價項目中，有6項為延續事項，此為「鍥而不捨」持續提案的成果。而其中1項為當年度之新提案之外，其餘8項為勞基法相關項目，可見台灣政府修改勞基法的成果。2017年版的A評價項目大幅增加的原因亦為，勞基法相關12項請求事項中有8項皆為A評價之故。

關於B評價項目，我們相信台灣政府已認真研討其內容，並持續在進行審議，希請政府方面能繼續給予協助。

而C評價項目與2016年相比，所佔比例差異不大，可推測為本會提出之請求事項中具有專業性的事項增多，在解決問題上需要更多時間的緣故。特別是2017年的新提案項目中，獲得C評價的項目很多，但亦有幾項自2008年提交政策建議以來既已提出的項目中尚未有進展的項目。今後仍要請求政府持續予以協助。

本會今後亦將盡量把獲得B及C評價的項目繼續刊載於2018年的請求事項中持續提出，希請台灣政府能夠進一步給予支持及協助。

## 二、針對個別請求事項與政府機關舉行的交流會議

關於2017年白皮書的請求事項，與2016年相同，針對幾項重要議題，與台灣政府相關部會進行了活躍的意見交流。

### (1) 針對2016年版白皮書的個別請求事項與政府機關舉行了交流會議

10月11日在國家發展委員會，針對2016年版白皮書第13項「關於升降機檢查維修制度之重新檢視」、以及第37項「關於擴充位於台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜」、第42項「關於雇用原住民事宜」等議題，與政府相關單位之負責人員進行了面對面的深度交流。

### (2) 本會的電機電子部會與經濟部能源局之交流會

12月19日（星期二）14:30～15:45在國家發展委員會，針對

①TV（特別是4K電視）的消耗電力

②顯示器的定義

等議題，舉行了由電機電子部會相關人員與國家發展委員會、經濟部能源局、工業技術研究院等機關之交流會議。

### (3) 針對醫藥品專利期限制度提交意見書

針對經濟部智慧財產局提出之醫藥品專利期限制度的修正草案，本會於9月29日提交了公文陳述本會的意見。

(4) 針對勞動基準法修正案提交意見書

對於10月底發表的勞基法修正案，（透過國家發展委員會）在勞動部徵詢各方意見下，本會彙整了會員企業的意見，於11月7日提交政府。

(5) 針對第44項請求事項之協調會議

於6月25日（一）在國家發展委員會，針對2017年版白皮書個別請求事項第44項「希請推動日本地方自治團體在台成立直營事務所，與發給派駐人員工作簽證」，舉行了協調會議。在會議中討論出解決問題的方向，將在今後經由具體的申請手續，希望能徹底解決此議題。因此，將第44項目的部會評價由C修改為B。

## 4. 2018年「白皮書」請求事項一覽表

大標題	序號	請求事項主題	提案部會	提出年度	2017年度部會評價
【1】 與基本政策相關之請求事項	1	關於台灣營利事業所得稅稅率之調升	高雄分部	2018	
	2	關於放寬日本產食品進口管制	食品物資	2011	B
	3	請求政府支援民間企業之新天然氣火力IPP事業之大幅擴大、加速	商社	2018	
	4	關於2017年1月1日開始實施之勞動基準法修正案	商社	2017	C
	5	關於完善醫療・照護領域之基本政策及經由改善投資環境以促進日本資本投入	事務局	2018	
【2】 關於基礎建設投資及改善投資環境	6	關於促進加強招攬訪台外國觀光客 / Visit Taiwan Campaign的實施	運輸觀光服務	2018	
	7	關於擴充位於台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜		2015	B
	8	關於同一企業集團授信限制之除外對象之設定	金融財務	2018	
【3】 關於汽機車產業振興政策	9	針對適合EV（電動汽車）及PHV（充電式混和動力車）之具有充電機能之機械式停車設備之設置者之政府補助制度	一般機械	2014	C
	10	促進老舊車輛的換購之汽車稅制的調整與車輛檢驗制度之強化	汽機車	2016	B
	11	為擴大國內汽車產業及零件產業之產業政策		2016	B
	12	因應2040年起新發售之車輛全面電動車化之獎勵政策與整備基礎建設之政策		2018	
	13	維持汽車產業從業人員之雇用數（提高生產台數的提案）		2018	
	14	關於與歐洲法規之整合性		2018	
	15	PHEV、EREV、EV車之減稅及環保車購入補助政策之實施		2018	
16	汽車零件進口關稅之調降政策	2018			
【4】 關於電機電子零組件產業	17	要求更改內建調諧器（tuner）電視之進口關稅稅率	電機電子	2008	C
	18	廢除對電器產品課徵之貨物稅		2017	C
	19	關於升降機檢查維修制度之重新檢視		2016	B
	20	為加速實現「智慧製造、智慧機械」之中小企業補助金的構想		2018	
【5】 關於醫藥制度	21	關於DET（Drug Expenditure Target）及PVA（Price Volume Agreements）/ MEA（Managed Entry Agreements）之運用	醫藥品醫療機器	2008	C
	22	為求確保永續醫療財源（藥劑費）之制度改革		2008	C
	23	「推動醫藥分業」以消除龐大藥價差		2008	C
	24	重新審視藥價收載制度以促進新藥及新適應症之引進		2008	C
【6】 關於菸/酒/食品等規定	25	政府應持續加強查緝走私菸品、打擊不法	食品物資	2011	B
	26	政府應確保菸品管制政策有效並合乎比例原則		2014	B
	27	關於日本酒、燒酎、琉球泡盛等酒類商品之關稅調降	運輸觀光服務/食品物資	2008	C
	28	關於引進進口食品檢查的預先審核制度	運輸觀光服務	2018	
【7】 關於建設工程相關事項	29	在台灣公共工程承攬案件中，引進公平且迅速之糾紛解決方法	商社	2012	B
	30	關於促進無障礙機械式立體停車設備設置之相關法規整備	建設	2014	C
	31	於建築物使用許可檢查前可將建築物昇降機臨時供作工程用之機制		2016	C
	32	建築執照申請獲准核發後發生第三人結構技師提出建議事項相關合理性之確保		2017	C
【8】 關於金融財務相關事項	33	關於放寬電子交易系統之安全基準		金融財務	2018
【9】 關於智慧財產權	34	關於在台灣專利法中導入間接侵權制度	智慧財產委員會	2010	C
	35	關於演出費、權利金等契約中之權利金收入於台灣之稅率調降，希請演出費等適用降稅措施		2013	C
【10】 關於勞務問題	36	希請推動地方自治團體成立事務所與發給派駐人員工作簽證	事務局	2017	B
	37	放寬工作簽證申請資格、條件	運輸觀光服務	2018	
	38	技能體系人才之教育、培訓系統之建立	金屬	2018	
	39	關於「舊制勞工退休金」申請審查制度之變更	電機電子	2018	

共計 39 項目 · 延續事項 23 項目 · 新提出 16 項目

## 5. 2018年請求事項

### 【1】與基本政策相關之請求事項

#### 議題 1 關於台灣營利事業所得稅稅率之調升

**請求事項** 關於台灣營利事業所得稅稅率之調升，自2018會計年度將由17%調升為20%。  
參考（營利事業所得稅：中國為25%·越南為20%）

政府欲將在國際上偏低的營利事業所得稅加以調升之方針並非無法理解，然而，目前國際上的趨勢為調降營利事業所得稅，台灣政府現行的方針與時代潮流背道而馳，亦明顯阻礙了在台灣投資的企業的成長意願。在台灣投資的日系企業正努力維持雇用，盡力降低成本，以持續在台的事業經營，在如此嚴酷的環境下突然調升3%的稅率，將關係到企業的存亡。

營利事業所得稅的調升，恐將加速日系企業（特別是製造業）撤離台灣的腳步，因此希請慎重對待調升營利事業所得稅之議題。

**補充說明** 日系企業於台灣持續從事生產將變得非常困難。在將量產產品之生產據點移往中國及越南等東南亞各國之情況下，台灣國內之日系製造業者藉由開發新產品及生產附加價值高之產品（多樣少量生產等），以持續努力使企業存續。

既然台灣國內市場受限，則為使企業存續、發展，有必要生產出口至國外之產品等。現在中國及越南等國亦進行基礎建設之興建整頓，可於當地安排材料、零件之物品變多，亦進行人材之培育。因此，倘若台灣之營利事業所得稅稅率較其他新興國家非屬有利，則將漸漸失去在台從事生產之優點。

雖然亦有必要針對招攬來台投資採取對策，惟亦有必要設法防止目前尚於台灣活動之企業撤出台灣。如在台設有生產據點，亦將產生新的技術，將可能持續改善其生產性，將來設立研究開發中心等亦非不可能，如此，人才、資金、技術都將聚集於此。

為了這些在台灣國內從事生產，徹底努力進行合理化及改善生產性，以獲取不輸中國或越南企業的利益率及金額，並努力增加獲利，致力於公司存續、發展之製造業之生存，懇請日後對於營利事業所得稅之調升，應更加審慎對待。

（高雄分部）

## 議題 2 關於放寬日本產食品進口管制（延續事項）

**請求事項** 針對2011年3月26日以及2015年5月15日施行之進口管制，要求依科學根據設定管制標準重新評估進口管制措施。

針對日本產食品的差別對待，使日本產食品失去信賴性，煽動消費者危機感，甚至影響以安心安全作為信念而認真經營之所有台日雙方相關業者的業務及業績，且縮小消費選擇性而恐使台灣消費者蒙受很大的損失。

**補充說明** 由去年年底之後中國由原本全面禁止進口措施邁向放寬之舉動、2月韓國進口措施遭WTO認定為「不當歧視」等來看，現在正是需要重新檢視目前的禁止進口措施的時候。

### ※全球管制情況

今年8月22日為止，當初採取對日本產食品進口管制措施的54個國家、地區中，有29個國家（2017年度為6個國家，2018年度（8月底止）為2個國家）已完全撤銷管制。且包含歐盟的16個國家、地區要求必須檢附輻射性物質之檢驗證明，美國及菲律賓則僅停止進口於日本國內停止出貨之產品，多數國家、地區是基於科學根據進行管制，然而目前卻仍有韓國、中國、台灣等6個國家、地區持續禁止進口。

### ※注

- 中國全面禁止進口十個都縣產品（五縣產品（福島、茨城、栃木、群馬、千葉）、宮城、埼玉、東京、新潟、長野）
- 香港禁止進口一部分的福島縣產品

（食品物資部會）

## 議題 3 請求政府支援民間企業之新天然氣火力IPP事業之大幅擴大、加速

**請求事項** 台灣之電力不足問題近年雖更加嚴重，然因環境評估許可之取得、居民反對等原因，幾乎所有案件均處於延遲狀態。此外，因第3天然氣接收站之建設延遲使得發電所需之天然氣供應不足，政府日前所揭示的目標於2025年前天然氣火力發電達總發電容量之50%之計畫之發展，令人擔憂。從根本上解除電力供應不足係為迫切之課題，希望提供將電源比例之50%左右分配予民間IPP、進行以加速

環評許可為主之加速開發支援、促進建立並擴充燃料供應體制等之民間企業之電廠建設、營運之相關支援。

- 補充說明**
- 2018年5月相繼發生停電。據說輸配電設備之老舊為其原因，然根本之原因據推測係為電力備載率時常為5%左右（核二廠運轉後為超過6%）之絕對性之電源不足。穩定之電力供應對所有企業活動而言係不可欠缺，我們認為其實現對台灣之外資企業更為積極發展事業上亦將有很大貢獻。
  - 就近來實施之海上風力發電IPP已有許多民間企業參與計畫，除對於政府表示之導入容量目標有所貢獻外，對於TPC之購電價格降低亦已產生一定之效果。因電力領域之民間企業之投資意願十分旺盛，故藉由促進民間企業亦參與天然氣火力開發，得以期待實現時間、導入容量之目標達成，因而請求政府加以支援。

（商社部會）

#### **議題 4 關於2017年1月1日開始實施之勞動基準法修正案（延續事項）**

**請求事項** 希望研議廢除該修正案（自2017年1月1日開始實施）中新設之僱主義務，亦即勞動基準法第38條第4項之內容，「因年度終結或契約終止而未休之日數，雇主應發給工資。」

**補充說明** 不論東西方，特別休假本來之目的應為「使勞工從工作中解放，謀求身心之放鬆」，然如以此次之修法，對於公司方面課予未休完之特別休假買入義務時，則即令公司方面如何健全地促使員工休完特別休假，實際上仍將發生員工故意不休假（不希望休完）之案例，而無法達成本來目的之「謀求身心之放鬆，提升對工作之動力」，對公司方面而言更將處於招致不僅無法達成初期之目的，且將增加成本負擔之雙重弊害之狀況。

此外，在「2017年白皮書」中亦提出「准許將特別休假延到下一年度」之請求，其結果於2018年3月1日實施之勞基法修正得到通過。然而，台灣與其他國家相較，勞動條件已算十分優越，例如：①法定退休年齡延到65歲，②通常，僱主很難調降該員工到法定退休年齡（65歲）之前的基本薪資，③通常，僱主無法因公司的考量解雇員工，④特別是長期在職員工的特別休假很長等。企業在面

對全球化的競爭下，再對其課以買入未休完之特別休假之義務的話，不僅增加企業的經營成本，對企業的員工管理亦有負面的效果。因此，再次懇請研議廢除該項規定。

(商社部會)

## **議題 5 關於完善醫療・照護領域之基本政策及經由改善投資環境以促進日本資本投入**

**請求事項** 在急速高齡化的台灣，照護領域之需求預計將進一步增加，各界相當期待事業環境之建立。但重要的照護保險等法律制度似乎跟不上腳步。擬請教台灣政府就本件之基本方針與今後具體政策。另除保險制度外，在照護相關之醫療技術、器材領域上，與早台灣一步進入高齡化的日本合作，包含促進日資進入，對台灣而言應非常有意義。

**補充說明** ■在醫療領域上，日本包含預防醫療・再生醫療等最先端醫療技術以及智慧醫療器材等，許多日本企業都持有對台灣有用的技術及訣竅。然而，台灣目前正計畫引進之實例多為個別醫院從短視近利的觀點進行研議引進，缺乏急切引進日本最先端醫療技術及智慧醫療器材之實例。以健康照護做為未來的重點發展領域之日系企業很多，因此，期待今後以政府為主導，推動完善促進國民幸福之基本政策、建立補助金制度、改善投資環境等措施。

■在長照領域上，台灣在2017年底的高齡化指數為105.7，台灣高齡化的速度為日本的1.6倍，是英國的7.3倍。台灣可能於2025年進入超高齡化社會，政府亦以2007年之「長期照顧十年計畫」、2016年「長期照顧十年計畫2.0版」推動體制之建立。然而，相當於日本照護保險制度之財源確保相關事項，法律制度上卻未見進展，該點似為照護領域上根本性課題。日本早台灣一步進入高齡化，許多日本企業希望可發揮日本經驗，協助解決台灣問題，故期待具體且附時間表之制度化推進事宜。

(事務局)

## 【2】關於基礎建設投資及改善投資環境

### 議題 6 關於促進加強招攬訪台外國觀光客 / Visit Taiwan Campaign的實施

- 請求事項**
- 在政權最高領導人之領導下，官民一體加強推動「觀光立國」。（提高國民意識、增進中央政府內部部署間 / 中央政府與地方政府間 / 官民間的合作）
  - 整頓環境，使外國人能輕鬆自助旅行（交通基礎設施、多國語言標誌、設施整頓等）
  - 設定高政策數據目標（尤其是針對招攬日本旅客）
  - 策劃個別具體行動計畫，以實現目標

**補充說明** 日本於2003年小泉政權時代曾成立「觀光立國懇談會」，並以擴增訪日外國觀光客為目標而開始實施VISIT JAPAN CAMPAIGN，當時訪日外國人雖僅有521萬人，但卻設定2020年的目標為2000萬人。而在2013年訪日人數首次突破1000萬人後，旋即在2015年達到1974萬人，已大致達成目標（提早5年）。而2016年訪日人數達2404萬人、2017年則有2869萬人，人數順利的持續擴增，針對2020年並再設定4000萬人的高標。

特別是2013年以後，在內閣總理大臣親自主導的「觀光立國促進閣僚會議」下，每年均會策劃「為實現觀光立國（觀光展望）的行動計畫」，且每年均會在採取預算措施後，再策劃實施應推動的個別具體行動計畫，而並非僅是喊喊口號的空談而已。具體而言，如外國人簽證與免稅政策、擴充航空開放天空協議、觀光地以多國語言因應、為招攬外國旅客的地區政商界領袖代言行銷活動等，此等大膽措施均已逐一落實，且跳脫省廳的侷限。

另一方面，台灣在2017年的訪台外國人數為1,074萬人，而2020年的目標為1,139萬人，此目標設定僅止於「略增」。我方期待台灣亦能在政權最高領導人之領導下，將「招攬訪台外國觀光客（來台觀光）」定位為主要政策課題之一，並在高舉「觀光立國」的旗幟下，會同相關業界舉國提升推動來台觀光的機會，同時設定「有大幅增長」的高標，策劃具體行動計畫達成目標，並不分政府內部部署或官民加以實施政策。

尤其台日雙邊交流人口中，台灣旅客訪日人數為456萬人，而日本旅客訪台人數則為190萬人，以總人口比例而言為19.5：1.5，極為巨大的往來差距正在不斷擴增，更應將目標著眼在大力推廣吸引更多日本旅客來台。

此外，目前日本旅客及多數訪台外國觀光客的造訪地點均是以台北市為中心而集中在北部。擴大吸引外國觀光客前往台灣南部、東部也是一大課題。

日本的架構是由中央政府審查地方政府、民間事業單位的事業提案，事業費用則最多負擔到50%，且按此架構由地方自行成為主體訂定觀光措施加以實施。

我方期待台灣亦能建立由地方為主體推展來台觀光的機制，並加強基礎設施使外國人能輕鬆自助旅行，如官民一體進行事業營運或透過官民間人材交流導入民間觀點、連結東部鐵路或解決車票預約購買的繁瑣複雜、改善廁所環境等。

(運輸觀光服務部會)

#### **議題 7 關於擴充位於台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜 (延續事項)**

**請求事項** 對於是否應先因應目前需求或應當作吸引需求之事先投資，雖然我方與當局間看法上有所歧異，但仍持續希望當局能活用機場鄰近市區之特性，籌備設施與環境，以更進一步有效運用松山機場。

**補充說明** 雖然去年曾經與相關單位進行個別協商，惟我方認為當局所認知的貨物量與使用者方所掌握的貨物量間有所差異，後續希望經過具體數值的比對，再持續進行協商。

(運輸觀光服務部會)

#### **議題 8 關於同一企業集團授信限制之除外對象之設定**

**請求事項** 對於外國銀行在台分行之同一企業集團之授信限制之運用，懇請將依據專案信用力之融資排除適用該限制。

**補充說明** 在台灣發展綠能開發之際，離岸風力發電、大型太陽能發電投資需鉅額之投資。此種專案中，係預定向台灣本地金融機構與外國銀行以台幣無追索權專案融資 (non-recourse project finance) 進行資金籌措。

依銀行法第117條，外國銀行在台分行應依據「外國銀行分行及代表人辦事處設立及管理辦法」。依據該法第14條與最近金管會之見解，外國銀行分行對同一法人、同一關係人僅得授信「70億元或以其淨值之二倍孰高之金額」（參【外國銀行分行及代表人辦事處設立及管理辦法 第十四條、第十九條之三修正 草案】（2018年3月版）。本上限限制以下簡稱「同一企業集團授信限制」）

例如：離岸風力發電事業中，一般係由多家贊助商向發電事業公司（通常僅以新設從事可再生能源發電事業）出資，進行借款以從事事業。於此情形，外國銀行分行依據「同一企業集團授信限制」，將該特殊目的公司（SPC）之借款計入簽署融資時之最大出資人所屬之集團之借款總額。

然而，已於海外領先進行之此種專案中，簽署融資契約後贊助商非常有可能將自己之持有部分讓與第三人。視情況而定，接受該讓與之新贊助商亦可能成為最大出資人。於此情形，外國銀行分行將事業公司之借款計入該贊助商所屬之集團。結果造成融資銀行有超過集團授信上限額之風險，此時即有必要進行撤出、減少對該專案之融資或減少對於同一企業集團之其他融資金額等調整。

關於發電事業公司之股份轉讓，一般身為貸款人之金融機關係處於被動之立場（贊助商確保將來出售股份機會之相關權利）。此外，亦有很多開始營業後未逾10年即開始實施之事例（參進專案時，亦考慮就藉由該轉讓回收開發投資進行研討）。因金融機構對於限制之因應而使贊助商回收投資、投資機會之自由度降低，並降低投資意願，對於日後擬擴大綠能投資而言，係屬負面之要素。

關於與台灣電力公司簽訂購售電合約（PPA），就以出售可再生能源之收入作為實質收入來源之發電事業公司之相關貸款〔特別是專案融資〕，建議縱使於股份轉讓後變更最大出資人，金融機構亦應判斷該授信係根據專案之風險而定，同意該轉讓，縱使超過對於成為事後最大出資人之企業集團之授信上限金額，亦無需調整融資金額。

（金融財務部會）

### 【3】關於汽機車產業振興政策

#### 議題9 針對適合EV（電動汽車）及PHV（充電式混和動力車）之具有充電機能之機械式停車設備的設置者之政府補助制度（延續事項）

**請求事項** 希望針對適合EV（電動汽車）及PHV（充電式混和動力車）之具充電機能之機械式停車設備的設置者（定作方）制定補助金等政府補助制度。

交通部的「停車場作業基金」中有補助經營公民營停車場的業者之制度等，雖然已有政府補助制度，我方希望政府也制定營業用停車場以外的集合住宅或辦公大樓所適用之補助制度以普及具充電機能之機械式停車設備。

**補充說明** 對台灣政府致力於電動汽車充電設備的國家標準之制定及於國內推動開發、製造該設備一事，我方表示肯定。

然而考慮到促進EV及PHV化為世界潮流，且EV及PHV化正在加速，普及擴大充電基礎設備可以說是政府很大的課題。

本件提案之主旨為要求制定能使充電基礎建設廣泛普及於民營的停車場、車庫之補助制度，主要是針對設置於民間企業建設之集合住宅或辦公大樓之停車場、車庫（平面停車、機械式停車）之普通充電（110V）而言，屬於活用民間建設投資以普及擴大充電基礎建設之施策之一。

（我們認為「普通充電方式」較「急速充電方式」構造更簡單，也不需要特別的規格化，設置的技術門檻低，可以藉由對設置費用之補助制度促進普及。）

在日本EV充電設備設置相關之補助金制度是以「一般社團法人次世代自動車振興中心」為窗口，不論是民間企業建設之集合住宅及辦公大樓、商業設施及旅宿設施之停車場、平面停車場、機械式停車場，皆有全面的補助制度。

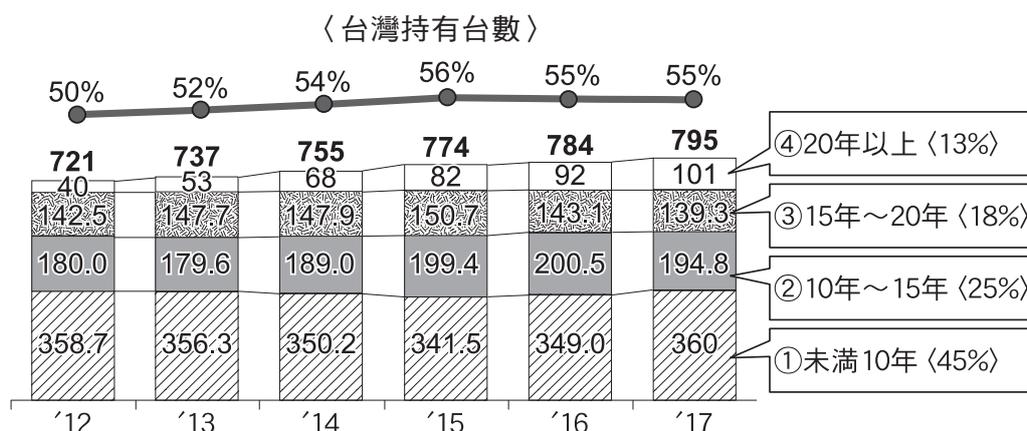
【參考】次世代自動車振興中心：<http://www.cev-pc.or.jp/>

（一般機械部會）

#### 議題10 促進老舊車輛的換購之汽車稅制的調整與車輛檢驗制度之強化（延續事項）

**請求事項** ◆老舊車輛對節能、減碳、以及對於交通安全之不良影響越來越嚴重，故世界各國在老舊車輛的汰舊換新上，皆致力於提出獎勵措施（鼓勵）與強化法令規範（懲罰）兩者。

◆然而台灣對老舊車輛的老朽更新，雖然有獎勵措施（鼓勵）的施策，然而由於制訂規範（懲罰）不足，所以促進換購的效果很有限。老舊車輛的比率逐年增加。



**補充說明** ◆在安全層面上，需要強化對老舊車輛之車輛檢驗制度

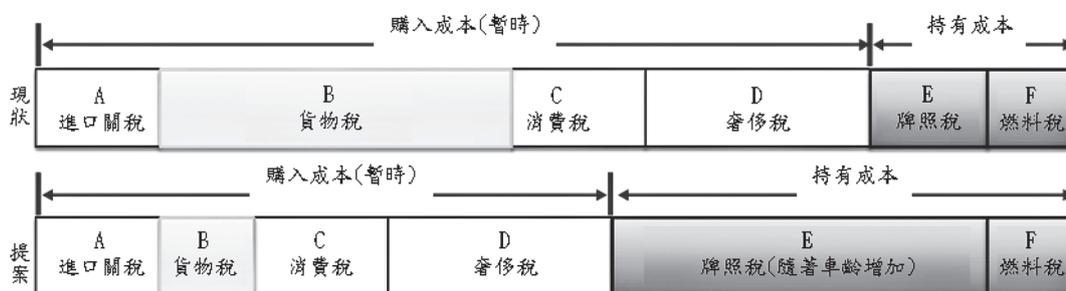
例：(1) 追加15年以上之老舊車輛之車輛檢驗項目

(2) 禁止20年以上之老舊車輛通行高速道路

◆調整持有汽車所需稅金之制度：

現狀為購入成本雖高，但因持有成本低，所以無法促進老舊車輛之換新，如下圖，需要調整稅制（降低購入成本與增加保有成本）。

〈台灣汽車稅制想像圖〉



〈台灣車檢制度〉

車齡	頻率	車檢費用
5年以上~10年以內	1年1次	450元/年
10年以上	1年2次	750元/年

〈日本車檢制度〉

車齡	頻率	車檢費用
新車購入3年後 做第一次		約10,000元/年 (9萬日圓/3年)
第4年起	2年1次	約15,000元/年 (9萬日圓/2年)

20倍

(汽機車部會)

## 議題 11 為擴大國內汽車產業及零件產業之產業政策 (延續事項)

**請求事項** ◆為了保護比進口車生產規模小的台灣國產車，需要可以促進當地汽車製造產業之政策。期待政府的擴大量產規模之支援政策。

◆台灣汽車產業的生產能力目前為70萬輛。對此國內生產約為29萬輛左右，只有活用45%。產能過剩的情況很嚴重。

為了對抗進口車，使各製造商發揮過剩的產能，增加生產提高競爭力，包括全車及零件的出口，必須擴大量產規模。

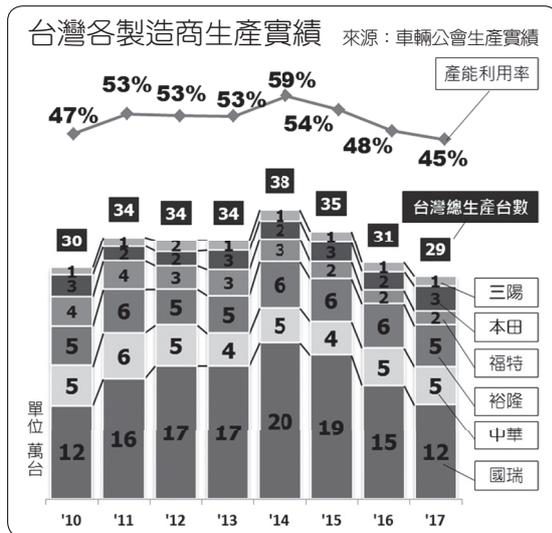
【參考】

'17年（國產車29萬台之基準）

產業別	生產總額 (億元)	就業人口
①全車	1,831	12,000
②零件製造	2,361	90,000
總計	4,192	102,000

來源：車輛公會

〈'17年各公司生產能力利用率〉



補充說明 ◆懇請研議不違反WTO精神且能擴大量產規模之促進生產的支援政策

（例：南非的APDP、菲律賓的CARS）。

⇒附件資料：南非 APDP※1 概要、菲律賓 CARS※2 概要

※1：Automotive Production and Development Program

※2：Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (CARS)

（汽機車部會）

議題 12 因應2040年起新發售之車輛全面電動車化之獎勵政策與整備基礎建設之政策

請求事項 ◆為促進及普及新能源車，獎勵政策與基礎建設之整備是不可或缺的。

學習世界各國，藉由引進配套措施，打造友善的使用環境。

補充說明 【請求事項】

◆關於2040電動化宣言

①明確定義電動化

②至2040止之階段性、具可行性之具體目標

③因應新能源車

· 針對汽車製造商：

除現行貨物稅減免外，對生產、新技術及設備投資之獎勵政策

· 針對消費者：購買補助金

· 基礎建設設備：為了獎勵引進電動化或取得新技術之業者提供費用補助

(汽機車部會)

### 議題13 維持汽車產業從業人員之雇用數 (提高生產台數的提案)

**請求事項** ※汽車產業之環境 (2017年) …總販賣台數 44.5萬台

國產車58% (2012年…74%)

進口車42% (2012年…26%)

※5年的時間內國產車占比▲下降16%，進口車占比正在擴大

· 目前的汽車優惠對策，舊車換新車時 (6年：NT\$5萬) 不只是國產車，也會回饋到進口車上。

**請求：廢止對進口車的優惠對策，國產車則繼續適用。**

· 透過將只對舊車 (廢車) 的優惠對策擴大到汽車領牌後5年以上的汽車，可促進新車販賣台數，來保護汽車相關企業之從業人員之僱用。

**請求：增加優待對策之對象、而促進新車販賣、出口中古車至東南亞等**

· 對低價小車等級的購買者降低利率之提案

促進目前雖然想購買汽車但利息太高而未購買的年輕人的購買意欲之提案

**請求：利息減半或0利率**

· 降低營利事業所得稅 (20%) 並將降低的部分回饋到發展自動化·全球競爭力之投資。

**請求：營利事業所得稅 20% ⇒ 17% (與新加坡同樣)**

**補充…新加坡 17% 香港 16.5%**

**補充說明** 提案的背景

本次以要如何提高汽車販賣台數，維持汽車產業從業人員之僱用，降低台灣產業社會的失業率為前提，培養全球競爭力以擴大出口為目標之提案。

(汽機車部會)

**議題 14 關於與歐洲法規之整合性**

**請求事項** 台灣車輛認證制度基本上是參照歐洲法規，但並非完全參照歐洲法規，部份是台灣獨有的法規。依台灣法規申請認證時，因為無法援用先前所取得之歐洲法規認可之結果，故要在台灣獲得認證會再耗費額外的時間與費用。這對台灣的本國廠商、外資廠商、甚至台灣消費者而言都很不利。懇請能全數參照歐洲法規。(例)胎壓偵測器(TPMS)強制安裝法規

**補充說明** 自2016年7月起在台灣實施的胎壓偵測器強制安裝規定，在歐洲並不是強制性規定，而是台灣獨自要求的條件。(自用車、營業用車均被課予安裝義務)

台灣若設有獨有的條件，則廠商必須開發台灣專用的車型，耗費額外的開發工時、費用、時間。

(汽機車部會)

**議題 15 PHEV、EREV、EV車之減稅及環保車購入補助政策之實施**

**請求事項** ●具體建議內容：

- 1、政府所實施對EV車貨物稅減免優惠，建議該優惠亦應適用於PHEV、EREV車。
- 2、對購買電動車、環保車之使用者給予一定金額之補助金。

●理由：

為了政府提案之環境改善及電動化，促進汽車業者引進電動車及環保車，並且減少消費者購買電動車及環保車之負擔。

**補充說明** · 臺灣政府已表示2040年後禁止販售燃油車及購買新車之全面電動化政策。2022年將實施之新CAFÉ規則之燃費基準值設定為非常嚴格，汽車業者為了配合政策，現在依然需要引進高成本之PHEV、EREV、EV等電動車及HEV等環保車。

- 目前臺灣政府雖然對於EV車及HEV車有貨物稅減免 / 免除之優惠規定，然而對PHEV、EREV車沒有明確規範，且減免 / 免除期間亦將於2021年底結束，對購買電動車及環保車之消費者沒有補助措置，無法有效地推展電動車之普及化。
- 請參考歐洲及日本等先進國之電動車補助方案。

➤ 日本

種類	購入補助 (最高)	財政優惠
FCV	208萬日圓	免汽車取得稅 免汽車重量稅
PHEV PHV	20萬日圓	
EV	40萬日圓	

➤ 歐洲購入補助

挪威 12,000歐元 (約TWD 41萬元)

法國 5,000歐元 (約TWD 17萬元)

英國 5,000英鎊 (約TWD 20萬元)

➤ 附件資料：臺灣車輛工會檢討案

(汽機車部會)

## 議題 16 汽車零件進口關稅之調降政策

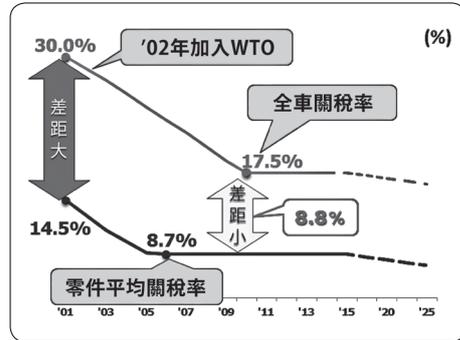
### 請求事項 ●【具體的建議內容】

汽車零件進口關稅調降政策之實施 (例如：關稅 > 10% 者將調降為 5%。引擎 17.5% = 全車 17.5% 部分為不合理)。

### ●理由：

1. 目前汽車相關進口關稅，對全車 17.5%、零件為 10~15%，並沒有太大差距。
2. 政府目前有加入 CPTPP 之計畫，因此將來全車及零件之進口關稅調降至零是有可能的。
3. 參考 CPTPP 加盟國的先例，考量國內汽車生產業者，首先建議先行降低零件之進口關稅，以保護國內汽車廠商。

■全車及零件關稅率之差距小



- 補充說明**
- CPTPP十一國家之創立時加盟國已於2018年3月8日締結協議，並於2019年生效。臺灣政府表示目前正推動加入CPTPP第二期加盟國之計畫。
  - 將來全車之進口關稅漸漸降低後，國內汽車製造產業必然會受到很大影響。以CPTPP加盟國馬來西亞及越南為例，皆採用先調降零件進口關稅後才開始調降全車之進口關稅之方式。
  - 為避免國內汽車製造產業之弱勢化，希望採用先行調降零件進口關稅之政策。

【CPTPP加盟國調降零件 / 全車關稅之日程】

	馬來西亞	越南
全車之關稅 階段性降低至0%	11~13年 (按類別)	13年
零件關稅 階段性降低至0%	立即~6年 (按類別)	4~11年 (按類別)

【段階性降低汽車零件之進口關稅之建議方案】

- ①立即降低稅率：現行稅率超過10%者，調降為10%。  
5%~10%之間者，調降為5%。未滿5%者則免除。
- ②長期（10年內）：現行稅率超過10%者降低為5%，其他則免除。



(汽機車部會)

## 【4】關於電機電子零組件產業

### 議題 17 要求更改內建調諧器 (tuner) 電視之進口關稅稅率 (延續事項)

**請求事項** 內建調諧器 (tuner) 之LCD彩色電視，其進口關稅為10%，相對於日本為無關稅0%，該產品持續處於台日間貿易不平等之情形下，因此要求更改進口稅率。

**補充說明** 本件為延續請求事項，而台灣政府的回應均為此應在台日間FTA進行論議協商。但是，既然日本已廢除該項產品之進口關稅，希望台灣政府亦能與FTA脫鈎，儘速改正目前有不平等稅率之情形，以排除台灣國內消費者所蒙受之損失。

(電機電子部會)

### 議題 18 廢除對電器產品課徵之貨物稅 (延續事項)

**請求事項** 貨物稅在本質上如同從前對奢侈品所課徵之物品稅，但竟然對於現在已相當普及之電視或相機仍然課徵高額稅率，希望能予以廢除以改善此情形。

我方瞭解政府機關已就本件舉辦相關公聽會，但仍希望繼續進一步討論，並儘早廢除貨物稅。

**補充說明** 以下家電產品均已普及至一般家庭中，卻對其仍課徵高額的貨物稅。意即台灣國內之消費者蒙受有很大的損失，應儘速排除此一情形。日本並無貨物稅制度，因此稅率為0%。

< 要求廢除之產品項目及其稅率 >

LCD color TV : 13%

Video camera recorder : 13%

CD Radio Cassette Recorder : 10%

Personal Audio System : 10%

IC Recorder : 10%

Active Speaker : 10%

Portable Speaker : 10%

(電機電子部會)

## 議題 19 關於升降機檢查維修制度之重新檢視（延續事項）

**請求事項** 希望可重新檢視升降機檢查維修制度。（為引進運用遠端監控功能的無人化檢查維修，希望可重新檢視制度。）

國家發展委員會所公布之「中華民國人口推估」亦預測，在少子高齡化日趨嚴重的情況下，自2018年起將成為高齡化社會（14%），並自2026年起將成為超高齡社會（20%↑）。

因此，縱使少子化造成人口減少，但受到高齡化的影響，公共機關等的升降機安裝數量仍持續增加。在人口減少的情形下，對屬於勞力密集型產業的升降機保養工作而言，人才招募實屬困難，因此造成人力不足的問題日趨嚴重。

反觀國際，隨著技術提升，產品自動化的開發越趨進步。

升降機保養分為「檢查」以及「維修」兩項，而由人力轉換為機器實施「檢查」的例子非常多，在先進國家並已實施多年。希望放寬現行僅接受人工方式檢查的制度以及對檢查次數的限制，以作為升降機產業人力不足問題的解決方案以及產業創新方向。

**補充說明** 一、引進升降機遠端監控系統之理由：

- (1)台灣少子高齡化的問題一年比一年嚴重，因此產品、服務之無人化、省力化成為必然之趨勢。
- (2)「24小時不間斷持續運轉」、「升降機故障時的自動通報」等透過機器進行監控的機能，除了能提升服務，還能進一步保障使用者的安全，包含避免維修人員檢查時發生的「技術上的不足」、「新手失誤」等人為風險。
- (3)隨著技術越進步、成熟，地震發生後的升降機遠端狀況確認、重新啟動、門無法開啟時的影像對講機功能等遠端管理可提供的功能，可使消費者更安全、安心。

二、鄰近國家 / 地區使用概況：

- (1)日本：自1981年起法律允許升降機的遠端監控，至今已過35年。到府進行保養為大約每3個月1次。

(2)中國：中央法規允許遠端檢查。在升降機上裝設遠端管理裝置之前提下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查的頻率。

(3)韓國：法規允許升降機的遠端檢查。2010年以後，若於升降機上裝設遠端管理裝置，可對於10年以內的升降機以人工方式每2個月進行1次保養。

(4)香港：針對升降機之遠端管理運用，政府已開始進行測試。

(電機電子部會)

## 議題20 為加速實現「智慧製造、智慧機械」之中小企業補助金的構想

**請求事項** 為讓台灣在應用物聯網 (IoT) 之智慧製造中掌握主導權，就製造業比例佔90%以上之中小企業設立補助金，讓中小企業藉此加以落實物聯網化，並早日實現「智慧製造、智慧機械」。

其目的為著眼於利用邊緣運算 (Edge computing) 等進行現場之「數據分析」，設立補助金，以利低價引進。

**補充說明** 「感測器」、「網路」、「雲端邊緣運算」、「AI」等先進技術問世後已有急速成長，而為使中小企業也能就運用此等先進技術走向自動化的生產現場引進「大量資料的蒐集、分析」，即有必要建立相關機制。

尤其應注意，透過「邊緣運算」的實時數據分析，讓現場的問題交由現場解決實屬重要，且此亦無需使用雲端或大容量伺服器。

(電機電子部會)

## 【5】關於醫藥制度

### 議題21 關於DET (Drug Expenditure Target) 及PVA (Price Volume Agreements) / MEA (Managed Entry Agreements) 之運用 (延續事項)

**請求事項** ①為可預測DET藥價調整之影響，請求定期揭露Deletion rate等資料。

②有關當年度藥劑費支出目標之計算，請求以前一年度實際值為基準線。另計算支出目標值時，請求使用醫療費用總額預算之成長率。

③請求與PVA（價量協議）相同，自超過DET（藥費支出目標）之金額扣除MEA回饋金。此外，亦請求扣除2013年至2016年累積之PVA回饋金（約51億元）。

④希望PVA / MEA回饋金可回饋至藥劑費，而非醫療費用總額。

**補充說明** ①為可預測DET藥價調整之影響，請求定期揭露Deletion rate、去除4大類（HIV, HCV, rare disease, hemophilia drugs）前後之上一年度藥劑費實際值等資料（參照如下）。目前各藥廠雖透過NHIC之報告獲得部分資訊，但與NHIA之資料差距較大，難以正確預測DET藥價調整造成之影響。

②因當年度藥劑費支出目標之計算，並非以前一年度實際支出值為基礎，而是以前一年度之目標值為基礎，故實質上屬於負成長。與前一年實際值相比，2014年為-0.8%、2015年為-2.2%。此外，有關計算支出目標時使用之成長率，2013年至2016年計算支出目標時之成長率係使用醫療費用總額預算之成長率，但2017年之計算中使用General Services之成長率。因後者並未反映出藥劑費支出之自然成長，故請求使用醫療費用總額預算成長率。

③無補充說明

④無補充說明

\* 為預測2018年DET之影響，請求定期且正確揭露以下粗體字資料。

Calculation Method for Estimated approved benefits payments in 2018		
2018	Estimated claims ① (推算申報金額)	= <b>Q1 to Q3 drug expenditure</b> + Q3 drug expenditure x (1 + <b>GR% of Q4 vs. Q3 in 2017</b> )
	Estimated approved benefits payment ② (推算核付金額)	= Estimated claims ① in current year x (1 - <b>deletion rate of Q1 to Q2 in 2018</b> ) ± <b>Difference between estimated approved benefits payment ② in 2017 and actual approved benefits payment ③ in 2017</b>
	Actual approved benefits payment ③ (實際核付金額)	= Estimated claims ① in current year x (1 - <b>deletion rate in whole year</b> ) ± <b>Difference between estimated approved benefits payment ② in 2017 and actual approved benefits payment ③ in 2017</b>

（醫藥品醫療機器部會）

**議題22 為求確保永續醫療財源（藥劑費）之制度改革（延續事項）**

**請求事項** 請求研議擴大醫療財源之根本性、永續性政策，如提高病患自負額上限、擴大充實個人醫療保險等。

**補充說明** 考量今後超高齡化與長期看護費用、引進尖端醫療技術等，預計醫療費用將逐漸增加。而同時藥劑費亦可預測將會逐年增加。然而根據健保署報告，台灣一年卻銷毀了193噸醫藥品，開立過剩處方造成剩餘醫藥品，已形成問題。提高病患自負額不僅可擴大醫療財源歲入，亦可望減少不必要的處方。

此外，因有藥劑費預算限制，目前新藥自辦理藥價申請至開始接受藥價給付，需費時1年以上（平均：430日、抗癌劑：742日）。為實現改善病患對新藥之可近性，請研議擴大醫療財源之根本性、永續性方案。

（醫藥品醫療機器部會）

**議題23 「推動醫藥分業」以消除龐大藥價差（延續事項）**

**請求事項** 醫藥分業之目的在於推動醫藥品妥善使用，並縮小藥價差利潤。推動分業應可提升藥物療法之安全性與有效性，但尚不至於解決藥價差利潤問題。

日本厚生勞動省為推動醫藥分業，確保保險藥局之獨立性，而禁止保險藥局與保險醫療機關一體化經營。為透過醫藥分業縮小藥價差，重點在於分離藥局與醫療機關之經營者，並自醫療機關切割藥價差利潤。

請求政府設定「禁止一體化經營」及其相關之分業率之具體里程碑。

**補充說明** 醫藥分業是分離門診醫療上開立處方之醫師（醫療機關）與藥價差利潤的根本性方案之一。實際上日本在1993年藥價差為19.6%，於2011年已縮小至8.4%。同時藥劑在國民醫療費用中所占比例亦自28.5%降低至21.9%。（厚生勞動省資料）

（醫藥品醫療機器部會）

**議題24 重新審視藥價收載制度以促進新藥及新適應症之引進（延續事項）**

**請求事項** 在新藥之藥價核算中，有許多案例的藥價甚低，低到甚至無法回收新藥研發成本之程度，而此種狀況亦拉長達成合意所需期間。根據2016年所發表的資訊，平均值為427日、抗癌劑的平均值則為722日，在部分案例中自其申請藥價核定

至接受藥價給付為止，更是耗時長達2~3年。此狀況對病患而言非常不利。

另於取得新適應症時，現行規定中部分案例需等待申請審議中之藥價核定申請，很可能延後新適應症之上市時間。

為縮短新藥及新適應症之藥價核算期間，提升病患對新藥及新適應症之可近性，本部會建議如下：

- ①引進與NDA申請並行之藥價核算審查
- ②重新研議全民健康保險藥物給付項目及支付標準第4條
- ③刪除“藥品給付規定修正後6個月不受理新申請”之規定
- ④妥善運用藥價核算制度，以及設定新藥及新適應症之相關藥價收載期間目標值

**補充說明** ①引進與NDA申請並行之藥價核算審查

為改善病患對於新藥及新適應症之可近性（縮短從藥品查驗登記至藥價收載之期間）、修改現行非完成藥品查驗登記不得申請藥價收載之現況制度、建立使藥價核算之討論與藥品查驗登記並行開始之制度，藉此縮短藥品查驗登記至藥價核算之期間，懇請政府就此加以研議。

②重新研議全民健康保險藥物給付項目及支付標準第4條

關於新適應症，依全民健康保險藥物給付項目及支付標準第4條現行規定，應於取得許可證而非查驗登記後，方可申請藥價收載，此造成申請時間延後。申請時間延後亦會延後藥價收載時間，影響病患使用權益，故懇請將全民健康保險藥物給付項目及支付標準第4條規定修正為：「取得主管機關新適應症之“核准函”（Approval Letter）者，得先向保險人申請收載。」

③刪除“藥品給付規定修正後6個月不受理新申請”之規定

依現行健康保險署作業原則，保險給付規定修正後半年內，不受理藥廠或相關機關再次提出對於規定之修正提案（健保審字第1060062260號）。依該規定，新適應症自保險給付規定修正起半年以內完成查驗登記時，於該期間亦無法申請，此可能影響病患之使用權益。懇請將規定修改為保險給付規定修正後，毋須等待半年即可申請藥價收載。

## ④妥善運用藥價核算制度，以及設定新藥及新適應症之相關藥價收載期間目標值

為改善病患對新藥及新適應症之可近性，當務之急為縮短藥價收載期間。部份經提出之藥價甚至無法回收研發新藥所費成本，成為藥價收載期間延長的原因之一。2015年、2016年、2017年之白書回覆雖表示“為鼓勵研發創新，並增進病患使用新藥之可近性，已規定第一類（突破創新新藥）新藥以十國藥價之中位數核價，並對在我國實施臨床試驗達一定規模或在國內進行藥物經濟學研究者，給予加算。”但根據醫藥品醫療機器部會（PMDC：Pharmaceuticals and Medical Devices Committee）自行調查結果，經認定為第一類之藥劑中，成功取得10大先進國藥價中位數者，僅有1項藥品，難謂有妥善落實本規定（參照以下表1）。妥善落實規定之制度，有助於縮短NHIA與新藥藥廠之協商期間，並有助提升台灣市場對於新藥藥廠之吸引力。

表1・第一類（突破創新新藥）取得10大先進國藥價中位數之狀況

	PBRS*日期	產品名稱	10大先進國藥價中位數
1	2016.12.15	Entresto	未取得
2	2016.12.15	Ofev	未取得
3	2016.6.16	Adcetris	未取得
4	2016.6.16	Yervoy	未取得
5	2015.9.3	Zelboraf	未取得
6	2015.6.18	Xalkori	未取得
7	2016.6.16	Jakavi	未取得
8	2014.4.17	Signifor	未取得
9	2013.10.17	Mozobil	取得

（參考：PMDC調查（2014～16年PBRS議事錄））

\*PBRS：Pharmaceutical Benefit and Reimbursement Scheme

此外，請求擬定從藥價申請至藥價收載所需期間之目標值。日本規定之目標值係藥價申請後60日或90日以內收載藥價，目前亦有妥善落實。台灣如亦能訂定目標值並妥善運用，應對期待嶄新新藥之病患有利，並提升藥廠對台灣商機之可預見性。

若未透過該等改善提升台灣醫藥品市場吸引力，可能導致新藥藥廠退出台灣市場。如此一來，台灣人民與病患將蒙受損失。懇請研議對策，改善對於新藥與新適應症之可近性，提升台灣醫藥品市場之吸引力。

（醫藥品醫療機器部會）

## 【6】關於菸 / 酒 / 食品等規定

### 議題25 政府應持續加強查緝走私菸品、打擊不法（延續事項）

**請求事項** 台灣政府於2017年6月12日實施調漲菸稅每包新台幣20元，作為長期照顧服務的重要財源。本次菸稅調漲相較原有菸稅金額，調幅高達170%，為歷年來菸品稅捐最大調幅。本次稅捐驟升惡化了非法走私交易問題。根據國庫署的資料，2017年走私菸品的查獲量為2,086萬包，與2016年的查獲量990萬包相比，激增了111%。

我們籲請政府在稅捐與規範的決策過程中，審慎考量非法交易增加的可能性及相關風險，同時我們也支持政府持續加強查緝走私菸品、打擊不法，以期維護合法市場秩序及確保國家稅收。尤其，我們建議政府考量加重非法菸品走私罪犯的刑責，強化嚇阻效果，並提高打擊走私菸品的查緝獎金，激勵執法士氣。

**補充說明** 大幅度的菸品價格波動將使非法菸品交易更加猖獗，台灣以及亞洲各國過往經驗均可佐證：

例如，汶萊政府在2010年增加339%的菸稅後，走私菸品市占率於2015年激升至100%；馬來西亞政府於2015年調漲菸稅35%後，走私菸品市占率於2016年12月亦提高到57.1%，創下該國有史以來最高的紀錄。

在台灣，過去十年來的實證經驗也明確指出：在經濟與國民所得低迷之際，大幅調漲菸品稅捐，將造成非法走私問題更猖獗。

（食品物資部會）

### 議題26 政府應確保菸品管制政策有效並合乎比例原則（延續事項）

**請求事項** 正值市場因為走私交易遽增而高度不穩定，繼而造成進一步菸稅稅收損失、並對長期照顧財源產生嚴重影響之際，台灣政府卻將菸害防制法修正草案送進立法院審查，並於2017年12月29日通過立法院一讀。該修正草案包含多項極端的規範，一旦實施，將會進一步加劇非法走私問題、擴大政府的菸品稅收損失。政府此舉，與調漲菸稅以挹注長期照顧財源的目標完全矛盾。

政府就其菸害防制法修正草案曾提供60日的評論期，實值肯定，而社會各界亦就草案提出14,511件評論意見。然而，該等評論意見要旨為何、以及政府對各

界評論意見之參採與否及具體理由為何等，至今均未公開揭露，而修法草案之衝擊影響為何、是否有任何實證研究、是否考量替代措施達成政策目標等，亦均付之闕如，均損及台灣的規範透明度。

為確保菸品管制政策有效及符合比例原則、履行台灣的國際經貿義務，我們籲請政府就各項極端規範措施進行全盤、審慎評估。目前政府提案與立委提案中，提出數項極端措施，包括「三振條款」、素面包裝、將警示圖文面積擴大至85%、以及禁止香味料，若貿然實施，不僅無法達成預期之公共政策目標，反而使非法走私問題更為猖獗，恐使台灣無法履行國際貿易上的義務、創設過度規範的危險先例、並使台灣投資環境的不確定性與不可預測性進一步惡化。

#### 補充說明 1. 三振條款

##### · 不確定及不可預測之投資環境

此等「三振條款」一旦通過，將針對違反現行菸品促銷規定三次之輸入或製造業者，處廢止輸入或製造許可之處分。此一規定將加劇外國企業長年面對的問題，即各地方主管機關對於法規的解釋時有不一致、甚至執法過當之情形。再者，此一規定不僅不合乎比例原則且過於嚴苛，並可能導致歧視性及選擇性的執法方式，損害外國企業之合法權利，從而加劇台灣投資環境之不確定性及不可預測性。除了合法進口商與製造商有可能動輒面臨被迫全面停業，進而使整體合法供應鏈停擺、從業人員陷入無故失業之境地之外，更將使非法私菸充斥、氾濫於市場，並將對台灣法規環境與投資環境造成嚴重傷害。

#### 2. 素面包裝及85%警示圖文

##### · 侵害智慧財產權

素面包裝及85%警示圖文面積，係對企業最具價值資產「品牌及商標」之剝奪與嚴重限制，繼而將侵害企業的智慧財產權。

##### · 助長非法走私交易

素面包裝及85%警示圖文的施行將促使非法走私菸品的製造及配銷更加容易，導致非法菸品貿易更為氾濫，除對合法業者造成負面影響，亦將造成政府損失更多菸品稅收。

### 3. 禁止香味料

- 對消費者造成全面性的負面影響

禁止包含薄荷菸在內之香味料，將剝奪成年消費者購買及使用其偏好產品之選擇權。

- 有礙合法市場之自由與公平競爭

本措施將降低製造業者區隔產品之能力（包括經由創新方式區隔產品的能力），其結果將對市場的自由與公平競爭造成嚴重且非必要之侵害。

- 增加違法販售之風險

本措施所禁止產品之成年消費者，將可能轉向違法業者取得，不僅對依法銷售此類產品之合法業者造成傷害，更減少台灣政府的稅收。

（食品物資部會）

## 議題27 關於日本酒、燒酎、琉球泡盛等酒類商品之關稅調降（延續事項）

**請求事項** 有別於威士忌（零關稅）、啤酒（零關稅）、葡萄酒（關稅率10%）等酒類商品，日本酒、燒酎、琉球泡盛的關稅率竟高達40%。

為了能在台灣以合理的價格提供日本酒、燒酎、琉球泡盛，希望可以降低日本酒、燒酎、琉球泡盛之關稅率。若能調降關稅，應可期待營業稅、酒稅及營利事業所得稅稅收增加超過調降關稅所造成的稅收損失。

雖然於6年前酒稅一律被調降，但日本酒、燒酎、琉球泡盛因關稅率高而價格居高不下等原因，以致無法擁有充分的市場滲透力，進而無法提升銷售量。

此外，原料為秈米的琉球泡盛，雖然因保護台灣傳統以米為原料的蒸餾酒「米酒」等理由，一律被課徵40%的高關稅，但滋補用料理酒的「米酒」與「琉球泡盛」並未在市場上形成競爭關係（飲用方式與伏特加、琴酒等歐美蒸餾酒類相同）。

**補充說明** ■雖可理解「日本清酒及燒酎等酒類原料的稻米，屬臺灣主要農產品，過度的關稅調降將降低相關國產製品之市場占有率，影響公糧銷售」之顧慮，但不得不說目前的關稅率與其他酒類相比明顯高出許多。

- 在臺灣因高關稅之緣故，琉球泡盛價格為日本市價的2至3倍，故市場滲透力明顯受到打壓。雖然「米酒」的酒稅已一律調降，但只憑製造業者自己的努力，仍然無法獲得與飲用方式相同的「琴酒」、「威士忌」般的價格競爭力。
- 此外，用於料理的「米酒」，與「琉球泡盛」未於市場上競爭。且「琉球泡盛」的原料為秈米，與「米酒」原料不同，對台灣稻米產業的影響應該不大。
- 健全的競爭不僅可提升台灣製造者的技術、原料用米的品質，亦可藉由創造多樣化的飲用機會喚起消費者需求，擴大酒類商品整體之需求。
- 此關係到台日間經濟，民間之交流，懇請盡快調降日本酒、燒酎、琉球泡盛之關稅。

【參考】鄰近國家之進口關稅

〈中國〉日本酒42.3%、燒酎10%

〈韓國〉日本酒15%、燒酎30%

〈香港〉皆為0% ※歐盟、英國、法國、德國亦為0%

(運輸觀光服務部會／食品物資部會)

## 議題28 關於引進進口食品檢查的預先審核制度

**請求事項** 懇請針對進口到台灣的食品，引進食品檢查的預先審核制度。

經由空運進口的食品，大多數為急件，但是常有因為抽樣檢查以外的因素，卻在進口食品檢查上花費一星期以上時間的案例。

因此，特別是對於食品的中文標籤的內容，希望可以引進透過預先提交給相關部門審核、確認其內容的方式，縮短貨物到達後的食品檢查所需時間之預先審核制度。

**補充說明** 台灣進口通關時，有進口貨物稅則預先審核制度，因為利用該制度可事先確認稅務編號，等該進口貨物到達後可快速完成海關審查。

此外，針對進口到日本的食物，日本有以下的申報手續可簡化、加速通關審查的制度：

- 預先申報制度
- 進口食品等之預先確認制度 等

【厚生勞動省官網】

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000144562.html>

對於進口食品的檢查，如能引進預先審核制度，將可避免等檢查開始之後發現需要補交資料等造成的檢查拖延，可以將食品檢查的所需時間縮短。

尤其是經由航空運輸進口的貨物，大多數是顧客需要緊急進口的貨物，引進預先審核制度，不僅可以讓進口業者及時將食品送達，更可降低在食品檢查期間所花費的倉儲費用等運輸成本，最終將成為對台灣的消費者有利的制度。

（運輸觀光服務部會）

## 【7】關於建設工程相關事項

### 議題29 在台灣公共工程承攬案件中，引進公平且迅速之糾紛解決方法（延續事項）

**請求事項** 以台灣政府機關為定作人之公共工程承攬案件中，發生履約上之糾紛時，宜以迅速且公平之方法解決。希望靈活且公平行使政府採購法規定及工程會函釋所定之定作人裁量權，以利盡早解決。此外並希望透過定作人 / 業者間形成合意，簡化定作人之事前行政處理程序。

**補充說明** 以台灣政府機關為定作人之公共工程承攬案件中，有許多因履約中契約上權利義務不平等所致之契約糾紛，造成日商企業參進障礙。

政府採購法及採購契約範本以及工程會函釋雖有公平條款以促進糾紛之解決、健全契約之履行，但因行政機關立場保守，部分案例中不選擇行使自身裁量權以解決問題。例如政府採購法第71條、第72條（參附件）就工程承攬案件完成後交付政府機關之『驗收』程序，除整體工程之『驗收』外，尚有①部分驗收（部分交付整體之一部分）、②減價驗收（減少功能不符部分之價金而交付）等靈活處理方法，賦予政府機關裁量權（規定政府機關…「得」…）。惟實際上政府機關多半傾向不行使自身之裁量權，而造成工程交付時間延長。

另為解決糾紛而形成合意時，機關需要辦理內部行政程序而花費時間。具體而言，實際上若無該機關相關部會全體同意，則無法達成任何合意。

此等情形雖可見逐漸改善之徵兆，但仍屬不當且造成業者財務負擔，成為難以繼續工程與參進新事業的原因之一。希望政府機關靈活且公平行使相關法規之裁量權，並簡化行政程序，藉此妥善處理，徹底完結爭議之處理程序。

(商社部會)

### 議題30 關於促進無障礙機械式立體停車設備設置之相關法規整備（延續事項）

**請求事項** 針對建築物附設之停車場中依法應負有設置義務之無障礙停車空間，懇請能以機械式停車設備設置並進行相關法規整備。

再者，為使老年人及殘障人士等人可安全使用，懇請如日本般，明訂無障礙用機械式停車設備之標準及規格等，並制定無障礙認定制度。

並且，以往受限於平面停車空間之無障礙停車位如能以機械式停車設備方式設置，則可更有效運用有限之土地。

**補充說明** 即便在日本，亦為因應高齡化社會正式來臨，並促使老年人及殘障人士等自立與積極融入社會，以老年人及殘障人士等可方便使用，並以謀求優質建築存量（building stock）之形成為目的，針對不特定多數人所利用之建築物（稱為特定建築物）制定Heartful-building法（老年人、身體殘障人士等可方便利用之特定建築物建築促進相關法律），並於2001年3月制定交通無障礙法。進而於2003年5月制定機械式停車設備之無障礙認定制度，並受到法律肯認。

(建設部會)

### 議題31 於建築物使用許可檢查前可將建築物昇降機臨時供作工程用之機制（延續事項）

**請求事項** 希望於安裝昇降機完成後即對其實施檢查，以於建築物使用許可檢查前將建築物昇降機臨時供作工程用。

**補充說明** 根據內政部民國79年2月26日訂定之「建築物昇降設備設置及檢查管理辦法」第3條規定，「昇降設備安裝完成後，非經竣工檢查合格取得使用許可證，不得使用」，惟如此一來，在建造中高層大樓工程時，於距離竣工數個月前拆除臨時昇降設備後，會導致無法再搬運取得使用許可所需之裝潢用資材。

截至去年為止，在取得建物使用許可前都是以中華民國電梯協會之檢查完成證明進行昇降機之臨時使用，但因自去年起執法轉為嚴格，中華民國電梯協會之檢查完成證明亦須待主管建築機關核發建築物使用許可證後方能取得，故實未充分瞭解建造工程中的實際情形。

據聞上述執法轉為嚴格是因為許多建築工地於建築物竣工前以中華民國電梯協會之檢查完成證明便開始使用建築物昇降機，而裝潢用資材及機器材料之搬運造成該昇降機損傷故障，於建築物完工後常有問題發生所致。

然在日本，建築機關人員確認檢查前可先由勞動基準監督署進行建築物昇降機之臨時使用檢查，並於竣工時再次進行正式檢查，藉此防止於竣工後有問題發生。

此外，雖然新加坡允許臨時使用昇降機，不過也有交屋前未經EV廠商有償進行檢修回復原狀，廠商便不提供售後保證之合理機制。

(建設部會)

### **議題32 建築執照申請獲准核發後發生第三人結構技師提出建議事項相關合理性之確保 (延續事項)**

**請求事項** 關於建築執照申請已獲准之建造案件，其中曾有該予以核准之地方自治機關(縣政府等)要求民間委託之其他結構技師就該准許案件重新調查及提出建議事項之案例。雖然列為重新調查對象之案件係以抽籤方式選出，但其標準並不明確，而該第三人結構技師並要求於結構設計上另外採取追加對策。因為嗣後必須依該此第三人結構技師之指導變更設計，故造成臨近開工前但仍不得不辦理建築變更申請，結果導致工期延後，建造成本增加。該建議事項原本在建築執照申請流程中就應該提出才是，希望能合理運用建築執照申請程序，避免迫使建商重辦。

- 補充說明** (1)關於建築執照申請已獲准之建造案件，其中曾有該地方自治機關（縣政府等）予以核准不久後便要求民間委託之其他結構技師（結構設計師）就該核准案件重新調查及提出建議事項之案例。結果該第三人結構技師便就發生嚴重地震時之重度液化情形，要求採取建築物沉陷量不均之對策，此被認為過度的要求。
- (2)因嗣後必須變更設計，故造成雖然尚未開工但仍不得不辦理建築變更審查申請，結果導致工期延後，建造成本增加。此對於直接進行投資之企業家而言乃係無法預期之損失及機會喪失，對承攬商而言亦是風險。
- (3)此外，該建議事項原本在建築執照申請流程中就應該處理才是。再者，建築執照申請本身係為確保建造專案在法規上之一致性，包括日本在內，一般世界各國都會有建築執照申請，然而，一旦經核准後，再由該予以核准之當局便立即隨機選出案件並委託民間重新調查，嗣後更再要求辦理建築變更申請之案例，應該是極為少數。

【參考】中華民國建築法及相關法規

<http://db.lawbank.com.tw/FLAW/FLAWDAT06.aspx?lsid=FL003824&type=S>

（建設部會）

## 【8】關於金融財務相關事項

### 議題33 關於放寬電子交易系統之安全基準

**請求事項** 懇請放寬網路銀行系統等電子交易相關安全準則「金融機構辦理電子銀行業務安全控管作業基準」之安全基準。

**補充說明** 現在，於台灣國內提供電子商務系統時，需遵循「中華民國銀行商業同業公會全國聯合會」所發行之準則「金融機構辦理電子銀行業務安全控管作業基準」。本準則係以透過以網路銀行為代表之網頁瀏覽器之電子商務為對象，並要求服務提供者具備嚴格之安全系統以執行安全交易。為安裝雙因素認證（2 Factor Authentication）、台灣認證機構之電子憑證內建型USB Token等安全要件，可能與服務提供所需時間之長期化及增加系統開發成本之負擔等有關。亦可研討不使本安全基準適用所有電子商務系統，而係於非透過網際網路（internet），而係經

由加密之網路（network）直接連接企業與銀行之型態等可充分確認安全時，放寬本準則之適用條件。亞洲各國正進行擴充金融科技（Fintech）服務之中，為將金融服務整頓為不劣於其他國家，依系統放寬安全基準並建立靈活之體制係屬重要。

⇒附件資料：金融機構辦理電子銀行業務安全控管作業基準相關規定

（金融財務部會）

## 【9】關於智慧財產權

### 議題34 關於在台灣專利法中導入間接侵權制度（延續事項）

**請求事項** 為因應零件製造業者所為之侵權行為，希請就限制「預備行為」及「幫助行為」等間接侵害加以明白規範。

具體而言，希請導入以下要件。

- 1．規定「專用品」，且不要導入「明知」之主觀要件。
- 2．規定「非專用品」。
  - ①導入「明知」之主觀要件
  - ②行為態樣除製造、販賣外，追加「為販賣之要約、進口」
  - ③導入「於該發明所欲解決之課題所不可或缺者」之客觀要件
  - ④導入「不屬於國內廣泛流通者」之但書
  - ⑤採用折衷說

**補充說明** · 因為未導入間接侵權制度，即使零件全數在台灣製造，但也會發生全數出口或在別的國家組裝的情況，問題相當嚴重。

· 日方於2007年11月向台灣經濟部陳部長提出的「智慧財產權建議書」中，請求導入間接侵權制度後，仍不斷於白皮書中提出請求。

· 日方每年（含2014年）皆於日本台灣交流協會與台灣日本關係協會定期舉辦的「台日經貿會議」中請求導入間接侵權制度。

（智慧財產委員會）

### 議題35 關於演出費、權利金等契約中之權利金收入於台灣之稅率調降，希請演出費等適用降稅措施（延續事項）

- 請求事項**
- 關於演出費，非台灣的居住者會被課徵20%的稅，而這部分的稅賦通常會要求在台灣從事業務活動的台灣日系企業實質負擔，目前這個負擔已妨礙了交易之締結。
  - 在數位內容產業，不涉及物品之交易較其他產業多，所以會面臨很多上述稅率問題，就促進在台灣創造雇用機會的日本數位內容產業之業務活動而言，改正這點亦有極大意義。
  - 2014年所修正的「外國營利事業收取製造業技術服務業與發電業之權利金及技術服務報酬免稅案件審查原則」，並未將含表演者演出費之勞務費納入適用對象，因此前述問題仍未解決。
  - 2016年生效的台日租稅協定中，演出費亦被排除在降稅措施適用對象之外（第17條）。

- 補充說明**
- 已於2014年～2017年的白皮書，進行本事項的請求。
  - 在2013年前的白皮書中，亦於「有關股利、利息、權利金低稅率之適用」議題，就相關之稅率調降每年作出請求。

（智慧財產委員會）

## 【 10 】 關於勞務問題

### 議題36 希請推動地方自治團體成立事務所與發給派駐人員工作簽證（延續事項）

- 請求事項**
- ①目前日本的地方自治團體實際上難以在台灣成立直營事務所，請鬆綁規定。
  - ②請採取措施，讓自治團體（或其外圍團體）所派遣之含該事務所負責人的日籍職員能夠取得工作許可、居留簽證。

- 補充說明**
- 台日間的交流人數持續呈現失衡的狀態，台灣政府亦要求日本當局，希望日方能協助消解雙方交流人數的失衡。

另一方面，在台日的地方交流中，作為促進人員往來的管道，日本的地方自治團體扮演了重要的角色。為了促進相互交流，已有眾多的日本地方自治團體研議在台灣成立事務所，但卻因為台灣政府的諸種規定而無法進展。

蔡英文總統雖認知台日間更進一步的交流已進展到下一個階段，但事實上因為台灣政府的諸種規定，交流已經受到阻擾，對彼此都沒有好處。作為消解台日交流人數失衡的手段之一，應促進台日間的地方交流，為此，日本地方自治團體要求鬆綁在台灣設置事務所的規定，相信對台灣政府而言，此亦可作為消解台日間交流人數失衡的實質對策。

其次，有關自治團體在台灣設置據點，目前日本的地方自治團體或其外圍團體（社團法人、財團法人）如欲在台灣成立事務所，法人登記之負責人必須是持有居留簽證的外國人或中華民國國民。

另一方面，台灣政府（內政部、行政院勞工委員會）表示，日本的財團法人、法團法人之日籍人員，無法以在台灣成立之事務所工作為由取得居留簽證（無法發給工作簽證）。

亦即，除特殊情況外，日本的地方自治團體（或其外圍團體）無法在台灣成立直營的事務所。

結果，即使因某些條件獲准成立事務所的地方自治團體，其派駐的日籍人員仍然無法以任職於該事務所為由，取得在台的工作簽證。理應成為台日間橋梁的自治團體（或其外圍團體）派駐的日籍人員與其家人，除了取得一年效期的商務簽證外別無他法，遭受每90天必須出境一次的不當對待。

若能發給地方自治團體派遣的職員居留簽證，至今仍躊躇是否要在台灣成立事務所的地方自治團體就能下定決心成立事務所，進而振興觀光並促進企業間的經濟交流，這對台日雙方都會帶來莫大助益。

此外，關於本件因為管轄涉及政府內部複數部門，無法獲得積極的回覆。政府內部將之作為因應台日往來失衡的對策之一，不應只是由政府內部各個部門（外交部、內政部、行政院勞工委員會、觀光局、教育部等）各自表示見解，而應將之視為政府重要政策的一環予以研議討論。

（事務局）

### 議題37 放寬工作簽證申請資格、條件

**請求事項** 依現行規定，申請台灣工作簽證時，被要求於台灣境外大學畢業者需具備兩年工作經驗，而於高中、專門學校畢業者則需具備五年工作經驗。我方希望此工作經驗年數之限制能予以廢止或放寬部分條件。

**補充說明** 在台工作時被要求需具有上述工作經驗年數，惟另一方面日本卻無此種工作經驗年數之要求。

在飯店業中，因日本對於中文語言相關需求攀升，故加強採用台灣籍人員或應屆畢業生之飯店業者也因此增多。其中亦有飯店業者已開始從台灣當地大學直接錄用學生。雖然無可避免的會發生未來大有前途之優秀人材未在台灣展開職涯而出走國外的情形，但目前現狀對於在日本學習中文或英文後有意願在國外拓展職涯（希望未來能活用在台經驗，以活躍於日本）的學生、或在飯店管理學院學習而已具備專業知識的學生而言，此種一直存在之工作經驗年數限制，儼然已然形成一道阻礙。我方希望進行檢討本議題，以便使台灣服務業界的人材在未來更能邁向國際化。

（運輸觀光服務部會）

### 議題38 技能體系人才之教育、培訓系統之建立

**請求事項** 台灣大學畢業者比率很高，但多數製造業則擔憂，今後生產現場工作之技能體系人才短缺問題將較目前更加嚴重。因此，擬請求建立教育、培訓該等人才之系統作為國家政策。同時亦請求致力於提升技能體系人才之社會地位（社會風氣之養成等）。

在傳統第二級產業（機械工業等）領域上，過去專科學校培育出兼具基礎理論與實務操作能力之人才已有短缺。

聽聞過去台灣曾有許多專科學校，各學校均具備基礎工業相關學科，而培育出符合機械、電力、電子等各產業領域需求之人才。專科學校之位階係位於高中與大學中間，於專科學校學習之人才兼具基礎理論與實務操作能力，對於台灣至今之第二級產業（工業）發展具有貢獻。專科學校之畢業生一面於公司發揮所長，一面於公司累積訓練、經驗，亦可能成為中級以上幹部。

相對於此，當前教育體制下實施工業領域之教育係以大學為主體，因大學生幾乎均希望從事行政類工作，因而對於傳統第二級產業之勞動類工作敬而遠之，其人才已有短缺。希望台灣政府能夠認識到傳統第二級產業正是在背後支持創新成長產業的競爭力此一事實，懇請將建立教育、培訓該等人才之系統作為國家政策。

**補充說明** · 案例：德國之技能體系人才教育、培訓系統

(金屬部會)

### **議題39 關於「舊制勞工退休金」申請審查制度之變更**

**請求事項** 現行「舊制勞工退休金」之發給雖係自「台灣銀行勞退準備金」之專戶支付，然如逾每人之退休金申請金額NT\$250萬以上時，則需經所屬之勞工局審查後支付。審查時間大約需一個月，對退休者之權利亦將產生影響。

**補充說明** 台灣國內平均薪資水準提高，符合「勞工舊制退休金」之申請條件（於同公司之工作年資為25年；年齡55歲且年資15年）後，得經由公司向台灣銀行依據「舊制」年資申請退休金。如以符合上述申請條件時之月薪（包括加班費在內）計算退休金時，幾乎於所有情形下均超出NT\$250萬，依據現行規定，經勞工局審查後由台灣銀行支付。申請流程十分繁雜及耗費時間，對退休者之申請時效權利將產生影響。

※由某公司之2016年申請退休金之案例觀之，90%之申請須經由勞工局提出。

(建議1) 建議將需經勞工局審查之最低限度金額由現行之NT\$250萬提高至NT\$400萬。

(建議2) 因已以法律規定於企業內部設置「勞工退休金監督委員會」，擔任審查退休金申請之角色，故建議現行之退休金縱使超出NT\$250萬元亦省略勞工局之審查。

(電機電子部會)

【附件資料】南非APDP概要

〈南非汽車政策〉

南非政策的特徵：不是「強制國產化（規定必須國產化之比率・製程）」，而是「獎勵國產化（因國產化而提供獎勵）」

		APDP (新制度 '13~)																																		
		(Automotive Production and Development Program)																																		
①目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>擴大汽車及附屬零組件產業（2020年前每年生產台數1.2百萬台）</li> <li>遵守WTO的規定</li> </ul>																																			
②進口關稅	CBU-2012年起固定25% CKD-2012年起固定20%		'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																	
		CBU	36%	34%	32%	30%	29%	28%	27%	26%	25%																									
		零件	28%	27%	26%	25%	24%	23%	22%	21%	20%																									
③各種免稅措施	1)出口/生產獎勵金	<p><b>生產獎勵金(PI: Production Incentive): 2013/1月~</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>不論內銷/外銷目的地，以當地生產的車輛、零件為對象</li> <li>由課徵CBU/零件進口關稅之對象的金額扣除</li> <li>以生產附加價值為基礎所算出之獎勵金額</li> </ul> <p><b>生產附加價值 = FOB - 進口零件 - 原材料 (* )</b></p> <p>* 僅鋼/不鏽鋼/PGM/鋁/皮革/黃銅/玻璃之 此7種原材料可當成附加價值25%的對象</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>獎勵額 = 生產附加價值 × 評價率</li> <li>關稅減免額 = 獎勵金額 × 進口關稅率</li> </ul> <table border="1"> <tr> <td></td><td>'13</td><td>'14</td><td>'15</td><td>'16</td><td>'17</td><td>'18</td><td>'19</td><td>'20</td> </tr> <tr> <td>評價率</td> <td>55%</td><td>54%</td><td>53%</td><td>52%</td><td>51%</td><td>50%</td><td></td><td></td> </tr> </table> <p>(5年內由55%開始逐年遞減至50%)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>&lt;例&gt; '16年、FOB100、進口零件40、原材料10時</p> <p>生產附加價值 = 100 - 40 - 10 = 50</p> <p>Incentive額 = 50 × 52% (評價率) = 26</p> <p>關稅減免額 = 26 × 20% = 5.2</p> </div>																		'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	評價率	55%	54%	53%	52%	51%	50%		
		'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																											
	評價率	55%	54%	53%	52%	51%	50%																													
2)零組件無課稅進口配額	<p><b>VAA: Volume Assembly Allowance: 2013/1月~</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>不論內銷/外銷之目的地、針對CBU/CKD之進口</li> <li>限定一年生產50,000台以上之工廠都適用無課稅進口配額之免稅措施</li> <li>→出口車輛因適用「再出口免稅」所以無課稅，故出口車輛越多VAA的好處越多。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>CBU與進口關稅抵銷時減額20%</li> <li>無課稅進口額 = 批發價格 × 20% ('13年為前提)</li> <li>關稅減免額 = 無課稅進口額 × 進口關稅率</li> </ul> <table border="1"> <tr> <td></td><td>'13</td><td>'14</td><td>'15</td><td>'16</td><td>'17</td><td>'18</td><td>'19</td><td>'20</td> </tr> <tr> <td>VAA</td> <td>20%</td><td>19%</td><td>18%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> <p>(3年內由20%開始逐年遞減至18%)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>&lt;例&gt; '16年、價格100</p> <p>無課稅進口額 = 100 × 18% = 18</p> <p>關稅減免額 = 18 × 20% (關稅率) = 3.6</p> </div>																		'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	VAA	20%	19%	18%						
	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																												
VAA	20%	19%	18%																																	
3)投資獎勵金	<p><b>AIS: Automotive Investment System: 2009年年中~</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>實質改善下列5個項目中的任2個項目時，自2009年年中起，可在3年內獲得投資金額的20%之現金回饋。</li> <li>1)增加生產台數、2)增加現地附加價值、3)導入新技術、4)提升競爭力、5)創造新的就職機會</li> <li>(若有改款等可作為強化競爭力之舉者，即使有減少台數等不利的因素仍可得到獎勵)</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>&lt;例&gt; 投資額120億日圓</p> <p>120億日圓 × 20% = 24億日圓</p> <p>24億日圓 ÷ 3年 = 8億日圓/年 3年</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>公司特別支援配額</li> <li>一對訓練、技術、移轉、研究開發、當地化等之投資進一步給予最高10%的獎勵</li> <li>一透過與通產省（現為經濟省）直接交涉來決定</li> </ul>																																			

【附件資料】菲律賓生產獎勵政策

菲律賓生產獎勵政策

<p>概要</p>	<p>(1)市場台數：288,609台（'15年）                  (2)當地生產：112,493台（'15年）                  (3)關稅率：· ASEAN（AFTA）：0%                                    · 他國（WTO會員國）：30%                                    · CKD：30%                  (4)自動車普及率（每一千人）：32台</p>
<p>政策概要</p>	<p>(1)政策名：CARS                                    <u>C</u>omprehensive <u>A</u>utomotive <u>R</u>esurgence <u>S</u>trategy                  (2)恩 典：· 菲律賓政府以在菲律賓新生產之四輪汽車                                    3種車款為對象，自2016年開始6年                                    ⇒給予3種車款總額270億（約177億元）之獎勵。                                    投資車體組裝、大型塑膠零件組裝及零件製造                                    車輛·零件的檢查設施                                    · 自2016年起每1車款最多90億比索（約60億元）                  (3)要 件：· 6年1車種生產20萬台                                    （1車種每1年3萬3千台以上）                                    · 為了零件製造之新投資或設置共有檢查設施                                    · 以重量為準50%以上國產化                  (4)實 施：· 2016年～2021年</p>
<p>其他</p>	<p>· 對TOYOTA·MOTOR·菲律賓（TMP）自2016年7月1日起，                  正式基於「包括自動車產業振興戰略（CARS）」計畫                  承認補助金之給付。                  TMP的小型轎車「VIOS」新款將利用CARS獎勵。</p>

## 【附件資料】臺灣車輛公會檢討案

## 臺灣EV車及HEV車貨物稅恩典之現況

HEV	[乘用] 12.5%	[客貨] 7.5%
	(含關稅之價格100萬元以下；排氣量3.0以下；F/E 19km/L 以上、CO <sub>2</sub> 排出量120g/km以下)	
EV	[乘用]	[客貨]
	0% (~140萬元)	0% (~140萬元)
	12.5% (超過140萬元部分)	12.5% (超過140萬元部分)
(期間限定 2011.1.28~2021.12.31)		

建議方案：（臺灣車輛工會檢討案）

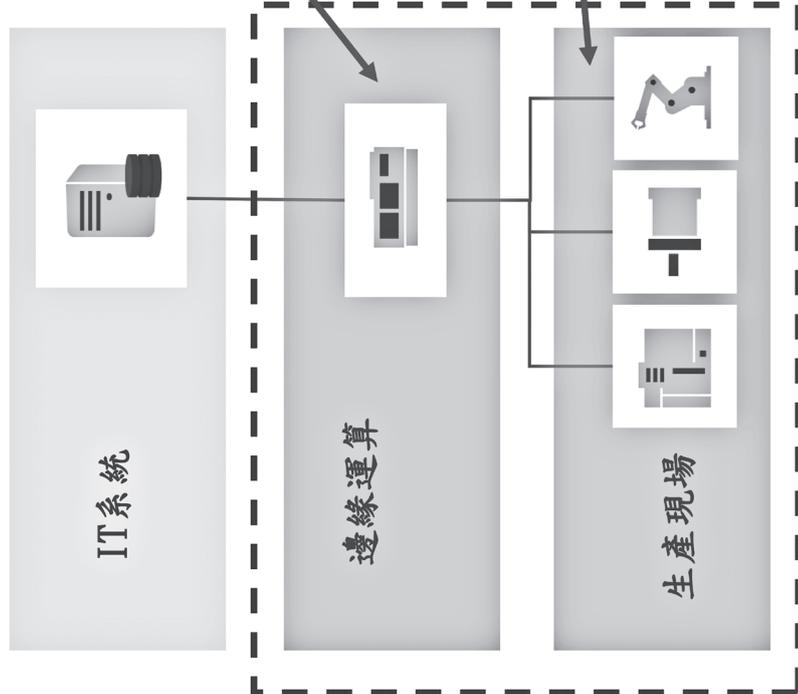
- ① PHEV、EREV以EV車相同條件減免 / 免除貨物稅。
- ② 2022年後應維持電動車、HEV車貨物稅減免 / 免除政策。
- ③ 對購入PHEV、EREV車者，提供定額補助TWD 15萬元 / 台、對購入EV車者，提供定額補助TWD 20萬元 / 台。
- ④ 購入能源消費量達到2022年CAFE規制標準之一定比率之環保車，按分級提供補助。

貨物稅	EV	[客車]	[客貨]	
	PHEV	0% (~140萬元)	0% (~140萬元)	
	EREV	12.5% (超過140萬元部分)	12.5% (超過140萬元部分)	
(期間限定 2022.01.01~繼續維持)				
貨物稅	HEV	[客車] 12.5%	[客貨] 7.5%	
		(含關稅價格100萬元以下；排氣量3.0以下；F/E 19km/L 以上、CO <sub>2</sub> 排出量120g/km以下)		
補助金	PHEV	定額補助15萬元 / 台		
	EREV	定額補助15萬元 / 台		
	環保車	EV	定額補助20萬元 / 台	
		能源消費量達到2022年CAFE基準標準+10%者，	定額補助 5萬元 / 台	
能源消費量達到2022年CAFE基準標準+20%者，		定額補助 7.5萬元 / 台		
能源消費量達到2022年CAFE基準標準+50%者，	定額補助 10萬元 / 台			

【附件資料】為實現智慧機械之中小企業引進物聯網補助金的構想

**為實現智慧機械之中小企業引進物聯網補助金的構想**

- 就台灣產業界佔絕大多數的中小企業設立補助金，以讓其促進物聯網化，並以低價實現智慧機械。
- 關於標的，所引進的標的是可透過自動化、數據分析及以實現提高生產性、加強品質之系統或機器設備。
- \* 標的區域為下列進行邊緣運算及生產的現場。
- \* 標的是即使中小企業亦可引進之低價IoT設備，至於上級IT系列或雲端、大規模伺服器之運用則非屬標的。



**◇促進邊緣運算的數據分析**

1. 標的：引進軟體硬體設備，以低價實現生產現場的數據分析。
2. 案例：【硬體】決策電腦或週邊設備。  
【軟體】邊緣平台、應用程式。
3. 效果：可透過蒐集生產現場數據以目標縱橫之方式進行分析。且將分析結果回傳生產現場，藉此提高生產性（避免浪費、改善瓶頸製程、進而提升稼動率）及加強品質（生產履歷追蹤管理或檢查數據監控），以求實現智慧機械。

**◇引進系統或機器設備，實現自動化、物聯網化**

1. 標的：引進自動化或物聯網化所需之系統機器設備或軟體。
2. 案例：機器人、感測器、網路通訊機器設備、自動化監控系統或機器設備及軟體等。
3. 效果：利用決策電腦進行分析時，透過生產現場的數位數據化及物聯網化運用使數據上傳至電腦之設備為不可或缺。  
加快引進能以低價增設於舊設備或不同廠牌裝置或設備之系統或機器設備、機器人等（例如：可設置震動、電流、溫度等感測器，以判斷使用年限或進行預防性維修）。  
就結果而言，因為以往所仰賴的專業人員或老手所具備之技能或技術秘竅(Know-How)得以數據化，故可解決中小企業高齡化及人材不足的問題，於未來並能實現智慧機械。

**【附件資料】金融機構辦理電子銀行業務安全控管作業基準相關規定****一、無論係法人客戶與個人客戶，低風險性交易金額之限制均同。**

網際網路之低風險性交易，以每一帳戶每筆不超過等值新臺幣五萬元、每天累積不超過等值新臺幣十萬元、每月累積不超過等值新臺幣二十萬元為限。

**二、高風險交易應僅以經銀行公會取得認可由認證機構（CA）所核發之電子憑證進行電子簽章。****認證機構（CA）為進行電子憑證的登記・發行之第三方機構。****第七條 交易面之介面安全設計**

係指客戶發送訊息時，其介面及訊息之通訊傳輸應達到之安全防護措施之設計方法，亦即金融機構於系統開發設計時，應加以考量或應具備之基本原則及項目。應用於高風險交易之安全設計可應用於低風險交易；應用於低風險交易之安全設計可應用於身分確認（如簽入作業）。

各項介面安全設計，區分如下：

- 一、使用憑證簽章得應用於高風險交易，其安全設計應簽署適當內容並確認該憑證之合法性、正確性、有效性、保證等級及用途限制。

**第九條 交易面之安全設計****一、採用第七條第一款憑證簽章之安全設計**

- (一) 應採用經本會認可之憑證機構及其所簽發之憑證，並遵循憑證機構之憑證作業基準檢核其憑證措施，以加強安控機制，維護網路交易安全。
- (二) 使用憑證應用於「電子轉帳及交易指示類」時，應確認憑證之合法性、正確性、有效性、保證等級及用途限制。
- (三) 接受他行憑證訊息時，應使用經本會認可之憑證機構簽發之憑證並遵循「金融XML憑證共用性技術規範」且於高風險交易時必須使用硬體裝置儲存金鑰。接受他行憑證載具時，應使用經本會審核通過之中介軟體所支援之憑證載具。
- (四) 憑證線上更新時，須以原使用中有效私密金鑰對「憑證更新訊息」做成簽章傳送至註冊中心提出申請。
- (五) 應用於簽入作業時，應簽署足以識別該個人之資料（如：統一編號）；於帳務交易時，應簽署完整付款指示。
- (六) 應用於高風險交易或依據「銀行受理客戶以網路方式開立數位存款帳戶作業範本」開立第一類帳戶並採用高風險之介面安全設計進行身分驗證者，憑證私鑰應儲存於經第三方認證之硬體裝置。該裝置之晶片應符合我國國家標準CNS 15408 EAL 4+（含增項AVA\_VLA.4及ADV\_IMP.2）或共通準則（Common Criteria）ISO/IEC 15408 v2.3 EAL 4+（含增項AVA\_VLA.4及ADV\_IMP.2）或ITSEC level E4或FIPS 140-2 Level 3以上或其他相同安全強度之認證，以防止該私鑰被匯出或複製。若晶片與產生交易指示為同一設備，則應於客

戶端經由人工確認（如插拔卡、特殊按鍵等）交易內容後才完成交易；或於交易過程增加額外具「兩項以上技術」之介面設計認證機制。

(七) 擔任憑證註冊中心受理客戶憑證註冊或資料異動時，其臨櫃作業應增加額外具「兩項以上技術」之安全設計或經由另一位人員審核。

### 三、即使不符合安裝電子憑證之條件，亦需採取以存有網頁瀏覽器等使用者介面為前提之措施。

十、應用於法人客戶之高風險交易且未依據無法否認傳送訊息與無法否認接收訊息之訊息傳輸安全設計使用數位簽章者，應遵循下列必要措施：

- (一) 應針對金融機構本身及客戶進行風險評估，訂定交易額度與管控機制，並提報董（理）事會或經其授權之經理部門核定，但外國銀行在臺分行，得由總行授權之人員為之。
- (二) 應提供客戶交易再確認機制，並確保在安全實體環境下交付給客戶（如雙通道啟用），客戶端應於每筆交易須經由至少兩人以上進行交易內容再確認，包含一位交易建檔人員及一位以上授權人員。
- (三) 交易再確認機制應採用第七條第二款至第四款任一介面之安全設計，並使用硬體設備保護敏感資料。硬體設備為防止敏感資料外洩得採用資料輸出管控機制、遮蔽作用之塗層保護機制、破壞偵測與歸零清除保護機制、開機自我測試機制、防止電磁干擾保護機制或其他足以保護設備內敏感資料之安全設計。若硬體設備具對外連結介面者（如USB、藍芽、ISO 7816）需限定單一操作程序並符合我國國家標準CNS 15408 EAL 4+（含增項AVA\_VLA.4及ADV\_IMP.2）、共通準則（Common Criteria）ISO/IEC 15408 v2.3 EAL 4+（含增項AVA\_VLA.4及ADV\_IMP.2）、ITSEC level E4、FIPS 140-2 Level 3以上或其他相同安全強度之認證。
- (四) 應提供完整交易之身分確認、交易再確認、交易異動、訊息通知等軌跡紀錄。
- (五) 應提供額度授權機制，經由客戶妥善評估後授權其指定交易人員，藉以協助管理之帳戶與交易額度。
- (六) 應建置防偽冒與洗錢防制偵測系統之風險分析模組與指標，於異常交易行為發生時立即告警並妥善處理；該風險分析模組與指標應定期檢討修訂。
- (七) 傳輸敏感資料時，應提供端點對端點加密機制（如end-to-end encryption, E2EE），於客戶端輸入資料時立即加密，傳送至金融機構端符合FIPS 140-2 Level 3以上之硬體安全模組（如HSM）內進行解密，以避免中間人（Man In The Browser、Man In The Middle）竊取；傳輸固定密碼者須於硬體安全模組內進行驗證。
- (八) 應建立通知機制，於進行交易再確認或敏感資料異動時立即通知客戶。
- (九) 應偵測釣魚網站，提醒客戶防範網路釣魚。
- (十) 應提供客戶安全教育宣導，強化風險認知與交易確認要求。