

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，今年已邁入第十一年。

關於去年2018年的白皮書，於11月9日提交行政院國家發展委員會，並經過各種協商後於6月28日進行了成果報告。

我們雖理解政府無法將白皮書的所有請求事項皆實現，但仍感受到政府機關對於白皮書中的每項請求都以真摯且仔細的態度來處置，因此本會會員對透過白皮書進行協商的期待亦年年高漲。

本年度的白皮書主要分為兩部分，前半以「主要政策建議」為題，將後半的「個別請求事項」的提案背景之商業環境或課題，以宏觀的觀點進行闡述，並分為以下六大項：

1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素
2. 廢除對日本產食品之進口管制措施
3. 深化台日間國際合作
4. 加速培育新產業及活化原有產業
5. 促進民間資金參與基礎建設投資
6. 建構環境保護、照護醫療等領域制度並鼓勵日商投資

另一方面，「個別請求事項」是由本會中以產業別組成的16個部會以及7個委員會提出之事項，內容十分多元廣泛。舉其特徵而言，承襲去年之以電力為主的能源相關議題、食品相關議題、電機相關議題，以及代表新方向的汽機車相關議題皆為大宗。

這些領域的範圍很廣，相信台灣政府亦將其視為對台灣的經濟發展具有十分重要地位的領域，因此期待對此個別進行具建設性的討論。

此外，台日共通的議題之一的高齡化社會相關議題，亦是無法逃避的重要課題，期待台灣政府能積極實施相關的政策。

今年比往年提早一個月發表白皮書，我們希望可在台日政府間經濟貿易會議舉辦前，將白皮書的內容分享給與會的日本各政府機關人員，並期待台日雙方在各層面上，或在有必要時可進行雙方面的協商。

日本在5月時制定了新的年號“令和”，今年的白皮書的題目即為「在“令和”時代下讓台日商業關係更加密切。」

自1989年到2019年的30年為“平成”時代，台日間以台灣的飛躍性經濟成長為背景，構築了良好的信賴關係。現今迎接“令和”時代，雖然兩國處在世界的政治・經濟情勢皆面臨困難課題的環境下，希望在兩國友好關係的基礎上，化危機為轉機，使兩國能夠構築較以往更為緊密的關係，此亦為今年的題目中所寄託之深刻意涵。

台北市日本工商會
理事長 石川 剛
2019年10月4日

2. 主要政策建議

「在“令和”時代下讓台日商業關係更加密切」

前言

日商在台的經營情形雖然尚未考慮到美中貿易戰的影響但仍相當穩定，在日本貿易振興機構辦理之調查中，高達84%企業表示，2018年度之營業預計將出現盈餘，並有超過一半的企業計畫往後一至兩年擴大事業規模。此外，日商的投資件數、金額均高於2017年度，維持在相當高的水準。

另一方面，國際政經情勢已大有變化。在政治方面，由於保護貿易主義抬頭，使世界經濟環境不穩定程度隨之增加。特別是迫於美中貿易戰，迫使以於中國從事製造之企業為中心，開始重新進行評估其生產體制，而因此情形也產生所謂活用台灣、回歸台灣之相關議題。在經濟方面，當務之急是就目前的商業模式進行改革或培育新產業，例如：針對有數位經濟未來的發展或可持續性的開發目標（SDGs）^註採取對策等。日本工商會認為在處於此種顯露不確定性的政治經濟環境下，台日間均有類似情形，應共同運用彼此間所具備的珍貴潛在能力。

去年提出白皮書後，對於政府機關就各項請求事項充滿誠意的回應，日本工商會謹表謝意，並懇請政府機關今年也能持續回應，同時就主要政策建議亦能採取具體明確的應對政策。

2020年將舉行總統大選，可預見直到投票當日之前，大選勢必十分炙熱。日本工商會憂慮政府機關過於專注選舉活動而將使政府運作停滯不前。先前九合一大選時就有發生因預測行政首長即將更迭，政府各行政執行單位於新首長決定之前，將實際業務挪後推行的情形，有部分機關並存在行政程序所有停滯的情形。日本工商會衷心希望相同情形不會在總統大選時發生，並懇請政府運作及行政程序均不會受阻而順利實行。

【日本工商會六大建議】

1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素

- 解決供電疑慮
- 給予投資台灣之日商更流暢之行政手續
- 廢除勞工特休未休日數折算工資制度
- 維護商業環境與安全

- 2 · 廢除對日本產食品之進口管制措施
 - 以科學根據廢除管制
- 3 · 深化台日間國際合作
 - 尋求新國際供應鏈及開拓第三國市場
 - 提出加入經濟夥伴協定之大方向
- 4 · 加速培育新產業及活化原有產業
 - 鬆綁管制措施以加速產業培育
 - 活化原有產業
- 5 · 促進民間資金參與基礎建設投資
 - 都市改造
 - 致力推行地方創生
 - 促進民間資金投資基礎建設
- 6 · 建構環境保護、照護醫療等領域制度並鼓勵日商投資
 - 將日本的技術訣竅運用於有配合SDGs的企業活動
 - 研討照護醫療領域相關制度設計

1. 排除投資、推動事業時之阻礙因素

● 解決供電疑慮

台灣在企業投資前提的基礎環境上，向來被認為有缺電、缺地、缺人、缺工、缺水等「五缺」問題。日本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。

尤其是在穩定供電方面，不僅對於日商，對於在台經營的所有企業均屬最低要求。目前台灣供電情形是以設備備用容量率15%作為電源開發目標，而在2018年除備用容量率低於15%外，就每日管理基礎而設定的可能限電之供電備用率6%部分上，未達到6%的天數則共有29天，故日本工商會希望先實現穩定供電，並將供電備用率維持在6%以上。

此外，雖然台灣政府也期待民間能投資電源開發，以穩定供電，但除促進民間投資，並按計畫確實執行目前所推動的電源開發案外，事先公布今後的電源開發計畫，營造能讓民間以更長遠眼光判斷投資的環境至為重要。

● 給予投資台灣之日商更流暢之行政手續

日本工商會感謝中央與地方政府，在日商進入、投資台灣時，分別提供日本企業種種支援措施。惟在用地與環評等各種許可取得時，常可見到因為過於尊重民意而使行政停滯不前的情形，使開展新事業需花費的時間超乎預期。此點已成為難以預估的事業投資計畫風險，並成為外資投資台灣的阻礙因素。日本工商會強烈希望在外商進入或投資台灣時，政府能就每一道程序提供持續且緊密的協助，以使各種行政手續均能流暢辦理。

● 廢除勞工特休未休日數折算工資制度

本次勞動基準法的修正並未允許多樣化的工作方式，制度修改得非常僵硬。雖因嗣後的調整多少有所改善，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，對所有在台經營的企業仍有可能帶來降低競爭力的疑慮。其中，「勞工特休未休日數折算工資制度」是於年度屆滿或勞工契約終止時將特休未休日數以工資折算後發給，其結果卻助長勞工長時間工作，以期將特休未休日數折換成工資的情況。本制度用意原在於抑制長時間勞動，促進勞工健康，使勞工享受具有文化的生活，但如今卻與該用意有所背離。在先進的民主國家中，不但未有如此將特休折算工資者，反而有國家是禁止特休折算工資。本會希望台灣政府對此情形能瞭解其所具有的涵義，並廢除該制度。

● 維護商業環境與安全

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經營環境、給予日本人學校支援、加強政府預算，支援以台灣大學為主體的日本研究、加強因應近期全球恐攻案件之安全對策等。

2. 廢除對日本產食品之進口管制措施

● 以科學根據廢除管制

日本311大地震已過了8年，但台灣仍持續對日本受災地周邊5縣市之食品採取禁止進口措施外，同時對日本其他縣市之食品亦要求檢附產地證明、輻射性物質檢測證明。然而台灣政府所實施的日本產食品進口檢查中，自2011年3月15日起至今（2019年8月1日），已實施140,636件檢查，其中並沒有任何一項商品超過輻射安全標準值。此外，衛生福利部食品藥物管理署於今年8月1日發表的「日本產食品之抽樣調查及調查研究成果報告」中，針對受災地周邊5縣市之食品進行的所有抽樣檢查結果（共301項樣品），皆通過台灣的輻射安全檢查標準。在日本國內，亦持續進行實品的監測檢查，輻射值超標的食品絕對無法流通到市場上，亦絕對無法出口到國外。如同日本工商會至今所不斷要求的，希望政府考量以科學根據廢除進口管制。

另在去年公投中曾通過繼續實施禁止日本產食品進口之措施，在台日商對此大為失望。尤其對於以「您是否同意維持禁止開放日本福島311核災相關地區，包括福島與周遭4縣市（茨城、栃木、群馬、千葉）等地區農產品及食品進口」之設問舉行投票之事，本會亦感到遺憾。舉例而言，如果問題設定為：「若輸入經科學確認無輻射污染，且在日本國內亦有流通的食品，您是否贊成？」，應該也有可能得到不同結果。此外，衛生福利部食品藥物管理署於今年8月1日發表的「受輻射影響食品之人體健康風險評估」中，亦指出若進口所有日本產的食品，對健康造成影響的風險極低。然而該報告是於2017年進行的評估，卻直到去年的公民投票前都故意不對外發表，令人十分遺憾。本會理解政府對放寬、調整目前的進口管制措施抱持積極的態度，但仍希望政府能進一步加強與民眾溝通，以及以科學根據做出正確的判斷，以期儘早廢除該管制措施。希望政府作出冷靜且秉持良知的對應，以免影響良好的台日關係。

3. 深化台日間國際合作

● 尋求新國際供應鏈及開拓第三國市場

對於扮演產業重要國際供應鏈，並將彼此定位為重要夥伴的台商與日商雙方而言，討論及建構新國際供應鏈乃是當務之急，據此亦可因應美中貿易戰。

雖然政府已就投資或加強與第三國之經貿往來，推出新南向政策，但據本會所見，政府對於人材交流、地區合作、金融合作等支援策略仍僅止特定事項而已。

為激勵台商與在台日商合作，進而推動第三國經貿投資，針對資本收益或股利收入相關稅賦減免等國外投資租稅優惠、或資本與設備投資、研發、關稅、僱用之支援與優惠等，本會希望台灣政府能檢討引進更為具體的執行方案。此外，針對股利相關所得稅優惠或關稅、通關、外匯管理、外資管制等，亦希望台灣政府能與第三國政府進行協商，並檢討優惠及放寬管制方案。

● 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、產業空洞化的情形。

希望台灣政府加入以CPTPP為主之大範圍經濟夥伴協定，以及推動與日本簽訂EPA、FTA事宜。另本會白皮書中之個別請求事項所記載各產業中與國際慣例不相符之台灣獨有法規或規則，亦希望台灣政府能進行修改，以順利加入經濟夥伴協定。本會認為台灣對日本產食品的進口管制措施正是台灣獨有法規的案例之一。

4. 加速培育新產業及活化原有產業

● 鬆綁管制措施以加速產業培育

政府作為重點培育產業之5+2創新產業，均為日商可發揮技術及強項的領域。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。

在培育新產業方面，為引進新技術及適用新服務模式，期待政府能運用「監理沙盒」此一特區制度。此制度係透過特定的期間或特定的參加者，在免除適用原有管制的情況下迅速得到可行性驗證，並將驗證所得到的資訊加以活用的機制，例如EV等新能源車、自動駕駛、智慧城市、尖端醫療、能源創新等領域均能加以運用。

● 活化原有產業

希望政府活化台灣原有產業，並致力於開拓新領域。而其中的汽車產業即為新技術改革進化的領域，並受到國際間的矚目。台灣存在許多與汽車製造或零組件製造等相關的企業，其相關就業人數約達10萬人左右，汽車生產能力達65萬台。然而於2018年的實際生產台數卻僅有25萬台，只有運用39%左右的生產能力，生產實績有逐年減少的傾向。

加強原有產業係屬重要，此為創造新技術改革的基礎。本會在個別請求事項中亦有提及，於汽車產業中「引進生產獎勵政策，以擴大國內汽車製造產業及零組件產業」，謹建議政府檢討推行此政策。

5. 促進民間資金參與基礎建設投資

● 都市改造

蔡政府設定「安居樂業」、「生生不息」、「均衡台灣」等政策主軸，於編列預算時增加公共建設預算以刺激內需、為前瞻基礎建設計畫編列特別預算等，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。全球因建築老舊而造成的意外頻傳，因此從防災的觀點，懇請政府持續推動強而有力的政策。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、產業等聚集地。針對此等再開發活動，許多日商的經驗與成果均可提供政府運用。

● 致力推行地方創生

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。政府應研擬由地方自行努力並配合中央的協助以活化資源的新的成長模式。

對於邁向人口減少的台灣而言，招攬觀光客（來台觀光）為地方成長的重要一環。去年由於政府的積極推動使全台觀光客大為增加，但若欲再進一步提升觀光，本會認為應讓觀光客也前往地方觀光。例如在日本即有設置日本版的旅遊目的地管理行銷組織（DMO、Destination Management / Marketing Organization），並努力透過觀光推動地方創生。台灣政府已有推行部分地方創生，但在更為具體的方面，例如在台日雙方共有的課題，或地方與企業應有的合作型態等方面，日方應有多項可提供協助的地方。

● 促進民間資金投資基礎建設

如同前述，強化基礎建設、進行都市改造是當務之急，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，建構得以靈活運用國外企業技術與資金的環境。

6. 建構環境保護、照護醫療等領域制度並鼓勵日商投資

● 將日本的技術訣竅運用於有配合SDGs的企業活動

台灣外交部為介紹台灣呼應聯合國的「永續發展目標（SDGs）」所做的努力，於日前公開『An SDG A Day（寶島酷日常）』的動畫短片，在台灣企業報告中配合SDGs的內容也有所增加。台灣政府亦曾發表將針對環境保護、永續農業、醫療、教育、綠色能源等方面實施相關推廣活動。在此等領域中應可充分運用日商所擁有的技術訣竅，本會期待台日雙方間能有更進一步的合作。

● 研討照護醫療領域相關制度設計

台灣高齡化比例於2018年已高達14%，已邁入世界衛生組織（WHO）所定義的「高齡社會」。考量未來財政負擔，引進如同日本般的照護保險制度對於解決台灣目前所面臨的問題應有所助益。日本照護保險制度是由照護管理專員（在制度下協助評估照護等級之專門人員）協助判定受照護者需要接受照護的等級，而依判定的等級給予相應的服務／協助所需之費用，將依照特定的比率加以適用保險，此制度使需要高度照護的受照護者亦能輕易接受相應的服務與協助。且透過制度的完善日間照護或短期到宅照護等照護服務亦越漸充實。

另一方面，目前台灣制定了「長期照護十年計畫2.0」，以稅賦補助受照護者，惟針對依需要照護等級所相應的服務與協助之費用卻未設定對應的補助負擔額度，因此受照護者依照護等級所產生的個人負擔有重大的差異。

由於照護保險制度的制定需要相當的時間與準備，以現階段而言，希望政府能研討依照護等級按比例補助負擔額度等政策，以有效運用「長期照護十年計畫2.0」所課徵指定稅收的結餘部分。

（註1）所謂永續發展目標（SDGs）係指2015年9月由聯合國首腦會議所選定，並於「2030永續發展議程」記載自2016年起至2030年止的國際目標，由17項目標及169項細項目標所構成。

3. 針對2018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價報告

一、本會針對2018年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2018年11月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2018年「白皮書」之個別請求事項39項目，針對台灣政府各部門給予之個別回覆，以及5月15日由國家發展委員會舉辦的全議題協調會的討論結果，於2019年5月底由提出個別請求事項的該企業及其所屬部會做出了以下的評價。

A評價： 6項	佔全體比率	16%	(2017年	27%)
B評價： 25項	佔全體比率	66%	(2017年	38%)
C評價： 7項	佔全體比率	18%	(2017年	35%)

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

推測造成以上結果之可能因素如下。

2018年的A評價項目，6項全部為新提出的請求事項，感謝台灣政府迅捷的處理。亦針對其中3項與台灣政府相關部門進行了意見交流，或是與日本台灣交流協會等相關部會進行了頻繁的意見交換、資訊交流，透過面對面的交流進而解決了問題。

B評價項目佔了全體的2/3，此為具專門性的且長期以來尚未解決的請求事項較多的緣故。並且，其中對台灣政府努力改進、改革的行動給與正面評價的B評價亦很多，懇請持續協助處理問題。

C評價項目幾乎都是長期以來持續請求的項目。雖然認知到要解決問題十分困難，但仍希望透過與台灣的相關部門的交流，能在不久的將來將其完成。

此外，在5月底時評價為C的第27項「關於日本酒、燒酎、琉球泡盛等酒類商品之關稅調降」項目，立法院已於7月3日三讀通過海關進口稅則部份稅則修正案，將日本酒的關稅由40%調降為20%。雖與本會的請求內容仍有一段差距，但已感受到台灣政府對此付出的努力與真摯的應對態度，因此，提案的部會已將實際評價更改為B。在此除了對台灣政府表達誠摯的感謝外，仍持續請求進一步調降酒類關稅。

而由金融財務部會提出的第33項「關於放寬電子交易系統的安全基準」，在5月底時的評價為B，但其後通過與相關政府機關的協商，已解決該問題。因此，金融財務部會將評價變更為A，並確定不在2019年白皮書中繼續提出此議題。對此，亦十分感謝台灣政府的盡力協助。

B以及C評價的項目原則上將列入持續請求事項編入2019年白皮書中。

二、針對個別請求事項與政府機關舉行的交流會議

關於2018年白皮書的請求事項，與2017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) 針對地方自治團體成立事務所與發給派駐人員工作簽證的請求事項

6月25日，針對第44項：「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的請求事項」，與國家發展委員會進行了個別的交流會議。已找到解決問題的方向。因此給予接近A的B評價。

(2) 2017年白皮書評估報告會議

6月29日，舉行了評估報告會議。由國家發展委員會的陳美伶主任委員主持。針對電機電子部會的請求事項2項、建設部會的請求事項2項，與台灣政府相關部門進行了討論，在議論中皆找到了今後解決問題的方向。

(3) 2017年白皮書之國家發展委員會全議題協調會

7月9日，舉行了全議題協調會。針對評價為B、C的項目，由陳美伶主任委員向政府相關部門的負責人要求說明政府回覆的相關背景及檢討的進度。

(4) 針對充實松山機場的業務：運輸觀光服務部會

8月23日，針對2017年白皮書第38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」，舉行了意見交流會。

(5) 關於引進進口食品檢查的預先審核制度

9月28日，於國家發展委員會舉行了針對2018年白皮書第28項「關於引進進口食品檢查的預先審核制度」之交流會議。雖然當時還未正式發表白皮書，但由於該議題十分重要，仍提前召開了交流會議。此後議題有了重大進展，在本次評價亦為A評價。

(6) 關於建構醫療・長照領域的制度以及醫藥品部會的個別請求事項

12月19日，於衛生福利部，與何啓功政務次長及相關人員進行了會面與意見交流。今後台灣社會的高齡化將持續提升，因此希望政府能參考日本的先例早作因應。

(7) 關於金融財務部會的請求事項

1月29日，針對第8項「關於同一企業集團授信限制之除外對象之設定」，與金融管理委員會、經濟部相關人員進行了意見交流會議。

由於會議中重新確認了對於申請到受理的相關程序，以及政府對於授信限制的正式定義，因此給予A評價。

(8) 2018年白皮書之國家發展委員會全議題協調會議

5月15日，由國家發展委員會召開了全議題協調會議。在會議中進行了真摯的議論交流，使幾個項目的評價得到提升。

4. 2019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	2018年度部會評價
【1】與基本政策相關之請求事項	1	關於廢除日本產食品進口管制	食品物資	2011	C
	2	請求政府支援實現安定的供電體制，尤其希望加速、促進新電廠建設（包括民間企業之新天然氣火力IPP事業在內）	商社	2018	B
	3	研議照護領域相關制度的設計以及促進引進日系福祉照護服務		2018	B
	4	關於2017年1月1日開始實施之勞動基準法修正案	商社／汽機車	2017	B
【2】關於基礎建設投資及改善投資環境	5	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	運輸觀光	2015	B
	6	關於整頓電力領域的投資環境		2019	
	7	關於離岸風電市場的今後預測及國產化要求	商社	2019	
	8	關於許可中國製TIV用於台灣離岸風電事宜		2019	
【3】關於汽機車產業振興政策	9	關於促進民間機械式及一般停車場備置EV/PHV專用充電機能設施事宜	一般機械	2014	B
	10	關於因應環保、安全問題之針對老舊車輛強化車檢制度與調整汽車稅制事宜		2016	B
	11	關於導入生產獎勵政策，以擴大國內汽車製造產業及零件產業事宜		2016	B
	12	因應2040年起新發售之車輛全面電動化獎勵政策與整備基礎建設之政策	汽機車	2018	B
	13	關於廢止台灣獨有法規		2018	B
	14	汽車零件進口關稅之調降政策		2018	B
	15	關於開放大型重型機車行駛高速公路事宜		2019	
	16	關於降低機車零件進口關稅事宜		2019	
【4】關於電機電子零組件產業	17	廢除內建調諧器（tuner）LCD電視之進口關稅事宜		2008	C
	18	廢除對電器產品課徵之貨物稅		2017	B
	19	關於重新檢視升降機檢查維修制度	電機電子	2016	B
	20	改善對空調機節能機能規範的實施要領		2019	
	21	關於廢棄電器回收費用的負擔方法		2019	
	22	針對店家、學校減少CO ₂ 排放量之合理使用能源之提案		2019	
【5】關於醫藥制度	23	關於DET（Drug Expenditure Target）之運用		2008	B
	24	為確保永續醫療財源（藥劑費）之制度改革		2008	C
	25	「推動醫藥分業」以消除龐大藥價差	醫藥品醫療機器	2008	C
	26	縮短藥價核算期間及Process透明化		2008	B
	27	希望藥品查驗登記審查準則第38條之2第二項第四款規定中能增訂日本PMDA		2019	
【6】關於菸／酒／食品等規定	28	政府應持續加強查緝走私菸品、打擊不法		2011	B
	29	政府應確保菸品管制政策有效並合乎比例原則	食品物資	2014	B
	30	關於通關時關務人員指示之請求		2019	
	31	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／食品物資	2008	B
【7】關於建設工程相關事項	32	在台灣公共工程承攬案件中，引進公平且迅速的糾紛解決方法	商社	2012	B
	33	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		2014	B
	34	於建築物使用許可檢查前可將正式昇降設備臨時供作工程用之機制	建設	2016	B
	35	確保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之合理性		2017	B
【8】關於金融財務相關事項	36	建議由政府主導引進ESCO標準契約準則		2019	
	37	關於已要求提出證明文件且係基於避險目的之期貨預售交易得免確認顧客身分與風險評估		2019	
	38	除外適用金融機構辦理基於抵付利息目的之遠期外匯交易		2019	
	39	關於非中華民國境內居住之個人其扣繳申報期限之計算，希望以不含假日之營業日為基準，或如認為仍應包含假日，則希望展延申報期間	金融財務	2019	
	40	重新檢視固定資產報廢中未足額提列折舊部分之報廢損失不認列費損之制度		2019	
【9】關於智慧財產權	41	希請研議調降對一般正常交易對象放款之備抵呆帳中，對有信用之優良交易對象之備抵呆帳提存率		2019	
	42	關於在台灣專利法中導入間接侵權制度		2010	C
	43	設計專利權期限之進一步延長	智慧財產委員會	2019	
	44	審議制度改革的推動		2019	
【10】關於勞務問題及其他諸事項	45	商標資訊提供的制度化		2019	
	46	關於放寬每月加班限制事宜	電機電子	2019	
	47	關於外籍僱主投保全民健康保險之條件放寬	金融財務	2019	

共計 47 項目 · 延續事項 26 項目 · 新提出 21 項目

5. 2019年請求事項

【1】與基本政策相關之請求事項

議題 1 關於廢除日本產食品進口管制（延續事項）

請求事項 東日本大震災迄今已過了8年，然而台灣還是仍繼續禁止進口受災區周邊五縣市之食品，並對日本其他縣市之食品要求檢附產地證明、輻射性物質檢測證明。但是台灣政府自2011年3月15日至今所實施的日本產食品進口檢驗，以及今年8月1日發表的日本產食品抽樣檢查結果，其中從未發現一件超標商品。在日本國內，仍持續進行監測檢查，使輻射值超標的商品無法流通至市場，也絕無出口至他國。

對於2011年3月26日以及2015年5月15日所施行的進口管制，如同至今我方的要求，仍希望依科學根據廢除或放寬進口管制。

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。

對於去年公民投票通過日本所生產食品繼續禁止進口措施乙事，在台日商深感遺憾。

仍希望如2017年白皮書的政府機關回覆所述，「以科學根據為基礎與民眾進行溝通或傳遞資訊」，重新恢復民眾對日本所生產食品的信心。

補充說明 <全球管制情況>

截至2019年7月為止，當初採取日本生產食品進口管制措施的54個國家、地區中，已有32個國家、地區（2018年度以後有6個國家、地區）完全廢除進口管制。此外，包含歐盟在內，有14個國家、地區要求部分縣市生產的特定商品必須檢附輻射性物質檢驗證明等書面，而美國則僅停止進口日本國內限制出貨品項的產品，然而韓國、中國、台灣等6個國家、地區在無明確科學根據下，迄今卻仍持續禁止進口部分縣市產的多項食品，甚至其中僅有中國與台灣是禁止進口部分縣市的所有品項。

（食品物資部會）

議題 2 請求政府支援實現安定的供電體制，尤其希望加速、促進新電廠建設（包括民間企業之新天然氣火力IPP事業在內）（延續事項）

請求事項 ■現今政府雖然一方面提出要於2025年以前廢止部分核電廠，並將燃燒天然氣發電提升至整體發電比例之5成（開始第3LNG接收站的建設），以及將再生能源發電擴大為2成等政策方針，並已整體採取行動以解決問題。惟另一方面於4月時卻有電力備用率跌落至約6%等情形，反映出徹底解除供電不足已成為緊要課題。針對大幅左右國家發展或安全性的供電安定性、引進再生能源的成本競爭力等問題，目前尚無解決該等問題的對策。

■為確保新電源，懇請分配一定比例予民間IPP，更甚者，包括加快核發許可在內，如實施支援加速開發、促進燃料供應體制的建立、擴充等，懇請能透過行政當局以早日實現台電與民間企業間的電廠開發。

此外，為解決供電問題，籌設由內閣閣員、國內外專家、業界代表等所組成的專責小組，並且採取設定目標值的監控制度之架構，亦可列為可考量之選項。

■尤其有關民間企業的新天然氣火力IPP事業，近來因環評許可之取得難度更高且耗時甚久，故幾乎全體案件均已較預定延遲。其主要原因係偏重欠缺實現合理性的環評條件（在撤除原有電廠的舊址興建新電廠、電廠停止啟動時對於NO_x等排放值之要求欠缺技術合理性、CO₂排放量之易貨交易等）。

新IPP投標雖已一而再再而三地進行，卻僅有活用原有共同設備的嘉惠（500MW）簽約。其理由係因於投標條件中對新加入業者設有極難回收投資之障礙。為解除該不平衡條件（*），我方期待政府對招標機關之台電予以行政指導。

（*）連燃料費用亦無法負擔之過低的電力收購價（Tariff）、長期售電契約（PPA）期間為10年（Tariff評估為20年）、燃料採購條件與發電要求（Capacity Factor）的差異（對於天然氣供應為±5%之容許量，要求發電量為±10%之容許量）等

補充說明 有鑑於經濟部促進在海外發展事業的台商回台之方針，即便經濟部、台電所擬定的長期電源計畫可依預定加以實現，惟亦難謂可確保必需的電力能量。我方憂心電力備用率於夏季經常為6%左右，此絕對會造成電源不足。安定供電對於所有企業活動皆十分重要，且除對在台外商積極發展事業有幫助外，對於海外台商的回歸亦將有大幅貢獻。

(商社部會)

議題 3 研議照護領域相關制度的設計以及促進引進日系福祉照護服務（延續事項）

請求事項 懇請討論儘速引進照護保險制度、重新研議長照服務2.0專用稅金之財源用途，並促使台灣需照護者能接受日系福祉照護服務。

補充說明 台灣現況：

台灣高齡化比率於2018年達到14%，已邁向世界衛生組織（WHO）所定義的「高齡社會」。於2025年預計將高達20%且邁向「超高齡化社會」，需要長期照護的高齡人士亦有逐年增加的趨勢。

台灣政府規劃「長期照護十年計畫」以及後續的「長期照護十年計畫2.0」作為因應高齡化的對策，但可預見以下問題：

- 照護服務（出借輔具等）的使用者資源分配不均的問題仍舊存在。
- 依靠指定稅收難以維持穩定財源，以因應今後快速高齡化的社會。
- 缺乏提升照護服務從業人員技能的因應方案。
- 因操作技術訣竅與勞動力不足等，無法增加照護設施數量。

謹介紹日本作法如下：

日本於2000年高齡化比率達到17%時，引進照護保險制度，並舉全國之力建構基礎，進行未來照護費用的設計並透過保險方式提供照護服務。目前則根據照護保險制度以及適當的照護管理，就輔具出租與短期到宅照護、復建、特別養護老人設施等，向需要照護者提供照護服務。

引進照護保險制度：

- 可減少照護服務（輔具等）使用者的資源分配不均問題。
- 可確保部分永續財源。
- 有照護保險制度及適當的照護管理，可提升照護服務從業人員的技能，累積操作技術訣竅，增加符合各照護層級的照護設施。

建議：

引進照護保險制度，應有助於解決台灣目前的問題。同時伴隨著制度引進，對於台灣即將快速增加的需照護者，日商將更方便提供使其放心運用的照護服務，對台灣的高齡化問題將有諸多貢獻。因此懇請政府機關盡快研議引進照護保險制度。

此外，規劃照護保險制度需要一定的時間與準備。因此，為了讓台灣需照護者盡快體驗及感受日系福祉照護服務，除了研議引進照護保險制度外，同時請政府機關針對挹注於長照2.0的指定稅收（遺產稅／贈與稅／菸稅等）之用途，一併研議多樣化的運用方式，例如作為輔具出租等的財源。在台灣有大量租借輔具等服務的需求，藉此可消除使用者的資源分配不均問題，讓台灣更多需照護者接受服務。

（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 關於本次修正（2017年1月1日起施行）中新設的義務，即勞動基準法第38條第4項內容：「因年度終結或契約終止而未休之日數，僱主應發給工資」，我方持續請求政府機關研議廢除。

特別休假制度是為了避免勞工長時間工作，增進其健康且具有文化的生活，屬於勞工的權利，同時也是企業的義務，但自從採用「剩餘特休折算工資制度」後，勞工申請特休的比例在某些公司大幅降低，造成企業方面就休假日數發給工資的趨勢增加。

補充說明 對於政府在2018年3月1日增訂「有關年度終結之未休日數，得遞延至次年度實施」，我方謹予以肯定，但僱主最終仍有義務就未休完特休日數發給工資，其結果與促使員工申請休假的原意相悖，且增加無謂的成本，削弱企業競爭力。

特別休假制度是為了促使員工休息、保護員工人權與健康，若將未休時數與金錢補償連結，此與原本目的有所偏離，已造成基層員工未休完亦無妨的傾向增加。至於企業方面亦應認真研議促使員工休假的方案，而非輕易地以金錢解決未休時數。

綜觀其他先進國家的情形，並沒有其他國家以法律規定僱主就未休完特休時數發給工資的義務，反而有國家（瑞士）鑒於發給工資的負面效果，而將休完特休訂為義務，不得折算工資。

台灣在國際上屬於重視人權國家的代表，而特休折算工資制度與台灣並不相稱，我方希望撤銷該制度。

（商社部會／汽機車部會）

【2】關於基礎建設投資及改善投資環境

議題 5 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 雖然松山機場具有鄰近市區之特性，惟松山機場之貨物設施在設施規模及運用上仍有所限制，於空運貨物領域中尚未能充分運用其優點。我方希望當局持續就貨物設施進行擴充及加強功能，並能活用機場鄰近市區之特性，以更進一步有效運用松山機場。

補充說明 本議題於2018年度亦列為請求事項，並曾於2018年8月23日由國家發展委員會舉辦公聽會請相關業者參加。對於貨物需求相關認知的差距以及是否應當先行投資以擴大貨物需求之癥結上，我方與當局間看法上依然有所歧異，但仍希望在雙方共同分享具體數值及現狀下，再持續進行協商。

（運輸觀光部會）

議題 6 關於整頓電力領域的投資環境

請求事項

- 希望今後慎重實施法律制度變更，以免片面對事業獲利造成不良影響。
- 以電業法第64條及再生能源發展條例第12條作為具體案例，懇請就該等法律條文進行廢除、重新檢討及設定適用除外範圍。

- 補充說明**
- 不顧及決定投資意志的先後，如片面實施法律制度變更對專案獲利造成不良影響時，此將損及專案的Bankability，不僅對於贊助者，甚且對於融資的金融機關亦將產生損失。
 - 倘因此有「台灣政府」等於「隨己身之便行制度變更的政府」之事實存在，將可能使今後的新投資不振，其結果對政府而言應非良策。
 - 以長期投資作為前提之發電事業等亦非上述專案的例外，除希望廢除、重新檢討已修正的電業法第64條外，同時就已修正的再生能源發展條例第12條，希望將包括IPP在內的發電事業視為電力供應者而非電力需求者，將其適用除外。

【電業法第64條的概要】

2017年1月11日立法院通過電業法的修正法案已於同月26日施行。於電業法第64條中，無法達成CO₂排放基準（0.492kg-CO₂e/kWh）之IPP事業負有如得到超過實收資本10%之本期利潤時應提撥超過部分之50%，如得到超過實收資本25%之本期利潤時應提撥超過部分之全額，且將該公積金提撥用於環境對策之設備投資及可再生能源之投資等之義務。如本期利潤未滿實收資本之10%時，將依據政府機關之判斷，予以指示設備之改善、更新。

【再生能源發展條例第12條的概要】※僅摘錄該當部分。

簽訂一定容量以上之契約之電力需要者負有設置一定之設置容量之可再生能源設備、電力儲存裝置或購買一定之可再生能源電力及憑證之義務。不遵守本規定者將被課予罰款。

（商社部會）

議題 7 關於離岸風電市場的今後預測及國產化要求

請求事項 就日前政府所計畫離岸風力發電廠相關各種案件的開發，希望辦理下列2點：

- ①「制定案件開發計畫，且2026年以後亦能持續穩定實行」
- ②「符合產業界的生產能力之國產化要求」

補充說明 【前提】作為能源政策的一環，政府現在係以於2025年前將能源結構分成5（天然氣）：3（煤）：2（再生能源）之比例作為目標，且就占再生能源一部分的離岸風力發電係計畫讓發電廠運轉合計為5.5GW。另一方面，政府為把握此一機會培育台灣產業，對於部分風力發電廠事業已使其將發電廠及與有關建設的多數產品、服務的國產化作為開發條件。

【論點】誠如上述，對於為成立案件故須將風力發電廠之產品、服務國產化之狀況，為使該國產化得以實現及持續，①整頓合理的事業環境，使台灣當地企業或將供應鏈引至台灣的外商得以回收其投資，以及②具備品質與價格均為合理之生產能力愈顯重要。

【課題】於上述【論點】第①項中所存在的課題是：無法預見部分企業足以作成興建工廠等投資決策的案件規模。此外，於第②項中所存在的課題則是：對於被要求國產化的部分產品，台灣不具備依據政府計畫的時間表所必須之生產能力。

就【結論】而言，為實現上述第①項，希望政府「制定案件開發計畫，且2026年以後亦能持續穩定」，且為實現上述第②項，希望設定「符合產業界的生產能力之國產化要求」。

（商社部會）

議題 8 關於許可中國製TIV用於台灣離岸風電事宜

請求事項 就渦輪發動機及基礎安裝船（TIV：Turbine Installation Vessel 風電安裝工作船），目前情形是限制使用中國製船舶，而考量所有Developer開發計畫所預估的需求，若無法使用中國製船舶，將有可能難以確保足夠的該船舶來使用，進而大幅延宕開發。我方希望針對TIV能允許使用中國製船舶。

補充說明 由於目前並無台灣製TIV，故需要將外國製TIV作為備船使用。另一方面，在台灣能作為備船的外國製TIV非常有限，且其過半數為中國製。現在交通部航港局與經濟部能源局間正在協商使用中國製TIV事宜，未來將由能源局在國安審查委員會中推動審查，目前尚待後續制定審查基準及舉辦審查委員會。

（商社部會）

【3】關於汽機車產業振興政策

議題 9 關於促進民間機械式及一般停車場備置EV/PHV專用充電機能設施事宜（延續事項）

- 請求事項**
- 就新建的民間機械式停車場及一般停車場，如擬備置EV及PHV專用充電設施時，應建立對建築物、設施等業者的補助制度。
 - 就原有的民間機械式停車設備及一般停車場，如擬新設或增設EV及PHV專用充電設施時，應建立對裝置者的補助制度。

我方瞭解台灣政府亦以「實現低碳社會」促進電動車普及為目標。故我方認為不應由各地方行政機構各自採取不同應對措施，最好是由政府機關明確表示其方針，並採取努力加以實現的態度為佳。若是僅靠政府之力很難實施政策，建立上述制度活用民間的開發投資，達到經濟的、有效率的來推動充電基礎建設整備應是可行的。

補充說明

遵循電動車產業發展及空氣污染防治政策，交通部考量之充電基礎建設之整備計畫（設置及補助）僅針對公共停車場，完全沒有針對汽車所有人於自己的保管場所（車庫：住宅之停車場或辦公大樓的停車場）設置充電設備之補助措施。充電基礎建設原分為汽車所有人擁有的①保管場所（車庫）的充電、②經過地點的充電、③目的地的充電，配合各自預測的停車時間，所需要的充電設備也有所不同。意即以①保管場所（車庫）的充電即設置普通充電設備、②經過地點的充電即設置急速充電設備、③目的地的充電則配合來者的目的（停車時間）設置急速充電或普通充電等作為考量。目前交通部考量的充電基礎建設似乎偏重於②經過地點的充電。而對於電動車的普及擴大係需要就上述第①、②、③項均衡的設置，尤其是針對民間相繼開發的住宅設施或辦公大樓、商業設施，政府的資助不僅能促進第①、③項的普及，亦屬於重要的一環。

在日本，裝置EV充電設備相關資助制度的窗口為「社團法人次世代汽車振興中心（一般社団法人 次世代自動車振興センター）」，其針對屬於民間業者的集合住宅或辦公大樓、商業設施或住宿設施，不論其停車場是屬於平面停車場或機械式停車場均有資助制度。※該中心官方網站：<http://www.cev-pc.or.jp/>

（一般機械部會）

議題10 關於因應環保、安全問題之針對老舊車輛強化車檢制度與調整汽車稅制事宜（延續事項）

請求事項 ◆老舊車輛對環境污染大（空氣污染、CO₂排出量），交通安全性低。

目前雖然對於新車有導入EURO6、NCAP、CAFE等評鑑，然新車銷售一年有40萬輛左右。除非對台灣國內約800萬輛的登記車輛予以適用限制，否則台灣國內環境與交通安全的問題即無法獲得解決。

※20年以上車輛有108萬台（佔全體的13%），自2012～2018年間增加了2.7倍。

①關於登記車輛，我方建議階段性導入排氣及安全限制。（若與新車適用相同的最新限制，雖然在技術上、成本上並無可行性，我方仍希望就合理範圍內的階段性適用進行評估）

⇒台灣車檢制度僅有實施基本項目的檢查。

對於造成高環境負擔、安全性低的老舊車輛，無法保證其功能在環境績效、安全性上是否得以維持。

②在車檢制度中追加對10年以上老舊車輛的環境績效、安全性相關機能檢查項目

[環境績效項目]

- 廢氣排放狀態、空氣濾清器的髒汙、阻塞等
- 廢氣控制系統等

[安全性]

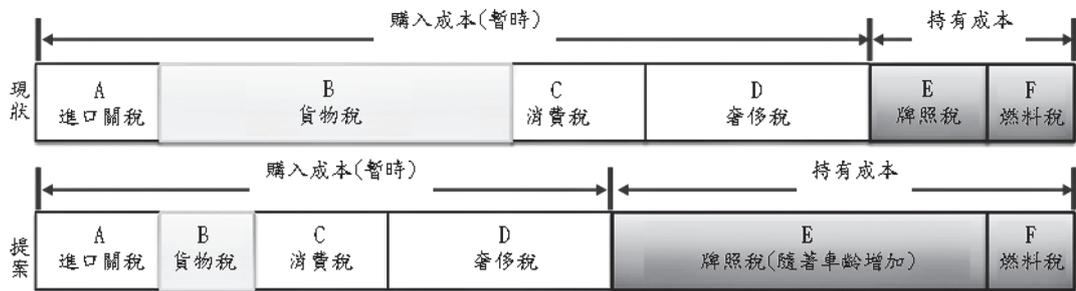
- 燃油系統（燃油漏油等）
- 輪胎相關檢查（煞車油漏油、機能、磨耗、損傷等）
- 下盤相關檢查（引擎潤滑油漏油等）

③汽車稅制的調整：

目前購車相關稅賦（貨物稅）偏高，消費者汰換老舊車輛時的負擔不小。

⇒如下圖所示，降低貨物稅、提高牌照稅之方式對於整體稅收並不會有所改變，而減輕汰換購新車的負擔，則使老舊車輛得以順利汰換。

〈台灣汽車稅制想像圖〉



補充說明 ◆與他國車檢制度的成本比較

· 車檢時間：台灣約15~30分鐘／1次 vs 日本約120~180分鐘／1次

· 車檢項目：

〈台灣定期檢查項目〉

- ①引擎室檢查（引擎／車身號碼、性能部件等）
- ②輪胎相關檢查（排氣管消音機能等）
- ③車體外觀檢查（車燈、顏色、規格等）

〈日本24個月定期檢查項目〉

- ①引擎室檢查（動力輔助轉向系統、點火系統、燃油系統、廢氣控制系統等）
- ②車內相關檢查（方向盤、煞車踏板、手煞車、離合器踏板）
- ③輪胎相關檢查（煞車油漏油、機能、摩耗、損傷、轉向車輪、避震器、懸吊系統、煞車圓盤、煞車鼓、煞車總泵、煞車分泵、車輪等）
- ④底盤相關檢查（引擎潤滑油漏油、轉向齒輪箱、方向機柱、懸吊臂類、傳動系統、加力箱、差速器、煞車連桿、鋼索類、煞車軟管、鋼管、排氣管、消音器等）
- ⑤外觀檢查（車架、車體等）

· 車輛檢查相關費用：請參考下圖

〈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)



（汽機車部會）

議題 11 關於導入生產獎勵政策，以擴大國內汽車製造產業及零件產業事宜 (延續事項)

請求事項 ◆WTO的加盟國中，國內汽車銷售市場未滿100萬台，且維護汽車製造業的國家一定有導入生產獎勵政策。

(未導入的國家中汽車製造業早就不存在)

⇒我方謹提議下列方式，以作為不違反WTO協定，且政府財政負擔較少的架構：

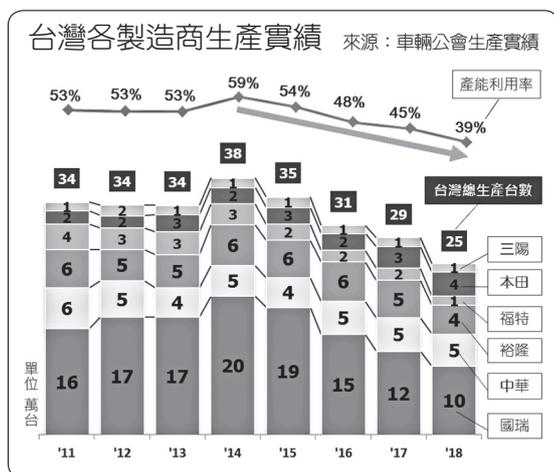
①評估當地生產的附加價值（乘以一定的係數，換算為金額）

②按①給予優惠抵減額度後，再從零件、全車進口關稅之課稅對象金額中減免該優惠抵減額度。

關稅收入的減少僅有因國內產業所生附加價值部分而已，結果此一機制並未使國庫收入有所改變⇒財政負擔少。

補充說明 ◆台灣汽車產業的生產能力目前為65萬輛。對此國內生產約為25萬輛左右，只有活用39%。產能過剩的情況很嚴重。若是維持現狀則各家公司均難以維持經營。此為台灣整體汽車產業存續的危機（就業人口為10萬人）。

〈'18年各公司生產能力利用率〉



【參考】

'18年（國產車25萬台基準）

產業別	生產總額 (億元)	就業人口
①全車	1,661	12,000
②零件製造	2,260	90,000
合計	3,921	102,000

出處：車輛公會

⇒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化獎勵政策與整備基礎建設之政策（延續事項）

請求事項 ◆關於2040電動化宣言

- ①請明確定義電動化
- ②至2040止之階段性、具可行性之里程碑目標
- 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：獎勵引進電動化或為取得新技術之業者提供費用補助

補充說明 ◆為了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，藉由導入配套措施，打造友善的使用環境。

（汽機車部會）

議題13 關於廢止台灣獨有法規（延續事項）

請求事項 台灣的车辆認證制度基本上是參照歐洲法規，但仍有一部分是台灣獨有的法規，為了因應台灣獨有法規，業者必須另行從事專門開發並取得認證，相當耗時。
不只是對業者，對消費者也會造成負擔，我方懇請廢止台灣獨有的法規。

<具體內容>

1. 【汽車】【機車】有關油耗規定，因台灣採用Café（整廠平均油耗），故存在排氣量分級規定與車重分級規定（Café）。懇請參照歐洲法規，僅設車重分級規定（Café）。（附件①）
2. 【汽車】【機車】有關噪音管制（檢測方法），歐洲法規僅有加速噪音檢測，台灣法規則另設原地噪音檢測。日本已於2015年廢止原地噪音檢測，我方希望台灣法規亦能予以廢止。（附件②）
3. 【機車】現行台灣的機車排氣檢驗，使用偏高之耐久係數（劣化係數）DF=1.4，且亦設有200台以下的台數限制。另一方面，若不使用該耐久係數，

則必須以實車進行耐久測試，對成本和時間都會造成莫大負擔，我方懇請參照歐洲法規進行係數設定，並廢除台數限制。（附件③）

4. 【汽車】有關下列車輛安全檢測基準項目，懇請能比照歐洲法規，排除既有車款，將適用對象限於新車款。（附件④）

（甲）75 汽車控制器標誌（UN R121）

（乙）77 客車車位突出限制（UN R26）

（丙）86 後方碰撞燃油箱之火災防止（UN R34）

（丁）87 燃油箱安裝規定（UN R34）

補充說明 · 因台灣存在獨有法規，經常須配合台灣獨有法規開發台灣專用規格，開發費用、零件成本等會反應在銷售價格，結果造成使用者購買時的負擔增加（國產車、進口車皆然）。

· 若法規要件相同，台灣規格的汽車亦能直接出口歐洲，可望提升成本競爭力，為出口產業的發展作出貢獻（尤其是機車）。

（汽機車部會）

議題 14 汽車零件進口關稅之調降政策（延續事項）

請求事項 ●具體要求內容：

在2019年內實施汽車零件進口關稅調降政策。（雖然去年我方也提過，政府也已回覆檢討中，但為使國內汽車產業發展仍然希望早期實施，因此繼續要求本議題）

●理由：

1. 關於目前汽車相關進口關稅，全車為17.5%，零件為17.5-15%，並沒有太大差距。（引擎、懸吊系統、及其他車輛零件）
2. 相較於全車關稅，零件的進口關稅仍偏高，為增加國內汽車廠商之競爭力並活化汽車產業，希望調降零件的進口關稅。

補充說明 · 初期加盟CPTPP的11國已經於2018年3月8日簽訂協議並於2019年生效。據說台灣也在考慮將來加盟CPTPP。

- 若將來階段性地降低對全車的進口關稅，勢必對國內汽車製造業產生很大影響。舉CPTPP加盟國馬來西亞及越南為例，均採用先降低零件進口關稅後，再降低全車的進口關稅。
- 為刺激國內汽車製造業的發展，我方希望先實施降低零件進口關稅的政策。

【CPTPP加盟國調降零件 / 全車關稅的規劃】

	馬來西亞	越南
全車關稅 階段性降低至零關稅	11~13年（按分類）	13年
零件關稅 階段性降低至零關稅	即刻~6年（按分類）	4~11年（按分類）

（汽機車部會）

議題 15 關於開放大型重型機車行駛高速公路事宜

請求事項 開放大型重型機車（排氣量250cc以上）行駛高速公路，可藉此擴大中遠距離利用重型機車移動及將重型機車用於休閒活動的機會，並增加重型機車市場、產業發展的可能性。

- 補充說明**
- 開放大型重型機車（※排氣量550cc以上）行駛高速公路（收費公路）法案已於2007年通過，但歷經12年後，目前實質上卻仍未開放。
 - 依2011年修法，試驗性開放了排氣量550cc以上大型重型機車得在特定區間及特定期間內行駛高速公路。（2017/07/01~2018/06/30、國道3號甲線及台64線）
 - 該實施期間並未發生死亡事故而判斷為良好結果。檢核小組評估報告所導出的結論為：可否開放大型重型機車行駛高速公路係取決於社會共識，而非大型重型機車本身或與汽車的車禍件數等統計數據。
 - 有多數大型重型機車的使用者表示，「牌照稅（每年）及燃料稅（2年1次）的負擔，並未區分機車或汽車（依排氣量及馬力決定稅額），但只有機車禁止行駛高速公路，此顯然有失公平」。
 - 放寬行駛高速公路限制的草案是以550cc以上大型重型機車為對象，我方希望一併250cc以上未滿550cc的大型重型機車亦能列入限制放寬的對象。

⇒附件資料：重機能否上國道（高速公路）檢核小組評估總報告

（汽機車部會）

議題 16 關於降低機車零件進口關稅事宜

請求事項 為推動以降低機車成本來維持擴大國內機車需求，並提升機車出口產業競爭力，希望降低或免除從海外（尤其是ASEAN地區）進口零件的進口關稅，以建立一個能自由採購、使用國際間具有成本競爭力之零件之環境。

補充說明

- 臺灣已加入WTO，且未來亦考量加入CPTPP等，目前政府正推動降低零件進口關稅的活動。
- 尤其在機車需求較大的ASEAN地區，該地區現有許多具成本競爭力的機車零件製造廠商，當地也有多數臺灣零件廠商進駐，但目前情形為由於進口關稅較高，無法進一步靈活進口運用該等零件。

（參考）主要機車進口零件的關稅率

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> FUEL PUMP：10% | <input type="radio"/> INJECTOR：10% |
| <input type="radio"/> PISTON：15% | <input type="radio"/> PISTON RING：15% |
| <input type="radio"/> RADIATOR：10% | <input type="radio"/> WATER PUMP：12.5% |
| <input type="radio"/> THROTTLE BODY：5% | <input type="radio"/> CONNECTING ROD：12.5% |

（汽機車部會）

【4】關於電機電子零組件產業

議題 17 廢除內建調諧器（tuner）LCD電視之進口關稅事宜（延續事項）

請求事項 內建調諧器（tuner）之LCD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 本議題為延續請求事項，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脫鉤，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等電器產品仍然課徵高額稅率，希望能予以廢除，以改善此情形。

補充說明 電視等多項家電產品均已普及至一般家庭中，然目前卻仍對其課徵高額的貨物稅。意即台灣國內消費者蒙受很大損失，應儘速排除此一情形。日本並無貨物稅制度，因此稅率為0%。

（電機電子部會）

議題 19 關於重新檢視升降機檢查維修制度（延續事項）

請求事項 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」、「人為疏失」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。

三、提供給內政部營建署的參考資訊

2019年5月止，已提供該主管單位所要求之「其他國家引進該系統之狀況、相關法規」、「引進所需成本之預測」等相關資訊。我方希望後續可依此資訊進行評估。

(電機電子部會)

議題20 改善對空調機節能機能規範的實施要領

請求事項 就臺灣電力狀況而言基本上同意節能政策的方向，但設定技術面難度較高的節能基準值及短時間內施行改定後之規範，對於供應廠商而言，需要在短時間內開發新產品等，對應有所困難。

關於空調機的節能規範，我方希望之事項如下：

- 希望新基準值能考量是否為各廠商可研發出的性能值，並事先充分聽取業界意見後，再行制定。

- 希望確保新事項（基準）告知到施行為止的準備期間要有一年半以上。
- 認定機關的認證檢驗費用，不論從系列以觀、或從台數以觀，其金額均偏高，對廠商亦造成重大負擔，我方希望此點亦列入考量。

補充說明 · 空調機節能規範之經過

2010年3月 正式告知BSMI首次節能規範要項（在半年前有非正式告知）

2011年1月 施行上揭規範。

2015年8月 告知新CSPF規範要項（包含性能檢測方式之變更）

2017年1月 施行上揭規範。但因為市場庫存的問題，販售規範緊急延期一年（2016年12月底臨時公布）

2021年1月 計畫施行改定規範。檢討提高節能等級基準值，雖然事先有向業界聽取意見，但在製造及販售方面有廠商針對內容表示反對。

截至2019年6月為止，包括新基準值在內，仍處於尚未告知要項的狀態。

（電機電子部會）

議題21 關於廢棄電器回收費用的負擔方法

請求事項 臺灣目前為製造商負擔廢棄電器回收費用及運送費用，我方希望如日本家電回收法，將架構修改為使用者即消費者負擔費用。

藉此亦有提高消費者環保概念，更愛惜使用電器產品的效果。

目前使用者並未意識到製造商負擔回收費用，多半國民誤以為如一般垃圾一樣是國家以稅金來負擔。且政府不顧製造商的反對，逐年單方面提升負擔金額。

【請求】

- 如同日本變更分擔方式如下，廢棄電器成本從製造廠負擔變更為由消費者負擔。
- 電器廢棄者 = 消費者 = 負擔費用
- 販售商 = 販售店 = 收集・搬運
- 生產商 = 製造商 = 回收（包含委外業者）

關於金額以“20190517-環保署公告-物品回收清除處理費費率.pdf”所記載金額為準。

補充說明 日本家電回收相關法規如下：

https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/kaden_recycle/case1/case1_02.html

<https://enechange.jp/articles/ticket-recycling-appliances>

https://www.rkc.aeha.or.jp/text/r_index.html

https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/kaden_recycle/fukyu_special/#03

(電機電子部會)

議題22 針對店家、學校減少CO₂排放量之合理使用能源之提案 (鼓勵店家、學校引進節能設備之補助金方案)

請求事項 針對一般消費者之家電產品銷售，會以環保集點的方式提供補助金，以鼓勵改用節能設備。但店家（便利商店、餐廳）、學校等設施改用節能設備時，卻未有同樣的補助金，導致遲遲無法汰換成高價的節能設備。

因此，為鼓勵前述設施引進節能設備，我方懇請政府機關研討提供補助金。若能藉此推動比一般家庭用電量高的設施改用節能設備，則可期待更有效的合理使用能源，亦即減少CO₂排放量之效果。

補充說明 日本亦實施同樣的補助金政策，而有相當的成果，故建議將補助金費率等設定成與日本相同的比率。

⇒附件資料：“鼓勵節能之支援補助金_以日本為例.pdf”

(電機電子部會)

【5】關於醫藥制度

議題23 關於DET (Drug Expenditure Target) 之運用 (延續事項)

請求事項 關於在2020年開始試行第三階段DET時，藥劑費支出目標之計算，我方懇請採用前一年度實際值為基準線。另希望計算支出目標值時，能使用醫療費用總額預算之成長率。

補充說明 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%、2016年為-2.7%、2017年為-5.9%。此外，有關計算支出目標時之成長率，2013年至2016年時使用醫療費用總額預算（Global budget）之成長率，但2017年、2018年之計算中使用General Services之成長率。後者無法反映出因高齡化與重大疾病的低齡化（洗腎病患、精神病患等）造成的藥劑費支出之自然成長，故懇請使用Global budget成長率。

（醫藥品醫療機器部會）

議題24 為確保永續醫療財源（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，例如提高病患本人負擔金額上限、擴大充實個人醫療保險等。

補充說明 健保費在1996年為2,229億元，到2017年已持續擴大為6,545億元。2018年度的NHIA收支為虧損250億元，台灣醫療改革基金指出，若持續下去，台灣的健保財政恐在2021年破產。此外，自新藥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）。病患使用新藥的時間延後，原因之一就是醫療預算不足。

台灣的高齡人口比例據說將在2026年超過21%，迎向超高齡社會，今後在少子化與高齡化下，預測高齡人口的醫療費用將逐漸增加，但繳納保費的人口則會減少。

日本在2010年已領先國際迎向超高齡化社會，醫療費用約有60%使用於高齡人口（截至2015年）。日本考慮到未來的醫療財政，自1980年起階段性提高高齡人口的本人負擔比例（2008年以後，70歲以上者：10%、75歲以上者：10%、所得與退休前相同者：30%），此一做法不僅能維持醫療預算，亦有助於減少多餘的處方。此外，日本為維持永續的保險制度，現行75歲以上人口的本人負擔為10%，目前已開始討論將比率提高至20%，並降低風險較低的保險給付比重（對輕度疾病的保險給付定為30%以上由本人負擔）等措施。

懇請台灣政府亦同樣研議提高病患本人負擔金額上限、充實個人醫療保險等方案，以根本且永續地擴大醫療財源，以確保永續的醫療財源。

（醫藥品醫療機器部會）

議題25 「推動醫藥分業」以消除龐大藥價差（延續事項）

請求事項 我方充分理解台灣政府（衛生福利部）正制度化推動醫藥分業，以達成「妥善使用藥品」的目的。

白皮書中聚焦於「消除藥價差利潤與導正醫療費用」，要求推動醫藥分業。

目前的醫療結構是用越多藥賺越多錢，造成可能對病患開立過多藥劑，而預防此一問題的做法，就是以醫藥分業「禁止」健保藥局與健保醫療機構的「一體化經營」。若診療機構無法透過開立藥劑獲得收入，就不會開立多餘的處方。

日本厚生勞動省亦推動醫藥分業，確保健保藥局的獨立性，「禁止」健保藥局與健保醫療機構的「一體化經營」，透過醫藥分業縮小藥價差。切割藥局與醫療機構的經營者，代表自醫療機構切割藥價差誘因，此事至關重要。

因此懇請政府在健保特約藥局的執業規定中增訂「禁止一體化經營」。

補充說明 台灣有優秀的藥歷管理系統，其運用健保署的資料庫，可確認病患是否因四處看診造成重複投藥或相互作用等，可預防多餘、不適當的處方。透過該項現有系統與推動醫藥分業的效果加乘，可望進一步改善藥費支出。

要醫療機構釋出藥價差利潤這項收入來源，預計將造成反彈，但亦可預見以下優點：

- 減少藥品購買費用
- 減少藥品庫存並增加空間
- 醫師得自由開立病患所需的藥品
- 減輕請款事務負擔

日本在1989年眾議院決算委員會中公布藥價差利潤為1兆3000億日圓（當時整體藥劑費的25%），藉此開始討論醫藥分業確實有其意義。

當時的厚生省在1997年指示國立的示範醫院進行徹底分業，其後醫藥分業便迅速展開。

在門診中，醫藥分業是將藥價差誘因自開立處方的醫師（醫療機構）完全切割的根本之道，事實上日本的藥價差從1993年的19.6%縮小至2011年的8.4%。同時藥劑費在國民醫療費的比率也從28.5%降至21.9%（厚生勞動省資料）。

關於醫療機構與藥局經營上的切割，政府若要進行討論等時，還請務必讓台北市日本工商會醫藥品醫療機器部會提供協助。

（醫藥品醫療機器部會）

議題26 縮短藥價核算期間及Process透明化（延續事項）

請求事項 工商會雖已不斷要求，但關於新藥的藥價核算，達成合意的期間仍持續拉長。2018年白皮書回覆中提到：「根據本部健保署統計近年間之新藥核價案件，我國新藥核價時程平均為9.7個月。」但該期間並未計算申請人的等待時間，不適合當作藥價核算期間，應以申請人提出申請到取得核定的期間來討論。如同先前所述，根據2016年發布的資料，平均值為427日、抗癌劑之平均值則為722日，某些案例需要2-3年，即使通過核定，仍有病患無法接受健保給付治療，對病患有所不利。

為成功縮短藥價核算期間，提高病患對新藥及新適應症的可接近性，謹建議如下：

- ①設定藥價核算期間之目標值
- ②妥善營運PBRs會議並加以改善
- ③藥價核算Process之透明化

補充說明 ①設定藥價核算期間之目標值

在本部會成員中，曾有公司因議題過多，被延至下次PBRs討論，造成延遲數個月。若設定目標值，則應擬訂方針以達成目標，於該次PBRs進行討論，若有困難，則應採取因應方案，例如召開臨時會議等以達成目標（避免延遲）。因新藥核准之申請（NDA申請）已實施設定目標值、縮短審查期間之改善方案，故強烈希望就藥價核算期間亦訂定目標值並妥善運用。如此一來，對於等待創新新藥的病患有益，另有助於提升台灣藥廠的商機預見性，提升台灣市場的魅力，有助於未來投資。

②妥善營運PBRs會議並加以改善

上述①中亦有提及，有案例因議題過多而留至下次PBRs討論，而非原定的PBRs，可見該會議難謂妥善營運。將PBRs稱之為藥價核算流程的瓶頸亦不為過。

目前PBRs任命成員有30名以上，人數越多則決策的時間越可能拉長。本會認為目前已到思考PBRs營運體制的時期，例如減少PBRs成員或將成員分為兩組，增加開會頻率（從隔月舉行改為每月舉行）等。

③藥價核算Process之透明化

NHIA已建構「新建議收載作業系統」，惟仍請製作使申請人可掌握審查狀況的平台。申請人準確掌握審查狀況，即可事先做好準備，應有助於縮短審查期間（縮短申請人回覆的時間），進而改善病患對新藥／新適應症的可接近性。

（醫藥品醫療機器部會）

議題27 希望藥品查驗登記審查準則第38條之2第二項第四款規定中能增訂日本PMDA

請求事項

根據藥品查驗登記審查準則第38條之2第二項第四款規定，就預定向美國FDA或歐盟EMA申請查驗登記之第三期臨床試驗（Phase III試驗），其我國受試者人數有放寬為：單次試驗總受試人數二百人（含）以上，我國可評估之受試者人數至少有30人，或我國受試者比例占總人數百分之五以上；而單次試驗總受試人數二百人以下，我國可評估之受試者人數則至少有10人（通常第三期臨床試驗（Phase III）要求之我國受試者人數為80人或占總人數百分之十）。

日本為ICH組織成員，且是新藥開發國家之一，希望日本PMDA亦能與美國FDA或歐盟EMA具有同等定位，此亦是為了增加台灣臨床試驗，並加強新藥之取得。

此外，在最近審查中，位於東亞地區民眾之臨床數據亦受到重視，並有被要求提出數據之情形，由此可認為日本臨床試驗成績之重要性對同為東亞地區之台灣而言亦十分重要。

補充說明 在2016年簡略審查對象中有將日本有列入其中，希望能依此採取相同應對。我方希望修改之條文規定記載如下：

【藥品查驗登記審查準則 第38條之2第二項第四款】

四、有十大醫藥先進國家之一參與之多國多中心第三期臨床試驗（Phase III study），且其試驗報告將向美國 FDA 或歐盟 EMA 或日本PMDA 申請查驗登記之臨床資料，並符合下列條件之一者：

- （一）單次試驗總受試者人數二百人（含）以上，我國可評估之受試者人數至少三十人為原則，或我國受試者比例占總人數百分之五以上。
- （二）單次試驗總受試者人數二百人以下，我國可評估之受試者人數至少十人為原則。

（醫藥品醫療機器部會）

【6】關於菸 / 酒 / 食品等規定

議題28 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年調漲菸稅，作為長期照顧服務的重要財源。該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，並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%。甚至隔年，即2018年的查獲量亦高達1,801萬包，相較於2016年，亦驟升了82%。

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。我們十分樂見財政部於2019年3月28日修正「檢舉或查獲違規菸酒獎勵辦法」，以提高檢舉獎金，並增訂吹哨者條款。為繼續增進執法力度，我們鼓勵政府進一步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。同時，在制定打擊白牌菸的任何規範或機制時，應廣徵所有利害關係人的意見，並加以審慎考量。

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2017年度亦提高到55.5%，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29 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 台灣政府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，另恐使台灣無法履行國際貿易上的義務，並造成台灣投資環境的不確定性與不可預測性進一步惡化。

交付立法院審查前，政府曾就此修正草案提供60日的評論期，期間內有14,511份公眾意見遞交到主管機關，對於草案中各極端管制措施表示極為擔憂。然而，政府仍堅持保留此等極端措施。

政府給予評論期，讓公眾對此修正草案表達意見的機會，本是增進規範透明度的正向發展。遺憾的是，至今政府並未真正下定決心落實規範透明度，因其完全未提供具體有力的理由或任何法規影響評估，向利害關係人說明為何相關意見不被採納。

我們認為，有效及合乎比例的菸品規範有其必要性，期能藉此維護公眾利益。然而，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，反將造成前述未預期的後果，亦恐創設過度規範的危險先例。因此我們籲請政府正視各界意見，並針對各項極端規範措施進行全盤、準確、基於實證的法規影響評估，以確保菸品管制政策有效並合乎比例原則。

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30 關於通關時關務人員指示之請求

請求事項 ①懇請通關指示能以書面進行。

②懇請提供通關指示之背景、法規依據。

③懇請保證對於依通關指示提出之資料予以保密。

補充說明 · 通關時關務人員皆以口頭方式進行指示，有時無法正確傳達給通關業者。若能以書面進行指示，業者可以做出更正確的對應。

· 有時候會遇到各個官員指示不一、或是就法規未明文規定之內容受到指正的情況，每當這種情況都必須修改標籤。

若能提供相關指示之法規依據，即可迅速對應。

· 有時會被要求提交關於商品Know-How的機密文件，我方對於文件的處置方式感到不安。

(食品物資部會)

議題31 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，日本酒的關稅率為20%，而燒酎、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。

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。

針對日本酒的部份，目前立法院已通過決議將關稅率由40%調降為20%。

在此由衷感謝台灣政府之竭力協助。然而相較於威士忌、啤酒等其他酒類商品，

日本酒的關稅率依然偏高，而燒酎、琉球泡盛仍被課徵40%的高關稅，故我方仍強烈希望調降關稅。

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。

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。

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7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）。

【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%

（運輸觀光部會／食品物資部會）

【7】關於建設工程相關事項

議題32 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 我方懇請在以台灣政府機關為定作人之公共工程承攬案件中，如發生履約上之糾紛時，能建構迅速且公平解決之機制，以及簡化並加快決定糾紛解決方針後之行政程序。

補充說明 以台灣政府機關為定作人之公共工程承攬案件之履行中發生糾紛，擬盡快解決時，公程會依2016年9月23日訂定之「機關採購審查小組設置及作業要點」以及2018年7月24日頒布之「工程契約採購範本」，設置在定作人／簽約人雙方合意下成立糾紛處理小組的機制等，將具體解決方法制度化，本會就此予以肯定。今後亦期待行政機關發揮裁量權，積極運用該制度，謀求盡速解決糾紛案件。

另一方面，在雙方解決糾紛之合意形成後，常見機關的內部行政程序作業延遲，導致達成合意之解決方案延遲執行（例如辦理新增項目之契約變更程序後，對簽約人撥付追加費用）。希望政府機關能研議簡化並加快行政程序，使雙方合意的解決方案得以迅速執行。

（商社部會）

議題33 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 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。

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34 於建築物使用許可檢查前可將正式昇降設備臨時供作工程用之機制 (延續事項)

請求事項 希望於正式昇降機完成時即單獨實施昇降機檢查，以於建築物使用許可檢查前將正式昇降設備臨時供作工程用。

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，此為不理解建造工程實際情形之規定。

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正式昇降設備，而裝潢用資材及機器材料之搬運造成該昇降設備損傷故障，於建築物完工後常有爭議發生所致。

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正式昇降設備之臨時使用檢查，並於竣工時再次進行正式檢查，藉此防止於竣工後有爭議發生。

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，業者便不提供保證之合理機制。

(建設部會)

議題35 確保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之 合理性 (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，故造成雖然尚未開工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，希望建築執照申請程序能避免重辦，並合理運用。

- 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，此實為過當的要求。
- (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，應屬極為少數。

【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）

議題36 建議由政府主導引進ESCO標準契約準則

請求事項 針對ESCO事業，我方建議由政府主導引進ESCO標準契約準則。目前台灣與日本相同均有運用國庫補助金制度，且為作為建築設備老舊之對策及實現節能亦有辦理ESCO事業，不過其大多數情形係業主採用之ESCO契約書為對ESCO業者強求負擔過度風險之內容而有礙日商參與，進而形成難以透過日本節能技術與Know-How對台灣作出貢獻之情形。此係因為台灣慣用之ESCO契約書，其將政府節能補助金制度內所公開之“節能績效保證專案計畫書”的部分條件進行擴張解

釋，且所作成的內容係將過多風險轉嫁給ESCO事業所致。為改善此種情形，可將日本節能中心等所備置之ESCO標準契約書作為參考，並由政府主導編製ESCO標準契約準則，進而將此在台灣普及推廣。藉此可提高日商參與ESCO事業之機會，並透過日本節能技術之普及化對台灣節能對策作出貢獻。

補充說明 ESCO事業係於業者履行契約期間中保證節能效果，並向業主收取服務費作為其對價之契約。在服務費中有包括設計、施工、運轉管理、維護管理、資金調度、節能效果測量等所有相關費用，以往由業主負責進行節能修建之多數投資風險轉而由ESCO業者負擔。因此，除事業上風險以外，尚應負擔無法掌控之風險，此對於業者而言將形成投資回收風險增加，且有礙參與事業之重大因素。在台灣常見的案例大多是業主因辦理ESCO事業而將其應負擔之風險轉嫁給業者，而即使業者有適當提供服務，卻仍被強求負擔非因其自身因素所發生之風險。我方希望ESCO標準契約準則能將ESCO事業風險適當分配進行整理，並將此準則加以引進推廣，將事業之益處與風險適當分配予業主與業者，藉此即可使台灣節能市場更加活化。

【參考】一般社團法人ESCO・能源管理推動協議會之

「活用民間資金型ESCO事業（一般型）能源服務契約書（案）」

（一般社團法人ESCO・エネルギーマネジメント推進協議会「民間資金活用型ESCO事業（一般型）エネルギーサービス契約書（案）」）

<http://www.jaesco.or.jp/esco/download/>

（建設部會）

【8】關於金融財務相關事項

議題37 關於已要求提出證明文件且係基於避險目的之期貨預售交易得免確認顧客身分與風險評估

請求事項 建議將已要求提出證明文件且僅進行基於避險目的期貨預售交易之顧客，排除於確認衍生性金融商品顧客身分之對象外。

補充說明 期貨交易分為外匯避險目的與財務目的2種，惟台灣法規中，涉及新台幣匯率之期貨預售交易僅允許辦理外匯避險。

依據台灣法規，提供基於避險目的之期貨預售交易時，銀行有義務要求顧客提出證明文件，確認是否基於實際外匯收支需要，因此已提出證明文件之顧客並無發生對商品理解不足之疑慮。

再者，中央銀行訂定之銀行業辦理外匯業務管理辦法中，係將期貨預售交易定位為銀行無需事先提出申請即可立即辦理之業務，亦可知商品本身之風險極小。

此外，期貨交易在日本並不屬於衍生性金融商品，並無對該商品進行顧客身分確認之規定。

(金融財務部會)

議題38 除外適用金融機構辦理基於抵付利息目的之遠期外匯交易

請求事項 現行外匯法規並不允許無實際外匯收支需要之遠期外匯交易。

另一方面，主要係外資金融機關辦理將外幣（主要為美元）換為新台幣之換匯交易，以於數個月之期間買入新台幣。此時會產生美元利息之部位（position），惟因與貿易等實際外匯收支需要交易不同，故無法使用遠期外匯交易進行外匯避險。

對於常以將外幣換成新台幣放款予顧客之方式而具有流動性之金融機構而言，該部位（外匯風險）具相當程度之規模，故懇請允許除外適用對於金融機構而言屬於實質上之實際外匯收支需要交易，且基於抵付利息目的之遠期外匯交易。

補充說明 外資金融機構取得新台幣用以作為放款予顧客之資金時，由於並無個人存款等穩定性之資金來源，且新台幣、貨幣市場之交易期間與交易量有所限制，故取得之流程係先向台灣境外之外國銀行調度美元，再以該美元為資金與台灣境內之外國銀行進行換匯交易（賣出美元、買入新台幣）。

美元資金交易，係於到期日發生本金與基於利率之利息之收付，然換匯交易僅為本金之交換（起算日與到期日之美元金額相同），係不考慮利息之交易型態。因此，進行上述資金交易與換匯交易，於到期日利息部分將產生現金流量之差異。懇請允許辦理基於抵付因此種現金流量之差異所生之利息部位為目的之遠期外匯交易。

金融機構係基於穩定地放款予顧客之目的辦理遠期外匯交易，在營業內容擴大之中經常發生相同方向之部位。在該過程中，擔心難以控制且可能影響財務收益之外匯風險增加，係健全之銀行經營所應規避之事項。

如屬一般事業法人之貿易交易，係以即期外匯進行交易，並不會發生本問題。而如屬（外資）金融機構，由降低貨幣流動性風險並穩定地確保當地貨幣之觀點來看，則有必要於多段期間進行買入。由於一般係於1年以內之期間從事本交易，故不以即期外匯交易為替代方式。

於1年以上之期間將外幣換為新台幣時，係進行貨幣換匯交易。並且，貨幣換匯交易因不考慮利息之概念，因此不會發現如本件般之問題。故我方懇請希望能允許以換匯交易（1年以內）與貨幣換匯交易（1年以上）進行資金調度中，除適用金融機構辦理基於抵付利息目的之遠期外匯交易，以實現同等外匯避險效果。

（金融財務部會）

議題39 關於非中華民國境內居住之個人其扣繳申報期限之計算，希望以不含假日之營業日為基準，或如認為仍應包含假日，則希望展延申報期間

請求事項 所得稅法第92條規定，非中華民國境內居住之個人於台灣境內有所得稅法第88條規定各類所得時，台灣境內之扣繳義務人應於代扣稅款之日起「10日內」將所扣稅款向國庫繳清，並開具扣繳憑單，向該管稽徵機關辦理申報。

扣繳義務人向該管稽徵機關辦理繳納、申報時，稅捐稽徵機關課予扣繳義務人於扣繳後包含假日之「10日內」辦理繳納、申報之義務，逾期將被稅捐稽徵機關加徵滯納金。

扣繳義務人雖然不知申報期限之10日係包含假日，並非故意，仍被稅捐稽徵機關加徵滯納金，甚至屢次發生扣繳義務人與稅捐稽徵機關間之訴訟。

並且，如勞務發生與繳納、申報期限之間遇農曆春節等中長期假期，將造成扣繳代理人於假期前辦理事務作業之負擔。

為減輕扣繳義務人辦理事務之負擔及減少訴訟之發生，懇請稅捐稽徵機關就非中華民國境內居住之個人其繳納、申報所扣稅款之期限，進一步規定為不含假日之10個營業日內，或如認為該期間仍應包含假日，則懇請將「10日內」改為如15日內等較長期間，進行研討。

補充說明 無。

(金融財務部會)

議題40 重新檢視固定資產報廢中未足額提列折舊部分之報廢損失不認列費損之制度

請求事項 台灣營利事業所得稅查核準則規定，如擬將尚未提足折舊之固定資產廢棄，並將未足額提列部分之殘值以報廢損失認列費用者，若未經稅捐稽徵機關核備或出具查核報告書，則不認列費損，並作為會計上之永久性差異處理。

然此制度係造成阻礙，例如：為提高生產性或提高收益而將尚未提足折舊之設備進行更換者等，若未經稅捐稽徵機關核備或出具查核報告書，則不允許以報廢損失認列為營利事業所得稅查核準則上之費用（或損失）。

如此繁複之程序亦成為阻礙設備更新之因素，不論是否為日商企業，均妨礙設備或軟體之出售。

因此，我方懇請台灣政府修改制度，就未足額提列折舊固定資產之廢棄，改以董事會決議等企業內部正式裁決書取代稅捐稽徵機關之核備或註冊會計師之查核報告書，以使未足額提列折舊資產之廢棄得以費損處理。

補充說明 無。

(金融財務部會)

議題41 希請研議調降對一般正常交易對象放款之備抵呆帳中，對有信用之優良交易對象之備抵呆帳提存率

請求事項 我方懇請針對符合投資等級以上授信對象之正常債權，將其備抵呆帳提存率由1%恢復至先前之基準0.5%，進行研議。

補充說明 主管機關為謀求銀行之健全經營，依授信對象之分類，分別訂定備抵呆帳提存率、保證責任準備率。其中第一類對於一般正常交易對象之債權，已自2014年1月起將備抵呆帳提存率由0.5%提高至1%。

外國銀行於台灣因總行方針及資源之限制，而選擇台灣優良大型、中型企業作為交易對象進行交易。授信交易中，以一般正常交易對象，特別是信用評等較高之優良授信對象、優良債權占授信結構中之大多數。

由於前述優良債權之違約風險極小，且外國銀行可期待來自總行之支援，因此難以想像其於台灣因備抵呆帳不足而發生問題。

另一方面，日系銀行今後亦擬持續擴大放款之方針中，針對正常債權所定之1%備抵呆帳提列率亦將造成極大的財務負擔。

因此，我方建議針對同為正常債權，惟其係例如：經外部信用評等機構評估符合投資等級以上之優良債權，降低其備抵呆帳提存率。

(金融財務部會)

【9】關於智慧財產權

議題42 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 懇請於專利法增訂規範「預備行為」及「幫助行為」等之間接侵權制度。

具體而言，懇請導入以下要件。

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 · 關於設備專用的消耗品，基於專利申請成本、以及發明之各個構成要件構成一個不可分割的整體並產生效果等之理由，難以個別進行專利申請。

- 因台灣無間接侵權制度，關於上揭消耗品出現無品質保證的替代零件在市面流通的情況。
- 抑制諸如此類之準備行為／幫助行為，不僅是保護專利權人的經營環境，亦能確保產品的品質與安全，有利於該產品的台灣使用者之權益保障。
- 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，至今仍不斷於白皮書中提出請求。

（智慧財產委員會）

議題43 設計專利權期限之進一步延長

請求事項 我方希望將設計專利權期間延長為自申請日算起25年。

- 補充說明**
- 1 · 企業長年持續實施之獨創的設計專利權，對企業而言是塑造品牌形象的重要財產。
 - 2 · 現行台灣專利法規定設計專利權期間為自申請日算起12年；在目前審議中的修正草案則為15年。
 - 3 · 然而，對於市場壽命較長的产品而言，十分需要長期維持設計專利權，我方希望將期間延長為25年。
 - 4 · 此外，延長設計專利權存續期間乃是國際潮流趨勢，日本眾議院亦於今年4月16日通過將期間延長為25年的修正法案。

（智慧財產委員會）

議題44 審議制度改革之推動

請求事項 關於專利審議制度，希望①簡化對專利行政處分不服時的訴願程序、以及②導入無效訴訟及其撤銷審定訴訟的當事人對立構造。

- ①我方希望能統合智慧財產局的再審查與經濟部的訴願程序，並設立審議部，導入「前置審查」及「合議制（由複數成員進行審理）」。
- ②在請求撤銷專利權的無效訴訟中，依現行規定作出行政處分的智慧財產局為被舉發人（在審定撤銷訴訟則為被告），我方希望導入當事人對立構造，使持有該專利權的專利權人能作為被舉發人，並針對自身權利進行權利主張。

- 補充說明**
1. 關於前揭①，除了審理時得有效利用智慧財產局審查委員的見解，將訴願程序統合到智慧財產局，亦能簡化程序。此外，關於②，對於第三人的撤銷專利權請求，權利人能自行進行反論。此等皆有助於迅速確實的審理以及解決智財紛爭。
 2. 藉由導入前揭制度，進一步推動台灣智財制度的國際協和，不僅是對日本的使用者，對台灣的使用者而言亦能共享利益。

(智慧財產委員會)

議題45 商標資訊提供的制度化

請求事項 針對申請中的商標，第三人得向主管機關提供有助於審查之資訊的制度（例如，提供在日本的註冊情形、已存在類似商標等資訊），此制度有助於商標審查更加迅速確實。據聞於實務上諸如此類由使用者提供資訊的合作方式已被運作，但因尚未制度化，故在日本的使用者間認知度較低，使用率亦不高。

若能透過法令規定等將商標資訊提供的運用加以制度化，則該運用得廣為周知，使用率亦會提高。其結果不僅能防止商標搶註，亦有助權利的賦與更為安定。

補充說明 在日本商標資訊提供制度係規定於商標法施行細則第19條。

(智慧財產委員會)

【10】關於勞務問題及其他諸事項

議題46 關於放寬每月加班限制事宜

請求事項 伴隨2016/1/1～法定工作時間的修改，希望放寬每月加班時間的規定。

①如每月加班限制為46小時者，希望假日加班時該日最初的8小時能自46小時中除外。

②如請求①無法達成時，希望同時實施下列2點。

(1)將每月加班限制自46小時提高為60小時。

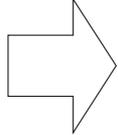
(2)3個月138小時周期之彈性運用。

◆勞動基準法第32條

有關每月加班限制46小時，如經工會同意，無工會時則經勞資會議同意時，得將限制時間提高為54小時，3個月合計限制得為138小時。3個月之周期以連續3個月為一個周期，於日曆上認定為勞資雙方約定之期間。（勞動基準法第32條第2項，施行細則第22條）

希望修改為得以彈性運用該3個月周期。

例如： 4月+ 5月+ 6月=138H
 7月+ 8月+ 9月=138H
 10月+11月+12月=138H



4月+ 5月+ 6月=138H
 9月+10月+11月=138H

補充說明 於季節商品On Season時，在現行規定下，季節商品的生產等難以彈性營運，其結果已造成台灣國內生產的競爭力低落。
 （電機電子部會）

議題47 關於外籍僱主投保全民健康保險之條件放寬

請求事項 希請台灣政府重新檢視外籍僱主於受總公司派遣至台灣工作期間投保全民健康保險之規則，尤其是需連續6個月居住之規定，以保障其投保之權利、義務。

補充說明 依據全民健康保險法第9條之規定，持有居留證且於台灣居住6個月之外籍人士應加入全民健康保險。

此處所謂在台居住滿6個月係指於台灣連續居住6個月（183日），一旦自台灣出境，將自再入境日重新起算。

在台日商之台灣分公司總經理或台灣子公司、合資公司之董事長等外籍僱主，因商業理由等多有在日本及其他國家出差情形，實質上不可能於台灣連續居住6個月。

台灣於積極招攬外國企業的狀況下，應使所招攬企業之外籍僱主一方面與台灣國民享受同等之全民健康保險權利，並使其負擔繳納健保費之義務，就連續居住6個月之規定，希望檢討縮短或予以廢除。

（金融財務部會）

【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"> 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） 遵守WTO的規定 																																	
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%																							
1)出口/生產獎勵金	<p>生產獎勵金(PI: Production Incentive): 2013/1月~</p> <ul style="list-style-type: none"> 不論內銷/外銷目的地，以當地生產的車輛、零件為對象 由課徵CBU/零件進口關稅之對象的金額扣除 以生產附加價值為基礎所算出之獎勵金額 <p>生產附加價值 = FOB - 進口零件 - 原材料 (*)</p> <p>* 僅鋼/不鏽鋼/PGM/鉛/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"> 獎勵額 = 生產附加價值 × 評價率 關稅減免額度 = 獎勵金額 × 進口關稅率 <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>																'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%																												
		<p><例> '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 Incentive額 = 50 × 52% (評價率) = 26 關稅減免額 = 26 × 20% = 5.2</p> <p>《無Incentive》 《有Incentive》</p>																																
③各種免稅措施	2)零組件無課稅進口配額	<p>VAA: Volume Assembly Allowance: 2013/1月~</p> <ul style="list-style-type: none"> 不論內銷/外銷之目的地、針對CBU/CKD之進口 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 →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。 CBU與進口關稅抵銷時減額20% 無課稅進口額 = 批發價格 × 20% ('13年為前提) 關稅減免額 = 無課稅進口額 × 進口關稅率 <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>																'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	VAA	20%	19%	18%					
		'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																									
VAA	20%	19%	18%																															
		<p><例> '16年、價格100</p> <p>無課稅進口額 = 100 × 18% = 18 關稅減免額 = 18 × 20% (關稅率) = 3.6</p> <p>《無Incentive》 《有Incentive》</p>																																
3)投資獎勵金	<p>AIS: Automotive Investment System: 2009年年中~</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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 (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) 公司特別支援配額 <ul style="list-style-type: none"> 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 一透過與通產省（現為經濟省）直接交涉來決定 <p><例> 投資額120億日圓 120億日圓 × 20% = 24億日圓 24億日圓 ÷ 3年 = 8億日圓/年 3年</p>																																	

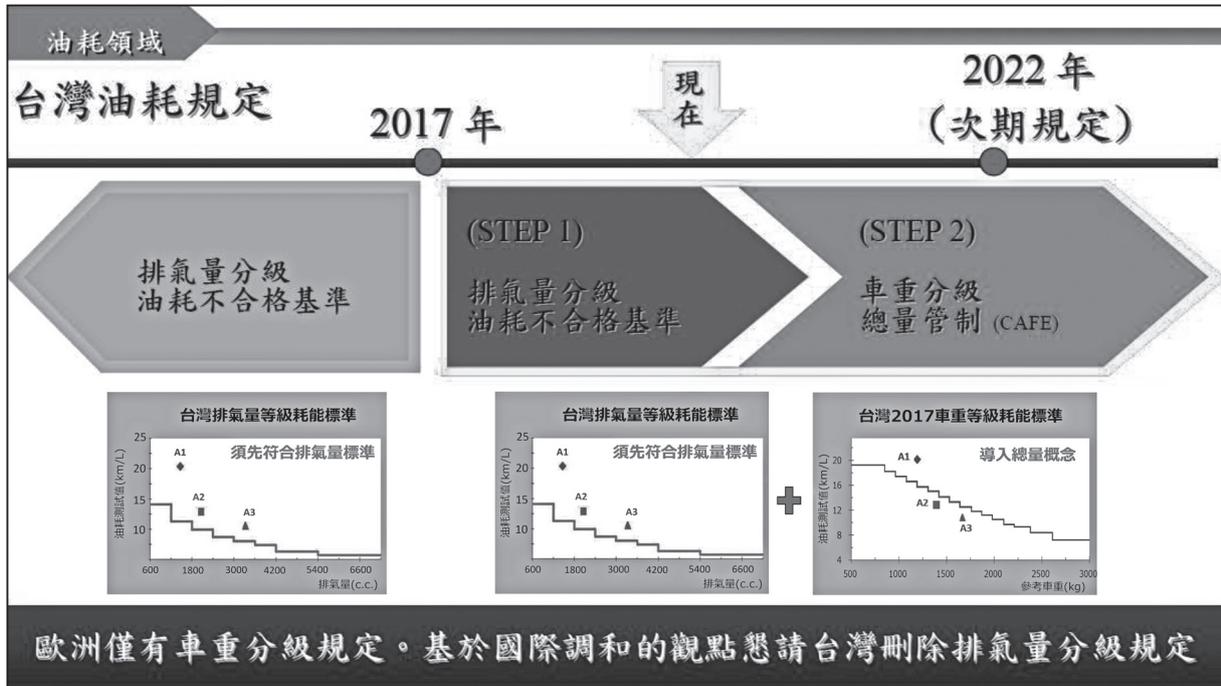
【附件資料】菲律賓生產獎勵政策

菲律賓生產獎勵政策

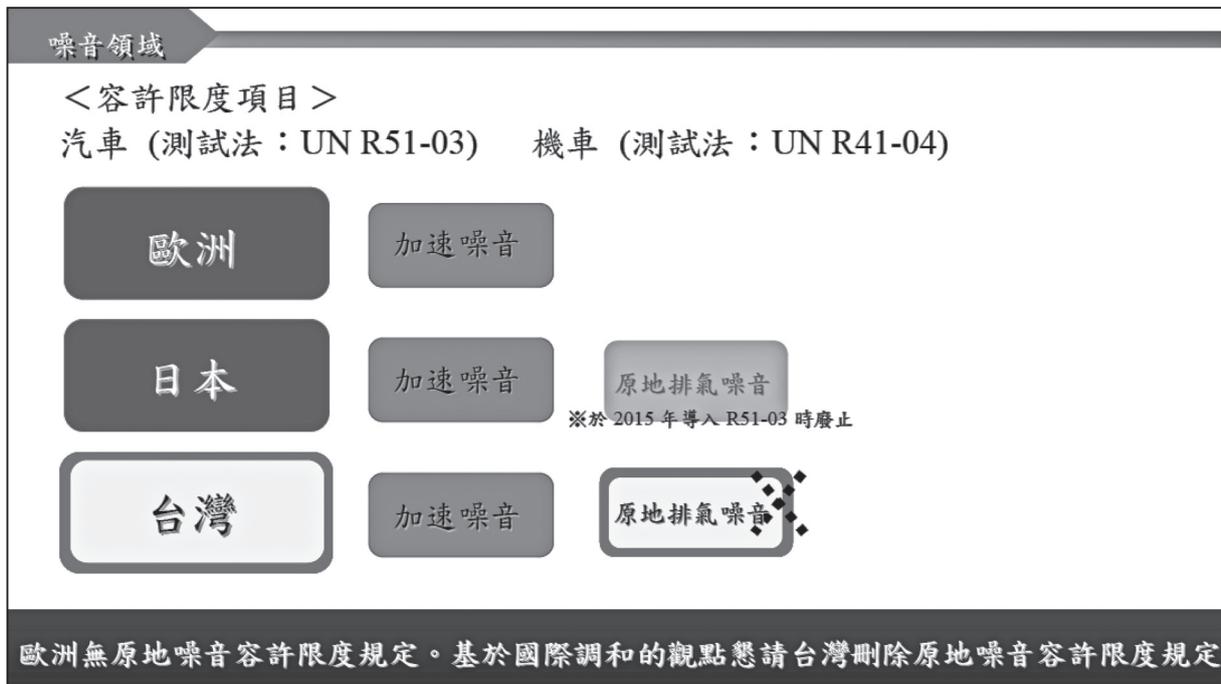
概要	<p>(1)市場台數：288,609台（'15年）</p> <p>(2)當地生產：112,493台（'15年）</p> <p>(3)關稅率：· ASEAN（AFTA）：0% · 他國（WTO會員國）：30% · CKD：30%</p> <p>(4)自動車普及率（每一千人）：32台</p>
政策概要	<p>(1)政策名：CARS Comprehensive Automotive Resurgence Strategy</p> <p>(2)恩 典：· 菲律賓政府以在菲律賓新生產之四輪汽車 3種車款為對象，自2016年開始6年 ⇒給予3種車款總額270億（約177億元）之獎勵。 投資車體組裝、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）</p> <p>(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</p> <p>(4)實 施：· 2016年～2021年</p>
其他	<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】關於廢止台灣獨有法規之相關附件①～④

附件①



附件②



附件③

油耗領域

機車排放標準/耐久里程

期別	車輛分類	CO mg/km	THC mg/km	NMHC mg/km	NOx mg/km	PM mg/km	測試方法	耐久保證里程
台灣 6 期 (2017 年)	<130Kph	1140	380	-	70	-	WMTC	五年 20,000 km
Euro4 (2016 年)	≥130Kph	1140	170	-	90	-	WMTC	五年 35,000 km

指定耐久係數

	期別	CO	HC	NOx	(例)指定耐久係數的運用
耐久係數 (DF)	台灣 200 台以下方得適用	1.4	1.4	1.4	台灣 6 期 CO 閾值：不得超過 1140 (mg/km) A 車輛 正式測試 CO 測定值：850 (mg/km)
	Euro4/Euro5 無台數限制	1.3	1.2(Euro4) 1.3(Euro5)	1.2(Euro4) 1.3(Euro5)	① 850 × 1.3(歐洲指定耐久數值) = 1105 (mg/km) → OK ② 850 × 1.4(台灣指定耐久數值) = 1190 (mg/km) → NG

因指定耐久係數 1.4 的採用，台灣機車排放標準實質上較歐洲嚴格

【機車：主要認證法規差異項目統整】

	代表項目	台灣Reg	歐洲Reg
EG車	排放	· IDL (CO/HC) 規定 · 耐久距離 (20,000km、35,000km)	· 劣化補正 (CO1.3、HC&Nox1.2) · 適應距離 (1,000km)
	噪音	· 加速&原地噪音	· 僅加速噪音
	油耗	· 有 (總量管制)	· 無 (CO ₂ 宣告值)
EV車	車輛接近通報裝置 (EV)	· 有	· 無

附件④

安全領域

台灣車輛安全檢查基準適用時程

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NO.75 汽車控制器標誌(UN R121)	新車款適用							
NO.77 客車車外突出限制(UN R26)	既有車款適用							
NO.86 後方碰撞燃油箱之火災防止 (UN R34)	既有車款適用							
NO. 87 燃油箱安裝規定(UN R34)	既有車款適用							

既存車款(各款式)：法規適用前已取得認證之車輛

新車款：法規適用後欲取得認證之車輛

上揭項目在歐洲不適用於既有車款。基於國際調和之觀點希望台灣能刪除適用於既有車款的規定

【附件資料】重機能否上國道（高速公路）檢核小組評估總報告：



中華民國運輸學會新聞稿

大型重機行駛國3甲及台64線檢核評估案

檢核小組總結會議決議內容

發言人：羅召集人孝賢

發布日期：【107.09.26】

對於社會大眾及大型重型機車團體關心的開放 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路議題，交通部高速公路局日前委由中華民國運輸學會邀集相關大型重型機車團體、客(貨)運公會、交通部路政司、國道公路警察局、高速公路局、公路總局、運輸研究所等代表及專家學者組成檢核小組，並於 106 年 7 月 1 日起展開為期一年的觀察暨檢核作業，針對安全、秩序、行為等面向指標進行統計分析，作為後續推動 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路進程之參考。檢核小組已於民國 106 年 10 月 30 日、民國 107 年 1 月 30 日、4 月 30 日及 7 月 30 日分別召開四次檢核會議，並於 8 月 30 日召開總結會議，總結會議討論與決議內容則分別說明如後。

表 1 檢核小組第一季至第四季檢核成果彙整表

季	道路	車種	總延車公里	安全指標		秩序指標		行為指標		
				死亡與受傷 事故件數	死亡與受傷 事故件數/ 百萬延車公 里	違規件數	違規件數/ 百萬延車公 里	觀測違規行 為件數	抽樣時段行 駛交通量	觀測違規件 數/抽樣時段 行駛交通量
第一季	國三甲	大型重機	154,570	0	0.00	9	58.3	24	294	8.16%
		小型車	24,128,527	1	0.04	352	14.6	278	23,851	1.17%
	台64線	大型重機	2,522,938	5	1.98	118	46.7	44	465	9.46%
		小型車	88,251,022	15	0.17	2,577	29.2	351	16,990	2.07%
第二季	國三甲	大型重機	129,471	1	7.72	5	38.6	29	248	11.69%
		小型車	24,218,205	4	0.17	548	22.6	391	25,520	1.53%
	台64線	大型重機	1,988,313	3	1.51	91	45.8	30	351	8.55%
		小型車	94,518,990	12	0.13	969	10.3	338	17,259	1.96%
第三季	國三甲	大型重機	148,329	0	0.00	9	60.7	29	381	7.61%
		小型車	23,300,108	5	0.21	1,032	44.3	360	25,246	1.43%
	台64線	大型重機	1,675,370	3	1.79	128	76.4	43	451	9.53%
		小型車	104,243,860	17	0.16	2,395	23.0	208	12,359	1.68%
第四季	國三甲	大型重機	172,784	1	5.79	12	69.5	21	331	6.34%
		小型車	23,621,031	3	0.13	2,575	109.0	336	22,897	1.47%
	台64線	大型重機	2,526,094	1	0.40	129	51.1	21	438	4.79%
		小型車	105,538,876	8	0.08	2,071	19.6	217	12,659	1.71%
總計	國三甲	大型重機	605,154	2	3.30	35	57.8	103	1,254	8.21%
		小型車	95,267,871	13	0.14	4,507	47.3	1,365	97,514	1.40%
	台64線	大型重機	8,712,715	12	1.38	466	53.5	138	1,705	8.09%
		小型車	392,552,748	52	0.13	8,012	20.4	1,114	59,267	1.88%

【附件資料】20190517-環保署公告-物品回收清除處理費費率

行政院公報

第 025 卷 第 091 期

20190517

農業環保篇

行政院環境保護署公告

中華民國 108 年 5 月 17 日

環署基字第 1080033934 號

主 旨：修正「物品回收清除處理費費率」，生效日期詳如附表。

依 據：廢棄物清理法第十六條第五項。

公告事項：

- 一、物品回收清除處理費費率，如附表。
- 二、電子電器物品類之綠色費率，優惠對象為具有環保標章產品規格之物品。
- 三、資訊物品類之綠色費率，優惠對象為具有環保標章產品規格之物品。
- 四、責任業者及其所屬公會或環境保護相關團體得隨時提出具體科學性數據、資料，供檢討修正之參考。中央主管機關得據以提交資源回收費率審議委員會審議，依廢棄物清理法規相關規定修正公告。

署 長 張子敬 休假

副 署 長 蔡鴻德 代行

【附件資料】鼓勵節能之支援補助金_以日本為例

① 補助金概算要求摘要「經濟省：促進投資節能專用補助金」

促進投資節能專用支援補助金
2018年度概算要求金額 733.5 億日圓(672.6 億日圓)

申請內容

事業目的-概要

- 推動工場・事業場所・住宅・大體節能之相關投資，以促進能源性能係數(COP)改善，並推行節能。

① 更換節能設備之支援：

為促進工場等節能設備之更換，利用「以工場・事業場所為單位」不限定額的設備（亦包括由多數業者進行合作之設備更換），「以設備為單位」簡化申請手續之方式，藉此進行支援。

② 引進超節能住宅(ZEH)之支援：

除以公營 ZEH 普及化目標之 ZEH 建築業者所建築等之住宅為對象，並以隔热性能等優於施行 ZEH 之建築，設備進行節電外，同時以更有效率地運用太陽發電設備等，利用其所產生之能源總額為終性消費為目標，以此支援 ZEH 等之引進。

③ 驗證超節能建築(ZEB)之支援：

目的在於推廣與則 ZEB 加以實現普及化，並發掘、推廣推行 ZEB 之設計事務所及建築業者、負責人等，且使用作為 ZEB 推廣要領之高性能建築、機器設備等，以此支援驗證。

④ 住宅等作為隔热+節能(節能效果)之支援：

為降低高熱隔热之價格，並加速普及化，使用高熱隔热材，以利用住宅節能化，以此支援住宅隔热改造。

產業目標

- 作出貢獻以於2030年達成節電目標(減少5,030萬kWh)
- 目標為新選定事業之平均節電率達13%以上
- ①-④目標為於2020年前新建築住宅有實施 ZEH 者達過半數，且針對推廣實現 ZEB，並使節能效果戶數倍增

條件【對象-對象行為-補助對象】

補助 (CO2-1/2 設備改善: 定期 壽命延長: 2/3 削減)

國家 → 民間企業等 → 業者等

審查示意圖

① 以工場・事業場所為單位進行支援
利用能源管理系統，選別將更進有效率的設備

②、③ 針對 ZEH/ZEB
係指以實現大幅節電，並由再生能源供應年度所需消費能源為目標之住宅/建築物

④ 以住宅等作為隔热+節能之方式支援節能化
透過下列各種方式實現住宅節能化

④ 補助金概算要求摘要「環境省：大幅降低CO2排放量事業」

透過先進技術之有效運用大幅降低CO2排放量之事業
平成29(西元2017)年度預算(案)
日幣3,700百萬圓(日幣3,700百萬圓)

背景・目的

日本欲達成「在2030年之前，溫室氣體排放量較2013年減少26%」之政府目標，為大幅降低排放量明顯增加的業務部門以及排放量最多的產業部門之排放量，則須具備協助引進先進設備及促進成本效益提升之體制，且更加擴增積極降低排放量之事業單位數量。且低碳社會實行計畫中提倡以新增、更換設備時儘可能引進「可利用之最高水準技術」為前提設定2020年之CO2減量目標。

此外，為了做為評估日本國內排放交易制度時的依據，賦予參加者可相互交易(買賣)之可排放量使其能進行交易，藉此不僅可確保整體計畫確實達成CO2排放量減量，亦可使事業單位建立排放交易之概念，整理制度上的問題以及累積經驗。

事業概要

① ASSET系統之運用等
委託對象：民間事業單位 日幣2億圓

② 標的設備機器引進補助業務
日幣35億圓

事業計畫

實施期間：平成24(西元2012)年度-平成32年度
(平成26年度起實施間接補助)

國家 (補助金費率) 定期 補助金 → 非營利法人 (補助金費率) 1/2以內 補助金案 → 民間團體等

預期效果

- 可驗證L2-Tech認證產品之效果與發送資訊(藉由公布實際投資回收效果等推動普及化)
- 可藉由先進技術與改善其運用方式來大幅降低排放量
- 若各年度參與之事業單位達成所訂目標量以上之減量，則可藉此使事業單位建立排放交易之概念

事業單位

- L2-Tech認證產品補助1/2，除此之外的機器等補助1/3(上限：日幣1.5億圓)
- 引進相同設備、機器等之案件最多取3件
- L2-Tech認證產品之引進比例為事業費之50%以上
- 排放量之第三人驗證機關驗證費用為事業單位負擔(平成28(西元2016)年度起)

環境省

將協助店家與工廠建立目標並實行減少CO2之行動。

減少○○公噸的CO2!

事業單位

達成大幅減量之目標(包含排放配額之運用等)

以集團身分參加亦可

針對標的設備之引進提供補助(篩選標準：CO2減量之成本效益)“反向拍賣(reverse auction)”

我要壓低費用大幅減量!

L2-Tech認證產品(產業、業族(各業種通用))

- 燃氣熱泵
- 商用大型空調
- 離心冰水機 等

運用創意