台北市日本工商會

2020

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

目　次

1．前言 85

2．主要政策建議　「展望後疫情時代，建立新的台日關係」 87

前言 …… 87
【日本工商會六大建議】 …… 87
1．深化台日合作 …… 88
●提出加入跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）等經濟夥伴協定之大方向 … 88
●台日合作開拓第三國市場 …… 89
●促使商務、觀光交流早日恢復正常 …… 89
2．廢除對日本產食品之進口管制措施 …… 90
●實現以科學根據廢除管制 …… 90
3．加速培育新產業 …… 90
●充實鬆綁管制等支援措施以培育產業 …… 90
●培育資訊數位、下一代行動通訊系統產業 …… 91
●培育再生能源產業 …… 91
4．進一步加強既有產業之競爭力 …… 92
●振興汽機車產業 …… 92
●修訂政策以改善電機產業之事業環境 …… 92
5．挽留優秀人才 …… 93
●修訂勞動基準法 …… 93
●建構醫療、照護領域之制度 …… 93
●挽留並培育支撐產業之技術性人才 …… 94
6．排除投資、推動事業時之阻礙因素 …… 94
●加速、推動興建新發電廠以穩定供電 …… 94
●給予進軍台灣之日商流暢的行政程序 …… 95
●對於基礎建設相關事業等交期遲延之因應 …… 95
●維護商業環境與安全面 …… 95

3．針對2019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 96

4．2020年「白皮書」請求事項一覽表 99

5．2020年請求事項 101

【１】與基本政策及勞務問題相關之請求事項 …… 101
【２】關於基礎建設投資及改善投資環境 …… 105
【３】關於能源政策 …… 107
【４】關於汽車、機車業界振興政策 …… 116
【５】關於電機電子零組件產業 …… 126
【６】關於醫藥制度 …… 130
【７】關於菸／酒／食品等規定 …… 137
【８】關於建設工程相關事項 …… 142
【９】關於金融財務相關事項 …… 146
【10】關於智慧財產權 …… 152
【11】其他事項 …… 155

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年提出之「建議書」，而自次年2009年10月初次提交「白皮書」予台灣政府以來，今年已邁入第十二年。於每年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，均會參考「白皮書」，可說愈來愈受到多數相關人士重視。

去年，於2019年10月4日將2019年白皮書提交行政院國家發展委員會後，於10月10日、11日兩日直接就該內容向日本相關政府機關等報告。之後，台灣政府與台北市日本工商會間進行多次協商，更於2020年7月10日召開總結會議。結果，47項議題中，有4項評價為A、30項評價為B、13項評價為C。

白皮書以往均分為兩個部分，2020年版白皮書亦遵循此種方式。前半部係以「主要政策建議」為題，根據目前的政治、經濟、社會情勢，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主要幹部反覆討論，並參考日本台灣交流協會等各個相關機關之意見彙整而成。

後半部則為「個別請求事項」，係由在台灣活躍之日商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，再由隸屬台北市日本工商會之日商（登記會員約490家公司）所參加之17個部會（汽機車、電機電子、醫藥品醫療器材、運輸觀光、食品物資、商社、一般機械、金融財務、建設、能源等）彙整提出之個別請求內容。細看可知各個「個別請求事項」均與「主要政策建議」一致。

本年度2020年版白皮書概要如下：

首先，「主要政策建議」係以「展望後疫情時代，建立新的台日關係」為副標題，就下列6項議題提出建議：

1. **深化台日合作**
2. **廢除對日本產食品之進口管制措施**
3. **加速培育新產業**

4. 進一步加強既有產業之競爭力

5. 挽留優秀人才

6. 排除投資、推動事業時之阻礙因素

相信每個項目對於提升台日間商務關係品質上均極為重要，尤其是第2項，如同本文所詳細說明，係本年度特別重視的議題。此議題可比喻為保齡球運動中所謂「1號球瓶」。如將保齡球順利擲中1號球瓶，則此球瓶便有可能連鎖陸續擊倒其他球瓶，而擊出全倒。懇請台灣政府能基於此種策略性觀點給予支持。

另外，後半之「個別請求事項」則延續至今尚未解決之37個項目及新增之24個項目，共有61個項目。尚未解決之內容中，承蒙台灣政府誠摯地應對，有幾項已幾乎獲得解決，期待今後一年亦能有進一步的進展。

由於全球新冠肺炎疫情一直未獲控制之問題、且美中衝突持續升溫，各國政府均面臨極大的難題。在此情況下，台日兩國有眾多共同關注的事項，相信兩國仍可如同以往般共同攜手克服難關。台北市日本工商會願盡綿薄之力對此作出最大的貢獻。

尤其是最近，台灣政府各個部門均積極運作，以各種形式多次就白皮書各項議題進行商討，本會藉此向台灣政府表達感謝，同時希望藉由2020年白皮書的提出亦可使台日兩國獲益良多。

台北市日本工商會
理事長　大恵　修司
2020年10月8日

2．主要政策建議
「展望後疫情時代，建立新的台日關係」

前言

台灣此次及早控制新冠肺炎感染人數，較全球其他國家率先使國內經濟活動恢復正常。對於台灣政府可作出如此迅速且適當的因應，台北市日本工商會深感敬佩。希望台灣一面迅速克服新冠肺炎疫情之影響，仍需一面留意秋冬第二波、第三波疫情的危險性，並請考量恢復與國外的交流。並且，此次新冠肺炎疫情所造成的影響，擴及人們工作型態或生活模式的改變、限制國際間跨國人口的移動、全球供應鏈面臨重構等各個方面。今後需依循此等變化，展望後疫情時代，建立新的台日關係。

另一方面，今年5月20日蔡英文總統就任中華民國第15任總統，蔡政府展開第二任期。在其就職演說中，發表了將以資訊數位相關產業、5G行動通訊系統、資訊安全產業、生醫產業、國防產業、再生能源產業、民生相關產業六大產業作為核心戰略產業。並強調將推動更融通的金流、更活水的人流、更強勁的產業實力、更與世界緊密連結。因此，日本希望能在上述六大核心戰略產業的發展及社會經濟環境的改善等上有所貢獻，台日兩國聯手實現上述目標。

台日之間長久以來建立良好關係。今後因應後疫情時代的多樣性變化及國際情勢的變化，而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，承蒙政府機關舉辦多場面對面會議等採取靈活且迅速的因應，本會在此謹表謝意。期待今年進一步加強政策執行力，使其更具速度性、具體性與透明性。

【日本工商會六大建議】

1．深化台日合作

- 提出加入跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）等經濟夥伴協定之大方向
- 台日合作開拓第三國市場
- 促使商務、觀光交流早日恢復正常

2．廢除對日本產食品之進口管制措施

- 實現以科學根據廢除管制

3・加速培育新產業

- 充實鬆綁管制等支援措施以培育產業
- 培育資訊數位、下一代行動通訊系統產業
- 培育再生能源產業

4・進一步加強既有產業之競爭力

- 振興汽車產業
- 修訂政策以改善電機產業之事業環境

5・挽留優秀人才

- 修訂勞動基準法
- 建構醫療、照護領域之制度
- 挽留並培育支撐產業之技術性人才

6・排除投資、推動事業時之阻礙因素

- 加速、推動興建新發電廠以穩定供電
- 給予進軍台灣之日商流暢的行政程序
- 對於基礎建設相關事業等交期遲延之因應
- 維護商業環境與安全面

1．深化台日合作

● 提出加入跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）等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，並可能成為阻礙日本等外資引進之主要原因。

白書往年亦提及，希望台灣加入以CPTPP為代表之大範圍經濟夥伴協定，以及推動與日本簽訂經濟夥伴協定（EPA）、自由貿易協定（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。並請求除了藉由管制保護至今的產業別外，亦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。同時，台北市日本工商會亦將強烈請求日本政府支持台灣加入CPTPP及與日本簽訂EPA、FTA。

● 台日合作開拓第三國市場

政府推動新南向政策，促進與東協（ASEAN）10國、南亞6國以及紐澳等18國之交流。蔡英文總統亦在就職典禮上發表將繼續推動該政策。

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。

● 促使商務、觀光交流早日恢復正常

目前雖有部分限制已開始逐步鬆綁，惟商務交流仍持續停滯不前。擔憂此對在台日商而言為一大問題，亦可能造成日本減少對台灣之投資。

並且，關於台日之交流人口，2019年台人訪日有491萬人、日人訪台有217萬人，往年大致上均一直陸續增加。惟今年因新冠肺炎而限制人員往來之影響，預估今年人數將大幅減少。此不僅影響旅遊業、住宿業、飲食業、商品販售業等在台日商，對與前述相同業種之台灣企業及日本境內各家企業而言，亦為造成業績惡化之極大主因。

在此之中，台灣政府第一階段推動「防疫旅遊」，第二階段推動「安心旅遊」，逐步解禁國內旅遊。期待台日間的觀光旅遊，亦能做效國內旅遊設定新的標準，領先於全球其他國家建立安全安心的國際觀光旅遊典範。

此外，台北市日本工商會已向日本外務大臣提交與台交流早日解禁請求書。期待今後台日政府進行磋商，使彼此間之交流早日恢復正常。

2．廢除對日本產食品之進口管制措施

● 實現以科學根據廢除管制

日本311大地震已過了9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，並對其他縣市地區要求提出產地證明或輻射檢驗證明。然而，無論是台灣政府自2011年3月15日開始實施之日本產食品進口檢查、或2019年8月1日公布結果之日本食品抽樣調查中，並沒有任何一項商品超過標準值，衛生福利部食品藥物管理署2019年度報告亦顯示未檢測出銫-90。日本國內亦持續實施監控檢查，並無任何超過標準值之食品於市面上流通或出口。

此外，關於台灣於2018年舉行公民投票決定繼續對日本生產食品實施停止進口措施，我方認為以「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、櫪木、群馬、千葉）等地區農產品及食品進口」之問句舉行投票為問題所在。例如：如以「你是否同意贊成進口已以科學方式確認無核輻射污染且亦於日本國內販售之食品？」等提問方式，亦有可能得到其他公投結果。

今年11月係公投屆滿2年，屆時終於可望重新檢視此問題。在仍維持管制之日本鄰近國家中，如台灣能廢除管制，可對國內外強烈展現台日友好關係，意義非凡。並且，以科學根據檢視管制妥當性之立場，對於討論加入CPTPP等與其他國家之協定時應為有利。

明年2021年3月將屆滿受災10周年，將是使日本國民再次回顧311大地震，具代表意義的周年。在此再次感謝來自台灣超過200億日圓的巨額捐款，同時如能獲得貴國廢除地震受災相關管制，將可進一步加深台日關係的聯繫。鑑於以上緣由，請台灣政府作出更為客觀且明智的判斷。

3．加速培育新產業

● 充實鬆綁管制等支援措施以培育產業

政府列為培育產業之六大核心產業領域，大多為可利用日本企業技術能力或強項之領域。尤其是資訊數位相關產業、5G行動通訊系統、資訊安全產業、生醫

產業、再生能源產業，可期待透過日本技術的引進，開創新的產業。

期待於推動培育新的產業上，採用所謂「監管沙盒（Regulatory Sandbox）」之特別區域制度，以運用新技術或引進新的服務模式。此可透過期間或參加者之限定迅速地進行實證，進而使用經由實證所獲得的資訊，無需適用既有規定，例如：於電動車等新能源車、自動駕駛、智慧城市、先進醫療、能源創新等領域中予以採用。期待針對此等特別區域大幅放寬規定、對包含日本企業之外資參進實施優惠措施等政策。

● 培育資訊數位、下一代行動通訊系統產業

日本已於今年3月啟動5G商轉服務，同時亦致力於發展5G區域專網等獨立運作。此外，亦有多家企業活用已成為世界潮流之數位轉型（Digital Transformation）致力於商業模式之改革，更努力研發5G之後的6G行動通訊系統。

而台灣亦於今年7月啟動商轉服務，令人期待今後5G相關產業之發展。並且，台灣於此次面對新冠肺炎，亦全面運用資訊與通信科技（ICT）技術迅速採取因應，而受到世界各國矚目。

因此，期待台日雙方交換相同領域上的長處，在推動數位轉型或5G、甚至是6G的相關產業發展或研發的動向更加活躍。並且，請求進一步修訂、改善該等研發領域中之補助金制度及智慧財產權保護制度，使日本企業亦可適用。

● 培育再生能源產業

關於再生能源領域，台日兩國在缺乏能源資源一點上相似，藉由將日本一直以來就能源所提出的因應對策、改善能源效率等見解使台日兩國共享，應可對台灣提供很大的貢獻。

日本從以前便積極投資台灣民營電廠，近年更投資風力發電及太陽能發電領域。並且，由日本較台灣早引進再生能源及推動電業自由化之經驗以觀，亦有多家企業已擁有輔助服務（Ancillary Service）及智慧電網（Smart Grid）等相關服務之know-how。

台灣訂定於2025年以前再生能源占總能源比例達20%的目標，亦於今年4月開始以再生能源為對象進行電業自由化，且台灣電力公司亦辦理輔助服務之招標。並且，預計最晚於2026年以前台灣電力公司將分割為發電、輸配售電二家子公司，預估台灣再生能源所處之環境屆時將邁入極大的改革時期。

在此情形下，令人期待台日兩國在台灣再生能源領域上進一步合作。然而以現況而言，日本企業於台灣拓展事業時，面臨到不少如同個別請求事項所述電業法中對於投資再生能源之定義及離岸風力發電之股份轉讓限制等問題，而受到阻礙。因此，請求台灣政府進一步改善事業環境。

4．進一步加強既有產業之競爭力

● 振興汽機車產業

台灣有多家汽機車製造產業及零件產業等相關企業。相關就業人口約達10萬人，台灣國內之汽車產能為65萬台。然而，實際生產台數僅約25萬台，僅使用約39%之產能，因而發生大幅的產能過剩。此外，近年來因降低進口車關稅而使進口車大幅增加，導致台灣國產車之市佔率大幅下降。因此，為使台灣汽機車產業今後仍得以繼續生存，請求台灣政府給予支援。詳情請就個別請求事項進行研議。

而新的政策方面，台灣政府訂定於2040年使新售汽機車全面電動化之目標。認為此將對未來汽機車產業及台灣經濟之影響產生非常大的變動。然而，政府尚未對此提出具體的行動計畫，由於將對零件產業等汽機車相關企業未來的策略造成極大影響，因此希望政府可早日制訂計畫。

● 修訂政策以改善電機產業之事業環境

電機產業亦為支撐台灣經濟的重要產業之一，多家日商亦在台從事電機產業。然而，隨著台灣市場趨於成熟，經營環境逐漸惡劣。在此情況下，為使日商電機企業能持續於台灣經營事業，並進一步推出創新，對台灣電機產業之進步繼續提供貢獻，懇請台灣政府提供支援。

期待台灣政府可早日提出因應，例如：如同個別請求事項所述，制定升降機遠端檢查維修相關法令、改善對空調機節能機能規範的實施要領、使廢棄家電回收費用負擔合理化等。

5．挽留優秀人才

● 修訂勞動基準法

勞動基準法之修法內容，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。

首先，關於「剩餘特別休假折算工資制度」，亦即年度終結或勞動契約終止時將未休畢之特別休假折算為工資發給。此制度反而招致不請休特別休假用以換取工資而助長長時間工作之結果，與原本避免長時間工作及增進勞工健康且具有文化的生活之用意背道而馳。並且，長時間工作之助長，對於台灣不久後即將面臨人口減少的情況而極需提高勞動生產力，可謂反其道而行。在先進民主國家中一些國家並不實施休假折算工資制度，反而禁止採行此種制度，懇請台灣政府能正視此問題，廢除本制度。

其次，關於勞動基準法第35條。世界各國大多推行彈性工時工作或縮時工作等適合每個員工生活模式的工作型態。此潮流於受到新冠肺炎影響而使在家工作越來越普及之下更為明顯。然而，勞動基準法第35條規定「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息」，限制每個員工之自由工作型態。因此，請求根據白領勞工可自行選擇工作型態之特性，將該等勞工除外適用該條法規或予以放寬。

● 建構醫療、照護領域之制度

台灣高齡化比率於2019年達15.3%，進入世界衛生組織（WHO）所定義之「高齡社會」，令人擔憂醫療費用增加或照護制度不完善等問題。

如醫療費用持續增加，令人擔憂台灣健保財政將面臨破產，且恐怕難以確保藥劑給付預算。為防止前揭情事發生，懇請進行制度之改革，以確保醫療財源可持續維持。

另外，關於照護制度，台灣政府於2016年制訂「長期照護十年計畫2.0」，以稅捐補助需照護對象，惟並未依需照護之程度所生之服務/支援費用設定補助負擔金額，因此需照護對象的個人負擔因照護程度而發生很大的差異。如考量未來的財政負擔，採用日本的照護保險制度，依需照護的程度設計制度，對於解決目前台灣所面臨的問題應有所助益。

● 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。

6．排除投資、推動事業時之阻礙因素

● 加速、推動興建新發電廠以穩定供電

投資台灣之前提即事業基礎環境，向來有缺電、缺地、缺人、缺工、缺水等「五缺」問題。工商會瞭解政府已推動各項改善措施，惟認為其成果有限。

尤其是，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。以台灣的供電現況而言，2020年因受到新冠肺炎的影響，4月時備轉容量率經常保持10%以上，目前供電上尚無問題。然而，預估今後可能因新的外資企業進入台灣、台商回台投資等，而使用電需求大增。此外，為實現台灣政府預計於2025年全面廢核，並採用燃氣5：燃煤3：再生能源2的能源轉型配比之政策，以供電可靠度或

調節能力之觀點來看，有興建民營燃料火力電廠等新發電廠之必要。希望政府能提供支援、建構外資參進環境，以加速、推動興建新的發電廠。

● 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，在取得用地或取得環評等各種許可等時，因過於尊重民意之結果，造成行政上無法順利執行的狀況，以致於展開新事業需花費的時間超乎預期之情形。此點成為難以預估事業時程之風險因子，並成為外資進軍台灣後之阻礙因素。為使外資企業進入或投資台灣時可順利辦理各種行政程序，懇切希望政府機關能於程序間提供持續且密集的支援。

● 對於基礎建設相關事業等交期遲延之因應

由於此次新冠肺炎影響而使原物料及零件延誤、所需人員因此中止派遣等，以致基礎建設相關事業等發生交期遲延。至於人員派遣方面，亦暫停核發多次入境簽證予基於商務洽公目的入境之日籍人士。懇請台灣政府將上述情形認定為不可抗力事由，並對各相關機關推動行政指導，以使履約上的紊亂控抑制於最小限度，同時懇請恢復核發多次入境簽證。

● 維護商業環境與安全面

持續懇請政府協助推動台日間人才交流、培育熟知日本的專業人才以支持日商之經營環境、給予日本人學校支援、以台灣的大學為主體加強對日本研究之國家預算及支援、加強因應近期全球恐攻案件之安全對策等。

3．針對2019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2019年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2019年10月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2019年「白皮書」之個別請求事項47項目，針對台灣政府各部門給予之個別回覆，以及5月18日、6月4・5日由國家發展委員會舉辦的全議題協調會的討論結果，於2020年6月中，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： 4項　　佔全體之比率為　9%　　（2018年　16%）
B評價：30項　　佔全體之比率為　64%　　（2018年　66%）
C評價：13項　　佔全體之比率為　27%　　（2018年　18%）

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。

2019年度的A評價項目中，4項皆為新提出的請求事項。

B評價項目佔了全體的三分之二，此為具專門性的且長期以來無法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，透過在5月18日、6月4日・5日，分3次舉行的全議題協調會的討論，有1項請求事項的評價由B提升到A，3項請求事項的評價由C提升到B。再次感謝國家發展委員會及相關部會的各位的全力協助。

B以及C評價的項目原則上將列入持續請求事項編入2020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2019年白皮書的請求事項，與2018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。

⑴ 與經濟部沈榮津部長舉行懇談會

2019年9月10日（星期二）11點～13點，與經濟部沈榮津部長舉行了午餐會兼懇談會。主要針對電力供應問題、離岸風電、日本產食品進口管制問題、包含電動車等未來的移動方式等議題進行了交流，也理解了經濟部的各項考量。

出席人員：經濟部：沈榮津部長等

工商會：石川理事長、大橋常務理事、大惠常務理事、木原理事、三平理事、坂上理事、中川理事、加藤理事、岡田理事、古谷理事、堀理事、花岡理事、滿田理事（共13位）

⑵ 國家發展委員會陳美伶主任委員來訪

2019年9月18日（星期三）10:30～11:00，國家發展委員會陳美伶主任委員到本會拜訪，與石川理事長、大橋常務理事、大惠常務理事進行了意見交流。針對2019年白皮書提出的能源問題（對電力供應不足的疑慮）、日本產食品進口管制問題等會員企業十分關心的議題進行說明，並強調我們對於改善勞基法的強烈請求。此外，也由陳主任委員向我們介紹了政府對新南向政策以及與其相關的台灣企業回流的情況的政策考量。

⑶ 2019年白皮書：議題14「汽車零件進口關稅之調降政策」

我們透過白皮書，向台灣政府請求調降目前跟全車的關稅差距不大的引擎、懸吊系統等的汽車零組件的關稅此一請求事項，終於朝向目標邁進了一步。

台灣區車輛工業同業公會等亦向經濟部工業局請求檢討調降該進口關稅，經濟部工業局對此積極進行檢討，在聽取台灣的零組件業者的意見後，將調降對象鎖定在引擎及引擎相關零組件，向財政部提出了降稅的草案，財政部最終亦達成了共識。

工商會在2019年11月6日向經濟部工業局、財政部、國家發展委員會提出了請求書，希望可以加速審議進度，在當年度以內通過該草案。

11月22日由經濟部舉辦了公聽會，日系的相關企業亦出席該會議並表達了意見，可惜仍舊無法在該年度內通過，此一議題將延續到2020年。

⑷ 與經濟部沈榮津部長舉行懇談會

2020年4月15日（星期三）13:30～14:45，石川理事長、大恵常務理事、大橋常務理事等與經濟部沈榮津部長舉行了懇談會，針對當前的重要課題交換了意見。經濟部能源局游振偉局長、投資業務處章遠智參事等亦參加了該會議。

針對離岸風電事業、火力發電的工期，以及因新型冠狀病毒所導致的工廠等員工所需之口罩數量確保、外國技術人員取得入國簽證等問題，進行了交流。但由於時間的關係，有幾項議題用書面另行提出。

⑸ 2019年白皮書：議題30「關於通關時關務人員指示之請求」

2020年4月15日（星期三）14:30～15:40，在國家發展委員會松江辦公室舉行了針對2019年白皮書的議題30「關於通關時關務人員指示之請求（食品物資部會）」的協調會議。衛生福利部食品藥物管理署、財政部關務署都派員出席，工商會是由食品物資部會上田部會長（台灣麒麟啤酒）、井筒商務廣報委員（台灣味之素）等出席該會議。

由味之素公司提出數個具體的案例，與食品藥物管理署、財政部關務署進行議論，闡明問題的癥結點後，在5月12日（星期二）再度進行了進一步的交流會議，朝向解決問題邁進了一大步。

⑹ 2019年白皮書：議題5「關於擴充位台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜」

2020年7月1日（星期三）10點～11點，於國家發展委員會舉行了2019年白皮書的議題5「關於擴充位台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜」（運輸觀光部會）的意見交換及交流會議。透過之前的全議題協調會的議論，判斷此議題可望有進一步的進展，因此短時間內又召開了個別議題的交流會。在此會議上，交通部民航局承諾，在進行今年度的機場貨運設施的管理業者的招標時，將會以具備冷凍、冷藏設備為條件之一，另外如貨物量超過預期，將進行設備的擴充。此為自2015年提案以來最大的進展。

4．2020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	2019年度部會評價
【1】與基本政策及勞務問題相關之請求事項	1	關於廢除日本產食品進口管制	食品物資	2011	C
	2	①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
		②關於剩餘特別休假折算工資制度	汽機車	2017	C
	3	①關於排除白領勞工適用勞動基準法第35條之工作時間相關規定事宜	商社	**2020**	
		②關於勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更	運輸觀光	**2020**	
	4	關於勞動基準法修正派遣勞工相關法規造成之影響	電機電子	**2020**	
【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	關於針對新冠肺炎問題在基礎建設相關事業中所造成影響採取對策事宜	商社	**2020**	
	7	在自然災害因素下政府標案的採購交期遲延規則之修改事宜	情報通信	**2020**	
【3】關於能源政策	8	關於整頓電力領域的投資環境	能源	2019	B
	9	請求政府支援實現安定的供電體制、尤其是針對加速、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），以及整頓參與投資之環境	能源 商社	2018	B
	10	離岸風力市場之國產化要求與未來之開發案件計畫	能源	2019	B
	11	關於許可中國製TIV用於台灣離岸風力事宜		2019	B
	12	離岸風力渦輪機及工作船之相關離岸通關許可		**2020**	
	13	關於台灣離岸風力之股份轉讓限制		**2020**	
	14	關於離岸風力案件對漁民之補償金		**2020**	
	15	關於2026年以後之電源開發計劃		**2020**	
	16	關於鋰蓄電池之廢棄處理		**2020**	
【4】關於汽車、機車業界振興政策	17	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
	18	關於因應環境、因應安全之針對老舊車輛強化車檢制度與調整汽車稅制事宜	汽機車	2016	C
	19	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	C
	20	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		2018	C
	21	關於車輛噪音管制之台灣法規與歐盟法規的調和		2018	B
	22	汽車零件進口關稅之調降政策		2018	B
	23	關於開放大型重型機車（排氣量251cc以上，下稱重機）行駛高速公路事宜		2019	B
	24	關於車輛汰舊換新的補助政策		**2020**	
	25	商品認證登錄所需ISO認證之單位		**2020**	
	26	關於維修用空調零件（壓縮機）之貨物稅		**2020**	
【5】關於電機電子零組件產業	27	關於升降機檢查維修制度之重新檢視	電機電子	2016	B
	28	改善對空調機節能機能規範的實施要領		2019	B
	29	關於廢棄電器回收費用的負擔方法		2019	C
	30	提案將電子開關列入強制安全認證之對象		**2020**	
【6】關於醫藥制度	31	為求確保永續醫療財源（藥劑費）之制度改革	醫藥品 醫療器材	2008	B

4．2020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	2019年度部會評價
【6】關於醫藥制度	32	為有效活用醫療財源，「禁止」健保藥局與健保醫療機構之「一體化經營」	醫藥品醫療器材	2008	C
	33	縮短藥價核算期間		2008	B
	34	關於藥品給付協議（MEA；Managed Entry Agreement）制度之適用		**2020**	
	35	關於「藥品費用支出目標制」（Drug Expenditure Target, DET）之運用		2008	C
	36	關於第38條之藥價參照國家		**2020**	
	37	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	B
	38	關於藥劑師不在藥局內時販售指示藥品（OTC）之彈性運用		**2020**	
【7】關於菸／酒／食品等規定	39	政府應持續加強查緝走私菸品、打擊不法	食品物資	2011	B
	40	政府應確保菸品管制政策有效並合乎比例原則		2014	B
	41	關於通關時衛生福利部食品藥物管理署（TFDA）官員之指示		2019	B
	42	①關於琉球泡盛之關稅調降	運輸觀光	2008	C
		②關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降	食品物資	2008	C
【8】關於建設工程相關事項	43	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
	44	關於就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	B
	45	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		2016	B
	46	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
	47	建議由政府主導引進ESCO標準契約準則		2019	C
【9】關於金融財務相關事項	48	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	B
	49	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	B
	50	除外適用金融機關辦理基於調度新台幣資金目的之「外幣資金調度+換匯交易」（允許為規避外幣利息部分之外匯風險得辦理遠期外匯交易）		2019	B
	51	就第一類授信資產提列之備抵呆帳中，重新檢視信用優良授信戶之備抵呆帳提列比率		2019	B
	52	簡化100萬美元以上外匯交易之中央銀行事務程序		**2020**	
【10】關於智慧財產權	53	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	B
	54	審議制度改革的推動		2019	B
	55	關於簡化海關之仿冒品認定程序		**2020**	
【11】其他事項	56	關於解除特殊車輛之租賃禁令	合資公司	**2020**	
	57	關於重新研討印章制度事宜	商社	**2020**	
	58	因應疫情期間希望彈性工時更彈性化	電機電子	**2020**	
	59	透過擴大環保標章相互承認、簡化驗證程序，建構完善之環保標章產品推廣環境	流通	**2020**	
	60	手推嬰幼兒車國家標準CNS12940　修訂草案修正案		**2020**	
	61	針對與台商間商務案件相關入境人士放寬新冠肺炎防疫管制事宜	一般機械	**2020**	

共計 61 項目　・　延續事項 37 項目　・　新提出 24 項目

5．2020年請求事項

【1】與基本政策及勞務問題相關之請求事項

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9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（所有都道府縣）、輻射性物質檢測證明（部分都道府縣之部分食品）。對於2011年3月26日以及2015年5月15日起施行的進口管制，如同至今我方的要求，仍希望依科學根據廢除進口管制。

補充說明

・台灣政府自2011年3月15日起實施對日本生產食品之進口檢查及2019年8月1日公布結果之日本產食品之抽樣調查，均未發現輻射基準值超標之商品，該調查的2019年度報告亦顯示未檢測出銫-90。日本國內仍持續進行監控檢查，輻射基準值超標食品並未流通於市面上，且並未出口。

・因福島第一核能電廠事故而對日本生產食品採取進口管制措施的54個國家、地區中，已有34個國家、地區已廢除進口管制，另有18個國家、地區已實施某種程度之放寬管制，僅有台灣與韓國尚未放寬任何管制。

・本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。甚且，亦減少消費選擇性而恐使台灣消費者蒙受甚大之損失。

・衛福部針對2019年本項請求之回應為：「我國政府尊重公民投票結果，就確保國民食安之立場出發，建議日方更積極說明食品管理及安全性，以提昇消費者之信賴」，將責任轉嫁日方，態度毫無妥協。實則我方所要求者無非是科學上之論證。

（食品物資部會）

議題２　①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」，

持續請求政府除生產線作業員、服務業等難以自由裁量之職業外，至少應立即廢除或排除適用所謂白領勞工的特別休假折算工資制度。

補充說明　本部會至今雖已三次要求重新檢視本條文，但主管機關就2019年白皮書之回應，仍僅站在極度性惡說之角度，重複說明修法歷程：「在台灣不分職業，若無該條文即無法保證得申請特別休假」，不同職業自由裁量之差異，以及何以本制度實施三年後竟以不同於政府冀望之形式逐漸定型等，絲毫未加以考慮。本部會十分憂慮，再如此下去可能會壓迫企業之經濟性，最後對台灣之就業促進帶來負面影響。

以實例說明，主管機關就2019年白皮書之回應中提及「為增進特別休假之運用，雇主得提醒勞工排定特別休假」作為企業方之反制手段，但幾乎所有在辦公室工作的白領公司，大約每季（最後一季為每個月）均會提醒盡快申請特別休假。但會安排休假的員工根本毋須提醒也幾乎早已申請，亦有許多員工以為休假或不休假而換錢均屬於勞工權利，即使提醒該等員工仍毫無效果。是以政府擬達成「讓無法請假的勞工得以休假」之本意，實際上卻大相逕庭。令人遺憾的是，目前制度已逐漸定型為休假或換錢的選擇制思維。

此外，近來為因應新冠肺炎，亦在時勢之需求下，許多會員企業均推行在家工作、分流上班、請假以1小時為單位等，辦理並討論各種工作方式之改革，這些對策均是以自由裁量為基礎，並以提高生產性為目的，然而本條文卻又是以台灣政府所謂不具自由裁量的企業為適用對象而適用至所有職業，此等現況不得不令人抱持極大疑問。

綜上，強烈請求除生產線作業員、服務業等難有自由裁量的職業外，至少廢除對所謂白領勞工的特別休假折算工資制度或將其排除於適用範圍外。

（商社部會）

議題２　②關於剩餘特別休假折算工資制度（延續事項）

請求事項　・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降低，偏離特別休假原本欲達成之目的。

・企業方面因為折算工資之日數增加，造成競爭力下降，以及因此帶來對於勞工折算之工資不如預期等，可能隨之造成勞資雙方的問題。

・因勞動部見解為「現行規定已衡平考量勞雇雙方權益，仍需審慎」，故作為延續事項提請研議，本部門就該制度提案如下：

重新定義特別休假制度本身之目的，並且

・廢除制度本身

・限定制度之適用（排除管理階層之適用等）

補充說明 ※日本的管理階層（非工會成員）應按需求執行不定量且無限制之業務。站在此觀點，例如至少要求管理階層應排除在適用範圍外，應屬妥當。

（汽機車部會）

議題３　①關於排除白領勞工適用勞動基準法第35條之工作時間相關規定事宜

請求事項　勞動基準法第35條雖認為勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息，然此規定本身係以工廠工作人員及礦場勞工等所謂藍領勞工為前提，與業務體系及行政體系之白領勞工之實際工作狀態不符，因此希望就白領勞工排除本規定之適用。

補充說明 ・於世界性之工作方式改革之動向中，本規定之存在使得公司難以設定彈性工作時間，至少對於白領勞工而言，未必得以保護勞工。

・白領勞工之實際工作狀態幾乎均為會議及磋商、拜訪客戶等難以於中途中斷業務者，本規定雖認可如業務具有連續性時「受雇者於工作時間內之調整」，然實際上「受雇者於工作時間內」難以休息。

・舉例而言，業務體系及行政體系之企業，下午之工作時間為13：30～17：30，如欲使勞工加班時，則使其休息30分鐘，自18：00起開始加班，但使勞工強制休息30分鐘將導致無益之延長職場停留時間，難以認為對勞工健康有所益處，且實則勞方亦希望與其休息，不如提早完成業務提早返家。

・白領勞工與工廠工作人員等不同，某種程度有發揮自行斟酌之部分，給予吸菸或午茶時間等一面適當休息一面工作，方為其實際之工作狀態。

（商社部會）

議題３　②關於勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更

請求事項　勞動基準法第35條雖規定「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息」，但該規定卻阻礙彈性工作方式。因此，懇請變更給予勞工休息時間之方式以達成具有自由度之工作方式。

補充說明　伴隨繼續工作4小時給予休息所產生之弊病，茲列舉下列3項：

①加班時間外另休息30分鐘時間，停留公司時間將變長。

②難以採用彈性工時工作。因各自之出勤時間不同致使休息時間相異，以致難以安排會議及溝通交流。

③難以採用縮時工作。因有繼續工作4小時之限制，將失去選擇工作時間之自由度。

採用已正在成為全球標準之彈性工時工作及縮時工作（因照護事由、育兒事由等）於台灣國內的門檻很高，我們擔心將落後於國際。

於日本，勞動基準法第34條規定「工作時間超過6小時，應於工作時間中途至少給予45分之休息時間，超過8小時，應於工作時間中途至少給予1小時之休息時間」，係得以應對彈性工時工作或縮時工作等多樣工作方式之法律。

（運輸觀光部會）

議題４　關於勞動基準法修正派遣勞工相關法規造成之影響

請求事項　2019年勞動基準法第17-1條修正中，第1項規定：「要派單位不得於派遣事業單位與派遣勞工簽訂勞動契約前，有面試該派遣勞工或其他指定特定派遣勞工之行為。」影響企業僱用適合之派遣勞工，請求廢除。

補充說明　要派單位不得事先甄選派遣勞工，造成無法妥善配對派遣勞工，影響派遣勞工之穩定性，增加企業有形與無形成本（訓練、制服等），對企業競爭力亦造成影響。請求因應方案以消除派遣勞工及企業不便。

具體問題：

1．成本增加：

①招募人力之成本增加，導致支付給派遣公司之管理費增加

②訓練不適任之人力等導致成本增加

2．進入要派單位後之穩定性下降：

要派單位無法事前妥善分配工作內容與勞工，容易產生對工作內容的認知差距，報到隔天即離職的人增加等，造成公司經營成本增加、生產性下降等負面影響。

（電機電子部會）

【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。尤其羽田機場之美國航班有大幅增加，且與松山機場間又有航線，故經由羽田機場通往美國之運輸路徑所占比例已大為攀升，錯失此機會將會是台灣經濟的一大損失。

此外，松山機場與廠商（中科國際物流公司）間之BOT營運契約期間將於2020年9月30日屆滿，因此我方希望在新標案中能以擴充設施或採用低溫型物流系統等最新設施作為條件，藉此充實松山機場之規模與設施。

補充說明　由於2020年9月BOT營運契約即將屆滿，因此廠商更替或許能讓設施得以更加充實，希望政府機關能策略性活用此機會。

（運輸觀光部會）

議題６　關於針對新冠肺炎問題在基礎建設相關事業中所造成影響採取對策事宜

請求事項　不論案件是否為政府採購法的對象，在社會基礎建設相關案件中，於機器供應契約、服務供應契約、履約案件中因新冠肺炎問題而使原物料或零件延誤以致工期遲延、入境限制措施使履約所需人員因此中止派遣等情形，對於履約已產生直接影響。我方希望政府機關儘速作成指示，安排將上述情形認定為不可抗力事由，並對各相關機關推動行政指導，以使履約上的紊亂抑制於最小限度。

補充說明　對於再生能源相關躉購費率確定期限的影響

再生能源發電業者一旦收到經濟部能源局同意函時，躉購費率將因此確定外，完工期限也同時敲定。尤其是太陽能，有多數案例均需仰賴自中國等國家進口其原物料、零件，但新冠肺炎問題卻造成供應鏈發生紊亂，對完工期限已造成一定影響。關此，不論發電容量為何，我方希望政府機關能同意予以延長一定期間。

至於IPP部分，於履行機器供應契約或服務供應契約時，因防疫措施所實施的入境限制措施導致世界各國中止或延後派遣履約所需要的技師等人員，對履約造成直接影響。在此情形下，希望政府機關能同意在該等契約中將上述情形認為不可抗力事由。（使該等遲延情形不適用相關罰則規定。）

雖然台灣政府的新冠肺炎感染防疫措施均在有效運作中，但世界各國的情況未必與台灣相同。我方希望政府機關能就適用不可抗力事由作成指示，並儘速對各相關機關實施行政指導，由其進行個別審查。

（商社部會）

議題７　在自然災害因素下政府標案的採購交期遲延規則之修改事宜

請求事項　於政府標案中，當採購商品交貨時如有交期遲延情形發生，通常都會產生遲延損害金（Penalty）。

然而，如果理由為此種自然災害時就非屬採購廠商的過失，故我方希望政府機關能給予一定期間的寬限期。

補充說明　舉例而言，當發生上述遲延情形時所課徵的遲延損害金如下：

①每遲延一天即有義務支付採購金額千分之一至千分之三的遲延損害金。

②前揭總金額超過採購金額百分之二十時即解除契約。

③此外，三年內不得再參與政府標案。

倘原因在於廠商的過失，遲延損害金的課徵尚屬不得不為的情形，但若原因在於與產地或物流有關的自然災害（颱風、地震、物流事故）或現今病原體蔓延等情形，則廠商並無過失存在，故我方希望政府機關亦能一併考量遲延損害金的措施。

另相關課題如下：

制定舉證方式，以證明災害等因素對於遲延情形的發生實際上造成多大影響。

事實上，受到目前新冠肺炎影響，已發生不得不顧慮交期遲延的情形，同時也有因此而放棄參與標案的案例。

尚請政府機關就此進行研議。

（情報通信部會）

【3】關於能源政策

議題8　關於整頓電力領域的投資環境（延續事項）

請求事項

・希望能停止實施片面對事業獲利造成不良影響之制度變更。以1）電業法第64條及2）再生能源發展條例第12條之制定作為具體案例，懇請就該等法律條文進行以下2點事宜。

・關於1）。懇請就所要求之環境設備／可再生能源投資，擴大包括活用蓄電池／自動頻率控制之輔助服務及電力零售服務、天然氣、生質等其他能源之投資等在內之符合之投資對象範圍。

・關於2）。懇請就包括IPP在內之發電事業之適用除外事宜延續去年度檢討。

補充說明

・不論決定投資意願的前後，如片面實施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，結果對政府而言應非上策。

・像發電事業等以長期投資作為前提者，亦絕非上述專案的例外。茲從此一觀點提出下列2項建議：

- 現狀下雖已就已修正的再生能源發展條例第12條之子法進行檢討，然希望將包括IPP在內的發電事業視為「電力供應者」而非條例對象之「電力需求者」，而排除其適用。
- 懇請於已修正的電業法第64條中，將投資義務之對象範圍擴大以確保專案之彈性。

【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CO_2排放基準（0.492kg-CO_2e/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。

（能源部會）

議題９　請求政府支援實現安定的供電體制、尤其是針對加速、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），以及整頓參與投資之環境（延續事項）

請求事項

■為確保新電源，懇請持續①分配一定比例之新電源予民間IPP，為此，②包括加快核發許可在內，如實施支援加速開發、③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。

■為促進更多事業加入、活化競爭，懇請除早日公布招標綱要草案外，同時於IPP招標要項中就發電設備容量、工廠設備利用率、工廠設備性能、燃料採購等實施彈性設定，以使投標者得以設計合理之發電廠設備。

補充說明

■自2019年以後，因林口、大林電廠之更新改建及引進新的離岸風力，已可維持15%左右之備用容量率，然如考量到因老舊燃煤發電廠退役、廢除核電廠、運轉中燃煤之排出CO_2總量管制所導致之運轉限制等，則供電不足之課題仍依然無法完全解決。而另一方面，目前亦仍尚未找到藉由大幅左右國家之發展及安全性之供電安定性、引進可再生能源之針對成本競爭力之解決對策。

■2018年招標，2020年開始運轉之電源，投標者為1家，2021年開始運轉之電源雖自2018年至2019年總計招標8次，但投標者均為0。2020年開始運轉之電源，迄投標截止前之期間為自公告投標起1個月，自預告起4個月，非常短暫。另一方面，因環保意識提高，EIA有長期化之傾向，需要3年以上時間，即使通過EIA，亦恐有與之後公告之IPP招標要項產生不一致之虞。近年在日本之電力公司已進行之火力電源招標之方式為自事前說明會至投標截止之期間大概為7～8個月左右，且投標者得以任意之發電容量投標。

■比照最近實施之IPP招標要項等，我們認為阻礙民間企業加入IPP之主要原因如下：

⑴欠缺實現合理性之環境條件之偏倚

投標資格要件之一為通過環評，及進而取得用地之地方機關同意，都有其困難，事實上因為如此已不可能新選定用地。懇請賦予一定程度之放寬。

⑵燃料採購條件與發電要求之差異

因伴隨再生能源電源之引進，新引進火力亦被要求負載變動調整功能，故而相對於發電要求（Capacity Factor之容許量要求）有30～50%之差距，燃料採購條件（與台灣中油之天然氣使用容許量）為嚴苛之±5%，且依據利用率之燃料費（使用費用方面）之熱耗率調整未被許可等等，事業應負之風險很大。尤其於LNG燃料採購來源有限之環境下，台電或政府必須有一定程度保障燃料供給之機制。

⑶不透明之訂價機制、明顯較低之電力收購價格

於投標過程中，其方式係在資格要件上須耗費相當勞力，且在議價階段中已事先設定未公布之報價，如未低於該價格則將流標。再者，設定價格被認為明顯較低。應建立一定程度反映市場動態，不論報價為何，提出最低價者均得以得標之制度。

⑷有關新加入業者之保護及補償之契約條款之不足

台灣之供電契約上之一大問題，即為因承購人之事由導致解除契約時，卻對事業之補償完全未予任何擔保（所謂Termination條款）。於電業自由化已法制化之狀況下，除上述以外，包括Change in Law之補償等在內，應有必要於契約上提供一定程度之新加入事業之保護。

■於台灣為彌補慢性之供電不足，雖有引進民間活力之制度，然並未到達正確給予事業誘因，使其具有經濟合理性之程度（例如：為緊急採購電源，雖有容許電價表比平時一定程度變高之必要，然現狀下台灣並未如此）。懇請重新評估設計不會使事業徒然承擔高風險，且進而可減少社會成本之制度。

（能源部會／商社部會）

議題10　離岸風力市場之國產化要求與未來之開發案件計畫（延續事項）

請求事項　台灣政府至今為止，就預定於2025年以前開始營運之案件已辦理「第1階段」、「第2階段」之招標後賦予開發權，目前正就預計自2026年後開始營運之案件規畫「第3階段」，我方謹提出以下幾點請求：

－「第2階段」有已完成與未完成國產化審查之事業，希望政府遵守目前之審查基準，提出能持續反映業界供應鏈之建構狀況之務實的國產化要求。另就「第3階段」希望政府考慮技術發展（例如：風車之大型化），並依據此等新技術制定國產化要求，以正確反映台灣業界之產能。

－於未來的招標上，為了確保市場整體之正確前景，希望政府在一次招標中盡可能分配較多的容量。

補充說明　【前提】

－台灣政府將離岸風力發電案件之開發採取分為3階段之開發策略，於2018年就5.5GW之容量進行第2階段招標後，預定於2025年前建置約5.7GW。所剩之第3階段，蔡總統則於2019年秋季提出「於2026年後10年內建置10GW」之目標後，目前正穩定進行著計畫。

－在已經進行招標之一部分容量中，開發案件條件之一係要求將發電廠及建設相關製品、服務國產化。台灣政府在設定此等條件時，經與業界多次討論提高其正確性後，於2018、2019年進行個別案件審查時，亦充分反映業界實力，決定各案件是否通過。我方知道其審查基準嚴格且經公平的適用。

【針對目前、未來方針之建議】

－至今為止各業者取得開發權後，均遵循政府要求之國產化計畫，進行事業開發。關於第2階段之國產化要求之審查，雖然依各案件之個別狀況在進度上出現差異，希望政府在嚴格且公平適用審查基準的前提下，能提出持續反映業界供應鏈建構狀況之務實的國產化要求。

－另外將台灣打造為APAC之離岸風力發電產業之製造基地之政府計畫若經實現，將可期待為台灣全體經濟帶來莫大貢獻。為此隨著今後技術越來越發達（e.g.風車之大型化），希望台灣政府不要以與目前為止相同之項目・相同基準來設定國產化計畫，而是重新考慮被導入市場之技術後，依照目前為止之實例，正確的將被導入之技術與業界實力（價格、品質、前置作業時間）相對照後進行評估。

－雖然對於政府「2026年後10年內建置10GW」之遠大目標我們應予以歡迎，然而於實際的招標上將此容量分散將對評估投資案件之業者或構成供應鏈之台灣各企業而言，會使未來的預估變得不透明。結果在其他亞洲各國出現容量、補助金狀況等吸引人的市場時，有可能因此等措施使業者對台灣市場之投資意願減退。希望政府至少仿照第2階段之實例，進行集中開發規模之招標。

（能源部會）

議題11　關於許可中國製TIV用於台灣離岸風力事宜（延續事項）

請求事項　就渦輪發動機基礎安裝船（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，因而可能大幅延宕事業之開發。我方希望針對TIV能允許使用中國製船舶。

補充說明　1．歐洲離岸風力產業之發展是因建構了成熟的供應鏈與因渦輪發動機之大型化持續減低發電成本而得以實現。政府宣佈欲將台灣打造成亞太離岸風力發電產業之製造基地之計畫，惟為了實現而有因應渦輪機大型化之必要。台船環海風電工程公司正進行大型浮吊船（Main Installation Vessel（MIV））之建設計畫，就大型渦輪機基礎之安裝預期可使用台灣製船舶。

另一方面，可安裝大型渦輪機本體之台灣製TIV的造船計畫沒有進展，由亞太區域內之大型TIV造船能力、競爭力來看，實際狀況是中國製之外國籍TIV船舶之使用在離岸風力事業開發是必須的。國家安全跨部會聯合審查之繁複許可程序事實上已成為一種限制，而亦造成事業開發有可能大幅延宕。

2．今後強烈希望經濟部及交通部能簡化、加速國家安全跨部會聯合審查之繁複許可程序，並對申請進行合理的判斷、快速核准。

（能源部會）

議題12　離岸風力渦輪機及工作船之相關離岸通關許可

請求事項　目前台灣的通關制度下，離岸風力渦輪機及工作船無法直接至作業場所開始作業，貨物及工作船均必須於放置在海關規定地點之狀態下，接受進口通關及貨

物查驗（不包含離岸的作業場所）。為了今後縮減因該狀況產生額外之成本及前置時間，希望能重新評估該規定。

具體的要求：

・使不需貨物上岸、工作船靠岸的通關規定趨於完善

・使海關可以離岸進行貨物查驗的規定趨於完善

補充說明　依據台中海關於2018年5月所公告離岸風力發電貨物通關相關資料說明，在現行規定下外海風場非屬海關公告核准之卸存地點，無法核准離岸通關。

現在該規定仍未更新。（已於2020年4月27日向台中關確認）

※請參考下列URL：

離岸風力發電貨物通關（可否離岸通關）之參考資料：

・https://webfile.customs.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvNC9yZWxmaWxlLzk2OTgvMTc5MjE0LzU4MDY5OGZkLWE5ZWItNDJmNy1hOTEzLWIzMjcyNzQwMWFkNy5wZGY%3d&n=6Zui5bK46aKo6Zu76LKo54mp6YCa6Zec5LuL57S5LnBkZg%3d%3d

・https://taichung.customs.gov.tw/News_Content.aspx?n=6D7A6C91DC606909&sms=5D7040F6C8570416&s=93587FF32D4CADC2

“進口貨物查驗準則第8條”就海關查驗有相關規定。

※參考下列URL：

進口貨物查驗準則：

・https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=G0350013

（能源部會）

議題13　關於台灣離岸風力之股份轉讓限制

請求事項　向經濟部投資審議委員會申請外國人投資許可後，被要求提出開始商業運轉前不轉讓股份之切結書。此為大幅度修改制度，亦不合乎國際的投資習慣，希望可改為不需提出切結書，僅需取得經濟部同意即可轉讓股份。

補充說明　1．就國際投資之大原則而言，上市民間企業必須於發生不可抗力或前所未有之風險等不利之情況時保有退場的選項。

2．在此階段，如至開始商業運轉開始前均無條件限制轉讓，此不但不合乎國際投資習慣，亦無法獲得股東的同意。我方非常擔心除本件外，亦影響將來外國企業對台灣的投資判斷。

3．我方理解經濟部108年9月5日函釋之意旨，希望可依照該函釋，在進行股份轉讓需取得經濟部同意之前提下，改為不需提出切結書即可核發外國人投資許可。

（能源部會）

議題14　關於離岸風力案件對漁民之補償金

請求事項　希望政府在決定漁民之補償金過程中，除揭露補償基準與支付金額的計算公式外，亦可介入交涉或由政府發行保證等對出資方提供協助。

目前係由出資方單獨與漁民進行交涉，常有交涉不順利的情形。

補充說明　補償金的問題不僅因出資方與漁民間的交涉不順利而造成專案延宕的風險，也會影響出資方的專案收益性（參與）判斷及金融機關的授信判斷。導入離岸風電為目前蔡政府重要政策之一，為了推動專案，政府應更積極介入。解決上述問題，可建立再生能源領域中之國內供應鏈、創造就業機會，同時有助於成為亞洲區域內開發下一代能源的模範。

（能源部會）

議題15　關於2026年以後之電源開發計劃

請求事項　在預定於2025年達成5：3：2（燃氣火力：燃煤火力：再生能源）之能源配比之大方向下，台灣刻正逐步推動至2025年為止之具體電源開發計劃。今後將以2030年為目標進而修正提高燃氣火力、再生能源配比，並以此為基礎逐步擬定具體之新電源開發計劃。

以供電穩定性及調整彈性之觀點而言，我方認為燃氣火力及燃料供應之地位未來將益形重要。

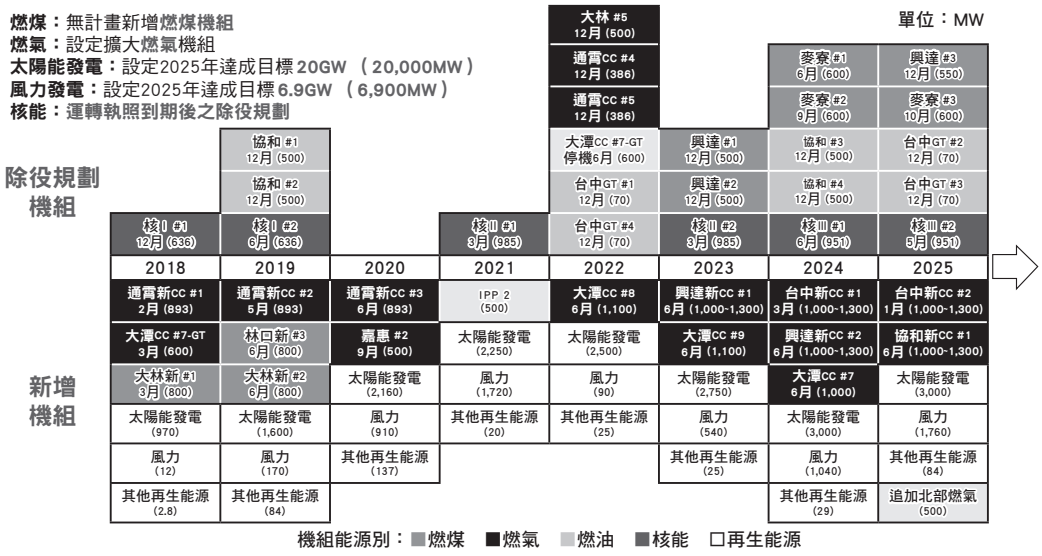
我方請求電源計劃應參考再生能源模式，促進民間資本積極參與，俾利更多業者彼此競爭。

補充說明

・台灣政府已提案將於2026年至2035年間，每年開發1GW離岸風力發電之計劃。且，2026年以後之離岸風力案件之招標（第3回合）亦預定於近期開辦，但2026年以後台灣之整體電源開發計劃並不明確。考量電力系統之穩定、電源之最佳配比、經濟效益，電源開發計劃應具備整體性。

・另，至2025年為止之電源開發計劃中，火力發電廠之開發幾乎全由台電公司負責。為提昇電源之經濟效益，我方請求在2026年以後之電源開發計劃中亦就火力發電廠之開發部分將民間企業（IPP）之擴大參與列入討論。

⇒附件資料：截至2025年為止之能源開發計劃



（能源部會）

議題16　關於鋰蓄電池之廢棄處理

請求事項

關於鋰蓄電池之廢棄處理，我方有以下2點請求：

①強化台灣境內之回收處理能力。

②檢討台灣境內是否得以確保最終處理能力。

補充說明

台灣在政府推動EV化政策下，可預期今後包括機車、汽車在內之電動車（EV）日益普及、成長。一般而言，EV驅動電源係使用鋰蓄電池，故可預估數年後將面臨EV鋰蓄電池回收、廢棄處理之大量需求。

我方已知台灣國內亦於販售使用鋰蓄電池之EV等產品時，要求繳納用於充抵未來電池回收費用之基金，而逐步打造利於回收鋰蓄電池之環境，但預期數年後鋰蓄電池回收需求將大幅超越該等措施之廢棄處理能力，故須提早強化回收處理能力。

又，關於回收後之鋰蓄電池，尤其是關於今後EV電池原料主力之鎳、錳、鈷酸鋰、磷酸鐵之廢棄處理，目前作法多運往海外委託業者處理而成本較高，但我方認為，掌握今後EV之普及成長趨勢，包括廢棄處理在內均具備在台灣境內之有效處理能力，而構築無須將電子廢棄物資源送往海外即可有效利用有限資源之循環型社會，在提昇國際競爭力上亦為至關緊要之課題。

（能源部會）

【4】關於汽車、機車業界振興政策

議題17　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　針對於民間汽車用機械式停車場及一般自走式停車場設置適合EV及PHV車之充電設施者之補助制度，希望能由政府成為主體制定、運用。

補充說明　我方認為為了實現亦為台灣政府目標之「低碳社會」，電動汽車的普及很重要，因此基礎建設之整頓是不可或缺的。為促進該基礎建設之充電設備普及，應不偏重於公共設施或公共停車場，而係利用開發多數設施之民營企業始為有效且具效率，我方認為應由政府揭示統一的方針後，制定一套使民營企業容易利用的制度。

在日本，裝置EV充電設備相關資助制度的窗口為「一般社團法人　次世代汽車振興中心（日文名稱：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/

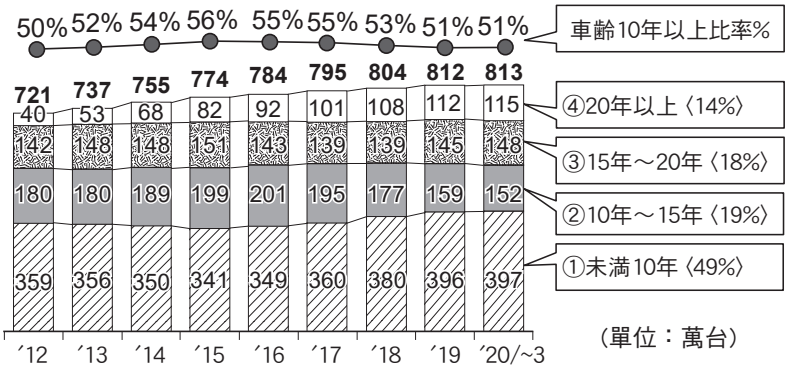
（一般機械部會）

議題18　關於因應環境、因應安全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、CO_2排出量），交通安全性低。

目前雖然針對新車有導入EURO6、NCAP、CAFE等評鑑，然新車銷售一年有40萬輛左右。除非限制台灣國內約800萬輛的登記車輛，否則台灣國內環境與交通安全的問題即無法根本的獲得解決。台灣保有台數如下圖所示，在登錄車輛整體中10年以上的老舊車輛高居台灣登錄車輛之50%以上。

〈台灣保有台數〉



▼要求改善案　請依照2019年財政部及交通部之回應，就以下幾點盡快展開評估

①強化老舊車輛的車檢制度

台灣的車檢制度僅實施基本項目的檢查。

針對環境負荷高、安全性低之老舊車輛的環境性能、安全性，其性能是否得以維持並未獲得保證。　＜請參考補充說明＞

以下舉例在現行車檢制度中追加對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、摩耗、損傷等）

・下盤相關檢查（引擎潤滑油漏油等）

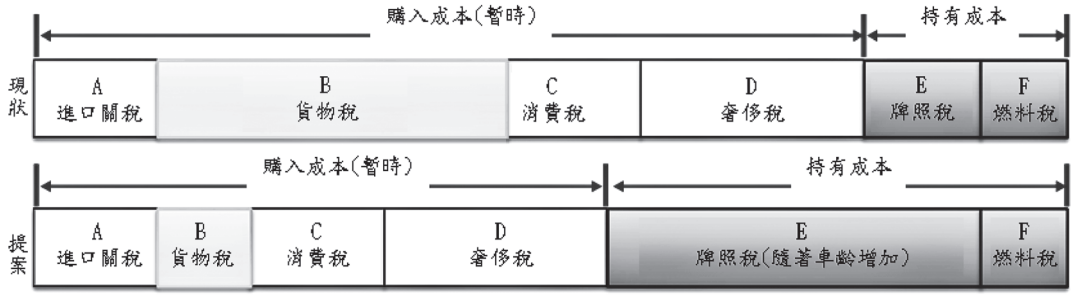
②換購新車之誘因及促進

現狀是購入時相關的稅金（貨物稅）很高，替換老舊車輛時，消費者的負擔很重是難以促進換購新車的一個原因。

建議如下圖所示，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。

希望政府能評估換購新車之誘因及促進包含該提案之新的對策。

〈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 v.s. 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）

20倍

（汽機車部會）

議題19　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降低關稅及生產獎勵政策。(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）

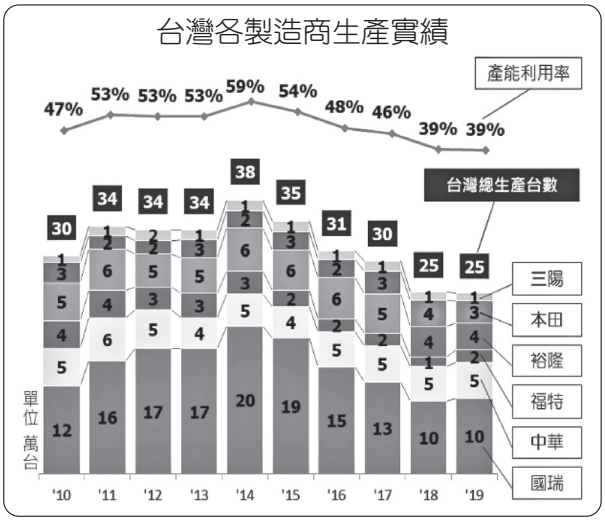
②按①給予優惠抵減額度後，再從零件、全車進口關稅之課稅對象金額中減免該優惠抵減額度。

⇒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

另外針對降低關稅一事，將作為別的議題進行提案所以希望政府能使導入生產獎勵政策之政府的見解明確化。（去年政府機關未對此予以回應）

補充說明　◆台灣汽車產業的產能目前為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）。

〈'19年各公司產能利用率〉



【參考】

'19年（以國產車25萬台為基準）

產業別	生產總額（億元）	就業人口
①汽車業	1,674	12,000
②汽車零件業	2,226	90,000
合計	3,900	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20　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　▼2017年12月21日，當時的行政院長賴清德宣佈“2040年電動化宣言”，目前尚未針對電動化之定義、至2040年止之可階段性實現之里程碑等進行具體的討論。

以下各點謹依照請求順序提出，希望政府就此進行研討：

①請求明確表示今後將由政府哪一個機關、如何進行

⇒希望先明訂該案件的主管機關

②請求依年度明訂討論的主題、制度

⇒請儘快針對電動化的定義著手進行討論

補充說明　無。

（汽機車部會）

議題21　關於車輛噪音管制之台灣法規與歐盟法規的調和（延續事項）

請求事項　●請求內容：

台灣的法規雖然基本上是參照歐盟法規，但並非完全參照歐盟法規，仍有一部分是台灣獨有的法規。

希望能就下述法規與歐盟法規進行調和。

1．【汽車】【機車】車輛噪音管制標準之調和（廢止原地噪音檢測）

有關噪音管制（檢測方法），歐盟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。（資料1）

關於機車，若存有取締改裝消音器之噪音車輛的問題，首先應推動非原廠品的認證制度，同時並仿效歐盟法規，希望認證時原地噪音檢測結果僅作為記錄留存，並於取締噪音車輛時作為判斷依據加以利用。

補充說明　●請求背景：

・為配合台灣獨有法規，須耗費時間開發專用規格並取得認證，對廠商及使用者皆造成購買成本增加等損失，故希望能與歐盟法規調和。

・若法規要件相同，台灣規格的車輛也易於直接出口，有助於提升成本競爭力及發展出口產業。

・在歐盟法規並未針對原地排氣噪音制定上限值，僅記錄檢驗結果，並作為取締噪音車輛時，判斷消音器是否有改裝的依據（例如在取締時若檢測結果較認證時之原地排氣噪音檢測結果高5db，則判定該消音器並非原廠品）。

⇒附件資料：「廢止原地排氣噪音檢測」相關資料

（汽機車部會）

議題22　汽車零件進口關稅之調降政策（延續事項）

請求事項　●具體請求內容：

雖已於2019年度請求調降汽車零件進口關稅，政府機關亦已擬定修訂草案並送請立法院審議，惟因上一會期結束而未及於審議。

據我們所知目前立法院仍應繼續審議中。為活化國內汽車產業，故於2020年度繼續提出請求，以儘速確實實施。

●理由：

1、關於目前汽車相關進口關稅，對全車17.5%，對零件17.5～15%，並沒有太大差距。

2、相較於全車之進口關稅，零件的進口關稅居高不降，為使國內汽車廠商發展，希望調降零件的進口關稅。

補充說明 ●關稅率較高之零件案例

國家	全車進口關稅 (A)	引擎進口關稅 (B)	差異 (A) － (B)
台灣	17.5%	17.5%	0%
印尼	50%	10%	40%
泰國	40%～80%	10%	30%～70%
馬來西亞	30%	10%	20%
菲律賓	15%～30%	Max. 10%	5%～20%

（汽機車部會）

議題23　關於開放大型重型機車（排氣量251cc以上，下稱重機）行駛高速公路事宜（延續事項）

請求事項　開放重機行駛高速公路，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 1）針對2019年度交通部回應有關本事項之現況課題，希望台灣政府明訂該對策之日程。

・輔導改善維持安全行駛距離與安全行駛間隔之知識

・行車禮儀及法令遵守之習慣的再教育

・基於保護大型機車駕駛人及全體國道駕駛人的行駛安全之立場，提升對於開放重機行駛高速公路之共識後再次進行研討

此外，根據以下觀點，今年度再次請求開放重機行駛高速公路。

１）開放重機（※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。

２）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）

３）該實施期間並未發生交通事故而判斷為良好結果。

４）2014年後，重機駕駛人之人數有所增加，2019年擁有車輛數為15萬8千台。由於持有重機駕照的人數也在增加，因此預估將來仍會持續成長，有助於擴大國民利用休閒。

５）駕駛人使用機車的用途已由以往的代步工具，擴大為週末休閒娛樂，該趨勢尤其在重機駕駛人之族群更為明顯，基於週末兜風或過夜住宿之使用增加，這情況下禁止行駛高速公路則成為南北移動的障礙。

６）開放重機行駛高速公路後，將會減少一般道路上的重機流量，可期待減少一般道路上的事故，更能期待減少整體事故率。

７）若台灣能開放重機行駛高速公路，隨著需求之擴大，對台灣經濟應有正面影響。

８）由於使用機車南北移動的人數增加，可期待活絡各地區之觀光業、零售業。

⇒附件資料：重機車輛登記數及領有重機駕照人數之推移

（汽機車部會）

議題24　關於車輛汰舊換新的補助政策

請求事項　●具體請求內容：

現行汽機車汰舊換新減徵貨物稅之政策自105年1月8日起生效，該減徵為期5年，依法將於110年1月7日屆期，據我方所知，現政府內部正在研議該補助政策屆期後之因應對策。

懇請就該事項繼續進行研議，在現行制度屆期後，延續實施現行方案，或重新規劃替代方案並予以實施。

●理由：

藉由車輛汰舊換新政策，不僅能提升車輛安全環境與空氣品質，亦能活化並促進台灣汽機車市場的發展。

補充說明　無。

（汽機車部會）

議題25　商品認證登錄所需ISO認證之單位

請求事項

・目前在台灣申請登錄經濟部標準檢驗局之商品認證（CNS 國家標準）時，僅受理台灣標準檢驗局所認定之檢驗機關發行之ISO證照（附件資料②）。因此，廠商若持非標準檢驗局認定之認證機關所發行ISO證照，則其每一批零件就都需要再次由台灣標準檢驗局審查並取得認可。

・以國際上而言，一般會接受IAF或IATF認證機構所發行的ISO品質管理系統登錄執照，（實際上，台灣交通部也認為安全領域有關的品質管理系統登錄執照應由IAF或IATF認證定機構發行；附件資料①），我們希望經濟部標準檢驗局之申請流程也能採用同樣的認定方式。

CNS：National Standards of the Republic of China；中華民國國家標準

IAF：International Accreditation Forum；國際認證論壇

IATF：International Automotive Task Force；國際汽車行動聯盟

補充說明

●請求背景：

・需符合經濟部商品認證登錄（CNS國家標準）之汽車零件，包括18英吋以內鋁圈（AL WHEEL）、輪胎、安全帶、千斤頂、音響裝置等，如未登錄商品認證，則每批都要進行抽樣檢查。

・具體而言，從泰國進口的鋁圈（AL WHEEL）為例，因製造廠商的ISO證照並非台灣經濟部所認定而不被接受，則每批貨都需要檢驗測試，於檢驗合格前無法開始生產。

為檢驗每批貨，均會額外發生成本、時間、工數，而增加製造廠商及消費者之負擔。

⇒附件資料①：交通部車輛型式安全審驗（UN ECE法規）相關部分

附件資料②：經濟部標準檢驗局管轄　商品認定登錄時之規定

（汽機車部會）

議題26　關於維修用空調零件（壓縮機）之貨物稅

請求事項　貨物稅係對特定物品，尤其是視為奢侈品之物品所課徵之稅捐，課徵對象包含車用空調。然而台灣國產汽車目前已100%安裝空調，已不能視為是奢侈品，應非貨物稅之課徵對象。

再者，課徵方式規定以空調系統之20%課徵，但由於難以算出該「系統」的課稅金額，故以壓縮機價格的8倍金額作為「空調系統之概算值」，再僅針對壓縮機進行課稅。（結果應負擔相當於壓縮機價格160%之稅率）

在此前提之下，壓縮機的維修零件也遭課徵貨物稅。維修零件如其名稱，係用於維修之用途，顯然不是奢侈品，亦違背貨物稅之意旨。

倘若今後仍對維修用壓縮機繼續課徵貨物稅，亦不應對單獨壓縮機以空調系統整體來課稅（160%），應修改為對壓縮機個體課徵20%較為合理。

補充說明　▼維修用零件之貨物稅稅率比較（零件價格以100為基準時的比較）

項目	空調壓縮機	玻璃	輪胎	音響
①單位	台	片	個	組
②零件價格	100	100	100	100
③課稅標準額	800	100	100	100
④零件稅率	20%	10%	15%	10%
⑤貨物稅	160	10	15	10

空調壓縮機實質稅率為160%

（汽機車部會）

【5】關於電機電子零組件產業

議題27　關於升降機檢查維修制度之重新檢視（延續事項）

請求事項　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。

升降機保養可區分為「檢查」以及「維修」兩大項，而由人力轉換為機器實施「檢查」的例子非常多，在先進國家並早已實施多年。希望能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：

⑴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。

⑵「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。

⑶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便利功能，可使消費者更安全、安心。

二、鄰近國家／地區使用概況：

⑴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。

⑵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。

⑶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。

⑷香港：針對升降機之遠端管理運用，政府已開始進行測試。

※2019年內得以與內政部營建署直接進行討論，並說明鄰近國家之推動狀況及實施經費等，其後已獲通知表示後經內政部建築研究所檢討，今後將再與相關部會等各機關進行更深入之討論。

（電機電子部會）

議題28　改善對空調機節能機能規範的實施要領（延續事項）

請求事項　以台灣電力狀況而言，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規範，對於供應廠商而言，短時間內需要開發新產品等，將會有對應上之困難。

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。

・認證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。

・希望能提供施行歷次規範所達到電力減量之實績及未來目標（試算），使業界亦能體認到改定本規範之必要性。

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　將施行改定後規範？

・2019年度提出本議題後之動態

透過冷凍空調工程同業公會等，業界雖有提出意見之機會，但2020年5月為止還沒決定施行時期、告知時期、改定基準之狀況下，我們認為以2022年1月前作為施行時期應不可行。

（電機電子部會）

議題29　關於廢棄電器回收費用的負擔方法（延續事項）

請求事項　台灣目前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。且不顧製造商的反對，逐年單方面提升負擔金額、市場競爭原理之下難以轉移到價格上，因此實質上由廠商負擔。

【要求】

・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）

補充說明　目前台灣電子機器回收管理之問題有以下2點：

・目前以廠商販售產品時反映到產品價格為前提，但市場競爭原理之下，增加負擔的部分難以移轉到價格上，實質上將由廠商負擔。

・使用者直接委託回收業者或處理業者，但回收費用經由政府（環保署）最後由廠商負擔全額，因此無法達到抑制回收費用之效果。

日本2018年度廢棄家電4品項（空調、電視、冰箱、洗衣機）至回收廠後重製約1,363萬台（比前年度增加約16.4%），近年有大幅增加趨勢。以回收重製率來看，空調93%、真空管電視71%、液晶、電漿電視86%、冰箱、冷凍庫79%、洗衣機・烘衣機90%等，實績高於家電回收法所定重製等標準。

2019年度台灣政府回應指出日本回收率較台灣低，惟本議題的主旨是提出以調整費用負擔而調適業界及改革消費者意識之必要性。

【參考網址】

https://www.aeha.or.jp/recycling_report/03.html

https://www.meti.go.jp/press/2019/06/20190613004/20190613004.html

（電機電子部會）

議題30　提案將電子開關列入強制安全認證之對象

請求事項　由於日漸普及之電子開關並非強制安全認證之對象，以致安全性較差之商品充斥市面。為提昇國民生活環境之用電安全，我方提案應將電子開關列入強制安全認證之對象。

補充說明　1．其他國家之電子開關認證管理狀況

日本：依據電氣用品安全法（PSE）實施合適性檢查加

韓國：採用KSA認證、KC標章認證制度

中東波斯灣各國：採用G標章認證制度

2．台灣之電子開關相關法規與認證狀況

雖已制定電子開關之相關法規，但並未強制實施商品安全認證。因此，安全性較差之電子開關充斥市面，而存在發生走火或觸電事故之風險。

＜標準檢驗局所制定之電子開關相關法規詳情＞

家用和類似用途固定式電氣裝置之開關：電子開關之個別規定制定於2006年，2019年改訂為最新版。

CNS60669-2-1：2020　C4601－2-1

CNS60669-2-2：2019　C4601－2-2

CNS60669-2-3：2019　C4601－2-3

CNS60669-2-4：2019　C4601－2-4

CNS60669-2-5：2019　C4601－2-5

CNS60669-2-6：2019　C4601－2-6

（電機電子部會）

【6】關於醫藥制度

議題31　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，例如提高病患本人負擔金額上限、提高保費、擴大充實個人醫療保險等。

補充說明　台灣健康保險費用近年持續增加，2019年度衛生福利部中央健康保險署（NHIA）之收支為虧損337億元。若不改變，不僅台灣健保終將破產，亦無法充分保留藥劑給付預算，導致難以給予新藥給付，造成台灣病患恐無法接受新藥治療。實際上，目前高價之抗癌藥物或罕病藥物因有嚴格的給付限制，造成有些病患無法接受尖端水準之治療。

2020年3月7日，衛生福利部中央健康保險署李伯璋署長表明全民健康保險將朝三大方向改革，其中提及「藥費部分負擔變更為定率制」，期望可減少醫療費用的浪費，同時確保健保財源，這是一個非常有效的改革。

此外，除病患的部分負擔外，有關2011年、2016年調降之薪資所得相關一般費率（4.69%）以及對於高所得者之補充保費費率（1.91%），亦進入得討論調升之時期。

在即將邁入超高齡化社會的日本，當前也正努力擴大並充實社會保障費，因此至今年長者負擔比例雖較低，但今後有提高之必要，目前預計於今年夏天定案而展開討論。

懇請台灣政府亦同樣研議提高病患本人負擔金額上限、提高保費、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。

（醫藥品醫療器材部會）

議題32　為有效活用醫療財源，「禁止」健保藥局與健保醫療機構之「一體化經營」（延續事項）

請求事項　藥費支出金額年年增加，其理由之一在於醫療機構獲得的藥價差（藥品購買價與醫療機構向國家或病患收取之藥品對價之差額）。醫療機構為獲得藥價差收益，容易有動機開立多餘藥物。

從病患的用藥安全、有效運用醫療財源之觀點，縮小藥價差應屬當務之急。

為縮小此一藥價差，我們希望落實醫療機構與藥局之獨立經營，即「禁止一體化經營」，使醫療機構不得經營藥局。

藉此得將醫療機構獲得藥價差之誘因分離出去，對病患僅開立適當且必要份量之藥品，可推動病患的用藥安全並有效活用醫療財源。

補充說明　根據健保署統計，藥費支出佔總醫療費用之比例年年增加，2018年高達29%（2000億元），而據說包含在此藥費支出之藥價差約為600億元，是一筆龐大的金額。縮小此一藥價差，即可分配予原本所需之新藥等，對台灣病患之健康應有相當大之助益。

在台灣目前的結構，就是醫療機構開給病患越多藥，就會因為藥價差而賺越多。因此向病患開立多餘藥物的可能性很高，為預防此一情形，希望排除醫療機構取得藥價差之誘因。

若醫療機構無法透過開立處方獲得藥價差收入，醫師就能為病患開立真正必需的藥品，應可解決多餘處方的問題。

日本從前的情況亦與台灣相同，都有對病患不利、醫療財源枯竭、藥界與醫療機構協議價格造成不當關係等問題，故厚生勞動省「禁止」保險藥局與保險醫療機構「一體化經營」並推動醫藥分業，藉此縮小龐大藥價差，減少醫師對病患開立多餘處方，推動醫療財源有效運用。

即使在台灣，從病患的用藥安全、有效運用醫療財源之觀點，我們認為將健保藥局與醫療機構的經營者各自分離，而讓醫療機構不再有藥價差之誘因，誠屬重要。

因此懇請「禁止」健保藥局與健保醫療機構之「一體化經營」。

（醫藥品醫療器材部會）

議題33　縮短藥價核算期間（延續事項）

請求事項　1．為求審查流程透明化，懇請訂定藥價核算期間（定義：自申請至核准之期間）目標值（平均10個月），並建構與案件資訊同步更新之系統。

2．為避免審查進度延遲，懇請改善HTA評估與專家會議之流程。

補充說明　1．強烈希望就自申請至核准之藥價核算期間，訂定10個月之目標值並妥善運用。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，有益提升台灣市場的魅力與未來投資。此外，衛生福利部中央健康保險署雖已建構「新建議收載作業系統」，仍懇請能將此平台進行改善並使其得以反映進度。申請人準確掌握審查狀況，即可事先做好準備，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。

2．在提出藥價申請資料前，藥廠雖得事前向醫藥品查驗中心（CDE）申請HTA相關諮詢服務，但為避免對適應症範圍的認知差異導致需再次辦理評估作業，故懇請召集專家會議成員等臨床專科醫師以及精通PICO（Patient

Intervention Comparator Outcome）及BIM（Budget Impact Model）之HTA專家亦能出席會議。在提出後，若藥廠和CDE間就HTA評估落差較大時，藥廠得透過「於專家會議前當面溝通與協商」提出問題，若無法取得共識，懇請討論將分析模式與參數等雙方之落差，與專家會議並行召開如專家協商會等機會。

（醫藥品醫療器材部會）

議題34　關於藥品給付協議（MEA；Managed Entry Agreement）制度之適用

請求事項　為提升患者接受新藥治療的可近性，已自2018年9月開始施行藥品給付協議制度。惟最近，由於藥品給付協議之部分協議內容不符合「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」（下稱支付標準）第三章「藥品給付協議」相關規定內容，故企業難以接受，且並未達到改善患者接觸新藥之目的。因此，請求與國家發展委員會、衛生福利部、中央健康保險署就今後藥品給付協議之運用，針對下列2點討論意見，並加以改善。

①依據支付標準第41條規定，任何形式之其他協議之案件應由企業提出。然而，藥品給付協議中目前符合該案件之適用，已變成先使企業同意中央健康保險署片面提出之藥品給付協議案後，再認定償還新藥保險給付，此並不符合由企業自主提出之原則。因此，懇請依照支付標準加以改善，以使企業得自主提出。

②中央健康保險署針對不同之產品類別片面設定「同類藥品健康保險年度支出管理協議」（class cap），並要求如超過限量額度，應由企業返還100%之給付。而該額度，並未經中央健康保險署與企業間進行協商。此外，倘以醫療科技評估（HTA）或財務衝擊分析（BIA）等經濟評估方法無法計算預估限量額度時，如中央健康保險署超過額度，則應對企業負擔100%，此並不符合支付標準所定由政府與企業共同分攤風險之原則。換言之，如企業考量其所負擔之藥品進口、配送過程之費用、營業稅及繳交予醫院之差價等，企業便無法與中央健康保險署簽訂可預估且合理之給付契約。結果，將造成企業對台灣醫藥品市場之不確定性擴大，且使患者延遲接受新藥治療。因此，懇請安排與企業就額度進

行協商，同時將超過額度時企業與中央健康保險署之負擔比例合理化，而非獨由企業負擔100%。

補充說明　於2018年9月修訂通過之「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」（支付標準），除原有法令「藥品價量協議」（PVA）外，新增依財務結果或療效結果為基礎之「其他協議」。依財務結果為基礎之藥品給付協議，其目的係藉由控制對財務之影響，解決以療效結果為基礎之主要效果上之不確定性。藥品給付協議藉由使政府與企業共同負擔新藥之財務或療效相關風險，以期待患者可及早接受新藥治療。然而，由於現行契約係由企業負擔全部風險，因此降低企業將新藥引進台灣市場之意願，而成為妨礙患者及早接受新藥治療之風險，與政府所提倡積極滿足民眾未獲滿足之醫療需求（unmet medical needs）之理念相違。實際上，於中央健康保險署與企業間就藥品給付協議進行之交涉中，亦有企業方面無法接受中央健康保險署之要求，而將正償還保險給付之藥品停止償還之案例。上述2個問題對於維持台灣新藥開發或營業繼續性，並持續引進新藥予台灣患者上，成為核心問題。為使台灣市場成為更具魅力之市場並提高投資意願，應維持、提高新藥開發或營業繼續性，因此請求針對上述2個問題盡速加以改善。

（醫藥品醫療器材部會）

議題35　關於「藥品費用支出目標制」（Drug Expenditure Target, DET）之運用（延續事項）

請求事項　除請求持續DET Pilot外，並懇請與業界對話，依此修正DET之運用。

補充說明

1．再次請求當年度藥費支出目標之計算，以前一年度實際支出值為基礎。

2．另再次請求支出目標之計算，使用醫療費用總額預算（Global Budget）之成長率。

3．請求另行編列新藥預算。

4．請求自超出DET目標值之金額扣除PVA / MEA claw back以作為新藥預算。

（醫藥品醫療器材部會）

議題36　關於第38條之藥價參照國家

請求事項　1．希請考慮現行規定之一致性，繼續維持「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」第38條所定之10大藥價參照國家。

2．我方提案台灣今後可轉換為以建立台灣本身之藥價計算方式為目標，再參考國際藥價酌予調整。

補充說明　1．依據國家衛生研究院依中央健康保險署統計數據所整理之參考資料，二代健保法施行後，臨床價值高之新藥其平均價格為10大藥價參照國家中間價格之約64.2%，最低價格之約107.6%；缺乏新穎性之新藥平均價格為10大藥價參照國家中間價格之約55.3%，最低價格之約82.5%。結果，其偏離現行10大藥價參照國家之中間價格與最低價格。

2．10大藥價參照國家於可研發、獨家製造及販售新藥之專利權中佔有重要位置。並於投資台灣醫藥品市場時作為藥價計算之參考，可謂極具重要之含義。現行法規已施行多年，亦獲業界普遍接受。如變更藥價參照國家，將大大地影響整體藥價制度及未獲滿足之醫療需求。為使患者及早接受新藥治療，希請繼續維持10大藥價參照國家。

（醫藥品醫療器材部會）

議題37　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（延續事項）

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）。

為增加台灣臨床試驗，加強與新藥間之通行，希望日本醫藥品醫療機器總合機構（PMDA）亦能與美國FDA或歐盟EMA具有同等地位，日本PMDA為ICH組織

成員，且是新藥開發國家之一。我方認為在美國FDA或歐盟EMA與日本PMDA之間，各自之審查過程或品質之差異並不大。

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係屬重要。

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】

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。

由於目前我方正與日本PMDA或日本製藥工業協會（JPMA）配合準備相關資料，待準備完成後，會透過日本工商會提交予衛生福利部（TFDA）。希望衛生福利部後續能積極進行研議。

（醫藥品醫療器材部會）

議題38　關於藥劑師不在藥局內時販售指示藥品（OTC）之彈性運用

請求事項　謹就藥局店內之醫藥品販售，提出下列2點請求：

①請重新檢視指定藥劑師不在藥局內時禁止販售之醫藥品（指示藥品）

②請容許藥劑師利用視訊電話等同時於多家藥局執業

補充說明　目前台灣藥事法禁止藥劑師不在藥局門市內時販售指示藥品，惟該指示藥品亦包含市場上販售多年之綜合感冒藥、胃藥等一般用醫藥品（成藥）。

該等醫藥品大多無需於藥局內進行調劑等，一般亦無需於購買醫藥品前詢問、諮詢藥劑師。

以現況而言，台灣因藥劑師不足，實際上每家藥局門市平時均有藥劑師常態駐店係有困難，惟基於上述規定，而發生很多因藥劑師不在藥局內而無法販售予欲購買一般感冒藥之顧客之案例，造成民眾生活上不便之情況。

因此，懇請重新檢視藥劑師不在藥局內時不得販售之醫藥品限制範圍、或可考慮採取使同一位藥劑師可於多家藥局執業之彈性處理方式，重新檢視法規規定。

（醫藥品醫療器材部會）

【7】關於菸／酒／食品等規定

議題39　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，由每包11.8元暴漲為31.8元，漲幅高達170%，為歷年來菸品稅捐最大調幅。菸稅的急遽調漲，導致近年來非法菸品交易情形日趨惡化。2019年走私菸品查獲量竟躍升至2,318萬包，為史上第三高，合計市值共新台幣13.49億元。立法院今年初審議中央政府預算時亦曾表示：「菸稅調高，國內菸品總量並未因此減少，查獲私菸量亦有增加之趨勢」。此顯示大幅度的稅捐波動，非但無法達到降低吸菸率的政策目的，反而導致非法菸品交易更形猖獗。

政策之擬定乃牽一髮動全身，稅捐的課徵更是政府公權力行為中最為強制、直接的手段之一。我們籲請政府宜審慎評估任何菸品稅捐及法規變動的必要性，以及菸品稅捐的調整是否確實有助於降低吸菸率等菸害防制政策目的之達成。同時，我們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7月提議修正菸酒管理法，研擬提高銷售非法菸酒的罰款金額及擴大查緝管轄範圍。為繼續增進執法力度，我們鼓勵政府進一步考量加重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　大幅度的菸品稅捐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，2017年大幅調漲菸稅後，走私菸品的查獲量約為2,086萬包，與2016年的查獲量約990萬包相比，激增111%。次年2018年的查獲量仍高達1,801萬包，相較於2016年，驟升82%。儘管政府持續加強查緝私菸力道，2019年走私菸品查獲量竟躍升至2,318萬包，為史上第三高，合計市值共新台幣13.49億元。過去十年來的實證經驗已明確指出：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，此亦為財政部關務署所多次公開揭露之事實。

（食品物資部會）

議題40　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　第十屆立法院已於2020年2月正式開議。因屆期不連續之故，行政院擬於近期重新向立法院提出新版的菸害防制法修正草案，預計將承襲2017年的草案方向，針對現行條文進行大幅調整及變動。

我們一向支持合理、有效且合乎比例原則的菸品規範。政府制定菸品管制政策時，應確實進行法規政策影響評估（Regulatory Impact Analysis, RIA），針對菸品管制措施進行全面的成本效益分析，並提供透明公開的管道使受影響的利害關係人均能充分表達意見，且政府不宜僅於形式上蒐集意見，更需正視其意見並與利害關係人進行有意義的實質討論，以強化政府菸品管制措施的合理性與正當性。

政府如欲於此次提案中重新採用2017年所提出的數項極端菸品管制措施，包括「三振條款」、警示圖文面積擴大至85%、及禁止加味菸，不僅將無法達成預期之公共政策目標，並恐進一步惡化非法菸品問題、擴大稅收損失，並損及台

灣外國人投資的穩定性。因此我們籲請政府正視各界意見，並針對各項極端菸品管制措施修法進行全面、準確、基於實證的法規政策影響評估，以確保菸品管制措施合理、有效並合乎比例原則，避免衍生其他層面的負面影響。

補充說明　※行政院提案之2017年版菸害防制法修正草案之內容

1．三振條款

・不確定及不可預測之投資環境

「三振條款」係指五年內違反現行菸品促銷規定達三次之輸入或製造業者，將處以廢止輸入或製造許可之處分。此一規定將加劇外國企業在台營運長年面對的問題，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，動輒形成過苛之處罰而違反比例原則。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，損害外國企業之權利，從而加劇台灣投資環境之不確定性及不可預測性，造成外國人投資歧視。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。

2．85%警示圖文

・侵害智慧財產權

警示圖文面積從不得小於菸品容器外表面積的35%修正為不得小於該面積的85%。此係對企業最具價值資產「品牌及商標」之嚴重限制，繼而將侵害企業的智慧財產權。

・助長非法走私交易

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41　關於通關時衛生福利部食品藥物管理署（TFDA）官員之指示（延續事項）

請求事項　通關時有時會因與相關當局（TFDA）間溝通效率不彰，導致通關費時過久，懇請改善此問題。

補充說明　①懇請以書面形式明確提供有關通關時被要求提出通關文件之背景、法規依據及目的。

②同一產品在通關時被重覆要求提出同樣文件之情況時有所聞。懇請TFDA能建置各區域間、承辦人員間的情報共享機制（建置資料庫等）。

＊本案在國家發展委員會之主導下刻正與TFDA進行實務協議中。

（食品物資部會）

議題42　①關於琉球泡盛之關稅調降（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，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琉球泡盛，希望可以降低琉球泡盛之關稅率。

此關係到台日間經濟、民間之交流，懇請盡快調降琉球泡盛之關稅。

補充說明　雖可理解「琉球泡盛原料的稻米，屬台灣主要農產品，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。

雖然迄今酒稅已部分被調降，但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，原料為籼米的琉球泡盛，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）。

（運輸觀光部會）

議題42　②關於日本酒、燒酎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，希望可以降低日本酒、燒酎等之關稅率。若能調降關稅，應可期待刺激已曾走訪日本各地偏好多方在地酒類之人士增加消費，而使營業稅、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8年前酒稅一律被調降，更於去年調降日本酒的酒稅，但日本酒、燒酎仍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。

補充說明　雖可理解「日本酒及燒酎等酒類原料的稻米，屬台灣主要農產品，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及活絡台日間經濟、民間之交流。

此外，茅台酒、白酒、高粱酒、燒酎等被歸類為其他穀類酒而被概括定義、課稅（40%），但其等之酒精度數亦有不同，因此我們認為原本即應予以詳細分類並個別設定關稅方為合理。

（食品物資部會）

【8】關於建設工程相關事項

議題43　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，能充實制度以和業者迅速且公平解決，以及簡化並加快政府機關與業者間合意事項之承認、執行之相關行政程序。

補充說明　以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，工程會依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，本部門就此予以肯定。

但機關採購審查小組（審查小組）雖達成合意之程序，其後卻常見因政府機關內部程序而耗時半年仍未執行合意之解決方案。

難得建立新制度以迅速解決糾紛，其後卻仍需耗費長時間辦理政府機關內部程序，如此有損建立新制度之實際效益。

若政府機關與業者在機關採購審查小組下，得以迅速解決爭議，則不僅改善行政效率，更可期待有更多日本企業參與，有助兩國在公共工程領域交流之進展。

希望政府機關能研議簡化並加快行政程序，使合意的解決方案得以迅速執行。

（商社部會）

議題44　關於就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。

順帶一提的是，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　日本就機械式停車設備設有依據停車場法及依停車場法施行令之國土交通大臣認定制度，未事前取得認定之產品不得投入市場。此外，其認證方式係由登錄認證機關依據政府訂定之安全標準進行審查，該認證機關「公益社團法人　立體停車場工業會」並設有無障礙認定制度，已有多家廠商就各種不同型式、機種取得認定。

■機械式停車設備安全標準體系

https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_006/pdf/report_006_170710_0004.pdf

■公益社團法人立體停車場工業會：輪椅使用者（舊制度：無障礙）適用證明制度

http://www.ritchu.or.jp/authorization/

（建設部會）

議題45　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　希望於建築工程完成昇降機檢查時即開始實施，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　無。

（建設部會）

議題46　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
・於2018年2月14日在立法院審議，並於同年5月25日由內政委員會提交予執政黨與在野黨進行朝野協商，目前正由立法院審議中。

・經政府機關回應，由內政部所管轄之「建築法」修改條文草案中有修改條文，待經過審議後，我方希望政府機關能提供修改條文相關資訊。

（建設部會）

議題47　建議由政府主導引進ESCO標準契約準則（延續事項）

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業者主要係根據業主所提出之數據或基礎時的條件進而制定節能計畫，而針對該節能計畫於契約期間內提供保證節能之服務，並非業者在所有條件下容許契約期間內之風險。

尤其當有業者無法控制之事由發生時，不應強行由業者承受過度負擔，例如：

・於工程期間中發生天災等不可抗力情形時，而同意延長工程期間，並支付因此所增加之費用。

・如因非可歸責業者之事由導致發生能源變動因素時，免除業者之節能保證義務。

・倘屬非可歸責業者之事由所致時，負擔設備修繕費用。

・提前終止契約時，支付剩餘之設備費用。

・如因非可歸責業者之事由導致契約無法繼續時，得由業者解除契約。

關於ESCO事業的風險與責任分擔，如附件資料所示，其在各個段階、情形下有先明確所承受的風險與責任分擔，並要求建立可由業主與業者配合投入節能之體制。

※參考網站：「(財) 日本節能中心“自治團體ESCO事業推廣相關調查報告書”」
http://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1003665/www.enecho.meti.go.jp/policy/saveenergy/esco/h18-publication.htm

上揭網頁內所刊載資料：「模式公募要項集　民間資金活用型ESCO事業（一般型）」（ZIP檔：273KB）中的“c3民間資金活用型一般：附件2.doc”「ESCO事業所預測之風險與責任分擔」

（建設部會）

【9】關於金融財務相關事項

議題48　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（延續事項）

請求事項　（依據台灣政府機關就2019年度白皮書之回應提出請求）

2019年度政府機關回應中雖表示得辦理網路申報，以減輕扣繳義務人申報作業負擔，惟為了於10日內辦理網路申報、繳納，卻需以會計部門員工於假日出勤作為前提，此實與勞動基準法的加班限制、禁止假日出勤規定有所歧異。此外，仍須於非假日至銀行窗口繳納稅款，並難謂問題已獲得改善。

要求在含付款日在內之10日內辦理申報、繳納，如未遇農曆春節等長期連續假期，則在作業上並無太大的問題，惟若遇到如2020年農曆春節之7日連續假期（1月23日～29日）之情形，則僅剩3個營業日（實質上約為2個營業日）完成申報書之製作及繳納，極有可能因而逾期。

再者，依臺日租稅協定規定適用扣繳稅款減免者（例如：分派予日本母公司之股利），因負有取得收受匯款國之稅務機關出具之居住者證明及其為該所得之受益人證明及檢附申報書之義務，故申報期間如逢台灣或收受匯款國之休假情形，則可能無法及時收到上述文件而逾申報期限。

因此，繼續請求考量在遇台灣3日以上之連續假期之情形時，得修改應於10個營業日內辦理申報、繳納之制度。

補充說明　（2019年度白皮書之請求內容）

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。

（金融財務部會）

議題49　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（延續事項）

請求事項　（依據台灣政府機關就2019年度白皮書之回應提出請求）

政府機關就2019年度白皮書之回應表示如報廢金額在新台幣100萬元以下、或其使用年數已達耐用年限二分之一且報廢金額在新台幣500萬元以下者，則可於事後報請核備。我方對此給予一定程度的肯定，惟其仍需辦理向稅捐稽徵機關申請取得許可之程序。

因此，如能採用事後報告等方式簡化繁複的申請程序，企業便可縮短更新固定資產之時間。

並且，藉由稅捐稽徵機關查核所得稅而加以控管，並同時加重違反的罰則，應可防範大多數違法情事的發生。

此外，亦一併說明有關將固定資產報廢中未足額提列折舊部分認列費損，在日本國內並不要求需事前報請稅捐稽徵機關核備或出具註冊會計師之查核報告書，係於事後進行稅務調查或會計監查時，依據報廢業者之報廢單及報廢證明書、或與收購業者間之買賣契約書及於經營會議或董事會證明出售金額妥當性之議事錄等具客觀性之證明資料，確認該報廢處理之可行性，以承認其所認列費損。

補充說明　（2019年度白皮書之請求內容）

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。

（金融財務部會）

議題50　除外適用金融機關辦理基於調度新台幣資金目的之「外幣資金調度+換匯交易」（允許為規避外幣利息部分之外匯風險得辦理遠期外匯交易）（延續事項）

請求事項　依現行「銀行業辦理外匯業務管理辦法」之規定，金融機構因財務操作所衍生之利息不符合實際外匯收支需要，故目前並不允許為規避該利息相關外匯風險而辦理遠期外匯交易。（參考去年請求事項（議題38）政府機關之回應）

一般而言，外銀等外商金融機構為調度數個月期間的新台幣時，往往進行外幣（主要為美元）換成新台幣之換匯交易（foreign exchange swap, FX Swap）；然而，美元利息卻因上述理由而無法進行外匯避險（產生美元賣出之部位（position））。對於經常以外幣換成新台幣再放款予客戶並共同具有流動性之金融機構而言，該部位（外匯風險）頗具相當規模，故懇請允許得除外適用辦理遠期外匯交易以進行避險。倘若有除外適用之困難，我方則希望與外匯主管機關中央銀行及銀行主管機關金融監督管理委員會共同釐清不得除外適用之緣由、或允許除外適用等時應處理解決之相關問題。

補充說明 （當地市場）

外商金融機構於調度新台幣作為放款客戶之資金時，由於無個人存款等穩定的資金來源，且新台幣貨幣市場之交易期間與交易量均有所限制，故實質上難以在台灣境內進行調度。因此，在確保調度資金之方法上，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）。

（交易相關說明）

美元資金交易，係於到期日發生本金與利息之收付，然依據「銀行業辦理外匯業務管理辦法」，換匯交易之交易型態僅以本金為交換對象（起算日與到期日之美元金額相同）；因此，當進行上述資金交易與換匯交易時，於到期日利息部分將產生現金流量之差異。此差異之外匯風險已日趨明顯。

（銀行經營相關問題點）

以金融機構而言，為能穩定地放款予客戶，並從降低貨幣流動性風險且穩定地確保當地貨幣之觀點來看，有必要進行各種不同天期的資金調度。

於1年以上之期間將外幣換為新台幣時，可進行換匯換利交易。而在換匯換利交易中，因已考慮利息之概念，故不會發生類似本件情形之問題。另一方面，於1年以內之期間從事本交易之情形非常普遍，惟在交易環境上，卻無法達到與換匯換利交易同樣規避外匯風險的效果。

此外，因經常發生相同方向之外匯風險（美元賣出部位），故交易規模越大，相關風險相對越大，且會不斷積累。

此種難以控制且可能影響財務收益之外匯風險，原本可設法規避的風險，惟卻因市場商品之不同（換匯換利交易與換匯交易）及當地法規限制而無法避險，這對銀行健全的經營而言是希望可以避免的。

（去年政府機關之回應）

在2019年白皮書之請求事項中也曾提出除外適用遠期外匯交易之請求，惟政府機關回應僅表示依據「銀行業辦理外匯業務管理辦法」，因不符合實際外匯

收支需要，故不得辦理遠期外匯交易。雖然依現行法規並不符合實際外匯收支需要，惟我方仍希望能考量上述事由，釐清台灣政府機關認為不得除外適用的想法、抑或如允許除外適用時應解決的問題。

（針對除外適用相關條件之請求）

希望關於作為原有資金之美元現金流量，包含本金、利息在內，可全額轉換為新台幣，進行實質上之新台幣調度。亦請以建立相關管理機制、報告機制為前提，就除外適用進行研討。

（金融財務部會）

議題51　就第一類授信資產提列之備抵呆帳中，重新檢視信用優良授信戶之備抵呆帳提列比率（延續事項）

請求事項　希望能以放款債權之逾期期間為基準，重新檢視授信資產分類，並再研議各授信資產分類之備抵呆帳提列比率。

具體而言，本會提案就符合第一類授信資產之企業放款債權，如經主管機關核准，則各銀行即可依其對放款對象之財務狀況等所預估之信用風險，設定備抵呆帳提列比率。

補充說明　1、台灣主管機關為謀求銀行之健全經營，依放款對象之逾期標準按每一授信資產分類訂定備抵呆帳提列比率。其中有關第一類授信資產債權，其備抵呆帳提列比率自2014年1月起已由0.5%提高至1%。

2、對於提供金融服務予當地企業之日系銀行而言，考量目前之利率水準，1%備抵呆帳提列比率將使銀行負擔超過實際信用風險之成本。因此，為更正確且詳細評估及管理信用風險，本會參考日本政府機關對於備抵呆帳金額/備抵呆帳提列比率的想法，將上一年度之請求事項進一步補充說明後，繼續提出請求。

3、日本金融廳認為金融機構之經營階層應秉持經營理念，依其本身之意思與責任以經營資源（人力、物力、資金（自有資本））為前提，決定其經營策略

係以何種規模與如何達成平衡的條件下，容許何種風險，並期能從如何監控該風險之觀點，建立與經營策略一貫之形式之內部管理機制。因此，就估算備抵呆帳金額之基本方針，日本金融廳公告如下：

⑴估算一般備抵呆帳金額時之基本方針

針對債務人區分中屬於一般備抵呆帳提列對象之正常交易對象及應予注意對象（包含應予管理對象），其個別債務人將來之經營狀態存有不確定性，故應透過統計資料分析信用風險，以提高整體融資投資組合下將來損失之估算準確度。因此，各金融機構之經營階層應適當判斷，掌握、分析各金融機構投資組合之特性，將具有與其他債權不同之特殊風險特性之債權集合成另一群組後，將過去實際績效及外部或內部之環境變化等近期或將來之資訊綜合反映於備抵呆帳金額。

此時，金融機構經營階層應依據以合理且可行之範圍所收集之事實進行判斷，惟既然其屬對於未來之預測，最終仍可能依金融機構之不同而使估算有所落差。

因此，政府機關將評估金融機構經營階層之判斷是否與每家金融機構之經營理念、策略等一致，並（依據過去實績）評估經營階層對於未來預測之判斷過程是否適當且合理。惟如需予管理對象內之大額授信對象等無法與其他一般授信對象集體進行評估之特有情況，可能對金融機構之經營造成嚴重影響時，應依現金流量折現法（DCF）個別估算備抵呆帳金額，以提高估算準確度。

⑵估算個別備抵呆帳金額時之基本方針

針對債務人區分中屬於個別備抵呆帳提列對象之有破產疑慮之交易對象、實質上視為破產之交易對象、已破產之對象，其個別債務人之經營狀態已發生重大問題，且各個風險特性均不相同，故應正確掌握個別債權之清償可能性後，個別估算預估無法回收之金額，適時註銷（charge-off）、提列備抵呆帳為宜。

４、此次所提出的請求，應可實現依據上述底線部分中「各金融機構投資組合之特性（日系銀行之投資組合與其經營策略一致，且以企業為主）」而估算備抵呆帳金額，且應對提升台灣信用風險管理水準有所助益，進而促進銀行之風險胃納（risk appetite），進一步發揮金融中介功能，而對台灣經濟發展有所貢獻，故懇請就此進行討論、研討。

（金融財務部會）

議題52　簡化100萬美元以上外匯交易之中央銀行事務程序

請求事項　依據外匯收支或交易申報辦法第5條規定，外匯結匯金額超過100萬美元時，進行外匯交易之申報義務人應檢附相關契約及核准函，與申報書同時向中央銀行提出。

經辦理銀行確認申報文件與列舉項目一致後，可換成台幣。

因經濟成長率年年提高使得各企業之貿易處理金額持續增加，超過100萬美元之外匯交易也頻繁產生，每筆結匯皆要檢附相關證明文件，始得辦理新台幣結匯，除了造成企業方面之事務作業繁雜化，無法適時實施外匯交易也影響企業營運資金調度彈性，徒增企業營運成本及降低國際競爭力。

懇請廢除提出超過100萬美元外幣交易之相關文件義務、或放寬現狀之100萬美元以上之申報義務額度，例如：增加申報義務金額為10倍之1000萬美元等。

補充說明　無。

（金融財務部會）

【10】關於智慧財產權

議題53　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「準備行為」及「幫助行為」等之間接侵權制度。

補充說明　①現行台灣專利法中，並無美國、日本等眾多國家專利法所採用之間接侵權制度。

關於設備專用的耗材，基於與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，產生上揭耗材出現無品質保證之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。

②雖有適用民法規定之判決，但基於以下理由民法之保障並不充分。

・因直接侵權行為難以證明，以民法第185條之共同侵權行為課以損害賠償責任之判例極少，具有高度的不穩定性。

・除了損害賠償請求之外，專利侵權主要之救濟方式尚有為防範於未然之禁止侵害請求。然而，法院並無肯認民法第213條之回復原狀規定與第767條之排除侵害規定的案例，對專利權人之保護並不充分。

③此外，台灣專利師公會亦於「2020智財白皮書」（p2. 一、（四））提及「如導入間接侵權制度，強化對專利權之保護，對我國企業可能有所助益，並可能有鼓勵外國企業研發投入」，由此可窺知不僅是日商，台灣使用者亦期望導入間接侵權制度。

（智慧財產委員會）

議題54　審議制度改革的推動（延續事項）

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告（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告，並針對自身權利進行權利主張。

補充說明　關於前揭①，除了審理時得有效利用具備相關專業技術知識之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。

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55　關於簡化海關之仿冒品認定程序

請求事項　１）簡化仿冒品認定程序

為了阻止仿冒品，海關通知發現仿冒品後，業者有空運出口者4小時、其他於24小時內必須趕赴海關之義務。希望能放寬趕赴海關之時限。

２）放寬認定程序期間

仿冒品之認定期間最長6個工作日，希望放寬此認定期間，例如改為10個工作日。

補充說明　①關於各請求事項

１）台灣雖然高鐵等交通工具都很完善，在如此短暫的時間內暫停其他業務趕赴海關，對人員或體制上有限制之日系企業是很大的困難。

２）另一方面也有即使不趕赴海關，仍可以依照照片等方式判斷的案子。

３）因此希望政府可以評估以其他方式可以判斷時，得不需趕赴海關可藉由書面進行認定程序或僅於進口業者提出沒有侵害權利之證明書面時始需要趕赴海關。

４）另外鑑定的權限多為日本的母公司所有，而以在日本鑑定再將鑑定書的正本寄送至台灣，提出至各地的海關所需天數來看，6天太短常為造成無法適當鑑定的要因。

②與其他國家之海關制度之比較

１）開始認定程序時是否需要趕赴海關。

台灣	需要（台灣商標法75條） ・空運出口：4個小時以內、 ・空運進口、船運進出口：24小時以內 [海關執行商標權益保護措施實施辦法　第7條]
日本	不需要
中國	不需要
韓國	不需要

２）自通知開始認定程序起幾日內必須提出疑似侵害品侵害自身權利之證據。

台灣	原則3個工作日僅限1次可以延長3個工作日 [海關執行商標權益保護措施實施辦法　第7條]
日本	「認定程序開始通知書」上之日期之翌日起10個工作日（若有不得以的情況得申請延長） [關稅法基本通達69之12-1-3] 另外適用簡易化程序者不需要提出如下證據。 ・查扣進口申請經受理之貨物被發現、雖然已開始認定程序但進口者不爭執是否侵害時，權利人及進口者不需要提出證據・意見，由稅關長認定是否侵害。[關稅法施行令第62條之16]
中國	不需要 海關為了依職權進行查扣時，權利人必須事前對海關提出權利內容，因此不需要提出侵害證據。
韓國	7個工作日（海關未登錄之權利為5個工作日）以內與擔保一起提出。 [為保護知識財產權之進出口通關事務處理相關告示之第14條]

（智慧財產委員會）

【11】其他事項

議題56　關於解除特殊車輛之租賃禁令

請求事項　　懇請同意保全公司所持有之巡迴車可以使用租賃汽車。

補充說明　　保全公司所持有之巡迴車目前被分類為特殊車輛（※1），因此現狀下無法租賃。另一方面，保全公司於業務上有持有大量車輛之必要，具有車輛委外服務，費用平準化之需求。（※1　道路交通安全規則第2條第1項第7款規定）

針對巡迴車之規定（※2），僅有對於車體之公司名稱標示、車輛顏色之規定等，租賃公司亦可與一般車輛同樣遵守規定提供服務。

（※2　內政部：保全公司巡迴服務車應有設備審驗規定）

日本已於1996年3月之道路運送法修法解除巡迴車之租賃禁令，車輛數雖不明，然已正在持續普及。

我們認為如能取得本件同意，將為保全公司及租賃公司雙方之成長具有貢獻。

（合資公司部會）

議題57　關於重新研討印章制度事宜

請求事項　我方希望更改在各類文件上蓋章的方式，並推行以簽名方式證明或引進電子認證制度等。

補充說明　此次為預防新冠肺炎感染擴大而採用在家工作制度的企業亦不在少數，但為在文件上進行蓋印，卻也因此有必需親自前往公司處理的案例。如此一來，在家工作將不具有任何意義，且無助於感染擴大的預防。我方希望藉此機會更改在各類文件上蓋章的方式，由政府機關親自推行以簽名方式證明或引進電子認證制度等。

（商社部會）

議題58　因應疫情期間希望彈性工時更彈性化

請求事項　希望針對非常時期（例：新冠肺炎期間）之彈性工時（8週）能給予更彈性之對應，放寬8週內對調之限制給企業因應非常狀況時更彈性之施策。例：8週變形彈性延長對調出勤期間範圍（12週或16週內）。

補充說明　此次新冠肺炎疫情，對企業產能影響甚鉅。

在不影響員工生計及遵守勞動法規之前提下，以8周變形對調出勤方式對應，惟短期內原物料供應無法恢復狀況下，8周內仍無法順利對應（先休假後出勤，8周內安排之出勤日仍存在生產無法稼動之問題），仍有被迫實施無薪假之風險。

故提案於非常時期更彈性之開放，創造勞資雙贏局面。

（電機電子部會）

議題59　透過擴大環保標章相互承認、簡化驗證程序，建構完善之環保標章產品推廣環境

請求事項　為了促進環境保護，日方正推動與各國簽署環保標章的相互承認協議。雖然日方亦與台灣簽署相互承認的基本契約，但尚未進入具體實施階段。以書寫工具為例說明如下。在台灣銷售之本土或進口的書寫工具，在筆身上多有標示「環保」字樣，但並無明確的標準與依據，這讓消費者無所適從。此外，台灣的環保標章書寫工具的產品類別僅有「墨水筆」，且消費者認知度不足，不具備提升消費者選購環保標章產品動機之環境，因而吸引業者申請環保標章驗證的誘因不大，難以讓環保標章達到普及化。

＜請求事項＞

①增加環保標章的產品類別。

②擴大環保標章的相互承認。（特別是與日本環保標章間的相互承認）

③簡化環保標章申請驗證流程，同時並建構促進環保標章產品發展的環境。

④書寫用具是廣為社會大眾使用的產品，考量筆身軸徑較細、標示面積狹小，且民眾之網路使用普及、網頁閱覽數增加等情事，懇請同意以標示官網網址的方式取代並簡化商品本體上應標示事項（電話號碼、地址、成分等）之規定。

補充說明　環保標章之編號：57、分類號：A-04的「墨水筆」之驗證標準，規定墨水中重金屬的檢出含量應符合管制限值，產品或包裝上應說明產品墨水可替換補充，且標章使用者的名稱、地址與消費者服務專線電話應清楚記載於產品或包裝上，產品或包裝上應標示「低污染」，未規定筆身再生材料使用率。

⇒日本環保標章驗證審查基準：https://www.ecomark.jp/nintei/

與各國簽署環保標章相互承認協議現況：https://www.ecomark.jp/about/mutual/

（流通部會）

議題60　手推嬰幼兒車國家標準CNS12940　修訂草案修正案

請求事項　2019年6月經濟部標準檢驗局公佈研擬修訂嬰幼兒手推車國家標準CNS12940修訂草案，試驗方法與安全標準乃參考歐盟標準EN1888制定。新標準

中具有爭議的條款應刪除（附件資料1）。理由為歐盟EN標準中限制推車煞車型式只能採用連動式煞車，但先進國家安全法規或國際標準ISO（附件資料2）並不限定煞車型式，同時此條款也未考慮亞洲特殊的生活環境。這項條款在ISO國際標準制定時已經通過決議刪除，在台灣國家標準制定時，也應該考慮將其刪除，以避免造成不合理的貿易障礙，以及損害台灣消費者利益。

補充說明　手推嬰幼兒車產品為標準檢驗局公告應施檢驗商品，商品製造或進口前須通過國家標準CNS12940檢驗通過後始可販售，標檢局於2019年發起研擬修訂的新國家標準修訂草案僅參考單一歐盟安全法規，卻忽視相同生活環境的亞洲其他國家安全法規或國際標準ISO內容。其中針對煞車設計的要求，相對於其他國際標準皆採兼容連動式與獨立式煞車而言，歐盟標準限制只能採用連動式煞車，其標準本身即具有強烈排他性，限制其他國家品牌販售於歐盟地區。然而，不論採用連動式或獨立式煞車，推車皆需通過相同的煞車制動力測試，因此兩種煞車型式本質上具有相同的安全性，不應限制煞車結構型式。

若此條款通過，將導致台灣市場50%的手推車產品禁止販售，間接形成歐洲品牌或符合歐洲規格的產品壟斷台灣市場，對其他國家產生嚴重的貿易障礙，造成巨大經濟損失（附件資料3）。

因此我們強烈要求應比照ISO/DIS 31110國際標準將煞車結構限制刪除。

⇒附件資料1：CNS12940修訂草案（詳附件資料）

附件資料2：各主要國際安全法規煞車要求一覽表

區域	國家	標準名稱	煞車結構要求
全球	—	ISO/DIS31110	兼容連動/獨立式煞車
亞洲	台灣	CNS12940 (改訂前)	兼容連動/獨立式煞車
	日本	SG	兼容連動/獨立式煞車
	韓國	KEMTI	兼容連動/獨立式煞車
	中國	GB 14748	兼容連動/獨立式煞車
大洋洲	澳洲/紐西蘭	AS/NZ 2088	兼容連動/獨立式煞車
美洲	美國	ASTM F833	兼容連動/獨立式煞車
歐洲	歐盟	EN 1888	連動式煞車

（資料期間：2020年7月）

附件資料3：各國品牌在台灣市場銷售款式比例表

各國品牌採用煞車型式	獨立式煞車	連動式煞車
台灣品牌	64%	36%
亞洲（日韓）品牌	65%	35%
美國品牌	74%	26%
歐洲品牌	14%	86%
台灣市場總銷售款式	62款	69款

（依據實際銷售數量。資料期間：2018年4月～2019年3月）

（流通部會）

議題61　針對與台商間商務案件相關入境人士放寬新冠肺炎防疫管制事宜

請求事項　・因與台灣企業間的商務案件，對於以商務洽談為目的而具有日本國籍的入境人士，我方希望能發給多次入境簽證。

・我方並希望廢除或縮短該等入境人士的「入境後的14天隔離檢疫期間」。

補充說明　目前台灣僅有持居留證、居留簽證或停留簽證的外國人士方得入境，除居留證外，其餘均視為單次簽證。且受到新冠肺炎的影響，現階段多次入境簽證已暫停發給。

因此，即使為與台灣企業間進行契約案件相關討論而入境台灣，但只要一出境簽證即會失效，於下次入境時又必需重新取得居留簽證。

目前在台灣已取得工作許可，並據此向台日代表處申請居留簽證或停留簽證後，該等簽證的發給大約需等待二個月（含準備期），對於台、日企業雙方在確保預定期限上已形成阻礙。

因此，至少能如同以往，我方希望能發給多次入境簽證給商務案件相關入境人士。

此外，我方並希望廢除或縮短入境後的14天隔離檢疫期間。

（一般機械部會）

【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

・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%	→							

③各種免稅措施

1）出口/生產獎勵金

生產獎勵金（PI：Production Incentive）：2013/1月～

・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

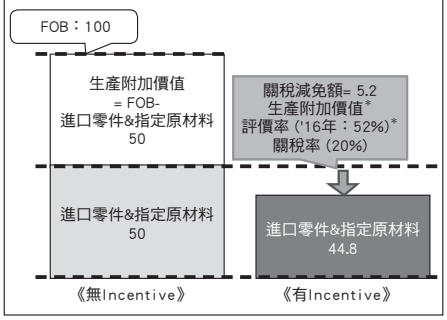
生產附加價值 = FOB - 進口零件 - 原材料（＊）
＊僅鋼/不鏽鋼/PGM/鋁/皮革/黃銅/玻璃之此7種原材料可當成附加價值25%的對象

・獎勵額 = 生產附加價值 X 評價率
關稅減免額度 = 獎勵金額 X 進口關稅率

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20
評價率	55%	54%	53%	52%	51%	50%	→	

（5年內由55%開始逐年遞減至50%）

<例> '16年、FOB100、進口零件40、原材料10時
生產附加價值 = 100 - 40 - 10 = 50
Incentive額 = 50 X 52%（評價率）= 26
關稅減免額 = 26 X 20% = 5.2



2）零組件無課稅進口配額

VAA：Volume Assembly Allowance：2013/1月～

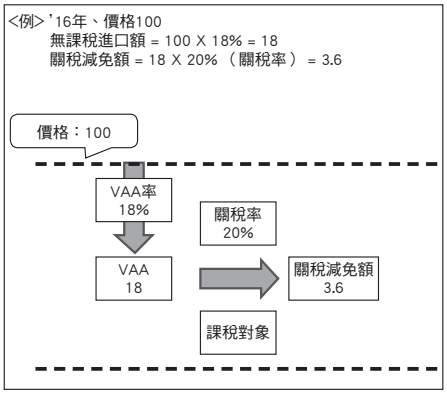
・不論內銷/外銷之目的地、針對CBU/CKD之進口
限定一年生產50,000台以上之工廠都適用無課稅進口配額之免稅措施
→出口車輛因適用「再出口免稅」所以無課稅，
故出口車輛越多VAA的好處越多。

・CBU與進口關稅抵銷時減額20%
・無課稅進口額 = 批發價格 X 20%（'13年為前提）
・關稅減免額 = 無課稅進口額 X 進口關稅率

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20
VAA	20%	19%	18%	→				

（3年內由20%開始逐年遞減至18%）

<例> '16年、價格100
無課稅進口額 = 100 X 18% = 18
關稅減免額 = 18 X 20%（關稅率）= 3.6



3）投資獎勵金

AIS：Automotive Investment System：2009年年中～

・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)

<例> 投資額120億日圓
120億日圓 X 20% = 24億日圓
24億日圓 ÷ 3年 = 8億日圓/年 3年

・公司特別支援配額
—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
—透過與通產省（現為經濟省）直接交涉來決定

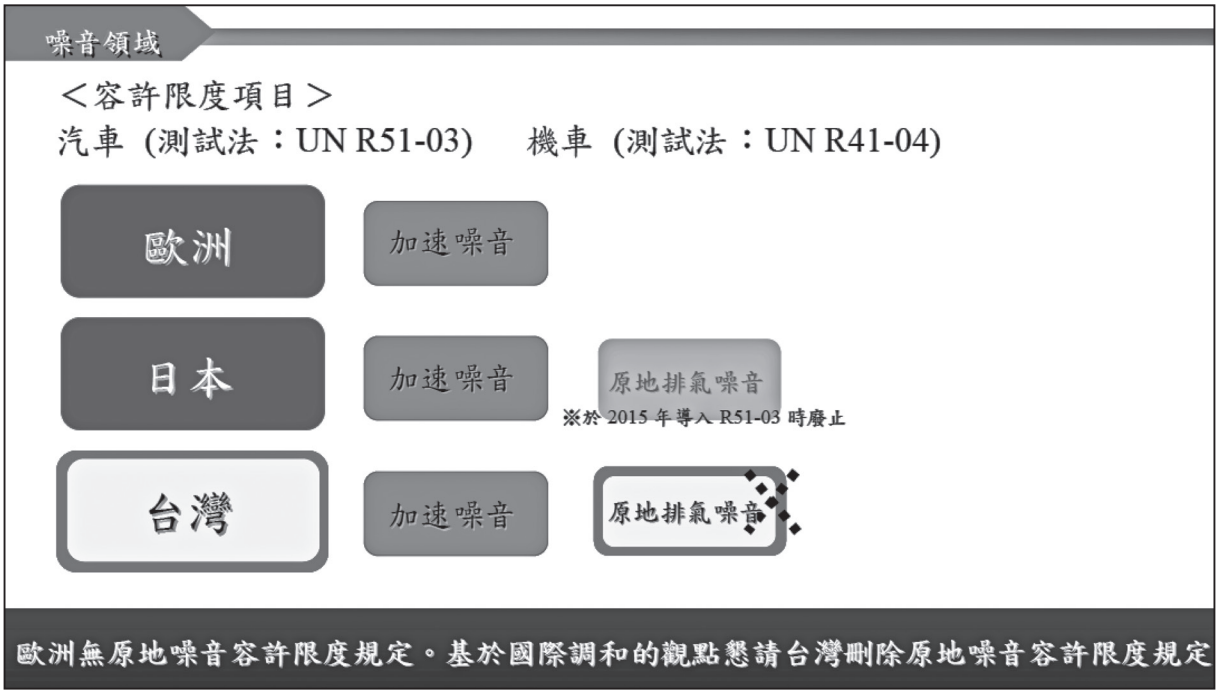
【附件資料】菲律賓生產獎勵政策

菲律賓生產獎勵政策

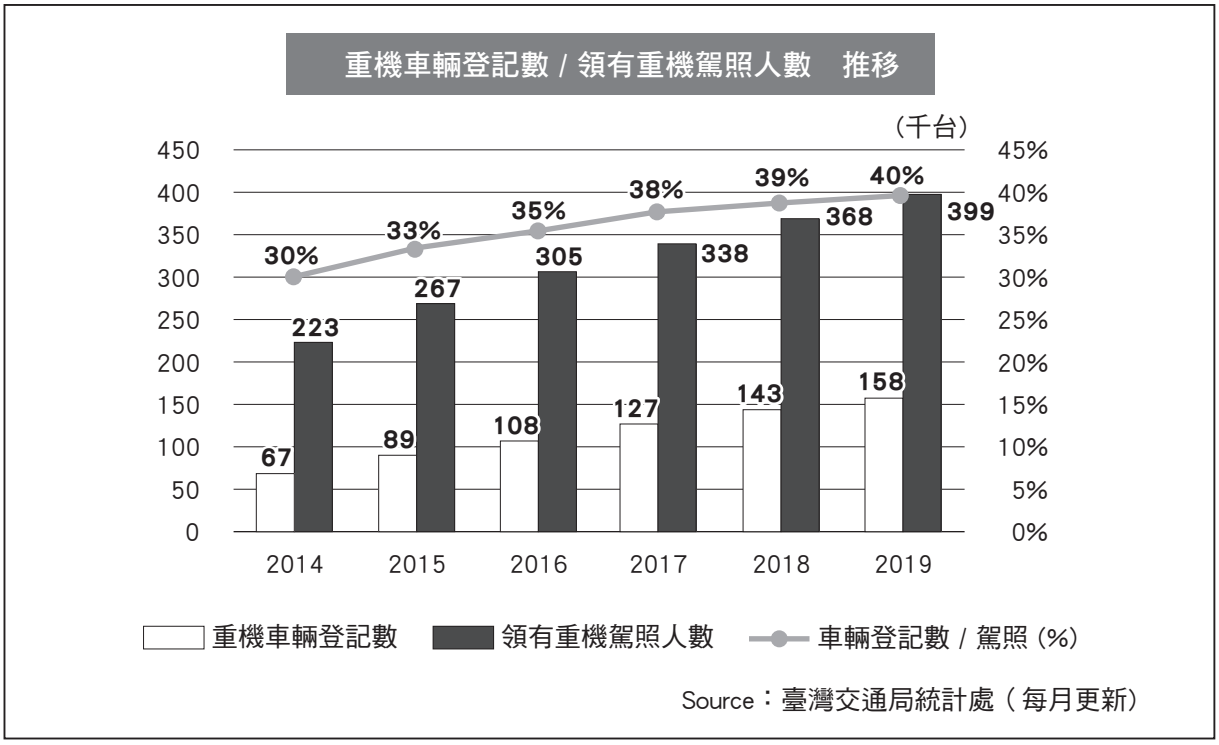
概要	⑴市場台數：288,609台（'15年）
	⑵當地生產：112,493台（'15年）
	⑶關 稅 率：・ASEAN（AFTA）：0%
	・他國（WTO會員國）：30%
	・CKD：30%
	⑷自動車普及率 （每一千人）：32台
政策概要	⑴政策名：CARS
	Comprehensive Automotive Resurgence Strategy
	⑵恩　典：・菲律賓政府以在菲律賓新生產之四輪汽車
	3種車款為對象，自2016年開始6年
	⇒給予3種車款總額270億（約177億元）之獎勵。
	投資車體組裝、大型塑膠零件組裝及零件製造
	車輛・零件的檢查設施
	・自2016年起每1車款最多90億比索（約60億元）
	⑶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
	⑷實　施：・2016年～2021年
其他	・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。

【附件資料】廢止台灣獨有法規

「廢止原地排氣噪音檢測」相關資料



【附件資料】重機車輛登記數及領有重機駕照人數之推移：



【附件資料】交通部車輛型式安全審驗（UN ECE法規）相關部分

安全領域（交通部管轄）

車輛型式安全審驗作業指引
第四章　品質一致性審驗作業要求

4.2.3　「品質一致性管制計畫書」審查參考依據

(1) 審驗機構依ISO國際標準組織之品質管理系統相關標準為其審查參考依據。

(2) 審查結果如有內容不符之情形，審驗機構應通知（電話、書面或電子郵件）申請者進行「品質一致性管制計畫書」內容修訂，至符合要求後，其申請之案件始可接續辦理相關審查作業。

4.2.4　附註說明

(1) 同一申請者重複申請或申請多項個別檢測項目之「審查報告」，若其品質系統相同，可使用相同之「品質一致性管制計畫書」。

(2) 申請者已具國際標準品質保證制度認可資格者，且其內容符合4.2.2「品質一致性管制計畫書」內容規定者，得檢附有效期限內之**ISO品質管理系統驗證證書（【「國際認證論壇（International Accreditation Forum；IAF）」之會員所鑑定合格之機構，發行之ISO證書或「國際汽車工業行動聯盟（International Automotive Task Force；IATF）」訂定合約之驗證機構所核發之IATF 16949證書】）**及「品質一致性管制計畫宣告書」（範例參照1.35），代替「品質一致性管制計畫書」，另如於ISO品質管理系統驗證證書換證期間，得另檢送原發證機構出具之聲明書。

安全領域（交通部管轄）

車両型式安全検査の作業指導マニュアル
第四章　品質一致性審査作業の要件

4.2.3　「品質一致性制御計画書」審議の参考根拠

(1) 審査機関は、ISO国際標準化機構の品質管理システム関連標準を、その審議の参考根拠とする。

(2) 審議結果が内容に適合しない状況が生じた場合、審査機関は申請者に対して「品質一致性制御計画書」の内容を修正するよう通知（電話、書面又はEメール）することとし、要件に適合した場合にはじめて、その申請案件の関連審議作業を引き続き行うことができる。

4.2.4　付注説明

(1) 同一申請者が重複申請又は複数の個別検査項目について申請した「審議報告」について、その品質システムが同じであれば、同じ「品質一致性制御計画書」を使用してよい。

(2) 申請者が国際標準品質保証制度の認可資格を持っており、**かつその内容が4.2.2「品質一致性制御計画書」の内容の規定に適合する場合、有効期間内のISO品質管理システム検証証書（【「国際認定フォーラム（International Accreditation Forum；IAF）」のメンバーによる鑑定に合格した機関が発行したISO証書、又は「国際自動車タスクフォース（International Automotive Task Force；IATF）」契約を締結した認定機関発行のIATF 16949証書】）**及び「品質一致性制御計画書申告書」（凡例は1.35を参照）を添付することで、「品質一致性制御計画書」の代替とすることができる。またISO品質管理システム検証証書書き換え期間に当たる場合、さらに元の証書の発行機関が発行した声明書を送付することもできる。

【附件資料】經濟部標準檢驗部管轄　商品認定登錄時之規定

商品認可領域（経済部標準検査局管轄）

商品驗證登錄辦法

第1條
本辦法依商品檢驗法（以下簡稱本法）第三十七條規定訂定之。

第2條
驗證登錄之申請人為商品之產製者或委託產製之委託者（以下簡稱生產者）；生產者不在國內時，為其在國內有住所或營業所之代理商或輸入者。

第3條
驗證登錄符合性評鑑程序之模式如下：

四、完全品質管理制度模式（模式四）：**生產廠場應取得標準檢驗局認可驗證機構**依CNS12681（ISO 9001）評鑑核可具有設計、開發、生產及製造功能之品質管理系統登錄證書。

四、完全品質管理制度モード（モード四）：生産工場は経済部標準検査局が認可した認証機関がCNS12681（ISO 9001）に準じて発行する設計、開発、生産及び製造能力を証明する品質管理系統登録証書を取得すべき。

五、製程品質管理制度模式（模式五）：**生產廠場應取得標準檢驗局認可驗證機構**依CNS12681（ISO 9001）評鑑核可具有生產及製造功能之品質管理系統登錄證書。

五、製造過程品質管理制度モード（モード五）：生産工場は経済部標準検査局が認可した認証機関がCNS12681（ISO 9001）に準じて発行する生産及び製造能力を証明する品質管理系統登録証書を取得すべき。

六、產品品質管理制度模式（模式六）：**生產廠場應取得標準檢驗局認可驗證機構**依CNS12681（ISO 9001）評鑑核可具有最終檢驗及測試功能之品質管理系統登錄證書。

六、製品品質管理制度モード（モード六）：生産工場は経済部標準検査局が認可した認証機関がCNS12681（ISO 9001）に準じて発行する最終検査及び試験能力を証明する品質管理系統登録証書を取得すべき。

【附件資料】CNS12940修訂草案

CNS 12940-1：2019

(c) 任何用於包裝之塑膠覆蓋物，如不符合上述要求事項，應以正體中文顯著標示聲明，指出為避免窒息之危害，任何塑膠覆蓋物須移除、銷毀或遠離兒童。

8.7　危害邊緣與突出部位（參照 A.4.8）

車輛防護空間內之所有裸露邊緣、表面及突出部位應予以磨圓或倒角，且無毛邊與銳利邊緣。
所有其他表面應無毛邊與銳利邊緣。

8.8　制動與煞車裝置（參照 A.9）

8.8.1　要求事項

車輛應配備制動裝置，其機構可由照顧者站在把手附近操作。
如制動裝置或其操作機構位於防護空間內，應設計成使乘坐於車內之嬰幼兒無法操作。如解鎖制動裝置符合下列條件之一，則滿足此要求：
(a) 需要最小施力50N或最小扭力0.34N・m。
(b) 需要至少2道連續動作，第2道動作進行時，第1道動作應完成並維持。
(c) 需要至少2道獨立之同時的動作。
(d) 需要3道以上獨立動作。
具旋轉或轉向前輪之車輛上的制動裝置，應以單一動作同時嚙合所有後輪、前輪或輪組。
依8.8.2.2、8.8.2.3及8.8.2.4測試時，車輛應在斜面上保持靜止至少1 min。
依8.8.2.5測試時，任何1個車輪或輪組之最大移動量應為90mm。此要求不適用於制動裝置直接作用於輪胎之車輛及制動裝置的不同狀態間無間隔。
制動裝置應於進行不規則路面試驗（8.10.3）之前與之後，依8.8.2.2至8.8.2.5測試。對於制動裝置直接作用於輪胎之車輛，應於不規則表面試驗（8.10.3）之後進行耐磨試驗（8.8.2.6）。
如車輛具有煞車裝置，照顧者應能在行走時致動制動裝置。
煞車與制動裝置結合於1個機構中時，致動制動裝置之動作，應與致動煞車裝置之動作不同。煞車動作不得致動制動裝置。