



台北市日本工商會

2021

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

目次

1 . 前言	97
2 . 主要政策建議 「落實新時代台日關係之成果」	99
前言	99
【日本工商會六大建議】	99
1. 深化台日合作	100
●加速推動跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）等經濟夥伴協定之締結	100
●台日合作開拓第三國市場	101
●促使商務、觀光交流早日恢復正常	102
2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施	102
●基於科學根據廢除管制	102
3. 台日合作發展產業、開創新產業	103
●充實半導體供應鏈	103
●培育新能源·節能·脫碳相關產業	103
●強化物聯網（IoT）、數位轉型（DX）相關產業	104
●強化醫療、健康相關產業	105
●進一步加強既有產業之競爭力	105
●建立促進台日合作之事業環境	106
4. 建立穩定及具有競爭力之基礎建設	106
●穩定供應低廉之電力	106
●穩定供水	107
●建構都市機能及工業區	107
5. 挽留優秀人才	108
●推動多樣化的工作型態	108
●建立因應少子高齡化之制度	109
●挽留並培育支撐產業之技術性人才	109
6. 建立具有魅力之投資環境	110
●給予進軍台灣之日商流暢之行政程序	110
●建立基礎建設相關事業等受新冠肺炎影響之因應措施	110
●維護商業環境與安全面	110
3 . 針對2020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	111
4 . 2021年「白皮書」請求事項一覽表	114
5 . 2021年請求事項	116
【1】基本政策及勞動基準法相關請求事項	116
【2】關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題	119
【3】關於能源政策	123
【4】關於汽機車業界振興策略	135
【5】關於電機電子零組件產業	142
【6】關於醫藥制度	146
【7】關於菸／酒／食品等規定	154
【8】關於建設工程相關事項	159
【9】關於金融財務	165
【10】關於智慧財產權	175
【11】其他	177

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13年。由民間層級向中央政府提出率直的建言，並得到政府回應的此一機制，對於在當地活動的日系企業可謂十分意義重大。而於每年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。此亦為長年以來良好的台日關係與相互間的信賴所打下的基礎，在此謹致謝忱。

關於2020年「白皮書」，於2020年10月8日提交行政院國家發展委員會後，於10月23日與日本相關政府機關舉行視訊會議說明其內容。之後，台灣政府與本會間就「白皮書」的協商，因受到新冠肺炎疫情的影響，無法進行與去年相同的活動。但在各種限制下，台灣政府仍積極應對，以視訊會議等方式盡力進行深度的議論。因此，「白皮書」的個別請求事項64項中，A評價佔全體的16%（2019年為6%）等，達到了很好的效果。

今年的「白皮書」與以往相同，大致分為二個部分。前半部是以「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。其內容經由本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為以下6大項建議。

【日本工商會六大建議】

1. 深化台日合作
2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施
3. 台日合作發展產業、開創新產業
4. 建立穩定及具有競爭力之基礎建設
5. 挽留優秀人才
6. 建立具有魅力之投資環境

希望蔡英文政府在推動主要政策時能予以考慮，並由已佈局全球的日系企業的觀點指出具體需要改善之處。各項建議中包含的許多項目亦為「白皮書」後半部的個別請求事項之背景環境說明。

後半部則為「個別請求事項」，是由在台灣活躍之日系企業針對現下之問題點及其改善方案，對台灣政府提出建議與請求。由隸屬本會之日系企業（2021年6月底之登記會員數為495家公司）所參加之17個部會（汽機車、電機電子、醫藥品醫療機器、運輸觀光、食品物資、商社、一般機械、金融財務、建設、能源等）及6個委員會（智慧財產委員會等）彙整各企業之請求後提出。

今年的「個別請求事項」，延續至今尚未解決之44個項目及新增之27個項目，共有71個項目。新增的項目以能源政策、營造工程相關、醫療相關以及金融財務相關的項目居多，與政府致力發展的領域以及目前經濟活動發達的領域相符。這些亦是今後左右台灣經濟方向的領域，因此希望今年亦能進行深度的議論。另一方面，在基本政策、汽機車產業、醫療產業與食材、食品產業方面的項目中，經過多年的討論仍未解決的項目仍將持續提出。這些產業的下游產業眾多且影響巨大，且與日本等其他國家相較，對於政府規範的改善建議較多，因此，有所進展的可能性較高，希望進行進一步的檢討。目前台灣正受到世界上前所未有的注目，處於對將來的發展有決定性的關鍵點。除了占據領先世界地位的台灣半導體產業等之外，希望能針對上述其他產業領域進行各種改善檢討，期使台灣經濟能在不久的將來取得持續且平衡的成長。本會亦將在台日合作中，為台灣將來的發展盡力給予最大限度的協助。

今年度的白皮書的標題為「落實新時代台日關係之成果」。由於新型冠狀病毒的蔓延、IoT等的技術革新與能源轉型為綠色能源，以及美中爭霸等的政治情勢的巨大變化，台日所處的環境，在政治上與經濟上都進入新的時代。在此新時代中，正是活用積累深厚的良好台日關係，經由互補彼此的不足，繼續產生雙方皆有利的成果的最好時機。

希望本會的白皮書所提出之課題及各項議題，能成為創造出其成果的開端，經由更深度之議論，將可能成為促使其成長的機會。今後，希望與台灣政府各部會進行積極的討論，以期衍生出更多使台日雙方共同成長的機會。此亦為今年的標題中所涵蓋之深意。

台北市日本工商會
理事長 德元 克好
2021年10月8日

2. 主要政策建議 「落實新時代台日關係之成果」

前言

2020年受新冠肺炎影響，世界各國及各地區之經濟成長均大幅減速之情況下，台灣達成3.12%之高於2019年之經濟成長率。此外，2021年預估亦將有更高之經濟成長。對於成功造就以半導體為中心之出口產業之盛況，且維持境內經濟活力不致衰退之台灣政府政策，日本工商會謹代表在台進行事業活動之日商，在此再次表達敬意。

今年9月台日斷交將邁入第50年。台灣與日本雖面臨斷交之極大困難，但在此50年間一直以經濟及文化等層面為中心持續強化聯繫。例如，台日間之人員往來非常頻繁，於新冠肺炎爆發前之2019年，人數合計達到708萬人，10年內已增加至接近3倍。此外，近期代表台灣產業之半導體領域，在生產裝置、材料之供應、半導體之生產委託及採購等方面，也已建立堅強之供應鏈。

於上述情況下，台灣政府以去年發表之6大核心戰略產業為主軸，正積極致力於建構半導體聚落及強化5G相關產業、努力實現再生能源及碳中和等。日本有許多於半導體設備及材料、系統解決方案、減少二氧化碳排放技術等方面具有世界性優勢之企業，在此領域可望能帶來不少貢獻，希望台日能聯手實現上述目標。

台日之間長久以來建立良好關係。今後將因應後疫情時代的多樣性經濟變化及國際情勢的變化，而邁向應產生新成果的階段。日本工商會期待加強下一個50年之進一步之互相發展及聯繫，並希望對於深化台日間關係作出進一步的貢獻。

去年提出白皮書後，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

- 加速推動跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）等經濟夥伴協定之締結
- 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 · 重新檢視對日本產食品之進口管制措施

- 基於科學根據廢除管制

3 · 台日合作發展產業、開創新產業

- 充實半導體供應鏈
- 培育新能源·節能·脫碳相關產業
- 強化物聯網（IoT）、數位轉型（DX）相關產業
- 強化醫療、健康相關產業
- 進一步加強既有產業之競爭力
- 建立促進台日合作之事業環境

4 · 建立穩定及具有競爭力之基礎建設

- 穩定供應低廉之電力
- 穩定供水
- 建構都市機能及工業區

5 · 挽留優秀人才

- 推動多樣化的工作型態
- 建立因應少子高齡化之制度
- 挽留並培育支撐產業之技術性人才

6 · 建立具有魅力之投資環境

- 給予進軍台灣之日商流暢之行政程序
- 建立基礎建設相關事業等受新冠肺炎影響之因應措施
- 維護商業環境與安全面

1. 深化台日合作

- **加速推動跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）等經濟夥伴協定之締結**

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訂之協定，

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參進之主要原因。

白皮書往年亦提及，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，亦請求台灣能改善不符各產業國際慣例之特有管制或規則，並加強對於投資之保護。台灣除了應檢討現行的產業保護措施外，亦應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。

於美國及歐洲等西方國家與中國之對立愈趨激烈之情況下，為使台灣經濟安定，與其他國家簽訂經濟夥伴協定至為重要，尤其西方國家有強化支持台灣此一行動之傾向。關於CPTPP，於英國有意申請加入，美國有意回歸，中國亦有意加入之情況下，我們認為有必要及早進行交涉。2021年因日本為主席國，期待台灣不放棄此一機會，積極進行交涉。

此外，日本政府應積極支援上述交涉，並強烈推動簽訂台日FTA及支持台灣加入CPTPP。

● 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。此一方針今年亦沒有改變。台北市日本工商會十分重視及支持本項政策。

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，若台日企業聯手可擴大事業規模，則日商亦當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。同時，也敦請台灣政府就目前已採取前述行動之台商機構與日商，推動其配對撮合。

● 促使商務、觀光交流早日恢復正常

目前台日往來之商務交流仍持續停滯不前。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，往年大致上均一直呈現增加之情形。惟因新冠肺炎而限制人員往來之影響，2020年台人訪日為70萬人、日人訪台為27萬人，人數均大幅減少，今年狀況亦持續嚴峻。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。

在此情況下，懇切希望台灣政府加速進行新冠肺炎疫苗接種，及早達到得以確保群體免疫之階段。並懇請研議實施台日間之商務及旅遊泡泡。日本現正急速進行新冠肺炎疫苗之接種。考量此一狀況，也懇請能即早實施台日間之疫苗護照。

2. 重新檢視對日本產食品之進口管制措施

● 基於科學根據廢除管制

日本311大地震已過了10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銳-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，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，去年11月已公投屆滿2年，現在已可重新檢視此問題。

今年5月新加坡廢除管制，10年未變更管制的僅有台灣及韓國。在此之中，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。

今年，於3月屆滿受災10年，是使日本國民再次回顧311大地震，具代表意義的一年。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. 台日合作發展產業、開創新產業

● 充實半導體供應鏈

台灣為極重要之世界性之半導體生產基地，且其重要性逐年增加。在此情況下，日商向台灣採購許多半導體，對日商而言，台灣之重要性日益升高。而日本亦有許多企業於半導體材料及生產設備在世界上具有相當高之市占率，且已有許多企業進軍台灣，於台灣之半導體供應鏈擔任重要角色。

有鑑於上述半導體產業之台日企業結合之強度，期待台灣政府對擔任半導體供應鏈一員之日商提供確保用地、稅制優惠、挽留人才等之支援。

另一方面，台積電（TSMC）已公布將於日本設立有關半導體後段製程之研發中心，就新一代層壓技術之開發似乎將有多家日商將加入合作。懇請台灣政府支援台積電（TSMC）促進於日本之共同研究，及更進一步於生產方面之合作。

● 培育新能源・節能・脫碳相關產業

台日兩國在缺乏能源資源一點上相似，藉由將過去日本一直以來領先台灣所培養之新能源・節能・脫碳等know-how使台日兩國共享，應可對台灣作出很大的貢獻。

台灣政府訂定於2025年以前再生能源占總能源比例達20%的目標，並已加速建設太陽能發電及離岸風力發電。此外亦於去年4月開始以再生能源為對象進行電業自由化，且今年台灣電力公司亦開始實施輔助服務及發電容量之交易市場。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。

目前，已有日商參與台灣之太陽能發電及離岸風力發電事業。因日本較台灣早引進再生能源及推動電業自由化，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。

台灣為日本之大約12%之GDP規模，但電力消費量卻十分大量，大約為日本之30%。此外，日本於2011年311大地震後推動節能，電力消費量有減少傾向，台灣則仍然持續增加。雖然台灣之半導體工廠等產業用途之電力需求旺盛，但我們認為藉由運用節能技術可縮減總電力需求之空間很大。

此外，實施碳中和亦為重要之課題。世界主要國家均設定碳中和之目標及發表其藍圖，台灣則於2015年7月制定之「溫室氣體減量及管理法」中訂定2050年之溫室氣體排放量降為2005年之一半，然而該項法律對於該過程之具體排放縮減量之表示及罰則之適用條件則模糊不明。日商過去一直在台灣投資民營電廠甚多，例如：藉由火力發電廠之氮或氫的混燒以減少二氧化碳排放。

有鑑於上述情況，懇請台灣政府提供於建設新能源電廠之許可等行政程序方面之支援，以及建構有關節能及脫碳之相關法律制度。

● 強化物聯網（IoT）、數位轉型（DX）相關產業

台灣政府於6大核心戰略產業中列舉「資訊數位相關產業」、「5G、DX、資安產業」，對其非常重視欲作為今後之重點發展產業。並且，有很多台灣企業於推動該等產業所需之半導體等電子零件及伺服器、路由器、小型基地台等硬體領域中具有很高之全球市占率。

另一方面，在日本，數位轉型（DX）之潮流加速，於從DX1.0（削減成本）到DX2.0（開創新事業）乃至DX3.0（社會變革）之潮流變遷之中，已開始推動建構活用物聯網（IoT）技術之社會基礎建設。在此之中，亦有許多企業於系統解決方案及軟體領域具有長處。並且，後5G（Post 5G）之第6代行動通訊系統之研發亦一直十分活躍。

在此情況下，可藉由結合日本之系統、軟體領域之know-how與台灣之硬體領

域之長處，開創IoT及DX領域之新產業，並建構低價及安全安心之智慧城市等之新都市及社會系統。

期待台灣政府推動上述台日企業之配對撮合及藉由大幅鬆綁管制以促進實證實驗。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。

● 強化醫療、健康相關產業

台灣政府列舉生醫產業為6大核心戰略產業之一。在此之中，台灣不僅醫療水準，醫藥及醫療器材產業之水準也很高。

另一方面，日本也有許多於醫療器材領域具有全球高市占率之企業以及於醫藥品領域代表亞洲之企業，且有不少再生醫療及癌症治療等尖端醫療之領導世界之領域。

列舉台日雙方共通之議題，例如：伴隨新冠肺炎之影響所產生之遠距醫療。活用ICT技術之遠距看診及實施手術雖具有很大之可能性，但仍有許多鬆綁管制及技術驗證等須解決之問題。如此，期待不僅於過去之醫療及醫藥品、醫療器材領域，於再生醫療及遠距醫療等新領域亦能進行台日合作。

前述新措施於日本因有管制問題，亦有許多實施困難的部分，反而在某些領域上在台灣實施的可能性較高。懇請台灣政府在台日合作的相關項目上能協助鬆綁管制措施。

● 進一步加強既有產業之競爭力

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。在此情況下，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38%之產能，因而發生大幅的產能過剩。如維持現狀的話，台灣整體之汽機車產業已被迫面臨存亡危機，請求台灣政府予以支援。而台灣政府訂定於2040年使新售汽機車全面電動化之目標。此外，尚有鴻海成立MIH聯盟等之新動向。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，為此，希望政府早日制定具體之行動計畫以推動電動化。

此外，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。

● 建立促進台日合作之事業環境

期待於推動培育新的產業上，採用所謂「監管沙盒（Regulatory Sandbox）」之特區制度，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規制鬆綁、對包含日本企業之外資參進實施優惠措施等政策。

4. 建立穩定及具有競爭力之基礎建設

● 穩定供應低廉之電力

穩定供電不僅對日商，對於在台經營的所有企業均屬最低要求。然而，台灣之電力供應於受新冠肺炎疫情擴大影響之2021年5月，連續發生大規模停電等，持續不安定之狀況。

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。而於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之時，除確保電力來源之問題外，亦將產生再生能源比例上升，對電力系統之負荷也隨之上升之問題。

在此情況下，以供電可靠度或調節能力之觀點來看，認為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。並懇請於建立電力系統及提升調節能力等日本領先累積 know-how 之領域積極引進日本技術。

同時，希望就被列為台灣事業環境之極大優勢之低廉電價，持續維持具有國際競爭力之水準。

● 穩定供水

往年台灣均苦於中南部供水不足問題。尤其自去年起至今年發生嚴重供水不足，不僅生活用水，對於工業用水之穩定供應亦令人十分不安。供水不足問題不僅對日商，對作為台灣之基礎產業且需大量供水之半導體產業而言亦為一大問題。為此，懇請台灣政府展望中長期做出徹底因應。

因此，除建設中南部之儲水設施外，降低漏水率亦十分重要。台灣的漏水率於2020年為13.9%（台灣自來水資料），雖持續逐漸降低，但與東京之3%左右相較，不得不謂仍處於高水準。更換老舊水管等改善基礎建設有其必要。並且，期待政府提撥補助金及推動公共設施建設以強化回收用水工廠及海水淡化設備等之建設。

此外，就中長期課題而言，例如，建設多雨之北部向中南部送水之配水系統、提昇中南部山區之保水力、造林等措施亦應值得列入檢討。

● 建構都市機能及工業區

台灣之不動產價格上昇及人口往郊外移出等都市問題正逐漸嚴重化。前述都市問題對擬進軍台灣之日商而言亦為增加成本之主要因素，恐有提高對進軍台灣之負面影響之虞。尤其就都市問題顯著之台北市及新北市，從都市防災之觀點以觀，希望藉由更加積極進行老舊住宅區之重新開發及公有地之有效利用及推動高度利用等，增進都市之魅力，同時改善不動產之供需平衡。並且，懇請進一步強化於各直轄市所建設之市區鐵路。

進軍台灣設立及擴張工廠時，確保用地亦為一大問題。尤其許多半導體相關企業均冀望於保稅區及靠近客戶之科學園區內之用地，但確保用地並非容易。並且，於科學園區以外找尋適合建設工廠之用地及環評等行政程序十分耗費時間。前述狀況因台商回台投資之增加，可謂更為惡化。為此，請求台灣政府更進一步擴張工業區。

5. 挽留優秀人才

● 推動多樣化的工作型態

目前勞動基準法之內容並未促進適合員工生活模式之多樣化的工作型態。如此則偏離各產業經營的實際情形，可能造成優秀人才外流等，對在台經營之所有企業帶來可能降低競爭力之疑慮。

台灣之勞動基準法規定「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。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。因此，請求根據白領勞工可自行選擇工作型態之特性，將該等勞工予以彈性適用。

此外，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「剩餘特別休假折算工資制度」亦為一大問題。此制度反而招致不請休特別休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。在其他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，重新評估本制度。

如同上述，工商會懇切希望修改為尤其對於可依據自身能力選擇自身之工作型態之以白領勞工為中心之勞工而言更容易運用之法律制度。此不僅係從勞工立場處於弱勢必須予以保護之觀點來看，得以自行選擇工作型態之觀點亦十分重要。

台灣有些人雖然也有為選擇上述之工作型態而選擇自己創業，但如此一來日商將無法挽留優秀人才。懇請建立得以在日商工作，且實現自身所希望工作型態之法律制度。

● 建立因應少子高齡化之制度

台灣高齡化比率於2020年達16.1%，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。而2020年之合計特殊出生率為0.99，終於跌破1。因此，預估今後台灣之少子高齡化將更為加速。

在此情況下，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，應值得研議。並且，同時為確保照護品質，挽留照護人才及其教育亦十分重要，亦可參考日本之人才教育制度。

而作為少子化對策，亦可參考法國等國家所實施之依據子女人數之補助金政策。少子化因將造成未來之人才不足，對於日商亦為重要問題，同時亦將導致今後國家之活力下降。上述問題預估尤其於地方將更快顯現，因此期待政府大幅實施政策。

● 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。許多大學畢業生

都想從事服務業、事務性之辦公室工作或研發等工程師工作，不願加入傳統的第二級產業，造成生產作業現場之技術性人才短缺。

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. 建立具有魅力之投資環境

● 給予進軍台灣之日商流暢之行政程序

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。

● 建立基礎建設相關事業等受新冠肺炎影響之因應措施

由於此次新冠肺炎影響而使原物料及主要器材、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作業進度及交期遲延。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統一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。並且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2020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2020年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2020年10月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2020年「白皮書」之個別請求事項61項目（共64小項），針對台灣政府各部會給予之個別回覆，以及5月14日、28日由國家發展委員會舉辦的個別工作會議（28日為視訊會議）的討論結果，於2021年6月中，由提出個別請求事項的企業及其所屬部會做出了以下的評價。

A評價：10項 佔全體之比率為 16% （2019年 6%）
9項目+2項各0.5個A評價的項目

B評價：34項 佔全體之比率為 53% （2019年 64%）
33項目+2項各0.5個B評價的項目

C評價：20項 佔全體之比率為 31% （2019年 30%）

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。

2020年度的A評價項目有10項（9項A評價項目及2項各0.5A評價的項目）。其中，以經過數年的認真討論、意見交換後終於達到A評價的項目（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等），以及與新冠肺炎相關的請求事項，由於得到台灣政府迅速的處理而給予A評價的項目居多。

B評價項目較去年減少，而A評價則增加了，此為台灣政府努力改進、改革的行動的成果，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會的交流，能在不久的將來將其完成。

此外，通過在5月14日、28日由國家發展委員會主持的個別工作會議（28日為視訊會議）的討論，有一項請求事項的評價由C提升到A。另外有一項目前正在確認實務上運用狀況的項目，如果實務上運作順利將由B評價上升到A評價。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，除了一部分部會考量外，原則上將列入持續請求事項編入2021年白皮書中。

而原本預定在6月舉行的白皮書全議題協調會議，因為新型冠狀肺炎疫情擴大的關係，延期至8月13日、20日舉行。

二、針對個別請求事項與政府機關舉行的交流會議

關於2020年白皮書的請求事項，與2019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。由於5月開始，新冠肺炎的確診者激增，疫情警戒等級升高到第二級（5/11）、第三級（5/15），實際召開會議有困難，因此一部分的個別工作會議以視訊的方式進行。

(1) 議題56 「關於解除特殊車輛之租賃禁令」（合資公司部會）

5月14日（五）14點～ 於國家發展委員會 6F 會議室

內政部承諾將於會議紀錄上載明可使用租賃車輛，目前提案企業正在確認實務運用上是否有問題。

(2) 議題26 「關於維修用空調零件（壓縮機）之貨物稅」（汽機車部會）

5月14日（五）14點～ 於國家發展委員會 6F 會議室

財政部回覆將積極進行相關檢討，會後將以工商會的提案為基礎，與財政部及海關人員進行實務上的檢討。

- (3) 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」
(汽機車部會)

5月14日(五) 14點～ 於國家發展委員會 6F 會議室

由提案企業向政府再次請求希望政府致力於發展現今的汽車及零組件製造產業。

- (4) 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」
(金融財務部會)

5月28日(五) 10點～ 視訊會議

財政部再次說明了關於固定資產報廢的稅務處理的相關規定，確認現行規定與提案企業請求的內容一致，提案企業對此亦表認同，因此將評價由C改為A評價。

- (5) 議題47 「建議由政府主導引進ESCO標準契約準則」(建設部會)

5月28日(五) 10點～ 視訊會議

經濟部能源局與工程會對於提案企業的訴求能夠理解，但企業與廠商間的契約內容政府無法直接干涉，能源局將確認目前ESCO案件的情況，如果有履約相關問題，能源局將居中支援協調。

由於新冠肺炎的疫情擴大造成警戒等級升級，因此原本預定舉行的全議題協調會議被迫延期，許多議題的個別工作會議亦無法如期舉行。將繼續尋求時機與台灣政府針對解決、改善白皮書的議題進行交流與協調。

4. 2021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	2020年度部會評價
【1】 基本政策及勞動基準法相關請求事項	1	關於廢除日本產食品進口管制	食品物資	2011	B
	2	①就勞動基準法第38條第4項，懇請勞動部設置特別工作小組，以構思促進勞工申請特別休假之方案	商社	2017	C
		②有關剩餘特別休假折算工資制度	汽機車	2017	C
	3	①勞動基準法第35條之白領勞工工作時間除外適用事宜	商社	2020	C
②有關勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更		運輸觀光	2020	C	
【2】 關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題	4	關於台北松山機場航站設備更新事宜	運輸觀光	2021	
	5	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	A/B
	6	①有關離岸風電專案的無居留證勞工之簽證申請事宜	能源	2021	
		②入境管制措施導致履約所需人材停止及延遲派遣對履約之影響	商社	2021	
		③勞工大量不足等對契約案件履行之影響		2021	
④關於外國勞工之就業條件之廢除或放寬		建設	2021		
【3】 關於能源政策	7	有關電力領域的投資環境整頓	能源	2019	B/A
	8	關於2026年以後之電源開發計劃		2020	B
	9	關於鋰蓄電池之廢棄處理		2020	B
	10	將節能方案融入「再生能源發展條例」		2021	
	11	關於普及Corporate PPA		2021	
	12	離岸風力市場之國產化要求與今後之開發案件計畫		2019	B
	13	關於許可中國製TIV用於台灣離岸風力事宜		2019	C
	14	關於台灣離岸風力之股份轉讓限制		2020	C
	15	關於離岸風力案件對漁民之補償金		2020	B
	16	關於離岸風力案件基樁建置中應放寬海洋哺乳類的觀察規範（marine mammal observation）		2021	
	17	放寬離岸風力案件夜間啟動基礎打樁工程的管制		2021	
	18	簡化關於離岸風力案件使用外國籍工作船舶申請程序		2021	
	19	有關相關器材之港灣保管場所之確保支援		2021	
20	浮動式離岸風電廠之必要性與示範案以及針對浮動式離岸風電制定全新FIT躉購制度之建議	2021			
21	建構OFTO（Offshore Transmission Owner）制度	2021			
【4】 關於汽機車業界振興策略	22	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
	23	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
	24	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
	25	關於2040年起新發售之車輛全面電動化獎勵政策之明確化		2018	C
	26	汽機車零件進口關稅之調降政策		2018	C
	27	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
【5】 關於電機電子零組件產業	28	關於昇降機檢查維修制度之重新檢視	電機電子	2016	B
	29	改善對空調機節能機能規範的實施要領		2019	B
	30	關於廢棄電器回收費用的負擔方法		2019	C
	31	提案將電子開關列入強制安全認證之對象		2020	B

4. 2021年「白皮書」請求事項一覽表

【6】 關於醫藥制度	32	公務預算擴大投資健康照護體系和健保，強化分級醫療和初級照護，樽節健保資源	醫藥品 醫療機器	2008	B
	33	編列足夠的新藥/新適應症預算，優化健保審查程序，加速病患取得創新治療		2008	C
	34	建構透明、務實、可預測的健保藥品給付機制，以利健保資源妥善分配		2008	B
	35	審視罕見疾病與罕見疾病用藥定義，接軌國際以滿足病患醫療需求		2021	
	36	為確保OTC藥品的穩定銷售環境，實施藥品販賣資格註冊系統		2021	
	37	關於藥師不在藥局內時販售指示藥品（OTC）之彈性運用		2020	C
【7】 關於菸/酒/食品等規定	38	關於市售寶特瓶飲料之回收再生寶特瓶的使用許可	食品物資	2021	
	39	落實菸品政策形成的開放及透明性，以確保合乎比例及有效的法規		2014	B
	40	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
	41	①關於琉球泡盛之關稅調降 ②關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降	運輸觀光 食品物資	2008	C C
【8】 關於建設工程 相關事項	42	有關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
	43	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	C
	44	建築執照申請獲准核發後發生第三人結構技師提出建議事項相關合理性之確保		2017	B
	45	建議由政府主導引進ESCO標準契約準則		2019	B
	46	關於購物中心招攬診所事宜		2021	
	47	關於購物中心租戶室內裝修工程施工時期事宜		2021	
	48	關於重新檢視政府採購案件中空調須有「MIT微笑標章」之招標條件		2021	
【9】 關於金融財務	49	關於綠建築法規之隔熱規定修訂		2021	
	50	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	C
	51	關於簡化100萬美元以上外匯交易之中央銀行事務程序		2020	B
	52	關於佣金或定額回扣相關外匯法規之放寬		2021	
	53	統包契約適用臺日租稅協定之效用擔保以及免除部分境外課稅之要求		2021	
	54	有關中期借款規範之外國銀行分行存款總餘額計算基準，放寬基準以計入向「母國總行及地區總部等海外據點」拆借之一年內短期借款		2021	
	55	有關容許靜止戶之雜項收入處理	2021		
	56	①空調零組件（壓縮機）之貨物稅 ②關於調整貨物稅	汽機車 建設	2020	B 2021
57	重新討論未分配盈餘課稅制度（台灣所得稅法第66條之9）	化學品	2021		
【10】 關於智慧財產 權	58	關於在臺灣專利法中導入間接侵權制度	智慧財產 委員會	2010	B
	59	審議制度改革之推動		2019	B
	60	海關之仿冒品認定程序之簡化		2020	B
【11】 其他	61	有關幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜	合資公司	2021	
	62	關於重新研討印章制度事宜	商社	2020	B
	63	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	B
	64	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	B

共計 71 項目 · 延續事項 44 項目 · 新提出 27 項目

5. 2021年請求事項

【1】基本政策及勞動基準法相關請求事項

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10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（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，如同至今我方持續要求的，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，2019年度同一調查之報告結果，亦未檢出銻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40個國家、地區已廢除進口管制，另有12個國家、地區已實施某種程度之放寬管制（最近的進展是在今年5月新加坡完全廢除了進口管制措施），截至今年8月底為止，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2020年本項請求之回應除與2019年相同之內容以外，並追加一項為「事涉經貿外交議題，非僅技術層面之規劃，依國家整體政策方向辦理」，我方期待2021年間得以實際付諸實行。

（食品物資部會）

議題 2 ①就勞動基準法第38條第4項，懇請勞動部設置特別工作小組，以構思促進勞工申請特別休假之方案（延續事項）

請求事項 自先前之政府回覆中，本部會瞭解台灣為使勞工妥善請休特別休假，需要在法制面上強調對勞工的保護。

另一方面，本部會亦理解本條文旨在希望「勞工充分休養生息」維持並培育勞動力，以資實現「豐裕生活」。本部會理解金錢補償並非該法條的主旨，重點在於討論並規定如何促進「實際取得休假」。

本部會希望回歸特別休假之原意，請求研擬設置特別工作小組，研議讓勞工更容易請休特別休假的方案。

補充說明 先前的政府回覆中，雖設立保護勞工權利的法律，但實際上申請特別休假與否，則交由勞工與僱主自行決定，僱主原本應促使勞工多加請休，但實際上請假或換錢止於勞工的選擇，單純呼籲並無法提高請休比例。

希望政府回歸特別休假原意，與僱主一同思考如何促使勞工「實際取得休假」。

(商社部會)

議題 2 ②有關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「若要排除特定對象適用特別休假相關規定，涉及修法，需蒐集各界意見審慎為之」，故作為延續事項提請研議，本部會就該制度提案如下：

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（例如排除非工會成員之適用等）

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。

(汽機車部會)

議題 3 ①勞動基準法第35條之白領勞工工作時間除外適用事宜（延續事項）

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」應難以休息。

此外，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，於一般辦公室業務強制於工作時間內取得30分鐘休息自身應不太具有意義。

辦公室工作人員與工廠工作人員及礦場勞工等之工作內容不同，勞動條件、勞動環境亦當然相異，因此我們認為法律之對應亦應與其配合。

（商社部會）

議題 3 ②有關勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更（延續事項）

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，懇請變更給予休息時間之方式以使勞工得以選擇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：

- 難以採用彈性工時工作。因係依據各自之出勤時間確定休息時間，以致難以安排會議及溝通交流。
- 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。

- 加班時間外另須取得休息30分鐘時間，對勞工而言將產生非出於本意之停留公司時間。

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

另一方面，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）

【2】關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題

議題 4 關於台北松山機場航站設備更新事宜

請求事項 台北松山機場乃是東京通往台北的大門，但其設備使用已久，且不斷發生故障重修使用情形。雖然有部分商用區域已有重新裝修，惟在旅客動線上卻未徹底改造更新設備，大大降低便利性。我方希望政府機關秉持中期性方針更新各項陳舊設備。

補充說明 目前仍有下列各種不良情形，對於旅客而言不僅甚為不便，有時亦存在安全問題。

- 機場大門前方地板有些微凹凸不平，肉眼難以辨識，造成年長者或身障者等行動不便人士容易絆倒。
- 從到站出口連接至到站大廳、再從到站大廳連接至入境大廳之電扶梯會有靜止不動的情形。且也有電扶梯運轉中時突然靜止不動的情形。
- 登機橋會有發生無法移動的情形。另有漏水、空調失靈的情形。
- 因登機口之商務艙、經濟艙說明看板或地毯係採原地固定方式，並未配合實際航班加以設置，會因此發生混亂。

（運輸觀光部會）

議題 5 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（延續事項）

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 行政院公共工程委員會已於109年3月6日發布工程企字第1090100202號公文。另一方面，履約中之各機關之政府採購案件，對於主要因新冠肺炎而使簽約廠商無法履約時之處理方式，卻都有所不同，故我方希望政府機關能夠統一辦理。

依各縣市或個別案例不同會有各種對應方式，例如依桃園市發函即承認如建造執照及其他工程執照自109年4月9日起至12月31日期間屬有效者，即同意其工期自動延展（六都及花蓮縣為兩年，其他縣市為一年）。即便如此，但也非桃園市履約中案例均有適用。

若中央政府、地方政府及國營企業均能達到一致共識及採取統一對應，我方將不勝感激。

（商社部會）

議題 6 ①有關離岸風電專案的無居留證勞工之簽證申請事宜

請求事項 關於離岸風電專案的無居留證勞工之簽證申請，雖適用特別措施，但外交部及各國駐台代表處的申請手續十分耗時，懇請向外交部及各國駐台代表處反應，簡化相關手續及縮短辦理所需時間。

補充說明 針對參與離岸風電建設專案且未持有台灣居留證的外籍勞工，在申請簽證上，自2021年7月19日起，可經由能源局許可簡化辦理手續及縮短辦理時間。但是，與辦理簽證相關的各國駐台代表處在台北市多達數十處，且由於新冠肺炎防疫措施，只受理線上申請或郵寄申請，十分缺乏效率。離岸風電作業船組員的海上作業時間通常會持續長達2~3個月，造成船組員心理上、生理上的健康與安全管理上的風險持續升高。

（能源部會）

議題 6 ②入境管制措施導致履約所需人材停止及延遲派遣對履約之影響

請求事項 無論是否屬於政府採購法案件，均因入境管制措施（停發簽證等）而無法派遣履約所需人才等，對履約造成影響。具體而言，就派遣主要機器技術人員、派遣包商履約所需之商務、技術人員之相關簽證，懇請優先發給。

補充說明 我方十分瞭解在COVID-19影響下，必須採取外國人入境管制措施。另一方面，為確保履約案件品質，安裝機器時多數需仰賴供應商技術指導。

派遣人員時，需在派遣國取得簽證，進行必需之PCR檢查後入境。其後經過14天隔離加上7天自主健康管理後從事業務。

對隔離期間我方無從置喙，但就簽證之發行，懇請就履約所需人員持契約書繕本儘速發給簽證。

我方理解政府有許多契約履行中，但就重大基礎建設案件（按國家計畫施行者等）懇請優先發給簽證。

（電機電子部會追加請求）

此外，在現行的入境管制措施開始前已取得的簽證，在此入境管制措施實施期間簽證到期了，需再度進行申請作業。因此希望能夠制定此類簽證的期限延長措施，或是應對此種狀況的特別入境許可。

（商社部會）

議題 6 ③勞工大量不足等對契約案件履行之影響

請求事項 無論是否屬於政府採購法案件，勞工大量不足對工程進度及利潤帶來巨大影響。其理由在於台灣國內科技產業之工廠建設與擴廠、回台投資帶來的新廠建設、公共建設增加（預算：NTD4,200億）以及實施都市計畫等建設風潮，凸顯台灣國內勞工慢性不足。補足此一缺口之外籍勞工（外勞）亦因COVID-19影響而受到入境管制措施（停發簽證等）等，造成申請限制。（亦有一說是為保護本國勞工而限制申請。）

另一方面，與平時相較，因COVID-19影響所生成本幾乎由包商負擔。希望政

府討論若依政府政策（例：防疫旅館等之住宿費等）所生額外費用，依契約由客戶方負擔。

補充說明 包含外國人在內，勞工本身大量不足，在無法確保勞工下，已請政府將外勞申請額度放至最大（*）。另一方面，平時不會發生的額外費用已確實發生，該額外費用均由包商單方面負擔。

（*）大潭#8、#9天然氣火力案件已排除於「外國人從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十一款工作資格及審查標準。附表四：工程經費法人力需求模式之計算公式。」所定公式外，經行政院認可聘僱額外之外籍勞工，在此深表謝意。

（商社部會）

議題 6 ④關於外國勞工之就業條件之廢除或放寬

請求事項

- 於營造工程中，尤其希望政府研議廢除或放寬民間工程之外國勞工之就業條件。
- 希望聘用外國勞工時，能縮短申請許可所需之時間。
- 為避免於工地之間爭奪作業員之情況，希望研議於民間投資活躍時調控公共投資等政策。

補充說明

- 日本的營造業也有相同問題，台灣的營造業的勞工邁向高齡化且新就職員工逐漸減少，此一趨勢十分顯著，在這樣的情況下如何確保足夠的勞動力成為重要課題。
- 自去年起以半導體相關企業投資設備等為主因，作業員不足及勞務費上升之狀況一直延續。依職業種類不同，勞務費與前年相較，亦有增加至1.5~2倍金額之情形。
- 也有工地因作業員不足而發生工程延遲。（去年春季，政府已針對作業員及材料不足之問題，提出可延長建築確認申請之有效期限之公文。）
- 政府於2021年7月30日公告訂定外國勞工得從事之民間工程之條件，此條件已有部分放寬，但仍希望能廢除或進一步放寬此規定。

（建設部會）

【3】關於能源政策

議題 7 有關電力領域的投資環境整頓（延續事項）

請求事項 有關修正電業法第64條所要求之再生能源投資，我方延續請求對活用蓄電池/自動頻率控制之輔助服務之投資亦作為對象予以認可。

補充說明 去年度我方為同一請求時，台灣政府（經濟部）回答如下：

- 有關蓄電池等儲能設備，可輔助再生能源以達穩定供電目的，未來將朝同意納入再生能源發展運用範疇之方向辦理。
- 有關自動頻率控制之輔助服務，倘屬穩定發電業頻率之設備，可認定為加強機組運轉維護設備。

雖為電業法上之要求事項，然因目前台灣之再生能源投資之機會有限，因此我們認為藉由政府之擴大投資對象範圍，將得以提高實行準確性，以達成政府、事業之相互利益。

【參考】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事業負有該全年純益超過實收資本總額10%，未超過25%時，應提撥超過部分之半數數額；該全年純益達實收資本總額25%以上時，應提撥超過部分之全數數額，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。

（能源部會）

議題 8 關於2026年以後之電源開發計劃（延續事項）

請求事項 我方請求儘早擬定、公開2026年以後之長期電源開發計劃，鼓勵民間企業提出事業投資計劃，以確保2026年以後仍可維持穩定之電力供應。

補充說明 ■台灣政府已於2019年公布長期電源開發計劃，規劃至2025年為止之供電無虞。同時為穩定供給LNG以因應國家戰略性儲備之需求，將持續進行LNG儲備存量之階段性擴充至2027年。

■此外，近年由於台商回流投資及半導體產業等之擴展，可預期2026年以後電力需求及隨之而來之LNG需求亦將持續提高，也可針對該等能源之供應活用民間資本予以支援。

■然而，即便已屆2021年，仍未公開2026年以後之電源開發計劃，未來之電力及其重要來源之LNG供應計劃尚不明確。

■近年環保意識高漲，環境影響評估已有長期化之趨勢，然電源開發至短亦需耗費5年時間，因此我方期望儘早擬定、公布長期電源開發計劃及LNG供應計劃，並鼓勵民間企業提出事業投資計畫。

(能源部會)

議題 9 關於鋰蓄電池之廢棄處理 (延續事項)

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)將會日益普及、成長。一般而言，EV驅動電源係使用鋰蓄電池，故可預估數年後台灣將會面臨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，目前作法多半是付出費用而運往海外委託業者處理，但我方認為，洞悉今後EV之普及成長趨勢，包括最終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)

議題10 將節能方案融入「再生能源發展條例」

請求事項 作為預防全球暖化之方案，「減少能源浪費（節能）」與「擴大再生能源（再生能源）」具有相同效果。台灣政府透過「能源管理法」與「再生能源發展條例」分別提倡之。為了以最符合經濟合理性之平衡推動節能與再生能源，本部會提議如下：

1. 「再生能源發展條例」用電大戶（電力契約容量在5000kW以上用戶）所負義務之選項中，增設第五項「節能」選項如下：
 - ① 設置並使用再生能源設備
 - ② 採購綠電
 - ③ 設置儲能設備
 - ④ 繳納代金
 - ⑤ **節約能源（節能）**
2. 建立制度將非屬「能源管理法」範疇之小型用戶節省之能源作為排放權，融通予負擔義務者。

補充說明 台灣因經濟看好（主計部預測2021年GDP為4.64%），電力需求將持續增加。

另一方面，台灣政府亦於Leaders Summit on Climate與先進國家同步，表明支持減少溫室氣體排放量（2050 Net-Zero）。預計為了實現Net-Zero，須進一步促進再生能源發展，但同時提倡節能的重要性也逐漸增加，以作為台灣降低能源成本之方案。台灣政府分別以不同制度提倡再生能源與節能。其中有關提倡節能之「能源管理法」，舉出使用再生能源亦屬選項之一，藉此建立架構自節能與再生能源中發展較符經濟合理性者。站在擔保經濟合理性的觀點上，如能亦於「再生能源發展條例」設置節能選項而形成相同架構，則更有效果。

其次「能源管理法」中用電大戶負有節能義務，因而促進節能發展，但節能的空間勢將年年縮減，節能方案則有成本提高之傾向。將未負義務者的節能績效作為排放權，融通予負有義務之大戶。此一制度之建構，得促使全台最具經濟合理性之領域推動節能。

（能源部會）

議題 11 關於普及Corporate PPA

- 請求事項**
1. 為了普及Corporate PPA，更加擴大再生能源，並活化電力交易，希望政府及台灣電力公司能使Corporate PPA相關法律制度更加明確。
 2. 具體而言希望能夠擔保包含台灣的離岸風力案件之再生能源案件與企業簽署Corporate PPA後，中途解約時的補償。解約後切換為對台灣電力公司之售電契約時，將售電價格的水準設定為專案可以繼續進行的水準。

補充說明 【提案背景】

■台灣政府於2017年修改電業法，以2025年前再生能源的比率達到20%為目標，同時可以直接販賣給用戶。加上再生能源發展條例中規定大宗用電戶有使用再生能源之義務，對透過Corporate PPA採購再生能源之可能性帶來很大的貢獻。

■為了應付大宗用電戶之義務使用量還有加盟RE100的企業等對再生能源的需要，可以活用大規模的太陽能發電或台灣的風力資源，開發容量大且比較可以安定供給之離岸風力案件是不可或缺的。大規模的太陽能發電或離岸風力案件需要基於其規模之詳細的風險評估，要普及Corporate PPA仍有需要克服的課題。

【課題】為了更加普及Corporate PPA需要擔保解約時的收買價格

為了使大規模的太陽能案件及離岸風力案件能夠成立安定運轉，需要因應企業用戶不締結長期契約（與專案相同期間）時，或簽訂了Corporate PPA但發生中途解約時之風險。現狀是在台灣批發市場不如歐美發達，依再生能源發展條例面臨中途解約時，須改為銷售予台灣電力公司，但該收買價格並非明確。為了使基於Corporate PPA之大規模的再生能源案件成立，必須使對台灣電力公司之售電價格成為足以使再生能源事業存續之程度。因此為了普及Corporate PPA，需要台灣電力就此售電價格建立相關之明確基準。

（能源部會）

議題 12 離岸風力市場之國產化要求與今後之開發案件計畫（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：

一懇請依據「第2階段」所同意之國產化計畫之履行狀況，提出更能反映業界供應鏈建構狀況之「第3階段」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：浮體式之採用、風車之大型化），並依據該等新技術制定國產化要求，以正確反映台灣業界之產能。

- 補充說明**
1. 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。
 2. 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。

（能源部會）

議題 13 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 渦輪發動機基礎安裝船（TIV）目前不存在台灣籍的船，而且沒有具體的造船計劃，目前的狀況是事實上只能使用離岸風力較先進的歐洲與中國的安裝船，沒有其他選擇。這種狀況下，在申請使用外國制船舶時，必要的「國家安全聯合審查」之手續卻非常繁雜，過去在台灣僅只有最初的1件許可中國製船舶之使用的實績，事實上不可能使用離案風力案件中佔市場過半的中國籍船，所以導致使用費大幅上升，擔心今後這樣的狀況會持續下去。針對TIV必須使用中國製船舶，希望「國家安全聯合審查」有更為實際的適用方式。

- 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。政府宣布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 14 關於台灣離岸風力之股份轉讓限制 (延續事項)

請求事項 向經濟部投資審議委員會申請外國人投資許可 (FIA) 後，被要求提出商轉開始前不會轉讓股份之切結書，該切結書之要求係分配/競標時沒有的新要求。制度的變更，也背離了國際的習慣。依照政府方面之至今為止的說明，以往新的業者雖有提出該切結書，但過去事例是所謂專案融資中之融資到位 (F/C) 及達成最終投資決定 (FID) 後之提出，將尚未達成F/C及FID即要求提出該切結書作為FIA承認的條件一事與國際的習慣相比為過分的要求，懇請重新評估。依2019年9月之經濟部的函釋，目前轉讓股份時必須事前取得經濟部之同意，經濟部在同意申請時即可確認技術能力、財務能力、完成預定、系統併聯之預定等之履約條件、能力，我們認為事前提出切結書之要求並非必要。

- 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. 在開發階段且於專案融資上融資到位 (F/C) 及投資最終決定 (FID) 前，無條件限制商轉前的轉讓，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2019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 15 關於離岸風力案件對漁民之補償金 (延續事項)

請求事項 出資方與漁會間之補償金額相關交涉時，雖然農委會與經濟部雙方已設置

共同解決問題之機制，在交涉階段也有很難找到有共識點的情況，請繼續提供協助。

- 補充說明**
- 於2020年度白皮書請求事項的回答我們理解了，出資方與漁會交涉補償金額時，農委會與經濟部雙方已經共同設置了解決問題的機制。
 - 另一方面在實際交涉中，也有出資方反應，被請求遠超出依農委會制定的補償金額所試算的補償金額，而重新評估投資的獲益率，甚至被迫重新評估專案。
 - 我們認為其主因為在計算補償金額時前提的設定方法有差異，在出資方與漁會之利害衝突中，要找出雙方共識點有時會有很大的困難。作為政府重要政策之一，在普及離岸風力時，希望政府可以廣泛的評估由政府提供部分補償金等支援對策。

(能源部會)

議題 16 關於離岸風力案件基樁建置中應放寬海洋哺乳類的觀察規範 (marine mammal observation)

請求事項 一般而言，各國對於離岸風力案件基樁建置時並無海洋哺乳類觀察規範的附加義務，但在台灣卻有非常嚴格的規範標準。由於案件現場之船舶增加，使得與其他施工船舶間增加碰撞接觸風險，導致作業上之安全疑慮，為了避免發生船舶間的碰撞風險，而需延遲原訂計畫之工作船舶，進而可能影響整體興建時程，故請求放寬觀察規範。

- 補充說明**
- 一般而言，離岸風力案件的基礎打樁作業（特別是單樁式）、各國並無附加海洋哺乳類的觀察義務。而其帶來的具體影響尚不明。
 - 另一方面，在台灣離岸風力案件中，根據EIA所訂之海洋哺乳類的觀察規範有嚴格的條件限制。單樁式基礎打樁作業時，需要配置多艘觀察船舶。（在一定的海域面積需配置觀察船舶最低數量外，每艘船舶亦須配置二名觀察員。）因現場船舶數量增加，而使得觀察船舶、工作船舶間的碰撞與接觸的風險提高。
 - 具體而言，目前單樁式基礎打樁作業時必須配置6艘鯨豚觀察船舶（於打樁半徑距離750公尺處設置4艘，1500公尺處設置2艘）、根據雙眼視野範圍1公里

計算，「750公尺半徑處設置之4艘觀察船舶」已能充分觀察半徑750公尺內之警戒區及最大半徑1500公尺內之預警區，故「1500公尺處之2艘觀察船舶」並無實質設置的必要性。

- ▶另外，基礎打樁作業時，因觀察船舶發生故障、技術問題或海象惡劣而必須暫時返航時，依照EIA規範，當觀察船舶數量不足隨即違反EIA必須立即中斷基礎打樁作業。請求能通融，因偶發之原因導致觀察船舶必須暫時返航時，只要剩餘的觀察船舶能維持最低限度的觀察行動，即能繼續基礎打樁作業。一旦打樁作業開始時，因所產生的振動及聲音，預計海洋哺乳類動物不會靠近打樁作業區域，請求能允許暫時返航。（一次最多占半數指定之觀察船舶數量，最長12小時。）
- ▶我方十分理解環境影響評估委員會在規範上的嚴謹，請求在可能的範圍內鬆綁及放寬相關規範。

（能源部會）

議題 17 放寬離岸風力案件夜間啟動基礎打樁工程的管制

請求事項 目前因日落前2小時後至日出前不得啟動離岸風力案件之基礎打樁工程，因而需要較長的施工期間（伴隨相關成本增加），請求在符合海洋哺乳類動物保護措施的前提下，同意日落後及夜間啟動基礎打樁工程。

- 補充說明**
- ▶根據行政院環境保護署的要求，EIA規範日落前2小時後至夜間不得進行基礎打樁工程。
 - ▶打樁作業開始前將進行目測觀察及聲學監測，並採用較低力道打樁工法，打樁期間持續進行作業區域海洋哺乳類動物（鯨豚）的觀察行動。
 - ▶經確認，夜間基礎打樁作業，應使用夜視裝置儀器。但由於目視可能發生觀察延遲，基於保護海洋哺乳類動物，規定日落及夜間不得啟動基礎建置作業，我方理解此為台灣離岸風力案件之一般限制與環境影響評估委員會在規範上的嚴謹。
 - ▶但是，一般而言在台灣以外的國家包括歐洲，對於基礎打樁作業的啟動時間並無相關限制。而在此限制下，導致作業只能在白天進行，造成工程必須承受氣

候風險因素的事實，無疑妨礙了施工效率。提高施工效率、縮短基樁建置工程時間、縮短整體工期，可大幅降低成本，故請求放寬限制。

- 單樁式基礎打樁作業開始前，透過觀察船舶目測觀察及使用被動式聲學監測（PAM）系統進行偵測，此為世界公認對海洋哺乳類動物（包括台灣白海豚）的最佳監測保護方法，在此措施執行的前提下，希望能解除基礎打樁工程的啟動時間限制。（一旦打樁作業開始，因所產生的振動及聲音，預計海洋哺乳類動物不會靠近打樁作業區域，故在開始作業前會進行高度觀察行動。）

（能源部會）

議題 18 簡化關於離岸風力案件使用外國籍工作船舶申請程序

請求事項 台灣離岸風力案件對於申請使用外國籍工作船舶，必須洽多個目的事業主管機關取得許可，以致申請時程冗長，請求簡化申請程序。

補充說明 ➤離岸風力案件申請使用外國籍船舶須取得以下二處主管機關許可，經濟部能源局Bureau of Energy（“BOE”）以及交通部航港局The Maritime and Port Bureau（“MPB”），程序繁雜而期間必須經過數次詢問闡述，總計需要花費4~6周的時間。目前申請的程序如下。

- ①經台中市及高雄市海事工程商業同業公會確認，於預計使用期間，國內無同樣規格之船舶可供利用
- ②而後向BOE提出許可申請。（分別經過海事工程商業同業公會與BOE多次詢問闡述後取得使用船舶文件。最短約需2周，通常需要2周以上的時間）
- ③之後再向MPB提出許可申請。（最短約需2周，通常需要2周以上的時間）

- 離岸風力案件中，時常發生有緊急船舶（替代船舶）需求的情況，根據以上的申請程序，在工程開始前的相關申請冗長繁瑣，進而衍生額外成本。因此，希望可縮短BOE以及MPB申請所需時程。

- 另外，根據以下特定情況，提出具體的要求（情況A：一個專案工程使用一艘外國籍船舶、情況B：數個專案工程使用同一艘外國籍船舶）。

【情況A】

- ◇上述②之海事工程商業同業公會與BOE的詢問闡述統一進行，並集中為一

日一次。海事工程商業同業公會發行許可文件時，雙方的意見說明均載明於許可文件中，可確保與現行申請效果一致。

【情況B】

◇前項專案工程提早完工，外國籍船舶可提早釋出的情況下，必須分別經由BOE取得前項專案之提前停工許可以及後項專案之提早施工許可，而後項專案仍需再經過MPB取得許可，目前的申請程序需要花費大量時間。

◇希望能提供一站式申請，由後項專案提出申請並檢附前項專案之同意書，即可逕行向BOE或MPB提出申請。（此情況僅因專案的契約期間變更，而前項專案先前既然已經過一連串的申請程序，可確認現場並無代替船舶。再者，此舉亦可明確劃分前後專案的外國籍船舶間的責任期間以及責任所在。）

➤台灣政府已針對COVID-19等相關風險制定了此申請許可程序，雖然可以理解彈性調整的空間不多，但與他國比較，申請程序冗長，以及必須分別接洽多個目的事業主管機關取得許可，此情形在各國亦屬少見，因此請求將上述規定放寬簡化。

（能源部會）

議題 19 有關相關器材之港灣保管場所之確保支援

請求事項 雖然於離岸風力案件中，如將發電相關機器保管於港灣時，必須確保更廣大之場所，但港灣區域為必須擴大之狀況。因此我方除欲請求今後能有計畫性的擴大港灣區域，同時亦懇請優先確保能保管離岸風力相關機器之較大的保管場所等之彈性對應。

補充說明 ➤台灣之港灣區域有所限定，雖有必須實施擴大工程，但港灣及周邊地區係由政府所有或由政府相關組織（例如：TIPC）所管理。

➤於離岸風力案件中，如須於港灣區域保管風力發電相關之各個機器時，因為各項零件均十分巨大，須確保更廣大之保管場所，以及移動機器之保管場所亦須耗費時間，因此我方希望政府及政府相關組織（TIPC）優先對應確保離岸風力案件之保管場所以支持離岸風力專案。

- 目前現狀是如果有需要更廣大之保管場所時，政府是有給予緊急支援的。我方充分理解政府及政府相關組織（TIPC）尚有其他諸多優先事項，惟仍希望更有計畫性及彈性地進行今後港灣區域之擴大。

（能源部會）

議題20 浮動式離岸風電廠之必要性與示範案以及針對浮動式離岸風電制定全新FIT躉購制度之建議

請求事項 ■主旨：

“浮動式離岸風電廠之必要性與示範案以及針對浮動式離岸風電制定全新FIT躉購制度之建議”

■背景：

台灣能源轉型的政策目標為①2025年再生能源發電量占比增加至20%、以及②2026～2031年（6年內）增設離岸風力發電容量（合計9GW），惟光憑現行於近岸淺水區（約60～70公尺以下）適用著床式技術之開發恐怕不足以達成前揭目標，有必要研議於水深較深（約60～70公尺以上）之遠洋海域進行開發，以期能最大限度地有效利用台灣領海內有限的海洋資源。

■建議：浮動式離岸風電FIT躉購制度之制定以及示範案實施之必要性

- 希望研議於深水區（約60～70公尺以上）之浮動式離岸風電機的適用。
- 浮動式離岸風電雖為已經實證確立之技術，仍有必要根據台灣獨自的氣候與土壤地質條件（颱風、地震等），盡快研擬相應之制度並據以實施，希望能根據台灣政府的能源轉型目標，制定全新的支援制度框架（示範案及針對浮動式離岸風電的FIT躉購制度）。

透過示範案之實施，可驗證該技術是否適合台灣的氣候與地質特徵，以及其技術與安全性是否足以信任。另由台灣政府主導示範案，可提升案件的信賴性（計畫架構精準度提高）以及民間業者與銀行團的投資、開發意欲。再者，針對浮動式離岸風電制定全新的FIT躉購制度，可促進各個利害關係人的投資、開發意欲，成為實現政府目標的推動力，為雙方創造互惠雙贏（Win Win）的關係。

補充說明 ■有限的天然資源（遠岸海域）之最大限度的利用 & 促進投資開發：

台灣與日本同為島國，一直以來台灣都採取獨自的政策，以期能最大限度地利用有限的天然資源。儘管存在眾多難題，離岸風場已如火如荼建置中，而為期能更進一步達成上揭再生能源的發展目標，最大限度地利用廣大的領海內遠洋海域豐富的風能資源，儼然已成為今後的必要條件。另一方面，因將著床式技術適用在遠洋深水區的開發有其界限，故有必要適用新興的浮動式技術。雖然浮動式技術不斷改革創新，技術已經實證確立，但有鑑於台灣特殊的氣候與地理環境，為確保其安全性，類似像離岸風電Round 1 這樣由政府主導的示範案乃勢在必行。另外，相較於已經標準化的著床式技術，浮動式離岸風電案件的商業開發成果較少，為了促使民間業者進行投資開發，有必要針對浮動式另行制定有別於著床式之全新的FIT躉購制度。

■日本事例：

日本與台灣同樣資源有限，為期能適用於其獨自的氣候與地理環境，透過示範案之實施，已經由實證確認其技術可行性。另外透過針對浮動式另行制定有別於著床式之全新的FIT躉購制度，以及向民間業者提供支援，來促進民間業者的投資、開發意欲。此外，日本政府在去年12月統整的「離岸風電產業展望（洋上風力産業ビジョン）」中，提出2040年離岸風機發電量達到30~45GW（3000萬~4500萬kW）的目標，等同於30~45座核電廠的發電量。因目前離岸風電的發電量僅停留在0.4萬kW（陸域風電的發電量為400萬kW），亦即目標是在20年內達到7500倍以上。對日本而言，促進領海內遠洋海域內浮動式離岸風電之開發，乃為必須的選項，依我方的認知，亞洲國家特別是台灣，因天然資源有限，應和日本處於類似的情況。

（能源部會）

議題21 建構OFTO（Offshore Transmission Owner）制度

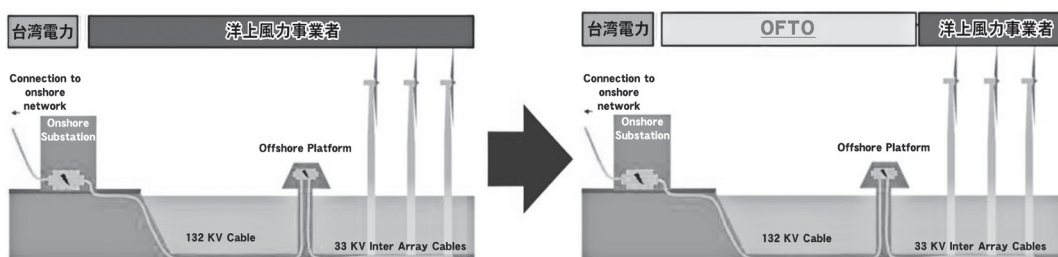
請求事項 目前電力計畫是在2035年達成離岸風力裝置15.7GW之裝置容量。隨著區域開發進展，與陸地距離逐漸拉長，造成業者開發費用增加，但躉購費用卻年年降低，恐增加業者未來回收資本之不確定性。

因此請求政府建立制度降低事業不確定性。

補充說明 在目前的能源計畫中，離岸風力電力計畫將於2025年前達到5.7GW，在2035年前更要擴充10GW之設備容量。請求政府研擬建構出售離岸變電所及海底電纜予其他業者之制度。

英國於2009年建立離岸輸電之規範制度，離岸風力發電業者建設包含輸電資產在內之必要設備，於設備完工後售予其他業者（Offshore Transmission Owner = OFTO），由其經營輸電事業。而該業者係由主管機關管轄下之事業權招標選定，從事持有與營運輸電資產。

真實案例顯示，藉由該制度之建構，有助降低資金成本等。該制度對業者而言，得較快回收資本，或透過縮小建設範圍而減少調度資金等，成為降低風險增加之方案，同時也有助於離岸輸電事業在台的技術創新與新市場之培育，並促進當地銀行對OFTO之融資，有益台灣離岸風力發電進一步發展。



（能源部會）

【4】關於汽機車業界振興策略

議題22 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 針對民間自建或自有之汽車用機械式停車場及一般平面停車場內電動車及插電式油電複合動力車專用之充電設施之建置之補助制度，我方期能由中央政府為主體而非由地方政府負責制定及推動制度之擴大適用。

補充說明 「低碳社會」之實現乃全球性之課題，台灣政府亦以此為目標。主要各國均已擬定針對碳中和之實現之長期計劃，汽車產業界亦已預期以2030年代為目標終止燃油車之新車販售。電動車等之普及成長，充電基礎設施之備置推動乃不可或缺，不僅政府或地方政府擁有、經營之公共停車場，乃至民間所建置或擁有之

眾多停車場之充電設備設置之推動，乃有效且具效率之作法。

我方認為應由政府揭示具統一性之方針後，制定一套使民間易於投資機械式停車設備及一般停車場之充電基礎設施置備的制度。

①日本已有以「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）」為主體資助民間建築物之停車場（不拘機械式或平面式、新建或改建）建置EV充電設備之制度。

(<http://www.cev-pc.or.jp/>)

②在臺灣，亦曾多次接獲來自停車場經營管理業者就機械式停車設備建置EV充電功能之相關諮詢。

(一般機械部會)

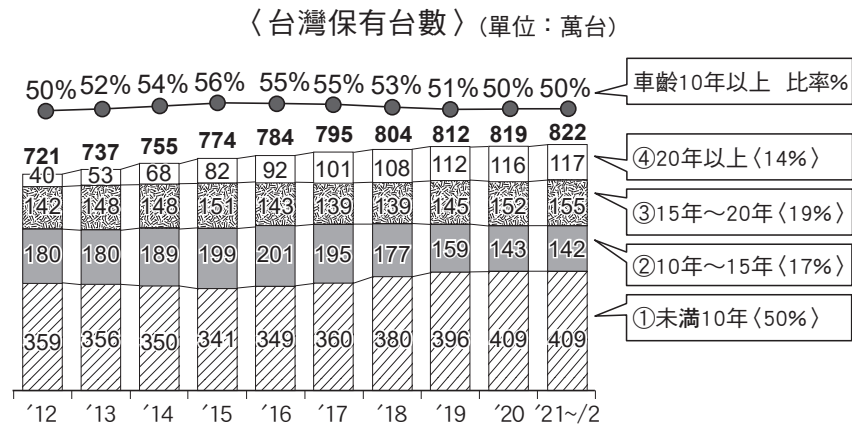
議題23 關於因應環境、因應安全之針對老舊車輛強化車檢制度與調整汽車稅制事宜（延續事項）

請求事項 ◆老舊車輛對環境污染大（空氣污染、CO₂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822萬輛的登記車輛，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。

有鑑於全球都在討論環境問題的狀況，請盡快進行評估。



▼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

台灣的车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、磨耗、損傷等）
- 下盤相關檢查（引擎潤滑油漏油等）

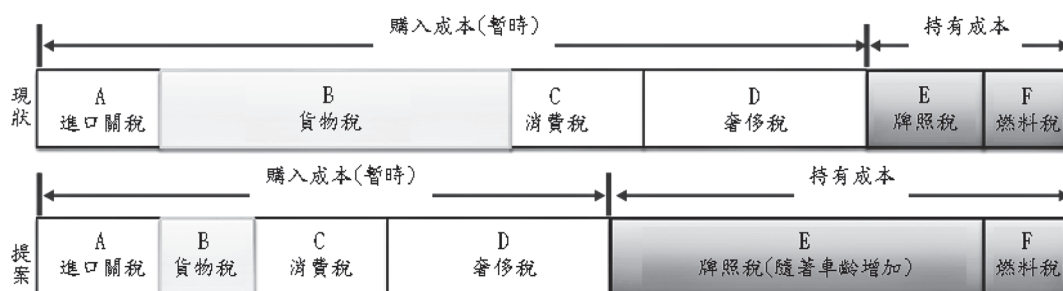
②換購新車之誘因及促進

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〉			〈日本車檢制度〉		
車齡	頻率	車檢費用	車齡	頻率	車檢費用
5年以上~10年以內	1年1次	450元/年	新車購入3年後 做第一次		約10,000元/年 (9萬日圓/3年)
10年以上	1年2次	750元/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24 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 ◆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38%。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）。

- ◆雖然有乘用車電動化之趨勢，但在進口車增加之現狀中要避免既存產業的衰退並著眼未來的電動化，進一步強化基盤・強化競爭力是不可或缺的。
- ◆以下作為一個事例記載政策提案。麻煩評估及實現包含該提案還有國內汽車/零件產業之進一步強化基盤・強化競爭力之政策。

(事例)

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：

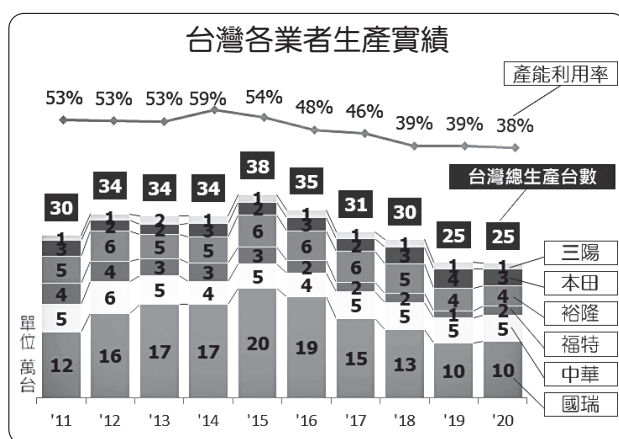
- ①評估當地生產的附加價值（乘以一定的係數，換算為金額）
- ②按①給予優惠抵減額度後，再從零件、全車進口關稅之課稅對象金額中減免該優惠抵減額度。

⇒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

另外針對降低關稅及電動車相關事宜，將進行別的提案。

補充說明

〈'20年各公司產能利用率〉



【參考】

'20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汽車生產	1,705	12,000
②汽車零件 生產	2,226	90,000
合計	3,931	102,000

出處：車輛公會

(汽機車部會)

議題25 關於2040年起新發售之車輛全面電動化獎勵政策之明確化（延續事項）

- 請求事項 ▼關於2017年12月21日，當時的行政院長賴清德宣布“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。

在2020年得到電動車發展政策係屬經濟部主政權責之回覆，希望能就以下各點進行研討：

請求依年度明訂討論的主題、推動的制度
⇒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26 汽機車零件進口關稅之調降政策 (延續事項)

請求事項 ●具體的請求內容：

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。

雖然2020年度進入審議，但政府就調降關稅之效果，要求提出降低車輛價格及向員工補償之承諾書，國產各廠商難以對應而使本件進度大幅倒退。

調降關稅之效果是不限於車輛價格・員工補償，應由各廠商視情況決定用途，例如投資或營業活動，為求汽車產業之發展・活化之觀點，希望儘快實現。

●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27 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。

關於大型機車行為指標之違規案件量，不宜與小型車比較的方式評估，建議以減少違規案件本身之具體對策的方式，政府及民間一起設定明確行動目標，為求法令開放加快行動。

補充說明

- 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14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，2020年擁有車輛數為17萬9千台。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）

【5】關於電機電子零組件產業

議題28 關於昇降機檢查維修制度之重新檢視（延續事項）

請求事項 為引進利用遠端監控系統之無人檢查維修，建議修改制度。

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2025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，公共機關等的昇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昇降機保養工作而言，人才招聘實屬困難，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。

昇降機保養可區分為「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，以作為昇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、引進昇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」、「昇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，地震發生後的昇降機遠端狀況確認・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：

- (1)日本：自1981年起法律允許昇降機的遠端監控，至今已過40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。在昇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：法規允許昇降機的遠端檢查。2010年以後，若於昇降機上裝設遠端管理裝置，可對於10年以內的昇降機以人工方式每2個月進行1次保養。

(4)香港：針對昇降機之遠端管理運用，政府已開始進行測試。

※本件已由昇降機協會正式提出要求修改，2021年內政部建築研究所開始研討「建築物昇降設備導入遠端監控技術可行性及推廣計畫」。鑒於少子化等影響導致人手不足，在情況還沒嚴重之前，期待政府盡快修改本制度，如此也能提前享受導入新技術之好處。

(電機電子部會)

議題29 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，對於供應廠商而言，短時間內需要開發新產品等，將會有對應上之極大困難。

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），以讓業界共同體認到改定本規範必要性。

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5月現在 尚未決定(發表)下一期改訂規範內容

- 2019年度提出建議後，透過冷凍空調工程同業公會等業界有提出意見之機會，且下一期改訂時間擬延後至2025年左右，對此給予極大評價。
- 目前由中華民國電器商業同業公會聯合會主導彙整業界之意見，就下一期節能規範值(CSPF值)的修改幅度，業界要求現行比+5%左右而政府案為+20%，兩者間尚有甚大差距。

(電機電子部會)

議題30 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31 提案將電子開關列入強制安全認證之對象（延續事項）

請求事項 由於既已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，我方已於2020年度版白皮書中提案應將電子開關列入強制安全認證之對象。

由於政府已回應將於2021年辦理市場購樣檢測，以評估管理強度，因此我方期待公布具體之辦理時程、共享資訊，以及進一步之加速辦理。

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）實施合適性檢查加以管理

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32 公務預算擴大投資健康照護體系和健保，強化分級醫療和初級照護， 擷節健保資源（延續事項）

請求事項 開拓健保財源—

- (1)因應未來超高齡社會的醫療需求，健保開源應超前佈署，台灣不僅經常性醫療保健支出占GDP比率與鄰近國家和OECD同級國家相比偏低，在實行社會保險的國家當中，台灣的健保支出占GDP僅3.3%，落後韓國（3.6%）、捷克（5%）、日本（8.2%）等，與公部門的醫療支出占比偏低有關，台灣僅3.9%，相較韓國（4.8%）、捷克（6.2%）、日本（9.2%），因此，本部會籲請政府因應即將而來的龐大醫療需求，中央政府總預算編列應擴大挹注健保，展現投資健康的決心。
- (2)感謝主管機關在健保財務面臨連續赤字之際，著手改革健保部分負擔，並將「使用者付費」概念導入政策，除可開拓健保財源，亦能促進分級醫療、減少資源浪費；本部會另建請主管機關參考日本經驗，積極研議啟動修法，擴大「使用者付費」概念在部分負擔的應用，輔以保障弱勢就醫的配套措施，以回應癌症病友團體對部分負擔改革的期待，並將來改革後的新增財源投入新藥/新適應症預算，以滿足重症患者最迫切的醫療需求。

節流—

(3)獎勵醫院釋出處方箋，促進分級醫療，並強化民眾的初級照護，擷節健保資源。

建請主管機關參考日本落實分級醫療的成功經驗，以政策導引醫院釋出處方箋，在合理藥價差環境下，透過健保給付制度設計的差異化，只要醫院願意釋出處方箋，透過增加給付提供醫院充足誘因；本部會並建議在醫院評鑑的必要項目增列處方箋釋出率的具體指標，雙管齊下，逐漸導引醫院釋出處方箋，讓輕症病人回歸基層醫療，病況穩定的病人可持慢性病連續處方箋至社區藥局領藥。

(4)加強推廣民眾的「自我藥療照護」(Self-medication)，根據衛生福利部食品藥物管理署2019年的研究，已證實輕症病人使用非處方藥，可節省健保支出等社會成本，籲請主管機關強化社區藥師的初級照護功能，參考日本推動自我藥療政策的經驗，如以退稅為誘因，鼓勵輕症病人購買指定的非處方藥服用，擔負更多的健康照護責任，而非全由健保負擔，將節省下來的健保資源挹注在引進具臨床價值的創新用藥上，做更有效率的運用。

補充說明 (1)台灣將來進入超高齡社會後，民眾對創新醫療科技的期待和需求不容忽視，由於台灣藥品支出占GDP僅1.1%，與捷克(1.2%)、韓國(1.6%)、日本(2%)相較仍有提升空間，籲請政府超前佈署，擴大生醫產業投資台灣的誘因，鼓勵創新藥品引進健保。

(2)台灣癌症病患的5年存活率，已從健保開辦(1995年)前的41%提高到57%，顯見醫療照護品質精進，也造成健保的癌症用藥支出，近年來以超過10%的年年成長率大幅提高，已突破400億元，為持續引進創新藥品、減輕健保負擔，台灣必須與國際接軌，擴大「使用者付費」概念在部分負擔改革的應用。

根據台灣癌症基金會2019年12月發表的「部分負擔民眾願付價格調查」顯示，約70%的民眾每個月願意負擔5,000元至2萬元，以換取新藥治療；進一步分析發現，有罹癌經驗者願付的部分負擔平均金額，均比無罹癌經驗者高，顯見多數民眾均認同在健保體系下，取得創新治療須搭配「使用者付費」的概念。

(3)主管機關於2018年啟動門診減量措施後，過往民眾小病擠大醫院的情況已略

有改善，但落實分級醫療仍須政策多管齊下，才能加快速度誘導輕症病人到基層就醫，病人持處方箋到社區藥局領藥，也能降低院內感染風險，並讓醫學中心回歸急難重症的救治任務，以擷節健保資源並作更有效率的分配，導正醫療體系健全發展。

- (4)衛生福利部食品藥物管理署2019年的研究，調查國內民眾對非處方藥的消費行為，並將調查結果與健保資料進行國內非處方藥的相關經濟研究分析，結果發現，以感冒為例，民眾每花1元購買非處方藥，可節省20元的醫療成本；若感冒的民眾無法使用非處方藥，包括就醫部分負擔、健保給付費用等社會成本，將增加165億元的支出。

(醫藥品醫療機器部會)

議題33 編列足夠的新藥/新適應症預算，優化健保審查程序，加速病患取得創新治療（延續事項）

- 請求事項** (1)優化「醫療科技評估（Health Technology Assessment）」制度，籲請主管機關健全HTA組織與充實人力，強化HTA功能，並參考國際經驗，建立透明、可預期的HTA審查機制，避免因藥物提供者與醫藥品查驗中心（CDE）對HTA的認知差異，延長新藥申請健保藥價流程，影響病人權益。

本部會肯定CDE建立「專家諮詢會議前之面對面溝通諮詢」機制，提供藥物提供者與CDE的HTA小組預先溝通的平台，為縮小雙方在取用資料上的落差，建議主管機關放寬健保資料庫的申請規定，並期待前述溝通機制後，CDE的HTA小組能根據其會議紀錄，作為財務影響、成本效益分析等評估的基礎，提高主管機關審查效率。

- (2)試辦「前瞻式掃描（Horizon Scanning）」宜聚焦在引進新藥的早期偵測和預警功能，以編列足夠的新藥/新適應症預算為目的，不應涉及新藥/新適應症審查的篩選、排序。
- (3)「成本效益閾值（ICER threshold）」的設定建請參考國際經驗，根據不同性質的藥品，訂定具有彈性的閾值範圍，且不應成為藥品給付審查的決定性因素，主管機關應整體評估藥品的創新價值、臨床意義等因素，以不影響病人用藥為首要考量。

(4)執行「藥品給付協議 (Managed Entry Agreement)」應回歸其風險分擔的原始精神，由廠商自願提出，並與主管機關一同討論MEA方案及返還比率，並期待MEA執行過程應有滾動式檢討的優化機制，邀藥物提供者一併討論，有助創新藥品加速引進台灣。

補充說明 (1)藥物提供者得在提出藥價申請資料前向CDE申請HTA諮詢服務，但仍可能因受理諮詢人員與實際審查人員對適應症範圍的認知不同，而發生藥物提供者因遵循諮詢人員建議的方向來準備申請文件，卻與CDE HTA評估結果相左之情形，恐延長新藥申請流程，影響病人可近性。

(2)為縮小藥物提供者與CDE對HTA財務影響評估的落差，健保資料庫的取得宜適度放寬，方便藥物提供者使用、估算，以加快藥品審查。

(醫藥品醫療機器部會)

議題34 建構透明、務實、可預測的健保藥品給付機制，以利健保資源妥善分配 (延續事項)

請求事項 (1)建請主管機關試辦下階段的「藥品費用分配比率目標制 (Drug Expenditure Target)」時，以當年度的前一年實際藥品費用支出金額，針對DET目標值進行一次性校正，隔年起再以前一年目標值作為基期值，乘以當年度的DET成長率作為DET目標值，以改善DET目標值逐年偏離藥費實際支出情況，確實反映人口結構改變、創新醫療科技的實際藥費所需。

(2)新藥核價的國際藥價參考國定義，應與現行法規所訂之十大先進國維持一致。

(3)由於各國之間的藥品給付範圍並不一致，如以國際藥價作為藥價調整的依據，就現行的健保藥品收載審查作業，將對創新藥品引進台灣造成影響，且不利國內生技製藥業持續提升研發、創新的能量。因此，建請主管機關參考日本經驗，在藥價調整政策改革中，納入藥費貢獻度作為篩選條件，以完備藥價調整機制。

(4)現行「藥品給付協議 (MEA)」可降低新藥之財務不確定性，且逾專利期藥品亦有「藥品費用分配比率目標制 (DET)」等調價機制運作，已可管控藥費支出，建請主管機關不宜在「藥品價量協議 (Price Volume Agreement)」合約期滿時，再以十國藥價重新檢討價格。

(5)為擷節健保資源並做妥善分配，主管機關應依《全民健康保險法》停止給付指示藥、成藥；國家衛生研究院提出健保用藥再評估（Health Technology Re-assessment）與De-listing之建議，本部會主張實施前應有法源依據與透明、可預期之評估機制。

- 補充說明**
- (1)本部會建議繼續試辦第三階段DET，且應就民眾健康因素變化衍生的藥費自然成長現象進行一次校正，如2021年起試辦第三階段DET，試辦的第一年應就高齡化社會等現況致藥費自然成長校正基期值，以2020年的實際藥費支出作為2021年的DET基期值，隔年起再以前一年目標值作為基期值，乘以當年度依醫療費用總額預算成長率校正所得之DET成長率，作為當年度的DET目標值，且後續之成長率設定亦須納入近五年之平均調幅斟酌調整，其他詳盡試辦方案內容建議與公協會充分討論後再行公告實施，以期縮小DET試辦以來的目標值設定與現況的落差。
- (2)現今之健保藥品支付價格訂定原則已明列於全民健康保險藥物給付項目及支付標準中，其中新藥部分包含十國藥價、原產國藥價、國際藥價比例法與療程劑量比例法等方式，唯考量新藥研發不易，藥品查驗登記審查準則中訂有十大先進國送審資料減免之獎勵措施，為維持法規一致性，建議維持現有之十國定義。
- (3)藥價調整辦法已實施多年，期間歷經多次討論調整，唯近年來由於高費用癌藥引進與HIV、HCV等政策因素，導致藥品支出費用持續攀升，藥價調整機制檢討聲音不絕於耳，本部會支持理性溝通，共同討論修正方向，使藥價調整機制更趨完備，然亦須兼顧整體生技產業發展。建議參考日本經驗，召集產官學共同研議，設定藥價調整之篩選門檻，於藥品核價進入市場後，在藥價調整時亦將藥費貢獻度納入考量，除可避免因全面性藥價調整導致原廠好藥因不敷成本退出市場外，亦可兼顧公平性，由藥費貢獻度大之品項負擔較多之調整比例，有效節約健保藥費支出，創造醫病雙贏。
- (4)藥品給付協議之主要目的為管控藥費支出，並降低新藥引進前期財務影響之不確定性，達成風險分攤之效果，而非一味追求低價，且五年觀察期間超過基本門檻之藥品依但超支均須返還一定額度，已可有效避免藥費超支，考量藥品核價時並非均以十國藥價核價，且核准給付之適應症與他國不盡相同，故實不建

議於PVA期滿時以十國藥價重新檢討核價，降低廠商優先引進新藥之意願，影響民眾用藥權益。

(5)在現今總額制度下，多數民眾已體認健保無法包山包海，考量新藥日新月異且價格逐漸攀升，為持續引進新藥造福民眾，適度檢討現有已給付之藥品勢在必行，除可提升用藥安全外亦能有效節約健保支出。鑒於醫療科技評估之發展已臻成熟，以HTA進行上市後藥品再評估，重新檢視療效安全性及成本效益已成為可行之選項之一。然為保障民眾用藥權益並兼顧公平合理性，建議在篩選標準尚未明確定義前，先由法規明定不予給付之指示用藥開始試行評估。執行須有相對應法源，其進行之方式與評估機制須透明化，並具溝通管道與產業界定期會議，更能保障民眾用藥權益。

(醫藥品醫療機器部會)

議題35 審視罕見疾病與罕見疾病用藥定義，接軌國際以滿足病患醫療需求

請求事項

世界衛生組織已將全民健康覆蓋列為核心使命，並倡議特殊及弱勢族群的健康與福祉。台灣為亞洲第一個落實全民健康保險國家，人人均享有平等健康照護的權利，「Leave No One Behind」亦是健保對台灣人民健康照護的理念。此外，台灣是世界第五個制訂與罕見疾病相關法令之國家，也是全世界唯一將防治及藥物列於同一法律之國家。在政府與民間團體共同努力下，台灣於2000年公布施行《罕見疾病防治及藥物法》，設置罕見疾病及藥物審議會，審議認定罕見疾病及罕見疾病藥物相關事宜，其中包括全民健康保險給付與罕見疾病醫療補助。衛生主管機關對於罕見疾病領域的各項努力，在國際上有目共睹，亦是各國的典範。

罕見疾病藥物的發展，需較多時間及成本，且因受限於市場規模，導致產業界投入意願低。為利廠商能依循共同規範引進藥品，以嘉惠病人，敦請調整現有罕見疾病之認定及藥物給付標準如下：

- (1)不以遺傳性疾病為限。
- (2)調整罕見疾病盛行率之上限。
- (3)建構以價值為導向的藥物給付標準。

補充說明 (1)在我國罕見疾病認定之標準包含：「罕見性」、「遺傳性」及「診療困難性」。

有鑑於美國、日本對罕見疾病之認定，並未以遺傳性疾病為限，擴大罕見疾病之認定範圍，以使更多患有罕見、診療困難之病人，取得適當藥品及妥切照顧。

(2)我國罕見疾病盛行率之認定上限為萬分之一，若以全國2300萬人口估計，單一罕病之受惠病人數約為2300人。反觀日本對於罕見疾病盛行率之認定上限為萬分之四，呼應其罕藥認定之受惠病人數須低於5萬人，亦遠超過台灣之受惠病人數，故期許我國調整罕見疾病盛行率之上限，嘉惠更多罕病病人受到罕見疾病防治及藥物法之保護，及獲得完善的醫療照護。

(3)我國審查罕見疾病藥物納入健保給付時，常以符合成本效益為前提，並以每人年度藥費支出作為主要考量。為落實全民健保照顧民眾健康、促進社會公平之理念，提高廠商投入罕見疾病藥物之研發或引進意願，讓病患能得到最好治療，敦請罕見疾病藥物之給付審查標準，亦考量疾病本質（Nature of the Disease）、對病人造成的負擔（its Burden on the Patient）、藥物創新程度（Treatment Innovativeness）等因素，建構以價值為導向的藥物給付標準。

（醫藥品醫療機器部會）

議題36 為確保OTC藥品的穩定銷售環境，實施藥品販賣資格註冊系統

請求事項 台灣的藥局（包含藥局、個人用品店）除非在藥師上班時間，否則不能出售或購買OTC藥品。

為了讓一般消費者購買OTC藥品更加便利，有必要擴大販售OTC藥品的資格範圍。

希望可以考慮參考並引進日本的「藥品販賣資格註冊系統（日文：登録販賣者※制度）」的藥品銷售制度。

※登錄販賣者：須通過日本各個地方政府舉辦的考試並註冊的專門販售OTC藥品的資格人員。沒有實務經驗及必須科目、年齡限制等。（但要持有登錄販賣者正式權限必須最近5年內有2年以上的實務經驗。）

補充說明 1. 在台灣到醫院或診所看病，依照「全民健康保險」一般疾病或受傷時的病患負擔平均在200~300元，低於OTC藥品的售價。另一方面OTC藥品可處理對應的輕度症狀，也會馬上去醫院或診所就診，也因此壓迫到醫療費。

2. 目前台灣約有8,000家藥局，每一家藥師（含藥學系學生）人數約1.5人。藥師不在的營業時間裡，可以看到常有許多無法販售OTC藥品的店家（尤其是連鎖藥妝店），可以說目前有藥師人數不足的問題。

另外，為了要保有藥師資源，各家企業也提供較高薪資來招募，因此藥師也多集中在提供較高薪資的企業。

3. 考慮到人口老年化的台灣，擔心未來醫療費用會增加，認為推廣Self Medication將有助於確保醫療財源的永續。
4. 日本的「藥品販賣資格註冊系統」所形成的背景為在日本長期來也發生藥師不足的問題、因產生藥品販賣資格註冊系統的關係醫藥品的調劑業務及販賣業務可以分攤，可以減少藥師的負擔。

在日本實施之後，在便利商店、五金量販店等各式各樣的通路可以購買OTC藥品。

5. 為了讓消費者能夠對自身的健康進行管理和治療，首要必須確保OTC藥品購買的方便性。通過實施像日本的「藥品販賣資格註冊系統」，讓OTC藥品也可以在藥師常駐的藥局以外的通路擴大銷售，為了建構讓消費者更方便的購買環境，希望可以檢討實施「藥品販賣資格註冊系統」的銷售制度。

（醫藥品醫療機器部會）

議題37 關於藥師不在藥局內時販售指示藥品（OTC）之彈性運用（延續事項）

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請重新檢視指定藥師不在藥局內時禁止販售之醫藥品（指示藥品）
- ②請容許藥師利用視訊電話等方式同時於多家藥局執業

補充說明 目前台灣藥事法禁止藥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、諮詢藥師。

以現況而言，台灣藥師人數與藥局門市數相較下為少（以台灣藥局門市換算，每家約為1.5人），因藥師不足，實際上每家藥局（連鎖藥妝店）門市平時均有藥師常態駐店係有困難，惟基於上述規定，而發生很多因藥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，有必要重新檢視藥師不在藥局內禁止販售之醫藥品限制範圍、或可考慮採取使藥師可利用視訊電話等同時於多家藥局執業等彈性處理方式，懇請重新檢視法規規定。

（醫藥品醫療機器部會）

【7】關於菸 / 酒 / 食品等規定

議題38 關於市售寶特瓶飲料之回收再生寶特瓶的使用許可

請求事項 基於依「食品衛生管理法」第17條規定訂定之「食品器具容器包裝衛生標準」第2條（主管機關為衛生福利部食品藥物管理署第6科）的規定，目前台灣禁止塑膠製食品容器及包裝的回收使用，然作為全球性環境問題（海洋塑膠問題）的對策，國外已經開始改用回收再生的寶特瓶以減輕環境負荷，預料今後寶特瓶的回收再利用將成為主流，希望能許可市售寶特瓶飲料使用回收再生的寶特瓶。

另外，再生寶特瓶之使用與夜市等回收容器之重覆使用的本質並不相同，因再生寶特瓶被視為未經使用之全新包裝材料，故其安全性、清潔性亦無任何問題。

補充說明 自從在2018年左右海洋塑膠問題成為全球性環境問題後，寶特瓶回收再利用即成為全球共同面對的課題以及世界趨勢，包含日本之海外諸國，已有眾多企業將提高回收再生寶特瓶使用率作為連結SDGs的長程目標。

另外，日本國內，以飲料大廠為中心，已經開始改用回收再生的寶特瓶，且因一般消費大眾對此表現高度的關心與支持，近幾年回收再生寶特瓶的使用率不斷快速攀升。

※就實際而言，台灣修法的速度已趕不上改用再生塑膠的進度，故而發生將日本已改用再生塑膠之商品進口台灣銷售時，卻為符合台灣法規，而必須特地調度較再生塑膠對環境造成更大負荷之包裝材料生產台灣用商品之事例。

（食品物資部會）

議題39 落實菸品政策形成的開放及透明性，以確保合乎比例及有效的法規 (延續事項)

請求事項 衛生福利部國民健康署於2020年5月29日提出新版菸害防制法修法草案，並提供60天公眾評論期供各界提供意見。本次草案包含許多極端規範，諸如：擴大菸包警示圖文面積至85%、禁止加味菸、最小包裝規格限制等，引發社會各界提出眾多疑慮，據悉衛生福利部於評論期中即收到超過9,000多件意見，顯示本次修正草案極具爭議。令人遺憾的是，如同前次提案，衛生福利部此次仍未就各界評論意見之參採與否及其具體理由提供回應，即逕於同年10月20日將修正草案送交行政院審查。

任何法律之變動均會影響人民遵法之期待與習慣，尤其管制與禁制性之法規更會影響多方利害關係當事人之權益，若政府未能實質性地廣納眾議、進行充分的法規可行性及成本效益評估，而貿然採行極端規範，在欠缺充分的科學證據支持及相應配套措施下，勢必將衝擊合法產業生存空間、助長非法私劣菸，進而影響政府既有稅收立基，且造成台灣投資環境的不可預測性。

事實上，目前政府在推動各項管理措施時，仍傾向過度管制之模式，卻未充分衡平政策必要性及對相關產業之影響程度，貿然實施恐造成外國投資者之經營障礙，並降低其投資意願。例如，2020年衛生福利部草擬之《食品安全衛生管理法第十七條所定食品及相關產品衛生安全標準施行日期之認定原則》，要求所有受規範之產品於施行日起即應符合新規定，未審酌法安定性之維護及相關業者多年來於合法生產時所應受之信賴保護，在缺乏配套措施下，將導致業者突受非預期的財務損失。幸而經與產業界共同交流討論後，主管機關未進一步實施該草案。由此例可證，於政策形成過程中透過緊密地產官對話與合作，將可大幅提升相關法規之衡平與有效性，避免過度、不合憲法的規範。

鑑此，我們籲請台灣政府秉持開放政府、透明參與的精神，審慎考量相關利害關係人意見，並依循充分科學證據進行法規衝擊影響評估，以確保合乎憲法比例原則及正當法律程序之菸品法規，期能同時兼顧政策目的及最小化對合法產業之基本權利影響，在保障國民健康的同時，亦兼顧整體投資環境之維護。

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. 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，私菸更涉及消費者權益及市場安全性。

2. 禁止加味菸

· 對消費者造成全面性的負面影響

菸品不得使用含花香、水果、巧克力、薄荷或其他經中央主管機關公告禁止使用之添加物。在無完整的法規政策影響評估支持下，此規定將不當剝奪消費者購買及使用其偏好產品之選擇自由。

· 有礙合法市場之自由與公平競爭

本規範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），減損產品識別度，其結果將對市場的自由與公平競爭造成嚴重侵害。

· 增加違法販售之風險

受本規範影響的消費者，將被迫向違法業者取得非法菸品，其身體健康將受劣質菸品戕害，政府亦將承受更大的稅收損失，且無法達成預期的公共政策目標。

3. 最小包裝規格限制

· 與立法目的相違背

現行法律規定每包菸品應包含至少20支或至少重達15公克，然而，草案修正內容卻進一步要求包裝須同時符合「每包菸品包含至少20支且不

低於15公克」，亦即要求業者以更重的包裝，於每包菸品放入更多菸草來遵守法律。因此，吸菸者將被迫消費更多菸品，似與菸害防制法之立法目的相違背。

· 破壞市場秩序

更甚者，若消費者將對於符合原本規格的产品需求轉向非法私菸商，將侵害合法產業權益，並破壞市場秩序。

(食品物資部會)

議題40 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如議題1所提及，因五縣食品仍受台灣進口管制，目前辦理日本產食品通關仍需檢附正本之產地證明文件，因而通關作業尚未達到全面電子化。懇請就原產地證明書亦一併辦理電子化簽審作業。

②同一產品在通關時當TFDA承辦人員變更之際指示亦隨之變更的情況仍然存在，徒增業者重新張貼標籤等之負擔，透過建構資料庫的情報共享機制在末端未必能發揮作用。

* 本案在國家發展委員會之主導下於2020年與TFDA就實務面進行數回合之協商，然後協商中斷至今。

(食品物資部會)

議題41 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，我方請求降低琉球泡盛之關稅率。

「琉球泡盛」有別於一般穀類蒸餾酒，乃由沖繩之歷史文化所孕育而成之獨特酒品。其進口量有限，我方不認為對台灣稻米之生產及販賣將造成影響。

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，但由於琉球泡盛關稅率高而價格居高不下等，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）。

（運輸觀光部會）

議題41 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/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%。

由於台灣甚多曾走訪日本各地偏好多方在地酒類及熟知、偏好日本飲食文化之人士，如酒類市場價格得以合理化，應可期待刺激諸多人士增加消費，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，因此我方請求調降日本酒、燒酎等之關稅率。

補充說明 2019年雖已調降日本酒關稅，然日本酒、燒酎之關稅依然偏高，導致市場價格居高不下，而無法擁有充分的市場競爭力，進而無法拓展市場及提升銷售量。

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。

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，因此我方認為應比照菸酒稅法所採用針對啤酒以外酒類依酒精度數訂定稅率之作法，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42 有關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 懇請貴政府相關機關與台灣立體停車機械產業協會等持續進行協商、研討，並制訂一套明訂無障礙機械式停車設備規格之安全認定制度，使行動不便者或老年人均可安全使用。此外，亦希望同時依據該套安全認定制度修訂法規，俾使已取得認證之機械式停車設備得以作為建築物附設停車場中依法應負有設置義務之無障礙停車空間使用。

補充說明 現今國際上均積極協助行動不便者融入社會。貴政府機關雖朝著透過無障礙相關法規之修訂，使商業設施或大樓、華廈等成為任何人均得安全且不受阻礙地使用的結構之目標，然而卻認為機械式停車設備「因有安全性之問題而不宜使用」。若繼續維持現況，將無益於提升停車場對於社會之貢獻度或機械式停車設備之技術性發展。

我方欲建議的是，希請貴政府機關參考日本已廣受認定之無障礙規格的機械式停車設備技術標準，針對殘障人士的使用檢視是否確有安全上的問題，並採用技術上可解決的方式。懇請繼續就台灣建築法規中之例外規定「毋須設置」考慮改為「若符合此標準則可設置」進行研討。

此外，謹再次說明，貴政府機關所謂「日本的無障礙認定產品為“相近於駕駛人及同車者不進入停車位之型態”」之認知係對事實有所誤解。事實上，在台灣亦屬普遍之電梯塔式停車設備或地下式、多段式等大部分停車設備，在日本均取得無障礙認證，並作為無障礙用停車場使用，敬請理解。

■日本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

■日本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43 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 希望僅在昇降設備完工時即開始實施臨時使用檢查，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 建築工程施作期間於接近完工拆除工程用電梯後，會有無昇降設備可供人員或小型搬運使用之空窗期發生。

在日本於施工期間擬將正式昇降設備臨時供作工程用電梯時，其管理方式係事先向勞動基準監督署提出電梯設置申請或是電梯設置報告書，一旦檢查合格即可使用。且嗣後於建物完工時由建管單位（市政府等）進行完工檢查後再發行許可證。

透過此兩大階段管理方式能夠兼顧：①於施工期間確保勞工安全及②於完工後維護建物所有人（使用者）利益。

在台灣，關於上述①部分，政府機關亦可考量以職業安全衛生法規定「施工用臨時設備之營建用昇降機」檢查標準進行檢查，無需由勞動部實施昇降機半永久安裝相關檢查，而關於上述②部分，則如同至今實施建管單位之檢查，如此並未違背政府一體之原則，並可在兼顧上述①與②下進行管理。

更何況，若臨時使用期間昇降設備發生污損時，則應由建商負責修復以恢復原狀後，再接受建管單位檢驗。

（建設部會）

議題44 建築執照申請獲准核發後發生第三人結構技師提出建議事項相關合理性之確保（延續事項）

請求事項 關於建築執照申請已獲准之建造案件，其中曾有該予以核准之地方自治機關（縣政府等）要求民間委託之其他結構技師就該准許案件重新調查及提出建議事項之案例。雖然列為重新調查對象之案件係以抽籤方式選出，但其標準並不明確，

而該第三人結構技師並要求於結構設計上另外採取追加對策。因為嗣後必須依該此第三人結構技師之指導變更設計，故造成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 根據我方瞭解，建築法修改草案因立法院屆期而不續審，並經內政部於2020年1月13日改以書面向行政院提出報告，而行政院將提交予立法院，以便由立法院進行審核，今後並將配合行政院與立法院之審議進度辦理。我方希望政府機關能夠繼續審議。對於一定規模以上之定義，於建築法修改通過後，希望經由內政部蒐集各方意見後再研議相關規定。

（建設部會）

議題45 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 經台灣訂定「節能績效保證專案統包工程採購契約範本」（2020年1月14日修正版）後，雖然有減輕一定程度的風險，惟請政府機關再考量下列兩大情形。

ESCO事業在契約期間內存在工期及工期屆滿後保證節能期間等兩種期間，而此兩種期間之風險種類各有不同。至於此兩種期間共同存在之因天災等不可抗力情形所導致事業延後開工與費用增加、事業中止時之費用負擔部分，前揭工程採購契約範本均有具體載明，契約上並明確表示業者風險有所限定。另一方面，

在節能保證期間中，除天災等不可抗力情形外，因非可歸責業者之事由使能源用量變動之因素亦可能存在。例如有建物用途變更或使用時間更動、工作率變更或氣候條件等因素存在。雖然除天災等不可抗力情形外，關於因該等因素使能源用量變動時之措施，雖然亦同樣有載明於前揭工程採購契約範本第18條之4規定中，但我方希望業者方保證義務之免責能更進一步具體載明。

此外，按前揭工程採購契約範本第5條契約價金之給付條件（一）記載：「節能率未達__%時，不適用上述請款程序，機關不給付當期契約價金」等語，雖然業者就上述契約規定數值負有保證義務，然即使具有節能效果，在低於一定數值之情況下，業者將無法接受給付，我方認為此對於業者具有高度風險。使用者因本事業更新機器設備已享有一定節能效果，故希望政府機關考量就保證數值扣除實際數值之保證結果予以給付，藉此達到履約責任，而非採用不給付方式。

僅有工程採購契約範本亦可能有難以周全的情形，故我方建議如同日本引進ESCO標準契約準則。

（建設部會）

議題46 關於購物中心招攬診所事宜

請求事項 於擬在台灣開設診所之情形，曾有案例依市政府衛生局指示被要求到診所出入口前皆須設置獨立動線，而有多數店面開設於同一建物內之大型購物中心，診所實質上即無法於二樓以上樓層開業。

該市政府衛生局之指示似係本於衛生福利部所發出之函釋辦理，而目前對於所有類型之診所均設有一律標準，我方希望政府機關能夠研議依診所類型予以放寬開業標準。

補充說明 如今對於購物中心之需求各有不同，購物中心並非僅是“購物”場所而已，同時也是享受提供服務或可參與各種體驗的場所，所謂“體驗式”消費之需求已有所提升，追求此等需求合而為一之綜合型購物機會的消費者有逐漸增加之趨勢。

在日本國內之購物中心為因應該等需求有招攬診所至購物中心內開業之實例，除購物以外，亦有提供各種服務。我方希望在台灣亦能提供客戶此種綜合型購物機會。

順帶一提，在日本法令規範等並無上述診所動線相關限制。

⇒附件資料：【臺中市診所開業建築物新規定】

<http://www.tcmcd.org.tw/include/download.php?dl=L2hkMi8uWERBVEEvaG9tZS93ZWJ0ZWNoL193d3dfL3dlYi8yMDE1MDAxNzgvYXJjaGl2ZWRvYy9kb3dubG9hZC90dy9hN2ExZDNjMWQ5MDgwYjIzLmRvYw%3D%3D>

⇒附件資料：【衛生福利部 公文】

(建設部會)

議題47 關於購物中心租戶室內裝修工程施工時期事宜

請求事項 由於取得建物使用執照前禁止申請用戶室內裝修審核（建築物室內裝修管理辦法第23條），故目前情形是業主工程與用戶室內裝修工程無法同時進行，造成整體施工期間冗長。

我方希望政府機關能夠研議修改規定，以便在取得建物使用執照前亦能另行申請用戶室內裝修審核（包括消防審查），並於通過文件審查時得施作用戶室內裝修工程。

※依現行規定，用戶室內裝修設計若有配合建築執照申請或其變更提出時，業主工程及用戶室內裝修工程亦可同時施作，但於該時期提出用戶室內裝修設計並不符合實際。

另因此種行程長期化會使收支效能不佳，投資機會有所受限。

補充說明 一般施作工程較為順暢之方式係於建物結構工程完成後同時施作室外裝修工程與室內裝修工程，最後再進行外構工程或細部收尾工程，惟依現行規定，除非連同外構工程均已完成並已取得使用執照，否則室內裝修工程中之用戶室內裝修工程即無法施作。

就「文件審查」部分，我方認為於審查用戶室內裝修圖面（包括消防）通過後再開始施作用戶室內裝修就不會產生問題，且「現場勘查」若於業主工程與用戶室內裝修工程一併審查通過後再開業的話，亦不會產生問題。

(建設部會)

議題48 關於重新檢視政府採購案件中空調須有「MIT微笑標章」之招標條件

請求事項 · 現行在台販售空調時，須符合空調及其他規範、法規，並確實經台灣機關檢驗合格。不僅如此，亦須有「MIT微笑標章」，形同須有雙重認證，造成無法參加政府機關部分物件之投標。有多家當地製製造商無法取得「MIT微笑標章」，且進口商品是否亦應享有公平販售之機會？

補充說明 · 2020年8月底新聞曾報導，針對政府機關大型物件將以「MIT微笑標章」為投標條件，如此一來僅部分台灣製造商可參加投標。此舉將使遵守台灣規範、法規之製造商無法參加招標，是否可能造成不公平情事？

· 台灣政府於2008年公布購買節能商品時之補助金制度時亦曾設定相同條件，惟因當時曾與此次同樣與政府機關進行協調，後來因而取消「MIT微笑標章」之條件。

· 除中華民國電器商業公會全國聯合會（空調機經銷商加入之公會）外，據說韓國製造商亦曾透過駐台北韓國代表部向台灣政府遞陳情書，可見本件並非僅有我方進口商品製造商提出問題。

· 現行空調之主要零件大多採用外國製，是否有限於「MIT微笑標章」之必要？

⇒附件資料：【台灣製原產地認定基準】

（建設部會）

議題49 關於綠建築法規之隔熱規定修訂

請求事項 由於綠建築評估中建築物頂層空間之節能極限值僅針對屋頂面之評估加以訂定（「建築物節約能源設計技術規範」之「3.2.4條」與「9.1.8條圖5」），故制度上屋頂面以外之隔熱則屬不在評估之範圍內，惟此對於建築物屋頂樓層之下一樓層如為設有空調之室內空間雖為有效，倘非如此則為無效，故懇請依建物計劃修訂隔熱認證處。

補充說明 例如：1～3樓為設有空調之購物中心，4樓與屋頂為未設空調之停車場時，於4樓地板設置斷熱比於屋頂空地設置斷熱較為有效。

（建設部會）

【9】關於金融財務

議題50 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2020年度白皮書之回應提出請求）

與2019年度相同，2020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，仍需至稅捐稽徵機關窗口以支票繳納稅款，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（當時（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51 關於簡化100萬美元以上外匯交易之中央銀行事務程序（延續事項）

請求事項（依據2020年度白皮書台灣政府回答提出請求）

我方理解就目前所提出之申報書，因外匯收支或交易的申報為編製國際收支統計及外匯市場管理的重要依據，為落實誠實申報及正確國際收支統計，延續該申報書確認流程之必要性。

雖然貴行回覆「依2019年結匯資料統計，申報義務人單筆結購及結售金額達100萬美元以上之件數占全年結匯總件數不到0.4%。」，但此應係將個人之小額交易納入件數所致。

對於法人，100萬美元並非多大之金額，因該申報書之製作，準備將產生一定程度之事務負擔，有損便利性，因此懇請貴行表示及時修法之狀況及狀態之基本想法以及標準。

補充說明（當時（2020年度）白皮書之請求內容）

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，因此企業方面之事務作業繁雜化，無法適時實施外匯

交易，因而成為國際價格競爭力低下之主要原因。

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。

(金融財務部會)

議題52 關於佣金或定額回扣相關外匯法規之放寬

請求事項 「銀行業辦理外匯業務管理辦法」規定，簽訂任何遠期或即期外匯交易時為證明係具實際外匯收支需要之遠期或即期外匯交易，應檢附契約書或Invoice等裝運文件。希請針對契約當事人於代理店業務所收受之佣金或定額回扣簽訂遠期或即期外匯契約部分，放寬相關法規度。

補充說明 在台日商貿易公司等企業當地法人進行台日間或外國間之貿易時，有很多案例係以代理商參與交易，而非貿易商品本身之買賣契約締約當事人參與交易。

因此，日本總公司或其他海外當地法人等於裝船完畢後依成功報酬所支付之佣金或定額回扣，便成為代理商一項大的收入來源。

尤其是，佣金係以美金裝船金額之一定成數(%)、裝船數量每噸幾元美金等計算收受勞務對價，惟每件裝船之佣金金額為約數百美元之小額金額，每月有數百件，為減少總公司逐次匯予小額佣金之時間與成本，因而採取每月一次於月底結算後與總公司確認餘額再一次匯款之方式。

在台灣之遠期或即期外匯交易制度下，自佣金確定後至收到彙整匯款之期間約為40天，無法辦理遠期或即期外匯交易以進行外匯避險。

因此，如2020年美金貶值時，台灣當地法人便發生鉅額外匯虧損。

雖也可想像以先辦理無需檢附實際外匯收支需要之證明資料之未滿100萬美元之借款，嗣後再立即利用換匯為台幣進行外匯避險，惟如此一來，不僅需花費外幣借款成本及換匯為台灣之成本，且於低利下運用台幣定期存款亦不足以支付該等成本。

因此，希請就一定金額以下之遠期或即期外匯交易，研討放寬規定。

(金融財務部會)

議題53 統包契約適用臺日租稅協定之效用擔保以及免除部分境外課稅之要求

請求事項 日本法人在台灣承包之發電廠或鐵路等基礎建設工程中，若屬統包契約，契約金額包含從日本採購機器之金額者，依財政部民國77年3月28日函釋（台財稅第770526922號），包含進口之機器採購金額在內之契約金額整體，均應作為在台所得而屬於課稅範圍。

另一方面，若依2017年起適用之臺日租稅協定第7條，日本法人透過在台分公司或工程事務所等常設機構於國內經營事業時，僅針對歸屬台灣常設機構之利潤課稅，而歸屬日本之利潤部分則不課稅。此外，根據所得稅法第124條規定，所得稅協定較國內所得稅之相關法規優先適用。由上可知，透過適用租稅協定，從日本進口之採購機器部分，即作為歸屬日本之利益，在台具有在不需課稅之空間。

但在台灣實務上，根據適用所得稅協定查核準則第13條，適用所得稅協定時應向稅務機關申請核准，而為取得核准，應提出契約與事業內容之詳細說明，以及台日間之利潤分配相關證明等，所得稅協定之申請至核准不僅曠日費時，且適用所得稅協定本身門檻也非常高。結果幾乎所有統包契約案例，均難以適用臺日租稅協定。日本法人無法享受原應可享受租稅協定之好處，稅務負擔過大，使工程獲利率惡化。有關此一工程獲利率問題，對於規劃及辦理基礎建設工程的許多日商而言是一大瓶頸，也是關係台日合作的基礎建設工程成敗之重要問題。

因此就臺日租稅協定之適用，請求以下2點事項：

1. 從核准制變更為申報制。
2. 明確訂定對於進口材料、機器供應之利潤，在台灣不需課稅。

補充說明 相關法規

【財政部民國77年3月28日函釋 台財稅第770526922號（摘要）】

外國工程包商在我國境內承包建設工程，依約由該外國工程承包商在我國境外採購供應材料及機器設備之價款，應依法課徵營業稅及所得稅。

（中間省略）

所得稅部分：應依下列方法擇一辦理。

1. 辦理結算申報：依所得稅法第24條規定（一般結算申報繳納），以其全年度收入總額減除各項成本費用後之純益額為所得額。
2. 申請依所得稅法第25條規定辦理：該項國外採購供應材料及機器設備、承攬手續費，應併提供技術服務所取得之報酬，依所得稅法第25條規定報繳所得稅。

【臺日租稅協定 第7條 營業利潤】

1. 一方領域之企業，除經由其於他方領域內之常設機構從事營業外，其利潤僅由該一方領域課稅。該企業如經由其於他方領域內之常設機構從事營業，他方領域得就該企業之利潤課稅，但以歸屬於該常設機構之利潤為限。

【所得稅法 第124條】

凡中華民國與其他國家所簽訂之所得稅協定中另有特別規定者，依其規定。

【適用所得稅協定查核準則 第13條】

他方締約國之企業如有依法應課徵所得稅之營業利潤，但依所得稅協定有關營業利潤之規定，應減免所得稅者，應檢附他方締約國稅務機關出具之居住者證明、在中華民國境內無常設機構或未經由中華民國境內之常設機構從事營業之相關證明文件、所得相關證明文件，向給付人所在地之稅捐稽徵機關申請核准減免所得稅。其屬所得稅法第八十八條規定扣繳範圍之所得，稅捐稽徵機關於核准時，應副知扣繳義務人免予辦理扣繳。

（中間省略）

（金融財務部會）

議題54 有關中期借款規範之外國銀行分行存款總餘額計算基準，放寬基準以計入向「母國總行及地區總部等海外據點」拆借之一年內短期借款

請求事項

按「外國銀行分行及代表人辦事處設立及管理辦法（下稱「外銀管理辦法」）」第18條規定，外國銀行分行準用銀行法第72條、第74條之1等條文時，得將「母國總行之授信額度已動用部分」計入「存款總餘額」之計算基準。依2020年9月26日修正之外銀管理辦法，準用銀行法第72條、第74條之1規定時，進一步放寬將「向母國總行拆借一年內之短期借款」亦得計入計算基準。

根據當時修法意旨，考慮到外銀分行與母國總行之短期同業拆借資金最終由總行負責，因此放寬規範。另一方面，外銀分行的短期同業拆借資金，除母國總行外亦可能包含自「最終由地區總部及總行負責之各海外據點」借入之短期同業拆借資金。因此，若根據前述修法意旨，請求將現行外銀管理辦法第18條第2項規定「向母國總行拆借一年內之短期借款」文字修改為「向母國總行及地區總部、海外分行拆借一年內之短期借款」，允許新增向地區總部等海外分行拆借之短期資金。

補充說明 1. 提案背景、理由

目前台灣的外國銀行分行，除向母國總行外，亦需向其他海外分行進行同業短期拆借交易。其主因是母國總行於其自身及各海外分行配置之各種外幣數量及種類繁多，外銀分行若有關於特定外幣之短期同業拆借交易需求，因應該外幣之持有數量等，除總行外亦須向配有該外幣之海外據點辦理短期同業拆借交易。

實際上許多外國銀行會在母國總行外設置地區統籌總部（例如東亞區總部或北美區總部、歐洲區總部），採取分區經營體制。因此與母國總行相比，海外分行更常和所屬地區總部及其麾下之海外分行進行短期同業拆借交易。例如台灣外銀分行主要和屬於東亞地區總部之香港分行進行短期同業拆借交易。

2. 依據前次修法意旨

根據2020年9月26日外銀管理辦法修正案第18條理由，外銀分行經營特性上，大部分資金均用於和總行辦理短期同業拆借交易，但因總行負有最終責任，雖不同於授信方式，但因具有類似總行提供之授信限額功能，故認可計入存款總餘額計算基準。根據該意旨，和母國總行負最終責任之海外據點進行短期同業拆借交易，其借款亦可允許計入。

另依前述修正之外銀管理辦法第19條之4，備抵呆帳及保證責任準備金額之50%視為預期損失，剩餘50%得計入第18條存款總餘額計算基準。依此修法理由，因外銀分行淨值規模甚小於本國銀行，透過放寬計算基準，在提高外銀分行信用額度之同時，亦有益資金運用之多樣化與效率化。根據該意旨，本次提案內容應有助於達成同一目的。

（金融財務部會）

議題55 有關容許靜止戶之雜項收入處理

請求事項 懇請修法使有關長期無法取得聯繫之個人帳戶，若符合以下條件，銀行得強制對該帳戶實施終止契約並另行管理。另帳戶終止契約時，其餘額雖作為銀行之「雜項收入」處理，嗣後該個人客戶若請求返還帳戶餘額時，則預計將所有餘額返還客戶（與日本作法相同）。

1. 有關帳戶餘額，應低於各銀行起息點（因未滿起息點而不計息）。
2. 該帳戶應有一定期間（例如1年）以上無異動。
3. 銀行應先通知顧客後，取得無法取得聯絡意旨之書面記錄。

補充說明〔背景〕

1. 包含日資銀行在內，在台設點較久之外國銀行，存在一定數量無法聯繫之本國籍（日資銀行則為日本人）個人帳戶。
2. 外國銀行持有該無法連絡之個人帳戶，發生帳戶管理之負擔與成本等。

〔妥當性及合理性〕

1. 發送通知書至登記地址，收到未領取通知即可確認無法聯繫之事實。
2. 因帳戶餘額未滿起息點而不計息，餘額不會改變，預計與一般帳戶分開管理不會造成問題。
3. 在與一般帳戶分開管理之情形下，縱使本人請求返還，客戶對帳戶餘額之請求權仍不生影響，應不會對客戶造成損失。（預計確認為本人後，即辦理退款）

〔他國案例—日本〕

1. 就長期靜止戶（10年無異動之帳戶），分為餘額1萬日圓以上與1萬日圓以下兩種處理方式。

(1)餘額1萬日圓以上且銀行寄出通知書後，無法確認存款人之情形：

- ①休眠移管存款：得依“休眠存款等活用法”交由存款保險機構管理—
「最終異動日：2009年1月後」、且「課稅類別：分離或綜合」者。
- ②已計入雜項收入存款：「最終異動日：2008年12月以前」或「課稅類

別：未符合或不予課徵或身心障礙者低額存款利息所得等免稅制度」者。

(2)未滿1萬日圓時：

銀行不需寄送通知書，無須確認存款人即可整件交付休眠管理、計入雜項收入。

2. 客戶要求返還帳戶餘額時，銀行將全額退還客戶。於此情形，將其計入雜項支出。

(金融財務部會)

議題56 ①空調零組件（壓縮機）之貨物稅（延續事項）

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，請研擬課徵貨物稅範圍中排除車用空調。

若無法課徵貨物稅對象排除車用空調，請調整其運用方式。貨物稅之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。（結果壓縮機負擔160%的稅率）

第一個課題是8倍的計算方式。假如空調系統定義由壓縮機、HVAC、電容器、配管、水管構成，壓縮機所占汽車比例約為30%。建議修正反映出實際價格比例之數值（3~4倍）。

第二點是、建議修正降低壓縮機維修品貨物稅之運用方法。2018年10月18日台財稅字第10704635810號令改為冷暖氣機損壞換裝新壓縮機者，僅就換裝之新的壓縮機課徵貨物稅而非整體空調。但是辦理減輕貨物稅之運用上，並不是由進口業者辦理，而是煩擾實際安裝壓縮機之經銷商或顧客辦理，且被查明壓縮機原價之可能性等因素不符實際運用，因此聽說目前沒有運用實績。申請減稅程序建議修改為更簡便、落實的方式。

補充說明 無。

(汽機車部會)

議題56 ②關於調整貨物稅

請求事項 目前對於特定產品課徵營業稅之外加上貨物稅。其中產品為台灣已為商品化（commodification；普及率高）之產品，「廢止貨物稅或降低稅率減稅」，關於對象產品希望研擬「針對補用零件做相同之調整」。

雖然對消費者之退稅尚有繼續實施，但希望研擬進口業者之退稅或法人稅等減稅措施。

補充說明 · 台灣課徵5%「營業稅」即相當於日本消費稅（現行10%）之外，針對特定物品課徵貨物稅。日本導入消費稅制度前（1989年）曾經對家電產品、汽車、高爾夫球桿、洋酒等奢侈品課徵物品稅。

· 產品之課稅不論產品之原產國凡「貨物稅條例」所規定之產品均課稅。貨物稅的課稅金額會加在市場販賣價格上，也就是如同消費者間接支付貨物稅。我們雖可理解針對特定商品向消費者退稅，但企業是否也應能對其所繳稅金適用退稅或減免措施呢？

（節能家電之貨物稅退稅措施自2019年6月15日開始實施。購買經濟部所認定之能源效率第1級、第2級之冰箱、空調、除濕機，補助最高新台幣2,000元。）

⇒附件資料：【貨物稅條例】

http://www.paap.org.tw/QA/rules/rule_06_12.htm

⇒附件資料：【主計總處2019年家庭收支調查_冷氣機普及率】

（建設部會）

議題57 重新討論未分配盈餘課稅制度（台灣所得稅法第66條之9）

請求事項 每家企業各有不同財務策略，例如加強業主權益（淨值部分）以強化財務體質、保留資金以投入未來投資等，但在目前未分配盈餘課稅制度下，無法採取大膽的事業活動。

若對未分配盈餘課稅之目的是為促進配息，則請求將方式改為對配息額採取某些稅制優惠，而非對未配息金額進行懲罰性課稅。

或請求修改為即使已就未分配盈餘繳稅，未來配息後可全額退稅。

補充說明

對於已繳交營利事業所得稅的盈餘再行課稅，可認是實質上提高營所稅率。

企業若有大型設備投資等資金需求時，有以下選擇：

①保留過往年度盈餘

②辦理增資

③借款

②增資並非可頻繁進行，一般而言企業會採取①或③，但若對未分配盈餘課稅，則使企業對①感到猶豫。最後造成業主權益比率無法提高（財務體質未改善），即使在③借款之情形，亦無法調度足夠金額，最糟的情況下亦可能無法取得授信。

對未分配盈餘課稅最終將限制企業投資活動。

企業若得進行積極的投資準備（保留盈餘），進行大膽投資，可促進台灣國內企業成長，亦可增加營業所得稅收入。

目前依「產業創新條例」，對於人工智慧機器、5G（該條例第10條之1）與建築物、軟體等（該條例第23條之3）投資有減稅措施，但法條有時間限制、減稅上限、限定用途、得減稅之年度限制等，制約事項繁多，故請求全面放寬或廢止對於保留盈餘之課稅。

例)

- 併購等資金不在課稅範圍內。
- 土地、建物等大型固定資產之投資，三個事業年度之盈餘並不足夠。
- 新冠肺炎等突發性外部因素，造成認列鉅額赤字時，將造成資本稀釋、資不抵債。

日美保留盈餘之課稅情形：

日本：一般企業無（課徵對象限定於特定家族企業）。

美國：雖有保留盈餘課稅制度，若能證明「為事業所需之合理必要性」則免徵。

（化學品部會）

【10】關於智慧財產權

議題58 關於在臺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現行臺灣專利法並無為美國、日本等眾多國家專利法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，難以各別進行專利申請。因台灣無間接侵權制度，關於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」（第二、一、（四），p2.）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。

⇒附件資料：【台灣專利師公會2020智財白皮書】

https://www.twpaa.org.tw/files/news/1550_0.pdf

（智慧財產委員會）

議題59 審議制度改革之推動（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60 海關之仿冒品認定程序之簡化（延續事項）

請求事項 1) 仿冒品認定程序之簡化

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限制。

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，最為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，6天太短是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

議題61 有關幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜

請求事項 懇請同意幼稚園所持有之幼稚園巴士之租賃解禁。

補充說明 幼稚園所持有之幼稚園巴士於教育部訂定之【幼兒園幼童專用車輛與其駕駛人及隨車人員督導管理辦法】之下列條文中係規定幼稚園本身須具有自有之巴士。

第二條：幼兒園載運幼兒之車輛，以自有之原廠幼童專用車車種為限。

第三條：幼兒園購置幼童專用車，應經直轄市，縣（市）主管機關核准後，向公路監理機關申請幼童專用車牌照，

雖然上述規定就幼稚園巴士之安全設備及座位要求適當之規格，但具有車輛管理之相關豐富知識之租車公司藉由與幼稚園合作實施車輛管理以提高安全性，以及遵守現有車輛管理之相關規定則可提供服務。此外，在日本向來都認可幼稚園巴士租賃，且已經普及。

我方認為本件事宜將對提昇台灣交通服務之安全性有所貢獻。

因此，懇請將以上述所載之第二條、第三條為主及其他相關條文修正為租車公司得出租車輛予幼稚園。

（合資公司部會）

議題62 關於重新研討印章制度事宜（延續事項）

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。

我方希望政府機關能表明揭示應改變台灣印章文化，且如容許簽名時則無需用印，僅需簽名即可等方針，由政府機關率先創造潮流，讓去印章化趨勢亦滲透至其他大型民間企業。

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63 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（延續事項）

請求事項 日本與台灣之間雖已簽署環保標章相互承認的基本協議，但尚未進入具體實

施階段。以書寫工具為例說明如下。有些在台灣銷售之本土或進口的書寫工具筆身上雖標有「環保」字樣，但該標示並無明確的標準與依據，依環保標章中「墨水筆」之驗證標準，所有的書寫工具、替換補充芯皆被歸類在「墨水筆」的範疇下，且其內容還停留在墨水成分、有無替換補充芯、標示內容之相關規定，對於軸材的種類（再生塑料等）、再生材料使用比例等並未規定。僅是如此並無法激發消費者選購使用回收材料之環保商品的動機，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。

循環型社會之建構已成為當今顯學，懇請就再生材料的使用予以規定，減輕地球的環境負荷。

為此請求：

- 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進一步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。（特別是因應新冠肺炎爆發採取之簡化認證措施）

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限制值，墨水應為可替換補充式，且銷售商的名稱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/112.html>

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

日本的綠色採購法：<http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/g-law/index.html>

（流通部會）

議題64 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 （延續事項）

請求事項 · 對於因與台灣企業間商務案件，以商務洽談為目的之日籍入境人士，希望能發給多次入境簽證。

- 允許在日本企業工作的陸籍人士入境
- 外國人工作許可證取得條件之確認

補充說明 1. 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（受到新冠肺炎的影響，現在已暫停發給多次入境簽證）。

因商務案件入境之情況，像是為了從事商務洽談或機械設備安裝指導等之情況，有時候數次短期停留進行業務會比較有效率，若每次入境都須要申請簽證會妨礙業務的進行，希望能恢復發給多次入境簽證。

2. 因為語言相通，讓陸籍工程師入境台灣從事商務洽談及機械設備安裝指導的情況愈來愈多。可以理解目前台灣政府禁止陸籍人士入境的政策，惟對於在日本企業工作（日本國內在住）的陸籍人士，希望同意讓其等能透過與日籍人士相同的簽證申請流程入境台灣。

3. 我方的理解是，停留期限（含隔離檢疫期）45日以內不須取得工作許可證，但依台北駐日經濟文化代表處的說明，若因商務案件入境，則不問停留期限，原則上皆須取得工作許可證。

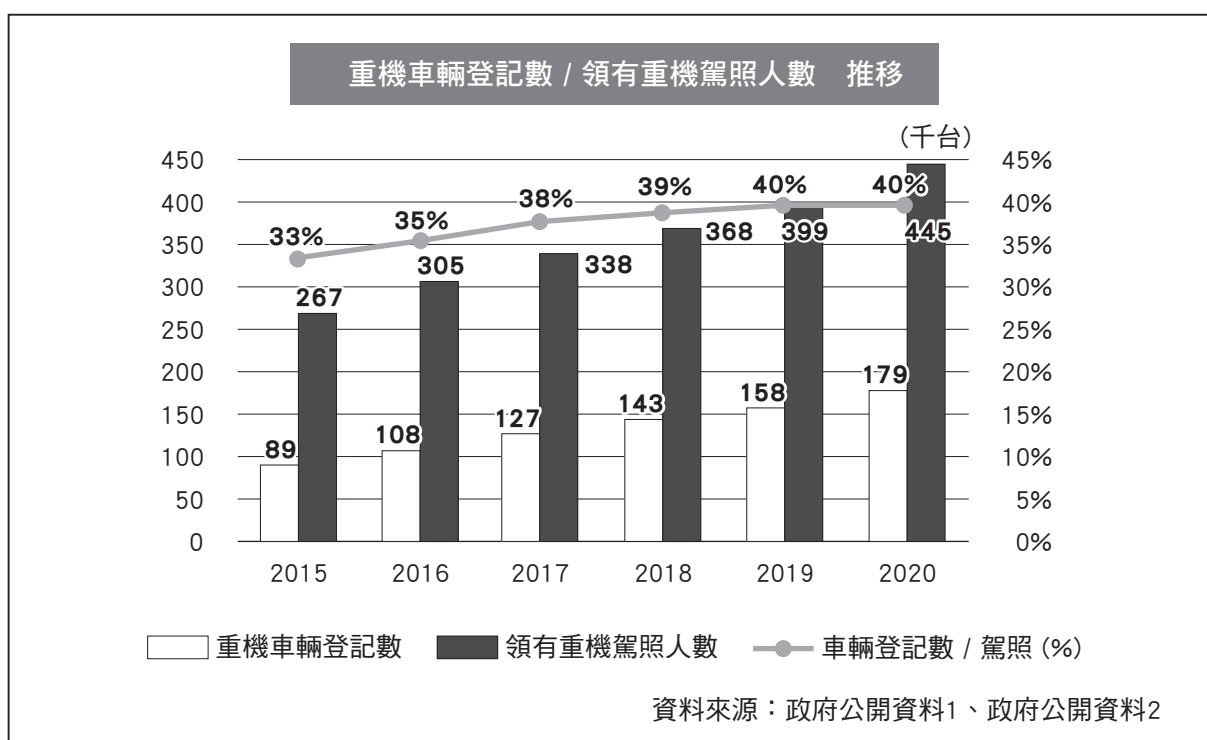
故想再次確認是否如我方所理解，停留期限（含隔離檢疫期）45日以內是否即不須取得工作許可證？

另外，懇請告知日籍入境者中未取得工作許可證者的占比。

（一般機械部會）

【議題27附件資料】重機車輛登記數及領有重機駕照人數之推移：

年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020
重機車輛登記數(千台)	89	108	127	143	158	179
領有重機駕照人數(千人)	267	305	338	368	399	445
車輛登記數 / 駕照 (%)	33%	35%	38%	39%	40%	40%



政府公開資料1：

<https://stat.thb.gov.tw/hb01/webMain.aspx?sys=210&kind=21&type=1&funid=2110004&rdm=dmiphqjl>

政府公開資料2：

<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100&funid=b3301>

【議題46附件資料】衛生福利部 公文：

檔 號：
保存年限：

衛生福利部 函

電子
文
騎
封

地址：台北市南港區忠孝東路6段488號
傳 真：(02)85906090
聯絡人及電話：林育丞(02)85906666轉6219
電子郵件信箱：lc25126@mohw.gov.tw

受文者：新北市政府衛生局

第22871 宋小姐

發文日期：中華民國107年4月9日
發文字號：衛部顧字第1071960430號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關既有之醫療機構、藥事機構、護產機構或其他醫事機構內設立居家式長照機構，得否同址設立兩機構且無須獨立出入口一案，復如說明，請查照。

說明：

- 一、復貴局107年3月1日新北衛心字第1070375049號函。
- 二、既有之醫療機構、藥事機構、護產機構或其他醫事機構內同址設立居家式長照機構，應符合下列條件：
 - (一)應有獨立出入口(不以建築物1樓大門出入口為限)。
 - (二)使用空間須明確、完整區隔，且不影響上開醫療機構、藥事機構、護產機構或其他醫事機構之主要作業範圍。
 - (三)工作人員、環境設施設備、經營組織及管理獨立，不與他機構共用。
- 三、前揭機構(醫療機構、藥事機構、護產機構、其他醫事機構及居家式長照機構)皆應符合其相關法規。
- 四、本案因涉事實之認定，宜秉上開認定原則本權責審酌辦理。

正本：新北市政府衛生局

副本：本部醫事司、本部護理及健康照護司

電107-04-00文
交12:機:05章



第1頁，共2頁

1071960430

【議題48附件資料】台灣製原產地認定基準：

產品	冷氣機（不含水冷式及限14KW（含）以下）		
類別	窗型	分離式（室內、外機須同時符合）	
		室外機	室內機
臺灣製原產地認定基準	1. 依貿易法第二十條之二授權訂定之原產地證明書及加工證明書管理辦法之我國原產地認定規定。 2. 成品組立工程在臺灣完成。		
	3. 下述重要零組件11項 至少須具有6項為國產件。 4. 重要零組件： 電源線組、電容器、安裝架、包裝材、外殼及底座、塑膠面板、熱交換器、電氣組立、扇葉、風扇馬達、壓縮機。	3. 下述重要零組件9項 至少須具有5項為國產件。 4. 重要零組件： 電容器、包裝材、外殼及底座、塑膠面板、熱交換器、電氣組立、扇葉、風扇馬達、壓縮機。	3. 下述重要零組件8項 至少須具有4項為國產件。 4. 重要零組件： 安裝架、包裝材、外殼及底座、塑膠面板、熱交換器、電氣組立、扇葉、風扇馬達。
產品品質檢驗基準	應通過經濟部標檢局現有應施檢驗項目。		

【議題56 ② 附件資料】主計總處2019年家庭收支調查_冷氣機普及率：

第25表 家庭主要設備普及率

Table 25. Percentages of households with Household Equipment and Appliances

單位：% Unit：%

年別	彩色電視機	電話機	冷暖氣機	洗衣機	家用汽車	機器腳踏車	報紙	家用電腦	有線電視頻道設備	行動電話
Year	Color TV	Telephone	Air Conditioner	Washing machine	Sedan vehicle	Motor-cycle	Newspaper	Personal computer	Cable TV	Cell phone
65年 1976	23.48	22.14	3.62	38.60	1.54	44.57	39.56	—	—	—
66年 1977	34.70	27.81	5.33	47.21	2.10	50.27	47.68	—	—	—
67年 1978	46.57	35.48	8.68	53.96	2.78	54.72	52.71	—	—	—
68年 1979	58.64	41.08	11.65	60.14	4.07	58.76	53.45	—	—	—
69年 1980	69.29	51.09	14.40	64.73	5.11	63.51	54.61	—	—	—
70年 1981	77.90	60.93	16.37	68.88	6.40	67.15	59.21	—	—	—
71年 1982	83.12	67.65	17.16	70.52	7.23	68.53	57.96	—	—	—
72年 1983	87.79	74.35	19.72	73.68	9.30	70.26	59.34	1.46	—	—
73年 1984	90.41	79.63	22.91	75.49	10.38	70.55	61.55	1.94	—	—
74年 1985	92.31	82.12	23.95	77.84	11.91	71.87	64.80	2.32	—	—
75年 1986	94.42	85.25	25.45	79.49	13.63	72.83	66.26	2.92	—	—
76年 1987	95.78	87.20	28.66	81.33	15.54	73.80	62.56	3.55	—	—
77年 1988	97.34	89.11	34.29	83.97	19.21	75.25	60.34	3.95	—	—
78年 1989	97.80	91.51	41.74	86.82	24.90	76.83	62.46	5.42	—	—
79年 1990	98.26	93.08	47.26	88.79	29.07	77.51	62.27	6.77	—	—
80年 1991	99.16	94.75	52.37	89.53	33.67	79.20	62.03	9.57	—	—
81年 1992	99.30	95.13	56.14	90.38	38.94	78.49	60.13	11.76	—	—
82年 1993	99.25	96.00	60.69	91.51	41.05	79.49	57.78	13.56	—	—
83年 1994	99.36	96.53	64.01	92.31	45.54	80.78	58.87	15.29	43.37	—
84年 1995	99.29	96.70	67.08	92.83	47.95	79.88	55.61	18.54	54.15	—
85年 1996	99.32	97.49	71.65	93.00	51.16	80.82	52.25	22.56	59.57	—
86年 1997	99.47	97.54	73.83	93.99	53.79	80.19	52.23	28.39	65.97	—
87年 1998	99.17	97.63	76.20	93.86	54.52	80.00	49.41	32.31	68.09	—
88年 1999	99.31	98.00	78.89	94.74	54.33	79.18	47.42	38.92	67.87	59.96
89年 2000	99.45	98.04	79.46	95.36	55.58	79.37	43.61	46.49	71.96	76.03
90年 2001	99.29	97.79	80.54	95.05	55.63	79.65	38.81	50.86	72.34	79.47
91年 2002	99.56	97.88	83.13	95.96	58.16	80.99	38.11	56.80	74.81	83.62
92年 2003	99.51	97.80	84.53	96.56	57.43	81.02	35.78	58.74	76.12	84.63
93年 2004	99.47	97.56	85.71	96.91	58.04	80.78	33.63	62.37	78.53	85.67
94年 2005	99.46	97.55	85.69	96.70	58.38	80.85	32.31	63.15	79.02	86.15
95年 2006	99.55	97.36	87.48	97.05	59.10	81.70	28.16	66.12	79.82	88.01
96年 2007	99.37	96.69	87.64	97.45	58.69	82.98	26.60	67.13	79.93	88.94
97年 2008	99.39	96.00	87.55	97.26	58.37	82.22	23.59	69.27	81.65	89.80
98年 2009	99.56	95.88	88.35	97.43	59.18	82.87	21.64	70.51	81.97	90.58
99年 2010	99.41	95.72	89.05	97.76	57.78	82.25	21.09	71.32	82.98	90.58
100年 2011	99.24	96.06	88.75	97.63	59.11	82.97	19.16	71.93	82.92	91.70
101年 2012	99.27	94.76	89.89	98.07	58.41	83.12	17.75	72.31	83.23	92.26
102年 2013	99.33	94.69	89.96	98.10	58.39	82.79	15.80	72.21	84.37	92.57
103年 2014	99.21	94.01	91.74	98.46	58.69	82.86	14.62	70.68	84.78	93.14
104年 2015	99.20	92.89	92.53	98.37	59.09	82.83	13.62	69.32	85.38	93.51
105年 2016	99.14	92.75	93.15	98.47	59.68	83.50	13.13	68.75	85.87	94.58
106年 2017	98.96	91.25	93.86	98.56	60.79	83.78	10.84	68.12	86.36	95.14
107年 2018	98.81	89.60	94.09	98.77	60.58	83.57	9.85	66.79	86.14	95.21
108年 2019	98.74	88.19	94.71	98.70	60.82	84.15	9.35	66.69	85.92	95.55

附註：97年起有線電視頻道設備含多媒體隨選視訊設備。 Note：Cable TV includes MOD since 2008.