



台北市日本工商會

*2023*

---

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

# 目次

1 . 前言	81
2 . 主要政策建議 「共享台日合作的長期願景及為實現願景的建議」	82
1. 台日合作的目標	84
1) 經濟	84
●加速推動加入經濟夥伴協定等	84
●台日合作開拓第三國市場	84
2) 企業	84
●建構台日半導體供應鏈	84
●培育新能源、節能、脫碳相關產業	85
●強化物聯網 (IoT)、數位轉型 (DX) 相關產業之台日合作	85
●強化台日在醫療相關產業上之合作	86
●促進交通相關產業等之轉型	86
3) 人才	87
●促進台日間之人才交流及培育	87
2. 為實現目標的建議	87
1) 基礎建設方面	87
●穩定供應具有國際競爭力之電力	87
●穩定供水	88
2) 人才方面	89
●加強引進外籍勞工及提高出生率	89
●勞工工作型態多樣化及促進人力精簡與無人化	89
3) 制度方面	90
●日商等外資容易參進、投資之制度	90
●促進創新之制度	91
3 . 針對2022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	92
4 . 2023年「白皮書」請求事項一覽表	94
5 . 2023年請求事項	96
【1】與主要政策建議相關之全體議題 (人才・基礎建設)	96
【2】與主要政策建議相關之全體議題 (制度)	99
【3】關於基礎建設投資及改善投資環境	103
【4】關於能源政策	104
【5】關於汽機車業界振興策略	113
【6】關於醫藥制度	115
【7】關於菸 / 酒 / 食品等規定	118
【8】關於建設工程相關事項	121
【9】關於金融財務	127
【10】關於智慧財產權	133
【11】其他事項	134

# 1. 前言

這兩年半以來，由於新冠肺炎造成人潮流動的停滯，相信誰都沒有預想過會持續如此漫長的時間。世界各國的經濟成長也因此影響受到很大的阻礙，與此同時，人與人的連繫重新受到重視。台灣由於適當的防疫對策，並以半導體為中心的IT產業為主軸，在這樣艱困的時期，經濟仍舊穩定持續成長，此為值得向全世界誇耀的成就。而近期美中關係的惡化及烏克蘭情勢等世界的情勢正在劇烈改變，台灣在這樣的狀況下仍能確立自己的價值，提高台灣在世界上的存在感，十分值得令人稱讚。

今年度台北市日本工商會亦將會員企業的請求及問題，統整為向台灣政府進行政策建言的「2023年白皮書」。首先在此向提供協助的會員企業致上謝意。

台灣與日本間正式斷絕邦交後，已構築了五十年以上的良好關係。今年是開始台日間「嶄新五十年」的第二年，惟目前世界情勢正邁入巨大的改革期。在此環境下，為求台日雙方之發展及建立更進一步的信賴關係，台灣與日本共享長期的願景，且逐步確實地加強合作關係乃至為重要。

而基於上述情形，今年的主要政策建議係就以往架構進行更改，並將架構分為「台日合作的目標」及「為實現目標的建議」兩大部分。在「台日合作的目標」中，其目的在於就經濟、企業、人才三大點，呈現台灣與日本應合作達成的願景，由台日雙方共享該願景。而在「為實現目標的建議」中，則是記載為將「台日合作的目標」中所呈現要達成的願景加以實現，而台北市日本工商會就必要之施行政策等所提出相關建議。

去年提出白皮書後，承蒙政府機關靈活且迅速的因應而有豐碩成果，例如舉辦多場面對面會議等，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。

台北市日本工商會  
理事長 竹田 亨  
2023年10月6日

## 2. 主要政策建議

### 「共享台日合作的長期願景及為實現願景的建議」

#### 1. 台日合作的目標

##### 1) 經濟

- 加速推動加入經濟夥伴協定等
- 台日合作開拓第三國市場

##### 2) 企業

- 建構台日半導體供應鏈
- 培育新能源、節能、脫碳相關產業
- 強化物聯網 (IoT)、數位轉型 (DX) 相關產業之台日合作
- 強化台日在醫療相關產業上之合作
- 促進交通相關產業等之轉型

##### 3) 人才

- 促進台日間之人才交流及培育

#### 2. 為實現目標的建議

##### 1) 基礎建設方面

- 穩定供應具有國際競爭力之電力
- 穩定供水

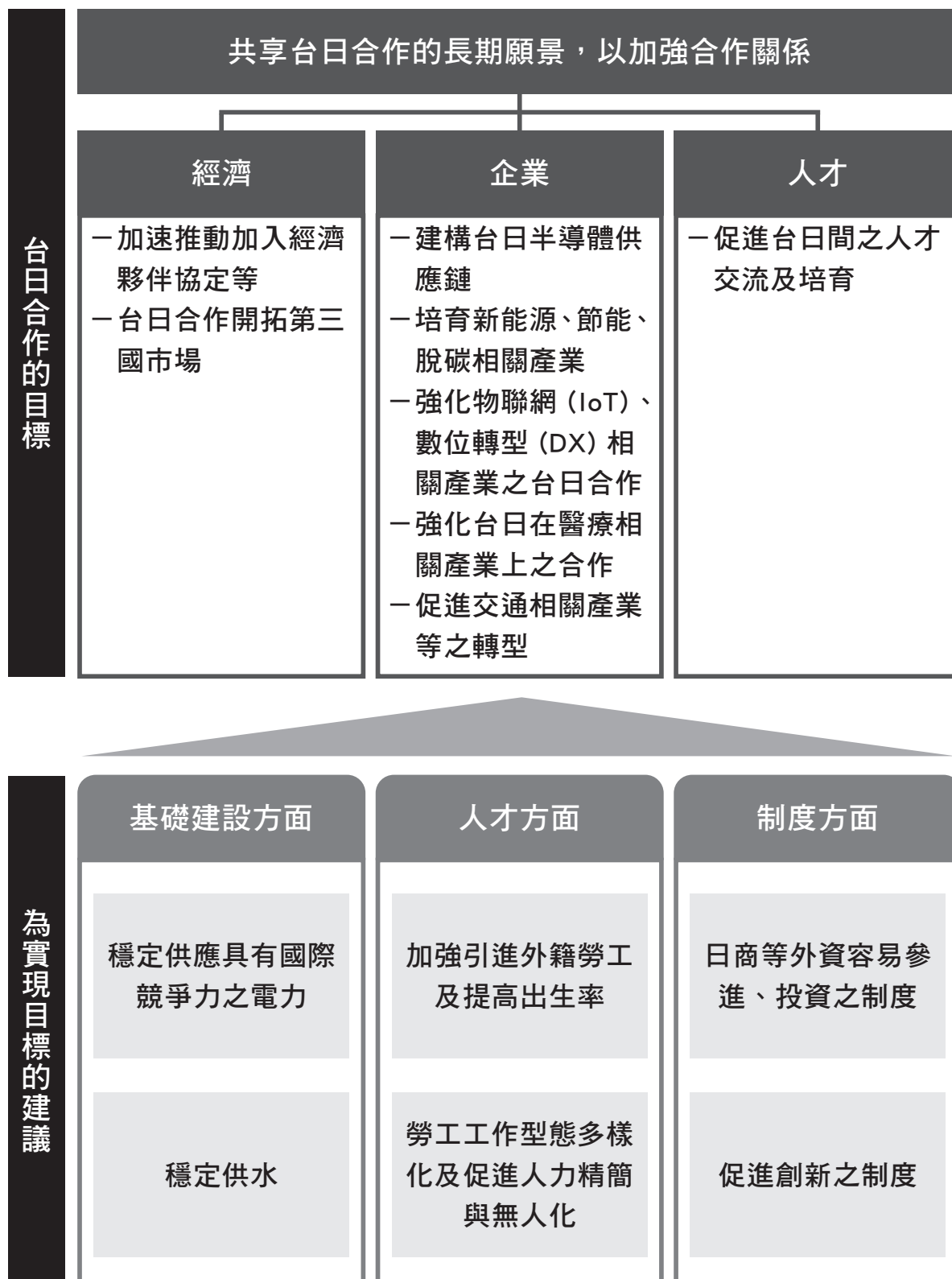
##### 2) 人才方面

- 加強引進外籍勞工及提高出生率
- 勞工工作型態多樣化及促進人力精簡與無人化

##### 3) 制度方面

- 日商等外資容易參進、投資之制度
- 促進創新之制度

### 主要政策建議之整體架構



台日合作的目標

為實現目標的建議

## 1. 台日合作的目標

### 1) 經濟

#### ● 加速推動加入經濟夥伴協定等

在地區型經濟夥伴協定陸續簽訂下，台灣與主要國家間簽有協定者，僅有紐西蘭、新加坡與中國，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。

在此情形下，對於台灣在2021年9月申請加入CPTPP，日本政府也有提出歡迎台灣申請加入之意見。台北市日本工商會希望日本政府積極給予支援，以實現台灣加入CPTPP。由於之前英國的加入已經承認，未來關於下一個成員的加入將會開始正式研議，因此期待台灣政府也能夠積極爭取及備齊條件。

尤其是近來在美國、歐洲、日本等西方各國與俄羅斯及中國等之對立激化下，為穩定台灣經濟，與其他國家簽訂經濟夥伴協定至為重要。尤其台灣擁有半導體等重要產業，西方國家因日漸升高的經濟安全保障需求，有加強支持台灣加入夥伴協定的趨勢。因此，希望台灣政府掌握此機會及環境變化，不僅就CPTPP，就IPEF之加入及與日本等其他國家間簽訂EPA及FTA事宜也能持續進行推動。

此外，強烈希望日本等各個國家能夠積極支持台灣加入。

#### ● 台日合作開拓第三國市場

台灣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。此一方針今年亦持續辦理。

對於台日雙方企業而言，新南向政策的目標地區是可望透過台日企業合作而擴展新事業的地區，台北市日本工商會對此政策表示支持。

希望台灣政府能就新南向政策中，期待看見何種的台日企業合作模式，進行更具體的討論並提供相關措施說明。同時也敦請台灣政府就以前述行動為主之台商或機構，推動與日商媒合等，藉此讓前述行動更加活躍。

### 2) 企業

#### ● 建構台日半導體供應鏈

台灣是極重要之全球半導體生產基地，且其重要性與日俱增。在此情況下，日商向台灣採購許多半導體，對日商而言台灣的重要性日益升高。而在半導體材料及生產設備等，日本也有多家企業在全球具有相當高之市占率，且已有許多企業進軍

台灣，於台灣的半導體供應鏈擔任重要角色。

此外，台積電（TSMC）於日本熊本設立半導體工廠，並於筑波設立半導體後段製程相關研發中心等，台日雙方亦加強在日本的合作。從保障經濟安全的角度，日本政府亦致力於提升日本國內半導體生產能力，日方期待在台日半導體之研發及生產上各盡其責並加強雙方合作，例如在日本研發生產汽車或工業機器等用途之半導體等。

## ● 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。日本長年以來領先台灣所累積新能源、節能、脫碳等之know-how，若使台日兩國共享，應可為台灣帶來很大貢獻。

台灣政府於2022年3月30日公布「台灣2050淨零排放路徑及策略總說明」，明揭2050年前將溫室效應氣體排放量實質淨零之政策，同時於2023年1月制定「氣候變遷因應法」，預定監控溫室效應氣體排放量及開徵碳稅等。

在此目標下，今後台灣將推動太陽能發電及離岸風力等再生能源（下稱再生能源）發電廠之積極建設、於火力發電廠引進CCUS技術、正式採用氫作為發電原料等。另計畫因應再生能源擴大，討論再生能源供電網之建構與實現高壓直流輸電等，藉此擴大再生能源的供電容量，同時透過推動電網數位化並提升彈性、加強與VPP（Virtual Power Plant）、微電網及蓄電系統等之搭配，提升電網強韌度。

目前已有日商參與台灣的太陽能發電及離岸風力發電事業。此外，日本國內外亦有許多有益穩定供電之電網建構等相關前導實驗，如在火力發電中混燒氨與氫、CCUS技術研發、VPP與微電網、蓄電系統等之搭配。如同前述，對於解決2050年降低溫室效應氣體排放與穩定供電等兩大難題，日本擁有豐富的技術與know-how，可為台灣帶來很大貢獻。

再者，台灣GDP規模約為日本的12%，但電力消費量卻高達日本的30%。此外，日本於2011年311大地震後推動節能技術，電力消費量有減少趨勢，台灣則仍持續增加。雖然台灣半導體工廠等產業用途的電力需求旺盛，但我們認為透過節能技術仍有很大空間可縮減電力總需求。

鑑於上述情形，期待今後在台灣積極推動引進日商所擁有的再生能源、脫碳、節能技術，由台日一同加速推動實現脫碳社會。

## ● 強化物聯網（IoT）、數位轉型（DX）相關產業之台日合作

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」，對其十分重視並作為今後的重點發展產業，同時在DX領域中亦有許多新創企業成立。此外，許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，具有很高的全球市占率。

日本也正在數位轉型（DX）的潮流加速中，並從DX1.0（削減成本）到DX2.0（開創新事業）乃至DX3.0（社會變革）的潮流變遷中，目前已開始推動活用物聯網（IoT）技術以建構社會基礎設施。在此情形下，有許多企業在系統解決方案及軟體領域已具有優勢。此外，在後5G（Post 5G）之第6代行動通訊系統研發亦越顯活躍。

基於上述情形，藉由結合日本系統、軟體領域之技術及know-how，與台灣數位轉型相關新創企業擁有的創新技術，以及台灣企業向來擅長的硬體領域長處，可開創IoT及DX領域之新產業，同時建構低價及安全安心之智慧城市等嶄新的都市及社會系統。期待今後透過台日企業的合作，以如上述實現創造嶄新的產業及社會架構。

### ● 強化台日在醫療相關產業上之合作

台灣政府列舉生醫產業為6大核心戰略產業之一。目前台灣除了醫療水準外，醫藥及醫療器材產業的水準也很高。

在這一方面，日本也有許多企業在醫療器材領域具有相當高的全球市占率，其在藥品領域上亦屬於亞洲的代表性企業。於再生醫療及癌症治療等尖端醫療上，日本企業亦在許多領域領先全球。

上述在組合醫療與數位轉型的領域中，台灣有較多領先的部分，例如引進電子病歷或推動疫情期間的遠距醫療等，皆屬於台灣較先進的部分，應可由日本企業與台灣醫院或企業合作，在台推展事業後逆向輸出回日本。就日本方面而言，於再生醫療領域較台灣進步，亦有不少台灣企業擬引進日本新技術。因此，期待台日間除了過去的醫療及藥品、醫療器材領域外，亦能在醫療的數位轉型或再生醫療等新領域合作。

今後在高齡化急速加快中，台灣與日本共同推動醫療相關領域將非常重要。期待台日企業攜手合作，加快推動解決上述問題。

### ● 促進交通相關產業等之轉型

台灣政府在先前提及之「台灣2050淨零排放路徑及策略總說明」中亦提出目標，2030年市區公車及公務車全面電動化、小客車與機車新售數量之30%、35%電動化，以及2040年新售汽車及機車全面電動化、2050年電動車占所有汽車比率達到90~95%。若電動化照此計畫進行，充電站等基礎設施的建設即十分重要，故亦需規劃EV充電站之相關補助金等優惠措施。另一方面，有關電動車之製造，台灣已成立MIH並有將近100家日商加盟，且已出貨電動公車予高雄市等，一步步累積成果。此外，為達成2050年碳中和及電動車比率之目標，現有車輛的環保措施及促進報廢等政策亦十分重要。



在包含汽車零件與電子零件在內的電動車輛與充電基礎設施領域中，日本有許多企業具有優勢。因此透過台日合作，可加速電動車輛與充電基礎設施的研發及生產，進一步推動台灣運輸機器電動化。

期待今後台日企業亦能在上述領域中攜手合作，並形成新的產業群聚，逐步建構社會基礎設施。

### 3) 人才

#### ● 促進台日間之人才交流及培育

台日間的民間交流非常蓬勃，在疫情前的2019年台日間交流人數合計為708萬人，在十年內就增加將近三倍之多。而台日間轉為正常交流後，尤其是台灣的訪日人數已有顯著的復甦，但日本的訪台人數至今卻仍在復甦當中，故期待今後彼此的人才交流更進一步活躍。

再者，過去台灣有許多具有留日經驗者等熟知日本的專業人才在支撐日商的商務，今後進一步擴增該熟知日本的專業人才相當重要。另一方面，讓日本人更加瞭解台灣亦屬重要。為此，除懇請台日雙方間的交換留學及見習旅行等能更加踴躍外，同時針對留學生設立獎學金制度及擴大台日企業與學生間的媒合。對於希望到國外留學的日本人而言台灣乃是重要的地區，因此期待台灣政府更積極的推行各種政策，以招攬日本人前來台灣。此外，期待台灣政府對於日本人學校及台灣的大學等研究日本的研究機關也繼續給予支援。

另一方面，日商希望藉由台日企業間的人才交流及積極僱用留日台灣人等方式，推進台日雙方交流的多樣化。

## 2. 為實現目標的建議

### 1) 基礎建設方面

日商對台灣的投資持續頻繁不斷，於2022年的投資金額約達17億美元，並創下史上最多金額的記錄。雖然在「1. 台日合作的目標」所列舉之經濟、企業、人才方面，日商如上述積極進行投資並支撐著台日合作，但投資台灣的日商卻擔憂所謂「五缺」的情形，亦即，缺電、缺水、缺人才、缺工、缺地。在此，就上述五缺中，特別在基礎建設方面令人極為憂心之電力及水方面，提出以下相關建議。

#### ● 穩定供應具有國際競爭力之電力

穩定供電不僅對日商而言，對於在台經營的所有企業均屬最低要求。然而台灣

的供電在2021年5月、2022年3月及最近均連續發生大規模停電，對於供電的穩定性令人越發不安。

在電力需求持續增加之下，預測今後以半導體為主軸之投資增加、外資公司在台設廠、台灣企業投資回流等，電力需求將進一步增加。在供電方面政府計畫透過增加天然氣與再生能源來負擔，對環境影響較小。此一方向雖屬正確，但在供電平衡緊迫之疑慮中，2025年將目前發電量占比不到10%且屬基載電力之核能發電完全停止，並大幅減少燃煤電力。在此情形下，提高發電量不穩定的再生能源比率政策，以及火力發電燃料中天然氣的國際價格飆漲影響，均令人感到憂心。2025年前是否能順利達成能源組合的劇烈改變，實令人不安。

此外，再生能源比率上升所造成輸配電網負荷增加亦令人憂心。台灣的輸配電網原本就有不安因素，近期的大規模停電意外亦起因於變電所。因大型發電廠多位於中南部，南電北送的輸電網，其脆弱性亦為人詬病。在此情形下，太陽能發電與離岸風電陸續併入電網時，其電力系統的穩定性令人擔憂。

綜上所述，為使穩定供電與減輕環境負荷兩者並存，其重要措施是在現有的火力發電廠引進脫碳設備與氫氫混燒等。此外，推動電力系統之整頓與維修、蓄電系統與智慧電網的建構等，提高輸配電網的強韌度亦十分重要。在此一領域中，日本已領先並累積know-how，懇請台灣政府積極引進日本技術，同時希望均衡採納日本等國外產品。

雖然往碳中和邁進的措施十分重要，但在台日商中亦有請求先穩定供電之意見。具有國際競爭力且穩定的供電是台灣事業環境的一大優勢，懇請台灣政府採取快速且徹底的因應措施。

另一方面，對台灣而言推行節能亦屬重要。雖然台灣政府在今年7月已就2023年至2029年的電力需求量，將其年平均成長率從過去的2.3%減低至2.03%，但台灣的電力消費量持續不斷增加的情形卻仍未改變。懇請台灣政府對企業及市民更進一步推行宣導活動，例如就節能家電與設備投資擴增補助金，以及提高大樓設定溫度等。

## ● 穩定供水

台灣往年均為中南部的缺水問題所苦。除生活用水外，工業用水之供應是否穩定亦令人擔心。缺水問題不僅對日商，對於作為台灣基礎產業且需大量用水之半導體產業亦屬一大問題。為此懇請台灣政府展望中長期，提出徹底的因應對策。

台灣政府目前除了透過疏浚等方式活化原有水庫以擴充貯水量、調節地區間用水以及運用伏流水等措施外，亦推動再生水廠與海水淡化廠，作為不受降雨量影響的

供水架構。其中有關再生水廠已開始引進至南部科學園區等，惟仍請求政府對於使用再生水給予獎勵金或就再生水之使用給予投資補助等措施。另一方面，有關海水淡化廠以往以離島使用為主，懇請積極推動台灣本島之使用。海水淡化廠雖有耗電龐大的問題，但該領域可活用日本技術，亦可成為台日在技術與營運上的合作案例。

## 2) 人才方面

關於人才與勞工，前述的五缺問題亦已提及且令人憂心。台灣65歲以上人口將在2025年達到總人口的20%，即將邁入世界衛生組織（WHO）所定義的「超高齡社會」。而2022年之總和生育率為0.87人，連續三年跌破1人大關，預估今後台灣少子高齡化將更加快速。在少子高齡化速度加快的同時，可預見缺工的速度亦會加快。在此情況下，必須設法填補缺工情形，以活化產業，維持經濟成長。填補勞工的方法有二，一是增加勞動人口本身，二是提高每人的勞動生產力。有關前述兩項方法，就台灣政府所前進的方向與目標，日本工商會提出以下相關建議。

### ● 加強引進外籍勞工及提高出生率

有關填補勞動人口本身，有效方式應是加強引進外籍勞工及提高出生率。

首先就外籍勞工，台灣政府積極引進外籍勞工，自2020年後，雖然因為新冠肺炎疫情導致外籍勞工無法入境而產生缺工情形，但自去年年底開始，外籍勞工（產業移工及社福移工）人數開始回升，期待未來亦持續擴大引進。但台灣目前仍持續有缺工情形，請求台灣政府進一步強化引進外籍勞工之相關具體目標、擴大引進方針、建構外籍勞工能長久工作之環境等政府政策。

有關出生率方面，台灣政府至今推出生育獎勵金及育兒津貼等發放政策，但鑑於現今少子高齡化越趨嚴重，可見仍有相當大的改善空間。歐洲的少子化對策已行之有年，北歐的做法更是先進，近期則有法國與德國等，透過充裕的兒童津貼與鼓勵父親申請育嬰假等，成功提高出生率。提高年輕人與育兒家庭之收入，建構良好環境使年輕人有意生育時，能夠得償所願。就此議題，期待台灣政府推動徹底改革。

### ● 勞工工作型態多樣化及促進人力精簡與無人化

有關提高每人的勞動生產力，有效方法諸如建構制度允許勞工多樣化的工作型態，以及推動人力精簡與無人化等。

首先有關多樣化的工作型態，世界各國大多推行適合各個員工生活模式的工作型態，例如彈性工時或縮時工作、在家工作等。此潮流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。然而在家工作等多樣化的工作型態，很難說已普及

到台灣社會。為推動多樣化的工作型態，應由企業出借員工具有安全保護之精簡型電腦（thin client）、實施電子簽章等以及推動無紙化，希望台灣政府支持建構上述相關環境，並懇請台灣政府根據白領勞工得選擇自身工作方式之特性，建立法律制度使該等勞工擁有靈活的工作型態。

再者為活化企業活動，僵化的勞工制度亦屬一大課題。具體而言，按照勞動基準法難以實施降職、降級、工作調動等，有礙公司依成果主義考核與任用人才，形成年輕優秀人才遠走國外的原因之一。就此一情形，希望台灣政府參考國外經驗，盡快改善相關法規或其運用。

此外，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之「剩餘特別休假折算工資制度」，招致不請特休以換取工資而助長長時間工作之結果，形成一大問題。此外，台灣不久後將面臨人口減少而極需提高勞動生產力，助長長時間工作可謂反其道而行。目前某些企業因為採用該制度，導致請休特別休假的比例明顯下降。在其他先進民主國家中，某些國家並未實施休假折算工資制度，反而禁止採行此種制度，因此懇請台灣政府重新評估「剩餘特別休假折算工資制度」。

再者，提高勞動生產力方面，應避免依賴人力，推動人力簡化與無人化亦十分重要。工廠等雖已引進自動化設備，但大樓管理等方面尚受到管制，本會認為鬆綁例如大樓管理自動化、電梯遠端管理等相關規範亦十分重要，懇請台灣政府因應處理。

### 3) 制度方面

在支持產業的各種制度方面，尤其在解決數位轉型（DX）及生技、健康照護、環境產業等問題上，新創公司及中小企業與大企業相比，缺乏資金與人力資源，在處理參進與創新的相關法律制度問題上門檻更高。為使新創公司等引領新產業的公司順利進行經濟活動，日本工商會就以下二點提出建議：一、建立日商等外資容易參進、投資之制度。二、建立促進創新之制度。

#### ● 日商等外資容易參進、投資之制度

有關建立日商等外資容易參進、投資之制度，建立日商等外資新創公司易於參進市場之架構，以及鬆綁進口關稅與進口措施尤其重要。

首先工商會感謝中央與地方政府，在日商參進、投資台灣時，分別提供對企業之支援清單，以及提供各種活動場域，使新創公司間得以互相交流與媒合。然而前述政策的宣導與落實，仍有很大的改善空間，請求台灣政府進一步強化政策之施行。此外，取得用地或取得環評等各種許可等時，因過於尊重民意造成行政上無法順利執行，以致於展開新事業需花費的時間有時超乎預期。因此難以預估事業計畫之進



程等，成為外資進軍台灣後之阻礙因素。為使外資企業參進或投資台灣時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之支援。

有關鬆綁進口關稅與進口措施，期待台灣政府積極採取措施，將相關日本企業之新技術引進台灣，以及降低海外相關零件之進口關稅等。該等措施應有助於推動前述運輸機器電動化等新產業之培育及建構社會基礎設施。

此外，台灣政府仍持續採取缺乏科學根據的措施，例如繼續停止進口福島縣等五縣生產之部分食品、要求附有輻射物質檢驗證明或產地證明、台灣仍於邊境對五縣食品進行逐批檢驗等。為使台灣做好準備符合CPTPP之高水準，日本工商會仍持續請求政府研議完全取消管制。

## ● 促進創新之制度

關於建立促進創新之制度，透過數位轉型促進創新，以及建構法規制度促進綠色轉型（GX）等應屬重要。

有關透過數位轉型促進創新，台灣的規範有許多部分已較日本寬鬆，但若進一步鬆綁規範，可能會有更多日商進軍台灣市場。因此希望台灣政府進一步鬆綁規範，以實施推動台日企業在台合作所必要之演示實驗等。例如在日本產業競爭力強化法中有消除灰色地帶之制度，得依照具體事業計畫，事前確認是否適用規範，以便即使現行規範之適用範圍不夠明確，仍可放心投入新型態之事業活動。此外，亦有監理沙盒制度，透過限定期間與參加者，得以迅速進行測試而無須適用現有規範，並運用測試所得資料，以促進企業創新。該等制度在台灣亦應可運用於數位轉型、EV等新能源車、自動駕駛、智慧城市、尖端醫療、能源創新等領域。

有關綠色轉型之推動，台灣政府公布「台灣2050淨零排放路徑及策略總說明」，明揭2050年前將溫室效應氣體排放量實質淨零之政策。日本同樣以2050年達成碳中和為目標，公布路徑圖與行動計畫。台日雙方既有共同目標，期待政府推動資訊交流與產業合作。此外，在企業活動中，推動ESG與SDGs成為極重要的經營主題。這點對於日商而言也是一樣，台灣當地的法人、分公司等亦須推動前述措施。另一方面，企業推動前述措施需花費相應的成本，因此需要全面性的社會制度。懇請台灣政府推動相關法律制度的建構、建立PDCA之運作基礎、擴大優惠制度等。例如日本於5月通過綠色轉型推動法（GX推進法）、綠色轉型脫碳電源法（GX脫炭素電源法），朝向引進碳定價制度之方向。此外，綠色轉型聯盟亦在4月正式開始運作。綠色轉型聯盟係由佔日本二氧化碳排放量四成以上之企業（679家）表示贊同，並開始討論排放量交易與規則之擬定等。期待台灣政府提出具體推動方案，並推動台日間之企業交流。

### 3. 針對2022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2022年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2022年10月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2022年「白皮書」之個別請求事項53項目（共56小項），針對台灣政府各部會給予之個別回覆，以及在7月12日、26日由國家發展委員會舉辦的個別工作會議的討論，與在9月4日（一）由國家發展委員會主持的全議題協調會議的討論結果，於2023年9月初，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：9項	佔全體之比率為	16%	（2021年	16%）
B評價：36項	佔全體之比率為	66%	（2021年	52%）
C評價：10項	佔全體之比率為	18%	（2021年	32%）
撤回：1項				

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。

2022年度的A評價項目有9項。與去年的佔比幾乎相同，在放寬離岸風電相關規定方面、放寬金融相關的標準方面、以及與智慧財產權相關的措施皆有所進展，因此得到A評價。

B評價項目及C評價項目各為36項及10項，與去年相比，B評價項目增加而C評價項目減少。與工作型態、勞動力、基礎建設投資環境、能源政策、汽機車/車輛出租等相關的持續請求事項很多，而與醫療費預算/引進新藥制度等醫藥制度相關課題、與菸/酒規定相關課題、以及部分與建築工程相關的法律修訂等皆屬於長期課題，希望透過與台灣的相關部會的交流，能在不久的將來獲得解決。

此外，通過在7月12日、26日由國家發展委員會主持的個別工作會議的討論，雖然沒有改變為A評價的項目，但增進了對各項項目的相互理解並在議論中皆有所進展。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2023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

### (1) 個別工作會議

關於2022年白皮書的請求事項，與2021年相同，針對幾項重要議題，在國家發展委員會的協調下，與台灣政府相關部會進行了活躍的意見交流。由於新冠肺炎的疫情仍舊平穩，因此今年的個別工作會議與去年相同，以實體會議的方式進行。

第一次 7月12日（三）14:30～：商社部會、金融財務部會

第二次 7月26日（三）14:30～：電機電子部會、建設部會、合資公司部會

5個部會針對共7個議題，個別進行了仔細的討論。

其中，由電機電子部會提出的第27項議題，「改善對空調機節能機能規範的實施要領」，經過工作會議的討論，確認了以認證檢驗時由廠商選定的室外機/室內機的檢驗結果為基礎，在市場的抽樣檢驗時也可以同樣的組合實施檢驗，在解決課題上取得了確實的進展。此外，除了第27項議題以外，亦有幾項議題，在會議中明確了解了台灣政府今後的方針，或近期可以期待政府朝向解決議題實施具體的行動，個別工作會議的召開可謂十分具有意義。

### (2) 全議題協調會議

9月4日（一）15:00～17:30，舉辦了由國家發展委員會龔明鑫主任委員主持的全議題協調會議。於會議的前30分鐘，首次針對「主要政策建議」進行了意見交換。其後會中討論了共計7個部會的11項議題，其中數個項目都進行了令人期待有所進展的討論，今後將持續關注其進度。

## 4. 2023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	2022年度部會評價
【1】與主要政策建議相關之全體議題 (人才・基礎建設)	1	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/ 全體議題	2020	B
	2	關於休假時期變更權之明確化		2023	
	3	關於勞工大量不足等對契約案件履行之影響	商社/ 全體議題	2021	B
	4	關於放寬僱用外籍勞工 (外勞) 之人數上限	高雄分部/ 全體議題	2022	C
	5	關於針對缺水情形之買水補助金制度		2023	
	6	關於為實現脫碳社會，建構私人企業亦得參與之獎勵制度以促進氫、氨能源之使用	能源/ 全體議題	2023	
【2】與主要政策建議相關之全體議題 (制度)	7	關於針對民間機械式或一般平面停車場內建置EV/PHV專用充電設施創設資助制度以推動充電基礎設施之置備事宜	一般機械/ 全體議題	2014	B
	8	對老舊車輛之環境對策	汽機車/ 全體議題	2016	B
	9	關於運輸部門中「環保替代能源」的推廣		2023	
	10	關於重新檢視昇降機檢查維修制度	電機電子/ 全體議題	2016	B
	11	關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之改善	運輸觀光/ 全體議題	2023	
	12	關於在政府文件上擴大使用電子簽章	商社/ 全體議題	2023	
	13	建立對於非台灣境內居住者之加值型營業稅 (VAT) 退稅制度	情報通信/ 全體議題	2023	
【3】關於基礎建設投資及改善投資環境	14	關於台北松山機場航站陳舊設備更新事宜	運輸觀光	2021	B
	15	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	B
	16	關於物價上漲對契約履行造成之影響		2022	B
【4】關於能源政策	17	離岸風電市場之國產化要求與今後之開發案件計畫	能源	2019	B
	18	關於離岸風電案件對漁民之補償金		2020	B
	19	關於離岸風電案件基樁建置中應放寬海洋哺乳類的觀察規範 (marine mammal observation)		2021	B
	20	放寬離岸風電案件夜間啟動基礎打樁工程的管制		2021	B
	21	關於相關器材之港灣保管場所之預留及支援		2021	B
	22	建構OFTO (Offshore Transmission owner) 制度		2021	B
	23	關於針對離岸風電業者的備用供電容量之要求		2022	B
	24	關於修訂台灣再生能源開發各種相關指引		2022	B
	25	關於利用、活用公有地 (國有地) 從事再生能源事業之相關行政支援與合作		2022	B
	26	關於重新擬定再生能源事業開發之完工期限		2023	
	27	關於再生能源發電業者取得Electricity Business License (電業執照) 前出售電力之架構及時間點 (含收受現金、發行及轉讓T-REC)		2023	
【5】關於汽機車業界振興策略	28	關於汽車零件進口關稅之調降政策	汽機車	2018	C
	29	開放大型重型機車 (排氣量251cc以上，簡稱重機) 行駛高速公路事宜		2019	B

## 4. 2023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	2022年度部會評價
【6】關於醫藥制度	30	為確保超高齡社會的資源，並提高引進新醫療技術的機會，建議將醫療費用佔GDP的比重增加至OECD國家的標準水平	醫藥品 醫療機器	2008	C
	31	醫藥品給付協議契約制度之優化（包含價格協議契約（PVA）、其他協議契約（MEA）、藥費限額（budget cap）等）		2008	C
	32	制定醫藥品醫療科技再評估（HTR）相關規範		2008	B
	33	為推動自我藥療—開示今後願景及擴大指示藥品審查基準（OTC monograph）		2023	
【7】關於菸/酒/食品等規定	34	公開、透明、公平的指定菸品市場准入機制	食品物資	2014	B
	35	確保台灣食品添加物規範與國際慣例及主要貿易國家之一致性，以利台灣消費者之多樣選擇		2023	
	36	①關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降 ②關於琉球泡盛之關稅調降	運輸觀光	2008	B
【8】關於建設工程相關事項	37	關於針對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
	38	請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
	39	關於購物中心招攬診所事宜		2021	B
	40	關於綠建築之頂樓隔熱評估基準變更		2021	B
	41	重新審視都市設計審議等委員會制度許可、認可之權限		2022	C
	42	關於文理補習班及才藝班進駐購物中心之標準		2023	
	43	關於採用WTO政府採購協定（下稱GPA）時，就BSMI（經濟部標準檢驗局）所驗證之機種，請求排除對於非締約國之限定（或採鬆綁措施）		2023	
	44	關於IEC標準（IEC60335-2-40）之版本更新		2023	
【9】關於金融財務	45	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
	46	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
	47	關於放寬佣金或定額回扣之相關外匯法規		2021	B
	48	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	B
	49	銀行透過財團法人聯合徵信中心（下稱JCIC：Joint Credit Information Center）取得的顧客的衍生性金融商品交易資訊之國外傳輸的許可		2023	
【10】關於智慧財產權	50	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
	51	關於推動審議制度改革		2019	B
【11】其他事項	52	關於業務用一對多空調節能性能檢驗之改善	電機電子	2019	B
	53	關於幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜	合資公司	2021	C
	54	關於保全公司等所使用之運鈔車之租賃解禁事宜		2022	C

共計 55 項目 · 延續事項 40 項目 · 新提出 15 項目

## 5. 2023年請求事項

### 【1】與主要政策建議相關之全體議題 (人才・基礎建設)

#### 議題 1 關於勞動基準法第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** (1)就「連續性」及「緊急性」定義，尚未見到統一之認定標準。  
(2)政府雖有一定程度之回覆，惟違法性之認定僅完全交由各地方政府之勞動檢查處檢查人員主觀判斷，欠缺法律安定性之狀況仍未改變。只要企業與政府機關之認知有所不同，就無法避免遭處罰之風險。

此外，我方提出此問題之目的，並非重新定義「連續性」及「緊急性」，而是認為應依據當前社會多樣化之工作型態，建構合適之法律體制，修改僵化之法律規定。

(運輸觀光部會／全體議題)

#### 議題 2 關於休假時期變更權之明確化

**請求事項** 勞動基準法第38條針對取得特別休假(年休假)的規定為，對於勞工所希望之年休假，其具體的休假日期由勞工決定。但是，雇主基於經營上的迫切性或勞工有個人的情事，可經由勞資協議來進行調整，在與勞工取得合意下，可調整休假的時期。

然而，現實的情況是，常有雇主請勞工變更的休假日期無法取得勞工的同意，結果無法調整日期，造成事業營運上產生巨大問題。

因此，希望將日本已導入之休假時期變更權加以明確規定。

休假時期變更權，是指企業在一定的條件下，對於員工所希望之年休假休假日期(休假時期)，擁有變更的權利。

而日本針對年休假的規定為，在勞動基準法第39條第5項規定，「必須讓勞工在他希望的日期休假」，但同條文的但書亦規定，「若讓勞工在他希望的休假時期休年休假將對企業的正常營運造成妨害時，雇主可讓勞工在其他時期休年休假」，如此，企業可調整勞工希望休年休假的日期。

**補充說明** 2022年5月1日，發生了台鐵司機集體提出休年假，造成了鐵路運行的障礙。另外，2023年4月，長榮航空集團的地勤公司亦發生了相同情況，員工集體提出休假，造成飛機的航運產生障礙。

諸如此類藉由集體提出休特別休假，可以在拿薪水的同時得到與罷工相同的效果，遇到這種集體年休抗爭的情況，在日本，雇主可主張此為「不當行使休假權」，得利用休假時期變更權的規定與其對抗。在台灣，雇主則無此類對抗方法。

(運輸觀光部會／全體議題)

### **議題 3 關於勞工大量不足等對契約案件履行之影響（延續事項）**

**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興建與擴廠、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潮，造成台灣國內勞工長期持續不足。

外籍勞工方面，雖可依政府規定確保一定之勞工人數，惟另一方面，本國勞工長期持續不足，為確保本國勞工就業而不得不負擔高額額外費用。

於此情況下，即使外籍勞工及本國勞工加總亦無法確保足夠之勞工人數，因而持續對履約造成影響。

至於公共工程委員會所稱因遇契約成立時無法預料之客觀條件改變，而處於顯失公平之情形，應基於情事變更（Change in circumstance）原則，肯認工期展延及因此所請求之額外費用，懇請公共工程委員會發函予採購機關為前述指示。

**補充說明** 無。

(商社部會／全體議題)

### **議題 4 關於放寬僱用外籍勞工（外勞）之人數上限（延續事項）**

**請求事項** 目前係依產業別，訂有外籍勞工聘僱人數上限（外籍勞工占總員工人數之比例）。運輸倉儲業為0%、一般製造業為10%、尖端材料製造為20%等。

於確保本國勞工實屬困難之情況下，雖擬增聘外籍勞工，卻受限於聘僱人數上限，因此懇請放寬僱用人數之上限。

根據去年度政府機關回應，其係表示如聘僱需超過核配比率，費用上僅需支付就業安定費，惟時間上卻就超過核配比率之部分，需於辦理徵才及再次申請後2至3個月取得核准，方可辦理招募、面試與入境事宜。換言之，因產生將近半年



之時間差，該期間可能發生不小之機會損失。再次希請貴政府機關瞭解問題在於時序，並持續研議一開始即提高核配比率。

**補充說明** 由於積極投資半導體相關產業導致台灣嚴重缺工。今後此種情形勢必愈趨嚴重。

為確保勞動力使事業得以存續，認為應擴大聘僱外籍勞工。

台灣政府今後亦擬招攬外資企業投資，對於研擬進軍台灣或擴廠之企業而言，無法確保勞動力將形成重大問題。

(高雄分部／全體議題)

### **議題 5 關於針對缺水情形之買水補助金制度**

**請求事項** 在減壓供水期間中卻未獲得供水的情形正在發生。為在最低限度下維持事業環境的平等，對於實際上確實未獲得供水而有必要買水的企業，希望政府機關能夠提供補助金。

**補充說明** 自來水是一般公共基礎建設，而理想的情況應該是平等供水給國民及在台經營事業的企業。雖然我方明白缺水乃是天災，非人力所能夠控制，但實際上一旦陷入缺水狀態時，對於所在位置接近水源的企業或能力較強的企業雖然不會造成問題，然而不論是否在減壓供水期間中，對於部分企業而言依然會發生未獲得供水的情形。

據目前所瞭解，楠梓加工區有數家企業確實有發生同樣的情形。

為在最低限度下維持事業環境的平等，對於實際上確實未自供水網獲得供水而有必要買水的企業，請求政府機關能夠提供補助金。

※企業實際資料（2023年3~5月）：

購水量	1,455噸
水錶（進水噸數）	1,291噸
購水日數	44日

(高雄分部／全體議題)

### **議題 6 關於為實現脫碳社會，建構私人企業亦得參與之獎勵制度以促進氫、氫能源之使用**

**請求事項** 為使私人業者於發電領域中積極投入氫（包含氫在內）之使用，請政府研議建構類似再生能源發電制度之稅制優惠、補助金制度以及PPA（FIT）、TREC等制度，以利穩定回收投入之資本，實現2050年淨零排放目標。



**補充說明** 台灣政府於2022年3月公布2050年淨零排放（脫碳）目標。其中並具體揭示目標數值，氫能發電之電量應於2050年前提升至9~12%。尤其因未來將邁進產業電氣化、電動車普及等，目前二氧化碳排放量多來自電力產業，因此在脫碳目標中扮演吃重角色。

但為達成此一目標，包含私人企業在內，產業整體的投入十分重要。雖然目前以國營事業為中心，正研議火力發電廠氫氨混燒、剩餘氫氣之運用及氫氣進口事宜等，但私人產業雖關注此一議題，卻因制度或資金上的引進門檻居高，目前尚無法擬定具體計畫。

（能源部會／全體議題）

## 【2】與主要政策建議相關之全體議題（制度）

### 議題 7 關於針對民間機械式或一般平面停車場內建置EV/PHV專用充電設施創設資助制度以推動充電基礎設施之置備事宜（延續事項）

**請求事項** 針對民間機械式停車場及一般平面停車場內建置專供電動車或插電式油電混合車使用之充電設施之資助制度，我方期盼能非由地方政府為權責機關，而係以中央政府為主體創設並推動充電基礎設施之置備。

**補充說明** 關於本議題，由交通部主導，台灣政府各相關部門合作辦理如下，我方給予高度肯定。

- ①2022年11月30日已修正停車場法第27條之1。交通部正在研議公共停車場之充電設備設置補助相關措施。
- ②政府已編列9.7億元預算，預定補助地方政府設置充電設備。公路總局正在研議相關計畫。

然而，有關我方所期待之「補助制度」，雖然如前①，②所述，目前正基於具體數字進行研議，但我方所瞭解的情形是研議尚未完成。後續關於本議題，我方希望補助制度能夠更為具體、明確。

- (1)日本已有以「一般社團法人 次世代汽車振興中心」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/english/>）

- (2)在台灣，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及請求。

（一般機械部會／全體議題）

## 議題 8 對老舊車輛之環境對策（延續事項）

**請求事項** ◆目前對老舊車輛環境污染對策（空氣污染、CO<sub>2</sub>排出量）

目前雖然針對新車有導入EURO6、NCAP、CAFE等評鑑，然新售車輛一年有40萬輛左右。

另一方面，目前台灣國內的登記車輛約800萬輛，針對其中已售出車輛原本就有促進汰舊換新制度（獎勵政策等），然而在我方認知中，環境對策卻未見有徹底改善。

針對2022年白皮書的請求，我方有收到環境保護署回應，其係表示：「刻正研擬規劃汰換燃油汽車為純電動車或油電混合車之減碳效益政策」。

2022年政府公布之目標指出，2040年新售車輛要達到EV車100%以及2050年溫室效應氣體淨零排放。對此希望主管機關除了新售車輛外，亦盡早研議已售出車輛之環境對策。

**補充說明** 無。

（汽機車部會／全體議題）

## 議題 9 關於運輸部門中「環保替代能源」的推廣

**請求事項** 電力僅是「環保替代能源」的選項之一，「環保替代能源」本應包括氫、e-fuels（合成燃料）、生物燃料外、尚應包括研發中其他領域的技術。

關於2050年碳中和之12項關鍵戰略，就「環保替代能源」的推廣，我方希望在運輸部門引進e-fuels、氫、生物燃料等，並研擬相關政策，以支援引進路徑。

具體而言，除運輸部門之運具電動化策略外，我方希望如同歐洲一樣，將使用e-fuels等替代能源之內燃機車輛的置換亦作為碳中和之方針而獲得官方承認，並設定具體目標。

**補充說明**

- ▶ 德國自2035年起認可e-fuels（合成燃料）車之方針，歐盟（提倡碳中和並引進碳稅）也因此引進新規範，將「環保替代能源」（e-fuels）包括在碳中和內。以兼顧碳中和及經濟發展作為目標，須重新檢視及維持內燃機的經濟價值。
- ▶ 所謂e-fuels係指，將水進行電解分離為氧氣及氫氣，再添加從大氣中所收集的二氧化碳與甲醇進行合成後以作為燃料，於煉製過程不會排放CO<sub>2</sub>。
- ▶ 透過與內燃機具有相容性的e-fuels，將可以更為環保的方式繼續使用內燃機。

（汽機車部會／全體議題）

## 議題10 關於重新檢視昇降機檢查維修制度（延續事項）

**請求事項** 政府為處理本請求事項，由內政部營建署主導，就昇降機遠端檢查技術進行多方面研究及討論，雖然有舉辦研討會等推廣行動，關於製品的推薦規格或修法之方向性依然不明確。

另一方面，雖然業界配合各公司的市場需求，已開始開發及銷售遠端監控、檢查系統，但因缺乏該系統的法規整備及標準規格，使消費者難以判斷商品的好壞而無法普及。此外，目前規定是每月1次進行人工方式檢查維修，而在此規定下，因以少子高齡化為背景，維修檢查所需人才的確保已有所困難，故對廠商造成重大負擔，從而以確保安全性為前提之無人化檢修相關法規整備乃是緊急的課題。

因此，除以人力進行檢查維修外，希望政府也能認可遠端檢修，重新整體評估昇降機檢查維修制度。

**補充說明** 1. 引進昇降機遠端監控系統的理由：

- (1)因以台灣少子高齡化問題為背景，檢查維修所需人材的確保已有所困難，故為確保使用昇降機民眾的安全，就人力有所不足的項目應確實實施遠端監控系統。
- (2)若昇降機遠端監控系統得以普及，即可遠距詳細確認運轉狀況，除在故障時進行自動通報外，亦可事前預防故障。
- (3)昇降機遠端狀況確認、重新啟動、被關在昇降機時的視訊通話機能等遠端監控系統可實現的功能，在地震頻繁的日本也是不可或缺的，我們確信在台灣也能使昇降機使用者感到安全安心。

2. 鄰近國家 / 地區使用概況：

- (1)日本：自1981年起就昇降機遠端監控制定規範後至今已過40年。此外，以人工方式檢查維修大約是每3個月1次，此並已成為義務。
- (2)中國：中央法規允許遠端監控。在昇降機上裝設遠端監控設備之前提下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查維修的頻率。
- (3)韓國：就昇降機遠端監控已制定規範其檢查維修。2010年以後，若於昇降機上裝設遠端監控系統時，以人工方式檢查維修是每2個月進行1次，此並已成為義務。
- (4)香港：香港政府已開始就遠端監控系統進行測試運用。

（電機電子部會／全體議題）

## 議題 11 關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之改善

**請求事項** 東日本大地震發生後，台灣政府對於福島縣、茨城縣、栃木縣、群馬縣、千葉縣等地所生產加工之食品實施進口管制，但於2022年2月已放寬進口管制措施。

然而，放寬進口管制後，台灣衛福部雖公布輻射殘留如在100貝克以下即可進口，實際上卻依然遵循2016年立法院之決議結果，於檢出輻射殘留時藉由「道德勸說」手段，指導要求業者銷毀或退運貨物，檢出值縱為100貝克以下，凡檢出輻射殘留即無法出口至台灣。此種作法亦違反WTO規定。因此，我方盼台灣政府明示管制標準而非採取「道德勸說」，且如符合100貝克以下標準即應依該標準執行進口程序。

**補充說明** 笠間市栗子泥出口至台灣時，於通關流程檢出輻射殘留為7.9貝克，縱為台灣標準為100貝克以下，亦遭受銷毀處分。

⇒附件資料①：關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之事例

⇒附件資料②：食品藥物管理署官網公告之日本進口食品輻射檢出事例

(運輸觀光部會／全體議題)

## 議題 12 關於在政府文件上擴大使用電子簽章

**請求事項** 活用電子簽章是目前的世界趨勢，但台灣各行政機關多半依然排除適用電子簽章，每次使用電子簽章時，需逐一確認該機關是否得以使用，結果在電子簽章使用上形成一大阻礙。

因此懇請減少排除適用電子簽章之行政機關。

**補充說明** 電子簽章可有效節省簽約時間並有助於無紙化，故在全球廣泛運用。台灣亦有電子簽章法，在法律上認可電子簽章之使用。

另一方面，電子簽章法第4條第3項及第9條第2項規定，各行政機關得依其裁量權，對特定文件排除本法之適用，且排除對象亦隨時變動，每次使用電子簽章時需逐一確認其有效性。

如同前述，行政機關排除適用電子簽章，已對於電子簽章之使用形成相當大的阻礙，故請求政府大幅減少其適用之排除，以促進電子簽章之活用。

⇒附件資料：各行政機關之排除適用電子簽章之公告

(商社部會／全體議題)

### 議題13 建立對於非台灣境內居住者之加值型營業稅（VAT）退稅制度

**請求事項** 目前非中華民國境內居住者（日本之母公司等）若有在中華民國境內接受勞務提供等時，與中華民國境內居住者相同，就其勞務等將被課徵營業稅。但非中華民國境內居住者在中華民國當地通常沒有營業額，亦無退稅制度，故實際上不得不認列為稅賦等費用。

**補充說明** 日本與歐盟均已建立VAT退稅制度。

<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04A-000910.html>

希望台灣政府亦能進一步與國際標準接軌。

提案企業之事例：在台灣國內進行之保固期內之維修服務

- 台灣子公司向台灣顧客提供維修服務。
- 身為納稅義務人之台灣子公司，以契約訂定之計算價格課以5%的營業稅，並向日本母公司（IP持有者）發行請款單。
- 同時，台灣子公司由於此為課稅交易，因此開立電子發票證明聯，提交給台灣政府。
- 身為非居住者的日本母公司，由於沒有相關控除稅額或退稅制度，因此不得不將此營業稅認列為費用支出。

（情報通信部會／全體議題）

## 【3】關於基礎建設投資及改善投資環境

### 議題14 關於台北松山機場航站陳舊設備更新事宜（延續事項）

**請求事項** 關於松山機場航站設備，雖然上年度政府機關已進行部分改善，但仍然有剩餘部分未獲得改善，我方希望政府機關能夠繼續進行改善。

- (1)登機門周邊導引標示的修繕
- (2)手扶梯的修理或修繕
- (3)空橋的修理或修繕
- (4)航空公司代表人與松山機場設施負責人的定期協商

**補充說明** (1)希望已預定之登機門周邊導引標示能早日動工。亦請依序撤除導引標示用地毯。  
(2)關於手扶梯之修理雖政府機關回應已有每月檢查三次，並適當更換頻繁受損的零件，但近期仍有發生手扶梯停止的現象，我方希望能有徹底解決的對策。



(3)雖未發生空橋無法移動的情形，但下雨時仍會有漏水情形，希望儘早施作補強工程。

(4)包括上述修繕事項及其他細項請求在內，我方希望能有定期進行協商的機會。

(運輸觀光部會)

### **議題 15 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。

雖然主管機關回應，如因台灣防疫政策（政府行為）與契約成立時不同，而造成履約成本之改變者，例如檢疫旅館、快篩，得依個案契約約定辦理調整，但由於仍有外國人入境時之檢疫旅館費用等未能經執行機關核准之案例存在，故請求公共工程委員會另行發布函釋。

**補充說明** 無。

(商社部會)

### **議題 16 關於物價上漲對契約履行造成之影響 (延續事項)**

**請求事項** 因國際原物料價格及運費飆漲等因素影響供應鏈，導致承攬台灣國內社會基礎建設工程之承包商，面臨成本超支、工期延宕等問題。

依公共工程委員會2020年後之函釋，因應物價變動進行物價調整之範圍僅限於機械資材，經我方懇請研議擴大適用範圍後，雖然得到政府機關回覆，表示2018年7月修正之「工程採購契約範本」已將工資類納入物價調整範圍，惟對於已簽約及履約中的案件，懇請公共工程委員會亦能夠將因應工資類營造工程物價指數飆漲，已將工資類納入物價調整範圍之意旨，發函明文通知各採購機關。

**補充說明** 無。

(商社部會)

## **【 4 】 關於能源政策**

### **議題 17 離岸風電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：

—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 18 關於離岸風電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，雖然農業部與經濟部雙方已設置共同解決問題之機制，在交涉階段仍有很難達到共識的情況，請繼續提供協助。

- 補充說明**
- ・我方理解關於2020年度白皮書請求事項的回答，出資方與漁會交涉補償金額時，農業部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，也有出資方反映被請求遠超出依農業部制定的補償金額所試算的補償金額，因此需重新評估投資的獲益率，甚至被迫重新評估專案。
  - ・我們認為其主因在於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，在普及離岸風電時，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19 關於離岸風電案件基樁建置中應放寬海洋哺乳類的觀察規範 (marine mammal observation) (延續事項)

**請求事項** 一般而言，各國對於離岸風電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，離岸風電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，在台灣的離岸風電案件中，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20 放寬離岸風電案件夜間啟動基礎打樁工程的管制 (延續事項)

**請求事項** 目前因日落前2小時後至日出前不得啟動台灣離岸風電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樁建置作業，我方理解此為台灣離岸風電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21 關於相關器材之港灣保管場所之預留及支援（延續事項）**

**請求事項** 於台灣離岸風電案件中，如將發電相關機器保管於港灣時，必須確保有更廣大之場所，如此一來港灣區域則必須更進一步擴大。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電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，雖可能必須實施擴大工程，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。
  - 於離岸風電案件中，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電案件之保管場所，以更加支持離岸風電專案。

目前現狀是如果有需要更廣大之保管場所時，政府會給予緊急支援。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22 建構OFTO（Offshore Transmission Owner）制度（延續事項）

**請求事項** 目前電力計畫是在2035年達成離岸風力裝置20.7GW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，恐造成業者投資意願下降。

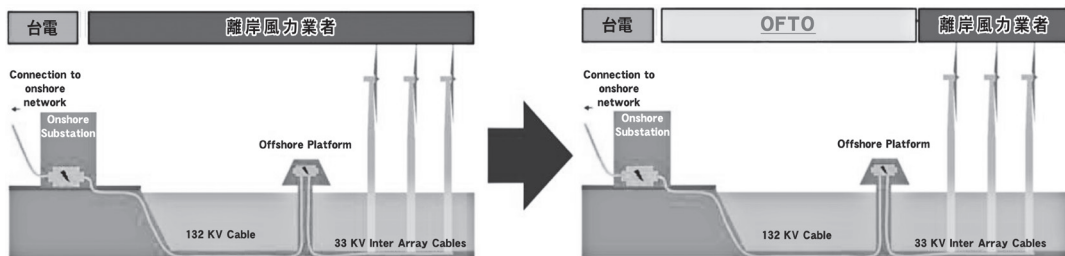
雖然建構OFTO有法律上的制約，但仍請主管機關整理建構本件制度對台灣的優缺點，同時研議制度之建構。

**補充說明** 請求政府研擬建構出售離岸變電所及海底電纜予其他持有發電業執照之業者或輸配電業者（設想在台電公司分割後）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。

先前政府回覆舉出：①有法律上的制約、②有業者變動、流動風險等疑慮。但若建構本件制度對台灣有益，則仍請主管機關研議建置法規，同時就②採用政府主導之投標制度，應可將風險控制於一定範圍。



（能源部會）



**議題23 關於針對離岸風電業者的備用供電容量之要求（延續事項）**

- 請求事項**
- 經濟部備用供電容量相關規定（“電業法”第27條“備用供電容量管理辦法”）中，針對離岸風電業者的細則（“備用供電容量管理辦法”）仍尚未確定。雖然離岸風電業者（離岸風電產業協會TOWIA）已開始與經濟部進行協商，但對於最終專案事業計畫的影響仍處於不明情形。
  - 我方希望政府能適當瞭解，對於再生能源的獨立發電廠課以備用供電容量乙節，從其運行特性以觀，原就窒礙難行，希望應根據國際產業基準，規定由輸電業者（TSO, Transmission System Operator）負擔責任。

**補充說明** 無。

（能源部會）

**議題24 關於修訂台灣再生能源開發各種相關指引（延續事項）**

**請求事項** 於台灣從事大規模再生能源事業之開發時，須符合取得許認可、取得設計憑證、通過環境影響評估等要件，惟似未明訂統一之指引。

尤其是針對下列①、②部分，懇請台灣中央政府（經濟部能源局）明訂、修訂指引。

①太陽光電發電系統設計指引

②海岸管理法、生態環境調查等具體申請程序、必要項目等

**補充說明** 有關①之指引，在日本係由國立研究開發法人新能源產業技術綜合開發機構（NEDO）主導制訂：

[https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP2\\_100060.html#guideline](https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP2_100060.html#guideline)

期待台灣方面能同樣透過指引之修訂，確保台灣太陽光電發電系統之品質，並以作為社會基礎建設，進行中長期穩定運作。

至於②，台灣多為自訂規範等。期待藉由流程之標準化、圖表視覺化，早日取得許認可，以促進再生能源之推廣。

（能源部會）

**議題25 關於利用、活用公有地（國有地）從事再生能源事業之相關行政支援與合作（延續事項）**

**請求事項** 台灣為進一步推動大規模再生能源事業之開發，開放公有地（國有地）勢在必行。

另一方面，多數公有地（國有地）上存在既存之（合法、非合法）占用人，即使業者與國有財產署簽訂土地契約，仍須與既存之占用人進行協調、交涉，此可謂一大難題。

關於此點，希請研議官民合作方式，以繳交一定保證金為要件，以獲得國有財產署等之行政支援、協助。

**補充說明** 本項請求目的在於使業者與台灣行政機關簽訂契約合法取得公有地（國有地）使用權後，得減輕其須獨自負責與非合法占用人進行協調之負擔。

對於此種情形，日本方面多有透過與行政機關、司法機關合作，研議與當地居民溝通協調、回饋方案等對策，希望台灣亦能作同等因應。

（能源部會）

## 議題26 關於重新擬定再生能源事業開發之完工期限

**請求事項** 經濟部於民國112年1月6日發文公告（※1）中，就台灣再生能源開發，特別是大規模太陽能發電事業之開發（※2），自2023年起將完工期限變更為「取得電業籌設許可」2年內。

※1：經濟部公告：中華民國112年1月6日/經能字第11258000000號

※2：預計為裝置容量一萬瓩以上之第一型發電設備。

因本次變更（實質上完工期限將提前），需大幅縮短開發建設期間，對於事業品質之擔保已造成阻礙。

請求恢復原本所設定的期限。

**補充說明** 【變更前】至2022年止，完工期限係「取得同意備案」起2年內。

【變更後】自2023年起，完工期限係「取得電業籌設許可」起2年內。

原本取得電業籌設許可後，係於並行申請之開發許可（含土木相關審查）確定取得時，辦理申請同意備案並取得許可。

因海岸管理法或出流管制法規中各項核准、開發許可之標準審查期間（包含舉行各類政府機關審查會等之時間）難以掌控，若變更為取得電業籌設許可起2年，則整體時程將極為緊湊。此外，今後預計開發之山區（山坡地）工期，一般而言因整地等工作，時間花費較（沿海地區等）平地更久，因此需在更緊迫之工期與交期條件下建造。

優良業者在各種類型之土地上，於遵守相關規範下，並重視開發安全穩定之



再生能源發電廠/基礎設施，但此次變更完工期限，對業者而言，已對事業品質之保障形成一大阻礙。

為避免開發工程一味求快而不夠完善，請求恢復原本所設定的期限。

(能源部會)

## 議題27 關於再生能源發電業者取得Electricity Business License (電業執照) 前出售電力之架構及時間點 (含收受現金、發行及轉讓T-REC)

**請求事項** 就Pre-EBL架構，相關業者已向主管機關提出請求。為實現以下兩點事項，在此向經濟部 (MOEA) 提出請求。

1. 於Pre-EBL架構中建立制度，使發電業者於合理情況下儘速同時取得Pre-EBL power相關現金。
2. 於Pre-EBL架構中建立制度，得於合理情況下儘速同時發行及轉讓與Pre-EBL power相關之T-REC。

詳情請參後述。

**補充說明** 目前在台灣取得電業執照 ( “EBL” ) 前之試運轉期間內，以再生能源方式發電之再生能源 ( “Pre-EBL Power” ) ，可作為灰電 ( 不具Taiwan Renewable Energy Credit—台灣再生能源憑證 ( “T-REC” ) 之電力 ) 售予台灣電力公司 ( “TPC” ) 。於目前規範下，發電業者取得EBL前，不得受領對TPC售電之相關給付 ( 現金 ) 。

各發電業者向經濟部能源局 ( “BOE” ) 及TPC提案「Pre-EBL架構」( 可依Corporate Power Purchase Agreement ( “CPPA” ) 上之費率表，讓Pre-EBL電力作為再生能源售予承購方 ) 。BOE及TPC為執行Pre-EBL架構，已合意修正規範。另就以下兩點，業者已開始向BOE、經濟部標準檢驗局 ( Bureau of Standards, Metrology and Inspection ( “BSMI” ) ) 、TPC等相關機關提出請求，但為求成功推動，在此透過日本工商會白皮書向上述機關之上級機關經濟部提出陳情。

1. 於Pre-EBL架構中建立制度，使發電業者於合理情況下儘速同時取得Pre-EBL power相關現金。

現況：縱使發電業者提案之Pre-EBL架構經執行，然若未修正付款規則，發電業者於取得EBL前，仍無法受領售電後之現金給付。TPC雖會記錄

通過電網之電量，但在目前架構下並無法開立受託請款單。因此雖可認列Pre-EBL power相關收益，但在發電業者取得EBL前仍無法受領現金。

請求：修正目前規範，向MOEA請求輸電至電網時即可受領向TPC電網輸電之Pre-EBL power相關現金。

包含海龍（Hai Long）在內之發電業者，已請BOE與TPC等相關機關合作，修正或新增實施本架構所需規範。集中式發電業務需要大規模資本支出（CAPEX）及營運成本（OPEX），對發電業者而言，Pre-EBL power之金流是維持發電業務獲利能力的一大重點，可減輕償債負擔，並對挹注專案運用之金流有相當貢獻。本件不僅是本部會的問題，亦屬離岸發電業者的共同課題，懇請主管機關認知本件屬於台灣離岸風電產業整體課題，並視為政府重要事項予以處理。

2. 於Pre-EBL架構中建立制度，得於合理情況下儘速發行及轉讓與Pre-EBL power相關之T-REC。

狀況：在現行規範下，縱使引進Pre-EBL制度，發電業者於取得EBL前仍不得發行及轉讓（與Pre-EBL power再生能源併存之）TREC。

請求：向MOEA請求修正目前規範，於取得EBL前之試運轉期間內，將Pre-EBL power輸送至電網時即可發行TREC，並於合理情況下儘速將其轉讓承購方。

發電業者就上述請求，已向BSMI請求許可。該事項對於依CPPA購買電力之承購方而言相當重要，與實際電力綁售的T-RECs（“bundled T-RECs”）證明其購買電力屬於再生能源，可明確顯示承購方已充分履行台灣電業法上購買再生能源之義務。不僅有益於承購方盡到永續責任，亦有助於使承購方儘快達成充分購買綠電之義務。BSMI已表示若有引進Pre-EBL架構，就本件T-REC得採用較具彈性之方式處理。

⇒附件資料：有關發電業者向BOE提出之請求及BOE目前回覆

（能源部會）

## 【5】關於汽機車業界振興策略

### 議題28 關於汽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。

對於「調降關稅之效果需待業者降低車價，並取得補償勞工之承諾書」等之政府主張，我方認為在其他國家並無此種前例，與強化國際競爭力之趨勢有所背馳。

調降關稅之效果是不限於車輛價格與員工補償，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（因此所增加之稅收），希望政府機關儘早採取對應。

另外於2021年10月25日經濟部之「加入CPTPP之產業溝通」中，就9個項目的進口關稅調降，不待加入CPTPP而優先調降之事，汽車公會已回覆。

#### ●請求理由：

- 1、關於目前汽車零件相關進口關稅，對全車17.5%，對大部分零件品項為17.5~15%，稅率並沒有太大差距。
- 2、相較於全車之進口關稅，希望政府能評估調降居高不下的汽車零件的進口關稅，以活化、發展國內汽車產業。

#### 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29 開放大型重型機車（排氣量251cc以上，簡稱重機）行駛高速公路事宜（延續事項）

**請求事項** 透過遵守法律、交通安全教育（行人、腳踏車、機車、汽車、大卡車等）之抑制違規及減少交通事故的活動，實現開放重機行駛高速公路，促進台灣道路網有效率的運用。

**補充說明** ▶ 提升行人的安全意識：

在日本是自小學開始在長假前進行交通安全教育，藉此提升行人的交通安全意識。在台灣也可以以小學生到大學生作為對象進行交通安全教育，藉此從行人、腳踏車到機車、汽車或大卡車，改變其等安全意識，實現交通事故比率的降低。

▶ 加重罰則規定與加強取締：

台灣國民有百分之八十都知道靠右通行等交通規則。對違規或肇事的駕駛將依累積點數限制車輛的使用，以反省自身行為，提高交通安全意識。

▶ 開放重機行駛高速公路、改變交通環境、謀求道路網效率化及降低事故比率：

開放重機行駛高速公路，可因此提升道路網的效率及降低事故比率。

例如：於2020年6月，南橫/蘇花間的隧道及16條快速公路有開放重機行駛，與開放前相比，重機與機車的事故比率有大幅下降。

開放重機行駛高速公路不僅可提升道路網的效率，亦會改變行車禮儀，有助於降低事故比率。

▶ 與全球水準一致＝確保國民的權利及利益：

① 與全球水準一致：全球有九成以上的國家皆可以在高速公路行駛重機（日本是125cc以上的機車即可在高速公路行駛）

② 促進國民理解及加強其支持政府法令與政策

① 於2011年台灣的立法院已開放550cc紅牌重機在高速公路行駛，並加強法令的教育。

② 積極推行開放重機行駛高速公路政策，維護國民權利，並促進活用道路網，提高經濟效果，為產業發展作出貢獻。

透過完整的法令與罰則修訂及安全意識教育，將可減低事故比率，提高道路網的使用效率。

藉由產業、行政、教育、研究機關各方的配合，可實現改善交通意識及禮儀。

透過加重罰則規定與放寬限制的同時實施，可保護民眾權利，使台灣成為遵守秩序、互相尊重的國家，且更加安全。

(汽機車部會)

## 【6】關於醫藥制度

### 議題30 為確保超高齡社會的資源，並提高引進新醫療技術的機會，建議將醫療費用佔GDP的比重增加至OECD國家的標準水平（延續事項）

- 請求事項**
1. 建議國發會研擬擴大2023年至2028年之醫療預算，並公布每年目標及發展藍圖。此外，響應「2023台北健康照護宣言」，如同日本5年內（至2028年）成長2%幅度，期待台灣醫療保健支出佔GDP的比重從6.6%成長到8%以上。
  2. 建議健保署就新藥預算執行率及罕見疾病預算執行率之改善，制定明確的追蹤方法，並定期公開執行情況。

- 補充說明**
- 1-1. 如健保署石署長於2023年4月15日藥師聯合會之公開演講所表示，健保署就健保政策提出推動方案並要求增加預算。但所提出相關政策的經費財源均是非固定支出經費。其原因係因為在核定健保經費總額時，僅考量人口成長及消費物價變動等因素，卻未考量人口高齡化及新醫療科技等因素所致。
  - 1-2. 國發會預估2025年台灣就會邁入超高齡社會，即20%人口為65歲以上老人，到2034年，全國50%以上均為50歲以上的中高齡人口，而65歲以上的人口將超過20%。考量人口高齡化衍生的醫療需求成長及新醫療科技的引進，建議政府研議健保財務危機並採取改善方案。
  - 1-3. 2023年2月24日台北市日本工商會與台灣醫務管理學會等醫藥品關連團體共同發表「2023台北健康照護宣言」《增加健康投資、強化國家競爭力》，期盼政府民間共同創造正確的永續醫療制度。
  - 1-4. 2019年台灣醫療支出佔GDP的比重為3.3%，經常性醫療支出佔GDP的比重為6.1%。此兩項比重均低於OECD加盟國之水平。相較於OECD或亞洲已開發國家，每人GDP比率或成長率居低，各種醫療指標亦顯示台灣醫療水準並未達到其他已開發國家之水平。例如指標包含平均壽命、嬰兒死亡率、慢性疾病涵蓋率、急性心肌梗塞後30日或1年死亡率、死亡率及癌症患者5年死亡率等。



1-5. 健保改革為當務之急，根據衛生福利部統計，2021年國民全體的醫療保健支出僅佔GDP的6.6%，此與鄰近的日本為11%、韓國為8%及許多已開發國家為10~17%的水平相比，依然有所差距。「2023台北健康照護宣言」期待台灣5年間（至2028年）成長幅度，如同日本5年間（至2028年）成長2%幅度，且台灣醫療保健支出佔GDP的比重從6.6%成長到8%以上。另期待透過調整健保給付及支出之架構、修訂「健康法」、編列合理預算、健康、醫療、財政及經濟等跨部門合作，共同創造具有正面性的永續醫療制度。為此，即有必要增加醫療投資。希望政府機關能夠詳細設定目標及發展藍圖，並定期追蹤其結果。

2-1. 「積極引進新藥及新技術，以提升國民醫療福祉」，此是總統宣示的國策。雖然2022年健保署之新藥、新科技預算有22.68億元，但實施比例偏低，造成很多急性重症患者都必須長期等待新藥。根據健保署發表之數值，年間預估支出額為16.36億元、實施率為72.1%，此在過去5年期間為最低數值。健保署不應僅以「算法不同」為曖昧說明，而應釐清為何實施率明顯偏低之理由。

2-2. 醫療對健保新藥所期待的是滿足可及性（accessibility）、公平性（equality）、價值（pay for value）。面臨人口高齡化及疾病形態多樣化，新醫療技術及醫藥品也隨著日新月異，價格亦逐年提高。健保署就新藥預算執行率及罕見疾病預算執行率之改善，應明確制定追蹤方法，並定期公開執行狀況，以保障病患使用醫藥品之公平性。

（醫藥品醫療機器部會）

### 議題31 醫藥品給付協議契約制度之優化（包含價格協議契約（PVA）、其他協議契約（MEA）、藥費限額（budget cap）等）（延續事項）

- 請求事項**
1. 健保署續約醫藥品給付協議契約（MEA）時，為使協議順利進行，建議於期間屆滿9個月前通知製藥公司。
  2. 建議健保署將醫藥品給付協議契約（MEA）所退還之藥費運用在新藥給付或擴大醫藥品給付範圍。
  3. 健保署對於包含價格協議契約（PVA）、其他協議契約（MEA）、藥費限額（budget cap）等醫藥品給付協議契約制度所提出之內容，應基於科學，並有所根據。另外，應繼續蒐集及聽取業界意見，並就醫藥給付協議制度之改善提出具體提案。

- 補充說明**
1. 健保署署長於4月就健康保險醫藥品政策發表演講時，曾就新藥可及性提出推廣方案。其中包含MEA續約時於9個月前與廠商進行協議。就此，我方希望健保署能確實實施，在專家會議前讓製藥公司提出建議，並將該意見納入到會議中。
  2. 目前癌症新藥皆有簽署MEA。為了充分活用預算，提升患者使用新藥的可及性，建議所節省之藥費，得透過相關程序改為重新給付其他新藥或擴大醫藥品給付範圍。
  3. 到目前為止，製藥公司申請納入醫藥品給付或擴大給付之過程中，健保署均會要求簽署藥費限額契約及就價格與數量協議要求提高退還比例，但健保署從未提示明確的科學根據或理由。因此、價格與數量協議的上限或藥費限額遠低於實際的臨床需求，且由製藥公司負擔所有風險。因此，建議健保署提供醫藥品給付協議契約的退還比例、價格與數量協議的退還比例及設定藥費限額之制度或指引。再者，為提高協議內容之合理性、可預測性及透明性，所有內容應基於科學且有明確根據。此外，建議健保署與業界團體定期舉辦相關研討會議，以利醫藥品給付協議制度之優化。

(醫藥品醫療機器部會)

### **議題32 制定醫藥品醫療科技再評估 (HTR) 相關規範 (延續事項)**

- 請求事項**
1. 建議健保署基於現行全民健康保險法第42條等依據條文，制定HTR運用指引，以作為製藥公司遵守的依據，並透過相關行政規則制定程序先行公告並蒐集意見。
  2. 建議健保署在運用指引制定前，延期HTR之實施。

- 補充說明**
1. 建議健保署擬訂符合Good Regulatory Practice之HTR運用指引，依行政法之原理原則制定包含明確性原則、信賴保護、及不溯及既往原則之HTR制度。
  2. HTR制度依照醫藥品納入健保的制度應嚴格實施，且應堅持科學性、公平性、透明性、修復性等因素。因此，建議至少包含(但不限於)以下各項原則：
    - (1)接受公家機關評估時所適用之概括性蒐集證據及方法論。
    - (2)審查過程應明確且可預測。
    - (3)關係人間事前應充分溝通。
    - (4)保證有適當機會能使製藥公司提出意見 (Input) 及進行協議。
    - (5)就最終的HTR結果，應由製藥公司與行政雙方達成合意。

(醫藥品醫療機器部會)

### 議題33 為推動自我藥療—開示今後願景及擴大指示藥品審查基準（OTC monograph）

**請求事項** 1. 雖然政府機關有推動自我藥療的計畫，但卻未見到最近的相關法案（尤其是OTC藥品）或行動，故我方希望能見到具體的願景。

2. 關於上述，最後追加新成分到指示藥品審查基準（OTC monograph）是2018年，至今已經過了5年。希望政府機關能具體明示追加品項之頻度或追加目標為何。

**補充說明** 1. 為了減少醫療費，自我藥療之推動乃是重要課題之一。但近期卻未有著重於OTC藥品的新法案成立或修法，反而有很多修法等對OTC藥品而言不但對申請新產品當然有造成影響，甚至對於原有產品亦造成影響。若無逐步擴大OTC藥品之計畫，相信不只日系藥廠，還有許多OTC藥廠今後將不得不放棄對台灣市場的投資。為了擴大市場，希望政府機關能具體明示未來有何種計畫或有何願景。

2. 相較於日本指示藥品審查基準（OTC monograph），台灣指示藥品審查基準（OTC monograph）的對象成分較少。擴大指示藥品審查基準（OTC monograph），應可作為台灣政府對推進自我藥療表現態度的一種指標。此外，根據訪日外國旅客購買OTC藥品的比例，台灣旅客的比例比其他各國還高，可見許多台灣人都能接受日本OTC藥品。若能在台灣國內購買日本OTC藥品，除了方便以外，還能得到充分的服藥指導，因此希望積極研議擴大指示藥品審查基準（OTC monograph）。

（醫藥品醫療機器部會）

## 【7】關於菸 / 酒 / 食品等規定

### 議題34 公開、透明、公平的指定菸品市場准入機制（延續事項）

**請求事項** 指定菸品之市場准入標準應明確具體，准入機制應公開、透明、公平，以利業者遵循，以期在保障國民健康的同時，亦避免潛在之貿易歧視，兼顧整體投資經貿秩序之維護。

**補充說明** 含有多項極端規範的菸害防制法修正草案已於2023年2月15日公布並於3月22日施行。衛生福利部（下稱「衛福部」）並於菸害防制法公布日同步預告「指定菸品健康風險評估審查辦法」（下稱「審查辦法」）草案，並僅給予7天公眾評論期。

審查辦法尚未預告前，本會曾致函衛生福利部國民健康署（下稱「國健署」）表示意見，事先提醒針對審查辦法，應提供合理的公開評論期，並強調為落實法規制定過程之公開透明，以及確保所有利害關係人能充分參與，需要為期60天的意見評論期。遺憾的是，直至審查辦法預告日，國健署皆未就本會之意見書予以回應，甚至針對審查辦法或菸害防制法的其他極端管制規範的子法或命令（如禁止加味菸規定），皆僅提供7天的草案評論期間。

指定菸品為全新之產品類型，其市場准入標準（即審查辦法）應明確具體，而准入機制（即健康風險評估審查機制）除須達成公共健康目標，亦須公開、透明、公平，以利業者遵循，並確保公平競爭和良好之投資貿易環境。然而，在評論期過短，無法充分徵詢相關利害關係人的意見和評估可行性的情況下，最終公布之審查辦法仍然極度模糊，亦無從體現公開、透明、公平之審查精神。

為落實公開、透明、公平的市場准入機制，本會建議政府可參考行之有年的藥品審查機制，公開負責審查之單位、專家、學者的名單，且審查流程、時程應明確透明、亦應揭露審查會議之記錄。

此外，至關重要的是，為健全台灣的經貿環境及穩定市場秩序，政府須避免無意中僅使單一公司或單一品牌能夠不受限制進入市場，因而造成不公平的競爭環境，甚或造成潛在之國際貿易歧視，並剝奪消費者的選擇和權利。依此，第一次核准（市場准入）或可採批次方式，亦即同時核准數家申請人之產品，避免僅核准單一申請人之產品。

綜上所述，祈請主管機關採行公開、透明、公平的指定菸品市場准入機制，以避免潛在之負面影響，在達成公衛政策目標之同時，亦兼顧整體投資經貿秩序之維護。

國健署於2023年4月24日預告健康風險評估審查擬收取之申請費金額，每件應繳納審查費為新臺幣二百萬元。國健署並明文指出此金額訂定係參考西藥查驗登記審查費收費標準。收費標準既參考藥品查驗登記審查，審查機制亦應參照藥品審查，如提供與業者溝通之機制、公開審查機制、作業流程、詳細時程規劃、專家名單等。

（食品物資部會）

### **議題35 確保台灣食品添加物規範與國際慣例及主要貿易國家之一致性，以利台灣消費者之多樣選擇**

**請求事項** 希望重新檢視台灣食品添加物法規之「食品添加物使用範圍及限量暨規格標



準」，並確保台灣單方食品添加物正面表列清單與主要貿易國家清單之一體性及一致性，以促進食品之進出口。

- 補充說明**
- 台灣並非單方食品添加物的主要製造國家，台灣食品製造業者所使用食品添加物中約有90%左右都是進口物。
  - 台灣食品添加物正面表列清單主要係以台灣通常進口或台灣製造食品所需要的品項為主。

另一方面，國際上各國政府追加單方食品添加物清單之方式，除了由有意願之製造業者自行申請外，各國並定期主動將列入Codex或JECFA之添加物追加至清單，且定期確認國際上一致情形，確保適當的一致性。我方希望台灣採用同樣的管理方式。

- 舉例而言，國際上很多國家均有在推動「減鹽」、「減鈉」，制定針對食品業者之指引等行動也逐漸普及。因此，許多食品進口業者或食品製造業者進口或製造「減鹽」「減鈉」食品的行動雖有增加，但目前在國際上普遍用於該等產品之單方食品添加物（Codex、EU、美國、日本等國家早已可使用者）卻在台灣有無法使用之情形（例如Calcium di-L-Glutamate等）。

（食品物資部會）

### 議題36 ①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）

### 議題36 ②關於琉球泡盛之關稅調降（延續事項）

**請求事項** 穀類酒（以清酒為主）之關稅雖已於2019年7月26日自40%調降為20%，但含琉球泡盛在內之蒸餾酒的關稅卻依然高達40%。

去年我方籲請調降關稅時，得到台灣政府回應需藉由台日間進一步簽訂自由貿易協定、經濟合作協定等方有利推動，因此關於本請求事項的關注，本會（台北市日本工商會）亦已向日本政府之相關省廳傳達及籲請辦理。

雖說需配合台日雙方之經濟合作協定等進程逐步推動，我方仍將持續籲請調降關稅，以促使本項議題有所進展。

**補充說明** 新冠肺炎疫情蔓延之前，2019年度台灣前往沖繩縣之入境觀光客約為90萬人以上，創下歷史新高紀錄。該數字相較於入境沖繩之中國及韓國、香港的觀光客人數亦為最多。

且沖繩縣前往台灣之觀光客亦人數眾多，除地理上鄰近之因素以外，商務及留學等民間交流以及歷史、文化上之連結亦甚為密切。由於彼此之交流面向如此廣泛，故如以就促進含飲食文化在內等進一步交流之觀點而言，我方持續請求政府能促進沖繩縣獨有蒸餾酒品「泡盛」之流通（關稅調降）。

沖繩縣產業振興公社台北事務所迄今亦於台灣大型百貨公司及超市等處所，積極舉辦沖繩物產展等涵括泡盛在內之沖繩縣產品之宣傳、促銷活動。去年10月，台北與那霸間之直航班機復航，已再活化台北與沖繩間之相互往來，交流促進機會非僅限於觀光、商務，亦擴及教育、運動等多種層面。

我方預定此後亦將持續努力深化雙方交流，為使沖繩文化之「泡盛」更融入台灣，希望政府理解我方本項要求。

（運輸觀光部會）

## 【8】關於建設工程相關事項

### 議題37 關於針對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，使行動不便者及預估未來與日俱增之年長者均可安全使用。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及年長者融入社會。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、華廈等建築物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，貴政府機關卻持續認為建築物附設機械式停車設備「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。

本建議係希請貴政府機關參考日本已廣受認定之電梯塔式、地下式、多層式等無障礙規格的機械式停車設備相關技術標準，針對行動不便者及年長者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。

另，謹再次說明，貴政府機關現仍存有之認知：「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”」係對事實有所誤解。

(建設部會)

### **議題38 請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** 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，而行政院將其提交予立法院，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39 關於購物中心招攬診所事宜（延續事項）

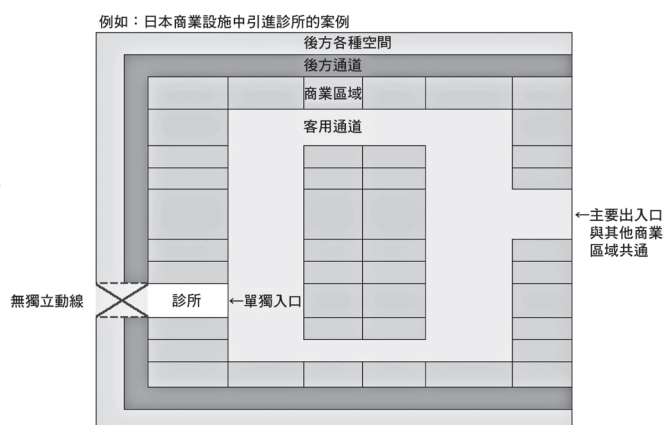
**請求事項** 在台灣開設診所時，會要求設置直通診所之獨立出入口，但就提高使用者便利性之觀點而言，希望依診所類型予以放寬開業標準。

**補充說明** 在2021年版白皮書及2022版白皮書中，對於針對上述請求事項的政府回應，可解釋為必須要有獨立出入口。然而基於下列理由，我方再次請求希望能與商業設施共同使用出入口。

(1)我方所假設的診所是無需採急救措施，在日常生活中所使用的診所，例如皮膚科、眼科、牙科等。

(2)在規劃設計上，為了一區域而設置獨立動線將會降低商業設施的自由度，整體上難以建立良好的規劃。

(3)在日本商業設施中，診所也與其他商業租戶一樣並未設置獨立出入口，但沒有任何問題發生。



我方對於2022年版白皮書的政府回應提出部會評價後，國家發展委員會曾表示：「衛生福利部並未規定購物中心內不得設置診所。而診所只要有獨立的出入口即可，且無須保留獨立動線。」惟截至2023年5月15日為止，卻有個案收到台中市政府指示：「必須經過商場再進入、不算獨立出入口」，以致程序無法進行。

（建設部會）

### 議題40 關於綠建築之頂樓隔熱評估基準變更（延續事項）

**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，故制度上屋頂面以外之隔熱則不在評估之範圍內。

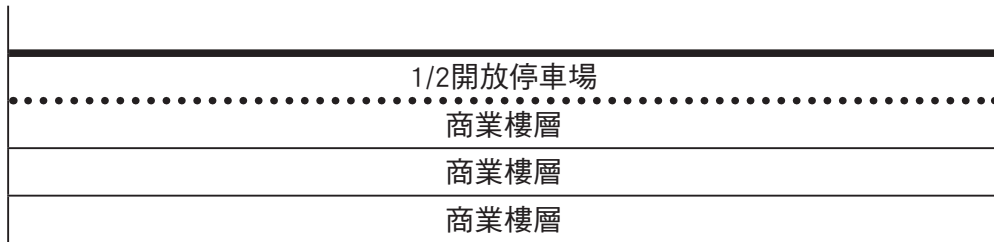
惟此對於建築物屋頂樓層之下一樓層如為設有空調之室內空間雖為有效，倘非如此則為無效，故懇請依建物計劃修訂隔熱認證處。

**補充說明** 我方於2021年版白皮書及2022年版白皮書中均提出相同之改善要求，而主管機關回覆在建築技術規則中一定條件下不需隔熱。然而問題是即使在建築技術規則中不需要。但在取得綠建築標章之前提下，哪一層的隔熱應納入評估。

具體如下圖所示，現行制度中無論何種計劃均僅評估粗線部分，但其下方樓層為1/2開放停車場者，隔熱效果有限。相反地對商業樓層的正上方虛線部分進行隔熱較為有效，但此一情形並不會加記在綠建築的分數上。因此應依計劃評估最有效的隔熱處，而非不論任何計劃均一律評估「頂樓層」。

（現行制度）只評價粗線部分 ——

→（提案）即使是虛線部分...的隔熱也應納入評價（加分）



就2022年度白皮書之上述請求事項，我方已收到政府回覆表示：「針對日本工商會建議調整建築外殼節約能源設計有關屋頂隔熱檢討之評估範圍，內政部將納入後續修法或函釋辦理。」。我方將會持續關注其動向及結果。

（建設部會）

#### 議題41 重新審視都市設計審議等委員會制度許可、認可之權限（延續事項）

**請求事項** 在包含都市設計審議在內之委員會制度之許可、認可下，形成倘未取得委員會同意即不得進行開發之制度，亦使此一制度擁有超越地方政府之權限。然而，委員會既毋須承擔開發風險，且委員意見亦多有充滿個人喜好或踰越法規之意見，對開發商之日程與成本所造成之影響甚鉅。因此我方要求將委員會限縮為諮詢機關，或是在意見之採用上設置相關準則等，重新審視其權限。

**補充說明** 我方理解都市設計審議等委員會制度本身，係廣泛邀集都市設計相關賢達、專家，謀求與環境之平衡等之制度，達到更好的開發。於此一意義上，我方不否定委員自由發表意見本身，問題在於其權限之強度。本項請求之前提事實，是建立在投標階段依循都市計劃及其細部計劃進行提案，設計亦依法規實施。然而，委員會中卻充滿個人喜好與踰越法規之意見，若不照做就無法進行開發。（以下為實際出現的意見實例）

- 不喜歡設計
- （商業設施內之）走道應更寬
- 退縮應該多於細部計劃之要求

- 藉由此計劃可大賺一筆，所以應該認養附近公園（＝建地外）

此等意見不僅限制開發商自由企劃，針對增加退縮及走道寬度，造成實質上可使用之面積減少，經濟上的損失亦不小。另外投資負擔出乎意料的增加等，可能對未來的投資決定帶來莫大影響。因此希望改為由地方政府基於委員會意見做最後決定，或是對意見的採用規定一定準則。此外，尚有委員會做出最後決定時，會先請業者離場後做出結論，業者要藉由公文才能得知其結果，此種過程亦缺乏透明性。所有討論應公開進行，不應僅單方面強迫接受委員會結論，業者進行何種說明亦應留下記錄。

於2022年版白皮書中收到內政部回應表示：「要求申請人認養相關公園一節，如與都市設計審議無關，行政機關理應自我約束，避免不當聯結，申請人亦得當場拒絕或於會後提出行政救濟，以維護權益。」。然而，若是「當場拒絕」就無法通過委員會，提出行政救濟的話可以想見需要時間，對事業的投資回收期將會造成莫大影響。原本法令上已規定「必須退縮的距離為15m」，委員卻逾越法規主張：「希望能退縮30m」之意見，此事並不合理。因此，繼2022年版白皮書後，我方仍再次希望政府能以函釋等方式提出在採用意見上的一定「準則」。

（建設部會）

## 議題42 關於文理補習班及才藝班進駐購物中心之標準

**請求事項** 在台灣申請設立補習班時，法規上雖無特別規定，但目前情形會因補習班設立地點位於購物中心內而使申請遭主管機關退件。基於提升使用者便利性之觀點，懇請能明確開示及鬆綁補習班設立的標準。

**補充說明** 在台灣，補習班的設立標準及新開設補習班時的申請方法受到以下法規及準則規範：

- 「補習及進修教育法」  
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=H0080002>
- 「短期補習班設立及管理準則」  
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=H0080087>

在這些規範中規定了，教室的最小面積、採光、通風、階梯寬度、消防設備都需依照相關法規進行適當的設置等種種補習班的硬體設置標準，但沒有規定設置場所不能在商業設施內。



以在台中市內的購物中心為例，業者在建設途中與台中市教育局針對在購物中心內設置補習班、才藝班進行協商時，雖然上述硬體設備的要求皆可達到規定，但仍被以「本來在購物中心內就不可能設置補習班」為由不予理會。台中市教育局並沒有針對不可在商業設施內設置補習班給出明確的理由及根據。

在日本，文理補習班或招收幼兒及中小學生的才藝班開設在購物中心內之情況已經很普遍。家長去購物中心購物可以順便接送小孩，孩子在補習班上課這段期間，家長們可以在購物中心內用餐，對使用者而言，購物中心無疑是相當便利的環境。此外，如果是商業設施，一般其消防相關法規等規範比起文理補習班是採取更加嚴格的安全標準，故亦無安全上的疑慮。

(建設部會)

#### **議題43 關於採用WTO政府採購協定（下稱GPA）時，就BSMI（經濟部標準檢驗局）所驗證之機種，請求排除對於非締約國之限定（或採鬆綁措施）**

**請求事項** 當採用內政部營建署所推行之GPA時，即僅得購買GPA締約國所生產之空調設備。另一方面，關於在台灣販售之空調設備，如非BSMI（經濟部標準檢驗局）所驗證之設備，即不得進口，亦不得販售。則即使支付高額費用取得BSMI之驗證，但在採用GPA時仍會被排除於購買對象之外，以致於無法使用一般市面上所普遍採用之最新機種，此對政府所推行能源政策之助益、公共設施營運者之益處亦造成影響。就空調及通風換氣設備，懇請能就限制採用（購買）國之廢除或鬆綁措施進行研議，使非締約國之設備亦能夠採用（購買）。

**補充說明** 台灣國內所普遍採用之業務用空調機或通風換氣設備，其大多是泰國、馬來西亞、越南等東南亞國家所生產，縱使在有採用GPA之情形下，限定生產國家並非公平，且有所矛盾。

(建設部會)

#### **議題44 關於IEC標準（IEC60335-2-40）之版本更新**

**請求事項** 在SDGs、ESG、CSR之倡議下，希望將R32冷媒應用於業務用途之聲浪亦日益高漲。然而，目前台灣所採用之IEC標準（IEC60335-2-40）係「edition5（2013）」，對於將R32冷媒應用於業務用大型空調設備已形成阻礙。

轉換使用對環境更為友善且可達到節能效果之R32冷媒，將有助於台灣政府所推動之能源政策、環境保護，亦有利於消費者，故而我方請求應早日採用「edition6（2018）」或「edition7（2022）」。

- 補充說明**
- 歐洲、日本皆已採用「edition7」，就大型業務用空調機型亦有販售R32冷媒機種。
  - 美國則預定自2024年起更新為「edition7」。
  - 亞洲則有新加坡已許可採用「edition7」。
  - 大洋洲則有澳洲、紐西蘭已採用「edition6」。
  - 對於環境議題關注程度愈高之國家較早採用最新版的規格，可謂已獲成效。
- ⇒附件資料：IEC標準edition之主要差異與各國採用情形
- （建設部會）

## 【9】關於金融財務

### 議題45 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2022年度白皮書之回應提出請求）

我方對於貴機關基於非中華民國境內居住之個人繳納扣繳稅款、辦理扣繳憑單申報及填發之期限於遇3日以上之國定假日時得展延5日之方向著手進行修法程序，給予高度肯定。

上述修法如順利通過，實務上將可獲得相當改善，受惠對象不僅日本企業，更擴及台灣企業或其他國際企業，希望能在確認修法已順利通過之下進而使本請求事項就此結案。

#### 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、申報扣繳稅款之期限，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46 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（依據台灣政府機關就2022年度白皮書之回應提出請求）**

就外匯收支或交易申報辦法第5條規定，對於中央銀行採取銀行運用上之簡便措施，我們給予高度肯定。此外，我方認為於問答集及中央銀行網站亦能夠確認其內容係為一大改善。

然而，此一簡便措施難謂已周知普及於各銀行，為使因該措施而受惠之企業更為增加，懇請中央銀行指導各交易銀行對往來客戶教導運用該簡便措施，我方希望藉由確認向各銀行再周知該項措施，以結束本項請求。

##### **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47 關於放寬佣金或定額回扣之相關外匯法規（延續事項）**

##### **請求事項（依據台灣政府機關就2022年度白皮書之回應提出請求）**

我方對於中央銀行經瞭解代理商業務辦理佣金業務之實務內容後，就銀行適用「銀行業辦理外匯業務管理辦法」上提出簡易措施，給予高度肯定。此外，我方已瞭解可從問答集或中央銀行網站等查詢結匯交易受理進度，此亦將使問題獲得大幅改善。

惟另一方面，由於各家銀行未必均已知悉該項簡易措施，且為更進一步增加因該項措施而受惠之企業，爰請中央銀行指示各家交易銀行向客戶宣導該項簡易措施，希望能在確認已再次使各家銀行均廣為知悉之下，進而使本請求事項就此結案。

#### 補充說明（當時（2021年度）白皮書之請求內容）

「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。

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合併單筆匯款之方式。

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合併單筆匯款之期間約為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匯兌損失之情形。

雖亦可設想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幣之成本，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48 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（延續事項）

### 請求事項（依據台灣政府機關就2022年度白皮書之回應提出請求）

政府回覆中有明確提及：「確認進口材料、機器供應營業利潤不應歸屬於其在台之常設機構後，提供臺日租稅協定規定之減免，解決其雙重課稅問題。」對此本會給予一定肯定。

另一方面，在台承攬工程案件之日商，其申請、適用該租稅協定第7條營業利潤免稅之案件極少，此一現象證明在台灣稅務實務上，該制度可行性門檻相當高，我方認為並未實現簽訂租稅協定的目的之一。綜上所述，持續請求如下：

1. 有關適用租稅協定第7條營業利潤免稅事宜，採取申報制而非核准制。或若維持核准制，則設有審查期間上限（例如於申請後60日以內完成審查等），以縮短審查時間。
2. 比照租稅協定第7條第2項之基礎即AOA（Authorized OECD Approach），就在台應課稅之「歸屬台灣之常設機構之營業利潤」之範圍及實務上可實施之計算方式，設定明確標準，作為納稅人與稅捐稽徵機關雙方應參照之依據。

有關本項請求，包含其說明在內，請主管機關給予個別交流意見之機會。

### 補充說明（當時（2021年度）白皮書之請求內容）

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，具有在台不需課稅之空間。

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。

### 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。

(金融財務部會)

#### **議題49 銀行透過財團法人聯合徵信中心（下稱JCIC：Joint Credit Information Center）取得的顧客的衍生性金融商品交易資訊之國外傳輸的許可**

**請求事項** 依據金管會及銀行公會之規定，銀行進行顧客的衍生性金融商品之授信設定或變更時，必須透過JCIC查詢客戶在其他金融機關設定的衍生性金融商品交易額度資訊或取得客戶同意，考量包含客戶業績等其他財務資訊後，才能決定交易額度。

透過JCIC所取得客戶的衍生性金融商品交易額度相關資訊，依JCIC之會員條款及已公布之「執行『國際傳輸部分資料定義』及相關控管措施說明」，客戶的衍生性金融商品交易額度相關資訊及其餘額資訊並不包含在可傳輸至國外的對象清單中。

對包含衍生性金融商品之交易額度，其最終審查權限為海外總公司或地區總部所有，而其等外國銀行在台分行向國外審查部門提出客戶的衍生性金融商品交易額度之審查案件時，因為存在需要跟客戶再次確認已從JCIC取得的該資訊或消除只從JCIC取得的資訊等負擔，故建議將透過JCIC取得之客戶的衍生性金融商品交易額度相關資訊追加至可傳輸至國外之資訊的對象清單中。

#### **補充說明 管制背景的說明**

JCIC為附屬於金管會之財團法人，為確保信用交易之安全及促進全國信用制度之健全發展，JCIC建構了全國信用資訊資料庫，將個人或企業的信用記錄、財務資訊等提供給會員機關。

就JCIC信用資訊之國外傳輸，於2012年所公布之「執行『國際傳輸部分資料定義』及相關控管措施說明」，其「國際傳輸資料部分內容定義」中，可進行國際傳輸者於清單中。其中包含授信資訊、信用卡信用資訊及個人擔任董監事、管理人等之企業名冊等，但不包含衍生性金融商品相關資訊（所謂的「C01衍生性金融商品額度及動支資訊」）。

嗣後，有鑑於發生銀行不當招攬、銷售TRF金融商品之惡質事件，對金融秩序造成影響，JCIC依主管機關之指示，新建構衍生性金融商品交易相關資料庫，

並自2014年12月25日起開放會員機構查詢“C01衍生性金融商品額度及動支資訊”。

再者，金管會於2016年1月修改「銀行辦理衍生性金融商品業務內部作業制度及程序管理辦法」第20條第3項及第4項，銀行公會亦因此配合修改「銀行辦理衍生性金融商品自律規範」第25條第2項第2款及第3項等規定，銀行審查客戶的衍生性金融商品交易額度時，應透過JCIC查詢客戶在其他金融機關的額度，並將此作為設定客戶交易額度時的考量因素之一。

然而，前述JCIC之「國際傳輸資料部分內容定義」的內容並未配合修法後的修改內容，即「C01衍生性金融商品額度及動支資訊」依然不屬於國際傳輸對象。

（金融財務部會）

## 【10】關於智慧財產權

### 議題50 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等，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。

※參考資料：【台灣專利師公會白皮書】

[https://www.twpaa.org.tw/files/news/1550\\_0.pdf](https://www.twpaa.org.tw/files/news/1550_0.pdf)

（智慧財產委員會）

## 議題51 關於推動審議制度改革（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導入舉發訴願及其審定撤銷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舉發訴願中，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。

我方已知悉2023年3月9日行政院院會通過「專利法部分條文修正草案」，並在3月17日送到立法院進行審議通過一讀，期待法案能確實成立。

（智慧財產委員會）

## 【11】其他事項

### 議題52 關於業務用一對多空調節能性能檢驗之改善（延續事項）

**請求事項** 為遵循台灣節能規範，並提升安定的節能性能，各空調業者不斷地進行鑽研，因台灣在空調機有獨特的節能檢驗方式及實施規則，導致產品研發、上市時程延遲。為了實現更好的節能性能並使研發順利進行，我方提出以下2項改善請求。

#### 1. 明訂節能性能基準抽查的實施機種

雖然市場上有規定節能性能基準之實施，但我方希望能夠明確訂定實施抽查之機種與室內機組合。台灣並未明確訂定應抽查哪一機種，而其他國家

已有明確訂定。例如美國AHRI1230-2021的APPENDIX D3（※附件資料），其規定廠商自行申請所檢驗之組合，實施抽查時也應以該室內機組合進行。明確訂定抽查對象之室內機，能因此統一各廠商之競爭條件，並能促進節能性能較高的機種普及到市場。

## 2. 由第三國家檢驗機關實施節能檢驗

關於電氣安全或RoHS是認可由第三者機關進行檢驗，但就性能檢驗部分，我方希望亦可由除了台灣大電力研究試驗中心等台灣機關以外的檢驗機關來進行檢驗。目前台灣大電力研究試驗中心的檢驗數量非常多，其檢驗室難以預約的情形正緩慢持續中。若能由第三國家之檢驗機關進行檢驗，即會加快認證速度，節能性能較佳的產品便能快速投入台灣市場，故對台灣的節能推廣有所貢獻。

**補充說明** ⇒附件資料：APPENDIX D. DEVELOPMENT OF SUPPLEMENTAL TESTING INSTRUCTIONS FOR SET-UP AND TESTING -INFORMATIVE  
(電機電子部會)

## 議題53 關於幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜（延續事項）

**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，

- 在教育部就2022年度白皮書的回覆中，對於幼稚園巴士租賃解禁時之相關疑慮事項，教育部有舉例說明具代表性的三種案例，並回覆現況無法解禁本件租賃之立場，然而，即便本部會的幼稚園巴士租賃解禁提案得以實現，租賃公司仍僅出租車輛供幼稚園使用，幼稚園巴士的營運及運行，仍舊交由該幼稚園負責。因此，租賃解禁並不會如教育部舉例說明之三種案例般有疑慮事項發生。
- 另一方面，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。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，可因此更



進一步提高安全性。此外，遵守現有車輛管理之相關規定，則可提供多元化的服務，我方認為此將對提昇台灣交通服務之安全性有所貢獻。

- 因此，懇請研議修正上述第二條、第三條以及其他相關條款，讓租賃公司得出租車輛供幼稚園使用。

(合資公司部會)

#### **議題54 關於保全公司等所使用之運鈔車之租賃解禁事宜（延續事項）**

**請求事項** 懇請同意保全公司等所持有之運鈔車之租賃解禁。

- 補充說明**
- 目前保全公司等所使用之運鈔車，不得由租賃公司以租賃方式提供車輛予企業客戶，客戶須自行購置車輛（含採用分期付款方式購入）。另一方面，日本向來承認運鈔車租賃並已普及。
  - 我方認為該車輛屬於特殊車輛，汽車租賃公司具有車輛管理之相關豐富經驗與知識，由其與保全公司等合作實施車輛整備等車輛管理，提高安全性以利提昇台灣交通服務之安全性。
  - 在內政部就2022年度白皮書的回覆中，雖其表示「保全業法」並未限制不得使用租賃車，但交通部於白皮書的見解則認為，基於以下規定，保全業者持有之車輛，必須是以公司名義登記之車輛。交通部並回覆表示，如內政部有檢討開放，交通部公路總局監理機關將可配合據以發牌。如上所述，內政部與交通部對現況的認知有所歧異，故目前情形是租賃解禁之建議實質上無法獲得承認。懇請內政部與交通部能磨合彼此的歧見，並就租賃解禁事宜展開協議。

⇒附件資料：保全公司特殊安全裝置運鈔車應有設備審驗規定

(台內警字第0920078202號令)

(合資公司部會)

【議題11附件資料①】關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之事例

關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之事例

2023年6月21日

(1) 東北5縣食品之進口管制放寬(2022年2月21日起放寬)

出口時繳交文件：產地證明書、放射性物質檢查報告

出口時台灣許可進口之放射性物質標準值：100 Bq(貝克)/kg以下

(2) 實際事例

出口貨物：栗子泥(アドバンフォース ADVANFORCE) 100kg⇒當地銷毀處分

出口人：アドバンフォース(ADVANFORCE)

辦理時程：12/9 商品於台灣通關時遭勸說不可進口，茨城縣政府曾聯絡笠間市。

12/13 縣政府向笠間市報告現狀

12/15 與縣府討論如何再次出口 ※選定進口人

12/16 台灣的公司回覆無法應對 ※重新選定進口人

(3) 向行政院農業部農糧署確認有關輻射檢查殘留之結果

笠間栗子泥進口至台灣時，於通關之輻射檢查時僅檢出7.9貝克，但未獲衛福部食藥署同意進口，因此需在當地銷毀一事，已向食藥署確認確有此事。

食藥署迄今均依循立法院(國會)決議實施進口產品之輻射檢查。然而，決議中並未定出作為判定標準之檢出量，故而只要檢出輻射殘留，則「道德勸說」業者不宜進口。原本只要低於台灣標準值100貝克即可進口，但衛福部並未依照100貝克標準值辦理。目前，對於遭到道德勸說之進口產品，進口業者之應對方式有三，①退運、②轉運他國、③當地銷毀。然而，為何此次栗子泥案件的業者選擇當地銷毀，對此，食藥署職員亦不得而知。

## 【議題11 附件資料 ②】食品藥物管理署官網公告之日本進口食品輻射檢出事例

表三、日本輸入食品檢出微量輻射食品資料

序號	送樣日期	品名	分類別	碘-131 (貝克/公斤)	鈾-134 (貝克/公斤)	鈾-137 (貝克/公斤)	鈾-134+鈾-137 (貝克/公斤)	產地	備註
249	112.6.17	越桔萃取物	其他食品	-	-	15.7	15.7	愛知	已勸導業者退關
248	111.12.6	冷凍栗子醬 冷凍粟ペースト	其他食品	-	-	7.8	7.8	茨城	已銷毀 廢棄
247	111.12.2	地瓜乾 干し芋	其他食品	-	1.0	40.8	41.8	樞木	已銷毀 廢棄
246	111.12.3	銀魚	水產品	-	-	4.2	4.2	青森	已銷毀
245	111.10.31	冬菇	其他食品	-	-	16.8	16.8	靜岡	已銷毀
244	111.10.19	冬菇	其他食品	-	-	13.5	13.5	靜岡	已銷毀
243	111.10.21	乾香菇	其他食品	-	-	25.8	25.8	鳥取	已退運
242	111.8.25	蒟蒻粉 こんにゃく粉	其他食品	-	-	4.8	4.8	群馬	已退運 シップバック
241	111.5.25	濃縮藍莓果汁	其他食品	-	-	1.3	1.3	德島	已退運
240	111.5.12	乾香菇	其他食品	-	-	9.0	9.0	長野	已勸導業者退關

【食藥署官網】<https://www.fda.gov.tw/TC/siteList.aspx?sid=2356>

## 【議題12附件資料】各行政機關之排除適用電子簽章之公告

## 目 錄

立法院.....	3
司法院.....	3
行政院.....	3
中央行政機關(部會).....	3
行政院農業委員會.....	3
動植物防疫檢驗局.....	3
林務局.....	3
水土保持局.....	3
漁業署.....	3
行政院原子能委員會.....	3
行政院公共工程委員會.....	3
行政院環境保護署.....	3
國家發展委員會.....	3
檔案管理局.....	3
內政部.....	3
警政署.....	3
外交部.....	4
國防部.....	4
財政部.....	4
國庫署.....	4
國有財產署.....	4
關務署.....	4
賦稅署.....	4
教育部.....	4
國民及學前教育署.....	4
法務部.....	4
交通部.....	4
觀光局.....	4
民用航空局.....	4
勞動部.....	4

1

## 各機關排除適用電子簽章法項目之公告

更新日期：111年8月5日

編號	行政機關	法令或行政機關之公告	日期	公告資料
<b>立法院</b>				
1		台立資字第 0911000051 號	民國 91 年 4 月 9 日	☞
<b>司法院</b>				
1		(91)院台資二字第 08387 號	民國 91 年 3 月 28 日	☞
2		院台資一字第 0960026780 號	民國 96 年 12 月 20 日	☞
3		院台資一字第 1050017621 號	民國 105 年 7 月 6 日	☞
4		院台資一字第 1070004786 號	民國 107 年 2 月 21 日	☞
5		院台資一字第 1080010291 號	民國 108 年 4 月 12 日	☞
<b>行政院</b>				
1		院臺經字第 0910012123 號	民國 91 年 3 月 21 日	☞
<b>中央行政機關(部會)</b>				
<b>行政院農業委員會</b>				
1	動植物防疫檢驗局	農授防字第 1101510605 號	民國 110 年 10 月 27 日	☞
2	林務局	農林務字第 1081710672 號	民國 108 年 12 月 13 日	☞
3		農輔字第 1090022171 號	民國 109 年 01 月 30 日	☞
4	水土保持局	農授水保字第 1081866085 號	民國 108 年 12 月 2 日	☞
5	漁業署	農授漁字第 1101324468A 號	民國 110 年 2 月 26 日	☞
<b>行政院原子能委員會</b>				
1		會法字第 11000140032 號	民國 110 年 10 月 14 日	☞
<b>行政院公共工程委員會</b>				
1		工程技字第 1080201212 號	民國 108 年 11 月 11 日	☞
<b>行政院環境保護署</b>				
1		環署法字第 1080085217 號	民國 108 年 11 月 14 日	☞
<b>國家發展委員會</b>				
1	檔案管理局	檔秘字第 1100023751A 號	民國 110 年 7 月 30 日	☞
<b>內政部</b>				
1	警政署	警署外字第 0910071108-2 號	民國 91 年 5 月 3 日	☞

文化部.....	4
金融監督管理委員會.....	4
銀行局.....	4
保險局.....	4
證券期貨局.....	4
經濟部.....	4
國際貿易局.....	4
地方縣(市)政府.....	5
臺北市政府.....	5
彰化縣政府.....	5
高雄市政府.....	5
高雄市政府稅捐稽徵處.....	5
花蓮縣政府.....	5
臺東縣政府.....	5
臺東縣成功鎮公所.....	5
臺東縣卑南鄉公所.....	5
地方縣(市)議會.....	5
宜蘭縣議會.....	5
金門縣議會.....	5



編號	行政機關	法令或行政機關之公告	日期	公告資料
<b>地方縣(市)政府</b>				
<b>臺北市政府</b>				
1		府法秘字第 09110303900 號	民國 91 年 3 月 28 日	☞
2		府捷聯字第 09326020400 號	民國 93 年 12 月 1 日	☞
3		府工建字第 09322964601 號	民國 93 年 12 月 31 日	☞
<b>彰化縣政府</b>				
1		府法制字第 09100697850 號	民國 91 年 4 月 18 日	☞
<b>高雄市政府</b>				
1	高雄市稅務稽徵處	高市稽服字第 1082450621 號	民國 108 年 11 月 14 日	☞
<b>花蓮縣政府</b>				
1		府行法字第 1080224829 號	民國 108 年 11 月 12 日	☞
<b>臺東縣政府</b>				
1		府財產字第 0910026309 號	民國 91 年 4 月 3 日	☞
2	臺東縣成功鎮公所	成鎮行字第 0002693 號	民國 91 年 4 月 2 日	☞
3	臺東縣卑南鄉公所	(91)卑南鄉行字第 4238 號	民國 91 年 4 月 22 日	☞
4		府財支字第 1080247926 號	民國 108 年 11 月 21 日	☞
<b>地方縣(市)議會</b>				
<b>宜蘭縣議會</b>				
1			民國 108 年 10 月 16 日	☞
<b>金門縣議會</b>				
1		金議法字第 1080002738 號公告	民國 108 年 11 月 6 日	☞

編號	行政機關	法令或行政機關之公告	日期	公告資料
<b>外交部</b>				
1		外授領秘字第 1096400114 號	民國 109 年 3 月 16 日	☞
<b>國防部</b>				
1		(91)廣度字第 001085 號	民國 91 年 4 月 19 日	☞
2		廣度字第 0910002940 號	民國 91 年 11 月 1 日	☞
<b>財政部</b>				
1	國庫署	台財庫字第 11003769590 號	民國 110 年 10 月 4 日	☞
2	國有財產署	台財產管字第 10940000910 號	民國 109 年 2 月 12 日	☞
3	關務署	台財關字第 1111007306 號	民國 111 年 3 月 22 日	☞
4	賦稅署	台財稅字第 11104562890 號	民國 111 年 4 月 7 日	☞
<b>教育部</b>				
1		臺教資(五)字第 1080168259A 號	民國 108 年 12 月 16 日	☞
2	國民及學前教育署	臺教國署人字第 1080153791A 號	民國 108 年 12 月 30 日	☞
<b>法務部</b>				
1		法律字第 0910700139 號	民國 91 年 3 月 21 日	☞
2		法律字第 11003512280 號	民國 111 年 1 月 12 日	☞
<b>交通部</b>				
1	觀光局	交路(一)字第 10862004851 號	民國 108 年 11 月 21 日	☞
2	民用航空局	企法字第 10850286371 號	民國 108 年 11 月 14 日	☞
<b>勞動部</b>				
1		勞動法制字第 1080165595 號	民國 108 年 11 月 20 日	☞
<b>文化部</b>				
1		文規字第 10830336782 號	民國 108 年 12 月 3 日	☞
<b>金融監督管理委員會</b>				
1	銀行局	金管銀合字第 11002269731 號	民國 110 年 12 月 14 日	☞
2	保險局	金管保綜字第 11004943541 號	民國 110 年 11 月 12 日	☞
3	證券商質局	金管證發字第 1100365352 號	民國 110 年 12 月 10 日	☞
<b>經濟部</b>				
1	國際貿易局	經投資字第 11140007630 號	民國 111 年 2 月 17 日	☞

【議題27附件資料】有關發電業者向BOE提出之請求及BOE目前回覆

經濟部

## 五、試運轉轉供優化

TOWIA  
台灣離岸風電產業協會  
Taiwan Offshore Wind Industry Association

1. 為進一步優化風場專案整體財務規劃，建請 大部評估考量發電業者可於取得電業執照前獲得早期金流之機制。
2. 建請大部評估規劃發電業者可獲得早期金流之同時，亦准予計算並發行再生能源憑證(T-REC)，或發行類憑證之臨時性證明文件 或是相關可查詢系統以證明所產生電力為再生能源，以協助企業用戶計算並配置購買綠電，作為企業用戶履行環境效益義務之憑據。

A==

朝與躉購費率機制一致：目前試運轉轉供機制與躉購機制相同，先記錄併聯試運轉轉供電量，後於取得電業執照，才可以營業。

9

【議題44附件資料】 IEC標準edition之主要差異與各國採用情形

參考資料：IEC標準edition之主要差異與各國採用情形

## Explanation of IEC 60335-2-40 7th edition and previous editions

### • Major changes in IEC editions

IEC60335's edition	5 <sup>th</sup> edition (2013) 5.1 <sup>th</sup> edition (2016)	6 <sup>th</sup> edition (2018)	7 <sup>th</sup> edition (2022)
Overview	No major change from Ed. 4.2	A2L relaxation	A2/A3 relaxation
Flammable refrigerant requirements	Refrigerant charge calculation was firstly defined in Ed. 4.2. Ed.5 has the same requirements. Flammable refrigerant are normally only allowed up to m1.	Charge caps (m1, m2, m3) for A2L are separated from A2/A3 caps. More A2L charge is allowed.	Mitigation measures for A2/A3 were added > More A2/A3 charge is partially allowed. <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Circulation</li> <li>✓ ETRS concept</li> <li>✓ Releasable charge concept</li> </ul>
A2L concept	Ed.4.2 didn't have A2L category. A2L is added and separated from A2/A3 flammable refrigerants.	Mitigation measures for A2L were added > More A2L charge is allowed. <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Circulation</li> <li>✓ Ventilation</li> <li>✓ ETRS* concept</li> <li>✓ Ignition source exemptions</li> </ul> <small>*ETRS = Enhanced Tightness Refrigeration System</small>	The requirements for A2L ETRS will be relaxed further. <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Charge limit 50% LFL → Expanded to 75% LFL</li> </ul>
各國情形	台灣 (2013版)	澳洲 紐西蘭	EU 日本 美國 (預定2024更新)

【議題52附件資料】 APPENDIX D. DEVELOPMENT OF SUPPLEMENTAL TESTING INSTRUCTIONS FOR SET-UP AND TESTING -INFORMATIVE

AHRI STANDARD 1230 (I-P)-2021

## APPENDIX D. DEVELOPMENT OF SUPPLEMENTAL TESTING INSTRUCTIONS FOR SET-UP AND TESTING - INFORMATIVE

**D1 Purpose.** The purpose of this appendix is to provide guidance for manufacturers to develop the STI to detail the manufacturer's requirements for installation of a VRF System in a testing laboratory. Manufacturer shall provide Supplemental Testing Instructions, in accordance with Appendix D, 10 CFR §429.12, 10 CFR §429.43 and 10 CFR §429.70, for testing their equipment. This will allow for a uniform approach to determine minimum and other Standard Rating metrics. For official Supplemental Testing Instruction requirements, refer to 10 CFR Parts 429 and 431.

**D2 Background.** Manufacturers are required to certify ratings to the Department of Energy. In 10 CFR §429.43 Commercial heating, ventilating, air conditioning (HVAC) equipment) it is stated:

“(4) Pursuant to § 429.12(b)(13), a certification report must include supplemental information submitted in PDF format. The equipment-specific, supplemental information must include any additional testing and testing set up instructions (e.g., charging instructions) for the basic model; identification of all special features that were included in rating the basic model; and all other information (e.g., operational codes or component settings) necessary to operate the basic model under the required conditions specified by the relevant test procedure. A manufacturer may also include with a certification report other supplementary items in PDF format (e.g., manuals) for DOE consideration in performing testing under subpart C of this part. The equipment-specific, supplemental information must include at least the following:

“(v) Variable refrigerant flow multi-split air conditioners with cooling capacity less than 65,000 Btu/h (3-phase): The nominal cooling capacity in British thermal units per hour (Btu/h); outdoor unit(s) and indoor units identified in the tested combination; components needed for heat recovery, if applicable; rated airflow in standard cubic feet per minute (SCFM) for each indoor unit; water flow rate in gallons per minute (gpm) for Water-source units only; rated static pressure in inches of water; compressor frequency set points; required dip switch/control settings for step or variable components; a statement whether the model will operate at test conditions without manufacturer programming; any additional testing instructions, if applicable; if a variety of motors/drive kits are offered for sale as options in the basic model to account for varying installation requirements, the model number and specifications of the motor (to include efficiency, horsepower, open/closed, and number of poles) and the drive kit, including settings, associated with that specific motor that were used to determine the certified rating; and which, if any, special features were included in rating the basic model. Additionally, upon DOE request, the manufacturer must provide a layout of the system set-up for testing including charging instructions consistent with the installation manual.

“(vi) Variable refrigerant flow multi-split heat pumps with cooling capacity less than 65,000 Btu/h (3-phase): The nominal cooling capacity in British thermal units per hour (Btu/h); rated heating capacity in British thermal units per hour (Btu/h); outdoor unit(s) and indoor units identified in the tested combination; components needed for heat recovery, if applicable; rated airflow in standard cubic feet per minute (SCFM) for each indoor unit; water flow rate in gallons per minute (gpm) for Water-source units only; rated static pressure in inches of water; compressor frequency set points; required dip switch/control settings for step or variable components; a statement whether the model will operate at test conditions without manufacturer programming; any additional testing instructions, if applicable; if a variety of motors/drive kits are offered for sale as options in the basic model to account for varying installation requirements, the model number and specifications of the motor (to include efficiency, horsepower, open/closed, and number of poles) and the drive kit, including settings, associated with that specific motor that were used to determine the certified rating; and which, if any, special features were included in rating the basic model. Additionally, upon DOE request, the manufacturer must provide a layout of the system set-up for testing including charging instructions consistent with the installation manual.

“(vii) Variable refrigerant flow multi-split air conditioners with cooling capacity greater than or equal to 65,000 Btu/h: The nominal cooling capacity in British thermal units per hour (Btu/h); outdoor unit(s) and indoor units identified in the tested combination; components needed for heat recovery, if applicable; rated airflow in standard cubic feet per minute (SCFM) for each indoor unit; water flow rate in gallons per minute (gpm) for Water-source units only; rated static pressure in inches of water; compressor frequency set points; required dip switch/control settings for step or variable components; a statement whether the model will operate at test conditions without manufacturer programming; any additional testing instructions if applicable; if a variety of motors/drive kits are offered for sale as options in the basic model to account for varying installation requirements, the model number and specifications of the motor (to include efficiency, horsepower, open/closed, and number

46



**AHRI STANDARD 1230 (I-P)-2021**

of poles) and the drive kit, including settings, associated with that specific motor that were used to determine the certified rating; and which, if any, special features were included in rating the basic model. Additionally, upon DOE request, the manufacturer must provide a layout of the system set-up for testing including charging instructions consistent with the installation manual.

“(viii) Variable refrigerant flow multi-split heat pumps with cooling capacity greater than or equal to 65,000 Btu/h: The nominal cooling capacity in British thermal units per hour (Btu/h); rated heating capacity in British thermal units per hour (Btu/h); outdoor unit(s) and indoor units identified in the tested combination; components needed for heat recovery, if applicable; rated airflow in standard cubic feet per minute (SCFM) for each indoor unit; water flow rate in gallons per minute (gpm) for Water-source units only; rated static pressure in inches of water; compressor frequency set points; required dip switch/control settings for step or variable components; a statement whether the model will operate at test conditions without manufacturer programming; any additional testing instructions if applicable; if a variety of motors/drive kits are offered for sale as options in the basic model to account for varying installation requirements, the model number and specifications of the motor (to include efficiency, horsepower, open/closed, and number of poles) and the drive kit, including settings, associated with that specific motor that were used to determine the certified rating; and which, if any, special features were included in rating the basic model. Additionally, upon DOE request, the manufacturer must provide a layout of the system set-up for testing including charging instructions consistent with the installation manual.

“(ix) Water-source variable refrigerant flow heat pumps: The nominal cooling capacity in British thermal units per hour (Btu/h); rated heating capacity in British thermal units per hour (Btu/h); rated airflow in standard cubic feet per minute (SCFM) for each indoor unit; water flow rate in gallons per minute (gpm); rated static pressure in inches of water; refrigeration charging instructions (e.g., refrigerant charge, superheat and/or subcooling temperatures); frequency set points for variable speed components (e.g., compressors, VFDs), including the required dip switch/control settings for step or variable components; a statement whether the model will operate at test conditions without manufacturer programming; any additional testing instructions if applicable; if a variety of motors/drive kits are offered for sale as options in the basic model to account for varying installation requirements, the model number and specifications of the motor (to include efficiency, horsepower, open/closed, and number of poles) and the drive kit, including settings, associated with that specific motor that were used to determine the certified rating; and which, if any, special features were included in rating the basic model. Additionally, upon DOE request, the manufacturer must provide a layout of the system set-up for testing including charging instructions consistent with the installation manual.”

**D3 Supplemental Testing Instructions.** Manufacturers of VRF Systems are required to develop and submit Supplemental Testing Instructions for each Basic Model to ensure that their VRF Systems can be properly installed in the laboratory and tested by a third party testing organization. The following lists include the requirements identified in 10 CFR §429.43 as a reference only, followed by suggested additional inclusions to the STI for each Basic Model:

**D3.1 10 CFR §429.43 Required STI Inclusion (provided for information in this standard).**

- D3.1.1** System Nominal Cooling Capacity, Btu/h
- D3.1.2** System Standard Rating Heating Capacity, Btu/h (High-Temperature Steady State Heating for Air-Source)
- D3.1.3** Water flow rate per test, gpm
- D3.1.4** Rated static pressure, in H<sub>2</sub>O, where applicable
- D3.1.5** Rated Airflow per test, scfm
- D3.1.6** Compressor Frequencies per test
- D3.1.7** Required dip switch and Control Setting(s) per test
- D3.1.8** Confirmation statement to the requirement of an additional manufacturer software/hardware in order to perform rating tests.
- D3.1.9** Additional Test Instructions (general)
- D3.1.10** Motor/Drive Kit options for different field applications
  - D3.1.10.1** For each motor kit option: motor efficiency, horsepower, open/closed windings/number of poles
- D3.1.11** Drive kit settings per test
- D3.1.12** Special features or accessories required to obtain the listed rating.
- D3.1.13** Layout of the system for testing purposes
- D3.1.14** Charge instructions or a reference to the installation manual procedure for refrigerant charge
- D3.1.15** Items required to permit heat recovery



**AHRI STANDARD 1230 (I-P)-2021**

**D3.1.16** Any referenced or included MII (or version identification) used for ratings.

**D3.2** *Recommended Items to be Included in Supplemental Testing Instructions.*

- D3.2.1** Identify the Tested Combination
- D3.2.2** ODU set-up especially for Combined Modules
- D3.2.3** Set-up for IDUs in the test room(s)
- D3.2.4** Nominal Cooling Capacity of each Indoor Unit
- D3.2.5** Identify if the Oil Recovery Mode occurs in less than two hours
- D3.2.6** Allocation of IDU's for SCHE testing (For heat recovery systems, identify the split of the IDUs between heating and cooling)
- D3.2.7** Refrigerant piping diagram
- D3.2.8** Power wiring diagram
- D3.2.9** Control wiring diagram
- D3.2.10** Identify the System Control device required for testing
- D3.2.11** Define which ODUs/compressors will be operating for each test
- D3.2.13** Airflow-control Settings per each Indoor Unit
- D3.2.14** System break-in requirements
- D3.2.15** Steady-State Test Critical Parameter Adjustment Instructions
- D3.2.16** Liquid flow rate per module (applicable for VRF Water-source Heat Pump system)
- D3.2.17** Standard options used for rating tests

**D3.3** *CVP Data Requirements.*

- D3.3.1** If applicable, the required thermostat set points to ensure control for 80°F dry bulb temperature, accounting for Set Point Bias. Adjustments for set point offset are addressed separately in section 5.1.5.2
- D3.3.2** The starting indoor dry bulb temperature for the CVP shall be specified in the STI and must be between 82°F and 86°F.
- D3.3.3** The indoor dry bulb temperature ramp rate R2
- D3.3.4** Model numbers of Tested Combination Indoor Units
- D3.3.5** The indoor units to be Thermally Active for testing shall be specified in the STI for all load points. The indoor units to be Thermally Active for the 25% load point must represent no more than a Connected Capacity of 50%.
- D3.3.6** The operational settings of all critical parameters to be overridden during steady-state testing shall be reported in the STI for each load point. A unique ID shall be given to each component to identify operation during testing. Use Table D1 as an example template for reporting critical parameter values. The number and composition of overridden critical parameters is unique for each basic model.

**Table D1. Example Template Reporting Format for Critical Parameters**

Critical Parameters			Test Load Point			
Group	Unique ID	Measurement Units	100%	75%	50%	25%
Compressor	Comp 1	Hz				
Compressor	Comp 2	Hz				
Outdoor Fan	ODF 1	RPS				
Outdoor Fan	ODF 2	RPS				
Modulating Valve	MV 1	Pulses				
Modulating Valve	MV 2	Pulses				
Modulating Valve	MV 3	Pulses				

**D4** *Examples of PDF Graphics.* Typical wiring and piping diagrams for VRF Systems can be seen in Figure D1, Figure D2, and Figure D3 below

AHRI STANDARD 1230 (I-P)-2021

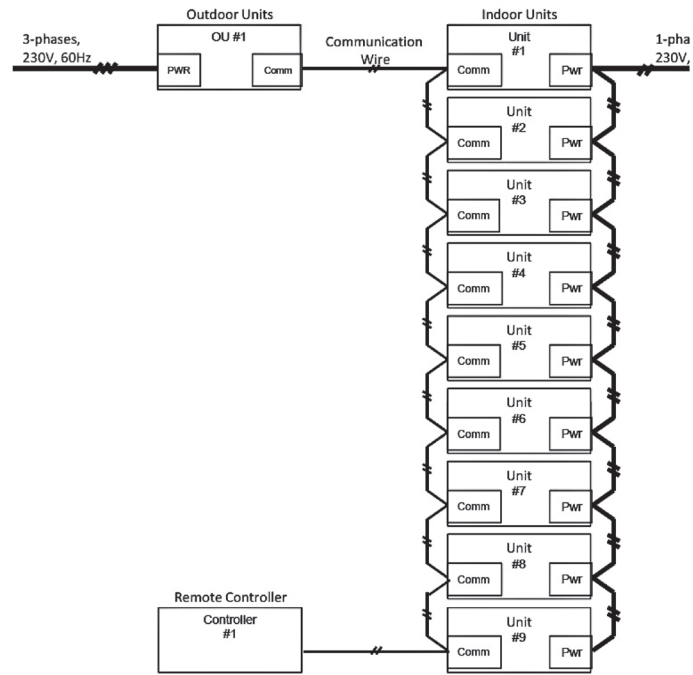


Figure D1. Typical Wiring Diagram for Heat Pump

【議題54附件資料】保全公司特殊安全裝置運鈔車應有設備審驗規定  
(台內警字第0920078202號令)：

**內政部主管法規共用系統**

列印時間：111.05.13 14:01

法規內容

法規名稱：保全公司特殊安全裝置運鈔車應有設備審驗規定

公發布日：民國 0 年 00 月 00 日

修正日期：民國 92 年 06 月 30 日

發文字號：台內警字第0920078202號令

法規體系：警政

一 本規定依保全業法第八條第二項規定訂定之。

二 審驗程序：

(一) 保全公司申請運鈔業務，應檢具下列資料一式二份，一份置於轄區警察局備查，一份報送保全業中央主管機關審查：

- 1 運鈔車規格之照片圖說。
- 2 防彈測試證明：防彈材質須具有點三八及點四五手槍等級以上之防彈功能證明及保固期限證明。
- 3 自動報警系統之規格照片、功能圖說。
- 4 防盜、防搶裝置之規格照片、功能圖說。
- 5 交通監理機關核發之行車執照證明。
- 6 具結書：具結書內容應具明本公司所使用之運鈔車和改裝、維護不良或未具防彈測試證明之實質標準，致損害客戶權益者，應負一切法律上之責任。

(二) 勘驗標準：

- 1 運鈔車規格照片圖說、行車執照證明是否與運鈔車實體相符。
- 2 自動報警系統：須於運鈔車裝設下列二項設備：
  - (1) 遙控(手動) 語音或聲光警報器。
  - (2) 行動電話車裝台、VHF 高頻率無線電設備、中斷式無線電車裝台，或其他經測試合於運鈔車使用，並經保全業中央主管機關認可之行動通訊設備。
- 3 防盜、防搶裝置：須於運鈔車裝設下列三項設備：
  - (1) 固定之保險箱。
  - (2) 所有車門於發生緊急事故時，可控制皆由內部開啟，不能直接由外部開啟。
  - (3) 自動停駛系統，或經測試合於運鈔車使用，並經保全業中央主管機關認可之車輛定位系統。

三 保全公司申請經營現金或其他貴重物品運送之安全維護業務，應檢具下列資料一式二份，一份報送中央主管機關審查，一份置於轄區警察局備查：

- (一) 運鈔車規格之照片、圖說。
- (二) 防彈測試證明：防彈材質須具有點三八、九〇手槍或與美國司法部國家司法協會所定防彈測試標準，達 NIJ0108001 IIIA 級同等級以上之防彈功能證明及保固期限證明。
- (三) 自動報警系統規格之照片、功能圖說。
- (四) 防盜、防搶裝置規格之照片、功能圖說。
- (五) 交通監理機關核發之行車執照影本。該車輛如非屬籌設中之公司所有，須加附於公司設立登記後所有權移轉予公司所有之讓渡書，且須於開業前移轉為公司所有。
- (六) 切結書：切結書內容應載明本公司所使用之運鈔車如因改裝、維護不良或未具防彈測試證明之實質標準，致損害客戶權益者，應負一切法律上之責任。

四 特殊安全裝置運鈔車審驗規定如下：

- (一) 運鈔車規格之照片、圖說、行車執照證明是否與運鈔車實體相符。
- (二) 車身或其他明顯處，須有醒目之〇〇保全字樣，字樣為標楷體(每字長、寬各二十公分以上)。
- (三) 車身顏色不得與警用巡邏車相同。
- (四) 經交通監理機關檢驗合格，並處於勤用狀態。
- (五) 自動報警系統規格之照片、功能圖說，是否與運鈔車自動報警系統實體相符。
- (六) 防盜、防搶裝置規格之照片、功能圖說，是否與運鈔車防盜、防搶裝置實體相符。

資料來源：內政部主管法規共用系統