



台北市日本工商會

2017

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

目次

1. 前言	57
2. 主要政策建議 「對蔡英文政府執政第2年之期許」	59
【現狀與課題】	59
●日本企業之來台發展及事業概況	59
●對台灣社會、經濟之認識	59
【對台灣政府之政策建議】	60
1. 實現國內產業振興政策	60
●重新檢視勞動基準法	60
●能源政策之具體化	60
●維持並提升製造業競爭力之行政程序	61
●制定促進都市代謝更新之公共基礎建設計畫	61
●振興服務業並提高來台旅客消費	62
2. 建構海外拓展之投資條件	62
●加入區域經濟合作協定之途徑	62
●藉台日合作以開拓其他國家市場	63
3. 加強台日合作	63
●擴大台日合作領域	63
●放寬 5 + 2 產業創新政策之規定並建立制度	64
●改善商業環境並加強安全層面之維護	64
3. 針對2016年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之台北市日本工商會評估報告	65
4. 2017年「白皮書」請求事項一覽表	68
5. 2017年請求事項	69
【1】關於汽・機車產業之振興方案	69
【2】關於電機電子零組件產業	77
【3】關於醫藥制度	80
【4】關於菸 / 酒 / 食品等之規定	83
【5】關於建設工程相關事項	87
【6】關於會計、稅務、財務等各事項	90
【7】關於智慧財產權	93
【8】關於勞動基準法	94
【9】其他	99

1. 前言

台北市日本工商會提交台灣政府『白皮書』之由來，始於2008年之「建議書」，而自台北市日本工商會於2009年10月提交最初所編製的『白皮書』以來，今年已邁入第九年。

去年，於2016年11月4日將2016年白皮書提交行政院國家發展委員會後，於11月24、25日直接就該白皮書內容等向日本政府機關等報告。在每年12月上旬召開之台日政府間之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，皆會參考此白皮書，可說愈來愈受到多數相關人士之重視。

此白皮書大致分為二個部分。前半部係以「主要政策建議」為題，以宏觀之角度對台灣政府提出建議之內容。係經由台北市日本工商會主要幹部反覆討論，並根據交流協會及其他相關機關之意見彙整而成。後半部則為「個別請求事項」。由在台灣活躍之日系企業針對現下之問題點及其改善方案，對台灣政府提出建議與請求，以隸屬於台北市日本工商會之日系企業（正式登記會員約470家公司）所參加之15個部會（汽機車、電機電子、醫藥品醫療機器、運輸觀光服務、食品物資、商社、一般機械、金融財務、建設等）提出之請求案為基礎，彙整為正式之議題，向台灣政府提出。

而，2016年白皮書之主要政策建議係於：1.在台日系企業之現況與期待、2.擴大國內產業振興政策、3.建立進軍海外之環境、4.加強台日產業合作、5.對台灣政府之政策提議之五大議題下分別提出意見。

此外，個別請求事項有44個項目，透過台灣政府相關部門致力推動之結果，目前已有6成項目可見到進展。

今年2017年版白皮書概要如下：

主要政策建議係以「對蔡英文政府執政第2年之期許」為題，就下列議題提出意見。

【現狀與課題】

- 日本企業之來台發展及事業概況
- 對台灣社會、經濟之認識

【對台灣政府之政策建議】

1. 實現國內產業振興政策
 - 重新檢視勞動基準法
 - 能源政策之具體化

- 維持並提升製造業競爭力之行政程序
 - 制定促進都市代謝更新之公共基礎建設計畫
 - 振興服務業並提高來台旅客消費
2. 建構海外拓展之投資條件
- 加入區域經濟合作協定之途徑
 - 藉台日合作以開拓其他國家市場
3. 加強台日合作
- 擴大台日合作領域
 - 放寬 5 + 2 產業創新政策之規定並建立制度
 - 改善商業環境並加強安全層面之維護

另外，個別請求事項則延續至今尚未解決之29個項目及新增之15個項目，共有44個項目。

此白皮書之正式提出已邁入第九年，並承蒙台灣政府大力表示：「改善政府機能並提升效率是政府的重要課題，相當歡迎台北市日本工商會踴躍提案。」。此亦係基於台日間長年良好關係所建立之信賴及成果。能存在一個機制使民間即使是細部事項亦可提出建言，對台日雙方而言均非常重要。

新政府執政已進入第二年。其間政府所實施之勞基法修正、推動綠能、年金改革等措施均為展望台灣將來之重要政策，亦可了解其想法與目標。尤其從建全政府財政之觀點來看，年金改革係為考量國家百年大計之重要政策，希望繼續以堅決之態度推動。

另一方面，於實施政策時，必須一面考量現狀，一面採取彈性的對策，希請政府在施行時採取慎重及具實踐性之對應，以免引起不必要之混亂而對台灣經濟發展造成不良影響。台灣經濟穩定發展，係日本所樂見並為日本經濟界所由衷盼望，認為其將對亞洲整體甚至全球之穩定性有所助益。

目前，台灣正面臨左右其未來發展之重要關頭，懇切希望現今之政權果斷推動具遠見之政策。為奠基將來之發展，台北市日本工商會今後亦將為推動台日經濟合作提供最大之協助。

台北市日本工商會
理事長 八木 猛
2017年11月3日

2. 主要政策建議「對蔡英文政府執政第2年之期許」

【現狀與課題】

● 日本企業之來台發展及事業概況

近幾年來，日本企業對台灣的投資件數依然維持很高的水準，根據經濟部投資審議委員會公布，2016年度直接來自日本的新投資件數為458件，投資金額攀升至3.5億美元。在投資件數比率上，與製造業相比，服務業有增加的傾向，製造業則在投資金額上仍然維持相當的投資金額水準。

依據日本貿易振興機構所做的亞洲及大洋洲日系企業實際狀態調查（註1）結果顯示，預估在2016年度內可出現盈餘的在台日系企業已上升至77%，在亞洲及大洋洲眾多國家之中，僅次於韓國及菲律賓高居第三。目前，日本企業在台灣的事業有盈餘者已超過70%，營運狀況良好。

2015年因台日民間租稅協定的簽署，台灣在商業環境的建構上已有更進一步的發展。台灣的營利事業所得稅稅率及租稅負擔與各國相比已是在較低的水準上，人事費用及各種基礎建設成本也較為穩定。本會對政府當局近年來致力營造上述有利在台日系企業營運的商業環境、以及持續改善商業環境的決心表示感謝。

● 對台灣社會、經濟之認識

台灣的經濟成長力鈍化、融入區域經濟整合步驟遲緩、以及人口負成長時代來臨等現象，已加重日系企業在台營運上不確定的因素。

台灣企業競爭力的低下以及消費市場的低迷情形，對許多正在發展與台灣國內企業商業合作、或計畫以台灣為主要市場進一步發展事業的日系企業而言，可能成為經營上另一項重大隱憂。

因此，我們希望政府當局能就提升出口產業競爭力與擴大內需市場，提出積極及具體的政策。

【對台灣政府之政策建議】

1. 實現國內產業振興政策

● 重新檢視勞動基準法

隨著2017年1月1日的勞動基準法修正，企業在相關制度的施行上已產生混亂，也增加額外的負擔。我們雖然了解制度修正的必要性，惟於制度修正時，加強與產業界的溝通使制度明確，並對於制度的變更設定緩衝期間等等，仍有其必要性。希望今後於制度修正時，也能設法將其對在台企業的營運衝擊降至最低，檢討引進制度的時程。

此外，就勞動基準法的修正內容而言，新修正的制度在勞工工作型態的管理上，極為僵化缺少彈性。在檢討人事費用增加等問題之前，應先檢討此一制度是否已背離各產業的實際營運情形，因而可能導致人才外流、台灣所有的企業競爭能力低下等問題，我們對此制度的設計感到憂心。本會建議檢討修正勞動基準法，使其能彈性因應企業的實際經營狀況。

● 能源政策之具體化

對於蔡政府所揭示2025年之前完全廢除核電廠的廢核政策，以及將再生能源比例提高為20%的能源政策願景，本會給予高度評價。

然而，大規模引進再生能源的政策，並非僅靠招攬對發電設施的投資即可完成。輸電網的升級、蓄電設備的設置等等，能夠整合電力系統及建構電力網絡計畫的訂定也有其必要性。例如：就2025年的混合能源願景中，比例上占大部分的天然氣及火力發電設施而言，不論是在建置發電設施的具體計畫及時程方面，或是在與發電燃料及天然氣相關的調度及運送計畫上，現階段尚未能見政府當局有明確的規劃。

政府當局在努力達成2025年目標的同時，應重視對目前電力供應不穩的現象採取因應的措施。目標達成之前需有相當的過渡時期，此為不可避免的事，於達成目標前，同時確保電力的穩定供應並適時更新供電系統仍有其必要。

目前，就該項規劃藍圖（roadmap），政府並也未有明確的說明。這一點，建議能儘早解決。

不僅是日系企業，對於在台灣經營的所有企業而言，電力的穩定供應實為不可欠缺、最基本的企業經營條件。本會期待政府不僅只提出具挑戰性的願景，也提出可實現該願景的宏觀的、具體的電力供應系統計畫。

● 維持並提升製造業競爭力之行政程序

台灣為出口帶動經濟導向，維持主要出口項目中的半導體相關產業的競爭能力非常重要。在該領域內，為配合未來需求的增加及技術的高度化，持續的投資是必要的。在此半導體相關產業中，許多日本企業已成為提供業主核心競爭能力的重要供應商。該產業也正是日本製造業檢討對台投資的重點產業。

在政府的行政程序中，可以看到包括用地取得及環境影響評估在內的各種審查，已成為取得執照的瓶頸。因此類障礙，造成業者需用比預定計畫更多的時間來完成該投資案件的例子也時有所聞。此難以預估的風險，也是讓外資企業評估來台投資時裹足不前的重要因素。

就該產業需快速創新以維持產業競爭力的觀點來看，本會建議在遵守法令的前提下，以不妨礙企業的經營步調為原則，實施更為順暢的行政程序。

● 制定促進都市代謝更新之公共基礎建設計畫

前瞻基礎建設計畫雖被制定為大規模公共基礎建設的投資計畫，但該計畫預算金額的大半數如果都被用於軌道建設，就可能成為失焦的投資計畫。

我們不否認引進交通系統、強化系統功能，在提升都市便利性的層面上有其投資的必要性。但是面對持續老舊的都市景象，政府當局卻未著手準備具體的都市更新計畫這一點，本會則抱持疑慮。

作為國際都市，適當地更新老舊城區、促進都市的新陳代謝可以維持並加強都市的競爭能力。因此，本會認為現階段應重新檢討以往的市郊建設計畫，積極推動以市區主要街道為主的都市建設計畫。

如上所述，對逐漸縮減規模的台灣城鎮而言，來自海外的旅客是活絡地方經濟的來源。期待政府能制定計畫並持續投資公共建設，使台灣都市成為吸引海外旅客的地方。

● 振興服務業並提高來台旅客消費

台灣的服務業是占GDP及就業人口約6成的重要產業。預估在少子化及高齡化的影響下，因為社會結構的變化，該產業也是未來極有可能衰退的產業。

但從另一個角度，因未來照顧高齡人口及服務富裕階層等需求將持續增加，該產業則在相關市場上具有潛在的發展空間。有鑑於近來日本服務業來台拓展業者持續增加，本會認為可藉機充實服務的內涵以刺激國內消費。請政府當局今後也能積極協助日本服務業來台發展，並促成日本企業與台灣企業間的合作。

面對即將到來的人口負成長社會及其需求的減少，以inbound服務（註：針對造訪台灣的旅客，在台灣境內提供服務）、或是outbound服務（註：針對海外旅客，跨國提供台灣國內產出的服務）的方式來創造需求應可作為因應策略。因此，政府當局有必要檢討相關的產業振興政策，諸如：開發觀光資源以吸引觀光旅客；整建國內設備及制度以因應來訪旅客；針對海外成長中的市場，積極推銷台灣的相關產業服務等等。希望政府能整合分散在相關部門以及業界中的資源，以inbound及outbound雙管齊下的方式，振興服務業。

2. 建構海外拓展之投資條件

● 加入區域經濟合作協定之途徑

目前，在全球各大地區推動簽署經濟合作協定的趨勢中，和台灣簽訂相關協定的僅只有紐西蘭、新加坡與中國。而與中國之間的ECFA後續協議，目前也無進一步的發展。在國際貿易相關的競爭條件上，相較他國處於劣勢的情形，對以出口為導向的台灣而言，是一嚴峻的考驗。此一狀況，已迫使部分產業轉往海外投資，使產業空洞化的現象浮現。

與此相關的建議，本會在往年的白皮書中雖已有記述，在此仍再度呼籲政府需致力加入代表區域經濟整合協定的TPP，及與日本簽訂EPA、FTA。並應就不符合國際慣例、僅台灣特有的相關產業規範，適時予以修改以保護投資。政府有必要針對在現行規範保護下的產業以及其他的台灣固有產業領域，就提升其產業競爭力的觀點進行通盤檢討、建構得以順利參與區域經濟自由化的條件。

● 藉台日合作以開拓其他國家市場

蔡政府目前正在推動以東協10國、南亞6國、澳洲、紐西蘭等18國為促進交流對象的新南向政策。雖然該政策已就經濟貿易合作提出資源共享、人才交流、區域鏈結等概念，但是卻仍未見有具體措施。

對台日雙方企業而言，新南向政策聚焦的地區為新興市場且經貿發展廣受注目的地區，如藉由台日合作可擴大與該地區的貿易，日本企業應樂於積極配合。本會期待政府就上述新南向政策中，日本企業與台灣企業之間應如何進行合作等進行研議，並提出具體的措施。

3. 加強台日合作

● 擴大台日合作領域

近來台日產業交流的領域正不斷擴大中，許多產業團體及地方政府也相互簽訂多項合作協定及備忘錄。此一動向正是台日間合作緊密進行的證明，其成果則將可期待在未來創造更具體的台日產業合作案例。

台日雙方以往雖也曾藉由簽訂租稅協定等措施，推動日本與台灣之間的產業交流。但為更進一步穩固雙方的合作基礎，今後仍期待政府當局能積極檢討引進能使雙方貿易更加活絡、更加順暢的措施。

台日間的貿易因持續實施的食品進口禁令、以及進口時需檢附檢驗證明等措施，實質上已造成日本商品無法進口至台灣的狀況，而此一狀況至今並未獲得解決。如同之前本會一直呼籲的；請求政府當局針對已有適當管理制度的進

口商品，依據科學的評估、合理的判斷、以及制度的設計，重新檢討廢除其檢附檢驗證明及禁止進口等措施。

● 放寬 5 + 2 產業創新政策之規定並建立制度

蔡政府為扶植產業所揭示的5+2產業創新計畫，包括綠能、生技、醫療、以及其他智慧機械及物聯網在內，都是可以利用日本企業的技術能力及優點的領域。為使日資及日本企業與台灣企業間更容易進行合作，希望台灣當局積極放寬相關產業規定並建立制度。

作為政府重點扶植的產業，其試點項目及實施範圍等雖已被提出，但現階段可看到的成果並不多。期待政府今後能更進一步努力推動。

● 改善商業環境並加強安全層面之維護

最後，本會請求台灣政府當局能繼續支持及協助：促進台日之間的人才交流；培養能成為日系企業貿易骨幹、熟悉日本事務的人才；支持日僑學校運作；更進一步協助以大學為中心的日本相關研究；加強安全防護措施，以防範近年來不斷發生的全球恐怖主義。

(註1) 本調查係於2016年10-11月間，針對20國/地區、為數4,642家的日系企業所進行的問卷調查，台灣方面則有209家公司回覆。

3. 針對2016年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之 台北市日本工商會評估報告

一、針對2016年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評估

關於2016年11月台北市日本工商會向台灣政府提出之2016年「白皮書」之個別請求事項44個項目，依據來自台灣政府各部門之個別回答及其後之台灣政府之政策對應，提出個別請求事項之企業及相關部門於2017年5月底茲評估如下。

此次（2016年）之評估結果於44項中如下。

A評價：6項	佔全體比率	14%	（2015年	18%）
B評價：21項	佔全體比率	47%	（2015年	62%）
C評價：17項	佔全體比率	39%	（2015年	20%）

此外，

A評價：已獲政府具體回覆，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：政府無具體回覆，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

關於A評價項目，因台灣政府相關部門之努力，幾乎可預見將獲得解決，故謹先致謝。

A評價項目為全體之14%，較2015年之18%減少。

B評價項目為全體之47%，較2015年之62%減少。

C評價項目為全體之39%，較2015年之20%增加。

上述結果據推測係依據以下理由。

有關A評價項目，4項為延續事項，應係「持續就是力量」之結果。

此外，其他2項為新案件，我們認為此係如「改善政府機能並提升效率是政府的重要課題，相當歡迎台北市日本工商會踴躍提案。」之政府強力發言旨意，政府相關部門誠摯努力處理之結果。

有關B評價項目，與2015年相比雖為減少，惟我們認為應亦為上述之誠摯努力處理之結果。

C評價項目與2015年相比雖大幅增加，可推測為本會提出之請求事項中具有專業性的事項增多，在解決問題上需要更多時間的緣故。尤其2016年之新案件中C評價者較多，亦為此次之特徵。

本會今後亦將盡量把獲得B及C評價的項目繼續刊載於2017年的請求事項中持續提出，希請台灣政府能夠進一步給予支持及協助。

二、針對個別請求事項與政府相關部門之交流會議

2016年版白皮書之特徵之一係為就一些重要議題，隨著台灣政府之政策推動而進行活躍之意見交換。此外，與其相關之日本企業為處理、對應前述事宜而經歷意料之外之困難亦為事實。

「白皮書」中提及之重要議題如下：

- 關於放寬日本產食品進口管制
- 關於遵守基礎建設投資（獨立發電廠〈IPP〉事業）根本要件之法律、契約，以及停止單方面法律修正、要求契約修訂（註：電業法修正法案之問題）
- 關於菸品政策之訂定（註：素面包裝之問題）

① 日本食品進口管制更為嚴格

2016年12月16日衛生福利部食品藥物管理署（TFDA）發表將加強日本食品進口管制，幾乎沒有給企業寬限期，依據報關地點、商品要求即日對應。因此，亦有企業於年底之繁忙期間被迫喪失銷售機會與增加大幅成本，現場陷於混亂。TFDA所發布之函釋對企業來說是以通常之對應無法處理之「災害」。

（另，已於2017年1月23日向TFDA提出日本工商會之意見書）

② 電業法修正草案

對於2016年7月底公布之電業法修正草案，因擬特別針對修正草案第64條表示反對，故已於8月9日向經濟部能源局提出工商會之意見書。提出意見書後，接著於8月16日（星

期二)工商會之相關人員拜訪亞東關係協會(現為台灣日本關係協會),報告已向經濟部能源局提出意見書,同時說明其背景,並請求協助。

9月2日,相關人員再度與經濟部能源局電力組當面會談,為避免電業法修正草案第64條通過,再次說明反對之理由、如實施時之IPP事業之損失及將來對台灣經濟之不良影響。

然而,於2017年1月11日電業法修正法案已完成三讀,於立法院通過、成立。

本修正案係為片面於事後變更曾經以契約決定之條件之內容,且不能否認將來有可能提出對事業更為不利之再修正案。此次之修正法案成立被外國投資家視為台灣之國家風險,不僅電力投資,在台灣投資長期之事業將可能變得困難,令人擔心最終結果將損害台灣的利益。

③ 菸害防制法修正案：素面包裝管制

2017年1月4日衛生福利部國民健康署通知實施包括素面包裝管制在內之有關「修正菸害防制法案」之公眾意見徵詢。

對此,工商會於2017年1月23日提出意見書,3月6日截止公開招募意見後,於3月15日(三)16:30~17:10進行與衛生福利部國民健康署之意見交換會,工商會、日本台灣交流協會相關人員均已出席。

此外,於5月18日(三)召開由衛生福利部國民健康署主辦之有關菸害防制法修正案之以業界為對象之公聽會,工商會亦已表示意見。

我們認為素面包裝管制之問題在於其恐有侵害品牌及商標等之智慧財產權及表現自由之虞,今後可能不僅為香菸之問題;再者三振制度係為即使是單純之疏失亦半永久性地累積並會處以停業處置之規定,該內容顯然已過度不合理。

此外,並無如依據上述管制吸菸率將會下降之科學數據,反而依據其他國家之實際成果,吸菸率並未改變,反而出現仿冒品橫行等之問題。

為降低吸菸率,以適當之步驟增稅等應較為有效,希望政府能予以檢討。

4. 2017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	2016年度部會評價
【1】關於汽·機車產業之振興方案	1	針對適合EV（電動汽車）及PHV（充電式混和動力車）之具有充電機能之機械式停車設備之設置者之政府補助制度	一般機械	2014	B
	2	重新修正計程車登錄車輛之定義與放寬計程車機場載客限制	汽機車	2016	C
	3	針對促進老舊車輛之換購之汽車稅制之調整與車輛檢驗制度之強化		2016	C
	4	為擴大國內汽車製造產業及零組件產業規模之產業政策		2016	C
	5	針對汽車安全規範導入全球基準		2016	C
	6	台灣生產之汽車材料之強化及該產業之培養		2016	B
	7	關於導入促進中古車出口之政策		2016	C
	8	關於環保車補助金之提案（對購買1級燃費效能車之補助金）		2017	
	9	關於重建廢輪胎回收制度		2017	
【2】關於電機電子零組件產業	10	要求更改內建調諧器（tuner）電視之進口關稅稅率	電機電子	2008	C
	11	廢除對電器產品課徵之貨物稅		2017	
	12	關於升降機檢查維修制度之重新檢視		2016	B
	13	希望廢除修理（交換）用的空調機用壓縮機的貨物稅		2017	
【3】關於醫藥制度	14	關於施行電器之各項規定前的事前調整		2017	
	15	關於妥善使用醫療財源（消除龐大的藥價差）	醫藥品 醫療機器	2008	B
	16	關於促進新藥之引進		2008	C
	17	關於廢除要求取得OTC醫藥品之DMF（原料藥主檔案）		2016	B
18	關於OTC monograph（指示藥品審查基準）之修訂	2008		B	
【4】關於菸/酒/食品等之規定	19	關於菸品非法交易對策之持續執行及加強	食品物資	2011	B
	20	關於放寬日本產食品進口管制		2011	B
	21	政府應確保菸品管制政策有效並合乎比例原則		2014	B
	22	關於調降日本酒、燒酎、琉球泡盛等酒類商品之關稅	運輸觀光服務/ 食品物資	2008	C
【5】關於建設工程相關事項	23	在台灣公共工程承攬案件中，引進公平且迅速之糾紛解決方法	商社	2012	B
	24	於建築物使用許可檢查前可將建築物昇降機臨時供作工程用之機制	建設	2016	C
	25	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	建設	2017	
【6】關於會計、稅務、財務等各事項	26	關於從日本匯款利息或分紅等至台灣之際於台灣扣除外國稅額手續之簡化	商社	2014	B
	27	綠色能源相關購售電合約（PPA）之權利義務具體揭示、抑制輸出之上限設定	金融財務	2017	
	28	關於營利事業所得稅調查之程序	台中分部	2017	
	29	關於保險費認列費損規定之重新檢視	台中分部	2017	
【7】關於智慧財產權	30	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
	31	關於調降演出費、權利金等契約中之權利金收入於台灣之稅率		2013	B
【8】關於勞動基準法	32	關於加班時間之限制	金屬/汽機車/ 金融財務/電機電子	2017	
	33	關於特別休假買入制度之重新評估	汽機車/金融財務/ 商社/醫藥品醫療機器	2017	
	34	關於勞動基準法對象範圍之重新評估	金融財務	2017	
【9】其他	35	關於遵守基礎建設投資（獨立發電廠〈IPP〉事業）根本要件之法律、契約，以及停止單方面法律修正、要求契約修訂	商社	2012	B
	36	關於放寬針對促進民間機構設置公共停車場（計時制、月租制）之建築法規	建設	2014	B
	37	關於促進無障礙機械式立體停車設備設置之相關法規整備		2014	C
	38	關於擴充位於台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜	運輸觀光服務	2015	B
	39	希望停止適用台灣經濟部所主導之工業合作計畫（Industrial Cooperation Program: ICP）	商社	2015	B
	40	關於雇用原住民事宜	電機電子	2016	C
	41	關於放寬外派人員之隨行家人之全民健康保險投保條件		2016	C
	42	關於勞動部勞動力發展署－青年就業旗艦計畫之營運		2017	
	43	關於放寬高中建教生的勤務限制		2017	
	44	希請推動日本地方自治團體在台成立直營事務所，與發給派駐人員工作簽證	事務局	2017	

共計 44 項目 · 延續事項 29 項目 · 新提出 15 項目

5. 2017年請求事項

【1】關於汽・機車產業之振興方案

議題 1 針對適合EV（電動汽車）及PHV（充電式混和動力車）之具有充電機能之機械式停車設備的設置者之政府補助制度（延續事項）

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

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

補充說明 (1)目前政府計畫的充電基礎建設為設置電動汽車用之充電站或於公共停車場設置充電設備等，此種構想是在出發地和目的地之間的途中進行「途中充電」。

但是電動汽車仍需要在夜間等不使用時，可以在停車時進行充電之「車庫充電」。此處「車庫」是指集合住宅之居民或辦公大樓的入居者使用的停車場，針對該設施之充電基礎設備的設置並非政府可直接進行的範疇。因此，對促進民間設施（集合住宅或辦公大樓）之充電基礎設備而言，活用政府補助制度之民間建設投資是最有效的。

(2)充電基礎建設大略分為急速充電設備與普通充電設備。適合「途中充電」之急速充電設備所使用之電壓非常高，因此設置合乎安全規格的設備及整合車輛充電插座規格有許多困難。

然而集合住宅及辦公大樓之停車場的「車庫充電」，以普通的充電設備（110V、一般插座）即可充分對應。此外普通充電設備利用110V電壓，對車輛上的插頭規格亦沒有任何影響。

再加上利用「車庫充電」亦可活用夜間電力於電動自動車的充電上，對迴避高峰時間之用電亦有貢獻。

(3)在日本已活用「一般社團法人次世代自動車振興中心」之充電基礎建設補助金制度，對於設置於集合住宅或辦公大樓，或其他建築之充電基礎建設（不論是

新的建築物、舊建築之設置、立體停車場、機械式停車場），補助其費用之1/2~1/3。

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

（一般機械部會）

議題 2 重新修正計程車登錄車輛之定義與放寬計程車機場載客限制（延續事項）

- 請求事項**
- ①政府目前尚未認可將客貨兩用車登錄為計程車，然而有些車輛種類可同時登錄為客貨兩用/小客車。希望政府能認可作為小客車登錄之車輛進行計程車之登錄。
 - ②計程車機場載客限制其中之一為各機場有個別的排氣量限制。希望在不曾大幅影響計程車業者之商務計畫下，將來可以放寬限制。

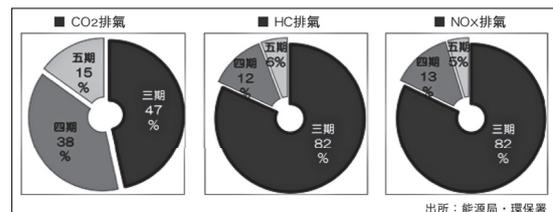
- 補充說明**
- ①關於客貨兩用車即使是同一車名的車款，依等級不同（依照後座座位的數量）分成客貨兩用車/小客車兩種種類。希望能認可將被分類成小客車車種等級的車作為一般的計程車使用。
 - ②低排氣量的車輛若可以進入機場載客，既可減少等待客人時的CO₂排出量，亦可改善環境。

因此希望未來政府在評估・實施環境對策時，能考慮此等低排氣量車輛之優點並放寬機場載客限制。

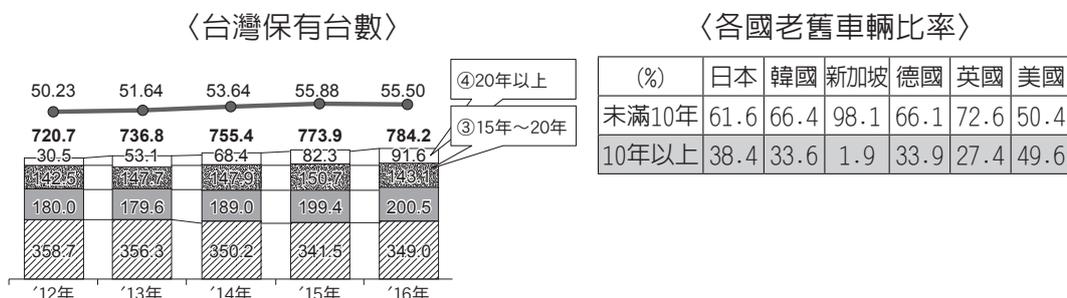
（汽機車部會）

議題 3 針對促進老舊車輛的換購之汽車稅制的調整與車輛檢驗制度之強化（延續事項）

- 請求事項**
- ▼老舊車輛對節能、CO₂減量、以及交通安全之不良影響越來越嚴重，故世界各國在老舊車輛的汰舊換新上，皆致力於提出獎勵措施（鼓勵）與強化法令規範（懲罰）並行。



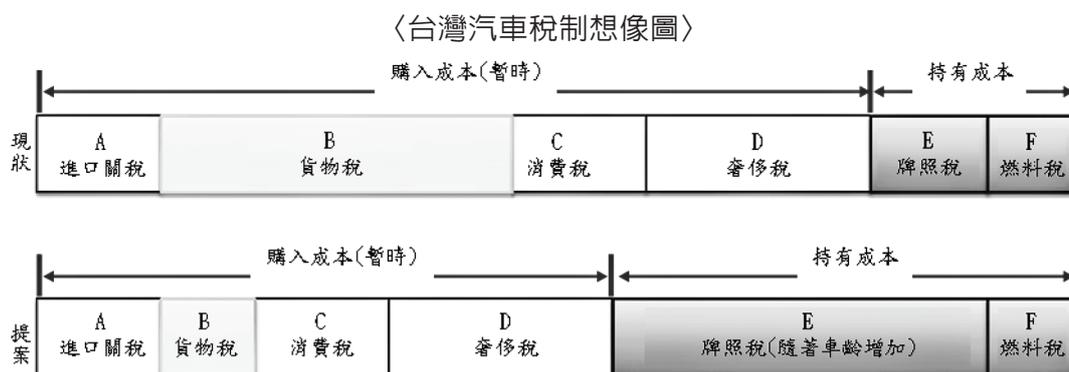
▼然而台灣對老舊車輛的汰舊換新，雖然有獎勵措施（鼓勵）的施策，然而由於導入的規範（懲罰）不足，所以促進換購的效果很有限。老舊車輛的比率逐年增加。



補充說明 ▼在安全層面上，需要強化對老舊車輛之車輛檢驗制度。

- 例如：(1)追加15年以上之老舊車輛之車輛檢驗項目
- (2)禁止20年以上之老舊車輛通行高速道路

▼現行車輛的購入成本高，保有成本低，因此需要調整老舊車輛之稅制。



〈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 4 為擴大國內汽車製造產業及零組件產業規模之產業政策（延續事項）

請求事項 ▼為了保護比進口車生產規模小的台灣國產車，需要可以促進當地汽車製造產業之政策。

▼台灣汽車產業的生產能力目前為70萬輛。對此國內生產約為31萬輛左右，只有一半的利用率。產能過剩的情況很嚴重。

【參考】'16年（國產車31萬台之基準）出典：車輛公會

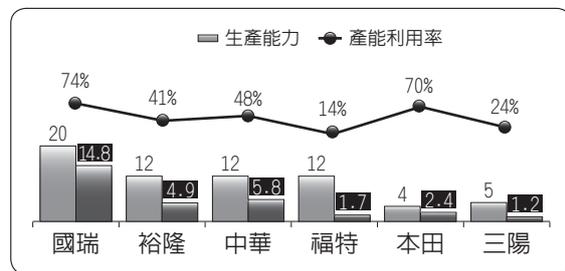
產業別	生產總額（億元）	就業人口
①完成車	1,906	12,000
②零件製造	2,279	90,000
總計	4,185	102,000

爲了對抗進口車使各製造商得以運用過剩的產能，增加生產提高競爭力，包括擴大完成車及零組件的出口，必須擴大量產規模。

〈'16年國內生產台數〉

· 內銷：26萬台
· 外銷：5萬台
⇒ 總計：31萬台

〈'16年各公司生產能力利用率〉



▼制定促進汽車製造產業之政策時，基本上以不影響國家財政爲前提，在不開發新財源的情況下，將一部分增加的稅收用於支持產業。

補充說明 ▼請評估以TPP、RCEP開放市場、自由化爲前提，即不違反WTO精神且能擴大量產規模之促進生產的支援政策（例：南非的APDP、菲律賓的CARS）。

⇒附件：南非 APDP※1 概要、菲律賓 CARS※2 概要

※1：Automotive Production and Development Program

※2：Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (CARS)

（汽機車部會）

議題5 針對汽車安全規範導入全球基準（延續事項）

請求事項 有關汽車之安全性能，藉由政府主導積極導入全球基準（安全檢測基準），在謀求減輕死亡事故、重傷事故之同時，並謀求產業整體的技術力升級、提升國際競爭力。

補充說明 · 在去年提案後，今年雖有就「台灣N-CAP」的導入進行具體討論，但因為政府預算不足，結果朝向雖予以導入，但挪用現行法規測試結果的方向去實施。

- 作為國際常識，安全檢測基準（評鑑）藉由制定較法規更為嚴格的條件（提高撞擊速度等），或制定配合該國交通情況的新形態測試（美國的小面積偏位撞擊測試等），使業者競相提升安全性能，並突顯其性能差距，實現安全技術的提升與乘員保護。若挪用法規測試結果，則無法顯示出差異化，以國際競爭力的觀點來看亦為落後。
- 請參照附件：各國 安全/廢氣排放/油耗法規及評鑑比較。

（汽機車部會）

議題 6 台灣生產之汽車材料之強化及該產業之培養（延續事項）

請求事項 ◆目前汽車產業為因應油耗基準，以「輕量化」作為採用新材料之關鍵因素。

其代表性材料有鐵（高強度低合金鋼、Hot Stamp用素材）、鋁、樹脂等。將來台灣產業的發展，取決於是否能夠在台灣當地調度該素材。因此，參考台灣政府對目前身為世界主力的電子產業的研究開發活動之支持，亦請政府研擬將來培養及強化鋼鐵、樹脂產業之方案。

補充說明 【請求事項】

- ◆關於輕量化材料召開業者與政府之交流會，聽取各汽車廠商之意見。
- ◆透過上述意見交流，若認為該產業有未來發展性，希望政府研擬如同過去政府支援電子產業研發費用之方式，支援材料產業。
 - 標的產業：鋼鐵・樹脂

【參考】〈過去由政府主導之特定產業支援政策〉

名稱	產業	年分	內容
A-Team	自行車	2002～2010	透過台灣國內具有各領域Know-How之公司之指導而提升競爭力。（例如：國瑞汽車TPS指導）
積體電路工業發展計劃	半導體	1986～	台灣ITRI（工業技術研究院）所研發的半導體製造技術移轉給TSMC並設立公司。另有採取R&D投資之減免賦稅之優待政策。

⇒藉由支援製造業的基礎之材料業者，強化產業整體的競爭力，並提高出口之競爭力。

- ▼以前在台灣之電子產業之產業結構主要是中小企業，因此整體而言企業投資研發費用比較少，故由政府主導支撐研發費的支出。

▼因政府主導之研發計畫（活動），目前台灣企業在半導體的最新加工技術及IT機器的產品開發方面，產品的技術開發已經發展到世界上最先進的程度。

▼因此縱使政府的財政配額中減少研發支出，民間企業主導之研發活動亦比原本政府主導時更加活絡，從研究開發的強度、企業部門所占之比率方面來看，台灣已成長到具有與先進工業國家相似之結構。

（汽機車部會）

議題 7 關於導入促進中古車出口之政策（延續事項）

- 請求事項**
- 建立能夠將貨物稅之減免（5萬元）優惠還付給出口業者之制度（目前狀況，僅能用於購買新車時之減價）。
 - 建立未購買新車也能夠把優惠反映到出口車輛之制度。
 - 提高減免額。

- 補充說明**
- 雖然貨物稅減免制度已經導入，但就舊車而言，只有被報廢而幾乎沒有轉移到出口。
 - 目前日本右駕（方向盤在右邊）之中古車輛持續出口至左駕（方向盤在左邊）國家，但推測將來會有方向盤相關之限制。屆時正是台灣中古車出口之商機。若能促進出口，更能期待擴大淘舊換新、零組件、物流產業。
 - 事例：2016年12月緬甸商業部公布2017年1月起禁止右駕。
（但可繼續進口右駕車）
 - 事例：俄羅斯（海參崴）自2015年1月起，限制右駕巴士。
並有今後將擴大適用到轎車之傳言（如同緬甸繼續進口右駕轎車）。
 - 2016年從日本出口右駕車輛到左駕國家之數量（=台灣中古車出口之潛在需求）
緬甸：12.4萬台
U A E：15.1萬台
智利：7.4萬台
俄羅斯：4.8萬台

（汽機車部會）

議題 8 關於環保車補助金之提案（對購買1級燃費效能車之補助金）

請求事項 ●具體訴求：

如同對購買效能1級之空調、冰箱、熱水器、瓦斯爐、電視提供補助一般，對購買1級燃費效能車之消費者提供一定金額之補助。

●理由：

- 1.就現況而言，廠商推出低耗油、高效能車的好處並不多。
- 2.吸引消費者購買低耗油、高效能之車款。

補充說明

- 2017年平均燃料效能標準（Corporate Average Fuel Economy, CAFE）規制，現行車大致上已經達到標準，接下來將討論下一期2022年CAFE規制。

CAFE規制針對沒有達到標準的企業・車種設有罰則，但是針對已經達到標準的車輛之優惠或好處較少（只對EV / Hybrid有獎勵）。

（在2017年規制開始後至2022年規制之間，對低耗油車沒有獎勵）

若對汽油車中的低耗油車設定獎勵，可以提升廠商及消費者雙方的環保意識。

- 政府曾於2015年11月7日至2016年2月29日施行「補助購置節能產品實施計畫」。藉由補助促進購買節能家電商品，估計每年可減少1.3億度之電力、1,449萬立方公尺之瓦斯，相當於可減少9.76萬噸之CO₂排放。
- 從而，藉由實施「補助購買節能汽車政策」，可提升消費者之環保意識，而促進購買1級油耗效能車，進而進一步可以改善環境。

（汽機車部會）

議題 9 關於重建廢輪胎回收制度

請求事項

爲了有效實施廢輪胎回收，重建廢輪胎回收制度。

參考日本等其他國家事例等，將廢輪胎回收方法採取多元化。

補充說明

在台灣，每年約產生10萬～12萬噸廢輪胎，由於環保署推動廢輪胎回收活動，輪胎製造業者及進口業者須支付廢輪胎處理費用（每年總額約5億元）。

在台灣，廢輪胎主要利用方式為當作能源。然而，近年受油價下降之影響，2016年後減少為了當作能源而回收廢輪胎之需求。

這種狀況下，廢輪胎回收業者所收集之廢輪胎，無法販賣給將作為能源再利用之水泥、製紙、製鐵業界等業者，因此造成了輪胎販賣店、汽車販賣店、巴士/物流業者等產生的廢輪胎遭到回收業者拒絕回收之情形。

以前，廢輪胎回收業者之回收作業，是以環保署處理廢輪胎費用或販賣收集之廢輪胎之利益來營運。然而，隨著用於能源之廢輪胎回收需求之減少，廢輪胎回收業者向輪胎販賣店、汽車販賣店、巴士/物流業者等收取回收費用之情形，越來越常見。

若未進行廢輪胎之回收，會導致廢輪胎非法棄置之疑慮。若有大量的非法棄置，將可能孳生蚊蠅而造成瘧疾傳播，或是引起火災等，可能會影響居民之健康及環境。

實則輪胎在依其原來目的使用完畢後，仍能用為能源或資源回收（土木用材料、道路・運動施設・公共廣場之鋪裝材料等）。在日本主要是利用高效率火爐，而將其作為產生能源之用。另外，在日本甚至有些業者因日本國內產生之廢輪胎無法滿足必要量，而購買進口海外之廢輪胎作為產生能源之用之情形。

鑒於Taiwan Rubber & Elastomer Industries Association（台灣橡膠暨彈性體工業同業公會）之研議，雖然已向環保署及各市政府・縣政府提出應推動相關對策之建議，惟截至目前為止未見有任何具體對策案。

希請政府在實現永續社會之目的上，重新評估廢輪胎之資源價值，並建立有效的廢輪胎回收制度。

【參考】WBCSD（World Businesss Council for Sustainable Development）
所從事之廢輪胎管理：<http://www.wbcsd.org/Projects/Tire-Industry-Project/End-of-Life-Tires>

（汽機車部會）

【2】關於電機電子零組件產業

議題10 要求更改內建調諧器 (tuner) 電視之進口關稅稅率 (延續事項)

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

補充說明 本件為延續請求事項，而台灣政府回應均為在台日間FTA論議協商。但是，日本已撤廢該產品進口關稅，應儘速改正目前有不平等稅率之情形，以排除台灣國內消費者所蒙受之損失。

(電機電子部會)

議題11 廢除對電器產品課徵之貨物稅

請求事項 貨物稅與奢侈品之物品稅屬於同性質之稅種，但現在仍有對已經普遍化之電視或相機等電器產品，課徵高稅率之情形，希望能將此高稅率予以廢除，以符合現實情形。

補充說明 在家庭中已普遍之下列電器產品，目前仍被課徵高額之貨物稅。意即台灣國內之消費者蒙受很大的利益損失，應儘速排除這種情形。日本沒有貨物稅之制度，因此稅率為0%。

<要求廢除貨物稅之產品項目及其稅率>

LCD color TV : 13%

Video camera recorder : 13%

CD Radio Cassette Recorder : 10%

Personal Audio System : 10%

IC Recorder : 10%

Active Speaker : 10%

Portable Speaker : 10%

(電機電子部會)

議題12 關於升降機檢查維修制度之重新檢視 (延續事項)

請求事項 一、根據2016年8月國家發展委員會所公布之「中華民國人口推估」，台灣人口變遷有下列趨勢：

- (1)人口結構老化加速：推估2016～2061年間，65歲以上老年人口比例將由13.2%攀升至38.9%，15～64歲生產年齡人口將由73.4%下降至51.5%，而14歲以下幼年人口將由13.4%下降至9.6%。
- (2)高齡化社會來臨：由老年人口比例來看，台灣自1993年起已成為高齡化社會（7%），但預估自2018年起將成為高齡社會（14%），而自2026年起將成為超高齡社會（20%↑）。
- (3)生產年齡人口於2015年達到巔峰約為1700萬，但預估於2061年將減少至868.2萬～1007.5萬。

二、據此，因高齡化、少子化造成人口減少，進而將產生勞動力不足以及勞動力老化等問題。以目前的情況來看，隨著升降機數量增加，維修人員也勢必得增加，但對屬於勞動密集型產業的升降機保養工作而言，人才招募實屬困難，因此造成人力不足的問題日趨嚴重。

三、隨著技術提升，自動化產品的開發勢必成為全球趨勢。升降機保養分為「檢查」以及「維修」兩項，而由人力轉換為由機器實施「檢查」的例子非常多，先進國家並已實施多年。希望放寬現行僅接受人工方式檢查的制度，以作為升降機產業人力不足問題的解決方案以及產業創新方向。

補充說明 一、引進升降機遠端監控系統之理由：

- (1)台灣正面臨少子化、高齡化的問題，預估10年後的勞動人口將減少154萬人（根據國發會2016年8月資料），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的升降機故障時的自動通報、透過機器進行監控的機能，比起以往只有在每個月固定時間才進行的維修人員檢查，不僅能避免技術上的不足、失誤等人為風險，亦能進一步保障使用者的安全。
- (3)隨著技術越進步、成熟，地震發生後的升降機遠端狀況確認、重新啟動、門無法開啓時的影像對講機功能等遠端管理可提供的功能，可使消費者更安全、安心。

二、鄰近國家/地區使用概況：

- (1)日本：自1981年起法律允許升降機的遠端監控，至今已過35年。到府進行保養為大約每3個月1次。
- (2)中國：中央法規允許遠端檢查。在升降機上裝設遠端管理裝置之前提下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查的頻率。
- (3)韓國：法規允許升降機的遠端檢查。2010年以後，若於升降機上裝設遠端管理裝置，可對於10年以內的升降機以人工方式每2個月進行1次保養。
- (4)香港：針對升降機之遠端管理運用，政府已開始進行測試。

(電機電子部會)

議題13 希望廢除修理（交換）用的空調機用壓縮機的貨物稅

請求事項 空調機的重要零件壓縮機故障時，目前即使是對交換用的由製造業者自己的銷售公司進口的壓縮機（5Hp以上），亦會課徵含有「奢侈稅」含意之貨物稅。

希望能將其由課稅對象中剔除。

補充說明 一此為用於修復消費者早已在使用之空調機的壓縮機，其為進行修理時不可或缺之服務用零件，對其課徵貨物稅等於是強加給一般消費者、使用者過重的負擔。
(等於重複課稅)

一該課稅法為1988年所發布，希望能重新評估其根本立意並進行檢討修正。

※目前的貨物稅率：依種類、馬力不同有差異，約為70.875%~135%

(電機電子部會)

議題14 關於施行電器之各項規定前的事前調整

請求事項 政府在施行電器之節能標準、RoHS標示規定、安全標準等各標準時，是採個別分散的方式實施，非但開始施行的時間各自有所不同，且在公告後仍多有變更。

希望政府及相關機關在實施此類標準前，可以確實與相關部門（包含相關業界）進行事前協調後再行實施。

補充說明 一針對空調機自2017年1月開始實施CSPF標準。但是針對市場存貨可繼續銷售的許可，卻是直到開始實施標準前的最後一刻2016年12月底才頒布，不得不說是缺少對市場之考慮。

一而在2016年1月公告了「2018年1月起之電器RoHS標示標準」，如前所述開始適用CSPF標準之空調機亦為其實施之對象。(結果空調機延期至由2018年7月開始實施)

另外據聞目前正在評估針對安全標準的變更，但在實施各種標準的時間表上看不到中長期的計劃性。

一我們認為在公告相關規定前應確實聽取業界的意見，藉由聽取業者反映應可避免對消費者、相關業界造成混亂。

(電機電子部會)

【3】關於醫藥制度

議題15 關於妥善使用醫療財源（消除龐大的藥價差）（延續事項）

請求事項 我方至今仍持續要求「推動醫藥分業」與「降低藥價差的政策」，但為推動醫藥分業，並有助於消除藥價差，必須以大醫院為中心推動，因大醫院在藥劑費上的衝擊較大。請求積極推動醫藥分業，並策劃與公布其具體政策目標（設定具體目標數值）。

關於DET（藥費支出目標），今後若要持續，懇請重新檢視目標數值的訂定與藥價調整方法。此外，關於PVA（價量協議）之回饋，請求有效運用回饋財源，例如將該預算新增至DET的目標中。

補充說明 ①關於降低藥價差的政策

以現況而言，藥價差對醫院而言是重要收入來源，因此需要統括性地考量整體診療報酬後而加以因應（日本將醫療保險之病患自付額從定額變更為負擔三成，對被保險人亦增加其負擔金額）。只要仍然和現況一樣，藥價差依然是醫院收入來源，就會成為選擇藥劑的標準，無法成功消除藥價差。現行很難透過修訂藥價消除藥價差。此外某些產品亦因多次藥價修訂而退出市場。我方期待根本性的政策與行政指導，以免醫師與病患選擇藥劑時受限。

②關於醫藥分業

據聞貴主管機關的慢性病連續處方箋釋出率目標值，於都會型醫院為30%、山地離島偏鄉醫院為15%，但此設定目標較其他各國低出許多（日本之院外處方率為70%）。主管機關雖然於2016年度白皮書回覆表示「食藥署將於2017年度規劃記者會，並於六大醫療資源區（臺北區、北區、中區、南區、高屏區及東區）辦理宣導藥師業務及醫藥分業政策推廣相關活動」，惟仍請儘速提出具體目標及行動計畫。

③關於DET

藥費支出目標的成長率在2013年設定為4.5%、2014年為3.3%、2015年為3.4%、2016年為4.9%，惟因目標係以去年之DET為基準，故低於去年實際值，導致2014、2015年實質上均為負成長，結果造成藥價調幅增大。直至2015年，藥劑費雖幾乎與前一年（2014年）同等（2014年實際值為1508億元、2015年實際值1507億元），但藥價卻仍遭到調整。

訂定DET時，希望以前一年度實際值為基準擬定成長目標，以免藉由試算對去年DET目標值之成長率，造成脫離現實之設定，形成對實際值負成長之計畫。再者，也希望在進行藥價調整時，能明確提出藥劑支出明細等提高透明性之對應。

（醫藥品醫療機器部會）

議題16 關於促進新藥之引進（延續事項）

請求事項 我方可理解新藥藥價的核算，在總額預算概念下，藥價受到限制。但第一類（突破創新新藥）的標準嚴格，加上藥價核算基準亦低，現行的PVS（藥價調查）或DET（藥費支出目標）亦造成藥價明顯過低。此外，所提藥價水準多半無法回收花費在新藥上的成本，導致拉長達成藥價合意的期間。該狀況將降低病患對新藥的可接近性，或成為阻礙新藥引進的主因。

補充說明 自2013年實施二代健保以來，因新增PBRS（藥價審議會議），造成核定所需時間拉長。根據2016年公布資訊，平均值為427日、抗癌劑之平均值則為722日，亦有案例自申請至接受藥價給付耗時2~3年。另外，存在不少產品無法接受低藥

價，數年未接受藥價給付。此狀況將造成病患之損失，為使病患得接近並使用新藥，請求制定將收載期間制度化等具體縮短政策，以免造成核定時程延遲。此外，有關藥價核算規定中設定之加價率，其適用方法不透明，懇請提出明確規定。

日本核定新藥藥價所需時間為60日（最長90日），且已制度化。此外為加快突破創新新藥的研發，日本某些制度會載明一定要件，符合該要件之新藥，在專利期間中將維持其藥價。

（醫藥品醫療機器部會）

議題17 關於廢除要求取得OTC醫藥品之DMF（原料藥主檔案）（延續事項）

請求事項 關於台灣之OTC醫藥品主成分需取得DMF之事宜，主管機關對去年白皮書回應表示，將修正藥品查驗登記審查準則條文，排除OTC藥品主成分原料要求須取得DMF核備函。預計2017年公布修正草案。

希望今年於修正草案2017年公文發布後，其修正對官民雙方均有益。

補充說明 關於本次DMF全面實施，不僅日本，預測所有在其他國家製造後出口台灣的OTC醫藥品，均會受到影響。此外，以現況而言，台灣DMF的品項數目僅網羅部分品項，不得不變更時，產品使用的主劑原料若不在品項表中，便無法製造該產品。

此外OTC醫藥品與醫療用醫藥品不同，一項產品會使用數種主劑原料。因此考量到費用時，亦可能被迫停產等，連帶造成台灣OTC醫藥品減少。

舉例而言，日本OTC醫藥品主成分管理上，並未要求DMF，此外目前亦無實際績效。

（醫藥品醫療機器部會）

議題18 關於OTC monograph（指示藥品審查基準）之修訂（延續事項）

請求事項 OTC monograph雖經逐次修訂，但以現況而言，收載品項數量和日本及歐美各國相比仍較少。擴大OTC品項可增加台灣國內國民自行購買醫藥品時之選項，促進台灣之自我藥療。今後希望官方與民間有互相討論之場域，擴大台灣之OTC。

補充說明 希望政府考慮十大先進國之販賣績效、使用績效等，以此為依據依序實施藥品審查基準之更新。

於十大先進國中，作為Switch OTC（處方藥改列OTC）而有一定期間以上銷售績效之主成分，亦有作為一般OTC販賣之案例，一般消費者可自行判斷購買之醫藥品數量正逐年增加。

（醫藥品醫療機器部會）

【4】關於菸/酒/食品等之規定

議題19 關於菸品非法交易對策之持續執行及加強（延續事項）

請求事項 立法院已分別於2017年1月11日及4月21日三讀通過「長期照顧服務法」及「菸酒稅法」修正草案，調升菸稅每包新台幣20元以挹注長期照顧所需資金。與現有菸稅金額相較，本次菸稅調幅高達170%（自每包新台幣11.8元調漲至31.8元），此次菸稅調漲亦為歷年來菸品稅捐調幅最大。

鑒於台灣經濟與國民所得低迷，如此大幅調漲菸稅恐有失衡，而合法菸品價格急速上漲，只會迫使消費者進入非法菸品市場。因此，政府應審慎考量非法交易增加的可能性及相關風險，同時我們也支持政府持續加強查緝走私菸品、打擊不法，以期維護合法市場秩序及確保國家稅收。

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

例如，汶萊政府在2010年增加339%的菸稅後，2015年合法菸品完全被趕出市場，市場上流通的菸品全部都是非法菸品；馬來西亞政府於2015年調漲菸稅35%後，走私菸品市占率於2016年12月亦提高到57.1%，創下該國有史以來最高的紀錄。

在臺灣，當行政院於2016年8月首度宣布預計調漲每包新台幣20元的菸稅，根據財政部資料，同年9月的走私菸查緝量即竄升至2015年同月的10倍。此外，2016年9月至12月的累積走私菸查緝量亦較2015年同期上升13%。

（食品物資部會）

議題20 關於放寬日本產食品進口管制（延續事項）

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

不僅去年12月16日TFDA突然指示個別包裝上須標示產地（都道府縣），造成相關業者經濟上的負擔，而且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。並且限縮了消費的選擇範圍而使台灣消費者蒙受很大的損失。

補充說明 今年5月16日為止，當初採取福島縣產食品進口管制措施的54個國家中，有23個國家已完全撤銷管制，而包含歐盟的19個國家要求必須檢附放射性物質之檢驗證明，美國及菲律賓則僅停止進口於日本國內停止出貨之產品，多數是基於日本國內停止出貨之產品或科學根據進行管制。據此，要求政府盡早針對管制範圍進行重新評估。

台灣及日本均為WTO會員國，依照WTO協定之目的「實質降低會員間之關稅與非關稅貿易障礙，以及廢止國際貿易關係間之差別待遇」，此管制亦在台日貿易間產生巨大影響。

（食品物資部會）

議題21 政府應確保菸品管制政策有效並合乎比例原則（延續事項）

請求事項 衛生福利部國民健康署於2017年1月4日預告菸害防制法修正草案時，提供60日的評論期，邀請社會各界就草案提出評論，此有助於提升台灣法規透明度，對於改善台灣的投資環境，實為正向發展，並有益於與國際標準接軌。

然而，該草案提出數項嚴厲的菸品管制措施，包括「三振條款」（亦即，對違反現行促銷規定三次之菸品輸入或製造業者處停止一年以上三年以下輸入或製造業務之處分）、素面包裝、將警示圖文面積由目前的35%大幅擴大至85%以及禁止香味料（如薄荷）。但此等管制措施如何能達成降低吸菸率之公共政策目標，則未見主管機關提出任何嚴謹的科學證據基礎、或任何法規影響評估。若未全面

評估所有利害關係人的於評論期中提出的意見就急於實施此等政策，恐使台灣無法履行國際貿易上的義務、嚴重影響台灣的投資環境，導致無法預期的嚴重後果。

為確保菸品管制政策有效及符合比例原則，政府應透過民主且高度透明的決策程序，徵詢並審慎考量各方提出之意見，遵守國際貿易上的義務，確保任何決策均係基於嚴謹的科學證據基礎，且應執行準確、及時及完整之法規影響評估（包括各項替代措施評估及成本效益分析等），以避免無法預期的嚴重後果。

補充說明 1. 三振條款

· 不確定及不可預測之投資環境

此等「三振條款」一旦通過，將針對違反現行菸品促銷規定三次之輸入或製造業者，處停止一年以上三年以下輸入或製造業務之處分。此一規定將加劇外國企業長年面對的問題，即各地方主管機關對於法規的解釋時有不一致、甚至執法過當之情形。

再者，此一規定不僅不合乎比例原則且過於嚴苛，並可能導致歧視性及選擇性的執法方式，損害外國企業之合法權利，從而加劇台灣投資環境之不確定性及不可預測性。

2. 素面包裝及85%警示圖文

· 侵害智慧財產權

素面包裝係對企業最具價值資產「品牌及商標」之剝奪，繼而將侵害企業的智慧財產權。

· 對消費者及零售業者造成全面性的負面影響

包裝之主要功能在於證明商品的原產地、品質及製造商。素面包裝及85%警示圖文措施，將增加消費者及零售業者於進出貨、販賣及展示過程中，在尋找特定商品及分辨不同商品上之困難度。

· 助長非法走私交易

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

3. 禁止香味料

- 對消費者造成全面性的負面影響

禁止包含薄荷菸在內之香味料，將剝奪消費者購買及使用其偏好產品之選擇權。

- 有礙合法市場之自由與公平競爭

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

- 增加違法販售之風險

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

（食品物資部會）

議題22 關於調降日本酒、燒酎、琉球泡盛等酒類商品之關稅（延續事項）

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

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

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

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

補充說明 雖可理解「日本清酒及燒酎等酒類原料的稻米，屬台灣主要農產品，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（威士忌、琴酒、伏特加、龍舌蘭酒等 無關稅；啤酒 0%；葡萄酒 10%；燒酎、琉球泡盛、清酒 40%）。

在台灣的日本酒、燒酎、琉球泡盛販賣價格，因為高關稅，是日本市價的2至3倍，故市場滲透力明顯受到打壓。雖然「米酒」的酒稅已一律調降，但只憑製造業者自己的努力，仍然無法獲得與飲用方式相同的「琴酒」、「威士忌」般的價格競爭力。

健全的競爭不僅可提升台灣製造者的技術、原料用米的品質，亦可藉由創造多樣化的飲用機會喚起消費者需求，擴大酒類商品整體之需求。

此外，「米酒」主要用於料理，未與「琉球泡盛」造成市場競爭。且「琉球泡盛」的原料為秈米，與「米酒」原料不同，對台灣稻米產業的影響應該不大。

若因調降關稅導致價格降低，可預期現有通路（主要為日本料理店）以外的銷售將成長。最終對台灣政府而言，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。

【參考】鄰近國家之進口關稅

<中國>日本酒42.3%、燒酎10%

<韓國>日本酒15%、燒酎30%

<香港>皆為0% ※歐盟、英國、法國、德國亦為0%

（運輸觀光服務部會／食品物資部會）

【5】關於建設工程相關事項

議題23 在台灣公共工程承攬案件中，引進公平且迅速之糾紛解決方法（延續事項）

請求事項 以台灣政府機關為定作人之公共工程承攬案件中，發生履行上之糾紛時，宜以公平且迅速之方法解決。希望積極引進仲裁、糾紛裁定委員會等國際性契約糾紛之解決手段，藉此減少、避免日商企業之糾紛案件長期化，促進業者參與台灣公共事業之意願，擴大投資環境。

補充說明 以台灣政府機關為定作人之公共工程承攬案件中，有許多因定作人與承攬人在契約上之權利義務不平等所致之契約糾紛，且解決問題曠日費時，造成日商企業參進之障礙。

為解決糾紛，公家機關之調解原本應從中立且公平之角度進行判斷，實際上卻難以維持中立性，另以訴訟解決糾紛需較長時間，對於承攬人並未發揮救濟功能。

於台灣桃園國際機場聯外捷運系統機電系統工程案（機場線案）中，基於立法院交通委員會決議，於去年夏天成立獨立之第三方委員會，提案採用糾紛裁定委員會（*）作為解決糾紛的手段之一。雖主管機關亦基於該提案顯示採用之意向，但意見協調發生困難，至今亦未見具體進展。

依據上述提案設立儘早解決糾紛案件之架構，除促進公共事業行政之改善，亦有助解決糾紛問題長期化造成參進公共事業之阻礙，另亦可連帶促進日商企業之投資意願，請求主管機關迅速積極處理。

（*）糾紛裁定委員會：該方法係於契約當事人間選任中立之裁定委員，於雙方合意之期間內，由委員進行裁定，藉此解決糾紛。可望公平且迅速解決糾紛。

（商社部會）

議題24 於建築物使用許可檢查前可將建築物昇降機臨時供作工程用之機制 （延續事項）

請求事項 希望昇降機檢查可於昇降機設置完成時即實施，以於建築物使用許可檢查前將建築物昇降機臨時供作工程用。

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

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

據聞上述執法轉為嚴格是因為許多建築工地於建築物竣工前以中華民國電梯

協會之檢查完成證明便開始使用建築物升降機，而裝潢用資材及機器材料之搬運造成該升降機損傷故障，於建築物完工後常有問題發生所致。

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

此外，新加坡亦允許臨時使用升降機，但有交屋前未經EV廠商有償進行檢修回復原狀，升降機業者便不提供保證之合理機制。

(建設部會)

議題25 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

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自治機關（縣政府等）請求民間委託之第三人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對策。因嗣後必須依該第三人結構技師之指導變更設計，故即使在興工之前夕仍不得不辦理建築變更申請，結果導致工期延後，建造成本增加。該建議事項原本在建築執照申請流程中就應該提出才是，希望建築執照申請程序能避免重辦，並合理運用。

補充說明 (1)關於建築執照申請已獲准之建造案件，其中曾有該自治機關（縣政府等）予以核准不久後便請求民間委託之第三人結構技師（結構設計師）就該核准案件重新調查及提出建議事項之案例。結果該第三人結構技師便就發生機率微乎其微的發生嚴重地震時之重度液化情形，要求採取建築物沉陷量不均之對策，此要求稍嫌過度。

(2)因嗣後必須變更設計，故即使在興工之前夕仍不得不辦理建築變更審查申請，結果導致工期延後，建造成本增加。此對於直接進行投資之企業家而言乃係無法預期之損失及機會喪失，對承攬商而言亦是風險。

(3)此外，該建議事項原本在建築執照申請流程中就應該處理才是。再者，建築執照申請本身係為確保建造專案在法規上之一致性，包括日本在內，一般世界各國都

會有建築執照申請，然而，一經核准後，該予以核准之當局便立即隨機選出案件，並委託民間重新調查，嗣後更再要求辦理建築變更申請之案例，卻極為少數。

【參考】中華民國建築法及相關法規 <http://db.lawbank.com.tw/FLAW/FLAWDAT06.aspx?1sid=FL003824&type=S>

(建設部會)

【6】關於會計、稅務、財務等各事項

議題26 關於從日本匯款利息或分紅等至台灣之際於台灣扣除外國稅額手續之簡化（延續事項）

請求事項 從日本匯款利息或分紅等至台灣之際，雖會依據日本法律扣繳稅金，然如於台灣扣除外國稅額時，依據所得稅第三條第二項之但書，作為日本扣繳稅金繳納證明，除需由稅務署發行之納稅證明書外，尚需台北駐日經濟文化代表處之驗證（所謂文件證明）。

因此，希望廢除該項驗證，修正規定僅以納稅證明書於台灣扣除外國稅額，以更加強台日間貿易之便利性。

補充說明 對於以企求達成將來與海外更加活躍之經濟合作為目標之台灣而言，應採取與OECD各國相同之程序。遽聞政府正就此事項進行檢討改善，對此給予正面評價。從促進更加活躍之對台投資之觀點而言，希望實現程序簡化、廢除該項程序。

(商社部會)

議題27 綠色能源相關購售電合約（PPA）之權利義務具體揭示、抑制輸出之上限設定

請求事項 希望重新評估購售電合約第9條規定。

目前針對系統因素所致停止受電並無日數上限及並未規定達到該上限時之損害賠償。

倘重新評估第9條，就事前協議之期間設定日數上限，且將各種權利義務也隨之具體化，該事業公司便可根據當事人間協議之契約，並在此前提之下進行風險上限之計量，並可依現金流量作成未來事業投資之判斷。

於資金調度方面應建立專案融資（project finance）等運用基礎，使專案資助人（sponsor）之追索（recourse）得以限定。我方認為此除能擴大資金調度之額度外，亦可加速開發所有需要各種鉅額投資之基礎建設。此外，亦可期待讓台灣當地銀行累積所謂結構性融資（structured finance）之技術訣竅（Know-How），此結構性融資係排除專案資助人之資產負債表或未來負擔債務之可能，並以適當分配風險為前提。

補充說明

目前台灣經濟部、金管會及相關機構以在台逐步振興專案融資為方針正在推行各種對策。但截至目前為止，以無追索權、有限追索權為基礎之專案融資仍未達到具體進展。

尤其是以可再生能源事業為對象之專案，因台灣當地銀行以往即有所謂上述相關金融Know-How不足的問題，使購售電契約（PPA）之權利義務揭示不足（因此，即使能理解其架構，但就以事業期間長達20年為前提之超長期融資，在該判斷上仍有重要課題尚待討論）。

我方在2016年度白皮書請求事項亦曾提及相同內容，而主管機關之回覆主要為因法律已有規定，故並無問題。然如欲包括國外金融機關在內大範圍進行資金調度，並計畫使當地銀行逐步累積Know-How，我方認為應就各種風險之所在於個別契約具體規定，而非依法規定，此對於專案融資之逐步振興而言乃不可或缺。

日本導入FIT（固定收購電價）制度時，基於急速擴大可再生能源發電事業之主旨，就抑制輸出部分於購售電合約中有規定：①（為防止啟動抑制輸出而另行依法對電力公司課予努力義務後）除非有確保系統安全等合理理由，否則不會啟動抑制輸出、②即使啟動抑制輸出，若一年內抑制輸出日數之累積超過30天時，電力公司應依規定之計算方式對發電事業賠償損害。且就損害賠償部分亦已事先具體規定付款期限、金額計算方式，對於超出日數上限啟動抑制輸出之情形並有規定發電事業無需經由訴訟方式即可獲得補償之程序。根據相關購售電合約上之規定可進行現金流量之定量分析，有助於針對可再生能源發電事業之多項專案融資之籌組。

包括上揭日本案例在內，重新評估相關規定實為有效。

【參考】

【購售電合約（PPA）第9條】

未規定因系統因素所致停止受電之損害賠償。

【再生能源發展條例第8條】

台灣電力公司有義務躉購經中央主管機關認定而由再生能源發電設備所產生之電能，非有正當理由，並經中央主管機關許可，不得進行抑制輸出。

（金融財務部會）

議題28 關於營利事業所得稅調查之程序

請求事項 為減輕企業之負擔，請盡快縮短確定納稅額所需之時間。

補充說明 關於國稅，雖理解原則上有五年之調查權，惟例如：發生虧損之企業需很久才收到營利事業所得稅之退稅，比起其他國家而言，此對企業造成負擔，使其可能重新檢討日後在台之事業營運。此外，很多因承辦人員之不同而使見解迥異，且並未依據相關法令、行政規章加以明確說明，因此絕大多數對其一貫性、透明性仍存有懷疑。

爰請求早日確定納稅額，並提高稅務調查之一貫性、透明性。

（台中分部）

議題29 關於保險費認列費損規定之重新檢視

請求事項 如企業與台灣境外之保險公司簽訂損害保險契約，為將該保險費認列費損，需事前取得主管機關核准，且其理由更受到限制，懇請重新檢視此一規定。

補充說明

- 就企業活動中之風險管理而言，損害保險契約係有效方法之一，其成本基本上應認定認列費損。
- 另一方面，營利事業所得稅查核準則第83條、財政部2004年5月7日台稅一發字第0930452629號函中，設有有關與位於台灣境外之保險公司簽訂損害保險契約時，應就該保險費之認列費損事前取得核准及其內容之種種限制。因此，其對企業自眾多商品中自由選擇適合風險之適當契約造成阻礙。
- 尤其是跨國企業，可由母公司與保險公司簽訂一個囊括全球風險之契約，再由海外子公司負擔適當比例之保險費，惟其實行卻受限於前述台灣法規。因此，

縱使企業對於台灣有具高成長性的預測，惟受限於目前保險相關規定，恐將對投資具高風險之新事業持保守的態度。

(台中分部)

【7】關於智慧財產權

議題30 關於在台灣專利法中導入間接侵權制度（延續事項）

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

具體而言，希請導入以下要件。

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

補充說明

- 因為未導入間接侵權制度，會有零件全數在台灣製造，再全數出口在別的國家組裝的情況，問題相當嚴重。
- 日方於2007年11月向台灣經濟部陳部長提出的「智慧財產權建議書」中，請求導入間接侵權制度後，仍不斷於白皮書中提出請求。
- 日方每年（自2014年）皆於交流協會（日本台灣交流協會）與亞東關係協會（台灣日本關係協會）定期舉辦的「台日經貿會議」中請求導入間接侵權制度。

(智慧財產委員會)

議題31 關於調降演出費、權利金等契約中之權利金收入於台灣之稅率（延續事項）

請求事項 關於調降演出費、權利金等契約中之權利金收入於台灣之稅率，希請演出費等亦可適用降稅措施。

- 補充說明**
- 關於演出費，非台灣的居住者會被課徵20%的稅，而這部分的稅賦通常會要求在台灣從事業務活動的台灣日系企業實質負擔，目前這個負擔已妨礙了交易契約之締結。
 - 在數位內容產業，不涉及物品之交易較其他產業多，所以會面臨很多上述稅率問題，就促進在台灣創造雇用機會的日本企業之業務活動而言，改正這點亦有極大意義。
 - 2014年所修正的「外國營利事業收取製造業技術服務業與發電業之權利金及技術服務報酬免稅案件審查原則」，並未將如表演者的演出費、音樂、影像著作權的權利金等納入適用對象，因此前述問題仍未解決。
 - 2016年生效的台日租稅協定中，亦將演出費排除降稅措施的適用（第17條）。
 - 已於2014年～2016年的白皮書，進行本事項的請求。
 - 在2013年前的白皮書中，亦於「有關股利、利息、權利金低稅率之適用」議題，就相關之稅率調降每年作出請求。

（智慧財產委員會）

【8】關於勞動基準法

議題32 關於加班時間之限制

- 請求事項**
- ①請針對因一例一休而使加班費增加乙事重新檢視。希望改為不超過1.50×時薪之程度，以免過度增加勞務費之負擔。此外，懇請針對是否有就取得事後補假休息取得進行勞資協商之必要，進行法律解釋以使其明確化。（汽機車部會）
 - ②懇請針對將假日出勤加班費修訂為依實際工作時間計算進行研討。
（金融財務部會）
 - ③希望加班時間之計算範圍，回復至勞基法修法以前不包含假日出勤之規定。
（金屬部會）
 - ④配合業界特性以適當因應一例一休。為使各業界可藉由繁忙期等彈性因應，希望重新檢視適當因應。
（汽機車部會）

希望放寬每月加班時間之規定。並且，亦請針對正常工作時間之彈性調整（以一年為單位設定正常工作時間等）進行研討。（電機電子部會）

⑤逐步修訂勞基法加班時間之限制或制訂法規遵守之寬限期間。制訂寬限期間之外，同時實施促進僱用政策（補助金等）。（金屬部會）

補充說明 ①加班費增加後，各公司因遵守法規而發給加班費，造成其勞務費負擔因而增加，另一方面台灣產品競爭力必然減弱。於產品製造之業界中，以經營之觀點而言，因必須減少增加之勞務費、或採取相應對策，勢必加速追求業務效率化或機械化。在僱用方面而言，徹底減少加班而造成員工收入減少，即便是由勞方角度以觀，現行法亦非其所期望。

②無補充說明。

③再次修訂每月加班限制46小時之對象（計算）範圍（如同修法前）

修法後納入假日出勤時間，使對象範圍擴大，引發勞資雙方不滿。

對公司而言因產能減少而使利潤減損，對員工而言則使個人所得減少，對雙方而言實非有利之政策。

⇒希望加班時間之計算範圍回復至修法以前不包含假日出勤之規定。

④（汽機車部會）

因一例一休而使可設定之工作型態出現限制。由於汽車業界中，每月之工作量會因汽車市場之銷售情形或新車款上市時間等時期而有所不同，故希望改為可依彈性之工作型態調整因應。

【參考】運用特休取得連假（北谷町）

https://www.chatan.jp/seikatsuguide/shushoku_rodoo/oshirase/nenkyu.html

⇒請台灣政府亦能協助公司解決問題，如淡季時給予全體員工有薪假、並於夏季、歲末年初計劃性地給予特別休假，以實現較長連假等。

(電機電子部會)

請求案①：維持每月加班限制46小時，惟假日加班時，將當日最初之8小時排除於46小時外。

請求案②：如無法將假日加班當日最初之8小時與以往般排除於每月加班限制46小時外，則將加班限制從46小時增加至60小時。

此外，亦請就採用日本正常工作時間之彈性調整化（以一年為單位設定正常工作時間等）、「36協定特別條款」之彈性適用等進行研討。

季節商品之On Season（繁忙期）中，於現行每月加班限制（46Hr/月）之制約下，季節商品之生產等難以進行彈性運作，結果造成台灣國內生產之競爭力降低。

⑤就目前體制而言，因僱用新人而使人員增加以致提高勞務成本，也是無可奈何之事。

倘可維持新人的僱用，則可維持產能（＝維持營業額）。

但，傳統型鋼鐵相關製造業為冷門業種（粗重、髒污、危險之作業），係處於煩惱新進僱用人員之情況，今後難以維持/擴大營業額。雖進行提高生產性之活動，惟修法後難以立即因應。因此，希望制訂寬限期間，同時限期實施促進僱用政策（補助金等）。

(金屬/汽機車/金融財務/電機電子部會)

議題33 關於特別休假買入制度之重新評估

請求事項 ①勞工於年度內無法休完之特別休假，如非可歸責於公司方面時，請求重新評估為可不予買入。

* 特別休假目的係為給予勞工適時之休息，如為交換工資而故意不休假時，則違背特別休假之立法精神。

* 將增加企業之經營成本，壓迫事業經營環境。 (汽機車部會)

就因此次修法（自2017年1月1日起施行）所被新賦予義務之勞動基準法第38條第4項之內容「勞工之特別休假，因年度終結或契約終止而未休之日數，

雇主應發給工資。」，希望研究將其廢除。 (商社部會)

- ②希望勞動基準法第38條明載意圖促使休假，及明載特別休假之意義，或增加記載如員工無法休完特別休假時，員工有確實向公司說明其理由之義務等。

(醫藥品醫療機器部會)

- ③未於年度內休完之特別休假順延至下一年度之認可

特別休假起算日之統一（現行：到職日⇒例如：統一為4月）為求會計上之方便年度特別休假之計畫性地授予制度之實現。

(汽機車部會)

希望承認附有一定期間內之條件之特別休假結轉制度。

(金融財務部會)

- ④有關派遣至國外之員工，如依據工作地點之法定假日日數與短期歸國休假等之海外派遣特別授予休假日數，其日數較勞動基準法之法定假日為多時，請求研究可將勞動基準法之法定假日挪移、調整。

(金融財務部會)

補充說明 ① (汽機車部會)

現行之勞動基準法就特別休假原則上已修正依照勞工自身之日程申請休假（原本係規定依據勞資雙方協商之結果申請休假）。亦即，勞工有權充分申請所有特別休假日，惟如勞工故意不休假時，係無法歸咎於雇主之責，故不應強制使雇主支付工資。

此外，如給付工資時，勞工將放棄休假，並且改以加班方式處理，如此則無法招募新員工，亦將喪失就業機會。

為此，我們主張應取消將無法於年度內休完之特別休假轉換為給付工資之規定。

(商社部會)

不論東西方，特別休假本來之目的應為「使勞工從工作中解放，謀求身心之放鬆」，然如以此次之修法，對於公司方面課予未休完之特別休假買入義務時，則即令公司方面如何健全地促使員工休完特別休假，實際上仍將發生員工故意不休假（不希望休完）之案例，而無法達成本來目的之「謀求身心之放

鬆」，對公司方面而言更將處於招致不僅無法達成初期之目的，且將增加成本負擔之雙重弊害之狀況。

(金融財務部會)

有關特別休假之結轉制度（勞動基準法第38條、勞動基準法施行細則第24條、第24條之1、第24條之2）

(1)年資較長之勞工通常已擔任公司要職，一方面可有較多的特別休假，然另一方面，實務上亦容易發生難以休假之狀況。

(2)如可放寬勞動基準法，以附有一定期間內之條件承認及運用特別休假結轉制度，對於勞工及雇主雙方應較為理想。（例如：經勞資雙方合意得結轉最長1年之未休完之休假。）此一彈性不但對勞工而言可從容安排休假，同時如於離職前實施最終未休完之休假之買入時，對本人亦不會產生損失。

- ②【意見】本條文之目的，據我們所了解，係以促進員工申請特別休假為目的而定。然而，我們認為原來之條文之意圖已無法確實被傳達，且已產生使員工減少申請特別休假之反效果。

【對應方案】例如：是否可採取於本條文中明載意圖促使休假，及明載申請特別休假之意義等之對應。或是否可採取增加記載如員工無法休完特別休假時，員工有確實向公司說明其理由之義務等之對應。

③（金融財務部會）

有關對於派遣至國外之員工之「特別休假」買入制度之重新評估（勞動基準法第37條、第38條、勞動基準法施行細則第24條、第24條之1、第24條之2）

(1)派遣至國外之員工因於台灣有雇用契約，故應為勞動基準法之對象。

(2)台灣之法定假日雖為12日，惟各國之法定假日不同。例如：日本之法定假日為16日，比台灣多出4日。

(3)派遣至國外之員工一般多賦予其7~10日左右之工作日之「短期歸國休假」等，如與本人之特別休假合計，可有每年40日左右之特別休假。

(4)希望研究就派遣至國外之員工，依據工作地之法定假日日數與短期歸國休假等之海外派遣特別賦予休假日數，如該日數較勞動基準法之法定假日為多時，則可挪移、調整勞動基準法之法定假日。（例如：勞動基準法之法定假日即使未經員工之個別同意，如於派遣海外前取得員工之統一同意時，則直接依工作地之法定假日使用，於年度末時就未休完之特別賦予休假經本人之同意可不買入合理範圍內之日數）

（汽機車/金融財務/商社/醫藥品醫療機器部會）

議題34 關於勞動基準法對象範圍之重新評估

請求事項 勞動基準法對象範圍之重新評估（勞動基準法第1條、第2條第1款）

- (1)一般認知，非為勞動基準法之對象者，如為法人時係為「董事長」，如為分公司時，則為「分公司總經理」。
- (2)實際涉及經營者，於外資企業法人為「總經理」「董事」，如為外資企業分公司時，則包括「分公司總經理」「分公司副總經理」等在內，故該等職位之人員不作為勞動基準法之對象應較為妥適。
- (3)希望於適當之範圍內，重新評估勞動基準法之對象，同時研究使其明確化。

補充說明 無。

（金融財務部會）

【9】其他

議題35 關於遵守基礎建設投資（獨立發電廠〈IPP〉事業）根本要件之法律、契約，以及停止單方面法律修正、要求契約修訂（延續事項）

請求事項 請求考量建立穩定之投資環境，恪守基礎建設投資（IPP事業）根本要件之法律、契約，同時排除將來可能對投資人造成不利之法律修訂、契約修訂之可能性。

補充說明 縱使2016年度主管機關之回應內容表示不會介入私法契約，惟仍無法減除因行政之制度修訂而對買賣契約有所影響之疑慮，因而繼續提出。

具體而言，修訂之電業法第64條中，增訂了簽訂購售電合約（PPA）當時尚未存在之規範，即以再生能源、改善排出係數為目的之再投資義務化條款（雖以未達排出係數標準為條件），已存在之契約亦屬規範對象。將密切謹慎關注確認今後所設定之該排出係數標準之依據及如何保證客觀性、持續性等之動向。

（商社部會）

議題36 關於放寬針對促進民間機構設置公共停車場（計時制、月租制）之建築法規（延續事項）

請求事項 在台灣都會地區，有很多自主要幹道駛入小巷弄等狹窄道路停放車輛之違規路邊停車情形，萬一火災、意外事故及災害發生時，將造成消防車等緊急車輛無法通過。為發展為防災型都市，加強取締違規停車及設立更多停車場實屬必要。

為促進民間機構設立停車場，不妨恢復過去台灣亦曾實施之下列促進條例：

- 1．建築物附設停車場設置法定設置台數以上，並開放予公共用途時之容積率獎勵措施
- 2．放寬建築物形式之停車場（立體停車塔等）設置標準（前方空地、進出口限制等）（以訂定設立地區、課予設置安全管理人員之義務等為條件亦可）

補充說明 日本訂有確保汽車保管場所等之相關法律，致力預防購買汽車後之路上違規停車，並維持道路之正當功能。此外，於地方行政上亦有就建築物之停車場設置發給補助金、或針對閒置土地用於停車場事宜於稅務上給予優惠措施等案例。

（建設部會）

議題37 關於促進無障礙機械式立體停車設備設置之相關法規整備（延續事項）

請求事項 為使建築物附設之停車場中，依法負有設置義務之無障礙停車空間，能以機械式停車設備設置，懇請進行相關法規整備。

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

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

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

（建設部會）

議題38 關於擴充位於台北松山機場之國際貨物進出口設施及充實該業務事宜（延續事項）

請求事項 雖然我方與政府當局間對於是否只先因應目前需求，或應著眼未來為吸引更多需求先進行事先投資，在看法上似乎有所歧異，但仍持續希望當局能活用機場鄰近市區之特性，籌備設施與環境，以更進一步有效運用松山機場。

補充說明 無。

（運輸觀光服務部會）

議題39 希望停止適用台灣經濟部所主導之工業合作計畫（Industrial Cooperation Program：ICP）（延續事項）

請求事項 由於台灣經濟部所主導之工業合作計畫（ICP）有違世界貿易組織（WTO）之政府採購協定（GPA）所規定「國民待遇原則」，故包括目前履行中之專案在內，希望所有政府採購專案均停止適用該工業合作計畫。

補充說明 所謂工業合作計畫，係指在政府採購案中，外國締約人有義務向台灣當地業者進行一定金額以上之採購之制度，且需台灣經濟部之主導下運行。

台灣於2002年加入世界貿易組織（WTO），於2009年加入政府採購協定（Government Procurement Act：簡稱GPA），而修正版政府採購協定並於2014年

在台生效。上揭政府採購協定便有禁止締約國在政府採購案中對於其他締約國供應者給予低於本國供應者之待遇（修正版政府採購協定第4條「國民待遇原則」）。

按台灣經濟部回覆：「已依政府採購協定不再要求國外得標商執行新增採購案執行工業合作」（2016年白皮書），惟就2014年政府採購協定生效前業已簽約之專案，卻仍持續對外國締約人要求依工業合作計畫履行義務。且亦有案例係令其提供銀行保證金（保證），以作為履約擔保。

此等運作乃係對於外國供應者給予低於台灣供應者之待遇，相關差別對待措施有違上揭政府採購協定規定之「國民待遇原則」。「各締約國應確保在不晚於本協定對其開始生效前，其適用於其採購機關之法律、規章、行政程序、規則、程序與實務均符合本協定之規定」（第22條第4項），此乃政府採購協定所規定之義務，工業合作計畫之制度原本即應以違反「國民待遇原則」而於政府採購協定生效時予以廢除，且嗣後基於政府採購協定，所有措施亦應立即中止。

另基於工業合作計畫履行義務之要求與台日民間投資協議之「公正且公平之待遇、充分之保護及保障」相悖，倘以未依工業合作計畫履行義務為由而沒收懲罰金，此即符合該台日民間投資協議所禁止之「收用（實質上使投資財產所獲得利潤變為無效之措施）」。

根據上述理由，基於工業合作計畫之所有措施既與政府採購協定相悖，則不論締約時期為何，就目前履行中之專案自應排除工業合作計畫之適用。

如上所述，工業合作計畫履行義務已形成阻礙專案履行的原因之一，我方認為免除此義務能使外商安心，且日後更加積極地執行在台專案。

（商社部會）

議題40 關於雇用原住民事宜（延續事項）

- 請求事項**
1. 有關企業方面進行招募雇用活動時，確認員工是否具有原住民身分並不違反就業服務法事宜，請就業服務法之主管機關予以明確闡釋。
 2. 以現況而言，即使向主管機關諮詢原住民雇用管道亦無具體效果，請求設置專屬的窗口供企業方獲取大量的原住民求職資訊。

補充說明 業者已於去年向勞動部確認，於雇用面試之際，向本人確認是否為原住民身分是否與就業服務法第5條第1項抵觸，惟其回答模糊不清，因此企業無法實施確認身分，感到十分困擾。

此外，為擬積極雇用原住民，我們向原JOB原住民人力資源網及台灣就業通等組織諮詢，亦無法介紹適當之人員，效果很低。

結果，無論企業方面如何想積極雇用原住民，惟因有涉及就業服務法第5條之風險，故於現況下十分難以進行。

(電機電子部會)

議題41 關於放寬外派人員之隨行家人之全民健康保險投保條件（延續事項）

請求事項 【現行投保條件】

於台灣地區持有居留證明文件（如為外國人時，為外僑居留證）者雖得於停留台灣已達連續滿6個月之日，或僅限一次之出境未滿30日，自停留期間減去出境日數之日數之合計已達6個月之日起，投保健康保險，然如已被合法雇用時，得自開始就業之日起投保健康保險。

【希望變更方案】

對於共同生活之外派人員之隨行家人，希望能以其本人取得居留證，以及外派人員本人已投保健康保險為條件，同意其投保其健康保險。

補充說明 希望政府能研擬出一方面避免「海外來臺新加入健保體系者帶病投保，立即使用大量健保資源」等之濫用，另一方面使有投保需要者得以投保之機制。

隨行家人雖已支付稅金及生活，然經過2~3年仍無法投保之狀況依然隨處可見。希望對於與外派人員共同生活之隨行家人，重新評估其投保條件，使其與外派人員相同，在取得居留證以及外派人員本人投保健康保險為條件下，能夠立即投保健康保險。

在日本，有關外國人之投保國民健康保險事宜，記載如下：

「於我國持有停留資格而停留之外國人，且為已被核定3個月以下之停留期間之人或已被核定短期停留、外交、公務之停留資格之人等以外之人。」負有投保義務。（參考）

(電機電子部會)

議題42 關於勞動部勞動力發展署－青年就業旗艦計畫之營運

請求事項 勞動力發展署的青年就業旗艦計畫係企業針對15歲至29歲的青年提供實務訓練，藉由與產業資源的合作，培養青年的實務能力，促進青年就業。

參加計畫的企業，指派專任指導人員，進行3個月的OJT訓練，且若僱用該青年，則對於訓研習期間的3個月，勞動部會支付每日六百元的補助金，每月以二十日為上限。該補助金的支付對象是企業指派的指導人員而非企業，希望能將補助金支付對象變更為負責申請與實行本計畫之企業。

此外，若能放寬對於本研習計畫的限制（訓練期間工時須限制在480小時內、禁止加班），使有加班可能性的業務（例如，技術開發階段）亦能辦理研習訓練。希望能變更為得依勞動基準法進行勤務管理。

補充說明 對於原本就為其員工的指導人員，企業會支付薪水，OJT的執行乃為其職務的一部分。此外，因OJT所需之資源係由企業提供，故補助金應支付予企業。

關於勤務管理方式，若能重新評估，應可提供更彈性的實務訓練。

（電機電子部會）

議題43 關於放寬高中建教生的勤務限制

請求事項 2013年1月2日公布的「高級中等學校建教合作實施及建教生權益保障法」規定建教生不得加班。

若能放寬加班限制（例如，每月上限35~40小時），企業更容易提供建教生實習機會，就長期影響來看可提升國家的技能水準。

補充說明 · 2013年1月2日公布的「高級中等學校建教合作實施及建教生權益保障法」第24條規定：

建教生每日訓練時間不得超過八小時，每二星期受訓總時數不得超過八十小時，且不得於午後八時至翌晨六時之時間內接受訓練。

· 當採用生產線方式的製造業因應生產線需求而有加班情形時，不能加班的建教

生會妨礙生產線的營運。因此，難以提供建教生實習機會，甚至就中期影響來看會造成妨害提升國家技能水準的結果。

(電機電子部會)

議題44 希請推動日本地方自治團體在台成立直營事務所，與發給派駐人員工作簽證

- 請求事項**
- ①目前日本的地方自治團體在台灣成立直營事務所有很多阻礙，希請放寬相關規定。
 - ②希請放寬相關規定，使地方自治團體（或其外圍組織）所派遣之含該事務所負責人的日籍職員得以取得工作許可及居留證。

補充說明 目前日本的地方自治團體或其外圍組織（社團法人格、財團法人格）若欲在台灣成立事務所，法人登記的負責人必須為已持有居留證的外國人或為中華民國國民。

另一方面，台灣政府（內政部）表示，日本財團法人、社團法人的日籍人員，無法以在台灣成立之事務所工作為由取得居留證（因無法取得工作簽證）。

亦即，除非有特別情況，日本的地方自治團體（或其外圍組織）無法在台灣成立直營的事務所。

因此，即使因某些條件獲准成立事務所的地方自治團體，其派駐的日籍人員仍然無法以任職於該事務所為依據，取得在台的（工作）居留簽證。理應成為台日間橋梁的自治團體（或其外圍組織）派駐的日籍人員與其家人，除了取得一年效期的商務簽證以外，並無其他方法，而受到每90天必須出境一次的不當對待。

台灣政府主張要推動台日產業交流與企業合作，以及要活化雙方的觀光往來。為達成此目標，理應鼓勵日本的地方自治團體在台灣設置窗口據點，但台灣政府卻反其道而行，反而提高門檻，阻止、妨礙日本地方自治團體在台成立事務所。若能向地方自治團體的派駐人員發給居留證，可以向目前對於在台成立事務所躊躇不前的地方自治團體傳遞正面的信息，有助於台日企業交流並振興觀光。懇請予以積極考慮。

(事務局)

【附件】南非APDP概要

＜南非汽車政策＞

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

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

【附件】菲律賓生產獎勵政策

菲律賓生產獎勵政策

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

【附件】各國 安全/廢氣排放/油耗法規及評鑑比較

各國 安全/廢氣排放/油耗法規及評鑑比較

	台灣		歐洲		北美		中國		日本	
	法規	評鑑	法規	評鑑	法規	評鑑	法規	評鑑	法規	評鑑
正面撞擊	<正面偏置撞擊> 56km/h (可變形壁障)	X	<正面偏置撞擊> 56km/h (可變形壁障) (會後座兒童乘員)	<正面偏置撞擊> 64km/h (可變形壁障)	<正面全寬撞擊> 56km/h (35mph) (剛性壁障)	NCAP <正面全寬撞擊> 56km/h (35mph) (剛性壁障)	<正面全寬撞擊> 49km/h (剛性壁障)	<正面全寬撞擊> 50km/h (剛性壁障) (會後座AF05乘員) <正面偏置撞擊> 56km/h (可變形壁障) (會後座AF05乘員)	<正面全寬撞擊> 55km/h (剛性壁障) <正面偏置撞擊> 64km/h (可變形壁障) (會後座AF05乘員)	
安全										
側面撞擊	50km/h (移動壁障)	X	← (會後座兒童乘員) <側面桿狀物撞擊>	54km/h (33.5mph) (移動壁障)	62km/h (38.5mph) (移動壁障)	50km/h (移動壁障)	50km/h (移動壁障)	50km/h (移動壁障)	50km/h (移動壁障)	
後面撞擊	X	X	後面撞擊頭部保護	48km/h	後面撞擊頭部保護	後面撞擊頭部保護	50km/h			後面撞擊頭部保護
行人	X	X	頭部、腳部							
其他					翻覆控制	車頂強度				

* 各國、法規等級幾乎相等

* 除了台灣以外，對於評鑑 (NCAP, EURO-NCAP, J-NCAP, IIHS等)、安全性能定出優劣，對於喚起使用者注意及保險費率亦產生影響

* 依各國交通事故情事，導入 + α 測試 (SUV側面撞擊、行人安全防護 等)

廢氣排放	EUR05 EUR06 (2019/9)	EUR06	US Tire2 US Tire3 (2017)	國4 國5 (EUR05) (2018)	J208
油耗	14.5km/l	130g/km 95g/km, . . . 2020	35.5mpg (15.1km/l) 54.5mpg (23.2km/l), . . . 2025	14.29km/l 20.0km/l, . . . 2018	17.0km/l 20.3km/l, . . . 2020

* 各國制定更加嚴格標準的動向

* 目前台灣約略與中國同等級，但中國已決定自2020年起制定更嚴格的標準

* 除台灣外，依據油耗水準給予稅金獎勵。此外，對於電動車、油電混合車、甲殼車等能源實施減稅措施