

# 1. 前言

台北市日本工商會提交台灣政府「白皮書」之由來，始於2008年提出之「建議書」，而自次年2009年10月初次提交「白皮書」予台灣政府以來，今年已邁入第14年。目前我們工商會有約500家企業的會員，從各家會員企業提出的請求得以以建言的方式提交給台灣政府，對於身在台灣，每日為了台日兩國間的貿易及經濟合作的發展而奮鬥的日系企業來說，亦是十分寶貴的機會。在此再次向總是認真回應我方白皮書的台灣政府表達深摯的謝意。而於每年12月上旬召開之台日政府間經貿會議及以日本經濟團體聯合會為窗口之東亞經濟人會議，均會參考這本「白皮書」，可說愈來愈受到多數相關人士重視。此亦為長年以來良好的台日關係與相互間的信賴所打下的基礎。

關於2021年「白皮書」，於2021年10月8日提交行政院國家發展委員會後，於11月22日以及12月1日，分兩次與日本相關政府機關舉行與去年同樣的視訊會議，說明其內容。之後與台灣政府就「白皮書」繼續進行協商，經過數個部會與政府進行了個別工作會議，更加深了台日雙方對彼此的理解。其成果，「白皮書」的個別請求事項71項中，有11項得到了A評價，與去年獲得了同樣的高度成果。

今年的「白皮書」亦分為二個部分。前半部是以「主要政策建議」為題，根據目前的政治、經濟、社會情勢，以宏觀角度對台灣政府提出建議。其內容經由本會主要幹部反覆討論，並參考日本台灣交流協會等各個相關機關之意見彙整為以下5大項建議。

## 【日本工商會五大建議】

1. 進一步深化台日合作
2. 台日合作發展產業、開創新產業
3. 建立穩定且具競爭力之基礎建設
4. 吸引優秀人才
5. 建立具有魅力之投資環境

今年度的白皮書的標題為「邁入嶄新五十年，進一步深化台日合作」。到今年9月，台日間正式斷交邁入第51年。台灣與日本克服了斷交的難關，一步步構築了目前的良好關係，而今年作為下一個50年的起點，更應該放眼未來，並且以加深台日合作為目標而努力。

後半部則為「個別請求事項」，是彙整了隸屬本會之日系企業（2022年6月底之登記會員數為490家公司）所參加之17個部會（汽機車、電機電子、醫藥品醫療機器、運輸觀光、食品物資、商社、一般機械、金融財務、建設、能源等）及6個委員會（智慧財產委員會等），以及日本人會高雄分部的法人部會，所提出之請求事項。今年的「個別請求事項」，延續至今尚未解決之45個項目及新增之11個項目，共有56個項目。

去年度的白皮書，與落實新時代台日關係之成果的主題相呼應，實現了部分放寬日本產食品的進口管制措施等，如前面所述，在許多議題上都有不錯的進展。今年度亦將先把重點放在取得尚未解決的持續請求事項的進一步進展（成果）上。此外，為了不讓世界性的碳中和潮流的推動因俄烏紛爭受到阻礙，希望台日能站在第一線引領世界繼續前進。因此，與新能源及減碳相關領域，以及與穩定且具有競爭力的基礎建設（電力·水）等重要課題相關的個別請求事項較以往更多。

隨著美中角力，使得半導體產業在全世界受到重視。然而台灣對於半導體產業的過度依賴的風險，以及對再生能源的持續投入，與由於少子化高齡化、人口減少造成的勞動力不足問題等，台灣經濟眼下仍存在許多需要攻克的課題。在解決這些課題方面，我們日系企業還有很多可以和台灣一起努力合作發展的空間。在白皮書中提出的各項議題，希望今後與台灣政府各部會進行積極的討論，以期衍生出更多使台日雙方共同成長的機會。

台北市日本工商會  
理事長 三平 拓也  
2022年10月7日

## 2. 主要政策建議

### 「邁入嶄新五十年，進一步深化台日合作」

#### 前言

2021年在新冠肺炎疫情持續影響下，台灣仍達到6.57%的經濟成長率，極為亮眼，大幅高於2020年的3.36%。此外2022年預估亦有超過3.5%的高經濟成長。台灣政府的政策成功造就以半導體為中心之出口產業盛況，並在疫情期間仍將國內經濟影響控制在最小程度，對此日本工商會僅代表在台進行事業活動之日商，再次表達敬意。

其次對於台灣在去年9月22日申請加入CPTPP（跨太平洋夥伴全面進步協定）一事，日本工商會為台灣感到十分高興，期待台灣早日成功加入。

再者台灣於今年2月實施鬆綁日本產食品進口管制措施，亦令日本工商會感到欣喜，在此重申謝意，並再次持續請求台灣政府規劃依照科學根據取消管制之相關事宜。

今年9月台日斷交即將邁入第51年，台灣與日本雖面臨斷交之極大困境，但在此50年間一直以經濟及文化等層面為主軸持續強化聯繫。例如台日間的人員往來十分頻繁，於新冠肺炎爆發前之2019年，台日間合計達到708萬人，10年內已增加至接近3倍。此外有關近期代表台灣產業的半導體領域，在生產設備、材料之供應、半導體之生產委託及採購等方面，亦已建立堅強的供應鏈。

於上述情形下，台灣政府以6大核心戰略產業為主軸，正積極致力於建構半導體聚落及強化5G相關產業等，並推動再生能源之建構及公布碳足跡以達成碳中和的目標等，加強推出新政策。日本許多企業在半導體設備及材料、系統解決方案、減少二氧化碳排放與推動節能等技術上具有全球性優勢，在此領域可望帶來不少貢獻，希望台日能聯手推動。

另一方面，在台灣進行事業活動時，重要的基礎建設環境仍存在不安因素。自去年延續至今的大規模停電問題，導致對穩定供電產生疑慮，以及去年春季以中部為主的嚴重缺水問題等，除希望台灣政府能建構萬全環境以利在台日商推動事業，同時於該等基礎建設的建構上，日本亦可貢獻經驗與技術。此外在缺工問題越趨嚴重下，持續請求政府修正勞動基準法，以實現多樣化的工作型態。

台日之間長久以來已建立良好關係，但在國際情勢正步入巨大的轉變期，在經濟方面亦須採取新措施，例如重新檢視供應鏈等。台北市日本工商會期待加強下一個50年的進一步互相發展及聯繫，並希望對於進一步深化台日合作關係有所貢獻。

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。

## 【日本工商會五大建議】

### 1. 進一步深化台日合作

- 加速推動加入經濟夥伴協定
- 台日合作開拓第三國市場
- 促使商務、觀光交流早日恢復正常

### 2. 台日合作發展產業、開創新產業

- 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
- 促進現有產業轉型

### 3. 建立穩定且具競爭力之基礎建設

- 穩定供應低廉電力
- 穩定供水
- 建構城市機能及工業用地

### 4. 吸引優秀人才

- 推動多樣化之工作型態
- 吸引並培育支撐產業之技術人才
- 勞動力不足之因應對策
- 建立少子高齡化之因應制度

### 5. 建立具有魅力之投資環境

- 建構便於推動ESG、SDGs之環境
- 給予進軍台灣之日商流暢之行政程序
- 建構促進台日合作之事業環境
- 維護商業環境與安全面

## 1. 進一步深化台日合作

### ● 加速推動加入經濟夥伴協定

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。

於此情形下，台灣於去年9月22日申請加入CPTPP。日本雖提出歡迎台灣申請加入之意見，惟CPTPP需所有會員國同意，目前就台灣加入事宜因尚未展開正式討論而未能加入。此外今年5月23日成立之IPEF（印太經濟框架），台灣亦未能加入成為初期成員，令人感到十分遺憾。

因此希望台灣政府持續推動加入CPTPP與IPEF等廣域經濟夥伴協定，以及推動與日本及美國簽訂EPA、FTA。此外亦請求台灣改善不符各產業國際慣例之特有管制或規則，並加強對於投資之保護。

尤其是CPTPP對於市場開放與規範要求相當高，並重視加入時是否已做好準備以完全符合此一高水準。今年2月台灣政府實施鬆綁日本產食品之進口管制措施，令人極為欣喜，在此重申感謝之意。另一方面，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。

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。於此情形下，日本政府應積極支援上述活動，並強力推動簽訂台日FTA及支持台灣加入CPTPP、IPEF。

### ● 台日合作開拓第三國市場

政府推動新南向政策，促進與東協（ASEAN）10國、南亞6國以及紐澳等18國之交流。此一方針今年亦持續辦理。台北市日本工商會十分重視及支持本項政策。

對台日雙方企業而言，新南向政策的目標地區是備受期待的新市場，若台日企業聯手可望擴大在第三國市場之事業，則日商亦可對新南向政策採取積極行動。

就政府對於台日企業在新南向政策上合作之期待，懇請政府進行更具體的討論，以及根據該討論提出施行政策。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。

### ● 促使商務、觀光交流早日恢復正常

目前台日之商務交流仍持續停滯不前。此對在台日商而言為一大問題，亦可能造成日本減少對台投資。

此外關於台日之交流人口，2019年有491萬台人訪日、217萬日人訪台，往年大致上均呈現增加之情形。惟因新冠肺炎疫情限制人員往來造成影響，2021年台人訪日為1.4萬人、日人訪台為1萬人，人數大幅減少。2022年1~4月雖稍有回溫，分別為1萬人及5千人，仍較先前相差甚遠。此不僅影響旅遊業、住宿業、餐飲業、商品販售業等在台日商，對於同業別之台灣企業而言，亦屬業績惡化之極大主因。

於此情形下，日本政府開始採取出入境免隔離之開放措施，而台灣政府亦開始朝縮短、廢除隔離期間之方向辦理。日本工商會希望能早日實現台日自由進出，讓商務與觀光兩者均恢復正常。此外目前雖暫停免簽入境，但仍希望台灣政府盡快解除此一限制。

## 2. 台日合作發展產業、開創新產業

### ● 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。

如同前述，台日企業在半導體產業上的結合逐年緊密。但台灣在穩定供電與供水方面仍令人擔憂，加上土地與人力不足等，在建構環境使日商放心在台推展事業上仍有疑慮。懇請台灣政府努力消除該等事業環境面之疑慮。

另一方面，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，例如於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。

台灣政府於今年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。該政策規劃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。同時因應再生能源擴大，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，懇請台灣政府規劃相關政策，以利支援或引導台電及台灣中油等引進日本新技術或know-how、推動與工業技術研究院（ITRI）等公家研究機構進行台日共同研究、促使日商參與再生能源之建構等。

## ● 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。

在此情形下，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。

期待台灣政府推動上述台日企業之媒合及藉由大幅鬆綁管制以推動前導實驗。並請求進一步修訂、改善該等研發領域之補助金制度及智慧財產權保護制度，方便日本企業也能加以適用。

## ● 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。

前述新措施在日本因有管制問題而多半難以推行。台灣有較多部分管制較日本寬鬆，若進一步鬆綁管制，將也有可能促使更多日商進軍台灣。因此懇請台灣政府在推動台日企業於台灣的合作上，進一步鬆綁管制以進行所需臨床實驗或前導實驗。同時亦期待以台灣經驗為基礎，對日本逆向輸出或在東南亞及南亞等第三國進行合作。

### ● 促進現有產業轉型

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。

期待台灣政府能在促進前述台日合作上，積極引進相關日商的新技術至台灣，或採取降低相關零件自國外進口的關稅等措施。

## 3. 建立穩定且具有競爭力之基礎建設

### ● 穩定供應低廉電力

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，2021年相較去年大幅增加4.3%。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。

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。便宜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。

## ● 穩定供水

台灣往年均為中南部的缺水問題所苦。尤其是2020年至2021年春季發生嚴重缺水，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。

## ● 建構城市機能及工業用地

台灣不動產價格上昇及人口外流至郊區等都市問題越趨嚴重。前述都市問題對擬進軍台灣之日商而言，亦為增加成本之主要因素，恐有提高對進軍台灣的負面影響。站在都市防災的角度，希望台北市及新北市透過更加積極重新開發老舊住宅區、有效利用公有地等，以及推動有效使用等，提升都市魅力，同時改善不動產供需平衡。另一方面，不動產價格以南部為中心大幅上漲，對此亦需要抑制方案。並懇請進一步強化各直轄市之市區鐵路建設。

進軍台灣設廠或擴廠時，取得用地亦為一大問題。尤其許多半導體相關企業均希望設置於保稅區且靠近客戶之科學園區用地，但取得用地並非易事。即便在科學園區外，找尋適合建廠之用地及環評等行政程序亦十分耗時。前述狀況因半導體相關產業擴大投資以及台商投資回流，可謂更加惡化。為此請求台灣政府進一步擴大工業用地。

## 4. 吸引優秀人才

### ● 推動多樣化之工作型態

目前勞動基準法之內容並未促進多樣化的工作型態以符合員工的生活模式。如此一來即偏離各產業經營的實際情形，可能導致優秀人才外流等，使在台經營之所有企業有競爭力下降之虞。

台灣勞動基準法規定「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息」，限制各個員工自由的工作型態。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。因此，請求依照白領勞工可自行選擇工作型態之特性，對前述員工予以彈性適用。

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」亦為一大問題。此制度反而招致不請特休以換取工資而助長長時間工作之結果，與原意避免長時間工作及增進勞工健康且具有文化的生活背道而馳。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，懇請台灣政府意識到該等國家如此作法的意義，重新評估本制度。

如同上述，因白領勞工可依據自身能力選擇自身工作型態，故工商會強烈希望修法使白領階級等勞工便於靈活運用。面對勞工問題，除了站在需要保護的弱勢立場，站在能自由選擇工作型態的角度亦十分重要。為了選擇前述工作型態，台灣人雖有自行創業的選項，但如此一來日商將無法留住優秀人才。懇請政府研議修改法律制度，使人才在日商工作的同時實現自身希望的工作型態。

### ● 吸引並培育支撐產業之技術人才

台灣過去有許多專科學校，各學校均有基礎工業相關科系，不斷產出適合機械、電機、電子等各產業領域所需人才，對台灣的第二級產業（工業）發展貢獻良多。然而目前的教育體系以大學為主體進行工業領域之教育。許多大學畢業生都想從事服務業、行政職等辦公室工作或研發等工程師工作，不願加入傳統的第二級產業，造成生產作業現場缺乏技術人才。

台灣政府於2021年5月制定「國家重點領域產學合作及人才培育創新條例」，與台灣大學、陽明交通大學、清華大學、成功大學、中山大學以產學合作方式，於半導體及人工智慧等領域推動人才培育計畫，部分日商亦有參與。前述計畫雖然是培育更高層級的工程師，但期待此一措施除了拓展技術人才外，亦可使更多日商參與。

懇請政府認知傳統的第二級產業是支撐新創產業競爭力的重要基礎，並建構技術人才的教育與培育系統。

### ● 勞動力不足之因應對策

台灣高齡化比率於2021年底達到16.85%，進入世界衛生組織（WHO）所定義之「高齡社會」，同時也產生令人擔憂醫療費用增加與照護制度不完善等問題。而台灣在2021年之總和生育率為0.975人，連續2年跌破1人大關，預估今後台灣少子高齡化將更加快速。此外近來年輕人也有不願在工廠或營造工地工作的趨勢。

為了因應前述情形，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，惟仍期待管制鬆綁的一天。

然而包含本國勞工在內，工資持續高漲成為成本上升的主因。就此情形，懇請台灣政府對於勞工成本上升採取彌補等措施。此外亦懇請政府討論放寬外籍勞工名額及廢除於營造工地之工作限制等措施。

在前述確保勞動力與因應工資高漲措施的同時，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，懇請鬆綁例如大樓管理自動化、電梯遠端管理等相關規範。

### ● 建立少子高齡化之因應制度

在台灣少子高齡化越趨嚴重之下，若醫療費用持續增加，台灣健保財政恐面臨破產，且恐怕難以確保藥費給付之預算。為防止前揭情事發生，懇請將目前醫療支出占GDP比率提高至等同OECD會員國之水準，並進行制度改革，以確保永續的醫療財源。

此外關於照護制度，台灣政府於2016年制訂「長期照護十年計畫2.0」，以稅捐補助需要照護的對象，惟未依照護程度所生之服務/支援費用，設定補助負擔金額。因此需照護對象的個人負擔，因照護程度而發生很大差異。如考量未來財政負擔，應值得研議採用日本的照護保險制度，按照需要照護的程度設計制度。且同時為確保照護品質，留住照護人才及其教育亦十分重要，可參考日本的人才教育制度。

作為少子化對策，亦可參考法國等國家實施之補助金政策，其係依據子女人數予以補助。少子化造成未來人力不足，對於日商亦為重要問題，同時亦將導致國家今後失去活力。上述問題在鄉鎮市區將更快顯現，因此期待政府實施大刀闊斧的政策。

## 5. 建立具有魅力之投資環境

### ● 建構便於推動ESG、SDGs之環境

近年在企業活動中，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。多數台灣企業身為全球供應鏈一員，亦須加強推動ESG及SDGs，因此前述環境之建構除了對在台日商外，對台灣企業亦極為重要，有利於進一步改善台灣的投資環境。

### ● 給予進軍台灣之日商流暢之行政程序

工商會感謝中央與地方政府，在日商進入、投資台灣時，分別提供對企業之支援清單。然而在取得用地或取得環評等各種許可等時，因過於尊重民意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。該點成為難以預估事業時程之風險因素，並成為外資進軍台灣後之阻礙因素。為使外資企業進入或投資台灣時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。

### ● 建構促進台日合作之事業環境

在推動新產業的培育上，為適用新技術與引進新的服務模式，期待可運用所謂「監理沙盒」之特區制度。監理沙盒係指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，並可運用測試所得資料，例如用於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。

期待政府能在前述特區中大膽放寬限制，對於包含日商在內之外資參與，實施優惠措施等政策。

### ● 維護商業環境與安全面

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

### 3. 針對2021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2021年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2021年10月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2021年「白皮書」之個別請求事項64項目（共71小項），針對台灣政府各部會給予之個別回覆，以及在6月8日、15日、28日由國家發展委員會舉辦的個別工作會議的討論，與在8月4日（四）由國家發展委員會主持的全議題協調會議的討論結果，於2022年8月中，由提出個別請求事項的企業及其所屬部會做出了以下的評價。

A評價：11項	佔全體之比率為	16%	（2020年	16%）
B評價：37項	佔全體之比率為	52%	（2020年	53%）
C評價：23項	佔全體之比率為	32%	（2020年	31%）

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。

2021年度的A評價項目有11項。其中，經過10年以上持續請求的「關於廢除日本產食品進口管制」的議題，終於得以放寬相關規定，因此得到A評價。以及，受到新冠肺炎疫情擴大影響而發生的相關問題，也由於得到台灣政府迅速的處理得以解決，因此而得到A評價的項目亦不在少數。

B評價項目及C評價項目與去年大致維持相同比例。C評價項目大部分是長期以來持續請求的項目。雖然認知到要解決問題十分困難，但仍希望透過與台灣的相關部會的交流，能在不久的將來獲得解決。

此外，通過在6月8日、15日、28日由國家發展委員會主持的個別工作會議的討論，由食品物資部會提出的第38項，「關於市售寶特瓶飲料之回收再生寶特瓶的使用許可」的議題，

評價由B提升到A。而若是台灣政府今後的政策方針以及法規的有所修改，以及實務上運用狀況有所改善，將來其中幾個項目的評價很可能會提升。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2022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2021年白皮書的請求事項，與2020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。雖然4月底開始，新冠肺炎的Omicron變異株開始流行，確診者激增，但到了6月疫情逐漸緩和，因此今年的個別工作會議恢復以實體會議的方式進行。

第一次 6月 8日（三）14:30～：能源部會、智慧財產委員會

第二次 6月15日（三）14:30～：商社部會、醫藥品醫療機器部會、食品物資部會

第三次 6月28日（二） 9:30～：運輸觀光部會、汽機車部會、金融財務部會

8個部會、委員會針對共13個議題，個別進行了仔細的討論。

其中，由食品物資部會提出的第38項議題，「關於市售寶特瓶飲料之回收再生寶特瓶的使用許可」，經過工作會議的討論，確認了不僅是日本製造的再生寶特瓶，包含台灣製造的再生寶特瓶，只要是使用符合FDA標準的塑膠原料製造，就可以使用在食品包裝上，因此將評價由B提升到A評價。

此外，除了第38項議題以外，也有數項議題的進展令人期待。透過工作會議，企業了解了台灣政府今後的方針，並期待政府在近期朝向解決問題提出具體的方案，整體而言，個別工作會議的召開十分有意義。

### (2) 全議題協調會議

8月4日（四）14點～16點，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。會中討論了共計8個部會的12項議題，其中數個項目都取得包含修法等令人期待的進展，今後將持續關注其進度。

## 4. 2022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	2021年度部會評價
【1】 基本政策及勞動基準法相關請求事項	1	有關勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更	運輸觀光／商社	2020	C
【2】 關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題	2	關於台北松山機場航站陳舊設備更新事宜	運輸觀光	2021	B
	3	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
	4	勞工大量不足等對契約案件履行之影響		2021	B
	5	關於物價上漲對契約履行造成之影響		2022	
	6	①關於外國勞工之就業條件之廢除或放寬	建設	2021	B
	6	②關於放寬僱用外籍勞工（外勞）之人數上限	高雄分部	2022	
	7	建議建構促進台灣南部地區企業投資節水之制度	高雄分部	2022	
【3】 關於能源政策	8	將節能方案融入「再生能源發展條例」	能源	2021	B
	9	關於普及Corporate PPA		2021	B
	10	離岸風力市場之國產化要求與今後之開發案件計畫		2019	B
	11	關於許可中國製TIV用於台灣離岸風力事宜		2019	B
	12	關於離岸風力案件對漁民之補償金		2020	B
	13	關於離岸風力案件基樁建置中應放寬海洋哺乳類的觀察規範（marine mammal observation）		2021	B
	14	放寬離岸風力案件夜間啟動基礎打樁工程的管制		2021	B
	15	簡化關於離岸風力案件使用外國籍工作船舶申請程序		2021	B
	16	有關相關器材之港灣保管場所之預留及支援		2021	B
	17	浮動式離岸風電廠之必要性與示範案以及針對浮動式離岸風電制定全新FIT躉購制度之建議		2021	B
	18	建構OFTO（Offshore Transmission Owner）制度		2021	B
19	有關針對離岸風電業者的備用供電容量之要求	2022			
20	關於修訂台灣再生能源開發各種相關指引	2022			
21	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			
【4】 關於汽機車業界振興策略	22	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	2014	B
	23	對老舊車輛之環境對策	汽機車	2016	C
	24	汽車零件進口關稅之調降政策		2018	C
	25	開放大型重型機車（排氣量251cc以上，下稱重機）行駛高速公路事宜		2019	B
【5】 關於電機電子零組件產業	26	關於昇降機檢查維修制度之重新檢視	電機電子	2016	B
	27	改善對空調機節能機能規範的實施要領		2019	B
	28	關於廢止中國製玻璃材料之進口限制		2022	

## 4. 2022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	2021年度部會評價
【6】 關於醫藥制度	29	擴大醫療費預算和投資健康照護和健保，優化健保資源的運用，提高新醫療科技可近性	醫藥品 醫療機器	2008	C
	30	新藥預算及藥品給付協議制度之優化		2008	C
	31	優化藥價評估系統，建立透明可預期的藥價調整機制		2008	B
	32	針對Self-medication推動之建言－放寬非處方藥不純物相關規範－		2022	
【7】 關於菸/酒/食品等規定	33	落實法規制定過程之公開透明、審慎考量各方意見，並依循充分科學證據進行法規衝擊影響評估	食品物資	2014	B
	34	①關於琉球泡盛之關稅調降	運輸觀光	2008	C
		②關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降	食品物資	2008	B
【8】 關於建設工程 相關事項	35	有關就促進無障礙機械式立體停車設備設置之相關法規整備	建設	2014	B
	36	建築執照申請獲准核發後發生第三人結構技師提出建議事項相關合理性之確保		2017	B
	37	關於購物中心招攬診所事宜		2021	C
	38	綠建築之頂樓隔熱評估基準變更		2021	C
	39	重新研議都市設計審議等委員會制度許可、認可之權限		2022	
【9】 關於金融財務	40	關於非中華民國境內居住之個人其扣繳申報期限之計算，希望以不含假日之營業日為基準，或如認為仍應包含假日，則希望展延申報期間	金融財務	2019	C
	41	關於簡化100萬美元以上外匯交易之中央銀行事務程序		2020	C
	42	關於佣金或定額回扣相關外匯法規之放寬		2021	C
	43	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
	44	有關中期借款規範之外國銀行分行存款總餘額計算基準，放寬基準以計入向「母國總行及地區總部等海外據點」拆借之一年內短期借款		2021	B
	45	有關容許靜止戶之雜項收入處理		2021	B
	46	①有關空調零件（壓縮機）的貨物稅	汽機車	2020	B
		②關於調整貨物稅	建設	2021	A
47	重新討論未分配盈餘課稅制度（台灣所得稅法第66條之9）	化學品	2021	C	
【10】 關於智慧財產 權	48	關於在臺灣專利法中導入間接侵權制度	智慧財產 委員會	2010	B
	49	關於審議制度改革之推動		2019	B
	50	關於防免電商平台販售仿冒品事宜		2022	
【11】 其他	51	針對與台商間商務案件相關入境人士放寬新冠肺炎防疫管制事宜	一般機械	2020	B
	52	有關幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜	合資公司	2021	C
	53	有關保全公司等所使用之運鈔車之租賃解禁事宜		2022	

共計 56 項目 · 延續事項 45 項目 · 新提出 11 項目

## 5. 2022年請求事項

### 【1】基本政策及勞動基準法相關請求事項

#### 議題 1 有關勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更（延續事項）

**請求事項** 勞動基準法第35條雖規定「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息」，但該規定卻阻礙彈性工作方式，懇請變更給予休息時間之方式以使勞工得以選擇具有自由度之工作方式。

**補充說明** 勞動部去年度雖以口頭回覆以運用之方式對應，然因連續性或緊急性之定義及其標準並不明確，因此我們並不瞭解應運用至何種程度。

尤其承辦人判斷有所分歧，我們亦不清楚主管機關係如何將本項回覆周知勞動局全體人員？

此外，如本運用標準未臻明確，將成為勞資爭議之原因。因此將導致雇主暴露於遭勞動事務稽查機關處罰之風險。

為此，修法雖非簡單之事，懇請應就例如：雇主方面得以調整之幅度、頻率，及就該調整是否需要勞資合意等，制定行政指引，以補足不安定之法律規定。

（運輸觀光部會／商社部會）

### 【2】關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題

#### 議題 2 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，於前次政府機關回應中，已有部分改善，惟我方仍就以下事項提出請求及懇請確認。

①機場大門前方地板凹凸不平處之修補。

②電扶梯、空橋之修補部分之細項確認。

**補充說明** ①目前機場大門前方地板仍有些許凹凸不平的情形，易造成年長者或身障者絆倒，懇請予以修補。

②關於電扶梯、空橋之修補部分，雖無外觀上之改變，惟仍請容本會確認修補之細項。

（運輸觀光部會）

### 議題 3 關於針對新冠肺炎問題在基礎建設相關事業中所造成影響採取對策事宜（延續事項）

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

具體而言，對於起因於工期遲延之工期展延措施，依公共工程委員會規定，係根據疫情警戒級別而自動展延工期（無須經過承包商證明），我方希望所有級別均能適用，而非僅限於第三級警戒。

目前公共工程委員會因新冠肺炎所為工期展延事宜，雖然有基於台灣國內感染情形明示計算根據，但有案例是其在國外的設計、製造、材料採購亦受到該國新冠肺炎影響。在此情形下，我方希望政府也能適當展延工期。

另外，由於依照台灣政府指引，我方有產生當時未能預測之新增費用，以作為疫情相關對策費用，例如檢疫旅館、安排Rapid Test、因應勞工感染費用等，我方希望政府能就此予以補貼。

**補充說明** 無。

（商社部會）

### 議題 4 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，凸顯台灣國內勞工慢性不足。而能補足此一缺口之外籍勞工（外勞），亦因COVID-19影響而受到入境管制措施（停發簽證等）等，造成申請限制。（亦有一說是為保護本國勞工而限制申請）

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。

因此，懇請針對本國勞工基本工資調漲，訂定進一步規定，適當予以補貼。

此外，由於亦對外籍勞工僱用人數設有上限，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，因而對履約造成影響，故懇請針對因上述情事變更（Change in circumstance）導致工期展延及因此所造成之成本負擔進行研議。

**補充說明** 無。

（商社部會）

### **議題 5 關於物價上漲對契約履行造成之影響**

**請求事項** 因國際原物料價格及運價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，懇請研議擴大適用範圍。

**補充說明** 無。

（商社部會）

### **議題 6 ①關於外國勞工之就業條件之廢除或放寬（延續事項）**

**請求事項** 懇請進一步放寬外國勞工就業條件，以解決台灣全國建築工人缺工此一至關緊要之課題。尤其是，希請研議廢除或放寬從事民間建築工程之外籍勞工之申請條件。此外，祈請研議縮短外籍勞工引進時所需申請手續之辦理時間。

**補充說明** 對於2021年7月30日修訂「外國人從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十一款工作資格及審查標準」，其刪除工程總計劃經費100億元之下限、並將個別工程金額之下限由10億元調降至2億元、同一雇主承建1億元以上之建築工程時得合併計算等放寬部分條件，我方表示理解，惟外籍勞工得受聘僱之工程，仍僅限於具公益性者等。此外，為使外籍勞工實際從事工作，自提出申請後至外籍勞工實際至工地工作，目前約耗時5個月。因此，日後實有大幅縮短申請所需時間之必要。

（建設部會）

## 議題 6 ②關於放寬僱用外籍勞工（外勞）之人數上限

**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。

**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）

## 議題 7 建議建構促進台灣南部地區企業投資節水之制度

**請求事項** 建議設定投資再生水利用技術之獎勵機制，使更多企業得以視本身投資能力決定是否引進節水技術。

**補充說明** ①據聞台灣南部每三、四年就會發生一次嚴重缺水之情形。雖然在地方政府卓越管理及指揮下，最後並沒有產生嚴重影響。然而卻有聽聞此係限制農業用水等而用犧牲其他產業之方式以渡過難關。若能設定引進再生水利用技術相關獎勵機制，使更多企業利用再生水，應可大幅降低地方缺水風險，對於先前無法引進技術的企業、產業、一般市民均有益。據聞目前已有半導體相關大廠已引進再生水技術。若已有技術，按利用再生水之比率設定獎勵機制，則可使企業以自身財務狀況決定適當投資。據聞台灣南部已有企業引進最先進技術，成為世界模範。故可由行政機關主導，將該經驗運用於獎勵機制制度之設計。藉由技術降低缺水風險，將地區整體打造為世界模範。台灣南部地區招商時擔心的缺水問題，透過風險管理流程透明化，反而可獲得全球投資人信賴。我等在地營運之企業亦可提高自身價值，提供穩定就業機會。

②若要爭搶水罐車，中小企業無法贏過大企業。水罐車的定位應是投資餘力較少的小企業緊急且最後的手段。希望依此建構的環保制度，讓社會上的強者、弱者以至於一般市民均得以生存。

(高雄分部)

### 【3】關於能源政策

#### 議題 8 將節能方案融入「再生能源發展條例」(延續事項)

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

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

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

另一方面，台灣政府亦於Leaders Summit on Climate與先進國家同步，表明支持減少溫室氣體排放量(2050 Net-Zero)。預計為了實現淨零排放，須進一步促進再生能源發展，但同時提倡節能的重要性也逐漸增加，以作為台灣降低能源成本之方案。台灣政府分別以不同制度提倡再生能源與節能。其中有關提倡節能之「能源管理法」，舉出使用再生能源亦屬選項之一，藉此建立架構自節能與再生能源中發展較符經濟合理性者。站在擔保經濟合理性的觀點上，如能亦於「再生能源發展條例」設置節能選項而形成相同架構，則更有效果。

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

(能源部會)

## 議題 9 關於普及Corporate PPA (延續事項)

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

### 補充說明 【提案背景】

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

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

### 【課題】為了更加普及Corporate PPA需要擔保解約時的收買價格

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

(能源部會)

## 議題 10 離岸風力市場之國產化要求與今後之開發案件計畫（延續事項）

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

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

**補充說明**

1. 至今為止各業者取得開發權後，均遵循政府要求之國產化計畫，進行事業開發。關於第2階段之國產化要求之審查，雖然依各案件之個別狀況在進度上出現差異，希望政府在嚴格且公平適用審查基準的前提下，能提出持續反映業界供應鏈建構狀況之務實的國產化要求。
2. 另外將台灣打造為APAC之離岸風力發電產業之製造基地之政府計畫若經實現，將可期待為台灣全體經濟帶來莫大貢獻。為此隨著今後技術越來越發達（e.g.風車之大型化），希望台灣政府不要以與目前為止相同之項目・相同基準來設定國產化計畫，而是重新考慮被導入市場之技術後，依照目前為止之實例，正確的將被導入之技術與業界實力（價格、品質、前置作業時間）相對照後進行評估。

（能源部會）

## 議題 11 關於許可中國製TIV用於台灣離岸風力事宜（延續事項）

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

**補充說明** 1. 歐洲離岸風力產業之發展是因建構了成熟的供應鏈與因渦輪發動機之大型化

持續減低發電成本而得以實現。政府宣佈欲將台灣打造成亞太離岸風力發電產業之製造基地之計畫，惟為了實現而有因應渦輪機大型化之必要。台船環海風電工程公司正進行大型浮吊船（Main Installation Vesse (MIV)）之建設計畫，就大型渦輪機基礎之安裝預期可使用台灣製船舶。

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

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

（能源部會）

## 議題 12 關於離岸風力案件對漁民之補償金（延續事項）

**請求事項** 出資方與漁會間之補償金額相關交涉時，雖然農委會與經濟部雙方已設置共同解決問題之機制，在交涉階段也有很難找到有共識點的情況，請繼續提供協助。

**補充說明**

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

（能源部會）

## 議題 13 關於離岸風力案件基樁建置中應放寬海洋哺乳類的觀察規範（marine mammal observation）（延續事項）

**請求事項** 一般而言，各國對於離岸風力案件基樁建置時並無海洋哺乳類觀察規範的附加義務，但在台灣卻有非常嚴格的規範標準。由於案件現場之船舶增加，使得與

其他施工船舶間增加碰撞接觸風險，導致作業上之安全疑慮，為了避免發生船舶間的碰撞風險，而需延遲原訂計畫之工作船舶，進而可能影響整體興建時程，故請求放寬觀察規範。

- 補充說明**
- 一般而言，離岸風力案件的基礎打樁作業（特別是單樁式）、各國並無附加海洋哺乳類的觀察義務。而其帶來的具體影響尚不明。
  - 另一方面，在台灣的離岸風力案件中，根據EIA所訂之海洋哺乳類的觀察規範有嚴格的條件限制。單樁式基礎打樁作業時，需要配置多艘觀察船舶。（在一定的海域面積需配置觀察船舶最低數量外，每艘船舶亦須配置二名觀察員。）因現場船舶數量增加，而使得觀察船舶、工作船舶間的碰撞與接觸的風險提高。
  - 具體而言，目前單樁式基礎打樁作業時必須配置6艘鯨豚觀察船舶（於打樁半徑距離750公尺處設置4艘，1500公尺處設置2艘）。根據雙眼視野範圍1公里計算，「750公尺半徑處設置之4艘觀察船舶」已能充分觀察半徑750公尺內之警戒區及最大半徑1500公尺內之預警區，故「1500公尺處之2艘觀察船舶」並無實質設置的必要性。
  - 另外，基礎打樁作業時，因觀察船舶發生故障、技術問題或海象惡劣而必須暫時返航時，依照EIA規範，當觀察船舶數量不足隨即違反EIA必須立即中斷基礎打樁作業。請求能通融，因偶發之原因導致觀察船舶必須暫時返航時，只要剩餘的觀察船舶能維持最低限度的觀察行動，即能繼續基礎打樁作業。一旦打樁作業開始時，因所產生的振動及聲音，預計海洋哺乳類動物不會靠近打樁作業區域，請求能允許暫時返航。（一次最多占半數指定之觀察船舶數量，最長12小時。）
  - 我方十分理解環境影響評估委員會在規範上的嚴謹，請求在可能的範圍內鬆綁及放寬相關規範。

（能源部會）

#### **議題 14 放寬離岸風力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離岸風力案件之基礎打樁工程，因而需要較長的施工期間（伴隨相關成本增加），請求在符合海洋哺乳類動物保護措施的前提下，同意日落後及夜間啟動基礎打樁工程。

- 補充說明**
- 根據行政院環境保護署的要求，EIA規範日落前2小時後至夜間不得進行基礎打樁工程。
  - 打樁作業開始前將進行目測觀察及聲學監測，並採用較低力道打樁工法，打樁期間持續進行作業區域海洋哺乳類動物（鯨豚）的觀察行動。
  - 經確認，夜間基礎打樁作業，應使用夜視裝置儀器。但由於目視可能發生觀察延遲，基於保護海洋哺乳類動物，規定日落及夜間不得啟動基樁建置作業，我方理解此為台灣離岸風力案件之一般限制與環境影響評估委員會在規範上的嚴謹。
  - 但是，一般而言在台灣以外的國家包括歐洲，對於基礎打樁作業的啟動時間並無相關限制。而在此限制下，導致作業只能在白天進行，造成工程必須承受氣候風險因素的事實，無疑妨礙了施工效率。提高施工效率、縮短基樁建置工程時間、縮短整體工期，可大幅降低成本，故請求放寬限制。
  - 單樁式基礎打樁作業開始前，透過觀察船舶目測觀察及使用被動式聲學監測（PAM）系統進行偵測，此為世界公認對海洋哺乳類動物（包括台灣白海豚）的最佳監測保護方法，在此措施執行的前提下，希望能解除基礎打樁工程的啟動時間限制。（一旦打樁作業開始，因所產生的振動及聲音，預計海洋哺乳類動物不會靠近打樁作業區域，故在開始作業前會進行高度觀察行動。）

（能源部會）

### **議題 15 簡化關於離岸風力案件使用外國籍工作船舶申請程序（延續事項）**

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

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

- ①經台中市及高雄市海事工程商業同業公會確認，於預計使用期間，國內無同樣規格之船舶可供利用。

②而後向BOE提出許可申請。（分別經過海事工程商業同業公會與BOE多次詢問闡述後取得使用船舶文件。最短約需2周，通常需要2周以上的時間）

③之後再向MPB提出許可申請。（最短約需2周，通常需要2周以上的時間）

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

➤另外，在以下特定情形提出具體的要求：

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

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

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

（能源部會）

## 議題 16 有關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** 雖然於離岸風力案件中，如將發電相關機器保管於港灣時，必須確保有更廣大之場所，如此一來港灣區域則必須擴大。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力相關機器之較大的保管場所等之彈性對應。

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

➤於離岸風力案件中，如須於港灣區域保管風力發電相關之各個機器時，因為各

項零件均十分巨大，須確保更廣大之保管場所，以及移動機器之保管場所亦須耗費時間，因此我方希望政府及政府相關組織（TIPC）優先對應確保離岸風力案件之保管場所，以支持離岸風力專案。

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

（能源部會）

## **議題 17 浮動式離岸風電廠之必要性與示範案以及針對浮動式離岸風電制定全新FIT躉購制度之建議（延續事項）**

### **請求事項 ■主旨：**

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

### **■背景：**

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

### **■建議：浮動式離岸風電FIT躉購制度之制定以及示範案實施之必要性**

對於深水區（約60公尺~70公尺以上）之浮動式離岸風電機的適用有必要進行研議。此雖為已經實證確立之技術，仍有必要根據台灣獨自的氣候與土壤地質條件（颱風、地震等），盡快研擬相應之制度並據以實施。根據台灣政府的能源轉型目標，制定全新的支援制度框架（示範案及針對浮動式離岸風電的FIT躉購制度），不僅能促進民間業者的投資、開發，台灣亦能持續確保安全，實現更進一步的目標，為雙方創造互惠雙贏（Win Win）的關係。

由於政府內部就示範案的實施必要性已開始進行協商，故為能加以實現，我方希望政府能夠提示具體措施。

**補充說明** ■有限的天然資源（遠岸海域）之最大限度的利用 & 促進投資開發（補充說明）

台灣與日本同為島國，一直以來台灣都採取獨自的政策，以期能最大限度地利用有限的天然資源。儘管存在眾多難題，離岸風場已如火如荼建置中，而為期能更進一步達成上揭再生能源的發展目標，最大限度地利用廣大的領海內遠洋海域豐富的風能資源，儼然已成為今後的必要條件。另一方面，因將著床式技術適用在遠洋深水區的開發有其界限，故有必要適用新興的浮動式技術。雖然浮動式技術不斷改革創新，技術已經實證確立，但有鑑於台灣特殊的氣候與地理環境，為確保其安全性，類似像離岸風電Round1 這樣由政府主導的示範案乃勢在必行。另外，相較於已經標準化的著床式技術，浮動式離岸風電案件的商業開發成果較少，為了促使民間業者進行投資開發，有必要針對浮動式另行制定有別於著床式之全新的FIT躉購制度。日本與台灣同樣資源有限，為期能適用於其獨自的氣候與地理環境，透過示範案之實施，已經由實證確認其技術可行性。另外透過針對浮動式另行制定有別於著床式之全新的FIT躉購制度，以及向民間業者提供支援，來促進民間業者的投資、開發意欲。此外，日本政府統整的「離岸風電產業展望（洋上風力産業ビジョン）」中，提出2040年前離岸風機發電量達到30~45GW（3000萬~4500萬kW）的目標。依我方的認知，遠洋海域內浮動式離岸風電之開發，乃為必須的選項，尤其是台灣在亞洲國家應同樣處於類似的情況中。

（能源部會）

**議題 18 建構OFTO（Offshore Transmission Owner）制度（延續事項）**

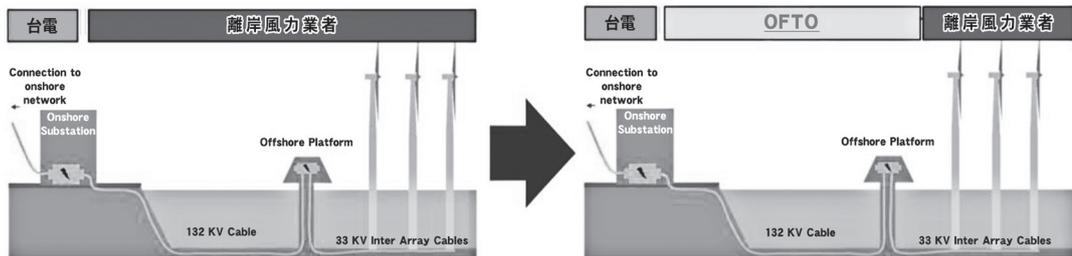
**請求事項** 目前電力計畫是在2035年達成離岸風力裝置20.7GW之裝置容量。隨著區域開發進展，與陸地距離逐漸拉長，造成業者開發費用增加，但躉購費用卻年年降低，恐增加業者未來回收資本之不確定性。

因此請求政府建立制度降低事業不確定性。

**補充說明** 在目前的能源計畫中，離岸風力電力計畫將於2025年前達到5.7GW，在2035年前更要擴充15GW之設備容量。因此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。



（能源部會）

### 議題 19 有關針對離岸風電業者的備用供電容量之要求

請求事項 有關針對離岸風電業者的備用供電容量之要求

- 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 20 關於修訂台灣再生能源開發各種相關指引

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21 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**

**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）上存有既存之（合法、非合法）占用人，即使事業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）

## 【4】關於汽機車業界振興策略

### 議題22 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** 「低碳社會」之實現乃全球性課題，台灣政府亦以此為目標。主要各國均已擬定針對碳中和之實現之長期計劃，汽車產業界亦已預期以2030年代為目標終止燃油車之新車販售。電動車等之普及成長，充電基礎設施之備置推動乃不可或缺。除中央政府或地方政府擁有、經營之公共停車場外，乃至民間所建置或擁有之眾多停車場，其充電設備設置之推動，乃有效且具效率之作法。

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

我方希望台灣政府能參考以下所載之日本政府對充電基礎設施之補助制度，創設資助制度提昇民間投資意願，加速充電基礎設施之置備。

⇒附件資料：【（日本）一般社團法人 次世代汽車振興中心（日文名稱：一般社團法人 次世代自動車振興センター）（NEV）之介紹手冊】

①NEV\_充電基礎設施補助金綜合介紹手冊（日文）

[http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev\\_ippan\\_Pamph\\_2022.pdf](http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev_ippan_Pamph_2022.pdf)

②NEV\_充電基礎設施補助金公寓大樓專用介紹手冊（日文）

[http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev\\_mansion.pdf](http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev_mansion.pdf)

另上述附件資料得自以上URL確認內容。

(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/>）

※日本之制度係以上述次世代汽車振興中心作為窗口，如附件之介紹手冊（日

文)所載，針對民間置備充電基礎設施，補助其機器費用之50%，施工費用之100%。(2021年度日本政府針對充電基礎設施補助之預算總額達65億日元)

(2)在日本，機械式立體停車場之主要廠商業已就電梯式(電梯塔式)及地下式、多層式停車設備開發可供停車中之EV進行充電(一般充電)之產品，並逐漸普及於商務大樓及公寓大廈等。機械式停車設施置備之EV充電基礎設施，亦為日本政府之資助對象。

⇒參考圖片：■電梯式之例示圖片



■多層式之例示圖片



(3)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需求意願。

(一般機械部會)

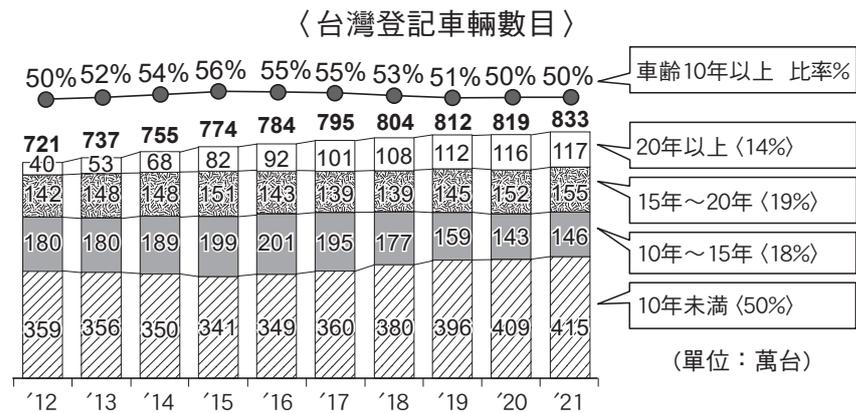
## 議題23 對老舊車輛之環境對策(延續事項)

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。2021年台灣國內的登記車輛約833萬輛，然而在我方認知中，現階段並沒有對於已售出車輛之環境對策相關制度。

2022年政府公布之目標指出，2040年新售車輛要達到EV車100%及以2050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，亦一併研議已出售車輛之環境對策。政策隨著國際情勢變化而改變，以往的舊車換新車補助政策等已無法帶來根本上的改善，希望能評估進一步的對策。

且台灣登記車輛數目如下圖所示，在登記車輛整體中10年以上的老舊車輛高居台灣登記車輛之50%以上。鑑於全球都在討論環境問題，請盡快進行研議。



●要求改善提議

以2050溫室效應氣體淨零排放為目標，對於已售出車輛應與新售車相同，規劃環境對策進程表。

補充說明 無。

(汽機車部會)

**議題24 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，惟因上一會期結束而未及於審議。

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

調降關稅之效果是不限於車輛價格與員工補償，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，希望儘快實現。

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，零件的進口關稅居高不降，為使國內汽車產業活化、發展，希望調降零件的進口關稅。

補充說明 ●關稅率較高之零件案例

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

(汽機車部會)

**議題25 開放大型重型機車（排氣量251cc以上，下稱重機）行駛高速公路事宜（延續事項）**

**請求事項** 普通機車在日常生活已成為市民的雙腳，深植於生活中，且需求亦較穩定。相比之下，大型重機之車輛登記數在過去7年增加3倍達到20萬台，受到更多台灣人民支持，越來越普及。另一方面重機依然無法通行高速公路，在長距離移動時不得不使用一般道路，可能因過度疲勞引發意外。不能通行高速公路對駕駛人的損失只有增加一途。為了回應更多台灣人民之需求，並減少一般道路之事故率，我方認為必須加速評估開放大型重機行駛高速公路。有必要將多數地方政府及各界對重機開放高速公路持保留意見之理由明確化，針對其各項理由、原因，需要從邏輯性、建設性的角度加速推行教育或強化罰則等對策。

藉由開放重機行駛高速公路，可促進大型重型機車之使用，作為中遠程移動方式或休閒活動，甚至藉由使用高速公路，方便串連充滿魅力的台灣各地方都市，擴大觀光需求。應透過提升大型重機駕駛人之便利性，為台灣社會發展帶來貢獻。

- 補充說明**
- 1) 領有重機駕照之人數逐年增加，2021年有49萬人領有駕照。(較2014年增加220%、27萬人) 駕照持有之大重機所有率也由30%增加到41% (與2014年相比)，未來預估持續成長，受到台灣人民廣泛支持，益發普及。
  - 2) 駕駛人使用機車的用途已由以往的代步工具，擴大為休閒娛樂用途，如週末兜風或過夜住宿等，移動有長距離化之趨勢。因無法通行高速公路，駕駛人不得不長距離使用一般道路，因疲勞招致風險增加。
  - 3) 開放重機行駛高速公路之效果，係減少一般道路上的重機流量及事故，更可望連帶減少整體事故率。
  - 4) 擴大使用大型重機於國內移動之人數，可期待活化各地區之觀光業與零售業。此外，高速公路壅塞時若可使用大型重機移動，可望減少道路壅塞程度，有助於舒緩高速公路的車流。

⇒附件資料：【重機車輛登記數及領有重機駕照人數之推移】

(汽機車部會)

## 【5】關於電機電子零組件產業

### 議題26 關於升降機檢查維修制度之重新檢視 (延續事項)

**請求事項** 以引進應用遠端監控功能之檢查維修技術為前提，建議鬆綁升降機人工檢查次數相關規定。

2016年度提出本議題後，政府由內政部營建署主導，就升降機遠端檢查技術進行多方面研究及討論，但目前為止僅進行至資料討論及蒐集業界意見之階段，尚未開始研議法規制度。

升降機之檢查、維修所需人員，因少子高齡化而越漸難尋。為突破現況，建議儘速修改制度。

**補充說明** 一、引進升降機遠端監控系統之理由：

- (1)台灣少子高齡化問題一年比一年嚴重，因此產品服務之無人化、省力化成為必然之趨勢。

(2)「24小時不間斷持續運轉」、「昇降機故障時的自動通報」等透過機器進行監控的機能，除了能提升服務，還能進一步保障使用者的安全，包含避免維修人員檢查時發生的「技術上的不足」、「人為疏失」等人為風險。

(3)隨著技術越進步、成熟，地震發生後的昇降機遠端狀況確認・重新啟動、門無法開啟時的影像對講機功能等遠端管理可提供的便利功能，可使消費者更安全、安心。

## 二、鄰近國家 / 地區使用概況：

(1)日本：自1981年起法律允許昇降機的遠端監控，至今已過40年。到府進行保養為大約每3個月1次。

(2)中國：中央法規允許遠端檢查。在昇降機上裝設遠端管理裝置之前提下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查的頻率。

(3)韓國：法規允許昇降機的遠端檢查。2010年以後，若於昇降機上裝設遠端管理裝置，可對於10年以內的昇降機以人工方式每2個月進行1次保養。

(4)香港：針對昇降機之遠端管理運用，政府已開始進行測試。

(電機電子部會)

## 議題27 改善對空調機節能機能規範的實施要領 (延續事項)

**請求事項** 前一年度主管機關就新基準值已召開公聽會，以向業界確認可研發之性能數值，並說明告知新要領時會考量準備期間。我方於事項完成前仍繼續提出作為延續案件，並新增一項建議，以期為改善台灣電力問題及減少排放溫室效應氣體做出貢獻。

對空調機節能規範之建議如下：

### 1. 有關2025年度新基準之告知 (延續事項)

- ・雖然前次已說明新要領 (基準) 從告知至施行之準備期間保有一年半以上，但就2025年度新基準希望於原訂2022年7月1日實施告知。

2. 關於有效實施各種檢驗（追加請求）

- 關於RoHS檢驗或電機相關檢驗，建議除目前實施之大電力實測外，亦可由例如他國實施之「自我宣告」或「第三方機關」之檢驗取代。
- 若電機相關法規與國際規格IEC一致，過去在其他地區的相同單位（Unit）已對應IEC者，得沿用該對應IEC之確認結果提出申請。
- 目前空調機電機相關檢驗需要各容量級全部檢驗。然而電機相關設計應得以最大輸出機種之檢驗、確認取代，因此建議僅以最大輸出機種之檢驗作為代表檢驗。
- 目前一對多空調機之檢驗，需一室外機可連結所有室內機進行檢驗，建議明確定義進行檢驗之室內機或採用各廠商販售量最多之室內機機種等方式。
- 建議參考日本及其他國家實施方式，進行性能檢驗時，以室外機額定冷房能力決定最大連結台數。

**補充說明** <提案背景>

- 自廠商角度而言，為適用台灣要求之節能基準，有關實施之各種檢驗，其重點係如其他國家以IEC規範作為基準，採用自我宣告或第三方機關之檢驗結果，或讓實施檢驗之內容更有效率，以加快廠商研發速度。如上述說明，使各家廠商提高研發效率，可促進廠商投資研發，推出節能性更高的產品，藉此為台灣電力問題及減少溫室效應氣體之排放做出貢獻。

（電機電子部會）

**議題28 關於廢止中國製玻璃材料之進口限制**

**請求事項** 屬於產品外觀相關零件之玻璃材料，目前進口中國製玻璃材料受到限制。若擬採用便宜又多樣的中國製玻璃，只能在中國國內將中國製玻璃材料安裝完成，作為零件之一部分後方得進口。因此建議廢止材料本身之進口限制。

**補充說明** 近年在台灣洗衣機市場，為提升產品質感，外觀零件採用玻璃材質之個案有增加趨勢。

台灣雖有玻璃材料製造商，但其玻璃材料之厚度或加工等選項非常有限，在

洗衣機上使用有其困難。外觀零件如欲採用玻璃材質，只能選擇①對台灣廠商進行設備投資請其製造、②從其他國家進口玻璃材料。

然而，如上述②進口中國製玻璃材料有種類限制，若擬採用便宜又多樣之中國廠商玻璃材料，需請中國廠商將中國製玻璃材料安裝完成，作為零件之一部分後方得進口等，導致無法享有成本利益。

另一方面，中國製洗衣機已廢止進口限制，便宜且高質感的中國製洗衣機已在台灣市場流通，中國製玻璃材料的進口限制可謂降低台灣製洗衣機價格競爭力的因素之一，因此建議廢止該限制。

限制：大陸物品之輸入管理規定

經濟部92年7月22日貿經授貿字第0922002174-0號公告

限制例：〈1〉強化玻璃，長 x 寬不超過450 x 630mm，厚度3~4mm

(電機電子部會)

## 【6】關於醫藥制度

### 議題29 擴大醫療費預算和投資健康照護和健保，優化健保資源的運用，提高新醫療科技可近性（延續事項）

請求事項 迎向超高齡社會，建議加強社區綜合護理體系資源整合，將醫療費用佔GDP的比重提高到與OECD國家同等水平，擴大醫療健保預算。

1. 制定並實施擴大醫療健保預算的GDP%中期（5年程度）目標和計畫表（Roadmap）。
2. 將國家政策和社會福利政策的執行費用與健保預算分開，單獨設立預算，確保政府應負擔36%的醫療支出費用。

宣導自我藥療，減少不必要的醫療及藥物浪費，優化共同負擔體制，提高新醫療科技可近性。

1. 建議設立目標和具體的計畫來宣導自我藥療，以減輕健保財務負擔。
2. 獎勵醫師和藥師減少不必要的藥品開立，減少廢棄藥品，從而節省藥費支出。

3. 建議納入共同負擔（Co-Sharing）精神，參考病友團體倡議的「台灣癌症新藥多元支持基金（Taiwan multi-support Cancer Drug Fund, TmCDF）」建言，克服現制困境，增進新醫療科技可近性。

**補充說明**      **迎向超高齡社會，建議加強社區綜合護理體系資源整合，將醫療費用佔GDP的比重提高到與OECD國家同等水平，擴大醫療健保預算。**

1-1. 2019年台灣醫療費用占GDP比為3.3%；經常性醫療支出占GDP6.1%，均低於OECD國家。台灣平均每人經常性醫療保健支出與平均每人GDP之比較，亦較OECD會員國低，實應積極投資健康。建議設定具體的目標和時程表，以追蹤成效。

1-2. 國發會預估2025年台灣就會進入進入超高齡社會，即20%人口為65歲以上老人，到2034年，全國50%以上均為超過50歲的中高齡人口。考量人口高齡化衍生的醫療需求成長，以及新醫療科技的引進，建議政府探討健保財務危機並研擬改善方案。

2-1. 《健保法》規定政府應負擔保險總經費法定最低下限36%的費用，然而總經費中仍有多項社會福利政策之補助費用列入計算。籲請主管機關將社會福利政策的補助項目從總經費中區別列出且另編設預算執行。

2-2. 公共衛生防治與研究計畫（如狂犬病疫苗、腎臟病衛教計畫等）的「政策目標」支出，或健保署行政設備與經費，應由公務預算編列的費用，現都由健保支出。故亦建議改善。

**宣導自我藥療，減少不必要的醫療及藥物浪費，優化共同負擔體制，提高新醫療科技可近性。**

請參考日本處方藥轉OTC藥品和稅收抵免措施的例子，訂定具體可行的執行措施：

1-1. 對輕度疾病的副作用風險低的藥品，厚生勞動省積極地推動將之轉為OTC藥品，目前有102種轉為OTC。

1-2. 2017年日本公布了新的稅收抵免政策，敦促民眾自我藥療。如果患者購買特定的Rx-to-OTC Switch，額度超過12,000日圓，將有資格獲得稅收抵免。

- 2-1. 2019年消基會連同藥師公會全國聯合會召開記者會，呼籲消費者在領藥和丟棄藥時多加注意，據統計國人每年丟棄的藥物約有193公噸，總計有近5億顆。廢棄藥品除造成醫療資源浪費、醫藥事人員回收廢棄藥品的負擔之外，亦有環境汙染之風險。
- 2-2. 逐漸減少廢棄藥品所節省的費用，可挪用來獎勵醫師藥師的專業服務、及挹注新醫療科技之預算。
- 3-1. 在台灣新藥申請納入健保給付時間約為一年，但癌症藥品約需要兩年以上。根據2022年3月中國時報報導，癌症藥物平均需要730天以上才能納入健保給付，一般新藥約為396天。因此，近期國內許多包含財團法人癌症希望基金會、財團法人台灣癌症基金會、年輕病友協會等團體皆共同推動倡議工作，也分別提出部分負擔、財務分擔等新政策方向，希望加速新藥納入給付的時間，希望能促進新醫療科技的可近性。
- 3-2. 癌症新藥基金（Cancer Drug Fund）為目前推動的方向之一，主要目的為增加健保財務面的新財源，也可作為公部門與私部門共同合作的試辦案例之一。英國政府在2016年推動類似的概念，加速癌症患者能夠使用癌症新藥的速度，減少患者的等待期。在2022年的3月，台灣健保會提出相關提案的討論，經過健保會、健保署的共同討論，同意將此提案送至衛生福利部作為政策參考。
- 3-3. 為了提升台灣病友使用新藥的可及性，醫藥品醫療機器部會希望能與病友團體、政府共同合作，建構使費用負擔和新藥可近性互補兩立的新機制。

（醫藥品醫療機器部會）

### **議題30 新藥預算及藥品給付協議制度之優化（延續事項）**

#### **請求事項 落實並優化前瞻性掃描（Horizon Scanning, HS）機制**

1. 有關前瞻性掃描（Horizon Scanning, HS）機制之早期評估，建議政府在收集廠商之登錄資料後，應提供初步評估報告。
2. 有關前瞻性掃描（Horizon Scanning, HS）機制之預算編列，協商過程中應對於HS的價值給予肯定，即CDE的評估結果已是合適的額度。

### 藥品給付協議（Managed Entry Agreement, MEA）制度之優化

1. 針對非由廠商送件時自主提出之MEA，建議增加廠商與政府討論MEA的機制，建議提供簽訂MEA之背景原因、MEA比例及其計算方式，使MEA協商過程更可預期。
2. 建立MEA終止前檢討時程及啟動機制，使MEA終止之檢討機制更可預期，並讓廠商得於專家會議議程前提出建議方案。

### 建構以價值為導向的藥物給付標準（罕病）

1. 罕病之診斷、治療與藥物費用較一般疾病為高，考量病患權益及市場規模，建議不只參考財務影響評估，期以病人中心、價值導向為重，優化藥物給付標準。
2. 增進罕病病人醫療可近性。

### 補充說明 落實並優化前瞻性掃描（Horizon Scanning, HS）機制

- 1-1. 在落實HS機制並委託CDE評估時，建議政府在收集廠商之登錄資料後，應提供初步評估報告，內容包括登錄藥品之品項數、總額度、評估流程以及評估結果等，並提供雙方進行溝通與討論的平台。如此可使政府在每個決策階段進行更全面的評估，從而盡早引入新藥，加速病人接受先進醫療的機會。
- 1-2. 希望健保署在健保會總額協商時，能積極說明HS預算金額的合理性及必要性，並與醫界及病友團體代表共同合作，爭取新醫療科技預算能與HS推估預算一致。

### 藥品給付協議（Managed Entry Agreement, MEA）制度之優化

- 1-1. 如主管單位於2021年之回應，藥品給付協議（MEA）係健保署及廠商雙方合意下簽訂之契約，且MEA制度本身即是提供藥廠多元選擇納入健保給付的彈性，讓廠商可依法自由選擇新藥納入健保給付之風險分攤方式，與健保署協議並透過簽訂契約協定新藥的給付模式，故廠商對於協議內容有任何想法，均可在協商過程中提出。且依「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」第41條規定，其他協議之案件應由廠商提出。

- 1-2. 然現有部分協議非由廠商於送件時自主提出，而是審查過程中被要求簽訂，建議針對此類案件應於初核結果中提供建議簽訂MEA之背景原因及其計算基礎，使廠商得以評估其合理性，並使MEA協商過程更順暢。
2. 針對無擴增給付範圍需求之案件，建議健保署預計安排專家會議議程前兩個月通知廠商，並設立廠商得提出建議方案的機制，於專家會議納入廠商意見。

### 建構以價值為導向的藥物給付標準（罕病）

1. 罕病之診斷、治療與藥物費用較一般疾病為高。罕見疾病新藥的健保給付不只參考財務影響評估，建議考量病患權益和未被滿足的醫療需求，以價值導向為原則。偏重「遞增成本效益比值（ICER值）」或「每位病人年度藥費」，不只延滯罕見疾病新藥收載，而且與「罕見疾病防治及藥物法」立法宗旨相違。建請主管機關與產業界代表開啟對談，共同商議健保收載罕見疾病新藥的價值框架。
2. 考量罕見疾病的治療取得困難、市場規模有限、藥品開發困難等因素，建請政府與藥品提供者合作，依科學證據與臨床效益逐步放寬藥品給付規定，幫助病人及早獲得適切的治療。亦建請主管機關與產業界代表開啟對談，共同商議提升罕見疾病藥品的可近性。

（醫藥品醫療機器部會）

## 議題31 優化藥價評估系統，建立透明可預期的藥價調整機制（延續事項）

- 請求事項**
1. HTR與De-listing建議應建立透明公平之選題與可驗證之系統性評估機制，建立明確客觀之評估理由與指標。
  2. 建議依藥費貢獻度訂定篩選門檻，完備藥價調整機制。
  3. 建議以公權力介入，抑制不當藥價差。
  4. 國際藥價參考國應與法規所訂之十大先進國維持一致。

- 補充說明**
- 1-1. HTR與De-listing應建立透明公平之選題與可驗證之系統性評估機制，建立明確客觀之評估理由與指標。

- 1-2. 評估（assessment）程序應邀請被評估藥品之藥物許可證持有廠商參與提供相關實證。
- 1-3. 評議（appraisal）程序，應揭露所有審議程序與非機密資料並給廠商足夠回應時間。於提報健保署專家會議或共同擬訂會議時，應保障被評估藥品之藥物許可證持有廠商到會報告之權益。
- 2-1. 建議在下階段藥價調整修正方案尚未明朗前，先行繼續依原方案試辦DET。
- 2-2. 召集產官學共同研議，在藥價調整時設定篩選門檻，亦將藥費貢獻度納入考量，由藥費貢獻度大且藥價差高之品項負擔較多之調整比例。
- 2-3. 考量納入健保給付5年內之新藥已有PVA與MEA等藥費管控機制，建議參酌藥費貢獻度時，應排除已簽定給付協議之藥品項目。
3. 本會建議參酌國衛院論壇之建議，研議藥價差折付機制和相關配套措施。可使醫療服務點值增加、降低DET調整壓力。
4. 考量新藥研發不易，藥品查驗登記審查準則中訂有十大先進國送審資料減免之獎勵措施，為維持法規一致性，建議維持現有之十國定義。

（醫藥品醫療機器部會）

### **議題32 針對Self-medication推動之建言－放寬非處方藥不純物相關規範－**

**請求事項** 為減輕健康保險的負擔，推動Self-medication，讓輕症病患能進行Self-medication乃不可或缺之要務。日本的全民皆保險制度（台灣的全民健保）與Self-medication相輔相成，可作為台灣之借鏡。論其成功關鍵，應可歸因於健保費用自付額之調整，及民眾普遍具備「輕症病患先採非處方藥治療」之觀念。日本的非處方藥產品之特色，包含將常用於輕症病患之處方藥轉類為指示用藥，以及複方製劑等，故能與處方藥有所區別。然就現況而言，日本的非處方藥產品在引進台灣市場時，常苦於因應原料藥不純物之相關規範。緣日本政府對非處方藥製劑之不純物並無規範，致許多日本非處方藥產品因此放棄在台上市，或經變更部分配方後始得上市。

可供選擇的藥物種類愈多，方能形塑具有魅力的非處方藥市場，亦有助於Self-medication之推動。在此籲請有關當局研議放寬非處方藥製劑之不純物相關規範。

#### 補充說明 【問題點】

目前，在申請非處方藥新藥時須提出之「製劑有機不純物（於製藥過程中產生之不純物及原料藥保存期間中產生之分解生成物等之分析）」資料，產品若為單方製劑者，尚有望提供，然非處方藥產品多屬複方製劑，在因應上十分困難。

製劑之有機不純物係屬製藥過程及保存期間中所產生之物質，可能包含結構已知或未知者，具備或不具備揮發性者等。非處方藥所使用之成分皆已通過安全性確認（收載於台灣非處方藥藥典），卻需要執行在日本僅限新成分新藥才需提交之檢驗內容，對製藥公司而言儼然已構成在引進新藥來台之巨大障礙。

#### 【各國對於製劑不純物之規範】

日本：僅針對新成分新藥有所規範。對於使用已證實具安全性成分之非處方藥產品，並無規範。

美國：符合非處方藥藥典者，可上市銷售。

#### 【放寬規範後可期效益】

目前，日本已上市之非處方藥約有10,000種，而台灣約有6,000種，兩國間差異甚大，因許多藥品未在台灣上市銷售，民眾往往藉前往日本旅遊之際購買國內未上市之藥品。近來受疫情影響，透過跨國電商購買非處方藥的情形亦十分常見。然而在國外購買藥品，病患無法獲得充分的用藥指導，就Self-medication的觀點而言並不理想。若在國內即可購買日本的非處方藥產品，相信將有助於提升台灣民眾的Self-medication意識。此外，鼓勵民眾在國內購買日本的非處方藥產品，也能刺激台灣本土的經濟活化。

（醫藥品醫療機器部會）

## 【7】關於菸 / 酒 / 食品等規定

### 議題33 落實法規制定過程之公開透明、審慎考量各方意見，並依循充分科學證據進行法規衝擊影響評估（延續事項）

**請求事項** 行政院已通過菸害防制法修法草案，並送交立法院於2022年3月1日通過一讀。令人遺憾的是，本次草案包含許多極端規範，諸如：擴大菸包警示圖文面積至85%、禁止加味菸、最小包裝規格限制等。

我們肯定政府於2020年提供了60天的公眾評論期，並於2022年1月向大眾公開回覆。然而，其並未正視利害關係人之意見及擔憂，因其從未慎重評估該提案的潛在影響及替代方案。更明確的說，為符合經濟合作暨發展組織（OECD）等國際標準及最佳實務，除於政策制定過程中參酌公眾意見外，政府應確保任何決策均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，以決定相關利害關係人可能因此政策所受的影響。法規影響評估應包括各項替代措施評估及針對不同替代措施的成本效益分析。

若政府未能實質性地廣納眾議、進行充分的法規可行性及成本效益評估，而貿然採行極端規範，在欠缺充分的科學證據支持及相應配套措施下，會造成未預期的後果，包括進一步惡化走私問題、滋長進行非法交易的犯罪集團組織、擴大政府的菸品稅收損失、傷害台灣的自由市場秩序，並減損投資人的信心。甚至恐向其他類別的產品產業（如含糖、鹽味、含添加物等食物飲料及酒精飲料）傳遞錯誤訊息。

此外，任何法規之變動或新設，均會影響人民遵法之期待與習慣。除了立法機關所訂定的法律，授權行政機關所訂定之命令（如規則、細則、辦法、標準等），亦須遵守此開放、透明的政策制定過程，廣納多方利害關係當事人的建言，以確保可行性，避免衝擊合法產業。此作法將大幅強化政府及企業間的互信，進而增加台灣對於國外投資人的吸引力。

在未徵詢相關利害關係人的意見和評估可行性的情況下，政府不應草率地變更或採行任何法律/法規及命令（如規則、細則、辦法、標準等）。在訂定規管

程序及架構時，至關重要的是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，並剝奪消費者的選擇和權利。

鑒此，籲請政府務必落實法規制定過程之公開透明、審慎考量各方意見，並依循充分科學證據進行法規衝擊影響評估，以避免無法預期的嚴重後果。在保障國民健康的同時，亦兼顧整體投資環境之維護。

## 補充說明 ※行政院提案之2017年版菸害防制法修正草案之內容

### 1. 85%警示圖文

#### · 侵害智慧財產權

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

#### · 助長非法走私交易

85%警示圖文的施行將促使非法走私菸品的製造及配銷更加容易，導致非法菸品貿易更為氾濫，除對合法業者造成負面影響，亦將造成政府損失更多稅收，私菸更涉及消費者權益及市場安全性。

### 2. 禁止加味菸

#### · 對消費者造成全面性的負面影響

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

#### · 有礙合法市場之自由與公平競爭

本規範將降低製造業者區隔產品之能力（包括經由創新方式區隔產品的能力），減損產品識別度，其結果將對市場的自由與公平競爭造成嚴重侵害。

#### · 增加違法販售之風險

受本規範影響的消費者，將被迫向違法業者取得非法菸品，其身體健

康將受劣質菸品戕害，政府亦將承受更大的稅收損失，且無法達成預期的公共政策目標。

### 3. 最小包裝規格限制

#### · 與立法目的相違背

現行法律規定每包菸品應包含至少20支或至少重達15公克，然而，草案修正內容卻進一步要求包裝須同時符合「每包菸品包含至少20支且不低于15公克」，亦即要求業者以更重的包裝，於每包菸品放入更多菸草來遵守法律。因此，吸菸者將被迫消費更多菸品，似與菸害防制法之立法目的相違背。

#### · 破壞市場秩序

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

（食品物資部會）

## 議題34 ①關於琉球泡盛之關稅調降（延續事項）

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

為了能在台灣以合理的價格提供琉球泡盛，我方請求降低琉球泡盛之關稅率。

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

**補充說明** 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，故如以就今後促進含飲食文化在內等進一步交流之觀點而言，我方再次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促銷活動。

另沖繩縣宮古島市已與台灣基隆市締結為姐妹市，而自2021年12月25日起至2022年2月28日止，與基隆市和平島公園共同舉辦沖繩展，介紹限定泡盛及黑糖產品等，以促進沖繩與台灣之文化經濟交流。

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)

### 議題34 ②關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降（延續事項）

**請求事項** 有別於威士忌/啤酒（零關稅）、葡萄酒（關稅率10%）等酒類商品，日本酒的關稅率為20%，而燒酎的關稅率竟高達40%。

由於台灣甚多曾走訪日本各地偏好多方在地酒類及熟知、偏好日本飲食文化之人士，如酒類市場價格得以合理化，應可期待刺激諸多人士增加消費，而使營業稅、酒稅及營利事業所得稅稅收增加超過調降關稅所造成的稅收損失，因此我方請求調降日本酒、燒酎等之關稅率。

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

雖可理解日本酒及燒酎等酒類原料的稻米，屬台灣主要農產品，過度的關稅調降將降低相關國產製品之市場占有率，影響公糧銷售之顧慮，但不得不說目前的關稅率與其他酒類相比明顯高出許多。

此外，茅台酒、白酒、高粱酒、燒酎等被歸類為其他穀類酒而被概括定義、課稅（40%），但其等之酒精度數亦有不同，因此我方認為應比照菸酒稅法所採用針對啤酒以外酒類依酒精度數訂定稅率之作法，予以詳細分類並個別設定關稅方為合理。

(食品物資部會)

## 【8】關於建設工程相關事項

### 議題35 有關就促進無障礙機械式立體停車設備設置之相關法規整備（延續事項）

**請求事項** 懇請貴政府相關機關與台灣立體停車機械產業協會等持續進行協商、研討，並制訂一套明訂無障礙機械式停車設備規格之安全認定制度，使行動不便者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。

■日本機械式停車設備安全標準體系 [https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report\\_006/pdf/report\\_006\\_170710\\_0004.pdf](https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_006/pdf/report_006_170710_0004.pdf)

■日本公益社團法人立體停車場工業會：輪椅使用者（舊制度：無障礙）適用證明制度 <http://www.ritchu.or.jp/authorization/>

（建設部會）

### 議題36 建築執照申請獲准核發後發生第三人結構技師提出建議事項相關合理性之確保（延續事項）

**請求事項** 關於建築執照申請已獲准之建造案件，其中曾有該予以核准之地方自治機關

(縣政府等)要求民間委託之其他結構技師就該准許案件重新調查及提出建議事項之案例。雖然列為重新調查對象之案件係以抽籤方式選出，但其標準並不明確，而該第三人結構技師並要求於結構設計上另外採取追加對策。因為嗣後必須依該此第三人結構技師之指導變更設計，故造成雖然尚未開工但仍不得不辦理建築變更申請，結果導致工期延後，建造成本增加。該建議事項原本在建築執照申請流程中就應該提出才是，希望建築執照申請程序能避免重辦，並合理運用。

**補充說明** 根據我方瞭解，建築法修改草案因立法院屆期而不續審，並經內政部於2020年1月13日改以書面向行政院提出報告，而行政院將其提交予立法院，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37 關於購物中心招攬診所事宜 (延續事項)

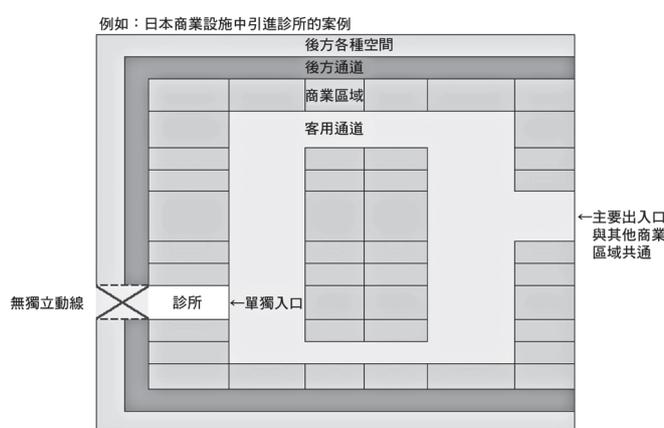
**請求事項** 在台灣開設診所時，會要求設置直通診所之獨立出入口，但就提高使用者便利性之觀點而言，希望依診所類型予以放寬開業標準。

**補充說明** 對於去年針對此一請求事項的回應，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，但此也未導致發生任何問題。



(建設部會)

### 議題38 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。

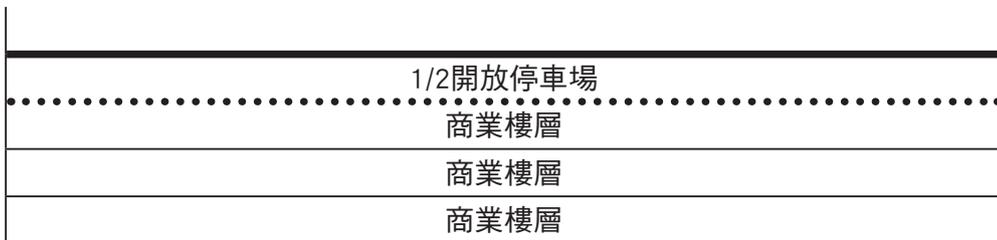
**補充說明** 去年也提出相同之改善要求，而主管機關回覆在建築技術規則中一定條件下不需隔熱。然而問題是即使在建築技術規則中不需要，但在取得綠建築標章之前提下，哪一層的隔熱應納入評估。

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。反而是對商業樓層的正上方，如下圖的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，而非不論計劃一律以「頂樓層」進行評估。

（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）



（建設部會）

### 議題39 重新研議都市設計審議等委員會制度許可、認可之權限

**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，此種過程亦欠缺透明性。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。

（建設部會）

## 【9】關於金融財務

**議題40** 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2021年度白皮書之回應提出請求）

與以往相同，2021年度政府機關回應中雖表示得辦理網路申報，以減輕扣繳義務人申報作業負擔，惟為了於10日內辦理網路申報、繳納，卻需以會計部門員工於假日出勤作為前提，此實與勞動基準法的加班限制、禁止假日出勤規定有所歧異。此外，仍需至稅捐稽徵機關窗口以支票繳納稅款，並難謂問題已獲得改善。

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

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

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

#### 補充說明（當時（2019年度）白皮書之請求內容）

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

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

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

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

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

（金融財務部會）

**議題41 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2021年度白皮書之回應提出請求）**

懇請貴行說明於2021年度回覆中所記載，目前大額結匯交易查核門檻100萬美元之機制運作良好之貴行判斷依據等，以及懇請提供貴行將會適時進行修法之狀況及狀態（前述該運作不良之狀況及狀態）之相關基本想法及標準。

**補充說明（當時（2020年度）白皮書之請求內容）**

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

經辦理銀行確認申報文件與列舉項目一致後，可換成台幣。

因經濟成長率年年提高使得各企業之貿易處理金額持續增加，超過100萬美元之外匯交易也頻繁產生，因此企業方面之事務作業繁雜化，無法適時實施外匯交易，因而成為國際價格競爭力低下之主要原因。

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

（金融財務部會）

**議題42 關於佣金或定額回扣相關外匯法規之放寬（延續事項）****請求事項（依據台灣政府機關就2021年度白皮書之回應提出請求）**

雖貴行回應：「可檢附相關交易清單及前3大金額之證明文件，如合約、Invoice/Debit Note，或其他足資證明公司請/付款之文件。」，惟匯率風險之發生，如屬貿易締約當事人之情況，係於簽約時發生，如屬收受佣金之代理商業務之情況，則於裝船完畢時發生等發生匯率風險之時與書面開立Invoice/Debit Note之時兩者間之間隔短則數星期，長則數個月，希望能給予我方針對實務詳情直接說明之機會。

**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一次匯款之方式。

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

因此，如2020年美金貶值時，台灣當地法人便發生鉅額外匯虧損。

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

因此，希請就一定金額以下之遠期或即期外匯交易，研討放寬規定。

（金融財務部會）

### **議題43 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2021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，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。

#### 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，在台具有在不需課稅之空間。

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

因此就臺日租稅協定之適用，請求以下2點事項：

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

### 相關法規

#### 【財政部民國77年3月28日函釋 台財稅第770526922號（摘要）】

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

（中間省略）

所得稅部分：應依下列方法擇一辦理。

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

#### 【臺日租稅協定 第7條 營業利潤】

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

#### 【所得稅法 第124條】

凡中華民國與其他國家所簽訂之所得稅協定中另有特別規定者，依其規定。

#### 【適用所得稅協定查核準則 第13條】

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

（中間省略）

（金融財務部會）

#### 議題44 有關中期借款規範之外國銀行分行存款總餘額計算基準，放寬基準以計入向「母國總行及地區總部等海外據點」拆借之一年內短期借款（延續事項）

##### 請求事項（依據台灣政府機關就2021年度白皮書之回應提出請求）

有關2021年度政府回覆中『外國銀行分行經營特性，其資金多仰賴總行拆借支應』部分，在跨國銀行中，係由地區單位具備總部功能（地區總部），請求對於該地區總部之借款，計入本規範比例之計算，懇請主管機關再次考慮。

##### 補充說明（當時（2021年度）白皮書之請求內容）

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

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

##### 1. 提案背景、理由

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

(2)實際上許多外國銀行會在母國總行外設置地區統籌總部（例如東亞區總部或北美區總部、歐洲區總部），採取分區經營體制。因此與母國總行相比，

海外分行更常和所屬地區總部及其麾下之海外分行進行短期同業拆借交易。例如台灣外銀分行主要和屬於東亞地區總部之香港分行進行短期同業拆借交易。

## 2. 依據前次修法意旨

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

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

(金融財務部會)

## 議題45 有關容許靜止戶之雜項收入處理（延續事項）

### 請求事項（依據台灣政府機關就2021年度白皮書之回應提出請求）

承蒙主管機關詳細說明，台灣廢除從前存在之靜止戶雜項收入規則過程，以及各銀行於廢除之處理方式等，對此我方給予肯定，並理解修法難處。

希望主管機關能對提出本件請求之銀行，就其固有情形與其認識之問題提供諮詢等。

### 補充說明（當時（2021年度）白皮書之請求內容）

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

1. 有關帳戶餘額，應低於各銀行起息點（因未滿起息點而不計息）。
2. 該帳戶應有一定期間（例如1年）以上無異動。

3. 銀行應先通知顧客後，取得無法取得聯絡意旨之書面記錄。

〔背景〕

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

〔妥當性及合理性〕

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

〔他國案例—日本〕

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

(1)餘額1萬日圓以上且銀行寄出通知書後，無法確認存款人之情形：

①休眠移管存款：得依“休眠存款等活用法”交由存款保險機構管理—  
「最終異動日：2009年1月後」、且「課稅類別：分離或綜合」者。

②已計入雜項收入存款：「最終異動日：2008年12月以前」或「課稅類別：未符合或不予課徵或身心障礙者低額存款利息所得等免稅制度」者。

(2)未滿1萬日圓時：

銀行不需寄送通知書，無須確認存款人即可整件交付休眠管理、計入雜項收入。

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

（金融財務部會）

## 議題46 ①有關空調零件（壓縮機）的貨物稅（延續事項）

**請求事項** 貨物稅為針對某些商品，特別是被視為奢侈品的商品所課徵的稅，汽車的空調也是課徵的對象。然而，台灣國產新車的空調安裝率為100%，不應再視其為奢侈品，懇請檢討將車用空調自貨物稅對象品中排除，免徵貨物稅。

此外，壓縮機的貨物稅課徵方式為將其視為空調系統，課徵20%，然而由於「系統」整體的金額難以掌握之故，於是以壓縮機價格的8倍做為「空調系統的概算值」，得出壓縮機的課稅率。（因此，壓縮機承擔的稅率為160%）。

從前，汽車空調系統大多是在購買新車時的選配項目，想必因此採用這種「對系統課稅」的方法，從而對壓縮機課徵了160%的貨物稅。然而現在新車100%都裝配有空調系統，並沒有購買新車後再加裝的情形。目前，新車在壓縮機的貨物稅被退稅後，再對整車課徵20%的稅。而裝配於新車之外的壓縮機均為補修用，亦即空調系統中壓縮機故障時，更換壓縮機所產生的需求。基於這種情形，持續沿用從前空調系統為選配時期的課稅概念（以空調系統整體為課稅對象的方式=160%）並不適當，期能對此做根本的檢討（160%→20%）。

此外，針對補修用壓縮機，已有稅法可適用20%的稅率，但實務上我們發現此制度幾乎無法執行（必須提出確實為補修用的證明文件）。若能對制度進行根本的修改，應該可以解決這方面的問題。

若上述兩項建議均難以實施，懇請研議將空調系統價格為壓縮機價格的8倍這個概算改正為實際比例的3~4倍。

### <要望事項>

上述陳情內容要約如下列(1)、(2)、(3)

- (1)將汽車空調系統從貨物稅課徵對象排除。
- (2)廢止將壓縮機作為空調系統整體課徵貨物稅的方式貨物稅率（160%→20%）。
- (3)將壓縮機價格佔空調系統整體價格比例改正為3~4倍，使其符合實際水準。  
（8倍→3~4倍 貨物稅率160%→60~80%）

若(1)不可，則(2)。若(2)亦不可，則請研議(3)的可行性。

**補充說明** 無。

（汽機車部會）

**議題46 ②關於調整貨物稅（延續事項）****請求事項** 調整貨物稅

## 1. 調整課稅對象

進口貨物於進口時課稅，並以完稅價格課稅，以公平性之觀點而言，建議以未稅價格課稅。

## 2. 廢除或降低稅率

貨物稅係對特定物品課稅，尤其針對視為奢侈品之物品，目前包含家用空調、業務用空調亦屬課稅對象。

然而在高溫潮濕的台灣，空調設備安裝率接近100%，是否已不應視為奢侈品，而排除於課徵貨物稅之對象外？懇請研議自課徵貨物稅之對象中排除家用及業務用空調。

**補充說明** 去年（2021年）政府機關針對建議事項回應，已對購買者退稅（減稅）並持續辦理，因此我方評為已實施。

然而貨物稅在出廠或進口時課徵，而進口品係以完稅價格課稅，因此與台灣國內生產之產品相較，價格上即多出關稅部分。

目前雖對購買者進行貨物稅之退稅（減稅），惟仍持續建議調整貨物稅，以使消費者能以適當價格購買最新產品。

由於空調設備普及率接近100%，應不屬奢侈品。

⇒附件資料：【主計總處2019年家庭收支調查\_冷氣機普及率】

（建設部會）

**議題47 重新討論未分配盈餘課稅制度（台灣所得稅法第66條之9）（延續事項）**

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

①配息時以其他稅制優惠促進配息，而非對未配息之情況進行懲罰性課稅。

- ②實際投資時，為消除實質稅金負擔，將可抵減期間改為十年等較長期間而非三年。
- ③未分配時，若證明屬於必要而未分配，則不對未分配盈餘課稅（美國模式）。
- ④對於一定金額以上之保留盈餘課稅。
- ⑤廢除保留盈餘課稅制度。

#### 補充說明

根據政府機關對21年白皮書之回覆，我方瞭解保留盈餘課稅之背景，但企業保留盈餘，是為追求成長而進行轉投資，並非為了幫高所得的個人股東避稅而未分配盈餘。配息並非為了促進高所得股東繳稅，亦非為了避免未分配盈餘而遭課稅。盈餘之配發或保留，應由企業秉持主體性，就成長策略、投資策略、金融（直接、間接）市場情況等，先進行綜合行判斷，若被稅制左右，很可能錯失成長機會。

依照產業創新條例，雖實質上最久得免除三年保留盈餘課稅之負擔，但建造新廠房等大型投資，有些案例無法以三年份利潤因應。此外投資用途亦受限制，例如未包含企業併購。於研議超過三年份利潤之大型投資案時，若以自有資本因應，等於累積現金的同時要支付每年利潤5%之稅金，很可能降低投資意願。

另一方面，若為避免保留盈餘遭課稅而持續配息，則完全無法增強自有資本，申辦高額借款時，將遭金融機構判斷財務體質虛弱，恐無法籌足所需金額。

如擬於法律規範之背景下促進配息，懇請政府研議以下事項等：

- 配息時以其他稅制優惠促進配息，而非對未配息之情況進行懲罰性課稅之方法。
- 實際投資時，為消除實質稅金負擔，將可抵減期間改為10年等較長期間而非3年。
- 未分配時，若證明屬於必要而未分配，則不對未分配盈餘課稅（美國模式）。
- 對於一定金額以上之保留盈餘課稅。

【參考】日美保留盈餘之課稅情形：

日本：一般企業無（課徵對象限定於特定家族企業）。

美國：雖有保留盈餘課稅制度，若能證明「為事業所需之合理必要性」則免徵。

（化學品部會）

## 【10】關於智慧財產權

### 議題48 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），p.2.）提及「如導入間接侵權制度，強化對專利權之保護，對我國企業可能有所助益，並可能有鼓勵外國企業研發投入」，由此可窺知不僅是日商，台灣使用者亦期望導入間接侵權制度。

（智慧財產委員會）

### 議題49 關於審議制度改革之推動（延續事項）

**請求事項** 關於專利審議制度，希望①簡化對專利行政處分不服時的訴願程序、以及

②導入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。

（智慧財產委員會）

## 議題50 關於防免電商平台販售仿冒品事宜

**請求事項** 為防免電商平台上之仿冒品販售行為，我方希望政府訂定法令使電商平台業者負有確認賣家身份之義務。

縱使訂定法令恐有難度，亦希望政府制定防免電商平台上之仿冒品販售行為的因應方案。

**補充說明** 受到新冠肺炎疫情延燒等影響，電商平台交易熱度大幅提昇，電商平台上之仿冒品猖獗程度卻益加惡化。

電商平台業者現已採取受理權利人之申訴，刪除仿冒品賣場並凍結惡質賣家帳號等處理方式。然而惡質賣家即便被刪除仿冒品賣場，也會再開設新賣場，帳號被凍結亦會再申請新帳號繼續販售仿冒品。

且現況下已有一定程度之案例係電商平台上之仿冒品賣家帳號為冒名帳號或以不實資料申請之帳號，故而更難以解決電商平台上之仿冒品販售問題。

為改善上述情形，部分電商平台業者已主動採取針對申請新帳號之賣家要求配合身份確認之作法，但仍難以針對既有帳號之賣家進行身份確認，此部分則需要法律層面上之配套作為。

因此，從建構安全網路交易環境及保護消費者之觀點出發，我方希望政府訂定法令使電商平台業者負有確認賣家身份之義務。

縱使訂定法令恐有難度，亦希望政府制定防免電商平台上之仿冒品販售行為的因應方案。

（智慧財產委員會）

## 【 11 】 其他

### 議題51 針對與台商間商務案件相關入境人士放寬新冠肺炎防疫管制事宜 （ 延續事項 ）

- 請求事項**
- 對於因與台灣企業間商務案件，以商務洽談為目的之日籍入境人士，希望能發給多次入境簽證。
  - 允許在日本企業工作的陸籍人士入境
  - 外國人工作許可證取得條件之確認

- 補充說明**
1. 目前台灣僅有持居留證、居留簽證或停留簽證的外國人士方得入境，除居留證外，其餘均視為單次簽證（受到新冠肺炎的影響，現在已暫停發給多次入境簽證）。

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

2. 因為語言相通，讓陸籍工程師入境台灣從事商務洽談及機械設備安裝指導的情況愈來愈多。可以理解目前台灣政府禁止陸籍人士入境的政策，惟對於在日本企業工作（日本國內在住）的陸籍人士，希望同意讓其等能透過與日籍人士相同的簽證申請流程入境台灣。
3. 我方的理解是，停留期限（含隔離檢疫期）45日以內不須取得工作許可證，但依台北駐日經濟文化代表處的說明，若因商務案件入境，則不問停留期限，原則上皆須取得工作許可證。

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

另外，懇請告知日籍入境者中未取得工作許可證者的占比。

（一般機械部會）

## 議題52 有關幼稚園巴士（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，

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

我方認為本件事宜將對提昇台灣交通服務之安全性有所貢獻。

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

（合資公司部會）

## 議題53 有關保全公司等所使用之運鈔車之租賃解禁事宜

**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，客戶須自行購買車輛（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。

【該規定】：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）

●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。

●因此，懇請改善為租賃公司得出租運鈔車予保全公司等使用。

⇒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）】

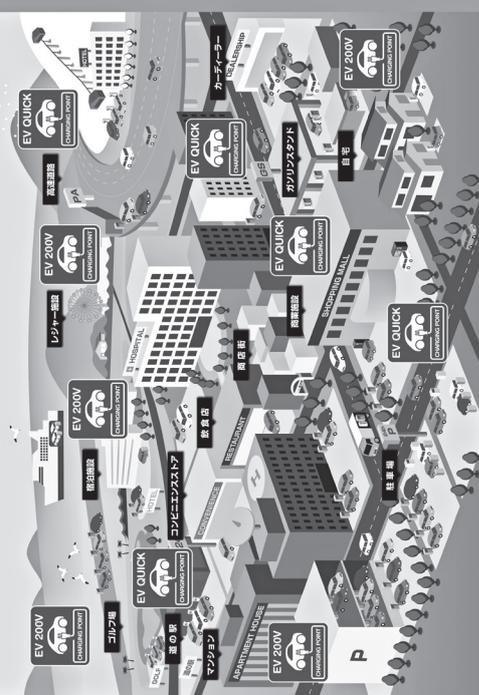
（合資公司部會）

【議題22附件資料】一般社団法人 次世代汽車振興中心（NEV）之介紹手冊

①NEV\_充電基礎設施補助金綜合介紹手冊（日文）

EV・PHV用充電設備導入をご検討の皆さまへ

## カーボンニュートラル社会の 実現に向けて、みんなで広げる、 EV・PHV用充電設備



地球環境の未来のため、  
2050年カーボンニュートラル(脱炭素社会)の実現に向けて、  
日本政府は「車での電動化」を大きな目標として示しています。  
車の電動化に重要な「充電インフラ」についても、  
2030年までに15万基を設置することを目標に、  
全国で整備を拡大していきます。

---

### 国の充電インフラ補助金

令和4年度に活用できる充電インフラ補助予算を、  
昨年度補助実績の6倍以上となる約65億円盛り込み(令和3年度補正)  
■個人宅以外、原則全てのエリアの補助が対象に  
(商業施設への急速充電器新設設置、時間貸し/月懸駐車場も補助対象)  
■工事費補助上限額を業態等を踏まえて引き上げ  
■充電設備設置に伴う高圧変電設備・設置工事費に対する補助拡大

充電設備・工事費  
50%~100%  
補助

高速道路・道の駅・公道等		商業・宿泊施設・マンション・ 事業所駐車場等	
補助率	補助上限額	補助率	補助上限額
100%	2口まで:120~500万円 3口以上:250万円×口数	50%	2口まで:60~250万円 3口以上:~125万円×口数
100%	216~280(3500*)万円	100%	108~140万円

(注) 補助率 補助上限額は、設置場所・用途により異なります。  
補助率 補助上限額は、設置場所・用途により異なります。  
※補助率100%の場合でも金額補助は限りません。  
※補助率100%の場合でも金額補助は限りません。  
※補助率100%の場合でも金額補助は限りません。  
※補助率100%の場合でも金額補助は限りません。

---

### 充電補助金申請から補助金交付までのフロー

区分申請期間 令和4年3月31日~9月30日(予定)

- 1 申請書提出等
- 2 申請書受付
- 3 申請書審査(1次審査)
- 4 申請書審査(2次審査)
- 5 申請書審査(3次審査)
- 6 申請書審査(4次審査)
- 7 申請書審査(5次審査)
- 8 申請書審査(6次審査)
- 9 申請書審査(7次審査)
- 10 申請書審査(8次審査)
- 11 申請書審査(9次審査)
- 12 申請書審査(10次審査)
- 13 申請書審査(11次審査)
- 14 申請書審査(12次審査)
- 15 申請書審査(13次審査)
- 16 申請書審査(14次審査)
- 17 申請書審査(15次審査)
- 18 申請書審査(16次審査)
- 19 申請書審査(17次審査)
- 20 申請書審査(18次審査)
- 21 申請書審査(19次審査)
- 22 申請書審査(20次審査)

申請先は <http://www.cev-pc.or.jp>

一般社団法人 次世代自動車振興センター  
〒110-8327 東京都千代田区千代田1-10-10 日本橋本町ビル



# カーボンニュートラル社会の実現に向けて！ みんなで広げる、EV・PHV用充電設備

## 2050年カーボンニュートラルに向けた日本政府の目標

日本では、「2035年までに乗用車新車販売で電動車100%」という目標の達成に向け、官民一体となって取り組んでいます。公共用充電スタンドについても2030年までに大幅に増強するという目標が示されています。

乗用車	新車販売電動化100%	2035年
公共用充電スタンド(急速)	30,000基	2030年
公共用充電スタンド(全体)	150,000基	2030年

脱炭素化を加速するため、環境性能に優れたEV・PHVのさらなる普及が求められています。販売比率を2030年に20~30%まで引き上げるといった目標\*も示されています。

## 日本国内の充電インフラも拡大中です！

EV・PHVの普及には、充電インフラの普及が鍵となります。今後も電動車の普及拡大に合わせ、日本全国どこでも充電のストレスなく走行できるよう、より多くの充電インフラが必要になっていきます。21年期末で約37万基ある充電設備を2030年までに15万基に増やすため、国も補助制度で後押しし、充電インフラの整備を進めています。



## 充電器の基本を知ろう！

充電器は大きく分けて2種類あります！

**EV 200V**  
CHARGING POINT

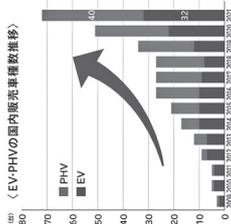
急速充電設備

自宅やジョーカー施設、ホテルなど長時間の駐車が可能で、充電の仕様が統一されているため、利用しやすい充電器です。

**EV QUICK**  
CHARGING POINT

急速充電設備

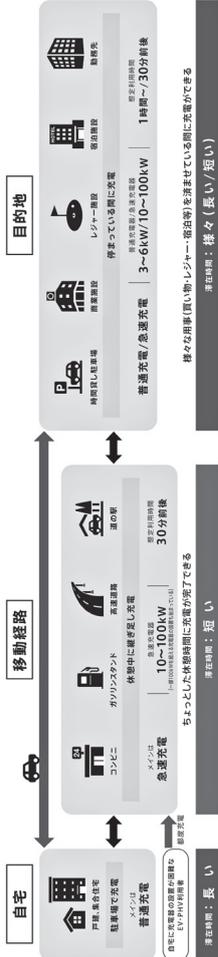
コンビニやスーパー、SA、PAなど長時間の駐車が求められる場所への設置を想定した充電器です。



## 国内外の自動車メーカーが、多種の電動車を販売。

魅力的な車が、どんどん登場しています！ EV32車種・PHV40車種 (2022年3月末時点のEV補助対象車)

## 様々なシーンでの充電ニーズに対応！



電力仕様	電力出力	充電ケーブル	充電ケーブル(充電ケーブル別)	充電ケーブル付き	充電ケーブル付き
急速充電器	電圧制: 交流三相200V等 車種: 直流450V	10~200kW	10タイプ	10タイプ	複数タイプ
普通充電器	電圧制: 交流单相100~200V 車種: 交流100~200V	3~6kW	スタンドタイプ	スタンドタイプ	壁面取付タイプ
充電器本体	コンセントタイプ(充電ケーブル別)	充電ケーブル(充電ケーブル別)	充電ケーブル付き	充電ケーブル付き	充電ケーブル付き
充電ケーブル	利用シーン	利用シーン	利用シーン	利用シーン	利用シーン
設置場所例	商業施設、宿泊施設、共同管理駐車場、マンション駐車場、事業所駐車場等	買い物、宿泊場、勤務中等(長時間駐車時)	買い物、宿泊場、共同管理駐車場、マンション駐車場、事業所駐車場等	買い物、宿泊場、共同管理駐車場、マンション駐車場、事業所駐車場等	買い物、宿泊場、共同管理駐車場、マンション駐車場、事業所駐車場等
価格イメージ	本体: 工事価格ともに急速充電より安い	本体: 工事価格ともに急速充電より安い	本体: 工事価格ともに急速充電より安い	本体: 工事価格ともに急速充電より安い	本体: 工事価格ともに急速充電より安い

\*1) 充電出力100kW、充電ケーブル長さ50m以内の急速充電器。2) 充電出力50kW、充電ケーブル長さ50m以内の急速充電器。

【議題22附件資料】一般社団法人 次世代汽車振興中心（NEV）之介紹手冊  
 ②NEV\_充電基礎設施補助金公寓大樓專用介紹手冊（日文）



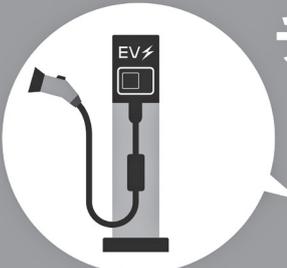
マンション・アパート等集合住宅にお住まいの皆さまへ



Next Generation Vehicle Promotion Center  
 一般社団法人 次世代自動車振興センター

お住まいのマンション等の価値・利便性向上に！

# 今こそ、EV・PHVの充電器設置のチャンスです！




お住まいのマンションやアパートに、EV・PHVの充電器の設置がおすすめです。日本では2035年までに「乗用車新車販売の100%を電動車に」という目標があり、この先EV・PHVが大幅に増えてくる見込みです。そのため、マンション等の利便性や資産価値向上のためにEV・PHVの充電器を設置するマンション等が急増しています。

**充電器の設置について、こんな風に思っていないか？**

疑問-1 集合住宅にも、充電器がつけられるの？

疑問-2 設置費用、高いんでしょ？

疑問-3 どんな手順で進めればいいのか？調整って大変だよな？



そんな、みなさまの疑問にお答えします！

**答え-1**

**選択肢はいろいろ！ 個々の住宅環境に合わせて設置可能です！**

入居者の利便性や駐車場の状況に合わせて、さまざまな設置方法があります。

占有区画にコンセントを設置・個人で利用、(利用電力は一括管理)



**「個別設置型」**

個別の駐車スペースに充電器を設置し、駐車中に充電できます。アプリを使って、充電をコントロールできるシステムも導入できます。

予約時間まで自分の車庫などに駐車



**「シェア型」**

共用スペースなどに充電器を設置し、複数の人で順番に利用していきます。専用スペースの用意が必要になります。

**POINT!** アプリを利用した充電課金・料金徴収も可能  
 利用者ごとに課金・料金徴収ができるシステムを利用すれば、設置方法の形式を問わず、運用費の受益者負担も可能です。

**POINT!** 充電器のみの電気契約も！  
 集合住宅とは別に、充電器のみの電気契約も可能です。

\*上記は平置き駐車場のイメージですが、立体駐車場・機械式駐車場への設置例も増えてきています。

答え-2

今がチャンス! 国からの、補助金でおトクに!



国の補助金「クリーンエネルギー自動車・充電インフラ導入促進補助金」で、EV・PHV用充電設備導入のための補助金が、約65億円盛り込まれました。(昨年度の約6倍) ぜひこのタイミングにご活用ください!



設置費用イメージ例 (マンション/平置き駐車場の場合)<sup>※4</sup>

費用項目	コンセントタイプ(4基)		ケーブル付タイプ(1基)	
	費用	補助額	費用	補助額
充電設備 <sup>※1</sup>	4万円	2万円	30万円	15万円
充電設備設置工事費 <sup>※3</sup>	150万円	150万円	100万円	100万円
合計	154万円	152万円	130万円	115万円
持ち出し費用	2万円		15万円	

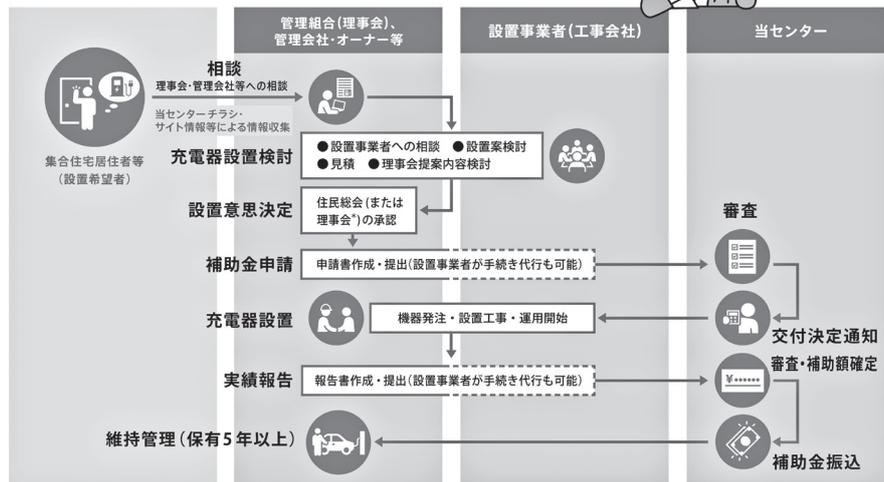
- ※1. 補助対象となる充電設備はセンターHPの補助対象充電設備一覧をご確認ください。
- ※2. 工事の規模等により費用・補助額は異なります。また充電設備設置に必要と認められた経費のみが補助対象となります。
- ※3. 工事項目ごとに補助上限額があります。
- ※4. 費用は標準的な規模での工事を行った場合のイメージです。設置台数や工事内容により変動しますのでご注意ください。
- \* 国の補助金は、自治体の補助金との併用ができます。お住まいの自治体に補助制度がある場合、自治体に要件等をご確認の上、併用をご検討ください。
- \* 補助金はなくなり次第、受付終了となります。

答え-3

事業者への相談もOK! マンションへの充電器導入時の一般的な手順がコチラ!

理事会などへの提案から維持管理までの工程を、専門の設置事業者と相談・提案を受けながら進めていくこともできます。

マンション等の集合住宅における、充電設備導入の一般的な流れ



お問い合わせは

充電インフラ補助  
コールセンター

03-3548-9100

【受付時間: 9:00~12:00 / 13:00~17:00 (土・日・祝日は休み)】

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

一般社団法人 次世代自動車振興センター  
〒103-0027 東京都中央区日本橋一丁目16番3号 日本橋本村ビル

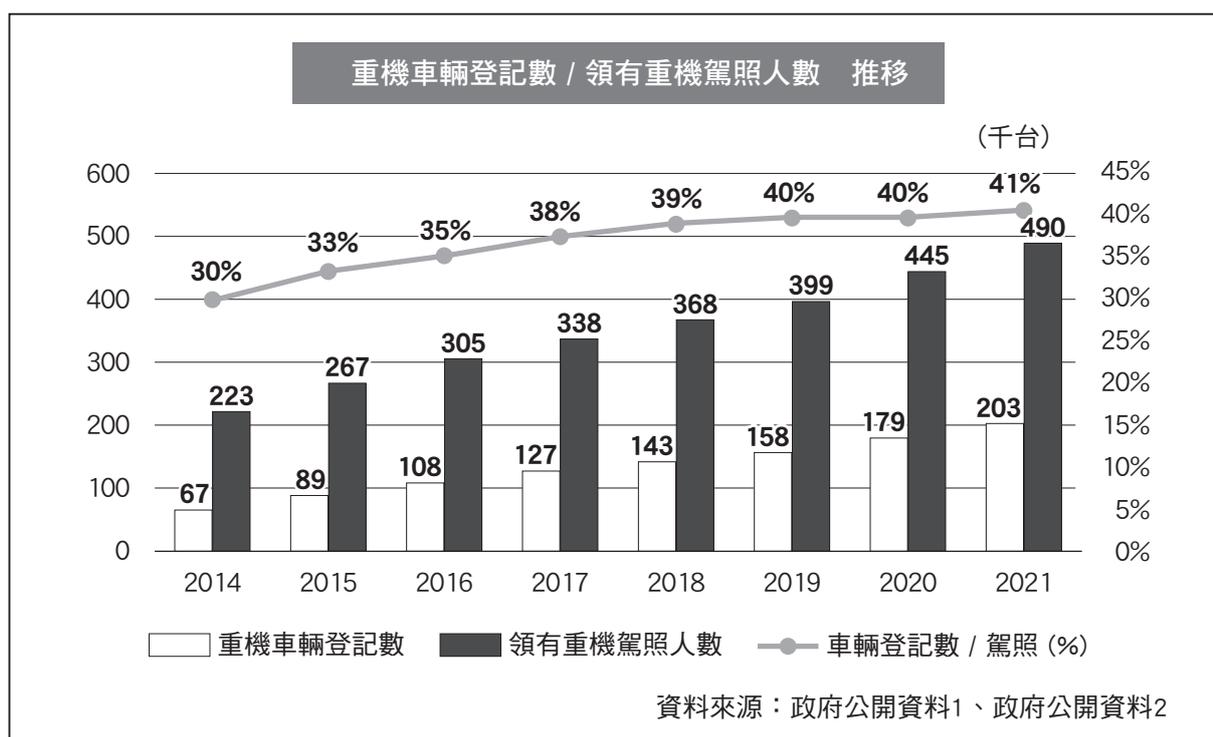


一般社団法人次世代自動車振興センターは、経済産業省からの補助金で電気自動車、プラグインハイブリッド自動車や充電設備の購入者等(リースを含む)に対する補助事業を行っています。

2022年4月発行

【議題25附件資料】重機車輛登記數及領有重機駕照人數之推移：

年度	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
重機車輛登記數(千台)	67	89	108	127	143	158	179	203
領有重機駕照人數(千人)	223	267	305	338	368	399	445	490
車輛登記數 / 駕照 (%)	30%	33%	35%	38%	39%	40%	40%	41%



政府公開資料1：

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

政府公開資料2：

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

【議題46 ② 附件資料】主計總處2019年家庭收支調查\_冷氣機普及率：

第25表 家庭主要設備普及率

Table 25. Percentages of households with Household Equipment and Appliances

單位：% Unit：%

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

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

【議題53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