

三、汽車業

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
1.特種貨物及勞務稅條例(奢侈稅)	1.匯差問題：由於匯差資訊的不確定將導致計算奢侈稅時的不準確，建議採以年度計算之單一固定匯率。	<p>財政部</p> <p>1.辦理情形</p> <p>(1)按特種貨物及勞務稅屬消費稅性質，其課稅原則與關稅、貨物稅及營業稅一致。</p> <p>(2)進口應徵特種貨物及勞務稅之特種貨物，依「特種貨物及勞務稅條例」第10條及第12條規定，應按其完稅價格乘以稅率計算應納稅額，該完稅價格應按關稅完稅價格加計關稅、貨物稅及營業稅後計算之。至進口特種貨物之關稅完稅價格，依「關稅法」第39條規定，以財政部關務署定期公告之即期匯率換算為新臺幣。</p> <p>(3)據財政部關務署查告，由於匯率具波動之特性，我國與日本、新加坡、澳洲及歐盟國家海關報關匯率均採定期公布。目前我國進口貨物外幣折算匯率係以報關日期前一旬中間日為準，且行之有年，各國從事國際貿易廠商均已熟悉此一制度。</p> <p>2.未來處理方向</p> <p>現行報關匯率採定期(每旬)公布制度與各國採行方式一致，我國公布匯率時程及方式尚屬妥適，尚不宜更動。</p> <p>3.涉及法規</p> <p>「特種貨物及勞務稅條例」第10條、第12條及「關稅法」第39條</p> <p>4.辦理進度</p> <p>現階段不宜辦理。</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
	<p>2.商業機密洩露：建請財政部賦稅署以及關稅總局重新審視條例第 14 條規定，使用統一發票之納稅義務人銷售特種貨物或勞務，其稅額應於統一發票備註欄載明一項，僅須顯示含稅總額即可。</p>	<p>財政部</p> <p>1.辦理情形 「特種貨物及勞務稅條例」第 12 條規定，進口特種貨物應徵之稅額，依進口特種貨物之關稅完稅價格加計進口稅、貨物稅及營業稅額後按規定稅率計算之。是以，特種貨物及勞務稅係對進口特種貨物於課徵關稅、貨物稅及營業稅後課徵，故規定使用統一發票之納稅義務人須於統一發票備註欄載明應徵之特種貨物及勞務稅額，提供買受人做為負擔稅額之憑據，以避免納稅義務人將特種貨物及勞務稅額列入營業稅稅基，致重複課徵營業稅，該條文規定旨在減輕納稅義務人之負擔。</p> <p>2.未來處理方向 為避免重複課徵營業稅，本案建議現階段尚不宜辦理。</p> <p>3.涉及法規 「特種貨物及勞務稅條例」第 14 條</p> <p>4.辦理進度 現階段不宜辦理。</p>
<p>2.二氧化碳排放標準與燃油節約標準</p>	<p>1.新車的二氧化碳排放標準：能源局應與環保署協調行動一致，採取單一管理方式以避免產生衝突性的要求，也建請臺灣當局能更深入了解歐洲的實際運作方式與經驗，和世界潮流進行同步調和。</p>	<p>經濟部</p> <p>1.辦理情形 (1)依行政院 2010 年 5 月核定「國家節能減碳總計畫」，針對運輸部門節能減碳已責成經濟部、交通部與內政部負責，故環保署本次所提車輛二氧化碳排放標準草案若係推動車輛節能減碳為目的，則可依「國家節能減碳總計畫」，由能源局依「能源管理法」全面提升新車效率水準即可，若考量車輛二氧化碳排放係空氣中足以直接或間接妨害國民健康或生活環境之物</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		<p>質，則建議對於車輛排放之所有空氣污染物應採相同的管理方式。</p> <p>(2)本案歐洲商會已於上(2012)年 11 月 21 日拜訪行政院就本案交換意見。</p> <p>2.未來處理方向</p> <p>(1)車輛油耗管理與二氧化碳排放管制為一體兩面，皆可達到節能減碳目標，除美國有分別規定外，韓國採車廠自選 1 項管理，歐盟係採二氧化碳排放進行管理，其他主要生產與銷售車輛國家(如日本、中國大陸)均採油耗管理。</p> <p>(2)我國自 1987 年起即採車輛油耗管理，車輛油耗表現亦多為民眾關切，爰建議我國車輛油耗管理仍以「能源管理法」為準，不重複納入 CO2 管理。</p> <p>(3)擬修訂相關辦法，提高車輛能源效率標準，並納入總量管理方式，目前最低油耗門檻亦予維持。已徵詢歐洲商會所屬各會員看法，對於能源局以總量管理車輛油耗方式並未表達反對意見。</p> <p>(4)經濟部(能源局)業於環保署 2012 年 10 月 31 日召開之「車輛二氧化碳管制標準研商會」中表示，我國採行車輛油耗管理已行之多年，環保署之車輛二氧化碳排放管理與耗能管制皆以達成節能減碳為其政策目標，為避免廠商因需對應 2 項不同制度造成困擾，建議不重複納入二氧化碳排放管理。環保署表示將進行檢討後再與經濟部協商。</p> <p>(5)將於 2013 年 6 月底前完成「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」修訂，並於修訂過程中持續洽邀環保署參與討論，協調該署車輛不重複納入二氧化碳排放管理，並將視需要，簽請以經濟部名義向環保署表達上述意見。</p> <p>3.涉及法規</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		<p>「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」</p> <p>4.辦理進度 一年內可完成。</p> <p>環保署</p> <p>1.辦理情形 環保署已於 2012 年 5 月 9 日將二氧化碳等溫室氣體公告為空氣污染物，刻正建置車輛二氧化碳排放管制制度。針對車輛二氧化碳管制標準，環保署已完成第一階段小客車二氧化碳排放標準草案研擬，該草案內容係參考歐規，採整廠管制方式、重量法分級、線性計算公式及 SUPERCREDIT 認定方式等。針對低 CO2 排放之車輛有給予一定程度之優惠措施，以鼓勵車廠生產該類車輛販售予消費者使用。</p> <p>2.未來處理方向 環保署研定排放標準草案，將依法制作業規定，辦理預告，並召開研商會及公聽會議。相關會議邀請歐洲商會出席，就環保署所擬訂之草案提供建議意見，俾利修正草案條文內容。</p> <p>3.辦理進度 持續辦理。</p>
	2.燃油節約標準：修改「能源管理法」第 15 條，確保具高節能科技的車輛(如配備直噴引擎、增壓引擎等車輛)，不會因新耗能	<p>經濟部</p> <p>1.辦理情形 (1)世界主要國家針對車輛耗能/二氧化碳並未有一致性的管理方式，目前採「油耗未達標準不得銷售」管理模式也非僅臺灣一個國家。在我國加入</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
	<p>標準，而遭禁止進入臺灣市場。政府未來在推行新能源政策時，應參考並遵循歐盟的標準及實務作法來規劃燃油標準，避免造成技術性貿易障礙。</p>	<p>WTO 後，「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」已經歷 4 次修訂，相關辦法修訂時，均依規定通報 WTO/TBT(技術性貿易障礙委員會)，並無會員體對我國管理方式或標準提出異議或表達反對意見。</p> <p>(2)我國地狹人稠，能源高度依賴進口，車輛密度又高，為力行節能減碳，依我國特性所採取之車輛耗能管理已行之有年，對我國運輸部門節能減碳有相當成效，並無窒礙難行之處。</p> <p>2.未來處理方向</p> <p>(1)廣納各界建議，積極檢討：能源局業委託專業機構蒐集及研析國際制度，包括採取車重或排氣量等級之車輛耗能規範、總量耗能管理制度之實施等，做為提升車輛容許耗能標準之參考。</p> <p>(2)進行法規修正：能源局將對於耗能標準區隔方式及總量整廠油耗管理方向，研擬「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」修正草案，屆時亦將邀集歐洲商會等團體充分參與討論。</p> <p>3.涉及法規 「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」</p> <p>4.辦理進度 半年內可完成(將於 2013 年 6 月底前完成「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」之修訂)。</p>
3.車輛型式安全審驗	政府應即刻採認及接受使用 ECE 及 EC 安全合格證明。	<p>交通部</p> <p>1.辦理情形</p> <p>(1)現行我國車輛安全法規係調和聯合國 UN/ECE 車輛安全法規導入國內實施，與歐盟做法相同，為期減少相關車輛業者申請臺歐盟雙方主管機關核</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		<p>發之車輛型式安全審驗合格證明，交通部已透過臺歐盟經貿諮商會議架構，與歐盟執委會研議相互採認彼此核發之車輛型式安全審驗合格證明之建議方案，並將建議方案構想於 2010 年 9 月 30 日提供歐洲經貿辦事處轉歐盟相關人員研參。</p> <p>(2)經與臺歐盟經貿諮商汽車工作小組 6 次視訊會議討論，歐盟說明將思考簽訂 MRA 以外之相互認可方式，交通部將持續配合歐盟後續所提具體意見，討論雙方實務可行之合作方式。</p> <p>2.未來處理方向</p> <p>(1)交通部將持續於臺歐盟經貿諮商平台與歐盟研議可行之合作方式，建議歐洲商會亦可協助向歐盟執委會瞭解其目前研議結果。</p> <p>(2)歐洲商會已連續數年提出本項議題，交通部將會同財團法人車輛安全審驗中心另擇期正式拜會歐洲商會溝通說明，建議明年度起免列本項議題。</p> <p>3.涉及法規 「車輛型式安全審驗管理辦法」</p> <p>4.辦理進度 持續辦理。</p>
4.主要項目仍未開放於國外的測試實驗室	開放歐洲測試實驗室取得認證，以執行車輛安全審驗完整測試項目。	<p>交通部</p> <p>1.辦理情形</p> <p>(1)現行交通部車輛安全檢測基準包含 67 項檢測項目及 1 項車輛規格規定，67 項檢測項目均已開放國外檢測機構得申請認可，另車輛規格項目在歐盟亦非檢測機構得申請認可之檢測項目，而係由各國公路主管機關(或委託之審驗機構)核定管理，我國做法與歐盟國家做法並無差異。</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		<p>(2)交通部已請委託之審驗機構財團法人車輛安全審驗中心研議開放檢測機構申請小客車規格檢測之可行性。</p> <p>2.未來處理方向 俟審驗機構研議具有開放可行性後，交通部將檢討允許檢測機構得申請認可小客車規格之檢測。</p> <p>3.涉及法規 「車輛型式安全審驗管理辦法」</p> <p>4.辦理進度 持續辦理。</p>
5.汽車安全系統使用之無線電頻帶	建請調和臺灣與歐洲之無線電頻譜規範，並開放 24GHZ 無線電頻段(24.25-26.65GHZ)，俾使臺灣消費者得以使用先進之安全設備。	<p>交通部</p> <p>1.辦理情形 已依臺北市汽車代理商業同業公會之建議，開放 25.9-26.65GHZ 供低功率車輛短距離雷達設備使用，並於 2012 年 11 月 12 日公告修正「中華民國無線電頻率分配表」。</p> <p>2.涉及法規 通傳會須修正「低功率射頻電機技術規範」</p> <p>3.辦理進度 已完成。</p>
6.輪胎業	1.輪胎分級標準：建請環保署盡速導入針對輪胎滾動噪音、濕地抓地力、能耗表現之標示系統，做為臺灣輪胎產業的強制性規	<p>經濟部</p> <p>1.辦理情形 (1)針對輪胎的滾動噪音及燃油效率已制定 CNS 9480「輪胎實車慣性滑行噪音測定法」及 CNS 15388「轎車、卡車及大客車輪胎滾動阻抗量測方法—</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
	<p>範，以利國內輪胎產業朝向具環保效益、降低噪音、提升行車安全之標竿科技發展，與歐洲規範無縫接軌。</p>	<p>單點測試與量測結果相關性」。</p> <p>(2)濕地抓地力部分，相關之「轎車輪胎(載重新胎)相對濕抓性能量測方法」及「卡客車輪胎(載重新胎)相對濕抓性能量測方法」2種國家標準草案，已通過技術委員會審查，將提報國家標準審查會審定，後續將依國家標準制定程序完成制定後公布。</p> <p>(3)另輪胎為標檢局應施檢驗商品，其檢驗項目為涉及民眾行的安全的品質項目，關於建議事項所提之輪胎噪音，濕地抓地力，能耗表現之標示系統係環保及節能項目，因 CNS 國家標準尚未訂定完整之檢驗合格判定基準，且國內測試能量尚未建置完備，標檢局目前未納入強制檢驗管理範圍，將俟 CNS 訂定完備後再視廠商技術能力、測試能量及實際需求評估是否納為應施檢驗項目。</p> <p>2.未來處理方向 視廠商技術能力、測試能量及實際需求評估納入管理之可行性。</p> <p>3.涉及法規 「商品檢驗法」</p> <p>4.辦理進度 現階段不宜辦理。</p> <p>交通部</p> <p>1.辦理情形 (1)經瞭解歐盟 EC (No)1222/2009 規定係要求輪胎需新增噪音、油耗及濕地抓地力性能等等級標示，以提供民眾選擇輪胎之參考依據，其中有關濕地抓</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		<p>地力之等級分類，亦非以其該等級判定合格與否。</p> <p>(2)交通部輪胎車輛安全檢測基準法規，係調和導入聯合國 UN/ECE 車輛安全法規，規定內容與 UN/ECE 完全一致相同。</p> <p>2.未來處理方向 交通部將廣續依聯合國 UN/ECE 車輛安全法規發展調和更新「輪胎安全檢測基準」。</p> <p>3.涉及法規 「車輛安全檢測基準」</p> <p>4.辦理進度 持續辦理。</p> <p>環保署</p> <p>1.辦理情形</p> <p>(1)有關機動車輛噪音管制，依「噪音管制法」之授權及環保署職掌，環保署係負責整車型噪音管制事項。</p> <p>(2)有關輪胎係屬商品，相關商品檢驗標準及販售許可事項，依據權責分工係屬經濟部標準檢驗局主政。</p> <p>(3)經環保署瞭解經濟部標準檢驗局有意願將歐盟輪胎標章納入我國商品檢驗項目中，該局預定 2013 年度納入研究計畫中蒐集相關法規及管制規範。</p> <p>2.未來處理方向 建議依據主管權責分工，由經濟部標準檢驗局主政。</p>

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		3.涉及法規 「商品檢驗法」 4.辦理進度 持續辦理。
	2.卡車與巴士翻修胎品質控制：為確保翻修胎(再生胎)擁有足以與新胎相等的品質與整體安全性，建議臺灣相關單位盡速導入歐盟ECER109之規定(即針對翻修胎(再生胎)所制定的技術與行政法規)；並要求商用卡車與負載之無動力子車，實施相關的強制性測試與認證規範，以維護行車安全。	經濟部 1.辦理情形 (1)有關卡車與巴士翻修胎標準部分，已制定 CNS 4959「卡客車用翻修輪胎」國家標準供參。 (2)翻修輪胎係將使用過的舊胎重新整理加工，每一舊胎使用及損壞的情形不一，翻修後的品質不盡相同，且其產銷型態為翻修後之輪胎直接交予貨運業者自行組裝，很少於市面上陳列銷售，基於前述因素，翻修輪胎暫不適宜採用依「商品檢驗法」公告為應施檢驗品目，目前管理方式為經濟部標準檢驗局公告卡客車用翻修輪胎實施自願性產品驗證，並自 2006 年 12 月 1 日生效。交通部修正「高快速公路管制規則」，自 2009 年 4 月 1 日起，行駛高快速公路之遊覽車、客運車不得使用翻修輪胎。其他大型車之轉向軸車輪亦不得使用翻修輪胎，非轉向軸之車輪使用翻修輪胎者應使用經濟部驗證合格之翻修輪胎。 (3)卡客車用翻修輪胎實施自願性產品驗證之符合性評鑑程序包含產品試驗及工廠檢查，其檢驗標準為 CNS 4959「卡客車用翻修輪胎」，該標準係參考 ECE R109 所訂定，爰此，測試方法標準部分已與歐盟調和。 2.未來處理方向 配合交通部持續辦理產品驗證。

議題	建議事項	主管單位 辦理進度暨未來處理方向
		3.涉及法規 「自願性產品驗證實施辦法」、「卡客車用翻修輪胎自願性產品驗證作業規定」 4.辦理進度 已完成。