

臺北市日本工商會「2022年白皮書」部會辦理情形暨未來處理方向

目錄

一、基本政策及勞動基準法相關請求事項.....	1
二、關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題.....	3
三、關於能源政策.....	20
四、關於汽機車業界振興策略.....	57
五、關於電機電子零組件產業.....	70
六、關於醫藥制度.....	77
七、關於菸酒食品等規定.....	97
八、關於建設工程相關事項.....	108
九、關於金融財務相關事項.....	119
十、關於智慧財產權.....	150
十一、其他事項.....	156

一、基本政策及勞動基準法相關請求事項

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>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)</p>	<p>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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.勞動部去年度雖口頭告知有可應對方式，然因連續性或緊急性之定義及其標準並不明確，因此我們並不瞭解可運用之程度。尤其承辦人判斷有所分歧，我們亦不清楚主管機關如何將本項回覆周知勞動局全體人員？</p> <p>2.此外，如運用標準未明確，將成為勞資爭議原因，導致雇主暴露於遭到勞動稽查機關處罰之風險。</p> <p>3.修法雖非簡單之事，懇請就例如：雇</p>	<p>勞動部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)勞動基準法第 35 條規範目的係為使勞工於工作相當長度之時間後，應給予休息，以利其體力之恢復。該條亦有但書規定供勞雇雙方運用，事業單位如有符合但書所稱實行輪班制或工作有連續性或緊急性情況時，自可與勞工另行調配休息時間。所稱連續性工作，係指勞工之工作如有一旦執行後即無法中斷之特殊性，而緊急性指事件需要緊急處理而定。又勞工如因工作有連續性或緊急性，致「繼續」工作 4 小時時（含加班之情況），無法即給予連續 30 分鐘之休息者，亦可另行調配休息時間，至於工作完成時已屆下班時間，無庸再給休息時間。</p> <p>(2)為使各地方勞工行政主管機關瞭解勞動基準法第 35 條立法意旨及但書彈性調整空間，本部已於勞工行政人員及勞動條件檢查員相關教育訓練課程中加強說明，並將持續宣導。</p> <p>(3)所提制定行政指引之建議，已錄案參考。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	主方面得以調整之幅度、頻率，及該調整是否需勞資協調等，制定行政指引，以補足不確定之法律規定。	2. 涉及法規 勞動基準法

二、關於基礎建設投資及改善投資環境與勞動力問題

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
2.關於臺北松山機場航站設備更新事宜(延續事項)	<p>松山機場航站設備，於前次政府機關回應中，已有部分改善，惟仍就以下事項提出請求及懇請確認：</p> <p>(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。</p> <p>(2)關於電扶梯、空橋之維修部分，雖看不出外觀的變化，請容本會確認修補細項。</p>	<p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)臺北國際航空站已完成機場大門前方地板與柏油路面間(1號柱至7號柱間)之整修，期形塑松山機場位年長者或身心障礙者等行動不便人士友善環境。</p> <p>(2)為促進節能減碳，航站電扶梯係配合航班開啟，於人少時啟動節電模式，無航班時關閉電扶梯使其靜止不動。而電扶梯如遇突發狀況，例如夾到或異物入侵都會停止運轉，以避免對旅客造成危害。</p> <p>(3)空橋無法移動、漏水及空調故障失靈等情形皆已全面檢查修補完畢，未來將加強巡視，建立預防性維護概念以加強服務效能。另空橋遇故障一節，經搶修後已無再有長時間停橋情形，目前大多皆由維護廠商緊急排除後即可運作；搭乘端偶有因雨勢過大造成漏水的情況，已責請維護廠商加強補漏，同時今年底將請空橋原廠檢測及評估，後續依檢測報告進行汰舊換新。</p> <p>(4)如遇機場設備故障可撥打 02-87703550 通報機場中央控</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>制室以即時搶修，另亦歡迎直接洽臺北國際航空站業務單位研商，以利確認需求。</p> <p>2. 涉及法規 無</p>
<p>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）</p>	<p>不論案件是否為政府採購法的對象，在基礎建設相關案件中，於機器供應契約、服務供應契約、履約案件中因疫情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。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</p> <p>1. 對於工期展延措施，依工程會規定，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），希望所</p>	<p>工程會</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 已提供非第三級疫情警戒期間工期處理方式、教育訓練宣導資料(含常見問題及錯誤態樣)：</p> <p>A. 非第三級疫情警戒期間，因疫苗普及率提高，匡列隔離防疫措施改變、取消群聚限制、取消分流居家辦公等，且全國各縣市、不同工程類型受疫情影響程度不同，故無法沿用第三級疫情警戒期間之處理方式。工程會已於2022年10月3日訂定「嚴重特殊傳染性肺炎非第三級疫情警戒期間公共工程展延工期或停工處理方式」(下稱處理方式)，因業界反映該處理方式有舉證困難情形，本會於2022年12月27日邀集機關、營造公(協)會及有關廠商開會討論後已歸納主因，以契約雙方誠信基礎及從速、從簡原則，修正處</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>有級別均能適用，而非僅限於第三級警戒。目前工程會因疫情所為工期展延事宜，雖有基於臺灣國內感染情形明示計算根據，但有案例是在國外設計、製造、材料採購亦受到該國疫情影響。在此情形下，希望政府也能適當展延工期。</p> <p>2.另外，由於依照臺灣政府指引，產生當時未能預測之新增費用，例如檢疫旅館、安排 Rapid Test、因應勞工感染費用等，希望政府能予以補貼。</p>	<p>理方式，並於 2023 年 1 月 30 日通函全國各機關。</p> <p>B. 復於 2023 年 4 月 6 日召開處理方式教育訓練宣導資料研討會議，並依各機關意見修正宣導資料後，於 2023 年 4 月 12 日將會議紀錄及教育訓練宣導資料通函全國各機關，請其協助轉知所屬機關（構）與所執行在建工程及其技術服務廠商知悉，並公開於本會全球資訊網（路徑：首頁>工程管理>工程管理相關規定>因應 COVID-19 公共工程相關防疫措施資料），以紓解有關疑義，俾使執行順遂。</p> <p>(2)契約範本已載明因政府行為影響契約價金之處理：工程會訂定之各類採購契約範本均載明，因我國政府行為之新增或變更，致履約費用增加或減少者，契約價金得予調整；屬其他國家政府所為，致履約成本增加或減少者，契約價金不予調整。廠商履約中，如因我國防疫政策(政府行為)與契約成立時不同，因而造成履約成本之改變者，例如所述檢疫旅館、快篩，得依個案契約約定辦理調整，惟所述因應勞工感染費用，如與我國政府法令之新增或變更無關，無法調整。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>2.涉及法規 嚴重特殊傳染性肺炎非第三級疫情警戒期間公共工程展延工期或停工處理方式、契約範本</p> <p>內政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃 內政部所屬各工程主辦機關均遵循工程會所訂頒相關嚴重特殊傳染性肺炎疫情警戒期間各級別之作業指引，辦理展延工期。</p> <p>2.涉及法規 無</p>
4.勞工大量不足等對契約案件履行之影響(延續事項)	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。其理由在於臺灣國內科技產業之工廠興建與擴廠、回臺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，凸顯臺灣國內勞工慢性不足。	<p>勞動部</p> <p>1.目前進度及未來規劃 (1)有關勞工大量不足部分： A.有關基礎建設人力不足部分，本部已分別於 2020 年 7 月 31 日及 2021 年 7 月 30 日修正外國人從事就業服務法第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款工作資格及審查標準，調整公共工程聘僱移工之雇主資格門檻、同一雇主不同工程</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>因此，懇請針對本國勞工基本工資調漲，進一步訂定規定，適當予以補貼。此外，由於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，導致工期展延及因此所造成之成本負擔進行研議。</p>	<p>金額可併計，及外國得標廠商得以國內分包商為雇主申請聘僱移工，以符合現行部分基礎工程建設由外國廠商承攬興建之人力需求。</p> <p>B.另自 2022 年 2 月 15 日起，依指揮中心核定辦理移工專案引進計畫，符合資格之雇主已可申請自來源國引進移工；復自 2022 年 10 月 13 日配合指揮中心入境 0+7 政策，現行製造業移工入境採自主防疫方式，已無居家檢疫措施，雇主可視人力需求常態引進移工。</p> <p>C.業者如有招募國人需求，可至公立就業服務據點辦理求才登記；另本部已於 2022 年 9 月 15 日訂定「營造業人力補充專案計畫」，如有業者大量招募需求，亦可透過中央目的事業主管機關(內政部)彙收職缺後，交由本部辦理專案媒合。</p> <p>D.勞動部已於 2023 年 6 月 15 日發布修正營造業聘僱移工資格，開放甲、乙、丙級綜合營造業、專業營造業及土木包工業，符合近 3 年承攬案件量及聘僱本國勞工人數門檻，得以 30%比率聘僱移工，且可再提高 EXTRA 核配比率最高到 40%。初期優先開放總額 8,000 名並由內政</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>部國土管理署分配，本部並依內政部 2023 年 8 月 31 日來函請增額，已於 2023 年 9 月 13 日函復同意自即日起增額 7,000 名，最多可開放至 1 萬 5,000 名。</p> <p>(2)有關基本工資補貼部分：</p> <p>A.基本工資的目的，是為了保障勞工維持基本生活所需，不分本國勞工或移工，均一體適用；日本之最低工資規定，亦係如此。</p> <p>B.考量基本工資調漲係一體適用於各行業，對於受 COVID-19 疫情影響之部分行業，經濟部已辦理 2022 年度、2023 年度對受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響事業基本工資補貼方案。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>外國人從事就業服務法第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款工作資格及審查標準</p> <p>內政部(國土管理署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>為補充營造人力不足、老化問題及外籍移工留才久用，在照</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>顧本勞前提下，本署提案營造業引進移工採「一定規模及聘僱本國勞工數一定比率」方案，經 2023 年 3 月 6 日勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組第 35 次會議討論通過，後續俟勞動部修正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，再予配合推動辦理。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>修正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</p> <p>工程會</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 勞工基本工資之調整屬政府行為：依勞動基準法規定，基本工資由勞動部設基本工資審議委員會擬訂後，報請行政院核定之。故基本工資之調整，屬上開政府行為，廠商履約中，如因勞工基本工資改變與契約成立時不同，因而造成履約成本之改變者，得依個案契約約定辦理調整，由政府負擔價差。</p> <p>(2) 勞動部已放寬外籍營造工招募規定：勞動部已修正營造業</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>移工規定，公共工程包括刪除計畫百億元門檻，並將個別契約金額門檻由新臺幣(下同)10 億元降為 1 億元。如個別公共工程契約金額達 5 千萬元以上，且工程期限達 1 年 6 個月以上，累計同一雇主承建前開規模之公共工程契約總金額達 1 億元以上，亦可申請。個案工程如依規定引進移工額度仍有不足，可報請行政院專案核准，針對營造業民間工程亦有調整措施，已於 2023 年 6 月實施。</p> <p>(3)務實報價、依約申請展延及協議處理情事變更，以因應勞工人數長期不足：所述國內勞工長期持續不足，造成必須負擔較高之勞力成本，廠商於投標時應務實考量報價；如因勞動人數不足，致認為招標文件規定之工期過短，可於等標期內向招標機關請求釋疑。履約中如因不可歸責於廠商之事由，影響要徑作業之進行，而需展延工期者，得依契約約定申請展延；如遇契約成立時無法預料之客觀條件改變，而依契約原有效果顯失公平者，契約雙方可參酌情事變更原則，協議合理之處理方式，或請求法院增減給付。</p> <p>2.涉及法規</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>政府採購法、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、契約範本</p> <p>經濟部(商業發展署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)2022 年基本工資補貼方案</p> <p>A.考量 2021 年疫情衝擊內需產業，為減緩 2022 年基本工資調整對事業造成的負擔，經濟部與勞動部及相關部會共同研定之 2022 年基本工資補貼措施，業於 2021 年 12 月 28 日公告補貼作業要點；並於 2022 年 3 月 18 日修正要點，以放寬補貼認定及延長受理期間。</p> <p>B.補貼針對 2021 年 9 月至 10 月合計營業額較 2020 年同期衰退 20%之農業、服務業及受到疫情連帶影響之工業，補貼 2022 年 1 月到 6 月受基本工資調漲影響之全時員工及部分工時員工，以每人每月 1,000 元及 560 元計算補貼款予受疫情影響之事業。</p> <p>C.經統計共受理申請 18,780 案、核准 12,753 案、撥付金額共 4.23 億元。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>(2)2023 年基本工資補貼方案</p> <p>A.為減緩 2023 年基本工資調整對事業造成的負擔，經濟部與勞動部及相關部會共同研定之年基本工資補貼措施，業於 2023 年 1 月 3 日公告補貼作業要點；並於 2023 年 2 月 20 日修正要點，以放寬補貼認定及延長受理期間。</p> <p>B.補貼針對 2022 年 9 月至 10 月合計營業額較 2021 年、2020 年、2019 年同期衰退 20%之農業、服務業及受到疫情連帶影響之工業，補貼 2023 年 1 月到 6 月受基本工資調漲影響之全時員工及部分工時員工，以每人每月 920 元及 560 元計算補貼款予受疫情影響之事業。</p> <p>C.經統計共受理申請 24,629 案、核准 18,015 案、第一期已撥付 1.8761 億元，預估至多撥付約 6 億元。</p> <p>2.涉及法規 無</p>
5.關於物價上漲對契約履行造成之影響	因國際原物料價格及運價飆漲等因素影響供應鏈，導致承攬臺灣國內社會基礎建設工程之承包商，面臨成本超	<p>工程會</p> <p>1.目前進度及未來規劃 契約範本所訂物價調整範圍不限於機械資材：工程會於 2018</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	支、工期延宕等問題。依工程會 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。	<p>年 7 月間修正之工程採購契約範本，載明 3 層級物調機制，按營造工程物價指數之個別項目、中分類項目及總指數之順序，就漲跌幅逾 10%、5%、2.5% 部分調整工程款。其中除預設之個別項目(鋼筋、型鋼、鋼板、預拌混凝土、瀝青混凝土)屬工程材料外，所有中分類項目(水泥及其製品類、砂石及級配類、磚瓦瓷類、金屬製品類、木材及其製品類、塑膠製品類、油漆塗裝類、機電設備類、瀝青及其製品類、雜項類、工資類、機具設備租金類)均為預設之調整項目，已包括機械資材性質之金屬製品類、機電設備類，亦包括工資類。</p> <p>2. 涉及法規 無</p>
6.①關於外國勞工之就業條件之廢除或放寬(延續事項)	1. 懇請進一步放寬外國勞工就業條件，以解決臺灣建築工人缺工此一至關重要課題。尤其，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。	<p>勞動部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 依就業服務法第 42 條規定略以，聘僱移工不得妨礙本國勞工之就業機會及勞動條件。</p> <p>(2) 為舒緩營造業缺工，同時考量完工後提供公眾使用及所創造之國人就業機會，本部已於 2022 年 10 月 14 日令釋將辦公、服務設施(商辦)納入經核准獎勵民間投資興建工程</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>補充說明</p> <p>已了解 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；惟外籍勞工得受聘僱之工程，仍僅限於具公益性者等。此外，目前提出申請至外籍勞工實際至工地工作，約耗時 5 個月，實有必要大幅縮短申請所需時間。</p>	<p>之範疇，故符合資格之商辦工程已可申請聘僱移工從事營造工作。</p> <p>(3)本部已於 2023 年 6 月 15 日發布修正營造業聘僱移工資格，開放甲、乙、丙級綜合營造業、專業營造業及土木包工業，符合近 3 年承攬案件量及聘僱本國勞工人數門檻，得以 30% 比率聘僱移工，且可再提高 EXTRA 核配比率最高到 40%。初期優先開放總額 8,000 名並由國土管理署分配，本部並依內政部 2023 年 8 月 31 日來函請增額，已於 2023 年 9 月 13 日函復同意自即日起增額 7,000 名，最多可開放至 1 萬 5,000 名。</p> <p>(4)為提升聘僱外國人申請案件之審查效率、簡化行政作業流程及民眾申請需檢附之文件，本部已於 2022 年 10 月 17 日修正發布簡化申請外籍營造工的應備文件(工程契約)。另如雇主採網路傳輸方式申請，審查天數將由原 12 個工作日大幅縮短至 7 個工作日。上開作法可使雇主申請外籍營造工更便捷及提高行政審查效率。</p> <p>(5)本部除受理業者求才登記外，並透過跨部會合作機制，優先媒合國人投入缺工產業。為強化營造業媒合作法，已</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>於 2022 年 9 月 15 日訂定「營造業人力補充專案計畫」，除於臺灣就業通網站「營造業專區」露出工班相關資訊外，亦會同國土管理署調查營建業者之專案媒合需求，啟動為期 3 個月專案計畫，協助營造業者補足人力。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>外國人從事就業服務法第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款工作資格及審查標準，雇主申請招募第 2 類外國人文件效期、申請程序及其他經中央主管機關規定之文件。</p> <p>內政部（國土管理署）</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 為改善民間工程缺工情形，內政部已委託臺灣營建研究院就「研擬放寬外籍營造工」進行分析；嗣經行政院召開跨部會討論決定，由勞動部函釋放寬具公益性項目，包括都更、危老重建工程及辦公、服務設施(商辦大樓)(2022 年 10 月 14 日新增)等工程類型，並檢討放寬民間工程引進移工門檻從 10 億元調降為 2 億元。</p> <p>(2) 為補充營造人力不足、老化問題，在照顧本勞前提下，經</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>2023年3月6日勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組第35次會議討論通過，同意營造業引進移工採階段性先行開放總額8,000名，並視執行情形可增至開放1萬5,000名。勞動部於2023年6月15日修正「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」相關規定，本部並配合訂定「營造工作申請引進移工之雇主資格認定作業要點」，於2023年8月1日起受理申請。</p> <p>2. 涉及法規 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</p>
6.②關於放寬僱用外籍勞工(外勞)之人數上限	2.目前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。在確保本國勞工實屬有困難情況下，雖擬增聘外籍勞工，卻受限於聘僱人數上限。懇請放寬僱用人數之上	<p>勞動部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)有關製造業各行業別開放聘僱移工之核配比率，係經濟部整體考量各3K行業缺工情形、產業關聯度及產業特性不同，並經本部跨國勞動力政策協商諮詢小組會議，透過勞資學政各界協商取得共識，訂定各業聘僱移工之核配比率為10%、15%、20%、25%、35%等3K5級制。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>限。</p> <p>補充說明 由於積極投資半導體相關產業導致臺灣嚴重缺工，今後勢必愈趨嚴重。為確保勞動力使事業得以存續，建議應擴大聘僱外籍勞工。且臺灣政府今後亦擬招攬外資企業投資，對於進軍臺灣或擴廠企業而言，無法確保勞動力將形成重大問題。</p>	<p>(2)另為因應產業於國內確有招募不足，且非因薪資原因缺工之特殊狀況，本部另實施外加就業安定費額外提高核給比率機制(以下簡稱 EXTRA 制)3,000 元、5,000 元、7,000 元，即可分別提高 5%、10%、15%之核配比率，最高可達 40%，以因應產業特殊缺工之彈性用人需求。</p> <p>(3)考量半導體等產業缺工需求，本部已修正 EXTRA 制再增設一級提高至 20%，並以總核配比率 40%為上限。已於 2022 年 11 月 24 日完成修法作業，以舒緩廠商缺工需求。</p> <p>2. 涉及法規 外國人從事就業服務法第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款工作資格及審查標準</p>
7. 建議建構促進臺灣南部地區企業投資節水之制度	<p>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。</p> <p>補充說明 1. 據聞臺灣南部每三、四年就會發生一次嚴重缺水之情形。雖在地方政府卓</p>	<p>經濟部(水利署)</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 (1)因氣候變遷造成近年降雨豐枯變化顯著，為增加水資源供應的調適能力，政府自 2017 年起即透過開源、節流、調度、備援及管理策略推動多元水資源建設，提升各地供水能力及韌性，迄今已完成包含水庫、人工湖、伏流水、跨區水源調度管線、再生水、自來水減漏等多項建</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。據聞臺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。臺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</p>	<p>設，累計增加每日 197 萬噸水源，相當於增加全國 18% 公共用水，在 2020~2021 年百年大旱發揮了關鍵救旱效果。</p> <p>(2)行政院 2013 年起陸續核定開發 16 案再生水開發案，預期可供應全臺 62.81 萬噸再生水，並透過供需媒合、環評及用水計畫審核等機制完成去化；目前高雄鳳山、臨海廠及臺南永康廠、安平廠已供應南部企業 10.6 萬噸再生水。</p> <p>(3)再生水資源發展條例於 2022 年 5 月 18 日修正公布，明定一定規模以上之開發單位興辦或變更開發行為須使用一定比率系統再生水，擴大再生水適用範圍。</p> <p>(4)2023 年 2 月 1 日耗水費開徵後，再生水使用量將不計徵耗水費，使用量達一定規模或投資興建再生水供應系統，得減徵或抵減耗水費。</p> <p>(5)抗旱期間如水情燈號進入橙燈須減量供水，產業使用再生水量部分可免依比例減量供水，另使用自來水量部分可享有降低減供比例之優惠。</p> <p>(6)企業若有相關節水諮詢需求，水利署設有服務諮詢平台，可提供相關協助與建議。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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能力較小的企業緊急且最後手段。希望依此建構生態制度，讓社會上的強者、弱者以至於一般市民均得以生存。</p>	<p>(7)另有關水罐車部分說明如下:A.經查部分大企業每年會與水車公司辦理簽約並提供簽約金，故建議可聯合各中小企業(工商會)比照前開模式辦理。B.水利署可提供所調查全國民間水車公司資訊提供洽詢。C.另於抗旱應變期間協調有意願民間水車公司供應中小企業使用。</p> <p>2.涉及法規 再生水資源發展條例</p>

三、關於能源政策

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
8.將節能方案融入「再生能源發展條例」(延續事項)	<p>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。臺灣政府透過「能源管理法」與「再生能源發展條例」分別提倡之。建議以最經濟合理的方式促進節能與再生能源：</p> <p>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：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)</p> <p>2.建立非屬「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。</p> <p>補充說明</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)「再生能源發展條例」(以下簡稱本條例)之訂定目的係為推廣再生能源利用，增進能源多元化，改善能源結構，降低溫室氣體排放等。而本條例第12條第4項規定目的，旨在使契約容量在一定容量以上之電力用戶共同參與設置再生能源，並推動再生能源利用及發展。</p> <p>(2)綜前所述，節約能源非本條例所規範之目的及事項，其現已有「能源管理法」進行規範，並有「能源用戶訂定節約能源目標及執行計畫規定」要求大用戶之節電率，以達成節約能源之目的。</p> <p>(3)為加強能源管理，促進能源合理及有效使用，我國特制定「能源管理法」，並有「能源用戶訂定節約能源目標及執行計畫規定」要求大用戶之節電率，以達成節約能源之目的，與再生能源發展有所不同，均應加強推動。</p> <p>(4)有關將非屬「能源管理法」範疇之小型用戶節省能源作為排放權，融通予負擔義務者一節，「能源用戶訂定節約能</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>1. 臺灣因經濟看好(主計總處預測 2021 年 GDP 為 4.64%)，電力需求將持續增加。另一方面，臺灣政府亦於 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，以作為臺灣降低能源成本之方案。</p> <p>2. 臺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</p>	<p>源目標及執行計畫規定」要求用戶年度節電率應達 1% 以上，係以各用戶申報規劃當年度「節電措施」所獲取之節電量為依據，並於次年度檢視其節電措施達成情形是否符合法規要求，其中，為強化節電推動，經濟部現正規劃 2050 淨零關鍵戰略之「節能戰略」中，業研議推動「以大帶小，企業合作節電機制」，由大企業協助非列管之中小能源用戶進行節電，此節電成果可納入大企業於節電 1% 規定之節電量。</p> <p>2. 涉及法規 (有關推動企業碳排管理暨排放權之業務，係由環境部主政有關節電規定之排放權認定)</p> <p>環境部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 (1) 我國為實現淨零排放，由行政院於 2022 年 3 月 30 日率各相關部會公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」，以「能源轉型」、「產業轉型」、「生活轉型」、「社會轉型」等四大轉型，及「科技研發」、「氣候法制」兩大治理基</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。建構此制度，得促使全臺最具經濟合理性之領域推動節能。</p>	<p>礎，輔以「十二項關鍵戰略」落實淨零轉型目標。</p> <p>(2)有關本案以最經濟合理方式促進節能與再生能源，屬十二項關鍵戰略之「節能」，已納入經濟部主政之關鍵戰略持續推動。</p> <p>(3)有關將非屬「能源管理法」範疇之小型用戶節省能源作為排放權，我國訂有溫室氣體抵換專案管理辦法，非屬溫室氣體年排放量平均達 2.5 萬公噸二氧化碳當量以上之小型事業，可申請抵換專案註冊，並依實際減量成效申請核發減量額度，可供有需求之大型事業使用。</p> <p>2.涉及法規 溫室氣體抵換專案管理辦法</p>
<p>9.關於普及購售電契約 Corporate PPA (延續事項)</p>	<p>1.為普及 Corporate PPA，更加擴大再生能源，並活化電力交易，希望政府及臺灣電力公司能使 Corporate PPA 相關法律制度更加明確。</p> <p>2.具體而言，希望能擔保包含臺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</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>依據經濟部公告「再生能源電能躉購率及其計算公式」規定，離岸風電競價案場之躉購費率適用該案場之得標價格。爰案場中途解約，依「再生能源發展條例」躉售予臺電公司時，有關本條例第 9 條第 7 項規定之「首次提供電能時之公告費率」，於離岸風電競標案場，即指前述公告規定之得標</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>的補償。解約後切換為對臺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。</p> <p>補充說明</p> <p>【提案背景】</p> <p>1.臺灣政府於 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。</p> <p>2.為應付用電大戶之義務使用量以及加盟 RE100 企業等對再生能源的需要，可活用大規模的太陽能發電或臺灣風力資源，開發容量大且比較可以安定供給之離岸風力案件是直接或</p>	<p>價格。綜上，現行法規已明確規定競價案場之躉購費率適用得標價格。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>再生能源發展條例</p> <p>經濟部(標準局)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)自 2017 年電業法修法，臺灣開放綠電市場交易，至 2022 年再生能源憑證交易張數突破百萬張，經濟部標準局亦因應綠電市場之活絡需求早於 2020 年公告公版購售電合約(CPPA)於國家再生能源憑證中心的網站上，提供綠電市場的供需雙方合約基礎架構，協助普及並推廣再生能源購售電合約內容，降低參與綠電市場之門檻。</p> <p>(2)經濟部標準局亦研議修改現行再生能源電力及媒合服務作業程序法規，放寬區塊開發離岸風電可於取得籌設許可後於憑證中心綠電交易平臺進行媒合交易，提供除了簽署 CPPA 以外另一離岸風電購售電可能作法，相關法規調整已於 10 月 17 日辦理業者說明會，將於彙整相關</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>缺的。大規模的太陽能發電或離岸風力案件需基於其規模做詳細風險評估，要普及 Corporate PPA 仍有需克服的課題。</p> <p>【課題】</p> <p>1. 為更加普及 Corporate PPA 需擔保解約時的收買價格：為使大規模的太陽能案件及離岸風力案件能穩定運轉，需因應企業用戶不締結長期契約（與專案相同期間）時，或簽訂 Corporate PPA 但發生中途解約時之風險。現狀是在臺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，須改為銷售予臺灣電力公司，但該收買價格並非明確。</p> <p>2. 為使基於 Corporate PPA 之大規模的再生能源案件成立，必須使對臺灣電力公司之售電價格成為足以使再生</p>	<p>業者建議後公告修改法規。</p> <p>(3)現行第三階段離岸風電開發採競比價格機制，於離岸風電開發推動上造成兩大挑戰，一為售電企業普遍信用評等不足以致銀行團融資問題，二為除少數大型半導體業者，其餘企業的單一購買量不足，以致開發商售電意願不高。為協助用電大戶取得綠電，經濟部正研議以 CPPA 綠電信保機制，並以剩餘綠電流通轉售機制作為配套；即設計國家融資保證綠電信保機制，並搭配具信用評等之再生能源售電業(如台電公司)能承接或轉售 CPPA 因故不履行期間未收購之電力(剩餘綠電)之配套機制，提供企業買家、開發商、銀行相互保證之解決方案；相關方案內容仍於經濟部各主責機關間進行討論，且仍需解決相關作法之適法性課題。</p> <p>2. 涉及法規 再生能源發展條例</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	能源事業存續。因此，為普及 Corporate PPA，需要臺灣電力就此售電價格建立相關之明確基準。	
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)	<p>臺灣政府至今為止，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」，謹提出以下請求：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，以正確反映臺灣業界之產能。</p> <p>補充說明</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)經濟部已公布離岸風電區塊開發政策，規劃自 2026 年起每年釋出 1.5 GW，2026 至 2035 年累計釋出 15 GW，並業於 2022 年 12 月 30 日完成區塊開發第一期容量分配作業，共核配 3 GW 容量(6 組開發商、7 座離岸風場獲配)，預計將於 2026、2027 年陸續完工併聯。</p> <p>(2)經濟部刻正規劃區塊開發第 2 期選商機制，並將經濟效益及基礎設施量能等條件納入規劃考量，後續將蒐集及廣納各界意見，凝聚共識，並依區塊第一期之辦理情形、國內產業現況、市場技術，滾動調整產業關聯等政策內容，以呼應各界期待及擴大產業發展。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2.另政府若實現將臺灣打造成為亞太地區 APAC 之離岸風力發電產業之製造基地，將可期待為臺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），希望臺灣政府不要以與目前為止相同之項目、基準來設定國產化計畫，而是重新考慮市場新技術後，依目前實例，準確導入業界技術與實力（價格、品質、前置作業時間）相對照後</p>	<p>經濟部(產業發展署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)經濟部產業發展署已於2021年12月6日公告離岸風電區塊開發產業關聯方案政策，延續潛力場址階段已建立的產業能量，聚焦在25項關鍵發展項目，並進行60%數量、項目(落地困難者移至加分項)的彈性調整。同時考量水下基礎半成品及零組件部分因應國內供應鏈產業量能不足，得彈性調整為大部組裝成品數量及重量之60%，修正版已於2022年8月26日正式公告。</p> <p>(2)考量新型14MW以上大型風力機及浮動式水下基礎皆正在開發階段，短期在地產業技術能力尚待評估之情形下，運用加分機制鼓勵在地廠商投入研發並與國際業者共同合作，俟未來技術成熟則列為下階段之關鍵發展項目。</p> <p>(3)在全球疫情、俄烏戰爭衝擊下，為維持我國能源供應所需產業韌性及永續綠電穩定供應，我國會滾動調整3-2期產業關聯方案。本部產業發展署刻持續徵詢開發商、國際系統商、產業公協會等相關單位對於3-2期產業關聯方案</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	進行評估。	<p>項目與在地化比例之意見：</p> <p>a.產業發展署已就在地產業鏈生產現況與產能進行調查。</p> <p>b.針對國際產業鏈供需情形進行評估，確保獲選開發商取得設備之產業供應韌性。</p> <p>c.在地供應的情形將與單一風場容量規模等因素綜合考量，降低現階段各國提高價格爭取國際供應產能與施工船等問題，調和我國與國際產能穩定及未來開發成本最佳化。</p> <p>(4)本部歡迎日本離岸風電業者投資臺灣，針對產業關聯方案面臨的課題，本部皆可與日本業者進行溝通討論，以能共同完成風場建置為最大目標。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p>
11.關於許可中國製 TIV 用於臺灣離岸風力事宜（延續事項）	渦輪發動機基礎安裝船（TIV）目前不存在臺灣籍的船舶，且沒有具體的造船計劃，目前狀況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。此狀況下，申請使用外國	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)有關我國離岸風電海事工程，原則應優先使用我國國籍工作船舶，倘經確認國內無相關量能，續依相關主管機關規定辦理外籍工作船舶來臺作業。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>製船舶時，必要的「國家安全聯合審查」之手續卻非常繁雜，過去僅許可 1 件中國製船舶，不能使用佔市場過半的中國籍船，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。</p> <p>補充說明</p> <p>1. 歐洲離岸風力產業發展是因建構成熟的供應鏈與渦輪發動機之大型化，持續降低發電成本而得以實現。政府宣佈欲將臺灣打造成亞太離岸風力發電產業之製造基地之計畫，惟為實現而有因應渦輪機大型化之必要。臺船環海風電工程公司正進行大型浮吊船 Main Installation Vessel</p>	<p>(2) 另，有關大陸地區建造之外籍工作船依「輸入大陸製船舶審查作業程序」及「兩岸交流安全跨部會協調審查機制運作流程」，需由相關國安單位進行國安聯合審查作業，因涉及國家情資及安全等相關議題，需經各國安相關單位檢視確認無國安疑慮後，方可提供審查結果予相關主管機關續依程序辦理船舶使用許可。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>輸入大陸製船舶審查作業程序、兩岸交流安全跨部會協調審查機制運作流程</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 大陸地區建造之外國籍工作船倘欲來臺從事離岸風力發電工程，依行政院 2015 年 5 月 12 日函頒「兩岸交流安全跨部會協調審查機制運作流程圖」辦理，由目的事業主管機關經濟部能源署辦理國安審查，審查通過後再核發無國安疑慮文件。</p> <p>(2) 目前經濟部能源署於審查外籍風電工作船來臺工作前，會</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>(MIV)之建設計畫，就大型渦輪機基礎之安裝預期可使用臺灣製船舶。另方面，可安裝大型渦輪機本體之臺灣製 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。</p> <p>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。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由該制度之實用性到達何種程度，須一</p>	<p>先確認本國沒有此類(能量)船舶後，再確認外籍船中也無適當船舶可以調配的情形下，才會確認開發商所提客觀充分之佐證資料，證明施工期間已無其它外籍非陸製船隻可進行作業，證明確有必要採用陸製船者，才會審慎同意；類案，已審理過 3 艘大陸製工作船之國安聯合審查，同意該船來臺風場施作，爰業者倘有需求可逕向該署提出申請。</p> <p>2. 涉及法規 無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>面觀察實際進展，一面進行反饋。於目前實施上，因存在於申請經濟部等許可無臺灣籍船舶以及無陸籍以外之外國籍船舶後，尚須再向國家安全委員會申請許可之疊床架屋之許可流程，故如於緊急及必須之時，對於建設工程之影響甚大，懇請實施更為簡便迅速之流程。</p>	
<p>12.關於離岸風力案件對漁民之補償金(延續事項)</p>	<p>出資方與漁會間之補償金額相關交涉時，雖然農業部與經濟部雙方已設置共同解決問題機制，惟交涉階段也有難以達成共識的情況，請繼續提供協助。</p> <p>補充說明</p> <p>1.我們了解於 2020 年度白皮書請求事項之回應，出資方與漁會交涉補償金額時，農業部與經濟部雙方已共同設</p>	<p>農業部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 農業部於 2016 年 11 月 30 日公告「離岸式風力發電廠漁業補償基準」，作為開發廠商與漁會漁業補償協商之參據。該基準係計算一次性發放給漁民的補償金。</p> <p>(2) 另依經濟部「風力發電 4 年推動計畫」，農業部已規劃協商爭議處理機制，該機制已說明雙方就補償金額出現爭議，由經濟部與農業部共同協助雙方達成協議。</p> <p>(3) 依過去協商經驗，漁會與開發廠商在協商過程中有談及漁業共榮方案。為使漁業補償協商過程透明化及制度</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>置解決問題的機制。</p> <p>2.在實際交涉中，也有出資方反映被請求遠超出依農業部制定補償金所試算的金額，而重新評估投資的獲益率，甚至被迫重新評估專案。</p> <p>3.我們認為其主因為在於計算補償金額時，前提的設定方法有差異，在出資方與漁會利害衝突中，要找出雙方共識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，希望政府可廣泛評估由政府提供部分補償金等支援對策。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由於與漁會之交涉，係以所指之「離岸式風力發電廠漁業補償基準」未被充分尊重之方式進行，該基準實際上亦未發揮補償基準之功能。此外，漁會</p>	<p>化，本(2022)年度漁業署已與能源署就漁業補償基準新增共存共榮機制多次會商，後續將再共同邀集開發廠商及相關漁會徵詢意見，俟建立共識後再續行推動。</p> <p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)漁業補償由漁政主管機關(農業部)訂定漁業補償基準，經濟部協助業者依法定程序辦理漁業補償協議事宜：</p> <p>A.為能推動離岸風電開發漁民既有權益，有關漁業補償係參考農業部漁業署 2016 年 11 月 30 日公告之「離岸式風力發電廠漁業補償基準」以為協商補償金額之參考依據，倘一定期間協調不成，必要時應依「漁業法」第 29 條，由農業部逕為裁決。</p> <p>B.經濟部能源署已於 2022 年 6 月 7 日修正發布「電力開發協助金運用與監督管理辦法」，增訂離岸風力發電設施提撥電協金的比例，以及強化漁會運用監督機制等相關規定，落實電協金運用資訊公開透明，協助縣市主管機關推動電力開發與社區和諧發展。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	提案「財團法人彰化縣離岸風電漁業共榮基金會」之新的資金提撥機制，無論最終補償內容或金額預估，對於投資人而言，均屬非常不透明之狀況。為使補償內容及基準更加明確、可行，懇請政府提出全面性及負責任之對應。	2. 涉及法規 電力開發協助金運用與監督管理辦法
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）	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，但在臺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	海洋委員會 1. 目前進度及未來規劃 (1) 打樁所產生的水下噪音已知在環境中有明顯的影響，在國際上也有許多的研究佐證，因此在英國、紐西蘭、澳洲等多國都有設置海洋哺乳動物觀察員 (Marine Mammal Observer, MMO) 的規範，英國 Joint Nature Conservation Committee, JNCC 也針對打樁工程有相對的指引規範。臺灣現行的鯨豚觀察員制度也是參考國際規範建立相關作業指引。 (2) 「臺灣鯨豚觀察員制度作業手冊」未限制觀察船的配置及鯨豚觀察員執行勤務的觀測平臺位置，僅考量觀察員值

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>1.一般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。</p> <p>2.另一方面，在臺灣離岸風力案件中，根據 EIA 所訂之海洋哺乳類的觀察規範有嚴格的條件限制。單樁式基礎打樁作業時，需要配置多艘觀察船舶。（在一定的海域面積需配置觀察船舶最低數量外，每艘船舶亦須配置二名觀察員。）因現場船舶數量增加，而使得觀察船舶、工作船舶間的碰撞與接觸的風險提高。</p> <p>3.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</p>	<p>勤心理與視覺疲勞規範輪替方式，開發單位應依據實務作業情形，妥善規劃鯨豚觀察員執行方式，經環境影響評估審查作業通過後執行。</p> <p>(3)已通過環境影響評估之開發案件，觀察員配置與執行方式是依據開發商於環境影響評估說明書承諾事項執行，如於實務上有窒礙難行之處，應以不低於「臺灣鯨豚觀察員制度作業手冊」規範的標準，依環評法規範辦理變更。</p> <p>2.涉及法規 野生動物保育法、臺灣鯨豚觀察員制度作業手冊</p> <p>環境部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)本署無訂定「離岸風力案件基樁建置中海洋哺乳類觀察」相關規範，惟環評審查將依開發行為類型及區位，審慎評估其對環境或生態可能造成之影響，並要求研提合理之減輕對策。</p> <p>(2)經濟部前提送「離岸風電區塊開發政策評估說明書」，經本署於 2016 年間作成具體徵詢意見，切實盤點共通性之</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>4.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</p>	<p>環境議題，包括「開發區塊」、「中華白海豚」、「鳥類保護」、「魚類養殖」、「除役規劃」、「電纜路線規劃」等，其中針對「中華白海豚」議題相關因應措施包含「於風機興建前（含環評階段）在風場預定範圍利用水下聲學監測掌握該區中華白海豚長時間活動模式」、「打樁工程應採緩啟動(soft start)」、「優先採行申請開發時已商業化之最佳噪音防制工法」、「禁區半徑範圍之設定，除考量實際作業安全距離外，建議採距風機打樁位置 750 公尺以內」、「於禁區邊界四個方位設置水下聲學監測設施，配備觀察船及配置鯨豚生態觀察員，於基礎打樁過程持續監測」、「在中華白海豚野生動物重要棲息環境（含預告）及邊界以外 1,500 公尺半徑內施工船隻船速應管制在 6 節以下」等，作為後續經濟部離岸風場潛力場址劃設，及開發單位規劃離岸風電計畫開發行為與辦理環評之參考。</p> <p>(3)本署於辦理離岸風力發電計畫個案環境影響評估審查時，即係依據前述政策環評徵詢意見訂定相關審查基準，逐項檢核符合情形，至於所述離岸風力發電計畫個</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>12 小時。)</p> <p>5.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。</p> <p>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，但在臺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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.一般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</p>	<p>案開發單位於環境影響評估審查過程提出之環境保護對策「基礎打樁作業時需配置觀察船舶及觀察員」，於實際執行上可能有「觀察船、工作船舶間碰撞接觸風險」「觀察船舶發生故障、技術問題或海象惡劣而必須暫時返航」「設置觀察船必要性」等，涉及個案審查之判認，建議開發單位於個案環評審查過程，充分表達可能情境之執行規劃內容及相關環境保護、海洋生態保育措施等，以利環評委員瞭解內容，俾提供審查判斷所需資訊，倘後續仍有窒礙難行之處，亦可再提出討論。</p> <p>(4)鑑於「海洋哺乳類」亦屬環境影響評估中「生態」之一環，建議開發單位可參考國際上相關執行經驗，考量各種可能情境，審慎規劃具體可執行之生態保育措施。</p> <p>(5)另為協助近年離岸風力發電開發計畫之環境影響評估審查作業，本署研訂「離岸風力發電開發計畫生態調查方法參考指引」，並依各方意見與建議完成修訂，於 2022 年 10 月提供經濟部轉知離岸風力發電開發計畫開發單位參考檢核，該參考指引已針對「海洋哺乳類」訂定「海上目視觀測調查」、「水下聲學監測調查」等調查方式，</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>洋哺乳類的觀察義務。而其帶來的具體影響尚不明。</p> <p>2. 另一方面，在臺灣離岸風力案件中，根據 EIA 所訂之海洋哺乳類的觀察規範有嚴格的條件限制。單樁式基礎打樁作業時，需要配置多艘觀察船舶。（在一定的海域面積需配置觀察船舶最低數量外，每艘船舶亦須配置二名觀察員。）因現場船舶數量增加，而使得觀察船舶、工作船舶間的碰撞與接觸的風險提高。</p> <p>3. 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</p>	<p>提供開發單位參考。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>無</p> <p>經濟部(能源署)</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 為兼顧風場開發與環境保育，離岸風場設置前皆應依環境部規定辦理環境影響評估；各開發案在環評過程均應依個案審查要求避開環境敏感區，或承諾採取減輕措施。</p> <p>(2) 有關離岸風場施工期間觀察船舶以及觀察員設置數量，各風場均應依其配合環境條件及環評審查結果所提出不同承諾配置方式切實執行。</p> <p>(3) 經濟部尊重環境部主管環評作業審查結論，並以目的事業主管機關立場，要求業者確實依環評審查結論及環評承諾踐行各項保護措施，以兼顧風場開發與環境保育。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>4.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。）</p> <p>5.我方十分理解環境影響評估委員會</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由在離岸建設上增加觀察船也會有招致風險與工作船發生衝突之疑慮。進行基礎打樁時觀察海洋哺乳動物並非全球均課有義務。我方希望繼續檢討放寬海洋哺乳動物之觀察要件(尤其是減少海洋哺乳動物觀察船與觀察員數量)，並確立指引作為免於過度的標準對策。</p>	
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)	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	<p>海洋委員會</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)日落前啟動打樁施工作業，是使鯨豚觀察員能夠在視線良好之情況下執行觀測作業，確保啟動打樁時沒有鯨豚進入警戒區，啟動後該基樁持續打樁過程才可預期海洋哺</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>夜間啟動基礎打樁工程。</p> <p>補充說明</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.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。 2.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。 3.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，我方理解此為臺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。 4.但是，一般而言在臺灣以外的國家包 	<p>乳動物在警戒範圍外可自行迴避噪音。</p> <ol style="list-style-type: none"> (2)依據國際 MMO 執行規範，紐西蘭、美國、英國愛爾蘭地區皆規定不得於視線不佳時啟動會有強烈水下噪音的工程。 (3)日落前啟動打樁之限制，是依據開發商於環境影響評估說明書承諾事項執行，建議依環評法相關規範辦理。 <p>2.涉及法規</p> <p>野生動物保育法、環境影響評估法</p> <p>環境部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)本部無訂定「離岸風力案件基樁作業時間限制」相關規範，惟環評審查將依開發行為類型及區位，審慎評估其對環境或生態可能造成之影響，並要求研提合理之減輕對策。 (2)本部於辦理離岸風力發電計畫個案環境影響評估審查時，係依據政策環評徵詢意見訂定相關審查基準，逐項檢核符合情形，所述離岸風力發電計畫個案開發單位於

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>5.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（包括臺灣白海豚）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。）</p>	<p>環境影響評估審查過程提出有關基礎打樁工程執行時間限制（日落前 2 小時至翌日日出前不進行新基礎打樁作業）」，可能造成成本增加，妨礙施工效率等，涉及個案審查之判認，建議開發單位確實進行詳細生態調查作業，蒐集海洋生態活動資訊，再於個案環評審查過程，依據生態調查結果，研擬具體可執行規劃內容及相關環境保護、海洋生態保育措施等，以利環評委員瞭解內容，俾提供審查判斷所需資訊，倘後續仍有窒礙難行之處，亦可再提出討論。</p> <p>2.涉及法規 無</p> <p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)為兼顧風場開發與環境保育，離岸風場設置前皆應依環境部規定進行環境影響評估；各開發案在環評過程均應依個案審查要求避開環境敏感區，或承諾採取減輕措施。</p> <p>(2)依據目前各風場環評承諾內容與審查結論，於日落前 1</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>註：本項議題商會去年評價理由在離岸建設上增加觀察船也會有招致風險與工作船發生衝突之疑慮。進行基礎打樁時觀察海洋哺乳動物並非全球均課有義務。我方希望繼續檢討放寬海洋哺乳動物之觀察要件(尤其是減少海洋哺乳動物觀察船與觀察員數量)，並確立指引作為免於過度的標準對策。</p>	<p>小時後至日出前應不得啟動新設風機打樁作業，部分較靠近白海豚重要棲息環境之近岸風場則更需延長至日落前 2 小時。</p> <p>(3)經濟部尊重環境部主管環評作業審查結論，並以目的事業主管機關立場，要求業者確實依環評審查結論及環評承諾踐行各項保護措施，以兼顧風場開發與環境保育</p> <p>2. 涉及法規 無</p>
<p>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)</p>	<p>臺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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.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</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)建置離岸風電所涉相關海事工程，均應以優先使用臺灣籍之工作船舶原則。</p> <p>(2)惟倘我國國內無相關量能並經國內相關公會確認，方可向相關主管機關申請外籍工作船舶來臺作業，並依規定取得船舶使用同意文件。</p> <p>(3)經濟部暨交通部業就離岸風電外籍船舶諮詢審查機制精</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>部能源署 (BOE) 以及交通部航港局 (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：</p> <p>①經臺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。</p> <p>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。最短短約需 2 周，通常需要 2 周以上的時間)</p> <p>③之後再向 MPB 提出許可申請。(最短短約需 2 周，通常需要 2 周以上的時間)。</p> <p>2.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</p>	<p>進簡化，同意業者同時將文件備齊後送審各主管機關平行審查，加速船舶許可申請程序。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p> <p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)業者於經濟部能源署辦理離岸風電船舶產業關聯審查會議前，可同時向本部航港局提出許可申請，由本部航港局及能源署併行審查，待能源署產業關聯審查同意函送達本局，經確認已備齊所需文件於 1-3 個工作日可核發工作許可函。</p> <p>(2)本部航港局各航務中心設置單一窗口受理離岸風電外籍工作船審查作業，優先協助業者審查外籍工作船申請文件。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>非本國籍工作船申請停泊國際商港以外之其他港灣口岸作業要點</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>3.另外，在以下特定情形提出具體要求：</p> <p>(1)前項專案工程提早完工，外國籍船舶可提早釋出情況下，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，目前申請程序需要花費大量時間。</p> <p>(2)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過一連串申請程序，可確認</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。）</p> <p>4.臺灣政府已針對 COVID-20 等相關風險制定此申請許可程序，雖可理解彈性調整空間不多，但與他國比較，申請程序冗長，以及須分別接洽多個目的事業主管機關取得許可，在各國亦屬少見，請求將上述規定放寬簡化。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由在離岸建設上增加觀察船也會有招致風險與工作船發生衝突之疑慮。進行基礎打樁時觀察海洋哺乳動物並非全球均課有義務。我方希望繼續檢討放寬海洋哺乳動物之觀察要件(尤其是減少海洋哺乳動物觀察船與觀察員數</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	量)，並確立指引作為免於過度的標準對策。	
16.有關相關器材之港灣保管場所之預留及支援（延續事項）	<p>離岸風力案件中，如將發電相關機器保管於港灣時，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。</p> <p>臺灣港灣區域使用有所限制，實施擴大工程，港灣及周邊地區係由政府所有或由政府相關組織（例如：臺灣港務股份有限公司 TIPC）所管理。</p> <p>補充說明</p> <p>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</p>	<p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>配合經濟部規劃風力發電建置目標及區塊開發，港務公司已於臺北港、臺中港、布袋港、安平港、高雄港提供相關碼頭及後線土地以因應風機預組裝、製造、儲放、國產化需求以及運維等業務，未來因應產業需求，亦將戮力提升及擴充港埠基礎設施，以利風電商及各供應鏈相關業者進駐。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p> <p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)經濟部業已與交通部及臺灣港務公司協調共識，規劃以臺中港提供風力機零組件作業所需碼頭，並以工業專區(II)作為離岸風電產業園區，提供離岸風電機組安裝及零組</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>件製造業者所需港口服務。</p> <p>(2)為提升港口運輸服務量能及廠商投資意願，經濟部刻正規劃辦理工業專區(II)興建道路工程計畫。</p> <p>(3)經濟部將持續追蹤協助臺灣港務公司配合離岸風電政策推動之時程與需求，並適時檢討擴充碼頭及土地需求規劃，以完善離岸風機港灣基礎建設之開發。</p> <p>2. 涉及法規 無</p>
<p>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)</p>	<p>臺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)</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)經濟部業於2022年8月5日提出「離岸風電浮動式風場示範計畫」規劃草案，邀集利害關係人召開公開說明會。</p> <p>(2)正彙整各界意見中，待完善示範計畫內容後公告，提早布局我國浮動式離岸風場開發。</p> <p>(3)依「電業法」第5條第1項規定：「輸配電業應為國營，以一家為限，其業務範圍涵蓋全國。」爰現行輸配電業</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>之遠洋海域進行開發等，以計畫能最大限度地有效利用臺灣領海內有限的海洋資源，並確保發電容量。</p> <p>建議：</p> <p>1.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：</p> <p>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。雖然已是成熟技術，仍有必要根據臺灣的氣候與土壤地質條件（颱風、地震等），盡速研擬相應制度並據以實施。根據臺灣政府能源轉型目標，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投資、開發，臺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的關係。</p>	<p>僅臺電公司，離岸風力發電業者所擁有之離岸變電所及海底電纜仍屬發電業範疇。</p> <p>(4)綜上，有關可否出售離岸變電所及海底電纜予其他發電業與輸配電業者，目前「電業法」並無禁止，惟因涉及設備經營權移轉、責任分界點變更及用戶用電權益的保障等事宜，宜由雙方綜合考量。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>再生能源發展條例</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	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，希望政府能夠提示具體措施。	
18.建構 OFTO (Offshore Transmission Owner) 制度 (延續事項)	<p>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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.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</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)「電業法」第 2 條所定義之電業設備、電力網及電源線，為經營發電業、輸送電能及聯結發電設備至輸配電業分界點之相關設備，亦為離岸風力發電業所需之設備，合先敘明。</p> <p>(2)依據前述說明，離岸風力發電業者所擁有之離岸變電所及海底電纜係屬電源線之範疇，為經營離岸風力發電所需之設備，故接續持有且經營離岸變電所及海底電纜者，須具有發電業執照方得持續經營，否則有違電業法之規定。</p> <p>(3)此外，離岸變電所及海底電纜亦得為輸配電業所持有經營，惟依據「電業法」第 5 條第 1 項規定：「輸配電業應為國營，以一家為限，其業務範圍涵蓋全國。」故倘收購之業者非屬國營輸配電業，則無法僅經營離岸變電所</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>臺電公司分割後)之制度。</p> <p>2.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。</p> <p>3.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臺的技術創新與新市場之培育，並促進當地銀行對 OFTO 之融資，有益臺灣離岸風力發電進一步發展。</p>	<p>及海底電纜，尚需設置主要發電設備，取得發電業執照，始得經營。</p> <p>(4)綜上所述，有關可否出售離岸變電所及海底電纜予其他非發電業與輸配電業者，因此部分尚涉及該設備經營所涉之對象變更、責任分界之釐清及業者自有資金情形之考量，若涉及輸配電業者則更有輸配電系統圖之變更問題，爰若可任意出售，將增加事業經營之不確定性。</p> <p>2.涉及法規 電業法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
19.有關針對離岸風電業者的備用供電容量之要求	<p>1.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。</p> <p>2.對於再生能源之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，希望政府應根據國際產業基準，規定由輸電業者(TSO, Transmission System Operator)負擔責任。</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)依「備用供電容量管理辦法」第 4 條規定，負擔備用供電容量義務者應備之總供電容量數額，以達成年全國電力系統應備之總供電容量×基準年系統尖峰日之售電比率計算。而總供電容量數額計算公式中之計算基礎，雖可參考經濟部公告「全國電力資源供需報告」內之數值以及業者自行評估之發電情形進行估算，惟仍具不確定性，爰此，經濟部能源署參考業者建議，已研擬可預期之計算機制，以轉供容量×適當備用供電容量率作為備用容量義務，以解決業者專案事業計畫的不明確影響，並已向離岸風電產業協會 TOWIA 說明，後續將與其他能源別業者研商，儘速進行修法。</p> <p>(2)依電業法第 27 條第 1 項規定，「發電業及售電業銷售電能予其用戶時，應就其電能銷售量準備適當備用供電容量」，並非僅對於再生能源之獨立發電廠課以義務，而係參考國際大多國家做法，針對銷售電能予用戶之業者，課予準備備用供電容量之義務。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		2. 涉及法規 電業法、備用供電容量管理辦法
20. 關於修訂臺灣再生能源開發各種相關指引	<p>在臺灣進行大規模再生能源事業開發時，須取得許可、設計憑證、環境評估等條件，惟尚未明訂統一指引。尤其針對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，懇請經濟部能源署明訂、修訂指引。</p> <p>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 期待臺灣方面能同樣透過指引之修訂，確保臺灣太陽光電發電系統之品質，並以作為社</p>	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 能源署已編撰「太陽光電發電場設置申請程序手冊」提供申設者參考，詳情可至網址： (https://www.mrpv.org.tw/Post/PubView.aspx?type=news&post_id=2356)下載使用，另海岸管理法等相關具體申請程序，將與內政部核對後，於一年內於申請程序手冊中及漁電共生申請程序手冊進行增補。</p> <p>2. 涉及法規 再生能源發展條例、電業法</p> <p>內政部（國土管理署、國家公園署）</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 (1) 有關設置太陽光電涉及「海岸管理法」部分，相關申請程序、審議重點及加速行政程序等作為，均揭露於內政部國家公園署網站，另內政部國家公園署自 2020 年起，</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>會基礎建設，進行中長期穩定運作。至於②，臺灣多為自訂規範等，期待藉由流程標準化、圖表視覺化，早日取得許認可，以促進再生能源推廣。</p>	<p>不定時辦理案件輔導、行政協商會議及審議事項說明會，以利業者了解許可申請程序及相關簡化作法，並協助完備書圖文件之撰寫。</p> <p>(2) 經濟部「再生能源發展條例」部分條文修正草案現於行政院審查中，內政部國土管理署將配合就建築物範圍、一定規模、一定裝置容量及其計算方式、受光條件、可免除情形及其他相關事項之標準，另訂定建築相關規範據以辦理。</p> <p>2. 涉及法規 海岸管理法、再生能源發展條例</p> <p>環境部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 開發行為應否實施環境影響評估，應以開發單位向目的業主管機關申請許可之開發行為內容，依申請時之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」(以下簡稱認定標準)及本部依環境影響評估法第5條第1項第11款公告之規定予以認定。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>(2)上開認定標準第 29 條第 1 項第 7 款規定，設置太陽光電發電系統，位於重要濕地，應實施環境影響評估；同條項第 10 款規定，輸電線路工程，161 千伏以上輸電線路符合該款各目規定之一者，應實施環境影響評估。又同條第 3 項規定「第 1 項開發行為屬利用再生能源之發電設備，其裝置容量未達 2 千瓩者，免實施環境影響評估」。</p> <p>2.涉及法規 開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準</p>
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	<p>臺灣為進一步推動大規模再生能源事業開發，開放公有地（國有地）勢在必行。另方面，多數公有地（國有地）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。</p> <p>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。</p>	<p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)再生能源業者需用國有土地設置再生能源設施，財政部國有財產署(下稱國產署)現以 2 階段方式辦理：</p> <p>A.提供申請開發階段：</p> <p>由業者依國有非公用土地提供申請開發案件處理要點(下稱開發要點)，向土地所在之國產署各分署(含辦事處，下統稱分署)申請提供開發，倘該土地有被他人占用情形，業者應依開發要點第 3 點第 2 項第 2 款規定，檢附願自行負責處理地上物之切結書，經分署審核符合規定，發</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>補充說明</p> <p>本項請求目的在於使業者與臺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，希望臺灣亦能作同等因應。</p>	<p>給提供申請開發意向書，供業者向目的事業主管機關申請核准許可開發、籌設或設置之用。</p> <p>B.委託經營階段：</p> <p>俟業者取得目的事業主管機關核准許可開發、籌設或設置之文件後，得依許可開發範圍內國有非公用土地處理原則及國有非公用財產委託經營實施要點（下稱委營要點）規定，洽分署申請委託經營使用國有土地，申請時國有土地如有被他人占用情形者，依委營要點第5點之1第1項規定審辦(如業者同意自行處理及排除)，或俟分署處理占用事宜後再行申辦。</p> <p>(2)國產署各分署積極處理占用事宜：</p> <p>國有土地相關申請案如土地原已有占用情形，國產署各分署仍應積極依規定處理占用事宜，國產署陸續於2020年12月1日、2022年10月28日函知各分署依規定辦理。故業者得選擇自行處理占用或俟分署處理占用後再申請委託經營取得國有土地合法使用權源。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>國有非公用土地提供申請開發案件處理要點、許可開發範</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>圍內國有非公用土地處理原則、國有非公用財產委託經營實施要點</p> <p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>業者倘已取得國產署開發同意書，該同意書僅同意業者申請籌設許可，業者與國產署簽訂委託經營契約前，需先取得原合法養殖戶之「放棄國產署土地使用文件」或「養殖戶同意書」。另對於非法養殖戶之要求，業者應優先進行協商，若協商未果得通報經濟部能源署，經濟部能源署已與高檢署及相關機關成立「打擊妨害綠能產業發展犯罪協調聯繫平臺」，分工合作打擊綠能犯罪。(目前尚無處理案例)</p> <p>2.涉及法規</p> <p>再生能源發展條例、電業法</p> <p>內政部(地政司)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)按「地方制度法」第 18 條及第 19 條規定，有關直轄市、</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>縣(市)財產之經營及處分，屬其財政自治事項，直轄市、縣(市)政府均訂有財產管理自治條例據以執行。</p> <p>(2)實務上，直轄市、縣(市)政府其所有土地，按其財產管理自治條例規定，倘有被占用而有收回困難者，將訴請法院處理。</p> <p>(3)因此，有關直轄市、縣(市)有土地之經營管理，涉及該地方政府之自治權責及自治法規等規定，建議私人事業與該地方政府機關簽訂土地契約時，一併請求排除地上被占用相關情事。</p> <p>2.涉及法規 地方制度法</p>

四、關於汽機車業界振興策略

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>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）</p>	<p>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，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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.「低碳社會」之實現乃全球性課題，臺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</p>	<p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)截至 2023 年 6 月底止，全國公共充電設施已設置慢充樁 6,441 槍、快充樁 1,791 槍，共計 8,232 槍，已達 2024 年 12 月公共充電樁設置目標。</p> <p>(2)為建置電動車友善充電環境，停車場法第 27 條之 1 已增訂公共停車場應設置電動汽車充電專用停車位及其充電設施，刻正研訂「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」(草案)，預定 2023 年 9 月底前發布。</p> <p>(3)商會關切補助制度一節，交通部公路局透過「公共充電樁及區域充電需求評估計畫」，補助各地方政府及交通部所屬機關於交通運輸節點、公共停車場設置公共充電樁，加速我國公共充電設施的建置。計畫期程自 2023 年至 2024 年，中央編列經費共計 9.8 億元，並訂定「交通部公路局公共充電樁設置補助作業要點」，預計 2 年間增設慢充 4,000 槍、快充 400 槍。截至 2023 年 7 月底止已有 19 縣市向交通部公路局申請公共充電樁補助計畫，該</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>車場，其充電設備設置之推動，乃有效且具效率之作法。</p> <p>2.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。</p> <p>3.希望臺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。</p> <p>⇒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】</p> <p>①NEV_充電基礎設施補助金綜合介紹手冊 (日文)</p> <p>http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev_ippan_Pamph_2022.pdf</p>	<p>局已核定臺北市、基隆市、新竹市、新竹縣、南投縣、花蓮縣及連江縣等 7 縣市，總計核定慢充 1,653 槍、快充 199 槍、中央補助經費合計 181,429 千元。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>停車場法、電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法 (草案)、交通部公路局公共充電樁設置補助作業要點</p> <p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>有關推動運具電動化整體環境配套措施(含電動車充電設備等)規劃由交通部主責辦理，經濟部主要負責用電安全等工作，說明如下：</p> <p>(1)經濟部已研擬於「用戶用電設備裝置規則」訂有「電動車輛充電系統」專節，以確保電氣安全。</p> <p>(2)臺電 2021 年起提出「專設供電」方案，集合住宅或商辦地下停車場，可另設電動車充電專用電表，並規劃共同線路架構概念，此概念已於臺電臺北市區營業處地下停</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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 另上述附件資料得自以上 URL 確認內容。</p> <p>(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)</p>	<p>車場「電動車充電示範場域」展示,如有需要瞭解可洽臺電諮詢或參觀。另為引導充電管理,經濟部並責成臺電公司於 2022 年 5 月推出電動車充電專用電價方案。</p> <p>經濟部(產業發展署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)依據行政院 2022 年 3 月 30 日發表臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明,其中淨零轉型 12 項關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」係由交通部主政,經濟部、環境部及內政部協辦。</p> <p>(2)在充電設施數量提升方面,依交通部規劃,產業發展署主要係負責輔導推廣工業園區廠商設置充電樁;截至 2023 年 9 月 18 日廠商已設置快充 20 槍、慢充 66 槍,預計至 2025 年可再增設快充 15 槍、慢充 7 槍,總計快充 35 槍、慢充 73 槍(產業發展署)交通部路政司及環境部則分別設有「推動停車收費柱與充電樁共樁計畫」及「補助地方政府新增擴充能源補充設施場域」2 項行動計畫,可與地方政府共同合作推動充電基礎設施。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>(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。</p> <p>(3)在臺灣，亦曾多次接獲來自停車場經營管理業者就機械式停車設備建置 EV 充電功能之相關諮詢及需求意願。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由臺灣政府各部門已開始討論有關電動車充電基礎設施之建置，就此我方給予肯定，惟政府內部尚未取得整體共識，並未於回應中提出有關補助制度之見解，且管轄民間建築物並課予設置充電空間義務之內政部亦未表示意</p>	<p>2. 涉及法規 無</p> <p>環境部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1)為淨零排放目標，運具電動化及無碳化關鍵戰略，朝向提高電動運具數量、完善使用環境配套及產業技術升級轉型等策略，其中完善使用環境工項已規劃鼓勵布建公共充電設施。</p> <p>(2)有關建置電動車或油電車專用充電設施，我國已納入第二期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案中持續推動中。</p> <p>2. 涉及法規 無</p> <p>內政部（國土管理署）</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>有關建築技術規則建築設計施工編第 62 條條文，係按經濟部「電動機車產業創新躍昇計畫」於 2019 年 5 月 29 日所修</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>見，我方甚感遺憾。為實現碳中和之目標，2030 年起停止販售燃油車已成為國際潮流，我方強烈期盼不僅限於公共停車場，針對公寓及大樓等民間建築物之充電基礎設施之加速建置，政府亦應創設補助制度，與民間協力持續進行建置事宜。</p>	<p>正，主要規定未來新建建築物停車空間應依經濟部規範之「用戶用電設備裝置規則」第 6 章第 5 節「電動車輛充電系統」專節，「預留」供電動車輛充電相關設備及裝置之空間（如配電室），係屬法令配套措施。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>無</p>
<p>23. 對老舊車輛之環境對策(延續事項)</p>	<p>對老舊車輛環境污染對策（空氣污染、CO2 排出量）：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。</p> <p>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 年臺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。</p>	<p>環境部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 針對使用中車輛空氣污染管制，本部已公告補助老舊機車淘汰，且現行對於 10 年以上老舊車輛排氣檢驗規定，汽車檢驗每年至少檢驗 2 次，並結合在車輛安全檢驗一起進行，而機車則每年需檢驗 1 次，因此車主車檢時對於如未符合排放規定之車輛，即會透過現場保養廠或定檢站，進行維修保養調修，例如更換濾清器，清除阻塞髒污等，並檢修至車輛符合空氣污染物排放規定，維護環境空氣品質，再加上地方環保機關不定期攔檢或是民眾檢舉烏賊車方式，足可促使老舊車輛車主加強注重自身</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。且臺灣在登記車輛整體中 10 年以上的老舊車輛高居 50% 以上。鑑於全球都在討論環境問題，請盡快進行研議。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由依據以下觀點 2022 年度再度提出建議。</p> <p>我們認為以 2050 淨零排放為目標等之最近的臺灣政府之環境相關政策的發表，與對於老舊車輛之應對欠缺一致</p>	<p>車輛的維修保養，將持續推動車輛檢驗制度。</p> <p>(2)依「行政院環境保護署審查開發行為溫室氣體排放量增量抵換處理原則」，汰換老舊機車為電動機車每輛機車具 2.3 公噸二氧化碳當量溫室氣體減量效益，為加速推動燃油運具汰換為電動運具，促進運輸部門溫室氣體減量，本部已於 2022.5.16 訂定「淘汰老舊機車換購電動機車溫室氣體減量效益媒合服務作業程序」，並建立購售減量效益媒合服務平臺。目前有新竹科學園區管理局及新竹縣政府環境保護局提出減量效益收購計畫，其中新竹科學園區管理局申請兩年收購 10 萬輛、每輛 1,500 元；新竹縣政府環境保護局申請收購 400 輛（限新購電動機車車籍在新竹縣）、每輛 2,000 元。</p> <p>(3)另刻正研擬規劃汰換燃油汽車為純電動車或油電混合車之減碳效益政策，後續將參考汰舊換購電動機車減量效益媒合制度實施情形，邀請相關單位討論，凝聚共識後加速推動。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>行政院環境保護署審查開發行為溫室氣體排放量增量抵換</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>性。</p> <p>超過 10 年之老舊車輛的占比只有不停增加，希望不限於新車的銷售，也應針對已出售的車輛進行更有效的環境應對評估。</p>	<p>處理原則</p> <p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)對於移動污染源(汽機車)管理，環境部業已依空氣汙染防制法第 36 條第 2 項規定訂定「移動污染源空氣汙染物排放標準」，並對於使用中車輛之排煙「定期檢驗」。依據空氣汙染防制法第 43 條委託辦理汽車排氣定期檢驗，爰交通部公路局配合環境部訂定標準，由各地區公路監理機關及其委託代檢廠於車輛定期安全驗時併同辦理。</p> <p>(2)淘汰超過 10 年之老舊車輛，建議由環境部逐年提高法規中車輛排汙碳排的強度，加嚴燃油汽機車原適用之排放標準，由公路局據以執行。</p> <p>(3)另環境部業已訂定「使用中移動污染源排放空氣汙染物不定期檢驗辦法」，由環保機關辦理不定期檢驗，建議強化前揭法令高碳排車輛檢驗規範與執行強度，藉提高空氣汙染排放標準、溫室氣體排放標準，落實柴油車輛檢驗，抑制高碳排車輛使用。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>2. 涉及法規</p> <p>空氣汙染防制法、移動汙染源空氣汙染物排放標準、使用中移動汙染源排放空氣汙染物不定期檢驗辦法</p> <p>財政部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 為減輕車主汰換舊車購買新車之負擔，達成防制空氣汙染、節能減碳及促進綠色消費等政策目標，業提供貨物稅優惠：</p> <p>A. 中古汽機車報廢或出口換購新車減徵退還新車貨物稅</p> <p>貨物稅條例第 12 條之 5 規定，報廢或出口符合一定條件車輛減徵退還新車貨物稅，汽車每輛最高新臺幣(下同)5 萬元、機車每輛最高 4 千元，適用期間至 2026 年 1 月 7 日。</p> <p>a. 減徵退還新車貨物稅汽車每輛最高新臺幣(下同)5 萬元、機車每輛最高 4 千元之適用期間續延長 5 年，至 2026 年 1 月 7 日。</p> <p>b. 中古汽車之出廠年限由 6 年以上調整為 10 年以上。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>c.取消中古機車應「登記滿 1 年」之限制，並放寬中古機車之車籍登記與新購機車之新領牌照登記，不以同一人為限。</p> <p>B.老舊大型柴油車報廢換購新大型車減徵退還新車貨物稅 貨物稅條例第 12 條之 6 規定，報廢 1 至 3 期之大客車、大貨車、大客貨兩用車、代用大客車、大型特種車，並購買上開車輛新車且完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅每輛最高減徵 40 萬元，適用期間至 2026 年 12 月 31 日。</p> <p>(2)環境對策倘涉及租稅優惠，宜由權責主管機關研議： 財政紀律法第 6 條規定略以，中央政府各級機關所提稅式支出法規，應確認未構成有害租稅慣例，並盤點運用業務主管政策工具之情形及執行結果，審慎評估延續或新增租稅優惠措施之必要性。有關建議研議已售出車輛之環境對策相關制度一節，因涉及車輛管理、環境保護範疇，宜由權責主管機關研議辦理。</p> <p>2.涉及法規 貨物稅條例第 12 條之 5 及第 12 條之 6、財政紀律法第 6 條</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
24.汽車零件進口關稅之調降政策（延續事項）	<p>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「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。</p> <p>請求理由：</p> <p>1.關於目前汽車零件相關進口關稅，對</p>	<p>經濟部(產業發展署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>為協助國內汽車產業發展，經濟部產業發展署與產業協調後，向財政部提出推動調降 9 項汽車零組件關稅之稅式支出評估報告。財政部於複評通過後，再請產業提供可具體提升之市占率及產值數字等，仍待產業協助評估提供，以利各單位繼續研商降稅事宜。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p> <p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>俟經濟部取得業者具體承諾再行研議：本議題依據 2020 年 4 月 15 日立法院財政委員會審查決議，俟經濟部取得相關業者降低車價及保障勞工之具體承諾書後再議。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>海關進口稅則</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2.相較於全車之進口關稅，零件進口關稅居高不下，為使國內汽車產業活化、發展，希望調降零件的進口關稅。</p>	
<p>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）</p>	<p>大型重機之車輛登記數在過去 7 年增加 3 倍達到 20 萬臺，受到更多臺灣人民支持，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。為回應更多臺灣人民之需求，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、</p>	<p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)依據 2021.11.23「道路交通管理處罰條例」第 92 條修正規定，550CC 以上大型重型機車得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路，係授權由交通部評估是否開放。有鑑於地方政府及社會各界多數均持保留意見，故交通部 2012.7.10 公告：550CC 以上大型重型機車得行駛路段中，尚未包括開放行駛高速公路。</p> <p>(2)高公局辦理 8 次「評估民眾對開放 550CC 以上大型重型機車行駛國道意向調查」，仍有 6 成民眾不贊成開放大型重型機車行駛國道（贊成全面開放約僅 1 成、贊成有條件開放不到 3 成）。</p> <p>(3)高速公路局前於 2017 年及 2020 年就開放大型重型機車行</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>建設性的角度加速推行教育或強化罰則等對策。</p> <p>補充說明</p> <p>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) 駕照持有人的大型重機所有率也由 30%增加到 41% (與 2014 年相比)，未來預估持續成長，受到臺灣人民廣泛支持，益發普及。</p> <p>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。</p> <p>3.開放重機行駛高速公路之效果，係減</p>	<p>駛高速公路議題，針對安全、秩序、行為等指標辦理 2 次觀察檢核作業，並比較 2017 年與 2020 年檢核結果，重機違規行為無改善趨勢。</p> <p>(4)高速公路局為持續關注本議題社會環境變化及民意共識，將持續調查民意，適時啟動辦理相關專業評估工作，俟社會各界有共識後再行研議推動。</p> <p>2.涉及法規 無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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。</p>	

五、關於電機電子零組件產業

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>26.關於升降機檢查維修制度之重新檢視(延續事項)</p>	<p>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，政府由內政部國土管理署主導，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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.引進升降機遠端監控系統之理由：</p> <p>(1)臺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。</p>	<p>內政部（國土管理署、建築研究所）</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)內政部建築研究所已於 2020 年底完成「建築物升降設備導入遠端監控技術可行性及推廣計畫」，提供相關研修可行性建議，供內政部國土管理署參考；2021 年辦理「建築物升降設備遠端監控技術應用推廣計畫」，持續彙整遠端監控技術，並於同（2021）年 10 月 20 日舉辦推廣活動，供相關業界參考。</p> <p>(2)遠端管理系統可輔助人工強化電梯安全檢查，但能否取代人工檢查尚有疑慮；鑒於遠端管理系統涉及技術、認證、成本、民眾觀感以及產業結構性調整等因素，仍須進一步研商考量。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>建築物升降設備設置及檢查管理辦法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>(2)「24 小時不間斷持續運轉」、「升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。</p> <p>(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。</p> <p>2.鄰近國家/地區使用概況：</p> <p>(1)日本：自 1981 年起法律允許升降機的遠端監控，至今已過 40 年。到府進行保養為大約每 3 個月 1 次。</p> <p>(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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查的頻率。</p> <p>(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。</p> <p>(4)香港：針對升降機之遠端管理運用，政府已開始進行測試。</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由 2020 至 2021 年間內政部雖已就升降機之遠端檢查進行檢討，但亦未見人工檢查頻率之相關修法進度，希望能加快檢討進度。</p>	
27.改善對空調機 節能機能規範 的實施要領(延	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	<p>經濟部(能源署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>經濟部已於 2022 年 7 月 22 日以經能字第 11104603050 號公</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
續事項)	<p>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，以期為改善臺灣電力問題及減少排放溫室效應氣體做出貢獻。</p> <p>對空調機節能規範之建議如下：</p> <p>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。</p> <p>2.關於有效實施各種檢驗（追加請求）：(1)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。(2)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</p>	<p>告修正「無風管空氣調節機容許耗用能源基準與能源效率分級標示事項、方法及檢查方式」，並於 2025 年 1 月 1 日正式生效，給予廠商至少 2 年 5 個月緩衝時間因應下階段能源效率基準規定。</p> <p>經濟部(標準局)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>關於有效實施各種檢驗：</p> <p>(1)現行規定應由經濟部標準檢驗局(以下簡稱標準局)或標準局認可之指定試驗室依據現行檢驗標準出具測試報告。標準局已開放美國、日本等地區之電磁相容性及電氣安規試驗室申請成為標準局認可指定試驗室，其中標準局已認可日本 Intertek Japan K. K. Nagano Laboratory 等 14 家指定試驗室，可依據我國相關檢測規範出具符合我國要求之測試報告。</p> <p>(2)另目前我國業與紐西蘭、新加坡及日本等國簽定相互承認合作協議(MRA)，相互承認雙方電機、電子及資訊類商品之測試報告與驗證證書，業者可經由已取得資格之商</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>應 IEC 之確認結果提出申請。(3)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。(4)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。(5)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臺數。</p> <p>補充說明 <提案背景> 由廠商角度而言，為適用臺灣要求之節能基準，有關實施各種檢驗，其重點係如其他國家以 IEC 規範作為基</p>	<p>品驗證機構進行商品驗證作業，目前日本 JQA 已成為標準局認可驗證機構。</p> <p>(3)鑑於我國之國際現勢，目前尚無法成為國際電工委員會電器設備符合性測試及驗證體系 (IECEE CB Scheme) 之會員，國內電器產品安規試驗室因而無法經由 CB Scheme 架構獲取國外政府之承認，標準局考量國際公平性待遇之立場，針對家電類產品我國並未開放接受國外安規 CB 試驗報告。</p> <p>(4)目前並非所有容量級別空調機皆須檢驗，惟不同容量級別空調機設計存有差異，仍應予以評估商品安全性，對於同型式系列商品，可依產品設計結構之差異部分，執行差異項目檢驗簡化措施。</p> <p>(5)現行國家標準 CNS 14464 「無風管空氣調節機與熱泵之試驗法及性能等級」係參考國際標準 ISO 5151 制定，依該國家標準附錄 I.3.32 規定，試驗組合應由 1 部室外機搭配廠商型錄及技術文件中最少組合數量之室內機，其中應搭配之室內機為具代表型式之無風管型機種 (如：嵌入式、壁掛式及隱吊式等)，係要求依型錄選用具代表型</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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，藉此為臺灣電力問題及減少溫室效應氣體之排放做出貢獻。</p>	<p>式之室內機進行試驗，爰廠商於前揭原則下，均可依實際需求選擇所需之室內機種（如：銷售量最多者）進行試驗。此試驗方式與國際作法並無差異。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>無風管空氣調節機容許耗用能源基準與能源效率分級標示事項、方法及檢查方式</p> <p>補充說明：</p> <p>1. 針對日方提問所謂「簡化措施」回應：</p> <p>系列檢驗簡化措施型式：系列機種在主型式依安規檢驗標準執行全項試驗符合後，系列機種可就與主型式差異結構設計、差異零組件及其他部分，依標準各章節評估符合性。以冷氣機商品而言，在型式系列上常見可簡化檢驗項目舉例說明如下：</p> <p>(1) 分離式冷氣機外觀結構設計相同者，不需重複執行防水等級測試。</p> <p>(2) 採用相同型號壓縮機、室內外機風扇馬達者，不需重複執行堵轉試驗測試。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>(3)機體採用相同塑化材質，不需重複執行耐熱及耐燃試驗；惟若作為帶電體之絕緣材質者需在溫升相同允許範圍下，始可不需重測試。</p> <p>(4)簡化測試詳細內容，必須由申請業者提供型式系列差異表，就機種之結構設計、零組件、商品功能進行說明，連同測試樣品供實驗室測試人員依檢驗標準評估可簡化測試項目。</p> <p>2.針對日方提問「進行試驗時選擇室內機之基準」回應： 依現行國家標準 CNS 14464 規定要求，廠商依型錄選用具代表型式之室內機進行檢驗，並依實際需求選擇所需之室內機種（如：銷售量最多者）進行試驗。</p>

六、關於醫藥制度

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>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）</p>	<p>1.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。</p> <p>(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）。</p> <p>(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。</p> <p>2.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。</p> <p>(1)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。</p> <p>(2)獎勵醫師和藥師減少不必要的藥</p>	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)有關擴大醫療健保預算：</p> <p>A. 我國2021年度國民醫療保健支出(NHE)金額為1兆4,264.73億元，占GDP比率為6.56%，以近5年(106至110年)平均年增率來看，NHE為4.76%，高於GDP的3.76%。為因應人口老化，及合理反映民眾醫療照護需求，衛福部將持續藉由醫療器材、生技製藥研發、臨床研究或預防工作等，增進國民健康之經費支出，以提升台灣NHE占GDP之比率。</p> <p>B. 依「全民健康保險法」第60條及61條規定，健保支出費用由健保會於行政院核定之醫療給付費用總額範圍內，協議訂定健保醫療給付費用總額及其分配方式，報主管機關核定，健保署依各年公告之「全民健康保險醫療給付費用總額及其分配」辦理。</p> <p>C. 健保自2002年7月全面實施總額支付制度以來，從2003年的3,774億元至2023年已達8,364億元。為提升品質，</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>品開立，減少廢棄藥品，從而節省藥費支出。</p> <p>(3)建議納入共同負擔 (Co-Sharing) 精神，參考病友團體倡議的「臺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。</p> <p>補充說明</p> <p>1、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 年臺灣醫療費用占 GDP 比為 3.3%；經常性醫療支出占 GDP 6.1%，均低於 OECD 國家。臺</p>	<p>健保署每年於總額協商時均積極爭取預算，自 2008 年起，新醫療科技(包括新藥、新診療項目及新特材)預算，每年均在 30 億元以上，以 2023 年為例，相較 2022 年總額增加 268.62 億元預算，其中增新醫療科技預算約 32.74 億元，已逾該年新增預算 1 成以上，未來亦將持續爭取預算。</p> <p>(2)有關自我藥療，優化共同負擔，提高新醫療科技可近性： A.推動健全自我照護(self-care)及非處方藥之民眾可近性，有助於同時兼顧醫療資源之運用與民眾生活品質之提升。食藥署歷年推動： a.增修指示藥品(OTC)審查基準品項，於 1996 年正式公告十大類基準，於 2018 年 10 月發布增修 7 大類外用皮膚製劑基準，於 2019 年 8 月公告增修外用痔瘡、點(噴)鼻液劑基準，目前基準共計有 18 類藥品，持續修訂基準，擴大品項。 b.自 2016 年起推行仿單外盒資訊易讀易懂性之格式及規範，以保障民眾使用非處方藥之安全性、正確性及方便性，提升民眾用藥知能。採分年分階段(治療類別)辦理，</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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，建議設定具體目標和時程表，以追蹤成效。</p> <p>1-2 國發會預估 2025 年臺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。</p> <p>1-2-1 「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</p>	<p>上市藥品業於 2019 年全數完成更新。</p> <p>c. 評估用於輕微疾病及症狀緩解且民眾易於自我判斷之藥品，鼓勵廠商轉類，歷年通過審查計有 33 個品項轉類為指示藥品。</p> <p>d. 因應國際趨勢，於 2022 年推動藥品電子結構化仿單，除可減少印製紙本仿單，電子結構化仿單方便民眾易於閱讀仿單資訊且可隨時查詢最新版本仿單，強化仿單資訊傳遞亦可加值應用。</p> <p>B. 針對指示用藥給付政策，未來健保署將持續檢視指示用藥並依臨床需求，臨床必要、兒童用藥及公衛藥品優先考慮予以保留給付，並持續蒐集各界意見，使指示用藥在符合法規並顧及臨床需求下逐步調整；另研議將處方藥或指示藥之類別與健保給付與否脫鉤，健保給付以藥品臨床必要性作為考量，研修全民健康保險法第 51 條，並修正全民健康保險藥物給付項目及支付標準、全民健康保險藥品價格調整作業辦法等相關規定。後續將儘速召開溝通會議蒐集各界意見，期使指示用藥在符合法規並顧及臨床需求下逐步調整。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>策的補助項目從總經費中區別列出且另編設預算執行。</p> <p>1-2-2 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。</p> <p>2、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：</p> <p>2-1-1 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。</p>	<p>C.為提升民眾用藥安全及品質，健保署推動相關計畫及措施如下：</p> <p>a. 健保署自 2021 年起每年編列專款辦理「全民健康保險提升用藥品質之藥事照護計畫」，至 2023 年 9 月已有 490 家藥局參與本計畫，透過系統性流程，建立個別化照護管理及藥師與醫師間雙向溝通與合作模式，即時提供保險對象藥事照護，並提升用藥安全及品質，增進健康狀況。計畫內容為藥師依保險對象用藥問題，提供藥師判斷性服務及用藥配合度諮詢服務，包含與醫師聯繫討論處方調整用藥劑量、項目或頻率、提供保險對象用藥指導及衛教(含用藥行為、藥品儲存、使用方式、服藥時間不適當等問題)、擬訂合適照護計畫進行追蹤等。本計畫由中華民國藥師公會全聯會提供執行成果，並由健保署監測成效，符合計畫支付標準者，給予醫師或藥師指導保險對象用藥之獎勵費。</p> <p>b. 為鼓勵醫院藥師提供臨床藥事照護介入，自 2019 年 1 月 1 日起實施「全民健康保險提升醫院用藥安全與品質方案」，針對入住加護病房(不分層級醫院)、一般病房(限</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>2-1-2 2017 年日本公布新的稅收抵免政策，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。</p> <p>2-2-1 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。</p> <p>2-2-2 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。</p>	<p>地區醫院) 及門診 (限地區醫院) 病人，藥師提供用藥連貫性照護、新增或替代性藥品或停藥建議及用藥輔導諮詢等，得申報臨床藥事照護費 (200 點至 250 點)，期以建立完整醫院藥事照護模式，提升民眾用藥安全。</p> <p>c. 健保署近年陸續調升藥事服務費(下稱藥服費)之支付點數，摘要說明如下：</p> <p>(a)全民健康保險醫療服務給付項目及支付標準第二部第一章第六節通則二、藥事服務費之成本，包含處方確認、處方查核、藥品調配、核對及交付藥品、「用藥指導」、藥歷管理及藥品耗損、包裝、倉儲、管理等費用，爰藥師用藥指導之費用已包含於藥服費內。</p> <p>(b)2016 年：醫院總額 7.67 億點，用以調升門診及住院藥服費，調幅分別為 9% 及 11.4%。</p> <p>(c)2021 年：醫院總額挹注 10.13 億點，用以調升藥局之藥服費 6 點、其餘藥服費 (除特殊處方外) 調升 10%；西醫基層總額挹注 10.98 億點，用以調升「每人每日 80 件內」項目調升 6 點、「每人每日 81 至 100 件內」項目調升 10%。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>2-3-1 在臺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、財團法人臺灣癌症基金會、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。</p> <p>2-3-2 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</p>	<p>D.建議參考病友團體倡議之「台灣癌症新藥多元支持基金」納入共同負擔精神，(仿照英國設立基金)，增進新藥可近性：</p> <p>a.有關癌症新藥基金部分，國健署、健保署與財團法人醫藥品查驗中心於本(2023)年 5 月拜訪英國國家健康暨照護卓越研究院 (National Institute for Health and Care Excellence, NICE) 及英國國民健康服務署 (National Health Service, NHS) 官員，就創新藥品基金 (Innovative Medicines Fund, IMF) 及癌症新藥多元支持基金 (Cancer Drugs Fund, CDF) 運作模式、醫療科技評估 (HTA)、多元財務管控機制等議題進行交流，並和英國 NICE 於 5 月 18 日共同簽署合作協定，透過與 NICE 深入合作，第一手接觸國際 HTA 最新趨勢、評估流程和方法及真實世界資料的應用，並精進我國 HTA 方式，讓病人及早取得突破性新藥，並透過真實世界數據的收集與評估，讓缺乏成本效益的藥品退場，將資源用在刀口上，為具醫療不確定性之昂貴新藥問題提供解方。</p> <p>b.為因應科技發展，全民健康保險所涉醫藥服務之品質評</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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，臺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。</p> <p>2-3-3 為提升臺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。</p>	<p>估、審查及相關規範制定等事項，專業度與人力需求大幅提升；又為求全民健康保險資源有效利用，能持續研擬規劃相關政策及改革措施，周延照護國民健康與醫療權益，本部已於 2023 年 6 月 27 日以衛授國字第 1120760645 號公告「菸品健康福利捐分配及運作辦法」修正草案，增訂醫療科技評估、醫療服務審查及全民健康保險政策推動之菸品健康福利捐分配項目。</p> <p>c. 健保署理解醫界與民眾期待各種癌症新藥、新興療法均能納入給付。因此，健保署持續推動部分負擔改革以落實分級醫療，在健保資源有限下，強化民眾使用者付費意識及推動分級醫療，讓使用醫療資源的人應支付適當比例部分負擔，同時節省醫療資源，減少不必要醫療資源的使用，藉此讓健保資源重新分配，省下的錢讓新藥、新醫材、新科技引入健保給付。</p> <p>d. 健保致力於增加新藥可近性，逐年向健保會爭取增加新藥預算，也會針對具有醫療迫切需要（unmet medical need）品項優先審查納入健保，故健保署於今年推動暫時性健保支付（Conditional listing），針對藥效尚待確認，惟具臨床</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>未滿足需求之創新藥品先以暫時性健保支付，並爭取 2024 年編列「暫時性支付」預算支應。此外，為加速健保新藥收載，健保署刻正研擬推動食藥署及健保署同步審查機制。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>全民健康保險法第 42、62 條；全民健康保險藥物給付項目及支付標準第 11、44 條之 1；指示藥品審查基準；藥品查驗登記審查準則</p> <p>國發會人力處</p> <p>1. 有關現行醫療預算及健康照護政策方面，本會主要負責健保總額範圍之審議工作：為合理調控醫療給付費用之成長，自 90 年迄今行政院均將衛福部陳報之健保總額範圍草案交議予本會。有關年度總額範圍之擬訂，係由衛福部考量投保人口結構改變對醫療費用之影響率、醫療服務成本指數改變率、投保人口預估成長率及協商因素等進行研擬；另本會審議衛福部陳報行政院之總額範圍草案，除檢視草案各公式組成項目及協商因素之合理性外，亦關注我國人口結構、經社</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>環境變化所導致醫療需求變動與健保支出成長，對健保財務所帶來之影響，並綜整考量民眾付費能力及資源運用之妥適性，以提供行政院合理的總額範圍建議。</p> <p>2.為因應人口老化之醫療需求及社會經濟發展，政府持續檢討相關醫療制度，並在健保總額架構下，已逐年增加整體醫療資源之投入，未來將持續考量國家財政與健保財務、民眾醫療需求與負擔能力，以及醫療照護資源之整合運用，由主管機關衛福部審慎規劃，並提報行政院綜合評估相關因素後擬定政策與制度方向。本會未來將依據行政院指示，視實際狀況配合辦理政策評估及協調等相關工作，以確保醫療資源之合理成長與配置，發揮保障民眾健康之最大綜效。</p>
30.新藥預算及藥品給付協議制度之優化(延續事項)	<p>1.落實並優化前瞻性掃描（Horizon Scanning, HS）機制：</p> <p>(1)前瞻性掃描機制之早期評估，建議政府在收集廠商之登錄資料後，應提供初步評估報告。</p> <p>(2)前瞻性掃描機制之預算編列，協商過程中應對於 HS 的價值給予</p>	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)「前瞻性新藥預算規劃」(Horizon Scanning, HS)係因應高價新藥不斷上市，健保署為精進預算預估模式，自編列 2022 年預算起參考國際間作法，不再依固定之替代率公式推估預算，改運用 HS 推估年度 5 年內新藥及新適應症所需之預算，健保署參採廠商於新藥前瞻性評估登錄</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>肯定，即 CDE 的評估結果已是合適的額度。</p> <p>2. 藥品給付協議 (Managed Entry Agreement, MEA) 制度之優化：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>3. 建構以價值為導向的藥物給付標準 (罕病)：</p> <p>(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</p>	<p>平臺所提供之新年度預計收載品項及個別財務衝擊等資料合理推估預算，並據此提報至健保會爭取預算使用。因前述資料為個別廠商之商業機密，係健保署用以推估預算，並提報至健保會，以解決健保財務預算不確定性，非屬給付審查階段，故亦無相關初步評估報告。每年健保總額預算與新藥預算係於健保會討論後，報請本部核定公告後施行，對於有限新藥預算的合理分配，健保署會找臨床專家研議，依據臨床需求性等整體評估。</p> <p>(2) 藥品給付協議(MEA)係為了讓病人及早使用到昂貴且具高度不確定性之藥品，因此提供廠商多元選擇納入健保給付的彈性，故於相關案件之初核結果中提出建議廠商依全民健康保險藥物給付項目及支付標準第 44 條之 1 與健保署簽訂 MEA，所有給付協議均為健保署及廠商雙方合意下簽訂之契約，廠商對於協議內容有任何想法，均可在協商過程中提出。另為檢討將屆期協議書，健保署將蒐集檢討時之相關資料約於屆期前 9 個月開始作業，後續須提報藥品專家諮詢會議及共擬會議討論，惟專家會議係健保署之諮詢會議，屬內部會議，議程不會對外</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>(2)增進罕病病人醫療可近性。</p> <p>補充說明</p> <p>1.落實並優化前瞻性掃描機制：</p> <p>(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臺。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。</p> <p>(2)希望健保署在健保會總額協商</p>	<p>公開，但上述會議決議均會通知廠商協議新的藥品給付協議，廠商可據以回復相關意見。過去健保署已多次邀集藥業公會及外商在臺商會(包含貴會)就 MEA 執行原則開會交換意見並建立共識；未來亦將持續蒐集各界意見，滾動式精進相關機制。</p> <p>(3)健保署編列「罕病用藥專款」並加速罕藥健保給付流程，對於病患急需及性命攸關藥品，已列為優先審查案件。此外，經認定為罕見疾病藥物且食藥署同意專案進口，可向健保署建議收載，將於接獲廠商建議後，儘速依法辦理相關行政程序。近 6 年罕見疾病藥費平均成長率達 10%，遠高於健保總額成長率(3~5%)，2022 年罕見疾病用藥專款預算執行率近 9 成，未來將朝 100% 預算執行率方向邁進。健保署理解罕見疾病需求及特殊性，2020 年至 2022 年之罕病專款預算，分別為 71.66 億元、76.01 億元以及 87.75 億元，2022 年預算數較 2021 年增加 11.74 億元，健保署會持續爭取增加預算，照護罕病病友。</p> <p>(4)罕藥核價時除參考十國藥價外，亦會參考成本價核予合理之價格。藥品是否納入健保給付係由各利害關係人組成</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2.藥品給付協議（MEA）制度之優化： (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的之風險分攤方式，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</p>	<p>的藥物共同擬訂會議決定，健保署自 2015 年起建立病友意見分享平台，讓病友意見被聽見。因罕藥極昂貴，健保署會持續和廠商協商，在健保付得起，得以永續前提下儘量幫助病友，本(2023)年 1 月至 7 月共計新收載 8 個新罕藥及 1 項擴增給付規定。</p> <p>2.涉及法規 全民健康保險法第 42、62 條；全民健康保險藥物給付項目及支付標準第 44 條之 1；全民健康保險藥品價格調整作業辦法第 13、22 條</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>條規定，其他協議之案件應由廠商提出。</p> <p>(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。</p> <p>(3)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。</p> <p>3.建構以價值為導向的藥物給付標準（罕病）：</p> <p>(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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>(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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	同商議提升罕見疾病藥品的可近性。	
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)	<p>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。</p> <p>2.建議依藥費貢獻度訂定篩選門檻,完備藥價調整機制。</p> <p>3.建議以公權力介入,抑制不當藥價差。</p> <p>4.國際藥價參考國應與法規所訂十大先進國維持一致。</p> <p>補充說明</p> <p>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。</p> <p>1-2 評估 (assessment) 程序應邀請被</p>	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)健保署參採澳洲、西班牙、韓國與荷蘭等國際趨勢及經驗,建立 HTR 相關機制,於藥品納入給付後,就已給付項目進行 HTR,有效健保加碼,無效限縮給付,使醫療資源再配置達到最大效益化。</p> <p>(2)為提升 HTR 執行之透明性及可預期性,並賦予利害關係人充分表達意見,健保署已於 2022 年 10 月 7 日與藥業公會及外商在臺商會(包含臺北市日本工商會)召開會議,就精進 HTR 作業流程說明,及規劃 HTR 評估品項及評估結果於 CDE 官網公開,並給予專科醫學會及許可證持有者表達相關意見及回饋機會。健保署將持續與藥界溝通並蒐集意見,滾動式精進 HTR 相關作業。</p> <p>(3)健保藥價調整是每年例行作業,於總額預算下,當實際藥費支出超過年度藥費支出目標值,則於隔年啟動藥價調整,反映廠商於市場上販售予醫療機構的真實交易價</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>評估藥品之藥物許可證持有廠商參與提供相關實證。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>格，有效管控整體藥費支出。近期因新冠肺炎關係延後調整藥價，2022 年 1 月生效之藥價調整方案為 2020 年應調整之藥價，另 2021 年及 2022 年應調整之藥價，健保署參採各界意見一次檢討 2 年藥價，並衡量疫情、俄烏戰爭、通貨膨脹等因素適度校正 2023 年藥價調整金額方案，亦同時考量廠商的合理利潤，給予基本價及調降幅度的保護，確保藥品穩定銷售，讓藥品產業穩健發展，2023 年藥價調整結果已於 2023 年 4 月 1 日起生效。健保署已蒐集各界對健保藥品政策改革方案之意見及建議，修正方案正在研議中，將再行邀集各界溝通討論。</p> <p>(4)藥品查驗登記審查準則係規範藥品查驗登記，然國際藥價參考國係用以核價健保給付之藥品。健保署已於 2020 年 2 月 11 日邀集醫界、藥界相關公協會及各商會(包含臺北市日本工商會)召開「國際藥價參考國討論會議」，就此議題交換意見。健保署將持續蒐集各界意見進行研議，若需要修改國際藥價參考國，亦會依程序辦理修法，並讓外界都能知道。有關 PBRS 會議資料包含韓國藥價，係因 PBRS 委員向健保署表達應列入韓國藥價。迄今健</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>定給付協議之藥品項目。</p> <p>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。</p> <p>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，建議維持現有十國定義。</p>	<p>保署均未將韓國納入國際藥價中位數及最低價等相關國際藥價比例法之計算，另目前十國藥價參考國是否納入韓國或是調整原參考國家，各界仍有不同意見，在未達共識前，健保署暫不調整十國藥價參考國，故韓國藥價將不列入共擬會議資料中，避免各界疑慮。</p> <p>2.涉及法規 全民健康保險法第 42、62 條、全民健康保險藥品價格調整作業辦法第 13、22 條</p>
<p>32.針對 Self-medication 推動之建言— 放寬非處方藥 不純物相關規 範</p>	<p>為減輕健保負擔，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（臺灣的全民健 保）與 Self-medication 相輔相成，可 作為臺灣借鏡。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。日本非處方藥產品之</p>	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)符合我國指示藥品審查基準之非處方藥品，得依學名藥方式辦理查驗登記，除必須之行政文件外，現行僅要求檢附化學製造管制資料，相較於學名藥查驗登記申請，於技術資料上已有所簡化。</p> <p>(2)我國藥品之檢驗規格及方法，主要依據藥典制定，藥典中並未針對藥品類別的不同(處方、非處方)，而有不同規格標準之差別，尤其針對有機不純物管控，因涉藥品儲放</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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臺灣市場時，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臺上市，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。</p> <p>補充說明 【問題點】 目前在申請非處方藥新藥時須提出之</p>	<p>過程中可能產生之降解產物(包括 nitrosamines 等)，涉藥品安全與品質管理，故全面放寬非處方藥品不純物相關規範乙節，建議現階段不宜推動。</p> <p>2. 涉及法規 藥事法、藥品查驗登記審查準則</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>「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（收載於臺灣非處方藥藥典），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臺之巨大障礙。</p> <p>【各國對於製劑不純物之規範】</p> <p>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。</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>美國：符合非處方藥藥典者，可上市銷售。</p> <p>【放寬規範後可期效益】</p> <p>目前日本已上市之非處方藥約有10,000種，而臺灣約有6,000種，兩國間差異甚大，因許多藥品未在臺灣上市銷售，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 觀點而言並不理想。若在國內即可購買日本非處方藥產品，相信將有助於提升臺灣民眾的 Self-medication 意識。此外，鼓勵民眾在國內購買日本的非處方藥產品，也能刺激臺灣本土的經濟活化。</p>	

七、關於菸酒食品等規定

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
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)	<p>1.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。</p> <p>2.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</p>	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)我國已建立多元化與民眾溝通方式，本次菸害防制法修正草案於 2020 年預告期間，已從公共政策網路平台眾開講、總統信箱、行政院信箱、本部部長信箱、明信片等方式蒐集各界意見，於 2022 年 1 月 27 日於眾開講就各界意見依其議題性質予以歸類，並回應其意見於行政院版草案之參採情形及說明相關理由。2022 年 1 月 13 日經行政院院會審查通過，1 月 14 日函請立法院審議，立法院社會福利及衛生環境委員會於同年 4 月 14 日，邀集各界專家學者、民間團體等，召開「菸害防制法修正草案」公聽會。2022 年 5 月 23 日經立法院衛環委員會審查完竣，並已於 2022 年 10 月 28 日、12 月 16 日、12 月 29 日黨團三次協商。</p> <p>(2)有關警示圖文面積擴大之考量：</p> <p>A.按世界衛生組織菸草控制框架公約第 11 條規定，菸盒健康警示圖文比率宜大，始能達到警示消費者之功效。根</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>3.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、傷害臺灣的自由市場秩序，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。</p> <p>4.此外，任何法規變動或新設，均會影響人民遵法之期待與習慣。除立法機</p>	<p>據加拿大癌症協會 (Canadian Cancer Society) 於 2021 年 10 月「菸品容器健康警示：國際現狀報告」資料顯示，全球 134 個規定菸盒包裝標示警示圖文的國家或地區，其中警示圖文面積大於或等於 50% 者有 122 個國家，我國現行面積 35%，屬輕度管制國家，故擴大警示圖文面積係符合國際趨勢的做法。</p> <p>B.世界衛生組織指出，印製大幅之菸品容器健康警示圖文為具經濟性、高曝光率，又能直接接觸吸菸者之宣導方式，研究亦顯示較大之健康警示圖文會使吸菸者更有拒絕吸菸之動機，並可讓身心發展尚未健全之兒童及少年清楚瞭解菸品對健康之危害，降低兒童及青少年吸菸之可能性。</p> <p>(3)有關禁止菸品香味料添加之考量：</p> <p>A.為防止兒童及少年好奇初嘗加味菸品進而上癮，世界衛生組織菸草控制框架公約第九條及第十條實施準則部分條文建議，應限制菸草製品中加入提高可口性、具有著色性能、可讓人感到有健康效益及能量或活力有關的成分。依 2020 年「國人吸菸行為調查」顯示吸菸的女性 3</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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，進而增加臺灣對於國外投資人的吸引力。</p> <p>5. 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。</p> <p>6. 鑒此，籲請政府務必落實法規制定過</p>	<p>人中就有 1 人(41.7%)使用加味菸；2019 年青少年吸菸行為調查，每 10 個青少年吸菸者中，就有 4 個使用加味菸（國中 38.9%、高中職 42.3%），且女性使用加味菸的比率高於男生（國中女生 50.7%，男生 34.9%；高中職女生 58.6%，男生 36.9%），顯見加味菸藉由添加風味，掩蓋菸草辛辣的刺激味，易使年輕族群誤認加味菸較無危害而持續吸菸進而成癮。依據本署 2021 年委託世新大學以電話訪問 15 歲以上民眾，有 67.4% 贊成「政府禁止加味菸」。</p> <p>B. 目前國際間對加味菸管制策略不一，如加拿大、歐盟即全面禁止販賣包括薄荷菸在內的加味菸。美國原允許紙菸添加薄荷味，惟於 2022 年 5 月預告禁止薄荷菸之修法草案。為給兒童及青少年一個無菸害成長的健康環境，基於保護兒少健康權之立場，故於修正草案內容禁止菸品添加花香、果香、巧克力、薄荷口味或其他經中央主管機關公告禁用之添加物，以避免兒童及青少年因好奇而接觸菸品，或避免吸菸者誤以為加味菸較無危害而持續吸菸，藉此降低吸菸率與菸癮。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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</p> <p>1.85% 警示圖文：</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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</p>	<p>(4) 有關最小包裝規格限制之考量：</p> <p>A. 依菸草控制框架公約第 16 條規定，締約方應禁止以分支或小包裝方式販賣菸品，其目的在於避免提升未成年人對分支或小包裝菸品之購買能力，進而阻絕兒童及少年取得菸品。</p> <p>B. 參酌 BMC 期刊 2020 年系統性回顧研究資料，針對「小包裝(mini pack、kiddie packs 或 small packs)」菸品進行研究(未有只針對重量較輕包裝之研究)，小包裝紙菸因量較少、價格下降，會促進低收入族群如青少年、弱勢族群消費。另依據 2018 年英國巴斯大學研究指出，於菸稅較高之國家，消費者會藉由減少菸草用量，使自身得以負擔菸品消費。</p> <p>C. 目前市面上已有多種輕量包裝之菸品，採用精巧、時尚且具吸引力之商品設計，使其更容易攜帶，雖未少於 20 支，但其內容物淨重低於 15 公克；此外，該等菸品雖不以「淡菸」之名為訴求，但係以輕量降低最小使用單位(單支紙菸或單粒含用、嚼用菸)之菸草尼古丁含量，遂行「淡菸」之實，以誘使使用者漸進式尼古丁成癮而不自知。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2.禁止加味菸：</p> <p>(1)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。</p> <p>(2)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</p>	<p>爰修正菸品每一販賣單位規定，禁止業者以小包裝或輕量包裝方式販賣菸品。</p> <p>(5) 2023年1月12日經立法院三讀修正通過菸害防制法修正案，2023年2月15日經總統令修正公布，行政院發布自2023年3月22日起施行。修正七大重點如下：</p> <p>A.全面禁止包括電子煙在內之各式類菸品。</p> <p>B.指定菸品須經健康風險評估審查(包含加熱式菸品)。</p> <p>C.菸品容器警示圖文標示面積由35%增加至50%。</p> <p>D.菸品不得使用經中央主管機關公告禁用之添加物。</p> <p>E.禁止吸菸之年齡由未滿18歲，提高至未滿20歲。</p> <p>F.擴大禁菸之室內外公共場所。</p> <p>G.加重罰責。</p> <p>2.涉及法規 菸害防制法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>平競爭造成嚴重侵害。</p> <p>(3)增加違法販售風險：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。</p> <p>3.最小包裝規格限制：</p> <p>(1)與立法目的相違背：現行法律規定每包菸品應包含至少 20 支或至少重達 15 公克，然而，草案修正內容卻進一步要求包裝須同時符合「每包菸品包含至少 20 支且不低於 15 公克」，亦即要求業者以更重的包裝，於每包菸品放入更多菸草來遵守法律。因此，吸菸者將被迫消費更多菸品，似與菸害防制法之立法目的相違</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>背。</p> <p>(2)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。</p>	
<p>34.①關於琉球泡盛之關稅調降（延續事項）</p>	<p>1.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%。</p> <p>為了能在臺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，我方不認為對臺灣稻米之生產及販賣將造成影響。</p> <p>補充說明</p>	<p>行政院經貿談判辦公室</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>我國已於 2019 年 7 月 26 日將穀類酒（主要為清酒）關稅稅率從 40%調降至 20%。而琉球泡盛係屬蒸餾酒類，然該酒類日本並非我國最大進口來源國，與清酒絕大比例僅自日本進口情形不同。因此建議未來宜透過推動加入 CPTPP 或洽簽臺日經濟夥伴協定(EPA)等方式，以利日本相關產品關稅調降。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>海關進口稅則</p> <p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>1. 新冠肺炎疫情蔓延之前，2019 年度臺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。</p> <p>2. 且沖繩縣前往臺灣之觀光客亦人數眾多，除地理上鄰近之因素以外，商務及沖繩縣臺北事務所迄今亦於臺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。</p> <p>3. 另沖繩縣宮古島市已與臺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，以促進沖繩與臺灣之文化經濟交流。</p> <p>4. 我方預定此後亦將持續努力深化雙</p>	<p>(1) 現階段尚無調降關稅規劃：琉球泡盛係以米為原料，經黑麴菌釀造後蒸餾製成之蒸餾酒，因涉國內公糧產銷，現階段尚無調降關稅規劃。</p> <p>(2) 宜於洽簽臺日自由貿易協定時納入優先考量項目：本議題宜透過日方與我洽簽自由貿易協定、經濟合作協定等方式，調降蒸餾穀類酒(包括泡盛及燒酎)產品關稅。</p> <p>2. 涉及法規 海關進口稅則 農業部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 查琉球泡盛等酒類商品係以米為主要原料的酒類商品，與國內米製酒品具替代性，降低米製酒類進口關稅，將影響國內稻米用量，衝擊到國內稻米產業發展。</p> <p>(2) 然為爭取日方支持我國參與國際相關經濟協定，我方甫於 2019 年 7 月 26 日調降穀物酒（稅則第 22060010 號）稅率由 40% 調降為 20%。</p> <p>(3) 綜上，為尋求臺日雙贏，造福雙方農民、業者及消費者，</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	方交流，為使沖繩文化之「泡盛」更融入臺灣，希望政府理解我方本項要求。	請日方支持我方加入 CPTPP 及洽簽臺日經濟夥伴協定，俾利洽談相關產品關稅調降。
34. ② 關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降（延續事項）	<p>2.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%。由於臺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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.2019 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</p>	<p>行政院經貿談判辦公室</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>我國已於 2019 年 7 月 26 日將穀類酒（主要為清酒）關稅稅率從 40% 調降至 20%。而燒酎係屬蒸餾酒類，然該酒類日本並非我國最大進口來源國。爰建議未來臺日雙方宜基於平等互惠原則，透過推動加入 CPTPP 或洽簽臺日經濟夥伴協定 (EPA) 等方式，以利日本相關產品關稅調降。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>海關進口稅則</p> <p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)不宜按酒精濃度訂定稅則及關稅稅率：經查國際商品統一分類制度(HS)註解對第 2208 節所屬烈酒之詮釋，尚無酒精濃度規範；日本對稅則第 2208 節下所屬酒類，亦未按</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2.雖可理解日本酒及燒酎等酒類原料的稻米，屬臺灣主要農產品，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。</p> <p>3.此外，茅臺酒、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。</p>	<p>酒精濃度高低訂定不同稅則。基於 HS 稅則分類及稅則稅率簡化原則，現行燒酎等酒類不宜按酒精濃度訂定不同稅則及關稅稅率。</p> <p>(2)宜於洽簽臺日自由貿易協定時納入優先考量項目：穀類酒（主要為清酒）關稅稅率業於 2019 年 7 月 26 日由 40% 調降至 20%；蒸餾穀類酒（包括泡盛及燒酎），宜透過日方與我洽簽自由貿易協定、經濟合作協定等方式，調降該類產品關稅。</p> <p>2.涉及法規 海關進口稅則 農業部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)查日本酒、燒酎等酒類商品係以米為主要原料的酒類商品，與國內米製酒品具替代性，降低米製酒類進口關稅，將影響國內稻米用量，衝擊到國內稻米產業發展。</p> <p>(2)然為爭取日方支持我國參與國際相關經濟協定，我方甫於 2019 年 7 月 26 日調降穀物酒（稅則第 22060010 號）稅</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>率由 40%調降為 20%。</p> <p>(3)綜上，為尋求臺日雙贏，造福雙方農民、業者及消費者，請日方支持我方加入 CPTPP 及洽簽臺日經濟夥伴協定，俾利洽談相關產品關稅調降。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p>

八、關於建設工程相關事項

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>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）</p>	<p>懇請政府相關機關與臺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。</p> <p>補充說明</p> <p>1.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</p>	<p>內政部（國土管理署）</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)行動不便者單獨使用機械停車場，恐因汽車昇降機未設置相關無障礙設施功能，易有操作及安全疑慮，故不宜以汽車用昇降機之方式，設置無障礙停車空間。</p> <p>(2)考量行動不便者操作與相關使用安全性，目前依「建築技術規則建築設計施工編」規定應設置之無障礙停車位，仍應依「建築物無障礙設施設計規範」規定辦理。倘因建築基地地形、垂直增建、構造或使用用途特殊，設置無障礙設施確有困難，經當地主管建築機關核准者，得不適用「建築設計施工編」「第 10 章無障礙建築物」一部或全部之規定（請參考內政部 2016 年 12 月 6 日臺內營字第 1050817010 號函）。</p> <p>(3)設置機械停車位之建築物，其無障礙停車位之設置仍應為平面式，如有設置困難，可依「建築技術規則建築設計施工編」第 167 條第 3 項規定，經當地主管建築機關核准者，得免設置。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>結構之目標。然而，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。</p> <p>2.本建議希請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。懇請繼續就臺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。</p> <p>3.另，謹再次說明，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</p>	<p>(4)有關所提日本 2003 年已制定機械式停車設備無障礙認定部分，其型式較接近目前常見之全機械式（人不進入停車空間）之型態。</p> <p>(5)按「建築物應用之各種材料及設備規格，除中華民國國家標準有規定者從其規定外，應依本規則規定。……」為建築技術規則總則編第 4 條所明定；建築物機械停車設備檢查標準，係依中華民國國家標準（CNS）訂定，前開國家標準之主管機關為經濟部（標準檢驗局），宜由該部先行主政修訂相關規範，以利內政部依循辦理。</p> <p>(6)有關無障礙停車位以機械停車方式設置 1 節，內政部國土管理署已於 2022 年 9 月 14 日邀集臺北市日本工商會及相關公（協）會研商討論，原則同意，其涉關無障礙機械式立體停車設備之安全規範及檢查標準，請臺北市日本工商會與臺灣立體停車機械產業協會，協助研擬修正草案，俾供內政部國土管理署參考，並納入下次會議討論。</p> <p>(7)臺灣立體停車機械產業協會已於 2023 年 5 月 12 日依會議結論提供無障礙機械式立體停車設備設置安全規範草</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>位之型態”」係對事實有所誤解。</p> <p>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</p> <p>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/</p> <p>註：本項議題商會去年評價理由</p> <p>1.內政部之見解似未正面回應我方建議。由於目前並無一套明訂無障礙停車設備功能或使用及認可使用之制度，使行動不便者亦可安全使用，因此當然尚未設置符合制度之無障礙功能設備。</p> <p>2.本件建議係請求制訂一套明確定義</p>	<p>案，俟本部綜整資料後，將邀集專家學者、臺灣立體停車機械產業協會、臺北市日本工商會及建築師公會等團體召開研商會議討論。</p> <p>2.涉及法規 無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>無障礙功能，並就符合該無障礙功能之產品予以政府認證之制度。關於獲日本國土交通省認可之認證機關公益社團法人立體停車場工業會對於無障礙之認定中，已認可之機種為一般普遍之電梯塔式、地下式、多段式等多種駕駛人可進入停車設備內之型式。貴政府機關所謂「接近全機械式（人不進入停車空間）之型態」係對事實有所誤解，懇請進一步確認資訊或洽詢臺灣立體停車機械產業協會。我方強烈希望貴政府機關今後將積極進行研討，以協助行動不便者積極融入社會，並使有限之都市空間在最大限度內有效活用。</p>	
36.建築執照申請獲准核發後發生第三人結構	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	<p>內政部（國土管理署）</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>建築法修正草案，因立法院屆期不續審，內政部前於 2020</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
技師提出建議事項相關合理性之確保(延續事項)	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>年1月13日重新函報行政院轉立法院審查，後續配合行政院及立法院審議進度辦理。至「一定規模以上」之定義，俟建築法修正通過後，內政部將蒐集各方意見後，再行研訂相關規定。</p> <p>2. 涉及法規 建築法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p>	
<p>37.關於購物中心招攬診所事宜 (延續事項)</p>	<p>在臺灣開設診所時，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。</p> <p>補充說明 對於去年針對此一請求事項的回應，可解釋為必須有獨立出入口。然而基於下列理由，再次請求希望能與商業設施共同使用出入口。</p> <p>(1)我方所假設的診所是無需採急救措</p>	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)診所並未限制不能設置於購物中心。診所如設置於購物中心或一般住家大樓，首先應符合建管法規規定；其次是醫療機構設置標準，包括適當配置之人員及設施設備。另診所內基於病人安全及感染管制措施，應確認動線之妥適性。</p> <p>(2)診所與公司行號同址設置所規範之獨立出入口，例如診所設在 2 樓，診所內須具有一個獨立門可進出診所，而門外面可以是其他商場，爰未要求門外空間也要有獨立動線，診所內動線才是規範重點。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>施，在日常生活中所使用的診所，例如皮膚科、眼科、牙科等。</p> <p>(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。</p> <p>(3)在日本商業施設中，診所也與其他商業租戶一樣並未設置獨立出入口，也未發生任何問題。</p>	<p>(3)因診所設置主管機關為各縣市衛生局，商會個案如有設置疑慮，後續醫事司可協助與衛生局溝通瞭解。另商會 2021 年白皮書所附內容，係針對設立長照機構之解釋，與診所設立不同。</p> <p>2.涉及法規 建管法規、醫療機構設置標準</p> <p>內政部（國土管理署）</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)本案設置之土地如屬都市計畫內，應符合都市計畫書及「都市計畫法臺灣省施行細則」或各直轄市自治條例有關規定，因涉個案設立區位土地使用管制規定，仍請逕洽所在地直轄市、縣(市)政府查明土地使用管制規定。</p> <p>(2)按「建築物使用類組及變更使用辦法」（以下稱本辦法）第 2 條附表二：「樓板面積在 1000 平方公尺以上之診所歸屬 F-1 組……樓板面積未達 1000 平方公尺之診所歸屬 G-3 組」已有明定診所之類組歸屬，以及辦理變更使用類組之規定，本辦法中亦有載明，其中尚無設置樓層之限制。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		(3)診所設立涉及目的事業主管機關衛生福利部之規定，宜由該主管機關說明釐清；本案尚無涉內政部國土管理署權管業務，建議解除內政部國土管理署之列管。
38.綠建築之頂樓隔熱評估基準變更（延續事項）	<p>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不在評估範圍內。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。</p> <p>補充說明 去年也提出相同改善要求，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。具體圖示(請見白皮書第 140 頁)，</p>	<p>內政部（國土管理署、建築研究所）</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)由於自願性申請之內政部綠建築標章綠建築評估制度，在「日常節能」指標的建築外殼節能設計，係依照「建築技術規則」之相關規定進行檢討。依據內政部國土管理署「建築物節約能源設計規範」之規定，建築外殼係指建築物所有直接暴露於外氣，熱能可內外相互傳透之外圍構造，包括地上層與地下層所有臨接外氣空間部分之屋頂天窗、牆壁、門窗等部位。</p> <p>(2)針對日本工商會建議調整建築外殼節約能源設計有關屋頂隔熱檢討之評估範圍，內政部將納入後續修法或函釋辦理。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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，如圖示虛線部分進行隔熱較為有效，但此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，而非不論計畫一律以「頂樓層」進行評估。</p>	
<p>39.重新研議都市設計審議等委員會制度許可、認可之權限</p>	<p>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</p>	<p>內政部（國土管理署）</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)實施都市設計審議的範圍與項目應於都市計畫法省(市)施行細則或細部計畫中明確劃定或表明，供設計者與審議者依循。</p> <p>(2)各直轄市、縣(市)政府為辦理審議都市設計相關事宜，多訂有都市設計審議規範或都市設計審議委員會設置要點，明定相關規範事項。</p> <p>(3)至於會議進程序，於作成決定時，申請人得否在場以及會議紀錄是否記載申請人發言內容，係屬各該直轄市、</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>權限。</p> <p>補充說明</p> <p>1.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，謀求與環境衡平等制度，達到更好的開發。於此意義上，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。本項請求前提，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。</p> <p>2.然而，委員會中卻充滿個人喜好與逾越法規之意見，若不照做就無法進行開發。(以下為實際出現的意見實例，包括：不喜歡設計；(商業設施內之)走道應更寬；退縮應多於細部計劃之要求；藉由此計畫可大賺一</p>	<p>縣、(市)都市設計審議委員會的權責。委員所提之意見，究屬參考性質或納為會議結論，涉及個案議題，仍宜由會議主持人作判斷。</p> <p>(4)另要求申請人認養相關公園 1 節，如與都市設計審議無關，行政機關理應自我約束，避免不當聯結，申請人亦得當場拒絕或於會後提出行政救濟，以維護權益。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>筆，所以應認養附近公園(=建地外)等。</p> <p>3.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，經濟損失亦不小。另外增加出乎意料的投資負擔等，可能對未來投資決定帶來莫大影響。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，業者需藉由公文才能得知其結果，此過程亦欠缺透明性。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。</p>	

九、關於金融財務相關事項

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>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)</p>	<p>(依臺灣政府機關就 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)</p>	<p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)擬具所得稅法部分條文修正草案，修正非居住者扣繳稅款之繳納、憑單申報及發給期限等： 財政部業擬具所得稅法部分條文修正草案，參照居住者扣繳憑單申報期限延長規定，修正非居住者之扣繳稅款繳納、憑單申報及發給期限，遇連續 3 日以上國定假日得延長 5 日。該草案於 2023 年 4 月 18 日報請行政院核轉立法院審議。</p> <p>(2)他方締約國居住者適用所得稅協定減免程序，得選擇併同扣繳或於事後提出申請，涉及扣繳申報期限規定配合所得稅法相關規定辦理： A.依適用所得稅協定查核準則(下稱協定查準)第 25 條規定，他方締約國居住者取得我國來源股利、利息、權利金或技術服務費，依所得稅協定規定適用上限稅率者，得檢具他方締約國稅務機關出具之居住者證明及其為該所得之受益所有人證明，憑供扣繳義務人辦理</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>完成申報書之製作及繳納，極有可能因而逾期。</p> <p>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，故申報期間如逢臺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，繼續請求考量在遇臺灣 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。</p> <p>補充說明（當時（2019 年度）白皮書之請求內容）</p> <p>所得稅法第 92 條規定，非中華民國境內居住之個人於臺灣境內有所得稅法</p>	<p>扣繳申報。</p> <p>B. 協定查準第 34 條亦開放他方締約國居住者適用協定未能依第 25 條規定辦理者，仍得於事後依規定期限提供上述文件向稅捐稽徵機關申請適用協定減免(例如股利之上限稅率)。</p> <p>C. 綜上，現行他方締約國居住者適用協定減免(例如股利)程序，得由其考量個案實際情形，選擇併同扣繳或於事後提出申請；涉及扣繳之申報期限規定配合所得稅法相關規定辦理。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>所得稅法第 92 條第 2 項、適用所得稅協定查核準則第 25 條及第 34 條</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>第 88 條規定各類所得時，臺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。</p> <p>為減輕扣繳義務人辦理事務之負擔及</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	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。	
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）	<p>（依臺灣政府機關就 2021 年度白皮書之回應提出請求）</p> <p>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。</p> <p>補充說明（當時（2020 年度）白皮書</p>	<p>中央銀行</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)本行業於 2022 年 8 月 4 日召開之研商會議中說明，大額結匯證明文件已採行檢附交易清單及前 3 大金額之交易證明文件等簡便措施，如有個案執行困難，歡迎洽詢本行協助。</p> <p>(2)上述簡便措施相關資訊已納入「銀行業辦理外匯收支或交易資料申報問答集」之「肆、銀行受理結匯交易之查核通報 Q4.1.4」，以利企業查詢，並登載於本行網站（外匯資訊／外匯通函彙編／伍、報表）。</p> <p>2.涉及法規</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>之請求內容)</p> <p>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，可換成臺幣。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。</p>	<p>外匯收支或交易申報辦法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
42.關於佣金或定額回扣相關外匯法規之放寬(延續事項)	<p>(依臺灣政府機關就 2021 年度白皮書之回應提出請求)</p> <p>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。</p> <p>補充說明 (當時 (2021 年度) 白皮書之請求內容)</p> <p>1.「銀行業辦理外匯業務管理辦法」規</p>	<p>中央銀行</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)銀行受理新臺幣遠期外匯交易需符合「實需原則」：</p> <p>A.臺灣外匯市場屬淺碟型，匯率易受資金移動影響而呈現大幅波動，故匯率穩定至關重要。為維持外匯市場穩定，同時讓企業得以規避匯率風險，爰於「實需原則」前提下，開放新臺幣遠期外匯交易。</p> <p>B.«實需原則»之訂定，係為讓有實際外匯收支需求者，得規避匯率風險，並防止利用遠期外匯炒作新臺幣匯率。</p> <p>C.遠期外匯交易是否符合「實需原則」，需由指定銀行基於對客戶的認識 (KYC) 負責認定及審查，本行為求便民，且考量商業活動之態樣繁多，已給予相當彈性，除外銷訂單合約及貿易往來等文件外，只要企業能提出證明買賣遠期外匯需求之實質交易文件，均得作為佐證。</p> <p>(2)本行「銀行業辦理外匯收支或交易資料申報問答集」業已公布於本行網站 (外匯資訊／外匯通函彙編／伍、報表)，以便於結匯人查詢銀行受理結匯交易之查核通報作業。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2. 在臺日商貿易公司等企業當地法人進行臺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</p>	<p>2. 涉及法規</p> <p>銀行業辦理外匯業務管理辦法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>3.在臺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，臺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臺幣進行外匯避險，惟如此一來，不僅需花費外幣借款成本及換匯為臺灣之成本，且於低利下運用臺幣定期存款亦不足以支付該等成本。</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	4.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。	
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）	<p>（依臺灣政府機關就 2021 年度白皮書之回應提出請求）</p> <p>政府回覆：「確認進口材料、機器供應營業利潤不應歸屬於其在臺之常設機構後，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，在臺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，此一現象證明在臺灣稅務實務上，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：</p> <p>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</p>	<p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)申請適用租稅協定營業利潤免稅案件，具減稅效果，協定適用之審核允宜審慎：</p> <p>A.日本企業在臺灣承攬工程取得我國來源應依所得稅法課徵所得稅之營業利潤，依「亞東關係協會與公益財團法人交流協會避免所得稅雙重課稅及防杜逃稅協定」(臺日租稅協定)第 7 條(營業利潤)第 1 項「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」規定，僅於該日本企業於我國境內未構成常設機構，或雖有常設機構但未經由該常設機構從事營業者，我國方具提供營業利潤減免之義務；反之亦然。</p> <p>B.為提供各國企業一致且合理之適用協定減免程序，兼顧防</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>(例如於申請後 60 日以內完成審查等)，以縮短審查時間。</p> <p>2.比照租稅協定第 7 條第 2 項之基礎即 AOA (Authorized OECD Approach)，就在臺應課稅之「歸屬臺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。</p> <p>補充說明 (當時 (2021 年度) 白皮書之請求內容)</p> <p>1.日本法人在臺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 (臺財稅第 770526922 號)，包含進口之機器採購金額在內之契</p>	<p>止協定濫用之國際標準，協定查準第 23 條第 1 項規定他方締約國企業取得屬所得稅法第 88 條規定扣繳範圍之所得，得檢附有關文件，由稅捐稽徵機關認定其不構成常設機構或未經由常設機構從事營業事實後通知扣繳義務人免予扣繳；符合臺日租稅協定第 7 條(營業利潤)第 1 項規定。</p> <p>C.申請適用協定之營業利潤免稅具減稅效果，稅捐稽徵機關審核期程須視案情複雜程度及納稅義務人提供事證情形調整因應，由受理申請稅捐稽徵機關確認未構成常設機構或未經由常設機構從事營業後免除所得稅法之課稅，兼顧解決跨境活動雙重課稅及防止協定濫用產生之稅基侵蝕問題。</p> <p>D.為強化稅捐稽徵機關審查是類案件之效率，財政部將持續辦理教育訓練，加強查審人員知能。</p> <p>E.經財政部於 2023 年 7 月 12 日「研商台北市日本工商會『2022 年白皮書』議題第 1 次工作會議」(下稱 2023 年 7 月 12 日第 1 次工作會議)充分說明，商會代表已瞭解本部期避免協定濫用之立場，惟為促進投資，提升適用協定</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>約金額整體，均應作為在臺所得而屬於課稅範圍。</p> <p>2.另一方面，若依 2017 年起適用之臺日租稅協定第 7 條，日本法人透過在臺分公司或工程事務所等常設機構於國內經營事業時，僅針對歸屬臺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，在臺具有在不需課稅之空間。</p> <p>3.但在臺灣實務上，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，以及臺日間之利潤分配相關</p>	<p>之安定性，會議決議財政部將持續透過加強教育訓練等方式，協助稅捐稽徵機關更合法合理執行相關審查。商會會員如有具體案例，可提供稅捐稽徵機關及財政部研析。</p> <p>(2)日本企業在臺承攬工程歸屬於我國常設機構之營業利潤，協定查準第 28 條定有明確提示文件標準，符合國際規範： A.查經濟合作暨發展組織(OECD)所得及資本稅約範本(2017 年版)第 7 條(營業利潤)註釋第 25 節及第 26 節規定，考量常設機構與總機構間內部往來之特殊性，納稅義務人清楚提示移轉訂價文據者應予採認。協定查準第 28 條第 1 項「他方締約國之企業經由其於中華民國境內之常設機構從事營業，應依下列規定計算歸屬於該常設機構之營業利潤，課徵所得稅：一、應將該常設機構視為於相同或類似條件下從事相同或類似活動之獨立企業，且以完全獨立之方式與他方締約國之企業從事交易，並依營利事業所得稅不合常規移轉訂價查核準則規定計算可歸屬該常設機構之利潤，同時備妥足資證明其所歸屬之利潤符合常規之移轉訂價文據，以供稅捐稽徵機關查核。但他方締約國之企</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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，也是關係臺日合作的基礎建設工程成敗之重要問題。</p> <p>因此就臺日租稅協定之適用，請求以下2點事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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，在臺灣不需課稅。 <p>相關法規</p>	<p>業以其在中華民國境內銷售貨物或提供服務之利潤全部歸屬於該常設機構之利潤者，得以該全部利潤為準，不受備妥移轉訂價文據之限制。……」規定，與上揭國際標準一致。</p> <p>B.日本企業依臺日租稅協定第5條規定於我國境內構成常設機構(例如於我國境內從事建築、安裝及裝配工程超過一定期間)，向我國稅捐稽徵機關申請依該協定第7條(營業利潤)歸屬利潤於該常設機構時，應依前述協定查準規定提供移轉訂價相關文據，以利我國稅捐稽徵機關依個案事實認定臺灣常設機構人員功能、資產使用及風險承擔，俾依「個別且獨立個體」原則歸屬常設機構利潤。</p> <p>C.所詢事項或涉個案事實認定，建議提供轄區國稅局具體案例，俾利其研析。</p> <p>D.經財政部於2023年7月12日第1次工作會議中充分溝通，為促進投資，提升適用協定之安定性，請商會協助向會員宣導提供相對應文件，俾稅捐稽徵機關審核申請案件是否符合減免稅要件，使徵納雙方於合理公平之基礎上建立共識，營造有利外商投資經營之租稅環境。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>【財政部民國 77 年 3 月 28 日函釋 臺財稅第 770526922 號 (摘要)】</p> <p>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。</p> <p>(中間省略)</p> <p>所得稅部分：應依下列方法擇一辦理。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【臺日租稅協定 第 7 條 營業利潤】</p>	<p>2.涉及法規</p> <p>亞東關係協會與公益財團法人交流協會避免所得稅雙重課稅及防杜逃稅協定第 5 條(常設機構)及第 7 條(營業利潤)、適用所得稅協定查核準則第 23 條及第 28 條</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>【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。</p> <p>【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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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 88 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。</p>	
<p>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)</p>	<p>(依臺灣政府機關就 2021 年度白皮書之回應提出請求)</p> <p>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。</p> <p>補充說明(當時(2021 年度)白皮書之請求內容)</p> <p>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</p>	<p>金管會</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)本會已於 2022 年 12 月 29 日修正發布「外國銀行分行及代表人辦事處設立及管理辦法」(下稱管理辦法)第十八條，明定外國銀行分行「向母國總行及其海外分行拆借一年內之短期借款」得計入該條文計算準用銀行法第 72 條、第 74 條之 1 所稱存款總餘額之核算基準，以適度增加外國銀行分行資金使用彈性及效率。</p> <p>(2)為配合上開修正，增訂管理辦法第 18 條第 3 項要求外國銀行分行應建立相關資產負債之期限配置管理及流動性風險控管機制，以利風險控管。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>外國銀行分行及代表人辦事處設立及管理辦法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>1.提案背景、理由</p> <p>(1)目前臺灣的外國銀行分行，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。</p> <p>(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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。例如臺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。</p> <p>2.依據前次修法意旨</p> <p>(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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>入。</p> <p>(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。</p>	
<p>45.有關容許靜止戶之雜項收入處理（延續事項）</p>	<p>（依臺灣政府機關就 2021 年度白皮書之回應提出請求）</p> <p>承蒙主管機關詳細說明，臺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</p>	<p>金管會</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)本會於 2013 年 8 月 8 日業以金管銀合字第 10230002110 號函，請銀行公會(及信聯社，以下同)轉知會員機構，對於逾 15 年之靜止戶餘額轉入「什(雜)項收入」，並俟存戶提領時，再以「什(雜)項支出」付款，雖未損及存戶之存款請求權，惟其會計帳務處理有欠妥適，應予導正，並</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>行，就其固有情形與其認識之問題提供諮詢等。</p> <p>補充說明（當時（2021 年度）白皮書之請求內容）</p> <p>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）。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>請於 2014 年底前將已轉入什(雜)項收入之靜止戶淨額全數回轉。</p> <p>(2)另本會為配合立法院財政委員會 2013 年 12 月 4 日第 8 屆第 4 會期第 11 次全體委員會議之決議，要求本會監督各金融機構 3 個月內主動、全面無條件解凍靜止戶，本會於 2013 年 12 月 24 日函請銀行公會轉知會員機構，請各金融機構於 2014 年 3 月底前，辦理取消靜止戶措施，主動將既有靜止戶回復為正常戶，並依存款契約之約定條件計息，且現行異常帳戶之監控機制仍應續予維持，以保護存款帳戶安全。</p> <p>(3)我國原設有靜止戶之本國銀行、外商銀行在臺分行及信用合作社，均已於 2014 年 3 月底前主動將電腦系統內之靜止戶全數恢復為正常戶。為利久未往來原列靜止戶之存款人對該已恢復一般帳戶之管理或結清，本會亦於 2014 年 4 月 14 日函請銀行公會，督促其所屬會員機構儘速積極辦理通知事宜，提醒存戶做好帳戶管理，以維權益。</p> <p>(4)目前靜止戶已全面恢復為正常戶，本次建議就長期無法取得聯繫之個人並符合部分條件者，銀行得「強制」對該</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>聯絡意旨之書面記錄。</p> <p>〔背景〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.包含日資銀行在內，在臺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。 <p>〔妥當性及合理性〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>帳戶實施終止契約，其餘額轉入銀行「雜項收入」，恐與2000年3月8日臺財融字第89705907號函釋未符，因活期性存款無請求權時效消滅問題，且涉及人民財產權移轉之程序正義，建議現階段暫不推動。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>財政部2000年3月8日臺財融字第89705907號函、金管會2013年8月8日金管銀合字第10230002110號函、金管會2013年12月24日金管銀合字第10200342830號函、金管會2014年4月14日金管銀合字第10330001610號函</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>理退款) 〔他國案例—日本〕</p> <p>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。</p> <p>(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：</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(2)未滿 1 萬日圓時：</p> <p>①銀行不需寄送通知書，無須確認存</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>款人即可整件交付休眠管理、計入雜項收入。</p> <p>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。</p>	
<p>46.①有關空調零件(壓縮機)的貨物稅(延續事項)</p>	<p>1.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，汽車空調也是課徵的對象。然而，臺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%)。</p>	<p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>2023年3月24日修正發布中央系統型冷暖氣機貨物稅折算課徵辦法，刪除汽車冷暖氣機冷媒壓縮機按冷媒壓縮機價格加計700%課徵貨物稅之規定。廠商進口或產製是類冷媒壓縮機，尚無折算課徵貨物稅之必要，俟裝置於汽車產製出廠時按整車(含汽車冷暖氣機)課徵貨物稅。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>中央系統型冷暖氣機貨物稅折算課徵辦法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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 160% 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%）。</p> <p>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</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>< 要望事項 ></p> <p>上述陳情內容要約如下列(1)、(2)、(3)</p> <p>(1)將汽車空調系統從貨物稅課徵對象排除。</p> <p>(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%)。</p> <p>(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。</p> <p>(8 倍→3~4 倍 貨物稅率 160%→60</p>	

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	~80%) 若(1)不可，則(2)。若(2)亦不可，則請研議(3)的可行性	
46.②關於調整貨物稅（延續事項）	2.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。 3.然而在高溫潮濕的臺灣，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	財政部 1.目前進度及未來規劃 (1)國產或進口之應稅貨物均依完稅價格課徵貨物稅，符合租稅公平及國際慣例：依貨物稅條例第 13 條規定，國內產製應稅貨物之完稅價格，依銷售價格減除內含貨物稅額計算；至進口貨物，因其銷售價格包含進口稅捐，爰同條例第 18 條規定，國外進口應稅貨物之完稅價格，應按關稅完稅價格加計進口稅捐之總額計算。上開規定與世界貿易組織(WTO)貨品貿易相關規範一致，符合租稅公平及國際慣例。 (2)調降貨物稅稅率影響國家財政健全：貨物稅是我國各級政府支應施政需求之重要稅課收入來源，倘廢除或調降貨物稅稅率，依財政紀律法第 5 條規定，應先具體指明彌補資金之來源，在未尋得其他替代財源前，尚不宜廢除或調降。

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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，因此與臺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。空調設備普及率接近 100%，應不屬奢侈品。</p> <p>⇒附件資料：【主計總處 2019 年家庭收支調查_冷氣機普及率】</p>	<p>(3)配合總體規劃，適時滾動檢討貨物稅課稅項目：貨物稅之課徵，除財政目的外，尚具有產業發展、環境保護及社會政策等功能，世界各國多有課徵。貨物稅課稅項目之檢討，需整體通盤考量及審慎評估，以維稅制完整性及兼顧財政健全。財政部將配合行政院總體規劃，適時滾動檢討貨物稅課稅項目。</p> <p>2.涉及法規 貨物稅條例第 13 條及第 18 條、財政紀律法第 5 條</p>
47.重新討論未分配盈餘課稅制度(臺灣所得稅法第 66 條之 9)(延續事項)	<p>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</p>	<p>財政部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)建議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一節：</p> <p>A.查美國、韓國及日本均有未分配盈餘課稅規定，以避</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>善制度，舉例如下：</p> <p>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。</p> <p>②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。</p> <p>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）。</p> <p>④對於一定金額以上之保留盈餘課稅。</p> <p>⑤廢除保留盈餘課稅制度。</p> <p>補充說明</p> <p>1.根據政府機關對 2021 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</p>	<p>免操縱盈餘分配或保留盈餘規避稅負。其中美國及韓國對企業基於合理商業需求將保留盈餘用於投資廠房、設備之部分，得自未分配盈餘課稅基礎減除，以減輕稅負。</p> <p>B.基於營利事業盈餘(股利)分配屬於公司治理事項，涉及經營者決策與股東權益，尚不宜以租稅優惠方式促使其分配。未分配盈餘加徵 5%營利事業所得稅(下稱營所稅)，旨在縮小營利事業保留與分配盈餘間所得稅差距，尚非在懲罰或鼓勵配息。</p> <p>(2)建議實際投資時，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 年一節：</p> <p>A.產業創新條例(下稱產創條例)第 23 條之 3 規定係回應我國企業所提有保留盈餘再投資之需求，爰參考前揭美國及韓國做法，明定保留盈餘用於投資廠房、設備等實質投資，得自未分配盈餘減除。又為加速企業投資，爰訂定當年度盈餘應於次年起 3 年內進行實質投資，始得減除，以符合立法政策目的，並兼顧稅捐核課期間及實務作業。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>2. 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。</p>	<p>B. 至於企業如有超過 3 年之大型投資興建廠房之需求，公司或有限合夥事業實質投資適用未分配盈餘減除及申請退稅辦法第 3 條第 3 項規定，得採分期興建，並以各分期興建完竣驗收日期認定投資日（例如廠房興建期 6 年，區分 2 期完工，前 3 年及後 3 年投資支出均可於相關年度盈餘減除），以利企業彈性運用多年度盈餘支應分期興建廠房之必要支出，已合理考量企業實務需求。</p> <p>(3) 建議未分配時，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)一節：</p> <p>A. 美國公司當年度期末累積保留盈餘數超過一定金額者，應課徵累積盈餘稅，其提出證明經稅務機關認定基於合理商業需求(例如企業擴展、資本資產重置等，由 IRS 查核認定)所保留之盈餘，免課徵累積盈餘稅。</p> <p>B. 上開美國免徵盈餘稅規定，須經稅務機關審核認定，易衍生徵納雙方爭議；產創條例第 23 條之 3 業訂定符合規定之實質投資金額，得列為計算當年度未分配盈餘之減除項目相關子辦法，認定方式客觀明確，較為</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>3.另方面，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：</p> <p>(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之方法。</p> <p>(2)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。</p> <p>(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)。</p> <p>(4)對於一定金額以上之保留盈餘課稅。</p> <p>【參考】日美保留盈餘之課稅情形：</p>	<p>簡便可行。</p> <p>(4)建議對於一定金額以上之保留盈餘課稅一節：倘僅對一定金額以上之保留盈餘課稅，恐因營利事業規模不同而衍生爭議，且產生大、小企業租稅待遇不同之公平性爭議，尚不宜採行。</p> <p>(5)建議廢除保留盈餘課稅制度一節：</p> <p>A.未分配盈餘加徵營所稅之立法意旨，係為縮小營利事業保留或分配盈餘股東所得稅負之差距，對高所得股東而言，營利事業保留盈餘之稅負 24% 【=20%+(1-20%)×5%】，與分配股利之營所稅與綜合所得稅兩階段總稅負 42.4%【=20%+(1-20%)×28%】存在 18.4 個百分點之差距，倘取消未分配盈餘加徵營所稅規定，差距擴大為 22.4 個百分點(42.4%-20%)，如營利事業之所得享有免稅優惠，將進一步擴大上開稅負差距，爰該稅制具有降低企業藉保留盈餘不分配為高所得個人股東規避稅負之誘因，以及透過對保留盈餘中屬減免稅所得部分加徵營所稅方式，減緩稅基流失及維護租稅公平之目的。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>日本：一般企業無（課徵對象限定於特定家族企業）。</p> <p>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。</p>	<p>B.自 2018 年 1 月 1 日起我國實施所得稅制優化方案，未分配盈餘加徵營所稅稅率已由 10%調降為 5%，兼顧防止避稅、維護股東權益，協助企業累積未來轉型升級之投資動能。所得稅制優化方案及產創條例相關規定已考量企業需求，適度減輕或免除企業保留盈餘之所得稅負，以鼓勵企業投資，帶動國內經濟發展，已具國際競爭力。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>所得稅法第 66 條之 9、產業創新條例第 23 條之 3、公司或有限合夥事業實質投資適用未分配盈餘減除及申請退稅辦法</p>

十、關於智慧財產權

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>48.關於在臺灣專利法中導入間接侵權制度(延續事項)</p>	<p>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。</p> <p>補充說明</p> <p>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。因臺灣無間接侵權制度，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，有利於該產品的臺灣使用者之權益保障。</p> <p>2.雖有適用民法規定之判決，但基於以</p>	<p>經濟部(智慧局)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)2011 年修正專利法前，曾對此議題進行研議，因各界對於是否導入此制度，未能獲致共識，故當時未納入修法草案。我方嗣於 2017 年 10 月召開產業諮詢會議，但各界意見仍分歧，對企業之影響及司法實踐亦有疑慮，最終未能達成結論。</p> <p>(2)有關民法共同侵權責任之問題，依智慧財產法院 2014 年度民專訴字第 66 號判決已肯認，被告製造販賣原告專為某半導體廠商特別設計之系爭探針頭產品，原告可依專利法第 96 條第 1 項規定請求被告排除及防止侵害，故現行法可解決。至於日方所提民法第 213、767 條等司法實務運作情形，較宜於審酌間接侵權修法議題時併予通盤考量。</p> <p>(3)鑒於於我方學界與實務界對於應否導入間接侵權制度以及法制應如何設計，仍存在諸多不同意見，未有共識；且我方現階段須就因應專利商標兩造對審及簡併救濟程</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>下理由民法之保障並不充分。</p> <p>(1)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。</p> <p>(2)除損害賠償請求之外，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。</p> <p>3.此外，臺灣專利師公會亦於「2020 智財白皮書」(第二、一、(四), p2.)提及「如導入間接侵權制度，強化對專利權之保護，對我國企業可能有所助益，並可能有鼓勵外國企業研發投入」，由此可知不僅日商，臺灣使用</p>	<p>序修法之研議相關配套工作為優先，研議工作極多且繁重，對尚具爭議之專利間接侵權制度，將於下次修法時納入考量，屆時再視學界及實務界意見再行評估。</p> <p>2.涉及法規</p> <p>無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	者亦期望導入間接侵權制度。	
49. 審議制度改革 的推動(延續事項)	<p>關於專利審議制度，建議</p> <p>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。</p> <p>①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）」。</p> <p>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），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。</p> <p>補充說明 關於前揭①，除審理時得有效利用具</p>	<p>經濟部(智慧局)</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1)為提升專利案件救濟效能，與國際接軌，我方已研擬專利法修正草案，已包括建議內容之簡併訴願程序、智慧局設審議會行合議審議，舉發訴訟採當事人兩造對審等，配合司法院正推動智慧財產案件審理法修正草案，日後專利審議將更迅速確實解決爭議。</p> <p>(2)經 2020 年 12 月 31 日預告第 1 稿、2021 年 6 月 17 日預告草案第 2 稿，並於修法過程辦理多場公聽會及徵詢司法機關意見後，於 2022 年 4 月報請行政院審查，後續須經行政院院會通過，再送請立法院審議。</p> <p>2. 涉及法規 專利法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>藉由導入前揭制度，進一步推動臺灣智財制度的國際協和，不僅是對日本的使用者，對臺灣的使用者而言亦能共享利益。</p>	
50.關於防止在電商平臺販售仿冒品事宜	<p>為防止於電商平臺販售仿冒品，希望政府訂定法令使電商平臺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臺上之仿冒品販售行為的因應方案。</p> <p>補充說明</p>	<p>數位發展部(數位產業署)</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)有關建議電商平臺業者負有確認賣家身份之義務一節，各國規範不一，惟如賣家使用第三方支付業者提供之金流服務，依2023年1月1日施行之「第三方支付服務業防制洗錢及打擊資恐辦法」規定，第三方支付業者應確認賣家身份。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>1.受到新冠肺炎疫情延燒等影響，電商平臺交易熱度大幅提昇，電商平臺上之仿冒品猖獗程度卻益加惡化。電商平臺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臺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臺上之仿冒品販售問題。</p> <p>2.為改善上述情形，部分電商平臺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，此部分需要法律層面之配套作</p>	<p>(2)在電商平臺販售仿冒品，將違反商標法等法律規定，檢警調機關依法查緝。</p> <p>2.涉及法規 第三方支付服務業防制洗錢及打擊資恐辦法</p> <p>經濟部</p> <p>1.目前進度及未來規劃 有關在網路平臺販售仿冒品，依商標法相關法規，行為人應負民、刑事侵權責任，且仿冒品不問屬於犯罪行為人與否，均可執行沒收。至於電商平臺業者是否負有相關侵權責任，並可依個案情形科以共同侵權或幫助侵權責任，比較其他國家法制，我國商標法規尚無不足之處，並無因應推動修正商標法之需求，建議無須將經濟部(智慧局)列為本項議題業管單位。</p> <p>2.涉及法規 無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>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，希望政府訂定法令使電商平臺業者負有確認賣家身份之義務。縱使訂定法令恐有難度，亦希望政府制定防止電商平臺仿冒品販售行為之因應方案。</p>	

十一、其他事項

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
<p>51.針對與臺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)</p>	<p>1.對於因與臺灣企業間商務案件，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。</p> <p>2.允許在日本企業工作的陸籍人士入境。</p> <p>3.外國人工作許可證取得條件之確認。</p> <p>補充說明</p> <p>1.目前臺灣僅有持居留證、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</p>	<p>外交部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)按「外國護照簽證條例」及其施行細則等規定，外籍人士擬在我國境內超過 6 個月者適用居留簽證，該類簽證均為單次入境；持證人入境後，應向內政部移民署申請外僑居留證及重入國許可；至倘擬在我國境內停留不超過 6 個月者則適用停留簽證，其入境次數始有單次及多次之分。</p> <p>(2)我國已自本(2022)年 10 月 13 日起開放邊境，恢復外籍人士適用免簽證、落地簽證及電子簽證等簽證便捷措施，駐外館處也回歸正常簽證作業機制，包括恢復核發多次入境停留簽證。</p> <p>(3)適用免簽證國家國民(如日本)得以免簽證方式入境得從事商務、參展、考察、國際交流、觀光、探親、社會訪問等無須申請許可的活動。倘從事其他依法規須事先取得中央目的事業主管機關許可之活動，仍須取得許可並申請簽證。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>的進行，希望能恢復發給多次入境簽證。</p> <p>2.因語言相通，讓陸籍工程師入境臺灣從事商務洽談及機械設備安裝指導的情況愈來愈多。可理解目前臺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臺灣。</p> <p>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，但依臺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</p>	<p>(4)依據勞動部「就業服務法」及「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」相關規定，外籍人士為履行承攬、買賣、技術合作等契約之需要，擬來臺從事專門性及技術性之工作，其停留期間在 30 日以下之入國簽證視為工作許可。駐外館處依據勞動部上開規定，對於來臺履約停留期間在 30 日以下之外籍人士申請簽證時，並未要求繳驗工作許可；停留期間超過 30 天者，則要求提具工作許可。如果當事人來不及取得工作許可須緊急來臺，駐外館處得酌情核發 30 天不可延期之停留簽證，當事人入境後倘申獲主管機關所發之工作許可，符合申請延長停留或改辦居留條件者，得向本部領事事務局或本部各分支機構提出申請。</p> <p>(5)有關中國大陸人士申請入境事宜之主政機關為內政部移民署。</p> <p>2.涉及法規 「外國護照簽證條例」及其施行細則、「就業服務法」、「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	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。	<p>衛福部</p> <p>1.目前進度及未來規劃 我國 2023 年 3 月 20 日起，已取消入境旅客自主防疫規定，目前邊境檢疫已回歸常態管理，國際航運量持續復甦。</p> <p>2.涉及法規 傳染病防治法</p> <p>內政部（移民署）</p> <p>1.目前進度及未來規劃 (1)配合中央流行疫情指揮中心邊境管制放寬措施，自 2022 年 9 月 29 日起開放大陸地區人民以下列事由申請來臺：商務履約、跨國企業內部調動、海空運服務(含駐點)及經專案許可投資經營管理人員，由在臺邀請單位於內政部移民署全球資訊網「大陸地區專業商務人士來臺線上申辦系統」提出申請；大陸地區人民旅居國外者，另須檢附申請書（登錄邀請單位線上申請之收件號）、大陸地區核發 6 個月以上旅行證件或足資證明之身分文件、僑居地身分證明及在職證明等文件，向我駐外使領館、代表</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>處或辦事處申請。關於申請多次證部分，目前開放商務履約、跨國企業內部調動、經專案許可之投資經營管理事由，符合法規規定且有多次來臺必要者，檢附申請多次證必要性說明書，得申請多次入出境許可證。</p> <p>(2)我國入境政策區分為外國人、大陸地區人民、香港澳門居民及無戶籍國民等類別，外國人須申請簽證、大陸地區人民須申請入出境許可證始得入境我國，因身分別差異而有不同申請程序，爰大陸地區人民無法與日本籍人士適用相同入境規定。</p> <p>(3)大陸委員會將依據兩岸互動情勢最新發展，滾動檢討及逐步調整大陸地區人民入境開放措施，內政部移民署持續配合政策辦理。</p> <p>2. 涉及法規 無</p>
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	懇請同意幼稚園持有之幼童專用車輛之租賃解禁。 補充說明	教育部 1.目前進度及未來規劃 (1)「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」(以下稱本辦法)係依「幼兒教育及照顧法」第 26 條

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
續事項)	<p>幼稚園所持有之幼童專用車輛於教育部訂定【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】之下列條文中規定幼稚園本身須具有自有之巴士。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>第 3 項、「兒童及少年福利與權益保障法」第 29 條第 3 項本署會銜交通部訂定之規定。</p> <p>(2)考量幼童專用車載運對象為自我保護能力不足的幼兒，爰於本辦法第 2、3 條規定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，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，以確保幼兒乘車安全。</p> <p>(3)有關所提建議，因攸關幼兒交通安全且涉及層面及相關配套措施較廣，本署業於 2021 年 12 月 27 日邀集交通部、專家學者及縣市政府代表等召開會議，討論幼兒園幼童專用車輛租賃之可行性，經前開會議討論與會人員提出：若以租賃之方式可能衍生後續責任歸屬問題、駕駛及隨車人員、若為租賃公司指派人員於行駛途中遇狀況可能無法及時安撫幼童、目前面臨少子化學生數減少，可能因搭車人數不足提高費用，造成家長額外負擔、租賃公司可能承接多所幼兒園接送業務，延長幼童留在車上時間，增加交通風險。</p> <p>(4)本辦法係由教育部及交通部共同研商訂定，因考量幼兒交</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>及。我方認為將對提昇臺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。</p>	<p>通安全涉及層面廣泛，應嚴謹評估。本署將會同交通部持續收集有關幼兒園幼童專用車輛租賃之可行性建議，作為後續修法研議之參考。</p> <p>2. 涉及法規 「幼兒教育及照顧法」、「兒童及少年福利與權益保障法」、「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」</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 本案限制主要係因教育部主管「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」第 2 條規定，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，爰如該部有檢討開放，本部公路局所屬公路監理機關將可配合據以發牌。</p> <p>2. 涉及法規：無</p>
53. 有關保全公司等所使用之運	懇請同意保全公司等所持有之運鈔車之租賃解禁。	<p>內政部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
鈔車之租賃解 禁事宜	<p>補充說明</p> <p>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。【規定】：保全公司特殊安全裝置運鈔車應有設備審驗規定（臺內警字第0920078202號令）</p> <p>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臺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。</p>	<p>(1)有關保全公司所使用之運鈔車，「保全業法」並未限制不得使用租賃車，保全業者可向租賃公司租賃車輛使用，經主管機關審查車輛安全設備符合規範，並提出租賃契約佐證擁有合法使用權，即符合保全業法之規範。</p> <p>(2)「保全業法」第8條授權訂定之「保全公司特殊安全裝置運鈔車應有設備審驗規定」第3點規定，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，應檢具以下資料「(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與公司所有之讓渡書，且須於開業前移轉為公司所有。」有關交通監理機關核發之行車執照目前並未限制保全公司不得檢具租賃車公司之行車執照，另籌設中之公司須加附於公司設立登記後所有權移轉與公司所有之讓渡書之規定，係為確保籌設中之公司確實備有車輛，本部警政署業已於保全業申請「經營許可」、「變更許可」暨「VHF 高頻率無線電臺」案件說明書，增加申請籌設中之公司亦可以租賃契約取代讓渡書之規定。</p> <p>2.涉及法規：無</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>交通部</p> <p>1.目前進度及未來規劃</p> <p>(1)本案經進一步了解有關臺北市日本工商會之訴求，係建議放寬一般（長租）小客車租賃業者，得提供保全及金融業者運鈔車租賃服務。</p> <p>(2)經查現行公路法及汽車運輸業管理規則尚無明定小客（貨）車租賃業者不得領用特種車出租。</p> <p>(3)惟按道路交通安全規則第 2 條第 1 項第 7 款規定略以，特種車係指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，包括吊車、救濟車、消防車…及經交通部核定之其他車輛。」，經查「運鈔車」係本部 93 年 12 月 9 日交路字第 0930064930 號函核定之特種車，現行車輛管理實務作業會視特種車之設備專門性，於申請者申領牌照時審核其營業項目或職業與特種車之關聯性與合理性，故目前僅保全公司及金融機構可申領運鈔車之特種車牌照，尚不包括小客車租賃業。</p> <p>(4)有關商會表示公路監理機關於審核長租（租期 1 年以上）車領牌時，會於行車執照「服務公司或承租人」欄位備註</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>租用人資訊，已可作為識別，建議於審核租用人是否符合運鈔車使用資格後核准小客車租賃業領用運鈔車牌照一節，事涉運輸業及牌照管理實務，尚無涉法令規定，刻正由本部公路局釐清確認可行性。</p> <p>2.涉及法規：無</p>