

「2016 年歐商建議書」議題辦理情形

三、汽車業

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
1. 環保相關議題	<p>1. 二氧化碳排放標準（新車）：</p> <p>(1) 環保署應針對進口少量車制訂一套與能源局和歐洲作法一致的管理機制與標準，包括懲罰性的措施。</p>	<p>環保署</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>經濟部能源局（以下簡稱能源局）之耗能管制係基於未達標準不可販售之前提下，給予進口少量車機制；本署車輛二氧化碳管制係參照歐盟管制方式採整廠總量管制，又依歐盟規定車輛全年度銷售 30 萬輛以下（少輛車）之特定製造廠商可放寬管制標準 25%，我國全年度小客車新領牌照車輛低於 30 萬輛，已採少輛車規定設定我國管制標準為 163g/km (130g/km ×1.25)，所訂二氧化碳管理機制與標準及獎懲性措施均與歐盟作法一致。</p>
	<p>(2) 能源局與環保署整合提出一套車輛管理機制與法規（基於二氧化碳排放量或燃油效率），以與歐盟規範概念一致；這將有助於消除法律上主管機關權責的灰色地帶，使廠商可資明確遵守。</p>	<p>經濟部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>現行對於車量燃油效率與二氧化碳排放之檢測，已合併於同一測試程序辦理；廠商無需分別申請與辦理，亦無增加廠商額外負擔。以上程序已為國內車輛製造廠、國外車輛代理商及進口商認同，並已遵循。</p> <p>環保署</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>本署建置之車輛二氧化碳管制平台，已介接納入能源局耗能作業，廠商只需向能源局申辦耗能作業，相關資料即每日自</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>2. 鼓勵燃油節約和節能減碳技術：</p> <p>(1) 環保署、能源局、交通部及財政部等部會應制定獎勵政策，加速汰換車齡超過 10 年以上之轎車、大客車和卡車，此獎勵措施應視節能與減碳的程度訂定補助標準，而非局限於特定技術。</p>	<p>動匯入環保署之車輛二氧化碳管制平台。本署在二氧化碳排放值認定，同步採認能源局之認證數值，透過單一窗口流程，跨機關整合車輛耗能及二氧化碳管制機制，以減省廠商申請手續，提升為民服務效率。</p> <p>環保署</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 本署已有民眾購買使用低碳運具及淘汰老舊車輛補助，包括補助淘汰老舊高污染二行程機車，補助購買電動二輪車，協同交通部辦理「鼓勵老舊計程車汰舊換新措施」及「公路公共運輸補助電動大客車作業要點」等。</p> <p>經濟部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 經濟部能源局已修訂車輛耗用能源標準及檢查管理辦法，對於電動車輛給予耗能測試值之優惠納入管理機制。另為鼓勵民眾汰舊換新車，財政部已修正貨物稅條例，以減徵貨物稅，並已於本 105 年 1 月 6 日奉總統公告實施。</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃 一、交通部為強化公共運輸整體效能，自 99 年起推動公路公共運輸發展計畫，補助公共運輸客運業者及計程車業者辦理車輛汰舊換新。另交通部配合推動電動車輛產業，並已結合</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>經濟部及環保署資源另訂補助鼓勵客運業者購置電動大客車之規定，鼓勵促請客運業者申請補助購置電動大客車營運使用，104 年度又修正補助要點，提高補助額度，以增加購置電動公車誘因。此外，在計程車部分除原補助一般燃料計程車汰換外，102 年起亦再另新增補助油電混合計程車之購置，至 103 年共補助 6,967 輛(包括一般汽柴油計程車 6,310 輛、油電混合計程車 657 輛)，使全國計程車平均車齡由 7.57 年下降為 7.39 年；交通部將持續辦理汰換老舊公車，並鼓勵電動公車等節能減碳運具之使用，另將持續滾動檢討計程車汰換之補助措施。</p> <p>二、交通部政策係以推動公共運輸為主，而老舊私人運具部分則由經濟部、環保署予以獎勵汰換。立法院 104 年 11 月一讀通過「貨物稅條例第 12 條之 5 修正草案」，擬對出廠 6 年以上車輛，減免新車的貨物稅 1 輛 5 萬元，以及出廠 4 年以上機車，減免新車的貨物稅 1 輛 4 千元乙節，交通部樂觀其成。</p> <p>2. 涉及法規</p> <p>交通部鼓勵老舊計程車更新補助要點、交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點</p> <p>財政部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1)為促使民眾提早汰換舊車購買新車，以達節能減碳目標，財政部擬具「貨物稅條例」第 12 條之 5 修正草案，對於符</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>淘汰換舊車購買新車條件者，定額減徵新車應徵貨物稅，經 104 年 12 月 18 日立法院三讀通過。</p> <p>(2) 視節能與減碳程度提供獎勵措施，依貨物稅條例第 12 條第 4 項、第 12 條之 3 及第 12 條之 4 規定，購買油電混合動力車輛、完全以電能為動力之電動車輛及油氣雙燃料車者，提供減免徵該等車輛應徵貨物稅。凡購買符合上開規定轎車、大客車及卡車均可適用相關規定，以鼓勵民眾汰舊換新購買節能車輛。</p> <p>2. 涉及法規 貨物稅條例第 12 條、第 12 條之 3、第 12 條之 4、第 12 條之 5。</p>
	<p>(2) 財政部應修訂商品稅給予油電混合車和插電式油電混合車等同純電動汽車的稅率優惠。為了達到環保目標，所有的油電混合車，插電式油電混合車和純電動車皆應受到同等鼓勵，獲得相同的減稅待遇，且尤不應受價格或排氣量範圍的限制。此外，電動汽車減稅規定應延長至 2017 年。</p>	<p>財政部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1) 為達環保目標，鼓勵使用低污染車輛，貨物稅條例第 12 條之 3 規定，自 101 年 1 月 28 日起 3 年內購買完全以電能為動力之電動車輛並完成登記者，「免徵」該等車輛應徵貨物稅。前開車輛免徵年限已延長至 106 年 1 月 27 日，將於年限屆滿前檢討是項租稅優惠達成政策目的合理性。</p> <p>(2) 油電混合車、插電式油電混合車及純電動車節能減碳效益仍有不同，惟為落實節能減碳及維護租稅公平，貨物稅條例第 12 條第 4 項規定，油電混合動力車輛「減半」徵收貨物稅。另依財政部 104 年 3 月 10 日台財稅字第 10404525790 號令訂定油電混合動力車輛適用標準，其適用範圍包括插電式油電混合車。</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 貨物稅條例第 12 條第 4 項、第 12 條之 3。</p> <p>經濟部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>1. 目前我國針對油電混合車已有減半徵收貨物稅，須符合以下條件：</p> <p>(1) 出廠價新台幣 100 萬以下</p> <p>(2) 排氣量在 3,000 立方公分以下</p> <p>(3) 油耗值達每公升 19 公里</p> <p>(4) 碳排氣量每公里 120 克以下</p> <p>2. 目前電動車減免貨物稅至 106 年 1 月，經濟部將於屆期前半年(約 105 年 8 月前)建議財政部評估展延；惟減徵貨物稅內容需經立法院審議同意。</p>
	<p>3. 輪胎分級標籤：經濟部應依據 ECE R117 標準進行測試、認證和標示，並與歐盟 EC1222/2009 號的相關規範調合。測試部分可委託車輛研究測試中心 (ARTC) 搭配國外實驗室之審查報告以進行詳細的認證分級審查。</p>	<p>經濟部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>1. 輪胎分級標籤涉及環保、節能及消費者保護項目。目前經濟部能源局對於輪胎節能認定刻正透過委辦計畫研議中，未來配合應施檢驗納入輪胎品項，將建立涵蓋輪胎噪音、濕地抓地力及能耗表現之認證分級制度。</p> <p>2. 現行國內尚無完整之檢驗合格判定基準及建置測試能量，爰現階段不宜辦理。</p> <p>2. 涉及法規 噪音管制法、商品檢驗法</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
2. 提升商業經營環境	財政部應取消奢侈稅-奢侈稅的原用意是抑制過熱的奢侈品市場，特別是房地產。自 2016 年開始，房地產將被排除於奢侈稅外；如此一來，該稅最主要的用意和稅收來源已經被排除，奢侈稅原來的目的不復存在，應予淘汰，以刺激市場需求，提振經濟。	<p>財政部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1)特種貨物及勞務稅條例係對境內銷售產製及進口之特種貨物或銷售特種勞務課徵特種貨物及勞務稅（簡稱特銷稅），課稅客體包括房屋、土地、小客車、遊艇、飛機、龜殼、玳瑁、珊瑚、象牙、毛皮及其製品家具等高額消費特種貨物。</p> <p>(2)為健全房市發展，配合實施房地合一課徵所得稅制度，自 105 年 1 月 1 日起停止課徵不動產特銷稅，惟鑑於高額消費帶動物價上漲引發社會大眾對高額消費未負擔應有稅額負面觀感，對不動產以外之高額消費加徵特銷稅仍有必要，以維護租稅公平。</p> <p>(3)綜上，對高額消費貨物或勞務課徵特種貨物及勞務稅，非純為抑制過熱奢侈品市場，基於衡平社會觀感，維護租稅公平，仍應對是類高額消費課稅。</p> <p>2. 涉及法規 特種貨物及勞務稅條例</p>
3. 車用電磁相容相關售後服務零件之測試	標檢局應廢除對於個別車用電磁相容相關售後服務零件之測試的要求，並承認由交通部所頒發之車輛安全檢查報告。	<p>經濟部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>1. 目前我國作法與歐盟作法一致：經濟部標準檢驗局公告之應施檢驗範圍，係針對車用零件做檢驗，如：行車紀錄器、車用音響、車用導航、車用收音機…等，交通部頒發之車輛安全檢查報告，係整車測試結果，整車之測試標準(CISPR 12 與 CISPR 25)與相關車用零件之測試標準(CISPR 13 與 CISPR</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>22)不同，且整車測試方式也與車用零件測試方式不同，目前標準局作法與歐盟作法一致。</p> <p>2. 基於公共安全，應檢測：為了避免消費者購買之車用零件良莠不齊，以致於影響到行車時的品質及安全，經濟部標準檢驗局就部分車用零件納入應施檢驗範圍，針對應施檢驗之市售車用配備零件，測試標準為電磁相容(部分商品須加測電氣安規)，依規定須完成檢驗程序及符合檢驗規定後，始得運出廠場或輸入，於國內市場陳列或銷售。</p> <p>2. 涉及法規 強制列檢公告</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、目前進度：</p> <p>(一)依交通部車輛安全檢測基準「五十六之二、電磁相容性」，以制訂整車電磁相容性檢測基準，係參考 ECE R10，至於車用電磁相容售後服務零件測試係屬經濟部標準檢驗局權責，其零件電磁相容性檢測係參考 CNS 13439。</p> <p>(二)交通部已於 104 年 7 月及 12 月會同經濟部標準檢驗局及歐洲商會討論，會中經濟部標準檢驗局瞭解現行歐商汽車業者面臨啟動音響零件有相當程度困難，同意研議交通部認可檢測機構所出具檢測報告，可供經濟部標準檢驗局承認之實際可行作法及配套措施。</p> <p>二、未來規劃：</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		交通部持續配合經濟部標準檢驗局以及歐洲商會研商售後服務零件測試納檢鬆綁事宜。
4. 車輛型式安全審驗	<p>1. 採認 ECE 安全合格證明：在現階段雙邊相互承認協議的可能性未明前，車輛安全審驗中心應先行採認及接受 ECE 及 EC 安全合格證明，無需做額外的測試。在達到此最終目標前，對車輛及其零組件檢驗的要求，應僅限於引進全新的車型；對於年度車型改版的測試要求，則立即免除。促進道路安全，本是車輛製造商在推出新車型或改版之主要目的，如因重複測試耽擱了更安全的車型上市，不僅有損消費者權益，亦有違促進道路安全之原意。</p> <p>2. 進口中古車的安全性：為了確保車輛安全，中古車進口時應符合等同進口新車的安全監管標準。</p>	<p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、辦理情形：</p> <p>(一)現行我國車輛安全法規係調和聯合國 UN/ECE 法規導入國內實施，與歐盟作法相同，且我國亦有認可歐盟地區檢測機構及接受檢測報告重新簽發等配套制度，已無重複檢測問題。</p> <p>(二)另基於平等互惠原則，為進一步簡化雙方車輛型式安全審驗程序，交通部已透過台歐盟經貿諮商會議架構，與歐盟執委會研議相互採認彼此核發之車輛型式安全審驗合格證明之可行作法，並將初步構想資料於 99 年 9 月 30 日提供歐盟相關人員研參。經 99 年台歐盟經貿諮商汽車工作小組視訊會議討論，歐盟已承諾詳加評估後儘速回復我方，目前仍待歐方回應具體可合作方案之立場。</p> <p>(三)交通部仍將俟歐方回應具體可合作方案之意見後，持續與歐盟洽商相互承認合格證明之可行作法。</p> <p>二、未來規劃：</p> <p>交通部將基於平等互惠原則，廣續與歐盟就相互承認彼此核發之車輛型式安全審驗合格證明之可行作法進行討論。</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、目前進度：</p>



議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>(一)交通部對進口國外舊車申請車輛型式安全審驗係採逐車少量安審方式辦理，進口商或進口人均應個別檢附相關申請資料及檢測或審查報告向審驗機構提出審驗申請，與歐盟、日本、澳洲等大部分是由政府實施認證國家之作法相同。</p> <p>(二)另依車輛型式安全審驗管理辦法規定，車輛型式安全審驗之申請者應檢附之各車型其應取得之個別檢測項目檢測或審查報告，其與檢測或審查報告所有者得為不同，但申請者與報告所有人不同時，另應檢附報告所有者授權同意之證明文件，且前開檢測或審查報告須完全符合財團法人車輛安全審驗中心律定 25 項參數，方認定可共用同一份檢測或審查報告，亦與歐洲商會建議方向相同。</p> <p>二、未來規劃： 交通部持續督請審驗機構財團法人車輛安全審驗中心依規定確認申請者檢附之各車型其應取得之個別檢測項目或審查報告。</p> <p>2. 涉及法規 車輛型式安全審驗管理辦法</p>
5. 仍未開放國外測試實驗室認證的項目	應開放歐洲測試實驗室取得認證，第一步優先開放其執行小客車的車輛安全審驗，第二步則開放車輛安審完整測試項目。	<p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、辦理情形：</p> <p>(一)現行交通部車輛安全檢測基準包含 72 項檢測項目及 1 項車輛規格規定，其中 72 項檢測項目均已開放國外檢測機構得依規定申請認可執行檢測，另車輛規格項目原則均係由</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>各國公路主管機關(或委託之審驗機構)核定管理，在歐盟亦非檢測機構得申請認可之檢測項目，我國作法與歐盟國家作法並無差異。</p> <p>(二)交通部已請委託之審驗機構-財團法人車輛安全審驗中心研議開放檢測機構申請小客車規格檢測之可行性，並已有初步構想。</p> <p>二、未來規劃： 交通部將會同審驗機構-財團法人車輛安全審驗中心邀集相關業者公(協)會等單位，持續檢討研議檢測機構得申請認可執行小客車規格檢測之實務可行作法。</p> <p>2. 涉及法規 車輛型式安全審驗管理辦法</p>
6. 古董車特別法規	1. 參考國際最佳實務訂定適用於古董車的特別法規以允許古董車的修復與牌照（臨時牌或永久牌）。	<p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、目前研議：</p> <p>(一)交通部 103 年 10 月 20 日及 104 年 5 月 26 日 2 次召會研商會議結論，將朝向建立古董車領用牌照管理制度，以帶動國內古董車活動並形成新興產業發展。</p> <p>(二)交通部考量古董車本身特殊性及其有配套異於一般車輛使用之管理，研議核發特殊號牌使用。</p> <p>二、未來規劃：</p> <p>交通部將會同審驗機構財團法人車輛安全審驗中心邀集相關業者公(協)會等單位，持續檢討研議國內開放古董車行駛道路之實務可行作法。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>2. 交通部應針對提出申請的古董車（車齡超過 35 年）製造商、當地或國際進口商予以認證以作為古董車在台灣註冊及使用之依據。</p> <p>3. 對於古董車申請登記和使用許可時的安全和環保標準的要求應等同於該古董車原生產日期當時的相關要求（例</p>	<p>2. 涉及法規            道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、車輛型式安全審驗管理辦法</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃            一、目前研議：            （一）古董車應與車齡老舊車輛有別（至少具高車齡及高收藏價值特性），參考國外認定標準訂定相同之國內認定條件規定，原則以車齡 35 年以上且經認定具收藏價值，車輛符合國內古董車適路性評鑑認證基準之車輛為主。            （二）古董車認定作業：應檢附原廠出具古董車證明文件，或經交通部認可單位（如國內外古董車協會）出具符合古董車認定條件之證明文件，如遇認定疑義可提請審驗機構邀集相關單位召會認定。            二、未來規劃：            交通部將會同審驗機構財團法人車輛安全審驗中心邀集相關業者公（協）會等單位，持續檢討研議國內開放古董車行駛道路之實務可行作法。</p> <p>2. 涉及法規            道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、車輛型式安全審驗管理辦法</p> <p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃            有關環保及耗能法規，宜請行政院環境保護署及經濟部能源</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
	<p>如：在 1988 年 1 月以前針對二氧化碳、噪音或燃油節約標準並無相關規定與要求)。</p>	<p>局配合完成權管污染、噪音、耗能法規有關行政程序。</p> <p>環保署</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>污染管制：</p> <p>一、依空氣污染防治法第 34 條規定使用中車輛無論國產或進口，均須逐車完成檢驗，且需符合現行交通工具排放空氣污染物之排放標準。</p> <p>二、為加速改善空氣品質，本署政策不宜單對老舊車輛放寬法規規定，以維護我國國人健康。</p> <p>噪音管制：</p> <p>一、依噪音管制法第 11 條規定使用中機動車輛無論國產或進口，均須逐車完成檢驗，且需符合現行使用中機動車輛噪音管制標準。</p> <p>二、為維護民眾健康安寧，本署政策不宜單對老舊車輛放寬法規規定，以維護國人生活安寧。</p>
	<p>4. 古董車的使用限制不宜過多，僅規定確有必要者，如禁止其在高速公路和快速道路上使用。</p>	<p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、目前研議：</p> <p>(一)原則禁止行駛高速公路及省道快速公路，例外申請許可。</p> <p>(二)地方道路由各道路主管機關考量，原則不訂通案管制規定。(道路交通安全規則不訂通則規定)</p> <p>(三)限於古董車舉辦相關聚會活動之例假日行駛使用，不得於</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>非假日或通勤行駛使用。</p> <p>(四)原則限於車籍所在地縣(市)行駛，例外經申請許可得跨縣(市)行駛使用，行駛於車籍所在地縣(市)範圍外之道路，應事先向公路主管機關或市區道路主管機關申請許可。</p> <p>(五)古董車不得載運貨物或進行相關商業行為。</p> <p>二、罰則</p> <p>領用古董車特殊牌照之車輛，未依規定不在指定路線或規定區域內行駛，或載運客貨收費營業，牌照應扣繳註銷。</p> <p>三、未來規劃：</p> <p>交通部將會同審驗機構財團法人車輛安全審驗中心邀集相關業者公(協)會等單位，持續檢討研議國內開放古董車行駛道路之實務可行作法。</p>
	<p>5. 古董車的使用時間以節慶假日／週末及特殊的古董車活動時間為主，但不應限制其於其他時間使用；除此之外，對於已領有牌照的古董車之使用不應再有進一步的限制。</p>	<p>交通部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>一、目前研議：</p> <p>(一)原則禁止行駛高速公路及省道快速公路，例外申請許可。</p> <p>(二)地方道路由各道路主管機關考量，原則不訂通案管制規定。(道路交通安全規則不訂通則規定)</p> <p>(三)限於古董車舉辦相關聚會活動之例假日行駛使用，不得於非假日或通勤行駛使用。</p> <p>(四)原則限於車籍所在地縣(市)行駛，例外經申請許可得跨縣(市)行駛使用，行駛於車籍所在地縣(市)範圍外之道路，應事先向公路主管機關或市區道路主管機關申請許可。</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>(五)古董車不得載運貨物或進行相關商業行為。</p> <p>二、罰則： 領用古董車特殊牌照之車輛，未依規定不在指定路線或規定區域內行駛，或載運客貨收費營業，牌照應扣繳註銷。</p> <p>三、未來規劃： 交通部將會同審驗機構財團法人車輛安全審驗中心邀集相關業者公(協)會等單位，持續檢討研議國內開放古董車行駛道路之實務可行作法。</p>
	<p>6. 進口古董車的進口稅率應參考歐洲的稅率；歐洲各國由於將古董車視為文化遺產，因此降低了其對古董車的課稅。</p>	<p>財政部</p> <p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>(1)海關進口稅則尚無對「古董車」設置專屬稅號，依據世界關務組織(WCO)制定之國際商品統一分類制度，稅則第97章所稱「古董」指年代超過一百年之古董，惟不包括古董車在內，爰古董車倘具有一般機動車輛特性，宜按稅則第87章有關機動車輛分類原則歸列，先予敘明。</p> <p>(2)有關建議調降古董車關稅一節，鑑於關稅調降涉及國內產業政策及財政稅收，貴商會倘認確有調降關稅必要，可填具「海關進口稅則修正建議表」研提建議調降關稅具體理由，財政部關務署將徵詢相關主管機關意見，並依行政院訂定「稅式支出評估作業應注意事項」相關規定辦理。</p> <p>2. 涉及法規 海關進口稅則</p> <p>交通部</p>

議題	建議	主管單位 辦理情形暨未來處理方向
		<p>1. 目前進度及未來規劃</p> <p>有關古董車進口及登檢領照所涉關稅、貨物稅、使用牌照稅之徵收及稅額，請財政部俟完成開放後轉行所屬配合依現行進口車輛規定辦理。</p>