



台北市日本工商會

2024

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

目次

1 . 前言	73
2 . 主要政策建議 「為台日經濟無縫合作發展並加以實現的建議」	74
第1章 台日合作的願景	76
1. 貨物的雙向流通	76
2. 金錢的雙向流通	76
3. 人民的雙向交流	76
第2章 實現願景的要點	77
第3章 為實現願景的建議	78
1. 使制度完善	78
(1) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘	78
(2) 建立容易互為參進、投資的制度	79
(3) 推行透明且彈性的政策	79
(4) 建立協助人民往返台日的制度	80
2. 優化投資環境	80
(1) 解決「五缺」問題	80
(2) 建立穩定的兩岸關係	82
(3) 建構開放且強韌的資本市場	82
3. 加強合作(產業)	83
(1) 擴大商機、發展新產業	83
(2) 台日合作開拓第三國市場	85
4. 加強合作(人才)	85
(1) 安排學生間的交流機會	85
(2) 安排企業間的交流機會	86
3 . 針對2023年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之台北市日本工商會評價報告	87
4 . 2024年「白皮書」請求事項一覽表	89
5 . 2024年請求事項	91
【1】1. 使制度完善之(1) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘	91
【2】1. 使制度完善之(2) 建立容易互為參進、投資的制度	95
【3】1. 使制度完善之(3) 推行透明且彈性的政策	98
【4】2. 優化投資環境之(1) 解決「五缺」問題	114
【5】3. 加強合作(產業)之(1) 擴大商機、發展新產業	117

1. 前言

台北市日本工商會提交台灣政府「白皮書」之由來，始於2008年提出之「建議書」，而自次年2009年10月初次提交「白皮書」予台灣政府以來，今年已邁入第十六年。

目前我們工商會有約500家企業的會員，從各家會員企業提出的請求得以以建言的方式提交給台灣政府，對於身處在世界情勢與經濟動向前景不明的時代背景下，在台灣每日奮鬥不懈的日系企業來說，亦是十分寶貴的機會。在此再次向協助編輯此白皮書的本會會員及事務局成員，以及總是認真回應我方白皮書的台灣政府表達深摯的謝意。

關於2023年版白皮書，在前半部的「主要政策建議」中，提出了「台日合作的目標及為實現目標的建議」。而後半部的個別請求事項的55項議題之中，評估為A/A-評價的有29項，可謂得到十分有意義的成果。

對於超過半數的個別請求事項，都可見到相對令人滿意的改善。尤其是放寬日本東北五縣產品之進口管制措施此一長年的課題已逐漸實現，特別值得一提。

今年2024年版的白皮書亦分為兩部分，前半部的「主要政策建議」中，由去年提出的作為共識的「台日合作的目標」更前進一步，以台日經濟無縫合作並共同發展作為目標。以活化貨物・金錢・人民的流通為其具體的願景，並在擴大貿易・投資・人民的往來方面，各自設定了2030年希望達成的數據目標。而作為實現願景的要點，提出了完善制度、優化投資環境、加強在產業與人才培育方面的合作等相關具體建議。

後半部則為「個別請求事項」，是彙整了各部會所提出之請求事項，包含新增之14個項目及延續去年度尚未解決之30個項目，共有44個項目。今年度白皮書將請求事項以與「主要政策建議」的內容的關聯性來分類，對應其中的三個方面為中心來整理，希望嘗試進一步提高其訴求力度跟實效性。

對於白皮書提出的各項議題及建議，衷心期盼經由今後與台灣政府各部會的積極的交流，將其一項一項實現，進而實現白皮書所提出的願景，達到進一步強化台日合作與共同發展的目標。

台北市日本工商會
理事長 村田 温

2. 主要政策建議

「為台日經濟無縫合作發展並加以實現的建議」

第1章 台日合作的願景

1. 貨物的雙向流通
2. 金錢的雙向流通
3. 人民的雙向交流

第2章 實現願景的要點

第3章 為實現願景的建議

1. 使制度完善
 - (1) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘
 - (2) 建立容易互為參進、投資的制度
 - (3) 推行透明且彈性的政策
 - (4) 建立協助人民往返台日的制度
2. 優化投資環境
 - (1) 解決「五缺」問題
 - (2) 建立穩定的兩岸關係
 - (3) 建構開放且強韌的資本市場
3. 加強合作（產業）
 - (1) 擴大商機、發展新產業
 - (2) 台日合作開拓第三國市場
4. 加強合作（人才）
 - (1) 安排學生間的交流機會
 - (2) 安排企業間的交流機會

主要政策建議之整體架構

台日經濟無縫合作並共同發展			
	貨物	金錢	人民
現況	歷史最高貿易金額 台灣對日出口貿易金額：約336億美元 (2022) 日本對台出口貿易金額：約518億美元 (2022)	歷史最高投資金額 台灣對日投資金額：約45億美元 (2016) 日本對台投資金額：約20億美元 (2020)	歷史最多人次 台灣人訪日人數：約489萬人次 (2019) 留學生人數：9,584人 (2019) 日本人訪台人數：約217萬人次 (2019) 留學生人數：5,932人 (2018)
2030年目標	雙方交易金額增為1.5倍 台灣對日出口貿易金額：500億美元 日本對台出口貿易金額：750億美元	持續達到歷史最高投資金額 台灣對日投資金額：20億美元/年以上 日本對台投資金額：20億美元/年以上	○台灣人訪日 維持總人次，學生及商務往來增加 訪日人數：500萬人次/留學生人數：2萬人 ○日本人訪台 總人次、學生、商務往來均增加 訪台人數：300萬人次/留學生人數：1萬人
願景	1. 建立可實現貨物、服務自由流通的制度 2. 締造一個可安心投資的環境 3. 透過企業間的合作強化台日供應鏈 4. 安排學生間及企業間的交流機會 5. 行政上的彈性政策		
實現願景的要點	1. 使制度完善 2. 優化投資環境 3. 產業 4. 人才		
建議	加強合作 透過簽署協定，並修訂制度，以對貨物及服務的流動有所助益 > 台日間簽署全面經濟夥伴協定，並使台灣能儘早加入CPTPP > 調降關稅，消除非關稅壁壘（食品及日用品等相關進口管制） > 建立容易互為參進、投資的制度 > 提高研發費等對於台日間投資的優惠稅制與補助金 > 簡化許認可制度相關行政程序（無紙化、設置單一窗口、支援多國語言等） > 推行透明且彈性的政策 > 建立協助人民往返台日的制度（縮短辦理入境手續時間） > 解決缺電、缺水、缺人才、缺工業用地等「五缺」問題 > 穩定供電、供水，進行工作型態的改革與提高勞動生產力以招攬高階人才，引進更多外籍勞工，透過人力精簡、無人化確保勞動力，並確保工業用地 > 建立穩定的兩岸關係，以避免阻礙投資判斷的作成 > 建構開放且強勁的資本市場 > 透過技術合作及企業間擴大商機、發展新產業 > 半導體、AI/產業、再生能源及節能相關產業、再生醫療及生技產業 > 台日合作開拓第三國市場 > 安排學生間的交流機會 > 使國、高中生見習旅行等更加踴躍 > 使留學支援、實習制度完善等以協助其於留學國家就業 > 安排台日企業間的人才交流機會（半導體產業及生技產業等尖端領域的雙向商業交流）		

第 1 章 台日合作的願景

台日經濟長期建立密切關係至今。在這樣的關係下，台日間近年來尤以半導體、能源、消費者對企業商務模式（C2B）領域上的合作日趨頻繁，例如：日商擴大在台投資或事業、台積電於熊本設廠及力積電於宮城設廠等。日本與台灣不僅距離相近，在各種產業領域上亦處於供應鏈互補的關係，未來如進一步加強、深化合作，將促進台日經濟共同發展。

今年的白皮書，將針對深化台日間在該等產業方面的合作上所謀求的理想作法，提出建議。而為了深化產業合作，未來需使台日間之經濟能更加無縫連結。因此，本會在此提出建議，期請雙方以產業三大要素貨物、金錢、人民的雙向流通、交流更加活躍為未來的共同目標，並攜手實現。

1. 貨物的雙向流通

台灣對日出口額於對外出口貿易總額中排名第四名，與新加坡幾乎相同；而日本對台出口額於對外出口貿易總額中亦排名第四名，與韓國幾乎相同。其中，歷年最大出口額均落在2022年，台灣對日出口約336億美元，日本對台出口則約518億美元。

未來將透過強化台日間的供應鏈，並實現貨物的無縫流通，盼於2030年達到歷年最高金額約1.5倍的目標。具體而言，即台灣對日出口額以500億美元為目標，日本對台出口額以750億美元為目標，藉此使台日間的貿易更加活躍。

2. 金錢的雙向流通

台灣對日投資金額於對外投資總額中排名第十四名，與菲律賓幾乎相同；而日本對台投資金額於對外投資總額中則排名第二十三名，與南非共和國幾乎相同。其中，有關歷年最高投資金額，台灣對日投資金額在2016年，達到約45億美元，而日本對台投資金額則在2020年，達到約20億美元，離雙方互為主要海外投資國家，尚有很大的成長空間。

期待未來台日間於半導體領域等各種產業領域的雙向投資能持續地活躍，盼於2030年後，台日間每年均能持續達到歷史最高20億美元的投資金額。

3. 人民的雙向交流

在人民的雙向交流上，則較貨物、金錢來得活躍。尤其是，台灣的訪日人數居冠，在疫情前2019年曾創下歷史最多人數，約489萬人次。而日本的訪台人數則位居第四，亦同樣於2019年創下歷史最多人數，約217萬人次。然而，目前以觀光目的交流為主，基於商務目的或可促進未來台日合作的留學生等，尚有很大的成長空間。關於留學生，台灣赴日留學人數，於2019年創歷史最多人數，為9,584人，而日本來台留學人數，

則於2018年創歷史最多人數，為5,932人。

透過人民的交流能提高台日彼此間的認識及加深彼此間的瞭解，這也是促進經濟活動蓬勃發展並擴大投資及貿易的重要因素。因此，未來的目標將使台灣的總訪日人數維持歷史最多人數紀錄，同時加強經濟合作以使商業往來更加頻繁、增加留學生人數以促進未來的台日合作。具體而言，希望於2030年達到訪日人數500萬人次、至日本留學人數2萬人的目標。而日本對台方面，則以增加總訪台人數、商業往來、留學生人數為目標。具體而言，希望於2030年實現訪台人數300萬人次、至台灣留學人數1萬人的目標。

第 2 章 實現願景的要點

實現願景上，有五大要點，即：「1. 建立可實現貨物、服務自由流通的制度」、「2. 締造一個可安心投資的環境」、「3. 透過企業間的合作強化台日供應鏈」、「4. 安排學生間及企業間的交流機會」、「5. 行政上的彈性政策」五點。

關於第 1 點建立可實現貨物、服務自由流通的制度，尚有很多亟待解決的問題，例如：台日間簽訂經濟夥伴協定及調降關稅、消弭非關稅壁壘等。第 2 點優化投資環境，特別是從擴大日本對台投資的觀點來看，希望解決所謂缺電、缺水、缺人才、缺工、缺地等「五缺」問題及穩定兩岸關係等，締造一個可使日商安心投資台灣的環境。第 3 點透過企業間的合作強化台日供應鏈，期盼台灣政府不僅在目前積極支持發展的半導體及AI產業上，更能加強再生能源及生技等各種領域的合作、開拓第三國市場。第 4 點安排學生間及企業間的交流機會，則希望台日合作開設人才培育課程及增加學生間雙向交流的機會等。第 5 點行政上的彈性政策，則需以前述建議為基礎，因應全球化時代制定透明的制度，並修訂法規以符合實務等。

本章五個要點與第 3 章各項建議具有關聯性，如下表所示。未來，希望台灣政府能參考第 3 章後所詳述的建議，逐步推動具體政策。

第 2 章 實現願景的要點	第 3 章 為實現願景的建議
1. 建立可實現貨物、服務自由流通的制度	1. 使制度完善
2. 締造一個可安心投資的環境	2. 優化投資環境
3. 透過企業間的合作強化台日供應鏈	3. 加強合作（產業）
4. 安排學生間及企業間的交流機會	4. 加強合作（人才）
5. 行政上的彈性政策	與所有建議有關 ※尤與1. 使制度完善的（3）「推行透明且彈性的政策」有關

第3章 為實現願景的建議

1. 使制度完善

貿易相關競爭條件及對於投資的優惠措施、支援人民往來的制度、機制不如其他國家，將可能成為阻礙台日間進行貨物、金錢、人民流動的因素。為了促進台日間無縫合作，本會針對如何使經濟夥伴協定及支援投資、人民往來制度等更趨完善，提出建議。

(1) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘

● 簽署經濟夥伴協定

民主陣營與威權陣營的對立，可能擴及雙方經濟上的對立，甚至逐漸波及企業間的貿易。台灣與中國簽署的ECFA於2024年後針對多項稅目產品中止關稅減讓措施，此不僅不利於台商，亦對日商造成影響。在區域間均紛紛簽署經濟夥伴協定時，台灣貿易相關制度相對落後的情形，將有礙於日本等外資的引進或擴大貿易。為了台灣經濟的穩定及發展，與其他國家簽署經濟夥伴協定至關重要。

台灣已與紐西蘭、新加坡等國簽署經濟夥伴協定。我們希望台日雙方政府亦能儘早簽署全面經濟夥伴協定。在此情形下，我們希望透過免徵／調降關稅的稅目產品包括農產品等多項稅目產品，促使台日間貨物進行無縫交易。

此外，台灣政府為與第三國等國簽署經濟夥伴協定，已於2021年申請加入跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP）。我們希望台灣政府繼續向其他國家尋求支持加入，同時希望日本政府表態支持台灣政府，盼台灣能儘早加入CPTPP。

● 調降關稅、消弭非關稅壁壘

台日在貿易上是重要夥伴。實際上，台日雙邊貿易進出口總額持續攀升，於2022年再創歷史新高。從品項來看，台灣具優勢的半導體產業、日本具優勢的電子零件及機器類、化學品／材料的進出口均蓬勃發展。

另一方面，由於佔彼此貿易出口額的比例仍未滿10%，因此貿易上尚有進步的空間。尤其是，調降、取消進口關稅，應可有效拓展台日間的貿易。本會針對汽車零件、日本酒或燒酎等部分酒類商品，將另以個別請求事項提出建言。

並且，積極使食品及日用品等一般消費性商品進出口，將為消費者帶來更直接的利益，亦能加深台日友好關係。我們瞭解食品及日用品等的進口須制定一定的規範以確保安全性，惟台灣對添加物等物質的管制與歐盟及美國、日本等國迥異，進而阻礙日本產品等外國產品進口。為了提供台灣消費者更多樣化的選擇，希望台灣政府遵循國際規範的方式進行管理，例如：定期確保是否與

國際管制品項一致等。另外，希請確保開放且透明、公正的許認可、審查制度，例如：明訂管制品項的依據。

此外，感謝台灣政府對於本會所提出放寬禁止進口福島縣等五縣生產食品的進口管制措施的相關建議，已進行對應。期盼儘早取消管制措施，透過食品進一步加深台日友好關係。

（2）建立容易互為參進、投資的制度

● 提高投資的優惠稅制與補助金

台日間基於保護、促進投資的目的，於2011年簽署台日投資協議。最近，台灣赴日直接投資部分，則以台積電於熊本縣投資興建半導體製造廠備受矚目。

然而，台日雙向投資佔各自對外投資的比例，扣除企業收購等暫時性因素的年份後，均僅幾%左右，甚至有好幾年更是只有不到1%的極低比例。台灣於2023年施行台版晶片法案後，支持各國企業在台從事研發及設備投資，惟其適用對象及金額、規模等適用條件仍存在問題，因此日商尚無適用台版晶片法案的新投資案。此外，縱使適用台版晶片法案，稅制優惠的利益是在提列盈餘後才享有，因此亦需就先發生的資金負擔減輕措施進行研議。

因此，我們希望台灣政府對於包括新創公司在內各產業的企業，能以放寬適用條件及提供補助金等協助其參進、投資台灣。例如：放寬研發費或設備支出所要求的門檻、及對日本半導體事業提供補助金等協助，將減少日商投資決策的阻礙，並成為吸引其來台從事研發、拓展事業或投資設備的誘因。

● 簡化許認可制度相關行政程序

在台從事上述貿易或投資時，需取得法人設立、用地取得或環評、進出口等各種許可，惟因申辦程序繁瑣，且辦理上亦有可能遇到行政上無法順利進行的情形，以致於展開新事業比預期費時。此外，許多程序僅接受以書面及中文辦理，因而增加外資企業進軍台灣的負擔，甚至造成阻礙。

為使日商順利拓展事業，懇切希望台灣政府能在辦理各種行政程序上提供支援以俾順利辦理，例如：接受線上申請以推動無紙化、台日間單一申請窗口、程序文件支援多國語言等。

（3）推行透明且彈性的政策

隨著全球化的腳步，外資企業投資台灣的機會與日俱增。在此情形下，從保護台灣國內產業及保障安全上的角度來看，本會可以理解台灣政府對於國外來台

投資須制定一定的政策或規範。惟另一方面，卻可能給予台灣國內產業及特定產業過多優惠。

例如：台灣為推廣再生能源而投入離岸風力發電的開發，並對此制定「國產化要求」，但實際上，有很多案例難以在台灣國內採購到符合要求、標準的零組件等，而造成進程延遲。雖然日商對投資台灣離岸風力發電有高度興趣，但過度「要求國產化」將阻礙其擴大在台投資。

推行如此缺乏透明、彈性的政策，將降低日商等外資企業投資台灣市場的誘因。懇請台灣政府不以保護台灣國內產業制定政策，而因應全球化時代制定透明的規範，並修訂法規符合實務等採取彈性因應對策。

(4) 建立協助人民往返台日的制度

隨著貨物、金錢流通而使商業活絡，亦使人民交流更加頻繁。為使台日國民能在兩地間無縫移動，順利辦理機場通關手續至關重要。在此情形下，對於台灣政府使持有居留證者從日本入境台灣時，可使用自動出入境審查系統快速通關，大幅縮短出入境時間，本會在此謹表謝意。

另一方面，商務出差人員及觀光客在入境審查上較為費時。對此，懇請台灣政府亦能針對所有持日本國籍入境者設立自動出入境審查系統或設置快速通關通道，以縮短辦理入境手續時間等，協助其順利辦理出入境手續。

同時，本會希望日本政府亦能提出相同的支援政策，使訪日台灣人可更快速入境日本。

2. 優化投資環境

日商積極投資台灣，將可對台日間貨物、金錢、人民的流動有所助益。然而，日商對於台灣的投資環境有三點感到憂心。第一點是，產業界所謂「五缺」問題，即：缺電、缺水、缺人才、缺工、缺地。本會懇請台灣政府能儘快解決這些問題，這是本會在事業投資上的最低要求。第二點是，兩岸關係不穩定。地緣政治關係上的穩定與安全，在商務往來上有高度重要性。最後一點是，資本市場的全球化。建構一個使國外投資人可安心投資的法律制度及市場，對台灣的產業培育極為重要。

謹針對上述三點提出建議如下：

(1) 解決「五缺」問題

● 解決缺電問題

這幾年，台灣似乎每年均發生大規模停電，對於供電的穩定性令人越發不

安。在電力需求持續不斷增加之下，由於今後以半導體為主軸的設備投資增加、外資企業進軍台灣、台商回流投資等，預估電力需求勢必有增無減。

台灣政府推動再生能源作為供電方式，以取代核能發電，但發電量的成長率卻跟不上高用電量。並且，提高再生能源占比造成輸配電網負荷增加的問題，亦令人感到憂心。

此外，往碳中和邁進的措施當然亦十分重要。然而，本會希望台灣政府能優先達成供電穩定，這是事業經營上的大前提。台灣與日本在能源資源較為匱乏下，必須尋求新的能源供應方式一點上非常相似，亦時常互相支援。例如：為兼顧穩定供電與減輕環境負荷，其重要措施是在現有的火力發電廠引進脫碳設備與採行氨氫混燒等。此外，提高輸配電網的韌性亦十分重要，例如：推動電力系統的整頓與維修、建置蓄電系統與智慧電網等。

希請台灣政府儘速且徹底地採取因應措施。

● 解決缺水問題

缺水問題不僅對日商，對屬於台灣主力產業且需大量用水的半導體產業而言，亦屬一大問題。台灣政府雖已制定「緊急抗旱水源應變計畫2.0」，惟隨著半導體、AI產業的發展，預估未來工業用水需求將與日俱增的情形下，供水量有偏少的情形，確保穩定供水取決於天氣狀況，故中南部一直為缺水問題所苦。

為此，再次請求台灣政府著眼中長期，提出徹底解決的因應對策。例如：除透過疏濬等方式活化原有水庫以擴充蓄水量、調節地區間用水以及運用伏流水等措施外，亦建置再生水廠與海水淡化廠，以作為不受降雨量影響的供水架構，懇請就此進行研議。

● 解決缺人才、缺工問題

2022年的總和生育率極低，僅有0.87，且人口數仍持續下降中，故可預見高階人才等缺工問題將更加嚴重。懇請台灣政府基於填補人力缺口、提高每人的勞動生產力、促進人力精簡與無人化等三個角度，竭力解決此等問題。

首先，懇請引進更多外籍勞工以填補人力缺口。儘管台灣政府一直積極引進外籍勞工，缺工問題仍持續存在，因此尚需擴大引進。在美國，是由政府主導接納更多移民人口，以解決缺工問題。其因而有助於實質提高薪資、抑制通膨，形成提高消費的良性循環。如台灣亦積極引進外籍勞工，應可為經濟帶來良性循環。

再者，允許勞工多樣化的工作型態，可有效提高每人的勞動生產力。懇請台灣政府修訂法規及施行，以使白領勞工得選擇自身工作型態。須特別留意的是，過度保護勞工的解釋，將可能造成制度僵化、阻礙彈性且多樣化工作型態的落實。

此外，促進人力精簡、無人化，以創造不仰賴人力的社會為目標，亦可謂為解決缺人才、缺工問題的方法。對此，希望台灣政府能針對於製造業引進更多工業用機器人，並為其他主要產業開發／引進智慧型機械，同時提供稅制優惠及補助金，進行研議。

● 解決缺地問題

因應半導體產業等的發展及台商回流投資增加，以興建工廠等為目的的工業用地需求提高。並且，為推廣再生能源，建置大型太陽光電發電設施的土地需求亦隨之提高。

儘管台灣政府實行優先開發公有地及有效利用民間閒置土地等對策，惟缺地問題仍十分嚴重。實際上，向地方政府申請取得用地的程序中，時常發生程序中斷或停止。此外，因農業用地變更使用的管制嚴格，用地的變更使用並不易取得核准。

原因之一，可能是中央與地方缺乏協調。土地面積當然有限，在此情形下，仍希請中央與地方雙方能積極溝通，以達成土地利用最佳化，滿足大量的土地需求。

(2) 建立穩定的兩岸關係

近年來，因中國暫停進口台灣農漁產品及頻繁對台進行軍事演習等，加劇兩岸關係的緊張局勢。兩岸關係不穩的狀態，可能使日商赴台投資時視為重大風險，而阻礙其作出正面的判斷。

希望新政府上台後，亦能持續進行兩岸交流及對話，締造一個使民間業者安心從事具未來性投資事業的環境，建立安全且穩定的兩岸關係。

(3) 建構開放且強韌的資本市場

台股加權指數在台積電營收亮眼等背景下，近期創下歷史新高紀錄，而國外發行納入台股的投資信託商品亦因而有所增加。期盼透過招攬外資，增加企業資金調度方式的選擇，藉由企業積極調度資金而使投資活絡。

為此，有必要締造一個利於企業從事新投資的資金調度環境，例如：除提升

上市公司體質外，亦改善基金投資環境、及使企業利用信託方案使其持有的資產具流動性等。

藉由促使台灣企業的資訊揭露制度更加透明、公司治理優化，使投資人及欲與台灣企業合作的外商對台灣企業更深入瞭解，並促進台灣企業的全球化。

3. 加強合作（產業）

如同第2章「實現願景的要點」所述，在現今供應鏈遍布全球，貨物、金錢、人民均可跨國往來的時代，台日間如能更無縫且牢固的合作，將有助於提升台日的國際競爭力。為此，台日均有必要於各自的優勢領域或領先領域上互補、透過技術研究合作發展新產業、開拓新市場等共創雙贏關係。在此，謹針對加強台日間重要產業的合作、台日合作開拓第三國提出建議：

（1）擴大商機，發展新產業

● 半導體、人工智慧（AI）產業

近年來台灣在半導體產業的全球影響力益增，許多日商均向台灣採購半導體。另一方面，日本在半導體材料或半導體製造設備具有全球市占率的企業亦不在少數，可謂台日在半導體製造供應鏈上具有互補關係。此外，日本先進半導體製造（JASM）在熊本的第一家工廠已經開始營運，因台灣相關企業進軍九州地區或著手與大學間進行建教合作等，故其影響力開始廣泛傳播。日本政府也非常重視提升國內半導體生產技術或產能，未來日本半導體業界與台商間的合作需求應該會更加強勁。

此外，台灣早前因承作製造半導體等電子零組件、伺服器或電腦等電子設備，故擔任科技業界的硬體生產，而軟體開發或運用部分則是用戶人口眾多的其他國家處於領先地位。惟在「五大信賴產業」中，賴政府除提到半導體外，同時也有提到人工智慧產業，並在「晶片驅動臺灣產業創新方案（晶創臺灣方案）」中，規劃在十年內投資三千億台幣，藉此推動經由生成式人工智慧來創新各種產業、培育人才或促進民間投資等。實際上，近年來有國際科技公司採取行動並來台設置資料中心，預計未來將有更多科技人才或企業在台聚集，台灣以人工智慧技術的興盛作為契機，其在科技業界的影響力將不斷增強。而另一方面，人工智慧終究只是活用技術的工具，如何將其應用到產業或社會將是今後的課題。而在此應用中，日本在早前的數位轉型（DX，Digital Transformation）潮流中，於活用資訊科技（IT）或物聯網（IoT）技術加以建構社會基礎設施或開發軟體上，亦有眾多公司具有優勢。

因此，台日間透過更進一步鞏固並整合半導體或電子設備製造供應鏈，同時為人工智慧技術的應用進行技術合作或前導實驗等加以擴大合作範圍，藉此應該能夠使各種產業的發展或社會問題的解決等加以實現。尤其是全世界對於人工智慧應用方式尚處於摸索的階段。懇請台灣政府積極推動人工智慧相關企業的合作，以透過台日合作並利用雙方擅長領域的相乘效果，讓台日在人工智慧應用領域能夠發揮全球影響力。

● 再生能源、節能相關產業

台日雙方均發表於2050年前將溫室效應氣體排放量淨零，而溫室效應氣體排放量較多的電力部門，其綠色轉型（GX，Green Transformation）將會是無可避免的對策。雖然台灣政府規劃於2026年達成再生能源發電占比20%的目標，惟目前卻僅約10%左右，為了達成目標，台灣政府需引進更有強大推動力的再生能源。

在「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明」中，太陽能與風力被定位為未來再生能源的主要能源，且日商亦刻正參進此領域。而無論是太陽能或離岸風力，透過共享台日雙方培育至今的該等建造、運用經驗或技術秘竅，應可更加順利地推動引進太陽能或風力。此外，台日雙方亦正致力於氫能或氨能發電或碳捕捉、封存、再利用技術（CCUS）等領域的推展，並針對新能源的實際應用進行研究，且有可能在此領域進行技術合作或共同進行前導實驗等。

再者，日本從以前即已開始由政府民間共同推動節能，結果目前日本每人平均電力消費量有減少趨勢。另一方面，台灣以產業用電力消費為中心預計將會持續增加電力消費量，故必須採取節能措施以縮減電力消耗。懇請台灣政府就具體訂定電力消耗縮減目標等，能夠更進一步推動節能。

鑑於上述情形，對於積極推動引進日商所擁有的再生能源或節能技術等，懇請台灣政府能夠給予支援。期待今後台日更加一同加速致力於實現脫碳社會。

● 再生醫療、生技產業

立法院於2024年6月三讀通過「再生醫療雙法」，亦即「再生醫療法」與「再生醫療製劑管理條例」。因此，預期台灣今後將逐步擴展再生醫療技術更進一步的研發及應用在醫療或醫美現場。而日本不僅在再生醫療具有國際先進技術，對於醫美等的臨床活用亦較為活躍，就日本再生醫療或再生美容醫療的技術或技術秘竅，台灣企業寄予高度關注、或對於製藥領域的CDMO（委託開發暨製造服務），台灣企業承作意願也很高。

另一方面，台灣政府刻正推行根據個人遺傳基因編碼、生活習慣等的精準衛生保健，可望未來根據基因組學資訊加以預測或預防疾病風險，並發展個體化醫學領域。台灣二十多年來在人體生物資料庫已累積二十萬人以上的基因樣本或資訊外，日本也正在落實健康醫療數據的統一管理，作為今後課題。於此等預計在未來市場將大有成長的再生醫療及再生醫美或於全球亦較為新穎的個體化醫學領域中，為藉由台日合作並活用雙方擅長領域，以實現雙方彼此的發展，懇請台灣政府就企業媒合、資訊提供或放寬管制等也能提供支援。

（2）台日合作開拓第三國市場

台灣政府推動的「新南向政策」，其目標對日本而言也是經濟合作上不可或缺的重要地區。該地區華僑眾多，而台商了解中文且通曉華僑的商業習慣，故與台商合作進軍，對日商而言有助於擴大並深化市場。若台日供應鏈進一步緊密合作，則不僅在所述地區，在歐洲或美國等以半導體為首在國際供應鏈上佔有一席之地之地區，亦能期待未來台日合作打入市場的可能性。

首次參進前述地區或已進入市場的企業，擬擴大事業版圖時，若能活用台日雙方合作夥伴的企業網路或供應鏈，則可望更加順利進軍市場或推展事業。目前台日雙方透過「第三國市場合作委員會」在醫療與健康領域合作進軍東南亞市場，但如何媒合到最合適的企業，以及克服語言及商業習慣的差異，往往是台日合作上的課題。因此希望政府向企業提供資訊、增加媒合機會、分享成功案例等，藉此進一步擴大醫療與健康領域的合作關係，並拓展至其他產業領域。

4. 加強合作（人才）

如同前述，台日的民間交流向來非常蓬勃，特別在觀光方面，雖尚有部分問題存在，例如等待日本人對國外旅遊的需求復甦等。但雙方不須簽證即可往來，加上政府與媒體積極宣傳，讓雙方成為對方熟悉的旅遊勝地。然而除了觀光以外，教育機構或企業上的人才合作，尚有進一步加強的空間，故本會提案如下。

本會認為前述人才培育事宜有助於台日關係永續發展，是極為重要的措施。

（1）安排學生間的交流機會

● 使國、高中生見習旅行等更加踴躍

見習旅行可能是年輕人第一次接觸外國的機會，且一般而言多半有機會和參訪的學校進行交流，較一般旅行更能深入了解當地，而有親身體驗。根據日本修學旅行協會調查，2019年日本校方承接的見習旅行以台灣26.6%最多，而

日本學校至國外見習旅行的地點亦以台灣最多，佔25.2%。乍看之下見習旅行在台日交流上已相當成熟，但國外見習旅行本身即是少數，尚有許多擴大交流的空間。台日在見習旅行的型態上有許多不同之處，懇請台灣政府協助擴大並充實學校間的交流機會、提供資訊，以及擴大見習旅行以外的語言研習等選項，以吸引更多日本學校來台見習旅行。為達成此一目標，宣傳時或許可考慮強調地理位置與日本相近，以及文化上與日本有許多相似之處等，降低人們對出國的門檻，使台灣成為如同沖繩及九州等主流的見習旅行地點。

● 使留學支援與實習制度完善

為使更多學子能選擇來台留學或前往日本留學，懇請政府增加提供資訊的機會，並進一步擴大推動交換留學的合作學校，促使大學留學更加踴躍。台日雙方的大學各有不同強項與先進的研究領域，但很難說具有高知名度。從語言學習上進一步深入，在半導體等理工方面等更專業的領域推廣留學，可望帶來更深更廣的交流。此外，為達成前述目標，需要政府與各界團體提供充足的獎學金與資訊。思考獎學金計畫的架構時，其不僅是金錢上的支援，亦包含受獎學生間的交流機會。

此外，台日的留學生未來可能肩負日商拓展台灣市場或台商拓展日本市場的重任。然而學生畢業後直接在當地就業，或台灣人在日本完成學業後進入台灣的日商工作時，目前幾乎全靠個人自行努力。在此懇請政府擴大並充實就業機會，建構媒合留學生與企業實習或就業的平台，並積極促使企業採用多樣化人才，使其在職涯中得以發揮留學經驗。

（2）安排企業間的交流機會

在加強合作（產業）的段落中，本會已就產業與商務上的合作提出建議，但前述事項奠基於各家企業間的人才交流。舉例來說，特別在半導體產業或生技產業等尖端領域中，台日企業間的關係或許可透過企業與大學或研究機構間的外派或研習等形式引進人才、學習技術或專業秘竅及最新案例，或是共同進行研究開發等。前述事項若能實現，將帶來極大益處，但仍有許多應克服的門檻，例如：媒合適合的企業與機構以及語言、成本等等。懇請台灣政府創造機會，提供補助或優惠制度消除前述門檻、創造資訊交流機會實現前述目標、或提供國際展覽等積極交流人才的機會。

3. 針對2023年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之 台北市日本工商會評價報告

一、本會針對2023年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2023年10月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2023年「白皮書」之個別請求事項54項目（共55小項），針對台灣政府各部會給予之個別回覆，以及在6月7日、21日由國家發展委員會舉辦的個別工作會議的討論，與在8月6日由國家發展委員會主持的全議題協調會議的討論結果，由提出個別請求事項的企業及其所屬部會做出了以下的評價。

A 評價	：	5項	佔全體之比率為	9%	（2022年 16%）
A－評價	：	24項	佔全體之比率為	44%	（2023年新設分類）
B 評價	：	12項	佔全體之比率為	22%	（2022年 66%）
C 評價	：	14項	佔全體之比率為	25%	（2022年 18%）

關於 A、A－、B、C 評價：

A 評價：已獲政府具體回覆及進展，並回覆為「已實施」或「承諾實施」等，可望早期獲得解決之項目

A－評價：政府回覆有所進展，尚須持續觀察今後的進展、具體實施情況之項目

B 評價：政府回覆無具體進展，回覆為「研議中」、「審議中」等，今後亦須持續交涉之項目

C 評價：政府回覆為「無法同意」、「困難」、「未答覆」等，無具體進展之項目

推測造成以上結果之可能因素如下。

2023年新設的 A－評價有24項佔最多數。此前 B 評價的定義很廣，常常佔據一半以上的項目，因此將處於實際上有所進展但仍需觀察今後具體實施的階段的項目設為 A－評價。推測因此造成 B 評價大幅減少，同時以前會評為 A 評價的項目中，今後的進展仍不透明的項目亦被評為 A－評價。因此跟2022年相較，很難單純做出比較，但 A 評價跟 A－評價加起來有29項已過半數，可以判斷整體評價較去年上昇。

此外，這次經過召開個別工作會議及全議題協調會議後，有 4 項議題的評價得到改善。對於台灣政府相關部會認真的應對、國家發展委員會的協調力、領導力，藉此機會再次表達感謝。

相對於在能源・建設工程・金融相關方面得到了較好的結果，在工作型態・勞動力方面、醫療費預算・引進新藥制度等的醫藥制度相關方面、香菸・酒類規定相關方面都是多年來的延續課題，希望透過跟台灣相關單位的交流能在不久的將來得到解決。

A－、B以及C評價的項目，除了一部分部會考量外，原則上將列入持續請求事項編入2024年白皮書中。

二、針對個別請求事項與政府機關舉行的交流會議

(1) 個別工作會議

關於2023年白皮書的請求事項，針對6個部會提出的9項重要議題，在國家發展委員會的協調下，召開了台灣政府相關部會與提案的各部會間的個別工作會議。

第一次 6月7日（五）14:30～：合資公司、能源、建設、運輸觀光部會

第二次 6月21日（五）14:00～：醫藥品醫療機器、建設、金融財務部會

其中有4項議題得到具體的進展，部會評價提升如下：

第26項 關於重新擬定再生能源事業開發之完工期限：C→B評價

第39項 關於購物中心招攬診所事宜：B→A－評價

第42項 關於文理補習班及才藝班進駐購物中心之標準：B→A－評價

第49項 銀行透過財團法人聯合徵信中心（JCIC：Joint Credit Information Center）

取得的顧客的衍生性金融商品交易資訊之國外傳輸的許可：B→A－評價

(2) 全議題協調會議

8月6日（二）9:00～11:00，舉辦了由國家發展委員會劉鏡清主任委員主持的全議題協調會議。會中討論了由運輸觀光、一般機械、汽機車、能源、醫藥品醫療機器部會等5個部會提出的8項議題。

此次會議將每項議題的討論時間延長少許，並在事前請各提案部會提出想在會議上討論的重點再參加會議，因此，進行了更具有實質性內容的討論。在此再次對於會議中劉主任委員的領導能力，以及政府各相關單位誠摯的回覆表示感謝。

原本要在同一天舉行的，針對「主要政策建議」的與劉主任委員的意見交流會，改到9月9日11點～12點舉行。除了針對2023年白皮書的內容，亦針對將於2024年白皮書發表的政策建議進行了意見交換。

4. 2024年「白皮書」請求事項一覽表

序號	請求事項主題	提案部會	提案開始年度	2023年度部會評價	主要政策建議對應章節	
					章	項
1	關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之改善	運輸觀光	2023	C	1. 使制度完善	(1) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘
2	確保台灣食品添加物規範與國際間之一致性、改進食品添加物法規及審查過程	食品物資	2023	B		
3	關於汽車零件進口關稅之調降政策	汽機車	2018	C		
4	關於重新檢討對部分相機產品課徵之貨物稅	電機電子	2024			
5	關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降	食品物資	2008	B		
6	關於琉球泡盛之關稅調降	運輸觀光	2008	C		
7	為推動自我藥療—放寬OTC醫藥品上市限制	醫藥品 醫療機器	2023	C		
8	關於針對民間機械式或一般平面停車場內建置EV/PHV專用充電設施創設資助制度以推動充電基礎設施之置備事宜	一般機械	2014	A-		(2) 建立容易互為參進、投資的制度
9	關於政府審查手續的順序	能源	2024			
10	關於在政府文件上擴大使用電子簽章	商社	2023	A-		
11	簡化自台灣出口劇毒化學物質時之輸出許可證 (E/L) 申請程序	化學品	2024			
12	關於重新檢視昇降機之遠端技術標準設定及檢查維修制度	電機電子	2016	C		(3) 推行透明且彈性的政策
13	放寬台灣公共工程主要人員之資格		2024			
14	重新評估台灣公共工程之人員單價		2024			
15	對準備施行HFC (氫氟碳化物) 管理辦法草案第2階段 (2029年以後) 之要求		2024			
16	關於IEC標準 (IEC60335-2-40) 之版本更新 (Ed.7)	建設	2023	A-		
17	離岸風電市場之國產化要求與今後之開發案件計畫	能源	2019	A-		
18	關於許可中國製TIV及落管式拋石船 (Fall pipe vessel) 用於台灣離岸風力事宜		2024			
19	國內無產製證明之核發事宜		2024			
20	太陽能：放寬電業主任技術員之要件		2024			
21	開放大型重型機車 (排氣量251cc以上，簡稱重機) 行駛高速公路事宜	汽機車	2019	A-		
22	關於幼稚園巴士 (幼兒園幼童專用車輛) 之租賃解禁事宜	合資公司	2021	C		

4. 2024年「白皮書」請求事項一覽表

序號	請求事項主題	提案部會	提案開始年度	2023年度部會評價	主要政策建議對應章節	
					章	項
23	開放、透明、系統化、公平的指定菸品市場准入機制，及充分的利害關係人參與	食品物資	2014	B	1. 使制度完善	(3) 推行透明且彈性的政策
24	風險分攤協議 (Risk Sharing Agreement) 協商程序之優化 (包含藥品給付協議 (MEA)、價格協議契約 (PVA)、藥費限額 (Budget cap))	醫藥品 醫療機器	2008	B		
25	制定及改善醫藥品醫療科技再評估 (HTR) 相關規範，充分與利害關係人進行協商		2008	A-		
26	銀行透過財團法人聯合徵信中心 (下稱JCIC: Joint Credit Information Center) 取得的顧客的衍生性金融商品交易資訊之國外傳輸的許可	金融財務	2023	A-		
27	准許在台擁有據點之外國金融機構，將信用狀審查業務等銀行事務，委託國外據點或集團內之公司等		2024			
28	關於在臺灣專利法中導入間接侵權制度	智慧財產 委員會	2010	B		
29	關於推動審議制度改革		2019	B		
30	關於勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更	運輸觀光	2020	C	2. 優化投資環境	(1) 解決「五缺」問題
31	關於休假時期變更權之明確化		2023	C		
32	關於員工加班規定之放寬措施	電機電子	2024			
33	關於放寬僱用外籍勞工 (外勞) 之人數上限	高雄分部	2022	C		
34	有關外國人選擇適用勞工退休金新制	電機電子	2024			
35	關於運輸部門中「環保替代能源」的推廣	汽機車	2023	C	3. 加強合作 (產業)	(1) 擴大商機、發展新產業
36	關於離岸風電案件對漁民之補償金	能源	2020	A-		
37	關於相關器材之港灣保管場所之預留及支援		2021	A-		
38	關於針對離岸風電業者的備用供電容量之要求		2022	A-		
39	關於再生能源發電業者取得Electricity Business License (電業執照) 前出售電力之架構及時間點 (含收受現金、發行及轉讓T-REC)		2023	C		
40	關於重新擬定再生能源事業開發之完工期限		2023	B		
41	關於躉購費率制度中以交流電容量認定		2024			
42	太陽能：將次順位貸款納入電業登記規則所定之「自有資金」		2024			
43	在醫療制度上投入充足資源，以落實“健康台灣”願景		醫藥品 醫療機器	2008		
44	關於改善病患可近性之醫藥品政策改革	2008		C		

總計 44 項 · 延續事項 30 項 · 2024新提案事項 14 項

5. 2024年請求事項

【1】1. 使制度完善之 (1) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘

議題 1 關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之改善（延續事項）

請求事項 東日本大地震發生後，台灣政府對於福島縣、茨城縣、栃木縣、群馬縣、千葉縣等地所生產加工之食品實施進口管制，但於2022年2月已放寬進口管制措施。

然而，放寬進口管制後，台灣衛福部雖公布輻射殘留如在100貝克以下即可進口，實際上卻依然遵循2016年立法院之決議結果，於檢出輻射殘留時藉由「道德勸說」手段，指導要求業者銷毀或退運貨物，檢出值縱為100貝克以下，凡檢出輻射殘留即無法出口至台灣。此種作法亦違反WTO規定。因此，我方盼台灣政府明示管制標準而非採取「道德勸說」，且如符合100貝克以下標準即應依該標準執行進口程序。

補充說明 在2023年的白皮書也有提出請求，台灣政府之回覆如下。儘管台灣衛福部公布輻射殘留如在100貝克以下即可進口，「道德勸說」的判定標準仍不明確。希望台灣政府依循WTO規範採取相應措施，故於2024年的白皮書亦繼續提出請求。

（政府機關回覆）※衛生福利部

1. 目前進度及未來規劃

(1)本部食藥署依立法院2014年12月3日第8屆第6會期第10次會議附帶決議事項及本部2015年2月12日部授食字第1041300482號函辦理，進口日本食品如經檢出有微量原子塵或放射污染，應予道德勸說退關，且資訊需揭露；惟並未限制其進口。

(2)在未有政策風險改變前，本部食藥署邊境查驗持續執行現有措施，以確認日本食品輻射安全，維護國人對進口食品之信心。

（運輸觀光部會）

議題 2 確保台灣食品添加物規範與國際間之一致性、改進食品添加物法規及審查過程（延續事項）

請求事項 希望重新檢視台灣食品添加物法規之「食品添加物使用範圍及限量暨規格標準」，並確保台灣單方食品添加物正面表列清單與主要貿易國家清單之一體性及一致性，也要求改進食品添加物法規及其審查過程。

我方認為這將促進食品的進出口，最終將有助於提供台灣消費者多樣選擇。

- 補充說明**
- 台灣並非單方食品添加物的主要製造國家，台灣食品製造業者所使用食品添加物中約有90%左右都是進口物。
 - 台灣食品添加物正面表列清單主要係以台灣通常進口或台灣製造食品所需要的品項為主。

另一方面，國際上各國政府追加單方食品添加物清單之方式，除了由有意願之製造業者自行申請外，各國並定期主動將列入Codex或JECFA之添加物追加至清單，且定期確認國際上一致情形，確保適當的一致性。我方希望台灣採用同樣的管理方式。

- 舉例而言，國際上很多國家均有在推動「減鹽」、「減鈉」，制定針對食品業者之指引等行動也逐漸普及。因此，許多食品進口業者或食品製造業者進口或製造「減鹽」「減鈉」食品的行動雖有增加，但目前在國際上普遍用於該等產品之單方食品添加物（Codex、EU、美國、日本等國家早已可使用者）卻在台灣有無法使用之情形（例如Calcium di-L-Glutamate等）。
- 另外將台灣的食品添加物法規放在國際間比較，其限制的對象物質非常多，設定的檢出值等數值也很嚴格，甚至有無法測量的物質。再者其審查過程中不夠明瞭且變更處也多，在進口原材料及商品時需要耗費龐大的勞力及時間的案件層出不窮。我方要求標準要明確、透明且公正，以便業者能夠正確的遵守。

（食品物資部會）

議題 3 關於汽車零件進口關稅之調降政策（延續事項）

請求事項 ●具體的請求內容：

雖已於2019年度請求調降汽車零件進口關稅，政府機關亦已擬定修訂草案並送請立法院審議，惟因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。

對於「調降關稅之效果需待業者降低車價，並取得補償勞工之承諾書」等之政府主張，我方認為在其他國家並無此種前例，與強化國際競爭力之趨勢有所背馳。

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（因此所增加之

稅收)，希望政府機關儘早採取對應。

另外於2021年10月25日經濟部之「加入CPTPP之產業溝通」中，就9個項目的進口關稅調降，不待加入CPTPP而優先調降之事，汽車公會已回覆。

●請求理由：

1. 關於目前汽車零件相關進口關稅，對全車17.5%，對大部分零件品項為17.5～15%，稅率並沒有太大差距。
2. 相較於全車之進口關稅，希望政府能評估調降居高不下的汽車零件的進口關稅，以活化、發展國內汽車產業。

補充說明 ●關稅率較高之零件案例

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

(汽機車部會)

議題 4 關於重新檢討對部分相機產品課徵之貨物稅

請求事項 貨物稅在奢侈稅的概念下自1946年開始徵收，雖然過去曾經檢討過貨物稅課稅項目，但至今仍對部分相機課徵貨物稅（例如：對PXW-Z280, PXW-Z190, PXW-Z90等攝影機徵收13%之貨物稅），希望能重新檢討。

放眼全世界，似乎只有台灣對相機徵收貨物稅（根據提案人調查結果）。在多數國家，專業相機對於快速發展的影像產業是不可或缺的必需品，課徵貨物稅不僅會增加製作成本，對台灣文化產業的發展亦間接造成負面影響。

有不少相關人士為節省成本而從國外購入相機或者是購買平行輸入品，不僅不利於台灣的利害關係人（政府、製造商、經銷商等），亦發生使用者在國內無法充分享受售後服務的問題。

補充說明 雖然對冷氣等白色家電亦徵收貨物稅，但消費者購買節能電器可申請退還減徵貨物稅。另一方面，對於相機並未設有此類機制，以其市場規模導入該機制亦不切實際，故廢除貨物稅似為較適切的做法。

(電機電子部會)

議題 5 關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降（延續事項）

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

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

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

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

（食品物資部會）

議題 6 關於琉球泡盛之關稅調降（延續事項）

請求事項 穀類酒（以清酒為主）之關稅雖已於2019年7月26日自40%調降為20%，但含琉球泡盛在內之蒸餾酒的關稅卻依然高達40%。

去年我方籲請調降關稅時，得到台灣政府農業部及財政部回應需藉由台日間進一步簽訂自由貿易協定、經濟合作協定等方有利推動。

雖說需配合台日雙方之經濟合作協定等進程逐步推動，我方仍將持續籲請調降關稅，以促使本項議題有所進展。

補充說明 無。

（運輸觀光部會）

議題 7 為推動自我藥療—放寬OTC醫藥品上市限制（延續事項）

- 請求事項**
1. 請求將日本醫藥品添加物規格（JPE）、日本藥局方外醫藥品規格（JPC）與日本藥典相同認定為藥典
 2. 除含有特定成分外，免除OTC製劑之雜質檢驗

補充說明 1. 日本除日本藥典之外，亦採用「日本藥局方外醫藥品規格（JPC）」及「日本醫藥品添加物規格（JPE）」作為API（原料藥）或賦形劑之檢驗規格。衛生福利部食品藥物管理署於中華民國109年2月5日FDA藥字第1080037304

號函表示日本藥局方外醫藥品規格及日本醫藥品添加物規格均如同以往視為藥典。但實際上，如日本以外之九大先進國家藥典亦有記載，始予以採用。要求日本API廠商依照其他國家藥典之檢驗法及檢驗規格實有困難。從而，於製劑之API使用上形成阻礙。

2. OTC醫藥品與醫療用醫藥品不同，大部分OTC醫藥品含有多種有效成分。製劑之雜質檢驗必須將各種API（原料藥）各自分離後才能確認雜質，由於藥典並未載有檢驗規格，因此需研發新的檢驗方法。研發新的檢驗方法時，除了複方製劑因素外，在亞洲國家大多於OTC醫藥品添加天然藥材，縱使花費龐大研發費用及時間亦未能保證成功研發檢驗方法。除特定成分始進行雜質檢驗外，ICH（國際醫藥法規協和會）亦僅針對含有新有效成分之醫藥品要求進行雜質檢驗。因此，請求免除OTC醫藥品之雜質檢驗。

（醫藥品醫療機器部會）

【2】1. 使制度完善之 (2) 建立容易互為參進、投資的制度

議題 8 關於針對民間機械式或一般平面停車場內建置EV/PHV專用充電設施創設資助制度以推動充電基礎設施之置備事宜（延續事項）

請求事項 針對民間機械式停車場及一般平面停車場內建置專供電動車或插電式油電混合車使用之充電設施之資助制度，我方期盼能非由地方政府為權責機關，而係以中央政府為主體創設並推動充電基礎設施之置備。

補充說明 關於本議題，由交通部主導，台灣政府各相關部會合作辦理如下，我方給予高度肯定。

- ①交通部已於2023年至2024年二年間編列新台幣9.7億元預算，用於在公共交通運輸重要節點設置充電樁。此外，在招標過程中，也允許民間企業參與投標。
- ②內政部已規定新建案必須設置充電設備，但對於2019年以前的既有建案，由於涉及的相關人員較多，設置充電設備恐有困難。首先需要完善相關法規。

然而，有關我方所期待之「補助金制度」的對象除公共設施之停車場外，亦包括住家（包含集合住宅）之充電設備設置，如前①、②所述，雖具體的設置工作正進行中，但我方所瞭解的情形是研議尚未完成。後續關於本議題，我方希望補助制度能夠更為具體、明確。

【參考】

(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/>）

(2)在台灣，亦曾多次接獲來自停車場經營管理業者就機械式停車設備建置EV充電功能之相關諮詢及請求。

（一般機械部會）

議題 9 關於政府審查手續的順序

請求事項 關於經濟部商業發展署（以下稱「主管機關」）的企業變更登記案件的審查及通過手續的順序。

1. 主管機關雖明確表示，其審查及核准公司變更登記案件之先後順序，須按照案件申請之時間排序：先申請者先審查，以真實反映每次變更登記公告時間當下之事實。
2. 惟如提出在前之公司變更登記申請案因各種原因發生延滯，將導致後續全部申請之變更登記案件一併停滯。
3. 如後續申請案件中，有變更公司董事、監察人或董事長者，均無法取得主管機關核准並適時公告於公司登記網站，將導致原有之董事、監察人或董事長（即便已卸任）仍應依據公司法第12條持續對第三人負責；且新任董事、監察人及董事長亦無法反映於公司登記公示網站上。如此反而造成事實與公告不相符之情形。
4. 更有甚者，公司如須向其他台灣主管機關提出各項申請、或與銀行溝通往來（下稱「相對人」）而需要用印公司大、小章時，時常遇到相對人因信賴公司登記公示網站，不接受新任董事長之負責人小章，而僅接受原有董事長小章之情形，導致公司如用印正確之董事長印章，反而將無法順利提出申請，相關活動均可能被迫中斷。
5. 是以，建議主管機關調整案件審查之順序，賦予適當彈性，亦即，審查中且延滯之變更申請案件應不得阻礙或影響後續「不相關」變更申請案之審查進度，仍應考量其案件性質而優先審查，以避免公司長期處於「已依法提出申請、卻無法按時變更登記狀態，而須自行承擔風險」之不利處境。

補充說明 無。

（能源部會）

議題 10 關於在政府文件上擴大使用電子簽章（延續事項）

請求事項 活用電子簽章是目前的世界趨勢，但台灣各行政機關多半排除適用電子簽章，每次使用電子簽章時，需逐一確認是否得以使用，結果在電子簽章使用上形成一大阻礙。

因此懇請減少排除適用電子簽章之行政機關。

補充說明 2023年度提案背景如下：

「電子簽章可有效節省簽約時間並有助於無紙化，故在全球廣泛運用。台灣亦有電子簽章法，在法律上認可電子簽章之使用。

另一方面，電子簽章法第4條第3項及第9條第2項規定，各行政機關得依其裁量權，對特定文件排除本法之適用，且排除對象亦隨時變動，每次使用電子簽章時需逐一確認其有效性。

如同前述，行政機關排除適用電子簽章，已對於電子簽章之使用形成相當大的阻礙，故請求政府大幅減少其適用之排除，以促進電子簽章之活用。」

對此，部會評價基於下列理由訂為「A-」。

「這一年來排除適用電子簽章法之項目減少，且電子簽章法亦已提出修正案，我方就此予以肯定。惟仍需持續關注法規修正施行後，排除適用之項目是否如預期般減少。」

政府回覆表示：「本次修法希望能夠降低行政機關排除適用電子簽章法的情況，但考量有些機關有系統更換、修正自身業管法律的情況，比較難一次到位，所以給予3年緩衝期間。」有關排除適用之項目總數，2022年8月27日前總計為2,268項，截至2023年10月總計為2,135項，減少133項，故訂定為持續案件並關注其狀況。

（商社部會）

議題 11 簡化自台灣出口劇毒化學物質時之輸出許可證（E/L）申請程序

請求事項 將指定為毒性化學物質之「氰化物（氰化鈉、氰化鉀）」自台灣出口至日本時需辦理之輸出許可證申請流程，較其他國家嚴格且繁雜。日方於事前文件準備上需花費相當時間與勞力，有鑒於台灣化學品銷往日本之需求逐漸升溫，懇請政府能簡化該流程。

· 現況：依每家終端客戶個別之數量、CIF價格需提交特定的

「WRITTEN ASSURANCE OF END USES」

- 請求：希望可以不用提交「WRITTEN ASSURANCE OF END USES」

- 補充說明**
- 日本對「氰化鈉」之需求一年約3,000噸。目前仰賴日本國內企業製造、供應。惟事實上日本僅有一家製造商，日前該製造商公告裁撤事業方針，其（預計）於2024年底停止製造、供應，未來須改以進口替代。
 - 為避免日本對於氰化鈉之供應鏈中斷，希望建立穩定供應進口化學品之機制。
 - 為促進台灣化學品之出口，並謀求台日經濟友好，基於避免使日本供應鏈中斷之目的，提出本請求事項。

⇒附件資料：日本曹達新聞稿_20240308

（化學品部會）

【3】1. 使制度完善之 (3) 推行透明且彈性的政策

議題 12 關於重新檢視昇降機之遠端技術標準設定及檢查維修制度（延續事項）

請求事項 隨著勞動人口的減少，使作業上更加省力、提高效率成為各產業之重要課題。同樣地昇降機業界也應推動遠端技術之導入，利用設備進行持續監控和自動檢查等優點，來補全目前的現場檢查，在提高昇降機的安全性和品質的同時，減少對人力的依賴。我們希望政府能夠研議並推動能為民眾、社會、經濟三方帶來共通利益之方案。

目前業界基於上述想法配合市場需求，已開始開發及銷售遠端監控、檢查系統，但因缺乏遠端技術相關的法規整備及標準規格，從昇降機設備管理者乃至一般使用者或消費者想了解及使用遠端技術商品時，難以判斷商品的好壞而無法普及。對此，政府方面於2021年後制定「遠端監控技術應用推廣計畫」等，並擬訂技術手冊草案，但尚未獲得正式認可，而未來的計劃亦仍不明確。

尤其是遠端檢查之標準設定，不僅可以補強目前每月一次由工作人員進行之現場檢查，提升昇降機的安全性，還可以透過預防性維護提高檢查工作的效率。因此我方認為這也是解決未來勞動力短缺此一社會問題的一個有效對策。

此外，經濟部標準檢驗局在2022年公布了《建築物昇降設備（電梯）資安檢測技術規範》，對於資訊安全設了限制。今後為了在能採取確實的安全對策的

前提下，運用昇降機的遠端技術（監控、檢查、操作等），希望政府能基於基準點等建立某些標準，使遠端技術系統化要件更明確。

綜上，希望政府能公布包含資訊安全在內的遠端技術（監控、檢查、操作等）系統化要件定義、目前關於設定標準的研議狀況，以及關於未來的檢查維修制度之重新檢視的想法和時程。

補充說明 1. 引進昇降機遠端監控系統的理由：

- (1)因以台灣少子高齡化問題為背景，檢查維修所需人材的確保已有所困難，故為確保使用昇降機民眾的安全，人力有所不足的項目需要活用遠端監控系統之對應。
- (2)若昇降機遠端監控系統得以普及，即可遠距詳細確認運轉狀況，除在故障時進行自動通報外，亦可事前預防故障，減少故障時間有助於降低使用者的不便。
- (3)昇降機遠端狀況確認、重新啟動、被關在昇降機時的視訊通話機能等遠端監控系統可實現的功能，在地震頻繁的日本也是不可或缺的，我們確信在台灣也能使昇降機使用者感到安全安心。

2. 鄰近國家 / 地區使用概況：

- (1)日本：自1981年起就昇降機遠端監控制定規範後至今已40年以上。其過程中遠端技術（監控、維修、操作）持續發展，以人工方式檢查維修於2016年國土交通省之方針由舊的「約1個月以內」改為新的「定期」，目前一般是每3個月1次。
- (2)中國：中央法規允許遠端監控。在昇降機上裝設遠端監控設備之前提下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查維修的頻率。
- (3)韓國：裝設昇降機遠端監控設備，且完工後15年以內，每2個月進行1次人工方式檢查維修是受到認可的。
- (4)香港：香港政府已開始就遠端監控系統進行測試運用。

（電機電子部會）

議題13 放寬台灣公共工程主要人員之資格

請求事項 【請求】

對於在公共工程中必須登錄之主要人員（計畫經理、工地工程師、品管工程

師等），希望政府讓承包商全資子公司之正式員工亦能夠辦理登錄。

【理由】

近來日本企業傾向於由控股公司負責當地之履約責任或留下經營、總務事業而另行拆分設立有包含核心事業之子公司。但在台灣公共工程之投標中，由於另行拆分設立之組織會被視為其他公司，故縱使該子公司所具備之人才具有專業性，卻仍無法登錄為主要人員。我方希望政府能夠導入制度，使全資子公司之人才如同母公司之人才得以獲得認定。

補充說明

由於日商之全資子公司，其作為公司並未持有投標要件所示之履約績效，故未具備承包資格，結果只能由持有績效之日本總公司或其在台分公司（視為同一法人）進行投標。

因履約能力係由全資子公司之人才所有，故我方希望能由該等人才負責實務，但公共工程中，尤其是E&M（Electrical & Mechanical）組裝中卻存在「計畫經理須為承包商之正式員工且服務該公司年資滿5年以上」、「工地工程師須為承包商之正式員工」等條件，而該等條件係依據下列法律所訂定，以全資子公司而言是處於無法符合條件之情況。

· 政府採購法 第65條

得標廠商應自行履行工程、勞務契約，不得轉包。前項所稱轉包，指將原契約中應自行履行之全部或其主要部分，由其他廠商代為履行。

· 政府採購法施行細則 第87條

本法第65條第二項所稱主要部分，指下列情形之一：

- 一、招標文件標示為主要部分者。
- 二、招標文件標示或依其他法規規定應由得標廠商自行履行之部分。

（電機電子部會）

議題 14 重新評估台灣公共工程之人員單價

請求事項 【請求】

有關在公共工程中必須登錄之品質管理及職業安全衛生相關人員費用，希望其以適當價格重新評估預算。

【理由】

由於人員單價在預算編列時起就低於一般能僱用之人員費用，故除基本工資及加班費外，如再將派遣至當地所生之各種津貼、福利、保險或年金等費用列入

考量中，就會有預算不足之情形。此外，尤其在大型案件中，專案大多會持續五年以上，故雖然亦需考量調高工資水平，但情形是要吸收該調高部分亦有所困難。

補充說明 【參考】2024年度承包契約單價與績效間之差異：契約單價比率超過25~40%

品質管理人員、職業安全衛生人員分別必須具有國家資格，且視不同案件而有必要為專任註冊，由此可見是處於極端的賣方市場，薪資等金錢上之條件正持續上昇中。

(電機電子部會)

議題 15 對準備施行HFC (氫氟碳化物) 管理辦法草案第2階段 (2029年以後) 之要求

請求事項 去年12月環境部大氣環境司公布了溫室氣體HFC管理辦法草案。我方期待能藉此加速推進台灣的地球暖化對策。根據管理辦法草案，在2028年前的第1階段管理HFC的消費量，並在2029年以後的第2階段實現HFC的削減目標，但第2階段的詳細內容尚未公布。為了達成目標，需要業界和企業的理解以及提早準備，因此提出以下要求。

1. 提早公布第2階段的詳細方案並徵求大眾意見

由於各業界和企業準備應對該法案需要3到4年的時間，因此希望在2024年底前提早公布草案，並徵求大眾意見。

2. 明確公布第2階段管理對象的品項及時程。

我們理解第1階段的管理對象是HFC本身的進出口和製造及內含HFC的產品製造，但內含HFC的產品進出口不在管理範圍內。未來在第1階段或第2階段是否會將內含HFC的產品進出口納入管理範圍，若納入管理，請明確說明其品項和時程。

補充說明 無。

(電機電子部會)

議題 16 關於IEC標準 (IEC60335-2-40) 之版本更新 (Ed.7) (延續事項)

請求事項 在SDGs、ESG、CSR之倡議下，希望將R32冷媒應用於業務用途之聲浪亦日益高漲。然而，目前台灣所採用之IEC標準 (IEC60335-2-40) 係「edition5 (2013)」，對於將R32冷媒應用於業務用大型空調設備已形成阻礙。

轉換使用對環境更為友善且可達到節能效果之R32冷媒，將有助於台灣政

府所推動之能源政策、環境保護，亦有利於消費者，故我方請求應早日採用「edition7（2022）」。從2023年之政府機關回覆可知Edition6（2018）已於2019年10月公布，惟實施時間因考量中華民國電器商業同業公會聯合會之意見預估延到2028年後。

另，經濟部（標準檢驗局）回應：『可向標準檢驗局提出新版標準全項試驗專案申請』，對此我方想請教更詳細的內容，懇請持續進行研議。

又，環境部氣候變遷署為推動減少溫室效應氣體之單位，因此想請教該署意見。

- 補充說明**
- 歐洲、日本、亞洲大洋洲的幾個國家皆已採用「edition7」，就大型業務用空調機型亦預定販售R32冷媒機種。
 - 美國則預定自2024年起更新為「edition7」。
 - 亞洲則有新加坡已採用「edition7」。
 - 大洋洲則有澳洲、紐西蘭已採用「edition7」。
 - 對於環境議題關注程度愈高之國家較早採用最新版的規格，可謂已獲成效。

⇒附件資料：IEC標準edition之主要差異與各國採用情形

（建設部會）

議題 17 離岸風電市場之國產化要求與今後之開發案件計畫（延續事項）

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

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

補充說明 【短、中期建議】產業關聯政策回歸市場機制

特定國產化項目廠商選擇有限，併網時程相近的廠商須角逐同一廠商，廠商是否具有足夠產能同期供應，是否存在排程排擠效應；此外，無量能證明取得不易或取得時間過晚，亦存在無法適時安排替代方案的風險，上述皆可能造成開發商擔負無法如期如質併網的風險。建請產業關聯政策應回歸市場機制，提升產業競爭力。

【長期建議】國產化退場機制

政府扶植國內產業立意良善，隨著第二階段潛力場址風場陸續完工且第三階段區塊開發蓄勢待發，國內供應商產能技術漸趨成熟，建請政府規劃國產化階段性退場機制，使國內離岸風電市場自由化，透過已養成之國際競爭力、達成台灣成為離岸風電出口中心之目標。

（能源部會）

議題 18 關於許可中國製TIV及落管式拋石船（Fall pipe vessel）用於台灣離岸風力事宜

請求事項 風機基礎安裝船（TIV）及落管式拋石船（Fall pipe vessel）目前均無台灣籍的船舶，且近期亦無具體的造船計劃。依此現況僅能使用發展離岸風力較先進之歐洲籍船舶，抑或選擇中國製造之船舶，尚無其他可用之選項。

此狀況下，申請使用中國製船舶時，必要的「國家安全聯合審查」之手續卻非常繁雜與耗時。舉例來說，目前正在審查中之中國製拋石船La Boudeuse，對風場如期如質完工至關重要，然依過去案例，相關審查恐長達半年，恐造成施工延宕。另依掌握資料，過去僅許可1件中國製船舶。倘無法使用市佔率過半的中國製（或中國籍）船舶，將導致船舶使用費大幅上升，甚至工程無法如期推進，損失更是難以估計。

擔心這樣的狀況如未改善並持續下去，對於發展台灣離岸風力產業恐造成非常不利之影響。故針對TIV及落管式拋石船如必須使用中國製船舶，建請政府之「國家安全聯合審查」採用更為實際且適用之審查方式。

補充說明 1. 歐洲離岸風力產業發展是因建構成熟的供應鏈與風機之大型化，持續降低發電成本而得以實現。政府宣布欲將台灣打造成亞太離岸風力發電產業之製造基地之計畫，惟為實現而有因應風機大型化之必要。台船環海風電工程公司（CDWE）已完成大型浮吊船Main Installation Vessel（MIV）—環海翡翠輪（Green Jade）之建造，並已於2023年及2024年實際於風場執行水下基礎安裝作業。另一方面，為風機基礎執行防淘刷保護工法之落管式拋石船、以及可安裝大型風機本體之台灣製TIV，相關的造船計畫沒有進展，由亞太區域內之落管式拋石船及大型TIV造船能力、競爭力來看，實際狀況是中國製之外國籍落管式拋石船及TIV之使用在離岸風力事業開發是必須的。國家安全跨部會聯合審查之繁複許可程序事實上已成為一種限制，而亦造成事業開發有可能大幅延宕。

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

註：於目前實施上，因存在於申請經濟部等許可無台灣籍船舶以及無中國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。

(能源部會)

議題 19 國內無產製證明之核發事宜

請求事項 依海關進口稅則第84章增註13，向經濟部申請國內無產製證明時，若屬本章且確為台灣未製造之品項，希望獲准核發國內無產製證明。

若核發申請遭駁回，希望能以書面提出判斷標準，使審查透明化。

補充說明 依海關進口稅則第84章增註13（下稱「本規定」），經經濟部核准，輸入屬本章且國內未製造之機器設備者免稅。

（原文：【前略】經經濟部核准，輸入屬本章且國內未製造之機器設備【中略】者免稅。）

（<https://portal.sw.nat.gov.tw/APGQ/GC411!goToRemark?chapterNo=16084>）

然依本規定向經濟部申請核發「國內無產製證明」時，縱屬本稅則第84章，且係台灣國內未製造之品項，仍有案例以「係屬零件非機器」之理由遭駁回。

同稅則第84章係有關「核子反應器、鍋爐、機器及機械用具；及其零件」之章，其中亦有關於「零件」之項目，但案例中之品項屬於不同項。

具體而言，申請標的係特殊閥。本稅則第84章8481節係閥等章節，8481.90雖有零件項目，但該品項被認為應屬8481.30止回閥而非8481.90項，其國內無產製證明之申請卻因屬零件為由而遭駁回。

因此導致其他閥門申請遭到暫停，無法享受原本期待之免稅措施，造成成本增加。

本規定並未載明零件非屬免稅措施範圍，此外亦無敘述機器與零件之定義。

為在台灣建造工廠，免稅進口台灣並未產製之高品質機材，有助於提升該工廠及台灣產業之品質並強化競爭力。因台灣並未產製，進口品並無與台灣產品爭奪市場的問題。懇請主管機關於審查時基於台灣並未產製之本質，而非拘泥於機

器或零件之分類。

若主管機關仍注重機器設備與零件之差異，懇請以書面就兩者加以定義，使審查透明化。

(能源部會)

議題20 太陽能：放寬電業主任技術員之要件

請求事項 依據電業主任技術員任用規則，發電業應置「專任」主任技術員一人，我方對此之理解為，主任技術員不可於其他發電業兼任或外聘。

隨著太陽能發電設備之增加而造成專業人才不足，且持續引進遠端監控等新技術，懇請主管機關考量此等背景，將原本每家發電業應選任（不可兼任等）一名電氣主任技術員之規定，修訂為可兼任或外聘等之制度。

補充說明 無。

(能源部會)

議題21 開放大型重型機車（排氣量251cc以上，簡稱重機）行駛高速公路事宜（延續事項）

請求事項 透過遵守法律、交通安全教育（行人、腳踏車、機車、汽車、大卡車等）之抑制違規及減少交通事故的活動，實現開放重機行駛高速公路，促進台灣道路網有效率的運用。

補充說明 ▶ 提升行人的安全意識：

在日本是自小學開始在長假前進行交通安全教育，藉此提升行人的交通安全意識。在台灣也可以以小學生到大學生作為對象進行交通安全教育，藉此從行人、腳踏車到機車、汽車或大卡車，改變其等安全意識，實現交通事故比率的降低。

▶ 加重罰則規定與加強取締：

台灣國民有百分之八十都知道靠右通行等交通規則。對違規或肇事的駕駛將依累積點數限制車輛的使用，以反省自身行為，提高交通安全意識。

▶ 開放重機行駛高速公路、改變交通環境、謀求道路網效率化及降低事故比率：

開放重機行駛高速公路，可因此提升道路網的效率及降低事故比率。

例如：於2020年6月，南橫/蘇花間的隧道及16條快速公路有開放重機行駛，

與開放前相比，重機與機車的事故比率有大幅下降。

開放重機行駛高速公路不僅可提升道路網的效率，亦會改變行車禮儀，有助於降低事故比率。

➤ 與全球水準一致＝確保國民的權利及利益：

- ①與全球水準一致：全球有九成以上的國家皆可以在高速公路行駛重機（日本是125cc以上的機車即可在高速公路行駛）
- ②促進國民理解及加強其支持政府法令與政策
 - Ⓐ於2011年台灣的立法院已開放550cc紅牌重機在高速公路行駛，並加強法令的教育。
 - Ⓑ積極推行開放重機行駛高速公路政策，維護國民權利，並促進活用道路網，提高經濟效果，為產業發展作出貢獻。

透過完整的法令與罰則修訂及安全意識教育，將可減低事故比率，提高道路網的使用效率。

藉由產業、行政、教育、研究機關各方的配合，可實現改善交通意識及禮儀。

透過加重罰則規定與放寬限制的同時實施，可保護民眾權利，使台灣成為遵守秩序、互相尊重的國家，且更加安全。

（汽機車部會）

議題22 關於幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜（延續事項）

請求事項 懇請同意幼稚園所持有之幼稚園巴士之租賃解禁。

- 補充說明**
- 幼稚園所持有之幼稚園巴士於教育部訂定之【**幼兒園幼童專用車輛與其駕駛人及隨車人員督導管理辦法**】之下列條文中係規定幼稚園本身須具有自有之巴士。
第二條：幼兒園載運幼兒之車輛，以**自有之**原廠幼童專用車車種為限。
第三條：幼兒園購置幼童專用車，應經直轄市，縣（市）主管機關核准後，向公路監理機關申請**幼童專用車牌照**，
 - 在教育部就2023年度白皮書的回覆中，對於幼稚園巴士租賃解禁時之相關疑慮事項，教育部舉例說明如附件資料所示具代表性的三種案例，並回覆現況無法解禁本件租賃之立場，然而，即便本部會的幼稚園巴士租賃解禁提案得以實

現，租賃公司仍僅出租車輛供幼稚園使用，幼稚園巴士的營運及運行，仍舊交由該幼稚園負責。因此，租賃解禁並不會如教育部舉例說明之三種案例般有疑慮事項發生。

- 教育部補助幼兒園購置幼童專用車政策亦為前揭教育部所舉例三點理由之一，但過往亦有2件教育部對租賃車輛核撥補助款之案例。

①將該補助款交付給車輛所有人即租賃公司，租賃公司再以補貼後價格將車輛出租給幼稚園（使用人）之方法。

②將該補助款交付給車輛使用人即幼稚園，幼稚園（使用人）再以該費用抵充租賃費用支出之方法。

不論是哪一種情況，租賃車輛時，車輛所有人（租賃公司）與車輛使用人（幼稚園）雙方均登記在牌照登記書上，應不致發生將補助款交付予非前述雙方之疑慮。

- 具有車輛管理之相關專業知識之租車公司藉由與幼稚園合作實施車輛管理，可因此更進一步提高安全性，我方認為本件將對提昇台灣交通服務之安全性有所貢獻。
- 因此，懇請研議修正上述第二條、第三條以及其他相關條款，讓租賃公司得出租車輛供幼稚園使用。

⇒附件資料：教育部對2023年白皮書請求事項之回覆

（合資公司部會）

議題23 開放、透明、系統化、公平的指定菸品市場准入機制，及充分的利害關係人參與（延續事項）

請求事項 指定菸品的市場准入標準應明確、具體、系統化，准入機制應開放、透明、公平，以便業者遵循。此舉目的在保障公共健康同時避免潛在的貿易歧視，且維持整體投資及貿易秩序。此外，充分納入利害關係人的意見，對於確保法規（包含後續管控規範）的可執行性和有效性至關重要。

補充說明 新的菸害防制法內含多項極端規定，已於2023年2月15日公布，並於同年3月22日生效。衛福部於同日亦公布了指定菸品健康風險評估辦法，並僅給予7天公眾評論期，大幅縮短一般應給予的60天評論期。關於政府將公眾評論期縮短的決定，我們認為，提供原本60天的公眾評論期，將更利於業者、公眾和主管機關

遵循該辦法。若給予適當的時間允許業者、公眾和主管機關就該辦法事先進行充分的評估，諸多狀況（如後述）本可被預防或緩解。

在該辦法正式公告後，業者相繼提交健康風險評估申請。本會肯定政府每月兩次在其官方網站上公布申請的狀態以及審查過程進展的作法。這表明政府致力於行政流程的透明化，並確保審查過程的公平性。

然而，審查規定的明確性、系統性和透明性仍需要進一步提升，以確保業者的法規遵循及公平競爭。最初公布的法規中，審查程序具極高不確定性，如樣本進口申請流程，申請費用和審查期等概念，皆於數月後始陸續公告；審查標準和內容仍不明確，亦導致在審查過程中需重複釐清。

提升行政程序的透明度將有利於解決這些問題。具體而言，若能適當公開相關行政程序的資訊，如審查會議的頻率和結論以及專家委員會成員的組成，並將每月兩次的審查進度公布日期定於固定日期（遇假日提前或順延），將頗有助益。此外，去年3月即截止公眾評論的菸品禁止之添加物規定草案，宜及早確認，以利產業於申請時有所依循。這些改進不僅有助於申請人，還有助於審查人員，能透明且更有效率地作業。

此外，對於台灣政府來說，維護健全的經濟和貿易環境以及穩定的市場秩序至關重要。政府不應使單一業者或單一品牌無限制地進入市場，導致不公平的競爭環境，並剝奪消費者的選擇和權利。因此，對於初次的批准，建議可以採用批量批准的方法，即同時批准來自多個申請業者的產品，而不僅僅是批准單一業者的產品。

鑒於指定菸品為全新產品類型，為避免產業於遵循法規時無所適從，期待主管機關與業者間之溝通更完善。舉例而言，在首次核准指定菸品前，祈請政府事先針對相關後續管控機制，如上市後監管機制或核准字號的標示等，與產業進行對話，並審慎評估所有意見，以確保其可執行性及執行成效。

（食品物資部會）

議題24 風險分攤協議（Risk Sharing Agreement）協商程序之優化（包含藥品給付協議（MEA）、價格協議契約（PVA）、藥費限額（Budget cap））（延續事項）

請求事項 1. 請求健保署（NHIA）於修改藥價協議時，考量確保事業環境之可預期性，持續與業界充分溝通，並透過對話建立雙贏制度。

2. 請求健保署（NHIA）基於政府及產業間之風險分攤原則，確保藥價協議之公平性及合理性。
3. 關於包含MEA、PVA、Budget Cap等藥價協議，不應偏重醫療預算之上限管理及刪減，請求基於科學根據提出方案。

- 補充說明**
1. 關於藥價協議優化之課題，健保署（NHIA）雖有與業界進行溝通，但該內容仍就醫藥品價值之適當評估及將來可預期性觀點存在不公平之處。為確保病患適當可近性及穩定且可預期事業環境，健保署修訂藥價協議時，應持續蒐集並傾聽所有利害關係人之意見。
 2. 目前進行的藥價協議沒有公平性及合理性。例如目前的藥價協議中要求藥廠償還給付50%~80%或更高之情形。此明顯違背分擔風險原則。建議健保署（NHIA）應基於公平性及合理性原則修訂藥價協議，與業界達成共識並保護病患醫藥品可近性相關權利。
 3. 目前之藥價協議過於偏重醫療預算管理及刪減，導致該判斷並未基於科學根據。藥價協議應思考醫藥品有效性及推算病患人數等不確定性，對應因而所生的經濟影響，應為此使用。協議內容或償還給付比例，應基於臨床有效性、流行病學、財務預測等科學根據，形成合意及設定合理且公正的協議內容，以利促進新藥適當可近性，對等待治療之病患提供利益。

（醫藥品醫療機器部會）

議題25 制定及改善醫藥品醫療科技再評估（HTR）相關規範，充分與利害關係人進行協商（延續事項）

- 請求事項**
1. 建議於明訂HTR運用指引前暫不實施HTR。並請著重於公平、透明、可預期之原則制定HTR，且充分考量病患支援組織、醫學學會及製藥業界等利害關係人之意見。
 2. 實施HTR時，除了醫藥品價值主要以臨床有效性實施外，不應偏頗醫療預算管理之觀點，請一併考量社會上、倫理上等觀點。
 3. 若評估臨床有效性及安全時採用真實世界數據（RWD）及真實世界證據（RWE），建議應公開RWD/RWE相關指引，並就評估方法先與關係人充分協商並達成共識。

- 補充說明**
1. HTR可能涉及健保給付範圍變更及廢止而影響病患權利及利益。從而，請於制定適當運用指引前暫不實施，應於制定指引或選定議題階段，仔細蒐集病患支援組織、醫學學會、製藥業界等利害關係人之意見並確保達成共識。以醫療預算管理等政治上之理由選定議題將導致難以預期之結果，此違背政府長期宣稱公平、透明、可預期原則，恐有不妥。
 2. HTR應以臨床有效性作為主要評估項目，亦應重視確保病患對治療的可近性等社會上、倫理上之考量。至於財政之不確定性則應與HTR另當別論。
 3. 實施HTR時應充分參考國內外RWD/RWE及診療指引。為適當參照及使用RWD/RWE，建議政府公告明確使用指引，並就HTR之運用及評估方式確保與各方關係人達成共識。

(醫藥品醫療機器部會)

議題26 銀行透過財團法人聯合徵信中心（下稱JCIC：Joint Credit Information Center）取得的顧客的衍生性金融商品交易資訊之國外傳輸的許可（延續事項）

請求事項 依據金管會及銀行公會之規定，銀行進行顧客的衍生性金融商品之授信設定或變更時，必須透過JCIC查詢客戶在其他金融機關設定的衍生性金融商品交易額度資訊或取得客戶同意，考量包含客戶業績等其他財務資訊後，才能決定交易額度。

透過JCIC所取得客戶的衍生性金融商品交易額度相關資訊，依JCIC之會員條款及已公布之「執行『國際傳輸部分資料定義』及相關控管措施說明」，客戶的衍生性金融商品交易額度相關資訊及其餘額資訊並不包含在可傳輸至國外的對象清單中。

對包含衍生性金融商品之交易額度，其最終審查權限為海外總公司或地區總部所有，而其等外國銀行在台分行向國外審查部門提出客戶的衍生性金融商品交易額度之審查案件時，因為存在需要跟客戶再次確認已從JCIC取得的該資訊或消除只從JCIC取得的資訊等負擔，故建議將透過JCIC取得之客戶的衍生性金融商品交易額度相關資訊追加至可傳輸至國外之資訊的對象清單中。

補充說明 管制背景的說明

JCIC為附屬於金管會之財團法人，為確保信用交易之安全及促進全國信用制度之健全發展，JCIC建構了全國信用資訊資料庫，將個人或企業的信用記錄、財務資訊等提供給會員機關。

就JCIC信用資訊之國外傳輸，於2012年所公布之「執行『國際傳輸部分資料定義』及相關控管措施說明」，其「國際傳輸資料部分內容定義」中，可進行國際傳輸者於清單中。其中包含授信資訊、信用卡信用資訊及個人擔任董監事、管理人等之企業名冊等，但不包含衍生性金融商品相關資訊（所謂的「C01衍生性金融商品額度及動支資訊」）。

嗣後，有鑑於發生銀行不當招攬、銷售TRF金融商品之惡質事件，對金融秩序造成影響，JCIC依主管機關之指示，新建構衍生性金融商品交易相關資料庫，並自2014年12月25日起開放會員機構查詢“C01衍生性金融商品額度及動支資訊”。

再者，金管會於2016年1月修改「銀行辦理衍生性金融商品業務內部作業制度及程序管理辦法」第20條第3項及第4項，銀行公會亦因此配合修改「銀行辦理衍生性金融商品自律規範」第25條第2項第2款及第3項等規定，銀行審查客戶的衍生性金融商品交易額度時，應透過JCIC查詢客戶在其他金融機關的額度，並將此作為設定客戶交易額度時的考量因素之一。

然而，前述JCIC之「國際傳輸資料部分內容定義」的內容並未配合修法後的修改內容，即「C01衍生性金融商品額度及動支資訊」依然不屬於國際傳輸對象。

（金融財務部會）

議題27 准許在台擁有據點之外國金融機構，將信用狀審查業務等銀行事務，委託國外據點或集團內之公司等

請求事項 依台灣規範「金融機構作業委託他人處理內部作業制度及程序辦法」第3條第1項第4款，得將貿易金融業務之後勤處理作業（以信用狀開發、讓購、及進出口託收為限）委外辦理。

此外，本法於2023年8月25日修正，大幅鬆綁對國外之委託限制，目前僅有重要個人金融業務相關系統之國外委託，需事前提出申請。

亦即，貿易金融業務之後勤處理作業，已不需事前向金管會申請許可，即可委託國外，得立即依金融機構之委外業務內部規定辦理。

另一方面「貿易金融業務之後勤處理作業」亦該當於中央銀行之「銀行業外匯業務管理辦法」第21條規定之「委託代為處理外匯相關後勤作業」。該辦法規定「指定銀行……以其他方式委託代為處理外匯相關後勤作業，應檢附委外作業計畫書向本行申請…」。

本會會員於2023年為向中央銀行申請「信用狀相關文件之審查確認業務」之國外委託，向央行承辦窗口詢問後，承辦人員口頭說明因外匯相關後勤作業不包含「貿易融資業務之文件審查」流程，難以獲得央行核可，建議停止提出申請（法令上並無明確規定）。

信用狀文件之審查係依國際商會（International Chamber of Commerce（簡稱ICC））制定之「信用狀統一慣例（簡稱：UCP600）」辦理。此為國際上標準化之流程，許多大型跨國銀行亦已設置集中作業中心，接受不同據點委託，統一處理且已行之有年。

參考亞洲各國開放情形，身為金融中心的香港、新加坡自不待言，韓國與泰國，甚至越南均已認可將「信用狀之文件審查確認作業」委託國外集中處理。本會在此懇請中央銀行順應國際潮流，認可將該業務委託屬於集團內公司之作業中心。

- 補充說明**
1. UCP600自2007年修訂以來，已成為世界各國對信用狀文件審查確認之相關交易規則及標準化作業程序準則，自集團內公司業務效率化、標準化之角度，信用狀文件審查業務是適合集中處理並統一管理之項目。且金管會之「金融機構作業委託他人處理內部作業制度及程序辦法」修正案施行後，委託國外處理貿易金融業務之後勤作業，已不需事先向金管會申請核可。
 2. 後勤作業處理主要依照UCP600之標準辦理，故實際上對於貿易金融人才之培育影響有限，且將人力資源做最有效之妥善配置，反而能提供台灣顧客更高水準的服務，對銀行與顧客雙方帶來利益。
 3. 此外根據中央銀行過去3年之出進口外匯付款方式統計（附件資料），台灣製造業以信用狀作為付款方式使用之比例，不到進口總額10%，信用狀佔出口外匯收入之比例僅有5%左右，有逐年下降之趨勢。在台灣企業邁向國際化之同時，必需提供更高水準的金融服務，這是台灣外資銀行整合集團內公司間資源時所面臨之必要課題。
 4. 目前許多大型跨國銀行將國外據點（如香港、新加坡、韓國、阿拉伯聯合大公國、美國等）之信用狀文件審查確認業務，委託作業中心統一處理，該作業中心即設置於成本較低的國家。近期連越南、泰國等外匯管制國家，亦有將貿易金融後勤作業委託國外據點辦理之趨勢。

⇒附件資料：過去3年之出進口外匯付款方式統計表

（金融財務部會）

議題28 關於在台灣專利法中導入間接侵權制度（延續事項）

請求事項 懇請於專利法增訂規範「準備行為」及「幫助行為」等之間接侵權制度。

補充說明 ①現行台灣專利法並無為美國、日本等眾多國家專利法採用之間接侵權制度。

關於設備專用的耗材，基於與發明之各個構成要件構成一個不可分割的整體並產生效果等之理由，難以各別進行專利申請。因台灣無間接侵權制度，關於上揭耗材出現無品質保證之替代零件在市面流通的情況。抑制諸如此類之準備行為/幫助行為，不僅是保護專利權人的經營環境，亦能確保產品的品質與安全等，有利於該產品的台灣使用者之權益保障。

②雖有適用民法規定之判決，但基於以下理由民法之保障並不充分。

- 因直接侵權行為難以證明，以民法第185條之共同侵權行為課以損害賠償責任之判例極少，具有高度的不穩定性。
- 除了損害賠償請求之外，專利侵權主要之救濟方式尚有為防範於未然之禁止侵害請求。然而，法院並無肯認民法第213條之回復原狀規定與第767條之排除侵害規定的案例，對專利權人之保護並不充分。

③此外，台灣專利師公會亦於「2020智財白皮書」（第二、一、（四），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」，由此可窺知不僅是日商，台灣使用者亦期望導入間接侵權制度。

（智慧財產委員會）

議題29 關於推動審議制度改革（延續事項）

請求事項 關於專利審議制度，希望①簡化對專利行政處分不服時的訴願程序、以及②導入舉發訴願及其審定撤銷訴訟的當事人對立構造。

①我方希望能統合智慧財產局的再審查與經濟部的訴願程序，並設立審議部，導入「前置審查」及「合議制（由複數成員進行審理）」。

②在請求撤銷專利權的舉發訴願中，依現行規定作出行政處分的智慧財產局為被告（在審定撤銷訴訟則為被告），我方希望導入當事人對立構造，使持有該專利權的專利權人能作為被告，並針對自身權利進行權利主張。

補充說明 關於前揭①，除了審理時得有效利用具備相關專業技術知識之智慧財產局審查委員的見解，將訴願程序統合到智慧財產局，亦能簡化程序。此外，關於②，

對於第三人的撤銷專利權請求，權利人能自行進行反論。此等皆有助於迅速確實的審理以及解決智財紛爭。

藉由導入前揭制度，進一步推動台灣智財制度的國際協和，不僅是對日本的使用者，對台灣的使用者而言亦能共享利益。

就我方理解，2023年3月9日行政院院會通過「專利法部分條文修正草案」交付立法院進行審議，並於3月17日經立法院一讀通過，但因今年1月立委改選，實際上本法案已處於屆期不續審狀態，視同廢案。審理制度之修正，有助於迅速正確解決智慧財產之法律糾紛，將持續要求修法。

(智慧財產委員會)

【4】2. 優化投資環境之 (1) 解決「五缺」問題

議題30 關於勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更（延續事項）

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

補充說明 2023年9月召開全議題協調會議時，主管機關雖已口頭回覆將於2024年3月前公布具體指引，然而至今尚未公布該項指引。

(運輸觀光部會)

議題31 關於休假時期變更權之明確化（延續事項）

請求事項 勞動基準法第38條針對取得特別休假（年休假）的規定為，對於勞工所希望之年休假，其具體的休假日期由勞工決定。但是，雇主基於經營上的迫切性或勞工有個人的情事，可經由勞資協議來進行調整，在與勞工取得合意下，可調整休假的時期。

然而，現實的情況是，常有雇主請勞工變更的休假日期無法取得勞工的同意，結果無法調整日期，造成事業營運上產生巨大問題。

因此，希望將日本已導入之休假時期變更權加以明確規定。

休假時期變更權，是指企業在一定的條件下，對於員工所希望之年休假休假日期（休假時期），擁有變更的權利。

而日本針對年休假的規定為，在勞動基準法第39條第5項規定，「必須讓勞工在他希望的日期休假」，但同條文的但書亦規定，「若讓勞工在他希望的休假時期休年休假將對企業的正常營運造成妨害時，雇主可讓勞工在其他時期休年休假」，如此，企業可調整勞工希望休年休假的日期。

補充說明 2022年5月1日，發生了台鐵司機集體提出休年休假，造成了鐵路運行的障礙。另外，2023年4月，長榮航空集團的地勤公司亦發生了相同情況，員工集體提出休假，造成飛機的航運產生障礙。

諸如此類藉由集體提出休特別休假，可以在拿薪水的同時得到與罷工相同的效果，遇到這種集體年休抗爭的情況，在日本，雇主可主張此為「不當行使休假權」，得利用休假時期變更權的規定與其對抗。在台灣，雇主則無此類對抗方法。

(運輸觀光部會)

議題32 關於員工加班規定之放寬措施

請求事項 目前於半導體業界因新冠肺炎所產生之數位特殊需求結束後，設備投資受到抑制之情形已轉變為重新開始投資，因此業務量有再度增加之趨勢。擬請就台灣勞動基準法所規範之勞工加班規定予以放寬。

補充說明 2018年1月勞動基準法修正後，台灣之加班規定已被限制為原則上連同正常工作時間每日不得超過12小時，每月之加班時間不得超過46小時（同法第32條第2項）。此外，特別條款規定如經工會同意，或無工會者經勞資協商達成合意時，得延長加班時間，每月不得超過54小時，每3個月不得超過138小時。

關於此點，在日本如欲使員工為超出法定工作時間之加班工作時，會與員工代表等簽訂「有關加班、假日工作之協定（通稱：36協定）」，並向勞動基準主管機關申報，藉此進行嚴格之工作時間管理，同時，亦有許多企業處理特殊業務或需要高度技術業務，如勞資間簽訂特別條款時，得允許每年最多6次超過每月45小時之加班，超過部分更有允許每月最多100小時（包括法定假日工作在內），每年最多720小時（不包括法定假日工作在內）加班之實例（惟2~6個月之平均超過80小時之加班則不被允許〈包括法定假日工作在內〉）。

如主旨所載，雖然於半導體業界因製造商之設備投資恢復而帶來訂單增加，設備接單方須增加員工人數，以處理增加之業務量，然而隨著2023年台灣政府放寬新冠肺炎防疫措施，經濟活動再度活躍，人才招聘變得更為困難。此外，因培訓精通半導體尖端技術之員工須耗費大量時間，我們擔心現行之時間限制規定

可能無法對於台灣之半導體產業發展即時應對。請政府理解本請求議題不僅對台灣國內之技術革新係為迫切之要務，從人才確保培育之角度而言亦為如此，我們希望台灣就工作時間限制規定能實施與日本勞動基準法同樣之條件放寬。

(電機電子部會)

議題33 關於放寬僱用外籍勞工（外勞）之人數上限（延續事項）

請求事項 目前係依產業別，訂有外籍勞工聘僱人數上限（外籍勞工占總員工人數之比例）。運輸倉儲業為0%、一般製造業為10%、尖端材料製造為20%等。

於確保本國勞工實屬困難之情況下，雖擬增聘外籍勞工，卻受限於聘僱人數上限，因此懇請放寬僱用人數之上限。

根據去年度政府機關回應，其係表示如聘僱需超過核配比率，費用上僅需支付就業安定費，惟時間上卻就超過核配比率之部分，需於辦理徵才及再次申請後2至3個月取得核准，方可辦理招募、面試與入境事宜。換言之，因產生將近半年之時間差，該期間可能發生不小之機會損失。再次希請主管機關瞭解問題在於時序，並持續研議一開始即提高核配比率。

補充說明 由於積極投資半導體相關產業導致台灣嚴重缺工。今後此種情形勢必愈趨嚴重。

為確保勞動力使事業得以存續，認為應擴大聘僱外籍勞工。

台灣政府今後亦擬招攬外資企業投資，對於研擬進軍台灣或擴廠之企業而言，無法迅速確保勞動力將形成重大問題。

我方雖曾於前年度、去年度提出相同請求內容，惟主管機關至今之回應基本上並無任何改變。雖現行設有制度，然而主管機關對於超過核配比率之部分需提出申請、辦理徵才、招募、面試與入境所需之時間、以及於該段期間所發生之機會損失等問題，似乎仍未充分瞭解，因此謹再次提出請求。

(高雄分部)

議題34 有關外國人選擇適用勞工退休金新制

請求事項 由於目前居住台灣之外國人除台灣籍配偶或具有永久居留證者外，並不具備選擇適用勞工退休金新制之資格，因此包括日籍駐台人員在內之許多外國人不得不加入勞工退休金舊制，我們希望取消此一限制，使外國人亦得加入新制。

此外，如得實現上述請求，選擇適用新制者欲請領退休金，須於60歲時親自向勞動部勞工保險局申請退休金之給付，然而對已離台之外國人而言其門檻過高，

希望外國人之新制退休金可不必等待至60歲，於離台時即可申請。

補充說明 外籍駐台人員之駐台期間一般約為3~5年，大多未符合勞工退休金舊制之請領資格（工作10年以上，年滿60歲等）即返回原工作地。尤其2005年7月以後成立之公司，台籍員工均適用新制，因此公司有義務僅為外籍駐台人員開設台灣之銀行帳戶提繳舊制退休金，由勞資雙方共同組織勞工退休準備金監督委員會予以管理，且每月須提撥月薪之2~15%。

另一方面，於上述之成立不久之公司中幾乎沒有員工能取得該舊制退休金請領資格，因此實際上給付退休金之情形極為稀少，且直到駐台人員全部離職前，提撥款項也不會返還給公司，因此對勞工及公司雙方而言並無好處，結果只是造成實質上之營運成本增加。

香港之MFP（Mandatory Provident Fund：強制退休公積金）制度可供借鏡，其與台灣之勞退金新制同樣為確定提撥制，原則上於65歲以後可請領本金及投資收益，外國人亦可選擇適用，離開香港時可返還所繳金額及投資收益。我們希望仿效香港制度，允許外國人亦可選擇適用新制，同時於離台時可領取本金及投資收益。

我們認為上述改革可達成以下效果：

- ①因外國勞工之權益受到確保可提升台灣勞動基礎制度之國際評價與可信度
- ②消除外國企業所見之不合理之成本負擔（促進外國企業對台投資）
- ③今後勞動力人口減少已成為課題之情況下，可促進優秀外國人之人力保障及穩定化，並對台灣經濟發展帶來貢獻

（電機電子部會）

【5】3. 加強合作（產業）之 (1) 擴大商機、發展新產業

議題35 關於運輸部門中「環保替代能源」的推廣（延續事項）

請求事項 電力僅是「環保替代能源」的選項之一，「環保替代能源」本應包括氫、e-fuels、生物燃料外、尚應包括研發中其他領域的技術。

關於2050年碳中和之12項關鍵戰略，就「環保替代能源」的推廣，我方希望在運輸部門引進e-fuels、氫、生物燃料等，並研擬相關政策，以支援引進路徑。

具體而言，除運輸部門之運具電動化策略外，我方希望如同歐洲一樣，將使用e-fuels等替代能源之內燃機車輛的置換亦作為碳中和之方針而獲得官方承認，並設定具體目標。

- 補充說明**
- ▶ 德國自2035年起認可e-fuels（合成燃料）車之方針，歐盟（提倡碳中和並引進碳稅）也因此引進新規範，將「環保替代能源」（e-fuels）包括在碳中和內。以兼顧碳中和及經濟發展作為目標，須重新檢視及維持內燃機的經濟價值。
 - ▶ 所謂e-fuels係指，將水進行電解分離為氧氣及氫氣，再添加從大氣中所收集的二氧化碳與甲醇進行合成後以作為燃料，於煉製過程不會排放CO₂。
 - ▶ 透過與內燃機具有相容性的e-fuels，將可以更為環保的方式繼續使用內燃機。
 - ▶ 生物燃料由農作物（玉米、甘蔗、大豆等）製成，是低碳且可永續的能源來源。燃燒生物燃料所產生的二氧化碳，不需要納入溫室效應氣體排放量中。
 - ▶ 透過生物燃料可以立即達成機車的減碳目標。會員公司也正在進行E100車輛在台灣的測試。

（汽機車部會）

議題36 關於離岸風電案件對漁民之補償金（延續事項）

請求事項 出資方與漁會間之補償金額相關交涉時，雖然農業部與經濟部雙方已設置共同解決問題之機制，在交涉階段仍有很難達到共識的情況，請繼續提供協助。

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

（能源部會）

議題37 關於相關器材之港灣保管場所之預留及支援（延續事項）

請求事項 於台灣離岸風電案件中，如將發電相關機器保管於港灣時，必須確保有更廣

大之場所，如此一來港灣區域則必須更進一步擴大，且目前情況是正在備置當中。因此我方除欲請求能持續有計畫性的擴大港灣區域及早日完成備置外，同時亦懇請優先確保能保管離岸風電相關機器之較大的保管場所等之彈性對應。

- 補充說明**
- ▶ 台灣之港灣區域有所限定，雖可能必須實施擴大工程，但港灣及周邊地區係由政府所有或由政府相關組織（例如：TIPC）所管理。
 - ▶ 於離岸風電案件中，如須於港灣區域保管風力發電相關之各個機器時，因為各項零件均十分巨大，須確保更廣大之保管場所，以及移動機器之保管場所亦須耗費時間，因此我方希望政府及政府相關組織（TIPC）優先對應確保離岸風電案件之保管場所，以支持離岸風電專案。
 - ▶ 目前現狀是已有部分區域正在備置當中，如果有需要更廣大之保管場所時，政府會給予緊急支援。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，惟仍希望持續進行今後港灣區域之擴大。
- （能源部會）

議題38 關於針對離岸風電業者的備用供電容量之要求（延續事項）

- 請求事項**
- 經濟部備用供電容量相關規定（“電業法”第27條“備用供電容量管理辦法”）中，針對離岸風電業者的細則（“備用供電容量管理辦法”）仍尚未確定。雖然離岸風電業者（離岸風電產業協會TOWIA）已開始與經濟部進行協商，但對於最終專案事業計畫的影響仍處於不明情形。
 - 我方希望政府能適當瞭解，對於再生能源的獨立發電廠課以備用供電容量乙節，從其運行特性以觀，原就窒礙難行，希望應根據國際產業基準，規定由輸電業者（TSO, Transmission System Operator）負擔責任。

補充說明 無。

（能源部會）

議題39 關於再生能源發電業者取得Electricity Business License（電業執照）前出售電力之架構及時間點（含收受現金、發行及轉讓T-REC）（延續事項）

- 請求事項**
- 就Pre-EBL架構，相關業者已向主管機關提出請求。為實現以下兩點事項，在此向經濟部（MOEA）提出請求。
1. 於Pre-EBL架構中建立制度，使發電業者於合理情況下儘速同時取得Pre-EBL power相關現金。

2. 於Pre-EBL架構中建立制度，得於合理情況下儘速同時發行及轉讓與Pre-EBL power相關之T-REC。

詳情請參補充說明。

補充說明

目前在台灣取得電業執照（“EBL”）前之試運轉期間內，以再生能源方式發電之再生能源（“Pre-EBL Power”），可作為灰電（不具Taiwan Renewable Energy Credit—台灣再生能源憑證（“T-REC”）之電力）售予台灣電力公司（“TPC”）。於目前規範下，發電業者取得EBL前，不得受領對TPC售電之相關給付（現金）。

各發電業者向經濟部能源局（“BOE”）及TPC提案「Pre-EBL架構」（可依Corporate Power Purchase Agreement（“CPPA”）上之費率表，讓Pre-EBL電力作為再生能源售予承購方）。BOE及TPC為執行Pre-EBL架構，已合意修正規範。另就以下兩點，業者已開始向BOE、經濟部標準檢驗局（Bureau of Standards, Metrology and Inspection（“BSMI”））、TPC等相關機關提出請求，但為求成功推動，在此透過日本工商會白皮書向上述機關之上級機關經濟部提出陳情。

1. 於Pre-EBL架構中建立制度，使發電業者於合理情況下儘速同時取得Pre-EBL power相關現金。

現況：縱使發電業者提案之Pre-EBL架構經執行，然若未修正付款規則，發電業者於取得EBL前，仍無法受領售電後之現金給付。TPC雖會記錄通過電網之電量，但在目前架構下並無法開立受託請款單。因此雖可認列Pre-EBL power相關收益，但在發電業者取得EBL前仍無法受領現金。

請求：修正目前規範，向MOEA請求輸電至電網時即可受領向TPC電網輸電之Pre-EBL power相關現金。

包含海龍（Hai Long）在內之發電業者，已請BOE與TPC等相關機關合作，修正或新增實施本架構所需規範。集中式發電業務需要大規模資本支出（CAPEX）及營運成本（OPEX），對發電業者而言，Pre-EBL power之金流是維持發電業務獲利能力的一大重點，可減輕償債負擔，並對挹注專案運用之金流有相當貢獻。本件不僅是本部會的問題，亦屬離岸發電業者的共同課題，懇請主管機關認知本件屬於台灣離岸風電產業整體課題，並視為政府重要事項予以處理。

2. 於Pre-EBL架構中建立制度，得於合理情況下儘速發行及轉讓與Pre-EBL power相關之T-REC。

現況：在現行規範下，縱使引進Pre-EBL制度，發電業者於取得EBL前仍不得發行及轉讓（與Pre-EBL power再生能源併存之）TREC。

請求：向MOEA請求修正目前規範，於取得EBL前之試運轉期間內，將Pre-EBL power輸送至電網時即可發行TREC，並於合理情況下儘速將其轉讓承購方。

發電業者就上述請求，已向BSMI請求許可。該事項對於依CPPA購買電力之承購方而言相當重要，與實際電力綁售的T-RECs（“bundled T-RECs”）證明其購買電力屬於再生能源，可明確顯示承購方已充分履行台灣電業法上購買再生能源之義務。不僅有益於承購方盡到永續責任，亦有助於使承購方儘快達成充分購買綠電之義務。BSMI已表示若有引進Pre-EBL架構，就本件T-REC得採用較具彈性之方式處理。

1. 按電業法第15條第5項規定：「售電業應填具申請書，向電業管制機關申請核發電業執照後，始得營業。」，準此，現行再生能源發電業者試運轉期間轉供制度，係由業者依個案向能源署取得核可後，由台電公司協助代為預轉供分配並記錄轉供電量，經濟部標準檢驗局則於此期間提供綠電臨時證明文件（以函文方式證明此電能為綠電），俟業者取得電業執照後，才正式併入轉供電量並核發綠電憑證（T-REC），業者才得以正式銷售電能，以符合電業法之規定。
2. 就上開再生能源發電業者試運轉期間轉供制度，經濟部能源署並於今年4月間正式公布「再生能源發電業試運轉期間轉供電能申請程序」，以利業者參考。以上彈性作法之開放，立意良善，業者深表感激。
3. 惟觀諸他案離岸風場經驗，業者申請電業執照至正式取照，期間恐長達6個月至1年不等，倘於試運轉期間均不能向企業綠電採購業者（CPPA Offtaker）結帳，即等同於發電業者運轉電力半年甚至一年期間，均無法獲致現金流，無法將試運轉資金導入以利後續風場完工或償還貸款。如此，恐不利業者開發再生能源專案，

爰建請經濟部對相關制度之改善，再予考量。

4. 又現行制度係取得電業執照後，方得正式核發T-REC並作後續轉讓事宜乙節，亦將降低CPPA Offtaker購電意願，蓋此意味CPPA Offtaker恐需等待6個月至1年不等之期間，始能正式取得T-REC。如上開等待期跨越不同年度，即難以將採購綠電之電量表彰於當年度之環境永續相關報告中，亦無法於當年度進行T-REC轉讓或交易，反而與經濟部推行活絡T-REC競價與交易市場之願景不相符合。爰建請經濟部對相關制度之改善，再予考量。

⇒附件資料：有關發電業者向BOE提出之請求及BOE目前回覆

(能源部會)

議題40 關於重新擬定再生能源事業開發之完工期限（延續事項）

請求事項 經濟部於民國112年1月6日發文公告（※1）中，就台灣再生能源開發，特別是大規模太陽能發電事業之開發（※2），自2023年起將完工期限變更為「取得電業籌設許可」2年內。

※1：經濟部公告：中華民國112年1月6日/經能字第11258000000號

※2：預計為裝置容量一萬瓩以上之第一型發電設備。

因本次變更（實質上完工期限將提前），需大幅縮短開發建設期間，對於事業品質之擔保已造成阻礙。

請求恢復原本所設定的期限。

補充說明 【變更前】至2022年止，完工期限係「取得同意備案」起2年內。

【變更後】自2023年起，完工期限係「取得電業籌設許可」起2年內。

有關大規模發電廠之開發，需於開發期間內與地方人士、行政機關等各式各樣的利害關係人進行協調，並依相關協調修正事業計畫與設計，同時辦理程序。懇請政府給予政策上之支持，使業者有充分時間與相關人士進行充分協調，並依需求反應於事業計畫。

(能源部會)

議題41 關於躉購費率制度中以交流電容量認定

請求事項 希望將躉購費率制度中以直流電容量認定之方式修訂為以交流電容量認定。（希望將制度修訂為以系統聯繫點之交流電容量認定，且除非逾該認定之交流電

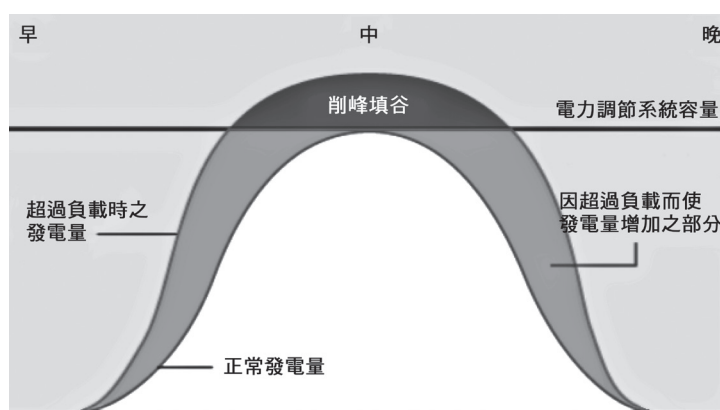
容量，否則不限制電廠之直流電容量)

理由：

為於有限之系統連接容量（交流電，瓩）中供應最大限度之電量（交流電，度）至系統，針對系統連接容量（交流電，瓩）設置更多之設備容量（直流電，瓩）（即所謂超過負載）係為有效。

此外，我方瞭解該認定制度屬於電業法相關規定，需與經濟部進行協商以修訂電業法相關規定。

晴天時之發電示意圖



補充說明 日本之躉購費率制度，係以系統連接容量（交流電，瓩）認定。因此，發電業係考量電廠之特性（土地之制約、設備利用率、躉購費率單價、設備費用等）後，個別設定有效之超過負載率（設備容量／系統連接容量）。於此情形下，透過電廠之電力調節系統監控發電量，以使其不超過系統連接容量。

因此，台灣國內亦可於有限之系統容量，增加發電量（交流電，度），進而提高再生能源發電量占國內發電量之比例。

未來，藉由允許對既有電廠超過其負載，以降低再生能源之開發期間與成本（國民負擔），同時增加再生能源之發電量。

再者，未來將因超過積載而進行削峰填谷之發電量予以儲電、放電，藉此提高發電設備之設備利用率，並使系統穩定運作。

（能源部會）

議題42 太陽能：將次順位貸款納入電業登記規則所定之「自有資金」

請求事項 我方瞭解電業登記規則訂有自有資金比率之下限，而自有資金是否充足可依公司變更登記表之實收資本額進行確認。

關於再生能源專案之資金調度方式，每個國家各有不同，亦有多數案例運用資本性質高之次順位貸款（Subordinated loan, Shareholder loan）作為資方之資金調度方式。次順位貸款於公司變更登記上雖未作為實收資本額處理，惟實務上其係具有類似股份之性質，因此懇請主管機關進行研討、調整，將次順位貸款亦認定為電業登記規則要求之「自有資金」。

此外，該規則第3條第3項訂有：「發電業執照有效期限內，發電業應維持其自有資金比率，不得低於第一項第三款第三目之規定」，惟由於發電資產會隨著時間而使價值減損，故懇請主管機關亦肯認因相關資產之價值減損而使淨值有所減少之情形，併請進行研討。

補充說明 無。

（能源部會）

議題43 在醫療制度上投入充足資源，以落實“健康台灣”願景（延續事項）

- 請求事項**
1. 請求以OECD國家醫療支出佔GDP之比重作為指標，在5年內使台灣醫療支出佔GDP之比例從7.4%增加至8.9%以上，設定醫療支出年增率之具體目標及行動項目，提出相應政策及計畫，以具體實現「健康台灣」願景。
 2. 懇請評估因高齡化及生育率長期下降所衍生之醫療需求及對全民健保制度之影響、評估全民健保制度之財政需求，並編列充足政府預算以支應全民健保。
 3. 如創新醫療技術、改善醫療勞動環境、人才培育、智慧醫療照護政策等，回應社會及產業各領域之期待，並進行跨部門間、階層間、領域間專業性及人才之整合。懇請提出創新方式，加快實施新藥基金等政策，改善整體醫療可近性。至於新政府之健康台灣政策中「百億癌症新藥基金」，懇請儘快提出實施計畫及時程。

- 補充說明**
1. 目前醫療支出佔GDP之比重為7.4%（2022年：包含照護費用），低於世界經濟合作暨發展組織（OECD）先進國家（2019年：OECD平均8.9%、2020年：日本11.1%、韓國8.4%）。醫療支出佔GDP之比重如何在5年內達到OECD平均水準8.9%，請求主管機關設定具體行動項目，提出相應政策及計畫，以落實「健康台灣」願景。而平均壽命、嬰兒死亡率、癌症等疾病存活率等國民健康指標，相較於其他國家尚有改善空間。
 2. 2023年度白皮書中衛生福利部回應：「健保署（NHIA）近5年醫療支出年增率為4.75%，高於GDP的3.75%。我國將調整算法以利與OECD相同。除納入長照等尚未計入之費用外，亦將積極提高NHE占率。（照原文摘錄）」，假

設後續醫療支出年增率為4.75%，且台灣GDP成長率維持一致，則達成目標時間為2040年後，難以預期醫療制度可獲改善。從而使2028年達到OECD標準目標8.9%，則有必要更積極增加醫療支出的計畫及執行（概算醫療支出年增率6~7%）。

3. 基於今年舉辦健康台灣論壇所得到的共識，政府為了促進執行對於各種提案，需要積極建立跨部門的整合平台。關於提高全民健保（NHI）預算部分，希望在這一年內設定發展藍圖、時程，以促進整體進展。關於新政府的健康台灣政策「百億癌症新藥基金」，基金事業除新藥外，應包含滿足臨床需求之抗癌藥，這樣也能提升病患對新藥的可近性。

（醫藥品醫療機器部會）

議題44 關於改善病患可近性之醫藥品政策改革（延續事項）

- 請求事項**
1. 請繼續實施藥品費用支出目標（DET）制度。另一方面，希請於修訂制度時與藥界充分溝通並達成合意後再行實施。
 2. 關於調整價格機制，懇請不採用目前檢討之國際參考價格（International Reference Pricing；IRP）。
 3. 主管機關目前正針對國產學名藥之獎勵措施進行研討，此與目前國際趨勢有所矛盾，違背學名藥制度之本旨。請求以其他方式推動生技發展。

- 補充說明**
1. 雖然主管機關目前研討之藥品費用支出目標修訂方案之細節部分很多待確認之處，但預期性問題較舊制之價量調查（PVS）有所改善，請求繼續採用藥品費用支出目標制度。但設定藥品費用支出目標額時，未考量前一年度之實績而未反映醫療環境實際狀況，故今後需進行適當調整。並請與藥界充分溝通並達成合意後始進行制度修訂。
 2. 調整價格時建議參考台灣國內實際交易價格，建議不採用目前檢討之參考A10價格制度改定。目前世界先進國家調整價格時，不以國際價格作為基準。因各國調整藥價之理由及背景皆有不同，各國調整價格之結果不宜輕易引用。
 3. 本部會理解政府為推動台灣生技產業發展之促進措施。惟學名藥制度目的應是節省醫療費後，藉由代替所節省的醫療資源用於引進新藥及新技術，對病患帶來利益而滿足未被滿足的醫療需求。促進全民健康之醫療資源不應分配到生技獎勵政策，而應透過稅金優惠措施及減免公共費用等方式獎勵生技發展為佳。

（醫藥品醫療機器部會）

【議題11附件資料】日本曹達新聞稿_20240308



2024年3月8日

敬啟者：

公司名稱 日本曹達株式會社
法定代理人姓名 代表取締役社長 阿賀英司
(股票代碼4041 東京證交所PRIME市場上市)
聯絡窗口 總務部長 見邊伸樹
(TEL: 03-6366-1920)

本公司水島廠關廠相關通知

本公司於今日召開之董事會上，決定關閉本公司生產據點之一水島廠（位於岡山縣倉敷市，以下簡稱「該工廠」。），謹此通知。

記

1. 關廠理由

該工廠自1969年開始生產氰化鈉以來，在不斷增加、更新設備之下，已供應氰化鈉、氰化鉀五十年以上。

氰化鈉、氰化鉀之主要原料氰化氫，係由鄰近之供應商以管線輸送，然而因該企業生產之化學產品市場景氣不佳，預期其將大幅減少次要生產之氰化氫，以致於本公司難以採購足使該工廠穩定生產所需數量之氰化氫。因此，本公司雖然努力對於氰化氫之採購採取各種調整，仍無法確定日後是否可穩定採購，很遺憾地，本公司不得不放棄生產，並決定關閉該工廠。

此外，該工廠之員工將以繼續僱用為優先，轉調至本公司其他營業所。

2. 該工廠之概要

- (1) 名稱：日本曹達株式會社水島廠
- (2) 所在地：岡山縣倉敷市兒島鹽生2767-12
- (3) 完工日：1969年8月
- (4) 員工人數：51名（截至2024年2月底）
- (5) 事業內容：氰化鈉、氰化鉀、二胺順丁烯二腈（DAMN）製造

3. 關廠時間

2025年度（預計）

4. 未來展望

該工廠之關閉決定對本期合併財務報表之影響不大。
未來如有任何公告事項，將儘速通知。

以上

【議題16附件資料】 IEC標準edition之主要差異與各國採用情形

參考資料：IEC標準edition之主要差異及亞洲大洋洲採用Ed.7之狀況

Explanation of IEC 60335-2-40 7th edition and previous editions
IEC 60335-2-40 第7版及其前版本之說明

• Major changes in IEC editions 各IEC版之主要變更

IEC60335's edition	5 th edition (2013) 5.1 th edition (2016)	6 th edition (2018)	7 th edition (2022)
Overview 概要	No major change from Ed.4.2 從Ed.4.2沒有變更	A2L relaxation 放寬A2L	A2/A3 relaxation 放寬A2/A3
Flammable refrigerant requirements 可燃性冷媒之要件	Refrigerant charge calculation was firstly defined in Ed. 4.2. Ed.5 has the same requirements. 填充冷媒之計算第一次在Ed. 4.2. 中定義。 Ed.5中有相同要件。 Flammable refrigerant are normally only allowed up to m1. 可燃性冷媒通常使用限制至 m1。	Charge caps (m1, m2, m3) for A2L are separated from A2/A3 caps. More A2L charge is allowed. 從A2/A3之限制獨立出A2L填充量之限制 (m1, m2, m3)並許可更多A2L 填充。	Mitigation measures for A2/A3 were added > More A2/A3 charge is partially allowed. 追加A2/A3減輕措施 > 部分許可 A2/A3填充量。 ✓ Circulation ✓ ETRS concept ✓ Releasable charge concept ✓ 循環 ✓ ETRS之概念 ✓ 可釋放填充之概念
A2L concept A2L之概念	Ed.4.2 didn't have A2L category. Ed.4.2沒有 A2L之分類。 A2L is added and separated from A2/A3 flammable refrigerants. 追加A2L, 並與A2/A3 可燃性冷媒區分。	Mitigation measures for A2L were added > More A2L charge is allowed. 追加A2L的放寬案 > 許可更多A2L填充。 ✓ Circulation ✓ Ventilation ✓ ETRS* concept ✓ Ignition source exemptions ✓ 循環 ✓ 換氣 ✓ ETRS*之概念 ✓ 免除引火源	The requirements for A2L ETRS will be relaxed further. 進一步放寬A2L ETRS之要件。 ✓ Charge limit 50% LFL → Expanded to 75% LFL ✓ 填充量之限制由50% LFL → 放寬為75% LFL

EU/日本/美國
澳洲/紐西蘭/新加坡

台灣(2013)
泰國(2016)

【亞洲大洋洲各國狀況(2023年之調查)】
<IEC標準版本為IEC 60335-2-40 Ed.7之國家>
①澳洲
②紐西蘭
③新加坡
④香港
<採用IEC標準但非Ed.7之國家>
⑤台灣:IEC 60335-2-40 Ed.5
(將採用Ed.6但目前延期中)
⑥泰國:60,000Btu(17.6kw)以下為IEC 60335-2-40 Ed.5.1但是60,000Btu(17.6kw)以上則不適用IEC標準
<未採用IEC標準之國家>
⑦越南
⑧馬來西亞
⑨印尼
⑩菲律賓
※⑦~⑩之國家本身並未採用IEC標準

參考資料：IEC標準edition之主要差異

Explanation of IEC 60335-2-40 7th edition and previous editions

• Major changes in IEC editions

IEC60335's edition	5 th edition (2013) 5.1 th edition (2016)	6 th edition (2018)	7 th edition (2022)
Overview	No major change from Ed. 4.2	A2L relaxation	A2/A3 relaxation
Flammable refrigerant requirements	Refrigerant charge calculation was firstly defined in Ed. 4.2. Ed.5 has the same requirements. Flammable refrigerant are normally only allowed up to m1.	Charge caps (m1, m2, m3) for A2L are separated from A2/A3 caps. More A2L charge is allowed.	Mitigation measures for A2/A3 were added > More A2/A3 charge is partially allowed. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Circulation ✓ ETRS concept ✓ Releasable charge concept
A2L concept	Ed.4.2 didn't have A2L category. A2L is added and separated from A2/A3 flammable refrigerants.	Mitigation measures for A2L were added > More A2L charge is allowed. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Circulation ✓ Ventilation ✓ ETRS* concept ✓ Ignition source exemptions 	The requirements for A2L ETRS will be relaxed further. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Charge limit 50% LFL → Expanded to 75% LFL

*ETRS = Enhanced Tightness Refrigeration System

【議題22附件資料】教育部對2023年白皮書請求事項之回覆

112年9月4日國家發展委員會召開日本工商會「2022年白皮書」之主要政策建議會談與個別請求事項議題協調會議，涉及國教署項目「個別請求事項」議題10 - 檢討放寬幼兒園幼童專用車輛不得租賃之規範（白皮書序號52）。

補充說明意見如下：

- 一、有關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，係依「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）規定辦理，又本辦法係依「幼兒教育及照顧法」及「兒童及少年福利與權益保障法」授權由教育部會銜交通部訂定之規定。此二法係經立法院通過之法律位階，具社會高度共識，所提相關修法建議，因考量幼兒交通安全涉及層面廣泛，須嚴格審視及謹慎評估。
- 二、由於臺灣曾發生幼兒園交通車重大不幸意外事件，仍存有社會傷痛記憶，爰社會對於幼兒安全及幼童專用車輛管理非常重視與關注，基於社會大眾對於幼童安全政策的高度期待與嚴格審視，修法改變相對困難。
- 三、為維護幼兒園載運幼兒之行車安全，現階段臺灣政府對於幼童專用車管理，除不定期稽查車輛外，教育部國教署亦持續推動補助幼兒園購置幼童專用車政策。另為嚴格取締未經核備之幼童專用車，亦定期召開稽查會議進行檢核，以確保幼兒園使用合格車輛載運幼兒。
- 四、綜上，因考量臺灣社會對於幼童專用車安全期待甚高，開放租賃涉及層面甚廣，應嚴謹評估，有關貴會所提開放租賃建議，仍礙難同意，尚請諒察。

【議題27附件資料】過去3年之出進口外匯付款方式統計表

出進口外匯付款方式統計												
Foreign Exchange Export Proceeds and Import Payments by Type of Payment												
項目 Item	110年 1-12月 Jan.-Dec. 2021		111年 1-12月 Jan.-Dec. 2022		112年 1-12月 Jan.-Dec. 2023		110年 1-12月 Jan.-Dec. 2021		111年 1-12月 Jan.-Dec. 2022		112年 1-12月 Jan.-Dec. 2023	
	金額 Amount	%	金額 Amount	%	金額 Amount	%	金額 Amount	%	金額 Amount	%	金額 Amount	%
出口外匯收入 Exchange Proceeds	22,030.3	6.0	22,312.4	5.5	17,288.5	5.2	22,312.4	5.5	22,312.4	5.5	17,288.5	5.2
進口外匯支出 Import Payments	28,417.6	9.0	28,417.6	9.0	28,417.6	9.0	28,417.6	9.0	28,417.6	9.0	28,417.6	9.0
信用狀 L/C	2,816.0	0.8	2,816.0	0.8	2,816.0	0.8	2,816.0	0.8	2,816.0	0.8	2,816.0	0.8
匯款 Remittance	341,001.7	93.2	341,001.7	93.2	341,001.7	93.2	341,001.7	93.2	341,001.7	93.2	341,001.7	93.2
合計 Total	365,848.0	100.0	365,848.0	100.0	365,848.0	100.0	365,848.0	100.0	365,848.0	100.0	365,848.0	100.0

【議題39附件資料】有關發電業者向BOE提出之請求及BOE目前回覆

經濟部

五、試運轉轉供優化

TOWIA
台灣離岸風電產業協會
Taiwan Offshore Wind Industry Association

1. 為進一步優化風場專案整體財務規劃，建請 大部評估考量發電業者可於取得電業執照前獲得早期金流之機制。
2. 建請大部評估規劃發電業者可獲得早期金流之同時，亦准予計算並發行再生能源憑證(T-REC)，或發行類憑證之臨時性證明文件 或是相關可查詢系統以證明所產生電力為再生能源，以協助企業用戶計算並配置購買綠電，作為企業用戶履行環境效益義務之憑據。

A==

朝與躉購費率機制一致：目前試運轉轉供機制與躉購機制相同，先記錄併聯試運轉轉供電量，後於取得電業執照，才可以營業。

9