

「2023行政院長與商業領袖座談會」

提案一覽表

112年8月

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
一	近年物價不斷上漲，為提高企業照顧員工之誘因，建請調整「營利事業所得稅查核準則」第88條規範一般營利事業列支職工每人每月伙食費之限額至新臺幣3,600元整。(中華民國全國商業總會)	財政部、 勞動部	1
二	本會基於量能課稅及租稅公平之原則，針對貴部預告修正「營利事業所得稅查核準則」(以下簡稱「營所稅查準」)部分條文草案第111條之2定明所得稅法第39條第1項有關稽徵機關核定各期虧損之範圍內容檢陳相關意見。(中華民國全國商業總會)	財政部、 金管會	3
三	為推動服務業淨零轉型，本會規劃建立服務業之碳盤查輔導機制，建請政府惠予補助相關經費，協助企業建立基本碳盤查能力，最大化創造未來的綠色商機。(中華民國全國商業總會 余建中理事)	環保署、 經濟部	7
四	考量服務業之產業特性，制訂「服務業勞動專章」。(中華民國全國商業總會 王權宏常務理事)	勞動部、 經濟部	10
五	服務業是多數無法以自動化取代之服務型態，建請政府逐步開放服務業申請聘用外籍移工。(中華民國全國商業總會勞資關係促進委員會 徐銀樹副主委)	勞動部	12
六	恢復旅責險的無過失保險金額額度。(中華民國旅行商業同業公會全國聯合會 蕭博仁理事長)	金管會、 交通部	14
七	為促進國內廢機動車輛回收業者與相關政府部門溝通，建請領有應回收廢棄物回收業登記證(回收項目:廢機動車輛類)，應加入相關產業公會。(中華民國廢機動車輛回收處理商業同業公會全國聯合會 王進益理事長)	環保署、 內政部	16

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
八	為落實國家2050淨零排放政策及企業落實 ESG 永續經營，建請政府將汽車路線貨運業比照「客運車輛電動化推動計畫」辦理相關補助，以利儘早達成國家政策。(中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長)	交通部	18
九	「淘汰老舊機車補助辦法」延續辦理或修改申請條件(原定96年6月30日前出廠修改為出廠滿10年之老舊機車)。(中華民國機車商業同業公會全國聯合會 林弘儒理事長)	環保署	20
十	建請政府加速完成我國移工新來源國的簽訂，以提早因應移工來源不足問題，並開放更多行業能聘用移工解決勞力嚴重不足問題。(中華民國就業服務商業同業公會全國聯合會 熊維舒理事長)	勞動部	21
十一	面對高齡社會的到來，應使老人有健康餘命，不但減輕家人照顧及精神負擔更減少醫療資源的浪費。建請政府積極補助社區及年長者家中，裝設相關安全裝置及健康設施費用，擴大運用健康資源，以建構友善老人的社會環境。(中華民國醫療器材商業同業公會全國聯合會 何英獎理事長)	衛福部	22
十二	針對農藥管理，提出建議事項詳如說明。(中華民國植物保護商業同業公會全國聯合會 郭永俊理事長)	農業部、 衛福部	25
十三	台灣國產酒市場占比衰退近20個百分點，同期中國產製啤酒倚賴價格優勢，進口比例突破5成，對台灣本土酒類釀造產業構成威脅。建請政院共同協助、提升國產酒品在台灣與全球市場競爭力。(荷蘭商海尼根台灣股份有限公司台灣分公司 郭琬蘋公共事務總監)	經濟部、 財政部	27
十四	研發投資和 ESG 可投入資源不友善，對於外商企業和自行車產業人才發展和環境不利。(瑞士商弗克司(股)台灣分公司 曹建偉總經理兼副總裁)	經濟部、 教育部	30

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
十五	修訂自由貿易港區設置管理條例。(中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長)	交通部	32
十六	為獎勵優良商人及優良外商戮力經營企業，建請政府在「投資臺灣三大方案」外，針對優良外商額外再提供其他補貼優惠；針對優良商人再加碼提供數位轉型、淨零排放及商業自動化投資抵減優惠，促進產業發展與升級轉型。(中華民國全國商業總會優良商人及優良外商聯席會 陳義永會長)	國發會、 經濟部	34
十七	振興出版/書店產業 需要更完善的稅務制度(中華民國出版商業同業公會全國聯合會 吳政鴻理事長)	財政部、 文化部	37
十八	請加強各級學校學生優質學習光環境之建設及正常維護，改善校園內教室照明，以健康舒適無光害的優質照明品質，維護國民視力健康、國防安全及國家競爭力。(台灣區照明燈具輸出業同業公會 康文杰理事長)	經濟部、 教育部	40
十九	一、為鼓勵節能減碳，建請政府比照電動車之補助方式，給予全國自行車行轉型微型電動二輪車相同補助。 二、建請各中學以上學校應規劃微型電動二輪車停車場所。(中華民國自行車商業同業公會全國聯合會 林進財理事長)	交通部、 教育部、 經濟部、	43
二十	請以租稅優惠鼓勵企業併購新創。(中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠政策顧問)	經濟部、 財政部	46
二十一	關於教育部租用遊覽車輛限縮五年內較新車輛為原則規範，長期下來造成劣幣驅逐良幣下，業者只願採購陽春車反失去以安全為重的基本門檻(中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會 魯孝亞理事長)	教育部、 交通部	48
二十二	建議下修符合重新招募外籍家庭看護工免評機制之被照顧人年齡限制，並檢討巴氏量表存廢。(康林國際集團 林文正副總經理)	衛福部、 勞動部	51

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
二十三	經濟部標準檢驗局制定「濾淨水器材商品檢驗規範」恐綁架產業，故建請貴局先行制定「淨水器材材料功能認證機制」或「淨水器材 CNS 國家標準」。(高雄市商業會 呂興吉理事)	經濟部	53
二十四	石化產業與城市發展：建請高雄港務公司停止收取800萬高額管理費用，並妥善規劃相關完善配套措施，以利台灣石化產業發展。(宜昇股份有限公司 孫羿程董事長)	交通部、 經濟部	55
二十五	有關「建請政府開放聘僱外籍駕駛人員」一案，詳如說明。(中華民國全國商業總會 謝連金理事)	勞動部、 交通部	57
二十六	政府環境部規劃徵收碳費，對於負毛利、景氣循環股產業應緩徵或調整徵收碳費來源，協助企業度過難關，循序漸進邁向綠能永續目標。(群創光電股份有限公司 楊柱祥總經理暨營運長)	環保署、 經濟部	59
二十七	建請恢復創業投資之股東投資抵減。(中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠政策顧問)	經濟部、 財政部、 國發會	63
二十八	建請放寬天使投資抵減條件。(中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠政策顧問)	經濟部、 財政部	71
二十九	建請開放持有永久居留者歸化我國國籍時，不須放棄原屬國籍，以留住外國專業人才為國效力。(中華民國移民商業同業公會 王權宏名譽理事長)	內政部	74
三十	重視產業發展與環境保護均衡性：建請環保署與潤滑油業者舉辦座談會，商討現行制度是否有修改之必要性。(中華民國石油商業同業公會 邱永堂理事長)	環保署、 經濟部	76
三十一	解決機車業界缺工問題期能引進合法外勞。(台南市機車商業同業公會 李茂坤理事長)	勞動部	78
三十二	協助解決石油化學品儲槽業缺工問題。(中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長)	勞動部	79

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
三十三	建請政府能將「汽車路線貨運業營業站所內之搬運工(理貨人員)」納入「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」第四條第六款：其他經中央主管機關指定之工作；以解決業者長期缺少勞動力缺口之困擾而影響產業發展。(中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長)	勞動部、交通部	81
三十四	根據勞動部辦理之「2023年第2次人力需求調查」，所有產業類別中，其中又以批發及零售人力需增加8,927人為所有產業別中第二高。勞動部近月增額開放營造業配額8000名移工，本會建請政院共同協助，批發及零售業比照製造業、營造業、農工及機構開放移工。(法國工商會 Stephane Peden 總經理)	勞動部	84
三十五	缺工嚴重，本國勞工不願從事基礎工程工作，又無法聘僱移工從事該工作，如何辦理?(尚潔環境工程(股)公司 劉文光副總經理)	勞動部、教育部	85
三十六	擴大調整聘僱移工資格及增加來源國。(康林國際集團 林文正副總經理)	勞動部	87
三十七	調整人力仲介業服務費用及簡化移工申請文件。(康林國際集團 林文正副總經理)	勞動部	90
三十八	建議就業服務(人力仲介)業許可證延期(換證)，可提前為到期前三個月可提出申請。(康林國際集團 林文正副總經理)	勞動部	93
三十九	建請教育部、交通部會銜修正「學生交通車管理辦法」第10條：「學生交通車之駕駛人，應符合年齡68歲以下」規定。(中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會 魯孝亞理事長)	交通部、教育部	95
四十	建請政府(交通部公路總局)，解除汽車路線貨運業運價之管制或重新檢討基本運價計價公式。(中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長)	交通部	98

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
四十一	建請調升機車排氣定期檢驗費用，由80元調高至120元。(中華民國機車商業同業公會全國聯合會林弘儒理事長)	環保署	100
四十二	振興出版/書店產業 需要更完善且合理的「公共出借權」圖書館借閱補償制度。(中華民國出版商業同業公會全國聯合會 吳政鴻理事長)	教育部、文化部	101
四十三	歐盟軍民兩用法案限制台灣電子業與航太業供應鏈競爭優勢，台灣科技業因此居於劣勢、請外交部與經濟部國貿局協助科技業。(群創光電股份有限公司 楊柱祥總經理暨營運長)	經濟部、外交部	103
四十四	用電大戶早鳥優惠若因不可歸責因素，導致義務履行完成期限延遲，提請於原義務履行末日之次日起算六個月內完成者，仍適用早鳥優惠。(群創光電股份有限公司 楊柱祥總經理暨營運長)	經濟部	107
四十五	各工商團體之目的事業主管機關與同業公會之互動乃是團體發揮功能的重中之重，雖在母法訂定目的事業主管機關有指導、監督之權責，但其施行細則允宜予修訂落實互動之具體行動，經商業總會大會決議提請內政部核辦修訂商業團體法施行細則第3條乙案，惟內政部於今年1月9日復以「本部已錄案留供修法參考」，其實本案僅僅建請修訂「實施細則」而已，建請政府儘速行動！(台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 賴介村理事長)	內政部	109
四十六	為擴大國際宣傳行銷台灣，本會規畫製作「趣淘臺灣」影片，建請政府惠予補助相關經費，吸引更多國際觀光客來台，全面提升台灣觀光魅力。(中華民國全國商業總會)	交通部	110
四十七	為協助國內婚紗攝影產業疫後復甦，建請交通部觀光局補助海外新人來台拍攝婚紗，例如：提供海外新人每對新臺幣5,000元的獎勵消費金、婚紗攝影業者新臺幣5,000元的國外推廣獎勵金，期盼讓觀光業結合婚紗攝影業，以跨產業合作方式，	交通部	112

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
	吸引更多觀光客來台消費，振興國內婚紗產業。 (臺北市商業會 高志榮理事)		
四十八	每年提撥200萬~300萬經費補助本會培訓烘焙專業人員及國際賽事經費。(中華民國糕餅商業同業公會全國聯合會 周子良理事長)	衛福部、 勞動部、 經濟部	114
四十九	每年提撥200~300萬經費補助本會推廣台灣糕餅，提升糕餅產業及國內外行銷。(中華民國糕餅商業同業公會全國聯合會 周子良理事長)	經濟部	116
五十	疫情解封 國境開放，兩岸旅遊政策應加速開放。(中華民國旅行商業同業公會全國聯合會 蕭博仁理事長)	交通部、 陸委會	119
五十一	建請調增「私立就業服務機構收費項目及金額標準」中營利就業服務機構接受外國人委任辦理從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十款規定工作之就業服務業務，得向外國人收取服務費之收費標準。(中華民國就業服務商業同業公會全國聯合會 熊維舒理事長)	勞動部	121
五十二	縣市「加水站自治條例」以特別法形式，對非食安特許行業行特許管制。疊床架屋勞民傷財無助食安，有違公平合理、阻礙商業發展。(中華民國盛裝飲用水商業同業公會全國聯合會 陳國揚理事長)	衛福部	123

(共計52項提案)

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第一案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會
案 由	近年物價不斷上漲，為提高企業照顧員工之誘因，建請調整「營利事業所得稅查核準則」第88條規範一般營利事業列支職工每人每月伙食費之限額至新臺幣3,600元整。
說 明	<p>一、依據「營利事業所得稅查核準則」(以下簡稱查核準則)第88條規範略以，一般營利事業列支職工每人每月伙食費限額為新臺幣2,400元，在限額內免視為員工之薪資所得；然而，該項伙食費限額自104年調整後，未調整已逾8年，不但未能反映近年國內通膨現狀，亦無法滿足企業提高伙食費津貼以照顧員工生活之需求。</p> <p>二、根據主計總處資料顯示，自105年1月至112年4月為止，消費者物價指數(CPI)總漲幅為11.76%，其中食物類漲幅更高達19.75%；同期間，實質經常性薪資平均由105年1月的3萬9,875元，僅微幅成長至112年3月的4萬1,746元，漲幅約4.69%。顯見實質薪資成長已趕不上有感的物價通膨速度。</p> <p>三、招募、培育及留任優秀人才是企業永續經營的重要關鍵，透過妥善照顧員工生活需求，方能讓員工無後顧之憂的打拼。因此，適度調整員工福利措施，例如：提高伙食津貼限額，將有助於提升企業的經營績效與競爭力。</p> <p>四、另財政部業於112年6月14日台財稅字第11200591290號函覆：「依現行勞動基準法周休二日制度，按每月工作日約22天，並考量企業實際供給膳食以每日一餐每餐約110元估算，符合一般通常水準」。然本會持續收到多家會員公會反映物價上漲幅度已遠遠超越企業所提供的每日伙食津貼上限，但企業卻礙於查核準則內所規定的2,400元，無法替員工調高伙食費津貼。故再度建請財政部修訂查核準則，調高伙食費上限至新臺幣3,600元，給予企業更多彈性空間來調高伙食津貼，來落實協助員工減緩物價齊漲的衝擊。</p>

建 議	建請財政部修訂查核準則，調高員工每人每月伙食費免計入薪資所得上限金額至新臺幣3,600元，以政策支持企業提供更多的員工福利措施，亦呼應政府照顧一般勞工的政策目標。
主辦單位	財政部、勞動部
辦理情形	<p>【財政部】</p> <p>一、營利事業所得稅查核準則(下稱營所稅查核準則)第88條規定，營利事業實際供給員工膳食或按月定額發給伙食代金，申報營利事業所得稅時均得核實認列為伙食費用；同條第2款第1目規定，一般營利事業給付職工每人每月伙食費在新臺幣(下同)2,400元以內，得免視為員工薪資所得，倘實際給付伙食費超過上開限額，超過部分應列為員工之薪資所得，上開每人每月2,400元規定僅為免視為員工薪資所得之額度，並非營利事業列報伙食費用之限額，亦未限制發給員工伙食費之金額。</p> <p>二、上開伙食費免列為員工薪資所得額度之規定，係考量企業對員工執行職務期間用餐基本需求之補助，基於合理及必要性訂定(依現行勞動基準法週休二日制度，按每月工作日約22天，並考量企業實際供給膳食以每日一餐每餐約110元估算)，符合一般通常水準，且員工申報綜合所得稅時可再減除免稅額(111年度為92,000元)，合理減輕員工所得稅負擔。</p> <p>三、財政部刻辦理營所稅查核準則修正作業，建議依消費者物價指數漲幅調高員工伙食費免稅金額一節，將納入修正參考。</p> <p>【勞動部】</p> <p>本項建議調高員工每人每月伙食費免計入薪資所得的上限金額，涉及稅法規定，勞動部尊重財稅主管機關財政部之意見。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會</p>
<p>案由</p>	<p>本會基於量能課稅及租稅公平之原則，針對貴部預告修正「營利事業所得稅查核準則」(以下簡稱「營所稅查準」)部分條文草案第111條之2定明所得稅法第39條第1項有關稽徵機關核定各期虧損之範圍內容檢陳相關意見。</p>
<p>說明</p>	<p>一、依據財政部112年5月22日台財稅字第11100700980號預告修正之「營所稅查準」部分條文草案第111條之2規定略以，營利事業依所得稅法第39條第1項但書規定扣除前十年內稽徵機關核定之各期虧損，應將各該期依同法第42條規定不計入所得額之投資收益及依相關法律規定免徵或免納營利事業所得稅之所得，先抵減各該期核定虧損後，再以虧損之餘額，自當年度純益額中扣除，合先敘明。</p> <p>二、在目前既有法規之下，國際金融(證券、保險)業務分行(分公司)(以下簡稱 OBU、OSU 及 OIU)之免稅所得並非於計算所得稅法第39條虧損扣抵金額須納入抵減各期核定虧損之項目，主要原因在於，其與停徵所得稅之證券交易所得、期貨交易所得及免稅之土地交易所得之性質與處理相同，均屬免稅所得不納入課稅，倘發生損失亦不得自課稅所得中減除者；較之於所得稅法第42條之投資利益及其他法令規定之五年免稅，發生投資利益或所得時為不計入所得課稅或免稅，但該等項目產生損失時卻可能從課稅所得中減除而無須予以排除，顯然不同，惟本次營所稅查準第111條之2修正草案文字卻未將 OBU、OSU 及 OIU 之免稅所得，與停徵之證券及期貨交易所得及免稅土地交易所得做一致之處理並給予相同之待遇，顯不合理亦不衡平，更與本條文修正草案之修正意旨有所未合。</p> <p>三、鑒於我國金融市場規模有限，國際金融業務條例之立法目的係為了擴大我國金融市場版圖，營造利於建立區域性金融中心的租稅環境，吸引國際資金並加強國際金融活動，提升我國金融業於國際之競爭力，後續亦開放境外金融業務納入證</p>

	<p>券及保險業務，強化國際金融服務的完整性，期許將台灣打造成亞太金融中心，助於推升我國經濟發展動能。倘若將 OBU、OSU 及 OIU 免稅所得納入須抵減各期虧損數項目，無疑將違背訂定國際金融業務條例之初衷，恐對於我國金融國際市場發展產生負面影響。</p> <p>四、再者，OBU、OSU 及 OIU 為個別經營單位，經營國際金融(證券、保險)業務需承擔經營風險，經營成果或有盈虧，與單純獲得免稅所得情況有所不同。如將 OBU、OSU 及 OIU 免稅利益自各該期虧損數抵減，卻未將 OBU、OSU 及 OIU 免稅損失計入各該期虧損數，並未正確衡量營利事業之實際營業虧損，而未能真實反映其實質稅負能力，對於金融業別公司有違反量能課稅及租稅公平原則之情形。</p>
<p>建 議</p>	<p>本於國際金融業務條例之精神及初衷，建請財政部於本修正條文後段明訂「依國際金融業務條例第十三條、第二十二條之七及第二十二條之十六規定免徵營利事業所得稅之所得額(不包括依所得稅法第七十三條之一規定納稅之所得額)免予抵減各該期之核定虧損；其為交易損失，亦不得計入各該期核定虧損額。」</p>
<p>主辦單位</p>	<p>財政部、金管會</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【財政部】</p> <p>一、配合憲法法庭111年憲判字第5號判決意旨，所得稅法第39條第1項但書規定之跨年度盈虧互抵制度，涉及人民之租稅負擔，有關稽徵機關核定各期虧損之基準，仍以法律或法律具體明確授權之命令予以明定為宜。爰營利事業所得稅查核準則(下稱營所稅查核準則)修正草案增訂第111條之2，定明營利事業得自當年度純益額中扣除之稽徵機關核定各期虧損範圍，以符合憲法法庭判決意旨。</p> <p>二、現行所得稅法第39條相關函釋，係基於營利事業各年度是否有虧損應以全年所得額觀之，其如有依同法第42條規定不計入所得額之投資收益，或其他法律規定受獎勵免稅之所得，應先抵減各該期核定虧損後，再以虧損之餘額為實際虧損，自當年度純益額中扣除。至於土地交易損益及證券交易損益，依所得稅法第4條第1項第16款與同法施行細則第8條之4及同法第4條之1規定，其所得免納所得稅，如有損失，亦不得扣除，爰核釋免予抵減各該期之核定虧損，亦不得計入各該期核定虧損額，以落實損失不得扣除之精神。</p>

三、有關經營國際金融(證券、保險)業務分行(分公司)免徵營利事業所得稅之損益，是否應列入全年所得額計算，將再就國際金融業務條例立法意旨進行研議。

【金管會】

一、「國際金融業務免稅所得」與證券交易所得、期貨交易所得及土地交易所得之性質與處理相同，均屬停徵或免稅所得不納入課稅，倘發生損失亦不得自課稅所得中減除

依「國際金融業務條例」第13條、第22-7條、第22-16條規定，國際金融業務分行(OBU)、國際證券業務分公司(OSU)、國際保險業務分公司(OIU)經營業務之所得，免徵營利事業所得稅(以下統稱國際金融業務免稅所得)，其與所得稅法第4-1條、第4-2條停徵所得稅之證券交易所得、期貨交易所得及同法第4條第1項第16款免納所得稅之土地交易所得之性質與處理相同，均屬停徵或免稅所得不納入課稅，倘發生損失亦不得自課稅所得中減除。

二、修正規定將衍生盈餘互抵處理方式不一致及有失衡平之情形

查財政部於112年5月12日預告修正「營利事業所得稅查核準則」部分條文草案之新增第111條之2但書規定，僅明定證券交易所得、期貨交易所得及土地交易所得免予抵減各該期之核定虧損，惟國際金融業務免稅所得卻未併予納入，致生處理方式不一致且有失衡平之情形，並將造成金融業者(全行或全公司)可扣除應納所得額之虧損數減少、應納稅額增加。

三、新增條文所定「依相關法律規定免徵或免納營利事業所得稅之所得」未臻明確，且財政部過往函示亦未將該等所得納入抵減各該期核定虧損之範圍

(一)查上開修正條文之修正說明，所得稅法第39條第1項但書規定之跨年度盈虧互抵制度，涉及人民之租稅負擔，有關稽徵機關核定各期虧損之基準，仍以法律或法律具體授權之命令予以明定為宜，惟該條文所稱「依相關法律規定免徵或免納營利事業所得稅之所得」，係指何類所得項目未臻明確而易生疑義。

(二)另查修正說明所列財政部66年3月9日、74年7月6日、76年9月22日及80年9月17日等4則函示，亦未將「依相關法律規定免徵或免納營利事業所得稅之所得」納入抵減各該期核定虧

損之範圍，爰就該等所得納入修正條文之依據及必要性，宜請財政部再酌。

四、綜上，本修正條文將對金融業(全行或全公司)整體租稅負擔產生影響，建請財政部基於租稅公平原則，審酌中華民國全國商業總會提案意見，並納入上開預告修正「營利事業所得稅查核準則」部分條文案草案參處。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 余建中理事
案 由	為推動服務業淨零轉型，本會規劃建立服務業之碳盤查輔導機制，建請政府惠予補助相關經費，協助企業建立基本碳盤查能力，最大化創造未來的綠色商機。
說 明	<p>一、因應國際淨零減排趨勢，世界排碳大國陸續將減碳承諾轉化為法制規範，例如歐盟的碳邊境調整機制（CBAM）法案草案；我國也於今年2月於立法院三讀通過「氣候變遷因應法」，且各部會正積極規劃相關因應對策或措施，以政策來引導各產業朝低碳轉型方向邁進。</p> <p>二、目前政府以大企業及環保署所列管的「排碳大戶」為主要輔導減碳對象，但綠色供應鏈及減碳壓力並非侷限於製造業或大企業，服務業亦感受來自國際間、品牌客戶或供應商，以及消費者的碳揭露與減碳需求；然而，我國產業多為中小企業，其中服務業占比高達85%，資源與能力都比不上大企業，多數中小企業嚴重缺乏碳管理能力，難以從企業自身推動淨零減碳，更遑論還要負擔轉型費用。</p> <p>三、在考量現階段市場缺乏中小型企業適用之碳盤查機制，為回應企業減碳之迫切需求，本會規劃建立服務業之碳盤查輔導機制，透過籌組服務業減碳聯盟、辦理低碳轉型說明會、碳盤查訓練課程，提供企業碳盤查實地輔導，以及發行本會碳盤查標章等方式，同時結合運用本會其轄下相關會員公會之管道，放大輔導產業減碳之效能，協助企業建立基本碳盤查能力，打造綠色新商業模式。</p>
建 議	建請政府惠予補助相關經費，協助本會建立服務業之碳盤查機制，輔導更多的中小企業及早因應，落實節能減碳，全面提升我國服務業的綠色競爭力。
主辦單位	環保署、經濟部

辦理情形

【環保署】

- 一、為協助中小企業因應溫室氣體排放量盤查需求，本署111年5月19日修正「溫室氣體排放量盤查作業指引」，介紹何謂盤查、為什麼要盤查、誰需要盤查以及盤查有哪些規範、盤查作業基本程序、盤查結果哪些要查證等，考量中小企業主要為製造業及服務業，因此亦以製造業、金融業及連鎖零售業提供盤查範例。另本署更新溫室氣體排放量資訊平台之「溫室氣體排放量試算工具」，中小企業只要輸入煤、燃料油、汽柴油、天然氣、瓦斯及電力、冷媒等及其他可能造成溫室氣體排放之製程數據，即可計算碳排放量。
- 二、為利企業獲得正確減碳資訊管道，本署已建立「氣候公民對話平台」(<https://www.climatetalks.tw/>)提供中英文資訊，如有想要進一步瞭解的減碳議題，可洽本署減碳專線(02)2322-2050與電子信箱 netzero@epa.gov.tw，將有專人提供解答。
- 三、後續辦理碳盤查相關說明會將邀集商總代表參與與指教。

【經濟部】

- 一、為推動服務業淨零轉型，經濟部針對服務業推動多項補助資源，說明如下：
 - (一) 商業服務業節能設備補助：共編列10億元
 1. 節能設備汰換補助：空調設備需汰換為1級能效產品，每冷房能力(kW)補助2,500元，每臺補助上限為3.5萬元，每家最高補助20萬元；照明設備須汰換為節能標章LED燈具，每具補助50%，並以500元為上限，每家最多補助5萬元。
 2. 系統節能專案補助：對象為契約用電容量一百瓩以上之服務業者，透過能源監管系統整合相關節能設備進行系統改善，其節能率須達10%以上，系統節能專案補助1/3金額，補助上限500萬元。
 - (二) 推動疫後商業服務業升級轉型：
 1. 商業服務業智慧減碳補助：主要對單一企業個別導入智慧低碳化之應用服務，補助上限為30萬元；核心企業協同商業服務價值鏈或體系內合作夥伴，至少(含)5家整合智慧低碳化之應用服務，補助上限為150萬元。
 2. 推動街區店家升級轉型補助：補助對象為位於具特色主題之商業聚集街區內，全職員工9人以下且具稅籍登記之商業服務

	<p>業，完成低碳化及智慧化補助執行項目各至少2項、合計至少8項，且其中3項為補助期間新增執行項目，店家即可獲得最高5萬元補助。</p> <p>二、本部過去已與商總舉辦說明會，未來將強化與商總合作，共同辦理低碳轉型說明會及碳盤查訓練課程等活動，以協助企業淨零轉型。</p>
--	--

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 王權宏常務理事
案 由	考量服務業之產業特性，制訂「服務業勞動專章」
說 明	<p>一、《勞動基準法》制訂的基本思維與內涵偏屬工廠作業模式，如第35條「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息」過於硬性，不符合大部分產業所需。參考《汽車運輸業管理規則》第19-2條第2項第2點「連續駕車四小時，至少應有三十分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休滿四十五分鐘」，顯示不同行業間應有其特別之彈性。</p> <p>二、製造業機台開機即24小時運轉作業，無喘息時間與空間，而服務業型態包羅萬象，如櫃台門市需等有客人上門才進行服務、房務人員需等顧客退房才能進行清潔，業務員等下班才有辦法見到客戶等特性，所以服務業更多的是「等待」，然等待的期間也代表有擁有更多的休息與更短的實際工時。</p>
建 議	建議勞動主管機關可依照不同服務業之類別，依其產業特性放寬其相關工時及勞動條件等規範，或據以制定服務業勞動專章。
主辦單位	勞動部、經濟部
辦理情形	<p>【勞動部】</p> <p>一、勞動基準法除一般工時規定外，另有2週、4週、8週彈性工時規定，包括綜合商品零售業在內之特定服務業可適用各該彈性工時規定。另針對少數工作性質特殊之工作者，經申請並由中央主管機關指定後，亦可適用勞動基準法第84條之1規定。</p> <p>二、又勞動基準法「週休二日」新制已考量勞動現場之實際需求，增加「3個月加班時數總量管制」、「例假(七休一)調整彈性」、「輪班間隔休息時間調整彈性」、「特別休假遞延運用調整彈性」等規定，務實地給予勞雇雙方安排最適工時之空間。</p>

三、再查勞動基準法第35條規定：「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息。但實行輪班制或其工作有連續性或緊急性者，雇主得在工作時間內，另行調配其休息時間。」，勞工如有但書規定情事（例如司機之駕車時間即具有連續性），可在工作時間內「另行調配」其休息時間，不受繼續工作4小時後即必須立即停工休息30分鐘規定之限制。

【經濟部】

本部因應服務業特性及需求，將持續蒐集產業界意見，檢討相關勞動法規，提供切合產業需求之建議，供勞動部作為修法之參考。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會</p>
<p>案 由</p>	<p>服務業是多數無法以自動化取代之服務型態，加上少子化之影響，移工已非既有之人力補充政策可以滿足產業人力需求，建請政府檢討必要之服務業職務申請聘用移工。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、因少子化影響，台灣勞動力人口將長期趨勢將持續下滑，加上政府重點產業推動，使青年就業偏好高科技與高薪產業，又因為後疫情時代轉變，勞動力偏向高靈活性，可自主決定工作時間，也可以在家遠程辦公的行業或職務，使多數產業皆面臨缺工困境。</p> <p>二、開放引進移工來臺從事體力工作之基本原則是在不影響國人就業為前提，且現今部分製造業因受外籍移工的穩定勞動力協助，發展得更具規模、自動化程度更高且更有能力提供員工福利，而服務產業依舊不受政策重視與不被發展。</p> <p>三、服務業升級有其條件限制，目前許多職務能無法做到自動化，如鋪床、餐後桌面清潔以及「有溫度」的服務，這些都需要勞動力。部分國人不願從事的3K服務業，如資源回收分類場，亦因為其較為艱困的環境，即使可使用機械處理部分作業，但仍需要人力的協助，而這類的工作與現今科技產業作業員相比，更屬3K產業。</p> <p>四、國發會人口推估報告指出，「人口紅利」將於2028年消失，而目前台灣教育文化重學歷、輕技術的傳統價值觀，使得青年紛紛走向政府所推動的重點產業，造成支持社會民生運作的基礎及中階技術人力斷層、流失，未來少子以及缺工問題，將會使社會運作更加嚴峻。</p>
<p>建 議</p>	<p>勞動力已不若以往充沛，然服務業產業甚廣，服務民生範圍大，部分產業經營只會更加艱困，而台灣服務業美名享譽國際，敬請檢討本國勞工缺乏從事意願之服務業職務別，逐步開放引進移工之需求。</p>

主辦單位	勞動部
辦理情形	<p>一、優先媒合本國勞工，促進國人就業及協助廠商補實人力，透過全國各地公立就業服務據點，提供求職與求才推介媒合服務，以及辦理徵才活動、就業博覽會等，俾提高媒合成效。</p> <p>二、111年協助旅宿業、餐飲業及其他服務業等求才雇主僱用約12萬人次。</p> <p>三、依據商研院最新調查，服務業就業人口為685.3萬人，占總就業人數59.9%，開放服務業移工恐影響國人就業，特別是特定對象(婦女、二度就業者、高齡或中高齡)就業或衍生長期失業問題之疑慮。</p> <p>四、因應服務業受疫情影響造成缺工，勞動部已於112年6月15日推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，針對服務業中之觀光旅宿業及餐飲業，勞動部自5月1日起，與交通部觀光局合作辦理房務清潔人員專案媒合；及自6月13日，與經濟部會商針對餐飲業內外場服務人員辦理專案媒合；6月13日與經濟部會商將針對餐飲業內外場服務人員辦理專案媒合；6月19日與交通部民用航空局會商將針對航空地勤業清艙人員及勤務員辦理專案媒合。至其他服務業，如業者認產業有缺工需求，可先洽產業中央目的事業主管機關評估，並由該主管機關提送產業缺工分析資料後，洽勞動部會商，以利協助專案媒合。</p> <p>五、服務業為本國勞工就業之重要行業，應優先促進國人就業，包括婦女及中高齡勞動力開發及運用，並由政府與業者合作。如經勞動部及該主管機關專案媒合協助後，倘仍有缺工情形，須先由該主管機關針對開放引進移工是否影響本國勞工就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定進行評估，俟由勞動部邀集專家學者審視評估資料，再由部會依專家學者意見修正後，提案至勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組，由勞資政學各界代表進行社會對話討論。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第六案)

提案單位 暨提案人	中華民國旅行商業同業公會全國聯合會 蕭博仁理事長
案 由	恢復旅責險的無過失保險金額額度。
說 明	<p>一、保險業為社會經濟重要之一環，除了追求經濟利潤、展望商業發展亦應回顧企業紮根的土壤，與所處社會共榮共好，所以保險企業本身就具有正向的意義存在</p> <p>二、法定基本額的旅遊責任險，擬由200萬元的保障提界，但原先200萬就可以加保至500萬的無過失責任認定，卻被轉換為有過失責任認定。</p> <p>三、修正日期:民國111年11月22日將法條的”至少”兩字拿掉了，限為限額且在超額時變為有過失責任，如此單一方向的將旅行業的經營責任擴大，經營風險及消費者保障都直接被犧牲了。</p>
建 議	<p>建請政府恢復之前旅責險的保障規定方式(需請金管會同意，此法條是因金管會要求請保險局通知觀光局調整的)</p> <p>第53條</p> <p>旅行業舉辦團體旅遊、個別旅客旅遊及辦理接待國外、香港、澳門或大陸地區觀光團體、個別旅客旅遊業務，應投保責任保險，其投保最低金額及範圍至少如下：</p> <p>一、每一旅客及隨團服務人員意外死亡”至少”新台幣二百萬元。</p> <p>二、...</p>
主辦單位	金管會、交通部
辦理情形	<p>【金管會】</p> <p>交通部業於112年7月26日發布修正「旅行業管理規則」第53條，將每一旅客及隨團服務人員意外死亡之法定投保金額由原投保最</p>

低金額為新臺幣(下同)200萬元，修正為最低為250萬元，最高為500萬元，採無過失責任基礎，產險公會並已協調產險公司同意辦理在案。

【交通部】

- 一、為配合111年5月18日總統公布修正之發展觀光條例第31條明定旅行業責任保險賠償責任基礎採限額無過失責任，交通部觀光局於同年11月17日邀集金融監督管理委員會、保險局、中華民國產物保險商業同業公會、旅行業公協會及主要綜合旅行業等，就調高為每一旅客及隨團服務人員意外死亡投保金額為新臺幣250萬元予以討論，並獲致修正通過在案。
- 二、嗣後經旅行業建議將責任保險意外死亡無過失責任投保金額調高至500萬元，為周全立法，交通部觀光局再次於112年6月20日召開「旅行業責任保險投保金額」會議，邀集金融監督管理委員會、中華民國產物保險商業同業公會、消費者保護處及各旅行商業同業公會討論，考量個案性質不同，保留旅行業與保險業洽商投保金額空間，將旅行業責任保險投保金額修正為「每一旅客及隨團服務人員意外死亡最低新臺幣250萬元至最高新臺幣500萬元」，並獲具共識，後續將循法制作業程序續辦法規發布事宜，俾保障旅客權益。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第七案)

提案單位 暨提案人	中華民國廢機動車輛回收處理商業同業公會全國聯合會 王進益理事長
案 由	為促進國內廢機動車輛回收業者與相關政府部門溝通，建請領有應回收廢棄物回收業登記證(回收項目:廢機動車輛類)，應加入相關產業公會。
說 明	<p>一、 國內廢機動車輛回收業者為法定列管對象，主要依據「應回收廢棄物回收處理業管理辦法」第三條第一項規範，回收業係指從事應回收廢棄物之回收、清運、分類、壓縮、打包或貯存業務，且無拆解之行為者。但廢機動車輛回收業得從事拆解之行為。</p> <p>二、 產業公會能有效整合業者意見並與政府部門建立單一溝通管道，不僅可作為雙向溝通橋樑、加速政策推動，亦可協助政府溝通利害關係人，降低行政作業面之衝擊。</p>
建 議	<p>一、 廢機動車輛回收業者依「應回收廢棄物回收處理業管理辦法」第十六條規範，申請回收登記證展延登記時，應檢具申請表及相關文件，其文件中應增列廢機動車輛回收產業公會之會員證明。</p> <p>二、 廢機動車輛回收業者欲申請為環保署領有回收清除處理補貼資格之機構，依「應回收廢棄物回收清除處理補貼申請審核管理辦法」第六條規範，申請受補貼機構時，應檢具申請表及相關文件，其文件中應增列廢機動車輛回收產業公會之會員證明。</p>
主辦單位	環保署、內政部
辦理情形	<p>【環保署】</p> <p>一、 環保署於108年調查304家回收業者，反對需加入公會才可以執行回收工作及受領補貼者約占6成。後續將重新調查回收業者意見，並找出反對的原因及顧慮。</p> <p>二、 將與持反對意見之業者溝通，尋求於現行法令規定下取得加入公會之共識，讓「業必歸會」的問題獲得解決。</p>

【內政部】

- 一、依商業團體法第12條第1項規定：「同一區域內，依公司法或商業登記法取得登記證照之公營或民營商業之公司、行號，均應於開業後1個月內，加入該地區商業同業公會為會員；其兼營二業以上商業者，除其他法律另有規定外，至少應選擇一業加入該業商業同業公會為會員。」基此，合法之公司、行號均應加入同業公會為會員，如其兼營二業以上之商業者，可選擇其中一業加入公會即符合規定。
- 二、考量「商業團體法」僅屬普通法位階，如有強制規定特定業者加入公會，應由各目的事業主管機關因應各業發展趨勢及屬性於專法中加以規範。
- 三、本案建議「應回收廢棄物回收處理業管理辦法」第16條及「應回收廢棄物回收清除處理補貼申請審核管理辦法」第6條，增訂申請回收登記證展延登記或申請受補貼機構時，檢附文件增列「廢機動車輛回收產業公會之會員證明」1節，視同要求業者於從事上開業務時，應以加入公會會員為前提，尚符合商業團體法之意旨，本部無意見。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第八案)

提案單位 暨提案人	中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長
案 由	為落實國家2050淨零排放政策及企業落實 ESG 永續經營，建請政府將汽車路線貨運業比照「客運車輛電動化推動計畫」辦理相關補助，以利儘早達成國家政策。
說 明	<p>一、汽車路線貨運業與公路客運業概念相似，都是在場站集中整併乘客(貨物包裹)再發車前往目的地，只是汽車路線貨運業是整併貨物包裹，可視為貨物包裹的大眾運輸，政府不應忽視汽車路線貨運業。</p> <p>二、目前國內「運具電動化及無碳化」尚缺符合營業需求之大貨車種，應由公部門加速推動電動大貨車整車產業、電能動力產業(電機馬達、動力電池、機電控制、充電系統)、車載資通訊與感測器、交通智慧管理服務產業等關鍵技術打造業者適用車種，以五噸車以上較為適合。</p> <p>三、目前國內公共充電樁數量嚴重不足，且設置場域非侷限於公有停車場應要擴大化，以汽車路線貨運業來看，市區配送時會停靠商業大樓、公家機關等，相關的停車空間也應優先開放給大貨車充電。</p>
建 議	<p>一、 加速提供電動貨車國產化及整車購車補助和充電設備補助，提高業者汰換誘因。</p> <p>二、 多鼓勵業者採用儲能設備、智慧電能管理系統，可額外補助。</p>
主辦單位	交通部
辦理情形	<p>一、國家發展委員會111.3.30公布「2050淨零排放政策路徑藍圖」，明訂2030年市區公車及公務車全面電動化；2040年電動小客車、電動機車新車市售比達100%的目標，是以公共運輸先行，優先推動2030年市區公車電動化，私人運具部分則以技術成熟完全商業化的機車、小客車為推動對象。而其他電動貨車、長途公路/國道客運等大型商用車輛，經瞭解國際間均尚在發展，經濟部(工業局)刻正辦理「電動物流車補助計畫」，將輔導國內車廠投入電動小貨車車型開發、推動物流業者規劃倉儲集發</p>

貨站示範區，及推動物流業者投入電動小貨車示範營運。配合經濟部之國產電動物流車開發進程，交通部將再與經濟部、環保署等部會研議更全面小貨車電動化措施，全力推動，亦會視國內外技術發展成熟度、車輛業者研發製造或導入進度，協同經濟部、環保署適時研議汰換燃油貨車換購電動大貨車補助機制，並滾動檢討相關政策推動方向。

二、國內電動車充電樁截至2023年第1季，公共充電樁已建置慢充6,028槍、快充1,724槍，目前電動小客車充電樁數量已達2024年10月電動小客車登記數量設置公共充電樁目標數量；後續將訂定「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」，透過立法明定要求路外公共停車場應設置一定比例之電動汽車充電專用停車位數量，達到歐盟建議車樁比10:1標準；同時藉由2023-2024年「公共充電樁補助計畫」，補助地方政府與相關單位設置電動汽車充電設施，後續將以推拉力並進加速充電設施數量提升，完善運具電動化之使用環境配套。交通部將持續關注電動大貨車技術發展，視其技術成熟度與市場規模，並規劃大型商用車之充電樁相關配套。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第九案)

提案單位 暨提案人	中華民國機車商業同業公會全國聯合會 林弘儒理事長
案 由	「淘汰老舊機車補助辦法」延續辦理或修改申請條件(原定96年6月30日前出廠修改為出廠滿10年之老舊機車)
說 明	依據「淘汰老舊機車補助辦法」自111年起，只要完成96年6月30日前出廠(約16年)老舊機車之車籍報廢及車體回收者，提出申請並經審核通過者，補助每輛新臺幣2,000元，該補助期間至今年(112)年底即將到期，考量老舊機車汙染排放量較高，因此有必要再加強利多鼓勵汰換。
建 議	一、「淘汰老舊機車補助辦法」延續辦理。 二、將原定96年6月30日前出廠修改為出廠滿10年之老舊機車就符合補助申請條件。
主辦單位	環保署
辦理情形	一、本署110年底評估，為加速96年6月30日前出廠的老舊燃油機車退場，訂定「淘汰老舊機車補助辦法」，民眾於111至112年補助期間完成老舊機車報廢及回收，可申請每輛2,000元補助，加上回收獎勵金每輛300元，淘汰每輛可獲得2,300元補助，至112年6月底，淘汰62萬餘輛，大幅降低老舊機車汙染，該鼓勵措施已達成階段性任務，不再延續。 二、為接續改善老舊機車汙染，並配合2050淨零之運具電動化政策推廣電動機車，本署自112年起推動全新鼓勵措施，提供老舊機車淘汰後仍有使用需求者，選擇換購電動機車的誘因，同時搭配汰換老舊車輛所獲得汙染減量效益，可提供環評開發單位交易收購，作為開發增加排放汙染抵換之用，且該新措施所稱老舊機車已調整為該公會所訴求出廠滿10年之老舊機車。民眾汰舊換電動機車，願將減量效益歸本署收購者，至少可獲得本署2,300元補助，該金額與上開淘汰老舊機車鼓勵金額一致。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十案)

提案單位 暨提案人	中華民國就業服務商業同業公會全國聯合會 熊維舒理事長
案 由	建請政府加速完成我國移工新來源國的簽訂，以提早因應移工來源不足問題，並開放更多行業能聘用移工解決勞力嚴重不足問題。
說 明	鑒於台灣移工來源國之泰國、越南、菲律賓近年來經濟發展迅猛，吸引巨量外資進入投資，大量改善當地就業狀況，未來前述國家勞工出國工作的意願必然減低，這將使得我國未來移工招募會十分困難。此外，台灣鄰近的日、韓、新加坡等國家也面臨與台灣同樣的缺工問題，並與台灣競相聘用東南亞國家的移工。基此，開發新的移工來源國已是十分迫切的課題，懇請政府加速完成我國移工新來源國的簽訂，以免因嚴重缺工影響產業持續發展。
建 議	建請政府加速完成我國移工新來源國的簽訂，以提早因應移工來源不足問題，並開放更多行業能聘用移工解決勞力嚴重不足問題。
主辦單位	勞動部
辦理情形	一、為協助產業及家庭解決勞力不足之問題，目前開放之移工來源國包含泰國、菲律賓、印尼及越南等國。另為降低國內雇主對單一國家勞工過度依賴，並提供不同選擇，勞動部積極開拓來源國，外交部亦配合新南向政策，積極洽詢目標國家。 二、勞動部已於109年起持續與某目標國駐臺機構互訪交流，雙邊共識成立工作小組以確認後續合作事項及確保合作備忘錄簽署進度，後續將規劃簽署備忘錄事宜，及賡續協調相關行政事宜，俾未來開放引進該國勞工來臺工作。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國醫療器材商業同業公會全國聯合會 何英獎理事長
案 由	面對高齡社會的到來，應使老人有健康餘命，不但減輕家人照顧及精神負擔更減少醫療資源的浪費。建請政府積極補助社區及年長者家中，裝設相關安全裝置及健康設施費用，擴大運用健康資源，以建構友善老人的社會環境。
說 明	一、台灣人口結構因高齡化及少子化的影響，老人問題已日益嚴重，政府應重視減少疾病與失能的發生，維持良好之身體與心智功能。 二、若能延長健康年齡，減少老年人臥病在床，可減輕日後家庭照顧之沈重負擔，也可減少國家健保之支出。 三、如何運用健康資源(如社區活動、醫療器材的使用)，以完善活動及設備，減緩老人老化、維持健康。
建 議	一、政府應編列預算提供年長者家中，輔助裝設防止跌倒之安全裝置，降低長輩在家時發生風險。 二、採取「社區服務」的理念，重視老人的預防保健與健康促進，建構友善老人的活動環境，積極於社區活動中心裝置血糖機、血壓計、體脂計…等，延緩身心功能的退化。 三、積極肌少症預防措施：補助社區建構有氧運動、阻力訓練等養肌關鍵設備。 四、在社區中辦理靜態與動態的活動，如舉辦安全保健講座、體適能及健康檢測、DIY 課程、卡拉 ok 歡唱、舞蹈教學、健走活動、戶外郊遊。鼓勵長者從家門走出戶外、參加社區活動、拓展社交、提高運動活動量。
主辦單位	衛福部

辦理情形

- 一、據統計，65歲以上老人失能率約為13.3%，依據長期照顧服務申請及給付辦法第2條、第3條及第7條規定略以，民眾因身心失能，經各地方政府照管中心評估長照需要等級為2-8級者且有使用輔具及居家無障礙環境改善服務需求，得依該辦法附表四照顧組合提供長期照顧輔具及居家無障礙環境改善服務照顧組合表合計68項服務（長照輔具47項；居家無障礙環境改善21項）；給付額度為3年4萬元。經查輔具租借及居家無障礙環境改善，2018年給付金額為3億479萬5,343元（補助7萬3,910人次），上升至2022年之8億9,797萬5,090元（50萬2,694人次），給付金額成長約3倍。
- 二、為落實在地安老的政策目標，本部鼓勵各縣市政府廣布巷弄長照站，並結合長照發展基金，訂定長照服務發展基金112年度一般性獎助計畫經費申請獎助項目及基準（下稱獎助基準），按巷弄長照站每週開辦時段獎助設施設備費、業務費、志工相關費用、預防及延緩失能照護服務費用等項目。爰該等據點可依獎助基準申請充實設施設備費（新設據點可運用開辦設施設備費），如裝設斜坡板、扶手改善據點空間，提升長者安全，落實在地安老目標。
- 三、為優化日間照顧中心之服務品質，並建立日間照顧中心導入運用科技輔具意識，本部刻正研議「科技輔具導入日間照顧中心提升照顧品質計畫」，規劃補助既有導入運用科技輔具來優化服務品質、減輕工作人員照顧負荷之日間照顧中心，期藉本計畫擴大、延續運用科技輔具之效益，強化服務對象對於日間照顧服務之滿意及信任，減少工作人員文書紀錄等作業時間，讓長照人力可以專注與服務對象互動，提供貼近服務對象需求之直接照顧，另也期許應用科技輔具，降低長照人員職業傷害，延長投入照顧服務之職涯時間，為長照服務網絡保留充足人力。
- 四、為提升老人社會參與，建立初級預防照顧服務體系，衛福部督導各縣市政府並獎助民間單位廣布社區照顧關懷據點，結合在地人力、物力資源，提供老人所需之關懷訪視、電話問安、餐飲服務、健康促進等支持服務，截至2023年5月底止，全國已設置4,817處社區照顧關懷據點，其中2,980處並設置巷弄長照站，加值提供預防及延緩失能照護服務。
- 五、有關社區之老人的預防保健與健康促進服務，說明如下：

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">(一)預防保健服務：提供65歲以上長者，每年1次免費成人預防保健服務，旨在早期發現慢性病徵兆，並及早適時介入。(二)長者功能評估服務：參考世界衛生組織所倡議之「長者整合性照護(ICOPE)」策略，發展本土性內在能力「認知、行動、營養、視力、聽力及憂鬱(情緒)」6項評估服務，降低及延緩失能風險。(三)長者健康促進服務、銀髮健身俱樂部：結合地方政府與社區資源，提供多元、可近性的健康促進活動、營養及運動指導等，增進長者身體活動的機會。(四)長者社會參與：自2011年起，辦理「長者活躍老化競賽」，藉以提倡長者規律運動習慣並促進其社會參與。(五)長者營養：多元推廣高齡者均衡飲食及「吃得下、吃得夠、吃得對、吃得巧」三好一巧觀念，並藉由廣設社區營養推廣中心、輔導共餐據點及餐飲業者等方式，營造長者健康飲食環境。(六)營造高齡友善支持性環境：參採 WHO 高齡友善城市指南，透過資源縱向整合及橫向連結，改善軟硬體構面，營造適合長者在地安老的生活圈。 |
|--|---|

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十二案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國植物保護商業同業公會全國聯合會 郭永俊理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>針對農藥管理，本會提出建議事項詳如說明。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、農藥藥效、藥害的部分均由供應廠商負責提供資料供主管機管審理，但主管機管不負起推薦之責任。</p> <p>二、農藥殘留容許量，先進國家多數參照食品法典委員會（codex），此為目前全球最大公約數，考量國人飲食習性參考訂定之，本國長久以來惱於訂定農藥殘留容許量延遲好幾年未果，訂出來與國際又無接軌，造成農產品進出口狀況百出。</p> <p>三、近年農藥殘留容許量由食藥署主政，訂定效率極差造成世界大農藥公司對台灣市場的失望、灰心，針對新藥劑的登記日趨意興闌珊，農政單位期許十年農藥減半，反之新藥一直難上市，如此怠惰的行政效率實在要不得。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、建議舉凡歐盟、美、日等先進國家正式上市二、三年以上之新藥劑得比照以上二點，備妥書面審查規定的相關文件及報告送件主管機關快速審查，始准於台灣上市，如此一來可儘速與世界接軌，農產品之進出口方能趨於正常。</p> <p>二、三月間日本進口草莓農藥檢驗出台灣沒有推薦之藥劑，食藥署經過高層溝通後竟同意訂定此二種農藥在草莓的容許量，使其合法進口，但台灣農民在草莓上此二種農藥仍是不可以使用的，如此利他損己等不公平且不合理的管理辦法須修正。</p> <p>三、建議行政院成立跨部會專案小組，專案檢討農藥登記相關流程，以利整合農政單位與衛福部相關農藥登記與食品殘留安全，確保貿易及民眾食安議題不會成為社會問題。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>農業部、衛福部</p>

辦理情形

【農業部】

- 一、現行農藥登記審查皆須由申請廠商提供農藥藥效、藥害、毒理、殘留等試驗資料，經本部農業藥物試驗所評估完成，提送至本部動植物防疫檢疫署農藥技術諮議會進行藥效與環境及人體安全性審查通過後，進一步提送衛生福利部食品藥物管理署食品衛生安全與營養諮議會審議訂定殘留容許量，並核發農藥許可證，以確保農民依公告使用方法施用農藥時已顧及農藥之品質、藥效與安全，並維護我國農業環境永續經營及消費者食品安全。
- 二、現行各國因農業生產環境不同，栽種作物及遭遇病蟲害亦不同，故農藥使用及殘留代謝情況可能與他國相異，而所訂定之殘留容許量標準亦不同，不一定會採用 CODEX 之標準。
- 三、本部對新農藥審查程序明確，且與衛生福利部食品藥物管理署間之行政程序與分工順暢，爰建議無需另成立工作小組。

【衛福部】

- 一、我國對於農藥之核准登記及修訂殘留容許量，分別由農業部及衛福部依權責辦理。迄今，衛福部已訂定7,691項農藥殘留容許量標準(MRL)，遠多於 CODEX 所訂4,844項 MRL。
- 二、因各國農作物之生長環境、病蟲害防治需求及核准用藥等情形不同，故不同國家所訂定之 MRL，亦會有所差異。我國與先進國家相同，皆有受理進口農產品 MRL(進口容許量)申請之機制，以利標準調和，避免不必要之貿易障礙。
- 三、有關農業部核准國內登記農藥，提送衛福部增訂容許量案件，衛福部已持續辦理審查，並進行後續法制作業。
- 四、我國 MRL 之評估及訂定原則與國際規範一致，無論國內登記案或進口容許量申請案，皆依據科學原理、各項農藥之毒理資料、農作物殘留試驗資料等，評估國人對各類農作物攝食總量之累積風險安全無虞，始予以訂定。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十三案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>荷蘭商海尼根台灣股份有限公司台灣分公司 郭琬蘋公共事務總監</p>
<p>案 由</p>	<p>台灣國產酒市場占比衰退近20個百分點，同期中國產製啤酒倚賴價格優勢，進口比例突破5成，對台灣本土酒類釀造產業構成威脅。建請政院共同協助、提升國產酒品在台灣與全球市場競爭力。</p>
<p>說 明</p>	<p>經濟部統計處於今年5月發布酒類市場調查，結果發現，進口酒品積極搶佔台灣市場，國產酒的市佔率從101年的73.4%下滑至111年的53.9%，下滑近20個百分點。</p> <p>進一步分析可以發現，進口酒數量以啤酒佔7成6為大宗，而中國產製啤酒倚賴價格優勢，佔比超過5成，已連續4年成為主要進口來源，形成中國酒類商品供應對台灣市場的控制力。相反的，台灣產製酒品出口量則從過去13百萬公升衰退至111年僅11百萬公升，2022年底更是成為中國技術性貿易障礙的干擾標的，無疑對台灣本土釀酒產業構成隱患。</p> <p>2022年由牛津經濟研究院發表的首份啤酒產業全球經濟影響評估報告指出，2019年啤酒業在全球提供約2,310萬個工作機會，為全球GDP貢獻達5,550億美元的附加價值毛額。研究結果顯示，啤酒廠商屬於高生產力企業，能幫助提高整體經濟的平均生產力，為經濟復甦做出重大貢獻。</p> <p>台灣啤酒與釀造產業仍有極高的經濟潛力尚待開發，若有適當政策輔導調適，不僅有助於降低對中國進口依賴，更能夠對疫後經濟復甦帶來正面貢獻，將台灣品牌行銷國際。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、與政府討論如何在整體策略與政策環境上，積極鼓勵台灣本土啤酒與釀造產業的正向發展，以期降低台灣市場對中國產製酒類的依賴性、拓展台灣酒類產業的外銷市場。</p> <p>二、參酌經濟部為協助加工食品業者分散市場，提出「台灣食品全球GO計畫」，建請對台灣本土產製酒類提供拓銷、技術輔導、金融或有條件稅賦減免等措施，強化台灣產製酒類競爭力。</p>

	<p>三、因應全球淨零轉型趨勢與推動循環經濟體系的加速發展，政府應鼓勵酒類產製朝向低碳化、高值化、資源循環化方向發展，並輔以相關政策支持，如獎勵產業從設計端、製造端落實容器與包裝耗材的減量使用、鼓勵使用再生原物料，建立回收及高值化再利用循環體系等作為。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>經濟部、財政部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【經濟部】</p> <p>一、為協助我食品業者分散出口市場，經濟部111年起啟動「臺灣食品全球GO計畫」，112年持續辦理「臺灣食品全球GO躍升計畫」，並請外貿協會優先輔導臺灣優質酒類產品，透過辦理臺灣食品連環購、食品主題節(如6月在新加坡辦理之臺灣啤酒節)等海外促銷活動、企業海外通路及數位行銷輔導、採購洽談會等，並於台灣經貿網食品專區推廣酒類產品，以協助酒類業者拓銷。</p> <p>二、經濟部亦提供公協會及廠商參加海外國際展覽補助，111年及112年補助台北市酒類商業同業公會等8家公協會參加台灣國際茶酒咖啡、食品暨設備等8項國際展覽，預計帶動563家次業者拓銷國際市場。</p> <p>三、推動「出口產品減碳包裝設計輔導」措施，透過設計專家一對一諮詢、實務工作坊及研討會等課程，輔導出口企業產品包裝設計低碳化，適用對象包含酒品業者。</p> <p>四、另為提振國內內需消費，經濟部推動聯合行銷活動及餐飲行銷活動，將結合公協會及業者(包括酒品業者)，透過業者推出之行銷優惠方案，刺激消費者購買意願。</p> <p>【財政部】</p> <p>一、查海尼根台灣股份有限公司原為酒進口業者，經投資我國啤酒製造廠並於本(112)年4月25日取得酒製造業許可執照，將於國內生產所屬旗下品牌酒品。</p> <p>二、據本部統計，本年1月至4月國產啤酒市占率約50.66%，進口啤酒則約49.34%，其中自中國大陸生產者約56.03%，多屬國際知名品牌於當地設廠產製。面對來自中國大陸之挑戰，本部已採取下列措施，協助國內業者因應：</p> <p>(一) 為提升國產酒品之衛生安全與品質，扶植業者穩健成長，訂定「優質認證酒類產業發展方案」，結合外交部、經濟部國際貿易局及交通部觀光局等相關機關行政資源，並透過電子媒體網路行銷、獎勵認證業者參與國內外展覽(售)、薦</p>

送認證酒品參加國際酒類評鑑競賽等方式，提升國產優質酒品之國際競爭力，以帶動製酒產業正向發展，爰歡迎製酒業者加入本部優質酒類認證制度之行列，共同為提升優質認證酒類產業努力。

(二) 本部已提供合宜租稅措施，有助強化國產酒類競爭力：

1. 所得稅：

(1) 依我國公司法設立之公司或依有限合夥法組織登記之社團法人，其開發新產品過程所從事研究發展活動之支出，得依產業創新條例(下稱產創條例)第 10 條申請適用研究發展支出抵減優惠(當年度抵減率 15%、分 3 年抵減率 10%)；另專門從事研究發展工作之全職人員參與相關研究發展專業知識之教育訓練費用，亦屬研究發展支出之優惠範圍，不分產業別，均得申請適用。

(2) 依我國公司法設立之公司或依有限合夥法組織登記之社團法人，於 108 年 1 月 1 日至 113 年 12 月 31 日投資智慧機械等支出，其在同一課稅年度達新臺幣(下同)100 萬元以上、10 億元以下之範圍，得依產創條例第 10 條之 1 規定申請投資抵減優惠(當年度抵減率 5%、分 3 年抵減率 3%)。

(3) 依我國公司法設立之公司或依有限合夥法組織登記之社團法人，其以未分配盈餘興建或購置供自行生產或營業用之建築物、軟硬體設備或技術，得依產創條例第 23 條之 3 規定申請列為計算當年度未分配盈餘之減除項目，免加徵 5%營利事業所得稅。

2. 菸酒稅：依菸酒稅法第 1 條規定，本法規定之菸酒，不論在國內產製或自國外進口，應依本法規定徵收菸酒稅。依此，無論國內產製或自國外進口本法規定之酒，均應依同法第 8 條規定應徵稅額課徵菸酒稅，國產及進口酒具有相同租稅負擔；又國內產製之酒倘運銷國外，依同法第 5 條第 2 款及第 6 條第 1 款規定，免徵菸酒稅及退還原納菸酒稅，有助國產酒拓展外銷市場，提升全球市場競爭力。

(三) 為協助臺灣酒品行銷，本部已協調經濟部同意納入臺灣食品全球 GO 相關計畫，俾利分散市場，未來將朝推動其他業者如餐飲、飯店或觀光業者與優質製酒業者異業結盟，期藉公私協力跨域合作，建構更臻完善之臺灣優質酒類產業環境。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十四案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>瑞士商弗克司(股)台灣分公司 曹建偉總經理兼副總裁</p>
<p>案由</p>	<p>研發投資和 ESG 可投入資源不友善，對於外商企業和自行車產業人才發展和環境不利。</p>
<p>說明</p>	<p>一、智慧製造申請補助過程繁複，且補助款太低，只針對專案，無法引起企業投入的動能，尤其是中小型的企業，前期的投入資源和資金壓力都很大，在人力也要提升技能的情形下，無法負擔。</p> <p>二、在自行車產業成立的 BAS（中華自行車永續聯盟）之前，FOX 就積極的推動和參與各項永續發展之作業，尤其也包括人才和教育發展，教育資源的協助和性別平權。</p> <p>三、為持續發展人才和登山車活動，以促進研發和相關技術人才的培育，在台灣，即使是投入資金來維護林道或尋求相關單位協助，屢屢受挫，一來台灣市場不大，二來，公部門對於該活動不感任何興趣亦或者不想增加任何麻煩，均以相關法令無制定為由，不予理會。</p> <p>四、台灣登山自行車相關產業人才本來就少，但整體產業鏈人數眾多，缺少活動環境和人才培養的渠道，會讓投資方不得不保守，FOX 在過去十年已在台灣投資不下數十億元新臺幣，尤其是人才和技術，去年營收達150億元，也持續尋找投資動能，但希望有資源可以整合和協助。</p>
<p>建議</p>	<p>一、建議提高補助款或按比例補助，可按照專案，設備以及人力或計劃時程來區分補助，提高企業對與智慧化轉型的動機，和人才養成的基礎建立。</p> <p>二、目前台糖于臺中市文山工業區預定地已經交涉多次，僅能以租賃方式，不但索價不低，且限制太多，本建議目的除了可以建構一個台灣首個合法且安全的騎乘林道，也讓該產業有更多的機會和國外做技術交流，希望政府可以支持，并保持開放心態。</p>

	<p>三、目前僅公路車相關活動有政府力量支持，是否也考慮以政府主導方法來舉辦更多的活動，讓更多選手和體育人才得以展露身手。而不是只有在全中運的時候，才有冷門·項目比賽，對於體育人才發展，局限很多。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>經濟部、教育部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【經濟部】</p> <p>一、為鼓勵我國企業在國內持續投入研發，以推動產業升級轉型，經濟部依產業創新條例第9條第2項授權，訂有「經濟部協助產業創新活動補助獎勵及輔導辦法」，並於該補助辦法第5條第1項及第2項訂定創新活動補助對象之資格條件，包括中華民國國民、國內依法登記成立之獨資、合夥、有限合夥事業或公司，且非屬銀行拒絕往來戶；公司淨值應為正值。</p> <p>二、鑒於補助辦法期以鼓勵國內企業投入研發來提升產業競爭力，且現行規定補助對象為公司法登記成立公司，爰外商在台進行研發，如符合補助辦法規定，即可申請適用。</p> <p>三、台糖公司為配合地方政府對於環境美化及提供民眾休憩場所等需求，截至112年6月底止提供廢線基地予地方政府代管綠美化兼作自行車道使用面積256公頃，長度合計達314.7公里；另提供糖鐵國家綠道兼作自行車道面積24.94公頃，長度合計達22.75公里。</p> <p>四、政府機關如有使用土地闢建自行車道之需求，建議優先評估以代管維護台糖公司廢線基地綠美化兼作自行車道之方式辦理使用。</p> <p>五、自行車道如需供競賽、越野等用途場域規劃，仍需由政府機關以土地租用方式辦理。</p> <p>【教育部】</p> <p>一、教育部將於受理全國性體育團體辦理全民運動活動經費補助申請案件時，於預算資源範圍內協助自由車(含登山車)相關運動活動所需之經費補助。</p> <p>二、教育部持續於舉辦的全國中等學校運動會等全國綜合性運動賽會中辦理自由車運動競賽項目。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十五案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>修訂自由貿易港區設置管理條例</p>
<p>說 明</p>	<p>一、自由貿易港區設置管理條例自民國92年(2003)立法院公佈，曾在98年、101年及108年經歷三次修訂，但設置目的核心問題「貿易自由化、國際化與提升國家競爭力」之效益一直無法提升，業者營運量不斷萎縮，造成投資業者深陷窠臼，無法擴展營運。</p> <p>二、經歸納原因如下：</p> <p>(一)自由貿易港區由交通部推動，後續卻未見輔導與協助，運作後衍生之問題無從解決，雖有法條卻無所適從，例如涉及跨部會問題與地方政府管理權責疊床架屋，還有證照核發權限等規定，管理之權責機關過多，各自依其主管業務訂定之執行之法令規定，造成相互矛盾與牴觸，致讓廠商在遵守上產生困擾。</p> <p>(二)據瞭解各機關法條修訂，多數皆委由「顧問公司」或「學者專家委員制」協助草擬，致造成見樹不見林，僅針對主管部門需求與修法目的，但並未與相關機構或部門協調，法令規定相互矛盾或牴觸等在公聽會上屢屢被提及。</p> <p>(三)部分機關為完善其事業主管目的，未能深入探討既有法令規定原有旨意，恣意推行新法，制定嚴苛審查辦法，再以公平論處原則，採外聘委員制，受制於委員審查意見，造成有權無責。</p>
<p>建 議</p>	<p>請交通部擇期與自貿港區現在進駐業者座談，瞭解目前法令規定對營運影響與衝擊，再邀集相關部會共同研商，橫向整合各項法令規定後修訂自由貿易港區設置管理條例，以符合實際需求，達到設置目的。</p>

主辦單位	交通部
辦理情形	<p>一、自由貿易港區設立之目的係為解決跨國營運障礙，如貿易管制限制、租稅負擔或貨物流通時效等問題，因此自由港區設管條例之法制架構及重點係以解決前開問題為核心，至於條例未規定議題(如海洋污染應變計畫、都市計畫審查等)，則依國內相關法令辦理。</p> <p>二、交通部自98年起擔任自由港區主管機關後營運績效逐年成長，6海1空自由港區109年進出口貿易值為0.9兆元，111年進出口貿易值已達1.8兆元歷史新高。</p> <p>三、有關自由港區業者涉及北韓駁油問題，業者於公海上從事油品交易時，如無法確認船隻最後目的地國家，在通報當下自由港區事業如已據實填報即完成申報義務。</p> <p>四、目前海空港自由港區管理機關(航港局、民航局)每年均辦理業者座談會，業者倘有待協調議題或建議均可提出，經評估後如需修法，交通部將邀集相關部會共同研商，據以修訂自由貿易港區設置管理條例。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十六案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會
案 由	為獎勵優良商人及優良外商戮力經營企業，建請政府在「投資臺灣三大方案」外，針對優良外商額外再提供其他補貼優惠；針對優良商人再加碼提供數位轉型、淨零排放及商業自動化投資抵減優惠，促進產業發展與升級轉型。
說 明	一、為促進外商來台擴大投資，經濟部積極推動「投資臺灣三大方案」提供土地租金優惠、專案貸款等協助措施，建議針對每年獲選優良外商企業可額外再獲得其他補貼優惠，如貸款利息補貼，提供更多誘因讓外商加碼投資臺灣，加速企業數位化、低碳化，同時將綠色經濟、低碳科技、永續經營等概念融入企業經營理念，契合政府推動2050淨零轉型之目標。 二、當企業面臨數位轉型、淨零排放等經營壓力之時，建議政府可加碼提供數位轉型、淨零排放及商業自動化之投資抵減優惠，如《產業創新條例》投資抵減延長年限並再加碼1%~3%，兼顧促進產業發展與升級轉型的雙重功能。
建 議	建請政府在投資台灣三大方案外，針對優良外商額外再提供其他補貼優惠；針對優良商人加碼提供數位轉型、淨零排放及商業自動化投資抵減優惠。
主辦單位	國發會、經濟部
辦理情形	【國發會】 一、政府適時推動疫後強化經濟及社會韌性方案，並編列3年317億元經費協助產業及中小企業升級轉型：為審慎因應國際經貿局勢的變化，政府已適時提出《疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例》及其特別預算案，並於前揭特別預算中，經濟部規劃112-114年投入經費約317億元，協助產業及中小型企業因應全球景氣的變化影響，並加速低碳化、智慧化的轉型升級，相關方案已自4月17日起陸續公告受理。

- 二、 投資臺灣三大方案已延長至113年，並增列廠商必須提出減碳方案，其相關智慧化、低碳化投資可獲得專案貸款、優惠貸款利率並補助銀行手續費。
- 三、 **產業創新條例已延長企業投資智慧機械等之投資抵減至113年12月31日；並增訂前瞻創新研發投資及先進製程設備投資抵減：**因應疫情改變全球產業營運模式，推升智慧應用及資安防護需求，「產業創新條例」修正延長智慧機械等投資抵減期間至113年12月31日，並新增資安投資抵減優惠，將有助中小企業減輕數位轉型成本。另針對在國內進行技術創新且居國際供應鏈關鍵地位之公司，且符合相關適用條件者，提供前瞻創新研發及先進製程設備投資抵減，自112年1月1日起實施7年，以鼓勵產業加大研發創新。
- 四、 **致力達成2050淨零目標，提供企業必要協助：**推動淨零轉型已是世界必須共同面對且不可忽視的重要議題，淨零轉型不只是口號，而是我們必須全體一起努力的目標。我國已規劃淨零轉型路徑藍圖及十二項關鍵戰略行動方案，將持續透過預算編列、法規修訂、科技研發、強化社會溝通等方式，提供企業必要協助，強化企業綠色競爭力。政府將推動大企業協同供應鏈，並由國營事業以身作則，帶動減碳擴散學習，協助企業建立減碳能力。

【經濟部】

- 一、 企業投入數位轉型、淨零排放及商業自動化投資，符合《產業創新條例》第10條之1智慧機械、5G及資安投資抵減、第23條之3未分配盈餘進行實質投資即可申請適用租稅優惠。
 - (一) 智慧機械投資抵減：購置智慧機械、5G及資安之軟硬體、技術及技術服務，可申請抵減率當年度抵減5%或3年內抵減3%之租稅優惠，施行至113年12月31日止。
 - (二) 未分配盈餘進行實質投資：購置生產或營業用之相關軟硬體設備及技術，該投資金額可列為未分配盈餘減項，免徵5%營所稅，施行至118年12月31日止。
- 二、 疫後特別條例購置全新設備可享一定限額的補助：企業購置全新設備享一定限額的補助(以總經費30%為上限)透過以大帶小與個別廠商模式，鼓勵企業朝向智慧化與低碳化生產。

三、為推動服務業淨零轉型，經濟部針對服務業推動多項補助資源，說明如下：

(一) 商業服務業節能設備補助：共編列10億元

1. 節能設備汰換補助：空調設備需汰換為1級能效產品，每冷房能力(kW)補助2,500元，每臺補助上限為3.5萬元，每家最高補助20萬元；照明設備須汰換為節能標章LED燈具，每具補助50%，並以500元為上限，每家最多補助5萬元。
2. 系統節能專案補助：對象為契約用電容量一百瓩以上之服務業者，透過能源監管系統整合相關節能設備進行系統改善，其節能率須達10%以上，系統節能專案補助1/3金額，補助上限500萬元。

(二) 推動疫後商業服務業升級轉型：

1. 商業服務業智慧減碳補助：主要對單一企業個別導入智慧低碳化之應用服務，補助上限為30萬元；核心企業協同商業服務價值鏈或體系內合作夥伴，至少(含)5家整合智慧低碳化之應用服務，補助上限為150萬元。
2. 推動街區店家升級轉型補助：補助對象為位於具特色主題之商業聚集街區內，全職員工9人以下且具稅籍登記之商業服務業，完成低碳化及智慧化補助執行項目各至少2項、合計至少8項，且其中3項為補助期間新增執行項目，店家即可獲得最高5萬元補助。

(三) 請商總邀請優良外商及優良商人業者，由本部說明相關商業服務業節能設備補助及疫後措施。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十七案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國出版商業同業公會全國聯合會 吳政鴻理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>振興出版/書店產業 需要更完善的稅務制度</p>
<p>說 明</p>	<p>一、圖書免徵營業稅入法：感謝文化部在2021年推動「文化藝術事業減免營業稅及娛樂稅辦法」相關條文來推動圖書免徵營業稅，但因此辦法在執行上有年限5年最多再展延5年的限制。</p> <p>二、降低出版業者稅賦負擔：近來幾家大型實體書店陸續停止營業，例如屏東五南文化廣場已於四月底停止營業、高雄政大書城預計五月底停止營業、誠品書店信義店預計於年底吹熄燈號，此外更令人震撼的是網路書店霸主博客來2022的年度淨利僅剩下2億1495萬元，比起2021年的4億230萬，整體獲利衰退46%，此次衰退的幅度是博客來創立以來最嚴重的一次衰退。另外，出版業上櫃公司「時報出版」2023年第一季度每股只賺0.07元、也寫下近七季低點，種種負面消息已再度衝擊日漸萎縮的圖書市場。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、建議圖書免徵營業稅的長久治本之道還是要進行「加值型及非加值型營業稅法」的修法，讓圖書免徵營業稅可以入法。立法委員蘇巧慧第10屆第2會期曾經提過「加值型及非加值型營業稅法第八條條文修正草案」，其中第八條第九款就是新增「出版社」至免徵營業稅範圍，與報社、雜誌社等同樣免徵營業稅，敬請加快審議。</p> <p>二、在「營利事業各業所得額暨及同業利潤標準」中適用於出版業上中下游有四項，包括「5813-11實體書籍出版」、「5813-12數位書籍出版」、「4581-12書籍、雜誌批發」以及「4761-12書籍、雜誌零售」。建議財政部今年(112)能調降與中小型出版社最有關係的「擴大書審純益率」與「所得額標準」，調降出版產業所負擔的各種稅賦。</p>

主辦單位	財政部、文化部
辦理情形	<p>【財政部】</p> <p>一、 建議圖書出版品銷售收入免徵營業稅部分：</p> <p>(一) 按文化藝術事業減免營業稅及娛樂稅辦法第 2 條及第 7 條第 2 項至第 4 項規定，自 110 年 3 月 1 日起至 115 年 2 月 28 日止，經營文化藝術獎助及促進條例第 3 條事務有關之「圖書出版品出版或進口業者」，得就其所「出版」或「進口」之圖書出版品「銷售收入」向文化部申請免徵營業稅之認可；其經認可後得免徵營業稅。前開免稅規定實施期間以 5 年為限，期間屆滿前 6 個月內，文化部得公告延長 1 次，並以 5 年為限，以符合納稅者權利保護法第 6 條第 1 項關於租稅優惠應明定實施年限並以達成合理政策目的為限之規定。</p> <p>(二) 倘依公會提案，圖書出版品無須經認可，其銷售收入即得免徵營業稅，將使上開辦法第 5 條所定違反法律強制或禁止規定、違背國家政策或法令及妨害公共秩序或善良風俗等情形之圖書出版品均得享有租稅優惠，與提升我國文化及教育水準之立法意旨未合。基於上開辦法已提供經認可之圖書出版品銷售收入免徵營業稅租稅優惠，允宜按現行規定辦理。</p> <p>二、 調降出版業上中下游相關產業同業利潤標準部分：</p> <p>有關同業利潤標準之修正建議，請公會提供該等產業獲利變動之具體統計資料，送交國稅局納入修訂參考。</p> <p>(一) 依所得稅法施行細則第 73 條規定，上開同業利潤標準，係由財政部各地區國稅局訂定，報請財政部備查。現行國稅局每年度檢討同業利潤標準，係多方蒐集外界意見(如徵詢各該業同業公會意見及參酌其提供之統計資料)，並配合營利事業所得稅結算申報核定資料，審慎研訂各年度同業利潤標準。營利事業如對同業利潤標準有修正建議，可請公會提供該等產業獲利變動之具體統計資料，送交國稅局納入修訂參考。</p> <p>(二) 據悉中華民國出版商業同業公會全國聯合會已於 112 年 5 月 5 日向財政部高雄國稅局(112 年度同業利潤標準研訂業務主辦局)提出「5813-11 實體書籍出版」及「5813-12 數位書籍出版」業別之同業利潤標準修訂意見，本次建議增加修</p>

訂「4581-12書籍、雜誌批發」及「4761-12書籍、雜誌零售」業別同業利潤標準一節，業於112年7月28日將相關建議送交財政部高雄國稅局，將由該局一併納入本年度同業利潤標準修訂參考。

【文化部】

- 一、 文化部已於110年1月與財政部會銜發布「文化藝術事業減免營業稅及娛樂稅辦法」，推動圖書免徵營業稅，110年3月1日起正式施行，截至112年6月底，已有超過307萬筆圖書獲認可免徵營業稅、超過2,700家相關單位註冊免稅申請系統。
- 二、 依辦法第7條規定，圖書免徵營業稅實施期間以5年為限(至115年2月28日)；得公告延長一次，並以5年為限，文化部預計於113年辦理委託研究，調查分析政策施行成效，將提供財政部作為後續政策推動及營業稅法修法之參考，亦持續推動各項有助於振興出版及書店產業之政策。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十八案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>台灣區照明燈具輸出業同業公會 康文杰理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>請加強各級學校學生優質學習光環境之建設及正常維護，改善校園內教室照明，以健康舒適無光害的優質照明品質，維護國民視力健康、國防安全及國家競爭力。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、 優質照明光環境攸關學生學習的成效及視力健康，教育部過去5年推動校園 LED 照明燈具汰換 T5 螢光燈具，但因缺乏真正的照明設計及施工技術規範指導，僅是達到節能基本目標，完全缺乏燈光品質、演色性、色溫及智能控制的規劃，教室照明品質低劣，不利視力保健。</p> <p>二、 健康舒適照明是國際公認的國民健康指標，結合人體節律作息與優質教學照明的品質要求，教室中需要智能控制以提供高色溫的教學環境、低色溫的課間休息，配合投影教學進行光環境的改變，從工程規劃、燈具設計、智能控制系統的整合，提供現代化健康舒適教學環境，才能確保台灣學生視力健康、優質兵力與國民競爭力。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、 請教育部委託/責成台灣照明學會、照明產業公會等產官學研共同研訂具智能控制之優質健康教室照明設計規範、施工指引、驗收方法、維護指引，作為強制性教室照明工程設計及施工規則，供各級學校、補習班之照明工程改善之參照依據。</p> <p>二、 依據前項照明品質要求所需之工程經費，約4萬元/間標準教室分3年編列預算，專款專用，避免遭流用，而降低照明品質。補助各校購置 A 級照度計，供例行性量測以維持照明之正常。總經費應在80億元。</p> <p>三、 由中華民國電機技師公會辦理教室照明設計及施工作業技術講習會，落實技師設計及監造，確保工程品質；未參加技術講習者，不得參與教室照明工程改善之設計監造。</p> <p>四、 各縣市辦理教室照明發包、施工、驗收、例行性維修作業講習，由電機技師公會及/或照明學會派員講演及協助說明。</p>

	<p>五、CNS 國家標準目前尚無學校教室照明標準，應盡快由相關單位起草制定，以提升產業製造技術，達成優質健康照明目標。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>經濟部、教育部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【經濟部】</p> <p>一、經濟部(標準檢驗局)已依據國際標準 ISO 8995-1 制定 CNS 12112「室內工作場所照明」，涵蓋一般建築、工廠、辦公室、交通設施、醫療院所、教育機構(包括學校教室)等場所，為各項作業所需之舒適、安全及有效照明環境，提供平均照度、眩光及演色性等標準值供各界參採。</p> <p>二、另查教育部之「學校照明節能改善參考手冊」，內容已有針對不同場所提供一體適用之施工規範及維護管理等內容。</p> <p>三、經濟部(標準檢驗局)刻正彙整教室照明相關標準及規範資料，訂於8月29日召開「研商教室照明設計規範、施工、維護指引等納入國家標準或其他特定設施基準之可行性會議」，並邀請教育部、公共工程委員會、台灣區照明燈具輸出業同業公會共同列席研商討論。</p> <p>【教育部】</p> <p>一、為強化學童視力保健工作，教育部國民及學前教育署自104學年度起委託高雄長庚醫院團隊辦理「學童視力保健計畫」，以「近視疾病易、控度來防盲、戶外活動防近視、3010眼安康」為宣導重點，增強「近視是疾病」的認知，鼓勵學童增加戶外活動，以延緩學童近視的發生。學校亦會每學期針對黑板及桌面照明進行監測並適時改善，對已近視學童加強個案管理，鼓勵就醫控度防盲，以減少高度近視人口，102學年至110學年度國小學童平均視力不良率已逐年自48.1%下降至45.2%。</p> <p>二、依據普通型/技術型高級中等學校設備基準，照明系統係為校園基礎設施，相關規定參照教育部「學校照明節能改善參考手冊」辦理。</p> <p>三、另依據「國民小學及國民中學設施設備基準」有關光環境已有規範如下：</p> <p>(一)對太陽之眩光應予有效處理。</p>

(二)教學空間應確保桌面照度不低於五百勒克斯 (Lux)，黑板面照度不低於七百五十勒克斯(Lux)，避免燈具之眩光，並應同步考量照明品質及效果（例如照明演色性、書面反射溫）。

(三)室內空間開窗面積應保持有效採光面積大於室內面積五分之一以上，並避免反光、眩晃、刺眼。

(四)室內照度要均勻，照明器具應可分段分排明滅控制，於採光充足時逐排關閉靠窗之照明器具。如有配合教學媒體之需，得予前段照明器具設置獨立之開關。

(五)室內電扇與燈具應保持適當距離，避免因電扇葉片擋住燈具，發生電扇轉動時燈光明滅閃爍現象。

(六)有遮光需求時，所使用之簾幕應具備防眩效果。

四、依據地方制度法第18條及第19條之規定，直轄市、縣(市)立國民中小學之興辦及管理係屬直轄市、縣(市)政府自治事項，爰本案建議由地方政府納入自有財源，逐年編列預算辦理。

五、另經濟部標準檢驗局訂有 CNS12112照度標準，並已明定學校教室照明標準。

六、綜上，學校教室之光環境及照明標準已有明定，公會建議事項將錄案參酌，俟經濟部標準檢驗局訂定相關標準時，邀集相關公會提供專業意見，以納入學校教室照明設備之設計規範、施工及維護指引等，並建立幾間教室作為示範場域，以利學校觀摩學習再推廣至所有學校。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十九案)

提案單位 暨提案人	中華民國自行車商業同業公會全國聯合會 林進財理事長
案 由	一、為鼓勵節能減碳，建請政府比照電動車之補助方式，給予全國自行車行轉型微型電動二輪車相同補助。 二、建請各中學以上學校應規劃微型電動二輪車停車場所。
說 明	一、現今微型電動二輪車普及，傳統自行車行日漸沒落、經營困難，為應對市場變化的衝擊，本會代表全國自行車行，盼請政府提供全國自行車行轉型微型電動二輪車之補助，盼惠予協助。 二、政府已放寬年滿十四歲以上學生，可行駛微型電動二輪車上下課，免除家長接送之勞苦。
建 議	建言一、希望消費者於購買微型電動二輪車時，政府能比照購買電動機車之鼓勵節能減碳方式提供補助。 建言二、 (一)請各中學以上學校，應規劃學生停車場所或宣導學生如何安全停放。 (二)請學校宣導行駛微型電動二輪車須戴安全帽，及悉知道路交通安全守則。 (三)學校發行學生停車出入證件，須經家長同意簽名並辦理人車保險及交繳月租停車場地費等費用。
主辦單位	交通部、教育部、經濟部
辦理情形	【交通部】 一、有關電動二輪車輛的補助均係由經濟部及行政院環境保護署與地方政府提供補助，經濟部相關電動機車推動計畫有提供補助購買電動機車，行政院環境保護署及各縣市政府環保局提供機車汰舊換新的購車補助，交通部對電動機車通案免徵汽車燃料使用費，財政部免徵電動機車之使用牌照稅；此外，經濟部對傳統機車行轉型亦有相關補助。

二、至於現行屬於慢車種類之微型電動二輪車(111.11.30前稱電動自行車)，以往行政院環境保護署及部分縣市政府基於節能減碳目標係曾提供電動(輔助)自行車補助，現已整併為電動機車汰舊換新購車補助。

三、公會建議學校規劃微型電動二輪車停車場所及學校宣導微型電動二輪車交通安全部分，建議參考教育部回覆內容。

【教育部】

一、有關大專院校學生駕駛微型電動二輪車一節，教育部將發文提醒各大專校院將二輪車停放空間納入整體停車空間規劃，並持續透過聯席會議、交通安全研習等，向大專校院宣導將微型電動二輪車停放空間納入現有校園整體停車空間規劃。另將運用教育部校安中心公告，請學校持續宣導行駛微型電動二輪車須戴安全帽，及悉知道路交通安全守則。

二、有關國高中學校規劃微型電動二輪車停車場所相關事宜，教育部為了解各地方政府及學校之現況，已於112年6月5日邀集各地方政府召開研商會議，決議重點如下：

(一) 鑑於法規已規範年滿14歲以上之人可駕駛微型電動二輪車，惟仍應依規定投保強制汽車責任保險，及向監理單位登記、領用、懸掛牌照，並應遵守騎乘相關規範，請各地方政府及學校透過結合課程、集會或多元宣導管道，加強宣導微型電動二輪車相關規定及騎乘安全事項，以培養學生安全素養及知能。

(二) 現行多數學校對於學生有騎乘微型電動二輪車到校之需求，透過申請方式進行造冊管理，以提供相關協助，因學校所在地空間及學生通學需求均不相同，爰請各地方政府提醒學校適時檢視校園內外交通環境，亦可透過學校會議或親師座談等時機，邀請家長、學生及學校等代表一同討論、蒐集意見，以提供學生安全及友善交通環境。

三、教育部國教署委請國立臺灣師範大學製作微型電動二輪車宣傳圖卡，其內容包括路權及安全騎乘之注意事項等，預計112年8月底前完成，以提供學校作為微電車行駛安全教育宣導時運用。

【經濟部】

- | | |
|--|---|
| | <p>一、為因應國家整體淨零排放路徑目標，經濟部訂定「經濟部提升電動機車產業補助實施要點」，透過政策資源以補助購買電動機車、補助能源補充設施、補助辦理電動機車業務所需營業用工具，帶動電動機車及產業鏈發展，推動關鍵零組件(如電池模組、電控及馬達等)國產化，扶植國內相關製造業者自主設計能量，並藉以降低過往傳統燃油機車所引發的碳排放量，加速我國淨零排放之目標，為電動機車補助政策之宗旨。</p> <p>二、查該會所提之「微型電動二輪車」，經查非屬現行交通部所歸類之「機車」範疇，與上開補助電動機車以降低燃油機車碳排放量之意旨尚無關聯，故未為現行補助對象。</p> |
|--|---|

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十案)

提案單位 暨提案人	中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠政策顧問
案 由	請以租稅優惠鼓勵企業併購新創
說 明	一、矽谷的新創事業成功退場的，三成是 IPO，七成是被大企業併購。台灣幾乎都是 IPO，被併購的個案極少。 二、大企業購新事業，等於投資建立創新的技術，一如其自行投入研究發展。 三、日本為鼓勵企業併購新創，已祭出租稅優惠，以25%的投資抵減激勵大企業併購新創，增加新創事業的成功退場，並讓大企業經由併購而型升級。
建 議	建請增列產創條例第10-3條，對購新創的企業給予比照研投資抵減的租稅優惠。
主辦單位	經濟部、財政部
辦理情形	【經濟部】 一、 企業併購法已提供企業多元之併購方式，並排除其他法令相關障礙，以利企業彈性選擇成本最低、程序最適之併購類型。 二、 另企業併購法為鼓勵企業進行併購，已提供相關租稅措施，包含：於符合一定條件下，享有證券交易稅、印花稅、契稅、營所稅等免徵納及土地增值稅之記存(第39條、第44條)、企業進行併購而產生之商譽得分年攤銷(第40條)、明定無形資產及其攤銷年限(第40條之1)、併購產生之費用得分年攤銷(第41條)、租稅獎勵之繼受(第42條)，及企業併購前之虧損扣除(第43條)等；且於跨國併購時，亦得準用上開租稅措施。 三、 又企業併購法於去(111)年修正新增第44條之1規定，新創事業個人股東如因該新創事業進行併購，其所取得之股利所得可選擇延緩繳納所得稅。

四、至於是否於產創條例提供租稅優惠以鼓勵特定企業進行併購，因企業間是否進行併購，涉及組織變動、股東與員工權益等多面向，爰宜由市場機制決定，不建議以投資抵減來鼓勵促進併購新創事業。

【財政部】

- 一、為協助新創事業發展，產業創新條例等產業法令就募集資金、創新研發、留才攬才及技術流通面向提供多項租稅優惠，如有限合夥組織創投事業採透視個體概念課稅、天使投資人租稅優惠及研究發展支出投資抵減。
- 二、為鼓勵併購，強化企業經營效率與競爭能力，企業併購法對被併購公司之股東及併購公司，提供適切租稅措施（如：併購商譽之攤銷、併購租稅獎勵之繼受、併購前虧損扣除之繼受、併購取得無形資產攤銷費用、個人股東因企業併購取得之股利所得延緩課稅），且併購相關證券交易所得及股利亦享免稅優惠。
- 三、綜上，現行對新創事業已提供諸多租稅優惠（詳上述一），對併購新創事業（詳上述二）亦提供適宜租稅優惠措施，且企業併購新創事業形同出價取得新創事業研發成功之技術，考量新創事業從事研發活動已享有租稅優惠，其成果並顯現於淨值，倘企業併購新創事業時所支付之對價再適用投資抵減，等同對研究發展活動及成果均提供租稅優惠，相對企業其他投資活動，恐形成過度優惠。另併購成敗與否，多繫於是否產生商業利益及併購綜效，租稅優惠並非關鍵考量及決定性因素，宜維持租稅中立性，避免以租稅優惠影響投資決策，導致投資人未充分評估投資風險或造成資源錯誤配置。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十一案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會 魯孝亞理事長</p>
<p>案由</p>	<p>關於教育部租用遊覽車輛限縮五年內較新車輛為原則規範，長期下來造成劣幣驅逐良幣下，業者只願採購陽春車反失去以安全為重的基本門檻。</p>
<p>說明</p>	<p>一、教育部限制車齡租用遊覽車輛，長期下來各機關團體、鄰里長旅遊、公司行旅遊租車等，皆比照此規範為招標租條件為條件。</p> <p>二、現行全台灣各縣市依據交通部公路總局數據統計五年內車輛共三千餘台車輛，實際無法供應市場需求。</p> <p>三、旅行社及本業與消費者端均有租車契約，明知檔期無法供應五年內車輛使用，跟消費者端溝通礙於行政命令之規範不敢擅自放寬車齡租用，只能以照租用車輛不符之規定依合約扣款，彼此都是責任問題。</p> <p>四、世界各國車輛管理上無車齡限制，在無依據下規範租用車齡間接產生本業車齡淘汰事件，只有我國教育部在無專業車輛管理能力下，制定租用車輛限制車齡的原則和規範。交通部具專業確無奈也無能下，根本無法導正此租用車輛單一要求錯誤觀念，擴散且衍生消費者跟隨著錯誤租車觀念，忽略更多租車安全知識與觀念。</p> <p>五、這十多年來交通部及公路總局在輔導本業在人、車、道、管四大面向配套有顯著成效與管理，同時在肇事因素分析統計下人為因素約70%、車輛機械因素約0.25%、道路因素約3%、其他因素26.25%，數據顯示車輛因素肇比不是主因，規範租用車齡限制實屬車輛無辜及不專業表現。</p>
<p>建議</p>	<p>建議回歸交通部專業規範，讓租用車輛回歸專業管理，驅逐劣幣政策。</p>

主辦單位	教育部、交通部
辦理情形	<p>【教育部】</p> <p>一、教育部自109年至110年邀集各界，召開多次諮詢會議，針對業者反映放寬車齡一節，為積極保障學生交通安全，惟各界尚無充分共識下，於110年12月24日以臺教學(五)字第1100165890A號令修正發布「學校辦理校外教學活動租用車輛應行注意事項」，該注意事項略以，學校辦理校外教學活動租用車輛，應租用合法之營業大客車，車齡：五年以下年份較新之車輛為原則(出廠日期至租用時間)…，離島地區因新車數較少，得租用十年以下年份較新之車輛。</p> <p>二、經查前開注意事項係屬行政指導性質，教育部業於110年2月2日以臺教學(五)字第1100012187A 號函知各主管機關可參酌南投縣政府作法，函知各級學校應依「學校辦理校外教學活動租用車輛應行注意事項」第五點規定，於租用遊覽車及租賃學生交通車時，選擇租用合法之營業大客車，且以車齡五年以下、年份較新之車輛為原則。另學校亦可視需要選擇縣內優良及合格，且年份為7年以內之遊覽車，爰各地方政府可考量地方特性、需求及轄屬學校執行現況後，自行訂定相關執行作法。</p> <p>三、本部協請交通部提供車齡及車輛安全專業分析評估報告，並於112年8月16日相關遊覽車公會協商溝通，將續邀請專家學者、民間團體就車輛安全性、肇事原因等提出專業意見與看法，再與業者凝聚共識，維護學童校外教學安全。</p> <p>【交通部】</p> <p>一、國內大客車安全法規要求已與歐洲先進國家一致，經安全審驗合格之大客車均具一定標準以上安全品質保障，但在符合法規要求前提下，不同廠牌車輛會有不同配備。另遊覽車事故發生可能原因，尚與駕駛人駕駛操作習慣、車輛使用方式、保養維修等因素有關，其安全性與車齡及廠牌等尚無絕對關係。</p> <p>二、有關教育部「學校辦理校外教學活動租用車輛應行注意事項」</p>

	<p>第5點規定，學校辦理校外教學活動租用車輛，以車齡5年以下年份較新之車輛為原則，係教育部權管規定，交通部尊重教育部權管之法令規定及該部與相關團體討論後對於校外教學租用車輛管理之考量。</p>
--	---

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十二案)

提案單位 暨提案人	康林國際集團 林文正副總經理
案 由	建議下修符合重新招募外籍家庭看護工免評機制之被照顧人年齡限制，並檢討巴氏量表存廢
說 明	<p>台灣高齡人口增加，已有4縣市提前進入「超高齡」社會，據統計國人不健康餘命達8年，意即需仰賴他人照顧臥床恐長達8年。高齡人口若本身已有重症，病況之回復實屬不易，對於重症被照顧者每三年要到醫院重新接受評估的不便利性，對家屬來說真的是一個沉重的負擔。</p> <p>三總神經科醫師5月初因未開立巴氏量表，遭病人家屬毆打，醫療暴力事件引發巴氏量表存廢討論。巴氏量表是申請外籍看護工的基本門檻，多年來巴氏量表的開立都造成醫病之間的負擔。</p> <p>許多家庭請不起臺籍看護，又因申請門檻過高無法聘請外籍看護，導致照顧者需辭職來照顧長輩，因而陷入經濟危機，更有老人照顧老人之情形，造成長照憾事頻傳。</p>
建 議	<ol style="list-style-type: none"> 一、建議針對功能難以回復或失去生活能力者，得免除再至醫院接受重新評估之措施。 二、建議將符合重新招募外籍家庭看護工免評機制之被照顧人年齡限制從現行80歲下修至75歲。 三、建議被照顧人評估應結合長照，推出更合理適用且便民的量表。 四、建議外籍看護申請標準可參考他國政策，回歸市場機制，再放寬外籍看護申請標準，增訂多種評估方式(如經濟能力、家庭實際情況、被照顧者身體情形等)，不再以巴氏量表為唯一標準。
主辦單位	衛福部、勞動部

辦理情形

【衛福部】

- 一、關於民眾關心聘僱外籍家庭看護工資格條件與評估機制是否回歸市場機制，抑或放寬免評對象等議題廣泛討論，因涉及移工政策，屬我國整體勞動力政策討論範疇，非衛福部權管事項。衛福部依勞動部主管「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」第18條第5項授權，就該條文所定被照顧者經醫療機構以團隊方式所作專業評估優化方式進行研議。
- 二、為避免民眾因申請外籍家庭看護工所需診斷書引起醫病衝突，衛福部於2023年6月14日邀集勞動部、地方政府、醫院、醫師及使用者代表等相關團體召開跨部會研商會議，討論優化專業評估流程及友善被照顧者及醫療團隊之注意事項，以引導申請聘僱外籍家庭看護工之長者順利接受專業評估，降低醫療團隊因辦理專業評估與申請民眾發生衝突。

【勞動部】

- 一、依衛福部112年6月14日召開相關研商會議決議略以，巴氏量表為國際通用失能認定量表，其鑑別力已足夠，現行醫療團隊經診察、診斷或檢查結果，依病症暨失能診斷證明書(包括巴氏量表)進行專業評估之方式尚屬適用，後續衛福部將優化專業評估流程及友善被照顧者及醫療團隊之注意事項。
- 二、勞動部業於112年6月29日邀請衛福部、地方政府、醫事、雇主及仲介等各界代表召開簡化聘僱外籍家庭看護工申請機制會議，經充分討論決議事項:(1)簡化各地照管中心推介本國照服員次數為1次；(2)下修現行申請重新招募外籍家庭看護工免評年齡條件為75歲；(3)擴大已取得遞補招募許可經切結改為申請初次招募者等雇主資格納入免評適用對象；及(4)放寬病症暨失能診斷證明書適用效期為1年等。
- 三、勞動部於112年7月17日函知各地方政府，說明各地照管中心推介本國照服員應儘速辦理結案，以免影響民眾權益。並於同年7月27日函知衛福部等團體上開會議決議事項，後續將辦理決議事項相關法制作業。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十三案)

提案單位 暨提案人	高雄市商業會 呂興吉理事
案 由	經濟部標準檢驗局制定「濾淨水器材商品檢驗規範」恐綁架產業，故建請貴局先行制定「淨水器材材料功能認證機制」或「淨水器材 CNS 國家標準」。
說 明	一、標準檢驗局以「飲用水標準」作為商檢規範，沒有對症下藥。且將淨水器材全商品納入檢驗管制，影響淨水器材產業大。 二、濾淨水器材檢驗規範內容極不合理，條例顯然偏向國內外強勢品牌，排擠本土淨水器材產業結構。 三、標準局將淨水器材商品，從製造端到銷售通路全鎖進商檢範圍，等同在列管、管束、消耗淨水器材產業。「檢測法規」顯然違反中華民國自由經濟市場「為商品自由流通設置障礙」標檢局制定產業法規，應以謹慎為原則。
建 議	一、淨水器材機組，為多重不同功能的濾材組合體，制定淨水器材檢測法規，不可採細綁式全組驗，應以產品「功能特性和目的效益」作為檢測規範方向。 二、建議標檢局先行制定「淨水器材材料功能認證機制」或制定「淨水器材 CNS 國家標準」，這才是王道。
主辦單位	經濟部
辦理情形	一、因檢測市面能量水機二氯甲烷超標，恐有重大健康影響，為優先保障消費者飲用水之安全，經濟部(標準檢驗局)與台灣機能水協會、高雄市水處理器材商業同業公會及台灣區飲用水設備工業同業公會等業者共同研商相關檢驗措施，同意先參考行政院環保署之「飲用水水質標準」作為檢驗之標準，同時為降低列檢對於產業之衝擊，就檢驗規定、管理方式及檢驗簡化作法，取得一致性共識，並依法律規定完成意見徵詢及公告程序，於112年1月17日公告訂定「應施檢驗濾(淨)水器商品之相關檢驗規定」，並給予適當緩衝期，於113年7月1日起實施進口及國內產製商品檢驗。另預定於112

	<p>年7月24日赴高雄市商業會說明本局濾（淨）水器商品列檢規劃及相關簡化措施並進行討論，以利檢驗業務推行。</p> <p>二、因應市面上淨水器各自有不同之功能、設計及過濾原理，為完備相關之濾心過濾性能之檢測標準，經濟部(標準檢驗局)已於111年3月16日邀集產官學研各界召開會議討論，後續已請高雄市水處理器材商業同業公會彙整國內業界之意見，提送國家標準草案建議稿後提會討論。</p>
--	--

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十四案)

提案單位 暨提案人	宜昇股份有限公司 孫昇程董事長
案由	石化產業與城市發展：建請高雄港務公司停止收取800萬高額管理費用，並妥善規劃相關完善配套措施，以利台灣石化產業發展。
說明	一、高雄前鎮產業園區石化業拆遷及停業。 二、中油石化儲運工程位於高雄港洲際二期之工程落後。 三、高雄港務公司對待非搬遷業者，除原本租金外，強制額外收取無理高價之管理費：新臺幣捌佰萬元。
建議	一、在中油洲際二期儲運工程尚未完工的情況下，為避免高雄石化產業原料供應、生產鏈斷料，高雄前鎮產業園區之非搬遷業者，持續扮演著原料供需調度及移轉之重要角色，不應在無配套措施下無故被犧牲。 二、因中國之崛起，近年來石化產業榮景不再、經營困難，應請高雄港務公司停止不合理之捌佰萬高額管理費用。 三、高雄市政府應督促高雄港務公司於妥善規劃完善配套措施，使業者有充分的調度空間去執行，非一意地強行止泊、拆遷，要求非搬遷業者退場，導致石化產業發生危機。
主辦單位	交通部、經濟部
辦理情形	【交通部】 一、高雄市舊港區內石化油品儲槽及相關設施緊鄰市區，基於城市安全及港區貨物儲放使用功能考量，行政院於100年3月核定高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫(下稱洲際二期計畫)，推動中島區石化碼頭區域搬遷至洲際二期倉儲物流區政策。案經臺灣港務股份有限公司與石化業者協調，續僅有華運、台塑、勝一及旅順等4家(下稱搬遷業者)搬遷進駐洲際二期計畫，其餘宜昇、李長榮、紘洋及建豐等4家(下稱非搬遷業者)則無進駐需求。 二、原規劃搬遷業者於111年12月底搬遷至洲際二期計畫營運，非

搬遷業者則終止營運，惟洲際二期計畫受疫情、市場缺工缺料等因素，遲至112年上半年方陸續營運，為因應及穩定整體石化產業供應鏈及考量石化產業發展之整體公共利益考量，故整體搬遷計畫期限乃配合調整至112年6月底；另為兼顧中島區搬遷業者及非搬遷業者公平合理性，及考量搬遷業者於洲際二期興建暨營運成本較高，經協調非搬遷業者於期限內得視業務需要繼續經營，惟基於公允性，仍需比照洲際二期作業成本，再支付展延期間相對之管理費，非搬遷業者皆同意辦理並支付在案。

三、搬遷業者華運、旅順、勝一及中石化現於洲際二期計畫之興建工程業於112年上半年起陸續試俾營運，且搬遷業者業配合市場需求，於洲際二期計畫新建基地規劃擴充及提升儲運量能與儲放條件，原於中島區作業之石化原物料具替代性儲放場域，可順利銜接石化原物料之供應。

四、臺灣港務股份有限公司業協助洽詢洲際二期計畫搬遷業者，均表示現於洲際二期計畫之儲槽尚餘空間可供存放相關石化原物料，歡迎業者洽詢；目前石化業者配合本政策執行，陸續完成搬遷作業，基於公允性，本案仍請該公司配合搬遷政策。

【經濟部】

一、中油「A10601高雄港洲際貨櫃二期大林石化油品儲運中心投資計畫」原定計畫完成時間為113年10月，惟因國內已有15年未有大型新建儲槽工程，致從事儲槽興建廠商少且規模小，且公民營儲槽工程同時釋出，如洲際二期民間石化業者也同時建造儲槽，導致人員、機具、材料供應不足。本計畫於111年10月奉行政院同意展延至117年6月。中油公司為配合前鎮儲運所搬遷，已承諾高雄市政府優先執行本計畫相關工程，目標於115年底先行營運。

二、查前鎮碼頭儲槽搬遷至洲際第二期碼頭貨櫃中心之相關遷移規劃及管理費訂定事宜，係由高雄港務分公司辦理，主管機關為交通部，建請參閱該部回復。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十五案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會 謝連金理事
案 由	有關「建請政府開放聘僱外籍駕駛人員」一案，詳如說明。
說 明	因少子化、高齡化貨櫃車駕駛員嚴重不足；又因運價低廉。駕駛人員駕駛時間需配合上下游產業需求而調整。道路交通擁塞導致貨櫃車駕駛人員時間壅長；致貨櫃車駕駛人員一位難求。主管機關對於客運業者猶有輔導、補助駕駛人員政策。然對於貨櫃、貨運業者確不聞不問。
建 議	建請開放貨櫃、貨運業者聘僱外籍駕駛人員。稍減欠缺貨櫃、貨運業者之困。如能賜准。實感德便！。
主辦單位	勞動部、交通部
辦理情形	<p>【勞動部】</p> <p>一、據勞動部台灣就業通統計資料，以運輸及倉儲業分析，其登記求才人數：111年1,589人；至有效求才僱用人數：111年為908人(求才利用率57.1%)。另最低平均求才薪資(月薪制)為3萬430元，依前開數據，顯見運輸及倉儲業最低平均求才薪資偏低，業者應先提高求才薪資，以提高求職者投入產業意願。</p> <p>二、又依商研院最新出版《2022商業服務業年鑑》，運輸及倉儲業為少數產值勞動力生產指數未成長之服務業；又依交通部調查報告，運輸及倉儲業整體產值受疫情影響而下降，是否仍有進用大量人力需求，應先釐清。</p> <p>三、針對受疫情影響之行業，勞動部已於112年6月15日推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，經產業中央目的事業主管機關會商，確認屬疫後缺工之業別及職務，訂定合理薪資條件專案媒合，並提供勞工就業獎勵及職訓補助，以補實產業人力需求。如業者認貨運</p>

業有缺工需求，可先洽交通部評估，並由交通部提送產業缺工相關分析資料後，洽勞動部會商，以利協助專案媒合。

四、服務業為本國勞工就業之重要行業，應優先促進國人就業，包括婦女及中高齡勞動力開發及運用，並由政府與業者合作。另考量駕駛工作特性及應取得駕照等專業技能，非開放移工體力工作範圍，另現行專技工作未開放外國人從事貨運駕駛，後續將視國內就業促進措施實施成效，適時與交通部研議專門性技術性工作範圍。

【交通部】

- 一、查行政院勞工委員會（現為勞動部）102年1月7日勞職管字第1010089154號函說明除大陸籍配偶或外籍配偶已依相關規定取得居留者，依法於居留期間得在臺灣地區工作，其工作權比照本國人民辦理，其餘限定工作內容之外籍人士，目前尚未開放外國人得受聘僱從事汽車職業駕駛工作，依規定無法在臺從事該類工作。
- 二、次查勞動部106年4月27日勞動發管字第1060509639號函復中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會於「105年行政院長與商業領袖座談會」之提案回應，依據勞動部訂定「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」，規定雇主聘僱外籍勞工從事業別所需具備資格條件。至其他業別如運輸及倉儲業，目前尚未於開放外籍勞工引進範圍。
- 三、本部公路總局為協助汽車運輸業募員，已於監理服務網建置運輸業缺員訊息平台，提供汽車運輸業者登錄缺員訊息，以協助業者與民眾媒合工作機會。另有關勞動部訂定並推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，本部公路總局112年7月5日函轉中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會及中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會知悉，倘評估產業有專案徵才需求，得研提缺工相關評估資料，俾利該局備妥相關資料向勞動部勞動力發展署提出會商需求。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十六案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>群創光電股份有限公司 楊柱祥總經理暨營運長</p>
<p>案由</p>	<p>政府環境部規劃徵收碳費，對於負毛利、景氣循環股產業應緩徵或調整徵收碳費來源，協助企業度過難關，循序漸進邁向綠能永續目標。</p>
<p>說明</p>	<p>緣由：</p> <p>歐盟為防止產業碳洩漏並促使全球產業朝低碳製造轉型，於2021年7月通過碳邊境調整機制（CBAM）草案，未來企業出口到歐盟市場皆必須購買 CBAM 憑證，CBAM 的通過將鼓勵非歐盟國家減少排放並防止碳洩漏風險以降低全球溫室氣體排放，為落實歐盟和全球氣候目標做出重大貢獻。</p> <p>困境：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 根據世界銀行統計(截至2023年3月底)，全球共有40個碳稅費、39個碳交易制度(ETS)正在/已規劃實施，其中如英國、瑞士等國家同時實施碳稅費及 ETS 兩種碳定價制度。 2. 國際間多數國家如英國、日本等，依煤、油、氣、電之消費量，向能源供應或消費端徵收碳稅(或能源稅)，但對原料用途(例如：鋼鐵業「冶金煤及焦炭」)給予豁免，並排除非燃燒排放 CO₂ (例如：水泥業石灰石原料鍛燒排放之 CO₂，CaCO₃→CaO+CO₂)。 3. 僅新加坡、南非等少數國家，依排放溫室氣體之排放量徵收碳稅。 4. 根據《氣候變遷因應法》第二十八條規定，未來國內將新增碳費機制；並且碳費徵收、溫管基金收支辦法等皆會是環保署未來半年內優先修訂之子法重點。科技業支持政府綠能永續政策，然配套措施不完善，台灣政府搶先徵收碳費，降低台灣出口競爭力。 5. 工業局委託台綜院以費率100~300元進行評估，製造部門 GDP 約減少0.17~0.49%，CPI 上漲0.06~0.19%。

	<p>6.環保署委託英國倫敦政經學院以費率100~300元進行評估，全國 GDP 約減少0.11~0.32%</p> <p>7.台綜院於5/25報告中分析[液晶面板及其組件製造業]毛利2.47%，如徵收碳稅，毛利降至2.32%-2.42%。面板業包括群創友達每日虧損一億，季財報均為公開資訊，台綜院引述錯誤，將導致政府誤判。</p>
<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>一、負毛利與景氣循環之科技業宜緩徵碳稅或調整徵收碳費來源(如直接排放)規定，徵收碳費能有完整配套措施。且面板產業配合政府先前推動多項積極減碳計畫，如</p> <p>(一)TPSA 協會協助工業局推動溫室氣體減碳工作並於自願減量平台申報並配合訪視審查。</p> <p>(二)TPSA 協會和環境部2013年簽訂溫室氣體自願減量協議，光電及半導體兩大產業承諾將達到一定目標的減量。及推動 FCs 製程安裝尾氣削減設備等計畫。</p> <p>另外部分減碳技術仍待政府引領與研究機構、產業共同發展，尚無商業化低碳技術或替代性低碳原物料可使用，建請碳費徵收宜採特定產業/製程豁免、減免或分階段徵收而非對溫室氣體盤查與申報對象一次到位的徵收。</p> <p>二、台灣政府與環境部參考國際規範，如美國 CCA 及歐盟 CBAM，但無須搶先徵收，目前台灣碳費徵收對象與受到歐盟 CBAM 機制影響的群組有所不同，因此，開徵碳費並無降低受徵企業 CBAM 碳費徵收效益，故應先強化國際邊境貿易平等性問題，以碳費作為籌碼，非單一策略可為之。</p>
<p>主辦單位</p>	<p style="text-align: center;">環保署、經濟部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【環保署】</p> <p>一、「氣候變遷因應法」(簡稱氣候法)於112年2月15日公布施行，已將西元2050年淨零排放目標入法，強化我國溫室氣體減量管理機制，規劃徵收碳費、專款專用。</p> <p>二、碳費是經濟誘因工具，徵收目的是為促進實質減量，而不在增加財政收入。因此，氣候法也設計事業採行減量措施可達指定目標者，得提出自主減量計畫申請核定優惠費率，透過不同費率的設計，促使排放量較大的事業積極減量。</p>

三、我國碳費制度係依國家減量目標，分階段逐步推動。依歷年溫室氣體排放量盤查統計數據顯示，年排放量2.5萬噸以上之電力業及製造業約占全國溫室氣體排放量之八成，因此，優先納入碳費徵收對象，並非因受到歐盟碳邊境調整機制(CBAM)納管而有所區別。碳費徵收代表排碳有價化時代來臨，期透過經濟工具引導產業加速投入減碳，達成國家減碳目標，減碳成果亦能提升產業競爭力，與國際同步邁向淨零轉型之潮流。

四、環保署刻正積極規劃收費機制，預定在今(112)年下半年提出規劃構想，將與各界充分溝通討論；費率則將由審議會綜合衡量國際碳定價實施情形、我國產業競爭力、我國溫室氣體減量現況及自主減量情形等因素，於113年上半年審議。

【經濟部】

一、經濟部工業局自104年溫管法通過以來，持續與鋼鐵、石化、電子、水泥、造紙、紡織、其他等7大能源密集產業就淨零轉型、溫管法及氣候變遷因應法展開溝通，每年召開超過20場次會議。就「碳費」議題產業意見綜整如下：

(一)維持國際競爭公平性：國際上能源稅、碳稅/費課徵時，會排除作為原料用途之必需品，如鋼鐵業「冶金用煤及焦炭」、水泥業「石灰石 CaCO_3 原料鍛燒」、電子業「含氟氣體 HFCs」等，以符合國際競爭公平性。我國為出口導向型經濟，需考量我國既有相關稅費（如貨物稅或空污費）水準，其總和不應高於貿易競爭國家。

(二)認同行業差異並考量產業過去努力：業者執行減碳措施皆會降低歷史「排放量」或「活動數據」，若無視先前自願減量績效，依氣候法第29條「指定目標」要求業者較基準年「同比例」減碳量，方能申請及優惠費率時，則會造成配合政府政策的優良廠商，反而遭受不公平的對待。

(三)充分與碳定價預定實施對象進行溝通

1. 碳定價制度包含實施總量管制排放交易或徵收碳稅費，我國雖已確立碳費先行（氣候法第28條），穩健實施碳交易（氣候法第34條及第35條），為利產業進行減碳投資規

劃，仍需公布碳定價原理原則及短中長期規劃（含實施對象及期程）。

2. 課徵碳費會增加生產成本及影響金流，需於草案階段與實施對象充分溝通，為確保費率能充分考慮產業特性，費率審議會應邀請鋼鐵、石化、水泥、紡織、造紙及電子業者代表列席說明。

二、CBAM 正式文本已於112年5月17日正式生效，管制水泥、電力、肥料、鋼鐵、鋁、氫氣等產品及其投入原料、下游產品（如螺絲、螺帽等扣件）。將於112年10月開始過渡期，於113年1月進行第一次申報。依減免規則，於出口國支付過碳價、產品於歐盟享有免費核配者可享有減免，歐方是否承認碳費、我國碳費是否與歐盟接軌將是未來雙邊協商重點。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十七案)

提案單位 暨提案人	中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠政策顧問
案 由	建請恢復創業投資之股東投資抵減
說 明	<p>一、我國創業投資之股東投資抵減自2000年終以來，創投新設家數逐年降低，創投管理之創投基金也逐年下降。創投之投資動能不振，導致我國目前算的上護國神山的企業都是2000年以前創投投資的半導體、資通訊業者，而軟體、網際網路、數位內容、雲端產業、AI、大數據等數位產業，台灣一隻像樣的獨角獸都沒有。也看不到未來十年，這些產業中能培養出一家護國神山。</p> <p>二、創投投資早期事業，持股到成功退場通常要七八年，然而創投基金有其年限，因此，絕大多數的創投基金都只在設立後的頭三年進行早期投資，到第四年以後，就很少投資早期。因此，創投投資早期事業的多寡，與創投基金的新設家數成正相關不幸的是，台灣創投新設在2000年後就一直減少，以致於創投投資早期的比例一直走低，而台灣的新創事業籌資也就一直一籌莫展了。</p>
建 議	建請於產創條例中恢復創投之股東投資抵減(第24條)。
主辦單位	經濟部、財政部、國發會
辦理情形	<p>【國發會】</p> <p>國發基金截至112年3月底累計投資101家國內、外創業投資事業，總投資金額約新臺幣300.09億元，該等創業投資事業累計轉投資事業共計4,545家，累計轉投資金額達新臺幣1,709.67億元，以協助新創事業資金挹注及營運發展。國發基金未來將持續加強投資創業投資事業，並以投資人身份鼓勵創業投資事業投資早期事業，以協助我國產業發展。</p> <p>【經濟部】</p>

有關恢復創投股東投資抵減建議一案，行政院鄭副院長已於112年6月5日接見創投公會理監事會議中表示，直接使用股東投資抵減方式並非優先選項，現階段將研擬以政府基金強化國內創投資金動能的方式，用不同面向來鼓勵國內創投投資新創事業，後續將請國家發展委員會研議相關的可行方案。

【財政部】

一、為鼓勵投資人透過創業投資事業（下稱創投事業）投資營利事業，現行所得稅法及產業創新條例（下稱產創條例）對投資人、創投事業及被投資事業均提供合宜之徵免所得稅規定，有助創投事業發展，分述如下：

（一）投資人

1. 個人

- （1）獲配盈餘：自創投事業獲配之股利或盈餘，適用股利所得二擇一制度；屬自符合產創條例第 23 條之 1 規定之有限合夥創投事業獲配盈餘中屬源自證券交易所得之營利所得，免納所得稅。
- （2）處分股權或出資額：創投事業如發行有價證券，其交易所得免納所得稅，僅未上市（櫃）股票交易所得依所得基本稅額條例規定課稅。

2. 營利事業

- （1）獲配盈餘：自創投事業獲配之股利或盈餘均不計入所得額課稅。
- （2）處分股權或出資額：創投事業如發行有價證券，其交易所得免納所得稅，僅依所得基本稅額條例規定課稅；倘因創投事業辦理減資或解散，實際發生投資損失，可依營利事業所得稅（下稱營所稅）查核準則第 99 條規定，核實減除投資損失。

（二）被投資之創投事業

1. 其投資其他營利事業獲配之股利或盈餘、處分股權或出資額可適用上述營利事業相關課稅規定，並可核實認列投資損失。
2. 如符合產創條例第 23 條之 1 規定，於適用期間內不課徵營所稅。

（三）創投事業所投資之營利事業：為優化產業結構及協助產業升級轉型，本部與目的事業主管機關於產創條例等法規，就

資金面、人才面及技術面提供多項租稅優惠（詳附件），有助鼓勵投資、促進研發成果推廣運用及協助企業留攬人才。

二、倘再就個人或營利事業投資創投事業之成本（即投資本金）提供投資抵減，恐造成公司或個人僅進行一次投資行為卻同時享有前揭「獲利」及「投資資金」雙重所得稅優惠，且與個人或營利事業直接投資或透過證券投資基金或其他方式間接投資營利事業形成差別待遇，恐影響投資人投資方式之選擇。再者，是否透過創投事業進行投資多取決於創投事業之投資報酬率及管理運用資金能力，租稅優惠並非關鍵考量及決定性因素。

附表：所得稅優惠措施摘要

更新日期：112.6.5

面向	類別	優惠措施說明
資金面	研究發展	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公司或有限合夥事業投入高度創新研發活動支出，得就「抵減率 15%，抵減 1 年」或「抵減率 10%，抵減 3 年」擇一方式抵減營利事業所得稅(下稱營所稅)額，並以不超過該公司當年度應納營所稅額 30%為限。(產業創新條例§10) ✓ 我國個人、公司或有限合夥事業於讓與或授權自行研發所有之智慧財產權取得收益範圍內，就當年度研發支出按 200%自當年度應課稅所得額中減除。本項加倍減除與前項投資抵減規定擇一適用。(產業創新條例§12-1 I) ✓ 若公司為中小企業，可適用中小企業發展條例規定，其投入一定程度研發活動之支出，得就「抵減率 15%，抵減 1 年」或「抵減率 10%，抵減 3 年」擇一方式抵減營所稅額，並以不超過該公司當年度應納營所稅額 30%為限。(中小企業發展條例§35)
	生技醫藥產業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 生技醫藥公司得在投資於符合規定之研究與發展支出金額 25%限度內，自有應納營所稅年度起 5 年內抵減各年度應納營所稅額，並以不超過該公司當年度應納營所稅額 50%為限，但最後年度抵減金額，不在此限。(生技醫藥產業發展條例§5) ✓ 生技醫藥公司投資於生產製造所使用之全新機械、設備或系統，其支出金額於同一課稅年度內合計達 1,000 萬元以上、10 億元以下之範圍，得就「抵減率 5%，抵減 1 年」或「抵減率 3%，抵減 3 年」擇一方式，自有應納營所稅年度起抵減應納營所稅額，並以不超過該公司當

	<p>年度應納營所稅額 30% 為限。(生技醫藥產業發展條例§6)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 營利事業投資於生技醫藥公司之創立或擴充，並成為該公司記名股東達 3 年以上，得以其投資額 20% 限度內，自有應納營所稅年度起 5 年內抵減各年度應納營所稅額，並以不超過該營利事業當年度應納營所稅額 50% 為限。其中投資第 2 類生技醫藥公司以「未上市、上櫃公司」或「自設立登記日起未滿 10 年之上市、上櫃公司」為限。(生技醫藥產業發展條例§7) ✓ 個人投資未上市或未上櫃之生技醫藥公司，對同一生技醫藥公司當年度投資金額達 100 萬元以上，取得新股且持股滿 3 年，得就投資金額 50% 自持有股份屆滿 3 年之當年度起 2 年內自個人綜合所得總額中減除，每年度得減除限額為 500 萬元。(生技醫藥產業發展條例§8)
<p>參與重大公共建設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 民間機構參與重大公共建設得享 5 年免徵營所稅、符合規定支出投資抵減、興建機具免徵進口關稅；房屋稅、地價稅、契稅減免。 ✓ 營利事業投資參與重大公共建設之民間機構符合規定要件者，得以其投資額 20% 限度內，自符合規定要件當年度起 5 年內抵減應納營所稅額，抵減上限為當年度應納營所稅額 50%，但最後年度不受限。(促進民間參與公共建設法§36~§40)
<p>電影片製作業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 營利事業投資達一定規模從事國產電影片製作之事業符合規定要件者，得以其投資額 20% 限度內，自符合規定要件當年度起 5 年內抵減各年度應納營所稅額，抵減上限為當年度應納營所稅額 50%，但最後年度不受限。(電影法§7)

扶植新創事業發展	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 106年1月1日至118年12月31日依法新設之有限合夥組織創業投資事業出資總額、資金運用於境內之情形符合要件，且投資於新創事業之金額達一定標準者，可於適用期間(10年)內不課徵營所稅，其當年度所得依約定盈餘分配比率逕由各合夥人依所得稅法計入當年度所得課稅；其中個人及外國營利事業合夥人取得屬於證券交易所所得性質之營利所得予以免稅。(產業創新條例§23-1) ✓ 個人投資成立未滿2年之高風險新創公司，對同一公司投資金額達100萬元，持股達2年，得就投資金額50%限度內自綜合所得總額中減除，每年減除金額以300萬元為限。(產業創新條例§23-2)
投資智慧機械、5G及資安設備	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公司或有限合夥事業於108年1月1日至113年12月31日止投資於智慧機械及5G，或於111年1月1日至113年12月31日止投資於資通安全產品或服務之相關全新硬體、軟體、技術或技術服務，其支出達100萬元以上、10億元以內，得就「抵減率5%，抵減1年」或「抵減率3%，抵減3年」擇一方式抵減營所稅額，並以不超過當年度應納營所稅額30%為限。(產業創新條例§10-1，111年2月18日公布)
鼓勵保留盈餘再投資	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自辦理107年度未分配盈餘加徵營所稅申報起，公司或有限合夥事業以未分配盈餘進行實質投資，其投資金額得列為計算未分配盈餘之減除項目，免加徵5%營所稅。(產業創新條例§23-3)
關鍵產業投資 前瞻研發及先	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>對在我國境內進行技術創新且居國際供應鏈關鍵地位之公司，符合一定要件且在我國已繳納合理稅負者，投資於前瞻創新研究發展之支出金額25%，及購置自行使用於先進製程全新機器或設備之支出金額</u>

	進製程設備	5%得抵減當年度應納營所稅稅額。(產業創新條例§10-2, 112年1月19日公布, 施行期間為112年1月1日至118年12月31日。)
	扶植文化創意產業發展	✓ <u>營利事業或個人以現金投資於行政院核定國家戰略重點文化創意產業經文化部核定之文化創意事業公司、有限合夥事業或專案, 提供營利事業股東或專案投資抵減優惠及個人天使投資人所得額減除優惠。(文化创意產業發展法§27-1~§27-3)</u>
	增僱員工	✓ 中小企業符合投資額及增僱員工人數要件者, 增僱本國籍員工薪資按130%減除(24歲以下員工, 增僱薪資得按150%減除)。(中小企業發展條例§36-2 I、II, 目前未啟動該項措施)
人才面	員工加薪	✓ 中小企業於經濟景氣指數達一定情形下, 調高基層員工之平均薪資給付水準, 得就每年非因法定基本工資調整而增加支付本國籍現職基層員工金額之130%限度內, 自其增加薪資當年度營利事業所得額中減除。(中小企業發展條例§36-2 III, 目前未啟動該項措施)
	獎酬員工股票	✓ 公司員工取得獎酬員工股份基礎給付, 於取得當年度依時價計算5百萬元限額內, 得選擇於實際轉讓時按轉讓價格計算所得課稅; 「員工持有獎酬股票且繼續服務於該公司2年」, 得於轉讓時按「取得股票之時價」或「實際轉讓價格」兩者較低者課稅。(產業創新條例§19-1)
	外國特定專業人才	✓ 外國特定專業人才首次來臺工作並成為我國居住者且薪資所得超過3百萬元之課稅年度起算5年期間, 其薪資所得超過3百萬元部分半數免稅, 且海外所得無須依所得基本稅額條例計算課徵個人基本稅額。(外國專業人才延攬及僱用法§20)

<p>參與重大建設</p>	<p>✓ 民間機構得在所參與重大公共建設投資人才培訓支出金額 20% 限度內，抵減當年度應納營所稅額；當年度不足抵減時，得延後 4 年。(促進民間參與公共建設法§37)</p>
<p>生技醫藥產業</p>	<p>✓ 生技醫藥公司高階專業人員及技術投資人取得技術股或認股權憑證認購之股份，免計入當年度所得額課稅，於實際轉讓時按轉讓價格課徵所得稅；自 111 年 1 月 1 日起，增列該等個人持有股票且繼續任職或提供服務累計達 2 年者，得於轉讓時以「轉讓價」或「股票取得之時價或價格」擇低課稅規定。(生技醫藥產業發展條例§9、§10)</p>
<p>技術面 智慧財產權</p>	<p>✓ 我國個人、中小企業以其享有所有權之智慧財產權讓與非屬上市、上櫃或興櫃公司，所取得之新發行股票，免計入當年度所得額課稅，於實際轉讓時按轉讓價格計算所得課稅。(中小企業發展條例§35-1)</p> <p>✓ 我國個人、公司或有限合夥事業以技術作價入股取得公司股票，無論股票發行公司是否上市(櫃)或興櫃公司，均得選擇於實際轉讓時按轉讓價格計算所得課稅；另智慧財產權所有權人持股且提供股票發行公司相關服務累計達 2 年者，可適用「取得股票價格與實際轉讓價格」孰低課稅規定。(產業創新條例§12-1 II、III)</p> <p>✓ 我國學研機構以其自行研發所有之智慧財產權作價取得公司股票分配予我國創作人，該創作人得選擇於實際轉讓時按轉讓價格計算所得課稅；另創作人持股且於我國境內之產業、學術或研究機構服務及從事研發累計達 2 年者，可適用「取得股票日與股票轉讓日之時價」孰低課稅規定。(產業創新條例§12-2)</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十八案)

提案單位 暨提案人	中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠政策顧問
案 由	建請放寬天使投資抵減條件
說 明	<p>一、產創條例23-2條是產創條例中唯一對投資新創事業提供租稅惠的條文。</p> <p>二、該條文設定許多限制造成激勵投資新創的效益極低，顯示政府吝於鼓勵新創，造成我國新創事業籌資困難的情形。</p> <p>三、新加坡、日本、韓國都大力扶持新創事業，給予強大的補助及投資，他們的新創產業規模及獨角獸的家數都已經把台灣遠遠拋在腦後。</p>
建 議	建請大幅放寬產創條例23-2條之各項限制:自「個人」放寬為「個人法人」都可以;取消投資個案需100萬元的下限;取消每年可抵減金額上限300萬元。
主辦單位	經濟部、財政部
辦理情形	<p>【經濟部】</p> <p>一、依現行所得稅法第42條規定，營利事業(法人)因投資於國內其他營利事業，所獲配之股利或盈餘，不計入所得額課稅，因此將營利事業納入產創條例第23-2條適用對象，將有重複獎勵的問題。</p> <p>二、經濟部於106年立法時期曾徵詢天使投資人與新創業者看法，其表示若個人投資金額太低，公司散戶股東太多，易造成管理不易問題，且投資人不易有風險意識，所以規定對同一公司投資金額須達一定規模。若有需要可再召開座談會聽取各界看法，如認為有修法需要，俟於下次產創條例修法時會同財政部共同研議。</p> <p>【財政部】</p> <p>一、產業創新條例(下稱產創條例)第 23 條之 2「個人天使投資人租稅優惠」，說明如下：</p>

- (一) 租稅優惠內容：個人投資成立未滿2年之高風險新創公司，對同一公司投資金額達新臺幣(下同)100萬元，持股達2年，得就投資金額50%限度內自綜合所得總額中減除，每年減除金額以300萬元為限。
- (二) 實施成效：截至112年6月30日，經目的事業主管機關核定之高風險新創事業公司家數計238家，經稽徵機關核准適用本項優惠之天使投資人1,082人，投資金額約29.3億元，核准自當年度個人綜合所得總額中減除金額約13.2億元。

二、有關公會所提建議，說明如下：

(一) 建議擴大適用範圍，納入法人

為鼓勵企業投資，現行所得稅法從「投資獲利」提供合宜之優惠規定，營利事業投資獲配之股利或盈餘，不計入所得額課稅；如有投資損失，可核實認列。倘再就營利事業投資新創事業之成本(即投資資金)提供所得減除優惠，等同政府以租稅補貼其投資成本，恐造成公司僅進行一次投資行為卻同時享有「投資獲利免稅」及「投資資金補貼」之雙重所得優惠，形同以政府稅收多重提高投資獲利，且我國廢除兩稅合一設算扣抵制後，提供營利事業股東租稅優惠具有實質減少所得稅負及減輕股東投資成本之效果，似有對股東投資行為過度優惠之虞。

(二) 建議刪除個人投資金額門檻100萬元

鑑於投資人風險知覺與其投資金額具關聯性，即投資金額愈高，投資人將更為審慎評估投資風險，為避免未訂定適用租稅優惠之投資金額門檻，導致投資人未充分評估投資風險，淪為被投資公司吸金之工具，衍生爭議，且為使被投資公司吸引較大金額之投資，快速累積資本，協助新創公司發展，爰以100萬元為適用門檻。至是否刪除前開投資門檻，建議由主管機關(經濟部)綜合考量前開投資風險與公司募集資金需求審慎評估其必要性、可行性與有效性，並請提供相關數據，洽本部評估投資金額門檻之妥適性。

(三) 建議刪除個人減除限額300萬元

我國個人證券交易所得停徵所得稅，取得股利所得又可適用二擇一課稅規定，個人可扣除天使投資人300萬元限額者，原適用之所得稅稅率已在30%以上，屬政府政策評估後可提供之高度優惠規定，倘提高該投資金額之減除限額，僅

對高所得者有利，恐與財政紀律法第6條及納稅者權利保護法第6條租稅優惠以達成合理之政策目的為限且不得過度之規定不符，宜審慎評估。

三、綜上，我國為建構「輕稅簡政」之投資及租稅環境，現行已有多項租稅措施鼓勵個人與營利事業投資，投資人所取得相關所得租稅負擔，與其他類所得(如：薪資等勤勞所得)相較，已屬相當優惠，且依前開財政紀律法及納稅者權利保護法租稅優惠不得過度之規定，尚不宜全面鬆綁相關適用限額規定。為持續協助新創事業發展，本部將配合經濟部密切關注產創條例第23條之2實施情形，適時檢討相關規定。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十九案)

提案單位 暨提案人	中華民國移民商業同業公會 王權宏名譽理事長
案 由	建請開放持有永久居留者歸化我國國籍時，不須放棄原屬國籍，以留住外國專業人才為國效力。
說 明	<p>一、依我國國籍法相關條文規定，外國人或無國籍人，現於中華民國領域內有住所，並具備相當要件者，得申請歸化；外國人申請歸化，應於一定期間內提出喪失原有國籍證明，屆期未提出者，除經外交部同意得申請展延時限外，應撤銷其歸化許可。</p> <p>二、國籍法第6條及第9條已分別針對有殊勳於中華民國者及高級專業人才放寬，得免提出喪失原屬國籍證明，即可申請歸化中華民國國籍，惟高級專業人才仍需由中央目的事業主管機關推薦，並經內政部邀請社會公正人士及相關機關共同審核通過。</p> <p>三、我國多年來國內面臨人口老化、生育率下降及人才淨流出嚴重的現象，為解決人才需求孔急情況，建議政府以開放態度延攬更多國際人力，學習英國、加拿大等吸引移民優秀人才大國，凡符合條件者即可提出入籍申請，通過考試後即歸化該國國籍，毋須放棄其原有國籍，將國際優秀人才留在國內，為國所用。</p>
建 議	建議取消國籍法「外國人申請歸化，應提出喪失原有國籍證明」之相關規定，以吸引優秀人才歸化中華民國。
主辦單位	內政部
辦理情形	<p>一、依據國籍主權原則，各主權國家有權依據其國家利益與具體需要，制定有關國籍之法律與行政規定，建構符合國家利益及需求之國籍制度。我國國籍政策採取國籍單一制度，目的即為避免當事人發生享受權利、履行義務及國家忠誠等國籍之積極衝突</p> <p>二、按國籍法第9條規定略以，外國人申請歸化，應於許可歸化之日起，一定期限內提出喪失原有國籍證明。惟為感謝對我國有</p>

重大貢獻之殊勳，或為延攬我國所需之高專人才，此2類人歸化我國國籍，不必喪失原屬國籍，渠等即可擁有雙重國籍。查105年修正國籍法迄今，以殊勳於我國歸化者計98人，以高級專業人才歸化我國者計269人。

三、有關建議持有永久居留者歸化我國國籍時，無須放棄原屬國籍，以留住外國專業人才1事，按入出國及移民法第25條規定略以，外國人在我國合法連續居留5年，每年居住超過183日，即可申請永久居留。因此，在我國永久居留之外國人，並非均為高專人才，開放渠等歸化我國國籍得免附喪失原有國籍證明，似無助於延攬外國高級專業人才。

四、另為強化吸引外國高專人才來臺誘因，內政部業擬具國籍法修正草案第5條，將外國高專人才申請歸化之合法居留年限條件，由現行「每年合計有183日以上合法居留之事實繼續3年或5年以上，或曾在我國領域內合法居留繼續10年以上」，放寬為「每年合計有183日以上合法居留之事實繼續2年以上，或曾在我國領域內合法居留繼續5年以上。」

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十案)

提案單位 暨提案人	中華民國石油商業同業公會 邱永堂理事長
案 由	重視產業發展與環境保護均衡性：建請環保署與潤滑油業者舉辦座談會，商討現行制度是否有修改之必要性。
說 明	<p>一、自由貿易港區設置管理條例自民國92年(2003)立法院公佈，曾在98年、101年及108年經歷三次修訂，但設置目的核心問題「貿易自由化、國際化與提升國家競爭力」之效益一直無法提升，業者營運量不斷萎縮，造成投資業者深陷窠臼，無法擴展營運。</p> <p>二、潤滑油與溶劑化學品屬國家工業與民生基礎品項，應用範圍廣泛，國內產製約佔70%，不足部分均需仰賴進口，但目前法令在進口端卻處處設限，以環保政策為名，新增各項條例，徵收費用或稅捐，亦或推行不可為之回收政策，紊亂之情境，已對進口業者在經營上造成諸多困擾。</p> <p>三、政府於101年以國內對潤滑油已有良好循環應用機制，對環境也友善，屬循環經濟一環，乃公告使用過之(廢)潤滑油不再列為回收項目，惟最近環保署又再以「環保議題」，認為潤滑油使用後會造成土壤及水源汙染，強加推動回收並再生精煉，且其經費由產製與進口業者負擔，雖在技術上可行，但實務上之再生煉製經濟規模不足，惟環保署已委託顧問公司草擬修訂法令，不僅破壞既有運作機制，且造成潤滑油業者疑惑難解。</p>
建 議	請環保署與潤滑油業者舉辦座談，瞭解相關法令規定執行現況，再決定有否需要急於修改現在制度。
主辦單位	環保署、經濟部
辦理情形	<p>【環保署】</p> 廢潤滑油具有高再利用的經濟價值，且回收再利用市場去化順暢，價格穩定，環保署業於110年12月暫緩公告廢潤滑油為應回收廢棄物，並持續觀察廢潤滑油回收再利用市場運作情形。

【經濟部】

目前針對國內生產潤滑油之業者購買潤滑基礎油及相關油品須徵收稅捐一節，經濟部工業局已有對應之減免稅捐方案。依據財政部82年9月9日台財稅第820802101號函，國內生產潤滑油之業者向國內外購買潤滑基礎油及相關油品作為原料使用，如取得經濟部工業局證明確非供溶劑油使用者，可准予免徵貨物稅。

「2023行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第三十一案)

提案單位 暨提案人	台南市機車商業同業公會 李茂坤理事長
案 由	解決機車業界缺工問題期能引進合法外勞
說 明	由於台灣地理特點很適合騎機車。再者台灣氣候佳，因此一年四季都能騎乘且便利，所以使用率也很高。大部分家庭也都擁有至少乙台以上機車當通勤工具，機車的維修及保養，更加有其需求。但在少子化的衝擊下，選擇加入機車產業的年輕新血，更是少之又少。找不到員工、缺工問題日亦嚴重。
建 議	期能在合於法規之下，引進外勞加以培訓，解決機車業缺工問題。
主辦單位	勞動部
辦理情形	<p>一、機車業屬於服務業中之其他服務業，為因應缺工問題，勞動部於112年6月15日推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，經產業中央目的事業主管機關會商，確認屬疫後缺工之業別及職務，訂定合理薪資條件專案媒合，並提供勞工就業獎勵及職訓補助，以補實產業人力需求。如業者認產業有缺工需求，可先洽該主管機關評估，並由該主管機關提送產業缺工相關分析資料後，洽勞動部會商，以利協助專案媒合。</p> <p>二、如經勞動部及經濟部專案媒合協助後，倘仍有缺工情形，須先由經濟部針對機車業開放引進移工是否影響本國勞工就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定進行評估，俟由勞動部邀集專家學者審視評估資料，再由經濟部依專家學者意見修正後，提案至勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組，由勞資政學各界代表進行社會對話討論。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十二案)

提案單位 暨提案人	中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長
案 由	協助解決石油化學品儲槽業缺工問題
說 明	<p>一、石油化學品儲槽行業特殊且具危險性，儲槽位置都在港區碼頭等偏遠地區，又需日夜三班制輪流作業，業者雖提供較其他行業優渥條件待遇與福利，仍難招募足額員工；基於營運需要，業者經常廣登媒體招攬職工或洽各地區就業服務處協助引介，惟，鮮有願意接受或到職後僅短暫工作即以各種理由離職，造成石油化學品儲槽業長久以來處於嚴重缺工狀態。</p> <p>二、業者盼能引進外勞以解決缺工問題，惟據外勞仲介公司告稱，受限於倉儲業不符合引進外勞規定，目前無法協助引進等語。在無法解決人力短缺問題下，期待能基於石油化學品儲槽業在實際面與功能性上確與一般倉儲業完全不同，且儲槽之設置受到消防及環評等法規限制，大部分都位處港邊或偏遠地區，在作業上須配合船運需要採三班制輪流作業，以及石油化學品具有較高之危險性等屬於3K產業因素考量，比照經濟部、內政部增訂公告「石油化學品儲槽商業」團體業別，准許石油化學品儲槽業引進外勞弭補所需人力，以符合實際，兼且協助儲槽業發展，帶動國家經濟成長。</p>
建 議	請勞動部盡快提出方案協助解決儲槽業者缺工問題。
主辦單位	勞動部
辦理情形	<p>一、據勞動部臺灣就業通統計資料，以石油及煤製品製造業、化學原材料製造業、石油及天然氣礦業等業分析，其基層技術工及勞力工登記求才人數：111年61人；至有效求才僱用人數：111年為35人(求才利用率57.4%)。顯見業者未積極運用公立就業服務資源，建議業者應透過就服資源招募本國勞工，並提高求才薪資。</p>

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">二、 勞動部為促進國人就業及協助廠商補實人力，以優先媒合本國勞工為原則，透過全國各地公立就業服務據點，提供求職與求才推介媒合服務，及辦理徵才活動、就業博覽會等，提高媒合成效；111年計協助石油及煤製品製造業、化學原材料製造業、石油及天然氣礦業求才僱用3,161人次。三、 勞動部已於112年6月15日推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，經產業中央目的事業主管機關會商，確認屬疫後缺工之業別及職務，訂定合理薪資條件專案媒合，並提供勞工就業獎勵及職訓補助，以補實產業人力需求。又勞動部112年6月5日函請經濟部，鼓勵業者提高勞動條件或改善工作環境，以利優先招募本國勞工，並視需求提送石油化學品儲槽行業之缺工相關分析資料並洽勞動部會商，以利進行專案媒合。四、 如經勞動部及經濟部專案媒合協助後，倘仍有缺工情形，須先由經濟部針對石油化學品儲槽行業開放引進移工是否影響本國勞工就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定進行評估，嗣由勞動部邀集專家學者審視評估資料，再由經濟部依專家學者意見修正後，提案至勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組，由勞資政學各界代表進行社會對話討論。 |
|--|---|

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十三案)

提案單位 暨提案人	中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長
案 由	建請政府能將「汽車路線貨運業營業站所內之搬運工(理貨人員)」納入「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」第四條第六款：其他經中央主管機關指定之工作；以解決業者長期缺少勞動力缺口之困擾而影響產業發展。
說 明	<p>一、運輸規模：</p> <p>汽車路線貨運業者每日處理零擔貨物，依照目前公會統計資料推估每日超過300萬件以上，所以每天需要龐大的理貨人力。</p> <p>二、勞動力缺口：</p> <p>(一)汽車路線貨運營業站所分佈全台，每日下午四時左右開始，將今日收集貨務整理分類，再由長途班車送至其他縣市營業站所。各縣市營業站所接收其他營業站所之貨物，時間約隔日三時至六時左右(視各營業站所之遠近)，再將貨物整理分區域，所有工作人員一定要在此時段完成所有工作，所以勞動力需求甚大而且作業繁瑣。</p> <p>(二)作業時間多為下午四時至隔日早上六時左右屬於夜間工作，又為消耗體力工作，不適合女性從業人員。業者透過各式管道加強人力招募，仍無法填補人力空缺，且流動率高造成工作效率不彰，公會協助業者多次向政府單位尋求協助，皆無效果。</p>
建 議	建請政府能將「汽車路線貨運業營業站所內之搬運工(理貨人員)」納入「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」第四條第六款：其他經中央主管機關指定之工作，以解決並突破現在的困境。
主辦單位	勞動部、交通部

辦理情形

【勞動部】

- 一、據勞動部臺灣就業通統計資料，以運輸及倉儲業分析，其登記求才人數：111年1,589人；至有效求才僱用人數：111年為908人(求才利用率57.1%)。另最低平均求才薪資(月薪制)為新臺幣3萬430元，依前開數據，顯見物流業最低平均求才薪資偏低，業者應先提高求才薪資，以提高求職者投入產業意願。
- 二、又依商研院最新出版《2022商業服務業年鑑》，運輸及倉儲業為少數產值勞動力生產指數未成長之服務業；又依交通部調查報告，運輸及倉儲業整體產值受疫情影響而下降，是否仍有進用大量人力需求，應先釐清。
- 三、針對受疫情影響之行業，勞動部已於112年6月15日推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，經產業中央目的事業主管機關會商，確認屬疫後缺工之業別及職務，訂定合理薪資條件專案媒合，並提供勞工就業獎勵及職訓補助，以補實產業人力需求。如業者認汽車路線貨運業有缺工需求，可先洽交通部評估，並由交通部提送產業缺工相關分析資料後，洽勞動部會商，以利協助專案媒合。
- 四、如經勞動部及交通部專案媒合協助後，倘仍有缺工情形，須先由交通部針對汽車路線貨運業開放引進移工是否影響本國勞工就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定進行評估，嗣由勞動部邀集專家學者審視評估資料，再由交通部依專家學者意見修正後，提案至勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組，由勞資政學各界代表進行社會對話討論。

【交通部】

- 一、查中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會(下稱全聯會)前於108年3月間曾提出本案建議，交通部公路總局於108年3月21日函請勞動部將貨運業理貨人員納入「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」第4條之適用，勞動部於108年4月26日函復須就整體政策研議評估，並提供評估意見與相關統計數據，其後公路總局彙整全聯會提供相關資料及該局說明意見於108年9月12日函復勞動部，嗣經勞動部於108年10月4日函復表示除須敘明汽車路線貨運業之概況、理貨員人數與薪資資料等外，尚缺勞動條件、產業發展趨勢及相關評估意見，因全聯會迄今未就勞動部所提事項提供補充說明資料，爰該局無法協助續處，

合先說明。【另查現行「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」規定，本案全聯會希望適用該審查標準之條次，已變更為第五條第七款】

二、本案倘經全聯會確認產業有開放引進外籍勞工需求，並依勞動部審查所需提供相關資料，交通部可配合提供相關協助。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十四案)

提案單位 暨提案人	法國工商會 Stephane Peden 總經理
案 由	根據勞動部辦理之「2023年第2次人力需求調查」，所有產業類別中，其中又以批發及零售人力需增加8,927人為所有產業別中第二高。勞動部近月增額開放營造業配額8000名移工，本會建請行政院共同協助，批發及零售業比照製造業、營造業、農工及機構開放移工。
說 明	有鑑於近日缺工、原物料上漲等因素，本會會員家福股份有限公司在招募困難，另根據勞動部調查，同業亦面臨相似窘境。
建 議	期許政府可以開放外籍移工進入批發及零售業協助填補勞動力缺口。
主辦單位	<p style="text-align: center;">勞動部</p>
辦理情形	<p>一、針對疫後缺工，勞動部已於112年6月15日推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，經產業中央目的事業主管機關會商，確認屬疫後缺工之業別及職務，訂定合理薪資條件專案媒合，並提供勞工就業獎勵及職訓補助，以補實產業人力需求。如業者認批發及零售業有缺工需求，可先洽經濟部評估，並由經濟部提送產業缺工相關分析資料後，洽勞動部會商，以利協助專案媒合。</p> <p>二、後續如經勞動部及經濟部專案媒合協助後，倘仍有缺工情形，須先由經濟部針對批發及零售業開放引進移工是否影響本國勞工就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定進行評估，俟由勞動部邀集專家學者審視評估資料，再由經濟部依專家學者意見修正後，提案至勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組，由勞資政學各界代表進行社會對話討論。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十五案)

提案單位 暨提案人	尚潔環境工程(股)公司 劉文光副總經理
案 由	缺工嚴重，本國勞工不願從事基礎工程工作，又無法聘僱移工從事該工作，如何辦理？
說 明	<p>一、缺工嚴重：所有徵人管道都試過了，缺工時人徵不到2人，就算壓縮公司利潤到持平，提高薪資依舊徵不到人，沒有工廠登記又不能徵移工，或需承攬公共工程一億元以上、工程期限一年六個月以上才能聘移工。</p> <p>二、技術性人才短缺：產業發展不平衡，造成有些產業徵不到人之情形。</p>
建 議	<p>一、開放移工聘僱。</p> <p>二、大專院校學生可一邊讀書、一邊工作，至與讀科系相關之工作，平日白天與周六、日整天可讀書，平日白天可工作之就學就業模式。</p>
主辦單位	勞動部、教育部
辦理情形	<p>【勞動部】</p> <p>一、基於營造業為火車頭產業之特性，為利整體經濟發展及紓緩營造業缺工，勞動部已於112年6月15日調整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(例如環境保護工程須達新臺幣5千萬元)及聘僱本國勞工人數門檻(例如環境保護工程須聘僱10人以上)，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，後續視缺工情形及執行成效，最多可開放至1.5萬名。</p> <p>二、依就業服務法第50條規定，已開放在臺之僑外生得申請工讀許可，除寒暑假外，每週最長20小時。另僑外生畢業後取得副學士以上學位，可由雇主申請聘僱為中階技術人力，或循僑外生評點制申請專業人才聘僱許可，繼續留臺工作。</p>

【教育部】

- 一、 為鼓勵學生「先就業、再就學」或「邊就業、邊就學」並落實暢通回流教育理念，教育部自107年起開辦「大學進修部四年制學士班彈性修業試辦方案」，讓學生得以在10年內修畢就讀學校畢業學分取得學士學位。希望提供在職者彈性修業年限，同步配合其職場提升專業能力並取得學士學位，在原有的回流教育管道中，增加更彈性的跨領域進修管道並滿足有學習需求之對象，給予多元彈性的學習機會。
- 二、 另教育部為滿足學生進修需求，亦提供進修部學制，上課時間主要為夜間或假日，爰現行大專校院進修部學生可依個人意願於平日白天至企業工作，同時滿足學生就業需求及企業用人需求。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十六案)

提案單位 暨提案人	康林國際集團 林文正副總經理
案 由	擴大調整聘僱移工資格及增加來源國
說 明	<p>一、台灣少子化且高齡化，勞動力明顯無法支撐景氣上揚，去年下半年疫情降級後，缺工潮更蔓延到服務業，內需主力如住宿餐飲業、批發零售業等人力需求增加。</p> <p>二、勞力來源國少及日、韓等勞力需求國的競爭、且現來源國引進時間、成本更是水漲船高，跨國勞動力亦無法順暢引進補充人力。</p>
建 議	<p>一、針對移工政策應開放更多產業申請，如服務業、旅宿業、物流業、清潔業等申請。</p> <p>二、營造業和農牧移工申請應更放寬，如實際耕作的農業工作者受限核配比率(聘不到本勞即無法聘僱移工)、喪失農保資格疑慮等問題。</p> <p>三、按產業別，提高增額移工使用上限制。最高上限仍可控制在40%。</p> <p>四、協商新的移工來源國，以利與其他移工來源國談判，避免因物稀為貴導致雇主聘僱成本增加。</p>
主辦單位	勞動部
辦理情形	<p>一、針對移工政策應開放更多產業申請乙節：</p> <p>(一) 依據商研院最新調查，服務業就業人口為685.3萬人，占總就業人數59.9%，另依勞動部臺灣就業通統計資料，以餐飲業為例，登記求才人數111年為14萬6,672人；至有效求才僱用人數111年為8萬4,845人(求才利用率57.85%)。另最低平均求才薪資(月薪制) 111年為新臺幣(以下同)3萬861元。顯見餐飲業最低平均求才薪資偏低，業者應先提高薪資，以提高求職者投入產業意願。</p> <p>(二) 因應服務業受疫情影響造成缺工，勞動部已於112年6月15日</p>

推動「疫後改善缺工擴大就業方案」，並追溯至5月1日生效，建立跨部會合作會商機制，針對服務業中之觀光旅宿業及餐飲業，勞動部自5月1日起，與交通部觀光局合作辦理房務清潔人員專案媒合；及自6月13日，與經濟部會商針對餐飲業內外場服務人員辦理專案媒合。至其他服務業，如業者認產業有缺工需求，可先洽產業中央目的事業主管機關評估，並由該主管機關提送產業缺工分析資料後，洽勞動部會商，以利協助專案媒合。

- (三) 服務業為本國勞工就業之重要行業，應優先促進國人就業，包括婦女及中高齡勞動力開發及運用，並由政府與業者合作。後續如經勞動部及該主管機關專案媒合協助後，倘仍有缺工情形，須先由該主管機關針對開放引進移工是否影響本國勞工就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定進行評估，嗣由勞動部邀集專家學者審視評估資料，再由部會依專家學者意見修正後，提案至勞動部跨國勞動力政策協商諮詢小組，由勞資政學各界代表進行社會對話討論。

二、營造業和農牧移工申請應更放寬乙節：

- (一) 勞動部已於112年6月15日開放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，後續視缺工情形及執行成效，最多可開放至1.5萬名。
- (二) 農委會於112年3月6日提案勞動部政策諮詢小組討論通過，將農業移工總人數由6千調高到1.2萬名，截至112年7月21日止，實際進用3,531人（農林牧或養殖漁業2,309人、外展農務1,222人）。另勞動部於112年6月15日修正農戶聘僱移工核配比率由35%改為本外勞1:1，並擴大農糧產業資格範圍及新增開放林業。又現行農業移工核配比率計算母數包含參加農保人數，未有影響國內員工農保資格之情形。

三、按產業別，提高增額移工使用上限制乙節：

- (一) 勞動部實施外加就業安定費附加移工數額機制(Extra 制)，雇主可額外付出就業安定費提高核配比率，又自111年11月24日起，調整 Extra 制最高可至20%，總上限仍為40%。

(二) 為協助解決產業缺工需求，勞動部自112年6月15日新增製造業雇主承接國內製造業移工可額外增加5%名額，鼓勵雇主優先承接在臺移工，解決缺工需求。

(三) 又勞動部配合國發會人口及移民政策，自111年4月30日起推動移工留才久用方案，在臺連續工作滿6年或累積年資達11.5年之資深移工，符合薪資條件(例如產業類經常性薪資3.3萬元)、技術條件(例如產業類須具有專業證照、訓練時數或實作認定之一)，可由雇主申請轉任中階技術人力，轉任名額上限為移工名額之25%；轉任後之原移工名額可再申請新移工，有助業者增加整體外及勞動力。

四、協商新的移工來源國，說明如下：

(一) 為協助產業及家庭解決勞力不足之問題，目前開放移工來源國包含泰國、菲律賓、印尼及越南等國。另為降低國內雇主對單一國家勞工過度依賴，並提供不同選擇，勞動部積極開拓來源國，外交部亦配合新南向政策，積極洽詢目標國家。

(二) 勞動部已於109年起持續與某目標國駐臺機構互訪交流，雙邊共識成立工作小組以確認後續合作事項及確保合作備忘錄簽署進度，後續將規劃簽署備忘錄事宜，及賡續協調相關行政事宜，俾未來開放引進該國勞工來臺工作。

「2023行政院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第三十七案)

提案單位 暨提案人	康林國際集團 林文正副總經理
案 由	調整人力仲介業服務費用及簡化移工申請文件
說 明	<p>一、物價連年波動上升、加上薪資調高，人事成本增加，人力仲介業營收項目與服務費金額卻長年未調。</p> <p>二、政府對於人力仲介業服務項目與收費機制定義含糊不明，法規用「協助」字眼涵蓋服務項目無限上綱，除增加服務成本，動輒更因此觸法導致巨額罰款。</p> <p>三、移工服務項目顯有增加(如中階技術人力、微型電動二輪車管理等等)，使用者付費原則下，收費政策卻無彈性調整。</p> <p>四、疫情期間，因應各項防疫措施增加作業成本，更加造成營運困難。</p> <p>五、政府部門資訊化與跨部會資訊傳遞查核已順暢無阻，但對於人力仲介業接受雇主委任申請移工相關作業，動輒以提供不實資料或未善盡查證之責處以巨額罰款合併暫停營業處分。主管機關既無法提供本行業可查詢的可靠管道，加上主管機構又能自主查詢勾稽我方提供資料是否屬實。主管機關既然核准本行業設立營運，又處處設限妨害本行業正常發展，請通盤檢討輔導本行業之督導措施與相關法規。</p>
建 議	<p>一、參考物價指數漲幅，進行服務費用調整(高)。</p> <p>二、法規應詳列人力仲介業服務項目及收費機制，並因應法令政策施行增加服務項目時適時調整可收費項目。</p> <p>三、簡化承接、續聘手續及資格，並規劃本行業者可酌收案件辦件費用。</p> <p>四、移工申辦文件申請既已採線上，應提供跨部門資訊亦可直接線上勾稽，並降低相關罰則。</p> <p>五、放寬申辦移工文件之相關規定：</p>

	<p>(1)入境部分：</p> <p>※移工招募愈發不易加上受限國外辦件速度無法掌握(如近日印尼 ID 更換等)，建議招募函延長時間由3個月延長為6個月。</p> <p>※延長體檢有效區間(現行為前後30天內均可辦理健檢)。</p> <p>(2)返鄉回台部分：</p> <p>※返鄉未歸所產生之相關費用全額全免。(建議可從就業安定基金支付)。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>勞動部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、有關人力仲介業服務項目及收費機制，說明如下：</p> <p>(一) 雇主團體、仲介機構、移工團體及移工來源國等利害關係人對於移工應負擔之費用立場不同，勞動部108年10月邀集移工來源國、仲介公會、雇主團體及移工團體開會研商，但仲介公會尚無法提出客觀合理服務項目內容及合宜收費金額資料，與會人員未有共識。</p> <p>(二) 移工來源國及人權團體認為，移工3年共支付仲介公司新臺幣(以下同)6萬元服務費，高出雇主3年共支付6千元服務費顯有失衡，主張調降仲介收費。雇主團體認為仲介公司應提升服務品質、依服務對象基於服務成本合理收費，建議維持現行收費項目標準。</p> <p>(三) 鑑於服務費用調整涉及各方不同意見，收費項目及標準應由勞資政學及仲介業者討論取得共識，據以調整；勞動部可配合檢討收費標準，包括研議中階技術外國人服務費用調整，仲介公會應在有服務事實、具服務品質前提下，提出合理收費架構，由勞動部邀集勞、資、仲介、學及利害團體等共同開會研商。</p> <p>二、為簡化承接、續聘手續及資格，勞動部自112年6月1日起簡化雇主承接或續聘移工程序，辦理求才登記招募本國勞工之求才等待期間，由原21日縮短為7日。另雇主媒合成功後簽署三(雙)方合意接續聘僱證明書，可於網路線上申辦系統申請，自勞動部系統收件次日起 7 個工作日核發聘僱許可。</p> <p>三、有關放寬申辦移工文件規定延長體檢有效區間，衛生福利部經會商勞動部訂定「受聘僱外國人健康檢查管理辦法」，規範移工入境前及入境我國後，應進行健康檢查之指定醫院、檢查時程、檢查項目等，同時亦明訂健康檢查不合格之治療及再檢查等規範。</p>

- | | |
|--|---|
| | <p>四、有關簡化承接、續聘手續一節，勞動部為提供雇主更便捷的申辦管道及減化應備文件，已建置「外國人申請案件網路線上申辦系統」，並透過跨機關資訊系統介接，介接雇主申請聘僱移工所需應備文件資料，減化雇主申辦文件，以縮短雇主申請聘僱移工時間，雇主如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。</p> <p>五、有關移工申辦文件可直接線上勾稽一節，為達簡政便民之目標，有關雇主申請聘僱外國人應檢附之文件項目，勞動部以111年12月30日勞動發事字第 1110525590 號公告，雇主申請聘僱外國人從事「就業服務法」第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款規定工作，及雇主或外國人申請從事上述規定工作之外國人轉換雇主或工作之應備文件，經勞動部與政府機關或國營事業機構進行資料介接勾稽查知者，得簡化免附該應備文件。</p> |
|--|---|

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十八案)

提案單位 暨提案人	康林國際集團 林文正副總經理
案 由	建議就業服務(人力仲介)業許可證延期(換證)，可提前為到期前三個月可提出申請。
說 明	<p>就業服務(人力仲介)業許可證延期，依照正常作業程序，承辦審核單位應是14個工作天完成文件審查，惟可能申請案件多、承辦人力不足等等原因，未能如上述天數完成。</p> <p>或因到期日前適逢連續假日期間(如農曆過年、清明連假等等)，擠壓正常工作天數，導致人力仲介業者等待換證期間極度恐慌擔憂，因若未能如期延長許可證，將嚴重影響後續申辦作業，例如各國辦事處完全無法申請送件，等同被停業處分。</p>
建 議	<p>如同移工重招、續聘等作業，可提前至到期前四個月即可辦理，建議就業服務(人力仲介)業許可證延期，亦應放寬提前至到期前三個月就可提出申請(現行為到期前一個月)，給予承辦人員及業者寬裕作業時間，順利完成審核程序。</p> <p>審核期間業者若發生違反就服法事項，亦可透過政府跨部門勾稽，不致影響核發作業。</p>
主辦單位	<p style="text-align: center;">勞動部</p>
辦理情形	<p>一、依私立就業服務機構許可及管理辦法第25條規定，私立就業服務機構許可證有效期限為2年，各該機構須於有效期限屆滿前30日內，重新申請設立許可及換發許可證。如經勞動部審查申請之日前2年內，有前開辦法第15條規定情事，應不予許可。</p> <p>二、勞動部現行辦理私立就業服務機構許可審核日數，一般申請案件平均7個工作日得予核定；至於文件不齊全須退補件或涉有違法之疑義案件等，審核日數則視個案情形而定。</p> <p>三、依法令規範審核事項之查核均採以申請之日為基準，並於屆滿前30日提出。業者建議仲介機構許可證展延之申請日，可提前3個月申請，因拉長申請日與許可證到期日之間隔，將</p>

	<p>提高仲介機構最新違法狀態之不確立情形，倘提前審查並予以核發許可，將致生許可審核、核發及衍生違法處分與訴願爭議，進而損及雇主與移工權益，尚需審慎研議。</p> <p>四、為提升私立就業服務機構申請案件之審核效率，勞動部已於112年7月18日修正預告私立就業服務機構許可及管理辦法，推動私立就業服務機構之籌設許可、設立許可、重新設立許可及異動許可採線上申辦，以提升申審效率。</p>
--	--

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十九案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會 魯孝亞理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>建請教育部、交通部會銜修正「學生交通車管理辦法」第10條：「學生交通車之駕駛人，應符合年齡68歲以下」規定。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、在高齡、少子化時代也鑑於人口老化及延後退休已為國際趨勢，經交通部蒐集其他國家作法，國際間多以駕駛人個人健康狀況作為駕駛執照核發依據，亦配合總統已公布制定「中高齡者及高齡者就業促進法」保障高齡勞動權益精神，為照顧汽車運輸業調度人力及職業駕駛人持續駕車需求，經檢討後先以行駛區域固定、駕駛行車路程較短、限制每日最高工時等條件下有限度放寬汽車運輸業所屬大型車駕駛人職業駕駛執照年齡。</p> <p>二、交通部於109.7.1交路字第10950079798號令發布修正「道路交通安全規則」部分條文及增訂「汽車運輸業管理規則」第19條之7規定，有條件放寬汽車運輸業所屬大型車職業駕駛人駕駛執照持照年齡上限由65歲延長至68歲，並搭配更嚴謹之體格檢查標準作為配套措施，並且原則限制上午6時至下午6時之時段駕車，每日總駕駛時間以8小時為限，連續駕車3小時，至少應有30分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於15分鐘等更嚴格之駕車及休息時間要求等之動態管理機制。汽車運輸業所屬駕駛人可依新核定之體檢表辦理體檢合格及認知功能測驗後，至公路監理機關辦理換發有效期間1年的新職業駕駛執照或於職業駕駛執照以每年加註方式延長效期。足見交通部已完善各式安全要件之準則。</p> <p>三、查「學生交通車管理辦法」係教育部、交通部兩部會銜發布與公告，「學生交通車管理辦法」第1條：係依「兒童及少年福利與權益保障法」訂定。「兒童及少年福利與權益保障法」第2條：所稱兒童，指未滿12歲之人；所稱少年，指12歲以上未滿18歲之人。</p>

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>一、「學生交通車管理辦法」第3條規定：學生交通車分類：第一類(稱兒童)：載運入國民小學前之幼兒、國民小學學生者。第二類(稱少年)：載運國民中學、高級中等學校學生者。又，同辦法第10條規定：學生交通車之駕駛人，應符合年齡65歲以下之規定。敦請兩部依實際現況需要，應予檢討「學生交通車管理辦法」第10條：「學生交通車之駕駛人，應符合年齡68歲以下之規定」。讓職業大客車駕駛尊嚴能回歸專業領域與管理範疇。</p> <p>二、為免險疑慮，建議優先試行第二類(少年)之學生交通車，以符合行政院所屬部會之專業與政策一致性暨人民對政府依法行政的期待。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p style="text-align: center;">交通部、教育部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>【交通部】</p> <p>一、交通部為兼顧道路交通安全、高齡就業權益及回應運輸業界缺員需求，在風險可控管及安全可確保原則下，109.7.1已修正發布「道路交通安全規則」部分條文及增訂「汽車運輸業管理規則」第19條之7規定，以行駛區域固定、駕駛行車路程較短、限制每日最高工時等原則，有條件放寬汽車運輸業所屬大型車職業駕駛人駕駛執照持照年齡上限由65歲延長至68歲，並搭配更嚴謹之體格檢查標準作為配套措施，及更嚴格之駕車及休息時間要求等動態管理機制(原則限制於上午6時至下午6時之時段駕車，每日總駕駛時間以8小時為限，連續駕車3小時，至少應有30分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於15分鐘等)。汽車運輸業如有聘僱逾65歲駕駛人需求，可依規定提報逾65歲之大型車職業駕駛人名冊，向轄管公路監理機關申報登記。</p> <p>二、有關學生交通車之駕駛人年齡限制應在65歲以下，係教育部主管之「學生交通車管理辦法」第10條明文規定，交通部尊重教育部權管之法令規定及該部與相關團體討論後對於學生交通車管理之考量。</p> <p>【教育部】</p>

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">一、教育部自109年9月起至110年4月召開多次內、外部相關諮詢會議，經審慎研議，學生交通車為載運兒童及少年之交通載具，應予特別輔導管理。二、依據「兒童及少年福利與權益保障法」第29 條第3項規定授權訂定「學生交通車管理辦法」，教育部基於學生交通車為載運兒童及少年之交通載具，且考量其載運對象屬於自我保護能力較為不足之特別對象，為積極保障學生交通安全，爰於各界尚無充分共識下，現階段仍維持學生交通車駕駛人年齡規定為65 歲以下。 |
|--|---|

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 李鈺祥理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>建請政府(交通部公路總局)，解除汽車路線貨運業運價之管制或重新檢討基本運價計價公式。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、解除汽車路線貨運業運價之管制：</p> <p>(一)自由市場的競爭：路線貨運業近十幾年，已跳脫傳統的服務；宅配、電子商務、低溫冷藏冷凍等等新興服務崛起，運價成本相對提高不少；最近幾年興起的店到店(便利店到便利店)，客戶(寄件者、收貨者)自行到便利店寄件(收件)；相對運價就沒那麼高，不能再以舊觀念來訂定基本運價。再者各公司相同的服務項目，但有些細節上還是不一樣，運送的成本自然就不一樣。例如：從臺北要到高雄，你可以選擇搭高鐵、臺鐵、客運等，運輸成本自然不同，總不能都收一樣的票價！再者如寄信，你可選擇平信、掛號、限時、快捷等，也不能收同樣的價錢吧！各公司提供多元化的服務，才能使市場蓬勃發展，尊重消費者的選則，這才是自由競爭的原則。</p> <p>(二)政府無需擔心會有壟斷、聯合行為等，再者有公平交易法維護自由經濟市場。反觀日本的運價採報備制(由各公司自行訂價)，在市場自由競爭下，並不是貨運公司定訂價格消費者就會買單。在此適當時機，解除汽車路線貨運業運價管制，尊重市場自由競爭原則，讓汽車貨運業健全發展，並請可以提高公司員工薪資福利待遇。</p> <p>二、目前交通處所制定的「汽車運輸業客、貨運運價準則」擬訂的汽車貨運運價計算規則：</p> <p>早期專家學者以前交通處之基本運價計算公式，已不符合現實狀況，且20年來電商蓬勃發展，成本結構大幅改變，30餘年的舊制已跟不上產業變化，不符實務。例如：人事、土地、購置環保車輛、自動化設備等成本增加，柴油所占成本比例下降；行車安全輔助系統、衛星定位追蹤系統、傳輸費</p>

	用等等，已跳脫汽車運輸業客貨運運價準則第五條成本範疇；早已有必要重新檢討基本運價計價方式。
建議	建請政府(交通部公路總局)解除汽車路線貨運業運價之管制或重新檢討基本運價計價方式。
主辦單位	交通部
辦理情形	<p>一、依公路法第 42 條第 1 項規定「汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。」，交通部依同條文第 2 項授權，已訂有「汽車運輸業客貨運運價準則」，倘業者因營運成本變動而須反映於運價時，得依上開規定報請交通部公路總局核定後進行調整。</p> <p>二、至本案中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會建請政府解除汽車路線貨運業運價之管制一節，按貨運三業係屬特許營業項目，其運價調整攸關民生，爰公路法第 42 條訂有運價之擬訂、核准規定，考量目前環境尚無將貨運運價改為市場自由競爭之可行性，仍宜依照現行機制報請公路主管機關核定運價。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國機車商業同業公會全國聯合會 林弘儒理事長
案 由	建請調升機車排氣定期檢驗費用，由80元調高至120元。
說 明	機車排氣定檢站在執行檢驗機車排氣，是在協助政府遏阻高污染車輛的使用，提升整體空氣品質。歷年在軍公教調薪、勞工基本工資逐年提高，物價飆漲等衝擊下，依據111年度全國機車定檢站站數共計3,686站(仍持續增加中)111年度機車定檢數共計7,684,328台，平均每站每月檢驗數量均值為174台，以每台檢驗費80元計算，合計為13,920元。就現今機車排氣定檢站每站每月(儀器保養、耗材、員工薪資等)基本成本費用已高達約42,000元，酌實入不敷出。
建 議	將機車排氣定期檢驗費用80元調升至120元。
主辦單位	環保署
辦理情形	一、機車公會於112年6月8日拜會鄭副院長文燦。訴求為機車車齡滿5年每年1檢，每次120元/輛。又6月8日會議決議：本次公會建議相關議題，和空污減量政策有關，相關意見反映彙整後，行政院將另案邀集環保署、財政部、經濟部及交通部等部會，進一步召會研議、整合相關決策。 二、隨著車廠造車工藝及空氣污染防制排放標準之加嚴，機車污染劣化速率已有延後發生。就顧及機車定檢站生計及環境保護最佳化為前提，應就實施定期檢驗機車車齡、檢測費及檢測頻率等一併研議改善效益，以使空氣污染防制基金資源妥適運用。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十二案)

提案單位 暨提案人	中華民國出版商業同業公會全國聯合會 吳政鴻理事長
案 由	振興出版/書店產業 需要更完善且合理的「公共出借權」圖書館借閱補償制度
說 明	2019年行政院蘇貞昌院長裁示試辦公共出借權，蘇院長指示從教育部所屬之國立公共資訊圖書館（以下簡稱國資圖）與國立臺灣圖書館（以下簡稱國臺圖）試行該制度三年，屆期視試辦成果再逐步推動至所有的公共圖書館。如今公共出借權的三年試辦期滿，期待今年能正式實施公共出借權制。
建 議	目前「公共出借權」僅在國臺圖與國資圖兩公共圖書館試行，但兩試辦館所的合計借閱次數不到全國公共圖書館總借閱次數的1%。建議現階段可以先延長試辦期程，並將試辦範圍擴及到六都，或者直接正式實施並推行至全國22縣市的公共圖書館辦理。期待透過實施公共出借權，宣示國家對文化創作者與出版業的支持。
主辦單位	教育部、文化部
辦理情形	<p>【教育部】</p> <p>一、「公共出借權」係文化部為扶植出版業者並鼓勵創作所提出之文化政策，由文化部規劃制度，由教育部所屬國立公共資訊圖書館及國立臺灣圖書館試辦，期程自108年1月至111年12月。</p> <p>二、本部預定於112年發放第3次補償酬金，待整體試辦結束後，將提出成果報告書供文化部據以檢討試辦成效，以評估未來方向。</p> <p>【文化部】</p> <p>一、「公共出借權」係為保障創作者權益所提供之補償酬金，由教育部推動試辦階段業務及編列預算，本部負責整體制度設計，於109年至111年於國立臺灣圖書館及國立公共資訊圖書館試辦。110年發放109年度補償酬金40萬1,429元(出版社77家、創</p>

作者1,049位)；111年發放110年度補償酬金29萬9,235元(出版社92家、創作者1,183位)。112年預計於11月前發放111年度補償酬金。

二、依據教育部111年試辦評估報告指出，試辦期間(2020至2022年)累計實際執行金額共計1,669萬1,251元，其中補償酬金僅占4.2%(70萬664元)，行政業務費、人事費、系統建置及硬體設備高達95.8%。另教育部試辦評估報告結果亦顯示，多數參與該制度之創作者及出版者皆給予正面、支持態度，肯定政府鼓勵文化創作之核心價值，惟因出版社人力及時間有限、補償酬金缺乏實質誘因、檢核文件較繁雜等，影響登記意願，顯示現行公共出借權試辦機制猶待調整。

三、本部基於保障出版者及創作者權益初衷，兼顧行政簡化、提升效益及加速數位轉型，並推動數位閱讀，規劃藉現行商業機制之「電子書計次借閱服務」，落實公共出借權精神，依讀者逐次借閱，回饋出版社及創作者實質支持出版產業，宣示國家對文化創作者與出版業的支持。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十三案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>群創光電股份有限公司 楊柱祥總經理暨營運長</p>
<p>案 由</p>	<p>歐盟軍民兩用法案限制台灣電子業與航太業供應鏈競爭優勢，台灣科技業因此居於劣勢、請外交部與經濟部國貿局協助科技業。</p>
<p>說 明</p>	<p>緣由：</p> <p>歐盟2021年3月22日發布《出口軍用與軍民兩用技術定義與範圍之指南》（Exporting military or dual-use technology Guidance: definitions and scope），以協助使用者定義「技術」與「轉讓軍用或軍民兩用技術的法規範圍」。指南中說明，出口管制目的旨在防止出口技術及技轉可能導致開發或製造武器而危及國家安全，而非禁止合法貿易或知識傳播。任何管制技術的永久或暫時性出口或技轉（Technology transfer）均應取得出口許可證，包括展演、海外招標或投標、履約等行為。</p> <p>困境：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 經濟部國貿局2022.09.03公告之[軍商兩用貨品及技術出口管制清單]及「一般軍用貨品清單」僅跟隨歐盟管制內容公告清單明細，無針對歐盟出口管制之因應對策。 2. 歐盟軍民兩用管制清單共十大類，但針對特定地區（EU001-EU008清單國家）在某些條件下通過歐盟廣泛出口授權（UGEAs）可以適用簡易程序，若在名單內的國家可享有特殊優惠。台灣並未被列入為EU001- EU008此八項中任何一項出口授權國家。 3. 歐盟軍民兩用清單共十大類，群創占其中四項，這十大項亦是台灣出口全球之戰略產品： <ul style="list-style-type: none"> 第 0 類：核能物質、設施與設備 第 1 類：特殊材料與相關設備 第 2 類：材料加工程序 第 3 類：電子

	<p>第 4 類：電腦</p> <p>第 5 類：電信及資訊安全</p> <p>第 6 類：感應器及雷射</p> <p>第 7 類：導航及航空電子</p> <p>第 8 類：海事</p> <p>第 9 類：航太與推進系統</p> <p>4. 歐洲客戶所提供之設計資料，如果屬於軍民兩用出口管制項目規範，由於台灣並非在歐盟廣泛出口授權（UGEAs）的名單內，(1)台灣供應商必須就個案支付申請出口授權費用，費用累積可能高達數萬歐元；(2)無便民通道，需等待8週左右的時間才能得到出口授權，錯失商機（具體而言，車用面板一件專案就可能喪失 US\$530M 之商機）。</p> <p>5. 日本被列入 EU001-全項目授權：</p> <p>EU001: 澳洲、加拿大、冰島、日本、紐西蘭、挪威、瑞士（包含列支敦斯登）、英國與美國</p> <p>韓國亦被列入 EU002-大部分項目授權：</p> <p>EU002: 阿根廷、克羅埃西亞、冰島、南韓與土耳其</p> <p>相較於日本或韓國的廠商，台灣廠商在高階設計項目要取得歐盟境內客戶的資料較為弱勢；若歐盟境內客戶要求簽回出口管制法規遵循聲明書，或是以此作為合約終止之理由，台灣廠商違約與違法的商業不利益機率更大！</p> <p>6. 外交部所轄之歐洲經貿辦事處(EEAS)或國發會所轄之歐洲在臺商務協會（The European Chamber of Commerce Taiwan，ECCT）（歐洲商會）或國貿局委託軍民兩用法人單位工研院均未對歐盟出口管制對台灣科技業產生之重大競爭障礙提出解決方案。</p>
<p>建 議</p>	<p>呈請</p> <p>行政院召開跨部會協調，邀請外交部、歐洲經貿辦事處、國發會、歐洲商會、經濟部國貿局、工研院推動辦公室、工業局進行歐盟軍民兩用法案對於台灣科技業競爭障礙進行全盤檢討與協助。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>國發會、經濟部、外交部</p>

辦理情形

【國發會】

- 一、 歐洲在臺商務協會係為一民間組織，其組成會員為在臺經營之歐洲相關企業，非國發會轄下單位。
- 二、 有關「軍商兩用貨品及技術出口管制清單」及「一般軍用貨品清單」相關法規，係經濟部業管，爰尊重經濟部意見，並可評估是否列入雙邊諮商議題討論。

【經濟部】

- 一、 **歐盟之通用出口許可規定：**歐盟成員國出口管制制度之執行，係由歐盟制定管制規定，並交由成員國據以執行。迄至目前為止，歐盟計發布 8 項通用出口許可，給予適用對象國較便利的出口管制程序，其中包括：
 1. EU001 授權範圍幾乎涵蓋歐盟管制之兩用貨品及技術；
 2. EU002 授權第 0-9 類產品中之第 1 類至第 3 類中特定兩用項目出口至特定國家；
 3. EU003 為兩用項目維修或替換後再行出口之情形；
 4. EU004 為兩用項目因會展而暫時出口者；
 5. EU005 為電子通訊設備；
 6. EU006 為化學項目；
 7. EU007 為同一法人集團內之出口；
 8. EU008 為資料加密。
- 二、 **歐盟評估納入通用出口許可適用國之考量因素：**據初步瞭解，歐盟執委會透過授權法案修訂通用出口許可中的出口目的國，並提送至歐洲議會及歐盟理事會獲同意後始生效，其評估條件為審酌該國家在相關國際條約之義務及地緣政治等因素。
- 三、 **我國積極履行出口管制之國際義務：**
 - (一) **我非國際出口管制協定成員：**我國並非國際出口管制協定，包括瓦聖納協議（WA）、飛彈技術管制協議（MTCR）、核子供應國集團（NSG）、澳洲集團（AG）等國際出口管制協議之簽署國，但我政府仍積極履行國際義務，建立軍商兩用貨品之出口管制制度，其管制範圍與歐盟具有高度一致性。

(二) 我透過國際出口管制對話掌握情勢發展：我雖非國際各項出口管制協定之簽署國，但我主管機關－經濟部（國際貿易局）仍持續透過與友盟國家建立出口管制對話機制，以掌握國際出口管制規範之相關發展，並定期發布公告更新我出口管制之貨品範圍及實體清單。另在俄烏戰爭之後，我亦配合友盟國家之相關作為，擴大對俄羅斯出口管制，並獲得友盟國家肯定。

四、 本案之初步評估：

- (一) 本案攸關我業者出口權益，可納為對歐盟之重要經貿議題，積極向歐方爭取。
- (二) 經濟部將先透過外館蒐報本案相關資訊，以進一步掌握向歐方爭取納入本案適用對象國需完備之條件。
- (三) 經評估歐方要求之申請條件後，可考慮透過與歐方之出口管制對話等作法，向歐方提出相關要求。
- (四) 推動將我國納入歐方本案適用對象，除涉及出口管制專業議題外，亦具有臺歐關係之政策性意涵，需外交部協力促成。

五、我國面板產業為出口導向，一旦歐洲客戶設計資料屬於軍民兩用出口管制項目規範，台灣廠商恐因非在歐盟廣泛出口授權（UGEAs）的名單內，則需個案申請造成增加申請費用與耗時，甚至喪失商機。經查本案為廠商提出將我國加入歐盟EU001全項目授權清單需求，經濟部(工業局)已協助廠商聯繫貿易局，貿易局貿易安全管理辦公室已指派專人進行協助，後續工業局將配合該局相關政策協助產業。

【外交部】

本部樂願配合經濟部國貿局等議題主政機關協助推動本案，並適時請我駐外館處蒐集相關資訊。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十四案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>群創光電股份有限公司 楊柱祥總經理暨營運長</p>
<p>案 由</p>	<p>用電大戶早鳥優惠若因不可歸責因素，導致義務履行完成期限延遲，提請於原義務履行末日之次日起算六個月內完成者，仍適用早鳥優惠。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、依據「一定契約容量以上之電力用戶應設置再生能源發電設備管理辦法」(以下簡稱:用電大戶法規)，第七條第1項第一款:於三年內完成義務履行者，扣減中央主管機關通知義務容量之百分之二十(以下簡稱:早鳥優惠)。本條第3項:再生能源義務用戶適用前項規定者，需檢具發電業執照、自用發電設備登記證或再生能源發電設備登記文件，向中央主管機關申請核可。依據上述，若欲符合早鳥優惠資格，需於民國112年12月31日前取得相關設備登記文件，並向主管機關申請優惠適用。</p> <p>二、民國109-111年期間，因下述因素，造成太陽光電發電設備建置施工進度延遲，能源局於躉購費率已即時作出寬限期延長或反映市況之費率調整，但用電大戶法規早鳥優惠則未曾有相關調整機制:</p> <p>(一)109年初 Covid-19疫情爆發至111年間，國內疫情持續嚴峻，且施工人力安排上受到巨大影響(如:確診須隔離…等);</p> <p>(二)烏俄戰爭導致之通貨膨脹、原物料價飆漲、塞港及缺料等情況持續;</p> <p>(三)法規法令之執行，致原設計使用之設備須送驗認證、或有變更設計、重新採購及待料之可能。(如針對戶外型高壓配電盤要求需額外實施耐候試驗(能技字第1120600830號函，民國112年2月3日)。</p> <p>(四)綠電轉供辦理程序冗長，造成實際採購不易。全台綠電供應總量稀缺，又企業欲以購買綠電方式補足早鳥優惠條件，除電力及憑證需同時取得外，仍應視電廠類型辦理核/</p>

	換發電業執照，並與台電完成轉供契約簽定等前置程序作業，實際在執行綠電轉供及綠電憑證取得上需較長時程。
建議	建議針對用電大戶早鳥優惠條款，應比照躉購費率寬限期展延方式，於原義務履行末日之次日起算六個月內完成者，仍適用早鳥優惠。提請主管機關儘速審酌，並惠予同意。
主辦單位	經濟部
辦理情形	<p>一、「一定契約容量以上之電力用戶應設置再生能源發電設備管理辦法」(以下簡稱本辦法)已考量用電大戶履行義務所需合理時程及履行義務之彈性，爰規範用電大戶自通知起算5年期限內，得以設置再生能源發電設備、購買再生能源電力及憑證或設置儲能設備等，擇一或以混合之方式履行義務。</p> <p>二、故用電大戶已有5年充裕時間，就公司條件選用合適方案履行義務，且早鳥優惠為促進用電大戶提早完成之獎勵機制，係依用電大戶實際完成期程，給予義務量之扣減，如3年內完成得扣減20%；4年內完成得扣減10%。爰用電大戶應依前述期限適用獎勵措施。</p> <p>三、經濟部(能源局)將持續追蹤各用電大戶執行情形，適時輔導並蒐羅外界意見，協助用電大戶及時完成各項義務之履行。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十五案)

提案單位 暨提案人	台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 賴介村理事長
案 由	各工商團體之目的事業主管機關與同業公會之互動乃是團體發揮功能的重中之重，雖在母法訂定目的事業主管機關有指導、監督之權責，但其施行細則允宜予修訂落實互動之具體行動，經商業總會大會決議提請內政部核辦修訂商業團體法施行細則第3條乙案，惟內政部於今年1月9日復以「本部已錄案留供修法參考」，其實本案僅僅建請修訂「實施細則」而已，建請政府儘速行動！
說 明	<p>一、 本案經商業總會大會通過，並經其法規委員會研議結論向內政部人民團體司提出建議，而內政部以112.1.9.台內團字第1110064143號函復「本案已錄案留供修法參考」，惟本案係修訂施行細則而已！</p> <p>二、 依商業團體法第六條第二項「各類商業團體之目的事業，應受各該目的事業主管機關之指導、監督」，而商業團體法施行細則第3條「本法第六條第二項關於目的事業主管機關對各類商業團體之指導、監督，應就其主管業務會同或副知各該團體主管機關為之。」</p> <p>三、 商業總會所提建議修改施行細則第3條乃是「本法第六條第二項關於目的事業主管機關對各類商業團體之指導、監督，應各就其主管業務會同或副知各該團體主管機關；<u>並得就其業務需要，授權或委託相關同業公會辦理之。</u>」</p>
建 議	目的事業主管機關及其所設法人，與各專業同業公會之互動，乃同業公會功能發揮有著重中之重，建請內政部儘速召集經濟部修訂旨揭施行細則(明文)。
主辦單位	內政部
辦理情形	依「商業團體法」第5條第11款規定，商業團體之任務，包含關於接受政府機關、團體之委託服務事項。爰有關各目的事業主管機關就其業務需要委託相關同業公會辦理1事，已有法律依據。本案似無庸於施行細則為重複規定。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十六案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會
案 由	為擴大國際宣傳行銷台灣，本會規畫製作「趣淘臺灣」影片，建請政府惠予補助相關經費，吸引更多國際觀光客來台，全面提升台灣觀光魅力。
說 明	<p>一、今年觀光產業逐漸復甦，根據交通部觀光局最新統計資料，今(112)年1至4月來台旅客約達166萬人次，其中以韓國旅客約20萬人次居首，香港及日本旅客次之；然而，離交通部訂定的今年來台觀光客600萬人次目標尚有一段距離，爰建議應增加國際觀光行銷的力道，大幅增加觀光相關宣傳預算，擴大吸引更多國際觀光客來台消費，擴大觀光宣傳效益。</p> <p>二、藉著近期觀光產業回暖之契機，並結合臺灣觀光品牌行銷(「Touch Your heart」、「The heart of Asia」)，本會規劃製作「趣淘臺灣」宣傳影片，透過連結本會所屬相關產業公會，如旅行、旅宿、批發零售(如餐飲、糕餅、茶輸出、婚紗攝影)等周邊觀光產業，建立觀光合作夥伴關係，共同促進臺灣觀光產業的整體發展。</p> <p>三、為擴大國際觀光宣傳效益，「趣淘臺灣」影片將分為中、英、日、韓等多國語言版本，影片將規劃一系列臺灣各式主題的推薦旅遊行程，同時搭配臺灣各行各業的優質好店，包含傳統工藝、特色小吃(含伴手禮)、時尚精品、藝術與文創等領域，讓旅客不但有的吃、有得玩、有得住，更可以將台灣伴手禮買回家；本會期盼透過國際宣傳放送「趣淘臺灣」影片，向全球展現台灣獨有的自然景觀、人文風情及商業風貌，也吸引更多觀光客來台消費和體驗，推動觀光產業國際化。</p>
建 議	建請政府惠予補助「趣淘臺灣」相關經費，支持本會完成拍攝、製作及宣傳推廣等工作，藉由影像力量將臺灣品牌的價值和魅力傳遞給全球觀眾，吸引更多國際旅客來台觀光消費和體驗。
主辦單位	交通部

辦理情形	<p>一、交通部觀光局已投入預算資源於國際觀光行銷宣傳，並啟動名人代言公關宣傳計畫，拍攝國際觀光宣傳影片，例如臺灣觀光六大主題「Show@Taiwan」、各市場地區代言人宣傳影片等，持續吸引海外旅客來臺旅遊，感受旅行臺灣的魅力與文化，帶動國內觀光產業發展。</p> <p>二、有關全國商業總會建請補助影片製作相關經費部分，交通部觀光局向來未補助相關團體製作海外宣傳影片，惟倘全國商業總會規劃製作的影片完成後，交通部觀光局可協助透過駐外辦事處宣傳推廣，擴大觀光宣傳效益。</p>
-------------	--

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十七案)

提案單位 暨提案人	臺北市商業會 高志榮理事
案 由	為協助國內婚紗攝影產業疫後復甦，建請交通部觀光局補助海外新人來台拍攝婚紗，例如：提供海外新人每對新臺幣5,000元的獎勵消費金、婚紗攝影業者新臺幣5,000元的國外推廣獎勵金，期盼讓觀光業結合婚紗攝影業，以跨產業合作方式，吸引更多觀光客來台消費，振興國內婚紗產業。
說 明	一、 疫情前臺灣平均每年有20,000對港澳星馬等國新人來臺灣拍攝婚紗照（以目前流行海外婚禮（日本沖繩島）的平均親友團規模，包含結婚新人一團約有15人參加）。 二、 但近三年受到疫情影響，婚紗攝影業受到嚴重衝擊，直到近期政府開放國境後，觀光客逐漸回流，但仍盼政府能協助吸引更多觀光客來台，協助產業盡快復甦。 三、 有鑑於此，建請交通部觀光局主導，跨部會協調合作，讓婚紗攝影業結合觀光旅行、旅宿業(蜜月旅遊)以及婚禮周邊產業(如婚宴會館、喜餅伴手禮等)，吸引海外新人來台拍攝結婚/婚紗照，甚至是邀請親友來台舉行婚禮。懇請支持結婚觀光產業鏈推廣，讓跨產業的觀光婚紗攝影與婚禮產業合作，發揮規模效應，帶來更多的觀光客。
建 議	建請交通部觀光局協助婚紗攝影產業振興經濟，補助來台灣觀光旅拍，例如：婚紗攝影的新人每對新臺幣5,000元的紅包禮卷以鼓勵台灣消費，以及婚紗攝影業者5,000元的推廣獎勵金。期盼政府給予業者更多的支援到國外推廣婚紗團，努力一起為臺灣拼經濟。
主辦單位	交通部

<p>辦理情形</p>	<p>一、 疫情前為鼓勵臺灣婚訂婚攝旅遊市場，交通部觀光局推廣行銷阿里山神木下婚禮活動，並邀請海外媒體及業者來臺採訪及進行熟悉之旅，且結合海外旅行社合作共同推廣（含廣告宣傳分攤及推廣活動），以增加海外媒體曝光，型塑臺灣浪漫主題旅遊印象，惟海外新人實際來臺後，經常出現消費爭議（如婚紗公司轉手或結束營業而無法使用或需要加價更換、推廣活動宣稱官方有加碼補助特定活動等）及投訴，目前交通部觀光局暫緩於海外推廣此活動。</p> <p>二、 交通部觀光局自112年5月至114年6月期間辦理「加速擴大吸引國際觀光客來臺方案」，針對國際來臺自由行旅客提供5,000元消費金抽獎活動，另「加速團客來臺措施」依照停留天數及團體人數，給予旅行業者5,000元至5萬元補助金，鼓勵業者可與旅行業者合作行銷商品，並透過觀光局各駐外辦事處進行各類海外行銷推廣。</p>
-------------	--

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十八案)

提案單位 暨提案人	中華民國糕餅商業同業公會全國聯合會 周子良理事長
案 由	每年提撥200萬~300萬經費補助本會培訓烘焙專業人員及國際賽事經費。
說 明	一、為落實強化在職烘焙相關背景人員增進技能之機會。 二、協助發掘及培訓優秀烘焙人才，精進專業知識及技能。 三、安排國內各地移地訓練，讓其人員克服不同環境條件，作出相同品質之產品。 四、強化國內優秀烘焙人才之自我鍛鍊成就其非凡技藝及強化心理素質的穩定度，提升烘焙師之水準及在國際間的能見度。 五、出國參賽經費募集困難，皆需由公會及個人向廠商募集經費參賽。
建 議	一、每年持續提供經費供本會培訓選手使用。 二、每年持續提供經費供團隊出國參賽使用。
主辦單位	衛福部、勞動部、經濟部
辦理情形	【衛福部】 一、依據職業訓練法第2條之規定，本法所稱主管機關：在中央為勞動部。依職業訓練法第33條第2項及第3項規定，勞動部訂有「技術士技能檢定及發證辦法」及「技術士技能檢定作業及試場規則」。勞動部已辦有「烘焙食品」職類技術士技能檢定，技能檢定學科、術科成績均及格者，依「技術士技能檢定及發證辦法」由勞動部發給烘焙食品技術士證。 二、依據食品安全衛生管理法第12條規定，衛福部已公告「應置專門職業或技術證照人員之食品業者及規模規定」，規範辦有商業登記、公司登記之前店後廠小型烘焙業，應置有烘焙食品技術士、中式米食加工技術士或中式麵食加工技術士達一定比率(30%)。 三、查勞動部每年舉辦「全國技能競賽」藉以選拔優秀選手代表國家參加國際技能競賽。故有關培訓優秀烘培人才參與國際

賽事，屬勞動部之權責。衛福部係職掌食品衛生安全管理，爰未編列烘焙選手出國參賽相關經費。

【勞動部】

勞動部於111年11月14日修正發布「勞資團體辦理技能競賽及個人或組隊參加國際性技能競賽補助作業要點」，補助具有我國國籍、尚非在學中，並獲勞資團體所推薦之個人或至多3人之組隊，經參與國際性技能競賽而獲獎，且經審查符合資格者，每人最高補助新臺幣(以下同)5萬元，每案最高補助15萬元。

【經濟部】

- 一、經濟部從110年起開始辦理「臺灣餅」甄選，透過甄選活動的辦理，活化臺灣糕餅產業，鼓勵業者持續求新求變。
- 二、經濟部為協助臺灣烘焙業發展，未來也會積極整合資源，提供相關協助及輔導措施。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十九案)

提案單位 暨提案人	中華民國糕餅商業同業公會全國聯合會 周子良理事長
案 由	每年提撥200~300萬經費補助本會推廣台灣糕餅，提升糕餅產業及國內外行銷。
說 明	<p>一、中華民國糕餅商業同業公會全國聯合會是由「六都一省(14個縣市)」糕餅商業同業公會組織而成，結合台灣六千多家糕餅業者，是專業的糕餅公會。</p> <p>二、每年贊助台灣烘焙選手到國外比賽，獲得良好成績(如2022年獲得法國路易樂斯福世界盃團隊賽冠軍)，讓台灣在世界發光發亮。</p> <p>三、公會每年舉辦「台灣百大糕餅伴手禮」評鑑，讓各縣市有特色及優質的伴手禮來比賽。</p> <p>四、糕餅業屬生活產業，是製造業也是服務業，同時與觀光產業習習相關。</p> <p>五、人的一生從出生到永生，都與「糕餅」息息相關。</p> <p>六、糕餅與各鄉鎮地區農產品密切結合，打造各地特色產品，深受消費者喜愛，同時幫助台灣農產品的多元開發運用。</p> <p>七、台灣市場有限，如何將具有文化特色推廣至全球，讓世界人們「想到台灣就想到糕餅，想到糕餅就想到台灣」</p> <p>八、目前糕餅業者缺乏數位行銷的觀念，無法有效的透過數位的方式將自己產品外銷或大量曝光。</p> <p>九、要有效將台灣的糕餅業者，讓更多糕餅業者能有效的經營自己店家與產品，以及透過腦力激盪的方式打造出新的商品，針對行銷的方式做操作，而不再是單限於有知名度的幾間糕餅業者。</p> <p>十、需將各地產品打造獨特性，讓台灣各地的特色結合產品進行宣傳及曝光，達到經濟成長。並且採用定位行銷能台灣各地好的产品能前往國外。</p>

建 議

- 一、打造全方位行銷策略，將技術的應用快速反應在市場上，讓糕餅資訊背景築上一層銅牆鐵壁。為品牌持續注入新的靈魂與想法。
- 二、設定 Google 商家關鍵字並且搭配 Seo 進行操作。
- 三、搭配影片拍攝及宣傳，減少大家閱讀文字能夠精準有效的宣傳產品。
- 四、建立品牌識別系統，讓消費者能藉由圖案就能精準識別品牌。
- 五、更優質的包裝設計，可以大幅增加消費者的吸睛度及購買慾。採用專業商拍團隊，用照片說好的故事，增加品牌的亮相及美觀。
- 六、設計線上銷售平台能讓世界各地的人都知道產品達到更好的銷售量。藉由話題操作讓各地糕餅業者能創造更多的聲量。
- 七、多建立一些品牌推廣活動、更深的影響文化與產品特色的結合。與台灣其他知名品牌或景點進行合作推廣。名人與口碑的營銷，增加品牌的知名度及可信度。

為此我們針對行銷方向擬訂了下面八個元素作為推廣的基本

- 一、台灣特色口味製作宣傳影片介紹台灣糕餅的製作過程和原料，並強調口感和風味的特色。使用社群媒體平台和網絡營銷工具，在國外網站和網店上推廣台灣特色口味的糕餅。
- 二、糕餅的地方特色包裝設計特別的包裝盒，以台灣的地方特色為主題，使用傳統台灣圖案或特色元素。如台灣花卉、古老的建築、台灣傳統服飾、傳統圖案等，將其巧妙地融入包裝設計中。
- 三、糕餅故事行銷挑選一個與台灣相關的主題或傳說，如神話故事、台灣歷史或文化故事等。將這個故事融入糕餅品牌的行銷內容中，包括宣傳影片、廣告故事和產品介紹等。
- 四、糕餅與茶文化結合與台灣著名茶品牌合作，將糕餅與台灣茶文化結合，並共同推廣。推出特定茶品與糕餅的組合套餐，或舉辦茶藝師傅示範如何搭配不同茶品品味糕餅的活動。
- 五、糕餅主題影片製作精美的宣傳影片，展示糕餅的製作過程、背後的故事、獨特口感和台灣特色元素。在影片中加入台灣

	<p>美景、文化場景和當地人的生活場景，讓觀眾感受到台灣的魅力。（看見台灣）</p> <p>六、糕餅的線上銷售平台提供國際配送服務，讓海外消費者可以輕鬆購買台灣糕餅。透過線上平台的行銷手法，例如優惠碼、限時促銷等方式，吸引消費者購買。</p> <p>七、名人與口碑營銷與名人、網紅或網絡影響者合作，邀請他們試用和評論台灣特色糕餅，增加品牌的知名度和可信度。</p> <p>八、文化體驗活動與參與尋找國外舉辦的台灣文化節。展覽或市集，申請成為參展商或合作夥伴。在國外主要城市舉辦台灣糕餅文化體驗活動。在活動現場設立展位，展示並銷售台灣特色糕餅。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>經濟部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、經濟部從110年起開始辦理「臺灣餅」甄選，且為兼顧傳承與創新的糕餅文化價值，甄選活動分為「傳承」及「創新」兩大組別，透過甄選活動的辦理，活化臺灣糕餅產業，鼓勵業者在優良餅藝下持續求新求變。</p> <p>二、期間也輔導糕餅業者升級轉型，促使業者積極提升品牌價值。並帶領業者參與國際展會，促進臺灣與國際觀光客消費，提升品牌能見度。同時也協助臺灣餅業者與海內外通路媒合，拓展市場、增加銷售管道，讓臺灣糕餅走出臺灣。</p> <p>三、為強化糕餅產業競爭力，聚焦產業痛點及需求，明(113)年度將協助糕餅業建立生態系服務資源網絡與創新轉型路徑，輔導生態系互利共生、價值共創，形成更具應變力的商業模式，拓展多元市場，帶動產業達到高成長、高獲利的營運成效。</p>

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十案)

提案單位 暨提案人	中華民國旅行商業同業公會全國聯合會 蕭博仁理事長
案 由	疫情解封 國境開放，兩岸旅遊政策應加速開放。
說 明	<p>一、以過去為例台灣出境最高達1800萬人次，其中620萬出境目的地為中國大陸；入境人次最高達1200萬，大陸人來台灣最高達412萬、最低也有250萬人次。由此可知，兩岸人員的往來是台灣觀光產業的重要收入來源。</p> <p>二、出境部份，我們可以自主決定，且兩岸發展過程最初我們也是先開放的，業者及民眾對於赴大陸旅遊是一直有需求的，惟現行除雙向開放考量外，另有一聲音，是為了要維護旅宿業或遊覽車車業因陸客尚未開放前的困局，為防止此兩業者的反彈所以限制旅行業營運，不同產業的困局政府應採不同方案去解決，實不能也不應該以另一產業人員的生計去陪葬。故如不能同開放時，恢復旅行業營運組團大陸的業務應先解除限制。</p> <p>三、如能雙向同時開放當然是所有觀光產業共同的心聲，現今旅宿業/遊覽車業/旅行業營運陸客這部的能量都仍維持在過往水準，如未能開放陸客來台觀光，空缺的產能阻礙產業營生。</p>
建 議	<p>一、解除旅行業禁止營運組團大陸的限制。</p> <p>二、恢復大陸民眾來台觀光、參訪。</p>
主辦單位	交通部、陸委會
辦理情形	<p>【交通部】</p> <p>一、有關兩岸旅遊交流，期待雙方應對等開放，觀光小兩會（台灣海峽兩岸觀光旅遊協會與海峽兩岸旅遊交流協會）目前也持續溝通中，目標朝團客雙向同時恢復而努力。</p> <p>二、政府歡迎大陸旅客來臺觀光旅遊之立場不變，兩岸旅遊交流需雙方秉持善意，基於平等及對等原則；陸方目前仍暫停大陸民</p>

眾來臺自由行，大陸民眾團體出境遊亦未包含臺灣。有關後續重啟兩岸旅遊交流，將視整體局勢、兩岸互動情形及旅遊市場動態，配合政策指示適時規劃推動。

【陸委會】

- 一、 有關是否先行解除旅行社組團赴陸觀光禁令，涉及對等問題，目前正由交通部研議中，若有決定將對外說明。
- 二、 有關恢復陸客來臺觀光，須雙方透過既有協議機制溝通、協調相關安排，才能順利推動。交通部與陸委會持續依據整體情勢進行評估，就後續雙方溝通及開放事宜進行準備工作。
- 三、 關於開放中國大陸民眾來臺參訪，目前政府已考量人道、產業需求、就學等因素，調整放寬陸人來臺探親、商務履約、跨國企業內部調動、陸生與研修生來臺就學；尚未調整入境管制之專業及商務交流活動，中國大陸人士如有來臺必要性、急迫性等需求，也可經跨機關專案處理。本年7月辦理之夏季旅展經專案審查，已許可約140名大陸人士來臺參展。
- 四、 相關機關將依據整體情勢，持續就陸人來臺從事交流活動進行檢討，循序恢復健康有序交流。

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國就業服務商業同業公會全國聯合會 熊維舒理事長
案 由	建請調增「私立就業服務機構收費項目及金額標準」中營利就業服務機構接受外國人委任辦理從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十款規定工作之就業服務業務，得向外國人收取服務費之收費標準。
說 明	<p>一、臺灣基本工資多年不斷調升，物價飛漲，人力仲介業者成本大幅攀升，但服務費20多年未做調整，業者生存空間遭受嚴重壓迫；</p> <p>二、因台灣嚴謹的移工引進制度，台灣仲介業者普遍都能對移工提供良好的關懷與服務。然而良好的關懷與服務，卻是仲介業者需聘僱員工來服務移工才能達成，而基本工資已自民國86年10月16日發布之15,840元調高至現今(112)年之26,400元(漲幅高達66.7%，遽聞明年將調增至28,000)，業者用人成本不斷增加，但是服務費從民國93年1月13日公布施行迄今(依就業服務法第35條第二項訂立之「私立就業服務機構收費項目及金額標準」)，已近20餘年未做調整；</p> <p>三、在人事成本高漲、物價指數逐年攀升的情況下，該收費標準一直未作調整已導致私立就業服務機構服務量能嚴重受限(仲介業員工勞動報酬在六大支援服務業分類中倒數第一，全年薪資水平僅40.7萬元，這也造成員工流動率偏高，不易聘人與留才)，致使仲介業陷入經營困境，除已嚴重影響服務品質，也嚴重壓迫業者之生存空間。</p>
建 議	建請調增「私立就業服務機構收費項目及金額標準」中營利就業服務機構接受外國人委任辦理從事就業服務法第四十六條第一項第八款至第十款規定工作之就業服務業務，得向外國人收取服務費之收費標準。
主辦單位	<p style="text-align: center;">勞動部</p>

<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>一、 雇主團體、仲介機構、移工團體及移工來源國等利害關係人，對於移工應負擔之費用立場不同，勞動部前於108年10月邀集移工來源國、仲介公會、雇主團體及移工團體開會研商，但仲介公會尚無法提出客觀合理服務項目內容及合宜收費金額資料，與會人員未有共識。</p> <p>二、 移工來源國及人權團體認為，移工3年共支付仲介公司新臺幣(以下同)6萬元服務費，高出雇主3年共支付6千元服務費顯有失衡，主張調降仲介收費。雇主團體認為仲介公司應提升服務品質、依服務對象基於服務成本合理收費，建議維持現行收費項目標準。</p> <p>三、 鑑於服務費用調整涉及各方不同意見，收費項目及標準應由勞資政學及仲介業者討論取得共識，據以調整；勞動部可配合檢討收費標準，包括研議中階技術外國人服務費用調整，仲介公會應在有服務事實、具服務品質前提下，提出合理收費架構，由勞動部邀集勞、資、仲介、學及利害團體等共同開會研商。</p>
--	--

「2023行政院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十二案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國盛裝飲用水商業同業公會全國聯合會 陳國揚理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>縣市「加水站自治條例」以特別法形式，對非食安特許行業行特許管制。疊床架屋勞民傷財無助食安，有違公平合理、阻礙商業發展。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、 疊床架屋</p> <p>108年中央新修食安法，地方也陸續訂有食安自治條例。惟獨加水站業者受早期「加水站自治條例」特許管制。</p> <p>二、 勞民傷財</p> <p>資本額三千萬之食品工廠經不起比照管制，同等自主管理小額食品業別也經不起比照辦理。加水站特許管制不符比例原則。</p> <p>三、 無助食安</p> <p>(一)台北、新北、台中無「加水站自治條例」，「確保加水站之水質，維護消費者健康。」並非無法可管。</p> <p>(二)台中市水站數比高雄市多，台中市廢除條例13載，近3年水質查驗844站全數合格。特許管制條例非必要性。</p> <p>(三)桃園廢除條例 ING 預計10月完成三讀公告，6都有4都無須特許管制條例。全國22縣市仍有11縣市存在廢除條例問題。致生人民生命健康之價值不同之譏。</p>
<p>建 議</p>	<p>方案一：由中央宣告無效</p> <p>食品安全衛生之管制標準，應具有全國一致之性質，屬中央立法事項，性質上不宜由地方制定不同管制標準。(111年憲判字第6號判決理由)。</p> <p>方案二：要求縣市提出食安風險評估及科學數據報告。</p> <p>通知特許管制條例11縣市，提出加水站非食安特許行業需特許管制之食安風險評估及科學數據報告。</p>

主辦單位	衛福部
辦理情形	<p>一、依據內政部修正「地方自治法規報院核定或備查之統一處理程序」各部會依地方制度法辦理自治條例核定作業，係檢視該自治條例有無抵觸憲法、法律或基於法律授權之法規，而准予核定或不予核定。</p> <p>二、衛福部會同相關主管機關確認，有送請中央核定之加水站自治條例並無抵觸中央法規。</p>