

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

案次一至六十三 提案一覽表

113 年 12 月 10 日

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
一	建請勞動部針對本國勞工缺乏從事意願之服務業職務別，開放服務業進用外籍移工，並協助本會成立統籌外展移工之非營利事業機構，解決各產業缺工困境，補足勞動力，全力推動服務業蓬勃發展。(中華民國全國商業總會)	勞動部	9
二	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)	經濟部	11
三	疫後全球各國積極推動觀光產業振興經濟，如 2024 年日本、韓國遊客已恢復至疫情前 8 成以上。反觀我國，觀光人數從 2019 年 1,184 萬人次，至今回升至 649 萬人次，僅恢復 5 成。建議政府擴大推動觀光政策，盡速重振台灣回到千萬遊客榮景。(中華民國全國商業總會)	交通部 陸委會	13
四	關於我國產業 AI 化發展，建請政府可藉由成立實作型工作坊、專案獎勵與補貼、專案貸款、鼓勵參加比賽等政策措施推動。(中華民國全國商業總會科技與數位應用委員會 劉先覺主委)	國科會 經濟部 數發部	16
五	農電共生推動——綠能與農業的雙贏契機。(中華民國全國商業總會能源產業推動委員會 蔡宗融主委)	農業部 經濟部	20
六	環境部公布執行「固定污染源設置操作及燃料使用許可證管理辦法」(簡稱管理辦法)，造成港岸邊儲槽業者在經營實務上窒礙難行，建請環境部盡速修訂符合業者營運特性之管理辦法。(中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長)	環境部	23
七	建請行政院召開跨部會會議，研議修訂進出口貨物裝載之貨櫃(容器)重量標準，提升國際貿易競爭力，並實現便捷化與節能減碳的政策目標。(中華民國進出口商業同業公會全國聯合會 王清水理事長)	經濟部 財政部 交通部 環境部	25

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
八	2050 淨零轉型十二項關鍵戰略中「資源循環無廢棄」的政策方向，台灣的資源再生產業正面臨關鍵轉型期，誠請政府協助轉型。(中華民國塑膠製品商業同業公會 唐榮宏理事長)	環境部 經濟部 工程會	29
九	建議勞動部應考量服務業的特性，制定「服務業勞動專章」。(中華民國全國商業總會 王權宏常務監事)	勞動部	33
十	一、建議經濟部責請外貿協會各駐外單位，以 KPI 考核目標邀得海外買主來台參觀主要專業展。 二、建議經濟部依商業團體法第四章(輸出業同業公會)，就辦理輸出業業務之同業公會組團赴國際展之申請者，核予補助額度專案酌增，獎助參展陣容以「台灣製造形象有序團隊」赴先進國家參展。(台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 賴介村理事長)	經濟部	36
十一	提案討論政府應如何因應中國低價製啤酒傾銷入台，以維護啤酒市場公平競爭。(海尼根台灣股份有限公司 吳建甫董事總經理)	財政部	37
十二	近期衛福部公告三項與全民健康福祉及產業息息相關的政策：癌症新藥暫時性支付專款作業流程(草案)，「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」部分條文修正草案，及「全民健康保險藥品價格調整作業辦法」。其政策對本會會員的經營發展有重大影響，本公會懇請政府相關單位，讓立意良善的政策，不要因為配套措施不佳，而無法達到政策目標。(中華民國西藥代理商業同業公業 盛寶嘉理事長)	衛福部	40
十三	政府部門要有窗口協助廚具櫥櫃產業升級，輔導技術士證照考試制度。(中華民國廚具櫥櫃商業同業公會全國聯合會 賴文炳理事長)	勞動部 經濟部	43
十四	關於遊覽車掛黃牌車種營運交通車業務，建請配套獎勵予以副大眾運輸資格。(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	44
十五	由於近年來國際原物料價格急遽上漲，醫療器材製造成本及運輸費用不斷增加，造成健保給付特材之營運利潤大減，醫材業者面臨經營上之極大困難。(中華民國醫療器材商業同業公會全國聯合會 陳堯濱理事長)	衛福部	46

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
十六	建議交通部協調整合大眾運輸業者，讓年長者可單憑各縣市政府發放之敬老卡，即可購買含高鐵在內等大眾運輸之優惠票。(中華民國全國商業總會 辛宗人常務監事)	交通部	48
十七	關於觀光旅館業電費調漲，建請政府體恤業者困境，惠予凍漲或將行業別代碼 551「短期住宿業」調整漲幅與行業別代碼 559「其他住宿服務業」7%漲幅相同。(中華民國觀光旅館商業同業公會 蕭景田理事長)	交通部 經濟部	50
十八	生態專業技術的參與，能幫各界加分，更能精準對應修護自然生態系的工作，積極提升對生物多樣性的保護、保育與復育工作。建請相關部會更積極並加速推動相關認證與產業發展。(中華民國生態專業技術服務商業同業公會 黃于玻理事長)	農業部 環境部 內政部	53
十九	建請交通部茲就郵政法第 6 條第 1 項第 3 款第 2 目，於交寄時取消重量的規定，僅以價格作為認定標準。(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	57
二十	中央與地方應整合再生能源申設行政程序，簡化申辦流程以加速綠能政策目標之達成。(中華民國再生能源商業同業公會 胡惠森理事長)	經濟部	59
二十一	我國因應永續環境之變化及國際重視之程度，永續報告書編製宣導及永續報告書確信或保證之推廣。(中華民國驗證商業同業公會 黃建岡理事長)	金管會 環境部	61
二十二	陳請重視不動產交易安全與建築經理業健全化問題。(中華民國建築經理商業同業公會 鄭重理事長)	內政部	63
二十三	機車貨物稅應降低或減徵期延長。(中華民國機車商業同業公會全國聯合會 林弘儒榮譽理事長)	財政部	66
二十四	針對 113 年 10 月 1 日起貨櫃車須進地磅一事，建請暫緩實施。(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)	交通部	68
二十五	一、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。 二、增訂中華民國全國商業總會或全國工業總會為推薦單位。(中華民國移民商業同業公會 王權宏名)	內政部 外交部	70

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
	譽理事長暨監事召集人)		
二十六	為活化農民勞動力、增加農民收入，建議放寬現行農保被保險人勞、農保重複加保之條件與時間限制。(銓聯食品興業有限公司 張添福董事長)	農業部 勞動部	73
二十七	為鼓勵汽車客運業配合政府電動大客車政策，建請政府提供公路汽車客運業及市區汽車客運業電價優惠。(中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會 郭子義理事長)	交通部 經濟部	75
二十八	機車行嚴重缺工，期盼能開放雇用外籍勞工。(中華民國機車商業同業公會全國聯合會 張璿彬副理事長)	勞動部 經濟部	77
二十九	一、有關「微型電動兩輪車」限速開放為 40 公里建議。 二、有關「滑板車」掛牌納管建議。(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	79
三十	建請勞動部停止推動「失聯移工就地合法化」相關法令修正事宜。(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)	內政部 勞動部	81
三十一	國民身分證 20 年未全面換發，應立即規劃全民身分證換發時程表。(中華民國攝影商業同業公會全國聯合會 黃美玲常務監事)	內政部	84
三十二	廠務系統之節能標章認證。(奇鼎科技股份有限公司 鄭智文總經理)	經濟部	85
三十三	研議廣告申請雜項執照時，土地所有權人的同意書需全部提供之爭議。(中華民國廣告工程商業同業公會全國聯合會 莊瀛宗副理事長)	內政部	87
三十四	期待政府重視幼兒園的閱讀資源。(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	80
三十五	國內觀光業近年來整體市場萎縮，經營不易，導致觀光業發展裹足不前，政府應支持多元利用觀光遊憩用地閒置土地放寬管置規定，以推動設置太陽光電，提振觀光業整體經營效益，積極朝向低碳遊樂度假園區的方向邁進。(中華民國再生能源商業同業公會 胡惠	交通部 經濟部	90

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
	森理事長)		
三十六	都市垃圾焚化廠由廢轉能之電力應歸類為再生能源。 (達和環保服務股份有限公司 廖昭明業務協理)	經濟部 環境部	93
三十七	國道 1 號甲線新建工程，涉及桃園航空自由貿易港區交通維持，應維持既有車道數及行車動線。(中華民國航空貨物集散站經營商業同業公會 林宗彥理事長)	交通部	95
三十八	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公會 康文杰理事長)	教育部	96
三十九	產業創新條例必需大修，以推進創新驅動經濟奇蹟的大政策。(中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠秘書長)	經濟部	99
四十	未來 8 年社宅包租代管計劃 25 萬戶達標的決心及支持。(中迪房屋資產管理有限公司 林培生總經理)	內政部	101
四十一	茲因長期以來政府為穩定物價，液化石油氣(俗稱桶裝瓦斯)之銷售採取凍漲政策，致使市場主要供應商累積巨大虧損，導致供需系統嚴重扭曲，至今，恐有演變成供需失調、百姓斷炊之虞，此重大民生問題，祈請大院明察現況，妥善處理。(中華民國液化氣體燃料商業同業公會全國聯合會 賴芳泉理事長)	經濟部	103
四十二	貨櫃運輸業缺工問題嚴重。(中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 王玉琳理事長)	交通部 勞動部	106
四十三	據聞衛福部社家署於今(113)年 9 月 3 日召開會議，討論自明(114)年起實施助聽器實物給付試辦。但該會議決議為其助聽器實物給付規格之訂定、補助金額及特約至多 5 家廠商，皆未與助聽器業界進行討論。不但實施方式、規格、廠商家數及補助金額存有爭議，同時也不尊重中華民國助聽器商業同業公會全聯會的專業建議。 (中華民國助聽器商業同業公會全國聯合會 凌正理事長)	衛福部	108

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
四十四	儲能政策規劃——確保未來能源穩定。(中華民國全國商業總會能源產業推動委員會 蔡宗融主委)	經濟部	110
四十五	建請輔導資源回收使用土地合法化。(中華民國資源回收商業同業公會全國聯合會 陳福松理事長)	經濟部 內政部 環境部	111
四十六	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)	交通部 勞動部	115
四十七	懇請行政院盡速修正「多層次傳銷管理法」，將現行傳銷事業的「報備制」改為「準則式許可制」，並增列「業必歸會」條款。(中華民國多層次傳銷商業同業公會 謝進興理事長)	內政部 公平會	117
四十八	一、希望政府可以多支持台灣本土醫材加快審核速度，以增加國際競爭力。 二、希望就相關法規進行增修，開放公司控股形式經營診所。(晶鑽生醫股份有限公司 謝佳憲總經理)	衛福部	120
四十九	建議取消海運燃油附加費(BAF-Bunker Adjustment Factor)。(中華民國石油商業同業公會全國聯合會 邱永堂理事長)	交通部	122
五十	建議調降保險法第34條第2項法定利率。(中華民國產物保險商業同業公會 羅士翹秘書)	金管會	124
五十一	參照財政部第8次修訂行業代號及實施要點，目前國稅局對於租賃住宅服務業之包租業並無編列，原適用擴大書審純益率8%，自112年度起不再適用擴大書審，造成業者稅務支出高度上漲至33%，營運成本增加極不合理，本會依租賃住宅市場發展及管理條例，配合國家社宅及租屋政策以實踐居住正義理念，多屬公益性質，惠請妥為處理，請查照。(中華民國租賃住宅服務商業同業公會全國聯合會 鄭俊杰理事長)	財政部 內政部	126

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
五十二	「室內設計」一詞，建議回歸室內裝修業使用，避免消費者因誤解，造成違規裝修或建築違章行為，導致裝修糾紛等案件層出不窮，建議跨部整合，提請研議。(中華民國室內設計裝修商業同業公會全國聯合會 林烱輝副理事長)	經濟部 內政部	128
五十三	面對中國大陸所製之工業關鍵零組件製品等以低價或洗產地方式傾銷入台，其不僅造成台製廠家業者之無比困擾，且深切波及「台灣製造」之品質形象，建議政府制定規範予以禁止輸入。(台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 李重慶榮譽理事長)	經濟部	134
五十四	目前環境檢測業主要面臨缺工問題。(中華民國環境檢驗測定商業同業公會 曾煜安理事長)	勞動部	135
五十五	環境部推行「金紙、香品集中燒、適量燒」政策對產業發展影響甚鉅。目前我國金紙早已減量，且現大樓林立，民眾亦自主減量，若再推行減量，本產業將面臨無法生存之窘境。(中華民國禮儀用品商業同業公會全國聯合會 陳木土理事長)	環境部	136
五十六	進口貨物邊境課徵營業稅，由邊境關務署改為境內賦稅署課徵營業稅。(中華民國進出口商業同業公會全國聯合會 王清水理事長)	財政部	138
五十七	放寬移工政策規定。(金皇企業股份有限公司 陳思明董事長)	勞動部	141
五十八	建議政府應與出版產業成立跨部會小組，共同研議並制定合理的文本資料授權使用期限與計價機制，讓臺灣本土 LLM 語言模組取得出版社文本授權。(中華民國全國商業總會科技與數位應用委員會 劉先覺主委)	國科會 文化部	143
五十九	擬提案調整金融營業稅稅率及適用範圍，以支持金融科技創新，促進永續金融及國際化。(中華民國全國商業總會商業法規研究委員會 許東敏主委)	財政部 金管會	146
六十	建議將自貿港區內儲槽業歸類「製造業」或視為「類製造業」，並放寬加班及連續工時上限，以符合業者經營上實際運作需求。(中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長)	經濟部 交通部 勞動部	150

案次	案由與提案單位	主管機關	頁碼
六十一	擬提案修改《公開發行公司出席股東會使用委託書規則》，限制受託人代理權限，僅限於股東會一般議案表決，不得參與董事及監察人選舉表決。(中華民國全國商業總會商業法規研究委員會 許東敏主委)	金管會	154
六十二	加速社區健康計劃之成效，以配合賴總統的「健康台灣」願景。(台灣諾和諾德藥品股份有限公司)	衛福部	156
六十三	完成向警方查證程序的數位化。(中華民國產物保險商業同業公會 羅士翹秘書)	內政部 數發部	159

「2024 行政院卓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	建請勞動部針對本國勞工缺乏從事意願之服務業職務別，開放服務業進用外籍移工，並協助本會成立統籌外展移工之非營利事業機構，解決各產業缺工困境，補足勞動力，全力推動服務業蓬勃發展。
說 明	<p>一、 服務業是台灣經濟的重要支柱之一，創造產值超過 13 兆元，占我國 GDP 六成。然而，自新冠疫情結束以來，缺工問題嚴重影響服務品質與產業發展。</p> <p>二、 根據國家發展委員會推估，2025 年台灣將進入超高齡社會，2028 年預估 15-64 歲工作年齡人口占總人口比率將低於 2/3，人口紅利結束，將對勞力密集產業(如物流、會展、旅館、餐飲、長照、資源回收等)影響至甚。</p> <p>三、 本會近年持續接獲會員產業反映缺工問題，故於今(113)年 10 月 29 日辦理「缺工座談會」，由許舒博理事長與勞動部何佩珊部長共同主持，相關主管機關代表與會，與 48 個公會代表，討論 26 項缺工提案，積極研商缺工解決之道。</p> <p>四、 產業缺工問題不僅源於少子化與高齡化引發的勞動力不足，還包括專業人才短缺與技術斷層(如電線電纜工程師及板模工)以及某些產業的就業意願不足(如屠宰業、旅館業等)。雖然台灣開放引進外籍移工從事體力工作，但原則上需在不影響國人就業的前提下進行。然而，許多服務業職位仍無法完全自動化，或屬於部分國人不願從事的 3K 工作，如資源回收分類等，仍需大量人力協助。</p> <p>五、 鑒於我國勞動力已不若以往充沛，未來部分產業經營只會更加艱困，建議由主管機關協助本會共同規劃籌設外展移工的非營利事業機構，以統籌服務業多元樣態或季節性缺工需求，協助各產業解決勞動力不足困境。</p>

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>建請勞動部檢討本國勞工缺乏從事意願之服務業職務別，開放服務業進用外籍移工；另協助本會共同規劃籌設外展移工的非營利事業機構，以排解各產業缺工狀況，補足勞動力，全力推動服務業蓬勃發展。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>勞動部(勞動力發展署管理組)</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>一、 開放服務業進用移工及建議採取外展移工方式開放等議題，除考量我國人力結構已改變趨勢外，還涉及中高齡及婦女與原住民就業權益，及移工開放對於社會安定之影響，需持續社會溝通、審慎評估。</p> <p>二、 臺灣人口結構面臨改變，勞動力逐漸減少，各行業各類技術人才及基礎人力缺工現象漸趨明顯，需有效開發及運用國內有限勞動力，以國人就業為優先；另開放移工引進是選項之一，可以補足我國勞動力不足。</p> <p>三、 服務業為國人就業重要行業，服務業有 6 成就業人口為中高齡、婦女、二度就業者，勞動部也積極開發本國勞動力，並與產業主管部會建立跨部會合作機制，辦理缺工專案媒合，輔導業者提升工作環境與薪資，及運用僱用獎助，鼓勵雇主僱用中高齡者及高齡者、二度就業婦女等失業勞工，每人每月獎助雇主最高 1.5 萬元、最長 12 個月，引導國人投入服務業工作。</p> <p>四、 至於外國人力補充，現階段政策優先以僑外生開放。勞動部已於 113 年 8 月 26 日開放旅宿業者聘僱取得副學士以上學位僑外生，從事旅宿業房務、清潔、訂房、接待及所屬餐廳外場工作等中階旅宿工作；另勞動部將持續配合各部會及產業人力需求，評估開放僑外生從事其他中階技術工作。</p> <p>五、 服務業開放移工政策及開放方式，需先考量服務業為本國勞工就業重要行業，就業機會應以國人優先從事，並需提高薪資及優化勞動條件，提高國人投入意願，確認缺工並非低薪所致，再由產業主管機關評估開放移工對於國人就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定等面向影響情形，需持續社會溝通、審慎評估服務業移工開放政策。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二案)

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，全球排碳大國陸續將減碳承諾轉化為具體法規和政策。我國於 2023 年 2 月通過「氣候變遷因應法」，並於 2024 年 8 月 29 日公布碳費徵收三項子法，台灣將於 2025 年 1 月 1 日起徵收碳費，企業需每年申報並繳交碳費。雖然第一波繳納碳費的企業數量有限，但將對供應商和消費者產生影響，並可能引發中小企業的碳焦慮。</p> <p>二、 目前政府主要輔導大企業及環境部所列管的「排碳大戶」，但綠色供應鏈與減碳壓力已擴及服務業，並來自國際市場、品牌客戶、供應商和消費者。台灣中小企業佔比高達 98%，其中服務業占 85%，這些企業資源有限，缺乏碳管理能力，難以自行推動淨零減碳，並承擔轉型成本。因此，協助中小企業提升碳管理能力，成為減碳的重要挑戰。</p> <p>三、 鑑於市場缺乏適用於中小企業的碳盤查機制，本會計劃建立服務業碳盤查輔導機制，包括組織服務業減碳聯盟、舉辦低碳轉型說明會、碳盤查訓練課程及實地輔導等。透過這些措施，並結合會員公會的資源，協助企業建立碳盤查能力，推動綠色轉型，打造可持續的綠色新商業模式。</p> <p>四、 環境部已於事業溫室氣體排放量資訊平台，提供「溫室氣體排放量盤查指引」及「試算工具」，並設有淨零信箱與諮詢專線，協助服務業執行溫室氣體排放量盤查工作。</p> <p>五、 現階段只有下列 3 類對象需要盤查，其他的中小企業尚無需要，無須焦慮及擔心。</p> <p>(一)環境部公告「事業應盤查登錄及查驗溫室氣體排放量之排放源」，113 年約 280 家企業 (550 餘廠)。</p>

	<p>(二)上市櫃公司依金管會要求：1,800 多家上市櫃公司，依金管會要求，自 112 年起，逐步依行業類型及資本額規模，開始辦理碳盤查並揭露碳排資訊，116 年起，所有上市櫃公司都需辦理。這些碳排放量資訊需要經過確信。</p> <p>(三)供應鏈客戶要求者：為國際品牌供應鏈成員，依客戶要求辦理碳盤查。</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	經濟部
辦理情形	<p>經濟部已持續提供服務業企業輔助工具、人才培育與技術輔導等資源，協助企業順利推動碳盤查：</p> <p>一、技術輔導：針對中大型服務業者，提供溫室氣體盤查、碳足跡盤查等輔導資源，協助企業掌握排放情形，分析碳排放熱點，以助企業擬訂後續減碳作為與計畫。</p> <p>二、輔助工具：對於中小微服務業者，提供線上碳排計算器，如：「商業服務業」運用的「碳排乎你知」，並推出「碳服務 Line@—中小企業減碳資源一站服務」。</p> <p>三、人才培育：依據產業類別及減碳需求提供實體及線上技術說明會、減碳解方課程及企業見學活動，如商業部門減碳人才培訓班、中小企業減碳見學團等。</p>

「2024 行政院卓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
案 由	疫後全球各國積極推動觀光產業振興經濟，如 2024 年日本、韓國遊客已恢復至疫情前 8 成以上。反觀我國，觀光人數從 2019 年 1,184 萬人次，至今回升至 649 萬人次，僅恢復 5 成。建議政府擴大推動觀光政策，盡速重振台灣回到千萬遊客榮景。
說 明	<p>一、 隨著 2022 年新冠疫情趨緩，全球各國積極推動觀光政策，積極振興經濟。根據日本觀光局預估，2024 年 1 月至 10 月訪日人數已突破 3,000 萬，遠超過 2019 年疫情前的 2,600 萬人次；韓國觀光公社最新數據顯示，2024 年 1 至 4 月訪韓外國遊客已達 486.6 萬人次，恢復至 2019 年同期的 88.8%。</p> <p>二、 反觀我國訪台人次，根據觀光署統計，2024 年截至 11 月 12 日，累計來台旅客約 649 萬人次，較 2019 年疫情前 1,184 萬人次，僅恢復約 5 成，遠低於相鄰的日本和韓國，顯示政府在推動觀光旅遊復甦方面仍有待加強力度。</p> <p>三、 觀光產業是台灣經濟的重要動能。在全球互相開放旅遊的背景下，兩岸觀光卻陷入僵局，不僅航點恢復有限，造成商務旅遊不便和成本上升，陸客來台人數減少，再加上通膨未解，最低工資、電價連續調漲，觀光飯店疫情至今仍然持續虧損，嚴重衝擊台灣觀光產業復甦。</p> <p>四、 兩岸觀光對台灣觀光產業具有重要的經濟貢獻，大陸旅客的到訪對我國的經濟發展及地方收益有著顯著的推動作用。建議政府盡快恢復兩岸雙向觀光旅遊，為觀光產業的振興注入新動能。</p>
建 議	建議政府加大觀光振興力度，盡速恢復兩岸雙向觀光旅遊，重返千萬遊客榮景。
主辦單位	交通部(觀光署)、陸委會

辦理情形

【交通部-觀光署】

- 一、今(113)年截至 12 月 3 日，國際旅客已超過 700 萬人次(去年同期約 570 萬人次)。日本市場重回冠軍，約 118 萬人次，港澳次之約 116 萬人次，韓國近 90 萬人次；第 4 大-美國市場受惠於國籍航空開航增班，近 60 萬人次來台，超越疫前水準。整體而言，12 月來台旅客可持續穩定成長。
- 二、觀光署今(113)年積極佈局海外市場，已成立雅加達、孟買、巴黎、溫哥華等 4 處台灣觀光服務分處(TTIC)，預計 12 月 20 日增設馬尼拉 TTIC，以廣拓歐洲、新南向與穆斯林市場。明年(114)年預計增設西雅圖及雪梨 TTIC，擴大市場立基。
- 三、另積極引客來台，以全新觀光品牌 3.0「Taiwan-Waves of Wonder」，於重要城市及媒體如 CNN、BBC 及社群平台強力宣傳；透過市場代言人，如日本妻夫木聰、韓國圭賢，並與國籍航空與旅行社合作推出機票促銷或送客優惠活動，亦積極推廣「遊台灣金福氣」抽獎，創造臺灣觀光話題。
- 四、114 年國際行銷預算再增加 2 億元，擴大結合跨部會及產業資源，擴大拓展東北亞、東南亞、歐美、紐澳等目標市場規模。
- 五、有關恢復兩岸雙向觀光旅遊方面：
 - (一)、國人組團赴陸旅遊：原宣布執行到 113 年 5 月 31 日為止，考量仍有一定數量的旅行團未能於 5 月底前及時付諸執行，為維護旅客及旅行業者的權益，旅行社在 113 年 2 月 7 月前已成團或已規劃組團者，6 月 1 日後仍可出團。
 - (二)、有關陸客來臺觀光：陸方 113 年 8 月 22 日及 9 月 27 日恢復福建居民赴馬祖與金門旅遊，惟尚未開放大陸民眾來臺團體旅遊及自由行。

【陸委會】

- 一、政府堅持推動兩岸健康有序交流，包括觀光旅遊的政策不變，112 年 9 月 1 日已恢復旅居及留學第三地陸籍人士來台觀光，113 年 8 月起亦已恢復陸客到金門馬祖旅行。
- 二、陸委會歡迎陸客來臺觀光的立場不變，相關機關在去年 8 月公布的相關規劃基礎上，已做好相關準備，只要陸方開放，我方就會即時相應實施，但迄今陸方只恢復福建居民赴馬祖與金門旅遊，陸客迄今無法來臺，是因為陸方尚未開放。
- 三、政府要求確保兩岸觀光旅遊雙邊對等的原則不變，且我方已釋放善意，對於國人赴陸，政府不問事由，未加限制，至於旅行社攬客組團部分，113 年 6 月 1 日前已規劃的團體，迄

今仍持續出團；依觀光署統計，自 113 年 3 月至 11 月旅行社組團赴陸旅遊約 16.9 萬人次。惟因陸方迄未開放陸客來台觀光，以致 113 年 1-10 月國人赴中國大陸 230.4 萬人次，同期間大陸人士來台僅 31.9 萬人次，國人赴陸是陸人來台的 7.2 倍。顯示兩岸觀光交流受阻最大的障礙是陸方不放陸客來台，並非政府阻止國人赴陸。

- 四、對於旅行社組團赴陸，政府立場是必須在維護國人赴陸旅遊安全的前提下推動。陸方公布一系列國安法令並於 113 年 6 月 21 日發布「懲獨 22 條」，嚴重威脅國人赴陸人身安全。政府已將赴陸港澳旅遊警示提升為「橙色」，建議國人避免非必要旅行。立法院 113 年 7 月通過解除禁團令的決議，亦以維護安全為前提。
- 五、政府將持續觀察國人赴陸人身安全風險及旅遊品質實際情況、兩岸整體情勢變化，並研議強化安全配套，以務實態度處理旅行業組團赴陸常態化的時機。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會科技與數位應用委員會-劉先覺主委</p>
<p>案 由</p>	<p>關於我國產業 AI 化發展，建請政府可藉由成立實作型工坊、專案獎勵與補貼、專案貸款、鼓勵參加比賽等政策措施推動。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、「AI 小國大戰略」的 AI 發展四階段。財團法人人工智慧科技基金會(AIF)在《產業 AI 化大調查摘要報告》，將產業 AI 化發展分為四階段，分別是：Unknowing AI、Conscious AI、Ready AI、Scaling AI。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Unknowing AI：可能聽說過 AI 的威力，但還不了解要如何應用 AI。 2. Conscious AI：理解產業 AI 化的輪廓及進程，評估導入 AI 的必要性。 3. Ready AI：對企業應用 AI 已有明確目標，甚至正在試作 AI 應用的專案。 4. Scaling AI：已有足夠的 AI 技術，可以應用在不同專案上。 <p>二、承前，AIF 於 2023 年公布的《產業 AI 化大調查》調查結果顯示，多達七成的企業尚未啟動。宏觀而論，我國產業多困在 AI 發展四階段的第一及第二階段，也就是 Unknowing AI 及 Conscious AI。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 困在第一階段 Unknowing AI 的企業：AI 教育不足，尤其是對症下藥的 AI 教育顧問更是急迫需要。 2. 困在第二階段 Conscious AI 的企業：需要針對式的 AI 軟體輔導，尤其是模型預訓練 (Pre-training)、微調(Fine-tuning)、RAG Retrieval-Augmented Generation)等。 3. 已進入第三階段 Ready AI 的企業，則面臨以下問題： <ul style="list-style-type: none"> ● 基於企業商業機密，企業採用私有雲 AI，但是算力成本過高，以致難於將 AI 普及化。 ● 企業 AI 專業人員大量缺乏，因為 AI 對「產業專業知識」

	<p>(domain knowledge) 要求甚高，將 IT 人員直接接任 AI 工作，會有無法轉化人工智能化 (cognify) 的困難。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● AI Edge 產品開發，不但需要 AI 知識，還要配合「AI 產品實現化」(AI Edge product realization) 開發流程的輔助。中小企業缺乏資金、技術、實驗室及小批量試產線，特別是半導體業者，不能只做 chip set，還需要系統的介入與配合。 ● 過去科技擂台會選出「好苗子」，但是大多數企業因為自覺不可能贏得勝利，會造成參與度不足之現象。其次，AI model 往往具有獨特性，很難在同一水平上比較，反而要鼓勵各企業在各自領域，將其核心競爭能力知識化、AI 化。
<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>一、成立「實作型工坊」：困在第一階段 Unknowing AI 的企業，主要需克服 AI 教育不足的問題，除學校教育，建議政府應投入「實作型工坊」(Workshop)之設立與補助。</p> <p>二、專案獎勵與補貼、專案貸款：對困在第二階段 Conscious AI 的企業而言，需要針對式的 AI 軟體輔導。政府應針對尤其在模型訓練、微調、RAG 的企業，提供專案獎勵與補貼，甚至專案貸款。對於處於第三階段 Ready AI 與第四階段 Scaling AI 企業，則建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 提供本地 AI 伺服器 (local host AI server) 算力設置補貼與貸款，以替代昂貴私有雲。 2. 政府應對企業內部人員輔導，將其 Domain Knowledge 轉化為企業內部 AI 專業人員。 3. 針對 AI Edge 產品開發提供企業「AI 產品實現化」(AI Edge product realization) 開發流程的輔導服務。 <p>三、鼓勵參加比賽，採取有做有賞，不做無賞，做得好有大賞的策略，替代少數得獎。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>國科會、經濟部、數發部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>【國科會】</p> <p>一、國科會於推動我國產業 AI 化發展之相關政策，包括專案獎勵與補貼及實作型工作坊2個主要方向，其中專案獎勵與補貼部分，現正規劃推動「智慧雨林產業創生計畫」，114年預計投入經費1億，後續以執行5年為政策長期目標，經費每年</p>

滾動調整，另於實作型工作坊部分，將延伸自107年起每年徵求「技專校院實務型研究專案計畫」，114年度徵案新增跨域實作類型，年度經費編列1億3000萬，經費每年滾動調整。

- 二、「智慧雨林產業創生計畫」，為跨部會合作對焦產業共通性需求，目標補助國內大專校院，組成跨域整合之研究開發團隊，投入創新解決方案開發及人才培育，協助百工百業導入AI技術，擴散社會應用；「技專校院實務型研究專案計畫」，支持技專校院投入實務研究開發並累積豐厚能量，114年度計畫徵求新增「跨域實作型」補助機制，促進技專校院加強對接產業AI需求，投入跨域創新解方開發、實際場域應用及實作人才培育。

【經濟部】

- 一、經濟部已針對產業不同AI導入階段，提供多元的協助措施，以加速提升產業AI能力。
- 二、針對員工AI認知不足部分，經濟部結合公協會、學研機構開設AI基礎班、種子班、養成班等線上及線下課程，協助產業培訓AI人才。
- 三、針對企業不知如何導入AI部分：
 - (一)經濟部結合學校、法人機構、公協會及系統整合商等組成專家輔導團，到廠輔導，協助業者完成AI導入規劃書。
 - (二)業者若尚無數位化能力，經濟部運用雲市集平台，提供成熟的AI應用服務，並補助業者購買及由系統商協助調校。
 - (三)針對具備自行AI導入能力之大型業者，則鼓勵大廠攜手供應鏈共同導入AI應用。
- 四、修正產業創新條例第10條之1，業者投資AI算力硬體、軟體與技術服務，納入抵減項目。
- 五、爭取國際大廠免費提供AI超級電腦部分算力資源，加速建構台灣專屬的生成式AI核心技術，同時協助業者開發生成式AI應用示範案例，藉此建立生成式AI自主研發技術。
- 六、舉辦智慧創新大賞，鼓勵產學研共襄盛舉投入AI應用技術研發，鼓勵實作精神與產學合作。
- 七、經濟部為協助產業導入AI應用，目標4年培訓20萬AI應用人才，力拼2028年製造業應用普及率達5成。

【數發部】

- 一、數發部為加速國內產業數位轉型，已規劃以多元方式積極培

育 AI 人才:如鏈結培訓機構開辦課程已累計 3,396 人次受訓；與教育部合作的高中生 AI 扎根課程，線上線下累計 12,418 人次受訓；與微軟合作舉辦 DevDays 論壇及實作工作坊，邀請全球頂尖技術專家分享前瞻 AI 技術及實戰經驗，線上線下共累計 174 萬人次參與；另亦透過以戰代訓的 AI 解題競賽，匯集產業及公部門 AI 需求，自 108 年起已累計出題 395 題，共有 618 隊次入圍解題。

二、數發部已有透過補助及輔導方式，引導企業研發 AI 的核心技術，推動 AI 技術的創新，帶領臺灣產業全面數位轉型:迄今已累計補助 27 家企業投入創新 AI 技術開發，及輔導 151 家企業導入 AI 技術應用；另已建置臺灣雲市集嚴選品質優良的雲端解決方案，透過數位點數補助各行各業導入使用；數發部亦於 113 年獲國發會同意匡列國發基金額度 100 億元，辦理年限為 10 年（前 7 年投資期，後 3 年處分期），辦理加強投資 AI 新創，以促進產業生態成形。

三、數發部業於 113 年 9 月開始提供 GPU 算力平台給資訊服務業者申請使用，提供產業高速且可靠 GPU 算力平臺環境，已累計 60 家業者申請使用，發展多元應用如多國語言直譯器(如台語直譯印尼話)、提升防洪預警能力(預測淹水模型)、環保科技執法輔助工具(辨識空汙模型)。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第五案)

提案單位 暨提案人	能源產業推動委員會 蔡宗融主委
案 由	農電共生推動 — 綠能與農業的雙贏契機。
說 明	<p>一、 過去兩年，經濟部推動農電共生示範案場，證明農電共生的可行性，但後續缺乏系統推動政策。</p> <p>二、 現階段農電共生面臨推廣標準不一、法規不明、地方參與度不足等挑戰，亟需整合規劃以發揮其減碳效益與農業共生潛力。</p>
建 議	<p>一、 擴大農電共生示範區，推動標案招標：推動有意願的縣市劃設農電共生示範區，明確列出適宜耕作的作物種類，並透過標案招標方式加速發展。同時，建議保持土地現有種植作物不變，並設定完成目標。</p> <p>二、 確保土地非不可逆性，維護原貌可恢復：太陽光電設置不涉及土地變更，應採取「容許使用」模式，確保土地未來可恢復原貌，實現永續利用與環境保護並行。</p> <p>此建議旨在推動農業與綠能協同發展，實現能源轉型與地方經濟共贏。</p>
主辦單位	農業部、經濟部
辦理情形	<p>【農業部】</p> <p>一、 為兼顧糧食生產、極端氣候因應及再生能源需求，現行農業綠能以發展溫室屋頂附屬設置太陽光電為主，考量重點如下：</p> <p>1. 農作物需要進行光合作用以維持作物品質與產量穩定，確保糧食生產供應無虞。目前已可在溫室屋頂附屬設置40%以下之太陽光電板，並依「申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法」第28條規定提出申請；為簡便溫室太陽光電施工程序，新設附屬光電之溫室，得以「一次施工，二</p>

階段審查」方式辦理。此外，為維持一定的生產量，在栽種技術部分，農業部亦進行相關試驗及提供民眾技術支援，尤其利用智慧農業科技監控室內溫度、水分等生長因子，使作物生長環境優化，故以溫室結合太陽光電發電模式，不僅符合糧食安全、因應氣候變遷目標，更是促進農業升級重要推力，達到農電共榮。

2. 早期核准之部分農電共生的案場，因農業生產無法達到原提送農業經營計畫目標，該等案場列屬每年輔導案件，然輔導過程仍持續售電，遭外界質疑「假營農，真種電」。為導正農業綠能案場未有農業經營事實。農業部刻研修「申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法」，針對農業綠能案場未依核定農業經營計畫使用者，要求業者限期改善(3個月，得展延一次)，倘未完成改善即廢止農業容許，同步由能源單位暫停躉購，以確保農地農用。
- 二、有關地面型太陽光電部分，為善用有限之農地資源，目前以漁電共生或設置於不利農業經營地區為優先；查全國已公告漁電共生20,982公頃及不利農業經營地區2,162公頃，分別尚有90%及70%土地區位可發展光電。農業部將考量土地整合之關鍵問題，並俟既有公告之漁電共生及不利農業經營地區之土地使用率近飽和後，再研議開放其他光電類型。
- 三、上開其他光電類型中，農糧作物結合地面型太陽能光電，對於糧食生產潛在風險較高，更需審慎評估，在未完整評估整體制度及配套措施下，不宜貿然上路，因此農業部農業試驗改良場所與經濟部共同合作於嘉義設置兩處地面型農電共生試驗案場，自112年正式啟動試驗，刻正進行作物生產評估，待有完整試驗後，將再邀集相關專家學者評估可行性。溫室結合太陽光電發電模式再結合智慧農業科技，更有助提升氣候韌性與產業永續發展，解決有限土地提供再生能源使用之困境，目前已有溫室結合光電之成功案例，例如栽培香莢蘭、薑等，應加強推動。
- 四、另本部積極推動漁電共生新機制，落實以養殖經營為主體，由有意願設置綠能設施之漁民提出申請，光電設置須配合養殖漁業設置，降低設置爭議。目前以高雄市做為示範案場，經濟部及農業部刻進行相關作業。

【經濟部】

- | | |
|--|---|
| | <p>一、經濟部針對農電共生示範區已建立「大林糖廠薯光計畫」試驗，待收集相關數據後再與農業部討論擴大示範區之可能性，持續以容許使用維持農用。</p> <p>二、農電共生推動須以農業為本、光電為輔為原則，經濟部與農業部刻進行農電共生農業試驗中，蒐集相關科學數據進行專業研析及參採各界建議，待有初步成果之後再行擴大推動：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 經濟部台糖公司建立「大林糖廠薯光計畫」進行地面型農電共生試驗，本計畫選用地力較差之土地，並規劃固定型及追日型兩種樣態光電系統，分別配置30%、35%、40%遮蔽率進行試驗，根據目前試驗成果分析，作物種植情況與地力有關，光電遮蔽率非主要影響因素。2. 農業部已分別於112年3月、11月由農業試驗所嘉義分所及義竹工作站進行農電試驗，惟至今尚未公布成果，亦未開放地面型農電共生。 <p>三、太陽光電推動以複合利用為優先，採容許方式得設置屋頂型，結合溫室、畜禽舍屋頂不影響原土地使用，地面型則以養殖漁業結合，推動漁電共生。</p> |
|--|---|

「2024 行政院卓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	中華民國石油化學品儲槽商業同業公會 邱永堂理事長
案由	環境部公布執行「固定污染源設置操作及燃料使用許可證管理辦法」(簡稱管理辦法),造成港岸邊儲槽業者在經營實務上窒礙難行,建請環境部盡速修訂符合業者營運特性之管理辦法。
說明	現行管理辦法皆以工廠製造業思維進行管理,而港岸邊儲槽業則為石化品倉儲業,並無原料、成品投入產出,更無製程,實務操作面存有無法符合檢測、排放量申報及儲轉物種與儲轉量要求等窒礙難行處,例如:產品產量、與空氣污染物排放有關之原(物)料或燃料達許可使用量後,每增加許可核定量百分之二十時,應於一個月內依規定完成檢測。檢測時操作條件之產品產量、與空氣污染物排放有關之原(物)料或燃料使用量應達實際操作條件百分之八十以上。惟港岸邊儲槽業者所儲存之石化品並非作為製程使用,主要受客戶委託寄存而儲存管理之,此規定實阻礙倉儲業者之正常營運,亦直、間接影響其所服務之廣大石化品製造商及貿易商,不利於民生經濟發展。
建議	一、訂定適用港岸邊儲槽業之專用管理規範,建議召集熟悉港岸邊儲槽業者營運特性之專家及儲槽公會代表,共同研商修改管理辦法,以符合本產業之經營屬性。 二、於修改管理辦法之前,亦懇請先以行政函釋等方式規範具體可行之替代方案,以利業者遵循。
主辦單位	環境部
辦理情形	一、 考量港區內石化品倉儲業因應客戶儲運需求,儲槽存放物料種類繁多,為避免業者於取得操作許可證後,因存放物料改變而頻繁申請操作許可證異動,已於固定污染源設置操作及燃料使用許可證管理辦法(以下簡稱許可證管理辦法)第56條規定,公私場所因產品或產能變動快速,須持續申請許可產能異動或變更者,得一次申請未來5年內將達成之產能條

	<p>件許可，與空氣污染物排放有關之主要原（物）料、燃料使用量之最大操作條件許可。</p> <p>二、因石化品倉儲業因儲存物料未有投入製程生產之行為，應符合許可證管理辦法第 57 條第 1 項第 2 款產品變動快速之操作規範，包含每日紀錄、每半年檢測及申報等。</p> <p>三、公會所提產能變動快速，每增加許可核定量百分之二十時，應於一個月內完成檢測之情事（許可證管理辦法第 57 條第 1 項第 1 款），尚非屬石化品倉儲業適用規定，即現行許可證管理辦法，並無要求石化品倉儲業業者，需每增加許可核定量百分之二十時，於一個月內完成檢測之情形。</p> <p>四、另有關公會所提港岸邊儲槽業之專用管理規範，因儲槽業可能儲放物質特性不同，可能涉及環境影響評估、毒性及關注化學物質管理等，環境部將後續相關法規檢討時，將納入公會意見參考。</p>
--	--

「2024 行政院卓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	中華民國進出口商業同業公會全國聯合會 王清水理事長
案由	建請行政院召開跨部會會議，研議修訂進出口貨物裝載之貨櫃（容器）重量標準，提升國際貿易競爭力，並實現便捷化與節能減碳的政策目標。
說明	<p>一、 國際貨櫃裝載現況</p> <p>目前全球每日流通的進出口貨櫃數量已達上億個，貨櫃製造技術的進步與大型貨櫃輪的更新，使 20 呎、40 呎貨櫃的裝載毛重達 30,480 公斤（含空櫃重），40 呎高櫃則為 32,500 公斤，這已成為國際貨櫃輪船運輸的標準上限。</p> <p>二、 貨櫃標準的經濟效益</p> <p>貨櫃的重量與容積標準，乃基於全球產品需求設計，對於促進國際經濟發展潛力發揮了重大作用。其廣泛應用，不僅提升國際貿易的便捷性，亦優化貨物流通效率，達成節能減碳效果。</p> <p>三、 交通法規需與國際接軌</p> <p>台灣交通法規應與國際貿易發展趨勢同步更新，以避免成為全球化進程中的阻力。若未與國際標準接軌，恐致台灣在國際經貿競爭中處於不利地位。</p> <p>四、 基礎建設已具承載能力</p> <p>在政府多年的基建投入下，台灣的道路與橋梁承載能力已達國際標準。舉凡起重車、道路施工特種車、軍用戰車乃至民間救援車輛，皆能安全行駛於台灣道路上。而隨著產業升級，大型機械設備進出口需求大幅增加，現行交通法規卻未能配合時代需求，仍停滯於過時階段，每次皆需等待民間反映後才進行修訂，顯然已無法適應當前經濟發展需求。</p> <p>五、 現行作法的不足與改善建議</p> <p>針對交通部航港局要求港區內超重貨物拆卸的規定，實際執行上困難重重，例如部分貨物為不可拆卸的單一物品，或因特殊性質無法符合要求。此外，路政司以道路施工及橋梁工</p>

	程承載力不足為由，未考慮實際基建承載力已符合國際標準的現狀。
建 議	<p>為協助進出口業者，建議經濟部與財政部積極推動以下措施：</p> <p>一、 降低貨櫃曳引車稅負 減半徵收關稅與貨物稅，以有效降低業者經營成本，提升國際貿易的競爭力。</p> <p>二、 推動節能減碳車輛更新計畫 輔導業者逐步汰換老舊貨櫃運輸車輛，採用低碳、高效能的新型車輛，不僅可提升運輸效能，更能符合節能減碳政策，促進台灣運輸產業的永續發展。</p> <p>三、 簡化處罰措施，提升管理靈活性 改善現行針對貨櫃超重的拆櫃、開罰或撤銷牌照等措施，轉向更靈活、務實的管理方式，為業者提供更友善的經營環境，減少不必要的經濟損失。</p> <p>四、 整合公會意見，提出具體解決方案 針對目前各公會對現行法規的意見分歧，本會作為進出口貿易總會，主動統整各方建議，提出具體可行的解決方案，期待相關部會協同合作，推動政策落實，進一步促進國際貿易便利化，並帶動台灣經濟永續發展。</p> <p>五、 建議提高貨櫃曳引車的牌照重量限額，並針對貨櫃專用車輛制定營業車牌管理制度，方便專用車輛行駛港區及道路，同時加強貨櫃運輸的安全管理機制，確保運輸效率與公共安全兼顧。</p>
主辦單位	經濟部、財政部、交通部(航港局)、環境部
辦理情形	<p>一、 降低貨櫃曳引車稅負 【財政部、經濟部】</p> <p>(一) 有關減半徵收貨物稅一節</p> <p>現行貨物稅條例第 12 條針對汽車依其車種或汽缸大小規定，從價適用 15%至 30%之貨物稅稅率。考量貨櫃曳引車屬於貨物運輸工具，除貨物稅稅率維持 15%，已從低課徵外，另提供老舊大型車汰舊換新減徵貨物稅每輛最高新臺幣 40 萬元措施，已實質減輕業者租稅負擔，爰現行制度尚屬合宜。</p>

(二) 有關減半徵收關稅一節

1. 貨櫃曳引車歸列海關進口稅則第 8701.2 目「半拖車用之道路曳引車」，按引擎動力不同，列有多項稅則號別，其關稅稅率為 25%。
2. 台北市進出口商業同業公會於 113 年 10 月來函建議，調降稅則號別第 8701.24.00 號「半拖車用之道路曳引車，僅具有電動機動力者」之關稅稅率，因事涉國內產業政策，財政部關務署已於 113 年 10 月 15 日函詢經濟部產業發展署意見，俟獲復該署意見後研議辦理。
3. 經濟部經洽台灣區車體工業同業公會，目前國內貨櫃車用曳引車主要為 35 噸或 43 噸大貨車，國內有國瑞(HINO)、太古(VOLVO)、順益(FUSO、BENZ)、斯堪尼亞台灣分公司(Scania)等底盤製造廠與車體公會逾 100 家會員有打造大貨車能力，貿然調降關稅，將直接影響國內大貨車產業及就業，爰已於 113 年 11 月 25 日回復財政部建議維持現行關稅稅率。
4. 財政部關務署 113 年 11 月 29 日函復台北市進出口商業同業公會略以，關稅稅率之訂定，須兼顧國內產業政策，為配合經濟部產業考量及經貿談判之整體規劃，本案仍宜維持現行關稅稅率。

二、推動節能減碳車輛更新計畫 【環境部】

- (一) 環境部推動 10 年以上老舊柴油大貨車汰換為符合空氣污染物（非溫室氣體）排放標準六期之新車，可取得空氣污染減量效益，車主可於媒合平臺選擇將汰換減量效益歸屬環境部或提出收購之開發單位，透過媒合收購的制度，讓環評開發單位導入資金執行開發行為以外的排放源空氣污染物減量，並與車主攜手改善老舊柴油大貨車污染。
- (二) 環境部將依據氣候變遷因應法第 21 條，規劃將營運達一定規模以上之運輸業納入應盤查登錄之對象，以使業者掌握排放情形，鼓勵業者逐步汰換老舊運輸車輛，採用低碳、高效能的新型車輛，減少運輸車輛之碳排。

三、針對貨櫃超重簡化處罰措施，提升管理靈活性及建議提高貨

櫃曳引車的牌照重量限額，並針對貨櫃專用車輛制定營業車牌管理制度【交通部(航港局)】

- (一) 目前聯結車所能載運之櫃重上限，須先依照「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」等法規，確認曳引車及半拖車之核定總聯結重量，故汽車貨櫃貨運業可事先確認所載運之進、出口貨櫃總重後，再行派遣適當車輛載運，或協調貨主適時拆分或調整裝櫃重量。
- (二) 航港局業於 105 年推動貨櫃驗證總重機制(VGM)，要求航商於進口貨櫃裝船前請貨主覈實提供(或由櫃場過磅)貨櫃總重資料，並於入港前向該局申報。該局再於 110 年參考中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會建言，以上開申報資料為基礎，開發「單一貨櫃查詢服務」APP，以供汽車貨櫃貨運業及聯結車司機可事先查詢進口貨櫃重量，以強化進口櫃重資訊提供，並請協助向相關業者多加宣導利用。
- (三) 航港局刻建置「港區進口超重櫃篩選警示系統」，將於 113 年底前完成。未來將提醒海運業者應主動協調貨運業者派遣合適車輛載運，並由櫃場業者於收到超重櫃警示訊息後，提醒司機提領有超重違規疑慮，倘司機仍欲載運超重櫃出櫃場時，系統將傳送警示訊息於港區門哨系統，由港警攔查押磅，避免超重櫃違規運出港區，以達源頭管理。本措施預計 114 年 1 月實施，惟仍將視宣導成果及業界反應滾動檢討。
- (四) 航商於貨櫃裝船前均會請貨主提供貨櫃驗證總重資料，藉以計算船舶航行之載重平衡，並於船舶入港前向航港局申報。另航港局已多次行文提供路政法規及建議航商於承攬貨物時，以貨櫃結構重量(20 呎貨櫃為 30.48 噸、40 呎貨櫃為 32.5 噸)為攬貨上限，核實攬貨，避免超重違規上路。

四、整合公會意見，提出具體解決方案【經濟部】

經濟部每年舉辦相關政策說明會廣納各公協會意見，並視反應議題轉知有關單位參辦。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第八案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>中華民國塑膠製品商業同業公會 唐榮宏理事長</p>
<p>案由</p>	<p>2050 淨零轉型十二項關鍵戰略中「資源循環無廢棄」的政策方向，台灣的資源再生產業正面臨關鍵轉型期，誠請政府協助轉型。</p>
<p>說明</p>	<p>一、市場需求不足：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 國內永續意識尚待提升，再生料市場拓展困難 2. 缺乏強制性政策推動力道 3. 綠色採購執行成效有限 <p>二、產業發展瓶頸：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 再生料使用比例規範不夠明確 2. 產品驗證標準待完善 3. 企業採用意願偏低 <p>三、政策支持力度：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 相關法規位階不足 <ul style="list-style-type: none"> ■ 目前再生料使用多為行政指導或自願性質，缺乏強制性法源依據。 ■ 環保署「非食品接觸容器添加 25%再生料」僅為草案階段，執行力道不足。 ■ 各部會所訂規範效力不一，造成產業執行混亂。 2. 跨部會整合有待加強 <ul style="list-style-type: none"> ■ 再生料產業涉及環保署、經濟部、工程會等多部會。 ■ 現行推動缺乏統一窗口，造成政策分散、資源重疊。 ■ 各部會對再生料規範標準不一，增加產業遵循成本。 3. 具體推動時程模糊 <ul style="list-style-type: none"> ■ 缺乏明確的階段性目標與期程規劃。 ■ 產業無所適從，影響投資意願。 ■ 未能與國際規範接軌，影響產業競爭力。
<p>建議</p>	<p>一、強化政府示範作用：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建請要求國營事業率先採用再生循環材料：以中油公司為

	<p>例，其機油瓶罐、專用垃圾袋等產品，若能率先採用再生料，將能創造示範效應。</p> <p>2. 政府工程採購優先使用再生材料，尤其在地下管線與污水管等公共工程以及養殖漁業用塑膠硬質浮具。</p> <p>二、提升法規約束力：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建議將環保署 2025 年非食品接觸容器添加 25%再生料的規範，提升為正式法規。 2. 制定明確的階段性目標與時程。 3. 建立跨部會協調機制及制定與國際接軌的推動路徑。 <p>三、建立產業支持方案：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 提供技術升級補助。 2. 建立產品驗證制度。 3. 設立研發創新獎勵。 <p>前述具體效益包含：(1)帶動民間企業跟進，擴大再生料市場；(2)加速產業升級轉型；(3)創造就業機會；(4)達成減碳目標；(5)提升國際競爭力。</p> <p>最後，懇請院長支持：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 指示相關部會研議提升再生料相關法規位階。 2. 協調跨部會資源，建立完整推動機制。 3. 加速審議產業升級補助方案。
<p>主辦單位</p>	<p>環境部、經濟部、工程會</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、強化政府示範作用 【工程會】 【經濟部】</p> <p>(一)有關國營事業率先採用再生循環材料一節，本部所屬事業已推動相關措施（如台電公司推廣煤灰再生粒料、中油公司將機油瓶罐、專用垃圾袋等產品再利用、台糖公司推動新農業及循環經濟、台水公司推動淨水污泥及淨水軟化碳酸鈣結晶再利用），未來將持續督導所屬事業再生循環材料之利用。</p> <p>(二)政府工程採購優先使用再生材料</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為推動公共工程採購使用再生粒料，行政院工程會所訂工程採購契約範本第 2 條第（四）款至第（六）款已列有相關內容，鼓勵機關及工程產業落實執行。

2. 公共工程採購契約範本(112年11月15日版)第2條「履約標的及地點」，第(四)至第(六)款規範內容如下：

第(四)款

本契約依「資源回收再利用法」第22條及其施行細則第10條規定，機關應優先採購政府認可之環境保護產品、本國境內產生之再生資源或以一定比例以上再生資源為原料製成之再生產品。廠商應配合辦理。

第(五)款

機關依政府循環經濟政策需於本案使用再生粒料者，廠商應配合辦理。機關於履約階段須新增使用者，依第20條辦理。

第(六)款

廠商依契約提供環保、節能、省水或綠建材等綠色產品，應至環境部設置之「民間企業及團體綠色採購申報平臺」申報。

3. 另媒合公共工程去化再生粒料，行政院工程會已成立「再生粒料運用於公共工程跨部會推動小組」，管控適用公共工程再生粒料(包括焚化再生粒料、轉爐石及氧化渣)之產出、去化情形，目前均已達成去化與產出平衡目標。

4. 配合再生粒料中央目的事業主管機關再利用法規，工程會不定期增(修)訂公共工程共通性工項施工綱要規範，協助推動再生粒料運用於公共工程。

二、提升法規約束力 【環境部】

(一)環境部籌組聯盟，串聯產業上中下游合作制定因應方案，以誘因鼓勵、補助技術創新及法規要求，協助塑膠產業轉型。

(二)對應國際趨勢，依公約談判情形，環境部依各部會分工，協商部會共同推動塑膠資源循環。

(三)環境部現階段以行政指導、鼓勵性質，辦理查驗事業添加塑膠再生料成分含量及比率，刻正研修資源回收再利用法，更名為「循環經濟促進法」，新增源頭管理、綠色設計、使用再生料、延長產品壽命及循環採購等規定，將提供法律支持，促進資源永續循環。

三、建立產業支持方案 【經濟部】

- (一) 經濟部會持續輔導及協助業者技術升級及開發資源回收再利用新產品。
- (二) 經濟部所屬法人機構（如工研院材化所、塑膠中心等）將研發成果技轉給業者，或輔導業者開發資源回收再利用新產品。
- (三) 經濟部運用補助計畫，鼓勵業者開發資源回收再利用新產品（如塑膠包裝材使用單一材質或提高再生材料比例），開發無標籤瓶裝水，從瓶蓋到瓶身 100%可回收；提升寶特瓶回收材料(PET)的使用比例，可製作為符合食品接觸級規範的塑膠食品容器。
- (四) 經濟部運用人培、輔導及補助等措施，協助業者推動低碳化及智慧化之雙軸轉型，以符合淨零碳排之要求。

「2024 行政院卓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	中華民國全國商業總會 王權宏常務監事
案 由	建議勞動部應考量服務業的特性，制定「服務業勞動專章」。
說 明	<p>一、 勞動基準法的前身為工廠法，此兩法的訂定法律適用對象屬於工業、製造業較適用，而勞基法的基本思維不全然適用於服務業的營運模式，近年來，國內投入服務業的人口趨增，將近 60% 的就業人口從事服務業，因此，勞委會更應正視服務業於勞基法的適用問題。「勞動基準法」第一章第三條第三項明定「本法適用一切勞僱關係。但因經營型態、管理制度及工作特性等因素適用本法確有窒礙難行者，並經中央主管機關指定公告之行業或工作者，不適用之。」立法本意即考量到產業及職業之多樣性，無法皆以勞動基準法一體適用之。因此在 1998 年勞動基準法擴大適用時，即於勞動基準法 84 之 1 條加以彌補其限縮，然而近年來勞基法 84 之 1 條之適用職業被不斷刪減取消，可供雇主運用之空間日益消失，因此需要另立服務業專章以回應產業需求。</p> <p>二、 服務產業舉凡觀光旅遊、交通運輸、技術服務或醫療服務業等，跨足的業種及業態實在非常多元，與傳統製造業的勞動型態截然不同，加上許多客製化、彈性的服務，服務業的運作實務與業界的實際需求，顯現出若以一般化、概念式或接近定型化契約的方式，一致規範所有服務業的勞動條件，將使得勞雇雙方無法充分配合，不但影響企業運作，甚至加深加重勞資爭議問題。簡言之，就是一套西裝沒有辦法人人穿得下，商總會員是以服務業為主，佔總就業人數比重約 60%，顯示服務業已成為我國經濟活動主體，亦為創造就業主要來源。現行的勞基法已無法符合服務產業人力運用現況與需求，這就是商總近幾年來一直呼籲訂定「服務業勞動專章」，全面檢討服務業勞動條件相關問題的原因。</p>

	<p>三、 針對「服務業勞動專章」，馬政府執政時期曾於 104 年行政院長與商業領袖座談會中回應本會，允諾以專案研究之方式先期研究服務業勞動專章，近二年來本會也持續，透過相關會議，將服務業的特殊性向行政院、立法院及勞動部溝通反映，希望給予服務業彈性，然勞動部僅以現行勞基法已有 30-1 條、84-1 條與 2 週、8 週及 4 週彈性工時規定，認為已有相當彈性做為回應，過去修正勞基法採一例一休後，更加劇對服務業的影響。</p> <p>四、 全球 10 多年來，所有先進國家修改勞工法令，無一例外都朝鬆綁、彈性化邁進，各國都盡量授權讓勞資雙方協商，避免僵化、無彈性之規定，一體適用所有產業與企業，前次修法並無法真正解決服務業所面臨之問題，政府應通盤檢討勞基法，依據不同產業及工作型態之需求，訂定不同的勞動法規，以符合各產業真正需求。</p>
<p>建 議</p>	<p>建議儘速制定「服務業勞動專章」，以期符合業者的經營需求及保障勞工權益。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>勞動部(勞動條件及就業平等司)</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、 勞動基準法之修正，涉及層面廣泛、影響勞工權益甚鉅，向為社會大眾所關注，爰所提制定「服務業勞動專章」之建議，仍需多方蒐集意見、凝聚社會共識。惟現行勞動基準法已有多種工時彈性化措施供服務業運用，勞動部可提供協助。</p> <p>二、 勞動部充分瞭解服務業關切之重點在於彈性工時(例假 7 休 1 限制)、例假彈性調整例外規定、縮短輪班換班休息時間及可否適用 84 條之 1 規定等，當初為利服務業納入適用，勞動基準法於 85 年增訂 4 週彈性工時(第 30 條之 1)及第 84 條之 1 規定，性質屬服務業專款。已陸續指定各該服務業適用 4 週彈性工時規定，例如餐飲業、娛樂業、一般旅館業、觀光旅館業、資訊服務業、綜合商品零售業等。經指定適用 4 週彈性工時之行業，可不受例假 7 休 1 限制，只要 2 週內排定 2 日例假即可(4 週內休息日可自由排定)，以利事業單位彈性運用。</p>

- 三、另工作性質特殊之工作者，例如航空公司空勤組員、旅行業之導遊及領隊人員等，已指定適用勞動基準法第 84 條之 1 規定。近年亦有增加部分工作者適用，例如從事國際船舶用品供應補給工作之人員、電影片製作業拍攝現場工作之人員等。
- 四、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」、「輪班換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。
- 五、近一年勞動部對於工商團體所在意之議題，亦已給予適當協助，包括：
- (一)「汽車客運業」(公路客運及市區客運)申請駕駛適用輪班換班間隔休息時間例外規定(11 小時縮短為 8 小時)：本案目的事業主管機關交通部刻正評估中，交通部評估送件後，儘速由勞動部勞動基準諮詢會討論。
- (二)「一般旅館業」及「觀光旅館業」申請輪班人員適用輪班換班間隔休息時間例外規定(11 小時縮短為 8 小時)：本案前曾提送勞動部勞動基準諮詢會討論，將再請目的事業主管機關交通部，針對所送一般旅館業及觀光旅館業，補充說明各該輪班人員之工作特性或特殊原因後，再作討論。
- (三)商總 113 年 11 月 21 日所申請「工商業團體」適用例假彈性調整例外規定：勞動部已請目的事業主管機關內政部進行評估，俟該部評估後，將由勞動部勞動基準諮詢會討論。
- (四)勞動部已於 113 年 11 月 27 日邀請 7 大工商團體及目的事業主管機關召開會議，如有適用例假及輪班換班間隔休息時間調整彈性規定之需求，可報送目的事業主管機關評估。
- 六、對於近期已有部分同業公會申請適用調整彈性規定，將俟目的事業主管機關評估後，儘速召開勞動部勞動基準諮詢會討論。業者如有 4 週彈性工時、第 84 條之 1 工作者或相關例外規定適用之需求，可透過同業公會向勞動部提出申請，將審慎評估。

「2024 行政院卓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	台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 賴介村理事長
案 由	<p>一、建議經濟部責請外貿協會各駐外單位，以 KPI 考核目標邀得海外買主來台參觀主要專業展。</p> <p>二、建議經濟部依商業團體法第四章(輸出業同業公會)，就辦理輸出業業務之同業公會組團赴國際展之申請者，核予補助額度專案酌增，獎助參展陣容以「台灣製造形象有序團隊」赴先進國家參展。</p>
說 明	<p>一、當前台灣傳統產業亟須重新佈局國際市場拓銷，尤其在通膨趨升之情勢下，參加展覽會乃是最有效的國際拓銷途徑。</p> <p>二、台灣企業向來進行貿易，繳交貿易推廣費用而匯集了「推廣貿易基金」，而各中小企業此時此地面對當前國際市場重新佈局之迫切需要，實有必要以參加專業國際展覽會以台灣團隊有序拓展國際市場！</p> <p>三、基本上各業別同業公會的設立和運作皆經歷嚴謹之法律程序，且依法旨乃「業必歸會」，且一行業限設一會。</p>
建 議	<p>一、建議經濟部責請外貿協會各駐外單位，以 KPI 考核目標邀得海外買主來台參觀主要專業展！</p> <p>二、建請經濟部「推廣貿易基金」核予國家法律所規範辦理輸出業業務之同業公會（輸出業同業公會及工業同業公會）酌增挹注其組團赴「國際展覽會」參展之補助額度，以因應此時此地國際市場現勢！</p>
主辦單位	經濟部
辦理情形	<p>一、外貿協會每年均依據各轄區經濟發展與產業優勢，設定洽邀買主目標量及訂定考評機制。</p> <p>二、考量業者參展需要，113 年起增加補助，對象包括輸出業同業公會，其增加之幅度約 15%。</p>

「2024 行政院卓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	海尼根台灣股份有限公司 吳建甫董事總經理
案 由	提案討論政府應如何因應中國低價製啤酒傾銷入台，以維護啤酒市場公平競爭。
說 明	<p>一、 中國政府為支持啤酒產業發展，自 2013 年起推動多項政策性計畫，包括 2016 年的中國酒業「十三五」發展指導意見，以及 2021 年的中國酒業「十三五」發展指導意見，此類大範圍政策補貼將持續至 2025 年，每年各大業者皆可獲數十億元補貼，使得中國製啤酒能以低價在鄰近亞洲國家銷售，而台灣市場首當其衝。</p> <p>二、 鑒於中國製啤酒諸如雪山啤酒、麒麟 BAR，長期接受中國政府大力支助及巨額補貼，以致其能低價銷售台灣，此類啤酒包裝更以外國知名品牌等字眼及台灣元素企圖混淆消費者，明顯有計畫將低價中國製啤酒傾銷入台。</p> <p>三、 在巨額補貼下，中國製啤酒得以低價在台灣銷售，每罐價格較台灣本土啤酒便宜新台幣 3.65 至 6.21 元不等，致使中國製啤酒能在台灣市佔率能在十年間翻升四倍，從 2015 年的 8% 增至 2024 年 34%，換言之，目前在台灣售出的啤酒中，每三罐便有一罐為中國製造。</p> <p>四、 中國政府對於台灣啤酒的貿易政策極為不公，以「註冊訊息不完整」為由，禁止多家台灣啤酒業者進口，但中國製啤酒卻能無限制地銷往台灣。統計顯示，台灣每年出口至中國的啤酒僅值 9.5 萬美元，卻自中國進口高達 1 億 1,397 萬美元，貿易逆差達 1,200 倍。</p> <p>五、 甚有業者為淡化中國製造形象，違反菸酒管理及標示相關法規，於啤酒產品正面包裝用大的篇幅版位標示外國知名品牌等字眼，或加入台灣地標及小吃元素，致使消費者忽略產品背面小字標示的原產地「中國」，嚴重影響其在購買時之知情權。</p> <p>六、 對中國製低價啤酒課徵反傾銷稅為防止傾銷有效手段，然依</p>

	<p>據課徵辦法第六條第一項及第二項規定，申請啟動反傾銷調查者須為具產業代表性者，其近一年生產量必須超過該產業支持及反對申請案之 50%，且占該產業總生產量 25%以上。據國庫署統計，112 年國產啤酒生產量為 2,68 萬 2 千 588 公石，亦即，本土釀啤酒業者中，台灣菸酒公司(112 年生產量 2,58 萬 9 千 249 公石)為唯一具資格申請啟動反傾銷調查。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、台灣菸酒公司為財政部旗下的國營事業，建議財政部應秉持其督導台灣菸酒公司之權責，盡速要求該公司針對中國製低價啤酒申請啟動反傾銷調查，以維護國內市場之競爭公平。</p> <p>二、考量反傾銷調查程序繁複且不夠即時，建請政府研擬其他具體行政措施，以減緩中國製啤酒以低價強佔台灣市場。</p> <p>三、為保障消費者購買啤酒時知情權，防止業者利用台灣及國際元素誤導消費者，建議將啤酒包裝上的原產地標示放大並置於明顯處。</p> <p>四、為扶植國內本土啤酒產業，建議成立跨部會平台，參酌本土業者之意見，除降低啤酒原物料關稅外，應依照政府政策推動的方向如淨零排碳、循環經濟等，制定適合本土啤酒產業發展之政策。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>財政部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、有關建議臺灣菸酒股份有限公司(下稱臺灣菸酒公司)提出反傾銷調查一節</p> <p>(一)為協助啤酒產業面對不公平貿易競爭，財政部已於 113 年 11 月 26 日上午邀集國庫署、關務署及臺灣菸酒公司研商是否由該公司申請對中國大陸產製進口啤酒課徵反傾銷稅。</p> <p>(二)臺灣菸酒公司刻規劃由「台灣釀酒商協會」名義提出反傾銷調查申請，因須由該協會洽各會員協商確認後始能提出申請，該公司將持續追蹤後續進度。</p> <p>(三)財政部如接獲申請案，將依平衡稅及反傾銷稅課徵實施辦法規定儘速審查，如有應補正事項將適時給予行政指導，並提交財政部關稅稅率審議小組審議是否進行反傾銷調查。如經決議進行調查，且經調查結果顯示進口貨物確有傾銷情事，並造成國內產業實質損害，即得核定對該進口貨物課徵反傾銷稅。</p>

- 二、有關建議將啤酒包裝上之原產地標示放大並置於明顯處，財政部將錄案作為日後修法參考。
- 三、制定適合本土啤酒產業發展之政策建議一節
- (一)調整啤酒原物料關稅稅率
- 啤酒原物料(麥芽、啤酒花)關稅稅率為7.5%至15%，財政部關務署將洽產業及目的事業主管機關審慎評估調整稅率事宜。
- (二)加強宣導國產啤酒，提升競爭力
- 1、面對來自中國大陸挑戰，為提升國產酒品衛生安全與品質，扶植業者穩健成長，財政部已訂定「優質認證酒類產業發展方案」，結合跨部會、地方政府及民間(協會)團體協力合作，並透過多元行銷、獎勵認證業者參與國內外展覽(售)、薦送認證酒品參加國際酒類評鑑競賽等方式，全力協助業者拓銷認證酒品，歡迎製酒業者加入財政部優質酒類認證制度行列，共同為提升優質認證酒類產業努力。
 - 2、明(114)年財政部辦理各項酒品宣導將著重啤酒類產品，俾提升國產啤酒競爭力。

「2024 行政院卓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>中華民國西藥代理商業同業公業 盛寶嘉理事長</p>
<p>案由</p>	<p>近期衛福部公告三項與全民健康福祉及產業息息相關的政策：癌症新藥暫時性支付專款作業流程(草案)，「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」部分條文修正草案，及「全民健康保險藥品價格調整作業辦法」。其政策對本會會員的經營發展有重大影響，本公會懇請商總為西藥產業請命，讓立意良善的政策，不要因為配套措施不佳，而無法達到政策目標。</p>
<p>說明</p>	<p>為達到賴總統的健康台灣中降低癌症死亡率達 1/3 的政策目標，衛福部宣布將成立百億癌藥基金，政策立意良善，然仍須有完整且可執行的配套措施，公會提出七點建議，供行政院參考。</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、 建議針對給付規範與國際臨床標準有差異者，可透過本癌症新藥暫時支付政策加速癌症病患可以獲得國際級之治療，達成國際接軌的目標。 二、 由於本癌症新藥暫時支付政策之財源主要是來自公務預算，非屬健保總額預算，為加速病患加速與國際接軌，建議相關審議不須經過健保共同擬定會議。且應設立此癌症新藥暫時支付之監理委員會，產業代表及病友團體代表人數需達三分之一。 三、 為鼓勵廠商參與此一新政策，癌症新藥暫時性支付專款的風險應該由健保署與廠商共同承擔，且呼應賴總統之政見應以實際需求為考量，逐年增列此一基金預算。 四、 根據本次執行方針提及，進入癌症新藥暫時性支付專款之藥物提供者，應提出「暫時性支付藥品再評估計畫書」，為使相關計畫書之可執行性以及相關細節充分與專家溝通，建議應邀請藥物提供者列席參與該案件之專家審查會議，以確保該計畫書之可執行性以及加速審查流程。 五、 健保署應與廠商分享癌症新藥暫時性支付專款的財務及療效資料，以達到可預期性以及風險控管的目標。

	<p>六、 作業流程中之第玖項第三點中載明，廠商於接獲健保署付款通知後，於 15 個日曆天內支付應償還金額予健保署，可能導致廠商之內控流程無法滿足本要求，亦與現行常規付款時程迥異。</p> <p>七、 建議給付病人群與現最新指引相對應之實證等級，也應考量療效以及安全性之分類(Preferred/recommended)。</p>
<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>本公會支持政府推動藥價政策改革以提供民眾更好的用藥選擇，保障產業合理的發展。針對近期健保署提出的「全民健康保險藥品價格調整作業辦法」部分條文修正草案，及全民健康保險藥品價格調整作業辦法」。本公會提出建議，供行政院參考。</p> <p>一、 為使得整體的藥價調整是可以預期，公會支持 DET 持續進行。</p> <p>二、 本公會支持政府扶植國內學名藥產業，但政府應透過賦稅優惠，輔導拓展海外市場，以增加台灣製造學名藥的市場競爭力；不應使用健保的資源，尤其目前健保的保費收入有七成是來自雇主兩成是來自被保險人，政府僅負擔一成的保費。再者，整體藥品的發展生命週期，依照目前國際通則，皆為不高於原廠藥品之價格，主要的醫療政策方針皆是鼓勵學名藥的取代提高學名藥的市場佔有率。目前學名藥鼓勵政策背離 WTO 的公平貿易原則，台美簽訂 GRP，所有新的政策皆應考慮符合現今國際的法規趨勢。</p> <p>三、 另第二大類藥品之第 2 年至第 5 年引入十國藥價最低調降藥價機制，係屬我國首次導入的調降藥價方法，與此次衛生福利部預告之全民健康保險藥品價格調查作業辦法部分條文修正草案中的第三大類藥品首次引進十國藥價最低價調整藥價機制雷同，但是第二大類藥品之第 2 年至第 5 年引入十國藥價機制，確沒有仿照第三大類藥品引入十國藥價最低價調降藥價機制，給予調劑幅度緩衝及引用時間緩衝的良好措施，所以，建議第二大類藥品之第 2 年至第 5 年引入十國藥價機制應比照預告版本中，第三大類藥品之兩項緩衝，以利西藥產業因應及生存，並可避免缺藥事件重演。</p> <p>四、 台灣獨特的藥價差問題，透過提高藥價並無法解決台灣未來可能的缺藥問題，反而使藥價差更趨嚴峻，進而導致創新新藥的稀缺。</p> <p>五、 建議若要實施參考十國應該要有日出條款：凡是此次有牽涉到參考十國的變動皆應在本辦法修訂三年後實施，當重大政</p>

	<p>策改變時皆應有日出條款，目的是為了讓產業發產用續，財務估算有可預期性。</p> <p>六、量眾多健保改革議題持續進行當中，建議商總可力促衛生福利部督促健保署應與中華民國西藥代理商業同業公會共同組成工作階層組織以利產業聲音導入相關藥價改革作業。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>衛福部(健保署)</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、本案持續辦理，預計 114 年第 1 季達成。</p> <p>二、為加速癌症新藥收載接軌國際，113 年全年健保生效新給付之癌症新藥共 9 項，擴增給付共 18 項，推估申報藥費約 115 億元，受惠人數超過 1 萬 2 千人。</p> <p>三、癌症新藥暫時性支付專款作業流程草案：</p> <p>(一)114 年先由公務預算 50 億元，挹注全民健康保險基金，於總額外指定用於「癌症新藥暫時性支付專款」，暫時收載因總額預算限制尚未收載之具實證之癌症新藥或新適應症藥品，或領有許可證成本效益或財務影響不明確之癌症新藥。</p> <p>(二)衛福部健保署已於 113 年 11 月 18 日邀集醫藥界、藥業、病友團體等召開溝通會議，會中討論專款適用藥品條件、廠商送件注意事項、病友參與、專款財務管理及資訊公開等，並請與會者於 113 年 12 月 2 日前提出意見，刻正綜整各界意見研擬修正專款作業流程中，期於 113 年底對外公佈。</p> <p>四、「全民健康保險藥物給付項目及支付標準」及「全民健康保險藥品價格調整作業辦法」部分條文修正草案：預告前已與外界溝通說明超過 20 場次，衛福部已於 113 年 11 月 20 日依行政程序法規定辦理預告 60 日蒐集公眾意見，歡迎公會於預告期間提供相關意見，各界意見將納入整體考量，後續再與各界溝通。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十三案)

提案單位 暨提案人	中華民國廚具櫥櫃商業同業公會全國聯合會 賴文炳理事長
案 由	政府部門要有窗口協助廚具櫥櫃產業升級，輔導技術士證照考試制度。
說 明	目前政府較重視職能基準，由工研院負責，內政部管轄。惟關於廚具櫥櫃產業升級、輔導技術士證照考試制度等規劃或配套措施，則可透過如中華民國全國商業總會等公協會，投入協助相關事宜。
建 議	能提升產業專業度，晉升為國家級的技術士證照認證。
主辦單位	勞動部(勞動力發展署)、經濟部
辦理情形	<p>【勞動部-勞動力發展署職能組】</p> <p>有關建議「能提升產業專業度，晉升為國家級的技術士證照認證」一節：</p> <p>一、本部將配合目的事業主管機關對於產業人才能力鑑定的需要，辦理後續職類開發作業。</p> <p>二、依產創條例第 18 條規定，能力鑑定證明應由該產業之中央目的事業主管機關依產業需求辦理之。至產業能力鑑定方式包含考選部辦理專技人員考試、部會自(委)辦及勞動部辦理技能檢定及民間單位自行核發等 4 種模式。</p> <p>三、未來「廚具櫥櫃」之目的事業主管機關經評估認為有開辦需求時，可依「技術士技能檢定新職類開發或職類調整評估諮詢作業要點」向本部申請技能檢定新職類開發，本部將配合辦理後續職類開發作業。</p> <p>【經濟部】</p> <p>一、有關廚具櫥櫃公會提出輔導技術士證照考試制度，開發技能檢定新職類等規劃，本部將予以協助辦理。</p> <p>二、本案會後已與賴理事長聯繫，賴理事長表示其將卸任，俟新理事長上任後將再接洽並提供協助。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十四案)

提案單位 暨提案人	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
案 由	關於遊覽車掛黃牌車種營運交通車業務，建請配套獎勵予以副大眾運輸資格。
說 明	一、 遊覽車現行營業區分為旅遊業務及交通車業務兩大類型。 二、 交通車業務屬性與公車營運模式近似，可分攤一般公共運輸無法服務之地區，並提供公車因不符成本效益而不申請路線之大眾運輸服務。 三、 我國旅遊市場面臨少子化等因素衝擊，遊覽車市場嚴重萎縮，導致車輛市場過剩削價競爭、公司倒閉潮等問題，政府應配套獎勵遊覽車營業分類，讓黃牌車輛投入副大眾運輸營運。 四、 目前客運公車業者紛紛退出路線經營，造成民眾搭乘大眾運輸不便，學童上下課、通勤族等花 1.5 倍時間轉乘痛苦。讓遊覽車交通車進入副大眾運輸，可補足客運不續營路線行駛之服務量能。 五、 交通車業務平時以市區路線居多，駕駛人對旅遊長途路線，山區道路較不熟悉，如能分流營運，讓交通車業務車輛減輕負擔，提升安全管理，實為良策。
建 議	建議讓遊覽車經營交通車業務之部份車輛，以獎勵等形式，予以副大眾運輸資格。俾利創造安全良好之行車營運環境，同時協助公車運能不足等困境，讓通勤學子及上班族群有車搭乘、平安回家。
主辦單位	交通部(公路局)
辦理情形	同意針對黃牌專辦交通車予以配套獎勵之建議，將儘速邀集遊覽車全聯會及相關單位討論研議，說明如下： 一、 研議針對黃牌專辦交通車提供相關獎勵措施：考量協助支援客運路線服務之遊覽車及承攬交通車業務之專辦交通車(黃牌)，應可視同具有公共運輸性質，爰後續將邀集遊覽車全聯會針對

適用交通車態樣、配套獎勵措施內容及相關管理機制進行討論。

二、黃牌交通車納入副大眾運輸事宜，涉及發展大眾運輸條例之修正，政策影響層面廣泛，宜再審酌：依發展大眾運輸條例第2條第1項規定，該條例所稱大眾運輸，係指具有固定路(航)線、固定班(航)次、固定場站及固定費率，提供旅客運送服務之公共運輸。同條第2項並規定適用之大眾運輸事業(公路)為市區汽車客運業及公路汽車客運業；然而，遊覽車客運業專辦交通車業務以承辦機關、學校或其他團體之運輸接駁業務，其服務方式及服務對象與大眾運輸系統提供非特定對象且兼負基本民行需求之大眾運輸有別。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第十五案)

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 陳堯濱理事長
案由	由於近年來國際原物料價格急遽上漲，醫療器材製造成本及運輸費用不斷增加，造成健保給付特材之營運利潤大減，醫材業者面臨經營上之極大困難。
說明	一、 健保給付特材之營運利潤在納入健保時即已偏低，多年來未調整健保給付點值且醫療院所普遍以更低價格與業者議價。 二、 在上述情況下，業者對於目前原物料及運費上漲之情況實在無法因應。若醫材業者不堪長期虧損而停止營運供貨，只剩下劣質低成本之特材殘存於市，將造成健保品質與民眾健康極大之危害。
建議	對於多年來未經調整健保給付點值之特材項目，建請貴院與健保署商議，同意相關醫材業者進行給付點值調整申覆，並協調醫療院所應與醫材業者進行合理之價格商議，以維繫全民之重大福祉。
主辦單位	衛福部(健保署、醫事司)
辦理情形	一、本案不能達成，醫療機構之藥物採購，涉及各該機構之營運及服務考量，非醫政管理範疇。 二、依全民健康保險藥物給付項目及支付標準(以下稱藥物支付標準)第 54 條至第 61 條，建立公開、合理、透明之特殊材料支付點數調整制度，使更接近市場實際銷售價格。 (一)為避免特材價量調查後支付點數調整過低，不利廠商製造或引進新醫材，影響民眾使用權益，特材價量調查已設有停損機制。 (二)考量疫情及烏俄戰爭期間全球原物料成本上漲等因素，部分特材支付點數不敷成本，為避免影響新醫材納入健保，經檢視市場實際販售價格及健保支付點數後，112 年至 113 年計

調升 291 項特材，健保再增加財物預算約 2,466 萬點。

三、依藥物支付標準，倘因成本變動不敷成本，廠商得檢具佐證資料及具體說明提出調高支付點數之建議，經本部健保署提特材共同擬訂會議討論。

四、於 112 年至 113 年 11 月健保署受理調高因成本不敷之特材品項支付點數，經特材共同擬訂會議通過且已完成公告計 66 品項，包括心血管補片、人工肩關節系統、人工心肺套(ECMO)等，健保挹注支付點數約 9,260 萬點。

五、有關醫療機構擬使用醫療器材及藥物之採購，現行醫政管理法規並無相關規範，仍應回歸各機構營運成本考量。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十六案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國全國商業總會 辛宗人常務監事</p>
<p>案 由</p>	<p>建議交通部協調整合大眾運輸業者，讓年長者可單憑各縣市政府發放之敬老卡，即可購買含高鐵在內等大眾運輸之優惠票。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、凡中華民國國民年滿 65 歲，當地縣市政府會發放一張敬老卡，當外出搭乘大眾運輸時，即可享有敬老票的優待。然而，目前無法憑此張敬老卡購買高鐵優惠票，仍需要身分證驗證才有優惠。</p> <p>二、敬老卡之取得已包含年滿 65 歲等要件，倘持敬老卡購買高鐵票，仍需再次驗證身分證件，則「多此一舉」，造成年長者搭乘高鐵出行，使用敬老卡購票之不便。</p>
<p>建 議</p>	<p>建議交通部協調整合大眾運輸業者，讓年長者可單憑各縣市政府發放之敬老卡，即可購買含高鐵在內等大眾運輸之優惠票。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>交通部(鐵道局)</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、依「老人福利法」規定老人(年滿 65 歲)搭乘大眾運輸工具應予以半價優待；依「發展大眾運輸條例」優待票差額短收應編列預算補貼。</p> <p>二、台灣高鐵公司依規定提供法定優待票，差額短收係由全票交叉補貼，交通部依前一年度法定優待票執行情形，公告次一年度費率基準及法優票差額交叉補貼額度。爰要求該公司登錄旅客身分證字號備供查驗。</p> <p>三、查各地方政府自行規定敬老卡核發基準，其使用規則、適用範圍及補助上限皆不一致，其中年齡非均以 65 歲為門檻，部分包括年滿 55 歲之原住民及 65 歲以上持有外僑永久居留證之外國人。另因卡片可能無照片，大多未註記身分證字號及出生年月日，爰無法作為購買敬老優待票查驗證件。</p>

- 四、台灣高鐵公司為提供更便利之取票服務，已於 108 年 3 月 21 日起實施符合敬老、愛心票優惠資格之旅客，於高鐵車站售票窗口購、取票，經人工查驗完成註記作業，該旅客於次日起至次年年底(或證件有效期限內)，即可透過高鐵各購取票通路，包括窗口、各車站自動售票機、高鐵行動購票 T-Ex App 以及高鐵合作之便利商店，進行購取票作業無需再出示身分證件。
- 五、至於更進一步以具電子票證功能之敬老卡，利用縣市政府提供補助額度，購票或直接進閘門乘坐自由座一節，因高鐵票價高，目前僅接受具餘額不足自動加值之信用卡聯名電子票證，感應進閘搭乘自由座，一般電子票證(人工儲值之普通卡)尚有餘額不足需設儲值設備議題待解決。敬老卡電子票證為普通卡附加縣市政府補助額度，除前述問題，並有劃位需求、無法查驗身份等議題。鐵道局已責請台灣高鐵公司進行研議，以利後續推動。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第十七案)

提案單位 暨提案人	中華民國觀光旅館商業同業公會 卓倩慧秘書長
案 由	關於觀光旅館業電費調漲，建請政府體恤業者困境，惠予凍漲或將行業別代碼 551「短期住宿業」調整漲幅與行業別代碼 559「其他住宿服務業」7%漲幅相同。
說 明	<p>一、 觀光旅館業者歷經疫情衝擊、人力短缺、基本工資逐年調整，各項原物料成本節節攀升之際，電費又有第四波調幅。致疫情期間位居海嘯第一排之觀光旅館業者，疫後復甦緩慢，加以各項成本疊加高築，經營實為嚴峻。</p> <p>二、 依經營成本分析，食材成本與人事成本各占三成，其他成本(如水電瓦斯…等)三成，營利有限。又依觀光署之觀光旅館營運彙整表統計，2019年(疫情前)平均房價 3,756 元，總營業收入約 597 億元；2023年(疫後)平均房價 4,660 元，總營業收入約 595 億元，顯示出觀光旅館業屬逆成長。房價雖上漲約二成，但營收反而下降。究其原因，不外基本工資自 2017 年以來每年調升，從 21,009 元(時薪 133 元)至今已達 27,470 元(時薪 183 元)，而 2025 年又擬調高為 28,590 元(時薪 190 元)。電費之漲幅又近七成，通膨率已近 3%，吾等之經營困境不言而喻。</p> <p>三、 查電費調漲自 2022 年迄今已歷經三波調升，加上第四波之調漲，總調幅逾六成。復查本次調漲普遍讓業者無法接受的主因在於：經濟部針對行業別代碼 559「其他住宿服務業」調漲 7%，而代碼 551「短期住宿業」者則調漲 14%。此調幅既不合理亦失公允。建請政府重新考量，將 551 惠納電費凍漲之列，或比照 559 業別 7%調幅。方能服眾。</p>
建 議	關於觀光旅館業電費調漲，建請政府體恤業者困境，惠予凍漲或將行業別代碼 551「短期住宿業」調整漲幅與行業別代碼 559「其他住宿服務業」7%漲幅相同。

<p>主辦單位</p>	<p>交通部(觀光署)、經濟部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【交通部-觀光署】</p> <p>一、經營旅館業經查其成本主要含水電費、人事成本、租金等，以電價調整部分，大致上觀光旅館業每月電費約占總支出 4-5% (112 年平均每月約 145 萬元)，旅館業因量體規模差距較大約為 4-15%，致電價占比不同 (水費約未達 1%)。</p> <p>二、電費近年來已多次調漲電價，110 年迄今中型旅館業(工業用電)以上電費漲幅超過 6 成，故本次電價調漲將再次對旅館產生衝擊。</p> <p>三、因應本次電價調漲，交通部觀光署輔導旅館業工作如下：</p> <p>(一)取得國內外減碳、永續標章：觀光署甫於 113 年 9 月 24 日修正獎勵旅宿業品質提升補助要點，將持續輔導旅宿業者取得國內外永續、節能減碳等相關認(驗)證或標章，提高旅宿產品 VP 值，以減少因電價調漲之成本支出。</p> <p>(二)輔導汰換設備：鼓勵及協助業者申請經濟部每年提供 10 億元補助商業服務業汰換節能設備，觀光署將持續與經濟部商業發展署合作，加強辦理「旅宿業設備汰換及系統節能專案推廣說明會」，透過說明會讓旅宿業者瞭解方案內容，更換節能設施設備，節省用電支出。</p> <p>四、考量花蓮受到地震、颱風等天災影響，經濟部針對花蓮旅宿業部分已由原本調漲 7% 改為凍漲。</p> <p>【經濟部】</p> <p>一、551「短期住宿業」依本次電價調整原則維持調漲 14%。</p> <p>二、本次電價調整係依審議會決議產業電價調漲 14% 之通案原則辦理，並依產業用電及銷售額衰退情形給予凍漲或減半調整，551「短期住宿業」銷售額及用電量均為正成長，依本次電價調整原則電價調漲 14%。</p> <p>三、經濟部將持續觀察民生物價與產業發展情形，於明(114)年 3 月電價審議會進行檢討。</p> <p>四、對於受電價調整影響之產業，經濟部透過汰換節能設備補助、</p>

	產業深度節能，包括節電診斷輔導、節能設備投資抵減及多元節電補助措施，協助產業節能以減少電費支出。
--	--

「2024 行政院卓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>中華民國生態專業技術服務商業同業公會 黃于玻理事長</p>
<p>案由</p>	<p>生態專業技術的參與，能幫各界加分，更能精準對應修護自然生態系的工作，積極提升對生物多樣性的保護、保育與復育工作。建請相關部會更積極並加速推動相關認證與產業發展。</p>
<p>說明</p>	<p>為呼應全球生物多樣性框架 (GBF)「30x30」共識——即在 2030 年以前保護全球 30%的陸域和水域物種多樣性，需要透過明確的政策和產業體系來照顧和恢復生態健康。而其中生態檢核到自然解方 (Nature-based Solutions, NbS)」，甚至是自然正成長 (或稱自然正向, Nature Positive) 等策略，生態專業技術的角色參與都是不可或缺的一環。有生態專業技術的參與，能精準對應修護自然生態系的工作，積極提升對生物多樣性的保護、保育與復育工作；更能協助推動各領域發展與國際的生物多樣性保護、生態系服務提升及永續指標或 ESG 加值等，帶動市場正向發展，為地球創造更優質的環境與未來。</p>
<p>建議</p>	<p>一、 建立生態專業認證：產業面對生態專業需求激增，亟需建立專業認證機制。農業部林業及自然保育署組織法第 2 條，明訂其業務職掌包含自然生態保育產業輔導、自然生態保育專業人員認證之政策規劃、執行及督導，已知現行正在研議生物調查人員(如鳥類、維管束植物等類群)。惟本公會更關心生態專業之業務認證及培力，包含生態檢核、ESG、NbS、TNFD 等，建請加速推動生態專業認證。另推動綠領人才以環境部為首，惟修復自然生態系的工作亦是綠領工作的一環，應整合環境部、農業部及海委會的資源，與產業界共同研商適宜的認證機制。</p> <p>二、 各部會應盤點轄屬自然資源與生態系服務</p> <p>1. 盤點各部會轄管自然資源：目前自然資源分屬於各部會管理轄區，自然碳匯要能有效發揮，有賴於管理權責機關認知轄管自然資源與生態系服務，其中自然資源包含生物非</p>

	<p>生物，並評估其生態系服務。</p> <p>2. 提出各部會保護、保育(含經營管理)與復育計畫：各部會管理之自然資源與生態系服務，需提出對應的保護、保育(含經營管理)與復育計畫，包含費用與人力規劃。</p> <p>3. 建置棲地分類架構與棲地圖資：自然資源盤點規劃基於空間分析與棲地辨識，從物種延伸至棲地保育，應積極推動「生態棲地空間分布圖資建置與管理，發展物種與棲地保育空間策略規劃工具，以利國內棲地與自然環境狀況之空間規劃、監管及保護。」(即民國 112 年 05 月 31 日農業部林業及自然保育署組織法之附帶決議，並承諾一年內辦理)。本項工作仰賴農業部林保署與內政部國土管理署合作推動。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>農業部、環境部、內政部（公園署）</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【農業部】</p> <p>一、 生態環境永續為國家發展的核心，本部也以自然生態環境之維護作為主要重要政策，包含自 107 年推動的「國土生態保育綠色網絡（國土生態綠網）」、「瀕危物種保育行動計畫」、111 年推動的「瀕危物種及重要棲地生態服務給付推動方案（生態服務給付）」等，多面向且長期發展我國生態保育工作，針對公會所提之生態專業認證與資料盤點等建議，本部表示支持並會積極推動。</p> <p>二、 有關「生態調查專業人員」部分，本部林業保育署與生物多樣性研究所已進行「陸域生態調查專業人員職能建構與規劃」，並依各生態類群召開專家座談會議，陸續研擬各類群的認證方式包括鳥類、維管束植物、兩棲爬蟲類、大小型哺乳類及其他重要分類群等，目前已完成陸域生態調查專業人員職能基準，以及鳥類類群之認證草案。預計於 114 年完成「陸域生態調查人員專業人員認證要點」草案制定，包含認證學(術)科項目及方法，並辦理人員培訓及試辦，逐步完成專業認證機制，以支持生態相關產業推動與人才培育。</p> <p>三、 本部 107 年起開始推動「國土生態保育綠色網絡建置計畫」，透過跨機關協力與各界專家共同討論，盤整歷年生態調查、棲地狀況、地景資訊及各地關注議題等資訊，已完成生態資源資料盤點與生態保育優先區域指認，並針對瀕臨絕種野生動物，依急迫性、優先性分類，擇定 23 種受脅物種擬定客觀</p>

確實之保育計畫(目前已完成 22 種),以達成避免物種喪失,進而恢復重要生物族群的目標。為逐步細緻化綠網空間規劃與生態棲地資訊,本部林業保育署亦已規劃參考「IUCN 全球生態系分類系統」,邀請相關機關(單位)與專家學者共同討論,研訂我國陸域生態系分類,並對接相關空間圖資,以發展我國生態棲地分布區位資料,預計於 114 年度提出我國陸域生態系分類架構、指認其空間區位,並跨機關研商後續圖資對接與更新機制。

【環境部】

環境部國家環境研究院目前依據環境教育法授權訂定之環境教育人員認證及管理辦法,辦理環境教育人員認證,專業領域包括學校及社會環境教育、氣候變遷、災害防救、自然保育、公害防治、環境及資源管理、文化保存、社區參與等 8 大領域,其中自然保育領域已涵蓋自然生態保育。未來如農業部依林業及自然保育署組織法第 2 條規劃自然生態保育專業人員認證政策,可向環境部國家環境研究院諮詢,該院樂意提供經驗協助。

【內政部-公園署】

- 一、內政部(國家公園署)業依行政院公共工程委員會「公共工程生態檢核注意事項」第 5 點規定,113 年 10 月 23 日訂定「內政部國家公園署所屬機關辦理公共工程生態檢核執行作業原則」,做為所屬機關辦理工程案件之依據,確保工程施作時,同時維護棲地生物多樣性;另透過整體性、系統性規劃研擬適合我國保育之 ESG 之操作策略,探討推廣企業認養及多元社會參與模式。未來將持續蒐集分析國內外相關推動國家公園、濕地、海岸生態保育、經營管理及觀光旅遊等結合 ESG 永續管理資料,持續推動公私協力媒合機制。
- 二、內政部(國家公園署)掌理 9 座國家公園、1 座國家自然公園、59 處國家重要濕地及海岸地區,長期針對轄區內動植物自然資源、人文資源以及棲地生態系進行調查研究與監測,同時進行生態系服務評估與經營管理效能評量。
 1. 面臨氣候變遷影響加遽,藉由國家公園碳管理計畫、濕地碳匯研究、國家公園氣候變遷風險評估與調適規劃案,掌握園區自然碳匯及碳排放,建立碳收支帳,逐步建立我國

本土濕地碳匯係數，以充實國家溫室氣體排放清冊，奠基在以自然為本(Nbs)的前提下，建構氣候變遷淨零路徑與調適方針。

2. 訂定各國家(自然)公園經營管理計畫、重要濕地保育利用計畫，提出個別的資源特色、經營管理目標、分區管理及人力規劃，並訂有「國家公園中長程計畫」作為上位指引與分年經費規劃。

3. 長期建置國家公園生物多樣性資料庫及濕地資料庫，結合園區圖資，建置相關資源調查研究之物種分布，以作為棲地保育空間管理之參考。

三、 有關生態專業認證及綠領人才部分，內政部(國家公園署)尊重並配合農業部及環境部相關政策推動。

「2024 行政院卓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	建請交通部茲就郵政法第 6 條第 1 項第 3 款第 2 目，於交寄時取消重量的規定，僅以價格作為認定標準。
說 明	交寄時能取消重量規定，僅以價格作為認定標準之理由： 一、 有鑑於對於郵政法第 4 條第 2 款的「信函」的認定，顯與社會大眾的認知落差很大，舉凡發票、收據、健檢報告、文件等，都難讓社會大眾認知此為「信函」，繼而委託非中華郵政公司以外業者（以下簡稱「其他業者」）遞送。又交寄時都已彌封，且近年來個資、隱私保護意識抬頭，其他業者無法拆封檢查，否則將違反個人資料保護法、刑法等法規。 二、 此外，雖訂有規定可透過資費及重量之外觀形式，予以排除「信函」，然誠如前述，對於「信函」的認定顯與社會大眾認知不同，重量以及郵資的規定也讓社會大眾難以理解、繼而交寄時與其他業者發生爭執，懇請能取消重量的規定，僅以價格作為認定標準，因郵政法規定的十三倍基礎郵資讓中華郵政公司較其他業者具有價格競爭力、吸引社會大眾交寄的意願，如此亦能達郵政專營的政策目標。 三、 綜上所述，法律的訂定與認定，仍應貼合社會大眾的認知，才能達到法律的目的，適度調整相關條文內容或條文的認定。
建 議	建請交通部茲就郵政法第 6 條第 1 項第 3 款第 2 目，於交寄時取消重量的規定，僅以價格作為認定標準。
主辦單位	交通部(中華郵政公司)
辦理情形	一、 為確保民眾之基本用郵需求與普及服務之提供，世界各國針對指定業者負擔普及服務所需成本之彌補措施之一，係授與該業者部分郵政專營權。郵政專營權旨為保障郵政普及服務之提供，其營收係做為中華郵政股份有限公司配合政府政策落實「普及服務」，持續提供偏遠地區郵政服務之所需費用。

- 二、依現行郵政法第6條第1項第3款第2目規定，私人(民眾)所寄信函專營範圍為「單件重量500公克以下或單件資費不逾13倍基礎郵資(目前為新臺幣104元)者」，此界定標準係於107年12月5日修法時參考世界各國郵政專營權範圍，兼考量我國郵政業務經營實況及民眾遞送需求所訂。
- 三、又倘取消重量相關規定，僅以價格作為專營權範圍界定標準，因民營業者與客戶間具體收費金額或事後折讓等於實務面難以查證，恐無法有效監理，例如業者可能公告信函定價超過專營權範圍，卻另以季度折扣、大宗優惠等名目給予客戶減價，實際上單件資費低於新臺幣104元，仍係以低價搶攬專營郵件市場，則取消專營權重量限制形同變相開放專營權，將肇致中華郵政股份有限公司郵務業務嚴重虧損，恐不堪負荷普及化義務成本，進而影響民眾通信權益。
- 四、為利社會大眾明確「信函」之定義，交通部將請中華郵政股份有限公司製作常見信函態樣表，並運用既有營業廳所、電子看板、網站、ATM 等各種宣導管道向民眾進行宣導，同時舉辦教育訓練邀集民營業者及大宗客戶參加，以加強民營業者及大宗客戶對專營權信函態樣之認知。
- 五、此外，交通部亦可檢討違反郵政法第6條之裁量權，研議調整罰鍰量罰基準，讓民營業者不必為過久之違法行為而累加受罰，及避免民營業者因逐次累加之罰鍰導致負擔過大。

「2024 行政院卓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	中華民國再生能源商業同業公會 胡惠森理事長
案 由	中央與地方應整合再生能源申設行政程序，簡化申辦流程以加速綠能政策目標之達成。
說 明	<p>一、 賴總統近期曾表示：「中央將協助地方政府徹底杜絕犯罪的根源，進一步檢討行政流程和審核機制，避免不法人士藉機上下其手。」載明中央與地方應整合再生能源申設行政程序之重要性。</p> <p>二、 受限於行政程序冗長而導致申設時程過久之情況如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 一地多用案例。例如，目前農電共生案件，有的縣市需要先提出不同經營年份之經營事實佐證資料，造成光電申辦過程拖延，曠日廢時。 2. 地方政府同意函之審查標準。例如，電業籌設申請須取得地方政府同意函並函轉經濟部能源署，然各縣市政府的標準不一致且不明確。 3. 地方說明會之辦理原則。例如，關於各縣市政府對於地方說明會辦理之原則，其所需知會之單位或人員、辦理說明會次數及時機，以及所需提出的佐證資料類型等要求不一致。
建 議	<p>一、 建議由行政院先將符合進行農電共生土地一次性公告，讓地方政府及業者明確得知可供進行設置光電之土地。若如此，則一地多用案件，及無須先取得農業經營事實即可同步申辦電業籌設流程，未來案件營運後，以實際查核確實有無農業經營事實，來提升整體申辦效率。</p> <p>二、 詳訂地方政府同意函之審查標準及審核時程規範，以統一審查辦法及制度化規範地方政府合理之審件時間。</p> <p>三、 明訂地方說明會之辦理原則，以標準化地方說明會之合理規範，讓業者可依循辦理。</p>

<p>主辦單位</p>	<p>經濟部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、經濟部刻正針對地方審查標準及廠商辦理地方說明會等事項建立一致規範，至於農電共生目前農業部進行農電試驗中，持續評估。</p> <p>二、為精進農漁業與光電經營結合之審查程序，行政院林明昕政務委員已於113年10月7日、10月24日召開跨部會研商會議，已裁示請農業部盤點整體農業容許審查項目，並將相關審查規範明確化，待評估確認後續修正方向後，再邀請經濟部研商討論。</p> <p>三、為明確地方同意函審查事項，經濟部已於113年9月20日、10月14日邀集地方政府、產業界召開利害關係人會議，並達成共識，刻正修正電業登記規則第3條之應備書圖審查事項，並納入地方說明會為必要審查要件。</p> <p>四、有關地方說明會辦理規範，經濟部已於113年10月14日利害關係人會議達成共識，刻正修正電業登記規則：</p> <p>(一)增加場次：新增電業籌設階段之地方說明會辦理場次。</p> <p>(二)辦理地點：於升壓站和光電模組鋪設最多村里須召開。</p> <p>(三)周知對象：新增周知對象涵蓋民意代表(議員、立委)，且如涉國有地案件亦須副知國產署和地方農業單位，請其代為轉知既有承租戶共同出席地方說明會。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國驗證商業同業公會 黃建岡理事長
案 由	我國因應永續環境之變化及國際重視之程度，永續報告書編製宣導及永續報告書確信或保證之推廣。
說 明	櫃買中心規定，2025 年起全體上市櫃公司皆需於該年度八月底前編制並申報永續報告書，並已取得第三方確信或保證，中華民國全國商業總會協助 1,800 家上市櫃公司進行報告之編製及申報。惟相關認證在少數的外商手上，費用非常高昂，此次我國有自己國營的認證機構及中華民國驗證商業同業公會都可以進行相關的確信或保證。
建 議	建請行政院委託中華民國全國商業總會： <ol style="list-style-type: none"> 1. 進行相關國際認可準則如 AA1000 之宣導。 2. 確信或保證之業務推廣。 3. 永續報告書編製及申報之宣導。 以期望達到我國永續報告書與世界接軌，同時符合國內及國際上之永續發展提高資訊之可靠度作為落實公司治理永續發展維護社會公益及促進經濟發展之永續目標。
主辦單位	金融監督管理委員會、環境部
辦理情形	<p>【金管會】</p> <p>一、 證交所及櫃買中心持續宣導永續報告書及確信規範：鑒於國內未來永續資訊將接軌 IFRS 永續揭露準則，金管會將持續關注國際確信規範趨勢及蒐集外界意見，適時研議調整，並督導證交所及櫃買中心持續加強宣導永續報告書的編製與現行確信規範。</p> <p>二、 依據現行永續報告書規定，目前上市櫃公司屬於強制確信之內容為食品工業、餐飲收入占營業收入 50%以上者、化學工業及金融保險業之永續指標，及溫室氣體範疇一及二。永續</p>

指標應由會計師依據確信準則 3000 號辦理，溫室氣體應由經證交所及櫃買中心認可之確信機構，依據確信準則 3410 號或 ISO 14064-3 辦理，而其餘永續報告書內容未強制確信，屬自願確信，則不限驗證機構及準則(如 AA1000)。

三、依據證交所及櫃買中心統計，上市櫃公司截至 113 年 10 月 31 日，已申報 112 年度永續報告書之家數計有 1,037 家，其中有取得確信家數為 620 家，在取得確信家數中，取得會計師出具意見書計有 290 家(占比 47%)，另其他取得第三方認證者(AA1000 或其他標準)計有 330 家(占比 53%)。目前均依規劃順利執行，經評估尚無委託相關單位進行宣導推廣之規劃。

【環境部】

一、環境部與金管會已組成跨部會合作任務小組，如遇有相關問題，將由金管會或環境部啟動平臺小組會議，就現階段 ESG 環境面向問題進行討論。

二、環境部於 113 年 11 月 13 日邀請金管會、工程會及水利署就上市櫃公司 ESG 永續報告書中水資源揭露標準進行研商。

「2024 行政院卓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	中華民國建築經理商業同業公會 鄭重理事長
案 由	陳請重視不動產交易安全與建築經理業健全化問題。
說 明	<p>一、政府在民國七十五年頒布建築經理公司管理辦法創立輔助不動產交易安全第三方機制的建築經理業。</p> <p>二、由於未具法源導致前管理辦法於九十二年因行政程序法施行而遭廢止，經營亂象叢生結果，也使得公正第三方機制面臨瓦解，不利不動產交易安全制度建立。</p> <p>三、現今不動產預售屋與成屋交易履約擔保機制的管理以及執行續建，都還是以建築經理業為主要角色，其功能也愈來愈受到社會重視，內政部在近四年間也完成了三份相關的研究報告，都認知到法制管理對一個特定行業健全發展的重要。</p> <p>四、不動產經營環境健全之塑造有賴整體相關行業健全，目前不動產主要行業如不動產經紀業、工程技術顧問業、信託業、營造業、租賃業等，均已完成法制化管理，定位在公正第三人擔負交易安全的建築經理業卻反其道而行，成為建構整體不動產健全經營環境上的隱憂。</p> <p>五、為了讓建經功能邁向正軌，112年11月9日立法院修正住宅法，通過陳玉珍委員等之附帶決議，要求內政部應儘速研議在住宅法中增訂相關條文，合法化建築經理業辦理住宅興建工程管理、履約擔保等相關業務與行業管理，以促進住宅交易市場安全。</p>
建 議	為健全建經功能召開的公聽會、相關研究案都已完成，立法院也通過住宅法修正案的附帶決議，但一年來本案並無進度，陳請院長重視不動產交易安全與建築經理業健全化問題，要求內政部儘速完成住宅法修正，給予建築經理業管理法源。
主辦單位	內政部（國土署）

辦理情形

- 一、行政院於 74 年核定輔導設立建築經理公司准予試辦，試辦期間由銀行投資辦理，並於民國 75 年發布「建築經理公司管理辦法」；嗣後「行政程序法」於 90 年 1 月 1 日公布施行，依該法第 174 條之 1 規定，該辦法自 92 年 1 月 1 日起失其法律效力。
- 二、內政部於 92 年至 96 年間多次召開「建築經理業管理條例」(草案)研商會議，因中華民國建築開發商業同業公會、不動產仲介經紀商業公會、建築師公會、工程顧問商業同業公會、律師公會等，對本條例(草案)之立法必要性及條文內容仍有紛歧，故吳澤成前政務委員指示：本案既經行政院審查，結論為「有無再制定本條例草案之必要，似值斟酌」，且相關公會亦持反對意見，原則上仍宜依行政院審查結論「……目前之法令規定是否已屬完備，如依現行法令規定即可正常運作，則無就建築經理業之管理制定專法之必要。」
- 三、目前有關不動產交易已分別訂定包含 80 年「公平交易法」、83 年「消費者保護法」、84 年「公寓大廈管理條例」、88 年「不動產經紀管理條例」、89 年「不動產估價師法」、90 年「地政士法」、92 年「營造業法」及「預售屋買賣定型化契約應記載及不得記載事項」發布實施等，相關法令尚屬完備。
- 四、112 年行政院函送立法院第 10 屆第 8 會期第 8 次會議修正「住宅法」部分條文通過，其中陳玉珍委員提附帶決議，請內政部研議在「住宅法」中增訂相關條文，合法化建築經理業辦理住宅興建工程管理與履約擔保等相關業務。
- 五、依據上開附帶決議，本部國土署業於 113 年 3 月 6 日拜會旨揭公會陳宗靈副理事長及蕭明康秘書長，瞭解公會就立法之需求；於 113 年 9 月 16 日及 11 月 21 日由陳宗靈副理事長及蕭明康秘書長拜會本部進行研商討論，倘擬按民國 75 年「建築經理公司管理辦法」部分立法，實務上其他不動產相關公會恐有不同意見，故建議該公會聚焦於現行之履約擔保業務管理作為立法重點。
- 六、陳玉珍立法委員於 113 年 11 月 29 日召開「建築經理業公會建議研擬建築經理業管理條例草案」研商會議，決議：「請國土管理署於 114 年 2 月底前，針對『在住宅法中增訂相關條

文』一案提出具體條文及實際內容，提供下會期進行修法之依據。」

七、已請中華民國建築經理業商業同業公會提供成屋及預售屋之履約擔保業務執行內容相關資料，以及「住宅法」修法建議文字，後續將儘速邀集相關單位開會研商，以利凝聚共識。

「2024 行政院卓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	中華民國機車商業同業公會全國聯合會 林弘儒榮譽理事長
案 由	機車貨物稅應降低或減徵期延長。
說 明	<p>一、 機車為民生必需品，弱勢家庭的交通工具。</p> <p>二、 民國 79 年修正後機車貨物稅公布為 17%，沿用至今。</p> <p>三、 關稅、驗車費、貨物稅，導致車價攀升，降低汰換意願。</p> <p>四、 機車產業目前正處於中央及地方共同推動升級轉型階段。</p> <p>五、 機車減徵貨物稅每輛 4,000 元將於 115 年 1 月 7 日到期。</p>
建 議	<p>一、 降低徵收機車貨物稅。</p> <p>二、 延長機車減徵貨物稅。</p>
主辦單位	財政部
辦理情形	<p>一、建議調降機車貨物稅稅率一節</p> <p>(一)我國對機車課徵貨物稅始於民國 57 年，係為支應國防及國民教育所需經費，非為抑制奢侈性消費，且其具減少使用道路所造成壅塞成本及使用能源所造成污染成本之效果，目前與時俱進已轉型為改變消費行為之租稅工具。</p> <p>(二)配合國家 2050 淨零排放政策目標，及為減輕民眾負擔，現行電動機車免徵貨物稅，並推動中古機車汰舊換新減徵貨物稅措施，依據 109 年至 112 年燃油機車貨物稅相關統計，國人主要購置汽缸排氣量 150 立方公分以下(占比 84.77%)機車，依貨物稅條例第 12 條之 5 規定減徵貨物稅 4,000 元後，燃油機車貨物稅有效稅率由 17%降至 7.57%，有效減輕換車者租稅負擔，同時可鼓勵民眾購買免徵貨物稅之電動機車。</p> <p>二、建議延長中古機車汰舊換新減徵退還貨物稅措施一節</p> <p>中古機車汰舊換新減徵貨物稅措施將於 115 年 1 月 7 日屆期，屆期前應由主管機關(經濟部)依財政紀律法(下稱財紀法)第 6 條及納稅者權利保護法(下稱納保法)第 6 條規定審慎評估</p>

	廣續提供租稅優惠之必要性、可行性及有效性，財政部將配合產業、環境及交通政策研議修正貨物稅條例事宜。
--	---

「2024 行政院卓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	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
案 由	針對 113 年 10 月 1 日起貨櫃車須進地磅一事，建請暫緩實施。
說 明	貨櫃運輸屬於國際貿易的重要環節。肥料、泥炭土及相關農用資材的進口皆仰賴貨櫃裝櫃運輸，國外裝櫃陸上運輸及海運公司的運載作業國際上有一定的作業相容性，我國不能例外訂定較嚴苛之規定，否則將額外增加成本，屆時勢必要轉嫁給農民。
建 議	建請交通部高速公路局針對 113 年 10 月 1 日起貨櫃車須進地磅一事暫緩實施。
主辦單位	交通部(高公局)
辦理情形	<p>一、早年高速公路採人工收費年代，地磅站緊鄰收費站，考量聯結車拖運海運貨櫃為標準櫃，為避免貨櫃車進站過磅排隊停等影響後方車輛通過收費站，故同意毋須過磅。後採計程電子收費取消收費站後，經 106 年 6 月 21 日邀集貨櫃公會、公安局等單位協商，同意先維持貨櫃車毋須過磅規定，惟仍須配合現場員警指揮過磅。</p> <p>二、高公局自 108 年迄今已有 10 處建置啟用動態地磅系統，依偵測資料統計分析，貨櫃車超載逾 10% 者佔 10%，顯見貨櫃車仍有一定比例超載。考量聯結車車身重量、重心較高，如車輛超載將嚴重影響車輛之煞車力，對於行車安全產生極大影響，且事故排除時間往往超過 1 小時以上，對路面、橋梁及行車安全與順暢等具一定影響，故有必要對貨櫃車強化管理，以降低貨櫃車超載及提升行車安全。</p> <p>三、高公局 113 年 3 月 27 日邀集貨櫃公會、航港局、臺灣港務股份有限公司、公路局、財政部關務署、警政署、公安局等單位研商，與會代表均同意貨櫃車行經動態地磅系統時，明顯超載未於資訊可變標誌顯示車號之貨櫃車應依規定進站過磅。</p>

- 四、高公局 113 年 10 月 1 日起貨櫃車行經高速公路已啟用動態地磅系統之地磅站時，須配合動態地磅之標誌、標線、號誌指示過磅。系統判斷超載係以車牌辨識系統辨識出貨櫃車車頭之車號，再依車號對應公路局車籍資料，取得該車之核定總連結重量，並將偵測之車重與核定之總連結重量比對。
- 五、道路交通安全規則未修改車輛核重相關規定。另超載未逾 10% 部分，仍依「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條規定，得對其施以勸導，免予舉發。
- 六、為利貨櫃車駕駛熟悉過磅相關規定及降低衝擊，初期動態地磅篩選超載逾 20% 之貨櫃車方須進入地磅站過磅。另原訂前 3 個月為宣導教育期，期間貨櫃車超載、逃磅等資料將函送公路局、航港局及公會參考，以強化源頭管制及公司管理。
- 七、航港局於 105 年配合 SOLAS(海上人命安全)公約規定推動貨櫃驗證總重機制，規範航運業者須依商港港務管理規則第 3 條第 4 款規定於到港 5 小時前完成申報，該局以申報資料為基礎，於 110 年 4 月開發「單一貨櫃查詢服務」APP 供業者或司機查詢櫃重，並預計 114 年 1 月實施「港區進口超重櫃篩選警示系統」，落實超重櫃管理以利源頭管制。
- 八、交通部 113 年 11 月 22 日召開「貨櫃公會及關心委員到部與部長座談國道貨櫃車動態過磅執行事宜」會議，考量交通部航港局「港區進口超重櫃篩選警示系統」於 114 年 1 月始實施，並將視執行成果及業者反應滾動檢討警示系統運作機制，以達成港區源頭管理目的，故預計宣導教育期延長至 114 年 12 月 31 日，在此期間，相關單位(業者)應落實貨物源頭管制及引進適當板架載運物品。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十五案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國移民商業同業公會 王權宏名譽理事長暨監事召集人</p>
<p>案 由</p>	<p>一、 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。 二、 增訂中華民國全國商業總會或全國工業總會為推薦單位。</p>
<p>說 明</p>	<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。 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。 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>
<p>建 議</p>	<p>建議修訂國籍法 一、 「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。 二、 增訂中華民國全國商業及工業總會為推薦單位。 三、 惟高級專業人才仍需由中央目的事業主管機關及中華民國全國商業總會或全國工業總會推薦，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>主辦單位</p>	<p>內政部（戶政司）、外交部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【內政部-戶政司】</p> <p>一、「國籍法」採取國籍單一制度為原則，例外擁有雙重國籍：</p> <p>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。考量我國地狹人稠、資源有限及國家忠誠等問題，倘開放永居滿 5 年之外國人歸化國籍即可免提喪失原有國籍證明，恐對我國財政、社福負擔及國家安全造成重大影響。但是，為延攬我國所需之高級專業人才，或為感謝對我國有重大貢獻之殊勳人士，渠等歸化我國國籍，無須提出喪失原有國籍證明，是類可例外擁有雙重國籍之情形，即是依國家需要所訂定之歸化制度。</p> <p>二、歸化國籍涉及高度國家利益，宜由政府機關推薦：</p> <p>考量國籍政策及歸化制度涉及高度國家利益，性質特殊，爰外國人申請歸化，應由政府機關推薦為宜，不宜由民間團體為之。此外，外國永久居留者欲以高級專業人才身分申請歸化，依現行規定，是類人士業經中央目的事業主管機關推薦，其推薦理由應已充足，實務運作亦屬順暢。</p> <p>【外交部】</p> <p>一、經檢視本提案之主要訴求為修正國籍法第 5 條「高級專業人才推薦單位」及第 9 條「歸化我國國籍者自取得歸化許可後，一年內提出喪失原屬國國籍之證明」，惟查國籍法主政機關係內政部，爰本部就修法之提案尊重內政部決定。惟該案說明一稱「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。」容有誤會。</p> <p>二、查國籍法第 9 條第 2 款規定「屆期未提出者，除經外交部查證因原屬國法律或行政程序限制屬實，致使不能於期限內提出喪失國籍證明者，得申請展延時限外，應撤銷其歸化許可。」又本部僅協助內政部於個案需要時，函查申請人原屬國法令</p>

	<p>是否確實導致其無法於一年期限內提出喪失原屬國國籍證明之情事，而非由本部作成是否同意展延時限之決定，說明理由或有誤解，併此敘明。</p>
--	--

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第二十六案)

提案單位 暨提案人	銓聯食品興業有限公司 張添福董事長
案 由	為活化農民勞動力、增加農民收入，建議放寬現行農保被保險人勞、農保重複加保之條件與時間限制。
說 明	四、 依現行法規，參加農保的農民，僅能利用農暇之餘參加勞保從事勞動工作，且存在勞、農保重複加保每年不超過 180 天的限制。 五、 目前我國農業工作已朝向自動化生產模式，農民一年四季都有空檔能參與其它性質之勞動生產。為活化農民勞動力、增加農民收入、改善農村生活，政府應給予其自由工作權，不應以喪失農保資格為條件，剝奪其工作權，惟參加勞保的勞工卻可以同一時間從事數個工作並在不同單位參加勞工保險，似有失公平。
建 議	建議放寬農保被保險人可同一時間參加勞、農保，且不應以每年不超過 180 天為限，僅需確有從事農業生產工作即可。
主辦單位	農業部、勞動部
辦理情形	<p>【農業部】</p> 一、 農民健康保險（下稱農保）係專屬農民的在職社會保險，且涉及老年農民福利津貼、農民退休儲金、農民職業災害保險等各項農民福利，農民健康保險條例規定農保被保險人以「農務工作」為主，農暇之餘的「非農務工作」為輔，尚屬合宜。 二、 按農保係以農為職業者之職域性社會保險，其加保者應具有「實際從事農業生產」及「以農維繫生計」之事實，此為行政院 91 年間指示，審查農保資格之二大基本原則。 三、 監察院針對農保及老年農民福利津貼業務於 101 年至 103 年間，分別提出 2 件糾正案及 3 件調查意見案，已指述農保係以農為職業者之職域性保險。另有其他主業者，縱有以農為

副業(副業農)，亦應加入其主業之職域性保險(如勞工保險、公教人員保險、軍人保險等)，而非加入農保。

四、鑒於農業生產具有季節性，農民有利用農暇之餘從事非農業勞務工作以貼補家用之需求，故農民健康保險條例容許農民「短暫」同時參加2種不同職域之社會保險，已屬相關社會保險法規中之特例。

五、農保被保險人農暇之餘可再參加勞保之日數倘再予調整，則其從事農業日數將低於非從事農業日數，此將悖離我國社會保險制度設計，亦有違農民健康保險條例立法意旨及監察院之審查意見。

【勞動部】

勞工保險為在職保險，目的在保障被保險人發生事故之經濟生活安全，爰課予雇主應為所僱勞工辦理加保之責任。基於農保之加保資格係農業部主管法規(農民健康保險條例、農暇之餘從事非農業勞務工作認定標準)，爰農民加勞保後所生影響農保資格問題，宜由農保主管機關農業部就業管法規予以通盤考量。

「2024 行政院卓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	中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會 郭子義理事長
案 由	為鼓勵汽車客運業配合政府電動大客車政策，請政府提供公路汽車客運業及市區汽車客運業電價優惠。
說 明	一、目前本會會員持續積極配合政府 2030 年電動大客車政策，汰換柴油大客車並購置電動大客車，雖有購車補助，但仍為龐大資本支出；然而，近兩年電費調漲，造成業者營運成本增加，卻未將汽車客運業列入電價優惠或補助業別中，業者略感灰心。 二、日前本會曾將業者意見反映主管機關亦請商業總會協助反應，卻未見正面答覆，更使得業者信心低落。
建 議	為鼓勵業者更積極配合政府推動電動大客車及淨零排碳之各項政策，敬請提供公路汽車客運業及市區汽車客運業電價優惠，以嘉惠貴我雙方之合作情誼。
主辦單位	交通部(高公局)、經濟部
辦理情形	<p>【交通部-公路局】</p> <p>台電公司已於 111 年 5 月 30 日實施「電動車充換電設施電價」，加大尖離峰電價差異，可供客運業者選用，減少電費負擔，另交通部除電費因素外，亦提供客運業者其他協助措施，說明如下：</p> <p>一、有關客運全聯會所述配合推廣公車全面電動化部分，交通部自 112 年起已調整電動大客車補助為每輛 370 萬元，與 111 年以前一般型計畫每輛補助 333.8 萬元相較為高，亦提供選配智慧駕駛系統每輛 150 萬元、環境部維運補助 160 萬元及新車型每輛 100~150 萬元等加碼補助，總計每輛最高補助金額可達 830 萬元，另為有益於客運業者電動大客車充電排程最佳化，預計 114 年度將「電動大客車智慧充電管理系統」納入補助項目，補助客運業者電動公車充電場站，每站以 75 萬元為上限，以協助客運業者降低電力契約容量需求；且交通部已於 112 年提</p>

高市區公車營運虧損補貼金額，協助改善客運業者經營環境，已充分提供客運業者購車支持。

- 二、另目前公路客運主要以燃油為行駛動力，其成本結構主要由燃油、人員與車輛等成本組成，電價調漲對於業者燃料項目成本影響幅度較小，惟客運全聯會曾評估電價調漲仍對整體 18 項成本影響達 10% 左右。為協助公路客運反映合理成本，交通部前於 112 年 5 月 17 日已核定調升「一般公路客運」準合理成本及準基本運價，並為避免增加民眾負擔，採政府補助票價差額方式補助業者，不調漲民眾票價；該部並再於 113 年 5 月 1 日核定調升「國道客運」合理成本及基本運價，並首次提供票差補貼，針對 TPASS 月票使用者，補貼全部漲幅，故乘客不受影響，至於非 TPASS 月票使用者，亦補貼漲幅三分之二，減輕業者營運壓力。
- 三、業者相關經營成本波動，可經由成本及運價定期檢討作業，適時反映，交通部也將輔導業者檢討修正，並視業者需求，提供必要之補貼。

【經濟部】

- 一、經濟部針對電動車已提供專用之電價方案供業者選擇，以降低電費負擔。
- 二、台電公司於 2021 年 5 月 1 日起實施「電動車充放電設施電價」之專用電價，以較低基本電費降低選用門檻，並搭配高尖離峰價差(尖峰每度 11.85 元、離峰每度 2.90 元)，以提供業者多樣化選擇，同時引導業者在離峰充電，降低電費支出。

「2024 行政院卓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	中華民國機車商業同業公會全國聯合會 張璿彬副理事長
案 由	機車行嚴重缺工，期盼能開放雇用外籍勞工。
說 明	台灣現今許多的產業，正在面臨嚴重的缺工問題，尤其以勞工階層屬性的工作更是嚴峻。目前機車產業正配合政府政令「產業升級轉型」中，如缺工問題再無有效的處理方案來改善，恐會成為產業轉型的絆腳石。
建 議	-建議開放機車行可聘僱外籍勞工(產學合作)- 一、產業方面-解決缺工的燃眉之急 二、學界方面-因招不到學生而面臨關閉 三、外交方面-良善的產學交流互動，為外交加分 營造三贏的局面
主辦單位	勞動部(勞動力發展署管理組)、經濟部
辦理情形	<p>【勞動部-勞動力發展署管理組】</p> 一、 開放機車維修業等服務業進用移工議題，除考量我國人力結構已改變趨勢外，還涉及中高齡者、婦女、二度就業特定對象、與原住民就業權益，及移工開放對於社會安定之影響，需持續社會溝通、審慎評估。 二、 服務業為國人就業重要行業，其中有6成就業人口為中高齡者、婦女、二度就業者。服務業缺工宜先提高薪資並優化勞動條件，以提高國人投入意願。業者可透過全國各地公立就業服務據點提供求才媒合服務，運用僱用獎助，鼓勵雇主僱用中高齡者及高齡者、二度就業婦女等失業勞工，每人每月獎助雇主最高1.5萬元，最長12個月，引導國人投入服務業工作。

三、 考量移工引進政策應整體評估就業機會、勞動條件、經濟發展及社會安定面向，避免影響中高齡者、婦女、二度就業特定對象、原住民等國人就業機會，本部將審慎評估。

【經濟部】

目前服務業尚未開放外籍移工申請，若機車用品零售、維修產業公會評估有該需求，倘日後開放服務業外籍移工申請，本部將予以協助。

「2024 行政院卓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	中華民國自行車商業同業公會全國聯合會 林進財理事長
案 由	一、有關「微型電動兩輪車」限速開放為 40 公里建議。 二、有關「滑板車」掛牌納管建議。
說 明	一、目前《道路交通管理處罰條例》第 69 條第一項第三款規定：「微型電動兩輪車」限速 25 公里。此在歐美先進國家之限速則為 40 公里；同時「微型電動兩輪車」係屬於慢車，慢車應行駛在慢車道，臺灣慢車道限速為時速 40 公里。 二、便捷的「滑板車」屬合法，卻無路權，說明了自相矛盾的政策漏洞，不能行駛在道路上。但是如日本等國家的「滑板車」，需要掛牌納管上路，享有合法使用道路的權利。
建 議	一、建議「微型電動兩輪車」之限速，應開放為 40 公里，以符合臺灣社會需求。 二、建議「滑板車」應掛牌納管，享有合法使用道路的路權。
主辦單位	交通部(公運司)
辦理情形	一、關於微型電動二輪車速限，依據 97 年 4 月 15 日修正施行迄今之道路交通管理處罰條例第 69 條規定，微型電動二輪車，指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重不含電池在四十公斤以下或車重含電池在六十公斤以下之二輪車輛，屬慢車種類之一，應經檢測及型式審驗合格，並登記、領用、懸掛牌照後，始得行駛道路，其車速限制係經立法院相關委員提案並經充分討論後訂定，以與需考領有駕駛執照始得騎乘之電動機車有所區別。 二、關於電動滑板車納管，依據 111 年 11 月 30 日修正施行道路交通管理處罰條例第 69 條，在其他慢車種類增列「個人行動器具」定義，係指設計承載一人，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下之自平衡或立式器具。其規

	<p>格、指定行駛路段、時間、速度限制、安全注意及其他相關管理事項辦法之規定，由直轄市、縣（市）政府定之，並應依該規定始得行駛道路，因此，訂定個人行動器具行駛道路應遵循規範，係屬地方政府權責，另為協助地方政府訂定個人行動器具相關規定，交通部已於 111.2.24 召開會議規劃研提開放電動滑板車上路之應遵循規範，並已請運輸研究所於 111 年 11 月 8 日邀集各縣市政府召會討論，運輸研究所及財團法人車輛安全審驗中心已於會中提供所蒐集國外對個人行動器具之管理規定、規格規範及建議作法，提供各縣市政府納入訂定自治規定參考。交通部刻正責成運輸研究所及財團法人車輛安全審驗中心研修完整個人行動器具相關管理規範參考指引，以協助地方政府訂定個人行動器具管理自治規定。</p>
--	--

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>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</p>
<p>案 由</p>	<p>建請勞動部停止推動「失聯移工就地合法化」相關法令修正事宜。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、 統計至 113 年 9 月失聯移工人數已達 8.8 萬人，均從事地下經濟活動並衍生諸多社會問題，除其自身權益無法保障，合法雇主權益更是嚴重受損，如今已造成社會大眾恐慌。</p> <p>二、 「失聯移工就地合法化」解決不了失聯移工持續增加問題，更解決不了結構性、政策性的缺工問題；各行各業缺工是供需失衡問題，亦是移工失聯的根本肇因。</p> <p>三、 長期以來，政府政策不斷加強保障移工各項權益，從早期嚴禁雇主代存款，至修改就業服務法第 52 條：(1)101/1/19 將聘僱許可期間由 2 年修正為 3 年、在台工作年限從 9 年延長為 12 年；(2)105/10/21 刪除「強制出國一日後始得再入國工作之規定」，移工期滿無須返鄉即可再繼續工作，最低基本工資亦逐年調漲。然失聯人數仍不斷增加甚至氾濫，一旦尋獲只要口袋一翻說沒錢，政府不但罰不到移工，還要負擔其返鄉機票等費用。</p> <p>四、 推動「失聯移工就地合法化」更是變相鼓勵現有合法移工伺機逃逸，先失聯賺一筆錢再等政府豁免罰責，只會造成更多移工有恃無恐搞失聯。</p> <p>五、 失聯移工就地合法化，如同台灣詐欺、詐騙愈來愈多，政府無力抑阻乾脆大玩數字遊戲，就地合法以減少案件數。這無異是要廣大受害者自認活該倒楣，國家為此承擔更多社會及金融風險，國格亦蕩然無存一既然阻止不了，那就乾脆認可你的存在一實是荒謬至極。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、 2025 年我國即將邁入超高齡社會，國內缺工及移工失聯問題亦將更嚴重，要解決缺工及移工失聯問題，應先讓勞動力市場供需平衡，爰建議修正就業服務法比照新加坡全面開放移工。</p> <p>二、 加強並充分運用現有仲介機構資源，開放優質仲介業者得擔</p>

	<p>任「外展/派遣移工」雇主，解決短期性、急迫性、季節性缺工之調派需求，更有效率運用移工勞動力方可有效降低其失聯動機。</p> <p>三、落實嚴懲非法雇主、仲介及移工，違法者除罰款外應科以刑期；勞僱雙方應協議代信託機制及賠償制度，有效遏止移工失聯情況繼續惡化。</p> <p>四、最後，建請勞動部停止「失聯移工就地合法化」議題之研究或討論，若是不然，應先討論廢除或大幅修正就業服務法。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>勞動部(勞動力發展署管理組)、內政部(移民署)</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【勞動部-勞動力發展署管理組】</p> <p>一、現行就業服務法已明定失聯移工經查獲遣送出國後，不得再來台從事工作。考量失聯移工轉正涉及法律修正，且正反意見不一，相關政策推動尚須凝聚社會共識，須持續蒐集勞工團體、雇主團體、仲介團體等各界意見，審慎研議。</p> <p>二、移工失聯主因包含金錢因素(28.9%)、雇主因素(27.5%)、工作量(20.5%)及工作環境不佳等；另移工失聯期間主要從事營造工作占50%、看護工作占9%、農業工作占5%。為協助紓解缺工，並引導合法聘僱，本部於112年8月及113年9月已陸續開放一般營造業移工1.5萬名；增加農業移工由1.2萬名增至2萬名；放寬機構看護移工改以本國照顧服務員及護理人員合計人數核算；放寬家庭看護移工多元認定資格對象；新增製造業國內承接轉出移工增額5%機制；鬆綁雇主留用移工轉任中階技術人力資格規定。另為降低移工失聯，本部已就預防面(如暢通移工申訴管道、加強宣導移工失聯責任)、查處面(常態配合移民署及國安單位專案查緝)及裁罰面等面向，持續推動各項措施，並加強國內仲介公司定期查核及評鑑機制，以汰除劣質仲介；另於112年9月建立外國仲介公司引進移工失聯過高停權機制，自源頭降低移工失聯風險。另至113年10月底，移工失聯共2.1萬人(2.65%)，較112年同期失聯2.7萬人(3.66%)下降約6,000人。</p> <p>三、因應社會變遷、產業發展需求及回應外界建議，考量加重</p>

非法雇主及非法仲介罰則非唯一有效決外國人發生行蹤不明之措施，且失聯問題宜從源頭管理。惟考量社會目前就失聯移工轉正議題未有共識，且該議題涉及國人就業權益及整體移工管理制度等，需持續社會溝通，審慎研議。

【內政部-移民署】

- 一、 持續研提政策建議予勞政機關，自源頭預防移工失聯：鑒於移工失聯攸關國內勞動力市場需求，有賴勞動部會同各目的事業主管機關研擬預防移工失聯措施，爰內政部（移民署）持續以查處實務經驗，研提政策建議予勞動部，俾該部會同經濟部、衛生福利部及農業部等目的事業主管機關，就移工之招募方式、語言溝通、薪資待遇、勞動環境保護及工作轉換等事項，研擬改善措施，以減少移工失聯之誘因。
- 二、 偕同各國安機關加強查處，於後端強化清淤作為：內政部（移民署）自 101 年起即結合勞動部及各國安機關推動查處專案，疫後除加強查處失聯移工外，亦著重打擊非法仲介集團案件，並強化溯源及蒐查工作，俾阻絕失聯移工透由非法仲介或同鄉親友招攬及媒介工作機會。
- 三、 修正「入出國及移民法」，從法令面增加嚇阻效力：「入出國及移民法」已延長逾期停（居）留外國人之禁止入國期間，並增訂容留、藏匿或隱避逾期停（居）留者之相關罰則，以增加嚇阻力，期有效防杜外國人逾期滯臺從事違法（規）活動情事。
- 四、 跨部會合作，移工失聯情勢已有改善：截至 113 年 10 月 31 日止，失聯移工人數計 8 萬 9,666 人，與 112 年底 8 萬 6,352 人相較呈微幅增加，未若疫情期間急遽攀升；另統計自 113 年 1 月起至 10 月止，新增失聯移工人數計 2 萬 1,306 人，與 112 年同期之 2 萬 7,269 人相較，減少 5,963 人，顯見在相關部會之協力下，移工失聯情勢已有所改善。

「2024 行政院卓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	中華民國攝影商業同業公會全國聯合會 黃美玲常務監事
案 由	國民身分證 20 年未全面換發，應立即規劃全民身分證換發時程表。
說 明	<p>一、身分證 20 年未換發，防偽技術早已被破解。</p> <p>二、警察臨檢身分證相片，無法立即辨識。</p> <p>三、選舉投票出示身分證，選務人員無法辨識。</p> <p>四、雙證件辦理手機預付卡，相片落差大，無從辨識(造成詐騙集團辦王八卡詐騙全體國民)。</p> <p>五、辦理護照、駕照、健保卡換發，出示身分證落差太大，造成假護照、假駕照、假健保卡。</p> <p>六、通緝犯專刊用犯人 20 年前的相片，難以辨識。</p>
建 議	<p>一、應立即規劃全民身分證換發時程表。</p> <p>二、身分證可使用 IC 卡或其他形式，全民相片須立即更新。</p> <p>三、全世界沒有任何一個國家，人民唯一可以辨別身份的證件 20 年沒換發，一個人 20 年變化很大，請行政院長正視。</p>
主辦單位	內政部（戶政司）
辦理情形	內政部前推行新式國民身分證，因近來駭客攻擊頻仍、外界憂心中國滲透、擔心數位足跡被監控、對於新式身分證在應用上存有資安疑慮，爰依行政院 110 年 1 月 21 日院會決議，暫緩辦理換發新式身分證，將俟取得社會共識及完備法制及相關程序後再行推動。目前行政院已於 112 年 12 月 5 日成立個人資料保護委員會籌備處，有關新式身分證後續推動工作，將在該會成立後，再進行政策、資安及法制等方面之跨部會意見整合。

「2024 行政院卓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	奇鼎科技股份有限公司 鄭智文總經理
案 由	廠務系統之節能標章認證。
說 明	<p>一、目前家電及商用產品節能標章的普遍程度與檢驗辦法逐漸完整成熟。</p> <p>二、工業廠務設備，目前只有部分動力設備(風機、泵浦、空壓機)有高效產品登錄系統及冰機有能源檢驗標章，其餘廠務耗能設備皆無能源標章分級。</p> <p>三、高科技廠房當中空調設備相關系統佔能耗最高。完整的空調系統包含冰機、外氣空調箱、循環風機、無塵室潔淨設備等。</p> <p>四、外氣空調箱與無塵室空調潔淨等設備佔整體耗能 50%以上。</p>
建 議	建議由政府召集相關產官學單位進行廠務系統能耗標準訂定，使廠商精進生產節能產品並參與節能標章評定，讓各公司可依據節能標章挑選合適產品，甚至進一步因挑選節能廠務設備而獲得補助；或因應碳排自主減量計畫，讓全國電網用電負荷及碳排量得以減輕。
主辦單位	經濟部
辦理情形	<p>一、目前空調系統中，屬規格化設備且具備國際共識之基準者，如冰水主機、水泵、循環風機(通風機)、馬達等皆已納入最低容許耗用能源基準管理(MEPS)。</p> <p>二、節能標章驗證品項之選定原則，需屬規格化設備、具備國際共識之能源效率基準、國內有第三方公正檢測實驗室等，提案人所述空調系統之外氣空調箱、無塵室潔淨設備等，並不具備上述相關條件，故未能納入節能標章。</p> <p>三、另外氣空調箱、無塵室潔淨設備等，屬高度客製化產品，操作上依循現場空調系統需求，調控箱體內之溫度、濕度等控制單</p>

元，目前國際上，並沒有適用的能效基準。

四、除設備的能源效率強制性管理外，經濟部以節能績效保證專案，推動產業進行系統性節能並建立成功案例，透過量測驗證的方式，節能改善案之節能率達10%以上者，最高補助500萬元，歷年申請案中，空調系統之改善案件已屬主流。

五、114年「節能績效保證專案示範推廣補助計畫」，已將購置能效1級之冰水主機、水側/空氣側系統達指定耗能指標、加裝空調溫度控制器等與空調系統有關之改善方案，列為優先補助項目。

「2024 行政院卓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	中華民國廣告工程商業同業公會全國聯合會 莊瀛宗副理事長
案 由	研議廣告申請雜項執照時，土地所有權人的同意書需全部提供之爭議。
說 明	設置在建築物上的大型廣告物，因為已經有區權會過半數同意以及當層當戶所有權人的同意。然而，申請雜項工作物及廣告物許可證時，仍需要全棟土地所有權人的同意書，造成不便，使得想要申請的會員造成極大困擾。
建 議	建議已經有區權會過半數同意以及當層當戶所有權人的同意，取消全棟土地所有權人的同意書。
主辦單位	內政部（國土署）
辦理情形	<p>一、有關應依「建築法」第 30 條規定，申請雜項執照之招牌廣告或樹立廣告，於申請時，其應備文件「土地權利證明文件」得否以「區分所有權人會議決議」替代 1 節，查「區分所有權人會議決議」係指區分所有權人會議之進程序及表決權之計算，所得文件為會議紀錄，其用途及性質與「建築法」第 30 條所定之土地權利證明文件（需由全體土地所有權人出具，係私約領域規定，公部門無從介入）不同，應不得相互取代。本部 86 年 5 月 20 台（86）內營字第 8672833 號函釋有案，仍請依前揭「建築法」及本部函釋辦理（函釋所提公寓大廈管理條例「第 29 條」現行已修正為「第 31 條」）。</p> <p>二、另現行達雜項執照規模之招牌廣告及樹立廣告，其雜項使用執照及許可 5 年後將一併失其效力，考量雜項使用執照無效期之規定，重新申請多造成民眾負擔，刻就招牌廣告及樹立廣告不變更原核准內容，並經安全評估(包含結構及用電)合格，且經主管建築機關審查許可之條件下，可免再重新申請雜項執照，予以展期使用，現進行修法作業中。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十四案)

<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>期待政府重視幼兒園的閱讀資源。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、閱讀對於孩子們的成長至關重要，而學齡前更是孩子們最為關鍵的閱讀養成階段。年幼的孩子就像一塊海綿，快速吸收家庭以及幼兒園所提供的閱讀養分，所以這個階段是培養孩子閱讀習慣的關鍵時期。目前政府只在新生兒、國中及國小階段都規劃有推動閱讀的實質政策，然而在「幼兒園」端卻存在著閱讀教育的斷層，對於幼兒園閱讀資源的投入付之闕如，圖書購置沒有任何規範和固定補助預算，幼兒園也缺乏足夠的藏書資源與閱讀推廣師資，以致孩子在此階段的閱讀養成教育遭受忽視，甚而導致孩子在後續的學習中出現瓶頸。</p> <p>二、孩子們在幼兒園的時間是相當長的，幼兒園階段是培養閱讀能力非常關鍵的時間，無論公幼、非營利幼兒園、準公共幼兒園或私幼都相同。孩子在幼兒園之後面對國中小 108 課綱跨領域核心素養學習，題目字數越來越多，培養系統化的閱讀理解能力愈益重要，相對的即早在幼兒園階段塑造可讓孩子大量接觸閱讀的環境也更為重要。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、呼籲教育部與衛福部參照監察院報告共同檢討改進 0~5 歲嬰幼兒閱讀推廣政策。</p> <p>https://www.cy.gov.tw/News_Content.aspx?n=528&s=22283</p> <p>二、比照現行提供給國、中小的閱讀教育資源，除每年固定編列預算讓全國 6 千多所幼兒園購置優良讀物，也針對新入學的幼兒園新生每人贈送一本適齡圖書，並規劃派遣閱讀老師定期巡迴到各個幼兒園進行閱讀推廣課程。</p> <p>三、目前「幼兒園及其分班基本設施設備標準」並無圖書設備相關規範，我們建議在第八條增設圖書室或圖書區。</p> <p>https://edu.law.moe.gov.tw/LawContent.aspx?id=GL000628</p>

	<p>四、臺灣應參考香港編列「幼稚園推廣閱讀津貼」限定買圖書。 https://topick.hket.com/article/3360080?r=cpsdlc</p>
主辦單位	教育部
辦理情形	<p>一、語文及閱讀是幼兒園的日常活動，閱讀推動係園內教保服務人員之服務範疇：幼兒園教保活動課程大綱之學習指標及教學原則旨在引導教保服務人員讓閱讀成為幼兒的生活習慣，依幼兒年齡及生活經驗，提供與幼兒生活經驗相符之繪本、圖畫書導讀等，進行統整不分科之活動，引導幼兒喜歡閱讀，進而養成閱讀之習慣，爰仍宜由教保服務人員進行閱讀推廣課程。</p> <p>二、有關購置圖書一節，現行已有相關機制： (一)協助公立、非營利及準公共教保服務機構充實圖書設備資源：教育部國教署業訂定相關補助要點，各園每年可依需求規劃，報經地方政府審核後向教育部國教署申請經費補助。 (二)私立幼兒園所收費用得用於圖書採購：私立幼兒園得考量營運成本所訂收費項目及數額，報直轄市、縣(市)主管機關備查後，向就讀幼兒之父母或監護人收取費用。其中，教材費用於輔助教學所需教學素材等相關費用，可用以購置進行教保活動課程使用之教學材料用品或繪本、書籍等圖書。</p> <p>三、有關增設圖書室或圖書區一節，考量各園整體空間及教室面積不一，尚難於幼兒園及其分班基本設施設備標準統一要求設置圖書室，公共化幼兒園如有設置圖書室之需求，得向教育部申請補助相關經費，以鼓勵其推動閱讀。</p> <p>四、另教育部刻正規劃自 114 學年度起推動幼兒園閱讀精進計畫，有關公會建議事項將錄案研參。</p>

「2024 行政院卓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	中華民國再生能源商業同業公會 胡惠森理事長
案 由	國內觀光業近年來整體市場萎縮，經營不易，導致觀光業發展裹足不前，政府應支持多元利用觀光遊憩用地閒置土地放寬管置規定，以推動設置太陽光電，提振觀光業整體經營效益，積極朝向低碳遊樂度假園區的方向邁進。
說 明	<p>一、 國內觀光業自民國 108 年中國大陸暫停核發台灣自由行通行證及兩岸關係降溫造成來台陸客銳減，且民國 109-110 年更因 COVID-19 疫情影響導致國內旅遊整體市場萎縮，亦直接使台灣觀光業經營困難。以業者經營觀光業的角度，若未有明確增長之客源，再投入開發會有一定的經營風險，若在閒置土地區域導入太陽光電，除了能有效利用土地之外，對業者而言增加之額外收益，亦可挹注在設備之修繕及升級，這樣的光電回饋收益能讓觀光休閒旅遊業者，更有信心投入新區塊的開發。</p> <p>二、 內政部雖於 108 年 2 月 14 日修正「非都市土地使用管制規則」，刪除遊憩用地設置太陽光電發電設施使用面積不得超過六百六十平方公尺之限制，但增列光電設施不得影響遊憩使用之性質及功能條件限制，然而，並未明定不影響遊憩性質及功能之標準，或遊憩用地可建置地面型光電之比例，業者若想將閒置土地複合利用來設置光電，主管機關若無建置比例依循，恐難有效率地審查相關案件。</p> <p>三、 此外，因應全球氣候變遷，我國於民國 112 年修訂《氣候變遷因應法》，納入 2050 淨零排放目標，各部門積極推動各項低碳、減碳政策，國內亦有相關觀光休閒旅遊業者陸續投入綠色旅遊發展，期能落實永續發展之願景。為應對後疫情時代及氣候變遷之需求，為提升國內觀光業經營、環境與遊憩之永續的目的下，將閒置土地結合太陽光電之複合式經營，更能在觀光業與再生能源推動上共創雙贏。</p>

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>一、為推進觀光業轉型拓源並響應政府再生能源推廣政策，並提高土地利用之效益，建請交通部觀光署能放寬觀光業之閒置土地與太陽光電結合的複合式利用，可共同推動政府減碳政策及再生能源推廣政策，活化土地利用，以增設太陽光電所增加之收益，進一步可將部分收益投資於遊憩規劃上，提升其觀光品質，達提振觀光業正向的循環效果，使觀光業者更能長遠永續經營。</p> <p>二、建請支持與遊樂園區或度假村中增加太陽光電項目之複合式興辦變更計畫推動，藉此加速推動綠色旅遊營運模式，亦能將觀光業推向低碳觀光之長遠目標。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>交通部(觀光署)、經濟部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>【交通部-觀光署】</p> <p>一、利用觀光遊憩用地閒置土地放寬管制規定以推動設置太陽光電，涉及土地使用管制、建築管理、光電發電設備等面向，光電設備倘設置於觀光遊樂業園區，亦涉觀光遊樂業管理面向。</p> <p>二、查內政部於修正「非都市土地使用管制規則」刪除遊憩用地設置太陽光電發電設施使用面積不得超過 660 平方公尺之限制，但未明定不影響遊憩性質及功能之標準，或遊憩用地可建置地面型光電之比例一節，交通部觀光署尚非土地管制主管機關，訂定標準或比例非觀光署權責；另依前揭管制規則第 30 條第 6 項：「依第 4 項規定申請變更編定之土地，其使用管制及開發建築，應依目的事業主管機關核准之興辦事業計畫辦理，申請人不得逕依第 6 條附表一作為興辦事業計畫以外之其他容許使用項目或許可使用細目使用。」</p> <p>三、如觀光遊樂業者於觀光遊樂業執照所核准經營範圍內設置太陽光電設施，須於符合建蔽率及容積率等相關規定，且不違反觀光署核定之興辦事業計畫前提下，如符合觀光遊樂業使用目的或提供園區節能減碳措施，則可酌予同意設置。</p> <p>【經濟部】</p> <p>一、經濟部支持觀光遊憩用地閒置土地結合光電設施。</p> <p>二、行政院已於 107 年起邀集相關單位研議放寬遊憩用地設置太陽光電放寬適用範圍，目前遊憩閒置用地經主管機關確</p>

	<p>認不影響遊憩使用之性質及功能容許使用後，得適於太陽光電，並無面積之限制。</p> <p>三、目前遊憩用地複合設置太陽光電推動約 15,570KW，已有初步成效，政府將持續推動。</p>
--	---

「2024 行政院卓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	達和環保服務股份有限公司 廖昭明業務協理
案 由	都市垃圾焚化廠由廢轉能之電力應歸類為再生能源。
說 明	一、 都市垃圾焚化廠不但肩負都市垃圾妥善處理的角色，更能利用燃燒垃圾時產生的熱能，轉換為水蒸氣，並推動渦輪機產生電力是「廢轉能」最佳的典範。 二、 能源署日前預告將利用一般廢棄物及一般事業廢棄物產出的電力排除於再生能源之外，並自明(114)年起開始生效。 三、 然而，考量國際上對於再生能源的認定包括利用生質能作為料源所產出的電力，有鑑於都市垃圾焚化廠之料源含有大比例之生質物質，在日本係按生質料源所佔總體垃圾比例(約佔35%~65%)，將所產出之電力按比例計算為再生能源，在歐洲法國更將都市垃圾焚化廠所產出的電力直接認定 50%為再生能源。
建 議	一、 建議將都市垃圾焚化廠由「廢轉能」所產出的電力，視為再生能源，或至少將垃圾中生質物所產出之電力認定為再生能源。 二、 目前臺灣都市垃圾焚化廠大都是超過 20 年以上老廠，雖透過整改可以再延壽，但因建造焚化廠時程曠日廢時，應及早規劃興建次世代焚化廠，健全都市基本設施以因應未來發展。
主辦單位	經濟部、環境部
辦理情形	【經濟部】 一、現行「再生能源發展條例」再生能源定義，已包括生質能、國內一般廢棄物與一般事業廢棄物等直接利用或經處理所產生之能源。 二、本次經濟部「再生能源發展條例」修法預告(10/23)，主要關於

該條例及其子法獎勵生質物專燒系統產生電力：

(一)明確界定再生能源電能躉購費率及核發再生能源憑證之適用對象，與國際對綠電認定原則具有一致性，排除利用國內一般廢棄物與一般事業廢棄物之發電設備為再生能源發電設備及適用再生能源獎勵。目前條例為預告階段，歡迎各界提供意見。

(二)未來僅針對生質物專燒系統產生電力，給予再生能源發電設備認定及提供躉購。

三、至於所提法國之情形，該國對於都市垃圾未特別區分生質能及非生質能部分，僅在能源統計中，將都市垃圾之 50% 認定為再生能源；另日本垃圾焚化廠於燃燒前即已區分生質物與非生質物占比，而我國目前一般廢棄物與一般事業廢棄物係混合收取，尚無法區分生質物占比。

【環境部】

「再生能源發展條例」之法令主管機關為經濟部，惟環境部環境管理署建議興建新焚化廠維持既有適用再生能源躉購費率之認定方式，理由為「排除現行垃圾焚化廠躉購費率，將因興建新焚化廠之財務負擔加重，影響地方政府於垃圾焚化廠汰舊換新之推展，此一情況將導致焚化廠發電效率及垃圾處理量能無法有效提升」無助於能源轉型及環境改善，建議興建新焚化廠維持既有適用再生能源躉購費率之認定方式。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十七案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>中華民國航空貨物集散站經營商業同業公會 林宗彥理事長</p>
<p>案由</p>	<p>國道1號甲線新建工程，涉及桃園航空自由貿易港區交通維持，應維持既有車道數及行車動線。</p>
<p>說明</p>	<p>一、桃園航空自由貿易港區，包括貨運園區、加值園區，百餘家企業進駐營運，年進出區貿易額逾三兆元，成長迅猛。 二、國1甲線利用園區主要道路航翔路立橋墩施作，工期長達四年，且多標多廠商分階段施作，如未做好交通維持恐有毀滅性影響。</p>
<p>建議</p>	<p>四、成立工程施作溝通協調平台，邀集利害關係人共同研商因應。 五、工程施作，應先完成替代道路通行，且絕不能封橋封路。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>交通部(高公局)</p>
<p>辦理情形</p>	<p>一、國1甲目前分3土建標辦理設計作業，其中第1標及第2標涉及自由貿易港區道路道路，分別預定於114年第1季及第2季辦理招標公告，並賡續辦理施工作業。 二、針對交通維持議題高公局已於113年11月22日邀請桃機公司、遠雄公司及航空城工程處等單位召開研商會議，高公局目前提出初步交維構想可於施工期間確保自由貿易港區進出動線，雖部分施工階段因配合工序須採縮減車道數或改道等措施，惟大部分均能維持單向2車道以上通行。 三、高公局後續將儘速依相關單位所提交通量評估、封閉道路疏導措施、公車候車亭臨時遷移及與航空城區徵工程配合方式等意見修正交維計畫，並擇期向理事長說明交維內容，且於交維計畫送審前再邀集相關單位召會確認後納入發包文件。 四、高公局可提供本工程聯繫窗口以即時處理廠商反映意見，且施工階段亦將會設置工務所，屆時將持續與相關單位密切協調配合事宜，並針對施工期間所面臨各項問題進行溝通處理。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第三十八案)

<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>

	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，提升產業製造技術，以達成優質健康照明目標。
主辦單位	教育部
辦理情形	<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，相關規定建議依循國家標準 CNS 12112等相關規定辦理。</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> <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）。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(六)有遮光需求時，所使用之簾幕應具備防眩效果。</p>

- 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、經濟部標準檢驗局於112年8月29日召開「研商教室照明相關設計規範、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」，會中決議台灣區照明燈具輸出業同業公會出席「台灣 LED 與照明標準調和會議」時，於會議中建議將「教室場所健康照明」草案再行討論，俾利後續標準制定。
- 七、綜上，學校教室之光環境及照明標準已有明訂，公會建議事項將錄案參酌，俟標檢局制定相關標準時，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，並建立幾間教室做為示範場域，以利學校觀摩學習再推廣至所有學校。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第三十九案)

提案單位 暨提案人	中華民國創業投資商業同業公會 蘇拾忠秘書長
案 由	產業創新條例必需大修，以推進創新驅動經濟奇蹟的大政策。
說 明	<p>一、 產創條例有一半條文在規範工業區、科學園區土地，基本上是生產要素的課題，與政府推動產業創新的意旨相去其遠。</p> <p>二、 產創條例與激勵產業創新有關的條文僅剩第 10 條及第 23 條；與促進產業升級條例的激勵措施相比，產創條例研發投資抵減的抵減率已大幅縮水，投資新創的投資抵減僅限個人適用，創業投資的股東投資抵減更早已廢除。</p> <p>三、 賴總統的競選政見中，最激勵企業的就是打造以創新驅動的經濟奇蹟；要兌現總統的政策支票，唯一的政策工具就是產創條例。</p> <p>四、 建議大修產創條例，讓產創條例成為政府推動新創投資的最佳工具。</p>
建 議	<p>一、 修正第 10 條，調高抵減率回覆早年促產條例的水準。</p> <p>二、 修正第 10 條，增加大企業併購新創事業視同研發投抵。</p> <p>三、 修正第 23-2 條，比照生技醫藥發展條例，開放營利事業投資新創適用投資抵減。</p> <p>四、 增訂 23-4 條，恢復創業投資投資新創的股東投資抵減。</p>
主辦單位	經濟部
辦理情形	<p>一、經濟部擬具產業創新條例修正草案，業經113年12月19日行政院院會通過，將送請立法院審議。其中為擴大投資新創事業力道，修正放寬第23條之1、第23條之2等有限合夥創投事業及個人投資新創事業租稅優惠之適用條件。</p> <p>二、對於創投公會建議，說明如次： (一)提高第10條研發投資抵減率：現行營利事業所得稅稅率20%，抵減率訂定為15%，應已合宜。 (二)第10條增訂大企業併購新創事業視同研發投抵：研發投資</p>

抵減旨在鼓勵公司建立自主研發能力，併購行為非屬研發樣態，納入適用似為未合；並另已有企業併購法協助大企業與新創事業進行併購。

(三)第23條之2增訂營利事業投資新創事業適用投資抵減：現行所得稅法第42條已規定營利事業投資其他營利事業所獲配之股利或盈餘不計入所得額課稅，爰未提供營利事業投資抵減。

(四)新增第23條之4創投事業股東投資抵減：為鼓勵創投事業投資新創事業，已提供第23條之1有限合夥創投事業穿透式課稅優惠，且於前揭修正草案放寬有限合夥創投事業適用條件，爰未提供股東投資抵減。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

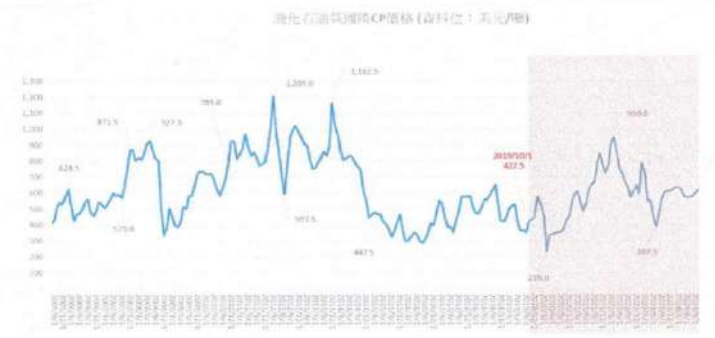
意見提案表(第四十案)

提案單位 暨提案人	中迪房屋資產管理有限公司 林培生總經理
案 由	未來 8 年社宅包租代管計劃 25 萬戶達標的決心及支持。
說 明	一、 隨著專業租賃服務業擴展，租屋民眾的數量增加，業者投入的人力及管理成本相對增加，為提升專業服務品質及衝刺未來 25 萬戶的明確目標努力。 二、 明(114)年社宅包租代管開辦(第五期)必須無縫接軌，讓業者及租賃服務產業持續穩定發展及全力衝刺。
建 議	一、 為達成未來 25 萬戶社會住宅包租代管的目標，業者需持續優化管理模式，提升運營效率，並加強人員培訓與技術運用。若未來每期計劃都在減少業者的服務費及管理費，雖能理解政府政策輔導的態度，但對在成長茁壯的租賃服務產業的經營壓力也大增。 二、 期許政策繼續支持與產業合作夥伴關係，減輕成本壓力，確保專業服務品質，讓更多民眾享受安穩、便利的租屋環境，助力目標順利達成。
主辦單位	內政部（國土署）
辦理情形	一、 社會住宅包租代管計畫自 106 年 10 月於 6 都試辦第 1 期計畫，至 112 年開辦至第 4 期計畫。相較 106 年底媒合 19 戶，至 113 年 11 月底止，有效契約數達 8 萬 1,018 戶，社會住宅包租代管業務已逐步為民眾所認識及接受。 二、 業者服務費(含管理費)係以服務項目核實給付，並研議未來更以媒合對象別、包租代管方案之難易度，差異化補助業者服務費(如：辦理媒合弱勢戶及包租案件服務費較高，辦理一般戶及代管案件服務費用較低)，彰顯政府照顧弱勢戶之用心。 三、 未來 8 年持續增加服務量能外，另外更以強化業者服務品質為重點，例如對業者辦理社會福利資源認識之教育訓練，以穩定房東、房客對業者之信任關係。113 年 7 月已辦竣 3 場「社

	<p>會住宅包租代管融入長照2.0等相關教育訓練講座」，並於113年11月20日與崔媽媽基金會合作辦理1場「社會住宅包租代管與社會安全網：安心居住從預防開始」研習活動。</p> <p>四、8年25萬戶社宅包租代管係納入百萬租屋家庭支持計畫，該計畫草案已報行政院審查，未來將依核定計畫推動，以每年以2萬戶增量達成25萬戶之目標。</p>
--	---

「2024 行政院卓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	中華民國液化氣體燃料商業同業公會全國聯合會 賴芳泉理事長																						
案由	茲因長期以來政府為穩定物價，液化石油氣(俗稱桶裝瓦斯)之銷售採取凍漲政策，致使市場主要供應商累積巨大虧損，導致供需系統嚴重扭曲，至今，恐有演變成供需失調、百姓斷炊之虞，此重大民生問題，祈請大院明察現況，妥善處理。																						
說明	<p>一、自民國 94 年以來，政府為穩定國內物價，針對主要民生物資液化石油氣(俗稱桶裝瓦斯)，採取凍漲或是減半調漲之策略，其過往政策紀錄及原因詳如下表：</p> <table border="1" data-bbox="389 947 1503 1621"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>凍漲政策原因及補救措施</th> <th>行政院長</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>94/09-95/03</td> <td>CP 大漲(436USD/MT→624USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，遇跌回補措施。</td> <td>謝長廷</td> </tr> <tr> <td>96/10-97/05</td> <td>CP 大漲(570USD/MT→873USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，遇跌回補措施。</td> <td>張俊雄</td> </tr> <tr> <td>99/12~102/04</td> <td>CP 大漲(785USD/MT→1205USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，當氣價超過 26 元/公斤時實施減半調漲，遇跌回補措施。</td> <td>吳敦義 陳冲</td> </tr> <tr> <td>102/12-103/11</td> <td>CP 漲跌起伏大(1162USD/MT↔ 605USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，減半調降，作為回補措施。</td> <td>江宜樺</td> </tr> <tr> <td>105/11~106/05</td> <td>CP 漲跌起伏大(355USD/MT↔ 540USD/MT)政府為穩定物價，採減半調漲價格，遇跌回補措施。</td> <td>林全</td> </tr> <tr> <td>109/12~113/10</td> <td>CP 漲跌起伏大(427USD/MT↔ 622USD/MT)，期間因新冠肺炎疫情、烏俄戰爭及立委、總統大選等重大因素，政府為穩定物價，實施凍漲政策迄今已長達近 4 年，無因應措施！造成供需失調。</td> <td>蘇貞昌 陳建仁 卓榮泰</td> </tr> </tbody> </table> <p>歷年(2005/09/01-2024/09/09)液化石油氣國際價格曲線圖(資料來源:中油網站)</p> 		期間	凍漲政策原因及補救措施	行政院長	94/09-95/03	CP 大漲(436USD/MT→624USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，遇跌回補措施。	謝長廷	96/10-97/05	CP 大漲(570USD/MT→873USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，遇跌回補措施。	張俊雄	99/12~102/04	CP 大漲(785USD/MT→1205USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，當氣價超過 26 元/公斤時實施減半調漲，遇跌回補措施。	吳敦義 陳冲	102/12-103/11	CP 漲跌起伏大(1162USD/MT↔ 605USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，減半調降，作為回補措施。	江宜樺	105/11~106/05	CP 漲跌起伏大(355USD/MT↔ 540USD/MT)政府為穩定物價，採減半調漲價格，遇跌回補措施。	林全	109/12~113/10	CP 漲跌起伏大(427USD/MT↔ 622USD/MT)，期間因新冠肺炎疫情、烏俄戰爭及立委、總統大選等重大因素，政府為穩定物價，實施凍漲政策迄今已長達近 4 年，無因應措施！造成供需失調。	蘇貞昌 陳建仁 卓榮泰
期間	凍漲政策原因及補救措施	行政院長																					
94/09-95/03	CP 大漲(436USD/MT→624USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，遇跌回補措施。	謝長廷																					
96/10-97/05	CP 大漲(570USD/MT→873USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，遇跌回補措施。	張俊雄																					
99/12~102/04	CP 大漲(785USD/MT→1205USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，當氣價超過 26 元/公斤時實施減半調漲，遇跌回補措施。	吳敦義 陳冲																					
102/12-103/11	CP 漲跌起伏大(1162USD/MT↔ 605USD/MT)政府為穩定物價，採凍漲價格，減半調降，作為回補措施。	江宜樺																					
105/11~106/05	CP 漲跌起伏大(355USD/MT↔ 540USD/MT)政府為穩定物價，採減半調漲價格，遇跌回補措施。	林全																					
109/12~113/10	CP 漲跌起伏大(427USD/MT↔ 622USD/MT)，期間因新冠肺炎疫情、烏俄戰爭及立委、總統大選等重大因素，政府為穩定物價，實施凍漲政策迄今已長達近 4 年，無因應措施！造成供需失調。	蘇貞昌 陳建仁 卓榮泰																					

	<p>二、 液化石油氣國內主要供應商為中國石油公司及台塑石化兩家公司，由於長期凍漲，台塑石化公司雖本著穩定社會民生安定之責任，戮力支持國家政策，但已不堪長期虧損，且有負投資者的期待，此期間採階段性減量供應少虧為盈的策略，故其市場占有率從 108 年 8 月的 42%降至 113 年 10 月的 25%，降幅約 18%，此乃情有可原！據悉台塑為了配合凍漲政策這段期間，虧損金額已超過 200 億元。</p> <p>中國石油公司雖為國營機構，肩負穩定供應國內能源的重責大任，然而創造利潤、合理經營此乃主事者不敢違逆的經營法則，因此中國石油公司也無法毫無限制地填補 18%的缺口，依情依理，該項民生重大問題，並非兩造所能承擔，可預見的，供應缺口問題會越來越大，因此政府必須出面協調解決！</p> <p>三、 近幾年，瓦斯業者為促進消費公平及改善消費安全，配合主管機關能源署及消防署政策，推廣氣積計價(體積計價)消費方式，以丙烷氣(液化石油氣的一種)作為家庭燃料，少數工廠其製程別無選擇也必須用丙烷氣供給，由於丙烷氣非國內自產氣源，絕大部分仰賴進口供應，但其國際行情與國內凍漲價格差距更大，中油、台塑對該項氣體的供應為避免擴大虧損，已幾近於限量配給，丙烷短供不僅讓瓦斯經營者牴觸公平交易法，更有損政府威信，少數製造業因而停擺。</p> <p>四、 秋意漸濃，嚴冬不遠，年關將屆，液化石油氣需求漸漸邁入旺季，為恐發生能源短缺民生恐慌，液化石油氣全國聯合會，抱持憂國憂民、服務廣大消費大眾的精神，特向大院揭示即將出現的危機，闡述產業困境，祈望大有為政府出面解決，防範於未來，至感德便！</p>
<p>建 議</p>	<p>一、 逐步解除凍漲政策，恢復自由市場機制(隨國際行情漲跌)。</p> <p>二、 對民營製造商(台塑)長期配合政府凍漲政策，政府尋求補貼機制給予補貼，例如貨物稅減免或由石油基金補貼。</p> <p>三、 責由中國石油公司負擔起充分供應全國液化石油氣使用量之責任。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>經濟部</p>

辦理情形	<ul style="list-style-type: none">一、為穩定液化石油氣之供應，避免產生供應不足之情形，經濟部已開會協調，責成中油公司全力供應，台塑石化公司也同意持續穩定供應，以確保國內整體市場供應無虞。二、經濟部已請 2 家公司自行協調，同時建立互相備援供氣機制，以因應突發無法發貨之情形。
-------------	---

「2024 行政院卓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	中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 王玉琳理事長
案 由	貨櫃運輸業缺工問題嚴重。
說 明	港區長期交通壅塞、船公司聯營制度、交領櫃作業嚴重延宕，致使運輸業者營運收入銳減，致而影響司機收入，紛紛轉業，缺工問題應運而生。
建 議	一、 建職業駕駛人員證照充足，但勞動條件無法解決，才是缺工主因。 二、 勞動部積極推動引進中階技術工之政策，但對於運輸業司機部份較難適用，希望能從實務面出發，並偕同交通部，針對缺工主原因，尋找解決辦法。
主辦單位	交通部(公路局)、勞動部(勞動條件及就業平等司、勞動力發展署管理組、就服組)
辦理情形	<p>【交通部-公路局】 鑑於人口高齡化社會及延後退休年齡已為國際趨勢，為因應高齡化社會需求及參考國外相關國家經驗，並考量汽車運輸業駕駛人力不足現象，交通部於 109 年 6 月 30 日修正發布道路交通安全規則及汽車運輸業管理規則，於風險可控管、安全可確保原則下，有條件放寬汽車運輸業所屬逾 65 歲大型車職業駕駛人職業駕駛執照持照年齡至上限 68 歲。</p> <p>【勞動部】 一、 為解決缺工問題，本部以媒合本國人就業為優先，透過全國各地公立就業服務據點及運用就業促進工具等措施，並加強開發潛在勞動力，鼓勵勞工投入缺工產業，協助雇主補實人力。111 年計協助業者僱用大貨車駕駛人員 655 人，112 年協助僱用 755 人。 二、 本部已於 113 年 8 月 21 日召開「研議留用外國技術人力」</p>

	<p>跨部會工作小組會議討論「留用外國中階技術人力計畫」納入貨車駕駛及貨車隨車助理工作類別，將待跨部會討論取得共識後，共同推動因應措施。</p>
--	--

「2024 行政院卓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>中華民國助聽器商業同業公會全國聯合會 凌正理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>據聞衛福部社家署於今(113)年9月3日召開會議，討論自明(114)年起實施助聽器實物給付試辦。但該會議決議為其助聽器實物給付規格之訂定、補助金額及特約至多5家廠商，皆未與助聽器業界進行討論。不但實施方式、規格、廠商家數及補助金額存有爭議，同時也不尊重中華民國助聽器商業同業公會全聯會的專業建議。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、助聽器目前隸屬於衛福部社家署之身心障礙者輔具費用補助基準表補助規範，依照不同等級產品，透過現金給付補助聽力障礙患者購買助聽器產品。</p> <p>二、衛福部社家署計畫於明年起實施助聽器實物給付試辦，其目的是透過政府訂定助聽器產品規格及價格。廠商依照符合規格產品申請審驗，符合規格產品則民眾可依不同收入程度負擔自負額後，領取實物給付助聽器。</p> <p>三、試辦計畫中助聽器實物給付最高金額每部\$25,000元至\$26,000，與現行現金給付補助每部\$20,000元不同。如此會誘導民眾選擇實物給付，而非依自身輔具的需求選擇現金給付方式。</p> <p>四、助聽器實物給付訂定之助聽器規格未參訪產品之市價，恣意訂定補助金額，與現行市價有落差甚大。此舉將大幅壓縮產業界的服務成本，嚴重影響業界之運作，導致多數優質專業服務廠商營運困難。預期業者因將本求利，被迫朝向尋求次級產品或降低服務品質之成本才能參與此方案，造成劣幣逐良幣的惡果，實非造福我國聽力損失患者之福。</p>

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>本會及所屬會員為提供國人聽覺健康及輔具第一線的服務者，經助聽器業界共同決議並向政府相關主管機關進行陳情，指出衛福部社家署規劃之助聽器實物給付草案窒礙難行。建議重新召開會議，並邀請本會列席表達意見，並依照所訂助聽器規格訪視市場價格，編列合理產品及專業服務費用，重新調整補助金額、助聽器產品規格及相關細節。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>衛福部(社家署)</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>一、本案持續辦理，預計 114 年 2 月達成。</p> <p>二、為減輕聽覺障礙者購置助聽器之負擔，於現金給付部分，衛福部參考市場產品資訊及歷年核銷資料，調整助聽器之補助規定與最高補助金額，111 年 10 月 20 日已修正發布身心障礙者輔具費用補助辦法及附表「身心障礙者輔具費用補助基準表」，業於 112 年 1 月 1 日起實施。</p> <p>三、另為檢討助聽器補助制度，衛福部前委託專業單位蒐集國內外文獻資料，研析助聽器實物給付之可行性，已於 112 年 10 月 25 日邀集廠商代表(中華民國助聽器商業同業公會全國聯合會)研商助聽器實物給付推動方向，後續並邀集專家學者、部分縣市政府及輔具中心針對助聽器規格及認定方式進行討論，並據以擬定助聽器實物給付試辦計畫(草案)。</p> <p>四、為確認前述試辦計畫可行性，衛福部於 113 年 9 月 4 日先行邀集縣市政府共同討論，會議結論事項如下：</p> <p>(一)助聽器採現金給付及實物給付雙軌併行，由身心障礙者自行選擇。</p> <p>(二)採「產品分級」，實物給付之功能規格及補助金額較現金給付「助聽器-進階型」提高。</p> <p>(三)採政府特約產品，特約至多 5 個產品。</p> <p>五、為廣納各界建言，後續規劃邀集廠商及身心障礙團體代表召開研商會議，俟凝聚各方意見及共識後，再推動助聽器實物給付試辦計畫。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十四案)

提案單位 暨提案人	能源產業推動委員會 蔡宗融主委
案 由	儲能政策規劃 —— 確保未來能源穩定。
說 明	一、 目前太陽光電搭配儲能的標案投標量能不足，AFC(輔助服務市場)推動 dReg、E-dReg 等儲能服務卻供過於求，導致產業發展遇到瓶頸。 二、 今 2024 年 4 月 3 日的地震事件，證明了儲能系統對於電力穩定的重要性，顯示出儲能設施的關鍵價值。若無明確政策方向，恐讓新興儲能產業在初期便遭受重創，無法健康發展。
建 議	一、 解決「調頻備轉容量 dReg0.25」結清價 0 元困境：已經完成的儲能系統，台電不應該用 0 元購回。建議台電檢視收購機制，提供合理且具市場競爭力的結算價格，確保儲能系統的運行價值與長期穩定發展。 二、 期盼政府規劃儲能政策短中長期方向：期盼政府能清楚說明儲能政策的短中長期方向，以穩定產業發展，支撐能源轉型與國內電力穩定，助力台灣成為亞洲綠能領先國家。
主辦單位	經濟部
辦理情形	一、 台電公司目前無調整「調頻備轉容量 dReg0.25」收購機制規劃。 二、 台電公司依電力交易平台市場採購儲能(輔助服務)，規則均事先公告，參與者於加入前均須通過合格交易者測試，熟知電力交易平台，台電公司採購儲能為內需市場，規模有限，故採競價方式而非躉購，儲能業者踴躍參與導致供過於求。 三、 台電公司基於調頻備轉的準備量，須遵守電力調度綱要原則之 CPS1 指標(系統頻率品質指標)，現行 CPS1 成績已達標準以上，且增加採購量付出成本須面對電價審議會之審查，經檢視目前尚無增加需求空間。

「2024 行政院卓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	中華民國資源回收商業同業公會全國聯合會 陳福松理事長
案 由	建請輔導資源回收使用土地合法化。
說 明	一、資源回收業已生根超過 50 年，且回收物料皆為有價物資，與清除業主要業務為清運垃圾不同，並不會有丟棄問題，除節能減碳外，兼具照顧弱勢，對社會有一定的貢獻。 二、資源回收業用地取得不易，農地因為限制太多，業者找到的農地是否可以合法使用無從得知，即使耗費巨資請第三方業者查詢後，仍可能有其他問題而無法使用。且有些縣市已對農地實施禁建，資源回收業不同等於一般行業，除無產出污染源，且對垃圾減量、環境維護及照顧低下階層百姓有一定貢獻。
建 議	近期政府為促進工業發展，健全工廠管理及輔導，以『全面納管、就地輔導』為目標，讓既存低污染工廠可留在原地輔導合法，特頒佈「工廠管理輔導法」。資源回收業屬低污染產業，為工輔法規範中的優等生，只因無製造產品，無法歸類於工廠，建請仿工輔法將資源回收業納管，落實政府「2050 淨零排碳」目標。
主辦單位	經濟部、內政部（國土署）、環境部
辦理情形	<p>【經濟部】</p> <p>「廢棄物清除、處理及資源物回收處理業」係屬環保主管機關權管，環境部已與中華民國資源回收商業同業公會全國聯合會進行研商及提出後續處理作法。</p> <p>【內政部-國土署】</p> <p>一、「區域計畫法」時期：</p>

(一) 依「非都市土地使用管制規則」第 6 條附表 1 規定，於符合一定條件下，得作資源回收相關設施使用之區位如下：

1. 甲種、乙種建築用地：容許作「一般廢棄物資源回收貯存設施」。
2. 丙種建築用地、遊憩用地：容許作「一般廢棄物回收貯存清除處理設施」。
3. 丁種建築用地：容許作「廢棄物回收貯存清除處理設施」。

(二) 倘非屬上開容許使用範疇，應依規定申請變更編定為適當使用地。又變更面積達 2 公頃以上者，應辦理開發許可變更使用分區。

二、「國土計畫法」時期（預計 120 年 4 月 30 日後），新增資源回收相關設施應於符合「國土計畫土地使用管制規則」之區位申請使用。至既存未符合土地使用管制之設施，倘經目的事業主管機關（環境部）依全國國土計畫之專案輔導合法化原則，於符合安全性、公平性及合理性前提下，擬具輔導合法化方案，並經行政院核定後，內政部將配合評估納入「國土計畫土地使用管制規則」。

三、都市土地內得作資源回收之地區，依「都市計畫法各直轄市或臺灣省施行細則」、所在地都市計畫書土地使用分區管制規定辦理。依「都市計畫法臺灣省施行細則規定」（適用直轄市以外地區），經地方政府核准得於保護區、農業區及甲、乙種工業區設置廢棄物資源回收場所；「都市計畫法各直轄市施行細則」規定，經直轄市政府核准得設置於農業區。其餘地區倘有設置廢棄物資源回收場所之需求，得依「都市計畫法」第 26 條規定，循都市計畫通盤檢討程序辦理變更為適當分區。

【環境部】

一、案情瞭解：資源回收業者生根超過 50 年，回收物料為有價物資，無丟棄問題，促進資源回收使用土地合法化對節能減碳、垃圾減量、環境維護及照顧弱勢具重要貢獻。然而，業者面臨用地取得困難，農地限制多且禁建情況增加等問題，目前亟需法規支持以利永續發展。

二、法令研析

- (一) 一般廢棄物回收貯存設施設於都市計畫農業區，需依《都市計畫法》及其施行細則，經縣市政府審核同意後方可設置。
- (二) 既存設施可依《非都市土地使用管制規則》第 27 條，申請將農牧用地變更為特定事業用地，但特定農業區農地需經農業主管機關特別保護為糧食生產用途，變更使用限制嚴格，僅符合特定條件者可申請。
- (三) 依據國土計畫土地使用管制規則草案，一般廢棄物回收貯存設施、一般廢棄物清除處理設施於國 2、農 4、城 2-1、城 3，應經申請同意使用；於國 1、農 1 農 2 農 3，則限於依原區域計畫法編定之甲種建築用地、乙種建築用地、丙種建築用地、丁種建築用地、遊憩用地，以及原依該廢棄物清除處理設施興辦事業計畫變更編定之特定目的事業用地，得應經申請同意使用，未符合者禁止使用。

三、意見溝通：與中華民國資源回收商業同業公會全國聯合會進行現場研商，針對土地使用問題交換意見，並擬定以下處理方式。

- (一) 由公會先盤點廠區土地尚未合法化的業者數量與問題類型，釐清法規使用限制。
- (二) 針對法規中的使用限制，建立分階段處理計畫，涉及地方政府的法規部分，可提供專業建議，並協助檢視。

四、建議作法

- (一) 第一階段：由公會盤點廠區土地尚未合法化的業者，包括數量、地區分布、用地屬性（都市計畫區或非都市土地）及法規限制問題（如農地變更困難），並由地方環保局協助輔導可提出土地變更申請之業者。
- (二) 第二階段：對於現行法規限制無法合法化之業者，協調地方政府檢討現行都市計畫及非都市土地相關規定，適度調整限制條件。

五、後續辦理：俟公會完成盤點並提出所遇問題後，本部將邀集涉及相關管理法規之部會（如內政部、農業部、經濟部等）協商，

	<p>必要時，依全國國土計畫之專案輔導合法化原則，於符合安全性、公平性及合理性前提下，評估並擬定合適之輔導合法化方案。</p>
--	---

「2024 行政院卓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	一、 運輸規模：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。 二、 勞動力缺口： 1. 汽車路線貨運營業站所分佈全台，每日下午四時左右開始，將今日收集貨物整理分類，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。 2. 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。
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；以解決業者長期缺少勞動力缺口之困擾而影響產業發展。
主辦單位	交通部(公路局)、勞動部(勞動力發展署管理組)
辦理情形	【交通部-公路局】

勞動部業經會議決議新增貨車駕駛及隨車助理工作納入中階技術工作，並刻進行修法程序：勞動部已於 113 年 8 月 21 日召開「研議留用外國技術人力」跨部會工作小組會議，並同意於「留用外國中階技術人力計畫」納入貨車駕駛及貨車隨車助理工作類別，勞動部預計於 114 年第一季完成相關法規命令修正法制作業，114 年 1 月起，勞動部將請交通部等相關部會協助向業者及僑外生宣導說明開放政策目的、申請資格條件等。

【勞動部-勞動力發展署管理組】

本部已於 113 年 8 月 21 日召開「研議留用外國技術人力」跨部會工作小組會議討論「留用外國中階技術人力計畫」納入貨車駕駛及貨車隨車助理工作類別，待跨部會討論取得共識後，共同推動因應措施。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第四十七案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國多層次傳銷商業同業公會 謝進興理事長</p>
<p>案 由</p>	<p>懇請行政院盡速修正「多層次傳銷管理法」，將現行傳銷事業的「報備制」改為「準則式許可制」，並增列「業必歸會」條款。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、查台灣自 1980 年代引進傳銷產業，1992 年公平交易委員會依公平交易法第 20 條規定，訂定實施多層次傳銷管理辦法，對於多層次傳銷管理採「報備制」至今已有 32 年，惟屢因部份不肖業者違法而造成社會亂象，以致傳銷業被污名化至今難解，本會欲正本清源把關溯源，故積極推動「多層次傳銷管理法」修法，冀望將現行消極被動的「報備制」管理方式改為積極預防性的「準則式許可制」。</p> <p>二、為促使多層次傳銷商業同業公會協助政府加強多層次傳銷事業之管理、監督與輔導，並建構完整之多層次傳銷管理法制，以落實商業團體法第 63 條第 1 項「業必歸會」之規定。爰建議多層次傳銷事業應比照仲介、殯葬、藥事、化妝品、健康食品、票卷、金融、保險…等等諸多「許可制」行業，增列「業必歸會」條款，規定多層次傳銷業者必須加入該業商業同業公會為會員始得經營該業務。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、行政院有必要盡速修正現行「多層次傳銷管理法」第 2 條、第 6 條、第 7 條及第 8 條之規定，建制積極預防性的「準則式許可制」，以完備多層次傳銷事業之管理制度。</p> <p>二、同時修正現行「多層次傳銷管理法」增列「業必歸會」條款，規定多層次傳銷業者必須加入該業商業同業公會為會員始得經營該業務。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>內政部（合團司）、公平會</p>

辦理情形

【內政部-合團司】

- 一、本案建議於現行「多層次傳銷管理法」增列「業必歸會」條款，將多層次傳銷事業比照「許可制」行業，規定多層次傳銷業者必須加入該業商業同業公會為會員，始得經營該業務，尚符合「商業團體法」之意旨，內政部予以尊重。
- 二、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。
- 三、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。

【公平會】

- 一、多層次傳銷管理方式，以維持現行「報備制」為宜：
 - (一)多層次傳銷業本質為零售業，無特殊監理之必要：

多層次傳銷本質為零售業，並以販賣食品、美容保養品、清潔用品為大宗，與現行採許可制之行業，例如金融保險業、航空業等，營業內容大不相同，後者有維護重要公共資源、防免國民生命、自由、財產危害等重大公共利益之考量，始有採取許可制之必要，否則仍宜尊重業者之經營自由。
 - (二)變質傳銷(吸金)行為已有規範，與改採許可制無必然關係：

社會大眾對於整體傳銷業有負面觀感者，實多係無銷售商品(服務)之違法吸金行為，如其以傳銷方式假借銷售商品(服務)之名，行吸金之實者，即為多層次傳銷管理法第 18 條所禁止之變質多層次傳銷，該條已有刑事責任相繩，另亦有刑法詐欺、銀行法非法收受存款等規範，現行法令已足資規範。又從事變質多層次傳銷事業者，係刻意逸脫法律規範，不論傳銷管理採「報備制」或「許可制」，該業者均係以地下化手法經營，與改採許可制與否，無必然關係。
 - (三)「許可制」於業界未有共識前，不宜貿然推行：

鑑於將多層次傳銷管理改為「許可制」涉及重大政策變革，公平會於111年4月召開「多層次傳銷管理法」公聽會，就採行「報備制」或「許可制」，與會人員意見分歧，並無共識，足見傳銷管理改為「許可制」為爭議性法案，不宜貿然推行，本次傳銷公會雖提案將傳銷管理改為「準則式許可制」，仍以許可制為前提，於業界亦尚未達成共識。

二、多層次傳銷管理法尚無增訂「業必歸會」條款之理由：

按商業團體法第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，均應於開業後一個月內，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。」故兼營二業以上商業者，得自由選擇一業加入該業商業同業公會。傳銷事業銷售商品多樣，且可能同時從事傳銷及傳統銷售等多角化經營，宜由傳銷事業視自身營業情形自由決定加入屬意之公會，不宜於多層次傳銷管理法再行強制規定。

「2024 行政院卓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	晶鑽生醫股份有限公司 謝佳憲總經理
案 由	一、希望政府可以多支持台灣本土醫材加快審核速度，以增加國際競爭力。 二、希望就相關法規進行增修，開放公司控股形式經營診所。
說 明	醫療法規多年未修改，目前世界各國有許多國家的診所可以有公司控股，台灣卻仍然只能以個人企業社名義經營診所，盼法規能做修改以跟上世界趨勢。
建 議	一、希望政府可以多支持台灣本土醫材加快審核速度，以增加國際競爭力。 二、希望就相關法規進行增修，開放公司控股形式經營診所。
主辦單位	衛福部(食藥署、醫事司)
辦理情形	一、本案不能達成，為避免醫療行為商業化，並兼顧醫療機構營運，醫療法已增設「醫療社團法人」之型態，爰不建議以商業模式經營。 二、有關建議一，說明如下： (一)有關醫療器材申請上市之核決流程，衛福部食藥署皆依醫療器材管理法及醫療器材許可證核發與登錄及年度申報準則相關規定辦理，並定期與醫療器材業相關公會溝通，以使案件順利申請。 (二)另衛福部食藥署為協助醫療器材產業發展，持續精進「醫療器材法規諮詢輔導」各項機制，解決業者所遭遇之困難，其機制如下： 1、針對一般法規問題，提供線上文字客服、網頁線上資訊及電話諮詢專線，以遠端、便捷、及時之服務快速解決廠商面臨

之困境。

- 2、針對在地業者之諮詢輔導，提供生醫園區諮詢及法規種子人員諮詢，可於業者所在地就近提供更專業之諮詢輔導服務。
- 3、針對未於國內上市或尚在研發中，預計日後向衛福部食藥署提出查驗登記或臨床試驗計畫申請之國產第二、三等級醫療器材業者，符合「衛生福利部食品藥物管理署醫療器材專案諮詢輔導要點」之業者，提供專案諮詢輔導服務，釐清產品開發階段之臨床前驗證及臨床證據，加速產品取證上市。

三、有關建議二，說明如下：

- (一)按醫療機構並非以營利為目的，為防止經營商業化，醫療法立法之初即規定：申請設立醫療機構，除公立醫院及法人附設醫療機構外，應以財團法人或醫師為限；嗣於 93 年 4 月 28 日修正該法時，為避免醫療服務過度商業化，仍未考量以公司組織設立。惟為提高私立醫院之競爭力、並改善其經營體質，俾永續經營，爰增加醫療社團法人型態，並於醫療法第 53 條定有醫療社團法人結餘分配及基金提撥等規範。
- (二)依上開規定，由醫療社團法人興辦之醫療機構，本質上已具有對外募集資金、分配結餘之機制，醫療機構可據以擴充醫療設備、提高醫療服務品質，增加其競爭力，並有助於永續經營，確保醫院病患及員工權益。如以此方式引進民間資金，亦能避免民眾對於醫療商業化或追求利潤之負面觀感。爰此，仍宜鼓勵其以醫療社團法人方式運作。

「2024 行政院卓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	中華民國石油商業同業公會全國聯合會 邱永堂理事長
案 由	建議取消海運燃料附加費 (BAF-Bunker Adjustment Factor)。
說 明	根據最近的市場行情分析，航運業的獲利情況都超出預期，原本附加 BAF 是做為反應油價成本平衡而設，當今又有新碳排費之收取，值此經濟景氣不佳之市況，確實增添進出口貿易業者成本負擔。
建 議	建議取消燃料附加費 BAF 的徵收，讓進出口貿易商能減少一點成本費用，無形中能幫助政府降低產業通膨指數，並有效提升產品的市場競爭率。
主辦單位	交通部(航港局)
辦理情形	<p>一、鑒於國際海運市場涉全球航商之商業行為，各國政府對國際海運運價之管理均以「尊重市場機能及自由競爭」為原則未特別干涉。爰目前海運國際航線之航商因應其燃油成本波動，實務上收取燃油附加費用情形係屬普遍，另經洽詢中華民國輪船商業同業公會全國聯合會表示，基於市場公平交易原則，各航商經營成本不同，營運狀況亦不同。爰相關海運燃油附加費之計算是依據各家航商的訂價策略擬定，回歸國際海運市場機制決定。</p> <p>二、2024 年初紅海危機雖致海運運價上漲，惟目前運價高峰期已過，相較本次紅海危機運價最高點 8,213-9,851 美元相比，目前運價已大幅滑落 50% 左右，經查 113 年 11 月 25 日最新報價顯示，亞洲出口至美西、美東、歐洲運價每 40 呎櫃(含附加費)為 4,491-6,080 美元。交通部航港局後續仍將持續關注市場變化，並將每兩週運價變化及每月透過經濟部國貿署駐外單位掌握國際主要港口壅塞狀況，公布於該局海運平穩專區網站供進出口業者查詢。</p> <p>三、另洽陽明海運表示，目前海運市場透過艙位控管以因應傳統淡</p>

	<p>季，運價應不致大幅波動，另有關川普擬調漲進口關稅政策，近期確實有貨主洽詢相關運送契約事宜，預估最快 12 月底前運價再次走升。交通部航港局將持續關注運價變化，並保持與航商及相關部會的協助與聯繫工作，倘國際海運市場出現運價波動走高情形，該局將即時啟動海運平穩工作小組機制，或以專案協調方式協調國籍航商穩定進出口順暢。</p>
--	--

「2024 行政院卓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	中華民國產物保險商業同業公會 羅士翹秘書
案 由	建議調降保險法第 34 條第 2 項法定利率。
說 明	<p>一、按「遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息。但約定利率較高者，仍從其約定利率。」、「應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為百分之五。」民法第 233 條第 1 項、第 203 條定有明文。本條係因在訴訟舉證責任分配上，債權人就其損失舉證不易，因此民法特別就遲延期間之長短，以法定利率認定相當為債權人之損失¹。</p> <p>二、次按「保險人應於要保人或被保險人交齊證明文件後，於約定期限內給付賠償金額。無約定期限者，應於接到通知後十五日內給付之。」、「保險人因可歸責於自己之事由致未在前項規定期限內為給付者，應給付遲延利息年利一分。」保險法第 34 條第 1 項、第 2 項定有明文。本條於 1997 年修正時，其立法理由為：「1. 為避免保險人惡意遲延給付，損及要保人或被保險人權益；2. 增設保險人因可歸責於自己之事由致給付遲延者，應給付遲延利息，係為保護被保險人利益並避免保險人藉故推諉或遲延，課保險人以積極之責任。」故為避免保險人藉故拖延給付，因而提高遲延利息之成數。</p> <p>三、承上，本條自立法迄今已有 27 年之久，就立法當時之經濟環境背景與現今相較下，在擔保放款融通利率、一年期存款牌告利率等數據已有大幅下降。又金融服務業之監理環境在政府機關逐年提高強度下，亦已提升金融服務業之注意義務；再者，近年來政府對於金融消費者之保護措施，例如民國 100 年制訂之金融消費者保護法、設置財團法人金融消費者評議中心、公平待客原則評核等亦已大幅提升消費者之認知與保</p>

¹ 參閱江朝國，保險法逐條釋義-第一卷 總則，頁 877，台北：元照出版有限公司，二版，2018 年 1 月。

	障，故立法當時「保險人藉故拖延給付」之情況已趨式微。
建 議	建議是否修法適度調降保險法第 34 條第 2 項之法定利率。
主辦單位	金管會
辦理情形	<p>一、感謝所提建議，按保險法第 34 條第 2 項所定以年利一分作為遲延利息之計算標準，係參酌 86 年間銀行一年期定存利率約為百分之六(86 年 5 月 28 日修正)，目的在於保護被保險人利益，並避免保險人藉故推諉或遲延，迄今確實發揮相關功能，惟考量目前金融市場利率水準已遠低於當年，確有重新檢視調整之必要。</p> <p>二、鑒於保險法為保險業最重要的法律，為因應國內外金融環境變化及國際規範的推出，金管會已啟動修法計劃，將全面檢討保險法條文是否有不足而有應修正之處，本案建議將予納入修正考量。</p>

「2024 行政院卓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	中華民國租賃住宅服務商業同業公會全國聯合會 鄭俊杰理事長
案 由	參照財政部第 8 次修訂行業代號及實施要點，目前國稅局對於租賃住宅服務業之包租業並無編列，原適用擴大書審純益率 8%，自 112 年度起不再適用擴大書審，造成業者稅務支出高度上漲至 33%，營運成本增加極不合理，本會依租賃住宅市場發展及管理條例，配合國家社宅及租屋政策以實踐居住正義理念，多屬公益性質，惠請妥為處理，請查照。
說 明	一、 財政部新增分類編號 L6811-15 行業名稱租賃住宅包租業，定義為「包括從事承租租賃住宅並轉租，及經營該租賃住宅管理業務，且符合『租賃住宅市場發展及管理條例』之租賃住宅服務業資格者」。惟此分類尚未標明該行業之擴大書面審核純益率、所得額標準、同業利潤標準(含毛利率、費用率、淨利率)。 二、 財政部於 113 年 1 月 31 日訂定「一百十二年度營利事業所得稅結算申報案件擴大書面審核實施要點」，該要點中第九點規定將自有不動產租賃與不動產轉租賃業的申報案件不適用書面審核之規定。 三、 財政部於稅務行業標準分類暨同業利潤標準查詢系統(第 9 次修訂_112~116 年適用)中，將前次(111 年度以前)系統中之 6811-12 不動產租賃、6811-13 不動產轉租賃之擴大書審純益率取消，並提高所得額標準(由 23%提高至 33%)及同業利潤標準(由 33%提高至 38%)。 四、 綜上情況之改變，對我租賃住宅行業中之包租業將增加極大的稅務負擔與風險。
建 議	惠請協助訂定合理的所得額標準、同業利潤標準。
主辦單位	財政部、內政部(地政司)
辦理情形	【財政部】

一、現行國稅局每年度檢討各項利潤率標準，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統計資料），並配合營利事業所得稅（下稱營所稅）結算申報情形，審慎研訂各年度各項利潤率標準。

二、所得稅採核實計算所得額以正確衡量納稅義務人納稅能力為原則

（一）依所得稅法第 21 條第 1 項規定，營利事業應保持足以正確計算其營利事業所得額之帳簿憑證及會計紀錄。營利事業如有未依規定設帳並按帳證紀錄計算所得額申報納稅時，稽徵機關始依所得稅法第 83 條規定，按查得資料或同業利潤標準，核定其所得額。

（二）營利事業如認為前開推計所得額高於實際所得額，可依所得稅法第 21 條第 1 項及第 24 條第 1 項規定按帳簿憑證及會計紀錄，採核實計算所得額，以反映其實際獲利情形。

三、有關建議配合國家社宅及租屋政策，增訂租賃住宅包租業同業標準一節

財政部將蒐集多方意見審慎評估增訂之必要性及合理性，預計於 114 年 1 月底前完成作業，以利營利事業於 114 年 5 月辦理營所稅結算申報。

【內政部-地政司】

一、中華民國租賃住宅服務商業同業公會全國聯合會前於 113 年 6 月 26 日已就同一事項函請內政部協助轉請財政部妥處，經內政部 113 年 7 月 4 日函請財政部卓處在案。

二、財政部（賦稅署）已於 113 年 9 月 24 日移請北區國稅局研處，經同年 11 月 25 日洽該局表示，本案已列入通盤檢討。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十二案)

提案單位 暨提案人	中華民國室內設計裝修商業同業公會全國聯合會 林烱輝副理事長
案由	「室內設計」一詞，建議回歸室內裝修業使用，避免消費者因誤解，造成違規裝修或建築違章行為，導致裝修糾紛等案件層出不窮，建議跨部整合，提請研議。
說明	<p>一、室內設計、室內裝修、室內裝潢營業項目之疑義</p> <p>現今國內建築物裝修、裝潢之消費市場存在，「室內設計業」、「室內裝修業」及「室內裝潢業」三種建築物內部之設計、裝修、裝潢相關營業項目，分別依其業務職權，存在於現今消費市場，消費大眾可依自身需求，選擇合適之業種行號及營業項目消費採購。</p> <p>「室內設計」目前為一般消費大眾習慣使用之主流名詞，一般消費大眾的習慣用語「室內設計」涵蓋了「室內裝修」及「室內裝潢」。雖然民國 85 年政府頒訂「建築物室內裝修管理辦法」開始，「室內裝修業」包含了建築物室內裝修設計及建築物室內裝修專業施工，但是大部分的消費者仍然分不清出這其中的區別，尤其是經濟部公司行號及有限合夥營業項目代碼表，營業項目代碼 I503010「室內設計業」，其定義內容為從事室內裝潢設計之業務。雖然無執行「室內裝修設計」之業務職權，但是消費大眾多數未接受過相關業務之訓練，就「室內設計」字面上無法辨別與同時受內政部營建署管轄之，營業項目代碼 E801060「室內裝修業」，其中「建築物室內裝修設計」之業務有何區分，市面上另有營業項目代碼 E801010「室內裝潢業」，執行室內裝潢施工業務，多數消費大眾在無法分辨「室內裝修」與「室內裝潢」之區別下，常因此選擇錯誤的業種行號執行室內裝修業務，造成市面上違規裝修或建築違章行為層出不窮。</p> <p>本單位研究發現室內裝修糾紛案件，多數發生在非合格室內裝修業，探其原因，消費大眾因對建築物室內裝修業相關法規及訊息了解不多，加上「室內設計」為一般消費大眾習慣使用之主流用語，誤以為「室內設計」就是「室內裝修設計」，因此常常於一開始就選錯服務對象。一般非合格之室內裝修業不但不能執行建築物室內裝修業務，對</p>

於室內裝修相關法規相對也比較不熟悉，因此容易發生違規裝修之行為。另外消費者亦常常因為室內裝修圖說審查相關業務費用及規費問題，因此為節省相關費用，選擇一般工程承攬業者違規執行室內裝修業務，後續引發建築物公共安全意外或鄰損屋損等室內裝修工程糾紛。

● 室內設計、室內裝潢、室內裝修營業項目相關定義

圖:1 營業項目區分圖(資料來源:經濟部商業司公司行號及有限合夥營業項目代碼表檢索系統 圖:本研究繪製)



二、建築物室內裝修管理辦法之規定

《建築物室內裝修管理辦法》規定

第 4 條

本辦法所稱室內裝修從業者，指開業建築師、營造業及室內裝修業。

第 9 條

室內裝修業應依下列規定置專任專業技術人員：

- 一、從事室內裝修設計業務者：專業設計技術人員一人以上。
- 二、從事室內裝修施工業務者：專業施工技術人員一人以上。
- 三、從事室內裝修設計及施工業務者：專業設計及專業施工技術人員

	<p>各一人以上，或兼具專業設計及專業施工技術人員身分一人以上。</p> <p>室內裝修業申請公司或商業登記時，其名稱應標示室內裝修字樣。</p> <p>專業設計技術人員</p> <p>第 15 條</p> <p>本辦法所稱專業技術人員，指向內政部辦理登記，從事室內裝修設計或施工之人員；依其執業範圍可分為專業設計技術人員及專業施工技術人員。</p> <p>第 16 條</p> <p>專業設計技術人員，應具下列資格之一：</p> <p>一、領有建築師證書者。</p> <p>二、領有建築物室內設計乙級以上技術士證，並於申請日前五年內參加內政部主辦或委託專業機構、團體辦理之建築物室內設計訓練達二十一小時以上領有講習結業證書者。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、「室內設計」乃目前消費大眾對於建築物室內裝修、設計、裝潢行為之主要用詞，國內培育相關專業人才之各大專院校，亦多以「室內設計」為各系所名稱，然而經濟部公司行號及有限合夥營業項目代碼表，營業項目代碼 I503010「室內設計業」，其定義內容為從事室內裝潢設計之業務。與需有專業技術人員證照及室內裝修業證照，同時受內政部營建署管轄之，營業項目代碼 E801060「室內裝修業」之「室內裝修設計」業務，因字面名稱相近，容易造成消費大眾辨識困難混淆誤判，因誤選營業項目及不適任之行號，執行室內裝修業務，進而發生違規室內裝修行為，及引發裝修紛爭之情事。</p> <p>二、本單位調查統計新北市室內設計裝修商業同業公會 104 年至 111 年之鑑定報告發現，裝修糾紛案件以非裝修業者為多，比例高達 84%。探討其原因，經合法室內裝修流程，執行之室內設計裝修工程，需透過合格室內裝修業者，遵照政府建築主管機關，相關法令辦理裝修業務，主管機關透過公法管理室內裝修業務，此時如果甲</p>

	<p>乙雙方確實妥善訂定工程契約，以私法規約雙方之權利義務，在公法與私法雙重管理之下，將有效降低裝修工程糾紛之發生因子。此時如果消費大眾因無法分辨「室內裝修業」、「室內裝潢業」，這其中的區別，加上少數「室內設計業」行號(室內裝潢設計業)，雖然具有合法公司執照，卻在無室內裝修業登記證的情形下，違規執行室內裝修業務，不但損害消費大眾之權益，更容易因違規裝修行為危害建築物公共安全，造成社會大眾生命財產的危害損失。</p> <p>三、因此為了方便消費大眾容易辨識，建議將 I503010「室內設計業」中文名稱，更改為「室內裝潢設計業」或「室內裝飾設計業」，其定義內容同樣為從事室內裝潢(裝飾)設計之業務，除不影響原從業人員之執業權，同時藉由「室內裝潢(或裝飾)設計」正名，避免消費大眾因字面名稱混淆造成不必要之誤會，原「室內設計」之名稱回歸室內裝修業之室內裝修設計業務使用。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>內政部(國土署)、經濟部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【內政部-國土署】</p> <p>一、室內設計非建築相關法規之用語，建築管理仍應以「室內裝修」為妥</p> <p>(一)「建築法」第 77 條之 2 第 1 項第 1 款及第 2 項已分別明定：「供公眾使用建築物之室內裝修應申請審查許可，非供公眾使用建築物，經內政部認有必要時，亦同。……」、「前項建築物室內裝修應由經內政部登記許可之室內裝修從業者辦理。」故現行建築相關法規均以「室內裝修」進行規範，並無室內設計之用語。</p> <p>(二)內政部已依「建築法」第 77 條之 2 第 4 項授權訂定「建築物室內裝修管理辦法」(以下簡稱室裝辦法)，以規範室內裝修申請審查許可程序、室內裝修從業者資格、申請登記許可程序、業務範圍及責任，應依上開規定辦理。</p> <p>二、落實室內裝修業均應向本部辦理登記，已協調於同意商業登記時加註提醒文字</p> <p>依室裝辦法第 10 條規定：「室內裝修業應於辦理公司或商業登記後，檢附下列文件，向內政部申請室內裝修業登記許可並領得登記證，未領得登記證者，不得執行室內裝修業務：……」，為加強落實上開規定，內政部除於收到經濟部或各地方政府同意公司設</p>

立登記等函文之副本時，均再發函提醒該公司，應向內政部申請室內裝修業登記許可外，並於 113 年 7 月 30 日以前授國建管字第 1130808503 號函，請經濟部與各地方政府依「公司法」或「商業登記法」辦理公司(商號)申請設立登記等，於同意函文提醒該公司營業項目包括 E801060 室內裝修業時，應向內政部申請室內裝修業登記許可，否則不得執行室內裝修業務。查 111 年及 112 年執行情形，完成商業登記後向內政部辦理室內裝修業登記者已達 90%以上。

三、應辦理室內裝修審查許可而未辦理或未領得登記證即執行室內裝修業務，如經查證屬實，優先裁罰室內裝修業者

(一)供公眾使用之建築物或屬內政部 96 年 2 月 26 日公告非供公眾使用建築物之集合住宅及辦公廳，除建築物之地面層至最上層均屬同一權利主體所有者以外，其任 1 戶有增設廁所或浴室、增設 2 間以上之居室造成分間牆之變更情形之一者，應申請建築物室內裝修審查許可。

(二)「建築法」第 95 條之 1 第 1 項規定：「違反第 77 條之 2 第 1 項或第 2 項規定者，處建築物所有權人、使用人或室內裝修從業者新臺幣 6 萬元以上 30 萬元以下罰鍰，……。」為加強室內裝修管理，監督室內裝修從業者積極負起專業責任，內政部業以 113 年 7 月 30 日內授國建管字第 11308085031 號函，請各地方政府針對違規裝修案件應優先裁罰室內裝修從業者，並請相關公會轉知所屬會員，於執行業務時應主動向住戶說明法令規定並負起專業責任，不應誤導住戶規避申辦程序或心存僥倖擅自施工，以維護建築物公共安全。

四、建置資訊系統供民眾查詢合法之室內裝修業者

為利民眾查詢合法之室內裝修業者，內政部已建置「全國建築管理資訊系統入口網」，可於該網頁之「證照與講習」內查詢該室內裝修公司，是否為許可之合格室內裝修業者，以確保民眾權益。

【經濟部】

一、按本部依據「公司法」、「商業登記法」、「有限合夥法」、「公司名稱及業務預查審核準則」、「商業名稱及所營業務預查審核準則」及「有限合夥名稱及業務預查審核準則」等相關規定，並配合各目的事業主管機關之專業法規與核准登記之營業項目，編定「公司行號及有限合夥營業項目代碼表」，以利公司、商業及有限合夥

等組織登記其所營事業。

二、有關中華民國室內設計裝修商業同業公會全國聯合會建議建議將「I503010 室內設計業」中文名稱，更改為「室內裝潢設計業」或「室內裝飾設計業」一節，如經該業別之目的事業主管機關(內政部)評估可行，將依其來函提案表修正上述營業項目，本部再配合召開「公司行號及有限合夥營業項目代碼作業計畫推動小組會議」進行審議，並續辦修正之公告及刊登行政院公報等事宜(作業流程於收悉提案後，約一個月可完成)。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」
意見提案表(第五十三案)

提案單位 暨提案人	台灣軸承暨傳動件輸出業同業公會 李重慶榮譽理事長
案 由	面對中國大陸所製之工業關鍵零組件製品等以低價或洗產地方式傾銷入台，其不僅造成台製廠家業者之無比困擾，且深切波及「台灣製造」之品質形象，建議政府制定規範予以禁止輸入。
說 明	目前中國大陸仿製之工業零組件，如線軌、滑軌、螺桿、減速機、馬達等，以洗產地低價傾銷入台多多！
建 議	建請經濟部會商設法規範之！
主辦單位	經濟部
辦理情形	<p>一、有關中國大陸工業零組件(如線軌、滑軌、螺桿、減速機、馬達等)以洗產地低價傾銷一節，依據關稅法第 69 條第 3 項規定，有關反傾銷稅課徵範圍、對象、稅率、開徵或停徵日期，應由財政部會商有關機關後公告實施。爰建議公會向財政部提出反傾銷調查。</p> <p>二、有關禁止中國大陸工業零組件(如線軌、滑軌、螺桿、減速機、馬達等)進口一節，依據「臺灣地區與大陸地區貿易許可辦法」第 8 條第 2 項規定，因情事變更或基於政策需要，前經經濟部公告准許輸入之中國大陸貨品，經相關貨品主管機關認定有不符「不危害國家安全」或「對相關產業無重大不良影響」之條件者，得由經濟部報請行政院核定後停止輸入。爰建議公會向經濟部提出擬禁止進口貨品(含貨品名稱及號列)，及對產業影響評估資料，經經濟部評估並報請行政院核定後公告實施。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十四案)

提案單位 暨提案人	中華民國環境檢驗測定商業同業公會 曾煜安理事長
案 由	目前環境檢測業主要面臨缺工問題。
說 明	採樣人員因現場不可抗拒因素(如:天氣)及標準作業方法規範，而導致作業時間拉長，依照法定加班工時計算可能會超出時數。
建 議	依行業特性鬆綁相關規定。
主辦單位	勞動部(勞動條件及就業平等司)
辦理情形	<p>一、事業單位如確因「天災、事變或突發事件」，使勞工延長工時，除一般平日、休息日或休假日之加班規定外，得適用勞動基準法第 32 條第 4 項及第 40 條特殊加班規定，加班時數不計入 46 小時內，亦可不受限每日工時 12 小時上限規定。</p> <p>二、以上各類加班時數如可釐清，再搭配上「3 個月週期調整」，可以因應大多數產業之加班需求。所提建議依行業特性鬆綁相關規定部分，有關環境檢測業的採樣人員如確實符合天災、事變或突發事件之不可抗力之因素，加班時數已經可以不納入每月(46 小時)或不受每日 12 小時工時上限規定，對於有不可抗力因素造成作業時間拉長，勞動基準法已給予相當彈性。</p> <p>三、又所提環境檢測業之採樣人員如有現行工時例外規定之需求，可具體敘明該等人員之工作項目、工作權責或工作性質與無法適用現行工時規範之具體原因，並提供相關人員之現況（如該行業之事業單位名單、欲適用該條規定之從業人員人數、出勤模式及工作時間安排概況等資料），統由該業之同業公會向勞動部提出申請納入勞動基準法第 84 條之 1 規定適用。</p>

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十五案)

提案單位 暨提案人	中華民國禮儀用品商業同業公會全國聯合會 陳木土理事長
案 由	環境部推行「金紙、香品集中燒、適量燒」政策對產業發展影響甚鉅。目前我國金紙早已減量，且現大樓林立，民眾亦自主減量，若再推行減量，本產業將面臨無法生存之窘境。
說 明	<ol style="list-style-type: none"> 一、 環境部 113 年 10 月 8 日環部空字第 1130021088 號函回復全國商業總會 113 年 9 月 26 日全商會字第 11321101101 函並未對本產業發展做出說明。 二、 本產業的辛酸：政府的減香、封爐、減香（心誠則靈），3 支香減為 1 枝香，減少 3 分之 2，4 個爐風到剩下 1 個爐，再減少 4 分之 3，共減少 12 分之 11，本產業已奄奄一息；金紙集中燒，以功代金，以米代金等，造成本產業無法持續發展。 三、 政府對本產業似有不公，同樣存在空污疑慮的如汽機車產業、畜牧業、發電業、煉油業等，前述產業有政府輔導及補助政策挹注，得以逐步改善，但對於本產業卻是無窮盡打壓。 四、 金紙與垃圾一起燒，請祖先與神明去垃圾堆找祭拜者的心意，是對祭拜者與神明祖先的一種侮辱，對宗教的不尊重。
建 議	<ol style="list-style-type: none"> 一、 敦請環境部與地方政府環保局不要再廣告宣傳，使本傳統產業得以發展代代相傳。 二、 請政府輔導補助本產業開發合乎環保的產品。 三、 請政府不要金紙與垃圾一起焚燒，敦請各鄉鎮區設置金爐與銀爐來燒金紙，可與公會會員配合收運，亦可減少環保工作人員的工作負擔，使用者付費，一來可增加財源收入，二來尊重宗教禮儀，達成四贏，何樂而不為？
主辦單位	環境部

辦理情形

- 一、 環境部以尊重臺灣宗教民俗相關信仰及活動之前題，未適當焚燒紙錢不僅影響空氣品質，且會產生多種空氣污染物，影響信眾健康。近年民眾為因應氣候變遷挑戰，加上現今環保意識逐漸重視，除了民眾改變生活方式及消費使用的環保行為外，各宮廟亦響應環境友善祭祀及低碳寺廟。
- 二、 廟宇的環境友善祭祀方式，如宣導民眾集中收集紙錢至有淨爐過且設有空污防制設備的紙錢專爐焚燒，降低紙錢燃燒所造成的空氣污染。此外，宮廟亦建議大面額金紙或具有 CNS 標章環保金紙，或是以物代金及祭祀禮包等多元環保祭祀方式提供民眾祀選擇，逐步達到民俗祭祀轉型及改善空氣品質目標。
- 三、 宮廟就減少碳排放方面，相關作為包括紙錢集中燒、使用 LED 燈泡與線上點燈、利用社交媒體宣傳及電子化傳播訊息、強化淨零綠生活宣導與環境教育、使用回收紙張減少砍伐樹木等方式，朝向友善環境的低碳寺廟。
- 四、 為增加信眾採取紙錢集中燒意願，環境部推動各縣市政府使用紙錢專用爐，108 年至 113 年 10 月底 9 縣市政府共設置 16 座紙錢專用金爐，約提升 1.1 萬公噸紙錢集中燒的減污處理量能。透過具空污防制設備的紙錢專用處理系統，可有效減少焚燒紙錢所產生空氣污染物，以維護信眾健康。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十六案)

提案單位 暨提案人	中華民國進出口商業同業公會全國聯合會 王清水理事長
案由	進口貨物邊境課徵營業稅，由邊境關務署改為境內賦稅署課徵營業稅。
說明	<p>早期我國為方便營業人運作，採取提領後課徵營業稅的方式。然而，這一制度導致了大量逃漏稅問題。因此，自民國 90 年起，修法改為進口時課徵營業稅，與國際接軌，同時允許營業人在進口時即可申報扣抵，避免對營運產生過大影響。然而，目前的邊境課徵方式仍有不合理之處，亟待檢討與調整。</p> <p>一、 稅制公平性不足 在邊境直接課徵營業稅的制度，與其他國家稅制不符，影響我國進出口業者的國際競爭力，影響我國貿易發展。</p> <p>二、 提前課稅增加經營成本影響營運 進口貨物尚未完成買賣交易即被課徵營業稅，導致成本提前增加。若後續貨品因損害、過期或期貨市場價格波動大幅貶值，進口商將無法回收成本，對營運造成嚴重負擔。</p> <p>三、 農林漁牧產業的矛盾課稅 雖然農林漁牧產品在國內免徵營業稅，但在邊境卻先被課徵，導致產品因銷售不佳、過期或折損而增加成本，影響產業經營與市場供應。</p> <p>四、 促進經濟發展與產業升級 在全球經濟快速變動下，調整進口貨物稅制，降低進口成本，可鼓勵企業更靈活地利用進口資源進行加工生產，促進我國經濟穩定成長與繁榮發展。</p> <p>綜上所述，建議重新檢討進口貨物營業稅課徵方式，優化稅制結構，以兼顧國際公平性與產業發展需求，為台灣經濟創造更友善的發展環境。</p>

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>建議營業稅課徵改由賦稅署負責，回歸境內課徵制度：</p> <p>一、為減輕邊境海關人力不足的壓力，同時落實關稅法規定的海關職權，專注於邊境管制及關稅徵收，我們建議將營業稅課徵職責回歸賦稅署，實行境內課徵制度。</p> <p>二、目前台灣邊境管制涉及 30 多個單位，分屬不同部會，導致海關無法專注於邊境管制事務，許多事項需函請其他部會單位協助。這不僅延誤通關流程，增加進出口商的時間與成本，甚至因等待簽審影響貿易效率，成為貿易障礙。例如，進口貨品的稅則歸類問題常導致貨品卡關，因簽審權責不屬於海關範疇，海關無法即時解決相關問題。我們建請行政院加強邊境管制橫向及縱向多管道合作機制，縮短簽審流程，提升通關效率，促進貿易發展，為進出口業者提供真正便利，落實以民為本、為民服務的精神。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>財政部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>一、建議進口貨物營業稅課徵職責回歸賦稅署，實行境內課徵制度一節</p> <p>(一)進口貨物與國內銷售貨物均應依法課徵營業稅</p> <p>我國營業稅採消費地課稅原則，為衡平進口貨物與國產貨物租稅待遇，維持國產貨物競爭力，加值型及非加值型營業稅法規定，在我國境內銷售貨物及進口貨物，均應依規定課徵營業稅。</p> <p>(二)進口貨物於進口時由海關代徵營業稅，與國際多數實施加值稅國家做法相同</p> <p>為有效及即時掌握稅源，防杜逃漏，簡化稽徵流程，並降低徵納雙方成本，營業人進口貨物應課徵之營業稅，於進口時由海關隨同關稅一併代徵之，此與國際間多數實施加值稅國家(例如日本、韓國、新加坡、中國大陸、英國、德國、法國、澳洲及紐西蘭)做法相同。</p> <p>(三)進口貨物繳納之營業稅可於國內銷售時申報扣抵</p> <p>我國加值型營業稅採多階段課徵課稅，並採行進銷項稅額扣抵制度，進口貨物於進口階段及國內銷售階段分別課徵，進口貨</p>

物由海關代徵之營業稅，為營業人之進項稅額，可於國內銷售時申報扣抵銷項稅額，營業人並無實質租稅負擔。

(四)另反映對進口生鮮農、林、漁、牧產品課徵營業稅，影響產業經營一節

在我國境內銷售未經加工之生鮮農、林、漁、牧產物、副產物免徵營業稅，旨在改善農、漁民生活，促進我國農、林、漁、牧業發展，倘對進口是類產品免徵營業稅，可能弱化國內收穫、捕獲同類產品之市場競爭力，不利我國農、漁民生計及相關產業發展。

二、加強邊境管制橫向及縱向多管道合作機制，縮短簽審流程一節

(一)經濟部國際貿易署訂有「海關協助查核輸入貨品表」及「海關協助查核輸出貨品表」，海關配合相關貨品主管機關執行邊境管制，為加速貨物通關，對於簽審疑義案件，海關以「通關疑義及權責機關答復聯絡單」(下稱答聯單)傳真請主管機關儘速釋明，以強化橫向聯繫機制。

(二)為促進通關效率規劃實施答聯單電子化作業，財政部關務署於113年9月19日完成與經濟部國際貿易署作業系統建置並上線，目前積極爭取其他貨品主管機關加入，以加強海關與貨品主管機關間橫向及縱向聯繫並提高通關時效。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十七案)

提案單位 暨提案人	金皇企業股份有限公司 陳思明董事長
案 由	放寬移工政策規定。
說 明	現行移工政策對企業沒有很大實質幫助，請簡化企業申請移工流程。
建 議	一、 延長初招核准函發文起一年引進效期的規定，初招函是否也可比照聘雇許可函有效期限3年。 二、 放寬移工有效人數，不要因為勞保人數降低就刪除外勞人數，因為台灣現面臨嚴重缺工，才會從國外引進移工。 三、 恢復初期外勞政策，依照企業需求人數核發。
主辦單位	勞動部(勞動力發展署事務中心、管理組)
辦理情形	一、 有關建議一延長初次招募許可函效期為3年一節，現行產業類雇主取得勞動部核發之初次招募許可，可於1年內申請入國引進許可，並於入國引進許可日起6個月內，完成外國人入國手續。未能於規定期限內完成外國人入國手續者，得依雇主聘僱外國人許可及管理辦法第30條規定，免經申請即可再延長3個月之入國引進效期。綜上，自雇主取得招募許可後，最長計有1年9個月期間供雇主引進或接續聘僱移工，已屬充裕，不宜再予延長。 二、 現行製造業雇主經經濟部產業發展署認定具特定製程，依其所屬五級制核配比率得申請引進移工，並可運用外加就業安定費附加數額提高比率5%、10%、15%、20%，如加計國內承接移工增額5%方案，最高比率合計上限可達40%，另114年上半年本部將研修法規，將國內承接增額5%合計比率上限由40%提升至45%，以提高引進名額。 三、 製造業依經濟部產業發展署認定具特定製程核定3K5級制核配比率，僱用移工後本部將定期查核，經查事業單位國人投

	<p>保人數低於核發前，將會限期通知改善。業者於改善期間可透過增聘本勞或減少移工方式改善，屆期未改善，始針對超標人數廢止許可。</p>
--	---

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十八案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會科技與數位應用委員會 劉先覺主委
案 由	建議政府應與出版產業成立跨部會小組，共同研議並制定合理的文本資料授權使用期限與計價機制，讓臺灣本土 LLM 語言模組取得出版社文本授權。
說 明	<p>一、 近期 OpenAI 聊天機器人 ChatGPT 等生成式 AI 平台興起，國科會除在近期(7/15)提出「AI 人工智慧基本法」草案外，也自 2023 年發展具台灣特色與繁體中文文本生成能力的可信任生成式 AI 對話引擎 TAIDE (Trustworthy AI Dialogue Engine)，亦於今(113)年 4 月釋出 TAIDE-LX-7B 這款本土化的大型語言模組(LLM)。出版公會十分認同台灣應該要有能夠說出在地口語、使用本地詞彙回應的語言模組，以符合 AI 發展的在地化運用。</p> <p>二、 目前不論是 OpenAI 和 Meta 提供的語言模組，中文文本的訓練資料多是透過網路撈取，其中簡體中文的量體佔比遠遠高於繁體中文。在台灣本土的繁體中文資料量相對稀少的情況下，相對容易導致因資料缺乏而影響模型生成的結果，這也再次突顯了台灣自主研發大型語言模型的重要性。</p> <p>三、 台灣的出版品經過數十年的累積已有豐富的數量，出版品的語彙及語法結構皆透過出版社嚴謹的編輯過程，內容亦符合台灣的文化與國情，具備「可信任性」與「台灣本土性」的特點，實是訓練繁體中文語言模組最佳的文本資料。</p> <p>四、 在台灣發展 AI 這關鍵的時刻，國科會 TAIDE 計畫的訓練資料不應該侷限於政府相關網站、公開資料以及研究機構資料庫，更應該主動與國內各出版社合作，拋開無償使用的觀念，透過合理有償的機制取得台灣出版品的文本資料使用權，以有效及快速的擴充繁體中文語言模組的訓練資料。</p>

<p style="text-align: center;">建 議</p>	<p>國外已有不少媒體與出版集團陸續與 OpenAI 達成協議，台灣也應盡快跟上腳步。商總科技與數位應用委員會建議國科會、文化部、出版公協會以及相關部會應成立跨部會小組，共同研議並制定合理的文本資料授權使用期限與計價方式等機制，找出對產、官雙方都有利的平衡點，並促進國科會 TAIDE 計畫本土化 LLM 更趨完善，相信這會是推動我國 AI 進展重要的一步。</p>
<p style="text-align: center;">主辦單位</p>	<p>國科會、文化部</p>
<p style="text-align: center;">辦理情形</p>	<p>【國科會】</p> <p>TAIDE 計畫最初模型發展之方向，是供公眾使用的基礎模型為目標進行資料洽談。初期從公、私部門取得授權資料，多數為無償取得之資料。計畫洽談資料授權取得並無制訂公定費率，若屬有償取得之資料則依個別洽談而定，除少數資料外，並無約定授權到期日。未來，將與公部門部會共同合作開發應用為主，以推廣及擴大生態系為前提。透過辦理公部門應用落地，提升部會相關資料與能力之掌握程度。有關資料創新利用部分，將透過行政院數位政策法制協調專案會議跨部會研議。</p> <p>【文化部】</p> <p>一、生成式人工智慧(AI)為國際趨勢，也是政府積極推動的領域之一，更豐富的資料勢必有助於 TAIDE 計畫的發展，有關如何制定合理的文本資料授權使用期限與計價機制，由負責 TAIDE 計畫的國科會主責，文化部協同合作，讓國內的民間商業出版業者也能參與並協助國科會 TAIDE 計畫推動。</p> <p>二、文化部自112年8月起，已配合國科會 TAIDE 計畫之需求，蒐集與盤點本部及所屬相關單位之資料，並確保資料的著作權妥適性後，陸續提供「文字類資料」及「圖片影音類資料」，包含國家文化記憶庫等53萬筆資料及其他80多個網站資料、100多類出版品及研究報告、50多類圖片影音，作為 TAIDE 之台灣文化訓練素材。</p> <p>三、提供資料範圍包含資訊網站內容、出版品或研究報告、圖片(含文字描述)及語音或影音(含字幕或文字描述)4大類，進行著作權釐清妥適性後，提供訓練資料說明欄位包含名稱、網址、資料授權妥適性(是否可授權 TAIDE、授權說明)、提供</p>

	<p>檔案方式(提供 OPEN DATA、專案提供檔案、授權 TAIDE 自網站擷取)。</p> <p>四、未來持續配合國科會 TAIDE 各階段需求，進行文史等素材盤點蒐集作業，並以專案形式來提供國科會相關檔案。而「重建臺灣藝術史2.0社會發展計畫」(114年至117年)亦將持續進行基礎史料之蒐集、數位化，後續將與國科會合作，盤點開放重建臺灣藝術史計畫成果內容予 TAIDE 訓練使用。</p>
--	---

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第五十九案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會商業法規研究委員會 許東敏主委
案 由	擬提案調整金融營業稅稅率及適用範圍，以支持金融科技創新，促進永續金融及國際化。
說 明	一、金融業目前適用 5% 的金融營業稅稅率(部份外匯及期貨交易業務除外)，高於一般行業的營業稅稅率(0.1%至 3%)。 二、我國的稅率與鄰近國家相比缺乏競爭力：香港對大部分金融交易免徵營業稅；新加坡採低稅率或免稅政策，特別針對金融科技和國際金融業務提供稅收優惠；韓國針對特定金融服務和創新業務適用減稅政策，例如對電子支付平台提供稅收支持。 三、金融科技和綠色金融等創新業務發展迅速，但缺乏針對性稅務優惠政策，導致金融業在數位轉型及永續發展中面臨稅負壓力。
建 議	一、分階段降低金融營業稅稅率，一般金融營業稅稅率從 5% 降至 3%，特定業務如綠色債券及再保險業務進一步降至 1%。 二、為金融科技公司及綠色金融業務提供營業稅減免或稅額抵減政策，鼓勵金融業創新發展。 三、檢視金融業跨境業務的稅務障礙，訂定統一的國際稅務處理指引，吸引外資設立金融機構。 四、成立專案小組每年進行成效檢討，視市場回應及財政影響進行修正。
主辦單位	財政部、金管會

辦理情形

【財政部】

一、建議調降金融業營業稅稅率一節

(一)我國銀行業及保險業整體稅負未必高於其他國家

1、我國增值稅稅率 5% 為國際最低，對銀行業、保險業經營銀保本業之銷售額(下稱銀保本業)採總額型課徵營業稅，稅率 5%，且依總額型營業稅特性，進項稅額不得扣抵，需負擔進項稅額 5%；選樣國家採增值型課徵營業稅，除中國大陸對銀保本業課徵 6% 營業稅外，其他國家對銀保本業大多免徵營業稅，惟依增值型營業稅特性，進項稅額亦不得扣抵，需負擔進項稅額，且適用稅率皆高於我國甚多(例如新加坡 9%、日本 10%、英國 20%)，假設負擔增值稅之進項金額占銷售額比例為 80% 計算(詳附表)，我國、新加坡、日本及英國之有效稅率分別為 9%、7.2%、8% 及 16%，我國未必高於其他國家。又現行我國保險業再保費收入稅率已為 1%；經營金融債券之銷售額免徵營業稅。

2、我國對銀行業、保險業經營非專屬本業銷售額可申請採增值型課徵營業稅，稅率 5%；選樣國家亦採增值型課徵營業稅，稅率多高於我國 5% (例如中國大陸 6%、新加坡 9%、日本 10%、英國 20%)。

3、另大多選樣國家(例如英國、法國)對金融業另課徵銀行稅或保險稅(費)，而我國並無課徵。

(二)現行稅率不予調整，不致影響其國際競爭力

銀行業 112、113 年獲利創歷年新高，逾期放款比率、ROE(盈餘/股本)及 ROA(盈餘/資產)等國際競爭力指標均優於澳洲、韓國及日本等國家，爰現行稅率不予調整，不致影響國際競爭力。

二、建議提供金融科技公司及綠色金融業務營業稅減免或稅額抵減政策一節

依財政紀律法(下稱財紀法)第 6 條第 1 項及第 2 項規定，中央政府各級機關所提稅式支出法規，應確認未構成有害租稅慣例，並盤點運用業務主管政策工具情形及執行結果，審慎評估新增租稅優惠必要性；倘經評估確有採行稅式支出必要，應就稅式支出法規實施效益及成本、稅收損失金額、財源籌措方式、實施年限、績效評估機制詳予研析，確保其可行且具有效性。爰宜由主管機關評估新增租稅優惠措施之必要性，並依上開規定辦理。

三、 建議檢視金融業跨境業務稅務障礙，訂定統一國際稅務處理指引一節

為加強參與國際金融活動，建立區域性金融中心，現行國際金融業務條例第 13 條至第 16 條、第 22 條之 7 及第 22 條之 16 已提供免徵所得稅、營業稅、印花稅等優惠，營造有利之租稅環境。

【金管會】

一、 有關降低金融營業稅稅率一節，財政部於 112 年 3 月 25 日為因應金融業營業稅稅款撥入金融業特別準備金之規定於 113 年底屆期，函詢金管會 114 年以後金融業營業稅稅款是否仍有挹注金融業特別準備金之必要，金管會考量金融業特別準備金累積情形及本國銀行國際金融競爭力等面向，已於 112 年 6 月 2 日函復財政部：考量我國金融業營業收入無進項稅額扣抵，致金融業營業稅相較一般產業之租稅負擔較高，為兼顧金融業與其他產業稅負之公平性及合理性，促進我國金融發展環境能與國際接軌，以及增加金融業國際競爭力，建請依租稅中立原則，惠予調降金融業營業稅稅率。鑒於營業稅法係財政部主政，關於金融業營業稅率之調整涉該部權責，金管會尊重財政部意見。

二、 有關所提涉及租稅相關建議，事屬財政部主政，如財政部評估具可行性，相關事項倘涉本會權責，將配合辦理。

第五十九案附表

案例 1：銀行業經營本業銷售額(如利息收入)新臺幣(下同)100 元，購買供業務使用之貨物勞務之進項金額 50 元

我國、新加坡、日本與英國銀行業營業稅負擔比較表

	我國	新加坡	日本	英國
銷項稅額(A)	5(5%)	0(免稅)	0(免稅)	0(免稅)
進項稅額(B)	2.5(5%)	4.5(9%)	5(10%)	10(20%)
合計負擔稅額(A+B)	7.5	4.5	5	10

案例 2：銀行業經營本業銷售額(如利息收入)100 元，購買供業務使用之貨物勞務之進項金額 80 元

我國、新加坡、日本與英國銀行業營業稅負擔比較表

	我國	新加坡	日本	英國
銷項稅額(A)	5(5%)	0(免稅)	0(免稅)	0(免稅)
進項稅額(B)	4(5%)	7.2(9%)	8(10%)	16(20%)
合計負擔稅額(A+B)	9	7.2	8	16

- 註：1. 我國銀行業經營本業銷售額適用稅率 5%，且採總額型方式課徵；新加坡、日本及英國係採加值型方式課徵(稅率分別為 9%、10%及 20%)，惟銀行業經營本業之銷售額予以免徵。
2. 我國、新加坡、日本及英國銀行業進項稅額皆不得扣抵銷項稅額，故皆由銀行業者負擔進項稅額。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第六十案)

<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>建議將自貿港區內儲槽業歸類「製造業」或視為「類製造業」，並放寬加班及連續工時上限，以符合業者經營上實際運作需求。</p>
<p>說 明</p>	<p>一、自貿港區岸邊儲槽業者實為製造業之關鍵物流輔助服務提供者：自貿港區內岸邊儲槽業乃國內整體製造業之關鍵性物流輔助服務提供者，舉凡作為原物料或輔助性物質之液體化學品，均透過設置於各重要商港(如臺中港)邊之岸邊儲槽及附屬設施進口，再以管線、化學槽車、ISO-Tank 或各種尺寸之化學品儲存桶妥善分送至各製造生產工廠或貿易商指定儲存處所，使用範圍非僅侷限於如塑膠橡膠製造及紡織業等傳統石化工業，實則包含護國神山群之半導體產業等各行各業，都需使用藉由岸邊儲槽進口之各式化學品，幫助渠等進行生產加工所需原物料或輔助材料，以推動民生經濟發展。</p> <p>二、作業模式及環境與製造業高度相仿，應歸類為「製造業」或「類製造業」：儲槽業者均位於各重要商港管制區內，從業人員通勤距離較遠，儲放物品為石油化學品等高危險物品，一般勞工對石化製品的工作環境均心存恐懼，再加上工作環境惡劣，人員招募不易；儲槽作業模式為在戶外儲槽區進行船舶卸收或裝載、化學槽車裝載或卸收、ISO Tank 裝載貨卸收等，第一線人員須忍受港區夏季烈日及冬季強風吹襲，且須操作各項粗重之設備，如管線接管、拆卸及移動等在碼頭邊惡劣工作環境，尤以颱風天或冬季季候風為甚，實與製造業 3K 作業環境十分類似，應歸類為製造業或類製造業，以符合實際。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、在未准許岸邊儲槽業者進用外勞之前，建議能優先考慮放寬儲槽業者員工加班及連續工作時數上限規定，以紓緩業者現行勞工不足壓力。</p> <p>1. 目前，根據我國勞動基準法，每日工作時數不得超過 12 小時，每月延長工時總時數不得超過 46 小時；在特殊情況下，經工會</p>

	<p>或勞資會議同意，每月延長工時總時數不得超過 54 小時，每 3 個月不得超過 138 小時。</p> <p>2. 建議政府修法，經工會或勞資會議同意，在非常態緊急狀況下，例如大型貨物進出港口導致的繁忙時期，允許儲槽業者在獲得員工同意的情況下，將每月延長工時總時數不得超過 60 小時，每 3 個月不得超過 144 小時，並確保員工有足夠的休息時間與補償。</p> <p>3. 在修法前請同意先給 6 個月試行期，讓儲槽業者在此期間內試行新的加班時數上限，藉以評估其對員工福祉與生產效率。</p> <p>二、懇請全面檢討現行移工政策，將自貿港區內岸邊儲槽業改歸屬為「製造業」或「類製造業」，並依其實際工作現況認定為偏勞力型工作之 3K 型產業，得以進用外籍移工，爰建議政府能盡速將自貿港區內岸邊儲槽業改歸屬「製造業」或「類製造業」，並允許進用外籍移工，解決業者經營上人力不足困境。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>經濟部、交通部(航港局)、勞動部(勞動條件及就業平等司)</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【經濟部】</p> <p>一、查「石油化學品儲槽業」之工作內容主要為化學品之儲存與配送，與行政院主計總處對製造業之定義：「製造業為從事以物理或化學方法，將材料、物質或零組件轉變成新產品」不盡相符。「石油化學品儲槽業」如無法提出符合可認定為製造業之製程或配方，爰業者即使有工廠登記證，亦無法被認定為製造業及無法申請外籍移工。</p> <p>二、本案經濟部多次與公會協調溝通，已先協助其以「移工承接」之方式，即可憑其工廠登記證向勞動部申請移工。</p> <p>三、另本部原定於 113 年 6 月邀集公會代表與勞動部共同協調是類業者之需求，惟獲理事長表示已無問題無須召開，本部將與公會秘書長保持聯繫並密切關注後續需求。</p> <p>【交通部-航港局】</p> <p>一、依據自由貿易港區(以下簡稱自由港區)設置管理條例第 2 條規定，自由港區之設置及管理，依本條例之規定；本條例未</p>

規定者，適用其他有關法律之規定。

二、案內建議放寬自由港區內石化儲槽業者員工加班、連續工時時數上限規定及檢討移工政策等，自由港區內並無例外規定，業者依循相關勞動法規辦理。

三、至業者所提行業別疑義，依據主計總處「行業統計分類」對製造業之定義，係從事以物理或化學方法，將材料、物質或零組件轉變成新產品，不論使用動力機械或人力，在工廠內或在家中作業，均歸入製造業。本案所提自由港區內之石化儲槽業者是否可歸類為「製造業」(如石油及煤製品製造業、化學原材料製造業等)或視為「類製造業」，仍須由該業別主管機關(經濟部)依權責協助認定。

【勞動部-勞動條件及就業平等司】

有關建議獲得員工同意的情況下，將每月延長工時總時數自 54 小時延長為 60 小時，每 3 個月延長工作時數之上限自 138 小時延長為 144 小時或修法前給予 6 個月試行期：

一、現行勞動基準法對於勞工的加班時間，一般情況下，一日之上限為正常工時加延長工時最多 12 小時；每月加班時數不得超過 46 小時；經工會或勞資會議同意後，可以 3 個月 138 小時為一週期統合運用，但 1 個月之上限為 54 小時。事業單位如需趕工，若依上開規定調整，最多可以連續 4 個月單月加班時數調整為 54 小時。前開規定已考量勞動現場之實際需求，增加加班時數運用彈性。

二、有關加班時數是否計入每月 46 小時之相關規定如下：

(一)例假：勞動基準法第 36 條「一例一休」之例假為強制性休息規定，原則禁止加班，惟雇主如因天災、事變或突發事件，要求勞工在「例假」工作，此類特殊加班時數沒有上限，也不必計入 46 小時內。

(二)休息日：勞動基準法第 36 條明定「一例一休」之「休息日」加班，為法定正常工時以外之時間，應計入每月加班總時數。

(三)國定假日：勞動基準法第 37 條所定休假日(國定假日)，雇主徵得勞工同意出勤，於 8 小時以內，不必計入每月加班總時

數，超過部分始予計入。

三、以上各類加班時數如可釐清，再搭配上「3 個月週期調整」，可以因應大多數產業之加班需求。每月加班時數是否再放寬，涉及修法，無法先行試用，亦非短期內可以立即處理。建議勞資雙方多加溝通、對話，如有共識，可再做進一步討論。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第六十一案)

提案單位 暨提案人	中華民國全國商業總會商業法規研究委員會 許東敏主委
案 由	擬提案修改《公開發行公司出席股東會使用委託書規則》，限制受託人代理權限，僅限於股東會一般議案表決，不得參與董事及監察人選舉表決。
說 明	一、現行法規允許股東透過委託書授權代理人全權參與股東會，包括董事及監察人選舉表決。 二、大股東可透過收購小股東的委託書，操控經營權爭奪，削弱公司治理及股東權益。 三、利益輸送及投票買賣等，對市場公平性亦構成威脅。 四、參考國際實務，提升股東會運作的透明度與公正性。以美國為例，委託書的代理人在行使投票時必須明確表達股東意願，不可隨意變更投票方向，委託代理人須對股東利益負責。瑞士的股份阻止制度則規定股東需在股東會前申報持股並鎖定股份，以獲得表決資格。代理人須在股東會前披露所有投票意圖。
建 議	一、增訂條文，明定委託書代理權範圍，不得包含董監選舉表決。 二、所有受託人須於股東會前揭露利益關係，避免潛在利益衝突。 三、推動電子投票普及化，鼓勵中小股東直接參與股東會決策，降低對委託書的依賴。
主辦單位	金管會
辦理情形	一、為強化股東會委託書管理，金管會持續蒐集外界意見，適時檢討委託書規則相關規定，惟考量股東之選舉權得由股東本於其自由意志行使，「禁止委託書之選舉權」恐有對其限制之疑慮。依公司法第 177 條第 1 項規定，股東得於每次股東會，出具委託書，載明授權範圍，委託代理人，出席股東會；委託書規則依證交法第 25 條之 1 授權，僅得就委託書徵求人、受託代理人與代為處理徵求事務者之資格條件等規範，授權

範圍尚無包括限制委託書選舉權之代理行使，現行依公司法規定辦理。因此公司法如予以限制，將影響股東權益，故不宜限制委託書不得參與董監選舉表決。

二、查公司法第 178 條規定，股東對於會議之事項，有自身利害關係致有害於公司利益之虞時，不得加入表決，並不得代理他股東行使其表決權。另委託書規則第 8 條第 1 項第 1 款規定，徵求委託書之書面及廣告對於當次股東會各項議案，有自身利害關係時應加以說明。故公司法已規範股東代理須就議案利益迴避，委託書規則已要求受託人應揭露與股東會議案利害關係。

三、為強化股東行動主義，金管會業依公司法第 177 條之 1 授權公告規定，上市（櫃）公司自 107 年起、興櫃公司自 112 年起，全面強制採行電子投票。經統計 113 年度電子投票比率已達 60.83%，金管會將持續推動電子投票，以強化公司治理。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第六十二案)

<p>提案單位暨提案人</p>	<p>台灣諾和諾德藥品股份有限公司 Daniel Bohsen (General Manager); Mian Wang (Sr. Director, Marketing & MAPA)</p>
<p>案由</p>	<p>加速社區健康計劃之成效，以配合賴總統的「健康台灣」願景。 Accelerate community health program effectiveness in alignment with President Lai's Health Taiwan vision.</p>
<p>說明</p>	<p>台灣面臨人口急速老化，進而大幅提高非傳染性疾病（如肥胖症、心血管疾病和糖尿病）的盛行率。雖然對於管理這些疾病有有效的醫療干預措施，但仍需改善對於創新治療的可取得性。傳統的醫療費用報銷機制通常限制了這些治療方法的及時使用，尤其對於受非傳染性疾病影響較為嚴重的低收入患者。</p> <p>Taiwan faces a rapidly aging population which significantly increases the prevalence of non communicable diseases such as obesity, cardiovascular disease and diabetes. With the availability of effective medical interventions for managing these conditions, there is a critical need to improve access to innovative treatment. Traditional reimbursement framework often limits timely adoption of such therapies, particularly for low-income patients who are disproportionately affected by NCDs.</p>
<p>建議</p>	<p>建議採用創新的醫療費用補償方式，例如對於非傳染性疾病（例如肥胖症）採取風險共擔協議，使政府與私營部門合作進而促進：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、共同資助治療：補貼低收入患者創新治療的費用，確保平等使用權。 二、推動結果導向協議：將資金與可衡量的健康成效連結，以提高責任制。 三、擴大社區健康倡議，提高使用水平。 <p>Propose to adapt an innovative reimbursement approach such</p>

	<p>as risk sharing agreements for NCDs (e.g. obesity), where the government collaborates with the private sector to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Co-fund treatments: subsidize cost of innovative therapies for low income patients, ensuring equitable access. 2. Drive outcome-based agreements: link funding to measurable health outcomes to improve accountability. 3. Expand community health initiatives and increase adoption level.
<p>主辦單位</p>	<p>衛福部(健保署、國健署)</p>
<p>辦理情形</p>	<ol style="list-style-type: none"> 一、本案可達成且持續辦理。 二、以 110 年國民健康訪問調查資料顯示，定期參加健康檢查比例計約 6 成，由衛福部國健署提供免費成人健康檢查，每年約服務 200 萬人，期能透過健檢找出三高數值異常個案，協助引導至醫療院所進行健康管理；自 111 年起衛福部國健署與健保署合作推動「代謝症候群防治計畫」截至 113 年 11 月，已超過 2,800 家診所、4,700 位醫師加入，收案約 28 萬人；追蹤至少 3 次以上的個案約 6.5 萬人，且被收案者近 4 成減少代謝症候群異常指標數，近 2 成收案對象緩解已非代謝症候群，將持續監測推動成效。 三、提供慢性病病人以人為中心、完善且整合性的醫療照護，以達三高防治 888 政策目標。 <ol style="list-style-type: none"> (一)推動大家醫計畫：於西醫基層診所持續推動家庭醫師整合性照護計畫，以家醫計畫為基礎，與慢性病相關照護計畫進行整合，另於地區醫院推行全人全社區照護計畫，讓三高病人或慢性病病人皆能於主要就醫的院所獲得以人為中心、完善且整合性的醫療照護。112 年三高病人數約 534 萬人，約 317.4 萬人已被家醫計畫等慢性病相關照護計畫收案。 (二)上述計畫皆訂有管控指標（含執行面、結果面等）、以健康管理成效及品質為導向之費用獎勵措施等，以鼓勵院所提升收案病人之醫療照護品質。 四、持續推動新醫療科技評估 <p>為評估創新醫療服務納入健保之可行性，衛福部健保署自 112 年起委託財團法人醫藥品查驗中心(下稱 CDE)針對「應用 AI</p>

所發展之輔助診斷軟體」進行新醫療科技評估(HTA)，惟實證不足以做出健保支付建議，爰 113 年續委託 CDE 辦理 AI 相關醫療服務之 HTA，衛福部健保署將視評估結果及參考各國給付方式，研議將相關醫療服務納入健保給付之可行性，以提升醫療效率。

五、為建立從小培養國人養成愛好運動和注重營養習慣之社區健康倡議，透過跨部會、多場域之公私協力產官學合作，以科技導入推動身體活動及營養介入服務之生活型態，藉由提供適切之身體活動及均衡飲食衛教方案，提升國人身體活動及營養照護覆蓋率，降低非傳染性疾病風險。

「2024 行政院卓院長與商業領袖座談會」

意見提案表(第六十三案)

<p>提案單位 暨提案人</p>	<p>中華民國產物保險商業同業公會 羅士翹秘書</p>
<p>案 由</p>	<p>完成向警方查證程序的數位化。</p>
<p>說 明</p>	<p>配合政府「數位國家・創新經濟發展方案」，推動「服務型智慧政府推動計畫」，以發展跨域一站式整合服務及打造多元協作環境。</p> <p>車險理賠需取得現場圖、現場照片及交通事故初步分析研判表等文件，但現行僅能由理賠人員親赴警政單位取得，流程繁瑣。</p> <p>希望透過政府或主管機關核准之數位驗證方式，例如手機號碼+健保卡號驗證，客戶通過驗證後即可授權保險公司取得警政單位的數位文件，提升效率並節省成本。</p> <p>合理性及必要性分析：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、 數位化能大幅提高辦理速度與效率，避免因交通阻塞或其他原因延誤理賠程序。 二、 經數位化後，能有效避免因文件遺失或損壞而影響理賠結果，提升客戶滿意度。 三、 數位化驗證方式安全可靠，並可依據法令規定進行資料保護，保障客戶隱私。
<p>建 議</p>	<p>成本效益分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、 成本節省：數位化可省去理賠人員赴警政單位取得文件的時間與交通成本，降低人力成本。 二、 效率提升：數位驗證方式能加速取得文件，縮短理賠處理時間，提高效率。 三、 客戶滿意度提升：提供更快速的理賠服務，增加客戶滿意度，滿足客戶期待。 <p>衝擊分析</p>

	<p>一、 資訊安全風險：數位驗證需要嚴格的資訊安全措施，以防止客戶個資外洩的風險。</p> <p>二、 需求調整：需要調整警政單位系統以配合數位驗證，可能需要一定的時間和成本。</p> <p>三、 法規遵循：數位驗證的方式需符合法規，可能需要相應的法律和監管機制。</p>
<p>主辦單位</p>	<p>內政部（警政署）、數發部</p>
<p>辦理情形</p>	<p>【內政部-警政署】</p> <p>一、 依「道路交通事故處理辦法」第 13 條規定，道路交通事故案件當事人或利害關係人，得向警察機關申請現場圖、現場照片、道路交通事故初步分析研判表等交通事故資料。</p> <p>二、 有關當事人申請前揭資料部分，內政部（警政署）已提供線上申請管道，當事人可藉由自然人憑證或健保卡（配合讀卡機或手機門號加健保卡號驗證）申請及下載交通事故資料電子檔；當事人亦可臨櫃申請及取件。</p> <p>三、 另外，如由利害關係人（如保險公司人員）申請前揭資料，需檢附當事人委託書，俾利警察機關核對確認，以保障當事人權益及避免個資外洩，故仍以臨櫃取件為宜。</p> <p>四、 內政部（警政署）將持續優化及滾動式修正線上申請系統，俾利達成更加便民及提升效率的目標。</p> <p>【數發部】</p> <p>本案擬請內政部評估適當機制，及金融監督管理委員會釐清法源之適當性，倘有技術需求，可與數位發展部合作，完成相關作業。</p>