附件二：「2024年全國工業總會白皮書」議題之部會辦理情形

# 一、產業發展

| 議題 | 建議事項 | 延續議題 | 國發會綜整各主管單位意見 | 續提與否 | 理由 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **一、打造臺灣為具韌性的區域運籌中心** | 1. **規劃韌性基礎建設，建立韌性社會**

面對以往罕見的重大突發事件Covid-19、地緣政治與區域對抗造成社會動盪及產業衝擊，以及高齡化社會、氣候變遷形成國家的困境及風險。政府需要帶領企業及民眾，針對風險進行預警；或在事件造成影響後，迅速應變及降低損失，並加速復原進程以適應外部新常態，因此建構「韌性社會」已是各國目前重要發展趨勢。我國也應提升「重要基礎設施(如公共交通/資通訊網路/電力設施)」、「重要能源與資源供應(如燃油氣及水資源)」及「重要產業生產力(如勞動力及人才需求)」之韌性，並強化政策規劃，以因應環境風險，確保產業發展及民生福祉。 | V | 1. 交通部已訂有陸、海、空運領域層級持續營運韌性計畫，由各關鍵基礎設施維運機關（構）盤點事變時核心業務，完成研擬同領域及跨領域的備援機制及備援優序，確保關鍵基礎設施持續運作。並已依行政院指示進行強化陸、海、空運領域關鍵基礎設施韌性作為並於2024年7月完成研訂，且持續更新、升級及建置陸、海、空運關鍵基礎設施之安全防護設施，以提升關鍵基礎設施安全防護能量及營運韌性。
2. 經濟部
	1. 電力設施：新增「電業法」相關刑罰規範，強化設備保護與提升資安、於民營燃煤電廠已設置無人機干擾器，提升電力設施韌性、建立全面風險管理體系(持續進行中)；盤點極端天候之因應能力與措施，已建立防颱、防汛、地震、海嘯、乾旱等應變程序，提供人員即時應變處理；滾動安排機組歲、檢修，以調整供電裕度；引進科技設備、歲修工法流程模組化；積極盤點及規劃輸電級電力設施汰換策略，加速老舊輸變電設備汰換，以提升設備可靠度等；持續推動「配電系統五年(2023~2027年)升級計畫」；改善高風險紅區、辦理預防性措施；加強維護檢測、減少鳥獸及外物碰觸等；推動饋線全面自動化、持續優化自動化饋線區段調度能力等。
	2. 石油：針對石油供應已訂有安全存量規範，並已新增相關刑罰規範，達到遏止對石油重要設備之不法侵害行為、強化管線安全管理與緊急應變能力、建立管線自主檢測能力、精進3D管線圖資、 強化儲槽管理等。
	3. 天然氣：購氣來源已多元分散至14國，並維持中長約為主的採購模式，確保天然氣供應穩定。中油公司與台電公司已規劃新(擴)建接收站，可分區供氣儲存量。已新增相關刑罰規範，並推動天然氣相關投資計畫如洲際液化天然氣接收站投資計畫、 海陸管線興建計畫等。
	4. 煤：透過分散進口來源、維持中長約為主的採購模式、訂定安全存量規範及定期查核存量等措施，確保進口燃煤供應韌性。
	5. 水資源：持續依據行政院2021年核定「臺灣各區水資源經理基本計畫」推動各項多元水資源開發工作 並已設置備援管線、推動降低漏水率計畫 並提升自來水供應及應變能力 刻正依據最新氣候變遷情境、臺灣各區域水資源供需情勢以及產業用水增加趨勢，通盤規劃各項實施方案，加速趕辦多元水源開發，確保至2030年前投資用水無虞，。
3. 勞動部針對提升重要勞動生產力辦理情形
	1. 已推動多元實務導向之失業者職前訓練、在職勞工進修訓練及青年專案訓練等職業訓練措施，並配合國家重點產業政策，與產業主管機關共同培育重點產業所需技術人力。
	2. 協助我國產業進用所需外國勞動力，依就業服務法第42條不得影響國人就業、勞動條件、國民經濟發展及社會安定之規定，現已開放外國專業人士、中階技術人才及產業移工，每年針對引進總人數，持續與國發會及各目的事業主管機關跨部會協商，滾動式檢討開放政策。
	3. 針對外國專業人士(含僑外生)：現已開放製造業含半導體行業之雇主申請聘僱外國人從事專門技術性工作，外國人才具大學學位且有2年工作經驗，月薪達新臺幣4萬7,971元，可來臺從事白領專業工作
	4. 針對中階技術人才：已開放資深移工及僑外生從事製造、營造、農業、看護中階工作。2024年9月行政院召開未來人才首長會議決議將整體規劃修正相關法規，鬆綁中階技術人才聘僱管理限制，預計將培用中階人才4萬人。
	5. 另已自2023年6月起調高金屬船體製造等4行業移工比率。後續將建立產業移工調整評估機制，配合產業變動檢討、靈活配置移工人力。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **整合資源改善科學園區營運與交通現況**

建議政府以完善整體基礎建設為目標進行規劃，全面盤點科學園區與工業區的既有交通網路，並以「智慧交通」為主軸，重新規劃聯外道路與相關交通設施系統之建置與設計。在本會去年相關建議的回應中，有關單位並未提及對智慧交通是否進行了相應的措施，也未明確指出哪些科學園區與工業區已經改善完成。例如，隨著臺南科學園區與高雄路竹基地的發展，附近交通壅塞情況已日益嚴重。 | V | 1. 交通部公路局與高速公路局已就強化高快速公路網系統連結、改善幹線瓶頸路段及強化地方服務，以及健全海空港及重要科學或產業園區聯外交通，持續推動相關規劃與建設。辦理智慧運輸系統發展建設計畫，補助地方政府辦理新興科技應用，目前已補助19個地方政府成立交控中心及發展交控策略。各地方政府可依據需求申請相關計畫補助，配合科學園區周邊交通改善需求。
2. 經濟部針對既有產業園區，訂定「產業園區道路交通整體改善處理注意事項」，建立分級分層檢討協調改善機制，與各該道路主管機關共同研議改善方案，具體提升園區道路服務水準。園區停車空間將陸續導入智慧化停車管理系統，已於新北產業園區、新竹產業園區及桃幼產業園區設置路外停車收費，採車牌辨識系統，並於新北、新竹、桃幼及和平產業園區設置公共充電樁，提供電動車輛友善使用環境；另未來視區內廠協會及廠商意見，分區進行各產業園區停車規劃，創造園區友善環境。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **協助建置並輔導專業園區**

建議政府整合規劃全國產業布局，將散落各地的工廠有序引導至專業化的產業園區。同時建議加強各部門間的合作，跨域整合資源，在園區建置完善的污染防治設施，實施嚴格的環保監控，以改善營運環境並提升周邊社區的生活品質。透過產業集中管理與專業化，以及政府跨部門間的協作與資源整合，當可實現工業發展與環境保護雙贏的局面。 | V | 1. 經濟部採雙軌方式辦理，包含新設園區將散落工廠引導至新園區中，另就污染性較高之產業亦於彰濱產業園區中劃設專區供其設廠，透過產業集中管理與專業化，實現工業發展與環境保護雙贏之局面。另補助直轄市政府辦理未設污水廠工業區，以評估成果瞭解可行性及實質建設所需之經費，並由中央與地方共同合作，提升都市計畫區內產業發展與環境永續。
2. 環境部針對工業區污染管制已有多項相關規定，包含廢棄物清理法第32條、內政部下水道法第8條、空氣污染防制法第15條、第23條等。近年運用物聯網 (Internet of Things, IoT) 技術，大量布建環境感測點，提升整體環境監控的時空間密度，即時呈現環境的感測數值。截至2023年已布建約1萬點，共覆蓋 283 個區級行政區、111個工業區及科學園區，追蹤高污染傳輸路徑，掌握污染熱區。透過智慧監控及智慧溯源方式鎖定污染熱區，後續勾稽個別工廠資料確認稽查目標。環保稽查人員再搭配科技儀器蒐證、輔助採樣，藉由各種科學利器輔助應用下，除降低稽查人員採樣蒐證危險性，進而查獲重大違規行為及事證，展現稽查成效。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **以政策性補貼方式推動全面支持智慧電動運具發展**

推動電動車的發展，對淨零排放目標與促進產業升級皆具關鍵性。若能吸引民眾在「老舊汽機車換購電動車」上，支持政府政策與企業一同投入ESG，則不僅可以達成政府淨零轉型之政策目標，又能具體改善空污所造成的環境衝擊。建議政府以補助企業資源、經費、減稅等方式與企業攜手合作，藉由企業鼓勵員工換購電動機車為上下班通勤工具，獎勵辦法可直接藉由企業落實在員工身上，不僅可降低企業範疇三溫室氣體排放量，更可快速達到淨零碳排目標。同時建議設定明確的KPI，明定各類電動車輛短中長期推動目標，並持續建設充電樁等基礎設施及配套補助方案。 | V | 1. 交通部辦理情形：
	1. 提高經濟誘因：依據交通部「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」，電動汽機車免徵燃料使用費。
	2. 優化能源補充設施建置：
		1. 前瞻基礎建設計畫「公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫」共編列9.8億元，以同期電動小客車登記數86,831輛計算，我國整體公共充電樁數量之車樁比為9:1，符合歐盟建議10:1，快充車樁比為38.6:1，符合歐盟建議80:1，可滿足電動車之公共充電需求。
		2. 全國15處國道服務區及東草屯休息站均已設置電動車快充站，計有23站快速充電站，提供154格充電車位，民眾可於交通部高速公路局1968App查看每一站充電樁即時使用情形。
		3. 另為強化充電樁資訊共享與整合，交通部已於2023年日頒訂「電動車充電站（樁）資料標準」、2023年發布之「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」，持續輔導各縣（市）及重要運輸場站充電樁資料之收納以開放各界流通使用，並要求受交通部補助之充電站（樁）資料需依標準格式傳送或介接至運輸資料流通服務平臺（Transport Data eXchange，TDX）。
	3. 未來規劃：交通部刻正研擬如外送員使用電動機車、離島地區（如蘭嶼）租賃機車電動化等專案加碼補助。交通部協同內政部持續完善停車場與公寓大廈建置能源補充設施相關法規配套，行政院2023年已召開「公寓大廈管理條例」部分條文修正草案審查會議，後續將送院會討論。另持續整合新型態運輸資料，刻正制定「共享運具」以及「電動機車電池交換站」資料標準，以介接TDX，促進資訊共享與整合。
2. 經濟部針對電動小客車，現行我國電動車輛已享有免徵貨物稅、使用牌照稅及汽車燃料使用費優惠，倘提高免徵門檻讓高價車款免稅會讓社會觀感不佳。經濟部透過產創平台計畫推動並建立自主開發或母廠授權整車在地生產能量，已有鴻華及中華汽車申請電動小客車及電動小貨車補助，全力推動2040年電動車市售比100%目標；該部並配合交通部「運具電動化及無碳化」關鍵戰略，制定之各類電動車及充電樁推動目標與時程研擬相關配套措施。經濟部所屬單位已訂定至2025年之階段性充電設備設置目標。已針對充電設備安裝研擬相關設置用電規範，並自2022年開始實施車輛耗能新標準，提高車輛耗能總量管理中電動車輛獎勵優惠倍數。
3. 環境部於2022年推動淘汰老舊機車換購電動機車溫室氣體減量獎補助及媒合措施，2023年擴大車種至老舊汽車，並建置「車輛汰舊換新抵換媒合平臺」，由環境影響評估開發單位或地方政府導入資金，參與減量效益媒合收購的作業模式，讓更多民眾有意願汰換老舊燃油車輛。另2023年發布「溫室氣體排放量增量抵換管理辦法」第5條規定，針對事業進行溫室氣體排放量增量抵換作業，已將汰換老舊汽（機）車為電動汽（機）車納為抵換來源之一，環境部將持續推動減碳效益媒合事宜。2023 年實施車輛汰舊換新抵換媒合制度，10 年以上老舊車輛汰換為電動車輛，可取得空氣污染減量效益。
4. 財政部為實現政府綠能科技創新產業願景，已提供適切之租稅優惠
	1. 貨物稅部分：自2017年1月28日起至2025年12月31日止，凡購買電動車輛並完成登記者，免徵該等車輛應徵貨物稅。另電動小客車免徵金額以完稅價格新臺幣(下同)140萬元計算之稅額為限，超過部分依小客車稅率減半課徵。
	2. 使用牌照稅法第5條第2項授權地方政府得對電動車輛(含汽車及機車)免徵使用牌照稅至2025年12日31日止。目前各地方政府均對該等車輛核定免徵使用牌照稅。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **促進長照產業化，設定長照產業發展KPI**

我國醫療及照護產業長期受制於法令限制，僅能以財團法人或社團法人模式營運，無法導入公司治理機制。這不僅阻礙了民間資金的投入，更限縮了產業規模擴張和效率提升的空間。與製造業及其他服務業相比，即便是醫療用品與器材製造均可依公司法設立公司經營，唯獨對醫療服務業實施嚴格限制。現代公司治理架構透過獨立董事、審計等制度，對公司經營實施更為嚴格的監督，相較傳統的財團法人制度，更能有效維護社會公益。開放醫療服務業依公司法公司化經營，不僅可吸引更多民間資金投入，更能引進專業管理團隊，提升營運績效及國際競爭實力。藉由合理的監管機制，公司化並不等同於唯利是圖，反而能夠兼顧營運績效與醫療服務品質，達成促進國民健康的終極目標。許多國家目前皆已開放醫療服務業公司化經營，我國若執守陳規舊章，勢必落後於國際潮流，不利於產業發展與經濟動能釋放。適度鬆綁法令限制，方能促進醫療產業蓬勃發展，提供民眾優質可負擔的醫療照護服務。醫療及照護產業化，可減輕政府財政負擔並照顧更多弱勢族群的醫療權益，因此政府應開放醫療及照護產業公司化經營，並妥善制定準入的條件及管理監督機制。以長照事業產業化為例，除了宿型長照服務外，尚需公私協力投入資源、建構新生態體系及系統化經營價值鏈，方能加速大健康產業之推動。因此，建議政府無論是在「長照產業」或「大健康產業」的名義下，皆須設立明確KPI，例如每年至少有一個長照和保險事業結合案例，除可促成投資外，更可檢視政策落地之成效。 | V | 1. 衛福部
	1. 醫療產業部分：醫院並非以營利為目的之醫療機構。為防止醫療機構經營商業化，醫療法規定，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。惟為提高私立醫院之競爭力、爰於醫療法2004年修正時，醫療機構之型態增加醫療社團法人，其本質上已具有對外募集資金、分配結餘之機制，即類似公司之經營型態。綜上，在現行醫療法框架下，醫療機構不得以公司型態設立經營，惟得以類似公司經營型態之醫療社團法人方式興辦醫院。
	2. 長照產業部分：
		1. 有關長照服務部分，考量住宿式機構之住民，為24小時全天候接受長照服務之重度失能者，爰要求設立住宿式服務之長照機構應先成立長照法人，除可維護住民之權益及照顧品質外，機構之運作不會因負責人之更換而受到影響，藉此使服務提供之持續性有所保障。爰此，基於社會福利公益性目的之考量，尚不宜以公司化程度列為評估指標。
		2. 社區式及居家式長照機構採多元開放廣納公司模式投入運營：長期照顧服務法規定長照服務提供方式包括居家式、社區式及機構住宿式服務，另依同法第22條規定，除設有機構住宿式服務之長照機構，應以長照財團法人或長照社團法人設立外，居家式及社區式長照機構，則可由自然人、團體、公司或一般法人設立，現行法令皆得逕以公司名義申請附設居家式及社區式長照機構。
		3. 住宿式機構雖須先以長照法人模式設立，惟仍能以公司投資間接投入經營：依長期照顧服務機構法人條例第3條設立得提供機構住宿式服務者，包含長照財團法人及長照社團法人，又長照社團法人亦包含可分配盈餘之營利類型長照社團法人。倘欲以公司名義投資住宿式長照機構時，則可先出資設立長照社團法人，再以長照社團法人名義申請附設住宿式長照機構，爰現行公司名義投入長照機構尚無窒礙難行之處。
2. 金管會表示，保險業現行已得透過有價證券、不動產(例如老人住宅)、保險相關事業(養老育幼事業)等多元管道，投資長照、銀髮生態系、銀髮產業等相關事業，依本會「亞洲資產管理中心計畫」之規劃，後續將與產、壽險公會及業者研商討論投資之實際需求，倘有需要可再配合調適法規。涉及衛福部法規限制部分，取決於整體長照政策規劃方向，將配合持續辦理。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **推動醫療新南向政策**

衛福部正啟動「七國十一中心」策略，並透過醫學中心「以醫帶產」帶領生醫業進軍國際，立意良善。但以醫帶產的整體布局與配套推動方案目前尚不明確，醫療照護產品或服務等解決方案在東南亞之整合輸出成效亦不明顯。建議衛福部與經濟部通力合作，以加速推動生醫邁向兆元產業。我國醫材廠商在東南亞國家將產品或服務在地化過程，常面臨當地醫護人員不熟悉、規格需修改、產品需重新認證，相當耗時。因此若能在產品/服務研發階段就接軌東南亞市場的需求以及早調整，再搭配建構能鏈結國際的測試驗證場域，方可加速國內產業後續取證及快速打通國際通路。 建議衛福部與經濟部合作提出以醫帶產的科技方案，並在醫學及護理訓練階段(尤其是我國及東南亞國家之醫學系/牙醫系/醫工系/護理系學生)，即導入國產雛型品之各種測試修正，建構醫護系統標準化臨床訓練及模擬科技，加速場域驗證(POB、POS)能量，並積極輔導後續之產品取證與整合輸出，以銜接東南亞國家市場。 |  | 1. 衛福部
	1. 辦理「新南向醫衛合作及產業鏈發展中長程計畫」，委託國內13家醫院扮演搭橋者的角色，於10個新南向國家，結合國內相關業者與公協會組成「醫療國家隊」，協助我國醫衛產業拓展新南向市場。透過與國家進行醫衛專業交流及合作、簽署合作備忘錄、培訓新南向國家醫事人員、辦理醫衛專業研討會、推動設立臺灣醫衛產品示範點，以及辦理產業說明會、座談會等等方式介接廠商，協助臺灣醫療廠商拓展新南向國家市場。
	2. 持續推動國際醫療器材法規調和，關注歐、美等先進國家之最新管理規定，未來將持續滾動式修訂我國醫療器材法規，以符合國際管理趨勢。
2. 經濟部透過舉辦東南亞國家雙邊會議或論壇，提供該國市場、法規、政策補助等資訊，並帶領廠商參與國際展會，協助國際市場布局。例如2023年建立臺印尼雙邊醫材公會與廠商之溝通平台、2024年8月舉辦臺泰產業鏈結高峰論壇、2024年9月帶領廠商參與Medical Fair Asia 新加坡國際醫療器材展，協助廠商爭取國際訂單。另為協助國產創新醫療產品拓展東南亞市場，經濟部輔導國內已通過TFDA認證的產品，導入東南亞國家，建置智慧醫療臨床示範場域，以作為未來擴大至其他醫療院所之參考。針對國內醫材業者在東南亞市場推廣面臨之問題，經濟部將持續透過諮詢診斷服務、上市法規輔導、建置醫療示範場域及鏈結具代表性之國內外生醫相關公協會，協助國內廠商產品取證，加速國際市場布局。
 | □是□否 |  |
| **二、持續投入傳產多元轉型之路** | 1. **考量傳產需求提供產業界完整輔助措施**

人才荒已經是全球發展中國家的共同問題，紡織成衣業已在30幾年前到國外設廠，讓成衣業得以永續經營，而且國外設廠人數都較國內廠大10倍以上。如今國外廠基礎工人的需求，因皆往低成本國家挪移，已不是問題，反而是可由國內外派之技術及管理幹部人才越來越少。加上國外廠培育不易，問題逐漸嚴重，直接衝擊產業發展。政府應有全球搶人才的思維，將「搶人計畫」有系統有戰略的推展，學習美國、新加坡等國廣招國外人才，來臺就學並參與技職訓練。建議可以「來臺居住，成為臺灣的人才」為號召；另一方面，可從臺商海外員工或幹部的子女培育計畫著手，形成雙重利基，不但可安定駐地員工的向心力，還可從高中時期就培育公司未來人才。所培育出來的人才將成為臺灣海外擴廠時的優先考量人才，這些都會成為臺灣國力的延伸。 | V | 1. 教育部
	1. 推動「新南向產學合作國際專班」、「重點產業領域擴大招收僑生港澳學生及外國學生實施計畫」、「促進國際生來臺及留臺實施計畫」等計畫，強化國際生來臺就學適應及輔導其畢業後留臺服務。
	2. 重點產業領域擴大招收僑生港澳學生及外國學生實施計畫：採取「重點產業系所招生」及「設立國際專修部」兩項模式推動，重點產業系所是針對設有5+2重點產業相關科系所招收學士班、碩士班及博士班，國際專修部則針對特定6領域招收學士班及副學士班。
	3. 促進國際生來臺暨留臺實施計畫：包含「國家重點領域國際合作聯盟」、國際產學合作專班。
	4. 強化國際生輔導與連結國內就業：依據「促進國際生來臺暨留臺實施計畫」成立專業化專案辦公室、規劃「配置國際生專責輔導就業人員」、「與企業共同規劃課程(含實習)」、「建立學習與就業SOP」及「落實留臺就業追蹤」等4大重點項目，提高國際生畢業後留臺就業比率。
2. 勞動部
	1. 針對國內企業外派之技術及管理幹部人才越來越少一節，勞動部配合新南向政策，協助有意南向推展事業版圖之企業，提供所需之企業訓練輔導診斷及訓練規劃等服務，於企業有意選派國內幹部員工前往東協或南亞前，先規劃辦理經營管理、專業技術或專業語文等國內訓練課程，培訓國內幹部，以利渠等派外員工執行企業之南向事業發展工作。
	2. 針對僑外生部分，2024年8月修法刪除僑外生評點制名額上限，以延攬優秀人才畢業後得順利留臺工作。並配合國家發展委員會積極擴大留用僑外生在臺工作類別，以因應國內旅宿業所缺乏從事房務、清潔、訂房、接待或旅宿所屬餐廳外場等工作人才。未來將規劃修法推動畢業僑外生個人工作許可制度，進一步擴大留用畢業僑外生。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **延續國機國造契機，再創國內航太產業高峰**

目前航空產業所面臨的困境是，若國機國造政策無延續方案，106年開始國機國造政策將於115年勇鷹高教機量產後結束。國內航空產業各廠商原已先期投入初教機國產系統件開發，但因初教機建案110年後遲未通過，已紛紛停止研發工作。若無後續國造案，將重蹈臺灣航空設計人才流失到國外，全機設計能量幾乎散失的慘痛教訓。建議可運用F-16戰機維修中心建立的維修能量為基礎，由國內產業全面開發初教機系統件，並為發展下一代戰機做準備，同時臺灣品牌高價系統件未來也可能打入國際藍海市場，創造下一個產值高峰。 |  | 配合國機國造政策，經濟部已推動漢翔公司高教機釋商及落實國產化政策，與國內136家業者簽署委託製造合約，完成高教機研發任務。自2020年起協助業者投入軍民用機體結構及發動機等關鍵零組件及製程技術開發，共計8案11家次。2024年運用產創主題式研發補助資源，協助國內航太廠商籌建軍機系統整合及關鍵技術能量。將配合國防部實際軍備建案需求，持續推動國內業者籌建飛機系統件、發動機零組件及軍機維修技術等航太領域核心技術能量。 | □是□否 |  |
|  | 1. **建議調高醫療保健支出占GDP比例至少至8%，並優先採用本國藥品**

國內製藥廠大多仍是規模小、產品多的經營模式，以生產學名藥為主，原本已造成「削價競爭的紅海市場」。但近幾年因受到烏俄戰爭、以阿戰爭及紅海危機的影響，當全球已面臨原物料短缺及製造、運輸成本不斷提高的問題時，又受到健保藥價法規的限制，年年調降藥品健保價，已造成國內製藥廠當前所面臨的最大困境與問題。根據衛福部統計，2021年臺灣醫療保健支出占GDP的比例為6.2%，南韓占約8%、日本占11%，因此建議應調高醫療保健支出占GDP比例至少至8%以上。 |  | 1. 我國醫療保健支出(NHE)概況
	1. 2022年NHE業依國際規定納入長照支出，並回溯修正2007年至2021年資料。2021年修正後NHE(包括長照支出1,718億)占GDP比重為7.3％，較原發布數增0.7個百分點。
	2. 最新發布2022年NHE(包括長照支出1,788億)占2022年GDP比重7.5%，為歷年最高占比。2022年NHE金額較2021年增加6.8%，相較GDP增加4.7%，NHE增幅較高。
	3. 2022年NHE較2021年成長之6.8％，觀察其分類資料，以全民健康保險醫療給付等7,543億元最多(占44.5％)，年增3.0%；其次為家庭自付醫療照護支出；再次為各級政府醫療公衛支出，三者合占逾9成。
2. 自2023年開始，該部健保署積極推動藥品政策改革，鼓勵國藥國用，2023年已多次與公協學會就改革方向溝通，2024年再度召開修法溝通會議，邀請各界共同研商討論。將持續蒐集各界意見。
3. 2025年度行政院核定健保總額範圍為3.521%至5.5%，高、低推估金額皆超過9千億元（9,112億元至9,286億元）。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **管控低價進口鋼品以維護臺灣製造業發展**

中國大陸因經濟低迷，在產能過剩下轉而大量低價出口，顯示中國大陸(全球最大出口國)開始將通縮輸出世界，引發歐美在內多國關注，為避免嚴重衝擊各國製造業長遠發展，各國紛紛研議採取應對措施。目前歐盟委員會正在對中國大陸電動汽車進行反補貼調查，美國商務部正對中國大陸製造「聯網汽車」構成的潛在國家安全威脅進行調查。中國大陸2023年鋼材出口量達9,026萬噸，創下7年來的最高水準，年增36.2%。2023年全球已有5個國家對中國大陸鋼鐵產品發起經貿調查，例如墨西哥於去年12月底宣布對部分中國大陸鋼鐵產品徵收近80%的關稅。美國和其他已開發經濟體正在增加自中國大陸進口的限制，依Global Trade Alert統計，世界各國對中國大陸實施的貿易措施自2013年103件成長至2023年1,166件。建議政府宜研議對中國大陸相關鋼鐵製品(含零部件半成品)建立管控措施，以避免損害臺灣製造業的發展。 |  | 1. 經濟部表示，面對中國大陸鋼品大量低價出口，各國(包含我國)大多數係採行WTO架構下之貿易救濟措施，包括反傾銷稅、平衡稅及防衛進口救濟措施。倘業者認為因進口產品低價或大量增加，致國內產業遭受損害，可向財政部申請平衡稅、反傾銷稅或進口救濟案件調查。經濟部定期彙整我國鋼品進口統計資料，持續注意鋼品進口量值，以監測異常變動情形。
2. 財政部目前已對中國大陸之「碳鋼鋼板」、「特定鍍鋅、鋅合金扁軋鋼品」、「不銹鋼冷軋鋼品(300系)」、「特定鋁箔」共4項鋼鐵製品課徵反傾銷稅。貨品主管機關倘對中國大陸相關鋼鐵製品(含零部件半成品)新增輸入規定，財政部將配合執行邊境管制。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **就「產業創新條例」第10**

**條及10之1條是否修法延長做出具體承諾**政府目前已有多項政策鼓勵企業投資數位、智能化與低碳化轉型，如修正延長「產業創新條例」(簡稱「產創條例」）第10條之1優惠期限，以及各部會推出產業補助措施，但仍然不足以充分因應產業大環境的變遷。由於主管機關並未對本會去年白皮書所提修正「產創條例」在2024年底後延長適用的建議做出具體回應，因此今年續提出此一建議。此外，本會於2024年3月廣發問卷徵詢產業界意見，包括石化、機械、紡織與各產業代表，皆希望政府採納以下4點建議：1、將「產創條例」第10條之1施行期限，自2024年12月31日延長至2029年12月31日。2、「產創條例」目前適用投資抵減支出金額上限為新臺幣10億元，建議上調至100億元。3、「產創條例」目前得選擇以支出金額5%抵減當年度應納營所稅額，或以每年3%於3年內抵減，建議提高抵減率至15%。4、「產創條例」目前適用範圍僅限於公司投資5G系統軟硬體與技術或資通安全產品與服務，建議除上述項目外，亦納入其他如人工智慧、淨零碳排、數位轉型與永續循環等相關軟硬體產品與技術服務。 | V | 1. 財政部指出產創條例第10條之1抵減率與其他國家相較尚屬合宜，且併用產創條例第23條之3，已屬優惠。企業購置生產或營業用軟硬體設備支出，可依規定列為未分配盈餘減除項目。依此，企業購置設備同時符合產創條例第10條之1及第23條之3規定者，將享有相當抵減率10%、8%之投資抵減，已屬優惠，尚不宜再提高抵減率。另經濟部已就產創條例第10條之1提出修正草案。
2. 經濟部表示已擬具產業創新條例第10條之1修正草案，包含保留現行智慧機械、5G及資安項目，增加人工智慧及節能減碳項目，延長施行期間至2029年底，提高支出金額上限至新臺幣18億元。修正草案已函送行政院審查，期儘速完成修法，以利公司自2025年1月1日起適用，提供抵減當年度5%或3年內3%之營利事業所得稅額。
 | □是□否 |  |
| **三、建構中小企業數位化與低碳化能力** | 1. **就減碳設備及技術提供租稅抵減，並依照企業減碳研究及投資案提供補助**

建議政府參考包含對高科技產業之投資抵減，修正「產創條例」第10-2條，增加對減碳之投資抵減且不設金額上限(該法案俗稱晶片法案)，以及衛福部藥物科技研究發展獎勵辦法第4條規定，由政府參考企業減碳研發過程及成效訂定獎勵條件。同時建議政府參考其他國家三大類的補助與獎勵措施，對減碳轉型產業提供支持，俾利達成減碳目標。1、減碳投資設備/技術租稅抵減1. 於產創法規中增加相關條文，比照高科技產業開放對各產業(化工、水泥、鋼鐵等)提供研發及設備投資抵減，針對減碳相關之研發支出25%抵減當年度應納營利事業所得稅額；另購置用於減碳之全新機器或設備支出5%抵減當年度應納營利事業所得稅額，且該機器或設備支出不設金額上限。
2. 考量減碳之創新或更新的時程較長，且後續資本支出金額龐大，企業獲利情況可能不如以往，無法於短期間內獲利抵用，建議拉長抵減年限為自投資日起10年。

2、減碳研究投資獎勵考量全球最低稅負制已於今年1月上路，若僅參考過去作法提供研發投資抵減租稅優惠，其減稅效果可能將致企業需額外補繳最低稅負。為降低化工、水泥、鋼鐵等高碳排產業之衝擊，建議或可參考衛生福利部藥物科技研究發展獎勵辦法第4條規定，由政府參考企業減碳研發過程及成效訂定獎勵條件，此做法可舒緩企業營運壓力，亦使企業可積極面對減碳挑戰，有助政府達成2050淨零排放之目標。3、減碳生產研究專案及投資案之補助1. 針對減碳相關生產研究專案及投資案提供補助。
2. 積極推動產業轉型之先行國家的政府2023年即已提供相關資助，例如美國能源部提供美金1,900萬元資金用於資助電合成鋼鐵電氣化中心建設、歐盟委員會宣布通過歐盟創新基金向該地區41個大型綠色低碳專案資助超過歐元36億元，項目範圍包含鋼鐵業、工業電氣化和氫能專案等。

傳產占臺灣GDP近四成，從業員工人數亦近四成，為推動國家建設、經濟發展及社會安定重要一環，產業轉型陣痛期在政府資助下可更有效率達成減碳目標。 | V | 1. 財政部現已對企業研發或投資減碳相關機器設備及技術，提供適度租稅優惠。產創條例第10條提供「研究發展支出投資抵減」，經營農業、工業及服務業等各行業之公司及有限合夥事業為開發或設計新產品(包括減碳技術或機器設備)所從事之研究發展活動符合規定者，得就其研究發展支出申請適用投資抵減。另產創條例第10條之1及第23條之3提供「智慧機械與第五代行動通訊(5G)系統及資通安全產品或服務投資抵減」及「營利事業以盈餘進行實質投資列為未分配盈餘減除項目」2項獎勵措施，有助企業從事節能減碳及綠色轉型發展。
2. 經濟部表示，產業創新條例（下稱產創條例）第10條提供研究發展投資抵減，抵減當年度15%或3年內10%，施行年限至118年底止、另針對產創條例第10條之1(施行年限至113年底)已擬具修正草案，期儘速完成修法，以利公司自2025年1月1日起適用。有關拉長抵減年限部分，考量行政成本，應適度設定抵減年限；有關研發補助部分，經濟部已依據產創條例第9條第2項設有研發補助計畫。為協助產業達成節能減碳目標，政府已提供相關節能補助，如節能績效保證示範補助、動力與公用設備補助，廢熱與廢冷回收技術示範補助等。
3. 環境部徵收之碳費將納入「溫室氣體管理基金」，專款專用於溫室氣體減量及氣候變遷因應相關工作，將研訂補助及獎勵事業投資溫室氣體減量技術之補助辦法，未來俟碳費開始徵收，其收入用途將依法辦理相關工作。另為鼓勵產業低碳轉型，經濟部已提出產業創新條例第10條之1修正草案，擬將節能減碳設備納入投資抵減適用項目，業者若投入淨零設備，即可享有租稅優惠。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **提供潔淨能源與碳移除技術及產業發展之具體補助**

臺灣再生能源產業經過多年發展，可建置空間漸趨飽和，需逐步往較高成本場域開發，且部分不易電力化之產業僅能採用低碳燃料，例如石化業、鋼鐵業、水泥業，因此應持續發展潔淨能源(藍氫、綠氫、藍氨、綠氨、生質能等)與碳移除技術(碳捕捉利用與封存,CCUS)，制訂完善法規，補助產業成長達經濟規模，才能有效降低整體碳排量。政府可制定潔淨能源補助規範，提供生產、輸送、應用設備補助或租稅抵減，協助基礎設施建立。制定碳捕捉、封存與利用等相關法規，並擬定減碳量查證規範與補助規定，以規劃國家級政策與實施路徑，來整合國內外產學研機構，建立研發與產業媒合平臺，促進發展。 | V | 1. 經濟部
	1. 有關碳捕捉利用與封存CCUS相關法規，現正由環境部研擬草案，並將參採國內外法規及國內業者意見制定。
	2. 有關技術研發部分，經濟部已依據產業創新條例第9條第2項設有相關研發補助計畫。臺灣以公私合作推動氫能，透過經濟部業界能專補助計畫、A+企業創新研發淬鍊計畫、產業升級創新平台計畫、傳統產業技術開發計畫(CITD)、研究發展投資抵減及投資智慧機械等補助、獎勵與稅制措施，加速推動國內氫能產業發展。配合能源轉型，獎勵設置燃料電池發電系統，擴大國內分散式電力來源。
	3. 推動生質能躉購制度，包含電能躉購制度 沼氣發電設備獎勵輔以示範獎勵為配套措施，結合部署業管措施，促進國內再生能源產業發展。
2. 環境部因應臺灣2050淨零「碳捕捉利用及封存（CCUS）」關鍵戰略，環境部負責CCS法規制度建置。由於二氧化碳封存技術涉及環境影響與洩露風險，基於永續安全的碳封存發展環境，環境部刻正依《氣候變遷因應法》第39條，研擬「二氧化碳捕捉後封存管理辦法」草案，已邀集相關領域專家學者及相關部會召開4次諮詢會議，後續將參考委員意見研修，以利提出草案內容供各界討論。
3. 財政部現已對開發或投資潔淨能源與碳移除技術，提供適度租稅優惠。產創條例提供3項功能性獎勵措施，公司或有限合夥事業從事研究發展或投資潔淨能源及碳移除技術符合第10條、第10條之1及第23條之3者，均可申請適用，適度減輕其租稅負擔，有助企業降低碳排放量及實現淨零碳排政策目標。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **針對不同區域不同業別，以在地需求為中心，擬訂不同數位落差輔助**

建議整合在地資源，透過產業論壇等管道深入了解區域差異，制定因地制宜的數位化策略。同時培育專業人才、鼓勵跨域創新、掌握國際趨勢，全方位推進數位經濟發展。除半導體產業外，期望政府亦能針對其他產業(尤其是傳統產業)之數位創新發展需求提出相應解決方案。 | V | 數位發展部為協助各行各業推動數位轉型，建構「臺灣雲市集」平臺，自2021年至2024年3月截止已協助逾6萬8,000家各行各業導入雲端解決方案進行數位轉型；未來將依據政策方向規劃特定主題型資訊服務解決方案等相關資源。 | □是□否 |  |
|  | 1. **投資智慧安防教育培育產業人才**

進入AIOT高科技時代，我國相關人才大量流入IT、IC及半導體行業，造成高科技人才普遍向此一領域傾斜，尤其較優秀的人才，以安防產業為例，意欲爭取科技人才愈顯不足，也難以招收較優的專技人才。建議政府於大學院校設立安防相關科系，或以產學合作長期培育人才，並可委請勞動部開設在職或技職養成班，以緩解專業人才之不足。 |  | 1. 教育部
	1. 教育部每年皆依照國發會公告彙整之人才供需報告，提供大學校院各部會重點領域人才培育建議，以作為增設與調整院、系、所、學位學程及招生名額之參考；教育部亦邀請各部會共同參與系所增設與調整之審核作業，並建議相關部會提供安防產業發展政策核心範疇與職能基準，教育部將協助轉知及鼓勵各技專校院申請設立相關系所，以引導大專校院系所增設調整符合產業人才需求方向。倘智慧安防領域產業之主管機關提出系所增設相關需求，教育部將配合納入提供大學校院增設系所領域之參考。
	2. 教育部推動產學合作計畫以鼓勵產學共同培育所需重點領域人才 相關計畫例如產業碩士專班計畫，鼓勵大學校院與產業合作，培育企業所需之碩士級人才，提升國內產業競爭力。補助大學校院產學合作培育博士級研發人才計畫則以論文研究由大學與產業共同指導方式，培育博士務實至用研發能力，學校依特色及5+2領域重點產業，擇定研發領域培育研發人才，教育部補助學生每人每年20萬元獎助學金。
2. 勞動部
	1. 勞動部已配合數位發展部推動之「資安卓越產業發展方案」，結合民間訓練單位訓練量能，辦理資安課程，協助培育資安人才。依據產業創新條例第18條規定，除法律另有規定外，各中央目的事業主管機關得依產業發展需要，訂定產業人才職能基準。又勞動部再依職業訓練法4-1條規定，彙收並公告各目的事業主管機關所發展之職能基準。自2015年起至2024年9月底止，已發展836項職能基準，其中涉數位人才、AI科技及淨零排碳之職能基準計2024項。
	2. 為減少學訓用落差，勞動部每年皆會依教育部所公布之「各中央目的事業主管機關核發、委託、認證或認可證照一覽表」及職能發展應用(iCAP)平臺公告之「職能基準」進行對應關聯性比對，並將比對結果提供教育部轉知大專校院參考運用。
 | □是□否 |  |
| **四、關注綠色經濟打造更佳商業環境** | 1. **營造業減碳回饋宜納入現行碳費制度**

依據環境部的說明，碳費的徵收將用於推動能源轉型和降低碳排等政策或用於公共建設，徵收的目的旨在促進節能減碳或生產型態的轉變。目前在營建工程中碳排量最大的兩項資材是鋼材和水泥(混凝土)，也是營造業執行工程案件的鋼性需求。政府開徵碳費之後，這兩項資材的生產者對於減碳無論是有作為(投入資金進行產品減碳的研發)或不作為(不採取任何減碳的措施)都會將增加的成本反映在產品價格上，最終轉嫁給營造廠商。施工營造在整個營建過程(規劃、設計、施工、使用、拆除或轉用)中能夠貢獻的減碳作為極為有限，例如採用預鑄工法，即使採取減碳措施也無法在以產品生產排碳為標的之制度中獲得回饋，但卻必須吸收鋼材和水泥等其他碳排放生產者因為碳費所提升的價格。建議政府在碳費的徵收、運用及其賦予的鞭策力量應針對碳排放產生者，以達到實質減排的目的；並建議碳費收入的使用，應將營造業的減碳作為或研發成本納入輔導範圍。 |  | 1. 環境部
	1. 2024年8月發布之碳費三項子法訂有提出自主減量計畫達指定目標得適用優惠費率，以及高碳洩漏風險產業提出自主減量計畫得申請排放量係數調整機制，且與營造原料相關之鋼鐵、水泥等產業經初步評估可能為高碳風險洩漏產業，以降低產業衝擊同時達到實質減量的目的。
	2. 環境部徵收之碳費將納入「溫室氣體管理基金」，專款專用於溫室氣體減量及氣候變遷因應相關工作，環境部將研訂補助及獎勵事業投資溫室氣體減量技術之補助辦法，未來俟碳費開始徵收，其收入用途將依法辦理相關工作。
2. 內政部表示碳費徵收對象不包含營造業，且經評估以一般鋼筋混凝土建築而言，碳費對建築成本影響約為0.9%，本部針對營造業減碳措施研擬相關政策如下：
	1. 依據「公司或有限合夥事業研究發展支出適用投資抵減辦法」及「公司或有限合夥事業投資智慧機械與第五代行動通訊系統及資通安全產品或服務抵減辦法」，營造業可針對前1年度研究投資經費創新活動或投資智慧機械申辦營業稅之抵減，內政部將陸續盤點營造業投入相關研究發展之費用，宣傳及輔導營造業向本部申辦投資抵減稅額，並研擬將營造業相關減碳的研發，納入抵減稅額審查標準。
	2. 依據「溫室氣體自願減量專案管理辦法」，營造業可申請「自願減量專案機制」，量化其減量成果並將減量成果轉換為發展相關措施之資金。另營造業可參閱環境部訂定之「企業宣告碳中和指引」，辦理自行宣告產品(組織、活動或服務)碳中和，來對外宣稱其溫室氣體減量行動，以增加企業形象。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **持續挹注產業實施淨零轉型與循環經濟**

全球消費市場對永續發展日益重視，國際知名時尚、運動、戶外品牌商及其供應鏈共同宣示淨零目標，因此紡織產業努力朝向低耗能、資源循環及零廢棄之生產目標。臺灣2050淨零排放路徑及策略將紡織列為重點產業之一，並提出製程改善、能源轉換和循環經濟等方面的措施，以實現淨零排放目標。歐盟紡織品永續循環戰略則聚焦於擴大生產者責任(EPR)、生態設計、微纖污染防治、循環商業模式等，旨在提高紡織品的耐用性和可持續性，解決快時尚和浪費問題。上述兩個政策的相似之處，在於皆強調循環經濟和永續發展的重要性，並提出具體措施來實現淨零目標。對業者而言，在面對全球競爭及訂單壓力之下，落實綠色生產及永續循環，更需要儘快透過學習及提升材料研發技術，才能確保國際供應鏈角色及滿足買主需求。因此，建議針對紡織業協助如下：1、提供技術支持和資源：透過政府資源提供法人或專業單位協助產業技術培訓、補助資金等方式，支持產業投入材料回收再製技術和產線自動化升級改造，以提高工廠產能效率、更環保的製程及賦予產品綠色話題。2、提高環保投資優惠：透過獎勵政策、減免稅負(例如「產業創新條例」10-1條可加入減碳淨零適用項目)等方式，鼓勵業者積極建置或更新相關綠能及儲能設備，以利轉型並投入綠色生產。3、促進產學研合作：紡織企業與科研機構、高校、大專院校等相關科系進行合作及培訓，共同推動產品創新和技術研發，確保產業人才培養和技術傳承，加速技術升級進程。4、拓展國際市場：提供產業買方市場訊息、開拓國際銷售管道及支持參加國際展覽等方式，協助業者拓展國際市場，提高競爭力。5、加速使用清潔能源。 |  | 針對紡織業協助說明如下：1. 提供技術支持和資源：

經濟部(產業發展署)於2024年4月發布「經濟部產業發展署核發進口特定單一材質人造纖維製之紡織下腳料及舊紡織品作為再生料源證明文件作業要點」，已有公司依要點申請專案進口再生料源；2024年產創平台補助2案，做為示範案例，可跨區域、跨產業，串聯多家技術優良廠商，將廢棄物轉化為原料；2024年經濟部(產業發展署)委託紡織所輔導4家廠商，協助紡織業者提升回收再利用應用與技術；2024年經濟部(產業發展署)委託紡織所、紡拓會及鞋技中心進行紡織產業低碳轉型推動與輔導，包含紡織產業諮詢訪視95家；低碳技術個案輔導47家；低碳應用技術跨域媒合2案。1. 提高環保投資優惠：
	1. 經濟部擬具產創條例第10條之1修正草案，包含保留現行智慧機械、5G及資安項目，增加節能減碳及人工智慧項目，已函送行政院審查，期儘速完成修法。倘購置綠能或儲能設備等，符合節能減碳項目，即可適用抵減當年度5%或3年內3%之營事業所得稅額。
	2. 財政部表示產創條例第10條之1及第23條之3提供「智慧機械與5G系統及資通安全產品或服務投資抵減」及「營利事業以盈餘進行實質投資列為未分配盈餘減除項目」2項獎勵措施，有助企業從事節能減碳及綠色轉型發展。經濟部2024年10月4日預告修正產創條例第10條之1適用範圍，期提高企業積極投資或汰換為綠能及儲能設備意願。
2. 促進產學研合作方面：
	1. 經濟部2024年與大專院校合作，依據今年家居商品企劃培育6位新銳設計師，協助新銳設計師提升設計能力。因應製鞋及袋包產業智慧化發展的人才需求，推動學研合作模式，導入數位設計、自動化製程及跨域整合等專業技術課程。2024年與台南應用科技大學、樹德科技大學、亞東科技大學、實踐大學高雄校區等成衣服飾設計學系合作，由科研機構傳授成衣數位設計技術，與輔導廠商合作，縮短學用落差。
	2. 教育部就高級中等學校及大專校院辦理產學研合作情形：
		1. 高級中等學校：有關促進紡織企業與高端相關科系進行產學研合作及培訓，共同推動產品創新和技術研發，確保產業人才培養和技術傳承，加速技術升級進程一節，教育部國教署將持續鼓勵高級中等學校踴躍辦理並藉由相關會議持續宣導。
		2. 大專校院：教育部訂有專科以上學校產學合作實施辦法，並規範各校辦理產學合作應設置專責單位，學校得依據校務發展特色與合作機構合作辦理各類研發及其應用、人才培育及其他有關學校智慧財產權益運用等事項，業界亦可依營運需求、人才培育等產業發產趨勢，擇定適宜學校討論規劃產學合作相關事宜。教育部除了推動各專案計畫，亦透過獎勵補助經費或列入績效型補助款衡量指標等機制，檢視各校產學合作推動成效。
	3. 環境部透過函頒「服裝環保化設計指引」、與大專院校簽訂合作備忘錄將服裝環保化設計指引導入課程、結合校園培訓環保化設計人才等措施 並協助產官學研各界掌握國內外紡織循環最新資訊，串接紡織循環上中下游產業鏈，於2024年催生「紡織循環聯盟」。環境部將持續與產官學研單位溝通交流 持續結合學校辦理服裝環保化設計競賽或展演活動等，將服裝環保化設計觀念導入校園教學。
3. 拓展國際市場：經濟部2024年辦理包括國際展覽、拓銷團、聯合商洽團、買主來臺採購、新產品新技術發表會等拓銷活動。2025將持續辦理。
4. 加速使用清潔能源：
	1. 推動「經濟部能源署業界能專計畫」，提供能源領域前瞻技術、創新應用等開發及示範驗證補助，輔導業者升級自有研發能力。
	2. 每年公告再生能源電能躉購費率，對經設備認定之再生能源發電設備，訂定具誘因之電能躉購費率，提供各類再生能源售電費率補助。針對再生能源自用發電設備及儲能設備，已訂有「再生能源發電設備免徵及分期繳納進口關稅」、「建築整合型太陽能光電發電設備示範獎勵」、「經濟部定置型燃料電池發電系統設置補助作業」等多項獎勵補助措施。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **針對電價調漲可能的通膨問題籌劃應對方案**

由於國際燃料價格上漲及國家能源低碳轉型，未來主要發電結構為燃氣及再生能源，可預見未來電價將循序反映成本。在調整電價同時，如何降低對產業衝擊及物價影響，政府應有配套作法。建請政府應加強監督查核物價反映情形，弭平不合理漲價行為，減緩物價衝擊產業生產水準，降低對經濟影響；並請台電公司可訂定多元時間電價或需量反應方案，供用戶選擇配合。另外，亦請台電能提供產業節能技術資訊與輔導。 |  | 經濟部說明如下:1. 時間電價：係透過在不同時間設計不同費率，目前共有16種時間電價方案，其中，高壓以上用戶已全面採時間電價，低壓用戶則為自由選用。台電公司針對低壓用戶於2021年5月新增「表燈標準型三段式時間電價」和「低壓電力三段式時間電價」；並因應電動車充電樁設置需求日益增長，2022年5月推出「電動車充換電設施電價」。另為鼓勵用戶利用離峰時段連續生產，於2023年11月推出「批次生產時間電價」，提供用戶多元選擇。
2. 需量反應：台電公司透過提供電費減免的誘因，鼓勵用戶減少尖峰時段的用電需求，或將其轉移至離峰時間。以往需量反應措施主要針對大用戶，為讓住宅和商業小用戶也能參與，台電公司在2024年7月至11月推動「住商自動需量反應試辦方案」，結合智慧電表的推廣與應用，由需量反應服務商遠端調控用戶的智慧家電，以實現積少成多的效果。
3. 節能輔導：台電公司近年亦以專業量測儀器(電力分析儀、超音波流量計等)投入中小產業用戶之主要耗能設備(如照明、空調及空壓等)進行節能輔導。
 | □是□否 |  |
| **五、改革公平交易體系、完善公平交易制度** | 1. **增加公平會調查案件程序透明性**

公平會於調查案件程序，未能使受調查事業有機會參與程序，致使調查程序及結果均欠缺透明性。 依照公平會目前調查案件審理過程採取「單向問答」方式，由公平會提出問題由業者回覆，且調查過程一律高度保密，包括回覆內容是否足夠、公平會是否已經形成初步心證、案件是否排入當週委員會會議議程、何時作成決定，以及對外發布新聞稿時程等，均不會事先對受調查人揭露。惟此等完全不透明的調查審理方式，實務上常造成受調查人(受處分人)權益受損。例如直至調查已接近完成而欲作成決定前，始給予被調查人當面陳述意見之機會，此時公平會之心證往往已形成，導致被調查人無法再撼動公平會因不完整事證而先入為主之認定。此種調查方式，不啻剝奪被調查人之程序權利，顯有違法之虞。且公平會從未於調查過程中揭示其所得證據及初步心證，讓受調查人有表示意見之機會，導致無法於調查階段提供更進一步說明及證據以協助公平會調查，並避免遭受處罰。此外，關於公平會內部程序中，業務處與委員會議之間如何針對調查及處分個案彼此分工與程序銜接，參照歐盟及德國競爭執法機制，仍有進一步「提升透明度，以符合正當法律程序之要求」的努力空間。倘公平會欲召開公聽會或任何專家會議，不應採取閉門會議之形式，而應使被調查人到會參加，俾利其有表示意見之機會；若受調查人未獲邀參加，則該會議之討論內容不應被公平會援引為處分書之內容或證據。於公平會啟動案件調查後在受調查人已經回覆公平會兩輪提問後，公平會應揭露予受調查人知悉其對該案件初步心證或調查方向，使受調查人有對該心證、相關證據及調查方向表達意見之機會。在委員會會議決定對受調查人進行裁罰前，應對受調查人完整揭露調查結果（包括採納證據、裁罰理由及裁罰金額計算依據），並給予受調查人陳述意見之機會。建議公平會參考歐盟法制Statement of Objections等相關機制，在決定作成前，於調查程序中向被調查事業揭示已蒐集之事證及主張之資料，以限縮爭點使受調查事業得以有效答辯，茲此建立透明化調查方式，落實正當法律程序及依法行政原則，以保障人民權益，提升執法效率。 | V | 自本屆委員開始，公平會均持續致力於調查程序及結果之透明性，爰擴大範圍請涉案事業至委員會議陳述意見，並於發布新聞稿前，事先通知受處分事業，提升對事業權益之保障。委員會議與業務處之分工與程序已訂有規範，公平會委員會議職司公平交易法及多層次傳銷管理法處分案之審議；另公平交易委員會處務規程第9條至第11條則規範各業務處所掌理產業之調查處理事項。程序上為求調查之效率，委員與業務處間經常需要充分交換意見，爰程序銜接上並無明顯之界限。公平會作成決定前已揭露相關事證，供涉案事業充分答辯，並非僅採單向問答之方式，涉案事業於調查過程中，不限於僅回應公平會之提問，若有其他意見，亦得隨時提出，公平會有義務對當事人（檢舉人及涉案事業等）有利及不利事項皆一律注意；又調查過程中，涉案事業亦得隨時依行政程序法第46條規定，申請閱覽複印卷證資料，獲悉調查進展與事證，並得隨時主動陳述意見，以落實被調查人之程序保障。為使各出席代表暢所欲言，公平會召開公聽會或專家會議，將視個案情形判斷是否邀請被調查人與會。如外界有對調查程序之具體建議，亦歡迎提供，公平會將審慎評估其可行性，持續致力於建構更加透明及可信賴之程序。 | □是□否 |  |
|  | 1. **增加公平會結合申報案件線上系統透明性**

公平會於審查結合申報案件線上填報系統欠缺透明性，未能即時反映審查進度。由於結合申報案件係與企業併購活動息息相關，倘未能及時了解公平會之審查進度，將重大影響併購時程，不僅導致事業無法預先安排交割事宜，而使交易時程嚴重受阻，並增加資金融貸成本。公平會雖已設立線上填報系統，惟目前該系統未能即時反映審查情形，甚至有申報事業已收到公平會不禁止結合決定，系統審查狀態仍顯示「審查中」之情形。而「公平交易法」（以下簡稱公平法）第11條第7項本文規定「事業自主管機關受理其提出完整申報資料之日起算三十工作日內，不得為結合。」由於申報資料是否「完整」，係由公平會單方面認定，參與結合事業往往難以預期三十個工作日之等待期間起算時點，尤其在公平會內部以簡易作業程序進行審查，因此不會另行發函申報事業通知起算等待期間之情形下，部分案件甚至自送件後，有長達3到4個月期間難以得知明確審查進程。上述作法導致結合申報案件之審理欠缺透明性及可預測性，並逾越公平交易法授權公平會執法之法定期限（即法規允許公平會有三十個工作日可審理案件，惟公平會實務上卻花費長達3至4個月審理）。 |  | 公平會結合申報案件填報系統有「收文」、「補正」、「受理申報-簡化作業」、「受理申報-一般作業」等10項案件審理狀態，個案審理進度更新後，均可立即回應至申報事業案件進度畫面，若部分個案未能即時更新受理進度，則無法即時查詢進度。公平會將注意案件進度並即時更新，且與申報事業維持密切聯繫，使申報事業掌握案件辦理進度，若申報事業有聯繫洽詢，亦將妥善溝通提供協助。 | □是□否 |  |
|  | 1. **積極向企業宣導「改善後可停止調查」制度，以降低社會整體訴訟成本**

「公平法」第28條中止調查制度之目的，在對調查中之案件，若事業承諾在主管機關所定期限內，採取具體措施停止並改正涉有違法之行為者，主管機關得中止調查。該制度提供主管機關較行政處分更迅速且成本較低之執法工具，可節省主管機關與被處分事業進行行政訴訟之成本，並達到與處分案相同之執法效果。該執法工具若能更積極使用，公平會可將釋放出來的人力及財務用於更重要之執法事項。然實務上，公平會對於事業主動提出承諾改正換取中止調查之申請，審查標準甚嚴格，由公平會公布之案件統計資料可知，自2018年至2024年2月，該會作成中止調查之案件最多不超過兩件，殊為可惜。為提升執法效率，建議公平會未來以開放態度積極使用該制度，除被動受理被調查事業之申請外，亦可主動請被調查事業考慮是否提出申請；另外，建議公平會加強宣導該制度，提高產業界對該制度之了解。 |  | 中止調查制度乃係考量部分違法行為之調查曠日廢時，對競爭秩序影響並不嚴重，相較於調查完畢再予裁處，利用中止調查制度更能有效率解決問題，爰增設此制度。換言之，中止調查制度之適用必須具備相當條件，否則可能產生公平會未履行執法義務，濫用中止調查制度，甚或執法黑箱等嫌疑。公平會為利外界瞭解遵循，訂有「公平交易委員會對於中止調查案件之處理原則」明確規範適用與不適用中止調查之案件類型。據統計，對於事業申請中止調查案件，經公平會妥適檢視案件性質，並審慎評估事業承諾後，截至2024年9月止，已作成4件中止調查決定。除持續透過各式專題講座加強宣導中止調查制度外，並於適當個案之調查過程中，向涉案事業說明中止調查制度，請其審慎考量，提出可得履行之承諾措施，消除違法疑慮，以求雙贏。 | □是□否 |  |
| **六、以具體行動協助產業界迎難而 上** | 1. **統整簡化交通法規以降低企業行政與訴訟之成本**

目前交通相關法規甚繁，主管單位對其簡化與檢討非一年半載可得完成。交通部及其權責機關之法令、命令及行政規則數量龐大且疏於統整，使用不易又難以查詢，已造成民眾、業者及主管機關的困擾。建請簡化並定期整理交通部及其權責機關之法令、命令及行政規則，解決目前相關法令、命令及行政規則使用不易、查詢困難的問題，並減少爭議發生的可能性。 | V | 關於簡化並定期整理交通部及其權責機關之法令、命令及行政規則，以便民查詢之建議，交通部刻正洽詢資訊廠商研議評估中。 | □是□否 |  |
|  | 1. **善用AI進行法規資源歸納與簡化**

政府各部會法規、作業辦法、申請資料、填報資料等各式各樣的資料與程序非常眾多，目前均分散於各部會，造成產業界在處理上費時費力，且常常影響時效。建議政府以生成式人工智慧(Gen AI)建立政府的施政諮詢機器人，讓產業界可以一站與快速取得正確的資訊與準備相對應文件，節省後續作業時間與成本。 |  | 數位部表示，法務部建置之「全國法規資料庫」為我國最大的法規網站。為進一步優化民眾的使用體驗，法務部已提出「法務數位服務智慧創新計畫」，業納入數位發展部「智慧政府數位領航發展計畫（2026-2030年）」。該計畫將彙集各機關發布的法規命令、行政規則、地方法規及法規草案等最新法規資訊，於「全國法規資料庫」導入AI，提供使用者個人化精準推薦，讓民眾能即時掌握並專注於自己關心的法規異動，節省法規查閱時間。系統也將持續透過收集用戶回饋來優化，提升推薦準確度及用戶滿意度。 | □是□否 |  |
|  | 1. **改善營造法規證照與產業環境脫節現況**

我國人口少子化和老齡化的現象是政府和社會的共同認知，勞動力不足影響永續發展的問題已經被提升到國家安全的層級。營造業是一個勞力密集的傳統產業，勞動力不足所受到的影響遠高於其他產業，其因應之道包括提升本國勞動力的技能、以機械代替人工和引進外勞。行政院公共工程委員會曾於2020年11月邀集國家發展委員會、內政部、勞動部、經濟部、原住民族委員會及綜合營造業、工程技術顧問、建築師等3個行業公會召開「協調改善國內營造產業缺工現象」會議。這個跨部會會議雖然以缺工為主題，實際內容包括技術證照、營建自動化和引進外勞3個面向，對於營造業的發展均屬關鍵議題。上述會議3年後的進展除引進外勞的面向另題探討之外，其餘兩個面向取其大要說明如下：一方面，許多技術士和技術工取得證照，卻不投入營造業，考用脫節不僅造成資源浪費，營造業的人力需求落空所引起的市場混亂更為嚴重。另一方面，部分技術證照係針對製造業的生產環境所制定 (如職業安全衛生管理員)，不能呼應營造業的作業情況，形成考試障礙，卻提高了證照的市場價值。年輕世代遠離營造業的原因固屬多元，然營造業工作繁重、危險性高則是不爭的事實，但是所見到的政府政策則是證照制度與管理查核駕凌於改善營造工作環境之上，政策未能對焦實際問題。「產業創新條例」對於以「專案」為基本業務型態的營造業(屬條例之傳統產業及中小企業)適用性極低。「智慧機械產業推動方案」對於營造業以「減少現場人力需求」為當前主要訴求的機械化發展陳義過高。營建自動化相關的研究偏向數位化(如建築資訊模型BIM)，能夠呼應「減少現場人力需求」的機械化和自動化研究厥如。在政府組織未能就營建產業設置專責部門的情況下，建議跨部會的協調機制應提升到行政院的層級。在這個跨部會協調機制下，重行檢視營建產業的產業政策和法規證照制度，以確保政府的管理和輔導作為對焦實際問題。建議政府發揮領航作用，從基層的勞動人力需求著手，研發原型設備並導入實際工程中，啟動研發、應用、再研發、擴展應用的正性循環，最終進入市場機制。 |  | 1. 內政部
	1. 有關智慧機械產業推動方案1節，內政部依據「產業創新條例」第10條及「公司或有限合夥事業投資智慧機械與第五代行動通訊系統及資通安全產品或服務抵減辦法」，營造業投資相關智慧機械，可向本部申辦營業稅抵減，而為促進營造業向本部申辦投資抵減，本部已擴大申辦案件之審認面向及範疇。
	2. 目前營造業工地主任評定考試1年原則上舉辦3次，凡符合應試資格者可經由考試取得工地主任執業證，截至113年10月30日止，計核發工地主任執業證3萬6,923張，而如有涉其他法律規定，則從其他目的事業主管機關之法令權責規定。
2. 勞動部
	1. 為協助解決營造業產業缺工問題，勞動部勞動力發展署所屬各分署運用自辦、委辦及補助等多元方式，結合政府及民間資源辦理營造業相關職類之職前訓練，並參照內政部營建署提供之鋼筋、模板、泥水及混凝土等四工種職能單元，開辦四工種專班訓練。
	2. 持續透過公立就業服務據點加強求職求才與就業協助措施，優先媒合國人補實營造業人力；勞動部並與內政部營建署辦理專案媒合。
	3. 查內政部轄管「營造業專業工程特定施工項目應置之技術士種類比率或人數標準表（以下簡稱標準表）」明定各特定施工項目應置營造相關職類技術士人數，經查該表列有一般手工電銲、半自動電銲、氬氣鎢極電銲、測量、建築塗裝、鋼筋、模板、混凝土、造園景觀、園藝、營建防水等11職類，爰勞動部已配合內政部所定相關從業人員規範，開辦並辦理前開11職類技能檢定。
	4. 為因應產業需求，勞動部勞動力發展署技能檢定中心廣邀集該等職類產官學訓相關領域專家學者，共同組成題庫命製小組持續滾動檢討學科及術科試題內容。
	5. 現行營造業除開放公共工程符合相關條件已可依規定申請聘僱營造移工。為紓緩國內營造業缺工，勞動部已於2023年6月開放一般營造業移工1.5萬名額，雇主符合一定條件得申請外籍營造工。另於2024年4月修正調派基準，放寬同一雇主承攬公共工程、民間重大經建工程、專案百億工程得免經勞動部許可，逕調派至同雇主其他上開類型工程從事營造工作。
	6. 未來勞動部配合營造業目的事業主管機關內政部國土管理署整體人力需求規劃與考量，並就是否影響國人就業機會、勞動條件、社會安定及經濟發展等進行影響評估，由勞動部跨國勞動力政策諮詢小組進行討論、凝聚社會共識。
 | □是□否 |  |
|  | 1. **從石化整體未來發展趨勢解決大社工業區降編議題**

大社工業區係經濟部工業局於1973年為配合十大建設促進石化產業發展，依「獎勵投資條例」編訂及開發之石化工業專區。目前工業區內共有11家廠商，當年為響應政府政策投入巨資購地、興建廠房、購置設備及聘僱員工，並依工業區編定之目的經營石化相關生產事業，工業區內95%以上之土地為業者私人所有。1993年因發生臭味公害糾紛，導致1998年由高雄縣政府公告實施「變更大社都市計畫(第3次通盤檢討)案」變更工業區為特種工業區時，在變更明細表之備註欄內記載附帶條件：「特種工業區內之廠商應於2018年以前完成遷廠，並由縣政府依法定程序變更為乙種工業區。」在2018年以前特種工業區除為興建汽電共生、汰舊換新或為改善環境增加之設施外，非經環保機關審核同意不得再行新建或擴建。2019年，高雄市政府決議將大社工業區變更為乙種工業區，並提報內政部都委會審議。大社工業區每年有近千億的產值，成品60%內銷國內供應電子業/輪胎/人纖/鞋材/太陽能模板/5G高顯材料等重要支持產業的客製化關鍵原料，大社停產對各種直接間接產業衝擊將高達新臺幣8,400億元，區內直接從業人員有近3,000人，常駐各廠之承包商人員也有約1,500人，且90%以上的員工都是高雄市居民。依經濟部2019年及2020年向立法院提出之專案報告，82年進行公害糾紛事件協調時，並沒有遷廠承諾與都市計畫變更事項。大社工業區係經濟部工業局依「獎勵投資條例」編定之石化工業專區，依「產創條例」規定，廢止獎投工業區為經濟部之權限。高雄市政府逕依「都市計畫法」之變更程序，將大社工業區降編為乙種工業區，且通盤檢討案計畫書以附帶條件作為降編依據，而未針對大社工業區之發展現況、鄰近土地使用及地方特性等法定因素，說明大社工業區降編為乙種工業區之必要性，抵觸「產創條例」第55條、「工業園區各種用地用途及使用規範辦法」第7-8條、「都市計畫工業區檢討變更審議規範」第5條、「都市計畫法」第26條及「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第32條之規定。大社工業區廠商係信賴政府產業發展政策，於國家規劃開發之工業區依法購入土地、取得許可興建廠房及經營石化業之合法業者，應受憲法第15條對於財產權、工作權及營業自由之保障。工業區內之廠商在經濟部輔導下，除落實工安管理，運用資源整合、循環利用、減少廢棄物，並已朝向高質化轉型，從事綠色及循環經濟產品之研發與生產量產，同時對半導體等高科技產業提供關鍵材料，在傳產和高科技產業之供應鏈上扮演重要角色，且與鄰近仁武工業區、林園工業區等形成區域重要產業聚落，已是南臺灣石化重鎮。大社工業區若降編為乙種工業區，廠商在違法的情況下無法生產，將讓石化相關產業鏈及電子光電產業鏈中斷，造成國家與地方無可彌補的損失。大社廠商之營運為甲種工業區容許之產業，若不符合都市計畫規定，建築及設備等硬體難以升級、汰換，將衍生工安及環境污染風險。目前廠商多已具一定規模，若有遷廠考量，一方面需有合適區位，另一方面廠商須加倍投入，短時間內應無法達成。隨著科技的進步、廠商在工安環保上的投入及環保法規的要求日趨嚴格，異常排放的狀況都可以減輕或避免，不該因噎廢食，斷送石化產業生機。為利於減少儲運風險，並能減少排碳、排污與排廢量，進而形成優勢產業鏈，實現循環經濟理念，地方政府應確保已形成產業聚落工業區營運且應支持該等石化廠商依法申請相關證照作業，讓石化產業得以改善製程，汰換設備。同時鼓勵業者就地轉型生產高值化產品，加速汰舊更新製程，加強區域內能資源整合及循環，以降低工安風險及維護環境。因此，建議政府將大社工業區由特種工業區降編為甲種工業區以符合現況。 |  | 經濟部分別於2020至2022年配合內政部都市計畫委員會委員意見，與高雄市政府共同召開5次專案小組會議，邀集石化公會、區內廠商進行意見陳述及交流；綜整歷次會議討論事項及各方意見，於2023年3月函復高雄市政府，倘大社產業園區依高雄市政府提案變更為乙種工業區，可能造成產業斷鏈及員工失業風險，爰經濟部研提採取配套措施，供高雄市政府納入補充資料及修正都市計畫書，報請內政部都市計畫委員會續審：1. 高雄市政府於2023年4月函送「變更高雄大社都市計畫案」修正資料至內政部營建署(現國土管理署)審查；該署於7月12日函復高雄市政府，本案應請經濟部、高雄市政府及有關單位持續積極溝通協調，俟前開議題獲具體共識及提出配套措施後，再由高雄市政府納入補充資料及修正計畫書，提報內政部都市計畫委員會審議。
2. 經濟部為區內廠商爭取調適空間及相關配套措施，由經濟部產業園區管理局於2024年3月27日邀集高雄市政府、石化公會及區內廠商代表召開討論會議，已達成初步共識。
3. 大社產業園區在符合「空污總量不增加，產能不增加以及允許設備更新」原則下，並經個案審查允許廠商維持生產，並就生產營運所需相關證照予以核可、展延或核發等。
4. 經濟部續針對大社產業園區11家廠商進行意願調查，並於2024年4月29日完成訪視有意願進行設備更新之4家廠商，進行意見交流，依續辦理個別輔導，協助檢視所具備更新計畫，以解決廠商困境，保障園區之營運並提升工安、減碳及環保行為。
5. 經濟部將適時辦理溝通討論會議，提供業者協助，為區內廠商爭取調適空間及相關配套措施。在促進循環經濟以及落實石化高值化之政策基礎上，持續協助區內廠商產業轉型，降低對廠商的衝擊以維持產業競爭力。
 | □是□否 |  |