

交通運輸委員會

在社會需求邁向多元化而運輸服務日趨複雜的環境下，交通運輸的專業已經逐漸受到各方重視。本委員會期待透過與政府單位及其他非官方機構的戮力合作，得以針對各項交通運輸問題提出完整的解決方案並藉以提昇台灣競爭力。我們相信，完善且具有國際觀瞻的交通運輸體系將是台灣未來持續經濟發展的關鍵契機。本委員會涵蓋的範圍廣泛，包含汽車、航空及快遞貨物業，本委員會將依產業類別分別提出建言。(與其他委員會議題不同的是，本委員會的議題排序不代表其優先順序)

汽車業

議題一：車輛安全標準

交通部已發布之車輛安全標準係調和自聯合國歐洲經濟委員會(UN/ECE)之車輛安全法規。聯合國原本希望未來此一法規能全球一體適用，但美國已採行「聯邦車輛安全標準(FMVSS)」且確實達成使用中車輛的安全品質，短期內恐難再調整此國家標準以符合 UN/ECE。因此，自 2006 年 7 月 1 日起，以美規為準設計生產的美規車輛已無法再進口至台灣市場。這個情況不但減少台灣消費者購車的選擇性，更對美國車輛製造商造成貿易障礙，也關閉了這類美製商品在台灣市場。在台灣爭取與美國洽簽自由貿易協定(FTA)之際，這個情況更顯諷刺，因為幾份關於台美 FTA 的研究報告曾指出，若簽署 FTA，將為美國汽車業外銷台灣市場製造大利多。為解決此一問題，本委員會建議：

儘管台灣採行 UN/ECE 新車型式認證制度，但車輛安全召回改正制度卻參考美規為主制訂，若這兩種制度能同時存在，新車認證應也能同時接受美規車輛標準 (FMVSS)。鄰近的日本、韓國即採行這種雙軌制，同時接受 UN/ECE 及 FMVSS 兩種車輛規格。

若上述雙軌制不可行，我們建議針對年銷售量少於 500 台的車輛，應不必強制適用 UN/ECE 標準，(即允許符合 FMVSS 標準)，也是可行的替代建議。目前不強制適用大部份 UN/ECE 標準的車輛進口上限僅為每次 20 台，我們期望能提高這項門檻值，同時希望美國自我認證制度也能被採用，這乃是希望車輛製造業者能負起更多的責任，確保零件完全符合 FMVSS 標準。

- 再者，目前美國三大車廠在台灣並無測試設備，即便要辦理少量車型認證之零件測試都很困難。本委員會建議在執行少量車型認證時，台灣能接受由三大車廠認可的零組件製造商所提供之測試報告，或接受原廠提供的美國或歐盟合格證。目前，環保署辦理的車輛污染與噪音車型審驗，已經能接受相同的原廠合格證文件，且已執行多年並無疑異。

- 車輛安全法規公告迄今兩年半，仍未發布英文版，但美國車廠技師無法清楚理解法規細節內容。本委員會建議交通部能儘速發布英文譯本供車廠參考，以利車輛認證工作之進行。

航空業

議題二：提昇台灣桃園國際機場儀器降落系統

儀器降落系統是當飛機降落時可導引機長或自動導航的一個系統。每一套儀器降落系統會依據品質而有等級之分，品質愈好的儀器，類別級數就愈高。其中，第三 C 類精確進場跑道是最高的級數 (是指能見度低於 0 公尺)，而最低的級數則是第一類精確進場跑道 (是指能見度低於 800 公尺)。台灣桃園國際機場目前採用的是能見度低於 400 公尺的第二類精確進場跑道。事實上，由於桃園國際機場春、冬季既有濃霧，夏天還有颱風侵襲，以目前第二類進場跑道設備，能見度頗低，飛行員經常必須在這樣充滿挑戰性的氣候中做終止航行或航班轉程的抉擇。大多數航空公司之機隊已具備並被核可飛行第三 C 類儀器降落系統，卻因此被迫負擔額外的費用，譬如飛機燃料費、旅客食宿、交通費和地勤業務費等。最大的負面影響是在航班轉程或取消時，對許多旅客所造成的不便與焦慮。

台灣桃園國際機場改善主計劃目標預定在西元 2010 年後完成，機場管理單位雖已告知我們更新儀器降落系統列入預定計劃之中，但截至目前為止立法院尚未通過該筆經費預算。環顧周遭地區，日本、韓國、新加坡、香港及中國，主要的國際機場都使用第三 C 類精確進場跑道。我們強烈呼籲台灣政府當局能立即將更新桃園國際機場儀器降落系統列為優先考量，以符合國際標準。

快遞貨物業

議題三：建制「出口貨物事後報關」制度

目前許多先進國家，為加速貿易便捷化及提昇其外銷競爭力，而實施「出口貨物事後報關」制度，也就是貨物離境後才進行報關。多數政府採行廠商分級管理制度，以輔導及鼓勵方式，讓經營管理完善之優良業者享有更便捷及快速的通關作業，此舉不但得以增加國內優良企業的全球市場競爭力，更可激勵更多廠商升級管理品質。

實施「出口貨物事後報關」制度的益處約略可歸類為以下幾點：

(一)、「出口貨物事後報關」制度，可簡化出口廠商及報關業者之前置作業及成本。依目前作業模式，保守估計出口廠商最少需在班機起飛四小時前將報關文件及貨物備妥及送至各通關倉儲。實施「出口貨物事後報關」制度，可使工作時程不致如此吃緊，伴隨而來的相關人事費用也可降低。

(二)、提昇我國海關國際形象，降低海關作業人力成本(因工作時程可更為彈性)，進一步落實 APEC 通關指南內「通關無紙化」之目標。以查核機制而言，海關仍有一套風險管理系統可審查業者事先所申報之貨物基本資料，無須擔心無法發揮其稽

核的功能。

(三)、增進報關品質及節省人力成本，對於報關業而言如能採取事後申報制度，報關業者可充分妥善運用現場報關人力，減少因時間緊迫而造成繕打錯誤的情形。

我們建議分階段實施這項制度：第一階段先由已與海關簽署策略聯盟業者、績優廠商或保稅廠商出口之貨品，以及策略聯盟快遞業者所承攬之快遞出口高價貨物，待實施一段時間後，再行擴大實施至其他合格企業，以持續提升台灣經濟競爭力。

議題四：全面開放跨關區連線報關

海關通關自動化業已實施多年，目前不但系統穩定，而且報關業均已百分之百連線申報。但目前只有開放自由貿易港區事業，方可以進行跨關區報關，本委員會建議政府立即對所有出口商全面採行「跨關區連線報關」，以提升企業在國際舞台上的外銷競爭力。

「跨關區連線報關」可在許多方面有效促進經濟成長。對報關業而言，可達到「一處申報全國通關」的便利，減少營運成本；對運輸業者而言，貨櫃不再需要在不同港口間轉運或從港口運到保稅倉庫，可減少內陸轉運量並有效紓解交通；對進出口廠商而言，可就近委任報關人，節省往來聯繫時間與郵寄文件之費用，及時掌握商機。

此外，「擔保額度」於各關區可共同使用，將有效提升企業資金運用的靈活度，紓解資金壓力。本委員會建議政府儘速研議此制度的可行性，並立即推動實施，俾利創造更順暢、便捷之國際級通關環境。