

在社會需求邁向多元化而運輸服務日趨增複雜的環境下，交通運輸的專業已經逐漸受到各方重視。本委員會期待在透過與政府單位及其他非官方機構的戮力合作下，針對各項交通運輸問題找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

儘管台灣政府已允許符合美國聯邦政府機動車輛安全標準（FMVSS）之車輛自2008年至2012年進口至台灣，但是依然不接受美國自我認證機制的測試報告。原因在於台灣的車輛研究測試中心（ARTC）並無測試設備與技術以執行認證測試，此舉間接造成符合美國聯邦政府機動車輛安全標準（FMVSS）的車輛導入台灣市場的障礙。

另一疑慮就是中國的零組件供應商必需事先得得到行政院陸委會之同意，才能向車輛研究測試中心（ARTC）申請安全證明。由於擴大向中國採購已成為國際製造商的採購策略趨勢，本委員會強烈呼籲台灣政府開放中國供應商可直接向台灣申請安全證明，以減少製造商與供應商的時間與成本負擔。

議題二：降低車輛貨物稅

貨物稅乃針對特定國內生產商品或進口貨物所課徵之單一階段稅，通常貨物稅被視為一種奢侈稅或國內消費稅。在台灣，車輛早已不再被社會大眾視為奢侈品，且平均每人國民生產毛額已達一萬五千美元，車輛已成為民生消費上滿足運輸與休閒的必需品，然而，政府仍然持續對車輛課徵貨物稅。

近來，台灣大幅減少商品貨物稅徵收的產品類別，然而車輛、橡膠輪胎、非酒精性飲料、平面玻璃、電器產品、水泥、石油及天然氣卻依然被排除在外。有鑑於近年消費市場疲弱，本委員會強烈建議台灣政府降低車輛之貨物稅，以促進國內汽車市場的消費需求。建議調整範圍如下：

種類 引擎c.c. 數 <2000cc 引擎c.c. 數 >2000cc

小客車 25%→17.5% 30%→22%

小型貨車 15%→7.5% 15%→7.5%

議題三：.建立進出口信用補貼制度

積弱不振的國內消費已經強烈衝擊汽車製造與組裝業。2006年到2008年，台灣汽車製造業之產能過剩早已超越百分之五十以上，而且國內新車市場極有可能將持續衰退至2010年。

我們認為，解決之道在於將汽車業界過剩的產能，轉而用在可創造一定程度經濟規模的出口計劃，本委員會建議政府單位仿效澳洲、南非及菲律賓政府的成功案例，提供稅金補助措施藉以創造成本優勢、締造出口佳績。可行的方法之一就是進出口貼補計劃，在此計劃下，整車與零件的出口得以累計於「進口貼補信用證明(IRCCs)」中，

並藉以折讓整車與零件的進口稅金。

我們建議之信用補貼機制範例如下：

年份	2008	2009	2010	2011	2012
退稅或減稅	12,500	12,500	10,000	7,500	5,000

(單位：每輛車/新台幣)

此外，台灣如果能透過相關管道與東協、歐盟、北美自由貿易區或澳洲、紐西蘭以及中國簽署自由貿易協定(FTA)或區域性自由貿易協定(RTA)，將能大幅地減少出口貿易壁壘。

快遞貨物業

議題四：建制「出口貨物事後報關」制度

許多先進國家為排除其國內產業之貿易障礙及提昇產業全球商業競爭力，皆以促進產業升級及加速並簡化出口貨物通關作業為首要工作目標，實施「出口貨物事後報關」制度即為其中重要措施之一。多數國家均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，亦可鼓勵更多企業提升自身品質。鄰近國家如香港及新加坡皆已實施此一制度。

「出口貨物事後報關」制度之益處，約略可歸類為以下幾點：

1. 簡化出口廠商及報關業者之前置作業及成本。而依目前作業模式，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，再轉交承攬及報關業者做後續報關、進倉打盤裝機作業。若實施事後報關制度，不但作業時程不需如此倉促，亦可減低相關人事成本。
2. 提昇我國海關國際形象，降低海關作業人力成本，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，海關仍可依據業者事先所申報之貨物基本資料，透過風險管理系統，篩選高危險群貨物或廠商，如此依然保有海關查核機制。
3. 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，且可避免因時間緊迫而造成繕打錯誤的情形，增進報關品質，同時亦可減少事後需修改報單時，徒增海關作業與人力成本。

我們建議可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，待實施一階段時間後，再行檢討是否擴大實施及適用對象，以利我國經濟能持盈保泰，永續成長。

本委員會了解台灣政府認同這項建議，但希望先推動國內相關關務安全措施與國際接軌—如世界關務組織(WCO)下的「全球貿易安全與便捷標準化架構」(SAFE)，再落實事後報關制度。本委員會期盼政府能盡快提出確切的落實計劃時程表。

議題五：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，故實施跨關區報關連線之時機實已臻成熟。跨關區連線報關之作業早已依法有據，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，此限制將抑制企業在國際舞台上的競爭力。

跨關區連線報關可達到多重經濟效益。對報關業而言，此一開放措施將可達到「一處申報全國通關」之便利，減少設置辦公場所之營運成本；對船公司而言，可減少貨櫃轉運，疏解交通；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。目前澳洲、印度及美國皆已實施跨關區連線報關。另外，由於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。為創造更順暢、便捷之國際級通關環境，我們呼籲政府儘速研並議完整配套措施，即刻推動新制之實施。

議題六：放寬對快遞貨物重量之定義

台灣是亞洲少數幾個對於快遞貨物之重量有所限制的國家。現行《快遞貨物通關辦法》規定，快遞專區每件包裹限重七十公斤。全球快遞聯盟(GEA)及亞太區快遞協會(CAPEC)曾在2006年討論此議題。由於各種產業對於快遞貨物全年無休的通關需求增加，重貨以及多件數的貨件常常遭遇到無可避免的通關延誤。高科技產業的液晶顯示面板製造商，往往需要將其液晶面板與手持式導航設備(因具有高度安全需求)迅速出口通關以滿足市場需求，但其每件包裹限重七十公斤的規範，嚴重阻礙加速通關的環境。本委員會建議廢除快遞貨物之尺寸、重量及限價規定，以與國際慣例接軌。

航空

議題七：允許第三國籍的航空業者參與營運台日包機業務

自2005年台日航約修約以來，儘管定期航線的班次大幅增加，包機業務仍被雙方允許。至2008年四月，每週有二百二十一個架次的定期航線從臺北或高雄飛往日本七個城市。根據航約，只有日籍與台籍的航空業者被允許經營包機業務，然而第三國籍的航空業者卻只能參與定期航線的業務。目前大約有90%的包機業務是由台籍的航空公司來營運，並且此類包機的數量也非常可觀：

- 一百四十四個架次在2008年寒假及中國新年之間營運（一月十七日至二月十一日之間）
- 五百三十二個架次在2007年的夏季營運（六月三十日至七月三十一日之間）
- 三十個架次在2007年春季營運（四月五日至五月三十日之間）
- 九十八個架次在2007年寒假及中國新年之間營運（一月二十五日至二月十九日之間）

由於這樣的客運容量，台日之間航空業務早已經供過於求，也因此引發激烈的價格戰。第三國籍的航空業者在台灣做了長期的承諾與投資，如今卻要面對明顯不公平的競爭狀況。我們敦促臺灣政府對台日包機業務的數量加以管制，或是允許第三國籍的航空業者亦可參與包機營運。