

100-73-4250
MOTC-IOT-99-MBA008

產業創新條例相關議題之研析



交通部運輸研究所

中華民國 100 年 5 月

100-73-4250
MOTC-IOT-99-MBA008

產業創新條例相關議題之研析

著者：王穆衡、陳其華、張世龍、陳一平

交通部運輸研究所

中華民國 100 年 5 月

產業創新條例相關議題之研析

著 者：王穆衡、陳其華、張世龍、陳一平

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 100 年 5 月

印 刷 者：群彩股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 10 冊

定 價：200 元

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：產業創新條例相關議題之研析			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號 100-73-4250	計畫編號 99-MBA008
主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：陳其華、張世龍、陳一平 聯絡電話：2349-6846 傳真號碼：2545-0431			研究期間 自 99 年 2 月 至 99 年 12 月
關鍵詞：產業創新條例，產業發展，租稅優惠			
摘要： <p>我國自 1960 年實施「獎勵投資條例」及「促進產業升級條例」，期望透過租稅優惠獎勵方式來鼓勵企業進行研究發展、設備更新等活動，以達成產業發展之目標，許多相關文獻證實兩條例之租稅優惠，確實能發揮鼓勵企業進行相關活動的預期功能。然而在「促進產業升級條例」於 2009 年 12 月底功成身退，取而代之的是 2010 年 4 月 16 日通過的「產業創新條例」。為協助產業面對國際競爭之環境，迎向創新及知識密集時代，產創條例以透過不同之產業工具，提供多元輔導與輔助措施，取代過去以產業別或功能別為主之租稅優惠獎勵方式，期望透過「創新」與「增值」，能使台灣成為「創新驅動」經濟體，使我國產業邁入「知識驅動」的階段，為台灣下一波的經濟成長奠定基礎。</p> <p>本研究冀望藉由回顧相關文獻及檢視過去「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」、「促進產業升級條例施行細則」、「公司研究與發展及人才培訓適用投資抵減辦法」與「公司研究與發展及人才培訓適用投資抵減辦法審核要點」之實施成效，並蒐集「產業創新條例」立法前後各界對此一新法案之看法，期能對「產業創新條例」與交通產業相關之課題研擬建議方案，作為交通部因應之參考，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。</p>			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
100 年 5 月	138	200	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;"> <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 </div> <div> （解密條件：<input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密，<input type="checkbox"/> 公布後解密，<input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密，<input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） </div> </div> <div style="margin-top: 5px;"> <input checked="" type="checkbox"/> 普通 </div>			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: Institutional Analysis on Statute for Industrial Innovation			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 100-73-4250	PROJECT NUMBER 99-MBA008
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Mu-Han Wang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Mu-Han Wang PROJECT STAFF: Chi-Hwa Chen, Shyh-Long Chang, I-Ping Chen PHONE: 886-2-23496846 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM February 2010 TO December 2010
KEY WORDS: Statute for Industrial Innovation, Industrial Development, Tax Incentives			
ABSTRACT: <p>In the years following its implementation in 1991, the Statute for Upgrading Industries succeeded in bringing about industrial upgrading and industrial clusters through the provision of tax incentives. The Chung-Hua Institution for Economic Research indicates that in the four-year period of 2004 through 2007 the Statute for Upgrading Industries added NT\$497.2 billion to Taiwan's GDP, generated 141,000 new jobs, induced approximately NT\$244.7 billion in investment, and brought in additional tax revenues of NT\$20.5 billion.</p> <p>With the rise of newly industrialized economies and the impact of globalization, however, came an urgent need to readjust Taiwan's past development strategy of manufacturing, OEM production, and cost cutting. The development at the present stage calls for a switch from capital-intensive to technology-intensive production, and development toward knowledge-intensive industries. The only way to enhance the added value of industry and lay down a foundation for the next wave of industrial growth is by strengthening innovation and R&D activity and developing in the direction of the brands, saleschannels, and design activity at the two ends of the value chain.</p> <p>At this key point in industrial transformation, the Statute for Industrial Innovation constitutes a powerful policy tool for leading future economic development. The biggest differences between the Statute for Industrial Innovation and the Statute for Upgrading Industries is the emphasis that the Statute for Industrial Innovation places on diversified industrial development and its provision of incentives without regard to business size. The Statute for Industrial Innovation is critical to the future development of Taiwan's economy, with a content that provides measures for the circulation and use of intangible assets, financial support, and sustainable. The Statute also makes use of such tools as subsidies, guidance, and low-interest loans to encourage investment in R&D and innovation with the aim of stimulating industrial transformation and strengthening national competitiveness.</p>			
DATE OF PUBLICATION May 2011	NUMBER OF PAGES 138	PRICE 200	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

產業創新條例相關議題之探討

目 錄

目錄.....	III
表目錄.....	VI
圖目錄.....	VII
第一章 緒論.....	1
1.1 研究緣起與目的.....	1
1.2 研究範圍與內容.....	2
1.3 研究方法.....	3
1.4 研究架構與流程.....	4
第二章 產業發展與政府角色.....	7
2.1 政府介入產業政策的理論基礎.....	7
2.2 政府介入產業政策的爭議.....	11
2.3 產業政策工具的比較.....	13
2.3.1 產業政策工具的分類.....	13
2.3.2 產業政策工具的比較.....	15
第三章 產業政策相關之法律沿革.....	21
3.1 獎勵投資條例.....	21
3.2 促進產業升級條例.....	24
3.2.1 促進產業升級條例立法沿革.....	24
3.2.2 促進產業升級條例實施成效.....	29
第四章 產業創新條例.....	31

4.1 「產業創新條例」之立法緣起	32
4.2 「產業創新條例」之主要內容及立法重點	34
4.2.1 「產業創新條例」主要內容	35
4.2.2 「產業創新條例」立法重點	38
4.3 「促進產業升級條例」與「產業創新條例」之差異	40
4.4 「產業創新條例」之經濟效益	43
4.5 「產業創新條例」課題檢討	45
4.5.1 研究發展支出投資抵減	45
4.5.2 服務業研發	46
4.5.3 營利事業所得稅	47
4.5.4 落日條款	48
第五章 交通部因應立法相關措施	49
5.1 辦理依據	49
5.2 辦理過程	49
5.2.1 辦理研商會議	49
5.2.2 辦理問卷調查	50
5.2.3 舉辦專題演講	50
5.2.4 立法後輔導獎勵措施構想調查	51
5.3 交通產業適用「促進產業升級條例」情形及相關輔導獎勵措施	51
5.3.1 交通產業適用「促進產業升級條例」情形	51
5.3.2 交通產業相關輔導獎勵措施現況	53
5.4 「產業創新條例」立法後本部可能涉及業務及配合機關	54
5.5 「產業創新條例」立法後交通部因應作為	55
第六章 結論與建議	59
6.1 結論	59
6.2 建議	62

參考文獻.....	65
附錄 1 「產業創新條例」條文及立法說明.....	69
附錄 2 「產業創新條例立法後交通部因應措施研商會議紀錄」 及「交通相關產業創新研發適用業別建議表」.....	91
附錄 3 交通事業申請適用「促進產業升級條例」租稅減免問卷 及分析報告.....	101
附錄 4 「產業創新條例(草案)內涵及服務業創新」專題演講紀 錄.....	107
附錄 5 交通事業輔導獎勵現況暨「產業創新條例」立法後輔導 獎勵措施構想調查結果報告.....	113
附錄 6 簡報資料.....	117

表 目 錄

表 2.1	贊成與反對政府介入產業發展的理由	13
表 2.2	產業政策種類與理論基礎	15
表 2.3	產業政策工具之比較	19
表 3.1	促進產業升級條例租稅優惠之總體經濟效益	29
表 4.1	「促進產業升級條例」與「產業創新條例」差異表	42
表 5.1	產創條例立法後交通部可能涉及業務表	54

圖 目 錄

圖 1.1	研究流程圖.....	5
圖 4.1	產業競爭優勢階段圖.....	33
圖 4.2	「產業創新條例」架構圖.....	38

第一章 緒論

1.1 研究緣起與目的

國家的競爭優勢可區分為要素驅動、投資驅動、創新驅動及知識驅動等 4 個階段，其中要素驅動階段係藉由生產因素之投入帶動一國的經濟成長；投資驅動則係透過大量的資本及設備投入，發展資本密集、技術密集產業，以推動國家經濟的發展；此二階段大致為「獎勵投資條例」及民國 80 年間「促進產業升級條例」之重點目標。90 年間之「促進產業升級條例」以鼓勵企業創新、研發及推動新興重要策略性產業為工具，帶領台灣邁入「創新驅動階段」。不過，就現階段而言，邁入知識經濟體系的投入仍有所不足，加上全球化、區域化後新興工業國家快速崛起的壓力，我國以往以委託代工為主的生產模式面臨重大考驗，除了繼續強化創新、研發活動之外，往價值鏈兩端的品牌、通路、設計活動發展，透過「創新」，才能使台灣成為「創新驅動」經濟體，並邁入「知識驅動」的階段，為台灣下一波的經濟成長奠定基礎。

歷年來政府為協助產業投資與發展，租稅減免工具之運用，主要集中規定於「獎勵投資條例」及其接續之「促進產業升級條例」，而租稅減免歷經近 50 年之實施，不論對投資的促進或產業之升級均有實質上之助益；不過，「促進產業升級條例」自民國 80 年 1 月 1 日實施以來，歷經多次修正，其中「租稅減免」及「第 70 條之 1」營運總部租稅優惠將於民國 98 年 12 月 31 日施行屆滿。雖然在財政拮据下，有不少功成身退的呼聲，不過，在當前全球化、區域化、知識化的潮流下，政府除了必須全面檢討租稅減免外，仍有必要設計一嶄新的條例，透過適當的政策工具來引領企業提升競爭力、加速企業創新、加值與投資，以延續產業成長的動力。

經濟部自 2007 年起即成立修法工作小組，並邀集學者專家針對鄰近國家之產業發展政策，以及長期產業發展趨勢，就政府部門應扮演之角色進行討論。另為配合馬總統競選政見，落實「產業別獎勵取消，功能別獎勵加強」之精神，並配合行政院賦改會於 2008 年 12 月 29 日「促產條例

租稅減免落日所得稅制改革方案之研究」議題之決議，營利事業所得稅由 25%調降至 20%，租稅優惠保留研究發展、人才培訓、營運總部及國際物流配送中心等 4 項功能性獎勵，爰擬具「產業創新條例」(草案)，經行政院民國 98 年 4 月 16 日第 3140 次院會決議通過後，報請立法院審議，於民國 99 年 5 月 12 日經總統公布施行，以作為促進產業升級條例之接續。本所依據交通部長 2009 年 4 月 17 日手諭及 2009 年 4 月 23 日交通部第 1360 次部務會報主席裁(指)示事項，賡續邀集交通部業務司及所屬機關，辦理研商會議、專題演講及問卷調查，彙整專家學者、交通部相關單位及部屬機關意見，研擬「『產業創新條例』立法後交通部因應措施報告」報部，以輔導獎勵本部所轄交通事業。

本研究冀望藉由回顧相關文獻及檢視過去「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」、「促進產業升級條例施行細則」、「公司研究與發展及人才培訓適用投資抵減辦法」與「公司研究與發展及人才培訓適用投資抵減辦法審核要點」之實施成效，並透過研商會議、專題演講、問卷調查及立法後輔導獎勵措施構想調查等方式，蒐集「產業創新條例」立法期間各界對此一新法案之看法，期能對「產業創新條例」與交通產業相關之課題研擬建議方案，作為交通部未來因應之參考，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。

1.2 研究範圍與內容

依據上述緣起與目的，本計畫案之主要內容為：

1. 探討政府角色與產業發展之關係、政策介入產業發展的理論基礎、優缺點及其爭議。
2. 比較各項產業政策工具的特性及租稅獎勵與產業發展的關聯性。
3. 檢視「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」法律沿革與實施成效。
4. 蒐集、整理「促進產業升級條例」、「促進產業升級條例施行細則」及相關子法有關研究發展投資抵減之規定。
5. 探討「產業創新條例」的立法緣起、主要條文重點及其經濟效益。

6. 就「產業創新條例」與「促進產業升級條例」之差異進行比較分析。
7. 「產業創新條例」課題檢討。
8. 研擬交通部因應立法相關措施。
9. 結論與建議。

1.3 研究方法

本研究之方法有靜態的次級資料(secondary data)蒐集與分析、辦理研商會議、專題演講、問卷調查及立法後輔導獎勵措施構想調查等，說明如下：

一、蒐集的次級資料主要包括：

- (一)相關會議資料：包括經濟部舉辦之跨部會協調會議資料、新聞稿及立法院審議關係文書與公聽會資料與其他相關之研究報告等官方資料。
- (二)國內經濟、產業經濟、財稅等相關科系研究所師生相關研究報告及學術論文。
- (三)研討會資料、期刊、報章雜誌等。
- (四)國內外服務業研發政策與相關作法。
- (五)立法院、經濟部相關網站。

二、辦理研商會議：邀集交通部相關單位及所屬機關召開「『產業創新條例』立法後交通部因應措施研商會議」，就研究方向取得初步共識。

三、辦理問卷調查：透過問卷調查瞭解交通事業以往申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形。

四、辦理專題演講：邀請經濟部研擬「產業創新條例(草案)」之智庫專題演講，使交通部相關單位業務承辦同仁瞭解「產業創新條例」立法原意與服務業創新思維。

五、辦理立法後輔導獎勵措施構想調查：瞭解交通事業輔導獎勵現況暨『產業創新條例』立法後輔導獎勵措施構想。

1.4 研究架構與流程

本報告計分為六章，各章主要內容如下：

第一章為緒論，主要敘述研究緣起與目的、研究範圍與內容及研究架構與流程等。

第二章說明政府角色與產業發展之關係，政府透過政策介入產業發展的理論探討，瞭解政府介入產業發展的優缺點及其爭議，進而比較各項產業政策工具的特性及租稅獎勵與產業發展的關聯性。

第三章則針對過去我國對產業實施租稅獎勵的法源依據--「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」沿革及主要條文重點加以探討，並就「促進產業升級條例」之實施效益加以說明。

第四章將就 2100 年 4 月立法通過公布施行的「產業創新條例」之立法緣起及其主要條文重點加以探討，並就「產業創新條例」與「促進產業升級條例」之差異進行比較分析，最後一節則對立法過程中引起諸多討論之條款，進行檢討。

第五章辦理研商會議、專題演講、問卷調查及立法後輔導獎勵措施構想調查等，以使交通部相關單位業務承辦同仁瞭解「產業創新條例」立法原意，及交通事業以往申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形，與未來輔導獎勵措施構想，進而剖析「產業創新條例」立法後本部可能涉及業務及配合機關最後提出交通部因應作為，以作為交通部未來產業輔導之參考。

第六章則提出研究結論及相關建議。

本研究之流程，如圖 1.1 所示。

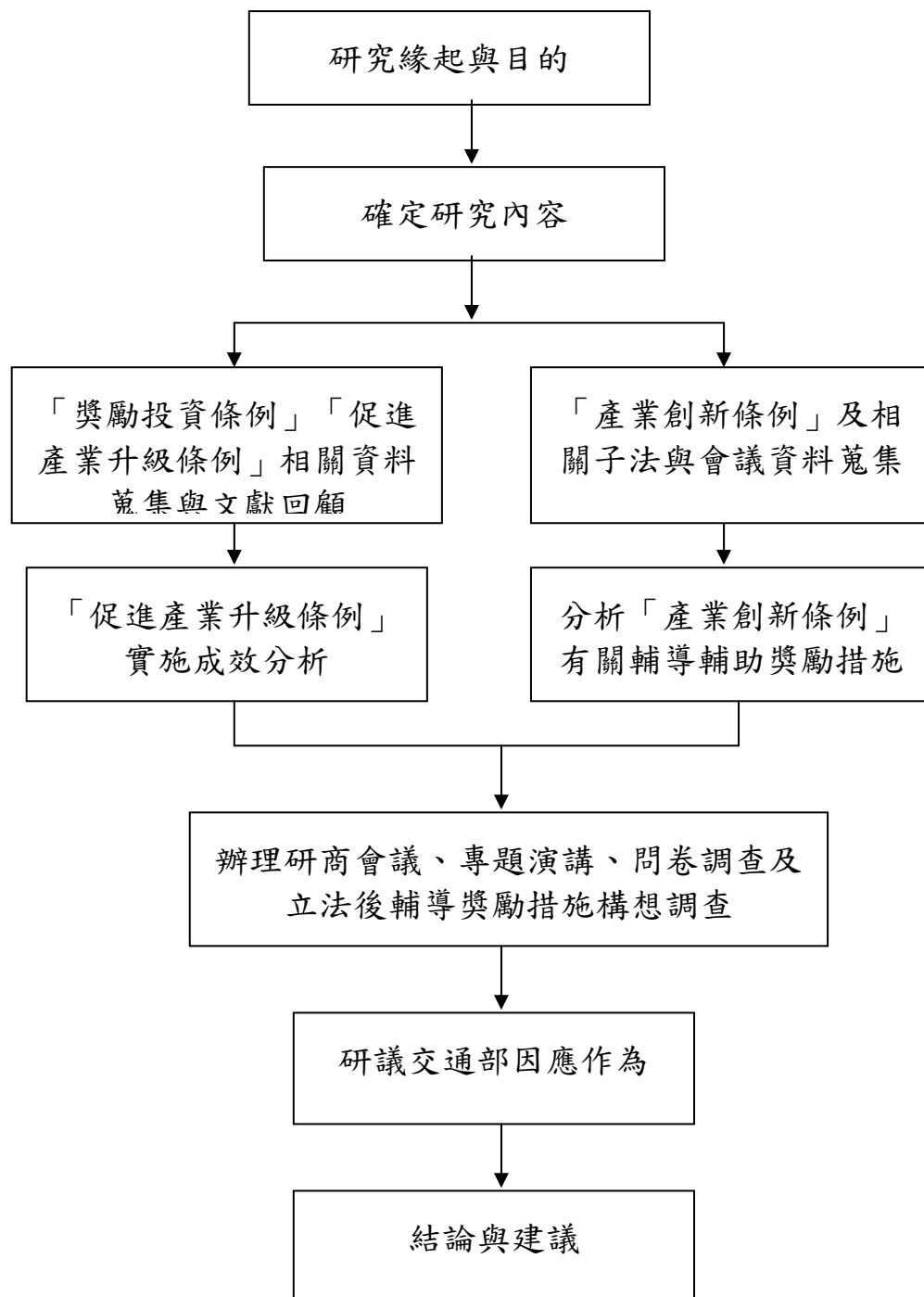


圖 1.1 研究流程圖

第二章 產業發展與政府角色

一國之經濟發展的目標，包括經濟成長、充分就業、物價穩定、經濟公平及經濟自由等，而產業發展亦屬經濟發展之一環。產業發展政府應否介入，運用何種方式介入，經濟學者有不同的看法，也存在許多爭議。本章將透過政策介入產業發展的理論探討，瞭解政府介入產業發展的優缺點及其爭議，進而比較各項產業政策工具的特性及租稅獎勵與產業發展的關聯性。

2.1 政府介入產業政策的理論基礎

產業發展目標政府應否介入，經濟學者有不同的爭議，但主要分為新古典學派與凱因斯學派兩類。新古典學派經濟學的基本觀念，在於提倡經濟自由和強調利己動機，反對國家的干涉，認為一切經濟活動如果不被國家所干涉，則所有經濟活動即能按照自然法則做最適當的調整。亞當斯密(Adam Smith)在 1776 年發表不朽的名著「國富論(The Wealth of Nation)」中認為個人基於利己心去追求自己的利益，而由於市場「不可見之手」的引導，仍然可以增進社會全體的福祉，以達到利己利人的目的，也就是「私益實現公益」、「私益即公益」，私人所有權會使成本與利益集中在擁有所有權的當事人身上，在自利動機下，個人會有強烈的誘因以更有效率的方式使用資源，私人所有權能改善生產力與效率，因此政府不應干預市場機能的運作，應儘量減少政府的功能，任由市場自由運作。

新古典學派的經濟思潮自 17 世紀以來，不斷有學者服膺其理論，並加以發揚光大，一直為當時經濟思潮之主流。但由於生產技術的進步及機械化帶來大量的產能，到 1920 年代末期普遍發生供過於求，市場失衡的現象，終於 1929 年發生經濟大恐慌，新古典學派市場法則無法解釋及解

決經濟大恐慌的問題，於是凱因斯(John Maynard Keynes)在 1936 年發表「就業、利息與貨幣的一般理論」(The General Theory of Employment, Interest and Money)，認為消費不足是造成經濟恐慌的主因，因此主張政府應積極介入經濟活動，擴大政府公共投資支出，以有效解決需求不足的問題，透過「乘數理論」使國民所得增加，達成經濟成長的目的。

政府是否應介入經濟或產業的發展，一直是爭論不休的議題。可以確定的是，由於世界上各個國家資源稟賦不同，經濟發展、技術、資訊運用程度的差異也相當大，再加上專利保護之門檻、特權的壟斷及消費者非完全理性等特性，完全自由競爭市場在現實社會中難以形成。所以，條件落後的國家，希望透過政府的協助與干預，突破經濟上的弱勢；而先進國家，政府也往往被賦予穩定經濟、促進經濟成長的責任，所以目前各國政府均或多或少會對經濟與產業的發展進行不同程度的干預。

理論上，各國介入產業發展的理由各不相同，其中以「動態比較利益理論」與「市場失靈理論」為最主要。

一、動態比較利益理論：

此理論主張拋棄傳統經濟學的靜態比較利益理論(Theory of comparative advantage)，而以動態比較利益理論(Theory of dynamic comparative advantage)為基礎。根據靜態比較利益理論，一國應專業生產具有資源稟賦優勢的產品，而後各國再進行貿易交換。例如，工資水準較低的國家應發展勞力密集產業，技術較發達的國家則應發展技術密集產業，這樣的分工原則可以提高經濟資源使用效率。

但產業政策學者 Scott(1982)則認為，第二次世界大戰後許多國家(如日本)經濟得以快速發展，乃基於超脫靜態比較利益的觀念，經由政府與民間充分的協調，配合促進科技創新，擴大生產規模並有計畫的擴展出口來突破傳統國際貿易靜態比較利益的範疇。因此，Scott

主張經由政府與民間共同努力制訂各項政策與策略(包括產業發展政策)，以迅速有效反映國際經濟的變遷，帶動國內某些特定產業的發展，形成動態比較利益的優勢。

Johnson(1984)等學者並進一步認為，傳統靜態比較利益的觀念是建立在「地理性差異」及各國要素稟賦不同而產生的全球分工，而動態比較利益的觀念，係以人性創造力、遠見、高教育水準、勞動力、組織能力、抉擇能力、適應能力等要素來取代傳統的要素稟賦指標。這些指標雖無法完全取代要素稟賦，但卻能影響公共政策之品質及國家整體的人力素質等，而提高產業的競爭力。

二、市場失靈理論：

一些研究福利經濟學、財政學、產業經濟學的學者認為，如果經濟能交給市場自由運作，自可提高資源運用效率。但若市場存在獨占、外部效果、公共財等情形，造成市場失靈，則市場機能將無法反映使用資源的真實成本，而致無法有效運用資源，此時政府就有介入的必要，以矯正市場失靈的現象。例如研究與發展(R&D)、人才培訓等皆對產業發展具有外部性，這些活動若透過自由市場運作，價格機能無法有效運作，將使業者在這些活動的投入過少，使產業發展無法發揮最大的潛力，此時政府就可以提供租稅獎勵，使企業願意往這些活動投入資源。另外風險(risk)與不確定性(uncertainty)也是政府介入的理由，政府透過風險與不確定性的降低，將可促使企業願意投入參與活動。

三、保護幼稚工業理論：

此一理論認為，某些產業在發展之初(即產業處於幼稚階段時)，由於技術層次較低或未達經濟規模，使其應付市場競爭的能力薄弱，因此政府如在其發展之初給予扶植與保護，以減少外來的競爭壓力與傷害，待一段時日，這些產業成長茁壯後，再放手讓這些產業與國外

競爭者相抗衡，將可使該等產業在國內建立、生根。Devis 與 Page(1984)指出，這種現象普遍存在於開發階段的國家，這些國家常將工業部門視為「幼稚部門」，政府運用高度的貿易保護政策(例如：提高關稅、政府採購)，以培植其國內產業生產替代進口品的能力。

四、不平衡成長理論：

相對平衡成長理論主張所有產業部門應該均衡地同時成長，Hirschman(1958)認為經濟發展之初應著重某些特定產業的成長，藉以帶動其他產業的成長，而政府應主動介入市場，選定某些產業作為關鍵產業，刺激這些關鍵產業的投資意願，讓特定產品市場發生一連串供需失衡，進而誘發其他產業的投資；亦即，透過「失衡發展策略」(disequilibrium development strategy)的採行，保持經濟的活躍。此理論亦可為政府選擇策略性產業加以獎勵提供基礎。

五、策略性貿易理論：

依據完全競爭的假設，傳統的限制貿易理論認為自由貿易為最佳策略，限制貿易將使其福利水準下降。惟 Krugman(1984)、Brander 與 Spencer(1981)等人認為，市場具有不完全性、規模經濟性、外部利益性、動態學習效果以及其他制度性的限制因素存在時，政府採取適當策略介入市場機能(例如：選擇策略性工業或對幼稚工業採取補貼貨關稅保護)或干預國際貿易，將有助於產業發展，而可以提高經濟效率與社會福利。

六、內生成長理論：

此一理論在於探討造成經濟成長的原因，發現投資產出比率、科技人才比例、研究發展密集度、公共投資比率、經濟開放程度、技術的外部性等，均是造成經濟成長的主要因素。由此理論引伸出政府藉由政策影響上述變數，便可以帶動經濟成長。

除了以上動態比較利益、市場失靈、保護幼稚工業、不平衡成長、策

略性貿易及內生成長理論外，政府也會因為以下的理由介入產業發展：

一、抵消既存的扭曲：

由於經濟發展之初，政府可能以偏向管制市場的方式制訂相關法規，但隨著經濟逐漸開放，為排除制度上的障礙，便會運用其他的工具來排除原有工具所造成的扭曲。

二、國際示範的效果：

在全球化趨勢下，資通訊發達、資金移動更為便利，各國間如存在租稅差異則可能使稅率高的國家吸引不到投資，並驅使較有移動能力的生產因素外移，造成經濟空洞的隱憂。因此，為吸引投資以創造就業，政府往往參考或比照採取租稅優惠措施，以免在租稅競爭中落後，造成外人不來投資或國內產業外移。

2.2 政府介入產業政策的爭議

支持產業政策者，希望政府透過干預產業活動，提升產業競爭力、矯正市場失靈。反對政府介入產業發展者，則是針對政府失靈提出質疑，認為相對於市場失靈，政府運用各項產業政策工具介入產業發展，亦可能因公共選擇缺乏效率、利益團體遊說、行政官僚追求預算最大化等因素，使政策介入反較市場運作更缺乏效率。以下對反對政府介入產業發展之理由說明之。

一、產業政策將影響市場運作效率：

持此論者認為，市場機能是資源配置最有效率的途徑，以產業政策介入產業發展，將使市場機能遭到扭曲。例如，租稅獎勵可能造成產業內不同企業稅捐負擔的不同，以及同一企業在不同時期面臨不同的租稅誘因，使得企業內、企業間、產業內、產業間，甚至國際間資源的錯誤配置，除造成不公平外，並將造成福利的損失。

但是，支持產業政策論者認為，租稅獎勵本來就負有政策性目的，而非以量能課稅等公平性為考量基礎。如果對特定產業的租稅優惠能增進社會福祉並帶動整體經濟發展，那麼產業政策即具有正當性。

二、誘發尋租行為造成社會無謂的損失：

政府在研訂獎勵與非獎勵措施或對象時，勢必造成特定利益團體的遊說或行政干擾，這除了使行政成本提高外，亦將誘發尋租(rent-seeking)行為(在尋租理論中，租金泛指政府干預或行政管制市場競爭而形成的級差收入，即超過機會成本的差價。既然政府干預和行政管制能夠創造差價收入，自然就會有追求這種租金的行為產生，即尋租行為)。其所造成的無謂損失將使原先獎勵的效益打折扣。但是事實上，在民主政治體制下，任何政策上的實質給予，勢必有尋租行為的產生，如何透過監督機制，使特定利益團體的干擾降至最低，則是政府在運用政策工具時必須加以考量的。

三、對於政府選定策略性產業能力的質疑：

雖然動態比較利益理論認為政府應主動介入市場，選定某些產業作為關鍵產業，以刺激企業投資意願，推動其發展，以誘發其他相關產業的成長。但政府是否能在多變的經濟環境中擁有足夠的判斷能力，準確篩選出能帶動整體產業發展的關鍵產業，一直是學者質疑的焦點。

四、使政策更趨複雜：

例如，在租稅法定主義下，為防堵獎勵落在不該獎勵的對象，導致更大的不公平發生，各項租稅獎勵的實施，政府往往會設計許多限制條件或計算免稅的公式，使得稅制更趨於複雜，讓各界難以理解，這除增加企業申請的困難度外，更浪費許多行政資源，反而對經濟產生負面的影響。不過，在追求產業發展的前提下，以興利重於防弊的

精神制訂獎勵法規，應會受到社會肯定的。有時既存的法規已不符合產業發展現況，而產生扭曲的現象，採用租稅獎勵的方式，暫時解決現存稅制的扭曲，亦不失為一種解決的方式。

政府透過產業政策介入產業的手段，是否真能帶動產業發展一直備受爭議，贊成與反對兩派的意見，歸納如表 2.1。

表 2.1 贊成與反對政府介入產業發展的理由

支持的論點	反對的論點
1. 矯正市場失靈。 2. 動態比較利益的推動。 3. 外部性的矯正。 4. 國際示範效果。 5. 消除現存制度扭曲。	1. 政府失靈。 2. 降低市場運作效率。 3. 誘發尋租行為造成無謂損失。 4. 質疑政府選定策略性產業的能力。 5. 政策制度複雜化。

資料來源：胡貝蒂，「台灣租稅獎勵與產業發展」，國立政治大學社會科學學院行政管理碩士學程碩士論文，2004 年 7 月。

2.3 產業政策工具的比較

由於政府介入產業發展活動在理論上存有很大的爭議，因此各國在產業政策的運用上，有的國家較為積極，有的國家則傾向尊重市場機制，不過產業政策的工具仍然普遍被各國所採用，只是運用的工具略有不同。本節將先就產業政策工具的種類作介紹，再加以比較。

2.3.1 產業政策工具的分類

一、依政府因應經濟環境變遷的策略區分：

Diebold(1980)依政府因應經濟環境變遷的策略，將產業政策區分為防禦性(defensive)、適應性(adaptive)及開創性(initiative)等三種。防禦性產業政策乃在面臨經濟環境變遷時，僅止於維持原有的產業結構並以適度的保護措施維持產業生存，對於其生產或行銷之結構則不做任何調整或干預，例如限制進口等措施即屬之。適應性的產業政策則是以移轉資源使用方式，適度的干預或調整產業結構，以

促使產業維持競爭力。開創性的產業政策則是使產業不只能適應經濟環境變遷，而且還能帶動經濟環境的變遷。

二、依產業影響的關連性區分：

若以產業影響的關連性可將產業政策區分為一般性的產業政策與部門性產業政策兩種：

(一)一般性的產業政策

又稱為水平式產業政策，適用對象為所有產業，其又可分為針對勞動、資本及研究與發展投入等有關「生產因素關聯」的產業政策，及與廠商規模及行為有關(如反托拉斯、公平競爭政策)之「廠商關聯」的產業政策或與區域發展程度有關的「區域關聯」的產業政策等 3 大類。

(二)部門性的產業政策

又稱為垂直式產業政策，針對特定的產業給予特殊的協助。例如，促進資本密集、技術密集的產業發展，或提供傳統產業輔導及補助等。

由於產業政策可運用各種方式加以區分，未便予分析，胡貝蒂(2004)於「台灣租稅獎勵與產業發展」論文中，將產業政策以「功能別」、「產業別」及「整體投資環境」政策加以區分。「功能別」政策係針對企業的特定經濟活動施予干預，例如，提供所有企業研究與發展支出的獎勵政策，係以市場失靈、矯正外部性作為理論基礎。「產業別」政策係針對特定部門產業所推動的政策，例如，提供新興重要策略性產業五年免稅的獎勵，通常是政府重點扶植的產業。「整體投資環境」政策則係對整體投資環境所做的改善，無法歸屬「功能別」或「策略性產業別」的政策均歸為「整體投資環境」政策，平衡成長理論為這種產業政策的理論基礎。以上的分類可歸納如表 2.2。

表 2.2 產業政策種類與理論基礎

產業政策種類	政策重點	理論基礎
功能別政策	協助特定功能性活動	市場失靈 矯正外部性
產業別政策	主導特性產業 保護幼稚產業 扶植衰退型產業發展	不平衡成長理論 幼稚工業保護論 市場失靈 矯正外部性
整體投資環境政策	改善整體投資環境 平衡區域發展	平衡成長理論

資料來源：胡貝蒂，「台灣租稅獎勵與產業發展」，國立政治大學社會科學學院行政管理碩士學程碩士論文，2004 年 7 月。

2.3.2 產業政策工具的比較

目前各國政府實際運用的產業政策工具，約可包括設定產業發展目標、融資協助、技術開發與協助、行政協助及租稅獎勵等項目。以下針對各項政策工具的作法、針對的課題、運用的程序及特性進行簡要的比較分析，並歸納如表 2.3。

一、設定產業發展目標：

政府透過彙集學者專家等意見，再參酌經濟發展趨勢等，研擬經濟計畫，設定產業發展方向與目標。當政府設定產業重點發展目標後，配合整體資源之投入，除可讓民間瞭解未來產業發展趨勢外，並可引導民間資源投入，此乃屬於一種動態預期。

設定產業發展目標的風險在於，政府或學者專家建議的產業項目與其發展目標，不一定能趕得上環境的快速變遷，是否會把資源錯置於不具競爭力的產業上，造成浪費，將是政府在選擇重點產業時最大的挑戰。

二、融資協助：

提供低利貸款、分期貸款、信用保證等均為政府可提供給企業的重要融資協助工具，可以實際降低業者使用資金成本，達到促進投資的目的。此項政策工具為世界各國政府所普遍採取的手段，在我國亦相當常見，例如，各種機械設備、週轉金或傳統產業之低利貸款等，政府透過基金或直接由政府編列預算補貼與市場一般利率之差額，來使特定用途之投入資金成本降低。

由於融資協助所提供協助之金額、件數及對象較為確定，因此成效評估較為容易。但是此種政策工具亦將造成利率結構的扭曲，而使得整體資源配置效率降低；融資協助另外一個特性是，大財團相對於中小企業信用較佳，可取得融資的管道較多，因此相對而言可以享受到低率貸款的優惠較多，中小企業則由於信用狀況較差，貸款往往須政府另外透過信用保證機制加以協助。

三、保護與管制：

經濟發展初期，政府為扶植幼稚產業發展，常利用保護、管制的手段。例如，政府透過對進口貨物課以高關稅的做法，提高進口產品的價格，使其在國內市場的價格競爭力下降，或透過限定採購國產品的方式，保障國內產業市場，達到保護國內相關產業的目的。不過保護的做法，短期內可能達到保護的目的，但長期而言可能使廠商養成依賴政府的心態，喪失進步的動力，使其愈形依賴政府；限制採購也將使得政府採購成本增加，形成國內外產品的不同差別待遇。目前相關保護、管制的作法，因違反國民待遇原則形成貿易障礙，原則上不為 WTO 所允許。

四、技術開發補助與輔導：

政府為鼓勵企業多從事某項行為，透過提供補助金、結合研究單位提供輔導的方式，帶動企業投入。例如，為鼓勵企業積極進行產品

或技術的研究與發展，我國政府擬訂「主導性新產品開發輔導辦法」、「業界科專」等計畫，由經濟部編列預算，提供技術開發者申請相對的補助款，分攤其研究與發展投入的風險。此外，政府鑒於本身相關技術及經驗不足，故結合其他企業或研究單位的能量，透過品質、設計等輔導計畫，協助企業協助企業品質及設計等能力的提升。該等計畫均屬事前獎勵，並須透過審查其投資或研究與發展計畫方能獲得補助或協助，其缺點在於行政部門的裁量權相對較大，優點是不會直接扭曲稅制與利率結構。由於所提供協助的金額、件數及對象確定，成效評估較為容易。

五、行政協助：

行政協助的作法包括提供資訊管道、建構交易平台、整合業界共同參與、法規鬆綁、規劃工業區、縮減行政程序、頒獎表揚等，屬對不特定產業或企業的基礎建設架構工作，重視市場機能的有效發揮，亦不會直接扭曲稅制與利率結構，影響產業範圍廣且時間長。不過，有時政府亦會針對特定產業或企業所遭遇的困難提供協助。例如，台塑六輕四期建廠，政府特別針對企業個別的需要，協調解決其所面臨的問題。另頒獎表揚的方式(例如，國家精品獎選拔)，則可激發企業的榮譽感並提升企業在業界的地位，外部效果亦相當大。

六、租稅獎勵：

相對於其他非租稅獎勵政策工具係由政府透過預算編列，將經費直接運用在產業發展環境建構或協助上，租稅獎勵是透過租稅法令之制訂，以租稅減收方式來達成促進產業發展的目的。由於租稅獎勵無須另籌財源，執行上較為簡便，擁有預算優先支用及保障優勢，在民眾容易有財政幻覺下，租稅優惠成為政府偏好採取之工具。

以上 6 種政策工具，各有其實施方式及特性，不論政府係以「功能別」、「產業別」或「整體投資環境」的基礎促進產業發展，這些工具均能

交互運用，其中融資協助、技術開發補助與輔導等屬於直接財政支出事項；租稅減免則屬間接支出事項(又稱為稅式支出 tax expenditure)，與直接財政支出一樣，可直接降低業者得成本。至於設定產業發展目標以及行政協助等二項，則較未涉及政府資金的補助或多與基礎環境的改善有關。保護管制措施則在計畫經濟制度下較常被採用，市場經濟下則較少被採用。

國際間政府採行各種工具情形方面，不管是租稅獎勵或金融協助等非租稅獎勵措施，各項政策均普遍為先進國家所採行，只是因其經濟發展階段、產業發展特性等因素，而使實施方法、措施與期間有所不同。就直接財政支出與間接財政支出進行比較，則開發中國家、東亞新興工業化國家以及社會主義經濟轉型國家，比較傾向租稅減免的誘因措施；而 OECD 等先進國家，則傾向採用金融性的獎勵措施。但是針對部分的措施，例如，研究與發展的租稅獎勵，在某些 OECD 國家(例如，澳洲、加拿大)，採用租稅獎勵情形超過政府直接補貼，而在法國、日本、美國等國家，政府採用直接補貼情形超過租稅獎勵。

至於獎勵成效，國外實證研究結果顯示，財政支出(直接支出)乘數效果較租稅獎勵(直接支出)乘數效果為大，顯示政府財政支出對產出擴增的效果較租稅減免為佳，而先進國家政府為刺激短期經濟景氣時，通常也會先採擴大公共建設支出的作法，而非租稅獎勵。

全球化的趨勢促使產業競爭更形激烈，科技的發達也使企業型態更加多樣化，如何掌握趨勢與業者需求，以穩定國內的經濟成長、促進就業，相信是各國政府未來在運用租稅獎勵或其他產業政策時必須考慮的重點。然由於各國所處經濟發展階段、產業發展環境、產業特色不同，產業政策工具運用上勢必有所差異，租稅獎勵運用的方式也會有所不同，即使在一個國家的境內，也會因不同經濟發展階段、不同產業特性以及不同產業活動，而評估採取不同的產業政策工具。租稅獎勵僅是眾多產業政策工

具的一項，政府應慎選後加以運用。

表 2.3 產業政策工具之比較

工具	實施方式	程序	特性
設定產業發展目標	設定重點發展產業及其目標	由政府前瞻國家未來發展方向，篩選適合發展之產業或目標。通常會配合其他工具使用。	1. 優點：指引全國努力的方向及願景，可上下一心齊力推動。 2. 缺點：目標選擇不容易，易造成龐大資源浪費。 3. 效益需長時間觀察。
融資協助	提供低利貸款、分期付款、信用保證	由政府編列預算並逐案審查與評估，在提供特定對象低利優惠等措施之申請，紓解流動性問題。	1. 優點：配合業者活動，降低其投入成本。 2. 缺點：可能造成利率結構的扭曲，具行政裁量空間。 3. 提供協助之金額、件數及對象較為確定，成效評估較為容易。
保護與管制	限制外人投資、進口管制、政府採購、保障國內產業及市場	針對合格廠商選擇性提供採購機會，提高關稅。	1. 優點：保護特定廠商或國內室長之效用最為直接。 2. 缺點：亦養成廠商依賴心理，增加政府採購成本，原則上不 WTO 所允許。 3. 短期有效，長期效用將會降低。
技術開發補助與輔導	提供研究與發展補助金及協助開發技術及移轉	由政府編列預算，一獎勵目的審查相關投資或研究與發展計畫，再給予技術協助或研究與發展的經費補助，分攤研究與發展風險，降低資金成本。	1. 優點：不會扭曲稅制與利率結構，直接協助業者轉型升級所需技能或資金。 2. 缺點：行政部門的裁量權相對較大。 3. 提供協助之金額、件數及對象較為確定，成效評估較為容易。
行政協助	提供資訊管道、建構交易平台、法規鬆綁、規劃工業區、頒獎表揚等	尊重市場得價格機能有效率地引導各項經濟活動。政府評估廠商所遭遇的問題，給予障礙排除或建構其所需環境。	1. 優點：不會扭曲稅制與利率結構，為尊重市場運作，政府以提高行政效率的方式提供協助並提高榮譽感。 2. 缺點：政府可能選擇性針對大廠提供協助。 3. 屬環境之整建，影響範圍廣且時間長。
租稅獎勵(減免)	提供租稅假期、投資抵減等，矯正外部性，降低成本、增加投資誘因	立法後只要合乎一訂資格、標準，就具普遍適用性，屬事後獎勵觀念。因不需每年編列預算，一般有落日條款的規定。	1. 優點：無需籌措財源手續較簡便。 2. 缺點：具錦上添花特性，可能產生扭曲。 3. 短期產生稅收損失，長期可能增加稅收。因涉及企業行為之改變，效益評估不易。

資料來源：胡貝蒂，「台灣租稅獎勵與產業發展」，國立政治大學社會科學學院行政管理碩士學程碩士論文，2004 年 7 月。

第三章 產業政策相關之法律沿革

我國產業政策之獎勵措施主要為租稅獎勵，而我國的稅制早在二次大戰前即已逐步成形，為戰後經濟復甦需要，才逐漸開啟產業租稅獎勵的大門；觀察我國提供的租稅獎勵，可從稅制面、主要租稅獎勵法規及其他法規 3 方面進行。稅制面的租稅減免，主要是指國稅與地方稅所涉及的稅法（包括所得稅法、土地稅法、關稅、印花稅、遺產稅等稅法）規定中，所存在的例外規定，例如，所得稅法中軍公教免稅、收入利息定額免稅等。主要租稅獎勵法規則是指專門針對產業提供租稅獎勵的「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」以及 2100 年 4 月公布施行的「產業創新條例」。本章將就「獎勵投資條例」及「促進產業升級條例」的沿革及其主要條文重點加以探討，至於「產業創新條例」則於第四章再加以闡述。

3.1 獎勵投資條例

二次戰後經濟逐漸復甦，生產力大幅提升，政府鑒於美援即將停止，乃急於尋找能獨立自主發展之途徑，因此於 1960 年年初制定加速經濟發展計畫，提出「19 點財經改革措施」，並指定美援會工業發展投資研究小組負責投資環境的改善工作。再廣徵專家學者和工商企業人士意見，及世界各國有關獎勵投資的作法後，草擬「改善投資環境條例草案」，而後提交美援會委員會議通過，並改稱為「獎勵投資條例草案」，該草案經立法院通過後，於民國 49 年 9 月 10 日總統令公布實施，成為政府租稅獎勵協助產業發展的主要法規。

「獎勵投資條例」訂定之目的在於「為獎勵投資，加速經濟發展」，其立法精神是要排除原有法令中阻礙投資發展的限制、放寬各種減免稅捐的尺度、實施資產重估價、便利工業用地取得、運用公營事業協助民營事業發展並逐漸開放民營等，以促進國內產業的投資、誘導外資流入並鼓勵

產品輸出。

「獎勵投資條例」於 1960 年經立法院通過，原預計實施 10 年(第 1 階段 1960 至 1970 年)，在 1970 年實施屆滿前，行政院賦稅改革委員會進行全面檢討修正後，同意再延長實施 10 年(第 2 階段 1971 至 1980 年)；第 2 階段實施屆滿前，由於適逢第 2 次能源危機，經經濟建設委員會會同有關機關再次研擬「修訂獎勵投資條例應把握的政策方向與修訂重點」，並決定再延長 10 年，實施至 1990 年 12 月 31 日才廢止(第 3 階段 1981 至 1990 年)。就獎勵目標而言，大抵可配合經濟發展的階段性，第 1 階段主要是在鼓勵投資、儲蓄及促進外銷與增加生產；第 2 階段之獎勵目標除第 1 階段外，增加加速設備更新、促進資本大眾化以健全資本市場、鼓勵企業合併、加強研究發展；第 3 階段其目標更增列節約能源、防治污染、國際資源開發與取得、創業投資事業、發展策略性工業與高科技事業等。

1960 年開始實施的「獎勵投資條例」只有 35 條條文，內容分為租稅減免、工業用地取得、公民營事業配合發展 3 個主要部分。在 30 年施行期間，隨著我國經濟發展的演變，共經歷 15 次修正，條文增加至 89 條，其條文要點如下：

一、第一章總則：

揭示本條例之立法目的、明定產業適用範圍及相關名詞之定義。

二、第二章租稅減免：

本條例對於租稅減免之相關規定共分為 8 節，主要針對獎勵投資、儲蓄及促進市場發展、外銷、研究發展、工業用地取得及其他取得稅捐減免之方式加以規定，其獎勵方式包括免徵營利事業所得稅、加速折舊、遲延開始免稅期間、盈餘轉增資免計入綜所稅、重要生產事業限額課稅、土地增值稅分年繳納或按最低級距稅率徵收、進口設備免關稅、停徵證券交易稅及證券交易所所得稅、免印花稅、房屋稅之稅率減半徵收等方式。本條例之租稅減免方式之基本架構，成為日後

政府部門制訂各項獎勵措施之參考，部分獎勵亦沿用至今。

三、第三章工業用地取得：

本章主要規範關於工業用地之取得、徵收程序、土地租售辦法、使用用途等相關規定。

四、第四章公民營事業配合發展：

本章規定政府得以公營事業資產、勞務或關稅配合投資或公共經營民營事業、開發基金之收入來源及運作方式、開發公債之發行及流通方式等相關規定。

五、第五章附則：

明訂本條例之施行細則由行政院訂定及本條例之施行期間。

另第2階段1971至1980年本條例共歷經8次修正，其修正重點包括：增訂4年免稅與加速折舊規定，以照顧資本額大、利潤回收慢、風險大之產業。而且對股票公開上市且全部記名的公司，減徵營利事業所得稅，以促進資本大眾化。另為了發揮規模經濟生產的利益以促進企業經營的合理化，因合併而發生的營利事業所得稅准予記存。由於1973年及1979年兩次能源危機，促使原以勞力密集為主的加工與輕工業，轉向重視資本密集或技術密集的重工業發展，調整整個經濟結構與生產政策，因此在本條例中增訂專供能源節約及污染防制的機器設備特別准於兩年加速折舊。配合產業結構轉變，除對生產事業給予25%的納稅限額，且為特別獎勵基本金屬製造工業、石油化學工業、重機械工業或其他合於經濟及國防工業發展需要之技術密集或資本密集之重要生產事業，給予22%的納稅限額。

第3階段1981至1990年修正重點則包括：引入投資抵減措施，藉以刺激投資人意願，為因應景氣循環的變動及國際貿易激烈的競爭，國際保護主義的盛行及加強國際行銷能力，提供興建貿易大樓及成立大型貿易商亦可分別5年或4年免稅、加速折舊及納稅限額之鼓勵。另為加強研究發

展工作，增訂研發費用一定比例得以抵減，以提高產品品質，增進產品附加價值；另一方面，提高未分配盈餘保留限制，以鼓勵國民儲蓄投資，股利、利息定額免稅。

「獎勵投資條例」隨著每次的修正，獎勵目標、對象、範圍及採取的獎勵工具，也跟著日益擴大，使租稅減免的所謂稅式支出呈現巨幅、快速的成長，造成稅基侵蝕、稅賦不公的現象。但促進資本形成一直是政府實施「獎勵投資條例」首要經濟政策目標，實施以來確實對提升產業水準、推動經濟發展具有相當的助益。

3.2 促進產業升級條例

3.2.1 促進產業升級條例立法沿革

「促進產業升級條例」主要是因應「獎勵投資條例」於 1990 年實施期滿，為更進一步促進產業升級與調整產業結構所制定的延續性法案，以「功能別」的租稅獎勵方式，取代以「產業別」的租稅獎勵，也就是改變以往針對特定產業及選擇性產品給予租稅優惠的方式，希望能對於特殊功能的投資行為給予獎勵，以減少對市場機能的扭曲及避免造成產業發展的失衡。

1991 年起實施「促進產業升級條例」，基本上仍延續「獎勵投資條例」的基本精神，並增加與促進產業升級有關的投資獎勵，擴大獎勵範圍涵蓋農、工及服務業，但簡化租稅獎勵工具，刪除 5 年免稅、納稅限額、關稅減免等，僅以加速折舊、投資抵減、放寬保留盈餘限制為主要租稅獎勵工具，以鼓勵企業從事研究發展、人才培訓、合併經營、發展策略性產業、產銷自動化、節約能源、污染防治等項目為重點發展目標。1995 年起恢復實施 5 年免稅，讓重要科技事業及重要投資事業得經股東會決議，在股東投資抵減與公司 5 年免稅中則一適用，5 年免稅並仿照「獎勵投資條例」得申請延遲免稅。至於其他與國內資本形成有關的獎勵工具，如納稅限

額、關稅減免或分期繳納積欠設備進口稅捐，仍維持原來刪除的決定。但加強投資抵減與加速折舊的減免範圍，針對不同的功能別項目，賦予不同程度的投資抵減率，以達成功能別的獎勵目標。

「促進產業升級條例」於民國 79 年 12 月 29 日總統（79）華總（一）義字第 7468 號令制定公布實施，全文 44 條，其規範之主要重點如下：

一、適用範圍：

為鼓勵資本大眾化，避免公司經營家族化，本條例原只有以股份有限公司為主要獎勵對象，但因此排除 90%以上之非股份有限公司，使大部分之中小企業被排除於獎勵範圍之外，因此 1995 年修正案擴大獎勵範圍，改為依公司法成立之公司即可適用本條例之獎勵，包括股份有限公司、有限公司、無限公司、兩合公司，受惠之廠商由 13 萬家增加為 45 萬家。且為顧及整體產業均衡發展，獎勵之適用範圍儘量減少針對選擇性產業或商品，而以產業之投資行為為獎勵標的，凡從事參與研究發展、人才培訓、自動化及國際品牌形象等促進產業升級之行為即能接受同等之獎勵，以全面提升產業水準。

二、租稅減免之重點：

「促進產業升級條例」租稅減免以功能別為主要方向，因此其租稅減免之重點如下：

- （一）以「加速折舊」促進汰舊更新機器設備，加速產業結構調整，並鼓勵廠商對節約能源及研究發展之投資。
- （二）以「投資抵減」為獎勵研究發展、建立國際品牌形象有關之研究發展、防治污染、生產自動化等功能性投資與建立重要科技事業之租稅工具，並兼具調節產業結構之功用。
- （三）維持「獎勵投資條例」中對個人「創作發明」之獎勵，並在適用範圍內增列電腦軟體著作權，以鼓勵創新活動。

(四)提列「國外投資損失準備」以引導對外投資。

(五)為配合技術引進及學人回國創業服務，規定依華僑回國投資條例核准投資，並擔任該事業之董事、監察人或經理人者，因經營或管理其投資事業需要，於一課稅年度內在中華民國境內居留期間合計超過 183 天者，其應納所得稅仍按定率扣繳 20%。

(六)經濟自由化、國際化以後，國外營利事業到本國投資之情形有增無減，因此保留「獎勵投資條例」中對國外營利事業董事、經理人、技術人員等，於一課稅年度內在中華民國境內居留期間合計不超過 183 天者，其由該國外營利事業在中華民國境外給與之薪資所得，不視為中華民國來源所得之規定。

(七)維持「獎勵投資條例」中有關「排除合併租稅障礙」之規定並加以調整，以免因租稅因素影響產業之整合。

(八)維持「獎勵投資條例」中「輔導配合政策遷廠」之規定，並配合整體發展之需要。

三、開發基金之設置及運用重點：

為加強對中小企業之扶植及配合經濟部推動引進科技、加強研究發展、培訓工業人才、防治污染及促進生產建設等工作，修正「獎勵投資條例」中有關「行政院開發基金」之運用方向。

四、工業用地取得重點：

主要規範關於工業用地之取得、徵收程序、土地租售辦法、使用用途等相關規定。

五、1990 年「促進產業升級條例」突破部分：

(一)取消「獎勵投資條例」中有關「轉投資所得免計入課稅額」及「資產重估及股票溢價免列入所得」等規定。

(二)工業主管機關於開發之工業區內，為經營需要得設置工業專用

港。

(三)工業主管機關得依工業區規模及性質，報經行政院核准設置開發機構。

六、施行期限：

1990 年制訂之「促進產業升級條例」旨在促進產業升級，健全經濟發展為目標，並加強與產業升級有關之功能性獎勵，與過去「獎勵投資條例」之選擇性暫時獎勵有所不同，故其實施不再以 10 年為限，俾適時檢討修訂。惟「促進產業升級條例」係為因應「獎勵投資條例」之施行屆滿而制定，為避免「獎勵投資條例」施行屆滿前產生法律重疊競合之問題，故明定自民國 80 年 12 月 1 日起施行。

七、1999 年修正重點：

為因應國家經濟發展需要，經濟部於 1999 年對「促進產業升級條例」進行全面檢討修正，總統並於民國 88 年 12 月 31 以（88）華總（一）義字第 8800318820 號令修正公布全文增至 72 條。主要修正內容為：

- (一)增列新及淨潔能源、溫室氣體排放量減量或提高能源使用效率之設備或技術亦可適用投資抵減之規定。
- (二)公司得在投資於研究與發展及人才培訓支出金額百分之二十五限度內，自當年度起五年內抵減各年度應納營利事業所得稅額；公司當年度研究發展支出超過前二年度研發經費平均數，或當年度人才培訓支出超過前二年度人才培訓經費平均數者，超過部分得按百分之五十抵減之。
- (三)另對原投資於重要科技事業、重要投資事業及重要創業投資事業之股東給於投資抵減優惠措施之規定，經修正後其獎勵範圍僅限於對經濟發展具重大效益、風險性高且亟需扶植之「新興重要策

略性產業」，並將個人股東投資抵減率由過去百分之二十修正降低為百分之十，且自民國 89 年一月一日起每隔二年降低一個百分點。

(四)取消原先創業投資事業得以享受股東投資抵減之優惠。

(五)明訂第二章租稅減免之規定施行至民國 98 年 12 月 31 日止。

八、2002 年新增設立營運總部之獎勵：

民國 91 年 1 月 31 日總統(91)華總一義字第 09100015040 號令修正公布新增設立營運總部之獎勵措施，為鼓勵公司運用全球資源，進行國際營運布局，在中華民國境內設立達一定規模且具重大經濟效益之營運總部，對國外關係企業提供管理服務或研究開發之所得、自國外關係企業獲取之權利金所得、投資國外關係企業取得之投資收益及處分利益，均免徵營利事業所得稅。

九、2003 年新增國外輸入自用之機器設備租稅減免與製造業及其相關技術服務業之獎勵：

民國 92 年 2 月 6 日總統華總一義字第 09200017670 號令修正公布增訂屬科學工業之公司，於 2002 年 1 月 1 日起自國外輸入自用之機器、設備，在國內尚未製造，經經濟部專案認定者，免徵進口稅捐及營業稅。但該機器、設備於輸入後 5 年內，因轉讓或變更用途，致與減免之條件或用途不符者，應予補徵稅捐及營業稅。

同時增訂為健全經濟發展，並鼓勵製造業及其相關技術服務業之投資，自 2002 年 1 月 1 日起至 2003 年 12 月 31 日止，新投資創立或增資擴展之公司，得依下列規定免徵營利事業所得稅，屬新投資創立者，自其產品開始銷售或開始提供勞務之日起，連續五年內免徵營利事業所得稅；屬增資擴展者，自新增設備開始作業或開始提供勞務之日起，連續五年內就其新增所得，免徵營利事業所得稅。但以擴充獨立生產或服務單位或擴充主要生產或服務設備為限。

前項免徵營利事業所得稅，公司得在其產品開始銷售或勞務開始提供之日起，2 年內自行選定延遲開始免稅之期間；其延遲期間，自產品開始銷售或勞務開始提供之日起，最長不得超過 4 年。

3.2.2 促進產業升級條例實施成效

「促進產業升級條例」歷經 10 多年來之執行，對促進民間投資、產業成長、產業升級轉型及民間研發活動等方面已發揮重大成效。在經濟效益方面，依據 2008 年中華經濟研究院總體模型的實證分析，利用財政部賦稅統計年報 2004 年至 2007 年統計資料模擬結果如表 3.1 所示，約使國內生產毛額(GDP)增加新台幣 4,972 億元，帶動就業約增加 141,000 人，誘發投資金額約增加 2,447 億元，且政府的競稅收增加 205 億元，可見「促進產業升級條例」經濟效益大且具經濟租稅效果；其中研究與發展投資抵減使國內生產毛額(GDP)增加新台幣 3,160 億元，就業人數增加 93,032 人，且政府的淨稅收增加新台幣 208 億元，其產生之經濟效益及經濟租稅效果均較「促進產業升級條例」其他優惠措施顯著。另在人才培訓的抵減上，使國內生產毛額(GDP)增加約新台幣 506 億元，就業人數增加 10,232 人，淨稅收增加新台幣 51 億元。

表 3.1 促進產業升級條例租稅優惠之總體經濟效益

單位：百萬元；人

優惠措施	國內生產毛額增加	就業人數增加	誘發投資增資	租稅收入	租稅損失	租稅淨效益
自動化	68,340	16,522	62,980	36,366	35,294	1,072
研究與發展	316,053	93,032	71,550	38,734	17,877	20,857
人才培訓	50,613	10,232	4,495	6,014	899	5,115
資源貧瘠	5,670	1,865	8,982	3,243	17,492	-14,249
五年免稅	55,540	18,267	87,975	31,765	17,759	14,006
股東投資抵減	2,295	752	3,635	1,313	9,437	-8,124
營運總部	3,235	1,060	5,125	1,850	0	1,850
總 計	497,247	141,729	244,742	119,285	98,758	20,527

資料來源：中華經濟研究院

第四章 產業創新條例

「促進產業升級條例」第 72 條但書規定：「第二章及第 70 條之 1 施行至中華民國 98 年 12 月 31 日止。」即關於「促進產業升級條例」第二章租稅減免及第 70 條之 1 營運總部租稅減免之規定只施行至民國 98 年 12 月 31 日，該條文為一般所稱之「促進產業升級條例」落日條款，經濟部於 2007 年為了接續「促進產業升級條例」，召集專家學者開始研究，並配合 2015 年經濟發展願景，研擬產業結構調整策略並進行相關法規之研訂或修正。

在研擬過程中發現台灣現階段產業發展有 3 大關鍵問題亟待解決，其一、產業發展欠缺基本法之支持，使經濟成長與環境保護等目標在法律位階上不盡平等；其二、缺乏促進創新、加值之配套措施，特別是在人力資源發展及無形資產的流通與運用上更顯不足；其三、國內工業區普遍存在設備老舊、民間投資意願低落、用水供應不穩定以及行政流程繁複等問題，亟需加以活化。基此，經濟部草擬產業三法以克服上述問題，包括：將產業發展法律位階提高之「產業發展基本法」，促進產業創新加值、人才資源發展之「產業創新加值條例」，以及協助工業區活化再生之「產業園區設置管理條例」；然於 2008 年基於修法技術考量，經濟部將原訂接續促產落日之產業三法合併，並正式定名為「產業創新條例」，將原本 3 法條文大幅刪減，以「產業創新加值條例」為主體，原「產業基本法」歸為總則，而原本計畫由「促進產業升級條例」工業區專章中，獨立出來的「產業園區設置管理條例」，因考量產業園區設置管理法制之整合，並為因應全球化之經濟競爭，有效促進產業用地之再利用，及提升產業競爭優勢，參酌原「促進產業升級條例」第 5 章工業區設置之精神，專章明定產業園區相關申請、設置及管理等相关規定，作為產業園區設置管理之法源依據。

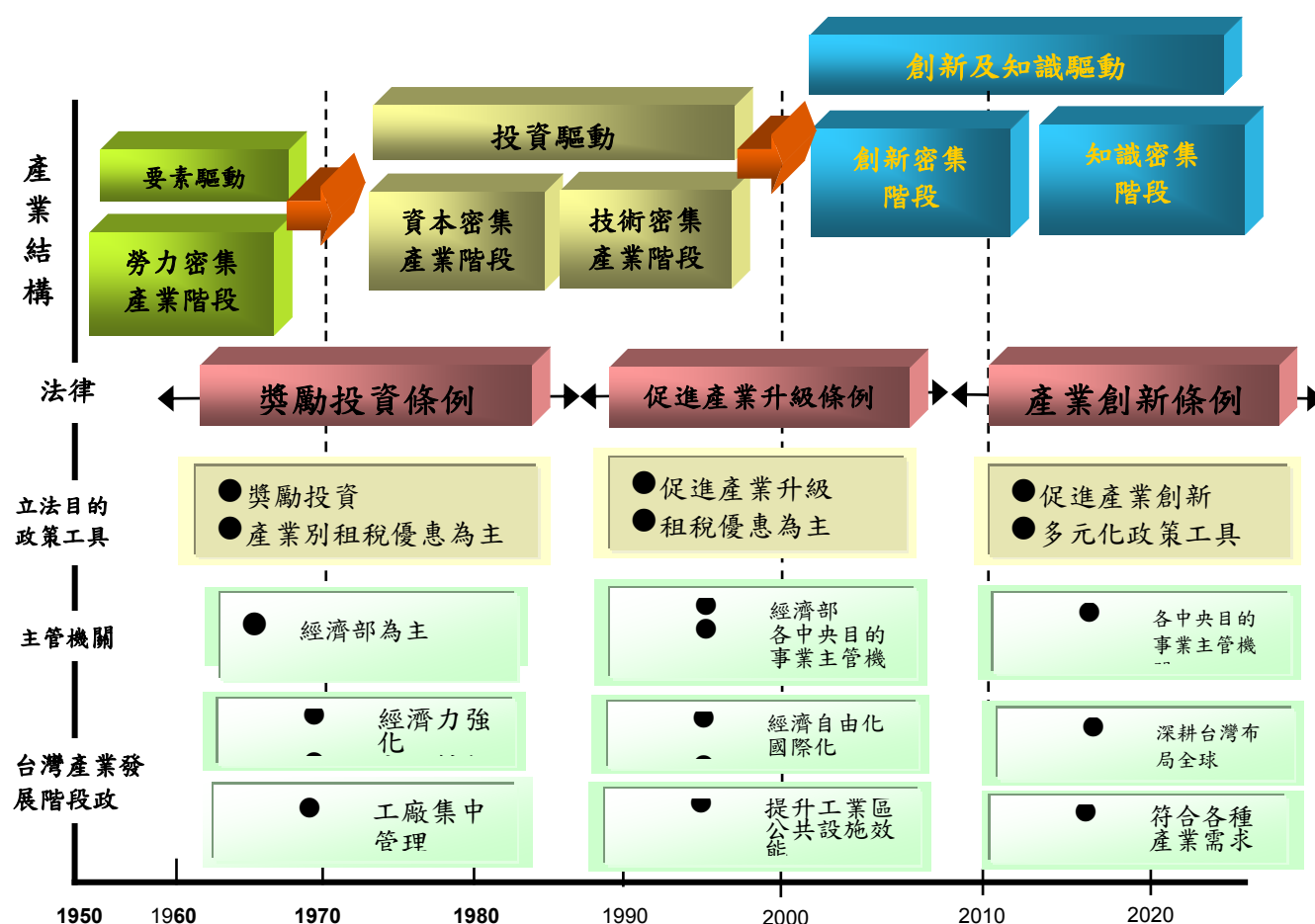
本章將就「產業創新條例」的立法緣起及其主要條文重點加以探討，並就「產業創新條例」與「促進產業升級條例」之差異進行比較分析。

4.1 「產業創新條例」之立法緣起

「促進產業升級條例」自 1991 年 1 月 1 日實施以來，歷經多次修正，其中「租稅減免」及「第 70 條之 1」營運總部租稅優惠將於民國 98 年 12 月 31 日施行屆滿。雖然在財政拮据下，有不少功成身退的呼聲，不過，在當前全球化、區域化、知識化的潮流下，政府仍有必要設計一嶄新的條例，透過適當的政策工具來加速企業創新、增值與投資，以延續產業成長的動力。另一方面，過去以製造為主的經濟體，已轉變為製造、服務雙主軸，產業「創新」已成為未來產業發展重要之環節，如何鼓勵產業以「創新」之思維為營運等活動「增值」，亦為產業結構轉型下，政府刻不容緩之責任。因此，在鼓勵創新之同時，「人才」、「無形資產」的價值與創新、設計、品牌之「增值」，逐漸突顯其重要性；如何營造適合知識密集產業發展之環境，亦成為各界應關切的議題。

在修法必要性及創新增值重要性突顯之際，協助突破當前產業發展瓶頸，並開啟下一階段「知識驅動」契機，乃「產業創新條例」研擬之主軸。一國的競爭優勢可區分為要素驅動、投資驅動、創新驅動及財富（知識）驅動等四個階段（競爭優勢階段圖如圖 4.1），其中要素驅動階段係藉由生產因素之投入帶動一國的經濟成長；投資驅動則係透過大量的資本及設備投入，發展資本密集、技術密集產業，以推動國家經濟的發展；此二階段大致為「獎勵投資條例」及民國 80 年間「促進產業升級條例」之重點目標。90 年間之「促進產業升級條例」以鼓勵企業創新、研發及推動新興重要策略性產業為工具，帶領台灣邁入「創新驅動階段」。不過，就現階段而言，邁入知識經濟體系的投入仍有所不足，加上全球化、區域化後新興工業國家快速崛起的壓力，台灣以往以委託代工為主的生產模式面臨重大考驗，除了繼續強化創新、研發活動之外，往價值鏈兩端的品牌、通路、設計活動發展，透過「創新」與「增值」，才能使台灣成為「創新驅動」

經濟體，並邁入「知識驅動」的階段，為台灣下一波的經濟成長奠定基礎（圖 4.1）。



資料來源：經濟部工業局網頁，<http://www.moeaidb.gov.tw>

圖 4.1 產業競爭優勢階段圖

歷年來政府為協助產業投資與發展，租稅減免工具之運用，主要集中規定於「獎勵投資條例」及其接續之「促進產業升級條例」，而租稅減免歷經近 50 年之實施，不論對投資的促進或產業之升級均有實質上之助益；不過，在當前財政收支短絀下，多元化政策工具的使用也應納入考量，除了全面檢討租稅減免外，如何活用其他政策工具來引領企業提升競爭力、促進企業創新加值，亦為本次條例訂定之思考重點。

行政院 98 年 4 月 16 日第 3140 次院會決議通過「產業創新條例」(草案)，報請立法院審議，盼望立法通過後，於 2010 年 1 月 1 日施行；草案全文共計 14 章 75 條；其中產業最為重視的租稅優惠措施，為配合「輕稅簡政」之賦稅改革方向，將限縮產業享有租稅優惠之範圍，明定企業進行研發、人才培訓、在台設立企業營運總部、發展國際物流配銷中心，仍將在年底促產條例「落日」後享有租稅優惠，其他現行「促進產業升級條例」中所明訂的新興重要策略性產業股東投抵(或五年免稅二擇一)及自動化設備或技術投資抵減等租稅優惠將不再納入優惠範籌。

「產業創新條例」經立法院經濟委員會審議後提報立法院院會討論，於 2010 年 4 月 16 日第 7 屆第 5 會期第 9 次院會三讀通過，條例全文共計 13 章 72 條(條文及立法理由如附錄 1)，其中第 10 條有關研究發展支出抵減營利事業所得稅之施行期間追溯自 2010 年 1 月 1 日起至 2019 年 12 月 31 日止；通過條文中產業最為重視的租稅優惠措施，為配合「輕稅簡政」之賦稅改革方向，營利事業所得稅稅率將調降至 17%，同時限縮產業享有租稅優惠之範圍，明定企業進行研究發展仍享有租稅優惠，其他原行政院規劃之人才培訓、在台設立企業營運總部、發展國際物流配銷中心等租稅優惠則予以刪除。

4.2 「產業創新條例」之主要內容及立法重點

隨著新興工業國家之崛起，及全球化之衝擊，我國過去以製造、代工、降低成本之發展策略，面臨嚴峻挑戰，未來如何透過產品、生產流程、組織等之創新，結合品牌之帶動，為產業提高附加價值，並布局全球，為政府刻不容緩之責任。爰此，制定產業創新之專屬法律，以推動產業創新之方向，進行系統性思考，並從產業發展方針、創新之投入、無形資產流通運用、產業人才資源發展、產業投資、永續發展及產業環境等構面提出政府之具體作為，期使臺灣產業能夠不斷創新，經濟能繼續維持競爭優勢。

另考量產業園區設置管理法制之整合，並為因應全球化之經濟競爭，有效促進產業用地之再利用，及提升產業競爭優勢，參酌促進產業升級條例第 5 章工業區設置之精神，專章明定產業園區相關申請、設置及管理等相关規定，作為產業園區設置管理之法源依據。

4.2.1 「產業創新條例」主要內容

「產業創新條例」全文共計 13 章 72 條，其要點如下(「產業創新條例」架構圖如圖 4.2)：

一、第一章總則：

揭示本條例之立法目的，並明定產業適用範圍及相關用詞定義及本條例各層級之主管機關。(第 1 條至第 3 條)

二、第二章基本方針：

明定行政院應提出產業發展綱領及產業扶助計畫，各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫；於產業受天然災害、國際經貿情勢之衝擊時，應視需要提供產業調整支援措施，並應輔導補助艱困產業、傳統產業及中小企業，提升生產力及產品品質。(第 4 條至第 8 條)

三、第三章創新活動之補助或輔導：

各中央目的事業主管機關得以補助或輔導方式，推動產業創新活動；投資於研究發展支出得抵減營利事業所得稅；中小企業增僱員工得予取予求補助。(第 9 條及第 11 條)

四、第四章無形資產流通及運用：

各中央目的事業主管機關得辦理無形資產評價之相關業務，建立智慧財產流通服務機制，輔導企業管理智慧財產，並鼓勵其發展品牌。(第 12 條至第 16 條)

五、第五章產業人才資源發展：

政府得建立產業人才資源發展之協調整合機制，推動產業人才職能基準之訂定，補助或輔導產業人才培訓機構。(第 17 條至第 19 條)

六、第六章促進產業投資：

中央主管機關為促進產業投資，得提供重要投資計畫之協助，輔導或鼓勵產業從事國外投資或技術合作，獎勵回國投資，鼓勵設置營運總部，建立獎勵直轄市、縣(市)政府招商之機制。(第 20 條至第 25 條)

七、第七章產業永續發展環境：

為因應節能減碳與國際環保規範，各中央目的事業主管機關得協助企業推動溫室氣體減量或污染防治技術之發展及應用，鼓勵企業提升能資源使用及應用效率，推動政府機關或企業使用綠色產品，及推廣企業善盡社會責任。(第 26 條至第 28 條)

八、第八章資金協助：

行政院應設置國家發展基金，提供資金協助產業創新及發展，並輔導及協助創業投資事業，以促進新興事業之創新及發展。(草案第 29 第 32 條)

九、第九章產業園區之設置管理：

明定產業園區之設置規劃與開發、土地取得、產業園區土地或建築物之使用、收益及處分、用地比率、產業園區之經營管理等相關事項。(第 33 條至第 55 條)

十、第十章工業專用港及工業專用碼頭之設置管理：

中央主管機關得報行政院核定，設置工業專用港及工業專用碼頭，其設施使用之土地應登記為國有，並不得供該產業園區以外之使用。公民營事業亦得經中央主管機關核准，投資興建及經營管理工業專用港及工業專用碼頭，並明定其相關設施及建築物之所有權歸屬及相關費用之收取。(第 56 條至第 64 條)

十一、第十一章擴廠之輔導：

明定興辦工業人為擴展工業，需使用毗連之非都市土地時之相關程序及管制措施。(第 65 條至第 66 條)

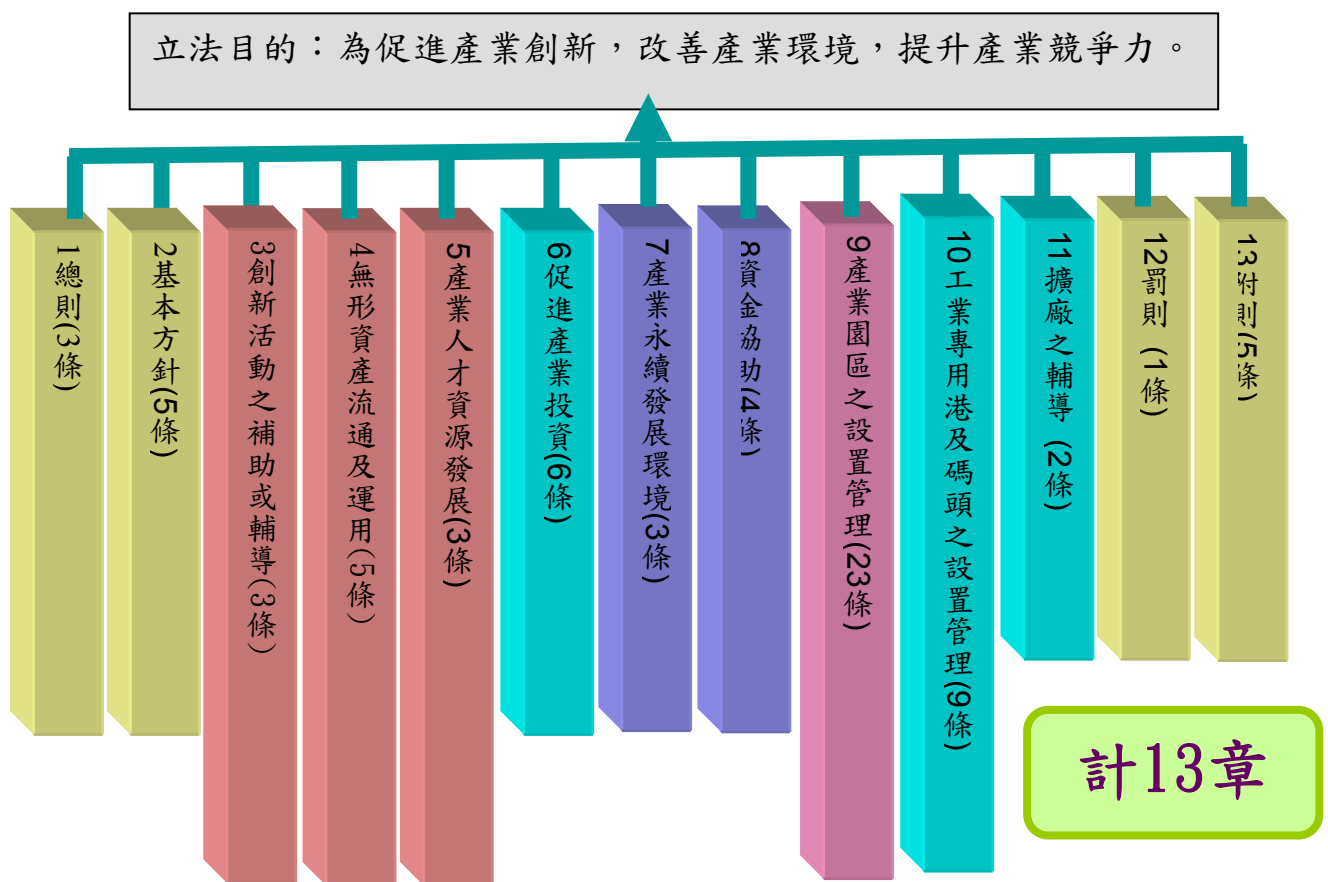
十二、第十二章罰則：

違反本條例第 57 條第 2 項及第 3 項使用，或第 58 條第 5 項所定辦法者，得處以罰鍰。(第 67 條)

十三、第十三章附則：

明定本條例施行前，與「獎勵投資條例」或「促進產業升級條例」銜接適用之規定；有關非公司或企業之事業體準用關於獎勵、補助或輔導之規定；已依其他法令享租稅優惠、獎勵、補助者，不得重覆享有本條例之獎勵或補助；及本條例施行細則之訂定依據與施行日期。(第 68 條至第 72 條)

另「產業創新條例」經 總統於民國 99 年 5 月 12 日公佈施行後，中央主管機關即召集各中央目的事業主管機關研擬相關子法，至民國 99 年底已有「產業創新條例施行細則」、「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」、「促進中小企業創新增僱員工補助辦法」、「工業專用港或工業專用碼頭規劃興建經營管理辦法」等 30 種「產業創新條例」相關子法陸續公佈施行。



資料來源：經濟部工業局網頁，<http://www.moeaidb.gov.tw>

圖 4.2 「產業創新條例」架構圖

4.2.2 「產業創新條例」立法重點

「產業創新條例」立法重點如下：

一、提供多元化獎勵工具

為協助產業面對國際競爭之環境，迎向創新及知識密集時代，產創條例以促進產業創新、改善產業環境、提升產業競爭力為立法目的，共計 13 章 72 條條文，以配合台灣未來產業發展趨勢，在企業投入創新活動、無形資產流通運用、產業人才資源發展、資金協助、產業投資、產業永續發展環境及土地提供等各方面提出具體措施，同時

強化運用補助、輔導及低利融資等工具，鼓勵企業持續進行創新研發等活動，對促進產業創新、產業升級轉型及提升競爭力助益極大。

二、政府各部門共同合作推動產業發展

考量產業日漸朝多元化發展，服務業發展亦日趨重要，透過各部會及地方政府的共同參與合作推動產業發展，可使各產業百花齊放及蓬勃發展。另「產業創新條例」規定行政院應於本條例公布施行後一年內，提出產業發展綱領；各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，並定期檢討；直轄市、縣（市）政府得訂定地方產業發展策略；產業受到國際經貿情勢之衝擊時，各中央目的事業主管機關應視需要提供產業調整支援措施。

三、塑造產業創新環境

針對產業創新之關鍵因素，例如研究發展投資抵減、無形資產流通運用、產業人才資源發展等課題，未來各中央目的事業主管機關亦得透過資訊服務系統或流通平台建置等改善發展環境之作法，搭配技術輔導、獎勵、補助等政策工具，協助產業從事包括發展品牌、產學研合作及設立創新研發中心等創新活動。

四、促進民間投資

為促進投資，中央主管機關應建立跨部會協調機制，提供重要投資計畫之諮詢與協助，並協助排除投資障礙，另搭配營所稅稅率調降至 17%，建構完善的投資環境，配合持續之法規鬆綁，吸引國內外企業投資。

五、提供中小企業增僱員工補助

綜觀各國政府紛藉由獎勵政策挽救失業率居高不下之情勢，例如日本、韓國、美國等。尤其美國歐巴馬總統剛提出 330 億美元鼓勵中小企業就業減稅計畫，突顯政府對增加國民就業應有所積極作為。我國中小企業佔國內企業 97.7%，中小企業吸納就業人數多且較不受國

際景氣之影響，故於「產業創新條例」中增訂為促進中小企業創新，改善人力結構，並創造國民就業機會，中小企業增僱員工者，中央主管機關得予以補助。

六、落實產業永續發展

我國企業面臨日益增加之國際環保及安全衛生規範，加以我國推行節能減碳政策，對中小企業及傳統產業影響甚鉅。為鼓勵產業永續發展，因應國際環保及安全衛生規範，輔導補助企業從事永續發展活動，明定中央目的事業主管機關得以補助或輔導等方式，協助企業符合國際環保及安全衛生之標準，提升利用能源、水及其他資源再生、清潔生產、安全衛生、溫室氣體減量管理等技術能力，並鼓勵運用無毒害、少污染技術進行生產，及揭露產品相關環境資訊。

另政府應健全能源、水及其他資源永續利用之發展環境，並鼓勵生產及消費綠色產品，同時明定各中央目的事業主管機關應以輔導方式，促進企業主動揭露企業對環境、社會及永續發展等相關資訊，其表現優異者，得予以表揚或獎勵，以資鼓勵。

七、工業區轉型為產業園區

因應未來產業發展多元化之趨勢，產創條例業將原有「工業區」之規劃理念轉型為「產業園區」，未來可依產創條例之規定，編定開發各類型產業園區，同時藉由產業園區土地之活化，整備產業發展之基礎建設，促進國內產業的發展。

4.3 「促進產業升級條例」與「產業創新條例」之差異

「促進產業升級條例」與「產業創新條例」之主要差異如下：

一、立法目的不同：

「促進產業升級條例」以促進產業升級，健全經濟發展為目標；「產業創新條例」則以促進產業創新、改善產業環境，提升產業競爭力為立法主軸，從產業發展方針、鼓勵創新之投入、強化無形資產流

通與運用、產業人才資源發展、促進產業投資、永續發展及產業環境等構面，提出政府之具體作為，期使我國產業能夠不斷創新，經濟能繼續維持競爭優勢。

二、主要租稅減免規定不同：

(一)「促進產業升級條例」主要租稅減免規定，包括研究與發展及人才培訓支出投資抵減、自動化投資抵減、新興重要策略性產業獎勵、資源貧瘠投資抵減、製造業及其相關技術服務業 5 年免稅、國際物流配銷中心從事儲存、簡易加工，並將貨物交付予國內客戶免稅、營運總部取自國外關係企業之管理服務、研究開發、權利金、投資收益、處分利益之所得免稅等共 24 條租稅優惠措施。

(二)「產業創新條例」則以「輕稅簡政」為原則，調降營利事業所得稅稅率將至 17%，全面取消促進產業升級條例賦予產業界的各項租稅優惠措施，僅保留研究發展支出租稅抵減優惠 1 項。但抵減率公司由原投資於研究與發展支出金額 35% 限度內，自當年度起 5 年內抵減各年度應納營利事業所得稅額，縮減為投資於研究發展支出金額 15% 限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅額。適用範圍也由原來公司當年度研究發展支出超過前 2 年度研發經費平均數，超過部分得按 50% 抵減之，縮減為以不超過該公司當年度應納營利事業所得稅額 30% 為限。

三、「產業創新條例」賦予中央目的事業主管機關負責推動主管產業創新發展之法源基礎(推動所屬產業發展的責任義務與權利)；各級政府應訂定產業發展方向及計畫，提供產業調整支援措施；中央政府及地方政府並應通力合作協助產業發展。

四、「產業創新條例」明訂中央目的事業主管機關應輔導或補助艱困產業、瀕臨艱困產業、傳統產業及中小企業，提升生產力及產品品質。

五、為促進中小企業創新，改善人力結構，並創造國民就業機會，「產業創新條例」明訂中小企業增僱員工，中央主管機關得以補助。

六、「產業創新條例」明訂產業園區用地比率，園區內社區用地面積不得高於 10%，公共設施面積不得低於 20%，產業用地面積不得低於 60%。

「促進產業升級條例」與「產業創新條例」之差異彙整如表 4.1：

表 4.1 「促進產業升級條例」與「產業創新條例」差異表

項目	促進產業升級條例	產業創新條例
立法目的	促進產業升級，健全經濟發展	促進產業創新、改善產業環境，提升產業競爭力
租稅優惠	研究與發展及人才培訓支出投資抵減、自動化投資抵減、新興重要策略性產業獎勵、資源貧瘠投資抵減、製造業及其相關技術服務業 5 年免稅、國際物流配銷中心從事儲存、簡易加工，並將貨物交付予國內客戶免稅、營運總部取自國外關係企業之管理服務、研究開發、權利金、投資收益、處分利益之所得免稅等共 24 條租稅優惠措施。	以「輕稅簡政」為原則，調降營利事業所得稅稅率將至 17%，全面取消促進產業升級條例賦予產業界的各項租稅優惠措施，僅保留研究發展支出租稅抵減優惠 1 項。但抵減率與適用範圍縮減。
產業發展方針	無相關規範	各級政府訂定產業發展方向及計畫，提供產業調整支援措施 中央政府及地方政府通力合作協助產業發展。 對弱勢產業提供協助措施。
創新活動事項	提供政府協助研究發展得予以補助，及得提供技術輔導之法源	擴大技術輔導及補助之範圍，由研究發展擴大至為相關創新活動。 針對其他創新因素，包括無形資產流通與運用、產業人才發展等訂定政府應有之作為。
促進投資創造就業	無相關規範	明列投資計畫之推動及協助措施。 建立地方政府招商機制，並營運總部申設之法源依據。 對中小企業增僱員工得予以補助。
產業永續發展	無相關規範	明定補助或輔導協助企業因應國際環保規範，綠色產品生產

		或消費，善盡企業社會責任。
國發基金	開發基金設置規定及其用途	分列國發基金之設置及其用途配合產業發展需要，擴大國發基金之用途。
產業園區設置與管理	工業區編定主體、程序及面積、工業區之管理	增訂一定規模以下之園區得下放地方政府核定設置。 主管機關得自行核定區內部分環境影響輕微之環境保護變更事項。 增訂公民營事業開發之產業園區，成立法人性質之管理機構 明定產業園區各類用地之比率規範。

資料來源：本研究整理

4.4 「產業創新條例」之經濟效益

一、調降營所稅稅率至 17%，促進產業與國際接軌

綜觀國際租稅環境，本次配合產創條例之制定，同步修正所得稅法，將營所稅稅率由 20 調降至 17%，可使我國公司之所得稅稅率較中國大陸（25%）及韓國（22%）為低，亦與新加坡（17%）及香港（16.5%）相當，已有效營造公平、效率、簡化及具國際競爭力之租稅環境，以創造透明且低稅負之投資環境，減少企業稅務成本，使全體產業均可因改革效益而獲利。對國家整體經濟展而言，參考美國減稅之效果推算，本次營所稅率之調降約可為台灣創造新台幣 690 億元國內生產毛額（GDP）。

二、降低中小企業及傳統產業租稅負擔

過去我國採用租稅優惠措施，協助產業發展。科技產業實質有效稅率約為 10%，而中小企業及傳統產業實質有效稅率較高，造成外界質疑獨厚高科技產業，為徹底調整過去產業政策租稅優惠遭外界誤解「重高科技、輕傳產」的疑慮，本次將營所稅稅率調降至 17%，

將可降低中小企業及傳統產業租稅負擔，落實政府照顧中小企業及傳統產業之用意，並促進產業全面發展。

三、透過研發租稅獎勵引導產業升級轉型

發展台灣成為「全球創新中心」是政府的重要政策目標，尤其「研發」是邁向知識經濟之主軸，更是我國產業全球化布局及企業升級轉型之關鍵動能。現行我國企業創新研發能力尚顯不足，單憑補助、行政輔導等政策工具，無法有效全面引導企業往創新研發活動發展，尚須藉重租稅優惠作為誘因，以誘導企業長期從事創新活動。與我國發展程度相近的國家除了致力降低稅負外，仍多維持功能別獎勵及其他租稅減免的優惠（例如韓國、日本、馬來西亞、愛爾蘭等），為有效引導企業往創新研發活動發展，將繼續保留研發之租稅獎勵。

四、補助中小企業增僱員工，創造就業機會

台灣中小企業吸納我國勞動人口 796 萬 6 仟人，約占 76%，係最有能力創造就業機會的部門，但中小企業資金結構較為脆弱，透過對中小企業增僱員工者得以補助方式辦理，將有利於中小企業增強人力資本，降低中小企業營運成本，開發新的工作機會，以改善國內失業情勢。

五、協助新興服務業取得必要用地，促進相關產業發展

台灣服務業占 GDP 已經達到 7 成以上，但就業吸納卻未成等比例，在於新興服務業投資不足所致。配合台灣產業型態逐漸朝服務業或複合性發展，未來台灣需要各式態樣的產業園區，例如物流園區、文創產業園區、生醫園區、媒體園區等，將可協助提供該等新興服務業產業用地，促進產業發展。

4.5 「產業創新條例」課題檢討

「產業創新條例」經 總統於民國 99 年 5 月 12 日公佈施行至今未滿一年，其執行成效如何？是否能夠達到促進產業創新、改善產業環境，提升產業競爭力之目標？尚有待評估；然於立法過程中部分條文曾引起朝野立委、產業及社會團體諸多之討論，本節即針對引起主要爭議之條款檢討說明如下。

4.5.1 研究發展支出投資抵減

由於支持市場失靈與內生成長理論學者認為，研究發展對整體產業發展具有外部性，此類活動若透過自由市場操作，價格機能無法有效發揮，將使業者在研究發展的投入過少，進而使產業無法發揮最大潛力，因此政府需透過產業政策，鼓勵企業投入研究發展資源。因此我國政府為獎勵研究發展，先後於「獎勵投資條例」及「促進產業升級條例」中訂定有關研究發展的租稅優惠措施，而後於「產業創新條例」中由原本之人才培訓、研究發展、物流中心及營運總部四項租稅優惠，僅保留研究發展租稅優惠。「產業創新條例」第 10 條規定：「為促進產業創新，公司得在投資於研究發展支出金額百分之十五限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅額，並以不超過該公司當年度應納營利事業所得稅額百分之三十為限。前項投資抵減之適用範圍、申請期限、申請程序、核定機關、施行期限、抵減率及其他相關事項之辦法，由中央主管機關會同財政部定之。」惟抵減率、適用範圍均較「促進產業升級條例」限縮。

然而，從過去「促進產業升級條例」研究發展租稅優惠實施經驗中，最為產業疑惑的是，主管機關及稽徵機關對於研究發展費用之實務認定往往有其立場考量，而產生差異，造成研究發展單位無所適從，甚至訴諸法律，而法院對於研究發展之定義，經常採用「創新高度」，亦即必須對於研究發展作嚴格之解釋，將之限制在「具有高度前瞻性、風險性、開創性之營業活動」(最高行政法院 95 年度判字第 1392 號)範圍內，甚至認為「中

中央目的事業主管機關就公司所提研究發展計畫、報告及紀錄，關於是否屬研究與發展範圍之認定，係供稅捐稽徵機關參酌，而非拘束稅捐稽徵機關。」(最高行政法院 99 年度判字第 234 號)大多數判決意見會採取稅捐稽徵機關認定事實之見解；其論證固然符合相關條例之立法目的，更因研究發展之租稅優惠係國家為經濟發展而犧牲市場公平競爭與租稅公平，對於研究發展費用之認定更應彰顯比例原則，以免失去減免之必要性與公平性，但是對於創新高度具體應如何操作並未規定於「公司研究與發展及人才培訓支出適用投資抵減辦法與審查要點」中，對於申報抵減之公司而言，法律規定過於不明確，使公司對研發投資抵減無所適從。

2010 年 11 月 8 日經濟部會同財政部公布之「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」，雖然對研究發展之定義及研究發展活動樣態加以規範，且為協助稅捐稽徵機關認定公司研究發展活動，規定中央目的事業主管機關應依公司或稅捐稽徵機關之請求，出具參考意見書；然目前公司尚未對新辦法開始申辦抵減，再加上配合營利事業所得稅降至 17%，抵稅額將採全國總量管制，一年限額 100 億之規定，新的「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」實施成效如何尚待觀察。

4.5.2 服務業研發

依據行政院主計處統計，我國服務業產值占國內生產毛額(GDP)比重自 1988 年起超過 5 成，2001 年超過 7 成，至 2008 年整體服務業 GDP 達新台幣 9 兆元，占我國 GDP 總值 12.6 兆元的比重達 73.2%；另 2008 年服務業就業人數為 604 萬人，占總就業人數 1,040 萬人的 58%，顯見服務業對促進我國經濟發展，扮演舉足輕重之角色。但 2009 年政府科技預算法定預算數計 829 億元，26 個編列科技預算之部會中僅經濟部、國科會、內政部、交通部、新聞局、文建會、衛生署等 7 部會編列服務業相關科技預算 45.14 億元，占科技預算總預算 5.45%，顯示政府科技預算投入服務業偏低，建議增加各部會服務業研究發展經費。

另 2003 年至 2007 年我國服務業及製造業研究發展經費平均每年分別為 137.6 億元及 1,747 億元，2007 年服務業研發經費占其 GDP 的比重(不及 0.2%)遠低於製造業(約 7%)，顯示服務業研發投入相對不足；另服務業一般而言規模較小，通常無法進行系統性的研究發展，研究發展支出認定較為困難，造成服務業研發投入相對偏低。

本報告對交通部所轄產業所作之調查，亦顯示僅有電信業及中華航空公司曾依「公司研究與發展及人才培訓支出適用投資抵減辦法與審查要點」申請研發投資抵減，且手續繁雜；建議可考慮放寬服務業研究發展支出認定標準，且由財政部開發一套制式申報軟體，供服務業依軟體所定之認定原則進行投資抵減申報，以提高服務業研發投入。

4.5.3 營利事業所得稅

長久以來政府對產業的租稅優惠存在著功能別、產業別以及區域別稅式支出並存的現象，不但造成重複獎勵且可能破壞稅制健全，常為專家學者所詬病。為配合「促進產業升級條例」落日，建立普遍低稅負的投資環境，我國先予 2009 年 5 月 27 修訂「所得稅法」，將營利事業所得稅由 25% 降低為 20%，而「產業創新條例」於立法院審議階段，在兩黨衝突與較勁之下，分別提出將營所稅降至 17%與 17.5%之修正提案，在 2010 年 4 月 6 日立法院第七屆第 5 會期第 9 次會議通過 17%之版本，確定「產業創新條例」內容。

此一「所得稅法」修正案確定後，各界褒貶不一，產業界認為降低營利事業所得稅將使我國未來產業競爭力將有所提升；公平稅改聯盟則認為，我國稅制更偏向大企業，使租稅失去財富重新分配之功能；更有學者認為本次修法將營利事業所得稅降低為 17%，加上兩稅合一之未分配盈餘 10%，有效稅率為 25.3%，與個人所得稅最高稅率 40%相差 14.7%，營利事業所得稅與個人綜合所得稅相差太大，將導致營利事業之大股東故意不分配盈餘以降低個人綜合所得稅，造成大股東避稅之管道，對綜合所得稅納

稅義務人形成不公，造成高所得者低稅率，使得量能課稅原則無法發揮其分配正義。

因此建議透過兩稅合一之修正，提高保留盈餘稅率，避免產生租稅遞延之優惠效果，才能避免違反量能課稅原則。

4.5.4 落日條款

稅捐稽徵法第 11 條之 4 第 1 項規定：「稅法或其他法律為特定政策所規定之租稅優惠，應明定實施年限並以達成合理之政策目的為限，不得過度。」部分學者認為本條文不止賦於立法者不得無限期租稅優惠之義務，更應結合租稅優惠目的及其條件期限作更寬廣之解釋，換言之除賦於立法者不得無限期租稅優惠之義務外，其實施年限更應附上租稅優惠目的與條件期限，當其目的與條件無法達成即應廢除該租稅優惠之立法，亦即應於實施期間定期檢視該租稅優惠之手段是否得以達成該立法目的，當無法達成時，即應當廢除該租稅優惠不得續以施行。

「產業創新條例」第 72 條：「本條例自公布日施行。但第十條施行期間自中華民國九十九年一月一日起至一百零八年十二月三十一日止。」儘對施行期間予以規定，並無建立對本條例後續實施成果之審查機制，以檢驗實施期間其目的與手段之間是否能一致，似乎僅為配合立法而給 10 年期間。

建議中央主管機關及財政部應建立評估機制，於實施期間定期檢視本條例所賦予之租稅優惠手段是否得以達成該立法目的，當無法達成時，即應當廢除該租稅優惠。

第五章 交通部因應立法相關措施

本章透過辦理研商會議、專題演講、問卷調查及立法後輔導獎勵措施構想調查等，以使交通部相關單位業務承辦同仁瞭解產業創新條例立法原意，及交通事業以往申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形，與未來輔導獎勵措施構想，進而剖析「產業創新條例」立法後本部可能涉及業務及配合機關最後提出交通部因應作為，以作為交通部未來產業輔導之參考。

5.1 辦理依據

依據 部長 2009 年 4 月 17 日手諭及 2009 年 4 月 23 日交通部第 1360 次部務會報主席裁(指)示事項二：「上週行政院第 3140 次會議通過經濟部所提『產業創新條例』草案，將送立法院審議，通過後各產業發展方案具有創新元素，即可享有優惠措施。此條例另賦予各產業之中央目的事業主管機關訂定產業發展方向及產業發展計畫，以及推動主管產業發展之權責。本案請運研所先研議交通相關產業創新研發適用之項目，以協助產業發展。」辦理。

5.2 辦理過程

為辦理部長交辦研擬「產業創新條例」立法後交通部因應措施，本所邀集本部相關單位及部屬機關召開「產業創新條例」立法後交通部因應措施研商會議、交通事業申請適用「促進產業升級條例」租稅減免問卷調查、「產業創新條例(草案)內涵及服務業創新」專題演講及交通事業輔導獎勵現況暨「促進產業升級條例」立法後輔導獎勵措施構想調查，分別說明如下：

5.2.1 辦理研商會議

本所於 2009 年 6 月 26 日邀集本部相關單位及所屬機關召開「『產業創新條例』立法後交通部因應措施研商會議」，決議由各機關參考「促進產業升級條例」子法「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」第 2 條所定義之 18 項交通事業業別及定義，以因應「產業創新條例」立法通過後，做為本部研擬相關子法時規範適用業別之依據。經各業務司彙整所屬機關意見增刪後，綜整如「交通相關產業創新研發適用業別建議表」。研商會議紀錄及「交通相關產業創新研發適用業別建議表」如附錄 2。

5.2.2 辦理問卷調查

鑑於行政院通過之「產業創新條例」(草案)保留研究發展、人才培訓、營運總部及國際物流配銷中心等 4 項租稅優惠，為瞭解交通事業以往申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形，本所於 2009 年 7 月針對汽車客運業、汽車貨運業、軌道運輸業、航運業及航空運輸業辦理問卷調查(問卷及分析報告如附錄 3)；主要結果為申請適用「促進產業升級條例」租稅優惠的交通事業以資本額較大的航運業、航空運輸業、軌道運輸業為主，申請租稅優惠主要項目為設備或技術投資抵減，鮮少申請研究發展之投資抵減。

5.2.3 舉辦專題演講

為利交通部相關單位業務承辦同仁瞭解產業創新條例立法原意、服務業創新思維及本部主管之服務業如何隨同大環境作突破改變，本所於 2009 年 9 月 22 日邀請中華經濟研究院王副院長健全蒞所就「產業創新條例(草案)內涵及服務業創新」專題演講(演講資料及紀錄如附錄 4)，交通部相關單位及所屬機關共 55 位代表出席，演講內容主要說明「產業創新條例」草案架構、其與「促進產業升級條例」之差異及服務業創新內涵，並闡述「產業創新條例」是一項多元化的政策工具，不限於租稅優惠，尚有國發基金、補助、輔導等辦法，可以援用本條例編列預算對產業進行補助，不

應該只以租稅減免的角度來思考「產業創新條例」。

5.2.4 立法後輔導獎勵措施構想調查

依專題演講會議決議請各單位提供未來對所主管交通事業輔導及獎勵措施的構想後，由本所彙整「交通事業輔導獎勵現況暨『產業創新條例』立法後輔導獎勵措施構想調查結果報告」（結果報告及調查表如附錄 5），各單位認為「產業創新條例」立法後，建議後續應可參考經濟部訂定「事業研究發展及人才培訓投資抵減辦法」，訂定本部主管交通事業之對應獎勵辦法，俾利業者申請適用抵減營利事業所得稅，以輔導獎勵本部所轄交通事業。

經辦理各項研商會議、專題演講及問卷調查，彙整專家學者、本部相關單位及部屬機關意見，修訂「『產業創新條例』立法後交通部因應措施報告(第 1 版)」報部。

5.3 交通產業適用「促進產業升級條例」情形及相關輔導獎勵措施

5.3.1 交通產業適用「促進產業升級條例」情形

一、交通部依「促進產業升級條例」第 6 條第 4 項規定訂定「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」，奉行政院中華民國 82 年 3 月 3 日（82）台財字第 05151 號令發布實施，其中「交通事業」之定義為指經營下列事業之公司：(1) 鐵路貨物承攬業；(2) 鐵路運輸業；(3) 公路經營業；(4) 停車場經營業；(5) 汽車運輸業；(6) 大眾捷運業；(7) 觀光旅館業；(8) 觀光遊樂業；(9) 電信業；(10) 航業；(指經營船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站、船舶出租之事業)(11) 港埠業；(12) 民用航空運輸業；(13) 普通航空業；(14) 航空貨運承攬業；(15) 航空站地勤業；(16) 航空貨物集散站經營業；

(17) 空廚業 (18) 航空器維修業。該辦法有關投資抵減優惠措施之規定如下：

第 3 條 交通事業購置自行使用之自動化設備或技術、溫室氣體排放量減量設備或技術或提升企業數位資訊效能之設備或技術，其在同一課稅年度內購置總金額達新臺幣 60 萬元以上者，屬設備部分得就購置成本按百分之七，屬技術部分得就購置成本按百分之五，自當年度起 5 年內抵減各年度應納營利事業所得稅額。

適用前項之設備，以全新者為限。

第 4 條 交通事業購置自行使用之資源回收設備或技術及防治污染設備或技術，其在同一課稅年度內購置總金額達新臺幣 60 萬元以上者，屬設備部分得就購置成本按百分之七，屬技術部分得就購置成本按百分之五，自當年度起 5 年內抵減各年度應納營利事業所得稅額。

適用前項之設備，以全新者為限。

依「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」第 5 條第 1 項規定適用投資抵減之交通事業，其購置之設備或技術，應於中華民國 2008 年 1 月 1 日起至 2009 年 12 月 31 日之期間內訂購，並於訂購日之次日起 2 年內交貨；如因情形特殊，得向交通部申請延長；其延長期間不得超過 2 年。故本辦法亦將配合「促進產業升級條例」於 2009 年底落日，未來有關交通產業之輔導亦將依據「產業創新條例」。

二、交通事業於我國境內設立營運總部(有應具備規模、適用範圍與要件之限制，目前僅有航運公司、航空公司向經濟部申請設立，主管機關為經濟部)，其取自國外關係企業之管理服務、研究開發、權利金、投資收益、處分利益之所得適用「促進產業升級條例」第 70-1 條免

徵營利事業所得稅。

三、本所於 2009 年 7 月針對汽車客運業、汽車貨運業、軌道運輸業、航運業及航空運輸業申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形辦理問卷調查(參見附錄 3)，主要結論如下：

- (1)申請適用「促進產業升級條例」租稅優惠的交通事業以資本額較大的航運業、航空運輸業、軌道運輸業為主；
- (2)每年獲得減免金額較大的交通事業為航運業、航空運輸業、軌道運輸業。
- (3)本部所轄交通事業申請適用「促進產業升級條例」租稅優惠主要項目為設備或技術投資抵減及人才培訓支出投資抵減，中華航空公司另申請研究發展支出投資抵減；部份航運業則向經濟部申請營運總部，其取自國外關係企業之管理服務、研究開發、權利金、投資收益、處分利益之所得免稅。

5.3.2 交通產業相關輔導獎勵措施現況

依「交通事業輔導獎勵現況暨『產業創新條例』立法後輔導獎勵措施構想調查結果報告」(結果報告及調查表如附錄 5)，彙整各單位目前相關輔導獎勵措施如下：

- 一、「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」第 2 條所列 18 項交通事業購置自行使用之自動化設備或技術、溫室氣體排放量減量設備或技術或提升企業數位資訊效能之設備或技術及購置自行使用之資源回收設備或技術及防治污染設備或技術之成本，得依投資抵減辦法抵減應納營利事業所得稅額。
- 二、促進民間參與公共建設案件，民間機構得依「民間機構參與重大公共建設適用投資抵減辦法」之規定，抵減應納營利事業所得稅。
- 三、觀光局設立 300 億觀光發展基金，訂定「交通部觀光局獎勵觀光產業取得專業認證補助要點」、「獎勵觀光產業升級優惠貸款要點」、

「觀光遊樂業經營管理與安全維護檢查暨督導考核競賽作業要點」、「交通部觀光局補助觀光遊樂業經營升級實施要點」、「旅行業紓困貸款利息補貼實施要點」，對觀光旅館業、旅館業、觀光遊樂業、旅行業辦理補助。

5.4 「產業創新條例」立法後本部可能涉及業務及配合機關

「產業創新條例」(草案)賦予中央目的事業主管機關負責推動主管產業創新發展之法源基礎及推動所屬產業發展的責任義務與權利，謹將「產業創新條例」立法後交通部可能涉及業務及配合機關分析列表如下：

表 5.1 產創條例立法後交通部可能涉及業務表

草 案 內 容	業務性質 及配合機關
第 2 章基本方針 各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫。(第 4 條) 得獎勵或補助直轄市、縣(市)政府，以推動地方產業發展。(第 5 條) 於產業受天然災害、國際經貿情勢之衝擊時，應視需要提供產業調整支援措施。(第 6 條) 應輔導或補助艱困產業、瀕臨艱困產業、傳統產業及中小企業，提升生產力及產品品質。(第 7 條)	為一般性業務，由各業務司配合辦理。
第 3 章創新活動之補助或輔導 各中央目的事業主管機關得以補助或輔導方式，推動產業創新活動。(第 9 條)	為一般性業務，由各業務司配合辦理。
第 4 章無形資產流通及運用 各中央目的事業主管機關得蒐集及管理創新或研究發展成果資訊，並建立資訊服務系統。(第 12 條) 辦理無形資產評價之相關業務。(第 13 條) 輔導企業管理智慧財產建立智慧財產流通服務機制。(第 14、15 條) 各中央目的事業主管機關得鼓勵產業發展品牌。(第 16 條)	為一般性業務，由各業務司配合辦理。
第 5 章產業人才資源發展	為一般性業務，由各業務

各中央目的事業主管機關得訂定產業人才職能基準及核發能力鑑定證明，並促進國際相互承認。(第 18 條) 輔導產業人才培訓機構(第 19 條)	司配合辦理。
第 6 章促進產業投資 為鼓勵產業運用國際資源，對於國外投資或技術合作，各中央目的事業主管機關得予適當之協助及輔導。(第 21 條)	為一般性業務，由各業務司配合辦理。
第 7 章產業永續發展環境 為因應節能減碳與國際環保規範，各中央目的事業主管機關得協助企業推動溫室氣體減量或污染防治技術之發展及應用，鼓勵企業提升能資源使用及應用效率。(第 26 條) 應鼓勵政府機關或企業使用綠色產品。(第 27 條)※ 得輔導企業主動揭露製程、產品、服務及其他永續發展相關環境資訊。(第 28 條)	運輸設備(船舶、車輛)更新，由各業務司及公路總局、民航局、鐵路局配合辦理。
第 9 章產業園區之設置管理 中央主管機關或直轄市、縣(市)主管機關得委託公民營事業，辦理產業園區之申請設置、規劃、開發、租售或管理業務。(第 33 條第 55 條)	航空城、自由貿易港區申設，由航政司及各港務、民航局視業務需要辦理。
第 10 章工業專用港及工業專用碼頭之設置管理 工業專用港或工業專用碼頭之設置、區域之劃定、指定，應由中央主管機關會商交通部後，報行政院核定。(第 56 條) 工業專用港或工業專用碼頭之使用對象，由中央主管機關會同交通部認定之。(第 57 條) 工業專用港或工業專用碼頭規劃建設之執行、港埠經營、港務管理、專用碼頭之興建、管理維護、船舶入出港、停泊、停航、港區安全、港區行業管理及其他相關事項之辦法，由中央主管機關會同交通部定之。(第 58 條) 工業專用港或工業專用碼頭之管理費、使用費及服務費，其收費項目、費率及計算方式之辦法，由中央主管機關會商交通部定之。(第 62 條)	工業專用港及碼頭之設置管理，由航政司配合辦理。

資料來源：「產業創新條例立法後交通部因應措施報告」，交通部運輸研究所，2009 年 11 月。

5.5 「產業創新條例」立法後交通部因應作為

- 一、配合「產業創新條例」第 4 條，行政院應於本條例公布施行後 1 年內，提出產業發展綱領之規定，交通部配合主管機關研擬運輸業、通訊傳

播業及觀光旅遊業等重點產業發展策略送行政院審議，期以架構未來 10 年交通運輸產業發展策略方向。

二、配合「產業創新條例」第 4 條之規定，各中央目的事業主管機關應負責推動主管產業之發展，訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，並定期檢討。因此交通部於行政院產業發展綱領公布後，應依行政院產業發展綱領規劃之國家產業發展願景目標、發展原則、發展規劃與交通產業重點發展策略，訂定產業發展方向及產業發展計畫，以推動主管產業之發展。建議交通部各事業主管業務司應對各交通事業未來發展方向預為規劃，並聽取各業意見研提產業發展計畫。

三、民國 99 年 11 月 8 日經濟部會同財政部公布之「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」第 4 條、第 6 條規定，公司研發活動需由各中央目的事業主管機關先予專業認定或出具認定意見書；第 6 條規定，各中央目的事業主管機關需就所主管產業之公司研發活動得否具創新高度出具於認定意見書。本審核機制係屬新制度之施行，交通部所屬產業應如何審理，建議交通部各業務單位應預先妥善規劃，並廣為宣導說明。另本辦法第 12 條第 1 項「公司從事研究發展之支出申請適用投資抵減者，應於辦理當年度營利事業所得稅結算申報前三個月起至申報截止日後一個月內，…向其中中央目的事業主管機關申請認定，始得適用…」，爰各中央目的事業主管機關將自 100 年 2 月起，開始受理所屬產業公司 99 年度研發計畫之申請認定，交通部各業務單位應注意辦理時程。

四、「產業創新條例」提供多項產業輔導及補助之機制，如：創新活動、無形資產流通運用、產業投資、產業永續發展、人才培訓之輔導及補助等，交通部各事業主管業務司或機構如認為該事項有需要辦理，則需配合預算編列，研訂相關子法。建議交通部各事業主管業務司積極聽取各業意見並就交通部立場研提對應計畫。

例如：營業大客車業者(公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業)建置先進大眾運輸系統(APTS)相關設備，使產業技術升級，提高競爭力，交通部應可以符合「產業創新條例」第九條第一項第二款產業技術及升級之規定，提供補助或輔導方式加以推動。

五、「產業創新條例」所規範研究發展支出抵減租稅優惠措施為減免營利事業所得稅，必須事業有獲利才有申請適用租稅減免的考量，故不應只以租稅減免的角度來思考「產業創新條例」，大部分交通事業需要的協助可能是租稅減免以外的行政措施，例如援用本條例編列預算或爭取國發基金進行補助，上述行政措施或許未來可以從「產業創新條例」取得法源，對交通運輸產業的補助也許比租稅減免還有意義。

六、交通部各業務司應就業管事項，針對「產業創新條例」所明定之中央目的事業主管機關應(得)辦理事項預擬策略；尤其涉及本部職掌有關之“產業創新”意涵，本研究建議符合因應社會生活型態與企業經營模式所產生的變化，對整體運輸經營效率、客貨運輸經營環境、交通產業形象、交通安全及環境永續有助益之運輸營運方式等條件者皆可視之。例如：航空業之國內航空公司整併、海運業之船員人力問題與國輪建造補助、貨運業之輔導升級、客運業之轉運中心開發、公司聯營與路線整併、計程車客運業之鼓勵提昇派遣服務與市場供需調整及物流業之園區經營開發等，建議各業務司應以全方位的創新思考，邀集產業單位進一步研商，對於符合「產業創新條例」立法精神之創新營運方式，積極爭取增列各項輔導或補助措施，並視需要擬訂交通產業創新相關辦法，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。

第六章 結論與建議

「促進產業升級條例」自民國 80 年 1 月 1 日實施以來，歷經多次修正，其中「租稅減免」及「第 70 條之 1」營運總部租稅優惠將於民國 98 年 12 月 31 日施行屆滿。「產業創新條例」經立法院經濟委員會審議後提報立法院院會討論，於民國 99 年 4 月 16 日第 7 屆第 5 會期第 9 次院會三讀通過，條例全文共計 13 章 72 條，並經 總統於民國 99 年 5 月 12 日公布施行。

本研究冀望藉由回顧相關文獻及檢視過去「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」、「促進產業升級條例施行細則」、「公司研究與發展及人才培訓適用投資抵減辦法」與「公司研究與發展及人才培訓適用投資抵減辦法審核要點」之實施成效，並蒐集「產業創新條例」立法期間各界對此一新法案之看法，期能對「產業創新條例」與交通產業相關之課題研擬建議方案，作為交通部未來因應之參考，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。

本章將分別就研究結論、未來之政策建議，總結歸納前述之研究內容，整理提出本研究的心得與檢討，期能對「產業創新條例」與交通產業相關之課題研擬建議方案，作為交通部未來因應之參考，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。

6.1 結論

一、政府是否應介入經濟或產業的發展，一直是爭論不休的議題。主張政府應介入者認為，世界上各個國家資源稟賦不同，經濟發展、技術、資訊運用程度的差異也相當大，再加上專利保護之門檻、特權的壟斷及消費者非完全理性等特性，完全自由競爭市場在現實社會中難以形成，所以政府應介入產業發展。反對者則針對政府失靈提出質疑，認

為相對於市場失靈，政府運用各項產業政策工具介入產業發展，亦可能因公共選擇缺乏效率、利益團體遊說、行政官僚追求預算最大化等因素，使政策介入反較市場運作更缺乏效率。

二、全球化的趨勢促使產業競爭更形激烈，科技的發達也使企業型態更加多樣化，如何掌握趨勢與業者需求，以穩定國內的經濟成長、促進就業，相信是各國政府未來在運用租稅獎勵或其他產業政策時必須考慮的重點。目前各國政府實際運用的產業政策工具，約可包括設定產業發展目標、融資協助、技術開發與協助、行政協助及租稅獎勵等項目。然由於各國所處經濟發展階段、產業發展環境、產業特色不同，產業政策工具運用上勢必有所差異，租稅獎勵運用的方式也會有所不同，即使在一個國家的境內，也會因不同經濟發展階段、不同產業特性以及不同產業活動，而評估採取不同的產業政策工具。

三、我國產業政策之獎勵措施主要為租稅優惠獎勵，至於主要租稅優惠獎勵法規則是指專門針對產業提供租稅獎勵的「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」以及 2100 年 4 月公布施行的「產業創新條例」。「促進產業升級條例」歷經 10 多年來之執行，對促進我國民間投資、產業成長、產業升級轉型及民間研發活動等方面已發揮重大成效；依據 2008 年中華經濟研究院總體模型的實證分析，研究與發展投資抵減所產生之經濟效益及經濟租稅效果較「促進產業升級條例」其他優惠措施顯著。

四、「促進產業升級條例」自民國 80 年 1 月 1 日實施以來，歷經多次修正，其中「租稅減免」及「第 70 條之 1」營運總部租稅優惠將於民國 98 年 12 月 31 日施行屆滿。雖然在財政拮据下，有不少功成身退的呼聲，不過，在當前全球化、區域化、知識化的潮流下，政府仍有必要設計一嶄新的條例，透過適當的政策工具來加速企業創新、增值與投資，以延續產業成長的動力。

五、「產業創新條例」經立法院經濟委員會審議後提報立法院院會討論，於民國 99 年 4 月 16 日第 7 屆第 5 會期第 9 次院會三讀通過，條例全文共計 13 章 72 條，其中第 10 條有關研究發展支出抵減營利事業所得稅之施行期間追溯自民國 99 年 1 月 1 日起至民國 108 年 12 月 31 日止；為配合「輕稅簡政」之賦稅改革方向，營利事業所得稅稅率將調降至 17%，同時限縮產業享有租稅優惠之範圍，明定企業進行研究發展仍享有租稅優惠，其他原行政院規劃之人才培訓、在台設立企業營運總部、發展國際物流配銷中心等租稅優惠則予以刪除。

六、「產業創新條例」立法重點如下：

- (一) 提供多元化獎勵工具；
- (二) 塑造優質之產業創新環境；
- (三) 政府各部門共同合作推動產業發展；
- (四) 促進民間投資；
- (五) 提供中小企業增僱員工補助；
- (六) 落實產業永續發展；
- (七) 工業區轉型為產業園區。

七、對於研究發展費用之實務認定主管機關及稽徵機關往往會因立場考量而產生差異，造成研究發展單位無所適從，甚至訴諸法律，而法院對於研究發展之定義，經常採用「創新高度」，亦即必須對於研究發展作嚴格之解釋，將之限制在「具有高度前瞻性、風險性、開創性之營業活動」。2010 年 11 月 8 日經濟部會同財政部公布之「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」，雖然對研究發展之定義及研究發展活動樣態加以規範，且為協助稅捐稽徵機關認定公司研究發展活動，規定中央目的事業主管機關應依公司或稅捐稽徵機關之請求，出具參考意見書；然目前公司尚未對新辦法開始申辦抵減，再加上配合營利事業所得稅降至 17%，抵稅額將採全國總量管制，一年限額 100 億之規定，新的「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」實施成效如何尚待觀察。

八、「產業創新條例」所規範研究發展支出抵減租稅優惠措施為減免營利事業所得稅，必須事業有獲利才有申請適用租稅減免的考量，故不應只以租稅減免的角度來思考「產業創新條例」，大部分交通事業需要的協助可能是租稅減免以外的行政措施，例如援用本條例編列預算或爭取國發基金進行補助，上述行政措施未來可以從「產業創新條例」取得法源，對交通運輸產業的輔助也許比租稅減免還有意義。

6.2 建議

一、服務業一般規模較小，通常無法進行系統性的研究發展，研究發展支出認定較為困難且手續繁雜，造成服務業研發投入相對偏低。建議可考慮放寬服務業研究發展支出認定標準，且由財政部開發一套制式申報軟體，供服務業依軟體所定之認定原則進行投資抵減申報，以提高服務業研發投入。

另政府科技預算投入服務業亦偏低，建議增加各部會服務業研究發展經費。

二、配合「產業創新條例」第4條之規定，各中央目的事業主管機關應負責推動主管產業之發展，訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，並定期檢討。因此交通部於行政院產業發展綱領公布後，應依行政院產業發展綱領規劃之國家產業發展願景目標、發展原則、發展規劃與交通產業重點發展策略，訂定產業發展方向及產業發展計畫，以推動主管產業之發展。建議交通部各事業主管業務司應對各交通事業未來發展方向預為規劃，並聽取各業意見研提產業發展計畫。

三、學者認為本次修法將營利事業所得稅降低為17%，將造成營利事業所得稅與個人綜合所得稅最高稅率相差太大，導致營利事業之大股東故意不分配盈餘以降低個人綜合所得稅，造成大股東避稅之管道，對綜合所得稅納稅義務人形成不公；建議透過兩稅合一之修正，提高保留

盈餘稅率，避免產生租稅遞延之優惠效果，才能避免違反量能課稅原則。

四、「產業創新條例」提供多項產業輔導及補助之機制，如：創新活動、無形資產流通運用、產業投資、產業永續發展、人才培訓之輔導及補助等，交通部各事業主管業務司或機構如認為該事項有需要辦理，則需配合預算編列，研訂相關子法。建議交通部各事業主管業務司積極聽取各業意見並就交通部立場研提對應計畫。

五、交通部各業務司應就業管事項，針對「產業創新條例」所明定之中央目的事業主管機關應(得)辦理事項預擬策略；尤其涉及本部職掌有關之“產業創新”意涵，本報告建議符合因應社會生活型態與企業經營模式所產生的變化，對整體運輸經營效率、客貨運輸經營環境、交通產業形象、交通安全及環境永續有助益之運輸營運方式等條件者皆可視之。建議各業務司應以全方位的創新思考，邀集產業單位進一步研商，對於符合「產業創新條例」立法精神之創新營運方式，積極爭取增列各項輔導或輔助措施，並視需要擬訂交通產業創新相關辦法，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。

參考文獻

1. 經濟部，「產業創新條例草案」，立法院第 7 屆第 3 會期經濟委員會第 15 次全體委員會議，1999 年 6 月。
2. 經濟部，「產業發展綱要草案」，2011 年 2 月。
3. 經濟部工業局，「公司研發支出適用租稅優惠」，經濟部說明會資料，2010 年 8 月。
4. 經濟部中小企業處，「促進中小企業創新增僱員工補助辦法」，經濟部說明會資料，2010 年 8 月。
5. 交通部運輸研所，「『產業創新條例』立法後交通部因應措施報告」，2009 年 11 月。
6. 王健全等，「促進產業升級條例有關研發、人培及自動化投資抵減獎勵之效益評估」，中華經濟研究院，2009 年 3 月。
7. 陳炳勳，「租稅優惠與產業發展：從科技產業之發展與產業創新條例之立法談起」，國立高雄第一科技大學科技法律研究所碩士論文，2009 年 6 月。
8. 胡貝蒂，「台灣租稅獎勵與產業發展」，國立政治大學行政管理碩士學程碩士論文，2004 年 7 月。
9. 卓吉成，「臺灣租稅誘因與產業經濟發展之研究」，佛光人文社會學院經濟學研究所碩士論文，2000 年。
10. 朴章鎬，「促進產業升級條例之研究」，國立台灣大學會計學研究所碩士論文，1999 年 6 月。
11. 張淑雯，「促進產業升級條例實施屆期經濟影響之動態一般均衡分析」，國立台北大學財政學系碩士論文，2006 年。
12. 莊美玉，「租稅優惠作為經濟輔助手段之研究」，國立成功大學法律學研究所碩士論文，2002 年。

13. 劉其昌，「產創條例租稅優惠分析」，稅務旬刊，第 2104 期，頁 17-24，2010 年 3 月 10 日。
14. 李蕙蘭、黃健兒，「產業創新條例草案有關租稅優惠對賦稅收入影響之探討」，財稅研究，第 42 卷第 3 期，頁 61-77，2000 年 5 月。
15. 「產創條例不等於減稅條例」，稅務旬刊社論，第 2104 期，頁 6，2010 年 3 月 10 日。
16. 吳世宗，「產業創新條例租稅優惠規範之簡介及評析」，稅務旬刊，第 2112 期，頁 31-33，2010 年 5 月 31 日。
17. 廖欽福，「財政民主原則的虛幻與崩落--以促進經濟發展目的之立法為例」，月旦財經法雜誌，第 21 期，頁 169-200，2010 年 6 月。
18. 王健全，「產業創新條例之內涵及其未來發展分析」，經濟前瞻，第 128 期，頁 26-29，2010 年 3 月。
19. 立法院審議「產業創新條例草案」相關會議資料。
20. 立法院全球資訊網，<http://www.ly.gov.tw/>。
21. 經濟部工業局網站，<http://www.moeaidb.gov.tw/>。
22. 工商時報相關報導。
23. 經濟日報相關報導。
24. Scott, B. R. (1982), "Can Industrial Survive the Welfare State?" Harvard Business Review, 60:5, pp. 70-84.
25. Johnson, C. (1984), "Introduction: The Idea of Industrial Policy," in C. Johnson (ed.), The Industrial Policy Debate (San Francisco, CA: Institute for Contemporary Studies), pp. 2-7.
26. Devis, K. and J. M. Page, Jr. (1984), "Industrial Policy in Developing Countries," Journal of Comparative Economics, 8, pp. 436-451.
27. Hirschman, A. O. (1958), The Strategy of Economic Development.

New Haven: Yale University Press.

28. Brander, J. A. and B. J. Spencer (1981), "Tariffs and the Extraction of Foreign Monopoly Rents under Potential Entry," Canadian Journal of Economics, 14:3, pp. 371-389.
29. Diebold, W. Jr. (1980), Industrial Policy as an International Issue. New York: McGraw - Hill.

附錄 1

產業創新條例條文及立法說明

中華民國九十九年五月十二日
總統華總一義字第 09900112301 號令制定公布

	條 文	說 明
第一章		
第一條	為促進產業創新，改善產業環境，提升產業競爭力，特制定本條例。 本條例所稱產業，指農業、工業及服務業等各行業。	一、第一項明定本條例之立法目的及適用產業範圍。 二、面臨新興工業國家之崛起，政府應塑造良好之產業發展環境；同時，為協助產業持續創新，實行差異化策略，以提高產品附加價值，進而提升產業競爭力，爰制定本條例。 三、產業創新為本條例之重點主軸，由於各產業發展界線日趨模糊，為因應經濟發展，跨農業、工業或服務業等領域之整合發展，日漸成為潮流，爰於第二項明定產業之範圍，至各行業跨業整合後，亦屬產業範圍之一。
第二條	本條例用詞，定義如下： 一、公司：指依公司法設立之公司。 二、企業：指依法登記之獨資、合夥事業、公司或農民團體。 三、無形資產：指無實際形體、可明辨內容、具經濟價值及可直接支配排除他人干涉之資產。	一、本條例用詞之定義。 二、無形資產涉及企業併購、技術入股及購置資產等經濟價值，常見的無形資產之型態，例如智慧財產權（專利、著作權、商標、營業秘密、專門技術、積體電路布局、植物種苗）、商譽、品牌及行業特許授權等。
第三條	本條例所稱主管機關：在中央為經濟部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。	列明本條例各層級之主管機關。
第二章 基本方針		
第四條	本條例公布施行後一年內，行政院應提出產業發展綱領。 各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，並定期檢討。 各產業之中央目的事業主管機關，應負責推動所主管產業之發展。	一、臺灣過去以工業或製造業為主之產業發展重心，應隨知識經濟時代之來臨而配合調整。而如醫療服務產業、文化創意產業等相關服務業或其他產業，均亟需各中央目的事業主管機關正視其產業發展課題，共同協助該等產業之發展。 二、為確立各產業之發展政策及方向，行政院應提出產業發展綱領，而各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，作為施政之依據。訂定時，得邀集產業、學術、研究機構等各界，並視需要參考直轄市、縣（市）政府意見，以匯集各界意見及凝聚產業發展共識。該等政策及方向，應視產業環境之變化，定期予以檢討，並向各界加以宣導說明。 三、另由於部分中央目的事業主管機關對所管產業多著重管理面向，較欠缺協助產業發展思維，爰於第三項明定各中央目的事業主管機關應負責推動主管產業之發展。

<p>第五條</p>	<p>直轄市、縣（市）政府得訂定地方產業發展策略；訂定時，應會商各中央目的事業主管機關。</p> <p>各中央目的事業主管機關得獎勵或補助直轄市、縣（市）政府，以推動地方產業發展。</p>	<p>一、產業發展課題，不僅是中央各部會之權責，爰於第一項明定各直轄市、縣（市）政府亦可積極主動規劃地方產業發展之策略，並得會商各中央目的事業主管機關後訂定，以利用中央之產業政策接軌。</p> <p>二、另為鼓勵直轄市、縣（市）政府積極配合各中央目的事業主管機關所定之政策方向，爰於第二項明定各中央目的事業主管機關得運用獎勵或補助之方式，鼓勵直轄市、縣（市）政府配合推動產業發展。</p>
<p>第六條</p>	<p>產業受天然災害、國際經貿情勢或其他重大環境變遷之衝擊時，各中央目的事業主管機關應視需要提供產業調整支援措施，以協助產業恢復競爭力及促進社會安定。</p>	<p>一、為因應國內產業受重大環境變遷之衝擊，以致企業運作出現短期性或暫時性之營運困難時，各中央目的事業主管機關應視需要提供產業調整支援措施，如融資保證、技術研發補助、輔導轉業、職業訓練或其他調整措施，以協助產業早日恢復生機，維持社會安定。</p> <p>二、所稱重大環境變遷，包括天然災害、對外簽訂經濟合作架構協議、國際貿易協定、國際金融風暴等發生時，對國內產業發展造成衝擊。</p>
<p>第七條</p>	<p>各中央目的事業主管機關應輔導或補助艱困產業、瀕臨艱困產業、傳統產業及中小企業，提升生產力及產品品質；並建立各該產業別標示其產品原產地為台灣製造之證明標章。</p>	<p>國內仍有部分屬內需型、競爭力較弱、易受貿易自由化影響之產業，如開放國內市場或調降關稅，將可能對該等產業產生負面衝擊，而該等產業大多屬傳統產業及中小企業，各中央目的事業主管機關應運用補助或輔導措施，包含建立台灣製產品 MIT 標章及該標章驗證等事項，以協助產業升級轉型，提升產業競爭力，爰訂定本條文。</p>
<p>第八條</p>	<p>本條例公布後一年內，行政院應就國內外經濟情勢對我國產業發展之影響，進行通盤性產業調查及評估分析，並提出產業扶助計畫。</p> <p>前項產業扶助計畫，應包含扶助艱困產業、瀕臨艱困產業、傳統產業及中小企業之特別輔導計畫。</p>	<p>一、為因應經濟全球化趨勢，減緩國際性區域經濟合作對我國產業之衝擊，明定第一項行政院應就國內外經濟情勢對我國產業發展影響，對受影響之產業，提出產業扶助計畫，予以調整支援。</p> <p>二、第二項明定該等扶助計畫，應包含扶助艱困產業、瀕臨艱困產業、傳統產業及中小企業之特別輔導計畫。</p>
<p>第三章 創業活動之補助或輔導</p>		
<p>第九條</p>	<p>各中央目的事業主管機關得以補助或輔導方式，推動下列事項：</p> <p>一、促進產業創新或研究發展。</p> <p>二、提供產業技術及升級輔導。</p> <p>三、鼓勵企業設置創新或研究發展中心。</p> <p>四、協助設立創新或研究發展機構。</p> <p>五、促進產業、學術及研究機構之合作。</p> <p>六、鼓勵企業對學校人才培育之投入。</p> <p>七、充裕產業人才資源。</p> <p>八、協助地方產業創新。</p> <p>九、其他促進產業創新或研究發展之事項。</p> <p>前項補助或輔導之對象、資格條件、審</p>	<p>一、產業創新之活動，除企業本身之研發、人才投入外，透過企業間或企業與學術單位間之相互合作等活動之進行，亦可創造加速之效果。另為強化產學交流，得運用補助方式，鼓勵企業提供在學學生實習機會，使學校培育之人才得符合職能所需，俾對產業創新亦有加乘效果。而為協助產業加速創新，爰於第一項明定各中央目的事業主管機關得運用補助或輔導方式，推動創新活動。</p> <p>二、第二項授權各中央目的事業主管機關訂定產業補助或輔導辦法，俾資適用。</p>

	核基準、申請程序、核定機關及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關定之。	
第十條	為促進產業創新，公司得在投資於研究發展支出金額百分之十五限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅額，並以不超過該公司當年度應納營利事業所得稅額百分之三十為限。 前項投資抵減之適用範圍、申請期限、申請程序、核定機關、施行期限、抵減率及其他相關事項之辦法，由中央主管機關會同財政部定之。	一、技術為企業成長重要的動力，也是產業創新、產業再造之關鍵因素，公司不斷投入於研究發展，方得以提升其技術能力，以因應其產業競爭環境，爰參酌促進產業升級條例第六條第二項規定，於第一項明定以投資抵減營利事業所得稅額為獎勵措施，鼓勵公司積極投入研究發展，以達到產業創新之目的。 二、第二項明定投資抵減辦法授權由中央主管機關會同財政部定之。
第十一條	為促進中小企業創新，改善人力結構，並創造國民就業機會，中小企業增僱員工者，中央主管機關得予以補助。 前項補助之適用範圍、補助額度、資格條件、審查基準、申請期限、申請程序、核定機關、施行期限及其他相關事項之辦法，由中央主管機關會同中央勞工主管機關定之。	一、為促進中小企業產業創新，明定中央主管機關得以補助方式，鼓勵中小企業增僱員工，以改善其人力結構，提升員工素質，並創造國民就業機會。 二、第二項明定補助辦法等相關規定，授權由中央主管機關會同中央勞工主管機關訂定。 三、另為防杜企業藉以解聘員工後再予以聘僱，或者增加聘僱員工後隨即解聘其他員工，以獲取補助之弊端發生，中央主管機關應於訂定前項補助辦法時，明定相關防弊措施予以規範，以達本條文政策目的。
第四章 無形資產流通及運用		
第十二條	為促進創新或研究發展成果之流通及運用，各中央目的事業主管機關得蒐集及管理創新或研究發展成果資訊，並建立資訊服務系統。 政府應協助保護產業創新或研究發展成果，並就具產業發展關鍵影響之技術或研究發展成果等無形資產之運用或輸出限制，予以規範。	一、知識經濟時代，利用過去創新或研究發展之成果再加值，將能更加速創新之速度。 二、過去各中央目的事業主管機關多編列有研究經費，惟部分機關未能將該等成果加以整合運用，爰明定各中央目的事業主管機關得主動蒐集創新或研究發展成果資訊，建立交流平台並加以運用、擴散，使產業運用智慧財產之成本得以降低。 三、另因創新或研究發展之成果涉智慧財產權之保護事項，如未能善加保護，勢必嚴重打擊創新之動力，故除應注意資訊服務系統之有效管理外，並應就具產業發展關鍵影響之技術或研究發展成果等無形資產之運用或輸出限制，予以規範。
第十三條	為協助企業呈現無形資產價值，各中央目的事業主管機關應邀集產、官、學代表辦理下列事項： 一、訂定評價服務基準。 二、建立評價資料庫。 三、培訓評價人員。 四、建立評價示範案例。 五、辦理評價推廣應用活動。	第三十五號與三十七號財務會計準則公報發布後，企業對於如何可靠衡量無形資產之價值，需求日殷，爰明定各中央目的事業主管機關應邀集產、官、學代表辦理無形資產評價相關業務，包括訂定服務基準、培訓人員等，以共同提升我國評價無形資產之專業服務能量。
第十四條	為促進企業運用智慧財產創造營運效益，各中央目的事業主管機關得輔導企業建立智慧財產保護及管理制度。	一、創新研發之成果為企業之重要資產，企業宜於內部有效進行管理。 二、為促進企業充分運用智慧財產，創造營運效益，爰明定

		各中央目的事業主管機關得輔導企業建立智慧財產管理制度，包括企業之智慧財產營運策略、目標及有關智慧財產之取得、保護、維護及運用等。
第十五條	為提升智慧財產流通運用效率，各中央目的事業主管機關得建立服務機制，提供下列服務： 一、建立資訊服務系統，提供智慧財產之流通資訊。 二、提供智慧財產加值及組合之資訊。 三、辦理智慧財產推廣及行銷相關活動。 四、協助智慧財產服務業之發展。 五、產業運用智慧財產之融資輔導。 六、其他智慧財產之應用。	一、企業之創新可藉由他人之創新成果再予加值，至如何讓智慧財產於共通之平台上有效流通，則為各中央目的事業主管機關協助產業創新之重要課題。 二、現行科學技術基本法對於研究發展成果歸屬及運用已有所規範，為強化智慧財產流通及運用之整合服務及其效率，爰明定各中央目的事業主管機關得輔導辦理智慧財產資訊之流通運用、組合加值及行銷推廣等相關事項。
第十六條	為鼓勵產業發展品牌，對於企業以推廣國際品牌、提升國際形象為目的，而參與國際會展、拓銷或從事品牌發展事項，各中央目的事業主管機關得予以獎勵、補助或輔導。 前項獎勵、補助或輔導之對象、資格條件、審核基準、申請程序、核定機關及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關定之。	一、臺灣製造業目前多以代工為主，缺乏擁有國際性品牌之公司，而品牌為無形資產成果之一環，對於提升產品附加價值甚為重要；而企業之品牌提升，亦可連帶提升國家整體形象。為鼓勵企業發展品牌，爰於第一項明定各中央目的事業主管機關得提供獎勵、補助或輔導。 二、第二項授權各中央目的事業主管機關訂定獎勵、補助或輔導辦法，俾利適用。
第五章 產業人才資源發展		
第十七條	為強化產業發展所需人才，行政院應指定專責機關建立產業人才資源發展之協調整合機制，推動下列事項： 一、協調各中央目的事業主管機關辦理重點產業人才供需調查及推估。 二、整合產業人才供需資訊，訂定產業人才資源發展策略。 三、協調產業人才資源發展之推動事宜。 四、推動產業、學術、研究及職業訓練機構合作之規劃。	一、人才資源發展攸關產業發展及其長期競爭力，且涉及各部會之權責，為利協調及資源整合，爰於第一項明定行政院應指定專責機構，建立協調整合機制，俾利推動產業人才資源發展。 二、協調整合事項，包括重點產業人才供需調查、研究人才發展策略、產業人才資源發展之推動、各機關之分工與資源分配及產學研與職業訓練機構合作等協調事宜。 三、各中央目的事業主管機關應就各產業人才供需狀況進行瞭解及調查，而中長期產業供需之狀況則或有推估之必要。透過界定產業人才之範圍，各中央目的事業主管機關方能就產業人才需求之狀況進行後續產業人才資源發展策略之研擬與訂定，進而提升產業競爭力。
第十八條	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及核發能力鑑定證明，並促進國際相互承認。 前項能力鑑定證明之核發、換發、補發、撤銷、廢止及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關定之。	一、鑒於現階段國內產業人才職能基準之運用並不普遍，而行政院勞工委員會主管之職業訓練法，提供職業技能檢定，較偏向技能面；另考試院考選部主管之專門職業及技術人員考試法，則為公務體系中技術職類，或攸關公眾利益、民眾福祉及安全之專門職業及技術人員之執業資格認定。故為避免法令及作法產生扞格，爰於第一項明定除法律另有規定外，各中央目的事業主管機關亦得依產業發展需要，訂定產業人才職能基準，並得依其所訂之基準，核發能力鑑定證明。 二、為使產業人才職能基準得與國際接軌，進而提升本國產

		業人才之專業能力，達成本國發展產業之目標，第一項亦明定各中央目的事業主管機關亦應積極辦理促進國際相互承認事宜。 三、第二項授權各中央目的事業主管機關訂定能力鑑定證明核發辦法，俾利適用。
第十九條	為厚植產業人才培訓資源，各中央目的事業主管機關得輔導產業人才培訓機構或團體之發展及國際產業人才培訓機構之引進。	一、產業人才之培訓不應僅侷限於教育體系，目前先進國家為培訓產業人才，多設有專業培訓機構，以更為貼近產業之需求。 二、為帶動國內人才培訓產業之發展，提升人才素質，爰明定各中央目的事業主管機關得以輔導措施，鼓勵人才培訓機構或團體之發展，以及國際級產業人才培訓機構之引進。
第六章 促進產業投資		
第二十條	為促進投資，中央主管機關負責下列事項： 一、建立跨部會協調機制。 二、投資程序與相關事項之諮詢及協助。 三、重要投資計畫之推動及協調事項。 四、其他促進投資事項之諮詢及協助。	企業投資事項包括企業之設立許可、水電、土地、環境影響評估、人力、融資與租稅等相關事宜，政府應就投資案進行相關事務之協調整合工作，以縮短重要投資案件之作業流程，並加速重要投資計畫之推動，爰明定由中央主管機關辦理相關投資事項協調事宜。
第二十一條	為鼓勵產業運用國際資源，對於國外投資或技術合作，各中央目的事業主管機關得予適當之協助及輔導。 前項國外投資或技術合作協助及輔導之對象、資格條件、審核基準、申請程序、核定機關及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關定之。	一、為因應國際經濟環境之競爭趨勢，應鼓勵企業運用全球資源，進行全球布局，降低企業對外投資或技術合作之風險，爰於第一項明定各中央目的事業主管機關得提供適當之協助及輔導。 二、第二項授權各中央目的事業主管機關訂定輔導辦法，俾利適用。
第二十二條	公司從事國外投資者，應於實行投資前，向中央主管機關申請核准。但投資新臺幣十五億元以下金額者，得於實行投資後，報中央主管機關備查。 前項國外投資之方式、出資種類、申請期限、申請程序及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	一、我國現行對外投資之管理兼採事前核准及事後備查制，若投資人每年結匯匯出逾一定金額者（目前規定為五千萬美元），必須於實行投資前，向中央主管機關申請核准；一定金額以下，得選擇於實行投資前，向中央主管機關申請核准，或於實行投資後，報中央主管機關備查。為明確規範前開投資金額，爰參考現行規定，明定投資金額於新台幣十五億元以下金額者，得事後備查，以資明確。 二、第二項授權中央主管機關就國外投資之方式、出資種類、申請期限、申請程序及其他相關事項訂定辦法。
第二十三條	為吸引資金回國投資，中央主管機關得提出產業用地取得協助措施，以獎勵回國投資。	土地為企業生產要素之一，為吸引臺商回臺投資，爰明定中央主管機關得提出協助取得產業用地相關措施，以降低其投資成本，提高臺商回臺投資之誘因。
第二十四條	為鼓勵直轄市、縣（市）政府積極招商，中央主管機關得建立獎勵招商機制，對招商著有績效者，予以獎勵。 前項獎勵之對象、資格條件、審核基準、獎勵額度、申請期限、申請程序、核定機關及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	一、促進投資或招商事項，往往須仰賴企業所在地之直轄市、縣（市）政府充分合作，方得以加速投資案之推動。 二、為營造優良投資環境，鼓勵直轄市、縣（市）政府積極參與招商，爰於第一項明定中央主管機關得建立獎勵招商機制，鼓勵直轄市、縣（市）政府積極招商。 三、第二項明定獎勵辦法等相關規定，授權由中央主管機關訂定。

第二十五條	為鼓勵公司運用全球資源，進行國際營運布局，得在中華民國境內申請設立達一定規模且具重大經濟效益之營運總部。 前項所定達一定規模且具重大經濟效益之營運總部，其規模、適用範圍、申請認定程序及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	一、因應產業全球化之趨勢，以我國為核心，整合全球市場商機，進行全球連結，鼓勵臺商根留臺灣，以臺灣為全球營運中心；另為鼓勵公司申設營運總部，政府提供多項優惠行政輔導作為誘因，爰參酌促進產業升級條例第七十條之一規定，明定營運總部申設程序等相關事項，俾利遵循。 二、第二項明定申設辦法授權由中央主管機關定之。
第七章 產業永續發展環境		
第二十六條	為鼓勵產業永續發展，各中央目的事業主管機關得補助或輔導企業推動下列事項： 一、協助企業因應國際環保及安全衛生規範。 二、推動溫室氣體減量與污染防治技術之發展及應用。 三、鼓勵企業提升能源資源使用效率，應用能源資源再生、省能節水及相關技術。 四、產製無毒害、少污染及相關降低環境負荷之產品。 前項補助或輔導之對象、資格條件、審核基準、申請程序、核定機關及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關定之。	一、我國企業面臨日益增加之國際環保及安全衛生規範，加以我國推行節能減碳政策，對中小企業及傳統產業影響甚鉅。為鼓勵產業永續發展，爰第一項明定中央目的事業主管機關得以補助或輔導等方式，協助企業符合國際環保及安全衛生之標準，提升利用能源、水及其他資源再生、清潔生產、安全衛生、溫室氣體減量管理等技術能力，並鼓勵運用無毒害、少污染技術進行生產，及揭露產品相關環境資訊。 二、第二項授權各中央目的事業主管機關訂定補助或輔導辦法，俾利適用。
第二十七條	各中央目的事業主管機關應鼓勵政府機關及企業優先使用能源資源再生、省能節水、無毒害、少污染及相關降低環境負荷之綠色產品。 機關得於招標文件中，規定優先採購經認定符合前項規定之綠色產品。 前項綠色產品之規格、類別、認定程序、審核基準及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關定之。	一、本條所定之綠色產品範疇，較環境保護標章使用許可之產品為廣，以促進生態效益及資源循環使用並進，建構不虞匱乏之產業永續發展環境，政府應健全能源、水及其他資源永續利用之發展環境，並鼓勵生產及消費綠色產品，爰於第一項明定各中央目的事業主管機關應鼓勵政府機關及企業優先使用綠色產品，第二項則明定政府機關得於招標文件中規定優先採購綠色產品，以促進綠色產品之消費。 二、第三項授權各中央目的事業主管機關訂定綠色產品認定審核辦法，俾利適用。
第二十八條	為促進企業善盡社會責任，各中央目的事業主管機關應輔導企業主動揭露製程、產品、服務及其他永續發展相關環境資訊；企業表現優異者，得予以表揚或獎勵。	企業社會責任為企業承諾持續遵守之道德規範，為經濟發展做出貢獻，並改善員工及其家庭、當地整體社區之生活品質。由於產業永續發展必須兼顧經濟、社會與環境等三方面，因此企業社會責任已為國際間企業永續發展之重要指標，相關資訊之揭露，對企業及國家形象提升至為重要。爰明定各中央目的事業主管機關應以輔導方式，促進企業主動揭露企業對環境、社會及永續發展等相關資訊，其表現優異者，得予以表揚或獎勵，以資鼓勵。
第八章 資金協助		
第二十九條	為加速產業創新加值，促進經濟轉型及國家發展，行政院應設置國家發展基金。	明定國家發展基金之設置依據及設立宗旨，以協助我國產業創新加值，促進國家發展，提升國際競爭優勢。

條		
第三十條	<p>國家發展基金之用途如下：</p> <p>一、配合國家產業發展策略，投資於產業創新、高科技發展、能資源再生、綠能產業、技術引進及其他增加產業效益或改善產業結構有關之重要事業或計畫。</p> <p>二、配合國家產業發展策略，融貸資金於產業永續發展、防治污染、節約能源、降低溫室效應及其他增加產業效益或改善產業結構有關之輔導計畫。</p> <p>三、協助各中央目的事業主管機關辦理有關計畫之投融资或技術合作支出。</p> <p>四、協助各中央目的事業主管機關為經濟發展、農業科技發展、社會發展、文化創意發展、引進技術、加強研究發展、發展自有品牌、培訓人才、改善產業結構及相關事項所推動計畫之支出。</p> <p>五、其他經行政院專案核准者。</p>	<p>一、鑒於我國經濟發展正值轉型，為推動產業投入創新加值、能資源再生、綠能產業、開發新能源及引進技術等促進產業升級之政策需要，爰於第一款明定國家發展基金之投資運用重點，以參與國家策略性產業，加速經濟轉型及產業發展。</p> <p>二、為鼓勵產業永續發展，因應我國節能減碳政策，爰於第二款明定國家發展基金得融貸資金於產業永續發展、防治污染、節約能源及降低溫室效應等增加產業效益或改善產業結構有關之輔導計畫，以參與國家策略性產業，加速經濟轉型及產業發展。</p> <p>三、為促進國家經濟及社會發展，並協助企業全球布局，強化技術合作，爰於第三款明定國家發展基金得協助各中央目的事業主管機關辦理投融资或技術合作業務，從事國際併購與建置國際行銷通路等厚植產業國際競爭力有關計畫，並支援青年創業輔導、促進民間參與公共建設、都市更新、城鄉均衡發展、醫療衛生、農業發展及災害協助等融資計畫。</p> <p>四、為提升國家整體競爭力，爰於第四款明定國家發展基金得協助各中央目的事業主管機關推動文化創意發展、引進關鍵技術、加強研究發展、自有品牌及培訓人才等促進產業結構改善及健全經濟發展各項計畫之支出，以全面提升國內產業水準。</p> <p>五、鑒於全球經濟連動性增強、國際經濟環境快速變遷，我國產業政策需隨時因應修正，國發基金之資金運用宜採較具彈性作法，爰參酌立法體例明定第五款以因應相關變動。</p>
第三十一條	<p>國家發展基金之來源，除國庫撥款外，其作業賸餘得循預算程序撥充基金，以供循環運用。</p> <p>國家發展基金之管理及運用辦法，由行政院定之。</p>	<p>一、為使國家發展基金能持續配合產業政策，協助產業創新發展，爰於第一項明定基金之來源，除國庫撥款外，其作業賸餘得撥充基金，以供循環運用。</p> <p>二、第二項授權行政院訂定基金之管理及運用辦法，俾利適用。</p>
第三十二條	<p>中央主管機關應輔導及協助創業投資事業，以促進國內新興事業創業發展。</p> <p>前項創業投資事業之範圍、輔導、協助及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>一、新興事業創業發展為經濟之活水，對於保持經濟成長及就業機會之創造具有相當貢獻，而高科技之新興事業更為提升國家產業發展之原動力。新興事業創業之發展，有賴於創業投資事業之活絡，爰於第一項明定政府應輔導及協助創業投資事業，以促進國內新興事業創業發展。</p> <p>二、第二項授權中央主管機關訂定創業投資事業之範圍、輔導、協助及其他相關事項之辦法，俾利適用。</p>
第九章 產業園區之設置管理		
第三十三條	<p>中央主管機關、直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業或興辦產業人得勘選面積達一定規模之土地，擬具可行性規劃報告，並依都市計畫法或區域計畫法、環境影響評估法及其他相關法規提具書件，經各該法規主管機關核准後，由中央主管機關核定產業園區之設置。</p>	<p>一、為促進產業經濟之健全發展，爰參酌促進產業升級條例第二十三條規定，於第一項明定中央主管機關、直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業或興辦產業人，得勘選面積達一定規模之土地，擬具可行性規劃報告，並依都市計畫法或區域計畫法、環境影響評估法及其他相關法規提具書件，送請各該法規主管機關審查核准後，由中央主管機關核定產業園區之設置。</p>

	<p>中央主管機關依前項規定核定產業園區之設置後，應交由直轄市、縣（市）主管機關於三十日內公告；屆期未公告者，得由中央主管機關代為公告。</p> <p>直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業或興辦產業人依第一項規定所勘選達一定規模之土地，其面積在一定範圍內，且位於單一直轄市、縣（市）行政區者，其依相關法規所提書件，由直轄市、縣（市）主管機關報各該法規主管機關核准後，由直轄市、縣（市）主管機關核定產業園區之設置，並於核定後三十日內公告。</p> <p>中央主管機關、直轄市、縣（市）主管機關於依第一項提具可行性規劃報告前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見；各該主管機關應作成完整紀錄，供相關主管機關審查之參考。</p> <p>第一項設置產業園區之土地面積規模及第三項由直轄市、縣（市）主管機關核定產業園區之設置面積，由中央主管機關會同內政部定之。</p>	<p>二、產業園區核定設置後，園區所在之直轄市、縣（市）主管機關應於中央主管機關核定設置後三十日內辦理公告，俾利相關利害關係人得以知悉；屆期未公告者，得由中央主管機關代為公告，以避免因公告延誤，致影響相關利害關係人之權益，爰訂定第二項。</p> <p>三、為掌握產業經濟發展之契機，如直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業或興辦產業人依第一項規定申請設置產業園區之土地達一定規模，而其面積又在一定範圍內，且位於單一直轄市、縣（市）行政區者，其依區域計畫法、都市計畫法及環境影響評估法等相關規定應提送之書件，由直轄市、縣（市）主管機關逕送各該法規主管機關核准，並自行核定產業園區之設置及公告，爰訂定第三項。</p> <p>四、為使相關關係人能充分瞭解產業園區設置之情形，爰明定各主管機關依第一項提具可行性規劃報告前，應舉行公聽會，並作成完整紀錄，供相關主管機關審查之參考。</p> <p>五、為因應不同地區可供設置產業園區之土地面積規模，如微型產業園區等，及統一由直轄市、縣（市）工業主管機關核定產業園區之設置面積基準，故授權中央主管機關訂定土地面積規模基準，爰訂定第五項。而中央主管機關於訂定第五項土地面積規模及產業園區設置面積時，宜會商內政部、直轄市、縣（市）主管機關，以廣納各方建議。</p>
第三十四條	<p>公民營事業或興辦產業人申請設置之產業園區於土地使用分區變更前，應按產業園區核定設置當期公告土地現值，以核定設置土地總面積百分之五計算回饋金，繳交予直轄市、縣（市）主管機關設置之產業園區開發管理基金，不受區域計畫法第十五條之三規定之限制。</p> <p>直轄市、縣（市）主管機關應提撥前項收取金額之一定比率，用於產業園區周邊相關公共設施之興建、維護或改善及受影響區域環境保護之改善。</p> <p>前項提撥金額比率，由中央主管機關會同內政部定之。</p>	<p>一、鑒於產業園區設置後，園區土地價值提高，常衍生未來園區內公共設施維護及園區外配合公共設施建設之相關費用，理應由申請開發之公民營事業或興辦產業人負擔一定金額之回饋金，爰參酌促進產業升級條例第三十一條第三項規定，於第一項明定公民營事業或興辦產業人申請設置之產業園區，於土地使用分區變更前，應繳交回饋金予當地直轄市、縣（市）主管機關設置之產業園區開發管理基金。其計算方式，則沿用促進產業升級條例相關規定，按產業園區核定設置當期公告土地現值以核定設置土地總面積百分之五計算。另因區域計畫法第十五條之三亦有開發影響費之規定，因性質近似，為避免重複徵收，爰予以排除適用。</p> <p>二、第二項明定直轄市、縣（市）主管機關應提撥一定比率之回饋金，運用於產業園區周邊相關公共設施之興建、維護或改善及受影響區域環境保護之改善。</p> <p>三、第三項明定應提撥用於興建、維護或改善產業園區周邊相關公共設施及改善受影響區域環境保護回饋金之比率，由中央主管機關會同內政部定之。</p>
第三十五條	<p>公民營事業或興辦產業人申請設置之產業園區，應自核定設置公告之次日起三年內取得建築執照；屆期未取得者，原設置之核定失其效力。</p> <p>產業園區之設置失其效力後，應由直轄市、縣（市）主管機關通知土地登記機</p>	<p>第一項明定公民營事業或興辦產業人申請設置之產業園區，皆應自核定設置公告之次日起三年內，取得建築執照；如屆期未取得者，則原設置之核定失其效力。</p> <p>二、第二項明定原核定失其效力後，應由直轄市、縣（市）主管機關依都市計畫法、區域計畫法及非都市土地使用管制規則等相關規定，回復原分區及編定，並函送中央主管機關</p>

	關回復原分區及編定，並函送中央主管機關備查。	備查。
第三十六條	為促進產業轉型及升級，以維持在地產業、中小企業之生存，並保障在地之就業及環境之保育，中央主管機關得會商內政部，規劃鄉村型小型園區或在地型小型園區，並給予必要之協助、輔導或補助。 前項協助、輔導或補助之對象、資格條件、審核基準、申請程序及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	一、為促進地方產業之發展，兼顧中小企業永續經營，提供當地就業機會，及維護環境品質，得由中央主管機關會商內政部規劃小型園區，提供土地予在地產業、中小企業利用，並給予協助、輔導或補助，以利轉型及升級。爰明定第一項。 二、第二項授權由中央主管機關，對於協助、輔導或補助之對象、資格條件、審核基準、申請程序及其他相關事項，訂定相關辦法。
第三十七條	中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關得委託公民營事業，辦理產業園區之申請設置、規劃、開發、租售或管理業務。 前項委託業務，其資金由受託之公民營事業籌措者，得以公開甄選方式為之；其辦理不適用政府採購法或促進民間參與公共建設法之規定。 第一項公民營事業之資格、委託條件、委託業務之範圍與前項公開甄選之條件、程序、開發契約期程屆期之處理及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	一、產業園區所涉事項眾多，基於專業考量，並減輕政府財政負擔，爰參酌促進產業升級條例第三十五條規定，於第一項明定申請設置產業園區之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關，得委託公民營事業辦理申請設置、規劃、開發、租售或管理等業務；受託之公民營事業辦理產業園區之租售業務者，應依不動產經紀業管理條例規定辦理。 二、開發產業園區之資金來源，如係由受託之公民營事業自行籌措者，即與政府編列預算執行之屬性不同，為掌握開發產業園區之時效，爰於第二項明定得以公開甄選方式辦理委託事宜，不適用政府採購法或促進民間參與公共建設法之相關規定。 三、第三項授權由中央主管機關，對於公民營事業之資格、委託條件、委託業務、公開甄選之條件、開發契約期程屆期之處理與相關程序事項等，訂定相關辦法。
第三十八條	產業園區內土地屬築堤填海造地者，於造地施工前，應依下列規定辦理： 一、屬中央主管機關開發者，應將審查完竣之造地施工管理計畫送內政部備查。 二、屬直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業或興辦產業人開發者，應提具造地施工管理計畫及繳交審查費後，報中央主管機關審查核定，並繳交開發保證金及與中央主管機關簽訂開發契約後，始得施工。 前項造地施工管理計畫之書件內容、申請程序、開發保證金及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	一、產業園區編定範圍內若有包括築堤填海造地之土地時，考量其築堤填海造地對公共安全及海域生態環境之衝擊，應特別加強其施工管理，爰參酌促進產業升級條例第三十二條之一規定，於第一項明定，所欲開發之產業園區屬築堤填海造地者，若由中央主管機關開發，應將審查完竣之造地施工管理計畫送內政部備查；若由直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業或興辦產業人開發，應提具造地施工管理計畫，並於繳交審查費後，送請中央主管機關審查核定。另為確保依造地施工管理計畫執行，爰於第一項第二款明定申請人應繳交開發保證金及與中央主管機關簽訂開發契約後，始得施工。 二、第二項授權由中央主管機關訂定辦法，以規範造地施工管理計畫之書件內容、申請程序、開發保證金額度等事項。
第三十九條	產業園區得規劃下列用地： 一、產業用地。 二、社區用地。 三、公共設施用地。 四、其他經中央主管機關核定之用地。 產業用地所占面積，不得低於全區土地總面積百分之六十。	一、考量產業園區整體配置及產業發展之需要，爰參酌促進產業升級條例第二十九條第一項規定，於第一項明定產業園區土地得規劃之用地種類。 二、產業園區之用地規劃，應兼顧園區生態、整體環境建設及產業發展需求，爰於第二項至第四項規範產業用地、社區用地及公共設施用地所占面積之比率，以資明確。 三、第五項授權由中央主管機關訂定辦法，以規範區內各種

	<p>社區用地所占面積，不得超過全區土地總面積百分之十。</p> <p>公共設施用地所占面積，不得低於全區土地總面積百分之二十。</p> <p>第一項各種用地之用途、使用規範及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>用地之用途、使用規範及其他相關事項。</p>
第四十條	<p>因產業園區發展需求，申請變更已通過之產業園區環境影響說明書或評估書，其屬依環境影響評估法規定應提變更內容對照表，且變更內容符合下列要件之一者，得由原核定設置產業園區之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關審查核定，送中央環境保護主管機關備查，不受環境影響評估法第十六條規定之限制：</p> <p>一、產業園區內坵塊之整併或分割。</p> <p>二、產業園區內公共設施局部調整位置。</p> <p>前項審查作業辦法，由中央主管機關會同中央環境保護主管機關定之。</p>	<p>一、因產業園區於編定時已經過嚴格環評程序審查，如因坵塊整併及公共設施局部調整位置等事宜，與原送環評書件內容不一致時，倘仍須依環境影響評估法施行細則第三十七條規定程序辦理環境保護事項之變更，恐影響廠商投資意願。為簡化行政流程、即時因應廠商投資需求，爰於第一項明定其屬依環境影響評估法規定應提變更內容對照表，且變更內容符合產業園區內坵塊之整併或分割、公共設施局部調整位置，由原核定設置產業園區之主管機關審查核定，並送中央環境保護主管機關備查。</p> <p>二、審查作業辦法，於第二項授權中央主管機關會同中央環境保護主管機關定之。</p>
第四十一條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關為開發產業園區，於該產業園區核定設置公告後進行開發前，由當地直轄市、縣（市）主管機關公告停止土地及建築物所有權之移轉，並停止受理建築之申請；其公告停止之期限，不得逾二年；已領有建築執照者，應經中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關之同意後，始得建築。</p> <p>前項所定公告停止土地及建築物所有權之移轉，不包括因繼承、強制執行、公用徵收或法院判決所為之移轉。</p>	<p>一、為防止中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發產業園區，於協議價購時，發生土地投機情事，增加土地取得之困難，爰參酌促進產業升級條例第二十四條規定，於第一項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關核定設置公告後進行開發前，由當地之直轄市、縣（市）主管機關公告禁止區內土地及建築物所有權之移轉，並停止建築之申請；另為避免過度限制人民權益，並明定限制期限不得超過二年。若已領有建築執照者，則應經中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關之同意後，始得建築。</p> <p>二、因繼承、強制執行、公用徵收及法院判決所為之移轉等情事，係屬非因法律行為而發生之不動產物權移轉，爰於第二項明定不受第一項所定之限制。</p>
第四十二條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關為開發產業園區需用私有土地時，得徵收之。</p> <p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關為開發產業園區需用公有土地時，由各該出售公地機關逕行辦理讓售，不受土地法第二十五條及地方公產管理法令規定之限制。</p> <p>前項公有土地讓售價格，按產業園區徵收私有土地同一地價區段原使用性質相同土地之補償地價計算。但產業園區內土地均為公有時，其讓售價格，按一般公有財產處分計價標準計算。</p>	<p>一、為實施國家經濟政策及公共建設事業需要，爰參酌促進產業升級條例第二十五條規定，於第一項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發產業園區時，得依土地徵收條例所定程序辦理徵收。</p> <p>二、對於直轄市、縣（市）政府所管公有土地，依土地法第二十五條規定，其處分需經該管區內民意機關之同意，並經行政院核准。惟考量產業發展瞬息萬變，為免產業園區內之公有土地因囿於土地法第二十五條等現行法令規定，而影響產業園區開發時程，致影響產業經濟發展，爰參酌促進產業升級條例第二十七條第一項、都市更新條例第二十七條第一項及促進民間參與公共建設法第八條第二項、第十五條之規定，於第二項明定由各該出售公地機關逕行辦理讓售，不受土地法第二十五條及地方公產管理法令規定之限制。</p>

		三、另參酌促進產業升級條例第二十七條第二項規定，於第三項明定各該出售公地機關提供開發之公有土地，其土地讓售價格，按產業園區徵收私有土地同一地價區段原使用性質相同土地之補償地價計算，以方便產業園區內公有土地取得及計價。但產業園區內土地均為公有土地時，其讓售價格按一般公有財產處分計價標準計算。
第四十三條	<p>公民營事業或興辦產業人為開發產業園區需用私有土地時，應自行取得。但符合下列情形之一者，得申請直轄市、縣（市）主管機關辦理徵收：</p> <p>一、因私有土地所有權人死亡，其繼承人於繼承開始之日起二年內未聲請辦理繼承登記。</p> <p>二、因祭祀公業管理人死亡致無法承購。</p> <p>依前項規定徵收之土地，應由辦理徵收之直轄市、縣（市）主管機關逕行出售予前項之公民營事業或興辦產業人，不受土地法第二十五條及地方政府公產管理法令規定之限制；其出售價格，由直轄市、縣（市）主管機關審定。</p> <p>公民營事業或興辦產業人為開發產業園區需用公有土地時，應由出售公地機關辦理讓售，其公有土地面積不超過設置總面積十分之一或總面積不超過五公頃者，不受土地法第二十五條及地方政府公產管理法令規定之限制；其讓售價格，應按一般公有財產處分計價標準計算。</p>	<p>一、公民營事業或興辦產業人為開發產業園區而需取得私有土地時，應自行與土地所有權人協議取得所有權或使用權。惟於取得土地過程中，若有私有土地所有權之繼承人未依土地法第七十三條第二項規定，於被繼承人死亡之日起二年期限內，聲請辦理繼承登記，或祭祀公業管理人死亡等難以接洽土地所有權人之情事時，為促進土地有效利用，並加速開發時程，爰參酌促進產業升級條例第二十八條第一項規定，於第一項明定得申請由直轄市、縣（市）主管機關辦理徵收。</p> <p>二、另因徵收之土地係屬公民營事業或興辦產業人開發產業園區所需，爰於第二項賦予直轄市、縣（市）主管機關於徵收後，得逕行出售予申請徵收之公民營事業或興辦產業人之處理權限，以利辦理產業園區開發之業務；其出售價格，由直轄市、縣（市）主管機關審定。</p> <p>三、考量產業發展瞬息萬變，為免產業園區內之公有土地因囿於土地法第二十五條等現行法令規定，而影響產業園區開發時程，致影響產業經濟發展，爰參酌促進產業升級條例第三十三條第一項、都市更新條例第二十七條第一項及促進民間參與公共建設法第八條第二項、第十五條之規定，於第二項明定由各該出售公地機關逕行辦理讓售，不受土地法第二十五條及地方政府公產管理法令規定之限制，並明定讓售之價格，按一般公有財產處分計價標準計算。</p>
第四十四條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發產業園區時，區內仍維持原有產業使用之土地，其所有權人應按所有土地面積比率，負擔產業園區開發建設費用。</p> <p>產業園區開發建設費用，由開發產業園區之各該主管機關審定。</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第五十四條第一項規定，於第一項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發產業園區時，該區內仍維持原有產業使用之土地，其所有權人應按用地面積比率負擔開發建設費用。</p> <p>二、第二項明定前項開發建設費用，由中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關審定。</p>
第四十五條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區內土地、建築物及設施，由各該主管機關依本條例之規定使用、收益、管理及處分，不受土地法第二十五條、國有財產法及地方政府公產管理法令規定之限制。</p> <p>前項以出租方式辦理者，其租金及擔保金之計算，不受土地法第九十七條、第九十九條第一項及第一百零五條規定之限制；其終止租約或收回，不受民法</p>	<p>一、中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關為加速產業園區土地、建築物及設施之處理時程，爰參酌促進產業升級條例第五十一條規定，於第一項明文排除土地法第二十五條、國有財產法及地方政府公產管理法令等相關限制規定。</p> <p>二、中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關所開發產業園區內土地或建築物，多為廠商為進行商業活動或產業利用而租用，因事涉整體產業發展及園區內事務之特殊性，與一般私人間土地或建築物之租賃關係有所不同，倘一體適用土地法及民法有關租金及擔保金、租用建築房屋回收期間限制、遲付租金及地租終止或塗銷地上權登記之限制規定，易</p>

	第四百四十條第二項、第三項及土地法第一百條、第一百零三條規定之限制；以設定地上權方式辦理者，不受民法第八百三十六條第一項撤銷地上權需積欠地租達二年總額規定之限制。	造成園區內土地及廠房閒置，無法有效運用園區內土地，爰於第二項明文排除土地法第九十七條、第九十九條第一項、第一百條、第一百零三條及第一百零五條、民法第四百四十條第二項、第三項及第八百三十六條第一項之限制。
第四十六條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區內土地、建築物及設施，應分別依下列規定使用、收益或處分；其使用、收益或處分之計價，由開發產業園區之各該主管機關審定。但資金全部由受託之公民營事業籌措者，依委託開發契約規定辦理：</p> <p>一、產業用地及其地上之建築物，由開發產業園區之各該主管機關辦理租售、設定地上權或依其他經中央主管機關核定之方式處理。</p> <p>二、社區用地，由開發產業園區之各該主管機關，依序依下列方式處理：</p> <p>(一)配售予被價購或徵收之土地或房屋所有權人。</p> <p>(二)出售予園區內企業興建員工住宅及售供員工興建住宅使用。</p> <p>(三)出售供興建住宅使用。</p> <p>三、公共設施用地、公共建築物及設施，由開發產業園區之各該主管機關辦理租售、設定負擔、收益或無償提供使用。</p> <p>前項第二款第一目房屋所有權人，以依第四十一條第一項公告停止所有權移轉之日前，已辦竣戶籍登記者為限。辦理第一項土地、建築物與設施使用、收益或處分之程序、條件及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p> <p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區內土地，為配合國家經濟發展政策，得按區位、承購對象、出售價格及相關條件，報行政院專案核准出售，並得由承購土地者，依可行性規劃報告完成興建相關公共設施。</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第三十四條、第五十一條、第五十四條及第六十四條規定，於第一項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關就其開發產業園區內不同類別之土地、建築物及設施有不同之處理方式，其中產業用地及其地上之建築物得以出租、出售、設定地上權，或依其他經中央主管機關核定之方式，以活化土地之使用。另，為維持由各該主管機關開發產業園區內土地、建築物及設施使用、收益或處分計價方式之合理性，及兼顧各該主管機關委託公民營事業以自籌資金方式開發產業園區內土地、建築物及設施計價方式之彈性化，爰於第一項規定由中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區內土地、建築物及設施，使用、收益或處分之計價由各該主管機關審定，但資金全部由受託之公民營事業籌措者，逕依委託開發契約計價方式相關規定辦理。</p> <p>二、參酌促進產業升級條例第三十四條第一項第二款規定，於第二項明定依第一項第二款第一目得配售社區用地之房屋所有權人，以依第四十一條第一項公告停止所有權移轉之日前，已辦竣戶籍登記者為限，以保障現住戶之權益。</p> <p>三、第三項授權由中央主管機關辦理第一項土地、建築物及設施使用、收益或處分之程序、條件及其他相關事項時，訂定辦法規範之。</p> <p>四、為配合國家經濟發展需要，第四項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關於經報行政院專案核准後，得不經公告程序，將其所開發之產業園區用地出售予特定對象；區內公共設施並得由該承購土地者依可行性規劃報告完成興建。</p>
第四十七條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，其資金全部由受託之公民營事業籌措者，於委託開發契約期間，其開發成本由各該主管機關認定；出售土地或建築物所得超過成本者，受託之公民營事業應將該差額之一定比率繳交至各該主管機關所設置之</p>	<p>一、由中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，為增加公民營事業以自籌資金方式接受委託開發產業園區並於開發契約期程內完成開發任務之誘因，及達到充裕開發基金使產業園區永續發展之目的，爰於第一項規定，中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，其資金全部由受託之公民營事業籌措者，於委託開發契約期程，其開發成本由各該主管機關認定；出售土地及建築物之</p>

	<p>產業園區開發管理基金。但差額之一定比率，不得低於百分之五十。</p> <p>前項開發契約期屆滿時，區內未出租售之土地或建築物，開發產業園區之各該主管機關得依下列方式之一辦理：</p> <p>一、按合理價格支付予受託之公民營事業。但合理價格不得超過未出租售土地或建築物所分擔之實際投入開發成本。</p> <p>二、通知所在地之直轄市、縣（市）政府囑託登記機關辦理移轉登記予受託之公民營事業。受託公民營事業仍應依產業園區規劃之用途使用及處分。</p> <p>前二項開發成本之認定方式、差額之一定比率及合理價格之計算方式，由各該主管機關於委託開發契約中訂明。</p>	<p>所得超過成本者，受託之公民營事業應將該差額之一定比率繳交至各該主管機關所設置之產業園區開發管理基金，但差額之一定比率，不得低於百分之五十。</p> <p>二、中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關委託公民營事業以自籌資金方式所開發之產業園區，因區內土地及建築物係由受託之公民營事業出資取得，並分別登記為國有或直轄市、縣（市）有，為解決開發契約期屆滿時所生區內未出租或未出售土地處理問題，爰於第二項規定相關處理機制。</p> <p>三、前二項開發成本之認定方式、差額之一定比率及合理價格之計算方式，於第三項規定由開發產業園區之各該主管機關於委託開發契約中訂明。</p>
第四十八條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，除配售之社區用地外，其土地或建築物出售時，承購人應按承購價額百分之一繳交開發管理基金予開發產業園區之各該主管機關設置之產業園區開發管理基金。</p> <p>依前條第二項第二款規定辦理囑託移轉登記前，受託之公民營事業應按合理價格百分之一繳交產業園區開發管理基金。</p>	<p>一、為健全產業園區之發展，參酌促進產業升級條例第五十五條規定，第一項明定土地或建築物之承購人應按承購價額之百分之一，繳交開發管理基金予開發該產業園區之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關所設置之產業園區開發管理基金。</p> <p>二、依第四十七條第二項規定將產業園區土地移轉登記予受託之公民營事業時，基於公平原則，受託之公民營事業應比照前項之規定，按移轉登記時之開發成本價額百分之一繳交產業園區開發管理基金，爰於第二項明定。</p>
第四十九條	<p>為因應產業園區發展之需要及健全產業園區之管理，中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關得設置產業園區開發管理基金。</p> <p>產業園區開發管理基金之設置，應以具自償性為原則。</p> <p>產業園區開發管理基金之來源如下：</p> <p>一、依本條例收取之回饋金。</p> <p>二、融貸資金之利息。</p> <p>三、依前條規定繳交之款項。</p> <p>四、產業園區維護費、使用費、管理費、服務費及權利金。</p> <p>五、產業園區開發完成後之結餘款。</p> <p>六、由政府循預算程序之撥款。</p> <p>七、基金孳息。</p> <p>八、投資產業園區相關事業之收益。</p> <p>九、依第四十七條第一項規定收取之超過成本收入。</p> <p>十、其他有關之收入。</p> <p>產業園區開發管理基金之用途如下：</p> <p>一、供產業園區開發之融貸資金。</p>	<p>一、產業園區開發管理基金，係參酌促進產業升級條例第五十五條至第五十七條關於工業區開發管理基金之精神，對產業園區之發展有相當助益，爰於第一項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關得為產業園區發展之需要，設置產業園區開發管理基金，其收支保管辦法應依預算法第二十一條或第九十六條規定辦理。</p> <p>二、第二項明定產業園區開發管理基金，應具自償性原則。</p> <p>三、產業園區開發管理基金之設置事涉區內廠商之權益，爰於第三項及第四項明定其來源及用途，以杜爭議，並維持其收支之正當性。</p>

	<p>二、產業園區內土地或建築物，長期未能租售，致租售價格超過附近使用性質相同之土地或建築物者，其所增加開發成本利息之補貼。</p> <p>三、產業園區或其周邊相關公共設施之興建、維護或改善。</p> <p>四、產業園區管理機構之營運。</p> <p>五、產業園區或其周邊受影響區域環境保護之改善。</p> <p>六、產業園區之相關研究、規劃或宣導。</p> <p>七、產業園區相關事業之投資。</p> <p>八、產業園區內重大公共意外事故之後續救助、補償之定額支出。</p> <p>九、其他有關之支出。</p>	
第五十條	<p>產業園區應依下列規定成立管理機構，辦理產業園區內公共設施用地及公共建築物與設施之管理維護及相關服務輔導事宜：</p> <p>一、中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，由各該主管機關成立，並得委託其他機關或公民營事業成立或經營管理。</p> <p>二、公民營事業開發之產業園區，由各該公民營事業於辦理土地租售時，向所在地直轄市、縣（市）主管機關申請成立法人性質之管理機構。</p> <p>三、二以上興辦產業人聯合申請設置產業園區，應自所在地直轄市、縣（市）主管機關公告設置時，成立管理機構。</p> <p>四、單一興辦產業人申請設置之產業園區或該產業園區全部租售予另一單一興辦產業人單獨使用時，得免成立管理機構。</p> <p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關依前項規定成立之管理機構，其組織、人員管理、薪給基準、退職儲金提存、撫卹及其他相關事項之辦法，由各該主管機關定之。</p> <p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關依第一項第一款規定委託成立管理機構之經營、管理及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第六十三條規定，於第一項第一款明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，應成立管理機構，負責辦理產業園區內有關公共設施用地及公共建築物與設施之管理事宜。該管理機構之成立或經營管理，並得委託其他機關或公民營事業辦理。</p> <p>二、第一項第二款明定公民營事業開發產業園區時，應成立法人性質之管理機構，作為其所開發之產業園區內，公共設施用地及公共建築物與設施相關權利之登記主體。</p> <p>三、二以上興辦產業人聯合申請設置之產業園區，其園區狀況類似公民營事業設置之產業園區，爰於第一項第三款明定應自所在地直轄市、縣（市）主管機關公告設置時，成立管理機構，其組織性質則不予限制。</p> <p>四、第一項第四款明定單一興辦產業人申請設置之產業園區，或該產業園區全部租售予另一單一興辦產業人單獨使用時，得免成立管理機構。</p> <p>五、第二項授權中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關成立之管理機構，其組織、人員管理等事項之辦法，由開發該產業園區之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關定之。</p> <p>六、另參酌促進產業升級條例第六十五條第六項規定，於第三項規範中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關委託其他機關或公民營事業所成立管理機構之經營管理及其他相關事項之辦法，由中央主管機關以辦法定之。而中央主管機關於訂定辦法時，應會商直轄市、縣（市）主管機關，以廣納各方建議。</p>
第五十一條	<p>中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，其公共設施用地及公共建築物與設施，由該產業園區之</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第六十四條規定，於第一項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，其公共設施用地及公共建築物與設施，原則上為開發該產業</p>

	<p>管理機構代管，並應依下列規定登記。但本條例另有規定者，不在此限：</p> <p>一、中央主管機關開發之產業園區，其所有權登記為國有，管理機關為經濟部。但社區內之公共設施用地及公共建築物與設施，其所有權登記為所在地之直轄市、縣（市）有，管理機關為該直轄市、縣（市）主管機關。</p> <p>二、直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區，其所有權登記為所屬直轄市、縣（市）有，管理機關為該直轄市、縣（市）主管機關。</p> <p>公民營事業開發之產業園區，其公共設施用地及公共建築物與設施之所有權，應無償移轉登記予各該管理機構。但公共設施用地及公共建築物與設施係供不特定對象使用或屬社區範圍內者，其所有權應登記為所在地之直轄市、縣（市）有，並由該直轄市、縣（市）主管機關管理。</p> <p>前項公民營事業移轉登記所有權予各該管理機構後，該公共設施用地或公共建築物與設施之租售、設定負擔或為其他處分，非經直轄市、縣（市）主管機關核准，不生效力。</p>	<p>園區之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關所有，並加以管理。另因中央主管機關開發之產業園區，其社區內供公共使用之公共設施用地或建築物及設施，因性質上接近地方之管理事務，且非專供區內興辦產業人使用，爰於第一項第一款但書明定其所有權與管理權能均屬於直轄市、縣（市）政府，即非屬國有財產法第二條第一項規定之國有財產，以利其進行管理維護工作。</p> <p>二、第二項明定公民營事業開發之產業園區，其公共設施用地及公共建築物與設施，原則上為其管理機構所有，並進行管理。惟開放式之產業園區，其部分公共設施，例如道路等，並不限於區內興辦產業人使用，如仍由管理機構所有並加以管理，恐因經費不足，或欠缺公權力，而難以盡其管理維護之責，爰於第二項但書明定具有供一般公眾使用特性之公共設施，歸直轄市、縣（市）政府所有，並由直轄市、縣（市）政府負責管理維護；另社區內供公共使用之土地及公共建築物與設施，亦應作相同處理。</p> <p>三、依第五十條第一項第二款規定公民營事業開發之產業園區，應成立法人性質之管理機構，為避免該管理機構任意處分區內公共設施用地或公共建築物與設施，而降低公共設施用地面積比率，或與原規劃使用性質不同，爰於第三項明定其處分應報經直轄市、縣（市）主管機關核准；未經核准者，其租售、設定負擔或為其他處分之行為，不生效力。</p>
第五十二條	<p>本條例施行前開發之工業區，得依第五十條規定成立管理機構。</p> <p>直轄市、縣（市）主管機關於本條例施行前開發之工業區，由中央主管機關管理者，中央主管機關得移交該工業區予直轄市、縣（市）主管機關接管，並辦理工業區內之公共設施用地及公共建築物與設施之權利變更登記，不受土地法第二十五條、國有財產法及地方公產管理法令規定之限制。</p> <p>前項移交、接管條件、程序及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>一、本條例施行前開發之工業區，尚有未依促進產業升級條例第六十三條第三項規定成立管理機構者，爰於第一項明定其設置管理機構之依據。</p> <p>二、本條例施行前所開發之產業園區，區內之公共設施土地及建築物與設施，依促進產業升級條例第六十四條之規定，應登記為國有或直轄市、縣（市）有，為使相關設施之所有及管理得與本條例之規定相符，故分別於第二項明定中央主管機關得移交該工業區予直轄市、縣（市）主管機關接管，並辦理權利變更登記及移交接管事宜；第三項明定相關辦法授權由中央主管機關訂定之。而中央主管機關於訂定辦法時，應會同直轄市、縣（市）主管機關，以廣納各方建議。</p>
第五十三條	<p>依第五十條規定成立之管理機構，得向區內各使用人收取下列費用：</p> <p>一、一般公共設施維護費。</p> <p>二、污水處理系統使用費。</p> <p>三、其他特定設施之使用費或維護費。</p> <p>前項各類費用之費率，由管理機構擬訂，產業園區屬中央主管機關開發者，應報中央主管機關核定；屬直轄市、縣（市）主管機關、公民營事業開發者，</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第六十五條規定，第一項明定管理機構得向區內各使用人收取維護或使用費用，以維護產業園區內公共設施及環境品質。</p> <p>二、第二項明定各類費用之費率，由管理機構依其需求自行擬訂，惟需報經中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關核定，以監督費率之合理性。</p> <p>三、第三項明定中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關所開發之產業園區內，於使用人屆期不繳納各類費用時，應向其徵收滯納金，促使其儘速繳交，以示公平；並訂定滯納</p>

	應報直轄市、縣（市）主管機關核定。中央主管機關及直轄市、縣（市）主管機關開發之產業園區內使用人屆期不繳納第一項之費用者，每逾二日按滯納數額加徵百分之一滯納金；加徵之滯納金額，以應納費額之百分之十五為限。	金之上限，以維持合理性。至公民營事業所設置之產業園區，則由管理機構與區內使用人自行約定相關事宜，以符合自治精神。
第五十四條	<p>中央主管機關及直轄市、縣（市）主管機關基於政策或產業發展之必要時，得變更規劃產業園區之用地。但不得違反第三十九條第二項至第五項規定之面積比率、用地用途及使用規範。</p> <p>中華民國八十八年十二月三十一日前核定編定之工業用地或工業區，不受前項但書面積比率規定之限制。</p> <p>土地所有權人得向中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關申請用地變更規劃；中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關審查用地變更規劃申請案，應向申請人收取審查費。</p> <p>前項經中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關審查核准之用地變更規劃申請案，申請人應按變更規劃類別及核准當期公告土地現值之一定比率，繳交回饋金。</p> <p>第一項及第三項用地變更規劃之要件、應備書件、申請程序、核准之條件、撤銷或廢止之事由、前二項審查費、回饋金收取基準及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>一、產業園區之用地於配合政策或產業發展之必要時，須賦予其變更規劃之彈性，以利主管機關靈活規劃區內土地使用；另為促進產業園區內產業創新，以符合實務需要，爰於第一項明定中央主管機關及直轄市、縣（市）主管機關得變更規劃產業園區土地，以利用地變更作業之進行。</p> <p>二、查八十八年十二月三十一日前核定編定之工業用地或工業區，因編定當時依據之原獎勵投資條例並未有用地比率之限制，為避免該等工業用地或工業區無法依現況辦理用地變更規劃，爰於第二項明定，於辦理變更規劃用地時，不受面積比率規定之限制。</p> <p>三、第三項明定土地所有權人得申請用地變更規劃，且主管機關對其用地變更規劃申請案，應收取審查費。</p> <p>四、鑒於用地變更規劃後，將使園區土地價值提高及增加政府公共設施負擔，理應由申請變更規劃之申請人負擔一定金額之回饋金，惟因用地變更規劃類別不同，其價值提升及增加政府公共設施負擔亦有所不同，爰於第四項明定申請人應繳交一定比率之回饋金。</p> <p>五、為尊重土地使用主管機關之權責，爰於第五項明定第一項及第三項用地變更規劃之要件、應備書件、申請程序、撤銷或廢止之事由、第三項審查費、第四項回饋金收取基準及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。而中央主管機關於訂定時，應會商內政部，以聽取其建議。</p>
第五十五條	<p>產業園區之全部或一部，因環境變遷而無存續必要者，原核定設置之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關得廢止原核定，並由直轄市、縣（市）主管機關於廢止原核定後三十日內公告；屆期末公告者，得由中央主管機關代為公告。但廢止原核定涉及土地使用分區變更者，應於都市計畫或區域計畫主管機關依法核定後，始得公告。</p> <p>前項由直轄市、縣（市）主管機關廢止原核定者，各該主管機關應將其相關廢止文件送交中央主管機關備查。</p> <p>第一項因環境變遷而無存續必要之認定基準、廢止設置程序及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>一、如因社會經濟發展改變等因素，致使產業園區之全部或一部已無存續之必要時，為便利土地之使用及地區之發展，爰於第一項明定，由核定設置產業園區之中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關廢止原核定，以符權責。又產業園區所在之直轄市、縣（市）主管機關應於廢止原核定後辦理公告，俾利利害關係人得以知悉；屆期末公告者，得由中央主管機關代為公告，以避免影響利害關係人之權益。如廢止產業園區之設置涉及土地使用分區變更時，因事涉都市計畫、區域計畫或其他相關主管機關之法定權限，故應依都市計畫法、區域計畫法或其他相關法令規定，擬具應提送之書件，送請前開機關審查，且其公告時點，應於都市計畫或區域計畫主管機關依法核定分區變更完成時，始得為之，以尊重相關機關之法定權限，並銜接園區原核定之廢止及其分區變更核定作業。</p> <p>二、為利中央主管機關掌握各產業園區之現況，作為其整體產業發展之參考，爰於第二項明定，直轄市、縣（市）主管機關依第一項廢止原核定後，應將其相關廢止文件送交中央</p>

		<p>主管機關備查。</p> <p>三、因環境變遷而是否有存續必要之認定，將隨社會經濟發展，及政府政策推行等因素而有所變動，爰於第三項授權由中央主管機關，視實務運作之需求，就其認定基準及廢止設置之程序事項，訂定辦法規範之。</p>
第十章 工業專用港及工業專用碼頭之設置管理		
第五十六條	<p>中央主管機關基於政策或衡量產業園區內興辦工業人之經營需要，且經評估非鄰近商港所能提供服務者，得於其所核定設置之產業園區內，設置工業專用港或工業專用碼頭。</p> <p>前項工業專用港或工業專用碼頭之設置，應由中央主管機關會商交通部後，報行政院核定。</p> <p>工業專用港或工業專用碼頭區域之劃定，由中央主管機關會商交通部、內政部及有關機關後，報行政院核定。</p> <p>工業專用港或工業專用碼頭之指定，由中央主管機關會同交通部，報行政院核定後公告。</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第三十七條及第三十八條規定，於第一項及第二項明定中央主管機關得會商交通部後，報行政院核定設置工業專用港或工業專用碼頭，以符合國家經濟發展之政策目的，並滿足產業園區內興辦工業人之經營需要。</p> <p>二、工業專用港或工業專用碼頭區域之劃定，除有助於與產業園區之區界作明確劃分外，並可作為劃分安全及管理維護權責之依據。爰於第三項明定工業專用港或工業專用碼頭區域劃定之核定程序及其相關權責機關。</p> <p>三、工業專用港或工業專用碼頭之指定事項，因涉及交通部之法定職權，爰於第四項明定其指定程序，須由中央主管機關會同交通部報行政院為之。</p>
第五十七條	<p>工業專用港或工業專用碼頭內設施使用之土地應登記為國有，管理機關為經濟部。</p> <p>工業專用港或工業專用碼頭之使用對象，由中央主管機關會同交通部認定之。</p> <p>工業專用港或工業專用碼頭，不得供該產業園區以外之使用。</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第四十二條規定，於第一項明定工業專用港或工業專用碼頭內土地，因具有公共使用性質，故應為國有，並由中央主管機關擔任管理機關，以利管理維護工作之進行。</p> <p>二、為使工業專用港或工業專用碼頭有別於一般商港，爰於第二項明定工業專用港及工業專用碼頭使用對象，由中央主管機關會同交通部認定之。</p> <p>三、於第三項明定不得供該產業園區以外之使用。</p>
第五十八條	<p>工業專用港或工業專用碼頭得由中央主管機關自行興建及經營管理，或經中央主管機關核准由公民營事業投資興建及經營管理。</p> <p>經中央主管機關核准由公民營事業投資興建及經營管理工業專用港或工業專用碼頭，中央主管機關應與該公民營事業簽訂投資興建契約，並收取權利金，解繳至中央主管機關設置之產業園區開發管理基金。</p> <p>公民營事業依第一項規定投資興建之相關設施及建築物，得於投資興建契約中約定於投資興建及經營管理期間內，登記為該公民營事業所有，並由其自行管理維護。</p> <p>前項投資興建及經營管理期間，公民營事業不得移轉其投資興建之相關設施</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第四十條及第四十一條規定，於第一項明定工業專用港或工業專用碼頭，除得由中央主管機關自行興建及經營管理外，亦得考量產業園區之發展，及國家經濟政策之推行等因素，於必要時，核准公民營事業自行投資興建及經營管理。</p> <p>二、第二項明定工業專用港或工業專用碼頭，係由中央主管機關核准公民營事業自行投資興建及經營管理者，中央主管機關應與該公民營事業簽訂投資興建契約，並向其收取權利金，解繳至產業園區開發管理基金。</p> <p>三、為使依第一項規定，由公民營事業投資興建工業專用港或工業專用碼頭內相關設施及建築物者，其出資興建者與所有權人相符，爰於第三項明定，投資興建契約得約定將該工業專用港或工業專用碼頭相關設施及建築物之所有權，於興建及經營管理期間內，登記為該公民營事業所有，並由其自行維護。</p> <p>四、為避免該公民營事業任意處分其所興建之相關設施及建築物，爰於第四項明定，公民營事業不得移轉其所投資興建</p>

	<p>及建築物之所有權，且應於期間屆滿後，將相關設施及建築物所有權移轉予國有，由中央主管機關管理之。</p> <p>工業專用港或工業專用碼頭規劃建設之執行、港埠經營、港務管理、專用碼頭之興建、管理維護、船舶入出港、停泊、停航、港區安全、港區行業管理及其他相關事項之辦法，由中央主管機關會同交通部定之。</p>	<p>之相關設施及建築物之所有權，另因於經營管理期間屆滿後，相關設施及建築物之所有權應收歸國有，爰明定公民營事業應於興建及經營管理期間屆滿後，將相關設施及建築物之所有權移轉國有，由中央主管機關管理之。</p> <p>五、因工業專用港或工業專用碼頭之興建與經營，涉及交通部主管業務，故第五項明定工業專用港及工業專用碼頭興建經營管理辦法，授權中央主管機關會同交通部定之。</p>
第五十九條	<p>中央主管機關得核准工業專用港內碼頭用地出租予產業園區內興辦工業人，供其興建相關設施及建築物自用，所興建之設施及建築物得登記為該興辦工業人所有，並由其自行管理維護。</p>	<p>為利產業園區內興辦工業人使用特定碼頭，爰參酌促進產業升級條例第四十二條規定，明定產業園區內之興辦工業人，得經中央主管機關核准後，承租工業專用港內碼頭用地，並自行興建相關設施及建築物。為使其出資興建者與所有權人相符，該相關設施及建築物之所有權得登記為該興辦工業人所有，並由其自行管理維護。</p>
第六十條	<p>中央主管機關基於國家安全或政策需要，得收回工業專用港或工業專用碼頭內之土地及相關設施、建築物。</p> <p>中央主管機關依前項規定收回土地、相關設施或建築物時，應給予公民營事業或興辦工業人下列補償：</p> <p>一、營業損失。</p> <p>二、經許可興建之相關設施或建築物，依興建完成時經中央主管機關認定之價格，扣除折舊後之剩餘價值。</p> <p>第五十八條第一項之公民營事業因違反投資興建契約，或前條興辦工業人違反租約時，致中央主管機關終止投資興建契約或租約，中央主管機關得收回工業專用港或工業專用碼頭內之土地及相關設施、建築物，公民營事業或興辦工業人所興建之相關設施及建築物，不予補償。</p>	<p>依第五十八條第一項投資興建及經營管理工業專用港或工業專用碼頭之公民營事業，違反投資興建契約，或依第五十九條租用工業專用港內碼頭用地之興辦工業人違反契約，及基於國家安全或因應經濟變動、港口使用型態轉變等政策原因，須收回工業專用港或工業專用碼頭內土地及相關設施、建築物時，均屬應收回工業專用港或工業專用碼頭內土地及相關設施、建築物之事由，為使中央主管機關有明確之依據，爰參酌促進產業升級條例第四十三條規定，明定相關終止事由及應否補償等相關事宜。</p>
第六十一條	<p>第五十八條第一項之公民營事業或第五十九條之興辦工業人於興建、經營管理或使用工業專用港或工業專用碼頭期間，如有施工進度嚴重落後、工程品質重大違失、經營不善、危害公益、妨礙工業專用港或工業專用碼頭相關設施正常運作或其他重大情事發生時，中央主管機關得依下列順序處理：</p> <p>一、限期改善。</p> <p>二、屆期不改善或改善無效者，得命其於一定期間內停止全部或一部之興建、經營管理或使用。</p> <p>三、屆期不改善或改善無效其情節重大</p>	<p>一、參酌促進產業升級條例第四十六條及第四十七條第二項規定，於第一項明定第五十八條第一項之公民營事業或第五十九條之興辦工業人於興建、經營管理或使用工業專用港及工業專用碼頭期間，如有施工進度嚴重落後、工程品質重大違失、經營不善、危害公益、妨礙工業專用港或工業專用碼頭相關設施正常運作，或其他重大情事時，為兼顧工業專用港整體之順利運作，中央主管機關得命其於一定期限內改善。公民營事業或興辦工業人屆期仍不改善時，將有損害重大公益，或造成嚴重危害之可能，中央主管機關得命其於一定期間內，停止全部或一部之興建、經營管理或使用，或依職權廢止其興建或經營管理之核准，原公民營事業或興辦工業人即喪失興建或經營管理之權，並改由中央主管機關強制接管營運，以維持工業專用港或工業專用碼頭之正常營運，</p>

	者，得廢止其投資興建及經營管理之核准，並強制接管營運。 前項強制接管營運之接管人、接管前公告事項、被接管人應配合事項、勞工權益、接管營運費用、接管營運之終止及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	並維護園區內其他使用人之權益。 二、第二項授權由中央主管機關訂定強制接管營運辦法，以爲規範。
第六十二條	中央主管機關得向工業專用港或工業專用碼頭之使用人收取管理費。 工業專用港或工業專用碼頭之相關設施及建築物之所有權人，得向設施或建築物使用人收取使用費。 工業專用港或工業專用碼頭之經營管理者，得向工業專用港或工業專用碼頭之使用人收取服務費。 前三項管理費、使用費及服務費，其收費項目、費率及計算方式之辦法，由中央主管機關會商交通部定之。	一、參酌促進產業升級條例第四十五條規定，第一項明定中央主管機關得向工業專用港或工業專用碼頭之使用人收取管理費。 二、爲使工業專用港或工業專用碼頭之投資興建費用得以回收，第二項明定工業專用港或工業專用碼頭相關設施及建築物之所有權人，得向其使用人收取使用費。 三、第三項明定工業專用港或工業專用碼頭之經營管理者向使用人提供相關服務時（如港勤、浚泊、移泊、加油、加水、廢棄物處理等港灣業務），得向使用者收取服務費。 四、工業專用港或工業專用碼頭之管理費、使用費及服務費之收費項目、費率及計算方式之辦法，由中央主管機關會商交通部定之，爰於第四項明定。
第六十三條	因緊急避難或緊急事故之特殊需要，中央主管機關或航政主管機關得無償調度使用工業專用港或工業專用碼頭設施。	基於緊急避難、緊急事故均具有重大之公益性，爰明定在該等事件發生時，工業專用港或工業專用碼頭設施應提供使用，爰參酌促進產業升級條例第四十四條規定，明定中央主管機關或航政主管機關均得調度，以維公益。
第六十四條	工業專用港或工業專用碼頭之規劃建設、管理、經營及安全，除本條例規定者外，準用商港法第五條、第十條、第十六條至第二十一條、第二十三條至第二十六條、第二十九條、第三十條第三項、第三十一條至第三十三條、第三十七條至第四十八條及第五十條規定。 中央主管機關應於會商交通部後，始得將工業專用港或工業專用碼頭之管理，委託商港管理機關辦理。	一、參酌促進產業升級條例第四十八條規定，第一項明定工業專用港或工業專用碼頭之規劃建設、管理、經營及安全，除本條例規定者外，準用商港法相關規定，俾利推動業務。 二、第二項明定中央主管機關得將工業專用港或工業專用碼頭之管理，於會商交通部後，始得委託商港管理機關辦理。
第十一章 擴廠之輔導		
第六十五條	興辦工業人因擴展工業或設置污染防治設備，需使用毗連之非都市土地時，其擴展計畫及用地面積，應經直轄市、縣（市）主管機關核定後發給工業用地證明書，辦理使用地變更編定。 前項擴展工業，以直轄市、縣（市）主管機關認定之低污染事業爲限。 依第一項規定擴展工業時，應規劃變更土地總面積百分之十作爲綠地，並由直轄市、縣（市）主管機關辦理變更編定爲國土保安用地。	一、基於興辦工業人就其廠房所在地多具備地緣因素，爲利於產業經濟之發展，爰參酌促進產業升級條例第五十三條規定，於第一項明定興辦工業人因擴展工業或設置污染防治設備之需求，應檢附擴展計畫，經直轄市、縣（市）主管機關核准其計畫及用地面積後，將該非都市土地變更作工業使用。 二、第二項明定第一項所稱之擴展工業，應以直轄市、縣（市）主管機關認定之低污染事業爲限。 三、基於環境保護及綠化空間需求，爰於第三項明定擴展工業之興辦工業人，應規劃所需之毗連非都市土地總面積百分之十爲綠地。另爲求綠地能確實依設置類別使用，不致遭占

	<p>興辦工業人為擴展工業或設置污染防治設備，於使用地變更編定前，應繳交回饋金；其回饋金之計算及繳交，準用第三十四條第一項規定。</p> <p>第一項擴展範圍內之公有土地，由各該出售公地機關辦理讓售或出租，不受土地法第二十五條及地方政府公產管理法令規定之限制；其計價方式，按一般公有財產計價標準計算。</p> <p>直轄市、縣（市）主管機關審查擴展計畫，應向申請人收取審查費。</p> <p>第一項擴展計畫之申請要件、應備書件、申請程序、申請面積限制、第二項低污染事業之認定基準、前項審查費收取基準及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>	<p>用或任意變更使用，爰明定須由直轄市、縣（市）主管機關變更編定為國土保安用地。</p> <p>四、因考量土地由低價值變為高價值時所產生之土地利益，第四項明定毗連之非都市土地變更使用之回饋金機制。</p> <p>五、為利興辦工業人順利取得擴展工業所需之毗連公有土地，爰於第五項明定，興辦工業人使用範圍內之公有土地，由各該公地出售機關辦理讓售或出租，不受相關法令規定之限制，並按一般公有財產處分計價標準計算。</p> <p>六、第六項明定直轄市、縣（市）主管機關審查擴展計畫，應向申請人收取審查費。</p> <p>七、興辦工業人申請利用毗連非都市土地所提出之擴展計畫及其申請之用地面積，關於其計畫之申請要件、應備書件、申請程序、申請面積限制、低污染事業認定基準、審查費收取基準及其他相關事項，宜有所規範，爰於第七項授權由中央主管機關訂定辦法規範之。</p>
第六十六條	<p>申請使用毗連非都市土地之興辦工業人，應自使用地變更編定完成之次日起二年內，依核定擴展計畫完成使用；未完成使用前，不得以一部或全部轉售、轉租、設定地上權或以其他方式供他人使用。</p> <p>興辦工業人因故無法於前項所定期限內完成使用，應向直轄市、縣（市）主管機關申請展延；其申請展延完成使用之期限，總計不得超過二年。</p> <p>興辦工業人於前二項所定期限內違反核定擴展計畫使用者，直轄市、縣（市）主管機關應命其限期改善；屆期未改善者，直轄市、縣（市）主管機關應廢止原核定，並通知相關機關回復原編定及廢止原核發建造執照或雜項執照。</p> <p>興辦工業人未於第一項及第二項所定期限內，依核定擴展計畫完成使用者，直轄市、縣（市）主管機關應廢止原核定，並通知相關機關回復原編定及廢止原核發建造執照或雜項執照。</p>	<p>一、為避免興辦工業人於經核准使用毗連非都市土地後，卻未將該土地作為擴展計畫之用，反而擅自處分或設定負擔以謀取私利，爰於第一項明定須於使用地變更編定完成次日起二年內，依其核定擴展計畫完成使用，且於依核定計畫完成使用前，不得以一部或全部轉售、轉租、設定地上權或以其他方式供他人使用。</p> <p>二、第二項明定興辦工業人因故或預估無法於第一項所定期限內完成使用，應向直轄市、縣（市）主管機關申請展延，申請展延期限之次數雖無限制，惟其申請展延完成使用之期限，總計不得超過二年。</p> <p>三、為避免使用毗連非都市土地擴展工業之興辦工業人，有違反使用之情形（例如以一部或全部轉售、轉租、設定地上權或以其他方式供他人使用、從事非屬低污染事業使用、產品改變或建築量體改變等），爰於第三項明定興辦工業人於第一項、第二項所定期限內，有違反使用之情形者，直轄市、縣（市）主管機關應命其限期改善；屆期未改善者，則廢止原核定，並回復原編定及廢止原核發建造執照或雜項執照。</p> <p>四、為促使興辦工業人依核定擴展計畫完成使用，爰於第四項規定興辦工業人未於第一項及第二項所定期限內，依核定擴展計畫完成使用者，直轄市、縣（市）主管機關有廢止原核定之權利，經廢止後該毗連之非都市土地即回復原編定及廢止原核發建造執照或雜項執照。</p>
第十二章 罰則		
第六十七條	<p>興辦工業人或公民營事業違反第五十七條第二項及第三項規定而使用者，由中央主管機關處新臺幣二百萬元以上一千萬元以下罰鍰。</p> <p>興辦工業人或公民營事業違反依第五十八條第五項所定辦法中有關規劃建</p>	<p>一、第一項明定興辦工業人或第五十八條第一項之公民營事業，應依第五十七條第二項及第三項使用工業專用港或工業專用碼頭，違反者，參酌促進產業升級條例第四十七條第一項規定，應處予罰鍰。</p> <p>二、第二項明定興辦工業人或第五十八條第一項之公民營事業，應遵守依第五十八條第五項所定辦法內之相關規定，違</p>

	設之執行、船舶入出港、停泊、停航、港區安全或港區行業管理之規定者，由中央主管機關處新臺幣三十萬元以上一百五十萬元以下罰鍰。	反者，應處予罰鍰。
第十三章 附則		
第六十八條	本條例施行前，依原獎勵投資條例或原促進產業升級條例編定之工業用地或工業區，其土地之取得、租售、使用及管理，適用本條例之規定。	本條例施行前，依原獎勵投資條例或原促進產業升級條例編定之工業用地或工業區，其區內土地之取得、租售、使用及管理，仍應有法可循，爰明定適用本條例之規定。
第六十九條	非屬第二條所定公司或企業之事業體，經各中央目的事業主管機關認定者，準用第九條、第十三條、第十四條、第十六條及第二十六條至第二十八條關於獎勵、補助或輔導之規定。	考量部分產業之發展並非以公司或企業為主體，而係以機構或團體之方式呈現。爰明定該等機構或團體，經其所屬中央目的事業主管機關認定後，得準用獎勵、補助或輔導等相關事項。
第七十條	已依其他法令享有租稅優惠、獎勵、補助者，不得就同一事項重覆享有本條例所定之獎勵或補助。	為使企業充分運用之政府資源，提升其競爭力，惟為避免集中於少數企業之營運活動上，參考現行「公司研究與發展及人才培訓支出適用投資抵減辦法」第七條規定，公司適用投資抵減稅額之研究與發展及人才培訓之支出，不包括政府補助款在內，爰明定已依其他法令規定享有獎勵措施之同一事項，不得重覆適用本條例之獎勵。
第七十一條	本條例施行細則，由中央主管機關定之。	定明本條例施行細則之訂定機關。
第七十二條	本條例自公布日施行。但第十條施行期間自中華民國九十九年一月一日起至一百零八年十二月三十一日止。	一、定明本條例之施行日期，以使各級主管機關有充裕之時間完成相關法規命令之訂定。 二、查促進產業升級條例第七十二條但書規定，第二章租稅減免及第七十條之一營運總部施行至中華民國九十八年十二月三十一日止。為利法令銜接及考量業者權益，本條例第九章租稅優惠追溯至九十九年一月一日起施行。 三、為兼顧經濟發展及財政公平，配合稅捐稽徵法第十一條之四規定，稅法或其他法律為特定政策所規定之租稅優惠，應明定實施年限。爰參照促進產業升級條例第七十二條租稅優惠相關條文適用期間為十年，明定本條例第十條租稅優惠之實施期限為十年。

附錄 2

「產業創新條例」立法後交通部因應措施研商會議

一、時間：98 年 6 月 26 日上午 10 時 二、地點：本所 5 樓會議室

三、主持人：吳副所長玉珍

四、記錄：張世龍

五、出席單位及人員：

單 位	職 稱	姓 名
交通部航政司	技正 賴英杰 專	賴英杰 專
交通部路政司		陳君
交通部郵電司	技正	鍾瑞郎
民用航空局	副組長	朱冠文
基隆港務局	科員 專員	李昭仲 陳福金
高雄港務局	副組長 專員	李超
臺中港務局	組長 秘書	張澄源 高伯奇
花蓮港務局	組長	李順登
交通部觀光局	副組長	陳貴華
臺灣鐵路管理局	科長	張喜美
公路總局	科長 書記	翁煥欣 廖若蘭
運輸研究所	組長 副組長	王德運 陳世華

六、主席報告：(略)。

七、運研所簡報：(略)。

八、討論：

吳副所長玉珍

「創新」一詞學理上通常是指 2P，一為 Product 創新，指有形產品或無形服務的創新；一為 Process 創新，指產出服務或產品的過程有任何的增值與創新都可稱之；所以交通產業創新的標的，可以是有形的產品、提供的服務、產出的過程具有增值性、創新性或更有效率、更環保，都可稱為創新。

航政司航務科

1. 有關港埠及航業之輔導作業目前由航政司授權由港務局執行，船舶購買部份則由航政司負責。
2. 「產業創新條例」立法後本部因應措施應以寬廣、深遠為原則，原有之優惠機制應盡量保留，以免造成業者競爭力下降。
3. 港埠業的法源來自「促進產業升級條例」，商港法並無港埠業的法源，促產條例若廢止，港埠業將失去法源依據，建議各港務局慎思港埠業的定義與法源為何。

航政司空運科

1. 現行「促進產業升級條例」對民航 6 業之租稅優惠措施，因「產業創新條例」之實施有何影響？如何在後續子法訂定時如何補足？請民航局加以考量。
2. 「產業創新條例」第 10 章有關產業園區之設置管理相關條文與「自由貿易港區設置條例」及「國際機場園區發展條例」是否產生競合亦請民航局加以研究。

路政司

1. 有關公路、鐵路、觀光產業創新輔導部份，請出席部屬機關就業務需求回應。

2. 就路政司業務而言，相關產業之研究發展與人才培育資源較缺乏，將對產業別、定義及營業項目重新檢視加以修訂。

郵電司

電信業為交通事業之一，本部為其輔導獎勵之主管機關，但監理機關則為 NCC，購置設備或技術適用投資抵減辦法由本部訂定，但受理申請則由 NCC 執行，未來訂定相關管理作業辦法時，本司將與 NCC 溝通協調，將權責加以區隔。

民航局

1. 目前本局對民航 6 業的輔導措施主要有三項：一為適用投資抵減；二為疏困，如降落費、房屋土地使用費減收；三為營運虧損補貼。
2. 綠色運輸部份，APEC 正推動碳排放之議題，本局目前配合 APEC 作業亦正執行相關研究。
3. 有關交通事業別增修，民航法中的民營飛行場、民營航空站，「國際機場園區發展條例」中的園區事業，本局將研究是否列入交通事業別以利未來能適用「產業創新條例」。
3. 「產業創新條例」第 10 章主要規範有關產業園區之設置管理，與自由貿易港區及國際機場園區申設條件之規範不同，因此本局認為自由貿易港區及國際機場園區若依定義別將不適用第 10 章之規範，但以產業別則應可適用「產業創新條例」其它章節。

基隆港務局

1. 有關交通事業別，港務局所轄業務仍只有航業與港埠業，本局無增刪意見。
2. 另「產業創新條例」提昇經營環境與效率是港務局應配合之事項，本局未來將繼續配合提出建議。

高雄港務局

1. 港埠業機具更新，國內業者目前可適用投資抵減，建議國外業者

亦應給予投資抵減優惠。

2. 高雄港區土地取得困難，依「產業創新條例」第 33 條規定產業園區之設置需依都市計畫法等法規經法規主管機關核准後才可設置，建議可否增訂在港區內設置園區依商港法提出申請即可。

臺中港務局

1. 航業與港埠業最關心租稅優惠，「產業創新條例」中取消租稅優惠將造成影響。另建議可否將自由貿易港區事業納入「產業創新條例」的行業別，惟「產業創新條例」第 10 章法條說明似已排除依「自由貿易港區設置條例」設置之所有行業。
2. 另有關工業專門港及工業專門碼頭之設置管理，本局已另提意見供航政司參考，未來將配合大部作業。

花蓮港務局

花蓮港目前業者大都外移亦未設置自由貿易港區，所以本局目前較注重工業港使用，以後將繼續關注此一議題。

觀光局

「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」已將觀光旅館業及觀光旅遊業列入交通事業之範圍，建議新增發展觀光條例已賦予業別的旅行業及旅館業。

臺灣鐵路管理局

1. 由於業務減少，目前已無鐵路貨物承攬業，是否將該業別刪除請業務司參考。
2. 依「促進民間參與公共建設法」移轉民間經營之鐵路事業是否可列入鐵路運輸業。

公路總局

1. 目前客、貨運業者都依「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」申請投資抵減，「產業創新條例」通過後業者較關切抵減是否保留。
2. 「產業創新條例」第 7 章有關節能減碳，目前對車輛汰舊換新有 3 分之 1 的補助，以後若實施車輛需符合第 5 級標準才能補助，則南部、東部客運業者可能未來都無法達到補助標準。
3. 目前貨運業者家數甚多且多以靠行的方式經營，因此對貨運業的輔導升級之推動可能要多付出心力才能獲得效果。

運輸研究所

1. 「產業創新條例」已進入立法院二讀程序，目前無法對此條例條文再提增刪意見，惟相關子法仍由經濟部草擬中，建議各單位於未來子法研議時能多多參與，才能釐清各與會代表所提問題，並掌握第一手訊息。
2. 有關與會代表所提保留投資抵減項目，以維持產業競爭力，依「產業創新條例」(草案)條文，除簡報所列四項保留租稅優惠外，其他租稅優惠將於年底落日，改以降低營利事業所得稅之方式，達到「輕稅減政」之稅改目的；至於子法是否增列其他行政獎勵措施，則須主管機關完成子法訂定程序後才能知道。

九、主席結論：

1. 「產業創新條例」(草案)第四章「無形資產流通與應用」主要希望各產業所研發之無形資產能申請專利、能流通、能技術轉移，並建立一套居間的適當評價制度，各單位應鼓勵同仁多參加智慧財產權相關課程，才能有助於未來對產業的輔導。
2. 各單位多與產業聯繫，瞭解產業需求與問題，以利與各業務司討論時能更深入。
3. 「產業創新條例」(草案)條文及總說明將附會議紀錄送各單位參考。
4. 交通事業別增刪表建議各業務司視需求以召集所屬機關開會或填表方式彙整所屬機關意見後回傳本所，再由本所綜整各司增刪意見報部。

十、散會（上午 11 時 50 分）

交通相關產業創新研發適用項目表

建議修訂交通事業之業別與定義		交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法 原交通事業之業別與定義		說明
鐵路貨物承攬業	指經營鐵路承攬運送業務之事業。	鐵路貨物承攬業	指經營鐵路承攬運送業務之事業。	未修訂
鐵路運輸業	指經營鐵路客貨運送、路線、場站設施之維護及其他有關營運事項之事業。	鐵路運輸業	指經營鐵路客貨運送、路線、場站設施之維護及其他有關營運事項之事業。	未修訂
公路經營業	指以修建公路、橋樑、隧道、輪渡、服務站等，供汽車通行或提供服務收取費用之事業。	公路經營業	指以修建公路、橋樑、隧道、輪渡、服務站等，供汽車通行或提供服務收取費用之事業。	未修訂
停車場經營業	指經主管機關發給停車場登記證，經營路外公共停車場之事業。	停車場經營業	指經主管機關發給停車場登記證，經營路外公共停車場之事業。	未修訂
汽車運輸業	指以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業。	汽車運輸業	指以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業。	未修訂
大眾捷運業	指經營大眾捷運旅客運送、路線、場站設施之維護及其他有關營運事項之事業	大眾捷運業	指經營大眾捷運旅客運送、路線、場站設施之維護及其他有關營運事項之事業	未修訂
觀光旅館業	指經營國際觀光旅館或一般觀光旅館，對旅客提供住宿及相關服務之營利事業	觀光旅館業	指經營國際觀光旅館或一般觀光旅館，對旅客提供住宿及相關服務之營利事業	未修訂
旅館業	指觀光旅館以外，對旅客提供住宿、休息、及其他經中央主管機關核定之相關業務之營利事業。			路政司建議增訂
觀光遊樂業	指經主管機關核准經營觀光遊樂設施之營利事業。	觀光遊樂業	指經主管機關核准經營觀光遊樂設施之營利事業。	未修訂
旅行業	指經中央主管機關核准，為旅客設計安排旅程、食宿、領隊人員、導遊人員、代購、代售交通客票、代辦出國簽證手續等有關服務而收取報酬之營利事業。			路政司建議增訂
電信業	指經營各種電信服務供公眾使用之事業。	電信業	指經營各種電信服務供公眾使用之事業。	未修訂
航業	指經營船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站、船舶出租之事業。	航業	指經營船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站、船舶出租之事業。	未修訂
港埠業	指在商港區域內經營船舶出入、停泊或貨物裝卸、倉儲、駁運作業、旅客服務、港埠觀光休閒有關設施之事業。	港埠業	指在商港區域內經營船舶出入、停泊或貨物裝卸、倉儲、駁運作業有關設施之事業。	1. 航政司建議修訂定義。 2. 鑑於我國國際港口功能

				已朝具旅客觀光休閒之港埠發展，相關設施並開放由民間興建及經營，為鼓勵旅客服務及港埠觀光休閒事業共同投注發展港埠事業，建議修訂業別定義。
民用航空運輸業	指以航空器直接載運客、貨、郵件，取得報酬之事業。	民用航空運輸業	指以航空器直接載運客、貨、郵件，取得報酬之事業。	未修訂
普通航空業	指以航空器經營民用航空運輸業以外之飛航業務而受報酬之事業，包括空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機及其他經核准之飛航業務。	普通航空業	指以航空器經營民用航空運輸業以外之飛航業務而受報酬之事業，包括空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機及其他經核准之飛航業務。	未修訂
航空貨運承攬業	指以自己之名義，為他人之計算，使民用航空運輸業運送航空貨物及非具有通信性質之國際貿易商業文件而受報酬之事業。	航空貨運承攬業	指以自己之名義，為他人之計算，使民用航空運輸業運送航空貨物及非具有通信性質之國際貿易商業文件而受報酬之事業。	未修訂
航空站地勤業	指於機坪內從事航空器拖曳、導引、行李、貨物、餐點裝卸、機艙清潔、空橋操作及其有關勞務之事業。	航空站地勤業	指於機坪內從事航空器拖曳、導引、行李、貨物、餐點裝卸、機艙清潔、空橋操作及其有關勞務之事業。	未修訂
航空貨物集散站經營業	指提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業。	航空貨物集散站經營業	指提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業。	未修訂
空廚業	指為提供航空器內餐飲或其他相關用品而於機坪內從事運送、裝卸之事業。	空廚業	指為提供航空器內餐飲或其他相關用品而於機坪內從事運送、裝卸之事業。	未修訂
航空器維修業	指經主管機關民用航空局發給航空器維修廠檢定證書，經營核准檢定類別之航空器機體、發動機、螺旋槳或旋翼、無線電設備、儀器、附	航空器維修業	指經主管機關民用航空局發給航空器維修廠檢定證書，經營核准檢定類別之航空器機體、發動機、螺旋槳或旋翼、無線電設備、儀器、附	1. 航政司建議修訂定義。 2. 根據民航法第 23 條之 2 規定，將從事

	件與特業修護等航空產品與其各項裝備及零組件之維護、修理及改裝之事業。		件與特業修護等之維護、修理及改裝之事業。	航空產品與其各項裝備及零組件涵蓋於檢定項目範圍，建議修訂業別定義。
航空產品製造業	指經主管機關民用航空局發給產品許可證、核准書，經營航空產品與其各項裝備及零組件之設計、製造之事業。			1. 航政司建議新增。 2. 根據民航法第 9 條規定，為鼓勵航太產業未來引進國外技術設備，從事航空產品設計、製造，提昇國內航太產業製造發展能力，建議納入。
航空人員訓練業	指經主管機關民用航空局發給民用航空人員訓練機構許可證，從事各項民用航空人員訓練之事業。			1. 航政司建議新增。 2. 根據民航法第 27 條規定，因應未來民用航空人員訓練機構申請設立需求增加，並鼓勵培養國內民用航空人員，建議納入。
國際機場園區經營業（暫定）	指經營國際機場園區及國際機場園區之規劃、建設、投資與經營等管理事項之事業。			1. 航政司建議新增。 2. 配合「國際機場園區發展條例」暨「國營國際機場園區股份有限公司設置條例」之施行，建議納入。

附錄 3

交通事業申請適用「促進產業升級條例」租稅減免 問卷及分析報告

敬啟者：

「促進產業升級條例」歷經 10 多年來之執行，將於今(98)年底落日，行政院擬具「產業創新條例」以為接替，目前該條例草案正由立法院審議中，預定明(99)年 1 月 1 日起實施。

本問卷之目的是要瞭解貴公司申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形，以做為未來擬訂相關投資抵減辦法之參考。非常感謝您熱心的協助與支持。

敬祝 鴻圖大展

交通部運輸研究所 敬上

連絡人：張世龍先生

TEL:(02)2349-6846 FAX:(02)2545-0431 MAIL:slchang@iot.gov.tw

第一部份：基本資料(請在□內打「V」)

- 1、 貴公司名稱：_____
- 2、 貴公司本業：
1. ☐ 汽車客運業 2. ☐ 汽車貨運業 3. ☐ 軌道運輸業
4. ☐ 航運業 5. ☐ 航空運輸業
- 3、 貴公司資本額為：1. ☐ 1 億以下 2. ☐ 1 億至 10 億 3. ☐ 10 億至 100 億 4. ☐ 100 億以上

第二部份：問卷項目(請在□內打「V」)。

- 1、 貴公司是否知道「促進產業升級條例」租稅優惠措施？
1. ☐ 知道 2. ☐ 不知道 (請跳答第 6 題)
- 2、 貴公司是否曾申請「促進產業升級條例」租稅優惠並獲得減免？
1. ☐ 每年 2. ☐ 偶而 3. ☐ 從未 (請跳答第 6 題)
(2. 3. 項請說明原因_____)
- 3、 貴公司獲得減免之金額每年平均約為？
1. ☐ 100 萬以下 2. ☐ 100 萬至 5000 萬 3. ☐ 5000 萬至 1 億 4. ☐ 1 億以上
- 4、 貴公司申請現有「促進產業升級條例」租稅優惠項目為何？《可複選》
1. ☐ 設備或技術投資抵減 2. ☐ 研究與發展支出投資抵減 3. ☐ 人才培訓支出投資抵減
4. ☐ 國際物流配銷中心免稅 5. ☐ 營運總部所得免稅 6. ☐ 其他_____

5、 貴公司認為目前申請「促進產業升級條例」租稅優惠作業是否簡便？

1. ☐簡便 2. ☐尚稱簡便 3. ☐不簡便

(2. 3. 項請說明原因_____)

6、 「產業創新條例」僅保留研究發展、人才培訓、國際物流配銷中心、營運總部 4 項租稅優惠，並將營所稅稅率由 25%調降至 20%，請提供貴公司對此項改革之建議。

本問卷至此已填寫完畢，請您檢視是否有遺漏之處，最後謝謝您的支持與合作！！

交通產業適用「促進產業升級條例」租稅優惠情形問卷調查分析報告

調查單位:運輸研究所

一、問卷回收

產業別	回收份數	資本額			
		1 億以下	1 億~10 億	10 億~100 億	100 億以上
汽車客運業	11	2	9		
汽車貨運業	10	7	3		
軌道運輸業	1			1	
航運業	5			2	3
航空運輸業	5			3	2

二、問卷統計

1.是否知道「促進產業升級條例」租稅優惠措施並申請減免？

產業別	不知道	知道		
		每年申請	偶而申請	從未申請
汽車客運業	3	1	2	5
汽車貨運業	5	1	2	2
軌道運輸業	0	1	0	0
航運業	0	3	1	1
航空運輸業	0	2	2	1

2.申請「促進產業升級條例」租稅優惠項目為何？

產業別	申請租稅優惠項目					
	設備或技術投資抵減	研究與發展支出投資抵減	人才培訓支出投資抵減	國際物流配銷中心免稅	營運總部國外所得免稅	其他
汽車客運業	3		1			
汽車貨運業	3		1			
軌道運輸業	1		1			
航運業	3		3		3	
航空運輸業	4	1	4			

3.減免之金額平均每年約為？

產業別	100 萬以下	100 萬至 5000 萬	5000 萬至 1 億	1 億以上
汽車客運業	3			
汽車貨運業	2	1		
軌道運輸業		1		
航運業		1	1	2
航空運輸業	1	2		1

三、問卷結果分析

1. 本次問卷調查共計回收 32 份，知道「促進產業升級條例」租稅優惠措施並每年申請減免者共 8 家公司(汽車客運業 1 家、汽車貨運業 1 家、軌道運輸業 1 家、航運業 3 家、航空運輸業 2 家)，偶而申請減免者共 7 家公司(汽車客運業 2 家、汽車貨運業 2 家、航運業 1 家、航空運輸業 2 家)，知道「促進產業升級條例」租稅優惠措施但未曾申請減免者共 9 家公司(汽車客運業 5 家、汽車貨運業 2 家、航運業 1 家、航空運輸業 1 家)，不知道「促進產業升級條例」租稅優惠措施者有 8 家公司(汽車客運業 3 家、汽車貨運業 5 家)。
2. 申請「促進產業升級條例」租稅優惠主要項目為設備或技術投資抵減及人才培訓支出投資抵減，僅中華航空公司申請研究與發展支出投資抵減，另有 3 家航運公司申請設立營運總部，其取自國外關係企業之管理服務、研究開發、權利金、投資收益、處分利益之所得免稅。
3. 租稅減免金額平均每年低於 100 萬元者有 6 家公司，100 萬至 5000 萬元者有 5 家公司，5000 萬至 1 億者有 1 家公司，1 億以上者有 3 家公司。
4. 認為目前申請「促進產業升級條例」租稅優惠作業簡便者有 8 家公司，尚稱簡便者有 4 家公司，不簡便者有 3 家公司(文件繁瑣、所需檢附文件審查日趨嚴格、審查通過率低、人培研發審查常有爭議)。
5. 「輕稅簡政」稅改之建議：
 - (1) 設備或技術投資應持續納入抵減範圍，不應廢除。(6 家公司提出)
 - (2) 投入 ITS 之相關設施為大眾運輸產業服務創新重要的投資項目，且佔投資比重頗高，建議列入優惠項目。(豐原客運)
 - (3) 建議擴大租稅優惠範圍，以增加產業競爭力。(富民運輸)
 - (4) 貨物運輸談不上創新能穩定發展即可，稅制調降的改革與商機的創造，就是政府改革的最大效能。(亞慶聯合物流)

四、問卷主要結論

1. 申請適用「促進產業升級條例」租稅優惠的交通事業以資本額

較大的航運業、航空運輸業、軌道運輸業為主；

2. 每年獲得減免金額較大的交通事業為航運業、航空運輸業、軌道運輸業。
3. 本部所轄交通事業以往申請適用「促進產業升級條例」租稅優惠主要項目為設備或技術投資抵減及人才培訓支出投資抵減，中華航空公司另申請研究發展支出投資抵減；部份航運業則向經濟部申請設立營運總部，其取自國外關係企業之管理服務、研究開發、權利金、投資收益、處分利益之所得免稅。
4. 多家業者建議設備或技術投資抵減應持續納入抵減範圍，惟「產業創新條例」(草案)已排除此項租稅優惠，財經單位應加強宣導「輕稅簡政」之稅改政策並鼓勵業者申請其他投資抵減項目。
5. 業者反應目前申請租稅優惠作業不簡便之主要原因包括文件繁瑣、文件審查日趨嚴格、審查通過率低、人培研發審查常有爭議等，財政部應強化查核實務宣導，並於研擬新的研發人培投資抵減辦法時減化申請作業與支出認定標準。

附錄 4

「產業創新條例(草案)內涵及服務業創新」 專題演講紀錄

一、時間：98 年 9 月 22 日上午 10 時

二、地點：本所 5 樓會議室

三、演講人：中華經濟研究院王副院長健全

四、主持人：黃所長德治

五、記錄：張世龍

六、出席人員：(職稱敬略)

交通部航政司 鄭秉元、賴英杰、廖君穎

交通部郵電司 簡慧萍、李秉澤

交通部法規會 周峰任

交通事業管理小組 彭俊煜、常淑華

民用航空局 李啟仲、吳忠岳

基隆港務局 葉國宏、甘博明、王姿婷、盧聰明

高雄港務局 鄭俊華、王彥超、黃淑珍

臺中港務局 唐伯芬、林美秀

花蓮港務局 尤秀子

觀光局 蘇仕君

臺灣鐵路管理局 沈憶芬、郭正典、趙瑞明、柯國樑、張富良、
俞秋苓、黃秉純

公路總局 廖芳慶

高速鐵路工程局 陳慧君、許峻榮

中華電信公司 劉秀榮、洪月桂、梁惇惠、彭卉逸

運輸研究所 吳玉珍、林繼國、黃運貴、曹瑞和、王穆衡、黃新薰、
陳其華、謝幼屏、林美霞、邱雅莉、田養民、陳一平、
史習平、蔡欽同、劉銘韻、曾幸敏、江芷瑛

七、主席致詞：

1. 「產業創新條例」(草案)目前正由立法院審議，本條例草案於部會協商後，部長囑本所「針對此一新條例通過後，本部基於發展交通產業需要，應如何因應，請即行研議。」本所即邀請本部業務司及相關單位召開研商會議，並獲得若干結論。過去本部所轄產業申請租稅減免都是依經濟部及財政部所訂之「促進產業升級條例」及子法相關規定辦理，未來本條例通過後，將賦予中央目的事業主管機關訂定相關子法之法源基礎，本部後續視交通產業服務創新內涵之需求，亦得研擬相關子法以輔導所轄產業。
2. 「產業創新」一詞是目前非常流行的名詞，但是何謂「創新」？交通服務業要如何做才符合創新要件？本草案在相關施行細則尚未訂定前並無明確的規範，各單位必須預為思考，以利未來訂定符合交通產業需求之輔導及獎勵措施。
3. 感謝中華經濟研究所王副院長百忙之中蒞所，就「產業創新條例(草案)內涵及服務業創新」為本部相關單位同仁發表演講，希望透過本次專題演講，各單位能對本條例立法精神有更深入的瞭解，會後本所將考慮再召開會議聽取各單位意見，彙整後簽報大部。

八、演講題綱：(演講資料已於會中發送)

1. 「產創條例」立法背景及必要性
2. 草案架構
3. 與「促進產業升級條例」間的差異
4. 服務業創新內涵
5. 「產業創新」有關研發投資抵減內容之研析

九、討論：

運研所吳副所長玉珍

目前交通運輸工具配備全球定位系統所產生之支出項目，可申請適用「促進產業升級條例」自動化設備或技術投資抵減，未來「產業創新條例」租稅優惠將取消此一投資抵減項目，若改申請適用研究發展投資抵減可能無法獲得國稅局的認可，請問未來「產業創新條例」有何工具可以用來輔導業者在運輸工具配備相關系統？

中經院王副院長健全

運輸工具配備全球定位系統所產生之支出申請自動化設備或技術投資抵減認定上較無問題，未來若要適用研究發展投資抵減可能會有困難，因為業者只是買進設備並無加值，無加值就無研發，所以未來業者首先要具有研發部門與固定的研發人力，其次購入之技術或設備有無加值，經過研發是否優於同業的水準才具「創新」的條件。

運研所吳副所長玉珍

「促進產業升級條例」規定只有委託大專院校或認定的研究機構的研發費用才可申請投資抵減，「產業創新條例」是否規定只要委託技術服務業的研發費用就可申請研發投資抵減？若是買進設備再委託技術服務業進一步研發，其支出項目是否可申請研發投資抵減？

中經院王副院長健全

目前在研擬中的子法是希望能將委託對象擴大到工業局登記有案的技術或研發服務業，但為避免雙重租稅優惠，委託者應可申請投資抵減，但被委託者則不可申請投資抵減，惟仍須與財政部做進一步協商。至於買進設備再委託技術服務業進一步研發，若能獲得專利，支出項目申請投資抵減比較容易獲得採認。

運研所黃所長德治

「促進產業升級條例」相關子法，目前中央主管機關仍在研議中，其

中租稅優惠的細節尚需與財稅機關協商，本部是否等協商結果明朗後再進一步研擬配套措施或同步進行比較妥適？

中經院王副院長健全

經濟部研擬子法通過立法後，各部會參考該法作為範例，再依據各部會產業特性加以研修是比較容易，但各部會基於產業發展之需要，也可以著手蒐集產業意見或召開說明會讓業者知道未來條例的新規定。

運研所王組長穆衡

1. 本所曾對運輸產業進行申請適用「促進產業升級條例」租稅減免之情形問卷調查，結果顯示資產規模較大的公司實質享受租稅優惠的機會也較大，規模較小之公司的研發支出則較不易獲得採認，未來財稅單位基於稅賦公平的立場，預期即使認定標準放寬也不會太多。
2. 「產業創新條例」(草案)賦予中央目的事業主管機關對產業創新活動的補助或輔導之義務，待本條例通過後，中央目的事業主管機關是否即能自行認定補助對象及計畫的性質，編列相關執行預算？若可似較為可行，另是否具有機會能夠爭取行政院相關基金預算來補助或輔導產業？

王副院長健全

1. 「產業創新條例」是一項多元化的政策工具，不限於租稅優惠，尚有國發基金、補助、輔導等辦法，如果交通部有預算可以援用本條例進行補助。其次國發基金的部分，本條例規定與創新有關的事項，是可以援引母法爭取該基金支應，但要負責訂定補助辦法及後續審核程序等作業未必輕鬆。
2. 至於 R&D 及人培，大企業與中小企業申請投資抵減通過的預算分配比例約 9 比 1，大企業具有固定的研發部門和研發日誌等，通過的機會比較大，中小企業制度較欠缺完善，所以通過機會較小；人力培訓則與業務直接相關的支出應可全部認列，業務間接相關的支出

則部分認列，財政單位接受的機會較高。若認定爭議性較大時，則需目的事業主管機關針對一定金額以上的案件是否屬研發進行審核，至於費用則仍需由國稅局審核。

航政司廖視察君穎

- 1.未來獎補助措施財源是由各部會設立基金、編列預算或財政部支應？
- 2.「產業創新條例」授權中央目的事業主管機關訂定子法，未來可能產生一條文會有數個子法的情形發生，業者是否會面臨不知應找那一主管機關申請補助的困擾？
- 3.請問本部未來訂定獎補助辦法時應統一訂定，或依業別分別訂定子法較佳？

中經院王副院長健全

- 1.將來補助財源一是由目的事業主管機關編列預算支應，一是從國家發展基金匡列所需經費。
- 2.各部會應會先界定其主管的業別，至於跨業經營的產業較難界定，可以根據營收比重歸入營收比例關聯較大的部會。
- 3.經濟部目前傾向是研究發展補助只訂一個子法，把製造業、商業、服務業均納入加以規範，如此比較方便，但在訂定時仍需考慮周延，將所轄業別全部納入以免掛一漏萬。

運研所林主任秘書繼國

交通運輸業屬於公共服務性較強的事業，外部性效益較無法透過業者予以內部化，即它的效益通常以安全、服務來顯現，較無法轉換為經濟、財稅的效益。「產業創新條例」研究發展的認定強調外部性，未來交通運輸業特別是大眾運輸業，大部分都是中小型企业，要適用「產業創新條例」的政策目的將難以達成，將來中央目的事業主管機關要達到輔導管轄產業升級的目的，在觀念和作法上要因產業別而有所不同。

同。

中經院王副院長健全

- 1.因各產業性質不同，所以「產業創新條例」才授權各中央目的事業主管機關訂定相關子法。
- 2.交通事業部分產業的外部性效益其實也很大，如中華電信如降低通訊費率、物流費用降低，間接降低其他產業的成本，都可視為交通部的外部性效益。
- 3.要租稅優惠首先公司要賺錢，如果不賺錢就沒有稅的考量，所以對規模大的公司，租稅優惠可能可以獲得較大好處，但對中小企業則應考慮使用其他政策工具，例如編列預算來對進行研發但無能力申請租稅減免的中小企業進行補助輔導，所以對不同規模的公司，應以提供不同的輔導措施的方式來思考較為妥適。

十、主席結論：

- 1.透過副院長的演講及問題詢答，可以更深入瞭解「產業創新條例」的內涵與精神，各單位不應該只以租稅減免的角度來思考「產業創新條例」，大部分交通事業需要的協助可能是租稅減免以外的行政措施，這些行政措施或許未來可以從「產業創新條例」取得更大的法源，對交通運輸產業的補助也許比租稅減免還有意義。
- 2.本所日前綜合各單位意見已彙整完成「交通相關產業創新研發適用業別建議表」，以過去適用「促進產業升級條例」的業別為基礎，增列新的業別，各單位間對新的業別有不同意見有待協商確認；會後本所將設計一表格，請各單位提供未來對所主管交通事業輔導及獎勵措施的構想，本所彙整各單位意見後再召集會議取得共識，彙整出本部未來因應措施，連同本次演講簡報資料報部。

十一、散會（上午 12 時 05 分）

附錄 5

交通事業輔導獎勵現況暨「產業創新條例」立法後 輔導獎勵措施構想調查結果報告

一、調查表回收情形：

- (一)回傳單位：航政司、郵電司、觀光局、民用航空局、基隆港務局、臺中港務局、花蓮港務局、公路總局、高速鐵路工程局。
- (二)無意見單位：交通事業管理小組、台灣鐵路管理局。
- (三)未回復單位：路政司、高雄港務局。

二、目前交通事業輔導獎勵措施：

(一)運用基金辦理補助或獎助

觀光局：設置 300 億觀光發展基金，依「交通部觀光局獎勵觀光產業取得專業認證補助要點」、「獎勵觀光產業升級優惠貸款要點」、「觀光遊樂業經營管理與安全維護檢查暨督導考核競賽作業要點」、「交通部觀光局補助觀光遊樂業經營升級實施要點」、「旅行業紓困貸款利息補貼實施要點」對觀光旅館業、旅館業、觀光遊樂業、旅行業辦理補助每年金額約 2 億元。

(二)編列預算辦理補助或獎助(無)

(三)申請適用「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」抵減營利事業所得稅

1. 郵電司：電信業，每年大約抵減 5,000 萬元以下。
2. 觀光局：觀光旅館業、觀光遊樂業，每年大約抵減 5,000 萬元以下。
3. 民航局：民用航空運輸業、航空站地勤業、航空貨物集散站經營業，每年大約抵減 5 億元以上。
4. 基隆港務局：航業，每年大約抵減 5,000 萬至 1 億元。
另依「民間機構參與重大公共建設適用投資抵減辦法」辦理「臺北港貨櫃儲運中心案」，補助金額約 31 億。
5. 臺中港務局：航業、港埠業，每年大約抵減 5,000 萬以下。
6. 公路總局：汽車運輸業，每年大約抵減 5,000 萬以下。
7. 高速鐵路工程局：依「民間機構參與重大公共建設適用投資抵減辦法」

辦理投資抵減，惟台灣高鐵公司因仍處虧損尚未申請適用。

(四)其他

航政司航務科：交通部 96 年 4 月 20 日修正「表揚績優船舶運送業實施要點」定期表揚績優船舶運送業。

三、「產業創新條例」立法後交通事業輔導獎勵措施構想：

(一)運用現有基金辦理補助或獎助

1. 觀光局：繼續運用現有 300 億觀光發展基金補助機制。
2. 基隆港務局：現有基金本身即有須支應之項目與用途，爰建議國家發展基金無法爭取後，始自現有基金辦理補助或獎助。

(二)選定策略發展產業編列預算辦理補助或獎助

1. 公路總局：如選定貨運業、公路客運業等，裝設 GPS 系統以提升服務效率。
2. 高速鐵路工程局：中央依照國家發展所需，研擬策略發展產業予以獎勵。

(三)訂定「研究發展及人才培訓投資抵減辦法」抵減營利事業所得稅

1. 郵電司：可針對具備特有電信專利技術之電信業者，或目前政府推動之策略發展電信產業，訂定電信業者（產業）「研究發展專利技術及人才培訓投資抵減辦法」抵減營利事業所得稅。
2. 觀光局：建議由交通部統一訂定。
3. 民航局：考量目前政府財政狀況及民航作業基金日趨拮据，由本局編列預算或由民航作業基金補助或獎助民航產業之方式較為困難，故對於民航產業而言，「產業創新條例」立法後之輔導獎勵措施建議以「抵減營利事業所得稅」之方式較為可行。
4. 基隆港務局：促產條例落日後，許多與投資抵減相關之租稅優惠條文將不再適用，而研究發展之投入與人才培訓係產業創新之基石，爰建議參酌財政部依促產條例第六條第四項所訂之「公司研究與發展及人才培訓支出適用投資抵減辦法」另訂交通事業適用之投資抵減辦法以為因應。
5. 臺中港務局：依「產業創新條例」第 31 至 34 條「租稅優惠」乙節，

以立法方式予以優惠獎勵。

6. 花蓮港務局：人才與術為企業成長之重要動力，亦是產業創新、產業再造之關鍵因素，因此企業投入之研發及人才培訓經費，應予適當抵減營利事業所得稅，以為獎勵措施。
7. 公路總局：鼓勵運輸業進行人才培訓以提升服務品質。

(四) 爭取國家發展基金以補助或輔導產業創新加值

1. 基隆港務局：促產條例落日後，交通事業購置設備或技術無法再適用投資抵減辦法，對產業之設備、技術升級衝擊頗大，且多數產業創新所需之研發或相關費用支出金額龐大，預期將對交通事業業者之創新加值投資產生負面影響。為加強相關業者對產業創新加值之投資誘因，同時營造出良好產業創新環境，建議參酌「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」提出配套補助措施，以減輕促產條例落日之衝擊。
2. 花蓮港務局：「產業創新條例」明訂應設置國家發展基金以扶植產業創新加值，立法後交通事業可由該基金予以補助或輔導。
3. 高速鐵路工程局：由上位性質基金統籌處理較公允。

(五) 其他

郵電司：

1. 地方縣市政府可運用現有地方資源，配合該地方電信業者設立創新或研究發展機構（中心）。
2. 經濟部、教育部及交通部可與電信業者聯合促進電信產業、電信學術及電信研究機構之合作。
3. 外交部、交通部輔助電信業者將創新資通訊技術（ICT）品牌推廣至國外，有助於我國提升國際形象。
4. 外交部可運用國際外交，促進電信業者擴大國際電信市場創新投資。

四、 結論：

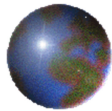
- (一) 本部目前對交通事業輔導獎勵主要措施為業者依「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」及「民間機構參與重大公共建設適用投資抵減辦法」申請抵減營利事業所得稅；另

觀光局成立 300 億觀光發展基金，對觀光旅館業、旅館業、觀光遊樂業、旅行業辦理補助。

- (二)各單位認為「產業創新條例」立法後，應訂定「交通事業研究發展及人才培訓投資抵減辦法」，俾利業者申請適用抵減營利事業所得稅，以輔導獎勵本部所轄交通事業。
- (三)現有基金本身即有須支應之項目與用途，爰建議爭取國家發展基金補助交通事業購置設備或技術之相關經費，以減輕促產條例落日之衝擊。

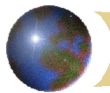


附錄6 簡報資料



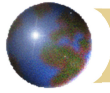
產業創新相關議題之研析

交通部運輸研究所
中華民國100年3月



大綱

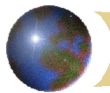
- 壹、緒論
- 貳、產業發展與政府角色
- 參、產業政策相關之法律沿革
- 肆、產業創新條例
- 伍、交通部因應立法相關措施
- 陸、結論與建議



壹、緒 論 (1/4)

一、研究緣起

1. 「促進產業升級條例」自民國1991年1月1日實施以來，歷經多次修正，其中「租稅減免」及「第70條之1」營運總部租稅優惠將於2009年12月31日施行屆滿。
2. 本研究冀望藉由回顧相關文獻及檢視過去「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」之實施成效，並蒐集「產業創新條例」立法期間各界對此一新法案之看法，期能對「產業創新條例」與交通產業相關之課題研擬建議方案，作為交通部未來因應之參考，以營造優質交通產業經營環境及政策工具的支援，引領交通產業快速升級轉型，提升國內交通產業之競爭力。

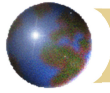


壹、緒 論 (2/4)

二、研究範圍與內容

主要研究內容包括：

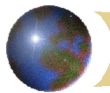
1. 探討政府角色與產業發展之關係。
2. 檢視「獎勵投資條例」、「促進產業升級條例」法律沿革與實施成效及相關子法有關研究發展投資抵減之規定。
3. 探討「產業創新條例」的立法緣起及其主要條文重點。
4. 就「產業創新條例」與「促進產業升級條例」之差異進行比較分析。
5. 「產業創新條例」課題檢討。
6. 研擬交通部因應立法相關措施。
7. 提出本文結論及建議。



壹、緒論 (3/4)

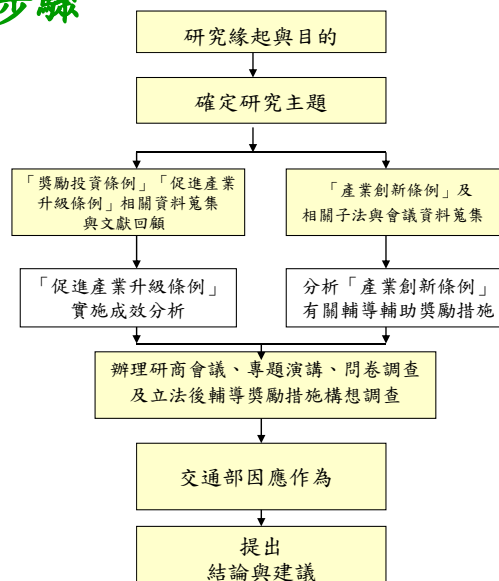
三、研究方法

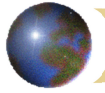
1. 次級資料(secondary data)蒐集。
2. 辦理研商會議。
3. 辦理問卷調查。
4. 辦理專題演講。
5. 辦理立法後輔導獎勵措施構想調查。



壹、緒論 (4/4)

四、研究步驟

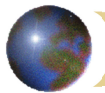




貳、產業發展與政府角色 (1/2)

一、政府介入產業政策的理論基礎

- ✦ 動態比較利益理論
- ✦ 市場失靈理論
- ✦ 保護幼稚工業理論
- ✦ 不平衡成長理論
- ✦ 策略性貿易理論
- ✦ 內生成長理論



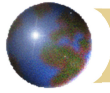
貳、產業發展與政府角色 (2/2)

二、政府介入產業政策的爭議

- ✦ 產業政策將影響市場運作效率
- ✦ 誘發尋租行為造成社會無謂的損失
- ✦ 對於政府選定策略性產業能力的質疑
- ✦ 使政策更趨複雜

三、產業政策工具的分類

- ✦ 依政府因應經濟環境變遷的策略區分
- ✦ 依產業影響的關連性區分

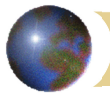


參、產業政策相關之法律沿革

一、獎勵投資條例

二、促進產業升級條例

- ✦ 促進產業升級條例立法沿革
- ✦ 促進產業升級條例實施成效



肆、產業創新條例 (1/4)

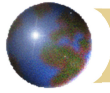
一、「產業創新條例」之立法緣起

二、「產業創新條例」之主要內容

全文共計13章72條

三、立法重點

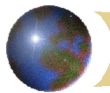
- ✦ 提供多元化獎勵工具
- ✦ 政府各部門共同合作推動產業發展
- ✦ 塑造產業創新環境
- ✦ 促進民間投資
- ✦ 提供中小企業增僱員工補助
- ✦ 落實產業永續發展
- ✦ 工業區轉型為產業園區



肆、產業創新條例 (2/4)

四、「促進產業升級條例」與「產業創新條例」之差異

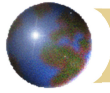
- ✦ 立法目的不同
- ✦ 主要租稅減免規定不同
- ✦ 賦予中央目的事業主管機關負責推動主管產業創新發展之法源基礎
- ✦ 明訂中小企業增僱員工，中央主管機關得以補助
- ✦ 明訂中央目的事業主管機關應輔導或補助艱困產業、瀕臨艱困產業、傳統產業及中小企業，提升生產力及產品品質



肆、產業創新條例 (3/4)

五、「產業創新條例」之經濟效益

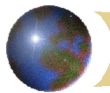
- ✦ 調降營所稅稅率至17%，促進產業與國際接軌
- ✦ 降低中小企業及傳統產業租稅負擔
- ✦ 透過研發租稅獎勵引導產業升級轉型
- ✦ 補助中小企業增僱員工，創造就業機會
- ✦ 協助新興服務業取得必要用地，促進相關產業發展



肆、產業創新條例(4/4)

六、「產業創新條例」課題檢討

- ✦ 研究發展支出投資抵減
- ✦ 服務業研發
- ✦ 營利事業所得稅
- ✦ 落日條款



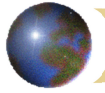
伍、交通部因應立法相關措施(1/3)

一、辦理依據

依據 部長2009年4月17日手諭及2009年4月23日交通部第1360次部務會報主席裁(指)示事項辦理。

二、辦理過程

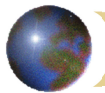
- ✦ 辦理研商會議
- ✦ 辦理問卷調查
- ✦ 舉辦專題演講
- ✦ 立法後輔導獎勵措施構想調查



伍、交通部因應立法相關措施 (2/3)

三、交通產業相關輔導獎勵措施現況

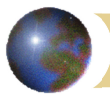
- ✦ 「交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」
- ✦ 「民間機構參與重大公共建設適用投資抵減辦法」
- ✦ 設立300億觀光發展基金



伍、交通部因應立法相關措施 (3/3)

四、交通部因應作為

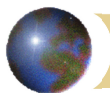
- ✦ 配合主管機關研擬運輸業、通訊傳播業及觀光旅遊業等重點產業發展策略送行政院審議
- ✦ 應負責推動主管產業之發展，訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，並定期檢討。
- ✦ 就所主管產業之公司研發活動得否具創新高度出具於認定意見書。
- ✦ 「產業創新條例」提供多項產業輔導及補助之機制，建議交通部各事業主管業務司積極聽取各業意見並就交通部立場研提對應計畫。
- ✦ 不應只以租稅減免的角度來思考「產業創新條例」，大部分交通事業需要的協助可能是租稅減免以外的行政措施。



陸、結論與建議 (1/5)

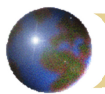
一、結論

1. 由於各國所處經濟發展階段、產業發展環境、產業特色不同，產業政策工具運用上勢必有所差異，租稅獎勵運用的方式也會有所不同，即使在一個國家的境內，也會因不同經濟發展階段、不同產業特性以及不同產業活動，而評估採取不同的產業政策工具。
2. 「促進產業升級條例」歷經10多年來之執行，對促進我國民間投資、產業成長、產業升級轉型及民間研發活動等方面已發揮重大成效；依據2008年中華經濟研究院總體模型的實證分析，研究與發展投資抵減所產生之經濟效益及經濟租稅效果較「促進產業升級條例」其他優惠措施顯著。



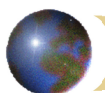
陸、結論與建議(2/5)

3. 「促進產業升級條例」之租稅減免及「第70條之1」營運總部租稅優惠將於2009年12月31日施行屆滿。雖然在財政拮据下，有不少功成身退的呼聲，不過，在當前全球化、區域化、知識化的潮流下，政府仍有必要設計一嶄新的條例，透過適當的政策工具來加速企業創新、加值與投資，以延續產業成長的動力。
4. 研究發展費用之實務認定易造成研究發展單位無所適從，「公司研究發展支出適用投資抵減辦法」，雖然對研發之定義及活動樣態加以規範，且規定中央目的事業主管機關應依公司或稅捐稽徵機關之請求，出具參考意見書，實施成效如何尚待觀察。



陸、結論與建議 (3/5)

5. 「產業創新條例」所規範研究發展支出抵減租稅優惠措施為減免營利事業所得稅，必需事業有獲利才有申請適用租稅減免的考量，故不應只以租稅減免的角度來思考「產業創新條例」，大部分交通事業需要的協助可能是租稅減免以外的行政措施，例如援用本條例編列預算或爭取國發基金進行補助，上述行政措施可從「產業創新條例」取得法源，對交通運輸產業的補助也許比租稅減免還有意義。



陸、結論與建議(4/5)

二、建議

1. 服務業一般規模較小，通常無法進行系統性的研究發展，研究發展支出認定較為困難且手續繁雜，造成服務業研發投入相對偏低。建議可考慮放寬服務業研究發展支出認定標準，且由財政部開發一套制式申報軟體，供服務業依軟體所定之認定原則進行投資抵減申報，以提高服務業研發投入。
2. 交通部於行政院產業發展綱領公布後，應依行政院產業發展綱領規劃之國家產業發展願景目標、發展原則、發展規劃與交通產業重點發展策略，訂定產業發展方向及產業發展計畫，以推動主管產業之發展。建議交通部各事業主管業務司應對各交通事業未來發展方向預為規劃，並聽取各業意見研提產業發展計畫。



陸、結論與建議(5/5)

3. 「產業創新條例」提供多項產業輔導及補助之機制，如：創新活動、無形資產流通運用、產業投資、產業永續發展、人才培訓之輔導及補助等，交通部各事業主管業務司或機構如認為該事項有需要辦理，則需配合預算編列，研訂相關子法。建議交通部各場研提對應計畫。
4. 交通部各業務司應就管事項，針對「產業創新條例」所明定之中央目的事業主管機關應(得)辦理事項預擬策略；尤其涉及本部職掌有關之“產業創新”意涵，本報告的建議符合因應社會生活型態與企業經營模式所產生的變化，對整體運輸經營效率、客貨運輸經營環境、交通產業形象、交通安全及環境永續有助益之運輸營運方式等條件者皆可視之。



簡 報 結 束



