

運輸部門淨零排放與溫室氣體減量推動工作(2/2)-擴充淨  
零排放評估模型暨檢討第 2 期行動方案成效

國際淨零運輸政策最新發展趨勢

指導單位：交通部

委辦單位：交通部運輸研究所

執行單位：財團法人台灣經濟研究院

115 年 6 月

## 壹、國際淨零運輸政策最新發展趨勢

- 一、印度、泰國及印尼電動機車推動政策研析.....1-3
- 二、歐盟自行車友善雇主(Cycle Friendly Employer)認證制度說明..... 1-12



## 一、印度、泰國及印尼電動機車推動政策研析

### (一) 重點節錄

依據國際能源署(International Energy Agency)「Global EV Outlook 2026」統計，2025 年全球電動二輪機車銷量約 1,000 萬輛(市售比約 14%)，若排除中國市場(銷量約 700 萬輛)，印度及東南亞銷量合計占全球約 7 成。考量印度、泰國及印尼在電動機車推動與配套政策上，相較其他東南亞國家完善，爰本文聚焦此三個國家進行研析。

在 2030 年電動機車推動目標上，印度以電動機車市售比 80%為目標，強調需求端市場規模擴大；泰國以電動車(含電動機車)產量占總產量 30%為目標，著重供給端產業轉型；印尼則以電動機車登記數達 1,300 萬輛為目標，提升整體普及率。

在推動策略上，印度透過「電動車發展以及車輛與儲能的再生能源整合計畫」(PM Electric Drive Revolution in Innovative Vehicle Enhancement, PM E-DRIVE)，提供電動機車購車及能源補充設施設置補助；搭配調降商品服務稅(Goods and Services Tax)及免徵製造電池芯相關設備與原材料關稅，並結合「分階段製造計畫」(Phased Manufacturing Programme)，推動電動機車關鍵零組件在地製造。

泰國透過「2024 至 2027 年純電動車促進計畫」(2024 - 2027 Battery Electric Vehicle Promotion Scheme, EV3.5)提供購車補助；輔以調降消費稅(Excise Tax)、免徵關鍵零組件關稅與企業所得稅，帶動本地產能建置及外商投資。

印尼則透過「兩輪電池電動車政府購車補助指引」(Pedoman Pemberian Bantuan Pemerintah untuk Pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Dua)提供購車補助；除免徵奢侈稅(Luxury Goods Sales Tax)與企業所得稅外，並設定國產零組件比例(Tingkat Komponen Dalam Negeri, TKDN)要求，促使電動機車在地生產。此外，亦透過能源補充設施設置規範及電力配套優惠，完善使用環境。

## (二) 文摘

### 1. 推動目標

印度、泰國及印尼之目標設定邏輯各有側重，印度以「市售比」為核心，強調提升需求端購買意願；泰國聚焦於電動車「產能占比」，採產業供給端帶動轉型之策略；印尼則以「登記數」做為目標，著重整體普及率提升。各國推動目標彙整如下表 1。

表 1、各國電動機車推動目標

國家	印度	泰國	印尼
2030 年	電動機車(含二輪及三輪)市售比達 80%	全國電動車(含電動機車)產量占車輛總產量 30%	電動機車登記數達 1,300 萬輛

資料來源：NITI Aayog & Rocky Mountain Institute. (2019). India’s Electric Mobility Transformation: Progress to Date and Future Opportunities.；Ministry of Natural Resources and Environment, Government of Thailand. (2022). Thailand’s Long-term Low Greenhouse Gas Emission Development Strategy.；Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral RI. (2024). Ini Target Pemerintah untuk Populasi Kendaraan Listrik di Tahun 2030.；台經院彙整。

### 2. 推動措施

#### (1) 提供民眾購車補助

##### A. 印度

重工業部(Ministry of Heavy Industries)於 2024 年提出 PM E-DRIVE 計畫，執行期間為 2024 年 10 月 1 日至 2026 年 7 月 31 日，每輛補助金額依電池容量計算，並以車輛售價 15%為上限，以印度熱門電動機車車款平均售價約 13 萬盧比(約新臺幣 4.3 萬元)試算，補助上限約 2 萬盧比(約新臺幣 6,700 元)。

(A) 2024 年 10 月 1 日至 2025 年 3 月 31 日：每度補助 5,000 盧比(約新臺幣 1,700 元)。

(B) 2025 年 4 月 1 日至 2026 年 7 月 31 日：每度補助 2,500 盧比(約新臺幣 850 元)。

##### B. 泰國

電動車政策委員會(National Electric Vehicle Policy Committee)於

2023 年公布 EV3.5 計畫，凡購買售價低於 15 萬泰銖(約新臺幣 15.6 萬元)且電池容量達 3kWh 以上之電動機車，每輛可獲得 1 萬泰銖(約新臺幣 0.96 萬元)之補助，以泰國熱門電動機車車款平均售價 5.7 萬泰銖(約新臺幣 5.5 萬元)試算，補助近 20%。

### C. 印尼

工業部(Ministry of Industry)於 2023 年公布「兩輪電池電動車政府購車補助指引」，提供每輛 700 萬印尼盾(約新臺幣 1.4 萬元)的購車補助，以印尼熱門電動機車車款平均售價約 2,590 萬印尼盾(約新臺幣 4.6 萬元)試算，補助近 30%；惟印尼工業部訂定 2023 年 20 萬輛的購車補助目標，最終實際僅核發約 1.1 萬輛，推動成效不如預期。其中關鍵原因之一，在於各家業者的電池規格不盡相同，因此推動方向改優先推動電池規格標準化，而原補助措施已暫停受理。

## (2) 提供民眾購買電動機車稅務優惠

### A. 印度

財政部(Ministry of Finance) 於 2019 年發布《2019 第 12 號中央商品服務稅(稅率)》(Notification No.12/2019-Central Tax (Rate))對電動機車商品服務稅統一課徵 5%，遠低於傳統燃油機車排氣量 350c.c.以下課徵 18%及超過 350c.c 課徵 40%之稅率。此顯著的稅率差異形成強大的市場驅動力，大幅提升電動機車市場競爭力。

### B. 泰國

財政部( Ministry of Finance) 於 2024 年起至 2027 年底，在 EV 3.5 計畫架構下，將電動機車消費稅從原先 5%至 10%調降為 1%，以提高民眾購買電動機車意願。

### C. 印尼

依據 2021 年發布《第 74 號政府條例》(Government Regulation No.74/2021)，提供電動機車免徵車價 15%之奢侈稅，藉此降低民眾使用門檻。

### (3) 提供企業投資或進口電動機車及零組件稅務優惠

#### A. 印度

財政部於 2025 年 2 月宣布，針對製造鋰離子電池芯所需的 35 項關鍵設備(如電池芯烘烤及冷卻機(Cell Baking & Cooling Machine))，免徵關稅至 2028 年 3 月 31 日；同時，為了降低電池芯製造成本，針對關鍵原材料(如鋰、鈷等稀有金屬)免徵關稅(適用期限尚未公告)，以確保關鍵礦產供應穩定，支持本土電池產業鏈發展。

#### B. 泰國

(A) 財政部為加速本土電動機車供應鏈成型，自 2023 年 5 月至 2025 年底，針對馬達、電池管理系統等進口關鍵零組件免徵關稅；惟此優惠附帶時效條款，進口之關鍵零組件須於 1 年內投入本地產線組裝使用，最長僅可展延半年，以確保實質帶動本土製造動能。

(B) 泰國投資促進委員會(Thailand Board of Investment)於 2025 年公布「2025 年投資推廣指南」(Investment Promotion Guide 2025)，已將電動機車及換電站納入鼓勵投資項目，藉此引導產業在地化及技術升級。業者提出相關計畫獲核准後，可享基本年限免徵企業所得稅(如下表 2)，此外，依據投資內容及技術深化程度，業者可透過各項加碼條件申請延長免徵年限，並以電動機車至多 8 年、換電站至多 10 年為限。

表 2、泰國延長免徵企業所得稅年限之加碼條件彙整

類別		電動機車	換電站
提交計畫內容		3 年在地生產計畫	設備採購及設置計畫
基本免徵年限		3 年	5 年
延長年限	供應鏈在地化加碼(至多 3 年)	每生產一項關鍵零件(如電池組、牽引馬達、BMS、馬達控制單元等)額外增加 1 年	無
	研發與技術升級(至多 5 年)	投入研發，依研發投資金額、人員培訓或技術轉移程度核定，額外增加 1 至 5 年	
至多免徵年限		8 年	10 年

資料來源：Thailand Board of Investment. (2025). Investment Promotion Guide 2025.；台經院彙整。

## C. 印尼

財政部依據 2024 年《第 69 號財政部部長條例》(PMK69/2024)修正條例，將電動車(含電動機車)及其關鍵零組件製造列為「先驅工業」(Industri Pionir)，依投資金額提供企業所得稅減徵或免徵，如投資額達 1,000 億印尼盾(約新臺幣 1.8 億元)未滿 5,000 億印尼盾(約新臺幣 1.8 億元)，提供 5 年減徵企業所得稅 50%；投資額達 5,000 億印尼盾以上未滿 1 兆印尼盾(約新臺幣 18 億元)，提供 5 年免徵企業所得稅；最高為投資額達印尼盾 30 兆以上(約新臺幣 540 億元)，提供 20 年免徵企業所得稅。此措施旨在吸引電池及電動車產業鏈投資。

### (4) 推動國產化要求

#### A. 印度

重工業部於 2019 年公布「分階段製造計畫」，逐步規範受補助車款之零組件國產化要求，目前已包含電池模組(涵蓋電池管理系統、外殼與電芯連接)、車輛控制單元(Vehicle Control Unit)與馬達控制器等，皆須完全在地製造，以強化國內供應鏈，並降低對進口零組件之依賴。

#### B. 泰國

在 EV3.5 計畫架構下，僅限國產電動機車方具備補助資格，藉此引導在地電動機車產業鏈發展，從供給層面帶動國內電動機車市場推動動能。

#### C. 印尼

依據 2023 年《第 79 號總統令》(Presidential Regulation No.79/2023)，所有在印尼境內生產及銷售之電動機車廠商皆須符合以下國產零組件比例(TKDN)要求：2019 至 2026 年至少須為 40%，2027 至 2029 年為 60%，2030 年起則為 80%；另對曾免徵企業所得稅之車廠而言，達成 TKDN 要求屬必要條件，未達成者須補繳原免徵稅額並面臨罰款。

## (5) 推動能源補充設施設置

### A. 印度

重工業部於 2024 年透過於 PM E-DRIVE 計畫，針對電動車(含電動機車)提供公部門能源補充設施設置補助，並依據設置場域採差異化補助，若設置於政府辦公場所、公立醫院、公立教育機構等中央或地方政府所轄場域，設備及相關基礎建設(如土木工程或變壓器等)最高可獲全額補助；設置於火車站、公車站或其他交通樞紐場域，設備最高補助 70%，相關基礎建設最高補助 80%；至於其他一般場域，設備部分雖不提供補助，但相關基礎建設仍可獲最高 80%的補助。

表 3、印度各場域補助能源補充設施設備及基礎建設比例

場域	補助比例	
	設備	基礎設施
政府所轄地或公立機關場域	最高全額補助	
交通樞紐場域	最高 70%	最高 80%
其他場域	無補助	最高 80%

資料來源：Ministry of Heavy Industries. (2026). Operational Guidelines For Deployment of EV Public Charging Stations under the PM E-DRIVE Scheme.；台經院彙整。

### B. 泰國

主要透過企業投資優惠以及進口關稅減免等措施間接帶動。

### C. 印尼

能源和礦產資源部(Ministry of Energy and Mineral Resources)於 2023 年公布《2023 年能源與礦產資源部長第 1 號條例，關於為電池驅動電動車提供充電基礎設施》(Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai)，建立設備及電力安全及換電費用等相關規範。

另為推動電動機車換電站設置，透過國營電力公司電力申請流程簡化、請電費用及電力保證金優惠，以及前 2 年最低電費門檻免除等措施，吸引業者與其合作共同設置，並需與國營電力公司之能源補充營運系統進行整合，以利掌握使用者身分、換電站位置、電池資訊、

換電費用，以及換電站用電量等資訊。

### (三) 參考資料

1. Baker McKenzie. (2023). Thailand: Notification of the Ministry of Finance exempting import duties for major BEV parts. <https://insightplus.bakermckenzie.com/bm/industrials-manufacturing-transportation/thailand-notification-of-the-ministry-of-finance-exempting-import-duties-for-major-bev-parts>
2. BileDekho. (2026). Electric Scooter Zone. <https://www.bikedekho.com/electric-scooters>
3. DATABASE PERATURAN. (2023). Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 6 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemberian Bantuan Pemerintah Untuk Pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Dua. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/268779/permenperin-no-21-tahun-2023>
4. Electric Vehicle Association of Thailand. (2025). EVAT Directory 2025. <http://evat.or.th/wp-content/uploads/2025/04/EVAT-Directory-2025-1.pdf>
5. Energy Policy and Planning Office, Government of Thailand. (2021). แนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า. <https://www.eppo.go.th/index.php/en/component/k2/item/17415-ev-charging-221064-04>
6. Government of India. (2026). Memorandum Explaining the Provisions in the Financial Bill, 2026. <https://www.indiabudget.gov.in/doc/memo.pdf>
7. IEA. (2026). Global EV Outlook 2026- Trends in other EV modes. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026/trends-in-other-ev-modes>
8. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. (2023). Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. <https://jdih.esdm.go.id/dokumen/view?id=2360>
9. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral RI. (2024). Ini Target Pemerintah untuk Populasi Kendaraan Listrik di Tahun 2030. <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/ini-target-pemerintah-untuk-populasi-kendaraan-lis>

[trik-di-tahun-2030](#)

10. Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2024). Peraturan Menteri Keuangan Nomor 69 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 130/PMK.010/2020 tentang Pemberian Fasilitas Pengurangan Pajak Penghasilan Badan. <https://jdih.kemenkeu.go.id/dok/pmk-69-tahun-2024>
11. Ministry of Finance, Government of India. (2025). Recommendations of the 56th Meeting of the GST Council held at New Delhi, today. [https://gstcouncil.gov.in/sites/default/files/2025-09/press\\_release\\_press\\_information\\_bureau\\_0.pdf](https://gstcouncil.gov.in/sites/default/files/2025-09/press_release_press_information_bureau_0.pdf)
12. Ministry of Heavy Industries, Government of India. (2024). Production of EV Charger Components. <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/1715/AU670.pdf?source=pqals&>
13. Ministry of Heavy Industries, Government of India. (2025). Operational Guidelines For Deployment of EV Public Charging Stations (EV PCS) under the PM E-DRIVE Scheme. [https://pmedrive.heavyindustries.gov.in/docs/policy\\_document/EV%20PCS%20operational%20guidelines\\_F.pdf](https://pmedrive.heavyindustries.gov.in/docs/policy_document/EV%20PCS%20operational%20guidelines_F.pdf)
14. Ministry of Heavy Industries, Government of India. (2026). PM E-Drive. <https://pmedrive.heavyindustries.gov.in/>
15. Ministry of Natural Resources and Environment, Government of Thailand. (2022). Thailand's Long-term Low Greenhouse Gas Emission Development Strategy. [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Thailand%20LT-LEDS%20%28Revised%20Version%29\\_08Nov2022.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Thailand%20LT-LEDS%20%28Revised%20Version%29_08Nov2022.pdf)
16. NITI Aayog & Rocky Mountain Institute. (2019). India's Electric Mobility Transformation: Progress to Date and Future Opportunities. <https://rmi.org/wp-content/uploads/2019/04/rmi-niti-ev-report.pdf>
17. OTO. (2026). Motor Populer 2026 di Indonesia. <https://www.oto.com/motor-baru/electric>
18. Presiden Republik Indonesia. (2019). Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Ber

- basis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/116973/perpres-no-55-tahun-2019>
19. Presiden Republik Indonesia. (2021). Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/171112/pp-no-74-tahun-2021>
  20. Presiden Republik Indonesia. (2023). Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 79 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/273447/perpres-no-79-tahun-2023>
  21. Press Information Bureau, Government of India. (2025). Union Budget 2025-26 Proposes to Remove Seven Customs Tariff Rates for Industrial Goods. <https://www.pib.gov.in/PressReleaseDetailm.aspx?PRID=2098364&lang=1&breg=3&reg=3&lang=2>
  22. Thailand Board of Investment. (2023). EV Board Gives the Green Light to EV 3.5 Package, Positioning Thailand as the Key Regional Hub for Electric Vehicle Manufacturing. [https://www.boi.go.th/un/boi\\_event\\_detail?language=en&module=news&topic\\_id=134676](https://www.boi.go.th/un/boi_event_detail?language=en&module=news&topic_id=134676)
  23. Thailand Board of Investment. (2025). Investment Promotion Guide 2025. [https://www.boi.go.th/upload/content/BOI\\_A\\_Guide\\_EN.pdf](https://www.boi.go.th/upload/content/BOI_A_Guide_EN.pdf)
  24. The Excise Department, Government of Thailand. (2024). Excise สรรพสามิตส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าตามมาตรการ EV3.5 ขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศ. <https://webdev.excise.go.th/act2560/files/secretary/press3-2567.pdf>
  25. 碳思能見股份有限公司(Recessary)。2024。印尼擬推動電池標準化 盼加速電動機車普及。 <https://www.recessary.com/zh-tw/news/indonesia-standardize-battery-boost-electric-motorcycle-adoption>

## 二、歐盟自行車友善雇主(Cycle Friendly Employer)認證制度說明

### (一) 重點節錄

歐盟透過智慧能源計畫資助啟動 Bike2Work 計畫，並開發 CFE 認證制度，目的在鼓勵歐洲企業特別是中小型企業，優化內部硬體設備與文化，改善通勤基礎設施，以提升員工自行車通勤比例，減少城市碳排放。該制度由跨國推動聯盟開發，結合國家聯絡據點、外部專家稽核員，以及企業內必備的交通專案人員共同推動。通過審核後依積分核發有效期 3 年的銅、銀、金級證書，期間每年須提交自評報告。認證設有兩大必備條件，包含指派專案人員與設置高便利性自行車停車場，評估時會依企業人數、有無廠區或客戶等自身框架條件排除不適用項目並調整積分門檻，使企業申請具備高度彈性。

### (二) 文摘

#### 1. 緣起

在全球追求淨零排放與交通運具轉型下，歐盟透過「智慧能源計畫」(Intelligent Energy Europe Programme) 資助並啟動自行車通勤計畫(Bike2Work)，透過跨國合作提升歐洲企業的自行車友善程度。該計畫於 2014 年 4 月啟動，並於奧地利、比利時、英國、德國、法國、義大利、荷蘭、斯洛維尼亞、保加利亞、羅馬尼亞、克羅埃西亞及馬爾他等國家實施，該計畫的核心在於認知到職場通勤是城市交通排放的主要來源之一，透過建立一套歐盟通用的自行車友善雇主(CFE)認證制度，能激勵雇主優化硬體設施並提升內部文化，進而促進員工改變通勤習慣。

#### 2. 制度目的

CFE 認證制度是由歐盟 Bike2Work 跨國推動聯盟所開發，旨在提供歐洲企業一個特殊的激勵機制，促使雇主越來越重視企業內部的「自行車友善」環境與文化。該手冊與認證制度協助企業推廣自行車通勤，進而增加企業內騎乘自行車的員工比例，並改善自行車通勤者的整體基礎設施與條件。

### 3. 制度推動方式說明

#### (1) 標的對象

歐洲的企業，特別是中小型企業 (SMEs)。

#### (2) 負責單位及申請認證流程

##### A. 各單位分工

(A) **歐盟 Bike2Work 跨國推動聯盟(Consortium of Bike2Work)**：該聯盟為 CFE 認證機制的開發與推動核心。

(B) **國家聯絡據點(National Contact Point, NCP)**：負責在各國家層級協調 CFE 認證的核心單位。當企業報名現場稽核時，NCP 會負責指派稽核員，並在稽核完成後進行品質控管與核准審查。

(C) **稽核員**：由 NCP 指定的外部專家。稽核員會取得企業自我評估的結果、主動聯繫企業安排實地稽核，並負責撰寫與提交線上稽核報告。

(D) **指定企業交通/自行車專案人員**：企業要獲得認證的必備條件。企業必須指定專案人員做為內部推動核心，負責統整員工交通相關資訊、制定企業交通策略，並尋找潛在的資金補助。

##### B. 申請認證流程

(A) **步驟一：線上自我評估(Self-evaluation)**：

企業須至 CFE 認證專屬網站([www.cfe-certification.eu](http://www.cfe-certification.eu))註冊，填寫企業資料與聯絡細節。企業需輸入本身的經營條件現況如員工數、停車位等，並線上勾選目前已實施的各項措施，系統會初步計算積分，確認是否達到正向評估的門檻。

(B) **步驟二：預約專家實地稽核(Sign up for national audit/ On-site audit)**：

若自我評估達標，企業即可線上提交並正式報名現場稽核，系統會自動通知該國的 NCP。NCP 指派稽核員後，稽核員會聯繫企業安排現場的實地查核。但如果現場稽核未通過，稽核員會提供進階諮詢建議，企業可以有 3 個月的改善期來補強措施。

### **(C) 步驟三：獲取 CFE 認證 (CFE certification)：**

若現場稽核為正向，稽核員會完成報告並上傳，經 NCP 品質控管核准後，企業將收到稽核報告與正式的 CFE 認證證書。證書等級會依據得分劃分為銅級(Bronze)、銀級(Silver)或金級(Gold)。

### **(3) 認證後續機制**

取得認證後，證書的有效期為 3 年。在此期間企業每年都必須提交一份年度自我評估報告。滿 3 年後，企業可以申請重新認證 (Recertification)。另外，獲證的企業也可以在獲證 1 年後申請輔導，挑戰從銅級升至銀級，或由銀級升至金級。

## **4. 認證條件與方式**

### **(1) 認證條件**

歐盟自行車友善雇主的認證條件，主要分為「必備條件」與影響評分標準的「企業自身框架條件」兩大部分：

#### **A. 必備條件**

企業無論規模大小，要獲得自行車友善認證，都必須先滿足以下兩項核心必備條件要求：

**(A) 指定企業交通/自行車專案人員：**企業必須設立專案人員做為內部推動核心，該專案人員應掌握所有自行車相關資訊，並對交通相關活動有充分了解。

**(B) 具備高品質且便利的自行車停車設施：**自行車停車位需設置在距

離公司入口 100 公尺以內，或是比汽車停車位更靠近公司入口處。

## B. 企業自身框架條件

在進入正式評估前，會先檢核企業自身框架條件，這些條件會決定企業必須達到的最低積分門檻，以及哪些評分領域適用於該企業：

- (A) **員工數是否超過 10 人**：針對員工數少於 10 人的微型企業，認證制度給予特別的彈性。
- (B) **是否有客戶往來**：若企業屬於無實體客戶來訪的型態，則行動領域 6「客戶交通」的相關積分將被排除，將不列入計分。
- (C) **是否有專屬/私有廠區**：若企業無獨立專屬的自有廠區，則行動領域 4.2「基礎設施—進入廠區通道」將不列入計分。
- (D) **是否有自有/租用的汽車停車位**：若企業沒有提供汽車停車位，行動領域 5「停車管理」的相對應分數將不列入計算。
- (E) **是否有自有/租用的自行車停車位**：若企業沒有自備的自行車停車區，則行動領域 4.1「基礎設施—自行車停車」的評分將不予計算。

## (2) 積分制度

各項自行車友善措施的積分，是根據實施該措施的實施難度、預估成本及員工接受度，進行綜合評估給分。在進行線上自我評估時，企業所選擇的措施必須是在過去 12 個月內已落實的項目。系統會依據企業自身框架條件現況如是否有廠區、停車位或客戶往來等排除不適用的計分項目，因此各企業可獲得的最高總積分會有所不同。

## (3) 認證六大領域與評分門檻

證分為銅級、銀級與金級三個等級。企業必須在適用的六大行動領域 (Action Fields) 中，分別達到該等級的最低積分門檻才能獲證。企業在獲得認證滿一年後，可申請向上升級。各行動領域的適用企業條件、最高積

分與各級門檻如表 1 所示，另外，針對員工人數少於 10 人的微型企業，認證不採用各行動領域的獨立門檻，而是只要從所有適用標準清單中獲得總計 50 分，即算通過評估，並授予「模範雇主(Model employer)」。

表 1、各行動領域適用條件、最高積分與各級門檻

行動領域編號	行動領域	適用企業條件	最高積分	銅級門檻	銀級門檻	金級門檻
AF1	資訊 / 溝通 / 動機	所有企業	59	16	20	32
AF2	協調 / 組織	所有企業	28	6	8	16
AF3	服務	所有企業	54	10	15	29
AF4-1	基礎設施 - 自行車停車	具備私有廠區，且有空間停放自行車的企業	54	18	22	30
AF4-2	基礎設施 - 廠區通道	無私有廠區，但有空間自設或租用自行車位的企業	43	16	18	28
AF4-3	基礎設施 - 更衣室/淋浴間	無私有廠區，也無空間設置/租用自行車位的企業	14	0	2	24
AF5	停車管理配套措施	適用於擁有自有/租賃停車場的公司	49	7	12	22
		適用於沒有自有/租用停車位	24	2	5	7
AF6	訪客端交通管理	適用於擁有客戶交通流量的公司	28	3	10	15
7	額外加分	實施清單外自有創新措施的企業（不限領域）	5	-	-	-

資料來源: CFE certification Bicycle-friendly Employer

### (三) 參考資料

1. Bike2Work Consortium (2014-2017). CFE certification "Bicycle-friendly Employer". <https://cfe-certification.eu/downloads>
2. Bike2Work Consortium (2014-2017). Guidebook "Bicycle-friendly company - made easy!". <https://cfe-certification.eu/downloads>