

行政院所屬各機關因公出國人員出國報告書

(出國類別：出席國際會議)

出席  
「亞太經濟合作 (APEC) 會議  
第 28 次汽車部門對話會議」  
會議報告

出國人服務機關、職稱及姓名：

經濟部工業局技正

詹文嘉

交通部路政司技士

林政彥

出國地點：新加坡

出國期間：107 年 6 月 6 日至 6 月 9 日

報告日期：107 年 8 月 2 日

# 目 錄

頁次

壹、	前言.....	1
貳、	團員及任務分工.....	3
參、	行程表.....	5
肆、	工作內容.....	8
伍、	綜合結論.....	26
陸、	建議.....	27
柒、	檢附相關資料.....	28

## 圖目錄

頁次

圖 2-1 代表成員 .....	3
圖 2-2 會議剪影.....	4
圖 4-1 全體合照.....	25
圖 4-2 會議剪影 .....	25

## 表目錄

頁次

表 3-1 APEC 汽車對話會議議程表.....	5
---------------------------	---

## 壹、前言

第 28 屆 APEC 汽車對話會議於 2018 年 6 月 6 日至 6 月 8 日在新加坡召開。來自加拿大、中國大陸、印尼、日本、韓國、馬來西亞、墨西哥、秘魯、菲律賓、俄羅斯、台灣、泰國、美國及越南等經濟體的政府與汽車產業代表參加本次會議。同時印度汽車協會 SIAM (Society of India Automotive Manufacturers) 及寮國也以受邀嘉賓的身份參加本次會議。APEC 秘書處由秘書處新任計畫執行長 Mr. Kyoocho Lee 出席參加本次會議。

APEC 汽車對話會議是旨在加深不同文化背景下汽車產業間的交流和加強區域內汽車企業貿易的便利性及自由性為目標的國際會議。同時負責將亞太地區汽車企業訴求和建議匯總到各經濟體的政府貿易相關部門。

本次台灣代表團由工業局金屬機電組詹技正文嘉帶隊與交通部路政司林技士政彥、車輛安全審驗中心謝經理昇蓉，以及車輛研究測試中心洪薪茹課長等人共同與會。

本次會議包含雙邊會議及正式會議等。正式會議議題著重各經濟體汽車市場、產業現況資訊分享與相關政策報告及 APEC 各項計畫進度更新。

## 貳、團員及任務分工

第28屆APEC汽車對話會議我國代表團成員，由工業局詹技正文嘉率領，名單如下；

交通部路政司林技士政彥 – 法規和道路安全議題

車輛研究測試中心國際合作發展部洪課長薪茹– 產業政策、

市場進入、綠色能源車輛等議題

車輛安全審驗中心謝經理昇蓉–法規和道路安全議題



圖 2-1 代表成員



圖 2-2 會議剪影



參、行程表

預定起訖日期	到達地點	詳細工作內容
107/06/05 (二)	新加坡	移動(台灣→新加坡)
107/06/06 (三)	新加坡	參加第 28 屆汽車對話會議
107/06/07 (四)	新加坡	參加第 28 屆汽車對話會議
107/06/08 (五)	新加坡	參加第 28 屆汽車對話會議
107/06/09 (六)	台北	移動(新加坡→台北)

第 28 屆 APEC 汽車對話會議： 107 年 6 月 6 日至 6 月 8 日  
於新加坡召開。

表 3-1 APEC 汽車對話會議議程表

**28th APEC Automotive Dialogue Agenda**

6-8 June 2018

Singapore

**Wednesday, 6 June 2018** (Location: conference facilities at Park Avenue Rochester Hotel)

09:00 – 17:00      **Bilateral Meetings**

**Thursday, 7 June 2018** (Location: APEC Secretariat conference facilities)

9:00 – 9:20          **Welcome Remarks** (AD Co-Chairs)

9:20 – 9:30          **Group Photo Opportunity**

9:30 – 10:00        Item 1    **Adoption of the Agenda** (AD Co-Chairs)

Item 2 **Updates by the APEC Secretariat** – *(Mr. Kyooho Lee)*

10:00 – 10:15 Coffee Break

10:15 – 12:30 **Item 3 Market Access**

3.1 Peer Reviews

3.1.1 Market/Industry/Policy Reports

3.1.2 New FTAs/Implications of Free Trade Agreements on the Auto Sector

3.1.3 Tax Structures/Regimes

3.1.4 New Automotive Policies/Regulations

12:30 – 13:45 Lunch

13:45 – 15:15 **Item 4 Harmonization of Standards and Regulations**

4.1 APEC Project Updates

4.2 WP.29 Update

4.3 Comparison of Auto Emissions Standards in the APEC Region

15:15 – 15:30 Coffee Break

15:30- 17:00 **Item 5 Trade/Business Facilitation**

5.1 APEC Project Updates

5.2 Benefits of a Flexible Vehicle Certification System

5.3 Customs Valuation Practices in APEC region

**Item 6 Capacity Building**



## 肆、工作內容

### 一、正式會議

#### (一) 汽車對話會議主辦國代表開場

2018 年第 28 屆 APEC 汽車對話會議主席是由美國貿易部 Mr. Todd Peterson 和日本經濟產業省 Nishino Satoshi 共同擔任主席並開場致詞。本次會議議程涵蓋市場進入、標準法規調合、貿易簡易化、新技術和能量建立、第 29 屆汽車對話規劃及組織化議題等。

#### (二) APEC 秘書處更新

APEC 秘書處計畫主任簡述計畫申請流程，並提醒計畫主持人準備計畫時應注意事項；亦鼓勵汽車對話可多提出計畫申請，增加在 APEC 架構下的能見度。

同時更新汽車對話的經費現況，第 28 屆汽車對話是由秘書處協助辦理，費用將於現有經費支出，後續將提供相關經費運用細項予各會員經濟體參考。

#### (三) 市場現況及產業政策

## 1. 中國大陸

中國汽車工業協會報告中國大陸 2017 年整車產量 2,901 萬輛，成長 3.2%；銷量 2,912 萬輛，成長 3.9%，主要受惠小排氣量車型的汽車購置稅減免政策，而 2018 年購置稅將由 7.5% 回復為 10%，能否持續突破高點值得關注。中國大陸汽車零組件業快速發展，產業規模不斷擴大，據中商產業研究院資料顯示，2017 年汽車零組件製造企業銷售收入達 37,392 億元人民幣，成長 8.2%，2018 年營業額預計將達到 40,047 億元人民幣。2006 年至今，中國大陸零組件製造業產值占汽車總產值的比重保持在 40% 左右。

## 2. 日本

日本 2017 年整車產量 969 萬輛，成長 5.3%；銷量為全球第三大，銷售 524 萬輛成長 5.4%，在日本經濟復甦帶動下，消費者購買意願高漲也刺激了汽車消費，車市觸底反轉重回 500 萬輛大關。根據日本自動車部品工業會統計，2016 日本汽機車零組件產業出

貨金額約達 19.7 兆日圓，成長 3.1%。

而在 2017 年銷售的客車方面，引擎排氣量在 660cc 以下的佔了 53.2%，661cc 到 2000cc 佔了 40.7%；另外分析引擎排氣量超過 2000cc 的車輛在 2005 年時市佔率為 18.1%，但到 2010 年時下降為 13.2%，到 2017 年時更進一步下降至 6.2%，可見受環保與能耗等因素影響，消費者購車已改為偏好較小排氣量的車款。此外，在新能源車輛銷售方面，2017 年共銷售近 160 萬輛車，但其中複合動力(Hybrid)及 Clean Diesel 車輛仍佔了絕大部分。

### 3. 韓國

韓國 2017 年整車產量 411 萬輛，衰退 2.7%；銷量 180 萬輛，衰退 1.3%，韓國五大車企內銷出口雙雙縮水，外銷部分在中國大陸和美國等主要市場銷量都出現了下滑。韓國國汽車產業市場逐漸開放，目前外國進口車數量快速增長，進口車量年均增長率超過 30%進口車市場佔有率預期在 2-3 年內至少達到 15%，

對汽配售後市場配件及汽車用品的需求迅速成長。

而節能車輛在 2017 年共銷售 99,000 輛，相較 2016 年成長 46.9%。同時對於電動車的補貼政策也將免稅額予以擴大，自 2018/1/1 起，將提高電動車的免稅額並持續至 2020 年底。同時加嚴碳排放量規定，於 2018 年度所銷售車輛之平均碳排放量應達到 120g/km，若未達到將處以每 g/km 30000 韓元的罰金；而到 2020 年時將加嚴標準至 97g/km。

#### 4. 印尼

印尼 2017 年整車產量 122 萬輛，成長 3.3%；銷量 106 萬輛，成長 1.2%，東協最大汽車市場印尼 2017 年乘用車市的消極和商用車的增長趨勢形成鮮明對比，儘管有新車型推出加上消費者信心高漲，但是乘用車市場下跌了 2.6%，而與之相反，因為建築工程和採礦部門的訂單大幅增加，商用車市場增長 17.7%。印尼具依賴進口的汽車零組件產業特性，印尼擁有內需市場潛力與自然資源，加上東盟自由貿易區實施，已取消泰國、馬

來西亞、新加坡、汶萊、菲律賓與印尼等 6 個東盟創始國間的汽車與零組件 5% 進口關稅，從印尼出口汽車與零組件至東盟國家變的非常容易，具成本競爭優勢。

## 5. 馬來西亞

馬來西亞 2017 年整車產量 46 萬輛，衰退 15.6%；銷量 59 萬輛，成長 1.9%，馬來西亞國內汽車銷量近年維持在 50 至 60 萬輛之規模，近年因油價下跌、馬幣貶值、政府 2015 年開始課徵消費稅並取消汽油補貼等原因，造成民生消費成本增加，近年銷量成長較為有限。據台灣經貿網資料顯示，馬來西亞汽車零組件廠商約有 641 家，2017 年前 10 個月，汽車零組件出口額為 93 億馬幣，估計全年可達 120 億馬幣，較 2016 年成長 7.14%。至 2018 年，馬國汽車零組件出口額則預估為 125 億馬幣。

## 6. 菲律賓

菲律賓 2017 年整車產量 12 萬輛，與 2016 年持平；銷量 36 萬輛，微幅下滑 0.3%，菲律賓近年車市



正進入高速成長期，擁有 1 億 490 萬人口的菲律賓，經濟穩定成長，2016 及 2017 年的 GDP 成長率分別達 6.8% 及 6.7%，人均 GDP 已正式跨過 3,000 美元，而在國民所得逐年增加及購買力提升下，菲律賓車市的成長潛力可期。菲律賓汽車零組件產業較缺乏完整供應鏈，現階段內需市場小，多數零組件出口，歷年來都是出口值大於進口值，據工研院 IEK 資料顯示，2015 年菲律賓汽車零組件出口值達 13.1 億美元，其中占比較高的國家為泰國(27.1%)、日本(24.2%)、美國(10.4%)。

## 7. 俄羅斯

俄羅斯 2017 年整車產量 155 萬輛，成長 19%；銷量 160 萬輛，成長 11.9%，自 2013 年烏克蘭危機爆發以來，以美國為首的西方國家對俄羅斯進行了持續的經濟制裁，導致盧布嚴重貶值，經濟萎靡，汽車銷量也隨之下滑，而伴隨整體經濟環境的好轉，近 5 年來首次增長呈現出復蘇態勢。俄羅斯汽車零件市場近年來仍有緩慢成長的趨勢，特別是以莫斯科地區成長最快。目前俄

羅斯汽車零件市場的競爭頗為激烈，過去俄國本土產業曾居主導地位，但近年來市場結構發生改變，許多外商紛紛進入市場。

## 8. 美國

美國 2017 年整車產量 1,119 萬輛，衰退 8.1%；銷量為全球第二大市場，共 1,758 萬輛，下滑 1.6%，由於美國汽車市場飽和，加上聯準會升息與二手車庫存增加影響，歷經 7 年連續成長後出現疲態。美國汽車零組件產量的 70% 用於原廠製造(OEM)市場，30% 用於售後服務(AM)市場。2017 年美國汽車零組件銷售值 3,479 億美元，成長 4.2%，主要原因是全球景氣回溫，美國內需增加，觸發整車市場成長，中古車保有量逐年成長，帶動汽車零組件銷售。

## 9. 印度

2017 年印度汽車生產量達 460 萬輛(小客車 379.1 萬+商用車 81 萬)。其中，8 成滿足內銷市場，近 2 成外銷，2017 年外銷量達 86.6 萬輛(小客車 75.8 萬+商用車 10.8 萬)。主要出口至墨西哥(18%)，尼泊爾及英國、

斯里蘭卡、南非及孟加拉等國家。

2017 年印度汽車內銷量達 376 萬輛(小客車 304.6 萬輛，商用車 71.4 萬輛)，較前年成長 8%。其中，小型家庭用車(Compact)最多，市占率 48.8%。Maruti Suzuki 為印度乘用車市場之領導品牌，市占率高達 47.38%。韓國現代汽車排名第二，市占率達 16.72%。Mahindra & Mahindra 排名第三，市占率達 7.75%。Tata Motor 排名第四，市占率達 5.6%。印度除了四大車廠外，其它車廠市場占有率不到 5%，雖然市場競爭激烈，但仍吸引包括中國大陸上海汽車集團 SAIC，法國 Peugeot，南韓 Kia Motors 及 Volvo 等新進入者加入印度布局。

2016~2017 年印度商用車產量約 81 萬，其中 10.8 萬輛外銷，71.4 萬滿足國內市場之需求。內銷較去年成長 4.2%，外銷較去年成長 5%。2016~17 年輕型商用車產量達 46.7 萬輛，近三年複合成長率達 2.85%。Mahindra 取代 Tata Motors，成為印度輕型商用車的市場龍頭。Mahindra(42%)及 Tata Motors(38.1%)，合占八成之輕型商用車市場。

#### (四) 有關汽車部門自由貿易協定現況更新

印尼經濟體報告為推動汽車產品出口，印尼政府積極與各國簽署雙邊和多邊自由貿易協定，目前計有 18 個雙邊貿易協定洽談中和 6 個多邊貿易協定已完成，以及 3 個多邊貿易協定正在諮商中。

美國產業代表更新北美自由貿易協定(NAFTA)重啟諮商進度，預計將無法於今年完成諮商。NAFTA 成員包含美國、加拿大和墨西哥，汽車銷售金額達 2100 萬美元，排名世界第二，在 NAFTA 協定提供三個國家，免關稅優惠及資金和勞工支持，以利增加全球競爭力。目前重啟諮商主要討論議題包含汽車產品附加價值率、落日條款及其他爭議問題解決等。

韓國目前已有 15 個雙邊貿易協定已生效，今年並已與中美洲五個國家完成貿易協定的簽署，目前尚有 4 個貿易協定正在諮商中，此外與美國的貿易協定則正在討論修正當中。

## (五) 稅制結構

印尼簡報說明印尼政府稅制計畫，汽車相關稅賦共有四種，包含奢侈稅 10-125%，增值稅 10%，地方稅 3-12% 及保有稅 1-10%。為加速汽車產業成長，政府將特別針對小客車和低排放車進行稅賦重整。

日本介紹日本汽車稅制現況，以及日本車輛公會正積極推動降低汽車相關稅賦，以減輕使用者壓力。在日本汽車使用者所負擔的汽車相關稅賦，較英國高 2.4 倍，較德國高 2.8 倍，較美國更高達 31 倍，並且表示高稅賦的確影響民眾購車意願。經調查，高達 90% 的民眾認為現有汽車稅賦過高，有必要調降。目前調降計畫將以排氣量降小的車型為主，從現在 320 美元降至 270 美元。

美國產業代表報告 APEC 區域各經濟體汽車相關稅賦概要，收集區域內各國車輛稅賦及獎勵進行比較，比較標的包含不同車款和單價等。

菲律賓代表分享其觀察，認為各項車輛稅賦各有各自目標，關稅一般主要是保護和鼓勵國內汽車產業發展，國內稅則是用來影響特定車型的購買需求及符合經濟體交

通系統的要求，故建議美國考慮將稅賦政策執行是否符合目標效益評估加入在汽車稅賦研究分析中。

#### (六) 新車輛政策和法規

中國大陸代表報告為進一步擴大改革開放，促進汽車產業升級轉型及滿足民眾消費需求，中國大陸將把進口汽車的關稅從 25% 降低到 15%，同時降低進口汽車零部件的關稅，將其降低到標準的 6%。此新的關稅規定將於 2018 年 7 月 1 日起實施。同時，為降低對外國車輛製造商的限制，中國將逐步取消外國汽車製造商在中國生產和銷售汽車必須與中國公司（至少 50% 的份額）建立合資企業的要求。並且從今年起先適用於新能源車輛和特種車輛製造商，另外則分別在 2020 年起適用於商用車，以及 2022 年起適用於客車。

此外，中國工業和信息化部（MIIT）去年完成了汽車雙積分制(dual-credit scheme；全名為「乘用車企業平均燃料消耗量與新能源汽車積分並行管理辦法」)並自 2018 年 4 月實施。該規則規定，除了滿足燃油效率積分要求外，還要求汽車製造商通過銷售一定數量的電動汽車和插電式混

合動力汽車，以產生相當於 2019 年銷售額的 10%和 2020 年 12%的新能源汽車積分。

馬來西亞代表表示，今年大選後聯邦政府於 2018 年 5 月 10 日進行改組，因此政府有關汽車業的新政策尚未公佈。到目前為止，唯一的公告是稅收政策，其中消費稅(GST)已於 2018 年 6 月 1 日廢除，並將由 2018 年 9 月 1 日生效的銷售和服務稅(SST)取代。

印尼代表簡報低污染車輛的國際市場趨勢和新技術發展，印尼政府推出汽車產業藍圖低污染車輛推動計畫，車型包含油電混合車和電動車。同時印尼代表更新印尼將於 2018 年 10 月針對汽油車加嚴排放法規，導入 Euro 4 排放標準，柴油車將於 2021 年 4 月強制實施。

#### (七) WP.29 更新

美國代表簡述過去 2 次世界車輛法規調合會議狀況。強調新國際整車型式認證系統( International Whole Vehicle Type Approval System, IWVTA )於 2017 年 11 月已被採用；電動車安全全球技術性法規 (Global Technical Regulations, GTRs)則於 2018 年 3 月已被採用。

另外，美國產業代表分享在 WP.29 非正式駕駛分組會議，會議中針對智慧運輸系統 (Intelligent transportation system, ITS) 和自動駕駛 (Autonomous driving, AD) 進行討論，惟美國憂心此會議可能會加速自動駕駛車輛技術法規制定，相關技術尚在研發階段，若太快法規化，將會限制相關創新技術發展。

#### (八) 能量建置

馬來西亞報告汽車部門技術性協助及能量建置計畫，其中能量建置計畫已於第 27 屆汽車對話會議簽署，並在 2017 年的 CTI 年度報告中提及且上呈部長級會議。本計畫輔導重點將著重在微型、中小型企業技術性協助，透過自我核心技術認知和能力了解，以改進其能量，並可用來監督和測量這些企業的表現。

#### (九) 新技術更新

日本介紹自動駕駛示範運行路線和基本法規，以及日本車輛製造協會 (Japan Automobile Manufacturers Association, JAMA) 2030 年的自動駕駛願景。透過影片，JAMA 傳達未來先進車輛技術發展將提供社會挑戰解決方



案，以及帶給人民生活便利性，例如老年化社會，利用自動駕駛車輛技術，提供老年人接送服務，降低社會成本。

美國產業代表 GM Cruise 提供該公司自駕車輛技術概要，簡報中強調為加強安全性，在程序設計上，允許系統不斷重複、深入整合及反覆的功能確認等，並且說明利用綜合性模擬和封閉式場地擴大真實世界測試區域，確保各項發展符合車輛安全需求。

APEC 秘書處計畫主任建議汽車對話可規劃自動駕駛車發展藍圖計畫，且可以考慮和 APEC 運輸工作小組整合。各國經濟體同意秘書處之建議，將由美國和日本共同起草計畫內容，並擔任協調整合腳色。

#### (十) 電動車

中國報告中國新能源車輛銷售今年仍持續增長中，除了純電動車外，中國政府已經將氫氣車列入重要發展產品，已著手研究中。此外，動力電池的發展和電池回收等議題，正朝向已設定之目標進行。而在綠能車輛銷售方面，從 2015 年銷售 331,000 輛，而到 2017 年則成長 230% 達到 777,000 輛的規模，其中並有接近六成的車輛為純電動車。

美國提出車輛電網互通性和電網整合，強調若要使電動車快速發展，須具備 3 項重點，互通性、智慧連結及產業和政府之間的合作。此外，美國產業代表報告電動汽車的 WP.29 全球技術標準(GTR)發展現況，目前在 EVS 工作組制定了電動汽車安全管理的兩階段方法：第 1 階段，該方法將產生滿足近期關鍵安全要求的 GTR；而第 2 階段，則將製定需要長期研究的安全要求，以及進一步改進第 1 階段的 GTR。

- 第 1 階段的 EVS GTR 草案已於 2018 年 3 月由 WP.29 討論通過(GTR 20)，並且建議(非要求)1998 協定的締約國可將其作為汽車管理架構的一部分。
- 第 1 階段 EVS GTR 解決了與電動汽車相關的 3 種安全風險：觸電保護、火災和電池液洩漏。GTR 制定了使用中及事故後事件的安全指南。

日本代表報告電動車需求增長的背景，並表示日本將與 APEC 成員經濟體合作，為汽車電動化提供汽車產業相關幫助。此外，在日本新能源車輛銷售方面，2017 年共銷售近 160 萬輛車，但其中複合動力(Hybrid)及 Clean Diesel

車輛仍佔了絕大部分。

菲律賓提出對中小企業電動汽車生產商進行調查的倡議，用以建立產品、功能、技術規格、生產能力和相關信息的基礎數據。而該調查結果或可用於決定可由 APEC AD 發起和實施的支持計劃，用以支持 APEC 經濟體中符合法規的電動車車型的生產。

#### (十一) 第 29 屆汽車對話會議辦理規劃

秘書處計畫主任建議下年度 APEC 汽車對話會議辦理模式，其中一場可於明年度與資深官員會議在主辦國智利共同辦理，另一場則由汽車對話會員經濟體協助辦理，並且根據規定，會議主席將由主辦國負責擔任。

泰國表示有興趣辦理 2018 年 29 屆汽車對話會議，泰國車輛公會代表將攜回討論，並於 1-2 周後回復秘書處。若泰國有意願辦理，下次會議時暫定為 10 月 30 日和 31 日。美國代表補充將同時舉辦 1-2 天的電動車藍圖研討會。

印尼代表提案可辦理第 30 屆或第 31 屆汽車對話會議，

但須先經過內部討論後，再回復秘書處。

另外，針對 APEC 秘書處 2019 年舉辦國之建議，部分經濟體認為至智利開會過於不便，提議還是以較近且便利的經濟體為考慮，秘書處計畫主任請各經濟體進行內部討論，於一個月內提供回復。

## (十二) 會議概要說明

- 1、有關下屆汽車對話會議辦理國暫定為泰國一案，召開時間為 2018 年 10 月 30-31 日，預計 2 天正式會議，11 月 1-2 日將接著舉辦電動車藍圖研討會。後續將待泰國最後回覆，各會員經濟體同意以汽車對話基金支付會議費用。
- 2、印尼將暫定為 2019 年第 30 屆或 31 屆的主辦國。
- 3、各會員經濟體同意成立自駕車藍圖或指導原則草案工作小組，並由美國和日本協助草擬和整合。
- 4、各會員經濟體同意於本次會議結束後一個月內回覆下年度辦理汽車對話會議國家和地點。

## (十三) 活動集錦



圖 4-1 全體合照



圖 4-2 會議剪影

## 伍、 綜合結論

本次會議中，重點仍圍繞在新能源車政策及法規推動進度，除美國和日本外，中國大陸的新能源車銷售持續成長，除了純電動車外，氫氣車將是下階段發展產品；此外動力電池效能和電池回收持續被關注。東協國家和印度亦將納入重點發展項目，期盼透過政策手段，加速發展。

自動駕駛技術和相關法規發展將是下階段各會員經濟體討論重點，雖然相關技術尚在發展階段，但因部分車廠已逐步導入相關技術，自動駕駛的安全管理將很快法規化。因此，APEC 秘書處建議成立自駕車藍圖或指導原則草案工作小組，並由美國和日本協助草擬和整合，提供各會員經濟體共同討論平台，並在此平台中進行相關技術和法規發展現況分享。

## 陸、建議

以下就會議結論，建議我國後續發展的事項：

- 一、 APEC 汽車部門對話會議是 APEC 會員體政府部門及汽車產業間重要之意見與經驗交流分享平台，對於會員體之汽車產業發展及政策形成均有重要幫助，絕大多數國家之汽車產業主管機關、公會及業者均派員與會，建議未來國內汽車公會和業者亦可派員參加，藉由交流及觀摩以建立適合我國之汽車產業政策與方向。
- 二、 電動車和自動駕駛為目前各會員經濟體討論之重點議題，建議我國業者可參考，了解亞太地區各國技術發展方向及市場趨勢，以利制定市場策略。

柒、檢附相關資料

無