

行政院所屬各機關因公出國人員出國報告書  
(出國類別：其他)

赴歐盟執委會企業總署參加國家專家專業訓練 (NEPT) 報告

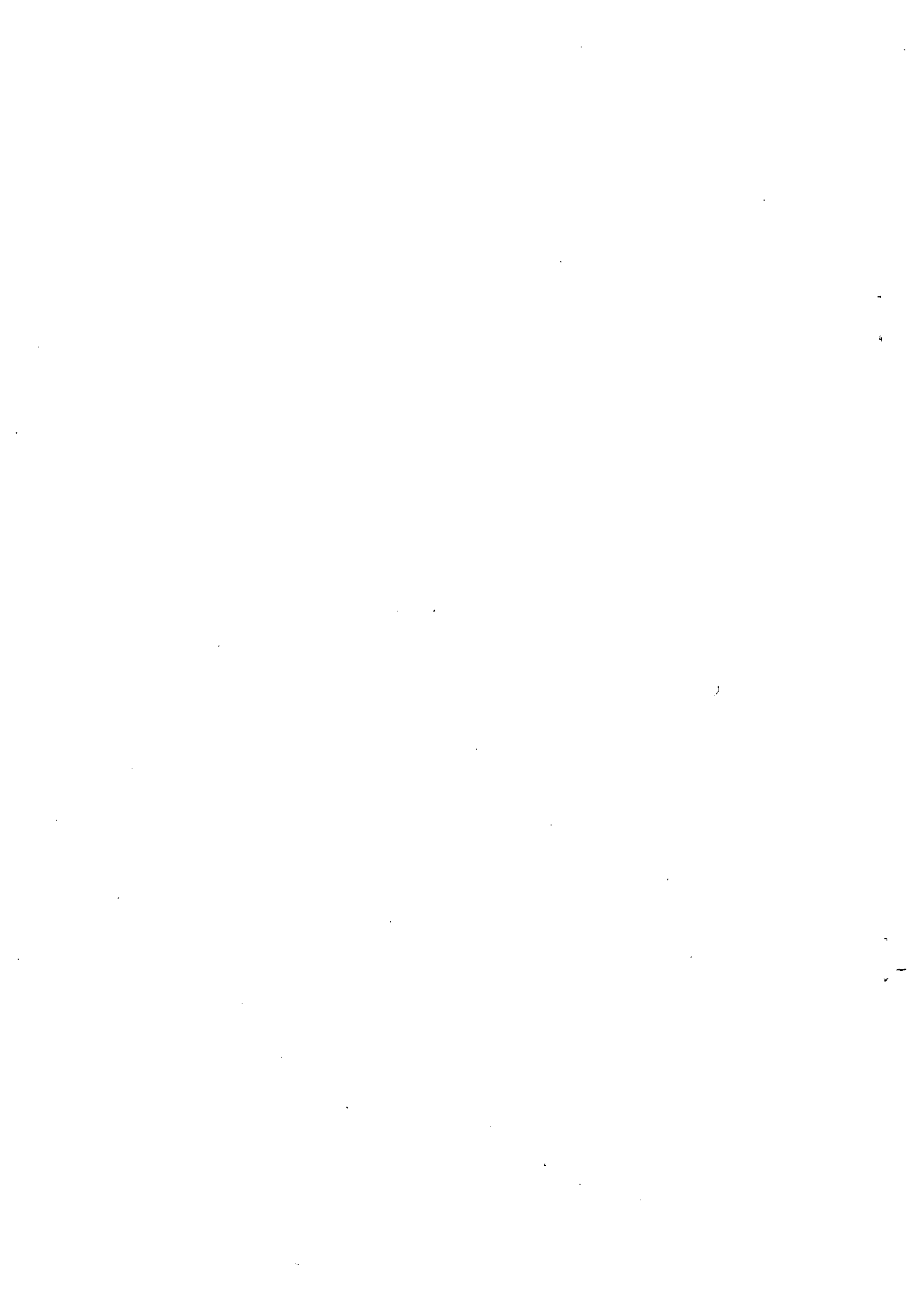
服務機關：交通部路政司

職稱姓名：專員趙晉緯

出國地點：比利時布魯塞爾

出國期間：100年10月1日至100年12月31日

報告日期：101年3月30日



## 摘 要

參加 2011 年歐盟執委會國家專家專業訓練計畫至歐盟執委會企業總署車輛產業處實習，透過 3 個月實習期間深入瞭解歐盟整體制度之運作、交流我國之制度及經驗，建立與歐盟相關官員聯繫管道，增進台歐盟雙方對彼此車輛型式安全審驗制度之互動及瞭解，並提升本人專業能力及拓展國際視野，實習成果相當豐碩。

# 目 錄

壹、緣起與目的 .....	3
貳、實習訓練行程 .....	4
參、國家專家專業訓練內容與經過 .....	5
肆、心得 .....	25
伍、建議 .....	26
陸、致謝 .....	27
柒、附件 .....	28

## 壹、緣起及目的

歐盟執委會國家專家專業訓練計畫（National Experts in Professional Training Programme, NEPT），係歐盟執委會每年固定提供一定名額予歐盟會員國及歐盟以外之第三國，讓受訓官員學習歐盟執委會運作方式與政策，獲取實務經驗並瞭解執委會各部門日常工作，有機會在多元文化與多語言環境中工作，將受訓官員在原工作部門所研習之知識轉化為實務運用，而接納受訓官員之執委會相關總署單位亦可自接觸他國官員中學習新角度與新知識，有助充實其日常工作，並可藉此機會與他國具專業經驗官員建立人脈網絡；我國於 2005 年台歐盟諮商會議中獲歐盟同意給予我方名額前至歐盟總署接受在職工作訓練後，自 2006 年起我國已有 9 名人員參訓實習，我國是歐盟以外之第三國申請者中唯一的亞洲國家。

我國車輛型式安全審驗制度及安全法規係採納 APEC 道路運輸調和計畫對我國之建議，及順應國際朝以聯合國歐洲經濟委員會 UN/ECE 法規之調和發展趨勢，與歐盟、日本等先進國家管理制度發展接軌，並自 95 年起分 3 階段發布調和 UN/ECE 法規導入國內實施，相關車輛型式安全之檢測及審查與歐盟作法應已屬一致，為增進台歐盟雙方對彼此車輛型式審驗制度之互動及瞭解，解決台歐盟雙方於車輛型式安全審驗制度之認知及制度差異，使彼此法規制定及審驗實務作業更為融合接軌，以提升國內車輛安全管理並保障國人行車安全，交通部路政司於 2011 年薦派本人參加本案訓練計畫，並獲歐盟執委會企業總署錄取及分發至車輛產業組實習。

藉能夠直接進入歐盟總署內部，學習歐盟整體之制度運作、交流我國之制度與經驗，與歐盟相關官員建立聯繫管道，拓展台歐盟雙方合作機會。

## 貳、實習訓練行程

一、本人實習時間自 2011 年 10 月 1 日至 12 月 31 日。

二、實習期間行程詳如下表說明。

日期	地點	工作紀要
100 年 9 月 30 日至 10 月 1 日	臺北-比利時布魯塞爾	去程
100 年 10 月 3 日至 12 月 31 日	比利時布魯塞爾	歐盟執委會國家專家專業訓練
101 年 1 月 2 日至 3 日	比利時布魯塞爾-臺北	返程

## 參、國家專家專業訓練內容與經過

### 一、歐盟概況

歐洲聯盟 (The European Union, EU)，係依照 1992 年馬斯垂克條約組成之組織，目前有 27 個會員國，23 種官方語言，由以下 4 個主要機關負責推動歐盟事務：

- (一) 歐盟理事會 (Council of the European Union)，代表各會員國，為歐盟決策機構。理事會按不同領域劃分為數個部長理事會，除外交部長理事會外，理事會主席由各成員國輪任，任期半年。2011 年下半年輪值主席國為波蘭。
- (二) 歐洲議會 (European Parliament)，代表歐洲公民，為歐盟最高民意機關。重要政策及法律須經歐盟理事會及歐洲議會共同決策程序通過。
- (三) 歐盟執行委員會 (European Commission)，維護歐洲整體利益的獨立執行機構。下設有 30 個總署 (Directorates-General, DGs) 及數個機構，負責執行理事會所做出之決定。歐盟執委會是歐盟體系中唯一有權提出歐盟法案的機構，另其身分可幫助歐盟理事會內部達成協議，或弭平歐盟理事會與歐洲議會間對於相關議題之爭議。
- (四) 歐洲峰會 (European Council)，為歐盟最高決策機構，由各會員國元首及政府首長組成，負責確立歐盟整體發展方向，相關具體政策則是經由歐洲議會、歐盟理事會及歐盟執委會三者複雜的共同決策程序制定。

## 二、企業總署簡介

歐盟執委會企業總署 (Directorates- General: ENTERPRISE and INDUSTRY, DG ENTR) ，2011 年底 (本人受訓時) 總署長為 Heinz ZOUREK 先生，現任署長為 Daniel CALLEJA CRESPO 先生 (原副總署長升任) 。

DG ENTR 目前約有 1,000 餘位員工，並負責約 15 億歐盟之預算執行。

DG ENTR 組織架構圖如附件 1，共有 8 個主要業務處：「綜合規劃處 (Directorate A:Coordination, planning and international affairs)」、「產業政策處 (Directorate B:Industrial Policy and Economic Analysis)」、「法規政策處 (Directorate C:Regulatory policy)」、「企業創新及移動產業處 (Directorate D:Industrial Innovation and Mobility Industries)」、「中小企業處 (Directorate E:SMEs and Entrepreneurship)」、「觀光及消費者保護處 (Directorate F:Tourism, CSR, Consumer Goods and International Regulatory Agreements)」、「化學品金屬電子電機產業處 (Directorate G:Chemicals, metals, mechanical, electrical and construction industries; Raw materials)」、「航太處 (Directorate H:Space, security and GMES)」。本人則是在 Directorate D 企業創新及移動產業處實習。

## 三、實習單位簡介

企業總署 DG ENTR 的企業創新及移動產業處 (Directorate D:Industrial Innovation and Mobility Industries) 下設有 5 個組，分別為「產業創新政策發展組 (D1: Policy Development for Industrial Innovation)」、



「產業創新支援組 (D2: Support for Industrial Innovation)」、「競爭及產業創新組 (D3: ICT for Competitiveness and Industrial Innovation)」、「國防航空海事產業組 (D4: Defence, Aeronautic and Maritime Industries)」及「車輛產業組 (D5: Automotive industry)」。本人即是在 D5 車輛產業組實習。

D5 車輛產業組現任組長為 Philippe JEAN 先生，副組長為 Barbara BONVISSUTO 小姐 (2011 年 12 月調升)，並有約 26 位成員。除組長綜理組務並負責整體規劃及任務分配外，其他成員各自負責業務如下：

- (一)經濟及競爭議題 (ECONOMIC AND COMPETITIVENESS ISSUES) (如歐盟電動車推動計畫)
- (二)車輛安全法規 (GENERAL LEGISLATION ON CARS AND SAFETY RULES)
- (三)污染法規 (EMISSIONS LEGISLATION)
- (四)內部市場競爭 (LEGAL ISSUES LINKED TO INTERNAL MARKET AND COMPETITION)
- (五)道路運輸氣候變遷議題 (CLIMATE CHANGE IN ROAD TRANSPORTATION)
- (六)國際貿易關係及市場進入議題 (INTERNATIONAL RELATIONS AND TRADE ISSUES – MARKET ACCESS)



企業總署大樓外觀



車輛產業組辦公室

#### 四、實習身分及實習指導員

本人在歐盟執委會企業總署 DG ENTR 實習時，歐盟提供正式職稱為法制專員 Legislative Officer，對內則統稱為實習生（Stagiaire）。

本人因在交通部任職期間負責國內車輛型式安全審驗及車輛安全法規相關業務，歷年台歐盟經貿諮商會議下之汽車議題工作小組與歐盟企業總署車輛產業組相關官員有業務往來，爰實習期間指導員為 Alexandra SA CARVALHO 小姐（歐盟負責我方業務聯絡窗口），又因本人是來自第三國實習生的身分，Alexandra 小姐並請同組荷蘭政府指派支援歐盟的 Peter BROERTJES 先生協助指導，Peter 先生為實際之指導員。



本人與 Peter 先生合影



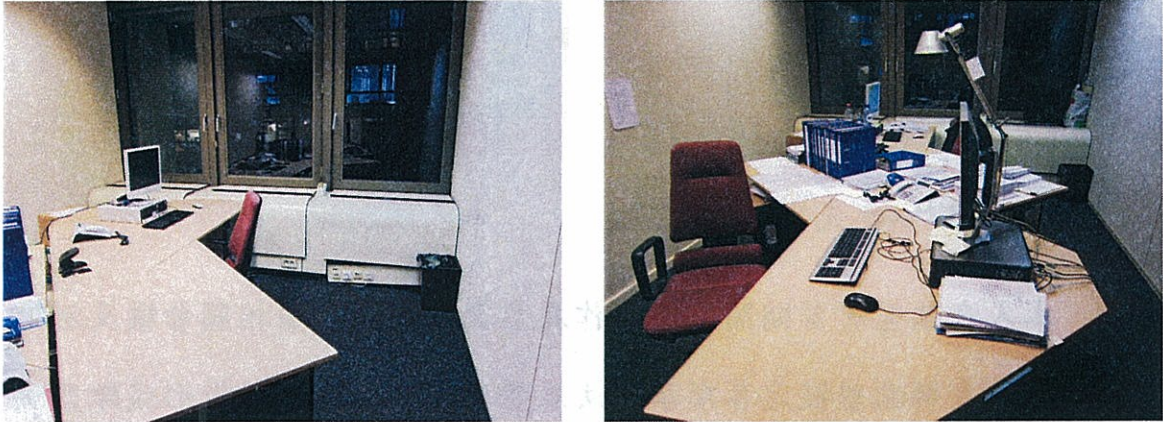
本人識別證

本人在歐盟實習期間主要工作為參與車輛產業組相關會議及活動，從旁觀察瞭解歐盟擬定各項車輛法規並與各會員國商討後形成歐盟決策之制度過程，並以我國經驗提供內部討論意見；另因我國機車數量眾多舉世聞名，剛好歐盟正在研訂 L 類車輛（對應國內為機器腳踏車）車輛型式認證及市場監督相關規定，故在後半段實習期間，本人並協助 Guido GIELEN 先生研擬 L 類車輛型式認證及市場監督規定（Approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles）及相關配套子法（Draft Regulation on Environmental and Propulsion Performance Requirements (REPPR) and Draft Regulation on vehicle functional safety requirements (RVFSR) for the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles）規定草案。

## 五、實習環境

因東西方國情差異，基本上歐洲人較東方人注重個人隱私，大部分歐盟職員的辦公室，除了部門助理及主管秘書外，原則上每位職員都有一間獨立的辦公室。

實習期間，本人與 Andreas UNTERSTALLER 先生共用一間較大的辦公室，位於企業總署 10/006 辦公室。



本人辦公室一景

## 六、實際參與工作活動內容

個人實習期間實際參與之會議及活動情形如下：

(一)參加4次企業總署DG ENTR召開車輛技術法規會議(Technical Committee - Motor Vehicles, TCMV)(10/13, 11/18, 11/21, 12/19)

(二)參加5次歐盟理事會召開L類車輛型式認證及市場監督規定草案工作小組討論會議(10/27, 11/11, 12/13, 12/19, 12/20)

(三)參加2次歐洲議會內部市場及消費品保護委員會(Committee on the Internal Market and Consumer Protection, IMCO Committee)召開L類車輛型式認證及市場監督規定草案工作小組討論會

議(11/23, 12/5)

(四)參加1次歐盟執委會企業總署召開機車技術法規會議(Motorcycle Working Group, MCWG)(12/14)

(五)參加1次歐洲議會召開道路噪音減量研討會(Workshop on road traffic noise in the Parliament)(11/23)

(六)參加1次歐盟執委會運輸總署(DG MOVE)召開使用中車輛排氣檢驗項目增修討論會議(11/8)

(七)參訪荷蘭審驗機構RDW(11/30)

(八)參加聯合國歐洲經濟委員會(UN/ECE)車輛法規論壇WP.29下之被動安全工作小組(Working Party on Passive Safety, GRSP)第50次會議 (12/5~12/6)

上開各會議議程如附件 5。

## 七、歐盟政策法律體系<sup>1</sup>

歐盟政策制定過程可透過 5 種不同的法律效果達成，包括：規則 (Regulation)、指令 (Directive)、決定 (Decision)、建議 (Recommendation) 和意見 (Opinion) 等，簡要說明如下：

(一)規則：適用於全體歐盟成員國，不須再於各成員國內進行立法，其效力優於國內法。換言之，規則具有整體性，成員國不得立法或以行政措施改變規則的內容或實施的方法，也不能與第三國簽訂有違規則的國際協定。

(二)指令：指令是以特定歐盟成員國為對象，為會員在創立的一段特

---

<sup>1</sup> 本段文字節錄自「歐洲聯盟決策作為之研究」<http://fuhrer.myweb.hinet.net/articles/a12.htm>。

定時間內必須完成的義務，但是允許成員國依照本身國內條件來制訂符合所需的法律。

(三)決定：決定類似規則，具有完整的法律效力，不同的是決定僅適用於特定的成員國，而規則則適用於全體歐盟成員國。

(四)建議和意見：建議和意見是由歐盟各機構提出，對個別成員國沒有法律的拘束力。

現行歐盟國家汽機車型式認證所遵循的規定為 L 類機車 2002/24/EC 及汽車 2007/46/EC 等 2 指令，按照上開說明，指令 Directive 的法律效果未如規則 Regulation 對會員國有較強制及時效要求，所以目前歐盟正在研修將該 2 指令轉換為規則，此即為本人實習期間後半段時間協助 Guido 先生辦理之重點工作事項。

歐盟政策的立法程序上，根據歐洲議會參與及地位的不同而有 4 種程序，分別為諮詢程序（Consultation）、合作程序（Cooperation）、共同決定程序（Co-decision）和同意程序（Assent），簡要說明如下：

(一)諮詢程序：諮詢程序是指當執委會向理事會提案時，同時必須送交歐洲議會以及有必要的話包含經濟暨社會委員會，並請其表示意見。若歐洲議會無表示意見的話，則理事會就可以根據議案的性質透過上述三種表決方式通過議案，而執委會可在理事會正式決策前根據歐洲議會的意見修改議案。諮詢程序的目的在於增加理事會、執委會和歐洲議會彼此溝通和政治辯論的機會，理事會雖然擁有最後的決策權，但是在決策過程中必須尊重歐洲議會的意見，如果兩者的歧見無法解決的話將會影響到歐盟在決策上的效率及其在國際社會上的威望。

## (二)合作程序：

1. 歐盟執委會提案並提交歐洲議會請其發表意見。
2. 歐洲議會與歐盟理事會就草案進行一讀並作成意見後提交理事會，理事會就該意見以條件多數達成共同立場（common position），並送交歐洲議會二讀。
3. 在 3 個月內，歐洲議會得以簡單多數通過議案，或以絕對多數修改或否決議案。
4. 執委會將歐洲議會投票結果送交理事會，並指出同意修改的地方；理事會以條件多數決通過修改後的議案，或是以一致決通過歐洲議會所否決或執委會所不願修改的議案。

## (三)共同決策程序：

1. 前半段如合作程序一樣，由歐盟執委會提案，請歐洲議會進行一讀並提出意見送交理事會，理事會據此做出共同立場，最後交給歐洲議會進行二讀。
2. 歐洲議會在 3 個月做出反應：
  - (1) 歐洲議會贊成共同立場，則該共同立場就成為所應遵守的規範；若歐洲議會沒有做出決定，則理事會通過共同立場以完成立法。
  - (2) 歐洲議會得以全體議員的絕對多數否決共同立場，或者是
  - (3) 歐洲議會得以全體議員的絕對多數修改議案；理事會在三個月內以條件多數決通過修正後的議案，或是以絕對多數決否決執委會所不同意的修正案。

3.上述歐洲議會有意否決議案時，所進行的協調程序尋求解決的方案。

(1)由同等人數的理事會和歐洲議會代表組成調解委員會，執委會居中協調提出必要的建議。

(2)協調委員會若在6個星期內達成協議，則歐洲議會和理事會各在6個星期內分別以絕對多數、條件多數確認該項妥協的方案；若任何一方沒有通過該項妥協方案，則表示該議案失敗。

(3)若是協調委員會沒有達成妥協的方案，除非理事會能在6個星期內就原先修改後的議案以條件多數決通過，否則該議案也視為失敗；但是若歐洲議會又在6個星期內以絕對多數否決該修正案，則該法案完全否決。

4.上述的三個月及六個星期的期限在理事會和歐洲議會一致同意下，可以分別延長一個月和兩個星期。並且經過共同決策程序所通過的規則，必須由歐洲議會議長和理事會主席聯合簽署後發佈。

(四)同意程序：在對新成員國的加入、與非成員國建立協約關係或建立有關彼此權利、義務的協定時等情形下，如果沒有經過歐洲議會的同意，則理事會的決議無效。

## 八、實習情形經過

(一)歐盟為由27個會員國組成之組織，有23種官方語言，基本上，正式文件及法律規則會先以英文版本撰寫，再翻譯成其他22種官方



語言版本；另外，歐盟官方召開會議時，會議室均備有同步口譯人員，並且視不同的會議性質及會議主持人，提供不同類型的即席口譯服務，例如歐盟執委會企業總署DG ENTR所召開基本會議都會提供至少英文、法文、德文、西班牙文等4國即席口譯服務，較大型／重要會議還會再增加提供荷蘭文、義大利文等國即席口譯服務，而例如歐盟理事會所召開之會議，則會配合輪值主席再提供輪值主席國官方語言的即時口譯服務，如2011年下半年輪值主席為波蘭，則會議均會提供波蘭即席口譯服務，在歐洲議會所召開之會議，提供更多達10餘種即時口譯服務，以滿足來自各會員國的歐洲議員的需要。



歐盟會議室一景

(二)本人實習期間所參加的車輛技術法規會議TCMV及機車技術法規會議MCWG，係依據里斯本條約第291條規定，歐盟執委會在擬定相關法規時，應邀集各會員國政府單位代表共同研商討論之會議，其性質類似現行我國審驗機構依車輛型式安全審驗管理辦法第37條召開之車輛型式安全審驗疑義小組會議。相較於我國情形，歐盟TCMV、MCWG會議係由車輛產業組負責召開，僅限政

府機關代表與會，不邀請業界、公會團體及利害關係人討論，以避免擬訂法規過程受到業者影響，另外歐盟任何擬新增/修正的法規，都必須經過這樣的會議程序討論決定，以確保歐盟各會員國都有表達意見的權利。



歐盟會議室一景

(三)本人實習期間所參加的歐盟理事會召開L類車輛型式認證及市場監督規定草案工作小組討論會議，其性質類似我國行政院下設之各專案小組，負責研商討論歐盟執委會所送交的法規草案，形成歐盟理事會版法規草案，會議參與人員亦限各會員國的政府機關代表，另外，歐盟理事會及執委會(企業總署)召開類似性質會議時，常見由相同人員與會之可能。



歐盟理事會車輛法規工作小組波蘭籍主席Anna KRUKOWSKA小姐



歐盟理事會車輛法規工作小組會議情形

(四)本人實習期間所參加的歐洲議會召開IMCO委員會會議，其性質類似國內立法院下設之交通委員會等委員會，職責為審議歐盟執委會所送交之法規草案，形成歐洲議會版法規草案，會議除歐洲議員外，還會邀請歐盟理事會、歐盟執委會列席說明。另本人參加2次IMCO委員會會議，即為前開說明共同決策程序之1.歐洲議會進行一讀並提出意見送交歐盟理事會。



歐洲議會會議廳一景





歐洲議會開會情形

(五)本人實習期間的實際指導員Peter先生，為荷蘭政府指派支援歐盟之技術專家，在車輛安全法規技術議題上，能夠給予個人諸多即時回覆及意見，並且因Peter先生係來自隸屬荷蘭政府的審驗（檢測）機構RDW，為本部認可之國外檢測機構之一，Peter先生在奉派支援歐盟前，曾與本部委託之審驗機構財團法人車輛安全審驗中心及財團法人車輛研究測試中心有過業務上往來，所以對於我國車輛型式安全審驗制度有一定程度之瞭解。透過Peter先生的關係，在本人實習訓練中期（11月30日），有機會參訪荷蘭RDW機構，並就車輛型式安全審驗、台歐盟車輛審驗專家交流計畫等相關議題與RDW人員請益瞭解。（如附件6出差報告）

本人在參訪荷蘭RDW機構時，看到會議室內懸掛本部2007年間所核發之RDW檢測機構中文認可證書，令人感到驚喜，另外，Peter先生還是本部認可RDW認可檢測項目之報告簽署人之一，本人向Peter先生提及該檢測機構中文認可證書及認可Peter先生為RDW報告簽署人，為本人2007年所簽辦核發案件之一，本人與Peter先生在相隔數年後居然能夠有機會繞過地球的兩端

成為同事，雙方都對此覺得真是非常不可思議。



荷蘭RDW參訪照片

(六)Peter先生在車輛產業組同時是歐盟負責聯合國WP.29 GRSP會議之代表，於這次實習期間，適逢GRSP預定於12月5日至9日將召開第50次工作會議，本人特地請示Philippe JEAN組長並獲同意由Peter先生帶本人以歐盟專家身分與會，對於我國因國際身分特殊狀況無法參加聯合國WP.29會議，但藉本次實習以歐盟專家身分參加聯合國組織，觀察其運作，更顯得意義非凡。



本人在聯合國日內瓦辦公室合影



本人參加GRSP會議識別證



GRSP會議主席美國籍Mary小姐



GRSP會議一景

雖然因本人在企業總署另有行程致無法全程參與GRSP第50次工作會議，但是短暫2天參與會議收穫甚為豐碩：

- 1.本人觀察日本為積極參與國際車輛安全法規標準之訂定，日本國土交通省及日本自動車工業會 JAMA 均有派員長駐日內瓦，並有 8 至 12 位專家代表定期參加會議，相較如其他目前僅志在參加會議瞭解國際車輛法規發展進度情形的會員國如中國，只有 2 至 3 位代表視情形參加會議，我國未來如有要積極參與國際車輛安全法規之制定，宜借鏡日本要有更多準備。
- 2.經 Peter 先生指點，瞭解積極參與國際車輛安全法規制定之必要性，例如 GRSP 第 50 次工作會議討論新增訂車用兒童保護裝置（Child Restraint System）安全法規，明明新增訂 CRS 法規與既有 CRS 法規並無太大不同，而且還有很多待釐清內容，但是部分會員國如西班牙即表達迫切要趕快通過之態度，其原因不外乎是要趁著其他會員國還不清楚新增訂 CRS 法規內容的時候，西班牙可以很快的對應符合新版 CRS 法規，並對外宣稱該國製造 CRS 產品是符合新版（意謂更安全）法規，一方面可以

提高 CRS 產品售價（雖然可能還是相同 CRS 產品），另一方面可以打擊其他國家尤其是製造價格較便宜 CRS 產品的國家如中國，等到其他國家也取得新版 CRS 法規認證，CRS 產品市場及高價產品市場已經被先進者占去大半，後進者僅能持續以較低價格搶占低階產品市場，無法進入高階產品市場。

本人以歐盟專家身分參加GRSP會議，會議主席美國籍Mary小姐相當熱情歡迎本人及臺灣首次參與GRSP會議，並致贈常駐代表才有的名牌掛牌，本人並應Mary主席請求，協助整理GRSP會議所涉及相關ECE規定的縮寫清單初稿1份，Mary小姐表示感謝本人幫忙。

另本次參加GRSP會議遇見許多以前曾一同參加國際會議的外國代表友人，例如美國代表為本人2011年2月底至美國華盛頓特區參加APEC第15次汽車對話會議之同事，加拿大代表為本人2009年7月於新加坡參加第32次運輸工作小組會議舊識，在日內瓦重見也是相當難得之經驗。

(七)本人實習期間晚期（12月20日），並陪同駐歐盟兼駐比利時代表處經濟組倪克浩副組長、施惇怡秘書，與二位指導員Alexandra小姐、Peter先生餐敘，針對本次本人至企業總署DG ENTR實習、歐盟車輛法規、台歐盟雙邊合作等事項交換意見，有關本司前在台歐盟汽車/TBT工作小組會議所提2案雙邊合作議題討論並獲有初步意見：

1. 台歐盟相互承認彼此核發合格證明：建議後續仍需先從技術層面討論研議實際可行作法。

2.車輛安全審驗專家交流計畫：經拜會荷蘭 RDW 討論，RDW 有意願與我方交流，並建議後續可以指定窗口展開討論。



餐敘合照

(左起：施悖怡秘書、本人、Peter 先生、Alexsandra 小姐、倪克浩副組長)

(八)實習單位的歐盟同事都非常和善，很願意與本人分享工作上及生活上的心得，大部分的歐盟同事對於臺灣均較為陌生，在工作過程及生活上都歡迎本人多多分享臺灣經驗，除多次介紹臺灣的風土民情，歡迎歐盟同事來臺灣觀光旅遊外，本人在內部討論會議時提出相當多意見，基本上與部分會員國在會議時所提意見相類似，藉本人事先提出意見，歐盟同事可以先預為準備相對應資料，對此歐盟同事都非常感謝。

(九)在歐盟機構任職及工作的管道大約有4種：第1種是通過歐盟考試（相當國內高普考），可以取得正式職員資格，但是名額有限，另歐盟考試並非定期舉行，據瞭解約2至3年才會舉辦1次。歐盟考試除正式名額外，應考人員如在一定分數以上，則可取得約聘人員資格（類似國內高普考試增額錄取資格），再由各單位自行

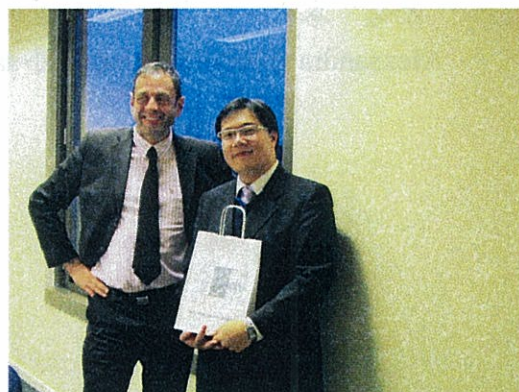


視需要聘任。第2種是由各會員國推薦技術專家，經歐盟核准後於歐盟工作，任職時間為4年，得延長2次，每次1年，因其具有會員國實務工作經驗，對於歐盟政策擬定及執行相當有幫助，本人指導員Peter先生即是以此種方式在企業總署DG ENTR服務。第3種是會員國指派官員到歐盟短期實習3至5個月，此外還有不同計畫的實習生，類似本人本次實習受訓。

(十)3個月短暫的實習到了最後1周的時候，本人安排了一個簡單的告別聚會並邀請全組同事邀請，本人先致贈禮品給實習單位Philips Jean組長、Barbara副組長、Alexsandra及Peter二位指導員及主要工作夥伴Guido先生，並送給所有歐盟同事1人1份來自臺灣的鳳梨酥，Philippe JEAN組長也代表全體同事致贈本人禮物，讓本人本次實習畫下完美句點。



本人致感謝詞



Philippe JEAN 組長致贈本人禮物



本人致贈禮物予 Philippe JEAN 組長

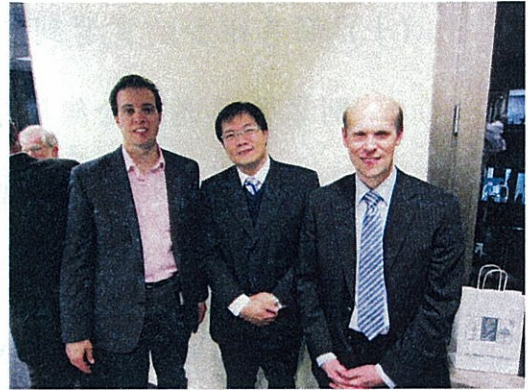


本人致贈禮物予 BarbAra 副組長



與同事合照

左起：本人、Barbara 副組長、  
Álexsandra 小姐、Margarida 小姐



與同事合照

左起：Bernardo 先生、本人、Guido  
先生

## 肆、實習心得

一、目前歐盟執委會企業總署車輛產業組的未來工作重點，主要為：

(一)L類機車、T類農業機械等之型式認證指令提升其法律位階為規則，汽車類型式認證指令將會是下一階段目標。

(二)持續檢討車輛安全法規，原則不再新增訂僅適用歐盟範圍之EEC法規，透過參與WP.29會議將擬新增訂車輛安全法規訂成ECE法規，以達法規調和之目的。

(三)相較車輛安全法規發展進度較為穩定，車輛排放、汙染、耗能法規為歐盟目前工作重點，尤其是積極推動導入Euro 4、Euro 5、Euro 6等規定，車輛產業組內約有一半同事在處理相關議題，宜予持續注意。

二、在歐盟執委會工作的正式員工，多能通曉2種以上的語文，除英文是基本溝通語言外，多數人還通曉法文、德文等會員國語言，歐盟重視各種語言訓練，定期提供英文、法文、德文、西班牙文甚至中文的語言訓練課程，讓同仁提升精進語言能力，對本人或來自臺灣絕大部分處理涉外事務人員，除英文是重要基本溝通工具外，如能學習第2外語，對涉外業務上會相當有助益。

三、歐盟官員較會員國官員及一般企業人是在待遇及服務上相對優渥，競爭極為激烈，據瞭解一般職員年薪約12.5萬歐元（相當於新臺幣500萬元左右），而且無須繳交個人所得稅，藉以吸引優秀人才加入歐盟工作，值得國內相關單位借鏡。

## 伍、建議

本部應持續派員參加這項訓練，除了可讓我國官員在多元文化與多語言環境中學習新知識與新視野外，並可與歐盟執委會官員建立實質關係與溝通人脈，對於歐盟專業領域之了解與業務均有推動。

## 陸、致謝

本次能順利赴歐盟執委會企業總署實習，首先要感謝駐歐盟兼駐比利時代表處經濟組 100 年成功爭取到歐盟執委會企業總署 DG ENTR 訓練名額，並獲該署同意錄用，始得遠赴歐盟展開實習，據瞭解我國歷年申請受訓人員都是申請歐盟執委會健康暨消費者保護總署 DG SANCO，本人本次實習之企業總署 DG ENTR 是歐盟同意我國申請受訓的第 2 個總署單位，對往後其他機關派員赴歐盟受訓具有一定指標意義。

另在比利時布魯塞爾實習期間，蒙代表處林永樂代表接見，並關心個人在企業總署實習情形，感謝經濟組張光裕組長、倪克浩副組長、曾韻霜秘書、施惇怡秘書多多照顧，除邀請個人參加國慶晚宴外，還協助安排在比利時布魯塞爾住宿、交通等事宜，使本人能順利完成訓練任務。

感謝經濟部標準檢驗局董曦棋小姐，董小姐同為 100 年下半年赴歐盟受訓的經濟部標準檢驗局同仁，但是較本人提早 1 個月赴歐盟受訓，在歐盟實習工作及比利時布魯塞爾生活上不吝和本人分享經驗，使本人雖身在異鄉但生活上尚稱順利，併表達感謝。

感謝交通部及路政司的各級長官，在人力不足及經費有限的情形，仍推薦個人參訓，讓個人語言能力及專業能力有更上層樓的機會。

感謝出國期間幫忙分攤業務的科內所有同仁。

## 捌、附件

附件 1、DG ENTR 組織架構

附件 2、實習報告

附件 3、DG ENTR 報告

附件 4、NEPT 結訓函

附件 5、會議議程

附件 6、RDW 出差報告

附件 7、GRSP 出差報告