

中華民國八十二年六月

大眾運輸發展之研究(二)

鼓勵大眾運輸發展方案及辦法草案



交通部運輸研究所

交通部運輸研究所研究報告書摘要表

出版品名稱 中文：大眾運輸發展之研究(二) 鼓勵大眾運輸發展方案及辦法草案 英文：Studies on Measures for Promoting Bus Transit Service Volume II：Preliminary Plan for Promoting Mass Transportation			
國際標準書號(或叢刊號)	政府出版品統一編號 009104820155	運輸研究所出版品編號 82-19-457	
主辦單位：運輸經營管理組 主管：邱盛生 計畫主持人：邱盛生 研究人員：何依栖、劉韻珠、曹再華			研究期間 自79年7月 至82年4月
關鍵詞：資本性補助、營運性補助、營運評鑑、評鑑參考指標、指標相對權重、獎助財源、補助比率、自籌配合款。			
摘要：本研究旨在研擬鼓勵大眾運輸發展之具體措施（包括金錢補助及非金錢補助），冀能藉以提升大眾運輸服務品質與能量，發揮大眾運輸正常功能，改善交通。本研究研擬之汽車客運發展方案及獎助施行辦法草案，內有明訂評鑑暨補助事宜，可供政府決策早日實施之參考。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
82年 6 月	76	110	凡屬機密性出版品均不對外公開。一般性出版品，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工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密 （ <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密） <input type="checkbox"/> 限閱 <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

鼓勵大眾運輸發展方案及辦法草案

目 錄

鼓勵大眾運輸（汽車客運業）發展辦法草案總說明	一
第一篇 汽車客運業發展方案	七
第二篇 發展汽車客運業獎助施行辦法	一三
第一章 總則	一五
第二章 汽車客運補助暨順位評鑑	一八
第三章 發展汽車客運之補助	三三
第四章 偏遠地區及郊區汽車客運業與離島運輸改善之補助	六二
第五章 附則	七六

鼓勵大眾運輸（汽車客運業）發展辦法草案總說明

近年來，由於都市人口急遽成長，自用車輛大幅增加，致使道路擁擠紊亂情形日益嚴重。在此種狀況之下，公車行車速率隨著道路服務水準日低而下降，此不但增加行車成本，同時因延滯增加，使得乘客候車時間增長，在公車運輸顯然無法達到舒適、快捷的要求下，促使部份乘客移轉到其他可替代之運輸工具上。此外，由於通勤、通學需求時間集中，使得尖峰時段脫班頻頻，車上更是擁擠不堪，服務水準益見低落，這些均加重了市民對公車服務之不良印象。

另一方面，在費率受到嚴格管制，而業者需負擔部份營收差的服務路線與過多的優待票比率之情形下，業者自無法獲得合理利潤，以維持其正常營運與發展。

除了上述外在經營之不利因素外，公車本身之營運及管理績效不彰，投資水準偏低，亦亟待檢討改善，以期配合目前之乘客需求型態與道路交通狀況。

凡此外在與內部營運的缺失，均造成公車乘客減少↓收益減少↓服務品質低落的惡性循環，致使公車發展呈現萎縮。從財務面觀察，業者經營成本持續上揚，收入下降，於是形成

了營運虧損與財務結構的日益惡化。

爲了發揮都市之正常機能，有效利用經濟資源及維護生活環境，突破惡性循環，政府已將鼓勵發展大眾運輸列爲既定政策，並於院頒之「改善交通全盤計畫」中，明訂應積極推展的工作，其中「研訂鼓勵大眾運輸發展辦法」即爲重要項目之一。由於「大眾運輸」一詞包含對象廣泛，特性不一，爲考量鼓勵發展之急迫性並釐清適用對象，「鼓勵汽車客運業發展辦法」（以下簡稱本辦法）即依據該一政策性宣示，特針對汽車客運業而訂定。本辦法按核定程序之不同，分列爲兩篇：

第一篇：汽車客運業發展方案。其中特揭示發展策略並訂定實施要點，包括：設立獎助及其財源之法源、研訂租稅優惠措施及優待票差價補貼等。

第二篇：發展汽車客運業補助施行辦法。針對於各項獎助辦法，研提具體施行條文。

研訂內容重點說明如下：

一、研訂目的：健全汽車客運業財務，增強汽車客運之營運能力，以提昇汽車客運之服務能量與品質，以達到發展大眾運輸、抑制私人運具成長之政策目標。

二、適用對象：依院頒「改善交通全盤計畫」所示，本辦法係特別針對改善都市公車系統而訂定，惟本辦法亦涵蓋偏遠地區及郊區之改善，爲求公平及實施可行性，故將市區汽車客運

業及公路汽車客運業均納入鼓勵發展對象。而在第二篇補助中，再依改善之急迫性給予不同程度或項目之補助。另因離島地區輪渡船亦擔負主要大眾運輸之任務，以目前營運狀況言，亟須改善，故將離島輪渡亦納為鼓勵對象。

三、政府協助與獎勵：

(一) 給予汽車客運稅費優惠或減免，以降低大眾運輸成本負擔。

本辦法中所列有關稅費優惠或減免措施，係除「促進產業升級條例」已規定之稅費減免項目外，另行增訂之其他有助於減輕汽車客運業成本負擔之相關稅費減免，包括：關稅、貨物稅、地價稅、牌照稅、及汽車燃料使用費等。此外，並針對業者享有優惠待遇之不當使用，訂定罰則。

有關於此部分，因牽涉稅法之修訂，需協調財政部等相關單位共同研商後，並送經立法程序方得實施，故將其分列另立為第一篇：汽車客運業發展方案，並針對於其他鼓勵汽車客運業發展策略及實施要點作原則性之揭示。

(二) 給予汽車客運補助，以促使業者有效經營管理，提昇服務品質與能量。

汽車客運之補助政策，在世界各國早已行之有年，其實施方式與程度有不同。本辦法係以資本性補助為主，對於業者應改善項目，由政府補助部分資金（業者需提配合款

），專款專款用於特定項目之改善。亦即以補助之手段，誘導業者投資於高品質、高效率之車輛、設備，以達到提昇大眾運輸服務品質與能量之主要運輸目標。此外，特殊營運計畫，亦明訂補助，如：殘障運輸服務、研究發展性質之實驗性計畫及偏遠地區、郊區之運輸服務等，以達成某些政策性或社會福利目標。

由於政府實施補助措施可能產生不當之負效果，例如：損害了自由市場機能、業者因此產生依賴性而造成經營無效率、及造成政府之過度財政壓力，因此，對於補助財源、申請及分配準則、監督考核均有明文之規定。

(三)研訂偏遠地區及郊區汽車客運及離島交通船改善方案，以鼓勵提供該地區適當之大眾運輸服務或有效改善該區之大眾運輸服務水準。

首先必須對於偏遠地區（含離島）及郊區之地理範圍加以確定。該類地區由於人口分布較不集中且呈逐年遞減趨勢、或氣候特殊，致經營環境較差，汽車客運業者在營收不敷營運成本之考量下，提供服務之車輛與班次均極有限，使得服務水準普遍低落。此外，聯絡離島之交通船設備老舊，營運亦虧損累累。本辦法針對該類地區特性，研提改善方案，給予資本性與營運虧損兩方面較優厚之補助。

預估執行前(二)、(三)項補助計畫所需資金總數為三八二·五億元，分十二年改善完成，實

施起第三年度至第五年度資金需求較高，包括汰舊與新增所需，以後則逐年遞減。

四、訂定汽車客運營運評鑑辦法：爲客觀評估汽車客運營運狀況，以作爲提供補助與事後監督考核業者之依據，確保補助分配之公平與效率性，應對汽車客運及設備使用狀況加以評鑑。本辦法中分別對評鑑組織、評鑑內容、與評鑑進行方式等課題加以規範。其中有關評鑑內容部分，由於汽車客運業營運特性及經營環境之差異，故於辦法中僅訂定參考評鑑指標、評鑑公式與相對權重，而於實際實施時，應由評鑑委員會斟酌需要選取適當指標。關於評鑑作業細則，將另行訂定「補助評鑑申請說明書」，以供業者提出各項申請及主管單位審核依循。

五、配合措施：

(一)多年來軍警、學生、老人等搭乘汽車客運均獲折扣，致使業者義務負擔沈重，故應修改相關優待法規，由有關單位編列預算補貼業者營收之減收部分。

(二)基於財務管理、評核營運效率、施行補助、以及檢討費率之需要，業者應配合採行統一之會計制度，並使用電子收票系統，以提供業者正確成本與營運資料予主管機關，以確保補助實施公平與效率原則。

除了上述補助措施外，爲達到「增強大眾運輸系統功能，改善都市運輸結構」之特定目

標，政府尚須積極推動之配合措施有(一)增加自用車輛使用成本。(二)建立公車行駛優先制度，以大幅提高公車行車速度。(三)研訂公車改善計畫，以提高公車運能及改善公車服務品質。(四)提供優惠貸款，協助大眾運輸工具之車輛打造及增購等，此於院頒之「改善交通全盤計畫」中已有明確之指示，惟因不屬於本辦法研訂範疇，故將由其他相關機關另訂之。

第一篇 汽車客運業發展方案

汽車客運業發展方案（草案）

一、目的：在促進汽車客運業之發展，增強汽車客運業經營能力，提升汽車客運服務能量與品質。

二、依據：民國七十九年二月行政院頒「改善交通全盤計畫」所列「研訂鼓勵大眾運輸發展辦法，健全公車發展」子計畫。

三、發展策略：

- （一）合理反映車輛社會成本，收費挹注獎助財源。
- （二）研訂評鑑獎助制度，鼓勵大眾運輸之發展。
- （三）補助偏遠地區大眾運輸，提升其服務水準。
- （四）賦予稅費優惠或減免，減輕業者財務負擔。
- （五）消除優待票價差不合理轉嫁，健全汽車客運財務。

四、發展策略實施對象

本方案所稱大眾運輸或汽車客運業係指公路法第三十四條、汽車運輸業管理規則第二

條所規定之市區汽車客運業及公路汽車客運業。至於離島大眾運輸之補助範圍則另包括交通船及其相關設施、設備在內。

五、實施要點：

(一) 為大眾運輸獎助辦法及其財源之籌措訂立法源。

由交通部修正「公路法」，確立大眾運輸獎助辦法及其獎助財源之籌措等之法源。俟報請行政院核轉立法院審議通過後公布施行，俾使獎助依法有據，並有適當穩定之財源挹注。財源則應以合理反映車輛社會成本之費收為主要來源。

(二) 訂定獎助財源之征收與分配辦法。

由交通部會同財政部研訂大眾運輸獎助財源之征收與分配辦法，報請行政院核定後公布施行。

(三) 訂定大眾運輸評鑑暨獎助辦法。

由交通部訂定大眾運輸評鑑暨獎助辦法，報請行政院核定後公布施行。

(四) 研訂偏遠地區補助辦法。

由交通部訂定偏遠地區及郊區汽車客運及離島交通船改善方案，並研訂補助辦法，報請行政院核定後公布施行。

(五)研訂租稅減免或優惠措施。

1. 建請財政部修訂「海關進口稅則」，進許汽車客運業因其客運業務需要，自國外輸入左列設備及其零組件與材料，經中央主管機關核准者，免徵進口稅捐。

(1)車輛或底盤。

(2)電子收票系統。

(3)其他有助於提升服務品質之自動化設備。

前項電子收票系統之一般性電腦設備及數據機不得享有免徵進口稅捐之優惠。

2. 建請財政部修訂「貨物稅條例」准許汽車客運業營業用車輛及底盤，經中央主管機關核准者，免徵貨物稅。

3. 建請內政部會同財政部修訂「平均地權條例」，准許汽車客運業自有或租用之交通用地及場站，報經中央主管機關核准者，其地價稅以千分之十徵收。前開交通用地及場站之面積，超過按汽車客運業自有之營業車輛數，以每輛六十平方公尺計算之面積部分，不適用本項地價稅優惠之規定。前開營業車輛僅指所得稅法規定耐用年數以內之車輛。

4. 建請財政部准許汽車客運業適用「促進產業升級條例」關於加速折舊及對重要生產事

業獎勵之規定。同時，並准許汽車客運業所購置專供防治污染、振動或噪音用之機器、設備及零配件，得按二年加速折舊；如二年未折舊足額者，得於所得稅法規定之耐用年數內，以一年或分年繼續折舊，至折足爲止。

5. 由交通部修訂「汽車燃料使用費征收及分配辦法」，准予免征汽車客運業營業用車輛之汽燃費。若汽燃費征收方式改爲隨油征收，則應協調經濟部妥慎制訂油品管制辦法後施行。

6. 建請財政部修正「使用牌照稅法」，准予免征汽車客運業營業用車輛牌照稅。

(六) 研訂優待票價差之補貼措施

由交通部修正「公路法」，規定優待票與全票之差價應由相關主管機關編列預算補貼。

第二篇 發展汽車客運業獎助施行辦法

發展汽車客運業獎助施行辦法（草案）

訂定條文	說明
<p>第一章 總則</p> <p>（訂定宗旨）</p> <p>第一條 爲提昇汽車客運業之服務能量與品質，增強汽車客運業之經營能力，以建立更完善之大眾運輸系統，特訂定本辦法。</p> <p>（法規之適用）</p> <p>第二條 鼓勵汽車客運業發展，依本辦法之規定。但其他法令較本辦法更有利者，適用最有</p>	<p>揭示本辦法所要達成之目標及優先順序：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 逐步提昇汽車客運之服務能量與品質。 2. 健全汽車客運業財務，增強大眾運輸經營能力。 <p>其他相關法令如：促進產業升級條例、行政院開發基金與交通銀行輔助大眾運輸事業更新車輛貸款要點、中美基金輔助大眾</p>

利之法令。

（主管機關）

第三條 本辦法所稱之主管機關，在

中央爲交通部；在省（市）爲主管廳、處、局；在縣（市）爲縣（市）政府。

（適用對象定義）

第四條 本辦法所稱汽車客運業爲公

路法第三十四條、汽車運輸業管理規則第二條所規定之市區汽車客運業及公路汽車客運業。

運輸事業更新車輛貸款要點等。

依公路法第三條之規定。

1. 依公路法第三十四條及汽車運輸業管理規則第二條之規定：「：：公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客爲營業者。二市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客爲營業者。」

2. 依院頒「改善交通全盤計畫」所示，本辦法係特別針對改善都市公車系統而訂

定，惟都市地區如何劃分不明確，同時，本辦法亦涵蓋偏遠地區及郊區之改善，爲求公平及實施可行性，故將所有汽車客運業納入鼓勵發展對象。而在第三、四章補助中，再依改善之急迫性予不同業者不同程度或項目之補助。

訂 定 條 文

說 明

第二章 汽車客運補助暨順位評鑑

第一節 評鑑組織

第五條 汽車客運業省（市）地方主

管機關得合組聯合評鑑委員會，邀請學者、專家、社會團體及民意代表擔任委員，綜理評鑑事務；並於縣（市）地方主管機關常設評鑑工作小組，協助辦理評鑑事務。

（評鑑委員會權責）

第六條 評鑑委員會應辦理下列事項：

一、對業者補助暨順位評鑑說明會之籌辦。

1. 明定主管機關與評鑑組織之關係與評鑑組織組成成員。邀請各界公正人士擔任委員，以使評鑑作業具有公信力及周延。

2. 一省二市合組聯合評鑑委員會，目的在於使評監作業過程，包括：指標選取、公式訂定，相對權重訂定等能獲得全國一致性，以符補助款分配公平性。

明訂評鑑委員會工作內容，以收權責對等之效。

二、評鑑指標項目選取及相對
權重之訂定。

三、評鑑公式與計分標準之訂
定。

四、評鑑資料之審議，並視實
際需要，對特殊評鑑項目
之複勘。

五、各補助項目申請業者綜合
指標值計算。

六、各補助項目之申請數量、
規格標準與補助單價上限之
訂定。

（評鑑工作小組權責）

第七條 評鑑工作小組應辦理下列事
項：

基礎工作如：收件、資料蒐集，分數計算
等應由設置於縣（市）政府層級之評鑑工

一、補助申請案收件及初審。

二、評鑑作業所需資料之調查

、蒐集、整理與分析。

三、評鑑指標得分之計算。

四、汽車客運業營運現況及上

期改善成效報告。

五、評鑑委員會交辦之其他事

項。

第二節 評鑑內容

（評鑑目的）

第八條 汽車客運業補助評鑑之目的

在於客觀評估業者之營運及

設備狀況，並依本辦法第三

章之規定供主管機關作為補

助分配之依據。

作小組負責作業。

為提昇汽車客運服務品質，自應以評鑑結果作為後續獎懲、監督管理之基礎，而收整體之效果。

（評鑑實施時期）

第九條 汽車客運之評鑑以定期實施為原則，即針對於申請次年度補助業者於每年一月實施一次，並於年度開始之三個月前完成評鑑結果彙整，由評鑑委員會依規定提報。

（評鑑對象與作業）

第十條 汽車客運業申請本辦法第三章所訂資本性補助（本島地區）項目之一者，應依規定提報相關資料，接受主管單位評鑑，以決定補助配額或補助順位。

明訂評鑑實施時期，以與第三章補助審核分配時期密切配合確保年度開始時，各業者可獲配額均作業完畢。

1. 訂定接受評鑑之對象，凡本辦法所列舉各資本性補助（本島地區）補助項目之申請業者須備妥相關資料，接受補助評鑑。

2. 另訂「補助評鑑作業細則」對補助評鑑作業過程詳加臚列，並舉個案說明，以便於業者提出申請及主管機關審核依循。

（評鑑項目之界定）

第十一條 爲求評鑑合理反映業者營運

現況，補助評鑑之內容應視

需要包含下列項目：

一、車輛特性。

二、行車服務特性。

三、路線營運績效。

四、場站營運績效。

五、財務狀況及經營效率。

（「車輛特性」評鑑項目之參考指標）

第十二條 評鑑之「車輛特性」項目得

包括以下五項：

一、老舊車輛平均車齡。（指

標1）

二、老舊車輛佔總車輛數比率

本條文所涵蓋之五大項目在於反映公車業者設備及營運狀況，且與補助內容有實質關係者。

1. 指標1、2、3係在反映業者車隊之老舊情形。凡車齡較老、老車比率較高或老車多爲非冷氣車之車隊應優先汰換。

2. 指標4、5反映業者對於車輛之營運效率，該兩項指標值較高者表示業者對於

。(指標2)

三、老舊車輛不具空調設備之比率。(指標3)

四、車輛平均每日行駛里程。

(指標4)

五、車輛平均每日載客人數。

(指標5)

「行車服務特性」評鑑項目之參考指標

第十三條 評鑑之「行車服務特性」評

鑑項目得包括以下三項：

一、尖峰時段車內擁擠程度。

(指標6)

二、非冷氣車比率。(指標7)

車輛設備之利用率較高，且服務之民眾人數較多故值得優先補助之汰換或新增。

1. 指標6、7、8三項指標值愈高表示行車服務品質愈差，應優先予以補助，以提高平均服務品質，減緩公車乘客流失之速度。

2. 指標7、8係反映業者車輛裝有冷氣設備之情形，為因應公車全面冷氣化之趨

三、出廠十年內車輛不具冷氣設備之比率。(指標8)

(「路線營運績效」評鑑項目之參考指標)

第十四條 評鑑之「路線營運績效」指標得包括以下四項：

一、路線別單位車公里營收。

(指標9)

二、路線別單位車公里載客人數。(指標10)

三、路線別站位數。(指標11)

—

四、路線別平均每車每日行駛

班次數。(指標12)

勢，有必要針對低冷氣比率之車隊予以補助汰換車輛或增加服務設備。

1. 本條所訂定之指標在於反映特定路線之營運特性，以作為特定路線裝設「站名播報顯示系統」補助優先順位之評鑑依據。

2. 指標9與指標10相關性頗高，且該兩項指標均在反映每部「站名顯示播報器」可能服務之潛在乘客數目，故可以選其中一項較易衡量或較具客觀性之指標進行評鑑。

3. 指標11係評估該路線行經站數目，作為裝設站名系統優先程度之考量。

（「場站營運績效」評鑑項目之參考指標

第十五條 評鑑之「場站營運績效」指

標得包括以下三項：

一、停（發）車站平均每日發

車次數。（指標13）

二、停（發）車站平均服務車

輛數。（指標14）

三、停（發）車站車輛平均每

日行駛里程。（指標15）

4. 指標12. 在於強調出車次數較多的路線車輛，其使用「站名顯示播報器」潛在次數較多。

1. 本條所訂定之指標主要在於反映業者特定場站之營運特性，作為補助「購置自動洗車設備」優先順位評鑑之考量。

2. 凡停（發）車站平均服務之車輛數、出車數愈高，附屬車輛平均行駛里程數愈高者應優先獲得補助。

（「財務狀況及經營效率」評鑑項目之參考指標）

第十六條 評鑑之「財務狀況及經營效

率」指標得包括以下兩項：

一、收入對支出比率。（指標

16）

二、資產對負債比率。（指標

17）

（評鑑資料取得方式）

第十七條 汽車客運業補助評鑑所需資

料之來源得包括下列方式：

一、營運資料分析；就業者提

報之營運資料進行彙總整

理與分析。

前款資料須先經評鑑工作

財務狀況較健全，經營效率較好之業者應獲得較多之補助數量。

明定評鑑基本資料之取得方式，分靜態之營運資料分析與動態之調查兩種。

小組審查認可後，方得作為補助評鑑使用。

二、評鑑單位派員調查：評鑑單位得就評鑑相關資料項目，指派專員或委託公正團體進行資料查核、調查及蒐集作業。受查業者應配合評鑑人員之查證作業，凡阻擾或拒絕接受資料複核之業者將視同自願放棄補助資格。

（評鑑計分方式）

第十八條 汽車客運業補助暨順位評鑑之計分方式得分為三個階段依序進行：

1. 明定評鑑計分方式，減少人為評分之不公正。
2. 各補助項目需評鑑之指標依評鑑委員會

一、計算單項指標值：

根據各項評鑑指標公式，
求算申請者之單項評鑑指
標值。

評鑑指標之公式得參考附
表(一)

二、計算單項指標之相對得分

：將各項申請者之單項指
標值除以各該項目所有申
請者指標總和，結果即為
各申請者於單項指標之「
相對得分」。其公式如下
：

議決之。

3. 單項指標之「相對權重」係由所有評鑑
委員之評分結果平均而得，其目的在反
映特定指標對該補助項目之相對重要性
。

業者之單項指標相對得分

業者之評鑑指標值

參與該項評鑑之業者指標值總和

三、計算各申請者於該補助項目之加權綜合指標值：將各申請者各單項指標「相對得分」分別乘以該補助項目評鑑指標之「相對權重」，再加總其值，即為申請者之「加權綜合指標值」。其公式如下：

業者加權綜合指標值

$$= \sum_j (\text{相對權重} * \text{相對指標})$$

其中j：該補助項目之評鑑指標

（評鑑內容之核備）

第十九條 依本辦法第六條第一、二款規定，由評鑑委員會議決之評鑑指標、評鑑公式、相對權重、申請數量及各設備單價之補助上限，應報請中央主管機關核備。

第三節 評鑑相關事項

（評鑑經費）

第二十條 主管機關為評鑑汽車客運業所需經費，應循預算程序編列之。

經由評鑑委員確定評鑑指標及等級劃分、相對權重後，自應循一定程序核備，以昭信大眾。

明訂評鑑作業所需經費之來源。

附表(一) 評鑒指標一覽表

指標編號	指標名稱	指標定義
1.	老舊車輛平均車齡	$\frac{\text{老舊車輛車齡總和}}{\text{老舊車輛數}}$
2.	老舊車輛佔總車輛數比率	$\frac{\text{老舊車輛數}}{\text{總車輛數}}$
3.	老舊車輛不具備空調設備之比率	$\frac{\text{不具冷氣設備之老舊車輛數}}{\text{老舊車輛數}}$
4.	車輛平均每日行駛里程	$\frac{\text{總延車公里數}}{\text{總車輛數} \times \text{營運日數}}$
5.	車輛平均每日載客人數	$\frac{\text{總載客人數}}{\text{總車輛數} \times \text{營運日數}}$
6.	尖峰時段車內擁擠程度	$\frac{\text{各調查班次「車內最大擁擠度」之總和}}{\text{總調查次數}}$
7.	非冷氣車輛比率	$\frac{\text{非冷氣車輛數}}{\text{總車輛數}}$
8.	出廠十年內車輛不具冷氣設備之比率	$\frac{\text{出廠年份十年以內不具冷氣設備之車輛數}}{\text{出廠年份十年以內之車輛數}}$
9.	路線單位車公里營收	$\frac{\text{該路線營運內收入}}{\text{該路線延車公里數}}$

附表(一) 評鑒指標一覽表 (續)

指標編號	指標名稱	指標定義
10.	路線單位車公里載 客人數	$\frac{\text{該路線載客人數}}{\text{該路線延車公里數}}$
11.	路線站位數	該路線之站位數
12.	路線平均每車每日 行駛班次數	$\frac{\text{該路線實駛班次總數}}{\text{該路線各月份(配車數*日數)總和}}$
13.	停(發)車站平均每 日發車班次數	$\frac{\text{該場站附屬路線各月份實駛班次總數}}{\text{日數}}$
14.	停(發)車站平均服 務車輛數	$\frac{\text{該場站附屬路線各月份配車總數}}{\text{月數}}$
15.	停(發)車站車輛平 均每日行駛里程	$\frac{\text{該場站附屬路線各月份延車公里總數}}{\text{場站平均服務車輛數*日數}}$
16.	收入對支出比率	$\frac{\text{營業收入}}{\text{營業支出}}$
17.	資產對負債比率	$\frac{\text{資產總額}}{\text{負債總額}}$

訂 定 條 文	說 明
<p>第三章 發展汽車客運之補助</p> <p>第一節 資本性補助</p> <p>第二十一條 為積極提昇汽車客運營運車輛之服務品質與能量，汽車客運業者採購左列車輛得申請專款補助：</p> <p>一、一般客車</p> <p>(一)進口客車底盤，國內打造車身之車輛。</p> <p>(二)使用客車底盤整車進口之車輛。</p> <p>二、高容量客車。</p>	<p>1. 以補助之手段，誘導業者未來採購之方向應趨向於高品質與高效率之車輛，並有助於紓解業者對車輛投資龐大資金需求之壓力。</p> <p>2. 本辦法係以資本性補助為主，除偏遠地區及郊區特別訂定外，不做一般營運虧損補貼，並明訂補助項目與規範，以確保補助資金專用於改善服務水準。</p> <p>3. 補助購買之車輛均限用客車底盤，主因為：</p> <p>(1) 其避震支撐系統較優，易保車身平衡，可達乘車舒適之要求。</p>

(車輛補助規格)

第二十二條 前條受補助車輛應符合左列

之規格：

一、一般客車

(一)底盤離地面之高度在七十公分以內、一七〇匹馬力以上、具氣囊懸掛系統、其廢氣排放須符合環保署所訂最新實施之標準、其他並應符合「道路交通安全規則」

(2)底盤離地面之高度僅六八・五公分，較現有之卡車底盤約低四〇公分，故上、下車方便、迅速，並裝有減低噪音之設計。

明訂受補助車輛之規格，以確保服務品質之提昇。

規定之全新客車。

(二) 高容量客車

座位在八十人或座立位合計在一百人以上全新客車底盤之雙層車輛、其他規定同一般客車。

(車輛配備補助項目)

第二十三條 爲提高汽車客運車輛配備之品質，業者爲左列各款有關車內或車體所需設備之改善、加裝，得申請專款補助：

- 一、電子收票系統。
- 二、無線電輔助營運系統。
- 三、其他有助於提昇服務品質之自動化設備經專案報准

1. 促使業者提昇車體設備服務品質，以增進營運效率。

2. 將目前應積極改善之項目明列爲補助範圍，未來如有增刪，可於本辦法實施後再予檢討修訂之。

者。

前項第一目之電子收票系統
應具收票、驗票、統計及帳
務處理等功能。

（場站設施補助項目）

第二十四條 爲提高汽車客運業場站有關

設施之作業效率，業者爲左
列各款之購置或改善，得申
請專款補助：

一、車輛自動清洗設備

二、排班或營運控制系統

三、站牌設施

四、其他電腦化作業所需設備

經專案報准者

第二節 特殊營運計畫補助

1. 鼓勵業者增購場站自動化設備或控制系
統，以增進作業效率及服務品質。

2. 將目前應積極改善之項目明列爲補助範
圍，未來如有增刪，可於本辦法實施後
再予檢討修訂之。

（老、殘服務之補助）

第二十五條 凡依規定執行老人、殘障運

輸服務之汽車客運業者，視

其計畫或服務成效，得申請

補助其運輸工具及營運改善

所需資金。

（實驗性營運計畫之補助）

第二十六條 汽車客運業者為提昇營運服

務而為之實驗性營運計畫，

得申請撥款補助之。

（偏遠地區及郊區服務之補助）

第二十七條 為有效改善偏遠地區及郊區

之運輸服務水準，汽車客運

業者得依據該地區特性，凡

1. 獎勵業者配合推行無障礙交通環境改善計畫。

2. 計畫或服務成效指服務障礙者之人數與服務品質等。

1. 可有效的促使業者因應不同的運輸需求型態並配合調整。

2. 實驗性營運計畫例如建立轉車中心系統之合理化路網及站名播報或顯示系統。

獎勵業者提供適當之大眾運輸服務，以提高該地區居民行之便利。

符合改善補助項目者，得申請補助其運輸工具或營運改善所需資金。

前項偏遠地區及郊區汽車客運改善之補助於第四章另訂之。

（其他專案計畫補助）

第二十八條 主管機關為配合運輸發展政策及提昇汽車客運服務水準之需要，得主動提出計畫，由經營單位依規定申請補助執行之。

第三節 補助金額

（補助比率）

第二十九條 除離島地區外，業者需自籌

賦予主管機關較大施政彈性，若基於政策需要，可臨時增加補助項目，引導業者改善。

1. 補助比率原則上為上限，該比率大小係

配合款，主管機關非全額補助。各項目之補助比率如左

表：

補助項目	補助比率(%)
一、資本性補助	
(一)車輛汰舊換新、新增	
• 一般客車	五〇
• 高容量客車	五〇
(二)車內或車體設備改善、加裝	
• 電子收票系統	八〇
• 無線電輔助營運系統	三〇
• 其他有助於提昇	二〇

考量改善之急迫性（包括乘客理想或滿意之服務水準、政策性應改善項目）及公平性而差別訂定，可於實施後檢討修訂之。

2.有關車輛打造增購項目，除補助部分，業者需自籌配合款五〇%部分，尙有行政院開發基金與交通銀行、中美基金等提供優惠貸款可資融通，復可適用「產業升級條例」之投資抵減獎勵方式，堪稱相當優惠，對業者財務負擔之減輕，裨益甚大。

(三) 偏遠地區及郊區運輸服務	離島之資本性投資：一〇〇；其他：另訂
(四) 主管機關提示之計畫	五〇

(補助金額計算基準)

第三十條 業者所申請補助金額應以各

項目廠商報(單)價格為計

算基礎，其公式如左：

$$\text{補助金額} = \text{廠商報單(單)} \times \text{補助率}$$

$$\text{補助率} = \frac{\text{補助金額}}{\text{廠商報單(單)}}$$

前項各補助項目之單價上限

悉依本辦法第六條第五款之

規定辦理。

第四節 補助財源

明訂補助金額之計算無論進口或國產產品均係以各項目廠商報單價為基準，此單價並受上限之規定，超過部分不予補助，以避免業者浮報不實。

（補助財源）

第三十一條

為執行本辦法所定補助計畫

，應設置大眾運輸發展基金

（以下簡稱「本基金」），

基金來源如左：

一、由車輛相關稅費及違規罰款收入撥充。

二、中央政府逐年編列預算撥充。

三、地方政府逐年編列預算撥充。

四、其他相關基金撥充。

五、公民營企業團體或個人之捐贈。

六、基金之慈息。

1. 鑑於本辦法所訂補助計畫期間長達十年，為維持改善計畫執行之持續性，應建立發展基金，使為達成發展汽車客運業特定目的之財務專設並獨立。

2. 有關基金財源，配合自用小汽車稅費調整政策，將以提高車輛相關稅費之徵收比率及違規罰款（包括：車輛排煙罰款）或新增用以改善擁擠之稅費，以其收入加以挹注，以之成為鼓勵大眾運輸發展基金，從整體改善運輸環境與資源有效運用之觀點言。可謂符合了現代基金財政強調的「受益原則」。然因本項稅費之撥充，牽涉各該項稅費既有分配與運用，其撥充辦法與比率需由相關單位

七其他收入。

前項第一款所定資金來源撥充辦法與比率由交通部會同財政部定之。

大眾運輸發展基金之組織及基金之收支、保管及運用辦法由交通部協調地方主管機關訂定，報請行政院核定之。

第五節 申請程序及分配準則

（補助實施時期標準）

第三十二條 本基金以一個年度為申請與審核的單位。申請補助之計畫，以業者次一年度預擬之改善計畫為準。

共同協商訂之。

3. 由於前項指定用途稅或使用者付費所能籌措之財源於現階段甚難掌握，為使發展大眾運輸補助辦法即早付諸實施，亟需中央與地方政府先行編列預算加以撥充。

4. 其他相關財源，例如：「台灣省交通建設基金」之撥充、捐贈、基金之慈息等。

明訂提出申請補助之計畫，以次一年度實施者為限，以利業者依循。長期補助計畫亦分年辦理。

（申請時期與要件）

第三十三條

汽車客運業者申請本基金補

助，應填具申請書，包括左

列項目、檢附文件，於年度

開始之六個月前，自行或依

指示向地方主管機關提出之

：

一、申請補助之項目及金額。

二、自籌配合款金額及來源。

（離島地區業者免提）

三、具體之年度與分期（一季

為一期）實施計畫。

四、計畫實施後之效益分析。

五、計畫執行契約書。

（資格審查程序）

1. 明訂補助款申請程序、要件與時間。

2. 業者需參考第三十條之補助比率，另提
自籌之配合款，政府非全額補助。惟離
島地區因經營環境差，特由政府提供全
額補助。

3. 計畫執行契約書係對業者收受補助款後
執行購置車輛設備及付諸營運、提供勞
務之行爲加以約束，以確保政府補助資
金運用在改善汽車客運服務上，而不致
流用。相關規定並訂於本辦法第四十條
、四十四條中。

第三十四條 地方主管機關應於受理申請

案後三個月內，即年度開始之三個月前完成審查業者合格之補助計畫連同依第二章規定進行之該一年度評鑑結果彙整後，一併報請中央主管機關召集審核。

（分配審議組織與權責）

第三十五條 為達補助款分配之公平性，

中央主管機關應召集地方主管機關共同組成汽車客運補助審議委員會（以下簡稱「補助審議委員會」），並邀請學者、專家、社會團體及民意代表擔任委員，綜理左

1. 地方主管機關受理申請案恐數量繁多，應先進行篩選彙整後，再報請中央進一步排定優先順序，據之分配。

2. 明訂主管機關處理之時間，以期審慎處理申請補助案件及爭取時效。

1. 明訂補助應由專責機構負責辦理，其成員除主管機關外，尚應包括相關成員。

2. 補助審議委員會之主要工作任務為分配審核各年度之補助款，惟應於前一年度一開始，先行瞭解業者之需求現況，同時根據當時政策性考量，宣示下年度補助目標，再據以排定各補助項目之優先

列汽車客運補助分配審議與執行相關事務：

一、先期作業：於前一年度開始之頭三個月內辦理：

(一)根據補助暨順位評鑑說明會所得業者需求現況及政策性考量，設定下年度補助目標。

(二)根據所定補助目標，選定下年度政策性應改善項目，並排定實施之優先順序。

(三)各補助項目規範之擬定。

(四)各項目補助比率之設定。

順序，擬定相關事項，以供業者申請補助款研擬計畫之重要參考。另為落實補助計畫之執行，於補助款分配後，亦應負責監督考核業者。

。

二、分配審核作業：於年度開始前三個月內，即接受前條彙報之計畫與評鑑結果後辦理：

(一)補助款分配比例及業者申請項目優先順序之訂定。

(二)綜合審理業者所提補助計畫並訂定分配比例分配補助金額。

三、監督考核補助計畫之執行。

四、其他有關汽車客運服務改善事項之研議。

（分配步驟）

第三十六條 補助款之分配依左列三階段

處理，並應於年度開始前完成，將核准計畫送本基金委員會按期核撥補助款：

一、第一階段分配：求得資本性、營運性與本島、離島間之分配比例暨配額。

二、第二階段分配：求得各補助項目之配額。

三、第三階段分配：求得各業者在各補助項目下之配額。

（第一階段分配準則）

第三十七條 第一階段分配係參酌本基金

由於基金年度預算之編列與業者所提計畫項目與金額不可能一致，又考慮在基金不充裕的情況下，如何達成政策性改善目標與執行分配公平性問題，故明訂各年總補助款分配應自粗至細分三階段辦理。

本階段分配屬政策性分配，其各大項目分

年度預算所編列之補助項目與金額多寡及先期作業所訂定之該一年度補助目標、政策性改善項目，由補助審議委員會擬定總補助款項下資本性補助、偏遠及郊區營運虧損補助與其他特殊營運計畫補助三部分之分配比例，其中資本性補助復分爲本島與離島地區二部分。

（第二階段分配準則）

第三十八條 第二階段分配應依左列準則

辦理：

一、彙整業者所提計畫對各補助項目之需要程度及比例

配比例應由補助審議委員會負責擬定後，由中央主管機關報請行政院核定後予以繼續分配。

1. 在第一階段各大項目下，參酌業者需要程度及各項目實施之優先順序，訂定其中各補助項目之分配比例，計算出各補助項目之配額。

，並參酌各補助項目實施之優先順序，訂定各補助項目之分配比例予以分配。

二、當第一階段分配結果可供補助之數額有限時，本階段各補助項目之分配應依項目之優先順序，擇要實施，避免資金分散。

三、各補助項目之優先順序訂定如左：

(一)資本性補助——本島地區

1. 電子收票系統

2. 車輛汰舊換新（其中

又以二十年以上車齡

2. 各補助項目之優先順序可依據實際狀況，予以修訂。

者優先)

3. 車輛新增

4. 站牌設施

5. 排班或營運控制系統

6. 車輛自動清洗設備

7. 無線電輔助營運系統

8. 其他有助於提昇服務

品質之自動化設備

(二)資本性補助—離島地區

(優先順序)

1. 電子收票系統

2. 車輛汰舊換新

3. 車輛新增

4. 維修機具設備

5. 排班或營運控制系統

6. 車輛自動清洗設備

7. 無線電輔助營運系統

8. 候車亭或站牌設施

9. 其他有助於提昇服務

品質之電腦化、自動

化作業所需硬體設備

投資

(三) 偏遠與郊區營運虧損補

助

1. 離島地區

2. 本島地區偏遠與郊區

路線

(四) 其他特殊營運計畫補助

1. 主管機關提示之計畫

2. 無障礙運輸服務

3. 實驗性營運計畫

(第三階段分配準則)

第三十九條 第三階段分配應依左列準則

辦理：

一、當業者所申請某一項目補助總額未超過可供補助數額時，各業者可獲補助配額即其原申請數額。

二、當業者所申請某一項目補助總額超過可供補助數額時，各業者可獲補助配額如下：

(一)資本性補助（本島地區）：

1. 「車輛汰舊換新」、

1. 如彙整下年度業者對各補助項目所提計畫額度並未超過依第二階段分配結果時，則對業者所需悉數撥給，而不需再進行本階段分配。

2. 考慮現實補助資金不足狀況下，仍需進一步求得業者間在各項目下之配額時，其中最主要的資本性補助款當依第二章之補助順位分配評鑑結果分配之。

3. 由於對離島地區並未進行評鑑，故依各項目優先順序分配補助資金，即補助完業者申請之第1.項目後，尚有餘額方補助其第2.項目，依此類推。若業者所申請之第1.與第2.項目所需經費即超過補

「車輛新增」項目：
按該項目評鑑綜合指

標值之大小比例分配

。

2. 「裝設站名顯示播報
系統」、「車輛自動
清洗設備」項目：按
該項目評鑑綜合指標
值之大小順位分配。

3. 其他補助項目：依第
二階段分配結果各項
目可供補助數額多寡
對業者申請經費作一
定比例之分配。

各補助項目之相關評鑑

助資金時，則依申請經費給予一定比例
的分配。

指標如附表(二)。

(二)資本性補助(離島地區

—：依第二階段分配結

果各項目可供補助數額

多寡對業者申請經費作

一定比例之分配。

(三)偏遠與郊區營運虧損補

助：依離島業者申請之

營運虧損優先補助，若

有餘額再補助本島業者

之偏遠與郊區路線營運

虧損。

(四)其他特殊營運計畫補助

：視業者所提計畫性質

對提昇運輸服務品質、

管理效率、運輸科技、運輸安全及降低營運成本，增加公共利益之貢獻程度，排列各計畫之優先順序，再依第一階段分配結果可供補助數額多寡依序分配。

三、電子收票系統之申請數量應配合車隊數量予以控制，每車並以申請一次為限。
前項分配審核細則，由補助審議委員會另訂之。

（評鑑及補助分配結果之公告）

第四十條 主管機關辦理補助暨順位評

公告並通知業者之主要目的在於增加政令

鑑至補助款分配之結果，應擇期公佈並通知接受評鑑之業者。

（補助款之核撥）

第四十一條 經核准之補助款應按實施計畫與進度，每三個月爲期核撥一次。

第六節 補助之監督考核

（核定計畫之變更）

第四十二條 汽車客運業對經核定之受補助改善計畫應確實執行，如有左列情事之一時，應敘明事由，檢附有關書表報請主管機關核准後，始得實施：
一、變更項目規格。

之公信力，並使相關主體配合政令之執行，俾提高成效。

每三個月核撥一次，以與次節監督考核工作密切配合。

規定非經核准，不得擅自變更已核定執行之受補助計畫，以避免補助款挪用而無法達到預定目標。惟對於客觀因素之改變亦應加以考量，故給予合理之變更彈性。

二、因數量或單價變更，致使總申請補助金額增減百分之十以上者。

三、停止接受補助款計畫之執行。

（主管機關之監督考核）

第四十三條

主管機關得隨時派員瞭解補助款執行改善情況，接受補助款之汽車客運業者除有維持完整紀錄以接受查核督導之義務外，並應將各項受補助計畫執行情形，連同支出憑證、購置設備規格及營運使用狀況，每三個月列表報地方主管機關，經彙總後報

明訂業者在受補助後，應有接受主管機關監督考核並報告之義務。

中央主管機關審核認可後，
函請撥付次期補助款。

（補助之撤銷或停止）

第四十四條 經發現補助款有挪移他用，
或未經本辦法第四十二條規
定之程序而擅自變更或停止
執行計畫，致原計畫進度顯
著落後者，主管機關應依計畫
執行契約書之規定除停止撥
付該年度後續次期補助款，
並追回該年度已撥付之相關
補助款項外，並得經補助審
議委員會之決議，停止繼續
受理以後年度該業者對同一
補助項目之申請資格。若前

1. 明訂擅自變更計畫、挪用補助款情事時
應受之處罰。

2. 不可抗力因素例如：廠商延遲交貨等。

項停止執行係由不可抗力因素使然，則不在此限。

（提供營運之監控）

第四十五條 凡接受補助購置之車輛，應依原申請所定用途提供汽車客運營運服務，並維持完整之營運使用紀錄備查。如經查獲在規定使用年限內有移轉、變更使用情事者，主管機關應依計畫執行契約書之規定，由業者償還所有相關補助款。

防止業者藉補助之途，先以低成本購進車輛，日後再移用在其他事業上，而無法達到政府預期改善汽車客運服務品質之目標，故應先於契約書中約束，以杜絕流用。

附表(二) 各補助項目相關評鑑指標一覽表

補助項目	相關評鑑指標
車輛汰舊換新	1. 老舊車輛平均車齡 2. 老舊車輛佔總車輛數比率 3. 老舊車輛不具備空調設備之比率 4. 車輛平均每日行駛里程 5. 車輛平均每日載客人數 16. 收入對支出比率 17. 資產對負債比率
現有路線車輛新增	4. 車輛平均每日行駛里程 5. 車輛平均每日載客人數 6. 尖峰時段車內擁擠程度 16. 收入對支出比率 17. 資產對負債比率
裝設站名顯示播報系統	9. 路線單位車公里營收 10. 路線單位車公里載客人數 11. 路線站位數 12. 路線平均每車實駛班次數
車輛自動清洗設備購置	13. 停(發)車站平均每日發車次數 14. 停(發)車站平均服務車輛數 15. 停(發)車站車輛平均每日行駛里程

訂 定 條 文	說 明
<p>第四章 偏遠地區及郊區汽車客運業與離島運輸改善之補助</p> <p>第一節 補助範圍與對象</p> <p>(補助目的)</p> <p>第四十六條 爲均衡區域發展與改善離島運輸，鼓勵汽車客運業者提供偏遠地區及郊區適當之客運車與輪渡服務，以提高該地區居民行之便利，並使業者之營運成本獲合理之反映，業者得申請專款補助。</p> <p>(界定名詞)</p> <p>第四十七條 本辦法所稱偏遠地區與郊區定義如下：</p>	<p>1. 明訂另立本章對偏遠地區及郊區汽車客運業補助之目的在於促進區域均衡發展、改善離島運輸，並增進其行之便利爲目的。</p> <p>2. 補助對象並含汽車客運業兼營之離島輪渡服務，因其亦擔負離島地區主要大眾運輸之任務，以目前狀況言，亟須改善。</p> <p>1. 界定偏遠地區與郊區名詞。如各縣市區內之外緣地區與山區，其人口密度低、</p>

一、郊區：指各院轄市、省轄市、縣轄市範圍之邊緣地區，其現有之客運車服務不符當地需求之地區。

二、偏遠地區：指離島地區如金馬地區、澎湖群島、蘭嶼、綠島、小琉球等地：及指台灣本島屬於前述市郊區以外之地區。

（資本性補助項目）

第四十八條 爲鼓勵業者投資車輛、交通船與相關設備，以改善對偏遠地區及郊區居民之服務，業者得申請左列項目之專款補助：

或因道路班次極少，亟須加以改善者。

2. 離島地區之地理位置對本島而言實爲偏僻與遙遠：而台灣本島除市中心區、郊區以外則可劃分爲最偏遠地區。

爲因應該地區運輸需求，業者投資採購各型車輛或打造交通船，以增進該地區或離島連外交通之便利與提高服務水準之設施；或加強車輛或交通船之維修與保養、爲提升服務品質而改善車輛、交通船內部及

一、採購大型、中型或小型冷氣公車。

二、建造交通船。

三、興建或擴建碼頭。

四、擴建保養廠。

五、車船內硬體設備改善、加裝：包括電子收票系統。

無線電相關設備等。

六、場站設施購置、改善：包括維修機具設備、車輛自動清洗設備、排班或營運控制系統、興建候車亭（候船室）、公車彎等。

七、其他電腦化、自動化作業所需硬體設備投資。

場站等之硬體設備投資，例如電子收費系統、維修機具設備添購等，均可申請補助。

(營運性補助項目)

第四十九條 爲鼓勵業者提供或改善對偏

遠地區及郊區之運輸服務，

業者之營運若有左列情形得

申請專款補助：

一、對部份地區居民有需求，

目前卻無公車服務者，由

業者提出增闢路線或延伸

現有路線之申請，經當地

公路主管機關實地勘查瞭

解後核准，其營運所致之

虧損。

二、爲因應當地居民要求業者

對現有路線提出適度增加

班次之申請，經主管機關

改善該類地區公車服務之申請，須經主管機關實地勘查瞭解後，認爲確有必要，方得對其營運虧損加以補助。

業者雖未提改善計畫，惟對現有路線勉爲營運之虧損得申請俾獲適當之補助。

離島因技術資訊欠缺，亟需技術移轉與維修人員訓練。

實地勘查瞭解後核准，其營運所致之虧損。

三、業者現有部份路線因當地需求過低，雖在現有班次狀況下仍然虧損，為提供當地居民最起碼行之便利，若必須維持該條路線之營運時，其營運所致之虧損。

四、離島地區業者為加強行車安全，其維修技術移轉與人員訓練所需費用。

（補助對象與標準）

第五十條 符合資本性與營運性補助之條件者與其所獲補助標準分

1. 業者營運路線因里程過長、行車時間過久，致運轉上班距無法縮短，行車成本

述如下：

一、現有汽車客運業者其在第四十七條定義之偏遠地區與郊區範圍內營運之路線。而該類路線具備下列特性之一者：

(一)其通往市區之行車里程達十四公里以上。

(二)其正常行駛時間在二小時以上。

(三)班次稀少，班距在尖峰時段達三十分鐘以上。

(四)班次稀少，班距在離峰時段超過一小時以上。

對該類路線之資本性補助

亦較一般路線為高，亟須給予補助。

係爲定額，業者應自行提撥一定比例之配合款；對該類路線之營運虧損則以補助至直接成本爲度。各項目之補助額度詳如附表(三)。

二、經營離島公車或交通船之公營運輸機構。其資本性與營運虧損補助均爲全額補助。

第二節 補助之申請、核准與監督考核

(補助之申請)

第五十一條 凡符合上述補助條件與資格者，其資本性補助可於規

2. 離島地區因人口外流嚴重，業者營收有限，虧損日增，無力汰換車輛，對資本性與營運虧損之補助較其他業者爲優惠。

說明相關補助之申請程序。

定期限內依第三十三條之規定辦理。至於營運性虧損補助，業者得於年度結算後，檢附相關營運資料，向該地區公路主管機關申請補助。

（補助之核准）

第五十二條 申請補助業者之資格審查及補助分配審議程序悉依本辦法第三十四條至第四十一條之規定辦理。

（補助之監督考核）

第五十三條 受補助之業者，應依第四十二條至第四十五條之規定接受監督考核與按時填報補助

說明補助款審議程序。

凡受補助之業者應依法接受各級主管機關之監督考核。

計畫執行情形。

（成本之認定）

第五十四條 受補助之業者應依規定之成本項目分類與標準分攤至各路線，且經會計師簽證，以作為路線成本之認定。

第三節 其他補助

（車輛提早汰換）

第五十五條 離島地區公車受氣候因素影響，汽車運輸業者得專案申請縮短使用年限，經當地公路主管機關審查核准後，得提早報廢汰舊更新。

（費率考量）

第五十六條 汽車運輸業其他路線部份行

說明業者在總行車成本分攤至各路線時應依規定辦理，以便確認其直接成本。

離島地區車輛因受氣候影響，車體與引擎易遭腐蝕而致使用年限縮短，惟受法規所限無法提早報廢與汰換。

業者有些路線行經道路鋪面狀況較差之地

經偏遠地區與郊區，其行駛二、三級路面之里程佔全程三分之一以上者，其費率均依一級路面計價致無法反映成本時，得申請定額補助，補助額度以該路線行駛二、三級路面里程之直接成本為準。

區，其行車成本較高，為考量當地居民負擔而壓低費率，致業者成本無法反映，政府得給予業者適當補助。

附表(三)偏遠地區與郊區汽車客運業與離島運輸改善補助項目與額度建議表

項	目	補 助 額 度(%)	備 註
資本性補助	1、購買冷氣大型公車		
	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	五〇	本島業者須配合五〇%
	2、購置冷氣中型公車		
	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	五〇	本島業者須配合五〇%
3、購置冷氣小型公車	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	五〇	本島業者須配合五〇%
4、離島打造交通船費用		一〇〇	離島地區業者免配合款
5、離島興建或擴建碼頭費用		一〇〇	離島地區業者免配合款
6、離島擴建保養廠		一〇〇	離島地區業者免配合款

7、車內硬體設備改善、加裝 電子收票系統	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	八〇	本島業者須配合二〇%
8、場站設施購置、改善 維修機具設備	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	三〇	本島業者須配合七〇%
車輛自動清洗設備	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	五〇	本島業者須配合五〇%
排班或營運控制系统	無線電基地台		
	離島地區	一〇〇	離島地區業者免配合款
	本島地區	三〇	本島業者須配合七〇%

電腦設備	離島地區	本島地區	改建候車亭（候船亭）	離島地區	本島地區	施建公車彎	離島地區	本島地區	9、其他電腦化、自動化作業	所需硬體設備投資	離島地區	本島地區	營運虧損補助	偏遠與郊區路線營運虧損
	一〇〇	三〇		一〇〇	三〇		一〇〇	三〇			一〇〇	三〇		
	離島地區業者免配合款	本島業者須配合七〇%		離島地區業者免配合款	本島業者須配合七〇%		離島地區業者免配合款	本島業者須配合七〇%			離島地區業者免配合款	本島業者須配合七〇%		

離島地區	一〇〇	離島地區虧損爲全額補助
本島地區	二〇—三〇	本島地區以補助至直接成本爲原則

說明：離島地區因地方政府稅收有限，財政負荷本已沈重，故對資本性與營運虧損之補助儘量由中央與省（市）政府分擔；又考慮本島各縣市地方政府財力不足以負擔偏遠地區與郊區路線營運虧損之補助，故亦由中央與省（市）政府分擔。

訂定條文	說明
<p>第五章 附則</p> <p>(配合採行統一會計制度)</p> <p>第五十七條 凡接受本辦法所訂各項獎助之業者，應配合採用統一會計制度，並於車上裝設合於本辦法第二十四條第二項規定之電子收票系統。</p> <p>前項統一會計制度實施細則由中央主管機關另訂之。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 基於財務管理與評核營運效率之需要，應積極邀集有關單位，研訂汽車客運業統一之會計制度，藉此獎助辦法之實施，強制業者配合採行。 2. 統一之會計制度指統一之期間、會計科目、分類與報表種類、格式、統一之折舊方法、資本預算方法、與財務分析等。 3. 電子收票系統依規定應具收票、驗票、統計及帳務處理等功能，故可提供業者各路線營收及載客數之正確資料，以確保獎助施行之公平與效率性。

（稅負考量）

第五十八條 地方主管機關應定期將各業者每年度收受之獎助款細目彙送當地稅務機關，以做為對業者稅捐稽徵之參考依據。

（施行日）

第五十九條 本辦法自發布日起施行。

業者僅能以自行投資額度享受其他相關優惠措施，如：投資抵減、營利事業所得稅減免等，故政府應將獎助業者之金額及細目定期彙送稅務機關，以避免業者重複受益。

因對汽車客運之獎助在國內係首創，故實施後應對獎助項目與績效適時加以檢討評估，以免資源無效率使用。

大眾運輸發展之研究(二)
鼓勵大眾運輸發展方案及辦法草案

著 者：交通部運輸研究所

發行人：張家祝

發行所：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北部150號 7 樓

電話：(02)7123121

經銷處：交通部運輸研究所運輸資訊組

地址：台北市敦化北路150號 3 樓

電話：(02)7123121

中華民國政府出版品展售中心

地址：台北市衡陽路20號 3 樓

電話：(02)3821394

印刷者：文彥文具印刷有限公司

地址：台北市忠孝東路 5 段236巷20弄 1 號

電話：(02)7205591 (代表線)

中華民國八十二年六月初版一刷

本書印製150冊・每冊工本費110元