

公路公共運輸多元推升計畫核定原則

項目名稱	核定原則
<p>市區汽車客運業營運虧損補貼—既有路線</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 申請本項目之提案單位，均需辦理各項市區汽車客運業營運及服務評鑑，並於請款時提送相關報告內容。</p> <p>(二) 申請本項目之提案單位，應訂定該縣市之市區客運偏遠地區營運虧損補貼作業要點，並函報交通部同意。</p> <p>(三) 申請本項目之提案單位，均需提出上一年度該縣市使用電子票證搭乘市區客運之比例，並訂定一〇六年至一〇九年電子票證使用率提升目標。</p> <p>(四) 為檢討虧損補貼之機制，請各提案單位將市區客運車公里成本檢討機制、評鑑因子、動態系統準確性、電子票證使用率、站牌維護妥善率、站牌位置準確性、使用適性運具(車型)可行性等，納入市區客運營運虧損額度分配與執行要點規範，申請本項目之提案單位，應註明定期檢討時程計畫，方核定補助經費。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 既有路線營運虧損補貼核定金額以不高於前一年度核定金額為原則。</p> <p>(二) 補助比例依大眾運輸事業補貼辦法規範內容為補助上限。</p> <p>(三) 若由本計畫(含前期計畫)補助新闢路線營運滿三年或該路線具有特殊性質經審查會議確認者，在大眾運輸事業補貼辦法架構下，得補助營運虧損。</p>
<p>市區汽車客運業營運虧損補貼—移撥路線</p>	<p>一、各直轄市或縣(市)原屬公路汽車客運業，因改制或路線性質屬市區汽車客運而移撥之路線者，在財劃法尚未修訂前，其營運虧損與既有市區汽車客運業之營運虧損分開核定。</p> <p>二、其餘核定原則，比照「市區汽車客運業營運虧損補貼—既有路線」。</p>

市區汽車客運
業車輛汰舊換
新

一、 補助規範

- (一) 補助各類車型全新車輛。
- (二) 各類車型應符合交通部最新頒佈「車輛安全檢測基準」、「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」及相關公路監理法規內容之規範。
- (三) 補助之車輛價格依購入憑證，不含稅。
- (四) 屬公路客運路線車輛汰舊換新應符合「交通部公路總局公路汽車客運車輛汰舊換新補助作業要點」。
- (五) 縣市政府申請汰換無障礙車輛(含低地板公車)補助時，應一併檢附無障礙服務查核計畫，並於結案請款時，檢附縣市政府或客運業者當年辦理駕駛人員操作升降設備或輔助設施之教育訓練，以及查核駕駛人員載客實際操作情形之佐證資料。

二、 非離島地區補助車輛類型與上限金額

- (一) 甲類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛二百二十三萬六千元為上限。
- (二) 乙類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛一百八十二萬元為上限。
- (三) 普通大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛一百一十二萬元為上限。
- (四) 乙類大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛一百三十五萬元為上限。
- (五) 甲類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，單側配置一套輪椅升降台者，補助上限為一百五十九萬元；如車身兩側共配置二套輪椅升降台者，補助上限為二百零四萬元。
- (六) 乙類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一

○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，需配置一套輪椅升降台，補助上限為一百八十二萬元。

(七) 雙層及雙節大客車：目前使用以觀光為主軸，補助比照甲類低地板大客車。

(八) 九人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，九人座小型車每輛七十四萬七千元為上限。

(九) 七至八人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，七至八人座小型車每輛五十六萬元為上限。

三、離島地區(澎湖、金門及連江縣)補助車輛類型與金額

(一) 甲類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛五百一十六萬八千元為上限。

(二) 乙類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛四百三十一萬七千元為上限。

(三) 普通大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛四百二十四萬九千元為上限。

(四) 乙類大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛三百六十一萬元為上限。

(五) 甲類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，單側配置一套輪椅升降台者，補助上限為四百七十一萬九千元；如車身兩側共配置二套輪椅升降台者，補助上限為五百一十六萬九千元。

(六) 乙類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(一○六 - 一○九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，需配置一套輪椅升降台，補助上限為四百零八萬元。

(七) 雙層及雙節大客車：目前使用以觀光為主軸，補助比照

甲類低地板大客車。

- (八) 九人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，九人座小型車每輛七十四萬七千元為上限。
- (九) 七至八人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，七至八人座小型車每輛五十六萬元為上限。

四、 優先汰換車種

- (一) 市區汽車客運業：為符合社會公平性為原則，讓身心障礙者皆能享有便利之公路公共運輸，故以汰換低地板或無障礙車輛為優先。
- (二) 公路汽車客運業：依「公路汽車客運業車輛汰舊換新補助作業要點」之規範內容辦理。

五、 電動大客車補助另依交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點辦理。

六、 各縣市政府應就所轄業者申請資料，應以車齡為主要審查基準（服務品質、營運績效...等為輔），就車齡最高者優先汰換（未以最老舊車輛汰換者，應提出具體理由）。

七、 若重領車牌前之較新車輛自九十九年起已有參與本計畫車輛汰舊換新補助者，概不予重複補助。

八、 受本計畫補助之車輛應配備公車動態資訊系統車機設備。

九、 車齡八年以內者，不得列入補助範圍。

十、 受補助車輛自領牌日起五年內，不得移作他用或轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第三人」等3原則後，再行准駁。受補助購置車輛之車籍管制，應依本部公路總局規定辦理。

十一、 本項目補助購置車輛，其應依「市區汽車客運業車輛汰舊換新」（附件二之一）管制作業規定辦理。接受補助購置車輛，並應依照下列規定行駛，如有違反，除依相關法規處分外，應視情節輕重分別核予警告、撤銷該違規車輛或撤銷該補助案件全部之補助，並追繳已核撥之補助款：自領牌日起五年內，限於行駛各該接受補助之直轄市、縣（市）政府核定行駛之市區汽車客運路線。以

	<p>行駛班車辦理包車出租，以核定行駛之營業區域為原則。</p> <p>十二、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
<p>市區汽車客運業營運及服務評鑑</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 符合大眾運輸營運服務評鑑辦法相關規定。</p> <p>(二) 主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。</p> <p>(三) 評鑑方式包括現場稽核、資料審查(如違規資料查核、業者內部管理資料提供等)、問卷調查、主管機關抽測(如申訴處理)等面向。</p> <p>(四) 各直轄市及縣(市)政府辦理評鑑應至少涵蓋下列評鑑項目，並應另行訂定評定基準執行；另配合交通部數據匯流平台蒐集票證資料，亦應將客運業者「票證資料提送配合度」適度納為評鑑子項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.場站位置正確性及相關設施與服務 2.運輸工具設備與安全 3.旅客服務品質與駕駛員管理 4.公司經營與管理。 <p>(五) 評鑑結果應公布週知，評鑑缺失應督導改善，並與各直轄市及縣(市)政府相關政策作為勾稽。</p> <p>(六) 仍有評鑑計畫執行中之直轄市及縣(市)政府，應以將原有計畫先執行完畢之責，倘前年度評鑑案仍未有結案者，原則不予補助。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 未達一百條路線者，以「二十萬+路線數×一萬元」核定補助，並以一百二十萬元為上限。</p>

		<p>(三) 一百條路線(含)以上，以一百二十萬元為上限。</p>
<p>構建候車亭或站牌</p>	<p>候車亭</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 各直轄市及縣(市)政府需於提案申請時，齊備現場照片與地點說明。</p> <p>(二) 現場照片必須具備設置可行性(具有合理空間且現場無明顯公共設施需移除者)。</p> <p>(三) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>(四) 具備合理候車環境，提供遮風避雨功能。</p> <p>(五) 提供行車時刻、方向指南、城市訊息，並預留後續擴充設置動態資訊之空間。</p> <p>(六) 候車亭設計及建置應參考內政部營建署都市人本交通規劃設計手冊相關規範，納入無障礙通用設計，站牌設計及建置亦同；如候車亭或站牌基於美學或地方特色之考量，得另為申請規劃及設計費用，補助基準比照「規劃、調查與研發」項目。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 無動態系統者以每座造價二十五萬元為補助上限；具動態系統之智慧候車亭則以每座造價二十九萬五千元為補助上限(造價應內含設計與監造費)。</p>
	<p>太陽能照明設備</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 補助缺乏電能供給之地區。</p> <p>(二) 需含燈具、充電控制器、電池、配電池箱等基礎設備。</p> <p>(三) 照明設備應具防水設施並確保設備需至少使用五年，後續維運費用由受補助單位自行籌措辦理。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」</p>

		<p>地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座太陽能照明設備以五萬四千元為補助上限(含設計與監造費)</p>
	<p>獨立式智慧型站牌</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 立桿式(非 LED 附掛式跑馬燈)。</p> <p>(二) 可提供車輛動態資訊。</p> <p>(三) 每桿至少可提供四條路線資訊。如有超過四條之路線資訊，則可透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。</p> <p>(四) 站牌高度應符合民眾查詢需要。</p> <p>(五) 站點班次數必須超過每日單向八十班以上(臺、高鐵聯外路線則不受班次限制)。</p> <p>(六) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座獨立式智慧站牌以十二萬元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
	<p>車站附掛式 LED</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 附設於車站站體。</p> <p>(二) 可提供車輛動態資訊。</p> <p>(三) 設置位置應符合民眾查詢及動線安排。</p> <p>(四) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座車站附掛式 LED 以四萬五千元為補助上限(含設計</p>

		<p>與監造費)。</p>
	<p>示範型靜態集中式站牌</p>	<p>一、補助規範：</p> <p>(一) 每桿至少可提供四條路線資訊，設置時應至少包含三條路線以上。如有超過四條之路線資訊，則可透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。</p> <p>(二) 附設於無電力設備處所。</p> <p>(三) 站牌高度應符合民眾查詢需要。</p> <p>(四) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座示範型靜態集中式站牌以九千元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
	<p>傳統站牌</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 全無電力。</p> <p>(二) 佈設於單一路線或偏遠路線。</p> <p>(三) 站牌高度應符合民眾查詢需要。</p> <p>(四) 站牌應有足夠空間提供班表。</p> <p>(五) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每面傳統站牌以二千八百元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
<p>新闢路線增加供給</p>		<p>一、類型</p>

(一) 衡量型路線

指具有需求潛力、但目前尚未提供服務、提供服務後具有衡量效果之路線(示範案例：基隆市臺鐵捷運化接駁公車、高雄市旗美國道快捷公車等)。

(二) 基本民行路線

指照顧基本民行服務需求、民眾具固定型態運輸行為，但目前缺乏公共運輸系統服務，投入服務後可照顧當地民眾基本需求者。

二、核定條件

(一) 需滿足財務評估(推估營收/推估成本)：

- 1.推估營收：人次×該路線每段次(或每趟次)全程費率。
- 2.推估成本：車公里×各直轄市及縣市政府核定之市區客運每車公里成本×班次數。
- 3.衡量需求路線評估值應高於百分之五十且日均班次至少三十班；基本民行路線評估值應高於百分之二十五且日均班次至少六班。

(二) 需滿足營運效率

核定車輛數應不大於「營運尖峰時間之最少車輛數」或「營運離峰時間最少車輛數之百分之一百三十」。其中營運尖峰時間之最少車輛數估算方式以「往返距離×尖峰時間每小時單向班距/尖峰時間平均營運時速」為依據；營運離峰時間之最少車輛數估算方式則為「往返距離×離峰時間每小時單向班距/離峰時間平均營運時速」。

(三) 需滿足合理申請

- 1.該新闢路線與既有路線重疊之長度比例，不得超過新闢路線之百分之五十。
- 2.若以先完成新闢路線之需求審議，應於計畫申請時特別載明。
- 3.為達營運成本考量與營運效率，新闢路線應配合路線預估載容量，配置合宜之車種。

(四) 需滿足地方配合

新闢路線若有跨行政區域行駛，其跨區域路線必須取得轄管直轄市或縣市政府行駛同意。

三、補助規範

- (一) 補助各類車型全新車輛，由地方政府徵求業者經營，且路線通車後三年內不再補助營運虧損補貼。
- (二) 各類車型應符合交通部最新頒佈「車輛安全檢測基準」、「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」及相關公路監理法規內容之規範。
- (三) 補助之車輛價格依購入憑證，不含稅。
- (四) 若有借駛國道或快速道路等無法販售站點之新闢路線者，得比照「交通部公路總局公路汽車客運車輛汰舊換新補助作業要點」之精神。其新購車輛中無障礙車數量不得低於四分之一，前述車輛數限額倘尾數不足一輛者，仍以一輛計之。
- (五) 購車補助比例及額度上限，比照汰舊換新購車補助基準。
- (六) 為利新闢路線初期培養客源，補助該路線通車三年內之養量費用，每年每條路線補助營運虧損額度以二百萬元為上限，並依各縣市財力等級之自籌款比率核定補助比例。

四、車輛應有設備（於公告條件要求業者自籌）

- (一) 多卡通電子票證系統。
- (二) 動態資訊顯示系統(含站名播報系統、旅客資訊顯示系統、數位式行車紀錄器)。
- (三) 基本旅客服務設備(座椅、扶手、吊環、播音設備、符合大眾運輸工具無障礙設施設置辦法之無障礙設備、設施...)

五、營運條件

- (一) 應全數以全新車輛投入該路線車隊服務。
- (二) 通車後至少應經營五年，並應預擬經營不善之調整或退場機制，同時營運三年內不得額外申請本計畫補助之營運虧損補貼項目。

	<p>(三) 通車營運一年後，可視民眾需求進一步調整車輛之運用，惟本新闢路線之服務水準不得低於申請(修正)計畫書之班次、班距或營運範疇。此外，於進行車輛有效調度運用時，需進一步提出營運計畫報本部公路總局備查，營運計畫書內容需含：欲調度之路線、時間及與新闢新路線之行駛里程及時間等關係。</p> <p>六、營運方式</p> <p>(一) 應由公路汽車客運業者或市區汽車客運業者，以收費營運方式經營。</p> <p>(二) 營運初期，地方政府倘規劃以提供優惠培養客源者，由地方政府自籌經費辦理。</p> <p>(三) 受補助車輛自領牌日起五年內不得轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第三人」等三原則後，再行准駁。受補助購置車輛之車籍管制，應依本部公路總局規定辦理。</p> <p>七、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p> <p>八、本項目補助購置車輛，應依「新闢路線」管制作業規定辦理(附件二之二)。接受補助購置車輛，並應依照下列規定行駛，如有違反，除依相關法規處分外，應視情節輕重分別核予警告、撤銷該違規車輛或撤銷該補助案件全部之補助，並追繳已核撥之補助款：自領牌日起五年內，限於行駛各該車輛核定補助之新闢路線。以行駛班車辦理包車出者，亦同。如有必要變更行駛路線者，應報經本局同意。</p> <p>九、電動大客車補助另依本部公路公共運輸補助電動大客車作業要點辦理。</p>
<p>客運轉運站與大型候車設施之建置</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 新建大型建候車設施</p> <p>1. 提供寬敞之旅客候車與遮蔽環境。</p>

2.大型候車亭或長廊式候車亭。

3.至少提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。

(二) 興建轉運站

1.提供合理候車環境，以建築物方式提供完善候車空間，並至少應配置乘客候車、售票空間與公共廁所。

2.至少提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。

3.至少需建置三月台數。

二、補助規範

(一) 受補助之大型候車設施或轉運站應至少營運六年，營運期間不得排除其他公車單位使用，僅得收取適當租金。

(二) 受補助之大型候車設施或轉運站應至少有二家以上客運業者進駐營運，並考量無障礙及雙語設計。

(三) 除補助規劃費與設施初期建置費用外，另本計畫原則不再補助修繕費用，惟提案單位本於經費節省之原則下，納管或接收其他單位或企業移轉之資產，可另提案申請修繕補助。

(四) 若單一直轄市及縣(市)政府提案多個轉運站時，應排序各轉運站之優先性。

三、補助基準

(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。

(二) 大型候車設施之補助基準依旅客候車空間之遮蔽面積計算，並以三百六十平方公尺為補助上限，補助經費以每平方公尺一萬四千二百二十元為上限。

(三) 轉運站之補助基準依月台數計算需求面積，每月台以一百八十平方公尺為上限，補助經費以每平方公尺二萬八千五百四十元為上限。

(四) 提案單位本於經費節省之原則下，納管或接收其他單位或企業移轉之資產可申請補助修繕經費，補助基準依遮蔽面積計算，每平方公尺八千五百七十元為上限，並以補助一次為原則。

優先通行設施

一、補助類型

- (一) 建置優先通行設施之先期規劃、研究與調查。
- (二) 進出車站路段鋪設 RC 路面。
- (三) 優先通行設施附加之候車設施。

二、補助規範

- (一) 提案單位規劃、經營優先通行道路路線，應依「公路法」及相關子法中有關「市區汽車客運業」規定，自行規劃路線、徵求業者營運並為後續監督管理。
- (二) 應確實完成府內相關審查程序（包括研考、財主、或議會等單位規範之必要審查程序）後再予補助。
- (三) 優先通行設施路廊單向尖峰小時旅客需求量不小於八百四十人次、連續十二小時單向旅客需求量不小於五千六百人次。（註：參考「大眾運輸使用道路優先及專用辦法」第四條設置公車專用道，尖峰小時單向大眾運輸車流量需達六十車次以上，連續十二小時單向大眾運輸車流量需達四百車次以上。）
- (四) 優先通行設施具有一定程度之專用路權，並以優先號誌提供公共運具優先通過路口之權利。
- (五) 應有適當的車站間隔距離，以及特定且經規劃的站牌設立，以較少的停靠點服務最大範圍的旅客。月台高度應力求與車輛地板齊平，以便利民眾快速上、下，並建構通用化環境。

三、補助基準

- (一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（一〇六-一〇九年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
- (二) 可行性研究及綜合規劃補助基準以同一計畫以補助一次為原則，補助額度以二百萬元為上限。
- (三) 進出車站路段鋪設 RC 路面（剛性路面），每車站以六十公尺、補助九十萬元為上限，平均每公里補助不超過二單向站。
- (四) 候車設施比照「構建候車亭或集中式公車站牌」補助基

	<p>準。</p>
<p>建置公車動態資訊系統</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 查詢介面 (APP) 之開發費用。</p> <p>(二) 介接動態相關平台與系統之開發費用。</p> <p>(三) 建置動態系統後端平台。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 建置智慧型站牌或車站附掛 LED 部分，以具備後端管理系統及經過路線配置車輛均已完成相關硬體設備建置者為原則。</p> <p>(二) 除經臺鐵、高鐵、航空或渡輪等重要站點之路線外，建置公車動態系統之智慧型站牌或附掛 LED 提供車輛動態資訊，需至少提供四條路線動態資訊，且每站點班次需超過八十班次。</p> <p>(三) 本計畫僅補助公車動態資訊系統之建置部分 (資本門)，對於相關維運費用與傳輸費用則請提案單位自籌辦理。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫 (一〇六 - 一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 動態資訊設備比照「構建候車亭或集中式公車站牌」之獨立式智慧型站牌與車站附掛 LED 補助基準。</p> <p>四、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
<p>完善多卡通電子票證使用與整合</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 建置多門多部多卡通驗票機。</p> <p>(二) 建置場站處理系統 (DPS) 及中央處理系統 (CPS)。</p> <p>(三) 補助結合電子票證之數位學生證及敬老愛心卡。</p> <p>(四) 補助電子票證代幣卡 (供投現金乘客使用，用以確認及記錄搭乘區間里程卡片)。</p>

	<p>(五) 補助民眾轉乘優惠之票價差額。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 市區客運業每車多門多機補助數量以乘客使用車門數量扣除自行裝設驗票機台數(至少為一)為補助依據，並需至少能整合二卡以上。</p> <p>(二) 受補助之多卡通電子票證設備，應依申請功能維持正常運作並至少提供服務五年，另各補助設備應由提案單位造冊列管。</p> <p>(三) 補助實施公共運輸轉乘優惠計畫，另依本局所訂「公共運輸轉乘優惠補助作業原則」辦理。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 市區汽車客運業多卡驗票機補助上限比照交通部「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」辦理。</p> <p>(三) DPS 及 CPS 補助上限比照交通部核定「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」辦理。</p> <p>(四) 換發電子票證票卡(含代幣卡)以每張一百元為補助上限，若有發卡需求之票務處理系統補助以每套十萬元為上限。</p> <p>四、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
<p>建置運輸場站及設施無障礙公共運輸系統</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 提案單位應敘明整體規劃、功能目標，以及設置地點、行經之客運路線、用地取得情形，並檢附現場照片。</p> <p>(二) 建置無障礙運輸場站應符合內政部「建築物無障礙設施設計規範」之內容。</p> <p>(三) 語音播報器之 LED 顯示器需附設於車站站體，該設置位置應符合民眾查詢及動線安排，同時需確保語音播報器不受天候影響。地方主管機關應負責後續養護及資訊更</p>

	<p>新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 整體性無障礙通用設計改建之補助基準以改善空間蔽面積計算，每平方公尺八千五百七十元為上限，並以補助一次為原則。已受補助且未結案之轉運站建置計畫，不得以現行補助基準申覆修正補助經費。</p> <p>(三) 單項無障礙設施改善之補助上限依照交通部核定「建置運輸場站無障礙通用設施」之補助基準。</p> <p>(四) 語音播報器之 LED 顯示器每座六萬五千元為補助上限(含設計與監造費)。</p> <p>(五) 無障礙車輛椅升降設備以第一套四十七萬元、第二套四十五萬元為上限。車輛內至少設置二個固定之輪椅區，若有增加固定之輪椅區者，每套增加補助一萬元。</p>
<p>整體行銷</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 透過社群或媒體進行公共運輸整體行銷。</p> <p>(二) 辦理公共運輸宣導活動(例如公共運輸日等)。</p> <p>(三) 舉辦觀摩會或成果展。</p> <p>(四) 發行月票、季票、年票、家庭票或團體票方式進行促銷。</p> <p>(五) 辦理優良駕駛員獎勵或考核評比。</p> <p>(六) 公共運輸深耕教育活動(公共運輸道安扎根計畫)。</p> <p>(七) 其他與整體行銷有關之活動或相關優惠。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 應搭配本年度公運之執行計畫進行宣導與行銷。</p> <p>(二) 各直轄市及縣(市)政府若有同類計畫執行者，原則僅再補助一案，至年度中期保留案結案後再予以核列補助。</p> <p>(三) 紀念品及活動贈品費用應為地方自籌部分，本計畫不予</p>

	<p>補助。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 整體行銷補助金額以每案二百萬元為上限。</p>
<p>規劃、調查與研發</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 整體規劃與研究</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 整體運輸規劃。 2. 縣市合併、升格或改制之整體規劃另予考量。 3. 有助公共運輸運量增加、公共運輸路網整合、管理私人運具使用之配套措施、永續公共運輸之財源、區域公共運輸缺口研究、創新營運型態研究(如發展區域型幹支線公共運輸發展藍圖)等有助於改善當地公路公共運輸之研究計畫。 4. 改善改善營運虧損補貼、運價公式或結構及幹支線轉乘收費機制之相關研究。 <p>(二) 績效追蹤</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 細緻之滿意度調查。 2. 提案單位歷年公運計畫執行之關鍵績效指標(KPI)研擬、調查與擬定改善方向，俾減少民眾對於公共運輸使用「認知不方便」與「實際不方便」。 3. 有助於激勵服務業者，推動產業再升級之調查計畫。 <p>(三) 乘車或轉乘資訊揭露</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 行經轄區運輸場站之公車路線圖(併時刻表)。 2. 轄區運輸場站與乘車地點之相對位置圖。 3. 轄區(各路線)路網揭示圖。 <p>(四) 其他與規劃、研究或調查之相關內容</p> <p>二、補助規範</p>

	<p>(一) 曾經辦理規劃或研究之內容，如客觀條件無顯著改變，應避免重複辦理。但各直轄市及縣（市）政府若能明確指出先期規劃未納入之研究範圍（如區域公共運輸缺口研究、創新營運型態研究等），得酌情補助。</p> <p>(二) 仍有同類計畫執行者，原則僅再核列一案，至年度中期保留案結案後再予以核列補助。</p> <p>(三) 各項乘車或轉乘資訊揭露應以圖像化方式，便利使用者為基礎，應避免透過本計畫之經費更新既有業者已提供之相關路線圖。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（一〇六 - 一〇九年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 各類補助類型以每案二百萬元為上限。</p>
<p>基礎公共運輸營運服務(幸福巴士服務)</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 已停駛且無業者接駛之偏遠補貼路線。</p> <p>(二) 即將停駛之偏遠補貼路線。</p> <p>(三) 地方政府擬新闢惟業者無經營意願之偏遠路線。</p> <p>(四) 都會區末端需求反應式運輸模式。</p> <p>(五) 其他經主管機關認定公共運輸尚有不足之地區或載客效能不佳之偏遠補貼路線。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 本項目以補助二年為原則，後續年度提案單位應評估納為既有市區客運路線，並循市區客運營運虧損補貼機制辦理，建立永續營運機制。</p> <p>(二) 本項目補助應優先善用在地資源，以既有之客運車輛及計程車(含異業結合)，試算以成本最小及符合需求之營運模式提出申請，並優先考量以無障礙車輛營運。</p> <p>(三) 申請購車補助之補助車輛至少需營運五年，營運收費以使用者付費為原則，費率依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未有審議會審議訂定或採免費者，則以當地市區或公路客運之基本運價計算；營運初期倘以免費服務培養客源，應由申請單位自籌經費辦理。另依下列事項</p>

辦理：

1. 受補助車輛參照市區汽車客運業領用綠底白字車牌（若為小型車則領用白底紅字車牌），車身應配合本局要求有明顯彩繪識別；營運單位對其營運管理（含駕駛人勞動條件），準用「汽車運輸業管理規則」有關市區汽車客運業相關規定。
2. 受補助車輛應配置多卡通電子票證系統、車機（含 GPS、GPRS 站名播報器及數位行車紀錄器），乘客應以使用電子票證搭乘為原則（免費亦須刷卡記錄），營運單位定期將營運資料彙送地方政府備查，並由地方政府每月提報營運狀況（服務班次、乘客人數等）送本局研析彙處。

（四）受補助單位對於車輛、駕駛人及營運等應負管理責任並定期查核，倘有缺失應立即責令改善。

（五）受補助車輛自領牌日起五年內，不得移作他用或轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為地方政府或客運業者，不得為第三人」等三原則後，再行准駁。受補助購置車輛之車籍管制，應依本局規定辦理。

（六）每年度營運期滿結束二個月前，提案單位應提出該年度辦理成效報告函報本局。

三、補助基準

（一）依「公路公共運輸多元推升計畫（一〇六-一〇九年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例；若為三十原民鄉申請之補助計畫，則補助比例比照財力分級第五級者。

（二）申請購車補助者，補助上限比照離島地區「新闢路線增加供給」方式辦理，營運方式在準用「汽車運輸業管理規則」相關規範內，由地方主管機關與申請單位協調辦理本計畫之提案、請款與查核。

（三）申請購車補助者可同時申請「基礎營運費用」補助，補助項目包括駕駛人員薪資、油料支出及車輛保養費用，提案單位應依人事規定聘用駕駛人員，駕駛人員應依勞基法規定辦理相關投保作業。補助金額以該縣(市)市區客運審議通過每車公里成本（如無市區客運車公里成本則

	<p>比照公路客運)×百分之六十五×班次×營運里程(含彈性行駛路線,但不得超過核定路線里程之百分之十),扣除營運收入為上限;若以小客車營運者如無審議之每車公里成本,則參考當地或鄰近縣市之計程車車公里成本計算。</p> <p>(四) 以自備車輛(未申請購車補助)經營者則可申請「營運缺口」補助,補助金額計算以該縣(市)市區客運審議通過每車公里成本(如無市區客運車公里成本則比照公路客運)×班次×營運里程(含彈性行駛路線,但不得超過核定路線里程之百分之十),扣除營運收入為上限;若以小客車營運者如無審議之每車公里成本,則參考當地或鄰近縣市之計程車車公里成本計算。</p> <p>(五) 前項(三)、(四)如為彈性(預約)班次,補助彈性行駛路線營運里程以核定路線里程之百分之二十為上限,並均依實際營運里程核算。</p> <p>(六) 除上述購車及營運費用補助外,可併同申請規劃調查、行銷推廣、預約系統或軟硬體建置,及運量績效獎勵等相關補助,補助方式及額度比照公運計畫相關申請項目辦理。</p>
<p>數據蒐集及分析</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 公共運輸旅運資訊包含:車輛、路線、路線線型、站牌/場站、班表、票價、預估到站時間、營運通阻、到離站、最新消息.....等項目(依「交通部公共運輸整合資訊流通服務平臺」規範)之數據蒐集及分析。</p> <p>(二) 整合化電子票證資料蒐集與應用。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 公共運輸旅運資訊建立之資料格式標準化,應循交通部公共運輸資訊流通開放政策,以加速公共運輸資訊透通性及可操作性。</p> <p>(二) 整合電子票證資訊蒐集與應用之相關規範,可參考交通部運輸研究所「電子票證資料加值應用分析之研究及示範計畫」之研究內容。</p> <p>(三) 申請電子票證資料標準化補助者,需遵循交通部「公共</p>

	<p>運輸票證資料-旅運分析用標準說明文件」資料格式，並依相關規範定期上傳。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(一〇六-一〇九年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例,補助計畫以每案二百萬元為上限。</p> <p>(二) 申請電子票證資料標準化者,補助地方政府(或客運業者)票證軟體修改契約金額百分之四十九(市區客運或公路客運分開計),票證系統軟體修改費用以二十萬元為補助上限,每路線驗票機修改設定費用以一千二百五十元X路線數(正副線分開計)為補助上限,並為一次性補助;另票證資料上傳需經交通部管理資訊中心審核確認符合相關要求規範方予補助。</p>
<p>大型活動疏運</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 補助市區汽車客運及其他客運業包租出租費用。</p> <p>(二) 補助交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作、臨時性專用路權及相關行銷配套費用。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 以大型活動疏運會場至鄰近停車場、轉運站、臺鐵車站或高鐵車站之直截路線為補助基礎。</p> <p>(二) 若以市區客運包租方式疏運者,應將載客數納入交通部統計處市區汽車客運業之載客數統計範疇。</p> <p>(三) 受補助單位應一併辦理交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作等相關疏運配套設施。</p> <p>(四) 以使用者付費為原則酌予補助,倘以免費作為吸引民眾搭乘者,民眾之應付票價應由提案單位自籌。</p> <p>(五) 需求申請書應載明管制私人運具進出活動會場之積極作為與投入內容。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 由交通部觀光局與各地方政府共同辦理之年度臺灣燈會,以每年補助六百萬元為上限。</p>

	<p>(二) 非屬臺灣燈會由地方政府自辦大型活動疏運包租車費用，以使用者付費為原則，並依大眾運輸事業補貼辦法之規範及比例酌予補助，每年以六百萬元為上限。</p> <p>(三) 交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作、臨時性專用路權及相關行銷配套費用依「公路公共運輸多元推升計畫（一〇六-一〇九年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每案二百萬元為上限。</p> <p>(四) 地方政府配合中央專案辦理之疏運計畫，其補助基準另依所訂之專案補助規定辦理。</p>
<p>鼓勵公車駛進校園（園區）</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 補助購置車輛。</p> <p>(二) 補助營運費用。</p> <p>(三) 獎勵執行績效。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 營運方式應由公路汽車客運業者或市區汽車客運業者，以收費營運方式經營。營運初期，各學校、園區或提案單位倘規劃以提供優惠培養客源者，由主管機關自籌經費辦理。</p> <p>(二) 計畫實施期間，請各提案單位於每月十日前將上一個月逐日營運實績月報表（含學校或園區各站點運量、各票種運量、合理車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入）函送本局（或填報至本局指定之網址），作為歷次管制會議討論內容及經費核撥參考，本局並得視情況查驗電子票證刷卡紀錄等科學佐證資料。</p> <p>(三) 為確認本計畫之績效，請各提案單位或園區主管機關於每月十日前檢送（填報）上一個月本計畫所補助之各學校學生或園區員工騎乘機車事故件數及傷亡數（統計資料之最小單位為日），倘計畫執行後上述指標未能有大幅改善者，本局得隨時終止後續補助內容。</p> <p>(四) 提案單位每年應提送該年度執行之成效報告備查。</p> <p>(五) 本計畫所補助之績效獎勵金（園區路線不適用），請學校需確保於本計畫相關項目內使用，並請提案單位依「公</p>

路公共運輸多元推升計畫補助經費核撥處理原則」辦理。

三、補助基準

- (一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（一〇六 - 一〇九年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
- (二) 無既有鄰近路線營運或既有鄰近路線無法調整者，且已考量與既有鄰近校車路線重疊程度後，得以「新闢路線增加供給」核定原則辦理。
- (三) 具既有鄰近路線營運者，透過繞駛、延駛或增加班次等方式，達成學校或園區公路公共運輸接駁服務者，得透過各區監理所或直轄市及縣（市）政府進行所需車輛之增補，補助基準以「市區汽車客運業車輛汰舊換新」核定原則辦理。
- (四) 針對無既有鄰近路線營運者或增加服務班次、優化路線等方向調整者，除可申請補助新購車輛投入服務外，另可根據行駛里程、服務班次與票箱收入，進一步透過各區監理所或各直轄市及縣(市)政府提案，申請營運費用補助。
- (五) 補助各客運路線繞駛、延駛或增加班次至（進入）各學校或園區且不加收票價，補助營運費用以一年為原則；補助期滿後提案單位應檢討實施成效並評估回歸正常收費機制，及併入既有市區客運營運虧損補貼辦理。
- (六) 載客量指標績效獎勵（園區路線不適用）

以參與各學校所設置站點之載客量為本項指標獎勵之衡量基準。

1. 載客量比較基準：以申請當月之前十二個月或至通車月學校站點之平均月載客量（下稱平均月載客量）為比較基準。
2. 績效獎勵載客量：當月份學校站點載客量超過平均月載客量百分之五之運量部分，並以百分之二十之運量為獎勵上限。
3. 載客量績效獎勵金額：績效獎勵載客量×公告全票票價。

- (七) 行車安全績效獎勵(園區路線不適用)

以各校上學日（例假日、國定假日或校定假日均不予列入統

	<p>計)騎乘機車所產生之每千人死亡人數與每千人受傷人數減少量為獎勵依據：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.死亡數比較基準：該校學生當月份上學日騎乘機車之每千人死亡數較上一年度同月份減少值。 2.受傷數比較基準：該校學生當月份上學日騎乘機車之每千人受傷數較上一年度同月份減少值。 3.行車安全績效獎勵金額：死亡數比較基準×一百萬元+受傷數比較基準×十萬元。 4.連續無事故獎勵金額：連續六個月無任何機車事故發生，給予二百萬元。
<p>績效獎勵計畫</p>	<p>一、補助規範：</p> <p>(一) 以前一年度同一期間(月或季)載客量為比較基準，當本年度同一期間載客量超過百分之零點五部分核予績效獎勵。</p> <p>(二) 在使用者付費原則下，績效獎勵金限用於提昇公路公共運輸(公車)服務(包括如公車轉乘優惠、市區客運服務性路線營運輔導及改善、客運業者投入提昇運量作為之行銷費用等)，不得將績效獎勵金作為免費搭乘經費預算之用。</p> <p>(三) 績效獎勵金若使用於補助業者營運部分，則需架構在虧損補貼下，有虧損才得以補貼；若為其他行銷活動或臨時性之經常門支出，則需表列預算運用之情形。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 績效獎勵金額之計算方式為超過前一年度同一期間(月或季)衡量門檻值之載客量×公告票價全票。</p> <p>(二) 當年度補助金額以超過前一年度運量衡量門檻值之百分之二十或總金額以五千萬元為上限，另當年如有公路客運路線移撥為市區客運路線部分應予刪除。</p>
<p>其他公路公共運輸亮點計畫</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 成立公運專案辦公室。</p> <p>(二) 進行國際標準之安全認證、品質管理認證及環境管理認</p>

證。

- (三) 鼓勵公路公共運輸業者與其他公共運輸業者共同合作進行設備與服務整合。
- (四) 開發智慧訂車平台、旅遊套票或規劃其他便利乘客措施之相關方案。
- (五) 研議建置行車控制中心。
- (六) 委託各領域顧問成立汽車客運業企業輔導團。
- (七) 提昇駕駛員服務品質與安全駕駛之教育訓練。
- (八) 其他與道路交通安全有關之公共運輸計畫。
- (九) 擴充及提升副大眾運輸服務品質之相關計畫（如：教育訓練、健康檢查、法律諮詢及行銷宣導等）。
- (十) 行動支付、人工智慧、車聯網及無人自駕巴士等智慧科技創新服務計畫。

二、補助規範

- (一) 未設立公共運輸專責單位者，得申請補助成立專案辦公室。
- (二) 安全、品質管理及環境管理等相關認證，僅以補助首次認證費用為原則，輔導及後續年度認證費用應自籌辦理；另相關認證需有國際組織之簽署。
- (三) 運輸業企業輔導團需至少含交通、行銷及企管之相關領域專家，提出可操作之企業改善策略。
- (四) 駕駛員之訓練課程需與各直轄市及縣（市）政府與相關客運業者合作，共同建立輔導及訓練內容。
- (五) 與道路交通安全有關之公共運輸計畫，如提案單位為經道安委員會評比道安成績優異者，得再酌予增加相關補助經費額度。

三、補助基準

- (一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（一〇六-一〇九年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
- (二) 成立專案辦公室以駐點人數訂定補助上限，駐點人員未

達三人者，以「一百八十萬+駐點人數×二十萬元」核定補助，駐點人數超過三人者以二百四十萬元為上限。

(三) 各項亮點計畫以每案二百萬元為原則，惟如經本局專案審查或道安評比成績優異者，得再酌予增加補助金額。

四、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。

公路公共運輸多元推升計畫

補助市區汽車客運業車輛汰舊換新管制作業規定

一、地方政府核定車輛汰舊換新

公路公共運輸多元推升計畫補助市區汽車客運業車輛汰舊換新，以老舊車輛優先汰換，故本局受理各直轄市、縣（市）政府申請時，均特別指定同意補助汰舊換新之舊車車號（而非以任意車輛汰換皆可獲得補助）。新車若非用以替補本局指定之舊車車號，礙難補助。本局指定之舊車車號，以各直轄市、縣（市）政府提送定稿計畫，送本局同意備查之版本為準。

各直轄市、縣（市）政府核定補助之車輛汰舊換新案件時，應於函內敘明核定汰換之舊車車號（應與本局同意備查之舊車車號相符），並副知公車單位主事務所所在地公路監理機關，附帶說明：「本案汰舊換新車輛受○○○年度公路公共運輸多元推升計畫補助購置，副請○○區監理所於汽車新領牌照登記書、行車執照及公路監理電腦系統車籍檔辦理管制註記」。

二、公車單位申請新車登檢領牌

公車單位前往監理所（站）辦理汰舊換新替補及新車登檢領牌時，應提示該管直轄市、縣（市）政府核定車輛汰舊換新（敘明核定汰換之舊車車號）之函件，主動說明該車為受補助車輛。並應主動確認受補助車輛之汽車新領牌照登記書、行車執照、公路監理電腦系統車籍檔均已完成相關註記及管制（若遺漏註記或管制，本局審核發現後，將暫緩核撥該筆補助款項，直至完成補辦為止，可能造成撥款時程延誤，故請公車單位務必於領牌時主動確認是否完成註記及管制）。

三、公路監理機關辦理註記

公路監理機關核對汰舊換新替補之舊車車號，與該管直轄市、縣（市）政府核定函記載之舊車車號相符後，於汽車新領牌照登記書正面左上角加蓋「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」，並於公路監理電腦系統車籍檔禁動狀態欄位設定「禁止異動」，文號為該管直轄市、縣（市）政府核定函號碼，備註說明「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」。相關車輛爾後須由該管直轄市、縣（市）政府向公路總局取得同意函件，方得解除管制或受理動產擔保登記。

註記範例：「此車受○○○年度公運計畫補助（臺北市）」、「此車受○○○年度公運計畫補助（臺東縣）」。為求全國一致，請統一使用「臺」字（勿用「台」字），括弧請用全型。

四、地方政府應負責管制事項

受補助車輛自領牌日起五年內，不得移作他用或轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第三人」等三原則後，再行准駁。直轄市、縣（市）政府解除管制或同意動產擔保登記時，請副知公車單位主事務所所在地公路監理機關。

五、公車單位裝設各項設備及張貼車身標示貼紙

汰舊換新補助購置車輛，應依規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙，請公車單位務必落實。

公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙，由公車單位自行印製，圖案依本局規定；地方政府提供配合款者，得加註該府名稱。貼紙文字及圖案部分不可透視，淺色處應打白色網底，並採用網版印刷，本局備有樣張及電子檔可供參考。張貼位置以乘客上車車門側之車身前半段明顯處為原則，並以張貼車窗玻璃為主。甲類大客車應張貼大型（八十乘八十公分）貼紙，乙類大客車應張貼中型（六十乘六十公分）貼紙，其他種類車輛張貼小型（四十乘四十公分）貼紙。倘有個別車輛未能依照前揭原則張貼，應由公車單位檢具理由及擬辦方案，報經該管直轄市、縣（市）政府同意後實施，其張貼位置得酌情放寬為乘客上車車門側適當處，不限於車身前半段；倘車窗玻璃無法容納原規劃之貼紙尺寸，甲類大客車得放寬張貼中型（六十乘六十公分）貼紙，乙類大客車得放寬張貼小型（四十乘四十公分）貼紙。

六、地方政府向本局結報請款

請款時，請直轄市及縣（市）政府一併檢附新車行車執照、新領牌照登記書影本，業別應為所轄市區汽車客運業，車主應登記為受補助之公車單位，名稱應與汽車運輸業執照相同（例如：汽車運輸業執照為總公司，車主不得為分公司；汽車運輸業執照為鄉公共汽車管理所，車主不得為鄉公所）。行車執照、新領牌照登記書並應完成管制註記。

另請地方政府確認受補助之車輛已依規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙。併於請款時檢附審查表及佐證照片。

七、本局請款審核

本局接獲地方政府結報請款時，將審查受補助車輛是否確依規定辦妥公路監理電腦系統車籍管制註記，以及依規定配置規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙。未依規定辦理者，將不予核撥補助款項。

公路公共運輸多元推升計畫 補助新闢路線購置車輛管制作業規定

一、地方政府核定新增車額

各直轄市、縣（市）政府核定新闢路線新增車額時，應將車種、車輛數等訊息依現行公路監理程序副知公車單位主事務所所在地公路監理機關，並請附帶說明：「本案新增車輛受○○○年度公路公共運輸多元推升計畫補助購置，副請○○區監理所於汽車新領牌照登記書、行車執照及公路監理電腦系統車籍檔辦理管制註記」。

二、公車單位申請新車登檢領牌

公車單位前往監理所（站）辦理新車登檢領牌時，應提示直轄市、縣（市）政府核定新闢路線新增車額之函件，主動向受理單位說明該車受○○○年度公路公共運輸多元推升計畫補助，並主動確認汽車新領牌照登記書、行車執照、公路監理電腦系統車籍檔均已完成相關註記及管制（若遺漏註記或管制，本局審核發現後，將暫緩核撥該筆補助款項，直至完成補辦為止，可能造成撥款時程延誤，故請公車單位務必於領牌時主動確認是否完成註記及管制）。

三、公路監理機關辦理註記

公路監理機關依該管直轄市、縣（市）政府新增車額核定函副本，核對新車車種、車輛數無誤後，於汽車新領牌照登記書正面左上角加蓋「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」，並於公路監理電腦系統車籍檔禁動狀態欄位設定「禁止異動」，文號為直轄市、縣（市）政府新增車額之核定函號碼，備註說明「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」。相關車輛爾後須由該管直轄市、縣（市）政府向公路總局取得同意函件，方得解除管制或受理動產擔保登記。

註記範例：「此車受○○○年度公運計畫補助（臺北市）」、「此車受○○○年度公運計畫補助（臺東縣）」。為求全國一致，請統一使用「臺」字（勿用「台」字），括弧請用全型。

四、地方政府應負責管制事項

受補助車輛自領牌日起五年內，不得移作他用或轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第三人」等三原則後，再行准駁。直轄市、縣（市）政府解除管制或同意動產擔保登記時，請副知公車單位主事務所所在地公路監理機關。

五、公車單位裝設各項設備及張貼車身標示貼紙

新闢路線補助購置車輛，應依規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙，請公車單位務必落實。

公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙，由公車單位自行印製，圖案依本局規定；地方政府提供配合款者，得加註該府名稱。貼紙文字及圖案部分不可透視，淺色處應打白色網底，並採用網版印刷，本局備有樣張及電子檔可供參考。張貼位置以乘客上車車門側之車身前半段明顯處為原則，並以張貼車窗玻璃為主。甲類大客車應張貼大型（八十乘八十公分）貼紙，乙類大客車應張貼中型（六十乘六十公分）貼紙，其他種類車輛張貼小型（四十乘四十公分）貼紙。倘有個別車輛未能依照前揭原則張貼，應由公車單位檢具理由及擬辦方案，報經該管直轄市、縣（市）政府同意後實施，其張貼位置得酌情放寬為乘客上車車門側適當處，不限於車身前半段；倘車窗玻璃無法容納原規劃之貼紙尺寸，甲類大客車得放寬張貼中型（六十乘六十公分）貼紙，乙類大客車得放寬張貼小型（四十乘四十公分）貼紙。

六、地方政府向本局結報請款

請款時，請一併檢附新車行車執照、新領牌照登記書影本，業別應為市區汽車客運業，車主應登記為受補助之公車單位。行車執照、新領牌照登記書並應完成管制註記。

另請地方政府確認受補助之車輛已依規定配置多卡通電子票證系統、車機，並張貼交通部規定之公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙。併於請款時檢附審查表及佐證照片。

七、本局請款審核

本局接獲地方政府結報請款時，將審查受補助車輛是否確依規定辦妥公路監理電腦系統車籍管制註記，以及配置多卡通電子票證系統、車機，並張貼交通部規定之公路公共運輸多元推升計畫補助標示貼紙。未依規定辦理者，將不予核撥補助款項。

八、本計畫補助公路汽車客運業新闢路線，得準用本附件規定辦理。