

第五點附件二

公路公共運輸服務升級計畫核定原則

項目名稱	核定原則
市區汽車客運業營運虧損補貼－既有路線	<p>一、補助規範</p> <p>(一)補助期間限前一年度十一月至當年度十月以前，並以此於當年度完成結案請款為原則。</p> <p>(二)執行本項目之提案單位，應辦理當年度「市區汽車客運業營運及服務評鑑」，且於結案請款時提送評鑑報告內容並附上評鑑報告之網上公告連結。</p> <p>(三)結案請款時應檢附成果報告及業者提報資料等電子檔一份。成果報告內容應包括市區汽車客運每車公里成本檢討機制、針對既有路線虧損情形嚴重或載客成效不佳之路線或班次提出調整改善措施、市區汽車客運營運虧損補貼作業要點檢討作為、改善市區汽車客運業勞動條件或行銷等相關辦理情形佐證資料。</p> <p>(四)結案請款時應檢附汽車客運業者及駕駛人員無障礙教育訓練、路口停讓安全教育訓練之辦理成果。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一)補助比例依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定辦理，各地方政府補助金額上限如下：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 屬財力分級第一、二級者：每年以不高於前一年度核定金額為原則。2. 屬財力分級第三至五級者：每年補助金額上限新臺幣二億元。 <p>(二)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，得依大眾運輸事業補貼辦法補助其營運虧損。</p> <p>(三)當年度營運虧損補貼金額較前一年度下降者，依定稿計畫書所載補助款與自籌款比例下修補助款。</p> <p>(四)依公路局辦理「市區客運無障礙評鑑」之評分等第折減補助金額如下：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 優、甲等：不折減。2. 乙等：折減百分之五。3. 丙等：折減百分之十。4. 丁等：折減百分之二十。 <p>(五)當年度有違反道路交通管理處罰條例第四十四條第二項及第三項規定者，視違規情形折減補助金額如下：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 每件折減新臺幣十萬元。2. 違規案件有肇事致行人受傷者：每件折減新臺幣五十萬元。3. 違規案件有肇事致行人死亡者：每件折減新臺幣

	一百萬元。
市區汽車客運業營運虧損補貼—移撥路線	<p>一、各地方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，在財政收支劃分法尚未修正前，其營運虧損應與既有市區汽車客運業之營運虧損分開核定。</p> <p>二、公路汽車客運業移撥之路線，原則依前一年之營運虧損辦理補貼。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>
市區汽車客運運價票差補貼	<p>一、補助規範</p> <p>(一)地方政府因應汽車客運業營運環境變化檢討營運成本及運價，在運價增加且未調漲票價之前提下，提供核定運價與票價之票差補貼。</p> <p>(二)本項補貼適用於一百十二至一百十三年間，完成運價檢討程序且未調漲票價者。</p> <p>(三)經核定本項補助之地方政府，應將補助之一定金額用於增加駕駛人員等相關從業者之薪資，並應於結案請款時檢附相關佐證資料。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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)本項係補助市區汽車客運核定運價與票價之差額，並依實際載客量覈實計算補助，每年每地方政府以新臺幣五千萬元為補助上限。</p>
市區汽車客運業車輛汰舊換新	<p>一、補助規範</p> <p>(一)補助各類車型全新車輛。除應具備基本旅客服務設備（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、設施等），亦須配備多元票證系統及動態資訊系統（含車機設備、站名播報系統、旅客資訊顯示系統、數位式行車紀錄器）。</p> <p>(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之規範。</p> <p>(三)補助之車輛價格依購入憑證，均不含「得扣抵銷貨稅額之營業稅」及「貨物稅」。</p> <p>(四)通用設計（無障礙）公車應配置固定路線、規劃固定班表，並向民眾揭示。提案單位應於結案請款時，檢附過去一年內所轄汽車客運業之通用設計（無障礙）服務辦理情形與查核改善記錄、提案單位或汽車客運業者當年辦理駕駛人員操作通用設計（無障礙）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。</p> <p>(五)依本計畫所定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、非離島地區補助基準</p> <p>(一)甲類及乙類大客車依「交通部公路局補助電動大客車作業要點」規定辦理。</p> <p>(二)五至九人座小型車：每輛以新臺幣五十九萬九千元為補助上限。</p> <p>三、離島地區補助基準</p> <p>(一)甲、乙類低地板大客車：每輛以新臺幣四百三十一萬七千元為補助上限(限「基礎公共運輸營運服務(幸福巴士)」)。</p> <p>(二)甲、乙類普通大客車：每輛以新臺幣三百六十一萬元為補助上限(限「基礎公共運輸營運服務(幸福巴士)」及依「身心障礙者權益保障法」規定辦理者)。</p> <p>(三)甲、乙類通用設計(無障礙)大客車：配置一套輪椅升降台，每輛以新臺幣四百零八萬元為補助上限(限「基礎公共運輸營運服務(幸福巴士)」)。</p> <p>(四)甲類及乙類大客車依「交通部公路局補助電動大客車作業要點」規定辦理。</p> <p>(五)五至九人座小型車：每輛以新臺幣九十七萬九千元為補助上限。</p> <p>四、通用設計(無障礙)車輛內至少設置二個固定之輪椅區(乙類大客車至少設置一個)。其輪椅升降設備之補助上限，第一套為新臺幣四十七萬元；第二套為新臺幣四十五萬元；超過第二套，每套再增加補助新臺幣一萬元。</p> <p>五、本項目補助購置車輛，應依「市區汽車客運業車輛汰舊換新管制作業規定」(附件二之一)辦理。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、撤銷該違規車輛之補助、或撤銷該補助案件全部之補助，並追繳已核撥之補助款。</p> <p>六、提案單位應辦理實地採購查核作業，抽查當年度核定案件之採購作業程序及形式審查相關文件資料，並於結案請款時檢附抽查作業之佐證資料。</p> <p>七、本項目補助購置之各類大客車，若有訂定原產地附加價值率基準、骨架查核或其他相關規定者，依該基準及規定辦理。</p> <p>八、為杜絕汽車客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路局於完成經費核撥程序後，得將補助汽車客運業者之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)符合大眾運輸營運與服務評鑑辦法(下稱評鑑辦法)相關規定。</p> <p>(二)主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依評鑑辦法之評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式</p>

	<p>、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)各地方政府辦理評鑑應至少涵蓋下列評鑑項目，並應訂定評定基準，俾利執行：</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人員管理。 4.公司經營與管理。 5.票證資料提送配合度(曾受電子票證資料標準化補助者)。 6.無障礙之場站設施、服務、運輸工具設備與安全。 7.駕駛人員路口停讓動作落實情形。 <p>(五)評鑑結果應公布週知，及轉知各業者針對所需改善之項目加以檢討並限期改善，以盡督導改善之責，並與各地方政府相關政策作為勾稽。</p> <p>(六)前一年度受補助之營運服務及評鑑案尚未結案者，仍應將原有計畫執行完畢並辦理結案請款。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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「新臺幣二十萬元+路線數×新臺幣一萬元」核定補助，並以新臺幣一百二十萬元為補助上限。</p> <p>(三)一百條路線(含)以上，以新臺幣一百二十萬元為補助上限。</p>
<p>構建候車亭、靜態及智慧站牌等候車設施</p>	<p>通案性補助規範</p> <p>一、所建置之候車設施，當地地方政府應負責整合沿途經過之所有公路及市區汽車客運路線及站位。竣工後，不得出現同一路段多家汽車客運業者站位分設前後兩地、或同一站位不同站名之情事，否則將撤銷補助。</p> <p>二、所建置之候車設施應標示接受公路公共運輸服務升級計畫補助建置之圖案，且所張貼之行經路線資訊應符合汽車運輸業管理規則第三十三條之一規定，其高度並應符合民眾查詢需要及動線安排。</p> <p>三、候車亭、站牌及候車椅之設計與建置，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。</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>五、依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p>

候車亭	<p>一、應具備合理候車環境，並提供遮風避雨、方向指南、城市訊息等功能，及預留後續擴充設置動態資訊之空間。</p> <p>二、每座候車亭之補助上限（含設計與監造費），無動態資訊設備者，為新臺幣三十萬元；具動態資訊設備之智慧候車亭，則為新臺幣三十四萬五千元。</p>
候車椅	<p>一、無足夠腹地建置候車亭之區域，其設施應具備合理候車環境，並提供方向指南、城市訊息等功能。</p> <p>二、每座候車椅之補助上限（含設計與監造費）為新臺幣一萬二千元。</p>
太陽能（或感應式）照明設備	<p>一、需含燈具、充電控制器、電池、配電箱等基礎設備，並具防水設施。後續維運費用，由受補助單位自行籌措辦理。</p> <p>二、每座補助上限（含設計與監造費），裝置於候車亭者，為新臺幣五萬四千元；裝置於無電力供應之站牌者，為新臺幣四千元。</p>
智慧型站牌及面板	<p>一、補助形式包含立桿式或直立式之LED面板、LCD面板或電子紙節能面板等。但不包含LED附掛式跑馬燈。</p> <p>二、應具備提供車輛動態資訊之功能。</p> <p>三、每座應至少可顯示四條路線資訊。超過四條之路線資訊，則應透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。</p> <p>四、每座以新臺幣十二萬元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
車站附掛式LED	<p>一、應以附設於車站站體為原則。</p> <p>二、應具備提供車輛動態資訊之功能。</p> <p>三、若路線資訊超過每頁可顯示範圍，則應透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。</p> <p>四、每座車站附掛式LED之補助上限（含設計與監造費）為新臺幣四萬五千元。含語音播報功能者，需確保語音播報器不受天候影響，且其每座補助上限（含設計與監造費）為新臺幣六萬五千元。</p>
靜態集中式站牌	<p>一、每座至少可顯示四條路線資訊。</p> <p>二、附設於無電力供應之設備處所。</p> <p>三、每座以新臺幣九千元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
傳統站牌	<p>一、佈設於無電力供應之單一路線或偏遠路線。</p> <p>二、每面以新臺幣二千八百元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
新闢路線增加供給	<p>一、類型</p> <p>（一）衡量型路線 指具有需求潛力，但目前尚未提供服務，如提供服務後將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）。</p> <p>（二）基本民行路線 指為照顧基本民行服務需求，或民眾具固定型</p>

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（僅申請購車補助者）

（一）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」。

（二）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. 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客量，配置合宜之車種。

（三）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地方政府行駛同意。

三、補助規範

（一）補助各類車型全新車輛，除應具備基本旅客服務設備（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、設施等），亦須配備多元票證系統及動態資訊系統（含車機設備、站名播報系統、旅客資訊顯示系統、數位式行車紀錄器）。

（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之規範。

（三）補助之車輛價格，以購入憑證認定。不包含「得扣抵銷貨稅額之營業稅」及「貨物稅」。

（四）通用設計（無障礙）公車應配置固定路線、規劃固定班表，並向民眾揭示。地方政府應於結案請款時，檢附當年度通用設計（無障礙）服務查核成果、地方政府或汽車客運業者當年辦理駕駛人員操作通用設計（無障礙）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。

（五）購車補助比例及額度上限，比照「市區汽車客運業車輛汰舊換新」補助基準。

（六）養量費用，每年每條路線（含支線）補助營運虧損額度以新臺幣五百萬元為補助上限，並依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。公路汽車客運之養量費用以全額補助，每年

	<p>每條路線（含支線）補助營運虧損額度以新臺幣五百萬元為補助上限，但經審議會另有同意者，不在此限（不包含重新公告之路線原有經營汽車客運業者）。</p> <p>養量費用：【全年度總行駛班次數×路線里程×每車公里合理營運成本×營運天數÷全年度天數】—營運收入。</p> <p>(七)養量費用結案請款時，應檢附當年度營運成效檢討報告。若計畫執行過程，有因應民眾需求調整路線或班次之必要，應函報公路局同意。</p> <p>四、營運條件（僅申請購車補助者）</p> <p>(一)應全數以全新車輛投入該路線車隊服務。</p> <p>(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。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> <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。但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公路局備查，該營運計畫書內容應包含所欲調度之路線、時間及與新闢新路線之行駛里程及時間等關係。</p> <p>五、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，地方政府倘規劃以提供優惠之方式培養客源者，由地方政府自籌經費辦理。</p> <p>六、本項目補助購置車輛，應依「新闢路線購置車輛管制作業規定」（附件二之二）辦理。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、撤銷該違規車輛之補助、或撤銷該補助案件全部之補助，並追繳已核撥之補助款。</p> <p>七、本項目補助購置之各類大客車，另有訂定原產地附加價值率基準、骨架查核或其他相關規定者，應依該基準及規定辦理。</p> <p>八、為杜絕汽車客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路局於完成經費核撥程序後，得將汽車客運業者之各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</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)新建大型候車設施</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 提供寬敞之旅客候車與遮蔽環境。 2. 大型候車亭或長廊式候車亭。 3. 至少應提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。 <p>(二)新建轉運站</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 至少應提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。

3. 至少需建置三個月台。

4. 應規劃預留設置停車場公共充電樁之空間。

(三)既有大型候車設施或轉運站之修繕或擴建

1. 修繕或擴建範圍，應提供合理通用設計（無障礙）之候車環境為主，商業空間不得納入補助範圍。

2. 至少應提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。

二、補助規範

(一)所建置之大型候車設施或轉運站，當地地方政府應負責整合沿途經過之所有公路及市區汽車客運路線及站位。

(二)所建置之候車設施，應標示接受公路公共運輸服務升級計畫補助建置之圖案，且所張貼之行經路線資訊應符合汽車運輸業管理規則第三十三條之一規定，其高度並應符合民眾查詢需要及動線安排。

(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。

(四)屬特定汽車客運業者所擁有之既有大型候車設施或轉運站，應配合主管機關為完善公共運輸環境所實施之統籌運用，且於使用空間足夠之情況下，不得拒絕周邊其他汽車客運路線停靠或進駐。

三、補助基準

(一)依本計畫所定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，且補助經費以每平方公尺新臺幣二萬三千一百五十一元為補助上限。

(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，且補助經費以每平方公尺新臺幣四萬四千九百八十二元為補助上限。

(四)提案單位本於經費節省之目的，納管或接收其他單位或企業移轉之資產，得補助其修繕經費。補助基準依遮蔽面積計算，每平方公尺新臺幣一萬一千七百三十三元為補助上限，並以補助一次為限。

(五)既有大型候車設施或轉運站，若為特定汽車客運業者所擁有，且於周邊地區無公有大型運輸場站者，得補助其修繕或擴建經費。補助基準依遮蔽面積計算，以每平方公尺新臺幣一萬一千七百三十三元為

	<p>補助上限，並以補助一次為限。</p> <p>(六)大型候車設施或轉運站之備用(調度)月台，若無緊鄰站體且未設置上下客空間，不得納入補助範圍。</p> <p>(七)因應新冠肺炎疫情影響工程成本，於中華民國一百零九至一百十一年，尚在執行中未結案之轉運站案件，補助經費以每平方公尺新臺幣四萬四百零二元為補助上限。</p> <p>(八)本項設施如有設置自行車停車轉乘空間或相關友善設計者，每平方公尺補助上限得再增加新臺幣一千元。如有設置大客車公共充電樁者，每平方公尺補助上限得再增加新臺幣五千元，但每座補助上限為新臺幣六十萬元。如有設置小客車公共充電樁者，每平方公尺補助上限得再增加新臺幣二千元，但每座補助上限為新臺幣六萬元。上述公共充電樁已獲「交通部公路局公共充電樁設置補助作業要點」補助者，不得再向本計畫重複申請。</p>
<p>建置公車動態資訊及相關應用系統</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)動態資訊系統查詢介面(或APP)之開發費用。</p> <p>(二)介接動態相關平台與系統之介接費用。</p> <p>(三)建置動態資訊系統後端平台或預約共享媒合平台。</p> <p>(四)車上動態資訊設備(含車機設備、站名顯示或播報系統、數位式行車紀錄器)。</p> <p>二、本計畫僅補助公車動態資訊系統之建置部分(資本門)，相關維運費用與傳輸費用，則由提案單位自籌辦理。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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)車上動態資訊設備(含車機設備、站名顯示或播報系統、數位式行車紀錄器)，每套以新臺幣一萬五千元為補助上限。以基礎公共運輸營運服務(幸福巴士)一併申請本項目者，得以租賃方式辦理，其補助上限每套每月為新臺幣二百五十元。另以計程車營運者，以租賃方式為原則。</p> <p>(三)補助金額以每案新臺幣二百萬元為上限。</p>
<p>多元票證系統整合與推廣</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)建置多元票證系統設備。</p> <p>(二)公路公共運輸轉乘(公車端)優惠。</p> <p>(三)公路公共運輸激勵機制之回饋。</p> <p>(四)主大眾運具(須含公路公共運輸)與輔助運具服務(副大眾運具、共享運具或停車轉乘)間之回饋。</p> <p>(五)多元票證優惠之售票或設定之系統設備。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一)受補助之多元票證系統設備，應符合台灣車聯網產</p>

業協會公布最新之「營業大客車車載機與週邊產業標準」。

(二)受補助之多元票證系統設備，應維持功能正常運作，並至少提供服務五年，且補助之設備應由提案單位造冊列管。

(三)受補助之多元票證系統設備所裝設之車輛，如欲進行汰舊換新，則需將本計畫補助之設備一併裝設至新購車輛中。

(四)相關優惠與回饋需以電子票證、行動支付、智慧平台等智慧科技項目作為支付媒介，並以營運實績月報表（含支付方式及各票種運量、合理每車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入），作為經費核撥依據。

(五)應於結案時檢附當年度辦理推動成效與私人運具抑制成效報告，以作為下一年度計畫核定參考依據。

三、補助基準

(一)依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。

(二)多元票證系統設備補助上限比照「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」辦理。以基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）一併申請本項目者，得以租賃方式辦理，其補助上限每套每月為新臺幣三百三十三元。另以計程車營運者，以租賃方式為原則。

(三)補助實施公路公共運輸（公車端）轉乘優惠，並依實際轉乘運量或優惠金額核實補助，每年以新臺幣五百萬元為補助上限。

(四)補助公路公共運輸激勵機制之回饋：補助實施提升公路公共運輸使用率為核心之相關獎勵措施，並依實際運量及優惠金額核實補助，每年以新臺幣五百萬元為補助上限。

(五)補助透過智慧平臺完成主大眾運具與輔助運具服務間之回饋：補助實施該服務所需回饋經費，並依實際使用情形及回饋金額核實補助，其補助上限每年為新臺幣二百五十萬元，補助比例則以百分之五十為限。

(六)補助多元票證優惠之售票或設定系統設備，每部(套)以新臺幣六萬元為上限。以租賃方式辦理者，每部(套)每月以新臺幣一千元為補助上限。

(七)辦理本項目相關優惠與回饋，得一併申請所需之驗票機系統設定及修改等相關費用，並以一次性全額補助為限。但加計該補助金額後，仍不得超過前述各類型補助金額上限。

四、為杜絕汽車客運業者對申請補助經費產生不當投機心態

	<p>，公路局於完成經費核撥程序後，得將補助汽車客運業者之各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
<p>建置無障礙公路公共運輸環境</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(一)建置通用設計(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(含廁所)。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一)地方政府依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。公路汽車客運業者申請補助比例，則以百分之四十九為上限。</p> <p>(二)整體性通用設計(無障礙)改建之補助基準以改善空間遮蔽面積計算，每平方公尺新臺幣一萬一千七百三十三元為補助上限，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)單項通用設計(無障礙)設施補助類型與金額：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 活動式斜坡板：每式以新臺幣一萬八百元為上限。 2. 通用設計(無障礙)標誌：貼紙型，以每張新臺幣四百五十元為上限；壓克力面板型，以每面新臺幣九百元為上限。 3. 廁所內設施：L型扶手，以每座新臺幣二千五百二十元為上限；活動型扶手，以每座新臺幣四千三百二十元為上限；防水無線型求助鈴，以每式新臺幣九千元為上限；一般拉線型求助鈴，以每式新臺幣五千四百元為上限；可調式靠背，以每式新臺幣二千七百元為上限；門檻去除，以每式新臺幣一萬三千五百元為上限；門扇擴大，以每式新臺幣一萬八百元為上限。 4. 月台開門門寬擴大，每式以新臺幣四千五百元為上限。
<p>整體行銷與推廣</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)辦理優良駕駛人員獎勵或考核評比。</p> <p>(五)公共運輸深耕教育活動(例如公共運輸道安扎根計畫)。</p> <p>(六)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)各地方政府原則至多同時執行一案本項目計畫，且宜待執行中計畫結案後，再予以核列補助。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規</p>

	<p>範核定補助比例。 (二)每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p>
<p>規劃、調查與研究</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. 提案單位歷年公路公共運輸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、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)通用設計（無障礙）服務及性別平等友善度調查（每二年辦理一次）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本項調查以秘密客及實地訪查為原則，以確實了解汽車客運業者落實通用設計（無障礙）服務與性別平等情形。 2. 針對調查結果提案單位應進行分析檢討，以督促汽車客運業者改善及相互觀摩學習。 <p>(五)其他規劃、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。但各地方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)各地方政府原則至多同時執行一案本項目計畫，且宜待執行中計畫結案後，再予以核列補助。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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，每案以新臺幣二百萬元為補助上限</p>

	<p>。</p> <p>(三)整合型計畫，每案以新臺幣三百萬元為補助上限。</p>
<p>基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)有助於提升內政部定義之偏鄉地區公共運輸涵蓋率之路線。</p> <p>(二)已停駛且無業者接駛之偏遠補貼路線。</p> <p>(三)即將停駛之偏遠補貼路線。</p> <p>(四)地方政府擬新闢，但無業者有經營意願之偏遠路線。</p> <p>(五)都會區末端需求反應式運輸模式。</p> <p>(六)有彈性預約之需求路線。</p> <p>(七)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)本項目購車補助之車輛，至少需營運五年。營運費用補助以二年為原則，後續年度應由提案單位評估納為既有市區汽車客運路線，並循市區汽車客運營運虧損補貼機制辦理，建立永續營運機制。</p> <p>(二)營運收費以使用者付費為原則，票價依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未訂定則比照當地市區汽車客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)。如所訂定之票價低於當地市區汽車客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區汽車客運票價標準列計收入，並於補助時扣除，且民眾之應付票價應由提案單位自籌。另提案單位得對預約班次或彈性行駛路線採差別訂價。</p> <p>(三)參與本項目之營運車輛，應參照市區汽車客運業領用營業車牌，車身並應配合公路局要求為明顯彩繪識別。營運單位應依「汽車運輸業管理規則」辦理相關營運及管理作業(含駕駛人員勞動條件)，並應簽訂勞務契約或行政管理契約。</p> <p>(四)受本項目補助之營運車輛，應裝設多元票證系統及動態資訊系統。乘客應以使用多元票證搭乘為原則，且免費搭乘亦須刷卡記錄。營運單位應定期將營運資料彙送地方政府備查。</p> <p>(五)計畫執行與營運方式準用「汽車運輸業管理規則」相關規範，並由地方主管機關與提案單位協調辦理本計畫之提案、請款與查核。</p> <p>(六)受補助單位對於車輛、駕駛人員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。</p> <p>(七)為確認本計畫之績效，計畫實施期間，各執行單位應於每月十五日前將上一個月之營運實績月報表(含行駛班次數、無乘客班次數、總行駛里程、載客</p>

數、營運收入等)填報至公路局指定之網址或信箱，作為歷次管制會議討論內容及經費核撥參考，並配合公路局滾動式檢討其營運成效。計畫執行期間超過六個月以上均無乘客，且未提出具體改善作為者，公路局得終止後續補助，並得視情況查驗多元票證刷卡記錄等科學佐證資料。

(八)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公路局。

三、補助基準

(一)依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。

(二)申請購車補助者，應以通用設計(無障礙)車輛為優先，補助比例及額度上限比照「市區汽車客運業車輛汰舊換新」之離島地區補助基準。

(三)申請購車補助，或五年內曾受公路公共運輸計畫「基礎公共運輸營運(幸福巴士)服務」補助之車輛，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等。提案單位應依人事規定聘用駕駛人員，並依勞動基準法規定辦理相關投保作業。補助金額以每車公里成本 \times 百分之六十五 \times 班次 \times 營運里程，扣除營運收入後核定補助上限。

(四)屬內政部定義人口密度低於全國平均人口密度五分之一之鄉(鎮、市、區)公所、行政院核定「原住民地區」之鄉(鎮、市、區)公所或以未申請購車補助之自備車輛為經營者，可申請「營運缺口」補助，補助金額以每車公里成本 \times 班次 \times 營運里程，扣除營運收入後核定補助上限。

(五)經公路局或地方政府以行政協調方式由該路段或區域之既有營運業者配合辦理者，依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定比例核定補助上限。

(六)前述(三)至(五)之營運里程，補助彈性行駛路線，以核定路線里程之百分之十為上限。如為預約班次，以核定路線里程之百分之二十為上限。應檢附營運佐證資料，並以其實際營運里程核算補助款。

(七)以乙類大客車營運者，每車公里成本比照公路汽車客運業。

(八)以小客車(或計程車)營運者，補助金額以審議委員會審議通過之小客車每車公里成本計算，且以不超過公路汽車客運業每車公里成本為限。無小客車每車公里成本者，則比照鄰近縣市。另為鼓勵善用計程車資源，若規劃以計程車(幸福小黃)提供載客服務者，每班(趟)次前五公里營運費用補助

	<p>得以當地跳表費率計算，十五公里後則以小客車每車公里成本計算，且補助營運里程以三十公里為上限，但周邊無轉乘點可接駁者，得酌於增加營運里程。</p> <p>(九)預約平台系統補助金額以新臺幣一百萬元為上限，行銷費用以新臺幣二十萬元為上限，其它項目及額度參照本計畫項目規定辦理。</p> <p>(十)以既有汽車客運路線轉型申請本項目者，「基礎營運費用」與「營運缺口」補助額度以不超過轉型前一年度之營運虧損為上限。</p> <p>(十一)本項目核銷請款時，應一併檢附附件二之三之營運報表資料，以供檢核。</p>
數據蒐集與分析	<p>一、補助類型</p> <p>(一)公共運輸旅運資訊之數據蒐集及分析。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）。</p> <p>(二)整合化多元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)整合多元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「電子票證資料增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)依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p> <p>(二)申請電子票證資料標準化者，補助地方政府或汽車客運業（市區汽車客運或公路汽車客運分開計）票證軟體修改之契約金額百分之四十九。票證系統軟體修改費用以新臺幣二十萬元為補助上限；每路線驗票機修改設定費用以新臺幣一千二百五十元×路線數（正副線分開計算）為補助上限，並為一次性補助。另票證資料上傳，需經交通部審核確認符合相關要求規範，方予補助。</p>
大型活動疏運	<p>一、補助類型</p> <p>(一)補助市區汽車客運業及其他汽車客運業包租出租費用。</p>

	<p>(二)補助配合疏運所必要之交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作、臨時性專用路權及相關配套措施所需費用。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一)以需疏運之大型活動會場至鄰近停車場、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)活動疏運路線應以臨時性路線為原則。若以市區汽車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)由地方政府辦理大型活動之疏運包租車費用，以使用者付費為原則酌予補助。未訂定票價者，則比照當地市區汽車客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)。所訂定之票價低於當地市區汽車客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區汽車客運票價標準列計收入，並於補助時扣除，且民眾之應付票價應由提案單位自籌。</p> <p>(四)應於結案報告說明接駁公共運輸配套措施(如接駁公車停靠站位、行車動線)及抑制私人運具管制措施之執行成效。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)由交通部觀光署與各地方政府共同辦理之年度臺灣燈會，或配合中央政策辦理之活動，依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每年以新臺幣六百萬元為補助上限。</p> <p>(二)由地方政府辦理大型活動之疏運包租車費用，以使用者付費為原則，並依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定比例酌予補助，每年以新臺幣六百萬元為補助上限。</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配套費用，依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</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(園區路線不適用)。</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之方式培養客源者，由主管機關自籌經費辦理。</p> <p>(二)計畫實施期間，提案單位應於每月二十日前將上月逐日營運實績月報表(含學校或園區各站點運量</p>

	<p>、各票種運量、合理每車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入)及各學校學生或園區員工騎乘機車事故件數及傷亡數(依年級數或日夜間部分類)函送公路局(或填報至公路局指定之網址),作為歷次管制會議討論內容及經費核撥參考。倘計畫執行後,上述指標未能有大幅改善者,公路局得隨時終止後續補助內容,公路局並得視情況查驗多元票證刷卡紀錄等科學佐證資料。</p> <p>(三)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公路局。</p> <p>(四)本計畫所補助之績效獎勵金,學校需確保使用於本計畫相關項目內,並由提案單位依「公路公共運輸服務升級計畫補助經費核撥處理原則」辦理。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)透過繞駛、延駛或增加班次等方式者,補助金額計算以該縣(市)市區汽車客運審議會通過之每車公里成本(如無,則比照公路汽車客運)×班次×營運里程,並依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率核定補助比例核定補助上限。</p> <p>(二)透過新闢路線等方式者,補助金額計算以該縣(市)市區汽車客運審議會通過之每車公里成本(如無,則比照公路汽車客運)×班次×營運里程,並扣除營運收入後,依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率核定補助上限。</p> <p>(三)載客量指標績效獎勵(園區路線不適用),以各參與學校所設置站點之載客量為本項指標獎勵之衡量基準:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 績效獎勵載客量:當年度學校站點載客量較前一年度同期學校站點載客量增加百分之五之運量部分。 2. 載客量績效獎勵金額:績效獎勵載客量×公告全票基本票價。 <p>(四)行車安全績效獎勵(園區路線不適用),以各參與學校之上課日(例假日、國定假日或校定假日均不予列入統計)該校學生騎乘機車所產生之每千人死傷人數為本項指標獎勵之衡量基準:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 績效獎勵死傷減少量:當年度事故件數較前一年度同期事故件數下降者,得以當年度每千人死傷人數較前三年度平均每千人死傷人數減少超過百分之五之死傷數部分計之。 2. 行車安全績效獎勵金額:績效獎勵死傷減少量×新臺幣十萬元。
績效獎勵計畫	<p>一、補助類型</p> <p>(一)市區汽車客運載客量績效獎勵。</p>

(二)公路汽車客運路線每班次載客量績效獎勵。

(三)市區汽車客運業營運虧損精進獎勵。

二、補助基準

(一)市區汽車客運載客量績效獎勵

1. 依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
2. 當年度總載客量超過前一年度總載客量時，始得核撥此績效獎勵。
3. 當年度由公路汽車客運路線移撥至市區汽車客運路線部分，應予刪除。
4. 以前一年度同一期間（月或季）載客量為比較基準，當年度同一期間載客量增加超過百分之零點六部分，核予績效獎勵。
5. 績效獎勵金額：超過前一年度同一期間（月或季）衡量門檻值之載客量 \times 公告全票基本票價一違反汽車運輸業管理規則第十九條之二所處罰鍰。
6. 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且總金額以新臺幣一千萬元為補助上限。

(二)公路汽車客運路線每班次載客量績效獎勵

1. 以前一年度同一期間（月或季）每班次載客量為比較基準，當年度每班次載客量增加超過百分之零點六部分核予績效獎勵。
2. 績效獎勵金額：超過前一年度同一期間（月或季）衡量門檻值之每班次載客量 \times 當年度總班次數 \times 公告全票最低實售票價（以新臺幣七十元為上限）一違反汽車運輸業管理規則第十九條之二所處罰鍰。
3. 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，且每公司總金額以新臺幣三千萬元為補助上限。

(三)市區汽車客運業營運虧損精進獎勵

1. 依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
2. 依當年度「市區汽車客運業營運虧損補貼」項目下修補助款額度，補助下修部分之兩倍獎勵金。
3. 當年度補助總金額以新臺幣一千萬元為補助上限。

三、提案單位應表列營運路線之營運實績月報表（含各票種運量、合理每車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入）及補助期間違反汽車運輸業管理規則第十九條之二遭處罰鍰之相關資料，於請款時函送公路局，作為經費核撥參考。公路局並得視情況查驗多元票證刷卡記錄等科學佐證材料。

	<p>四、已納入「交通部公路局執行公共運輸通勤月票補助作業要點」實施範圍之市區汽車客運路線(含移撥路線)，以及臺灣好行路線不得再申請本項補助。</p>
<p>汽車客運業服務品質及行車安全之提升</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)行車安全管理相關設備。</p> <p>(二)國際標準之安全、品質管理及環境管理等相關首次認證費用。</p> <p>(三)其他與服務品質及行車安全有關之公共運輸計畫。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一)行車安全管理相關設備，僅補助初期設備建置費用。其他相關維運費用與傳輸費用，則由提案單位自籌辦理。</p> <p>(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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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)行車安全管理相關設備之初期軟體開發與硬體建置費用，以新臺幣三百萬元為上限。</p> <p>(三)其餘補助類型，每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p> <p>(四)與道路交通安全有關之公共運輸計畫，如提案單位為經交通部評比道安成績優異者，得再酌予增加補助額度。</p> <p>四、為杜絕汽車客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路局於完成經費核撥程序後，得將補助汽車客運業者之各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
<p>競爭型亮點計畫</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)幸福巴士升級轉型(幸福巴士2.0)等相關辦理項目所需費用。</p> <p>(二)旅運資訊通用化與可靠度提升等相關辦理項目所需費用。</p> <p>(三)強化汽車客運服務安全性及建立汽車客運安全管理制度等相關辦理項目所需費用。</p> <p>(四)無人自動駕駛公車之車體購置及養量費用。</p> <p>(五)打造高潛力觀光客運路線等相關辦理項目所需費用。</p> <p>(六)新興能源車輛。</p> <p>(七)其他公路公共運輸競爭型亮點計畫。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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)無人自動駕駛公車車體補助額度比照「市區汽車客</p>

	<p>運業車輛汰舊換新」；養量費用補助以該縣(市)市區汽車客運審議會通過之每車公里成本(如無,則比照公路汽車客運)×班次×營運里程,並扣除營運收入後,核定補助上限。</p> <p>(三)新興能源車輛,原則比照電動大客車之補助標準,或由公路局專案審查核定補助上限。</p> <p>(四)其餘補助類型之補助基準,依本計畫相關補助項目辦理。但得經公路局專案審查後,酌予增加補助額度。</p>
<p>其他補助公路公共運輸計畫</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)成立公路公共運輸專案辦公室。</p> <p>(二)政府機關、汽車客運業與其他民間業者,共同合作進行與公路公共運輸相關之設備與服務整合。</p> <p>(三)抑制使用私人運具所衍生之費用。</p> <p>(四)導入企業社會責任,尋求企業認養當地公運建設計畫。</p> <p>(五)特殊服務性公路汽車客運路線補貼。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 原業者已無汽車客運業經營意願,大規模釋出之路線。 2. 尖、離峰載客量差異懸殊之路線。 3. 尖峰去回程載客量差異懸殊路線。 4. 地方政府明確要求或其它經審議會審認同意之路線。 <p>(六)其他有助於改善、提升公路公共運輸環境,或緊急臨時性疏運計畫。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一)成立公路公共運輸專案辦公室,係屬人力資源之補助,不包含辦公室設備之購置或租賃費用。其招標規範應訂定人力需求標準,且應要求至少具備公共運輸專業背景或專案管理專業證照。結案請款時,並應檢附成果報告書。</p> <p>(二)設備與服務整合,僅補助初期設備建置費用。其他相關維運費用與傳輸費用,則由提案單位自籌辦理。</p> <p>(三)辦理抑制使用私人運具,應於結案時,提出執行之成效分析與檢討報告。</p> <p>(四)特殊服務性路線,如屬公路汽車客運業者屆期不繼續經營之路線,應進行當地需求確認及協商評估,俾利確認其運輸需求,以進行規劃轉型為幸福巴士、幸福小黃或重新公告開放繼續提供基本民行之汽車客運服務。如經評估尚有運輸需求,且無其他替代運輸,因屆期仍有未能銜接營運之情形者,得補貼接替行駛之汽車客運業者。另得經審議會同意,於日後重新公告時納入補貼。</p>

三、補助基準

- (一)依本計畫所定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，並以「新臺幣一百六十萬+駐點人數×新臺幣二十萬元」核定補助，駐點人數超過三人者以新臺幣二百二十萬元為補助上限。
- (三)特殊服務性公路汽車客運路線接替行駛補貼：
補貼金額=〔(合理營運成本-實際營運收入)×班次數×路線里程〕，計算成本包含平面段及國道段，參考交通部核定之公路汽車客運每車公里合理成本、準每車公里合理成本或由審議會依合理性專案審認同意後辦理。收入應包含票收及政府機關提供與票收相關之補貼款。補貼期程自中華民國一百二十二年(中華民國一百一十一年十二月一日起)開始核算。本補貼以二年為限，但經審議會另有同意者，不在此限。
- (四)其餘補助類型之補助基準，得經公路局審核通過後酌予補助。