

調 查 報 告

壹、案由：有關大客車業者將中國製大客車車身，拆成六大部件輸入臺灣後再予組裝，規避我國禁止輸入中國大陸製大客車車身政策，冒充臺灣製造，並領取交通部大客車汰舊換新補助，嚴重打擊國內產業等情案。

貳、調查意見：

本案於民國(下同)112年6月2日函請經濟部、交通部、財政部、環境部¹(原行政院環境保護署，下稱原環保署)等機關就補助客運業者車輛汰舊換新政策、陸製大客車拆解六大部件進口領取補助等事項提供相關卷證資料及說明，並於112年8月7日至○○科技股份有限公司、○○工業股份有限公司、○○工業股份有限公司等現場履勘、聽取簡報及並與主管機關及業者辦理座談。復於112年10月4日詢問交通部公共運輸及監理司、交通部公路局²(原交通部公路總局，下稱原公路總局)、經濟部產業發展署³(原經濟部工業局，下稱原工業局)、財政部關務署(下稱關務署)、財團法人車輛安全審驗中心(下稱車安中心)、財團法人車輛研究測試中心等機關業務主管人員，復參酌前揭機關後續補充說明資料，全案業已調查完竣，茲臚列調查意見如下：

一、交通部自99年起陸續推動公路公共運輸相關計畫，補

¹ 立法院112年5月9日三讀通過「環境部組織法草案」，5月24日制定公布「環境部組織法」，8月22日正式升格為「環境部」。

² 交通部公路局組織法業經立法院112年5月16日第10屆第7會期第11次會議三讀通過，完成立法程序，並奉總統112年6月7日華總一義字第11200046751號令公布，本機關名稱已由「交通部公路總局」變更為「交通部公路局」，行政院嗣於112年7月20日以院授人組字第11220013051號令發布，定自112年9月15日施行。

³ 立法院112年5月16日三讀通過「經濟部產業發展署組織法」草案，6月7日，總統令制定公布「經濟部產業發展署組織法」，9月26日，工業局整併原經濟部中部辦公室工廠輔導等業務升格更名為「經濟部產業發展署」。

助客運業者汰舊換新之車輛應為車輛型式安全審驗合格的全新甲類或乙類大客車，惟該部迄無建立車輛生產履歷制度，因車輛業者申請車輛型式安全審驗時，毋須檢具車身六大部件產地證明或來歷資料，致使經濟部106年12月22日公告即日起禁止輸入陸製大客車車身時，部分業者竟將車身拆解六大部件後，依海關規定之「其他第8701節至8705節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件」貨品項進口，再於國內組裝完成整車後取得審驗合格證明，領取補助，使經濟部禁止陸製大客車車身進口機制形同虛設，交通部未能建立生產履歷制度，造成管制漏洞，讓「陸製」大客車領取政府補助，嚴重損及公帑並衝擊本土產業，實有未當；又大客車各系統拆解後再組裝完成整車之情況不一而足，目前交通部僅針對車身打造訂定骨架查核作業及要求檢具骨架材料原產地證明之作法，能否有效防杜類此問題之發生，不無疑義，制度之闕漏，亟待交通部正視並檢討妥處：

- (一)客運業者既已收取票價，本應自行負擔車輛汰舊換新責任；惟交通部考量部分公路公共運輸地區經營環境欠佳，若干高齡車輛遲未汰換、影響服務品質，爰自99年起開始陸續推動公路公共運輸相關計畫，對於市區汽車客運業汰換車輛酌予補助，期能加速汰換、儘速改善客運服務品質；該部另於103年5月27日訂定發布「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」辦理公路客運車輛汰換補助，無論業者汰換柴油車輛或電動車輛，車輛皆應為車輛型式安全審驗合格之全新甲類或乙類大客車，先予敘明。
- (二)經濟部於106年12月22日公告即日起停止輸入陸製大客車車身，但車輛業者將車身拆解六大部件後，

可依「其他第8701節至8705節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件」貨品項進口：

- 1、據經濟部106年9月25日經貿字第10602613420號函行政院略以：「(略)稅則8702項下『大客車整車』及稅則8706項下『底盤』目前均未開放中國大陸產製進口，但稅則8707項下『大客車車身』屬本部公告准許輸入之中國大陸物品項目。依臺灣地區與大陸地區貿易許可辦法第8條規定，……案經本部審慎評估，禁止中國大陸製大客車車身進口並引導廠商全面使用國內打造車身製程，將可較目前進口完成車身之製程創造更多就業機會，且有利車體公會會員廠商與其良性競爭，促進國內車身打造產業之產業規模提升及技術發展，……謹請鈞院同意禁止CCC8707.90.90.10-0『供載客十人及以上(包括駕駛人)之大客車車身』自大陸地區進口。」。
- 2、案經行政院106年11月21日函復「原則同意，惟請再審酌所有相關團體之正、反意見後，依權責決定實施內容」在案。經濟部鑒於該部前國際貿易局已於106年6月19日邀集正、反意見之相關團體研商禁止中國大陸製大客車車身進口，爰經濟部106年12月22日公告自即日起停止輸入陸製大客車車身。
- 3、查陸製大客車車身拆解成六大部件，依海關進口稅則之規定，目前貨品分類號列中，沒有應對名稱為「大客車車身前圍」、「大客車車身後圍」、「大客車車身左圍」、「大客車車身右圍」、「大客車車身上圍」、「大客車車身下圍」(大客車車身的六大部件)之專屬號列。經詢經濟部表示，陸製大客車車身之六大部件，如經海關核歸

CCC8708.29.90.00-7「其他第8701至8705節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件」項下，即屬該部公告准許輸入之中國大陸物品項目。

- 4、另據財政部表示，大客車車身六大部件為車身骨架，屬車身之零件，依海關進口稅則解釋準則一及六之規定，宜歸列貨品分類號列第8708.29.90.00-7「其他第8701至8705節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件」，無輸入規定，並無禁止輸入。且據該部統計，106年至112年8月底進口中國大陸製上開號列之貨品進口資料，因申報該號列不限用於大客車之車身，經篩選單位重量逾58公斤者，另排除貨名顯非屬大客車車身者，該區間申報自中國大陸進口該號列之進口報單計537筆，進口項次計774筆，均於徵稅後放行。再進一步分析，該區間申報自中國大陸進口該號列之進口業者計36家，其中同時具有車身及6大部件進口紀錄者計4家公司(依總完稅價格排序)，分別為○○科技股份有限公司，總完稅價格最多計新臺幣(下同)1億1,494餘萬元，其次○○汽車股份有限公司計4,548萬8,376元、○○汽車股份有限公司計3,013萬4,691元及○○科技股份有限公司計590萬7,333元。

- 5、據上，經濟部於106年12月22日公告即日起停止輸入陸製大客車車身，但車輛業者將車身拆解六大部件後，可依「其他第8701節至8705節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件」貨品項進口。

(三)交通部迄無建立車輛生產履歷制度，車輛業者申請

車輛型式安全審驗時，毋須檢具車身六大部件產地證明或來歷資料，以致部分業者進口六大部件，再於國內組裝完成整車後取得審驗合格證明，領取補助，使經濟部禁止陸製大客車車身進口機制形同虛設，交通部未能建立車輛生產履歷制度，造成管制漏洞，讓「陸製」大客車領取政府補助，嚴重損及公帑並衝擊本土產業，實有未當：

- 1、依據車輛型式安全審驗管理辦法第3條規定：「國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人(下稱車輛業者)，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」，同辦法第6條規定略以，車輛業者申請車輛型式安全審驗時，應檢附「申請資格證明文件影本」、「規格技術資料」、「各車型依第14條規定取得之個別檢測項目審查報告」等三類資料。
- 2、惟交通部對於車輛業者申請車輛型式安全審驗時應依規定檢附資料，不會要求檢附各階段全部所使用的零件、系統或部品之產地證明或來歷。經詢該部表示，車輛是由成千上萬零件組成，零件先組成系統，系統再組成部件，部件再組成成車，各階段全部所使用的零件、系統或部品之產地證明或來歷，此為車廠內部應建立之品質系統要求；是以，交通部至今並未建立車輛生產履歷制度。
- 3、交通部雖稱國內相關大客車車體廠使用屬合法進口之中國大陸製貨品，仍須依規定經經濟部審

查符合各該年度之附加價值率要求後，始得申請該部公路公共運輸計畫補助。惟據經濟部提供大客車附加價值率要求標準規定評估意見作業要點109年以前規定應檢附證明文件，成車零件相關文件亦無零件來源清單，經濟部對於大客車附加價值率要求標準之查核範圍，僅係依車輛零組件分類(如：車身系統、電能系統、動力系統等十大系統)國內外採購發票單據、進料生產事實及過往價格之合理性，進行大客車附加價值率評估作業，並將評估結果提供交通部作為其補助大客車之參考。

- 4、是以，部分車輛業者將陸製大客車車身拆解六大部件進口，再於國內組裝完成整車並取得審驗合格證明後，客運業者依據交通部公路公共運輸計畫申請購置車輛時，前述「陸製」大客車可領取補助。據交通部統計106至108年公路公共運輸計畫核定補助情形（詳下表），市區客運及公路客運共計補助1,356輛、總金額計28億8,010萬7,866元。

表1 106至108年公路公共運輸計畫核定補助車輛數及金額情形

單位：輛、新臺幣元

年度	市區客運		公路客運	
	核定輛數	補助金額	核定輛數	補助金額
106年	307	686,452,000	355	793,780,000
107年	306	684,216,000	168	223,739,866
108年	216	482,976,000	4	8,944,000
總計	829	1,853,644,000	527	1,026,463,866

資料來源：交通部

- 5、基上，交通部迄無建立車輛生產履歷制度，車輛

業者申請車輛型式安全審驗時，毋須檢具車身六大部件產地證明或來歷資料，以致部分業者進口六大部件，再於國內組裝完成整車後取得審驗合格證明，領取補助，使經濟部禁止陸製大客車車身進口機制形同虛設，交通部未能建立車輛生產履歷制度，造成管制漏洞，讓「陸製」大客車領取政府補助，嚴重損及公帑並衝擊本土產業，實有未當。

(四)目前交通部僅針對車身打造訂定骨架查核作業及要求檢具骨架材料原產地證明，然而大客車各系統拆解後再組裝完成整車之情形不一而足，該作法顯難有效防杜類此問題再次發生：

- 1、為此，交通部於108年12月30日核定大客車車身骨架結構查核作業機制，取代原大客車附加價值率審查機制，受查驗對象為接受政府補助款之車輛，以確認其有在國內打造事實，並規定執行實地查核時，需確認車身骨架結構施工廠址符合性(確認施工地點與辦理安全審驗之登錄工廠地址相符)，以及車身骨架架裝與焊接事實(確認生產型態與品質一致性管制計畫書內容相符)，惟前揭規定並未要求確認骨架材料產地。
- 2、嗣交通部再於110年2月17日修正大客車車身骨架結構查核作業規定，屬國外進口之車身六大部件(包括前、後、左、右、上、下圍等)不得申請骨架結構查核，以確認其有在國內打造車身之事實。該部並以交路字第1100002482號函調整大客車車身骨架結構查核作業項目，**新增**確認車身骨架施工過程紀錄文件、骨架材料(或車身骨架大部件)採購(進貨)證明、骨架材料(或車身骨架大部件)進料檢驗紀錄文件、骨架材料產地證明，

若委由國內廠商(製)打造車身骨架大部件者應另提供承攬合約等相關生產履歷文件。業者申請執行實地查核作業時應檢附上開證明文件。

- 3、目前交通部委由車安中心及台灣區車體工業同業公會共同執行車身骨架結構查核業務，並採逐車查核方式辦理。惟大客車重要關鍵系統包括：底盤系統、動力系統、整車控制系統、車身總成、其他零部件等，各系統拆解後再組裝完成整車之情形不一而足，上述作法能否有效防杜類此問題之發生，不無疑義。

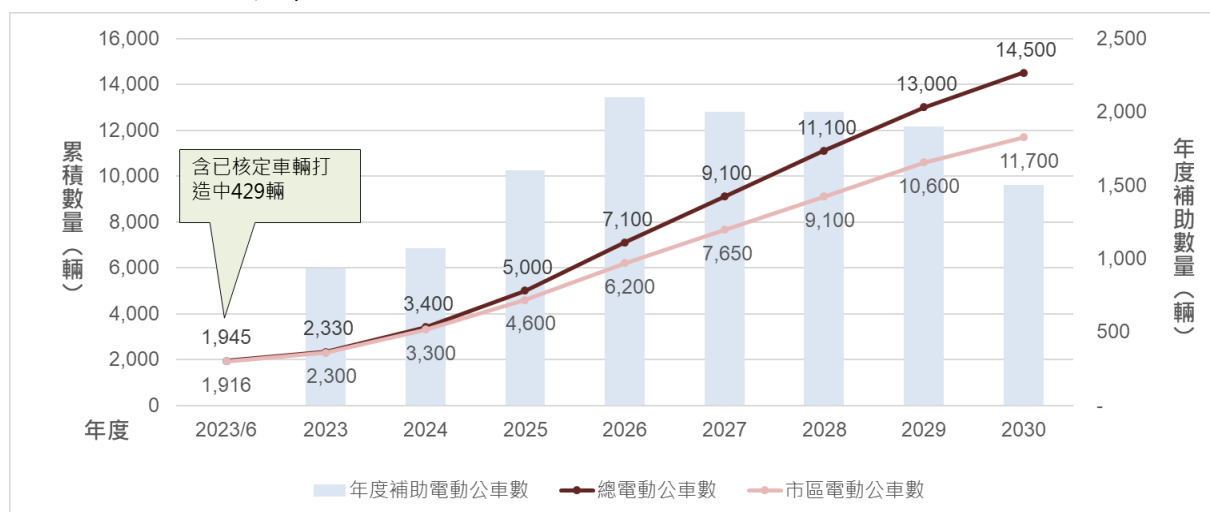
(五)綜上，交通部自99年起陸續推動公路公共運輸相關計畫，補助客運業者汰舊換新之車輛應為車輛型式安全審驗合格的全新甲類或乙類大客車，惟該部迄無建立車輛生產履歷制度，因車輛業者申請車輛型式安全審驗時，毋須檢具車身六大部件產地證明或來歷資料，致使經濟部106年12月22日公告即日起禁止輸入陸製大客車車身時，部分業者竟將車身拆解六大部件後，依海關規定之「其他第8701節至8705節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件」貨品項進口，再於國內組裝完成整車後取得審驗合格證明，領取補助，使經濟部禁止陸製大客車車身進口機制形同虛設，交通部未能建立生產履歷制度，造成管制漏洞，讓「陸製」大客車領取政府補助，嚴重損及公帑並衝擊本土產業，實有未當；又大客車各系統拆解後再組裝完成整車之情況不一而足，目前交通部僅針對車身打造訂定骨架查核作業及要求檢具骨架材料原產地證明之作法，能否有效防杜類此問題之發生，不無疑義，制度之闕漏，亟待交通部正視並檢討妥處。

二、交通部為改善公共運輸發展環境，陸續推動4期公路

公共運輸相關計畫以補助市區客運業者車輛汰舊換新，至112年始規定僅補助電動大客車，柴(汽)油車輛不予補助，惟因未能考量燃油市區公車之使用年限，以致2030年時柴(汽)油車輛尚符合使用年限，仍能繼續營運，致生政策扞格，有違行政院106年12月21日宣示「2030年客運(公車)全面電動化」政策及112年5月26日核定「2030年客運車輛電動化推動計畫」之目標，顯有未當：

- (一)交通部為全面改善公共運輸發展環境，提昇民眾搭乘公共運輸之意願，經行政院於98年8月26日核定辦理「公路公共運輸發展計畫」，該計畫執行期程自99年至101年，其中核定項目「加速車輛汰舊換新」，主要係協助市區客運及公路客運業者購置全新車輛，提高服務品質，鼓勵使用低地板公車，便利老弱婦孺、高齡及殘障乘客搭車需求，同時提升行車安全。嗣後交通部持續推動(第二期)「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」、(第三期)「公路公共運輸多元推升計畫(106-109年)」，目前為(第四期)「公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)」。另交通部於100年9月9日訂定發布公路公共運輸補助電動大客車作業要點，並於歷年公路公共運輸計畫，持續補助業者購置電動大客車；至推動第四期公路公共運輸計畫始明訂112年度起市區客運柴(汽)油車輛不予補助，僅補助電動大客車，先予敘明。
- (二)查行政院於106年12月21日第3581次院會宣布施行「空氣污染防制行動方案」，並宣示「2030年客運(公車)全面電動化」政策，**優先以市區公車完成客運電動化之目標**。為達成行政院「2030年客運(公車)全面電動化」政策，並協助地方政府及客運業

者選用優質之電動大客車投入營運，交通部與經濟部、原環保署等單位共同合作規劃分三期逐步推動電動大客車國產化，分別為先導期(109-111年)、推廣期(112-115年)與普及期(116-119年)。並於各期間推動多項客運業者購置電動大客車補助計畫，另為加速推動客運車輛電動化，營造綠色公共運輸環境，更於112年5月26日核定「2030年客運車輛電動化推動計畫」，顯示政府推動市區客運全面電動化之決心，2030年以前各年度預計汰換車輛數如下表：



經費來源	公運計畫(112年)	客運車輛電動化推動計畫(113-119年)							
年度	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	計畫總計
年度補助車輛數	400	1,070	1,600	2,100	2,000	2,000	1,900	1,500	
總電動公車數	2,330	3,400	5,000	7,100	9,100	11,100	13,000	14,500	12,170
市區電動公車數	2,300	3,300	4,600	6,200	7,650	9,100	10,600	11,700	9,400

資料來源：交通部提供。

(三)經統計99年至112年底止，交通部共計補助市區客運柴(汽)油車4,593輛，補助金額達113億4千4百餘萬元，詳下表；至市區客運電動車補助情形，截至112年10月底止，市區客運已領牌之電動大客車總數為1,641輛，已核定補助尚未領牌輛數計386輛

(包含112年度已核定81輛)，合計共2,027輛，惟距2023年2,300輛之目標尚有273輛；對此，交通部雖稱公路局已於112年10月27日公告延長受理期程至12月15日並函請各縣市政府踴躍提案，目前仍持續受理各地方政府提案中，期仍能於今(112)年12月底前達成2023年核定2,300輛之目標等語。

表2 交通部補助市區客運公車汰舊換新情形表

單位：輛、新臺幣元

年度	市區客運	
	補助輛數	補助金額(元)
99	544	1,216,384,000
100	409	914,524,000
101	267	597,012,000
102	329	735,644,000
103	195	436,020,000
104	360	804,960,000
105	540	1,207,440,000
106	208	465,088,000
107	176	393,536,000
108	136	304,096,000
109	283	632,788,000
110	279	425,245,848
111	786	2,911,773,000
112	81	299,700,000
合計	4,593	11,344,210,848

資料來源：交通部提供。

- (四)惟據交通部旨揭公路公共運輸計畫車輛汰舊換新作業相關規則，車輛補助係以各客運業者最老舊之車輛優先汰換為原則，車齡8年以內者不得列入補助範圍，受補助車輛自領牌日起5年內不得移作他用或轉售。另按臺中市政府97年1月15日修正發布之臺中市汽車客運業管理自治條例第13條規定：「市區汽車客運業，應依下列規定辦理：……二、營運車輛車齡不得逾10年，但車況良好之低底盤(低地

板)公車得延長至12年。」，以及臺北市政府103年8月11日修正發布之**臺北市公共運輸處推動低地板公車補貼作業要點**第7點規定：「低地板公車於使用年限屆齡前2年起至2個月間完成四級車輛保養，得檢附相關資料申請延長使用年限至12年。」是以，地方政府規範市區公車營運車輛車齡限制為8至12年。若以使用年限12年計算，2030年仍有高達千臺以上交通部補助之燃油客運公車於市區營運(詳上表)，該部雖稱於111年底前受補助之市區客運柴油大客車，至119年均滿8年，且目前係先以補助手段增加業者汰換誘因，未來將視「客運車輛電動化推動計畫」執行狀況，與地方政府共同研議其他配套措施或管制作為，以達2030年市區客運全面電動化目標等云。惟地方政府並無權要求該等客運提前淘汰車輛，且業者在成本考量下，亦無動機提前汰換，交通部推行市區客運業者購置車輛補助政策，未能考量燃油市區公車之使用年限，致生政策扞格，顯有未當。

(五)綜上，交通部為改善公共運輸發展環境，陸續推動4期公路公共運輸相關計畫以補助市區客運業者車輛汰舊換新，至112年始規定僅補助電動大客車，柴(汽)油車輛不予補助，惟因未能考量燃油市區公車之使用年限，以致2030年時柴(汽)油車輛尚符合使用年限，仍能繼續營運，致生政策扞格，有違行政院106年12月21日宣示「2030年客運(公車)全面電動化」政策及112年5月26日核定「2030年客運車輛電動化推動計畫」之目標，顯有未當。

三、交通部為鼓勵新進車輛業者達成10項國產化目標，透過增加補助客運業者100至200萬元金額，購置該等廠商所生產之電動大客車，產生客運業者因向新進或原

有廠商購置電動大客車，有不同補助金額，引發該部不公平對待原已達成10項國產化廠商之疑慮，交通部允應研議如何避免因購置新進車輛業者生產之車輛所增加之補助金額，引起消費端價格差異所造成不公平之競爭。另，交通部為達成2030年市區公車全面電動化目標，鼓勵更多車輛業者加入電動大客車國家隊，然現有國家隊電動大客車生產量已足數該政策目標所需，該部允應研議並分析已核定及可能新進之國產化廠商車輛供應量及後續車輛去化方式，以避免政府花費大量經費協助廠商技術升級後，因生產過剩，無法維持營運之情事：

- (一)按交通部公路局補助電動大客車作業要點第6點第2項規定：「客運業者使用未曾參與109年至111年交通部電動大客車示範計畫並符合第5點第1款規定之車輛，每輛得再增加補助，同一車輛業者增加補助輛數以合計100輛為限。各年度申請並獲核定者，增加補助額度如下：(一)112年：每輛200萬元。(二)113年：每輛150萬元。(三)114年：每輛100萬元。」是以，交通部為鼓勵車輛業者達成10項國產化項目，對於客運業者購置新達成10項國產化項目之車輛業者所生產之電動大客車增加100至200萬元的補助。
- (二)交通部透過增加補助客運業者100至200萬元金額，使其購置新進車輛業者所生產之電動大客車，產生客運業者因向新進或原有廠商購置電動大客車，有不同補助金額，引發該部不公平對待原已達成10項國產化廠商之疑慮，交通部允應研議如何避免因購置新進業者生產之車輛所增加的補助金額，引起消費端價格差異所造成不公平之競爭：
 - 1、查交通部於109年訂定「電動大客車示範計畫車

輛業者資格審查作業要點」，要求受補助車輛應符合3年10項國產化項目(詳下圖)及規範參與示範型計畫之電動大客車，均不得使用中國大陸地區製造進口之車身前圍、後圍、左圍、右圍、上圍、下部件等車身骨架大部件製(打)造車輛。然受限於當時產品性能、價格偏高、充電設施環境、後勤維修體系，以及關鍵技術與零組件期能國產化落地等問題，電動車推動成效有限，交通部乃會同經濟部、原環保署規劃藉由推動示範型計畫扶植國產化車輛業者；期間共受理5家車輛業者提出車輛業者資格審查申請，計有3家業者及12款車型通過審查，然：

- (1) 110年審查需符合取得交通部國內大客車製造廠自主設計開發能力資格，並使用國產整車控制系統(VCU)、電池管理系統(BMS)、採用國產鋼材車架(橫樑/縱樑)及電能補充系統(含車端及充電設備端)等5項規定，經審查後，共2個車型未完成110年國產化要求已廢止資格。
- (2) 111年審查需符合動力系統之馬達需採用國產定轉子、矽鋼片及驅動器(不含絕緣柵雙極型電晶體IGBT)等2項規定，經審查後，共8個車型未完成111年國產化要求已廢止資格。

1.車身總成 2.智慧化系統 3.電池組(Pack)	109年 3項
1.取得交通部國內大客車製造廠自主設計開發能力資格 2.整車控制系統(VCU) 3.電池管理系統(BMS) 4.採用國產鋼材之車架(橫樑/縱樑) 5.電能補充系統(含車端及充電設備端)	110年 3+5項
1.馬達需採用國產定轉子、矽鋼片 2.驅動器(不含絕緣柵雙極型電晶體IGBT)	111年 3+5+2項

2、據上情，國內3家車輛製造商提出12款電動大客車車型，希透過技術升級達成國產化目標，然經過3年之研究發展，有10款車型因未達國產化要求，遭廢止資格，僅2家廠商2種車型達成10項國產化目標，達成率僅16.7%，顯見國產化目標並非一蹴可及，車輛製造商須透過相當之研發才能達成。然交通部112年修正之「交通部公路局補助電動大客車作業要點」第6點第2項規定：「客運業者使用未曾參與109年至111年交通部電動大客車示範計畫並符合第5點第1款規定之車輛，每輛得再增加補助，同一車輛業者增加補助輛數以合計100輛為限。各年度申請並獲核定者，增加補助額度如下：(一)112年：每輛200萬元。(二)113年：每輛150萬元。(三)114年：每輛100萬元。」雖係鼓勵更多車型投入電動大客車市場供客運業者選用，促進國內電動大客車產業發展；但交通部之補助計畫係補助客運業者購置電動大客車，若客運業者購置於112年新達成10項國產化之電動大客車者，即可額外增加200萬之補助，即表示客運業者購置該等車輛可便宜200萬元，亦即表示客運業者購置原已達成10項

國產化目標業者所生產之電動大客車，較新進業者生產之車輛貴200萬元。

- 3、對此，交通部雖稱考量參與前期示範型計畫並完成10項國產化目標之車輛業者僅2家，為加速推廣電動大客車，順利達成2030年市區公車全面電動化之目標，爰提供新進業者加碼補助方式鼓勵更多車廠投入電動大客車市場，該加碼補助已設定補助輛數上限(每業者最高100輛)並依達成年度遞減(200萬元、150萬元及100萬元)，合計最高補助金額為570萬元，與109-111年示範型計畫補助額度每輛700萬元、2家業者總計共補助519輛相較為低，已有兼顧吸引其他業者加入及維持示範型計畫業者權益與公平性。惟現有2家業者係經交通部依其所定之規定，並經審查後，始完成國產化目標，本有權利依法補助客運業者購其車輛，該部以業者已領取補助，排除其額外補助，實存爭議。另以吸引新進業者進入支以消費端客運業者觀之，若原有車輛業者所生產之電動大客車價格未能明顯優於新進業者，有何原因不購置補助多200萬元之電動大客車？該部雖規劃限量及按年遞減方式兼顧公平性，惟對購置車輛之客運業者仍有實質售價上之差異。仍請該部研議如何避免客運業者購置新進廠商與原已達成10項國產化廠商補助金額不同，引發該部不公平對待廠商之疑慮。

- (三)再者，為鼓勵更多業者加入電動大客車國家隊，配合地方政府發展電動車產業聚落、建立示範場域需要，交通部於「電動大客車推動計畫車輛業者資格審查作業要點」第6點及「公路總局補助電動大客車作業要點」第6點之1，訂定達成112年至114年分

年階段性國產化要求者，給予每輛180萬元、300萬元及370萬元補助，以鼓勵更多國內自主設計開發製造以及願意在臺投資設廠生產之電動大客車業者投入，目前亦有5家業者申請，其中2家車廠取得資格，合格車型正對應中，另1家車廠已提送資格及車型申請，餘2家車廠資格申請中。然交通部推動之電動大客車國家隊主要目的係配合行政院宣示「2030年客運(公車)全面電動化」政策目標，協助地方政府及客運業者選用優質之電動大客車。依現有2家電動大客車業者之2款車型，目前年產量約為1,350台⁴，2家廠商分別於113及114年完成擴廠，年產量增加至3,000台，該等產量已可供應市區公車電動化每年1,000至1,500台之需求量。因交通部鼓勵新進業者投入電動大客車國家隊主要目標係為2030年市區公車全面電動化，以該部所提供資料顯示，現有業者既能充分供應市場需求，且有剩餘，新進廠商加入，將可能造成供給過剩之情形。交通部雖稱鼓勵更多國內自主設計開發製造，以及國外業者願意在臺投資設廠生產之電動大客車業者投入公共運輸服務，累積電動大客車車隊營運經驗值與回饋建立營運導入模式，並持續提升我國電動大客車產業市場競爭力，同時創造產業邁向國際化之利基。惟國際化並非一蹴可及，交通部允應研議並分析已核定及可能新進之製造商國產化車輛供應量，以及後續車輛「去化」方式，以避免政府花費大量經費協助廠商技術升級後，因生產過剩，無法維持營運之情事。

(四)綜上，交通部為鼓勵新進車輛業者達成10項國產化

⁴ 112年8月7日交通部辦理「監察院調查拆解陸製車身部件組裝大客車領取汰舊換新補助案」簡報。

目標，透過增加補助客運業者100至200萬元金額，購置該等廠商所生產之電動大客車，產生客運業者因向新進或原有廠商購置電動大客車，有不同補助金額，引發該部不公平對待原已達成10項國產化廠商之疑慮，交通部允應研議如何避免因購置新進車輛業者生產之車輛所增加之補助金額，引起消費端價格差異所造成不公平之競爭。另，交通部為達成2030年市區公車全面電動化目標，鼓勵更多車輛業者加入電動大客車國家隊，然現有國家隊電動大客車生產量已足敷該政策目標所需，該部允應研議並分析已核定及可能新進之國產化廠商車輛供應量及後續車輛去化方式，以避免政府花費大量經費協助廠商技術升級後，因生產過剩，無法維持營運之情事。

- 四、研究發展是產業維持競爭力的主要動力，研發經費的投入係技術能力提升之體現，然研發經費之多寡，並不全然等同企業競爭優勢，與企業發展階段、企業在市場位置等均息息相關。政府為推動電動大客車國產化，國內廠商本應投入適當之研發經費以提升技術能力，達成國產化目標。政府執行2030年客運車輛電動化推動計畫，其中電動大客車車輛業者資格包含研發經費應達營業額5%，該等規範係屬主管機關權限，應予尊重。惟因電動大客車每輛單價均逾千萬元，為符合2030年市區公車全面電動化，尚約有9,000輛之需求量，符合資格之業者營業額勢將大幅提升，為使企業資源有效分配，以利企業長期發展，交通部及經濟部允應考量電動大客車產業營業額與研發經費之關聯性，並評估不同規模之業者應否訂定一致之研發經費與營業額之比率，使廠商於資源分配與技術升級間取得衡平性：

- (一)按交通部電動大客車推動計畫車輛業者資格審查作業要點第2點規定：「電動大客車車輛業者資格，應符合下列規定：(一)國內電動大客車之車輛製造、車身打造廠或取得國內或國外電動大客車製造廠授權代理資格之國內代理商。(二)實收資本額應達3億元以上；淨值達實收資本額二分之一；研發經費占營業額百分之五以上。(略)」是以，電動大客車車輛業者研發經費應占營業額5%以上。
- (二)本院112年8月7日至○○等公司現場履勘、聽取簡報，及並與主管機關及業者辦理座談，該公司提出交通部電動大客車推動計畫車輛業者資格審查作業要點第2點規定研發經費占營業額5%，未能考量業者營業額逐漸擴大後，研發經費仍須達5%比率之不合理現象，建議應按營業規模之大小酌予調整，請主管機關參酌。
- (三)查○○公司109至111年所送電動大客車示範計畫車輛業者資格審查申請資料，其研發經費占營業額百分比均有達5%以上。且該公司為交通部所揭露符合電動大客車示範計畫車輛業者資格之合格業者及車型，其與客運業者共同申請110至111年示範計畫營運補助，共獲交通部核定270輛電動大客車。另，該公司過往申請參與電動大客車示範計畫之車輛型式，其關鍵零組件(如電池組、電池管理系統及電能補充系統等)均由母公司○○股份有限公司進行設計及研發，○○公司主要負責整車設計開發及生產製造。
- (四)再查，○○公司獲交通部核定之270輛電動大客車，已於112年3月通過該部3年10項國產化審查，依交通部所提供資料顯示，○○公司年產量可達600輛，114年經擴充能後可達1,000輛，因該公司係唯

二經交通部通過10項國產化之業者，顯示該公司後續營業額可能大幅成長，該公司建議研發經費所占比率是否適度調整，經濟部雖稱經徵詢車輛產業公協會及相關業者之意見，建議維持現行作業要點所定研發費用占營業額5%之規定，以鼓勵國內車廠持續開發新車款並投入關鍵技術研發，精進其產品品質及性能。惟政府鼓勵廠商加入電動大客車國家隊，通過經濟部10項國產化項目，將可有效提升技術能力，協助政府達成「2030年市區公車全面電動化」之目標，因電動大客車每輛均高達1,000萬以上，未來7年間約有9,000台之需求量，符合資格之業者營業額應可能大幅提升，研發經費亦必需大幅增加，研發本係廠商維持競爭力之主要動力，然就企業長期發展而言，企業資源本應有效配置，研發經費投入之多寡，並不全然等同企業競爭優勢，仍應檢視該等企業所處發展階段、企業在市場位置等。是以交通部及經濟部允應審視電動大客車產業營業額與研發經費之關聯性，並評估不同規模之業者應否訂定一致之研發經費與營業額之比率，使廠商於資源分配與技術升級間取得衡平性，以利企業長期發展。

- (五)綜上，研究發展是產業維持競爭力的主要動力，研發經費的投入係技術能力提升之體現，然研發經費之多寡，並不全然等同企業競爭優勢，與企業發展階段、企業在市場位置等均息息相關。政府為推動電動大客車國產化，國內廠商本應投入適當之研發經費以提升技術能力，達成國產化目標。政府執行2030年客運車輛電動化推動計畫，其中電動大客車車輛業者資格包含研發經費應達營業額5%，該等規範係屬主管機關權限，應予尊重。惟因電動大客車

每輛單價均逾千萬元，為符合2030年市區公車全面電動化，尚約有9,000輛之需求量，符合資格之業者營業額勢將大幅提升，為使企業資源有效分配，以利企業長期發展，交通部及經濟部允應考量電動大客車產業營業額與研發經費之關聯性，並評估不同規模之業者應否訂定一致之研發經費與營業額之比率，使廠商於資源分配與技術升級間取得衡平性。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至二，函請交通部確實檢討改進。
- 二、調查意見三、四，函請交通部研處改進。
- 三、調查意見四，函請經濟部研處改進。

調查委員：葉宜津

蕭自佑

郭文東

中 華 民 國 112 年 12 月 12 日

案名：車輛業者將陸製大客車車身拆解六大部件進口後再組裝完成整車，領取交通部大客車汰舊換新補助案

關鍵字：陸製大客車、六大部件、公路公共運輸車輛補助