

# 推動低底盤公車之建議

會員：張學孔

台北市政府擬推動低底盤公車政策，在考量購車成本與乘客負擔的情況下，預計以補貼購車成本的方式，在未來三年以每年汰換一百輛、三年共計三百輛公車，並選擇幹道公車優先實施該項政策。該項計畫立意良好，對於提昇營運效率與服務品質均有實質效益，是推動大眾運輸政策的具體實踐。謹對於推動方式提出下列意見供各界參考。

## 一、汰換規模應再擴大

台北公共汽車服務水準在過去歷屆市長、交通局長、相關主管部門以及業者共同努力下已有長足的進步，但是車輛品質相對於其他國際城市，仍是落後太多。相對於捷運系統龐大資金的投入，公車獲得的相關資源的補助實屬非常有限。此次公車汰換規模僅是四千多輛的十分之一不到，台北市政府應提出更多的資源，將低底盤公車規模予以擴大；從整個都會居民角度觀之，台北市政府更應積極結合台北縣政府共同推動此一綠色交通政策。此外，擴大規模亦有規模經濟，共同採購成本可再降低。

## 二、爭取減免大客車、無障礙公車貨物稅及關稅

推動大眾運輸是全國的政策，行政院及其相關部會在過去十年都有類似「促進大眾運輸發展方案」、「大眾運輸發展條例」、「提昇地方公共交通」、「補助捷運轉乘公車票價」等具體措施。因此，基於公車族在能源節約、減少污染以及在降低交通事故與擁擠的外部效益，透過大客車、無障礙公車貨物稅與進口關稅之減免，來降低營運成本、提升服務品質，使更多的小汽車、機車族願意轉搭公車，實為中央政府應積極推動的永續發展政策。此外，台北市政府、市議會以及來自台北的中央民意代表，在該項事務上可以共同合作、積極爭取。

## 三、依車種訂定合理使用年限

交通主管單位可以利用此次推動低底盤公車政策的機會，檢討過去齊頭式、八年車齡汰換車輛的規定。此八年汰換公車之規定原本立意良好，係為確保車輛品質，但在現行定價與補貼制度以及業者將本求利的思維下，業者很難去購置高品質的公車參與營運。畢竟購車成本（折舊）、人事費用以及油耗是公車營運成本最大的三項，業者依現行規定以八年時間攤提折舊，自然會傾向使用較便宜的車輛。建議可依車種訂定使用年限，雖然在行政監管上較為複雜，但能引導業者主動購買高級車輛投入營運，有效提升服務形象與品質；而高級車輛擁有較長折舊年限，其攤提每車公里成本甚至有可能降低，同時在相關評鑑與補貼政策誘因配合下，可以及早達到全面實施低底盤公車之願景。

## 四、建立大眾運輸發展永續財務機制

現行政策將以三年時間、編列預算推動低底盤公車。事實上，應可從整體運

輸系統與服務的角度思維經費來源。既然認知公車族對於社會是有具體貢獻，購車補貼應可進一步思考下列的財源：(1)牌照稅、(2)汽燃費、(3)空污費、(4)交通違規罰金、(5)停管作業基金。上述相關稅費涉及中央與地方權限，台北市可聯合對於推動大眾運輸有共同認知的縣市，共同爭取相關資源；而本於事權可以推動執行的「停管作業基金」部分，已早有法源可以具體執行。

## 五、積極落實大眾運輸市場佔有率達 60% 目標

市府團隊曾提出大眾運輸市場佔有率達 60% 的具體政策，而最新調查顯示，台北市僅達到 48%，而台北都會也不到 30%。其實，該項「大眾運輸比例」已被國際健康組織(WHO)以及聯合國環境組織(UNEP)視為健康城市與永續發展的指標；而更重要的意義是：當台北都會區大眾運輸市場比例達到每日一千三百萬總旅次之 60%，則我們的公車、捷運系統基本上可以營運上自給自足，形成車好、設施好、服務好的良性循環，而平均票價甚至有調降空間。屆時，政府要做的事是在專用道、樞紐車站、動態資訊、轉乘、候車等基礎設施以及相關監管與整合機制上予以完備，根本無須提供金錢補貼。換言之，足夠的大眾運輸需求不僅是「健康」、「環保」之指標，亦是永續財務的直接保證。台北市政府在鼓勵使用大眾運輸、管制使用私人機動車輛方面實在還有很大的努力空間，這也必須結合都市發展、環保、工務、捷運、交通局等單位以及基隆、桃園、台北縣政府共同努力。（作者為國立台灣大學土木工程系教授）