

運輸部門「公正轉型行動方案」第二階段徵詢會議意見及機關處理情形表

115.5.25

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
1	一、 就業輔導	政府已投入大量資源辦理的電動大客車維修保養人力、機車行轉型、產投人才方案等相關培訓課程，目前的KPI 指標僅呈現「有多少人接受訓練」，卻未評估這些訓練對勞工實質就業與勞動條件的關聯。建議實質追蹤受訓勞工的「薪資與就業變化」，例如「薪資是否有因此提升」，如果培訓無法帶來薪資或就業條件的改善，政府就應適時調整方案，而非一味地為辦而辦。	社團法人台灣勞工陣線協會/ 洪敬舒/研究部主任	A. 勞動部（勞動力發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 勞動部勞動力發展署推動產業人才投資方案，旨在協助在職勞工提升技能，以增加職場競爭力，促進其穩定就業，而結合民間訓練單位提供多元化實務導向訓練課程，供在職勞工依自行需要選擇參訓，歷年結訓後整體參訓滿意度均達90%以上。另訂有參訓學員訓後動態調查表機制，持續追蹤受訓學員結訓後之就業狀況，有關運具電動化課程，經查114年結訓學員填答結果均為就業中，顯示本方案達成政策目標有助於協助在職勞工持續穩定就業。 B. 經濟部（產業發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 經濟部產發署持續與機車商/工會溝通實際需求，協助機車行公正轉型並滾動調整機車維修技術訓練課程內容，自114年起即因應經營管理需求，於1日基礎訓練課程新增財務報表概論、勞動法規概論、消費爭議案例分享等內容，以提升整體機車行經管環境，打造更有利機車行從業人員之行業生態，截至115年6月底已訓練機車行從業人員10,855人次，完訓者並可申請機車行低碳補助，補助從業人員購置維修診斷工具5萬元與電動機車試乘	A. 交通部（公路局） 為因應2030年市區公車全面電動化，針對客運業既有大客車保養維修人力，提供電動大客車儀器操作、電力系統檢修、高壓電保養維修安全作業流程及急救防護措施等培訓課程，主要係為協助其保修能力從燃油車轉為電動車，降低其未來就業受政策影響之衝擊，避免因技術斷層而面臨失業風險，確保工作權益。

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				車6萬元，提升機車行訓練效益與實務經營能力。	
2	二、 產業協助	考量現行補助制度實際上可能讓計程車司機背負更多債務，且政策資訊與資源多透過資方團體傳遞，未必能真正回應基層司機需求，建議強化政策溝通與資訊揭露，由主管機關直接向從業人員說明補助內容，並檢討補助及車型選擇機制，增加從業人員參與，避免資源過度集中於車商或資方，使政策更符合公正轉型精神。	臺北市計程車駕駛員職業工會/彭芝園/總幹事 台灣數位平台預約接送從業人員產業工會/李威爾/理事長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 交通部已參採相關建議，以往辦理計程車相關補助討論及發布政策訊息時，均邀集計程車公（工）協會及地方政府共同研商，並透過新聞稿、公路局網站、社群媒體、廣播及公（工）協會、地方政府等多元管道宣導；後續辦理電動車補助措施時亦將比照辦理，持續落實從業人員參與及政策宣導。	無
3		電動大客車充電基地需大面積土地、高壓電力、消防與迴轉空間，涉及內政部與經濟部，建議新增交通用地類	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系/馮正民/榮譽退休教授	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 市區公車主管機關為地方政府，為請地方政府預先規劃市區公車全面汰換為電動大客車之充電需求與充電場站配置，「交通部公路局補助電動大客車作業要點」規	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		型、放寬土地使用管制，並釋出公有地作共用充電站。另充電樁與接電成本高，建議鼓勵民間企業興建營運充電基地，客運業者以租代購，降低自行購地與建置負擔。		定，已要求各地方政府申請電動大客車補助計畫時應說明轄區內及轄管客運業者充電場站設置情形，並提出都市計畫、土地取得及電力供應等條件綜合評估至2030年之充電規劃；未來將持續與地方政府合作，並朝鼓勵地方政府於客運轉運站預留設置公共充電樁空間方向推動。 B. 交通部（公路局） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 查交通用地及土地使用管制屬地方政府權責，為協助客運業者解決相關問題，依交通部113年5月31日「研商電動大客車充電場站設置供電情形檢討會議」結論，請地方政府預為規劃充電場站配置及盤點可投入之所管公有土地，並由交通部、經濟部、台電公司、地方政府及交通部公路局等建立電動大客車充電場站協調聯繫平台，建立跨部會協調機制，協助地方政府研商用電問題解決方案。又目前已有新竹市政府於該市北大路停車場、臺北市政府於臺北捷運北投機廠設置電動公車公共充電樁，其他如臺南市及高雄市等亦刻正規劃中，以減輕客運業者自行設置充電場站負擔。 C. 財政部（國有財產署） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 有關釋出公有地作電動大客車共用充電站一節，茲就國有土地提供方式說明如下：	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				1. 興辦主體為政府機關：相關設備完工後產權歸屬及後續營運管理主體為興辦機關者，得依國有財產法（下稱國產法）第38條規定申請撥用。倘為他機關經管國有公用土地，需取具管理機關同意撥用文件。 2. 興辦主體為客運業者： (1) 國有土地屬非公用財產： ① 國有土地經目的事業主管機關核准許可開發、籌設或設置者，得依國有非公用財產委託經營實施要點第5點第1項第2款規定委託目的事業主管機關核准之對象經營。 ② 國有土地經相關主管機關考量施政需要、業務推動及公共利益，認定有提供客運業者設置電動大客車充電站使用必要者，得依國產法第52條之1第1項第6款、同法施行細則第55條之1第1項第6款及第3項第4款、同法第42條第1項第3款規定辦理讓售或出租。 (2) 國有土地屬公用財產：除其他法律另有規定，得由國有公用土地管理機關於符合國產法第28條但書、同法施行細則第25條及國有公用不動產收益原則規定辦理出租。 D. 內政部 ■ 已完成 □ 現階段處理中或未來可辦理 1. 都市計畫地區劃設之交通用地依其劃設目的可作為交通相關設施使用，至於交通相關設施使用範疇，	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				依交通目的事業法令予以規定。 2. 另都市計畫地區之公共設施用地，在不妨礙原設置公共設施機能，現行「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」已有規定，公共設施用地得申請核准多目標作電動汽機車充電站使用。 E. 經濟部（台灣電力股份有限公司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 為鼓勵充電樁布建，已配合接電成本議題，建立電動車充換電設施電價，現行電動車電價之基本電費已較一般基本電費降低80%，尖離峰用電價差達每度9元，離峰時間長達18小時，降低用戶申請用電負擔，線路設置費亦配合調整，按供電容量設置費單價20%計收。另高壓供電適用電動車充換電設施電價之充電樁，按低壓電動車電價95%計收。	
4		充電樁總量問題之外，更需解決分布不均、營運商系統不互通、支付介面複雜等問題；建議推動 Open Hub、Smart Hub，並鼓勵私人充電樁閒置時段對外共享。另政府「商用車輛電動	臺灣電動車輛電能補充產業技術推動聯盟/ 張念慈/秘書長	A. 交通部（路政及道安司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 有關解決公共充電樁分布不均課題一節，說明如下： (1) 為加速公共充電樁布建，交通部透過「公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫」於112年至113年編列9.7億元，補助地方設置公共充電樁。另考量觀光景區、東部及偏遠地區較難透過市場機制增設，尤其偏遠地區較不具充電商機，充電營運	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		化及無碳化減碳旗艦行動計畫」補助興建的充電站應比照加油站高度標準，避免小貨車、商用車因棚架高度不足無法進站充電。		商較無意願於該區域設置公共充電樁；為將「區域均衡」概念納入補助計畫，爰行政院前於113年7月8日核定交通部提報之修正計畫，修正重點如下： ① 增訂審查評比原則：第二波補助(修正計畫後)優先補助設置區位為觀光景點、東部地區及偏遠地區。 ② 提高於偏遠地區設置之誘因：考量若為財力分級屬第4級及第5級之縣市，其主管機關傾向將有限資源投入於主要市鎮及人口較密集區域設置公共充電樁，故財力分級屬第4級及第5級之縣市，若於偏遠地區設置公共充電樁，予以最高補助比率100%補助。 (2) 交通部觀光署持續於轄管之國家風景區設置公共充電樁，截至115年5月底，共計設有133槍；另為解決電動車駕駛於東部地區之里程焦慮，臺鐵公司於114年7月沿著台九線公路及緊臨臺鐵車站，於宜蘭縣、花蓮縣及臺東縣9個站點啟用公共充電樁，建構「宜花東充電站網絡」。 (3) 交通部將持續推動各縣市公共停車場、國道服務區、省道休息站、交通運輸場站、國家風景區等轄管場域設置公共充電樁，藉此提升公共充電樁設置之密度及廣度，增加民眾充電便利性。 2. 有關營運商系統不互通、支付介面複雜課題一節： (1) 為推動公共充電樁資訊開放，交通部已於112年4月訂頒「電動車充電站(樁)資料標準」，並搭配	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」及「交通部公路局公共充電樁設置補助作業要點」，要求停車場經營業及受補助單位應將充電設施資訊依資料標準格式上傳至運輸資料流通服務平臺（TDX 平臺），可供民間業者介接加值運用，建置充電樁地圖 App，提供民眾查詢。 (2) 目前已有業者開始合作推動充電漫遊服務，如 AmpGO(電動車充電地圖平台業者)與全支付(電子支付平台業者)合作，並串聯超過20家充電營運商之站點，推動跨業者整合漫遊；車主可直接透過全支付 App 一鍵進入 AmpGO 充電服務，完成站點查詢、啟動充電與支付流程。 B. 交通部（公路局） ☐ 已完成 ■ 現階段處理中或未來可辦理 「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」規劃之小貨車充電設備補助對象為業者，相關設備將設置於業者自有或合法使用之土地內，設計參數原則由業者自行評估。另後續與相關業者研商補助方式將適時納入包含系統介面整合及站點共享等建議，供業者參考評估。	
5		針對充電樁不足的問題，中央不能只有「修法」跟「給錢」，即由地方政	台灣數位平台預約接送從業人員產業工會/李威爾/理事長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■ 已完成 ☐ 現階段處理中或未來可辦理 交通部「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦計畫」已納	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		府執行。建議中央推動「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，應該主動建置幾個示範用的充電，例如結合計程車休息站採 BOT 模式，讓地方政府有實際的範本可以依循，以解決目前缺乏專屬計程車充電站的困境。		入補助地方政府於計程車休息站設置充電設施，並分三階段推動(116年示範期，117至119年推廣期，120至124年普及期)，並經行政院114年9月30日核定在案。	
6		因應自動駕駛計程車發展可能帶來之就業衝擊，建議規劃推動通用化（無障礙）計程車發展策略，並於電動計程車補助中保留一定補助車輛額度支持通用計程車，另應盤點身心障礙者、高齡者等服務需求、適宜車型及	臺北市計程車駕駛員職業工會/彭芝園/總幹事	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 交通部「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦計畫」已納入通用型車輛補助額度，並分三階段推動(116年示範期，117至119年推廣期，120至124年普及期)，業經行政院114年9月30日核定在案；已持續協調國內車商推出通用型電動車款，俟車款上市後即可推動補助措施。現階段則配合公路法第39條之1修法通用計程車不受現有計程車牌照發放原則限制，推動通用計程車普及，以達規模化經營之可能性。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		所需就業人力，推動規模化經營，以兼顧交通服務需求、營運效益及計程車從業人員就業保障。			
7		純電動化雖是趨勢，但絕對不是減碳的唯一方式。建議政府應該思考推展「綠油（低碳綠色燃料）」，讓台灣近千萬的燃油機車族也能使用低碳能源，藉此給予產業一條可行的轉型之路。	台灣區車輛工業同業公會/吳添福/車輛政策小組召集人	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 依據國家發展委員會111年3月30日公布「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明」及行政院112年4月21日核定關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」，於2050年，電動車等低碳車輛成為道路上之主流運輸工具。不論載客或載貨，均須採用當代最低碳或零碳之運具，使運輸部門之能源需求由燃油轉型為電力或低碳燃料為主。除電動車外，已將氢能車(無碳化)納入推動範疇，為國內各部會及國際先進國家一致作法。 2. 油電混合與生質酒精燃料雖為化石油品，亦具部分減碳效益。交通部將持續關注國際政策及車輛技術發展，並會同經濟部、環境部等單位滾動檢討政策推動。	無
8		依據運輸碳排的方法學，除了直接燃油用電與客運的延	社團法人臺灣省土木技師公會/陳泰安/執	A. 內政部 ■已完成 1. 有關建議獎勵在地採購部分，查環境部資源循環推	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		人公里外，還有一大塊是載重貨運的延噸公里。營造業在運送混凝土、鋼筋、模板等材料時非常沉重，這部分的運輸減碳不應被遺漏。建議獎勵在地採購、優化廢棄物再利用運輸路徑、簡化土石方分類與運送流程。	行長	動法於115年6月17日修正發布，針對政府機關、公立學校、公營事業或機構、行政法人優先採購環保標章產品、循環產品、環境保護產品或具綠色意涵之產品，已定有評核及獎勵規定，後續將配合源循環推動法辦理。 2. 有關簡化土石方分類與運送流程部分，內政部國土管理署於115年1月27日函送營建剩餘土石方運送機制草案(範本)予地方政府，請地方政府參酌儘速配合修正營建剩餘土石方自治條例訂定有價土石方經簽證屬可直接利用物料，得從營建工地端交易至砂石碎解洗選場(砂石場)、水泥廠、輕質骨材場及預拌混凝土廠等利用土石方作為生產原料之工廠(場)，或經地方政府核准之需土工程處理。 ■現階段處理中或未來可辦理 有關事業廢棄物之清除(運輸)部分，目前環境部針對清除方法、設施標準及清除車輛 GPS 定有規範，營建事業廢棄物之清除主依環境部規定辦理。有關建議優化廢棄物運輸路徑1節，後續將依環境部推動方向，協助配合推動。 B. 環境部 □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 環境部訂有「大型柴油車汰舊換新補助辦法」，於106年至111年底，補助1-3期大型柴油車汰換，總補助車輛達4萬量，有效提升車輛燃油效率，減少碳排	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				放。 2. 現建築相關標章包括有綠建築及低碳建築標章係內政部建築研究所主管，減少建材運輸碳排建議可納入前兩項標章。環境部資源循環署將參酌其區域資源循環概念，適度納入資源循環推動法第13條規範之營建工程綠色設計準則。	
9	三、 資源引導	現行計程車相關補助機制，因多數公會被資方團體把持，且政府發布的政策與補助資訊常讓基層司機看不懂，建議政府直接向第一線司機說明，使用基層勞工聽得懂的語言，不能只把宣導交給資方公會或產業團體。	台灣數位平台預約接送從業人員產業工會/李威爾/理事長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 交通部已參採相關建議，於召開相關會議時亦有邀集公（工）協會代表及地方政府共同研商，在計程車油價補助時並透過新聞稿、公路局網站、社群媒體、廣播及公（工）協會、地方政府等多元管道宣導政策資訊。後續發布相關補助政策時，將持續採用淺顯易懂之文字，並透過公（工）協會及地方政府加強宣導。	無
10		推動電動機車對部落的生活與交通安全是有實質幫助的，不僅能減少交通事故，其整體速度相較於現行的燃	台灣原住民族社會工作學會/亞弼·達利/理事	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 交通部為推動離島地區租賃機車電動化，於111年邀集電動機車業者赴蘭嶼地區進行實測，確認8馬力以上電動機車即可滿足當地地形使用需求，並已將該規格納入	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		油機車也更為安全，族人認為這有利於原鄉當地的發展。另考量到原鄉的實際地形，以及許多族人從事旅遊業或民宿業的實務需求，建議政策推動時能考量提供馬力較大的電動機車車款。		114年11月25日公告之「交通部試辦離島地區租賃機車電動化計畫補助作業要點」，作為補助車款規範之一，以確保符合當地實際使用需求。	
11	四、 社會安全	依據國發會的治理指引，社會安全的核心應包含因應大規模衝擊、降低對民生影響及確保綠能可負擔性，交通部將「蘭嶼機車租賃計畫」補助租賃業者的轉型計畫放在「社會安全」面向較缺乏邏輯，若堅持將該計畫放在社會安全，建議必須要求受補貼業者	社團法人台灣勞工陣線協會/ 洪敬舒/研究部主任	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 交通部已將「推動蘭嶼地區租賃機車電動化示範計畫」調整納入資源引導面向之公正轉型推動措施；並於114年11月25日公告「交通部試辦離島地區租賃機車電動化計畫補助作業要點」，鼓勵地方政府提案爭取補助，協助離島地區以先商後民方式，租賃機車示範先行，引導當地居民使用電動機車。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		接受國家的價格管控，避免業者拿政府補助，又對觀光客調漲租車價格。			
12		原鄉推動電動機車需考量坡地與大馬力需求，也要評估颱風豪雨造成斷電時充電樁如何維持運作，並先釐清設置於私人或公有土地的產權問題。	台灣原住民族社會工作學會/亞弼·達利/理事	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 交通部114年11月25日公告「交通部試辦離島地區租賃機車電動化計畫補助作業要點」，已將「辦理利害關係人溝通協商作業」作為必要工作項目之一，其範疇涵蓋電動機車能源補充設施設置之用地取得等事宜，以確保在推動離島地區租賃機車電動化之過程中，相關土地產權皆能獲得妥適釐清與處理。 2. 至電動機車能源補充設施後續維運，前述要點已明定，申請單位(地方政府)得與電動機車業者合作共同推動，並應於申請計畫書中說明電動機車能源補充設施保養維修規劃，以確保長期及穩定營運。	無
13		公車、大客車無障礙設備不只要符合法規，還應標準化驗票機位置、顯示螢幕可視性等實際使用介面，使視障者、輪椅使用者與後排乘客能順利使	社團法人中華民國身心障礙聯盟/汪育儒/副主任 中華民國老人福利推動聯盟/曾繁亞/副主任	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 依「交通部電動大客車推動計畫車輛業者資格審查作業要點」第四點規定，參與推動計畫之甲類及乙類電動大客車，應符合車輛安全檢測基準之低地板大客車規格規定或載運輪椅使用者車輛規定；車輛並應配備動態資訊顯示系統、多卡通電子票證驗票	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		用。另偏鄉與邊緣地區交通服務應先盤點高齡者實際需求		機、播音設備，以及符合「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」規定之無障礙設備或設施。 2. 另依「交通部公路局補助電動大客車作業要點」第五點規定，受補助電動大客車應符合低地板大客車規格或載運輪椅使用者車輛規定，並應配備具掃碼行動支付功能之多卡通電子票證驗票機；相關規定已將資訊顯示、驗票及無障礙設備納入電動大客車資格審查及補助條件。 3. 針對驗票機裝設位置之標準化，臺北市公車聯營管理委員會已於114年7月29日召開「研議公車前後門驗票機統一裝設位置會議」，經與公車業者研商取得共識，雙北市低地板公車之中門驗票機原則統一裝設於上車右側，裝設高度為110公分至120公分，並與車門呈90度；部分受車體結構或裝設位置限制之車輛，得由業者依實際情形調整安裝方式，並請駕駛人主動協助視障乘客乘車。地方主管機關已透過營運管理及業者協調機制，逐步推動驗票設備裝設位置標準化，以提升身心障礙者及高齡者使用便利性。 4. 針對電動大客車動態資訊顯示系統、多卡通電子票證驗票機、資訊顯示螢幕等設備安裝與介面，目前未訂有全國一致性標準。交通部將參考地方主管機關實務經驗及使用需求，持續與電動大客車廠及客運業者研議訂定統一參考指引之可行性，供全國市區公車辦理車內設備規劃與設置時參考，以提升身心障礙者及高齡者之使用便利性。	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				5. 另為完善偏遠地區基本民行，交通部公路局已推動幸福巴士服務，輔導地方政府依當地就醫、就學及就業等運輸需求規劃路線，並檢討固定營運模式轉型彈性預約服務，若偏鄉高齡者有外出需求，可提前預約，相關路線資訊亦揭露於交通部公路局官方網頁供民眾查詢利用。 B. 交通部（公路局） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 交通部公路局推動幸福巴士均已請地方政府優先盤點高齡者移動需求，並依其需求規劃相關服務路線與營運模式，將持續納入辦理。	
14		中央應協助地方解決自行車道設車阻與無障礙通行的衝突，並於自行車路網沿線設置無障礙廁所或無障礙流動廁所。並加強與落實自行車、人車搶道與高齡者用路安全規範及教育訓練。	社團法人中華民國身心障礙聯盟/汪育儒/副主任 中華民國老人福利推動聯盟/曾繁亞/副主任	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，現行道路交通法規對於各類用路人，包括汽機車、慢車駕駛人及行人已訂定應遵守之交通安全規範，亦就各類違反道路交通管理事件，依其所致危害程度不同訂有各種處罰規定，並適時檢討研修調整各違規罰則之妥適衡平性。 2. 另交通部公路局為有效建立用路人交通安全觀念，轄屬各監理機關均持續配合交通部辦理「跨機關高齡者交通安全宣導團計畫」，結合路老師及跨機關資源的宣導團計畫，深入社區鄰里與偏遠地區，利	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				用淺顯易懂的宣講方式，針對高齡者用路風險、交通事故預防以及高齡者駕駛人換照制度進行宣講，提升對年長者交通安全宣講成效，減少交通事故發生。 B. 交通部（運輸研究所） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 - 有關車阻部分，內政部「市區道路及附屬工程設計規範」已規範以不設置車阻為原則，以利無障礙通行。 - 有關無障礙廁所部分：交通部運輸研究所「自行車道系統規劃設計參考手冊(2025年修訂版)」就環島型自行車路線與地區自行車旅遊路線對於補給站(含廁所)已有建議；此外，補給站符合內政部建築技術規則條件者亦需設置1處無障礙廁所；流動廁所已有內政部建築研究所「無障礙流動廁所設置及管理之研究」可參考設置。 - 交通部將持續依據上揭相關規範辦理，並適時提醒地方自行車道主管機關配合辦理。	
15	五、其他	燃油機車產業上下游牽涉大量基層業者與從業人員，若強硬推動全面轉型，衝擊大量基層業者與從業人員，	台灣區車輛工業同業公會/吳添福/車輛政策小組召集人	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 依據國家發展委員會111年3月30日公布「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明」及行政院112年4月21日核定關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」，於	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		另外依國際經驗歐盟已改為減碳90%取消2035年全面車輛電動化，日本也改採包含氫能、油電混合與酒精汽油等多元能源發展，建議政府應參考國際經驗評估調整運具電動化轉型政策。		2050年，電動車等低碳車輛成為道路上之主流運輸工具。不論載客或載貨，均須採用當代最低碳或零碳之運具，使運輸部門之能源需求由燃油轉型為電力或低碳燃料為主。除電動車外，已將氫能車(無碳化)納入推動範疇，為國內各部會及國際先進國家一致作法。 2. 油電混合與生質酒精燃料雖為化石油品，亦具部分減碳效益。交通部將持續關注國際政策及車輛技術發展，並會同經濟部、環境部等單位滾動檢討政策推動。 B. 經濟部（產業發展署） ☐已完成 ☒現階段處理中或未來可辦理 經濟部產發署樂見產業藉由多元能源發展達成運具減碳目標，惟是否推動酒精汽油等係屬環境部與能源署權責。若車輛業者有需投入研發對應酒精汽油等能源之產品，經濟部產發署可予以輔導或提供研發補助。	
16		電動車技術已超過20年，另外添加1%的酒精汽油可以替代人工汽油清潔劑，能減少空污及致癌因子，技術準備不足及酒精汽油會損害引擎的說	台灣環境保護聯盟/林學淵/秘書長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ☒已完成 ☐現階段處理中或未來可辦理 1. 關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」以公共運輸先行策略及政府帶頭示範，優先推動2030年市區公車及公務車全面電動化；私人運具部分，則目標於2040年電動小客車及電動機車市售比達100%，並設定階段目標，包括2030年電動小客車及電動機車市	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		法，多為業者的藉口。且科學證據顯示，都市最大的空氣污染源就是交通運輸的燃油車，且最難以控管，政府將運具全面電動化的目標設定在2040年實在太晚，呼籲應將目標達成年度提前至2035年。		售比分別達30%、35%，2035年進一步提升至60%、70%。 2. 因應社會環境變遷及車輛技術快速發展，交通部將持續依國內外車輛發展趨勢及整體推動情勢，適時滾動檢討相關減碳目標及推動策略(如推動酒精汽油)；同時兼顧產業、勞工及民眾等不同利害關係人之需求，落實公正轉型精神，穩健推動運具電動化及無碳化，逐步邁向2050年淨零排放目標。 B. 經濟部（能源署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 經濟部自98年於北高都會區供應 E3酒精汽油，迄今尚無民眾反映引擎損害情事，並將配合交通部運輸部門減碳政策持續供應酒精汽油。	
17		政府發放車輛開發相關補助(如智慧電動車輛關鍵零組件自主開發研發補助計畫)應設立附加公正轉型條件。例如，要求領取補助的車廠必須與工會及勞工團體進行協商、盤點電動車發展所需的技能，並	台灣氣候行動網絡研究中心/楊沛為/研究員	A. 經濟部（產業發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 近期車輛相關研發補助計畫申請須知已明列受補助企業於計畫期間不得大量解僱勞工；違者得依補助契約之約定停止撥付次期款，並追回其應返還之補助款，以保障勞工就業權益。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		為既有勞工提供實質的在職訓練與技能培育資源，確保勞工權益不受損。			
18		針對永續航空燃料（SAF）的轉型，目前文本中的行動措施與 KPI 過度集中於「利害關係人溝通會議的舉辦場次」，這類指標容易淪為「為辦而辦」來應付目標，對推動政策沒有實質幫助。建議 SAF 的轉型必須重視實際發生的場域與對象（例如中油桃園煉油廠未來的轉型），政府與企業應實質針對勞工的技能轉型進行對話，同時也必須與周邊在地的社區居民進行充分溝通，	台灣氣候行動網絡研究中心/ 楊沛為/研究員	A. 經濟部（能源署）、交通部（民用航空局） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 目前供應端之利害關係人為國內2家石油公司(中油、台塑化)，能源署透過與石油公司之溝通會議，密切掌握並實際納入供應端在公正轉型議題(如對勞工就業輔導權益、產業調適與轉型等)，另對周邊在地的社區居民，亦經評估尚不會受到影響。 2. 經濟部能源署與石油公司已建立常態化溝通管道，未來將持續追蹤並掌握供應 SAF 過程中，相關公正轉型議題之推動成效。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		讓利害關係人會議發揮真正的功能與意義。			
19		針對現行公路使用養護安全管理費，建議政府落實「隨油徵收」的制度。另外目前計程車業享有免繳燃料費與牌照稅的優惠，不僅不符合公平正義，且降低業者汰換運具的誘因，阻礙國內推動電動運具的進程。	台灣環境保護聯盟/林學淵/ 秘書長	A. 交通部（公共運輸及監理司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 為加強運輸部門減碳效益，已參採公正轉型委員會委員建議，於「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦計畫」納入推動使用電動計程車，比照電動大客車分三階段推動(116年示範期，117至119年推廣期，120至124年普及期)，已經行政院114年9月30日核定在案。 2. 交通部刻以「車輛升級、服務升級」策略，規劃補助購車及建置公共充電樁，亦研議補助納入數位化、智慧化、資料共享治理等項目，以持續提供汰換為電動運具之誘因並推動產業永續發展；預計115年底前提出補助要點草案，後續邀集相關利害關係人召開社會溝通會議後，依先進意見滾動修正公告。 3. 依據公路法第27條第1項略以：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收公路使用養護安全管理費。」，爰公路使用養護安全管理費為車輛使用道路所衍生養護修建及安全管理所需經費，本質為道路使用費，因應國家當前淨零排放政策推動運具電動化及現行電動車產業發展趨	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				勢，車輛用油多寡與對道路養護成本與安全管理之關聯性已非必然，隨油徵收已漸欠缺公平之實施環境，對「用路不用油」之電動車或動力採部分用油之油電車仍需另行研議徵收方式。 4. 因應運具電動化趨勢，交通部已委託運輸研究所通盤檢討公路使用養護安全管理費徵收及分配辦法之徵收規範(含徵收對象、方式、期間、規定費率及增列電動汽機車收費標準)及配套措施等，研議未來電動車課徵公路養管費之徵收時機、收費標準級距等。 B. 交通部（運輸研究所） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 計程車免徵「公路使用養護安全管理費(原「汽車燃料使用費」)」及使用牌照稅，係基於計程車亦為公共運輸之一環，與大眾運輸相輔相成，提供多元之公共運輸服務，並提升民眾乘車便利性。爰此，於《發展大眾運輸條例》第二條明訂「...計程車客運業比照大眾運輸事業，免徵...」。交通部亦刻正研議計程車電動化相關推動措施，以加速計程車電動化。	