

司法院釋字第 661 號解釋

不同意見書

大法官 葉百修

本件解釋多數意見僅以中華民國 74 年 11 月 15 日修正公布之營業稅法¹（下稱行為時營業稅法）第 3 條第 2 項前段規定：「提供勞務予他人，或提供貨物與他人使用、收益，以取得代價者，為銷售勞務。」該銷售收入指營業人提供勞務予他人，或提供貨物予他人使用、收益所取得之代價，而本件補貼所依據交通部 87 年 2 月 4 日發布之大眾運輸補貼辦法（下稱系爭辦法）第 12 條第 1 項規定之計算方式，其意旨乃交通主管機關為促進大眾運輸發展之公共利益，對行駛偏遠或服務性路線之交通事業，彌補其客票收入不敷營運成本之虧損所為之行政給付，非行為時營業稅法第 16 條第 1 項前段所稱應計入同法第十四條銷售額之代價，不屬行為時營業稅法第 1 條之課稅範圍為論據，逕認財政部 86 年 4 月 19 日臺財稅字第 861892311 號函（下稱系爭函），說明二稱「汽車及船舶客運業係以旅客運輸服務收取代價為業，其因行駛偏遠或服務性路線，致營運量不足發生虧損，所領受政府按行車（船）次數及里（湮）程計算核發之補貼收入，係基於提供運輸勞務而產生，核屬具有客票收入之性質，...應依法報繳營業稅。」已逾越行為時營業稅法第 1 條及第 3 條第 2 項前段之規定，與憲法第 19 條規定之意旨不符，應不予適用。本席不能贊同，爰提出不同意見如后。

¹ 該法於 90 年 7 月 9 日修正公布名為「加值型及非加值型營業稅法」。

一、本件解釋事實

本件聲請人臺○客運股份有限公司，於 86 年至 90 年間，領受交通部補助公民營大眾運輸業者偏遠路線虧損補貼款銷售額合計新台幣（下同）8 千 2 百 98 萬 6 千 4 百 18 元，予以申報銷售額與稅款時有漏報，經審計部通報財政部移轉該部臺灣省中區國稅局所屬虎尾稽徵所予以補徵營業稅額 4 百 14 萬 9 千 3 百 20 元，並依所漏稅額處罰鍰計 1 千 2 百 19 萬 5 百元。聲請人不服，經申請復查後，營業稅額減為 2 百 2 萬 7 千 6 百 52 元，罰鍰減為 6 百 10 萬 7 千 6 百元。聲請人仍表不服而循序起訴願、行政訴訟，經最高行政法院 97 年度判字第 21 號判決以「上開補貼款，係提供運輸勞務而產生，並按照行車次數及里程計算而得，具有客票收入之性質，核屬營業銷售額之範圍，依行為時營業稅法第 35 條第 1 項及財政部 86 年 4 月 19 日台財稅字第 861892311 號函釋，即應報繳營業稅。」為由，認上訴無理由予以駁回而告確定。

二、本件解釋標的

聲請人認上開系爭函釋意旨，將其於 88 年至 90 年間²所領受之補貼款逕行認定為客票收入，與行為時營業稅法第 1 條、第 3 條、第 4 條及第 16 條之規定不符，有抵觸憲法第 19 條租稅法定主義之疑義而聲請解釋。

三、本席意見

² 由於 86 年及 87 年所領受之補助款已逾 5 年稽徵期間(稅捐稽徵法第 21 條及第 22 條規定參照)，故非本件聲請人所爭執之範圍。

(一) 本件補貼屬行政法上之經濟補助，其給與目的類似民法上第三人給付

1. 經濟補助之意義

經濟補助係指行政主體為影響企業之經濟活動，藉以實現特定經濟政策之目的，而對企業所為之一種有財產價值之給與；對此給與，受補助之企業無須依市場上通常條件為報償性之對待給付之意³。經濟補助具有下列幾點內涵：

(1) 輔助人為行政主體。所謂行政主體，包括狹義之國家、地方自治團體及其他公法上之團體或機構⁴。

(2) 受輔助人應係企業。經濟補助的對象，應以營利企業、私人企業或私法組織型態之公營事業為主⁵；經濟補助之對象係為經濟活動之主體，非為最後消費者之個人，而是提供生產或服務之經濟主體，即一般所稱之企業⁶。

(3) 經濟補助係對受輔助人為一種有財產價值之給與。所稱有財產價值之給付，不以金錢給付為限，尚包括物或勞務之給與。此項給付以有財產價值之積極給與為限，不包括有財產價值之消極給與在內（如稅捐之減免）⁷。

³ 參照廖義男，從法學上論經濟補助之概念，台大法學論叢，第 6 卷第 2 期，1977 年 6 月，頁 251-265，第 265 頁。

⁴ 國家以撥發專款，或附徵稅捐或規費，或強制收取商品價格之一部分等方式而設置之平準基金，在組織法上，亦屬一種公法上機構，參照廖義男，同上，第 263 頁。

⁵ 經濟補助之受輔助人是否以私人企業為限（亦即公營事業能否為經濟補助之受輔助人），由於公營事業除有追求公益目的之任務以外，其從事經濟補助與其他私人企業並無不同，故如其法律組織型態，使其具有獨立之權利能力者（例如公司組織），自可據此資格而接受補助成為受輔助人。同上，第 265 頁。

⁶ 因此，各級政府間之財政援助，並非經濟補助。同上，第 264 頁。

⁷ 其原因在於，稅捐之減免須合於法定要件，故其是否減免，係法律適用之問題；而經濟補助，須就有限之補助資源為合理有效之分配及順序優先之安排，補助與否，涉及財政裁量之問題，二者所生之法律問題不同，稅捐減免自不屬經濟補助範圍。同上，第 261 頁。

(4) 經濟輔助之作用，在藉有財產價值之給與，使受輔助人為一定之行為，以實現特定之公共目的。因此，受輔助人取得或接受輔助時，應須為一定之行為。但此行為與輔助之間，並非市場經濟或交換經濟下之對待給付，不構成兩相對酬之對價關係⁸。換言之，行政機關與私人企業所形成的經濟輔助關係，應為無償之法律關係⁹；就經濟輔助之意義而言，最重要者在於行政機關對私人企業所為經濟輔助，其目的須係為滿足公共需求，即需以公益目的為其所為經濟輔助之目的。

2. 經濟輔助之類型

關於經濟輔助之類型，主要者約有以下數種¹⁰：1. 貸款：由行政主體從國庫支出資金而成立基金，以一定金額低利貸放私人企業；2. 補貼：由行政主體從國庫編列預算支出，以一定金額無償給與私人企業；3. 保證：由國庫或國家設立之財團法人擔任私人企業於貸款或其他行為之保證人；4. 獎助金：為誘發私人企業為一定行為達一定標準後，以一定金額為無償給與。其中所稱之補貼，係指以一定之金額，無償給與受輔助之企業，而不要求其返還者而言，補貼因其輔助目的之不同，範圍甚廣，包括彌補售價與生產成本間差額之補貼（即虧損補貼）在內。

3. 本件補貼款之給與，有使受補貼業者為一定營運行為之義務，非虧損補貼

⁸ 廖義男，前揭註 3 文，第 262 頁。

⁹ 此項定義，涉及學者間對於經濟輔助行為之法律性質，見解分歧，本意見書所採者為二階理論，詳見以下三、（一）4、(1)處之說明。

¹⁰ 參照廖義男，經濟輔助之主要類型及輔助行為之法基礎—經濟輔助之法律問題研究（二）一，台大法學論叢，第 7 卷第 1 期，1977 年 12 月，頁 81-99，第 82 頁以下。

(1) 本件補貼之法規依據

本件系爭辦法係交通部為執行行政院所頒「促進大眾運輸發展方案」，本於職權而發布。依系爭辦法第 19 條規定，各級主管機關為辦理年度補貼計畫，其所需經費應循預算程序編列之，顯係以「編列預算」方式，執行上開規定。嗣該辦法歷經 88 年 3 月 31 日及同年 6 月 29 日二次修正，迨立法院制定發展大眾運輸條例後，交通部乃依該條例第 10 條之授權，又於 95 年 5 月 12 日發布大眾運輸事業補貼辦法，始有法律明確授權¹¹。惟依「實體從舊、程序從新」原則，本件補貼之爭議，仍應適用行為時之系爭辦法之相關規定而為審查。

(2) 申請大眾運輸補貼之程序

依據系爭辦法第 9 條規定，符合同辦法第 3 條規定之業者，申請現有路（航）線營運補貼時，應具備下列事項之補貼計畫書，向該管主管機關申請：一、總說明（含前一年度補貼成果及本年度補貼款運用計畫）。二、申請路（航）線別營運補貼金額概算表。三、申請路（航）線別營運補貼申請表¹²。四、民營業者，其前一年路（航）線別之營運年報表、營運月報表及前三年經會計師簽證之下列書表：（一）資產負債表。（二）損益表。（三）現金流量表。（四）主要財產目錄表。五、民營業者並應提交會計師就第一款至第四款內容所為之補貼評估報告。六、公營業者，其前二年決算表及當年度初編預算表。又地方主管機關受理路（航）線

¹¹ 發展大眾運輸條例第 10 條規定：「主管機關對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼；其補貼之對象，限於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線業者。」

前項有關大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損之補貼，應經主管機關審議；其審議組織、補貼條件、項目、方式、優先順序、分配比率及監督考核等事項之辦法，由中央主管機關定之。」

¹² 參照同辦法第 20 條附表二，詳見本意見書附件二。

別營運補貼計畫申請，經該管審議委員會審定，再報經中央主管機關核可後實施¹³。受補貼業者每半年應將補貼計畫執行情形報告書連同補貼請款書、受款憑證送該管主管機關，申請補貼款¹⁴；並應於補貼路線上之車輛裝設電子式票證自動化系統及行車自動記錄設備，以供補貼監督及稽核¹⁵。

準此，申請大眾運輸補貼，首先應齊備法定文件申請現有路（航）線營運補貼，經主管機關審定核可後，受補貼業者始得於每半年再齊備法定文件，申請發給補助款，係依二階段方式執行補貼行為。

(3) 違約處罰

大眾運輸業者申請營運補貼經核可後，地方主管機關應隨時派員考核補貼計畫之執行情況，受補貼業者對經核定之補貼計畫，如有擅自變更或違反第 11 條執行管理要點¹⁶之規定者，如發車、船誤點、脫班、漏班（未派車、船）或其他違約事項（如過站不停、駕駛儀容不整、駕駛員服務態度不佳、業者未依規定提報營運資料或所提資料不實等）等情形時，該管主管機關應依系爭辦法第 8 條附表一¹⁷（即關於營運補貼金額扣款情事與處分方式）規定扣減或中止撥發補貼款。受補貼業者在同一年度內受扣減六個基本處罰金（含）以上之處分者，地方主管機關得停止辦理下一年度該業者之補貼申請¹⁸。

¹³ 同辦法第 10 條規定參照。

¹⁴ 同辦法第 16 條規定參照。

¹⁵ 同辦法第 17 條規定參照。

¹⁶ 依據同辦法第 11 條規定，地方主管機關為督導受補貼業者辦理補貼計畫，應訂補貼計畫執行管理要點，載明查核管理事項，報上級主管機關備查。

¹⁷ 詳見本意見書附件一。

¹⁸ 同辦法第 8 條第 1 項規定參照。

(4) 補貼款之給與，有使受補貼業者為一定營運行為之義務，非虧損補貼

如上所述，經濟輔助類型之補貼固包括彌補售價與生產成本間差額之補貼（即虧損補貼）在內，然所謂虧損補貼，係指政府對於企業營運成本與營收之間的赤字給與全部或一部份的補貼¹⁹。而依據系爭辦法第 20 條附表二²⁰，大眾運輸補貼申請書上須載明營運路（航）線基本資料、行經路段配車（船）數、申請路（航）線最近一年之營運概況如營運班（航）次及里程、營收狀況等，均係與經營大眾運輸業者其營運狀況關係直接、密切之事項。大眾運輸業者申請基本營運補貼，其最高金額計算方式亦係以合理營運成本扣除實際營運收入加乘營運班（航）次與路（航）線里（湮）程²¹，所涉者仍屬大眾運輸業者營運狀況。且上開系爭辦法第 8 條附表一關於營運補貼金額扣款情事與處分方式，亦係以大眾運輸業者經營客（航）運有無發車（船）誤點、脫班、漏班（為派車、船）或過站不停、駕駛儀容不佳等為其依據，亦均與營運實際項目有直接、密切關係。矧系爭辦法第 7 條規定，地方主管機關應參考附件規定²²擬訂申請補貼之路（航）線條件，送由所屬補貼審議委員會審議，其附件除就路線相關事項如行使班、航次數等與里程上限予以規定外，尚就營業績效予以審查，雖就營業利益為負值者優先補助，但業者整體營運狀況如營業利益為正值，仍得考量次予補助。換言之，交通部依系爭辦法所為之大眾運輸補貼，並非係以大眾運輸業者經營虧損為唯一考量，而係參酌業者各項與營運勞

¹⁹ 參照王穆衡研究主持，公路汽車客運業營運虧損補貼計畫之效益分析，交通部運輸研究所研究計畫編號 91-MA05，2003 年 4 月，第 8 頁。

²⁰ 詳見本意見書附件二。

²¹ 同辦法第 12 條規定參照。

²² 詳見本意見書附件三。

務提供有直接、密切關係之因素而為之給付，已非單純之虧損補貼。

4. 本件補貼款給與之目的，應屬類似民法上第三人給付之行為

(1) 申請補貼與請求撥款屬二個行為

國家為達成行政上之任務，得選擇以公法上行為或私法上行為作為實施之手段，本院釋字第五四〇號解釋參照。經濟補助即係行政機關為達行政上之任務，所採取之私法型態行為之一種常見類型。然而經濟補助如本件補貼款，於受補助之業者申請與領受補貼兩者間，究係屬單一行為或分屬二個行為，各國法例與我國實務運作殊異。德國關於經濟補助之性質，有學者 H.P. Ipsen 提出所謂雙階理論，以行政主體與受輔助人間之法律關係，於決定「是否」予以補助時屬公法關係，於決定後「如何」給與補助則為私法關係²³。此理論於德國學者間雖受到諸多批評²⁴，但德國審判實務上亦有採此見解，且為該國如 1956 年 6 月 27 日公布之住宅興建法(Wohnungsbaugesetz)作為立法參考²⁵。日本學者間從早期契約說，至認屬行政處分已為目前通說，並為實定法—即補助金適正化法（補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律²⁶）所採用²⁷。

²³ 參照吳庚，行政法之理論與實用，增訂十版，2007 年 9 月，第 13 頁，註 28；張錕盛，行政行為之法律形式在補貼法上的地位，月旦法學雜誌，第 75 期，2001 年 8 月，頁 198-209；沈政雄，資金交付過程之行為形式論—德、日學說及實務之比較—，植根雜誌，第 14 卷第 12 期，1998 年 12 月，頁 22-69。

²⁴ 參照沈政雄，前揭文，第 31 頁以下。

²⁵ 參照吳庚，前揭書，第 13 頁，註 28，第 459 頁，註 69。

²⁶ 1955(昭和 30)年 8 月 27 日法律第 179 號。最新修正為 1993(平成 5)年法律第 89 號。

²⁷ 參照沈政雄，前揭文，第 58 頁以下。

目前我國實務上亦有採雙階理論，將受輔助人向行政主體申請補助時，該主體所為之准駁視為行政處分，嗣履行該決定之行為，實務上有依公法行為²⁸或私法行為²⁹為之。於本件大眾運輸補貼之申請，大眾運輸業者必須齊備法定文件提出申請，地方主管機關受理後經該管審議委員會審定，報經中央主管機關核可，作成申請補貼核可之單方決定，並直接發生使申請人得領受補貼款之法律效果，核其性質，自屬行政處分。惟受補貼之大眾運輸業者係每半年再齊備法定文件，送該管主管機關申請發給補貼款，並受主管機關之監督與稽核，且該補貼款之給與，並非單純之經濟補助，而係使受補貼業者為一定營運行為之義務，應與申請補貼之行為分論其法律性質。

(2) 補貼款給與之目的，應屬類似民法上第三人給付之行為

綜上所述，本件聲請所涉大眾運輸補貼，係就申請人經營服務性路線或偏遠、離島地區路線所造成之營運上損失而為補償，鑑於該補貼款之申請、審議、核定及後續執行情形之考核，均與申請人之業務範圍—即提供載運、運輸勞務有直接、密切關係。該補貼款之目的，實質上係國家立於第三人地位，就需要大眾運輸業者經營服務性路線或偏遠、離島地區路線之人民，以補貼款清償³⁰運輸客票之給付行為，以使大眾運輸業者與乘客於服務性路線或偏遠、離島地區路線之經營業務得以延續，換言之，補貼款係為大眾運輸業者之營業項目範圍內，且與其所收取之費用有直接、密切關係，

²⁸ 最高行政法院 94 年度判字第 1125 號判決、94 年裁字第 798 號裁定、94 年裁字第 470 號裁定參照，轉引自吳庚，前揭書，第 459 頁，註 65, 66。

²⁹ 本院釋字第五四〇號解釋參照。

³⁰ 民法第 311 條第 1 項規定參照。

如同大眾運輸業者一般客票收入³¹，亦即，此項補貼係為彌補因經營服務性路線或偏遠、離島地區路線所造成之運費上損失，而指定受補貼者負有經營運輸義務者，屬該運送給付報酬之一部分，其目的係為給付受領人—即如本件聲請人—之利益，而非為獎助運輸事業³²，應認定為行政機關基於第三人所為負擔運輸報酬之給付行為³³。

(二) 本件補貼款屬行為時營業稅法第 14 條及第 16 條所稱一切費用，應屬同法第 3 條第 2 項銷售勞務之代價

1. 銷售額之計算範圍

按行為時營業稅法第 3 條第 2 項規定，提供勞務予他人，或提供貨物與他人使用、收益，以取得代價者，為銷售勞務。查財政部歷來函釋與最高行政法院相關判決見解，均係以提供勞務或貨物提供他人使用、收益所取得之代價，是否與勞務或貨物本身之使用、收益有直接、密切關係以為斷，並不以兩者間是否存在有對價關係為限；換言之，提供勞務或貨物提供他人使用、收益，其代價可能來自第三者所為給付，或依據同法第 16 條第 1 項前段規定，第 14 條所定之銷售額³⁴，為營業人銷售貨物或勞務所收取之全部代價，包括營業人在貨物或勞務之價額外收取之一切費用。

³¹ 財政部 80 年 12 月 2 日台財稅字第 800760607 號函、93 年 3 月 2 日台財稅字第 0930008697 號函。

³² 此項見解亦為德國聯邦財務法院(BFH)之判斷標準，參照 Wolfram Reiss, Zur Umsatzsteuer, Stuw 1987, 352, 轉引自黃茂榮，營業稅之稅捐客體及其歸屬與量化，載於氏著，稅捐法專題研究(各論部分)，植根法學叢書，2001 年 12 月初版，第 184 頁，註 126。

³³ 民法第 268 條規定參照。

³⁴ 行為時營業稅法第 14 條規定：「營業人銷售貨物或勞務，除本章第二節另有規定外，均應就銷售額，分別按第七條或第十條規定計算其銷項稅額，尾數不滿通用貨幣一元者，按四捨五入計算。(第一項)銷項稅額，指營業人銷售貨物或勞務時，依規定應收取之營業稅額。(第二項)」

就提供勞務以取得代價者，非僅以勞務本身之履行為其判斷標準，勞務所得之歸屬，亦為是否構成提供勞務所取得之代價之依據。例如接受行政機關補助從事研究，若研究所得並非移轉由提供補助之行政機關所取得，則該研究補助款僅係前述經濟輔助之一種，行政機關與研究機構間並無任何以代價（補助款）換取勞務（研究所得如智慧財產權）之關係³⁵。

2. 銷售額包括行為時營業稅法第 16 條所稱一切費用之判斷基準

行為時營業稅法就提供勞務或貨物提供使用、收益之代價，其意義在於依實質課稅原則，凡因銷售貨物或勞務而收取之一切代價，均應計算於銷售額之內³⁶；然營業人在貨物或勞務之價額外收取之一切費用，仍須為營業人銷售貨物或勞務之業務範圍，且與銷售貨物或勞務有直接、密切關係，不因其支付方式不同而受影響³⁷，否則，縱使營業人於銷售貨物或勞務過程中獲有收入，仍非營業稅之課稅範圍，諸如瓦斯公司向其用戶收取之逾期繳費滯納金³⁸；承攬人向發包單位收取之卹償準備金³⁹、因他公司延誤受損而取得及交付下包單位之和解金⁴⁰；遊艇公司隨票收取之平安保險費⁴¹；

³⁵ 以取得研究結果而認定屬銷售勞務所取得之代價而應課稅者，如財政部 75 年 11 月 26 日台財稅字第 7528216 號函、81 年 8 月 11 日台財稅字第 810322314 號函、83 年 12 月 27 日台財稅字第 831627859 號函等；因未取得研究結果而認定非因提供勞務而獲得代價者不予課稅者，如財政部賦稅署 75 年 5 月 6 日台稅二發字第 7546892 號函、財政部 81 年 4 月 30 日台財稅字第 811664261 號函、財政部賦稅署 84 年 9 月 11 日台稅二發字第 841649923 號函等。

³⁶ 參照行為時營業稅法第 16 條之立法理由。

³⁷ 參照最高行政法院 97 年度判字第 820、第 823 及第 824 號等判決。

³⁸ 財政部 75 年 7 月 21 日台財稅字第 7547031 號函。

³⁹ 財政部 75 年 7 月 25 日台財稅字第 7559759 號函。

⁴⁰ 財政部 91 年 7 月 9 日台財稅字第 0910454163 號函。

⁴¹ 財政部 77 年 3 月 4 日台財稅字第 770013240 號函 80 年 3 月 9 日台財稅字第 800050898 號函。

營造商向業主收取獎勵金⁴²；承租人提前終止租約、遲付租金加收之違約金⁴³；銷售房屋因買受人違約而沒收之預收款⁴⁴；銷售輪胎收取之廢輪胎處理費⁴⁵等等，因係與銷售勞務或貨物之業務範圍內，且具有直接因果關係（如屬營運成本之一部分⁴⁶或超出資金運用財務上處理之範圍⁴⁷），則應構成因銷售貨物或勞務而收取之一切代價。反之，若收取之代價非屬營業人之營業範圍，如營業人因土地被徵收取得之地上物補償費⁴⁸或廠房拆遷補償費⁴⁹；營業設備受損害之損失賠償⁵⁰或營運損失補貼⁵¹等等，即非上開所稱因銷售貨物或勞務而收取之一切代價，均非屬營業人之銷售額之計算範圍內。

3. 本件補貼應為營業稅法第三條所稱勞務「代價」

本件聲請所涉大眾運輸補貼，乃申請人經營服務性路線或偏遠、離島地區路線所造成之營運上損失而為補償，與其所提供之勞務間具有直接、密切關係，應屬行為時營業稅法第 3 條第 2 項、第 14 條及第 16 條所稱營業人銷售貨物或勞務所收取之全部代價，包括營業人在貨物或勞務之價額外收取之一切費用。系爭函就客運業者領受政府補貼偏遠路線營運虧損之收入，認其「係基於提供運輸勞務而產生，核屬具有客票收入之性質...仍應依法報繳營業稅」，尚未逾越行

⁴² 財政部 69 年 2 月 26 日台財稅字第 31620 號用牋。

⁴³ 財政部 85 年 9 月 12 日台財稅字第 851915443 號函、75 年 11 月 26 日台財稅字第 7574126 號函；最高行政法院 97 年度判字第 1111 號判決參照。

⁴⁴ 財政部 81 年 4 月 29 日台財稅字第 810160470 號函。

⁴⁵ 財政部 79 年 10 月 12 日台財稅字第 790697065 號函。

⁴⁶ 財政部 77 年 3 月 4 日台財稅字第 770013240 號函。

⁴⁷ 財政部 59 年 7 月 10 日台財錢字第 15014 號函。

⁴⁸ 財政部 75 年 8 月 16 日台財稅字第 7561195 號函、財政部 93 年 10 月 19 日台財稅字第 09304548670 號函。

⁴⁹ 財政部 81 年 8 月 11 日台財稅字第 810325178 號函。

⁵⁰ 財政部 75 年 7 月 21 日台財稅字第 7547031 號函。

⁵¹ 財政部 94 年 5 月 25 日台財稅字第 09404529360 號函。

釋字第 661 號解釋
不同意見書

為時營業稅法第 3 條第 2 項、第 14 條及第 16 條之規範意旨，並無違反憲法第 19 條租稅法律主義，應屬合憲。

附件一

系爭辦法第 8 條第 1 項附表一：
營運補貼金額扣款情事與處罰方式

違約情事	處分方式
1. <u>發車、船誤點</u> 實際發車時刻逾表定時刻十分鐘以內，經稽查人員查明屬實者。	計「違規」乙次，違規次數累計達三次者以「脫班」一次計。
2. <u>脫班</u> 實際發車、船時間逾表定時刻達十分鐘以上，經稽查人員查明屬實者。	「脫班」乙次，須扣減當期核定補貼款中 1 個「基本處罰金」。
3. <u>漏班（未派車、船）</u> 業者未依表定班次派車、船，經稽查人員查明屬實者。	「漏班」乙次，須扣減當期核定補貼款中 2 個「基本處罰金」，「基本處罰金」之計算方式同上。
4. 其他違約事項 (如 <u>過站不停</u> 、駕駛儀容不整、駕駛員服務態度不佳、業者未依規定提報營運資料或所提資料不實等。)	處分方式由地方主管機關視實際需要訂定之。

註 1：1 個「基本處罰金」為：（每車公里、船湮合理營運成本×該營運路線里程長度）

註 2：對於業者之違約處分，應由主管機關以書面方式逕行通知業者，業者不服處分時，應於接到處分通知書內七日內檢具相關證明文件向主管機關提出異議，逾期不予受理。

註 3：違約情事若係基於天災、道路損毀等非人力可抗拒因素所致時，受補貼業者得檢具書面資料向主管機關申請撤銷處分，經主管機關查明屬實得不以違約論處。

註 4：每半年核算乙次。扣款金額以新臺幣元為單位，不足一元部分不計。
（網底、底線為本意見書所標示）

附件二

系爭辦法第 20 條附表二：服務路、航線營運補貼申請書

一、公司名稱：		二、負責人				(簽章)
三、公司詳細地址：						
四、電話：			傳真：			
五、營運路、航線基本資料						
路、航線名稱：			營業路、航線許可證字號：			
			字第		號	
路、航線里程：			有效期間：自 年 月 日起			
			至 年 月 日止			
六、路、行現行經路段：						
區分	地點站名		經由站名		終點站名	
往程						
返程						
七、路、航線圖：(如附件，由申請業者提供)						
八、申請路、航線是否為聯營路、航線？(請打✓)						
<input type="checkbox"/> 是，聯營公司及路、航線名稱：						
<input type="checkbox"/> 否						
九、配車、船數： 輛(艘)，分項列示如下：						
項次	車輛、船舶型式	數量(輛、艘)	車、船齡(年)	核定座位數(座)	有無空調設備	
1						
2						
3						
4						
		合計：	平均：			
十、申請路、航線最近一年之營運概況：						
1. 營運資料期間：						
自民國 年 月 日至民國 年 月 日，共計 日						
2. 營運班、航次及里程						
(1)總班、航次數： 班。總行車、船里程： 車公里、船哩。						
(2)平均每日班、航次數為： 班						
(3)平常日：每日 班，頭班次發車、船時刻： 時 分，末班發車、船時刻： 時 分						
(4)例假日：每日 班，頭班次發車、船時刻： 時 分，末班發車、船時刻： 時 分						
3. 申請路、航線是否曾接受營運虧損補貼？(請打✓)						
<input type="checkbox"/> 是，自民國 年 月 日至民國 年 月 日						
<input type="checkbox"/> 否						
4. 營收狀況						

(1)申請路、航線最近一年總營收：	元，平均每車公里、船漚營收：	元
/公里、漚		

(2)申請路、航線最近一年總支出：	元，平均每車公里、船漚支出：	元
/公里、漚		

(3)最近一年營運虧損總金額：	元，平均每車公里、船漚虧損：	元/公
里、漚		

十一、配合補貼之改善計畫：（本欄若空間不足，請另以附件併同本申請表提 送）
--

十二、其他請求或說明事項

（網底、底線為本意見書所標示）

附件三

系爭辦法第 7 條附件：申請補貼路、航線條件列示表

路、航線別	提出補貼申請者	路、航線類型	每日行駛班、航次數 下上限審查原則	路、航線里程上限 審查原則	營業績效審查原則
現有路、航線	現有業者	公路汽車客運路線	二班次以上，三十班次以下。	六十公里	<p>一、<u>一般營運績效</u>：</p> <p>(一) 每班載客人數</p> <p>(二) 平均每班載客人數</p> <p>(三) 每班實際承載率</p> <p>(四) 平均實際承載率</p> <p>二、<u>業者整體營運狀況</u>：</p> <p>(一) 前一至三年營業利益為負值者優先補助。</p> <p>(二) <u>營業利益雖為正值，但業者可舉證係補貼所致者，得考量次予補助。</u>（註一）</p> <p>(三) 前一至三年營業利益為正值，且非前者情況者。其申請補助路、航線如符合補貼要件者，得最後考量予以酌減補貼。</p>
		市區汽車客運路線	二班次以上，六十班次以下。	三十公里	
		船舶客運航線	地方主管機關自訂	上限由地方主管機關自訂	
新闢或接續行駛路、航線	地方主管機關公開徵求	公路汽車客運路線	地方主管機關自訂	六十公里	
		市區汽車客運路線		三十公里	
		船舶客運航線		上限由地方主管機關自訂	

註一：本項條件業者須負舉證之責。

（網底、底線為本意見書所標示）