臺北市公共運輸處

「臺北市北投士林科學園區及信義路公車專用道自駕公車實證運轉案」

公開閱覽及說明會意見說明表

案號：1150805

公開閱覽期間: 115年10月16日起至115年10月27日止

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
1	本案決標日期尚未確定，惟需求說明書已明定各階段應完成之日期。考量各廠商前期整備所需時間不同，建議改採決標日起一定期間內完成之方式（例如決標日起6個月），讓廠商自行規劃各階段執行期程，以增加履約彈性。	本案執行期程主要係配合118年智慧運輸世界大會之辦理時程，並以116年1月1日前完成決標為前提，據以規劃各階段工作項目及履約期限，爰仍以公告之招標文件所定期程為準。
2	本案試營運預定自118年4月1日起辦理，須完成至少9個月載客服務，惟履約期限亦為118年12月31日，缺乏結案作業緩衝時間。此外，北士科公車專用道建置期程，以及無人載具創新實驗審查所需時間，均非廠商所能掌控。考量本案訂有延遲每日2萬元之違約金，建議針對不可歸責於廠商之事由，明定得展延履約期限或排除相關遲延責任。	本案需求說明書所訂各階段履約期限均為最遲完成期限，廠商得依實際執行情形提前完成相關工作，以增加履約彈性。為避免誤解將修正需求說明書「廠商應於……檢附試營運企劃書向機關提出試營運申請，並於118年4月1日起開始試營運；並以118年7月1日起營運為目標……」等文字為「廠商應於……檢附試營運企劃書向機關提出試營運申請，至遲應於118年4月1日起開始試營運；並以至遲118年7月1日起營運為目標……」。另針對不可歸責廠商事由致影響履約期限之情形，本案契約第13條已訂定相關處理方式。
3	依招標文件規定，同一標案2分項一起評選，但機關又表示同一成員得於不同分項與其他廠商組成團隊投標，這部分較難理解，請機關再補充說明。 另考量2分項可能於同一時間辦理評選，對於不同團隊之認定及簡報時間安排仍有疑義，請機關進一步釐清。	依據本案投標須知第31點（略以）:「共同投標廠商之成員不得對同一採購另行提出投標文件或為另一共同投標廠商之成員。採分項複數決標者，共同投標廠商之成員得就不同品項另行提出投標文件或為另一共同投標廠商之成員。」及第102點（略以）:「本計畫共計兩個分項，……兩分項均開放廠商投標，惟同一廠商及其共同投標成員以得標一個分項為限。」，因本案開放共同投標並採分項複數決標，共同投標廠商之成員得就不同品項另行提出投標文件或為另一共同投標廠商之成員，惟最終同一廠商及其共同投標成員以得標一個分項為限。至評選部分，為避免廠商疑義擔心可能在同一時間評選而影響權益，茲修正「評選須知」就本案2個分項分別在不同時段召開評選會。
4	分項A與分項B是否安排於同一日辦理評選，或分別於不同日期辦理？	評選日程將視實際投標家數安排。
5	投標須知第8點第(二)款；契約第8條第18款 請釋明本案是否限制財物或勞務之原產地？如有限制，自國外引進之車輛（或底盤）、自動駕駛軟體系統及感測器等，是否屬受限範圍？ 廠商建議：建議明定本案不限制原產地（中國大陸地區除外），以利引進國際成熟之自動駕駛技術及感測器。	本案契約第8條針對履約過程有使用機具且具聯網或無線傳輸能力之通訊組件，甚或涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務，以及取得或使用無人機等部分均有明確訂定原產地限制；另就涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務，於投標須知第102點另有相關補充說明，以上均應按契約規定辦理。至有關自駕公車需求部分，請依各分項工作計畫書之「肆、工作項目」辦理。

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
6	投標須知第8點、第13點、第15點、第29點至第32點 (1)外國企業依我國公司法設立之子公司，是否屬我國廠商，而得為共同投標成員？ (2)外國技術廠商可否以分包廠商或技術授權方身分參與本案？是否須於投標文件中標示？ 廠商建議：建議明定：「外國技術廠商得以分包廠商、設備供應商或技術授權方身分參與，且僅需於服務建議書或執行計畫書中列明分工與授權範圍，免附採購法上之共同投標協議書與投標資格證明。」	依據公司法第4條（略以）:「外國公司，謂以營利為目的，依照外國法律組織登記之公司。」、外國廠商參與非條約協定採購處理辦法第3條（略以）:「外國廠商，指未取得我國國籍之自然人或非依我國法律設立登記之法人、機構或團體。」，另依本案投標須知第8點（略以）:「外國廠商：……不可參與投標。…不允許在我國境內設立之外國分支機構參與投標。」，上開外國公司、外國廠商不得參與投標，亦不得為共同投標成員。 廠商若有分包規劃，應依本案契約第5條、第8條及「臺北市政府採購契約廠商分包管理要點」之相關規定；另本案未禁止廠商以技術授權方式取得相關技術，惟應取得合法授權。另請留意，分包廠商、設備供應商及技術授權方，並不即當然具有共同投標廠商成員之身分；其是否屬共同投標成員，仍應依共同投標協議書所載成員及實際參與共同投標之法律關係認定。
7	投標須知第59點第(二)款第5目；第102點第(一)款 本限制是否及於分包廠商、技術授權廠商或設備供應商？同一車輛或自動駕駛系統供應商可否同時供應分項A、分項B之不同得標團隊？	依據本案投標須知第102點（略以）:「同一廠商及其共同投標成員以得標一個分項為限」，敘明其限制係投標廠商及共同投標成員，分包廠商、設備供應商及技術授權方，並不即當然具有共同投標廠商成員之身分；其是否屬共同投標成員，仍應依共同投標協議書所載成員及實際參與共同投標之法律關係認定。另不同投標廠商使用相同車輛或自動駕駛系統供應商，仍應符合政府採購相關法令，倘不同投標廠商間之投標文件內容有重大異常關聯，或其他影響採購公正之違反法令行為，仍將依政府採購法第50條規定辦理。
8	評選須知第2點 同時投標兩分項者，是否各分項分別適用50頁上限、各提送14份？	投標2分項者，2分項應分別提出服務建議書，且各分項分別適用「服務建議書(含附件)14份（正本1份，副本13份)，須標示正副本，正本及副本內容有異時，以正本為準，另須提供電子檔1份」以及「以連續編列頁碼方式不得超過50頁」等評選須知所為規定。
9	公開閱覽稿；投標須知第57點第(四)款第2目(6) 分項A、分項B各自之預算金額為何？另「標價高於公告之預算」之認定，係以分項預算或合計預算為準？ 廠商建議：建議機關明確公告分項A與分項B之各自預算金額。	本案各分項預算金額將於正式招標公告揭露，標價是否高於預算，以各分項預算金額分別認定。
10	需求說明書柒、四、(6) (1)載客收入自哪一期款扣抵？於何時結算？ (2)收入範圍是否包含轉乘優惠、敬老愛心卡等市府補貼款？ (3)載客收入若超過可扣抵之剩餘價金，如何處理？	本案自駕公車載客收費及優惠方式原則比照既有臺北市市區公車；載客收入依實際收取情形，在機關給付廠商各期契約價金時，即進行一次結算，並自當期應付契約價金中扣抵，原則採多退少補。
11	需求說明書捌；投標須知第7點 折舊年限及計算方法為何？「系統授權」如何計價？購回後之系統維護及授權更新如何安排？	投標須知第7點所稱「購買自動駕駛公車車輛2輛、系統授權及與自動駕駛系統運作相關之路側設備費用」，其目的係於履約期間結束後，取得可持續提供不特定民眾搭乘服務之自動駕駛公車車輛、系統授權及相關路側設備，延續本案自駕公車履約期間之營運，確保後續營運服務之持續性及使用效益。考量各廠商對於系統、設備及設施之計價方式、使用年限及折舊計算方法可

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
		能有所差異，經檢討後將修正評選須知，請投標廠商於服務建議書中就「預計使用之設備、設施價格、使用年限及折舊計算方式」提出具體說明。至於後續擴充涉及系統維護、授權更新等實際執行方式部分，基於自駕技術仍持續發展精進，屆時由機關與廠商於擴充預算金額範圍內共同協議辦理。
12	需求說明書陸、4（第4期款）；肆、六、(5) 如經濟部未核准高度自動駕駛實驗，或因法規、技術因素僅能以有條件自動駕駛方式營運，第4期款如何處理？是否構成違約？ 廠商建議：建議改為「依規定提出申請，並依主管機關核定內容完成測試」即得請款，或依實際完成之里程碑比例給付。 另建議新增備援驗收條款：「若因中央或地方審查機關考量公共安全、法規調適未完備或保險市場無對應商品，致未核准『無車內安全員』上路，廠商得以『具備遠端即時監控及遠端備援介入功能，經第三方或審查會驗收合格』，替代取消安全員之驗收條件，並得據以請領第4期款（20%），不視為違約。」	高度自動駕駛為本案需求，廠商應依契約完成相關工作並提出成果報告，如未達成契約所訂履約條件，原則無法請領相應期款；惟倘受限法規、公共安全或其他不可歸責廠商之因素，致履約進度遲延甚或無法完成相關工作，雙方得視需求依契約第13、15及16條規定辦理。
13	需求說明書陸、5（第5期款）；伍、7 如試營運因非可歸責於廠商之事由延後，致履約期限內未滿9個月，第5期款如何給付？履約期限是否相應展延？ 廠商建議：建議新增：「若因前置審查延宕、道路工程或機關配合事項等不可歸責於廠商之事由，致試營運及營運合計未達9個月，履約期限應相應順延，或改按實際營運月數占9個月之比例辦理階段結算與給付第5期款。」	本案需求說明書所訂各階段履約期限均為最遲完成期限，廠商得依實際執行情形提前完成相關工作，以增加履約彈性。另針對不可歸責廠商事由致影響履約期限之情形，本案契約第13條已訂定相關處理方式。
14	契約第7條第1款；需求說明書肆、七、(1)(2)；伍、6、伍、7 118年4月1日起算9個月恰為118年12月31日，期程無任何緩衝。任何前置階段（如經濟部審查）延誤，均將直接導致逾期，請釋明機關之處理方式。 廠商建議：建議履約期限酌予延長，或改以「經濟部核准日」等相對期程起算；或明定「營運期間因不可歸責於廠商之事由致延後啟動者，得順延履約期限，並依實際營運月數按比例給付與驗收」。	本案需求說明書所訂各階段履約期限均為最遲完成期限，廠商得依實際執行情形提前完成相關工作，以增加履約彈性。為避免誤解將修正需求說明書「廠商應於……檢附試營運企劃書向機關提出試營運申請，並於118年4月1日起開始試營運；並以118年7月1日起營運為目標……」等文字為「廠商應於……檢附試營運企劃書向機關提出試營運申請，至遲應於118年4月1日起開始試營運；並以至遲118年7月1日起營運為目標……」。另針對不可歸責廠商事由致影響履約期限之情形，本案契約第13條已訂定相關處理方式。
15	需求說明書肆、八 (1)如需另行建置圖資或增派車輛，增加之費用是否得辦理契約變更？ (2)若大會期間要求增加車輛數量、展演天數、專用路線圖資重新測繪或延長營運時數，將產生相當之追加成本，請釋明「無條件配合」之服務範疇。 廠商建議：1.明確訂定支援範疇與上限：建議於招標文件及需求說明書中明定 ITS 世界大會支援之服務上	本案需求說明書已訂定廠商履約期間應提供之自駕公車需求數量、系統功能條件及計畫範圍，倘機關要求增加車輛或路線調整範圍超出原數量及計畫範圍者，其衍生費用得視實際個案內容及合理性，依本案契約第15條檢討辦理契約變更。另機關同步參與118年智慧運輸世界大會之本府專案小組運作，得視實際推動情形為履約過程提供必要之行政協助。

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
	限（例如：以原核定路線為原則；若調整路線，以原場域延伸一定距離為限，並訂定支援天數、每日最大班次數及動員車輛數上限）。 2.建立契約變更與費用追加機制：若大會展示需求逾越預設服務範疇，或需於原核定場域外另行建置高精地圖、增設路側設備或辦理新路線測試者，增加之圖資測繪、軟硬體調校及營運人力費用，應由機關依採購法辦理契約變更並追加經費。 3.主管機關變更許可與行政協助：若展示路線超出原經濟部核准之創新實驗路線，應由機關主導並協助向經濟部及相關主管機關申請創新實驗計畫之路線變更或專案許可，且審查期間應給予合理之準備期程，不計入履約逾期。	
16	需求說明書（B）參、一、(1) 福國路公車專用道之預定開闢時程為何？如履約期間尚未完工，該路段如何履約及驗收？可否以替代路段履約？ 若福國路公車專用道或北士科園區道路工程於履約期間延遲完工，將導致分項 B 無法滿足「專用道不得少於1.3公里」及路線測試之要求。 廠商建議：建議新增替代條款：「若福國路公車專用道於履約期間尚未開闢完成或無法通行，允許廠商以洲美社區周邊或北士科園區內已完工之替代路段辦理測試、營運與驗收，相關履約進度與款項核撥不受公共工程延誤影響。」	福國路公車專用道預計117年6月完工，公車專用道完工前得以周邊道路作為替代路段履約。另針對不可歸責廠商事由致影響履約期限之情形，本案契約第13條已訂定相關處理方式。
17	需求說明書肆、八、(1) 1.機關配合118年世界智慧運輸大會調整之服務路線是否仍會位於本計畫各分項之創新實驗場域內? 2.如機關配合118年世界智慧運輸大會調整之服務路線與原選定作為本計畫之創新實驗場域的路線完全無重疊，相關所需新設之路口路側設備，是否也屬於後續擴充經費可辦理之範圍內。	機關同步參與118年智慧運輸世界大會之本府專案小組運作，籌備期間將視履約情形爭取就本案計畫範圍規劃作技術參觀路線。另本案需求說明書已訂定廠商履約期間應提供之自駕公車需求數量、系統功能條件及計畫範圍，倘機關要求增加車輛或路線調整範圍超出原數量及計畫範圍者，其衍生費用得視實際個案內容及合理性，依本案契約第15條檢討辦理契約變更。
18	需求說明書肆、三、(2) 本款所稱「應參考」TR-0016辦理，係指廠商得參考該指引擬定本案之檢核方式？是否以廠商於執行計畫書中提出、經機關審查核定之精度規格及檢核方式為準？	本案需求說明書已訂有高精地圖測繪相關需求，廠商應參考「高精地圖檢核及驗證指引」辦理，其資料格式原則應依循內政部推動之臺灣高精地圖（HD Map）相關規範，以及臺灣資通產業標準協會（TAICS）發布之「高精地圖圖資內容及格式標準」。惟考量不同自駕技術對於高精地圖之精度需求未盡相同，為兼顧實際應用需求及執行彈性，圖資精度得由廠商依本計畫實際需求評估訂定，並將相關測繪執行方式、精度要求及自主檢核機制納入執行計畫書，提送機關審查同意後據以辦理。
19	需求說明書柒、二、(3)；契約第8條第18款第7目至第9目 「涉及資通訊安全之設備、零件」之範圍為何？是否包含車輛底盤零組件、光達（LiDAR）等感測器？判定係以廠牌或原產地為準？	本案契約第8條針對履約過程有使用機具且具聯網或無線傳輸能力之通訊組件，甚或涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務，以及取得或使用無人機等部分均有明確訂定原產地限制；另就涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務，於投標須知第102點另有相關補充說明，以上均應按

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
	廠商建議：建議提供判定原則或負面表列清單。	契約規定辦理。
20	需求說明書肆、二、(1)3. 憑證之申請主體及費用為何？如先導計畫尚未開放申請，如何驗收？ 中央或北市府之車聯網資安憑證管理系統（PKI／先導計畫）若於履約期間未開通、改版或終止服務，將直接導致車載及路側設備無法取得合規憑證，進而影響驗收。 廠商建議：建議明定：「車聯網資安憑證之申請主體、憑證規費及系統介接介面，應由機關負責協調中央或相關單位提供；若因資安憑證先導計畫系統運作中斷、未開放申請或技術規格變更致無法驗收者，不可歸責於廠商。」	本案需求說明書已訂定本計畫採用設備所發送之訊號應符合 TCROS 標準，並於訊號發送時納入相關憑證，且應符合訊號發送時最新之「車聯網認證暨資安憑證管理指引」或其先導計畫之相關規範。是相關憑證申請、系統介接及所需費用，由廠商負擔並納入履約規劃。另倘履約期間因政府法令、規費或費率等新增或變更，致履約費用增加或減少者，得依本案契約第4條辦理；另倘因不可抗力致影響驗收或延後驗收，本案契約第13條已訂定相關處理方式。
21	需求說明書肆、四、(8) 1.監控平台之伺服器主機是否與監控中心一樣需要設置於臺北市境內? 2.若團隊本案使用大型雲端服務提供業者(CSP)之伺服器建置本案監控平台，是否可提供由 CSP 業者提供本案平台使用之伺服器建置於國內之證明做為佐證即可。	本案需求說明書已訂定監控中心應設置於臺北市境內，惟並未要求監控平台伺服器設置地點；廠商得視需求自行評估是否採用雲端服務業者之伺服器建置監控平台，惟仍應符合本案契約及需求說明書對資訊安全、資料儲存所為之要求，且不得違反政府相關法令，另可提供監控平台使用之伺服器係建置於國內之證明佐證，並經機關同意後辦理。
22	需求說明書（A）肆、一、(1)1. 於實驗及試營運期間，可否先以尚未取得補助要點資格之車輛運行？	本案需求說明書已訂定使用車輛應為滿足「交通部公路局補助電動大客車作業要點」第5點規定的甲類大客車或乙類大客車車輛規格，另倘使用車輛係為配合達成本採購案之自動駕駛需求，另為製造的新車型，並在本採購案履約期間提出申請，且在履約期間屆滿前符合「交通部公路局補助電動大客車作業要點」第5點規定，視同符合前開使用車輛之條件。
23	需求說明書肆、七、(1)(4) (1)自駕公車營運路線是否納入聯營公車體系（路線編號、票價、轉乘優惠及營運補貼）？營運主體是否以代表廠商（客運業者）名義申請新路線？ (2)自駕公車於「無人載具科技創新實驗條例」實驗期間，若因系統安全防護（如天候不佳、系統異常警告）需緊急暫停服務時，是否免除聯營公車相關營運規範及評鑑等限制？ 廠商建議：建議機關明定：「自駕公車試營運與營運期間，因配合無人載具安全計畫及風險防護所致之臨時減班或停駛，經報備機關後不列入公車服務品質評鑑之違約扣罰。」	本案自駕公車原則納入臺北市市區公車營運體系，並以公車業者名義辦理新路線申請，惟可免除聯營公車相關營運規範及評鑑等限制。
24	需求說明書肆、七、(5) 故障情況下之乘客接駁，可否以客運業者之一般公車辦理？	自駕公車發生故障時，廠商得調派一般公車辦理旅客接駁，以維持旅客運輸服務及確保旅客安全。
25	契約第10條第2款第2目 保額達契約價金總額，保費負擔沉重，可否調降保額？ 廠商建議：建議將專業責任險保險金額由「契約價金總額」調降為固定金額（例如新臺幣1,000萬元至2,000萬元）或契約總價之10%，以降低廠商投標營運成本。	考量自駕公車屬新興技術應用，相關營運風險尚難完整評估，為確保履約期間相關風險獲得適當保障，經檢討仍維持既有保險額度限制。

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
26	契約第14條第5款第10目(2)；需求說明書柒、四、(1)2. 於臺北場域調校後之同一系統用於其他地區，或相關改良併入原廠核心軟體者，是否屬本項所稱之開發成果？ 廠商建議：建議明確區分既有技術（Background IP）與本案開發成果（Foreground IP）：廠商於投標前已擁有或原廠之核心自動駕駛演算法、軟體與控制系統，完全歸廠商獨立所有；機關與廠商共有之範圍，僅限於專為本案臺北場域客製開發、且可獨立分離之在地化參數與衍生軟體模組；原廠於履約期間對核心軟體之通用性改良，亦屬廠商所有。	在臺北市場域調校後之同一系統不論被使用於臺北市或其他地區，均屬本項所稱開發成果，如因本契約的履行而有相關改良併入廠商之既有技術（不論是否為核心軟體），改良的部分係因本契約的履行而產生，也屬本案開發成果；惟廠商於投標前已擁有之自動駕駛演算法、軟體與控制系統等既有技術（不包含因本契約的履行而改良之部分），仍屬廠商獨立所有。
27	契約第14條第5款第10目(2) 本條所稱「使用」，是否包含共有人之一方自行使用？ 廠商建議：建議雙方均得自行使用開發成果，僅授權第三人、讓與或設定負擔時，始須雙方合意。	本案開發成果除了「機關為公共利益之目的無償授權第三方使用開發成果」之情形者外，不論是否由共有人之一方自行使用，均須依本條約定由雙方合意使用內容。本案確認開發成果應有部分後，得由雙方依實際執行情形事前以書面合意方式另行約定本案開發成果之相關使用方式及條款。
28	契約第14條第5款第10目(2) 「公共利益」之範圍為何？是否可能授權予其他廠商，用於後續標案投標或商業營運？ 廠商建議：建議限於非商業之公共用途，排除用於商業營運或投標，並應事前通知廠商。	有關「機關得為公共利益之目的，無償授權第三方使用開發成果」，係考量未來公車路線如因營運需求或其他因素更換自駕技術廠商時，仍得持續使用相關開發成果，以確保公車載客服務之延續性及穩定性，爰訂定於契約規範。
29	契約第14條第5款第10目(3)；需求說明書柒、四、(1)3. (1)「實際測試總時數」是否包含試營運及營運期間？係以車輛時數或日曆時數計算？多車同時測試如何計算？ (2)K值是否有參考區間？ (3)應有部分比例於何時計算（期末一次或分階段）？ 廠商建議：建議「實際測試總時數」僅限於無載客之封閉或開放場域純測試時數，試營運及正式載客營運時數應予排除；多車同時測試時不得重複累計時數。	實際測試總時數以廠商實際履約並執行自駕公車實證運轉之測試紀錄時數為據，包含試營運及營運期間均應納入，多車同時測試應分別計算。另場地價值之 K 值應以雙方合意之第三方評價機構出具之評價報告所載金額計算。另機關及廠商依其對於各開發成果之應有部分比例，建議於期末結案階段計算。
30	契約第14條第5款第10目(3) (1)條文「視為廠商放棄計算測試場地價值」與「K值以100%計算」語意似有矛盾，請釋明。 (2)依現行公式，廠商投入僅計既有技術價值，擬制放棄將使廠商應有部分為零，與「共有」之精神不符。 廠商建議：建議刪除擬制放棄條款；或延長期限為三個月並得申請展延，且擬制效果不及於既有技術價值。	本案契約第14條（略以）:「如廠商未於機關書面通知後一個月或雙方另行書面合意之期限內委託第三方評價機構出具評價報告，視為廠商放棄計算測試場地價值及既有技術價值」，其係予以廠商合理作業期間外，亦保留雙方協議期限及評價機構之彈性；而當前開廠商放棄計算測試場地價值及既有技術價值之條件成就時，K 值才以100%計算，而有關廠商提出「延長期限為3個月」或「得申請展延」等實質建議，均屬前開得由「雙方另行書面合意」之作法。相關規定應無矛盾。
31	契約第14條第5款第10目(3) 廠商於履約期間自行籌資投入之研發成本（含技術合作廠商之投入），未納入廠商投入價值，請釋明理由。	廠商於履約期間自行投入之研發成本，是否納入廠商投入之既有技術價值，應考量其與本案開發成果之關聯性、實際投入情形及有無重複計價等因素，並依契約規定，以雙方合意之第三方

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
	另「自駕系統開發」項目價金係機關購買服務之對價，是否全數視為機關之研發費用？ 廠商建議：建議將廠商於履約期間自行籌資投入之研發成本（含設備折舊、技術合作廠商投入與軟體適應性開發費用）全數納入「廠商投入價值」計算。	評價機構出具之評價報告所載金額計算認定，非由廠商逕將所列各項成本全數納入計算。另機關依契約支付之自駕系統開發費用，其計算及歸屬應依契約所訂公式計算。
32	契約第14條第5款第10目(2) 專利申請及維護費用由何方負擔？由何方主導申請及侵權主張？應有部分可否轉讓？廠商合併、分割或被收購時，權利義務如何移轉？	廠商進行合併、分割或被收購時之權利義務移轉方式參本契約第15條辦理。所提專利申請及維護之費用應由機關及廠商分別依開發成果之應有部分比例負擔，具體執行方式得由雙方另行書面合意。開發成果（不論是否取得專利權）應有部分之轉讓涉及處分行為，依本項約定應經機關及廠商雙方事前書面合意為之。
33	契約第14條第5款第11目 交付原始碼之義務，是否僅限開源軟體部分，而不及於廠商之專有軟體？	本案交付原始碼之義務僅限開源軟體部分，不及於廠商之專有軟體。
34	需求說明書肆、二、(4) 已改裝或更新之號誌控制器等設備，可否改為無償移轉機關、免予拆除？拆除復原之範圍及標準為何？	本案相關設施設備於建置前，應透過現場會勘確認原有設施及場地狀況。履約結束後，原則應恢復至建置前之原有狀態。如因故無法恢復原狀，依契約第15條檢討。
35	契約第4條第5款、第6款如中央自動駕駛相關法規於履約期間修正，致需求內容或程序變更，是否適用本條調整價金，並得相應調整履約期程？	本案履約期間倘因各主管機關修正法令，致履約內容、執行方式或相關程序須配合調整，雙方應視法令修正內容及對履約之實際影響個案檢討，涉契約價金部分得依契約第4條檢討、涉履約期限得依契約第13條檢討，涉契約變更得依第15條檢討。
36	投標須知/政府採購法第50條第1項第5款 兩家分別具公路汽車客運業或市區汽車客運業資格之獨立公司，法定代表人及總經理均為同一人，若各自搭配不同技術廠商投標不同分項，是否構成重大異常關聯或有影響採購公正之情事？對實質控制關係或負責人相同廠商有無特定限制及審查標準？	依行政院公共工程委員會105年3月21日工程企字第10500080180號函釋，倘2家廠商投標同一分項，且投標文件所載負責人為同一人，得依政府採購法第50條第1項第5款「不同投標廠商間之投標文件內容有重大異常關聯者」規定辦理。另依行政院公共工程委員會96年6月25日96工程企傳字第961354號函釋，採分項決標，且地址、傳真、電話相同之2家廠商分別投標不同分項，因非彼此互相競爭，尚無政府採購法第50條第1項第5款之適用。考量本案採分項複數決標，倘2家獨立公司分別投標不同分項，未有彼此競爭之情形，依前揭函釋意旨，尚無政府採購法第50條第1項第5款規定之適用，惟仍應符合政府採購相關法令及招標文件規定，且不得有其他影響採購公正之違法情事；至後續決標作業，仍應依投標須知第59條辦理。
37	需求說明書（A）第16頁；118年世界智慧運輸大會 本團隊支持並願配合於118年智慧運輸世界大會（ITS World Congress 2029）期間，提供載客及導覽解說服務，作為國際技術參訪之成果展示。為確保 ITS 大會期間之自駕展示達到預期目標，基於過去專案執行經驗，謹提供以下意見供貴處考量： 1.路線變更涉及跨部會協調與時程同步 若因大會需求須調整原核定之實證路線，須預留足夠的前置作業時間（需由市府與廠商依中央審查節奏共同對齊時程）	本案需求說明書已明定廠商應配合118年智慧運輸世界大會，於會議期間提供展示及載客服務，服務路線應配合機關要求進行調整，另廠商應配合提供自動駕駛公車技術相關之書面解說資料，並安排現場導覽解說服務，上開服務均應配合機關於提供前預先彩排確認。另因機關同步參與118年智慧運輸世界大會之本府專案小組運作，籌備期間將視履約情形全力爭取就本案計畫範圍規劃作技術參觀路線；基於展示路線最終若有調整，確實涉及計畫變更申請、圖資測繪、路側設備建置及測試驗證等前置作業，機關將儘早協助確認，以利廠商預留前置作業、安全驗證及彩排時間。此外，本案評選項目內容包含「服務建議書完整性、可行性及對服務事項之瞭

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
	1.1創新實驗計畫（沙盒）變更審查： 變更路線須依《無人載具科技創新實驗條例》向經濟部／交通部提報計畫變更，通過跨部會審查。 1.2內政部高精地圖（HD Map）重測與備查：新路線需重新進行3D點雲圖資測繪、道路向量圖資建立，並依內政部與 TAICS 標準完成檢核驗證及備查。 1.3 C-V2X/TCROS 實體施工與介接：涉及交工處號誌控制器之實體施工、軟硬體改裝對接、SPaT 訊號與時制調校、車聯網資安憑證導入及第三方測試認證。 2.於《執行計畫書》建立里程碑，確認設計需求 2.1設定「設計確認（Design Freeze）」里程碑:於《執行計畫書》中設立此里程碑，由市府、大會籌委會與廠商於該里程碑前，儘早拍板最終展示路線與服務範疇（倘涉及原場域外之跨區變更，亦利於及早評估相關建置與圖資重測之資源配套）。 2.2鎖定路線以完成安全驗證與彩排：於路線確認後，即可集中資源進行中央審查、圖資測繪、路側施工及場域反覆演練彩排，避免後期變更致時程過於緊迫，確保國際展示萬無一失。	解程度（含工作項目及時程規劃、背景環境資料之認知及可能遭遇問題）」，即包含所提各工作項目之里程碑概念，得標廠商可於後續撰擬執行計畫書時將前揭時程規劃納入，使計畫書更臻完善。
38	需求說明書第18頁；有條件自動駕駛階段 條文看起來需於116年7月31日前提送沙盒並審查通過。 廠商建議：廠商應配合依機關審查意見修正創新實驗計畫內容，且至遲於116年7月31日前依據「無人載具科技創新實驗條例」向經濟部提送創新實驗計畫申請。經受理並通過審查後，依核定計畫進入有條件自動駕駛實驗階段（主要以自動駕駛系統駕駛，但備有車內安全員得視情況隨時接手）。	本案需求說明書所定116年7月31日係廠商向經濟部提出有條件自動駕駛創新實驗計畫申請之期限，並非要求於該日前完成經濟部審查，爰依建議內容修正。
39	需求說明書第18頁；高度自動駕駛階段 條文看起來需於117年4月30日前提送沙盒並審查通過 廠商建議：廠商至遲應於117年4月30日前依據「無人載具科技創新實驗條例」向經濟部提送創新實驗計畫申請（若廠商經評估認技術可行，亦可併同在提出「有條件自動駕駛」時一併提出申請）。經受理並通過審查後，依核定計畫進入高度自動駕駛實驗階段（自動駕駛系統逕行駕駛，優先透過遠端監控安全員接手）。	本案需求說明書所定117年4月30日係廠商向經濟部提出高度自動駕駛創新實驗計畫申請之期限，並非要求於該日前完成經濟部審查，爰將需求說明書內「…『有條件自動駕駛』時一併提出申請），經受理並通過審查後…」修正為「…『有條件自動駕駛』時一併提出申請）。經受理並通過審查後…」。
40	1.《無人載具科技創新實驗條例》第22條排除之法規限制，係屬例示性規定。換言之，即便非屬該條第2項所列舉之法律規定，只要載明於實驗計畫書並通過審查，俱得加以排除。 2.至於民、刑事責任，雖無法透過沙盒實驗計畫加以排除，但為鼓勵業者投入創新實驗，相關法律風險應加以減緩、移轉。例如，民事賠償責任透過商業責任險加以移轉。刑事責任的部分，因我國法律體系尚未課予法人以刑事責任，故業者應無刑事責任。因此，縱使公標案需求書明訂概由廠商負責，亦非當然俱可歸責於廠商。 3.若創新實驗發生輕微擦撞事故，雖不涉及民刑事案件，但因〈無人載具科技創新實驗資訊公告及安全事	有關創新實驗期間發生事故，致主管機關要求暫停或終止實驗，進而影響履約期程或執行內容者，應依事故發生原因、實際可歸責情形及主管機關審查結果，依採購契約相關規定辦理。倘具不可歸責於廠商之事由，契約第12條及第13條已訂定相關處理規定。

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
	故評估辦法〉啟動創新實驗得否續行之評估，致實驗中止或終止時，計畫未能按原期程進行之結果，應由甲乙雙方共同商定後續處理方式（例如，重新申請實驗計畫），而非單方面要求乙方負責，否則即失去沙盒透過「容錯」以鼓勵創新實驗之精神。	
41	共同投標辦法第4條第2項 共同投標各成員主辦工作項目、出資及分工金額比例，是否設有最低比率限制？	本案未就共同投標各成員之主辦工作項目、出資比例及工作分工金額比例訂定最低限制。共同投標廠商應依「共同投標辦法」規定，於共同投標協議書中載明各成員之主辦項目、所占契約金額及其比率，各成員於得標後連帶負履行契約責任。其餘招標文件未盡事宜，仍應依「共同投標辦法」及共同投標之相關法令規定辦理。
42	協力分包 得標後非主要工作項目之協力廠商分包，除依法不得轉包主體工作外，招標文件有無特定分包項目或比例限制？	廠商若有分包規劃，應依本案契約第5條、第8條及「臺北市政府採購契約廠商分包管理要點」之相關規定辦理。
43	研發成果共有與處分限制權利過重 條文條款：契約第14條第5款第10目（及需求說明書「其他共同性規範-智慧財產權」）規定自駕技術所產生之專利/發明（開發成果）為機關與廠商共有，且處分/授權須經機關事前書面合意，但機關得為公共利益無償授權第三方。 廠商建議：1.若投入核心既有技術，開發成果被強制共有且機關可無償授權第三方，可能導致公司商業機密與核心技術流失，建議修改為，廠商投入之既有技術及其延伸開發成果，智慧財產權仍歸廠商所有；機關僅取得於臺北市轄區內為公共利益及營運目的之非專屬、無償利用授權。 2.若維持共有，應明確約定「機關無償授權第三方」時，不得授權予相關競爭對手（如其他客運或自駕業者），且應排除廠商核心既有演算法與專利。	本案契約涉及智慧財產權相關規定，係為保障機關及廠商雙方權益，廠商於履約前之既有技術為廠商所有，至履約期間所產生之開發成果則為機關與廠商共同所有之財產，並依契約約定認定其權利歸屬及應有部分比例。然考量未來公車路線如因營運需求或其他因素更換自駕技術廠商時，仍得持續使用相關開發成果，以確保公車載客服務之延續性及穩定性，故有得為公共利益目的無償授權第三方使用開發成果之規定，經檢討仍有必要維持相關條文。
44	開發成果應有部分比例評價機制對廠商不利 條文條款：評價費用由廠商負擔，若未於一個月內出具評價報告，視為放棄計算既有技術價值（折算係數K值直接以100%計算）。 廠商建議：有關規範中1個月期限過短（找尋第三方評價機構並完成報告耗時長），且評價費用全由廠商負擔不甚合理，建議將期限延長至3個月，且評價費用應由雙方均攤或由專案經費項下支應。	本案契約第14條（略以）:「如廠商未於機關書面通知後一個月或雙方另行書面合意之期限內委託第三方評價機構出具評價報告，視為廠商放棄計算測試場地價值及既有技術價值」，其係予以廠商合理作業期間外，亦保留雙方協議期限及評價機構之彈性；考量第三方評價機構主要係為確認廠商所主張之相關技術價值，相關費用由廠商負擔經檢討尚屬合理，爰仍依原契約規定辦理。
45	履約期限與驗收付款條件 需求說明書要求達成「高度自動駕駛」(遠端監控、無車內安全員接手）階段，並於118年4月1日進行試營運、118年7月1日正式營運。 廠商建議：有鑑於審查機關作業時間係屬非可歸責於廠商責任，倘若主管機關作業延宕或有疑慮待澄復，廠商將面臨無法如期履約之風險，建議於需求說明書及契約增訂「不可歸責條款」，即若因中央主管機關審	高度自動駕駛為本案需求，廠商應依契約完成相關工作並提出成果報告；惟倘受限法規、公共安全或其他不可歸責廠商之因素，致履約進度遲延甚或無法完成相關工作，雙方得視需求依契約第13、15及16條規定辦理。

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
	查、法規調適延宕或未核准高度自駕/無安全員上路，廠商得申請展延履約期限或變更為『有條件自動駕駛（配置安全員）』方式辦理試營運/營運，且不計算逾期違約金或扣減契約價金。	
46	載客收入抵扣契約價金機制 條文條款：需求說明書規定「營運期間之載客收入將由電子票證公司逕撥入廠商帳戶，該載客收入應自機關原應給付廠商之契約價金中扣除」。 廠商建議：自駕公車營運初期票價收入極為有限，且撥款與計價扣扣除之行政作業繁瑣，建請釐清載客收入扣抵之清算週期（如按月或於尾款結算扣除），並明確「電子票證刷卡手續費及系統金流處理費」是否得自載客收入中扣除後再行歸還機關。	本案自駕公車載客收費及優惠方式原則比照既有臺北市市區公車，收入依實際收取情形在機關給付廠商各期契約價金時，即進行一次結算，並自當期應付契約價金中扣抵，原則採多退少補。有關電子票證刷卡手續費及金流處理費，同市區公車營運屬載客服務必要之營運成本，廠商應將相關費用納入履約成本，尚不得自載客收入扣除後再行結算，仍應依契約規定辦理。
47	違約金與責任上限 條文條款：契約第13條第1款規定，工作進度報告遲交每日罰1,000元，其餘事項延遲1日處違約金2萬元。契約第8條第7款另訂有每日1,000元之懲罰性違約金。 廠商建議：依據文件規範內容，每日2萬元之違約金過高，且未針對重大違約行為予以分級，易造成廠商過度負擔，建議將一般事項延遲之違約金調降（例如改為每日1,000元至3,000元），並設有合理之改善期限通知機制，避免按日連續累計高額罰款。	各項違約金係考量自駕公車實證計畫之履約期程、工作項目及對整體計畫推動之影響程度訂定，目的在於確保廠商依約完成相關工作，並維持計畫執行品質及進度。依契約第8條(略以)：「除廠商未依第7條第1款約定期限完成全部或各分段工作，依第13條約定計算逾期違約金外，其餘契約約定之各項工作，廠商未依契約約定期限完成者，其懲罰性違約金，除契約另有約定者外，逾期每日以新臺幣 1,000 元計算懲罰性違約金，並由機關自應付價金中扣抵」，另第13條（略以）:「逾期違約金……每日以新臺幣 1,000 元計算逾期違約金。……工作進度報告遲交，以每日新臺幣(下同)1,000元計算逾期違約金，其餘事項依機關規定期限，延遲1日處違約金2萬元。」，是以，本案違約金已依不同違約情形訂有分級計罰機制。又本案逾期違約金為損害賠償 額預定性違約金，其總額(含逾期未改正之違約金)，以契約價金總額之 20 %為上限，不包括第8條第12款第5目之懲罰性違約金，亦不計入第14條第16款第2目之賠償責任上限金額內。
48	賠償責任上限之排除條款 條文條款：契約第14條、第16款雖設有賠償金額上限為「契約價金總額」，但第3目載明「重大過失、侵權行為等不在此限」。 廠商建議：自駕車實證運轉具高度新興技術風險，建議明確界定「重大過失」之定義，並將侵權或事故責任優先由保險理賠金額支應，理賠不足部分再受契約總額上限限制。	本案契約第14條已訂有損害賠償責任及賠償金額上限之相關規定，並就重大過失、侵權行為等情形另為約定。考量本案涉及公共道路實證及載客服務，相關事故可能影響乘客及第三人之生命、身體或財產安全，為維護公共利益及相關權利人之權益，爰仍維持原契約規定。至實際發生損害賠償爭議時，應依個案事實、可歸責程度及相關法令認定；有關涉及保險理賠部分，則依保險契約及相關規定辦理。
49	試營運/營運事故與車輛故障排除時效 條文條款：需求說明書規定可歸責廠商致車輛無法運行，須於4小時內排除故障；交通事故須於1小時內簡訊通報、3小時內書面傳真。 廠商建議：車輛涉及軟硬體複雜系統，4小時內要完全排除故障，實務上恐有困難，建議修正為「4小時內完成應變處置並提出故障排除方案/提供預備車輛接駁」，給予合理修復調校時間。	本案需求說明書訂定車輛故障排除時限，係為確保自駕公車服務穩定性，避免因車輛故障影響乘客權益，亦確保可排除故障車輛不影響道路交通；考量故障排除與乘客接駁係不同履約義務(如提供預備車輛接駁、排除故障車輛不影響道路交通均為應辦事項)，已分別訂定不同處理時效，爰仍依原規定辦理。

序號	閱覽廠商或民眾意見	招標機關檢討說明及處理方式
50	資安與大陸廠牌禁領條款 條文條款：契約及附記條款嚴格禁止使用大陸廠牌資通訊產品、軟硬體、服務（含 DeepSeek 等）及無人機。 廠商建議：有關自駕車車載感測器（如光達 LiDAR、雷射雷達、鏡頭元件）及路側通訊模組等設備，考量市場上部分零組件源自中國大陸供應鏈，爰依公開閱覽文件中之採購契約第8條第18款第7目「不允許項目：所有涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務」及第9目「整機不得為大陸廠牌（不及於零組件之廠牌）」之規定，建議釐清前述零組件是否納入大陸地區產品之限制範圍，以避免後續履約認定產生疑義。	本案契約第8條針對履約過程有使用機具且具聯網或無線傳輸能力之通訊組件，甚或涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務，以及取得或使用無人機等部分均有明確訂定原產地限制；另就涉及資通訊安全之相關設備、零件或服務，於投標須知第102點另有相關補充說明，以上均應按契約規定辦理。至有關自駕公車需求部分，請依各分項工作計畫書之「肆、工作項目」辦理。另有關契約第8條第18款第9目所訂「整機不得為大陸廠牌（不及於零組件之廠牌）」係針對無人機之規範。相關設備及零組件仍應依其功能、資通訊安全涉及情形及招標文件規定認定。