

105-116-4293

MOTC-IOT-104-MEB004

汽車運輸業管理相關規定 法制化作業之研究 — 法律位階檢討



交通部運輸研究所

中華民國 105 年 11 月

ISBN 987-986-05-0380-7

ISBN 號碼
及條碼

GPN : 1010502159

定價 420 元

105-116-4293

MOTC-IOT-104-MEB004

汽車運輸業管理相關規定 法制化作業之研究 — 法律位階檢討

著者：郭介恒、張朝能、黃立欽、張贊育、林石根、
楊育純、郭亮玓、蘇詩晴、周文生、張勝雄

交通部運輸研究所

中華民國 105 年 11 月

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究：法律位階探討 / 郭介恒等著. -- 初版. -- 臺北市：交通部運研所，民 105.11

面；公分

ISBN 978-986-05-0380-7(平裝)

1. 交通管理 2. 交通法規

557

105019881

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究—法律位階探討

著者：郭介恒、張朝能、黃立欽、張贊育、林石根、楊育純、郭亮玓、蘇詩晴、周文生、張勝雄

出版機關：交通部運輸研究所

地址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國 105 年 11 月

印刷者：群彩印刷科技股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 85 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：420 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

GPN：1010502159 ISBN：978-986-05-0380-7 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究－法律位階檢討			
國際標準書號(或叢刊號) ISBN 978-986-05-0380-7 (平裝)	政府出版品統一編號 1010502159	運輸研究所出版品編號 105-116-4293	計畫編號 104-MEB004
本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：張朝能 計畫主持人：張朝能 研究人員：黃立欽、張贊育	合作研究單位：中國文化大學 計畫主持人：郭介恒 研究人員：林石根、楊育純、郭亮玓、 蘇詩晴、周文生、張勝雄		研究期間 自 104 年 5 月 至 104 年 11 月
聯絡電話：(02) 2349-6837 傳真號碼：(02) 2545-0431	地址：臺北市華岡路 55 號 連絡電話：02-28610511		
關鍵詞：汽車運輸業管理規則、法律位階			
摘要： 為研議汽車運輸業以公路法及其授權之汽車運輸業管理規則等相關子法，於實務執行當中涉及法律保留之法律位階爭議、中央地方事務分權或與其他法令相互抵觸或影響之情況（如行政罰法、行政程序法或其他消費者保護或公平交易相關法令等）。本研究首先對於汽車運輸業管理以公路法授權法規命令及行政規則予以檢討，併同產業與科技發展對交通運輸相關法令之影響而衍生之法規調適需要，後透過國際法制分析、法令盤點、判決分析、對主管機關、學者專家及產業公協會之意見匯集，以及搭配其他汽車運輸業規定法制化作業研究之結果，綜整研提汽車運輸業管理相關規範法制修訂建議。短期以修正汽車運輸業管理規則為主，以因應主管機關需求；中期配合修正公路法及相關法規，以建立法源依據與調整管理機制；而長期則配合資訊化趨勢及產業發展，規劃調整業別分類及機關權責並訂定專法。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
105 年 11 月	352	420	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： ☐密 ☐機密 ☐極機密 ☐絕對機密 （解密條件：☐年 月 日解密，☐公布後解密，☐附件抽存後解密， ☐工作完成或會議終了時解密，☐另行檢討後辦理解密） ☒普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE : A study on the renewal of the Motor Carrier Related and Administration System - Legal hierarchy			
ISBN(OR ISSN) ISBN(pbk.)978-986-05-0380-7	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010502159	IOT SERIAL NUMBER 105-116-4293	PROJECT NUMBER 104-MEB004
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Chang, Chao-Neng PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Chao-Neng PROJECT STAFF: Li-Chin Huang, Tsan-Yu Chang, PHONE: (02) 2349-6837 FAX: (02) 2545-0431			PROJECT PERIOD FROM May 2015 TO November 2015
RESERCH AGENCY: Chinese Culture University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Guo, Jie-Heng PROJECT STAFF: Lin, Shih-Ken , Yang, Yu-Chun , Kuo, Liang-Ting , Su, Shih-Ching , Chou, Wen-Sheng , Chang, Sheng-Hsiung ADDRESS: 55, Hwa-Kang Rd., Yang-Ming-Shan, Taipei , Taiwan 11114, R. O. C. PHONE:886-2-28610511			
KEY WORDS: The Regulation of Motor Carrier Management; Legal Hierarchy			
ABSTRACT: This research deliberates the Highway Act and its sub-act, the Motor Carrier Regulations, to clarify the enforcement dispute including legal hierarchy of the legal reservation principle, the authority and confliction between central and local governments, and conflicts with other laws (ex. Administrative Penalty Act, Administrative Procedure Act, Consumer Protection Act, and Fair Trade Act, etc.). We reviewed the authorization of motor carriers governing from the Highway Act and the impact of information technology revolution and industry development, and derived the demand of amending the law. We analyzed worldwide regulations of motor carriers, checked national regulations and judgements, collected opinions from governments, experts and industry and other research of the motor carrier management. Finally, we advise amendment of the Highway Act and Motor Carrier Management Regulation.			
DATE OF PUBLICATION November 2016	NUMBER OF PAGES 352	PRICE 420	CLASSIFICATION ☐ RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐ SECRET ☐ TOP SECRET ☒ UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

第一章 緒論.....	1-1
1.1 背景說明	1-1
1.2 研究範圍及對象	1-3
1.3 研究方法及進行步驟	1-4
1.4 國內汽車運輸業管理規範相關文獻回顧	1-6
第二章 先進國家汽車運輸業管理規範之比較	2-1
2.1 德國	2-1
2.2 法國	2-9
2.3 奧地利	2-23
2.4 美國	2-29
2.5 日本	2-42
2.6 英國	2-52
2.7 小結	2-65
第三章 我國汽車運輸業管理規範法律位階之妥適性分析	3-1
3.1 法律位階理論與法律保留原則	3-1
3.2 我國現行汽車運輸業管理規範之法律位階架構	3-4
3.2.1 公路法之汽車運輸業管理規定	3-4
3.2.2 汽車運輸業管理之相關法規命令與行政規則	3-10
3.3 國內近 10 年汽車運輸業法律位階相關行政爭訟案例分析	3-20
3.3.1 概述	3-20
3.3.2 案例事實及爭點整理	3-22
3.3.3 案例判決綜整分析	3-36
3.4 小結－我國汽車運輸業管理規範之法律位階檢討	3-40
第四章 我國汽車運輸業管理法制環境之重新建構	4-1
4.1 我國汽車運輸業管理規範內容之盤點與比較分析	4-1
4.2 我國汽車運輸業管理規範與其他法規之調和適用分析	4-7
4.2.1 汽車運輸業管理法規與競爭法規之調和	4-7

4.2.2 汽車運輸業工時規定與勞動基準法適用之問題釐清與建議	4-13
4.3 中央與地方公路主管機關權責之調和分析	4-17
4.3.1 地方自治之概念	4-17
4.3.2 我國憲政體制中地方自治之體現	4-20
4.3.3 中央與地方公路主管機關之權責劃分	4-22
4.4 「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究成果之統整	4-25
4.4.1 原業別分類管理架構之調整建議	4-25
4.4.2 新增運輸服務媒合之汽車客運服務業別	4-27
4.4.3 汽車運輸業保險責任制度之建立	4-30
4.4.4 汽車運輸業停車場設置要求之限制	4-33
4.5 我國汽車運輸業管理與推動經貿自由化之法制評析及因應建議	4-33
4.5.1 經貿自由化現況及法制評析	4-33
4.5.2 我國推動經貿自由化之因應建議	4-40
4.6 汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議	4-43
第五章 結論與建議	5-1
5.1 我國汽車運輸業管理實務問題與解決方式芻議	5-1
5.2 未來短中長期修法建議	5-3
5.2.1 短期建議	5-3
5.3.2 中期建議	5-6
5.3.3 長期建議	5-12
參考文獻	參考-1
附錄一、座談會紀錄	附錄 1-1
1.1 104 年 6 月 12 日第 1 次學者專家座談會	附錄 1-1
1.2 104 年 7 月 16 日第 2 次學者專家座談會	附錄 1-9
1.3 104 年 7 月 21 日主管機關（公路總局）座談會	附錄 1-15
1.4 104 年 10 月 6 日第 3 次學者專家座談會	附錄 1-26
附錄二、訪談紀錄	附錄 2-1

2.1 104 年 5 月 25 日交通部法規會李明慧執行秘書訪談紀錄	附錄 2-1
2.2 104 年 7 月 6 日交通部路政司林繼國司長訪談紀錄....	附錄 2-4
2.3 104 年 7 月 15 日中華民國公共汽車客運公會全國聯合會訪談 紀錄	附錄 2-6
2.4 104 年 9 月 11 日高雄市政府交通局訪談紀錄	附錄 2-9
2.5 104 年 10 月 1 日金融監督管理委員會保險局訪談紀錄	附錄 2-12
2.6 104 年 10 月 20 日彰化客運(股)訪談紀錄	附錄 2-17
2.7 104 年 10 月 29 日南台灣客運(股)公司訪談紀錄	附錄 2-20
附錄三、汽車運輸業管理法草案初探	附錄 3-1
附錄四、公路法修正草案條文對照表	附錄 4-1
附錄五、汽車運輸業管理規則修正草案條文對照表	附錄 5-1
附錄六、期中審查意見處理情形表	附錄 6-1
附錄七、期末審查意見處理情形表	附錄 7-1
附錄八、期末審查簡報資料	附錄 8-1

圖目錄

圖 1.3-1 研究策略圖	1-5
圖 2.2-1 法國公路總長度統計圖	2-10
圖 2.2-2 法國與其他國家公路密度統計圖	2-11
圖 2.2-3 法國境內旅客運送統計圖-1.....	2-11
圖 2.2-4 法國境內旅客運送統計圖-2.....	2-12
圖 2.2-5 法國短程旅客運送統計圖	2-13
圖 2.2-6 法國長程旅客運送統計圖	2-14
圖 2.2-7 法國陸上貨物運輸量統計圖	2-15
圖 2.2-8 法國陸上貨物運輸與其他運輸方式統計圖	2-15
圖 2.2-9 法國生態、永續發展及能源部組織圖	2-17
圖 2.3-1 奧地利貨運樞紐節點圖	2-25
圖 2.4-1 美國政府行政組織架構圖	2-30
圖 2.4-2 美國交通部組織架構圖	2-33

表目錄

表 2.1-1 德國交通運輸與數位基礎建設部所轄交通事務行政機關表...	2-2
表 2.1-2 德國客運業相關規範概述.....	2-7
表 2.4-1 美國每百萬人使用車輛里程數 U.S. Vehicle-Miles (Millions)	2-31
表 2.4-2 美國汽車運輸業管理規範概述.....	2-37
表 2.4-3 美國加州車輛法規規範架構.....	2-38
表 2.4-4 美國交通部 2011 至 2015 年涉聯邦最高法院案例統計....	2-41
表 2.5-1 日本汽車運輸業分類表.....	2-46
表 2.5-2 日本汽車客運業管理規則行車管理者資格要件.....	2-50
表 2.6-1 英國汽車運輸業之行業規範.....	2-58
表 2.6-2 英國汽車運輸業之人員規範.....	2-59
表 2.6-3 英國汽車運輸業之車輛規範.....	2-61
表 2.6-4 英國汽車運輸業之導覽準則.....	2-62
表 2.6-5 英國近年英格蘭與威爾斯高等法院（行政法院）所處理有關客運和貨運之案例整理.....	2-64
表 2.7-1 我國汽車運輸業管理規則與各國規範比較.....	2-65
表 2.7-2 主要國家汽車運輸業管理規範要項彙整表.....	2-67
表 3.2.1-1 我國汽車運輸業九大業別.....	3-5
表 3.2.2-1 我國汽車運輸業相關管理規範.....	3-10
表 3.3.3-1 我國行政法院涉汽車運輸業爭訟案件爭點整理.....	3-37
表 4.2.2-1 我國勞動基準法彈性工時規範整理.....	4-14
表 4.4.1-1 未來汽車運輸業分類概貌.....	4-27
表 4.5.2-1 公路法第 35 條修法建議.....	4-42
表 4.6-1 汽車運輸業管理法草案之章節內容示例.....	4-47

第一章 緒論

1.1 背景說明

按道路交通管理之構成要素包含人員、車輛、道路及其環境設施等，其行政管理法源散見於公路法、道路交通管理處罰條例、市區道路條例及其相關之法規命令或行政規則。因應社會經濟之變遷，道路交通行政時有與時俱進為制度興革之必要，相關法令之相應修正，使得道路交通管理之法規體系架構錯綜複雜，致生諸多制度性及結構性問題。其中尤以公路法第 79 條第 5 項規定：「汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之」及交通部據此訂定之汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客貨運運價準則等規範，成為道路交通運輸管理之主要法源，惟其法適合性及與道路交通管理處罰條例等法制間之關聯性等，不無疑義，於行政三法¹施行後，更有重行檢討其法制定位之必要。

以客運類之管理為例（包含公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業等 3 業別），汽車運輸業管理規則第 2 條第 1 項第 1 款至第 3 款已有相關定義，其申請程序、營運、監督與客運類業者之具體經營及核准等內容，分別散見於管理規則。此外，涉及汽車運輸業之申請籌設及客貨運運價等，又另臚列於汽車運輸業審核細則（詳見公路法第 38 條及第 40 條之 2）、汽車運輸業客貨運運價準則（詳見公路法第 42 條及汽車運輸業管理規則第 10 條），法令規範複雜，其相互適用關係有釐清之必要。

¹ 行政三法指行政程序法、行政執行法及行政罰法。

復因汽車運輸業之管理所涉事務龐雜，無法將所有應規範事項全數明定於公路法，長期以來所衍生諸多法規命令及行政規則以補充、實施或適用法律²。鑒於司法院釋字第 524 號解釋文釋定：「法律授權主管機關依一定程序訂定法規定命令以補充法律規定不足者，該機關即應予以遵守，不得捨法規命令不用，而發布規範行政體系內部事項之行政規則為之替代。倘法律並無轉委任之授權，該機關即不得委由其所屬機關逕行發布相關規章。」闡明法律授權主管機關訂定法規命令以補充法律規定不足者，該機關應予遵守，不得委由其所屬機關逕行發布相關行政規則，從而道路交通主管機關所發布適用之行政規則，是否合妥，即不無酌明之必要。

準此，公路法授權主管機關於汽車運輸業管理規則及相關規範內，針對申請立案、營運（含經營及核准、票價及運價等）、監督所訂定之法規命令或行政規則，有違反法律保留原則者，自應予以修正，或取得母法授權，而作必要之調整。近年來，汽車運輸業管理相關規範是否違反法律保留原則、授權明確性原則、正當法律程序，抑或違反行政程序或行政罰法相關規範，已有多項爭議案例，亦有上訴最高行政法院之爭議案件³，而交通部過往亦曾就道路安全管理相關議題進行委託研究⁴。

此外，隨著我國行政程序法及行政罰法分別自民國（以下同）88 年、94 年公布施行以來，各行政法規無不重新調整以符合行政程序法及行政罰法之基本法理要求，明確規範權利義務之範圍，以保障人民權利，落實依法行政。自公路法於 48 年公布施行以來，已歷經大小修正 12 次之多，其中 102 年之大幅修正，即係為配合我國政府組織調整，及交通環境變遷。惟尚存諸多制度性及結構性

² 陳敏，《行政法總論》，自版，第八版，頁 530（2013）。

³ 例如：103 年度判字第 636 號判決（前案：臺北高等行政法院 102 年訴字第 506 號判決）、101 年度裁字第 746 號裁定（前案：高雄高等行政法院 100 年度簡字第 200 號判決）、101 年度裁字第 543 號裁定（前案：臺北高等行政法院 100 年度訴字第 1273 號判決）、100 年度判字第 863 號判決（再審之訴，前案：最高行政法院 98 年度判字第 1149 號判決）。

⁴ 如交通部路政司於 88 年委託中央警察大學交通學系蔡中志教授執行之「道路交通管理相關法律體系架構之研究」案。

問題，仍有必要通盤檢討，始克達成道路交通管理能兼顧產業發展，並符合法制之目的。本研究盤點現行法規及近年相關判決之討論，就應屬法律保留事項或應以法律規範之重要事項，予以彙整分析，比較外國道路交通管理法制，提出具體可行之法制通盤調整建議。

1.2 研究範圍及對象

目前我國對於汽車運輸業之管理，依公路法第 79 條第 5 項授權，分別訂有汽車運輸業管理規則及其他相關規範。惟據 103 年 10 月立法院第 8 屆第 6 會期交通委員會第 7 次全體委員決議認為，有關汽車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限，及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項均僅由行政命令定之。但依行政罰法第 4 條規定，違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限。因此其是否僅得由行政命令規定相關之罰鍰、吊扣、吊銷牌照、廢止營運執照，不無疑義。且由行政命令規範，造成安定性不足等。

因此，為符主管機關需求及研處回應立法院決議等，本研究將以下列方向作為主要研究範圍與對象：

1. 盤點我國現行汽車運輸業相關管理法規，包含研析 10 年來有關汽車運輸業管理規則及相關運輸業管理法令所生之行政訴訟案件，並透過訪談主管機關與學者專家（如曾參加汽車運輸業相關審議會）、汽車運輸業各產業公會（以全國聯合會為主，以理事長或總幹事等代表為主），及辦理座談會等方式，協助檢討法律位階及管理體制之妥適性等。
2. 蒐研先進國家規範，如德國、法國、奧地利、美國與日本，瞭解相關國家是類規範具體內容，及中央與地方關係等，以作為我國汽車運輸業管理規則等調整對照之參考。

3.綜合前述研究成果，及搭配本所針對不同業別進行汽車運輸業管理相關規定法制化體系研究之成果，統整研議後就所涉之汽車運輸業（含客運、貨運、計程車及小客車租賃業）共同條文與跨業別相關條文，研議依短中長期規劃提出公路法或汽車運輸業管理規則等具體可行之修正建議，並視情說明中央、地方權限劃分之原則等。並將整合其他系列性研究案所得成果，對我國推動經貿自由化，例如：加入跨太平洋夥伴協定（TPP）、區域全面經濟夥伴協定（RCEP），提出整體影響評析及回應策略之建議。

1.3 研究方法及進行步驟

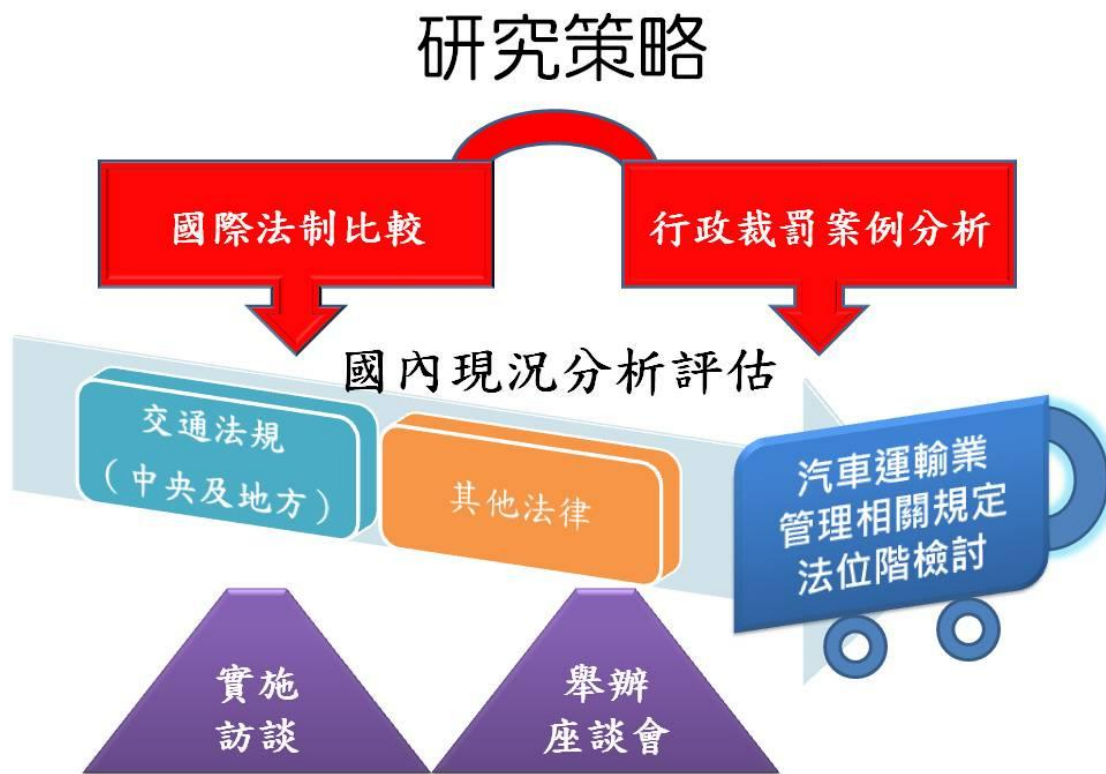
本研究分別以「國際法制比較」及「蒐研我國行政裁罰案例分析」2 項目作為研究策略。其中，在國際法制比較部分，為深入瞭解主要先進國家道路交通政策及汽車運輸業具體規範內容、管理體制等，本研究對美國、德國、日本、奧地利與法國等國，就其交通法規（包含中央與地方規範）及相關法律，廣泛蒐集資料並加以研析。

由於現行我國對於汽車運輸業之管理，僅依靠公路法第 79 條第 5 項授權，分別訂有汽車運輸業管理規則等相關規範。在近來之司法實務上，針對公路法及其配套汽車運輸業管理關規範是否違反法律保留原則、授權明確性原則、正當法律程序或是否與行政程序或行政罰法相關規範有違，已有多項爭議案出現。故在研究過程中，會有不同法院或學者觀點對現行規範提出不同見解，透過本研究蒐研國際主要規範，並依我國國情將提出具體可行之建議。

本研究針對我國近 10 年來之行政裁罰案例進行深度分析，以有助於調整汽車運輸業管理相關規定，並對於國內產業現況及法規位階之檢視等，提供精進、調整建議。

此外，對交通部相關單位或所屬機關，以及汽車運輸業相關產業公會等對象，於計畫執行期間進行訪談外，並辦理 4 場座談會，邀請主管機關、業界代表，以及相關領域之專家學者參與討論。

綜上，茲以圖 1.3 說明本研究策略：



資料來源：本研究整理

圖 1.3-1 研究策略圖

另本研究因涉我國汽車運輸業管理之主要規範，將由研究所得，收斂相關成果，及整合其他系列性研究，提出齊一及邏輯一貫之觀點，故有關其餘汽車運輸業系列研究案之意見或具體成果，亦將協助主管機關進行成果統整、疏理，並配合我國國情，研提後續修法草案或建議。

1.4 國內汽車運輸業管理規範相關文獻回顧

在民國 88 年間，交通部就道路交通管理相關法律體系架構進行專案研究。依當時研究見解，道路交通之構成要素主要包含人員、車輛、道路及其環境設施等，故國內外道路行政管理之法規體系架構，基本上均可細分為下列四大規範面向：(一)道路建設；(二)道路運輸；(三)道路車輛；(四)道路交通⁵。各國法規體系架構大抵依此四大面向分別訂定規範，並依各國不同的道路交通政策規劃與道路交通環境發展而稍有不同。而我國道路交通之行政法規並未嚴格區分道路建設、道路運輸、道路車輛，及道路交通四者，其行政管理法源均散見於公路法、道路交通管理處罰條例、市區道路條例以及依法授權之法規命令等。

另本所也曾於 95 年就臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討進行相關研究，其中考量貨運市場的多元化發展等因素，認為相關法規已不敷經營管理需求，如汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客貨運運價準則等，建議確有必要對相關管理法規架構關係及規範項目重新予以檢討修訂⁶，惟亦僅針對汽車貨運業。

此外，除前述整理之國內文獻外，目前國內法學界並未有其他較多之文獻，且並未有國際間汽車運輸業管理規範或制度之深入觀察或介紹。為利後續我國法規與管理機制之參考及進行比較分析，本研究以歐洲、美國及日本等國家關於營業大客車業、公路汽車貨運業等相關法規及管理制度加以研析，包含主管機關、法規概述、管理機制，及中央與地方機關權限差異等。

⁵ 同前註 4。

⁶ 黃書強等人，臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究，交通部運輸研究所，95 年 12 月，頁 4-1 至 4-4。

第二章 先進國家汽車運輸業管理規範 之比較

本章以德國、法國、奧地利、美國、日本及英國等國家關於營業大客車業、公路汽車貨運業等相關法規沿革及管理制度加以研析，並比較各國間管理制度之差異。

2.1 德國

1.立法權限及主管機關權責

基於歷史淵源，德國係採取聯邦制度，並詳加劃分聯邦政府與各邦政府之立法權限範圍。依據德國基本法（Grundgesetz）第 70 條第 2 項規定，聯邦與各邦立法權限之劃分，應依基本法之規定，決定是分屬於聯邦或邦之「專屬立法事項」（ausschliessliche Gesetzgebung），抑或是屬於兩者之「競合立法事項」（Konkurrierende Gesetzgebung）。屬於競合立法事項者，依據同法第 72 條第 1 項規定，各邦政府僅於聯邦政府未行使其立法權時，始得就該事項制定邦法律規範。惟縱使聯邦政府就競合立法事項有優先於各邦政府之立法權限，如為同條第 2 項規定所列舉之競合立法事項仍然必須受限於「必要性條款」，即必須符合「聯邦領域內為建立同質之生活關係，或基於整體國家之利益，為維護法律及經濟之統一性，而有以聯邦法律規範之必要」時，始得動用其立法權。

而德國交通行政事項在基本法之中央與地方權限劃分中，航空運輸依同法第 73 條第 1 項第 6 款屬於聯邦專屬立法事項；海運及內河航運等依同法第 74 條第 21 款則屬於競合立法事項；陸路交通、汽車運輸事項、長程運輸道路之修建與養護、汽車用路使用規費之徵收與分配依同法第 74 條第 1 項第 22 款屬於前述應符合必要性條款時，始得動用其立法權之競合立法事項。

就聯邦政府擁有優先立法權限之交通行政事項，由交通運輸與數位基礎建設部（Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur，以下簡稱 BMVI）⁷ 主管，並於 BMVI 轄下設有各主管行政機關，主要可分為支援各項政策規劃、預算編列、審計業務之中央行政服務單位（Zentralabteilung），以及空運（Luftfahrt）、海運及內河航運（Wasserstraßen, Schifffahrt）、陸運（Landverkehr）四大類，其中包含研究機構及災難調查機關。而德國汽車運輸業之管理，有鑒於載送旅客或貨物於行政管理上有不同的考量，由聯邦汽車運輸局（Kraftfahrt-Bundesamt）⁸ 及聯邦貨運局（Bundesamt für Güterverkehr）⁹ 分別掌管相關行政事務，茲將 BMVI 轄下各行政機關如表 2.1-1 所示。

表 2.1-1 德國交通運輸與數位基礎建設部所轄交通事務行政機關表

行政權責範圍	主管機關
一、中央行政服務 （Zentralabteilung）	1. 聯邦行政服務局 （Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen） ¹⁰
二、空運 （Luftfahrt）	1. 聯邦民航局（Luftfahrt-Bundesamt） ¹¹ 2. 聯邦飛安調查局 （Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung） ¹² 3. 空中導航服務監督局 （Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung） ¹³

⁷ 德國聯邦政府交通運輸與數位基礎建設部官方網站，http://www.bmvi.de/DE/Home/home_node.html。德國地理位置正好位處歐洲大陸中心地帶，久為歐洲交通運輸之重要樞紐，無論陸運、空運、海運均蓬勃發展。德國整體交通運輸系統不僅與鄰接各國互動密切，德國各邦經濟發展亦仰賴交通運輸互通有無，是以德國經濟發展、國土發展政策、都市規劃等均與其交通政策所緊密相關，BMVI 之前身正是由聯邦交通、建築及都市事務部（Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung）改組而來，而在 BMVI 現行所推行之重大交通政策中也有許多面向一再表現德國身為歐盟一員針對其國土資源之規劃與發展，諸如航空運輸政策之一個歐洲天空（Einheitlicher Europäischer Luftraum）。

⁸ 德國聯邦汽車運輸局官方網站，http://www.kba.de/DE/Home/home_node.html。

⁹ 德國聯邦貨運局官方網站，http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/DasBAG/dasbag_node.html。

¹⁰ 德國聯邦行政服務局官方網站，http://www.bav.bund.de/DE/1_Home/home_node.html。

¹¹ 聯邦民航局官方網站，http://www.lba.de/DE/Home/home_node.html。

¹² 德國聯邦飛安調查局官方網站，http://www.bfu-web.de/DE/Home/homepage_node.html。

¹³ 德國空中導航服務監督局官方網站，http://www.baf.bund.de/DE/Home/home_node.html。

三、海運及內河航運 (Wasserstraßen, Schifffahrt)	1. 聯邦水道航運管理局 (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) ¹⁴ 2. 聯邦海事及水文局 (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) ¹⁵ 3. 聯邦水路工程與研究機構 (Bundesanstalt für Wasserbau) ¹⁶ 4. 聯邦水文研究所 (Bundesanstalt für Gewässerkunde) ¹⁷ 5. 聯邦海上事故調查局 (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung) ¹⁸
四、陸運 (Landverkehr)	1. 聯邦鐵路局 (Eisenbahn-Bundesamt) ¹⁹ 2. 聯邦鐵路資產局 (Bundeseisenbahnvermögen) ²⁰ 3. 聯邦汽車運輸局 (Kraftfahrt-Bundesamt) ²¹ 4. 聯邦貨運局 (Bundesamt für Güterverkehr) ²² 5. 聯邦道路研究所 (Bundesanstalt für Straßenwesen) ²³

資料來源：本研究自行整理

2. 德國汽車運輸業規範架構之概述

有鑒於載送旅客或貨物於行政管理上有不同的考量，德國汽車運輸業之管理分別訂定人員運送法 (Personenbeförderungsgesetz) 及貨物運輸法 (Güterkraftverkehrsgesetz) 之專法。惟關於駕駛及車

¹⁴ 德國聯邦水道航運管理局官方網站，<http://wsv.de/>。

¹⁵ 德國聯邦海事及水文局官方網站，<http://www.bsh.de/de/index.jsp>。

¹⁶ 德國聯邦水路工程與研究機構官方網站，http://www.baw.de/DE/Home/home_node.html。

¹⁷ 德國聯邦水文研究所官方網站，http://www.bafg.de/DE/Home/homepage_node.html。

¹⁸ 德國聯邦海上事故調查局官方網站，http://www.bsu-bund.de/DE/Home/homepage_node.html，最後瀏覽日：2015/10/20。

¹⁹ 德國聯邦鐵路局官方網站，http://www.eba.bund.de/DE/Home/home_node.html。

²⁰ 德國聯邦鐵路資產局官方網站，http://www.bev.bund.de/DE/Home/home_node.html。

²¹ 德國聯邦汽車運輸局官方網站，http://www.kba.de/DE/Home/home_node.html。

²² 德國聯邦貨運局官方網站，http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/DasBAG/dasbag_node.html。

²³ 德國聯邦道路研究所官方網站，http://www.bast.de/DE/Home/home_node.html。

輛之管理，在德國道路交通法規體系中，另統一規範於道路交通法（Straßenverkehrsgesetz）及其法規命令內；有關於職業駕駛之工時管理，同樣屬於勞工權益事項，一併適用德國勞動法規體系中有關駕駛工時之規範。

相應於我國現行主管汽車運輸業之公路法，其主要內容中有關於道路建設之規定，在德國道路交通法規體系則明確另外區分出來，訂有聯邦遠程道路法（Bundesfernstraßengesetz）以資遵守²⁴。茲說明如下：

(1) 汽車運輸業駕駛及車輛之管理

道路交通法為規範交通秩序、駕駛資格及車輛檢驗之法源。有關車輛之核准與使用以及車牌之取得、駕駛執照取得、試用期間、交通資料之傳遞、吊銷執照以及交通資料之登錄以及相關處罰等，皆規定在本法之中；並授權主管機關制定相關技術性及細節性法規命令。如道路交通秩序辦法（Straßenverkehrsordnung）及道路交通核准辦法（Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung），另有職業駕駛之「駕照核發辦法」（Fahrerlaubnis-Verordnung）。

① 道路交通秩序辦法針對道路使用行為進行規範，係德國最常用以及人民使用道路最密切使用之道路交通秩序管理法規，內容包括對交通設施與交通號誌，和交通警察執法行為之規定。

② 道路交通核准辦法針對限制事項之核准進行規範，主要針對一般駕駛及車輛部分，而分成駕駛執照的准許、車輛的准許、車牌申請及監督、車輛的分類檢驗及核准等，著重於車輛裝設與運作等安全規格之許可規定。

²⁴聯邦遠程道路法，主要規範興建遠程道路之權利與義務關係，包含主管機關權責歸屬、道路興建行政程序、土地徵收程序，以及道路設計、後續養護等營運事項之法規，其主要涉及土地作為道路使用，規劃、徵收、興建與保養等交通硬體建設問題。

③ 駕照核發辦法係依照德國道路交通管理法（Straßenverkehrsgesetz）第 2 條第 3 項訂定，就載客運輸（Personenbeförderung）業務得要求行為人持有特殊駕照始得執行，特殊駕照之要件、有效期間或相關義務，授權 BMVI 會同聯邦環保部所訂定。依據此辦法第 48 條第 1 項規定，基於營業目的使用動力車輛載運乘客，必須額外申請「客運駕照」（Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung）。依據同條第 4 項，客運駕照申請人必須符合下列法定要件：

- i. 申請人持有駕駛車輛所必需之歐盟駕照或歐洲經濟區成員國核發之駕照。
- ii. 申請人年滿 21 歲。
- iii. 申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」（Führungszeugnis）。
- iv. 身體機能與精神狀態健全之證明。
- v. 視力證明。
- vi. 持有歐盟駕照、歐洲經濟區成員國駕照、或其他附表十一所載國家核發之相當駕照至少兩年，或在最近五年內曾經持有前揭駕照。
- vii. 申請人需經考試證明其對擬執業地區具備必要之地域知識（erforderliche Ortskenntnisse）。

此處管制類型屬於「附許可保留之預防性禁止」（Präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt）。

(2) 職業駕駛工時管理之規範

德國工會組織發達，政府重視勞工權益，職業駕駛工時等勞動條件之規範，除應適用勞動基準之工時法（Arbeitszeitgesetz），另輔以僱用司機工時調整法（Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern），建立

執業駕駛工時管理機制，主要分為每班車輛駕駛時數管理及輪休權益之保障。目的在於一方面避免駕駛權益受侵害，另一方面避免危險駕駛可能造成之潛在風險。

(3) 汽車運輸業具體規範：

①人員運送法

BMVI 轄下設有聯邦汽車運輸局主責自用或營業使用汽車運送乘客之相關行政管理。德國聯邦政府對於營業大小客車業者之行政管理法規，係以制定於 1961 年 3 月 21 日，現行於 2013 年 8 月 7 日修法之人員運送法為主要法源。依據該法第 1 條第 1 項之定義，該法之管制對象為車輛於道路上駕駛並有償載客之行為；另同條第 2 項規定，如為免費或支付金額低於營運成本或是醫療用途之人員運送，則排除適用本法。

本法主要規範汽車運輸業之業別，主要將管制之交通工具種類區分為電車及一般車輛再進一步分類，並且配合營運方式適用不同規定。如電車又分成有軌電車（Straßenbahnen，類似我國捷運，規範於第 28 條至第 40 條）、無軌電車（Oberleitungsomnibussen，外觀類似公車，無軌但使用高架電車線驅動，規範於第 41 條）。一般車輛（Kraftfahrzeugen）則尚可細分為下列兩種：

- i. 固定路線載客車輛（Linienverkehr）：主要規範於第 42 條至第 45a 條，內容包含需要申請路線權利，專營固定路線之公車與客運等，提供具備始點和終點之間的定期服務，如長短途客運、通勤運輸（如上班通勤班車、校車等）、定點特別運輸（如某劇院固定接駁班車）。
- ii. 無固定路線載客車輛（Gelegenheitsverkehr）：即租賃車輛，依營運模式不同又可細分為三種：(I)計程車（Verkehr

mit Taxen)，規定於第 47 條，計程付費之出租車輛。(II) 短途旅行和度假觀光車輛 (Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen)，規定於第 48 條，指觀光用途於觀光景點往返之付費運輸車輛。(III) 出租遊覽車與小客車 (Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen)，規定於第 49 條，指提供租賃使用之大小客車。

人員運送法所規範之內容包含營運許可、路線許可、誤點補償、行政監督檢查、救濟、授權行政機關制定法規命令、罰則等內容。茲進一步說明如下：

表 2.1-2 德國客運業相關規範概述

章節	規範內容	概要說明
I	總則 (Allgemeine Vorschriften)	規範本法適用範圍、權利義務範圍、業者資格、名詞定義、程序文件格式、利益迴避、禁止規定、公共交通利益、採購競標程序等通則性規定。
II	登記許可 (Genehmigung)	規範登記許可程序與資格要件、許可正名之轉讓、重新登記許可之要件等與登記許可相關規定。
III	各類交通工具之具體規範分則 (Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten)	為本法重要章節，主要規範有軌電車 (Straßenbahnen)、無軌電車 (Oberleitungsomnibussen)、一般車輛 (Kraftfahrzeugen) 之定義與細項分類，構成客載運輸業之行政管理分類。
IV	跨國運輸 (Auslandsverkehr)	規範跨國運輸時，與歐盟指令及外國法之適用關係。
V	監督檢查 (Aufsicht, Prüfungsbefugnisse)	規範目的事業主管機關監督檢查之權力範圍與行政責任。

章節	規範內容	概要說明
VI	救濟程序與費用 (Rechtsbehelfsverfahren und Gebühren)	規範有關本法之行政救濟程序與費用。
VII	授權制定法規命令與行政規則 (Erlaß von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften)	規範目的事業主管機關得制定細部規範之法律授權基礎。
VIII	罰緩 (Bußgeldvorschriften)	規範目的事業主管機關裁定罰緩之要件與效力。
IX	過渡與其他規定 (Übergangs und Schlußbestimmungen)	針對歐盟法規變動時及適用具失效時限法律之過渡規範與其他相關規定。

資料來源：本研究自行整理

② 貨物運輸法（Güterkraftverkehrsgesetz）

道路貨物運輸被德國政府視為其物流產業政策整體規劃之重要一環，原則上採取政府監督管理，產業自主經營的營運模式，設有聯邦貨運局主責貨運之行政管理。德國聯邦貨運與物流政策未來發展，不僅以交通運輸本身為重要考量因素外，係納入經濟、生態和社會等面向，確定永續發展之策略目標。

此外，更將綜合運輸投資，將大氣污染、氣候變化、噪音污染、交通壅塞等問題納入交通運輸政策規劃，嘗試強化德國位於歐洲地理中心的重要物流地位²⁵。主要規範為德國貨物運輸法，規範業者申請營運許可之程序、登記文件、罰則等內容。輔以管理道路貨物運輸業者之業者許可規範（Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr, GBZugV）；及運輸業者文件管理之監理制度（Verordnung

²⁵ 德國聯邦政府交通運輸與數位基礎建設部貨運與物流政策說明，<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/logistikstandort-deutschland.html>。

zur Durchführung der Verkehrsunternehmensdatei nach dem Güterkraftverkehrsgesetz, VUDat-DV) 等。另德國與我國國情不同，訂有跨國貨物運輸法規（Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und Kabotageverkehr, GüKGrKabotageV）特別針對跨國運輸予以規範，主要係與德國地理環境特殊有關。

而與實際運輸之貨物有關的其他法規，則有危險物品運送之相關規定：如德國國境內與跨國公路、鐵路和內河航運運輸危險品條例（Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern, GGVSEB），該法係針對陸運、海運及河運涉及到危險品運送時統一適用之規範。

2.2 法國

1. 法國運輸產業概況說明

法國運輸業的總值佔國內生產毛額（PIB, produit intérieur brut）的 18%，2012 年約 3 億 7 千 1 百萬歐元，其中 77.4% 為道路運輸（不包括都市大眾運輸），6.8% 為鐵路運輸，6% 為航空運輸²⁶。法國的公路總長度在 1995 年是 96 萬 2 千公里，到了 2013 年，公路總長度達到了 107 萬 2 千公里²⁷。茲說明如圖 2.2-1：

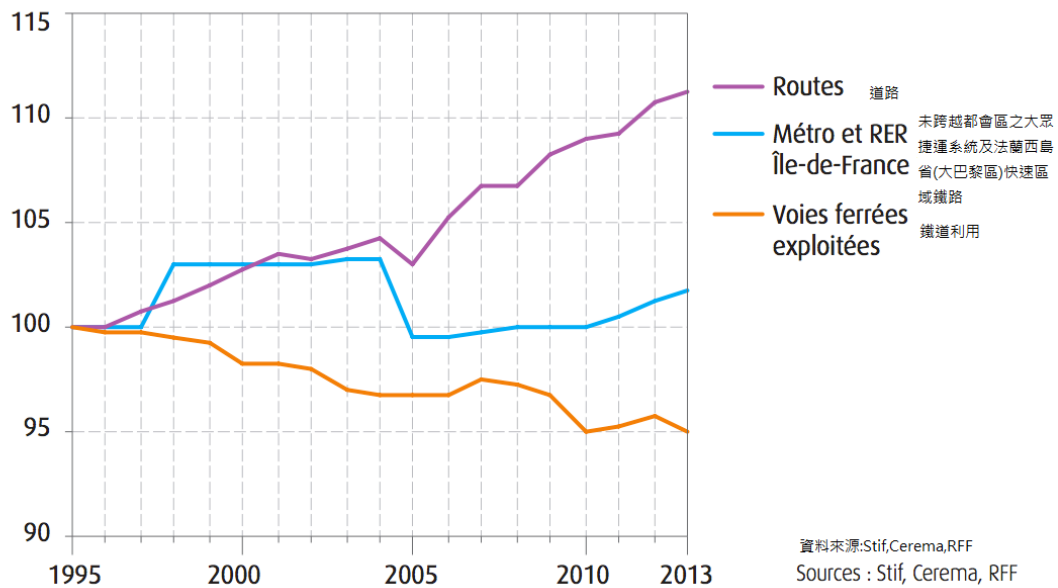
²⁶ Commissariat général au développement durable, Repères Chiffres clés de transport, édition 2015, p. 2.

²⁷ Commissariat général au développement durable, Repères Chiffres clés de transport, édition 2015, p. 3.

Évolution des longueurs des réseaux 路網長度發展圖

Indice base 100 en 1995

依據1995年為基準100



資料來源：Stif, Cerema, RFF

圖 2.2-1 法國公路總長度統計圖

法國的公路 62%屬於鄉鎮市道路，36%為縣道，國道於 2006 年大幅度地劃歸給各縣。而法國公路密度很高，達到 16,050 公里/百萬人，與鄰國相較，是公路密度最高的國家。就高速公路而言，與其他臨近各國相比，如英國非常低（59.2 公里/百萬人），西班牙非常高（310.1 公里/百萬人），法國則是 176（公里/百萬人）²⁸，相關統計如圖 2.2-2 所示。

²⁸ Commissariat général au développement durable, Repères Chiffres clés de transport, édition 2015, p. 4.

Densités des réseaux routiers en Europe 歐洲公路網密度圖

Pays 國家	Densité réseau total 路網密度總計		Densité réseau autoroutier 高速公路網密度	
	km par million d'habitants	km par 1 000 km ²	km par million d'habitants	km par 1 000 km ²
Allemagne 德國	7 873 公里/每百萬人	1,8	156,7 公里/每百萬人	35,9
Espagne 西班牙	14 503	1,3	310,1	28,3
France 法國	16 050	1,9	176,0	20,8
Italie 義大利	4 122	0,8	110,5	22,1
Pays-Bas 荷蘭	7 762	3,1	158,7	63,4
Royaume-Uni 英國	6 706	1,7	59,2	15,0

Sources : SOeS, CCTN 2014 d'après Eurostat

資料來源:SOeS,CCTN2014 歐洲統計局

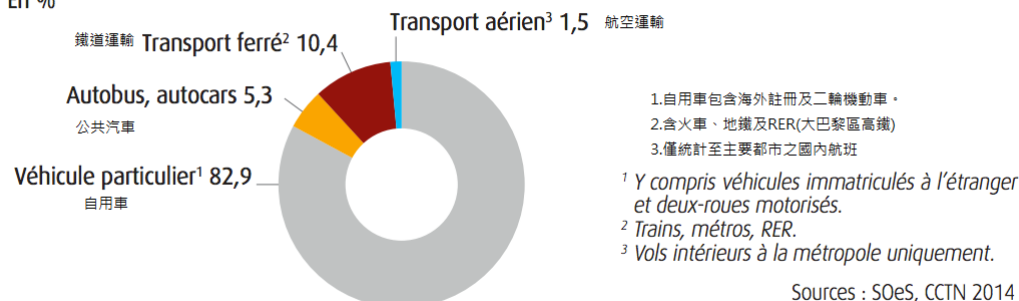
資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-2 法國與其他國家公路密度統計圖

其中旅客運送部分，在 2013 年，法國的境內旅客總運量為 989（百萬人公里），其中有 819（百萬人）是以自用車運送，103（百萬人）是以鐵路運送，其餘旅客則是由巴士或飛機運送，相關統計如圖 2.2-3 所示。

Transports intérieurs de voyageurs par mode en 2013 2013 境內旅客運輸模式

En %



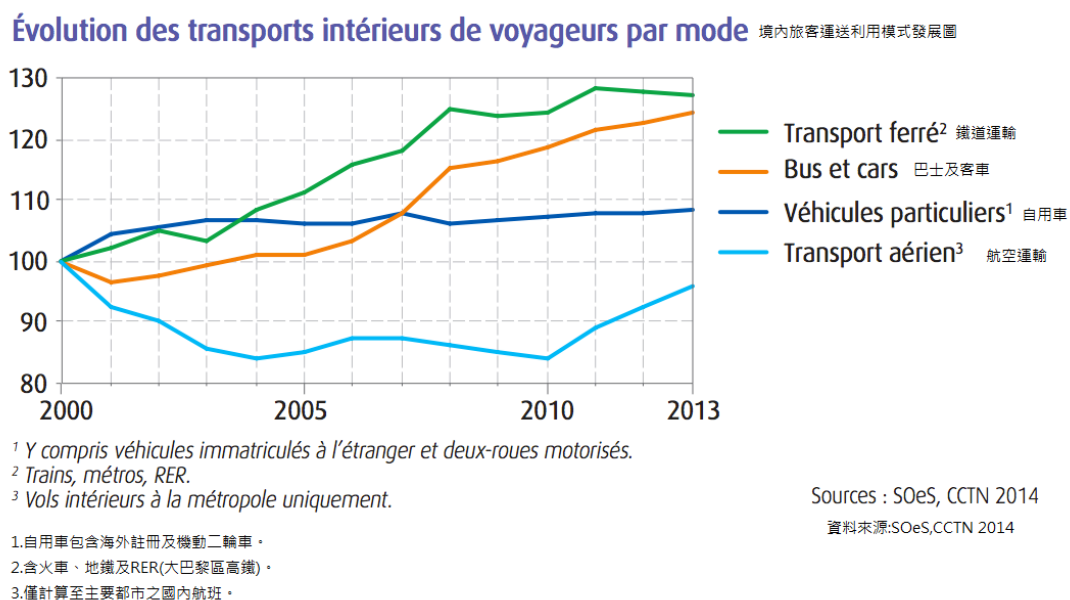
Sources : SOeS, CCTN 2014

資料來源:SOeS,CCTN2014

資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-3 法國境內旅客運送統計圖-1

而有關旅客運送的模式，法國旅客運送的模式有以鐵路、巴士、自用車及空運等等，其數值的變化如圖 2.2-4。



資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-4 法國境內旅客運送統計圖-2

而在短途旅客運輸方面，統計如圖 2.2-5：

短程大眾運輸

Transport collectif de proximité

Niveaux en milliards de voyageurs-km

百萬旅客/公里級

年增長率(%)

	Niveau 2013 2013年份	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Île-de-France 大巴黎區(法蘭西島省)	29 909	1,5	1,3
Modes ferrés 鐵道模式	24 752	0,5	0,8
<i>RER et trains</i> 快速區域列車及火車	17 147	1,2	1,2
<i>Métro</i> 未跨越都會區之大眾捷運系統	7 605	- 0,9	0,8
Tramways 軌道電車	615	73,3	16,7
Bus 巴士	4 542	1,0	1,3
Province 省	23 981	0,5	2,3
TER 地區性快速運輸鐵路	14 037	- 1,2	2,0
Métro 未跨越都會區之大眾捷運系統	2 518	3,2	2,7
Bus et tram 巴士及電車	7 426	2,8	2,7
Transport scolaire et de personnel 學校人員運乘	5 810	0,1	- 2,6
Ensemble du transport collectif de proximité	59 701	0,9	1,3

短程運輸整體總計

Sources : SOeS, CCTN 2014

資料來源:SOeS,CCTN2014

資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-5 法國短程旅客運送統計圖

至於長途旅客運輸統計如圖 2.2-6 所示：

長程旅客運輸
Transport collectif longue distance
Niveaux en millions de voyageurs-km
百萬旅客/公里級

	Niveau 2013 2013年度	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Transports aériens ¹ 航空運輸	14 470	3,2	0,6
Transports ferrés 鐵道運輸	61 256	- 1,2	2,0
Trains à grande vitesse (TAGV) ² 高速列車	53 768	- 0,5	- 0,4
Trains interurbains ³ 城際列車	7 489	- 5,8	0,6
Transports routiers : autobus et autocars 公路運輸:公共汽車及客車	33 946	0,6	- 6,1
Interurbains (hors Île-de-France) 市區(除法蘭西島省)	9 322	2,4	2,0
Occasionnel 臨時性	24 624	0,0	- 0,3
Ensemble du transport collectif de longue distance	109 673	- 0,1	0,6

¹ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

² Y compris Eurostar, société autonome de la SNCF depuis le 1^{er} septembre 2010.

³ Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

Sources : SOeS, CCTN 2014

1. 僅計算至主要都市之國內航班。

2. 統計包含歐洲之星，法國國鐵公司2010年9月起之資料。

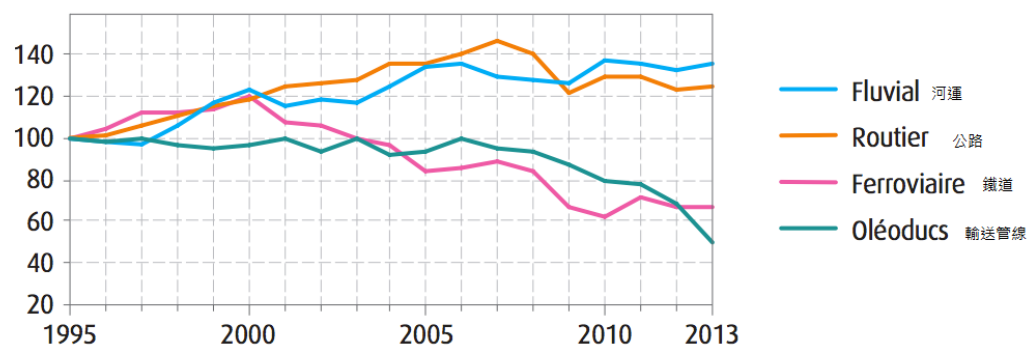
3. 依據國家協議及非正式協議(除TAGV高速列車)。

資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-6 法國長程旅客運送統計圖

在 2013 年，陸上貨物運輸部分，法國的運輸量為 340 百萬噸公里，其中有 289 百萬噸公里是公路運輸，陸上貨運主要是藉由公路運送。其中非公路運輸的其他方式逐年減少，從 1995 年佔 24.7%，至 2013 年降為 15%，如圖 2.2-7 所示。

陸上貨物運輸發展
Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises
 Indice base 100 en 1995 以1995年為基準100

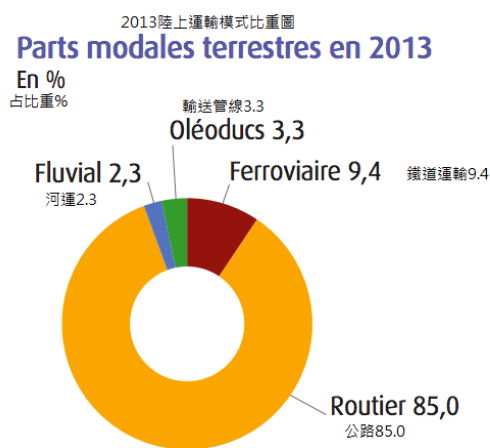


Sources : SOeS, CCTN 2014
 資料來源:SOes,CCTN2014

資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-7 法國陸上貨物運輸量統計圖

而有關陸上運輸模式之比重，道路運輸佔 85%，鐵路運輸佔 9.4%，管線運輸佔 3.3%，河川運輸佔 2.3%，如圖 2.2-8 所示。



Sources : SOeS, CCTN 2014
 資料來源:SOes,CCTN2014

資料來源：SOeS, CCTN 2014

圖 2.2-8 法國陸上貨物運輸與其他運輸方式統計圖

2.主管機關及權責

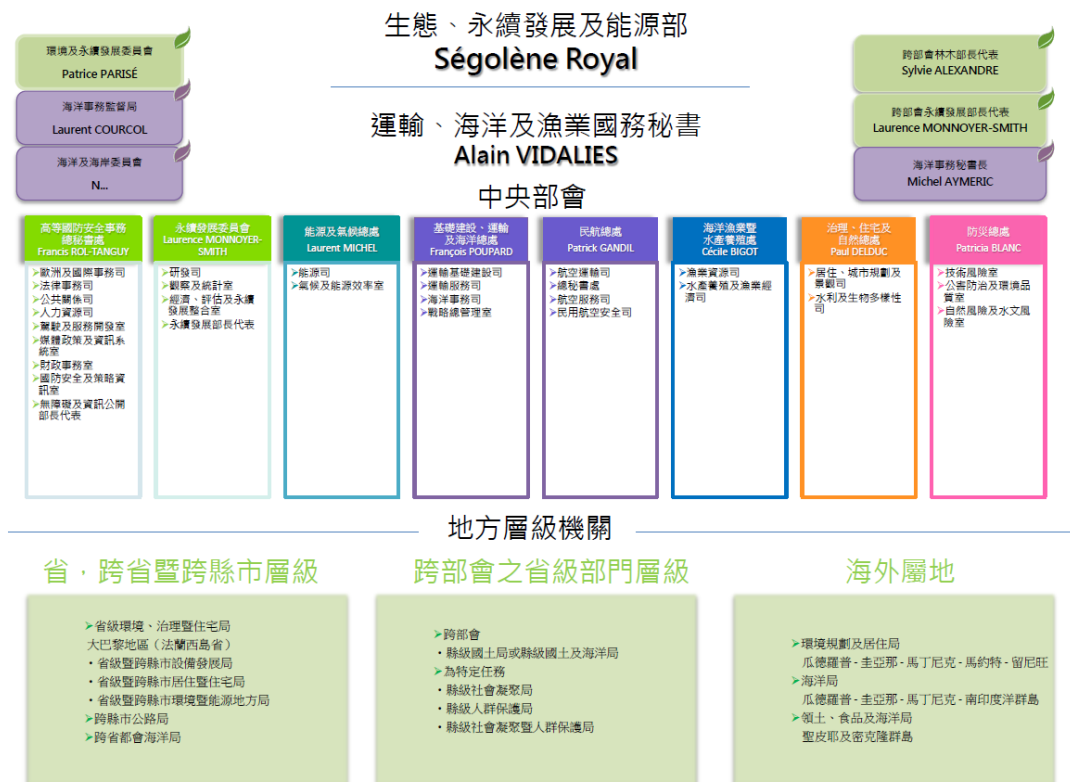
依據法國運輸法典（Code des transports）第 L. 3111-3 條之規定，非都市定期道路運輸服務，係由中央與運輸業者於徵詢相關省縣之意見後簽訂契約，但實際上主要國道之定期旅客運送服務均已委託法國國鐵（SNCF）處理。

中央機關主要是「生態、永續發展及能源部」，除掌管全國公路建設及海、陸、空運相關交通運輸業務之外，還包括環境、能源等事務。生態、永續發展及能源部之下，設有「基礎建設，運輸及海洋總局」（Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer），基於橫向的一致性，制定運輸政策，必須考量基礎建設的計畫、各個層面（鐵路運輸、河川運輸與道路運輸等）之經濟社會調控，基礎建設與交通建設之安全。基礎建設，運輸及海洋總局之下，設「運輸基礎建設組」（Direction des infrastructures de transport）、「運輸服務組」（Direction des services de transport）、「海洋事務組」（Direction des affaires maritimes）以及「總務及政策組」（Service de l'administration générale et de la stratégie）。

公路貨物運輸及旅客運輸均是受規制的活動。一方面，中央政府必須確保聘用條件的工人、勞動安全及競爭環境，另一方面必須確保有能力對於違反現行規範之事業給予裁罰。相關之規制由不同的部會協調分工進行，包括生態、永續發展及能源部（負責運輸）、勞動部、內政部（警察或憲兵）以及財政部（海關）。省環境局（DRE, Directions régionales de l'environnement）與省環境、國土開發及住宅局（DREAL）和各省企業、競爭、消費、勞工和就業局（DIRECCTE, Directions Régionales de l'entreprise, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi）之間的合作，是有效監督控制的保障。此外還有跨縣公路局（DIR）以及跨省都市海洋局（DIRM），也負責運輸之相關事務。

歐盟國家之間的合作也成為重要的焦點，包括法國、比利時、盧森堡、荷蘭、英國、愛爾蘭、德國和西班牙；為了加強合作，1999年10月，荷比盧三國運輸部長和法國之間簽署合作協定。

圖 2.2-9 為法國生態、永續發展及能源部相關之組織：



資料來源：法國生態、永續發展及能源部

圖 2.2-9 法國生態、永續發展及能源部組織圖

3. 主要法律規範與架構

法國為大陸法系國家，同樣與我國之基礎法規範體系相同，分為法典（code）、法律（loi）、法規命令（ordonnance）、一般行政命令（décret）。其法規範之結構非常完整，在運輸領域，分為通則性規範、旅客運送規範、貨物運輸規範等三大類，而每一類又可

再分為法律位階、行政命令位階、行政規則位階以及行政決定（處分）等。

關於法國的運輸相關事務之管制，分由中央與地方政府處理。其中央之主管部會為「生態、永續發展及能源部」下之「基礎建設，運輸及海洋總局」，職司統籌包括鐵路運輸、河川運輸與道路運輸等事務，除此之外，運輸所需之相關基礎建設亦集中事權至此一總局之下，負責與相關部會協調，包括勞動部、內政部（警察或憲兵）以及財政部（海關）等等。

至於地方，則設有省環境局（DRE）與省環境、國土開發及住宅局（DREAL）和省企業、競爭、消費、勞工和就業局（DIRECCTE），平時與中央的生態、永續發展及能源部合作。此外在地方還有設有跨縣公路局（DIR）以及跨省都市海洋局（DIRM）²⁹。

此外，法國經過多年之「由個別之特別法往基本法整合」的潮流之後，完成交通運輸法典，因此在法律保留的體系之下較無問題。尤其法國第五共和國憲法第 34 條，關於法律保留之事項係採列舉之方式，而於第 37 條第 1 項又規定，「凡法律範疇以外之一切其他事項均屬行政法規性質。」也致使法國的憲政體制與法律體系不像德國形成「立法權優位」的態勢，法國的行政權較為強大，許多事項都屬於行政權可以決定的範疇，因此關於國會保留、法律保留等爭議在法國較不易成為問題

綜合言之，法國之交通運輸法典不僅規範單一海運或陸運或空運之事項，同時也在法典中賦予法國人民「交通權」，同時也特別強調對於身心障礙者、高齡者、未成年人與經濟弱勢者的保護。透過 1982 年立法之交通基本法（LOTI），2010 年交通運輸法典（Code des Transports）將主要的內涵都繼受下來成為規範內容。因此除了交通權之保障外，環境保護、汽車交通的減少與公共交通之強化都

²⁹ 可參照法國生態、永續發展及能源部之資料說明：http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/MEDDE_organigramme_Mai_2015_DEF_Web.pdf。

是一併考量的大原則。在交通政策的擬定方面，以社會因素優先於經濟因素進行政策的決定，配合地方分權之改革，中央政府與地方自治團體均各自有其應盡之義務。

4.法國交通運輸法典具體規範說明

由於法國在 1960 年代～1970 年代時，都市人口急速增加，因此亟需改善交通建設，考量低所得者多居住於郊區之社會住宅，因此於該時期，改善其交通狀況為法國政府之主要政策。如 1996 年法國配合氣候相關法律之制定，運輸政策之考量點又增加環境保護的議題，法國政府開始規劃都市圈交通計畫（PDU），以推動削減汽車使用、促進大眾交通運輸、徒步以及腳踏車之使用。

而 2000 年時，配合都市更新、都市計畫等相關法制（SRU），法國政府之運輸政策朝向連結郊區之交通運輸為主，並強化都市圈交通計畫（PDU），以搭配都市區域計畫（PLU）之實行。其後，為配合節能減碳，法國政府決定凍結道路建設，改為多興建軌道之公共交通運輸。

承上，現代法國運輸法制之演變，可從法國第五共和前的 1938 年 1 月法國將國內五間鐵路公司國有化之後，設立法國國鐵（SNCF, Société nationale des chemins de fer français），依據 1937 年 8 月 31 日當時設立之協定，法國國鐵必須在 1982 年 12 月 31 日解散³⁰。因而在 1982 年底之前，法國政府被迫要思考未來的鐵路事務如何處理。法國政府便在 1982 年 7 月提出法案送交國會，經過兩院同意後，遂於 1982 年 12 月 30 日訂立法律第 82-1153 號「國內運輸基本法（Loi d'orientation des transports intérieurs）」³⁰。其中不僅規範了法國國鐵的性質為工商業性質之公共設施法人（établissement public industriel et commercial）之外，更針對鐵路以外的汽車、河川運輸、航空等全盤性地針對交通運輸事項進行規範，除了明確化中央與地

³⁰ Journal Officiel de la République Française, 1937.9.1, pp. 10067-10068.

方之權責，將交通政策之政策制定與實施劃歸地方的分權規定之外，更明定人民享有「交通權」（droit au transport）。

至 1996 年之後，法國國內開始有制定交通運輸法典之呼聲，因此開始思考將相關的規範全部都統合進一部法典的可能性。法國國會於 2009 年 5 月 12 日以法律授權行政機關以委任命令制定交通法典（Ordonnance n ° 2010 -1307 du 28 Octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports），於 2010 年 11 月 3 日公布，同年 12 月 1 日施行。整部法典分為六大部分，大約 2200 個條文。

依目前法國道路運輸法制，依據運輸法典、道路法典（Code de la voirie route）以及道路交通法典（Code de la voirie routière）之規定，可區分為旅客道路運輸以及貨物道路運輸兩種。旅客道路運輸又可分為集合性公共交通以及個別性公共運輸兩種。其體系分列如下：

(1) 旅客道路運輸

① 集合性公共運輸

I. 固定班次及包車服務之組織與實施

i. 大巴黎以外地區

ii. 大巴黎地區

II. 偶發性服務

III. 從事旅客道路公共運輸業之途徑

IV. 行政罰、刑事罰

② 個別性公共運輸

I. 計程車

II. 二輪、三輪機車

另以巴士（集合性公共運輸）、計程車（個別性公共運輸）為例說明具體規範如下：

①-1. 巴士

I. 公共旅客運輸（車輛包括司機在內之乘客 9 人以上者）：
必須向其營業所在地之縣長提出登記之申請，登記時將
審查其職業上之信賴性、財務能力、職業能力、國籍要
件等。其運費亦需要縣長核定。

II. 定期公共運輸或包車：

運費由各運輸事業自行決定，而送請縣長認可（滿足一
定要件時，均會許可）。

III. 觀光巴士：

需向縣長提出登記申請，於縣長許可登記後始可營業。

②-1. 計程車

法國對於計程車之數量，以計程車執照之發給作為控
制之手段。但執照得於私人之間轉讓，惟受讓者亦必須持
有合法之執照。計程車執照並無效期，但若不繼續執業，
或計程車行不繼續營業時，則應將執照移轉。計程車之運
費係由財政部決定其上限，而由縣長在此一上限之範圍
內，具體決定計程車費率。

(2) 貨物道路運輸

① 職業

I. 從事貨物道路運輸業之途徑

II. 職業團體

② 契約

I. 總則

II. 運輸契約

III. 運輸職業團體間契約

IV. 汽車租賃契約

V. 效力

③ 特別規定

④ 行政罰及刑事罰

①-1.登記制度

運送 3.6 公噸以上，或是 14 立方公尺以上之貨物之汽車貨物運輸事業，必須向其營業所在地之省長提出登記申請，省長需籌組省級之諮詢委員會，已處理登記申請之事務。申請時必須符合以下要件：

- I. 事業並無因違反交通或運輸法規等而受有罪判決者，若為非歐盟居民，必須舉證證明已於歐盟境內居住滿五年。
- II. 登記事業所保有之車輛數與出具銀行之保證。
- III. 持有省長所製發之職業資格證書。

①-2. 許可範圍

已登記之事業，其受許可之營業範圍如下：

- I. 7.5 噸以下之卡車或 7 公尺以內之貨櫃車之運輸。
- II. 可將其國際運輸業務轉包給其他法國及之運輸公司。
- III. 400 公里內之運輸。
- IV. 利用道路、鐵路等複合運輸之方式，道路運輸之長度不超過 400 公里內之運輸。

①-3. 分級

法國將卡車依其重量分為三級：A 級：44 噸以下、B 級：26 噸以下、C 級：7.5 噸以上，未滿 26 噸者。

(3) 道路交通勞動法

(4) 公路運輸營業規範

(5) 海外領土運輸相關規範

2.3 奧地利

1.主管機關及交通運輸概述

奧地利地處歐洲中部，是歐洲重要的交通樞紐，其公共旅客運輸主管機關為「奧地利聯邦交通、創新和技術部」(Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology)。其中有關運載工具，奧地利汽車車體的總則性法規主要規定於汽車法 (Motor Vehicles Act 1967)。該法規範了一般車種的零件標準、配件、標示、核准、車牌、保險、限速、駕照，以及駕駛訓練等。

關於道路之規範，根據奧地利聯邦公路法 (Austrian Federal Road Act)，奧地利的公路主要分為兩類，一類為聯邦政府所管領的聯邦公路 (Autobahns)，例如 Bundesstraßen A、Schnellstraßen 或 Bundesstraßen S，至於其他的州公路 (Landesstraßen) 則改由聯邦州政府管領，例如 Bundesstraßen B。目前，奧地利共有 18 條聯邦公路，全權由公營的 ASFiNAG 公司營造、維護及管理。州公路相較於聯邦公路則較為次要，標準也較為寬鬆。奧地利全國各類公路總長約 10.7 萬公里，其中高速公路和快速路 2,112 公里。2011 年客運量 5.95 億人次，貨運量 3.45 億噸。2012 年貨運量 3.34 億噸。

另為了滿足地方及區域間日益增加的不同型態旅運需求，奧地利在過去的幾十年間，新型態且運作良好的合作模式，即以整合地方和區域公共交通聯盟(運輸協會，又稱作 Local and Regional Public Transport, LRPT)的型態因應而生。規範運輸協會的聯邦法律為「公眾地方客運和地區運輸法」(Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, ÖPNRV-G 1999，又稱 Local and Regional Transport Act)，自 2000 年 1 月施行，規範運輸協會之營運組織，尤其是財務基礎。該國運輸協會 (Verkehrsverbund) 成為全國性的交通網絡，提供乘客申請適用統一費率系統，即享有聯票折扣費率 (聯網費率)，涵蓋所有參與運輸經營業者 (鐵路、公共

和私人巴士公司及市營運輸公司）。整體而言，奧地利目前計有 8 家屬前開型態之運輸協會，其營運版圖大抵上與聯邦州界一致。

至於聯邦與地方的職權分工方面，依據「公眾地方客運和地區運輸法」第 7 節規定，聯邦政府必須確保公眾和區域交通運輸提供的基本範圍。而揆諸同法第 11 節及第 13 節之規定，聯邦州及直轄市則負責規劃針對需求為導向的公車服務。該法針對聯邦政府資助（Federal government funding）運輸協會營運部分，亦設有相關規定，條文依據為聯邦資助分配法（Federal Allocation Act）。在依循聯邦政府的法律與預算下，地方政府與市府，或各市府間聯合的運輸協會應在其管轄範圍內，於州間或市間規劃地方與區域運輸計畫，遵守並實現公眾地方客運和地區運輸法所設定的標準與要求。該法規範了乘客運載限制、時刻、聯邦政府的資金補助與分布、票價訂定、資訊公開，以及細部的品質標準等。此外，該法於 2006 年年初經修正而下放中央的權力與地方，條文授與地方政府可核准區域間客運路線的權限，可見地方分權的色彩加重。然透過中央政府分配預算於各地方政府間惹起爭議，中央有意縮減其預算分配，改由地方政府自行負責，將奧地利交通運輸管制逐漸交由地方分權處理。

在貨運方面，為了達到貨暢其流的貿易目的，奧地利一直致力於研究貨物運輸及物流之最佳路徑、方式及場站，並發展出一套既精密且複雜的路網圖（請參閱下圖）。其分別標示有公路（motorway）、鐵路（rail）、航運（river danube）、鐵公路混合（bimodal (rail, road)）、三類混合（trimodal (rail, road, ship)）等路線模式，並透過各節點（主要為城市/轉運站，如維也納（Wien Nord-West, Hafen Wien）、貨運中心的格拉茲（Graz）等重要都市）與相關路線的組合，遂而發展出綿密的路網。



資料來源：Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology

圖 2.3-1 奧地利貨運樞紐節點圖

根據奧地利聯邦統計局（網址：www.statistik.at）2015 年 5 月 28 日發布之統計，2014 年度奧地利公路運輸共約 2,680 萬餘車次，載重量合計約 3.49 億公噸（349,488 千公噸），較 2013 年度成長 7.4%。2014 年奧地利公路貨運最大宗之貨品，仍是「石、土、與建材」（Stein und Erden und Baustoffe），總重逾 1.85 億公噸（185,101 千公噸），占比約 53%，較 2013 年（167,518 千公噸）增約 10.5%。其次為「車輛、機械、其他成品或半成品、以及特殊貨品」（Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter），總重逾 7,096 萬公噸（70,962 千公噸），占比約 20.3%，惟較去年減少約 1.8%。

奧地利致力於推動促進聯合運輸措施，促進多式聯運和強化聯合運輸之利用是為建立有競爭力的公路替代運輸。因此，奧地利業已推出許多早期措施，如鐵路或聯合運輸。此外，奧地利更進一步採取以下措施來促進聯合運輸：

- (1)投資財務支援：推行一系列實質性的運輸投資財務支援措施和計畫，如：聯合貨運創新計畫、多式聯運轉運設施支持計畫、營運資金支持計畫、多式聯運運輸發展和促進多瑙河聯運計畫。
- (2)財政獎勵措施：如果機動車輛及其拖車逾 3.5 噸，且於一個日曆月為聯合運輸專用，免徵車輛稅（牌照稅）一個月。
- (3)管制性措施支援方案：如放寬載重（奧地利「機動車輛法」原規定車輛及其拖車的總重量和車軸重量總和上限為 40 噸，供聯合運輸之車輛，得放寬至 44 噸）、週末及假日禁行貨車之豁免、夏季假日禁行貨車之豁免、夜間禁行貨車之豁免、聯運時間計入貨車駕駛休息時間（依奧地利勞動法和歐盟相關法律，貨車司機在運行中列（火）車聯運期間，視為其休息時間）。

2.主要法律規範與架構

以下將奧地利運輸規範分為客運和貨運兩種母項，並再各別細分為三子項：

(1) 客運（Personenbeförderung）：

①行業規範：

I. 聯邦乘客運輸法（Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen，Kraftfahrliniengesetz – KflG，the Passengers Transport Routes Act）：為重要的公共運輸條文依據，規範固定路線與載送時間之客運營運，包含執照之申請、核准與登記、主管機關（奧地利聯邦交通、創新和技術部）、駕駛人之標準、監督、公路使用、營運範圍、責任、票價、乘客權利、爭端解決、車站路線規劃、標示、時刻表、駕駛人訓練以及罰責等。

II. 聯邦交通、創新與技術部之公路客運法（Verordnung des

Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr): 乘客行為規範與禁止行為、要求乘客退場之情形、票價、票種、行李與寵物載送、視障者與導盲犬、退費、遺失物等。

III. 聯邦空運乘客之公路未預定間隔型客運法 (Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen): 營運航班乘客的公路客運特許規範，特許類型、自營客運的工時、財力和專業能力標準、車輛標示等。

②人員規範：

I. 聯邦科學與交通部之駕駛人考試法 (Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Fahrprüfung): 駕駛人筆試以及路試舉行方式、評斷標準、考試內容、考試車輛、評審委員之資格與責任等。

II. 聯邦工時法 (Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969 über die Regelung der Arbeitszeit) 第 4a 副章、第 5 章：規範工作時數、休息時間等。

III. 聯邦交通、創新與技術部之客貨運駕駛人標準法 (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Fahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr): 客貨運駕駛人之標準與能力要求、申請資格、考試流程與內容、費用等。

IV. 聯邦經濟與勞工部專業客貨運駕駛人訓練法 (Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über die Berufsausbildung im Lehrberuf Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin): 訓練客貨運駕駛人

規則、專業訓練項目、步驟、筆試、路試，以及分級測驗。

③車輛規範：

聯邦汽車安裝實施法

(Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 - KDV.

1967)：汽車車種分類、各部零件規範，如車窗、車燈、引擎、避震，以及安全系統、剎車系統之標準等。

(2) 貨運 (Güterbeförderung)：聯邦政府針對貨運法有很詳細的類別分類，例如針對各式金屬、各式化學物品、危險物品、經航空運送之危險物品、貨櫃運送、駕駛工具等皆以聯邦的個別專法規範，又如跨國界的貨運亦分別以專法規範與各國間的互動。以下僅就較為概括的貨運法作整理：

①行業規範：

聯邦公路貨運法 (Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG)：適用範圍、特許規範、核准標準與例外、核准營運登記、越界營運、駕駛人標準與訓練、主管機關、使用車輛之所有權歸屬、費率計算、爭議處理、罰則、自營駕駛之工作時數等。

②人員規範：

I. 聯邦交通、創新與技術部之客貨運駕駛人標準法 (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Fahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr)：客貨運駕駛人之標準與能力要求、申請資格、考試流程與內容、費用等。

II. 聯邦工時法 (Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969 über die Regelung der Arbeitszeit) 第 4a 副章、第 5 章：規範

工作時數、休息時間等。

III.聯邦經濟與勞工部專業駕駛人訓練法 (Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über die Berufsausbildung im Lehrberuf Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin): 訓練客貨運駕駛人規則、專業訓練項目、步驟、筆試、路試，以及分級測驗。

③車輛規範：

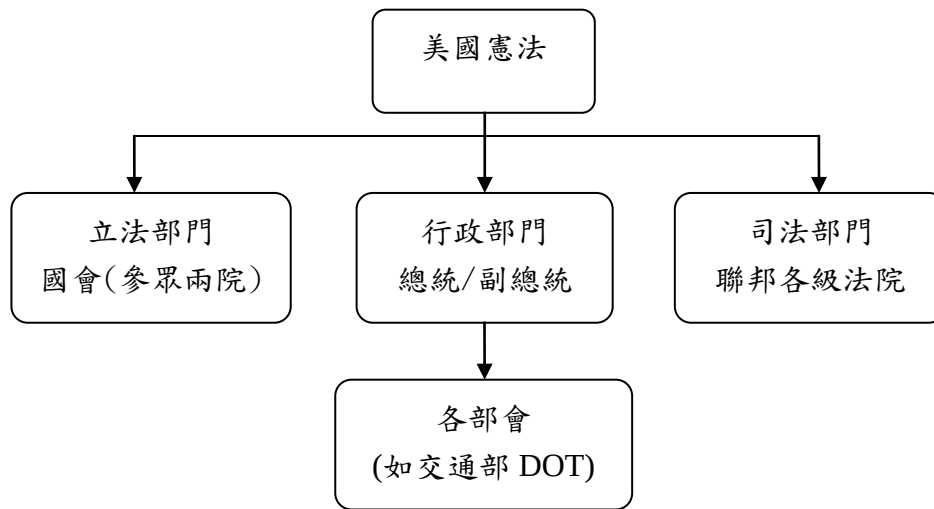
I. 聯邦公共經濟與交通部之貨運牌照申請法 (Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die im Güterkraftverkehr zu verwendenden Tafeln): 牌照形式與規格、標示處、牌照生產與運送標示規範、牌照遺失等處理辦法。

II. 聯邦汽車安裝實施法
(Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 - KDV. 1967): 汽車車種分類、各部零件規範，如車窗、車燈、引擎、避震，以及安全系統、煞車系統之標準等。

2.4 美國

1.美國汽車運輸業管理體制概述

(1) 美國運輸產業概況說明



資料來源：本研究自行繪製

圖 2.4-1 美國政府行政組織架構圖

美國為聯邦制國家，並依憲法規定，採三權分立原則建立相關政府行政組織。其中立法權屬國會，包含參議院（United States Senate）及眾議院（United States House of Representatives），司法權屬聯邦各級法院，而行政權由總統負責。其各級政府部門依聯邦、州、地方區分，地方政府又可分為郡、市、鎮等類型，且該國非常重視三權分立及中央、地方執法權限劃分。

此外，由於科技與經濟的發達，美國擁有高度發展的交通建設及運輸系統，其管理體制、相關規範及產業發展等足值參考。依美國運輸統計局近 10 年之統計³¹，除航空、海運之運輸方式外，因與汽車運輸較相關為公路、大眾運輸及鐵路等，經調查發現，目前公路運輸仍為美國國內民眾主要運輸方式，茲

³¹ 整理自美國運輸統計局資料，http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_35.html。

說明如下：

表 2.4-1 美國每百萬人使用車輛里程數 U.S. Vehicle-Miles (Millions)

單位：英哩(miles)，約等於 1.609 公里

年	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
航空	6,106	6,602	6,716	6,606	6,733	6,446	5,935	5,976	6,005	5,956
公路	2,890 ,221	2,964 ,788	2,989 ,430	3,014 ,371	3,031 ,124	2,976 ,528	2,956 ,764	2,967 ,266	2,950 ,402	2,968 ,815
大眾 運輸	3,915	3,972	4,054	4,127	4,238	4,375	4,475	4,400	4,335	3,961
鐵路	553	572	584	599	581	562	475	513	530	538

資料來源：美國運輸統計局（Bureau of Transportation Statistics, BTS）

目前美國交通運輸管理包含交通運輸基礎建設之管理，及運輸行業之管理。前者主要涉及建設資源及其調配，多由各級政府負責。至於後者則多由獨立行政部門負責，如區分海、陸、空運相關業務分由聯邦公路管理局、聯邦汽車運輸安全管理局、聯邦航空管理局等負責，詳如後述。

(2) 主管機關及權責

美國交通部（Department of Transportation, DOT）成立於 1967 年，總部位於華盛頓特區（Washington, D.C.）；現任部長為 Anthony Foxx，其於 2013 年 7 月 2 日上任。由於交通運輸耗費相當多的自然資源，基於永續發展、節能減碳等考量因素，目前美國交通部整體施政目標³²如以下 8 項：

①目標一：降低造成溫室效益之氣體排放量及其儲量（Goal 1:

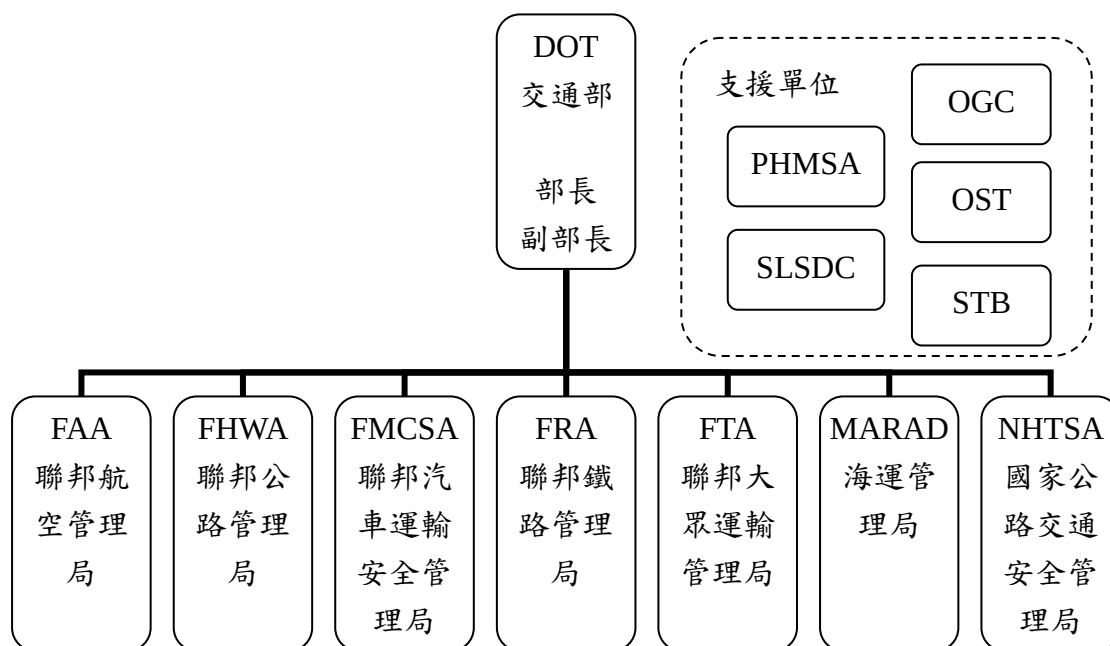
³² 美國交通部施政目標，<http://www.dot.gov/mission/sustainability/goals>。

Green House Gas (GHG) Reduction and Maintenance of Agency Comprehensive GHG Inventory)

- ②目標二：推動與規劃區域及地方之節能管理計畫 (Goal 2: Buildings, Energy Savings Performance Contract (ESPC) Initiative Schedule, and Regional and Local Planning)
- ③目標三：車隊管理 (Goal 3: Fleet Management)
- ④目標四：有效使用與管理水資源(Goal 4: Water Use Efficiency and Management)
- ⑤目標五：防治污染及減少浪費 (Goal 5: Pollution Prevention and Waste Reduction)
- ⑥目標六：持續發展 (Goal 6: Sustainable Acquisition)
- ⑦目標七：電子化監測管理及資訊中心 (Goal 7: Electronic Stewardship and Data Centers)
- ⑧目標八：政府組織創新 (Goal 8: Agency Innovation and Government-Wide)

由於美國交通部掌管全國公路建設、海、陸、空運相關業務，組織較為龐大，目前聘有超過 55,000 位員工，其下分別設有聯邦公路管理局 (Federal Highway Administration, FHWA)、國家公路交通安全管理局 (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)、聯邦汽車運輸安全管理局 (Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA)，聯邦航空管理局 (Federal Aviation Administration, FAA)，海運管理局 (United States Maritime Administration, MARAD)，及擔任幕僚之部長辦公室 (Office of the Secretary, OST) 等 10 多個部門³³。茲以圖示說明如下：

³³ 美國交通部及所屬機關，<http://www.dot.gov/administrations>。



資料來源：本研究自行繪製

圖 2.4-2 美國交通部組織架構圖

在客運部分，其主管機關主要是在 DOT 下的聯邦汽車運輸安全管理局（Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA）。該單位成立於 2000 年，其功能為落實 1999 年所制定之汽車運輸業安全促進法（Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999）³⁴，該法包含建立聯邦汽車運輸業主管機關、汽車運輸業安全策略、各州參與內容、駕駛執照認定標準、行業登記、保險、藥物測試等規範，旨在降低美國汽車運輸業可能發生的風險，以避免造成其國內民眾生命或財產之損失。

至於貨運部分，美國已放寬相關經濟管制，目前管制重點同客運部份，以安全管理為主。具體管制內容由依各州規定，大多在於汽車運輸業的車輛及駕駛的安全要求，如車輛登記、駕駛執照，部份州政府還有財務能力等考量。倘若符合相關法規，即發給營業執照，但對於安全管理、追蹤考核訂有配套之

³⁴ 美國汽車運輸業安全促進法 <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-106pub1159/html/PLAW-106pub1159.htm>。

管理辦法。在安全管制方面，除 FMCSA 規範外，在 2001 年 911 事件後，美國運輸安全管理局（Transportation Security Administration, TSA）基於防杜恐怖攻擊的目的，對於境內往來之旅客、貨物也有部分相關規定³⁵，例如對液體、隨身攜帶物品之限制。

又，美國政府責任辦公室（Government Accountability Office, GAO³⁶）也於 2009 年提交一份報告給國會，內容是有關營業用車輛之安全（Commercial Vehicle Security: Risk-Based Approach needed to Secure the Commercial Vehicle Sector），結合 TSA 現行規範、交通實務分析及反恐因素等考量，從風險控管的角度，建議美國政府應投入資源強化相關交通運輸策略計畫（the Transportation Sector Strategic Plan），及建立與汽車運輸業者的合作，強化溝通與交流等工作，俾利降低可能發生的風險。

(3) 主要法律規範與架構

美國交通部制訂的法規主要被收錄在「聯辦法規彙編（Code of Federal Regulation, CFR）」第 49 篇³⁷中。在整體汽車運輸業的安全管理面上，係由聯邦汽車運輸安全管理局（FMCSA）制定美國聯邦汽車運輸安全法規（Federal Motor Carrier Safety Regulations，簡稱 FMCSRs），並以 49 CFR Parts 300-399 為主。相關規範計有公司（company）、駕駛（driver）、藥物及酒精測試（drug and alcohol testing）、危險物品（hazmat）、工作時間（hours of service）、家庭用品（household goods）、美國交通部編碼（USDOT number）、車輛（vehicle）、車牌（vehicle marking）等，其具體管理內容包含汽車運輸業申請、路線核定、駕駛執

³⁵ 美國運輸安全局相關規定可參考：<http://www.tsa.gov/traveler-information>

³⁶ 美國政府責任辦公室隸屬於美國國會，其功能為調查聯邦政府擬定之計畫及政策，是否符合原先設定目標等，類似我國立法院預算中心，<http://www.gao.gov/>。

³⁷ 美國聯辦法規彙整（CFR）相關網址為：<http://www.gpo.gov/fdsys/browse/collectionCfr.action?collectionCode=CFR>。

照需求、工作時間、爭議處理等³⁸。

而有關汽車運輸的具體安全標準，係由 DOT 下的國家公路交通安全管理局（NHTSA）負責制定、實施聯邦汽車安全標準（Federal Motor Vehicle Safety Standards and Regulations, FMVSS），該規範被收錄在 49 CFR Parts 571 內³⁹。

此外，汽車運輸業管理亦不可忽略美國聯邦環境保護署（Environmental Protection Agency, EPA⁴⁰）所制定的環保法規。目前 EPA 主要處理制定汽車行駛時排放之污染和雜訊方面的技術法規及相關業務；因該單位除制定環保法規（包括空氣、水質、放射性污染等方面法規）外，亦是美國政府控制環境污染的執行機關，汽車運輸相關業者也須遵守。其所制定的法規都收錄在美國聯想法規彙編（CFR）第 40 篇中，其中專門針對汽車（包括新車、二手車及引擎）排放控制的環保技術法規收錄在 40 CFR Parts 86 內。

(4) 美國涉州際間運輸規範機關－地面運輸委員會（STB）

美國交通部下設有地面運輸委員會（Surface Transportation, STB）⁴¹，但其為一獨立機關，由 3 位委員組成（目前主席為 Deb Miller），係由總統任命，且經參議院同意，任期為 5 年。

美國地面運輸委員會下還設有法律顧問、經濟及環境分析等不同辦公室。該委員會主要任務在於制訂美國州際間地面運輸的法規，其擁有對於鐵路、汽車運輸貨運等業者，包含承運人、運送者，就其價格、路線、服務等管理之權利，並可對於業界間之併購表示同意與否之意見。但整體仍以鐵路運輸相關

³⁸ 美國聯邦汽車運輸安全法規（FMCSA）查詢：<http://www.fmcsa.dot.gov/regulations/title49/b/5/3>。

³⁹ 美國聯邦汽車安全標準（FMVSS）下載網址為：http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_03/49cfr571_03.html。至於美國汽車安全技術法規，可至美國交通部 <http://www.dot.gov/regulations> 查閱。

⁴⁰ 美國聯邦環保署（EPA）首頁地址：<http://www.epa.gov/>。

⁴¹ 美國交通部地面運輸委員會（STB）簡介：<http://www.stb.dot.gov/stb/about/board.html>。

規範為主，如鐵路之費率、服務爭議及併購等內容，確保運輸相關業者可以提供具競爭力、有效安全的服務，以滿足消費者所需。

2.美國汽車運輸業管理具體規範重點說明

(1) 具體規範重點

目前美國就汽車運輸業以採自主管理方式為主，主管機關僅對相關業者、駕駛就安全管理方面進行一定程度的考核。故在聯邦汽車運輸安全管理局（FMCSA）成立後，陸續訂定許多具體之管理法規，其以 49 CFR Parts 300-399 為主，適用於業者、個人及車輛，包含營業用車輛（包括貨車和大客車）。

相關規範除行業管理、駕駛、工時等外，也具體規定車輛安全、檢查與保養要求，及有關的安全管理等內容。如：(1)有關營運路線核定之整體性準則，係規範於 49 CFR Parts 356，須視路線經過之城市人口等決定。(2)至於審核等依 49 CFR Parts 365，原則上申請人檢具相關資料後由各州處理；業者或駕駛個人對於主管機關之核駁如有不服，可提出相關訴訟（civil action）。(3)惟如有人員傷亡或財產損失之相關爭議，則依 49 CFR Parts 370 規範之程序，並依契約約定或侵權責任等進行訴訟。而許多民間組織，如美國公共汽車協會（American Bus Association, ABA）等，也會對 FMCSA 提出的法規表示意見。

因美國中央（聯邦）、地方（各州）權責分工之故，FMCSA 僅為管理政策、及提供架構式規範，具體管制內容仍交由各州訂定車輛法或相關規範（vehicle code）及配套措施（如各州商業管理法規 business and profession code、勞動相關法規 labor code）執行。如：車輛登記係以所在州法為主，惟具體違規仍依行為地法處理。另駕駛執照之發給，在 911 之前原由各州自行決定，有複數駕照之可能；但在 911 後，為安全考量，美國

僅允許個人擁有 1 張駕照。茲說明美國汽車運輸業管理規範概況如下：

表 2.4-2 美國汽車運輸業管理規範概述

	中央規範	地方規範 (以加州為例)
主管機關	交通部 (DOT) 聯邦汽車運輸安全管理局 (FMCSA)	加州交通局 (California Department of Transportation)
主要法規	49 CFR Parts 300-399	2015 Vehicle Code
行業規範 Company	包含申請營運許可、向州政府註冊規定、路線核定及營運範圍、票證上應記載事項等內容，如 49 CFR Parts 356, 360, 365, 374 等	加州車輛法 Division 14.85 有關汽車運輸業財產規範 (Motor Carriers of Property Permit Act) 及商業 管理法規 California Business and Profession Code
人員規範	駕駛 Driver： 包含持有職業駕照的要求 及其懲處規定、申請程序、 考照方法及及格標準等內 容，如 49 CFR Parts 380, 382, 383 等 工時 Hours of service： 包含有關駕駛工作時間之 相關規定，如最長駕車時 間、駕駛日誌撰寫要求等內 容，以 49 CFR Parts 395 為 主	駕駛 Driver： 加州車輛法 Division 6 駕駛 執照相關規範 (Drivers' Licenses) 工時 Hours of service： 加州勞動法規 California Labor Code
車輛規範	包含營業用車輛車身應有	加州車輛法 Division 3.5 車

	中央規範	地方規範 (以加州為例)
Vehicle	的標示、駕駛車輛應注意事項、提升車輛安全運作的輔助設備等內容，如 49 CFR Parts 390, 392, 393 等	輛登記與移轉規定 (Registration and Transfer of Vessels)、及 Division 14.8 安全規範 (Safety Regulations)

資料來源：本研究自行整理

以加州為例，其對於汽車運輸業之主要規範為「加州車輛法 (State of California, 2015 Vehicle Code)」。加州車輛法包含名詞定義、主管機關、車輛登記及發照、車輛買賣、職業許可及營業規範、駕駛執照、財務責任、民事責任、事故及其報告、道路規則、罪責及起訴規定等 18 個相關章節，及車輛使用與操作相關法規、違反車輛法清單等 3 附錄。茲表列如下：

表 2.4-3 美國加州車輛法規範架構

規範內容	章(Divisions)	節(Sections)
名詞定義(words & phrases defined) 主管機關(administration)	1、2	1-3093
車輛登記及發照(registration of vehicles & certificates of title) 船舶註冊及移轉(registration & transfer of vessels) 車輛買賣(vehicle sales)	3-3.6	4000-9993
特別防盜法律(special antitheft laws) 職業許可及營業規範(occupational licensing & business regulations)	4-5	10500-12217
駕駛執照(drivers' licenses) 與未成年人交易車輛(motor vehicle	6-6.7	12500-15632

規範內容	章(Divisions)	節(Sections)
transactions with minors) 依車輛安全法規無人照顧孩童 (unattended child in Motor Vehicle Safety Act)		
財務責任法規(Financial Responsibility Laws) 民事責任(civil liability) 事故及其報告(accidents & accident reports)	7-10	16000-20018
道路規則(rules of the road) 酒駕量刑(DUI sentencing)	11-11.5	21000-23702
車輛設備(equipment of vehicles) 拖帶及裝載(towing & loading) 危險物品運輸(transportation of hazardous materials) 安全規範(safety regulations) 汽車運輸業財產(motor carriers of property) 車輛危害管制(motor vehicle damage control)	12-14.9	24000-34725
尺寸、重量及載重(size, weight, & load) 畜牧業器具(implements of husbandry) 非公路車輛(off-highway vehicles) 自動駕駛車輛(autonomus vehicles) 腳踏車(bicycles) 罪責及起訴(offenses & prosecution) 罰款及罰鍰(penalties & disposition of fees)	15-18	35000-42277
附錄A：車輛使用與操作相關法規	附錄	

規範內容	章(Divisions)	節(Sections)
(other Laws Relating to the use or operation of motor vehicles) 附錄B：違反車輛法清單(list of violations of the Vehicle Code) 附錄C：車輛法索引(Vehicle Code index)		

資料來源：本研究自行整理

(2) 救濟方式及重要案例

如前所述，美國交通部依業務屬性不同，分設有各類運輸相關業務局處及支援單位；在支援單位中，尚有提供法律諮詢等協助的專責辦公室（Office of the General Counsel, OGC）⁴²。該辦公室負責協處美國交通部執法監督、法規研擬、爭議處理等工作；而有關爭議處理主要採非訴訟方式，由非訴訟爭端解決中心（Center for Alternative Dispute Resolution，簡稱ADR中心）負責。

美國交通部 ADR 中心權責包含處理該部內部工作場所問題，正式與非正式的裁決，規範發布後之執行與遵守，核發或吊銷執照和許可證，契約及補助獎勵與管理所生之爭議，或對交通部下各部門提起的訴訟，以及與社會各界人士間之交流等。此外，ADR 中心尚協助該部 OGC 之法律顧問，落實美國 1996 年制定之協商式規則訂定程序法（Negotiated Rulemaking Act of 1996），以強化民眾參與法規命令訂定程序等，並有助於減少行政成本與強化受法規影響之特定對象權益及程序保障。

如果前述非訴訟程序未能有效解決爭議，則進入一般訴訟

⁴² 美國交通部 ADR 中心介紹：<http://www.dot.gov/CADR>，最後瀏覽日：2015/10/20。

程序。依美國交通部統計⁴³，近 5 年陸續有相關訴訟案例；以聯邦最高法院為例，主要涉及之領域以鐵路、航空為主，另外在汽車貨運方面也有部分爭訟案例，茲表列說明如下：

表 2.4-4 美國交通部 2011 至 2015 年涉聯邦最高法院案例統計

年份	運輸領域	案例名稱 Supreme court cases	案件編號 Docket no.	裁判時間 Date of decision
2015 年	鐵路	DOT v. Association of American Railroads	13-1080	2015.03.09
	鐵路	Alabama Department of Revenue, et al. v. CSX Transportation, Inc.	13-553	2015.03.04
2014 年	航空	Northwest Inc., et al., v. Ginsberg	12-462	2014.04.02
	鐵路	Brandt v. United States	12-1173	2014.03.10
	航空	Air Wisconsin Airlines v. Hoeper	12-315	2014.01.27
2013 年	汽車(貨運)	ATA v. City of Los Angeles	11-798	2013.06.13
	汽車(貨運)	Dan's City Used Cars Inc. v. Pelkey	12-52	2013.05.13
	汽車 (酒駕)	Missouri v. McNeely	11-1425	2013.04.17
	航運	Lozman v. City of Riviera Beach	11-626	2013.01.15
2012 年	n/a	Radlax Gateway	11-166	2012.05.29

⁴³ 美國交通部案例統計：<http://www.dot.gov/administrations/office-general-counsel/recent-judicial-decisions>。

年份	運輸領域	案例名稱 Supreme court cases	案件編號 Docket no.	裁判時間 Date of decision
	(破產)	Hotel, LLC, et al., v. Amalgamated Bank		
	鐵路	Kurns v. Railroad Friction Products Corp.	10-879	2012.02.29
2011 年	汽車(安全 標準)	Williamson et al. v. Mazda Motor of America, Inc. et al.	08-1314	2011.02.23
	鐵路	CSX Transp., Inc. v. Alabama Dep't of Revenue et al.	09-520	2011.02.22

資料來源：美國交通部

2.5 日本

1. 日本汽車運輸業管理體制概述

(1) 日本主管機關與權責

日本為立法、行政、司法三權分立，分別由國會、內閣、法院行使分立之三權。以國會為國家最高權力機關，實行議會民主政治，並由國會和內閣協作實行議會內閣制。因此，涉及人民福祉之道路運輸，於內閣府下，設置國土交通省（国土交通省）管理。其法源依據為國土交通省設置法（国土交通省設置法），其職掌內容為，國土之總合與系統化利用、開發及保全，並確保社會資本之整合、交通政策之推展、氣象業務之健全發

展以及海上的安全及治安⁴⁴。另外，國土交通省下設置自動車交通局，並於各地設有運輸局及運輸支局，以作為政策執行之單位⁴⁵。

(2)日本交通規範概要說明

日本自 1951 年（昭和 26 年）訂定「道路運輸法（道路運送法）」管理道路運輸業，1986 年（昭和 61 年）訂定鐵道事業法（鐵道事業法），配合國有鐵道民營化，取代原有的國有鐵道法（國有鐵道法）、地方鐵道法（地方鐵道法）等法規，管理鐵道業，到 1990 年前對於運輸業者的加入或退出市場國家有嚴格的管制。

2000 年及 2002 年修改鐵道事業法及道路運送法，期待藉由緩和國家對於業者進出市場的相關規定管制，業者可透過競爭而提升營運效率，2006 年修正道路運送法，將地方公共運輸審查權限委讓給地方，並設置地域公共交通會議制度，可由市町村或者由都道府縣主導。

總體而言，日本道路交通相關法律包括「道路法」、「道路運送車輛法」及「道路運送法」等主要規範。「道路法」係規範道路的分類、路線認定與指定，以及道路管理等相關事項；「道路運送車輛法」則係規範車輛之種類、登記、安全標準等與車輛本身密切相關之事項；而與「旅客運送」最密切關聯者，則為日本「道路運送法」，至於貨物運送部分，則另有「貨物汽車運送事業法」加以規範。

此外，因應國際競爭激烈、日本國際經濟低迷、災害強化國土及地域建置、人口減少及少子高齡化現象等議題，2013 年 12 月 4 日國土交通省訂定「交通政策基本法」，主要規定事項如基

⁴⁴ 國土交通省設置法（平成 11 年 7 月 16 日法律第百號）第二章第二節。

⁴⁵ 組織と主な業務（所掌業務・電話番号等），國土交通省，http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_002577.html。

本理念和關係者的責任等明確化；交通政策基本計畫由內閣會議決定並向國會報告等事項⁴⁶。

2. 日本汽車運輸業管理具體規範重點說明

(1) 架構及管制對象

依據道路運輸法第 1 條規定：「本法與貨物汽車運輸事業法（1988 年法律第 83 號）相互配合，為使道路運輸事業之經營具適當性與合理性，因應在道路運輸領域中使用者需求日益多樣化以及高度化之變化，透過推動可以順利且確實地提供符合使用者需求之服務，進而確保運輸之安全、保護道路運輸使用者之利益以及增進其便利性，綜合地促進道路運輸之發展，增進公共福祉為立法目的。」可知，日本汽車運輸依管制對象之不同而適用不同之規範，管制對象可分為專以載人之一般車輛及客運與專以載貨之貨運，前者由道路運輸法管制，後者則由貨物汽車運輸事業法（貨物自動車運送事業法）規範。

以日本「道路運送法」為例，該法規範架構如次：

第一章 總則（第一條、第二條）

第二章 旅客汽車運輸事業（第三條至第四十三條）

第二章之二 由民間團體等推動與健全旅客汽車運輸相關之事業（第四十三條之二至第四十三條之八）

第二章之三 指定考試機關（第四十四條至第四十五條之十二）

第三章 貨物汽車運輸事業（第四十六條）

第四章 汽車車道及汽車車道事業（第四十七條至第七十七條）

第五章 自用汽車之使用（第七十八條至第八十一條）

第六章 雜則（第八十二條至第九十五條之五）

⁴⁶ 交通政策基本法，国土交通省，http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_tk1_000010.html。

第七章 罰則（第九十六條至第百五條）

綜上，關於客貨運相關規定，因涉人民權益及全民福祉事宜，故由法律定之，而關於技術性事項，則委由法規命令定之，此種規範模式，與我國相似。如日本前依道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 13 條第 2 項、第 15 條、第 26 條第 2 項、第 29 條第 1 項、第 30 條及第 95 條授權，由汽車客運業管理規則（旅客自動車運送事業運輸規則，昭和 31 年 8 月 1 日運輸省令第 44 号）規範技術性事項。相關授權依據及規範事項也有陸續修正，俾利因應需求。

另如依日本道路運送法規定，大客車（バスサービス）係道路運送法所規範的利用道路進行旅客載送之行為，如果是在收費前提下所進行的旅客載送，即屬於道路運送法第 3 條所稱的「旅客自動車運送事業」，依同法第 4 條規範，必須得到道路主管機關（國土交通大臣）的許可，而其所使用的事輛，則稱為「事業用自動車」，並以使用綠色為必要，若屬於輕型自動車，則使用黑色。

另再以行業、人員、車輛等管理規範進一步說明如後：

(2) 行業規範

① 業別：

道路運輸法第二章，自第 3 條至第 45 條之 1，針對旅客汽車運輸事業為規範。依據第 3 條規範，可區別一般旅客汽車運輸事業（一般旅客自動車運送事業）及特定旅客汽車運輸事業（特定旅客自動車運送事業），前者又區分為一般旅客共乘汽車運輸事業（一般乗合旅客自動車運送事業）、一般旅客包租汽車運輸事業（一般貸切旅客自動車運送事業）及一般乘客旅客汽車運輸事業（一般乗用旅客自動車運送事業）。詳見表 2.5-1 說明：

表 2.5-1 日本汽車運輸業分類表

分類			說明	細分	範例	相對於我國之汽車運輸業別
旅客自動車運送事業 (Passenger Vehicle Transport)	一般旅客自動車運送事業 (Regular Passenger Vehicle Transport)	一般乗合旅客自動車運送事業(Shared-RideBus Transport)	運輸共乗旅客之一般旅客汽車運輸事業	路線定期運行(Scheduled Route Bus)	路線巴士、高速巴士、定期觀光巴士、限定巴士、社區巴士	公路汽車客運業、市區汽車客運業
				路線不定期運行(Unscheduled Route Bus)		
				區域運行(Non Fixed-stop Bus)	DRTS	
		一般貸切旅客自動車運送事業(Chartered Bus Transport)	根據國土交通省令一項契約包租規定，搭乘人數以上之汽車運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業	觀光巴士之貸切巴士		遊覽車客運業

		一般乘用 旅客自動 車運送事 業(Taxi)	根據國土交通省令規定之一項契約包租規定，未滿搭乘人數之汽車運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業	計程車、10人下之包車	計程車客運業、小客車租賃業(含駕駛)
	特定旅客自動車運送事業 (Special Passenger Vehicle Transport)		根據特定之人之需要，運輸一定範圍之旅客之旅客汽車運輸事業	公司、工廠之交通車、具升降設備之小型醫療接駁車	遊覽車客運業中之專辦交通車業務、各縣市政府復康巴士(目前尚無此類別)

資料來源：本研究自行整理

②特許規定：

依道路運輸法第4條規定，擬經營一般旅客汽車運輸事業之人，應取得國土交通大臣之核准。並依一般旅客汽車運輸事業之業別種類標準，核准之。此外，依道路運輸法第43條規定，擬經營特定旅客汽車運輸事業之人，亦應取得國土交通大臣之核准。從而，擬取得核准之人應依道路運輸法第

5 條及第 43 條規定備齊相關文件，方得申請，而主管機關依第 6 條及第 7 條之核准基準判斷之。

此外，關於事業之受讓、繼承、休止及廢止行為，前二者於第 35 條至第 37 條規定，應取得國土交通大臣之核准；而後二者於第 38 條規定，應於休止及廢止日起 30 日內向國土交通大臣報備。

③其他規定：

道路運輸法內針對一般旅客運輸事業所進行之規範，為保障乘客權益，其性質約可分為下述二類，說明如下：

I. 消費者保護及公平交易行為

票價及資費採里程計算制，其上限及變動亦應取得國土交通大臣之認可，禁止向乘客索取回扣，且票價及資費亦應揭露予民眾。

運輸之約定內容及其變動，亦應取得國土交通大臣之認可。惟國土交通大臣為認可時，應與公平交易委員會協議，以維護市場公平，保障人民權益。

II. 安全管理

一般旅客汽車運輸業者，訂定及變更安全管理章程、事業計畫以及行車計畫等事項，亦應向國土交通大臣報備。

此外，如車輛有發生翻覆、火災以及其他他國土交通省令規定之重大事故時，應向國土交通大臣報備事故之種類、原因以及其他國土交通省令規定之事項，以保障公共安全。

(3)人員規範

①駕駛人：

道路運輸法第 25 條規定：「一般旅客汽車運輸業者不得讓不具備年齡、駕駛經歷以及其他政令規定之一定要件之人駕駛該事業用車輛。」因此，駕駛人應具備一定年齡、經歷方具駕駛資格。

②乘客：

道路運輸法第 28 條規定：「利用一般旅客共乘汽車運輸業者之事業用車輛之旅客不得攜帶有危害及其他旅客之虞或對其他旅客造成困擾之虞、且為國土交通省令規定之物品乘車，或於行進中之車內不斷地與車輛駕駛員交談以及其他國土交通省令規定之行為。」本條規定係為防止旅客之違法行為而影響運輸安全。

③行車管理者：

道路運輸法第 23 條、第 23 條之 1 至第 23 條之 5 規定訂定行車管理者之資格。依第 23 條規定：「一般旅客汽車運輸業者應針對國土交通省令規定之每一營業所，自有接受行車管理者之資格證件之交付之人中選任行車管理者，並使行車管理者從事與確保事業用車輛之行車安全相關之業務。」而第 23 條之 1 至第 23 條之 5 規定行車管理者資格與證件取得、考試及義務規定。

此外，汽車客運業管理規則第三章行車管理者之中，就各業別之管理者進行不同的資格規範：

表 2.5-2 日本汽車客運業管理規則行車管理者資格要件

業務類別	需要選任行車管理者之營業所	資格證件之種類	應選任之行管理者人數
一、一般旅客共乘汽車運輸事業	管理搭乘人數十一人以上之業務用車輛之行車之營業所以及管理搭乘人數十人以下之業務用車輛五台以上之行車之營業所	旅客汽車運輸事業行車管理者資格證件或一般旅客共乘汽車運輸事業行車管理者資格證件	該營業所管理行車之業務用車輛台數除以四十後所得之數（有未滿一之小數點以下之數時，予以捨去。）再加上一之後所得之數額
二、一般旅客包租汽車運輸事業	管理業務用車輛之行車之營業所	旅客汽車運輸事業行車管理者資格證件或一般旅客包租汽車運輸事業行車管理者資格證件	該營業所管理行車之業務用車輛台數除以三十後所得之數（有未滿一之小數點以下之數時，予以捨去。）再加上一之後所得之數額
三、一般乘車旅客汽車運輸事業	管理業務用車輛五台以上之行車之營業所	旅客汽車運輸事業行車管理者資格證件或一般乘車旅客汽車運輸事業行車管理者資格證件	該營業所管理行車之業務用車輛台數除以四十後所得之數（有未滿一之小數點以下之數時，予以捨去。）再加上一之後所得之數額

業務類別	需要選任行車 管理者之營業 所	資格證件之種類	應選任之行管理 者人數
			一之後所得之數 額
四、特定旅 客汽車運輸 事業	管理搭乘人數 十一人以上之 業務用車輛之 行車之營業所 以及管理搭乘 人數十人以下 之業務用車輛 五台以上之行 車之營業所	旅客汽車運輸事 業行車管理者資 格證件、一般旅客 共乘汽車運輸事 業行車管理者資 格證件、一般旅客 包租汽車運輸事 業行車管理者資 格證件、一般乘車 旅客汽車運輸事 業行車管理者資 格證件或特定旅 客汽車運輸事業 行車管理者資格 證件	該營業所管理行 車之業務用車輛 台數除以四十後 所得之數（有未 滿一之小數點以 下之數時，予以 捨去。）再加上一 之後所得之數 額

資料來源：整理自日本汽車客運業管理規則第 47 條之 9

(4)車輛規範

道路運輸法之單就車輛規定較少，多將車輛與行業行為併同規範，例如第 33 條規定：「一般旅客汽車運輸業者不得讓他人使用其名義從事一般旅客汽車運輸事業或特定旅客汽車運輸事業。(第 1 項) 不論一般旅客汽車運輸業者係以事業出租或其他任何之方法，均不得讓他人以其名義經營一般旅客汽車運輸事業或特定旅客汽車運輸事業。(第 2 項)」從而，其他相關規定，亦已如上述。

2.6 英國

1.英國客運管理體制概述

(1)英國運輸產業概況說明

英國是由大不列顛島上的英格蘭、蘇格蘭和威爾斯，以及愛爾蘭島東北部的北愛爾蘭以及附屬島嶼共同組成的西歐島國。英國之全名為大不列顛及北愛爾蘭聯合王國，即由英格蘭、蘇格蘭、威爾斯和北愛爾蘭四個國家聯合而成。英國為世界上第一個君主立憲的國家，並無成文憲法，並為責任內閣制國家，其立法權、司法權分屬國會及法院，行政權則由首相領導的內閣負責綜攬全國政務，決定重要決策，並指揮監督各行政機關執行各項決策；至於人事主管權責則隸屬於內閣行政權之下。

較為特別的是，英國並無全國通用的行政系統，直到 19 世紀，行政系統才有一些細微的變化，但這些變化並無為蘇格蘭、威爾斯和愛爾蘭帶來一個統一的管理系統，即使在未來，管理系統也不太可能統一。英格蘭地區政府的制度是多元的，隨地方而變。英格蘭法令由聯合王國議會、聯合王國政府制定，英格蘭本身並無議會。英格蘭有 9 個大區，其中一區域為大倫敦（Greater London），大倫敦自 2000 年起開始，選出市議會、市長。其他區域也有權選出他們的區域議會（Regional assembly），唯獨東北英格蘭沒有議會。在第二層行政區劃之下，有郡議會和區議會（District council，或單一管理區），而倫敦則劃分為 32 個倫敦自治市。

英國的交通運輸包含公路、航空、鐵路以及海運。就公路方面而言，自 50 年代初期，英國的汽車使用率大為提升，故公車和客運的使用率漸而下降，而鐵路的使用率則成長趨緩。在該年代，有 42%是透過公車或客運進行長途旅行；有 27%是透過自

用客車或計程車；有 18%則是透過鐵路；其餘的則是以腳踏車或是機車。到 2003 年，則有 85%是藉由自用客車或是計程車進行長途旅行，僅剩 6%的公車使用率和 6%的鐵路使用。在貨運方面亦有相似的轉變，大量的載貨方式亦從鐵路轉變為公路，在 50 年代，鐵路比重為 42%，公路為 36%，海運則為 22%，到了二十一世紀初，鐵路僅占 7.5%，公路則提升至 62%，而海運則仍維持在 26%的占比。然而，儘管鐵路的使用減少造成公路的使用大為提升，但公路的建造長度並未因此等比例的同使用率而增加。目前，公路的大量使用造成交通阻塞為英國最為嚴重的交通問題之一。

早期公車與客運係由公部門所管理，而於 1980 年代陸續開放改私有化經營。在 1986 年，因 1985 年交通法之制定，除了倫敦與北愛爾蘭外，其他地區全面開放民營化。在英格蘭與威爾斯，大部分的客運服務係由 National Express（英國長途客運）所提供。在蘇格蘭，則有 Megabus 提供廉價長途巴士與其競爭。

(2)主管機關及權責

英國的交通部（Department for Transport，DfT）歷經多年的改組，最終成立於 2002 年，總部位於倫敦，現任交通部長為 Patrick McLoughlin，負責全英國的交通聯絡網，並處理部分尚未權限移轉於蘇格蘭、威爾斯，和北愛爾蘭的事務。近年來，由於公路的使用大為提升，自用客車、公車和客運等大流量造成交通壅塞和空氣汙染，目前交通部有九大目標：

- ①持續發展並領導高速鐵路網絡建立
- ②改善現有的鐵路網絡並新增載客流量與提升服務
- ③改善道路壅塞
- ④持續加強道路安全
- ⑤鼓勵具永續性的當地旅遊
- ⑥推廣低碳運輸，如步行、自行車或對環境友善的巴士和火車

- ⑦鼓勵電子和其他低排放量交通運輸工具的市場發展
- ⑧鼓勵航空發展，並增進機場乘客體驗
- ⑨維持高標準的乘客與貨運保障與安全

其轄下分別設有駕駛及車輛執照局（Driver and Vehicle Licensing Agency）、駕駛及車輛標準局（Driver and Vehicle Standards Agency）、高速公路局（Highway Agency）、英國海事及海岸救援局（Maritime and Coastguard Agency），以及英國車輛驗證局（Vehicle Certification Agency）。此外，交通部並支援以下部門：英國運輸警察處（British Transport Police Authority）、北部燈塔總局（Northern Lighthouse Board）、英國火車監督團體（Passenger Focus），以及英格蘭、威爾斯以及海峽群島海務局（Trinity House Lighthouse Service）。

就交通運輸管制而言，英國並無統一的管理機制，中央以交通法作為母法，管理大方向的政策方針；以法規與法令的方式規範細部規定，例如駕駛人標準與車輛規格標準，至於更為細部技術或細節事項，則由母法法律授權地方自治機關自行訂定詳細的客運貨巴士管理策略與計畫（Local Transport Plan and Bus Strategies）。

例如，倫敦交通局（Transport for London, TfL）為負責管理英國首都大倫敦區主要運輸系統的地方政府機關，其主要特色是將運輸政策或計畫付諸執行，並管理在倫敦的運輸服務。倫敦交通局轄下有三個主要單位，分別管理倫敦地鐵、倫敦鐵路以及路面運輸。其中，路面運輸之管理又包含倫敦巴士、倫敦身障叫車服務、倫敦街道、倫敦計程車，以及維多利亞巴士總站，即倫敦最大的遠距巴士總站等。

抑或是地方自治機關的郡議會（County Council），例如諾丁罕郡議會自行制定運輸政策與計畫。又，有部分地方的集合都市行政主體會聯合共盟（Integrated Transport Authorities, ITAs）管

理大範圍的市區交通，成立乘客交通委員會 (Passengers Transport Executives, PTEs)。

此種管理模式最早源於 1968 年的交通法，後續又經歷 1970 年代的地方政府改革法案、1985 年的地方政府法案、1985 年的交通法，以及 2008 年的地方交通法的刪修而形成。

至今，於英格蘭共有 6 個乘客交通委員會，例如大曼切斯特乘客交通委員會 (Transport for Greater Manchester)、南約克郡乘客交通委員會 (South Yorkshire Passenger Transport Executive) 等等。同倫敦交通局，乘客交通委員會須負責地方交通計畫之制定與施行，管理乘客資訊，並規畫硬體設施等。剩餘的其他地區則須遵守地方交通委員 (Traffic Commissioners for Great Britain) 的要求。

(3) 主要法律規範與架構

英國有關道路交通之法規甚多，規範大眾運輸乘客服務的以中央所頒布的母法交通法 (Transport Act 1962) 為主，該法經過不斷地刪修，自 1962 年以後陸續頒布各項法案，其中目前最新的交通法修正案為 2000 年的交通法 (Transport Act 2000)⁴⁷，其中，針對客運規範集中於第二部分，內容包含：

- ① 地方運輸計畫與客運策略 (108-113)
- ② 客運夥伴合作計畫 (114-123)
- ③ 品質契約約定 (124-134) (包含設施、車道、路線)
- ④ 票價約定 (135-138)
- ⑤ 資訊公開 (139-141)
- ⑥ 倫敦區外的強制旅遊照護 (145-150)
- ⑦ 倫敦區內的強制旅遊照護 (151)
- ⑧ 財務投標條款 (152-159)

⁴⁷ 英國交通法參考網址為：<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>，最後瀏覽日：2015/10/20。

⑨ 補充（160-162）

英國交通法的特色在於並未明文細部規範，關於駕駛人標準、車輛類型管制和票價等以行政法規與法令的方式規定，其他更為細部的地方運輸計畫或客運策略等則由中央將權限授權予地方政府機關自行訂定，故各行政區的標準皆不相同。例如諾丁罕地方運輸計畫（Nottingham Local Transport Plan）⁴⁸，其內容包含該地區的運輸計畫之指標方針、實施步驟、調查數據、諮詢意見、低碳與永續經營，以及預計的困難和目標等。該計畫針對客運之運輸提出改善專案，以降低自用客車用量為目標，改善項目包含地方交管機關之間的合作，以及官方與私人間的夥伴聯盟，增加服務的品質信賴，要求達到交通部轄下各局所制定的標準，硬體設施的改進，和資訊公開透明等。

2.英國客運運輸業管理具體規範重點說明

(1)具體規範重點

目前英國就交通運輸採自主管理，管理權力下放地方自治機關，由地方自治機關自行決定。如上所述，國會所頒布的交通法為母法，由母法授權地方自治機關就各地區之情形自行制定運輸計畫與客運策略，地方自治機關在不違反行政法規與命令，和交通部轄下各局各處所制定的標準和規範之情形下，可享有高度的行政裁量空間。

根據歐盟指令（Directive 2007/46/EC），英國將車輛分為三大類，分為載客車輛（Category M）、載貨車輛（Category N），及拖車（Category O）⁴⁹。

⁴⁸ 諾丁罕地方運輸計畫可參考：www.nottinghaminsight.org.uk/d/94332，另因各地方各有不同，亦可參考大倫敦地方運輸計畫等，如 <http://www.london.gov.uk/priorities/transport/publications/mayors-transport-strategy>，最後瀏覽日：2015/10/20。

⁴⁹ 英國車輛細部分類可參閱：<http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/definition-of-vehicle-categories.asp>。

針對中央所頒布的行政法規與命令內容，載客之法條用語統一以「公路公共運載工具」(Public Service Vehicle, PSV) 稱呼之。所謂公路公共運載工具，依 2011 年駕駛及車輛標準局所發布的駕駛導覽手冊，係指需付費的車輛載送乘客服務，且同時載送 9 位或以上乘客，或是載送 8 位或以下乘客，並課予獨立的票價，此定義不含有軌電車、無軌電車或計程車。載貨之法條用與則統一以貨物運載工具 (Goods Vehicles) 稱呼之。相關法規與法令整理如下，後續部分規則皆有新增修正案，但因較為繁瑣，故此表格僅顯示較為重要且大幅度增訂的條文：

① 行業規範如表 2.6-1 所示：

表 2. 6-1 英國汽車運輸業之行業規範

類型	條文	規範重點
客運	公路服務執照與快捷服務規則 The Public Service Vehicle Operators (Road Service Licenses and Express Services) Regulations 1980	(1)個人或公司營業載客服務之登記 (2)申請營運許可 (3)由地方交通行政官 (Traffic Commissioner) 審理核准並監督登記 (4)需說明營運時間規劃、載送頻率、路線、出車數量
貨運	The Goods Vehicles (Community Licenses) Regulations 2011	(1)貨運經營者在歐盟會員國中需領有歐盟之授權 (Community License) (2)主管機關及授權之相關頒布或撤回規定
客運	載運量規則 The Public Service Vehicle (Carrying Capacity) Regulations 1984	(1)乘客數量之計算方式、例如嬰幼兒有無乘坐或年齡皆會影響是否算足一位 (2)站票之最高乘載量以及禁止站立的位置 (3)最高乘載量應詳細標示於車體
客運	地方營運登記規則 The Public Service Vehicle (Registration of Local Services) Regulations 1986	(1)應向地方自治機關呈報地方區域間之靠站位置 (2)規範登記內容的變更、撤銷、相關通知義務，以及費用等 (3)票價、時間表應清楚標示於車體

類型	條文	規範重點
客運	倫敦地方服務執照 準則 The Public Service Vehicle (London Local Service Licenses) Regulations 1986	(1)規範大倫敦內的個人或公司營業載 客服務之登記 (2)申請營業許可 (3)由市區交通行政官（Traffic Commissioner for the Metropolitan Traffic Area）審理核准並監督登記 (4)需說明營運時間規劃、載送頻率、 路線、出車數量、申請費用等
貨運	貨運於歐盟間營業 授權 The Goods Vehicles (Community Authorisations) Regulations 1992	(1)貨運業經營者應遵循郡立的規範及 授權 (2)貨運業經營者應受官方審查官之檢 驗

資料來源：本研究自行整理

② 人員規範如表 2.6-2 所示：

表 2.6-2 英國汽車運輸業之人員規範

類型	條文	規範重點
通用	交通法第六部分 Transport Act 1968 Part VI	(1)駕駛人工作時數限制及計算 方式 (2)規定休息間隔、一周內之總公 時等 (3)適用於載客及載貨之駕駛
貨運	貨物駕駛人工時規則 The Drivers' Hours (Goods Vehicles) (Keeping of Records) Regulations 1970	(1)工時之紀錄方式、格式和注意 事項 (2)工時資訊之提供、登錄及保存

類型	條文	規範重點
客運	駕駛標準規則 The Public Service Vehicle Operators (Qualifications) Regulations 1977/1981/1990/1999	(1)國際與國內駕駛執照、標準與有限駕駛執照之分類 (2)執照之申請、撤回、和交換之規定 (3)駕駛人之聲譽、專業能力、經濟能力之標準
貨運	駕駛標準規則 The Goods Vehicle Operators (Qualifications) Regulations 1977/1999	(1)駕駛執照之分類、申請流程和審查 (2)駕駛人之聲譽、專業能力、經濟能力之標準
客運	駕駛執照規則 The Public Service Vehicle (Operators) (Operators' Licenses) Regulations 1981/1986/1995	(1)稅盤 (Tax Disc) 之內容及標示處 (2)駕照增、刪、修之細部規定 (3)稅盤與駕照之繳回與申請費用
貨運	駕駛執照規則 Goods Vehicles (Licensing of Operators) Act 1995	(1)執照之申請、期間、分類 (2)可申請之運載工具類型 (3)執照持有人使用之工具數量
	高載量駕駛執照規則 The Heavy Goods Vehicles (Drivers' Licences) Regulations 1975/1977	(1)高載量運載工具之類型 (2)執照之申請、標準、表格、費用 (3)執照之撤回
客運	駕駛、督察員與乘客之行為規則 The Public Service Vehicle (Conduct of Drivers, Inspectors, Conductors and Passengers) Regulations	(1)駕駛員的行為規範，例如行車時禁止的行為等 (2)乘客的行為規範，例如不得使用過期票或逾程補票等

類型	條文	規範重點
	1990	

資料來源：本研究自行整理

③ 車輛規範如表 2.6-3 所示：

表 2.6-3 英國汽車運輸業之車輛規範

類型	條文	規範重點
客運	車輛狀況、配備與使用控管規則 Road Traffic – The Public Service Vehicles (Conditions of Fitness, Equipment and Use) Regulations 1972/1981	(1)車體所有細部零件，含避震、煞車、扶手、油箱、門、高度、通風，以及照明等之標準 (2)緊急救難設備，如消防之規範 (3)車體應有之標示
貨運	車輛查驗規則 The Goods Vehicles (Plating and Testing) Regulations 1971/1982/1988	(1)查驗之監督 (2)駕駛人之責任 (3)初驗之日期，以及再驗之規定 (4)鍍金之檢驗
通用	道路汽車登記標示規則 Road Traffic – The Road Vehicles (Display of Registration Marks) Regulations 2001	(1)車牌之標示處 (2)車牌標示之格式 (3)適用於載客及載貨之汽車

資料來源：本研究自行整理

為使民眾於遵循法規能有更清楚的認識，交通部轄下各局就部分條文、修正案或法規皆有制定的導覽準則供參，整理列示如表 2.6-4 所示：

表 2. 6-4 英國汽車運輸業之導覽準則

項目	管轄機關	資料來源
駕駛人	駕駛及車輛標準局	https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/194259/PSV_Operator_Licensing_Guide.pdf
駕駛人檢核 車輛細表	駕駛及車輛標準局	https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/408439/public-service-vehicle-psv-inspection-manual-2015.pdf
駕駛人基本 守則	駕駛及車輛標準局	https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/409724/staying-legal-PSV.pdf
維持車輛駕駛性能	駕駛及車輛標準局	https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/321988/guide-to-maintaining-roadworthiness.pdf

資料來源：本研究自行整理

(2)救濟方式及重要案例

若對英國的交通部或其轄下的局、處等部門所作的決定不滿，在向英國行政法院（Administrative Court）進行訴訟程序之

前，應先盡可能地用盡其他救濟程序，例如對該行政機關提出控訴（Complaint）⁵⁰。對交通部的控訴以及其各部門的控訴皆有個別的控訴程序規定（Complaint Procedure），未有統一的程序可依循。又或是依替代爭端解決（Alternative Dispute Resolution）之方式解決爭端。行政法院在受理案件時會要求當事人提出已用盡其他救濟途徑的證據，避免濫訴。

對於行政機關的決定所為的爭訟程序，英國稱之為司法覆核（Judicial Review），英國雖無成文憲法，但法院就不同法律位階衝突仍有一定的審查權。英國不同於大陸法系國家，未對行政爭訟特設有獨立的訴訟程序，反而是依循普通法院的民事訴訟程序⁵¹。此外，行政法院的司法覆核對象不含國會所立的條文，亦即英國法院無權對英國國會通過的法律進行司法覆核，只能對下級立法機構如地方議會通過的法律進行審查，除有國會的立法違反歐盟法的情形外，人民不得向行政法院請求覆核國會的立法。應注意的是，在提起司法覆核之前，原告應先寄送通知予被告，確立爭議問題，並詳細描述問題細節與日期，被告則應於收受通知

⁵⁰ 若欲對交通部提出控訴，除了直接與接洽的行政人員聯絡外，可直接向控訴小組（Complaints Team）聯絡，控訴小組會經審核後將爭議送至該部首長，審核期間約為 5 個工作天，決定則會在 20 個工作天內作出。交通部控訴小組將不會受理其他與交通部無關，或涉及其他轄下部、處等部門的控訴。若欲對駕駛及車輛執照局提出控訴，除了先直接與接洽的行政人員聯絡外，可直接與客戶控訴解決小組（Customer Complaint Resolution Team, CCRT）聯絡，小組將會於收到通知後兩周內回覆。若仍對控訴解決小組的決定不滿，則可與處長或部長聯繫，並將於兩周內回覆。若仍不滿，則可要求駕駛及車輛執照局將控訴移交至交通獨立控訴審查會（Department for Transport's Independent Complaints Assessor, ICA）。若欲對駕駛及車輛標準局提出控訴，則分別就筆試與路試有個別的控訴機關。若對其決定不滿，則可向組織首長聯繫，再不滿，則向處長或部長聯繫。若認為考試官於考試時有違法之情事，則可向英格蘭或威爾斯的治安法庭（Magistrate's Court）提出上訴，又或向蘇格蘭的郡法院提出上訴。同上，若仍對處長或部長的決定不滿，則可要求駕駛及車輛標準局將控訴移交至交通獨立控訴審查會。若欲對英國車輛驗證局提出控訴，除了先直接與接洽的行政人員聯絡外，則可向本局的品質維護經理（VCA Quality Manager）聯繫，將會為其案件編號，並啟動獨立的審查程序。若仍不滿，則可向處長或部長聯繫，再不滿，則可要求英國車輛驗證局將控訴移交至交通獨立控訴審查會。交通獨立控訴審查會獨立於交通部和其轄下各部門，非屬公務員並為兼職，對其上訴不需繳交任何費用。該審查會主要係審查交通部及各部會處理控訴的流程與意見內容，提供公正且獨立的意見，原則上處理時間為三個月，且不得由民眾自行接洽，應透過交通部或其各部會移交爭議予審查會。若仍對審查會的決定不滿，則最終可要求國會議員將控訴轉交國會及醫療服務監察使公署（the Parliamentary and Health Service Ombudsman）。若係對法規、法令或條文不滿，則應聯絡其管轄的行政機關或國會議員。

⁵¹ Civil Procedure Rules Part 54.

後的 14 日內回覆。在提起司法覆核之前須遵循訴前規則 (Pre-action Protocol)，該規則有規定詳細的司法覆核訴前流程。

表 2.6-5 英國近年英格蘭與威爾斯高等法院（行政法院）所處理有關客運和貨運之案例整理

年分	運輸領域	案例名稱	案件編號	裁判時間
2003	客運	Vehicle & Operator Services Agency v Johnson	[2003] EWHC 2104 (Admin)	2003.07.30
2006	貨運	Vehicle and Operator Services Agency v F & S Gibbs Transport Services Ltd	[2006] EWHC 1109 (Admin)	2006.05.08
2010	貨運	Vehicle & Operator Services Agency v Hobbs	[2010] EWHC 343 (Admin)	2010.02.04
2012	貨運	Vehicle & Operator Services Agency, R (on the application of) v Kayes	[2012] EWHC 1498 (Admin)	2012.05.18

資料來源：本研究自行整理

2.7 小結

因應各國政經體制不同，管理法規架構有異，惟採客貨運分別規範較多。

綜合前述國際汽車運輸業管理規範探討發現，有採單一立法之國家，如法國耗費極長的時間（1937 至 2010 年），將相關運輸事宜統整為單一法典：交通運輸法典，規範涵蓋鐵路、汽車、河川、航空等運輸事項，並納入交通政策制定、中央地方分權規定，及與交通運輸相關之行政罰、刑事罰、道路交通勞動法、公路運輸營業規範等內容，計 2,200 多條條文；而英國於 2000 年修正交通法後，將交通運輸事項授權由地方政府各自訂定運輸計畫及客運策略等。

亦有針對客貨運規範另立專法，如德國、日本、奧地利等皆依客運、貨運性質不同，分別訂定相關法規，例如德國分別訂有人員運送法、貨物運輸法，日本分別訂有道路運送法、貨物汽車運送事業法。茲依我國汽車運輸業管理規則架構先行彙整各國規範要項如表 2.7-1 所示：

表 2.7-1 我國汽車運輸業管理規則與各國規範比較

	德國 (聯邦)	法國	奧地利 (聯邦)	美國 (聯邦)	日本	英國
一、一般性規定						
經營門檻	V	V	V	V	V	V
許可制	V	X (地方 V)	V	V	V	X (地方 V)
路線核定	V	X (地方 V)	V	V	V	X (地方 V)
監督	V	V	V	V	V	V
獎勵與處罰	V	V	V	V	V	V
二、客運業						
經營及核准	V	X (地方 V)	V	X (地方 V)	V	X (地方 V)
票價及運價	V	X	V	X	V	X

		(地方 V)		(地方 V)		(地方 V)
購票及乘車	X	X	X	X	X	X
退票及補票	X	X	X	X	X	X
行李運輸	X	X	V	V	X	X
三、貨運業						
運費或雜費	X	X (契約*)	V	V	V	X
託運及承運	X	X	X	X	X	X
提貨	X	X	X	X	X	X
個人經營小 貨車租賃業	X	X	X	V	X	X

資料來源：本研究自行整理

至於各國客貨運管理規範重點，客運以車種、經營許可及運輸安全為主，而貨運以物品安全、營業管理為重。

除前述各國汽車運輸業多採客、貨運分別管理外，針對人、車、行業之管理項目，尚可初步瞭解客運規範多以車種、經營許可及運輸安全為主，而貨物則重視物品安全、營業相關事項。至於各國中央、地方權限劃分，多以中央訂定原則性規範，如行業規模、營運及安全基本要求，其餘具體執行細節則交由地方。另有關勞動條件等，除法國外，多數國家皆回歸各該主管機關法令處理。

有關人、車、行業具體管理內容，如美國規範，針對客、貨運管理皆以運輸安全為重，故公司、駕駛人、車輛等皆有要求。又如德國先界定管制車輛的分類，且因歷史發展緣故，區分有軌、無軌電車及一般車輛，其管制重點，以有無固定路線載客為主；而貨物運輸規範內容以營業許可、跨國運輸等為主。或如日本，亦是區分車輛的種類、登記、安全標準等，如在客運部分依車輛載客數、行駛路線進行規範，並要求訂有安全管理章程、行車計畫等事項。而法國因規範於同一法典內，其交通運輸法典將客、貨運分別規範，涉及旅客道路運輸之客運部分，會重視載具、路線或服務之管理，至於貨運則是重視運輸契

約，及運輸職業團體間契約等內容。奧地利在客運亦是規範執照申請、路線等，而貨運規範許可、營業相關證明等。

整體觀之，各國法制共通部分，例如均以立法明定、進入門檻較低等。另謹就主要國家對於汽車運輸業之主管機關、權責、法律依據、行業、人員及車輛等管理要項，茲以表列方式說明如下：

表 2.7-2 主要國家汽車運輸業管理規範要項彙整表

管理要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
中央主管機關	德國聯邦政府交通運輸與數位基礎建設部（Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur，BMVI） 貨運還設有聯邦貨運局（Bundesamt für Güterverkehr，BAG）	生態、永續發展及能源部	奧地利聯邦交通、創新和技術部（Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology）	交通部（DOT）	國土交通省	交通部（DfT，Department for Transport）
地方	各邦政府	省級、跨省、跨縣組織 （一）省環境、國土開發及住宅局（DREAL） （二）跨縣公路局（DIR） （三）跨省都市海洋局（DIRM）	公共交通聯盟（運輸協會，又稱作Local and Regional Public Transport，LRPT）、州政府（Federal State）或市政府（Municipality）	各州DOT（如加州California Department of Transportation）	*地方運輸局（北海道、東北、關東、北陸信越、中部、近畿、中國、四國、九州） 註：仍為	County Council 郡議會（如諾丁罕郡議會；Passenger Transport Authority 乘客運輸機構（如大曼切斯特乘客運輸機構） 註：倫敦設有

管理要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
					國土交通省所屬機關	自己的運輸管制系統，訂定於the Greater London Authority Act 1999
權責	BMVI掌管全國公路建設及海、陸、空運相關業務	掌管全國公路建設及海、陸、空運相關交通運輸業務之外，還包括環境、能源等事務。	管理全國性的交通網絡，提供乘客申請適用統一費率系統，即享有聯票折扣費率（聯網費率），涵蓋所有參與運輸經營業者（鐵路、公共和私人巴士公司及市營運輸公司）	掌管全國公路建設及海、陸、空運相關業務	依「道路運輸法」主責海陸空運輸、鐵路、港灣、船舶、交通、氣象等事務	負責英格蘭海、陸、空交通政策的政府部門
管制對象（客運）	適用於以有軌電車、無軌電車以及汽車從事付費或職業載客行為，所謂的「報酬」也包括間接用以上所指之方式從事職業行為並從中謀取的經濟利益。但以客車從事運輸行為，若無須支付報酬，或所付的報酬未超過整體運輸成本，以及救護	運輸業成立及營運管制，分為集合性以及個別性的公共交通	中央逐漸將權力下放與地方，由地方負責規劃針對需求為導向的公車服務、並讓地方有權限自行訂定票價與區域間的路線核准	以安全管制為主，具體管制內容依各州規定，如車輛登記、駕駛執照等	依道路運輸法第二章(第3條至第45條之1)，規範核准、票價及資費、事業計畫、行車管理及運輸管理等汽車客	各地方須制定客運管制策略，並以服務社會和完善大眾運輸目的為目標，如策略計畫、執行項目、替代方案

管理要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
	車的運輸行為則不在管制範圍內				運業管理規則 就行車管理進行規範	
管制對象 (貨運)	使用機動車輛提供運載貨物之服務，或是公司營運中運輸項目不僅只是公司整體活動之附屬項目	除管制運輸業之外，亦規範運輸業之契約。包括運輸契約、職業團體間契約、租賃契約等	聯邦政府針對貨運法有很詳細的類別分類，例如針對各式金屬、各式化學物品、危險物品、經航空運送之危險物品、貨櫃運送、駕駛工具等皆以聯邦的個別專法規範，又如跨國界的貨運亦分別以專法規範與各國間的互動	已放寬相關經濟管制，目前管制重點同客運部份	依貨物汽車運輸事業法規定	同客運，但細節略有不同
法源依據	人員運送法 (Personenbeförderungsgesetz) 貨物運輸法 (Güterkraftverkehrsrecht)	法國交通法典主要內容大致如下： 一、總則 二、鐵路及軌道運輸 （一）鐵路及軌道交通體系 1. 全國體路網 2. 巴黎地鐵網 3. 臨港鐵路線 4. 其他基礎建設	公眾地方客運和地區運輸法（Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, ÖPNRV-G 1999，又稱Local and Regional Transport Act）： 1.總則（1） 2.定義（2-4） 3.範圍（5）	49 CFR Parts 300-399，規範架構如下： (1)公司（company） (2)駕駛（driver） (3)藥物及酒精測試（drug	道路運輸法（1951年6月1日法律第183號） 貨物汽車運輸法(1988年法律第83號)	Transport Act 2000 Part II： 1.地方運輸計畫與客運策略（108-113） 2.客運夥伴合作計畫（114-123） 3.品質契約約定（124-134）（包含設施、車道、路線） 4.票價約定（

管理 要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
		(二) 鐵路及軌道交通安全 (三) 海外領土運輸相關規範 三、道路運輸 (此部分與道路法典、道路交通法典有關) (一) 旅客道路運輸 1. 集合性公共交通 (1) 固定班次及包車服務之組織與實施 A. 大巴黎以外地區 B. 大巴黎地區 (2) 偶發性服務 (3) 從事旅客道路公共運輸業之途徑 (4) 行政罰、刑事罰 2. 個別性公共運輸 (1) 計程車 (2) 二輪、三輪機車 (二) 貨物道路運輸	4. 任務 (7-9) 5. 汽車運輸 (10) 6. 地方與區域型交通計畫 (11-13) 7. 交通聯盟 (14-19) 8. 平行管制避免與連結改進 (20-23) 9. 資金補助 (24-25) 10. 履行地方與區域乘客運輸之公司 (26-28) 11. 學生與學徒優惠 (29) 12. 特殊乘客之優惠費率 (30) 13. 資訊公開 (30a-30c) 14. 品質標準 (31) 15. 交通運送稅務 (32-37) 16. 施行細則 (38-41)	and alcohol testing) (4) 危險物品 (hazmat) (5) 工作時間 (hours of service) (6) 家庭用品 (household goods) (7) 美國交通部編碼 (USDOT number) (8) 車輛 (vehicle) (9) 車牌 (vehicle marking)		135-138) 5. 資訊公開 (139-141) 6. 倫敦區外的強制旅遊照護 (145-150) 7. 倫敦區內的強制旅遊照護 (151) 8. 財務投標條款 (152-159) 9. 補充 (160-162)

管理 要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
		1.職業 (1)從事貨物道路運輸業之途徑 (2)職業團體 2.契約 (1)總則 (2)運輸契約 (3)運輸職業團體間契約 (4)汽車租賃契約 (5)效力 3.特別規定 4.行政罰及刑事罰 (三) 道路交通勞動法 (四) 公路運輸營業規範 (五) 海外領土運輸相關規範 四、內國海運及河川運輸 五、海上運輸及航行 六、民航				
行業 規範	客運業分成： 1.有軌電車 2.無軌電車 3.車輛 (Kraftfahrzeugen))亦可細分為兩	公共旅客運輸業 1.欲從事公共旅客運輸者，需向縣長 (Préfet de département)申請登記立案	1.聯邦乘客運輸法：規範固定路線與載送時間之客運營運，包含執照之申請、核准與登記、主管	包含申請營運許可、向州政府註冊規定、路線核定及營	依道路運輸法第二章(第3條至第45條之1)，應	包含定義何謂地方交管機關，要求該機關制定客運運輸計畫。於客運公司和地方運

管理要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
	種： (1)固定路線載客車輛 (Linienverkehr) (2)無固定路線載客車輛 (Gelegenheitsverkehr)：主要為出租車輛，又可分为三種： a.計程車 (Verkehr mit Taxen) b.短途旅行和度假觀光車輛 c.出租遊覽車與小客車 貨運業不再細分業別	2.定期公共運輸、包車運輸、觀光巴士 經營包車運輸業務者，若跨越縣境，需向縣長申請許可 貨物運輸業 3.5噸以上，或運輸14立方公尺貨物之汽車貨物運輸事業，必須向各省 (Région) 省長申請登記立案	機關 (即奧地利聯邦交通、創新和技術部)、駕駛人之標準、監督、公路使用、營運範圍、責任、票價、乘客權利、爭端解決、車站路線規劃、標示、時刻表、駕駛人訓練以及罰責等 2.聯邦公路貨運法：適用範圍、營運航空貨品的公路貨運特許規範、核准標準與例外、核准營運登記、越界營運、駕駛人標準與訓練財力與專業能力證明、主管機關越界營運、使用車輛之所有權歸屬、費率計算、爭議處理、罰則、自營駕駛之工作時數等	運範圍、票證上應記載事項等內容，如49 CFR Parts 356, 360, 365, 374等	取得國土交通大臣之核准、遞交申請書、揭露票價和資費、事業計畫、行車管理及運輸管理等內容	輸機關間設有品質約定的法定規範，並使地方交管機關與客運公司間可共同經營訂定票價，地方交管機關有權特定客運營運範圍。地方交管機關負有管理乘客資訊的義務。此法案亦針對年老或身障者定有國定的優惠票價，並使交管機關可對客運公司的不當營運課予罰款
人員規範	另規範於道路交通法 (Straßenverkehrsg)	駕駛Driver：職業駕照的要求等規定分為歐盟	1.聯邦駕駛人考試法：駕駛人筆試以及路試舉行	駕駛 Driver：包含持有	1.對駕駛之限制，應具備	駕駛執照 (PSV, Public Service

管理要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
	esetz)，本法是有關所有有關車輛之核准與使用以及車牌之取得、駕駛執照取得、試用期間、交通資料之傳遞、吊銷執照以及交通資料之登錄以及相關處罰等，皆規定在本法之中。並另外授權制定道路交通秩序命令以及道路交通核准命令。 有關工時安排則另外制定有工時法 (Das Arbeitszeitgesetz) 及聘僱司機工時調節法 (Das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern)	層級以及法國國內層級。 另外需依據 Conseil d'État 所發布之相關法規命令、行政規則，以及行政機關之行政決定 工時：包含有關駕駛工作時間之相關規定，如最長駕車時間等，規定於法典第 Article L1321-1 以下，以及 Article L3311-1 以下	方式、評斷標準、考試內容、考試車輛、評審委員之資格與責任等。 2.聯邦駕駛人訓練法：訓練客貨運駕駛人規則、專業訓練項目、步驟、筆試、路試，以及分級測驗。 3.聯邦工時法：規範工作時數、休息時間等	職業駕照的要求及其懲處規定、職業駕照申請程序、考照方法與及格標準等內容，如 49 CFR Parts 380, 382, 383 等 工時 Hours of service：包含有關駕駛工作時間之相關規定，如最長駕車時間、駕駛日誌撰寫要求等內容，以 49 CFR Parts 395 為主	年齡、駕駛經歷以及其他政令規定之要件 (第 25 條) 2.行車管理者之業務範圍及選任事項 (第 23 條) 3.行車管理者之證件及考試 (第 23 條之 2、第 23 條之 3、第 23 條之 4) 4.行車管理者之義務 (第 23 條之 5) 5.旅客之禁止行為 (第 28 條)	Vehicle operator's License) 之規範主要規定於 1981 年公共乘客載具法案，並須於後由 1985 年以及 2000 年之交通法、2001 年蘇格蘭交通法、1995 年反身障歧視法、1994 年撤管及退約法，以及 2008 年地方交通法經部分修訂
車輛規範	另規範於道路交通法 (	分為歐盟層級以及法國國內層級	1.聯邦汽車安裝實施法：汽車車	包含營業用車輛車	道路汽車運輸	車種規範受歐盟 2007/46/EC

管理要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
	Straßenverkehrsgesetz) 授權制定的道路交通許可命令 (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung), 本法在於使道路交通得以順暢, 而分成人的准許、車輛的准許、車牌申請及監督、車輛的分類檢驗及核准等, 著重於車輛裝設與運作等安全規格之許可規定	。另外需依據 Conseil d'État 所發布之相關法規命令、行政規則, 以及行政機關之行政決定	種分類、各部零件規範, 如車窗、車燈、引擎、避震, 以及安全系統、剎車系統之標準等 2. 聯邦貨運牌照申請法: 牌照形式與規格、標示處、牌照生產與運送標示規範、牌照遺失等處理辦法	身應有的標示、駕駛車輛應注意事項、提升車輛安全運作的輔助設備等內容, 如 49 CFR Parts 390, 392, 393 等	法 (1951 年法律第 180 號) 規範道路運輸法對車輛無特別規定, 但對「車道業」者 (此部分車道係指道路法規定之道路以外專供車輛交通使用所設置之車道) 有第四章專章規定核照 (第 48 條)、規劃路線義務 (第 53 條) 等。且分為任何人支付費	指令的限制

管理 要項	德國	法國	奧地利	美國	日本	英國
					用即可通行之一般車道及專供特定公司巴士通行之專用車道。有關車輛安全基準、檢查維修及審驗之相關規定則在道路運送車輛法。	

資料來源：本研究自行整理

承上，我國現行公路法、汽車運輸業管理規則亦對營業汽車分類營運並進行相關管理。未來研究除可研擬是否提升汽車運輸業管理規範之法律位階外，尚可參採國際規範對客、貨運分別規範方式，並針對規範密度、相關事業應有管制項目等續行研議，並可思考是否整併其他法規內有關駕駛人、車輛安全等內容，或將行業（事業）、駕駛人、車輛安全分由不同法規處理。

另我國現行汽車運輸業管理規範除事業之經營及核准外，亦規範包含票價及運價、購票及乘車、退票及補票、行李運輸等涉可能衍生私權糾紛之實際營運行為，亦可考量如其他國家規範回歸市場競爭機

制或交由一般民事相關法律處理，避免公私法體系之混淆，並符交通主管機關管理汽車運輸業之目的。

第三章 我國汽車運輸業管理規範法律位階之妥適性分析

本章研析我國現行汽車運輸業管理相關規範之法律位階結構，並援引法院相關判決，透過法院實務見解，檢視現行法規訂定之合理性。

3.1 法律位階理論與法律保留原則

法律秩序必須為統一的整體，如對一個法律爭議的解決，法律秩序應僅能提供一正確答案，否則無法達成法律安定及和平之目的。誠如諸多法律規範中有許多不同來源，針對同一事件或有許多不同規定，若無「法源位階」，極可能造成用法之矛盾⁵²。所謂「法源位階」者，係指法源效力之優先等級，即將各種法源按一定之順序，由上而下排列，在法源間有適用衝突時，位階較高者有效，予以適用，而與高位階法源相牴觸之低位階法源，則歸於無效，不能適用。

換言之，按法源位階理論，採「上位法優於下位法之原則」。惟適用法規範時，應先解釋法規範，低位階之法規範如經由解釋可與高位階法規範調和一致，則無牴觸，不得因低位階法源而逕自無效⁵³。至於成文法源之位階，憲法優於其他一切法規，依憲法第 171、172 條規定，法律與憲法牴觸者無效及命令與憲法或法律牴觸者無效。是此，憲法為最高位階法源，其次為法律，最低位階法源則為法規命令。

另查法律保留原則理論依據有三：民主原則、法治國家原則、基本權之保障。若欲對人民之自由權利加以限制，依據司法院釋字 443 號解釋，必須符合憲法第 23 條所定必要之程度即「基本權之法律保留」，並以法律定之或經立法機關明確授權由行政機關以命令訂之。至於何種事情由法律規範或是由命令加以規定，則屬於規範密度之判斷，該釋字理由書中依據規範密度不同而有「層級化法律保留」之概

⁵² 陳敏，《行政法總論》，自版，第八版，頁 97（2013）。

⁵³ 陳敏，《行政法總論》，自版，第八版，頁 97（2013）。

念，並區分為四個層次，第一層次為憲法保留原則、第二層次為國會保留原則、第三層次為可授權之法律保留事項及第四層次為非法律保留事項（容後詳述各層級適用內容）。

關於第二層國會保留與第三層法律保留之概念有程度上的差異，國會保留出自民主原則，禁止行政機關就公共事務實質上重要事項，未經國會同意逕行決定，但受權力分立原則之限制；法律保留係涉及國會依立法程序與法律形式所為之決定，其概念包括國會權限、法程序與法律形式，因此包括依據形式意義之法律及依法律明確授權所定之法規命令，甚至自治條例⁵⁴。

關於第四層級非法律保留事項，「即行政機關依其職權執行法律時，僅得就執行法律之細節性、技術性次要事項為必要規範」⁵⁵，換言之，若屬於非法律保留事項，不僅不需要制定法律，連「以法律授權主管機關發布命令為補充規定」都可省略，惟在司法院對於「僅屬執行法律之細節性、技術性次要事項」是否屬於行政保留尚無明確解釋時，固可以其為立法裁量範圍，對於立法者選擇性的介入，原則上司法院予以尊重，但既屬立法裁量，即不可輕言法律保留，或從這些選擇性介入的立法例，反推某些事項應屬法律保留⁵⁶。

此時，何謂「執行法律之細節性、技術性次要事項」之判斷則為司法院與最高行政法院如何分權的問題。但是，司法院大法官所謂之「執行法律之細節性、技術性次要事項」為法律給予行政機關之「概括授權」，其與「授權命令」的概念恐常相混淆，例如司法院釋字第360號解釋理由書：「惟法律對於有關人民權利義務之事項，不能鉅細靡遺，一律加以規定，其屬於細節性、技術性者，法律自得授權主管機關以命令定之，俾便法律之實施。行政機關基於此種授權發布之命令，其內容未逾越授權範圍，並符合授權之目的者，自為憲法之所許」；或釋字第367號解釋理由書：「若法律僅概括授權行政機關訂

⁵⁴ 參照司法院釋字 723 號解釋協同意見書。

⁵⁵ 參照司法院釋字 443、559、657 號解釋。

⁵⁶ 參照司法院釋字第 705 號解釋不同意見書。

定施行細則者，該管行政機關於符合立法意旨且未逾越母法規定之限度內，自亦得就執行法律有關之細節性、技術性之事項以施行細則定之，惟其內容不能牴觸母法或對人民之自由權利增加法律所無之限制，行政機關在施行細則之外，為執行法律依職權發布之命令，尤應遵守上述原則」；或釋字第 456 號解釋：「行政機關訂定施行細則者，該管行政機關於符合立法意旨且未逾越母法規定之限度內，得就執行法律有關之細節性、技術性事項，以施行細則定之」；或釋字第 480 號解釋：「法律內容不能鉅細靡遺，一律加以規定，其屬細節性、技術性之事項，法律自得授權主管機關以命令定之，俾利法律之實施。行政機關基於此種授權，在符合立法意旨且未逾越母法規定之限度內所發布之施行細則或命令，自為憲法之所許」等，上開列舉之釋字即為「概括授權」與「授權命令」之混淆。

綜上所述，行政機關「執行法律之細節性、技術性次要事項」應係指未涉及人民基本權利限制或未增加人民義務等內容，法律給予行政機關「概括授權」訂立細則，若涉及限制人民基本權利或增加人民義務或負擔者，則非屬細節性、技術性次要事項，仍應適用「授權命令」符合法律保留原則。

此外，基於權力分立原則，行政權執行立法機關所制定之法律時，應遵守「依法行政原則」，乃係要求行政機關為一切行政行為均須受現有法律拘束，且須受司法機關（行政法院）之監督。「依法行政原則」有三大構成要素，「法律優越原則」與「法律保留原則」。

前者又稱為消極的依法行政，係指行政機關本於法定職權，對任何行政行為或行政活動，所發布之行政命令，均不得與法律相牴觸，亦即在法源位階上，行政命令與行政處分等各類行政行為，均低於法律之位階；後者則是積極的依法行政，係指要求行政須有法律之授權始能做成行政行為，在沒有法律授權的情形下，行政機關即不能作成合法的行政行為，憲法已將某些事項保留予立法機關，須由立法機關親自以「法律」加以規定，始符合民主法治原則，若無立法機關所制定之「法律」授權，行政機關亦不能合法的作成行政行為。

然而，若涉及人民自由與權利之規範，法律授權以命令為補充規定者，其授權應具體明確，且須為人民所能預見，此即為「授權明確性原則」。又，依據釋字第 524 號解釋，法律授權之主管機關依一定程序訂定之法規命令以補充法律所不足者，該機關即應予以遵守，不得捨法規命令不用，而發布規範行政體系內部事項之行政規則為之替代。倘法律並無轉委任之授權，該機關即不得委由其所屬之機關逕行發布相關規章⁵⁷。

因此，雖不侷限以「法律」為直接依據，基於「法規命令」亦得為之，惟該法規命令須有法律之授權，且該授權法律必須是授權之內容、目的及範圍具體明確規定，始符合「授權明確性原則」⁵⁸。憲法或法律有明文規定應以法律規定的事項，例如人民權利、義務之事項、國家各機關組織之事項，及其他重要應以法律規定之事項，皆須制定法律始符合法治國「法律保留原則」的要求。

3.2 我國現行汽車運輸業管理規範之法律位階架構

為瞭解我國現行汽車運輸業管理規範之法律位階架構，以利進一步檢討是否符合法律位階理論及法律保留原則，本研究首先就公路法、發展大眾運輸條例、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則等法規進行法律位階架構之盤點整理。本節以下將分別就法律位階以及汽車運輸業之相關法規命令與行政規則，進行現行規範體系之說明，以此作為配合實務見解，作為法律位階檢討之基礎。

3.2.1 公路法之汽車運輸業管理規定

1. 汽車運輸業之九大業別

我國汽車運輸業管理規範係以公路法相關條文及其授權制定之法規命令作為法源依據。依據公路法第 1 條之規定，本法意旨除

⁵⁷ 參照司法院釋字第 524 號解釋。

⁵⁸ 參照司法院釋字第 443、614、658 號解釋。

加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度之硬體建設外，亦包含發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，概念上咸以公路之興建養護與運輸使用為一體兩面。是以公路法在法規體系統一規範公路建設與公路運輸事業，為我國現行法制之一大特色。且依據公路法第 2 條第 1 項第 14 款之定義，汽車或電車運輸業係指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業，將電車及汽車運輸業及客、貨運輸均涵蓋至整體法規體系中，並未針對電車或客、貨運輸另外區分制定有專法予以規範。

公路法有關汽車運輸業之規範，主要為該法第 3 章公路運輸以下之規定（第 34 條以下），針對電車運輸業（第 57 條參照）及汽車運輸業進行規範。惟我國交通環境時至今日仍未實際發展出使用平面道路進行營運的電車運輸模式。縱然，大眾捷運系統已於 85 年首次通車，但因其行駛營運路線與道路平面交通部分或完全隔離，本質上與公路上行駛之電車運輸業有所不同，故另定有大眾捷運法以資遵循。而汽車運輸業則依公路法第 34 條及汽車運輸業管理規則第 2 條規定，將汽車運輸業進一步細分為九大業別，如表 3.2.1-1 所示：

表 3.2.1-1 我國汽車運輸業九大業別

業別	核定營運範圍	車輛種類之營運模式
一、公路汽車客運業	在核定路線內	以公共汽車運輸旅客為營業者
二、市區汽車客運業	在核定區域內	以公共汽車運輸旅客為營業者
三、遊覽車客運業	在核定區域內	以遊覽車包租載客為營業者
四、計程車客運業	在核定區域內	以小客車出租載客為營業者
五、小客車租賃業	無	以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者
六、小貨車租賃業	無	以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者
七、汽車貨運業	無	以載貨汽車運送貨物為營業者

業別	核定營運範圍	車輛種類之營運模式
八、汽車路線貨運業	在核定路線內	以載貨汽車運送貨物為營業者
九、汽車貨櫃貨運業	在核定區域內	以聯結車運送貨櫃貨物為營業者

資料來源：本研究自行整理

由上表可知，汽車運輸業依據載送性質之不同，可區分為客、貨運輸兩大態樣。客運業依據營運方式的不同，又分為公路及市區汽車客運業，以及提供包租載客的遊覽車客運業及計程車客運業。而貨運業雖細分為三類，除汽車貨櫃貨運業專指使用聯結車運送貨櫃貨物之運輸外；另汽車貨運業與汽車路線貨運業之差異，僅在於是否有核定路線之限制，惟限制理由與區別標準，公路法並無明文規定。

除以上九大業別外，公路法第 2 條第 1 項第 15 款另定義有計程車客運服務業，指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。就條文文義觀之，雖難與計程車客運業有所區別，但依據公路法第 56 條及該條授權制定之「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，計程車客運服務業主要係提供車輛派遣服務，間接經營計程車客運服務之業者；與直接提供運輸服務之計程車客運業有所區別。另限制汽車運輸業者僅於一定路線及區域營運，其中條文所稱之核定路線與核定區域所指為何，法亦無明文規定其明確定義與標準。此外，汽車運輸業之九大業別，亦包含小客車及小貨車租賃業。然而，按條文定義兩者係提供交通工具租與他人自行使用之服務，實與自用車無異，業者僅提供車輛而無實際提供運輸服務，其本質應與實際提供客、貨運輸業者有別。惟此類僅提供車輛出租，而非提供運輸服務包租之業者，同樣受到汽車運輸業之規範。

2. 汽車運輸業之事前核准制度

依公路法第 37 條第 1 項規定，從事汽車運輸業之經營須事先經中央或地方公路主管機關核准方得為之。中央或地方公路主管機

關就從事汽車運輸業之申請，除應依公路法第 38 條第 1 項規定，考量是否符合下列事項以外：「一、合於當地運輸需要者。二、確能增進公眾便利者。三、具有充分經營財力者。四、具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者」；尚應依公路法第 38 條第 2 項授權訂定之「汽車運輸業審核細則」予以核准，且原則上非中華民國國民或法人，依公路法第 35 條規定，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業，但經中央公路主管機關核准者，亦不在此限。是以我國有關從事汽車運輸業之經營採取事前核准制度，此涉及憲法第 15 條人民工作權之保障，其內涵包括人民選擇職業以及營業之自由。惟基於公共利益，對於從事一定職業應具備之資格或其他要件，於符合憲法第 23 條規定之限度內，立法者仍得對營業自由加以限制，其限制則有各種態樣，例如報備、許可與特許⁵⁹。

就汽車運輸業之管理而言，為維護交通運輸之秩序及公共資源之利用，以達成公路法發展公路運輸事業，增進公共福利與交通安全之立法意旨，政府自應妥慎管理。而經營汽車運輸業須經行政機關事前核准之規定，其性質為何；按行政機關對於人民之自由、財產或其他權利之干預，由干預最輕至干預最深可約略分成：1.放任制、2.報備制、3.許可制、4.特許制、5.全面禁止。相對而言，法律賦予行政機關規制人民之權限而言，亦依其順序權限越大。事前核准絕非放任制、報備制或全面禁止，其來自立法者所賦予行政機關之許可與特許權限，兩者之違憲審查密度亦有不同，可分從形式上與實質上區分之不同角度理解。

形式上，許可係使權利形成之授益行政處分；而實質上，許可只是一般行為自由之回復（wiederstellen），依此，許可終究是指人民憲法上原有權利之回復。相應而言，對於許可之拒絕，形式上指拒絕給予當事人授益之處分；實質上，為對自由財產之干預。許可，既然為人民於憲法上所保障固有權利之回復，若申請條件齊備，行

⁵⁹ 司法院釋字第 404 號、第 510 號解釋參照。

政機關就應給予許可，無裁量權限；限制需合乎法律保留授權明確性。

而特許係國家以行政處分同意給予當事人給付，且創設（erweitern）其權利範圍。換言之，許可與特許之區別，在於許可係基於預防管制之利益，對於暫時受限制之一般行為自由，加以回復；相對地，特許指人民權利之創設，亦即人民之活動本為法律所禁止，在特別例外情況，宣示允許其從事者而言。因此特許不只於形式上，於實質上亦屬授益之行政處分。因此特許乃為公益目的，由行政機關所創設賦予人民之權利，人民即使申請條件齊備，行政機關仍得裁量是否給予許可；限制原則上只需法律概括授權即可。換言之，許可與特許之區別，在於許可係基於預防管制之利益，對於暫時受限制之一般行為自由，加以回復；相對地，特許指人民權利之創設，亦即人民之活動本為法律所禁止，在特別例外情況，特許其從事者而言。

然而，在我國許可在概念上或可進一步區分為狹義及廣義概念，狹義概念之許可即關於人民一般行為自由限制之回復之見解；廣義之許可概念則包含特許，亦即將許可作為上位概念，其下包括許可（即狹義許可）與特許。然而，許可與特許概念隨著時代發展，兩者間之界限日漸模糊與相對化；另一方面，我國實務上有時雖用許可用語，實際上應為特許。有時則不用許可與特許，而用其他如公路法之「核准」用語，其性質為何則須依具體規定判斷之。惟主管機關對公路運輸業之經營管理，旨在維持公平競爭之市場秩序，保障消費者權益，並非對特定業者賦予其專營之權利，似不宜以之特許事業⁶⁰。

行政機關針對經營汽車運輸業之核准，縱然公路汽車客運業依公路法第 41 條，規定公路之同一路線，以由一家經營為原則。但考量營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或有其他公路汽車

⁶⁰ 有關特許事業例如銀行、彩券、高鐵等對公益有重影響，有高度資本密集及行政介入之必要者，經由立法特定其經營規模等，予以管制，同時賦予業者，獨占或寡占之經營權。

客運業之車輛，必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。且國內實務上否定系爭授權母法及法規命令，對汽車運輸業經營進行管制有保障既有業者經濟利益之目的（最高行政法院 67 年度判字第 119 號及 89 年度裁字第 107 號參照），是以經營汽車運輸業非由國家以行政處分方式同意給予當事人給付且創設(erweitern)其權利範圍，仍然是限制人民於憲法上所保障固有權利之回復。因此，我國法律對於汽車運輸業經營之事前核准制度，係屬於許可之性質，基於公共利益，對於從事汽車運輸業應具備之資格或其他要件，而有職業自由之限制，於符合憲法第 23 條規定之限度內，立法者自然得以法律或法律明確授權之命令加以限制。

然對職業自由之限制，因從事職業之主客觀要件之差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準。其中關於從事職業之方法、時間、地點、對象或內容等執行職業自由之客觀條件，立法者為公共利益之必要，即非不得予以適當之限制。至人民選擇職業應具備之主觀條件，例如知識能力、年齡、體能、道德標準等，立法者若欲加以規範，則須有較諸執行職業自由之限制，更為重要之公共利益存在，且屬必要時，方得為適當之限制。再者，國家對人民行使公權力時，均應依據憲法第七條之意旨平等對待，固不得有不合理之差別待遇；惟憲法第七條平等原則並非指絕對、機械之形式上平等，而係保障人民在法律上地位之實質平等，立法機關基於憲法之價值體系及立法目的，自得斟酌規範事物性質之差異而為合理之不同規定⁶¹，故因應不同業別之特性得為不同資格之要求與限制。

3.公路法其他汽車運輸業相關規定

公路法除核准許可經營汽車運輸業之相關規定外，主要涉及客、貨運價格制定及涉及運輸糾紛處理規定。公路法第 42 條規定，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則

⁶¹ 司法院釋字第 485 號解釋參照。

共同擬訂汽車運輸業之客、貨運運價，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。為此交通部又另外訂定「汽車運輸業客貨運運價準則」。公路法第 49 條至 54 條則以法律規範優先運送、拒絕運送、補票、運送責任歸屬及運送物保管義務等汽車運輸業經營涉及民法相關權利義務約定事項，有公法介入私法之情形，涉與其他法規調合適用⁶²。

3.2.2 汽車運輸業管理之相關法規命令與行政規則

承前述，公路法以經營汽車運輸業之核准許可規定為主，並授權制定相關法規命令，以資補充汽車運輸業之細部規範。此外，類似交通運輸管理規範尚有道路交通管理處罰條例、依該條例授權所訂之道路交通安全規則（依該條例第 92 條第 1 項）、高速公路及快速公路交通管制規則（依該條例第 33 條第 6 項）、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（依該條例第 92 條第 4 項）；然為符本案研究要旨，茲將以公路法授權為主，並分別整理與汽車運輸業相關之法規命令如表 3.2.2-1。另交通部曾於 103 年 8 月 20 日出版「汽車運輸業相關法令彙輯」乙書，包含公路法及汽車運輸業相關之法規命令、行政規則，其中主要之行政規則亦將摘陳彙整如後。

表 3.2.2-1 我國汽車運輸業相關管理規範

法律	法規命令	行政規則
公路法	1. 汽車運輸業管理規則 2. 汽車貨運營運實施細則 3. 汽車運輸業審核細則	1. 公路汽車客運審議會設置要點 2. 國道客運路線繼續經營申請審議處理原則

⁶² 相關論述詳見本文第四章。

	則 4.汽車運輸業客貨運運價準則 5.汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法 6.計程車客運服務業申請核准經營辦法 7.計程車運輸合作社設置管理辦法 8.汽車運輸業營業車輛肇事暫不予核准車輛過戶繳銷牌照處理辦法	3.交通部公路總局各區監理所審核公路汽車客運業申請國道與一般客運路線增、減班次及停駛處理原則 4.公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則 5.公路汽車客運班車旅客攜帶小動物限制及收費要點 6.公路汽車客運業發生突發事件影響大眾交通應變方案 7.遊覽車客運業違規營業及僱用資格不符駕駛員處罰作業要點 8.遊覽車客運業管理手冊
道路交通管理處罰條例	1.道路交通安全規則 2.高速公路及快速公路交通管制規則 3.違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則	

資料來源：本研究自行整理

1.汽車運輸業管理規則

公路法第 77 條第 1 項規定汽車或電車運輸業，違反依第 79 條第 5 項所定規則者，主管機關得依法處罰。因此就第 77 條行政罰之構成要件，有關汽車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照等事項由公路法第 79 條第 5 項授權交通部訂定汽車運輸業管理規則。

惟汽車運輸業管理規則之條文規範內容主要包括汽車運輸業之營運分類、申請立案程序及營運、監督等事宜，全文分總則、客運營業、貨運營業、獎勵與處罰、附則等五章，共 141 條。其在實務上已非僅為第 77 條行政罰構成要件之補充規定，與公路法核准許可等現行規範有重複規定之情形，甚至包含汽車運輸業九大業別個別管理之細部規範與獎懲等，實為實務上管理公路運輸所適用之主要法令依據。然而，是否有逾越授權範圍，違反法律保留原則及罪刑法定主義等，實有疑義，抑或是公路法及其規範架構有所不足反應實務上行政管理之需求，而有重新調整汽車運輸業整體管理規範之體系，以更嚴謹之角度檢討汽車運輸業現行管理規範之法律位階。

2. 汽車貨運營運實施細則

另交通部依據汽車運輸業管理規則第 140 條之再授權，訂定汽車貨運營運實施細則（按 104 年 10 月 6 日業已刪除第 140 條，其授權為何，有待後續由交通部法規會與路政司再行協調處理），規範汽車貨運運價之計算標準，分為總則、起碼運費、運費計算、運貨雜費及附則五章，全文共 15 條。惟法規命令是否得再授權，即有違反法律保留原則（司法院釋字第 524 號解釋參照）之虞，且貨運運價取決於市場經濟活動之供需，以法規命令介入，並無必要，本細則有檢討修正廢止或納入汽車運輸業管理規則之必要。

3. 汽車運輸業審核細則（含汽車運輸業停車場設置規定）

我國對於汽車運輸業管制係核准許可制度，主管機關於符合申請條件時，應准予經營汽車運輸業。申請條件除應符合公路法第 38 條第 1 項之原則外，交通部依據公路法第 38 條第 2 項授權訂定汽車運輸業審核細則，主要目的為規範汽車運輸業申請籌設、立案、或增加營業車輛所應具備之文書及其申請程序，全文共 8 條。此外，前述審核細則另以附件「汽車運輸業停車場設置規定」，共計十點，究為行政規則或法規命令之一部，已非無疑，且其中除援引停車場法，尚要求汽車運輸業者應設置或符合一定數量之停車位，此已影響汽車運輸業籌設許可與否，因涉人民權利義務，且相關法規之位階是否合宜，皆值進一步檢視。

4.汽車運輸業客貨運運價準則

有關我國汽車運輸業之客、貨運輸每一基本單位之運價，係依據公路法第 42 條授權，由交通部訂定汽車運輸業客貨運運價準則，主要目的為規範汽車運輸業客、貨運運價之計算方式（第 4 條、第 5 條）及檢討方式（第 11 條）等，全文共 12 條，惟本準則規定內容，涉及價格管制，已不合時宜，得否交由市場機制決定，抑或可依民營公用事業監督條例及其相關規定，予以規範，不無檢討之必要。

5.汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法

公路法第 64 條第 2 項授權交通部訂定「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」，主要規範汽車運輸業之車輛因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失之損害賠償金額及醫藥補助發給標準，全文共 10 條。

然經訪談金管會銀行局得知，前述辦法較類似有限責任之要求，且條文規定之要件要能符合或成立實有一定之困難，似對業者較為有利。又此辦法法律位階較低，形式上是否宜以此一法律位階之規範處理，或可討論。此外，當初此辦法設計賠償金額上限或相

關保障內容之意義何在，是否考量其他項目可交由強制汽車責任險、健保等承擔（如健保住院之醫療費用最高可負擔 20 萬元，但依該辦法即無法協助）。再以近年發生陽明山公車翻車、或八仙樂園塵爆案等實務經驗為例，一般公共安全事件之保險，僅以賠償金額五人為總上限，渠等事件之發生即足以證明此一精算方式已不敷使用。故若未有全面之保障，過低之理賠額度將無助於事故之處理（如該辦法第 3 條規定：死亡者，其賠償金額最高為 250 萬元）。本辦法於實務運作上，似無適用必要，亦不符法律保留原則，爰建請檢討刪除。

6.計程車客運服務業申請核准經營辦法

於九大業別外，為配合公路法第 2 條第 1 項第 15 款之計程車客運服務業申請經營之核准許可，公路法第 56 條另外規定核准許可計程車客運服務業之相關規定，並授權交通部訂定「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，主要目的為規範經營計程車客運服務業之申請規定及計程車客運服務業接受委託服務業務之項目等，全文共 20 條。本辦法雖依公路法之授權訂定，惟因應資訊化服務之需求及汽車運輸業管理之必要，宜予檢討明確界定為汽車運輸業或服務業，以因應需要。

7.計程車運輸合作社設置管理辦法

我國除計程車客運業外，依公路法第 56 條規定，又有計程車客運服務業之分類，主要係提供計程車之客運服務，如台灣大車隊等。為利計程車客運服務業之籌設管理，91 年修法時增列同條第 2 項規定：「計程車客運服務業以合作社組織經營者，其籌設程序、核准籌備與廢止核准核備之要件、社員資格條件、設立最低人數、業務範圍、管理方式及營運應遵守等事項之管理辦法，由交通部會同內政部定之。」授權交通部會同內政部訂定「計程車運輸合作社設置管理辦法」，計總則、設立、社員、營運與管理、解散及清算、

附則等 6 章規範，包含經營計程車客運服務業如採合作社形式，其申請設立、解散或清算程序、主管機關權責及監督管理要求、以及對社員之管理等項目，全文共 35 條。

8. 汽車運輸業營業車輛肇事暫不予核准車輛過戶繳銷牌照處理辦法 （含汽車運輸業營業車輛折價表）

為避免汽車運輸業營業車輛發生交通事故致人於死或重傷後，車輛所有人利用辦理過戶等方式行脫產之實等，以致影響後續受害人權益，依公路法第 46 條第 4 項「第二項汽車運輸業因營業車輛肇事暫不予核准車輛過戶、繳銷牌照之數量、車輛價值計算方式及禁止異動車輛選擇方式等事項之辦法，由交通部定之」之規定，授權交通部訂定「汽車運輸業營業車輛肇事暫不予核准車輛過戶繳銷牌照處理辦法」，全文共 6 條。本辦法旨在規範車籍管理問題，與本研究係以汽車運輸業管理為目的，爰不予納入檢討。

9. 道路交通安全規則

由於道路交通管理處罰條例係以加強道路交通管理、維護交通秩序及確保交通安全為主，對違反規範之行為予以處罰，主管機關包含交通部及內政部（警政署）。嗣依該條例第 92 條第 1 項「車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定、車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、行人通行、道路障礙及其他有關道路交通安全等事項之規則」，授權訂定「道路交通安全規則」，並規範包含總則（如名詞定義）、汽車牌照、汽車駕駛人與技工執照登記及考驗、汽車裝載行駛、慢車、行人、道路障礙及附則等 8 章內容，全文共 146 條。本規則為車輛及駕駛人等之安全管理規範，本研究係探討汽車運輸業者之管理，爰不予納入檢討。

10.高速公路及快速公路交通管制規則

由於高速公路及快速公路之車輛車速較快，為保障行車安全及使外界瞭解具體規範違規態樣，主管機關依道路交通管理處罰條例第 33 條第 6 項「第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之」規定，授權訂定「高速公路及快速公路交通管制規則」，針對汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵守使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則，例如：行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限、未保持安全距離、未依規定行駛車道、未依規定變換車道、站立乘客等 17 項行為，全文共 31 條。因本規則為高速公路使用人之違規管理規範，本研究係探討汽車運輸業者之管理，爰不予納入檢討。

11.違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則

有鑒於交通違規事件及態樣甚多，為利實務執行，依道路交通管理處罰條例第 92 條第 4 項「本條例之罰鍰基準、舉發或輕微違規勸導、罰鍰繳納、向處罰機關陳述意見或裁決之處理程序、分期繳納之申請條件、分期期數、不依限期繳納之處理、分期處理規定及繳納機構等事項之處理細則，由交通部會同內政部定之」之規定，授權訂定「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」。其包含總則、權責劃分、稽查及民眾檢舉、移送、受理、裁決、自動繳納罰鍰、分期繳納罰鍰、不符裁決之處理、執行、回復及催辦、附則等 12 章內容，全文共 81 條。本細則為道路使用人之違規管理規範，本研究係探討汽車運輸業者之管理，爰不予納入檢討。

12.公路汽車客運審議會設置要點

由於我國公路汽車客運業依公路法第 37 條之規定，係向中央主管機關申請核准籌備，並需取得路線許可證，且實務尚有申請補貼、接受評鑑等需求。基此，為促進公路汽車客運健全發展，並就

客運路線、補貼之申請、費率及評鑑之審議建立公平客觀審核制度，依汽車運輸業管理規則第 139-1 條及汽車運輸業審核細則第 7 條第 2 項規定，訂定「公路汽車客運業審議會設置要點」，全文共 11 點，並於交通部公路總局下設置該審議會。本要點所定為機關內部組織之任務編組，依行政程序法第 159 條第 2 項第 1 款規定所設置，尚不涉實質汽車運輸業管理之權益規範。

13.國道客運路線繼續經營申請審議處理原則

本處理原則全文共 6 點，依第 1 點規定：「依據汽車運輸業審核細則第七條之一第二項規定，公路汽車客運業提出繼續經營申請，經認定經營服務品質符合大眾運輸需要者，公路主管機關得核准繼續經營。逾期未提出且經通知後仍不為申請者，或經認定經營服務品質未能符合大眾運輸需要者，公路主管機關得公告重新受理申請」，該申請審議處理結果將影響業者准否繼續經營，尚非得以行政規則規範。

14.交通部公路總局各區監理所審核公路汽車客運業申請國道與一般客運路線增、減班次及停駛處理原則

此處理原則雖分國道客運、一般客運之路線而有不同，然皆係處理增班、減班及停駛等 3 項業務，並僅於申請條件有些許不同，如行駛班次 31 班以上，國道客運平均每車公里載客人數未滿 5 人公里者，同意減班 60% 以下；然一般客運行駛班次 21 班以上，平均每車公里載客人數相同者，即可申請減班。此外，以往公路主管機關區分國道、一般客運係以車輛行駛之道路屬國道、省道或縣道，惟台灣腹地狹小且六都升格後，各都市生活圈擴大，相關客運業者之界線已日益模糊，是否仍需有所區分或採不同標準？以行政規則規範是否得宜？有納入法規命令予以規範之檢討空間。

15.公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則

為符公路主管機關客觀審查公路汽車客運業者，申請營運路線延駛、變更起迄點或交流道、增加上下交流道並設站、及設置轉運站或設站等案件需求，遂訂定「公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則」，以處理公路汽車客運業相關申請業務，全文共 6 點。如有爭議者，依第 6 點規定，可提送公路汽車客運審議會審議，涉及業者營運成本及競爭等之權益，似不宜以行政規則規範。

綜上，有關公路汽車客運審議會設置要點，國道客運路線繼續經營申請審議處理原則，交通部公路總局各區監理所審核公路汽車客運業申請國道與一般客運路線增、減班次及停駛處理原則，及公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則之相關審議或處理結果，如與人民權利義務相涉，其規範位階似不宜以行政規則為之；又設置要點或處理原則之依據如為汽車運輸業管理規則與汽車運輸業審核細則，法規命令可否再授權，或宜否作為法源依據，皆容有討論之空間。基此，有關公路汽車客運業者之路線繼續經營、增減班或調整等，如已涉及營運實質要件者，建議應於法律內訂定授權依據，或提升相關行政規則至法律層級之位階，方可有效保障權益及避免產生不必要之爭議。

16.公路汽車客運班車旅客攜帶小動物限制及收費要點

全文共 5 點，係依汽車運輸業管理規則第 59 條「旅客攜帶之小動物，除視障者攜帶之導盲犬不予收費外，其限制及收費辦法，得由汽車客運業公會擬訂，報請該管公路主管機關核定之」規定訂之。然經檢視該要點內容，除導盲犬於「身心障礙者權益保障法」第 60 條內已有強制規定外，主要規範內容仍涉旅客攜帶小動物之要求或載具尺寸等，前述汽車運輸業管理規則已有規範，且亦應屬業者與旅客間運送契約即可處理之事項。本要點之存否應有討論之空間，建議或可逕依社福相關法規，或交由公會、各業者依契約約定處理。又本要點為具有間接外部效力之行政規則，屬行政程序法

第 159 條第 2 項第 2 款之裁量基準，相關訂定程序有無遵循法規命令之規範，建請併予檢討。

17.公路汽車客運業發生突發事件影響大眾交通應變方案

全文共 5 項，係依據公路法第 48 條規定：「遇有非常災害時，公路主管機關為應付緊急需要，得調用轄區內之汽車、修護設備及必要人員，汽車運輸業不得拒絕。因而受有損失者，得申請補償」、汽車運輸業管理規則第 20 條規定：「公路主管機關為促進汽車運輸業健全發展，維護營運秩序或增進公共利益，得發布命令採取必要之措施」、及第 29 條（與公路法第 48 條規定重複），主要為該方案第 4 項應變辦法內有平日注意事項、應變措施、支援措施，如針對業者之教育訓練、演練及事件發生時通報主管機關等。另還有附件「公路汽車客運業發生突發事件影響大眾交通相互支援協議書」乙份，規範業者間相互協助事項，宜屬得由業者間之事務處理，實務運作為何？容有檢討必要。

又該方案係為因應災害發生時之應變處理，且僅規範公路汽車客運業，然查災害防救法第 31 條第 1 項第 5 款規定：「各級政府成立災害應變中心後，指揮官於災害應變範圍內，依其權責分別實施下列事項，並以各級政府名義為之...徵用、徵購民間搜救犬、救災機具、車輛、船舶或航空器等裝備、土地、水權、建築物、工作物」。爰此，公路汽車客運業及其他汽車運輸業，遇有災害之防救事件發生時，應先適用該法強制規定、權責劃分及其主管機關（內政部）訂定之相關法令。

18.遊覽車客運業違規營業及僱用資格不符駕駛員處罰作業要點

全文共 9 點，主要採按次處罰方式處理遊覽車客運業違規態樣，如違反個別攬載旅客或開駛固定班車者，第一次違規者，處該公司新臺幣三萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照一個月等。然因行政法與刑法不同，並無累犯之概念，對於業者違規裁罰採按

次累加方式處罰，是否合宜，尚可討論。且行政罰法於 94 年訂定後，各級行政機關對於違反行政法上義務之處置依遵循該法，如第 18 條第 1 項規定：「裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力」，或非僅單以次數訂之。又本要點為具有間接外部效力之行政規則，屬行政程序法第 159 條第 2 項第 2 款之裁量基準，相關訂定程序有無遵循法規命令之規範，建請併予檢討。

19.遊覽車客運業管理手冊

此手冊係交通部公路總局於 97 年 8 月 15 日編印，主要採問答集（Q & A）方式，區分公司管理類、駕駛人管理類、車輛管理類、車輛檢驗類、違規裁罰類、稅費管理類等六大部份，俾利業者進行營運管理，及瞭解主管機關監督需求等，係彙整現行法令供業者參考，屬提供資訊之事實行為，無特予探討之必要，亦非屬本研究之範圍。

3.3 國內近 10 年汽車運輸業法律位階相關行政爭訟 案例分析

3.3.1 概述

我國汽車運輸業之管理，依公路法第 79 條第 5 項：「汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之。」規定之授權，關於客運業及貨運業之相關規範，由「汽車運輸業管理規則」規範之。

司法院釋字第 443 號解釋理由書闡明「層級化法律保留」之概念：「憲法所定人民之自由及權利範圍甚廣，凡不妨害社會秩序公共利益者，均受保障。惟並非一切自由及權利均無分軒輊受憲法毫無差別之保障：關於人民身體之自由，憲法第八條規定即較為詳盡，其中內容屬於憲法保留之事項者，縱令立法機關，亦不得制定法律加以限制（參照本院釋字第三九二號解釋理由書），而憲法第七條、第九條至第十八條、第二十一條及第二十二條之各種自由及權利，則於符合憲法第二十三條之條件下，得以法律限制之。至何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許。又關於給付行政措施，其受法律規範之密度，自較限制人民權益者寬鬆，倘涉及公共利益之重大事項者，應有法律或法律授權之命令為依據之必要，乃屬當然。」認為人民之基本權利於憲法中有不同層次的保障。其規範密度乃可區分為四個層次：

- 1.第一層次：為憲法保留事項，縱令立法機關亦不得制定法律加以限制，例如憲法第八條規定之人身自由即是。
- 2.第二層次：為國會保留事項，例如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；又如時效制度不僅與人民權利義務有重大關係，且其目的在於尊重既存之事實狀態，及維持法律秩序之安定，與公益有關，須逕由法律明定，自不得授權行政機關衡情以命令訂定或由行政機關依職權以命令訂之⁶³。惟法律本身若已就人身之處置為明文之規定者，應非不得以法律具體明確之授權委由主管機關執行之。至主管機關依法律概

⁶³ 司法院釋字第 474 號解釋。

括授權所發布之命令若僅屬細節性、技術性之次要事項者，並非法所不許⁶⁴。

3.第三層次：為可授權之法律保留事項，一般多屬此層次，可分兩部分，倘係涉及人民其它自由權利之限制而應由法律加以規定者，亦可以法律在符合具體明確授權原則的前提下，授權主管機關發布命令以為補充規定；倘係屬給付行政措施，其受法律規範之密度，雖較限制人民權益者寬鬆，但如涉及公共利益之重大事項者，仍應有法律或法律授權之命令為依據之必要。法律授權主管機關依一定程序訂定法規命令以補充法律規定不足者，該機關即應予以遵守，不得捨法規命令不用，而發布規範行政體系內部事項之行政規則為之替代，倘法律並無轉委任之授權，該機關即不得委由其所屬機關逕行發布相關規章⁶⁵。

4.第四層次：為非法律保留事項，亦即行政機關依其職權執行法律時，僅得就執行法律之細節性、技術性次要事項（非重要事項）為必要之規範，此雖可能對人民產生不便或輕微影響，但尚非憲法所不許。

綜上，公路法與汽車運輸業管理規則應屬上述國會保留之「至主管機關依法律概括授權所發布之命令若僅屬細節性、技術性之次要事項者，並非法所不許。」之範圍，惟汽車運輸業管理規則所規範之內容，是否皆合於母法授權之範圍，則須由個案審視之，以爭議較多之客運類為例，以下蒐集近十多年我國行政法院相關判決，俾利分析法律位階相關爭點。

3.3.2 案例事實及爭點整理

汽車運輸業管理規則是否有逾越公路法之授權範圍或有其他涉及法律位階之爭議，以下將綜整實務上近十年來我國行政機關訴

⁶⁴ 司法院釋字第 559 號解釋。

⁶⁵ 司法院釋字第 524 號解釋。

願決定及行政法院相關判決，並歸納訴願決定及判決所涉爭點之類型，摘要舉出重要案例說明如下：

1. 電子收費注意事項關於停止及免徵收通行費優惠之要件及法律效果等是否違反法律保留原則。

(1) 最高行政法院 103 年度判字第 628 號判決

① 事實

上訴人所有之 FT-882 號營業大客車，於民國 101 年 7 月間各有 2 車次共計 6 車次，改道行駛非核准路線收費站之情事，另 078-FB 號營業大客車，於 101 年 8 月間亦有 2 車次改道行駛非核准路線收費站之情事。上開車輛均裝有免徵收通行費車輛之專用車內設備單元（下稱車內設備單元），案經電子收費營運單位遠通電收股份有限公司紀錄並陳報被上訴人，被上訴人函請上訴人說明分別略以，係因駕駛員記錯封閉時段或誤認雙向封閉，或因駕駛員對相關記錯道路封閉資訊混淆而改道所致。惟被上訴人仍認上訴人違反國道客運路線班車使用電子收費注意事項（下稱電子收費注意事項）第 11 條規定，依電子收費注意事項第 16 條規定，對上訴人停止免徵收通行費優惠 1 個月。

② 法院判決

最高行政法院認為：交通部依前開公路法第 24 條第 2 項規定之授權，制定管理辦法規範停徵及免徵通行費之事項，再將關於停止免徵收通行費優惠之要件及法律效果，委由交通部公路總局制訂電子收費注意事項，自符合前開公路法第 24 條第 2 項規定之立法意旨，而未逾越母法之授權範圍；而電子收費注意事項關於規範停止免徵收通行費優惠之要件及法律效果等相關細節性、技術性事項，由交通部公路總局依其法定職

權訂定，並無違反司法院釋字第 524 號解釋意旨⁶⁶，亦無違反授權明確性原則、法律保留原則及不得轉授權原則。

2.汽車運輸業審核細則第 6 條關於車輛汰舊換新，逾期註銷替補之規定，是否違反法律保留原則。

(1)最高行政法院 102 年度判字第 566 號判決

①事實

臺灣高雄地方法院拍賣訴外人有效計程車車額 22 輛(下稱系爭車額)，並由該等公司行號之債權人即上訴人以新臺幣(下同)33 萬元承受，高雄地院請被上訴人將系爭車額辦理過戶登記為上訴人所有。而高雄市政府交通局以車額係計程車營業許可之資格，其管理、分配屬於國家，並非私人所有，不得作為拍賣、強制執行之標的為由，拒絕上訴人辦理系爭車額過戶登記之申請。

②判決

高雄高等行政法院認為，交通部乃依據公路法第 40 條之 2 第 2 項(為現行公路法第 38 條第 2 項)之授權，制定汽車運輸業審核細則第 6 條。

而最高行政法院認為，因本件尚有前揭所載相關事實未明，本院無從自為判決，爰將原判決廢棄，由原審再為審理認明後，重為適法之判決，以符法制。

(2)最高行政法院 92 年度判字第 1160 號判決

①事實

⁶⁶ 同前註，解釋理由書略以：全民健康保險為強制性之社會保險，攸關全體國民之福祉至鉅，故對於因保險所生之權利義務應有明確之規範，並有法律保留原則之適用。若法律就保險關係之內容授權以命令為補充規定者，其授權應具體明確，且須為被保險人所能預見。又法律授權主管機關依一定程序訂定法規命令以補充法律規定不足者，該機關即應予以遵守，不得捨法規命令不用，而發布規範行政體系內部事項之行政規則為之替代。倘法律並無轉委任之授權，該機關即不得委由其所屬機關逕行發布相關規章...。http://www.judicial.gov.tw/constitutionalcourt/p03_01.asp?expno=524 (最後瀏覽日期：2015 年 10 月 20 日)。

上訴人經營臺北市計程車客運業，因營業車輛汰舊換新而將所有如附表所示之營業小客車，於附表所示期日辦理牌照繳銷後，未依當時汽車運輸業審核細則第六條之規定，於繳銷牌照後一年期限內替補車輛或辦理展延替補期限，而遭註銷營業用小客車替補繳銷之車額。

②法院判決

交通部八十五年九月十九日修正發布施行之汽車運輸業審核細則第六條規定：「汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷之日起一年內以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補，逾期註銷替補。但無法於期限內替補者，得於期限屆滿前申請展期，並以一年為限。」...上開細則對於繳銷牌照後，在一定期間內，未能替補新車之汽車運輸業，予以註銷車額之處分，係屬課以人民義務之規定，涉及人民工作權及財產權之限制，依前開規定自應以法律定之，若由法律授權以命令補充規定時，其授權之目的、內容及範圍應具體明確，始得據以發布命令。是上開汽車運輸業審核細則第六條有關逾期註銷替補之規定，業已超越母法即公路法第三十八條之授權範圍，為增加法律所無之限制，本院於審判案件時，自得不予援用。

3.汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項，課予汽車運輸業者申辦監理業務時應備具當地該業同業公會核發有效會員證書影本之義務，是否違反法律保留原則。

(1)最高行政法院 101 年度裁字 543 號

①事實

上訴人於民國 99 年 11 月 23 日向被上訴人（交通部公路總局新竹區監理所）所屬之中壢監理站申請購入 93-MF 號營業半拖車，該站依汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項規定，函請上訴人補正有效之汽車貨櫃貨運商業同業公會會員證影本再行辦理。嗣上訴人於 99 年 12 月 2 日再向中壢站申請依個

案辦理方式購入該 93-MF 號營業半拖車，中壢監理站以事前函報被上訴人是否同意辦理，經被上訴人函復仍請依交通部公路總局 99 年 10 月 18 日路監運字第 0991007476A 號函之會議結論辦理，中壢監理站復以函復上訴人，略以於系爭規定尚未修正前，仍請依系爭規定檢附有效之汽車貨櫃貨運商業同業公會會員證影本以憑辦理，否准上訴人之申請。

②法院判決

汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項規定，汽車運輸業者於變更組織或增減資產時須檢附所屬同業公業核發之有效會員證書影本，除為配合商業團體法第 12 條強制入會規定外，並寓有對汽車運輸業之營運加以監督管理之功能，為達成公路法立法目的所需要，並無以法規命令限制汽車運輸業者自由權利，及逾越法律授權範圍之情事，其手段與目的間具正當合理關聯性，不生不當聯結禁止原則之違反，亦不違反比例原則…。經核上訴意旨，無非重述其於原審所提出而為原判決所不採之主張，並就原審取捨證據、認定事實之職權行使，指摘其為不當，而非具體表明合於不適用法規、適用法規不當、或行政訴訟法第 243 條第 2 項所列各款之情形，難認對該判決之如何違背法令已有具體之指摘。依首開規定及說明，應認其上訴為不合法。

(2)最高行政法院 94 年度判字第 446 號判決

①事實

上訴人前於民國 90 年 11 月 27 日，以書面向被上訴人（交通部公路總局）申請購入 JM-959 號營業大貨車，經被上訴人審核上訴人所檢送之資料，尚欠缺台南縣貨運公會核發之有效會員證書影本，爰依汽車運輸業管理規則第 23 條規定，函請補正，上訴人不服，提起訴願，並經訴願機關作成不受理決定在案。嗣上訴人於 91 年 5 月 9 日就同一事由再次向被上訴

人提出書面申請，並表示無法補送有效之會員證書影本，被上訴人遂再否准所請，上訴人不服，提起訴願，亦遭駁回，遂提起本件訴訟。

②法院判決

是國家對人民自由權利之限制，固應以法律定之且不得逾必要程度。然而法律內容不能鉅細靡遺，一律加以規定，其屬細節性、技術性之事項，法律自得授權主管機關以命令定之，俾利法律之實施。行政機關基於此種授權，在符合立法意旨且未逾越母法規定之限度內所發布之施行細則或命令，自為憲法之所許。惟在母法概括授權情形下，行政機關所發布之施行細則或命令究竟是否已超越法律授權，不應拘泥於法條所用之文字，而應就該法律本身之目的，及其整體規定之關聯意義為綜合判斷。而交通部係公路主管機關基於其職權，並依商業團體法第 12 條第 1 項而規定，而為汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項之修正，即課予汽車運輸業者申辦監理業務時應備具當地該業同業公會核發有效會員證書影本之義務，尚難認係以法規命令限制汽車運輸業者自由權利或已逾越法律授權之範圍。從而被上訴人以上訴人辦理申購車輛登記，涉及增減資產，其未備具貨運公會核發之有效會員證書影本，因而否准上訴人之申請，揆諸前開規定，尚無違誤，訴願決定及原判決亦予維持，均無不合。

4. 道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項及道路交通安全規則，車輛型式安全及品質一致性等行政管制措施，其關於車輛形式及合法牌照等相關規定，是否違反法律保留原則。

(1) 最高行政法院 98 年度判字第 339 號判決

①事實

上訴人所有大型特種（貨）車（混凝土泵浦車）（下稱系爭車輛），委託翔峻企業有限公司（下稱翔峻公司）於民國 95

年 3 月 13 日向被上訴人(財團法人車輛研究測試中心)(經交通部於 87 年 10 月 26 日以交路 87 字第 008314 號函授權辦理車輛審驗認證事項)申請「車輛型式安全及品質一致性審驗」之認證，被上訴人於 95 年 4 月 13 日進行實車複測時，該大貨車長度為 11.96 公尺，超過行為時道路交通安全規則第 38 條第 1 項第 1 款第 1 目之 2「(一)全長...2.大貨車不得超過 11 公尺。」、行為時車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點(下稱審驗作業要點，於 96 年 1 月 31 日廢止。96 年 1 月 29 日交通部另發布車輛型式安全審驗管理辦法，由公路法第 63 條第 5 項授權。)即以電傳用箋(下稱原處分)通知翔峻公司略以：「該車全長超過特種車(大貨車)之 11 公尺規定。如貴公司對審驗作業要點之規範有所疑慮或修訂意見，建議貴公司可循法規修訂程序，研提具體法規修正案，可直接或透過公會組織向主管機關交通部反應，較為妥適。」等語，上訴人不服，提起訴願，經交通部以 95 年 9 月 19 日交訴字第 0950043364 號訴願決定駁回，上訴人仍不服，遂提起本件行政訴訟。

②法院判決

本件係涉及國家對於人民交通活動，認為其對公益危害的可能性較高，為預防在個案中發生違法情形而難以排除其違法行為之結果，故由法律特別規定，關於交通工具「車輛」，須經主管機關許可，即於檢驗合格後核發汽車牌照，始得使用於交通活動中，以達確保道路交通安全之管制目的。法律保留原則與授權明確性原則在人民基本權利保障上之適用，係依基本權利之種類及限制人民自由權利措施之性質，劃分層級式之審查標準，即授權條款之明確程度，應與所授權訂定之法規命令對人民權利之影響相稱。上開道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項規定，就車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定等有關道路交通安全事項，授權訂定道路交通安全規

則。該授權條款已就授權之範圍為規定，雖未就授權之內容為具體規定，惟依法律整體解釋，應可推知立法者有意授權主管機關，就上開事項，依其行政專業之考量，訂定法規命令，以資規範。本件係涉及對人民之行政管制措施，已如前述，非如行政罰關係人民自由權、財產權影響較大而適用較嚴格之審查標準，上開基於母法授權所訂定之道路交通安全規則相關規定，並無違法律保留原則及授權明確性原則。

5.汽車運輸業管理規則第 23 條第 6 款及第 40 條，不允許汽車運輸業以銜接營運方式經營營運路線，是否違反法律保留原則。

(1)最高行政法院 98 年度裁字第 2213 號裁定

①事實

緣上訴人為汽車運輸業者，前經交通部公路總局許可授權營運行駛三條路線（下稱系爭三路線），而其所屬營業大客車，為被上訴人（交通部公路總局）所屬監理所（站）稽查人員查獲有未依核定路線行駛之情事，以違反汽車運輸業管理事件通知單舉發，嗣被上訴人以違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），認上訴人違反汽車運輸業管理規則第 40 條規定，依公路法第 77 條第 1 項各裁處上訴人新臺幣（下同）9,000 元罰鍰。上訴人不服，循序提起行政訴訟，經原審法院判決駁回後，提起本件上訴。

②法院判決

交通部依公路法第 79 條第 5 項授權，制定汽車運輸業管理規則，其中第 23 條第 6 款規定：「汽車運輸業有下列情事之一者應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。...六、變更或增減營運路線或區域...。」第 40 條規定：「公路汽車客運業班車，應依營運路線許可證所核定之路線起點、經過地點、終點、里程行駛營運並停靠核定之站位上下客。除臨時性需要外，不得開行部分路段之班車。」核均無逾原法律授權範圍，

合於法律保留原則，自應採用。

6.修正前道路交通安全規則第 17 條第 4 項及車輛形式安全及品質一致性審驗作業要點，是否違反法律保留原則。

(1)最高行政法院 98 年度判字第 394 號判決

①事實

被上訴人（財團法人車輛研究測試中心）係交通部授權之車輛專業技術研究機構，上訴人於民國 94 年 3 月 11 日申請車輛型式安全及品質一致性審驗，被上訴人初步書面審查，因上訴人提供之進口與貨物完（免）稅證明書之備註欄加註有車輛破損或缺陷之相關文字，乃以上訴人檢附之標達股份有限公司「委修單」，函請該公司協助確認該委修單，是否為行為時車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點（下稱審驗作業要點）第 16 點規定之修復證明文件，惟該公司函復內容並無明確認定委修單與修復證明文件相符，被上訴人於 94 年 4 月 26 日函請上訴人依規定提具相關證明文件，嗣上訴人於 95 年 2 月 9 日再次檢附切結書及維修單申請安全審驗，被上訴人於同年月 22 日函復略以：臺端進口國外已使用之車輛擬申請安全審驗，經查不符規定，無法辦理審驗等語。上訴人不服，提起訴願，經決定遭駁回，遂提起本件行政訴訟。

②法院判決

按道路交通安全規則係道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項授權交通部會同內政部所訂定，依行為時道路交通安全規則第 17 條第 3 項規定：「國產及進口之車輛，自左列規定日期起，均應經車輛型式安全及品質一致性審驗合格，始得辦理新登檢領照...五、在國外已使用之各類進口車輛：自中華民國 90 年 1 月 1 日起...。」同條第 4 項規定：「第 2 項、第 3 項經車輛型式安全及品質一致性審驗合格者，由交通部核發車輛型式安全審驗合格證明文件，其審驗作業要點由交通部定之。」

交通部依據上開授權訂定並於 93 年 6 月 7 日修正發布之審驗作業要點第 16 點第 1 項規定：「...左列車輛應以少量車型安全審驗方式逐車辦理審驗：(一)在國外已使用之車輛...。」同要點第 16 點第 2 項規定：「前項申請國外已使用之車輛者，應逐車查驗下列文件正本（驗畢後歸還）：...(二)海關進口與貨物稅完（免）稅證明書（車輛用）；但海關出具之證明書備註登載有車輛破損、缺陷或保險、事故回收車輛情事者，並應檢附下列證明文件：...2.車輛有破損或缺陷情形，而有影響行車安全之虞者，應檢附同廠牌代理商出具之修復證明文件。」上開審驗作業要點，係交通部依據前述規定授權訂定並修正發布之細節性、技術性規範，未逾越法律規定，與道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例，係為加強道路交通管理，維護交通秩序及確保交通安全之立法意旨無違，亦無上訴人所稱違反法律保留及依法行政等原則，自可適用。

又審驗作業要點雖於 96 年 1 月 31 日廢止，主管機關另訂定車輛型式安全審驗管理辦法，並於 96 年 1 月 29 日公告施行，以替代審驗作業要點，新舊法就國外事故車應檢附之修復證明文件規範，並無實質內容變更，況本件適用處分時有效之審驗作業要點，並無違誤，上訴人指稱原判決適用審驗作業要點有誤，顯有誤解。

7.汽車運輸業管理規則，是否違反法律保留原則。

(1)臺北高等行政法院 97 年度訴更一字第 96 號判決

①事實

訴外人於民國 96 年 3 月 30 日 15 時許，駕駛登記原告所有之營業遊覽大客車，經被告機關（交通部公路總局）所屬嘉義區監理所雲林監理站監警聯合稽查小組攔查，因認原告違規個別攬載旅客，被告即以原告違反汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 1 款規定，按公路法第 77 條第 1 項規定，裁處原

告新臺幣（下同）9萬元罰鍰，並吊扣系爭車輛牌照3個月。
原告不服，提起訴願經決定駁回，遂提起行政訴訟。

②法院判決

有關汽車及電車運輸業之發展，如何達成增進公共福利與交通安全之立法目的，有其專業性，故交通部根據公路法第79條第5項之授權規定，就汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序，營運監督、業務範圍、營業路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等細節性及技術性之事項，訂定汽車運輸業管理規則予以詳細規定，核與立法意旨相符，亦無逾越授權範圍。

而交通部發佈之遊覽車客運業違規營業處罰作業要點，僅係交通主管機關，就違反汽車運輸業管理規則者，應如何執行公路法第77條第1項之裁處，所訂定之裁量基準，該要點並非規定處罰之構成要件，有關人民行政法上之義務內容，均詳予規定於公路法及其授權制定之前開管理規則，前開處罰作業要點所定罰鍰之額度，並未逾越法律明定得裁罰之上限，且其依車輛違規次數，逐次加重罰鍰金額，或決定併予吊扣車輛牌照或撤銷汽車運輸業營業執照，尚不違比例原則，亦無不當聯結，核屬主管機關為維持法律適用之一致性，以求符合平等原則，避免對於相同事件恣意為不同裁罰，所為之內部參考標準，應無原告主張違反法律保留原則等情。

8.汽車運輸業管理規則第84條第1項第1款，是否違反法律保留原則。

(1)行政法院89年度判字第531號判決

①事實

緣原告所有之營業大客車，由案外人駕駛，為台北市交通

稽查聯合執行小組查獲，「未經核准擅自經營公路客運業，載客十二人，由台北至台中票價三百元。」乃違規通知單，案移經被告查明原告係第一次違規營業，乃以處分書，處以罰鍰，並吊扣營業大客車牌照壹個月。又原告所有之營業大客車，由案外人駕駛，為台北市交通稽查聯合執行小組查獲，「未經核准擅自經營公路客運業，載客九人，由台北至台中每人票價三百五十元。」乃填具違規通知單，案移被告，查明原告係第二次違規營業，以處分書處罰新台幣玖萬元正，並吊扣營業大客車牌照三個月。原告不服上開兩件處分書，提起訴願及再訴願，均遭決定駁回，遂提起行政訴訟。

②法院判決

交通部頒布之汽車運輸業管理規則係依公路法第 79 條之授權而訂定屬委任立法之行政命令，其第 84 條第 1 項第 1 款規定：「車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客、或開駛固定班車。」，參諸公路法第 1 條之立法目的：「發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全。」，並未逾越公路法第 34 條第 1 項第 3 款：「遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業」，且關於「遊覽車客運業」之分類營運之母法授權，核為有效管理遊覽車客運業，及該客運業與其他公路汽車運輸業之分類營運所必要，其合法性應無疑義，而得作為規範遊覽車客運業之授權命令。公路法第 77 條第 1 項規定：「公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及本法所發布之命令者，除本法另有規定外，處...。」其中「違反本法所發布之命令者」，即所謂「空白處罰規定」，乃對行政罰之構成要件，法律本身不予明定或不為完整之規定，而授權以命令訂定。如此，係因行政法上之義務種類繁多，且有因時因地制宜之客觀情況存在，無法於制定法律時絕對明確訂立其義務之內容，而以罰則強制義務之遵守，又為實際所需要，是以法制上有空白處罰規定之設。授權之內容、目的及範圍並非必須

表示於條文之中，對授權條款以一般解釋之方法，探求其與其他條文之意義關聯性，以及法律整體所欲追求之目的為已足，而此等目的則可從法律制定過程中得知，尚難謂有欠具體明確。前揭交通部依公路法之授權而發布之汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 1 款之規定，其條文並無行政罰之法律效果，而僅係作為補充公路法第 77 條第 1 項之行政罰構成要件之授權命令，其合法性已見前述，則原告指摘該款之規定增加母法即公路法第 34 條第 1 項第 3 款所無之條件，致侵害其營業權利，有違法律保留原則，而屬違憲無效之命令云云，亦無足採。

9.汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 2 款規定，承辦機關、學校或其他團體交通車應事先報備之規定，是否違反法律保留原則。

(1)行政法院 87 年度判字第 1125 號判決

①事實

緣原告所有營業大客車由案外人駕駛，為臺灣省臺中地區監警聯合稽查小組（下稱臺中區監警稽查小組）查獲該客車由溪湖載客前來臺中，出租收費新臺幣（下同）三千元，經當場查證乘客及駕駛證實係交通車越區違規營業，遂填具舉發通知單，案移被告查明原告係第二次違規營業，乃填發處分書，處以九萬元罰鍰，並吊扣該車牌照三個月。原告不服，一再訴願，遞遭決定駁回，遂提起行政訴訟。

②法院判決

公路汽車運輸業牽涉公共福利與大眾交通安全甚巨，故公路法規定公路汽車運輸業為特許行業，並授權主管機關訂定汽車運輸業管理規則，有關營運路線、區域、組織變更及轉讓等，均需依該規則規定，報經公路主管機關核准。公路法所規範對象不限於服務不特定大眾之公共運輸業，此觀該法第 34 條第 1 項分類包括小客車租賃業者自明。承辦機關、學校或其他團體交通車，於大眾交通安全等亦非無影響，汽車運輸業管理規

則第 84 條第 1 項第 2 款規定，應事先報備，未逾公路法之授權，亦無違憲可言。

10. 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法，是否違反法律保留原則。

(1) 臺灣高等法院 94 年度上易字第 740 號民事判決

① 事實

上訴人搭乘被上訴人司機所駕駛大客車欲前往基隆火車站，於行經中山高速公路北上 12 公里處，因訴外人駕駛營業聯結車疏未注意車前狀況，追撞前方自用小客車車尾後，失控衝入內車道撞擊系爭大客車，致上訴人受有傷害，其支出人工植牙及骨生成手術費用新臺幣（下同）478,000 元、醫療及掛號費用 4,660 元、並受有受傷期間無法上課之代課費用 6,445 元、精神上之損害 50 萬元等損害，扣除被上訴人先行給付之 313,500，尚應賠償 675,605 元。又被上訴人司機雖無肇事因素，然依民法第 654 條規定，應負無過失賠償責任，爰依旅客運送契約之法律關係，求為命被上訴人給付 675,605 元，及自 92 年 11 月 22 日起加計法定遲延利息。

② 法院判決

「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新臺幣三千元為限。人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之」，修正後公路法第 64 條定有明文。復按「汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，除因不可抗力不負損害賠償責任外，如能證明其事故之發生非由於其過失所致者，仍得依左列標準酌給喪葬或醫藥補助

費：一、死亡者，最高金額新臺幣十萬元。二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新臺幣七萬元」，汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法第 4 條亦定有明文。發給辦法係交通部依據公路法第 64 條第 3 項之授權而訂定，符合法律保留原則。

修正後公路法第 64 條，乃為債務不履行責任之特別規定。民法係普通法，公路法為特別法，參酌中央法規標準法第 16 條「法規對於其他法規所規定之同一事項而為之特別規定者，應優先適用」之規定，本件自應優先適用公路法第 64 條之規定，而排除民法第 654 條之規定。上訴人除依公路法第 64 條規定請求被上訴人賠償外，僅得依侵權行為之法則請求被上訴人賠償損害，而被上訴人就本件行車事故無肇事因素，不負侵權行為責任，則上訴人僅得依據公路法第 64 條規定請求被上訴人賠償，當然受上開給付辦法之限制，自不得比附援引前開最高法院民事判決中當事人得依據侵權行為之法律關係請求賠償，是本件無前開最高法院判決要旨之適用，上訴人上開主張，自乏所據而無足採。

3.3.3 案例判決綜整分析

從上述判決可知，雖個案情形不同，然法院判決多為尊重專業之主管機關制定之規範，認為相關規範多未逾越母法範圍。惟仍有認為未符合法律保留原則者，如最高行政法院 92 年度判字第 1160 號判決，法院認為汽車運輸業審核細則第 6 條有關逾期註銷替補之規定，業已超越母法即公路法第 38 條之授權範圍，為增加法律所無之限制。故主管機關於本條之適用及修正上，仍應注意相關規定是否逾越母法授權範圍。

上述判決相涉之法規命令，整理如表 3.3.3-1 所示：

表 3.3.3-1 我國行政法院涉汽車運輸業爭訟案件爭點整理

編號	爭點類型	法規	判決及訴願字號
1	電子收費注意事項關於停止及免徵收通行費優惠之要件及法律效果等，屬規範母法授權範圍事項之行政規則，無悖於法律保留原則	公路法第 24 條第 2 項 公路通行費徵收管理辦法 交通部臺灣區國道高速公路局國道客運路線班車使用電子收費注意事項（民國 103 年 1 月 28 日已廢止，現為「交通部臺灣區國道高速公路局汽車客運班車申請免徵收國道通行費注意事項」）	最高行政法院 103 年度判字第 628 號判決 臺北高等行政法院 103 年度訴字第 408 號判決 中華民國 103 年 1 月 20 日 交 訴 字 第 1020040515 號訴願決定
2	汽車運輸業審核細則關於車輛汰舊換新，逾期註銷替補之規定，係基於公路法授權	公路法第 38 條第 2 項、第 40 條之 2 第 2 項 汽車運輸業審核細則第 6 條	最高行政法院 102 年度判字第 566 號判決 高雄高等行政法院 100 年度訴更一字第 50 號判決 高雄市政府中華民國 99 年 6 月 10 日高市府法 1 字第 0990033661 號訴願決定
	汽車運輸業審核細則第 6 條有關逾期註銷替補之規定，業已超越母法即公路法第 38 條之授權範圍，為增加法律所無之限制，本院於		最高行政法院 92 年度判字第 1160 號判決 臺北高等行政法院 89 年度訴字 2903 號判決 台北市政府如附表最後一次之訴願決定

	審判案件時，自得不予援用		
3	課予汽車運輸業者申辦監理業務時應備具當地該業同業公會核發有效會員證書影本之義務，未逾越法律授權之範圍	公路法第 79 條第 5 項 商業團體法第 12 條第 1 項 汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項	最高行政法院 101 年度裁字 543 號裁定 臺北高等行政法院 100 年度訴字第 1273 號判決 交通部中華民國 100 年 5 月 27 日訴願決定 最高行政法院 94 年度判字第 446 號判決 臺北高等行政法院 91 年度訴字 4390 號判決 交通部中華民國 91 年 9 月 12 日交訴字第 0910042455 號訴願決定
4	車輛型式安全及品質一致性等行政管制措施，其關於車輛形式及合法牌照等相關規定，並無違法律保留原則	道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項 道路交通安全規則	最高行政法院 98 年度判字第 339 號判決 臺中高等行政法院 95 年度訴字第 697 號判決 交通部中華民國 95 年 9 月 19 日交訴字第 0950043364 號訴願決定
5	不允許汽車運輸業以銜接營運方式經營營運路線，未逾越公路法授權範圍	公路法第 79 條第 5 項 汽車運輸業管理規則第 23 條第 6 款及第 40 條	最高行政法院 98 年度裁字第 2213 號裁定 臺北高等行政法院 97 年度訴字第 2680 號判決

			交通部中華民國 97 年 8 月 19 日交訴字第 0970043621 號訴願決定
6	車輛形式安全及品質一致性審驗作業要點 無違反法律保留原則	道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項 修正前道路交通安全規則第 17 條第 4 項 車輛形式安全及品質一致性審驗作業要點	最高行政法院 98 年度判字第 394 號判決 臺中高等行政法院 95 年度訴字第 559 號判決 交通部中華民國 95 年 7 月 18 日交訴字第 0950036203 訴願決定
7	汽車運輸業管理規則，係細節性及技術性之事項，無逾越法律授權範圍	公路法第 79 條 汽車運輸業管理規則	臺北高等行政法院 97 年度訴更一字第 96 號判決 最高行政法院 98 年度裁字 1826 號裁定 交通部中華民國 96 年 7 月 24 日訴願決定
8	汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 1 款僅係作為補充公路法第 77 條第 1 項之行政罰構成要件之授權命令，未違反法律保留原則	公路法第 34 條第 1 項第 3 款、第 79 條、第 77 條第 1 項 汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 1 款	行政法院 89 年度判字第 531 號判決 交通部中華民國 87 年 12 月 21 日交訴 87 字第 052407 號再訴願決定
9	汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 2 款規定，承辦機關、學校或其他團體交通車應事先報備之規定，未逾	公路法第 34 條第 1 項、第 79 條 汽車運輸業管理規則第 84 條第 1 項第 2 款	行政法院 87 年度判字第 1125 號判決 交通部中華民國 87 年 1 月 16 日交訴 86 字第 56677 號再訴願決定

	公路法之授權		
10	汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法係交通部依據公路法第 64 條第 3 項之授權而訂定，符合法律保留原則	公路法第 64 條第 3 項 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法	臺灣高等法院 94 年度上易字第 740 號民事判決 臺灣新北地方法院 93 年度 訴字 1262 號判決

資料來源：本研究自行整理

3.4 小結 - 我國汽車運輸業管理規範之法律位階檢討

按汽車運輸業管理規則係依公路法第 79 條第 5 項授權交通部訂定，體例上符合行政程序法第 150 條第 1 項規定：「本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定」。交通部除依授權訂定汽車運輸業管理規則以資補充汽車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項外；其他依公路法授權制定之法規命令，尚包括依第 38 條授權訂定之「汽車運輸業審核細則」及第 42 條授權訂定之「汽車運輸業客貨運運價準則」等，由前述法律及法規命令構成我國汽車運輸業管理之法規體系架構。

查公路主管機關對於違反汽車運輸業管理規則者，依公路法第 77 條第 1 項規定，除處以行為人 9 千至 9 萬元罰鍰外，並得按其情節，吊扣或吊銷違規營業車輛牌照。或有論者質疑實務執行上是否違反「一事不二罰（Doppelbestrafungsverbot，或稱一事不再理 der Grundsatz “ne bis in idem”）」之原則⁶⁷，依我國學者見解，此係源於

⁶⁷ 參閱吳庚，《行政法之理論與實用》，增訂 9 版，頁 508、509（2005）；陳新民，《公法學劄記》，修訂 2 版，頁 282-285（1995）；洪家殷，《行政秩序罰論》，初版 2 刷，頁 54-62（2000）；蔡震榮，〈行政罰上一事不二罰之探討〉，收於「法務部行政罰法草案研討會」會議手冊，頁 102-103、112-113（2004）。

德國基本法第 103 條第 3 項規定：「任何人不得因同一事件(derselben Tat)依普通刑法典處以多次刑罰」，承認刑事裁判具有確定力之效果；而行政機關基於維護汽車運輸業相關秩序及保障大眾運輸安全等公益考量，分別對行為人處以罰鍰、車輛採吊扣或吊銷牌照，係因裁罰目的不同而採不同手段，並無違反該原則之虞。

次查行政罰法第 4 條規定：「違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限」係涉及罪刑法定主義之遵守。惟參照司法院釋字第 313 號解釋：「對人民違反行政法上義務之行為科處罰鍰，涉及人民權利之限制，其處罰之構成要件及數額，應由法律定之。若法律就其構成要件，授權以命令補充規定者，授權之內容及範圍應具體明確，然後據以發布命令，始符憲法第 23 條以法律限制人民權利之意旨」。

另依司法院釋字第 443 號解釋所採取之重要性理論，涉人民基本權利之限制時，何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制輕重而容許合理之差異，而有層級化之法律保留。其中包含必須嚴格以制定法律之方式為之的國會保留事項，例如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義等，自不得授權行政機關依職權以命令訂之。然而，涉及人民其他自由權利之限制屬於相對法律保留事項而應由法律加以規定者，在法律符合具體明確授權原則下，得授權行政機關依職權發布命令以為補充規定，亦非不可。

且司法院釋字第 680 號解釋亦再次肯認刑罰影響人民生命、自由及財產權益至鉅，自應依循罪刑法定原則，以制定法律之方式規定之。法律授權主管機關發布命令為補充規定時，須自授權之法律規定中得預見其行為之可罰，其授權始為明確，方符刑罰明確性原則。從而區別違反刑罰與行政罰限制人民基本權利之輕重有別，而有授權明確性判斷標準之不同。

是以現行實務違反汽車運輸業管理規則者，依公路法第 77 條第 1 項規定：「汽車或電車運輸業，違反依第 79 條第 5 項所定規則，由公路主管機關處新臺幣 9 千元以上 9 萬元以下罰鍰...」，故交通部處以罰鍰、吊扣或吊銷牌照等行政罰於法有據，其構成要件亦非不得不授權主管機關訂定法規命令。再者，最高行政法院 98 年度裁字 1826 號、行政法院 89 年判字第 531 號判決等亦已於司法實務上肯認。故現行公路法、汽車運輸業管理規則對違法裁罰之法律效果，如罰鍰之數額由法律定之，但相關構成要件授權行政機關訂定法規命令，尚符法律保留及授權明確性原則。

然而，縱令現行公路法、汽車運輸業管理規則分別對違規行為之裁罰予以規範，即處罰之法律效果，如處罰之種類及數額，由公路法定之；處罰構成要件，則以公路法明確授權之汽車運輸業管理規則規定，於實務運作上尚符憲法要求，並未違反法律保留及授權明確原則。惟汽車運輸業之管制，涉及人民營業自由等基本權利之重大限制，為促進交通運輸環境之社會福祉與汽車運輸業之健全發展，並貫徹憲法關於人民權利之保障，仍應由法律或依法律明確授權之法規命令規定為妥。再者，衡諸各國汽車運輸業管理規範及制度，無論是單一立法之法國或針對客、貨運輸分別訂定專法加以管理之德國、日本或奧地利，均將汽車運輸業管理視為行政管理之單一法制體系，並未如我國法制架構上將公路養護興建和運輸使用之管理規範均納入同一部法規當中。加以公路法自 48 年制定以來已歷經多次修法，並於 102 年配合政府組織調整大幅修正規定，考量到汽車運輸業營運環境的變遷快速和國人的需求所在，為促進交通運輸環境之社會福祉與汽車運輸業之健全發展，現行法規整體架構是否足以反應實務所需，實涉及人民重大權益。

因此，為保障人民之權利義務與考量交通運輸之公益，並貫徹憲法關於人民權利之保障，仍應由法律或依法律明確授權之法規命令規定為妥。本研究認為除參考先進國家之汽車運輸業法制外，實仍有必要通盤檢討公路法及汽車運輸業管理規則等規範，才能達到合理性與

一致性之法制適用，以確保民眾權益。因此本研究將進一步盤點現行汽車運輸業管理規範之內容，以及針對汽車運輸業管理規範與其他法規關係進行調和分析，以利規劃並提出汽車運輸業管理規範未來修法之建議。

第四章 我國汽車運輸業管理法制環境

之重新建構

經前述綜整各國運輸業管理法規、研析我國規定及相關訴願決定與司法判決後，本章將就我國汽車運輸業管理之法規實施現況比較分析、與其他法規之調和適用、中央及地方公路主管之機關權則調和與推動經貿自由化之法置評析及因應，並提出法規之調整建議。

4.1 我國汽車運輸業管理規範內容之盤點與比較分析

承第三章就有關汽車運輸業之法規進行法律位階架構之盤點與整理，藉此瞭解母法與子法之授權情形，以進行法律位階之檢討。然而，縱使現行汽車運輸業管理規範之處罰構成要件，係以公路法明確授權之汽車運輸業管理規則加以規定，於實務運作上尚符憲法要求，並未違反法律保留及授權明確原則。惟汽車運輸業之管制，涉及人民營業自由等基本權利之重大限制者，為貫徹憲法關於人民權利之保障，仍應由法律規定為妥。再者，考量到汽車運輸業營運環境的變遷快速和國人的需求所在，為促進交通運輸環境之社會福祉與汽車運輸業之健全發展，現行法規整體架構是否足以反映實務所需。因此，本研究進一步通盤檢討公路法、汽車運輸業管理規則及其他相關法規命令等規範之內容，比較分析各條文內容中法律要件與效力之關係，以達到合理性與一致性之法制適用，確保民眾權益。此外，並研提附錄之「我國汽車運輸業管理法規檢討分析表」作為調整法制架構整併條文之參考。經檢視相關規範後，以下主要僅針對重點建議，歸納為下列幾點議題加以說明，細節可參照比較表之內容：

- 1.應檢討是否將電車排除至汽車運輸業之管制外，修正公路法第 2 條第 14 款之規定，並配合將電車相關規定刪除（按有關電車運輸業是否納入，交通部法規會係建議刪除；惟交通部路政司則希望另於

大眾捷運法內規範，如依該法第 3 條第 3 項規定：大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限）。

2. 已不合時宜之部分規定建議予以刪除，如公路法第 44 條，實務上未曾徵收公路營運費。
3. 公路法第 35 條規定，非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業，建議得因應貿易自由化之檢討進行修正（詳見後述）。
4. 公路法、汽車運輸業管理規則有重覆規定，並應進行條文整併者，建議刪除汽車運輸業管理規則有重覆規定情形之條文，諸如公路法第 34 條及汽車運輸業管理規則第 2 條重複規定業別分類；汽車運輸業管理規則第 4 條第 1 項與公路法第 37 條重複規定申請核准籌備之程序等規定；汽車運輸業管理規則第 10 條與公路法第 42 條重複規定運價制定之規則；汽車運輸業管理規則第 11 條與公路法第 43 條重複規定，有關旅客票價表、行李、貨物等運價及有關雜費公告，必須向主管機關報備，況且此為運輸之民事契約約定事項，理應回歸適用消費者保護法之規定即可，無須特別規範；公路法第 41 條與汽車運輸業管理規則第 35 條亦重複規定，要求公路汽車客運業路線之核准原則以一家經營為原則。此外，公路法 46 條與汽車運輸業管理規則第 23 條所規定之內容相似，主要均涉及汽車運輸業情事變更應先經公路主管機關核准之要求，兩者內容卻不一致，建議予以檢討後，刪改調整內容使規定層次分明。
5. 從規範角度而言，現行汽車運輸業管理規範內容大致可分成三大層面，即業別、車輛、駕駛人之管理。按我國現行汽車運輸業依公路法第 34 條及汽車運輸業管理規則第 2 條，區分 9 大業別及計程車客運服務業，其中業別之管理主要依據公路法第 79 條第 5 項授權制定之汽車運輸業管理規則。然而，汽車運輸業管理規則性質上屬於法規命令，為法律授權之補充規定，如重大制度變革涉及人民基

本權利之重要事務，如工時規定；或有公法介入私法必要之管制性條文，如運價管制等；以及因應不同違規態樣，分別制定之裁罰種類或額度，仍應由法律明定為妥。因此，有逾越公路法授權範圍之汽車運輸業管理規則條文宜予以刪除；除行政機關加以檢討認為有限制之必要性，應提升其法律位階，建議短期內刪除法規命令之規定，中長期得檢討納入法律中。

- (1) 汽車運輸業審核細則為公路法第 38 條第 2 項授權訂定之法規命令，惟有關申請汽車運輸業應具備之資格條件中，汽車運輸業管理規則第 3 條增加公路法第 38 條並未明確授權之車輛及站、場設備等，短期內汽車運輸業管理規則第 3 條規定建議予以刪除，並回歸公路法授權之汽車運輸業審核細則之規範中。
- (2) 汽車運輸業管理規則第 8 條增加母法所無之公會入會證明，有違憲法保障不結社之自由及法律保留，建議予以刪除。汽車運輸業管理規則第 13 條增加母法所無之交通車，且定義不明確，與公路法之授權範圍不符，增加人民限制，有違法律保留，建議予以刪除。
- (3) 汽車運輸業管理規則第 18 條規定，各類汽車貨運業之營運路線及區域，由中央公路主管機關視實際情形核定之。已不符合公路法第 79 條第 5 項之授權範圍，有違法律保留，建議予以刪除。
- (4) 汽車運輸業管理規則第 19 條之 4 規定，公路及市區汽車客運業，應依公路主管機關之規定裝置車機設備，並維持正常運作及納入該管公路主管機關建置或指定之動態資訊管理系統監控列管。已違反隱私權保障及法律保留，短期內建議予以刪除，中長期得檢討納入法律中。
- (5) 汽車運輸業管理規則第 20 條規定，公路主管機關為促進汽車運輸業健全發展，維護營運秩序或增進公共利益，得發布命令採取必要之措施。行政規則之發佈應依行政程序法之規定辦理，建議予以刪除。
- (6) 汽車運輸業管理規則第 25 條規定，汽車運輸業全部營業車輛均

已出售或經吊銷、繳銷、註銷牌照者，應向公路主管機關申請停業或歇業。丙種小客車租賃業無汽車出租業務期間超過半年者，亦同。前項停業期間最長不得超過一年。此一規定已逾越公路法第 79 條第 5 項之授權範圍，有違法律保留，建議予以刪除。

- (7) 汽車運輸業管理規則第 26 條規定，汽車運輸業申請定期停止一部或全部營業時，應將停止原因、路線起訖點、或區域地名、停業期限等，報請公路主管機關核准後公告實施（如附表五），期滿應即申報復業。前項定期停止營業之路線或區域，如屬公路或市區汽車客運業時，在停止營業期間公路主管機關得採取適當措施，繼續維持客運業務不使中斷。此一規定已逾越公路法第 79 條第 5 項之授權範圍，有違法律保留，建議予以刪除。
- (8) 汽車運輸業管理規則第 29 條規定，遇有非常災害時，公路主管機關為應付緊急需要，得調用轄區內之汽車、修護設備及必要人員，汽車運輸業不得拒絕。因而受有損失者，得申請補償。調用轄區內之汽車、修護設備及必要人員，此為限制人民之自由與財產等基本權利，未以法律加以規定，不免有違法律保留，建議予以刪除，另依災害防救法規定。
- (9) 汽車運輸業管理規則第 93 條規定有關個人經營計程車客運業之資格條件較道路交通管理處罰條例第 37 條有關計程車駕駛人「執業資格」之要件更加嚴格，卻僅在法規命令位階之汽車運輸業管理規則中加以規範，顯失平衡。且此項從業資格之規定，顯然已對一般人民之工作權、營業權與選擇職業之自由作出重大之限制，仍不免有違反法律保留原則之疑慮，短期內建議予以刪除，中長期得檢討平衡相關規定，並納入法律中。
- (10) 汽車運輸業管理規則第 139 條之 1 規定遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業之申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，由交通部委任交通部公路總局或得委辦直轄市政府辦理。公路汽車客運業之營運管理及處罰，由交通部委任交通部

公路總局辦理或得委辦直轄市政府辦理。此規定涉及中央與地方公路主管機關權責劃分，以及地方制度法中委任與委辦之規定，理應以法律加以規範，有違法律保留，建議予以刪除。

(11)公路法第 57-1 條以及汽車運輸業管理規則第 136-1 條屬稽查方式之規範，建議參照司法院釋字第 535 號解釋意旨提升法律位階。

6. 公路法第 52、53、54 條以及汽車運輸業管理規則第 51-63、65、67-69、71、73-83 條，所涉及者為乘客與業者間一般購票及乘車等權利義務關係可約定之民事契約，卻於汽車運輸業管理規範內訂定者，建議回歸民法運送規定。
7. 與汽車運輸業之「業別管理」無相關部分，但屬於汽車運輸業管理之其他配套機制者，包含對人（如職業駕駛人資格）、車（如車輛安全、檢驗）相關內容，如公路法第 40 條之 1 規定，新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起一年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓；第 40 條之 2 規定，汽車運輸業營業車輛汰舊換新，繳銷牌照之時限與展延；汽車運輸業管理規則第 19 條之 1 則規定，遊覽車客運業及公路汽車客運業經主管機關核准經營國道客運路線營業車輛不得使用翻修輪胎或胎紋深度任一點不足一點六公釐之輪胎等。惟車輛安全檢驗、駕駛人之規定，在我國道路交通法規中，主要係規範於道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則之規範體系內，或公路法之規定中已有其他法律規範者，如公路法第 45 條，交通部後來已另訂有發展大眾運輸條例。為俾利於法規體系之明確，建議可回歸或制定於道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、發展大眾運輸條例中。
8. 其他涉及消費者保護法、公平交易法或其他法律之規定，卻於汽車運輸業管理相關規範內訂定者，依其性質或主管機關，應回歸相關法令避免實務上適用之困難，如公路法第 56-1 條、第 77-3 條涉及民用航空法之相關規定，主管機關為民用航空局，應依該局另訂之民用航空機場客運汽車管理辦法予以處理。汽車運輸業管理規則第

9 條規定：「汽車運輸業應在其營業處所之顯明處，標明其名稱」；以及汽車運輸業管理規則第 34 條規定：「汽車客運業對各車站之營業時間，應審度實際需要情形規定實施，並公告之」，將建議予以刪除，回歸適用消費者保護法。又汽車運輸業管理規則第 7 條為規費法第 7 條第 3 款許可證得收取之行政規費，短期內應修正明定得依規費法第 7 條第 3 款，並依同法第 11 條訂定收費基準，未來得進一步納入修法檢討中。另汽車運輸業管理規則第 15 條規定，有關汽車運輸業與同業間或其他運輸業辦理聯運或聯營時，須事先申請核准；係涉及公平交易法之聯合行為，應先依公平交易法第 14 至 16 條之規定辦理，而非僅於法規命令內規範。短期內宜予以刪除，回歸適用公平交易法之規定。如有管制之必要，應檢討納入修法中。汽車運輸業管理規則第 19-2 條有關工時之規定，與勞動基準法之位階及具體規範不一，應進一步協議相關主管機關之意見，訂定合乎實務之規範（詳見後述）。

由此可知，汽車運輸業管理規範中，除有法規命令之規定有提升法律位階之必要者外，尚有重覆規定之整併，及回歸其他法規之情形，宜予以刪除。此外，本章節以下將分別就前述盤點之情形中，針對與修法相關之重大議題進一步加以討論，如汽車運輸業管理規範與其他法規之調和、建立汽車運輸業保險責任制度、中央及地方公路主管機關權責劃分、貿易自由化之趨勢對汽車運輸業發展與修法規劃之影響等未來修法得參採之建議；並將納入「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究成果，作為修法時各業別管理制度之參考。最後將綜整歸納出未來汽車運輸業管理規範，調整法制體系之建議。

4.2 我國汽車運輸業管理規範與其他法規之調和適用分析

4.2.1 汽車運輸業管理法規與競爭法規之調和

汽車運輸業應遵循公路法、汽車運輸業管理規則外，仍應注意既有之法律規範。經查，汽車運輸業於實務推動上應注意涉及公平交易法、消費者保護法與勞動基準法等規範適用之情形，試說明如下：

1. 公平交易法

(1) 聯合行為

在公平交易法適法性部分，參照公路法第 2 條第 14 款規定，汽車運輸業係指以汽車經營客、貨運運輸而受報酬之事業，且依汽車運輸業管理規則第 2 條規定，各業別分類營運，汽車運輸業管理規範主要適用對象為相關事業，即符公平交易法第 2 條規範之主體。實務上，公路汽車客運業者（如國道客運）考量成本、效率等，在特定場站會進行聯合排班或聯營等，如汽車運輸業管理規則第 15 條第 1 項規定：「汽車運輸業與同業或其他運輸業辦理聯運或聯營時，應檢具左列書類圖說，報請公路主管機關核准後，方得實施...」，雖有聯運或聯營之行為符合汽車運輸業管理規則，但此些行為可能有被公平交易委員會認定聯合行為之虞。

按依公平交易法第 14 條第 1 項規定：「本法所稱聯合行為，指具競爭關係之同一產銷階段事業，以契約、協議或其他方式之合意，共同決定商品或服務之價格、數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區或其他相互約束事業活動之行為，而足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者。」，故聯合行為之構成要件包括：(1)聯合行為之主體係為具有競爭關係之同一產銷階段事業；(2)聯合行為之合意乃以契約、協議或其他方式之合意；(3)聯合行為合意內容為共同決定商品或服務之價格、限

制數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區等相互約束事業活動行為；(4)聯合行為效果須足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能；(5)聯合行為之目的係在相互約束事業活動以達限制競爭目的。

承上，因聯合行為將限制市場競爭、妨礙價格調整功能、並且危害消費者權益，故公平交易委員會對聯合行為採原則禁止、例外許可。依公平交易法第 15 條第 1 項規定，除非符合該條八款事由有例外許可規定，如可降低成本、改良品質或增進效率；或確保或促進輸出，而專就國外市場之競爭予以約定；或因經濟不景氣期間，致同一行業，難以繼續維持或生產過剩等情形等，且需向主管機關申請並獲許可，始能為聯合行為。為避免發生弊端及強化監督，該會亦可依同法第 16 條第 1 項規定，主管機關得於例外許可時，附加條件或負擔。

另 99 年 5 月 6 日公平交易委員會出席高雄至墾丁路線 4 家客運業者共營聯管協調會，並實地訪查，與公路主管機關建立共識，業者倘欲於特定路線實施聯營行為，應先經公路主管機關審查，審查重點應包含確保競爭秩序及消費者利益，經公路主管機關許可後再向該會請釋有無公平交易法之適用，上開行政協商及競爭倡議結果，除事前避免業者違法行為外，事後並有效縮短業者申請時效，且兼顧確保競爭秩序及消費者利益⁶⁸。基此，汽車運輸業經營者得否僅以成本、效率等考量，在特定場站進行聯合排班或聯營之行為，不無疑義。

此外，如汽車運輸業管理規則第 10 條規定，汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關工會依汽車運輸業客貨運運價準則共同研擬，且該運價準則由交通部定之。同規則第 45 條第 1 項亦規定公路及市區公路汽車客運業之客票運價、行李運價、雜費之計收及其調整機制，亦由同業公會暨相關工會

⁶⁸ 行政院公平交易委員會，99 年度施政績效報告，100 年 5 月 19 日，網址 <http://www.ftc.gov.tw/internet/main/doc/docDetail.aspx?uid=936&docid=11755>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

研擬，依上開公平交易委員會之說明，除先由公路主管機關審查，並向該會請有無公平交易法之適用外，應兼顧競爭秩序及消費者利益。基此，目前交通部定有汽車運輸業客貨運運價準則，且依該準則第 11 條規定，原則每兩年檢討一次。

惟查公平交易委員會對同業公會訂有「公平交易委員會對於同業公會之規範說明」，其中同業公會所為各項行為中，可能抵觸公平交易法者包括：

- ①限制事業進出特定市場。
- ②以下列方式限制特定市場競爭，致妨礙市場功能者：a.限制商品或服務之種類、規格或型式；b.限制商品產能或服務擴充之行為；c.限制商品製造、運送或銷售之行為及限制勞務提供之行為；d.有關會員銷售商品之價格或服務報酬之協議、訂定、公告、維持或變更；e.限制商品或服務之交易地區或交易對象之行為；f.共同決定商品銷售條件、服務條件或其他有關交易支付條件。
- ③以不當之交易限制或不公平交易之方法為內容訂定國際協定或契約。
- ④使所屬會員為差別待遇或其他不公平之交易行為。
- ⑤其他有關不當之共同行為限制特定之營業競爭⁶⁹。

綜上，為免違反公平交易法，有關現行汽車運輸業管理規則內由同業公會暨相關工會研擬客、貨運運價之相關行為，實值進一步審酌。除研議客、貨運分別訂定不同管理規範外，尚建議可考量機關權限劃分與業務分工，及有利公路主管機關行政作業，對於業者前述聯合行為，或毋須於公路法、汽車運輸業管理規則內規範，而依公平交易法，以維持產業競爭秩序。另關於運價訂定，仍應遵守私法自治下之契約自由原則，由業者依造成本與市

⁶⁹ 公平交易委員會，認識公平交易法，第十五版，頁 12-14（2014）。

場供需制定合理運價，惟主管機關亦有把關義務，避免過度不合理之運價影響大眾運輸。

(2)獨占行為

依公平交易法第 7 條第 1 項規定：「本法所稱獨占，指事業在相關市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力者。」自由市場機制上允許存在獨占事業，但禁止獨占地位之濫用。換言之，具有獨占地位之事業在市場上無地位相當的競爭對手，可任意調整價格或產量，並且享有法律上之特權，若無法律規範限制獨占事業行為，將對整體市場機制與消費者產生巨大不利益之結果。因此，按公平交易法第 9 條規定，「獨占之事業，不得有下列行為：一、以不公平之方法，直接或間接阻礙他事業參與競爭。二、對商品價格或服務報酬，為不當之決定、維持或變更。三、無正當理由，使交易相對人給予特別優惠。四、其他濫用市場地位之行為。」是以，獨占事業既已享有法律上特殊地位，自應無企業自由經營化原則之適用，並且應遵守限制規定。

根據公路法第 41 條規定：「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關實際情形核准一家或二家以上共同經營之。⁷⁰」汽車運輸業乃是法律特許事業，必須合於運輸需要與增進公眾便利始予核准籌設。

查立法院公報第 71 卷第 28 會期委員會紀錄「公路汽車客運業者與市區公共汽車客運業，均為投資較大、回收報酬較慢之事業，故對其經營權宜予適度保障，以激發其投資意願，避免業者

⁷⁰ 汽車運輸業管理規則第 35 條、第 41 條作有相同規定。

間惡性競爭。⁷¹」因此，依法主管機關以核准一家業者為原則，如有發生無法滿足市場需求時，始能核准第二家業者加入該運輸服務。然該第一家公路或市區汽車客運業者即可能成為獨占事業，且該第一家公路或市區汽車客運業者之營業行為，於現行公路法與汽車運輸業管理規則內均無限制獨占事業經營相關規範。因此爰上，關於此獨占事業之限制規定，似應回歸適用公平交易法規定限制該業者之營業行為，以確保獨占市場下消費者之最大利益並滿足大眾需求。

另，關於公路法第 41 條以汽車客運業一家業者經營為原則之規定，是否有續留之必要不無疑義。公路法制定之初，在時空背景的影響下，早期運輸業者須有龐大資金才能經營此項業務，法律為獎勵與保障業者才採用一家經營為原則。惟運輸業已現代化且經濟市場改變，業者取得車輛已不若以往花費昂貴，則從事該運輸業務的成本大為降低，當初立法保障之理由似已不復存在。因此，建議應鼓勵並開放路權，讓其他有能力之運輸業者公平競爭，進而提供給大眾消費者更優良的服務品質。

綜上所述，公路法第 41 條與汽車運輸業管理規則第 35 條、第 41 條規定公路、市區汽車客運業以一家經營為原則，易生運輸事業者獨占市場之情事，主管機關應就其獨占行為增訂規範限制。或是，對於獨占運輸業者有獨占行為情事發生時，直接適用公平交易法之規定。抑或是，刪除以一家運輸業者經營原則，走向開放路權，則公路、市區汽車客運業將回歸市場競爭機制，刺激各個運輸業者提供給大眾消費者更良好的服務。

2. 消費者保護法

至於在消費者保護法適用部分，主要是公路（市區）汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業於實務上，相關業者與消費者間會有定型化契約之適用，且如汽車運輸業管理規則第 51 條、第 101

⁷¹ 立法院公報第 71 卷第 28 會期 1513 號委員會紀錄，民國 71 年 03 月 13 日，頁 91，網址 <http://lis.ly.gov.tw/ttscgi/lgimg?@71692800;0089;0098>（最後瀏覽日：2015/10/20）。

條，對客票、汽車出租單有應記載事項之規定。查消費者保護法第 2 條第 9 款規定：「定型化契約：指以企業經營者提出之定型化契約條款作為契約內容之全部或一部而訂定之契約」，及同法第 17 條第 1 項規定：「中央主管機關得選擇特定行業，公告規定其定型化契約應記載或不得記載之事項」。

參酌法務部 95 年 9 月 21 日法律字第 0950035512 號函，前述消費者保護法第 17 條第 1 項之目的係為導正不當交易習慣及維護消費者之正當權益，而由中央主管機關依據上開規定授權公告特定行業之契約應記載或不得記載事項，該特定行業之定型化契約如有違反者，其條款為無效。且依法務部之見解，因相關公告係對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果，符合行政程序法第 150 條第 1 項規定：「本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定」，故屬實質意義之法規命令，並應踐行行政程序法相關訂定、修正等程序規定，如踐行預告程序、送立法院及刊登行政院公報。

此外，依消費者保護法第 56-1 條（104 年 6 月 17 日修正），主管機關發現業者有違反應記載及不得記載事項，如經令其限期改正而屆期不改正，可處罰 3 萬至 30 萬罰鍰。再次令其限期改正而屆期不改正者，處新臺幣 5 萬元以上 50 萬元以下罰鍰，並得按次處罰。簡言之，依消費者保護法相關規範，倘業者訂定之定型化契約違反主管機關規定之應記載及不得記載事項，該業者之契約條款無效（同法第 17 條第 4 項參照）。或如業者沒有將應記載事項列入契約約定，則主管機關所訂定之條款會直接成為該定型化契約的一部分（同法第 17 條第 5 項參照）。更重要的是，對於業者有無落實定型化契約應記載及不得記載事項之要求，主管機關得隨時派員查核（同法第 17 條第 6 項參照）。

承上，交通部除於前述汽車運輸業管理規則訂有相關規範內，也陸續公告公路（市區）汽車客運業旅客運送定型化契約範本、市

區汽車客運業旅客運送定型化契約應記載及不得記載事項、公路汽車客運業旅客運送定型化契約應記載及不得記載事項、公路(市區)汽車客運業無記名票證定型化契約應記載及不得記載事項，小客車租賃定型化契約範本、小客車租賃定型化契約應記載及不得記載事項，及遊覽車租賃定型化契約範本等⁷²。因此，有關汽車運輸業之消費關係適用定型化契約者，可回歸消費者保護法，亦毋須於公路法或相關規範內訂定。

4.2.2 汽車運輸業工時規定與勞動基準法適用之問題釐清與建議

按勞動基準法第 30 條規定（本條生效日期為民國 105 年 1 月 1 日）：「（第一項）勞工正常工作時間，每日不得超過八小時，每週不得超過四十小時。（第二項）前項正常工作時間，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將其二週內二日之正常工作時數，分配於其他工作日。其分配於其他工作日之時數，每日不得超過二小時。但每週工作總時數不得超過四十八小時。」及第 30-1 條規定：「（第一項）中央主管機關指定之行業，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，其工作時間得依下列原則變更：...」。因汽車運輸業各類別服務方式不同，對駕駛人工作時間要求也不相同，以遊覽車客運業為例，承接大陸地區人民來臺觀光行程約 8 天 7 夜，但此種服務型態倘全程不更換駕駛人，要求其落實每日不得超過 8 小時，每週不得超過 40 小時之一般性規定，恐有困難；且實務上，業者常因成本等考量，也不願提供駕駛人輪替，可能有違反勞動基準法之虞。

然對於有不同工作時間之需求，勞動基準法已有彈性作法，如依同法第 30 條第 3 項規定，經中央主管機關指定之行業，如製造業、

⁷² 交通部，消費者資訊專區＞定型化契約記載事項，網址 <http://www.motc.gov.tw/consumer/home.jsp?id=999&parentpath=0,987>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

營造業等，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將 8 週內之正常工作時數加以分配（8 週彈性工時規定）。但每日正常工作時間不得超過 8 小時，每週工作總時數不得超過 48 小時。另，經指定適用同法第 30-1 條之行業，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將 4 週內之正常工作時數加以分配（4 週彈性工時規定）。但每日正常工作時間不得超過 10 小時，每二週內應有二日之休息，作為例假，如加油站業、銀行業等行業⁷³。茲以表列說明勞動基準法之彈性工時內容如表 4.2.2-1：

表 4.2.2-1 我國勞動基準法彈性工時規範整理

類型	內容說明	適用行業	勞動基準法依據
2 週彈性工時	1.前項正常工作時間(每日不得超過八小時，每週不得超過四十小時，生效日期為民國 105 年 1 月 1 日)，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將其二週內二日之正常工作時數，分配於其他工作日。 2.其分配於其他工作日之時數，每日不得超過二小時。但每週工作總時數不得超過四十八小時。	所有適用勞動基準法行業	第 30 條第 2 項
4 週彈性工	中央主管機關指定之行	如 加 油 站	第 30-1 條第 1

⁷³ 勞動部，首頁＞業務專區＞工資、工時＞工時（休息、休假、請假）＞工時制度及工作彈性化措施介紹，網址 <http://www.mol.gov.tw/topic/3067/14530/14533/>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

類型	內容說明	適用行業	勞動基準法依據
時	業，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，其工作時間得依下列原則變更： 一、四週內正常工作時數分配於其他工作日之時數，每日不得超過二小時，不受前條第二項至第四項規定之限制。 二、當日正常工時達十小時者，其延長之工作時間不得超過二小時。 三、二週內至少有二日之休息，作為例假，不受第三十六條之限制。 四、女性勞工，除妊娠或哺乳期間者外，於夜間工作，不受第四十九條第一項之限制。但雇主應提供必要之安全衛生設施。	業、銀行業、信託投資業、資訊服務業、保全業、大專院校等	項
8 週彈性工時	1. 第一項正常工作時間，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將八週內之正常工作時數加以分配。	經指定適用勞動基準法第 30-1 條行業，及製造業、營造業、遊覽車	第 30 條第 3 項

類型	內容說明	適用行業	勞動基準法依據
	2.但每日正常工作時間不得超過八小時，每週工作總時數不得超過四十八小時。	客運業、航空運輸業、港埠業、郵政業、電信業等	

資料來源：本研究自行整理

為符實務需求，主管機關除前已依勞動基準法第 30 條第 3 項規定，指定遊覽車客運業可適用 8 週彈性工時之規定（92 年 3 月 31 日勞動 2 字第 018071 號令參照），並也於 99 年 3 月 26 日在汽車運輸業管理規則增訂第 19-2 條規定：「營業大客車業者派任駕駛人駕駛車輛營業時，其調派駕駛勤務應符合下列規定：一、每日最多駕車時間不得超過十小時。二、連續駕車四小時，至少應有三十分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休滿四十五分鐘。三、連續兩個工作日之間，應有連續十小時以上休息時間。但因排班需要，得調整為連續八小時以上，一週以二次為限，並不得連續為之」。惟因汽車運輸業管理規則（法規命令）與勞動基準法（法律）位階及具體規範不一，如對工作時間認定，依勞動部 104 年 5 月 14 日勞動條 3 字第 1040130857 號書函說明：「勞動基準法所稱工作時間，指勞工在雇主指揮監督之下，於雇主之設施內或指定之場所，提供勞務或受令等待提供勞務之時間」。依此見解，勞工只要打卡進公司後提供勞務或受令等待提供勞務，即屬於工作時間，但汽車運輸業管理規則規範卻以實際駕車時間為主，故實務上常發生符合汽車運輸業管理規則，卻不符勞動基準法之情形，而使相關業者屢遭勞動檢查單位處罰。

有鑒於此，就法律位階而言，法規命令不應違反法律規定，倘汽車運輸業確有需求，除公路主管機關可爭取汽車運輸業指定為適用勞

動基準法彈性工時之行業外，並宜就現行汽車運輸業管理規則進行妥適調整外，考量不同業別間意見也不一，如公路（國道）客運希望依汽車運輸業管理規則、遊覽車客運業希望回歸勞動基準法、汽車貨運業希望爭取適用勞動基準法之彈性工時，建議主管機關與各業別代表先行協調、溝通，以取得共識，俾利研提後續建議。

4.3 中央與地方公路主管機關權責之調和分析

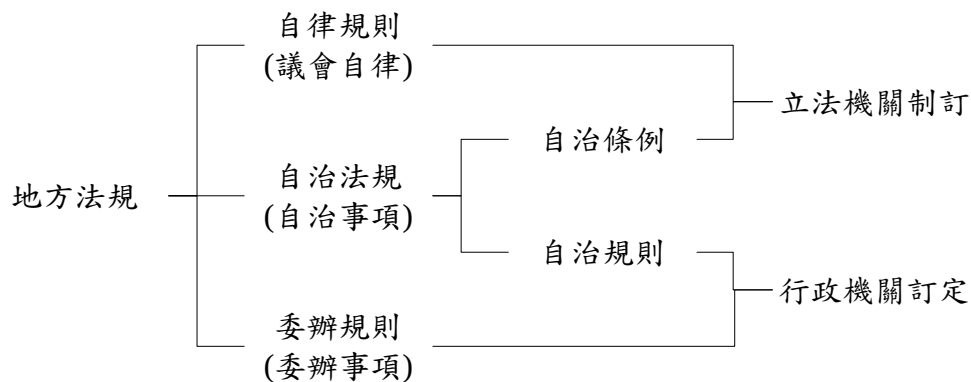
4.3.1 地方自治之概念

我國憲法制定精神採取權力分立制度，而權力分立制度之目的乃係將國家權力區分為不同功能且分由不同部門行使，如行政權、立法權、司法權各權分立，使國家權力行使時可相互制衡與調節，因此為建立現代化的民主國家，權力分立制度之設計即在避免國家權力的行使過度專制獨裁。惟此種「水平式的權力分立」，雖可以將國家權力行使分散，仍無法完全避免中央集權，為補強此制度之不足，故有「垂直性式的權力分立」制度引進。

換言之，「水平式的權力分立」僅是將中央政府內部與地方政府內部的權限做劃分，如我國憲法所訂之行政、立法、司法、考試、監察等「五權分立」制。而「垂直性式的權力分立」制度，則是將中央政府與地方政府間的權限劃分，在我國的體現則是創設地方自治團體，將其視為國家行使權利之延伸，同樣受到國家憲法與法律的規範，且於憲法與法律的授權範圍內，可執行其自治團體內地方事務與自治權力，在國家的監督下形成垂直性的權力分立，以免發生專權，侵害人民權利⁷⁴。依照我國地方制度法之規定，對於地方自治團體依據地方法規作體系化的設計如下⁷⁵：

⁷⁴ 司法院釋字第 419 號理由書認為保障地方自治團體之制度乃係憲法之基本原則。

⁷⁵ 參閱蔡茂寅，〈地方自治立法權的界限〉，收錄於「行政救濟、行政處罰、地方立法」，台灣行政法學會學術研討會論文集，頁 331（1999）。



地方自治的立法權在地方制度法之第三章「地方自治」已有明文規定，惟實務上有其執行困難，當行使地方自治立法權時，其自治事項可以為何種程度及何種範圍的立法，則仍存在許多爭議。如自治事項與委辦事項之劃分本就模糊不清，又如自治事項界定清楚後，其自治立法權可作何程度之規範？此一自治立法權則繫於究竟是來自國家賦予、或憲法所保障之制度、或本為地方自治團體之固有權、或是基於人民主權所信託，若自治立法權的法律本質無法確定，則在行使時則難以判定是否生抵觸其他法律之疑義。

地方自治權之法律本質，傳統學說可以區分為「固有權說」或「承認說」。「固有權說」乃係指地方自治團體自治權之來源為本身所有，並非國家所賦予，其主張地方自治團體雖存在於國家之內，為構成國家要素之一，其享有之地方自治權應為地方固有的權力，而非來自於國家。換言之，採取此說之觀點下，地方自治團體祇要依據民主程序所成立之立法機關，該立法機關制定出限制地方居民的權利，或課予地方居民的義務，縱使無中央憲法或法律授權，亦屬有效立法，則永無地方自治法規牴觸中央政府法律之情形發生。

然而，「承認說」係指基於主權單一不可分理論，地方自治之權限乃中央政府以憲法或法律所賦予，地方自治團體的存在，非實踐住民意識，而是基於國家行使權力的需要，其立法權限來自繼受而非固有權力，由中央政府所規範，並得透過立法界定地方自治團體之權限。此說將使自治團體的獨立性及自治權的行使受到相當大的侷限。

承上，近代德國與日本學說對於地方自治團體的發展提出「制度保障說」或「人民主權說」。其中「制度保障說」為德國之通說，認為地方自治制度應是憲法所保障之基本權之一，國家為了保障基本權的實現，負有義務制定一套完整體系，使憲法保障之基本權可以落實。地方自治制度保障可分成三個層次：1.制度性法律主體之保障，為國家組織建構之原則，即地方自治這個制度將受到保障，非依法律規定不得介入地方自治團體之設立或廢止；2.客觀法制度之保障，確保地方自治團體在自我負責下處理地方事務，亦即縱為國家處理事務，國家作成之決定仍要尊重地方利益，且應考量地方自治團體自治權的保障，如賦予地方自治團體參與權等；3.主觀法律地位之保障，因地方自治團體為國家重要組成之一，在制度性法律主體之保障與客觀法制度之保障受到侵害時，提供相同主觀權利保護，給予救濟，如訴願法第1條第2項「各級地方自治團體或其他公法人對上級監督機關之行政處分，認為違法或不當，致損害其權利或利益者，亦同」⁷⁶。

因此，若是採取「制度保障說」之觀點，地方自治團體的法律地位乃係憲法所保障之基本權，地方自治團體對於其地方公共性事務具有自我負責之權限，故其行政裁罰權之自主性，將較「承認說」為寬鬆。於憲法保障之下及法律授權之範圍內，地方自治團體對於屬於地方自治之核心事項，或可因地制宜，在其自治條例中另訂違反地方自治行政義務者處以較高之限制標準或行政裁罰⁷⁷。

此外，「人民主權說」係以人民主權為基礎，認為地方自治團體具有獨立於國家之「次級主權」，可由地方居民或依民主程序選出之代表決定地方公共事務，因為，主權在於人民，主權之行使或分配統治權均為基於人民之信託所為之，故如何行使主權，如何分配統治

⁷⁶ 參閱蕭文生，〈地方自治團體之自主組織權〉，收錄於「公務員法與地方制度法」，臺灣行政法學會，頁269-276（2003）。

⁷⁷ 最高行政法院94年11月法官庭長聯席會議決議文：「關於縣（市）工商輔導及管理，乃屬地方制度法第19條第7款第3目規定之縣（市）自治事項，依同法第25條之規定，縣（市）本得就其自治事項，於不抵觸中央法律之前提下，自行制訂符合地域需要之自治法規，以自治法規另訂較高之限制標準，難謂與電子遊戲場業管理條例第9條第1項之規定抵觸。惟關於創設、剝奪或限制地方自治團體居民之權利義務，應以自治條例定之，為地方制度法第28條第2款所明定。」

權，地方自治權應為人民信託之憲法規定，係為憲法所直接授與的權能⁷⁸。

綜前所述，歐盟之「歐洲地方自治憲章」與聯合國之「世界地方自治宣言（International Union of Local Authorities, IULA）」，係以「人民主權說」的人權保障為新地方自治之基準，揭示現代國家的地方自治原則應轉為：（一）地方自治團體對地方自治事項享有「排他性」的概括權限。（二）為兼顧住民自治之實現，更應確保住民參與地方事務的權限。（三）有關中央、邦及地方事務的分配，必須意識到凡下級地方自治團體能辦理的事務，中央、邦及上級地方自治團體即不宜予以干涉，此為補助性原則之表現。

4.3.2 我國憲政體制中地方自治之體現

除前述研析中央、地方分權之法理外，參照司法院釋字第 498 號解釋文「地方自治為憲法所保障之制度。基於住民自治之理念與垂直分權之功能，地方自治團體設有地方行政機關及立法機關，其首長與民意代表均由自治區域內之人民依法選舉產生，分別綜理地方自治團體之地方事務，或行使地方立法機關之職權，地方行政機關與地方立法機關間依法並有權責制衡之關係。中央政府或其他上級政府對地方自治團體辦理自治事項、委辦事項，依法僅得按事項之性質，為適法或適當與否之監督。地方自治團體在憲法及法律保障之範圍內，享有自主與獨立之地位，國家機關自應予以尊重。」

因此，地方自治為憲法所保障之制度，憲法於第 10 章詳列中央與地方之權限，除已列舉事項外，憲法第 111 條明定如有未列舉事項發生時，其事務有全國一致之性質者屬於中央，有一縣性質者則屬於縣，旨在使地方自治團體對於自治區域內之事務，具有得依其意思及責任實施自治之權。地方自治團體在特定事務之執行上，即可與中央分權，並與中央在一定事務之執行上成為相互合作之實體。從而，地

⁷⁸ 參閱蔡茂寅，〈地方自治之理論與地方制度法〉，學林出版社，頁 31（2006）。

方自治團體為與中央政府共享權力行使之主體，於中央與地方共同協力關係下，垂直分權，以收因地制宜之效⁷⁹。

依憲法第 118 條、第 121 條、第 128 條規定直轄市、縣與市實行自治，以實現住民自治之理念，使地方人民對於地方事務及公共政策有直接參與或形成之權。縱使憲法增修條文第 9 條不適用第 108 條第 1 項第 1 款、第 109 條、第 112 條至第 115 條及第 122 條規定，立法者仍係本諸上述意旨而制定地方制度法，作為實施地方自治之依據。

再者，參照司法院釋字第 467 號解釋理由書「中央與地方權限劃分係基於憲法或憲法特別授權之法律加以規範，凡憲法上之各級地域團體符合下列條件者：一、享有就自治事項制定規章並執行之權限，二、具有自主組織權，方得為地方自治團體性質之公法人。」是此，該自主組織權應為受到憲法所保障之基本權，地方自治團體行使其基本權仍須受到憲法及法律的規範與限制⁸⁰。

又參照司法院釋字第 613 號解釋理由書「作為憲法基本原則之一之權力分立原則，其意義不僅在於權力之區分，將所有國家事務分配由組織、制度與功能等各方面均較適當之國家機關擔當履行，以使國家決定更能有效達到正確之境地，要亦在於權力之制衡，即權力之相互牽制與抑制，以避免權力因無限制之濫用，而致侵害人民自由權利。惟權力之相互制衡仍有其界限，除不能牴觸憲法明文規定外，亦不能侵犯各該憲法機關之權力核心領域，或對其他憲法機關權力之行使造成實質妨礙（司法院釋字第 585 號解釋參照）或導致責任政治遭受破壞（司法院釋字第 391 號解釋參照），例如剝奪其他憲法機關為履行憲法賦予之任務所必要之基礎人事與預算；或剝奪憲法所賦予其他國家機關之核心任務；或逕行取而代之，而使機關彼此間權力關係失衡等等情形是。」

⁷⁹ 大法官釋字第 498 號解釋理由書。

⁸⁰ 大法官釋字第 527 號解釋文「地方自治團體在受憲法及法律規範之前提下，享有自主組織權及對自治事項制定規章並執行之權限。」

綜上，雖地方自治團體有自主組織權之自由行使空間，且為憲法所保障之基本權限，惟地方自治團體為自我事務之處理與立法權之行使，仍應受到法律的規範與拘束。地方自治團體須於法律規範範圍內實施自治，法律保留原則適用於地方事務範圍，除憲法有明文規定為地方自治事項者不在此限，亦適用於地方自治團體處理事務之方式與種類，以及如何自我負責處理地方事務⁸¹。而屬於地方自治之核心領域或本質內容者不得侵害之，蓋並無任何等價或更高價值的法益可作為限制的理由⁸²。縱使為核心領域外之地方自治事項，立法者如欲限縮或剝奪地方自治團體之基本權時，仍須考量地方自治團體整體架構，僅能基於公共利益之前提下，始能剝奪地方自治團體之自主組織權。最後，如立法者有達成某項措施之必要，而不得不侵害地方自治團體之自主組織權時，仍應符合比例原則之規定，以侵害最小為達成目的之手段⁸³。

4.3.3 中央與地方公路主管機關之權責劃分

以汽車運輸業為例，目前市區汽車客運業及計程車客運業相關事務由地方公路主管機關處理。由於地方制度法第 18 條採取列舉規定，若是地方制度法或其他法律為規定之事項，則地方自治團體是否仍有其自治空間，恐生疑義。關於行政裁罰部分，倘若中央法律已有制訂，地方自治團體可否補充訂定該罰則標準，如前述汽車運輸業違反公路法第 77 條規定，是否只能侷限於處罰新台幣 9 千元到 9 萬元之罰鍰，該罰鍰範圍應為全國最高標準或是最低標準？地方自治團體是否還有自治空間另外制訂裁罰標準？就此些涉及地方自治事項的

⁸¹參閱蕭文生，〈地方自治團體之自主組織權〉，收錄於「公務員法與地方制度法」，臺灣行政法學會，頁 281（2003）。

⁸²關於基本權本質內容之論述，參閱陳慈陽，〈基本權核心理論之實證化及其難題〉，二版（2007）。

⁸³參閱蕭文生，前揭文，頁 283-288（2003）。

相關法律，似宜朝向尊重地方自治之精神與因地制宜之原則，容許地方自治團體對中央法律作補充性規定⁸⁴。

查內政部地方制度法之函示解釋，地方自治團體應可為補充訂定罰則標準，如較法律為更高度之規定，是否即屬牴觸法律，尚不可一概而論，應視相關法律規範事項之性質及立法之目的，為整體考量。以內政部 90 年 10 月 31 日台(90)內營字第 9067014 號函「自治條例所定罰則如較法律為更高度規定時，是否牴觸法律疑義」為例，其略以：

- 一、依地方制度法第 26 條第 2 項規定：「直轄市法規、縣（市）規章就違反地方自治事項之行政義務者，得規定處以罰鍰或其他種類之行政罰。但法律另有規定者，不在此限」，同條第 3 項規定：「前項罰鍰之處罰，最高以新臺幣 10 萬元為限；並得規定連續處罰之」上開立法意旨原係為尊重地方自治精神，為使地方自治團體得以遂行其自治職能，爰賦予自治法規有自行訂定罰鍰之權，以確保其規範效力；惟亦考量自治法規對地方自治團體居民權利之干涉程度宜有適度限制，以符合憲法保障人民權利之精神，故法條一方面賦予直轄市、縣（市）自治條例得規定有罰鍰之權，另一方面對於罰鍰上限，亦規定最高以新臺幣 10 萬元為限。
- 二、有關自治條例所定罰則，如較法律為更高度之規定，是否即屬牴觸法律，尚不可一概而論，應視相關法律規範事項之性質及立法之目的，為整體考量。本案貴府制定「台北縣管制道路挖掘自治條例」（草案）之第 23 條及第 24 條所定罰鍰雖較「市區道路條例」第 33 條所定罰鍰金額為高，惟該二草案條文所定處罰之要件，與「市區道路條例」第 33 條所規定之要件似不相同，應尚無牴觸「市區道路條例」者。

⁸⁴ 陳清秀，〈地方制度法問題之探討〉，收錄於「公務員法與地方制度法」，臺灣行政法學會，頁 324（2003）。

綜前所述，有關我國中央及地方政府現行汽車運輸業管理相關法規，目前係以法規命令為之，有無必要改以法律或自治條例規定，如考量交通具因地制宜之特質，依照我國地方制度法之地方自治精神，固然尊重地方自治團體自治立法可設置適宜之罰則，惟應併考量其自治立法之合憲性與正當性，且因該罰則將會對人民之權利自由有所侵害，仍應符合地方制度法第 26 條設有罰鍰金額與行政罰之種類的限制。

基此，關於高雄市政府所制訂之「高雄市計程車客運業違反汽車運輸業管理規則裁罰基準」及臺北市政府制訂之「臺北市政府交通局處理計程車客運服務業違反公路法第七十七條第三項事件統一裁罰基準」，可由地方自治團體自治立法的體現，但應遵守制訂罰則之界限。例如：第一、僅有直轄市或縣(市)得以自治條例方式規定罰則。第二、該罰則涉及罰鍰規定時，其罰鍰以新台幣 10 萬元為限；若為不利益處分，則限於一定期限內限制或禁止為一定行為之不利處分。第三、地方自治團體為罰則規定時，應在制訂程序上有特別限制，如送交自治監督機關備查⁸⁵。

另查在現行公路法、運管規則架構下，部分業別已分屬不同機關權限，如計程車為地方、遊覽車為中央。未來倘需調整機關權限，參酌客運業意見，其建議主要係以路線申請為機關權限劃分依據，可透過修改公路法相關規範，並以向中央或地方申請與核准營兩者並行，以解決地方政府不接管公路客運路線或拒絕設置站點時，須由中央政府介入協調路線開行之問題，然是否採行仍待公路主管機關研議評估。

⁸⁵ 蔡茂寅，〈地方自治立法權的界限〉，收錄於「行政救濟、行政處罰、地方立法」，台灣行政法學會學術研討會論文集，350-353 頁（1999）。

4.4 「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」 系列研究成果之統整

按我國汽車運輸業管理之核心，主要以涵蓋客運、貨運及車輛租賃業等不同業別為主，其中客運業又可細分公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業及小客車租賃業等 5 類；而貨運亦有汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業及小貨車租賃業等 4 類，除前述之基本 9 大業別外，尚有計程車客運服務業。各業別相關規範及實務因應產業各自特性而有不同管理細項及需求。因此現行法規整體架構是否足以反應實務所需，除通盤檢討公路法及汽車運輸業管理規則等規範外，亦應針對各業別現行管理制度及需求進行檢討。

因此，除盤點現行汽車運輸業管理規範之內容，瞭解各該條文之適用範圍與效力，以利進一步調整其法律位階及提出修法建議外，亦彙整「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究重要需求外（至於具體修正條文及對照表等，請參見其他各組之研究報告內容），將各組研究報告之建議納入作為各業別管理制度及架構調整之參考，並且將進一步探討中央及地方公路主管機關於執行面上可能面臨之衝擊，藉此陸續於本章相關內容之基礎上，同步綜整出研擬相關法制面及實務面，俾供研議可資採行之應對方案。

4.4.1 原業別分類管理架構之調整建議

汽車運輸業攸關民眾有關「行」的基本權利，惟隨著產業趨勢及科技發展之變化，現行營運管理機制及相關規範實有與時俱進之需求。以客運業者為例，短期而言，將以主管機關及業界等已有共識，並可於較短時間內如 1 年左右完成法規調整。如靠行議題係依交通部政策需求，該研究參酌原汽車運輸業管理規則第 91-1 條關於計程車之規範進行調整。此外，尚有其他汽車運輸業管理規則修正之需求。

至於未來中長期而言，由於主管機關與業者尚無共識，須經較長時間如 2 至 3 年以上研議及進行調整規劃。

另關於客運業建議未來客運業可增為 5 類，包含路線汽車客運業（包含原公路、市區汽車客運業）、區域汽車客運業（包含原計程車客運業）、包租路線汽車客運業（如交通車、社區巴士等）、包租汽車客運業（包含原遊覽車客運業）及汽車客運服務業等 5 類，並將原屬中央之路線核可權限等，陸續下放給地方政府，且建議將小客車租賃業內屬單純出租車輛之類型，回歸動產租賃，依民事關係處理。

而在計程車及小客車租賃業方面，目前該研究有兩項主要修正方向：一為修正現行法律，二為將涉及人民權益重大事項者，自法規命令提升為法律層級之位階加以規範；涉及專業事項者，則由法規命令處理之。至於中長期部分，因應 Uber 等新興服務型態的出現，除現行公路法、汽車運輸業管理規則之計程車客運業、計程車客運服務業 2 類外，再增設約租車一類（附駕駛，需有職業駕照，不得巡迴攬客、可使用 APP 叫車等）。

另為避免因現行運管規則第 100 條「代僱」之用語有可能讓承租人負民法上之僱用人責任，而與業別管理需求不同（應為出租人(業者)之責任），該研究建議將代僱駕駛服務歸類為客運業，而無代僱駕駛服務歸類為租賃業，基此，屬租賃業則可排除公路法第 64 條應負連帶損害賠償責任及前述運管規則相關責任。

此外，在貨運及小貨車租賃業部分，重點在於希望放寬貨運類之管制，如開放自用貨車或以保險取代資本額、車輛數等，以達成總體汽車貨運政策之目的，俾利健全汽車貨運市場、強化市場競爭活力、去除不合宜法規等，該研究提出多項政策，並分別於各政策內提出配套之短中長期法規修正建議。又未來如獲主管機關、業者共識，可進一步將現行汽車貨運業 3 類統整為汽車貨運業（包含原汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業，不再細分），並將小貨車租賃業屬單純出租車輛之類型，回歸動產租賃，亦依民事關係處理。

表 4.4.1-1 未來汽車運輸業分類概貌

現行規範 (公路法§34 汽車運輸業管理 規則§2)	客運業	計程車及小客車 租賃業	貨運及小貨車租 賃業
公路汽車客運業 市區汽車客運業 遊覽車客運業 計程車客運業 小客車租賃業	路線汽車客運業 (原公路、市區汽車 客運業) 包租汽車客運業 (原遊覽車客運業) 區域汽車客運業 (原計程車客運業)	計程車客運業 *計程車客運服務 業(公路法§2)	
汽車貨運業 汽車路線貨運業 汽車貨櫃貨運業 小貨車租賃業			汽車貨運業
新增業別	包租路線汽車客 運業(如交通車、社 區巴士等) 汽車客運服務業	約租車	
非屬汽車運輸業		小客車租賃業	小貨車租賃業

資料來源：本研究自行整理

4.4.2 新增運輸服務媒合之汽車客運服務業別

經彙整各業別重要需求後，因其他研究尚建議於汽車運輸業內增加「汽車客運服務業」乙類，擴大現有計程車客運服務業，泛指

未擁有車輛，但透過平台提供運輸服務媒合者。其具體條文及管理機制等，參照美國及中國大陸等規範，或有二方式可供選擇，茲分別摘述如下：

1.以公共事業規範之，以美國（加州）為例，說明如次

美國加州為 Uber 最早發源的地方，為處理相關事宜，該州公用事業法已於 2015 年 7 月 1 日修正並施行，把 Uber 提供的服務獨立為該法管制業別之一，即屬網路運輸公司（Transportation Network Company）⁸⁶，用以管制與交通運輸有關的網路服務類型。因其為公用事業法規範範圍，故重點不是行業或駕駛人本身，而著重於對公眾之保障，如公司是否提供保險等。

相較於我國亦有「民營公用事業監督條例」，惟依該條例第 2 條規定：「左列各款之公用事業，除由中央或地方公營者外得許民營...六、公共汽車及長途汽車」，仍與 Uber 等或規劃之汽車客運服務業所預計提供之服務態樣有異，或較不符我國國情或需求。

2.以汽車運輸業規範之，以中國大陸為例，說明如次。

中國大陸國務院法制辦公室於 2015 年 10 月 10 日在網站上公告，有關其交通運輸部刻正對《網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法（徵求意見稿）》，對外徵集各界意見至同年 11 月 9 日止⁸⁷。該管理暫行辦法計 7 章共 50 條條文，含總則（第 1 條至第 4 條）、網路（陸方稱為「網絡」，以下同）預約出租汽車經營者（第 5 條至第 11 條）、網路預約出租汽車車輛和駕駛員（第 12 條至第 15 條）、網路預約出租汽車經營行為（第 16 條至第 27 條）、監督檢

⁸⁶ 美國加州法規：An act to add Article 7 (commencing with Section 5430) to Chapter 8 of Division 2 of the Public Utilities Code(公用事業法), relating to transportation, http://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201320140AB2293（最後瀏覽日期：2015 年 10 月 20 日）。

⁸⁷ 中國大陸國務院法制辦公室，〈交通運輸部關於《網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法（徵求意見稿）》公開徵求意見的通知〉，<http://www.chinalaw.gov.cn/article/cazjgg/201510/20151000479202.shtml>（最後瀏覽日期：2015 年 10 月 20 日）。

查（第 28 條至第 36 條）、法律責任（第 37 條至第 47 條）及附則（第 48 條至第 50 條）。

該管理暫行辦法係因應利用網路建構服務平台，並提供非傳統之職業駕駛或營業車輛的運輸服務類型，如 Uber 等。而主要立法原則包含四個堅持：堅持鼓勵創新、堅持依法行政、堅持維護穩定、堅持部門聯動⁸⁸。由中國大陸交通運輸部提供的資料觀之，其預計將 Uber 或相關業者，只要符合從事網路預約出租汽車經營服務，即納入交通運輸主管部門之管制範圍。

目前陸方依提供服務類型之不同，區分為網路預約出租汽車經營服務（指平台）、及網路預約出租汽車經營者（實際提供服務之業者）二大類，並分別進行管理（第 2 條），如不得提供類似計程車之巡遊載客。又有異於 Uber 在全世界多以大都會區為主要營業範圍，依中國大陸的規劃，國務院交通運輸主管部門（指交通運輸部）負責指導全國網路預約出租汽車管理工作，而縣級以上的人民政府，其交通運輸主管部門（如地方交通委員會或交通局）須實施網路預約出租汽車管理（第 4 條）⁸⁹。

此外，在中國大陸申請從事網路預約出租汽車經營，其服務器（伺服器）須設置在當地（第 5 條）。因是類業者之服務提供與消費多利用網路，故在中國大陸除信用卡外，亦可使用電子支付。然為保障相關資料安全，依該管理暫行辦法規定，網路預約出租汽車經營者之業務相關數據和資訊（信息），應當在中國大陸境內存儲、傳輸、使用和管理，且不得違規蒐集、利用和洩漏乘客姓名、聯繫方式、家庭住址、銀行帳戶或支付帳戶等個人資料（第 22 條）。且為強化網路安全保障，陸方尚要求相關業者應設立與經營規模相當的安全專項資金，並應落實網路安全防範措施等（第 25 條）。

⁸⁸ 中國大陸國務院法制辦公室，〈《網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法（徵求意見稿）》起草說明〉，<http://images.chinalaw.gov.cn/www/201510/20151010140418693.doc>（最後瀏覽日期：2015 年 10 月 20 日）。

⁸⁹ 中國大陸國務院法制辦公室，〈《網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法（徵求意見稿）》〉，<http://images.chinalaw.gov.cn/www/201510/20151010140313637.doc>（最後瀏覽日期：2015 年 10 月 20 日）。

綜上，除主管機關應建立監管平台（第 28 條以下）及進行監督管理，如定期公開車輛、駕駛人及乘客評價等資訊外，網路預約出租汽車經營服務之平台及相關業者依該管理暫行辦法規定須取得「道路運輸經營許可證」（第 10 條），而從事該運輸服務所使用之車輛除限 7 人座以下，並應登記為出租客運、安裝衛星定位及報警裝置等，且須有「道路運輸證」（第 12、13 條）。至於從事服務之駕駛人應取得相應准駕車型之機動車駕駛證（似我國之駕照）並具 3 年以上駕駛經驗，及公安部門出具之無危險駕駛違法犯罪紀錄的證明（第 14 條），如無酒後駕車紀錄。倘有未取得經營許可、車輛或駕駛人資格等情形，該管主管機關將責令改正，並處以人民幣 1 萬元以上 3 萬元以下之罰款（第 37、38 條）。

另該管理暫行辦法對原屬巡遊出租汽車使用電信、互聯網等方式為乘客提供服務，及不以營利為目的之共乘（第 48、49 條），如通勤或節假日私人小客車合乘等類型，皆不適用之。

4.4.3 汽車運輸業保險責任制度之建立

依目前公路法之授權（公路法第 38 條），交通部對於汽車運輸業之籌設，依據汽車運輸業審核細則第 4 條訂有最低資本額、最低車輛數等條件，經公路主管機關審核通過者始准予申請籌設。惟該審核細則雖近年有稍作調整，但相關業別之最低資本額、最低車輛數額與現行營運實務迭有變動，造成公路主管機關管理困難。未來可否規劃仿效美國以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額等，為利研處此一議題，本研究透過與金融監督管理委員會訪談，以瞭解汽車運輸業責任保險之現況。

有關汽車運輸業相關保險，金管會保險局表示對計程車及貨運較為熟悉。在實務上，以計程車投保乘客責任險為例，一家公司有數十台或上百台車，但只購買 1 張保單，該張保單若因單一事故發生用光理賠額度，則其他事故發生時即無法獲得任何賠償。故該種類的保單

所提供之保障是否足夠，實值審酌。此外，由於營業車輛損（失）率達 150%至 160%之間，對保險公司來說承擔風險較高，如果保險業者要對運輸業者推行符合保障乘客的保單種類，實際上每年都要就出險率重新核算保費，若增加保費時，繼續推行這樣的保單就比較困難。且因車險業務一般佔保險公司產險業務 50%以上，故為規模、市占率等考量，此類保險（現在一般常見之乘客責任險）雖不賺錢，但仍繼續讓汽車運輸業者投保，然長期來說對業者及消費者利益保障非為正面之發展。

另外，對於規劃以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額等，金管會保險局認為應先思考公路法當初立法之真意，為何要求車額、資本額（究為產業之永續、穩定發展，或重視乘客權益之保障）。且現行實務依強制汽車責任險、第三人責任險，已可保障體傷或車外人員之權益，一般業者僅須另就乘客加保責任險，如前所述，較大之計程車業者，如台灣大車隊已有投保。若採類似履約保證之概念，以確保發生事故時可彌補損害，不無思考空間。但以台灣保險年報為例，責任險市場成長有限，可見實務上業者不喜以責任險作為其承擔風險之方式。

在技術上，以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額乙事，尚可區分二層面：保單設計可請保險公司精算，另實務操作，建議應先徵詢汽車運輸業者、汽車保險公會等意見，再行規劃。至於要求運輸業者提供責任保險之證明是否為當前發展趨勢，依保險監理主管機關之立場，倘符合運輸業相關法令，且保險公司與運輸業者認同後，主管機關將予以支持。且主管機關向來鼓勵保險業者積極開發新的保險商品。綜此，降低汽車運輸業進入之門檻後，如何在責任保險層面完整設計配套機制等，涉及面向甚廣且非單純法制議題，建議可再進一步研議。

另外，汽車運輸業依公路法第 65 條第 3 項規定，及依據交通部於民國 97 年 11 月 25 日交路字第 0970010913 號公告，公路客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業最低投保金額為 150 萬元（無體傷）

以上之乘客責任險，且前開業者應於 98 年 1 月 31 日前完成投保作業。惟據訪談金管會保險局得知，目前暫未聽聞有汽車運輸業者未投保乘客責任險而被處罰之相關個案，建議可再向公路主管機關查詢。然經該局查詢業管統計資料，以 2014 年營業大客車資料為例，有關法定之第三人責任險，全年約有 5 萬 8 千多家投保。然在公路法第 65 條要求之乘客責任險部分，僅有 1 萬 8 千多家投保，且全年保額僅新台幣 2 千多萬元。理論上既為法定要求，二者數據應接近一致，故有關公路法第 65 條規定之落實執行，建議可由公路主管機關與內政部（警政署）協調，納入未來稽查之範圍。例如，目前汽機車強制責任險的部分，即有相關法律明定請警政署配合查核。

此外，尚有貨運業發生以自用車輛違規營業，因其保費較低，發生事故時尚可因此彌補損失，將導致合法經營業者同樣投保內容，卻付出較高保費而致權益受損乙事，金管會保險局表示的確在實務上，自用與營業車輛計算風險因子、分類內容等有所不同（每年也會檢討 1 次），保費差距約有 3 至 5 倍。但實際上可透過保險契約內之除外條款（每家公司原則上都會有類似規定），對此類違規使用之態樣不予理賠，惟保險公司對於駕駛的使用性質不同等，負有舉證責任。另租賃業也有發生類似上開情事，如長租車一般會以類似自用車之條件投保，而短租車則回歸營業車輛條件。實務上也發生過一些爭議（長租變短租卻發生事故），然保險公司仍可依除外條款處理，不予理賠。

最後，對於靠行遊覽車從業人員間以「聯保」方式處理事故之賠償等，金管會保險局認為其所謂聯保其實並非保險，而係互助會、互助金之概念，並無相關法令規範，雖保費較低但實則風險甚高。且依保險法第 167 條第一項規定尚有刑責（非保險業經營保險業務者，處三年以上十年以下有期徒刑，得併科新臺幣一千萬元以上二億元以下罰金。其犯罪所得達新臺幣一億元以上者，處七年以上有期徒刑，得併科新臺幣二千五百萬元以上五億元以下罰金），因此，站在主管機關之立場，並不建議，也希望公路主管機關能導正此行為。

4.4.4 汽車運輸業停車場設置要求之限制

如第三章所述，汽車運輸業審核細則另以附件「汽車運輸業停車場設置規定」，除援引停車場法外，尚要求汽車運輸業者應設置或符合一定數量之停車位，然此已影響汽車運輸業籌設許可與否，因涉人民權利義務，且相關法規之位階是否合宜，實值進一步檢視。

此外，美國商會及部分研究或認為可取消上開停車場位之限制，然前於 104 年 9 月訪談高雄市政府交通局為例，相關受訪人員認為，因運輸業停車場申辦為公路總局業務範疇，非地方政府權責，惟就實際現況，為免亂停車等情形，非取消汽車運輸業之停車場位規定，而係進一步建議應提高停車位與車額數的比例。此外，業者反映遊覽車停車位部分，高雄市已有針對部分風景區，如西子灣，在港務公司所屬場地已規劃相關停車空間，亦或未如業者所言有急迫調整之必要。

4.5 我國汽車運輸業管理與推動經貿自由化之法制評析及因應建議

4.5.1 經貿自由化現況及法制評析

自民國 90 年 11 月我國加入世界貿易組織（WTO）後，已然成為世界經濟的一份子，且因我國產業及經濟發展十分仰賴出口貿易，重視推動貿易自由化、國際化為不可避免的發展趨勢。然而，由於 2001 年 WTO 杜哈回合談判後，有關服務貿易之談判各國對農業補貼或醫療相關等議題一直未能達成共識。因此，各國貿易政策逐漸朝向洽談區域多邊或雙邊協定，特別是經濟發展快速的亞太區域，而我國也積極爭取加入鄰近區域之貿易協議，如跨太平洋夥伴協定（The

Trans-Pacific Partnership Agreement, TPP)、區域全面經濟夥伴協定(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)等，以擴大經貿發展空間。

由於汽車運輸業屬服務貿易項下之運輸服務範圍，亦為各國洽商或關切是否開放之重點；而我國身為 WTO 會員國，在平等互惠的原則下，必然存在有開放我國客運市場之可能。然而，我國公路法第 35 條規定，除主管機關核准之客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業以外，原則上非中華民國國民或法人不得在我國境內投資經營汽車運輸業。縱然先不論我國市場對外資之誘因，但對外貿易之需求勢必影響我國法制解除相關貿易障礙。基此，為瞭解目前協議之現況，並預先提供因應措施，以下將先就國際貿易之條約或協定之內容略述如下，俾利提供我國汽車運輸業與推動經貿自由化之因應建議：

4.5.1.1 WTO 與 GATS

由於我國已加入 WTO，故其項下之服務貿易總協定(The General Agreement on Trade in Services, GATS)，亦為我國需遵守之國際貿易規範之一。經檢視經濟部國際貿易局提供附件 1B 服務貿易總協定之內容後，按 GATS 協定所稱服務貿易，包含：(1)自一會員境內向其他會員境內提供服務；(2)在一會員境內對其他會員之消費者提供服務；(3)由一會員之服務提供者在任何其他會員境內以設立商業據點方式提供服務；(4)由一會員之服務提供者在任何其他會員境內以自然人呈現方式提供服務（第 1 條）⁹⁰。

基此，依 WTO 相關規範，我國對服務貿易開放市場之基本原則，包含願意提供一般義務之最惠國待遇、透明化，及特定承諾之市場開放與國民待遇等，其中主要重點諸如(1)最惠國待遇：關於本協定所涵蓋之措施，各會員應立即且無條件地對來自其他會員之服務或服務

⁹⁰ 經濟部國際貿易局，首頁>WTO 之運作>服務業貿易>協定，<http://www.trade.gov.tw/cwto/Pages/List.aspx?nodeID=434>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

提供者提供不低於該會員給予其他國家同類服務或服務提供者之待遇（第 2 條）。(2)透明化：除緊急情況外，各會員應將涉及或影響本協定運作之所有一般性適用之相關措施，即時且至遲在生效前公布，會員亦應公布其所簽署涉及或影響服務貿易之國際協定（第 3 條）。

另外，還有(3)市場開放：關於經由第一條所定義之供給方式之市場開放，各會員提供給所有其他會員之服務業及服務供給者之待遇，不得低於其已同意，並載明於其承諾表內之內容、限制及條件（第 16 條），及(4)國民待遇：對承諾表上所列之行業，及依照表上所陳述之條件及資格，就有關影響服務供給之所有措施，會員給予其他會員之服務或服務提供者之待遇，不得低於其給予本國同類服務或服務提供者之待遇（第 17 條）等要求⁹¹。

目前我國在空運服務業，如航空器之修理及維護、空運服務之銷售及市場行銷與電腦訂位系統服務，以及海運服務業，如對國際海運、附屬服務及進入和使用港口設施，但前提為依海運服務業談判之部長決議第 4 項所決定之實施日期，始生效力⁹²，顯示是類運輸服務業皆已在一定條件下，開放我國市場予會員國之廠商；惟僅有汽車運輸業尚未列於開放項目在內。

4.5.1.2 APEC 與 TPP、RCEP

除 WTO 外，以 APEC 架構下之跨太平洋夥伴協定（TPP）為例，TPP 緣起於由新加坡、紐西蘭、汶萊及智利 4 國於 2005 年 6 月共同發表簽署跨太平洋戰略經濟夥伴協定（Trans-Pacific Strategic Economic Partnership, TPSEP，俗稱 Pacific 4 或 P4），嗣於 2008 年美國邀集 P4 國家改以跨太平洋夥伴協定（TPP）為名另起談判。此後談判動能增強，其後澳洲、秘魯、越南、馬來西亞、墨西哥、加拿大

⁹¹ 服務貿易總協定，同前註。

⁹² 服務貿易總協定，同前註。

及日本等陸續加入談判，目前總計有 12 個成員，成為第一個連結亞太的區域貿易協定⁹³，約佔全球生產總值的 38%。

TPP 除包含一般自由貿易協定 (Free Trade Agreement, FTA) 中常見的貨品貿易、服務貿易、貿易救濟措施、動植物防疫檢疫措施、技術性貿易障礙及投資外，還納入勞工、環境及競爭政策等其他與貿易相關政策之議題，旨在促進亞太地區的貿易與投資自由化⁹⁴。在 103 年時，行政院已於「國際經貿策略小組」下正式設立「TPP/RCEP 專案小組」作為推案平臺，核定我國推動加入 TPP 及 RCEP 之策略，指示各部會掌握 TPP 及 RCEP 可能要求的條件，據以研擬工作計畫，並以「國內經貿自由化」及「對外爭取支持」為我國兩大推動加入 TPP 及 RCEP 之工作主軸。相關國家政府或組織，也對我國加入 TPP 及 RCEP 等組織之進度表達關切。

又爭取加入國際經貿組織，如遇有國際規範與內國法有所不同時，勢必面臨有修法之需求。以海運服務為例，我國加入 WTO 時，已進行海運相關法令之修正，如於 85 年修訂船舶法，登記為我國籍船舶行駛國際航線之法人外資比例上限由 1/3 放寬為 1/2。又於 88 年修正航業法及其相關子法，允許外國籍船舶運送業在臺設立分公司，全面開放外國人來臺投資經營船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站等海運輔助服務業，設立全外資之船務代理業及海運承攬運送業，並取消不得聘用外籍人士相關規定等。另於 93 年取消海運承攬運送業及船務代理業僱用人員應為我國國民之國籍限制⁹⁵等。

⁹³ 經濟部，〈我國加入 TPP 其成員國對我國加入資格及困境因應對象報告〉，立法院第 8 屆第 5 會期外交及國防委員會第 15 次全體委員會議，103 年 4 月 24 日，http://www.trade.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeID=1313&pid=510288&dl_DateRange=all&txt_SD=&txt_ED=&txt_Keyword=&Pageid=0(最後瀏覽日：2015/10/20)。

⁹⁴ 經濟部國際貿易局，首頁＞多邊貿易＞TPP/RCEP 專區＞問答集＞跨太平洋夥伴協定(TPP)FAQ，http://www.trade.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeID=1322&pid=510326&dl_DateRange=all&txt_SD=&txt_ED=&txt_Keyword=&Pageid=0(最後瀏覽日：2015/10/20)。

⁹⁵ 經濟部國際貿易局，首頁＞多邊貿易＞TPP/RCEP 專區＞問答集＞服務業 FAQ，http://www.trade.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeID=1326&pid=510373&dl_DateRange=all&txt_SD=&txt_ED=&txt_Keyword=&Pageid=0(最後瀏覽日：2015/10/20)。

截至 104 年 10 月 5 日止，前述 12 國已完成 TPP 之談判，刻正進入各國國內法程序⁹⁶，預計完成一定國家之國會審查通過，並以書面通知 TPP 秘書單位批准訊息等相關程序，計 60 天後 TPP 即可生效。然值得注意的是，由於 TPP 在服務貿易方面採「負面表列」，故除列入負面表列清單之項目外，締約方之市場完全開放外人投資。雖我國非屬前述 12 國，加入跨太平洋夥伴協定與否，仍有待後續談判；然如我國得以加入 TPP，且汽車運輸業未列入負面表列清單內，即須開放外人投資。

另以美國商會關切我國汽車運輸業開放之議題為例，基於自由化、國際化等考量，其陸續就我國經營環境研提建議，如 102 年之政策白皮書（Taiwan White Paper 2015）提出 103 大項議題、103 年降為 82 大項、104 年再減少至 77 項。其中與本研究相關內容，係該商會交通運輸委員會提出之建議為：「建議取消汽車運輸業停車場設置規定根據『公路法』、『汽車運輸業審核細則』、及其附件『汽車運輸業停車場設置規定』規定，汽車運輸業包含租車業及快遞業需檢附車輛總數八分之一的停車位租用證明，以取得車輛營業牌照。然而不合理的是這些停車位不是在公司場所內部，而必須位於汽車運輸業原有租用之場站以外，政府認可作為停車場的土地。

因此，許多公司因應此項規定被迫承租它們從未使用的外面停車位，並需提供證明。類似規定未在其他開發國家所見，不但沒有有用的效果，更增加汽車運輸業不必要的營運成本，唯一受利只有出租停車位的相關業者。本委員會建議政府重新檢視並鬆綁『公路法』及相關規定，除去此繁重損害投資環境的限制，相信可以降低汽車運輸業投資障礙，特別是對擁有大量車輛的產業如租車業及快遞業有莫大幫助⁹⁷」。

⁹⁶ 如美國，<https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/10/05/statement-president-trans-pacific-partnership>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

⁹⁷ 美國商會（American Chamber of Commerce in Taipei），2015 年政策白皮書，頁 97，<http://www.amcham.com.tw/publications/white-papers>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

綜上，美國商會發表前述政策白皮書，不僅支持我國爭取加入跨太平洋夥伴協定（TPP），也肯定政府相關部門積極推動法規環境自由化。基此，為持續推動我國法規接軌國際，及全力爭取加入 TPP 談判等需求，有關美國商會提及涉公路法及汽車運輸業相關管理規範修正乙節，將待後續研議。

4.5.1.3 ECFA 與其他

我國與中國大陸自 97 年後，恢復兩會制度化協商機制（中國大陸為海峽兩岸關係協會、我國為財團法人海峽交流基金會），迄今舉辦過 11 次兩岸兩會高層會談，並已簽署 23 項協議及達成 2 項共識，包含觀光旅遊、海空運、司法互助、食品安全及智慧財產保護等議題。

為處理兩岸貿易議題，雙方在 102（2013）年 6 月 21 日已簽署海峽兩岸經濟合作架構協議（Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA⁹⁸）。該協議旨在(1)逐步減少或消除雙方之間涵蓋眾多部門的服務貿易限制性措施，促進雙方服務貿易進一步自由化及便利化；(2)繼續擴展服務貿易的廣度和深度；(3)增進雙方在服務貿易領域的合作（第 1 條）。因此，隨著服務貿易的開放，對於兩岸相關產業勢必產生一定影響。

由於該協議僅提供框架性概念，後續兩岸尚陸續進行服務貿易、貨品貿易、投資保障、爭端解決等之磋商。其中在服務貿易方面，以涉運輸服務業相關者為例，於 ECFA 中附件四之「服務貿易早期收穫部門及開放措施臺灣方面非金融服務業的開放承諾」⁹⁹（俗稱早收清單）內，對於空運服務業之電腦訂位系統，開放「允許大陸服務提供者在臺灣以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供電腦訂位系統服務」。相對地，在大陸地區對其航空運輸服務，亦承諾飛機的維修和保養服務，開放「在加入世界貿易組織時承諾的基礎上，允許臺灣服務提供者以獨資或合資形式投資大陸航空器維修領域，臺灣服務提供者必須為法人或多個臺灣服務提供者共同投資時其主要投資者必須為法人」，且查經濟部提出之「兩岸洽簽服務貿易協議對我國總體經濟及產業之影響評估」內，除開放海運輔助性服務業、空運服務之銷售及行銷、航空貨物集散站經營業及貨物運輸等

⁹⁸ 海峽兩岸經濟合作架構協議，<http://www.ecfa.org.tw/>（最後瀏覽日：2015/10/20）。

⁹⁹ 同前註，<http://www.ecfa.org.tw/EcfaAttachment/ECFADoc/2010-06-29-附件四服務貿易早收.pdf>（最後瀏覽日：2015/10/20）。

外，在爭議較大的旅客運輸，亦僅說明開放公路運輸—旅客運輸（限於小客車租賃業）¹⁰⁰；又目前有關服務貿易因故暫無具體進展¹⁰¹。

4.5.2 我國推動經貿自由化之因應建議

由前述貿易協議談判之現況整體觀之，在汽車運輸業部分，除已允許外資進入之租賃業或貨運業，ECFA 及兩岸服務貿易協議對於汽車運輸業之開放，仍持較保守之立場，兩岸主管機關暫未大幅調整市場開放承諾之項目，如公路、市區汽車客運業。此外，為避免經濟發展過度集中仰賴特定地方，我國於洽簽 ECFA 時，亦同步積極推動與美、日、星、東協、歐盟等主要貿易伙伴洽簽 FTA，或如前述 TPP 或 RCEP 等，積極爭取與雙方或區域經濟體之整合，同時也謀思改善我國總體經營環境，有利台商進行全球布局。雖然 TPP 之談判已於 2015 年 10 月 5 日達成共識，不過最終內容卻未見公布，就目前可得知之各區域貿易協議的內容加以觀察，各國對於客運服務市場的開放，都持較為保守之態度，並未深入觸及市區客運、遊覽車客運相關議題。然汽車運輸業是否開放，仍需配合我國整體政策及談判策略，故未來發展趨勢仍待觀察。

惟按公路法第 35 條制定之時，國家整體政經環境尚未安定，又抗日戰爭前已損失許多內河航運及內陸運輸之權利，為維護國家主權之完整性，行政院曾於 63 年發佈 5091 號函規定內陸運輸不予開放，故制定該條文，禁止外國人或法人於中華民國境內投資經營汽車運輸業，於法有據¹⁰²。觀諸該法制定之時空背景，我國採取保守態度保護運輸業者之投資經營。然而，時至今日環境變遷，我國近年來轉向希

¹⁰⁰ 同前註，第 122 頁至 123 頁，<http://www.ecfa.org.tw/ATSImpactAssessment.aspx>(最後瀏覽日：2015/10/20)。

¹⁰¹ 行政院大陸委員會，〈兩岸協議執行成效專區〉，<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=102611&CtNode=7526&mp=1>(最後瀏覽日：2015/10/20)；其中 2013 年 6 月簽署的海峽兩岸服務貿易協議，及 2015 年 8 月簽署的海峽兩岸避免雙重課稅及加強稅務合作協議、海峽兩岸民航飛航安全與適航合作協議等 3 項協議，尚未生效。

¹⁰² 立法院公報第 71 卷第 28 會期 1513 號委員會紀錄，民國 71 年 03 月 13 日，頁 90，<http://lis.ly.gov.tw/tscgi/lgimg?@71692800:0089:0098> (最後瀏覽日：2015/10/20)。

望經濟貿易市場朝向自由化、國際化，而汽車運輸業屬於前述服務貿易內之「運輸服務」範圍，亦屬於推動業務之一，適當的開放將有助於貿易與投資之自由化。則該條文之適用明確排除非中華民國國籍之自然人或法人投資經營運輸業，或是僅同意於中央主管機關核准後得申請經營小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等，對於我國推動經貿自由化與吸引外資之目的或為阻礙。

加以鄰近國家為例，關於 FTA 之運輸服務業，如韓國於美韓 FTA 中，對公路運輸之客運服務採取保留或維持任何影響大眾運輸服務措施之權利，但同意開放遊覽車客運業，開放範圍高於我國¹⁰³。又或在新加坡於星澳 FTA 中，同樣採取保留或維持任何影響大眾運輸服務措施之權利，而對照我國僅開放小客車租賃，關於公路及市區汽車客運、遊覽車、計程車客運業均未開放，其自由化程度高於我國¹⁰⁴。最後，日本與瑞士之 FTA 中，也對公路運輸之客運服務方面僅針對部分服務訂定保留，開放範圍大於我國¹⁰⁵。

綜上所述，從韓國、新加坡、日本三國與其他國家所簽訂之 FTA 可得知，我國對於客運服務運輸業開放範圍最為保守，恐將影響我國希望朝向經貿自由化之目標。是以，建議修正公路法第 35 條但書之限制，或可保留主管機關配合國際條約或協定內容之彈性，俾利符合我國國內產業發展及對外發展之貿易策略，並切合國際上各個簽訂經貿國家對於運輸服務業之開放態度或趨勢。

因此，為符國際貿易自由化之開放趨勢，以利我國參與國際貿易事務，參照我國民用航空法第 121 條之規定：「本法未規定事項，涉及國際事項者，民航局得參照有關國際公約及其附約所定標準、建議、辦法或程序報請交通部核准採用，發布施行」，另氣象法第 29

¹⁰³ 中華經濟研究院（台灣 WTO 中心），〈FTA 深度整合趨勢下服務業進一步自由化之法規配套分析-執行成果報告書〉，101 年度國際經貿事務研究及培訓中心計畫，經濟部國際貿易局委託研究，頁 336-337（2013）。

¹⁰⁴ 同前註，頁 355-356。

¹⁰⁵ 同前註，頁 364-366。

條、航業法第 60 條、船員法第 89 條及船舶法第 101 條等均有相同之規定。此外，工廠管理輔導法第 17 條亦規定：「中央主管機關基於工業均衡發展、資源合理利用、生態環境及公共利益維護，或因應國際公約、協定等政策需要，得採行下列措施：...」，爰建議公路法第 35 條修正如表 4.5.2-1 所示：

表 4.5.2-1 公路法第 35 條修法建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但 <u>中央主管機關基於區域均衡發展、資源合理利用及公共利益維護，或因應國際公約、協定等政策需要核准者，不在此限。</u>	非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但 <u>經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。</u>	一、本條修正。 二、為因應國際貿易自由化之趨勢，國內各項法規陸續制定相關規定，俾利行政機關保留政策決定之彈性空間，依政策需求，與國際公約、貿易協定等進行調和，如我國民用航空法第 121 條、氣象法第 29 條、航業法第 60 條、船員法第 89 條及船舶法第 101 條、工廠管理輔導法第 17 條等規定。 三、因此，因應貿易服務協定談判之進展，可授權中央主

		管機關核准外國人經營運輸業不以小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業為限。 四、核准外國人經營汽車運輸業之要件，本於國民待遇原則，有關許可設立或經營之條件及相關限制，均與本國人相同，須取得我國相關證照始得為之。

資料來源：本研究自行整理

4.6 汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議

汽車運輸業之管制，涉及人民營業自由等基本權利之重大限制，為促進交通運輸環境之社會福祉與汽車運輸業之健全發展，並貫徹憲法關於人民權利之保障，仍應由法律或依法律明確授權之法規命令規定為妥。是以整合調整現行汽車運輸業管理規範「公路法」、「汽車運輸業管理規則」等法令之規範結構，藉由完備之法制體系重新建構汽車運輸業經營之法制環境有其必要性。加以衡諸各國汽車運輸業管理規範在架構上無論單一立法之法國或客、貨運輸分別訂定專法之德國、奧地利、日本等均著重於交通運輸之重大公共利益，而將汽車運輸業之管理法制區分為一完整的體系架構。

是以建議將現行公路法第三章有關公路運輸之規定，以及汽車運輸業管理規則等相關法律與法規命令全般檢討整合修訂，制定體系完備之「汽車運輸業管理法」，區別公路法係以公路建設與養護之規定為主，以法律層級之位階來規範各類運輸業之管理，以符法制。同時應配合管理制度之變革修正細部規定，並且在汽車運輸業管理法制之架構下，依法律保留原則授權制定完善之汽車運輸業管理相關之法規命令及行政規則，以資遵循。

新法首先應規範汽車運輸業管制之適用範圍與核准汽車運輸業經營之判斷標準及程序，以及其他重大制度變革涉及人民權利義務之重要事項，再訂定罰則，明確處罰與救濟程序；並針對新舊法銜接制定過渡條款，以維護人民之信賴利益。此外，就新法授權訂定之法規命令明確化母法授權規定之授權目的及範圍，以使層次條理分明，從而避免違反法律保留原則之疑慮。以下即進一步針對新法之規範架構加以重點說明。

1.明確界定應納入管制之適用範圍

我國對汽車運輸業採取事前核准制度，性質上是回復人民憲法上固有權利之許可，僅因為政府維護交通運輸之秩序及公共資源之利用，以達成公路法發展公路運輸事業，增進公共福利與交通安全等公共利益，所為之限制。因此，汽車運輸業經營之核准既然為人民於憲法上所保障固有權利之回復，若申請條件齊備，行政機關就應給予許可，無裁量權限；限制需合乎法律保留授權明確性。由此可知，對於從事汽車運輸業之經營進行事前核准之管制手段，其目的不外乎達成交通運輸之各種公益要求，使符合申請條件之業者所提供之運輸行為得符合公行政於風險控管角度下，得容忍之剩餘風險，因此申請條件亦應是風險篩選後，足以扣合達成管制目的之考量因素。

換言之，汽車運輸業管制之核心思維不應側重於管理各業別，汽車運輸業別之分類與管制，僅是針對汽車運輸管理之手段。汽車

運輸業管制理應建立在管制目的之種種考量基礎上，明確界定出所要管制之內容與範圍的重點，如公路法第 2 條第 14 款所稱汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業，雖已說明針對運用汽車或電車經營客貨運輸，並且有收受報酬之事業體進行管制，但是其主要管制思維仍集中於所謂的汽車運輸業者。然而，其影響促進交通運輸福祉與汽車運輸業健全發展的關鍵，應主要在於「收受報酬之運輸行為」上，而運用何種交通工具或是運送客體為旅客或貨物，則是業別管制之分類標準，甚至涉及業者提供受報酬之運輸行為的營運模式。更甚者，所謂報酬是指純粹收取財貨之利益，或排除掉不符合運輸成本之報酬，將私人間共乘車輛或緊急避難之態樣予以排除，亦值得深入探討。

因此，明確區分出應納入汽車運輸業管制之適用範圍與業別管制之分類標準，將兩者概念條理分明，有助於執法者扣合汽車運輸業管制目的，將具有發展公路運輸事業，增進公共福利與交通安全等公共利益納入新法之適用範圍。同時，於汽車運輸業管制範圍下，針對實務上業者提供運輸服務於營運模式上的差異，再進一步劃分出因應不同業別特性之細部管理規範，以資遵循；不僅可將涉及管制目的之運輸行為納入適用範圍外，亦可保留業別管制之彈性，得以因應新型態服務模式之運輸行為，使法規具適用各種創新產業之彈性。

2. 制定新法同時應配合修正相關法制規範

綜合汽車運輸業管理規範所盤點之各議題及其論述，公路法及汽車運輸業管理規則中有重覆規定、規定不一致之情形外，尚有不合時宜，無續予規定必要之條文，均應刪除。同時，確立汽車運輸業管理法制體系之一致，其他涉及民法或消費者保護法、公平交易法等其他主管機關規定者，則應刪除回歸各該法令之規定。

汽車運輸業管法內容應包含直接涉及汽車運輸業管理之應有組織及設立標準，以及重大制度變革涉及人民權利義務而應以法律

規定之重要事項，如汽車運輸業核准之實質與程序規定、一行多業之整合或路線補貼等。此外，諸如研議建立汽車運輸業之保險責任制度，藉由強制投保之運用及規劃，強化保險制度於運輸服務之運用及規劃，擬具強制投保之必要規範，制度化業者損賠責任之合理分配，建立合理透明的從業環境，健全汽車運輸業營運之風險分擔與乘客安全之保障，亦應納入法規中以利制度之建立。此外，其他涉及人民權利義務事項，如運價管制等公法介入私法必要之管制性條文；或因應不同違規態樣，分別制定裁罰種類或額度，都應提升法律位階，以法律明定為妥。

3.各業別規範納入建議應法律規範之修正

其他針對各業別管理制度之規範內容，另納入「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列之成果，需以法律定之者；以因應資訊社會之需求，建構運輸服務業所需規範，如隨著資通訊產業之發展，配合車載資通訊於汽車運輸業之運用，得按照公路主管機關之需求，並取得業者共識後，針對不同業別管理機制加以調整，加裝 GPS 或相關資訊系統等、或其針對各業別管制不同之違規態樣、按比例原則分別制定合理之裁罰種類或額度，以及重新針對客、貨運輸之業別進行整合或新增。

並將中央及地方政府權限劃分及應分別辦理執行之事項納入新法制定之討論。並應納入與舊制銜接之過渡條文，以利保護人民信賴所必要。同時並應配合修正其他相關法制規範，如刪除公路法有關汽車運輸之規定；於道路交通管理處罰條例新增前述運輸業駕駛及車輛等規定。

4.汽車運輸業管理法草案架構之說明

綜上所述，建議之汽車運輸業管理法草案，架構大致上可粗略分為第一章總則、第二章旅客運輸管理、第三章貨物運輸管理、第四章罰則、第五章附則，詳見以下說明。

表 4.6-1 汽車運輸業管理法草案之章節內容示例

章節名稱	章節內容
第一章 總則	立法目的、名詞定義、主管機關、經營限制、營運核准之權責機關、營運核准原則及授權制定法規命令、營運籌設、運價制定、聯營輔導、危險物運送、未來科技發展等之政策宣示條文(如路面電車)等。
第二章 旅客運輸管理	通則、公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業、計程車客運服務業(或擴大為汽車客/貨運服務業)。 並分別針對載客運輸業別特質所需，訂定相關規範。
第三章 貨物運輸管理	通則、個人經營小貨車業。 仍以符合貨物運輸業別特殊需求，及個人從事汽車貨運業進行規範；至於如屬民事法律可以處理者，則回歸相關法令。
第四章 罰則	將採類型化方式，對於違反本法所規範之業別營運管理事項，分別處以包含限期改善、停業、或罰鍰等。 未來建議由中央公路主管機關視需要徵詢地方政府、公會代表等意見，俾利訂定罰鍰之上下限，或授權訂定裁罰之原則。
第五章 附則	含授權依據及施行日期，讓行政機關能依需求訂定技術性、細節性之規範。

資料來源：本研究自行整理

第五章 結論與建議

本計畫參考先進國家相關管理體制，及配合我國國情、汽車運輸業管理需維持經濟規模、平衡供需與競爭，及產業未來發展趨勢，適度鬆綁或解除不必要之規範，提出短中長期建議。短期以修正汽車運輸業管理規則為主，以因應主管機關需求；中期配合修正公路法及相關法規，以建立法源依據與調整管理機制；而長期則配合資訊化趨勢及產業發展，規劃調整業別分類及機關權責並訂定專法；具體建議內容詳述如後。

5.1 我國汽車運輸業管理實務問題與解決方式芻議

本計畫除盤點先進國家及我國現行汽車運輸業相關管理法規外，尚包含研析 10 年來有關國內汽車運輸業管理規則及相關運輸業管理法令衍生之行政訴訟案件等。依目前法院實務見解，在法制上，我國就汽車運輸業之管理，係以公路法及汽車運輸業管理規則之規定行之，並未違反法律保留及授權明確。因汽車運輸業管理規則係依公路法第 79 條第 5 項授權交通部訂定，體例上符合行政程序法第 150 條第 1 項規定：「本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定」。交通部除依授權訂定汽車運輸業管理規則以資補充汽車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項外；其他依公路法授權制定之法規命令，尚包括依第 38 條授權訂定之「汽車運輸業審核細則」及第 42 條授權訂定之「汽車運輸業客貨運運價準則」等，由前述法律及法規命令構成我國汽車運輸業管理之法規體系架構。惟考量汽車運輸業之管理涉及人民營業自由之限制，為促進汽車運輸業之健全發展並貫徹憲法關於人民權利之保障，仍應

由法律或依法律明確授權之法規命令規定為妥（司法院釋字第 538 號解釋參照）。

因我國汽車運輸業管理規範係以公路法相關條文及其授權制定之法規命令做為法源依據。汽車運輸業管理規則之條文規範內容，主要包括汽車運輸業之營運分類、申請立案程序及營運、監督等事宜，全文分總則、客運營業、貨運營業、獎勵與獎懲、附則等五章，共 141 條。如本計畫緣起所述，現行規定雖未違授權明確性及法律保留原則，然實務上已非僅依公路法第 77 條（規定略以：汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照…）為涉行政罰構成要件之補充規定，考量完善相關管理規範，似有空間可提昇部分汽車運輸業管理規則條文之位階，修改規定至公路法內。

另經賡續檢視汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客貨運運價準則、汽車貨運營運實施細則、道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路及快速公路交通管制規則、違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則，及 2014 年 8 月 20 日交通部出版「汽車運輸業相關法令彙輯」內所提相關法規等，發現汽車運輸業管理規範中除有法規命令之規定中有提昇法律位階之檢討空間，尚有重複規定之整併及回歸其他法規等。

綜上，因汽車運輸業提供之服務部分涉及基本民行及人民權利義務，爰除建議提昇法律位階外，因其管理首應重視安全及服務成本，且為確保基本市場運作，避免資訊不透明或過度競爭等情事，造成市場失靈，進而影響消費者權益。基此，參考先進國家規範及因應國際條約或協定，除建議公路主管機關仍宜維持最小限度之管理外，同時也應思考維持經濟規模、平衡供需與競爭，及產業未來發展趨勢，適度鬆綁或解除不必要之規範，爰提出未來短中長期之法規修訂建議。

5.2 未來短中長期修法建議

5.2.1 短期建議

短期法規修正建議，以主管機關及業界等已有共識，並可於較短時間內完成法規調整為主。茲說明如次：

- 1.不合時宜且無必要之規定建議刪除，如汽車運輸業管理規則第 101 條汽車出租單（規定略以：汽車出租單應載明下列事項：一、租車自行駕駛之駕駛人，小客車租賃應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人之姓名、地址、駕駛執照及身份證件號碼…），可另以相關契約替代。

汽車運輸業管理規則(現行條文)	
第 101 條	汽車出租單應載明下列事項： 一、租車自行駕駛之駕駛人，小客車租賃應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人之姓名、地址、駕駛執照及身份證件號碼。 二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。 三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。 四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事務之通告及責任承擔。 五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。 六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業。 汽車出租單應交租車人隨身攜帶，以備查驗。但租賃期間一年以上之租車人得免隨車攜帶汽車出租單。

- 2.公路法與汽車運輸業管理規則重複規定者，如公路法第 34 條與汽車運輸業管理規則第 2 條（規定略以：汽車運輸業依下列規定，分類營運：一、公路汽車客運業：…），建議刪除。

公路法(現行條文)	
第 34 條	公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。 八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。 前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。
汽車運輸業管理規則(現行條文)	
第 2 條	汽車運輸業依下列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。

	八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。 前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。

3.就公路法與汽車運輸業管理規則規定不一致之情形，應以公路法為主，並依法律保留原則檢討修正：如汽車運輸業管理規則第 8 條規範內容（規定略以：汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運…）比公路法第 40 條規定多出「汽車路線貨運業」，影響相關業者需取得路線許可證，建議應檢討修正汽車路線貨運業領得營運路線許可證始可開業之必要性與適法性。

公路法(現行條文)	
第 40 條	汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運者外，逾期廢止其汽車運輸業營業執照或營運路線許可證，並吊銷其全部營業車輛牌照。
汽車運輸業管理規則(現行條文)	
第 8 條	汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運，並檢附公會核發之有效會員證影本報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，逾期廢止其汽車運輸業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或廢止其營運路線許可證。

5.3.2 中期建議

修改公路法及相關法規。茲說明如次：

- 1.在修改公路法部分，建議將汽車運輸業管理規則及汽車運輸業審核細則直接涉及汽車運輸業管理之應有組織、設立標準及重大制度變革涉及人民權利義務而應以法律規定之重要事項，如汽車運輸業管理規則第4條（規定略以：經營汽車運輸業，應備具籌備申請書，依下列規定，申請核准籌備…）及第5條（規定略以：經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書，報請該管公路主管機關核准…）之內容，提昇位階至公路法內規範。

汽車運輸業管理規則(現行條文)	
第4條	經營汽車運輸業，應備具籌備申請書（如附表一），依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向中央公路主管機關申請。 二、經營市區汽車客運業： （一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 （二）屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。 三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央公路主管機關申請。 前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之
汽車運輸業管理規則(現行條文)	

第 5 條	經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書（如附表二），報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照（如附表三）及公路汽車客運業、汽車路線貨運業之營運路線許可證（如附表四）後，方得開始營業或通車營運。

2.建議將以一家經營為原則、民事請求權等，如公路法第 41 條，或第 52 條至第 54 條刪除，回歸民法（如將公路法第 52 條《規定略以：運送物因不可歸責於汽車運輸業之事由，致不能交付時，汽車運輸業得代為寄存於倉庫，並以倉單代替運送物之交付…》至第 54 條《規定略以：左列請求權，因一年間不行使而消滅：一、運送物喪失、毀損或遲交之損害賠償…》改由民法第 627 條至第 630 條等提單及消滅時效相關規定規範。）

《民法第 627 條：「提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載。」

第 628 條：「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。」

第 629 條：「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。」

第 630 條：「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。」》

消費者保護法（如公路法第 51 條（規定略以：旅客無票（證）乘車或持用失效票（證），應補收票價…）改由消費者保護法第 17 條定型化契約等規範）、及公平交易法（如將公路法第 41 條（規定略以：公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但…）改依公平交易法第 7 條：「本法所稱獨占，指事業在相關市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力者。二以上事業，實際上不為價格之競爭，而其全體之對外關係，具有前項規定之情形者，

視為獨占。」，或聯營（汽車運輸業管理規則第 15 條規定略以：汽車運輸業與同業或其他運輸業辦理聯運或聯營時，應檢具左列書類圖說，報請公路主管機關核准後…）改依公平交易法第 14 條至第 20 條規定規範。

《公平交易法第 14 條：「本法所稱聯合行為，指具競爭關係之同一產銷階段事業，以契約、協議或其他方式之合意，共同決定商品或服務之價格、數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區或其他相互約束事業活動之行為，而足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者。前項所稱其他方式之合意，指契約、協議以外之意思聯絡，不問有無法律拘束力，事實上可導致共同行為者。聯合行為之合意，得依市場狀況、商品或服務特性、成本及利潤考量、事業行為之經濟合理性等相當依據之因素推定之。第二條第二項之同業公會或其他團體藉章程或會員大會、理、監事會議決議或其他方法所為約束事業活動之行為，亦為本法之聯合行為。」

第 15 條：「事業不得為聯合行為。但有下列情形之一，而有益於整體經濟與公共利益，經申請主管機關許可者，不在此限：一、為降低成本、改良品質或增進效率，而統一商品或服務之規格或型式。二、為提高技術、改良品質、降低成本或增進效率，而共同研究開發商品、服務或市場。三、為促進事業合理經營，而分別作專業發展。四、為確保或促進輸出，而專就國外市場之競爭予以約定。五、為加強貿易效能，而就國外商品或服務之輸入採取共同行為。六、因經濟不景氣，致同一行業之事業難以繼續維持或生產過剩，為有計畫適應需求而限制產銷數量、設備或價格之共同行為。七、為增進中小企業之經營效率，或加強其競爭能力所為之共同行為。八、其他為促進產業發展、技術創新或經營效率所必要之共同行為。主管機關收受前項之申請，應於三個月內為決定；必要時得延長一次。」

第 16 條：「主管機關為前條之許可時，得附加條件或負擔。許可應附期限，其期限不得逾五年；事業如有正當理由，得於期限屆滿前三

個月至六個月期間內，以書面向主管機關申請延展；其延展期限，每次不得逾五年。」

第 17 條：「聯合行為經許可後，因許可事由消滅、經濟情況變更、事業逾越許可範圍或違反主管機關依前條第一項所附加之條件或負擔者，主管機關得廢止許可、變更許可內容、令停止、改正其行為或採取必要更正措施。」

第 18 條：「主管機關對於前三條之許可及其有關之條件、負擔、期限，應主動公開。」

第 19 條：「事業不得限制其交易相對人，就供給之商品轉售與第三人或第三人再轉售時之價格。但有正當理由者，不在此限。前項規定，於事業之服務準用之。」

第 20 條：「有下列各款行為之一，而有限制競爭之虞者，事業不得為之：一、以損害特定事業為目的，促使他事業對該特定事業斷絕供給、購買或其他交易之行為。二、無正當理由，對他事業給予差別待遇之行為。三、以低價利誘或其他不正當方法，阻礙競爭者參與或從事競爭之行為。四、以脅迫、利誘或其他不正當方法，使他事業不為價格之競爭、參與結合、聯合或為垂直限制競爭之行為。五、以不正當限制交易相對人之事業活動為條件，而與其交易之行為。」》。

公路法(現行條文)	
第 41 條	公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。 市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。
公路法(現行條文)	

第 52 條	運送物因不可歸責於汽車運輸業之事由，致不能交付時，汽車運輸業得代為寄存於倉庫，並以倉單代替運送物之交付；其費用由貨物託運人或受貨人負擔。 前項規定，於超過領取期間未領取之運送物準用之。
公路法(現行條文)	
第 53 條	汽車運輸業對於站、車內所有人不明之運送物、寄存品或遺留物，應公告招領之；公告逾一年，仍無權利人領取時，取得其所有權。 前項運送物、寄存品或遺留物，如有易於腐壞之性質，或其保管困難，或顯見其價值不足抵償運雜費時，汽車運輸業得於公告期間先行拍賣，保管其價金。
公路法(現行條文)	
第 54 條	左列請求權，因一年間不行使而消滅： 一、運送物喪失、毀損或遲交之損害賠償。 二、運費、雜費之補收及退還。 三、運送物之交付。 四、代收貨價之支付。 前項請求權之消滅時效，依左列日期起算： 一、運送物喪失、毀損或遲交之損害賠償，自應交付之日。 二、運費、雜費之補收及退還，自票據填發之日。 三、運送物之交付，自交付期間屆滿之日。 四、代收貨價之支付，自汽車運輸業發出已代收訖通知之日。

3.針對已不合時宜部分，如公路法第 44 條（規定略以：公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收公路營運費，撥充運輸獎助、安全管理及公路養護之用…），除高速公路外，實務上已未徵收公路營運費，或如公路法第 57-1 條屬稽查方式之規範（規定略以：公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同

警察及相關機關執行之…），建議可考量無需於公路法內規範。另如交通部依公路法第 56-1 條（規定略以：為維護民用航空機場交通秩序，確保旅客行車安全，各類客運汽車進入民用航空機場，應具備一定資格條件，並依規定取得民用航空機場主管機關核發之相關證件，始得營運…）授權訂定民用航空機場客運汽車管理辦法，其執行機關為民用航空局，建議宜改由民用航空法授權訂定。

公路法(現行條文)	
第 44 條	公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收公路營運費，撥充運輸獎助、安全管理及公路養護之用。 前項營運費之徵收率，不得超過運價百分之十，高速公路不得超過運價百分之二十；其徵收及使用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。
公路法(現行條文)	
第 57-1 條	公路主管機關為維護汽車運輸業之交通安全或營運秩序，對違反第四十七條、第七十七條及第七十七條之三規定事件之稽查，得會同警察及相關機關執行之。 前項稽查取締作業，得經由科學儀器取得證據資料證明其行為違規。科學儀器證據資料辨明之方法，由公路主管機關公告之。 公路主管機關派員執行路檢聯稽勤務時，基於其身分及職務活動所可能引起之生命、身體及健康危害，應採取必要之預防及保護措施，其慰問金比照執行勤務警察。
公路法(現行條文)	
第 56-1 條	為維護民用航空機場交通秩序，確保旅客行車安全，各類客運汽車進入民用航空機場，應具備一定資格條件，並依規定取得民用航空機場主管機關核發之相關證件，始得營運。 前項之一定資格條件、申請程序、營運監督、營運應遵守事項、適用機場、各類證件核發、計程車之限額、保留比例、加收停留服務費、績優駕駛選拔獎勵、接送親屬與對各類客運汽車進入民用航空機場營運之限制、禁止事項與其違反之吊扣車輛牌照、吊

扣、吊銷或停止領用相關證件及定期禁止進入民用航空機場營運之條件等事項之辦法，由交通部定之。

5.3.3 長期建議

- 1.鑒於資通訊技術的進步及分享經濟產業發展趨勢，建議思考增加「汽車客運服務業」新業別。
- 2.現況公路法係涵蓋公路修建與養護及公路運輸等規定，建議將現行公路法第三章有關公路運輸之規定自公路法抽離，並單獨制定「汽車運輸業管理法」，以法律層級之位階來規範各類汽車運輸業之管理，有別於公路法係以公路修建與養護為主。同時應配合管理制度之變革，在新法架構下，續依法律保留原則授權制定完善之汽車運輸業管理相關配套，包括法規命令及行政規則等。惟具體法制內容尚待主管機關進行研擬，並辦理公聽會、座談會，及利用網路徵求意見等方式，與各界充分溝通及廣納各方意見，以資完備。

參考文獻

(一) 專書 (中文書依作者姓氏筆劃少到多排序)

1. 日本，道路運送法令研究会，Q&A 改正道路運送法の解説，ぎょうせい，初版，2006 年 12 月 1 日。
2. 日本，道路交通法実務研究会，アイキャッチ図解道路交通法，東京法令出版，初版，2004 年 11 日。
3. 吳志光，行政法，新學林，修訂三版，2009 年 9 月。
4. 吳庚，行政法之理論與實用，增訂十版，2007 年 9 月。
5. 李建良、陳愛娥、陳春生、林三欽、林合民、黃啟禎合著，行政法入門，2006 年。
6. 李惠宗，行政法要義，元照，四版，2008 年 9 月。
7. 李惠宗，行政罰法之理論與案例，自版，2005 年。
8. 李震山，行政法導論，三民，修訂八版，2003 年 10 月。
9. 林錫堯，行政罰法，元照出版公司，初版，2005 年。
10. 洪家殷，行政罰法論，增訂二版，五南公司，2006 年。
11. 翁岳生編，行政法〈上冊〉〈下冊〉，元照，三版，2006 年 10 月。
12. 陳敏，行政法總論，六版，2009 年 9 月。
13. 陳慈陽，行政法總論：基本原理、行政程序及行政行為，二版，2005 年 10 月。
14. 蔡茂寅、李建良、林明鏘、周志宏合著，行政程序法實用，新學林，三版，2006 年 10 月。
15. 羅傳賢，行政程序法論，五南出版，2010 年 8 月。

(二) 期刊論文 (依作者姓氏筆劃少到多排序)

1. 王穆衡、張贊育、張世龍、黃立欽，我國公路汽車(市區)客運偏遠或服務性路線市場之發展回顧與談討，運輸計劃，2012 年 6 月，頁 165-192。
2. 江嘉琪，地方自主立法權之範圍與合法界限--以臺灣地方自治法規制定實務為觀察中心，月旦法學，2014 年 11 月，頁 15-29。
3. 李俊良，論我國大法官解釋中「保留」領域的劃分基準--擺盪於民主原則與專業統治之間，憲政時代，2013 年 10 月，頁

113-169。

- 4.周文生，計程車共乘管理制度之探討，都市交通，2010年6月，頁18-34。
- 5.徐志宏、鄒伯衡，臺灣汽車運輸業發展現況，物流技術與戰略，2013年2月，頁48-51。
- 6.張勝雄，公路/市區汽車客運市場管制架構之修訂芻議，運輸計劃，2012年6月，頁193-223。
- 7.黃錦堂，自治條例與法律保留--多元民主正當性的觀點及實務評論，法令月刊，2014年11月，頁1-50。
- 8.劉建宏，我國現行道路交通法規架構之檢討--法律保留原則之檢視，臺灣本土法學雜誌，2004年10月，頁134-144。
- 9.蔡中志，中日道路交通法規處罰規定與執行之比較研究，警學叢刊，第25卷第3期，1995年，頁233-242。
- 10.蔡中志，道路交通法立法之研究，中華顧問工程司委託專題研究，1997年6月。
- 11.蔡中志，道路交通管理相關法律體系架構之研究，交通部委託研究，中央警察大學交通學系辦理，1999年12月。

(三) 網站

- 1.德國，聯邦政府交通運輸與數位基礎建設部官方網站，
http://www.bmvi.de/DE/Home/home_node.html，最後瀏覽日：2015/10/20。
- 2.德國，聯邦貨運局官方網站，
http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/DasBAG/dasbag_node.html，最後瀏覽日：2015/10/20。
- 3.德國，聯邦政府交通運輸與數位基礎建設部貨運與物流政策說明，
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/logistikstandort-deutschland.html>，最後瀏覽日：2015/10/20。
- 4.美國，汽車運輸業安全促進法（1999年），
<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-106publ159/html/PLAW-106publ159.htm>，最後瀏覽日：2015/10/20。
- 5.美國，聯邦汽車運輸業安全管理協會網站，
<http://www.fmcsa.dot.gov/regulations/title49/b/5/3>，最後瀏覽

日：2015/10/20。

6. 奧地利，聯邦交通、創新和技術部官方網站，

<http://www.bmvit.gv.at/en/index.html>，最後瀏覽日：2015/10/20。

附錄一、座談會紀錄

1.1 104 年 6 月 12 日第 1 次學者專家座談會

「MOTC-IOT-104-MEB004汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-法律位階檢討」第1次學者專家座談會議

一、時間：104 年 6 月 12 日上午 9 時 30 分

二、地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室（10548 臺北市敦化北路 240 號）

三、主持人：中國文化大學郭教授介恒 郭介恒

四、記錄：楊育純

楊育純

五、出席(列)席單位：

單位	職稱	姓名
交通部公路總局監理組	組長	林福山
交通部法規會	執行秘書	李昕雲
交通部運輸研究所運管組	組長	張朝從
	副組長	
真理大學法律學系	教授	
東吳大學法律學系	教授	
東海大學法律學系	教授	范美貞
臺北大學法律學系	助理教授	張東東
		高心
業興環境科技股份有限公司	顧問	林冠宇
財團法人資訊工業策進會		陳志 邱映軒
交通部運輸研究所		貴立欣 史習平

歐冠廷

陳宛靜

六、討論事項：略

七、摘要內容：

（一）林福山組長：

- 1.本案源於部分公路客運業者未依核定路線行駛、並有上下交流道載客行為，因違反公路法授權之汽車運輸業管理規則（或簡稱運管規則）規定而遭處罰。惟是類行為雖與國道秩序有關，但如對民眾有益，相關規範是否合宜？
- 2.公路總局於民國 88 年曾請中央警察大學蔡中志教授進行過類似研究，當初也依道路建設、道路運輸等倡議分 4 部法規規範，並參採日本之管理方式，惟因故未能進行後續調整。
- 3.未來研究團隊就運管規則進行研究時，請注意其包含汽車與電車，電車在我國實務雖然少見，但亦要處理。另以主管機關的立場，可接受將運管規則提升為汽車運輸業管理法或條例，但不建議針對 9 大業別分別立訂專法，在實務上推動難度高。
- 4.短期而言，建議先針對客運（如區分公路、市區客運；遊覽車；計程車及小客車租賃業三類）、貨運較具爭議之規定，且已有共識處進行處理。且為解決實際執法困難，建議增訂公路法之授權規定，使相關業別可各自依授權訂定違規時之裁罰基準。長期而言，考量汽車運輸業之性質，建議與公路法切割另訂專法，並整併道交處罰條例、道安規則及發展大眾運輸條例等相關規範。未來希望道交處罰條例、道安規則以處罰駕駛人及車輛管理為主；而運管規則就著重於行業管理。
- 5.由於運管規則施行甚久，目前現況為各業平衡。如欲調整現行規範，需考量各方利益，例如運管規則第 84 條兼營業務，或計程車業者要求小客車租賃業代客駕駛時，不得按程計酬等。建議仍以現行規範調整為主，且已有共識者優先。

6. 至於運管規則與其他法規調合適用情形，就主管機關立場提出部分案例，供研究團隊參考：(1)在公平法部分，考量成本、效率等，國道客運業者在特定場站，會有聯合排班行為，但被公平會認有壟斷或聯合行為之虞；(2)在消保法部分，主要是遊覽車、小客車租賃業會有定型化契約；(3)在勞基法部分，主要是運管規則第 19-2 條規定與勞基法規範不同，且各業別間意見也不一，如國道客運希望維持運管規則、遊覽車業希望回歸勞基法、貨運業（尤其是靠行業者）希望爭取變形工時。
7. 後續研究團隊與業界公會溝通後，應對公會提出之建議再去研究其背後之目的性。

（二）張朝能組長：

1. 有關運管規則之調整，將以有共識者為主。
2. 至於客、貨運規範，由於管制重點不同，將分別處理。

（三）李明慧執行祕書：

1. 由於交通部業務涵蓋海、空、陸運及觀光等，以實務應用觀點，贊成就汽車運輸業個別立法，有利於明確執法。至於是否規範電車部分，我國大眾捷運法在訂定時，考量到因非僅指鐵路，故採單獨立法。因電車依公路法第 2 條第 11 款規定：「指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車」，在我國實務運用甚少；且依其性質可移至大眾捷運法或鐵路法處理，不須併同汽車運輸業處理。
2. 至於立委關切是否違反授權，希望研究團隊能由大法官解釋等提供明確方向。
3. 至於其他法規適用，攸關民眾權益部分，實不宜以公法介入私法，故運管規則如有定型化契約建議回歸消保法，依應記載或不得記載事項等規範。而工時問題，有必要就在法律內明確排除適用，不要以之法規命令方式為之。
4. 此外，依公路法第 77 條第 2 項規定對違法經營業者可處以罰鍰並吊扣車輛牌照。惟實務上發生租賃業者出租車輛

給他人使用，但該行為人違規營業遭主管機關查獲後處罰鍰並吊扣車輛牌照，然車主不知情，並無故意過失，為何要受扣照之處罰？此涉處分書效力及於第三人之問題，希望研究團隊有機會能協助釐清。

- 5.此外，交通部有許多許可事業，像觀光業，但針對行業管理是否需要這麼多的許可，可以思考，例如旅館內糾紛可以回歸消保法、建物安全、消防回到建管法規。因此，依個人看法，人員管理依道交條例、車輛監理法規，而運管規則就專責處理行業。

（四）張惠東教授：

- 1.有關法國汽車運輸業管理規範，前已協助研究團隊進行蒐研，將陸續增補。謹先以初步彙整內容進行報告：法國以陸運為主，目前對於汽車運輸業等係以單一交通運輸法典規範，其契機源於 1937 年法國國鐵(SNCF)，國會要求至 1982 年需民營化，在此前提下，逐步推動國內（含海外領地）運輸相關法規的整合(含鐵路、公路、河運、內河航運、跨國航運及民航等)，在 1982 年快屆至時，法國國會接受了內閣交通運輸部會提出之國內運輸基本法，內容包括鐵路及軌道運輸(含全國鐵路網、巴黎地鐵網、臨港鐵路及其他基礎建設)、道路(含旅客運輸及貨物運輸)、計程車、三輪車、機車。旅客道路運輸部分開始細分化，分為集合性大眾運輸(固定路線、班次、包車)及偶發性、個別性的(計程車、二輪機車、三輪機車)，執業地點又可分為大巴黎與大巴黎以外地區(外省)。本法至 2010 年完成法典，並自該年 12 月 1 日施行，計有 2,200 多條條文。另有道路法典、道路交通法典處理其他事務。

- 2.貨物運輸部分針對 2 部分來管制，第一為從業規制、同業公會之成立與運作，另一為契約(含總則、運輸執業團體間之契約、貨物運輸汽車租賃效力等)部分。法國重視進入障礙，故有同業公會及契約規範。違法者可處以行政

罰、刑事法，同時關於相關的勞動法規，都已在運輸法典內規範。

3.法國是中央集權的國家，主管機關為生態、永續發展及能源部，雖無交通之名但實管制交通運輸，下設有基礎建設、運輸及海洋總局(下設4組:運輸基礎建設組、運輸服務組、海洋服務組、總務及建設組)等單位。但過去20年法國開始進行地方分權，中央僅制訂政策，實際執行權力下放到省、縣之省環境局、省環境國土開發以及住宅局、省企業競爭消費勞工及就業局等。生態、永續發展及能源部並重視勞動、內政(憲警)、財政部(海關)等部會橫向聯繫，地方則交由省、縣依運輸及其他法規執行。跨國部分則依歐盟法架構或簽署雙邊協定規範。

4.法國自拿破崙法典後即為成文法，其法律位階依序為憲法、法律、行政命令、行政規則/處分等。在道路運輸法制上分為3大法典:道路運輸法典、道路法典、道路交通法典。行政權較強此外，對我國來說，除可參考單一法典之方式外，因其交通運輸產業國營居多，相關管制方式亦可供比較。

5.依2015年3月出版資料(統計至2013年)，法國全國運輸產業產值占國內生產毛額18%，2012年計算起來約為3億7千1百萬歐元，其中77.4%來自道路運輸(不包括都市大眾運輸，僅計一般長途)。2013年時，法國全國公路總長度約為107萬2000公里，在歐盟裡算是很長的。總長度之62%為鄉鎮市級路，36%為縣道，國道因自2006年後大部分已向下劃分及委外民間經營管理，已變得很少。公路密度為16050公里/百萬人，高速公路為176公里/百萬人，相較英國僅有59.2公里/百萬人。大致上數值報告如上，給各位參考。

(五) 范姜真嫩教授：

1.近期日本學者常岡孝好教授有對於交通運輸相關判決進

行論述，主要爭點係計程車乘務距離之計算，涉授權後可否再授權等內容，相關內容如有需要，會後可提供給研究團隊參考。

- 2.在研究團隊關切的法律保留議題上，有關權利、義務及構成要點、法律效果應以法律為之，不能空白授權；惟倘目的、範圍、內容明確，則可授權。以日本為例，裁罰在法律內有上下限，但具體內容授權給國土交通省下設地方運輸局的課長，可訂定裁罰基準，其透過通達方式（類似我國函釋）進行告示。
- 3.至於日本道路運輸法類似總則，如參考該國規範，我國客、貨運應可分別規範。由於交通法規專業性強，在客運部分會重視人員、車輛管理；而貨運部分，會以費率、貨物安全為主。
- 4.此外，關於工時問題，可因應汽車運輸業特質調整，但仍要注意勞工權益及道路安全（避免疲勞駕駛）。而有關消保法、公平法，亦建議回歸各該管法規，不須在運輸法規內訂定。

（六）高仁川教授：

- 1.有關運管規則的調整，初步建議可徵詢業者意見，瞭解實務上有哪些爭議。
- 2.至於中央、地方分工，如公路法第 3 條，因我國與美國國情不同，地方立法有時候會超越中央、或有各地方不一致的情形，此不僅在運輸法規，在環保法規實踐也是。
- 3.對於行業管理之區域、路線、載具等內容，如先探究立法歷程，因運管規則係於民國 49 年訂立，雖多次修正，但當初時空背景與現在已有極大差異，故除調整後涉及的條文內容外，也要注意其影響。
- 4.關於授權，釋字 612 號有提到資格相關（涉行業管理、人員，但李建良老師有些批評）；釋字 604 號許宗力大法官的協同意見書也可參考；在發展觀光條例第 66 條亦有授

權之情形，實務上都屬常見。但如要提升運管規則法律位階部分，可再思考是否增加行政機關負擔，因為現實管理上，人力、物力可能會有不足。

- 5.將公路法內有關汽車運輸部分獨立出來，個人亦贊同。但要注意機關權限重疊的問題，以美國為例，2007 年交通部 DOT 與聯邦環保署 EPA 即針對平均油耗標準訂定產生爭議，後來透過歐巴馬總統簽署行政命令，解決 2 機關間的衝突，故要注意事先權責釐清及橫向聯繫。至於公平法、消保法，實非屬交通運輸業務，建議可回歸目的事業主管機關。

（七）郭介恒教授：

海洋法系重視權力分立、大陸法律強調法律保留，剛已初步瞭解美國規範，不知道法國部分是如何規定？

（八）張惠東教授：

- 1.有關郭老師提問，我國原則是採法律保留，另透過重要性理論輔助。
- 2.但法國憲法第 34 條規定，行政權獨大，僅將部分限制以法律保留，其餘授權給行政部門。
- 3.至於郭老師提及法國對於 Uber 實務，會後再行瞭解。

（九）李明慧執行祕書：

- 1.除公路法外，研究團隊也要注意市區道路管理條例。另汽車在運輸法規內，可能指汽車與機車（道交條例）、或單指汽車（運管規則），為利聚焦研究重點，研究團隊可先進行名詞定義，排除機車。
- 2.個人也是建議貨運涉私權相關內容，可以回歸消保法或公平法。

（十）史習平研究員：

- 1.有關中央、地方分工，以交通部業務為例，在於計程車費率方面即採此模式。
- 2.另外，法規調合適用部分，也是分享計程車的案例，在合

作社法內規定社員可以是法人代表，但計程車運輸合作社相關規定係由交通部會銜內政部訂立，則有特別規範（最高行政法院好像也有判決，待查）。

（十一）黃立欽副研究員：

- 1.誠如之前分享，日本地方運輸局課長可訂立裁罰基準，其後續修正難易程度為何？

（范姜老師補充：日本非常重視文官，但不會因人設事，因此職務異動等不致有影響；在訂立前，也徵詢業者及透過公聽會等，充分收集意見。）

- 2.如有機會，也請研究團隊分享國際間有關小客車、大客車區別及跨國車牌的辨識，以及在歐盟、跨國、國內等是如何進行資訊交換。

（十二）郭介恒教授：

- 1.今天非常感謝大家的參與。
- 2.經過討論，幾項研究重點已相對聚焦，例如短中長期調整建議、單一法規、區分客貨運、消保或公平法議題回歸該管法規；後續將就現行汽車運輸業管理相關規範及應有管制內容進行彙整，俾利提出未來規範可能架構。

八、散會（中午 12 時 50 分）

1.2 104 年 7 月 16 日第 2 次學者專家座談會

「MOTC-IOT-104-MEB004汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究
-法律位階檢討」第2次學者專家座談會議簽到表

- 一、時間：104 年 7 月 16 日下午 2 時 00 分
- 二、地點：交通部運輸研究所 5 樓會議室(10548 臺北市敦化北路 240 號)
- 三、主持人：中國文化大學郭教授介恒 郭介恒
- 四、記錄：楊育純 楊育純
- 五、出席人員：
 - 交通部法規會李執行秘書明慧 李明慧
 - 交通部路政司胡簡任技正迪琦 胡迪琦
 - 信律國際法律事務所成律師介之 成介之
 - 交通部運輸研究所運管組張組長朝能 張朝能
 - 交通大學運輸與物流管理學系馮教授正民 馮正民
 - 淡江大學運輸管理學系羅教授孝賢 羅孝賢
 - 交通部運輸研究所運輸計畫組湯研究員儒彥 湯儒彥
 - 業興環境科技股份有限公司林顧問石根 林石根
 - 中央警察大學交通學系周教授文生 周文生
 - 淡江大學運輸管理學系張教授勝雄 張勝雄

六、出(列)席單位：

單位	職 稱	姓 名
交通部公路總局		請假
財團法人資訊工業策進會		林冠宇 邱以我 陳宏志
交通部運輸研究所		史習平 翁建育 黃立欽 陳志基 劉銘瑛

顏愉
白峻宇

七、討論事項：略

八、摘要內容：

（一）羅孝賢教授：

- 1.樂見交通部透過本案及其他系列研究案對運管規則進行相關研究，在討論修正規範及調整我國汽車運輸業管理機制前，或許可先有系統性思維，建議研究團隊思考為何要管（why）、要管甚麼（what）、誰來管及管理誰（who）、怎麼管（how），並包含權利義務、人員、車輛、行業等內容，俾利建立相關架構（framework）。
- 2.相較於航空、海運或鐵路，汽車運輸業進入門檻較低、競爭者多，也因此引發實務有些爭議。但可以先釐清問題究竟在哪，與現有規範有何扞格等，以建立應有法體系。另也可考量與國際接軌，讓我國汽車運輸業可以走出去，或讓他國業者可以進入市場。

（二）馮正民教授：

- 1.非常認同羅教授的看法，整體法規架構還是要以解決何問題為主，從法律面來解產業面的需求，例如是否引用條文有衝突、解釋有誤，規範重複，或管制過多或不足。
- 2.研究團隊還可以探討汽車運輸業之外、內部環境所產生的影響，例如外部環境改變，有自由化、解除管制需求；內部有立法院、業界、民眾等考量因素。
- 3.此外，在目前研究進度上，有關各國規範或許能先初步分析是否有適合我國之參考，如日本即為之前很多國內規範參考的依據。且因現行規範、管制對象、目的各有不同，或許不見得要立專法，也許歸整或修正現行運管規則，或針對客、貨運不同需求納入通盤考量，也是可供主管機關選擇方案之一。

（三）成介之律師：

- 1.就個人實務經驗，雖現行規範足以讓主管機關應付各種可能問題，但仍有調整之空間。

- 2.在很多爭訟案件上，可以看到業者主張或爭執授權明確性相關內容，雖行政法院大部分都接受主管機關看法，然如能提升運管規則位階，也許就可以減少訴訟數量。

（四）胡迪琦簡任技正：

- 1.本案源起係立法院交通委員會質疑違反運管規則依公路法處罰新台幣9千至9萬元，對其授權及處罰法定有所爭執。個人認為相關裁罰因涉人民權利義務，應於公路法內予以調整，非而另立專法。
- 2.至於新興科技及租賃業等是否納管問題，以 Uber 為例，該公司登記為資訊業，實際上招募自用車由其為乘客提供服務，已違反運管規則。對照國際，除少數國家如菲律賓合法外，其餘國家也屬非法之態樣。
- 3.關於貿易自由化乙節，因客運類服務對象涉基本民行，大多數國家也是持不開放立場。又，有關汽車運輸業多屬特許事業，政府管制其進入門檻，也應有後續管理或配套措施，如實務上無法落實，例如靠行之處理，建議可朝法規鬆綁方向進行研議。

（五）張朝能組長：

- 1.除研究團隊提出之方案一、二建議外，維持現在汽車運輸業管理架構也可是方案之一。
- 2.有關路政司代表之建議，在其他系列研究案內已在討論。例如租賃業回歸民法規範、增加大客/貨車租賃業，或是針對 Uber 之處理，增加客運服務業等。
- 3.至於特許事業部分，目前也在檢討，例如貨運之費率、停車位要求予以放寬。另，有關靠行處理，也已思考是否降低進入門檻。

（六）李明慧執行祕書：

- 1.個人對本案及其他系列研究案有所期待，也希望對運管規則調整或修正建議，只是開端，後續能由交通部業務單位落實或持續研究。此外，有關法規架構之調整，會有新、

舊制度過渡期，也期待透過研究團隊提出之短中長期建議予以因應。

- 2.有關討論議題一至三，是否分別立法或應有之規範，因汽車運輸業管理只是路政業務之一部，整體觀之，可區分道路交通安全管理法（涉用路人）、道路法（涉道路興建及養護）、汽車運輸業管理法、汽機車駕駛人管理法、車輛管理法（涉牌照、檢驗）等。
- 3.至於討論議題四法規調合適用，重點在於是否有需要於公路法或運管規則內訂定特別法，還是歸回原有法律規範，如民法、消保法等，可先檢討必要性；個人建議是公法不宜介入私法領域。
- 4.而討論議題五科技應用之重點應在於消費者權益保障，如於 7-11 販賣立榮機票也曾產生爭議，因原規範屬旅行社業務，後透過修法解決。而 Uber 案也可思考，關於消費者保護及既有業者利益之權衡。

（七）湯儒彥研究員：

- 1.公路法為民國 40 幾年訂定，隨著時間背景的轉變，應與時俱進。對於研究團隊朝研議訂定專法、提高法律位階，持正面的態度。
- 2.由於公路法的授權，除明確性外，其與汽車運輸業管理規則尚有法律優位議題應注意，且在進行檢討時，應先確認是否立法目的，普通法與特別法之關係，及整體管理架構是否一致等，例如與公平交易法之調合適用。
- 3.至於汽車運輸業是否放寬管制，參考運輸學之看法，因其與國計民生有關，須兼顧基本民行、公平競爭，故多屬公用事業。因此，可先檢視是否有市場機制失靈之情形，如資訊不對稱、壟斷或獨佔、增加外部成本等，以做為是否納入管制之參考。

（八）馮正民教授：

- 1.有關現有法令疑義，建議研究團隊以問題為導向，針對可

能之問題，配合目前收集之國內外法規、判決做為佐證資料，俾供後續研提意見。

- 2.此外，短中長期建議或方案之選擇，在提出前建議研究團隊可先說明產出方案的原則或依據，接著針對方案之選擇及評估進行說明，例如：美國之汽車運輸業已經放寬經濟管制，但因重視安全、環保，所以加強社會管制。

（九）黃立欽副研究員：

- 1.為回應各界期待，本研究案短期將以回覆立法院（8月底前）及部內需求為主，說明檢視現況及初步建議。中期將配合部內指示及前述初步方案檢討，修正公路法或汽車運輸業管理規則等法規。長期而言，配合各系列研究案結果及產業發展願景，進行後續規劃或作業。

（十）郭介恒教授：

- 1.今天非常感謝大家的參與。
- 2.有關本案預計提出之相關方案或建議，將參考與會學者專家提供之意見，另也會注意規範之應然、實然面，以符實務需求。

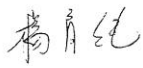
九、散會（下午 16 時 10 分）

1.3 104 年 7 月 21 日主管機關 (公路總局) 座談會

「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究計畫
主管機關座談會議

一、時間：中華民國104年7月21日星期五上午9時40分

二、地點：本所5樓會議室

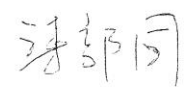
三、主持人：張組長朝能  四、記錄：楊育純 

五、出席人員：

交通部公路總局監理組

林組長福山

交通部公路總局監理組

梁郭副組長國 

交通部公路總局

邱專門委員素珍

六、出(列)席單位：

單位	職 稱	姓 名
交通部公路總局	專門委員	邱素珍
交通部公路總局 臺北區監理所	組長	張康群
交通部公路總局 臺北市區監理所	科長	連忠源

「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究計畫
主管機關座談會議

交通部公路總局 新竹區監理所		李成民
交通部公路總局 臺中區監理所		林衣婕
交通部公路總局 嘉義區監理所	副所長 課長	林振勇 楊宏村 徐品
交通部公路總局 高雄區監理所	課長	王德
交通部公路總局 高雄市區監理所	科長	林文雅
中國文化大學		郭可恒 邱映娥 鄭嘉嫻 陳宏志

「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究計畫
主管機關座談會議

中華民國運輸學會		顏愉 周之邑 歐廷廷 林永禧 白峻安 郭佩榮
東吳大學	如松 周力毛星	劉雨薇 廖建榮 王明其 林幸潮
本所運輸經營管理組		史習平 陳志岳 黃立飲 劉銘韻 江生煥 張光奇 蔡欽同 蔡建明

七、說明內容：略

八、討論及決議要項：

（一）台北市區監理所

1.連科長發言：

- (1)感謝研究團隊的報告，有些議題有跟主管機關及業者討論過，首先針對 3 個貨運業是否整併惟貨運遞送業部分，就先前開過相關的座談會議，業者代表因各自營業資本額部分不同，例如路線貨運業大概 5000 萬元，貨櫃貨運業 3000 萬元，就整併部分認為是否因資本額不同是否影響營運部分整併在一起，實際上仍有意見。
- (2)另，針對租賃及搬家等業別目前並未規範，是否回歸民法或消保法，對於主管機關來說，管制越少越好，我們蠻贊成的。但租賃業者現有仍有門檻部分，如不是特許行業，回歸民法或消保法，申請籌設部分不知要如何去要求業者要有一定規模？因如發生相關糾紛，賠償要有一定規模來做處理。另似也可以以保險來針對賠償金額做相關訂定。

2.蘇雄義教授回覆：

- (1)就租賃部分，據本案訪談公會及業者之經驗，是否降低門檻也有不同想法，部分希望維持現狀、甚至提高門檻，也有認為租賃是一種，financial service，建議可以透過租賃手段取得車輛。
- (2)在國外比較先進國家的發展，租賃業者有許多創新模式，因生財工具一開始要有很大的出資額，但因可以用很多年，一般業者假如用一般手段取得固定資產，在財務報表上因涉及營收、攤提折舊及稅務等問題，就財務管理角度來說投資報酬率較低，例如美國，財報數據在市場上會影響投資者之意願，所以要降低固定資產支出，主要會透過租賃手段取得，所以衍生出租賃業者會跟有需要大量車隊的業者合作。
- (3)對業者來說，降低門檻後可使用租賃方式，增加財務操作彈性、減少固定資產，提高報酬率，不失為營運之創

新。且透過租賃取得車輛成本較低，可將車隊管理交給專業團隊，公司不只可學習 know-how、也可專注於自身提供的服務。因此未來台灣在租賃部分，尤其是在客貨運業應該是被鼓勵的，至於要如何在法制上設計，要再留時間探討。

- (4)另駕駛的管理是一種困難，越大規模業者它的 know-how 越大，但目前很多小型業者並沒有花很多精神去對車隊做管理，我國貨運現行有靠行問題，故租賃假定好好研討，未來可以是一個助力而非阻力。

3.張朝能組長回覆：

- (1)針對靠行之處理，客、貨運團隊有考慮採降低門檻之方式。另，關於租賃業部分，因美國有大貨車租賃業我國無，租賃部分是否要屬於運輸業或是與運管規則做切割，目前正在研議中，
- (2)另林科長提及之保險問題，目前有在考慮引進美國制度，下午會再討論較詳細。
- (3)貨運 3 業的部分，監理所的意見也認為路線貨運業可以刪除，整併為 2 個貨運業別。

(二) 台北區監理所

1.張科長發言：

- (1)有關汽車運輸業之管理，應以民眾"需要"及"想要"為主，如依研究團隊建議，租賃業應回歸民法及消保法完整體制，非屬監理機關管制範圍，就本所角度認為實值贊同。租賃業者也認為本身非運輸業者，為何要納管？另，非交通部業務應回歸目的事業主管機關，以發生消費爭議為例，對公路主管機關來說，僅能要求業者善盡管理之責，餘透過消保官處理，實有使不上力之感。
- (2)就民生角度，如 3 大貨運業罷工一個月，食衣住行接需仰賴貨運業，故貨運業是需要的。
- (3)至於我國現行規範，針對籌設、營運、監督、獎勵及處

罰，公路法 34 條以後及 77 條對人民有重要影響者在法律位階裡做規範，但如公路法、運管規則、汽車運輸業審核細則，子法有部分重複規定，希望研究團隊協助進一步釐清並解決問題。

2. 郭介恒教授回覆：

- (1) 細則不能超越母法，但現行公路法之規範是否足夠，仍需待我們去研究探討。
- (2) 或有論者考量租賃業等倘不屬運輸業管制範圍，主管機關是否無法規範，例如消保法有定型化契約，對消費者仍可達保護作用。涉及到民生事業者，我國尚有公用事業監督條例，針對費率等有所管制，且如要罷工，勞動法規裡，工會法、勞資爭議處理法及勞動基準法等亦有規範，不會完全無法可管。
- (3) 對於管制與否，可先思考市場（如資訊公開、路線等）是否失靈，始決定法規鬆綁與否，以合乎時宜。

3. 蘇雄義教授回覆：

因目前公路法規範甚廣，故交由交通部公路總局管理再區分到各區監理所，與地方交通局之間的關係，以美國為例，各州假如是汽車運輸業，必須與州政府交通局申請 license，跨州運輸需與 federal 申請，federal 有兩個，一個是高速公路局，一個是安全管理局。現行把經濟面管制解除，僅就安全面進行管制。

關於租賃業是否規範，以團隊目前蒐研之美日兩國規範而言，如美國聯邦僅在意高速公路管理及行車安全，餘如業別許可等係交由州政府，或可參考。

4. 周文生教授回覆：

關於靠行，汽車運輸業審核細則要求之資本額等，業者都有辦法規避，門檻形同虛設，故有檢討之必要，但也會注意營運之規模經濟；另針對 UBER 或其他業別需求，或可考慮增加派遣服務業之相關規範。

5.張朝能組長回覆：

隨著 ICT 的發展，利用科技輔助營運已成為產業趨勢，甚至衍生新興業別，將請研究團隊針對此議題再行研析。另，公路法（交通部）與市區道路條例（內政部營建署）因現屬不同主管機關，但在組改後，皆為交通及建設部，或可進行整體規劃。

（三）新竹區監理所

1.黃科長發言：

- (1)對於提高運管規則位階，及客、貨運分別管理，將有助於法規適用，個人樂觀其成。
- (2)至於計程車現可分個人、合作社及車行三類，後二者牌照皆已管制，但實務上車行內空牌情形甚多。另在個人部分，只要符合執業 6 年不中斷、3 年無違規記點即可申請，且如優良駕駛、無障礙等更可快速取得，以致總量管制仍有困難。對於主管機關而言，管制公司較個人容易，因此建議可朝大車隊或以派遣業務為主。但同時也請研究團隊注意，計程車城鄉差距甚大，多數地區數量有所不足，相關策略建議要能符合實務需求。
- (3)贊同小客車租賃業視為商品或服務，但實務上在觀光區有以租賃車輛提供類似派遣之載客服務，屬營業行為，應予管制，請研究團隊參考。

2.周文生教授回覆：

- (1)目前研究團隊規劃不再開放個人牌照，讓其隨時間自然退出。考量責任承擔，管制將以合作社或車行為主，並將派遣業者納入運輸業管理範圍。
- (2)在非市區部分，確有計程車數量不足致生白牌車違規營業之情形，未來亦將配合租賃業內區分自駕及代駕採不同規範，以符偏遠地區需求。

- ##### 3.史習平研究員回覆：
- 有關計程車車額過多之處理，據統計約有 3 萬台空車未掛牌營運，為利車額轉換，目前研究團隊規

劃第 1 年採 1:1 (巡迴:約租)、第 2 年採 2:1、第 3 年 3:1 之比例進行轉換，第 4 年後全面開放，讓現有計程車業者可先投入約租業 3 年，爭取市場先機。

(四) 台中區監理所

1. 豐原站林站長發言：

- (1) 對於法律位階部分，就公路法、道路交通管理處罰條例之重複規定，有整合之必要。又在實務上違反運管規則依公路法第 77 條不分態樣處罰 9 千至 9 萬確有不符比例原則之虞，期待研究團隊研議。此外，對於客、貨運是否單獨立法並無意見，僅希望有具體規範，俾利遵循。
- (2) 至於提供車輛供他人自行使用之租賃類型，應可排除於汽車運輸業管理範圍外，但可併就相關新興態樣，如代僱駕駛、遊覽車派遣或個人車主、白牌車違規營業，思考不同管制方式。惟坦白說，要區分自駕、代駕等，執法時認定會有困難。
- (3) 個人贊同靠行應納管，另如前述派遣服務業，或從事汽車運輸業之個人都應納管。以台中新社營區為例，軍人放假時有搭車需求，但因地處偏遠，產生白牌車違規營業情形，故針對偏鄉、特定時間或地區之特殊需求，也應管理，如要求提高保險、及處理稅賦等。

2. 周文生教授回覆：

- (1) 對於特定時間或地區之需求，如北北基共乘，將納入後續研議。
- (2) 目前代僱駕駛僅須持職業駕照，並無其他犯罪前科等資格要求。初步建議仍由交通部管理，採許可制，至於具體內容將再研議。另關於處罰 9 千至 9 萬乙事，現北高兩市已自訂裁罰基準，針對授權、構成要件是否提高位階，將再與法律位階團隊討論。

3. 張朝能組長回覆：

有關靠行之處理，也將請研究團隊研議配套管理機制，如

登記、註記方式等。

4.史習平研究員回覆：

有關約租業，研究團隊初步規劃係讓乘客選車，非如以往派遣概念。另外就客運服務業等是否建立統一資訊平台，已在規劃中。

（五）嘉義區監理所：

1.林副所長發言：

(1)關於白牌車違規營業、萬年車額或靠行等，除以往過多管制及實際落實執法有所困難外，是否管制也要思考落實保障憲法基本權。

(2)公路法、運管規則、道路交通管理處罰條例等統括處理，提升為道路運輸法，也可透過施行細則方式進行規範。

(3)理論上行政權應適用行政法，然消滅時效、請求權時效法務部以民法 125 條作為解釋，導致後續案件多尋求救濟。這類事件層出不窮，盼本案能就法律部分予以修正。

2.郭介恒教授回覆：

1.據研究團隊初步研究，現行運管規則已符公路法之授權，目前的授權尚合憲，惟為利未來持續精進我國汽車運輸業管理規範，將再通盤檢討。

2.針對請求權法令部分，行政院也曾請求法務部修正，然未果。

（六）高雄區監理所：

1.方科長發言：

(1)對於運管規則或客、貨運採單一、分別立法並無意見，但個人建議少管制、多鬆綁，並應重視安全裝置及保險額度等，以保障消費者。

(2)有關個人計程車退場機制，要有誘因，不建議採自然淘汰。

(3)計程車共乘確有需求，重點應在於如何管理。須尊重現有以共乘方式營運的業者。目前高雄市政府有二方案推

動:一是推動之佛光山、義大等路線之共乘；二是補助偏遠地區於離峰時間以計程車接駁，運量低時免費，運量上升時則開始收費。

(4)關於裁量基準，實務確有需求，而部分法規年代久遠不合現況，建議可有通盤考量或配套措施。

2.郭介恒教授回覆：未來朝鬆綁的方向修正法規，但望能與實務結合，且通盤檢討，並思考配套措施，令各機關有充分的授權空間。

(七) 高雄市區監理所：

1.林科長發言：

(1)解除管制與否，除瞭解業者需求（含公會代表及實際從業人員）外，也建議同步擘畫產業未來發展願景，如應如何保障運輸、駕駛人及車輛安全或 DRTS。

(2)同意租賃業排除，另有關客、貨運之管理，處罰及輔導應並重。

(3)站在第一線執法人員立場，整併貨運業三業可能要先取得業者共識，且因 WTO 開放緣故，國外業者進入我國市場乙事，也請考量。

2.蘇雄義教授回覆：

(1)目前汽車貨運業實務有欠缺駕駛之情形，除修改運管規則外，也將以終身發展之角度，提供相關建議。

(2)有關如何整合貨運業之人、車、業，及實務關切之 1/8 停車場規定，都將納入研究團隊未來檢討範圍。

(八) 梁郭國副組長：

1.有關法律位階提升及客、貨運管理除研究團隊提出之二方案外，針對過渡時期之處理，建議也可納入部分修正之思考，列為方案三，其以調整現有規範為主。短期補強、中長期可另立專法。

2.對於新進行業、白牌車之管理，及本日與會者關切之解除管制，或客、貨運具體規範及租賃業如何分類等，皆請

相關研究團隊納入後續研究範圍。

九、散會（中午 12 時 30 分）

1.4 104 年 10 月 6 日第 3 次學者專家座談會

104 年度交通部運輸研究所「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究—法律位階檢討」第 3 次學者專家座談會

壹、會議時間：104 年 10 月 6 日（二）14 時 00 分至 16 時 20 分

貳、會議地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室

參、會議主席：中國文化大學法律學系郭介恒教授

肆、出席人員：交通部法規會李執行秘書明慧、交通部公路總局邱專門委員素珍、交通部運輸研究所運管組張組長朝能、開南大學運輸科技管理學系黃教授德治、東吳大學法律學系洪教授家殷、東吳大學法律學系陳教授清秀、東海大學法律學系范姜教授真嫻、中央警察大學行政警察學系洪教授文玲、交通部運輸研究所、財團法人資訊工業策進會

伍、討論事項：略

陸、摘要內容：

（一）洪家殷教授：

1. 交通法規有其專業、政策性考量，然以個人擔任交通部訴願委員之經驗，期盼相關法規能持續完善，也樂見研究團隊就整體汽車運輸業管理制度及法規進行梳理。
2. 個人認為，若僅修正公路法並不能解決現行法制問題，因為汽車運輸業管理相關規定多為授權之法規命令或行政規則，因此贊同研究團隊短期先修正運管規則，中長期提升法律位階、另立專法之規劃。且交通運輸隨國際化、科技化發展，有其複雜度，以法律訂之，實有必要。
3. 至於規劃人車業分別規範，其中在與其他交通法規調合適用部分，考量運管規則之位階，為避免產生法律適用之灰色地帶，或涉主管機關或管轄權之爭議，重要事項應以法律訂之，並釐清相關歸屬。而在提升位階之同時，也要注意與既有法體制之衝擊，如道交條例係以處罰為主，非為

管理，由於立法目的不同，在權限劃分前應予考量。

- 4.另外中央地方權限劃分，雖交通有因地制宜之需求，惟各地方政府有其差異性，且管理方式、地方政治生態皆有不同，劃分前亦應考量。
- 5.有關貿易自由化與國內法之關係，涉與國際條約、協定接軌介面之設計，但由於協定等具體要求不同，此部分涉及整體政策，建議應先配合指示方向。
- 6.最後，為精進我國汽車運輸業之管理，此研究案成果有長期推動之必要，建議交通部應能持續為之。

(二) 陳清秀教授：

- 1.對照先進國家之管理規範以法律訂之，個人以為目前我國汽車運輸業之管理以法規命令為之的作法，較類似過渡性之處理。基於現代法治化國家之趨勢，對於研究團隊建議提升法律位階，訂定專法之方式，敬表贊同。後續可對照其他國家之立法體例，將重要事項提升至母法位階，其他細項仍可授權訂定。
- 2.至於中央地方權限，如涉跨越不同轄區之主管機關，一為由雙方（縣市）協調，二可由中央統籌處理。然以個人擔任交通部訴願委員個案處理之經驗，某公路汽車客運業者公司登記於高雄，而其違規地在台北，北市交通局僅能舉發，倘高市不處理即無法解決違規情事。故此有事權不統一之虞，個人建議類此情形由中央統籌處理較妥。
- 3.有關國際條約應較國內法優先，故關於公路法第 35 條之規定應以國際條約優先。後續倘需修正，交通部也可再委託研究團隊配合政策研提相關配套措施。
- 4.現行公路法罰則之處理（第 79 條）與行政罰法精神有所未符，如一行為不二罰。且隨著時代進步，法規也應與時俱進及具前瞻性構想，透過本次研究團隊之梳理應可釐清法律位階事宜，希望有助於減少從事創新或相關經濟活動之成本。未來如有機會，或可再參考其他國家，如中國大

陸 APP 叫車之管理規範或配套措施等。

- 5.在交通法規與其他法規調合適用部分，以消保法為例，其應為普通法、通案之概念，具體個案仍宜視事件特殊性，應先由目的事業主管機關進行處理，如交通運輸相關之定型化契約（非於運管規則內規範）；如不成，第二線才由消保官出面處理。

（三）黃德治教授：

- 1.公路法訂定有其歷史背景，因此對於汽車運輸業之管理早期重視其公益性，但隨著科技發展及私人運具之增加，宜有不同管理方式。基於尊重專業研究之立場，贊同研究團隊中長期另訂專法之規劃。
- 2.短期而言，修正運管規則也有其必要性，建議先以不違反法律保留為主，並檢視哪些應以法律訂之等。
- 3.至於中央地方由於管理方式不同，法規訂定之時空背景也已不一樣，以市區客運為例，民國 78 年後已授權地方管理，因其最瞭解實際需求，避免中央立法地方執行之落差（如油價、成本計算等）。且為持續發展公共運輸，個人認為，除計程車已交由地方管理外，客運皆可下放，僅保留貨運由中央管理（因其會全省跑）。
- 4.有關經貿自由化議題，個人可分享公路法第 35 條之修正經驗，因該條原規定是限國人經營，但民國 80 年間美國航商向 FMC（Federal Maritime Commission）表達我國此一規定似有歧視外國之虞，建議美國政府對我國祭出 301 條款，我國始修正為現行第 35 條。然修法後，由於市場規模等因素，外商實際進入我國市場者亦屬少數。
- 5.綜上，國際條約協定之具體規範內容，或如計程車等其他國家是否開放等，後續可再行研究。然經濟學者或主張全面開放、自由競爭，站在交通專業之立場，因交通運輸有公益性，為避免壟斷、維護消費者權益及市場秩序，適當之管制仍有必要。

(四) 公路總局邱素珍專門委員：

- 1.有關研究團隊盤點現行規範後發現公路法與運管規則重複規定之情形，或建議回歸其他相關法令等，因此短期建議修改運管規則乙節，表示贊同。惟對於特殊需求，如運管規則第 15、16 條回歸公平法後，交通部如何處理，建議宜有配套說明。
- 2.至於中長期推動訂定專法之目標，應屬可行。
- 3.目前市區公車及計程車已交由地方管理，餘由中央（公路總局）為之。未來或可討論權限或管制之鬆嚴，但前提是主管機關、業者要有共識。
- 4.最後有關貿易自由化議題，因我國整體策略係由經濟部談判辦公室決定，建議配合政策為之，且目前暫無業者表達開放之需求。

(五) 洪文玲教授：

- 1.有關研究團隊提出之短、中長期建議應屬可行。另為瞭解現行規範盤點結果，如時間允許，建議團隊可彙整汽車運輸業管理規範體系表，含分類、範圍，如計程車客運業、計程車客運服務業及 UBER 等規範差別。
- 2.另以公路法第 60 條設置行人徒步區為例，因道交條例第 5、6 條也有相關規定，實務上會發生公路法（地方政府交通局）、道交條例（由警察執法）權限之爭議。因此，未來汽車運輸業管理規範之調整，建議針對權利義務、權限等應先釐清。

(六) 范姜真嫩教授：

- 1.有關法律保留不外乎權利義務內容、效果等，須以法律或法律明確授權。基此，針對立法院決議回覆部分，研究團隊成果應已能予以說明。
- 2.至於中長期另立專法之建議，亦表贊同。
- 3.有關中央地方權限劃分，回歸憲法相關規定（如第 107 條至第 111 條），可略分中央立法中央執行、中央立法地方

執行、地方立法地方執行等三類。個人以為，涉全國一致性者，如駕駛/營業執照之發給、人車安全、工時等應屬中央立法中央執行；至於路線許可、費率計算等，有因地制宜性質者，可地方立法地方執行，亦或可由中央立法地方執行。另可參考日本環境法，即有類似相關規範，中央屬上層規定，其無規定且未違法律保留者，可由地方訂之（橫出規定），以符因地制宜。

（七）法規會李明慧執行秘書：

- 1.短期而言，在不修公路法之前提下，先修運管規則應為可行之方向。
- 2.中長期另立專法部分，個人亦表贊同。惟在訂專法前，或可先將公路法第三章公路運輸及運管規則內應以法律訂之等相關規範內容抽離，先整出一部法規初稿，且於條文內說明不受公路法或其他現行法規之限制（意即公路法、道交條例為普通法，此一運管條例或法為特別法），或可避免包裹立法之難度。此方式雖屬少見，但亦可作為未來推動立法參考方式之一（郭老師補充：實務上有教育部之實驗教育法可供參考）。
- 3.另雖非本系列研究之範圍，然個人一貫主張，對照交通部業管之海運四法（商港法、航業法、船員法、船舶法），汽車運輸業相關之車輛、駕駛人、道路、安全等，亦可參考，採個別立法方式為之，期待未來公路主管機關能有機會續行研究或推動。
- 4.有關中央地方權限，如前所述市區客運、計程車已由地方管理，劃分前提是地方要有立法權或授權。鑒於我國腹地不大，且考量地方政府立法品質、執行人力等，建議仍可由中央立法、執行或立法後由地方執行。

（八）張朝能組長：

- 1.今天非常感謝各位與會專家學者及團隊的參與。
- 2.有關研究團隊短、中長期規劃已獲大家同意，未來將以此

為主研提期末報告內容。也感謝研究團隊的辛勞，盤點、彙整後提出寶貴的結論與建議。除回應立法院說明外，期待本案只是起點、不是終點，後續仍請公路主管機關繼續推動，以精進我國汽車運輸業管理相關規定。

柒、散會（下午 16 時 20 分）

附錄二、訪談紀錄

2.1 104 年 5 月 25 日交通部法規會李明慧執行秘書訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究

一 法律位階檢討

訪談紀錄

壹、會議時間：104 年 5 月 25 日（一）下午 3 時 30 分

貳、會議地點：交通部法規會 15 樓執行秘書辦公室

參、出席人員：交通部法規會李明慧執行秘書，中國文化大學郭介恒副教授、楊育純專案助理，資策會科法所邱映曦主任、陳宏志法律研究員

肆、記錄：陳宏志法律研究員

伍、說明內容：略

陸、討論及決議要項：

一、有關本案研究重點之一的授權明確性問題，大法官會議第 531 號解釋規範之授權 3 原則是很抽象的，以法規會的立場來看，母法內應以實質要件為主，而子法則係規範程序事宜。因此，倘涉資格等重要性事項，即應在母法內訂之，實務上或有待調整處，目前雖認為是無違反授權，希冀研究團隊協助業務單位釐清，以避免違反實質之國會保留、法律保留等原則。

二、此外，由於交通法規違法態樣甚多，遂訂有統一裁罰基準及處理細則等，其係法規命令，並賦予一定之裁量權。處罰應以情節輕重做為裁量依據，然現行裁量基準係以到案先後順序作為參考依據，故常遭立法院質疑，法規會也不同意現行做法，路政司目前之修改雖有行之惟仍不完備。目前實務雖不要求及反對，對於相關裁罰標準、原則何在，希望研究團

隊能從學理出發，提供具體建議，如回歸行政罰法第 18 條規定（如該條第一項：裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力）綜合考量，以協助解決此一問題。

- 三、至於中央、地方權限劃分問題，在現行法規架構下，如地方自治法，原則應為中央立法、地方執行，而非地方牴觸中央規範。舉例而言，倘係中央有意不規定，地方政府不應另訂規定，如要求自行車騎士戴安全帽。
- 四、至於實務上常見之問題，如路線之核定習稱路權，係源於運管規則第 35 條之規定，然常成為業者爭執之焦點。然路權並非業者權利，運管規則內仍有調整空間。現行如透過轉運站或上下交流道變相違法搭載非核定路線旅客之情況十分嚴重，此非法律位階問題，但為首要處理之目標。
- 五、還有部長在意營業用車輛（計程車、遊覽車、貨運）靠行之問題，其中計程車因已法制化，採雙登記制及個人計程車，此部分暫不討論；至於遊覽車及貨運之靠行已屬常態，但站在法規會的立場，現行規範內不承認是類態樣，也不建議就地合法。立法上不應承認靠行，後續仍應回歸運管規則等進行監督，惟現行監督不僅不禁止，甚或睜隻眼閉隻眼，該部分監督應更具體，而非僅抽象之描述，；地方法院目前不承認靠行，業者應負連帶責任，但一般人很難告的了汽車運輸業者。可請相關業別之研究團隊進一步協助提供建議。
- 六、研究團隊目前進行之先進國家汽車運輸業相關規範蒐研，應有助於瞭解各國管制現況。惟各國民族性、管制必要性等不一，民眾自律、守法態度也不同，建議配合我國國情始能提出符合需求之調整方向。法規會並無預設立場，故就業別之管制、鬆綁等，樂見研究團隊研究成果，惟仍宜回歸交通部業務範圍，係管「車（含道路上運輸、營業許可、駕駛執照等）」不管「業（如營業態樣、公司登記）」。特殊情況更應回

到目的事業主管機關，如核廢料管制(原能會)、廢棄物清理(環保署)等。

七、有關運輸業是否管制問題，如貨運類，法規會也認同許可事業項目應逐漸減少，可由行為面進行管制，如搬家業、搬運蔬果等實已成為變相貨運業，目前未納入運管規則管制之內容，以避免業者規避風險。且許多原本對私經濟行為之規範、消費者保護部分，以後會逐漸抽離，應跳脫公法介入私法之疑慮，回歸民事法律之規範，如定型化契約或保險，並配合市場自由競爭，以存優汰劣，法規逐步鬆綁後，人民也應有承擔風險的概念。

八、關於法律位階之檢討，在道交處罰條例也有類似問題，立法院對於位階、內容亦有疑慮。以交通部所管路政、航政、空運等業務為例，在航政部分，相關規範皆係分別立法，如船員法、船舶法、商港法，並搭配法規命令、行政規則進行管理；而空運則統整成一部民用航空法；然路政方面，人員係用處罰條例再搭配道安規則，而道路與車輛在公路法與運管規則，但有重複規定之情形，整體管理規範較為零散。法規會對於後續統一或分別立法，或提升位階僅係立法技術之問題，並無意見，純就立法技術論，本人贊成是分開的，日德皆是分開立法，另因客、貨運性質上不同，建議是分開處理。仍以解決實務需求為主，並請注意既得利益者的反彈。

九、最後，期待本案研究成果係以問題導向，深入分析，並針對架構性或框架提供建議方向，至於實際修法條文法規會會另行處理。

柒、散會

2.2 104 年 7 月 6 日交通部路政司林繼國司長訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究

一 法律位階檢討

訪談紀錄

壹、會議時間：104 年 7 月 6 日（一）上午 10 時 00 分

貳、會議地點：交通部路政司 16 樓會議室

參、出席人員：交通部路政司林繼國司長、胡迪琦簡任技正，交通部運輸研究所江芷瑛副研究員，張勝雄顧問，資策會科法所陳宏志法律研究員

肆、記錄：陳宏志法律研究員

伍、說明內容：略

陸、討論及決議要項：

客運業實務相關

- 一、此系列研究案之緣起，即因公路客運業內競爭廠商對路線審議標準及相關實務執行等產生之爭執（如國光、阿羅哈對和欣假臺北至臺南、嘉義至高雄路線之名，卻透過新營轉運站方式，達臺北至高雄路線之實，以合法掩護非法之現象，並透過審議機制縮駛部分路線之作法），也希望研究團隊分就市場秩序（公平、合理）、消費者權益面向進行探討。
- 二、雖目前相關管理業務係交由公路總局執行，但在政策上，對於未來公路、市區客運業是否整併，或如何調整，及中央、地方機關權限劃分（如是否依跨縣市區分，或參考提供服務之點，將國道保留予中央、其於下放地方）等內容，期待相關研究成果。
- 三、此外，參照運研所以往的研究成果（馮正民教授），對汽車運輸業區分為社會性管制與經濟性管制，此類許可事業之管制目的係考量公共運輸，配合趨勢改變，經濟性管制可放鬆（如有無需要維持特許），但社會性管制考量服務品質、特性，服

務提供者與消費者間之不平等關係等，有可能更予重視，如核准、營運、費率、保險等項目之管制。

其他

四、對於研究團隊已規劃客、貨運分別管理及提供相關法規位階等規劃，並予以尊重。未來如有需要，需進一步瞭解主管機關對於應有管制內容，可再洽路政司安排相關訪談。

柒、散會（上午 12 時）

2.3 104 年 7 月 15 日中華民國公共汽車客運公會全國聯合會訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究

一 法律位階檢討

訪談紀錄

壹、會議時間：104 年 7 月 15 日（三）下午 3 時

貳、會議地點：中華民國公共汽車客運公會全國聯合會 3 樓會議室

參、出席人員：中華民國公共汽車客運公會全國聯合會方森德秘書長、張勝雄顧問、交通部運研所江芷瑛副研究員、資策會科法所陳宏志法律研究員

肆、記錄：陳宏志法律研究員

伍、說明內容：略

陸、討論及決議要項：

- 一、為處理公路（國道）客運業內相互檢舉違法之糾紛，公路總局於 103 年 6 月 17 日起將原試辦之(1)中途部分班次上下交流道（採固定班表、明確公告）、(2)短端售票（原則不能與現有業者經營路線競合，凌晨無服務時段或偏鄉地區等例外可允許）、及(3)增訂運管規則第 40 條第 2 項縮駛之規定（須經審議）等 3 項措施，已初步化解爭議。
- 二、承上，公路總局就地合法之相關措施，對業者、消費者有何助益？先以消費者來看，由於搭車尖離峰需求差異非常大，業者常無法兼顧，故如能搭配部分班次上下交流道或縮駛等規範，在車輛調度上會更有彈性，也因此能提供更符合消費者需求之班次，有利於乘客搭乘。
- 三、就業者來看，以往爭執處即源於部分業者未按核定路線行駛或自行決定是否上下交流道等，以致違法者反而比守法者成本更低、彈性更大因而獲利；如今因公總之措施，使大家都能獲利。再以國光、首都、葛瑪蘭行駛國道五號為例，原由臺北至蘇澳，但國軍縮編後，當地已無足夠客源，且宜蘭童

玩節亦非全年性活動，整體需求不足，因可縮駛至宜蘭市而使業者能調整部分班次，以減少虧損。

- 四、為增加整體公路客運業營運考量，如能採聯合排班之方式將有利於業者，像高雄至墾丁即為成功之個案。目前公會也在推動臺北至新竹之聯合排班，但因涉 OD 端（起迄點）不同、營運分配也暫談不攏，進度較緩。
- 五、至於六都升格後及屏東、雲林部分縣市實務，市區客運與公路客運（一般，非國道）產生競合之情形（註：兩者在汽車運輸業審核細則，及在登記、檢驗、座/立位需求等，都有所不同），公路總局也自 103 年起同意客運業者可混合調度，相互支援，但須先經公路主管機關（一般公路客運支援市區客運）或當地政府（市區客運支援一般公路客運）同意。
- 六、目前公路總局除市區客運外，自 104 年起也提供國道客運有關汰舊換新之補助，原則上係針對通用化、無障礙措施，但考量市區公車與國道客運差異性，國道客運主要係以升降措施之補助為主，業者出資 51%、政府補助 49%，比率以公司總車輛數 10%為上限。
- 七、又，客運業關切之司機缺額，整體車輛數約有 3 萬台（客運及遊覽車約各 1.5 萬），但公路總局發出之職業駕照已有 9 萬多張，理應有足夠供給，但關鍵在於駕照者不願投入客運業界，此與工作待遇、社會觀感、用路環境等都有關係，主管機關應予重視。
- 八、有關研究團隊提及業別整併之建議，站在公會立場，建議可先考量主管機關之劃分，因為涉及審查、管理及處罰，諸如補貼（助）、車輛調度要求等會有不同。
- 九、至於客運業應有管制架構，建議可朝管理極小化方向，假羅孝賢教授之見解或可供研究團隊參考：(1)原則上應以通案為主，非處理個案。(2)重視乘客權益。(3)明確各業別業務經營之範圍，不要踩到對方的紅線。且應充分授權，該下放就下放，例如技術性事項可交由各區監理所，法定事項交由審議

會或公路總局，特別複雜的則由交通部處理。

十、此外，審議會四大功能也可供研究團隊思考哪些項目應納入法規，如路線（開放與否，涉變更調整處理原則）、票價、評鑑等，其餘則可交由主管機關處理。

柒、散會（下午 5 時 10 分）

2.4 104 年 9 月 11 日高雄市政府交通局訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究

一 法律位階檢討

訪談紀錄

貳、會議時間：104 年 9 月 11 日（五）上午 10 時 00 分

參、會議地點：高雄市政府交通局 16 樓會議室

肆、出席人員：高雄市交通局黃簡任技正榮輝、許法制秘書綺佑、楊技正俊傑（市區公車業務）、郭股長長隆（計程車業務）、蘇技正傳翔（停車工程業務），交通部運輸研究所黃副研究員立欽，主持人郭教授介恒、楊育純研究助理，資策會科法所陳宏志法律研究員

伍、記錄：陳宏志法律研究員

陸、說明內容：略

柒、討論及決議要項：

中央地方機關權限劃分相關

一、黃簡正：

(一)感謝交通部運研所及研究團隊撥冗前來。有關中央地方機關權限劃分，以先前公路總局部分監管業務移撥給地方政府為例，除補貼款外，還應有相關業務人力，才有助於協助後續業務之推展。

(二)地方政府在汽車運輸業管理，是以市區客運及計程車為主。有關提綱內涉權限劃分之建議，現形法規係以主事務所所在地，採屬地主義管轄，但對於分公司形態成立之主事務所，應以總公司或分公司認定，在法規應釐清。

(三)至於公路客運，因屬跨城際運輸，除 OD 端之協調外，還可能遭遇客訴等問題，非地方政府一己之力可以處理，仍建議回歸中央主管機關。

(四)另外，除公車有加裝動態系統外，高雄氣爆後，也希望對進入市區之槽車、聯結車能要求加裝類似設備。

計程車相關

二、郭股長(計程車業務)：

目前高雄有 16 家(無線電)車隊，各有取得計程車客運業及計程車客運服務業之資格，另有 11 家合作社。除個人優良駕駛(獨資)、合作社外，在車行部分有(股)公司、有限公司等多種態樣。

裁罰基準相關

三、許法制秘書：

(一)目前高雄市訂定之裁罰基準係源於 97 年監理所所訂之內容，其針對公路法內規定之 9 千至 9 萬罰鍰，以次數區分，故有關 2 年重新起算等緣故較不熟悉。

(二)在實際行政作為上，除要求限期改善外，對於業者第 1 次處以 9 千元後，再發生違規情形即可減少，尚具嚇阻效果，暫無調整罰鍰之建議。或如違反停車場法案件之處理，可請同仁加強稽核頻率，即可使違規之業者知所警惕。

四、郭股長(負責計程車)：因應常見之靠行情形，如計程車，業者實際上管理有所困難等需求，仍以違規車輛為主，非針對業者作為裁罰次數計算之主體。

五、黃簡正：

(一)公路法第 47 條要求業者限期改善之規範可增加同仁實務處理之彈性，建議在未來法制設計上仍應保留，並可搭配罰鍰及停止一定期間之營運等，作為後續管理機制之整體配套。

(二)現在實務上除罰鍰外，針對重大違規或發生傷亡，會收回其路權。

虧損補貼相關

六、楊技正(負責市區公車業務)：

(一)高雄市依據大眾運輸事業補貼辦法相關規定，針對業者之管理係採記點制，上限為 6 點，違規記點達上限之路線會取消補貼款。但因公車慢點、脫班等情形常見，故希望記點上限也能交由地方政府規範，無需由公路主管機關統一定。

(二)不同於裁罰基準僅能依公路法規罰 9 千至 9 萬，高雄市政府對於違規之公車業者，另依據「高雄市市區公車營運虧損補貼審議及執行管理作業規定」以扣補貼款 2000 元等為方式，處理相關違規情形。

七、黃簡正：

(一)有關部分研究團隊提到的 DRTS 概念，高雄市已有在部分服務性路線試行。考量大眾運輸及減碳等需求，建議仍可維持是類補貼。

(二)為有效利用相關補助款，除前述議題外，業者關切之運價、運量及載客率提升等，也都可以討論。

其他

八、蘇技正(負責停車場)：

(一)因運輸業停車場申辦為公路總局業務範疇，非地方政府權責，惟就實際現況，為免亂停車等情形，建議應提高停車位與車額數的比例。

(二)此外，業者反映遊覽車停車位部分，高雄市已有針對部分風景區，如西子灣，在港務公司所屬場地已規劃相關停車空間。

九、黃簡正：

(一)有關對貨運放寬部分管制議題，對機車快遞、搬家等可以公路總依業種特性統一考慮，對此方向持正面看法。

(二)本次討論議題如有未盡之處，將再視情請相關同仁提供書面資料；另，也期待研究團隊提出之未來管理架構。

散會（上午 12 時 20 分）

2.5 104 年 10 月 1 日金融監督管理委員會保險局訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究

一 法律位階檢討

訪談紀錄

- 壹、會議時間：104 年 10 月 1 日（四）下午 15 時 30 分
- 貳、會議地點：金管會保險局 17 樓會議室
- 參、出席人員：金管會保險局陳清源組長，交通部運輸研究所黃立欽副研究員、翁美娟研究員、江芷瑛副研究員，主持人郭介恒教授、楊育純研究助理，資策會科法所鄭婷嫻法律研究員、陳宏志法律研究員
- 肆、記錄：陳宏志法律研究員
- 伍、說明內容：略
- 陸、討論及決議要項：

- 一、依目前公路法之授權（公路法第 38 條），交通部對於汽車運輸業籌設依據汽車運輸業審核細則第 4 條訂有最低資本額、最低車輛數額等條件，經公路主管機關審核通過者始准予申請籌設。惟該審核細則雖近年有稍作調整，但相關業別之最低資本額、最低車輛數額與現行營運實務迭有變動，造成公路主管機關管理困難。未來可否規劃仿效美國以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額等，金管會認為是否可行？抑或有無其他建議？

- (五)感謝交通部運研所及研究團隊撥冗前來。有關汽車運輸業相關保險，先就業管範圍來說，目前瞭解較多為計程車及貨運部分。在實務上，以計程車投保乘客責任險為例，一家公司有數十台或上百台車，但只購買 1 張保單，該張保單若因單一事故發生用光理賠額度，則其他事故發生時即無法獲得任何賠償。故該種類的保單所提供之保障是否足夠，實值審酌。如每台營運計程車輛都規定強制投保，保

險業者定樂於承保。此外，由於營業車輛損(失)率達 150% 至 160%之間，對保險公司來說承擔風險較高，如果保險業者要對運輸業者推行符合保障乘客的保單種類，實際上每年都要就出險率重新核算保費，若增加保費時，繼續推行這樣的保單就比較困難。且因車險業務一般佔保險公司產險業務 50%以上，故為規模、市占率等考量，此類保險(現在一般常見之乘客責任險)雖不賺錢，但仍繼續讓汽車運輸業者投保，然長期來說對業者及消費者利益保障非為正面之發展。

(六)研究團隊規劃以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額等，應先思考公路法當初立法之真意，為何要求車額、資本額(究為產業之永續、穩定發展，或重視乘客權益之保障，本人以前曾詢問過路政司長官，為何要求最低車輛數部分，得到回覆為考量營運規模大，保障較完善等等，但回答並那麼不具體)。且現行依強制汽車責任險、第三人責任險，已可保障體傷或車外人員之權益，一般業者僅須另就乘客加保責任險，如前所述，較大之計程車業者，如台灣大車隊已有投保。若採類似履約保證之概念，以確保發生事故時可彌補損害，不無思考空間。但以台灣保險年報為例，責任險市場成長有限，可見實務上業者不喜以責任險作為其承擔風險之方式。

(七)在技術上，以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額乙事，尚可區分二層面：保單設計可請保險公司精算，另實務操作，建議應先徵詢汽車運輸業者、汽車保險公會等意見，再行規劃。如有需要安排，業管部分亦可協助。

(八)至於要求運輸業者提供責任保險之證明是否為當前發展趨勢，依保險監理主管機關之立場，倘符合運輸業相關法令，且保險公司與運輸業者認同後，主管機關將予以支持。且主管機關向來鼓勵保險業者積極開發新的保險商品。

(九)綜此，降低汽車運輸業進入之門檻後，如何在保險層面完整

設計配套機制，涉及層面甚廣且非單純法制議題，建議研究團隊可再進一步研議。

二、汽車運輸業依公路法第 65 條第 3 項規定，及依據交通部於民國 97 年 11 月 25 日交路字第 0970010913 號公告，公路客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業最低投保金額為 150 萬元（無體傷）以上之乘客責任險，且前開業者應於 98 年 1 月 31 日前完成投保作業。關於此一公告，現行業者是否皆有遵守？遵守方式為何？如無提供最低投保證明需處新台幣 10 萬元以上 50 萬以下罰鍰，是否有業者已被處罰？

(一)關於此一議題，目前暫未聽聞有汽車運輸業者未投保乘客責任險而被處罰之相關個案，建議研究團隊也可再向公路主管機關查詢。

(二)惟經查詢業管統計資料，以 2014 年營業大客車資料為例，有關法定之第三人責任險，全年約有 5 萬 8 千多家投保。然在公路法第 65 條要求之乘客責任險部分，僅有 1 萬 8 千多家投保，且全年保額僅新台幣 2 千多萬元。理論上既為法定要求，二者數據應接近一致，故有關公路法第 65 條規定之落實執行，建議可由公路主管機關與內政部（警政署）協調，納入未來稽查之範圍。例如，目前汽機車強制責任險的部分，有相關法律明定請警政署配合查核。

三、汽車或電車運輸業因行車事故致人、客傷害、死亡或財務損毀、喪失之損害，其賠償金額及醫藥補助發給標準依公路法第 64 條第 3 項規定，訂有汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法（民國 93 年 5 月 4 日修正），該辦法第 3 條規定之賠償金額是否合宜？有無調整之必要？

(一)對於交通部之汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法具體內容尚未深入瞭解，然如以其規定觀之較類似有限責任，且條文規定之要件要能符合或成立有一定之困難，故對業者較為有利。然辦法位階較低，形式上是否宜以此一法律位階之規範處理，或可討論。

(二)此外，當初該辦法設計賠償金額上限或相關保障內容之意義何在，是否考量其他項目可交由強制汽車責任險、健保等承擔（如住院之醫療費用最高可負擔 20 萬元，但交通部之辦法即無法協助）。若以實務上發生陽明山公車翻車、八仙樂園塵爆案等經驗為例，一般公共安全事件之保險，僅以賠償金額總上限為五人，最近的事件發生足以證明此一精算方式已不敷使用，如未有全面之保障，過低之理賠額度將無助於事故之處理。

四、承上，除上述提及之最低責任保險及最低賠償金額外，有無更合適之保險種類、保額，或其他藉助保險可降低經營管理風險或填補事故發生時損失之方式，請教是否有具體建議？

(一)有關運研所提出貨運業發生以自用車輛違規營業，因其保費較低，發生事故時尚可因此彌補損失，將導致合法經營業者同樣投保內容，卻付出較高保費而致權益受損乙事，的確在實務上，自用與營業車輛計算風險因子、分類內容等有所不同（每年也會檢討 1 次），保費差距約有 3 至 5 倍。但實際上可透過保險契約內之除外條款（每家公司原則上都會有類似規定），對此類違規使用之態樣不予理賠，惟保險公司對於駕駛的使用性質不同等，負有舉證責任。

(二)另外，租賃業也有發生類似上開情事，如長租車一般會以類似自用車之條件投保，而短租車則回歸營業車輛條件。實務上也發生過一些爭議（長租變短租卻發生事故），最後保險公司仍可依除外條款處理，不予理賠。

(三)有關主持人提出是否可有綜合保險，涵蓋法定之強制險、第三人責任險及任意之乘客責任險等乙事，目前市面上並無此類保單。技術上或為可行，但實際執行上會有困難，因不同險種費率、加退保等計算方式皆相異，如何操作等恐再行研議。

(四)最後，對於靠行遊覽車從業人員間以「聯保」方式處理事故之賠償等，其所謂聯保其實並非保險，而係互助會、互助

金之概念，並無相關法令規範，雖保費較低但實則風險甚高。且依保險法第 167 條第一項規定尚有刑責（非保險業經營保險業務者，處三年以上十年以下有期徒刑，得併科新臺幣一千萬元以上二億元以下罰金。其犯罪所得達新臺幣一億元以上者，處七年以上有期徒刑，得併科新臺幣二千五百萬元以上五億元以下罰金），因此，站在主管機關之立場，並不建議，也希望公路主管機關能導正此行為。

柒、散會（下午 17 時 30 分）

2.6 104 年 10 月 20 日彰化客運(股)訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究

一 法律位階檢討

訪談紀錄

壹、會議時間：104 年 10 月 20 日（二）下午 14 時 40 分

貳、會議地點：彰化汽車客運(股)公司

參、出席人員：彰化汽車客運(股)公司黃錦椿董事長、陳錫寬經理、黃清照副理、莊柏富課長、詹益昇股長，中國文化大學郭介恒教授、楊育純研究助理，資策會科法所陳宏志法律研究員

肆、記錄：陳宏志法律研究員

伍、說明內容：略

陸、討論及決議要項：

一、對於中央地方權限劃分乙事，目前公路主管機關係以跨縣市或屬區域內與否為區分，跨縣市係由公路總局、區域內由地方政府處理，惟實務上公總或審議會委員或較不瞭解地方真正需求，但地方又有民意代表壓力、人力不足（以彰化或南投縣政府為例，未有交通局編制，市區汽車客運業務屬工務處或城市景觀處下之運管科，以往僅約 3 人）等情形，如何劃分建議應兼顧消費者及業者權益。

二、除北部縣市外，其餘縣市汽車客運業經營不易，以彰化客運之鹿港－彰化－台中路線為例，就有競爭者。且公司尚有承接偏遠鄉鎮之路線，對營運獲利是一大挑戰，但因有照顧基本民行之需求，仍需行駛。建議未來關於路線許可證之發放收回或其調整事宜等（如縮駛、延駛、聯營），在審議會機制可以增加彈性。

三、本公司在公路及市區客運約 200 台車，目標是希望自給自足，不仰賴政府補助。因此在營運規劃上，客運營收原佔總營收之 95%，現已降至 55%，新增加油站、旅行社、遊覽車、代檢廠等業務，甚至為處理電子票證，成立通用資訊(股)公司，

並與一卡通、悠遊卡合作。此外，遊覽車部分也已獨立成為另一公司，目前約有 50 台車，已朝多角化經營。

- 四、關於跨業經營乙事，如前所述，本公司已自有規劃。然鑑於遊覽車市場已呈現供過於求，出現削價競爭之情形，且因自有運具的普及，打破公路、市區或遊覽車分類或許會使市場更加混亂，長期而言不利於消費者。因此，建議對於業別仍要有基本規範，且對於實務上交通車或強制一定車齡汰舊換新等，亦宜有管制。
- 五、此外，建議主管機關亦應整合，除遊覽車外，汽車客運業者因行駛道路不同可分為國道、公路或市區，而分屬不同主管機關，縱向與橫向應加強整合。
- 六、對於主管機關推動 DRTS 樂見其成，但應非採一般路線與 DRTS 併行之模式，而應考量偏遠路線悉以 DRTS 為主。因為對業者來說，中、大型巴士車價相差不大，且亦有駕駛、停車場等需求，僅於油錢有少許差異，如未真正落實 DRTS，只是大巴換中巴，並無意義。
- 七、至於停車場之規定，目前市區公車要求 1：1、公路等業別是 1:8，實務上由於都市土地取得不易，但因此為評鑑項目之一，致為符需求，以租借等方式因應。建議可由業者改以整體面積取代停車格數量（以彰化客運為例，一台大巴平均需 12 坪、含通道約 18 坪）、或提出路外停車空間證明等。另也同意可由政府配合都市規劃提供公設場站或轉運站，以活化運用原有場站或停車場地。
- 八、有關運管規則第 19-2 條工時規定，瞭解交通部與勞動部對於工作時間計算認知之不同。然由於汽車客運業實務常發生司機出車後，至下一次可能間隔 1-2 小時以上，如列入工作時間之計算，對業者也不公平，建議勞動部就待命提供勞務之時間，能有明確規定，如以 15 分或 30 分為限（或最適休息時間），以利客運業者遵行。且雖非本案本年研究重點，建議未來如有機會，主管機關仍應單就此議題進行後續研究。

- 九、目前汽車客運業聘不到司機是常態，屬整體產業及待遇之影響外，主管機關宜有規劃（例如鼓勵新住民女性加入，縮短取得職業大客車之時程）。另，主管機關也應教育民眾（如交通部道安會報結合教育部），提供行車安全、搭車禮節或相關須知等宣導，因搭公車者多為學生或老年人，應可有效減少傷亡。
- 十、在保險部分，以彰化客運為例，強制險保額為 200 萬、乘客險為 150 萬，另公司有加保醫療險 10 萬，及第三人責任險等（在遊覽車部分，公司有幫司機增加雇主險）。但因市區公車車速不快，造成體傷情形不多，約 2 至 3 年才會發生事故，且多屬被撞之情形（會視情要求對方賠償，至於車損部分因自有車體廠，會自行修復，非透過保險機制處理）。
- 十一、在攜帶活體動物部分，原則上遵照運管規則及公會頒布之相關規定處理，如需加購半票等，並有公告。但實務上，基於以客為尊原則，並未採嚴格或強制要求。
- 十二、至於違規乙事，在市區公車悉依地方政府之規定，實務上多以扣減補助款 2 千或記點方式處理；被依公路法、運管規則開罰 9 千之情形較少。
- 十三、本公司非常注重服務品質，每年皆定期派員赴日本等先進國家觀摩，俾供精進參考。且對於司機亦率先於政府提供相關服務，如規劃整合路線代碼、LED 等需手動輸入資訊，改由司機於駕車前使用單一卡片感應即可。另外，在遊覽車部分，早已自行加裝 GPRS 系統，可提供行駛路線、加減速、開關門等資訊。
- 十四、最後，對於研究團隊長期另定專法乙事，樂見汽車運輸業能有良性發展，除取得業者共識外，建議立法從寬、執法從嚴。如有需要，未來也可再徵詢全國聯合會等意見。
- 柒、散會（下午 16 時 40 分）

2.7 104 年 10 月 29 日南台灣客運(股)公司訪談紀錄

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究— 法律位階檢討訪談紀錄

會議時間：104 年 10 月 29 日（四）下午 13 時 50 分

會議地點：南台灣汽車客運(股)公司

出席人員：南台灣汽車客運(股)公司郭子義董事長、中國文化大學郭介恒教授、楊育純研究助理，資策會科法所林冠宇法律研究員

記錄：楊育純研究助理

說明內容：略

討論及決議要項：

提問一：對現行客運業者管理監督，如路線核可、聯營等，有無修正調整之必要？中央及地方主管機關執行上，是否合宜？

回覆：

目前新開放之客運路線大致以跨縣市路線由中央主管機關管轄，同一縣市內之路線則由地方政府管轄，而在原有路線部分，除原即屬市區客運路線者外，在 6 都陸續合併後，不少公路客運路線也均依此原則移撥為市區客運路線，但非 6 都之縣市，則並無依此原則劃撥為市區客運(縣、市轄公車)，多數路線雖在同一縣市境內，目前仍屬公路客運路線。而因公路客運管理相關法規以全省均適用原則訂定，較無法針對單一地方而有調整空間，當地方需求改變時經常無法立即反應，而地方政府即便有意將相關路線收回自行管理，卻因管理人員不足及財政普遍不佳等因素而作罷，未來相關路線之管理監督如何調整，值得中央主管機關深思解決方案。

目前相關法規對於客運業者合作經營大致區分為聯營、共營及聯運三類，在個人認知部分，聯營應是指新路線開放時，兩家以上客運業者合作提出申請並取得營運許可，共營為多家業者均有同意客運路線營運許可，再提出合作經營並獲主管機關核准，而聯運則為兩家以上各自營運不同路線，但這些路線彼此可串聯成一條較長之路線，而經營業者願意合作各自營運此串聯路線之一段。惟上述之定義，相關客運

營運法規並無明確說明，因此即便客運業者有意合作，亦不確定以何種名義提出申請，造成行政程序曠日費時。另相關合作方式常因合作之客運公司分屬不同監理單位管轄，以致監理單位間若對路線管理看法分歧時，造成客運業者無所適從情形，另監理單位針對聯營或共營路線之管理，均未能將其視為同一單位經營，反而仍以同一路線有多家業者各自經營之方式管理，有失業者合作經營，互相協助之意義。

提問二：為有利提升管理效能，宜否鼓勵客運業者跨業、多角化經營，如不限公路、市區客運或遊覽車，業者有無具體建議？

回覆：目前客運經營相關管理法規並無限制客運業者不得同時經營公路、市區客運或遊覽車，以南台灣客運為例，除市區客運外亦兼營遊覽車業務，屏東客運則三者均有經營。但在其他跨業經營或異業合作部分限制則較多，例如客運運輸需求除通勤族群外，觀光需求亦佔大宗，但目前客運業者在異業合作部分僅能發展與其他運具之聯運部分，而不能自行整合其他觀光產業，仍須透過旅行社等單位方能合作；另兼營貨物運輸部分，除與中華郵政之運郵合作外，其他亦非法令所能准許，當然會有相關規定起因係相關業務為其他特許行業之營運範圍所致，但在客運本業經營環境不佳情況下，仍建議能適度開放。

提問三：貴公司營運管理上，遇有違規事件如何處理？有無因跨區造成不同處理方式之爭議？

回覆：本公司對於違規事件之處理，若經查證違規屬實，當然依法受罰，若與管理機關認知不同時，則會依行政程序提出申覆，更甚者則依程序提出行政訴訟。目前在市區客運部分，因主管機關為同一單位，並無跨區處理方式不同問題，但在公路客運或遊覽車部分，雖名義上均屬公路總局管轄，但仍會因遭遇之稽查單位分屬不同監理所，而有處理方式不同之情形，而產生爭議之部分大多發生在人員主觀判斷部分，例如屏東客運就曾發生因車背申訴電話清晰不足遭高雄市區監理所稽查開罰，但該車在稽查前至屏東監理站驗車時又符合規定。

提問四：以客運業為例，在營運管理上，涉及乘客相關權益爭議，如攜帶活體動物或體傷等，目前處理方式為何？是否都有法令依據？

回覆：

目前對於客運乘客攜帶活體動物乘車部分，相關管理規定並無明載，大多由業者自行規定後，於旅客運送定型化契約敘明並公告乘客知悉，大部分業者對於乘客攜帶寵物均規定須置於寵物籠內，並不得佔座，但在收費部分就較為分歧，免費、收取半票或收取全票費用者均有，但也因為作法不一，容易產生紛爭，此部分仍建議能有統一規範以供遵循；而在一般行李部分，汽車運輸業管理規則第 73-75 條雖有規範旅客攜帶行李限制及超重收費方式，但實務上執行困難，因此目前僅有少數國際機場相關路線收取行李運送費用。

目前公路法規範營業大客車均須投保乘客險 150 萬元以上，本公司亦不例外，乘客於乘車間受傷或死亡若能歸責於本公司者，均先以保險理賠，不足部分再由公司或相關失職人員承擔。

提問五：承上，有無投保相關保險(除強制險外，如車體險、乘客險或其他產險)？

回覆：本公司車輛除依規定投保強制險、乘客險外，另有投保任意第三人責任險，車體險部分則視狀況投保，整體而言，客運公司基於成本考量，對於保險均會以過往事故賠償金額與保費比較做為考量依據，再決定是否投保，而以市區客運及地區型公路客運而言，其事故發生之嚴重性一般較為輕微，因此保額部分會較低，國道客運及遊覽車業者則反之，未來若有明訂強制客運公司投保時，亦應考慮相關因素分級訂之，對行駛國道或偏遠山區之車輛規定較高之保額。

提問六：目前貴公司是否設有自備停車場？依客運業者之立場，實務上在停車場相關規定之執行有無困難？如停車位是否足夠、或遭公路主管機關或其他單位取締違規停車之頻率等？

回覆：本公司目前設有自備停車場，車輛收班停放並無問題，亦無遭公路主管機關開罰等情事。實務上法令規定並不會造成客運公司選擇

停車場位址之困擾，反倒是一般較具規模之客運公司均會將保養廠與停車場及中於同一地點以方便車輛維修，汙水廢油排放加上車輛噪音及廢氣等汙染，若要在鄰近發車站周邊設置常不被地方民眾所接受，若設置於較偏遠地區又有車輛空調成本考量，應是困擾客運公司之最大問題，而大客車重量較重，也造成停車場地維護之成本偏高。另車輛於班次間隔休息時間無處停放(通常是位於各地車站周邊)，也是長期以來客運業者一大困擾。

提問七：現行汽車運輸業管理相關規範，如公路法、運管規則，業界是否都能充分瞭解並遵循？有無整併或調整之必要？

回覆：現行公路法、汽車運輸業相關管理規定因網路發達，業者要取得相關資訊並不困難，加上客運業從業人員素質已有提升，因此對大多數規定均能充分了解並遵循，但仍有少數規定之解釋會因人而異，或許定期辦理主管機關運管人員與客運業從業人員座談可逐漸改善。另目前大多數規定多因考量需求量大、競爭業者多，為防止少部分業者違規營運而訂之，但也因此造成偏遠地區路線無法因應需求及時調整等不良效應，以專為學生需求開行之客運路線為例，由於學生每學年分布均會產生變化，核定路線可能每學年均須配合需求調整，但目前公路客運於營運許可期限內路線調整有次數限制，就會造成業者營運上之困擾，類似情形或可針對路線型態將相關法規調整成更有彈性。

附錄三、汽車運輸業管理法草案初探

汽車運輸業管理法草案初探總說明

2015.10.10

本研究團隊經蒐研先進國家（含德國、法國、美國、日本、奧地利及英國）及盤點我國汽車運輸業管理法規進行檢討分析，並彙整國內學者專家意見後，爰建議汽車運輸業管理規則中與公路法有重覆規定者，或涉及消費者保護法、公平交易法以及其他法規者，甚或民事法律可以處理，無須特別規定者，均應予以刪除，並回歸相關法令。而汽車運輸業管理規則中有涉及人民重大權利義務之規定，應提升其法律位階者，則建議進一步整併公路法第三章有關汽車運輸之相關規定，參考國外立法例之法規體系，另外訂定汽車運輸業管理之專法，暫稱為「汽車運輸業管理法」。希冀藉此區分出規範汽車運輸業管理之汽車運輸業管理法以及規範公路興建養護等道路建設相關事務之公路法，俾使汽車運輸業管理有序，產業得以永續發展。為有助於瞭解本團隊研究與綜整之成果與提供後續法制作業研究進一步討論，本團隊乃針對基本架構及章節安排等法制作業方向，初步研提汽車運輸業管理法草案初探。然而，其中許多規範仍待其他業別管理制度之深入研究與政策決定之事項，均需要進一步之補充與架構之調整。本草案初探希冀能夠提供未來研擬正式草案時，可資作為參考及討論之資料，並發揮拋磚引玉之效果，使法制得以更為精進完備。

本汽車運輸業管理法草案初探，共計五章，主要係整併現行公路法（第三章公路運輸全部及其他相關規定）、汽車運輸業管理規則（應提升法律位階之規定）等，各章規範內容大致如下：

第一章為總則（第一條至第十四條），將說明立法目的、名詞定義、中央地方機關權限、營運許可或變更、運/票價等內容。

第二章為旅客運輸管理（第十五條至第四十條），暫訂為公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業及計程車客運服務業等，並分別針對載客運輸業別特質所需，訂定相關規範。

第三章為貨物運輸管理（第四十一條至第五十三條，不含旅客之行李），仍以符合貨物運輸業別特殊需求，及個人從事汽車貨運業進行規範。

第四章為罰則（第五十四條至第五十七條），將採類型化方式，對於違反本法所規範之業別營運管理事項，分別處以包含限期改善、停業、或罰鍰等；未來建議由中央公路主管機關視需要徵詢地方政府、公會代表等意見，俾利訂定罰鍰之上下限，或授權訂定裁罰之原則。

第五章為附則（第五十八條至第六十一條），包含授權依據、過渡條款、施行細則及日期，授權中央主管機關得依需求訂定技術性、細節性之規範。

汽車運輸業管理法草案初探條文對照表

暫訂條文	說明與現行相關規定
第一章 總則	章名。
（立法目的） 第一條 為健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，特制定本法。	本法之立法目的。 整併原公路法第三章公路運輸及汽車運輸業管理規則有關汽車運輸業之管理規範，另訂定新法。故公路法有關公路運輸之立法目的均移列至新法。而公路法第 1 條則應刪除公路運輸等文字。 公路法第 1 條
（名詞定義） 第二條 本法用詞定義如下： 汽車運輸業之定義 各業別之定義	公路法第 2 條、第 34 條 運管規則第 2 條
主管機關 第三條 本法所稱公路主管機關，在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市) 為縣(市)政府。	公路法第 3 條 配合中央及地方權責劃分，調整相關規範。
經營限制 第四條 非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。	自由貿易議題及開放政策 公路法第 35 條
（營運核准之權責機關） 第五條 經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，應向中央主管機關申請營運核准。 經營市區汽車客運業、計程車客運	配合現行行政組織架構，以及各組業別管理之架構，規範業者跨區營運時中央與地方主管機關之權責劃分方式。 公路法第 37 條 公路法第 46 條第 1 項，包括業者組織

業、計程車客運服務業，應向管轄其營運範圍之地方公路主管機關申請營運核准。如營運範圍內數地方主管機關均有管轄權者，由受理在先之機關管轄，不能分別受理之先後者，由各該機關協議定之，不能協議時，由中央公路主管機關指定管轄。 汽車運輸業變更組織、增減資產、抵押財產、宣告停業或歇業，亦應報請各該主管機關核准。	變更時亦應申請核准之情形。 運管規則第 4 條第 1 項(第 4 條第 2 項係有關路線之核准應與業別核准分別規範，以茲區別) 運管規則第 96-10 條 運管規則第 139-1 條(委任、委辦)
(營運核准原則及授權制定法規命令) 第六條 公路主管機關核准汽車運輸業之營運，汽車運輸業之資本額、營業車輛及站、場設備，應符合下列事項： 合於當地運輸需要者。 確能增進公眾便利者。 具有充分經營財力者。 具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。 前項核准辦法，由中央主管機關另定之。	規範業者申請營運核准程序以及行政機關裁量標準之規定，其餘與車輛、牌照相關規定改移列至道交條例。新增不予核准情形之規定。 公路法第 38 條、審核細則第 4 條 運管規則第 3 條
(籌設許可) 第七條 汽車運輸業自通過營運核准之日起，應於六個月內籌備完竣，並依法辦理公司或商業登記後，報請該管主管機關發給汽車運輸業營運許可執照，方可開始營運。 公路汽車客運業、市區汽車客運業，除應依前項規定取得汽車運輸業營運許可執照外，另應依本法規定取得營	業者申請核准通過後，應於一定時間內籌設。 公路法第 39 條、第 40 條 運管規則第 33 條、第 33-1 條、第 34 條

運路線許可證後，方得開始營業或通車營運。 汽車運輸業如因特殊情形未依第一項規定於期限內籌備完竣，得報請該管公路主管機關准予延期，以六個月為限，逾期廢止。公路汽車客運業、市區汽車客運業並應公告重行受理申請。	
（運價） 第八條 汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則共同擬訂，報請該管主管機關核定，非經核准，不得調整。 前項準則，由交通部定之。 汽車運輸業之客、貨運運價及雜費，非經公告，不得實施。	規範有關客貨運輸之運價制定，可視客貨運輸之差別，進一步訂定不同的運價制定規定。 公路法第 42 條、第 43 條 運管規則第 45 條(應符合公平交易法) 運管規則第 46-48 條(104/8/24 最新修正為中央公路主管機關) 運管規則第 50 條
（聯營輔導） 第九條 主管機關應視客、貨運輸需要情形，輔導汽車運輸業發展公路與鐵路、水運、航空及公路與公路之聯運或聯營業務。	輔導公路運輸與其他運輸態樣之連結。 公路法第 45 條 大眾運輸發展條例第 6 條(競合)
（聯營核准） 第十條 汽車運輸業間或其他運輸業辦理聯運或聯營時，應檢具下列書類圖說，報請中央主管機關核准後，方得實施，變更時亦同。 雙方公司、行號名稱、地址及負責人姓名。 聯運或聯營之路線或區域及業務範圍。 運費計價方式。 聯運或聯營契約副本。	運管規則第 15 條 運管規則第 44 條(市區汽車客運業聯營由中央公路主管機關核准)

有關路線或區域圖。 前項規定如同屬汽車運輸業時，應聯合申請之。	
（優先運送） 第十一條 汽車運輸業對客、貨運輸應準時安全，但有公益上正當理由者，得優先運送之。	客、貨運輸遇有公益上正當理由之例外情形，得優先運送之規定。 公路法第 49 條
（危險物運送） 第十二條 依物品之性質，有危害他人身體或財產之虞者，汽車運輸業得拒絕運送。 前項運送物，因申報不實，致汽車運輸業蒙受損害者，託運人應負損害賠償責任。	將危險物運送規定整併於總則中，適用所有業別。 公路法第 50 條(汽車運輸業) 運管規則第 72 條(公路及市區客運業) 運管規則第 120、121 條(貨運業)
（公益運輸） 第十三條 汽車運輸業之經營，除偏遠及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之。 依本法有部分營業之停止或營業執照廢止之情事，該管主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。 汽車或電車運輸業之經營、管理，符合政府規定標準者，除依法獎勵外，其新設、新闢或其所經營偏遠地區之路線有虧損者，主管機關得以公路營運費獎助之。	汽車運輸業原則採取民營，但為了維持公眾運輸利益，於一定條件下，得由政府經營之。 公路法第 36 條 公路法第 47 條第 3 項 公路法第 70 條 運管規則第 136 條(獎助)
（災害協助義務） 第十四條 遇有法定重大災害時，主管機關為因應緊急需要，得調用轄區內之汽車運輸業協助救災。因此受	參考災害防救法第 31 條、民航法第 60 條、民防法第 12 條之規定。 公路法第 48 條

有損失，汽車運輸業得向各該主管機關申請補償。	
第二章 旅客運輸管理	章名。
第一節 通則	節名。
（無障礙服務） 第十五條 客運業使用設置輪椅區之車輛提供服務，應命其所屬駕駛人參加該管公路主管機關或其委託辦理之訓練並領得結訓證書，始得提供服務。 除前項規定外，客運業者應依營運方式及相關法令規定，提供身心障礙者適當座位或所需服務。	參照運管規則第 91-3 條（建議整體考量）
（導盲犬規範） 第十六條 客運業對視障者攜帶之導盲犬，不得拒絕攜帶或運送，且應不予收費。	運管規則第 59 條、第 72 條(導盲犬)
第二節 公路汽車客運業	節名。
（公路汽車客運業路線核准） 第十七條 公路汽車客運業應向中央公路主管機關申請核准營運路線及期限後，取得營運路線許可證後，方可開始通車營運。公路汽車客運業依前項規定申請核准營運路線及期限，如有實際需要應依下列規定，酌情予以變更： 申請延長營運路線之行駛期限，應與原核定路線之剩餘期限相同。 申請營運臨時性之路線由中央公路主管機關視實際需要核定之。 原營運路線因故暫時不能通行時，得借道行駛，其期限由中央公路主管機	運管規則第 36 條（104/8/24 最新修正為中央公路主管機關）、第 37 條（104/10/6 最新修正）、第 38 條（104/8/24 刪除） 第 39 條（104/8/24 最新修正為中央公路主管機關）、第 40 條（客運團隊建議開行區間車）、第 42 至 44 條

關視實際需要核定之。 新開闢之公路，如為一家公路汽車客運業之營運路線所包圍，得優先核交其營運，如其無力擴充營運時，得由政府經營或核交他人經營之。	
（路線共同經營） 第十八條 公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。	同上
（路線設站） 第十九條 公路汽車客運業營運班車在市區行經路線、設站地點及實施隨招上車之路段，應依下列原則辦理：一、其行經市區內之路線、設站地點及實施隨招上車之路段，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。 市區行經路線，以能便捷直接到達業者在該市區所設之車站為原則。 市區設站，其間隔不得少於五百公尺為原則。 經同意之營運路線、設站地點及實施隨招上車之路段，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請中央公路主管機關辦理。	運管規則第 37 條（104/10/6 最新修正，針對偏鄉地區公共運輸較不發達，公路客運班次少、站距長，民眾通常要步行長距離才能搭乘公車的情形，依試辦規範檢討所需新增隨招公車規定。鑒於公路汽車客運業營運班車在市區實施隨招上車路段，仍須與當地政府協議定之，爰修正第 1 款及第 4 款）
（跨線經營） 第二十條 公路汽車客運業經營路線，如有一部分跨越其他公路汽車客	同上

運業所經營之路線時，在其跨越區段內不得設站上下旅客，並不得發售區間票。但經中央公路主管機關視實際需要核定者，不在此限。	
(班車行駛) 第二十一條 公路汽車客運業 班車，應依營運路線許可證所核定之路線起點、經過地點、終點、里程行駛營運並停靠核定之站位上下客。但經公路主管機關核准實施隨招上車之路段，應依民眾招呼停車供民眾搭乘。公路汽車客運業因臨時性或為增進大眾運輸需要，得報請公路主管機關核准，開行部分路段之班車；其經核准者，公路主管機關得依大眾運輸實際發展需求，調整其原核准開行部分路段班車之班次數量。	運管規則第 40 條 (104/10/6 最新修正，針對實施隨招上車之路段，爰於第 40 條第 1 項增訂但書規定，經公路主管機關核准實施隨招上車之路段，應依民眾招呼停車供民眾搭乘。)
第三節 市區汽車客運業	節名。
(市區汽車客運業路線核准) 第二十二條 市區汽車客運業以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案之主管機關核定。 前項路線有須延長至市區以外時，應敘明理由，檢同營運路線圖，報請各該管公路主管機關核准後方得行駛。受理申請之主管機關應依下列規定辦理： 屬於直轄市者，應商得相鄰之縣(市)主管機關之同意。 屬於省轄市者，如延長至直轄市者，應商得該直轄市主管機關之同意。 屬於縣轄市者，準用第二款之規定辦理。	運管規則第 4 條第 2 項。

該延長路線如有其他汽車客運業申請營運時，應無條件共同行駛。 延長行駛至市區以外，以不超過鄰接鄉、鎮、市行政區域範圍，並以不變更原定票價為限。但依本法第十條規定經相關主管機關同意辦理聯營或聯運者，不在此限。 市區汽車客運業延長路線至原申請營運獲准之直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之主管機關會同相關直轄市、縣（市）主管機關之同意；有不同意者，報請中央主管機關核定之。	
（路線變更） 第二十三條 市區汽車客運業已延長至市區以外之路線，在市區以外需要變更路線或增加設站時，或在市區內增加銜接路線時，受理申請之主管機關應依前條規定程序辦理。 前項延長至市區以外之路線，在市區內變更路線時，應於實施前函知相關主管機關。	同上
（經營家數） 第二十四條 市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。	公路法第 41 條
（票證） 第二十四條 旅客無票（證）乘車或持用失效（證），應補收票價；如無正當理由，並得加收百分之五十票價。運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申報有疑義	公路法第 51 條第 1 項 運管規則第 64 條

時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按四倍以下之差額補收之。	
（兒童優惠） 第二十五條 兒童身高未滿一百十五公分者，免費；滿一百十五公分未滿一百五十公分者，應購買半票；滿一百五十公分者應購買全票。 前項兒童滿一百十五公分而未滿六歲者，經出示身分證件，得免費；滿一百五十公分而未滿十二歲者，經出示身分證件，得購買半票。 依前二項規定免費之兒童，須由已購買全票或成年之旅客攜帶。如搭乘公路汽車客運業，每一旅客最多以攜帶二人為限，逾限者，應購買半票。	運管規則第 49 條(第 3 項建議區分公路、市區客運)
（運送中止） 第二十六條 公路客運班車行至中途因路阻不能運送旅客至到達站時，得依下列規定辦理： 旅客願在停行地點下車者，其未經行路段之票價應予退還。 旅客願在停行地點候路修通後搭乘下次班車者，得改搭下次班車。 旅客願返回原起程站者，應免費送回原起程站，並退還全程票價。 退還客票均應由站車人員負責簽字，並註明經過及原因。	運管規則第 64 條
第四節 遊覽車客運業	節名。
（遊覽車客運業業務範圍） 第二十七條 遊覽車客運業應遵守下列規定： 車輛應待客包租，不得外駛個別攬載旅客、開駛固定班車或擅自設置營業	運管規則第 84 條

所站。 承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請中央主管機關備查。 機關、學校、旅行業及導遊人員對包租遊覽車依規定所為查核，應積極配合，不得拒絕。 前項第一款車輛出租時，應據實填載派車單（如附表六），<u>必要時派車單可以電子文件為之</u>。派車單及租車契約並應至少保存一年供中央主管機關查核。	
（兼營規定） 第二十八條 遊覽車客運業及公路與市區汽車客運業兼營遊覽車客運業者，應在中央主管機關規定之營業區域內營業。 遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以中央主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依中央主管機關之規定。 公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，<u>營業範圍以其核定行駛之路線為限，承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請中央主管機關備查。</u>	運管規則第 85 條
（車輛調度） 第二十九條 公路及市區汽車客運業，因連續假日、年節、慶典活動或其他公共運輸上之短期需要，以同一公司之遊覽車支援班車參與自營路線加班疏運者，應於事前報請中央主管機關備查。	（運管規則第 85-1 條疏運支援規定建議與運管規則第 14-1 條整合）

以租用其他公司遊覽車參與前項疏運者，雙方應將租用事由、數量、廠牌、年份、型式，連同租車契約副本，於事前報請各該公路主管機關核備。所定租用期間以疏運期間為限。並應於租用車輛上張貼顯明之租用標識。 前二項以遊覽車參與旅客疏運之備查或核備，應知會其他相關機關。	
（計費方式） 第三十條 遊覽車除待客包租外，亦得接受計程或計時包車。 前項費率計算方式，由交通部訂定之。	運管規則第 87-90 條(建議留於法規命令內) 本法訂定授權母法
第五節 計程車客運業	節名。
（計程車營業規範） 第三十一條 經營計程車客運業應遵守下列規定： 車輛應使用四門轎式小客車。但設置輪椅區之車輛，得使用廂式或旅行式小客車。 車輛應裝設計程車計費表，並按規定收費，不得安裝營業區域以外費率之計程車計費表。 車輛應在核定之營業區域內營業，不得越區營業，其營業區域依附表七之規定。 自中華民國八十年一月一日起車輛新領牌照或汰舊換新時，車身顏色應符合臺灣區塗料油漆公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色。 對所屬車輛及其駕駛人應負管理責任。 僱用或解僱駕駛人，應向核發計程車駕駛人執業登記證之警察機關辦理申	計程車客運業之業務範圍及營業要求(如計費器、車身顏色) 運管規則第 91 條

報。 不得將車輛交予無有效職業駕駛執照及計程車駕駛人執業登記證之駕駛人駕駛。 國道高速公路通行費，應於國道高速公路收費時段，並經乘客同意行駛國道高速公路，方得向乘客收取；於交通部公告之日起，其收費之計算，應以備具國道高速公路通行費計算裝置之計費表（如附件一）計算之。 自交通部公告之日起，於該管主管機關公告運價調整實施或車輛新領牌照或汰舊換新時，前項第二款規定所定計程車計費表之功能，應為經交通部指定之專業機構確認符合計程車計費表功能規範（如附件二），並依法經度量衡專責機關型式認證認可及檢定合格者；每車裝設一具為限，並應列印乘車證明供乘客收執。 本法施行前，前項該管公路主管機關公告關於運價調整實施或車輛新領牌照或汰舊換新時之規定，自中華民國一百零八年一月一日起，不適用之。 個人經營計程車牌照之使用以原申請人為限，不得轉讓其他個人或公司行號。但經核准歇業，得連同原車過戶予符合個人經營計程車申請資格條件者。	
（計程車客運業經營規範） 第三十二條 計程車客運業由其駕駛人自備車輛參與經營者，應與駕駛人就有關權利義務事項訂定公平合理之書面契約，各執乙份，彼此遵循，	運管規則第 91-1 條 遊覽車、貨運之靠行情形如予以規範，可統一規範至總則中。

除應遵守法令規定，提供駕駛人服務外，並不得有下列行為： 轉賣營業車輛牌照。 駕駛人之參與經營權移轉時，無正當理由予以拒絕或收取不當費用。 於汰換車輛時，向駕駛人收取費用。 強制代駕駛人購置營業車輛。 巧立名目向駕駛人收取不當費用。 前項契約書範本由各該地方計程車客運商業同業公會與計程車工會及駕駛人職業工會會同協商訂定，並參與契約簽訂之認證。 計程車客運業與駕駛人之爭議事件，先由雙方公、工會會同社會公正人士調解。 計程車客運業與駕駛人無爭議事件、經營績效良好或有助公益者，由該管公路監理機關報請表揚。	
（執業登記） 第三十三條 具備下列各款資格且無第三十七條規定情事之一者為優良駕駛，得申請個人經營計程車客運業： 年齡三十歲以上，六十五歲以下者； 其年滿六十歲者，應每年至公立醫院作體格檢查一次，合格者應檢具體格表，於屆滿一個月向當地公路監理機關申請換領有效期限一年之小型車職業駕駛執照。 連續持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證六年以上者；其依營業小客車駕駛人執業登記管理辦法第十二條規定補辦查驗或換發新證者，視同連續持有，但中斷時間應予扣除。	運管規則第 92 條

本人未經營計程車客運業、計程車客運服務業或個人經營計程車客運業者。 持有大型車職業駕駛執照者，必須換領小型車職業駕駛執照，其駕駛年資得予併計，並保留其資格。 計程車駕駛人具下列資格條件之一者，不受前項第一款前段及第二款前段規定之限制： 符合促進道路交通安全獎勵辦法第三條第六款所定資格條件，經中央或直轄市主管機關核定獎勵有案。 領有身心障礙證明。 申請個人經營計程車客運業者，不得兼營其他汽車運輸業或受僱為其他汽車運輸業之駕駛人。 個人經營計程車客運業者，應在該管公路監理機關轄區內設有戶籍。其戶籍地如有遷移變動時，應向當地公路監理機關報備。	
（牌照及營業執照申請） 第三十四條 凡取得個人經營計程車客運業牌照申領許可者，應在核發牌照或汽車運輸業營業執照前繳驗下列有效之證明文件： 營業小客車駕駛人執業登記證。 購車證明或車輛讓渡書。 投保強制汽車責任保險之保險證。 參加計程車運輸合作社之社員申領牌照或汽車運輸業營業執照者，同前項規定。	運管規則第 94 條
（車輛使用） 第三十五條 個人經營計程車客運	運管規則第 95 條

業者，應自購車輛，並以一車為限。 個人經營計程車客運業者除其配偶及同戶直系血親持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第三十七條規定情事之一者，得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。 個人經營計程車客運業者，如因疾病或其他重要事故，本人不能駕駛營業，需要僱用其他人臨時替代時，其受僱人之資格，必須持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第三十七條規定情事之一者，且一次以一人為限。 第二項及第三項申請輪替或臨時替代之駕駛人應檢具有關證明文件，報請當地公路監理機關核准後，方得輪替或臨時替代駕駛營業。 計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予符合規定資格之配偶或直系血親輪替駕駛營業外，不得轉讓車輛牌照或僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。	
（廢止經營） 第三十六條 個人經營計程車客運業者經吊銷、註銷執業駕駛執照或其他喪失職業駕駛人資格之情事者，應廢止其汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照。但經核准歇業者，應依本規則第二十七條規定辦理。 個人經營計程車客運業者之車輛，因擅自轉讓其他個人或公司行號，或未事先依規定核准僱用或交予他人駕	運管規則第 96 條

駛，經撤銷其汽車運輸業營業執照及吊銷其營業車輛牌照者，該個人經營計程車原申請人於五年內不得再申請個人經營計程車客運業，並吊銷其營業小客車駕駛人執業登記證，且五年內不得申辦。	
(執業限制) 第三十七條 有下列情形之一者，不准申辦個人經營計程車客運業登記： 依道路交通管理處罰條例規定，不得辦理計程車駕駛人執業登記。 曾犯傷害、妨害自由、公共危險，或刑法第二百三十條至第二百三十五條各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定。 曾犯刑事案件經判決確定，而有下列情形之一： 受有期徒刑之執行完畢，或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而經赦免後，未滿五年。 受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，或行刑權時效消滅後未滿五年。 受刑人在假釋中。 最近三年內有道路交通管理處罰條例第六十一條第三項、第六十三條第一項各款及第六十八條第二項前段所列之違規行為。 最近五年內曾依道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分。 最近三年內曾由計程車乘客提出申訴檢舉，並經公路監理或警察機關查證屬實。	運管規則第 93 條(建議與道交條例第 37 條一併檢討)

（計程車諮詢委員會） 第三十八條 中央或直轄市公路主管機關，為加強計程車管理，得邀請相關機關、團體代表、學者專家及社會公正人士等組成計程車諮詢委員會，就計程車客運業、計程車客運服務業、計程車運輸合作社之管理事宜提供諮詢，其設置要點由中央及直轄市主管機關定之。	運管規則第 96-1 條
（共乘） 第三十九條 計程車客運業得在核定營運區域內，以共乘方式營業。前項管理辦法，由交通部另定之。	運管規則第 96-2 至 96-10 條 （因應未來可能皆有共乘需求，建議移至總則；技術性規定仍可以法規命令為之） 另運管規則第 96-8 條之罰則移至第四章罰則。 運管規則第 96-10 條主管機關權限移至總則。
第六節計程車客運服務業（或擴大為汽車客/貨運服務業）	節名。 （如擴大為汽車客/貨運服務業，則因應新增相關規定）
（計程車客運服務業） 第四十條 計程車客運服務業...。 （待計程車團隊補充） 前項管理辦法，由交通部另定之。	公路法第 56 條
第三章 貨物運輸管理	章名。
第一節 通則	節名。
（貨運業營業規範） 第四十一條 貨運業應依規定之營業種類營運，不得攬載核定種類以外之貨物。	運管規則第 104 條第 1 項、第 105、106、108 條
（貨運業分類） 第四十二條 貨運業承運貨物分整	運管規則第 108 條

車及零擔兩種。按車輛之載重量收費者，為整車貨物。按車輛所載貨物之件數及每件重量計算運費者，為零擔貨物。	
（貨運業運價） 第四十三條 貨物依其性質、價值、重量體積、用途及運輸情形等，須加成或減成收費者，由各類汽車貨運業公會參照汽車客、貨運運價準則擬訂，報請中央主管機關核定。	運管規則第 109-114 條
（貨運業運費差額） 第四十四條 運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申報有疑義時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按四倍以下之差額補收之。	公路法第 51 條第 2 項 屬民事爭議，可檢討廢止。
（貨運業營業規範） 第四十五條 貨運業應在各營業所揭示下列事項： 營業時間表。 運費及雜費表。 運送契約、託運單。其應註明貨物毀損、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。 其他託運人及受貨人注意事項。	運管規則第 105 條 可檢討廢止，回歸消保法。
（路線貨運） 第四十六條 汽車路線貨運業經核定營業路線並行駛固定班次者，應訂定營業時間，公告實施。	運管規則第 106 條 同草案第 45 條規定，可檢討廢止。
（郵件）	運管規則第 70 條

第四十七條 汽車運輸業協助運送郵件，依郵政法第二十六條規定。	依郵政法規定協商，可檢討廢止。
(搬家業) 第四十八條 汽車貨運業專辦搬家業務者，公司行號名稱應標明「搬家」，業務範圍以從事搬家業務為限，不得攬載一般貨物，其車輛顏色及標識應依公路主管機關之規定。 第四十九條 汽車貨運業從事搬家業務，應與託運人就有關權利義務訂定公平合理書面契約，各執乙份，從此遵循，並依約定價格收費，不得以其他理由任意加價。 第五十條 汽車貨運業從事搬家業務，應依託運人之指示將物品搬至指定位置，不得中途藉故拒絕搬至定位。	建議檢討搬家業務(第 104 條第 2 項、111-1、124-1 條)是否納入本法，回歸消保法。
第二節 個人經營小貨車業	節名。
(小貨車貨運業) 第五十一條 個人經營小貨車貨運業者，應領有小型車職業駕駛執照，並應在該管公路監理機關轄區內設有戶籍。其戶籍如有遷移變更時，應向當地公路監理機關報備。 個人經營小貨車貨運業車輛牌照之使用以原申請人為限，不得轉讓其他個人或公司行號。 第五十二條 個人經營小貨車貨運業者，應自購車輛，並以一輛為限，除其具有小型車職業駕駛執照之配偶及同戶直系親屬得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業，但如因疾病或其他重要事故，	運管規則第 133-135 條。 小貨車經營宜否納入本法或回歸消保法及民法相關規定。

本人不能駕駛營業，需僱用他人替代時，其僱用人應領有小型車職業駕駛執照並應檢具有關證明報請當地公路監理機關核准後，方得替代駕駛營業。 第五十三條 個人經營小貨車貨運業者，經吊銷、註銷駕駛執照者，撤銷其汽車運輸業營業執照，並吊銷其營業車輛牌照。 個人經營小貨車貨運業者之車輛，因轉讓其他個人或公司行號或未經核准僱用他人駕駛，經撤銷其汽車運輸業營業執照及吊銷其營業車輛牌照，三年內不得再申請個人經營小貨車貨運業。	
第四章 罰則	章名。
（停止營業及廢業） 第五十四條 汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益、交通安全或違反本法相關規定時，主管機關得為下列之處理： 限期改善。 經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。 三、受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。 前項汽車運輸業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人，主管機關得視情節輕重，不經限期改善，逕依前項第三款規定辦理。 第一項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使	第 47 條第 1 項第 2 項

中斷。	
(運輸業裁罰) 第五十五條 汽車或電車運輸業違反...(以說明構成要件為主，惟具體內容待討論)者，由主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰。 除前項罰鍰外，主管機關得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。 至於違反本法相關規定，有吊扣或吊銷營業車輛牌照之必要者，另依道路交通管理處罰條例處理。	第 77 條第 1 項 (車輛牌照建議回歸道交條例)
(運輸服務業裁罰) 第五十六條 汽車運輸服務業違反...(以說明構成要件為主，惟具體內容待討論)，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營汽車運輸服務業處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。	公路法第 47 條第 1、2 項 第 77 條第 3 項 (車輛牌照建議回歸道交條例)
(擅自經營) 第五十七條 未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。 前項非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之。	第 77 條第 2 項 (車輛牌照建議回歸道交條例)
*駕駛人訓練機構、車輛牌照繳回	第 77 條第 4、5 項

	(建議移至道交處罰條例等)
第五章 附則	章名。
(章程核准) 第五十八條 汽車運輸業因管理及業務需要擬訂之各項章則，應報請該管主管機關核准後實施。	運管規則第 139 條
(過渡條款) 第五十九條 本法施行前，經申請許可取得營業執照之汽車運輸業，或運輸服務業，均應於中央主管機關指定期限內，依本法規定，補行辦理設立程序。	參照銀行法第 137 條規定制定。
第六十條 本法施行細則，由交通部定之。	
(施行日期) 第六十一條 本法施行日期，由行政院以命令定之。	運管規則第 141 條

附錄四、公路法修正草案條文對照表

(以各業別有提出草案者為主)

修正條文	現行條文	說明
第二條 本法用詞，定義如下： 一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。 二、國道：指聯絡二直轄市(省)以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公路。 三、省道：指聯絡二縣(市)以上、直轄市(省)間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。 四、市道：指聯絡直轄市(縣)間交通及直轄市內重要行政區間之道路。 五、縣道：指聯絡縣(市)間交通及縣與重要鄉(鎮、市)間之道路。 六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。 七、鄉道：指聯絡鄉(鎮、市)間交通及鄉(鎮、市)與村、里、原住民部落間之道路。 八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。	第二條 本法用詞，定義如下： 一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。 二、國道：指聯絡二直轄市(省)以上、重要港口、機場及重要政治、經濟、文化中心之高速公路或快速公路。 三、省道：指聯絡二縣(市)以上、直轄市(省)間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。 四、市道：指聯絡直轄市(縣)間交通及直轄市內重要行政區間之道路。 五、縣道：指聯絡縣(市)間交通及縣與重要鄉(鎮、市)間之道路。 六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。 七、鄉道：指聯絡鄉(鎮、市)間交通及鄉(鎮、市)與村、里、原住民部落間之道路。 八、專用公路：指各公私機構申請公路主管機關核准興建，專供其本身運輸之道路。	(計程車客運業組提出) 一、本條新增。 二、明定汽車租賃業之定義，係指以汽車租與他人自行使用而受報酬，且不提供駕駛勞務之經營事業，爰新增第十六款條文。

修正條文	現行條文	說明
九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。 十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。 十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。 十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。 十三、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。 十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。 十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。 十六、<u>汽車租賃業：指以汽車租與他人自行使用而受報酬，且不提供駕駛勞務之經營事業。</u>	九、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。 十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。 十一、電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。 十二、慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。 十三、公路經營業：指以修建、維護及管理公路及其附屬之停車場等，供汽車通行、停放收取費用之事業。 十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。 十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。	
第二條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，其名稱與定義應修正。	第二條 <u>略</u>	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合業別重整後，應依修正後之規範進行調整。
第三十四條 <u>公路汽車運輸，依使用目的區分自用與營業兩種；依載運主體區分為客運及貨運兩種。</u>	第三十四條 <u>公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規</u>	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、將客運及貨運分開陳述。 三、汽車貨運業不再納管小貨車租賃業，將該業列為單

修正條文	現行條文	說明
<u>一、客運類</u> <u>原則上，自用客車以載運自己或自己機構人員、營業客車以載運他人並收取票價為主要營運目的。</u> 營業客運應依下列規定，分類營運： 客一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 客二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 客三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 客四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 客五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 <u>客運業之管制要求於汽車運輸業管理規則中另定之。</u>	<u>定，分類營運：</u> 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。 八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。	純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理。 四、依據美、日汽車貨運業分類，建議簡化目前汽車貨運業類別，並於汽車運輸業管理規則另定營運規範，鬆綁經濟管制，但同時加強安全管制。
<u>二、貨運類</u> <u>原則上，自用貨車以載運自有貨物、營業貨車以載運他人貨物並收取運費為主要營運目的。</u> 營業貨運應依下列規定，分類營運： 貨一、一般汽車貨運業：以汽車載運一般貨物為營業者。 貨二、特種汽車貨運業：以汽車載運特殊貨物為營業		

修正條文	現行條文	說明
者。 貨三、汽車貨運經紀業：為汽車貨運業安排貨物運送並收取報酬的營業者。 一般貨物、特殊貨物、經紀及貨車租賃之定義及要求於汽車運輸業管理規則中另定之。		
第三十四條 (具體條文待討論) 一、重整汽車運輸業分類，並劃分為 4+1 區塊： 路線汽車客運業（服務區塊 I） 區域汽車客運業（服務區塊 II） 包租路線汽車客運業（服務區塊 III） 包租汽車客運業（服務區塊 IV） 汽車客運服務業（服務區塊 V） 二、服務對象可區分為一般與特定使用者，如為一般者，需進行主管機關之核定，特定使用者則需進行核備。 三、各區塊依服務型態（場站、班次、費率）與服務對象（一般、特定）設有不同管制程度，如愈固定者，其管制程度相對嚴格，反之，則相對彈性。	第三十四條 公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。 八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合業別重整後，可依各業之相關規範辦理(如以場站界定管轄權責、管轄權移轉權責劃分...等)，藉此減輕中央政府之業務。 三、原所規範之各業限制，將可依各業之服務特性與使用者來鬆綁其管制，各區塊說明如下(服務區塊 II 另由計程車客運業案處理)： 路線汽車客運業（服務區塊 I）： 1.調整營運規模規定(如經營家數、營運範圍、資本額與車輛數等)。 2.市區及公路客運業路線申請營運程序，權責轉為站場所在處之地方主管機關。 3.解除區間車限制。 4.路線核准權與公司管轄權(兩種方案)： (1)由中央公路主管機關核發 (2)公司主事務所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。 包租路線汽車客運業（服務

修正條文	現行條文	說明
	櫃貨物為營業者。 前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。	區塊 III)： 1.增訂交通車定義；相關規範與限制(資本額、營業車輛及站、場設備)增訂於汽車運輸業審核細則。 2.包租路線汽車客運業需由中介者媒合運輸需求。 3.跨業(區塊 I 與區塊 IV)得經營包租路線汽車客運業者，但營運限制須比照包租路線汽車客運業之規範。 4.公司管轄單位：主事務所在地之公路主管機關管轄；營運路線管轄權：路線所涉及之直轄市或縣（市）政府之公路主管機關負責。 包租汽車客運業（服務區塊 IV)： 1.公司管轄單位：主事務所在地之公路主管機關管轄；營運路線管轄權：無。 2.如未來有需要可增訂小客車審核細則之內容。 汽車客運服務業(服務區塊 V)：將原計程車客運服務業，擴大至客運業辦理。 四、避免服務對象為特定使用者的業者因管制寬鬆的關係，進而與服務一般使用者的產生惡性競爭，故需與主管機關進行核備。
第三十五條	第三十五條	(貨運業組提出)
非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、<u>一般汽車貨運</u>	非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、<u>小貨車租賃</u>	一、本條修正。 二、參酌第三十四條修訂而修改。

修正條文	現行條文	說明
業、特種汽車貨運業及汽車貨運經紀業。	業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。	
第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、<u>一般汽車貨運業、特種汽車貨運業及汽車貨運經紀業</u>，向中央主管機關申請。(略)	第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、<u>小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業</u>，向中央主管機關申請。(略)	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、參酌第三十四條修訂而修改。
第三十七條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規範，並提議如下： (一) 由中央公路主管機關核發。 (二) 公司主事務所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	第三十七條 經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向中央主管機關申請。 二、經營市區汽車客運業： (一) 屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 (二) 屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。 三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。 前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、重新檢討客運相關管理原則，並針對籌設原則進行協調，甚至賦予地方政府調整的權責。 三、為落實地方自治之理念，將配合業別重整後，屬直轄市者可自行審核與核發之。

修正條文	現行條文	說明
	主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。	
第三十八條之一 <u>汽車客運業公、工會及駕駛人工會應會同訂定自備車輛參與經營者與汽車客運業者間權利義務事項之定型化契約範本，報請主管機關核定。</u>	無	(客運業組提出) 一、本條新增。 二、為保障自備車輛參與經營者之權益，且因其與汽車客運業者間非屬消費關係，然亦有訂定定型化契約之需求，爰增訂相關規定。
第三十九條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規範，並提議如下： (一) 由中央公路主管機關核發。 (二) 公司主事務所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	第三十九條 經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起，六個月內籌備完竣。 汽車運輸業應於籌備期間依法辦理公司或商業登記，並報請該管公路主管機關核准發給汽車運輸業營業執照及公路汽車客運業之營運路線許可證後，方得開始營業或通車營運。 汽車運輸業經核准籌備後，如因特殊情形未能如期籌備完成時，得報請該管公路主管機關准予延期，以六個月為限，逾期撤銷其核准籌備。其為公路汽車客運業或市區汽車客運業者，並應公告重行受理申請。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十七條之公路主管機關修正。
第四十條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規範，並提議如下：	第四十條 汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運。除因天災、	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十七條之公路主管機關修正。

修正條文	現行條文	說明
(一) 由中央公路主管機關核發。 (二) 公司主事務所所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運者外，逾期廢止其汽車運輸業營業執照或營運路線許可證，並吊銷其全部營業車輛牌照。	
	第四十條之一 <u>新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起一年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓。</u>	(貨運業組提出) 一、本條刪除。 二、配合貨運業期末報告法規之修訂，對新進汽車運輸業設定最低車輛數門檻要求，已無必要以此項管制防範業者投機之舉。
	第四十條之二 <u>汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷牌照之日起一定期間內，以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補；未能於規定期限內替補者，得於期限屆滿前申請展期，逾期註銷替補。前項之一定期間、得展延期限之業別及展延期間之規定，由交通部定之。</u>	(貨運業組提出) 一、本條刪除。 二、解除此項管制，由業者根據經營需求決定如何汰舊換新或是增加車輛之採購。 三、此項管制對汽車運輸業者及監理機構均為耗時耗力卻又無附加價值的工作。
第四十一條 <u>路線汽車客運業，應配合營業區域之人口：需求特性及大眾運輸需要之營運車輛、場站、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上經營之。</u>	第四十一條 <u>公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。</u> <u>市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或</u>	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合客運業長期建議之市場區塊調整，同一營業區域內，未來家數規模應依當地的需求特性與供給條件訂定之，爰應刪除公路法第一項以一家經營為原則之規定。

修正條文	現行條文	說明
	二家以上共同經營之。	
第四十七條 (具體條文待討論) 退場機制應增設撤銷其汽車運輸業營業車輛牌照等規範。	第四十七條 汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為下列之處理： 一、限期改善。 二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。 三、受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。 前項汽車運輸業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人，主管機關得視情節輕重，不經限期改善，逕依前項第三款規定辦理。 第一項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、避免車輛於停業後，衍生未繳銷營業車輛牌照挪用之問題，故應於規範中明訂。
第五十六條之一 <u>有下列情形之一者，不准申辦個人經營計程車客運業登記：</u> <u>一、依道路交通管理處罰條例規定，不得辦理計程車駕駛人執業登記。</u> <u>二、曾犯傷害、妨害自由、公共危險，或刑法第二百三十條至第二百三十五條各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定。</u> <u>三、曾犯刑事案件經判決確定，而有下列情形之一：</u> <u>(一) 受有期徒刑之執行完畢，或受無期徒刑或有期徒刑</u>	無	(計程車客運業組提出) 一、本條新增。 二、現行法令有關個人經營計程車客運業之資格條件，係規範於「法規命令」位階之「汽車運輸業管理規則」第九十三條中。 三、惟查有關計程車駕駛人執業資格之要件卻以法律位階之「道路交通管理處罰條例」第三十七條加以明文規定。 四、然個人經營計程車客運業資格之限制，似應較一般計程車駕駛人執業條件更加嚴格，卻僅在法規命

修正條文	現行條文	說明
一部之執行而經赦免後，未滿五年。 (二)受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，或行刑權時效消滅後未滿五年。 (三)受刑人在假釋中。 四、最近三年內有道路交通管理處罰條例第六十一條第三項、第六十三條第一項各款及第六十八條第二項前段所列之違規行為。 五、最近五年內曾依道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分。 六、最近三年內曾由計程車乘客提出申訴檢舉，並經公路監理或警察機關查證屬實。		令位階之汽車運輸業管理規則中加以規範，兩者相較顯有輕重失衡之處。 五、故有關個人經營計程車客運業之資格條件，擬提升至法律層級之位階加以規範，並新增訂於公路法第五十六條之一。 六、配合 104 年 8 月 24 日交通部交路字第 10450109801 號令發布「汽車運輸業管理規則」修正條文第九十三條內容加以明訂。
第七十七條 汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。 <u>汽車租賃業，違反依第七十九條第六項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣或吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車租賃業營業執照及吊銷全部營業</u>	第七十七條 汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。 未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之。 計程車客運服務業違反依第	(計程車客運業組提出) 一、本條修正。 二、明定汽車租賃業者違反公路法第七十九條第六項授權訂定之「汽車租賃業管理辦法」相關處罰之規定，爰新增第二項條文。

修正條文	現行條文	說明
<u>車輛牌照。</u> 未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之。 計程車客運服務業違反依第五十六條所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。 民營汽車駕駛人訓練機構違反依第六十二條之一所定管理辦法者，公路主管機關應予糾正並限期改善、核減招生人數、定期停止派督考、定期停止招生、或廢止其立案證書。汽車駕駛人訓練機構經廢止核准籌設或廢止立案證書者，原班址及原負責人一年內不得申請設立汽車駕駛人訓練機構。 未依本法申請核准，而經營汽車駕駛人訓練機構者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之。 依第一項、第二項及前項規定吊銷之車輛牌照，其汽車所有人不依限期繳回牌照者，由	五十六條所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。 民營汽車駕駛人訓練機構違反依第六十二條之一所定管理辦法者，公路主管機關應予糾正並限期改善、核減招生人數、定期停止派督考、定期停止招生、或廢止其立案證書。汽車駕駛人訓練機構經廢止核准籌設或廢止立案證書者，原班址及原負責人一年內不得申請設立汽車駕駛人訓練機構。 未依本法申請核准，而經營汽車駕駛人訓練機構者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之。 依第一項、第二項及前項規定吊銷之車輛牌照，其汽車所有人不依限期繳回牌照者，由公路主管機關逕行註銷之。	

修正條文	現行條文	說明
公路主管機關逕行註銷之。		
第七十九條 公路用地使用之申請程序、使用限制、設置位置及監督管理等事項之規則，由交通部定之。 公路規劃基準、修建程序、養護制度、經費分擔原則及管理等事項之規則，由交通部定之。 專用公路申請之程序、修建養護之監督管理、禁止、限制及廢止等事項之規則，由交通部定之。 公路經營業投資申請程序、修建、營運、移轉應遵行事項與對公路經營業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、限期改善或勒令停業之要件等監督管理事項之規則，由交通部定之。 汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之。 <u>汽車租賃業申請立案程序、營運應遵行事項、與對汽車租賃業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊銷車輛牌照或廢止汽車租賃業營業執照之要件等事項之辦法，由交通部定之。</u>	第七十九條 公路用地使用之申請程序、使用限制、設置位置及監督管理等事項之規則，由交通部定之。 公路規劃基準、修建程序、養護制度、經費分擔原則及管理等事項之規則，由交通部定之。 專用公路申請之程序、修建養護之監督管理、禁止、限制及廢止等事項之規則，由交通部定之。 公路經營業投資申請程序、修建、營運、移轉應遵行事項與對公路經營業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、限期改善或勒令停業之要件等監督管理事項之規則，由交通部定之。 汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之。	(計程車客運業組提出) 一、本條修正。 二、明文規定授權公路主管機關得訂定「汽車租賃業管理辦法」，俾作為管理汽車租賃業者相關規範之法律授權依據，爰新增第六項條文。

附錄五、汽車運輸業管理規則修正草案條

文對照表

(以各業別有提出草案者為主)

修正條文	現行條文	說明
第一條 本規則<u>主要依公路法第七十九條規定訂定之。</u> <u>公路汽車運輸，依使用目的區分自用與營業兩種；依載運主體區分為客運及貨運兩種。</u>	第一條 <u>本規則依公路法第七十九條規定訂定之。</u>	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、容許制定不在公路法第七十九條規定下之相關規則。 三、具體定義汽車運輸業依使用目的及載運主體之類型。
第二條 汽車運輸業依下列<u>分類規定營運：</u> <u>一、汽車客運類：</u> (一)公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 (二)市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 (三)遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 (四)計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 (五)小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 <u>二、汽車貨運類：</u> <u>(一) 汽車貨運業：以載運整車</u>	第二條 汽車運輸業依下列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、具體區分汽車客運及汽車貨運兩大類。 三、將汽車貨運三業主要營業市場定位明確說明，並放寬跨業經營的限制，例如汽車貨運業也可以經營零擔與貨櫃貨運，其他業態依此類推。 四、新增汽車貨運業安全管理原則條文，以確保道路交通之安全及交通事故風險之防範。

修正條文	現行條文	說明
貨物為主的營業者。 <u>(二) 汽車路線貨運業：以載運零擔貨物為主的營業者。</u> <u>(三) 汽車貨櫃貨運業：以聯結車載運貨櫃貨物為主的營業者。</u> <u>(四) 小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。</u> 前項汽車客運業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。<u>汽車貨運業營業執照之取得或保持，公路主管機關需根據業者安全管理評估結果定之；表現不良者要求定期改善；改善成效不彰者將收回其營業執照。汽車貨運業安全管理之評估規則，將於本規則以專文另定之。</u>	七、<u>汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</u> 八、<u>汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。</u> 九、<u>汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。</u> 前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。	
第二條 (具體條文待討論) 一、重整汽車運輸業分類，並劃分為四大區塊： 路線汽車客運業（服務區塊 I） 區域汽車客運業（服務區塊 II） 包租路線汽車客運業（服務區塊 III） 包租汽車客運業（服務區塊 IV） 汽車客運服務業（服務區塊 V） 二、服務對象可區分為一般與特定使用者，如為一般者，需進行主管機關之核定，特定使用者則需進行核備。 三、各區塊依服務型態（場站、	第二條 汽車運輸業依下列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十四條之修正。 三、配合業別重整後，可依各業之相關規範辦理(如以場站界定管轄權責、管轄權移轉權責劃分...等)，藉此減輕中央政府之業務。 四、原所規範之各業限制，將可依各業之服務特性與使用者來鬆綁其管制，各區塊說明如下(服務區塊 II 另由計程車自行處理)： 路線汽車客運業（服務區塊 I）： 1.調整營運規模規定(如經營家數、營運範圍、資本額與車輛數等)。 2.市區及公路客運業路線申請

修正條文	現行條文	說明
班次、費率)與服務對象(一般、特定)設有不同的管制程度，如愈固定者，其管制程度相對嚴格，反之，則相對彈性。	自行使用為營業者。 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。 八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。 前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。	營運程序，權責轉為站場所處之地方主管機關。 3.解除區間車限制。 4.路線核准權與公司管轄權(兩種方案)： (1)由中央公路主管機關核發 (2)公司主事務所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。 包租路線汽車客運業(服務區塊 III)： 1.增訂交通車定義；相關規範與限制(資本額、營業車輛及站、場設備)增訂於汽車運輸業審核細則。 2.包租路線汽車客運業需由中介者媒合運輸需求。 3.跨業(區塊 I 與區塊 IV)得經營包租路線汽車客運業者，但營運限制須比照包租路線汽車客運業之規範。 4.公司管轄單位：主事務所在地之公路主管機關管轄；營運路線管轄權：路線所涉及之直轄市或縣(市)政府之公路主管機關負責。 包租汽車客運業(服務區塊 IV)： 1.公司管轄單位：主事務所在地之公路主管機關管轄；營運路線管轄權：無。 2.如未來有需要可增訂小客車審核細則之內容。 汽車客運服務業(服務區塊 V)：將原計程車客運服務業，擴大至客運業辦理。

修正條文	現行條文	說明
		五、避免服務對象為特定使用者的業者因管制寬鬆的關係，進而與服務一般使用者的產生惡性競爭，故需與主管機關進行核備。
第三條之一 <u>經營汽車貨運業，需提出完整之營運及安全管理計畫，並經試營運十八個月期間且通過安全稽核後，始得發給營業執照。試營運期間之安全稽核，由公路主管機關另定稽核辦法及組織以為之。</u>	無	(貨運業組提出) 一、本條新增。 二、配合經濟管制鬆綁，增加申設汽車貨運業者安全管制門檻。 三、仍需就具體安全管制規則及監理方式，做更嚴謹之規劃與測試。 四、參考貨運業期末報告美國汽車貨運業之安全管制規範。
第四條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規範，並提議如下： (一) 由中央公路主管機關核發。 (二) 公司主事務所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	第四條 經營汽車運輸業，應備具籌備申請書(如附表一)，依下列規定，申請核准籌備： 一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向中央公路主管機關申請。 二、經營市區汽車客運業： (一) 屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。 (二) 屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。 三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央公路主管機關申	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十七條之公路主管機關修正。

修正條文	現行條文	說明
	請。 前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。	
第五條 經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書(如附表二)，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照(如附表三)及公路汽車客運業之營運路線許可證(如附表四)後，方得開始營業或通車營運。	第五條 經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書(如附表二)，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照(如附表三)及公路汽車客運業、 <u>汽車路線貨運業之營運路線許可證(如附表四)</u> 後，方得開始營業或通車營運。	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、放寬汽車路線貨運業路線許可管制。 三、刪除汽車路線貨運業之營運路線許可證。 四、無需申請並持有營運路線許可證。
第五條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規範，並提議如下： (一)由中央公路主管機關核發。 (二)公司主事務所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	第五條 經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書(如附表二)，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照(如附表三)及公路汽車客運業、汽車路線貨運業之營運路線許可證(如附表四)後，方得開始營業或通車營運。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十七條之公路主管機關修正。
第六條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規	第六條 汽車運輸業經核准籌備後，如因特殊情形未能如期籌備完成時，得報請該管公路主管機關准予延期，以六個月為限，	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十七條之公路主管機關修正。

修正條文	現行條文	說明
範，並提議如下： (一) 由中央公路主管機關核發。 (二) 公司主事務所所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	逾期撤銷其核准籌備。其為公路汽車客運業或市區汽車客運業者，並應公告重行受理申請。	
第八條 汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運，並檢附公會核發之有效會員證影本報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，逾期廢止其汽車運輸業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或廢止其營運路線許可證。	第八條 汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運，並檢附公會核發之有效會員證影本報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，逾期廢止其汽車運輸業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或廢止其營運路線許可證。	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、刪除或汽車路線貨運業。 三、延續汽車運輸業管理規則第五條之更改
第八條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，原籌設所規範之公路主管機關應重新規範，並提議如下： (一) 由中央公路主管機關核發。 (二) 公司主事務所所在直轄市者，由直轄市公路主管機關核發；在直轄市以外之區域者，由中央公路主管機關核發。	第八條 汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運，並檢附公會核發之有效會員證影本報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，逾期廢止其汽車運輸業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或廢止其營運路線許可證。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第三十七條之公路主管機關修正。

修正條文	現行條文	說明
第十條 汽車運輸業之客運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客運運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。 前項準則，由交通部定之。	第十條 汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。 前項準則，由交通部定之。	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、貨運運價管制在市場已無約束效果。 三、建議解除貨運運價管制，回歸市場機制，將監理資源重新配置到汽車貨運業安全管制之強化。
第十四條 汽車運輸業為維持正常營運之短期特殊需要，得租用同業營業車輛或小貨車租賃業車輛營運，由雙方將租用事由、期限、數量、廠牌、年分、型式、價格等資料連同租車契約副本，於租用一個月以前，報請各該公路主管機關核准，方得實施。	第十四條 汽車運輸業為維持正常營運之短期需要，得租用同業營業車輛營運，租期以六個月為期限，由同業雙方將租用事由、期限、數量、廠牌、年分、型式、連同租車契約副本，報請各該公路主管機關核准，方得實施。	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、放寬汽車運輸業同業間基於短期特殊需要之車輛互相支援限制。 三、將租賃車納入汽車運輸業短期需求之取得來源，以增加業者取得車輛之彈性。 四、促進業者尖離峰變化之應變及互補能力，使業者得以優化其車隊規模。
第十八條之一 <u>自用貨車業者得在以下條件下，承運他人之貨物，以利經濟發展與善盡環保責任，減少市場整體貨車數量：</u> 一、自用貨車車隊可承運關係企業之貨物並收取運輸服務費。 二、自用貨車車隊於回程時可承運他人貨物並收取運輸服務費，但需向事業所在地監理機關取得營運許可執照。 三、自用貨車車隊可租賃車輛給營業貨運業之特定運送路線，以降低回程空駛里	無	(貨運業組提出) 一、本條新增。 二、參考美國經驗，如貨運業期末報告。 三、關係企業之定義依公司法相關規定。 四、鬆綁自用貨車承運對象的目的，在於使自用貨車的運能利用率提高，可降低整體貨車數量及行駛里程，有利業者降低運輸成本及減少溫室氣體排放量。同時因為總體貨車旅次數之下降，可降低道路事故發生之風險。 五、此項鬆綁僅限於自用車隊

修正條文	現行條文	說明
<u>程，但需向事業所在地監理機關取得營運許可執照。</u> 四、自用貨車車隊可租賃車輛給其他自用貨車車隊所安排的特定貨運路線，但需向事業所在地監理機關取得營運許可執照。 <u>自用貨車承運前述條件下他人貨品時，駕駛人必須具備同類貨車職業駕駛人資格。</u>		間降低無效運能之協作，應不致造成對營業貨運業之衝擊。而容許營業貨運業利用自用車隊之空車回程運能，不僅可降低道路空車里程，也可以降低營業貨運業的成本，應加以鼓勵。
第二十三條 汽車運輸業有下列情事之一者應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。如營業執照或營運路線許可證須換發者，應同時換發。 一、轉讓。 二、變更公司、行號組織、名稱、地址或負責人。 三、增加營業種類。 四、變更資本額或增減資產。 五、抵押財產。 六、公路或市區汽車客運業增減固定行車班次。	第二十三條 汽車運輸業有下列情事之一者應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。如營業執照或營運路線許可證須換發者，應同時換發。 一、轉讓。 二、變更公司、行號組織、名稱、地址或負責人。 三、增加營業種類。 四、變更資本額或增減資產。 五、抵押財產。 <u>六、變更或增減營運路線或區域。</u> 七、公路或市區汽車客運業增減固定行車班次。 <u>八、停車場地之設置、增減或遷移。</u>	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、刪除原條文第六款及第八款，減少不必要的管制。 三、刪除第六款對於營運路或區域路線之限制，使一般貨運業及路線貨運業者得互為兼營，以達到市場自由競爭之目的。
第二十八條 (具體條文待討論) 退場機制應增設撤銷其汽車運輸業營業車輛牌照等規範。	第二十八條 公路主管機關對汽車運輸業認為經營不善，妨礙公共利益或交通安全時，得為左列之處理： 一、限令定期改善。 二、應改善事項，逾期尚無成效，或違抗命令，不為改	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合公路法第四十七條之公路主管機關修正。 三、避免車輛於停業後，衍生未繳銷營業車輛牌照挪用之問題，故應於規範中明訂。

修正條文	現行條文	說明
	善時，得停止其部分營業。 三、受停止部分營業處分一年以上仍未改善者，經交通部核准，撤銷其汽車運輸業營業執照。 前項部分營業之停止或營業執照之撤銷，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷。	
第二十八條之一 <u>經營汽車運輸業，需維持申設營業執照之最低車輛數及資本額。如車輛數或資本額持續低於申設最低車輛數或資本額超過三個月以上，則將受停業處分並收回營業執照，以維市場秩序。</u>	無	(貨運業組提出) 一、本條新增。 二、目前汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業平均車輛數僅11、12輛，甚至許多業者僅餘少數幾輛車。此類業者均不達營運上之經濟規模車輛數目，對產業運輸效能影響甚大。 三、訂定汽車貨運業必須維持最低車輛數，確保車隊規模於一定水準，以利車輛及駕駛人員之安全管理。
第三十四條之一 <u>汽車客運業由其駕駛人自備車輛參與經營者，應與駕駛人就有關權利義務事項訂定公平合理之書面契約，各執乙份，彼此遵循，除應遵守法令規定，提供駕駛人服務外，並不得有左列行為：</u> <u>一、轉賣營業車輛牌照。</u> <u>二、駕駛人之參與經營權移轉時，無正當理由予以拒絕或收取不當費用。</u> <u>三、於汰換車輛時，向駕駛人收取費用。</u>	無	(客運業組提出) 一、本條新增。 二、為保障自備車輛參與經營者之權益，如遊覽車客運業、計程車客運業，並規範其與汽車客運業間之權利義務關係，爰要求雙方應訂定公平合理之書面契約。

修正條文	現行條文	說明
<u>四、強制代駕駛人購置營業車輛。</u> <u>五、巧立名目向駕駛人收取不當費用。</u> <u>前項契約書範本由各該地方汽車客運業公、工會及駕駛人職業工會會同協商訂定，並參與契約簽訂之認證。</u> <u>汽車客運業與駕駛人之爭議事件，先由雙方公、工會會同社會公正人士調解；如調解不成，而經調解會議認定有違反第一項規定情事者，得會銜函送該管公路監理機關依公路法第七十七條第一項規定論處。</u>		
	第三十五條 <u>公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。</u>	一、本條刪除。 二、涉公路客運經營原則與汽車運輸業管理規則第四十一條合併修正。 三、配合客運業長期建議之市場區塊調整，同一營業區域內，未來家數規模應依當地的需求特性與供給條件訂定之，爰應刪除以一家經營為原則之規定。
第三十六條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，行駛路線及期限權責交由各地方之主管機關自行決定。	第三十六條 公路汽車客運業行駛路線及期限，依下列規定： 一、公路汽車客運業申請營運之路線，由中央公路主管機關核定，如有實際需要得酌情予以變更。 二、公路汽車客運業申請營業之期限，由中央公路主管機關核定之。但申請延長營運路線之行駛期限，應與原核定路線之剩餘期限	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、重新檢討客運相關管理原則，以及針對營運路線調整應當與地方政府進行協調，甚至賦予地方政府調整的權責。 三、配合業別重整後，應由各地方之主管機關自行決定。

修正條文	現行條文	說明
	相同。 三、申請營運臨時性之路線由中央公路主管機關視實際需要核定之。 四、原營運路線因故暫時不能通行時，得借道行駛，其期限由中央公路主管機關視實際需要核定之。 五、新開闢之公路，如為一家公路汽車客運業之營運路線所包圍，得優先核交其營運，如其無力擴充營運時，得由政府經營或核交他人經營之。	
第三十七條 (具體條文待討論) 配合業別重整後，經路線、設站地點及實施隨招上車之路段權責交由各地方之主管機關自行決定。	第三十七條 公路汽車客運業營運班車在市區行經路線、設站地點及實施隨招上車之路段，應依下列原則辦理： 一、其行經市區內之路線、設站地點及實施隨招上車之路段，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。 二、市區行經路線，以能便捷直接到達業者在該市區所設之車站為原則。 三、市區設站，其間隔不得少於五百公尺為原則。 四、經同意之營運路線、設站地點及實施隨招上車之路段，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請中央公路主管機關辦理。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、重新檢討客運相關管理原則，以及針對營運路線調整應當與地方政府進行協調，甚至賦予地方政府調整的權責。 三、配合業別重整後，應由各地方之主管機關自行決定。
第四十一條 <u>路線汽車客運業，應配合營</u>	第四十一條 <u>市區汽車客運業，應配合市</u>	(客運業組提出) 一、本條修正。

修正條文	現行條文	說明
業區域之人口：需求特性及大眾運輸需要之營運車輛、場站、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上經營之。	區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。	二、與汽車運輸業管理規則第三十五條合併修正。 三、配合客運業長期建議之市場區塊調整，同一營業區域內，未來家數規模應依當地的需求特性與供給條件訂定之。
第四十二條 (具體條文待討論) 一、配合業別重整後，權責交由各地方之主管機關自行決定。 二、配合業別重整後，原受理申請所規範之公路主管機關應重新規範。	第四十二條 市區汽車客運業以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案之公路主管機關核定。如需要延長路線至市區以外時，應敘明理由，檢同營運路線圖，報請各該管公路主管機關核准後方得行駛。受理申請之公路主管機關應依左列規定辦理： 一、屬於直轄市者，應商得相鄰之縣（市）公路主管機關之同意。 二、屬於省轄市者，如延長至直轄市者，應商得該直轄市公路主管機關之同意。 三、屬於縣轄市者，準用第二款之規定辦理。 四、該延長路線如有其他汽車客運業申請營運時，應無條件共同行駛。 五、延長行駛至市區以外，以不超過鄰接鄉、鎮、市行政區域範圍，並以不變更原定票價為限。但依本規則第十五條規定經相關公路主管機關同意辦理聯營者，得以鄰接縣（市）行政區域為延駛範圍。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、重新檢討客運相關管理原則，以及針對營運路線調整應當與地方政府進行協調，甚至賦予地方政府調整的權責。 三、配合業別重整後，應由各地方之主管機關自行決定。
第四十三條 (具體條文待討論)	第四十三條 市區汽車客運業已延長至市	(客運業組提出) 一、本條修正。

修正條文	現行條文	說明
一、配合業別重整後，權責交由各地方之主管機關自行決定。 二、配合業別重整後，原受理申請所規範之公路主管機關應重新規範。	區以外之路線，在市區以外需要變更路線或增加設站時，或在市區內增加銜接路線時，受理申請之公路主管機關應依前條規定程序辦理。 前項延長至市區以外之路線，在市區內變更路線時，應於實施前函知相關公路主管機關。	二、重新檢討客運相關管理原則，以及針對營運路線調整應當與地方政府進行協調，甚至賦予地方政府調整的權責。 三、配合業別重整後，應由各地方之主管機關自行決定。
第四十四條 (具體條文待討論) 為配合業別重整，其調整核定的主管機關，並將權責改為場站所屬地方主管機關。	第四十四條 市區汽車客運業辦理聯營時，應先報請中央公路主管機關核定。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合業別重整後，其核定權責應改為場站所屬地方主管機關。
第四十六條 (具體條文待討論) 依「使用者付費原則」採以里程制計費。	第四十六條 客票票價除按里程乘基本運價計算為原則外，<u>並得採用或兼採區域制</u>。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、區間制計費可能造成乘客距離不一，卻收取同樣價格之票價，實屬不合理之情形，基於使用者付費的原則，加上電子票證推動後，里程制計費已非執行問題，故建議可採里程制計費。
第四十九條 兒童身高未滿一百十五公分，免費；滿一百十五公分未滿一百五十公分者，應購買半票；滿一百五十公分者應購買全票。 前項兒童滿一百十五公分而未滿六歲者，經出示身分證件，得免費；滿一百五十公分而未滿十二歲者，經出示身分證件，得購買半票。 依前二項規定免費之兒童，須由已購買全票或成年之旅客	第四十九條 兒童身高未滿一百十五公分，免費；滿一百十五公分未滿一百五十公分者，應購買半票；滿一百五十公分者應購買全票。 前項兒童滿一百十五公分而未滿六歲者，經出示身分證件，得免費；滿一百五十公分而未滿十二歲者，經出示身分證件，得購買半票。 依前二項規定免費之兒童，須由已購買全票或成年之旅客	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、配合兒童及青少年福利權益保障法、道路交通管理處罰條例及實際營運需求，爰修正第三項文字。

修正條文	現行條文	說明
攜帶，除行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路外，每一旅客最多以攜帶二人為限，逾限者，應購買半票。	攜帶，每一旅客最多以攜帶二人為限，逾限者，應購買半票。	
第八十四條 遊覽車客運業應遵守下列規定： 一、車輛應待客包租，不得外駛個別攬載旅客、開駛固定班車或擅自設置營業所站。 二、承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。 三、機關、學校、旅行業及導遊人員對包租遊覽車依規定所為查核，應積極配合，不得拒絕。 前項第一款車輛出租時，應簽訂書面租車契約及據實填載派車單（如附表六），必要時派車單可以電子文件為之。 派車單及租車契約應至少保存一年供公路監理機關查核。	第八十四條 遊覽車客運業應遵守下列規定： 一、車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客、開駛固定班車或擅自設置營業所站。 二、承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。 三、機關、學校、旅行業及導遊人員對包租遊覽車依規定所為查核，應積極配合，不得拒絕。 前項第一款車輛出租時，應據實填載派車單（如附表六）及簽訂書面租車契約，隨車攜帶。派車單及租車契約並應至少保存一年供公路監理機關查核。	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、因應產業需求，第一項所列「車輛應停置車庫場內待客包租」，爰修正為「車輛應待客包租」。 三、第二項仍應保留，並於汽車運輸業管理規則第八十五條，新增公路及市區汽車客運業之包車出租規定。 四、因應科技發展及智慧型手機的普及，紙本派車單可以電子文件為之，亦符節能減碳趨勢，爰修正第三項文字。 五、有關派車單及書面契約之保存規定，移至第四項。
第八十五條 遊覽車客運業及公路與市區汽車客運業兼營遊覽車客運業者，應在公路主管機關規定之營業區域內營業。 遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定。 公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，營業	第八十五條 遊覽車客運業及公路與市區汽車客運業兼營遊覽車客運業者，應在公路主管機關規定之營業區域內營業。 遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定。 公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，其營	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、公路及市區汽車客運業得經營包租業務，係因縣市合併後，整體轄區範圍增加，致原所訂定區域一詞之規範已不符時宜，且已重疊遊覽車業務，似違反公平原則，故應將營業範圍修訂為「以其核定行駛之路線為限」。 三、本節係針對遊覽車客運業

修正條文	現行條文	說明
<u>範圍以其核定行駛之路線為限，承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。</u>	<u>業範圍公路汽車客運業以其核定行駛之路線，市區公車以核定行駛之營業區域為限。</u>	所訂定，然未針對公路及市區汽車客運進行規範，爰應於公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，新增「承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。」
第九十一條之一 計程車客運業與駕駛人無爭議事件，經營績效良好或有助公益者，由該管公路監理機關報請表揚。	第九十一條之一 <u>計程車客運業由其駕駛人自備車輛參與經營者，應與駕駛人就有關權利義務事項訂定公平合理之書面契約，各執乙份，彼此遵循，除應遵守法令規定，提供駕駛人服務外，並不得有左列行為：</u> <u>一、轉賣營業車輛牌照。</u> <u>二、駕駛人之參與經營權移轉時，無正當理由予以拒絕或收取不當費用。</u> <u>三、於汰換車輛時，向駕駛人收取費用。</u> <u>四、強制代駕駛人購置營業車輛。</u> <u>五、巧立名目向駕駛人收取不當費用。</u> <u>前項契約書範本由各該地方計程車客運商業同業公會與計程車工會及駕駛人職業工會會同協商訂定，並參與契約簽訂之認證。</u> <u>計程車客運業與駕駛人之爭議事件，先由雙方公、工會會同社會公正人士調解；如調解不成，而經調解會議認定有違反第一項規定情事者，得會銜函送該管公路監理機關依公路</u>	(客運業組提出) 一、本條修正。 二、原第一至三項移列至新增第三十四條之一，保留第四項文字。 (註：如實務執行後涉有關優良駕駛之認定，未來亦可考量與第九十二條整併。)

修正條文	現行條文	說明
	<u>法第七十七條第一項規定論處。</u> 計程車客運業與駕駛人無爭議事件，經營績效良好或有助公益者，由該管公路監理機關報請表揚。	
第九十四條 申領個人經營計程車客運業牌照者，應於核發牌照或汽車運輸業營業執照前繳驗<u>下列證明文件</u>： 一、計程車駕駛人執業登記證。 二、購車證明或車輛讓渡書。 三、投保強制汽車責任保險之保險證。 計程車運輸合作社社員申領牌照或汽車運輸業營業執照者，<u>準用</u>前項規定。	第九十四條 <u>凡取得</u>個人經營計程車客運業牌照<u>申領許可</u>者，應在核發牌照或汽車運輸業營業執照前繳驗<u>左列有效之證明文件</u>： 一、營業小客車駕駛人執業登記證。 二、購車證明或車輛讓渡書。 三、投保強制汽車責任保險之保險證。 <u>參加</u>計程車運輸合作社之社員申領牌照或汽車運輸業營業執照者，<u>同</u>前項規定。	(計程車客運業組提出) 一、本條第 1 項第 1 款所稱營業小客車駕駛人執業登記證，究係指計程車駕駛人執業登記證？或小型車職業駕駛執照？有待釐清。 二、目前現行法令僅有汽車運輸業管理規則第 94 條及計程車運輸合作社設置管理辦法第 13 條仍採用營業小客車駕駛人執業登記證之用語。
第九十五條 個人經營計程車客運業者，應自購車輛，並以一車為限。 個人經營計程車客運業者除其配偶及同戶直系血親持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。 個人經營計程車客運業者，如因疾病或其他重要事故，本人不能駕駛營業，需要僱用其他人臨時替代時，其受僱人之資格，必須持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者，且一次以一人為限。	第九十五條 個人經營計程車客運業者，應自購車輛，並以一車為限。 個人經營計程車客運業者除其配偶及同戶直系血親持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。 個人經營計程車客運業者，如因疾病或其他重要事故，本人不能駕駛營業，需要僱用其他人臨時替代時，其受僱人之資格，必須持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者，且一次以一人為限。	(計程車客運業組提出) 一、本條修正。 二、修訂第三項，配合 104 年 6 月 3 日公告修訂之合作社法新增準社員之規定，輪替駕駛者亦須為同一合作社準社員，俾符合作精神。

修正條文	現行條文	說明
第二項、第三項申請輪替或臨時替代之駕駛人應檢具有關證明文件，報請當地公路監理機關核准後，方得輪替或臨時替代駕駛營業。 計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予具同一合作社準社員身分之配偶或同戶直系血親輪替駕駛營業外，不得轉讓車輛牌照或僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。	第二項、第三項申請輪替或臨時替代之駕駛人應檢具有關證明文件，報請當地公路監理機關核准後，方得輪替或臨時替代駕駛營業。 計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予符合規定資格之配偶或直系血親輪替駕駛營業外，不得轉讓車輛牌照或僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。	
第九十五條之一 <u>計程車運輸合作社社員所需營業之車輛由社員自備，每一社員以一輛為限。公路主管機關應於牌照登記申請書及行車執照登載該社員為車輛產權所有人，並註記所屬合作社名稱。</u> <u>前項社員如已領有個人經營計程車客運業營業執照，應於其原領行車執照及牌照登記書登記合作社名稱，不另發牌照。</u> <u>計程車運輸合作社社員辦理各項監理證照、車輛異動變更登記，應檢附合作社出具該申辦業務之證明文件，向該管公路主管機關辦理。</u>	無	(計程車客運業組提出) 一、本條新增。 二、原為計程車運輸合作社設置管理辦法第 17、21 及 27 條。
第九十五條之二 <u>計程車運輸合作社社員，有下列情事之一者，應於一個月內加入其他合作社，並以原車向公路主管機關申請換發社員汽車運輸業營業執照及辦妥車輛異動登記，逾期廢止其汽車</u>	無	(計程車客運業組提出) 一、本條新增。 二、原為計程車運輸合作社設置管理辦法第 32、33 條，並增加自請退社一個月內以原車辦理重新加入其他計程車運輸合作社之規

修正條文	現行條文	說明
<u>運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照。</u> 一、 <u>自請退社。</u> 二、 <u>合作社辦理解散登記。</u> 三、 <u>收到主管機關命令解散合作社通知。</u> 四、 <u>合作社因合併而消滅。</u>		定。
第九十五條之三 <u>除第九十五條之二情況外，計程車運輸合作社社員出社時，應於七日內繳回汽車運輸業營業執照及營業車輛牌照，逾期廢止其汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照。</u> <u>前項社員若係領有個人經營計程車客運業營業執照不予廢止，並於其原領行車執照及牌照登記書登記出社時間，原發牌照不予註銷。</u>	無	(計程車客運業組提出) 一、本條新增。 二、原為計程車運輸合作社設置管理辦法第 18 條。
第一百條 經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定： 一、 <u>承租人</u> 自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。 二、經營小客車租賃業 <u>承租人</u> 如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。小貨車租賃業之營業車輛應由 <u>承租人</u> 自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。 三、驗明 <u>承租人</u> 駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼及准駕車車類相符後，始得填製汽車出	第一百條 經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定： 一、 <u>租車人</u> 自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。 二、經營小客車租賃業 <u>租車人</u> 如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。小貨車租賃業之營業車輛應由 <u>租車人</u> 自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。 三、驗明 <u>租車人</u> 駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼及准駕車車類相符後，始得填製汽車出	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、將「租車人」、「承租人」用語不一致統一修正為「承租人」。避免因適用對象用語不一致，致生適用上之疑義。

修正條文	現行條文	說明
租單連同出租車輛交付<u>承租人</u>。小客車租賃業應<u>承租人</u>之請求代僱駕駛人時，並須驗明<u>承租人</u>之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。 四、供租賃車輛於出租前應實施檢修，保持良好狀態，且應投保強制汽車責任險並得投保車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，未投保時，出租人應告知<u>承租人</u>，並載明於出租單。 五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。 六、應明示<u>承租人</u>隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。但租賃期間一年以上之<u>承租人</u>得免隨車攜帶汽車出租單。 七、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。 八、不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客、貨物違規營業。 前項第三款之<u>承租人</u>為法人、非法人之團體或機關時，應驗明<u>承租人</u>登記名稱、營業所或事務所地址及代表人姓名後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付<u>承租人</u>。	租單連同出租車輛交付<u>租車人</u>。小客車租賃業應<u>租車人</u>之請求代僱駕駛人時，並須驗明<u>租車人</u>之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。 四、供租賃車輛於出租前應實施檢修，保持良好狀態，且應投保強制汽車責任險並得投保車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，未投保時，出租人應告知<u>租車人</u>，並載明於出租單。 五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。 六、應明示<u>租車人</u>隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。但租賃期間一年以上之<u>租車人</u>得免隨車攜帶汽車出租單。 七、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。 八、不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客、貨物違規營業。 前項第三款之<u>租車人</u>為法人、非法人之團體或機關時，應驗明<u>租車人</u>登記名稱、營業所或事務所地址及代表人姓名後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付<u>租車人</u>。	
第一百零一條 汽車出租單應載明下列事項： 一、租車自行駕駛之駕駛人，小客車租賃應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人	第一百零一條 汽車出租單應載明下列事項： 一、租車自行駕駛之駕駛人，小客車租賃應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、理由同上。

修正條文	現行條文	說明
之姓名、地址、駕駛執照及身份證件號碼。 二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。 三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。 四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事故之通告及責任承擔。 五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。 六、<u>承租人</u>不得利用所租車輛攬載客貨營業。 汽車出租單應交承租人隨身攜帶，以備查驗。但租賃期間一年以上之<u>承租人</u>得免隨車攜帶汽車出租單。	之姓名、地址、駕駛執照及身份證件號碼。 二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。 三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。 四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事故之通告及責任承擔。 五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。 六、<u>租車人</u>不得利用所租車輛攬載客貨營業。 汽車出租單應交租車人隨身攜帶，以備查驗。但租賃期間一年以上之<u>租車人</u>得免隨車攜帶汽車出租單。	
第一百零四條 <u>各類汽車貨運業應遵守本章之規定攬載貨物營業，如有規範不足之處，依其他適用法規之規定。(略)</u>	第一百零四條 <u>貨運業應依規定之營業種類營運，不得攬載核定種類以外之貨物。(略)</u>	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、依據貨運業期末報告之管制鬆綁，放寬汽車貨運業者攬載貨物之限制，爰修正第一項文字。
第一百零六條 <u>汽車貨運業者需建立安全管理制度，落實推動，以確保各項營運及運輸活動均符合貨物運輸安全法規，尤其是在危險品運輸方面之安全要求。汽車貨運業者需符合安全適切度標準，以降低以下之運輸安全風險：</u> 一、違反營業駕照法規 二、公共責任保險額度不足 三、聘用不合格駕駛員 四、不當使用並駕駛貨車	第一百零六條 <u>汽車路線貨運業經核定營業路線並行駛固定班次者，應訂定營業時間，公告實施。</u>	(貨運業組提出) 一、本條修正。 二、配合經濟管制鬆綁，刪除第一百零六條汽車路線貨運業之路線及班次管制規定。 三、第一百零六條修訂為制定業者安全適切度之規範原則，增加申設汽車貨運業者安全管制要求。 四、安全適切度之水準檢核及獎懲方式應另定細則以為

修正條文	現行條文	說明
<u>五、使用不安全貨車行駛於高速公路</u> <u>六、未保管事故文件及報告</u> <u>七、使用疲勞駕駛員</u> <u>八、未做好車輛之檢驗、維修及保養</u> <u>九、未遵守危險品運送之行車與停車規定</u> <u>十、違反危險物品管制法規</u> <u>十一、發生車禍及危險品事故</u> <u>以上汽車貨運業者安全適切度之水準檢核及獎懲方式，由公路主管機關另行制定細則為之。</u>		之，可參考貨運業期末報告內美國汽車運輸業安全適切度檢核程序之發展經驗。
第一百零六條之一 <u>各類汽車貨運業者如根據公路法第五十五條規定，提供個別經營者該條第一款至第五款服務時，應依據是否提供個別經營者貨運業務，與其簽訂書面契約，載明雙方之權利義務及違約責任；其契約範本由公路主管機關定之。</u> <u>以提供個別經營者公路法第五十五條第一款至第五款服務為主要業務之汽車貨運業者，仍須遵守本規則第一百零六條之規定，建立安全管理制度，落實推動，並接受公路主管機關之安全適切度考核。</u>	無	(貨運業組提出) 一、本條修增。 二、公路法第 55 條乃汽車貨運業靠行現象之法律根源，惟加強其延伸性規範，方能確保汽車貨運靠行模式之公共及道路安全性。 三、汽車貨運業的靠行運作有兩種主要類型：(1)以貨運為本業、靠行為手段；(2)以靠行為本業、不從事實質貨運業務。此兩類業者的管理著重點不同，所衍生出之公共安全風險亦各有差異。因此，應要求業者與個別經營者制定不同的適切性協作書面契約。公路主管機關應該要專案探討，協助訂出合宜的定型化契約範本，以為業者及個別經營者參酌。 四、靠行貨運業仍須遵守汽車貨運業做好安全管理之要求，不應將安全管理責任

修正條文	現行條文	說明
		推責於個別經營者。

附錄六、期中審查意見處理情形表

計畫名稱：汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-法律位階檢討

執行單位：中國文化大學

2015.10.26

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
中華民國 小客車租 賃商業同 業公會全 國聯合會	本會會員遭遇山老鼠租用車輛犯 案被查獲，依森林法第 52 條扣車 處理案，惟非本會會員犯案，卻遭 扣車並不合理，應如何修改相關法 規？請說明。	本議題涉租賃車業個案研 處及行政罰法第 22 條擴大 沒入規定之適用，尚非現行 汽車運輸業管理相關規範 適用之爭議，並業已轉提供 給貨運業研究案參照。	1. 同意研究單 位處理意 見。
中華民國 公共汽車 客運商業 同業公會 全國聯合 會	1. 在法律位階探討部分，本會尊重 研究團隊之研究成果。 2. 因現行各地方政府自行制定裁 罰基準，同樣一件違規行為，如 遇跨不同主管機關管轄，其裁罰 金額落差頗大。例如，依規定違 反汽車運輸業管理規則，不論情 節輕重係依公路法第 77 條裁罰 9 千至 9 萬元之罰鍰，但有部分 地方政府之自治條例對於相同 違規行為僅處 2 千元之罰鍰，二 者有所落差，希望交通部可以整 合訂定同樣之罰鍰標準。	1. 敬悉。 2. 有關此一議題事涉中央、 地方權限劃分建議，已於 本報告 4.3「中央與地方公 路主管機關權責之調合分 析」內處理。 3. 有關地方主管機關裁罰 2 千元之疑義部分，經查明 係扣減補助款，而非罰鍰 標準不同。	1. 同意研究單 位處理意 見。 2. 同意研究單 位處理意 見。 3. 同意研究單 位處理意 見。
中華民國	1. 部分運輸法規制定迄今已年代	1. 敬悉。	1. 同意研究單

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
汽車貨運 商業同業 公會全國 聯合會	久遠，因應立法時空背景不同，樂見公路法與汽車運輸業管理規則能與時俱進檢討修訂。 2.法規不應該只規範合法經營之業者，對於違法業者例如白牌車、砂石車或拼裝車等，似未有效納管，建議應落實運輸法規之積極管理精神。 3.公會多次反映包括:貨運三業整合、勞基法之工時、小貨車由3.5噸提高至6.5噸(含)及將海空承攬業納入運輸業並由交通部管理等建議，請研究團隊參考。	2.事涉貨運業議題之規範調整，將移歸貨運業研究案處理。 3.事涉貨運業議題之規範調整，將移歸貨運業研究案處理。	位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。
中華民國 汽車貨櫃 貨運商業 公會全國 聯合會	1.肯定本期中報告書內容。 2.有關公路法與公平交易法(公路法第42條授權之運價準則)、勞動基準法之調合適用，希望主管機關能協助業者瞭解法規，並避免違法。如遇到部會協調之議題時，除考量管理、監督之功能外，亦能對業者發揮輔導功能。 3.本會贊成有關法律位階部分之論述，但建議於討論法律位階議題前，也能了解業者實際面臨的問題與規範，並提出解決方案。如海商法針對船舶碰撞貨物損失之賠償有明文規定，航空、鐵	1.敬悉。 2.有關我國交通法規與其他法規調合適用說明，業已於期中報告內完成研提相關內容。後續亦已於本報告第5章「結論與建議」內提出調整建議。 3.事涉貨運業議題之規範調整，將移歸貨運業研究案處理。 4.同前述方式辦理。 5.至於業者實務需求，除協助彙整其他系列性研究案之規範調整建議，亦視情	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。 4.同意研究單位處理意見。 5.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	路也有相關規定，但在陸運部分，雖已爭取修法增訂賠償新臺幣 3,000 元規定，但係以一件或一貨櫃賠償新臺幣 3,000 元，在定義上並不清楚，建議應予釐清。 4. 目前環保署針對營業車之排煙檢測採取最嚴格之標準，該標準係量產抽驗檢查時之標準，拿來檢測一般車輛實不合理。 5. 目前貨車 42 噸超重之標準已存在 40 年之久，因航政單位沒有進行源頭管制，而路政司又訂定超重記點的規定，似不合理。 6. 建請交通部聽取業界心聲，除建議修法外，亦請協助解決業界面臨之實務問題。	透過辦理訪談或座談會等形式，進行瞭解與掌握。 6. 敬悉。	6. 同意研究單位處理意見。
中華民國 汽車路線 貨運商業 公會全國 聯合會	1. 有關貨運三業是否整合部分，當初路線貨運業從汽車貨運業分出，有其歷史背景，應加以考量。如要提高路線貨運業進入門檻，業者恐僅少數可以達到，但如降低進入門檻，對於過去路線貨運業者配合政府要求增加設備部分，是否應由政府進行補助？ 2. 因路線貨運業者已經投入停車	1. 敬悉，有關貨運三業整合部分，已於本報告第 5 章「結論與建議」內提出調整建議。 2. 同前述方式辦理。 3. 同前述方式辦理。 4. 另關於推動經貿自由化相關事宜，業已於期中報告內研提部分內容，後續亦於本報告 4.5「我國汽車運	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	場、營業站所等諸多成本，如無具體配套措施及維護公平競爭之機制，業者恐不樂見貨運三業之整合。 3. 快遞業及宅配業存在已久，快遞業在運價準則及運送模式應屬路線貨運業之一部分，宅配業也非新興行業，在合併時，應加以考量。 4. 關於兩岸服貿條例即將開放市場部分，應考量如果降低外商經營門檻，將對國內現有路線貨運業者產生不公平的問題。 5. 貨運業者不怕競爭，只怕不公平競爭，如何制訂符合實務之規範，請研究團隊加以考量。	輸業管理與推動經貿自由化之法制評析及因應建議」內賡續進行研析，並提出調整建議。 5. 敬悉，相關內容業已彙整實務各界意見及其他系列研究案之成果，於本報告第 5 章「結論與建議」內提出修法建議。	見。 5. 同意研究單位處理意見。
中華民國 計程車客 運業商業 同業公會 全國聯合 會	1. 計程車客運業一行多制造成業者互相競爭，且近年來大眾運輸發展迅速，造成大臺北地區計程車供過於求。目前時空背景已與過去不同，相關法令確實應進行檢討。 2. 關於公路法第 39-1 條將優良駕駛視為個人車行，然而二者不應劃上等號，此部分有檢討之必要。 3. 另有關計程車牌照發放、收回等	1. 事涉計程車議題之規範調整，將移歸計程車及小客車租賃業研究案處理。 2. 同前述方式辦理。 3. 同前述方式辦理。 4. 有關此一議題涉中央、地方權限劃分建議，已於本報告 4.3「中央與地方公路主管機關權責之調合分析」內處理。 5. 同前述 1. 方式辦理。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	管理機制部分，建議應有所調整。 4.關於公路法第 77 條之罰則，希望更明確，另牽涉到管理責任的部分，則過於含糊籠統。 5.另計程車計費表如未辦理審驗，係依度量衡法處以 1 萬 5 仟元至 7 萬 5 仟元罰鍰，是否違反公平及比例原則，在法律位階上是否要做適度考量，請研究團隊參考。 6.至於 Uber 之管理部分，因車輛係違法經營，乘客之安全沒有獲得保障，希望主管機關能加以考量。	6.同前述方式辦理。	5.同意研究單位處理意見。 6.同意研究單位處理意見。
台北市計程車客運商業同業公會	1.法規命令的聽證應徵詢多方意見，以落實民主政治，就公告之意旨應有說明責任，不採納的理由應有所回應，以保障人民權利。 2.有關各部會訂定法規命令草案或行政處分時，希望落實行政程序法規範之程序，如聽證、預告，俾利強化公眾參與。	1.敬悉。 2.關於研議法規命令之程序，將配合主管機關需求，及遵守行政程序法第 150 條以下相關規定。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
中華民國 遊覽車客 運商業同 業公會全 國聯合會	樂見汽車運輸業管理規則法律位 階之提升，惟執行時所需之整體配 套部分，如公路總局之單位編制提 升及執行人力等，也請一併加以考 量。	敬悉。本件議涉及機關組織 立法，非本研究範圍內事 項。	同意研究單 位處理意 見。
交通部 路政司	1.關於回覆立法院之授權明確性 及處罰法定等內容，涉及相關裁 罰標準及人民權利義務部分，應 從公路法加以修訂。 2.客、貨運分開立法部分，應納入 長期之法制建議規劃方案。 3.有關公路法及運輸業管理規則 有關再授權之條文修正部分，已 於本(104)年8月6日部務會報通 過，也請研究團隊後續參考納 入。	1.敬悉。 2.關於我國汽車運輸業管理 規範架構等，已於本報告 4.6「汽車運輸業管理規範 整體架構之調整建議」內 提出相關調整建議。 3.相關法規修正已依公告版 本予以更新辦理。	1.同意研究單 位處理意 見。 2.同意研究單 位處理意 見。 3.同意研究單 位處理意 見。
交通部 公路總局	1.感謝研究團隊協助彙整行政法 院判例，結果顯示多以尊重現行 規範為主。 2.有關具體規範內容及法規調整 部分，建議分短、中、長期規劃， 產官學皆有共識者為短期，本局 可立即來處理；其餘較具理想性 及目標性者列為中長期之建 議，例如法律提升後客貨運分開 立法或人車行業別分離處理 等，則需要時間來加以處理。	1.敬悉。 2.有關短、中、長期之規劃， 已遵照建議分述於本報告 第5章「結論與建議」內。	1.同意研究單 位處理意 見。 2.同意研究單 位處理意 見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
交通部公路總局台北區監理所	1.有關報告書第3章蒐集之國內法院判決(如 P3-4、P3-14)，涉及法規如已有變更，建議能予以標示。 2.監理機關係依公路法第77條第2項規定取締違規營業，惟時有糾紛產生，如何檢討取締違規營業之業者?請研提相關意見或建議。 3.本所建議可於公路法第77條增訂第3項，以正面表列方式，對不影響行車安全、市場秩序之違規態樣，明訂處以新台幣1,800元之罰鍰(此金額多寡可以再加以討論)，而非一概適用9千到9萬元之罰鍰。	1.敬悉，遵照辦理。 2.關於違規處理或罰則等，可先參照本報告3.2.2「汽車運輸業管理之相關法規命令與行政規則」之檢視，並已於4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」研提相關建議。 3.有關此一議題涉中央、地方權限劃分建議，已於本報告4.3「中央與地方公路主管機關權責之調合分析」內處理。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。
交通部公路總局新竹區監理所	本所樂見有關運輸業法律位階之提升，對於監理單位後續執行業務有所助益。	敬悉。	同意研究單位處理意見。
交通部公路總局嘉義區監理所	本所取締違規時，經常面臨如刑法中有關第305、306條妨礙自由規定之困境，為保障公務人員執行公權力，依職權取締之法律應有明確授權，避免違規業者濫告、誣告之情事。	敬悉，已於本報告第5章「結論與建議」內提出整體建議。	同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
交通部公路總局高雄區監理所	1.就基層執法來說，執行法令本需遵守「依法行政」及符合「授權明確」原則，惟常遇到何者之法律位階優先問題，建議在公路法與汽車運輸業管理規則規範內容部分應有所區隔。 2.為利公務人員依法行政，有關裁罰之基準部分應予明確化。	1.敬悉，相關內容已於本報告 3.2.2「汽車運輸業管理之相關法規命令與行政規則」進行檢視，並於 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」內處理。 2.同前述方式辦理。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。
交通部公路總局高雄市區監理所	1.汽車運輸業管理規則很多規定係以監理所站為執行單位，如車輛異動過戶係在監理站裡以「所」的名義去執行，而目前有一個停車場訴願案，牽涉到法規執行的授權機關，目前各所站均有代辦局稿的情形，希望法規能配合組織層級去修訂。 2.另有關法規之檢討與修訂部分，建議配合國內市場特性及各業別需求再行檢討。 3.除各國法規蒐集外，有關我國現行規範對於客、貨運業之異同性，建議先予說明。 4.考量運輸業之管制或解除管制，無論是階段性調適或是長期另立專法，應可從市場秩序之維護、行車安全之保障等方向，進行探討及論述。	1.敬悉，有關須彙整其他系列性研究案規範調整建議部分，已於本報告 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」及第 5 章「結論與建議」內處理。 2.同前述方式辦理。 3.同前述方式辦理。 4.同前述方式辦理。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。 4.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
交通部公路總局台北市區監理所	1. 贊同研究團隊建議將客、貨運業分別規範，不但可以使條文更清楚，管理上的目標也會更清晰。 2. 贊同研究報告建議除核准籌設外，有關票價、運價、購票、乘車、退票等之私行為，回歸各相關民事法規處理，惟研究團隊提及主管機關有運價把關之義務部分，建議再進一步說明。 3. 有關工時部分，監察院認為交通主管機關對管轄業者應制定適宜之工時，因此，交通部於 99 年 3 月 26 日頒布汽車運輸業管理規則第 19 條之 2 修正規定。另針對飛機機組員之工時訂定部分，航空器飛航作業管理規則中亦有相關規定。惟考量法律位階問題，建議後續交通主管機關及客運業者可再與勞動部協商，回歸勞基法具體規範。	1. 敬悉。 2. 有關我國汽車運輸業各業別管理規範修訂建議，已於本報告 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」內說明。 3. 有關勞動工時之建議，已納入本報告 4.2.2「汽車運輸業工時規定與勞動基準法適用之問題釐清與建議」之研究參考。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。
交通大學馮教授正民	1. 首先肯定此份報告整理資料之完整性。 2. 就 P.2-60 國外立法例之結論，除以表格方式呈現外，建議也可按分項表述，如客、貨運規範方式、人、車、行業管理內容、公法與私法、管制項目、中央與地	1. 敬悉。 2. 有關國外立法例之結論及案例彙整方式，已修正於本報告 2.7「小結」第 2-74 至 2-75 頁內。關於結論與建議，亦配合研究內容依短、中、長期規劃，於第	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	方關係等。 3. 因本案與其他各分組研究案皆有國內案例之彙整，惟方式不盡相同，建議應有統一表達方式，如 P.3-3 可分事實、爭議、法律見解與判決。 4. P.3-13 「3.2.3 判決整理說明」中，提及法院「認為相關規範多未逾越母法範圍」之結論，但又舉一個汽車運輸業審核細則第 6 條超過公路法個案，似有不一致的情事，建議研究之結論後續要能呼應研究團隊所提出之解決方案，如修法或是提升法律位階。 5. 有關 TPP、RCEP 之議題部分，應就哪些開放（如偏鄉或競爭路線）、配套為何（僅為投資或實際經營）等，進行說明。 6. 有關新興行業、靠行之現況問題及解套方法等，也可以請研究團隊考量納入報告中。	5 章「結論與建議」內提出具體意見。 3. 遵照辦理。 4. 有關彙整其他系列性研究案規範調整建議部分，已於本報告 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」提出相關意見。此外，有關推動經貿自由化，及因應新興行業之管理等，已分別於本報告 4.5「我國汽車運輸業管理與推動經貿自由化之法制評析及因應建議」及如 4.4.2「新增汽車運輸業媒合汽車客運服務業別」等研提建議。 5. 同前述方式辦理。 6. 同前述方式辦理。	位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。 5. 同意研究單位處理意見。 6. 同意研究單位處理意見。
交通部法規會李執行秘書明慧	1. 有關 P.1-1 行政三法之說明部分，雖無明文規定，個人建議與行政執行較有關者應為行政程序法、行政執行法及行政罰法，但研究團隊如因需要自行定	1. 敬悉。 2. 遵照辦理。 3. 有關違規處理或罰則等，已於本報告 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	義，個人亦無特別意見。 2.如同路政司所述，國內案例（P.2-5）及附錄3內若已有修正或調整處，如運管規則第3條、第17條及第140條等之說明，建請研究團隊再予通盤檢視修正。 3.P.4-1 公路法第77條之問題，有關不分情節輕重處罰之部分，法律位階提升後，後續罰則應有方法解決。另還有駕駛自用汽車違規營業之問題，如汽車行為人與所有人不同時，此時處罰行為人罰鍰，並吊扣該車輛所有人該次違規營業車輛牌照，該所有人並無故意過失之構成要件，則產生實務上裁罰基準及發生行政處分之效力及於第三人之個案，希望研究團隊能提出具體建議。 4.有關公路法、運管規則及相關法規如道交條例、道安規則之修正，建議能採包裹立法方式處理，一次完成法規調整，相關程序後續可考量可行性及立法技術後，再與主管機關討論。 5.附錄3-8有關運管規則第17條部分，研究團隊建議不宜由業者	整建議」提出相關建議。 4.至於公路法、運管規則及相關法規如道交條例、道安規則之修正等，已配合本研究內容及依短、中、長期規劃，於第5章「結論與建議」內提出整體調整建議。 5.有關運管規則第17條建議部分，已修正附錄內容。 6.有關勞動工時之建議，已納入本報告4.2.2「汽車運輸業工時規定與勞動基準法適用之問題釐清與建議」之研究參考。	見。 3.同意研究單位處理意見。 4.同意研究單位處理意見。 5.同意研究單位處理意見。 6.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	自行報請主管機關備存，應由主管機關依人事行政總處公告採行相關管理措施部分，此運輸業之問題，就個人了解，應不僅限於颱風之情況，建議應保留業者自行報請之機制，請研究團隊再確認此細節性問題。 6. 至於運輸業關切之工時議題，如勞基法之規定與交通部意見差異甚大，仍建議維持於交通相關法規內規範，俾利以特別法方式處理，排除勞基法之適用。		
交通部路政司王副司長穆衡	1. 檢討法律位階之本身不涉及法律條文內容是否有不合時宜的問題，而是在有關法律競合或授權後，對於行政機關在法律訴訟上適法問題，以及對民眾保障有不利的情况時需要去改變，本研究即應針對此問題去做檢討。 2. 本研究針對現有法院判例作探討，希望藉此提出對本部未來增修法令時，應注意法律位階之相關建議。本研究係一中立性研究，其他個案問題則建議交由其餘 3 案去做探討。 3. 因本案涉及法律授權及調合適用等專業議題，建議研究團隊能	1. 敬悉，相關法規重點等相關內容已於本報告 3.2.2「汽車運輸業管理之相關法規命令與行政規則」進行檢視，並於第 5 章「結論與建議」內提出整體調整建議。 2. 涉及業別個案研究部份之問題，已移請其餘各研究案研議。 3. 敬悉。 4. 敬悉。 5. 其他涉中央、地方權限劃分及違規處理等，已於本報告 4.3「中央與地方公路	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。 5. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	於報告內增加相關重點或以圖像說明，俾利相關非法律專業人士了解。 4. 期望本研究參考國外立法案例後，提出對於我國交通法規體制修法之具體建議。例如裁罰方面，只有單一處分是否有過重的問題，針對法規體系的檢討，都是本案可進一步探討的議題。 5. 對於中央及地方法規間之競合問題，如臺北市酒駕肇事要連坐，這部分是否屬地方自治之範圍？交通法規與其他相關法規間之調合適用，是否有尊重哪部法律的問題？或有協調的原則等，請團隊進一步加以探討，並提供往後立法時不會去衝突到其他法律之原理原則之具體建議。	主管機關權責之調合分析」內處理，並於 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」及第 5 章「結論與建議」內提出建議。	
本所運輸 經營管理 組(書面 意見)	1. 第 2 章內容應為國內外文獻回顧，請研究團隊補充國內有關汽車運輸業管理相關規定檢討之文獻資料，並將 2.1 節移至第 3 章加以論述。 2. 有關 P.2-13 起，法國文獻之相關圖表，請以中文格式重製。 3. P.2-27 表 4 之部分字體太小，請	1. 遵照辦理，已增加 1.4「國內汽車運輸業管理規範相關文獻回顧」內容，並將原 2.1 移至 3.2「我國現行汽車運輸業管理規範之法律位階架構」。 2. 遵照辦理。 3. 遵照辦理。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	依照本所出版品相關規定修正。 4. P.2-29 最後一行有關「美國政府責任辦公室」之隸屬為何?其主要工作為何?請補充說明。 5. 報告書有關圖表編號部分,請依照本所出版品相關規定修正。 6. P.2-3 註解 5 有關我國汽車運輸業許可及特許部分之論述不明,請研究團隊予以補充。 7. 第 3 章有關法律位階論理部分,似較少論及大法官解釋之觀點,請研究團隊予以補充。 8. P.3-4 有關「3.2.2 法律位階判決爭點」b.法院判決部分,第 7 行提及司法院釋字第 524 號解釋意旨,惟 524 號解釋意旨為何?應予註解說明,如該大法官解釋意旨於本文出現多次,請研究團隊將該解釋文置於附錄中供參。 9. P.3-5 有關「3.挖掘公路作業程序手冊...案例」部分,似與本研究主旨不符,此案例建議予以刪除。 10. 第 4 章第 3 節有關我國汽車運輸業與推動經貿自由化之法制評析及因應建議部分,請研究單位後續擬訂相關議題後,再	4. 本議題已增補於註釋內,俾利瞭解。 5. 遵照辦理。 6. 遵照辦理。 7. 遵照辦理。 8. 我國相關判決及司法院解釋重點等,如釋字第 524 號解釋,已增補於註釋內,俾利瞭解。 9. 遵照辦理。 10. 已於 10 月 6 日召開學者專家座談會,並彙整相關意見於本報告 4.5「我國汽車運輸業管理與推動經貿自由化之法制評析及因應建議」內。 11. 已彙整其他系列性研究案規範調整建議,列入 4.6「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」。 12. 已彙整其他系列性研究案成果與併同我國汽車運輸業各業別管理規範修訂建議之進行通盤檢視,並配合研究內容及依短、中、長期規劃,於	見。 4. 同意研究單位處理意見。 5. 同意研究單位處理意見。 6. 同意研究單位處理意見。 7. 同意研究單位處理意見。 8. 同意研究單位處理意見。 9. 同意研究單位處理意見。 10. 同意研究單位處理意見。 11. 同意研究單位處理意見。 12. 同意研究單位處理意見。 13. 同意研究

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	訪談相關業者、公會及主管機關等聽取意見。 11. 第 4 章有關我國交通法規與其他法規調合部分，因其他法規之各該主管部會不同，請研究團隊訪談相關部會意見後，再增補於報告中。 12. 就「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究部分，有關涉及 9 大汽車運輸業(客運、貨運、計程車等)三大類別之條文修正建議，請研究團隊後續就其他組業別提出之建議意見加以彙整，並檢視其條文建議是否有衝突或矛盾處，提出修正建議方式。 13. 請研究團隊列出本研究之參考文獻，俾便對照參考。	4.6 「汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議」及第 5 章「結論與建議」內提出具體建議。 13. 遵照辦理。	單位處理意見。
主席結論	1. 本會業界所提如涉及實務個案處理之部分，留待後續相關產業審查會議進行深入討論，今日仍以運管規則法律位階研究為討論主旨。 2. 目前相關法規係基於公共利益去訂定，因資訊不透明所以採高強度之管制，如資訊透明化後，	1. 敬悉。 2. 敬悉。 3. 敬悉。 4. 敬悉。 5. 遵照辦理。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言 順序)	審 查 意 見	回 覆 辦 理 情 形	主辦單位 查核意見
	管理管制就可以做相關的鬆綁。監理單位方面希望能把事情做好，但是現行實務面對很多問題，希冀透過這次修法能做一釐清與討論。 3. 有關工時部分是很重要且關鍵之問題，基本上運輸業有其特殊環境及需求，但也非可逸脫勞基法之規定甚多，必要時後續以專案工作會議找各界來談論，且有具體方案後討論才會聚焦。 4. 本案有關法律案例的分類及表達方式與立法技術、策略等地方仍有許多要去討論，也牽涉到其他三案之運作，後續仍有許多要全力探討之觀點。 5. 期中報告審查原則通過，請研究團隊依據期中審查會議紀錄研提審查意見處理情形表送本所審查同意後，進行報告書之增補修正。		位處理意見。 5. 同意研究單位處理意見。

附錄七、期末審查意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

期末審查意見處理情形表

計畫名稱：汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-法律位階檢討

執行單位：中國文化大學

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
交通部 法規會 李執行 秘書明慧	1. 個人曾多次參與本案座談會及訪談等，相當程度已掌握研究方向，產出亦符個人期待，對於本案期末報告成果十分滿意。有關公路法等修法建議，研究團隊悉已提出具體內容，端視交通部後續政策決定是否採行。 2. 至於期末報告書仍有部份疏漏，還請研究單位修改，如：p.3-15 本細則應為本規則，p.4-1 電車運輸業建議刪除。另附錄 4-35 所提草案第 55、56 條，為符法律保留及授權明確性等原則，建議構成要件仍應於公路法內明定；至於 p.3-12 之授權依據汽車運輸業管理規則（以下簡稱運管規則）第 140 條業已刪除，交通部法規會將再與業務單位協調處理方式，惟先請研究單位配合本	1. 敬悉。 2. 遵照辦理。其中汽車運輸業管理法草案初探係以策略方向建議為主，相關具體內容皆有待後續進行法條研修時再行討論。 3. 遵照辦理，已彙整該研究案建議內容列於 p.4-26。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	年 10 月 6 日運管規則修正內容調整報告書文字。 3. 此外，有關小客車租賃業是否仍屬汽車運輸業管理範圍，因涉現行運管規則第 100 條「代僱」之用語確有可能讓承租人負民法上之僱用人責任，而與業別管理需求不同（應為出租人(業者)之責任），請研究單位可於彙整相關系列研究案成果後再研提建議。		
黃委員 德治	1. 肯定研究單位的貢獻，結論與建議等成果有助於公路主管機關執行業務之參考。然為進一步避免執行業務產生訴願或相關行政爭訟之可能，有關公路法、運管規則違反法律保留、授權明確性之具體條文及其調整優先順序，建議研究單位強化說明，俾供參考。 2. 民國 48 年公路法制定後，規範公路修建、養護及運輸等事項，交通部另於 57 年彙整相關行政命令，將涉處罰之構成要件等彙集制定道路交通處罰條例，並授權訂定道路交通安全規則，俾供主管機關靈活運用，以防杜交通違規行為。然因道路交通處罰條例與公	1. 敬悉。 2. 遵照辦理，已於結論與建議 p.5-3 增加相關說明。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	路法立法精神不同，故公路法內之安全管理（第四章）、技工執照等，隨著時空背景改變等因素，實有必要如研究單位建議，將駕駛人、車輛安全等事項回歸監理法規統籌處理。惟須注意公路法係為考(檢)驗員重要之法源依據，如須調整應有相關配套措施。		
交通部路政司王副司長穆衡	1. 認同研究團隊之短中長期規劃，惟有關公路法、運管規則內是否有違反法律保留原則之規定，及執行單位如何因應等，希望研究單位能由綜觀角度先行提供意見參考。 2. 另研究單位提出許多具體建議，如貨運之運價應予鬆綁，然其為既存之事實，亦請考量行政機關之後續因應。 3. 在現行公路法、運管規則架構下，部分業別已分屬不同主管機關，如計程車為地方、遊覽車為中央。故如研究建議調整主管機關權限，各主管機關如何分工合作，也請於彙整相關系列研究案成果後再研提意見。	1. 遵照辦理，已於結論與建議內增加相關說明。 2. 敬悉。因貨運研究案建議刪除運價管制，並未提及行政機關後續如何因應，建議應回歸貨運研究案進行處理。 3. 遵照辦理，已彙整各研究案建議內容於 p.4-24。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。
交通部路政司	1. 由於大眾捷運法已將輕軌系統納入規範，請研究單位研議該法規範及電車運輸業之區	1. 遵照辦理。	1. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	隔，以利公路法修正參考。		
交通部 公路總局	1. 贊同研究單位之建議，應提升汽車運輸業管理規範之法律位階，以避免實務執行困擾。 2. 針對期末報告書 p.5-2 短期建議內，第(1)(2)項刪除不合時宜等規定，並無意見。惟第(3)(4)項公路法與運管規則重複規定等，因涉法律修正，建議可移至中期建議。 3. 考量相關修正草案之一致性，建議研究單位配合相關系列研究案成果後再行檢視、統整意見。	1. 敬悉。 2. 遵照辦理。 3. 遵照辦理，已彙整各組建議內容，列於附錄 5、6。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。
交通部公路總局臺北區監理所	1. 期末報告書 p.4-3 涉運管規則第 8、13 條，有關合作社、交通車等規範，基於實務管理需求，仍有必要，是否刪除建請研究單位審酌。 2. 會議資料成果摘要之第 14、16 頁涉及計程車及小客車租賃業組建議部分，請確認該組最後意見。 3. 關於純租車是否納入汽車運輸業管理範圍乙節，請通盤考量。	1. 敬悉。因集會結社等涉憲法保障之基本權利，為符法律保留，建議仍應以法律定之，而非以法規命令之運管規則予以規範。 2. 遵照辦理，已彙整該研究案建議內容，列於附錄 5、6。 3. 遵照辦理，已彙整該研究案建議內容列於 p.4-26。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。
交通部公路總局臺	1. 有關運管規則第 8 條之建議，因依商業團體法第 12 條規定	1. 敬悉。另關於修法因應等已於結論與建議內增加相	1. 同意研究單位處理意

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
北市區監理所	同一區域內，依公司法或商業登記法取得登記證照之公營或民營商業之公司、行號，均應於開業後一個月內，加入該地區商業同業公會為會員；其兼營兩業以上商業者，應分別加入各該業商業同業公會為會員，實務上因汽車運輸業者跨業經營情形甚多，主管機關只要業者有出示相關公會證明備查即可（運管規則第 23 條第 2 項亦同）；如依研究單位建議刪除，主管機關該如何因應，亦請提供建議。 2. 汽車運輸業營運許可之對象除公司、籌備處等名義外，能否以分公司為之，現行交通部雖以 80 年函示處理（如路線貨運業、甲種小客車租賃業），惟法律位階是否合宜？請研究單位提供建議。	關說明。 2. 敬悉。此議題涉及公司法相關規定，如有必要，建議宜提升汽車運輸業管理相關規範之法律位階。	見。 2. 同意研究單位處理意見。
交通部公路總局新竹區監理所	對於研究單位建議表示認同，可減少訴訟之可能性。	敬悉。	同意研究單位處理意見。
交通部公路總局臺中區監理所	1. 贊同提升汽車運輸業管理相關規範之法律位階。 2. 另實務上常遭遇行政處分後產生當事人不適格之情形（涉運管規則第 3 條），請研究單位	1. 敬悉。 2. 敬悉。此議題涉及處罰法定等法律原則，建議可參考本報告 p.3-1 至 3-4 相關內容。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	亦能提供建議。		見。
交通部公路總局嘉義區監理所	對於研究單位建議將駕駛人、車輛安全等事項回歸監理法規（如道路交通處罰條例及道路交通安全規則）統籌處理之意見表示認同。因實務上取締時亦常有困擾，如遊覽車車身標示問題，以公路法進行裁罰，易遭業者質疑，回歸監理法規應較符體例。	敬悉。	同意研究單位處理意見。
交通部公路總局高雄市區監理所	1. 贊同嘉義區監理所之建議，車身標示等宜回歸道路交通處罰條例或道路交通安全規則。 2. 另華福案（如高雄高等行政法院 99 年度訴字第 440 號）衍生之爭議，如車額是否屬財產、可否拍賣等，似未於公路法、運管規則內規範，造成本所執行困擾，也請研究單位視情提供建議。	1. 敬悉。 2. 敬悉。因屬個案處理，如有調整交通部現行管理規範之必要，已併同於報告相關內容進行研析，可參考附錄 4。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。
本所運輸經營管理組(書面意見)	1. 期末報告書 P2-24，圖 2.3-1 奧地利貨運樞紐節點圖，請研究單位予以翻譯成中文，並簡要說明重點內容。 2. 期末報告書 P2-41，2.5 有關日本汽車運輸業管理體制部分，未見主要之「道路運送法（或有譯為道路運輸法）」之各章節名稱，請研究單位予以補充。	1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理，已列於 p.2-42 至 2-43。 3. 遵照辦理。本案期末報告審查會議時已提供研究成果摘要，業有相關簡表，已納入定稿內容 p.2-64 至 2-65。 4. 遵照辦理，已列於附錄 5、6。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	3. 期末報告書 P2-64，2.7 有關各國運輸業管理法制之小結，請研究單位增製圖表，簡要說明各國相關法令與我國運管規則之規範在管制內容部分有何差異。 4. 期末報告書 P4-24，4.4「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究成果之統整部分，請研究單位進一步彙整本系列各案（包括客運、計程車與小客車租賃、貨運與小貨車租賃）報告之期末初稿之法條建議修正內容（包括公路法及汽車運輸業管理規則）並列於附錄中。 5. 請研究單位試以各案（包括客運、計程車與小客車租賃、貨運與小貨車租賃）研究成果，以圖表方式初步說明我國未來汽車運輸業分類管理之概貌。 6. 期末報告書第五章結論與建議之段落間距與其餘各章節不同，請研究單位予以全面檢視後修正。 7. 期末報告書內有關汽車運輸業管理規則，或有簡稱運管規則、又有以該管理規則稱之，請統一名稱之處理。	5. 遵照辦理，已列於 p.5-1 至 5-2。 6. 遵照辦理。 7. 遵照辦理，已統一為汽車運輸業管理規則。 8. 遵照辦理。 9. 遵照辦理。	位處理意見。 5. 同意研究單位處理意見。 6. 同意研究單位處理意見。 7. 同意研究單位處理意見。 8. 同意研究單位處理意見。 9. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	8. 期末報告經主席裁示審查通過後，請研究單位檢據請領第三期款。 9. 請研究單位依據期末審查會議紀錄研提審查意見處理情形表函送本所，並於 104 年 12 月 10 日前完成報告書之增補修正。		
主席結論	1. 涉及產業管理基本要項或屬於可與時俱進、因地制宜特質之規範，請研究單位增加相關說明。 2. 為利產業長期發展，建議研究單位將「發展公共運輸」之精神納入汽車運輸業管理法之草案內。 3. 本案期末報告審查通過，請依契約規定辦理後續相關事宜。 4. 各審查委員、各與會機關代表之意見，請研究單位詳實記錄，並就審查意見研提處理情形答覆意見後，納入期末報告修正定稿內容。 5. 請研究單位再行統整相關系列研究案成果，並就各組提出之架構或修法草案進行檢視，俾利研提具體建議。	1. 遵照辦理。本案期末報告審查會議時已提供研究成果摘要，業有相關內容，已納入定稿內容 p.2-64 至 2-65。 2. 遵照辦理，前已列入汽車運輸業管理法草案第 1 條規定。 3. 敬悉。 4. 遵照辦理。 5. 遵照辦理，已彙整各組建議內容，列於附錄 5、6。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。 5. 同意研究單位處理意見。

附錄八、期末審查簡報資料

汽車運輸業管理相關規定法制化作業 之研究 - 法律位階檢討

交通部運輸研究所期末審查會議

郭介恒 副教授
2015年11月26日

2015/12/10

1

簡報大綱

一、需求規範及本案成果

二、報告架構說明

三、重要成果摘要

四、意見交流

2015/12/10

2

一、需求規範及本案成果

2015/12/10

3

RFP 需求(共9項) 1/6

皆符合需求

本計畫預期完成工作項目	本計畫執行情形	期末報告(章節頁)
1.檢討我國現行汽車運輸業相關管理法規之法律位階的妥適性。檢討工作應包括下列事項： (1)探討先進國家案例(至少包括德國、法國、奧地利、美國、日本等)，分析國外對於汽車運輸業相關管理法規有哪些事項傾向以法律或自治條例規定，有哪些事項傾向以行政命令規範，並與我國現行作法進行比較 (2)蒐集並分析「法律保留原則」，在行政法規與行政罰上的拘束範圍(含大法官釋憲文之內容與見解)	(1)業經本計畫蒐研德國、法國、奧地利、美國及日本之汽車運輸業相關管理法規，渠等多以法律訂之，與我國由公路法授權汽車運輸業管理規則屬法規命令方式有異，又具體項目多區分客運及貨運，並主要規範營運管理及運輸安全等事項 (2)綜合司法院大法官解釋、最高行政法院判決等見解，現行公路法、運管規則分別對違規行為之裁罰予以規範，即其法律效果，如處罰之種類及數額，由公路法定之；處罰構成要件，則以公路法明確授權之汽車運輸業管理規則規定等，並未違反法律保留及授權明確原則	(1)請參閱第二章 2.1~2.5 p.2-1~P.2-67 先進國家汽車運輸業管理規範之比較 (2)請參閱第三章 3.1 p.3-1~P.3-6 法位階理論與法律保留原則

2015/12/10

4

RFP需求(共9項) 2/6

本計畫預期完成工作項目	本計畫執行情形	期末報告(章節頁)
(3)分析國內近10年來，依汽車運輸管理規則及相關運輸業管理法令所為行政處分產生之行政訴訟案件類型，瞭解我國現行汽車運輸業相關管理法規引發爭議之處，並應特別分析上開行政訴訟中以「原處分所適用之法令違反法律保留原則」為爭點之案例	(3)本計畫綜整最高行政法院自87年至本年判決及交通部近2-3年可查閱之訴願決定等，瞭解汽車運輸業管理規則為立法授權訂定之法規命令，依其授權目的、內容及範圍，就違反公路法之處罰構成要件，作補充規定。依前述最高行政法院相關判決及訴願決定，均於個案判決中肯認該規則符合授權明確原則	(3)請參閱第三章3.3 p.3-29~P.3-58 國內近10年汽車運輸業法位階相關行政訴訟案例分析
(4)針對我國中央及地方政府現行汽車運輸業相關管理法規以法規命令訂定者(至少包括汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客貨運運價準則、汽車貨運營運實施細則、道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路及快速公路交通管制規則、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則等)，檢討有無必要改以法律或自治條例規定	(4)本計畫業已檢視汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客貨運運價準則、汽車貨運營運實施細則、道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路及快速公路交通管制規則、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則，及2014年8月20日交通部出版之汽車運輸業相關法令彙輯內所提相關法規等，並研提建議	(4)請參閱第三章3.2.2 p.3-14~P.3-28 汽車運輸業管理之相關法規命令與行政規則

2015/12/10

5

RFP需求(共9項) 3/6

本計畫預期完成工作項目	本計畫執行情形	期末報告(章節頁)
(5)研析公路主管機關訂定「公路法」授權之「汽車運輸業管理規則」及其再授權訂定相關之法規命令，例如「公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則」、「公路汽車客運路線開放經營及續營申請違規記點補充規定」等與「行政程序法」及「行政罰法」等重要行政法令規定之調和，及與其他法律(如消保法、公平交易法)間之衝突競合解決	(5)除前述法規研析外，對於公路法及汽車運輸業管理規則與其他法律(如消保法、公平交易法)間之衝突競合解決，已研提分析內容，並初步建議回歸其他法律等	(5)請參閱第四章4.2 p.4-10~P.4-24 我國汽車運輸業管理規範與其他法規之調合適用分析
2.統整「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究成果，就涉及9大汽車運輸業各業別共同條文及跨業別相關條文(不含個別汽車運輸業)之法令面整體加以研議，並提出彙整建議修法意見	經本計畫彙整「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究成果，業已提出相關修法調整意見，並已針對共通之運輸服務業、責任保險及停車場等需求，提出初步規劃建議	請參閱第四章4.4 p.4-36~P.4-48 「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列研究成果之統整

2015/12/10

6

RFP 需求(共9項) 4/6

本計畫預期完成工作項目	本計畫執行情形	期末報告(章節頁)
3.訪談主管機關(包括交通部路政司、公路總局及各區監理所)、各汽車運輸業公會代表有關現行汽車運輸業管理規則有關涉及9大汽車運輸業各業別共同條文及跨業別相關條文(不含個別汽車運輸業)之法令面、執行面等面臨之關鍵問題	本計畫已完成7場次訪談，計有：(1)5/25交通部法規會李明慧執行秘書、(2)7/6路政司林繼國司長、(3)7/15中華民國公共汽車客運公會全國聯合會方森德秘書長、(4)9/11高雄市政府交通局、(5)10/1金管會保險局陳清源組長、(6)10/20彰化客運、(7)10/29南台灣客運	請參閱附錄三 3-1~3-7 附錄3-1~附錄3-19 相關訪談紀錄
4.針對我國現行汽車運輸業相關管理法規以行政命令定之但有必要改以法律或自治條例規定者，研擬所涉及9大汽車運輸業各業別共同條文及跨業別相關條文(不含個別汽車運輸業)之法規制訂、修正或廢止案所需之相關法制作業文件(例如法規草案總說明及條文對照表等)	為利後續管理需求，本計畫建議將現行公路法第三章有關公路運輸之規定，以及汽車運輸業管理規則等相關法令全通盤檢修制定「汽車運輸業管理法」，以法律位階來規範各類運輸業之管理，並與公路法係以公路建設與養護為主有別	請參閱第四章 4.6 p.4-62~P.4-68 汽車運輸業管理規範整體架構之調整建議及附錄四 附錄4-1 汽車運輸業管理法草案初探
5.就「汽車運輸業管理相關規定法制作業之研究」系列研究，有關涉及9大汽車運輸業(客運、貨運、計程車等)三大類別之條文修正建議(草案)加以彙整檢視，並探討其條文建議是否有衝突或矛盾處，以提出修正建議方式	本計畫業已彙整檢視涉及9大汽車運輸業相關條文修正草案，並針對業別之管理架構等提出具體調整建議	請參閱第四章 4.4.1 p.4-37~P.4-39 原類別分類管理架構之調整建議

2015/12/10

7

RFP 需求(共9項) 5/6

本計畫預期完成工作項目	本計畫執行情形	期末報告(章節頁)
6.回應中央及地方主管機關所面臨之問題研擬涉及9大汽車運輸業各業別共同條文及跨業別相關條文(不含個別汽車運輸業)相關法制面及實務面予以對應之可行方案	本計畫已分就中央、地方權限劃分，及汽車運輸業管理相關規範依法理及憲法規定等進行調合適用之分析，並研提建議	請參閱第四章 4.3 p.4-25~P.4-35 中央與地方公路主管機關權責之調合分析
7.彙整並研析「汽車運輸業管理相關規定法制作業之研究」系列研究，有關涉及9大汽車運輸業(客運、貨運、計程車等)三大類別，針對我國推動經貿自由化如加入跨太平洋夥伴協定(TPP)、區域全面經濟夥伴協定(RCEP)、簽訂兩岸服務貿易協議後，以交通部主管業務角度之立場考量，進行整體汽車運輸業政策關聯較為相關之影響評析及因應策略等	為深化經貿自由化影響評析及因應策略等本計畫依WTO (含GATS)、APEC (含TPP RCEP)及ECFA與其他FTA等三項重要國際條約或協定規範，針對運輸業需求，研提相關評析及因應策略等內容，例如修正公路法第35條但書	請參閱第四章 4.5 p.4-49~P.4-61 我國汽車運輸業管理與推動經貿自由化之法制評析及因應建議

2015/12/10

8

RFP需求(共9項) 6/6

本計畫預期完成工作項目	本計畫執行情形	期末報告(章節頁)
8.於期中、期末審查前，至少須分別辦理2場、1場(含)以上座談會，邀集學者專家、政府單位及汽車運輸業公會代表研商法律位階檢討初步成果及涉及9大汽車運輸業跨業別之相關法令條文修正(草案)	本計畫已完成4場次座談會訪談，計有：(1)6/12第一次學者專家座談會、(2)7/16第二次學者專家座談會、(3)7/21主管機關(公路總局)座談會、(4)10/6第三次學者專家座談會	請參閱附錄二 2-1~2-4 附錄2-1~附錄2-24 相關訪談紀錄及附錄四 附錄4-1 汽車運輸業管理法草案初探
9.研究團隊或專家學者認為應加探討之涉及汽車運輸業管理之其他相關法規或重要課題	經訪談金管會保險局組長後，增加以最低責任保險之投保證明取代車輛數等議題；惟因降低汽車運輸業進入之門檻後，如何在保險層面完整設計配套機制，涉及層面甚廣且非單純法制議題，建議另案研議	請參閱第四章 4.4.3 p.4-44~P.4-47 汽車運輸業責任保險制度之建立
本研究團隊自行增加工作內容		
1.蒐集英國汽車運輸業管理相關規定	除業已完成RFP要求之5個先進國家汽車運輸業管理規範之探討外，並另增加英國規範	請參閱第二章 2.6 p.2-68~P.2-85 先進國家汽車運輸業管理規範之比較

2015/12/10

9

二、報告架構說明

2015/12/10

10

報告架構 1/2



2015/12/10

11

報告架構 2/2



報告附錄：

- 1.參考文獻
- 2.期中審查意見回覆
- 3.座談會紀錄
- 4.訪談紀錄
- 5.法位階檢討表(一般規定)
- 6.各相關法規盤點比較表
- 7.汽車運輸業管理法草案初探

2015/12/10

12

三、重要成果摘要

具體內容另詳報告

2015/12/10

13

我國汽車運輸業現行管理機制

一、**公路法**以經營汽車運輸業之核准許可規定為主，並授權制定**相關法規命令**以資補充汽車運輸業之細部規範。

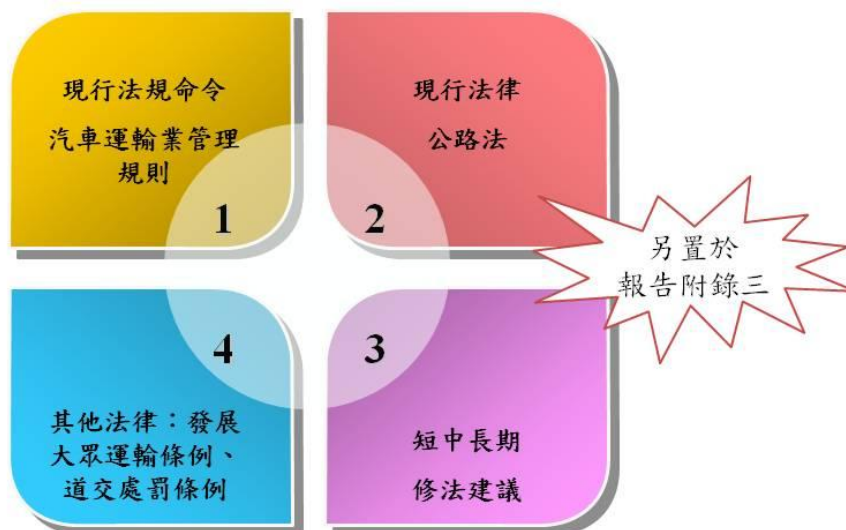
二、依據我國公路法第2條第1項第14款之定義，汽車或電車運輸業係指以汽車或電車**經營客、貨運輸而受報酬之事業**。嗣依公路法第34條及汽車運輸業管理規則第2條規定，將汽車運輸業進一步細分為**九大業別**，略可區分為客、貨運輸兩大態樣。

三、除九大業別外，公路法第2條第1項第15款另定義有**計程車客運服務業**，指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。且依公路法第56條及其授權制定之「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，計程車客運服務業主要係提供車輛派遣服務，間接經營計程車客運服務之業者；與直接提供運輸服務之計程車客運業有所區別。

2015/12/10

14

相關管理規範初步盤點 1/3



2015/12/10

15

相關管理規範初步盤點 2/3

法律	法規命令	行政規則
公路法	1. 汽車運輸業管理規則 2. 汽車貨運營運實施細則 3. 汽車運輸業審核細則 4. 汽車運輸業客貨運運價準則 5. 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法 6. 計程車客運服務業申請核准經營辦法 7. 計程車運輸合作社設置管理辦法 8. 汽車運輸業營業車輛肇事暫不予核准車輛過戶繳銷牌照處理辦法	1. 公路汽車客運審議會設置要點 2. 國道客運路線繼續經營申請審議處理原則 3. 交通部公路總局各區監理所審核公路汽車客運業申請國道與一般客運路線增減班次及停駛處理原則 4. 公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則 5. 公路汽車客運班車旅客攜帶小動物限制及收費要點 6. 公路汽車客運業發生突發事件影響大眾交通應變方案 7. 遊覽車客運業違規營業及僱用資格不符駕駛員處罰作業要點 8. 遊覽車客運業管理手冊

2015/12/10

16

相關管理規範初步盤點 3/3

法律	法規命令	行政規則
道路交通管理處罰條例	1. 道路交通安全規則 2. 高速公路及快速公路交通管制規則 3. 違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則	

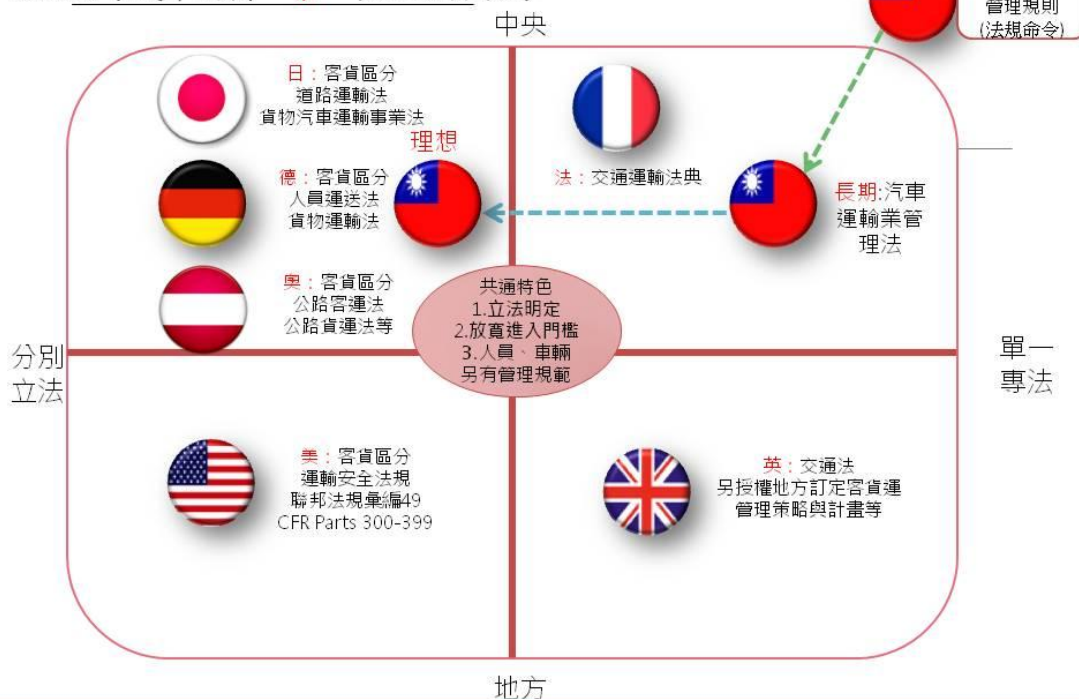
法律	與人民權利、義務有關
法規命令	一般、抽象之法律效果
行政處分	特定、具體之法律效果



2015/12/10

17

先進國家汽車運輸“業”管理法制架構



2015/12/10

18

運管規則與各國比較 1/3

	德國 (聯邦)	法國	奧地利 (聯邦)	美國 (聯邦)	日本	英國
一、一般性規定						
經營門檻	V	V	V	V	V	V
許可制	V	X (地方V)	V	V	V	X (地方V)
路線核定	V	X (地方V)	V	V	V	X (地方V)
監督	V	V	V	V	V	V
獎勵與處罰	V	V	V	V	V	V

2015/12/10

19

運管規則與各國比較2/3

	德國 (聯邦)	法國	奧地利 (聯邦)	美國 (聯邦)	日本	英國
二、客運業						
經營及核准	V	X (地方V)	V	X (地方V)	V	X (地方V)
票價及運費	V	X (地方V)	V	X (地方V)	V	X (地方V)
購票及乘車	X	X	X	X	X	X
退票及補票	X	X	X	X	X	X
行李運輸	X	X	V	V	X	X

2015/12/10

20

運管規則與各國比較 3/3

	德國 (聯邦)	法國	奧地利 (聯邦)	美國 (聯邦)	日本	英國
三、貨運業						
運費或雜費	X	X (契約*)	V	V	V	X
託運及承運	X	X	X	X	X	X
提貨	X	X	X	X	X	X
個人經營 小貨車租 賃業	X	X	X	V	X	X
*法國交通運輸法典內有「運輸契約」專章處理貨物運輸相關事宜						

2015/12/10

21

小結

一、綜合前述國際汽車運輸業管理規範發現，有採單一立法之國家，亦有針對客、貨運規範分別立法。其中客運規範多以車種、經營許可及運輸安全為主，而貨物則重視物品安全、營業相關事項。

二、至於各國中央、地方權限劃分，多以中央訂定原則性規範，如行業規模、營運及安全基本要求，其餘具體執行細節則交由地方。另有關勞動條件等，除法國外，多數國家皆回歸各該主管機關法令處理。

三、相較先進國家規範，我國汽車運輸業管理規則之具體管理項目並無不同，亦包含如行業營運許可、路線核定及相關申請標準或作業程序、管理監督規範等內容，惟法律位階有所差異。

2015/12/10

22

彙整系列研究案成果摘要 1/2

未來汽車運輸業分類概貌

現行規範 (公路法§34 運管規則§2)	客運業	計程車及小客車租賃業	貨運及小貨車租賃業
公路汽車客運業 市區汽車客運業 遊覽車客運業 計程車客運業 小客車租賃業	路線汽車客運業(原公路、 市區汽車客運業) 包租汽車客運業(原遊覽 車客運業) 區域汽車客運業(原計程 車客運業)	計程車客運業 *計程車客運服務業(公 路法§2)	
汽車貨運業 汽車路線貨運業 汽車貨櫃貨運業 小貨車租賃業			一般汽車貨運業 特種汽車貨運業 汽車貨運經紀業
新增業別	包租路線汽車客運業(如 交通車、社區巴士等) 汽車客運服務業	約租車(汽車租賃業)	
非屬汽車運輸業		小客車租賃業	小貨車租賃業

2015/12/10

23

彙整系列研究案成果摘要 2/2

一、本研究團隊及各業別就公路法、汽車運輸業管理規則之調整方向多以營運管理為重點，對業別定義、管理實務細節等有提出調整建議，仍**建議維持事前核准制**。

二、除客運業建議將路線核定等部分權限交由地方政府處理外，餘未對主管機關權限提出建議。

三、各業別提出之法制建議及修正草案條文對照表詳如後附，經檢視**已提出內容暫無衝突處**，至於法制作業及用語調整建議另案委託；有關公路法與相關規範之整併關係等，可參見本研究團隊期末報告附錄之「汽車運輸業管理法草案初探」。

四、如主管機關、業界代表等暫無具體共識，或屬駕駛人、車輛安全及檢驗規範內容，則建議交由道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則等規範處理。

2015/12/10

24

結論與建議 1/2



2015/12/10

25

結論與建議 2/2



2015/12/10

26

四、意見交流

感謝蒞臨
敬請指教



2015/12/10

27

簡報附錄

附錄一：各業別法制建議綜整

附錄二：汽車運輸業管理規則修正—各業別短中長期建議

附錄三：公路法修正草案條文對照

附錄四：汽車運輸業管理規則修正草案條文對照

附錄五：各國汽車運輸業法規架構及管制項目概要

2015/12/10

28