

105-106-4290

MOTC-IOT-104-MEB007

汽車運輸業管理相關規定 法制化作業之研究 — 貨運及小貨車租賃業



交通部運輸研究所

中華民國 105 年 10 月

ISBN 978-986-05-0229-9

ISBN 條碼

GPN : 1010501983

定價 560 元

汽車運輸業管理相關規定 法制化作業之研究 — 貨運及小貨車租賃業

著者：蘇雄義、王煦棋、張朝能、翁美娟、劉銘韻、
張贊育、林清汶、戴銘昇、廖建榮、段少林、
王妙蓮、朱志宣、劉雨薇、楊詒任、李季強、
廖若妤、陳彥廷、賴澄羽、石尊元、曾國棟、
呂育馨、林韋瀚、吳宇挺、陳家筠

交通部運輸研究所

中華民國 105 年 10 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：貨
運及小貨車租賃業 / 蘇雄義等著. -- 初版. --
臺北市：交通部運研所，民 105.10
面；公分
ISBN 978-986-05-0229-9(平裝)

1. 交通管理 2. 交通法規

557

105018931

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究
－貨運及小貨車租賃業

著者：蘇雄義、王煦棋、張朝能、翁美娟、劉銘韻、張贊育、林清汶、
戴銘昇、廖建榮、段少林、王妙蓮、朱志宣、劉雨薇、楊詒任、
李季強、廖若妤、陳彥廷、賴滢羽、石尊元、曾國棟、呂育馨、
林韋瀚、吳宇挺、陳家筠

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 10 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：560 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

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

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

GPN：1010501983

ISBN：978-986-05-0229-9 (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－貨運及小貨車租賃業			
國際標準書號(或叢刊號) ISBN 978-986-05-0229-9(平裝)	政府出版品統一編號 1010501983	運輸研究所出版品編號 105-106-4290	計畫編號 104-MEB007
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：翁美娟、劉銘韻、張贊育 聯絡電話：(02) 2349-6836 傳真號碼：(02) 2545-0431	合作研究單位：東吳大學 計畫主持人：蘇雄義 研究人員：王煦棋、林清汶、戴銘昇、 廖建榮、段少林、王妙蓮、 朱志宣、劉雨薇、楊詒任、 李季強、廖若妤、陳彥廷、 賴澄羽、石尊元、曾國棟、 呂育馨、林韋瀚、吳宇挺、 陳家筠 地址：100 臺北市貴陽街一段 56 號 連絡電話：02-2311-1531 # 3600 / 2608		研究期間 自 104 年 5 月 至 104 年 11 月
關鍵詞：汽車貨運業、貨車租賃業、市場管制、安全稽核、產業發展			
摘要： 汽車運輸業管理相關規定對於貨運業經營管理、政府監督稽核、市場管制與產業發展等具有深遠之影響。然隨著貨運市場經營環境改變，在市場競爭面臨降低成本及提供多元化服務壓力下，現有各項法規制度已無法明確引導貨運產業有效發展。為因應內外環境變化及未來趨勢，本研究檢討當前貨運及小貨車租賃業之產業政策及未來發展趨勢、盤點現行所涉汽車運輸業管理相關規定、蒐集相關法規、進行法規內容與管理機制比較、分析產業現況與重要課題及挑戰、提出明確的產業政策方向、探討所涉相關管理規定法制化作業與法規之更新及影響，最後提出產業法制更新主張及修訂芻議。 本研究綜整關鍵課題兩大類及 8 項重要課題，做為管制政策與法規檢討與更新之導向，並擬定短、中、長期之推動方案。在法規檢討部分，建議經濟管制面應予放寬，減少對業者之限制，以使其具有更多創新發展空間、經營更具彈性。而政府之管理重點在於安全監督與健全產業環境，以使安全得以保障並提升我國產業競爭力。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
105 年 10 月	467	560	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 Regulation and Administration System—Cargo Transportation and Pickup Truck Rental Business			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
ISBN 978-986-05-0229-9 (pbk.)	1010501983	105-106-4290	104-MEB007
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Chao-Neng Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chao-Neng Chang PROJECT STAFF: Mei-Chuan Weng, Ming-Yun Liu, Tsan-Yu Chang PHONE: (02) 2349-6836 FAX: (02) 2545-0431			PROJECT PERIOD FROM May 2015 TO November 2015
RESERCH AGENCY: Soochow University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Shong-Iee Su PROJECT SAFF: Hsu-Chi Wang, Ching-Wen Lin, Ming-Sheng Tai, Chien-Jung Liao, Shao-Lin Tuan, Miao-Lien Wang, Chih-Hsuan Chu, Yu-Wei Liu, I-Jen Yang, Chi-Chiang Li, Jo-Yu Liao, Yen-Ting Chen, Ying-Yu Lai, Tsun-Yuan Shih, Kuo-Tung Tseng, Yu-Hsin Lu, Wei-Han Lin, Yu-Ting Wu, Chia-Yun Chen ADDRESS: NO. 56, SEC. 1, KUEI-YANG STREET, TAIPEI, 100, TAIWAN, R.O.C . PHONE: 886-2-23111531 ext. 3600 / 2608			
KEY WORDS: trucking industry, truck leasing industry, market control, safety audit, industry development			
ABSTRACT: The regulations on the trucking and truck leasing industries have far-reaching influence on the businesses, regulatory monitoring, market control and industry development. Due to many business and environmental changes in the freight transportation market, there are growing pressures for trucking firms to reduce operating cost and providing more services. Thus, the current regulations and administration rules can no longer provide sufficient and proper guidance to the effective development of the trucking and freight industries as can be observed from many conflicting phenomena while implementing current regulating rules on the freight market which have deterred its operations and development according to economic principles. To face the future domestic and international environmental changes and trends, this research will investigate on the following issues: (1) examine current industry policies and trends regarding the trucking and truck leasing firms; (2) check regulation inventory relating to trucking industry; (3) review regulations on economic behavior and assess their impacts on the current industry practices to layout key issues and challenges regarding the effective development of trucking industry; (4) define clear future directions for industry development and propose preliminary recommendations for the renewal of economic regulations governing the trucking and truck leasing industries.			
DATE OF PUBLICATION	NUMBER OF PAGES	PRICE	CLASSIFICATION
October 2016	467	560	☐ 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 研究背景.....	1-1
1.2 研究範圍與目標.....	1-2
1.3 研究內容與工作項目.....	1-4
1.4 研究方法.....	1-7
1.5 研究流程.....	1-9
第二章 國家汽車貨運產業研究與政策檢討及發展願景芻議.....	2-1
2.1 前言.....	2-1
2.2 汽車貨運及小貨車租賃業產業發展現況.....	2-1
2.3 國家貨運及小貨車租賃業產業政策之檢討.....	2-15
2.4 交通部門歷年貨運及小貨車租賃業研究回顧.....	2-17
2.5 國家汽車貨運業發展願景與政策藍圖芻議.....	2-23
2.6 小結.....	2-27
第三章 國外貨運及貨車租賃業與自用小貨車管理相關法規.....	3-1
3.1 前言.....	3-1
3.2 日本汽車貨運管制法規現況.....	3-1
3.3 美國汽車貨運管制法規現況.....	3-13
3.4 歐盟貨運法規現況.....	3-29
3.5 國外汽車貨運法規比較.....	3-32
3.6 小結.....	3-39
第四章 我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定.....	4-1
4.1 前言.....	4-1
4.2 盤點我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規以及法規命令訂定者.....	4-1
4.3 各項法規間之層級架構關係與問題說明.....	4-9
4.4 近十年行政爭訟分析.....	4-13
4.5 國內與國外汽車運輸管制法規比較.....	4-48
4.6 小結.....	4-85
第五章 汽車貨運及小貨車租賃業管制法規更新探討與芻議.....	5-1
5.1 前言.....	5-1
5.2 運輸服務、運價管制及經貿自由化課題.....	5-3
5.3 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級) 法制化課題.....	5-14
5.4 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題.....	5-27
5.5 靠行現象法制化課題.....	5-46
5.6 貨車租賃法制化課題.....	5-64
5.7 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題.....	5-72

5.8 車輛及停車場等法制化課題	5-81
5.9 貨車駕駛員分級管理及終身發展機制課題	5-88
第六章 汽車貨運及小貨車租賃業法制化更新規劃	6-1
6.1 前言	6-1
6.2 管制法規更新推動模式	6-2
6.3 管制法規更新推動方案架構與期程	6-9
6.4 後續研究建議	6-14
6.5 小結	6-15
第七章 研究建議與結論	7-1
7.1 結論	7-1
7.2 建議	7-3
參考資料	8-1
附錄	9-1
A. 各章節附錄	9-1
附錄 A-1 貨運政策綜合分析表	9-1
附錄 A-2 美國自用貨車車隊承運他人貨物時的時機(U.S. PRIVATE TRUCKING REGULATION)	9-4
附錄 A-3 自用小客車、自用大貨車、自用小貨車違規營業處罰標準	9-4
附錄 A-4 路政司組織更新後職掌調整比較	9-5
附錄 A-5 公路總局組織更新後職掌調整比較	9-10
B. 訪談紀錄	9-11
附錄 B-1 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會訪談紀錄	9-11
附錄 B-2 中華民國汽車貨櫃貨運商業公會全國聯合會訪談紀錄	9-16
附錄 B-3 台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會訪談紀錄	9-19
附錄 B-4 台北市小貨車租賃商業同業公會訪談紀錄	9-23
附錄 B-5 D 交通有限公司訪談紀錄	9-27
附錄 B-6 E 汽車貨運股份有限公司訪談紀錄	9-31
附錄 B-7 F 交通股份有限公司訪談紀錄	9-38
附錄 B-8 G 物流股份有限公司訪談紀錄	9-43
附錄 B-9 H 宅配公司訪談紀錄	9-48
附錄 B-10 I 貨運訪談紀錄	9-52
附錄 B-11 J 倉運訪談紀錄	9-55
附錄 B-12 A 貨車出租公司訪談紀錄	9-59
附錄 B-13 B 貨車租賃公司訪談紀錄	9-63
附錄 B-14 C 小客車租賃股份有限公司訪談紀錄	9-67
C. 座談會會議記錄	9-69
附錄 C-1 第一次座談會 會議紀錄	9-69
附錄 C-2 第二次座談會 會議紀錄	9-76

附錄 C-3 第三次座談會 會議紀錄	9-81
附錄 C-4 第四次座談會 會議紀錄	9-90
D. 報告審查意見處理情形	9-98
附錄 D-1 期中報告審查意見處理情形	9-98
附錄 D-2 期末報告審查意見處理情形	9-136
E. 期末簡報.....	9-162

表目錄

表 1-1 整合型文獻回顧法的研究過程	1-8
表 2-1 103 年汽車客貨運輸業產值及生產力分析	2-2
表 2-2 公路法對汽車貨運業之定義與範圍	2-2
表 2-3 104 年公路汽車貨運業運價對照表	2-4
表 2-4 103 年底列管公路汽車貨運業家數及車輛數	2-6
表 2-5 大貨車數量五年週期發展軌跡	2-7
表 2-6 小貨車數量五年週期發展軌跡	2-8
表 2-7 營業貨車與自用貨車貨運量及平均運距	2-10
表 2-8 小貨車租賃業 95 年至 100 年發展軌跡	2-10
表 2-9 小貨車租賃業 101 年至 104 年 7 月發展軌跡	2-11
表 2-10 小貨車租賃業及兼營小客車租賃業縣市分布概況	2-11
表 2-11 汽車貨運業肇事件數	2-13
表 2-12 汽車貨運業法制化主要行業問題	2-16
表 2-13 汽車貨運業法制化主要車輛問題	2-16
表 2-14 汽車貨運業法制化主要駕駛人問題	2-17
表 2-15 汽車貨運業法制化主要監理問題	2-17
表 3-1 2005 年的排放標準	3-11
表 3-2 2009 年及 2010 年的排放標準	3-11
表 4-1 汽車貨運業之業態分類、進入市場門檻、營業中監督與稽查、費率管 制、安全管理之相關規定	4-5
表 4-2 近十年相關行政訴訟案件	4-14
表 4-3 近十年之訴願及行政訴訟案件分類表	4-46
表 4-4 我國有關運價管制之相關法規及建議	4-69
表 4-5 運價管制之外國比較	4-70
表 4-6 國內外法規內容與管理機制比較分析彙整表	4-85
表 5-1 現行公路汽車貨運業運價對照表	5-11
表 5-2 公路法第 34 條修訂長期建議與說明	5-16
表 5-3 公路法第 34 條修訂長期建議所延伸其他相關條文之修訂	5-17
表 5-4 汽車運輸業管理規則建議增訂第 18-1 條	5-18
表 5-5 自用與營業用貨車徵收汽車燃料使用費費額表	5-21
表 5-6 自用及營業貨車第三人責任險保費比較	5-22
表 5-7 汽車貨運業之相關罰則比較	5-23
表 5-8 法規修改之成本效益影響分析表	5-24
表 5-9 自用車違規營業之主管機關推動方案及作業期程	5-26
表 5-10 汽車運輸業管理規則第 5 條修訂建議	5-29
表 5-11 汽車運輸業管理規則第 8 條修訂建議	5-30

表 5-12 汽車運輸業管理規則第 10 條修訂建議	5-30
表 5-13 公路法第 34 條修改長期建議與說明	5-32
表 5-14 汽車運輸業管理規則第 3-1 條新增修訂建議	5-33
表 5-15 汽車運輸業管理規則第 28-1 條新增修訂建議	5-34
表 5-16 公路法第 40-1 條及汽車運輸業審核細則第五之一條建議刪除	5-35
表 5-17 先進國家汽車貨運業安全監理制度比較	5-37
表 5-18 汽車運輸業管理規則第 106 條修訂建議	5-38
表 5-19 汽車運輸業審核細則新增第 4-3 條新增修訂建議	5-39
表 5-20 汽車運輸業審核細則第 4-4 條新增修訂建議	5-40
表 5-21 業種界線模糊相關法規修改對利害關係者之成本效益影響分析	5-41
表 5-22 業種界線模糊修法之主管機關推動方案及作業期程	5-45
表 5-23 汽車貨運一般公司與靠行公司營運特性之差異比較	5-50
表 5-24 汽車貨運業靠行營運模式利害關係人之誘因與風險	5-54
表 5-25 汽車運輸業管理規則第 106-1 條新增修訂建議	5-61
表 5-26 業種界線模糊相關法規修改對利害關係者之成本效益影響分析	5-62
表 5-27 靠行現象法制化修法之主管機關推動方案及作業期程	5-64
表 5-28 汽車運輸業管理規則第 100、101 條之修訂	5-65
表 5-29 汽車運輸業管理規則第 14 條修訂建議	5-67
表 5-30 法規修改之成本效益影響分析表	5-70
表 5-31 貨車租賃之主管機關推動方案及作業期程	5-72
表 5-32 道路交通安全規則貨車大小噸位分野修正條文建議對照表	5-73
表 5-33 大小貨車總重分界線修改為六.五噸後駕駛執照配套修改	5-75
表 5-34 道路管理處罰條例加強管制之建議	5-75
表 5-35 道路交通安全規則第 38 條車輛長度與寬度放寬建議	5-78
表 5-36 大小貨車噸位區分法規修改之影響評析	5-79
表 5-37 檢討貨車規格法制化之主管機關推動方案及作業期程	5-80
表 5-38 停車場相關法規修正條文建議對照表	5-82
表 5-39 汽車運輸業營業車輛汰舊換新相關法規修正條文建議對照表	5-84
表 5-40 汽車運輸業審核細則增加營業車輛修正條文建議對照表	5-85
表 5-41 汽車運輸業審核細則停車場法規修改之影響評析	5-86
表 5-42 車輛及停車場等法制化主管機關之推動方案及作業期程	5-87
表 5-43 修改法規之成本效益分析	5-92
表 6-1 汽車貨運業法制化策略及推動方案之法規或制度更新建議	6-12
表 6-2 汽車貨運業法制化策略及推動方案期程推估	6-13
表 6-3 汽車貨運業法制化更新後續研究關鍵主題	6-14

圖目錄

圖 1.1 從供應鏈生態系角度剖視汽車貨運業現況及關鍵課題.....	1-3
圖 1.2 研究流程圖.....	1-10
圖 2.1 小貨車歷年來肇事件數 資料來源：運輸安全網站資料系統.....	2-13
圖 2.2 大貨車歷年來肇事件數.....	2-14
圖 3.1 日本貨車 G 安全認證標章.....	3-7
圖 3.2 經認定之事業所及其車輛數之變化.....	3-7
圖 3.3 日本貨運法規演進.....	3-9
圖 3.4 天然瓦斯貨車.....	3-10
圖 3.5 Hybrid 貨車.....	3-10
圖 3.6 DME (Dimethyl ether) 貨車.....	3-11
圖 3.7 美國洲際貨車運送必要手續流程圖.....	3-16
圖 4.1 公路法有關營運法規內容架構示意圖.....	4-3
圖 4.2 汽車運輸業貨運相關常用管理法規架構圖.....	4-4
圖 4.3 依日本法規之業態示意圖.....	4-51
圖 5.1 2014 年 World Bank 公布之世界銀行國際物流績效指標 LPI 資料.....	5-4
圖 5.2 公路汽車貨運營運概況.....	5-12
圖 5.3 運輸服務交易主體與貨車關係網路.....	5-51
圖 6.1 汽車貨運業交易主體與貨車關係網路現況示意圖.....	6-1
圖 6.2 汽車貨運業健全發展法制化更新推動模式.....	6-3
圖 6.3 美國貨車駕駛員短缺趨勢圖.....	6-7
圖 6.4 汽車貨運業法制化更新策略及推動方案架構.....	6-10
圖 6.5 汽車貨運業健全發展管制法規更新五大階段及推動期程推估.....	6-15
圖 6.6 汽車貨運業交易主體與貨車關係網路未來理想狀況示意圖.....	6-16

第一章 緒論

1.1 研究背景

近年來資通訊科技快速進步，生活型態隨之大幅改變，許多跨領域產業整合如國際物流、電子商務等，已成為未來新的產業發展模式，在經濟上產生加乘效果，也在產業生態上形成新的業種、業態與新的工作類型與機會。面對這些改變，國內現有的貨運業必須儘速調適，化威脅為機會，而政府亦須積極加速國內法制化作業與配套措施，以健全傳統貨運及小貨車租賃業及跨領域整合性產業之發展環境。

此外，國際市場波動影響國內整體營運環境甚鉅。國際油價波動，致使國內油價節節升高，以油料為主要投入要素之汽車貨物運輸業者面臨營運成本的增加。景氣循環影響全球消費，消費緊縮進而影響各產業產出減少，間接影響居中往來的汽車貨運市場。過去在政府主管機關對於汽車貨運業的寬鬆管制與景氣興盛時期業務量大增的情況下，業者如雨後春筍般湧入市場。雖然政府已提高成立營運申請門檻，以減緩業者立業速度，但由於退場不易，業者仍存於市場，使之供給大過需求，政府管理不易，汽車貨物運輸業者競相削價競爭，陷入一個惡性循環的景況。

在當前全球經濟整合、自由化與資訊化的蓬勃發展之下，法規鬆綁已成為全球共同的行動。世界各國持續檢討解除交通運輸業不必要的經濟管制，進行法規鬆綁或調適等法制化作業，使業者經營模式得以更創新及多元化。我國自民國 91 年加入 WTO 組織，成為全球自由經貿體制一員，持續與各國洽簽 FTA，並積極準備加入 TPP/RCEP 等區域經貿組織，為我國企業爭取公平競爭的國際環境。政府在適度開放國內市場之際，亦需秉持自由化、國際化與法制化的施政核心，帶動貨運及小貨車租賃業的改造與創新。惟考量目前國內的貨運及小貨車租賃業多屬中小企業型態，在因應新環境的挑戰時，常在資金籌措出現困難，或缺乏高階管理、專業技術與整合型服務創新人才，並受限於現行法規之限制，導致在國際競爭力提升方面出現困難。

汽車運輸業管理相關規定對於貨運業經營管理、政府監督稽核、市場管制與產業發展等之影響深遠，然而隨著貨運市場經營環境改變，在市場競爭面臨降低成本及提供多元化之服務壓力下，若各項法規制度缺乏明確的貨運政策引導，未能適時反映市場管理需求，將可能造成市場機制無法發揮或反而形成過分管制，使貨運市場無法蓬勃發展。

兼具健全且有彈性的法制環境與國家經濟發展息息相關，是提昇國家競爭力的重要環節。綜觀國內涉及貨運及小貨車租賃業之汽車運輸業管理相關規定自公佈施行以來已逾數十載，面對現代化貨物運輸市場秩序的維護、新興產業

的衝擊，新科技與新觀念的引進，以及市場開放的恐懼等多元化發展，現行法令規定似已無法兼顧汽車貨運產業與國家發展需求。

綜上，為因應國際環境、產業環境與市場環境等內外環境變化及未來發展趨勢，本研究檢討我國當前貨運及小貨車租賃業之產業政策及未來發展願景與目標，盤點我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定，同時蒐集國內外貨運及小貨車租賃業與自用小貨車管理相關法規，進行法規內容與管理機制比較，分析我國貨運及小貨車租賃業現況與重要課題及挑戰，進行我國貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定法制化作業與法規影響評估，期勾勒出未來更為明確的汽車貨運產業發展政策。

1.2 研究範圍與目標

汽車貨運業為國家經濟與民生發展之重要物流產業，然因法規之修正所需時程較為冗長，未能及時進行法規調和，使法規及產業發展難以協調，以致造成當前產業發展上的瓶頸。圖 1.1 針對汽車貨運業的現況，從供應鏈生態系視角加以剖析，嘗試將本研究的主要對象及其間之錯綜複雜關係加以勾勒，並進一步釐清本研究的範圍與目的。

基於我國商業環境非常開放且自由，各行各業之間的競爭均非常激烈，在國內商業發展正朝向全通路(omni-channel)商業模式方向發展之際，除傳統整車與零擔貨運外，對於快遞及宅配的需求乃大幅成長。因而造成法規定義之汽車貨運三種業態的邊界愈趨模糊(關鍵課題一，如圖 1.1 之 KI-01)。因為汽車貨運業者眾多，競爭非常激烈，使運價過低，導致多數業者營業利潤偏低。汽車貨運業者乃不斷尋找降低成本的機會與手段，造成司機靠行普遍的特有現象，以降低用人及用車成本，但同時衍生司機管理及訓練缺乏而致行車安全的顧慮(關鍵課題二，如圖 1.1 之 KI-02)。

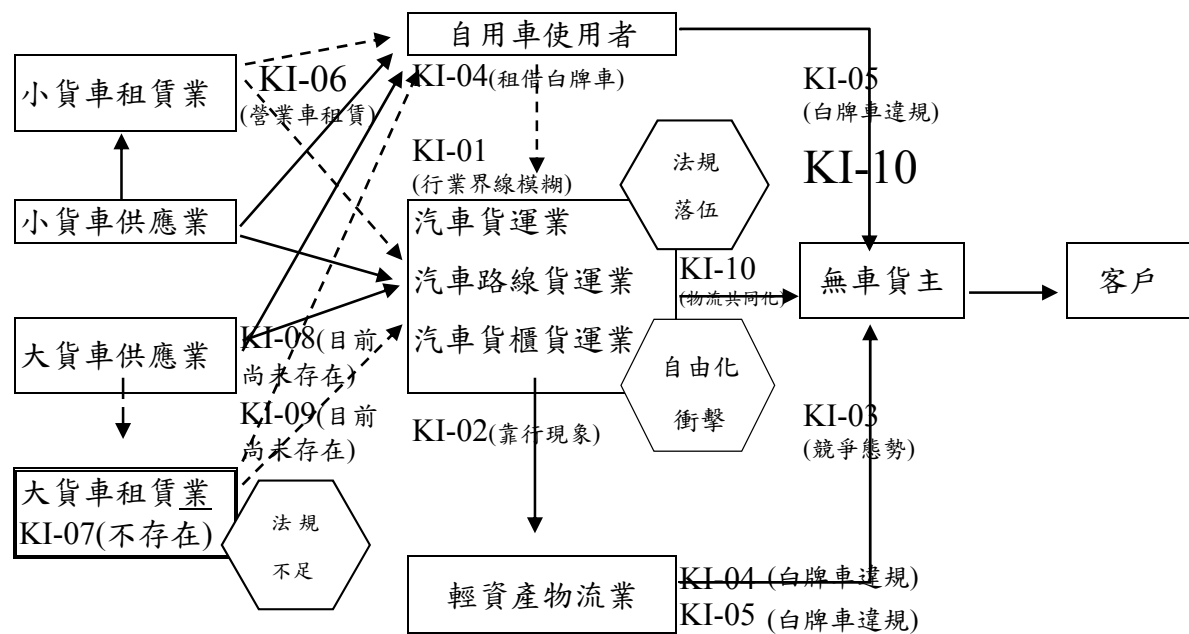


圖 1.1 從供應鏈生態系角度剖視汽車貨運業現況及關鍵課題

自加入 WTO 後，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皆已開放外資(含陸資)投資，與國內業者一視同仁，皆可經營貨運相關業務。除非其本業為運輸型企業，如聯邦快遞、UPS、DHL，迄今外資在臺申設汽車貨運業的狀況並不多，外資企業多採運輸委外的策略。但亦有外資業者併購我國原有貨運業者，以進入我國汽車貨運市場，並持續擴大其營業版圖(圖 1.1 之 KI-03 關鍵課題)。另亦有外資業者，在我國申設汽車貨運業，但經營宅配與店配業務(涉及圖 1.1 之 KI-03 及 KI-01，兩個關鍵課題)。此外，中華郵政與聯邦快遞 (FedEx)結盟，代收聯邦快遞國際優先快遞貨件(FedExInternational Priority)，亦有涉及使用白牌車違規營業行為之疑慮(涉及圖 1.1 之 KI-05 課題)。

因國人的文化特性，在三大年節期間配送需求較正常時期往往增加數倍之多，對於汽車貨運的需求帶來莫大的壓力，部分業者透過的手段租借自用車，以滿足暴增之貨量需求(關鍵課題四，如圖 1.1 之 KI-04)。另由於企業、機關或農戶可申領之自用車申設門檻及相關規費較汽車貨運業營業貨車(綠牌車)為低，但自用車閒置時間(idle time)較高，例如回頭車空駛問題，造成車輛資產利用率低之經營課題。故偶有發現自用車使用於承運非自有貨物且收取「報酬(非汽車貨運業者制定的運費)」的違規情事(關鍵課題五，如圖 1.1 之 KI-05)。因此，汽車貨運業者建議將兩者(白牌車 vs 綠牌車)申設門檻及規費均調整為一致的倡議，而需有更深入的探討，找出合理的解決之道。

在貨車租賃方面，目前汽車運輸業管理規則僅有小貨車租賃業的相關

規定，且因為汽車貨運業營業車輛必須自有，故小貨車租賃客戶依法僅能租賃給以自用為目的的個人或團體，無法租賃給以營業為目的的業者。然而，當汽車貨運業者遇到尖峰時期，營業車輛不足時，無法依法向小貨車租賃者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，以確保運送品質與時效(關鍵課題六，如圖 1.1 之 KI-06)。

目前我國汽車運輸業管理規則並無大貨車租賃業的相關規定，故我國現況並無大貨車之租賃(關鍵課題七，如圖 1.1 之 KI-07)，業者必須支付龐大費用或向金融機構分期付款購車。然而，歐美之大貨車租賃市場行之已久(關鍵課題八、九，如圖 1.1 之 KI-08、KI-09)，也因此於近年已發展出先進的績效運籌服務模式(performance-based logistics service model, PBL)，不再以「大貨車採購」為交易主體，而是以「大貨車運行績效」為交易主體，將車輛保修、保險與司機訓練等與運行績效及安全攸關的責任，轉移到對車輛軟硬體均較擅長的車輛供應商來擔當。由發展經驗來看，績效運籌服務模式不僅提高車輛運行績效與行車安全性，且降低車廠與貨運業者雙方的營業成本，同時提高貨運業者的營業產能規模及彈性。

衡諸歐美汽車貨運產業發展歷程，迄今均已將經濟面管制完全解除，而將行車安全面的管制持續完善化。因對於汽車貨運及物流行業提供創新法制基礎與環境，使歐美市場之物流模式不斷創新，亦使歐美企業的競爭力居於世界領先地位。

故本研究之範圍，係以與貨運有關之汽車運輸業，分別包括汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業及小貨車租賃業（以下統稱貨運及小貨車租賃業）等四個業態，以「法」作為支撐，改善國內貨運及小貨車租賃業發展之框架，重新檢視現有法令對貨運及小貨車租賃業環境之限制，並探討經營業者及政府部門突破這些限制之應有作為，提出修法建議草案，以創造健全產業環境、提昇我國產業競爭力。

1.3 研究內容與工作項目

本研究主要內容及工作項目如下：

1. 檢討我國當前貨運及小貨車租賃業產業政策及未來發展願景與目標：

本研究係屬法制化作業之研究，各項法規制度須在明確的貨運政策引導，適時反映市場管理需求，優化產業發展環境。為因應國際環境、產業環境、市場環境與資通訊科技快速發展等內外環境變化及

未來發展趨勢，本研究檢討交通部「國家貨運發展政策白皮書」及「運輸政策白皮書」與貨運及小貨車租賃業有關內容。

配合行政院國際物流服務業發展與智慧物流等跨部會物流發展政策目標之推動，從前瞻性政策思考，與時俱進新思維及現代化貨運業興革方式，歸納整理本研究立(修)法方向，作為國內涉及貨運及小貨車租賃業之汽車運輸業管理相關規定法制作業依據。

2. 盤點我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定，本項工作包括：
 - (1) 盤點我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規以法規命令訂定者(至少包括公路法、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)。
 - (2) 探討上述各項法規間之層級架構關係與問題掃描。
 - (3) 分析近 10 年來，依上開(1)之法令所為行政處分產生之行政訴訟類型，瞭解我國現行貨運及小貨車租賃實務運作與運輸業相關管理法規引發爭議之處，並應特別分析行政訴訟中以「原處分所適用之法令違反法律保留原則」為爭點之案例
3. 蒐集國外貨運及小貨車租賃業與自用小貨車管理相關法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析，本項工作包括：
 - (1) 蒐集歐盟、美國、日本貨運及小貨車租賃業管理相關法規，並進行國內外法規內容與管理機制比較分析。
 - (2) 蒐集歐盟、美國、日本與我國對自用小貨車管理相關法規，並進行國內外法規內容與管理機制比較分析。
4. 蒐集貨運及小貨車租賃業經營管理現況、所面對的重要發展課題及挑戰，本項工作包括：
 - (1) 蒐集公路主管機關近年來與貨運及小貨車租賃業相關座談會議資料、文獻回顧。
 - (2) 拜訪主管機關(包括交通部路政司、公路總局、主要監理所)，以及各貨運及小貨車租賃業相關公會代表或具代表性的產業人士，

透過焦點團體訪談方法，取得更具體且詳細的資料，蒐集有關現行法令面、執行面等面臨之關鍵問題及法令研修之構想。

- (3) 邀集學者專家、政府單位及貨運及小貨車租賃業相關公會代表辦理座談會，共同研商貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定法制化作業相關議題。
5. 分析彙整貨運及小貨車租賃業經營管理現況及所面對的重要發展課題及挑戰，本項工作包括：
 - (1) 透過公路主管機關近年來與貨運及小貨車租賃業相關座談會議資料文獻回顧產官學研深入訪談與座談，彙整貨運及小貨車租賃業重要課題與面臨挑戰，如貨運市場經營型態的重疊性、各業的競合關係與各業之定義及定位、業種分類、進入門檻管制、運價準則、市場秩序的維護、自用車違規營業、新興產業的衝擊、整合型物流服務模式、新科技與新觀念的引進、市場開放衝擊等，並深入分析是否涉及法制作業。
 - (2) 就前述工作彙整所得資訊，剖析國內貨運及小貨車租賃業近 10 年營運環境與趨勢。
6. 進行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定法制化作業與法規影響評估，本項工作包括：
 - (1) 法規鬆綁原則與法制化作業：依據我國當前貨運及小貨車租賃業產業政策及未來發展願景與目標，針對貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關法規進行完整盤點檢討，擬訂法規鬆綁原則，作為法制化作業依據，並提供法制作業所需相關文件，如法規草案總說明、條文修訂對照表等，以及具體說明修訂原因、建議修訂方向及修訂效益等。
 - (2) 法規影響評估：進行修訂國內不合時宜的汽車運輸業管理相關規定時，除需提出法律條文修訂草案外，另為確保該等法規產生的成本，不致造成社會耗損，於法規草擬前，亦須進行法規影響評估，先行評估法規實施後可能影響結果，包括對於法案衝擊影響

層面及其範圍，進行完整之評估，以確保法規實施可產生社會利益。

7. 研提我國推動經貿自由化對貨運及小貨車租賃業之影響評析與因應策略

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，以交通部主管業務之立場考量，進行與我國貨運及小貨車租賃業政策關聯較為相關之影響評析，進而探討我國貨運及小貨車租賃業發展面對的挑戰、可能的機會、產業調適方向及因應策略等。例如，若陸資、外資挾資本優勢進入國內，影響本土業者生存或造成市場失靈時，相關輔導措施及業者退場機制等。

1.4 研究方法

本研究主要採用以下之研究方法：

1.4.1 文獻回顧法

文獻回顧法又稱為歷史文獻法(Documentary Historical Method)，藉由蒐集國內外相關領域之文獻，分析其研究結果與建議，整理歸納後作為本研究之理論架構及研究的基礎。除了蒐集與本研究相關之國內外文獻外，也蒐集各機構之相關市場調查資料進行分析，使研究主題的思考架構與批判將有所依據。

文獻回顧能將研究重點放在研究結果、研究方法、理論或應用上，可以整合其他研究所做以及所涵蓋的，建立相關領域之間的橋樑，及確認在某一領域的中心議題。常見的文獻回顧可分為兩種，一為整合型回顧，如表1-1所示，從許多不同的研究中，發現其相同或相關的假設，將其整合成一完整的結論，可藉此整理過去相關研究，以呈現相關知識供研究人員易於閱讀，並且整理出以往研究尚未解決的重要議題；第二為理論回顧，其為呈現出某一特殊現象，通常是對正在進行的實驗進行描述，試以探討哪種理論最為可行，並從已知的部分為其評估一致性，甚至可將不同理論的抽象概念進行重組或整合。

表 1-1 整合型文獻回顧法的研究過程

階段特質	問題陳述	資料蒐集	資料評估	分析解釋	公開發表
研究問題	回顧應包括那些證據？	應使用那些步驟找出相關證據？	回顧應包括那些取得的證據？	應使用那些步驟而做出整篇文獻的推論？	回顧報告中應包括那些資訊？
回顧的基本功能	建構能區分相關與不相關研究的定義	決定要檢視的潛在相關研究來源？	應用一些標準以區別有效和無效的研究？	綜合整理所取得的有效研究？	應用編輯的標準以區別重要和不重要的訊息？
回顧步驟不同的差異性	包含操作型定義的差異。在操作細節上的差異	包含資訊來源的研究差異	品質標準的差異。非品質標準之影響差異	推論規則的差異	對編輯判斷之指引差異
回顧可能的無效來源	範圍較窄的概念會使回顧的結論較不受限和較無力。表面操作細節會掩蓋互動變項	所評估的研究可能在品質或人會異於所研究的人的目標母體	非質性因素可能導致研究資訊的不恰當加權。研究報告中的漏失會使結論不可信	區別類型與干擾規則可能不適當，以回顧為基礎的證據可能被用來推論因困關係	回顧步驟省略會使結論無法再製。回顧發現和研究步驟省略會使結論作廢成垃圾
研究問題	回顧應包括那些證據？	應使用那些步驟找出相關證據？	回顧應包括那些取得的證據？	應使用那些步驟而做出整篇文獻的推論？	回顧報告中應包括那些資訊？

1.4.2 焦點團體訪談法

焦點團體訪談法（Focus Group Interview）是一種以團體訪問的型式，經由受過專業訓練及具有豐富專業知識的主持人，以一種非結構性且自然的態度進行訪問，進行收集資料的方法。其特性為，團體是由八到十人具有同質性且事先篩選過的受訪者所組成，訪談過程大約一到三小時，在非正式的氣氛下，藉由團體成員間之聯合（Synergism）、刺激（Stimulation）及滾雪球（Snowballing）作用下，交流彼此間的觀點、經驗、感情、態度及反應，以達到收集資料之目的。然而主持人是影響討論成功與否的關鍵，主持人須經訓練及有技巧的引發討論，若主持人有意無意間將自己的主觀意向透漏給受訪者，將受訪者引導至另一個答案，也會影響討論結果；此外，若受訪者較強勢發表意見也容易使得部分較內向的受訪者無法順利表達看法。

1.4.3 質化分析

質化研究是指對社會個體行為的探索，須從個體的立場去嘗試了解其行為與需求，以尋求建立個體內部一致性的理論體系。研究者透過個案研究、歷史回溯、訪談、觀察等方式進行資料收集。質化分析方法有(1)訪談法：透過與受訪者之間的口語交談，達到意見收集與了解；(2)個案研究法：針對某一特定對象做深入的資料收集與了解；(3)田野觀察法：直接進入研究環境，研究特定對象或個體，並體驗其生活與活動，從中記錄記錄下來；(4)歷史法：根據過去事實的資料，用以了解過去或預測未來；(5)人種誌：透過觀察一個團體或一個種族的互動行為或生活方式，了解這些觀察對象的價值觀、行為意義、動機等訊息。

1.4.4 量化分析

量化資料分析係指研究者將量化資料轉成數字，透過分析後，以圖表呈現並寫下研究結論之文字語言。量化資料分析方法包括因素分析、迴歸分析、集群分析等統計方法，可幫助研究者在資料中尋找脈絡。這些脈絡的詮釋權則掌握在研究者手上，雖然資料、圖表或計算結果並不能回答研究問題，但身為研究者，必須回到理論、邏輯之間，以描述與解釋該觀察所反應的現象，給與研究結果之研究意義，並與理論對話。其中，量化資料是指對變項概念化後加以測量化而形成一大堆資料，轉化為數字並形成無數的圖形與表格以及數學（統計）符號所組成的量化之統計分析資料。

1.5 研究流程

本研究之流程圖如圖 1.2 所示，本研究係屬法制化作業之研究，各項法規制度須在明確的貨運政策引導，適時反映市場管理需求，優化產業發展環境。為因應國際環境、產業環境、市場環境與資通訊科技快速發展等內外環境變化及未來發展趨勢下，作為國內涉及貨運及小貨車租賃業之汽車運輸業管理相關規定法制作業依據。

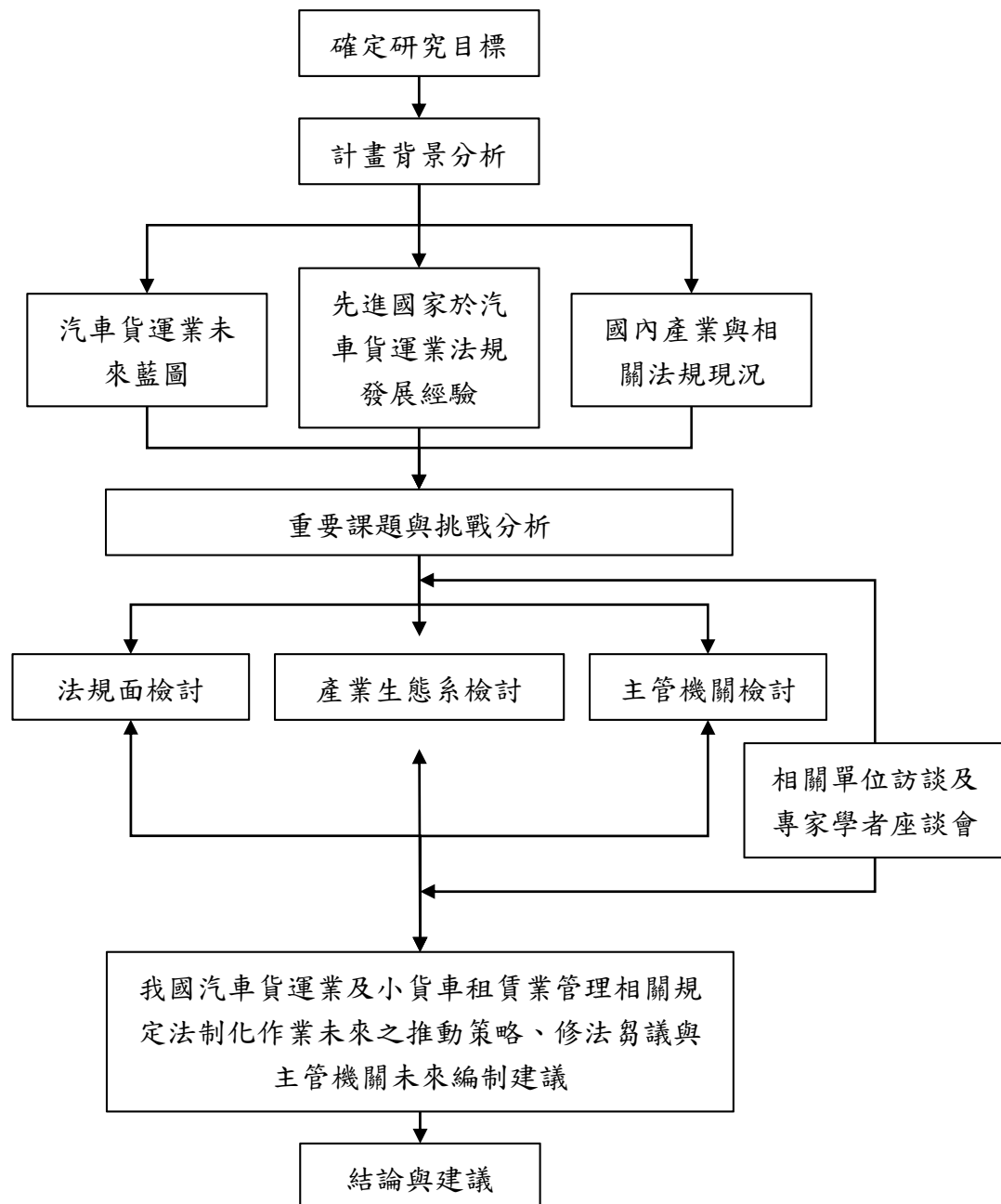


圖 1.2 研究流程圖

首先透過法規面及產業生態系之檢討，釐清我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規以法規命令訂定者(包括公路法、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)。探討法規間之層級架構關係與問題掃描。並分析近 10 年來，依法令所為行政處分產生之行政訴訟類型，瞭解我國現行貨運及小貨車租賃實務

運作與運輸業相關管理法規引發爭議之處與主管機關討論，並參考先進國家作法，檢視我國目前貨運業法規的改善空間。

蒐集歐盟、美國、日本等先進國家貨運及小貨車租賃業管理相關法規，並進行國內外法規內容與管理機制比較分析。為了解貨運及小貨車租賃業經營管理現況，透過拜訪主管機關（包括交通部路政司、公路總局、主要監理所），以及各貨運及小貨車租賃業相關公會代表或具代表性的產業人士，透過焦點團體訪談方法，取得更具體且詳細的資料，蒐集有關現行法令面、執行面等面臨之關鍵問題及法令研修之構想，最後進行歸納分析並得到結論與建議。

第二章 國家汽車貨運產業研究與政策檢討及發展願景芻議

2.1 前言

本研究係屬法制化作業之研究，各項法規制度須在明確的貨運政策引導下，適時反映市場管理需求，進而優化產業發展環境。為因應國際環境、產業環境、市場環境與科技快速發展等內外環境變化及未來發展趨勢，本研究檢討交通部「國家貨運發展政策白皮書」及「運輸政策白皮書」中貨運及小貨車租賃業有關內容。

配合行政院國際物流服務業發展與智慧物流等跨部會物流發展政策目標之推動，從前瞻性政策思考，與時俱進新思維及現代化貨運業興革方式，歸納整理本研究立(修)法方向，作為國內涉及貨運及小貨車租賃業之汽車運輸業管理相關規定法制作業依據。

2.2 汽車貨運及小貨車租賃業產業發展現況

一、引言

從我國經濟起飛時期的出口替代、進口擴張到電子商務與物流供應鏈興起，貨運業一直是產業發展的重要基石，但隨著產業型態的改變，相關的法規及規定卻未隨著發展趨勢而有所變化。本節就汽車貨運業及小貨車租賃業產業發展現況進行整理、探討，包括列管公路汽車貨運業家數及車輛數、大貨車發展趨勢、小貨車發展趨勢、貨車運量及運價、小貨車租賃業發展趨勢及貨運業肇事及安全管理現況等，以了解汽車貨運業及小貨車租賃業發展脈絡、現階段面臨的課題，以利於未來研擬具體法規鬆綁與改善建議。

二、汽車客貨運輸業產值及生產力分析

表 2-1 顯示我國汽車客貨運業 103 年的產值與生產力概況。我國汽車貨運產業現今規模約為 2,099 億新臺幣，由 5,156 家、81,395 從業人員，及 67,250 輛車輛組成。公共汽車客運業則有 420 億新臺幣的規模，由 70 家客運業者、23,460 聘僱人員及 15,220 台車輛。計程車客運業亦有 480 億新臺幣的產值，包含 35,821 家業者、98,026 從業人員以及 87,483 輛計程車。本研究分析發現，國內汽車貨運產業相較於公共汽車客運在經濟貢獻度高出一倍以上。汽車貨運人均產值為 258

萬元新臺幣，高於公共汽車客運 179 萬元以及計程車客運 49 萬元之人均生產力。以每輛車生產力之量化數據來看，汽車貨運為 312 萬元產值、公共汽車客運為 276 萬元、計程車客運業則為 55 萬元車均產值，更可以看出汽車貨運對我國經濟貢獻度。

表 2-1 103 年汽車客貨運輸業產值及生產力分析

業別 \ 生產力	汽車貨運	公共汽車客運	計程車客運	合計
總產值(億元)	2,099	420	480	2,999
總家數	5,156	70	35,821	41,047
總聘僱人數	81,395	23,460	98,026	202,881
總車輛數	67,250	15,220	87,483	169,953
家均產值(萬元)	4,071	60,000	134	731
人均產值(萬元)	258	179	49	148
車均產值(萬元)	312	276	55	176

資料來源:103 年運輸及倉儲業產值調查報告及 103 年度交通年鑑

三、公路汽車貨運業之發展

目前國內公路汽車貨運分汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等 3 類營運，其定義與營運範圍如表 2-2 所示。

表 2-2 公路法對汽車貨運業之定義與範圍

業別	定義	營運範圍
汽車貨運業	以載貨汽車運送貨物為營業者。	未加以限制
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。	核定路線
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。	核定區域

資料來源：交通部運輸研究所

公路汽車貨運業分為汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業等 3 類，各類之營運特性簡要說明如下：

1. 汽車貨運業：

係指「以載貨汽車運送貨物為營業者」，其申請籌設之最低資本額新臺幣 2,500 萬元以上，且應具備全新貨車 20 輛以上。運送的貨物多為整車運送，且多為單一託運人或單一收貨人，營運路網多屬於點對點的直接配送，無固定路線及班次，運送過程較不需將貨物轉運或併裝，故大多數業者亦不需有場站設施。在營運現況上，汽車貨運業屬於規模較小之業者，運輸商品種類繁多，且無特定之服務對象與運輸路線，並多屬靠行經營之型態。

2. 汽車路線貨運業：

係指「在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者」，其申請籌設之最低資本額新臺幣 5,000 萬元以上，且應具備全新大貨車 30 輛以上，並得視營業需要購置聯結車併同貨車計算。以各地營業為主站所，採定時發車，行經一定路線，將託運之零擔貨物，按時送達目的地。由於業者須具有固定營運路線及班次，且通常會設置不同功能或性質的營業站所作為貨物組裝、轉運、收送等服務站，故投資門檻較高，公司營運較具規模，投入的車輛數較多，業者家數相對較少。在營運現況上，汽車路線貨運業屬於企業化經營，並在核定之營運路線上設置營業所站集散倉儲設施等，由聯結車、大貨車及小貨車組成不同功能之車隊，輸運各類貨物。

3. 汽車貨櫃貨運業：

係指「在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營者」，其申請籌設之最低資本額新臺幣 3,000 萬元以上，且應具備全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛以上。以貨櫃曳引車或聯結半拖車運送貨櫃貨物為營業目的，具有運輸迅速、經濟及安全之特性，擔負進出口貨櫃貨物內陸運輸之主要角色。經營業務型態可大約分成 3 種，分別為：(1)轉運運輸；(2)船邊運輸；(3)貨櫃場運輸。汽車貨櫃貨運業服務對象主要為船公司、進出口廠商與報關行；載運貨物種類相當多樣化，透過統一標準的貨櫃搬運設備將不同形狀、體積的貨物組合裝入貨櫃中，使用載具種類簡化；營運路網部分，主要往來港區碼頭、各港區貨櫃場、貨櫃場及貨主之間；託運人與業者間係以訂定契約方式約定運價及承運方式；此外，船邊運輸及轉運部分需配合船期，作業時間集中且服務品質較高。在營運現況上，船邊運輸及轉運業者規模較大，且多為上市或上櫃公司，貨櫃場運輸業者一般規模較小，家數眾多，且靠行情形亦相當普遍。

為順應經濟發展與運輸產業之變遷，國內公路貨運經營型態已有不少改變，如物流、快遞、宅配與農產運輸等新興貨運服務興起，其營運性質皆具有「以載貨汽車運送貨物為營業者」，但尚有部分快遞、物流或農產運輸業者因規模不大，無法達到法定申設汽車貨運業或汽車路線貨運業的門檻條件，以致現今仍未納入公路法之分類加以規範。此外，汽車路線貨運業因投資金額及場站設備金額龐大，想跨足此業別有相當之困難度，因此一般在此業別之業者，均能按政府規定營業；但汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業，則靠行情較為嚴重，尤其是汽車貨運業，由於經營者自有資金不足而進入門檻過高，因此先以借貸方式購車，短期性租用場站，於取得營運執照後再逐步處分資產，造成營運市場紊亂。此外，目前公路貨運市場已趨向整合性物流業發展，在產品進貨、銷貨、倉儲、包裝、運送等多項附加服務中，貨物運送僅占營業收入一小部分，利潤有限，因此常發生同業間削價競爭，自用車加入貨運市場違規營業，造成市場秩序紊亂。

另外目前國內公路汽車貨運業基本運價係依據「汽車運輸業客貨運運價準則」及「汽車貨運費率臨時調整機制」訂定，相關營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。「汽車運輸業客貨運運價準則」為現行汽車運輸業費率訂定及調整之主要法令依據，汽車貨運運價定義為一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價。每噸公里基本運價＝【每車公里合理成本×（1＋合理經營報酬率）】÷平均每車公里載運普通貨物噸數。對於非整車不同貨物類別及不同運輸車輛之運輸費率，則按基本運價加成計算。亦即，現行公路汽車貨運運價核定機制，係以汽車貨運業之整車運輸費率為基本運價，其餘汽車路線貨運業與汽車貨櫃貨運業則係依該基本運價加成計算，如表 2-3 所示，且此基本運價係上限值。

表 2-3 104 年公路汽車貨運業運價對照表

基本運價 貨運業別	運價說明	基本運價 (元/延噸公里)	運價實施情形
汽車貨運業	依基本運價	7.25	存在削價競爭遠低於核定運價上限
汽車路線貨運業	依基本運價加 40%	10.15	市場運價較穩定接近核定運價上限
汽車貨櫃貨運業	依基本運價加 50%	10.875	存在削價競爭遠低於核定運價上限

資料來源：交通部公路總局 104 年 1 月 20 日 路監運字第 1040001864 號函

公路汽車貨物運輸市場上，除汽車路線貨運業之核定運價較具參考且運價較穩定外，多數汽車貨運業與汽車貨櫃貨運業實際收費公式，與現行核定基本運價計算方式存在相當大的落差。依據交通部統計處

汽車貨運調查報告顯示，103 年營業貨車平均每公噸運費為 266.6 元，平均每噸公里運費為 3.2 元，該運費明顯低於基本運價許多，充分顯示運價管制並無法規範業者間在競爭行為下之運價制定。

現行「汽車運輸業客貨運運價準則」係依據公路法第 42 條訂定，僅規範汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業等 3 種貨運經營型態。新興貨運服務型態業別（如物流、快遞及宅配運輸等），其收費方式不同於傳統公路汽車貨運業，亦難依循傳統運價訂定方式進行收費，基本運價僅供業界參考，業者並未遵照規定運價，而是依據市場競爭態勢加以定價。政府費率管制之原旨乃為防止貨運市場運價壟斷，影響民生物價上漲，但目前市場已趨向自由競爭，應由市場機制決定費率，而且各業者為爭取客戶，持續增加服務範圍，計價方式愈趨複雜。故業者多半無法遵循現行汽車貨運運價公式計算運價，公路主管機關對於公路汽車貨運基本運價之管制，應不需再加以管制。

四、列管公路汽車貨運業家數及車輛數

就表 2-4 交通部公路總局列管的汽車貨運業分析來看，汽車路線貨運業的車隊規模最大且兼營業別愈多，其車隊規模則愈大。顯示較積極的路線貨運業者已朝向全方位貨運業發展，且因此掌握更多的運輸業務量。

單一汽車貨運業家數最多，為 4,606 家數量，其次為單一汽車貨櫃貨運業家數為 559 家，其平均車隊規模僅約 11 或 13 輛，較路線貨運業平均規模 183 輛要小約 14 至 16 倍。而兼營汽車貨運業及貨櫃貨運業者的車隊規模為 22 輛，較單一業者平均規模大出 1 倍。

由表 2-4 可知當業者具備更多營業執照時，將可提供更多元化運輸服務，也可以爭取更多市場商機並擴增車隊規模。汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業的平均車輛數均小於其申設時所應具備的車輛規模，是否表示很多業者均未發展出足夠的業務量，而需以較小車隊規模存續，這與原本申請設立之車輛數進入門檻已大有出入。未來貨運政策應檢討業態管制之鬆綁或鼓勵不同業態間之整併，讓現有業者可以朝更多元化運輸服務及更大車隊規模的方向發展，同時要求業者維持申設的最低門檻車隊數量。

表 2-4 103 年底列管公路汽車貨運業家數及車輛數

業別	家數(家)	車輛數(輛)	平均規模(輛/家)
兼營汽車路線貨運業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業	7	5,658	808
兼營汽車路線貨運業、汽車貨運業	8	3,040	380
汽車路線貨運業	3	551	183
兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業	286	6,354	22
汽車貨運業	4,606	60,167	13
汽車貨櫃貨運業	559	6,287	11
小計	5,530	82,081	14

資料來源：交通部公路總局

五、大貨車發展趨勢

由表 2-5 五年發展趨勢觀之，自用或營業大貨車數量從民國 65 年迄 85 年均高度成長，支持我國此期間輕、重工業主導的出口型經濟發展及高度成長貨物流通所需。然其數量成長於民國 90 年已趨緩且持平，迄民國 95 年達於巔峰。近年以來，大貨車數量之成長相當緩慢，與我國經濟成長趨緩現象相當一致，總體數量為 163,950 輛，而自用貨車比例較營業貨車高出 14%，維持在 57:43 的比例。

民國 65 年營業大貨車數量還高於自用大貨車，惟營業車對自用車比例逐年下降至今 43%。由此可見汽車貨運業一直以來，均有提供工商業大貨車之專業運輸服務，是個相對成熟的貨運服務型態。不過，不少工商業界仍喜愛使用自用貨車，可能是因為車輛取得相對容易且可隨時配合企業需要加以調度使用之故。

目前市場上有一些托運行，專門提供貨主回頭車之低運費運輸服務，這些回頭車主要是營業或自用貨車遠距載運貨物回程時，為降低空駛成本而形成的一個特殊運輸市場。雖屬違規行為但卻符合產業降低成本之需求，也可減少這些大貨車之空駛趟次及溫室氣體排放量。不過，貨主在發生交通事故或其它原因造成貨損時，必須承擔求償無門的風險。因此，如能准許自用貨車在某些情況下載運他人貨品，以增加承載率並降低空駛旅程，將可透過自用車貨主之間的運輸協作，降低自用車總數及溫室氣體排放量，避免這些車輛違規運輸的誘因。

六、小貨車發展趨勢

由表 2-6 五年發展趨勢觀之，自用或營業小貨車數量從民國 65 年至 85 年均高度成長，支持我國快速發展之工業與批發物流之需。自用小貨車成長幅度則較營業小貨車高出很多，在民國 85 年兩者比例高

達 99:1，即 100 輛小貨車中僅有 1 輛為營業車。整體數量從僅 88,089 量成長到達 622,144 輛，20 年期間增長 6 倍之多。

民國 85 年到 100 年間，小貨車成長幅度仍然很高，尤其是營業小貨車的高幅度增長，用以支撐我國快速發展之消費物流需求。民國 90 年開始乃我國連鎖流通業的快速發展期，為滿足許多新增連鎖商店之貨品需求，物流中心成長快速，將貨品透過小型貨車配送到連鎖商店。民國 90 至 95 年期間看到營業小貨車的高速增長，恰好驗證此一商業發展趨勢；自用小貨車的成長雖不如營業小貨車，但是隨著國內服務業之發展，也有相當規模的成長。民國 100 年以來電子商務快速發展，帶動宅配物流之需求，如統一速達、我國宅配通等引進我國，又帶來新一波營業小貨車的成長，於此同時自用小貨車仍有成長但幅度已趨緩。最近數據顯示(104 年 4 月)，整體小貨車數量已達 895,061 輛，自用小貨車達 858,964 輛(96%)、營業小貨車達 36,970 輛(4%)，為 23：1 的比例。

表 2-5 大貨車數量五年週期發展軌跡

大貨車 (總重大於 3.5 公噸)							
年度	總數	成長率	自用	成長率	營業	成長率	營業對總數比值
65 年	41,764	-	19,145	-	22,619	-	54%
70 年	66,562	59.38%	34,780	81.67%	31,782	40.51%	48%
75 年	86,121	29.38%	46,350	33.27%	39,771	25.14%	46%
80 年	121,162	40.69%	66,185	42.79%	54,977	38.23%	45%
85 年	155,740	28.54%	81,964	23.84%	73,776	34.19%	47%
90 年	155,140	-0.39%	81,813	-0.18%	73,327	-0.61%	47%
95 年	166,211	7.14%	90,142	10.18%	76,069	3.74%	46%
100 年	164,221	-1.20%	95,003	5.39%	69,218	-9.01%	42%
101 年	161,256	-1.81%	91,468	-3.72%	69,788	0.82%	43%
102 年	162,122	0.54%	92,449	1.07%	69,673	-0.16%	43%
103 年	163,446	0.82%	93,563	1.20%	69,883	0.30%	43%
104 年 4 月	163,950	0.31%	93,898	0.36%	70,052	0.24%	43%

資料來源：整理自中華民國交通統計月報

表 2-6 小貨車數量五年週期發展軌跡

小貨車 (總重小於 3.5 公噸)							
年 度	小 計	成長率	自用	成長率	營業	成長率	營業對總 數比值
65 年	88,089	-	85,514	-	2,575	-	3%
70 年	211,304	139.88%	206,748	141.77%	4,556	76.93%	2%
75 年	332,091	57.16%	327,427	58.37%	4,664	2.37%	1%
80 年	495,169	49.11%	489,381	49.46%	5,788	24.10%	1%
85 年	622,144	25.64%	615,966	25.87%	6,178	6.74%	1%
90 年	675,533	8.58%	665,718	8.08%	9,815	58.87%	1%
95 年	805,590	19.25%	783,979	17.76%	21,611	120.18%	3%
100 年	848,732	5.36%	817,543	4.28%	31,189	44.32%	4%
101 年	862,230	1.59%	828,914	1.39%	33,316	6.82%	4%
102 年	875,544	1.54%	841,477	1.52%	34,067	2.25%	4%
103 年	890,703	1.73%	855,191	1.63%	35,512	4.24%	4%
104 年 4 月	895,061	0.49%	858,964	0.44%	36,970	4.11%	4%

資料來源：整理自中華民國交通統計月報

目前小貨車數量(895,061 輛)遠高於大貨車數量(163,950 輛)，約 85:15 的比例，表示國內貨物運輸多半未具備運輸規模且多用小貨車在載貨。未來如能將小貨車定義從 3.5 噸以下車輛，提高到例如 6.5 噸以下，則小貨車數量可能就會有相當幅度的減少，因為都會區配送將可採用更大型的配送車進行。如此，整體貨車數量將會減少，而且可以降低貨車旅次與溫室氣體排放量，值得進一步探討其可行性與相關影響。

根據表 2-5 及表 2-6 所示，民國 104 年國內貨車總數達 1,059,011 輛，其中自用車達 952,862 輛、營業車達 107,022 輛，營業車佔比僅有 10%。由此數據來看，我國汽車貨運的專業化程度似乎仍低，營業貨車比例甚低；而美國卡車協會數據顯示，2009 年營業貨車佔比為 24.4% (ATA)，此比例在日本則為 18% (平成 24 年；西元 2012 年)。但是我國特有的貨運業靠行模式使用多少自用車、托運行使用多少自用車仍未有確實的調查數據，推估如加上這些違規自用車，其比例應高於從目前交通統計資料計算所得的 10%。

七、貨車運量及運距

由表 2-7 觀之，自民國 87 年至 103 年，營業貨車的貨運量約占為總貨運量的 6 成到 7 成，表示即便自用貨車遠多於營業貨車，大部分貨物仍是由營業貨車進行運送。在平均運距方面，雖然營業貨車平均運距高於自用貨車許多，惟自民國 91 後營業貨車的平均運距便開始

逐年縮減，而自用貨車平均運距開始逐年上升至民國 102 年後又開始縮減，這應是產業營運模式變化及貨運業者運輸網路升級所產生的現象。

從延噸公里數(運輸周轉量)來看，營業貨車延噸公里數從民國 87 年的 5,423,658 萬延噸公里衰退至民國 103 年的 4,470,886 萬延噸公里，整體衰退比率達 18%；而自用貨車的延噸公里從民國 87 年的 701,922 萬延噸公里成長至民國 103 年的 736,591 萬延噸公里，成長幅度約為 5%。營業貨車延噸公里數在民國 87 年為自用車的 7.7 倍，但到 103 年僅剩 6 倍左右(4,470,886 萬:736,591 萬)，由此可見營業貨車的運輸效率逐年提升，而自用貨車卻逐年遞減。未來汽車貨運政策應將汽車貨運業的法制環境健全化，提升汽車貨運產業水準，鼓勵自用車貨主使用效率更高的汽車貨運業運輸服務。另因為近年來各產業貨物採共同配送方式，透過有效率的車輛路規劃與排程規劃等，減少不必要的彎繞道路及旅次，降低運送成本，進而縮短營業貨車的平均運送距離。

根據表 2-5、表 2-6 及表 2-7 觀之，營業大、小貨車的數量雖然皆低於自用大、小貨車，但營業貨車仍扮演著運送大部分貨運的角色，且其平均運距及延噸公里皆高於自用貨車許多。對於營業貨車的監理及安全管制方面，也較自用貨車重要，如何在減少事故發生機率及增加延噸公里間加以取捨，更成了重要的決策議題。而自用貨車的成長對於營業貨車市場造成的威脅日益嚴重，由於自用貨車的進入門檻較低，部分貨運行改採靠行自用貨車及拖運行使用自用貨車拖運，所衍生出的問題，如發生事故時該如何求償及造成市場不公平競爭的業態等，均是必須正視及改善的問題。

表 2-7 營業貨車與自用貨車貨運量及平均運距

年度	總計		營業貨車			自用貨車		
	貨運量 (萬噸)	延噸公里 (萬)	貨運量 (萬噸)	延噸公里 (萬)	平均運距 (公里)	貨運量 (萬噸)	延噸公里 (萬)	平均運距 (公里)
87 年	85,850	6,128,580	52,736	5,423,658	103	29,114	701,922	24
88 年	85,423	7,289,788	54,403	6,564,157	121	31,020	725,631	23.4
89 年	84,765	6,034,726	54,353	5,338,817	98	30,412	695,909	22.9
90 年	78,934	5,309,773	49,376	4,611,035	93	29,558	698,738	23.6
91 年	82,576	6,216,344	52,238	5,533,752	105.9	30,338	682,592	22.5
92 年	83,057	5,585,998	53,148	4,878,897	91.8	29,909	707,101	23.6
93 年	86,968	5,955,479	56,379	5,226,171	92.7	30,589	729,308	23.8
94 年	88,239	6,145,766	57,368	5,387,017	93.9	30,871	758,749	24.6
95 年	91,076	5,548,056	58,918	4,751,927	80.7	32,158	729,308	24.8
96 年	92,875	6,127,193	60,267	5,292,254	87.8	32,608	834,939	25.6
97 年	89,800	5,914,425	58,356	5,103,509	87.5	31,444	810,916	25.8
98 年	86,169	5,681,000	56,645	4,88,6799	86.3	29,524	794,201	26.9
99 年	89,901	6,051,420	59,547	5,188,520	87.1	30,354	862,900	28.4
100 年	95,730	6,402,832	64,614	5,500,086	85.1	31,115	902,746	29
101 年	97,336	6,446,828	65,734	5,540,741	84.3	31,601	906,086	28.7
102 年	82,918	4,902,733	53,991	4,135,637	76.6	28,928	767,096	25.5
103 年	82,704	5,207,477	53,827	4,470,886	83.1	28,878	736,591	25.5

資料來源：整理自中華民國交通部交通統計

八、小貨車租賃業發展趨勢

根據表 2-8 可知，自民國 95 年至民國 100 年，小貨車租賃業呈現成長的趨勢，唯民國 99 年雖小貨車租賃業家數增加，但車輛數卻減少 32.87%，應是受到車輛淘汰及部分業者退出市場影響。

表 2-8 小貨車租賃業 95 年至 100 年發展軌跡

年度	小貨車租賃業			
	家數	成長率	車輛數	成長率
95 年	84	-	9,631	-
96 年	92	9.52%	12,249	27.18%
97 年	97	5.43%	13,618	11.18%
98 年	101	4.12%	22,428	64.69%
99 年	103	1.98%	15,066	-32.87%
100 年	106	2.91%	16,613	10.27%

資料來源：整理自交通部公路總局

表 2-9 小貨車租賃業 101 年至 104 年 7 月發展軌跡

年度	小貨車租賃業				兼營小客車租賃業、小貨車租賃業			
	家數	成長率	車輛數	成長率	家數	成長率	車輛數	成長率
101 年	57	-	1870	-	73	-	88,430	-
102 年	59	3.51%	1779	-4.87%	80	9.59%	94,601	6.98%
103 年	60	1.69%	3449	93.87%	90	12.50%	99,577	5.26%
104 年 7 月	63	5.00%	3493	1.28%	91	1.11%	104,393	4.84%

資料來源：整理自交通部公路總局

而在民國 101 年後將小貨車租賃業細分為小貨車租賃業及小貨車租賃業與兼營小客車租賃業兩類後，可看出雖然租賃業中仍是以小客車租賃為大宗，但小貨車租賃的需求則呈現增加的趨勢。尤其在民國 103 年，單就小貨車租賃業的車輛數就比前一年增加近一倍之多，如表 2-9 所示。

根據表 2-10 可知，小貨車租賃業的分布狀況是以北臺灣為主，代表在人口稠密的地區對於小貨車的需求高出其他縣市許多。人口較稠密的地方對於運送貨物的需求多為短程，而都會區的人們對於電子商務的使用頻率也比其他地區高出許多，造就了小貨車租賃業集中到北部區域的現象。

表 2-10 小貨車租賃業及兼營小客車租賃業縣市分布概況

縣市別	民國 103 年				民國 102 年				民國 101 年			
	小貨車租賃		兼營小客車		小貨車租賃		兼營小客車		小貨車租賃業		兼營小客車	
	家數	車數	家數	車數	家數	車數	家數	車數	家數	車數	家數	車數
總計	60	3,449	90	99,577	59	1,779	78	94,556	57	1,870	71	88,430
新北市	17	208	1	61	17	224	1	31	16	223	1	84
臺北市	17	2,984	35	71,890	16	1,307	35	70,721	16	1,418	33	66,242
臺中市	7	81	18	9,889	8	82	16	8,195	8	65	16	7,298
臺南市	2	28	7	7,499	1	10	5	6,608	1	8	4	5,692
高雄市	-	-	-	-	5	49	9	6,201	5	61	8	6,158
宜蘭縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
桃園縣	8	59	3	140	8	65	1	93	8	70	1	54
新竹縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
苗栗縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
彰化縣	-	-	5	2,612	-	-	5	2,051	1	6	3	2,016
南投縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
雲林縣	-	-	1	73	-	-	1	72	-	-	1	68

縣市別	民國 103 年				民國 102 年				民國 101 年			
	小貨車租賃		兼營小客車		小貨車租賃		兼營小客車		小貨車租賃業		兼營小客車	
	家數	車數	家數	車數	家數	車數	家數	車數	家數	車數	家數	車數
總計	60	3,449	90	99,577	59	1,779	78	94,556	57	1,870	71	88,430
嘉義縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
屏東縣	1	14	-	-	1	14	-	-	-	-	-	-
臺東縣	-	-	2	43	1	10	1	44	-	-	-	-
花蓮縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
澎湖縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
基隆市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
新竹市	2	18	4	605	2	18	3	397	2	19	2	661
嘉義市	-	-	1	167	-	-	1	143	-	-	1	112
金門縣	-	-	2	48	-	-	2	45	-	-	2	45
連江縣	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

資料來源：交通部公路總局

九、貨運業肇事及安全管理現況

目前運輸業的安全管理部分，由於政府尚無安全管理的專責組織與制度，以致相關政府規定難以真正落實，在法令的規定上也僅規定投保強制險之事後補救方式，而非事前預防的制度(羅德安等，民 104 年)。另外業者對於交通安全的重視及建立相關制度部分，常常抱持著漠視且僥倖的心態，不了解風險管理的重要性。更使得駕駛員對於交通事故風險概念、交通安全知識，普遍不足，以致運輸業事故件數逐年上升且糾紛不斷。加上目前汽車貨運業的公司行號多以靠行車為主，對於安全管理方面，只有要求靠行車主投保額度需符合法令規定，及僅提醒需做好行車狀況及車輛檢修，使事故發生可能性大幅增加，往往在發生事故後出現受害者求償無門的情況。

根據表 2-11 可知，小貨車肇事件數(A1 類+A2 類)從民國 92 年的 16,695 件增加至民國 103 年的 31,508 件，增加的幅度高達 88%；而大貨車肇事件數除民國 97 年及民國 98 年略有下降外，整體而言從民國 92 年的 5,186 件增加至民國 103 年 6,671 件，其增加的幅度也達到 78%。足以顯示在越趨複雜的道路現況下，現行的安全管理法令實屬不足，業者除了重視營收與成本管控外，安全管理之相關規定更是迫切需要正視的議題。小貨車及大貨車肇事件數趨勢，可參見圖 2.1 及圖 2.2。

表 2-11 汽車貨運業肇事件數

年度	小貨車肇事件數	大貨車肇事件數
民國 92 年	16,695	5,186
民國 93 年	17,995	5,743
民國 94 年	20,373	6,251
民國 95 年	20,582	6,138
民國 96 年	20,033	5,713
民國 97 年	20,408	4,996
民國 98 年	21,923	4,769
民國 99 年	25,530	5,726
民國 100 年	25,874	5,851
民國 101 年	26,633	5,837
民國 102 年	29,439	6,127
民國 103 年	31,508	6,671

資料來源：運輸安全網站資料系統

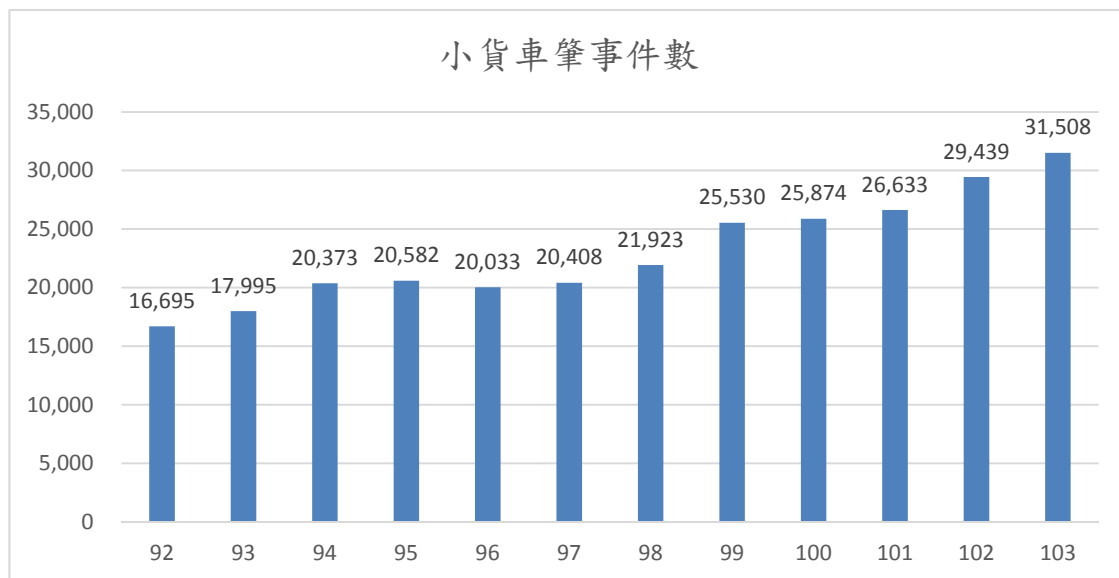


圖 2.1 小貨車歷年來肇事件數

資料來源：運輸安全網站資料系統

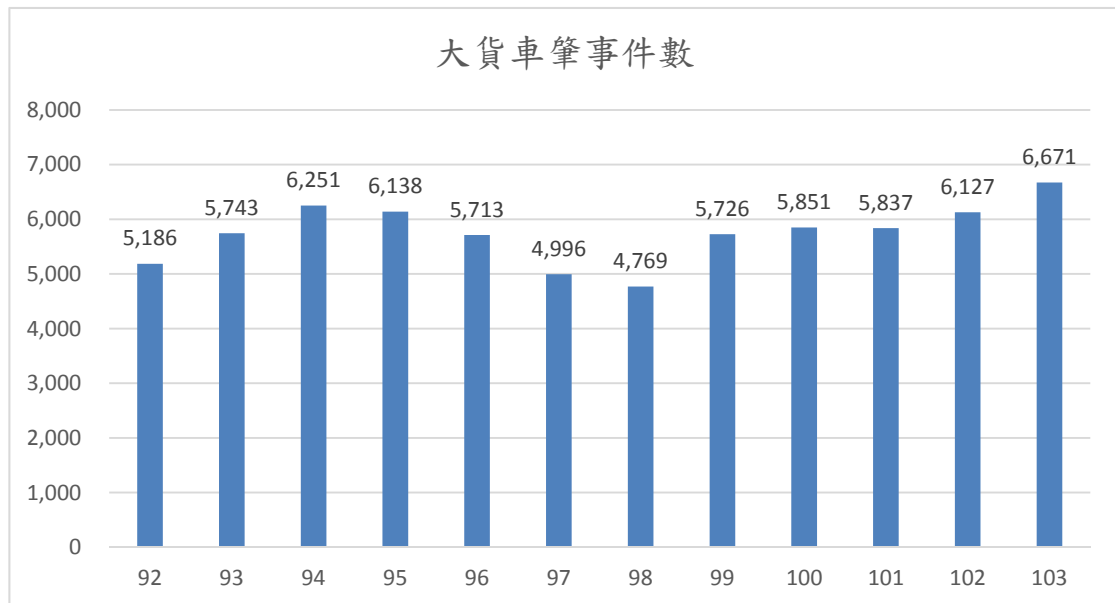


圖 2.2 大貨車歷年來肇事件數
資料來源：運輸安全網站資料系統

十、小結

目前汽車貨運業大、小貨車的自用貨車數輛比例遠高於營業用貨車數輛，大多數公司仍偏好擁有自用車載送貨物或使用靠行車，而自用車進入門檻低，嚴重影響營業貨車發展的空間，且延伸出來的問題及糾紛也多出許多；如何取得管制上的平衡，是未來重要的課題。小貨車數量高居不下，容易使貨車旅次與溫室氣體排放量過多，「是否該提高小貨車定義的噸數」是值得探討的課題。在運量方面，營業用車佔極高比例且平均運距較長，凸顯自用貨車旅次浪費及運距過短等問題，雖然其車輛數較多，但僅占總貨運量的3成多，且平均運距僅有營業用車的四分之一不到，顯然營業貨車的生產力遠高於自用貨車，未來應鼓勵汽車貨運業朝更專業化的方向發展，逐步降低自用車的使用數量。另外在安全管理方面，缺乏專業的法規及專責組織與制度，監理單位目前僅能進行管制，使得肇事件數逐年成長而居高不下，公路主管機關未來應好好探討如何強化安全管理能力，降低貨車肇事率。

進行法規鬆綁、鼓勵業態整併，使未來汽車貨運朝「大眾貨運」政策方向發展，輔導汽車貨運業朝更多元化、更專業化、更科技化目標發展及如何在貨量需求較多的地方與小貨車租賃業結合，更是非常值得深入探討的問題。上述汽車貨運業及小貨車租賃業發展趨勢中所面臨到的問題，皆為法制更新的重要課題，政府需要加以正視。

2.3 國家貨運及小貨車租賃業產業政策之檢討

國內公路貨運相關研究並不是很多，自 75 年開始至 104 年止約有 18 份的研究報告。其中關於公路貨運政策者更少，僅有 93 年「國家貨運發展政策白皮書」、100 年「前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃」、及 103 年「交通部運輸產業論壇實錄」等三份報告。

93 年「國家貨運發展政策白皮書」針對所有運具提出第一次的貨運發展政策。在公路貨運政策方面，勾勒出八大發展主軸，就城際貨物運輸及都市貨物運輸提出七個政策、十三個策略、二十四項措施及四十四項行動方案，主要聚焦在基礎建設、科技應用與智慧化、法制化檢討、經營管理等面向之發展。

100 年「前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃」則採用 SWOT 方法，將國內貨運納入運輸物流中整體檢討。其中除仍包括 93 年「國家貨運發展政策白皮書」的主要政策外，另增加一些新興政策，如協助公路貨運業者擴展中國大陸市場、建立綠色公路物流發展環境、公路物流災害應變計畫與措施。

103 年交通部為促進貨物運輸產業發展，舉行各個運具及層面的產業論壇，製作完成「交通部運輸產業論壇實錄」。為因應運輸業開放與國內運輸環境改變，公路總局於論壇舉辦前，先邀集國內小客車小貨車租賃業及三大汽車貨運業召開會前會，了解汽車貨運產業發展的營運環境以及業者所關心的議題；而後根據業者需求與因應市場環境之調整，提出兩大策略推動方向：創造三大貨運產業的競爭『利』以及將小客車小貨車租賃業市場的餅做大，乃較為符合業界發展需求且較為聚焦的政策方向。

本研究進一步彙整分析前述三次汽車貨運政策中涉及汽車貨運業法制化問題，歸納出四大問題類型：行業問題、車輛問題、駕駛人問題、以及監理問題，並將過去三次貨運政策研究的提議整理於表 2-12、表 2-13、表 2-14、以及表 2-15 中。

從表 2-12 至表 2-15 中可發現，重複出現的政策乃為多年以來業界所面對的問題，如業態界限模糊、靠行問題、運價管制、自用車違規營業、貨車停車場空間、公共貨運場站、都會區貨車管制等，而這些問題迄今仍舊存在，尚未獲得解決。政策規劃開始關注一些新興的課題，如租車環境、駕駛人晉級培訓、駕駛人彈性工時、酒後駕車強制險加價等。

總之，國家公路貨運政策早於 93 年即已提出，然時至今日，很多既有的陳年問題無法未獲得應有的重視及解決。而一些新興問題，如駕駛員彈性工時、租車市場興起等，也需要投注更多心力於研擬合宜政策及推動方

案。因此，公路監理單位必須投入許多公務資源，來面對層出不窮的政策、法規、與實務之間相違的問題，以致心力焦疲，甚至相當程度地制約了業者，導致無法充分發揮業界最擅長的創新與經營能量。

表 2-12 汽車貨運業法制化主要行業問題

分類名	分類碼	行業問題
業態界限模糊	1	檢討修訂貨運業業種分類(100)
	1	業態定位與分類檢討(103)
	1	解決汽車貨運業與汽車路線貨運業不公平競爭(103)
業者經營體質	2	改善貨運產業經營體質(93)
	2	研議合作經營管理制度以推動業者整合(100)
	2	鼓勵業者擴大同業或異業策略聯盟(103)
公會功能	3	提昇貨運相關產業公會角色及機能(93)
	3	鼓勵公會強化組織功能(100)
	3	公會積極協助業者開拓新市場(100)
靠行問題	4	建立完善之貨運營運環境(靠行)(93)
	4	研議靠行車輛合理監管制度(100)
進入門檻	5	檢討修訂貨運業設立規範(100)
運價管制	6	檢討修訂貨運運價準則(100)
租車環境	7	建立一個有利的租車環境(103)

資料來源：本研究整理

表 2-13 汽車貨運業法制化主要車輛問題

分類名	分類碼	車輛問題
自用車違規營業	1	加強取締非法營業的自用貨車(100)
	1	檢討自用貨車與營業貨車稅費結構不合理問題(100)
	1	營業車與自用車營業成本差異與營業公平性(103)
	1	低成本自用車違規營業(103)
貨車停車場空間	2	設置適宜之貨車停車空間(93)
	2	放寬營運車輛數與停車格位的比(103)
	2	設置公有停車場空間(103)
公共貨運場站	3	規劃建置公共(聯合)貨物轉運中心(93)
	3	規劃建置公共貨運場站(100)
都會區貨車管制	4	檢討都會區貨車管理制度之適宜性(93)
	4	檢討都會區貨車限制規定(100)
營業貨車違規	5	加強取締違規營業貨車(100)
酒後駕車強制險加價	6	酒後駕車強制險加價對象修改為駕駛人而非擁有人(103)

資料來源：本研究整理

表 2-14 汽車貨運業法制化主要駕駛人問題

分類名	分類碼	駕駛人問題
駕駛人晉級培訓	1	辦理專業貨車駕駛人晉級培訓(103)
駕駛人彈性工時	2	與相關部會協調駕駛人彈性工時(103)
提昇運輸安全意識	3	教育與提昇運輸安全意識(93)

資料來源：本研究整理

表 2-15 汽車貨運業法制化主要監理問題

分類名	分類碼	監理問題
不合時宜法規修訂	1	與業者共同商討不合時宜法規的修訂(103)
監管制度效能提升	2	建立貨運業合理經營之監管制度(93)
	2	建立貨運服務評鑑制度及品保制度(93)
強化運輸安全監管	3	強化危險品運輸管制制度(93)
	3	監管業者符合運輸安全標準(93)

資料來源：本研究整理

2.4 交通部門歷年貨運及小貨車租賃業研究回顧

本小節主要在重點回顧過去歷年交通部門所出版與汽車貨運有關之研究，從中瞭解產業發展沿革及關鍵問題所在，以為本研究法制更新探討之參酌。從民國 75 年開始迄民國 103 年止，合計回顧了 18 篇交通部研究報告。

一、交通部運輸研究所（民 75 年），「運輸管制法規及執行機關之檢討」

國家依據運輸政策制定交通法規，再依交通法規之執行實現運輸政策，因此運輸政策可以說是交通法規最主要的法源(法律制定之依據)。檢討現有運管制法規宜從運輸政策上著手。本研究嘗試從運輸法規之法源中歸納整理出我國現行運管制之精神，以為檢討現行法規之依據。內容包括：1.運輸管制之意義、目的及其內涵、2.運輸管制政策與運輸管制法規之關係、3.運輸法規內容與執行情形之檢討、4.結論與建議。

二、交通部運輸研究所（民 77 年），「台灣地區公路貨運經營管理之研究」

臺灣地區公路貨運業在整個經濟的發展過程中扮演重要的角色，且對經濟成長，尤其進出口的成長貢獻良多；惟在管制與營運方面所面臨的問題趨明顯，有加以調查、了解實況，及早綢繆的必要。本研究分別對公路貨運之特性、消長趨勢及公路貨運業的經營、管理現況加以調查，進而檢討業者主雇關係、貨物運送作業及成本，並就有關問題加以歸納，最後則提出初步的改善建議，以為決策單位進一步深入研究的參考。

三、交通部運輸研究所（民 80 年），「公路貨運集散與轉運問題之研究」

經濟的起飛，帶動產業之發達與所得之提高，導致產銷對貨物運輸需求之急遽擴大，重要性與日俱增。然因其運送類型及作業效率欠佳，造成貨車運能及資源的浪費，並衍生許多交通問題。本研究主要在發掘貨運業者營運上的問題，並針對公路貨運集散與轉運問題加以探討，憑以研擬改善途徑，以提高貨運營運效率、降低營運成本，減輕交通負荷及其衍生之社會成本負擔。

四、交通部運輸研究所（民 83 年），「台灣地區內陸貨櫃集散站經營業營業費率訂定之研究」

本研究針對臺灣地區內陸貨櫃集散站經營業營業費率的管制方式及管制費率的修訂問題，經由實地訪查探索業者問題、郵寄問卷進行意見調查及學理分析的結果，發現現行政府核定「基本費率」，而容許業者在上下各 10% 的限度內，採報備制收費的「上下限管制」方式，已因無法落實執行而形同無管制狀態。

經評估各種改制方案結果，本研究建議改採「訂上限不訂下限」的管制方式，僅訂上限費率以保護弱勢零散貨主，但解除下限以順應市場力量。不過，未來亦得依上限管制的成效是否予以解除，而改採僅訂所謂的「參考費率」，以為進一步解除費率及相關加入管制的「完全自由化」政策做準備。

五、交通部運輸研究所（民 86 年），「汽車運輸業靠行問題之研究」

計程車客運業、遊覽車客運業與汽車貨運業的靠行情形存在已久，本研究針對這三個行業之靠行情形，進行行業特性分析與問題掃描，探討靠行現象的形成背景，並分析其對汽車運輸業的衝擊。最後從法規面、政策面與市場面提出建議與改善對策，以供政府決策單位參考。

六、交通部運輸研究所（民 87 年），「公平交易法與運輸管制法令競合之研究」

民國 80 年 2 月 4 日總統令頒布之公平交易法第 46 條規定：「事業依照其他法律規定之行為，不適用本法之規定。公營事業、公用事業及交通運輸業，經行政院許可之行為，於本法公布後五年內，不適用本法之規定。」很明確的指出，在五年內，交通運輸業報經行政院許可之行為，也可豁免於公平交易法的規範之外。

在民國 85 年 2 月 3 日到期後，為瞭解公平交易法實施五年期間及五年後解除行政豁免，運輸管制法令與公平交易法之間的競合關係，本研究從分析運輸管制目的的角度切入，再分析公平交易法對反市場競爭的規範後，透過案例分析，以獨占、結合、聯合及不公平競爭為主軸，討論現行運輸管制法令與公平交易法發生競合之態樣，進一步提出現行運輸管制法令修正之方向與建議。

七、交通部運輸研究所（民 88 年），「公共(聯合)貨物轉運中心開發及經營管理之研究—以台北都會區為例」

隨著都市的快速發展，由貨物運輸所衍生之都市交通問題亦日趨嚴重。短期應以運輸系統管理（TSM）的手段加以管制，減緩其惡化的程度；長期應以都市整體運輸的觀念進行規劃，如設置貨物轉運中心，以改善都市道路系統服務水準。

本研究係延續前期計畫(即「國內設置貨物轉運中心之可行性研究」)之研究成果，以臺北都會區為例，從都市運輸系統的現況特性、貨物運輸業者的需求特性、土地取得的供給特性等，探討貨物轉運中心之開發規模與功能定位。

由法規面分析相關法令的配合修正建議與研擬交通維持計畫、交通衝擊評估、環境影響評估等相關的配合措施，使貨物轉運中心的開發計畫得以順利落實並營運。承續前期計畫的研究成果與建議，於臺北都會區內搜尋出四處可行區位，依時程的遠近，提出各階段開發區位之建議。就用地開發的現況與行政作業的時程而言，本計畫在四處候選區位中，選定基隆河中山橋至成美橋段南段地區，做為優先進行實質規劃的示範區位。

八、交通部運輸研究所（民 88 年），「公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究」

國內汽車貨運產業是以汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業三業態訂定相關費率管制，然而新興貨運服務如快遞業、物流

業等並無相關定價準則可供規範及參考。本研究欲探討汽車貨運業之不同業種其費率管制之必要性，並針對不同業種進行運價公式之探討，藉此提出規範國內汽車貨物運輸業之相關法規修正與建議。

九、交通部運輸研究所（民 88 年），「公路汽車貨運現況問題及運價準則之檢討研究」

隨著經濟活動的發展，貨物運輸開始朝向多元化、整合化以及快速化發展，也衍生出許多的新興貨運服務。現行汽車運輸業客貨運運價準則是在民國七十四年由交通部修正發佈施行，但對於新興貨運服務來說，卻沒有相關定價準則可供規範及參考，本研究首先探討國內公路汽車貨運的現況與問題，並檢討現行運價準則之適當性，建議應重視物流與貨運政策，並推動陸海空貨物運輸之整合發展，提升內陸汽車貨運業的水準，使國家亞太營運中心政策得以落實。

十、交通部運輸研究所（民 90 年），「台灣地區公路汽車貨物運輸業種分類之研究」

隨著經濟活動的發展，運輸業也逐漸跳出傳統的經營模式，轉而提供更多元的運輸服務。然而相關法規與運輸市場管理需求無法相互契合，反映出公路貨運管理法規重新修訂之必要性，且應解決業種的重新分類與定義。本研究回顧我國公路汽車貨運業概況、公路汽車貨運業管理法規現況分析，以及各類涉及公路汽車貨運經營業種之經營特性分析，藉此提出法規修改方向以及業種分類之建議。

十一、交通部運輸研究所（民 90 年），「建立合法搬家業評鑑制度品保制度之研究」

本研究為交通部自 88 年 4 月推動搬家貨運業務管理策進方案之中長期改善措施之一，目的在於瞭解搬家消費者之需求、從事搬家業者之營運特性、規劃搬家業評鑑制度內容、品保制度體系架構及運作機制，以及輔導搬家業者合法化及制度化經營與管理，藉以維護搬家市場經營秩序與消費者權益。本研究從搬家消費者之需求，業者所提供之服務，以及政府在搬家產業中應扮演的角色等三方面，分析評鑑與品保制度的可行性。本研究除概估臺灣地區年搬家市場之總量與分配情形外，並以專營搬家業者作為提供搬家消費者需求之基礎單位，依此推估市場中業者合理的總數，藉以分析搬家市場供需情況。根據消費需求、產業狀態、政府法令與措施等資料分析，本研究提出一個能符合消費者及業者需求的評鑑及品保制度，並分短中長期等各階段擬定政府推動此一制度的方案與策略。

十二、 交通部運輸研究所（民 91 年），「商用運輸系統智慧化整體發展架構與推動策略之規劃」

「商用運輸系統智慧化整體發展架構與推動策略之規劃」計畫架構係延續本所辦理之「台灣地區智慧型運輸系統綱要計畫」及「台灣地區發展智慧型運輸系統（ITS）系統架構之研究」。藉由政府機關、業界及技術業者間整合之觀點，在各層面研訂我國發展商用運輸系統智慧化之階段推動策略，以促進 CVO 相關產業健全發展，增進商車營運現代化。

本研究目的係參考先進國家推動商用運輸系統智慧化經驗、瞭解政府與民間的互動關係、推動方式與效益等，擬定適用臺灣地區的「商用運輸系統智慧化」整體發展架構及階段發展計畫與推廣策略，並依據設備廠商的技術競爭力等項目進行相關產業的產值分析，以落實「商用運輸系統智慧化」，提昇業者的經濟競爭力。

十三、 交通部運輸研究所（民 93 年），「國家貨運發展政策白皮書」

本研究除延續運輸政策白皮書之架構外，特別著重於貨物運輸產業相關議題的深入探討，一方面本於前瞻性政策考量，以「效率化、智慧化、自由化、永續化」作為整體貨物運輸發展之願景，並據以研提未來發展之目標與綱領；另一方面則以務實面考量，分別以公路貨物運輸、鐵路貨物運輸、航空貨物運輸、海運貨物運輸及複合貨物運輸等層面現階段所面臨之發展課題為基礎，綜合考量經營、管理、需求、規劃、建設、維護等六大要素，研提貨物運輸政策發展主軸，並歸納出國際、城際、都市等三大貨物運輸市場發展之政策、策略、措施。

十四、 交通部運輸研究所（民 95 年），「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」

國內公路貨物運輸目前業態分類除了有汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業三種之外，尚未納入法規規範者有物流服務、快遞服務、整合型航空快遞等新興運輸業態。由於傳統的貨物運輸分類已不符合市場需求，其業者經營方式已超出現行法規之規範，有待檢討修訂。本研究針對公路貨物運輸市場業態、進入市場門檻及費率管制等相關問題進行探討，以因應國內公路貨物運輸市場環境變遷及健全市場發展。最後提出具體可行方案、管理配套措施及法規增修條文等具體建議。

十五、 交通部運輸研究所（民 96 年），「全球運籌環境下國內第三方物流之發展問題與挑戰」

我國加入 WTO 後將更緊密地成為國際的一環，消費者有機會接觸到更多的國外產品，將帶動國內消費物流與國際物流的整合與聯結。有鑑於全球運籌為我國未來發展重點，為因應貨物運輸市場之環境結構轉變與物流作業朝向整合發展趨勢，有必要針對國內「第三方物流」發展與未來全球運籌環境下可能面臨之問題與遭遇之挑戰，進行研究分析。本研究藉由物流市場供給面之我國物流業者之現況及發展、相關法規及全球運籌之因應政策的探討，以及需求面之各個已開發/發展中國家之物流市場現況發展分析，歸納出我國物流產業，未來應朝向國內物流市場重建、跨業垂直資訊整合、兩岸及國際間臺商物流需求滿足之服務提供等策略，並據此提出具體之物流產業發展對策，及政府之改善輔導措施。

十六、 交通部運輸研究所（民 100 年），「前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃」

本研究以運輸物流為主要研究對象，透過運輸、物流關聯產業發展之探討，從都市物流、城際物流、國際物流等層次，就公路、軌道、海運、空運及複合運輸等之上位計畫觀點，進行包括運籌國際合作、產業組織、經營管理、支援整合效率、先進物流系統技術、物流成本控制、能源使用效率等層面關聯課題之深入探討，規劃未來發展方向與效益目標，提出具體發展架構及行動策略方案，俾以協助政府檢視國內以運輸物流為主體之產業運籌環境發展需求，建構未來發展主軸，邁向綠色、開放、智慧及無縫的運輸物流系統。

本研究藉由全球經貿與產業分析、國外運輸物流政策與發展趨勢分析、國際運輸物流組織與技術發展、我國運輸物流發展分析、貨主及運輸物流業者訪談以及座談會專家學者的意見，研擬前瞻運輸物流管理系統發展架構，包括願景、3 大目標、10 大政策方向。進而，本研究從目標、影響、問題 3 大導向課題，透過 SWOT 分析，研擬各課題之因應對策。最後，本研究提出 3 大前瞻運輸物流策略，包括「擴展高貨量之運輸物流」、「提升高效率之運輸物流」、「追求重環保之運輸物流」。

十七、 交通部運輸研究所（民 103 年），「運輸產業論壇實錄」

隨著運輸服務業全球化經營，租賃車產業可以把握市場對等開放，創造新商機，強化競爭力，拓展海外市場，而因應貨運市場整體發展環境的轉變，運輸業者勢必進行規模及營運方式的調整才能維持市場

上的競爭力。本次論壇邀請諸多產官學重要代表與專家與談，並記錄與整理出許多對於陸運政策及未來發展遠景重要的建議與觀點，有助未來政策與研究追蹤管考。

十八、交通部運輸研究所（民 103 年），「我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討」

隨著全球運籌發展及物流概念之興起，國內公路汽車貨運業已逐漸發展出多元的營運模式。由於傳統運輸管理以及相關法規之限制，進而抑制了貨運產業發展之競爭力。為此，本研究首先分析國內公路汽車貨運業發展現況與問題，及探討美、日汽車貨運法規與我國之比較分析，進行我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規鬆綁檢討與修訂建議，並針對兩岸物流發展與物流全球化趨勢，提出具體建議。

十九、針對歷年研究回顧小結於下：

對於汽車貨運業，隨著市場環境的變化與我國產業轉型，歷年研究探討內容，涵蓋由汽車貨運監理議題到貨運產業多樣化服務需求等，顯示市場環境快速變遷，經營因素日趨複雜的趨勢。同時，也有不少對業者的問卷調查與訪談，結果顯示法規相較於市場發展，已產生許多瓶頸與落伍之現象，使需要特許執照的汽車貨運業經營日趨艱辛。

2.5 國家汽車貨運業發展願景與政策藍圖芻議

檢討過去公路貨運發展政策以及瞭解當前國家發展物流及汽車貨運重要產業發展趨勢後，本研究簡要勾勒出未來汽車貨運業的發展藍圖及初步構想，提供交通部參考，期許未來主管機關可以進一步加以擘劃及推動，也作為本研究之指導方針：

一、國家目標

「提升我國汽車貨運業競爭力，成為亞洲的標竿國家。」

我國汽車貨運產業正處於一個高度競爭且市場經營環境日趨惡劣的景況，加上當前汽車貨運管理法規落伍，存在許多矛盾且不合理的現象，如靠行問題、大小貨車區分問題、停車場設置地點與停放地點不一致問題、缺乏大貨車檢驗場地等等，無法促進產業的健全發展，致使整體產業的競爭力每況愈下。因此，今日交通部在全盤檢討汽車貨運政策時，勢必要以我國汽車貨運業競爭力提升為核心目標，朝亞洲標竿國家的方向發展。

二、願景

「以永續原則發展國家汽車貨運業生態系，來滿足人民的物質需求。」

在發展汽車貨運業時，必須將其視為一個包含上游貨車供應商及下游貨主甚至政府管制機制的生態系統來看待與發展，不僅著重經濟層面，亦須同時兼顧環境層面及社會層面的發展原則，使汽車貨運業得以永續發展。

在經濟層面上，應強調上下游整合、供應鏈營運模式創新、科技有效應用等策略，使運輸經濟原理得以充份發揮，降低汽車貨運供應鏈業者的關鍵成本。

在環境層面上，應促進產業力量整合，擴大運輸活動營運規模，爭取使用較佳與較新的環保車輛，充份利用貨車運能，提高其貨物承載率，俾降低整體貨車數量及溫室氣體排放量。

在社會層面上，應深入了解貨車駕駛員執行汽車運輸活動時的營運特性及實務現況，與業者合作制訂出合乎人性的工作、工時與工資規範，同時設立駕駛員終生學習與訓練的軟硬體資源，確保駕駛員不致落入駕駛時間過長、休息環境惡劣、人文素養欠缺、社會地位低落等景況。

三、使命

(一)健全工商業及貨運業的貨車車隊管理及運輸效能

工商業自有車隊及汽車貨運業主要在提供工商業及大眾所需之貨物運輸服務。當前汽車貨運業管理法規的檢討與修訂，必須遵循導引業者朝有效利用其車隊、提升運輸效能來滿足工商業及社會大眾貨物運輸需求的方向發展。

(二)強化貨車供應體系的效能及安全性

汽車貨運業最重要的生財設備即為貨車，而貨車之取得、使用、保修、汰舊換新等活動，與貨車供應商及資產融資業者有密不可分的關係。目前貨車生產仍舊仰賴國外技術，但在銷售、保修與二手車買賣方面，國內已有完整的體系。但是生產、銷售、保修與汰舊換新各環節間，仍未形成有效連結的供應鏈。當前汽車貨運業管理法規的檢討與修訂，應有強化車輛供應體系效能及確保車輛使用安全性上的考量。

(三) 建構發展優良貨車駕駛員的職業教育及生涯路徑

貨車駕駛員是汽車貨運業的主要作戰部隊及人力資產。目前貨車駕駛員在大眾眼裡是一個辛苦行業，且不具有很好的社會地位。然而，如果沒有穩固且優良的貨車駕駛員群體，國家物流將無法穩定運作，貨運風險將會增加，進而使國家經濟發展喪失競爭力。因此，在檢討與修訂汽車貨運業管理法規時，勢需思考如何藉由政府及法規力量，鼓勵汽車貨運業者或提供穩定教育訓練設施及資源，建構出一套養成優良貨車駕駛員的職業教育及生涯路徑。

四、策略方向

(一) 業態管理法制更新與營運安全確保

公路法所制定三種汽車貨運業業態已無法符合有效規範產業發展，且落後先進國家，如美國及日本等，其汽車貨運業強調安全管制並鬆綁經濟管制的精神。

因此，如欲健全汽車貨運業的發展，勢需就現有汽車貨運業之業態法規進行檢討，提出具體修訂建議，並探討修法所可能產生之衝擊，及如何做好修法前之產業溝通及配套措施，使法規修改可以順利通過。於此同時，需同步檢討現有業態延伸出之相關管理及安全法規之修改或新訂，確保業者在營運自由度提高的同時，營運安全度得到更大的強化。

(二) 貨車分級管理及稅費更新與營運安全確保

根據道路交通管理規則第3條，大小貨車之分界線為載貨總重3,500公斤(3.5噸)。然而隨著消費型態變化、貨車製造技術進步、道路交通管理提升等因素，3.5噸的規則已造成許多與現況格格不入的現象，且帶來汽車貨運業及交通執法人員間的衝突。因此，大小貨車之分界線應當立即檢討，參酌產業現況及業界意見，在無道路交通安全顧慮下，適度提高大小貨車載貨總重分界線。此一變革亦可帶動汽車貨運業者將老舊小貨車更新，在整體產業運能需求不變下，預計將可減小貨車總量及運輸里程，降低環境的污染。

目前除貨車牌照稅及強制險為一樣外，營業貨車的汽車燃料使用費及保險費(任意險、財損險)均高於自用貨車，尤其是在保險費上有較大的差異。

為鼓勵汽車貨運朝專業運輸方向發展，交通部貨運政策或可將自用貨車與營業貨車的汽車燃料使用費拉平，至於是取低值、高值或平均值，則應透過進一步的探討與產業溝通，再做出最後決定。

在保險費方面，因為主要為產物保險公司在目前保險法規要求下，考量不同類型貨車風險後所做的定價決策，屬民間企業決策，交通部可能較無法加以要求。營業貨車的運輸風險一般高於自用貨車，所以自然反應在保險費率上。不過，目前有些汽車貨運業者或地方汽車貨運商業同業公會透過擴大車隊規模與做好車隊管理，使營業貨車的運輸風險降低，可以爭取到較低的保險費率。

不少業者透過加裝汽車定位追蹤系統及車輛監視設備，不僅可有效調度貨車且可引導駕駛員採用良好駕駛行為。因此，如能在汽車貨運管理法規中，加入鼓勵業者或貨車供應商安裝汽車定位追蹤系統及車輛監視設備的辦法，則可有利汽車貨運業者做好車隊管理，降低無效行駛及車禍事故風險。

基於國內法規要求汽車貨運業者必須要擁有自己的貨車，因此目前國內貨車供應仍舊採用非常傳統的方式，亦即汽車貨運業者向車輛供應商購買貨車，而後自行使用並保養。然而歐洲已經發展出一種先進貨車供應運籌模式，貨車供應商可以銷售“運能”而非貨車，貨車所有權仍舊由貨車供應商擁有，汽車貨運業僅需在使用貨車運送貨物時，再支出使用費。貨車供應商提供的所謂運能的背後，則包含嚴謹的貨車保修系統、貨車融資方案、貨車追蹤管理系統，甚至駕駛員教育訓練模組，以確保貨車始終處於一個最佳狀態，可為客戶(汽車貨運業)隨時使用。這種先進供車運籌模式不是現在小貨車租賃業者所提供的單純租賃貨車模式，而是一種創新的貨車擁有模式，促使供需雙方有效協作，值得進行進一步的政策探討分析，評估其引進汽車貨運業生態系的可行性。如可鬆綁法規汽車貨運業者需擁有貨車的限制，或有機會導入先進貨車供應運籌模式，促進汽車貨運產業營運效能及環境效益的大幅提升。

(三) 駕駛員分級管理、維持與營運安全確保

根據道路車輛事故分析，大部分事故發生原因均為人為疏失，其中多半又與駕駛人的駕駛行為或身心理狀態有關。因此，貨車道路安全與駕駛員的駕駛表現有很高的關聯性；而駕駛員表現的

良窳，則與駕駛員的派遣方式(規則)、教育訓練及駕車過程的身心狀態有關。

駕駛貨車所需具備的專業知識與技能遠高於駕駛一輛客車所需，絕不僅止於如何駕駛好一輛貨車，還需要有貨物特性、處理與搬運等專業技能。基於貨物種類繁多，為承運不同類型貨物，貨車也劃分成多種類別，於道路安全規則中有較詳細的規範，主要有小貨車、大貨車、曳引車、托車、聯結車(曳引車與托車之結合)、特種車等。貨物類型可區分為一般物品、大宗物品、冷凍冷藏物品、危險物品等，承運不同類型貨物往往需要具備不同的車內外設備裝置並採用不同的搬運方式，否則即會有安全問題發生。

工商業對貨車的需求往往與其商業模式與慣例有很大的關係，例如出口廠商往往必須配合船期，在特定時間使用聯結車將貨櫃送到出口港；零擔業者則需利用大貨車於夜間進行城市間的幹線運輸；宅配運送則必須在日間使用小貨車，進行城市內多點少量的配送。

因此，配合汽車貨運業政策及法規檢討，如將經濟管制鬆綁後，必須了解現有駕照區分及考驗規則中，是否有對駕駛員派遣方式(規則)與彈性工時、駕駛人晉級培訓、及駕車過程身心狀態確保等安全因素提出完整規範。如無，則需進行研議並提出相應的修訂建議。

(四) 監理作業智慧化

在公路法及相關管理規則與細則依據下，交通部公路總局及其轄下各監理所站負責監管與汽車貨運業者營業相關的活動及行為。

在現有汽車貨運業者家數超過 5,000 家、車輛數超過 1 百萬輛的情況下，公路總局承擔相當繁複的與汽車貨運業相關的監理工作。配合本次法制化的探討，在監理制度及組織面應如何配合老舊法規之更新，以智慧化為更新主軸可以同步提升，本研究將進行現況了解，並提出智慧化發展的方向。

2.6 小結

本章主要探討當前貨運及小貨車租賃業之產業政策及發展趨勢，首先透過彙整我國汽車貨運三大產業的發展現況與趨勢，同時滾動檢討交通部過去產業政策研究的脈絡，以釐清當前產業

關注之發展議題。而後全盤性回顧交通部歷年汽車貨運相關研究，發現法規相較於市場發展，已產生許多瓶頸與落伍之現象，使需要特許執照的汽車貨運業經營日趨艱辛。

在檢討過去公路貨運發展政策及瞭解當前汽車貨運產業之關鍵議題後，本研究簡要勾勒出未來汽車貨運業發展藍圖及初步構想，作為本研究之指導方針。

第三章 國外貨運及貨車租賃業與自用 小貨車管理相關法規

3.1 前言

有鑑於我國希望推動貨運法規的管制革新，除了鬆綁現行法令，以降低或排除不必要的貿易障礙；或是加強現有管制，使修訂的法規達到應有的效能；亦或新增法規，以改變市場失靈的情形先進國家於運輸法規的規定。為使我國的規定與先進國家接軌，為貨運業創造更有利的市場，因此，盤點先進國家之相關規定，以作為我國法規改進的方向則為尤其必要。

本章遂以美國、歐盟及日本的法規及政策方向為參考，將各國家之法律規定區分為「管制位階」，例如美國法下聯邦法與州法之間的規定，或是歐盟的規則與指令之於各會員國的關係，亦或是日本即法律與法規命令；再來是有關「進入門檻管制」，說明各國對於進入貨運執業的門檻為何；另外是「安全」面向的相關規定；最後是「環境保護」的部分，說明各國對於貨運與環境間之關係，如何達到使環境永續發展的目的。本章總共分為六節，第一節為前言；第二節為美國法的介紹；第三節為日本法的介紹；第四節為歐盟法的介紹；第五節為外國法規制度比較；第六節為小結，作為我國修改規定之參考。

3.2 日本汽車貨運管制法規現況

日本貨運及小貨車租賃業及自用小貨車管理相關法規彙整分析，日本貨運法規的鬆綁及變化，以物流二法的實施比較明顯的調整與變化，物流二法就是指『貨物自動車運送事業法』及『貨物利用運送事業法』的實施，對日本整體的經濟影響很大。因此日本的資料收集，以物流二法的實施日期為基準，大致上分成(1)物流二法的實施前(1990 年以前)，(2)物流二法的實施(1990 年以後)，(3)物流二法的修正(2003 年以後)，(4)貨車的租賃。

3.2.1 物流二法的實施前(1990 年以前)

在日本實施物流二法之前，針對日本的貨運管理相關法規的情形，其內容大致上分成(1)貨運業者的分類，(2)貨運業者的營業執照取得，(3)運費的制定，(4)大小貨車的分類及規定，(5)營業的範圍及限制，(6)營運管理的要求等幾項內容，以下針對各項加以說明：

一、貨運業者的分類

日本的貨運業分類有很多種，以營業性質分為(1)營業車及(2)自用車等兩種，營業車的車牌顏色是綠色，必須要有營業執照才可以對外攬貨營運；自用車的車牌顏色是白色，主要是針對自己企業內的運送服務，不能對外攬貨營運。目前日本的營業車數佔全部車數的 18%左右，而自用車數佔全部車數的 82%左右。但是以運送貨物的重量比較時，營業車的運送重量佔全部的 61%左右，而自用車的運送重量佔全部的 39%左右。若以運送貨物的重量距離(公噸、公里)比較時，營業車的運送重量、距離佔全部的 85.9%左右，而自用車的運送重量、距離佔全部的 14.1%左右。

在營業車中分為(1)路線貨運及(2)區域貨運等兩種，路線貨運主要是屬於全國性的班車，主要是針對零散的貨物集配及長途運輸等作業，後來發展到快遞(宅配)的型態。他必須要有停車場、貨運站所及保養廠等設施，屬於比較大型的企業，例如日本通運、大和運輸及佐川急便等數十家貨運公司。而區域貨運是屬於地方的運輸配送，大部分是屬於整車的運送模式，屬於比較小型的貨運業者，此種的貨運業者約佔 90%左右，此種貨運不能越境服務營業，大部分以地區別限制，如關東、中國及近畿等地區為營業區域為範圍。

二、貨運業者的營業執照取得

在 1990 年以前，日本貨運業者要開公司的營業執照取得，根據日本道路運送法規定，是採用『免許制』的方式，『免許制』是比較嚴格的法規、資格條件及門檻比較高。

三、運費的制定

在 1990 年以前，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，必須經過交通部(國土交通省)的『認可制』，也就是必須經過政府決定的標準運費，進行報價及經營運送。

四、營業區域的範圍

在 1990 年以前，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，營業區域的範圍有一定的限制及規定，例如路線貨運是全國性的範圍，必須要有路線貨運的執照才可以經營。而區域貨運是屬於地區性(關東、中部及近畿地區)的貨運，必須要有區域貨運的執照才可以經營。

五、營業規模

在 1990 年以前，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，營業規模有一定的限制及規定，路線貨運必須要有多少輛車以上的限制，而區域貨運必須要有多少輛車以上的限制，才能設置公司營運。

3.2.2 物流二法的實施後(1990 年以後)

在日本實施物流二法之後，針對日本的貨運管理相關法規的變化，其內容大致上分成(1)貨運業者的分類，(2)貨運業者的營業執照取得，(3)運費的制定，(4)大小貨車的分類及規定，(5)營業的範圍及限制，(6)營運管理的要求等幾項內容，以下針對各項加以說明：

一、貨運業者的分類

在 1990 年以後日本的貨運業分類與 1990 年以前一樣沒有變化，以營業性質分為(1)營業車及(2)自用車等兩種，只有營業車(綠牌)才可以對外營業，而自用車的車牌顏色是白色，只能針對自己企業內的運送服務，不能對外攬貨營運。但是在營業車方面就有很大的變化，把營業綠牌車分為(1)一般貨物自動車運送事業，(2)輕自動車貨物運送事業，及(3)特定貨物運送事業等三種貨運業者。一般貨物自動車運送事業又可區分為 a.特別積合貨物自動運送事業，特別積合貨物指的是快遞及零旦貨運，也就是透過集配送及長途運輸搭配的貨運業，必須要有全國的站所及車隊，也就是過去的路線貨運。b.貨物自動車利用運送事業，也就是過去的區域貨運，大部分是屬於整車運送的方式。輕自動車貨物運送事業是屬於較小的貨車運送，貨車的噸數小於公噸的貨運業。特定貨物運送事業指的是貨櫃貨運、油槽車貨運、危險品貨運及特殊的貨運等。

二、貨運業者的營業執照取得

在 1990 年以後，日本實施物流二法，貨物運送法規鬆綁之後，日本貨運業者要開公司的營業執照取得，根據日本道路運送法規定，是採用『許可制』的方式，『許可制』的資格條件及門檻比『免許制』的鬆了許多。當法規鬆綁之後日本貨運業每年有將近 2,000 的貨運業者成立，由 1990 年的 4 萬家貨運業者，快速成長到 6.2 萬家(2006 年)。

三、運費的制定

在 1990 年以後，日本實施物流二法，貨物運送法規鬆綁，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，必須事先報備到交通部(國土交通省)，也就進入到『事前報備制』的時代。『事前報備制』的時代只是半開放，還沒有達到完全自由化。

四、營業區域的範圍

在 1990 年以後，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，營業區域的範圍逐漸放寬擴大，讓市場機制自由競爭。

五、營業規模

1990 年以後，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，營業規模的限制及規定，逐漸放寬規定，有一定的車輛數就可以設置公司營運。

3.2.3 物流二法的修正(2003 年以後)

針對日本的貨運管理相關法規的內容，大致上分成(1)貨運業者的營業執照取得，(2)運費的制定，(3)大小貨車的分類及規定，(3)營運管理的要求等幾項內容，以下針對各項加以說明：

一、貨運業者的營業執照取得

1990 年 12 月日本實施物流二法，貨物運送法規鬆綁之後，日本貨運業者要開公司的營業執照取得，根據日本道路運送法規定，是採用『許可制』的方式。雖然實施『許可制』申請公司執照變的簡單又快速，但是出現許多的額外問題，例如貨運業者不健全的經營、運輸安全的問題、環保的問題及管理者與司機的徵選教育問題等。因此在 2003 年制定『許可制』實施的條件，例如：遵守政府相關法規(勞動基準法、道路交通法)、必須加入社會保險制度、事故賠償能力(資本額)及運行管理者與整備管理者的任用教育等，如果貨運公司違規不遵守時，輕則記點處分、運行管理者取消資格，重則取消營業所營業的資格，甚至取消公司營業的資格。

二、運費的制定

在 2003 年以後，日本實施修正的物流二法，貨物運送法規鬆綁，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，必須事後報備到交通部(國土交通省)，也就進入到『事後報備制』的時代，也就是進入到運費自由化的時代。運費的自由化有利也有弊，利的話是運費是根據市場的供需決定，不需要政府的介入及干擾，在經濟市場好的時候不會發生問題，在經濟市場不好的時候就會發生問題。就以日本為例，20 幾年前日本經濟泡沫化之後，再加上貨物運送法規的鬆綁，每年增加將近 2 千家的貨運業者。但是相反的日本國內經濟的市場整體萎縮，大家為了搶生意與競爭，就開始價格破壞及降價，降價之後就必須超載、超重、超速及超時工作，超載、超重、超速及超時的工作就容易發生

交通事故。交通事故增加之後，就會引起大家的重視，就會尋求原因、解決之道及制定法律。

三、營運區域範圍

在 2003 年以後，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，營業區域的範圍限制級規定完全取消，讓市場機制自由競爭。

四、營業規模

在 2003 年以後，日本貨運業者的運費根據道路運送法規定，營業規模的限制及規定放寬鬆綁，最低的車輛數 5 輛貨車，就可以設置公司營運。

3.2.4 大小貨車的分類及規定

大小貨車的分類及規定，大致上從 2007 年來分界，(1)2007 年以前的法規，及(2)2007 年以後的法規，以下針對 2007 年前後的大小貨車分類法規加以說明：

一、2007 年以前的法規

在 2007 年以前的法規，將貨車分成(1)大貨車，及(2)小貨車兩類，在都會區只能通行小貨車，大貨車只能在都會區外圍及城際之間運輸作業，有關大中小型貨車的法規如下所示：

- (一) 大型貨車的法規：8 公噸(含)以上稱為大型貨車(大型車駕照，20 歲以上擁有 2 年以上駕照經驗，特大型車駕照，21 歲以上擁有 3 年以上駕照經驗)。
- (二) 小型貨車的法規：7.9 公噸以下稱為小型貨車(普通車駕照，18 歲以上)。

二、2007 年以後的法規

在 2007 年以後的法規，將貨車分成(1)大貨車，(2)中貨車，(3)小貨車等三類，在都會區只能通行中小型貨車，大貨車只能在都會區外圍及城際之間運輸作業，有關大中小型貨車的法規如下所示：

- (一) 大型貨車的法規：11 公噸(含)以上稱為大型貨車(大型車駕照，21 歲以上擁有 3 年以上駕照經驗)
- (二) 中型貨車的法規：5~11 公噸(含)以上稱為中型貨車(中型車駕照，20 歲以上擁有 2 年以上駕照經驗)
- (三) 小型貨車的法規：5 公噸以下稱為小型貨車(普通車駕照，18 歲以上)

3.2.5 社會法規的強化

日本在社會法規強化方面，特別針對(1)運輸安全的規定，(2)事業經營的要求，(3)運行管理的機制，(4)指導機關的設置等四項加以要求，以下針對各項加以說明：

一、運輸安全的規定

- (一)防止過勞駕駛及禁止超(重)載的法規方面，在物流二法實施前(1990 年以前)，只是交通部(國土交通省)的規定而已，到了物流二法實施後(1990 年以後)就立法成為正式法令了。
- (二)在物流二法實施前(1990 年以前)，各公司只是負有安全確保的責任，到了物流二法實施後(1990 年以後)就開始要求貨運轉包關係正常化的宣導。到了 2003 年以後將物流二法修正，其修正內容包括有(a)禁止因轉包而影響運輸安全的確保，(b)營業用自動車綜合安全計畫(2009 年)，推動 G 安全認證標章計畫，宣導運輸安全的重要性，只要符合安全認證標章的企業，就發給 G 安全認證標章，而貨車上也貼上 G 安全認證標誌(參考圖 3.1 所示)。(c)酒精檢測器的購買使用是義務(2011 年)，嚴格執行駕駛前酒精的測試，酒精測試沒有問題之後才可以上路。因此日本的交通死亡事故，從 2002 年的 8,062 件到 2014 年降到 4,013 件，交通死亡事故幾乎減少了一半；其中的營業貨車的交通死亡事故，從 2002 年的 653 件(8.1%)到 2014 年降到 330 件(8.2%)，交通死亡事故幾乎也是減少了一半。



圖 3.1 日本貨車 G 安全認證標章



圖 3.2 經認定之事業所及其車輛數之變化

二、事業經營的要求

在日本物流二法實施之後，雖然在法規鬆綁貨運業進入障礙減少，但是出現許多違規及社會問題；因此於 2003 年進行物流二法的修正，其中的一項就是事業經營的要求。事業經營的要求內容包括有(1)申請公司時貨運法規的考試，(2)監察機能的強化，(3)行政處分基準的強化等三項要求。

申請公司時貨運法規的考試內容包括有 a.勞動基準法、b.道路運送法、c.物流二法(貨物自動車運送事業法及貨物利用運送事業法)等相關法規，考試通過之後才可以申請公司的執照。監察機能的強化，就是將取締違規的工作除了主管機關外，還委託給全國的貨運公會及地方的貨運公會執行，擴大違規的取締工作。行政處分基準的強化就是

針對貨運業者的違規內容之輕重，訂定行政處分的基準，同時嚴格執行之。

三、運行管理的機制

在 2003 年進行物流二法的修正，除了事業經營的要求外，另外的一項就是運行管理的機制。因為一個公司的好壞與營運管理者有很大的關係，因此在日本的貨運業必須要有營運(運行)管理者的設置，同時必須經過政府認證資格。在 1990 以前的營運(運行)管理者只要有實務經驗者即可，在 1990 以後的營運(運行)管理者必須通過考試，在 2003 年以後的營運(運行)管理者必須取得政府認證資格。

不管公司的大小都需要有營運(運行)管理者，連最低 5 輛車的公司也必須要有營運(運行)管理者，營運(運行)管理者的主要工作內容包括過勞駕駛的防止、超重防止、點呼、運務紀錄及司機的管理與指導等工作。除了營運(運行)管理者外，還必須設置預防保養的整備管理者，整備管理者的主要工作內容包括車輛的日常檢查、定期的保養檢查及車輛使用的管理等工作。

四、指導機關的設置

在 2003 年進行物流二法的修正，除了事業經營的要求及運行管理的機制外，另外的一項就是指導機關的設置，因為在日本的貨運業者很多，只有靠中央的交通部(國土交通省)及地方的運輸局與運輸支局等單位是無法有效執行取締的。因此日本交通部(國土交通省)就想出一個辦法，除了地方的運輸局與運輸支局等單位外，再把全國及地方貨運公會納入『適正化事業實施機關』，協助政府針對貨運業者的巡迴指(輔)導及取締工作，根據『貨物自動車運送事業法』第 39 條、第 39-2 條、第 39-3 條等規定適正化實施機關的工作內容：

1. 對貨物自動車運送事業的指導：每 2 年一次的巡迴指導，透過街頭的巡邏喚起貨運業者，大家要遵守政府法規，邁向適正的事業經營，所進行的廣宣及指導工作。
2. 取締白牌車違規營業：為了防止白牌車違規營業活動所進行的取締及宣導活動。
3. 其他的廣宣活動：為了確立貨物自動車運送有關的秩序，所進行的廣宣活動。

4. 貨運爭執的處理：協助貨運業者與貨主之間的爭執處理。
5. 協助行政工作：協助政府推動貨運相關法規及要求的行政及宣導工作。

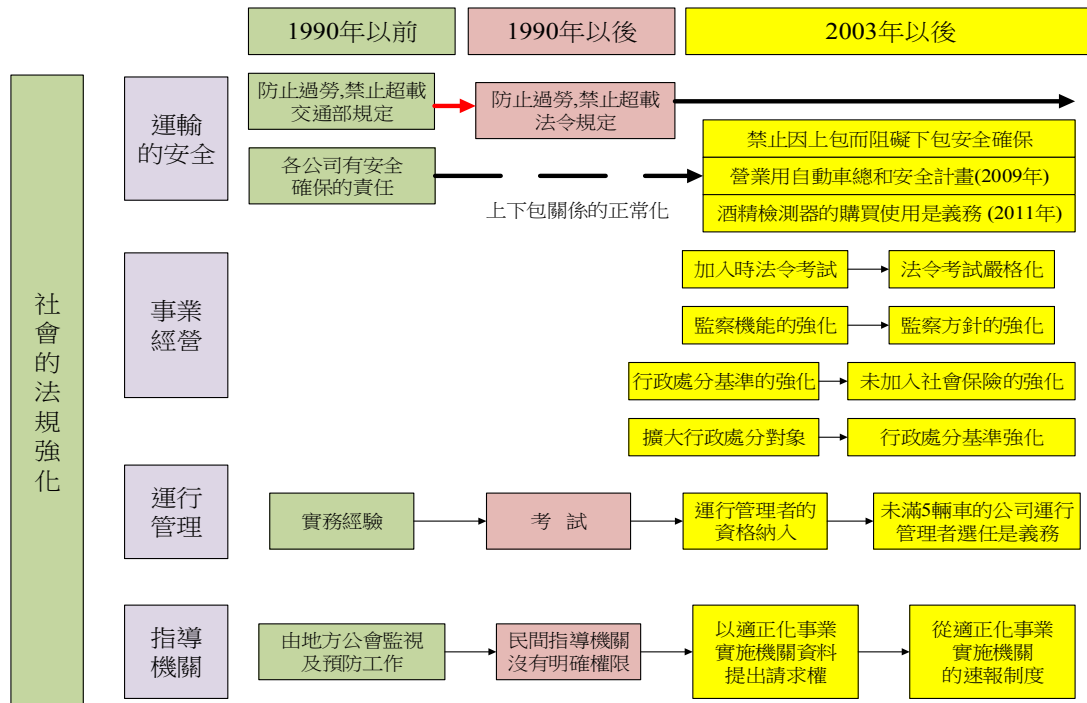


圖 3.3 日本貨運法規演進

3.2.6 環保法規的強化

日本在環保法規強化方面，特別針對(1)實施低公害貨車，(2)柴油車環保排氣標準，(3)推廣營業用車以提高共配效率，(4)降低 CO₂ 的排放量，(5)廢棄物之正確處理與回收等五項配套措施，以下針對各項配套措施加以說明：

一、 實施低公害貨車

在日本環保法規強化方面，首先提倡實施低公害的貨車，請貨車的製造工廠研發製造低公害的貨車，供貨運業者選擇與使用。低公害的貨車包括以下三種，天然瓦斯貨車、Hybrid 貨車及 DME (Dimethyl ether) 車。以下針對各種低公害貨車加以說明：

● 天然瓦斯貨車

以壓縮天然瓦斯(CNG：Compressed Natural Gas)當作貨車的燃料時，排放的氣體幾乎只是水蒸氣及二氧化碳而已；其中二氧化碳的排放量只有汽油車的 2~3 成而已，同時不會排放黑煙是其優點，

因此中小型的貨車非常的普及。參考圖 3.4 所示。

- Hybrid 貨車

油電混合(Hybrid)車是以電動馬達與其他的動力(柴油引擎等)組合而成的貨車，以電動馬達啟動及行走時，可以降低燃料的使用消費，因此中小型的貨車非常的普及。參考圖 3.5 所示。

- DME (Dimethyl ether) 貨車

以 DME 貨車是以 DME (Dimethyl ether) 當作燃料的貨車，以 DME 當作燃料的貨車完全沒有黑煙及 PM 微粒(粒子狀物質)，目前正在以營業用車當作試驗階段，期待未來的普及應用。參考圖 3.6 所示。



圖 3.4 天然瓦斯貨車



圖 3.5 Hybrid 貨車



圖 3.6 DME (Dimethyl ether) 貨車

一、柴油車環保排氣標準

在日本環保法規強化方面，除了提倡實施低公害的貨車外，也提升柴油車的環保排氣標準，以降低柴油車的空氣汙染。柴油車的環保排氣標準內容包括(1)一氧化碳(CO)，(2)非甲烷碳化氫(NMHC)，(3)氮氧化物(NOx)，(4)微粒狀物質(PM)等四項內容制定排放標準值，分2005年的排放標準及2009年的排放標準兩階段實施，2005年的排放標準內容及2009年的排放標準內容，參考表3-1所示及表3-2所示：

表 3-1 2005 年的排放標準

車輛總重	規定年	適用時期			Mode規定值(單位:g/km)			
		新型生產車	繼續生產車	進口車	CO	HC	Nox	PM
1.7噸以下	2005	2005.10.1	2007.9.1	2007.9.1	0.84	0.032	0.19	0.017
1.7~2.5噸	2005	2005.10.1	2007.9.1	2007.9.1	0.84	0.032	0.33	0.020
2.5~3.5噸	2005	2005.10.1	2007.9.1	2007.9.1	0.84	0.032	0.33	0.020
3.5噸以上	2005	2005.10.1	2007.9.1	2007.9.1	2.95	0.230	2.70	0.036

表 3-2 2009 年及 2010 年的排放標準

車輛總重	適用時期			Mode規定值(單位:g/km)			
	新型生產車	繼續生產車	進口車	CO	NMHC	Nox	PM
1.7噸以下	2009.10.1	2010.9.1	2010.9.1	0.63	0.024	0.08	0.005
1.7~2.5噸	2010.10.1	2011.9.1	2011.9.1	0.63	0.024	0.15	0.007
2.5~3.5噸	2009.10.1	2010.9.1	2010.9.1	0.63	0.024	0.15	0.007
3.5噸以上	2010.10.1	2011.9.1	2011.9.1	2.22	0.170	0.70	0.010
12噸以上	2009.10.1	2010.9.1	2010.9.1	2.22	0.170	0.70	0.010

二、推廣營業用車提高共配效率

在日本的自用車與營業車的車輛數比為82%比18%，但是在運送貨物的重量比較時，營業車的運送重量佔全部的61%左右，而自用車的運送重量佔全部的39%左右。若以運送貨物的重量距離(公噸、公里)比較時，營業車的運送重量、距離佔全部的85.9%左右，而自用車的運送重量、距離佔全部的14.1%左右。因此由以上可以看出來營業車的效率及環保的排放，都比自用車的好，所以日本已經在提倡推廣

營業車的觀念，提高共配的效率及降低 CO2 的排放量，甚至從小學的教育開始著手。

三、降低 CO2 的排放量

在日本利用營業車的裝載效率及共配效率，以提高每公升柴油的效率，以降低二氧化碳的排放量，以日本 2012 年的 CO2 排放量達 226 百萬公噸，2010 年的目標值 240 百萬公噸，每年都在降低。所有的交通運輸工具整年度降低 15.4%，其中的卡車貨運業降低了 21.2% 最高。如果再以營業貨車與自用貨車比較，可以發現自用貨車每噸公里的排放量為 854g，而營業貨車每噸公里的排放量只有 205g，營業車的二氧化碳(CO2)的排放量只有自用車的 1/4 而已，因此日本政府大力推廣營業用車的政策。

四、廢棄物之正確處理與回收

在日本的貨運業之廢棄物的回收處理有很明確的要求，貨運業的廢棄物包括有廢棄紙箱、廢棄棧板、廢棄車廂及輪胎等幾種，都希望能夠正確的處理，再重複使用或者是重複再生處理，以降低廢棄物的污染環境。

3.2.7 日本汽車的租賃

根據道路運送法施行規則第 52 條規定，日本汽車的租賃對象，只能出租給自用的對象，而不能出租給營業的使用，包括客運及貨運都是如此。以下的汽車給消費者使用，不能出租給營業用的計程車及貨車，出租的車型、保險及規定等如下所示：

一、出租的車型及規定

1. 自家用轎車
2. 自家用小巴車(29 人以下，車長 7 公尺以下的小巴車)
3. 自用貨車
4. 特種用途自車
5. 二輪車

二、出租的保險及規定

1. 對人的保險每人至少 8,000 萬日圓以上。
2. 對物的保險每件至少 200 萬日圓以上。
3. 搭乘者保險每人至少 500 萬日圓以上。

- 三、 爭取營業貨車的出租的法規鬆綁：目前日本汽車出租協會正在爭取營業貨車

3.3 美國汽車貨運管制法規現況

3.3.1 美國運輸法制之演進

一、跨洲運輸管制之崛起

美國於 1910 年起便開始藉由貨車來運送貨物，並在 1920 年時曾長到超過一百萬輛在路上行駛。這樣驚人的成長使得鐵路貨運者感受到威脅，因此經過遊說後，美國國會於 1935 年制定了《公路承運人法》(The Motor Carrier Act of 1935)。該法基於「限制惡性競爭」(limiting destructive competition)的目的¹，授權跨洲公路主管機關 ICC (Interstate Commerce Commission)²將汽車貨運業者列為「管制產業」(regulated industry)，並訂定相關跨洲公路管制規範，包括公路承運人的路線配置、核准執照之取得、價格的決定等相關聯邦制定法。

由於運費比率係由聯邦主管機關訂定，又業者間為了避免競爭，經常聯合定價，因此反托拉斯法與運費比一直都是過去貨運產業所重視的焦點。為此，汽車運輸業者經一連串司法部門的起訴後，開始推動 1948 年《瑞德-布爾溫克法》(Reed-Bulwinkle Act)來避免遭反托拉斯法起訴。該法允許各洲運輸業者成立商會(Rate Bureaus)來制定運費比率，並經 ICC 認可運費比率後，得享有豁免權。

二、跨洲運輸管制之法規鬆綁

1967 年 4 月 1 日，美國設立了「聯邦運輸部」(United State department of Transportation；USDOT)，作為規範主要運送機關的社會安全，此後，經濟的管制交由 ICC，安全的管制則交由 USDOT 所管轄。

由於體認到政府的不透明及市場的低效率，美國於 70 年代開始著手一連串的管制革新(regulatory reform)及法規鬆綁(deregulation)政

¹ 關於早期貨運產業的發展，詳見 “Transportation Research Board e-Circular Number E-C146: Trucking 101: An Industry Primer”及「野尻 俊明，2000 年代の米国トラック運送事業規制政策について A study of U.S. freight business regulation policy-2000's，物流問題研究，27-44 頁」。

² 美國首次出現聯邦公路主管機關，係於二次大戰後，於 1887 年 2 月 4 日首先在國會通過了《州際商業法》，其旨在規範洲際之間商業貿易往來，並根據此法成立了「州際商業委員會」[Interstate Commerce Commission；ICC]。ICC 成立的起源在於管制運送原物料的鐵路運輸，同時也是當時美國最大的主要產業。

策。就貨運市場而言，美國則是分別對運價、路線、承重量逐漸地放寬。

運價政策上，則是將原本的價格管制逐步放寬到不為管制。美國國會先是於 1980 年修訂了《公路承運人法》(Motor Carrier Act of 1980)，部分鬆綁了承運人跨州際的運輸路線。除路線外，關於運費的鬆綁則是禁止商會介入個別承運人(貨運業者)來自主決定其運輸價格，並以「合理的運費價格」(zone of reasonableness)此一標準作為運費決定的範圍。³價格的管制則是持續到 1995 年，此時國會認為大部分的運費價格再無管制之必要，因此通過了 ICC 終止法案，廢除洲際商業委員會。

載重量而言，為了增進貨運業者的規模，美國國會於 1982 年制定了《地面運輸法》(The Surface Transportation Act)。該法統一了全美國貨車之載重承重量，並放寬了原本限重標準⁴，使得汽車運輸業者大幅的將平頭式貨車改變成今日普遍看到的傳統(普通)卡車。

三、從經濟管制到安全、環境之維護

ICC 廢除以後，美國就貨運業的管制重心逐漸從過去的經濟管制，轉移到現今對社會安全與環境的維護。

就社會安全而言，雖過去於 1986 年訂有《商業汽車安全法》(The Commercial Motor Vehicle Safety Act of 1986)來剔除不適格的道路貨運駕駛人，然對於提升道路交通的安全及品質的維護，特別是在安全績效(safety performance)改變上則仍有進步的空間，因此於 1999 年訂定了《公路承運人安全進步法》(Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999)來設立執掌道路交通安全的專門機構，又稱為「聯邦汽車運輸安全管理局」(Federal Motor Carrier Safety Administration；FMCSA)。其主要職權則在於維護公路使用人之安全，並降低危險駕駛及公路意外的發生率，並授權訂定相關規則來規範「貨車」(卡車/Truck)與「客車」(巴士/Buses)。

就環境維護而言，為了解決交通運輸所帶來的空氣污染，美國於 1970 年立法通過《聯邦空氣污染防治法》(The Clean Air Act of 1970)，要求汽車運輸業者使用低污染的車種，來達到逐年減碳的目標；並輔

³ 「合理的運費價格」(zone of reasonableness) 一般指運費比率的 15%範圍內。詳見：“THOMAS GALE MOORE, UNFINISHED BUSINESS IN MOTOR CARRIER DEREGULATION, American Enterprise Institute for Public Policy Research, 14 (1991), p. 49-57”。

⁴ 地面運輸法則是將貨車行駛跨洲高速公路從原本限重 73,280 lbs (約 33 公噸) 放寬至 80,000 lbs (約 36 公噸) 總承重量。

以民間的力量來創造高功率、低汙染的車種，並給予其補助及獎勵措施。

3.3.2 美國運輸法制之現況

一、貨運業者之分類

(一) 受雇汽車運輸業(for-hire carrier):一般指運送他人貨物、法令所規定之貨物或從事運輸事業者而收取對價之人。

(二) 私人汽車運輸業(private carrier):一般指運送自己貨物之人。

二、貨運業之進入門檻

(一) 進入門檻

1. 登記制

美國在規範州際貨運業時，主要採取「登記制」(FMCSA registration process)，規定所有業者(不論受僱、私人)⁵均須登錄取得(Safety Certifications)，以方便政府對管制車輛進行安全上的追蹤與監督。⁶另外，業者在從事特定跨洲營業行為時，除了 USDOT 外，必須取得 MC 號碼才得以取得營運許可(permit)。⁷為了確保聯絡窗口，業者須以 BOC-3 格式填寫送達代收人(Process Agent)的資料，而關於申請後的監督稽核，新進入之汽車運輸業者(公司)將有 18 個月的觀察期，過後才能領取正式營業許可證(期間使用暫時性許可)⁸，參考圖 3.7。

⁵ 此處之業者，指以駕駛「商業動力汽車」(operate commercial motor vehicle) 搭載客人或貨物，並進行跨洲商業活動(interstate commerce)之人；而「商業動力汽車」為10,001 噸以上之客、貨車 (truck/buses)，故排除了 10,001 噸以下之輕型車。

⁶ See, 49CFR Part 385

⁷ See, 49CFR Part 365

⁸ 於 18 個月期間內，業者必須按政府的安全稽核計畫(Safety Audit Program)受考核。期間，如業者無法達到行政機關的安全標準，或發生重大事故而未為補正者 (例如:不配合政府對車體勘驗的程序、任用受酒精影響之駕駛人、駕駛人未持有 CDL 執照、未符合健康標準檢驗者)，則政府則將撤回新進業者之申請。See, 49CFR Part 385.301-385.337.

美國州際貨車運送必要手續流程圖

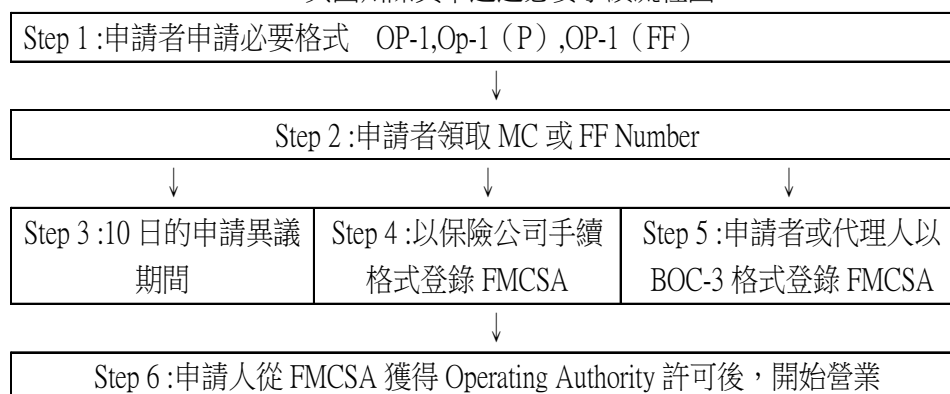


圖 3.7 美國洲際貨車運送必要手續流程圖

2. 申請營業許可之義務

(1) 申請營運及安全認證

取得營運安全認證前，需填寫 MCS-150(申請營運執照認證)及 MCS-150A(申請安全認證)表格來向聯邦運送安全管理單位(Federal Motor Carriers Safety Administration, FMCSA)登記。⁹登記之人必須填寫基本及信用卡資料，並勾選自己所屬項目，例如：營運方式、企業總部、營運種類、車輛類型、貨物類型等。

(2) 執行機構之認證

如從事之行業涉及「受雇汽車運輸業」(For Hire Carrier)、「跨洲客運業」(Transport passengers in interstate commerce)、「跨洲承載特定貨物」(Transport federally-regulated commodities or arranging for their transport, in

⁹如公司所駕駛之車輛滿足「車輛」與「跨洲商業活動」(interstate commerce)兩條件，則受登記制度所規範。1.車輛：「車重量(包含貨物)10,001 或以上、車輛總重(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)或聯合毛重量(Gross Combination Weight, GCW)大於 10,001 磅(4.536 公斤)以上；作為承載 8 人以上之客車(包含司機)以換取報酬；作為承載 15 人以上之客車(包含司機)，並不以換取報酬為限；作為承載一定數量之危險物品，並須配有警示牌(requiring placards)的危險物質(hazardous material)之車輛」。2.跨洲商業活動：「指從事貿易(Trade)、交通(Traffic)或運輸(Transportation)之行為」，並在以下地區進行活動：「從一洲區域到他洲區域；於一洲兩區域間，曾經過他洲或美國以外的其他地域；於一洲兩區域間活動，並於他洲或其他國家開始或終止其貿易、交通或運輸。」

interstate commerce) 等業者，則必須經過執行機關 (Operating Authority) 之認證，才得以營業。其所登記之資料包含申請人之設立模式、營運權限類別等。

3. 路線核定及營運範圍

就路線而言，可分為特定地區路線(particular area)、固定路線(regular route)、非固定路線(irregular route)。不論何種路線，聯邦允許登記業者於任何一段跨洲路線營運，惟基於尊重各州自主的理由，各洲仍保有決定洲內路線配置之權利，但必須以明文規定為管制區者為限。¹⁰

4. 投保最低財務擔保要求

最低財務擔保要求(Financial Responsibility)¹¹，係代表汽車運輸業者所的保險計畫及保證金足以滿足最低的公共責任險(Public liability)，因此規範運輸業者在行駛國際、洲際、洲內時所擔保之責任險能涵蓋第三人之身體損傷、財產損傷(Public Responsibility)及環境危害 (Environment responsibility) 復原之責任。投保之金額一般得分為載送貨物營運車輛總重小於 10,001 磅，或大於 10,001 磅。

(1) 載送貨物營運車輛總重小於 10,001 磅

- 如每一輛車之總重(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)均小於 10,001 磅，則受僱的汽車運輸業者須提出 300,000 美金的公共責任保險。
- 如每一輛車之總重小於 10,001 磅，但是運送易燃性、有毒氣體或高速公路行駛路徑管制的放射性物質，則須提出 5,000,000 美金的公共責任保險。

(2) 載送貨物之營運車輛總重大於（含）10,001 磅

- 如營運車輛中有一輛或多輛車總重量大於(含)10,001 磅，且運送非危險物品，則受僱汽車運輸業必須提出 750,000 美金的公共責任保險。
- 如果營運車輛中有一輛或多輛車總重量大於

¹⁰ See, 49CFR Part 396

¹¹ See, 49CFR Part 387

(含)10,001 磅，且運送危險物品，則依其運送之危險物品形式，則私人及受僱汽車運輸業必須提出 1,000,000 美金至 5,000,000 美金的公共責任保險。

5. 票證上應記載內容

如貨運人屬商業運輸業者，則票證上(Receipts)則要求業者須記載特定項目，如發貨人和送貨人之姓名、送貨之出發地及目的地、貨品之數量、貨物之內容、重量及貨物之長寬高、送貨之行駛路線、貨物曾經過的轉運站、承運人及貨運人之基本資料等，並且貨運人須保留票證上所記錄的各項目。¹²

三、運費管制

美國已全面解除運費管制，故由市場機制決定費率及業者家數。

四、社會法制之管制規範

(一) 安全

1. 聯結車(LCV)駕駛人訓練及行駛規範

所謂的「聯結車」(Longer combination Vehicle)指的是有兩個或多個拖車之部分在跨洲際之國家公路系統或國防公路系統所行駛之車輛，且總重須大於 80,000 噸。¹³駕駛拖運車之人須完成國家拖運車訓練計畫(LCV driver-training program)所制定的培訓方案及考試測驗¹⁴，如未經取得託運車執照，則僱用之運輸業者則禁止聘僱駕駛。¹⁵

除了對駕駛聯結車的汽車運輸人配有較高的門檻標準外，其他還包括設立健康狀況維持之要求，並賦予「吹哨者」(Whistle blower protection)之保障，避免承運業者在安全性受託運人之質疑下，強迫為職務之行使。¹⁶

2. 藥物、酒精之使用限制與檢測

關於藥物、酒精之使用限制與檢測指行政單位要求業者

¹² See, 49CFR Part 373

¹³ See, 49CFR Part 380.105

¹⁴ See, 49CFR Part 380.107

¹⁵ See, 49CFR Part 380.113

¹⁶ 對於聯結車駕駛者的勞工保障，詳見美國勞動部(USDOL)訂定之規則。See 49CFR Part 380.503, 29CFR Part 1978

遵循聯邦關於檢測之法令。除符合豁免條件者外¹⁷，規範使用「商業運輸車」(commercial motor vehicle)¹⁸之公司，並對業者與受僱人之間訂定權利義務關係。規範對象包含：受僱運輸人(for hire company)、自用運輸人(私人運輸公司；Private company)、聯邦、洲、地方、部落區域之行政體系、教堂(聚會所)及私人機構(civic organization)、養蜂業(Apiarian industry)。

(1) 業者權利義務

- 檢核報告之取得(Pre-Employment Controlled Substance only)：業者在駕駛人尚未通過檢測前，禁止任用駕駛人駕駛「商業運輸車」。¹⁹
- 交通事故之檢測(Post-Accident)：如駕駛人發生一定交通事故，則業者須在 8 小時內對駕駛人進行酒測、32 小時內進行藥物檢驗。²⁰
- 公司任意抽驗之義務(Random)：公司應任意的對 10% 受僱駕駛人進行任意測驗，並對 50% 的受僱駕駛人進行藥物任意測驗。²¹
- 僱用人之檢測權利(Reasonable Suspicion)：如僱用人合理的懷疑(reasonable suspicion)駕駛人有使用酒精或藥物，則僱用人則有立即對駕駛人抽驗之權利。²²
- 職前檢測之義務(Return to duty)：如駕駛人有使用酒精或藥物(49CFR Part 382 部分)，再回歸工作職務前，業者須對駕駛人進行職前檢測(Return-to-duty)來確保酒精濃度在 0.02 以下，並藥物檢測顯示陰性結果。²³
- 追蹤檢核(Follow up)：配合行政機關進行的「追蹤檢核」

¹⁷ 豁免條件指：另外受 49CFR Parts 653-654 所規範之對象；豁免取得 CDL 之駕駛人；從事軍事任務之人(Active duty military personnel)。See, 49CFR Part 382.103

¹⁸ 此處之「商業運輸車」，指涉及「跨洲、洲內、國外活動」之：「聯合毛重輛 26,001 磅以上或 10,001 磅以上之拖運車；車輛總重大於 26,001 磅以上；設計作為承載 16 人及以上之客運；承載一定數量之危險物品，並須配有警示牌(requiring placards)的危險物質(hazardous material)之車輛」。

¹⁹ See, 49CFR Part 382.301

²⁰ See, 49CFR Part 382.303

²¹ See, 49CFR Part 382.305

²² See, 49CFR Part 382.307

²³ See, 49CFR Part 382.309

(Follow up) 。 24

- 保管駕駛人酒精及藥物測驗之義務(Record Keeping Requirements)：公司須保管駕駛人酒精及藥物測驗之紀錄。如酒精濃度高於 0.2% 或藥物呈現陽性反應，則須保管 5 年；任意追蹤、合理懷疑的檢測或職前酒測之檢驗則須保管 2 年；而酒精濃度 0.2%以下或藥物呈現陰性反應者則僅需保管 1 年即為已足。²⁵

(2) 受僱駕駛人之權利義務

- 駕駛人之知識(Driver Awareness): 駕駛須人對酒精、藥物相關規範認識，並可清楚公司對酒精及藥物制度。²⁶
- 配合業者進行酒精測驗與遵行政府計畫之義務。

3. 持有職業駕照(CDL)之要求及懲處規定

聯邦法令要求所有駕駛「商業運輸車」²⁷之駕駛人須取得「職業駕駛執照」(Commercial Driver License; CDL)才得以於跨洲行駛。聯邦就 CDL 之規範，則是依車種訂定 6 個組別(groups)要求不同考試方法(技術訓練、知識訓練)²⁸，而 CDL 的取得標準則要求各洲自行擬定。

對於 CDL 持有人違反法令責任之懲處，得分為(a)受僱人之告知義務(Notification to Employer and Liking State) (b) 僱用人禁止受僱人使用運輸車之義務(Disqualification of Drivers)(c) 違規吊扣執照之情事 (Suspension and disqualification of offenses)。

(1) 受僱人之告知義務

如受僱人因交通事故而違反任何一洲之道路規範，受僱人須於 30 天內將交通違規之處罰內容與具體資料告知

²⁴ See, 49CFR Part 382.311

²⁵ See, 49CFR Part 382.401

²⁶ See, 49CFR Part 382.601

²⁷ 此處之「商業運輸車」，指涉及「跨洲、洲內、國外活動」之：「聯合毛重輛 26,001 磅以上或 10,001 磅以上之拖運車；車輛總重大於 26,001 磅以上；設計作為承載 16 人及以上之客運；承載一定數量之危險物品，並須配有警示牌(requiring placards)的危險物質(hazardous material)之車輛」。

²⁸ See, 49CFR Part 383.93

僱用人。

(2) 僱用人禁止受僱人使用運輸車之義務

如受僱人酒駕、使用禁用藥物、造勢而離開現場、使用運輸車犯罪、發生嚴重的交通事故、違反高速公路之規定時、受禁止令宣告時，僱用人應禁止受僱人使用運輸車。

(3) 違規吊扣執照之情事

違規吊扣執照之情形分為 a.違反二級嚴重車禍案件 b. 三年內違反三次二級嚴重車禍案件 c.違反特定嚴重情事之案件。

- 如貨運人超速超過指定限速 15 公里、不正當的行駛車輛、發生可歸責之車禍案件、不攜帶 CDL 執照者，行政機關則予以吊扣貨運人 60 天 CDL 執照。
- 三年內違反上述事件超過三次者，行政機關則予以吊扣貨運人 120 天 CDL 執照。
- 酒精作用下影響駕駛車輛、使用禁用藥物、血液酒精濃度大於 0.04%、拒絕酒測、肇事而離開現場、使用運輸車犯罪者，則吊扣 1 年以上 CDL 執照。

4. 安全性適格程序

「安全性適格程序」(Safety fitness Procedure)之法令²⁹，指聯邦政府為了確保新進入市場之汽車運輸業者符合安全條件，所設立之市場進入門檻。此程序下，所有受僱及私人汽車運輸業者³⁰均須填寫 MC-150 及所屬執行機關之表格，並於申報資料後³¹，接受長達 18 個月的「安全性稽查程序」(safety monitoring procedure)檢查。³²

18 個月內，主管機關將對新進業者(new entrant)進行「安全管理評估」(safety management controls)³³及「安全性稽核評

²⁹ See, 49CFR Part 385

³⁰ 此處之私人汽車運輸業則不包括客運業。

³¹ 如經查後發現申報之資料不實或有誤導之情形(furnishing misleading information or making a false statement in connection with the registration process)，主管機關得 (1) 撤回申請 (2) 依民事及刑事責任告發。See, 49CFR Part 385.306

³² See, 49CFR Part 385.307

³³ See, 49CFR Part 385.5-385.11

估」(safety audit)。³⁴前者主要在考核所有新、舊業者是否有適當的安全條件以進行其業務活動(compliance review)；後者主要在規範所有「新進業者」(new entrant)，並確保新進公司於組織管理(事業計畫)上，是否結合安全標準而具備發展運輸事業上應具備之安全知識。新進業者如於 18 個月期間內違反特定交通法令³⁵，行政機關則立即對業者開啟「立即考核」程序(Expedited Action)，並必要時要求業者提出報告說明問題及補正情形。³⁶

關於安全管理評估程序，行政機關須於 30 天，最遲於 45 天內將「安全評量報告」(safety rating)以書面的方式交於業者。³⁷如評量的結果為不合格(unsatisfactory)，則主管機關得要求業者於 60 天內補正為尚待滿足(conditional)或合格(satisfactory)的條件。³⁸如業者於 60 天內限期未為改善，行政機關將會禁止業者進行跨洲貿易或影響跨洲貿易之任何商業行為，並撤銷執行機構所頒發的業務執照³⁹；而關於安全性稽核評估程序，行政機關須於 45 天內將結果以書面的方式寄給新進業者。如評估的結果顯示為未通過(Fail)，則業者須按照報告中的要求於一定期間內為補正，如未為補正，則撤銷新進業者之申請。⁴⁰

18 個月後，如新進業者滿足(1)安全稽核程序 (2)正常營業(not currently out of service) (3)未發生重大民、行政事責任者，主管機關將以書面的方式通知業者通過檢核，並給予正式業者之資格。⁴¹

5. 商業運輸安全之一般規定

「商業運輸安全之一般規定」(Federal Motor Carrier Safety Regulation: General)指所有行使(執業、駕駛)「商業運輸車」者應遵守的一般規範，而此部分(49CFR Part 390)對商業運輸車

³⁴ See, 49CFR Part 385.311

³⁵ See, 49CFR Part 385.308，即 1. 任用未取得駕駛執照之駕駛人 2. 任用受禁制令限制的車輛或人 3. 承載危險物品而肇事者 4. 任用受酒精、藥物影響，或拒絕酒測、藥測之駕駛人 5. 業者未為財務擔保而營業 6. 駕駛人於 90 天內路檢三次不合格者。

³⁶ See, 49CFR Part 385.308

³⁷ See, 49CFR Part 385.11

³⁸ 所謂尚待合格，指業者之條件可能無法滿足安全管理之要求；而不合格，指業者之條件「已經」(has)違背了安全管理之要求，而必須立即補正。

³⁹ See, 49CFR Part 385.13

⁴⁰ See, 49CFR Part 385.319

⁴¹ See, 49CFR Part 383.33

的定義則是適用於 49CFR Part 390-396 的部分。⁴²此部分除了定義「交通事故」(Accident)外，則分別對業者、駕駛人、車輛均有規範。以下簡述：

- (1) 交通規則之一般適用規定(General Applicability): 明定所有僱用人(僱主；employer)、受僱人(員工；employee)，及商業運輸車(Commercial)均須受 FMCSRs 所頒布的規定受管制。⁴³除名列管制主體外，並要求僱用人對法令具備一定的認識(knowledgeable)能力；而受僱人則有遵守法令之義務。
- (2) 交通事故發生時的登記義務(Accident register)：當交通事故發生時，駕駛人需將意外紀錄登記給主管機關，並該紀錄應該保持三年。
- (3) 填載 MCS-150 表格之義務: 既要求所有業者均需填載 MCS-150 表格，以申請 USDOT 號碼。
- (4) 號碼註記之義務(Vehicle identification):指所有商業運輸車輛均須在側邊註明 USDOT 號碼，始得上路。
- (5) 緊急情況之例外(Relief from Regulations During Emergencies):明定當有緊急情況而不能遵守 49CFR Part 390-399 之規定時，則例外排除相關規範之適用。

6. 駕駛人之資格

「駕駛人之資格」(Qualification of Drivers)的部分規範了所有駕駛人資格之最低標準。除貨運駕駛人須符合該等標準外，僱用之業者亦須遵守此等規範。⁴⁴貨、客運之駕駛人必須滿足下列條件：

- (1) 年滿 21 歲；
- (2) 具備理解、閱讀交通號誌、回應官方問題與報告的英文

⁴² 須注意的事，其他部分如 49CFR Part 382(持有執業執照之要求與懲處規定)、383(藥物、酒精之使用與檢測) 所定義之「動力運輸車」(CMV)則與一般規定之「動力運輸車」定義(CMV)有所不同。See, 49CFR Part 390.5.

⁴³ See, 49CFR Part 390.3.

⁴⁴ 但運輸作為農業用者則不再此限。See, 49CFR Part 391.2

能力；

- (3) 具備安全駕駛的能力；
- (4) 具備能安全駕駛的健康狀況，並具備健檢證明；
- (5) 具備有效的 CMV 駕駛執照；
- (6) 提示長達 12 個月無吊扣、吊銷駕駛執照之紀錄。如經查驗未符合，則僱用人不得聘用駕駛人駕駛；⁴⁵
- (7) 具備駕駛動力運輸車(CMV)之能力，並通過道路考試。

除上述條件係僱用人及駕駛人須共同遵守外，僱用人另外具備保存駕駛人檔案之義務，該檔案紀錄包括。⁴⁶

7. 駕駛車輛應注意事項

「駕駛車輛應注意事項」(Driving of Motor Vehicle)的部分則是對所有駕駛「商業運輸車」之人訂定一般性的安全規範。⁴⁷各洲基於安全的目的，均有訂定相關的安全規則，但如聯邦法令下的安全規則較嚴格於洲法時，則以聯邦法律作為優先適用。本部分的規範包含：疾病與疲勞駕駛的禁止、藥後駕駛的禁止、酒駕的禁止、安全裝載之義務、執行機關之申請義務、跨越火車平交道之應注意事項、繫緊安全帶之義務。

- (1) 疾病與疲勞駕駛的禁止(Illness or Fatigue)：禁止任何駕駛人在疾病、疲勞，並足以開始或持續造成危險的情形下駕駛車輛。
- (2) 藥後駕駛的禁止(Drugs)：禁止任何駕駛人在服用，或受藥物影響的情況下駕駛。藥物指 i. 21CFR 1308.11 規定所管制之藥物 ii. 安非他命或由含有安非他命成分的其他物品 iii. 麻醉物及其衍伸物 iv. 其他足以造成危險駕駛之藥品。

⁴⁵ 關於吊扣、吊銷駕駛執照之情形，包括：酒駕、藥物使用、拒絕酒測、因駕駛貨車而犯下重罪、受行政機關禁制令(Out of service order)等。另外，如經主管機關吊扣執照者，將限制 1 年內不得駕駛動力運輸車；第二次再犯者，將限制 3 年不得駕駛動力運輸車。See, 49CFR Part 391.15；391.27.

⁴⁶ See, 49CFR Part 391.51.

⁴⁷ See, 49CFR Part 392.2.

- (3) 酒駕的禁止(Alcohol)：禁止駕駛人在開始駕駛前的四小時內購買酒或受酒精影響。
- (4) 安全裝載之義務(Safe loading)：規定運輸人所裝載的貨物必須安全的放置。
- (5) 執行機關之申請義務(Operating Authority)：規定特定運輸業者必須向執行機關申請營運許可，才得以開始營業。
- (6) 跨越火車平交道之應注意事項(Railroad Crossing/Stopping)：規定駕駛人於跨越火車平交道時，應於平交道前停車並注意左右來車。
- (7) 繫安全帶之義務(Seat belt)：禁止所有駕駛人在未繫上安全帶的情形下持續駕駛。

8. 提升車輛安全運作及輔助設備等內容

「提升車輛安全運作及輔助設備」(Parts and Accessories Necessary for Safe Operation)之部分⁴⁸則是要求業者之車輛須配有標準的安全設備，包括車頭燈、反光標示、煞車器、透光玻璃窗戶等。除須具備該等零件具備正確認識外，還須負擔維修該等設備之責任。

9. 駕駛人工作時數之限制

「駕駛人工作時數」(Hours of Service Of Drivers)之法令⁴⁹，指為避免汽車駕駛人因超時駕駛而產生不利於交通安全之行車條件，所訂定關於工作時數限制之交通規範。由於貨運駕駛人的工作時數同時會影響業務及用路人的安全，也曾多次引起社會上的關注⁵⁰，因此相關規範的調整一直是政府的研究焦點。⁵¹聯邦或州法律一般均設有駕駛人工作時數之限制，而聯邦法規所適用的對象僅限於「涉及跨洲商業行為」(involved in

⁴⁸ See, 49CFR Part 393

⁴⁹ See, 49CFR Part 395.

⁵⁰ 關於貨車司機的健康、安全及關於工作時數之政策研擬相關爭訟 See, *Public Citizen et al. v. Federal Motor Carrier Safety Administration*, 374 F.3d 1209 (D.C. Cir. 2004) ; *Owner-Operator Indep. Drivers Ass'n. Inc. v. FMCSA*, 494 F.3d 188 (D.C. Cir. 2007).

⁵¹ 關於工作時數限制之成本效益分析，可見”2010-2011 Hours of Service Rule Regulatory Impact Analysis RIN 2126-AB26, Analysis Division Federal Motor Carrier Safety Administration”。

interstate commerce)⁵²之「商業運輸車」(Commercial Motor Vehicle)。⁵³關於具體規範內容，其中包含：A.休憩停泊 B.載貨時限 C.載客時限 D.駕駛人回報，下列簡述：

- (1) 休憩停泊(Sleeper Berth Provision)：駕駛跨洲商業運輸車之駕駛人，必須在駕駛車輛前，下崗(下班；off-duty)10 小時以上、休憩(Sleeper Berth)10 小時以上、或下班或休憩之時間加總 10 小時以上。⁵⁴
- (2) 載貨時限(Property-Carrying Operation)：駕駛跨洲商業運輸車之貨運駕駛人(Property-Carrier)，除非滿足 16 小時之例外條款⁵⁵，在下列情況下則不得續行行駛車輛：未於駕駛前休憩超過 10 小時、14 小時工作時間內，連續行駛超過 11 小時、連續行駛 8 小時以上而未休息超過 30 分鐘、連續 7 天內行駛超過 60 小時或連續 8 天內行駛超過 70 小時，但連續休憩超過 34 小時之駕駛人則重新起算 7 天 60 小時及 8 天 70 小時之期間限制。⁵⁶如貨運駕駛人同時兼營其他工作(works more than one job of any kind)，則其他工作之時間亦列入作為貨運駕駛之值勤(值班；on-duty)起算。
- (3) 載客時限 (Passenger-Carrying Operation)：駕駛跨洲商業運輸車之客運駕駛人(Passenger-Carrier)，除非滿足 16 小時之例外條款，在下列情況下則不得續行行駛車輛：未於駕駛前休憩超過 8 小時、15 小時工作時間內，連續行駛超過 10 小時、連續 7 天內行駛超過 60 小時或連續 8 天內行

⁵² 如駕駛車輛的行為係出於私人(Personal Use)而非商業用途(Commerce)，則排除聯邦法令中關於駕駛人工作時數之規定。詳見：“Interstate Truck Driver’s Guide to Hours of Service, Federal Motor Carrier Safety Administration, 4(2015), p.1-2”

⁵³ 此處之「商業運輸車」指：「車重量(包含貨物)10,001 或以上；車輛總重(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)或聯合毛重量(Gross Combination Weight, GCW)大於 10,001 磅(4,536 公斤)以上；承載一定數量之危險物品，並須配有警示牌(requiring placards)的危險物質(hazardous material)之貨車(truck)或牽引車(truck tractor)」。

⁵⁴ See, 49CFR Part 395.1(G)

⁵⁵ 除 49CFR Part 390 總則規定(General Provision)中所定義的商業運輸車必須符合駕駛人工作時數之規定外，依 49CFR Part 395.1(b)-(o)款中則將 7 天內僅行駛 16 小時以內營業之特定商業運輸車排除在外，此規定又稱為：「短運例外條款」(short haul exception)。

⁵⁶ See, 49CFR Part 395.3

駛超過 70 小時。⁵⁷如客運駕駛人同時兼營其他工作(works more than one job of any kind)，則其他工作之時間亦列入作為貨運駕駛之值勤(值班；on-duty)起算。

- (4) 駕駛人回報 (Driver's Record of Duty)：如為駕駛人工作時數之規範對象，則需填寫「駕駛人日誌」(Drivers Daily Log)供行政人員及承運人追蹤其駕駛情形。⁵⁸如使用「自動登錄紀錄裝置」(Automatic On-Board Recording Device)，則裝置本身須受行政機關的檢驗，並確保裝置內的紀錄項目需達到駕駛人回報的要求標準。

10. 汽車零件、道交安全之追蹤與調查

汽車零件、道路安全之追蹤與調查(Inspection, Repair, and Maintenance)⁵⁹的部分則是要求業者、駕駛人負擔對汽車零件的維修保護義務，並賦予檢測人員定期檢測及提報調查報告的權利及義務。其檢測的項目則是依照「提升車輛安全運作及輔助設備」的部分。

11. 租賃規範

關於租賃的法規(又被稱為 Truth in Leasing 規範)，美國的管制基礎是建立在確認租賃雙方之間的權利義務關係及確認租賃車的使用安全性。因此，雙方當事人的租賃契約與車子的使用目的則是行政機關的審查重點。以下分別介紹：

(1) 租賃契約

關於租賃契約的規範，除了一般承租要求外(General Leasing requirement)⁶⁰，還要求租賃當事人(出租人與承租人；Lessor and Lessee)須在法令上符合使用目的之規範。關於一般承租要求，規定租賃契約必須以書面為之。⁶¹出租人須對承租人開立收據，並列明出租物的品項及租賃物移轉的期日；而書面成立的租賃契約則須符合租賃契約之應記載事項，包括：

⁵⁷ See, 49CFR Part 395.5

⁵⁸ See, 49CFR Part 395.8

⁵⁹ See, 49CFR Part 396

⁶⁰ See, 49CFR Part 376.11.

⁶¹ See, 49CFR Part 376.12.

- 租賃當事人(出租人及承租人；Parties)。
- 租賃期限(Duration of the specific)。
- 排他性佔有與責任之聲明(Exclusive possession and responsibilities)。
- 報酬之內容(Compensation to be specified)。
- 租賃內容之使用與負擔(Items specified in lease)。
- 償還期限(Payment period)。
- 承租人複印訂單運費或相關報酬資訊之義務(Copies of freight bill or other form of freight documentation)。
- 退款項目(Charge-back items)。
- 買賣、租賃的排除條款(Products, equipment, or services from authorized carrier)。
- 公共責任險與其他保險負擔之義務(Insurance)。
- 附條件轉讓資金(Escrow funds)。
- 契約及複印規範(Copies of the lease)。

(2) 使用目的之規範

出租車於使用目的上須遵守聯邦法令之規定。如出租之車輛係作為受僱運輸車，則承租人需向主管機關申報，並負擔進入門檻之義務。

(二) 環境

為了解決交通運輸所帶來的空氣汙染，國會於 1970 年時通過了《聯邦空氣污染防治法》(The Clean Air Act of 1970)，並授權美國環保局(EPA；Environmental Protection Agency) 執行環境規範。於 1990 年修正後，要求所有州政府的交通政策(Transportation Project)均須符合聯邦空氣污染防治法，並針對汽車、貨、客車之廢氣排放量設有嚴格標準。至 2006 年起，開始對燃料中所含二氧化硫(sulfur)設有限制，並輔以民間的力量倡議「綠營運計畫」(Green operator program)，來協助研發高效能低汙染的卡車引擎，達到逐年減低碳排放量的標準。

(三) 國安

至 911 事件後，美國在進出口貨物上開始採取嚴格的管制程序，也進而影響到跨境運輸事業，特別是來往美國與加拿大、墨西哥業者。為便捷化進出口程序，美國則與加拿大、墨西哥著手研擬「C-TPAT 認證程序」(Customs-Trade Partnership Against Terrorism)，來建立安全、完善的供應鏈安全管理系統，以確保從供應源頭的貨物、資訊均透明，貨物安全運輸，進而避免恐怖份子的滲入。該 C-TPAT 認證程序則完全採取自願性質，故貨運業者可自行選擇是否參與此計畫。

3.3.3 總結

美國汽車運輸於法令上的發展，沿革上主要從過往經濟管制，並逐漸鬆綁到今日對安全、環境、國安上的管制。就規範密度而言，雖與過去比較而言較為寬鬆，美國現代管制程度仍屬嚴謹，且較為繁複，然而現代的管制基礎主要建立在安全面上，故「管制必要性」則為美國於制定運輸法規上重要的考量因素。另外與過去相比，美國運輸法規與過往比較起來則更透明、更重視市場自由，且行政機關的可責程度也越高，蓋國會要求行政機關於法規提案上將利害關係人之諮詢作為行政程序，且每年度檢討現行運輸法規是否有不適宜或須修正的法規，因此法規於適用後較能與時間環境接軌，更符合人民利益及市場上的需求。

3.4 歐盟貨運法規現況

歐盟執委會交通運輸總署現行適用於公路運輸之規範建立了成為貨運業者與市場進入之共同原則，針對職業運輸者訂立基本工時、行駕時間與休息時間（包含實際執行與使用行車紀錄）標準，訂立了年度車輛稅之下限，與運載重貨車輛之通行費及使用捐之共同準則。此外，該規範尚調和了公路運輸車輛之最大限重與尺寸。執委會亦宣導了跨歐盟境內公路網絡沿途新增與更安全之停車區。

3.4.1 公路運輸市場之發展

道路貨物運輸乃歐盟境內最主要的內陸運輸方式，佔所有內陸運輸活動的七成以上。過去十年，道路總內陸貨運的占有率保持相當穩定。

2012 年，歐盟 27 國內的公路運輸量加總約一兆七千億噸公里，較 2004 年減少約 4%，並較 2007 年之高峰年約減少 13%。

國內登記車輛所進行之全國性運輸業務約佔所有運輸活動的三分之

二。登記於其他會員國之車輛(國內運輸類別)所進行之全國性運輸業務僅占稍微超過總運輸活動之 1%。過去十年來，國際運輸業務之比率有所增加，從 2004 年占總道路貨物運輸的 30%至 2012 年的 33%。此係歐盟單一市場整合更加深化之表徵。

2004 年至 2012 年間，已成長超過八成的跨國(cross-trade)運輸是公路運輸市場最蓬勃發展之部分，其係得利於國際運輸活動在歐盟境內全面自由化之背景。國內運輸活動亦有所增加（約 50%），惟仍處相對較低之水平。

3.4.2 公路運輸市場開放之執行法規

歐盟第 1071/2009 與 1072/2009 號規章旨在提供業者進入國際公路市場之公平通路，包含提供額外基準予執行機關以管控其合致性。正確執行上開規章為確保活躍於道路運輸市場之業者係可靠且競爭條件平等所必須。

第 1071/2009 號規章關於成為公路運輸業者之規定，整合以往數項法規，並希冀能簡化並補充此類法規之執行。該規章並加入額外的要求，特別是要求公路、運輸事業須有固定且有效之設立、社區執照之統一格式、針對運輸管理人之特定要求與會員國間在執行面上之加強合作（特別是藉由各國公路運輸事業註冊系統(ERRU)之互相連結）。

一、 公路運輸市場通路

第 1071/2009 號規章第 3 條從事道路運輸業從事道路運輸之事業應具備以下三項條件：在會員國中具有有效且固定之設立、具良譽、具有足夠的資力，並具有必要之專業能力。以上之規定係適用於最大授權載貨重量超過 3.5 噸包含駕駛之公路運輸業者。以下就除在會員國有效解設立外之各條件分別敘述：

- (一) 良譽標準：應確認該事業具有充份的企業倫理規範，例如行車紀錄之操縱便會被視為對於良譽之嚴重侵害。(第 6 條良譽要求之相關條件)
- (二) 資力：業者每會計年度之可用資產，應為一部至少市值 9,000 歐元的運輸車輛以及市值 5,000 歐元之額外車輛。(第 7 條資力要求之相關條件)
- (三) 專業能力：透過共同安排、標誌與認證等強制性測驗衡量業者的實務知能和部門專業人員之資質(第 8 條專業能力要求之相關條件)

主管機關必須實行例行的檢查以確保業者持續滿足以上要件。為了促進對於公路運輸業者之監控，會員國自 2013 年起須設立全國電子註冊相連系統(請參 ERRU)，俾利歐盟層級之合作與資訊交換。以上規定之目的有以下三項：

- (一)使會員國間之標準得以達到更高程度的調和，特別是關於業者的資力狀況與所應具備之專業能力方面；
- (二)促進業者在其他會員國設立之權利及專業能力之共同承認；
- (三)全面提升公路運輸之專業度與品質，並避免因不肖業者藉由安全與工作條件之減省以達增加市占率之目。

二、社區執照(Community licence)

國際公路運輸僅有在持有社區執照之情況下方可進行。每位運輸駕駛於執行業務時應被要求攜帶經認證的社區執照正本，以促進主管機關之有效監控，特別是遇有設立於該會員國境外業者之情形。(歐盟規章第 No 1072/2009 號第 4 條)

駕駛認證(Driver attestation)為一制式文件用以認證從事會員國間公路運輸事業之車輛駕駛係合法聘僱於設立於該會員國境內之歐盟運輸業者或經前揭之業者所合法派遣者。駕駛認證得使所有會員國境內之查驗機關查閱以社區車輛與社區執照執行會員國間運輸駕駛之聘雇狀態，並可因此協助主管機關有效打擊不定期約聘駕駛與競爭條件扭曲之現象。依據歐盟第 1072/2009 號規章第 5 條 駕駛認證：駕駛認證應由會員國依本規章核發予任何符合以下要件之貨運業者；社區執照之持有者；及在該會員國內，依法聘雇非歐盟會員國之國民或依執委會 2003 年 11 月 25 日第 2003/109/EC 號指令關於第三國狀態規定所定之非長期居留者。

3.4.3 安全(Road Safety)要求

一、最高工時限制

歐盟設置了有關職業駕駛人工作情況的規範，這些規定包含了：

- (一)一天的駕駛時間不得超過九小時，並且駕駛時間 4.5 小時後，必須至少有 45 分鐘的休息。一周兩次十小時的駕駛期間是被允許的。；
- (二)一周最高駕駛時數不得超過 56 小時(或是兩周 90 小時)；

(三)一天至少要有 11 小時的休息時間。

這些規則必須倚賴會員國持續的監督和管理。包括了車輛行駛紀錄的抽查和車輛操作的檢查。

二、駕駛人訓練

歐盟要求駕駛人必須要有適當的訓練。並且在 2003 的指令規定下，必須要有正式的職業訓練。歐盟亦認為正式的訓練才能確保駕駛人擁有最新的技術和知識。指令並規定駕駛人每五年必須要有 35 小時的職業訓練。

三、危險物品的運送

歐盟下有一系列的指令，規範藉由道路(或其他運輸方式)運送危險物品，例如化學物質或是易燃質。這些規則包含了對於運送車輛的要求、駕駛人的特別訓練和一套統一的程序確認危險物品運送時的安全，並且，依照歐盟法規亦提供以有關安全性問題的諮詢。

3.4.4 對於汽車的一般技術性規定

對於高運量的貨車，基於道路安全和避免道路、橋梁、基礎設施的損害，歐盟對於汽車的重量設有一定的限制。例如，對於貨車加載貨櫃，限重是 40 或 44 噸重。歐盟亦允許會員國在自己國家內，基於特別之情況，對於貨車之重量級長度可以設有特別的規定。

3.5 國外汽車貨運法規比較

3.5.1 管制位階

以美國為例，美國法律體系上可以分為聯邦與州法令，而貨車管制位階上也得分為聯邦與州規範。關於聯邦與州政府間權責上的劃分，聯邦則專職負責所有涉及跨州事務的運輸問題，而州政府則專職負責洲內事務上的運輸問題，並各自就進入門檻、安全、環境、監理等訂定管制政策。於行政上，如「商業動力駕駛車」涉及跨洲營業行為時，則受聯邦法令規範而須向「聯邦汽車安全局」(FMCSR)申請營業許可證；如「商業動力駕駛車」於州內從事商業活動，則須受州法律所規範，而同時從事跨州與州內業務時，則須向聯邦與州政府申請營業許可。

美國聯邦法令主要係國會通過法案授權而成，其車運輸業的管制規範則可見於 49 CFR 300-399 部分，並將貨、客運須共同遵守同一部法令。300-381 的部分為行政上申請程序、管理、監理措施；而 382-397 為主要安全

管制措施。所有汽車運輸業者均須遵守 CFR 382-397 部分之規定，並受主管機關的監督。雖貨、客運業共同遵守同一部法令，但各部分中仍有針對貨車或客車獨立之規範，故是否共同拘束，或僅拘束貨運、客運業者則須視法規本身。

以日本法為例，按日本於 1990 年以前，本已將汽車貨物運送事業規範於「道路運送法」中，而於 1990 年則施行已通過之「物流二法」，亦即「汽車貨物運送事業法」及「汽車貨物利用運送事業法」。至此，日本之貨運相關法規，於管制之法位階上，除以「法律」加以規制外，並係獨立之立法，而非與客運等其他相關制度共存於同一部法律中。

又另須說明者係，於「汽車貨物運送事業法」此法律之授權之下，國土交通省復訂定許多相關之子法，此等子法則僅屬「命令」之位階。例如「汽車貨物運送事業法施行規則（以下簡稱施行規則）」、「汽車貨物運送事業輸送安全規則（以下簡稱安全規則）」等等。

以歐盟法為例，根據 1072/2009 號規章的規定，歐盟將其貨運運輸類別區分為國際運輸(international carriage)和會員國國內運輸(Cabotage)。而所謂的國際運輸指的是，(1)由裝載貨物車輛進行的出發點和到達點，屬於不同的成員國，並且不論其有無通過一個或多個成員國或第三國中轉；(2)一個會員國的車輛駛往第三國，反之情況亦然，且不論有無通過一個或多個成員國或第三國中轉；(3)通過一個或多個成員國境內駛往第三國的車輛；或是無裝載貨物但有前述三項的情況亦屬之(1072/2009 號規章第 2 條第 2 項規定)。

以管制位階上的比較而言，美國因各州自治的歷史背景，其貨運法令分為聯邦與州法。涉及跨州運輸之權限歸於聯邦，而涉及州內運輸則歸於州內訂定。；以日本貨運管制位階而言，則與我國同種模式，以法律的方式訂定運輸規範，並在授權的範圍內授權行政機關訂定命令、規則補充之；而以歐盟為例，則以不同立法來規範會員國，包括直接拘束會員之「規則」；或透過「指令」的方式要求會員國依國內條件制定符合所需之法律。

3.5.2 進入門檻管制

美國進入門檻上的管制基礎，主要是建立在維護公路上的安全與穩健為目的。職是之故，確保汽車運輸業者符合一定條件的安全標準則是制定進入門檻政策上主要方向。關於美國之進入門檻，分為「受雇汽車運輸業」及「私人汽車運輸業」，兩者進入門檻有別。其中最具特色的為「18 個月進入觀察期」與「財務擔保責任」，前者要求新進入之業者在正式取得營業許可證前，需接受行政機關為期 18 個月的監督，並於掌握營業上具備的安全知識及符合安全標準的情況下，始得取得正式營業許可；而後者主要是在要求業主負擔一定限額的公共責任，以保障第三人得安全，及自然環境毀

損後之回復。

對於新進業者 18 個月觀察期的規範主要記載在 49 CFR Part 385，並共同適用於受雇及私人汽車運輸業者。其審查基準包括公司及運輸駕駛人是否遵守「藥物、酒精之使用限制與檢測」、「持有職業駕照(CDL)之要求及懲處規定」、「商業運輸安全之一般規定」、「提升車輛安全運作及輔助設備等內容」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」等。此機制的設置主要源自於「安全稽核程序」規範之延伸，特別要求新進業者須在營運及管理上具備運輸業應有的安全知識，始得營業；而關於財務擔保責任的機制設計，則採取較彈性的方式要求業者對其業務承擔保險或其他財務擔保的負擔，期最低金額則主要依照貨車的重量及承載的貨物而有所不同。

以日本法管制門檻為例，日本法於汽車貨物運送事業法第 2 條第 2 至第 4 項，就汽車貨物運送事業大致區別為一般汽車貨物運送事業、特定汽車貨物運送事業，以及輕汽車貨物運送事業，並於同法第 3 條至第 6 條訂其進入之門檻。

申言之，依前述第 3 條之規定，日本法就一般汽車貨物運送事業者係採「許可制」之規範方式，亦即，必須自主管機關取得營業之許可後，方得開始貨物運輸事業之營業。且依同法第 4 條第 1 項第 2 款之規定，欲經營事業者於申請許可時，必須提出事業計畫書。而此等計畫書，依施行規則第 2 條第 1 項之規定，其內容除載明主事務所、各營業所之名稱及位置外，並須寫明各事務所配置之營業用車之種類、車庫之數量與收容能力，以及供駕駛等相關人員休憩、睡眠之相關設施之位置與收容能力等。

又該法第 6 條之規定，將是否給予營業許可之基準規範為，其事業計畫有無適當之內容以防止過勞駕駛及確保其他輸送安全、就其事業之經營有無適當之計畫，以及業者自身就其事業有無適確經營之充足能力（此包含財務、業務、硬體設施等）。由此觀之，是否給予營業許可之評價重點，除在於安全性之維持外，並在於業者所提出之營業計畫妥當否，以及其有無遂行、維持該等計畫之能力。是以，日本法於此似無通案適用之明確標準，而仍須於具體個案中加以判斷。

以歐盟法管制門檻為例，第 1071/2009 號規章第 3 條第 1 項規定從事道路運輸業之要求，其內容為從事道路運輸之事業應：(a)在會員國中具有有效且固定之設立；(b)具有良好的商譽；(C)具有足夠的資力，並具有必要之專業能力。其中有關良好的商譽，其標準在於應確認該事業具有充份的企業倫理規範，例如行車紀錄之操縱便會被視為對於良譽之嚴重侵害(1071/2009 號規章第 6 條規定之相關條件)；另外，亦有認為進入之門檻必須要包括資力的審酌，也就是業者每會計年度之可用資產，應為一部至少市值 9,000 歐元的運輸車輛以及市值 5,000 歐元之額外車輛(1071/2009 號

規章第 7 條資力要求之相關條件)；此外專業能力亦是參酌的要件之一，透過共同安排、標誌與認證等強制性測驗衡量業者的實務知能和部門專業人員之資質(1071/2009 號規章第 8 條專業能力要求之相關條件)。上述的要件，主管機關必須實行例行的檢查以確保業者持續滿足以上要求。除此之外，為了促進對於公路運輸業者之監控，會員國自 2013 年起須設立全國電子註冊相連系統(ERRU)，俾利歐盟各層級之合作與資訊的交換。

門檻之要件規定，其目的為使會員國間之標準得以達到更高程度的調和，特別是關於業者的資力狀況與所應具備之專業能力方面，促進業者在其他會員國設立之權利及專業能力之共同承認，全面提升公路運輸之專業度與品質，並避免因業者藉由安全與工作條件之減省以達增加市占率之目。

以進入門檻上的比較而言，美國進入門檻的管制基礎主要建立在安全的維護上，並特別對「新進業者」加以輔導，以確保汽車運輸業者應具備的安全知識及能力水平；以日本而言，則是以「事業計畫書」的方式，實質認定業者須具備何種知識及能力。如業者營運規模與實際能力不符者，則機關將不允其營運上的許可；而相較於歐盟而言，歐盟規則的管制目的係建立在一個更高程度調和的標準，以維護共同體上的自由流通，並建立一套能力上的相互承認機制，以確保公路運輸上的安全品質。

另外，各國於進入門檻上，皆要求貨物運輸業者負擔最低額的資本要求。美國則是依動力運輸車之重量及所承載之物品要求業者負擔不同額度的財務擔保；日本則是以事業計畫書中所載之規模，要求業者須具備一定程度的財務能力；而歐盟則是依業者具備的車輛，要求具備相對應程度的資本額。

3.5.3 安全相關規範

美國聯邦運輸法令下對汽車運輸業的安全規範主要明定在 49 CFR 382-397 的部分，包括「聯結車(LCV)駕駛人訓練及行駛規範」、「藥物、酒精之使用限制與檢測」、「持有職業駕照(CDL)之要求及懲處規定」、「安全稽核程序」、「最低責任險」、「商業運輸安全之一般規定」、「駕駛人標準」、「駕駛車輛應注意事項」、「提升車輛安全運作及輔助設備等內容」、「駕駛人工作時數之限制」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」，而美國安全機制的運作主要建立在上述法規，並授權監理單位對業者進行審查稽核，以確保上述安全目標的維護。

以駕駛人之資格及能力知識為例，則是要求駕駛人按貨車的重量及承載貨品的總類，要求應具備的駕駛執照(規範於「聯結車駕駛人訓練及行駛規範」、「商業運輸安全之一般規定」、「駕駛人標準」、「駕駛車輛應注意事

項」、「駕駛人工作時數之限制」)；以汽車運輸業為例，則是要求負擔第三人生命、身體上的安全責任，並且有義務對旗下運輸駕駛人為正確的管理(規範於「藥物、酒精之使用限制與檢測」、「最低責任險」、「提升車輛安全運作及輔助設備等內容」、「駕駛人工作時數之限制」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」)；而行政機關則被賦予稽核、道路追蹤、業者調查的權力及義務，如業者發生特定交通事故，或於道路駕駛上經追蹤、調查而被認為危險者，則行政機關將對業者發動安全稽核程序，並必要時發佈禁制令要求駕駛人或車輛不得行駛，並要求業者改善。經多次稽核而不通過，則收回業者營運執照(規範於「安全稽核程序」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」)。

以日本安全相關規範為例，日本於汽車貨物運送事業法第 15 條謂「一般汽車貨物運送事業者須自覺運輸安全之確保係最為重要之事物，且須持續就運輸安全之提升付出努力。」此自係明白地宣示運輸安全之重要性。

而於同法第 16 條，則復規範安全管理規程與安全統籌人之制度，以之自內部，確保貨運業者之運輸安全性。而於第 17 條則特別針對過勞駕駛、過重載貨等特別可能引發事故、危害運輸安全之情形，直接於法規中明文要求業者採取一定適當之措施，加以避免。於其子法如安全規則第 7 條第 1 項及第 2 項，則又要求業者於乘務開始與終了時，均必須對駕駛進行點名，並確定其身心狀況，如是否帶有酒氣、疾病、疲勞等。並於安全規則第 10 條第 2 項，要求業者對新聘請之營業用車駕駛、高齡駕駛，以及曾經引起事故之駕駛，進行特別之指導。基此，吾人不難發現，日本法上認為最可能危害運輸安全之情形，大致為何。

此外，於汽車貨物運送事業法第 18 條第 1 項，又課與業者選任運行管理人之義務，而由運行管理人執行關於確保營業用車運行安全之業務。此類業務，依安全規則第 20 條第 1 項之規定，例如不使經選任之駕駛以外之人駕駛營業用貨車、適當地管理相關人員睡眠、休憩之設施、適當分配相關人員之駕駛、勞動時間等。又依安全規則第 20 條第 3 項之規定，運行管理人就營業用貨車運行安全確保之相關事項，得對業者提出建議。而汽車貨物運送事業法第 22 條第 3 項又規定，業者必須尊重運行管理人於其業務上提出之意見。依此，可見於日本法上，運行管理人就貨運業運輸安全之確保，扮演著舉足輕重之腳色。

關於歐盟法上安全規範，於 1072/2009 規章中特別針對國際運輸這部分做了特別的要求。例如，社區執照(Community licence)，其規定國際公路運輸僅有在持有社區執照之情況下方可進行。每位運輸駕駛於執行業務時應被要求攜帶經認證的社區執照正本，以促進主管機關之有效監控，特別是遇有設立於該會員國境外業者之情形(歐盟規章第 No 1072/2009 號第 4

條)。駕駛認證(Driver attestation)，其為一制式文件用以認證從事會員國間公路運輸事業之車輛駕駛係合法聘僱於設立於該會員國境內之歐盟運輸業者或經前揭之業者所合法派遣者。駕駛認證得使所有會員國境內之查驗機關查閱以社區車輛與社區執照執行會員國間運輸駕駛之聘雇狀態，並可因此協助主管機關有效打擊不定期約聘駕駛與競爭條件扭曲之現象(歐盟規章第 No 1072/2009 號第 5 條)。

歐盟第 2002/15/EC 指令，其中規定了最高工時的限制，有關職業駕駛人工作情況的規範，這些規定包含了，一天的駕駛時間不得超過九小時，並且駕駛時間 4.5 小時後，必須至少有 45 分鐘的休息。一周兩次十小時的駕駛期間是被允許的；一周最高駕駛時數不得超過 56 小時(或是兩周 90 小時)；一天至少要有 11 小時的休息時間。這些規則必須倚賴會員國持續的監督和管理。包括了車輛行駛紀錄的抽查和車輛操作的檢查。

歐盟第 2003/59/EC 指令中規定，要求駕駛人必須要有一定的職業訓練。歐盟認為正式的訓練才能確保駕駛人擁有最新的技術和知識。指令並規定駕駛人每五年必須要有 35 小時的職業訓練。

另關於危險物品的運送，歐盟下有一系列的指令，規範藉由道路(或其他運輸方式)運送危險物品，例如化學物質或是易燃質。這些規則包含了對於運送車輛的要求、駕駛人的特別訓練和一套統一的程序確認危險物品運送時的安全，並且，依照歐盟法規亦提供以有關安全性問題的諮詢。

對於汽車的一般技術性規定，對於高運量的貨車，基於道路安全和避免道路、橋梁、基礎設施的損害，歐盟對於汽車的重量設有一定的限制。例如，對於貨車加載貨櫃，限重是 40 或 44 噸重。歐盟亦允許會員國在自己國家內，基於特別之情況，對於貨車之重量級長度可以設有特別的規定。

針對安全相關規範的比較，美國則設置了「安全稽核程序」，分別對業者就財務擔保、駕駛人安全管理、貨車及貨運業務安全管理為審查，並對業者的安全狀況為不同等級的評等；以日本為例，則具有「安全統籌人」及「運行管理人」的制度，要求業者必須選任安全統籌人及運行管理人來確保公司業務上的安全管理。安全統籌人負責對業者就事業計畫及安全管理事項(經營、體制、方法)為指導，並提出意見；而取有國家考試認證的運行管理人，負責對貨物運輸業務為安全上的管理，並監督、指導駕駛人為安全駕駛；而歐盟則是管制所有跨國運輸業者須具備社區執照，並對領有此執照之業者進行安全上的管理、監督及教育訓練。

3.5.4 環境保護相關措施

關於美國對環境保護的相關措施，主要是透過立法的管制來逐年降低廢氣排放量，輔以共管或自律機制，以提升新環保車種的技術及專業知識

的教導。前者，美國國會於 1970 年時通過了《聯邦空氣污染防治法》來授權美國環保局執行環境規範，要求政府及業者共同達到降低碳排放量的目標，並輔導業者開發新型環保車種；而後者則是在政府的補助及獎勵措施之下，研發高功率、低排放量的新型車種。例如透過發放 SMARTWAY 認證標誌予業者，來獎勵業者於營業上提升環境的保護，或開發環保貨車設計及研發計畫，來舉辦各種比賽，鼓勵業者研發新型環保車。

就日本的部分，日本則透過修訂法規、推行政策等加以落實，並且由政府及民間團體（如全國貨運協會等）大力加以推行。近期內，此類措施之重點，大致如引進並鼓勵低公害貨車、修改柴油車環保排氣標準、減少二氧化碳排放量、要求正確回收、處理廢棄物等。

就低公害貨車之使用而言，例如「天然氣貨車」，係以經壓縮之天然氣作為貨車之燃料，其於運行時所排放之氣體，幾乎僅係水蒸氣與二氧化碳，且二氧化碳的排放量約僅一般貨車之 20%至 30%的 2~3 成，又無有如一般貨車般，運行時排放黑煙之問題。此種低公害貨車，於現今日本之中小型貨車中，頗為普及。

又如油電混合貨車，係將電動馬達及其他動力（汽柴油引擎等）混合搭配使用之貨車，於運行時如以電動馬達而非汽柴油引擎為動力時，即係以電力而非一般石化燃料，作為其消耗能源，此時，即可降低一般石化燃料之使用與消耗。此類低公害貨車，於現今日本之中小型貨車中，亦非屬罕見。另外，所謂 DME 貨車，係以二甲醚（DiMethyl Ether）作為燃料之貨車。此種低公害貨車，因以二甲醚作為燃料，故而全無黑煙，亦無細懸浮微粒（Particulate Matter）。惟目前僅以營業用車為方向，而仍處於試驗階段，尚期待未來之具體運用以及普及化。

最後以歐盟環境政策為例，為了使交通運輸對環境更加淨化，必需要投資於創新技術和配套標準的推廣。在歐盟現行的法律下，已經可以作出透過由車輛的尺寸和行駛的距離，衡量其對於歐洲的道路基礎設施所造成的成本。目前，社會大眾也越來越期望公路運輸業者為其導致溫室氣體排放和噪音方面對環境的破壞負起責任。從數據來看，公路運輸佔了歐盟約 18%的溫室氣體排放量。因此，歐盟希望藉由新引擎和新能源技術和創新使道路交通運輸能更環保。透過研發，能夠生產更多在能源消耗方面更有效率的引擎(energy-efficient)，有助於減少石油的消耗，並降低溫室氣體的排放。關於引擎的標準，歐盟有所謂的歐洲第六號(Euro-VI)標準，其在 2013 年推出，並從 2014 年開始強制實施，此舉有望減少超過 60%的溫室氣體排放。歐盟目前更是致力於清潔燃料(cleaner fuels)的研發。

關於環境措施的比較，各國不論現有法令或政策方向均大致相同。以美國為例，則是透過聯邦法令的規範，要求業者逐年達到降低碳排放量的

標準，並除了法令規範外，其他還包含獎勵、補助等措施，來吸引業者開發、使用高功率、低汙染車種；以日本為例，則同樣採取法律規範及自律機制的模式，鼓勵業者使用環保車種；而歐盟則是在過往的政策發展上，逐漸鼓勵業者改變車種的使用，並待技術成熟及條件可能時，以立法的方式強制要求業者使用環保車種。此方法同美國、日本，採取下到上的立法模式，逐步改變使用低汙染車種的條件與習慣，以達到環境保護及永續發展的目的。

3.6 小結

就管制位階部分，美國將貨運法規區分為聯邦法與州法，而分別規範跨州運輸與州內運輸之情形；日本則以法律定之，並於法律授權之範圍內，由行政機關訂定命令、規則加以補充；歐盟則以「規則」、「指令」等方式，使會員國依其國內之條件，制定合其所需之法律。

就進入門檻部分，美國之管制基礎係以安全之維護為主，並「新進業者」特別輔導，以確保業者具備相關之安全知識及能力；日本則係以「事業計畫書」之方式，實質地判斷業者須具備何等知識與能力；而歐盟之規則，其管制目的則在建立更為統一、更能互相調和之標準以及於能力、資格上相互承認之機制，以維護會員國間之自由流通，並確保公路運輸之安全品質。又各國於進入門檻上，均要求貨物運輸業者須符合一定之資本要求，已如前述。

就安全相關規範部分，美國以「安全稽核程序」，審查業者之財務擔保、駕駛人安全管理、貨車及貨運業務安全管理等，並就業者之安全狀況為評等；日本則有「安全統籌人」及「運行管理人」之制度，要求業者必須選任安全統籌人及運行管理人，以確保其營運上關乎安全之決策及執行，尚能合乎法度；而歐盟則係要求所有跨國運輸業者，須具備社區執照，並對領有此執照之業者，進行關於安全之管理、監督及教育訓練。

就環境保護相關措施部分，美國透過聯邦法令之規範，要求業者逐年達到降低碳排放量之標準，且除法令規範外，尚有其他如獎勵、補助等措施，以吸引業者開發、使用高功率、低汙染車種；日本亦採取法律規範及自律機制之模式，鼓勵業者使用環保車種；而歐盟則係於過往之政策發展上，逐漸鼓勵業者改變車種之使用，並待技術成熟及條件允許時，以立法之方式強制要求業者改用環保車種。

綜上所述，各國就管制位階、進入門檻、安全相關規範及環境保護相關措施等，或因應其自身之法體系、發展背景等因素，而有所異，然大致不難看出各國就此類問題所關注之重點、所抱持之思維，以及所採取之應對方式。此於日後我國貨運法規之發展與改進等，似頗有其參考之價值。

第四章 我國現行貨運及小貨車租賃業 所涉汽車運輸業管理相關規定

4.1 前言

公路汽車貨運業近年來面對貨物產銷通路的變革、高品質效率化流通需求，以及消費者意識抬頭等發展趨勢之下，貨物運輸業的角色已從最初傳統貨物的配送功能，到兼具資訊處理與高度的作業配合及反應能力，再轉變為必須具備專業化的處理能力，朝多元化、資訊化與知識化的運輸經營方向。相對的，亦逐漸凸顯政府相關市場管制及經營管理法令之不足，故有必要就現行公路汽車貨運管理法令之層級關係、經營管理問題及對貨運市場發展的限制等課題進行檢討，作為後續研議法制化管理規範之依據。

因此，本章對現行法規（法律、行政命令、行政規則）配合實務運作深入檢討，從盤點我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規以及法規命令訂定進行盤點，如：汽車貨運業之法規、小貨車租賃業之法規；其次，探討上述各項法規間之層級架構關係與問題研究，各項法規間之層級架構及問題分析，如：業種分類、管制門檻部分、費率管制、白牌車違規、安全相關法規、小貨車租賃業；再其次，對於近十年行政爭訟作分析，歸納、整理現行貨運及小貨車租賃業所涉及之問題與爭論點等。最後，檢視現行法規現狀，並透過他國法律的比較，做為我國在擬定政策、修訂法規時的對照。

4.2 盤點我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車 運輸業管理法規以及法規命令訂定者

4.2.1 汽車貨運業之法規盤點

一、公路法

公路法共計 81 條，區分為總則、公路修建及養護、公路運輸、安全管理、獎勵與處罰及附則等 6 章，如圖 4.1 所示。公路法中對於汽車貨運業的經營管理，主要規範於第三章公路運輸部分（包括業種分類及營運區域規範、運輸業籌設及審核作業、運價準則的規範、經營管理之規範、運輸業委辦業務規範等）及第四章安全管理部分（包

括車輛安全檢驗、運輸業損害賠償責任界定、汽車責任險投保、行車事故申報與鑑定等)。

二、汽車運輸業管理規則

汽車運輸業管理規則共計 141 條，其法源依據在公路法第 79 條，可區分為總則、客運營業、小客車租賃業及小貨車租賃業、貨運營業、獎勵與處罰、附則等六章。汽車運輸業管理規則中對於汽車貨運業的經營管理，主要規範於第一章總則(包括申請立案程序、營運、監督)以及第三章貨運營業(包括一般營運通則、運費及雜費、提貨、個人經營小貨車貨運業等)。

三、汽車運輸業審核細則

汽車運輸業審核細則共計 8 條，其法源依據在公路法第 38 條及 40-2 條，主要規範汽車運輸業之資格門檻、增加營業車輛作業規定、車輛汰舊換新等管制規定。

四、汽車運輸業客貨運運價準則

汽車運輸業客貨運運價準則共計 12 條，其法源依據在公路法第 42 條，主要規範汽車貨運業每一基本單位運價、基本運價定義、基本運價加成率由主管機關核定、運價每兩年檢討一次等規定。

關於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之比較架構圖，如圖 4.2。

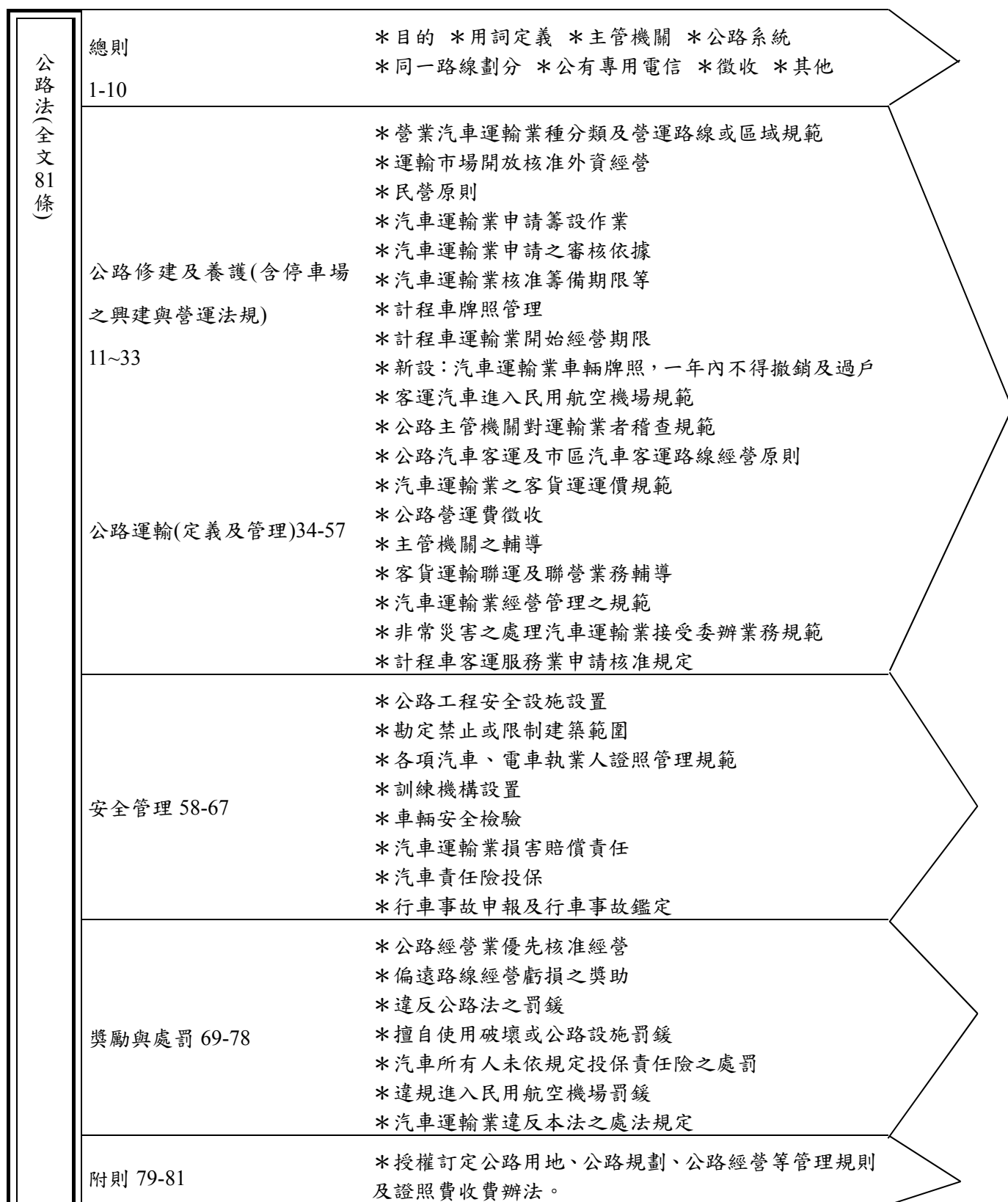


圖 4.1 公路法有關營運法規內容架構示意圖⁶²

⁶²我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討，張朝能、翁美娟、張贊育、劉銘韻，交通部運輸研究所，民國103年5月，第16頁。

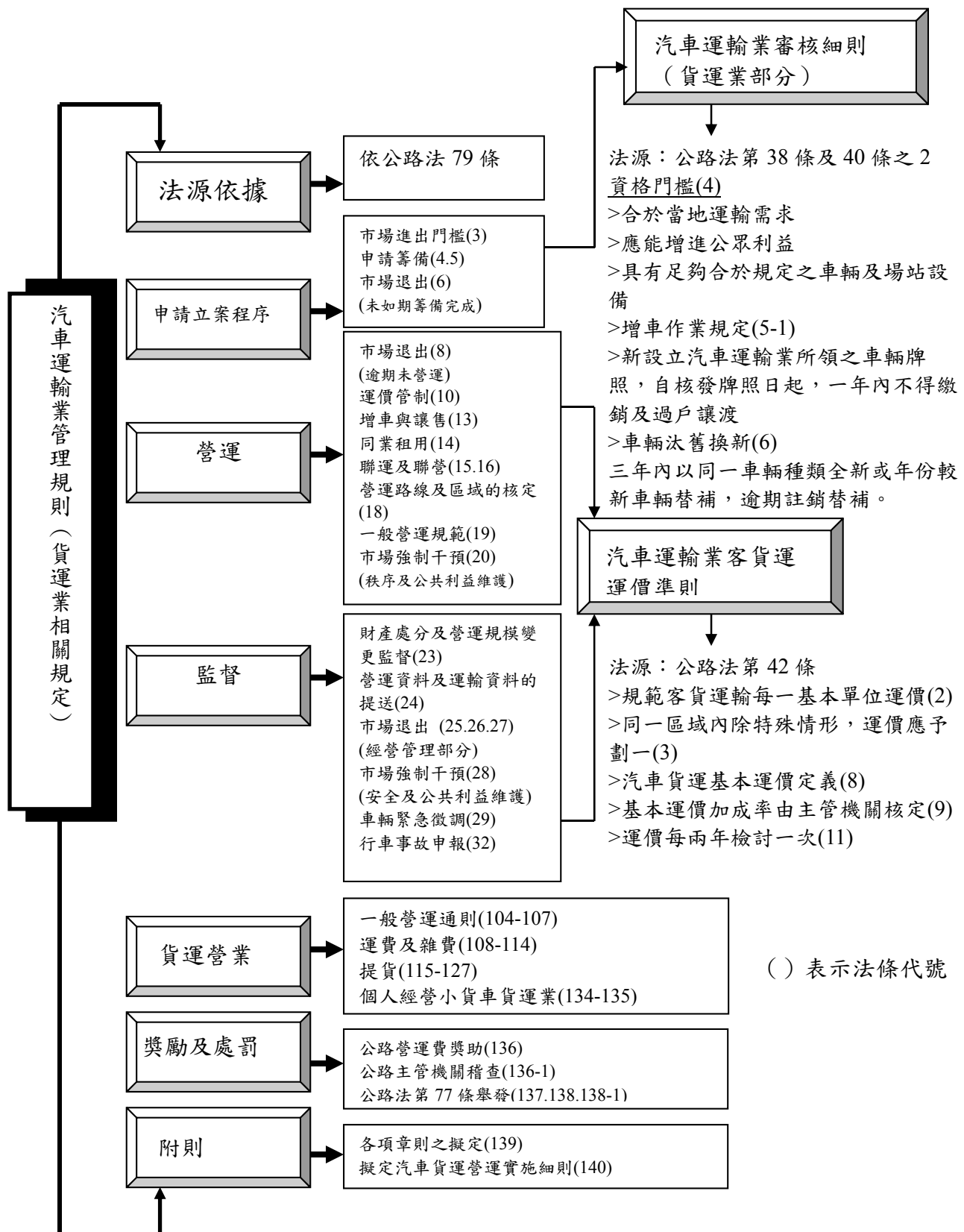


圖 4.2 汽車運輸業貨運相關常用管理法規架構圖⁶³

⁶³ 同前註，第 19 頁。

關於汽車貨運業之業態分類、進入市場門檻、營業中監督與稽查、費率管制、安全管理之相關規定，如表 4-1。

表 4-1 汽車貨運業之業態分類、進入市場門檻、營業中監督與稽查、費率管制、安全管理之相關規定

業態分類 -公路法第 34 條	汽車貨運業	汽車路線貨運業	汽車貨櫃貨運業
進入市場門檻- 汽車運輸業審核 細則第 4 條	●資本額新臺幣二千五百萬元 ●全新貨車二十輛	●資本額新臺幣五千萬元 ●全新大貨車三十輛	●資本額新臺幣三千萬元 ●全新曳引車十五輛及半拖車三十輛
	應備具之停車位數，應按業者所有營業車輛數之八分之一換算，其不足一個停車位部分，以一個停車位計算。		
營業中監督及稽查 -汽車運輸業管理規則第 21 條-28 條	●汽車運輸業營業執照，及營運路線許可證，不得塗改或借供他人使用。 ●汽車運輸業營業執照及營運路線許可證，如有污損或遺失，應敘明事由及證照字號申請公路主管機關換發或補發，污損者並應繳還原照。 ●汽車運輸業有左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、變更或增減營運路線或區域。 七、公路或市區汽車客運業增減固定行車班次。 八、停車場地之設置、增減或遷移。 汽車運輸業申辦前項第一款至第五款事項，除第一項所應備具文件外，並應備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本，始得辦理。 ●汽車運輸業應按期將左列報表，送請公路主管機關查核： 一、運輸成績月報表。 二、車輛狀況月報表。 三、員工統計年報表。 四、燃料消耗統計年報表。 五、核定經營路線者，行駛路線年報表。		

	六、營業報告書。 前項第六款所稱之營業報告書，包括資產負債表，財產目錄損益計算書，盈餘分配表。 ●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報停業或歇業。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。 ●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。
費率管制 (運輸的運費與空駛費、裝卸貨物的裝卸費) -汽車運輸業客貨運運價準則	汽車貨運以一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價訂為基本運價，其計算公式如下： $\text{每噸公里基本運價} = \text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率}) \div \text{平均每車公里載運普通貨物噸數。}$ 1.起碼運費最少以 12 公里計收 2.12 公里以內加收基本運價百分之七十的空駛費用 3.超過 12 公里者除 12 公里以內前項規定計收其超過之部份按每公里規定運價累進加收 4.特殊路面由雙方商訂但不得超過一級路面費率的百分之 180 5.小貨車加成不得超過大貨車費率的百分之四十如貨物不滿二公噸以二公噸計費 6.包租整車每小時以行駛 20 公里為準未滿 20 公里以 20 公里計費但前一小時可加收空駛費百分之 7 7.延噸公里運價[元]乘載噸數[公噸]再乘行駛里程[公里]再加 20 加 12 乘 0.7 = [運費] 8.雜費可另收裝卸費用及其他項目如特殊物品、保固物品、高價物品、危險物品、限時配送、樓層費、機具費、風險費、保險費等
安全 -公路法第 58-67 條	(1)公路工程安全設施設置 (2)勘定禁止或限制建築範圍 (3)各項汽車、電車執業人證照管理規範 (4)訓練機構設置

	(5)車輛安全檢驗 (6)汽車運輸業損害賠償責任 (7)汽車責任險投保 (8)行車事故申報及行車事故鑑定
安全 -道路交通安全規則	(1)定義規定:第 2 條至第 5 條 (2)執照之核發程序:第 17-1 條 (3)車型規格:第 38 條 (4)申請牌照檢驗之項目及基準:第 39 條至第 45 條 (5)執照之分類:第 53 條 (6)裝載行駛:第 77 條、第 79 條至第 86 條
安全 -道路交通管理處罰條例	(1)載貨超重之規定:第 29 條、29-2 條 (2)酒駕之處罰規定:第 35 條 (3)超速之處罰規定:第 40 條 (4)駕駛人轉彎或變換車道之違規:第 48 條 (5)吊銷執照及違規記點之規定:第 61 條、第 63 條、第 63-1 條、第 67 條、第 67-1 條、第 68 條

資料來源:本研究整理

4.2.2 小貨車租賃業之法規盤點

依據公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條，小貨車租賃業即以小貨車租與他人自行使用為營業者。其主要之法規依據在公路法、汽車運輸業管理規則第二章之一、汽車運輸業審核細則。關於其核准籌備、進入門檻、營運限制、安全管理相關規定，分述如下：

一、核准籌備

關於其核准籌備應依公路法第 37 條第 37 條第 1 項第 1 款及汽車運輸業管理規則第 4 條第 1 項第 1 款，經營小貨車租賃業，應向中央公路主管機關申請。

二、進入門檻

依據汽車運輸業審核細則第 4 條，公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，小貨車租賃業最低資本額新臺幣五百萬元以上，且應具備全新小貨車或小客貨兩用車合計十輛以上。若需增加營業汽車，除應配合該地區及營運需要外，應符合汽車運輸業審核細則第 5 條之規定。

關於費率之管制，依汽車運輸業管理規則第 102 條，小貨車租賃業之租車費率，由業者公會擬訂，報請該管公路主管機關核定，調整

及變更時亦同。且小貨車租賃業租車費用之實施，不得高於前項核定之費率。因此，就租車費率係採主管機關核定制。

三、營運限制

首先，依據汽車運輸業管理規則(下同)第 97 條，小貨車租賃業應於其營業處所標明其公司行號名稱，懸掛汽車運輸業營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本，並須有足夠之停放車輛場所，待客租賃。

其次，關於行車執照之管制，依據第 98 條，小貨車租賃業車輛之行車執照應註記為租賃自用小貨車或租賃自用小客貨兩用車。以租賃期一年以上合約書辦理新領車輛牌照者，行車執照應增列註記租用人名稱及租賃到期日等字樣。租賃期滿不再續租或中途解約者，應繳銷其牌照。但租賃期滿或解約後十五日內辦理轉租者，於換發行車執照完成註記租用人名稱及租賃到期日後，得免辦理牌照繳銷。

而針對小貨車租賃業租車人資格規定在第 100 條，租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。租賃小貨車應由租車人自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。驗明租車人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，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。若租車人為法人、非法人之團體或機關時，應驗明租車人登記名稱、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租車人。且不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客、貨物違規營業。因此，我國目前小貨車租賃業僅供自用，不得另為營業之用。

最後關於汽車出租單之規定，依據第 101 條規定汽車出租單應記載之事項，且依第 103 條，小貨車租賃業之汽車出租單及出租紀錄簿格式由業者公會擬訂，報請該管公路主管機關備查，調整及變更時亦同。因此，關於汽車出租單係採主管機關備查制。

四、安全管理

關於安全檢修之規定，依據汽車運輸業管理規則第 100 條第 4 款，供租賃小貨車於出租前應實施檢修，保持良好狀態。同條第 7 款並規定，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。

關於保險之規定，依據公路法第 65 條以及汽車運輸業管理規則第 100 條第 4 款，汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。供租賃之小貨車應投保強制汽車責任保險並得投

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，出租人應告知租車人，並載明於出租單。

4.3 各項法規間之層級架構關係與問題說明

4.3.1 各項法規間之層級架構

一、法律

依據憲法第 170 條規定：「本憲法所稱之法律，謂經立法院通過，總統公布之法律。」又依中央法規標準法第 2 條規定：「法律得定名為法、律、條例、通則。」據此，我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規屬於法律位階者有公路法、道路交通管理處罰條例。

二、行政命令

命令為行政機關單方訂定，具有抽象及一般性拘束力之規範。依照中央法規標準法第 3 條之規定，命令得依其性質，稱規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則。惟學說上又可區分為法規命令及行政規則，分述如下：

(一) 法規命令

法規命令係指國家行政部門，基於法律授權所制定之一般、抽象法規範。法規命令雖由行政機關所定，但其效力如同法律得設定、變更或消滅人民權利義務，故法規命令為「實質意義之法律」。現行行政程序法第 150 條第 1 項對於法規命令有明文規定：「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對外發生法律效果之規定。」

而我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規屬於法規命令者，分析如下：

1. 依據公路法授權訂定：

(1) 依第 79 條訂定之汽車運輸業管理規則

(2) 依第 38 條及 40 條之 2 訂定汽車運輸業審核細則

(3) 依第 42 條訂定汽車運輸業客貨運運價準則

惟有疑義的係汽車貨運營運實施細則，其係依汽車運輸業管理規則第 140 條授權訂定，其係依法規命令再授權訂定，

觀其內容係規範汽車貨運運費之具體規範，且並於第 13 條規定，通過收費路、橋之費用由託運人負擔。系爭規則已直接對人民產生法律效力，故應為法規命令，然卻以汽車運輸業管理規則之法規命令授權訂定，似有違法律保留原則。再者，同為規範運費之汽車運輸業客貨運運價準則即有公路法第 42 條之授權訂定。

2. 依據道路交通管理處罰條例授權訂定：

(1) 依第 92 條第 1 項規定訂定道路交通安全規則

(2) 依第 33 條第 6 項訂定高速公路及快速公路交通管制規則

(3) 依第 92 條第 4 項規定訂定違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則。

(二) 行政規則

行政規則係指行政機關基於本身職權，對下級機關或所屬人員，所作之具有一般、抽象性質之法規範。依據行政程序法第 159 條第 1 項：「本法所稱行政規則，係指上級機關對下級機關，或長官對屬官，依其權限或職權為規範機關內部秩序及運作，所為非直接對外發生法規範效力之一般、抽象之規定。」行政規則所規範者為行政內部事項，無須法律授權亦無須對外公布，故其不同於法規命令。

三、法律位階

法律規範有數種類型，對同一事件可能存有不同之規定，因此，必須建立法源位階，以避免法律秩序之矛盾。在法源間有衝突時係依「上位法優先於下位法」原則處理。具體而言，即位階較高者有效而得適用之，與高位階法源相牴觸之低位階法源，則屬無效而不能適用。依據中央法規標準法第 11 條：「法律不得牴觸憲法，命令不得牴觸憲法或法律，下級機關訂定之命令不得牴觸上級機關之命令。」此乃法律優位原則之明文。據此，我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理法規屬於行政命令位階者，不能牴觸公路法、交通管理處罰條例之法律規定。

四、法律保留原則

所謂「法律保留原則」係指憲法將特定領域之國家事務，應保留立法者以法律規定，行政機關對此等事項須有法律之依據方得有所作為。而法律授權之法規命令，應注意其授權是否符合授權明確性。依據釋字第 443 號解釋及 367 號解釋理由書，立法機關得授權行政機關發布命令為補充規定，如法律之授權涉及人民自由權利者，其授權之目的、範圍及內容須符合具體明確。因此，公路法及道路交通管理處條例授權之依據，須符合授權明確性，且授權訂定之法規命令亦不得超越公路法、道路交通管理處罰條例之授權範圍、目的。

4.3.2 問題說明

關於現行貨運業現況所須解決之問題，主要可分為：業種分類、管制門檻、費率管制、白牌車違規、安全管理、小貨車租賃業等六部分探討，分述如下：

一、業種分類

依據公路法第 34 條將貨物運輸業區分為汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業三類。而貨運市場中目前存在的新的運輸服務型態包括物流、快遞、宅配、搬家等，並不適宜均以「汽車貨運業」視之，而採取相同的管理規範亦恐不合宜，且將貨物運輸業區分為上述三者有無實益，亦值探討。

二、管制門檻部分

公路法第 38 條規定，汽車運輸業申請經營應符合「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及站場設備者」等 4 項規定，並授權訂定汽車運輸業審核細則，明確訂定各業種市場進入門檻，主要為資本額及車額門檻的限制；對於貨運業者而言，「合於當地運輸需求」及「確能增進公眾便利」管制規定實不易認定，雖然在汽車運輸業審核細則中增訂審核條件，然而，在客運方面，為維護大眾運輸服務品質及避免客運市場的惡性競爭，各主管機關在審核上均已建立相當完備的制度；反觀在貨運部分，由於貨運及客運在運輸特性上的差異，上述條件並不一定適合應用於貨運業之審核。目前公路汽車貨運市場現況未納入業態之其他公路貨物運輸業，如物流業、快遞業、農產運輸業、小型搬家業等，因規模及業務量較小，無法達到管制門檻，而無法申設成立汽車貨運業。

三、費率管制

現行公路汽車貨運運價係依據「汽車運輸業客貨運運價準則」訂定，以汽車貨運業之整車運輸費率為基本運價，其餘「汽車路線貨運」與「汽車貨櫃貨運」則係依該基本運價加成計算。惟此種運價訂定方式並無法實際反映汽車貨運業及貨櫃貨運業之實際成本，且目前汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業之實際運價，仍低於原核定基本運價；此外，由於公路法中僅定義 3 種貨運經營型態，新興貨運服務型態並未納入公路法及相關法規中，其收費方式互異，以單一費率進行管制之方式，顯已不合時宜，部分業態的實際收費狀況與現行運價準則之規範間，已存在相當落差。

四、白牌車違規

由行政訴訟分析中可知，29 件行政訴訟中，多達 10 件行政訴訟案例係涉及白牌車違規之問題，因此，現行汽車貨運業白牌車違規之現象係亟需解決的議題。

所謂白牌車係依據公路法第 34 條及道路交通安全規則第 4 條，公路汽車運輸業分為自用車及營業車，自用貨車不得用以經營客貨運之用，僅得提供機關、學校、團體、公司、行號或個人內部運送行為。而白牌車違規即係指以自用貨車對外經營客貨運業並收取報酬之行為。

而白牌車之處罰依據規定在公路法第 77 條第 2 項規定、汽車運輸業管理規則第 138 條規定，未經申請核准而經營汽車運輸業，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。

探究其成因係由於物流、快遞、搬家、宅配、農產運輸等服務型態之業者，僅能申請汽車貨運業或汽車路線貨運業登記，與業者經營特性不同，且部分業者認為自用車經營成本較低，無須繳交相關稅費，兩者差異大，加以部分自用車為靠行車輛，使多數業者仍以此方式營運，致使公路汽車貨運業經營環境遭受白牌車擾亂，甚至造成運價低落問題。

五、安全管理

道路交通處罰條例第 35 條及第 85-2 條第 2 項規範對租賃車的責任及權利，承租人酒駕，致使車輛遭扣車，必須檢附繳納罰鍰收據方能領車之規定。酒後駕車之承租人不依規定繳納罰鍰，致使車輛無法領回，此即將承租人之過轉嫁由租賃公司負責，因此，有業者認為此規定對租賃公司過於嚴苛，而應令承租人負最終責任。

針對貨車載重如有超過法定標準，依據道路交通處罰條例第 29 條及第 29-2 條為其處罰之依據。惟有業者建議放寬載重量之限制，將現有小貨車 3.49 公噸之重量放寬至 5 噸。主要係因加裝設備的要求就會超重，所以建議提高載重量。

六、小貨車租賃業

在貨車租賃市場，目前汽車運輸業管理規則僅有小貨車租賃業的相關規定，且因為汽車貨運業營業車輛必須自有，因此小貨車租賃客戶依法必須租賃給以自用為目的的個人或團體，不可以租賃給以營業為目的業者。然而，當汽車貨運業者遇到尖峰時期，營業車輛不夠時，往往「違規」向小貨車租賃者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，以確保運送品質與時效；亦或是物流業者透過租賃小貨車進行配送業務，因此，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，應修改當前法規，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式增加其運能，並透過法制的規範使權利、義務關係明確化。

而關於業種類別，是否應新增大貨車租賃業，抑或直接列為租賃業，而不用區分小貨車、小客車或大貨車等車別？再者，為保障用路人之安全，是否應對承租人之資格為限制？（例如：承租人須持有職業駕照）

4.4 近十年行政爭訟分析

4.4.1 前言

首先，針對汽車貨物運輸業相關重要訴願及行政訴訟案件彙整，應優先建立篩選基準，以便擇定、選出具參考價值之個案，作為現今法令未臻完備或業界實務、監理主管機關適用上有疑義之事例。本研究現階段整理出 27 個行政訴訟案例，如表 4-2 所示。

表 4-2 近十年相關行政訴訟案件

年度	法院	案號
103 年	臺北高等行政法院	訴字第 1612 號判決
	臺北高等行政法院	交上字第 6 號判決
	臺北高等行政法院	交上字第 50 號判決
	臺北高等行政法院	交上字第 114 號判決
	臺北高等行政法院	交上字第 110 號判決
	臺北高等行政法院	交上字第 33 號判決
	臺北地方法院	簡字第 2 號判決
	高雄高等行政法院	交上字第 35 號判決
	高雄高等行政法院	交上字第 34 號判決
	臺中高等行政法院	交上字第 6 號判決
	臺中高等行政法院	交上字第 37 號判決
	臺北高等行政法院	訴字第 1891 號判決
	最高行政法院	判字第 566 號判決
102 年	臺北高等行政法院	訴字第 1806 號判決
101 年	最高行政法院	裁字第 543 號裁定
	最高行政法院	裁字第 1261 號裁定
	臺北地方法院	交字第 9 號判決
	士林地方法院	交字第 36 號判決
	新北地方法院	交字 80 號判決
100 年	臺北高等行政法院	訴字第 1273 號判決
99 年	最高行政法院	判字第 32 號判決
98 年	最高行政法院	裁字第 2103 號裁定
97 年	臺北高等行政法院	訴字第 2473 號判決
	高雄高等行政法院	簡字第 252 號判決
	臺北高等行政法院	訴字第 398 號判決
96 年	最高行政法院	裁字第 3984 號裁定
95 年	臺中高等行政法院	訴字第 697 號判決
94 年	最高行政法院	94 年度字第 398 號
94 年	臺北高等行政法院	94 年度簡字第 81 號

資料來源:本研究整理

1. 本研究行政訴訟案件篩選步驟下：先以關鍵詞「汽車貨運」、「貨運業」、「物流業」等語進行搜尋，並佐以各年份及裁判期間限定，進行檢索。
2. 基於最高行政法院之裁判對下級審具有實質拘束力、並考量臺北、高雄高等行政法院所轄區域涵蓋我國多數都會區並及於基隆、高雄兩處重要貨運港埠，是以本研究行政訴訟案例優先篩選前述三院所為之裁判，進

行整理與分析。

3. 其次就各該裁判之實質內容逐一進行檢視是否與本研究相關。最後，就案件裁判之內容整理，本研究爰引英美法案例教學之摘要格式（Case Brief），就與本研究具有實質聯繫之裁判書本文及理由進行內容摘要與整理，梳理系爭案件之事實，節錄法院裁判實務見解。訴願決定書亦類此比照處理。

4.4.2 訴願

1. 決定書文號 1010028717

(1) 事實：

訴願人駕駛某企業社所有之自用小貨車，遭原處分機關之稽查人員查獲有「自用小貨車個別攬載貨物違規營業，營業員自稱每件收費 100 元」之情事，據此，認定原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，爰依公路法第 77 條第 2 項規定，裁處訴願人 5 萬元罰鍰。

(2) 爭點：

訴願人有無經營貨物運輸而收受報酬之行為？

(3) 訴願決定：原處分撤銷

本件訴願人是否確有因載運貨物之行為收取對價，而有經營汽車運輸業之事實，抑或其僅係為該企業社之職員該社運送貨物，即有未明，爰將原處分撤銷，由原處分機關查明後另為適法之處理。

2. 決定書文號 1020008621

(1) 事實：

訴願人未經核准擅自設立營業處所，經營汽車貨運業務，違反汽車運輸業管理規則第 23、137 條規定及公路法第 77 條第 1 項規定，故原處分機關裁處訴願人 9000 元之罰鍰。

(2) 爭點：

訴願人是否有未經核准擅自設立營業處所之行為？

(3) 訴願決定：原處分撤銷

汽車運輸業須具備有汽車運輸業管理規則第 23 條第 1 項 8 款情事之一，而未備具有關書類圖說報請公路主管機關核准，公路主管機關始得予以裁罰。經查訴願人設立營業場所所從事營業行為之行為態樣，並不在汽車運輸業管理規則第 23 條第 1 項 8 款情事之一，故無違反汽車運輸業管理規則第 23 條第 1 項，故原處分應予撤銷。

3. 決定書文號 1020035195

(1) 事實：

訴願人向某公司租賃小貨車，遭原處分機關認定以自用小貨車，從事攬載配送貨物及收取運費違規營業之情事，據此，認定原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，爰依公路法第 77 條第 2 項規定，裁處訴願人 5 萬元罰鍰及吊扣牌照 2 個月。

(2) 爭點：

訴願人有無經營貨物運輸而收受報酬之行為？

(3) 訴願決定：原處分撤銷

本件訴願人是否確有因載運貨物之行為收取對價，抑或其僅係為果菜行之員工為該行運送貨物，即有未明，爰將原處分撤銷，由原處分機關查明後另為適法之處理。

4. 小結

綜觀上開訴願決定書，二件訴願人係違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，依公路法第 77 條第 2 項規定「未經申請核准而經營汽車運輸業」。其可能係利用自用車運送或以租賃車為之而受罰。此亦為多數行政訴訟之類型，而訴願人亦多抗辯其並無經營貨物運輸而收受報酬。

另一件為違反汽車運輸業管理規則第 23、137 條規定及公路法第 77 條第 1 項規定，未經核准擅自設立營業處所，經營汽車貨運業務，然因訴願人並未違反汽車運輸業管理規則第 23 條，故原處分應予以撤銷。

4.4.3 行政訴訟

1. 臺北高等行政法院 103 年度訴字第 1612 號

(1) 事實：

原告為乙級清除機構受他公司委託載運清理土石方，其所屬駕駛員駕駛原告所有之自用曳引車從汐止運送土石方至宜蘭縣至土資場，運費 2,000 至 3,000 元，因未經申請核准擅自經營汽車貨運業，嗣經被告認定原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，爰依公路法第 77 條第 2 項規定，裁處原告 6 萬元罰鍰，並吊扣牌照 4 個月。

(2) 爭點：

原告有無經營貨物運輸而收受報酬之行為？

(3) 法院見解：

交通部依據公路法第 79 條第 5 項規定授權所訂定之汽車運輸業管理規則第 138 條規定，經營汽車運輸業係受政府法令管制、限制之業務，原則上應依前揭規定向公路主管機關申請核准籌備始得為之，是如業者運送行為涉及載運旅客或他人貨物並受有報酬，即屬經營汽車運輸業，而應受前揭公路法及汽車運輸業管理規則之規範。

次按交通部依道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項規定授權所訂定之道路交通安全規則第 4 條及第 16 條第 7 項分別規定，可知領用自用大貨車牌照之汽車，應僅限於供自己「直接從事生產，裝載本身所需或生產之物品」之用，而不得在未取得營業登記牌照前，以自用大貨車經營任何貨物運輸以收取報酬之業務。

再者，依廢棄物清理法第 41 條第 1 項前段、一般廢棄物回收清除處理辦法第 2 條第 11 款及第 18 條第 1 項規定，可知須經申請許可之清除機構始得受託從事一般廢棄物之清除（包括收集、清運及轉運）業務，且受託清除機構，如車輛機具不足時，須租用「合法運輸業」之車輛協助清除一般廢棄物。退步言之，本件原告載運之土石方縱屬「廢棄物」（該土石方並非廢棄物），惟其既非直接受廢棄物產生者委託，而係輾轉受清除機構即萬威公司委託載運土石方至咸臨土資場，則揆諸前揭規定意旨，仍須依法申請核准經營汽車運輸業之「合法運輸業者」始得為之。

本案中，無論從他公司委託原告之工作內容（以車輛載運屬於再生資源之土方至土資場），以及他公司給付報酬之性質（運送土方之對價即運費），均足資認定原告確係以每趟 2 至 3 千元之對價，為他公司運送土方至土資場，而非受他公司委託清除處理廢棄物，已合於公路法第 2 條第 14 款規定、第 34 條第 1 項第 7 款所定以載運汽車（系爭車輛）運送貨物（屬於再生資源之土方）而受有報酬（運費）之要件，而屬經營「汽車運輸業」中之「汽車貨運業」甚明。是被告以原告未經申請核准即經營汽車運輸業，違反公路法第 37 條第 1 項規定，乃依公路法第 77 條第 2 項規定予以裁罰，並無不合。

(4) 相關判決：

I. 原告就從基隆運送土石方至宜蘭縣至土資場而受行政處分之部分提起訴訟，而臺北高等行政法院 103 年度訴字第 1613 號亦同本判決之見解。

II. 原告就甲駕駛從內湖運送土石方至臺灣水泥蘇澳廠而受行政處分之部分提起訴訟，而臺北高等行政法院 103 年度訴字第 1614 號亦同本判決之見解。

III. 原告就乙駕駛從內湖運送土石方至臺灣水泥蘇澳廠而受行政處分之部分提起訴訟，而臺北高等行政法院 103 年度訴字第 1615 號亦同本判決之見解。

2. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 6 號

(1) 事實：

上訴人昭順交通有限公司所有之營業貨運曳引車於民國 102 年 6 月 19 日下午 4 時 1 分許，在臺北市新生南路 1 段 144 號前之可攜式活動地磅，經測得裝載貨物總重量為 56.35 公噸，超過核定總重 35 公噸計 21.35 公噸，為員警攔停舉發「汽車裝載貨物超過核定之重量」違規，被上訴人則依道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第 29-2 條第 1 項、第 3 項之規定，裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）76,000 元，並記汽車違規紀錄 1 次。上訴人不服，提起行政訴訟。嗣經原審法院判決駁回。上訴人仍表不服，遂向本院提起本件上訴。

(2) 爭點：

本件係在設有固定式地磅處所一公里外之地點強制過磅，是

否有違反道交處罰條例第 29-2 條 第 4 項規定？

(3) 法院見解：

按道交處罰條例第 29-2 條 第 4 項規定：「汽車裝載貨物行經設有地磅處所一公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣一萬元罰鍰，並得強制其過磅」，係處罰行為人「逃避過磅」之行為，與道交處罰條例第 29-2 條 第 1 項、第 3 項係處罰行為人「汽車裝載超重」，二者處罰目的並不相同。強制過磅雖是偵測汽車裝載貨物有無超重之方法，只要違規（逃避過磅）地點不在設有固定式地磅處所一公里內路段，即不得依前者處罰，但非謂在設有固定地磅處所一公里外之路段，不得以拖吊方式強制過磅，用以舉發汽車裝載貨物超重之行為。蓋相關法律並未規定「在設有固定式地磅處所一公里外不得強制過磅」，偵測汽車裝載貨物有無超重之方法，不只有固定式地磅，尚包括活動式地磅、「依照定式基準核算其超過規定之重量（定量包裝之物顯然超載時）」，若汽車裝載貨物超重之行為，發生在設有固定式地磅處所一公里外之地點，且並非定量包裝之物顯然超載之情形（即無法照定式基準核算其超過規定之重量），駕駛人復拒絕過磅，此時在設有固定式地磅處所一公里外之地點，如不准將違規車輛拖吊至移動式地磅強制過磅，則只要拒絕過磅，該車裝載貨物超重之行為，即完全無法制裁，等於變相鼓勵拒絕過磅，尚非立法之本意。

3. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 50 號

(1) 事實：

上訴人所有之營業貨運曳引車聯結營業半拖車載運怪手，於 102 年 2 月 3 日下午 4 時 56 分許，在國道一號南向 9.3 公里處為內政部警政署國道公路警察局第一警察隊員警攔查，過磅後測得該車總重 38.98 公噸，超重 3.98 噸。被上訴人依道路交通管理處罰條例（以稱道交條例）第 29-2 條 第 1 項及第 3 項規定，裁處罰鍰新臺幣（下同）1 萬 4 千元，並記汽車違規紀錄 1 次之處分（下稱原處分）。上訴人不服，提起行政訴訟，經原審法院 102 年度交字第 181 號行政訴訟判決（下稱原判決）上訴人之訴駁回，上訴人不服，遂提起本件上訴。

(2) 爭點：

道交條例第 29-2 條 第 1、3 項處罰之重點為超重抑或「未事先請領臨時通行證」？

(3) 法院見解：

道交條例第 29 條第 1 項第 2 款規定與第 29-2 條 第 1 項、第 3 項規定之規範目的顯不相同。如依上訴人之見解，裝載整體物品超重且未請領臨時通行證者，應適用罰鍰額度較輕之道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款規定裁處，而領得臨時通行證惟仍超重（即超過臨時通行證核定之總重）者，則適用罰鍰額度較重之道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 1 項及第 3 項規定裁罰，豈非變相鼓勵有裝載整體物品需求之汽車所有人不要申請臨時通行證，以便超重時可適用處罰較輕之規定？此顯非立法本意，且輕重失衡。至臺灣高等法 97 年度交抗字第 307 號民事裁定（維持臺灣臺北地方 97 年度交聲字第 116 號民事裁定）、臺灣高雄地方法院 98 年度交聲字第 1748 號裁定雖認為「道交條例第 29-2 條 第 1 項，係對於汽車載運超重之一般規定，同條例第 29 條第 1 項第 2 款則係針對裝載整體物品超重所為之特別規定，整體物品載運超重且未請領臨時通行證之違規行為，應依該條例第 29 條第 1 項第 2 款、第 2 項之規定處罰，而非依同條例第 29-2 條 第 1 項、第 3 項之規定處罰。

4. 臺北高等行政法院判決 103 年度交上字第 114 號

(1) 事實：

上訴人前於民國 100 年 12 月 25 日 19 時 47 分許，駕駛車牌號碼普通重型機車，因有「汽車駕駛人酒精濃度超過規定標準（0.55 mg/l）以上」之違規行為，於 101 年 4 月 13 日經交通部公路總局臺北區監理所裁處罰鍰新臺幣（下同）45,000 元，並記違規點數 5 點，且應參加道路交通安全講習確定。嗣於 101 年 12 月 19 日 15 時 23 分許，上訴人駕駛營業一般小貨車，有「闖紅燈（中港西左轉貴子路經新莊方向）」之違規行為，經警員攔截。嗣被上訴人認定上訴人有「駕車行經有燈光號誌管制之處所闖紅燈」之違規事實，且係「1 年內違規點數共達 6 點以上」，乃依道路交通管理處罰條例第 53 條第 1 項、第 68 條第 2 項及違反道路管理事件統一裁罰基準表等規定，裁處上訴人吊扣駕駛執照 12 個月（罰鍰已於 102 年 1 月 2 日繳納完畢）。上訴人不服，提起行政訴訟，經原審法院以 103 年度交字第 47 號行政訴訟判決（下稱原判決）將上訴人之訴駁回，上訴人不服，

遂提起本件上訴。

(2) 爭點：

關於吊扣汽車職業駕照之部分是否過重？

(3) 法院見解：

上訴人於 100 年騎乘機車酒駕乙案已接受拘役、罰鍰 12,000 元結案，上訴人不知機車駕照記點乙事，會牽連汽車職業駕照被吊扣而失去工作，上訴人願以機車駕照吊扣，請鈞院撤銷原處分，使上訴人取回汽車職業駕照，得以重回物流一職，避免生活陷入困境等語。經核上訴人上訴理由，無非重複與原審雷同之主張，而非具體表明原判決如何合於不適用法規、適用法規不當之情形，並揭示該法規之條項或其內容，及合於行政訴訟法第 237 -9 條第 2 項準用第 236-2 條 第 3 項、第 243 條第 2 項所列各款之事實，難認對該判決之如何違背法令已有具體之指摘。依前揭規定及說明，應認其上訴為不合法。

5. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 110 號

(1) 事實：

上訴人於民國 102 年 7 月 21 日 18 時 20 分許，酒後駕駛車牌號碼 00-0000 號自用小貨車，與訴外人所騎乘之自行車發生碰撞，致訴外人受傷，測得其呼氣酒精濃度值為每公升 0.56 毫克，而認有酒後駕車經測值 0.56mg/L 肇事致人受傷，依公共危險偵辦之違規行為，經臺灣桃園地方法院於 103 年 2 月 6 日判決上訴人有期徒刑 3 月，併科罰金新臺幣（下同）5 萬元，有期徒刑如易科罰金，罰金如易服勞役，均以一千元折算壹日確定。被上訴人於 103 年 3 月 27 日，依道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款、第 24 條第 1 項第 2 款之規定，裁處上訴人吊扣駕駛執照 24 個月，並應參加道路交通安全講習。上訴人對原處分不服，提起本件行政訴訟，經原審法院 103 年度交字第 63 號判決（下稱原判決）駁回後，提起本件上訴。

(2) 爭點：

關於吊扣駕照之部分是否過重？

(3) 法院見解：

上訴人對於交通事故發生並無故意或過失，肇事原因係訴外

人未遵守交通規則，故上開刑事確定判決只處罰金而未扣駕照。若於刑事處罰外，另外再課以吊扣駕照之行政罰，對上訴人而言未免過苛云云。經核上訴人之上訴理由，並未具體說明原判決違背何項法令條款，依首開規定及說明，其上訴為不合法。

6. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 33 號

(1) 事實：

被上訴人持有職業大貨車駕照，前曾於民國 99 年 4 月 20 日駕駛其所有之營業小客車（下稱系爭車輛），查獲酒後駕車，其酒測值為每公升 0.68 毫克，上訴人卻未於當時依道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項、第 68 條第 2 項、第 24 條第 1 項第 2 款，開具裁決書，遲至 101 年 12 月 11 日始填製壟監裁字第 53-DB0000000 號裁決書，處記違規點數 5 點，並應參加道路交通安全講習，於同年 12 月 17 日送達。在上述裁決書送達前，被上訴人復於 99 年 12 月 11 日 23 時 11 分許，駕駛系爭車輛，查獲「限速 50 公里，經自動測速照相測得時速 80 公里，超速 30 公里。行車超速 20 公里以上 40 公里以下」違反道路管理事件。上訴人依道路交通管理處罰條例第 40 條、第 63 條第 1 項第 1 款、第 68 條第 2 項，處罰鍰 1,900 元整，並記違規點數 1 點。此違規點數 1 點距上述記違規點數 5 點的行為時間，已符 1 年內違規點數共達 6 點以上，並同時裁決吊扣職業大貨車駕照 12 個月。被上訴人不服，提起行政訴訟，經原審法院 102 年度交字第 21 號行政訴訟判決（下稱原判決）撤銷原處分關於吊扣職業大貨車駕駛執照 12 個月部分，被上訴人其餘之訴駁回。上訴人不服，遂提起本件上訴。被上訴人關於駁回部分未據上訴，此部分業告確定。

(2) 爭點：

關於吊扣職業大貨車駕駛執照 12 個月部分是否違法？

(3) 法院見解：

道路交通管理處罰條例第 68 條第 2 項但書規定「1 年內違規點數共達 6 點以上」，其文字僅規定「1 年內有 6 點違規點數」，並未規定「前違規點數之裁決送達後 1 年內又發生後違規點數之行為」，亦未規定「違規人明知受違規記點，復於 1 年內違規點數共達 6 點以上」等字樣，本件前後兩次違規行為先後發生於 99 年 4 月 20 日、同年 12 月 11 日，間距 7 個多月，就

法條文義而言，已符合前述「1 年內違規點數共達 6 點以上」之要件。

本件原判決認道路交通管理處罰條例第 68 條第 2 項項但書規定「1 年內違規點數共達 6 點以上」，限於「駕駛人已合法收受記違規點數 5 點之裁決書後，始發生第二次違規行為，且兩次違規行為在 1 年內者」始能處罰為由，將原處分關於吊扣職業大貨車駕駛執照 12 個月部分撤銷，其適用法規顯有錯誤，上訴人據以上訴為有理由

7. 臺北地方法院 103 年度簡字第 2 號

(1) 事實：

原告所僱用駕駛員駕駛原告租用某公司之租賃小貨車，遭被告所屬嘉義區監理所稽查人員查獲有「以租賃小貨車從事載攬配送貨物及收取運費，違規營業」之情事，認原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，依公路法第 77 條第 2 項規定「未經申請核准而經營汽車運輸業」，裁處原告 5 萬元罰鍰。

(2) 爭點：

原告有無經營貨物運輸而收受報酬之行為？

(3) 法院見解：

依公路法第 2 條第 14 款之規定，汽車運輸業係指以係以從事運輸（客、貨運）行為及受領報酬（車資或運費）為認定。原告雖主張其無向委託公司收取任何運送報酬，因此原告自無從事客貨運輸而收受報酬之行為。惟原告代表人於本院審理時自承「（所收）貨款含運費是指跟客人洽談時，運費都含在單價內」之語，可見本件貨物運輸實有收受運費報酬，是以，原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，依公路法第 77 條第 2 項規定「未經申請核准而經營汽車運輸業」。

8. 高雄高等行政法院 103 年度交上字第 35 號

(1) 事實：

訴外人邱昱伸於民國 102 年 12 月 23 日駕駛上訴人所有車牌號碼 000-00 號營業大貨曳引車，行經國道 1 號北向 218.2 公里處，因有汽車裝載貨物超過核定之總重量違規行為，經內政部警政署國道警察局第三公路警察大隊（下稱舉發單位）警員製單

舉發。嗣本件上訴人向被上訴人提出申訴，被上訴人請舉發單位調查結果，仍認為上訴人有前揭違規行為，被上訴人遂依照道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 1 項、第 3 項規定，裁處罰鍰新臺幣（以下同）32,000 元，並記該汽車違規記錄 1 次。上訴人不服，循序提起行政訴訟，經原審法院以 103 年度交字第 14 號判決（下稱原判決）駁回其訴，上訴人猶表不服，遂提起本件上訴。

(2) 爭點：

原告主張舉發單位攔查時並未將全聯結車之營業大貨曳引車及全拖車分離後個別過磅，致個別車輛裝載重量顯示失真，因此，本案爭點在於舉發取締過磅程序是否有違法？

(3) 法院見解：

系爭車牌號碼 000-00 號車輛單獨經過地磅秤重時，檢測之總重量為 36.32 公噸，超過該車核定之總重量 26 公噸，而該車經過地磅時與 QO-63 號車輛係水平聯結，QO-63 號車輛對之並無向下拉力致加重 790-M8 號車輛噸數之情事，是尚非必須拆解聯結器始得測得其個別重量，原處分憑以認定，符合交通部 96 年 10 月 16 日函釋「注意個別裝載重量亦應符合規定」意旨。又本件上訴人之上訴理由僅係對於原審所為事實認定而為爭執，未具體表明原判決有何不適用法規或適用法規不當之情形，並揭示該法規之條項或其內容，及合於行政訴訟法第 237 之 9 第 2 項準用第 236-2 條第 3 項、第 243 條第 2 項所列各款之事實，難認為對原判決之如何違背法令已有具體之指摘。依前開規定及說明，應認其上訴為不合法。應予駁回。

9. 高雄高等行政法院 103 年度交上字第 34 號

(1) 事實：

上訴人於民國 102 年 5 月 20 日，駕駛車牌號碼營業大貨車，因有不依標誌、標線、號誌指示轉彎行為，經警員掣單舉發，除應依道路交通管理處罰條例第 48 條第 1 項第 2 款規定，處罰鍰新臺幣 600 元外，依同條例第 63 條第 1 項第 1 款規定，應記違規點數 1 點。又因上訴人前於 102 年 2 月 28 日、同年 4 月 7 日駕駛營業大貨車轉彎時不讓直行車先行肇事致人受傷，及行車速度超過規定之最高速限（未滿 20 公里）行為，經依同條例第 61 條第 3 項前段及第 63 條第 1 項第 1 款規定，各記違規點數 4 點

及 1 點，併計後上訴人 6 個月內違規點數共達 6 點，被上訴人遂依同條例第 63 條第 3 項前段規定，吊扣上訴人駕駛執照 1 個月，並應參加道路交通安全講習。上訴人不服，提起行政訴訟，經原審法院以 102 年度交字第 102 號行政訴訟判決駁回其訴(下稱原判決)，上訴人猶表不服，遂提起本件上訴。

(2) 爭點：

該處分吊扣執照是否有違比例原則？

(3) 法院見解：

上訴人主張其既非酒駕，亦非肇事逃逸，吊扣駕駛執照 1 個月顯然太重，原處分顯違比例原則聲明請求廢棄原判決及撤銷原處分。經核上訴人之上訴理由，僅係對其已經原審認定其所不爭之事實復為爭執，未具體表明原判決有何不適用法規或適用法規不當之情形，並揭示該法規之條項或其內容，及合於行政訴訟法第 237 之 9 第 2 項準用第 236-2 條第 3 項、第 243 條第 2 項所列各款之事實，難認為對原判決之如何違背法令已有具體之指摘。依前開規定及說明，應認其上訴為不合法。應予駁回。

10. 臺中高等行政法院 103 年度交上字第 6 號

(1) 事實：

上訴人於民國 102 年 6 月 13 日駕駛營業貨運曳引車，肇事未致人受傷，經測定其酒精濃度數值為 0.39mg/l，已超過規定標準，符合道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款規定之違規情形，乃當場製給違反道路交通管理事件通知單予以舉發，案經被上訴人審認上訴人上開違規行為屬實，而裁處吊扣上訴人之汽車駕駛執照 12 個月，並施以道路交通安全講習（另罰鍰部分因上訴人上開交通違規行為同時觸犯公共危險罪，經刑事判決處有期徒刑 3 月，依行政罰法第 26 條第 1 項規定免予裁處）。上訴人就原處分關於吊扣聯結車職業駕駛執照 12 個月部分不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院以 102 年度交字第 226 號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回其訴後，上訴人不服，遂提起本件上訴。

(2) 爭點：

關於吊扣聯結車職業駕駛執照 12 個月部分是否違法？

(3) 法院見解：

現行道路交通管理處罰條例第 68 條第 2 項既已明文將駕駛聯結車、大客車或大貨車違規，應受吊扣駕駛執照情形，排除適用該條項，此乃立法形成之範疇，公路主管機關(交通裁決機關)基於權力分立原則，自應予以尊重，不得變更之，始與依法行政原則相符。又觀諸道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項規定旨在限制具有危害道路交通安全可能性之汽車駕駛人駕駛汽車行駛於道路上，用以達到制裁危險駕駛人並維護道路交通安全之目的。準此以論，具有道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款之酒後駕車情形，除符合道路交通管理處罰條例第 68 條第 2 項所定緩予執行要件外，公路主管機關要無不吊扣其駕駛執照之裁量餘地。易言之，領有聯結車駕駛執照之駕駛人違規駕駛大貨車已達到應吊扣駕駛執照之危害程度，殊難謂其駕駛聯結車即無危害之虞，而得不予吊扣此車類之駕駛執照。

11. 臺中高等行政法院 103 年度交上字第 37 號

(1) 事實：

上訴人駕駛車牌號碼 000-00 號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），於民國 102 年 10 月 8 日，因「酒精濃度過量駕車，經儀器測定呼氣酒精濃度 0.59MG/L」之事由，依違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第 35 條第 1 項第 1 款及第 3 項之規定，除罰鍰部分因本件所涉公共危險 經刑事判處徒刑 3 個月，併科罰金新臺幣（下同）1 萬元確定免於執行外，因上訴人於 5 年內違反道交條例第 35 條第 3 項規定 2 次以上，另行裁處吊銷上訴人駕駛執照，3 年內不得重新考領駕駛執照，並應參加道路交通安全講習（裁決書記載吊銷駕駛執照 3 年顯係「吊銷駕駛執照，3 年內不得考領駕駛執照」之誤載，應予更正）。上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院 103 年度交字第 67 號行政訴訟判決駁回，遂提起本件上訴。

(2) 爭點：

原處分是否過重？

(3) 法院見解：

汽車駕駛人飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過規定標準而仍駕車者，如係第 1 次違規，應受道路交通管

理處罰條例第 35 條第 1 項、第 24 條第 1 項之處分（罰鍰、移置車輛、道路交通安全講習及吊扣駕照）；如係於 5 年內 2 次以上違規，則應受該條例第 35 條第 3 項前段、第 24 條第 1 項、第 67 條第 2 項、第 68 條第 1 項等規定之處分（包含罰鍰、移置車輛、道路交通安全講習、吊銷其執有各級車類駕照及 3 年內不得考領駕照）。

本件上訴人前於 100 年 7 月 10 日既有酒精濃度測試結果超過規定標準駕駛機車之違規行為，於道交條例第 35 條第 3 項修正並自 102 年 3 月 1 日開始施行後，嗣其又於 102 年 10 月 8 日因有酒精濃度測試結果超過規定標準駕駛營業貨運曳引車之違規行為，自不得主張有因信賴修正前之原法律規定而有信賴表現及利益存在。又因上訴人上開前後 2 次違規行為係在 5 年內，另其第 2 次酒後駕車行為係發生於新法施行後，自應適用修正後之新法規定處罰，且所涉公共危險案件亦經刑事判處徒刑併科罰金在案，則被上訴人依修正後之道交條例第 35 條第 3 項，及同條例第 24 條第 1 項第 2 款、第 67 條第 2 項、行政罰法第 26 條等規定，除罰鍰部分免予裁罰外，另行裁處吊銷上訴人駕駛執照，3 年內不得重新考領及施以道安講習，於法有據，並未有上訴人所指稱有牴觸法律不溯既往原則及違反信賴保護原則。

12. 臺北高等行政法院 102 年度訴字第 1891 號

(1) 事實：

原告之夫駕駛原告所有之自用小貨車，該車之車籍資料登載之限制事項為「家庭手工藝」，遭稽查人員查得車內載運日光燈組，因認原告有從事攬載配送貨物（日光燈組）及收取運費，為違規營業行為之情事，以舉發原告違反公路法第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定，裁處原告 5 萬元罰鍰，並吊扣牌照 2 個月。

(2) 爭點：

原告有無經營貨物運輸而收受報酬之行為？

(3) 法院見解：

本案中，被告未能證明原告確有以系爭車輛經營貨物運輸而受報酬，違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定之事實，則被告以原告有違法事實，依公路法第 77 條第 2 項規定，以原處分對原告裁處罰鍰 50,000 元，並吊扣牌照 2 個月，即屬違誤。

13. 臺北高等行政法院 102 年度訴字第 1806 號

(1) 事實：

原告駕駛其配偶（亦為原告）之自用小貨車，遭稽查小組人員攔查認有「自用小貨車載運各式飲料收取運費，為違規營業行為」之情事，舉發原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，爰按公路法第 77 條第 2 項規定，分別裁處二原告 5 萬元罰鍰，並吊扣牌照 2 個月。

(2) 爭點：

原告有無經營貨物運輸而收受報酬之行為？

(3) 法院見解：

被告認定原告於稽查當日係以系爭車輛運送貨物至特定地點並據以收取運費，係未經申請核准即經營汽車運輸業等情，實乏所據。至於原告雖以從事家庭手工之行業，據而申領系爭車輛該自小貨車車牌，惟既無證據足以證明系爭車輛係用來違規經營汽車運輸業，亦無從證明原告有故意或過失，自難單以稽查當日爭車輛係載運飲料及瓶裝水，即認原告有違反公路法第 77 條第 2 項之情事。是被告以原處分裁罰原告，於法尚有未合。

14. 最高行政法院 102 年度判字第 566 號判決

(1) 事實：

原告與被告就系爭股票及公司產權歸屬有爭議，故提起本件訴訟；主張本院 91 年度訴字第 201 號判決亦採信受處分人關於其股權買賣實際上只有經營管理權的買賣，買賣價額不是被告所認定帳面上資產的淨值之主張，而表示汽車貨運業就個別經營者（寄行）基於委託服務契約靠行之車輛資產價值不列入股權淨值計算之法律見解，其案情與本件相類似，自可予以援用。

(2) 爭點：

股票之買賣，是否適用遺產及贈與稅法施行細則第 28 條第 1 項所謂依繼承開始日或贈與日該項上市或上櫃有價證券之收盤價或興櫃股票之當日加權平均成交價估定之情形，應以股票出賣人是否於客觀上之價值顯不相當為判斷標準。

（與本研究案就靠行認定有關）

(3) 法院見解：

原告雖主張目前社會就營造公司之營造執照之權利為買賣係屬不爭之事實，且已成常態云云，並援引前揭普通法院之有關案例判決為憑，然姑不論營造執照可否單獨成為交易之標的，因本件原告讓與之客體係上開華揚公司之股份（股票），而其持股之權利乃及於華揚公司全部資產淨值，並非限於營造執照之價值，則原告讓與該股份予蔡敦仁取得，已發生移轉該股份全部權利之效果，已如前述，自不能徒憑上開上開案例之判決，即謂其讓與之股份（股票）權利不包括華揚公司之淨值。至於原告所援引之本院 91 年度訴字第 201 號判決係表示靠行營業用車輛非屬貨運公司所有之實質資產，其運費收入亦非貨運公司之實際營業收入，不應列入貨運公司資產淨值估定範圍之法律見解，核與本件案情不同，要難憑為指摘原處分違法之論據。

(4) 相關實務見解

最高行政法院 91 年度訴字第 201 號判決

15. 最高行政法院 101 年度裁字第 543 號

(1) 事實：

原告向中壢監理站申請購入一營業半拖車，該站依汽車運輸管理規則第 23 條第 2 項規定，函請原告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。

(2) 爭點：

汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項規定要求申請人申請營業執照等事項時應具備當地汽車貨櫃貨運商業同業公會會員證影本是否逾越公路法第 79 條之授權範圍？

(3) 法院見解：

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，亦不違反比例原則及憲法第 14 條有

關結社自由權之規範。

16. 最高行政法院 101 年裁字第 1261 號裁定

(1) 事實：

原告（行為人）遭民眾檢舉於未申請核准情況下經營搬家業務，並經臺北區監理所開法 5 萬元罰鍰，並吊扣牌照兩個月。

(2) 爭點：

原告爭執其在露天拍賣之網頁僅以諮詢為目的，不以營利為目的。如果是以營利為目的，則應屬違反營業稅法第 28 條規定，不是用公路法第 77 條。

(3) 法院見解：

維持原判決臺北高等行政法院 100 年訴字第 2118 號判決。依公路法第 2 條第 11 款之規定，汽車運輸業係指以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業，上述條文所稱「經營」，係以從事運輸行為及受領報酬為認定，經核被告所提網頁，其上所刊登之服務項目、運輸車輛及車內可裝載尺寸等字，一般人一望即知係從事貨運搬家服務之業務宣傳內容，又是否成交、是否此以為正職無涉。故被告以原告未經申請核准而經營汽車運輸業之違規事實，並無違誤。

17. 臺北地方法院 101 年度交字第 9 號

(1) 事實：

被告臺北市交通事件裁決所以原告昭安公司所有之營業一般大貨車於民國 101 年 7 月 18 日，因載運挖土機超過核定之重量（核定之總重量為 21.5 公噸，過磅總重為 24.3 公噸，超載 2.8 公噸），為內政部警政署國道公路警察局（下稱國道公路警察局）員警以原告公司有違反道路交通管理處罰條例第 29-3 條（應係第 29-2 條之誤）第 3 項規定之行為，予以掣單舉發。嗣原告公司於舉發通知單上所載之應到案日期前（即 101 年 8 月 17 日前）向被告提出申訴，經被告認原告公司之申訴為無理由，乃依道路交通管理處罰條例第 29-2 條 第 3 項（原裁決漏載第 1 項）及違反道路管理事件統一裁罰基準表規定，裁處新臺幣（下同）13000 元罰鍰，並記汽車違規紀錄 1 次。原告不服，提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

本案超重違規情形應適用道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款或適用道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 3 項規定？

(3) 法院見解：

本件上開道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款及第 29-2 條第 3 項、第 1 項之規定，其行政管制目的均在於遏止汽車裝載貨物超過重量所生行車安全之危害，本質上並無不同，僅因社會經濟上確有載運整體物品之需求，若僅因整體物品超過法規所定限重而一概不准載運，不無因噎廢食致妨礙社會經濟發展之虞，是相關交通法規乃另設得在一定條件下經公路監理機關事前許可，於領得臨時通行證後得以載運行駛之規定，以因應實際需求。從而，本件自應優先適用道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款之規定。

18. 士林地方法院 101 年度交字第 36 號

(1) 事實：

原告所有營業貨運曳引車（下稱上開營運貨運車），於 101 年 11 月 2 日 10 時 45 分許，載運挖土機且未請領臨時通行證，經員警認有「載運挖土機，會同司機過磅總重 39T 核 35T 超載 4T」之違規行為，有違反道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 1、3 項規定，裁處罰鍰 14000 元，並記汽車違規紀錄 1 次。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

本案超重違規情形應適用道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款或適用道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 3 項規定？

(3) 法院見解：

道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款及第 29-2 條第 3 項、第 1 項之規定，其行政管制目的均在於遏止汽車裝載貨物超過重量所生行車安全之危害，本質上並無不同，僅因社會經濟上確有載運整體物品之需求，若僅因整體物品超過法規所定限重而一概不准載運，不無削足適履致妨礙社會經濟發展之虞，是相關道路交通法規乃另設得在一定條件下經公路監理機關事前許可，於領得臨時通行證後得以載運行駛之規定，以因應實際需求。

從而，本件原告所有上開營業貨運車，於事發時地所載運之物為挖土機，係不可分割之整體物，其載運超重且未請領臨時通行證，自應依道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款、第 2 項之規定處罰，而非以同條例第 29-2 條第 1 項、第 3 項之規定處罰。

19. 新北地方法院 101 年度交字 80 號判決

(1) 事實：

原告原持有之普通重型機車駕駛執照因酒醉駕車之交通違規案件，經公路監理機關逕行註銷，並自民國 100 年 6 月 17 日至 101 年 6 月 16 日禁止考照 1 年，而僅持有職業大貨車駕駛執照，嗣於 100 年 8 月 25 日，因酒後駕駛輕型機車之交通違規案件，經公路監理機關裁處原告違規點數 5 點後，再於 1 年內即 101 年 7 月 1 日 17 時 34 分許，原告駕駛輕型機車，因有「汽車駕駛人酒精濃度超過規定標準（0.55 以上）」之違規事實，被告依道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款、同條例第 24 條第 1 項第 2 款、第 68 條第 2 項之規定，裁處吊扣駕駛執照 24 個月，並應參加道路交通安全講習。原告不服，提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

原告違規當時所駕駛之車輛為輕型機車，而非職業大貨車，則被告得否吊扣其所執有之職業大貨車駕駛執照？

(3) 法院見解：

原告為本件違規行為時，雖係領有職業大貨車駕駛執照而騎乘輕型機車之情形，然不論其駕駛車級種類為何，仍依道路交通管理處罰條例第 68 條第 2 項之規定，一律吊扣其領有之駕駛執照，方符維護道路交通安全之立法本旨，是原告以駕駛執照兩照制為由，主張原處分關於吊扣駕駛執照部分違法，即非可採。至於原告另主張其以駕駛為生，惟此僅屬個人經濟事由，非關乎本件違規事實之認定及適用法律有否違誤應審究之事項，自難採為免罰之依據。

20. 臺北高等行政法院 100 訴 1273 判決

(1) 事實：

原告向被告所屬之中壢監理站申購營業半拖車，該站依汽車

運輸業管理規則函請原告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。嗣後原告改向中壢站申請依個案辦理方式購入營業半拖車，中壢站去函被告是否同意，經被告函復不同意仍依原案申購辦理，中壢站函知原告，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，否准原告之申請。原告不服，提起訴願，經交通部訴願決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

汽車運輸業管理規則要求購車需加入公會成為會員，是否因（一）逾越母法之規定，增加法律所無之限制，違反法律保留原則。（二）與公路法之規範目的無合理實質關聯性，手段與目的間欠缺合理關聯性，違反不當聯結禁止原則。（三）違反比例原則。（四）抵觸商業團體法第 63 條、第 64 條。（五）侵害人民之結社自由權，抵觸憲法第 14 條而無效？

(3) 法院見解：

按公路法第 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。」此項授權條款雖未就授權之內容與範圍明確訂定為汽車運輸業者就何特定事項應遵守及限制之規定，惟參酌司法院釋字第 538 號解釋意旨：「...惟依法律整體解釋，應可推知立法者有意授權主管機關...」衡諸公路法之整體解釋，應可推知立法者有意授權主管機關，就各類汽車運輸業者之申請、營運及監督管理等事項，依其行政專業之考量，訂定法規命令，以資規範。查汽車運輸業管理規則修正，在第 8 條前段、第 23 條增訂第 2 項。此 2 條文之修正係配合商業團體法之強制業者入會之規定，否則現行公路主管機關在核發營業執照時，雖指示新公司應於開業後加入公會，但公司開業後，經常設詞未能及時加入，此部分修正案即在落實「業必歸會」之規定，以強化公路主管機關與公會之溝通功能。從而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，除係配合商業團體法第 12 條第 1 項規定而訂定外，復屬公路主管機關依公路法第 79 條第 5 項對汽車運輸業者為營運監督、營運應遵守及限制所為規定事項，而不得由未加入公會之運輸業者為汽車運輸業管理規則第 23 條

第 1 項所列各款之變更，因該條項所列各款變更，涉及運輸業者公司重大變動，倘業者未加入公會自無法藉由公會組織而達成商業團體法所列商業團體存在之社會公益之功能，致影響及大眾安全、財產權益等。交通部係公路主管機關，基於其職權，並配合商業團體法第 12 條第 1 項規定，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，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。

- a. 然按公路法第 1 條、第 38 條規定，可知公路主管機關為達成健全公路營運制度，發展公路運輸事業，增進公共福利與交通安全之立法目的，於審核汽車運輸業之營業申請時，應審酌該擬加入營運者之加入是否合於當地運輸需要，及確能增進公眾便利，是以公路法第 46 條始繼而規定：即公路主管機關於審核是否准予業者變更組織、增減資產、抵押財產，甚或宣告停業或歇業時，亦應酌量該業者之申請對於當地運輸需要及公眾便利是否有所增進等因素。再按商業團體法第 1 條規定：「商業團體，以推廣國內外貿易，促進經濟發展，協調同業關係，增進共同利益為宗旨。」是商業團體成立之目的，除推廣貿易，促進經濟發展外，尚具有協調同業關係，增進共同利益之立法目的。而為達此一立法目的，顯然如經核准設立並經准予營業登記之商業團體可自行選擇是否加入公會，則將無法藉由公會協調同業關係，達成增進共同利益之立法目的，是以該法第 12 條即強制業者入會之規定，雖係商業團體法為達成其立法目的所為規定，然依據交通部『汽車運輸業管理規則』部分條文修正草案：第 8 條及第 23 條係為使汽車運輸業各公會充分掌握會員狀況，並提高公路主管機關與公會間之溝通功能...。」及其修正條文對照表有關第 23 條部分之修正說明以觀，公路主管機關之交通部所屬公路總局及轄下各監理所審酌有關公路法第 46 條之核准事項時，係藉由與該業者所屬公會之聯繫溝通得知該地區之同業狀況，藉以判斷該申請案是否符合當地運輸需要而能增進公眾通行便利，以為准駁之依據。是系爭規定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。又為達成上開強制入

會目的，其對於不依規定入會或不依章程繳納會費者，雖僅以勸告、警告、停權、罰鍰等手段加以制裁規範，而未及於營業管理事項之限制，於本件涉及汽車運輸業之經營管理事項，即委由公路法加以規範。而為達成公路法對汽車運輸業之營運加以監督管理之目的，交通部依公路法第 79 條第 5 項之授權增訂系爭規定，有助於達成增進公眾福利與交通安全之公益目的，系爭規定之手段與目的間具正當合理關聯性已如上述。

- b. 汽車運輸業申請核准設立時，均無須檢附有效之同業公會會員證作為設立申請要件，何以汽車運輸業設立後之變更組織、增減資產等卻須檢附有效之同業公會會員證，據此質疑系爭規定違反比例原則云云。然按公司行號於申請准予設立時，其組織尚未合法成立，原即無以加入各所屬公會，遑論提出加入各該商業同業公會之有效會員證，此觀商業團體法第 12 條規定依法取得商業登記之各公司行號均應於開業後一個月內，始加入該地區商業同業公會為會員即明。而按系爭規定寓有對汽車運輸業之營運加以監督管理之功能，為達成公路法健全公路營運制度、增進公共福利與交通安全之立法目的所需要，已縷述於前，原告徒以上開理由指稱系爭規定有違比例原則，欲未能具體指出系爭規定有何不符比例原則之處，本院衡諸系爭規定對於公路法第 1 條所揭櫫之立法目的之達成確屬必要，且目的正當性與手段適合性，且亦查無其他亦能達成相同目的之較小侵害手段可資運用，其限制基本權之手段所追求或增進之公益，亦確大於對私人所造成之損害或不利益，揆諸上揭說明，系爭規定與比例原則俱屬無違，原告上揭主張，自無所據。』

21. 最高行政法院 99 年度判字第 32 號

(1) 事實：

原告將其所有的自用大貨車交由其員工駕駛，遭高雄區監警查獲其以該自用大貨車載運魚貨約 3 噸，涉嫌收取運費約新臺幣 5000 元，高雄區監理所遂以其未經許可擅自經營汽車運輸業，舉發該違規事實，嗣原告被裁處 5 萬元並吊扣車輛牌照 2 個月。

(2) 爭點：

原告主張貨車被舉發時，並無過磅，則無所述之 3 噸，且原告所交付駕駛的 5000 元，有當場明示告知該款項係作為途中加油費、國道收費站收費、用餐費、飲料費等，並非任何營業費用，原告僅是利用其自用大貨車運送中秋佳節之禮物而已。則爭點在於原告是否以自用貨車受有報酬為人運輸漁貨？

(3) 法院見解：

觀現場採證照片，無法證明系爭貨車所載之漁獲有 3 噸之重，因未經過磅，僅係目測等情，足見稽查單位之舉發顯有瑕疵。又，觀公路法第 2 條第 11 款及第 77 條第 2 項規定採重罰之立法意旨，其所謂「經營．．運輸業」既係以營業行為規範對象，即須反覆實施同種類行為為目的之社會活動，始足當之，對於偶一為之的自用車輛，並無反覆實施之意圖者，實難以該等規定相繩。

本件被告無查證原告是否有反覆實施同種類行為之事實，即認其經營運輸業，似嫌遽斷，5000 元依原告證詞亦應屬合理範圍，故與公路法所謂「報酬」之要件不符。

22. 最高行政法院 98 裁 2103 裁定

(1) 事實：

上訴人高雄碼頭通運股份有限公司對被上訴人高雄縣政府就勞動基準法事件高雄高等行政法院 97 年度簡字第 252 號判決，提起上訴。

(2) 爭點：

貨運司機報酬有無低於基本工資？如何認定。

(3) 法院見解：

『...係以汽車貨運業為主要業務，基於貨物運送業之產業特性，司機之報酬待遇自應將其每月所得綜合以觀，而非徒以其形式上之名目觀之，故司機之每月報酬是否有低於勞動基準法所訂最低標準，自應以其所得總額是否低於基本工資及以基本工資加計延時工資之總額為斷...』

23. 臺北高等行政法院 97 訴 2473 判決

(1) 事實：

原告駕駛自用小客貨車在桃園國際機場遭航警局員警攔檢發現違規攬客、收取車資，經筆錄後，函移桃園監理站處理，桃監即據函舉發違反汽車運輸業管理事件通知單，舉發原告違法。原告提出申訴，被告仍以處分書，裁處原告罰鍰，並吊扣牌照 2 個月。原告不服，提起訴願遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

(2) 爭 1.48 公分點：

告有無違規載客經營汽車運輸業行為？

(3) 法院見解：

『...原告有違規載客經營汽車運輸業之事實，至為明確。原告既非法之汽車運輸業者，而有載客收費之行為，依行政罰法第 8 條前段規定，不得因不知法規而免除行政處罰責任，被告據以論處法定最低額 5 萬元罰鍰並吊扣非法營業車輛自用小客貨車牌照 2 個月，並無不合。』

原告雖稱其係在不知違法情況下，受人請託才違法載客，偶然犯錯因生活清苦，請降低裁罰云云。惟依公路法第 2 條第 11 款規定，汽車運輸業係指以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業，所稱「經營」係以從事運輸（客、貨運）行為及受領報酬（即搭載乘客與當事人間就車資已有合意）為認定，並非以是否攬載乘客方式為認定標準。』

24. 高雄高等行政法院 97 簡 252 判決

(1) 事實：

原告（高雄碼頭通運股份有限公司）係從事汽車貨運業，為適用勞動基準法之行業。經被告（高雄縣政府）所屬勞工局派員實施勞動檢查結果，發現原告發給勞工延長工時工資低於勞動基準法所規定之標準，案經被告審查屬實，處原告罰鍰。原告不服，提起訴願，經勞委會訴願決定書以被告裁處原告罰鍰，未依行政罰法規定審酌違章之情節為由，決定撤銷原處分，並命被告另為適法處分。嗣被告以裁處書，仍處原告罰鍰。原告不服，又提起訴願，經遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

貨運司機報酬有無低於基本工資？如何認定。

(3) 法院見解：

『...運輸業之經營特性，必須應客戶之要求將貨物分別運到客戶指定場所，因此，駕駛運輸車輛之司機之勞務負擔程度，常因運送目的地之遠近而有不同之負荷，且司機在往返途中，常因路上車況變化而影響渠等返回公司之時間，故原告除考量上開因素外，並為鼓勵司機勇於行事，對原告所屬司機特別制定「抽分辦法」，視司機行駛哩程之遠近及出門作業時間是否在正常工作時間以外，分別給予不同金額之報酬等情，...「抽分獎金」，係原告司機因提供勞務而受領之報酬，且在一般情況下經常可以領取，非屬偶然性之給付，依前開勞基法第 2 條第 3 款對於工資的定義及同法施行細則第 10 條就其他任何名義之經常性給與範圍之認定，應屬工資的範圍。...足見原告之抽分制度，僅有「加班車次抽分」方得視為「加班費」，正常時段抽分及基本抽分，既非於延長勞工工作時間所給與之對價，自難視為勞基法第 24 條規定之「雇主延長勞工工作時間者，其延長工作時間之工資」，是原告主張其發給員工之「抽分獎金」，均具有加班費之性質，被告不應將之曲解為本薪云云，並非可採。』

25. 臺北高等行政法院 97 年度訴字第 398 號

(1) 事實：

原告所有之自用小客貨車，於民國（下同）96 年 9 月 15 日 10 時為稽查人員攔檢查獲原告未經申請核准，將該自用小客貨車出租他人，租金 1 天新臺幣（下同）2600 元，經被告核認原告違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，爰依公路法第 77 條第 2 項規定，處原告 5 萬元罰鍰，並吊扣牌照 2 個月。原告不服，提起訴願，經遭駁回，遂向本院提起行政訴訟。

(2) 爭點：

系爭小客貨車租賃業原已營業中者，應比照其他運輸業者以「原領車輛牌照換領營業用牌照」？

(3) 法院見解：

本件訴訟原告爭執於，依交通部公路總局路監運字第 0961001019 號文，各監理機關可自 96 年 2 月 8 日起受理租賃小客貨兩用車領牌業務，自應比照其他運輸業之實施辦法，讓原領用小客貨兩用車牌照准予換領營業用牌照，而以自用小客貨車從事租賃業務云云。按 96 年 1 月 3 日公布修正公路法第 34 條第 1 項第 5 款、第 6 款規定，小客車租賃業及小貨車租賃業得

以小客車、小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業。而修法前該法則規定，小客車或小貨車租賃業，僅得分別以小客車或小貨車租與他人自行使用為營業。故自上開法律修正公布後，小客車租賃業及小貨車租賃業者，始得使用小客貨兩用車輛從事租賃業務，仍需依汽車運輸業管理規則第 4 條向公路主管機關申請辦理；然查原告並未向公路主管機關申請核准，逕以自用小客貨車從事租賃業務，自與上開規定不符，所稱自不足採信。

26. 最高行政法院 96 裁 3984 裁定

(1) 事實：

本件上訴人在基隆港第一貨櫃中心，遭內政部警政署基隆港務警察局執勤員警查獲有「營業貨運曳引車載運貨櫃行駛」之情形，乃予舉發並移由被上訴人處理，上訴人不服提出陳述，經基隆港警局函復查處情形，被上訴人乃以上訴人違反汽車運輸業管理規則，以處分書核處上訴人罰鍰。上訴人不服，提起訴願，遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

警察機關既非公路法之主管機關，則舉發是否具有瑕疵，係屬無效之行政處分？

(3) 法院見解：

『...港警局僅係舉發之機關，並非處分之機關，基隆港警局依公路法第 57-1 條規定雖無舉發之權限...，本件並不以經舉發為必要，縱未經舉發程序，或舉發通知單被撤銷，被上訴人仍得本於主管機關之職權，依其查知之事實逕行予以裁罰，是本件基隆港警局雖無舉發之權限，仍不影響於原行政處分之效力。上訴意旨主張：警察機關並非公路法之主管機關，依行政程序法第 111 條第 6 款及第 7 款規定，其所開立之舉發通知單具有重大明顯之瑕疵，應為無效之行政處分等語，自屬對於交通法規及裁罰程序之誤解，委無足採。』

(4) 相關實務見解

臺北高等行政法院 95 簡 294 判決

27. 臺中高等行政法院 95 年度訴字第 697 號

(1) 事實：

原告所有大型特種（貨）車（混凝土泵浦車），委託翔峻公司於民國（下同）95 年 3 月 13 日向被告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，被告於 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）附件二、「車輛尺度限制」大貨車不得超過 11 公尺之規定，即於 95 年 5 月 29 日以電傳用箋通知翔峻公司略以：「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，原告不服，提起訴願，遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

(2) 爭點：

系爭審驗作業要點是否有違法之處？

(3) 法院見解：

- a. 按道路交通安全規則係就車輛分類、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、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所訂定之規則，該規則係依道路交通管理處罰條例第 92 條之授權由交通部會同內政部定之。而就有關道路交通安全事項，該規則亦無法作詳細之規定，其屬細節性與技術性之事項，自得再授權業務主管機關發布命令以為補充。是審驗作業要點依道路交通安全規則第 17 條第 4 項規定所訂頒，該要點所訂定之內容，並無違背法律保留原則及授權明確性原則。
- b. 又汽車之名稱及種類甚多（道路交通安全規則第 2 條、第 3 條參照），無法一一詳為規定其車長之限制，乃應依其使用之

性質加以歸類適用道路交通安全規則第 38 條之規定，方能確保交通安全之目的。依道路交通安全規則第 38 條內容觀之，其就大小客車、大小貨車等之車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制予以規範，而未就特種車之長度予以規定。惟目前生產之車輛底盤種類，有客貨車之分別，車輛專業機構對於車輛種類之認定，依原廠之車種底盤資料，並據其載運對象為人員抑或貨物，均按上開規則予以核定大小客車、大小貨車。若因特殊使用性需要，所增加之特殊設備，則依其相關功能性予以認定為「大型特種貨車」或「大型特種客車」。惟大型特種貨車載運對象貨物，基本上仍然屬於大貨車之性質，除消防車因特殊需要另有明定外，均一體適用上開規則第 38 條車輛尺度各類大型貨車之限制規定，並未就特種車另訂不同之尺度限制。本件原告所有大型特種貨車(混凝土泵浦車)，因其特殊使用性之需要及總重量，固屬大型特種貨車，其雖具有特種設備並供專門用途，與一般汽車之使用有所差異，惟僅為使用功能上之不同，依據上開說明，「大型特種貨車」車輛尺度之限制規定，仍應適用道路交通安全規則第 38 條車輛尺度各類大型貨車之限制規定，不因其使用性質不同而有差異。

28. 最高行政法院 94 年度字第 398 號

1. 事實：

當事人間因廢棄物清理法事件，上訴人（貨運公司）對於敗訴判決不服，提起上訴。

2. 爭點：

上訴人之「貨品運送」行為是否構成廢棄物之收集運輸？且未經許可應受裁罰？

3. 法院見解：

查上訴人由桃園縣載運至苗栗縣之貨品，既經貨主指定用機具卸下後傾倒於該地，上訴人載運者，顯屬廢棄物無疑。又上訴人營業項目為「汽車貨運業」，有營利事業登記證。而廢棄物之清除，不論其為一般廢棄物或事業廢棄物，均指「廢棄物之收集、

運輸行為」而言。是上訴人受託運輸（清除）系爭廢棄物，自應依首揭行為時廢棄物清理法第 20 條規定向地方主管機關申請核發許可證，其未申請核發許可證即受託從事廢棄物之運輸（清除），自屬違法。

又被上訴人機關，會同警員，查獲上訴人所有營業用大貨車，載運桶裝塑膠粉泥貨品至系爭地點傾倒，有照片在卷可稽，並經原審敘明上訴人未申請得廢棄物清理許可證，即接受貨主委託清理廢棄物，亦顯有過失。本件事證甚為明確，被上訴人機關認上訴人所載運者為事業廢棄物，以未取得廢棄物清除處理許可證，即從事廢棄物清除為由，處罰鍰即為適法。

29. 臺北高等行政法院 94 年度簡字第 81 號

(1). 事實：

原告貨運公司向被告財政部臺北關稅局申報進口快遞貨物二筆（同一班機），經被告查核結果，原告係將同一發貨人以同一航次運輸工具發送給同一收貨人之快遞貨物分開申報，違反快遞貨物通關辦法第 13 條第 1 項「快遞業者、整合型航空貨運業者或報關業者不得將同批進口快遞貨物分開申報」之規定，被告爰處原告罰鍰。原告不服，申請復查，未獲變更，提起訴願，遭駁回後，遂提起本訴訟。

(2). 爭點：

將同一發貨人以同一航次運輸工具發送給同一收貨人之快遞貨物分開申報，是否涉嫌違反快遞貨物通關辦法之規定？

(3). 法院見解：

原告主張寄件人依據收件人所下之訂單逐一寄貨，因訂購時間不一，無法彙總以同一提單寄貨，原告為一國際快遞公司，每日處理數千進口貨物，類此案件自 91 年 11 月 19 日即致函被告，要求使用報備函免於處分在案。曾多次致函被告，指出報備程序所造成之作業不便，並且因報備函之處理所導致之重複扣款事宜，事後被告函復表示系統可由業者自行啟動繳稅。今以不完備之作業處分業者在前，且原告亦無逃漏稅金之刻意行為在後，僅以事後查緝報表進行處分，實難令原告信服。

查快遞貨物通關辦法第 13 條第 1 項規定，不得將同批進口快遞貨物分開申報；同條第 2 項並對「同批進口快遞貨物」明確

定義，係指同一發貨人以同一航（班）次運輸工具發送給同一收貨人之快遞貨物。該項規定旨在防止化整為零，逃漏稅款，法規至為明確，並無疑義。本案在法令仍具法效下，原告既有前揭違規行為，事證確鑿，依法不得免罰。且現行快遞貨物通關辦法發布施行經年，原告為國際知名之快遞業者，以快遞貨物通關為主要業務，對快遞貨物通關業務及法規應知之甚稔，原告於報關前未確認進口資料致將同批快遞貨物分開申報，已違反前揭禁止規定，縱非出於故意，顯然仍有過失。

4.4.4 小結

綜觀上開近十年之訴願及行政訴訟案件可區分為針對汽車運輸業之管制案件與安全管理相關之案件，如表 4-3。

關於汽車貨運業管制之案件，主要可區分為四種類型，分述如下：

一、未經申請核准而經營汽車運輸業

首先，於本研究分析之 29 件行政訴訟中，多達 10 件行政訴訟案例係因違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，依公路法第 77 條第 2 項規定「未經申請核准而經營汽車運輸業」而受罰，係因利用自用車運送或以租賃車為之而受罰。現行自用貨車牌照之發放，係基於自行生產貨物的運送所需，亦即僅能從事公司內部運送行為，可知利用自用貨車、租賃車對外違規營業載運情形非常普遍，因此，白牌車違規之情形乃現今亟需解決之問題。

再者，法院認為公路法第 77 條第 2 項規定所稱「經營」，係以反覆從事運輸行為及受領報酬為認定。而於案例中受罰之原告多主張其並未收取運費作為抗辯，惟法院多認為其運費已吸收於貨款或清理費等其他名義之費用中。因此，法院於認定是否收取報酬時，不以名義上是否為運費為斷，只要實質上為從事運輸行為及受領報酬即符合經營之定義。

二、靠行財產之認定

法院對於靠行財產有明確見解表示：靠行營業用車輛非屬貨運公司所有之實質資產，其運費收入亦非貨運公司之實際營業收入，不應列入貨運公司資產淨值估定範圍。而靠行車主與貨運行／貨運公司之間關係，尚未見諸明文規範，以致問題叢生。實務及學說討論常回歸民法以二種法律關係型態視之，其一為無名契約中之『借名登記契約關係』，類推適用委任、信託或其他性質相近之有名契約；其二，以民法第 700 條所規定之『隱名合夥』樣態認定。

然而，就貨運行與靠行車主之指揮監督及盈虧責任分配以觀，得否僅依上揭二種法律關係視之，實有再為商榷之處。再者，於欠缺貨運法規明文規範下，如發生事故理賠或受行政裁罰時，甚至貨運公司經營不善，倒閉破產時，相關財產歸屬便極易形成法律爭議問題。

三、汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項規定是否有違反法律保留原則

法院從公路法之規範進行整體解釋，認為立法者有意授權主管機關，就各類汽車運輸業者之申請、營運及監督管理等事項，依其行政專業之考量，訂定法規命令，以資規範。因此，雖就公路法之授權明確性上或有不足，但仍無違法律保留，主管機關法規命令之制定合法、有效，業者應受該規範之拘束。

四、貨運司機報酬有無低於基本工資之認定

法院認為，基於貨物運送業之產業特性，司機之報酬待遇自應將其每月所得綜合以觀，而非徒以其形式上之名目觀之，故是否低於基本工資，或各類其他名目之收入，應如何認定？是否併計，應以其所得總額為斷。

進言之，對於貨運司機或相關從業人員於勞動條件上的充分保障，是健全貨運生態系中重要一環，同時也隱含對安全面上的維護，避免司機為謀生營利，疲勞駕駛致生公共危險於其他用路人。

五、其他

殊值一提在於貨物運送標的，得否包含郵件或其他相類物品？依現行法，中華郵政公司享有郵遞專屬權，亦即具有個人通信性質之文件，僅得由其專屬遞送。然而，隨著物流業之發展趨勢，運送物品的多樣化，該郵政專屬權是否某種程度上不當限制貨運業者之營運內容？影響其多樣發展之可能性？

況且，郵局業務已轉為民營化之公司型態，該規範之立法仍有歷史背景係以國營企業具獨占與公用性之專屬特許事業，也為了避免本於商業利益考量，致偏遠地區民眾之基本通信權益受影響。然而當前，各類通信方式發達，電信網路密集，反顯一般信函之稀少，是否仍有必要以專屬權保護，而與民爭利？或能開放讓物流業者進入，容有討論。

至於其他違規案件，例如違反關稅申報規定（現今法令更迭分別於空運快遞貨物通關辦法第 14 條、海運快遞貨物通關辦法第 15 條）仍為有效規範，且於 94 年度計有 35 件相關訴訟，然究其實質爭議一如私運貨物進

口、進口貨物繳驗不實發票或虛報進口貨物產地等同年度案件，苟非業者心存僥倖違規在先，無由裁罰而生訟。又如違規載運廢棄物而泛言不知情或非故意，僅依貨主指示而為運送，其所載運者為事業廢棄物，是以應事前取得廢棄物清除處理許可證始得為之，顯係託辭。但也呈現貨物運送業應有義務使其受僱司機有相當甚至充分認識其所載運之貨品，強化其職能培訓教育之必要。一則為提升其專業，亦係符合運送安全之要求。

而關於安全管制之案件，主要可分為三種類型，分述如下：

一、各類大型貨車車型規格之限制規定

道路交通安全規則第 38 條，就大小客車、大小貨車等之車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制予以規範，而未就特種車之長度予以規定。惟目前生產之車輛底盤種類，有客貨車之分別，車輛專業機構對於車輛種類之認定，依原廠之車種底盤資料，並據其載運對象為人員抑或貨物，均按上開規則予以核定大小客車、大小貨車。若因特殊使用性需要，所增加之特殊設備，則依其相關功能性予以認定為「大型特種貨車」或「大型特種客車」。惟大型特種貨車載運對象貨物，基本上仍然屬於大貨車之性質，除消防車因特殊需要另有明定外，均一體適用上開規則第 38 條車輛尺度各類大型貨車之限制規定，並未就特種車另訂不同之尺度限制。而法院認為該案件之原告所有大型特種貨車（混凝土泵浦車），因其特殊使用性之需要及總重量，固屬大型特種貨車，其雖具有特種設備並供專門用途，與一般汽車之使用有所差異，惟僅為使用功能上之不同，依據上開說明，「大型特種貨車」車輛尺度之限制規定，仍應適用道路交通安全規則第 38 條車輛尺度各類大型貨車之限制規定，不因其使用性質不同而有差異。

二、因酒後駕車及相關違規行為而計點滿六點而吊扣執照

依道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款、同條例第 24 條第 1 項第 2 款、第 68 條第 2 項之規定，處罰酒後駕車及相關違規行為而計點滿六點而吊扣執照。關於酒後駕車之規範為近年來交通安全之執法重點，11 件安全管制案例中，多達 5 件係因此違規行為而計點滿六點而吊扣執照。而受罰之原告多為以駕駛貨車為業之司機，多主張吊扣執照之處分影響一家之生計，且法規亦有限制其於一定年限內不得再考，認為原處分過重而向法院提起訴訟。惟法院認此不足以作為免罰之依據。

再者，亦有案例中，駕駛人係違規駕駛大貨車已達到應吊扣駕駛執照之危害程度，然而，原處分亦吊扣其聯結車之駕駛執照，法院基

於維護社會安全，亦肯定原處分之合法性。由此可知，吊扣之執照不以駕駛人當時違規駕駛之車種為限。

最後，依據道路交通處罰條例第 35 條及第 85-2 條第 2 項規範租賃車的責任及權利，承租人酒駕，致使車輛遭扣車，必須檢附繳納罰鍰收據方能領車之規定。酒後駕車之承租人不依規定繳納罰鍰，致使車輛無法領回，此即將承租人之過轉嫁由租賃公司負責，因此，有業者認為此規定對租賃公司過於嚴苛，而應令承租人負最終責任。

三、貨車載運超重

依據道路交通管理處罰條例第 29 條處罰貨車載運超重之問題，法院認為不可分割之整體物，若僅因整體物品超過法規所定限重而一概不准載運，不無削足適履致妨礙社會經濟發展之虞，其載運超重且未請領臨時通行證，自應依道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款、第 2 項之規定處罰。

再者，依據交通部 104.07.28. 交路字第 1040016609 號函亦認為，於汽車裝載整體物品有超重且未請領臨時通行證之違規行為，參照行政罰法第 24 條一行為違反數行政罰競合之處理，有關汽車裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高，而未請領臨時通行證之違規行為者，應屬一行為，應適用道路交通管理處罰條例第 29 條第 1 項第 2 款規定。交通部此一函釋見解與上開法院見解相同，並無違法之處。

最後，本研究訪談業者建議放寬載重量之限制，將現有小貨車 3.49 公噸之重量放寬至 5 噸。蓋現今加裝設備的要求就會超重，所以建議提高載重量，此亦值得檢討，期能與社會安全秩序之維護與業者現實上之需要為衡平之規定。

表 4-3 近十年之訴願及行政訴訟案件分類表

種類	案件緣由及其相關條文	相關案件
汽車運輸業管制案件	未經申請核准而經營汽車運輸業(公路法第 77 條第 2 項、汽車運輸業管理規則第 138 條)	1. 訴願決定書文號 1010028717 2. 訴願決定書文號 1020035195 3. 臺北高等行政法院 103 年度訴字第 1612 號判決 4. 臺北高等行政法院 102 年度訴字第 1891 號判決 5. 臺北高等行政法院 102 年度訴字第 1806 號判決 6. 臺北地方法院 103 年度簡字第 2 號判決

		7. 最高行政法院 101 年裁字第 1261 號裁定 8. 最高行政法院 99 年度判字第 32 號 9. 臺北高等行政法院 97 訴 2473 判決 10. 臺北高等行政法院 97 年度訴字第 398 號判決 11. 高雄高等行政法院 100 簡 189 判決
	協助稽查之合法性，警察機關舉發之行為（公路法第 3 條及罰則）	臺北高等行政法院 95 簡 294 判決 最高行政法院 96 裁 3984 裁定
	靠行財產之認定	1. 最高行政法院 102 年度判字第 566 號判決 2. 91 年度訴字第 201 號判決
	汽車運輸業管理規則第 23 條第 2 項規定是否有違反法律保留原則、比例原則（憲法第 23 條）	1. 最高行政法院 101 年度裁字第 543 號判決 2. 臺北高等行政法院 100 訴 1273 判決
	貨運司機報酬之認定與基本工資之要求（勞動基準法第 21 條）	1. 最高行政法院 98 裁 2103 裁定 2. 高雄高等行政法院 97 簡 252 判決
安全管制案件	各類大型貨車車型規格之限制規定(道路交通安全規則第 38 條)	臺中高等行政法院 95 年度訴字第 697 號
	因酒後駕車及相關違規行為而計點滿六點而吊扣執照(道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款、同條例第 24 條第 1 項第 2 款、第 68 條第 2 項之規定)	1. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 110 號判決 2. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 33 號判決 3. 高雄高等行政法院 103 年度交上字第 34 號判決 4. 臺中高等行政法院 103 年度交上字第 6 號判決 5. 新北地方法院 101 年度交字 80 號判決
	貨車載運超重(道路交通管理處罰條例第 29 條、29-2 條)	1. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 6 號判決 2. 臺北高等行政法院 103 年度交上字第 50 號判決

		3. 高雄高等行政法院 103 年度交上字第 35 號判決 4. 臺北地方法院 101 年度交字第 9 號判決 5. 士林地方法院 101 年度交字第 36 號判決
其他案件	與產業發展有關，例如租稅抵免、員工訓練（促進產業升級條例，本法業已於 99 年 5 月 12 日廢止）	最高行政法院 102 年判字第 515 號判決
	與貨物運送物品相關，例如郵件（郵政法第 6 條）	臺北高等行政法院 95 訴 1653 判決
	廢棄物清理法第 20 條	最高行政法院 94 年判字第 1493 號判決
	快遞貨物通關辦法第 13、27 條	臺北高等行政法院 94 年簡字第 81 號判決

資料來源:本研究建議

4.5 國內與國外汽車運輸管制法規比較

4.5.1 引言

先進國家對於運輸法規的推動，目標上主要以健全國內運輸市場、維護公路安全及創造社會福利為基礎。我國於推動貨運法規的管制革新時，不論為鬆綁現行法令，以降低或排除不必要的貿易障礙、加強現有管制，使修訂的法規達到應有的效能，抑或新增法規，以改變市場失靈的情形，均需有助於公路法上政策目標的推動，並考量到現有的市場狀態、利害關係的變遷及外部環境上的改變。因此，透過法規盤點的方式來描繪出現行法規的輪廓、輔以各國法律機制的比較，將有助於問題意識的釐清，並期許探求一個符合我國國情、適應在地環境，且相對健全的貨運法律機制。

首先本節主要以現行法令為盤點基礎，區分「業態區分」、「進入門檻」、「費率管制」、「安全管制」、「小貨車租賃業」為介紹，並輔以日本、美國、歐盟相對應的法令作為對照，概因此五種議題於本國運輸制度上容有較大爭議，且各國作法均有所不同，故選擇此五種議題，並就各別措施作區隔，供未來立法上設計與參考。

4.5.2 業態區分

一、國內法

公路法第 34 條將貨物運輸業區分為汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業三類，分述如下：

(一) 汽車貨運業

依據公路法 34 條第 7 款，所謂汽車貨運業係指以載貨汽車運輸貨物為營業者。

(二) 汽車路線貨運業

依據公路法 34 條第 8 款，所謂汽車路線貨運業係指在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。

(三) 汽車貨櫃貨運業

依據公路法 34 條第 9 款，所謂汽車貨櫃貨運業係指在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。

二、日本法

日本於 1990 年實施物流二法⁶⁴之後，就汽車貨物運送事業大致區別為：一般汽車貨物運送事業、特定汽車貨物運送事業及輕汽車貨物運送事業。另外，並有較為特別之「汽車貨物利用運送事業」。爰就此說明如下：

(一) 一般汽車貨物運送事業：

依汽車貨物運送事業法第 2 條第 2 項規定，所謂一般汽車貨物運送事業，係指非屬特定汽車貨物運輸事業者，而因應他人之需要，有償使用輕汽車以外之汽車運送貨物之事業⁶⁵。

又依同法第 2 條第 6 項之規定，所謂特別積合貨物運送，係指經營一般汽車貨物運送事業時，定期於營業所或其他事業場（廠站），整理、分配已集中之貨物，再自該場地對外運送至其他事業場（廠

⁶⁴ 即「汽車貨物運送事業法」（貨物自動車運送事業法，かもつじどうしゃうんそうじぎょうほう）與「貨物利用運送事業法」（かもつりよううんそうじぎょうほう）。

⁶⁵ 原文為：「この法律において「一般貨物自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。」

站)⁶⁶。亦即，此係一般汽車貨物運送事業者，所能進行之一種運送型態。

(二) 特定汽車貨物運送事業：

依同法第 2 條第 3 項之規定，所謂特定汽車貨物運送事業，係指為因應特定之人之需要，有償使用非屬輕汽車之汽車，運送貨物之事業⁶⁷。此係專為特定之人提供運送，故而縱使運送用之車輛係屬閒置之狀態，業者原則上亦不得將之用以為他人進行貨物運送。於貨物運送實務上，貨櫃、油槽車、危險物品及其他具特殊性之貨物等，通常由特定汽車貨物運送事業者進行運送。

(三) 輕汽車貨物運送事業：

依同法第 2 條第 4 項之規定，所謂輕汽車貨物運輸事業，係指因應他人之需要，有償使用三輪以上之輕汽車及二輪之汽車運送貨物之事業⁶⁸。此係屬較小型之汽車貨物運送，用以載貨之汽車，其噸數通常小於公噸。

(四) 汽車貨物利用運送事業：

依同法第 2 條第 7 項之規定，所謂汽車貨物利用運送，係指經營一般汽車貨物運送事業或特定汽車貨物運送事業者，利用其他經營一般汽車貨物運送事業或特定汽車貨物運送事業者，為其以汽車運送貨物而言⁶⁹。是以，僅一般汽車貨物運送事業者及特定汽車貨物運送事業者，得經營汽車貨物利用運送事業。

就上述日本法所定業態之區分如圖 4.3 所示。

⁶⁶ 原文為：「この法律において「特別積合せ貨物運送」とは、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場（以下この項、第四条第二項及び第六条第四号において単に「事業場」という。）において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。」

⁶⁷ 原文為：「この法律において「特定貨物自動車運送事業」とは、特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業をいう。」

⁶⁸ 原文為：「この法律において「貨物軽自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業をいう。」

⁶⁹ 原文為：「この法律において「貨物自動車利用運送」とは、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を經營する者が他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を經營する者の行う運送（自動車を使用して行う貨物の運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。」

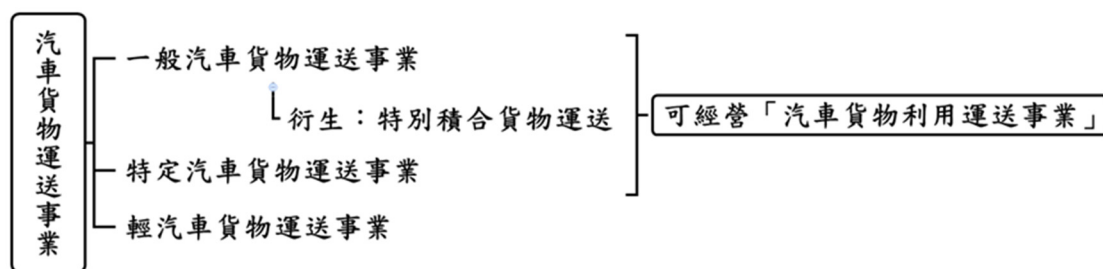


圖 4.3 依日本法規之業態示意圖

三、美國法

按美國聯邦法規，所謂「汽車運輸業者」(motor carrier)除從事汽車運輸業務之負責人 (representatives) 或代理人 (agents) 外，還包括客貨運之員工 (employers) 及駕駛人 (drivers)。就市場進入的業態分類上，一般可分為「營業汽車運輸業」(for-hire motor carrier) 及「自用汽車運輸業」(private motor carrier) 兩類。除上述業務外，還包括不直接從事運送業務之獨立運輸業者。三類業者均可兼營他業，但須向目的事業主關機關登記，並負擔進入門檻之義務。以下就此兩業及其他獨立類別加以說明：

(一) 營業汽車運輸業：

「營業汽車運輸業」一般指運送他人貨物、客運、法令所規定之貨物或從事運輸事業者而收取對價之人⁷⁰。營業汽車運輸業就業務之性質還可區分為「一般貨物運輸」(common property)，「契約貨物運輸」(contract property)，「一般家具運輸」(common household goods)，「契約家具運輸」(contract household good)、「一般客運運輸業」(Common Carrier of Passengers)、「契約客運運輸業」(Contract Carrier of Passengers)、「國際貨物運輸業」(United State based Enterprise Carrier)、「國際家具運輸業」(United State based Enterprise Carrier of International Household goods) 等，其所管理並發放營業許證之執行機關各有不同。

營業汽車運輸業除填寫聯邦運輸部(USDOT)所製之 MCS-150 表格，取得安全認證 (Safety Certification) 外，還須執行機關 (Operating Authority) 取得營業許可證 (MC Number) 後，方得執業，但「受豁免之營業汽車運輸業者」(exempt for-hire；如裝載

⁷⁰ See, 49CFR Part 387.5；原文：“For-hire carriage means the business of transporting, for compensation, the goods or property of another.”

特定豁免貨物，或於特定經濟合作區內運送者），則不在申請營業許可之義務範圍內（毋需申請營業許可即可營業）⁷¹。

（二）自用汽車運輸業：

「自用汽車運輸業」一般指運送自己貨物或客運，並從事跨洲運輸活動之人⁷²。受雇汽車業以外之運輸業者，一般均稱為自用汽車運輸業。此等業者雖在管制規範上，不如營業汽車運輸業嚴格，但仍須遵守交通安全上之規範⁷³，並於運輸管制物品時，投保公共責任險⁷⁴。

（三）其他獨立運輸業者

其他不直接從事運送之營業汽車運輸業務還包括「貨物承攬業」（Freight Forwarder of Property）、「家具承攬業」（Freight Forwarder of Household Goods）、「經紀人」（broker for property or household goods）等。此類業者雖非聯邦運輸法規下之「汽車運輸業者」（motor carrier），但仍需向目的事業主管機關申請營業許可，並投保一定保證費用（surety bond）。

四、比較與分析

按我國公路法第 34 條第 7 至第 9 款之規定，將汽車貨物運輸業區分為「汽車貨運業」、「汽車路線貨運業」及「汽車貨櫃貨運業」，係依其主要營業模式及特性等因素所為之區分。而日本法就「一般汽車貨物運送事業」及「特定汽車貨物運送事業」，則係依服務對象之數量及固定與否而為之分類，惟於「一般汽車貨物運送事業」之下，又設有「特別積合貨物運送」此一特別之運送、營業型態，觀其實質內容，與我國之「汽車路線貨運」大致相符，而於日本法中，雖難謂其亦屬獨立之業態，然似仍因其特殊性，而於法規中復設更為詳盡之相關規範。

就美國法「營業汽車運輸業」及「自用汽車運輸業」之定義及其法規內容觀之，應僅有前者可認係以汽車對外載貨而為營業。而其下之「一般貨物運輸」、「契約貨物運輸」、「一般家具運輸」、「契約家具運輸」、「一般客運運輸業」、「契約客運運輸業」、「國際貨物運輸業」、

⁷¹ See, Administrative Ruling 119 ; 49 CFR 372.

⁷² See, 49CFR Part 390.5 ; 原文: “ Private motor carrier means a person who provides transportation of property or passengers, by commercial motor vehicle, and is not a for-hire motor carrier.”

⁷³ See, 49CFR Part 390.

⁷⁴ See, 49CFR Part 387.9 ; 參見原文之圖表。

「國際家具運輸業」等，則係依服務對象之數量、固定與否、對國內外及貨物之種類等因素，所為之區分。並未如我國法，以一般、路線、貨櫃之主要運送、營業型態而為相對應之區分。

我國法如此區分，固有定義明確、易於分辨、便利監理等優點，然較缺乏適用上之彈性，則為其一大短處。而於現今市場需求變化迅速之情形下，如仍固守既有窠臼，恐使業者於高度競爭之環境下，因無法回應市場需求，損及其利害，並使服務之需求者難得其所需之服務。是以，我國法就業態之區分及其定義，應考量適度放寬，以因應目前之實際需求。

4.5.3 進入門檻

一、國內法

依據公路法第 38 條規定及汽車運輸業審核細則第 4 條規定：公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，應合於以下規定：

(一) 合於當地運輸需要

1. 有利於當地工業之發展。
2. 有利於當地農業之發展。
3. 有利於當地商業之發展。
4. 有利於當地林業之發展。
5. 有利於當地漁業之發展。
6. 有利於當地畜牧或養殖業之發展。
7. 有利於當地礦業之發展。
8. 有利於當地觀光事業之發展。
9. 有利於當地都市計畫新市鎮及新社區之發展。
10. 有利於當地客、貨運輸之發展。

(二) 應能增進公眾便利者

1. 營運路線規劃周延，有助於當地客貨運輸之改善及交通之便捷。
2. 當地無同類之汽車運輸業，或現有之汽車運輸業不足以適應大眾運輸之需要。

3. 有助於市區之均衡發展，或解決偏遠地區之交通。

(三) 具有充分經營財力者

1. 小貨車租賃業最低資本額新臺幣五百萬元以上。
2. 汽車貨運業，最低資本額新臺幣貳仟伍佰萬元以上。其屬專辦搬家業務及金門、連江地區經營汽車貨運業者，最低資本額應為新臺幣一千萬元以上。但個人經營小貨車貨運業則不在此限。
3. 汽車路線貨運業最低資本額新臺幣伍仟萬元以上。
4. 汽車貨櫃貨運業最低資本額新臺幣參仟萬元以上。

(四) 具有足夠合於規定車輛及場站設備者：

1. 車輛設備

- (1) 小貨車租賃業應具備全新小貨車或小客貨兩用車合計十輛以上。
- (2) 汽車貨運業應具備全新貨車二十輛以上，其屬專辦搬家業務者應具備全新貨車八輛以上，金門、連江地區經營汽車貨運業者應具備全新貨車五輛以上，並得視營運需要購置聯結車併同貨車計算。但個人經營小貨車貨運業者，以自購小貨車一輛為限，其車齡不得超過二年。
- (3) 汽車路線貨運業應具備全新貨車三十輛以上，並得視營業需要購置聯結車併同貨車計算。
- (4) 汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車十五輛及半拖車三十輛以上。

2. 場站設備

- (1) 營業所、站之設備符合營業需要。
- (2) 停車場地符合公路主管機關規定標準。
- (3) 汽車貨運運輸業應設立乙種以上汽車修理場辦理汽車修護或委託汽車修理代辦之。

二、日本法

日本就「一般汽車貨物運送事業」及「特定汽車貨物運送事業」執照之取得，依汽車貨物運送事業法第3條⁷⁵及第35條第1項⁷⁶之規定，係採取「許可制」。相對之下，依同法第36條第1項前段⁷⁷之規定，「輕汽車貨物運送事業」則僅採取「事前報備制」。爰就「一般汽車貨物運送事業」及「特定汽車貨物運送事業」之進入門檻，說明如下：

(一) 一般汽車貨物運送事業許可之申請

汽車貨物運送事業法第4條第1至第3項分別規定：

1. 欲取得第3條之許可者，須就下列事項記載於申請書，並提出與國土交通大臣：
 - (1) 姓名或名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。
 - (2) 營業所之名稱及位置、供事業使用之汽車（以下稱「營業用汽車」）、是否為特別積合貨物運送、是否進行汽車貨物利用運送，及其他與國土交通省以命令訂定之事項相關之事業計畫。
2. 申請第3條之許可者，如具備本項所列各款事由，則除前項第2款所列各款事項外，尚須於事業計畫中一併記載各該事項：
 - (1) 特別積合貨物運送之情形。
 - (2) 關於特別積合貨物運送之事業場（廠站）之位置、該事業廠之裝卸設施之概要、營業用汽車之運行系統及運行次數，以及其他國土交通省以命令訂定之事項。

⁷⁵ 汽車貨物運送事業法第3條：「欲經營一般汽車貨物運送事業者，須得到國土交通大臣之許可。」（原文為：「一般貨物自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」）

⁷⁶ 汽車貨物運送事業法第35條第1項：「欲經營特定汽車貨物運送事業者，須得到國土交通大臣之許可。」（原文為：「特定貨物自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」）

⁷⁷ 汽車貨物運送事業法第36條第1項前段：「欲經營輕汽車貨物運送事業者，須依國土交通省以命令所定之處，將營業所之名稱及位置、營業用汽車之概要及其他事項，提出予國土交通大臣。」（原文為：「貨物輕自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、營業所の名称及び位置、事業用自動車の概要その他の事項を国土交通大臣に届け出なければならない。」）

(3) 汽車貨物利用運送之情形業務之範圍及其他國土交通省以命令訂定之事項。

3. 第 1 項之申請書，須附具記載營業用汽車之運行管理之體制及其他國土交通省以命令所訂定事項之文書。

4. 消極資格

汽車貨物運送事業法第 5 條規定謂，具備本條所列各款事由者，不得受第 3 條之許可：

(1) 受 1 年以上有期徒刑之宣告或其他拘束性處分，自執行結束或停止之日起未經過 2 年者。

(2) 一般汽車貨物運輸事業或特定汽車貨物運輸事業自許可被撤銷之日起未經過 2 年者。

(3) 營業無完全行為能力之未成年人及已成年但受監護宣告之人，其法定代理人具備前 2 款及第 4 款之情形者。

(4) 法人之負責人具備前 3 款之情形者。

5. 許可之基準

汽車貨物運送事業法第 6 條規定謂，國土交通大臣就第 3 條許可之申請，如認為其不合於下列所述之標準，則不得予以許可：

(1) 其事業計畫有適當之內容以防止過勞駕駛及確保其他輸送安全。

(2) 除前款之規定外，就其事業之經營有適當之計畫。

(3) 自身就其事業有適確經營之充足能力。

(4) 特別積合貨物運送之情形，其於事業場必要之裝卸設施之保有及管理、營業用汽車之駕駛之乘務管理、關於特別積合貨物遺失等事故之防止，及其他為特別積合貨物運送之安全與確實而有特別必要之事項，有與之相關之適切計畫。

(二) 特定汽車貨物運送事業

1. 許可之申請

(1) 汽車貨物運送法第 35 條第 2 項規定謂，欲受第 1 項許可之人，須將記載有下列事項之申請書，提出予國土交通大臣：

- 姓名或名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。
- 運送需要者之姓名或名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。
- 營業所之名稱及位置、營業用汽車之概要、是否進行汽車貨物利用運送，及其他國土交通省以命令訂定之事項相關之事業計畫。

(2) 又依汽車貨物運送法第 35 條第 4 項之規定，同法第 4 條第 2 項第 2 款、第 3 項之規定，準用於第 35 條第 1 項之許可：

- 申請第 35 條第 1 項之許可者，如欲經營汽車貨物利用運送，則尚須將業務之範圍及其他國土交通省以命令訂定之事項於事業計畫中一併記載。
- 第 35 條第 2 項之申請書，須附具記載營業用汽車之運行管理之體制及其他國土交通省以命令所訂定事項之文書。

2. 消極資格

汽車貨物運送事業法第 5 條所規定之消極資格，亦經同法第 35 條第 4 項之規定，準用於第 35 條第 1 項之許可。是以，具備下列各款事由者，不得受第 35 條第 1 項之許可：

- (1) 受 1 年以上有期徒刑之宣告或其他拘束性處分，自執行結束或停止之日起未經過 2 年者。
- (2) 一般汽車貨物運輸事業或特定汽車貨物運輸事業自許可被撤銷之日起未經過 2 年者。
- (3) 營業無完全行為能力之未成年人及已成年但受監護宣告之人，其法定代理人具備前 2 款及第 4 款之情形者。
- (4) 法人之負責人具備前 3 款之情形者。

3. 許可之基準

汽車貨物運送法第 35 條第 3 項規定謂，國土交通大臣如認為其事業計畫，並無防止過勞駕駛或其他確保運送安全之適切

內容，則不得給予第 1 項之許可⁷⁸。其許可基準，似較一般汽車貨物運送之許可基準較為寬鬆。此係由於特定汽車貨物運送之業者，有其特定之服務對象，其客源固定且穩定，是以不須如一般汽車貨物運送之業者般，嚴格要求其事業計畫與經營能力，故於第 35 條第 3 項，並無如第 6 條第 2 款及第 3 款之規定。加以，特定汽車貨物運送事業之業者，又不得從事特別積合貨物運送，故於第 35 條第 3 項並無如第 6 條第 4 款之規定。

三、美國法

美國就「受雇汽車運輸業」及「私人汽車運輸業」安全及營運執照(權證；permit)的取得，依 49CFR Part 365、Part 385、Part 390 之規定，須登錄主管機關的網站，填寫指定表格，經審查後方取得暫時性營業許可證。而美國在登錄系統上(application package)，則要求業者將基本資料、投保之最低財務擔保要求、送達代收人之資料一併交由行政機關審查。如審查通過，新進入之業者按「安全性適格程序」(Safety fitness procedure)，將開啟 18 個月觀察期，通過後方得取得正式營業許可證。爰就「受雇汽車運輸業」及「私人汽車運輸業」之進入門檻，說明如下：

(一)受雇汽車運輸業

1. 基本資料(表格)之申報

新進入市場之受雇汽車運輸業，按 49CFR Part 390.19 與 Part 365.101 之規定，須填寫 MC-150 表格以申請安全認證，及 OP-1 系列表格來向目的事業主管機關申請營運權證(Operating Authority)。

(1) MC-150 之基本資料：

包括法人之姓名、主事務所之地址、收受送達文書之地址、主事務所之聯絡方式、公司主營業範圍與內容，包括是否從事跨洲服務或是否搭載危險管制物、公司業態，包括從事受雇或私人汽車運輸業、公司主要運

⁷⁸ 原文為：「国土交通大臣は、その事業の計画が過労運転の防止その他輸送の安全を確保するため適切なものであると認めるときでなければ、第一項の許可をしてはならない。」

送之貨物類型、如有搭載危險管制物，其物品之種類、主要從事跨洲服務之車輛種類及數目、公司駕駛人之資料，包括駕駛之人數及工作為全職或半職，洲際或洲內運送之平均駕駛里程數、公司董事及合夥人之名稱、負責人之簽名等。

(2) OP-1 系列之基本資料:

如運輸業者從事私人汽車運輸業以外之業務，則須按業務之類型填寫 OP-1 系列表格，並向不同主管機關申請。以一般貨物運輸業為例，其填寫之資料包括：法人之名稱、主事務所之地址、收受送達文書之地址、主事務所之聯絡方式及收送傳真文件之代表人、USDOT 號碼、公司之營業型態、申請營業許可之相關主管機關、保險資料、遵守安全規範之聲明等。

2. 投保最低財務擔保要求

受雇汽車運輸業就財務擔保之部分，依其貨車之重量及搭載之貨物，其最低擔保金額可以分四類：⁷⁹

- (1) 經營跨洲或國際商務之受雇汽車運輸業，其車輛重達 10.000 噸以上，並搭載非危險之管制物品時，須投保 750,000 美金。
- (2) 經營跨洲或國際商務之受雇汽車運輸業，其車輛重達 10.000 噸以上，並運送危險之管制物品、貨櫃、具儲槽之車輛且容積在 3500 加侖以上，散裝貨物等，須投保 5,000,000 美金。
- (3) 經營跨洲或國際商務，且不論運送量多寡之受雇汽車運輸業；或經營洲內運送散裝貨物，其使用之車輛重達 10.000 噸以上，並運送油品或危險管制物品時，須投保 1,000,000 美金。
- (4) 經營跨洲或國際商務之受雇汽車運輸業，其使用之車輛重達 10.000 噸以下，並搭載各種形式之危險管制物品(易燃性有毒氣體)，或放射性物品，須投保 5,000,000

⁷⁹ See, 49CFR Part 387.9

美金。

3. 送達代收人之申報

按 49 CFR Part 366 的部分規定，業者須提供送達代收人之資料給主管機關，以便聯絡及寄出送達文書。如營業之事務處多於一洲以上，則須提共各洲送達代收人及主事務處之資料。

4. 18 個月觀察期

按 385.301 之規定，所有新進入之業者在填寫完 MC-150 之表格，而審核過後即依照安全性適格之程序，開始連續 18 個月的安全觀察期。期間，主管機關將對新進業者(new entrant)進行「安全性稽核評估」(safety audit)，已檢測公司之「安全管理計畫」(safety management controls)是否滿足行政機關所界定的「安全標準」(Safety Standard)。所謂「安全管理計畫」，係指行政機關為了確保所有汽車運輸業者於指示、管理、營運上能符合安全規範，而對業者考核的檢測；而「安全性稽核評估」主要指行政機關在認定新進業者是否在行為上有滿足其安全標準時，所實行的勘查程序。以下就「安全管理計畫」及「安全性稽核評估」做論述：

(1) 安全管理計畫

安全管理計畫係行政機關要求所有汽車運輸業者於營運政策(計畫)中納入現行交通安全規範。關於安全規範，行政機關則訂有一般「安全標準」(Safety Standard)來要求業者在管理上依循。下列就安全標準為介紹：

- ① 任用之司機是否具備職業駕駛執照 (Part 383)；
- ② 滿足最低財務擔保要求 (Part 387)；
- ③ 任用合格的駕駛人 (Part 391)；
- ④ 駕駛人須安全的行駛 (Part 392)；
- ⑤ 車輛具備安全設施 (Part 393)；
- ⑥ 公司須有效管理資料，並建檔保存 (Part 390)；
- ⑦ 避免駕駛人疲勞駕駛 (Part 395)；

- ⑧ 滿足定期維修檢測車輛之要求 (Part 396)；
- ⑨ 具備承載危險物品的條件，並安全停泊 (Part 397)；
- ⑩ 避免違反管制物品之相關規範 (Part 170-177)；
- ⑪ 懂得交通及危險物品意外時的處理。

(2) 安全性稽核評估

安全稽核評估之領域主要包含，但不限於：駕駛人之資格、駕駛人安全紀錄、車輛之定期維修保養、交通事故發生之處裡及公司藥物酒精檢測之政策(計畫)此幾種。⁸⁰如新進入之業者在安全稽核評估中違反了下列項目，則視為未通過，行政機關得要求立即補正，並於必要時要求業者提出報告說明改善計畫⁸¹，如限期未經補正，行政機關得撤銷其營業核准。以下就各項目為介紹：⁸²

- ① 是否遵循行政機關對於藥物、酒精之使用限制、檢測之政策 (Part 382.115)
- ② 是否知情，並指示酒精濃度大於 0.4%之駕駛人。(Part 382.201)
- ③ 是否任用了拒絕配合公司的藥物檢測、酒測計畫之駕駛人 (Part 382.211)
- ④ 是否任用了藥物檢測為陽性反應之駕駛人 (Part 382.215)
- ⑤ 公司是否導入隨機檢測機制或藥物檢測、酒測機制於公司政策(計畫)中 (Part 382.305)
- ⑥ 是否知情，並任用了不具職業駕照之駕駛人駕駛 (Part 383.3)

⁸⁰ See, 49CFR Part 385.311；原文：“The safety audit will consist of a review of the new entrant's safety management systems and a sample of required records to assess compliance with the FMCSRs, applicable HMRs and related record-keeping requirements as specified in appendix A of this part. The areas for review include, but are not limited to, the following: (a) Driver qualification; (b) Driver duty status; (c) Vehicle maintenance; (d) Accident register; and (e) Controlled substances and alcohol use and testing requirements.”

⁸¹ See, 49CFR Part 385.308；原文：“(a) A new entrant that commits any of the following actions, identified through roadside inspections or by any other means, may be subjected to an expedited safety audit or a compliance review or may be required to submit a written response demonstrating corrective action....”

⁸² See, 49 CFR Part 385.321；原文為圖表

- ⑦ 是否知情，並任用了職業駕照經吊扣、撤銷或無效之駕駛人駕駛 (Part 383.37)
- ⑧ 是否知情，並任用了經行政機關禁止駕駛之駕駛人 (Part 383.51)
- ⑨ 駕駛之車輛是否滿足最低財務擔保要求 (Part 383.7)
- ⑩ 駕駛之客運車輛是否滿足最低財務擔保要求 (Part 387.31)
- 是否知情，並任用不符合一般駕駛人資格之駕駛人 (Part 391.15)
- 是否知情，並任用健康條件未達標準之駕駛人 (Part 391.11)
- 是否未要求駕駛人保持行車紀錄之義務 (Part 395.8)
- 是否受行政機關發佈禁止令，且未於撤回前，使用受禁止令宣告之動力運輸車 (Part 396.9)
- 是否禁止令經撤回前，向主管機關回復報告 (Part 396.11)
- 是否使用之車輛未達到定期檢測之標準 (Part 396.17)

(二)私人汽車運輸業

1. 基本資料(表格)之申報

新進入市場之私人汽車運輸業，按 49CFR Part 390.19 之規定，須填寫 MC-150 表格以申請安全認證。此部分之規定連同受雇汽車運輸業，惟私人汽車運輸業者不須另向執行機構申請營業權證。

2. 投保最低責任險

私人汽車運輸業就財務擔保之部分，依其貨車之重量及搭載之貨物，其最低擔保金額可以分三類：⁸³

- (1) 經營跨洲或國際商務之私人汽車運輸業，其車輛重達 10.000 噸以上，並運送危險之管制物品、貨櫃、具儲

⁸³ See, 49CFR Part 387.9；原文為圖表

槽車輛且儲槽鎔基在 3500 加侖以上，散裝貨物等，須投保 5,000,000 美金。

(2) 經營跨洲或國際商務，且不論運送量多寡之私人汽車運輸業；或經營洲內運送散裝貨物，其使用之車輛重達 10,000 噸以上，並運送油品或危險管制物品時，須投保 1,000,000 美金。

(3) 經營跨洲或國際商務之私人汽車運輸業，其使用之車輛重達 10,000 噸以下，並搭載各種形式之危險管制物品(易燃性有毒氣體)，或放射性物品，須投保 5,000,000 美金。

3. 送達代收人之申報

此部分同受雇汽車運輸業者，按 49 CFR Part 366 的部分規定，私人業者亦須提供送達代收人之資料給主管機關。如營業之事務處多於一洲以上，則須提供各洲送達代收人及主事務處之資料。

4. 18 個月觀察期

按 385.301 之規定，所有新進入之業者在填寫完 MC-150 之表格，而審核過後即依照安全性適格之程序，開始連續 18 個月的安全觀察。此部分同於受雇汽車運輸業者之規定。

四、比較與分析

按我國公路法及審核細則觀之，我國對於汽車運輸業者之進入門款規範，其管制基礎系建立在「確保汽車運輸業具備一定程度之經營能力」；日本法規除了經營能力的要求外，亦於審查基準上導入安全機制的審核；而相對於我國與日本，美國則偏重於「確保汽車運輸業者是否符合最低程度的安全標準」。以下以我國法規為基準，區分「進入標準」、「進入資本」、「車輛、場站、設備之設置」與日、美兩國作相對應的比較。

(一) 市場進入標準

我國針對進入標準之規定，係以「合乎當地運輸需要」及「應增進公眾便利」為主要標準。日本則是要求業者除了具備事業計畫上相應之經營能力外，並審核公司之營業計畫中是否導入安全機制；而美國對於進入門檻的規定，係建立在營業行為是否能保障用路人的安全為設置。在申請之審查上，我國法係採取「許可制」，要求業者繳交資料於行政機關，並待行政機關核准後始得開始營運；日本法規亦採取許可制，要求業者繳交營業計畫書，並取得國土交通大臣之認可後始得開始營業；美國則是採取「登錄制」，此一制度類似我國與日本之許可制，要求業者於網路上向行政機關申報資料，取得許可後方得開始營業。

我國按「合乎當地運輸需要」及「應增進公眾便利」做為審查基準雖具良好目標，惟實務上則認定不易，且按市場機制的運作下應能做出最佳安排；相對於日本與美國，兩者於認定是否符合進入標準上，皆以「安全目的」作為主要審核標準。

(二) 市場進入資本

各國汽車運輸法規大多訂有進入市場的資本門檻，而管制基礎不外乎確保營運順暢，並保障債務人債權之實現及第三人之安全。我國關於進入市場所需之資本，不同業態則訂有不同「最低資本額」標準；日本進入市場所須之資本，則是以「營運計畫書」的方式認定資金應具備的多寡；而美國則是依從事的營業行為，要求業者為最低財務擔保，其擔保的範圍除了第三人身體、財產外，還涵蓋環境責任。

在市場進入的資本上，我國規定須具備一定資本額方得營業。此規範行政機關雖較易認定，但較不具備彈性，也引發我國靠行問題；日本則是按照業者營運計畫書為實質認定。此種方法雖在認定上較困難，但與我國相比則較具彈性；而美國係依「第三人安全保障」為依據，要求業者於一定營業行為上具備相對應的財務擔保，因此不另要求業者具備一定資本額。

(三) 車輛、場站、設備之設置

我國對車輛、場站、設備的設置均有明文規定，要求業者具備一定數額的車輛及合適之場站、設備，方得符合營業資格；日本則是要求業者依營業計畫書的內容，須具備相應的車輛、場站、設備；而美國雖無相關車輛、場站的設置條件，但須審核業者的車輛是否具有一定的安全配備，以保障用路人的安全。

4.5.4 費率管制

我國現行汽車貨運業之費率管制之規定，係規範於公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業客貨運運價準則、汽車貨運營運實施細則，分述如下：

一、國內法

(一) 公路法

首先，依據公路法第 42 條，關於汽車貨運業之運價規定，係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。且該準則係由交通部訂定。此亦為汽車運輸業客貨運運價準則之授權依據。其次，依據公路法第 43 條，汽車貨運業之運價及雜費，須經公告。因此，關於汽車貨運業之運價及雜費係採管制嚴格的『經核定後公告制』。

(二) 汽車運輸業管理規則

汽車運輸業管理規則第 10 條規定與母法公路法第 42 條文字內容相同，皆規定關於汽車貨運業之運價規定，係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。且該準則係由交通部訂定。又該管理規則第 11 條亦揭示，汽車運輸業應於開業前，將旅客票價表、行李、貨物等運價及有關雜費公告，並報請公路主管機關備查。因此，關於汽車客貨運業之運價及雜費雖均應事前經核定。

關於運費及雜費之具體規定，係規範在汽車運輸業管理規則第 108 條至第 114 條，規定整車及零擔、零擔計算單位、輕笨貨物計算單位與方式、裝卸費之收取、車輛滯留費之收取與貨物保管費之收取。

(三) 汽車運輸業客貨運運價準則

汽車運輸業客貨運運價準則之法源依據為公路法第 42 條，主要規範汽車貨運業每一基本單位運價、基本運價定義、基本運價加成率由主管機關核定、運價每兩年檢討一次等規定。

(四) 汽車貨運營運實施細則

汽車貨運營運實施細則之法源依據為汽車運輸業管理規則第 140 條，主要規範載運貨物之起碼運費、不同車種貨車之運費計算方式、運貨雜費等。

二、日本法

按現行之日本法就運費及其他相關費用所為之管制，大致可自運送契約條款、運費變更命令與標準運費之設定加以觀察，爰就之分別說明如下：

(一) 運送契約條款

1. 依汽車貨物運送事業法第 10 條第 1 項之規定，一般汽車貨物運送事業者，就其運送契約條款之制定與變更，須受國土交通大臣之認可⁸⁴。又依同條第 2 項之規定，國土交通大臣為第 1 項之認可時，須依下列基準為之：
 - (1) 無害及貨主之正當利益之虞。
 - (2) 至少明確約定運費及其他相關費用之收受與一般汽車貨物運送事業者之責任相關之事項⁸⁵。
2. 汽車貨物運送事業法第 11 條規定，一般汽車貨物運送事業者，就運費及其他相關費用（限於以個人為交易對象者，但不包含作為事業體或為營業而訂定運送契約之個人）、運送契約條款及其他國土交通省以命令訂定之事項，須於主事務所及其他營業所公告之，而使公眾易於見聞⁸⁶。
3. 而就汽車貨物利用運送事業法之部分，其第 8 條、第 9 條、第 26 條、第 27 條之規定，大致與前述汽車貨物運送事業法之規定相仿。

⁸⁴ 原文為：「一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときは、同様とする。」

⁸⁵ 原文為：「国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次に掲げる基準によって、これをしなければならない。一 荷主の正当な利益を害するおそれがないものであること。二 少なくとも運賃及び料金の收受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。」

⁸⁶ 原文為：「一般貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金（個人（事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。）を対象とするものに限る。）運送約款その他国土交通省令で定める事項を主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。」

（二）運費變更命令

- 1.依汽車貨物運送事業法第 26 條第 5 款之規定，國土交通大臣於認為運費或其他相關費用有阻害利用者之便利或其他公共利益之事實時，為確保一般汽車貨物運送事業之適正及合理之經營，在有必要時，得對一般汽車貨物運送事業者為變更該等運費或其他相關費用之命令⁸⁷。
- 2.而汽車貨物利用運送事業法於第 12 條第 3 款及第 28 條第 4 款，亦有相同之規定。

（三）標準運費之設定

- 1.汽車貨物運送事業法第 63 規定，國土交通大臣於特定之地區就一般汽車貨物運送事業之運費及其他相關費用，在供給之運輸及運輸之需求量不均衡，或物價或其他經濟狀況之變動恐有顯著上升或下降之虞時，於為確保公眾之便利或一般汽車貨物運送事業之健全經營而有特別必要時，得指定該特定地區，以一般汽車貨物運送事業之效率經營下之適當原價及適當利潤為基準，訂定一定期間而決定其標準之運費及標準之其他相關費用⁸⁸。
- 2.惟依同法第 67 條之規定，國土交通大臣就前述標準運費之設定，必須向運輸審議會諮詢⁸⁹。

（四）小結

- 1.日本現行之汽車貨物運送事業法，就運費之管制或已無如同「事前許可制」般嚴苛之規定，惟就運費及其他相關費用之收受、返還等，仍須明定於運送契約條款中，而由

⁸⁷ 原文為：「国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、一般貨物自動車運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。五 運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更すること。」

⁸⁸ 原文為：「国土交通大臣は、特定の地域（特別積合せ貨物運送に係る運賃及び料金にあっては、特定の地域間。以下この項において同じ。）において、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金がその供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合において、公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるときは、当該特定の地域を指定して、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、期間を定めて標準運賃及び標準料金を定めることができる。」

⁸⁹ 原文為：「国土交通大臣は、第七条第一項の規定による緊急調整地域の指定、同条第二項の規定による緊急調整区間の指定、第六十条の二の規定による基本的な方針の策定並びに第六十三条第一項の規定による標準運賃及び標準料金の設定については、運輸審議会に諮らなければならない。」

國土交通大臣認可之，僅該認可並不以須公平而合乎經濟、物價而已。

- 2.另就運費及其他相關費用之決定，可能害及公共利益或依當時經濟狀況顯不公平等情形，該法仍保留國土交通大臣一定之權力，使之得以適時介入，命業者變更運費及其他相關費用或制定標準之運費及標準之其他相關費用。

三、美國法

美國運費最初之規範源於 1940 年開始，為避免小型汽車運輸產業被大公司以掠奪性定價的方式逐出市場，因此國會授權行政機關 ICC 設立「最低及最高限額定價」(minimum and maximum rate)來規範市場。然而此一管制目的無法有效彰顯，蓋大部分汽車運輸業者均加入運價委員會(運價商會；rate bureaus)，因此運費價格多由委員會決定，使得 ICC 的功能被受質疑，直到自由化的意識逐漸抬頭才使得運價的管制逐漸放鬆。

透過政府及民間的共同推動，美國國會意識到運價的制定將阻礙市場自由競爭機制，因此開始推動一連串法規鬆綁的運動。首先則是禁止委員會就固定路線設定運費價格，而其後的 1980 年的《公路承運人法》則是禁止商會介入個別承運人(貨運業者)來自主決定其運輸價格，並以「合理的運費價格」(zone of reasonableness)此一標準作為運費決定的範圍。價格的設置逐漸被挑戰，直到 1995 年 ICC 廢除後，在僅留少數運輸業得制定運價的情況下，解除大部分所有汽車運輸業的運費管制。最後的運價商會(傢俱業)則是於 2007 年失去制定運價的權利及豁免，使得全美國汽車運輸業回歸反托拉斯法的規範下。美國現今已全面解除費率管制，讓市場決定其費率價格。

四、比較與分析

我國有關運價訂定之依據為「汽車運輸業客貨運運價準則」、「汽車運輸業管理規則」以及「汽車貨運營運實施細則」，相關內容摘要如表 4-4 所示：

表 4-4 我國有關運價管制之相關法規及建議

我國有關運價管制之相關法規			
法規 項目	汽車運輸業客貨運 運價準則	汽車運輸業管理規則	汽車貨運營運實施細則
重要 內容	§3 運價同區劃一； §8～§11 基本運價、 加成及定期檢討	§111 加成或減成收費， 公會參照運價準則擬 訂，報請核定。 §111-1 搬家業務；§112 ～§114 裝卸費、滯留 費、保管費。	§3 起碼運費以及空駛 費； §5～§11 各類型運費之 計算及其加、減成； §12～§14 裝卸費、過路 費、接送費。
評估 及 建議	一、同區劃一不利 區域內自由競爭； 二、以路面級別、貨 物運輸形式、貨品 種類甚至工作時間 作為計價參考因 素，無形中限制貨 物運輸經營型態的 選擇自由。	一、加成、減成宜回歸 市場機制。 二、各項雜費之計算與 收取，亦可回歸民事契 約自由原則，任當事人 議定即可，無庸過度管 制介入。	一、起碼里程限制短程 貨物運輸發展之可能。 二、以路面級別因而影 響車輛使用年限作為運 價考量之理由稍嫌薄 弱，況乎業者自會將該 等耗損列為經營時運價 成本計算。 三、以貨物運輸形式、貨 品種類甚至不同車種、 使用時間作為計價參考 因素，無形中限制貨物 運輸經營型態的選擇自 由。 四、各項雜費之計算與 收取，除回歸民事契約 議定，亦可透過商業習 慣之承認，作為法理補 充之。

1. 「汽車運輸業客貨運運價準則」

主要規範包含汽車貨運業每一基本單位運價、基本運價統一、基本運價之計算方式、基本運價加成率由主管機關核定、運價應每兩年檢討一次等規定。

2. 「汽車運輸業管理規則」

設有專節規範貨運營業之運費或雜費。另規定整車及零擔、零擔計算單位、輕笨貨物計算單位與方式、裝卸費之收取、車輛滯留費之收取與貨物保管費之收取，亦明文規定搬家業務。

3. 「汽車貨運營運實施細則」

其法源依據為汽車運輸業管理規則第 140 條，主要規範載運貨物之起碼運費、空駛費、不同車種貨車之運費計算方式及其加成、減成。

如前所述，我國運價相關規定係規範基本運價與計算方式，並須經主管機關核定。主管機關對運價需實質審查且為費率明確管制，亦包含各類其他相關雜費。而日本法則係由透過同業公會自行訂定後呈報，並上網公告。而美國法現今已全面解除費率管制，讓市場決定其費率價格。相較於我國係採自由經濟及市場決定機制（如表 4-5），因此，本研究認為應鬆綁對於運價之管制。

表 4-5 運價管制之外國比較

運價管制之外國比較			
國別 項目	美國	日本	我國
內容	由市場機制決定費率及業者家數	自由進入市場但費率由業者（透過同業公會）自行訂定後呈報，並上網公告。	有「汽車運輸業客貨運運價準則」、「汽車運輸業管理規則」以及「汽車貨運營運實施細則」規範基本運價與計算方式，並須經主管機關核定。
比較	自由經濟、市場機制	自由經濟、市場機制	實質審查且為費率明確管制亦包含各類其他相關雜費

4.5.5 安全管制

一、國內法

關於汽車貨運業之安全法規，係規範於公路法第四章之安全管理、道路交通管理處罰條例第二章汽車、道路交通安全規則。本研究針對駕駛人之證照管理及訓練、車輛安全檢驗、汽車運輸業損害賠償責任、汽車責任險投保、載貨重量、車型規格之限制進行分析，分述如下：

（一）駕駛人之證照管理及訓練

關於駕駛人之證照管理，係規範於公路法第 61 條，汽車之登記、檢驗、發照、駕駛人及技工之登記、考驗發照，由中央公路主管機關統一辦理，並得委託相關法人、團體辦理。而關於駕駛人之執照具體規定規範於道路交通安全規則第三章，其關於貨車執照之種類，依道路交通安全規則第 53 條，僅就大貨車另有規定普通、職業執照之分，就小貨車則無規定。

關於駕駛人之訓練，係規範於公路法第 62 條以及第 62-1 條，由中央公路主管機關設立訓練機構，辦理汽車駕駛人、修護技工、考驗員及檢驗員與汽車駕駛人訓練機構之班主任、汽車駕駛教練、汽車構造講師及道路交通管理法規講師之訓練；訓練費用，得向受訓人員或所屬事業機構收取。中央公路主管機關得委託前項訓練機構，辦理前項人員之考驗及檢定事項。而民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央公路主管機關核准籌設；其依規定期限完成籌設，並經中央公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生。

(二) 車輛安全檢驗

關於車輛安全檢驗，係規範於公路法第 63 條，汽車應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。國產汽車，應具備完善之汽車安全檢驗設備，嚴格實施出廠檢驗。製造業及進口商之檢驗設備經公路主管機關查驗合格發給證照者，得受委託為其製造或進口汽車之申請牌照檢驗。且安全檢測基準、審驗、品質一致性、申請資格、技術資料、安全審驗合格證明書有效期限、類別、安全審驗合格證明書格式、查核、檢測機構認可、審驗機構認可、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

而道路交通安全規則就安全檢驗標準有具體之規定，分述如下：

1. 申請牌照應檢驗之項目及基準：道路交通安全規定第 39 條。
2. 汽車應定期檢驗之項目及基準：道路交通安全規定第 39 條之 1。
3. 定期檢驗之年限與次數：道路交通安全規定第 44 條。
4. 臨時檢驗：道路交通安全規定第 45 條。

(三) 汽車運輸業損害賠償責任

依據公路法第 64 條規定，汽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。本條即為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之授權依據。

(四) 強制汽車責任險投保

依據公路法第 65 條及汽車運輸業管理規則第 100 條第 4 款規定，汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。目前並無針對汽車貨運業之特殊性制定須強制投保之規定。

(五) 車型規格及載貨之限制

關於貨車規格大小之定義，依據道路交通安全規則第 3 條，大貨車係指總重量逾三千五百公斤之貨車，而小貨車總重量在三千五百公斤以下之貨車。

其車型規格尺寸及重量之限制規定在道路交通安全規則第 38 條，大貨車全長不得超過十一公尺、全聯結車不得超過二十公尺、半聯結車不得超過十八公尺。汽車全寬不得超過二．五公尺，其後輪胎外緣與車身內緣之距離，大型車不得超過十五公分，小型車不得超過十公分。大型車全高不得超過三．八公尺。小型車不得超過全寬之一．五倍，其最高不得超過二．八五公尺。關於車輛重量之限制，前後均為單軸車輛總重量不得超過十五公噸。前單軸後雙軸車輛總重量不得超過二十一公噸。前雙軸後單軸車輛總重量不得超過二十公噸。全聯結車之總聯結重量不得超過四十二公噸。半聯結車之總聯結重量不得超過三十五公噸。

關於貨車裝載之限制，規範在道路交通安全規則第 79 條，分述如下：

1. 裝載貨物不得超過核定之總重量或行駛橋樑規定之載重限制。
2. 裝載物必須在底板分配平均，不得前伸超過車頭以外，體積或長度非框式車廂所能容納者，伸後長度最多不得超過車輛全長百分之三十，並應在後端懸掛危險標識，日間用三角紅旗，夜間用紅燈或反光標識。廂式貨車裝載貨物不得超出車廂以外。
3. 裝載貨物寬度不得超過車身。
4. 裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過四公尺，小型車不

得超過二・八五公尺。

5. 以大貨車裝載貨櫃者，除應有聯鎖裝置外，不得超出車身以外。
6. 不符合規定之傾卸框式大貨車不得裝載砂石、土方。

若貨車裝載整體物品有超過道路交通安全規則第 38 條第一項第二款、第三款以及第 79 條之限制者，應填具申請書，繪製裝載圖，向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛。

關於超過道路交通安全規則第 38、79、80 條之車型規格及載貨限制，依據道路交通管理處罰條例第 29 條之規定，汽車所有人應負行政責任。而汽車駕駛人係依道路交通管理處罰條例第 29-2 條、30 條之規定應負行政責任。

(六) 危險物品載運之限制

依據公路法第 50 條規定，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。

其具體規定在道路交通安全規則第 84 條，車輛裝載危險物品應遵守下列事項：

1. 廠商貨主運送危險物品，應備具危險物品道路運送計畫書及物質安全資料表，向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，該臨時通行證應隨車攜帶之，其交由貨運業者運輸者，應會同申請，並責令駕駛人依規定之運輸路線及時間行駛。
2. 車頭及車尾應懸掛布質三角紅旗之危險標識，每邊不得少於三十公分。
3. 裝載危險物品車輛之左、右兩側及後方應懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌，其內容及應列要項如附件八。危險物品標誌及標示牌應以反光材料製作，運輸過程中並應不致產生變形、磨損、褪色及剝落等現象而能辨識清楚。
4. 裝載危險物品罐槽車之罐槽體，應依主管機關規定檢驗合格，

並隨車攜帶有效之檢驗（查）合格證明書。

5. 運送危險物品之駕駛人或隨車護送人員應經專業訓練，並隨車攜帶有效之訓練證明書。
6. 裝載危險物品車輛應隨車攜帶未逾時效之滅火器，攜帶之數量比照第 39 條第 1 項第 12 款有關大貨車攜帶滅火器之規定。
7. 應依危險物品之性質，隨車攜帶適當之個人防護裝備。
8. 裝載危險物品應隨車攜帶所裝載物品之物質安全資料表，其格式及填載應依行政院勞工委員會訂定之危險物與有害物標示及通識規則之規定，且隨車不得攜帶非所裝載危險物品之物質安全資料表。
9. 行駛中罐槽體之管口、人孔及封蓋，以及裝載容器之管口及封蓋應密封、鎖緊。
10. 裝載之危險物品，應以嚴密堅固之容器裝置，且依危險物品之特性，採直立或平放，並應綑紮穩妥，不得使其發生移動。
11. 危險物品不得與不相容之其他危險物品或貨物同車裝運；裝載爆炸物，不得同時裝載爆管、雷管等引爆物。
12. 危險物品運送途中，遇惡劣天候時，應停放適當地點，不得繼續行駛。
13. 裝卸時，除應依照危險物品之特性採取必要之安全措施外，並應小心謹慎，不得撞擊、磨擦或用力拋放。
14. 裝載危險物品，應注意溫度、濕度、氣壓、通風等，以免引起危險。
15. 裝載危險物品車輛停駛時，應停放於空曠陰涼場所，與其他車輛隔離，禁止非作業人員接近。並嚴禁在橋樑、隧道、火場一百公尺範圍內停車。
16. 裝載危險物品如發現外洩、滲漏或發生變化，應即停車妥善處理，如發生事故或災變並應迅即通知貨主及警察機關派遣人員與器至事故災變現場處理，以及通報相關主管機關。並於車

輛前後端各三十公尺至一百公尺處豎立車輛故障標誌。

17.行經高速公路時，應行駛外側車道，並禁止變換車道。

(七)工時之限制

依據道路交通規則第 114 條第 1 款規定，汽車駕駛人連續駕車超過八小時，不得駕車。且依道路交通安全處罰條例第 34 條，汽車駕駛人，連續駕車超過八小時經查屬實，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；如應歸責於汽車所有人者，得吊扣其汽車牌照三個月。

二、美國法

美國聯邦運輸法令對汽車運輸業的安全規範，主要明定在 49 CFR 382-397 的部分，包括「聯結車(LCV)駕駛人訓練及行駛規範」、「藥物、酒精之使用限制與檢測」、「持有職業駕照(CDL)之要求及懲處規定」、「安全稽核程序」、「最低責任險」、「商業運輸安全之一般規定」、「駕駛人標準」、「駕駛車輛應注意事項」、「提升車輛安全運作及輔助設備等內容」、「駕駛人工作時數之限制」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」，而美國安全機制的運作主要建立在上述法規，並授權監理單位對業者進行審查稽核，以確保上述安全目標的維護。

以駕駛人之資格及能力知識為例，則是要求駕駛人按貨車的重量及承載貨品的總類，要求應具備的駕駛執照(規範於「聯結車駕駛人訓練及行駛規範」、「商業運輸安全之一般規定」、「駕駛人標準」、「駕駛車輛應注意事項」、「駕駛人工作時數之限制」)；以汽車運輸業為例，則是要求負擔第三人生命、身體上的安全責任，並且有義務對旗下運輸駕駛人為正確的管理(規範於「藥物、酒精之使用限制與檢測」、「最低責任險」、「提升車輛安全運作及輔助設備等內容」、「駕駛人工作時數之限制」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」)；而行政機關則被賦予稽核、道路追蹤、業者調查的權力及義務(規範於「安全稽核程序」、「汽車零件、道交安全之追蹤與調查」)。

三、日本法

就安全相關規範之部分，日本於汽車貨物運送事業法第 15 條規定「一般汽車貨物運送事業者須自覺運輸安全之確保係最為重要之事物，且須持續就運輸安全之提升付出努力。」此明白宣示運輸安全之重要性。

而同法第 16 條則規範安全管理規程與安全統籌人之制度，內部確保貨運業者之運輸安全性。而第 17 條則特別針對過勞駕駛、過重載貨等特別可能引發事故、危害運輸安全之情形，直接於法規中明文要求業者採取一定適當之措施，加以避免。於其子法如安全規則第 7 條第 1 項及第 2 項，則要求業者於乘務開始與終了時，均必須對駕駛進行點名，並確定其身心狀況，如是否帶有酒氣、疾病、疲勞等。並於安全規則第 10 條第 2 項，要求業者對新聘請之營業用車駕駛、高齡駕駛，以及曾經引起事故之駕駛，進行特別之指導。

此外，汽車貨物運送事業法第 18 條第 1 項又課與業者選任運行管理人之義務，而由運行管理人執行關於確保營業用車運行安全之業務。此類業務，依安全規則第 20 條第 1 項之規定，例如不使經選任之駕駛以外之人駕駛營業用貨車、適當地管理相關人員睡眠、休憩之設施、適當分配相關人員之駕駛、勞動時間等。又依安全規則第 20 條第 3 項之規定，運行管理人就營業用貨車運行安全確保之相關事項，得對業者提出建議。而汽車貨物運送事業法第 22 條第 3 項又規定，業者必須尊重運行管理人於其業務上提出之意見。依此，可見於日本法上，運行管理人就貨運業運輸安全之確保，扮演著舉足輕重之角色。

四、歐盟法

1072/2009 規章中就特別針對國際運輸這部分做了特別的要求。例如，社區執照(Community licence)，其規定國際公路運輸僅有在持有社區執照之情況下方可進行。每位運輸駕駛於執行業務時應被要求攜帶經認證的社區執照正本，以促進主管機關之有效監控，特別是遇有設立於該會員國境外業者之情形(歐盟規章第 No 1072/2009 號第 4 條)。

駕駛認證(Driver attestation)為一制式文件，用以認證從事會員國間公路運輸事業之車輛駕駛係合法聘僱於設立於該會員國境內之歐盟運輸業者或經前揭之業者所合法派遣者。駕駛認證得使所有會員國境內之查驗機關查閱以社區車輛與社區執照執行會員國間運輸駕駛之聘雇狀態，並可協助主管機關有效打擊不定期約聘駕駛與競爭條件扭曲之現象(歐盟規章第 No 1072/2009 號第 5 條)。

歐盟第 2002/15/EC 指令，其中規定最高工時的限制，有關職業駕駛人工作情況的規範，這些規定包含一天的駕駛時間不得超過九小時，並且駕駛時間 4.5 小時後，必須至少有 45 分鐘的休息。一周兩次十小時的駕駛期間是被允許的；一周最高駕駛時數不得超過 56 小時(或是兩周 90 小時)；一天至少要有 11 小時的休息時間。這些規則必須倚賴會員國持續的監督和管理。包括了車輛行駛紀錄的抽查和車輛操作的檢查。

歐盟第 2003/59/EC 指令中規定，要求駕駛人必須要有一定的職業訓練。歐盟認為正式的訓練才能確保駕駛人擁有最新的技術和知識。指令並規定駕駛人每五年必須要有 35 小時的職業訓練。

另關於危險物品的運送，歐盟有一系列的指令，規範藉由道路(或其他運輸方式)運送危險物品，例如化學物質或是易燃質。這些規則包含了對於運送車輛的要求、駕駛人的特別訓練和一套統一的程序確認危險物品運送時的安全，並且，依照歐盟法規亦提供以有關安全性問題的諮詢。

對於汽車的一般技術性規定，對於高運量的貨車，基於道路安全和避免道路、橋梁、基礎設施的損害，歐盟對於汽車的重量設有一定的限制。例如，對於貨車加載貨櫃，限重是 40 或 44 噸重。歐盟亦允許會員國在自己國家內，基於特別之情況，對於貨車之重量級長度可以設有特別的規定。

五、比較分析

綜上可知，各國的安全相關規範皆注重於人及車的面向。我國關於安全的規範規定有：駕駛人之證照管理及訓練、車輛安全檢驗、損害賠償責任、強制汽車責任險投保、車型規格及載貨之限制、危險物品載運之限制及工時之限制。歐盟不外乎規定駕駛執照、車輛安全檢查、工時限制和危險物品運送等，由這兩者比較可得知，我國的規範其實算是相當完全。與美國法比較而言，美國有對於「藥物、酒精之使用限制與檢測」的特別規定；與日本法相較，日本更是有細部的規範，例如安全規則第 7 條第 1 項及第 2 項，則要求業者於乘務開始與終了時，均必須對駕駛進行點名，並確定其身心狀況，如是否帶有酒氣、疾病、疲勞等之規定。因此，我國除了現階段之法律規定以外，似可增加細部的規範，使規定更加明確。

除此之外，就車型規格及載貨之限制的規定，依照道路交通安全規則第 3 條第 2 款有關貨車重量之規定，所謂大貨車，係指總重量逾三千五百公斤之貨車；小貨車是指總重量在三千五百公斤以下之貨車。依據業者的反映，此規定已無法符合現行貨運市場的趨勢，最大的原因在於，目前市場通用貨車規格是總重 3.5 噸，然而，省力和溫控設備及冷凍壓縮機的安裝，使車輛在空車狀態下即已經超過三千公斤，真正可承載貨物僅剩五百公斤。此問題勢必造成業者運送上的限制或極易發生超載狀況。因此，如果將國內小貨車參照歐美國家的規定，將總重規定提升到六千五百公斤，將可符合產業發展現況及需求。目

前三千五百公斤貨車之長度與寬度與六千五百公斤貨車規格一致，且其安全裝置均較前進步，於道路交通安全上並不會造成更大的負荷與風險。關於此部分的討論，亦會在其他章節有更詳細的分析。

4.5.6 小貨車租賃業

依據公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條規定，小貨車租賃業係以小貨車租與他人自行使用為營業者。其主要之法規依據為公路法、汽車運輸業管理規則第二章之一、汽車運輸業審核細則。關於其核准籌備、進入門檻、營運限制、安全管理相關規定詳見 4.2.2，而關於進入門檻、安全管理已於前章節中比較分析，因此本節針對核准籌備、營運限制之規定，與國外法進行比較分析。

一、國內法

(一) 核准籌備

關於其核准籌備係依公路法第 37 條第 1 項第 1 款及汽車運輸業管理規則第 4 條第 1 項第 1 款規定，經營小貨車租賃業，應向中央公路主管機關申請。而依汽車運輸業管理規則附表一，汽車運輸業籌備申請書應記載下列事項：

1. 公司行號及其負責人名稱。
2. 籌備期間預計進度。
3. 營業計畫。
4. 財務計畫。

(二) 營運限制

依據汽車運輸業管理規則(下同)第 97 條規定，小貨車租賃業應於其營業處所標明其公司行號名稱，懸掛汽車運輸業營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本，並須有足夠之停放車輛場所，待客租賃。

關於行車執照之管制，依據第 98 條規定，小貨車租賃業車輛之行車執照應註記為租賃自用小貨車或租賃自用小客貨兩用車。以租賃期一年以上合約書辦理新領車輛牌照者，行車執照應增列註記租用人名稱及租賃到期日等字樣。租賃期滿不再續租或中途解約者，應繳銷其牌照。但租賃期滿或解約後十五日內辦理轉租

者，於換發行車執照完成註記租用人名稱及租賃到期日後，得免辦理牌照繳銷。

而針對小貨車租賃業租車人資格規定在第 100 條，租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。租賃小貨車應由租車人自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。驗明租車人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，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。

關於汽車出租單之規定，第 101 條規定汽車出租單應記載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。租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。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。租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。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。且依第 103 條規定，小貨車租賃業之汽車出租單及出租紀錄簿格式由業者公會擬訂，報請中央公路主管機關備查，調整及變更時亦同。因此，關於汽車出租單係採中央公路主管機關備查制。

二、日本法

(一) 核准籌備：

按道路運送法第 80 條第 1 項規定，自家用汽車如未受國土交通大臣之許可，則不得以有償出租與他人作為營業。但承租人為該自家用汽車之使用者之情形，不在此限⁹⁰。同條第 2 項則規定，國土交通大臣除認為自家用汽車租賃之態樣類似汽車運送事

⁹⁰ 原文為：「自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。」

業之經營外，必須為前項之許可^[91]。

另道路運送法施行規則第 52 條第 1 項之規定，依本法第 80 條第 1 項規定，以出租人為自家用汽車之使用人所進行租賃之許可申請，欲取得該許可者須提出載有下列事項之自家用汽車租賃許可申請書：

- 1.出租人之姓名、名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。
- 2.出租人之事務所名稱及所在地。
- 3.租賃之實施計畫。
- 4.租賃為必要之理由。

(二) 關於租賃之車型規格，分述如下：

- 1.自家用轎車
- 2.自家用小巴車(29 人以下，車長 7 公尺以下的小巴車)
- 3.自用貨車
- 4.特種用途自車
- 5.二輪車

自前述之規定觀之，日本法之汽車租賃，僅能作為自用，而不能做為營業使用，無論客運或貨運皆然。

三、美國法

美國貨車運輸法令的業態上，並無貨車租賃業，但仍對租賃契約及租賃業務訂有相關規範。關於租賃契約之規範，主要對出租人及承租人(Lessor and Lessee)定有「一般承租要求」(General Leasing requirement)⁹²、「租賃契約應記載事項」(Written Leasing requirement)、及使用目的之規範。爰就各項目為介紹：

⁹¹ 原文為：「国土交通大臣は、自家用自動車の貸渡しの態様が自動車運送事業の経営に類似していると認める場合を除くほか、前項の許可をしなければならない。」

⁹² See, 49CFR Part 376.11.

(一) 一般承租要求

- 1.客、貨車之租賃契約必須以書面為之⁹³；
- 2.客、貨車之租賃應開立收據(receipt)；
- 3.收據之內容應列明出租物之品項；
- 4.收據之內容應列明出租物之移轉日期。

(二) 租賃契約應記載事項

關於租賃契約應記載事項之規定，係為確保當事人之間的法律關係明確化，並保護租賃契約之當事人，以降低危險移轉負擔所生之不利益及協助法院解決糾紛。以下列出租賃契約之應記載事項：

- 1.租賃當事人(出租人及承租人；Parties)；
- 2.租賃期限(Duration of the specific)；
- 3.排他性佔有與責任(Exclusive possession and responsibilities)之聲明：

要求租賃契約中載明承租人在雙方合意的期間內，具備占有權，進而享有租賃物上的排他性(exclusive possession)及控制性(control)之地位，並應對其租賃物負擔法律上責任。另外關於租賃物之使用範圍，得以契約條款補充之。

- 4.報酬之內容(Compensation to be specified):

要求租賃當事人在契約中載明報酬之內容(報酬之方法除以固定金額計價外，可能是浮動利率。如報酬之方法不以固定金額計價，則須載明計算報酬的利率或其他方式，例如里程數、重量或以來回趟數計算)。

- 5.租賃內容之使用與負擔(Items specified in lease):

要求租賃當事人於契約中載明租賃物之使用與負擔，包括汽車之設備、編碼或其他辨識裝置之設置及歸還；契約終結時是否

⁹³ See, 49CFR Part 376.12.

將收據交由承租人；負擔燃料費、燃料稅、耗材等其他支出之人；負責裝卸貨物之人；除可歸責於出租人外，聲明承受風險、負擔法律責任，並於出租人代承租人賠償行政罰款時，償還債務於出租人之聲明等。

6.償還期限(Payment period):

於計算報酬時，承租人於交付訂單資料(或其他計算報酬所需之資訊)於出租人後，應在交付起至 15 天內償還報酬。

7.承租人複印訂單運費或相關報酬資訊之義務(Copies of freight bill or other form of freight documentation):

若承租人之租賃是以運輸收入的百分比(percentage of gross revenue of a shipment)作為報酬內容，則承租人有義務複印一份訂單運費於出租人或提供相關報酬資訊於出租人。

8.退款項目(Charge-back items):

如有任何由出租人代承租人為付款的項目(例如保險費、貨車之檢測維修等)，則需在契約內載明出租人代為付款之內容。

9.買賣、租賃的排除條款(Products, equipment, or services from authorized carrier):

除非契約中具體載明出租人向承租人購買、承租之產品、設備或服務，否則應於租賃契約中載明承租人不得要求出租人像承租人購買或租借承租人的任何產品、設備或其他服務。⁹⁴

10.公共責任險與其他保險負擔之義務(Insurance):

契約中應載明承租人應繳納公共責任險，並保有公共責任以外之他種保險時，所負擔之一方為何人。

11.附條件轉讓資金(Escrow funds):

⁹⁴ 按產業需求，承租人除對運輸車種為挑選外，可能要求出租人之運輸車配有其他配備(例如雪鍊條、貨車鎖)。如承租人具備此等配備，則不得強迫出租人像自己為購買或承租，因此一般運輸車之租賃契約中則訂有「購買或承租之不須用條款」(Not required to purchase or rent clause)來確認雙方之權利義務關係。如出租人需向承租人購買或租借，則應於契約中明文列舉購買或租進之產品、設備或服務，以便承租人於償還報酬時，從報酬中扣除(deduction)購買或租賃所生之債務。

如有第三方轉讓資金之約定，則須在契約中載明轉讓之金額、轉讓之條件、相關資料、租賃方及第三者間權利義務關係等。

12. 契約及複印規範(Copies of the lease):

租賃雙方除正本契約外，應複印兩副本，並對正本及兩副本簽名。承租人應保管正本，並將副本貼於租賃物上，而出租人應保管一副本。

(三) 使用目的之規範

出租車於使用目的上須遵守聯邦法令之規定。如出租之車輛係作為受雇運輸車，則承租人需向主管機關申報，並負擔進入門檻之義務。

四、比較與分析

關於小貨車租賃業之規定，僅我國法於公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條中，將小貨車租賃業為特別管制規定，日本法於道路運送法有自用車租賃之管制規定，美國法上則無將汽車租賃列為汽車運輸業之業態類型，因此美國法與日本法皆無如我國法單獨將小貨車租賃業立專章立法管制。以下以我國為基準，區分核准籌備與營運限制，與日、美兩國作相對應的比較。

(一) 核准籌備

依公路法第 37 條第 1 項第 3 款，經營小貨車租賃業、其主事務所所在直轄市者，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核准籌備。而日本法須受國土交通大臣之許可，且其許可申請書應記載事項與我國法大致相同，僅我國另須提出財務計畫。美國法並無貨車租賃業，故無相關核准籌備之規定。

(二) 營運限制

依據公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條規定，小貨車租賃業即以小貨車租與他人自行使用為營業者。由此可知我國汽車運輸業僅有小貨車租賃業，並無大貨車租賃業，日本法與美國法於貨車租賃業之管制上並非僅限小貨車租賃業，國內雖無大貨車租賃之法源，但已見日系租賃車公司提供大貨車長期(一年以上)租賃業務，目前並未有法規加以規範。故對大貨車租賃業

上管制有所缺漏，本研究建議應鬆綁貨車租賃業，將範圍擴及於大貨車租賃業。

而依據公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條規定，目前我國小貨車租賃業僅限於租與他人自行使用，而不得租與他人作為營業使用。而日本法同我國法亦僅限於自用。而因美國法貨車運輸法令的業態上，並無貨車租賃業，僅對租賃契約及租賃業務訂有相關規範，因此，並無限制租賃對象僅得做為自用或營業之用，僅使用目的上須遵守聯邦法令之規定，如出租之車輛係作為受雇運輸車，則承租人需向主管機關申報，並負擔進入門檻之義務。然而，我國現今汽車貨運業者遇到尖峰時期，營業車輛不敷使用時，往往「違規」向小貨車租賃業者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，以確保運送時效；或是物流業者透過租賃小貨車進行配送業務等情形時有所見。由此顯見，基於市場需求及合理性，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，應該檢討當前法規應如何修改或增訂，使汽車貨運及物流業亦能與自用車業者一般，透過合法租賃方式增加其運能。

本研究建議參考美國立法例，將貨車租賃業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理，而不須納入汽車運輸業管理條例中管制，蓋貨車租賃業其性質並非以運送為業，僅係提供車輛租與他人。此一建議亦可鬆綁大貨車租賃業及租賃對象限於自用車之限制。惟仍應對租賃契約訂有相關規範，此即與我國汽車運輸業管理規則第 100、101 條之規定相似，例如承租人之資格、租賃契約應記載事項及使用目的之規範，以確保租賃貨車的業者在使用貨車時的行車安全保障與提升經濟運能。

4.5.7 小結

綜上所述，「經濟管制」可分為「業態區分」、「進入門檻」、「費率管制」。就「業態區分」，我國法就業態之區分及其定義，相較美日複雜，應適度放寬，以因應今時今日之實際需求；關於「進入門檻」，可區分「進入標準」、「進入資本」、「車輛、場站、設備之設置」三部分，但美日更重視業者狀況能否與業務內容配適，美國甚至需要試營運通過後才發給營業執照，建議應參考美日，以「安全目的」作為主要審核標準，並務實制定與執行實質審核；關於「費率管制」，美國法與日本法相較於我國係採自由經濟及市場決定機制，美國法現今甚至已全面解除費率管制，讓市場決定其費率價格，建議我國應適度鬆綁對於運價之管制，以符合現況之需求。

關於「安全管制」，建議國內小貨車參照歐美國家的規定，總重規定提升到六千五百公斤，將可符合產業發展現況及需求。且建議我國參考美國及日本法，增補具體、嚴格的規範，使規定更加明確，以維護用路人之安

全。

關於「小貨車租賃業」，我國相較美日管制較嚴，應參考美國法將貨車租賃業回歸民法動產租賃之規定處理，而不須納入汽車運輸業管理規則中以業態作管制，貨車租賃業其性質並非以運送為業，僅係提供車輛租與他人。惟仍應對租賃契約訂有相關規範，以確保租賃貨車的業者在使用貨車時的行車安全保障與提升經濟運能。有關國內外法規之比較如表 4-6 所示。

表 4-6 國內外法規內容與管理機制比較分析彙整表

法規面項	國內外比較
業態區分	我國區分為 4 種業態，較美國 1 種與日本 3 種複雜。
進入門檻	我國依業別定性要求最低資本額、車輛數與停車場，但美日則以營運計畫書作考核，美國甚至需要試營運通過後才發給營業執照。
費率管制	僅我國尚管制運價。
安全管制	我國未針對汽車貨運業提出完整安全管制法規及監理制度，例如駕駛的藥物與酒精檢測、安全管制追蹤機制。
小貨車租賃業	我國較美日管制嚴格。

4.6 小結

為因應運輸物流全球化發展與面對國際市場的挑戰，同時配合國內汽車貨運市場整體發展環境的轉變，運輸業者勢必進行營運規模及營運方式的調整以維持其競爭力。惟審視國內公路汽車貨運發展現況，由於傳統運輸經營管理及相關法規的限制，不僅降低業者之經營管理效率與服務品質，亦可能間接抑制貨運業界應具備的經營活力與潛能。現行制度存在的問題，如自用貨車與營業貨車稅費結構不合理問題、落實自用車牌照發放與使用管制、全面盤點新興運輸物流行業違規使用自用車經營情形、調整主管機關組織編制加強監督輔導等，均值得重視，並列為改善目標。

本章節主要盤點我國汽車貨運業之相關法規，並分析近十年行政訴訟類型，了解現行汽車貨運業面臨之問題，統整之五大議題與國外法比較以提出我國修法之建議。本研究建議在經濟面制度面上應予放寬，於安全面上應嚴格規範，以確保行車安全保障與提升經濟運能。爰此交通部應配合檢討修正現行法律相關條文及相關行政規則與命令。需注意的是，經與其

他國法令比較後，我國尚需考量現行法令上是否達成公路法上管制目的、現行市場是否有仍有市場失靈的情勢、外在環境是否有條件上的改變、實際適用上有水土不服而需佐以配套措施搭配的情形，並透過釐清問題意識的方式，來查驗是否有修法或導入外國法律機制的必要。

第五章 汽車貨運及小貨車租賃業管制法規更新探討與芻議

5.1 前言

本研究經由資料蒐集、文獻回顧、業界訪談及辦理專家學者座談會，並同時檢討歷年汽車貨運政策的內容後，綜整出關鍵課題兩大類及 8 項重要課題，做為後續管制政策與法規檢討與更新之研究方向。

一、汽車貨運產業健全發展關鍵課題

1. 運輸服務、運價管制及經貿自由化議題：在全球經貿自由化趨勢下，我國於 2002 年加入世界貿易組織(WTO)，近年更積極爭取加入區域經濟協定，並與許多國家展開雙邊自由貿易協定談判，期望可以將經貿自由化幅度更加提高。當然，在此趨勢下，汽車貨運業也面臨對 WTO 會員國及雙邊自由貿易協定簽約國企業開放投資問題，惟因國內汽車貨運已為非常成熟且競爭激烈的產業，目前進入國內投資汽車貨運業的外資企業並不多。
2. 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級) 法制化課題：由於自用貨車之管制比營業貨車寬鬆且相關稅費也較低，致使汽車貨運業感受到不公平競爭。再者，自用車為載運自有貨物到遠地，依規定不得載運他人貨物收取運費，因此往往必須空車返回，造成部分業者尋找回程貨源，俾便提高車輛承載率及降低運輸成本。
3. 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題：目前汽車貨運業者為滿足或爭取顧客及市場之運輸需求，往往必須提供超出其現有法規規範界限的服務，因而造成法規所定義之汽車貨運三種業態的邊界愈趨模糊，而且在市場上出現非常多種定價方式，以因應運輸市場更細緻化需求及創新營運模式，使得現有運價管制已不具任何實質成效。此外，當前汽車貨運業及貨櫃貨運業之平均每家擁有車輛僅達 12 輛及 11 輛，遠低於其申設營業時所要求之車輛數，顯示目前汽車貨運業進入、移轉及退出管理法規顯有規範不明且過於寬鬆之情況，對於產業規模化及健全發展並不有利。
4. 靠行現象法制化課題：目前汽車貨運三業中，汽車貨運業及貨櫃貨運業普遍存在採用靠行模式來降低營運成本及增加營運彈性問題，部分業者甚至轉型不從事貨物運輸業務，衍生出與正規貨運業者不公平競爭的爭議及運輸服務品質及道路安全的問題。由訪談中得知，

基於少子化及服務業發達等原因，勞力與時間付出皆非常大的駕駛員工作，正面臨嚴峻的人員短缺卻又不易填補的問題。許多積極投入貨運服務的靠行車主，如能透過法制更新獲得其應有法律位階，合法擁有所投資車輛及使用權，並進一步提升其經營能力與人文素養，或可解決此項嚴峻的缺工問題，而且可以使汽車貨運業更健康與永續地發展。

5. 貨車租賃法制化課題：目前之貨車租賃市場，依據汽車運輸業管理規則僅有小貨車租賃業之相關規定，且因為汽車貨運業之營業車輛必須自有，因此小貨車租賃業依法僅可租賃予以自用為目的之個人或團體。惟當汽車貨運業者遇到需求尖峰時期，仍有營業車輛不足之狀況，若向小貨車租賃業者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，則可確保運送品質與時效。由此可知，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場確實有所需求，應該檢討當前法規使汽車貨運業者能以較具彈性方式營運。另目前並無大貨車租賃業的相關規定，業者不管是自用或營業用均需支付龐大費用或向金融機構分期付款採購使用。歐美大貨車租賃市場行之已久，更於近年發展出先進績效運籌服務模式(performance-base logistics service model, PBL)，不再以「大貨車採購」為交易主體，而是以「大貨車運行績效」為交易主體，將車輛保修、數位行車記錄、保險與司機訓練等與運行績效及安全攸關的責任，轉移到對車輛軟硬體均較擅長的車輛供應商或服務商來擔當，值得我國借鏡。

二、貨車與駕駛員與管理關鍵議題

1. 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題：汽車貨運業對於貨車尺度規格，包含大小貨車總重區分、貨車最大容許寬度等，目前已提出希望修改並符合產業需求與國際規範的建言。
2. 車輛及停車場等法制化課題：目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移(汽車運輸業管理規則第 23 條)，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。惟部分業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，成為監理上的盲點。此外，汽車運輸業審核細則中對增加營業車輛的規定，若欲增加營運車輛，需提供證明俾供了解業者添加車輛之方式。惟由經營者角度，增加公司之資產皆經過成本分析等投資評估，且須依法向監理機構辦理新車購置之相關手續，應可檢討須提交相關財務等資料之必要性。
3. 貨車駕駛員分級管理及終身發展機制課題：貨車駕駛是運輸物流產業非常重要的第一線作業人員，然而目前政府並未根據貨車類型的差異及駕駛員所應具備的素養及終身發展，做出合宜的規範與輔導。

如能將貨車駕駛員分級管理及終身發展融合進入貨車駕駛執照的取得與使用規範，將能促進貨車駕駛員的終身學習與健康發展。

以下各節分別就 8 個課題進行分析，並研擬對應之策略與方案。

5.2 運輸服務、運價管制及經貿自由化課題

一、經貿自由化趨勢之探討

近年全球區域經濟興起，區域經貿組織普遍發展，中國大陸、印度、東南亞等新興國家的經濟開放與快速成長，帶來全球經濟結構重組及整合；加以行動通訊、網際網路及資訊軟、硬體的蓬勃發展與多元應用，亦使得產業之間的國際競爭更趨於激烈、白熱化。在全球產業結構上劇烈變遷電子商務快速發展及物流服務興盛發展下，區域供應鏈物流潛在市場的開拓及植深更受到國際重視，物流運籌的競爭策略已經成為國家經濟發展策略中最重要的一環。

在此趨勢下，如何發展國際物流並創造區域性的供應鏈連結，成為國際貿易便捷化的主流工作之一。2014 年 World Bank 公布之世界銀行國際物流績效指標 LPI，(Logistics Performance Index, LPI) 指數，世界銀行 LPI 排名是被公認為國際貿易競爭力重要指標之一，其係針對 160 個國家（經濟體）之貨運業與快遞業的全球物流績效進行評比，評分項目包括通關效率、基礎建設、國際貨運安排、物流競爭力、國際貨運追蹤能力、即時性等。我國已連續兩年排行第 19 名，係晉身前 20 名的第 4 個亞洲國家，在亞洲地區國家之中，僅次於新加坡、香港及日本，甚至優於南韓(21)及中國大陸(28)。顯見我國在國際物流已居於一定程度的優勢地位。

LPI ranking and scores, 2014

Economy	2014 LPI			Economy	2014 LPI		
	Rank	Score	% of highest performer		Rank	Score	% of highest performer
Germany	1	4.12	100.0	Hong Kong SAR, China	15	3.83	90.5
Netherlands	2	4.05	97.6	Australia	16	3.81	90.0
Belgium	3	4.04	97.5	Denmark	17	3.78	89.1
United Kingdom	4	4.01	96.6	Spain	18	3.72	87.1
Singapore	5	4.00	96.2	Taiwan	19	3.72	87.0
Sweden	6	3.96	94.9	Italy	20	3.69	86.2
Norway	7	3.96	94.8	Korea, Rep.	21	3.67	85.4
Luxembourg	8	3.95	94.4	Austria	22	3.65	84.8
United States	9	3.92	93.5	New Zealand	23	3.64	84.7
Japan	10	3.91	93.4	Finland	24	3.62	84.0
Ireland	11	3.87	91.9	Malaysia	25	3.59	83.0
Canada	12	3.86	91.5	Portugal	26	3.56	82.0
France	13	3.85	91.2	United Arab Emirates	27	3.54	81.3
Switzerland	14	3.84	91.1	China	28	3.53	81.1

圖 5.1 2014 年 World Bank 公布之世界銀行國際物流績效指標 LPI 資料
資料來源：世界銀行

二、各類國際貿易協定（協議）及組織

（一）關於 WTO 世界貿易組織

從 GATS 時期起，運輸服務就包含空運服務權以外所有型態之運輸服務規範。在烏拉圭回合談判中，共有 46 個會員承諾開放海運服務業、51 個會員承諾開放空運服務業、32 個會員承諾開放鐵路運輸業、48 個會員承諾開放公路運輸業。並且，運輸服務業在 2000 年回合諮商中仍可進一步自由化。根據相關報導指出，就歐洲單一市場觀察，運輸業自由化所產生之利益如下：

『依據歐聯執委會 1996 年 10 月 30 日之「單一市場之衝擊與效果」報告估計，歐洲公路運輸自由化，消除公路運輸配額限制及邊境遲延，每一千公里旅程將平均省下 5%至 6%運輸成本。1990 至 1995 年間，歐聯會員國間公路運輸量增加 300%。』

WTO，這是全球化市場打破關稅壁壘、同時亦也提供國際物流最佳發展的場域，透過 WTO 及附屬機構之努力，全球化市場已是不爭之事實，惟如何完備各框架、有效構築並妥適營運此大環境，還有賴更多具體協定規範繼續去努力成就。WTO 貿易便捷化協定（Agreement on Trade Facilitation），主要內容如下：

貿易便捷化協定是世界貿易組織(WTO)於 2013 年 12 月在印尼峇里島召開第 9 屆部長會議所達成之成果；該協定主要規範進出口法規應透明、貿易程序及文件應儘量簡化、收取之規費應合理、提供轉運自由之環境，以及促進廠商遵守規定之關務合作等便捷化措施、提供開發中及低度開發國家的特殊及差別待遇。又為加速協定之生效及落實，WTO 在總理事會下設立「貿易便捷化籌備委員會」。運輸服務業同時也是落實「貿易便捷化」最明顯之一部分，影響貿易便捷化的可能條件有：

1. 國際貿易中實體貨品運送需仰賴運輸服務業。
2. 運輸費用構成進口貨品價格重要因素之一。
3. 運輸部門之競爭可降低進口貨品價格、提昇服務品質及提供進口商選擇服務業者之機會。

再者，依據中經院之 WTO 及 RTA 中心研究也顯示，透過交易成本降低及通關效率提升之效益，預估可促進我 GDP 增加 38.58 億美元，總產值增加 55.59 億美元，總出口、總進口可分別增加 32.26 億美元、27.94 億美元。故我國支持貿易便捷化協定能儘早生效實施。另一方面，我國在貿易便捷化及關、港、貿單一窗口等體制完善，海關及邊境管理機關之相關貿易便捷化措施已符合該協定之規範，故我國承諾於協定生效後立即實施。

據上可知，本研究主張對於運輸法規適度鬆綁或自由化，實為提升服務品質、創造貿易便捷化的具體手段之一。同時，經由市場自由競爭機制，雖短期內或許對於現有業者有所衝擊，但有利於我國長遠發展穩健良善之運輸生態環境。

(二) 目前我國參與或爭取加入的各項區域整合協議體系

我國經貿發展現面臨內外部結構快速變遷的機會與挑戰；面對東亞多重區域整合，兩岸間直航發展與經濟加速互動的影響，如何整合多元物流發展，促進物流產業成為經貿國際化發展之核心實力，以創造企業鏈結全球之物流網路，已成為經濟競爭力持續提升的重要課題。為持續強化我國全球運籌能力，使企業在現有利基下掌握優勢，強化物流軟硬體實力發展，整合關、港、貿相關系統之聯繫合作，促進產業供應鏈的串連界接，不僅是物流產業發展政策中強化全球布局之重要策略，也是提升我國經貿競爭力的重要核心。以下擬就近期各區域協議略作介紹，並於其後探討對物流貨運制度面上之影響。

1. RCEP 以及 TPP

東協推動 RCEP 成立之目的，係為整合現有 5 個「東協加 1」的 FTA，並突破東協擴大整合進展延宕的僵局，爰於 2011 年 11 月第十九屆東協高峰會通過「東協 RCEP 架構文件」(ASEAN Framework for Regional Comprehensive Economic Partnership)後，邀請與東協簽有 FTA 之六個對話夥伴國（澳洲、中國大陸、印度、日本、韓國與紐西蘭）參與 RCEP。2012 年 11 月 20 日 RCEP 16 個成員在柬埔寨召開之東協高峰會議中，正式宣布於 2013 年初啟動 RCEP 相關談判，並以今(2015)年底完成談判為目標。RCEP 倡議實現後，其經濟規模將占全球年生產總值 29%，達到 23 兆美元。RCEP 之重要性，具體呈現有二：

(1).RCEP 係達成亞太自由貿易區重要途徑之一，發展備受矚目

RCEP 目前成員除東協十國外，尚包括中國大陸、印度及日本等亞太地區重要的大型經濟體，2014 年 RCEP 經濟規模占全球 GDP 約 29%，僅次於 TPP(36%)。一旦 RCEP 完成談判，勢必對亞太經濟整合發展及全球經濟局勢帶來重大影響。

(2).RCEP 成員涵蓋新興市場國家為全球經濟成長重心

隨著新興市場擁有的經濟影響力與消費力逐漸提升，全球經濟成長重心已自歐、美、日等成熟國家轉移至新興市場，未來 20 年全球 80%的中產階級將來自於亞洲國家。而 RCEP 成員中包含印尼、馬來西亞、菲律賓、越南及印度等新興市場國家，該等國家不僅經濟發展力道強勁，其極具發展潛力的內需市場亦是各國海外拓銷的重點。

跨太平洋夥伴協定(TPP)本由汶萊、智利、紐西蘭、新加坡等四國於 2006 年簽署，又稱為 P-4 協定。而後美國於 2008 年正式加入談判後，開始擴張跨太平洋夥伴協定(TPP)所涵蓋之議題範圍，已成為全面性與高標準之自由貿易協定，受到各界矚目。目前有十二個國家列名其中，澳洲、汶萊、加拿大、智利、馬來西亞、墨西哥、紐西蘭、秘魯、新加坡、美國、越南以及日本。我國位處於亞太地區，並期許作為物流核心樞紐，為進一步拓展亞太地區經貿布局，必須重視跨太平洋夥伴協定(TPP)之談判與發展。目前最新發展，TPP 在美國及其它 11 個國家延長談判之後，已於 2015 年 10 月中旬達成基本協議，將全世界 40%的經濟，從加拿大、智利到日本、澳洲都綁在一起，創下人類歷史上規格最高，規模也最大的區域自由貿易協定，其成員國涵蓋 8 億人口、

28 兆美元的 GDP（國內生產毛額），假設全球每完成 100 元交易，就有 36 元發生在成員國內。是經濟規模比歐盟大 50%、比中國大陸大 3 倍的自由貿易及經濟合作機制。而我國最快必須等到明年底開放第二輪國家參與時才能加入，且前提必須是先和美國談判順利。

此外，TPP 也是第一個明文協助中小企業的貿易協定。TPP 將設立專門協助中小企業的委員會，這對於我國普遍以家族型態經營的貨物運輸業，無疑也是一劑強心針，意味市場開放自由化，未必即代表本土產業自我淘汰、喪失競爭力。而且，依據中華經濟研究員量化模型統計分析，若 TPP 確實能達到百分百自由化，則我國加入後，國民生產毛額（GDP）將可成長 1.95%；但若未能加入，GDP 將衰退 0.27%；加入 TPP 能維繫我國在全球供應鏈的市場地位，配合加入 TPP 勢必進行相關法規鬆綁，才更有助於吸引外資。反之，倘未成功加入 TPP，出口市場極有可能將被替代，導致國內產值下降。

2. 「海峽兩岸經濟合作架構協議」ECFA 與服務貿易協議

為展現我國國際物流之核心實力，應進行關、港、貿等跨部會整合，以強化在臺企業之全球運籌能力。同時，充分運用兩岸經濟互動與直航契機，建立物流運籌政策配套，積極推動臺灣與亞太地區產業供應鏈之串接合作。並因應我國與中國大陸簽署「海峽兩岸經濟合作架構協議」（ECFA），積極布建全球運籌服務網絡，開展臺灣經貿發展；並於未來，打造臺灣成為亞太區域物流增值及供應鏈資源整合之重要據點。撇開意識型態之爭議，我國特殊的政經歷史環境地位，雖易遭逢打壓限制，然易地而思，或許亦正是逡巡周遊美、中兩大經濟強權角力競賽下最有利的時刻！透過 ECFA 橋接，來加速推動我國加入 RECP。

為進一步有制度的規範和保障兩岸雙方服務提供者的權益，擴大業者交流合作和市場規模，並減少限制性措施，兩岸進一步於 102 年 6 月 21 日簽署完成服貿協議。貨物運輸業在服貿協議之開放內容及兩岸開放現狀概述如下⁹⁵：

本次服貿協議擬開放中國大陸人士來臺以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供貨物運輸之服務。

⁹⁵ 參閱立法院中華民國 102 年 9 月 30 日第 8 屆第 4 會期內政、外交及國防、經濟、財政、教育及文化、交通、司法及法制、社會福利及衛生環境委員會「海峽兩岸服務貿易協議」公聽會（第七場）

我方開放快遞服務業暨貨物運輸業的影響評估——

本次服貿協議除擬開放中國大陸人士來臺以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供貨物運輸之服務以外，陸方亦擬開放臺灣業者在中國大陸設立合資、合作或獨資企業，提供公路卡車和汽車貨運服務，以及臺商在中國大陸設立合資（臺資股權比例不超過 49%）或合作道路客貨運站（場）和獨資貨運站（場），故可提供我方業者擴展中國大陸內陸運輸之商機。因貨運、快遞服務除講究速度以外，對運送過程亦十分要求，此種需要精緻、細膩的服務要求乃我方業者進軍中國大陸市場之優勢所在。

3. 臺紐經濟合作協定(ANZTEC)

該協定是建立在 WTO 的基礎上更自由化(WTO plus-深化)：彼此進一步降低關稅；另，除部分保留項目外，全面開放服務業及投資之市場。此外，還包括法規調和與促進貿易便捷化之相關規定。

該協定同時擴及目前 WTO 尚未涵蓋的議題(WTO plus-廣化)：納入許多目前 WTO 尚未涵蓋的議題（如投資、環境、勞工等），以因應新時代的貿易議題，同時建立雙方合作機制（如空運、影視、原住民等），創造更緊密的經貿關係。再者，以紐西蘭作為協定對象，係因紐西蘭對我出口主要為農產品，且位於南半球，農產品產季恰與我國相反；而我國對紐出口主要為工業產品，臺紐產業結構互補，彼此出口優良農、工產品，將促進彼此產業合作，更能提升雙方人民福利，創造互利互惠的雙贏局面。該協定具有以下之重要性：

- (1). 紐西蘭為我國第 39 大出口市場，第 38 大進口來源，雙邊貿易額約達 12.07 億美元。
- (2). 代表我國與已開發國家洽簽經濟合作協定之重要突破。
- (3). 象徵我國朝向融入區域整合、連結亞太、布局全球之政策目標。

ANZTEC 對我國將創造下列效益：

- (1). 經貿利益：ANZTEC 的貿易自由化，可拓展雙方出口市場，促進投資、提高消費者福利等經貿利益。
- (2). 政府間合作：ANZTEC 也替我政府部門建立與紐方之溝通平

臺，讓雙方在法治化的架構下，針對各項議題共同研究討論、合作交流。

- (3). 制度性保障：ANZTEC 對雙方政府均具拘束力，提供雙方更健全的法規環境，確保雙方企業、組織與個人享有 ANZTEC 的經貿優惠待遇及制度保障。
 - (4). 展現自由化決心：ANZTEC 為「WTO-plus」的高標準貿易自由化協定，簽署 ANZTEC 可彰顯我國推動自由化的決心，對我國推動與其他國家簽署經濟合作協定或參與區域性貿易協定具正面意義。
4. 其他重要經濟協定：複邊服務貿易協定（Trade in Service Agreement, TiSA）

在全球貿易自由化程度持續提升下，跨境實體貿易和電子商務交易都將擁有相當成長空間。外貿公司在此情況下經營，想要提升銷售額的重要環節就是「加強物流」。針對 TiSA 成員國在運輸產業的承諾開放與我國進行比較如下⁹⁶：

目前，複邊服務貿易協定（Trade in Service Agreement, TiSA）共有 23 個 WTO 會員參與談判，包括美國、歐盟、澳洲、瑞士、挪威、紐西蘭、加拿大、日本、韓國、香港、墨西哥、智利、巴基斯坦、哥倫比亞、以色列、土耳其、哥斯大黎加、秘魯、巴拿馬、冰島、巴拉圭、列支敦士登及我國。

就商品貿易來看，2014 年我國進出口總額為 5,877.1 億美元，而對 TiSA 成員國的進出口總額為 2,766.8 億美元，占比約 47.1%。其中，我國出口總額為 3,136.9 億美元，對 TiSA 成員國的出口總額為 1,499.3 億美元占比約 47.8%，主要國家或地區為香港、美國、歐盟、日本、韓國。我國進口總額為 2,740.2 億美元，對 TiSA 成員國進口總額為 1,267.5 億美元，占比約 46.3%，主要國家為日本、美國、歐盟、韓國、澳洲；顯見 TiSA 成員國對我國貿易往來之重要性。次就本研究相關公路運輸服務承諾開放情況來看，目前在 TiSA 成員國中雖然有不少國家開放客運，但僅少數針對小客車租賃業做出承諾，因此在小客車租賃業上，我國較許多 TiSA 成員國承諾程度高，其他項目未做開放承諾。而在貨運方面，我國承諾開放汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業兩項，故此

⁹⁶ 中華經濟研究院 WTO 及 RTA 中心，靖心慈副研究員，TiSA 成員國在運輸產業的承諾開放與我國比較分析

部分較 TiSA 成員國程度高。但實際國內現況除該兩項外，法規也自願性自由化開放了汽車路線貨運業。若納入自願性自由化，我國開放程度大於日本、韓國、紐西蘭、加拿大、以色列、土耳其、哥斯大黎加、哥倫比亞、智利、墨西哥、秘魯等 TiSA 成員國。反之，澳洲、紐西蘭和冰島承諾開放公路貨運的跨境服務，我國認為是技術不可行而未做承諾。

(三)我國目前現況分析

1. 我國物流服務業成長空間大

國際性物流業研究諮詢公司 A & A (Armstrong & Associates, Inc.)指出我國第 3 方物流(3PL)比例僅占 11%，可見我國物流服務業仍有很大的成長空間。

2. 具發展成為亞太地區海運轉運軸心之潛力

世界銀行 LPI 報告，我國物流績效指數全球排名第 19 名，其中國內物流績效指數進口部分之「港口供應鏈」成本為最低，顯示我國國內物流供應鏈因具地理優勢。

3. 積極推動區域整合協議

如跨太平洋夥伴協定（TPP）與區域全面經濟夥伴協定（RCEP）等，並藉由我國產業因具有國際公平競爭條件，帶動投資與生產，以增裕本國物流進出口貨源。

4. 自由經濟示範區有助提升國際物流能量

是項政策有利國外貨品來臺加工或中轉。亦即藉由物流及前店後廠產業鏈結營運模式，帶動國外貨品來臺配銷全球，或進行加工裝配後再出口，提升我國在國際物流之能量。

三、運輸服務及運價管制之必要性檢討

就我國運輸服務自由化之進程，依前述大致尚在外國投資方面解除管制，其主因為國際經貿政策之要求，主要內容即：

陸上運輸－開放非中華民國國民或法人，得申請投資經營小貨車租賃業；貨運服務－經中央公路主管機關核准者，得申請投資汽車路線貨運業及小貨車租賃業。

然而，就運輸服務業實際營運面以及運價訂定上，我國法規仍存在諸多限制或要求，例如：目前我國汽車貨運基本運價調整，乃係根據公路總局 104 年 1 月 20 日路監運字第 1040001864 號函，依「汽車

貨運費率臨時調整機制」調整基本運費：由現行 7.40 元／延噸公里調降為 7.25 元／延噸公里。

而現行公路汽車貨運業現行運價之訂定係依「汽車運輸業客貨運運價準則」為現行汽車運輸業費率訂定及調整之主要法令依據，汽車貨運運價定義為一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價。每噸公里基本運價＝【每車公里合理成本×（1＋合理經營報酬率）】÷平均每車公里載運普通貨物噸數。對於非整車不同貨物類別及不同運輸車輛之運輸費率，則按基本運價加成計算。亦即，現行公路汽車貨運運價核定機制，係以汽車貨運業之整車運輸費率為基本運價，其餘汽車路線貨運業與汽車貨櫃貨運業則係依該基本運價加成計算，如下表所示，且此基本運價係上限值。

表 5-1 現行公路汽車貨運業運價對照表

基本運價 貨運業別	運價說明	基本運價 (元/延噸公里)	運價實施情形
汽車貨運業	依基本運價	7.25	存在削價競爭 遠低於核定運價上限
汽車路線貨運業	依基本運價加 40%	10.15	市場運價較穩定 接近核定運價上限
汽車貨櫃貨運業	依基本運價加 50%	10.875	存在削價競爭 遠低於核定運價上限

資料來源：本所，「公路汽車貨運運價調整背景說明(104.1.13 版)」

簡言之，目前我國運價從基本運費到運費之調整，皆須受主管機關管制，較難隨時因應社會經濟狀況予以調整，且並未考量到提供客製化服務之價格差異性。因此本研究建議：基於鬆綁汽車貨運運價之管制，並不再要求運價之提報審核，配合「汽車運輸業管理規則」修訂第十條，且同步修訂「汽車運輸業客貨運運價準則」，將與貨運相關之條文刪除，並刪除「汽車貨運營運實施細則」，回歸市場自由機制。

四、現況影響評估及修法方向建議

按我國汽車貨物運輸之首要依據為公路法，其運輸自由化之腳步可追溯至民國 86 年之修正，為因應我國加入關稅暨貿易總協定、世界貿易組織，及推動亞太海空運轉運中心計畫，現階段汽車運輸業宜適度擴大開放範圍，乃優先開放小客車租賃業、汽車貨櫃貨運業及汽車貨運業等三業。另最近之修正為 92 年並於修法理由中明白揭示：因應貨物運輸產業國際合作之潮流及全球化之趨勢下，為營造更為開放之貨運市場，以提升業界營運技術，再將汽車路線貨運業予以開放。而 95 年之修法更增加開放『小貨車租賃業』；至此，我國公路汽車貨物運輸，如經中央主管機關核准者，可謂是近乎全面開放外資可投入。

惟自公路法修法放寬投資限制後，我國公路汽車貨運收入並未如預期大幅成長（參見圖 5.2），除了我國本身市場規模之限制因素外，顯見令外資卻步、無法活絡運輸產業之主因，並非單純投資門檻，更多仍係相關法令規章制度等等仍過時陳舊、不合潮流趨勢，造成守法成本過高，影響投資意願。

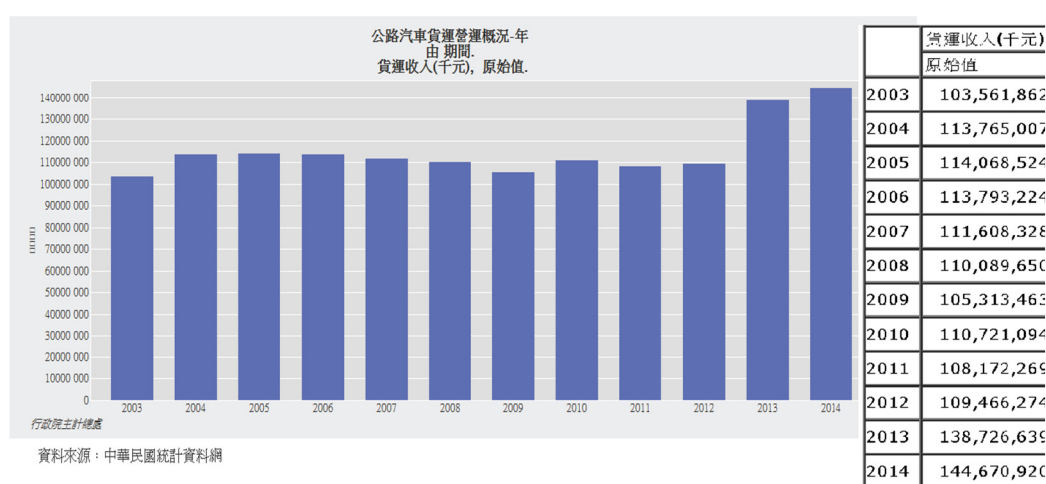


圖 5.2 公路汽車貨運營運概況

此外，2013-2014 年汽車貨運收入有顯著增長，不受歐債或油價之影響，可能原因即為「兩岸經濟合作架構協議」(ECFA)完成簽署後伴隨效果。另外，陸資企業藉由臺灣作為轉運中心，進軍國際市場，例如嘉里公司併購大榮貨運、超峰快遞成功快速擴大其營業規模、並維持相當程度營收成長率，也是值得關注之重點。還有，新電子商品上市、網路購物等電子商務已邁向穩定的消費型態，也是影響增長的潛在因素。

依據資料顯示，公路貨運是臺灣貨物最主要的運輸方式，此乃因臺灣貨運運輸距離普遍不長，加上貨運亦有所謂及門（door-to-door）服務之特性，從而業者為減少運具間轉運之站所設施購置及轉運成本之故。而一般所稱快遞業者，目前於公路法規尚無明文規範，公路監理之實務作業上係將之納入汽車路線貨運業管理。

目前貨物運輸業（含快遞服務業）產業特性分述如下：

1. 汽車貨運業家數多（102 年 7 月統計，計有 4,646 家；車輛計 5 萬 9,898 輛），業者平均而言規模不大（每家平均車輛數約 13 輛）而前十大業者市佔率卻不到 10%，可說是完全競爭市場。
2. 汽車路線貨運業則因業者需投入成本高，因此業者家數少（專營本行業者計 4 家，同時兼營汽車貨運業，或同時經營 3 種汽車貨運業者均為 7 家），公司規模也較大（每家平均車輛數約 170 輛）。
3. 汽車貨櫃貨運業則因其位於海運貨櫃之下游端，故可再分為船邊運輸（經營港口各碼頭與貨櫃場間之貨櫃運輸）、轉運運輸（經營往來各港口之貨櫃場彼此間之貨櫃運輸）及整櫃(CY)運輸（經營貨櫃場與貨櫃集散站或貨主間之貨櫃運輸），由於經營轉運運輸與船邊運輸業務之貨櫃貨運業者必須與船商簽訂合約，故呈現「大者恆大，小者恆小」的狀況，能取得船商合約或船商自己經營之貨櫃貨運業者（如長榮集團同時擁有海運及貨櫃運輸之公司）大，反之則小。

未來我國修法應配合貨物運輸（物流）之發展趨勢，在全球運籌運作模式下，國際倉儲運輸業者提供業務已幾乎囊括從送貨者到收貨者之流程，包括貨櫃運輸業、貨運車隊、貨運站／貨櫃場、航空公司、海運、報關行、倉儲、發貨中心、快遞業與承攬業等。以統計來看，全球產業物流每年估計約有 5 千億美元，而亞洲產業物流委外服務僅佔 2.5%，相較於歐美的 20%至 25%仍有相當發展空間。但我國運輸法令及監理制度應如何調整？將是一大難題。試討論如下：

1. 結合資訊 e 化之發展，導入運輸管理、倉儲管理、供應鏈管理、貨物追蹤等資訊平臺服務系統，提供即時性資訊管道，目前較具規模之業者泰半均有配置，甚至可否以安全為由強制安裝，主管機關又該如何監理？。
2. 我國多數物流業者規模小而零散，較難與國際型企業競爭，若能透過同業策略結盟甚至是合併方式，才有機會爭取一席之地。讓業者能擴大經營規模、除了增加市占率外，也有助於服務品質的提升。
3. 整合上中下游貨運供應鏈，發揮供應鏈管理綜效，提升複合物流服務之能力，以落實多元化之商品服務。也可以透過同業水平整合、

異業垂直整合等方式，提升服務品質及經營規模，擴展新興國家物流商機。

5.3 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級) 法制化課題

一、引言

長久以來令汽車貨運業界垢病的是，政府發放自用貨車牌照的管道「出現漏洞」，尤其國內物流業蓬勃發展，專業的物流公司多以自用貨車提供商品流通服務，自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業。由本研究第四章之行政訴訟分析中可知，29 件行政訴訟中，多達 10 件行政訴訟案例係涉及自用貨車違規之問題，主要原因在於前者之管制較後者寬鬆且相關稅費也較低，致使汽車貨運業強烈感受不公平競爭的壓力。例如，汽車燃料使用費費額，相同排氣量之條件下，營業貨車每年之繳交金額高出自用貨車約 1.3 至 1.8 倍之間；營業貨車必須由具職業駕照之駕駛員駕駛，而自用貨車駕駛僅需具備普通駕照即可。罰則部分亦有業者建議提高處分，以遏止投機業者使用自用貨車違規營業。

根據 104 年 4 月份統計資料顯示，國內貨車總數達 1,059,011 輛，其中自用車高達 952,862 輛、營業車則僅有 107,022 輛，營業車於國內貨車總數佔比僅有 10%。托運行與我國特有的貨運業靠行模式及使用自用貨車投入貨運營業行為之車輛數，則仍未有確實的調查數據。推估如加上這些違規營業自用貨車數量，其比例應略高於目前交通統計資料計算所得的 10%。

由營業貨車佔國內貨車總數之比例數據來看，我國汽車貨運的專業化程度非常的低，亦顯示出汽車貨運業長期欠缺完整產業發展政策與輔導之劣勢。而美國卡車協會數據顯示(ATA)，2009 年美國營業貨車佔美國貨車總數之比率為 24.4%；同樣比例指標在日本則為 18%(平成 24 年；西元 2012 年)，由以上數據可見美、日之汽車貨運專業化程度遠高於我國，同時兩者於物流業的競爭力在國際間也處於領先的地位。

從需求面來看，由於國內零售通路市場發生革命性的變革，造成大型專業的物流公司不斷出現，此一新興行業之營運性質正好位於現行法規的灰色地帶，因此過去業界多半選擇營運成本較低的自用車來

營運。然近年來透過取締及勸導，物流業者已逐漸採用營業車輛進行配送與運輸。

另從供給面來看，現行法規對申設汽車貨運公司及其服務範圍設有較高門檻標準，而申請自用貨車牌照的條件則相對寬鬆。例如依「公路法第 34 條」，自用汽車得通行全國道路；另依「道路交通安全規則第 16 條」，因行政或修護需要者，公路監理機關得以其營業車輛每 50 輛發給 1 付之比例，發給自用小型車牌照 1 付，10 輛以上未滿 50 輛者以 1 付計。自用大客車、自用大貨車、自用大客貨兩用車、自用小貨車或幼童專用車牌照，不得以個人名義申請登記，但以直接從事生產，需裝載本身所需或生產之物品時，經公路監理機關核准，得申請領用自用大貨車、自用小貨車牌照。相關法規對於自用貨車的使用並無進一步管制，因此汽車貨運業者多認為，這是一場立足點不平等的市場競爭。^[36]

主管機關如能以積極態度及合宜資源投入革新，以解決法規現況上過度管制的情形，並促進汽車貨運的專業化發展，相信必可消弭目前自用貨車違規營業的問題。

關於汽車運輸業之分類法源，來自於「公路法第 34 條」，該條文於民國 73 年立法院審議修訂通過後，大致內容沿用至今。其中說明公路汽車包含自用及營業兩種使用類型，並區分為客運及貨運兩類營業業者，另進一步定義汽車客運業及汽車貨運業者，較特別的是後續又修法，將非正規汽車運輸業者的小客車及小貨車租賃業也於公路法中加以定義。

二、自用貨車與營業貨車區分之法規修訂長期建議

多年以來，營業車業者經常檢舉或控訴自用車違規營業所造成之惡性競爭問題，為能更清楚分辨兩者之差異，並促進汽車貨運產業之發展，建議「公路法第 34 條」以表 5-2 之長期建議修訂。此建議乃將自用及營業作更清楚之說明，同時具體地將客運及貨運分開說明；客運業者分類維持不變，貨運業者分類則參考美日制度，配合產業需求作合理化。

表 5-2 修訂條文中，因應我國產業變遷，貨運服務趨於彈性，同時車輛取得比過去便利，分類精神除了明確定義自用與營業外，主要在放寬經濟面之管制，並建議於長期能整併現有 3 類汽車貨運業，不再管制營運路線與區域，僅就載運貨物差異區分為兩類，俾利作進一步安全管制提升，以保障交通安全為管制重點；為輔導純靠行業者轉型，並依法納管，另新訂汽車貨運經紀業，為汽車貨運業安排貨物運

表 5-2 公路法第 34 條修訂長期建議與說明

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<u>第 34 條 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> <u>一、客運類</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>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： <u>貨一、一般汽車貨運業：以汽車載運一般貨物為營業者。</u> <u>貨二、特種汽車貨運業：以汽車載運特殊貨物為營業者。</u> <u>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。</u> <u>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。</u>	<u>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：</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。	(長期建議) 1. 將客運及貨運分開陳述。 2. 汽車貨運業不再納管小貨車租賃業，將該業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理。 3. 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。

資料來源：本研究建議

短、中、長期建議，區分如下：

短期：主管機關及業界等已有共識，預計於 6 個月至 1 年內完成法規調整。

中期：已有共識，預計於 1 至 3 年內完成法規調整。

長期：尚無共識，須經 3 年以上研議及進行調整規劃。

送並收取報酬的營業者，而非民國 73 年立法院修法審議後，僅訂為計程車客運服務業之原汽車運輸服務業草案；在貨車租賃業部份則不再於本法納管，將該業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理。詳細針對本法業種相關規定之修訂建議，參考「健全產業發展議題三：業種界限模糊」一節；詳細針對小貨車租賃業相關法規之修訂建議，參考「貨車租賃法制化更新課題」一節。

一旦依據表 5-2 修訂鬆綁汽車貨運業經濟管制，應參考美日管制經驗，在汽車運輸業管理規則中強化相關業者安全面之管制，可於未來時機成熟時再進行相關探討。

除前述長期建議修訂「公路法第 34 條」之內容外，與該法條相關之「公路法第 35 條」主要在規定投資經營汽車運輸業之個人或法人資格，「公路法第 37 條」則規定申請汽車貨運業之核准權責在中央主管機關。表 5-3 為根據表 5-2 所修訂之汽車貨運類型，加以修訂「公路法第 35 條與第 37 條」之內容。

表 5-3 公路法第 34 條修訂長期建議所延伸其他相關條文之修訂

修正條文	現行條文	說明
<u>第 35 條</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>一般汽車貨運業、特種汽車貨運業及汽車貨運經紀業。</u>	<u>第 35 條</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>小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。</u>	(長期建議) 參酌第 34 條修訂而修改。
<u>第 37 條</u> 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。---	<u>第 37 條</u> 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。---	(長期建議) 參酌第 34 條修訂而修改。

資料來源：本研究建議

表 5-2 及表 5-3 中之建議將帶來汽車貨運業巨大改變，且需大幅修改或新增至現有相關法規，方能做出完整的法制更新規劃，建議未來仍需進一步深入探討。

三、自用貨車載運他人貨物之法規鬆綁建議

首先，在現有的法規基礎下，自用貨車與營業貨車之間常有載運貨物時跨界的問題，造成業者間之衝突，也增加監理與查核違規事件的時間與成本。參酌美國對於自有車隊的管制鬆綁經驗(如附錄 A-2)，建議主管機關評估於「汽車運輸業管理規則」第 18 條⁹⁷中新訂第 18-1 條，放寬自用車業者在特殊情況下，得以承運他人貨物之可行性，除可增加自用車產業運輸效能及獲得空汙降低之效益外，也可以將現在自用車違規問題法制化，納入監理作業中管理，促進國內貨車整體的營運效能，如表 5-4 之法條增訂說明。

自用貨車業者之事業所在地監理機關發放營運許可執照之辦法，則建議由交通部進一步於監理機關內部，配合本國民情，參考美國經驗成立專案探討，以便研擬適合本國監理實務之辦法。但為降低自用貨車之行車安全風險，建議將申請承運他人貨物之自用貨車駕駛人資格提高到同類貨車職業駕照之要求。

表 5-4 汽車運輸業管理規則建議增訂第 18-1 條

修 正 條 文	現行條文	說 明
<u>第 18-1 條 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> <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。</u> <u>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。</u> <u>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，以降低回程空駛里程，但需向事業所在地監理機關取得營運許可執照。</u> <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</u>		(中期建議) 1. 參考美國經驗，如附錄 A-2。 2. 關係企業之定義依公司法相關規定。 3. 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。 4. 此項鬆綁僅限於自用車隊間降低無效運能之協作，應不致造成對營業貨

⁹⁷汽車運輸業管理規則第 18 條：各類汽車貨運業之營運路線及區域，由該管公路主管機關視實際情形核定之。

修 正 條 文	現行條文	說 明
<u>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> <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>		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。

資料來源：本研究建議

四、中古車行買賣自用貨車牌照之探討

據業者反映，目前市場上自用牌照流動大宗源於中古車買賣，部分業者不只經營汽車貨運業務，也承做租賃業務，使自用牌照有用於違規營業的機會，故建議中古車商買回車牌時，主管機關應將所有牌照先行代為保管，此將可減少大部分的自用牌照違規營業問題。

五、自用貨車與營業貨車稅費不一致

(一) 汽車燃料使用費及牌照費之探討

目前同一排氣量貨車之汽車燃料使用費，自用貨車收費低於營業貨車，且自用貨車一年繳一次，營業貨車則需一季繳一次，如根據公路法第 27 條規定，徵收汽車燃料使用費之目的乃為公路養護、修建及安全管理，如能將部分撥出做為監理單位輔導汽車貨運業者加強安全管理的基金，於鬆綁業者服務及運費管制的政策推動時，將有助汽車貨運業的轉型與競爭力之提升。建議公路總局可根據此構想，進一步蒐集自用貨車及營業貨車繳交之年度汽車燃料使用費，從其中勻撥部分經費用於汽車貨運業的健全發展使用，或可消弭汽車貨運業不平，又可以將此項費用回饋於正軌，確保汽車貨運業的永續發展，惟需要交通部再和相關單位作進一步協商。

貨車牌照稅稅額乃根據汽缸總排汽量(立方公分)之大小徵收年度稅費，自用貨車及營業貨車均為一致，例如日野 HINO 總載重噸 3.5 噸及 6.5 噸貨車之汽缸總排汽量均為 4,009 c.c.，不管使用者為自用車或是營業車，其年度牌照稅稅額均為 6,300 元。因此，貨車牌照稅稅額應不致成為自用車違規營業的誘因。

表 5-5 之比較說明。現有爭議乃在汽車貨運業者將自用貨車違規營業部份，歸因於汽車燃料使用費之差異，造成投機業者以自用貨車違法營運之誘因。

根據公路法第 27 條規定，徵收汽車燃料使用費之目的乃為公路養護、修建及安全管理，如能將部分撥出做為監理單位輔導汽車貨運業者加強安全管理的基金，於鬆綁業者服務及運費管制的政策推動時，將有助汽車貨運業的轉型與競爭力之提升。建議公路總局可根據此構想，進一步蒐集自用貨車及營業貨車繳交之年度汽車燃料使用費，從其中勻撥部分經費用於汽車貨運業的健全發展使用，或可消弭汽車貨運業不平，又可以將此項費用回饋於正軌，確保汽車貨運業的永續發展，惟需要交通部再和相關單位作進一步協商。

貨車牌照稅稅額乃根據汽缸總排汽量(立方公分)之大小徵收年度稅費，自用貨車及營業貨車均為一致，例如日野 HINO 總載重噸 3.5 噸及 6.5 噸貨車之汽缸總排汽量均為 4,009 c.c.，不管使用者為自用車或是營業車，其年度牌照稅稅額均為 6,300 元。因此，貨車牌照稅稅額應不致成為自用車違規營業的誘因。

表 5-5 自用與營業用貨車徵收汽車燃料使用費費額表

單位：元

汽缸總排氣量	營業用貨車(每季)		營業用貨車(每年)		自用貨車(每年)		營業/自用	
	汽油	柴油	汽油	柴油	汽油	柴油	汽油	柴油
251-500	788	473	3,152	1,892	2,160	1,296	1.5	1.5
501-600	1,050	630	4,200	2,520	2,880	1,728	1.5	1.5
601-1200	1,575	945	6,300	3,780	4,320	2,592	1.5	1.5
1201-1800	2,100	1,260	8,400	5,040	4,800	2,880	1.8	1.8
1801-2400	2,700	1,620	10,800	6,480	7,710	4,626	1.4	1.4
2401-3000	3,150	1,890	12,600	7,560	9,900	5,940	1.3	1.3
3001-3600	3,780	2,268	15,120	9,072	11,880	7,128	1.3	1.3
3601-4200	4,298	2,579	17,192	10,316	13,500	8,100	1.3	1.3
4201-4800	4,913	2,948	19,652	11,792	15,420	9,252	1.3	1.3
4801-5400	5,325	3,195	21,300	12,780	16,740	10,044	1.3	1.3
5401-6000	6,683	4,010	26,732	16,040	18,000	10,800	1.5	1.5
6001-6600	7,110	4,266	28,440	17,064	19,170	11,502	1.5	1.5
6601-7200	7,605	4,563	30,420	18,252	20,490	12,294	1.5	1.5
7201-8000	9,165	5,499	36,660	21,996	25,530	15,318	1.4	1.4
8001-9000	10,298	6,179	41,192	24,716	27,000	16,200	1.5	1.5
9001-10000	11,573	6,944	46,292	27,776	28,650	17,190	1.6	1.6
10001-11000	12,323	7,394	49,292	29,576	32,880	19,728	1.5	1.5
11001-12000	14,318	8,591	57,272	34,364	36,810	22,086	1.6	1.6
12001-13000	15,000	9,000	60,000	36,000	43,710	26,226	1.4	1.4
13001-14000	18,900	11,340	75,600	45,360	54,000	32,400	1.4	1.4
14001 以上	18,900	11,340	75,600	45,360	54,000	32,400	1.4	1.4
貨 車（含拖車及三輪車） 每季費額：汽油車＝2.5 元 x 每月耗油量 x 3 月；柴油車＝1.5 元 x 每月耗油量 x 3 月 每年費額：汽油車＝2.5 元 x 每月耗油量 x 12 月；柴油車＝1.5 元 x 每月耗油 量 x 12 月 按日計算費額時為每季費額除以 3 月除以 30 日，尾數算至元為止 角以下免收。							AVG 1.4	AVG 1.4

資料來源：本研究整理自汽車燃料使用費徵收及分配辦法附表(二)

(二) 保險費率之探討

在強制汽車保險費率部分，法人所有自用貨車與營業貨車費率一樣，故應不致有爭議。車體損失保險、竊盜損失保險、僱主責任保險雖有些許差異，但不致成為爭議的主因。目前自用貨車與營業貨車保險費率差異較大的為第三人責任保險(傷

害責任保險、財損責任保險)，如表 5-6 之比較所示，且主要在營業小貨車與自用小貨車有近 4.5 倍的差距、營業大貨車與自用大貨車則有約 2.6 倍的差距。但是在曳引車部分，自用車及營業車的保費均一樣。

表 5-6 自用及營業貨車第三人責任險保費比較

單位：元	傷害責任 300/600 萬	財損責任 40 萬	加總
自用小貨車	2,838	2,480	5,318
公司行號自用小貨車	2,689	2,764	5,453
營業小貨車	15,924	7,895	23,819
自用大貨車	8,138	9,295	17,433
公司行號自用大貨車	7,374	6,460	13,834
營業大貨車	20,291	15,596	35,887
自用一般貨運曳引車	42,200	26,884	69,084
自用貨櫃貨運曳引車	42,200	26,884	69,084
營業用一般貨運曳引車	42,200	26,884	69,084
營業用貨櫃貨運曳引車	42,200	26,884	69,084

資料來源：中華民國產物保險商業同業公會

為何第三人責任保險自用小貨車及大貨車與營業小貨車及大貨車有如此鉅額之差距？中華民國產物保險商業同業公會所依據的原因為何？如可與保險公司檢討，了解自用小貨車及大貨車與營業小貨車及大貨車風險考量因素及降低營業小貨車及大貨車的行車事故風險，將兩者保費差距拉近，未來將可消弭汽車貨運業的不平之聲。但是第三人責任保險乃屬私領域的範疇，交通部是否可道德勸說保險業者修改保險費率，將需有更嚴謹的研究分析依據方得為之。

為促進汽車貨運產業健全發展，本研究建議解除經濟管制，將營業貨運業之服務對象、運送貨品類型、服務區域及路線、訂價均於以鬆綁，但將同步加強安全管制。在安全管制部分，大貨車部分將建議根據承運貨品之特性，加重第三人責任險，相關法規探討與建議會在業種界限模糊課題中說明。

(三) 自用車違規營業罰則之探討

自用車違規營業罰則部分，由於本國貨車仍以自用貨車用途為大宗，且政府管制較寬鬆，自用貨車違規營業之罰則應提升，使其承擔較高之法律責任。

參考表 5-7 對照美日先進國家對於未經申請核准而經營汽車運輸業之相關罰則比較，相較於我國，日本對於違規營業之業者除科處相當高之罰金外，也可對違反「貨物自動車運送事業法」第 3 條規定之自用貨車業者處三年以下有期徒刑，重大者得同時併科罰金；美國則針對欠缺或規避法規義務之業者為懲處，除裁罰項目皆以安全為前提，有每日開罰與累計的機制設計，並於必要時，每項皆可吊銷撤回牌照或許可。

表 5-7 汽車貨運業之相關罰則比較

	我 國	日 本	美 國
法規	自用小客車、自用大貨車、自用小貨車違規營業處罰標準。道路交通管理處罰條例第 22 條。	貨物自動車運送事業法第 3 條、第 70 條。	49 U.S. Code § 521(b)(2)(B) 49 U.S. Code § 521(b)(2)(F) 49 CFR Part 386, Appendix B to Part 386
處罰內容	自用小貨車(自用大貨車):最高每次處二(三)萬元罰鍰，並吊銷該次違規營業車輛牌照，並不准該車輛所有人申請重領及新領自用大貨車牌照，詳細規定見附錄 A-2。	處三年以下有期徒刑或科處日幣三百萬元以下罰金，得併科之。	未為申請或更新 MC-150 表格：每日得開罰美金壹仟元，至最高每日美金壹萬元，必要時得吊銷其 USDOT 牌照。
	普通駕駛執照之汽車駕駛人，駕駛營業汽車營業，處新臺幣壹仟捌佰元以上參仟陸佰元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛		未為擔保指定之最低財務擔保保險：按違反之情形而每日累進罰金，至最高美金貳萬壹仟元。並必要時可撤回安全認證之許可。
			提供不實資訊：如新進入之自用車運輸業者於觀察期間所提供之資料不實，則行政機關得以撤回安全認證之許可，或按違反之情形最高罰至美金壹萬元。並必要時可撤回安全認證之許可。
			受禁制令宣告：如自用車運輸業者因車輛之不當使用造成公共危險之虞，而受行政機關禁止令宣告(out of order)，則按違反之情形最高可罰至美金貳萬五仟元。必要時得撤回業者安全認證之許可

資料來源：本研究整理

另部分汽車貨運業者同意加重處罰和取締，同時建議如發現違規營業事實，直接吊銷其普通駕駛執照或自用貨車牌照 1 年，同時開單處罰駕駛人 10 萬；亦有汽車貨運業者建議自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第 3 責任保險費用之差額。

主管機關於未來應借鏡先進國家經驗以及參考汽車貨運業者意見，並針對我國汽車貨運違規現況深入研究，以擬訂有效之自用车違規營業處罰規範。

六、法規修改之影響評析

本研究針對自用车違規營業議題所提修法建議芻議之可能影響，相關利弊影響依汽車貨運業者於自用貨車依法納管營運行為後，可降低自用貨車之違規惡性競爭，在報酬漸趨合理的情況下，汽車貨運業者可提升自身專業與車隊相關設備。

原汽車貨運業者於貨運旺季擅用自用貨車支援業務被視為違規營業；於修法後，汽車貨運業者在無法和同業調用車輛情況下，有合法管道從自用车業者取得額外車輛，提供運能。惟需要再偕同自用貨車業者至事業所在地之監理單位辦理營業執照，並說明執照之營業內容。評析如表 5-8。

表 5-8 法規修改之成本效益影響分析表

	效 益	成 本	淨 利 益
交通部	減少異議與公文往返	針對自用貨車與營業貨車稅費不一致，以及自用车違規營業罰則加重與否等議題作跨部會與內部單位進一步協商。	減少異議與公文往返，長期可降低行政成本。
地方監理機關	依營業許可執照取締違規營業之自用貨車業者	加強自用貨車業者營業許可執照發放業務。 承辦人員須增加訓練與業務流程設計。	降低轄區內自用貨車違規營業行為與難以舉證取締之情況。
汽車貨運業者	降低自用貨車惡性競爭 增加車隊經營之助力	需要再偕同自用貨車業者至事業所在地之監理單位辦理營業執照，並說明執照之營業內容。	降低自用貨車惡性競爭。
擁有自用貨車之非汽車貨運業者	自用貨車聯營合法化	向事業所在地監理機關辦理短期營業執照。 考取營業執照內容之對等駕照。	提升自用貨車使用率。 有機會減少貨車持有數。
國外進入之貨運業者	縮短進入市場適應期	依循我國法規之調整。	進入市場經營便利。

資料來源：本研究整理

(一) 交通部

未來法規調整後，自用貨車業者服務對象除了依公司法相關法規釐清承運對象之關係，亦可依地方營運許可執照掌握自用與營業業者的運輸營業行為，並以此執照攔檢，作為違法營業與否之證據，可減少異議與公文往返，長期可降低行政成本。

路政司與航政司須在自用貨車定義與許可執照的辦法上，達成航空貨運承攬業者營運範疇之共識，再研擬詳訂航空貨運承攬業者服務範圍內可以自用貨車服務，以及須和營業貨車業者聯營申請之情況，此交涉過程須再由內部討論管制立場與定位。長期而言，如航空貨運承攬業之自用貨車有管制共識，可有效納管自用貨車，同時降低行政成本。

另需要再針對自用貨車與營業貨車稅費不一致，以及自用車違規營業罰則加重與否等議題作跨部會與內部單位進一步協商。

(二) 地方監理機關

地方監理機關於修法後，可依營業許可執照取締違規營業之自用貨車業者，惟須加強自用貨車業者營業許可執照發放業務，並落實審核。承辦人員須增加訓練與業務流程設計，或者將執照服務內容之審核與主管機關核定之民營機構或相關公會合作，共同審理與訂定適合當地之辦法，其辦法須再予中央主管機關備查，使自用貨車業者之事業所在地許可執照之效用能與時俱進，並降低轄區內自用貨車違規營業行為與難以舉證取締之情況。

(三) 汽車貨運業者

於自用貨車依法納管營運行為後，可降低自用貨車之違規惡性競爭，在報酬漸趨合理的情況下，汽車貨運業者可提升自身專業與車隊相關設備。

原汽車貨運業者於貨運旺季擅用自用貨車支援業務被視為違規營業；於修法後，汽車貨運業者在無法和同業調用車輛情況下，有合法管道從自用車業者取得額外車輛，提供運能。惟需要再偕同自用貨車業者至事業所在地之監理單位辦理營業執照，並說明執照之營業內容。

(四) 擁有自用貨車之非汽車貨運業者

原先自用貨車並無受太多管制，可通行全國，無地區與路線管制，雖有利於非貨運之商業行為發展，卻造成汽車貨運業之違

規營運行為容易發生。修法後能更明確規範自用貨車的合法營運範圍，雖然會降低額外違規經營貨運營業行為的機會，同時須取得營業執照內容之對等駕照，但能藉由地方許可執照彈性支援區域運能，除了自用貨車互相支援，也可依法支援貨運公司，合法地提升自用貨車使用率，預期可降低業者持有自用貨車數量。

(五) 國外進入之貨運業者

國外業者進入本國之汽車貨運產業，除了更明確瞭解本國自用貨車與營業用貨車之別外，能更快透過地方自用車營業許可證辦法，支援營業車隊，便於縮短進入市場適應期。

七、推動方案及作業期程建議

有關本課題之建議方案與期程分為中期及長期兩部分，如表 5-9 所示，茲整理說明如下：

1. 中期建議：參酌美國對於自有車隊的管制鬆綁經驗，建議放寬自用車業者在特殊情況（如：自用貨車車隊可承運關係企業之貨物並收取運輸服務費；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；自用貨車車隊可租賃車輛給營業貨運業之特定運送路線，以降低回程空駛里程，但需向事業所在地監理機關取得營運許可執照；容許營業貨運業利用自用車隊之空車回程運能等），得以承運他人貨物，可將現在自用車違規問題法制化，納入監理作業中管理，促進國內貨車整體的營運效能，並同時提高自用車違規營業之罰則。其執行之方式及相關配套措施，則建議後續再加以探討。
2. 長期建議：針對如何拉近自用與營業車稅費及持有成本等之差距，進行更深入的探討，以提出更周延的法規明確定義自用貨車。

表 5-9 自用車違規營業之主管機關推動方案及作業期程

推動方案	法規		汽車運輸業管理規則
	期程	公路法	
納管自用貨車營業行為	中期		須新增條文
更明確定義自用貨車	長期	第 34 條	

資料來源：本研究整理

八、小結

本節建議主管機關優先在「汽車運輸業管理規則」增訂自用貨車業者向事業所在地之監理單位，申請營業許可證之相關規定，期望導正自用車違規營業行為，提高自用貨車的運能利用率，降低整體貨車數量及行駛里程，有利降低產業整體運輸成本及溫室氣體排放量。同時因為總體貨車旅次數之下降，亦可降低道路事故發生之機率。

再者，主管機關應針對如何管理中古車買賣、拉近自用與營業車稅費、排燃稅之差距、以及航空貨運承攬業者營運範疇，進行更深入的探討，以提出更周延的法規。

5.4 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題

一、引言

汽車貨運包含自用貨車業者及營業貨車業者，目前存在自用貨車及營業貨車間，以及不同類型貨運業間營業貨車載運貨物時，與當前法規矛盾及不符之現象。這也是本研究嘗試進一步了解的業種界限模糊狀況及其程度，進而提出解決此項問題的法規更新建議，希望在運輸安全確保條件下，促進產業的創新活力及發展性。

因為自用貨車申請較為容易且保險費率較低，加上自用貨車僅需使用普通駕照即可駕駛，造成業者傾向申請自用貨車，一方面可降低成本、一方面較易找到司機。這似乎為自用貨車違規運送貨物並收取運費的主要原因，往往為汽車貨運業者所詬病並大力撻伐。

同時，汽車貨運業者為滿足或爭取顧客及市場之運輸需求，往往必須提供超出其法規規範界限的服務，方能於市場立足，例如，宅配業者在尖峰時段項租賃業者租車、貨櫃貨運業從事一般汽車貨運業的整車運送服務等等。因而造成法規定義之汽車貨運三種業態的邊界愈趨模糊，造成部分業者間互相指控對方違規運送，侵佔其市場範圍。而且運價在市場上出現非常多種定價方式，以因應運輸市場更細緻化需求及創新營運模式，使得現有運價管理已不具任何管制成效。

當前汽車貨運業及貨櫃貨運業之平均每家擁有車輛數僅達 12 輛及 11 輛，遠低於其申設營業時所要求之車輛數。甚至有業者僅有一輛貨車，轉型成為貨主及其他貨運行貨車間之托運仲介角色，或是以中古貨車買賣為主要營業項目。顯示目前汽車貨運業進入、移轉及退出

管理法規顯有規範不明且過於寬鬆之情況，對於產業規模化及健全發展並不有利。

日本汽車貨運業於 1988 年開始，透過貨物自動車運送事業法及貨物利用運送事業法(及日本所謂物流二法)兩個專屬法令加以管理。我國未來汽車貨運是否亦應透過專法，或在現有的法規層級架構下，將客、貨運管理規則分開加以管理，將為非常值得探討的議題。

本課題透過產官學座談及業界訪談，蒐集到相當充足的資料，在更深入的分析後，對現況及問題根源有更清楚的了解與掌握。同時，收集與分析美、日及歐盟產業汽車貨運管理法制現況，分析歸納出其精隨，做為以下法規修改建議之參酌。

二、汽車貨運業態經濟管制鬆綁之法規修訂短中期建議

汽車貨運市場早已轉型，並非處在經濟剛起步之時，須要政府規範經營範圍、收費與基本經營條件，以作為業者佔有貨運服務市場之相對成本。同時消費模式改變，並接軌國際服務，造成業界之貨運服務模式多樣；另外，籌組相當規模之貨運服務車隊已非難事，貨運市場已非寡佔市場，經濟管制的原意與施政基礎早已失去，反而造成真正守法之正規業者難以經營，故本研究建議交通部配合產業脈動調整，放寬現有汽車貨運業者經濟管制，落實市場經濟原則，促進市場之創新活力與競爭力。

由於貨運之經營不同於客運，汽車路線貨運業之營運路線許可證並無管制之效用，應回歸市場競爭，便利業者依業務需要自行規劃配送路線，以滿足消費者需求，為社會大眾提供更便捷的配送服務，故建議刪除汽車路線貨運業之營運路線許可證，無須再申請並持有營運路線許可證。相關修法建議內容可見表 5-10。

配合對於「汽車運輸業管理規則第 5 條」之修訂建議，建議同時刪除「汽車運輸業管理規則第 8 條」內對於汽車路線貨運業之營運路線許可證內容，詳細修法內容見表 5-11。

於汽車貨運公會於本研究第三次座談針對本研究於表 5-10 與表 5-11 提出刪除汽車路線貨運業之營運路線許可證之修法建議認為，如刪除汽車路線貨運之營業路線許可證，將讓汽車路線貨運業失去特徵，如此汽車路線貨運業也可點對點配送，會有業種衝突的疑慮。故此點仍有待未來繼續與溝通尋求共識，俟時機適當時再加以修訂。

運價方面，業界有專家或業者建議比照客運行情規範，或是僅訂最低運費，但相較於客運業，貨運運價之計算與收取，於市場上主要

以雙方契約訂之，計算方式非單一，惟須雙方同意，並依約收取運費，實務上早已無法依循公告運價和法規內相關計算與收取規定，僅汽車路線貨運業者因為配送公眾零擔貨運，所以多仍能參考運價規定與公告營運，除此之外，監理單位也難以依法管制業者運價，貨運運價管制在市場已明顯無約束效果，甚至有汽車貨運業者建議運價規範可僅限用宅配等公眾配送運價規定，但部分汽車路線貨運業者認為貨運本是自由競爭的產業，而延噸公里這樣的單位是有些過時不符合現況，現在的汽車路線貨運業者並不會每件貨都去量重量，而實際多依體積計價，故本研究建議解除「汽車運輸業管理規則第 10 條」之貨運運價管制，直接回歸市場機制，將監理資源重新配置到汽車貨運業安全管理之強化。詳細修法內容見表 5-12。

表 5-10 汽車運輸業管理規則第 5 條修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
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 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、 <u>汽車路線貨運業之營運路線許可證</u> （如附表四）後，方得開始營業或通車營運。	（短期建議） 一、放寬汽車路線貨運業路線許可管制。 二、刪除 <u>汽車路線貨運業之營運路線許可證</u> 。 三、無需申請並持有 <u>營運路線許可證</u> 。

資料來源：本研究提議

表 5-11 汽車運輸業管理規則第 8 條修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
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 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。	(短期建議) 一、刪除或汽車路線貨運業 二、延續汽車運輸業管理規則第 5 條之更改

資料來源：本研究提議

表 5-12 汽車運輸業管理規則第 10 條修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第 10 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 10 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。	(中期建議) 一、貨運運價管制在市場已無約束效果。 二、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。

資料來源：本研究提議

三、汽車貨運業態經濟管制鬆綁之法規修訂長期建議

於本研究座談與訪談紀錄中，就汽車貨運三業種是否合併，汽車貨運公會認為汽車貨運三業種的業務難以分開，應該考慮合併一類增加彈性，汽車貨櫃貨運公會認為併業或是其他業種分類建議，首要應著重配套措施，部分汽車貨運業者認為汽車貨櫃貨運和汽車貨運也許可以整合併業，但需要針對載運內容規範相關應備有之設備與合格場站作確實稽核，部分汽車路線貨運業則認為三類業種的屬性不同，如果一張執照就能跨多樣營業項目，會對產業造成更大衝擊，另有汽車

貨櫃貨運業者認為，業種著重自用與營業之別能確實管理即可，營業貨車著重安全管制足已，惟須注重教育訓練與企業管理之規範與宣導。

就業務內容是否模糊而言，汽車貨運公會於第一次座談表示該業內之砂石車車型與牌照多年以來有經營衝突；汽車路線貨運公會於第一次座談，除表示市場上有諸多未清楚定義之公司行號名稱與經營模式未在法規納管外，亦表示該業最主要的就是零擔貨運，所謂的論件計酬，而部分路線貨運業者除與汽車路線貨運公會有相同說法外，甚至認為現今的業種名稱恐怕已無法描述實際業務內容；汽車貨櫃貨運也有業者認為曳引車只是工具，載運貨櫃或是載貨並無太大的區分意義；小貨車租賃業者認為租賃的概念事實上類似融資(租購)，與貨運業者認為貨車租賃應該納入貨運公會與營業體制管理的想法有所落差，也許回歸民法即可。

另多年以來，營業車業者經常檢舉或控訴自用車違規營業，為能更清楚分辨兩者之差異，並促進汽車貨運產業之發展，本研究於長期，首先建議於「公路法第 34 條」，依表 5-13 作長期法規修訂建議。此建議乃先將自用及營業做更清楚之說明，亦有貨運業者建議於申請自用車牌流程中，實質審核該申請之所有公司行號之營業項目，未來如參考該建議，可依本次研究之修法建議作授權，以便制定相關自用車牌照之審核辦法與細則；另具體將客運及貨運分開說明，其中不論客運業者分類，僅於汽車貨運業者之分類則加以合理化。

表 5-13 之修訂建議中，營業貨車業者之分類精神主要在放寬經濟面之管制，建議於長期修法計畫中，整併現有三類汽車貨運業，不再管制營運路線與區域，僅依安全管制為審核與稽核之重點，就載運貨物差異區分為一般與特種貨運兩類，惟公路法屬於法律位階，須通過立法院審查，同時汽車貨櫃貨運業與汽車路線貨運業也經過多年努力，才有如今之地位與發聲管道，以保障兩業高投入之沉沒成本，政府各部會因兩業高資本額亦施加各項社會責任關注，如此本修法建議目前對於業者影響重大，尚須周延考量，從長計議；故中短期應先參考本研究於「汽車運輸業管理規則第 1 條」之建議，在不與本法衝突之前提下，先行放寬三業之間跨業經營之限制，增加車輛運用彈性，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，以紓緩多年汽車貨運三業受經濟環境變化之衝擊，並以該條款之發展為後續研究議題，相信能補足本研究對於本法之長期修法建議內容；如汽車貨運三業於「汽車運輸業管理規則」參考本研究建議修改後，跨業支援與發展良好，可增加本長期修法建議之可行性與推動機會。

表 5-13 公路法第 34 條修改長期建議與說明

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<u>第 34 條 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> <u>一、客運類</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>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： <u>貨一、一般汽車貨運業：以汽車載運一般貨物為營業者。</u> <u>貨二、特種汽車貨運業：以汽車載運特殊貨物為營業者。</u> <u>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。</u> <u>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。</u>	<u>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：</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。	(長期建議) 1. 將客運及貨運分開陳述。 2. 汽車貨運業不再納管小貨車租賃業，將該業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理。 3. 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。

資料來源：本研究提議

為提升汽車貨運產業與市場貨運需求之連結度，於本法另新訂汽車貨運經紀業，新增無車貨運之經營型態，除希望輔導汽車貨運業內無車之靠行業者透過加入此新業態，提升貨物經紀與非自有車隊之管

理能力，媒合貨源與汽車貨運公司，同時希望未來也可以此新業態，納入運用非貨車之載具，於公路提供貨運服務之類型，例如機車，並依本法授權制定細則納管規範，確保符合安全管制。

小貨車租賃業於法規長期建議，則不再納入汽車貨運業相關法規中作為一業種，並將該業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理，詳細相關說明見「貨車租賃法制化更新課題」一節。

一旦依據表 5-13 修訂鬆綁汽車貨運業經濟管制，應參考美日管制經驗，在汽車運輸業管理規則中強化相關業者安全面之管制，可於未來時機成熟時再進行相關探討。

四、汽車貨運業態安全管制強化之法規修訂中期建議

(一) 加強源頭管理

為健全汽車貨運行業發展，避免不肖業者投機行為，取得營業執照一年後，即轉型做純靠行業務，而不依既有業種門檻維持申設規模，卻以汽車貨運執照經營貨運業務，本研究於表 5-14，建議新增修訂「汽車運輸業管理規則第 3-1 條」，以配合安全管制之強化條件，新進業者必須提出營運及安全管理計畫，在一定觀察期內維持申設最低門檻，期間執行其營運及安全管理計畫，並通過安全稽核，否則即不發給或收回貨運營業執照，詳細安全稽核辦法參考美國汽車貨運業之安全管制規範。(頁碼：3-21)。

表 5-14 汽車運輸業管理規則第 3-1 條新增修訂建議

修正條文	現行條文	說明
第 3-1 條 <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>		(中期建議) 一、配合經濟管制鬆綁，增加申設汽車貨運業者安全管制門檻。 二、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。 三、參考美國汽車貨運業之安全管制規範。(頁碼：3-21)

資料來源：本研究提議

唯本修法建議之試營運部分，後續應訂妥暫時性營業執照規則，以及多加考量試營運如未通過，是否要給予該新進業者適度保障，因為相關設備與車輛尚需要處分，可能對於嘗試進入失敗

之業者過多負擔。如未來擬推行本修法建議，建議針對試營運未通過之業者，再進一步研擬其資產相關處分之配套辦法。

(二) 提高業者營業規模

對於進入門檻議題，汽車貨運公會與路線貨運公會皆認為目前貨運各業別之資本額及車輛數門檻限制維持現況即可，規範最低門檻，品質與發展隨各家業者能力發展；貨櫃貨運公會則希望能釐清當年確定資本額門檻之理由，才能繼續談門檻調整的可能性；小貨車租賃公會對於進入門檻則建議改採保險機制強化的方式，取代資本額與車輛限制為佳，對受害人較有實質的保障。

本研究認為目前國內汽車貨運之保險產品尚待加強，惟保險相關議題，須由交通部透過跨部會協商，故建議以目前業種門檻之確實審查作為安全管制之基礎，例如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，為使汽車貨運業者有足夠能力提升貨運及安全管理水準，依表 5-15 建議新增修訂「汽車運輸業管理規則第 28-1 條」，促進行業之規模經濟發展，使不規範及過小業者轉型或退出市場，要求現有業者均需維持至少最低進入門檻資格，否則在一定期間內(例如一年期間)即收回營業執照，本規則之新增修訂建議將促使小型業者間之整併或退出市場，預期可使汽車貨運業家數至少減少 20%。

表 5-15 汽車運輸業管理規則第 28-1 條新增修訂建議

修正條文	現行條文	說明
汽車運輸業管理規則第 28-1 條 <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>		(中期建議) 一、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。 二、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。

資料來源：本研究提議

本研究建議應先針對規模之維持，明確立法以該門檻為基礎，透過確實稽核，建立市場退出機制，維持各業者有相當之合法經濟規模。

未來如表 5-15 之修法建議，於評估後，仍有窒礙難行之處，本研究則建議轉向不依表 5-16 刪除「公路法第 40-1 條」與「汽車

運輸業審核細則第 5-1 條」，透過提高兩法規之期間，將「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。」之原規定內容，提升至三年期，以車輛持有成本作為門檻，杜絕不肖業者之投機營業行為。

由於本研究於表 5-15 之新增修訂建議認為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；該法規建議可透過監理智慧系統篩選未維持最低車輛數之汽車貨運公司，並前往稽核，故已無以車輛牌照持有一年為期之必要，並於表 5-16 建議配合刪除「公路法第 40-1 條」及「汽車運輸業審核細則第 5-1 條」。

表 5-16 公路法第 40-1 條及汽車運輸業審核細則第五之一條建議刪除

修正條文	現 行 條 文	說 明
刪除	<u>公路法第 40-1 條</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。	(中期建議) 配合表 5-15 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。
刪除	<u>汽車運輸業審核細則第 5-1 條</u> 新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起算一年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓。	(中期建議) 配合表 5-15 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。

資料來源：本研究提議

(三) 我國安全管理修法建議之洞見

我國近期有研究透過 ISO39001 之認證標準及作業內容與程序著手，根據美國推動道路交通安全改善計畫之經驗，道路交通安全改善計畫能夠成功之基本條件包括：「具備完善之計畫及有效率之主管機關」、「使用業經證實為有效之交通安全改善方法」、「建立具體有效之交通安全衡量。指標以測度計畫之執行成效」及「權責分明之執行單位」。

而根據公路運輸業之經營管理架構顯示，啟動運輸業道路交安全管理系統之主控權完全操之於相關法規的健全訂定及政府主管機關之有效監督與管理，應讓公路運輸業者能在法規制度之引導下逐步建立其道路交安全管理系統，並發揮其應有之功能。

而我國公路運輸業所帶來的交通事故風險以大貨車及大客車為最高，惟因大貨車所載運之內容為物，發生交通事故時所引起

之社會關心遠不如大客車之交通事故。另我國相關法規對公路貨運業之運輸安全規範遠不如對公路客運之要求；而在運輸安全相關法規之執行上，公路貨運業之落實程度亦遠不如公路客運業。如果進一步針對我國現行公路運輸各種業別之交通安全管理背景與條件加以審視，可發現公路貨運業是最迫切需要進行交通安全管理整頓之公路運輸業，惟其相關之法規及執行誘因卻是最為不足之類別。³⁷

另一篇近期國內研究發現，我國公路客貨運業者無論是基於節省營運成本的抑或是基於維持企業形象的出發點，對於建立自主性的道路交通安全管理系統皆有相當熱忱，同時不同規模的業者在道路交通安全管理系統實務上的進程差異甚大，具有一定規模的業者在成本負擔能力較佳的背景之下已開始自行探索如何建立制度化的道路交通安全管理系統，並運用標準程序化的方式提升安全績效；規模較小的業者則受限於成本負擔能力，並且在預期效益不明的情況下不得不採取較為保守的方式來應對道路交通安全風險。

一個成熟的道路交通安全管理系統並不應該是由外部組織來尋找問題並告訴運輸業應該執行甚麼樣的策略來應對，而是應該由業者本身發展出一個能夠不斷循環執行，自行從營運紀錄中找出問題並自行研發應對策略的作業系統。

政府主管機關基於監督管理的責任自然不宜貿然放寬現有的管制法規，但未來或可考慮在第三方公證認證制度的輔助之下，有條件的特許願意投入道路交通安全管理系統之優良業者以減稅或彈性保險費的方式，將成本轉投入更能有效提升道路交通安全的用途之中。

國內長期習慣使用死傷數字作為量化的安全績效指標，雖不失為一個簡單明瞭的方式，卻無法避免受到道路交通安全中隨機性的影響，有時候並不能真正有效的反應特定安全策略或安全管理系統的優劣，較為合理的作法應該是根據實際情況去發展適當的行動指標與核心指標，從作業流程紀錄中分析是否能夠有效的抑制風險因子，以避免對於安全管理系統的錯誤評價。³⁸

如我國研究結果所示，我國汽車運輸主管機關雖然有相當的資源，但調度與管制效用不佳，許多管制機制更待重新檢視與更新，即便近期有改組計畫，但安全管制的需要已積累許久，迫在眉睫，已不容許如其他汽車貨運管制發達之國家，從頭研究，以因地制宜；但可先參考先進國家之安全管理機制，作為中短期立

竿見影之策，以及未來產業中長期發展與銜接國際貿易之基石，而美國近期有研究透過多項歷史數據，估算美國大貨車(10,001-26,001 磅)自 2000 年實施之安全管制機制於 2007 年避免多少車禍所發生之成本，並再估算出美國政府於 2007 年投入汽車貨運安全管制約八千三百多萬的美金，可因安全管制機制避免之車禍事故，回收約七億四千兩百多萬美金，即每一美金的投入，可有 8.86 元美金的利益回收，顯見美國汽車安全管制機制成功造福社會³⁹，相信我國產業政策如能適當效法，再因地制宜地了解產業與調整政策，也能有如此豐厚之成果。

如表 5-17 可見美國、日本與歐洲對於汽車貨運業安全管制機制略有不同，其中美國主要針對業者，以安全性適格程序逐項檢查，於各項目有詳細登記之辦法與規範，並為業者之安全狀況作安全適切度評鑑，業者將會依安全適切等級分為三類，合格、尚待滿足或不合格，不合格者於一定期限內未改善，將收回其執照；日本除依相關安全法規審核事業計畫及安全管理事項對業者稽核，同時也透過考選體制從源頭管理汽車貨運業人才，使汽車貨運業者成立時即對汽車貨運經營之安全與公司治理有相當之基礎；歐盟則對跨國運輸業者之駕駛作管理，駕駛需依規定具備社區執照正本，除打擊不定期約聘駕駛與不公平競爭，主要可保證該駕駛為合格職業訓練之駕駛，並駕駛符合其資格之貨車，以及配送符合其資格之貨物內容。各國相關管制，詳見本研究第三章內容。

表 5-17 先進國家汽車貨運業安全監理制度比較

國別	美國	日本	歐盟
業者安全管制簡介	安全性適格程序：稽查業者財務擔保、駕駛人安全管理、貨車及貨運業務安全管理。並為業者安全狀況作安全適切度評鑑。經多次稽核而不通過，則收回業者營運執照。	業者須選任：安全統籌人：負責對業者就事業計畫及安全管理事項(經營、體制、方法)為指導，並提出意見。運行管理人：須經由國家考試認證，負責對貨物運輸業務安全上的管理，並監督、指導駕駛人為安全駕駛。	管制所有跨國運輸業者須具備社區執照，並對領有此執照之業者進行安全上的管理、監督及教育訓練。

來源：本研究整理

鑒於有許多著重汽車貨運業安全管制之先進國家之經驗可供效法，同時我國主要以公司行號作為管制對象，本研究主要以同樣著重在業者規範，同時較為完備之美國安全稽核程序為主要修法建議參考。

(四) 強化汽車貨運業的安全管理

於汽車貨運業之經濟管制放寬，為防範道路安全問題，應參考美、日安全管理法制，研擬我國安全管理法制，要求業者做好安全管理，將大車行車(車輛及駕駛)安全標準提高、將載運危險品或特殊貨品安全標準提高、強化公共及財務責任(第三人責任險)，不符標準且不用心改善者，得將其營業執照收回。

惟由於我國較缺乏安全管制之專業與經驗，仍需時蒐集國際相關資料及研擬執行方式並循共識後方可執行，故本研究建議於前述長期建議之「公路法第 34 條」推行後，才能透過該法條最後一段之建議增修內容授權制訂相關安全管制規則，故本節之法規修訂亦建議皆先暫列於長期建議。

表 5-18 汽車運輸業管理規則第 106 條修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第 106 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> <u>一、違反營業駕照法規</u> <u>二、公共責任保險額度不足</u> <u>三、聘用不合格駕駛員</u> <u>四、不當使用並駕駛貨車</u> <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>	第 106 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>	(長期建議) 一、配合經濟管制鬆綁，刪除第 106 條汽車路線貨運業之路線及班次管制規定。 二、第 106 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理要求。 三、<u>安全適切度之水準檢核及獎懲方式應另定細則以為之，可參考美國汽車運輸業安全適切度檢核程序之發展經驗。</u> (頁碼：3-21)

資料來源：本研究提議

如表 5-18，本研究於「汽車運輸業管理規則第 106 條」，參考美國汽車運輸業安全適切度之安全性適格程序，建議以訂定 11 項安全管制檢核項目，替代放寬經濟管制而刪除之汽車貨運路線管制原法，檢核及獎懲方式應由主管機關再另定細則以為之，可參考美國汽車運輸業安全適切度檢核程序之發展經驗。

汽車貨運公會於本研究第三次座談中，針對表 5-18 修法建議，認為與原法規差異太大，建議合併於「汽車運輸業管理規則第 3-1 條」新增修訂建議內容之營運及安全管理計畫中處理，因應短期尚未決行併業，維持原法規，保留汽車路線貨運業特徵。本研究認為基於經濟管制放寬，應讓三業於平等之情況下，以符合安全相關法規為前提，取得更多運用車輛之機會，故仍須刪除汽車路線貨運業已無管制效用之路線與班次規定，惟本修法建議之條文安排與修訂時程仍有討論空間。

配合經濟管制鬆綁，於表 5-19 建議新增修訂「汽車運輸業審核細則第 4-3 條」，針對大型貨車強制規定須安裝監理單位認可之 GPS 定位追蹤器及數位行車紀錄器，以利貨車管理、防止行車事故之發生並於事故發生後可以分析事故原因，作為安全管制門檻之加強。

表 5-19 汽車運輸業審核細則新增第 4-3 條新增修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第 4-3 條(新增安全紀錄裝置) 自用及營業大貨車、大型特種車 及曳引車均需安裝 GPS 定位追蹤 器及數位行車紀錄器，以利貨車 管理、防止行車事故之發生並於 事故發生後可以分析事故原因。		(長期建議) 一、配合經濟管制鬆綁，增 加申設汽車貨運業者 安全管制門檻。 二、針對大型貨車要求安 裝安全紀錄裝置。

資料來源：本研究提議

汽車貨運公會於第三次座談中，對於表 5-19 之法規增修建議，認為現行已有業者的管理系統改用 GPS，但舊式行車紀錄器是否需要取消，以及行車紀錄器之裝設，建議再釐清管制之用途，再於法律明確制定，或者僅容許攝影紀錄器和 GPS 等相關配備整合之設備可裝置。本研究認為，本法規修訂主要針對大型貨車與特種貨車作安全管制，至於位資料是否如環保單位之規定一般，須回傳至監理單位作管制用途，以及設備位管制之需要，所須具備之功能，則尚待未來討論。

配合經濟管制鬆綁，同時強化安全管制，於汽車貨運公會於第三次座談，針對表 5-20 修法建議，認為任意險應該屬於業者自

己斟酌的範圍，只要業者自己認為已足以承擔風險，不然會造成非必要之負擔。現行機制已對受害者足夠保護，目前強制險維持即可，但本研究發現，美國於車輛之安全管制，其公共責任保險遠高於我國，例如小於 10,001 磅之小貨車，即須提出最少 300,000 美金之公共責任保險，而本研究依砂石業評鑑之經驗，將汽車貨運業者之風險承擔略作提升，惟詳細金額，如能在未來與保險相關部會共同研究與協商，相信會更客觀地貼近安全管制之目標，降低社會風險。

表 5-20 建議新增修訂「汽車運輸業審核細則第 4-4 條」，針對大型貨車與危險貨品載運，強制提升除汽車強制責任險外之第三責任險之基本投保額門檻，加強公共責任保障額度及風險防範程度，作為安全管制門檻之加強

汽車貨運公會於第三次座談，針對表 5-20 修法建議，認為任意險應該屬於業者自己斟酌的範圍，只要業者自己認為已足以承擔風險，不然會造成非必要之負擔。現行機制已對受害者足夠保護，目前強制險維持即可，但本研究發現，美國於車輛之安全管制，其公共責任保險遠高於我國，例如小於 10,001 磅之小貨車，即須提出最少 300,000 美金之公共責任保險，而本研究依砂石業評鑑之經驗，將汽車貨運業者之風險承擔略作提升，惟詳細金額，如能在未來與保險相關部會共同研究與協商，相信會更客觀地貼近安全管制之目標，降低社會風險。

表 5-20 汽車運輸業審核細則第 4-4 條新增修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第 4-4 條 (新增公共責任) <u>除汽車強制責任險外，自用及營業大貨車、大型特種車及曳引車均需投保適足之第三人責任險：</u> <u>一、承載一般貨品時，傷害責任保險至少每一個人/每一事故達 500/1000 萬(含)以上；財損責任保險至少每一個人/每一事故達 100 萬(含)以上。</u> <u>二、承載危險貨品時，傷害責任保險至少每一個人/每一事故達 1000/2000 萬(含)以上；財損責任保險至少每一個人/每一事故達 500 萬(含)以上。</u>		(長期建議) 一、配合經濟管制鬆綁，增加申設汽車貨運業者安全管制門檻。 二、針對大型貨車及危險貨品加強公共責任保障額度及風險防範程度。 三、參考美國汽車貨運業之財務責任管制規範。(本研究 3.3.2 節第 2 項進入門檻目第 4 點：投保最低財務擔保要求)

資料來源：本研究提議

五、法規修改之影響評析

就本研究針對業種界線模糊課題所提出之修法建議芻議，對於可能影響之主要對象，提出修法推行後之相關利弊影響評析如下：

(一) 交通部

業種相關法規修法後，交通部只需要專注在安全稽核，同時安全管理之標的比經濟管制更容易透過數據管理，隨著法規一步步依循經濟管制放寬，同時提升安全管理，可更利於施政，以及績效考核。

表 5-21 業種界線模糊相關法規修改對利害關係者之成本效益影響分析

成效 利害關係者	效 益	成 本	淨 效 益
交通部	數據管理安全管理標準，施政便利。	修訂法規之宣導與部會協商。 制定夕陽條款與轉型輔導機制。 未來人才招考檢討與安全管理種子人才培訓。 重新協商調整基金運用，與民間合資長期發展汽車貨運產業。	汽車貨運業發展良好，並持續提升，施政便利，確保政績品質。
地方監理機關	監理目標與績效考核明確。 隨汽車貨運產業發展提升權利與重要性。	單位改組與安全稽核單位擴編。 初期須投入相當資源與心力培養人員與向業者宣導。	監理目標與績效考核明確。 隨汽車貨運產業發展提升權利與重要性。
財團法人車輛研究測試中心	更加提升 ARTC 對於運輸產業之重要性。	需要納入更多元之人才，或是接觸更多元之研究團隊，以利合作因應業種尚待研究之產業發展議題。	更加提升 ARTC 對於運輸產業之重要性。
汽車貨運業者	本業內具規模，同時有穩定貨源之業者，可隨經濟管制鬆綁提升品質與服務之機會。	本業內佔多數之中小型之業者，更難以生存，須要面臨撤出，或是轉型。 預期汽車貨運業家數會減少。	業內業者會更具專業與競爭力，讓本產業更容易面對國際競爭，或是向國外發展。
汽車路線貨運業者	業者可以作多角化規劃。	負面衝擊不大。	業者可以作多角化規劃。
汽車貨櫃貨運業者	業者可以作多角化規劃。	隨著安全管理強化，停車場、相關場站設備、特殊車型與危險載運會受更多管制，預期會造	業者可以作多角化規劃。

成效 利害關係 者	效 益	成 本	淨 效 益
		成相當門檻，讓部分不健全之業者互相合併，或退出市場。	
擁有自用貨車之非汽車貨運業者	無。	自用車業者為符合安全門檻，成本相對提升，如監理單位徹底稽核，預期會有換購小車或出售車潮。	負面衝擊，預期會有換購小車或出售車潮。
國外進入之貨運業者	更容易於本國服務，並不危害交通通用路安全。	遵守我國安全管制門檻。	更容易於本國服務，並不危害交通通用路安全。

資料來源：本研究整理

但中短期，交通部需要在公路法授權之最大範圍內於部會修訂規定，以方便業者之角度，放寬業種經營界線，並以保障社會大眾之角度，透過各樣修法提升安全管制，過程中首先需要先針對須跨部會溝通之項目進行，另外需要面對較多早已低於原先既定法規之規模門檻之中小汽車貨運業之疑慮，或是投機惡性競爭之貨運業者之杯葛，而須再針對性制定夕陽條款，輔導撤出產業，或是提升專業與品牌。

人才招考也需要重新思考，以面對安全管制之需要，甚至先規劃預算培養種子人才，定期前往美日等運輸大國和貨車品牌與製造國家，期更深入地了解本研究所引用之法規精神與國際最新趨勢，才能讓汽車貨運生態永續發展。

基金之運用也需要重新調整，或是採取本研究建議，與民間另合資財團法人，發展有利汽車貨運產業之研究計畫或訓練。

(二)地方監理機關

於法規推行後，地方監理機關之任務會集中在安全稽核程序，該稽核程序除了更明確，同時也較容易依循，增強監理之正當性，隨著相關訓練與產業發展之資源挹注，隨著汽車貨運產業發展，透過良性循環，權利與重要性也會隨之提升。

但安全管制強化法規陸續推行時，監理單位也須面臨改組，甚至依安全稽核需要擴編人員編制，初期需要投入相當資源與心力培養人員，以及向業者宣導。

(三)財團法人車輛研究測試中心(ARTC)

隨著未來以安全管制管理汽車貨運業者，ARTC 可先以目前硬體方面之專業，率先對主觀機關輸出足夠之車體安全相關之政策建議，並更加提升 ARTC 對於運輸產業之重要性。

於中長期，因應業種尚待研究之產業發展議題，需要納入更多元之人才，或是接觸更多元之研究團隊，以利合作。

(四)汽車貨運業者

本業內具規模，同時有穩定貨源之業者，可隨經濟管制鬆綁提升多角化經營之能力，但前提是付出相對應之安全成本，不過同時也是此類業者提升品質與服務之機會。

本業內佔多數之中小型之業者，雖然經濟管制放寬，但如果專業沒有相對提升，也無法多角化載運，預期成長不大，甚至長期會受限於具規模之業者，而更難以生存，須要面臨撤出，或是轉型。

預期汽車貨運業家數會減少，但業內業者會更具專業與競爭力，讓本產業更容易面對國際競爭，或是向國外發展。

(五)汽車路線貨運業者

本產業原先即為普遍資本投資最大者，許多業者經營多年，同時營運具專業性，品牌價值較高，於經濟管制開放後，可運用原先場站與品牌優勢嘗試更多經營模式，活化資產，即便未來安全管制提升也毋須太過擔心，因為大部分業者本身過去即負擔相當之安全責任，故負面衝擊不大。

(六)汽車貨櫃貨運業者

本業原先之資本與規模相當大，惟受產業轉型與國際經濟影響，貨櫃運輸業務已不如往昔，如經濟管制開放，牽引車可作載貨用途，解決南北貨櫃不均，所造成之空車率問題，讓業者可以作多角化規劃，但隨著安全管制強化，停車場與相關場站設備之安全議題會浮現，加上特殊車型與危險載運會受更多管制，預期會造成相當門檻，讓部分不健全之業者互相合併，或退出市場。

(七)擁有自用貨車之非汽車貨運業者

於修法後，大貨車與特殊車種之安全管理提升，同時檢核對象擴及自用貨車，自用車業者之成本相對提升，如監理單位徹底稽核，預期會有換購車小貨車潮，或是市場上中古車輛增加。

(八)國外進入之貨運業者

經濟管制放寬後，國外業者銜接國內產業較為容易，可盡快適應與服務大眾，或是原有客戶，並因遵守我國習自國外主流國家之安全管理，不會造成社會之交通用路安全問題，可更容易維持該國外業者之品牌形象，讓我國更適宜成為國際貨運樞紐。

六、推動方案及作業期程

有關本課題之建議方案與期程分為中期及長期兩部分，如表 5-22 所示，茲整理說明如下：

1. 中期建議：

- (1). 檢討營運路線許可證：應回歸市場競爭，便利業者依業務需要自行規劃配送路線，以滿足消費者需求，為社會大眾提供更便捷的配送服務，無須再申請並持有營運路線許可證。以期使業者經營更具彈性。
- (2). 檢討運價管制：託運人與業者依所運送服務之實質內容議定運費，回歸市場競爭機制，並可鼓勵業者提供客製化服務，提昇服務品質。
- (3). 加強業者源頭管理：修改汽車貨運業營業執照申請法規，改為實質審查營運計畫書並要求提出安全管理計畫，而後在試營運一定期間並無道路安全事故且管理上軌道後，再核發營運執照。
- (4). 提高營運規模限制：要求現有業者必須需維持最低進入門檻資格之車輛數，以利汽車貨運業者有足夠能力提昇貨運及安全管理水準，促進行業之規模經濟發展，否則在一定期間內即收回營業執照。

2. 長期建議：

- (1). 整合三大業態：由於目前貨運業分為三業態，業者若需彈性經營則需於執照申請時同時申請經營多項業態。基於簡政便民及使業者在營運上更有彈性及效率，建議簡化目前汽車貨運

業類別。營業貨車業者分類之精神主要在放寬經濟面之管制，但同時加強安全管制。建議整併現有三類汽車貨運業，不再管制營運路線與區域，僅依安全管制為審核與稽核之重點，就載運貨物差異區分為一般與特種貨運兩類，並於汽車運輸業管理規則另訂營運規範，鬆綁經濟管制。本修法建議目前對於業者影響重大，尚須周延考量，從長計議。

- (2). 建立監理業者安全管理機制：鬆綁經濟管制及強化道路安全規範，應參考美、日安全管理法制，研擬台灣安全管理法制，要求業者做好安全管理，提高行車(車輛及駕駛)及載運危險品或特殊貨品之安全標準、強化公共及財務責任(第三人責任險)之推動方案與作業期程。

表 5-22 業種界線模糊修法之主管機關推動方案及作業期程

推動方案	法規 期程	公路法	汽車運輸業管理規則	汽車運輸業 審核細則
檢討營運路線 許可等	中期		修正第 5 條、第 8 條、	
檢討運價管制	中期		修正第 10 條	
加強業者源頭 管理	中期		須新增條文	
提高業者營業 規模	中期	修正第 40-1 條	須新增條文	修正第 5-1 條
整合三大業態	長期	第 34 條	須配合全面檢討	
建立監理業者 安全管理機制	長期		修正第 106 條	須新增條文

資料來源：本研究整理

七、小結

本節透過「維持現有業態」、「加強業者源頭管理」、「提高業者營業規模」、「整合三大業態」，以及最終「建立監理業者安全管理機制」等四項政策理念，提出現行法規修改之建議。期望先透過經濟管制鬆綁給予汽車貨運業者更多創新發展空間，並藉此充實茁壯，同時加強新進及現有業者之安全監理。俟監理機關及業界熟悉新的管制環境並階段性調適法制體系後，業者競爭將更符合市場法則，且安全管制規範將更趨完善，應可解決現在業種界限模糊現象，使汽車貨運產業法制環境更趨健全。

5.5 靠行現象法制化課題

一、引言

目前汽車貨運三業中，汽車路線貨運業門檻較高，故業者甚具規模並無靠行之現象。惟汽車貨運業及貨櫃貨運業二業則普遍採用靠行模式來降低營運成本及增加營運彈性，有些業者甚至將自用貨車納入旗下，在貨運市場上進行價格戰爭，衍生出不公平競爭的爭議及不少運輸服務品質及道路安全的問題。

根據 101 年底列管之汽車貨運業約 5,000 家、貨櫃貨運業約 500 家，佔據約 95% 汽車貨運產業家數。此兩業態之車輛數各約 60,000 輛及 6,000 輛，佔有約 81% 的數量。本研究推估此兩業態聘用駕駛員應超過 50,000 人，其中如果 80% 為靠行車主，則將有 40,000 位靠行駕駛員，佔有汽車貨運業前線核心人力非常龐大的比例。

從本研究之業者訪談中得知，基於少子化及服務業發達等原因，勞力與時間付出皆非常大的駕駛員工作，正面臨嚴峻的人員短缺卻又不易填補的問題。靠行貨運業擁有許多積極投入貨運服務的靠行車主，如能透過法制更新，使靠行車主獲得其應有法律位階，合法擁有所投資車輛及使用權，並進一步提升其經營能力與人文素養，或可解決此項嚴峻的缺工問題，而且可以使汽車貨運業更健康與永續地發展。

我國貨運業靠行現象早在民國 37 年即已存在，當時由於公路營運秩序混亂，公路主管機關乃將私有貨車集合組成 14 家貨運公司，連同既有 7 家貨運公司，共計 21 家業者。然而後來成立的 14 家公司，由於組織不健全且管理薄弱，致使公司徒有其名，實際上由車主自行招攬生意，互相殺價競爭。

主管機關為改善營運秩序，曾於民國 41 年成立聯營組織，但是由於多數業者仍執意於自力經營，不願將車輛投資於公司，致使「聯營組織」構想無法實現。至民國 43 年，政府重新規定凡擁有 3 輛貨車以上者，可成立貨運公司，並依照政府訂定之費率收費。

俟後依據「公路法」第 79 條規定訂定「汽車運輸業管理規則」，包含汽車貨運行業分類、申請立案程序、營運、監督、貨運營業、獎勵與處罰等汽車貨運業的作業與管理規範，其中將汽車貨運行業分成汽車貨運業、汽車路貨運業及汽車貨櫃貨運業 3 類。而依公路法第 38 條及第 40-2 條規定訂定「汽車運輸業審核細則」，將申設汽車貨運行業所需最低經營財力、最低車輛及站、場設備、增加與汰舊換新營業車輛等做了詳盡的規範。另依據停車場法第 2 條第 3 款規定之路外停

車場，訂定「汽車運輸業停車場設置規定」，其中規定汽車運輸業應備具之停車位數，應按業者所有營業車輛數之 1/8 換算，其不足 1 個停車位部分，以 1 個停車位計算。

然而因靠行模式已然成型，伴隨經濟成長對貨運之大幅需求及運作彈性取得，使靠行貨運業者及個人車主建立出維妙的共生關係，一直發展至今日。政府對於貨運業靠行現象及衍生出之問題亦有所覺且有相關探討，然因既有管理法規無法規範且尚未探討出如何加以修改更新，以致無從加以取締或導正，等於默許靠行模式及行為之存在，多年下來形成我國汽車貨運業特有的一種營運模式。

目前汽車貨運三業中，汽車路線貨運業門檻較高，故業者甚具規模並無靠行之現象。但是汽車貨運業及貨櫃貨運業二業則普遍採用靠行模式來降低營運成本及增加營運彈性，有些業者甚至將自用貨車納入旗下，在貨運市場上進行價格戰爭，衍生出不公平競爭的爭議及不少運輸服務品質及道路安全的問題。

貨運靠行模式有其發展之背景及/或對我國經濟發展過程中的貢獻，然而時至 21 世紀之今日，現有汽車貨運業靠行模式反成為貨運產業國際化及現代化發展之阻力，需要深入研究如何將之轉型，將汽車貨運產業帶入一個更具前景及永續發展的境界。

二、汽車貨運業靠行現象形成背景及原因

汽車貨運業靠行營業之所以普及，主因為該業別之營業執照需經交通部特許，許多汽車貨運業者為免除龐大貨車投資及駕駛員管理及訓練、增加業務拓展機會及營運彈性，而形成的特有產業現象。綜整參考文獻及本研究之整理分析後，彙整汽車貨運業至今仍存在靠行營業現象之原因主要有下列 4 點：

(一) 汽車貨運業特性

汽車貨運業及貨櫃貨運業沒有固定的運送路線，毋須以規模車隊排班營運，其所運送者多係水泥、砂石、木材、建材、米糧等以整車為單位的貨物。車行未設營業所供貨物集散之用，而由司機直接往返於託運人與收貨人之間，提供及門(door to door)服務，所以貨主和司機間頻繁的一對一(one on one)關係，遠勝於與車行老闆的互動。在這樣的市場特性及經營環境下，司機的營運自主性大增，單打獨鬥亦能生存。加上汽車貨運業家數眾多，競爭非常激烈，而貨櫃貨運業亦因產業外移等因素，造成貨櫃運輸需求趨緩，致使車輛供過於求且經營成本日益高升，而透過靠行方式經營往往可降低經營成本且維持車隊運能的彈性。因此，許

多正規車行逐漸轉型成為靠行車行，鼓勵旗下駕駛員轉為靠行車主並對外徵募靠行司機，做為擴大營業規模的主要策略。

汽車路線貨運業必須向公路主管機關申請固定運送路線，並設立營業站所供眾多分散之貨主收、送物件，經營上需要較多的資本。且其運送標的物則以零擔、包裹的雜貨為主，需以較具規模與紀律的車隊進行排班運送。因此，逐漸形成大型化、專業化的經營型態，所以靠行營業方式在汽車路線貨運業並不容易形成。

(二) 汽車貨運業者經營策略考量

業者在面臨車輛投資金額甚高、維修保養費用高、優秀駕駛員自立門戶與駕駛員管理不易等問題下，為節省投入的購車資金，降低車輛維修、油耗、駕駛員薪資等營運成本，乃「鼓勵」公司駕駛員自行購車以靠行方式參與營運，也歡迎其他個人車主靠行在其公司名下以增加靠行費收入。而不少汽車貨運業者更因為靠行車主無法自行開立運費發票，也提供發票給非靠自己公司的靠行車主，從中賺取差額利潤。

(三) 駕駛員「自行創業」意願高

我國法規對於成立汽車運輸業應具備之資本額、車輛數及站場設備訂有最低門檻，該規定係基於期待業者經營時能具備規模經濟效益並給予消費者較佳保障之原旨。但對於欲自立門戶的駕駛員而言，絕大部分的汽車貨運業駕駛員個人並不具備此籌設公司之能力，因此對這些駕駛員而言，選擇向原雇主或其他有意願之公司靠行之方式無疑是較便捷之途徑。

(四) 以靠行模式成立公司相較容易

部分駕駛員或靠行駕駛員不願長期被貨運業者剝削，乃選擇自創公司。但因個人資金有限，乃邀集有同樣意願之個人車主合組一家汽車貨運公司，並從中推派代表一人擔任公司負責人，一家「完全靠行」的汽車貨運公司於此形成。

三、汽車貨運業靠行營運模式之探討

汽車貨運業以整車運送一級產業的物料為主，車行未設營業所供貨物集散之用，而由駕駛者直接往返於託運人與收貨人之間提供及門運送服務，所以貨主和駕駛員之間的互動關係遠勝於與汽車貨運業者間之互動關係，駕駛員若要自行招攬業務亦有能力。

加上汽車貨運業之業績深受景氣波動的影響，靠行營業方式對於業者而言可降低營運風險，因此業者和駕駛員雙方都有誘因採取靠行方式營業，此現象至今依然相當普遍。

以下進一步分析汽車貨運業之靠行問題。

(一) 汽車貨運業靠行經營類型

基於現有汽車貨運管理法規之不健全，「靠行營業」指的是車輛出資人將其車輛登記於貨運車行名下，定期繳交定額「靠行費」予貨運車行，以取得以下一般行政支援服務，例如：

1. 車輛牌照之請領、換發、車輛檢驗與車輛異動登記。
2. 牌照稅、燃料稅、其他稅費與違規罰鍰之繳納。
3. 汽車責任保險之投保（保額由雙方議定）。
4. 行車事故處理。
5. 購車貸款申請及動產擔保之登記。
6. 其他公路主管機關核定需辦理之業務。

靠行車主則必須自行開發或由貨運行提供業務來源，但需支付車輛營運時所有相關費用與成本，自負盈虧責任。但是因為名目上車輛屬貨運行所有，客戶所需營業發票須仰賴貨運行提供，使貨運行可以向靠行車主收取「發票費」，來支付營業稅(5%)及貨運行「代為處理」各項費用單據及報稅所衍生的相關費用及營所稅，此比例從 10%~17% 不等，也是貨運行營收及利潤的主要來源。

營運時若客源係由貨運行提供，俗稱靠全行（行內），靠行費較高；若客源係由車主自行招攬，俗稱靠半行（行外），靠行費較低。貨車主與貨運行雙方間之權利義務關係會以私契約規範，其中往往規範肇事理賠由車主自行承擔，但就過往法律判例，貨運行必須負連帶責任。

貨運行不一定每家公司都有靠行車輛，有的公司完全不接受靠行車輛，而接受靠行車輛的公司則可進一步區分為部分車輛為靠行車及全部車輛為靠行車二種狀況，上述 3 種經營類型之營運特性比較，如表 5-23 所示。

表 5-23 汽車貨運一般公司與靠行公司營運特性之差異比較

經營類型 營運特性	一 般 公 司	部 分 靠 行 公 司	完 全 靠 行 公 司	
公司所有人	實質出資股東(最大出資人為負責人)	部分實質出資股東 (最大出資人為負責人) 部分名目股東	名目股東(推派車主一人為負責人)	名目股東(由人頭擔任名義負責人)
駕駛員	全為公司雇用	公司雇用及靠行車主	全為靠行車主	
車輛來源	完全公司自有	公司自有及靠行	完全靠行	
車輛登記	登記在公司(個人登記有法源但卻不易)			
業務來源	完全公司開發	1.公司開發業務(靠全行) 2.靠行車主自攬(靠半行)	絕大多數此類公司係由靠行車主自攬，極少數係由公司提供	
駕駛員義務	依公司規章行事	1.按月支付靠行規費 2.發生行車肇事時回報公司 3.車輛的各項文件交由公司登記及保管 4.保留與營運相關之支出憑單供公司製作營運報表		
收入來源	載貨所得運費	1.載貨所得運費 2.靠行車主規費(靠行費)	靠行車主規費	1.靠行車主規費 2.買賣車輛利得 3.提供購車貸款利得 4.轉賣車行執照 5.開立發票稅差

資料來源：公路汽車貨運業靠行現象法制化可行性報告

(二)運輸服務交易主體與貨車關係網路

從圖 5.3 中可見需要貨物的廣大客戶群主要由不同類型的貨車供貨，這些貨車在貨物送達客戶前必須使用公路系統，因此對用路之車與人均會產生影響。如果車隊及駕駛員管理上軌道，則產生運輸服務瑕疵及行車事故的機率就會較低；反之，相關問題發生的機率就會提高。靠行貨運公司規模一般都比較小，且多半並未針對靠行車主的車輛建立完備的管理機制，而是由車主自主管理。靠行車主往往沒有正規的停車場地，且為節省營業開銷，在維修與保養上也十分節省，又經常為增加營收而超時工作，因此發生車輛問題或事故的機率往往較自有營業車為高。

有車貨主會使用自用或租賃貨車進行貨物配送，當自用車無法完成運送或基於其他特定理由時，則會尋找正規貨運公司、靠行貨運公司或托運行來承運。無車貨主則需透過正規或靠行貨運公司的貨車與服務網路將貨物運送到客戶場地；在有些特殊情況下，無車貨主也會透過托運行來運送貨物。

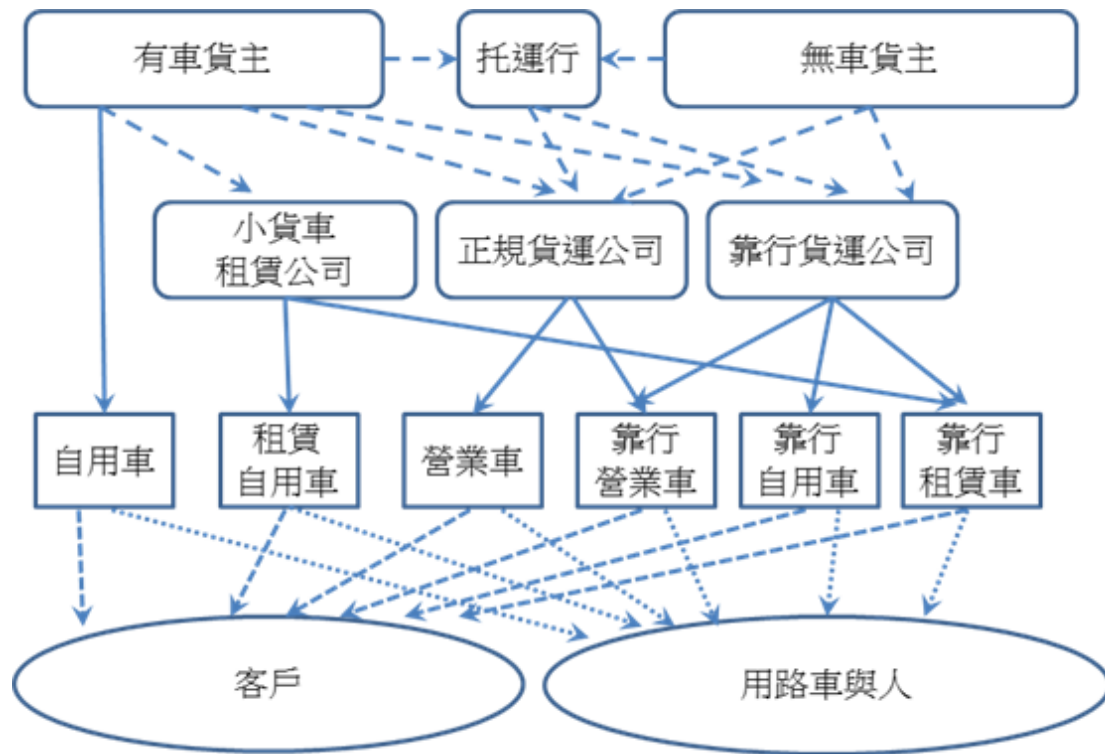


圖 5.3 運輸服務交易主體與貨車關係網路

目前貨運公司可區分為正規貨運公司及靠行貨運公司，兩者在車隊及駕駛員管理模式上有很大的差異。正規貨運公司以自有營業車及自聘駕駛員為主要營運資源，提供市場運輸服務；因此對於車隊及駕駛員之管理均十分重視，通常配置有專屬部門及管理人員，進行常態性管理及改善。靠行貨運公司則視駕駛員及其貨車為「個人車行」，需自負盈虧及管理與訓練責任，故將管理重點僅放在靠行車輛之行政管理及車輛調度，無法做到專業化之車隊與駕駛員管理。

托運行則為一個很獨特的不甚符合管理法規要求之貨運服務業，主要在整合回頭車資源，提供市場低價整車運送服務，近年以來更推出拼貨整車服務。回頭車資源多半來自眾多的靠行營業貨車，駕駛員透過承運貨物可以賺取回程所需油料費用，甚至一些額外報酬。靠行車主有高度與托運行合作的動機，以爭取更多的業務量及降低營運成本。另一方面，托運行所提供之運輸媒合服務，可以降低貨車空駛里程，同時減少空氣汙染及溫室氣體排放量。不過，貨主雖可獲得低運費的運輸，卻無法有效掌握貨物動向，如發生貨損或事故，在求償處理上需要投入較多的心力，甚至可能無法獲得補償。

就業界訪談所知，目前在汽車貨運業及貨櫃貨運業之靠行現象普及，許多業者不願投入資源及心力於建置自有車隊及駕駛員，反利用不同管道取得靠行營業車及車主的加盟，甚至接納違規靠行自用車或租賃車的加入，以降低營運成本並增加營運彈性。因為靠行營運模式之存在，使整個貨運供需市場中產生非常複雜的交易關係網路：貨主、貨運公司、靠行車主、客戶，及這些利害關係人間之利益衝突，更造成增高之客戶端貨損與服務品質風險及用路人端的行車事故風險。

四、汽車貨運利害關係人採取靠行營業之誘因與風險

以下第一個方塊故事舉出一個貨車靠行實例，針對靠行契約甲、乙方做一些簡單的分析與討論。

首先，車輛是駕駛員購買，在靠行的契約中明定駕駛員是車主，但貨車行照上的車主是貨運行，貨運行在交通法規上擁有生產工具。再者，貨運行並未提供生產工具給駕駛員，也沒發給駕駛員薪水，而是駕駛員必須自行購買車輛及招攬業務。為賺取更多收入以償還貸款、支付車輛運營相關費用，駕駛員往往超時工作，甚至太太需要擔任隨車助手，因此增加事故機會，以及公安風險。

靠行契約往往載明駕駛員對於行車事故需要負完全責任，但是當駕駛員發生行車事故時，由於行照上登記的是貨運行，法院又會認定駕駛員與貨運行有僱傭關係，要求貨運行連帶負擔賠償責任。若以「是否支薪」來判定勞資關係，貨運行不算是駕駛員的頭家。但從必須擔負連帶責任的情況來看，貨運行又具有作為頭家的成分。靠行制度超越了以「是否支薪」以及「生產工具有無」來認定僱傭關係的客觀標準，靠行車主擁有生產工具，但卻不是老闆；他們必須將部分勞動成果交付給其貨運行，但他們也不是受僱者。那麼他們到底是誰？

第一個靠行故事：秀蓮和她先生的貨車

秀蓮和他先生是花蓮水源村的原住民，從民國 83 年開始一起跑車，起初是國華貨運所雇用跑單趟的司機，後來經過國華老闆娘的建議，向國華貸款購買了一輛貨車，並靠行在國華貨運下，問到秀蓮為什麼覺得靠行比起受僱在國華底下的好處是什麼？秀蓮說道：「我們哪有錢去開公司，只能靠行」，「老闆娘看我們年輕又拼，就要我們乾脆買一輛車，靠他的行，我們跟老闆娘一陣子了，她對我們很好，我們也很信任他。啊如果靠行，哪裡有工作就能去做，賺的錢就是拿來繳貸款，大部分的司機都有車貸啦！靠行然後載貨吼，只是抽一點點的佣金，還有每個月繳個 3000 塊的靠行費，要出來開車，靠行比雇在人家下面跑單趟，收入和自由度都好了太多了！就是想要賺錢啦！」

秀蓮和他先生在幾年內把向國華貨運購買的貨車貸款繳清，民國 90 年時，帶著他們的貨車，離開國華貨運並靠行在同事介紹的經國貨運下，起初，秀蓮相

當反對轉換車行，「我們和對方又不認識，他又是新的公司，去那邊幹什麼？」，但是由於先生的堅持，還是轉了過去。轉入之後，經國貨運認為他們車太舊，建議他們向車行再貸一輛新的貨車，於是秀蓮賣了舊的貨車，背上了新的車貸，繼續工作。民國 96 年底，秀華和先生在從台北跑車回花蓮的路途上，突然被幾名男子攔下，凶惡的對他們說：「你們老闆欠錢沒錢還，把你們的車子抵押給我們了，所以我們要你的車！」這時他們才知道，經國的老闆欠了地下錢莊一屁股債，把車行底下所有的靠行車全拿去抵押了！秀蓮回憶道：「我們跟了他（經國）快六年，貸款都快繳完了，老闆都沒有想過我們，啊車牌的名字是登記車行阿，他就拿去抵。他沒給錢，人家就要我們的車！」「車子沒了，我們怎麼工作！怎麼生活！辛苦十多年了，一生的心血唯一的財產一下子就沒了，我和我先生一下子掉到了谷底，好幾個月都沒工作！」問到靠在同一車行其他同事的狀況，秀蓮感嘆地說：「有些比較知道狀況的司機，不想管我們跟老闆簽的東西了啦，就早先把車開到外縣市便宜賣了！我們就是太老實，才會被地下錢莊找到，也來不及了！碰到這種事，我們不敢得罪那些人阿，沒有就是沒有了！沒想過真的會遇到這種事，我們也沒錢告他啊！」「我們以前比較沒有注意那個，只是想賺錢啊，為了生活沒有辦法，不去想的話，賺得比較多。」後來，秀蓮的先生心灰意冷地跑到台北，不久在一場大病下抑鬱而終，留下秀蓮和他的四個孩子。最後，秀蓮拒絕向命運低頭，憤而決定向經國貨運提告。他找了民間的法扶機構協助，打贏了官司。秀蓮嘆了一口氣說：「老闆後來去坐牢，沒幾個月就出來了，可是他沒錢了啊，我們的車子也要不回來。」

資料來源：楊淳卉，真頭家、非頭家——靠行制度中勞資範疇的模糊邏輯，清華大學社會學研究所，民 102 年碩士論文。

第二個靠行故事乃一家國內大型路線貨運業所成立的子公司。該公司原本為非常專業的汽車貨運公司，所有車輛均為自有且駕駛員均為專職，擁有良好的管理制度及成效。但是為能降低人力成本，加上汽車貨運業靠行模式盛行，A 公司近年以來開始鼓勵駕駛員「內部創業」，將二手車賣給資深駕駛員，轉換身分為靠行車主，成為一家半靠行的汽車貨運業。如此，A 公司降低了人力成本，又增加運能上的彈性。對於轉為靠行車主的正職駕駛員，好像退休後，可以展開第二春的職業生涯，工作時間很有彈性，又可以承接不同貨運公司的貨物。不過，實質上，因為車輛為二手老車，維修保養費用均較新車高，加上載貨機會往往不是 A 公司的主力業務，收入不是非常穩定，而退休後又無法像年輕時一樣活力充沛，又無業務行政支援及經驗，致收支間往往無法平衡，成為一個忙碌卻又無功的掛名老闆。

第二個靠行故事：一家汽車貨運業者的半靠行策略性轉型

A 公司乃為我國前三大物流貨運公司之子公司，成立宗旨即為利用母公司大貨車於白天閒置的空檔，進行整櫃運送及碼頭貨物的轉運，若白天母公司需要支援，則以其需求為主。如此一來，一方面可提升車輛使用率、分攤燃料稅及牌照稅；另一方面也增加營收。相較於以運送貨物為目的之其他貨運公司，較無

業務壓力，又搭配長期合作之報關行，顧客來源穩定，形成策略聯盟關係。因而營運狀況大致穩定，唯因國內時令大小節產生季節性貨量的波動。

由於 A 公司之車輛汰換週期為 5 到 7 年，較一般同業而言期間為短，又二手車輛賣出的對象，有許多是公司內欲退休之資深駕駛或個人車主，無法依循政府以報廢車輛換停車位的規定，因而在向政府提請增設停車位時經常受到限制，為此，A 公司盼政府是否能有所彈性。目前，A 公司已規劃將和母公司之停車場一同遷至新廠區，距離舊廠大約 1.5 公里。個人車主在購買 A 公司之二手車後，彼此便不再有上下級從屬關係，駕駛排班較為自由，尚可在行有餘力之際為其他貨運公司運送貨物。車輛的保養維修雖依附在 A 公司之下，可由 A 公司作為代表和車輛供應商進行議價，但費用和時間必須自行負責、安排。如此一來，A 公司可確保車隊運作順利，又可減少人事成本(例：勞保退休金)。除了個人車主，A 公司尚與 2 至 3 家契約車行簽訂合約，若是本身運能不足時，可調度契約車行車輛進行支援。

資料來源：東吳大學供應鏈與物流管理研究室 2013/3/20 個案訪談分析

貨車靠行營運模式對靠行駕駛員、靠行貨運公司、貨主而言，各有其誘因及潛在風險，而對於用路人及主管機關亦可能產生一些風險。根據本研究蒐集到的相關資訊，將汽車貨運業靠行營運模式利害關係人的參與誘因及可能產生之相關風險，分析整理彙整於表 5-24 中。

表 5-24 汽車貨運業靠行營運模式利害關係人之誘因與風險

靠行駕駛員	誘因	1. 容易進入貨運行業，薪資較其他工作高。(透過貨運行付款或貸款購得一輛中古車或新車相對容易。) 2. 為「自己事業」打拼，賺更多錢。(這其實是個迷思，往往是貨運行鼓勵駕駛員「創業」，並從中獲取利得的一個策略。靠行駕駛員對於此項創業的利弊得失甚少做過詳盡的分析與評估。)
	風險	1. 必須自負盈虧並承擔所有營運風險，甚至虧損風險。 2. 超時工作導致行車事故風險增加。 3. 無法接受正規駕駛員在職訓練。 4. 為降低成本，車輛未正常保養，甚至使用老舊貨車，致增加交通事故及環境汙染風險。 5. 車輛登記在貨運行名下，無法自行買賣，且當靠行貨運公司發生財務問題時將遭牽連，車輛甚至可能被查封。
靠行貨運	誘因	1. 減少所投入之車輛固定及變動成本，降低折舊、保養維修等營運成本。 2. 減少駕駛員固定薪資及管理訓練成本。 3. 賺取靠行費、發票費、貸款利息等收入。 4. 可實現「內部創業」，激發靠行駕駛員更大的工作動能。

公司	風險	1. 對靠行駕駛員的約束力較弱，不易落實有效的管理制度。 2. 不利團隊合作，經營規模與營運效率無法提升。 3. 靠行駕駛員欠繳購車貸款、稅費、違規罰鍰。 4. 遠離客戶，無法做好客戶服務及客訴處理。 5. 靠行駕駛員發生肇事時，仍須負擔肇事賠償責任。
客戶	誘因	1. 運費低（靠行營運模式成本結構較低，可以較低運費承接運輸服務，但同時造成所謂惡性競爭的爭議。） 2. 靠行駕駛員提供更客制化及個人化之服務。（靠行駕駛員之自主性高，可針對客戶特殊或臨時性需求加以滿足，無須回報公司。）
	風險	1. 若靠行駕駛員自我管理不佳，會使貨物運輸服務品質惡化，貨物安全較無保障，且交通事故發生風險增加。 2. 靠行貨運公司常規避肇事理賠責任，要受害客戶直接向靠行駕駛員求償，徒增受害客戶肇事求償之困擾。
用路人	風險	1. 交通事故 2. 人身傷害 3. 空氣汙染
政府機關	風險	1. 交通部/路政司/公路總局/監理所 (1)不易調解靠行貨運公司及靠行駕駛員之權利義務關係及延伸的監督管理工作。 (2)不易處理靠行貨運公司及靠行駕駛員之違規營業問題 2. 勞動部 (1)不易管理靠行駕駛員超時工作 (2)不易管理靠行貨運行及靠行駕駛員間之勞務契約關係 3. 財政部 難以掌握自行攬貨靠行駕駛員之營收，產生逃稅問題。 4. 公平會 造成貨運市場運價不公平競爭。 5. 環保署 老舊車輛及未做好保養維修所造成空氣汙染。

資料來源：本研究整理

汽車貨運業靠行營業現象在美國、日本等先進國家並不存在，乃我國經濟發展過程中所形成的一個特有產業現象，雖具有其歷史上之貢獻，但卻已成為今日貨運產業發展的一個不利因素。在 21 世紀經濟、科技與法制發達之今日，實應好好檢討如何將此現象導入正軌。

五、靠行問題對策探討

貨車靠行之主要原因係在於個人無法以個人身分取得貨車所有權及車牌，故需要透過特殊方式依附在一家領有汽車貨運業營業執照的業者之下，因而造成汽車貨運業靠行的特有的現象。

目前，靠行現象衍生出一些相當嚴重的問題。首先，當發生重大交通事故時，究竟誰應該承擔責任的問題，而預防所需之保險應該保

到多高、由誰支付等，這是貨車行與車主間主要爭議所在。其次，靠行車主承接業務不受貨車行管制，往往可以在市場上透過低價取得運送業務，尤其是在回頭車的市場，形成一種不甚公平的競爭狀態。再者，靠行貨車行往往規模較小，無法投入足夠的管理資源於業務開發、車輛維運、駕駛員訓練等關鍵營運活動，使靠行車主必須透過單打獨鬥方式在市場上發展，以致雙方均只能以最傳統的方式經營，而無法在科技與人才上投資，來提升營運生產力及運輸服務品質。

關於未來貨運靠行問題的改造與發展，應有以下幾種可能的對策方案：

(一) 維持現狀

維持現狀是最保守的對策，主管機關無需做任何法規及監理機制的修改。但是，目前因為靠行所造成的產業問題將無法獲得任何改進，汽車貨運產業將面臨愈趨艱困的發展環境而又無力加以突破的窘境。

雖然可藉由制定符合雙方利益的定型化靠行服務契約，將靠行現象造成的問題在較快時間內部分解決；但因為靠行車主在貨車行的寄生角色依舊，仍處於較弱勢的一方，無法根本解決問題。唯定型化契約內容之訂定及管理、執行面配套措施尚需進一步擬定。

(二) 檢討個人貨運業

靠行車主雖為實質車輛購買者，但卻因為現在汽車運輸管理規則進入門檻的限制且無法發給個人營業貨車牌照，因而無法實質擁有車輛所有權，而需寄居在靠行貨車行名下，接受貨車行所制定的多半不對等的契約條件。

如能透過檢討汽車運輸管理規則中個人貨運業是否應予保留，及其是否可使靠行車主透過此方式合法獲得車輛所有權，並訂定相關配套措施，便可輔導靠行車主成為優秀的營業駕駛員並要求車輛具備貨物運送時的安全保障，協助其與不想投資車隊的汽車貨運業建立互利雙贏的對等協作契約。如此，個人車主將無需將自己投資的車輛，透過靠行方式取得所有權及使用權，那靠行現象將會自然解除。

美國汽車貨運業有一類營運主體，稱之為擁車駕駛員及擁車運營者(owner-drivers and owner-operators)，亦即具備商用車營業駕照的駕駛員即可擁有一輛或數量營業貨車並提供市場貨運服務。

但是這類小型業者多半透過與中大型貨運公司簽訂短期或長期租賃契約(lease contract)提供專屬服務，以確保貨源及營收。

惟此對策需全面檢討個人貨運業現況及管理、監理之相關規定、實際執行等面向，進一步蒐集美國相關經驗，配合我國現況及業界需求，再提出更具體的法制更新建議，並徵求權利關係人意見獲取共識。

(三) 鼓勵整合現有中小型貨運業者

除路線貨運業外，目前汽車貨運業及貨櫃貨運業的家數眾多且許多業者規模都很小，以致業者無法投入較先進的科技管理模式，而需採用傳統的靠行營運及人工管理模式，無法擴大營業規模及提升服務品質。

因此，政府應該鼓勵並輔導中小型汽車貨運業者整併或統合，建立總部管理機制，提升業務開發、車隊與駕駛管理、車輛取得等關鍵能力。此項轉型或可借助大型貨運業者之管理知識與經驗，形成互利互惠的聯盟關係，例如 G 物流於 2013 年輔導資深駕駛員或具創業動機的內部員工設立峻富物流(汽車貨運業執照)，移植 G 物流管理制度及精神，彼此成為互補互利的聯盟體系。

(四) 降低管制與發展新興業態

衡諸今日汽車貨運業之所以存在普遍靠行現象，實乃因汽車貨運為經濟與民生發展各類物資流通所必需之運輸載具且有眾多之需求，然而汽車運輸業管理規則在汽車貨運業的進入、移轉與退出市場管制存在一些模糊空間所造成。未來如能配合前述小幅改變及中幅改變政策，以實質貨運業營運條件及道路安全風險防範要件管制汽車貨運業的進入、移轉與退出市場，取代現有汽車貨運業的管制法規及監理方式，則汽車貨運業者將有機會逐步發展為較為規範且具規模的產業。

此外，托運行往往為資深汽車貨運業轉型，不再以運輸服務為主要營業項目，而以媒合貨主運輸需求及車主運輸供應並收取佣金為主的業者，而其往往兼營中古貨車買賣，成為靠行車主及貨運行的低價車輛來源。托運行在我國市場已存在多年，表示運輸媒合服務具有市場需求，如能為托運行找到一個適合的法律位階並加以規範及輔導，應可提升托運行的服務水準及經營管理能力，為汽車貨運產業注入一股新活力。美國汽車貨運產業經紀商(broker)在美國汽車運輸業安全改進法 (the Motor Carrier Safety

Improvement Act of 1999 (49 U.S.C. 113)) 中有正式法律位階，可供我國在建立托運行法制化過程中參考。

美國汽車貨運產業經紀商(broker)之定義

Part 371

BROKERS OF PROPERTY

§ 371.2: Definitions.

- (a) **Broker** means a person who, for compensation, arranges, or offers to arrange, the transportation of property by an authorized motor carrier. Motor carriers, or persons who are employees or bona fide agents of carriers, are not brokers within the meaning of this section when they arrange or offer to arrange the transportation of shipments which they are authorized to transport and which they have accepted and legally bound themselves to transport.
- (b) **Bona fide agents** are persons who are part of the normal organization of a motor carrier and perform duties under the carrier's directions pursuant to a preexisting agreement which provides for a continuing relationship, precluding the exercise of discretion on the part of the agent in allocating traffic between the carrier and others.
- (c) **Brokerage** or **brokerage service** is the arranging of transportation or the physical movement of a motor vehicle or of property. It can be performed on behalf of a motor carrier, consignor, or consignee.
- (d) **Non-brokerage service** is all other service performed by a broker on behalf of a motor carrier, consignor, or consignee.

資料來源：<http://www.fmcsa.dot.gov/regulations/title49/section/371.2>

另就美國法相關之租賃部分，美國貨車運輸法令之業態上，並無貨車租賃業，但仍對租賃契約及租賃業務訂有相關規範。關於租賃契約之規範，主要對出租人及承租人(Lessor and Lessee)定有「一般承租要求」(General Leasing requirement)、 「租賃契約應記載事項」(Written Leasing requirement)、及使用目的之規範。爰就各項目為介紹：

1. 一般承租要求

- (1).客、貨車之租賃契約必須以書面為之⁹⁸；
- (2).客、貨車之租賃應開立收據(receipt)；
- (3).收據之內容應列明出租物之品項；
- (4).收據之內容應列明出租物之移轉日期。

2. 租賃契約應記載事項

關於租賃契約應記載事項之規定，係為確保當事人之間的法律關係明確化，並保護租賃契約之當事人，以降低危險移轉負擔所生之不利益及協助法院解決糾紛。以下列出租賃契約之應記載事項：

- (1). 租賃當事人(出租人及承租人；Parties)；
- (2). 租賃期限(Duration of the specific)；
- (3). 排他性佔有與責任(Exclusive possession and responsibilities)之聲明：要求租賃契約中載明承租人在雙方合意的期間內，具備占有權，進而享有租賃物上的排他性(exclusive possession)及控制性(control)之地位，並應對其租賃物負擔法律上責任。另外關於租賃物之使用範圍，得以契約條款補充之。
- (4). 報酬之內容(Compensation to be specified)：要求租賃當事人在契約中載明報酬之內容(報酬之方法除以固定金額計價外，可能是浮動利率。如報酬之方法不以固定金額計價，則須載明計算報酬的利率或其他方式，例如里程數、重量或以來回趟數計算)。
- (5). 租賃內容之使用與負擔(Items specified in lease)：要求租賃當事人於契約中載明租賃物之使用與負擔，包括汽車之設備、編碼或其他辨識裝置之設置及歸還；契約終結時是否將收據交由承租人；負擔燃料費、燃料稅、耗材等其他支出之人；負責裝卸貨物之人；除可歸責於出租人外，聲明承受風險、負擔法律責任，並於出租人代承租人賠償行政罰款時，償還債務於出租人之聲明等。

⁹⁸ See, 49CFR Part 376.12.:

- (6). 償還期限(Payment period): 於計算報酬時, 承租人於交付訂單資料(或其他計算報酬所需之資訊)於出租人後, 應在交付起至 15 天內償還報酬。
- (7). 承租人複印訂單運費或相關報酬資訊之義務(Copies of freight bill or other form of freight documentation): 若承租人之租賃是以運輸收入的百分比(percentage of gross revenue of a shipment)作為報酬內容, 則承租人有義務複印一份訂單運費於出租人或提供相關報酬資訊於出租人。
- (8). 退款項目(Charge-back items): 如有任何由出租人代承租人為付款的項目(例如保險費、貨車之檢測維修等), 則需在契約內載明出租人代為付款之內容。
- (9). 買賣、租賃的排除條款(Products, equipment, or services from authorized carrier): 除非契約中具體載明出租人向承租人購買、承租之產品、設備或服務, 否則應於租賃契約中載明承租人不得要求出租人像承租人購買或租借承租人的任何產品、設備或其他服務。⁹⁹
- (10). 公共責任險與其他保險負擔之義務(Insurance): 契約中應載明承租人應繳納公共責任險, 並保有公共責任以外之他種保險時, 所負擔之一方為何人。
- (11). 附條件轉讓資金(Escrow funds): 如有第三方轉讓資金之約定, 則須在契約中載明轉讓之金額、轉讓之條件、相關資料、租賃方及第三者間權利義務關係等。
- (12). 契約及複印規範(Copies of the lease): 租賃雙方除正本契約外, 應複印兩副本, 並對正本及兩副本簽名。承租人應保管正本, 並將副本貼於租賃物上, 而出租人應保管一副本。

3. 使用目的之規範

⁹⁹ 按產業需求, 承租人除對運輸車種為挑選外, 可能要求出租人之運輸車配有其他配備(例如雪鍊條、貨車鎖)。如承租人具備此等配備, 則不得強迫出租人像自己為購買或承租, 因此一般運輸車之租賃契約中則訂有「購買或承租之不須用條款」(Not required to purchase or rent clause)來確認雙方之權利義務關係。如出租人需向承租人購買或租借, 則應於契約中明文列舉購買或租進之產品、設備或服務, 以便承租人於償還報酬時, 從報酬中扣除(deduction)購買或租賃所生之債務。

出租車於使用目的上須遵守聯邦法令之規定。如出租之車輛係作為受雇運輸車，則承租人需向主管機關申報，並負擔進入門檻之義務。

總結之，汽車貨運業靠行現象絕非一年半載即可解決的問題，而須先提出明確之改造政策方向，與汽車貨運業充分溝通與協商，在取得共識後，透過政府與產業之密切協作，才可能有機會徹底解決。

六、靠行問題法制化更新提議

由前節汽車貨運業研擬的四項靠行問題對策方案，可進一步探討，靠行問題法制化更新的主要工作。本研究針對靠行問題之政策目標為，清楚規範靠行貨運業及靠行車主間的權利義務關係，將兩者服務關係法制化且要求業者遵守安全管理規範。著力點的部分，根據靠行貨運業者是否實際從事貨運業務，制定適切之兩方定型化契約範本；要求業者仍須遵守表 5-25 於汽車運輸業管理規則第 106-1 條新增修訂建議中提議之安全管理規定。法規修改建議如下：

表 5-25 汽車運輸業管理規則第 106-1 條新增修訂建議

修正條文	現行條文	說明
<u>第 106-1 條</u> <u>各類汽車貨運業者如根據公路法第 55 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 55 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度考核。</u>		(中期建議) 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。 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。 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推責於個別經營者。

資料來源：本研究提議

長期而言，由於汽車貨運為經濟與民生發展各類物資流通所必需之運輸載具且受社會經濟整體影響，業者需具有經營彈性以降低成本、增加效率，惟現有之汽車貨運產業之管理在進入、移轉與退出市場皆有相當管制，在前節已以實質貨運業營運條件及道路安全風險防範要件管制汽車貨運業的進入、移轉與退出市場，取代現有汽車貨運業的管制法規及監理方式，則汽車貨運業者將有機會逐步發展為較為規範且具規模的產業。另為提升汽車貨運產業與市場貨運需求之連結度，於公路法另新訂汽車貨運經紀業，新增無車貨運之經營型態，建議之修正條文見 5.3 節中表 5-2 中汽車貨運經紀業部分。

七、法規修改之影響評估

本研究針對靠行議題所提修法建議芻議之可能影響，相關利弊影響依表 6-26 評析如下。

表 5-26 業種界線模糊相關法規修改對利害關係者之成本效益影響分析

利害關係者 \ 成效	效 益	成 本	淨 效 益
交通部	可減少未來所需處理之紛爭、增加機關之財源，並降低作業成本。	主管機關須配合各階段之目標而訂定、修改各種法規，並須對相關之業者進行輔導。	降低主管機關之作業成本、增加財源。
汽車貨運者	可使貨運業者與靠行業者間之交易及代理成本降低，並使規模不足或經營較不健全之業者退場，以使市場健全化。	貨運業者須配合主管機關與靠行業者訂定新的定型化契約；並須達到未來主管機關所定之維續條件後，方能免於退場。	降低靠行業者與貨運業者間之代理成本，使規模不足之業者退場，而健全化貨運市場。
原靠行業者	可改善靠行業者與貨運業者間不對等之狀態，而能保障其權益。未來則可考慮歸入汽車經紀業者旗下，亦或轉型成其他汽車貨運業者，而成合法且受保障。	原靠行業者須與貨運業者簽訂定型化契約。而未來則須面對是否歸入汽車經紀業者旗下，亦或轉型為其他汽車貨運業者之抉擇，並配合其抉擇，須繳納稅捐、規費等各種費用。	原靠行業者與貨運業者間不對等之狀態獲得改善，權益獲得確保。而未來轉型後亦將能確保自身營業之合法及所受之保護。

資料來源：本研究整理

(一) 交通部

在前述維持現狀之對策下，中期訂定靠行業者與車行間適當之靠行定型化契約，可於相當程度上減少未來可能發生之紛爭，對主管機關而言可謂係降低解決此類紛爭所需之成本。

再就長期策略部分，如以實質貨運業營運條件及道路安全風險防範要件管制汽車貨運業的進入、移轉與退出市場，並將汽車貨運業業種全面重新檢討，除可使主管機關日後之管理方式、目標更加明確外，並能使主管機關得以集中資源於運輸安全、永續經營等更為重要之事物上。

(二) 汽車貨運者

維持現狀之策略下，中期訂定適當之定型化靠行服務契約，可有效解決車行與靠行業者間不對等之狀態，穩固雙方間之互信機制，有效降低交易成本與代理成本。

再就長期策略部分，如以實質貨運業營運條件及道路安全風險防範要件管制汽車貨運業的進入、移轉與退出市場，並將汽車貨運業三個業態整併，則可使存活下來之汽車貨運業者具備更完善、健全之經營制度與能力，並可於業態限制消失之情況下，更為自由地經營其事業。

(三) 原靠行業者

在前述維持現狀之策略下，中期訂定適當之定型化靠行服務契約，可有效解決車行與靠行業者間不對等之狀態，使靠行業者之權益獲得相當之保障。

再就長期策略部分，汽車貨運經紀業之法規化，可鼓勵既有之託運行轉型，以較為專業之方式託運服務，原有之靠行業者如選擇歸於其下，除屬合法外，亦有穩定之客源，仍可謀其所利。

又就長期策略部分，原靠行業者無論係經輔導轉業，亦或轉型而繼續經營合法之汽車貨運事業，均非不利。蓋前者可避免長期下來之各種風險；後者則可於未來更為開放、健全之市場中營其所利。

八、推動方案及作業期程

有關本課題之建議方案與期程分為中期及長期兩部分，如表 5-27 所示。茲整理說明如下：

1. 中期建議：簽訂定型化契約。主管機關需從產業層次協助靠行貨運公司及靠行車主制定符合雙方利益的定型化靠行服務契約。
2. 長期建議：發展新興業態。另新訂汽車貨運經紀業，新增無車貨運之經營型態，除希望輔導汽車貨運業內無車之靠行業者透過加入此新業態，提升貨物經紀與非自有車隊之管理能力，媒合貨源與汽車貨運公司。

表 5-27 靠行現象法制化修法之主管機關推動方案及作業期程

推動方案	法規 期程	公路法	汽車運輸業管理規則
簽訂定型化契約	中期		須新增條文
發展新興業態	長期	修正第 34 條	須配合新增條文

資料來源:本研究建議

九、小結

本節主要討論靠行議題，首先描述我國的靠行形成現象與原因，進行汽車貨運業靠行營運模式之探討，討論汽車貨運業靠行營業之誘因與風險，做出靠行問題對策探討，並參考美國汽車運輸業安全改進法，最後提出靠行問題法制化更新提議與五年期汽車貨運業靠行問題改造與發展計畫。

5.6 貨車租賃法制化課題

一、引言

依據公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條規定，小貨車租賃業即以小貨車租與他人自行使用為營業者，其主要之法規係依據公路法、汽車運輸業管理規則第二章之一、汽車運輸業審核細則等規定。本研究第四章已就其進入門檻、營運限制、安全管理等相關規定進行盤點及探討。因此，本節針對小貨車租賃業營運限制及安全管理之現行法規提出修法建議以及影響評估。營運法規包含以下之：短期建議放寬汽車運輸業管理規則第 14 條小貨車租賃業僅得出租他人自行使用之限制條件；再者，修正汽車運輸業管理規則第 100、101 條法規用語不一致之問題；長期建議將小貨車租賃業列為單純出租車輛之業態，回歸動產租賃，依民事關係及法律規範即可，無需特許經營；安全法規則探討道路交通管理處罰條例第 85-2 條第 2 項承租人酒後駕車領回之限制。

二、法規用語不一致-將「租車人」統一修正為「承租人」

綜觀汽車運輸業管理規則第二章之一小貨車租賃業，該章關於承租人之用語不一致，例如：汽車運輸業管理規則第 100 條與 101 條有稱承租人，亦有稱租車人，惟二者係指涉同一人。鑑於民法第 421 條以下關於租賃契約之規定，將租用物之人稱為承租人，因此，本研究建議應將汽車運輸業管理規則第 100、101 條中「租車人」，修正為「承租人」，以統一法律用語，避免因適用對象用語不一致，致生適用上之疑義，如表 5-28 之修訂建議。

表 5-28 汽車運輸業管理規則第 100、101 條之修訂

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第 100 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。	第 100 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。	(短期建議) 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
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>。	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、應明示承租人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承租人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 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。	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。	

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
汽車出租單應交 <u>承租人</u> 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。	汽車出租單應交 <u>租車人</u> 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。	

資料來源:本研究建議

三、小貨車租賃業僅得出租他人自行使用之限制條件放寬

表 5-29 汽車運輸業管理規則第 14 條修訂建議

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第 14 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 <u>小貨車租賃業車輛營運</u> ，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 14 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。	(中期建議) 放寬同業間基於短期特殊需要之車輛互相支援限制。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。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。

資料來源：本研究提議

本研究於訪談與座談過程取得汽車貨運業對於開放租賃牌貨車租賃之看法，小貨車租賃公會認為，近年來使用小貨車的營業需求提高，因此小貨車租賃需求增加，但法律規定三節僅可自運輸業同業調用，現實上卻無法做到，而透過租賃可以得到較低廉之成本與附加服務(例如：健全之保險服務與車輛淘汰)，相信可以協助汽車貨運業發展；汽車貨運公會卻認為營業用貨車輛已供過於求，不須再租賃貨車，即便開放可租賃貨車予汽車貨運業者，也須有相關配套與規範，以營業貨車租賃給汽車貨運業者，汽車路線貨運公會也提出與後者相同之看法，惟執照方面，認為小貨車租賃業也許同時要有汽車運輸業與汽車租賃業執照。

為使小貨車租賃業具備協助汽車貨運業發展貨車績效運籌供應模式的基礎，建議先放寬目前小貨車租賃業僅得出租他人自行使用之限制，並得以解決汽車貨運業者旺季與其他短期業務調度之車輛特殊需求，如表 5-29 之修訂建議。惟須針對車輛牌照之辨識與駕駛該租賃車之駕駛資格加以規範，並擬定相關配套措施。

另關於發展貨車績效運籌模式之法制化，涉及較多未知數及知識之補充，尚需未來透過專題深入後，才能進一步深入探討之。

四、將小貨車租賃業回歸適用民法租賃之規定

依據公路法第 34 條以及汽車運輸業管理規則第 2 條與第 98 條規定，汽車貨運業營業車輛必須自有，因此小貨車租賃業的客戶，依法必須為以自用為目的之個人或團體，卻不可以租賃給以營業為目的之汽車貨運業者。然而，當汽車貨運業者遇到尖峰時期，汽車貨運產業之營業車輛不敷使用時，往往「違規」向小貨車租賃業者或擁有閒置自用車之業者調度車輛應急，以確保運送時效；或是物流業者透過租賃小貨車進行配送業務等情形時有所見。由此顯見，基於市場需求及合理性，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，應該檢討當前法規應如何修改或增訂，使汽車貨運及物流業亦能與自用車業者一般，透過合法租賃方式增加其運能。

此外，公路法及汽車運輸業管理規則目前並無大貨車租賃業的相關規定，故大貨車之租賃市場按理應不存在，業者不論是自用或營業用，均需支付龐大費用或向金融機構分期付款採購來使用。國內雖無大貨車租賃之法源，但已見日系租賃車公司提供大貨車長期(一年以上)融資性租賃業務，而目前並未有法規加以規範，亦無法進行中古大貨車的租賃，目前亦無法源規定中古大貨車不能租賃。在實務上，如有中途停租，車況仍佳的中古車大貨車，不能租賃，將造成租賃業者很大的困擾，例如賠錢拍賣。

故本研究認為應參考美國立法例，將貨車租賃業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理，而不須納入汽車運輸業管理條例中管制，蓋貨車租賃業其性質並非以運送為業，僅係提供車輛租與他人(詳見本報告頁碼：3-27)。此一建議亦可鬆綁大貨車租賃業及租賃對象限於自用車之限制。惟仍應對租賃契約訂有相關規範，例如對出租人及承租人須定有一般承租要求、租賃契約應記載事項及使用目的之規範，以確保租賃貨車的業者在使用貨車時的行車安全保障與提升經濟運能。

五、承租人酒後駕車領回之限制條件放寬

實務上常見之酒後駕車之處罰係依據道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。因此，汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，依其情節輕重，應負罰鍰並當場移置保管該汽車、吊扣或吊銷駕駛執照之行政責任。

關於道路交通管理處罰條例第 35 條之當場移置保管領回汽車之限制，依據道路交通管理處罰條例第 85 條之 2 第 2 項，車輛所有人或其委託之第三人得於保管原因消失後，持保管收據及行車執照領回車輛。其違反本條例第 35 條規定者，應同時檢附繳納罰鍰收據。但初次違反規定且未發生交通事故者，得檢附分期繳納罰鍰收據領回車輛。因該規定，承租人酒後駕車而違反道路交通管理處罰條例第 35 條時，於領回車輛時，除須持保管收據及行車執照外，尚應同時檢附繳納罰鍰收據。因此，若該違規之承租人不依規定繳納罰鍰，則該租賃車輛即無法領回。

惟依道路交通管理處罰條例第 35 條第 7 項，汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第 85 條之 2 第 2 項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。此規定係基於行政罰法一事不二罰之法理所設，蓋依行政罰法第 26 條第一項，一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法院宣告沒收者，亦得裁處之。因此，如汽車駕駛人酒後駕車之一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務時，應依刑法處罰之，是以，不得再處以該駕駛人罰鍰，以避免重複裁罰，故其領回保管汽車時，自無須受第 85 條之 2 第 2 項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。然若司法機關決定不起訴、緩起訴、無罪、免訴、不受理、不付審理、不付保護處分(少年事件)、免刑或緩刑者，則監理機關的行政罰仍要處罰(即罰鍰照罰、要吊扣(銷)駕照、上道安講習)，但罰鍰卻可以與罰金抵扣。

關於吊扣及吊銷車輛牌照於道路交通管理處罰條例第 85 條第 2 項另有規定，本條例之處罰，其為吊扣或吊銷車輛牌照者，不因處分後該車輛租賃他人或租賃關係終止而免於執行。本條項係規範於駕駛人受罰後，該車輛另租予他人或終止租賃關係，亦不免於其吊扣或吊銷車輛牌照之執行。

再者，依據道路交通管理處罰條例第 85 條之 2 第 2 項規定，如承租人酒駕，致使車輛遭扣車，必須檢附繳納罰鍰收據方能領車，然而，若酒後駕車之承租人不依規定繳納罰鍰，致使車輛無法領回，此即不啻將承租人之不法行為轉嫁由租賃公司承擔，造成租賃公司車因承租人違規而被扣押無法使用，租賃公司僅能透過民事訴訟程序求償曠日費時。因此，建議配合小客車租賃業同步檢討以定型化契約即可處理，或有進行法規修正之必要。

六、法規修改之影響評析

本研究針對貨車租賃議題所提修法建議芻議之可能影響，相關利弊影響依表 5-30 評析如下。

(一) 地方監理機關

由於放寬小貨車租賃業之出租對象，須調整或擴編組織資源至營業貨車租賃核備業務，以及營業租賃貨車之牌照作業，建議可考慮以智慧系統與平臺輔助管理作業，提高行政效率。

表 5-30 法規修改之成本效益影響分析表

成效 利害關係者	效益	成本	淨效益
交通部	可更集中資源於安全管制之發展與研擬。	1. 須關注租賃對象與車輛類型放寬後之相關調整與配套研擬。 2. 再深入研究公路法第 34 條之修法建議之衝擊。	管制內容單純
地方監理機關		須調整或擴編組織資源。	組織改造
汽車貨運業者	爭取短期訂單可更加容易。	1. 須有足夠能力符合安全管制需要。 2. 加強駕駛專業能力之訓練，以因應多樣化內容之短期貨運需要。 3. 有足夠應變能力適應短期承租之貨車車況。	增加業務之機會。
汽車路線貨運業	加強車輛數之彈性，以因應短期需求。	1. 聘僱之職業駕駛須具備足夠之專業能力。 2. 有足夠應變能力適應短期承租之貨車車況。	加強車輛數之彈性。
小貨車租賃業	1. 相關契約糾紛較少。 2. 短期貨車租賃之業務預期會增加。 3. 貨車出租方更有保障。 4. 不再納入公路法為一業種。	須有足夠能力建立更專業之車輛採購與保養模式。	資產周轉更好。

資料來源：本研究整理

(二) 汽車貨運業

在維持合法規模之前提下，汽車貨運業者爭取短期訂單可更加容易，例如僅須備有合法規模之貨車輛數，透過雇用更多營業駕駛，即可以貨車租賃補足短期訂單之要求，接成短期訂單，取得更多滿足貨運需求之機會。

惟須有足夠能力符合安全管制需要，以及駕駛專業能力之訓練，以因應多樣化內容之短期貨運需要。如一次承租大量貨車，應確保聘僱之職業駕駛須具備足夠之專業能力，同時有足夠應變能力適應短期承租之貨車車況。

(三) 汽車路線貨運業

隨著電子商務趨勢發展，宅配需求愈來愈難以估計，短期貨車承租可加強車輛數之彈性，以因應短期需求。如一次承租大量貨車，應確保聘僱之職業駕駛須具備足夠之專業能力，同時有足夠應變能力適應短期承租之貨車車況。

(四) 小貨車租賃業

契約相關法規修正後，相關契約糾紛預期未來會較少；出租對象放寬後，短期貨車租賃之業務預期會增加，業者須有足夠能力建立更專業之車輛採購與保養模式，提升服務品質；如未來小貨車租賃業不再納入公路法為一業種，則相關經營成本亦可降低。

七、推動方案及作業期程

有關本課題之建議方案與期程分為短、中及長期三部分，如表 5-31 所示。茲整理說明如下：

1. 短期建議：法規用語不一致，將汽車運輸業管理規則第 100 條、第 101 條中之「承租人」與「租車人」之用詞統一為「承租人」。
2. 中期建議：開放小貨車租賃業得租賃給汽車貨運業。放寬同業間基於短期特殊需要之車輛互相支援限制，將租賃車納入汽車運輸業短期需求之車輛來源，以增加業者取得車輛之彈性。惟其執行細節及相關配套仍有待研究。
3. 長期建議：將小貨車租賃業列為單純出租車輛之類型：汽車貨運業不再納管小貨車租賃業，將該業列為單純出租車輛之類型，回歸民法動產租賃之規定處理。

表 5-31 貨車租賃之主管機關推動方案及作業期程

推動方案	法規	公路法	汽車運輸業管理規則
	期程		
修正法規用語不一致	短期		修正第 100 條、101 條
開放小貨車租賃業得租賃給汽車貨運業	中期		修正第 14 條
將小貨車租賃業列為單純出租車輛之類型	長期	修正第 34 條	

資料來源：本研究整理

八、小結

貨車租賃業具保險與維修等專業加值服務能力，可輔助汽車貨運業符合安全管制標準，同時充分發揮整體營運效能。本節主要在探討如何藉由修法鬆綁貨車租賃業目前之營業限制，期使汽車貨運業亦能與自用車業者一般，透過合法租賃方式增加其運能與車輛數彈性，達到經濟管制放寬、安全管制強化之修法精神。

5.7 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題

一、引言

公路法中對於汽車車輛規格的規定一直都沒有改變。然而，貨車生產與監控技術逐年提高，美日先進國家在貨車規格方面，已做了較為符合產業發展的改變。目前國內貨車規格乃規定在道路交通安全規則中，例如車輛寬度規定，汽車全寬不得超過 2.5 公尺；其後輪胎外緣與車身內緣之距離，大型車不得超過 15 公分，小型車不得超過 10 公分。部分車輛規格之規定顯已不符合當前市場需要，且與主要國家相關規定相違，實有檢討之必要。本節藉由比較不同國家對於貨車規格的規定，檢視國內相關規定是否符合國際趨勢，並提出修改法規之建議。

二、大小貨車噸位區分

美國小貨車的載重量區隔設定在總重 10,000 磅(約 4,536 公斤)以下，而日本則區分為輕型(5 噸以下)、中型(5 至 11 噸)及重型(11 噸以上)三類。凡屬輕型或小貨車者，僅須遵守一般汽車之駕車規定；但屬大貨車者，則需接受較為嚴格的安全管制規定。

國內 (104 年 4 月)小貨車數量(895,061)遠高於大貨車數量(163,950)，約 85:15 的比例，表示國內貨物運輸多半未具備運輸規模且多用小貨車在載貨。目前大小貨車噸位區分設定在 3.5 噸，然而因為車輛科技進展快速、服務業蓬勃發展，3.5 噸的區隔界線已然不符產業發展需求，而有許多業界提出修訂的建言。因此，大小貨車噸位區分勢需配合工商業發展需求並參酌先進國家做法進行調整，方能引領汽車貨運產業的升級。

國內主管機關如能將小貨車區隔設定從 3.5 噸以下車輛，提高到例如 5 噸以下(日本輕型車標準)或是目前國內最常使用的都會區配送車規格 6.5 噸，則小貨車數量可能就會有相當幅度的減少，且可大幅降低超重違規件數，舒緩業者違規與罰款之負荷。當都會區配送可採用更高載重量的配送車進行時，整體貨車數量將會減少，貨車旅次與溫室氣體排放量亦將降低。

本研究建議法規之修改，如表 5-32 所示：

表 5-32 道路交通安全規則貨車大小噸位分野修正條文建議對照表

修正條文	現行條文
第 3 條 汽車依其使用性質，分為下列各類： 二、貨車： (一)大貨車：總重量逾<u>六千五百公斤</u>之貨車。 (二)小貨車：總重量在<u>六千五百公斤(含)</u>以下之貨車。	第 3 條 汽車依其使用性質，分為下列各類： 二、貨車： (一)大貨車：總重量逾三千五百公斤之貨車。 (二)小貨車：總重量在三千五百公斤以下之貨車。
說明	(中期建議) 基於車輛製造科技進步，3500 公斤貨車之長度與寬度與 6500 公斤貨車規格一致，故於道路交通安全上並不會造成更大的負荷與風險。 基於省力化及溫控產品配送增加等因素，配送車輛需要加裝尾門或冷凍壓縮機設備，致使車輛空重即已超過 3000 公斤。如依現有小貨車總重量規定，車廂承載貨物很容易超過 500 公斤，造成違規行為，常受到交警開罰。故應將小貨車上限調高，以符經濟發展需求，使業者可以善用車輛的空間載貨且不致違規。 參酌日本現況，其輕型貨車為 5000 公斤以下車輛、中型貨車為 5000 至 8000 公斤之間、大貨車為 8000 公斤以上。本研究建議取目前我國最普遍的配送車輛總重 6500 公斤為大小貨車之分野。 為確保貨運安全性，大小貨車總重量分界限提高後，建議小貨車駕駛員除應具有普通小客車駕照外，要增加三個月學習駕駛小貨車經驗後，方能取得小貨車職業駕照。同時取消普通小客車駕照也可以駕駛小貨車的規則。

資料來源：本研究建議

依照道路交通安全規則第3條第2款有關貨車重量之規定，所謂大貨車，係指總重量逾3,500公斤之貨車；小貨車是指總重量在3,500公斤以下之貨車。然經由業者的反應歸納，此規定已無法符合現行貨運市場的趨勢。最大的原因在於，目前市場關於都市配送的通用貨車規格是總重3.5噸，然而，省力和溫控設備及冷凍壓縮機的安裝，使車輛在空車狀態下即已經超過3,000公斤，真正可承載貨物僅剩500公斤。此項產業趨勢勢必造成業者運送上的限制或極易發生超載狀況。因此，如果將國內小貨車總重規定提升到6,500公斤，將可符合產業發展現況及需求。至於在安全上的顧慮，目前3,500公斤貨車之長度與寬度與6,500公斤貨車規格一致、汽缸排氣量與馬力也一樣，且其安全裝置均較前進步，於道路交通安全應不致造成更大的負荷與事故風險。

有業者表示，大小貨車希望以6.5(含)以下噸為小貨車，可以載2噸多的貨，現在市區也開放6.5噸貨車。希望從車廠作源頭管理，進口的車型即作評估管理，如市面上6.5噸車型之軸距和3.49噸車型相同為前提，可將小貨車之重量界定提高，同時提升駕駛員訓練標準。以HINO廠牌的貨車為例，其3.5噸型號的車輛與6.5噸型號的車輛，兩者幾乎相同，特別是在排氣量部分，兩者皆為4009 c.c.，而軸距的部分，兩者亦皆相同，為2,525mm。

因此，本研究建議我國區分大小貨車的總重門檻應有必要加以檢討可酌予提高。但提高車重之門檻值須以車輛性能與操作、道路鋪面養護及安全為主要考量因素，故仍需再加以研議。此外，由於區分大小貨車之總重門檻提高，亦應配合全面檢討我國駕駛執照之分級管理制度。

三、安全管制

(一) 駕駛執照

為確保小貨車總重噸位提高後的道路交通安全，建議將駕駛小貨車的駕照取得標準提高，如表5-33之建議；亦即新增小貨車駕照類型，並需於取得一般小型車駕照三個月有一定駕車經驗後，再透過小貨車正規駕駛訓練後，方能取得小貨車駕照。

(二) 道路交通管理處罰條例相關規範

本研究建議將我國貨車噸位之分野提高至六千五百公斤，此乃為了符合貨運產業之市場發展現況以及科技時代之進步。道路交通管理處罰條例第29條對汽車裝載時有明確的規定，以確保道路安全，鑒於先前本研究建議貨車噸位放寬，於此提議將罰鍰之

金額提高一倍至兩倍，以嚇阻違規之發生。於此方能同時能鬆綁經濟管制並強化安全管理，使我國貨運產業更加健全。本研究建議法規之修改，如表 5-34 所示：

表 5-33 大小貨車總重分界線修改為六.五噸後駕駛執照配套修改

修改前 (3.5 噸)			修改後 (6.5 噸)		
駕照類型	報名前具備條件	訓練長度	駕照類型	報名前具備條件之修改	訓練長度
聯結車駕照	持有大客車駕照滿六個月	五週	聯結車駕照	持有大客車駕照滿六個月	五週
	持有大貨車駕照滿一年六個月	五週		持有大貨車駕照滿一年六個月	五週
大客車駕照	持有大貨車駕照滿六個月	四週	大客車駕照	持有大貨車駕照滿六個月	四週
	持有小型車駕照滿兩年	七週		持有小型車駕照滿兩年	七週
大貨車駕照	持有小型車駕照滿六個月	四週	大貨車駕照	持有小貨車駕照滿三個月	四週
NA	NA		小貨車駕照	持有小型車駕照滿三個月	四週
小型車駕照	滿十八足歲	35 天	小型車駕照	滿十八足歲	35 天
持有小型車駕駛執照者可駕駛輕型機車、小貨車、代用小客車、小客貨兩用車			持有小型車駕駛執照者可駕駛輕型機車、代用小客車、小客貨兩用車		

來源：道路安全規則第 53 條及本研究建議

表 5-34 道路交通管理處罰條例加強管制之建議

	現 行 規 範	修 正 建 議
第 29 條	汽車裝載時，有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰，並責令改正或禁止通行： 裝載貨物超過規定之長度、寬度、高度。 裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高，而未請領臨時通行證，或未懸掛危險標識。 裝載危險物品，未請領臨時通行證、未依規定懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌、罐槽車之罐槽體未檢驗合格、運送人員未經專業訓練合格或不遵守有關安全之規定。 貨車或聯結汽車之裝載，不依規定。	對於汽車所有人違規態樣維持原條文之規定，但因應貨車規格的放寬，建議將罰鍰之金額提高一倍至兩倍，以嚇阻違規情事的發生。

	現 行 規 範	修 正 建 議
	汽車牽引拖架或附掛拖車，不依規定。 大貨車裝載貨櫃超出車身之外，或未依規定裝置聯鎖設備。 未經核准，附掛拖車行駛。 汽車裝載，違反前項第一款至第四款規定者，並記汽車違規紀錄一次。 第一項第一款至第四款情形，應歸責於汽車駕駛人時，除依第一項處汽車駕駛人罰鍰及依第 63 條第一項第二款記點外；汽車所有人仍應依前項規定記該汽車違規紀錄一次。 汽車駕駛人有第一項情形，因而致人受傷者，吊扣駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	
第 29-2 條	汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第 3 項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第 63 條第 1 項第 2 款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次。 汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第三項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點。 有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣一萬元罰鍰，超載十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣一千元；超載逾十公噸至二十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣二千元；超載逾二十公噸至三十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣三千元；超載逾三十公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣五千元。未滿一公噸以一公噸計算。 汽車裝載貨物行經設有地磅處所一公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣一萬元罰鍰，並得強制其過磅。 汽車駕駛人有第一項、第二項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	仍維持原條文。
第 30 條	汽車裝載時，有下列情形之一者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰，並責令改正或禁止通行：	對於汽車駕駛人違規態樣維持原條文之規定，但因應貨車規格的放寬，建

	現 行 規 範	修 正 建 議
	裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高情形，而未隨車攜帶臨時通行證或未依規定路線、時間行駛。 所載貨物滲漏、飛散或氣味惡臭。 貨車運送途中附載作業人員，超過規定人數，或乘坐不依規定。 載運人數超過核定數額。但公共汽車於尖峰時刻載重未超過核定總重量，不在此限。 小客車前座或貨車駕駛室乘人超過規定人數。車廂以外載客。 載運人客、貨物不穩妥，行駛時顯有危險。 裝載危險物品未隨車攜帶臨時通行證、罐槽車之罐槽體檢驗合格證明書、運送人員訓練證明書或未依規定路線、時間行駛。 前項各款情形，應歸責於汽車所有人時，除依前項處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點。 前二項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	議將罰鍰之金額提高一倍至兩倍，以嚇阻違規情事的發生。

資料來源：本研究整理

(三) 公路法相關規定

經檢視公路法相關規定-第 60 條、61 條、62 條、62-1 條及 63 條安全規定，並無修改法條的必要。惟在尺寸與載重放寬之情況下，擬新增小貨車職業執照、強化貨車駕駛人之不定期訓練等新規定。

四、貨車寬度與長度上限

全聯結車 20 公尺規定，從民國五十七年迄今均未檢討。隨著生產技術提升、道路拓寬，車輛研究與檢驗中心(ARTC)已核准打造 11.55 公尺聯結拖車。故全聯結車長度必然超過 20 公尺，因此建議將全聯結車長度增長至 23 公尺，以符實務上之變化。

基於重車技術發展及運輸經濟考量，國外新型重車寬度往往超過國內上限 250 公分，以致進口國內使用將造成違規情事。以歐規重車而言，目前可達 255 公分寬度；而美規重車(Class I & II)，則可達 8 呎六吋，即約 259 公分，可在高速公路上行駛。從經濟與安全角度評估，國內主管機關應可將重車寬度限制放寬，使汽車貨運業者可以引進最新型的重型卡車，以增加其營運效能並降低溫室氣體之排放量。

依照道路交通安全規則第 38 條第 1 款有關車長的規定，大貨車不得超過 11 公尺，全聯結車不得超過 20 公尺，半聯結車不得超過 18 公尺；寬度部分，汽車全寬不得超過 2.5 公尺，其後輪胎外緣與車身內緣之距離，大型車不得超過 15 公分，小型車不得超過 10 公分。比較美國 23 CFR 658.15 的規定，貨車寬度不得超過 2.6 公尺、歐盟第 96/53/EC 指令的規定，車輛長度部分規定，動力車輛(motor vehicle)最長不得超過 12 公尺，聯結車輛(articulated vehicle)長度不得超過 16.5 公尺；寬度部分規定，所有車輛寬度不得超過 2.55 公尺的規定。依據歐美之規定，本研究建議我國應可將國內相關立法予以修正，全聯結車更改為「不得超過二十三公尺」；汽車全寬「不得超過二·五五公尺」，為貨車之寬度與長度上限究應修正值為何，應以車輛技術及操作特性、道路線型及交通安全等因素為主要考量，仍有待後續研究。

本研究建議法規之修改，如表 5-35 所示：

表 5-35 道路交通安全規則第 38 條車輛長度與寬度放寬建議

修正條文		現行條文
第 38 條 車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依下列規定： 一、尺度之限制： （一）全長： 3.全聯結車不得超過 <u>二十三公尺</u> 。 （二）全寬： 1.汽車全寬不得超過 <u>二·五五公尺</u> 。		第 38 條 車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依下列規定： 一、尺度之限制： （一）全長： 3.全聯結車不得超過二十公尺。 （二）全寬： 1.汽車全寬不得超過二·五公尺。
說明	（長期建議） 全聯結車二十公尺規定，從民國五十七年迄今均未檢討。隨著生產技術提升、道路拓寬，車輛檢驗中心已核准打造 11.55 公尺聯結拖車。故全聯結車長度必然超過二十公尺，因此建議將全聯結車長度增長至 23 公尺，以符實務上之變化。 目前歐規貨車之寬度已放寬到 255 公分，以符合*110 公分棧板規格。然而，目前法規車寬仍限制在兩百五十公分以內，以致無法橫放兩棧板貨物進入車廂或貨櫃中，因而降低貨物裝車效率。	

資料來源：本研究建議

五、法規修改之影響評析

鑑於本研究建議修改道路交通安全規則，將大小貨車總重噸位區分提高、車輛程度與寬度上限提高，此舉對於貨運業者、車廠以及執法單位可能產生的影響於下進行探討。

(一) 交通部

法規調整後對於政府而言，減少了不合時宜的法規，減少了違規取締勤務，便能將人力配置轉移至汽車貨運業安全管理的加強，進而提升我國道路交通及大眾安全。

(二) 地方監理機關

於修法過程，須要透過交通部內部管道公告給監理單位週知，讓各地監理機關知悉法規修訂的原由及主要條文，確保地方間理單位可以落實推動法制之變革。

(三) 貨運業者

提高大小貨車噸位區隔界限將使貨運業者運輸生產力提高，強化其競爭力，改變行業風氣，調整車隊結構，使業者能夠運送更多的貨品。以長遠的眼光來看，將使汽車貨運業發展更具經濟效益。

(四) 車廠

在符合產業現況之新法規推動後，車廠不需再變相銷售 3.5 噸小貨車而可以正式推出符合法規之貨車銷售，對於整體汽車貨運市場的健全發展將有所助益。

大小貨車噸位區分法規修改對不同利害關係機構之影響，經整理如表 5-36 之分析說明。

表 5-36 大小貨車噸位區分法規修改之影響評析

成本 利害關係者	效 益	成 本	綜 合 評 估
貨運業者	增加運輸生產力	減少交通違規罰款	運輸法制環境合理化
交通部	更新不合時宜法規，提高行政效率。	法規修正及宣導成本	建立符合產業需求之法制化環境
監理單位	減少不必要取締	法規修正宣導成本	行政資源運用於合宜監理項目，降低與業者間衝突。
車廠	降低變相銷售成本	無	更有效供應車輛來滿足貨運市場需求

資料來源：本研究整理

六、推動方案及作業期程

有關本課題之建議方案與期程分為中期及長期兩部分，如表 5-37 所示。茲整理說明如下：

1. 中期建議：

(1). 檢討大小貨車噸位分界：參酌美日等國對於大小貨車之區分定義，檢討提高我國大小貨車噸位之分界，以符國際趨勢與經濟發展之需求，並達到節能減碳之國家發展政策。

(2). 檢討駕照分類分級：配合小貨車噸位提升，建議檢討現行持有小型車駕照即可駕駛小貨車之規定，新增小貨車駕駛執照，後續需研擬相關配套措施。

2. 長期建議：檢討貨車全長與全寬限制。隨著生產技術提升、道路拓寬，車輛研究與檢驗中心(ARTC)已核准打造 11.55 公尺聯結拖車。爰全聯結車長度必然超過 20 公尺，因此建議檢討全聯結車長度，以符實務上之變化。而車寬部分亦參考美國與歐盟之現況，亦有檢討之空間。爰建議於長期考量我國整體道路設施、國際趨勢及行車安全等因素，適度放寬貨車全長與全寬之限制。並建議配合規格放寬，將道路交通管理處罰條例中相關處罰予以提高，以嚇阻違規情事的發生。

表 5-37 檢討貨車規格法制化之主管機關推動方案及作業期程

推動方案	法規		道路交通管理處罰條例
	目標	道路交通安全規則	
檢討大小貨車噸位分野	中期	修正第 3 條	
檢討駕照分類分級	中期	修正第 53 條、第 60 條、第 61 條、第 61-1 條	修正第 21 條、第 21-1 條、第 22 條
檢討貨車全長與全寬限制	長期	修正第 38 條	修正第 29 條、第 30 條

資料來源：本研究整理

七、小結

本節主要針對業界較為關注的貨車規格法規，加以分析檢討並提出修法建議。依照我國道路交通安全規則，特別是寬度部分，參考歐、美的規定，明顯不符合國際趨勢。建議交通部針對本節所提出之車輛規格問題進行修改放寬，如此不但可以與主流趨勢接軌，並能調和法規與業界實務間之不協合狀態。然而對於車輛規格管制的放寬，亦應

同步檢討配套安全管制規定，尤其是公路法和道路交通管理處罰條例中相關安全管制規定。

5.8 車輛及停車場等法制化課題

一、引言

經研究發現多數業者發現停車場其實形同虛設，都會區(例如臺北市)合法停車場地過少且租金高昂，業者多在鄰近城市(例如桃園市)尋找合法停車場做為停車位設置、增減或遷移申請時之地點，以減少租金之壓力。然而貨車之停放，則仍尋找都會區便宜甚至不需支付成本的停車地點，除了增加調度車輛的機動性，亦能降低營運成本。為了解決貨運業停車相關問題，研究團隊建議對不合時宜的停車場法律進行了解並提出建議，希望使行業發展漸行健全。

二、停車場設置

根據『汽車運輸業審核細則附件『汽車運輸業停車場設置規定』第6條之規定：「汽車運輸業應備具之停車位數，應按業者所有營業車輛數之八分之一換算，其不足一個停車位部分，以一個停車位計算。」。汽車貨運業為符合此項規定，需檢附營業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往往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，許多公司為符合法規要求，必須承租它們從未使用的外面停車位，並需提供證明。

目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移(汽車運輸業管理規則第23條)，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。然基於許多不同的原因，業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，使此項審核及報備工作成為業者應付法規的一項權宜措施，貨車停車場之管理等同沒有管理，許多營業貨車的停車場仍舊是貨車監理上的一大盲點。

停車場之設置受停車場法之規範，汽車運輸業停車場設置復受汽車運輸業停車場設置規定的規範。目前都會區(例如臺北市)合法停車場地過少且租金高昂，汽車貨運業者乃在鄰近城市(例如桃園市)尋找合法停車場做為停車位設置、增減或遷移申請時之地點，以減少租金之壓力，同時符合法規之要求。然而貨車之停放，則仍尋找都會區便宜甚至不需支付成本的停車地點，一方面容易調度車輛，一方面可以節省營運成本。原條文關於停車場地之設置、增減、遷移係為確保運業者具備充分的經營條件，避免貨車違停，造成公眾安全的危害之虞。

然運輸業者實際上未將貨車停放在所申報之停車場地，且申設之停車場地常遠於實際營業區域，使管制措施無法達到原有的規範目的，故援將第八項予以刪除。

為使貨車正確停放，增進公共安全的目標，建議對汽車運輸業者的場站設施採「實質認定」的方式，確保營業場站具備應有的停車格數量；同時賦予貨運業者較彈性的方式，得於營業區域向他人租借空地設置停車站，以解決土地取得的成本與困難。故修正第 6 條，要求業者具具備足夠的停車位數。針對違停現象，援修正第 6 條，採取較嚴格的行為罰，來增進業者免於違停的誘因，同時課予汽車運輸業者承擔較高的安全保障義務，來加強宣導違停可能造成的風險危害及懲處後果。詳細修法內容見表 5-38。

表 5-38 停車場相關法規修正條文建議對照表

修正條文	現行條文	說明
汽車運輸業管理規則		
<u>第 23 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。</u> 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。	<u>第 23 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。</u> 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>	(中期建議) 刪除原條文第 6 款及第八款，減少不必要的管制。 刪除第 6 條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。
汽車運輸業審核細則附件汽車運輸業停車場設置規定		
<u>六、汽車運輸業應備具足夠路外停車場之停車位</u>	<u>六、汽車運輸業應備具之停車位數，應按業者所有營業車輛數之八分之一換算，</u>	(中期建議) 由汽車運輸業者自行負責取得路外停車場或停車位，並

修正條文	現行條文	說明
數，其營業車輛不得隨處亂停，影響道路交通及大眾安全。若於執行勤務時違反此項規定，將加重違規停車之處罰(加重十倍)。	其不足一個停車位部分，以一個停車位計算。--- 車輛有下列情形之一者，得免計前項停車位數： (一) 計程車客運業由駕駛人自備車輛參與經營者，得由業者檢具經公、工會認證後之契約正本，向所轄公路主管機關申請，免列入前項業者營業車輛數。但以一人一車為限。 (二) 小客車租賃業、小貨車租賃業以租賃期一年以上之全新車輛申領牌照，並檢附經法院或公證人公證或認證之租賃契約書。 (三) 甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業之營業車輛依前項停車位數規定申領牌照後，檢附經法院或公證人公證或認證之租賃期一年以上合約書申請。 (四) 前二款租賃契約由政府機關、公立學校、軍事單位承租，或有律師基於第三人地位，參與契約之簽訂，並具結證明者，得免經公證或認證。	由其他交通安全法規處罰違規停車行為。 此項修改可大幅降低業者及主管機關為符合既有法規所投入之人力與物力，且又不符業者實際停車作業現況的亂象。 參考 2015 年美國商會交通運輸委員會提議：「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。」
刪除第 9 與 10 款	九、汽車運輸業停車場之設置、停車位變更，應檢具下列所有文件，向公路主管機關申請辦理，必要時另應檢附土地複丈成果圖。--- 十、汽車運輸業受讓或使用其他汽車運輸業經核准設置之剩餘停車位者，應檢附下列文件，向公路主管機關申請辦理。但不得再辦理轉讓或提供他人使用。---	(中期建議) 配合六之修改，同步刪除此兩款規定。 去除業者及監理機關不必要的人力與物力投入，從實質面及安全面加以管制停車場要求即可達到防止業者違規停車之目的。

資料來源：本研究提議

根據『公路法』第 40-2 條之規定：「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」，然而此條法規對汽車運輸業者而言，非常耗時耗力，對社會也沒有附加價值。因此本研究建議檢討是否存留。車輛持有對貨運業者需要耗費成本，如果在車輛數門檻維持的前提下增加車輛數，則不需要有過多的管制，應該要回歸市場的自由機制，鼓勵業者正當經營貨運行業，業者不隨意買車，政府也不需要有多管制，也是因同一個修法精神，爰建議將汽車運輸業審核細則之第 6 條一併刪除，詳細修法內容見表 5-39。

表 5-39 汽車運輸業營業車輛汰舊換新相關法規修正條文建議對照表

修正條文	現行條文	說明
公路法		
<u>刪除</u>	第 40-2 條 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。	(中期建議) 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。 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。
汽車運輸業審核細則		
<u>刪除</u>	第 6 條 汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷牌照之日起三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。計程車客運業未能於繳銷牌照三年內之期限替補者，得於期限屆滿前申請展期。延展之期限及次數由原核准之公路主管機關視當地運輸需要及計程車行管理情形核定之，逾期註銷替補。	(中期建議) 配合公路法第 40-2 條之刪除，同步刪除此項下位法規。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。 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。

資料來源：本研究提議

汽車運輸業審核細則中對增加營業車輛的規定，若欲增加營運車輛，需提供證明供了解業者添加車輛之方式。以業者經營來看，添加該公司之資產皆經過成本分析等投資評估，對政府報告此項目並不會增加國家之經濟效益。倘若業者決定增添車輛，自然需要向監理機構

辦理取的新車之相關手續。因此本研究建議刪除此一款細則之規定，減少業者與政府之間不必要的成本，詳細修法內容見表 5-40。

表 5-40 汽車運輸業審核細則增加營業車輛修正條文建議對照表

修正條文	現行條文	說明
第 5 條 汽車運輸業增加營業汽車，除應配合該地區及營運需要外，並須合於下列規定： 一、申請增加營業汽車之公路汽車客運業營運路線或其他汽車運輸業最近六個月內無違規營業受處分之紀錄。 二、站、場設備足供容納所增加之車輛。 三、應結清車輛欠繳汽車燃料使用費及交通罰鍰；受吊扣牌照、吊銷牌照處分者，則須先到案繳交牌照。	第 5 條 汽車運輸業增加營業汽車，除應配合該地區及營運需要外，並須合於下列規定： <u>一、增加營業車輛所需資金除增加資本外，得以車輛提列折舊準備、貸款、分期付款或變賣其他固定資產方式為之，其應檢具證明。</u> 二、申請增加營業汽車之公路汽車客運業營運路線或其他汽車運輸業最近六個月內無違規營業受處分之紀錄。 三、站、場設備足供容納所增加之車輛。 汽車運輸業增加全新營業汽車，除依前項規定外，應結清車輛欠繳汽車燃料使用費及交通罰鍰；受吊扣牌照、吊銷牌照處分者，則須先到案繳交牌照。	（短期建議） 建議刪除第 5 條第一款之規定。 汽車運輸業者增加營業車輛為重要設備投資，自會做資本設備投資評估；而一旦增購新車，自然需要向監理機構辦理各項取得新車之手續及繳交規費等，相關業者及車輛資料已經由監理機構一手掌握。 目前第 5 條第一款規定增加業者購置新車的許多額外成本及時間，不利產業因應市場變化時之運輸運能應變彈性，更不用說耗用了許多監理資源。

資料來源：本研究提議

三、罰鍰盤點

為了維護我國道路交通安全以及順暢,在指定道路或某線道路區段禁止臨時停車，根據道路交通管理處罰條例，臨時停車意指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。然而於不同指定道路上，依照比例原則，將處汽車駕駛人不同的罰鍰。(1)於高速公路、快速公路或設站管制之道路，將開罰新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。(2)在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車。在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車。不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊，或併排臨時停車。在道路交通標誌前臨時停車，遮蔽標誌。接送行動不便之人上、下車者，臨時停車不受三分鐘之限

制。皆將處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。(3)若於禁止臨時停車處所停車，則處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。由於本研究建議，廢除汽車運輸業本應具備的停車位，此修改乃希望配合業者營運之現狀，使其不需於公司原有之場站外，另行在租設停車位僅位讓政府檢查。然而，若業者因此投機取巧，於執行勤務時違反此項規定，將加重違規停車之處罰。

四、法規修改之影響評析

由於汽車運輸業審核細則附件汽車運輸業停車場設置規定中所規範的停車場規定並未達到其效果，反而對業者與駕駛造成不便；一方面浪費業者的成本，需租另一個停車場來應付業者；另一方面也浪費警察資源。此明顯有法規失靈的現象，再者社會大眾也將不會面臨有貨車暫停所造成的道路問題。因此修法後的條文將使利害關係人皆受益且因為有法規的牽制，取消停車場的相關規定，對交通安全上並無影響。相關法規修改之可能影響，參見表 5-41 之評析。

表 5-41 汽車運輸業審核細則停車場法規修改之影響評析

成本分析 利害關係者	效益	成本	淨效益
貨運業者	不須支付無使用之停車場，容易調度車輛。	重新配置車輛之停放。	節省營運成本，符合經濟效益。
交通部	解決多年來窒礙難行之規定，促進國家貨運產業之發展。	修改法規之相關作業。	因應現況，修改不合時宜之法規。
監理單位	減少不必要之取締勤務與多年來之盲點。	配合法規之修訂。	使監理效益發揮於貨運產業健全所需之處。

資料來源:本研究整理

五、推動方案及作業期程

有關本課題之建議方案與期程分為短期及中期兩部分，如表 5-42 所示。茲整理說明如下：

1. 短期建議：汽車運輸業審核細則中對增加營業車輛的規定，業者如欲增加營運車輛，需提供證明讓主管機關了解業者添加車輛之方式。以公司經營角度，公司資產之增加皆經過成本分析等投資評估，增購新車亦需向監理機構辦理之相關手續。爰建議檢討業者於添購新車時，提送車輛提列折舊準備、貸款、分期付款或變賣其他固定資產方式等資料之必要性，以減少業者與政府之間不必要的成本，增加業者營運彈性。

2. 中期建議：

- (1). 檢討車輛汰舊換新相關規定：車輛持有對貨運業者需要耗費成本，如果在車輛數門檻維持的前提下增加車輛數，則不需要有過多的管制，應該要回歸市場的自由機制，鼓勵業者正當經營貨運行業，業者不隨意買車，政府也不需要有多管制，爰建議檢討解除此項管制。
- (2). 檢討停車場設置規定：關於停車場地之設置、增減、遷移係為確保運業者具備充分的經營條件，避免貨車違停，造成公眾安全的危害之虞。然運輸業者實際上未將貨車停放在所申報之停車場地，且申設之停車場地常遠於實際營業區域，使管制措施無法達到原有的規範目的，爰建議檢討刪除。但為使貨車正確停放，增進公共安全的目標，宜對相對採取較嚴格的行為罰，使業者免於違規停車，同時課予汽車運輸業者承擔較高的安全保障。

表 5-42 車輛及停車場等法制化主管機關之推動方案及作業期程

推動方案	法規	公路法	汽車運輸業管理規則	汽車運輸業審核細則
	目標			
檢討增加營業汽車之證明	短期			修正第 5 條第 1 款
檢討車輛汰舊換新相關規定	中期	修正第 40-2 條		修正第 6 條
檢討停車場設置規定	中期		修正第 23 條第 6 款、第 8 款	修正附件第 6 項、第 9 項、第 10 項

資料來源:本研究整理

六、小結

因汽車運輸業停車場設置規定中所規範的停車場規定並未達到其成效，除了對業者不便，浪費經營成本外，亦消耗過多的社會資源，對社會大眾來說，也造成貨車暫停可能衍生的道路安全風險。在檢討貨車停車相關法規後，針對各項不合宜法規提出調整及修正建議，以更符合產業發展需求，也讓汽車貨運產業在停車場有更適切的規範，相關監理資源也能有更大的發揮及運用。未來將須經由長短期階段性法制更新與推動，才能解決目前汽車貨運業界停車場使用的奇特現象。

5.9 貨車駕駛員分級管理及終身發展機制課題

一、引言

有鑒於大小貨車駕駛有較大差異且貨車駕駛工作較為辛勞及少子化衝擊等因素，近年來駕駛人員短缺現象十分明顯，尤其是在大型貨車部分。公路總局雖有駕駛執照分類管理辦法及法規面與駕駛面的訓練體系，但對於汽車貨運產業駕駛員的供需及人員發展，尚無完整的政策及輔導機制。

因此，除貨車駕照管理及目前訓練體制之外，主管機關應重視貨車駕駛員分級管理，將職涯發展及終身教育機制融入貨車駕駛員的培養體制中，促進整體運輸物流產業第一線作業人員實職及社會價值的提升。再者，因本研究建議將小貨車噸位提高至六.五噸，為確保小貨車總重量提高後我國的道路交通安全，本研究認為有提高小貨車的駕照取得標準之必要性，同時健全相關配套措施，以落實貨車之行車及道路安全。

二、加強小貨車駕駛訓練

貨車駕駛是運輸物流產業非常重要的第一線作業人員，然而目前主管機關並未根據貨車類型的差異及駕駛員所應具備的素養及終身發展，做出合宜的規範與輔導。特別是在靠行駕駛員方面，其除駕駛技術之要求外，亦需具備作為一個微型貨運業者的經營能力。

而貨車與客車駕駛方式及運輸安全考量有很大差異，大貨車與小貨車駕駛方式及運輸安全考量也有很大差異，目前駕照分類分級及考試方式將客車與貨車僅由路考區分，對於貨車駕駛技術的專業養成及維續並不恰當。因此，如能將貨車駕駛員分級管理及終身發展融合進入貨車駕駛執照的取得與使用規範，將能促進貨車駕駛員的終身學習與健康發展。

本研究針對貨車分級建議將小貨車噸位適度提高至 6.5 噸，於此同時，探討有助貨車駕駛員健康發展的分級管理制度，包含駕照取得、使用及維持等較為完備的規範。配合 5.7 節貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化更新課題之建議全面檢討駕照分類及訓練規定，如該節表 5-33 之區分。

三、貨車駕駛缺員現象以及配套措式

歐盟最新規定要求貨車駕駛員必須取得專業能力證書，每五年訓練 35 小時，當前英國視駕駛員短缺為一顆“不定時炸彈”。74%的受訪

企業表示，他們正面臨駕駛員短缺問題，61%的企業表示，他們不得不依賴駕駛員代理機構，協助代尋駕駛員。企業在過去一年內有 51% 都未能聘請到駕駛員，22%的企業沒有編列取得駕駛員能力證書的預算，56%沒有提供內部培訓以獲取貨車駕駛許可證，89%受訪者認為政府在處理駕駛員短缺危機中做得不夠好。加上工時長與薪資低，年輕人都不願意做此工作。美國卡車駕駛員人口正在老化，沒有足夠的年輕司機來填補即將退休的空位。

除了英國，幾個歐洲國家和美國也產生嚴重短缺的問題。事實上，根據美國卡車運輸協會（ATA）調查發現，目前全國各地有 30,000 名卡車駕駛員短缺，有 90%運輸業者不能找到他們所需要足夠的司機。如何解決司機短缺的問題，最直接的答案是提高薪酬以及增加供給和減少需求成長。提高薪酬有助於解決問題，提高人事成本容易導致營運更加陷入困境，業主未必吃的消。提供專業駕照考取訓練，設立貨車專用停車場，配有淋浴間等休息場所，使長途貨運司機有好的工作環境，解決年輕人不願從事此行業的原因，增加司機供給，才能解決現有的困境。重新設計供應鏈網絡，提高設備利用率，不僅有助於增加運輸容量，也降低了貨運遞送需求及司機數量。

歐美面對的駕駛員短缺問題與本國相似，其提出之相關對策，對於政府及汽車貨運產業具有很大的啟發及參考價值。

四、駕駛員終身教育

透過實地訪談汽車貨運業者，不管是正規貨運業者或靠行業者，均反映少子化衝擊、貨車司機工作環境辛苦、陸客來臺對客車司機需求增加等因素，使貨車駕駛員愈來愈難找，駕駛員缺員情況非常嚴重。而現有駕駛員越來越多於屆齡前提早退休，新進駕駛員數量卻不足以填補缺額，在營業壓力之下不得不將現有的駕駛員工時延長，將替補輪休的時間縮短，更加造成駕駛工作環境惡化，惡性循環之下產生更大的推力使駕駛員離開貨運業。

貨車駕駛員的短缺也使得安全管理出現漏洞，公司在缺員的壓力之下不斷放寬錄用標準，對於現任駕駛員的違規行為與危險行為也不斷加大容忍限度。此種妥協措施，不僅無助於駕駛員對工作增進認同感與榮譽感，更在無法汰換不適任駕駛員的情況下，使駕駛員整體服務品質水準下滑。針對此一現象，汽車貨運業者正苦思不同對策以因應之。有些以提高薪資水準並整頓工作環境的方式來應對、有些決定降低自營車隊規模並增加外包車輛數目、甚至有些業者正在評估是否退出市場。

少數大型汽車貨運業者有較為完整的給薪及訓練機制，但是多數中小型業者並未投入公司資源在養成貨車駕駛員，甚至透過靠行方式，避開對駕駛員應該行使的人員管理及勞健保責任。

在大環境惡化衝擊下，如何扭轉貨車駕駛員缺乏的惡性循環問題，不僅是業者需要面對的嚴峻經營管理課題，更是交通主管機關需要共同面對的一個汽車貨運業發展政策重大課題。

公路總局及各監理所站雖有常設駕駛人管理單位，但多半僅為辦理駕駛人考照、審驗、訓練或安全宣導等事宜。而在實際訓練駕駛人方面，公路總局公路人員訓練所則為主要訓練駕駛人的主管單位，然而其訓練僅著重在駕駛技能及交通法規上的訓練，對於成為一個專業駕駛人應有的素養及態度則較為欠缺。目前關於貨車駕駛員的養成及終身發展並未有一個長期的國家政策，實應於未來更深入探討駕駛員從業人員的就業現況及工作環境，而後制定出完備的貨車駕駛員的養成及終身發展政策，善用既有監理資源並整合業界力量，建立專業貨車駕駛員培育職業學校，以及良好的聘用制度，以確保汽車貨運業關鍵作業人力來源，穩固我國物流產業之基盤。

依據業者反映，各家貨運公司都面臨司機欠缺，然而目前歸類為大車的 6.5 噸車型和 3.49 車型事實上一樣，但取得小貨車駕駛執照(小型車職業駕駛執照)一年後才能取得資格轉開大貨車。希望監理所能協助舉辦與承認短期訓練班。」因此本研究建議主管機關應輔導駕駛員工會或業者提供駕駛員充足的訓練，包含給予相關法規的教育、肇事預防以及應變處理的訓練、安全駕駛要領的培訓、健康管理與壓力調適等課程。

除了監理所於此部份協助舉辦短期訓練班之外，建議將我國提供優良教育訓練之汽車貨運業者頒發認證標誌，並提供資金補助，讓業界互相交流及觀摩同業對駕駛員的教育，以鼓勵其他同業效法及提升其專業服務水平。

貨車駕駛員終身發展相關研究及輔導組織可透過設立財團法人，例如汽車貨運駕駛員終身發展基金，加以推動，可邀請部分適任之業界與學界參與。在建構駕駛員職業學校及公共貨車停車場所需規劃、興建與維運所需前期經費，建議或可由每年從自用貨車所收汽車燃料費中勻撥支應，並整合合適的業界、學界及地方政府資源，用心將貨車駕駛員養成所需要的基礎環境建置完善。同時，也應該透過輔導及財務手段，提升駕駛員工會管理能力，俾加強對駕駛員的勞退保障及社會服務。

五、汽車貨運業者與車輛供應商整合

本研究建議將小貨車噸位提高至 6.5 噸並增加小貨車駕照，確保行車安全。因此考取小貨車駕照者，為了提高獲利及降低成本，有效運用其資源，勢必會大量使用 6.5 噸之車輛。業者車輛需求增加，建議政府可以輔導汽車貨運業者與車輛供應商進行整合，發揮最大效用，使貨運業者遇到特殊節日或大筆訂單時，車輛可即時支援，擴大營運範圍。

為了確保駕駛員考取駕照後，可以持續定期教育訓練，除了參加監理所舉辦的訓練課程外，對於有額外定期教育訓練的汽車貨運業者給予獎勵。提供優良訓練環境、最新法規、健康管理等業者，建議政府補助其所花費或減免其租稅並提供相關資訊，使業者可以充分利用，提升品質及強化教育成效。政府也可以獎勵優良業者，使其鼓勵其他同業並協助提升教育訓練品質，不僅使駕駛員可以終身學習與健康發展，對於駕駛員安全及道路安全均能有效提升。

六、法規修改之影響評析

本研究基於強化公共安全考量，鑑於我國目前法律規定，若持有小型車駕駛執照者可駕駛小貨車，因此本研究建議提高小貨車駕照取得之標準。由於持有普通小型車駕照 3 個月後，可到監理單位報考才能變成職業駕照，完成筆試之後，依照本身小型車駕照為自排或手排，有不同程度的路考。若本身是自排駕照，需要考曲線進退、曲巷調頭、上坡起步、直線換檔穩定測試。若是手排僅需加考曲線進退、曲巷調頭。因此在這一部分，監理單位實需對路考有更加嚴格的，並配合本研究建議要求正規駕駛訓練。貨運業者輔助提升駕駛員專業能力的同時，也能夠提高潛在駕駛員入行的意願，進而解決駕駛員不足之困境。相關法規修改之可能影響，參見表 5-43 評析。

表 5-43 修改法規之成本效益分析

成效 利害關係者	效益	成本	淨效益
交通部	調校貨車產業現狀。	提供訓練課程、頒發認證標誌、更加嚴謹的監理與駕照控管。	健全產業發展、穩定市場秩序。
貨運業者	提昇整體駕駛員的素質，提高潛在駕駛員入行意願。	提供駕駛教育訓練以及同步駕駛員最新法規。	駕駛員供應增加。
貨車司機	駕駛環境即工作條件改善、人力素質與專業能力提升、駕駛安全提昇。	依照駕照不同，參與兩項或四項考試。	貨車司機經各式訓練後，提昇其素質，對產業以及駕駛的前景皆有幫助。

資料來源：本研究建議。

七、小結

本研究因對大小貨車總重噸位提出修改建議，貨車駕駛員程度也應隨著同步提升。在政府方面，監理所可協助舉辦駕駛員短期訓練班，並提供補助給有實際落實優良駕駛員教育訓練的汽車貨運業者，讓產業間互相交流，產生同業效法的綜效；在產業方面，協助業者規劃完整的駕駛員教育訓練體制，提高員工向心力及忠誠度，定期評選合格且優良的駕駛員做為模範並加以表揚，俾產生正向學習力。除此之外，本研究亦建議政府可以輔導汽車貨運業者與車輛供應商進行整合，發揮最大效用，使貨運業者遇到特殊節日或大筆訂單時，車輛可即時支援，擴大營運範圍。

第六章 汽車貨運及小貨車租賃業法制化更新規劃

6.1 前言

由圖 6.1 中可知，需要貨物的廣大客戶群，主要由不同類型的貨車供貨，這些貨車在貨物送達客戶前必須使用公路系統，因此對用路之車與人均會產生影響。如果車隊及駕駛員管理上軌道，則產生運輸服務瑕疵及行車事故的機率就會較低；反之，相關問題發生的機率就會提高。靠行貨運公司規模一般都比較小，且多半並未針對靠行車主的車輛建立完備的管理機制，而是由車主自主管理。靠行車主往往沒有正規的停車場地，且為節省營業開銷，在維修與保養上也十分節省，又經常為增加營收而超時工作，因此發生車輛問題或事故的機率往往較自有營業車為高。

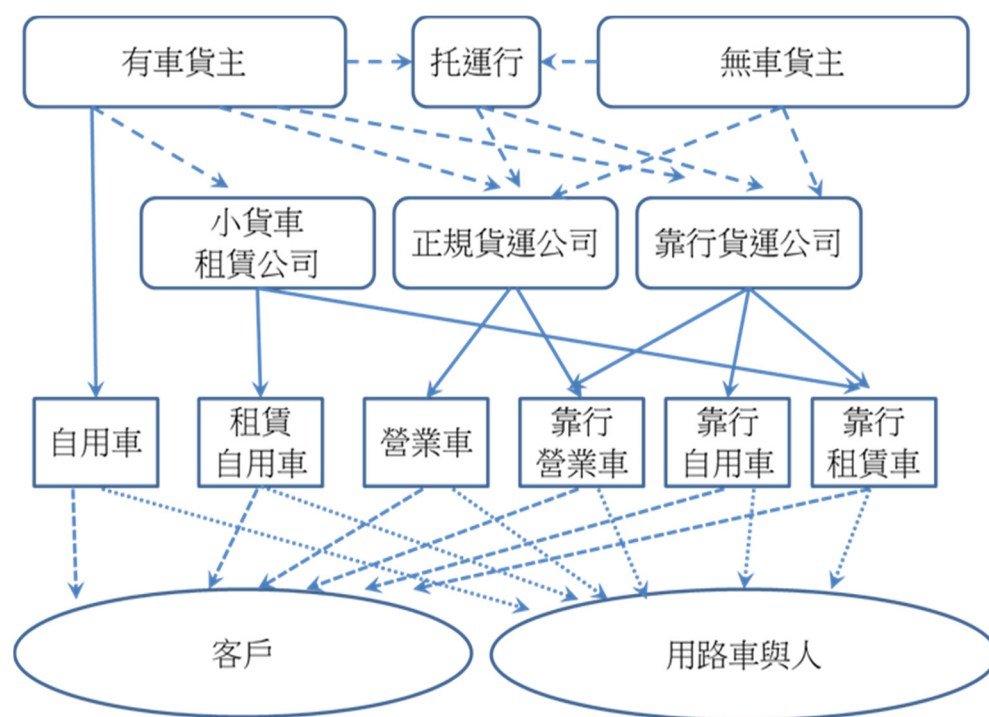


圖 6.1 汽車貨運業交易主體與貨車關係網路現況示意圖

資料來源:本研究整理

有車貨主會使用自用或租賃貨車進行貨物配送，當自用車無法完成運送或基於其他特定理由時，則會尋找正規貨運公司、靠行貨運公司或托運行來承運。無車貨主則需透過正規或靠行貨運公司的貨車與服務網路，將貨物運送到客戶場地；在一些特殊情況下，無車貨主也會透過托運行來運送貨物。

目前貨運公司可區分為正規貨運公司及靠行貨運公司，兩者在車隊及駕駛員管理模式上有很大的差異。正規貨運公司以自有營業車及自聘駕駛員為主要營運資源，提供市場運輸服務；因此對於車隊及駕駛員之管理均十分重視，通常配置有專屬部門及管理人員，進行常態性管理及改善。靠行貨運公司則視駕駛員及其貨車為「個人車行」，需自負盈虧及管理與訓練責任，故將管理重點僅放在靠行車輛之行政管理及車輛調度，無法做到專業化之車隊與駕駛員管理。

托運行則為一個很獨特的不甚符合管理法規要求之貨運服務業，主要在整合回頭車資源，提供市場低價整車運送服務，近年來更推出併貨整車服務。回頭車資源多半來自眾多的靠行營業貨車，駕駛員透過承運貨物可以賺取回程所需油料費用，甚至一些額外報酬。靠行車主有高度與托運行合作的動機，以爭取更多的業務量及降低營運成本。另一方面，托運行所提供之運輸媒合服務，可以降低貨車空駛里程，同時減少空氣汙染及溫室氣體排放量。不過，貨主雖可獲得低運費的運輸，卻無法有效掌握貨物動向，如發生貨損或事故，在求償處理上需要投入較多的心力，甚至可能無法獲得補償。

就業界訪談所知，目前在汽車貨運業及貨櫃貨運業之靠行現象普及，許多業者不願投入資源及心力於建置自有車隊及駕駛員，反利用不同管道取得靠行營業車及車主的加盟，甚至接納違規靠行自用車或租賃車的加入，以降低營運成本並增加營運彈性。因為靠行營運模式之存在，使整個貨運供需市場中產生非常複雜的交易關係網路：貨主、貨運公司、靠行車主、客戶，及這些利害關係人間之利益衝突，更造成增高之客戶端貨損與服務品質風險及用路人端的行車事故風險。

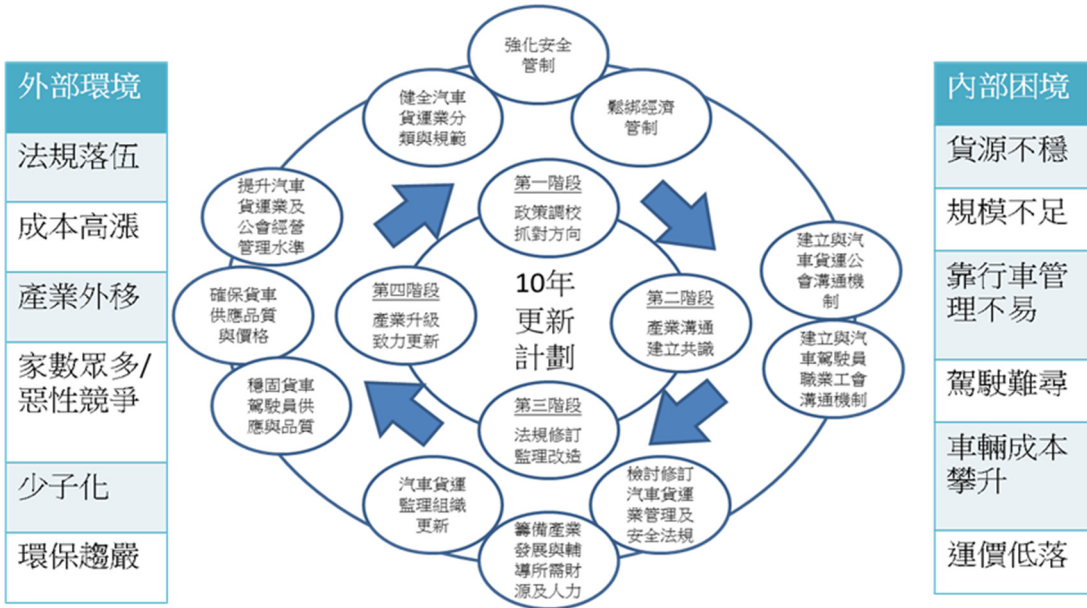
在對汽車貨運業管制法規及發展現況有較充分了解後，本研究提出解決汽車貨運業關鍵議題的政策及政策目標，並依據該政策方針提出具體法規修改建議，並就可能的影響與因應策略提出初步構想。

本章就前章節所研提之法規修改建議的推動模式、架構與期程提出較完整的規劃與說明，以供主管機關執行時之參考。

6.2 管制法規更新推動模式

為引進前瞻政策思維修正法規，並同步檢討主管機關有關汽車貨運政策之形成、推動與持續改善的管理循環制度，圖 6.2 勾勒出健全汽車貨運業發展的十年法制化更新與推動模式，此模式具備持續改善循環的特色。

健全汽車貨運業發展 • 導正貨運靠行現象



強化國家物流基盤

圖 6.2 汽車貨運業健全發展法制化更新推動模式
資料來源:本研究整理

公路主管機關應了解汽車貨運業為國家重要物流基礎，正視當前汽車貨運產業所面臨的內部困境及外部環境衝擊，提出可鬆綁經濟管制並強化安全管制的法規更新方案，積極透過監理制度面變革及與汽車貨運產業充分溝通，輔導業者調適到新的法規與監理環境。在法規更新的同時，透過建立有效的輔導機制，一方面協助業者確保貨車取得品質與價格，一方面穩固貨車駕駛員的供應來源及水準。預期透過十年的努力，將可導正現有靠行現象及不合宜的規範，提升汽車貨運業的安全管理水準，健全汽車貨運產業的發展。

以下針對推動汽車貨運業健全發展法制化的成功要素與運作方式，進行更深入的探討與說明。

一、設立貨運業專責組織或人員

為順利推動汽車貨運業相關政策、法規修訂及執行，在政策與法規制定過程中，需經由政策分析、執行及法制化更新經驗之累積，故建議建立貨運業之專責組織或人員負責汽車貨運發展政策之推動。

在監理部分，因貨運業與客運業本質之不同，亦宜由專責組織或人員負責。未來汽車運輸業監理重點宜由經濟面管制轉換為安全面管制，因此建議加強監理人員安全管制法規的監理知識與能力。另應該強化監理資訊系統之資料分析能力，掌握汽車運輸業的營運及安全動態變化及趨勢，適時偵測出影響道安的問題點及問題企業，採取預應式輔導或處罰措施，以防範道安問題甚至是社會問題於未然。

二、建立產業發展及輔導機制

當前汽車貨運業界面臨產業家數眾多、業者競爭激烈、經濟停滯、出口衰退、駕駛員不足、空汙排氣檢驗標準趨嚴、環保車輛成本高漲等內憂外患之挑戰，雖然電子商務市場成長對宅配貨運帶來業務之成長需求，但因我國內需市場較小且建置宅配物流網路之成本很高，僅少數大型貨運業者因此受益，大部分汽車貨運業者經營處境仍相當艱困。

本研究針對汽車貨運產業發展主要瓶頸深入檢討後，建議建立產業輔導與駕駛員終身職業發展機制，以期健全我國汽車貨運產業之法制環境及執法模式，使產業發展更為健全及永續。

(一) 產業發展輔導

舉凡業者規模過小、靠行業者過多、自用車違規營業、貨車租賃業違規租賃等問題，在此次法制化研究中，均提出法規修正對策。甚至在鬆綁經濟管制的同時，建議仿效美、日，加強業者的車隊、人員及運輸安全管理監督，避免鬆綁經濟管制後，業者衝刺業務成長時，疏忽車隊安全之管理，而導致道安事故增加，反帶來重大的社會損失。

惟因法規修正範圍及幅度較大，需要針對三大汽車貨運業態所可能衍生的衝擊做進一步的評估，與業者做好溝通並建立法規修正方向與內容的共識。同時，更應匯聚適度財源揖注產業組織，提升產業公會之能力，協助政府做好輔導業者遵循政府法規的工作，以及扮演產業研究、資訊及知識交流、以及參與國際交流活動的角色。此輔導組織建議可透過設立財團法人，例如汽車貨運產業發展基金或財團法人汽車貨運產業研究發展中心，加以推動，可邀請部分適任之業界與學界參與。在發展基金或中心之財源方面，建議或可由每年從營業貨車所收汽車燃料費中，投撥部分經費並指定用途於業界輔導(含教育訓練)、產業研究與國際交流。

(二) 駕駛員職業終身發展

透過實地訪談汽車貨運業者，不管是正規貨運業者或靠行業者，均反映受到少子化衝擊、貨車司機工作環境辛苦、陸客來臺對客車司機需求增加等因素，貨車駕駛員愈來愈難找，駕駛員缺員情況非常嚴重。而現有駕駛員越來越多在屆齡前提早退休，新進駕駛員數量卻不足以填補缺額，在營業壓力之下不得不將現有的駕駛員工時延長，將替補輪休的時間縮短，更加造成駕駛工作環境惡化，在惡性循環之下，產生更大的推力，使駕駛員離開貨運業。

貨車駕駛員的短缺使得安全管理出現漏洞，公司在缺員的壓力之下，不斷放寬錄用標準，對於現任駕駛員的違規行為與危險行為也不斷加大容忍限度。此種妥協措施，不僅無助於駕駛員對工作增進認同感與榮譽感，更在無法汰換不適任駕駛員的情況下，使駕駛員整體服務品質水準下滑。針對此一現象，汽車貨運業者正苦思不同對策以因應之。有些以提高薪資水準並整頓工作環境的方式來應對、有些決定降低自營車隊規模並增加外包車輛數目、甚至有些業者正在評估是否退出市場。

少數大型汽車貨運業者有較為完整的給薪及訓練機制，但是多數中小型業者並未投入公司資源在養成貨車駕駛員，甚至透過靠行方式，避開對駕駛員應該承擔的人員管理及勞健保責任。

在大環境衝擊下，如何扭轉貨車缺乏駕駛員的惡性循環問題，不僅是業者需要面對的嚴峻經營管理課題，更是交通主管機關需要共同面對的一個重大汽車貨運業發展政策性課題。

公路總局及各監理所站雖有常設駕駛人管理單位，但多半僅為被動辦理駕駛人考照、審驗、訓練或安全宣導等事宜。而在實際訓練駕駛人方面，公路總局公路人員訓練所則為主要訓練駕駛人的單位，然而其訓練僅著重在駕駛技能及交通法規上的訓練，對於成為一個專業駕駛人應有的素養及態度則較為欠缺。目前關於貨車駕駛員的養成及終身發展，並未有一個長期的國家政策，實應於未來更深入探討駕駛員從業人員的就業現況及工作環境，而後制定出完備的貨車駕駛員的養成及終身發展政策，善用既有監理資源並整合業界力量，建立專業貨車駕駛員培育職業學校，以及良好的聘用制度，以確保汽車貨運業關鍵作業人力來源，穩固我國物流產業之基盤。

另外值得探討的是大型貨車駕駛員往往找不到合適的公共停車場，可供其停放車輛或做短暫或過夜的休息，以致往往需要在貨車上過夜或休息。配合貨車停車場地設置法規之檢討，公共貨運停車場與轉運站之設置，亦為一個汽車貨運產業健全發展非常值得探討的研究課題。

輔導組織可透過設立財團法人，例如汽車貨運駕駛員終身發展基金或財團法人汽車貨運駕駛人員研究培育中心，加以推動，可邀請部分適任之業界與學界參與，並整合合適的業界、學界及地方政府資源，用心將貨車駕駛員養成所需要的基礎環境建置完善。同時，也應該透過輔導及財務手段，提升駕駛員工會管理能力，俾加強對駕駛員的勞退保障及社會服務。

依據美國卡車運輸協會(American Trucking Association, ATA)發布之 Truck Driver Analysis 2015 中，美國亦正面臨卡車駕駛員嚴重短缺之問題，如圖 6.3 所示。ATA 2015 年卡車駕駛員分析報告發現當前駕駛員短缺約 48,000 名，且未來有增加之趨勢。短缺主要原因乃一方面產業成長需求更多駕駛，一方面許多年長駕駛陸續退休所造成，且未來此趨勢將會持續。為解決駕駛人力缺口，ATA 提出以下建議，可提供我國參考。

1. 增加駕駛員薪資以及在家的時間
2. 將駕駛員要求年齡從 21 歲降到 18 歲
3. 改善駕駛員的公共形象
4. 召回已退休駕駛員
5. 在取貨及收貨時，請貨主善待駕駛員

6. 發展自動卡車技術

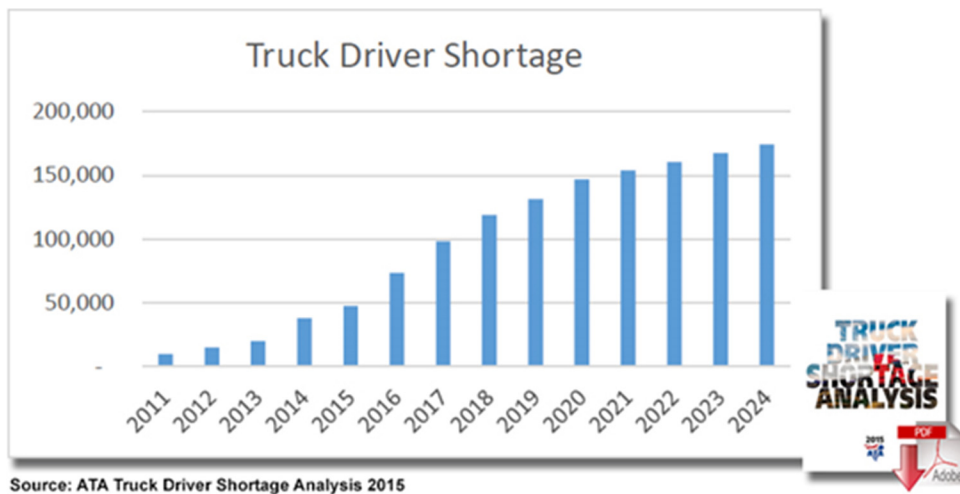


圖 6.3 美國貨車駕駛員短缺趨勢圖

資料來源：美國卡車運輸協會(American Trucking Association)，Truck Driver Analysis 2015

(三)車輛技術安全規格

隨著科技進步、管制法規改變等因素，汽車貨運產業車輛技術也不斷地進步與更新。國內主要貨車製造商均為國際大廠，提供國內之車輛，尤其是大型貨車，多半依循國際車輛規格要求。然而，國內與車輛規格相關之法規多年未加以檢討與修訂，以致常有業者所購車輛與國內車輛尺度法規相違之情形，導致業者違規受處罰之狀況經常發生。

建議主管機關邀請車輛供應大廠及汽車貨運業代表業者參與，組成法規修正委員會，針對目前車輛技術安全規格法規做一次通盤檢討，與當前國際規範及產業需求加以核對，將不合時宜之規格更新，將可促進汽車貨運產業之發展，提高業者車隊生產力，並降低業者違規罰款及交通員警與監理單位之無附加價值裁罰行為。

另外，經濟部促成之財團法人車輛研究檢測中心(ARTC)成立於 1990 年，長年以車輛之軟硬體技術開發為重心，甚少將資源投注於車輛使用與管理技術之研發。公路總局可善用此中心之既有資源及知識，探討汽車貨運產業車隊管理與車輛使用技術之先進績效運籌模式，與前述汽車貨運產業及駕駛員輔導機制整合，促進汽車貨運之人、車、業的永續發展。

三、安全管理與監督

道路交通事故已成為一項全球關注之生命與經濟議題，聯合國因此特別訂定 2011 年至 2020 年為「道路交通安全行動十年」，並由國際標準組織(International Organization for Standardization, ISO)頒行「ISO39001 道路交通安全管理系統標準」，作為國際間官方或民間組織建立的道路交通安全管理系統的指標性規範，以作為持續改善道路交通安全並抑制道路交通事故傷亡之工具^[37]。

美國在解除汽車運輸業經濟管制後，將原管制機構 ICC(州際商務委員會)解散，復於 1999 年制定汽車運輸業安全改善法(Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999)，並於隔年 1 月 1 日成立聯邦汽車運輸業安全行政管理局(Federal Motor Carrier Safety Administration)做為此法案的專責執法機構。迄今已有 15 年的安全管理經驗，也獲得不錯的管制成效，是我國目前探討汽車運輸業管理法制化時值得學習的典範^[39]。美國汽車運輸業者進入市場之安全稽核作法為，安全稽查員將進行 6 個面向檢查已確認新進入業者依據安全法規之承諾，包括：一般性、駕駛員、營運、車輛、危險物品及事故。此外，在安全稽查員調查時，尋找兩種違規型態：嚴重違規(Acute violations)及顯著違規(Critical violations)。嚴重違規係指該單項違規嚴重到業者須立即改善；顯著違規則指該項違規係為缺乏安全管理控制的型態之結果，顯著違規在 10%以下將不會影響到評等。

在安全管理部分，建議未來參考國內外安全管理應具備要件資料，並研擬出一套適合我國之汽車運輸業安全管理規則。此套規則應與汽車運輸業取得共識後，透過行政立法過程，於通過後實施。

在行政監督方面，建議公路主管機關制定監督方針，再交由執行單位，透過不同監理方法，例如路邊駕駛員或車輛稽查(driver/vehicle inspection)、與交通警察協作稽查(traffic enforcement)、業者遵守安全管理法規狀況稽查(compliance review)等，檢核業者之安全管理水準。凡違規者均處以適切之處罰，而有嚴重違規行為者，可要求限期改善，如未改善符合法規之要求者，即取消業者繼續營業之資格並收回其營業執照。執行單位並應培養專業之安全稽核官或安全稽核師(safety investigator)，確實做好安全稽核工作，將不適任之業者繩之以法，確保整體運輸環境之安全。

輔導組織可透過設立財團法人，例如汽車貨運駕駛員終身發展基金或財團法人汽車貨運駕駛人員研究培育中心，加以推動，可邀請部分適當之業界與學界人士參與。在建構駕駛員職業學校及公共貨車停

車場所需規劃、興建與維運所需前期經費，建議每年從自用貨車所收汽車燃料費中勻撥 10%(約 16 億元，參見**錯誤! 找不到參照來源。**)支應，並整合合適的業界、學界及地方政府資源，將貨車駕駛員養成所需要的基礎環境建置完善。同時，也應該透過輔導及財務手段，提升駕駛員工會管理能力，俾加強對駕駛員的勞退保障及社會服務。

6.3 管制法規更新推動方案架構與期程

考量汽車貨運業目前的發展，正面臨極為嚴峻的內外部環境衝擊，健全汽車貨運業的發展絕非一蹴可成的任務。本節就產業管制法制化更新推動架構與期程提出說明。

6.3.1 汽車貨運業管制法規更新推動架構

延續圖 6.2 之法制化更新推動模式，圖 6.4 將第五章的法規更新及推動方案整合成一個系統性架構，可使決策者清晰了解更新策略與推動方案間的關聯性及推動所需的時間。

法制化更新的政策為「健全汽車貨運市場、強化市場競爭活力、去除不合宜法規」。為達此政策，須透過三大策略加以推動。

策略一為鬆綁汽車貨運業的經濟管制，而其推動方案，中期包括：維持現有業態並解除服務範圍與區域之限制(方案 1.1)、合理化自用車得以從事運輸營業的條件，以導正自用車違規行為(方案 1.2)、開放汽車貨運業得以租賃小貨車(方案 1.3)。長期則俟現有業者均已適應無經濟管制之營運環境後，正式修法將現有三大業態整合(方案 1.4)，並增訂有助汽車貨運產業發展的新興業態管理規則(方案 1.5)。

策略二為強化汽車貨運業安全管制。中期方案首先加強源頭管理(方案 2.1)，修改汽車貨運業營業執照申請法規，改為實質審查營運計畫書並要求提出安全管理計畫，而後在試營運一定期間內並無道路安全事故且管理上軌道後，再核發營運執照；其次藉由制定清楚且雙贏的定型化靠行契約要求業者遵守，以導正目前無規範的靠行貨運行/公司及靠行車主之營業行為(方案 2.2)。同時修改法規，要求汽車貨運業者必須維持申請營業執照時的車輛與資本水準，以確保業者營業規模處於一個適合經營汽車貨運業者的水準(方案 2.3)。長期方案則需在源頭管理所累積經驗與基礎下，建立我國汽車貨運業安全管理監理法制(方案 2.4)，並重整我國現有之貨運產業朝健全之產業邁進。

策略三為建立我國汽車貨運業的研發輔導機制。希望可以在 1~3 年內，

透過公路主管機關徵收汽車燃料費(或其他適合稅源)部份經費之揖注，建立汽車貨運產業及貨車駕駛員的研發與輔導制度，長期投入於汽車貨運產業健全發展及貨車駕駛員終身職涯發展之研發與輔導工作。另外，車輛軟硬體技術及使用管理技術在國際間已有重大發展，公路主管機關應該整合車輛研究檢測中心(ARTC)之能量，更新現有車輛尺度法規甚至使用方式，以符合產業發展之需。

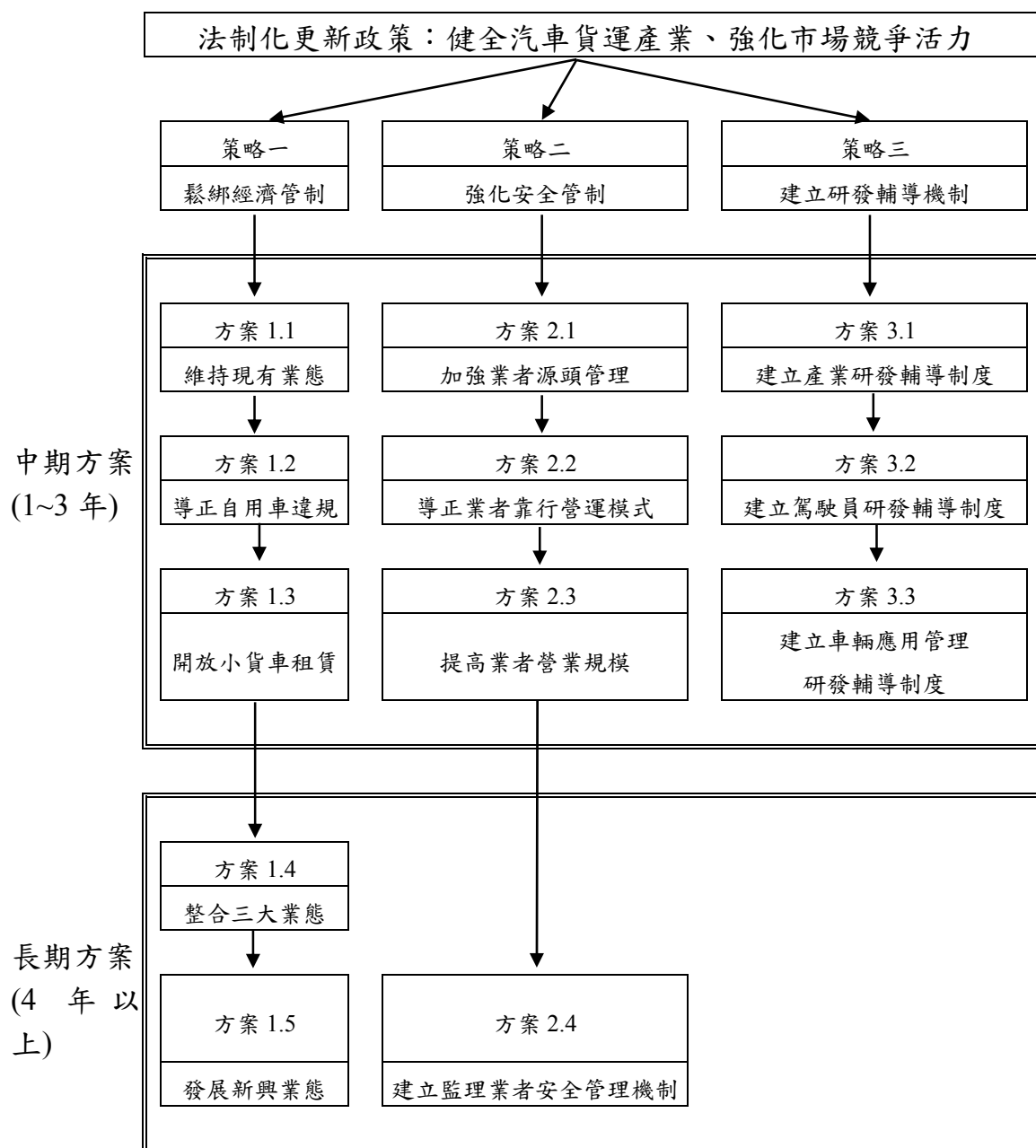


圖 6.4 汽車貨運業法制化更新策略及推動方案架構

資料來源:本研究整理

關於圖 6.4 各項推動方案所涉及之法規或制度更新建議，經整理彙整於表 6-1 中，主要需修改之法規包含：公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、及道路交通安全規則，另建議籌設汽車貨運產業及駕駛員研發輔導機構，並提升車輛技術規格，與國際化接軌之能力。

表 6-1 汽車貨運業法制化策略及推動方案之法規或制度更新建議

政策與策略	期程	法規	公路法	汽車運輸業管理規則	汽車運輸業審核細則	道路交通安全規則
策略一 鬆綁經濟管制						
方案 1.1 維持現有業態	中期(1-3 年)			檢討第 5 條、第 8 條、第 10 條、		
方案 1.2 導正自用車違規	中期(1-3 年)			新增條文		
方案 1.3 貨車租賃法制化更新	中期(1-3 年)			檢討第 14 條		
方案 1.4 整合三大業態	長期(4 年以上)		第 34 條			
方案 1.5 發展新興業態	長期(4 年以上)		第 34 條			
策略二 強化安全管理						
方案 2.1 加強業者源頭管理	中期(1-3 年)			新增條文		
方案 2.2 導正業者靠行營運模式	中期(1-3 年)			新增條文		
方案 2.3 提高業者營業規模	中期(1-3 年)		修正第 40-1 條	新增條文	修正第 5-1 條	
方案 2.4 建立監理業者安全管理機制	長期(4 年以上)			新增條文	新增條文	
策略三 建立研發輔導能力						
方案 3.1 建立產業研發輔導機制	中期(1-3 年)					
方案 3.2 建立駕駛員研發輔導機制	中期(1-3 年)					
方案 3.3 建立車輛應用管理研發輔導機制	中期(1-3 年)					

資料來源:本研究整理

6.3.2 汽車貨運業管制法規更新推動期程

有關汽車貨運業管制法規更新推動期程如表 6-2 所示，預計前 3 年主要需要將工作重點放在現行法制之檢討與更新法規及方案評估，並積極與產業及立法機關溝通，爭取支持，並開始相關的法律更新與調校程序。

第 4 年至第 5 年推動更新的法規及監理方式，在此階段公路主管機關應學習建立輔導能力，協助汽車貨運業者及公會提升經營與安全管理能力，同時幫助貨車駕駛員社群及工會提升駕駛員的工作條件及環境，使汽車貨運產業勞資關係趨於協和，逐步變革朝永續發展方向邁進。

表 6-2 汽車貨運業法制化策略及推動方案期程推估

汽車貨運業法制化更新政策：健全汽車貨運產業、強化市場競爭活力											
策略及推動方案 ↓ →	年份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	階段	檢討	更新	調校	學習	學習	變革	變革	變革	變革	變革
策略一 鬆綁經濟管制 →											
方案 1.1 維持現有業態		■	■	■							
方案 1.2 導正自用車違規		■	■	■							
方案 1.3 開放小貨車租賃業得租賃給汽車貨運業		■	■	■							
方案 1.4 整合三大業態					■	■	■	■	■	■	■
方案 1.5 發展新興業態					■	■	■	■	■	■	■
策略二 強化安全管制											
方案 2.1 加強業者源頭管理		■	■	■							
方案 2.2 導正業者靠行營運模式		■	■	■							
方案 2.3 提高業者營業規模		■	■	■							
方案 2.4 建立監理業者安全管理機制					■	■	■	■	■	■	■
策略三 建立研發輔導能力											
方案 3.1 建立產業研發輔導機制		■	■	■							
方案 3.2 建立駕駛員研發輔導機制		■	■	■							
方案 3.3 建立車輛應用管理研發輔導機制		■	■	■							

資料來源：本研究建議

6.4 後續研究建議

配合公路主管機關法規及監理制度之檢討與調整，建議未來需投入足夠研究資源，進行汽車貨運業法制化更新關鍵課題之後續探討，使法制化更新的發展更為扎實。表 6-3 列出五個關鍵研究主題，以及其研究目標、研究期程及所需預算，供公路主管機關參考。

表 6-3 汽車貨運業法制化更新後續研究關鍵主題

編號	研究主題	研究重點	期程 (年)	預算 (萬元)
1	汽車貨運業經濟管制鬆綁及業態整合之研究	(1) 深入了解國內產業經濟管制現況 (2) 探討先進國家汽車貨運業發展模式與現況 (3) 研擬國內汽車貨運業整合模式與整合影響評估	2	700
2	汽車貨運業安全管制加強及監理模式之研究	(1) 深入了解國內產業安全管制現況 (2) 探討先進國家發展模式與現況 (3) 研擬國內整合模式與整合影響評估	2	700
3	提升汽車貨運業人、車、業研發輔導能力之研究	(1) 建立貨車駕駛員終身發展研發輔導機制 (2) 建立汽車貨運產業研發輔導機制 (3) 建立車輛應用管理研發輔導機制	2	700
4	貨車停車場供需現況及法制化之研究	瞭解違規停車場失序狀況 探討違規停車場解決方案 研擬法制更新對策	1	600
5	發展汽車貨運業監理智慧化策略及作業模式之研究	如何善用大數據分析技術於汽車貨運業產業政策分析及監理作業輔助	2	1,500
預計研究經費總需求：				4,200

資料來源:本研究整理

6.5 小結

本章就未來推動汽車貨運業法制化更新的模式、架構及期程提出規劃構想，提供公路主管機關作為推動之依據，期許未來能將我國汽車貨運產業結構調整到一個高效能狀態，成為亞洲的標竿國家。

汽車貨運業法制化更新須透過多年期的努力，可先從法制檢討的紮根工作開始；接著將欲更新的法制一一提出，與產業做好溝通；在行政體系與立法體系建立共識後，再逐一推出並加以調校到監理機關能有效落實管制的狀態；產業亦須學習如何在更新的法制環境中發展，提升整體產業的服務效能與競爭力；而後在具備健全汽車貨運產業條件下，再將現有汽車貨運業不同業態透過修法加以整併，俾提升產業競爭效能並改造不具附加價值的監理程序及組織。本研究預估，未來汽車貨運業法制更新將需經過圖 6.5 所示的五個主要階段及至少十年期的努力。

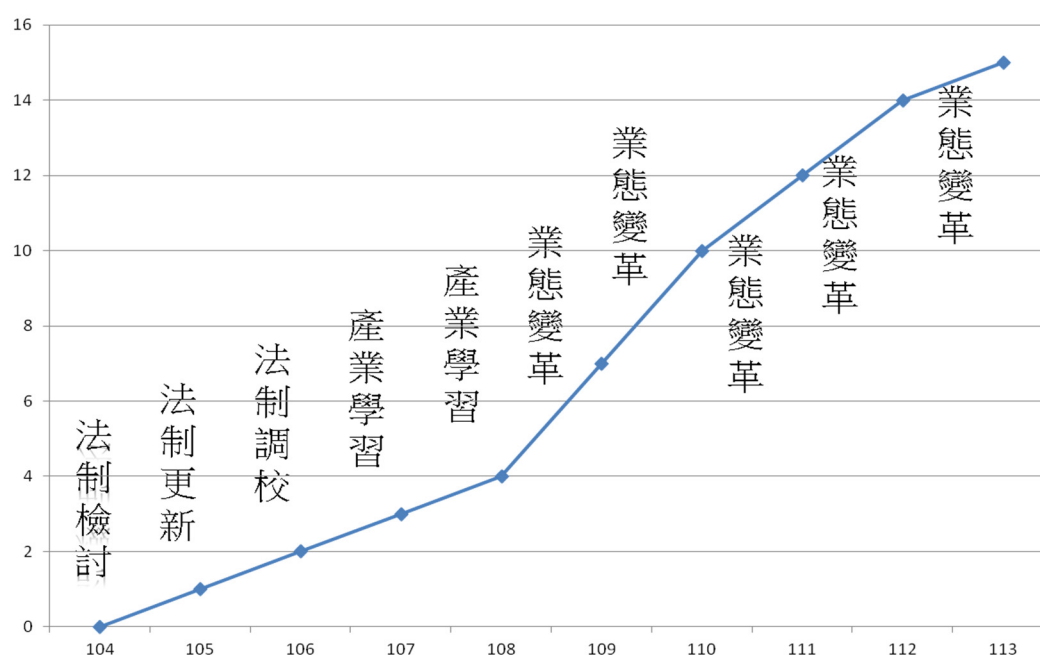


圖 6.5 汽車貨運業健全發展管制法規更新五大階段及推動期程推估

資料來源:本研究整理

如能依據圖 6.5 之階段性期程順利推動法制化更新，圖 6.6 嘗試勾勒出一個汽車貨運產業的未來理想狀態。其中，產業僅有正規貨運公司及汽車貨運經紀公司，前者以自有或租賃營業車提供無車貨主或有車貨主運輸服務；後者則透過整合無車貨主及有車貨主的貨源，不自備車輛而是利用不同正規貨運公司的多元化路線運能，提供貨主運輸安排服務。正規貨運公司取得車輛的方式則更多元化，除自購車輛外，可向貨車租賃公司或其他貨運公司甚至自用車業者透過租賃方式取得，作為短期或長期之使用。

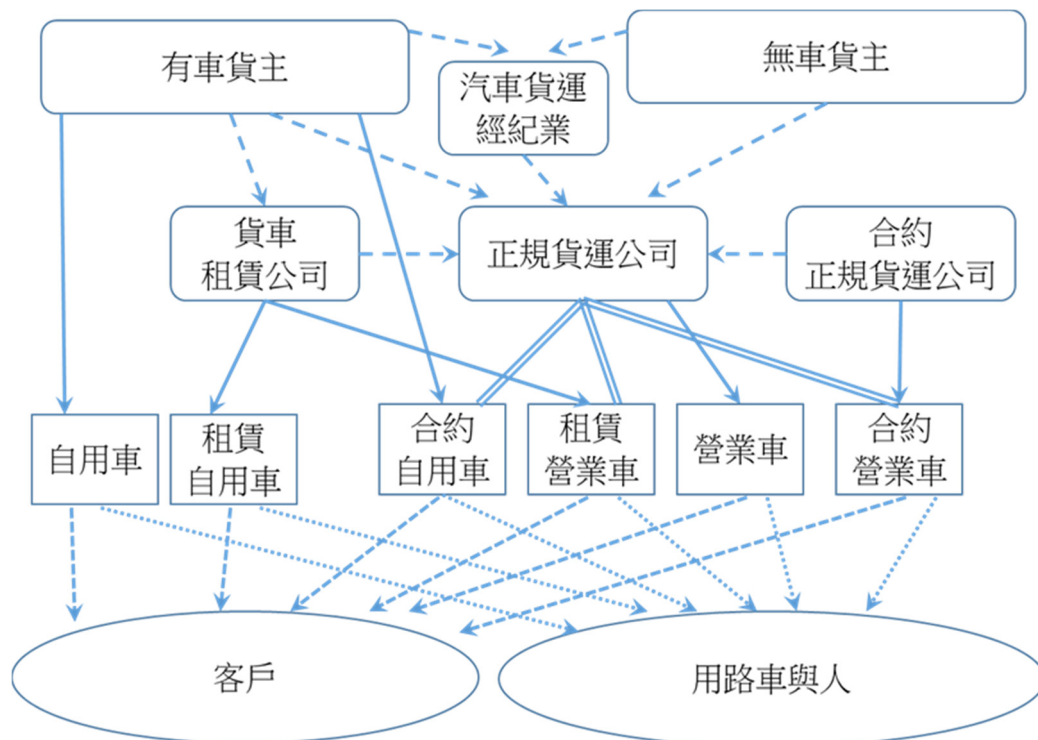


圖 6.6 汽車貨運業交易主體與貨車關係網路未來理想狀況示意圖

資料來源:本研究整理

在圖 6.6 理想產業生態中，汽車貨運業者之間各項交易關係，均有明確的法規規範，業者可以自行選擇要用何種方式經營或運送貨品，以在市場中建立競爭優勢。監理機關的管制重心不再是經濟面的管制，而是安全面的管制，據以確保道路交通及大眾的安全。

第七章 研究建議與結論

本研究透過檢討交通部「國家貨運發展政策白皮書」及「運輸政策白皮書」與汽車貨運及小貨車租賃業相關內容，配合行政院國際物流服務業發展與智慧物流等跨部會物流發展政策目標之推動，從前瞻性政策思考，與時俱進新思維及現代化貨運業興革方式，歸納整理本研究立(修)法方向，再盤點我國現行汽車貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定與案例，並蒐集美國、日本、歐盟與我國對汽車貨運業管理相關法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析，產出影響產業發展關鍵議題。

其次依關鍵課題，再與產業公會及產業界專家透過座談與訪談等方式互動，深入了解現行產業需求與意見，進一步分析彙整貨運及小貨車租賃業經營管理現況及所面對的重要法制化更新課題及挑戰，以形成修法政策構想，並依該政策構想檢討現有相關法規及提出更新建議，同時探討相關衝擊評估與推動建議，以確保法規之更新與實施。

7.1 結論

- 一、檢討過去公路貨運發展政策以及瞭解當前國家發展物流及汽車貨運發展趨勢後，本研究勾勒出未來汽車貨運業的發展目標為「提升我國汽車貨運業競爭力，成為亞洲的標竿國家」，願景為「以永續原則發展國家汽車貨運業生態系，來滿足人民的物質需求」。
- 二、綜整先進國家之相關法規，以下分就管制位階、進入門檻管制及安全規範三項加以說明：

(一) 管制位階：

美國為聯邦制之國家，其貨運法令分為聯邦與州法，涉及跨州運輸之權限歸於聯邦，而涉及州內運輸則歸於州內訂定；日本與我國皆為中央集權式國家，在貨運法令制定上採相同模式，以法律的方式訂定運輸規範，並在一定的範圍內授權行政機關訂定命令、規則補充；歐盟由各會員國組成，由於各國之社經條件皆有所不同，爰多回歸各國依其國情不同個別訂定。我國體制與日本較為類似，建議參考日本之法規。

(二) 進入門檻管制：

美國主要建立在運輸安全的維護上，並特別對「新進業者」加以輔導，以確保汽車運輸業者應具備的安全知識及能力水準，並依動力運輸車之重量及所承載物品，要求業者負擔不同額度的財務擔保。日本部分，以「事業計畫書」的方式，實質認定業者須具備何種知識及能力。歐盟

之管制目的建立在更高程度調和的標準，以維護共同體上的自由流通，並建立一套能力相互承認機制，以確保公路運輸上的安全品質，並依業者具備的車輛，要求具備相對應程度的資本額。

(三) 安全相關規範：

美國係設置「安全稽核程序」，分別對業者就財務擔保、駕駛人安全管理、貨車及貨運業務安全管理審查，並對業者的安全狀況給予不同等級的評等。日本係具有「安全統籌人」及「運行管理人」的制度，要求業者必須選任安全統籌人及運行管理人，來確保公司業務上的安全管理。歐盟係管制所有跨國運輸業者須具備社區執照，並對領有此執照之業者進行安全上的管理、監督及教育訓練。

三、審視國內公路汽車貨運發展現況與國外發展趨勢，為健全我國汽車貨運產業發展，研提汽車貨運及小貨車租賃業所面臨之課題包括：「運輸服務與運價管制及經貿自由化」、「自用車違規營業及相關稅費(車輛分級)法制化」、「業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化」、「靠行現象法制化」、「貨車租賃法制化」、「貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化」、「車輛及停車場等法制化」、「貨車駕駛員分級管理及終身發展機制」。

四、為促進汽車貨運產業健全發展，以課題導向，概述未來短、中長期之推動方案與涉及法規內容：

(一) 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級)法制化課題：

1. 中期方案：檢討放寬自用貨車使用。
2. 長期方案：檢討自用貨車之定義及相關稅費。

(二) 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題：

1. 中期方案：檢討營運路線許可證、檢討運價管制、加強業者源頭管理、檢討提高營運規模。
2. 長期方案：檢討整合三大業態、建立監理業者安全管理機制。

(三) 靠行現象法制化課題：

1. 中期方案：檢討簽訂靠行之定型化契約。
2. 長期方案：檢討發展汽車貨運經紀業。

(四) 貨車租賃法制化課題：

1. 短期方案：修正汽車運輸業管理規則第 100 條、第 101 條中，將用語不一致部分予以統一。

2. 中期方案：檢討開放小貨車租賃業租賃給汽車貨運業之範圍。
3. 長期方案：檢討小貨車租賃業回歸民法。

(五) 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題：

1. 中期方案：檢討大小貨車噸位分界、檢討駕照分類分級。
2. 長期方案：檢討貨車全長與全寬限制。

(六) 車輛及停車場等法制化課題：

1. 短期方案：檢討刪除汽車運輸業審核細則第 5 條第 1 款中，對審核增加營業車輛之規定。
2. 中期方案：檢討車輛汰舊換新相關規定、檢討停車場設置規定。

7.2 建議

- 一、設立貨運業之專責組織或人員：由於貨運業與客運業本質有所不同，建議於主管機關內建立專門負責貨運之行政單位，以利推動汽車貨運業相關政策、法規修訂、執行及管理。若成立專責組織較為不易，則建議應以專責人員負責汽車貨運業務之推動，以便累積經驗並提升主管機關之對貨運業之專業知能。
- 二、建立產業發展輔導機制：本研究建議之法規修改範圍及幅度較大，需要針對三大汽車貨運業態所可能衍生的衝擊做進一步的評估，與業者做好溝通與共識。應匯聚適度財源揖注產業組織，提升產業公會之能力，協助政府做好輔導業者遵循政府法規的工作，以及扮演產業研究、資訊及知識交流、以及參與國際交流活動的角色。建議未來成立輔導組織，此組織可採財團法人方式設立。
- 三、建立駕駛員職業終身發展機制：現有駕駛員越來越多屆齡前提早退休，新進駕駛員數量卻不足以填補缺額，在營業壓力之下不得不將現有的駕駛員工時延長，將替補輪休的時間縮短，更加造成駕駛工作環境惡化，惡性循環之下產生更大的推力使駕駛員離開貨運業，也使得安全管理出現漏洞，公司在缺員的壓力之下，不斷放寬錄用標準，對於現任駕駛員的違規行為與危險行為也不斷加大容忍限度。建議應於未來更深入探討駕駛員從業人員的就業現況及工作環境，而制定出完備的貨車駕駛員的養成及終身發展政策。輔導組織可透過設立財團法人加以推動，亦可邀請部分適任之業界與學界人士參與。
- 四、檢討車輛技術安全規格：國內主要貨車製造商均為國際大廠，提供國內之車輛，尤其是大型貨車，多半依循國際車輛規格要求。然而，國內與車輛規格相關之法規多年未加以檢討與修訂，以致常有業者所購車輛與國內車輛尺度

法規相違之情形，導致業者違規受處罰之狀況經常發生。建議於未來邀請車輛供應大廠及汽車貨運業代表業者參與，組成法規修改委員會，或透過現有財團法人車輛研究測試中心(ARTC)，針對目前車輛技術安全規格法規做一次通盤檢討，更新規格相關規範，以符合國際趨勢與市場需求。

- 五、建立汽車貨運業安全管理監督機制：安全管理方面，建議未來參考國內外安全管理應具備要件資料後，研擬適合我國之汽車運輸業安全管理規則。行政監督方面，應由公路主管機關制定監督方針，再交由各執行單位執行。輔導組織可透過設立財團法人，例如汽車貨運駕駛員終身發展基金或財團法人汽車貨運駕駛人員研究培育中心，加以推動，可邀請部分適任之業界與學界參與。
- 六、後續研究建議：配合公路主管機關法規及監理制度之檢討與調整，建議未來可針對汽車貨運業法制化更新關鍵課題進行後續探討。包括「汽車貨運業經濟管制鬆綁及業態整合之研究」、「汽車貨運業安全管制加強及監理模式之研究」、「提升汽車貨運業人、車、業研發輔導能力之研究」、「貨車停車場供需現況及法制化之研究」與「發展汽車貨運業監理智慧化策略及作業模式之研究」，可針對以上議題深入探討與研擬對策，使法制化更新的發展更為扎實。

參考資料

1. 林維國，「數位時代中的數位競選策略工具－網路調查法及電話調查法之比較分析」。
2. 張一帆，「全球資訊網與傳播調查研究-調適性電子問卷系統之設計與發展」，國立交通大學傳播研究所碩士論文，民國 86 年。
3. 蘇蘅、吳淑俊，「電腦網路問卷調查可行性及回覆者特質的研究」，新聞學研究，54 期，75-100，民國 86 年。
4. 張宜慶，電腦網路德菲研究系統之建構及其可行性研究，國立交通大學傳播研究所碩士論文，民國 87 年。
5. 交通部運輸研究所，「運輸管制法規及執行機關之檢討」，民國 75 年 06 月。
6. 交通部運輸研究所，「台灣地區公路貨運經營管理之研究」，民國 77 年 10 月。
7. 交通部運輸研究所，「公路貨運集散與轉運問題之研究」，民國 80 年 01 月。
8. 交通部運輸研究所，「台灣地區內陸貨櫃集散站經營業營業費率訂定之研究」，民國 83 年。
9. 交通部運輸研究所，「汽車運輸業靠行問題之研究」，民國 86 年 1 月。
10. 交通部運輸研究所，「公平交易法與運輸管制法令競合之研究」，民國 87 年。
11. 交通部運輸研究所，「公共(聯合)貨物轉運中心開發及經營管理之研究—以台北都會區為例」，民國 88 年。
12. 交通部運輸研究所，「公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究」，民國 88 年 11 月。
13. 交通部運輸研究所，「公路汽車貨運現況問題及運價準則之檢討研究」，民國 88 年。
14. 交通部運輸研究所，「台灣地區公路汽車貨物運輸業種分類之研究」，民國 90 年。
15. 交通部運輸研究所，「建立合法搬家業評鑑制度品保制度之研究」，民國 90 年。
16. 交通部運輸研究所，「商用運輸系統智慧化整體發展架構與推動策略之規劃」，民國 91 年。
17. 交通部運輸研究所，「國家貨運發展政策白皮書」，民國 93 年 9 月。
18. 交通部運輸研究所，「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」，民國 95 年。
19. 交通部運輸研究所，「全球運籌環境下國內第三方物流之發展問題與挑戰」，民國 96 年。
20. 交通部運輸研究所，「前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃」，民國 100 年 7 月。
21. 交通部運輸研究所，「運輸產業論壇實錄」，民國 103 年 7 月。
22. 交通部運輸研究所，「我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討」，民國 103 年。
23. 野尻 俊明，「2000 年代の米国トラック運送事業規制政策について A study of U.S. freight business regulation policy-2000's」，物流問題研究，56 期，27-44 頁，

2011 年。

24. Gale Moore Thomas(1991)“Unfinished Business in Motor Carrier Deregulation
25. , American Enterprise Institute for Public Policy Research, 14, p. 49-57”
26. Burks ,S.V., Belzer, M., Kwan, Q., Pratt, S., and Shackelford, S(2010)“Transportation Research Board e-Circular Number E-C146: Trucking 101: An Industry Primer”, Transportation Research Board, Washington, DC
27. 張朝能、翁美娟、張贊育、劉銘韻，交通部運輸研究所，「我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討」，民國 103 年 5 月，第 16 頁。第 19 頁。
28. 參閱立法院中華民國 102 年 9 月 30 日第 8 屆第 4 會期內政、外交及國防、經濟、財政、教育及文化、交通、司法及法制、社會福利及衛生環境委員會「海峽兩岸服務貿易協議」公聽會 (第七場)網路資料，網址：
<http://npl.ly.gov.tw/do/www/FileViewer?id=4392>
29. 參閱中華經濟研究院 WTO 及 RTA 中心電子報專欄，靖心慈副研究員，TiSA 成員國在運輸產業的承諾開放與我國比較分析，網址：
<http://web.wtocenter.org.tw/Page.aspx?nid=252&pid=267641>
30. 交通部運輸研究所，「臺灣地區公路汽車貨運運輸市場管制門檻條件檢討之研究」，民國 95 年。
31. 經濟部國際貿易局 <http://www.trade.gov.tw/>
32. 中華經濟研究院/WTO 及 RTA 中心 <http://web.wtocenter.org.tw/Default.aspx>
33. 交通部運輸產業論壇 <http://forum.iot.gov.tw/>
34. 中華民國統計資訊網 <http://www.stat.gov.tw/mp.asp?mp=4>
35. 交通部統計查詢網 <http://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>
36. 交通部運輸研究所，「汽車運輸業靠行營業問題之研究」，民國 86 年 1 月。
37. 張新立，「對我國公路運輸業推動道路交通安全管理系統 ISO39001 認證之初探」，道路交通安全與執法研討會，2015 年，pp. 471-486。
38. 羅德安、葉維峻、洪偉濠、邱羿茗、林伯叡與童冠傑，「我國公路客貨運業道路交通安全管理系統現況與改善策略之初探」，道路交通安全與執法研討會，2015 年，pp. 459-470。
39. Corsi, T.M., Grimm, C., Cantor, D., and Wright, D., “Should Smaller Commercial Trucks Be Subject to Safety Regulations (Spring 2014)” Transportation Journal, Vol. 53, No.2, 2014, pp. 117-142.
40. 立法院，http://www.ly.gov.tw/02_introduce/0201_intro/introView.action?id=9，最後瀏覽日：2015/9/14
41. Robinson, A. (2015, August 31). Where Have All The Truckers Gone? 10 Tips To Fight The Shortage. Retrieved October 11, 2015.
42. 張新立，對我國公路運輸業推動道路交通安全管理系統 ISO39001 認證之初探，道路交通安全與執法研討會論文集，民國 104 年 11 月。

附錄

A.各章節附錄

附錄A-1 貨運政策綜合分析表

93 年度 國家貨運發展政策白皮書		
城際貨物運輸		
投入 基礎 建設 與 管 理	政策一：因應財政需求，穩定推動政府與民間資源積極投入基礎建設與管理。	
	健全公路路網功能	強化高快速公路運輸系統
		增強生活圈間與區內道路建設
	增加基礎建設資金來源	鼓勵民間參與貨物運輸基礎建設
貨運 經營 環境	政策二：健全公路貨運經營環境，輔導貨運產業發展，提昇服務品質及競爭力	
	健全公路貨運經營環境	建立貨運業合理經營之監管制度
		建立完善之貨運營運環境(靠行)
		建立貨運服務評鑑制度及品保制度，落實提昇服務品質。
	輔導貨運產業轉型與整合， 提昇競爭力	提昇貨運相關產業公會角色及機能
	改善貨運產業經營體質、鼓勵貨運產業整合	
智慧 化資 訊科 技	政策三：應用智慧化資訊科技，提昇公路貨物運輸管理與經營效能	
	發展擴充貨物運輸智慧化 環境	商用運輸系統智慧化環境之建置
		推動政府與運輸業間智慧化環境
		發展推動企業與運輸業者間智慧化環境
	示範推廣智慧化資訊管理 系統	建置、開發示範性智慧化運輸監管系統
民間智慧化運輸系統技術移轉		
城際 與都 會區 公路	政策四：積極推動貨物轉運機能，擴大城際與都會區公路貨物運輸管理效能	
	推動城際與都會區間轉運 中心	規劃建置公共(聯合)貨物轉運中心
		輔導貨運產業進駐公共(聯合)貨物轉運中心
推動城際間轉運中心提昇 貨物運輸經營績效	獎勵民間貨運產業推動建置城際間轉運中心	
安全 性	政策五：建立安全的運輸系統	
	推動貨物運輸安全體系	強化危險品運輸管制制度
	加強貨物運輸安全管理	監管業者符合運輸安全標準
		教育與提昇運輸安全意識
都市貨物運輸		
都 市	政策一：配合地方建設資金，提供必要補助，穩定推動都市道路建設	

道路	健全都會區幹道路網系統	辦理都市道路建設
	政策二：改善都會區貨物流通設施，加強貨車停車管理，提昇貨物流通效率。	
	改善都會區貨物流通設施	設置適宜之貨車停車空間
		設置適宜之貨物處理作業空間
	提昇貨物流通效率	檢討都會區貨車管理制度之適宜性

100 年度 前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃

城際貨物運輸

投入基礎建設與管理	持續強化公路運輸路網	強化各商港聯外運輸道路
		強化各機場聯外運輸道路
健全公路貨運經營環境	建立公路貨運產業合理經營的監管制度	檢討修訂貨運業業種分類
		檢討修訂貨運業設立規範
		檢討修訂貨運運價準則
	提升公路貨運相關產業公會角色與機能	鼓勵公會強化組織功能，健全貨運產業之發展
		公會積極協助業者開拓新市場
	建立完善公路貨運產業經營環境	加強取締非法營業的自用貨車
		加強取締違規營業貨車
		研議靠行車輛合理監管制度
		檢討自用貨車與營業貨車稅費結構不合理問題
		檢討都會區貨車限制規定
	輔導公路貨運產業整合與轉型	建置運輸物流知識管理系統
		結合學術界與公協會提供業者整合與轉型的諮詢協助
		研議合作經營管理制度以推動業者整合
智慧化資訊科技	運用智慧化科技提升公路貨運經營效率	研議補助與減稅優惠的可行性，以鼓勵業者提升物流技術
		輔導整合貨運業與產業間之資訊共通平台
		推動示範性貨運物流技術應用計畫
城際與都會區公路	規劃建置公共貨運場站	規劃建製城際與都會間貨物轉運中心
		規劃建置城際間貨物轉運中心
安全性	預先規劃公路物流災害應變計畫與措施	研擬物流設施災害應變計畫與措施
		規劃災害應變替代道路的配套措施
		規劃研擬災害動員物流應變計畫

都市貨物運輸

協助公路貨運業者擴展中國大陸市場	透過協商與談判發展兩岸公路汽車貨運合作模式，如兩岸貨運卡車直駛兩地的相互認證制度	
	建立兩岸公路汽車貨運業者合作發展機制。	
	積極對業者說明與宣導 ECFA 的效益與機會。	

建立綠色公路物流發展環境	研議補貼公路貨運業者轉換綠色車輛及相關綠色物流設備之可行性。
	研議公路貨運轉移鐵路貨運之鼓勵措施。
	研究與推廣綠色物流運作模式，包括綠色原料物流、綠色生產物流及綠色銷售物流等模式。
	研究與推廣物流炭足跡認證制度

附錄A-2 美國自用貨車車隊承運他人貨物時的時機(U.S. Private Trucking Regulation)

1. Exempt from Federal regulations pertaining to for-hire carriers.
2. Private fleets can haul freight for a fee for subsidiaries of the same parent firm that are 100% owned by the parent firm.
3. Private carriers can haul commodities that are exempt from Federal economic regulation—unprocessed agricultural goods.
4. Private carriers can obtain common carrier authority to move freight on backhauls.
5. Private fleets can trip lease their equipment to a common or contract carrier to eliminate an empty backhaul.
6. Private carriers can trip lease equipment to move freight arranged by another private carrier.

資料來源：<https://www.k-state.edu/economics/staff/websites/babcock/privatetruckingreg.pdf>

附錄A-3 自用小客車、自用大貨車、自用小貨車違規營業處罰標準

一、自用大貨車違規營業之處罰標準修正為：

- 第一次：處該車輛所有人五千元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照一個月。
- 第二次：處該車輛所有人一萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照二個月。
- 第三次：處該車輛所有人二萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照三個月。
- 第四次起每次處該車輛所有人三萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照。並不核該車輛所有人申請重領及新領自用大貨車牌照。

上述計次課罰，自第一次違規行為之日起，屆滿二年後重行起算。

二、自用小客車、自用小貨車違規營業處罰標準修正為：

- 第一次：處該車輛所有人五千元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照一個月。
- 第二次：處該車輛所有人一萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照一個月。
- 第三次：處該車輛所有人二萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照一個月。
- 第四次：處該車輛所有人二萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照二個月。
- 第五次起每次處該車輛所有人二萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照。

上述計次課罰，自第一次違規行為之日起，屆滿二年後重行起算。

資料來源：中華民國七十六年六月九日交通部交路（七六）字第0一二三0七號函發布，並自七十六年七月一日起實施

附錄A-4 路政司組織更新後職掌調整比較

修改前		修改後	
部門別	部門職責	部門別	部門職責
路政司 司長室	司長 1 人綜理全司業務，副司長 1 人襄理本司業務，並置有簡任技正 3 人及專門委員 2 人督導七科業務。	路政司 司長室	司長 1 人綜理全司業務，副司長 1 人襄理本司業務，並置有簡任技正 3 人及專門委員 2 人督導七科業務。
		跨科室 專案 小組	推動本研究提出之汽車貨運業法制化建議之政策分析及法規修訂最高組織，責成一位副司長領導。
公路 工程 科	一、公路重要工程之審核及督導 (一)公路工程計畫及其標準之審核 (二)公路工程之審核督導及進度之考核 二、公路建設財源之審議 三、公路路線系統規劃之審定 四、路政相關法規之擬議及釋示 五、徵收公路通行費案件之審議 六、公路工程對外技術合作案件之審議 七、都市計畫案件有關公路規劃之處 八、國道、省道、公路新建工程之品質管制督導及勘驗 九、公路工程建設與各機關間之協議 十、民間參與公路、橋樑及隧道建設之核議 十一、公路經營之督導及考核	公路 工程 處	一、公路重要工程之審核及督導 (一)公路工程計畫及其標準之審核 (二)公路工程之審核督導及進度之考核 二、公路建設財源之審議 三、公路路線系統規劃之審定 四、路政相關法規之擬議及釋示 五、徵收公路通行費案件之審議 六、公路工程對外技術合作案件之審議 七、都市計畫案件有關公路規劃之處 八、國道、省道、公路新建工程之品質管制督導及勘驗 九、公路工程建設與各機關間之協議 十、民間參與公路、橋樑及隧道建設之核議 十一、公路經營之督導及考核
營運科	一、鐵路機構組織之審議 (一)管理組織之策劃與調查 (二)組織功能之考核 二、鐵路、捷運系統、汽車運輸業之營運考核 (一)鐵路、捷運系統、汽車運輸業營運實績之考核 (二)鐵路、捷運系統、汽車運輸業營運業務改進措施之策劃與督導 三、鐵路、公路、捷運運價之研訂與審核 (一)鐵路基本運價之釐定 (二)公路基本運價之釐定 (三)鐵路、捷運運價公式之釐定 (四)鐵路貨運分等之審核	汽車 客運 科	一、汽車客運業之營運考核 (一)汽車客運業營運實績之考核 (二)汽車客運業營運業務改進措施之策劃與督導 二、公路運價之研訂與審核 (一)公路基本運價之釐定 三、汽車客運業營運法規之研擬與審核 (一)汽車客運業營運法規之擬訂、修訂與審核 (二)汽車客運業營運法規之解釋 四、強制汽車責任保險案件 五、停車場方案之研擬規劃 六、停車場管理法令之制訂與解釋 七、停車場方案計畫之執行與管考 八、停車場用地無償撥用及變更編定案件

四、鐵路軍用案件之審核 (一)鐵路專用軍運之審核 (二)鐵路國軍福利品運輸之審核 五、鐵路、捷運系統交通安全之處理 (一)鐵路、捷運行車安全措施之策劃與審核 (二)重大鐵路、捷運行車事故報告之處理及審核 六、地方營、民營及專用鐵路之監督 (一)地方營、民營及專用鐵路立案之核定 (二)地方營、民營及專用鐵路營運業務之監督與考核 (三)地方營、民營及專用鐵路里程變更案件之審核 七、鐵路、捷運系統、汽車運輸業營運法規之研擬與審核 (一)鐵路、捷運系統、汽車運輸業營運法規之擬訂、修訂與審核 (二)鐵路、捷運系統、汽車運輸業營運法規之解釋 八、交通工程法規之研訂及釋示 (一)交通工程法規之研訂 (二)交通工程法規之審核及釋示 九、強制汽車責任保險案件	九、獎勵民間投資興建停車場案件 十、汽車燃料使用費徵收管理制度之制訂 十一、汽車燃料使用費徵收之督導及考核事項 十二、汽車駕駛人訓練機構之設立及管理案件之考核督導 十三、駕訓班申請派督考案件之督導查核 十四、駕訓班班主任、教練、法規講師、汽車構造講師合格證書之核發 十五、公路機構組織之審議 (一)管理組織之策劃調整 (二)組織功能之考核 十六、公路監理業務之督導及考核 (一)公路監理業務之策劃與審核 (二)汽車駕駛人考驗、發照、訓練及管理案件 (三)汽車檢驗、審驗、發照及管理業務案件 十七、公路從業人員訓練計畫之審議 十八、路政法規之擬議 十九、國內汽車製造業出產汽車及國外進口汽車規格案件之審議 二十、出席國際公路安全會議及考察研習案件之審核 二十一、交通裁決所案件之審核 二十二、強制汽車責任保險未保裁罰案件 二十三、汽車修護、保養案件 (一)汽車保養制度之擬議 (二)汽車修護技工考驗案件之審核及督導 二十四、汽車檢驗員及駕駛人考驗員之檢定、管理及督導 二十五、公路監理電腦系統之建置、管理及督導 二十六、公路監理設備擴充計畫之審核及督導 二十七、公路之國際事務處理 二十八、汽車牌照、駕駛執照及國際駕照之印製管理 二十九、汽車牌照及駕駛執照收發月報之審核 三十、公務汽車管制、保密牌照管制案件之審核 三十一、公路監理證照收費案件 三十二、汽車動產擔保交易案件之督導 三十三、民間投資高速公路電子收費系統案件之督導 三十四、汽車安全性調查召回改正及監督管理案件

			(一)汽車召回改正案件之審查 (二)汽車安全瑕疵案件調查計畫之審查 三十五、車輛行車事故鑑定與覆議鑑定案件之督導 三十六、陸運動員準備 (一)車輛編管及運用辦法之修訂及陸運動員準備相關法令之審議 (二)陸運動員準備之督導 三十七、陸上交通事故災害防救之督導及相關事宜 三十八、有關路政財團法人設立案件之審核與監督
機務科	一、停車場方案之研擬規劃 二、停車管理法令之制訂與解釋 三、停車場方案計畫之執行與管考 四、停車場用地無償撥用及變更編定案件 五、獎勵民間投資興建停車場案件 六、汽車燃料使用費徵收管理制度之制訂 七、汽車燃料使用費徵收之督導及考核事項 八、汽車駕駛人訓練機構之設立及管理案件之考核督導 九、駕訓班申請派督考案件之督導查核 十、駕訓班班主任、教練、法規講師、汽車構造講師合格證書之核發	汽車貨運科	一、汽車貨運業之營運考核 (一)汽車貨運業營運實績之考核 (二)汽車貨運業營運業務改進措施之策劃與督導 二、公路運價之研訂與審核 (一)公路基本運價之釐定 三、汽車貨運業營運法規之研擬與審核 (一)汽車貨運業營運法規之擬訂、修訂與審核 (二)汽車貨運業營運法規之解釋 四、強制汽車責任保險案件 五、停車場方案之研擬規劃 六、停車管理法令之制訂與解釋 七、停車場方案計畫之執行與管考 八、停車場用地無償撥用及變更編定案件 九、獎勵民間投資興建停車場案件 十、汽車燃料使用費徵收管理制度之制訂 十一、汽車燃料使用費徵收之督導及考核事項 十二、汽車駕駛人訓練機構之設立及管理案件之考核督導 十三、駕訓班申請派督考案件之督導查核 十四、駕訓班班主任、教練、法規講師、汽車構造講師合格證書之核發 十五、公路機構組織之審議 (一)管理組織之策劃調整 (二)組織功能之考核 十六、公路監理業務之督導及考核 (一)公路監理業務之策劃與審核 (二)汽車駕駛人考驗、發照、訓練及管理案件 (三)汽車檢驗、審驗、發照及管理業務案件
監理科	一、公路機構組織之審議 (一)管理組織之策劃調整 (二)組織功能之考核 二、公路監理業務之督導及考核 (一)公路監理業務之策劃與審核 (二)汽車駕駛人考驗、發照、訓練及管理案件 (三)汽車檢驗、審驗、發照及管理業務案件 三、危險物品運輸管理 四、公路從業人員訓練計畫之審議 五、路政法規之擬議 六、國內汽車製造業出產汽車及國外進口汽車規格案件之審議 七、出席國際公路安全會議及考察研習案件之審核 八、交通裁決所案件之審核 九、強制汽車責任保險未保裁罰案件		

	十、汽車修護、保養案件 (一)汽車保養制度之擬議 (二)汽車修護技工考驗案件之審核及督導 十一、汽車檢驗員及駕駛人考驗員之檢定、管理及督導 十二、公路監理電腦系統之建置、管理及督導 十三、公路監理設備擴充計畫之審核及督導 十四、公路之國際事務處理 十五、汽車牌照、駕駛執照及國際駕照之印製管理 十六、汽車牌照及駕駛執照收發月報之審核 十七、公務汽車管制、保密牌照管制案件之審核 十八、公路監理證照收費案件 十九、汽車動產擔保交易案件之督導 二十、民間投資高速公路電子收費系統案件之督導 二一、汽車安全性調查召回改正及監督管理案件 (一)汽車召回改正案件之審查 (二)汽車安全瑕疵案件調查計畫之審查			十七、公路從業人員訓練計畫之審議 十八、路政法規之擬議 十九、國內汽車製造業出產汽車及國外進口汽車規格案件之審議 二十、出席國際公路安全會議及考察研習案件之審核 二十一、交通裁決所案件之審核 二十二、強制汽車責任保險未保裁罰案件 二十三、汽車修護、保養案件 (一)汽車保養制度之擬議 (二)汽車修護技工考驗案件之審核及督導 二十四、汽車檢驗員及駕駛人考驗員之檢定、管理及督導 二十五、公路監理電腦系統之建置、管理及督導 二十六、公路監理設備擴充計畫之審核及督導 二十七、公路之國際事務處理 二十八、汽車牌照、駕駛執照及國際駕照之印製管理 二十九、汽車牌照及駕駛執照收發月報之審核 三十、公務汽車管制、保密牌照管制案件之審核 三十一、公路監理證照收費案件 三十二、汽車動產擔保交易案件之督導 三十三、民間投資高速公路電子收費系統案件之督導 三十四、汽車安全性調查召回改正及監督管理案件 (一)汽車召回改正案件之審查 (二)汽車安全瑕疵案件調查計畫之審查 三十五、車輛行車事故鑑定與覆議鑑定案件之督導 三十六、陸運動員準備 (一)車輛編管及運用辦法之修訂及陸運動員準備相關法令之審議 (二)陸運動員準備之督導 三十七、陸上交通事故災害防救之督導及相關事宜 三十八、有關路政財團法人設立案件之審核與監督
運輸管理科	一、車輛行車事故鑑定與覆議鑑定案件之督導 二、陸運動員準備 (一)車輛編管及運用辦法之修訂及陸運動員準備相關法令之審議 (二)陸運動員準備之督導 三、陸上交通事故災害防救之督導及相關事宜 四、有關路政財團法人設立案件之審核與監督			
觀光科	一、觀光法規制定、修正及解釋 二、觀光旅館業管理業務之督導 三、旅館業管理業務之督導考核 四、旅行業輔導及管理業務之督導考核 五、導遊人員及領隊人員管理業務之督導考核 六、風景區規劃、開發、整建及經營管理業務	鐵路 & 觀光 政務 處	觀光科	一、觀光法規制定、修正及解釋 二、觀光旅館業管理業務之督導 三、旅館業管理業務之督導考核 四、旅行業輔導及管理業務之督導考核 五、導遊人員及領隊人員管理業務之督導考核 六、風景區規劃、開發、整建及經營管理業務之督導考

	之督導考核 七、國家級風景特定區開發案件之督導考核 八、觀光遊樂業輔導及管理業務之督導考核 九、觀光從業人員之培訓、表揚業務之督導考核 十、國內外觀光宣傳推廣及參加國際觀光組織、活動業務之督導考核 十一、促進民間參與觀光建設案件之審核 十二、觀光社團法人及財團法人之輔導管理業務之督導考核 十三、觀光市場調查及規劃研究案件之督導考核 十四、溫泉區管理計畫之核定 十五、溫泉區輔導方案之審查		核 七、國家級風景特定區開發案件之督導考核 八、觀光遊樂業輔導及管理業務之督導考核 九、觀光從業人員之培訓、表揚業務之督導考核 十、國內外觀光宣傳推廣及參加國際觀光組織、活動業務之督導考核 十一、促進民間參與觀光建設案件之審核 十二、觀光社團法人及財團法人之輔導管理業務之督導考核 十三、觀光市場調查及規劃研究案件之督導考核 十四、溫泉區管理計畫之核定 十五、溫泉區輔導方案之審查
鐵路工程科	一、鐵路、捷運系統重要建設工程之審核及督導 (一)鐵路、捷運系統工程計畫審核 (二)鐵路、捷運系統工程督導及考核 二、鐵路、捷運系統路線規劃之審核 三、路政相關法規之擬議及釋示 四、鐵路、捷運工程對外技術合作案件之審議 五、都市計畫案件有關鐵路、捷運建設之處理 六、鐵路、捷運新建工程履勘 七、鐵路、捷運工程建設之協調事宜	鐵路工程科	一、鐵路、捷運系統重要建設工程之審核及督導 (一)鐵路、捷運系統工程計畫審核 (二)鐵路、捷運系統工程督導及考核 二、鐵路、捷運系統路線規劃之審核 三、路政相關法規之擬議及釋示 四、鐵路、捷運工程對外技術合作案件之審議 五、都市計畫案件有關鐵路、捷運建設之處理 六、鐵路、捷運新建工程履勘 七、鐵路、捷運工程建設之協調事宜
		鐵路管理科	一、鐵路機構組織之審議 (一)管理組織之策劃與調查 (二)組織功能之考核 二、鐵路、捷運系統之營運考核 (一)鐵路、捷運系統營運實績之考核 (二)鐵路、捷運系統業務改進措施之策劃與督導 三、鐵路、捷運運價之研訂與審核 (一)鐵路基本運價之釐定 (二)鐵路、捷運運價公式之釐定 (三)鐵路貨運分等之審核 四、鐵路軍用案件之審核 (一)鐵路專用軍運之審核 (二)鐵路國軍福利品運輸之審核 五、鐵路、捷運系統交通安全之處理

			(一)鐵路、捷運行車安全措施之策劃與審核 (二)重大鐵路、捷運行車事故報告之處理及審核 六、地方營、民營及專用鐵路之監督 (一)地方營、民營及專用鐵路立案之核定 (二)地方營、民營及專用鐵路營運業務之監督與考核 (三)地方營、民營及專用鐵路里程變更案件之審核 七、鐵路、捷運系統營運法規之研擬與審核 (一)鐵路、捷運系統營運法規之擬訂、修訂與審核 (二)鐵路、捷運系統營運法

附錄A-5 公路總局組織更新後職掌調整比較

修改前		修改後	
部門別	部門職責	部門別	部門職責
企劃科	掌理監理設施計畫	汽車貨運科	掌理汽車貨運監理設施計畫、汽車貨運業管理、汽車貨運車牌行照管理、汽車貨運車輛安全、駕駛人安全訓練與駕駛管理等事項
運輸管理科	汽車運輸業管理		
牌照科	車牌行照管理	汽車客運科	掌理汽車客運監理設施計畫、汽車客運業管理、汽車客運車牌行照管理、汽車客運車輛安全、駕駛人安全訓練與駕駛管理等事項
交通安全科	車輛技術安全、駕駛人安全訓練與駕駛管理事項		

B.訪談紀錄

附錄B-1 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會訪談紀錄

甲、會議時間：104 年 6 月 3 日（三）上午 10 時 00 分

乙、會議地點：中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

丙、訪談對象：

中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會顧問 林新忠

中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會秘書長 林汶賢

台北市汽車貨運商業同業公會總幹事 王台英

丁、出席人員：

中華民國交通部運輸研究所研究員 翁美娟、中國文化大學法研所專案助理 楊育純、東吳大學研究團隊研究員 段少林、東吳大學研究團隊研究員 林清汶、東吳大學研究團隊研究助理 朱志宣、東吳大學研究團隊研究助理 李季強

戊、記錄：朱志宣研究助理

己、說明內容：本計畫主為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究，而本次會議主要針對貨運業之法制化更新議題，向中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會作焦點訪談。

庚、討論及回應內容：

一、現有汽車貨運業者為解決營運問題或提升競爭力導致的眾多「違規」行為，是否顯示現有管理法規已過於侷限與有所不足？

1. 近年貨運三業的業務愈來愈難分開，應考量是否合併為一類「汽車貨運業」，增加產業彈性。但相信也會由貨櫃和路線業者主導，因為這兩業資本相對高很多。
2. 路線貨運業有租用白牌自用車違規的問題，應用綠牌營業用車租給貨運業者，但即便如此，小貨車租賃業只是公司運輸管理的工具而已，不應納入汽車貨運業內。
3. 車輛供過於求是最大的問題，供過於求一定會產生激烈競爭，或是惡性競爭，自然回歸市場競爭會伴隨而生，應該就基本上的車輛管制這一點去考量，也許這違反自由市場競爭的精神。因此，我們政

府應該加強取締方面的落實，不要讓現有行政機關兼著做，否則永遠取締人員不足，無法有效遏止違法，只會讓產業生態更亂，應該設立專責取單位，並落實現有法規，不因放任違規業者，進而「合法化」。

4. 目前最大的問題是有些砂石車違規營業，例如，最常見的就是括弧港牌照業者未按照牌照分類規定來營業，衝擊到守法的砂石業者。
5. 一般小貨車為 3.49 噸以下，但法規對小貨車的安全設備的規範越來越多，重量增加，導致載運量越來越少，獲利也隨之受限。建議上修至 6.5 噸(含)以下為小貨車的分野，同時應制定配套來解決升級放寬車輛總重限制與駕駛證照問題。
6. 在汽車運輸業管理規則上，並未在營運範圍裡明確界定零擔服務項目屬於那個業態，只有針對零擔項目運費計算規範說明，但運輸業申請書上，經營汽車路線貨運業者其後確括號備註運送零擔貨物者，明顯沒有法源根據，同時也不符現行產業環境與業者營運狀況。

二、假如前述答案正確，那麼管理法規應該如何檢討與修訂其於經濟面上的管制或不管制，來提升業者解決問題及提升競爭力的能力卻又不損及貨物運輸的安全性？

應針對營業車輛總量管制，同時放寬車輛總重限制，並加強同業間的車輛租用規定與配套，因為現在環境造成貨運業車輛供過於求，不需要再透過貨車租賃來解決車輛來源的問題，期許降低特許貨運業內的營運投機行為(白牌車的營業行為)。

三、再者，運輸活動帶來大量空污及溫室氣體，如何於汽車貨運管理法規檢討同時，鼓勵汽車貨運業者與無車貨主或車輛供應商，發展創新營運模式，如進貨或出貨之共同化運輸、貨車績效運籌服務模式的協作等(關鍵課題十，KI-10)，以降低溫室氣體，同時降低經營成本？

與十幾年前相比，產業外移嚴重，景氣不佳，業者很難換購新車，造成汙染與交通問題，應有適度補助或研擬其他替代優惠方案幫助業者。

四、市場環境 (Market Environment)

(一).跟過去相比，近年以來小貨車租賃業的需求是否有明顯的變化，而其特性為何？

這應該問小貨車租賃業，看他們的市場趨勢變化。

(二).汽車貨運業界的因應之道為何？

應問小貨車租賃業和路線貨運業，因為宅配的趨勢讓三節有季節性的需求，同時宅配業者一直追求降低成本營運，所以才租用白牌小貨車。(違規營業)

五、經營環境 (Business Environment)

(一).經營環境所面對的主要挑戰有哪些 (請列舉三個)？

此問題上述已說明。

六、法制環境 (Legal and Regulation Environment)

(一).交通部對汽車貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提出討論。

問題已如前述。

七、近年產業座談歸納出之法制更新議題 (Industry Proposals)

(一).汽車貨運業現有分類管理方式，是否仍有意義？是否可以整合為一類，並重擬管理規則，以利產業及經濟之發展？請討論。

問題已如前述。

(二).汽車貨運業界普遍存在靠行機制，業者與靠行司機，往往只有靠行費關係，業者無法實質管理。如何正視業界靠行關係衍生出的潛在社會及交通安全風險，是要規劃建立可有效監管的靠行管理機制或是不允許靠行營運模式，進一步導正汽車貨運業的歧型發展？請討論。

1. 很多運輸業都有靠行，甚至也有救護車靠行，我們建議讓靠行合法化，來因應運輸規模縮減。
2. 靠行的權利義務應該釐清，並法治化，協助訂定靠行契約。
3. 目前公協會有現成靠行契約，當時徵詢許多勞工代表(例如司機公會)，也曾送交通部備查，但由於運管規則裡沒靠行相關規定作根據，因此未採納。(公路法§55 形同虛設)
4. 目前讓公協會會員在此版本契約基礎上增減使用，並由業者、勞工和公會，三方皆持有該靠行契約，便於糾紛調解與認證審查。

(三).自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？請討論。(有業者提出建議：「規範自用貨車倘被稽查到

違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第3責任保險費用之差額。」)

不予回應，公會只負責憑良心反應業者聲音。

(四).自用與營業駕照是不是要區分？如加以統一，在牌照審核、駕駛執照要求、責任險範圍等，應提高標準或降低標準？請討論。

一定要嚴格區分，因為營業駕照應具備較高門檻，並有一定產業專業性，要達成這樣的目標，必須透過嚴格的取締和配套。

(五).目前申設汽車貨運相關業別之資本額及車輛數門檻限制是否切合產業發展需求？可否以其他更好的管制方式替代？

維持現況，只規範最低門檻，品質與發展隨各家業者能力發展，如果接單時車輛數不夠，就自己想辦法聯合其他業者合作營運，或者貸款，各憑本事。

(六).運貨準則、運費、裝卸費、雜費等與運價相關費用之管制是否仍有需要？可否由業者自行報備及於營業處所公告實施或與顧客透過簽訂服務契約方式議定之？

1. 已有基本的每公里延噸運價，但希望比照客運票價，未來納入運輸業管理規則，並以運費為運輸特許行業的收費專有名詞，以防堵逃漏稅。
2. 基本運價事實上對於普通貨運業不夠，因為會以重量和容積收費孰優來計價，也許以契約議價較佳。
3. 相對客運有聯合定價的機制，貨運業聯合訂價則被定為違反公平交易法，只容許個別業主和消費者簽約議價或定價。

(七).目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。然業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，使此項審核及報備工作形同白工。是否可朝「業者應依規定自行備妥足夠的停車空間，並依規定停於符合規定之停車場(採自主管理機制)」方向修訂法規？如有所屬營業車輛違反停車規定，除依道路交通管理處罰條例裁處該車違規停車外；對於停放於不合規定之路外停車處所者，制訂罰責。

1. 停車場租金和建置成本非常高，希望能有公設貨車專用停車場 (例如：疏洪道、高雄台糖)，並依停車場方便性作彈性收費標準。

2. 停車場規範由於使用車型差異，應該照格數與空間，以總面積和長寬為規範基準，讓大貨車停車格也可以停多台小車。

(八).租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有承租人為汽車貨運及物流業業者，並使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式增加其運能？

目前環境造成車輛數事實上供過於求，應作市場上營業車輛總數量管制，並以降低業者換購新車的成本為主要焦點。

八、其他額外議題

(一).個人經營小貨車還存在嗎？

1. 當時用意可能是比照個人計程車辦理。
2. 登記四十幾家是否存在，存疑。
3. 可能是做傳統市場配送。

(二).機車快遞很多歸建在資訊科技公司下，建議該如何歸類？

1. 現在機車快遞很多，應該輔導他們納入貨運業營業車裡面，依照運輸業管理規則管理。
2. 類型和搬家業類似，在牌照上可以再琢磨，再直接納入貨運公會管理即可，毋須另外開一類別管理。

辛、散會

附錄B-2 中華民國汽車貨櫃貨運商業公會全國聯合會訪談記錄

甲、會議時間：104 年 6 月 18 日（四）下午 2 時 00 分

乙、會議地點：中華民國汽車貨櫃貨運商業公會全國聯合會(台北市忠孝西路一段 41 號 14 樓之 11)

丙、出席人員：貨櫃貨運業公會李昭功秘書長
東吳大學蘇雄義教授、廖建榮顧問、戴銘昇顧問
運研所翁美娟研究員、劉銘韻研究員
東吳大學劉雨薇研究助理、楊詒任研究助理
文化大學法位階楊育純研究助理

丁、記錄：劉雨薇

戊、討論及決議要項：

一、市場環境 (Market Environment)

(一) 跟過去相比，近年以來小貨車租賃的需求是否有明顯的變化，而其特性為何？

受景氣影響貨運量變化大，近年來縮減，加上大環境改變，產業外移影響。

(二) 貨櫃貨運業界的因應之道為何？

訪問業者得知。

二、經營環境所面對的主要挑戰 (請列舉三個)？

(一)、 勞動工時過長。

(二)、 駕駛員短缺，由於工時影響，駕駛員跑去開遊覽車，造成司機缺工問題。

(三)、 交通是一國經濟命脈，服貿問題有不公平競爭，更有國家安全考量。

三、法制環境 (Legal and Regulation Environment)

交通部對貨櫃貨運業的哪些法規與管制措施，對於貨櫃貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提出討論。

四、近年產業座談歸納出之法制更新議題 (Industry Proposals)

(一)、 汽車貨運業現有分三大類管理方式，是否仍有意義？是否可以整合為一類，並重擬管理規則，以利產業及經濟之發展？請討論。

103.7.18 交通部舉辦產業論壇後，針對三大貨運業部分重點議題，公路總局要求各區監理所分工追蹤確認處理，並於 103.9.3 在台中監理所召開第一次研商會議，提示 103.5 運研所出版『我國公路汽車貨物運輸業種分類及相關法規檢討』，才有今天的法制化座談會。中國的歷史，由一變成二很簡單，由二變成一很困難。

(二)、 一般汽車貨運業目前存在普遍靠行現象，靠行業者與靠行司機，往往只有靠行費關係，業者無法實質管理。貨櫃貨運業界是否存在靠行現象？如何正視業界靠行關係衍生出的潛在社會及交通安全風險，是要規劃建立可有效監管的靠行管理機制或是不允許靠行營運模式，進一步導正路線貨運業的歧型發展？請討論。

貨櫃分三類為 CY、船邊作業、南北轉運。這三類中，CY 較多靠行現象，由於資本額較小。『靠行』的問題，已討論十幾年了，但卻一直沒有定論，交通部非常了解實際情形，但一向採取規避責任的態度，而導致疏於管理，因此問題因應而生。

(三)、 自用貨車經常被一般汽車貨運業檢舉違規營業，貨櫃貨運業是否存在此種現象？如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？請討論。

(有業者提出建議：「規範自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第 3 責任保險費用之差額。」)

要面對或杜絕自用車違規營業，最簡單的就是斷絕利基。

(四)、 自用與營業駕照是不是要區分？如加以統一，在牌照審核、駕駛執照要求、車輛與責任險範圍等，是應提高標準或降低標準？請討論

沒有意見。

(五)、 目前申設貨櫃貨運業之資本額、車輛數、及停車場門檻限制是否切合產業發展需求？可否以其他更好的管制方式替代？

要不要設門檻管制，本業一向依法行事，唯資本額以前為何訂貨運要 2500 萬，貨櫃要 3000 萬，路線貨運業要 5000 萬？但對本業最大困擾是「公司法第 20 條第 1、2 項規定及經濟部 90 年 12 月 12 日經（90）商字第 09002262150 號公告，「實收資本額達新臺幣 3000 萬以上之公司，其財務報表，於股東同意及股東常會承認前，應先經會計師查核簽證」否則已違反前開規定，依同條第 5 項規定，處以高額罰鍰，導致本業所有業者均須經過會計師簽證，徒增企業經營成本而無實益。」

(六)、 運貨準則、運費、裝卸費、雜費等與運價相關費用之管制是否仍有需要？可否由業者自行報備及於營業處所公告實施或與顧客透過簽訂服務契約方式議定之？

貨運三大業既是定位為應接受監督管理的特許行業，是否可請交通部比照，金管會監督產險公會會員公司的模式，要求保險費只收取採『見費出單』。汽車保險實施收費出單於法有據，且有助於導正汽車保險市場秩序，亦有助於財產保險業財務業務只健全經營。

(七)、 貨櫃貨運業目前有服務區域的限制，是否符合營運現況與市場需求？有改變的需要嗎？

沒有意見。

(八)、 可否推薦貴公會經營表現較佳與較不理想的各三家貨運公司及聯繫方式，以利研究團隊後續做更深入的了解，進而提出法制化更新的較佳建議？

長榮、陸海、偉聯、東亞、五興(CY)

五、其他補充建議。

(一)、 關於運輸業行車安全管理與駕駛員勞動工時制度問題：

交通部及勞動部以改善交通安全目的，密集於駕駛員勞動工時管理進行檢查，降低駕駛員超時工作增加事故發生機率。雖然立意良好，但成效不彰，反而造成勞資對立，影響雙方權益。

(二)、 公司法第 20 條第二項規定，訂定實收資本額達新台幣 3 千萬元以上之公司，其財務報表，應先經會計師查核簽證後，提請股東同意或股東常會承認。建議經濟部廢止 90.12.12 商字第 09002262150 號函釋，重新訂定對於資本額達一定數額以上，其一定數額之金額適度調高，以利小企業調降成本，提升競爭力。或建議調高 7 成，為 5100 萬。

(三)、 根據「道路交通安全規則」第三十八條第三款，「總重或總連結重量之限制」規定應符合附件十一（以軸距之長短來規定，半拖車之總連結重量限制，以 20 呎半拖車為例，其軸距為 538 公分，因此其核定總連結重量為 31.5 公噸）實際上，應以符合國際潮流，20 呎的超重櫃已達 30.48 公噸。

己、散會

附錄B-3 台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會訪談紀錄

甲、會議時間：104 年 6 月 9 日（三）下午 2 時 00 分

乙、會議地點：台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會(新北市三重區中正北路 61 號 3 樓)

丙、出席人員：蘇雄義教授、廖建榮研究員、戴銘昇研究員、劉雨薇研究助理、楊詒任研究助理、陳彥廷研究助理、資策會科法所賴怡君研究員

丁、記錄：賴怡君法律研究員

戊、說明內容：略

己、討論及決議要項：

一、市場環境：

(一) 跟過去相比，近年以來路線貨運的需求是否有明顯的變化，而其特性為何？

(二) 路線貨運業界的因應之道為何？

1. 快遞及宅配業屬於路線貨運業，不應排除在整車及零單貨運以外，才不會成為不公平競爭。

2. B2C 及 C2C 增長非常多，法規堪用，但政府執行力不足。

二、經營環境所面對的主要挑戰？(請列舉三個)

請直接訪談業者。

三、交通部對路線貨運業的哪些法規與管制措施，對於路線貨運業的發展與創新有所阻礙，請針對更新需求提出討論。

(一) 就冷藏貨品之運輸，零單貨運在實務上無法符合政府規定-18 度 C 冷藏標準，是否可調整至上下 3 度 C 之誤差。

(二) 非食品從業人員，衛福部將較嚴格的食品從業人員規範適用於貨運從業人員，並不公平，且支出成本相當高。

四、近年產業座談歸納出之法制更新議題

(一) 汽車貨運業現有分三大類管理方式，是否仍有意義？是否可以整合為一類，並重擬管理規則，以利產業及經濟之發展？請討論。

靠行問題未解決，三類合併的問題根本不用談。

(二) 路線貨運業界普遍存在靠行機制，業者與靠行司機，往往只有靠行費關係，業者無法實質管理。如何正視業界靠行關係衍生出的潛在社會及交通安全風險，是要規劃建立可有效監管的靠行管理機制或是不允許靠行營運模式，進一步導正路線貨運業的畸形發展，請討論。

路線貨運無靠行制度，對於司機管理相當嚴格，擔負一定的社會責任。

(三) 自用貨車經常被路線貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？請討論。(有業者提出建議：「規範自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第3責任保險費用之差額。」)

1. 針對特定違規對象檢舉，而非濫行檢舉。
2. 自用貨車推估百分之八十都是經營路線貨運，但路線貨運並無特意檢舉行為，請修正用詞。

(四) 自用與營業駕照是不是要區分？如加以統一，在牌照審核、駕駛執照要求、責任險範圍等，是應提高標準或降低標準？請討論。

當然要區別，這是社會責任問題，但是在法規面及實務的相關配套措施應規定明確。

(五) 目前申設路線貨運業相關業別之資本額、車輛數及停車門檻限制是否切合產業發展需求？可否以其他更好的管制方式替代？

路線貨運業目前家數少，對於門檻規定，維持現況是必要，且配合產業發展的，故門檻規定，對於路線貨運業是合理必要的要求，亦可以避免品質不良的業者進入。

(六) 運貨準則、運費、裝卸費、雜費等與運價相關費用之管制是否仍有需要？可否由業者自行報備及於營業處所公告實施或與顧客透過簽訂服務契約方式議定之？

未說明。

(七) 目前路線貨運業在停車場地之設置、增減或遷移，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。然業者報備工作形同白工。是否可朝「業者應依規定自行備妥足夠的停車空間，並依規定停於符合規定之停車場(採自主管理機制)」方向修訂法規？如有所屬營業車違反停車規定，除依道路交通管理處罰條例裁處該車違規停車外；對於停放於不合規定之路外停車處所者，制訂罰責。

每家公司有其各自停車場之特別規定，請訪談個別公司。

(八) 租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有承租人為汽車貨運及物流業業者，並使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式增加其運能？現有法規只允許自用車業者透過租賃方式租賃小貨車，您對於將租賃小貨車開放給卡車貨運業有何看法？那大貨車租賃部份，您的看法為何？(對於國外的做法是否有訊息？)

1. 民法有規定，不須特別說明。
2. 目前公會立場認為，租賃運輸業，需具有汽車運輸業執照及租賃業執照，才能經營該行業。

(九) 路線貨運業目前有運輸營業路線的限制(營業路線需要報請主管機關核可)？是否符合營運現況與市場需求？有改變的需要嗎？

路線貨運業運價，審查相當嚴謹，成本支出相當大，而一般貨運有靠行，將成本推給駕駛，故可削價競爭。

(十) 路線貨運業是否需要公共貨運站？

實施上有困難。

(十一) 路線貨運業如何健全營運？請教貴公會還有哪些看法與建議？

之前有建議政府設定 8 噸以下為小貨車，但是未採納，若考量用路人安全及產業發展，目前是否可降至 6.5 噸以下。

(十二) 可否推薦貴公會經營表現較佳與較不理想的各三家貨運公司及聯繫方式，以利研究團隊後續做更深入的了解，進而提出法制化更新的較佳建議

1. 目前存留下來的貨運業都是非常優良的，沒有表現不佳的公司。
2. 建議以運送貨物品項不同，訪談不同貨運公司，而非以較大或較小來區分。

(十三) 其他補充建議：

1. 不公平競爭問題較為嚴重，事實上經營零單貨物者，不申請路線貨運，例如順豐貨運，造成業內不公平競爭，詳參 102 年 11 月 25 日公會發給公路總局公文。

2. 零單、路線貨運業及一般路線貨運業等，請政府定義清楚，因為服貿開放後，若定義不明，會造成不公平競爭，希望政府創造一個公平競爭的環境。
3. 個人貨運行，應視為一人公司，如果依法營業，當然沒問題，況且個人貨運行，屬於整車貨運、一般貨運，故與零單貨運無關。

庚、散會

附錄 5-4

附錄B-4 台北市小貨車租賃商業同業公會訪談紀錄

甲、會議時間： 104 年 6 月 3 日（三）下午 2 時 00 分

乙、訪談對象： 台北市小貨車租賃商業同業公會

丙、會議地點： 台北市中山區濱江街 309 號七樓

丁、拜訪人員：

台北市小貨車租賃商業同業公會 - 許季睦理事長

台北市小貨車租賃商業同業公會 - 劉裕昭總幹事

雄福汽車商行- 陳祈財負責人

普羅小客車租賃公司- 薛蓬生副總經理

格上租車營業服部 - 郭廷飛經理

和運租車企劃管理部- 羅弘偉經理

協新汽車股份有限公司北二組租賃課 - 劉銘俊課長

戊、出席人員： 蘇雄義教授、周文生教授、段少林研究員、交通部運輸研究所翁美娟研究員、劉銘韻副研究員、資策會科法所賴怡君法律研究員、東吳大學企研所朱志宣專任研究助理、法研所李季強兼任研究助理、

中國文化大學法研所楊育純專案助理。

己、紀錄： 李季強兼任研究助理

庚、說明內容： 本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對小貨車租賃業之法制化更新議題，向台北市小貨車租賃商業同業公會做焦點訪談。

辛、討論及回應內容：

一、市場環境：

（一）跟過去相比，近年以來小貨車租賃的需求是否有明顯的變化，而其特性為何？

1. 中華民國車輛牌照，發放依據法源為《公路法》、《道路交通管理處罰

條例》、《汽車運輸業管理規則》、《道路交通安全規則》及其他相關交通法規。

2. 如欲入此行(小貨車租賃業)，現行法規要求具備全新小貨車或小客貨兩用車合計十輛以上，並擁有符合營業需求之場、站設置。(汽車運輸業審核細則第四條)
3. 現行小貨車分類上，可分為一般小貨車及小客貨兩用車。廂型車有 5 人座及 8 人座可登記客貨車，9 人座僅能登記客車。5 人座或 8 人座廂型車稱為小客貨兩用車，可同時合法載人及載貨。

(二) 小貨車租賃業界的因應之道為何？

1. 現行法律下禁止以白牌小貨車及租賃牌小貨車進行營業用行為。然而，現行法規並未明確規範何謂營業行為，因此很多服務型態則處於模糊地帶(例如:取貨到倉加值服務)，建議營業行為之定義應明確規範。
2. 近年來使用小貨車的營業需求提高，因此小貨車租賃需求增加，但由於法規限制，使得出租業不得出租予營業運輸業(綠牌)。我國應借鏡日本開放的態度來修法，方能促進產業發展。建議開放出租營業用車，並區分綠牌、白牌營業，前者僅出租於長期使用者，並設定有承租之資格條件(例如:要求承租人為合法的運輸業者，其最低車輛維持數 20 台為條件)；後者僅出租於短期使用，並設有承租人之資格條件(例如:須持有職業駕照及運輸業特許證)。
3. 現行法下對承租人之資格並無限制，祇限制非營業用，建議未來如開放營業車出租時，其對象應為公司行號有運輸業特許證者。
4. 站在政府的角度，為了保護用路人的安全及債權的實現，多設有進入門檻。建議改採取強化保險機制的方式，來取代資本額、車輛限制為佳，對受害人較有保障。而租賃業公會也願意配合強化保險相關法規制定結果。
5. 為解決短期營業車輛的需求，法律規定三節可自運輸業同業租車，但事實上，三節情形各車行皆忙碌，無空車或駕駛員，且一台車配有一位駕駛。如何向同業租車?(現實上無法做到，因此本法規定形同具文)。

二、經營環境主所面對的主要挑戰有哪些？

- (一)、 政府過度讓車商壟斷，車價過高，影響運輸成本。

(二)、關於車輛耗損，不堪營業使用之問題，建議新增車輛使用規範，例如車輛使用一定年限後，必須出售。

(三)、環保法規對於小貨車過於嚴苛，應適度的放寬。

(四)、貨車認證制，對於貨車物件有 ARTC 認證制度，對業者成本過高。

三、交通部對小貨車租賃業 的哪些法規與不合理管制措施 (汽車運輸業管理規則第二章之一)，對於小貨車租賃業的發展與創新有所阻礙？請針對更需求提出討論。

交通處罰條例定有吊扣汽車之規定(第 35 條及第 85 條第 2 項)，如吊扣之車為出租車，又承租人未為繳納罰款，租賃公司則將陷入車子無法取回，被強制執行的窘境，此一制度認為不合理。即汽車租賃業之權責法律關係，觀念上政府未明確劃分致承租人之不法行為，由出租人負擔明顯不合理

四、自用貨車(白牌車)或租賃小貨車(租賃牌車)經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？請討論。(汽車運輸業管理規則第二章之一)對於小貨車租賃業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提出討論。

(一) 問題已如前述

(二) 關於航空、海運貨運承攬業，針對托運人進行運費報價，托運貨件運送到航空站或海運港口，此段服務並無向托運人另收取運費之事實，因此，航空、海運承攬業者認定此段服務並非運輸營業行為，不應受處罰，必要時可向托運人索取證明。

五、租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有貨運業及物流業者在運量增加時使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規或管制規則，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式取得運能所需，進而降低其固定成本？

(一)問題已如前述

六、目前僅有小貨車租賃業的管理規則，對於中大型貨車型至曳引車或拖車的租賃，並未許可或無規範。然而，大型貨車成本更高且在維修保養上需要更專業及昂貴的設施設備投入，是否亦可透過租賃模式使汽車貨運業者得到較車輛自有模式更好的車輛使用成效？如是，大貨車租賃的市場規則需要加以管制嗎？

(一) 現況: 現行租賃業可以做大貨車租賃，然須經目的事業主管機關核准。

如有需求大貨車自用，僅能以一般白牌租用，監理機關將之列為融資租賃，但實質上並未轉移與資產所有權，不符合融資租賃。

(二) 建議開放大貨車租賃業別，比照前項辦理租賃，以符合市場需求。

(三) 另外，為了迎合大貨車的市場需求，建議政府可增設公共大型貨車停車場來解決未來大貨車停放問題。

七、有業者提議將小客車租賃與貨管理規則合併，亦即設立汽車租賃業，您的看法為何?合併的優點為何?

(一) 目前小客車、小貨車承租者多為重覆。也許可將小貨車、客車、大貨車統稱為「汽車租賃業」而不去區分車別，但此觀點目前保留，因車種有差異不同，及用途不同，仍須多加考量。

壬、散會

附錄B-5 D 交通有限公司訪談紀錄

甲、會議時間：104年7月1日（三）下午14時00分

乙、訪談對象：D交通有限公司

丙、會議地點：桃園縣中壢市中園路158號3樓會議室(順益汽車中壢旗艦所)

丁、拜訪人員：

D交通有限公司 - 李懋杰 負責人

加昌貨運股份有限公司¹⁰⁰邱顯欽負責人

威勝交通有限公司¹⁰¹伏峯山負責人

苗栗縣汽車貨運商業同業公會 - 何信旻理事長

戊、出席人員：蘇雄義教授、段少林顧問、李季強研究助理、朱志宣研究助理

己、紀錄：朱志宣研究助理

庚、說明內容：本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對汽車貨運業之法制化更新議題，向D交通有限公司作焦點訪談，同時公司負責人也熱情邀請其他汽車貨運業者一同參與訪談，並提供許多寶貴的看法與意見。

辛、討論及回應內容：

市場環境 (Market Environment)

1. 近年以來汽車貨運市場的主要需求為何？是否有別於十年之前的市場？

回應討論：

- (1) 目前汽車貨運的小車為3.49噸規定，應該放寬為5噸，以滿足實務需求。
- (2) 購買26噸的車時，因為需要讓員工載卸省力，加裝自動尾門，但總長度卻因此超過標準規範(110cm)，如購買長度較短的車廂，又影響配送能力的競爭力，希望放寬長度，或是加裝尾門不列入後旋計算。
- (3) 政府單位監理汽車貨運業，分散在許多政府單位與法規，沒有協調性。
- (4) 政府對於貨車車型應該重新有所認知，例如歐洲原裝進口車車寬(車廂不含後照鏡與螺絲，平整位置最外緣)為255cm，行政法規為250cm。

經營環境 (Business Environment)

2. 經營的內外部環境所面對的主要挑戰有哪些（請列舉三個）？當前之對策為何？

回應討論：

- (1) 外資進入汽車貨運經營，關稅上有優惠。
- (2) 有些外資的營運模式讓政府課不到稅。
- (3) 由於產業外移與轉型，汽車貨運業市場不斷縮減。

3. 未來三年的經營策略？

回應討論：

¹⁰⁰桃園市汽車貨運商業同業公會 理事長

¹⁰¹桃園市汽車貨運商業同業公會 常務理事

- (1) 無奈，維持現有情況。

法制環境 (Legal and Regulation Environment)

4. 交通部對汽車貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提供意見。(或可直接進入第 5 題的討論)

因應討論：

- (1) 車輛的長寬高規格規定。
(2) 車輛重量承載規定。

近年產業座談歸納出之法制更新議題 (Industry Proposals)

5. 汽車貨運業界普遍存在靠行機制，業者與靠行司機間存在非常維妙之共生關係。然因產業發展趨勢，貨運市場競爭愈趨白熱化，靠行營運模式對於貨運業者或是靠行車主是否已經走到一個死胡同，而須認真重新思考如何有效轉型，方能永續發展下去？(汽車貨運業相關法規(產業遊戲規則)是否應該檢討修訂，以建全汽車貨運業的發展？)

回應討論：

- (1) 維持現況，靠行制度是不可能被消滅的，因為國家遇到問題不是找駕駛，而是找公司，所以靠行的運作有其必要性。
(2) 政府應該訂出明確的權利義務關係，建立制式契約，並建議納入立法。
6. 自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？(有業者提出建議：「規範自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第 3 責任保險費用之差額。」)

回應討論：

- (1) 營業車和自用車於本部分無差異，因為牌燃稅是依據排氣量徵收。
(2) 小貨車出現最多為違規情況。
(3) 建議加重處罰和取締，如發現違法事實，直接吊銷執照或牌照 1 年，同時開單處罰 10 萬(目前只處罰 1 萬)。
7. 自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？

回應討論：

- (1) 目前自用車駕照進行貨運營業行為，視同無照駕駛，保險於出事時亦不予理賠。
(2) 除小客車外，貨車使用應該一致視為營業行為，並去除自用牌照與自用駕駛執照。
(3) 配合貨車駕駛全面提升為職業駕駛，同時貨車皆使用營業牌照，使稅收增加外，應運用部分稅收補助公會，讓公會與監理單位合作協助政府辦理駕駛訓練，使公會發揮更多價值。
8. 目前申設汽車貨運相關業別之資本額、車輛數及停車場門檻限制是否切合產業發展需求？可否以其他更好的管制方式替代？

回應討論：

(1) 維持目前規定。

9. 運貨準則、運費、裝卸費、雜費等與運價相關費用之管制是否仍有需要？可否由業者自行報備及於營業處所公告實施或與顧客透過簽訂服務契約方式議定之？

回應討論：

(1) 汽車貨運業在台灣屬於觀感和地位較低的層級，政府不重視，卻又管太多；許多定價其實都是雙方訂下契約就可行。

(2) 如果保險業都可以訂出最低保費，為什麼汽車貨運不行訂下基本運價？現在產業常因競爭，被一再打亂市場行情價格，面對嚴峻的環境，政府因該介入管制最低運費，或是設立可被信任的參考運費表(公報)，以保障成本，讓業者有能力以服務和品質競爭。

(3) 苗栗不如桃園有許多產業規劃，每年最大的商機在溪流每年的疏濬工程，所以有許多砂石車，但在疏濬高峰期卻受制於政府的行政遲鈍，讓砂石運送路線非常困難。

(4) 對於汽車貨運業，etag 比回數票增加更多成本，因為相較客運業者，收費沒有補助，但又要求許多規定。

10. 目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。然業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，使此項審核及報備工作形同白工。是否可朝「業者應依規定自行備妥足夠的停車空間，並依規定停於符合規定之停車場(採自主管理機制)」方向修訂法規？如有所屬營業車輛違反停車規定，除依道路交通安全管理處罰條例裁處該車違規停車外；對於停放於不合規定之路外停車處所者，制訂嚴格罰責。

回應討論：

(1) 維持現況。

(2) 建議貨車停車場建置條件放寬，例如：地目、建築法規、停車場管理辦法...等。

11. 租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有承租人為汽車貨運及物流業業者，並使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式增加其運能？

回應討論：

(1) 小貨車租賃納入汽車貨運營業牌照。

(2) 開放小貨車租賃業可用營業牌照出租貨車給運輸業者。

12. 小貨車噸數(3.5 公噸以下)是否需要放寬限制，請提出您的看法與建議？

回應討論：

(1) 維持分開管理。

13. 汽車貨運業現在分三大類別加以管理，有業界參考國外做法提出，是否可以將三類

整合為一類，並重擬適合時代潮流的管理規則，以利產業及經濟之發展。請教貴公司的看法。

回應討論：

(1) 維持分類。

臨時動議：

- (1) 按規定，八噸以上貨車要有行車紀錄器，現在新的車子都裝數位式行車記錄器，但是當你發生車禍時不被承認。希望相關政府單位可以承認數位式的行車紀錄器。
- (2) 現在有機械跟數位的行車紀錄器，目前仍只認定機械式行車紀錄器(俗稱大餅)，沒裝要被罰九千(忘了換，或者沒裝紀錄紙也算)，再去監理單位驗測，但監理所沒有行車紀錄器驗測設備，開車排隊進去也僅量長寬高，主要仍是委託外面資訊公司(例如：桃園客運)，驗測後發合格證，整個流程須被收兩次驗測費用，非常耗時又沒意義。
- (3) 未來可能對其他本次臨時參與的汽車貨運業者、貨車代理與製造廠商、桃園市汽車貨運商業同業公會，以及理事長，進行更進一步的焦點訪談。
- (4) 車型規格，以及相關的過去陳情文件資料，未來可以提供給本研究團隊參考。

壬、散會

附錄B-6 E 汽車貨運股份有限公司訪談紀錄

甲、會議時間：104 年 7 月 3 日（五）上午 10 時 00 分

乙、訪談對象：E 汽車貨運股份有限公司

丙、會議地點：台北市敦化北路 201 號後棟 9 樓

丁、拜訪人員：

E 汽車貨運股份有限公司經理室 - 周銘祥 副組長

E 汽車貨運股份有限公司經理室 - 顏啟琮 高級管理師

戊、出席人員：蘇雄義教授、運研所劉銘韻副研究員、朱志宣研究助理、林韋瀚研究助理、林杰妮研究助理

己、紀錄：朱志宣研究助理

庚、說明內容：本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對汽車貨運業之法制化更新議題，向 E 汽車貨運股份有限公司作焦點訪談。

辛、討論及回應內容：

個案公司背景 (Company background)

(一). 請簡要地介紹貴公司及經營事業內容。(Core businesses and fleet)

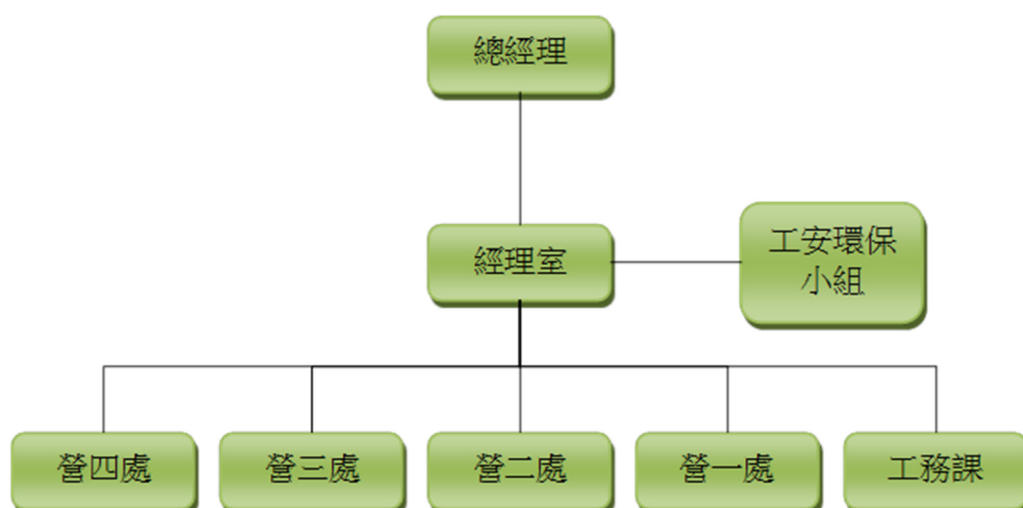
A. 組織資訊及基本營運狀況

› 公司所有權：

股份有限公司，有汽車貨櫃與汽車貨運營運執照，目前以汽車貨運為主，未來貨櫃貨運會愈來愈少，主要是駕駛遞減，以及港區擁塞嚴重，靠協運廠商協助貨櫃運輸。

› 管理型式：

1. 專業經理人經營，集中管理調度三家貨運公司(E 貨運、塑化貨運與六輕貨運)與協運廠商，30%的貨使用自有車隊，多為危險品或特殊貨物，其他一般的貨交由協運廠商代理(例如：山隆通運股份有限公司)。
2. 自用車隊成立背景在於制衡協運廠商，不論於價格競爭與廠商哄抬價格威脅，並提升水準，以面對 E 母公司的石化與危險物的運送需求。
3. 於危險品運輸，公司設有資格評鑑，並實地查訪挑選協運廠商；於非危險品運輸，仍以競價為主。



E 貨運組織圖

- > 顧客類型：

自有車隊主要服務 E 母公司產業；占比不到 1% 的母公司外客戶，僅於離峰時服務。
- > 駕駛員規模：
 1. 三家貨運公司的自有車隊，合計約 800 多名自聘駕駛。
 2. 無靠行，因為本公司主要不是靠貨運賺錢，而需要規避勞健保費，而是維持產品生產銷售的正常運作，品質的要求大於成本的節省，同時公司也無法冒險犯法，避免造成額外的成本與損失。
- > 組織規模：三家貨運公司合計約 1,000 名員工。

E 貨運員工人數

員工職別 \ 項目		數量	
	總計		768
職員	計		130
	技術人員	30	
	管理人員	100	
職工	計		638
	技工	80	
	司機	520	
	售票員	0	
	其他	38	

- › 使用卡車(truck)類型及數量：
三家貨運公司之自有車隊，以重型車為主，合計約 500 台重型貨車(8 噸以上)。
- › 卡車來源及比例：
自購卡車，以前是多元品牌採購，後來甚至和歐洲貨車品牌合作，自產自銷。
- › 車隊使用卡車之品牌：
 1. 重型貨車自民國 95 年開始與荷蘭重型車品牌(DAF)合作，自產自銷。
 2. 2014 年，引入義大利的商用中小型貨車品牌(DAILY)，依循自產自銷合作模式。
- › 車輛汰換頻率：
 1. 為維護企業形象，同時避免意外，不偏好舊車，貨車平均約 8-10 年汰舊換新。
 2. E 的石化業自行要求 8 年汰換，而危險物品載運自行要求 10-12 年汰換。
 3. 舊車汰換後，於中古市場標售，由於平時有維護與保養，車況約可回收貨車 20-25%的原始價值。

B. 財務狀況：過去三年營收、稅後獲利及成長率

- › E 貨運營收分為運輸和銷售：
 1. 貨運運輸的部分，營收約 22 億上下，透過自有車隊運送不到 30%的運能，受景氣影響少，並有效透過優先權控管自家車隊運送效益，所以多年來獲利近持平。
 2. 車輛銷售部分，為主要營收成長部分，透過與歐洲車廠的合作，自產自銷，重型車銷售市占約兩成(約 650 台)，開始自產自銷前幾年有極大獲利成長，但買氣仍取決國內景氣。

營收損益情況

單位：新台幣仟元

	民國 103 年度		民國 102 年度		民國 101 年度	
	金額	%	金額	%	金額	%
營收淨額	4,104,115	100	3,971,334	100	3,364,215	100
稅後淨利	73,469	2	69,258	2	97,200	3

- C. 運輸服務網路現況 (運輸網路設計原理、服務區域或路線、營運據點等)：
遍及全省，多於 E 母公司工廠附近，全台總共設立 5 個營運站(據點)，同時配置合格廠站與足夠貨車停車位。

(二). 請問您在公司所擔任的職位為何？職責以及您的經歷等等

- A. E 汽車貨運股份有限公司經理室 - 周銘祥 副組長：
負責營運管理；運輸業年資約 21 年，前 6 年於客運服務。
- B. E 汽車貨運股份有限公司經理室 - 顏啟琮 高級管理師：
負責營運管理；畢業後，即於 E 貨運服務，年資約 11 年。

市場環境 (Market Environment)

14. 近年以來汽車貨運市場的主要需求為何？是否有別於十年之前的市場？

回應討論：

- (5) 本公司主要經營母公司的企業物流，總量與獲利變化不大，同時隨著母公司企業發展，一直都有新的事業運送需求。
- (6) 以台灣貨運業 10 年來的變化而言，由於產業外移、原料直送港口，造成運輸總量減少，其中主要發生在加工品的運送減少。
- (7) 客戶隨著國內產業的轉型與變遷，客戶數增多，單筆運量減少，例如過去由工廠運送 20-30 噸，到近年多為散裝運送 3-5 噸，車型也由大型聯結車改為中小型貨車。

經營環境 (Business Environment)

15. 經營的內外部環境所面對的主要挑戰有哪些 (請列舉三個)？當前之對策為何？

回應討論：

- (4) 。勞動條件提高
- › 加班時數難以精確計算，業界多用平均法計算。
 - › 為滿足駕駛勞動條件提升，企業不斷提升成本搶司機。
- (5) 少子化，駕駛人數減少
- › 駕駛這個行業在社會上地位不高，勞力密集，工作時間特殊，也多被認定不值得投入。

- › 本國沒開放外勞駕駛，但外勞守法性也低，對地方也不熟悉。
- › 駕駛出現斷層，不是太老，就是經驗不足。
- › 政府可能需要針對駕駛培訓計畫有更好的政策。
- › 貨運業無法賺大錢，只能給予駕駛安定性與保障，並努力降低駕駛風險，以此吸引司機加入。

C. 國內貨源無明顯增加

- › 蓋新工廠困難、舊工廠遷出，總工作量沒成長。
- › 未來趨勢以小批量高單價為主，或者轉型以物流業經營。

16. 未來三年的經營策略？

回應討論：

- (2) 重型車組裝生產，導入新車型，建立完整產品線、售後維修服務和貨車零件開發。
- (3) 自有車隊精簡，主要運送危險品，以維護 E 企業形象。
- (4) 行車安全提升
 - i. 由於政府處罰標準上升，造成成本上升，公司將更嚴謹制定事故處理標準。
 - ii. 安全設備與零件，由自身推廣到協運廠商和客戶。

法制環境 (Legal and Regulation Environment)

17. 交通部對汽車貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提供意見。(或可直接進入第 5 題的討論)

因應討論：

- (3) 無。

近年產業座談歸納出之法制更新議題 (Industry Proposals)

18. 汽車貨運業界普遍存在靠行機制，業者與靠行司機間存在非常維妙之共生關係。然因產業發展趨勢，貨運市場競爭愈趨白熱化，靠行營運模式對於貨運業者或是靠行車主是否已經走到一個死胡同，而須認真重新思考如何有效轉型，方能永續發展下去？(汽車貨運業相關法規(產業遊戲規則)是否應該檢討修訂，以健全汽車貨運業的發展？)

回應討論：

(3) 為什麼存在靠行？

- › 市場競爭激烈，過度競價。
- › 貨運業尖離峰特性，落差太大，造成業者需要車輛數彈性。

- (4) 使用靠行車的業者，於服務品質終究比不上正規業者。
- (5) 如為自聘駕駛，駕駛本身勞健保會掛在該公司下，而不是汽車貨運公會，或者其他地方。
19. 自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？(有業者提出建議：「規範自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第3責任保險費用之差額。」)
- 回應討論：
- (4) 無。
20. 自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？
- 回應討論：
- (4) 駕駛執照應該有一定的駕駛技術水準，讓業者僱用時能信任駕照。
- (5) 大型車的操作仍比較複雜，且較具安全風險應該，審慎對待。
21. 目前申設汽車貨運相關業別之資本額、車輛數及停車場門檻限制是否切合產業發展需求？可否以其他更好的管制方式替代？
- 回應討論：
- (2) 。
22. 運貨準則、運費、裝卸費、雜費等與運價相關費用之管制是否仍有需要？可否由業者自行報備及於營業處所公告實施或與顧客透過簽訂服務契約方式議定之？
- 回應討論：
- (5) 由於市場過度競價，產業的行情價一定遠低於政府的相關準則。
- (6) 就運價而言，企業間是透過契約定運價，而公眾宅配反而參考運價準則定價，向大眾收費，以排除異議。
- (7) 也許制定此準則時，僅限用宅配等公眾配送運價規定。
23. 目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。然業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，使此項審核及報備工作形同白工。是否可朝「業者應依規定自行備妥足夠的停車空間，並依規定停於符合規定之停車場(採自主管理機制)」方向修訂法規？如有所屬營業車輛違反停車規定，除依道路交通安全管理處罰條例裁處該車違規停車外；對於停放於不合規定之路外停車處所者，制訂嚴格罰責。
- 回應討論：
- (3) 合法停車場設立不易(例如：洗車、保養設置、土地使用分區...等限制)。
- (4) 政府也許可以透過放寬停車場相關規定，同時獎勵設立。
- (5) 貨運業應該是公眾事業，應該設立透過政府力量設立公共貨運站，依照地點、定價、設施(洗車、保養和休息室...等)、規範和整體控管，分為三個等級。
24. 租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有承租人為汽車貨運及物流業業者，並

使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式增加其運能？

回應討論：

(3) 短期使用，應有比照客運調度遊覽車的特許報備制度。

(4) 租賃貨車，於短租，於短時間要了解車況，以及完成其他相關手續，使用上會有疑慮。

25. 小貨車噸數(3.5 公噸以下)是否需要放寬限制，請提出您的看法與建議？

回應討論：

(2) 考量台灣各地運輸環境不同(交通基礎建設和地方產業特性)，應該由各地方政府機關決定該地區的放寬標準。

(3) 透過噸數放寬，也許可以影響大小車的比例，讓路上整體的貨車數減少，提升每輛車的效能，同時達成節能減碳，但對於個人車主(雜貨行老闆、青年創業...等)會有衝擊，應審慎考量開寬的程度。

26. 汽車貨運業現在分三大類別加以管理，有業界參考國外做法提出，是否可以將三類整合為一類，並重擬適合時代潮流的管理規則，以利產業及經濟之發展。請教貴公司的看法。

回應討論：

(2) 貨櫃和貨運也許可以整合，貨櫃貨運特別分出來只是為了台灣特殊的碼頭環境與文化，但兩個業態基本上只是貨車用途上的限制，足夠噸位的貨車車型本身，兩種業態用途都適用。

(3) 主要的問題應該是設備與場站條件，因為資本等規模衡量，相較營運能力而言，是兩回事，但設備與場站成本高，又難以取得。

壬、散會

附錄B-7 F 交通股份有限公司訪談紀錄

甲、會議時間：104 年 8 月 14 日（五）下午 14 時 30 分至 16:30 分

乙、訪談對象：F 交通股份有限公司

丙、會議地點：桃園市蘆竹區八股路 3 號

丁、拜訪人員：F 交通股份有限公司總經理

戊、出席人員：蘇雄義教授、段少林研究員、朱志宣研究助理、王妙蓮研究助理

己、紀錄：朱志宣研究助理

庚、說明內容：本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對汽車貨運業之法制化更新議題，向 F 交通股份有限公司作焦點業者訪談。

辛、討論及回應內容：

個案公司背景 (Company background)

(一). 請簡要地介紹貴公司及經營事業內容。(Core businesses and fleet)

A. 組織資訊及基本營運狀況

- › 公司所有權：股份有限公司。
- › 管理型式：家族經營漸漸朝向專業經理人經營。
- › 顧客類型：主要是電子產業(進出口)，約 200 家左右。從前作 OEM 電腦廠商的運輸承攬，內容為高單價產品之空運與國內運輸；近年開始擴大營業區域及運送客戶產業，例如連鎖零售業。
- › 駕駛員規模：全為自聘司機，約 420 位司機左右，短缺 3% 左右(北部有流動，流動主因是工作適應問題，但不影響公司經營。)
- › 組織規模：500 多位，總部在桃園，車輛管理約 10 位，內勤總共約 50 位。
- › 使用卡車(truck)類型及數量：(待提供詳細資料；重車主要為 Hino，近年引進 Scania 測試其效能；小貨車主要以國瑞及中華為主。) 不含板架，實體車數約 427 量。
- › 卡車來源及比例：經營理念為正派經營，與大部份靠行模式作出差異化才會成功，皆為自購卡車。
- › 車隊使用卡車之品牌：部分拖車用賓士(Benz)，車隊主要是日系(Hino)。但日幣一直貶值，日系與歐系價差縮短，而日系車只有手排，如果駕駛操作不當，容易傷引擎，整修很貴。另外車隊車輛馬力需求並不高，從 2014 年開始嘗試使用台灣市場具地位與佔有率的 Scania (歐系車)。

- › 車輛汰換頻率：目前小貨車已全部更新，都是五年內的新車，因為四期與五期環保車使用一定時間後容易出現問題，維修的經濟價值低，所以有規劃車輛更新計畫；大車也陸續汰舊換新，目前舊的大車車齡約 7-8 年，用於短程運輸，長程皆用新車。

B. 財務狀況：過去三年營收、稅後獲利及成長率

- › 30 多年來，除 2008 金融風暴，正常都有 10% 的成長，今年比較遲緩，因為電子產業出口不佳，預計持平。
- › 獲利來源單純靠勞務(運輸服務)，不做車輛買賣，毛利約 10%。
- › F 強項在於競爭力，專業在營運策略，運費報價上能區別各時段優劣，除自身有利的好時段之外，即便不好的時段也不放低報價，作無意義的生意。因為 F 對於特殊產業(電子業)運送有專業，F 不能做，別人也不能做。

C. 運輸服務網路現況 (運輸網路設計原理、服務區域或路線、營運據點等)：

- › 配合客戶需要建立運輸服務網路，但汽車貨運同業已經飽和，所以每年都會設一個營運擴編目標，不要只集中在桃園，陸續於台北、台南(2004)、台中(2005)與新竹(2013)設站。主要配合台灣主要產業，經營西部經濟幹線，同時管理要精簡、統一才不會有弊端，因此系統都連線回傳到桃園總部。
- › 一般新竹與桃園佔主要消費市場 70%，而高雄雖因網路發達造就農產品宅配，主要產業仍屬重工業。除南科業務以外，重工業的產品和農產蔬果仍以平板車運輸較佳，對於一般貨運而言，運輸成本效益不高，早期 F 在桃園則以輕工業產品(例如：鞋子)運輸起家；中部最難做，相對南北距離都短，包括理裝卸貨時間，一天安排兩趟很辛苦；台南比較好管理，運送距離只跑一趟；桃園為區域性，一天可跑三趟，工作緊張，人員雖使用較多，但油錢較低。
- › 設立多家公司並非配合營運據點申請牌照，主要是在不違法的前提下節稅，並連線回傳資訊至桃園集中管理。所有貨運公司都在桃園辦牌照，而台南以分公司的方式經營。
- › 直轄市貨運與台灣省貨運沒有分別管理的必要，而且牌照最後都歸交通部管，同時台灣很小，那裏有需要就去那裡服務。

(二). 請問您在公司所擔任的職位為何？職責以及您的經歷等等：

- › 呂學萬先生與兄長呂學祺，創立 F 交通，目前呂學祺為 F 董事長，呂學萬為總經理，並努力深耕經營，做事正當，專注本業，擇善固執。只要一個生意想做，絕不放棄，並尊重客戶，努力為客戶設想。

去？(汽車貨運業相關法規(產業遊戲規則)是否應該檢討修訂，以建全汽車貨運業的發展？)

回應討論：

- (1) 靠行不是不對，因為可讓自主能力較強，重點是管理辦法，因為車牌掛在貨運行下，司機雖然出錢或貸款買車，但卻不是實際上的持有人，在貨運行賺取靠行管理費的同時，也必須付出對應的責任，而大型集團不可能用靠行車，因為很多靠行公司不健全。
 - (2) 正規經營的貨運公司(無靠行)即便要和司機簽勞動契約，司機也不願意簽，因為不想受限契約相關規定或是延長工時，而受勞基法保障之司機，如果工作沒做好，內部也很難處罰，如照工會組織管理辦法，司機也難以定時舉辦會議與相關工會運作規定，失去原先的意義，而應直接解除工會，卻仍只能存留虛設，同時勞基法 84-1 條也相當籠統，難以依循執行。
6. 自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？(有業者提出建議：「規範自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第 3 責任保險費用之差額。」)

回應討論：

- (1) 面對自用車跟營業車的競爭，領牌應該一樣，稅也一樣，這樣沒有運用上的誘因，因為兩者行駛在公路上的車輛條件相同，只是公司營業範圍不同，基本上仍是運輸配送行為。
7. 自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？

回應討論：

- (1) 同第 6 項所述。
8. 目前申設汽車貨運相關業別之資本額、車輛數及停車場門檻限制是否切合產業發展需求？可否以其他更好的管制方式替代？

回應討論：

- (1) 市場上有汽車貨運業牌照的買賣，表示這個牌照還是有它的價值，台灣的市場上有區域性的貨運，也有全國性的貨運，但市場的價格很混亂，造成市場上業者的品質不齊，所以建議申請應該更嚴格，把門檻拉高，讓不健全的小貨運行退出市場，降低產業惡性競爭，才能強化品質。
 - (2) 停車場門檻應該廢除，因為沒管理意義，政府甚至沒辦法落實取締，而且能符合目前條例的地目非常稀少，幾乎是圖利少數停車場業者。
9. 運貨準則、運費、裝卸費、雜費等與運價相關費用之管制是否仍有需要？可否由業者自行報備及於營業處所公告實施或與顧客透過簽訂服務契約方式議定之？

回應討論：

- (1) 運價相關費用之管制並無需要，早已與市場契約定價模式脫鉤。
10. 目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移，應備具有關書類圖說報請公路主

管機關核准。然業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，使此項審核及報備工作形同白工。是否可朝「業者應依規定自行備妥足夠的停車空間，並依規定停於符合規定之停車場(採自主管理機制)」方向修訂法規？如有所屬營業車輛違反停車規定，除依道路交通管理處罰條例裁處該車違規停車外；對於停放於不合規定之路外停車處所者，制訂嚴格罰責。

回應討論：

- (1) 同意，可朝「業者應依規定自行備妥足夠的停車空間，並依規定停於符合規定之停車場(採自主管理機制)」方向修訂法規，如有所屬營業車輛違反停車規定，除依道路交通管理處罰條例裁處該車違規停車外；對於停放於不合規定之路外停車處所者，制訂嚴格罰責。

11. 租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有承租人為汽車貨運及物流業業者，並使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式增加其運能？

回應討論：

- (1) 我們是正當經營的業者，有一定的規模，不須靠行與租賃貨車，營運重點在服務品質，所以貨車都是自有車隊，統一管理，貫徹決策。

12. 小貨車噸數(3.5 公噸以下)是否需要放寬限制，請提出您的看法與建議？

回應討論：

- (1) 目前市面上的貨車，空車即 2~3.5 噸重，在不違規超重的前提下，最多載 200 公斤的貨物，法規已明顯與現實落差。

13. 汽車貨運業現在分三大類別加以管理，有業界參考國外做法提出，是否可以將三類整合為一類，並重擬適合時代潮流的管理規則，以利產業及經濟之發展。請教貴公司的看法。

回應討論：

- (1) 無。

壬、散會

附錄B-8 G 物流股份有限公司訪談紀錄

- 甲、會議時間：104 年 6 月 30 日（二）下午 2 時 00 分
- 乙、會議地點：G 物流股份有限公司（台北市士林區中山北路 88 號 13 樓）
- 丙、出席人員：蘇雄義教授、廖建榮研究員、運輸研究所劉銘韻副研究員、劉雨薇研究助理、楊詒任研究助理
- 丁、記錄：楊詒任研究助理、劉雨薇研究助理
- 戊、說明內容：略
- 己、討論及決議要項：

甲、個案公司背景（Company background）

i. 請簡要地介紹貴公司及經營事業內容。（Core businesses and fleet）

1. 組織資訊及基本營運狀況
 - 甲、公司所有權：股份有限公司。
 - 乙、管理型式：專業經理人經營。
 - 丙、顧客類型：B2B 和 B2C 各占 50%。
 - 丁、駕駛員規模：均為自聘司機。
 - 戊、組織規模：員工 3800 位；外包員工 1500 位。
 - 己、使用卡車（truck）類型及數量：輕型（3.5 噸以下）/中型（3.5-8 噸）/重型（8 噸以上）/托車。約有 3500 輛。
 - 庚、卡車來源及比例：均為自購
 - 辛、車輛汰換頻率
本公司很定期的在更換貨車，基本上是 9-10 年就換一次。
 2. 財務狀況：
 - 甲、民國 103 年：
營業收入 11,047,083 千元；合併淨損益 742,750 千元。
 - 乙、民國 102 年：
營業收入 10,041,354 千元；合併淨損益 937,437 千元。
 - 丙、民國 101 年：
營業收入 9,969,689 千元；合併淨損益 854,851 千元。
 3. 運輸服務網路現況
44 營業所、50 間集貨站、1600 個代收據點。
- ii. 請問您在公司所擔任的職位為何？職責以及您的經歷等等
- 李正義，G 物流股份有限公司流通事業群總經理。

乙、經營環境（Business Environment）

- i. 經營的內外部環境所面對的主要挑戰有哪些（請列舉三個）？當前之對策為何？
回應討論：

1. 缺工的問題：

甲、營業司機的缺工：

本公司給司機的薪資是每個月 62000 新台幣，但卻還是請不太到人。因為在少子化的衝擊下，願意從事這類勞務性質工作的人，越來越少了。

乙、月台分貨的缺工（理貨人員）：

分貨的時候需要有員工負責搬貨，就是我們所謂的，月台上的理貨人員。但因為較偏勞務性質，一樣較難雇用人。雖然現在已經引進了自動化和半自動化的分貨設備，但仍然需要一定的人力，也因此缺工仍然是個問題。

2. 競爭上的問題

但目前只有本公司能同時辦到 B2B 和 B2C，而在其他公司的營業項目裡面，各占 50%。

3. 想改變市場

甲、薪資結構：

本公司採取的是倒三角的薪資結構，反而較基層的貨車司機們的薪資較高，而且也給公司的員工相對應的福利、保險等等，當然這些是和獲利之間相衡量後，所做出的取捨。

乙、工時縮短：

從前本公司和同業一樣，通常是加班到 9 點甚至 10 點。但現在我們考慮到員工的狀況，基本是 7 到 8 點就下班了，反過來希望貨主按時出貨，配合本公司的時間，但就會因此犧牲掉客戶。而同業就開得更晚，把這些客戶吃下來，價格還越開越低。

4. 守法的問題

從事路線貨運的公司都算是大企業（因為產業的進入門檻和本身的複雜性），基本上也都還算是守法的。現在台灣也只有 12 家，所以政府連價格都要管。因為如果我們漲 10%，估計物價也會跟著漲。

ii. 未來三年的經營策略？

盲目地增加營收是很容易的，但這樣經營公司，營收也只能夠算是虛增。當初本公司的在公司結構上做了很多改善，做出了許多取捨，像是選擇要載的貨、盡量照顧員工權益和福利，做出市場區隔。

丙、法制環境（Legal and Regulation Environment）

i. 交通部對汽車路線貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車路線貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提供意見。

回應討論：之前執法機關去稽核某些快遞業者時，要求各地區的公會請人陪同，因為執法機關其實本身不懂這些產業的細節、運作模式。各個

在地的業者，確實有他們難為外人察知的一面，這樣在執法的實務上確實有其困難性。在這樣的情況下，實在很難期待這樣的執法機關妥善地執法。

丁、近年產業座談歸納出之法制更新議題（Industry Proposals）

- i. **運價現有的管制方式是否有達到預期目的？是否有改變的需要？**運價的管制所帶來的影響，其實正反兩面都有。制定一個上限，可以避免業者哄抬物價。如果政府依照成本、物價等，適時地調高運價的管制，除了是供業者訂定物價的參考之外，也間接是在向客戶們說明，貨運成本的增加。
- ii. **路線貨運業目前有運輸營業路線的限制（營業路線需要報請主管機關核可）？是否符合營運現況與市場需求？有改變的需要嗎？**希望有強制的一定門檻。因為如果規範的門檻太低，進來的業者太多，就會開始用降價等方式來惡性競爭。
- iii. **路線貨運業設立必須要有資本額、車輛數、停車場及貨運站的要求，此項管制是否仍有必要？**

當初這些東西是滿足營業的必備條件。舉例來說，如果取消掉，公司把車都停到馬路邊，那除了擾民還能怎樣？這樣對一個國家不是什麼好事。所以管制還是有必要的。
- iv. **貴公司是否使用靠行貨車？目前的管理方式及挑戰？**

回應討論：

 1. 本公司並沒有在使用靠行車。
 2. 為何會有那麼多人選擇靠行？仔細想想，或許他們沒有一技之長，沒有更好的工作機會。現在越來越多貨車司機改行當比較輕鬆（不用搬貨）的遊覽車司機。不過其實，靠行的人會越來越少，因為年輕人也開始不想做這個了，本公司之前試著幫一群靠行業者（汽車貨運業）整併成一間公司（峻富物流），建立起管理制度、經營能力，甚至讓本公司自己的員工去分享經驗、知識、技術等等，用這樣的方式去支援，和本公司彼此之間形成策略聯盟。簡單來說，其實環境本身，已經開始造成靠行的現象、業者的生態重新洗牌了。
 3. 不過這樣整併的方式，還是需要幾家大公司去弄才有辦法。或許政府可以透過幾個案例和實踐經驗做宣導，來整合這樣的資源。
- v. **自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對自用貨車違規營業的問題？自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？**
 1. 如何面對自用貨車違規的問題，這應該要問執法機關。對我們而言都是守法的，執法機關應該嚴格取締，否則我們這些守法的業者算

什麼？

2. 如果真的把這樣的規範取消掉，那成本當然降低，但相對的是，安全上的疑慮也劇烈地增加了。畢竟開大型貨車和一般的小型貨車，甚至於小客車，完全不是同一回事，這還是必須由專業的職業駕駛人來辦。

vi. **小貨車噸數（3.5 公噸以下）是否需要放寬限制，請提出您的看法與建議？**

1. 以本公司而言，低溫物流車的狀況還算可以，負 15 度和負 18 度的要求都還能達到。本公司主攻低溫的 B2C。前年我們花了 10 億在改良車輛、場站等，然後去年又花了 1 年的時間，確保同仁們了解、熟悉了這中間各種的細節。然後到今年才開始大量接單。但還是只接大型客戶。
2. 不過，運輸過程中的低溫維持，算是一個要點。因為有時取貨、拿貨時是低溫，運輸過程中卻不是低溫。所以在維持上，要另外下些功夫。像是另外放晶片，去監控低溫車的溫度。
3. 如果重量限制能放寬到 5 噸，本公司應該會盡量利用 5 噸的貨車來載，因為成本相對之下划算得多。

vii. **您對路線貨運業是否需要與汽車貨運業或是貨櫃貨運業合併的看法與建議！**

這三個本身的屬性不同，合併其實無甚意義可言。如果是要討論路線貨運的法規，那對汽車貨運和貨櫃貨運其實無甚關係。同業公會對這件事情大致是這個論調。

戊、其他補充說明

i. **關於得否使用租賃車之問題**

回應討論：

1. 怎麼能用白牌車來營業呢？如果說是弄個臨時營業車牌，則應該要有時間和數量上的限制。總不能讓一間貨運公司全部去租白牌車來營業（不用職業駕照？）。就法規和執法面來看，其實是本來就不讓白牌車能被租來營運。營業部分有這個需求，應該另外允許營業車的租賃才對。
2. 原本白牌、綠牌車的管制和區分是有意義的，尤其是運輸安全要顧慮到。如果是有意義的話，那怎麼又會被某些商業團體牽著鼻子走呢？不太合理。如果有業者違法，那政府該做的事情是加以輔導、責罰，慢慢讓他們能夠遵守法規。

ii. **關於機車快遞的問題**

回應討論：覺得沒什麼問題。有些本公司的員工是經輔導出去創業的，

他們就是用機車快遞的方式營業（全速配）。黑貓宅急便更是有自己的機車快遞隊。

iii. **關於汽車貨運業者規模過小的問題**

回應討論：比較希望能由有能力的人，不一定是本公司，將他們慢慢整併成較有規模的公司。否則繼續小公司山頭林立，整個產業很難有所進步。

iv. **關於白牌車稅捐的問題**

回應討論：其實從交易明細就能看得出來了。因為白牌車載的，理論上應該要是自己的貨，交易明細上不會太多。如果他的交易明細，一車有好多筆，那基本就可以推測，他是在經營運輸事業。

v. **關於商貿通路物流**

回應討論：本公司未來有個願景。因為兩岸彼此之間開放是必然的趨勢，本公司是希望能協助台灣的企業將台灣的產品外銷出去，外銷到中國、東南亞等地，這樣一來就能賺進外匯，最終提升 GDP。反而不是如政府所所做的，輔導本土企業將事業版圖擴展到中國。因為那樣的話，真正賺到錢的只是那些企業主。

vi. **關於運輸過程中的交通安全的問題**

回應討論：本公司對各個職業駕駛人都有進行相對應的教育訓練，而在裝貨、分貨、出車時也都嚴守相關的安全規範，用這樣的方式盡可能地去確保運輸過程中的安全。

vii. **關於過節時車輛不足的問題**

回應討論：在去年過年時我們要送的貨有 52 萬件(正常時期約 30-40 萬件)，現在 8 點多月台已空，全都出貨了（在以前是很難想像的），而同業的其他業者則還堆著，南部的車還在跑，還沒送上來。現在的預測準確度已經有 99%，確定有足夠的車輛和人力，而在基層員工不加班的情況下，仍能達成預期工作目標。

庚、散會

附錄B-9 H 宅配公司訪談紀錄

- 甲、會議時間：104 年 7 月 6 日（一）上午 10 時 00 分
乙、會議地點：H 宅配公司（新北市新莊區思源路 34 號 1 樓）
丙、出席人員：廖建榮研究員、劉雨薇研究助理、楊詒任研究助理。
丁、記錄：楊詒任研究助理、劉雨薇研究助理。
戊、說明內容：略
己、討論及決議要項：

一、個案公司背景（Company background）

i. 請簡要地介紹貴公司及經營事業內容（Core businesses and fleet）

1. 組織資訊及基本營運狀況

- 甲、公司所有權：已上市櫃之股份有限公司
乙、管理型式：專業經理人經營。
丙、顧客類型：個人。
丁、組織規模：約 1800 人。
戊、使用卡車（truck）類型及數量：約 1000 輛。大多為輕型（3.5 噸以下）。17 噸以上的重型車則有 15 輛，但大車基本是外包的。
己、卡車來源及比例：自購。
庚、車隊使用卡車之品牌：中華汽車（CMC）。
辛、車輛汰換頻率：大約 10 年。

2. 財務狀況：過去三年營收、稅後獲利及成長率

- 甲、103 年度：
營業收入 2,567,270 千元；綜合損益總額 453,922 千元。
乙、102 年度：
營業收入 2,576,537 千元；綜合損益總額 164,745 千元。
丙、101 年度：
營業收入 2,550,935 千元；綜合損益總額 242,951 千元。

3. 運輸服務網路現況（運輸網路設計原理、服務區域或路線、營運據點等）

- 甲、代收店數：8500 店（全家、萊爾富、家樂福、美廉社、義美、台灣中油(直)等）。
乙、營業站所：全台 50 個宅配營業站所。
丙、轉運中心：全台 3 座宅配轉運中心。
丁、倉儲中心：全台 12 座物流中心。

ii. 請問您在公司所擔任的職位為何？職責以及您的經歷等等

周政雄協理。政大企研所畢業後，即進入物流業界工作至今。

二、經營環境 (Business Environment)

i. 經營的內外部環境所面對的主要挑戰有哪些 (請列舉三個) ? 當前之對策為何?

1. 缺工 (司機難請)。

2. 營運成本上漲:

燃料的成本大概是營收的 10%，人事成本則占約 50%。另外因為大部分的業者，所使用的貨運站都是租來的，如果碰上租金上漲、地目變更之類的問題，就直接雞飛狗跳了。

三、法制環境 (Legal and Regulation Environment)

i. 交通部對汽車路線貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車路線貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提供意見。

沒有意見，要管就管好，不要管一半。

四、近年產業座談歸納出之法制更新議題 (Industry Proposals)

i. 運價現有的管制方式是否有達到預期目的？是否有改變的需要？

無甚意義。因為貨運本來就是自由競爭的產業。延噸公里這樣的單位是有些過時的，現在的業者基本不會每件貨都去量重量，而是看體積去計價。至於回報給主管機關的延噸公里的紀錄，則都只是虛應故事而已。

ii. 路線貨運業目前有運輸營業路線的限制 (營業路線需要報請主管機關核可)？是否符合營運現況與市場需求？有改變的需要嗎？

沒有意見。

iii. 路線貨運業設立必須要有資本額、車輛數、停車場及貨運站的要求，此項管制是否仍有必要？

沒有意見。

iv. 貴公司是否使用靠行貨車？目前的管理方式及挑戰？

我們並沒有在使用靠行車。

v. 自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對自用貨車違規營業的問題？自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？

1. 當初白牌車與綠牌車的區分是主管機關弄出來的，但主管機關自己

卻沒有能力去管白牌車的使用。白牌車被大量地使用，很明顯是因為成本較低。我們業者要的其實是「公平性」，在現有的規範之下，守法業者所需的成本高，違法業者成本低，這是不公平的地方。

2. 開租賃用車（白牌）只需要一般駕照、成本也低，如果一開放，就會有業者大量地使用，甚至是所有業者都只用租賃車，這是公會極力反對它開放的原因，當然另一方面，政府會因此失去重要的稅收來源，這又是另一個問題。在少子化的衝擊下，現在司機不好請，擁有營業駕照的司機就更少了。
3. 有些業者是外包給有白牌車的承包商，然後讓承包商去載貨。我們並不反對使用租賃車，但是我們希望政府了解，一般駕照和營業駕照還是要區分，就算是開租賃車，要營業也還是需要營業駕照。
4. 另外是，租賃業者和貨運業者不同，他們沒有貨運業的那種營業執照，所以基本是無法擁有綠牌車，這樣憑什麼讓他們可以擁有綠牌車呢？貨運業者的進入門檻很明顯高於租賃業者。（假如要讓租賃業也可以出租給貨運業，其條件應該如何設定，才會是公平且合乎行車安全的？例如：(1)取得條件視同營業車；(2)具備良好維修保養能力；(3)具備良好車隊管理能力；(4)財力充足等）
5. 一般而言，業者自身的營業繁忙，加上因為怕得罪人，通常都不會去檢舉以白牌車營業的違法業者。

vi. **小貨車噸數（3.5 公噸以下）是否需要放寬限制，請提出您的看法與建議？**

台灣這邊幾乎沒有 5 噸車，放寬到 6.5 噸貨 7 噸或許會好一些。進市區更方便、效率更好、能載的貨更多。

vii. **您對路線貨運業是否需要與汽車貨運業或是貨櫃貨運業合併的看法與建議！**

1. 這三種性質上是不同的產業。但政府如果基於管制上方面之類的原因而加以合併，那我們也無可奈何。如果只申請一張執照就能做三種不同的營業，那會是怎樣的現象呢？
2. 總覺得「路線貨運」這個名字取得不好，因為我們的營業重點不在路線（在路線上的運輸其實只占三分之一），而在零擔，改名為「零擔貨運」或許會更好。

五、其他補充討論

i. 關於機車貨運的問題

我們有在使用機車送快遞，因為機車沒有區分營業車牌或自用車牌，而且也沒有區分營業駕照或自用駕照，所以可以找一般人去送。目前而言，台灣並沒有法律去規範以機車進行的營業行為，這算得上是德政。

(機車駕駛與訓練箱較汽車容易許多，如欲管制，應從行車安全面思考，例如：機車需定期保養、機車駕駛需有載貨、裝卸貨的正規訓練、發生事故之處理方式等等。)

ii. **關於包裹和信函的區分**

因為台灣的法律對於信函的定義不甚明確，所以較小件的包裹和信函其實存在著一定的模糊地帶，這就成了投遞業者和送達者互相爭利的空間了。如果像中國大陸和美國，是直接規定一定重量以下的東西為「信函」。

iii. **關於公共貨運站**

1. 如果要共配的話，那就確實需要公共貨運站。因為每家業者各自的據點都不同，沒有公共貨運站的話，幾乎不可能去共配。
2. 在日本的話，高速公路一下交流道就是公共貨運站，然後讓小車載貨之後進市區，大車則基本都在高速公路上跑。而台灣則是一下交流道就是住宅區。
3. 而因為物流業本身的毛利不高，如果要蓋公共貨運站，一定要政府出資，而不可能讓業者出資去蓋（因為成本太高）。物流是個公共產業，如果政府不肯出手，運輸成本就高。

庚、散會

附錄B-10 I 貨運訪談紀錄

- 甲、會議時間：104 年 7 月 14 日（二）下午 2 時 00 分
乙、會議地點：I 貨運（新北市五股區凌雲路二段 20 號）
丙、出席人員：廖建榮研究員、劉雨薇研究助理、楊詒任研究助理。
丁、記錄：楊詒任研究助理、劉雨薇研究助理。
戊、說明內容：略
己、討論及決議要項：

一、個案公司背景（Company background）

- i. 請簡要地介紹貴公司及經營事業內容（Core businesses and fleet）
 1. 組織資訊及基本營運狀況
 - 甲、公司所有權：股份有限公司（未公開發行）。
 - 乙、管理型式：家族式經營。
 - 丙、顧客類型：B2B。
 - 丁、駕駛員規模：司機約 380~400 人。
 - 戊、組織規模：大約 600 人。
 - 己、使用卡車（truck）類型及數量：約 400 輛（大小車合計）。
 - 庚、卡車來源及比例：均為自購。
 - 辛、車隊使用卡車之品牌：基本都用 FUSO 和 HINO。
 - 壬、車輛汰換頻率：現在是大約 10 年汰換。我們幾乎是每年都會買新車來替換舊車。
 2. 財務狀況：過去三年營收、稅後獲利及成長率
103 年度幾乎沒有獲利。財務狀況不方便提供。這段時間以來因為購買土地和廠房的問題，那部分的取得成本大大地吃掉了我們營業的獲利。營業額每年都有成長，但實際的獲利卻不是。
- ii. 請問您在公司所擔任的職位為何？職責以及您的經歷等等
 1. 鄭揚龍，管理部經理。主要負責公司的資訊、財務，以及重大的業務。
 2. 鄭豐順，總經理。

二、市場環境（Market Environment）

- i. 近年以來汽車路線貨運市場的主要需求為何？是否有別於十年之前的市場？
早先的運費、毛利遠比現在來得高，這算是這段時間來的經營環境變動。

三、經營環境（Business Environment）

- i. 經營的內外部環境所面對的主要挑戰有哪些（請列舉三個）？當前之對策為何？

1. 毛利偏低

2. 司機短缺

甲、我們給司機的薪水或許較其他同業來得低，但司機的自由度比其他業者來得高。以前司機的待遇乍看之下高（1 個司機最高可以賺 30 多萬一個月），但當時的環境是在相對寬鬆的勞動法規之下，司機們的工作意願和態度都更積極，而現在則因為法規，他們不太能超時工作，一個司機 1 個月賺到 13 萬就是極限了。

乙、目前喊得出來的三家，司機短缺似乎是共同的問題，而對我們而言可以算是營運上最大的困難了。年輕人不太肯做，老司機又愛擺爛，心想「反正我不做沒人會做了」。

丙、我們不但缺司機，還缺搬運工，不管是派遣還是正職都一樣，但因為我們不是工廠，所以不能請外勞。畢竟現在的產業環境不比從前了，但政府好像卻沒有注意到這點。

3. 同業競爭激烈

同業彼此之間會互相爭取客戶。像愛迪達、麗嬰房等，都是同業之間搶來搶去的客戶。還先別提彼此之間會有削價競爭的問題。

四、法制環境（Legal and Regulation Environment）

- i. 交通部對汽車路線貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車路線貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提供意見。

土地廠房的取得成本是個問題。依照既有法規，必須要是工業用地才行。但事實上，我們並不像一般的工廠會污染周遭環境。這 3、4 年來，我們就因為購買土地、廠房的問題，而在財務上的情形不甚樂觀。

五、近年產業座談歸納出之法制更新議題（Industry Proposals）

- i. 運價現有的管制方式是否有達到預期目的？是否有改變的需要？

主管機關及其他相關機關所採取的，舊有的延噸公里的計算方式，對我們其實沒有太大的意義。

- ii. 路線貨運業目前有運輸營業路線的限制（營業路線需要報請主管機關核可）？是否符合營運現況與市場需求？有改變的需要嗎？

沒有意見。

- iii. 路線貨運業設立必須要有資本額、車輛數、停車場及貨運站的要求，此項管制是否仍有必要？

沒有意見。

- iv. 貴公司是否使用靠行貨車？目前的管理方式及挑戰？

我們不使用靠行車，都是自有車。但長途的載貨，會請外車來載。

- v. 自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對自用貨車違規營業的問題？自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？
1. 現有白牌車跟綠牌車的區分和規制，感覺上不夠明顯。例如在百貨公司前、路邊的停車格等，白牌車和綠牌車都照樣可以停。綠牌車稅更重，卻沒有什麼優惠、優勢可言。反而那些不被規制的白牌車，稅率低、司機也好請（一般駕照、薪資低），自由度很高，再和我們削價競爭，相形之下很不公平（有些同業用的車 80%都是白牌車）。
 2. 而主管機關對違法業者的取締態度偏向消極，依照法規的裁罰也很輕微，根本不痛不癢。
- vi. 小貨車噸數（3.5 公噸以下）是否需要放寬限制，請提出您的看法與建議？
- 如果把小貨車的噸數門檻放寬到 8 噸，確實對我們來說是比較方便的。現在比較理想的狀態的話，7 噸以上算大貨車，6.5 以下都應該算小貨車，會好一點。除了可載貨數量更高之外，也能直接開進市區內。

六、其他補充討論

- i. 關於貨運和物流的結合
我們一直傾向於專注在貨運，而不弄物流。因為如果分出手腳弄物流，除了可流失掉貨運部分的客戶之外，還可能因此得罪到其他物流業者。宅配是個趨勢，但我們的介入十足有限，畢竟我們還是做路線貨運的。
- ii. 關於租賃業者進場競爭的問題
我們現在每台車分期的利率已經可以壓到 4%，比租賃公司的 7%或 8%還低。所以相對之下，即使租用貨車也未必真的比較有利可圖。
- iii. 關於貨車汰換
今年年初有過政府單位來拜訪，希望可以在財務上補貼我們，讓我們先把已經使用 10 年以上的車子提早汰換掉。但這個其實要看他們到底可以貼補多少。

庚、散會

附錄B-11 J 倉運訪談紀錄

甲、會議時間：7/23（四）上午 10：00

乙、會議地點：J 倉運(桃園縣楊梅鎮幼獅路二段 55 巷 6 號。)

丙、出席人員：廖建榮研究員、蘇雄義研究員、劉雨薇研究助理、林韋瀚研究助理、楊詒任研究助理。

丁、記錄：楊詒任研究助理。

戊、說明內容：略

己、討論及決議要項：

一、個案公司背景（Company background）

i. 請簡要地介紹貴公司及經營事業內容（Core businesses and fleet）

1. 組織資訊及基本營運狀況

甲、公司所有權：股份有限公司（未公開發行）。

乙、管理型式：專業經理人經營。

丙、顧客類型：產業（法人客戶）。

丁、駕駛員規模：自聘司機 30 人，沒靠行司機，但有外包。

戊、組織規模：總員工數 300。

己、使用卡車（truck）類型及數量：重型（8 噸以上）和托車。

庚、卡車來源及比例：自購和部份外包。

辛、車隊使用卡車之品牌：Scania、Benz。

2. 財務狀況：過去三年營收、稅後獲利及成長率

今年預估虧損 7、800 萬。

3. 運輸服務網路現況（運輸網路設計原理、服務區域或路線、營運據點等）

在全台各地有 6 處 100%自有之物流中心，可相互調度支援，並透過 IT 技術將倉儲作業管理禁行資料連結，由公司總部即時控管與整合，降低物流成本。

ii. 請問您在公司所擔任的職位為何？職責以及您的經歷等等

黃仁安，J 倉運股份有限公司及喜提達物流股份有限公司董事長，曾任中華民國物流協會理事長及國際倉儲物流協會聯盟會長。

二、市場環境（Market Environment）

近年以來汽車貨櫃貨運市場的主要需求為何？是否有別於十年之前的市場？

三、經營環境（Business Environment）

i. 經營的內外部環境所面對的主要挑戰有哪些（請列舉三個）？當前之對策為何？

1. 台灣的進出口都在減少，對貨櫃貨運的需求越來越低，對業者而言市場在萎縮。

2. 經營成本太高、虧損連連（今年預估虧損 7、800 萬）。

3. 日本方面預估，到了 2015 年司機會減少 15 萬人，無車、無人可出的狀況開始變得較以往常見。

ii. 未來三年的經營策略？

可能結束運輸部門的營運，而外包與他人。因為成本太高，外包給其他業者，讓他們吸收成本，而我們做好成本控管，Hold 那大概一成的毛利，說不定更有利可圖。

四、法制環境（Legal and Regulation Environment）

交通部對汽車貨櫃貨運業的哪些法規與管制措施，對於汽車貨櫃貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提供意見。

政府以為所謂的自由化就是法規鬆綁，但其實不是那麼一回事。我認為就這點來說，政府的團隊其實是不夠專業的。

五、近年產業座談歸納出之法制更新議題（Industry Proposals）

i. 貨櫃貨運業設立必須要有資本額、車輛數、停車場及貨運站的要求，貴公司的看法如何？

1. 我們覺得應該 Deregulation。不要多做限制、設定門檻，不要管有沒有停車場什麼的之類的問題。不過，應該要另外在安全上做要求。因為其實真正的問題在於，當貨車在路上跑時，我們到底能不能相信它是安全的。

2. 台灣這邊規定是要營業的話就必須設置停車場，而且有指定的地點，且必須有 15 輛全新的曳引車，30 輛半拖車。相對之下，日本則寬鬆許多。其實只要有空間停車、不至於造成交通或安全問題，那麼即使沒有停車場也沒什麼關係吧？

ii. 貴公司是否使用靠行貨車？目前的管理方式及挑戰？

1. 貨櫃貨運靠行很常見。但我們公司不敢讓別人靠行，因為不想承擔那個風險。不過，我們是有請外車來載貨，但那跟靠行不同，他們只要曳引車來就好，半拖車（板架）是我們的。

2. 貨車的部分，則幾乎是 100% 外包。因為如果自己弄的話，成本太高，所以最後才出現了這種劣幣驅逐良幣的現象。

iii. 自用貨車經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對自用貨車違規營業的問題？自用貨車與營業貨車駕駛執照是不是要區分？如加以統一，在車輛牌照核發、駕駛執照要求、強制責任險範圍等，應提高標準或降低標準？

汽車貨櫃貨運的白牌車是相當少見的。

iv. 您對貨櫃貨運業是否需要與汽車貨運業或是路線貨運業合併的看法與建議！

應該分成自用和營業。我們認為政府就合併的問題不需要多做規範。只要針對安全等問題做管制就好，怎麼教育訓練、管理等問題做點規範和

宣導。

六、其他補充說明與建議

i. 台灣的經濟問題

1. 台灣本身比日本小很多，內需本身就不大，可以說是完全不足，而出口又不斷在減少。或有論者認為，對台灣而言出口不重要，而應該擴大內需。但實際上，台灣本身的人口總數和領土大小，即使設法擴充內需，也很容易碰到極限。
2. 政府十幾年都在講說，是投資環境有問題，但講了半天，最後的問題是人家不來投資。

ii. 曳引車與半拖車

甲、之前曾有過，車頭與板架的規格不同，問題出在板架，而遭取締，結果車頭和板架的車主各自都受裁罰，其實形成了雙重處罰。但拖車其實本身有拖車使用證，有拖車所有人，亦照法條「處罰所有人」的規定，原則上是不能另外處罰所有人以外之人。但交通部的函令，卻是車頭和板架的車主都要罰。

乙、曳引車依照主管機關的區分，可以分成「營業貨櫃曳引車」和「營業貨運曳引車」，而且一區分後就各自只能拖貨櫃或載貨。但那其實都是曳引車，都是拖車頭，這樣的區分顯得很沒實益。

iii. 關於危險物品載運

1. 依照道路交通安全規則，載運危險物品時必須加以標示，但板架或貨車其實都沒有地方可以掛法規所規範的「60 公分*30 公分」的標示牌。日本是只有在車頭的車牌旁邊寫個「危」字。
2. 危險物品要上路都需要先跟監理站申請，毒化物則是跟環保署。而且載毒化物的話，車上是要裝 GPS 來讓主管機關追蹤的。載危險物品時，或許可以參考一下。

iv. 台灣的倉儲理貨業

1. 長期而言

甲、日本的倉庫業很發達，他們是直接有倉庫法在規範，並且會針對「空室率」（閒置而未存放貨物倉庫之比率）等數據進行統計，相對之下，台灣好像就只是憑直覺。

乙、因為產業改變的關係，台灣現在進出口都是處在負成長的狀態，半導體等市場被搶走，但像 Uniqlo、Zara 等服飾業之市場則再增加。進出口不能放棄，但現在我們卻很難期待政府積極地促使之成長。

2. 短期而言，則要看正負的需求。

3. 台灣應該要往外面走，不是中國大陸，而是東南亞。因為中國大陸

雖然大致上是同文同種，但是交易的負面太大，相對之下，東南亞雖然語言不通，但可以學，只要能克服就比和中國大陸方面交易好。

庚、散會

附錄B-12 A 貨車出租公司訪談紀錄

甲、會議時間： 104 年 6 月 17 日（三）上午 9 時 30 分

乙、訪談對象： A 貨車出租公司

丙、會議地點： 新北市三重區重陽路三段臨 86 號（泰元貨轎車出租買賣公司）

丁、拜訪人員：

A 貨車出租公司- 陳祈財 董事長

泰原貨車出租有限公司- 陳清誦 理事長

新北市小貨車租賃商業同業公會- 游國正 (前)理事長

戊、出席人員： 段少林研究員、東吳大學法研所李季強兼任研究助理、

己、紀錄： 李季強兼任研究助理

庚、說明內容： 本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對小貨車租賃業之法制化更新議題，向 A 貨車出租公司做焦點訪談。

辛、討論及回應內容：

一、業者基本營運資料：

(一) 貴公司何時成立？

(二) 過去三年(2012、2013、2014)營業額？稅後利潤？

(三) 目前小貨車出租規模？長租比例？短租比例？閒置比例？

(四) 目前營運地理範圍及出租營業據點？

(五) 組織運作方式？有多少員工？哪些為核心員工？

(六) 組織的核心競爭力為何？

回應討論：

(一) A 貨車出租公司是在 1989 年設立、而 111 車行是在 1986 年成立。

(二) 短租為主，目前短租營業每年總營業額約為 2 億(聯盟營業額)；一部車一個月的營業收入約 1.2 萬元(大、中、小型均值)；稅後利潤約 3%，至於長期租賃業務的部分則目前沒有在經營。A 汽車行聯盟主要從事短租業務。

(三) 因本公司只做短租，無法回應。

(四) 主要營運範圍為大台北地區到北桃園(台北市、新北市、基隆、北桃園)；營業據點大約 35 家；車輛數 1 個據點約 15 台車，總共大約 525 台。

(五) A 貨車出租公司旗下 35 家車行，在組織營運上為各自獨立營運；1 個營運據點的員工約 1-2 人；皆為正職員工(總管性質)。

(六) A 貨車出租公司(聯盟)多數是在研究現行法規的缺失，並在蒐集旗下車行的意見後，代向行政機關為陳情。

二、市場環境：

(一) 跟過去相比，近年以來小貨車租賃的需求是否有明顯的變化，而其特性為何？

(二) 小貨車租賃業界的因應之道為何？

回應討論：

(一) 現況：

4. 與十年前相比，小貨車租賃的需求大幅減少，市場將近萎縮一半，其主要原因為：

甲、市場外移。

乙、宅配業蓬勃發展的衝擊。

丙、車價成本提高(環保五期的限制)。

丁、零件及保養維修成本提高。

(二) 回應討論：

6. 降低成本：

甲、減少營運工時。

乙、減少人員使用。

丙、縮短營業時間。

丁、租賃使用公里數減少，因此攤提折舊拉長，約 20%。

7. 開發新業務：

甲、開放貨運業租賃貨車合法化(估計平均每車輛一年產值約十萬)。

乙、開放大型貨車租賃合法化(含特殊車種)。

三、經營環境：

(一) 經營環境主所面對的主要挑戰有哪些？

(二) 未來三年的經營策略？

回應討論：

(一) 經營環境的主要挑戰為法規上的問題：

1. 道路交通處罰條例第 35 條之不合理性(行政執行上，關於駕駛人酒駕，導致租賃車被扣押，甚至拍賣)。建議：駕駛人酒駕遭舉發，租賃業者即時提供租賃合約證明，則應立即停止執行扣押。

2. 汽車運輸管理規則中對於小貨車租賃的限制使得租賃業無法蓬勃發展。建議將第十四條：「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」修正為：「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或向小貨車租賃業租車。」(並刪除核准與六個月期限之限制)。

(二) 經營策略：

1. 准予外縣市之小貨車租賃業加入新北市小貨車租賃業的公會，使得組織公會更健全、更有彈性。
2. 積極與政府溝通，以去除現況下不合理的法規限制。(例如禁止租賃牌車租為營業使用)
3. 未來如新北市小貨車公會組織更大，可聯合公會會員與保險公司議價、聯合採購，以降低保險費率的成本。

四、法制環境:

- (一) 交通部對小貨車租賃業 的哪些法規與不合理管制措施 (汽車運輸業管理規則 第二章之一)，對於小貨車租賃業的發展與創新有所阻礙？請針對更需求提出討論。

回應討論:

(一) 阻礙:

- i. 酒駕與行政執行之上述問題。
- ii. 汽車運輸業管理規則之上述問題。

五、近年產業座談歸納出之法制更新議題:

- (一) 自用貨車(白牌車)或租賃小貨車(租賃牌車)經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？請討論。(汽車運輸業管理規則第二章之一) 對於小貨車租賃業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提出討論。

回應討論: 同上開運輸管理規則 14 條，修正即能解決問題。政府應以 R 牌(租用車標誌)認定為租賃業，並開放所有 R 牌及租賃用車作為營業車使用。

- (二) 租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有貨運業及物流業者在運量增加時使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規或管制規則，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式取得運能所需，進而降低其固定成本？

回應討論: 限制租賃小貨車承租人之資格並無意義。同上開修正運輸管理規則 14 條，即無問題。

- (三) 目前僅有小貨車租賃業的管理規則，對於中大型貨車型至曳引車或拖車的租賃，並未許可或無規範。然而，大型貨車成本更高且在維修保養上需要更專業及昂貴的設施設備投入，是否亦可透過租賃模式使汽車貨運業者得到較車輛自有模式更好的車輛使用成效？如是，大貨車租賃的市場規則需要加以管制嗎？

回應討論: 關於開放小貨車租賃也得兼營其他規模的貨車租賃，本公司樂觀其成，但認為在業態上，應將大貨車的部分獨立開來，成立「大貨

車租賃業」。

- (四) 市場現況下，車輛營業的種類可分為小客車、小客貨車、小貨車。當前小客車得兼營小客貨車，而小貨車業者如需載客，則需另為申請。業者認為未來有將客貨合併兼營的必要，即是將小貨車與小客車業態在法規上合併(例如:設立汽車租賃業)。你認為合併是否有理? 在管制方面可能有哪些需求?

回應討論:建議將貨車與客運的部分分開來(維持現況)，並如大貨車成立，則應與其他貨車業者做區隔，蓋因大貨車的駕駛或車輛與小貨車的影響程度有別。

- (五) 承上題，有業者建議未來將大貨車納入租賃範圍，是否應將小貨車租賃業與大貨車租賃業在法規上合併?(例如:貨車租賃業)

回應討論:不同意，認為大貨車應該獨立與其他貨運業租賃做區隔。

- (六) 現況下，海空運報關行會使用白牌小貨車(承租)進行接貨到倉服務，另可能將貨物以白牌車送至客戶端，此段服務您認為是否屬於營業行為?

回應討論:承上，汽車運輸業管理規則第14條修正了就解決了此問題。

- (七) 在現有的交通處罰條例下，你認為有那些影響對於小貨車租賃業者是不合理的? 請試說明。

回應討論:承上關於酒駕與行政執行之問題。

- (八) 對於解決貨車停放的問題，政府應該如何訂定法規來解決貨車路邊任意停放的現象?(例如:增建公共貨車停車場)

回應討論:同意增建公共停車場供貨車、客車兩用，並放寬現在關於貨車停車位之設備限制；至於大貨車的部分應該比照現有規定，須具備自有停車場，蓋因大貨車與小貨車的性質不同。

六、其他建議事項:

- (一) 現有環保法規對於小貨車對於承載廢棄物設有限制。廢棄物應該有很多種，建議應該區分何種廢棄物允許承載，何種不行。
- (二) 建議將現有小貨車3.49公噸之重量放寬至5噸，並放寬載重量之限制。

壬、散會

附錄B-13 B 貨車租賃公司訪談紀錄

甲、會議時間： 104 年 7 月 1 日（三）上午 10 時 00 分

乙、訪談對象： B 貨車租賃公司

丙、會議地點： 新北市新莊區新北大道 4 段 346-9 號。

丁、拜訪人員：

B 貨車租賃公司- 吳名森 經理

B 貨車租賃公司- 黃昭勳 租賃部處長

戊、出席人員： 蘇雄義教授、段少林研究員、東吳大學企研所 朱志宣專任助理、東吳大學法研所李季強兼任研究助理、

己、紀錄： 李季強兼任研究助理

庚、說明內容： 本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對小貨車租賃業之法制化更新議題，向 B 貨車租賃公司做焦點訪談。

辛、討論及回應內容：

一、業者基本營運資料：

(一) 貴公司何時成立？

(二) 過去三年(2012、2013、2014)營業額？稅後利潤？

(三) 目前小貨車出租規模？長租比例？短租比例？閒置比例？

(四) 目前營運地理範圍及出租營業據點？

(五) 組織運作方式？有多少員工？哪些為核心員工？

(六) 組織的核心競爭力為何？

回應討論：

(七) 本公司租賃的部分成立約 7 年，B 成立約 20 年。83 年做代理買賣冷凍機，B 股份車廂工廠 86 年、92 年開始租賃。

(八) 就營業額的部分，沒什麼變化；本公司主要以長租為主，利率大約 4%、5%，短租主要是服務客人，故不計利潤(閒置的車通常都是 3-5 年後回來的車)。

(九) 租賃的規模約五百部。30 部車約為短租車，其他皆做長租。

(十) 主要營業地理範圍分部在西部；共有六個據點:新北、桃園、中壢、台中、台南、高雄。租賃比重最多在北部。

(十一) 主租運作上，每個點都一個主管，兩位業務人員，會計 1-2 位；全台灣不到一百人，均屬於正職員工，總公司設立在台北市。

(十二) 主要以品質為重，了解客戶的獨立需求後，提供一條龍服務。(冷藏車的專門設計)

二、市場環境：

(九) 跟過去相比，近年以來小貨車租賃的需求是否有明顯的變化，而其特性

為何？

(十) 小貨車租賃業界的因應之道為何？

回應討論:

(三) 現況:

5. 本公司貨車租賃主要是服務過去的客戶，因此變化其實不太明顯。

(四) 回應討論:

8. 照顧好現有客戶。

9. 開發更進步的冷藏技術。

三、經營環境:

(一) 經營環境主所面對的主要挑戰有哪些？

(二) 未來三年的經營策略？

回應討論:

(三) 同業競爭:

3. 因為租賃業的抬頭，使得本公司也須提供租賃服務，以保留現有客戶。

4. 服務場地的限制(北部租金昂貴)

5. 人才面上，技術人員較難聘僱(與管理面做對比)。

(四) 經營策略:

4. 本業再精進。

四、法制環境:

(一) 交通部對小貨車租賃業 的哪些法規與不合理管制措施 (汽車運輸業管理規則 第二章之一)，對於小貨車租賃業的發展與創新有所阻礙？請針對更需求提出討論。

回應討論:

(二) 阻礙:

i. 建議貨運業與租賃業的規則分開來

五、近年產業座談歸納出之法制更新議題:

(一) 自用貨車(白牌車)或租賃小貨車(租賃牌車)經常被汽車貨運業檢舉違規營業，如何面對或根絕自用貨車違規營業的問題？請討論。(汽車運輸業管理規則第二章之一) 對於小貨車租賃業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提出討論。

回應討論:建議開放白牌租賃貨車得出租做營業使用。

(二) 租賃小貨車承租人的資格目前並無規範，常有貨運業及物流業者在運量增加時使用於貨運業務，以致造成不符當前法規的問題。由此顯見廣義

運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，是否應該修改當前法規或管制規則，使汽車貨運及物流業亦能合法透過租賃方式取得運能所需，進而降低其固定成本？

回應討論：本公司主要做長租部分，主要檢視為承租人，比較不會檢視貨運人資格的部分，應由承租人自行檢視。

- (十一) 目前僅有小貨車租賃業的管理規則，對於中大型貨車型至曳引車或拖車的租賃，並未許可或無規範。然而，大型貨車成本更高且在維修保養上需要更專業及昂貴的設施設備投入，是否亦可透過租賃模式使汽車貨運業者得到較車輛自有模式更好的車輛使用成效？如是，大貨車租賃的市場規則需要加以管制嗎？

回應討論：大貨車、小貨車的安全

- (十二) 市場現況下，車輛營業的種類可分為小客車、小客貨車、小貨車。當前小客車得兼營小客貨車，而小貨車業者如需載客，則需另為申請。業者認為未來有將客貨合併兼營的必要，即是將小貨車與小客車業態在法規上合併(例如：設立汽車租賃業)。你認為合併是否有理？在管制方面可能有哪些需求？

回應討論：基於安全理由，方向上建議維持客、貨車應該分開來考。

- (十三) 承上題，有業者建議未來將大貨車納入租賃範圍，是否應將小貨車租賃業與大貨車租賃業在法規上合併？(例如：貨車租賃業)

回應討論：業的角度而言，建議應該合併。

- (十四) 現況下，海空運報關行會使用白牌小貨車(承租)進行接貨到倉服務，另可能將貨物以白牌車送至客戶端，此段服務您認為是否屬於營業行為？

回應討論：認為到客戶端應該屬於營業行為，本公司沒有這種客戶，比較不會有這種問題。

- (十五) 在現有的交通處罰條例下，你認為有那些影響對於小貨車租賃業者是不合理的？請試說明。

回應討論：對本公司較沒有問題。

- (十六) 對於解決貨車停放的問題，政府應該如何訂定法規來解決貨車路邊任意停放的現象？(例如：增建公共貨車停車場)

回應討論：同意增建公共停車場供貨車、客車兩用。

六、其他建議事項：

- (一) 目前 E-TAG 的收費制度下，租賃業無法代替承租客戶代收代付。希望將來 E-TAG 的收款對象，可選擇租賃業或承租客戶。

- (二) 建議將現有小貨車 3.49 公噸之重量放寬至 5 噸，並放寬載重量之限制。3.49 噸目前有三種車尺的軸距，現在在 2790 內違規。十點五呎的要裝尾門也有困難。現在光是設備的要求就會超重(改裝)，所以建議提高

載重量。以五噸來講，還有三噸多可以載。

(三) 關於停車位的設定門檻。建議維持現況。

壬、散會

附錄B-14 C 小客車租賃股份有限公司訪談紀錄

甲、會議時間： 104 年 7 月 8 日（三）上午 10 時 00 分

乙、訪談對象： C 小客車租賃股份有限公司

丙、會議地點： 台北市大安區復興南路一段 303 號 10 樓會客室

丁、拜訪人員：

C 小客車租賃股份有限公司 – 張晉綜 顧問

C 小客車租賃股份有限公司 – 鍾宜蓁 經營計畫室資深經理

C 小客車租賃股份有限公司 – 陳國唐 長租營業部資深營業協理

戊、出席人員： 蘇雄義教授、朱志宣研究助理、王妙蓮研究助理

己、紀錄： 朱志宣研究助理

庚、說明內容： 本計畫主要為汽車運輸業管理相關規定中，關於貨運及小貨車租賃為研究範圍，而本次會議主要針對小貨車租賃業之法制化更新議題，向 C 小客車租賃股份有限公司做焦點訪談。

辛、討論及回應內容：

- 一、一般汽車貨運業一直面臨管理不善的問題，也許貨車租賃業的專業服務能為汽車貨運產業提供更好的解套方案。
- 二、租賃的概念事實上類似融資(租購)，但貨運業者認為貨車租賃應該納入貨運公會與營業體制管理。
- 三、政府將租賃納入貨運運輸業的體系裡思考，但租賃是用金錢交易車輛，租賃應該像日本一樣視為商業行為，回到一般商業活動，由經濟部管理，但車輛使用由交通部監管，而不是特許的運輸行業。
- 四、短租公司，車輛事實上仍由短租公司擁有，因此真的需要被規定停車場；丙種長租的車輛，事實上歸屬於承租人(公司)，租賃公司只提供服務，因此租賃公司不應該被規定停車場門檻，所以有異於特許的貨運運輸業。
- 五、雖然 C 屬於長租，但由於目前仍屬於運輸特許行業，除了應付執照形同虛設的停車場規定，所付出的成本，還要為租車業務調度過程所就近租用的停車格付出成本，所以事實上付出更多沒有效益的成本。
- 六、台灣的保險多為年度計算，如果以日為單位，保險成本高，所以台灣租賃業不論長短期，都是用年度長期保險分攤到成本與收費內。
- 七、台灣的保險制度認車，也就是該車出事愈多，保費愈高；日本保險制度認駕駛，以該駕駛過去肇事情況，追蹤查詢制訂保費，使不同的人，即便租同一輛車，也會有保費的差異。
- 八、運輸業的相關法規早先假設車(財產)屬於駕駛的，而駕駛理當而言是車主，因此可以透過沒收車(財產)，可處罰駕駛的違法行為，但租賃業者有車的所有權，透過租賃的商業行為，讓駕駛使用，所以法規應該調整，將駕駛的行為和車輛所有人分別規範，否則常發生駕駛本身酒駕觸法，卻沒收租賃業者的車，而租賃業者卻只能透過契約，間接地民事求償。

- 九、長租服務企業顧客時，除了完整的理賠與契約制訂，也會為企業的駕駛安排講習或訓練，但短租服務卻無法如此確保承租人的用車品質，時常發生違法的外國承租人出境後，由租賃業者負擔責任。
- 十、駕照本身的訓練項目應該加強，或增加，而不是讓租賃業者一再對客戶亡羊補牢，以降低肇事率，提升用車品質，同時可回饋成本給承租人。
- 十一、C 提供純粹的租賃服務(純租 > 租購)，有齊全的服務團隊；大部分的租賃業者屬於租購(租購 > 純租)，背後都有車商的支持，租賃只作為車商的通路與形象，即透過租賃的方式，讓承租人變相以類似融資分期付款的方式取得車輛。
- 十二、對於 C，以及其他提供長租服務為主的租賃業者而言，短租服務是附加在既有長租業務下的服務，提供客戶調度上的方便，主要仍靠長期的合作與完整服務獲利；純短租的公司只有在地方上存在，多屬小規模公司，並追求低廉的成本，靠薄利多銷獲利。
- 十三、租賃市場上，重車只有租購服務，即便開放重車純租，唯有重車車廠背景的公司才有能力承擔風險與成本。
- 十四、和日本相比，台灣租賃市場仍不夠大，不足以讓台灣 C 公司發展自己的維修體系，仍和車輛原廠和全省地方保養廠合作。
- 十五、和具有車商背景的租賃公司相比，台灣 C 公司雖然不能透過取得車輛的過程省下成本，取得競爭能力，雖受制於成本，不能提供更多服務類型，但能與日本母公司提供跨國無縫接軌服務。

壬、散會

C.座談會會議記錄

附錄C-1 第一次座談會 會議紀錄

甲、會議時間：104 年 6 月 16 日（二）下午 2 時 00 分

乙、會議地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室

丙、座談會主席：蘇雄義 教授、張朝能 組長

丁、出席者：王穆衡 副司長、林新忠 顧問、陳耀昌 秘書長、李昭功 秘書長、許季睦 理事長、劉裕昭 總幹事、陳祈財 負責人、張朝能 組長、翁美娟 研究員、劉銘韻 副研究員、江芷瑛 副研究員、蘇雄義 教授、王煦棋 教授、廖建榮 顧問、段少林 顧問、石尊元 助理、陳家筠 助理、朱志宣 助理、劉雨薇 助理、陳彥廷 助理、賴滢羽 助理、陳冠廷 助理、楊育純 助理

戊、紀錄：朱志宣 助理

己、說明內容：

許季睦 理事長(長租)：

主要是希望把這個市場擴大一點，讓我們生存空間更多，除租給一般的自用小貨車，我們的車輛運輸工具希望也能提供給運輸業服務。

我們提供車輛的服務而已，我們的收入是靠租金收入，那他們貨運業靠運費收入，所以這兩方面是沒有衝突的。

提供運輸工具的目的是讓貨運業降低成本，讓他們車子的淘汰也比較方便，而且我們貨車的出租，保險上也較健全，萬一發生事故，我們的保險公司會給受害人一個相當的補償，可以減輕貨運業資本方面的一些負擔

我們不贊成租賃牌就可當作營業用，我們沒有這些想法，希望使用人以租用人的身分來決定。

希望交通主管單位給我們一個配套措施，也就說我們租給運輸業的話，我們牌照可能分開來，我們租賃業是白牌黑字，那運輸業是綠底白字，那這樣我們租給運輸業，我們有契約，也經過律師認證，讓我們車子能供應給運輸業。

有一些公司主管他們的用車都用租的，他們不希望牌照做一些區隔，後來才爭取導入跟自用車是一樣的顏色。

白牌違規營業，那是他們營業行為的問題，不是車的問題，像之前我們有溝通過，像日本他是針對業不管車。

租賃小貨車是不介入貨車的經營、貨運的經營，只提供車子，那承租方他應該具備營業所需要求，希望能把一些法治做些修改，做些比較詳細的配套規範。

現金跟分期沒有辦法做加值的服務，租賃提供到加值的服務，租賃車有兩個區

塊，一個是長租，一個是短租，有些業者認為不用投入那麼多的資金，可以用租賃的。

租賃本身可以附加除了車子的一部分以外，還提供一些維修的服務。再來，剛剛有提到說，假設長租車子故障或是事故進場，沒有車，我們也提供短租的服務，那我想我們只是提供車輛一些服務的使用而已。

有一些貨運可能他的車輛週期的需求不一樣，某個時間點有一些使用的高峰，當然公司有錢，可以幫他們代買，但是這個都是浪費資源，事實上租賃可以提供一個滿大空間，比方說我今天租出去1000台，我可能只要準備大概50台車子來給這些客戶可能就可以應用一些他的代步、替代。

小貨車租賃不是在做貨運，我們是提供這個車給你需要的人來，你今天假設你今天家裡要搬家，這個使用的範圍是屬於自用的，你可以來租，那我也沒問題啊，假設今天比方來講，宅急便他可能三節很高的，你來跟我租，你本來就是要開，你本就是駕駛就是要營業駕照，你本就應該要是，所以我站在小貨車我也很高興。

小貨車租賃業車子在牌照上開頭有R作識別。

我曾經也跟交通部也建議過，假如說我們長租給這個運輸業的話，你發給我們這個綠牌，那他租了一年、兩年、三年，不租了，租約到期了，就繳銷掉就好了，現在我們長租車到期的話也是繳銷掉，再找運輸業租的話，我們還是綠牌給他，我們可以暫時不繳交，也許可有15天的寬限期，給我們去做一個調節這樣。

每一家保險公司來講，小貨車的損失率是最高的，你今天保險公司投保，損失率越高的話，你要求的折扣越低，被金管會去稽查，他說你這個損失率這麼高，你還給他那麼高的折扣，保險公司本身就會虧錢，那當然因為你的損率高，他未來會再加成，所以我想應該在一般營業小貨車應該保全險的幾乎應該是沒有，因為保費太高。

陳祈財 負責人(短租)：

汽車貨運業差不多有95%是靠行的，靠行是個體戶，他會來租的本來就是營業駕照，一部車一個人，車子壞掉，人還要工作，沒有車，跟同行不可能去說我跟你租車順便調人，他之所以不願意跟同行、同公司的人借，基本上是有業務上的競爭，譬如給你去幫我跑，下次這工作就被接走。而我們是小貨車租賃業裡零租的，所謂短租的，提供他們服務。

希望分成用定期的、大的節日申請使用租賃車輛，比方說臨時壞掉，也許可設計平台讓我們短租業者上網向交通部核備。

我們是租賃營業小貨車，不是自用牌(白牌)。他所謂的白牌就是像我們以前沒有這個行業，沒有這個租賃業，再來就是這個稅金和營業車是一樣的，只是掛個顏色不一樣的營業車，跟一般公司行號自用不一樣，我們現在租賃車是R開頭，以前是雙胞胎的，所以租賃營業小貨車不是白牌車。

保險和營業車一樣，因為我們也必須經過交通部的申請，停車場、資本額都有限制，所以我們短租是運輸業。

李昭功 秘書長(貨櫃)：

是目前市場環境已經明顯地外流，但政府對於貨櫃運輸的關注與輔導所獲得的相對的，好像我們是覺得太疏忽掉了，跟本沒在關注這個東西。但是你不管再如何萎縮，台灣還是有工業，還是有貨要進來，還是有貨要出去，那政府對於貨要進來出去的話，有沒有幫我們運輸的來作輔導？

你進口的貨櫃，現在世界潮流，貨櫃愈來愈重，以前從20公噸的貨櫃，現在載到24公噸，以前40呎的貨櫃，一個可以載30公噸，現在載到32點多，那現在運具的話都沒有改變，運輸條件都沒有改變的話，你動不動就會超重。

明明知道整個貨櫃會超重進來，你就不要讓它進來，外國的法規規定得很嚴，甚麼樣的貨櫃，多少重量才能進來，你一進到人家國家就要被罰。所以開始的話，我們是把這個罰單，再丟給船公司，船公司就拿這罰單的錢，罰一罰就算了，不曉得從那一年開始，我們路政單位又發明記點，你抓到以後，公司也要記點，司機要記點，你每次記兩點，記六點後吊照，那是不是影響以後貨櫃司機的生存問題。

2016年IMO，將來這個貨櫃你要上船的話，一定要有重量，但是我們跟他講沒關係啊，我們可以期待2016年7月1號，世界法規會實施，但是到2016年7月，還有這麼將近一年多的時間，那政府也是要有一些補救措施。

我們都是以銀行借貸的方式去買運具，自己來運作，那至於小型貨車租賃市場，我大概比較不了解，不過安全上的問題，確實是值得要我們研究單位好好考慮。

馬上端午節要到了，端午節要到了以後，第一個要開始管制路，你就是高乘載的問題就出來了，我們這高乘載的跟高速公路和交通局反映多少次了，我們這是為了要載貨運到港口去，那你用高乘載，我們很為難。站在船公司立場，他如果一個船今天不開的話，他會影響多少東西，那大家也沒有注意到。

保費的收費出單，我們是納到金管會去，希望將來我們運費的收齊也是見費才送貨，汽車保險實施收費出單，與法有據且有助於導正汽車保險市場之秩序，亦有助於財產保險業，財務及業務之健全。

三業要如何分配，過去的討論，三大貨運都堅決反對這個意見，所以我認為是應該沒有甚麼好討論的，因為這個當時都反對過，因為政府要改這個東西的話，我們不是說反對，你必須要提出配套的措施出來，你配套的措施都沒提出來的話，先來談這個的話，可能太早。

大型貨車的經營方式跟小貨車的經營可能不一樣，因為如果你大貨車運具不夠，你就是增資嘛，那你增資的話，都銀行拿著錢在旁邊等你來借，一個借要利息，所以我不太敢去借，所以說這些問題的話，在大型的這個貨運方面，問題就比較小一點，因為你必須要有相當足夠的這個資本，你才能夠經營，因這是門檻的問題，跟當時在公路法制定的時候，對於三大貨運業要如何分類的話，一個前提。

公司法的第20條¹⁰²的規定，跟經濟部在90年12月10號¹⁰³改變的一個行政命令，就是資本額在3000萬以上的公司，所有的財務報表都要經過財簽，那這個我已經反映過好幾次了，不過大家都沒有當作一回事，其實這個東西，讓我們貨櫃很多業者很多帳都要財簽，財簽不是說不好，但在實務上面，只是讓會計師多賺錢而已，但會影響到整個貨櫃運輸營運成本的增加，所以我一再反映政府能否幫忙協調，把3000萬改一下，譬如3000萬加兩個字，不含3000萬，現在貨櫃運輸業者大部分的資本額都在3000萬

現在是貨櫃跟貨運分業營業，但是這個營業之前又有一個怪現象，他擁有兩種執照，兩種執照又怎麼辦？到最也是允許他同時存在，同時共存。你如果要改變就要去監理所申請，但是他比較會有實務的問題，所以很多問題都是，其實公路總局、交通部都有那個機制存在，但是都沒有執行，執行不力。

現在跟勞動部在爭的這個問題，這個勞動工時的問題跟勞動部一直在爭，你不能用一個勞基法的一個東西就涵蓋所有的行業，應該是要依照行業別，他有各自解套的東西，但是我們一直爭取，爭取到後來，我們也去勞動部去開會，也去開諮詢會議，但是爭取到我們去開諮詢會議的時候，他當然勞動部的話也是希望你們交通部要派員來列席，現在雖然勞動時間改成40小時，表面上好像相安無事，但問題有沒有解決掉？這個問題實在是吼，再讓研究單位再去研究。台灣經濟的貨櫃運輸，南北的跑的要怎麼修？

我們面臨到最大的問題是碰到台灣的兩大最毒的，一個是環保署，一個是勞動部。這兩個部，我們跟他講都講不通的啦，又不是說沒有理由，我們有理由啊，但是他們從來都不把我們的理由當作理由。

我在日本讀書的時候，那個時候，如果司機發生車禍的時候，最少要賠一千萬，哪個人敢發生車禍？就是你要有自己的責任感，我們現在都沒有啊。

我們的司機大家都開計程車來上班，都開黃色的車子來上班，有兩種一種開黃色的，一種開比較好是BMW，你開黃色車子的，第一政府有補貼油錢，他其實不是在開計程車，第二他明天如果比較不累就可以兼業，所以那天給他休息他也沒有休息，如問勞動部，今天在我這邊開車，明天去開計程車，他也非常累，那這個要不要取締？他說法律上沒有規定，他是合法的，他隔天要開我的車時，發生車禍，誰要負

¹⁰² 公司法第20條：公司每屆會計年度終了，應將營業報告書、財務報表及盈餘分派或虧損撥補之議案，提請股東同意或股東常會承認。公司資本額達中央主管機關所定一定數額以上者，其財務報表，應先經會計師查核簽證；其簽證規則，由中央主管機關定之。但公開發行股票之公司，證券管理機關另有規定者，不適用之。前項會計師之委任、解任及報酬，準用第二十九條第一項規定。第一項書表，主管機關得隨時派員查核或令其限期申報；其辦法，由中央主管機關定之。公司負責人違反第一項或第二項規定時，各處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰。妨礙、拒絕或規避前項查核或屆期不申報時，各處新臺幣二萬元以上十萬元以下罰鍰。

¹⁰³ 經濟部九十商字第09002262150號函內容：實收資本額達新台幣3,000萬元以上之公司，其財務報表須經會計師查核簽證，提請股東同意或股東常會承認。

責？勞動部說你要負責，你是雇主，所以這個問題的話，他這樣說我就不會回答，很不合理。

陳耀昌 秘書長(路線)：

路線最主要的就是零擔貨運，就是所謂的論件計酬。所謂宅配，面對產業外移，對我們來講其實影響不大。

路線第一個是車隊的管理，這很重要，第二是資訊化，在我們業者於政府無補助之下，我們為了要生存，而且這也是整個服務的趨勢。

我們的主管機關對物流公司它本身、它的定義，他也沒有很明確的告訴我們，它到底是不是貨運業？還是一般，所謂的一般公司行號？那是不是要再看它裡面的貨是屬於有沒有營業行為？是不是跟那個貨主收取運費？這點也沒有跟我們說得很明確

租賃白牌的表面上就會讓人家誤會是自用車，更大的問題是說裡面司機到底他是職業的呢？還是一般駕駛呢？這個就是一個問題，並不是我們反對租賃這個需求，那我前提是說租賃車是不是把它掛成綠色牌子，那才讓交通那個一些警察或是什麼人員，可以一眼識別裡面的是職業駕駛人。我們是需要說讓人家可以一眼看出你這個是合法經營的，而且你白牌車你讓人家可能遊走法律邊緣的問題，你說裡面司機是職業駕駛人，誰知道啊？明明就是白牌車嘛，我裡面請的司機就可以是一般貨運司機啊，我一個月可以省多少？省一萬多塊錢耶！現在整個市場那麼萎縮到不好，白牌車混亂市場也是個原因啊！我司機隨便請啊，沒有像我們職業司機那麼難請，我另外請個司機還要培訓。

小貨車租賃，而是說我們要租的時候，前提是他要合法的那個綠牌車，我們的前提是要合法的，我們並沒有反對租賃，我們希望他是合法的，還有一些配套措施。

林新忠 顧問(貨運)：

現在一般貨運業是供過於求

自用車違規違法營業，都是因為營業車牌照，另一個是運價，那麼如果今天的研究案，要是比照過去建議，是要有土地，這樣白牌車都能解決，因為就我們來說，車壞不是理由，公司總會多一兩台，那個車壞，那個司機休息，我還能應付，所以車壞不是理由，大小月也不是理由，是投機經營者，為了減成本，(大小月)絕對百分百不是理由。租賃提到「應急」，「應急」是不是符合的？市場的需求是不是符合的？(符合)現有交通法規的定義？希望中華民國運輸業管理法規，不是為了這個，來修改，應該為了整個運輸業如何發展。

因為要減成本，所以他們用白牌車，所以他們來租車，但是配送業的說，我有職業司機，我能約到職業司機，一個司機每個月要付3-5萬，不可能那麼夠。

路線業在吞吐不行時，來找我們貨運業，但一直壓低成本，我們沒辦法跟他們做。

市場上買小貨車，我們要是沒錢，貸款就好，還需要租賃？

希望交通部你將客運列為票價，貨運會是運價，納入在運輸業管理規則裡。

砂石車在制度上有一些改變，主管機關就說現在的超載少，不是超載少，是很多事情你們主管機關不知道，計價應該回歸重量法。

港標示車(普通車)，他一台多少？港標說讓他們外面載一下，你們若外面載一下就80噸了，專用砂石車有人顧嗎？讓港的可以出來拚生意，一趟可以載兩車，這讓砂石專用車和港標示車產生衝突。

小貨車租賃業，他並非運輸業，希望不要進來，因為我們運輸業已經很慘，我們已經互相惡性競爭，被白牌拚到寸草不如，我們一台發財的運價，本來一台最少800，白牌150就可以跑，我們營業車跟公司開發票，我們拿12-11%，他們拚一拚只開8%-5%。

營業車它的成本高，保險算一下大概差六點幾倍啊

我一再的建議說，只要你是開車為業，你就必須以職業駕照才可以為職業，過去有修改過，那個制度很好，廢掉了，修改過根本不知道，你這個人在這間公司，是靠什麼是靠開車送貨，啊他的駕照是普通駕照，為什麼政府現在創造出職業駕照，為什麼讓普通駕照的人以運輸業為業？他是給公司請，是以自用車的駕照，以自用車的駕照他開車一天到晚在路上跑，萬一發生危險呢？而且我們職業駕照是每隔多久要回來再教育講習、在職教育，普通駕照有嗎？沒有嘛！對吧！

啊我們是想門檻的部分不要講，因為門檻的部分它利弊都有，把它全部合成一個業，所有的車都叫做商用車，通通改成商用車，改成商用車，把稅、保險那些通通都跟職業駕照一樣就好，這樣通通公平，不要說為了什麼人，如果什麼都一樣，自用車、營業車都一樣，這樣一來一點都沒事了，保險一樣、稅金也一樣，駕照也一樣，我們是要做非法的還是要做合法的？

我一再要求交通部一定要設立一個，取締的專責機構，不是各監理所的稽查兼任，這些人專門對外來取締。現在全國有在抓自用車違規營業的，只剩新北市貨運公會在做的，新北市貨運公會和台北所和基隆站有在做。

絕對不能夠讓這個小貨車租賃業用白牌車來租給汽車貨運業，如果他可以去改為綠牌車、綠牌，綠色的牌照，那它來承租給其他的貨運公司，這個我們還可以接受。

我們營業車就是綠牌車，不能讓白牌車來參與經營，這是一個最重要的前提，那麼另外一個前提是，他出租之後他持有的駕照是什麼，因為我們一直在倡導這個行車安全，這已經嚴重的威脅到整個行車安全的問題。

王穆衡 副司長(路政司)：

但是比如說在一個經濟衰退的週期變化後，法律很難再為了這去改變，因為很多已經存在在這裡，跟很多新投入的態度壓力就不一樣，以法律的角度來講，用當下的時間去決定，對很多人來講，那我辛苦這麼久，這麼遵守，立場不就喪失了嗎？這將事情就會變得很難處理。

要政府來定一個下限費率，公平會不會放過這點，那價格是不是要訂下限，或需

要政府來定下限其實隱含一個問題，就是市場供需已經完全崩毀，否則正常來講這事個正常的市場機制，怎麼要政府來決訂定一個價錢給大家，而且還是下限價格，還不是早年在訂公路法時定的上限價格。以當年國父心態，這些都影響民生經濟的，如果放任資產家去控制，它可以把價格定高，結果民生被控置，所以影響層面會很廣，早年是訂上限，沒有人想訂下限費率，現在台灣的處境要下限費率去保護。

白牌車和靠行車，很多人透過這種手段降低營業成本，對不同業者而言他有個不公平競爭的基準，在這不公平基準下，價格就失控了，最後還是傷害到我們的從業人員。這個問題不單只是貨運、客運、遊覽業也是有這樣的狀況，再加上中國人喜歡自己做老闆，所以在國外只要定兩個制度，一個政府訂、一個勞工訂就好，勞工都有公會去監督，資方根本不敢亂定價，可是台灣不能這樣，所以不能只談學理去講這件事，因為台灣老闆就一個人，他是資方也是勞方，他當然不會去講超時工作，怎麼可能去檢舉自己。

白牌車的制度是因為當時國家整體的商業資本都很脆弱，所以政府才會利用稅法去鼓勵投資，例如折稅、減稅，只要你投資就減稅，這是當年的背景。

交通部只有監理沒有管理，所有的法令都是處罰、記點，沒有補助，跟經濟部完全不同。

勞委會怕變形工時放太多就失去控制，這階段還是很堅固，跟目前大家還是有落差。

我認為貨櫃在源頭就要有管制，在源頭就大概知道重量，而不是放寬載重的問題，因為每一座橋梁在設計時都有限制他的載重。

早年法律根據不同業別定不同資本額，就是怕這些行業沒有辦法承擔發生事故的責任，所以才用資產來分別，但今日很多環境以改變，用保險來取代。停車場其實是很虛的東西，依規定找土地，大家做假，那如果現在你自己找停車位，違規就被處罰，重要就是不要影響社會大眾。場站若是營業那沒問題，若設置場站只是為了符合政府的需要那就有問題。

大家給 uber 或 gogovan 時髦的名詞叫共享經濟，這問題跟白牌車有異曲同工，但事實上最終結果會打破所有行業，變成大家都去兼差，以後沒有人可以控制價格，更沒有人可以主張，表面看來好像價錢滿便宜、服務也沒有不好，消費者沒太大的抱怨，以後就沒有業了，以後社會的秩序更是崩潰，有業在還可以去管，將來這件事變成所有運輸業變成打零工。再怎麼作都要守住最後防線。

附錄C-2 第二次座談會 會議紀錄

甲、時間：民國 104 年 8 月 14 日（二）上午 10 點

乙、地點：F 交通有限公司（桃園市蘆竹區八股路 3 號）

丙、座談會主席：蘇雄義 教授

丁、出席者：梁國山 理事長、林汶賢 秘書長、邱顯欽 理事長、謝文富 秘書長、李克常 顧問、徐振坤 監事、呂學萬 理事、伏峯山 常務理事、李懋傑 老闆、翁美娟 研究員、劉銘韻副研究員、段少林 顧問、王妙蓮 助理、石尊元 助理、林杰妮 助理、朱志宣 助理

戊、紀錄：朱志宣 助理

己、會議內容：

一、行業健全發展課題

(一). 運輸服務管制、運價管制及經貿自由化的法制化更新課題。

1. 目前台灣貨運業於自由化遇到的問題是外國貨運公司加入台灣運輸業，多為一條龍模式，由貨源指定子貨運公司配送，造成傳統貨運業失去工作機會。

(二). 業種界限模糊與進入、移轉及退出管制課題。

呂學萬 理事：

業者退出市場依照公司法沒有問題，但在業者進入市場議題上，有兩類操作方式，一個是牌照的買賣，另一個是正規車隊經營，有牌照買賣表示汽車貨運行業仍然有所價值，而近年同業間趨向正規自有車隊經營，所以建議服務管制門檻提高，避免不健全的小公司惡性競價，造成整體產業勞務獲利低，品質無法提升。

徐振坤 監事：

新設汽車貨運公司必須要提出一套營運計畫才能允許申請，否則個體戶集資成立的不健全貨運公司會擾亂市場。

(三). 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級)影響法制化更新課題。

李克常 顧問：自用車領牌規定比照營業車，可解決投機的根本問題。

(四). 貨車停車場場地之設置、增減或遷移管理規則衍生問題之法制化更新課題。

特許汽車貨運業停車場規定可以廢除，因為大部分地目並不符合停車場規則，根本是虛設的。

自用車才須要規定停車場，特許汽車貨運業者因為實際營運需要，申報固定停車格沒必要，同時業者也怕失竊與車輛安全，可以現有道路交通處罰規則即可，讓業者

自我管理，違規亂停則加重處罰。

李克常 顧問：

希望輔導業者成立轉運站，目前還沒有正式的辦法，希望在高速公路附近設立，但會涉及地方政府用地，取得困難。

(五). 靠行現象法制化更新課題。

邱顯欽 理事長：

汽車貨運業內創業初期資本額少，初期建立自有車隊不容易管理司機，尤其台灣人都想當老闆，靠行制度透過加盟聯營的概念，司機會注意自己的車況，並視貨物比自己的車更有價值，所以靠行議題應該參考計程車的例子，並提高門檻，在貨運行申請上就嚴格審核規範，讓意外發生時，貨運行有能力應變。

梁國山 理事長：汽車貨運業稱實際參與運輸業者為「行內」，靠行經營業者為「行外」。

徐振坤 監事：

運輸業裡，貨運行細分三種：

- (1)貨運公司沒經營貨運，專門讓個體戶靠行，形同服務業。
- (2)提供貨源的貨運平台，司機為個體戶，但為集體經營模式。
- (3)自營商，自己買車，請司機來開。

以上是目前貨運業三種模式，其中第一種，個體戶只有一部車，在運價有彈性上的競爭力，會造成產業運價波動，但運輸及管理能力差。希望能把第一種模式導向第二種集體經營模式，其中的癥結是貨運行老闆與個體戶小老闆之間的靠行契約能有好的權責、稅務、薪資...等規範。

貨運業要能永續經營，需要三個條件：財務健全、風險規劃與源源不斷的貨源，目前桃園市汽車貨運公會有差額大保單的模式，可協助第二類貨運行處理車禍賠償，也希望金融業能協助降低保費。

呂學萬 理事：

靠行的門檻比較低，不須擁有車輛、不用保勞健保，但司機工作會不穩定，例如貨運行貨源不穩，以及司機本身工作自主性過高，貨運行不易管理。

另外，現今油價波動，合格車輛價格昂貴，靠行個體戶事實上也愈來愈難顧好自己的車，所以還是要整合。尤其現在科技發達，通訊方便，讓整個產業沒有空車問題，並收入穩定，互相支援整合會是重點。

二、車輛與駕駛員

(六). 貨車規格定義(大小貨車、車寬、載重噸)不符合產業發展及時代潮流法制化更新課題。¹⁰⁴

¹⁰⁴ 道路交通安全規則第 38 條

大小貨車希望以6.5(含)以下噸為小貨車，可以載2噸多的貨，現在市區也開放6.5噸貨車。希望從車廠作源頭管理，進口的車型即作評估管理，如市面上6.5噸車型之軸距和3.49噸車型相同為前提，可將小貨車之重量界定提高，同時提升駕駛員訓練標準。

邱顯欽 理事長：

標準棧板寬長1.1-1.2公尺，而日規車車身2.5公尺，兩個棧板事實上放不下，希望以歐規車車輛寬度2.55公尺修訂。

目前每一部新車必須一到兩個月又要到財團法人車輛研究測試中心(ARTC；Automotive Research & Testing Center)認證，希望規定可以放寬，可以驗一次就通過，並以車輛款式檢驗。

李懋傑 老闆：全聯結車總長希望多加3公尺，即23公尺。

貨車駕駛員分級管理及終身發展法制化更新課題。

邱顯欽 理事長：

專業司機的素質要提升，專業度從根打起，才能配合特殊行業的配送(例如：醫院醫藥物流)，才有競爭性。

徐振坤 監事：

各家貨運公司都面臨司機欠缺，如目前歸類為大車的6.5噸車型和3.49噸車型事實上一樣，取得小貨車駕駛執照(小型車職業駕駛執照)一年後才能轉開大貨車¹⁰⁵。希望監理所能協助舉辦與承認短期訓練班，縮短大貨車駕駛執照取得時間。

李克常 顧問：

希望開放外勞擔任助手，但需要跟勞動部作跨部會協調。

呂學萬 理事：

勞動部以勞基法第84條之1，建議可以工作協議規定，延長工時契約解決工時問題，但司機不可能簽，工時相關規定希望給予彈性。

(七). 貨車租賃法制化更新課題。

呂學萬 理事：

旺季與特殊時段貨物才會多，輔導策略聯盟以有效利用業界資源，比開放租賃車進入市場有效。

三、汽車貨運監理

(八). 還有其他哪些法規與管制措施，對於汽車貨運業的發展與創新有所阻礙？請針對更新需求提出討論。

車寬上，雖然 ARTC 驗車不加計后鈕，但監理單位將扣鈕與自動尾門算在車輛

¹⁰⁵ 道路交通安全規則第 60 條

長寬內，希望車輛長寬給予衡量彈性。

駕駛行車違規，以駕照或車輛吊扣和吊銷來處理，相信有嚇阻作用。

李懋傑 老闆：

「聯結總重」¹⁰⁶應該重新檢視，現在警察將子母車分開過磅計重，任何一輛過重就算違法，但合計聯結總重並未超重。

「闖磅」¹⁰⁷也應重新審視，聯結車在沒有超載的情況下，於現今沒有收費站的高速公路上，被攔回過磅情況，顯有歧見。

四、結論

翁美娟 研究員：

就交通部運研所立場，屬於交通部的幕僚機關，雖沒有行政作為的權力，但可以提供意見作決行與裁量參考，我們會客觀地納入本次座談意見進本次研究報告中。

段少林 顧問：

總結今早明確的共識與結論有兩項：取消停車場設置門檻，以及以 14 公尺長度為標準，可合併 3.49 與 6.5 噸貨車，以總重 6.5 噸作為小貨車噸位上限分野。

仍有其他不夠明確的三項議題：(1)三業合併議題；(2)靠行模式如果要繼續存在，仍無法有實質的提案；(3)提升進入門檻的程度，尚無明確方案與實質有意義的門檻數據。

然後是貨運平台，一個滿好的構想。第一個是 Uber，利用網路平台技術營運，對各貨運公司有所衝擊，應該怎麼樣變成業務來源的機會；再者台灣大車隊，用平台創造商機；第三是 591 租屋網讓傳產藉由網路創造商機。

最後仍要談競爭力問題，例如黑貓宅急便必須要有事先的投資，才有競爭力，而我們資源上較不足，擔心外資，但產業變動快速，仍要面對競爭力這個主要問題，除了捍衛汽車貨運產業，也要提升競爭力。

蘇雄義 教授：

關於車輛規格的問題，我們馬上會提出建議，且停車場的修法方案也很明確，可馬上進行檢討，彙整後發到權責單位作評估。

呼籲集所有貨運業界公司力量，配合政府輔導資源，加強經營管理能力跟駕駛人培養。駕駛技術人員不容易培養，如果成立專業駕駛員教育機構及一套好的組織運作制度，使貨運公司優秀駕駛可以成為專職或兼職教練，希望未來大家願意支持此一構想之發展。汽車貨運業的成敗在於人：車是人在駕、貨運行是人在經營、法規是人在

¹⁰⁶ 道路交通安全規則第 38 條

¹⁰⁷ 道路交通管理處罰條例第 29 條之 2

規定，期望落伍法規在大家努力下，可以很快的修正，使汽車貨運產業的發展可以更為健全。

散會

附錄C-3 第三次座談會 會議紀錄

- 甲、 時間：民國 104 年 10 月 20 日（二）下午 2 點
- 乙、 地點：交通部運輸研究所 5 樓會議室
- 丙、 座談會主席：蘇雄義 教授、張朝能 組長
- 丁、 出席者：王穆衡 副司長、陳耀昌 秘書長、李昭功 秘書長、林汶賢 秘書長、劉裕昭總幹事、鄭平順總經理、胡明昌先生、杜宗翰經理、翁美娟研究員、劉銘韻副研究員、林清汶 研究員、戴銘昇 研究員、劉雨薇 研究助理、王妙蓮 研究助理、曾國棟 研究助理、朱志宣 研究助理
- 戊、 紀錄：劉雨薇 研究助理、王妙蓮 研究助理、曾國棟 研究助理、朱志宣 研究助理
- 己、 座談內容：

一、健全行業發展法規修改討論課題

1-1. 業種界限模糊與進入、移轉及退出管制法規修改及可能造成之影響。

路線貨運 陳耀昌秘書長：

業種並非模糊，法規條文亦沒有問題，而是政府執行面的問題，部分業者不守規矩，以及政府未積極作為。申請何種牌照就做何種事，否則對我們不公平。

運管規則第二條修訂建議中，應把「主要」刪除，零擔就做零擔，整車就做整車，不要兼營，這樣會失去目前區分業別之公平性，而且路線貨運業的站所投資成本高，受加諸之責任重大，既要維持環保安全，又要保護消費者權益，尤其對照該法規之修法說明，既又要「定位明確」，卻又「放寬跨業」，用字不夠正確，具有衝突性。

本公會近期到日本參訪，零擔相關監督配套法規非常細膩，故我們法規制定之研究仍不足，須更細膩地考量與制定。

蘇雄義教授：

通過安全檢核之場站應該是門檻，基礎建設對於其他業者即進入障礙。

路線貨運 胡明昌先生：

目前汽車路線貨運業是受管制最多的(路線許可、場站設施與運價管制)，希望未來政策之配套要有一致性，同時是對等的狀況，不希望競

爭上的不平行造成差異，尤其目前監理作為比較寬鬆，但我們確受很多管制，造成不肖業者破壞運價。

汽車路線貨運業者通常規模較大，近幾年，勞動部對我們也多有關注，業者需要適應，希望能更有管控地監督駕駛勞動條件，對每個業態達到一致性的對等關係與標準。

蘇雄義教授：

這是之後可以努力徹底研究的。在鬆綁經濟管制的同時，安全管制也會加強，但詳細須要更深入針對性地研擬。

一般貨運 林汶賢秘書長：

今天所提出的每個議題都非常重要，甚至都可以逐一深入再細緻地研擬相關法規與配套，非常樂見，當然要做全面性的檢討，雖然大部分對於業者都是正面的，但部分對於目前業者經營現況來說，有憂心的地方，尤其會造成之衝擊。

運管規則第二條之修訂建議中，零擔以及整車目前在公路法並沒有定義，法律保留原則會有疑慮，同時汽車貨運的回頭車也有類似零擔性質，實務上很多樣，在此建議要優先於母法公路法做更有效的定義，再作後續討論。

若擅把汽車路線貨運業之路線許可證拿掉，等於是拿掉汽車路線貨運業最主要之特徵，將有業種衝突，是否路線貨運將來就成為點對點載貨？短期內會跨越到整車載貨的特徵，制訂應再斟酌。

運管規則第三條之一新增修訂建議，若試營運沒有成功的話其投資成本將如何處理？試營運的於其他部會之規範為何？試營運期間有無特殊登記？如試營運不通過，如何收場？因為原先備有之車輛要處理，但買入後已快速折舊。

運管規則第二十八條之一新增修訂建議，內容尚未見到退場機制之配套，建議採漸進式，有一定年數期間作處份，尤其景氣低迷，希望對於業者衝擊不要太大。

運管規則第一百零六條修訂建議，由於內容與原法規差異大，建議合併於運管規則第三條之一新增修訂建議的營運及安全管理計畫中處理，因應短期尚未決行併業，維持原法規，保留汽車路線貨運業特徵。

汽車運輸業審核細則的第四條之三新增修訂建議中，任意險應該屬於業者自己斟酌的範圍，只要業者自己認為已足以承擔風險，不然會造成非必要之負擔。現行機制已對受害者足夠保護，目前強制險維持即可。

汽車運輸業審核細則第四條之四新增修訂建議，現行已有業者的管理系統，改用 GPS，行車紀錄器是否需要取消，須有明確法律來管制。例如攝影紀錄器和 GPS 等相關配備整合之設備。

蘇雄義教授：

修法的考量為鬆綁經濟管制，並在既有法規的體制下做修改，強化安全的管制。

我們保險的提議主要是自今天砂石車業者考核經驗，同時美日等先進國家規定之保額遠高於目前法規，甚至高於本研究目前所建議之額度。另檢討的同時也需要與保險產業協商。從規模的角度來看，這只是個建議。

貨櫃貨運 李昭功秘書長：

104 年 7 月，產業論壇當時，就已經很清楚否決三業合併。

剛才提到保險問題，汽車貨櫃貨運公會為了保險問題，目前跟金管會積極在切磋，但保險產業公會和金管會站在他們的立場與權益思考，希望保險的保費計算，能從車牌，改為駕照，作為風險評估之依據。

蘇雄義教授：

了解大家目前比較擔心的部分，會將大家的想法納入報告內呈現。

王穆衡副司長：

今天研究團隊提出之修法芻議，並非是政府已定案之法律政策走向。

本案乃以國家的角度由上向下的思考，此想法應該先呈現所見到的問題作為情境，再談修法內容，才會更容易了解修法思維。

人的部分：

- (1)、駕駛員認為薪水與付出不對等，但此不僅僅於貨運業，是否有供給不足需要找外勞的考量。
- (2)、從業人員的流動率高，對於相關機制是否有檢討的需要性。
- (3)、駕駛人訓練有無需要檢討的地方。
- (4)、管理者的問題，有專責的人員，不是誰都可以去做。有沒有可能發展管理者的評定。

車的角度：

- (5)、自用車原先為自用服務，不能做公共服務。自用車造成的衝擊，以及制度是否需要再做檢討。
- (6)、自用車能否報運輸費用，在制度上有無需要改變的地方？
- (7)、租賃車的使用與保險辦法。
- (8)、車用設備的討論。

業的問題：

- (9)、成立的條件，個別要如何規範。
- (10)、法規不行有執行上的不對稱，需要把明確的必要條件切割出來。
- (11)、場站部分要如何規範，是否需要檢討？
- (12)、新型態的產業，國際化的進入，國家應該要採取保護？產業輔導的政策手段？價格失序與競爭是根本問題，成本被隱含掉而規避而成的價格，究竟該釐清次序？還是直接開放？
- (13)、企業責任與履約保障的對稱關係，如果用車量成本作擔保，以保險處理，須要討論成本對價關係。

有得有失，應該更細地釐清利弊平衡點，才能更聚焦討論與尋求共識。

蘇雄義教授：

試營運是針對新進的業者，此觀念是參考美日作法
安全管制方面，第一百零六條，本研究認為現階段營運路線管制並非有太大的意義。因為路線貨運業者並非完全依該路線與班次作實際運作，監理也難以作為，亦阻礙業者自身產業發展定位。於此，本研究是要鬆綁經濟，加強安全，所以有一個稽核的配套措施，也會因此在資料系統將業者安全分級。

1-2. 靠行現象法制化更新及可能造成之影響。

一般貨運 林汶賢秘書長：

貨運業希望建立完備靠行制度，曾與駕駛職業工會擬訂靠行駕駛契約，並予主管機關備查，但未通過，而國人有自己當老闆的心態，政府的角色應該做有效的管理，避免相關的社會問題。

蘇雄義教授：

有參訪靠行公司，大致上可以分為兩種。一種並非做貨運而是幫忙開立發票和相關手續，基於法規產生這種漏洞。另一種的確有認真做貨運，並給予個體戶業務，將車買進來，隔年直接賣予司機靠行，並給駕駛相當規範。

在關於靠行，目前有兩個修法方向：

1. 第一個是源頭管理、試營運的方式，來確保在行業內是做貨運本業的業者，並依法規維持合法規模門檻，越做越大，而不是越做越小。政府也有公權力取消不符合條件的過小型之業者之營業執照。
2. 另一個思維是乾脆把門檻拉低，一輛車也可以成立。
目前的想法是以現有的門檻為基礎，也就是第一個修法方向—源頭管理，應藉由法規的調整讓業者思考是否該繼續留在行業中，或互相整併。

一般貨運 林汶賢秘書長：

行業車與行外車並非影響為靠行車的事實。不管公司是否有派生意給他做。希望是要納入法規，訂定靠行的規範，將權利義務訂清楚。

蘇雄義教授：

行內行外可能分別都要有一個合約。希望是貨運公司就能把安全管理做好，即便是靠行的公司。會有與一般貨運公司相同的稽核。

最好的方式是車子誰買的就誰的，而非因應法規的規定，例如：維修保養紀錄的檢查。但這屬於第二個修法方向。

目前靠行的車輛與駕駛之源頭與安全管理不善，未來希望建議強制符合安全法規管制，旗下靠行車輛才有相關記錄，否則不能成為貨運公司。

貨櫃貨運 李昭功秘書長：

靠行的問題，從以前到現在，最主要仍是靠行契約，因為會產生這些漏洞問題，是因為以前制定法規時，立法從嚴，執法從寬。

目前實務的靠行契約站在資方立場制定，契約並沒有不適合，的確需要審慎制訂，讓靠行契約合法地補足公路法中不足之處，要靠我公司的行就要照資方的要求，因為後來的責任是由資方來負責，因為政府管業者，故業者須要向政府負許多責任，不能只站在勞方立場，否則會沒完沒了。

蘇雄義教授：

除靠行契約外，也希望業者就安全面，妥善管理旗下靠行個體戶。

貨櫃貨運 李昭功秘書長：

妥善管理是不可能很難的，例如本人在桃園當理事長時，我們會員於靠行有兩種看法，因為靠行管理會有問題，例如事故發生，交通單位扣車，有會員認為是駕駛的責任，因為該靠行個體戶根本無從管理，因此應該在靠行契約訂定內容，讓被靠行的公司加入相當責任與權力。

蘇雄義教授：

假設靠行公司無法管理自己的靠行車輛，我們認為就應該退出該貨運行業。但也應該設想退路，因為目前也有千量規模的靠行公司，例如可以有另一種新興的行業行態，提供退路，做單純靠行，惟旗下的個體戶必須要各自集結成立貨運公司，讓該類新型行業服務或車輛調度。短期仍是兩造制訂合約。

一般貨運 林汶賢秘書長：

補充說明，目前現行靠行契約即是協同汽車貨運相關駕駛工會制訂。

1-3. 貨車租賃法制化更新及可能造成之影響。

蘇雄義教授：

租賃可以成為活絡產業的一種模式，雖然距離國外應用的境界仍很遠。但提供不管是貨運業或是製造業第三個管道，不管是幫別人運送或是自家產品，假如是做得好的貨車運輸業，是可以來做。

路線貨運 陳耀昌秘書長：

我們不反對，但希望有注意到公平性，並把規定訂更完整，車輛的定義是否為白牌車呢？貨車駕駛執照是自用還是營業？司機用何種執照沒有規範的很詳細。不然租賃公司憑什麼取得營業用車輛。

蘇雄義教授：

會再建議後續訂更詳細的租用辦法。

小貨車租賃 劉裕昭總幹事：

要如何分類管理，本公會有一套想法，由公路總局發放綠底白字車牌，時間到就繳銷掉。營業用車牌車輛只能租給貨運業，一般公司行號不能租用，而租用辦法分為長租與短租，長租比較沒有問題，因為本來就要透過主關機關登記審核，但季節性與短期的需求，建議事先和監理所報備，並依相關契約管理。

一般貨運 林汶賢秘書長：

當初反對，是因為本來自用車營業就已經很猖獗，同時小型業者很多靠行，可能會變成季節性投機行為，擔心對汽車貨運業有相當大的衝擊，尤其比較小規模的靠行業者難以監理。

小貨車租賃 劉裕昭總幹事：

自用車偷做違法營業還是存在。

蘇雄義教授：

1. 司機問題，具規模的公司，其駕駛員比車輛多，只是駕駛員有正常排班。
2. 法規寫法應加上租賃車的營業車輛。

路線貨運 陳耀昌秘書長：

1. 應該先界定清楚，並加強監理自用車的公司營業項目，以及載自己公司貨物的明確要件，作為界定項目。
2. 不反對租賃，希望有效把關之機制，不要造成市場混亂。

蘇雄義教授：

或許汽車路線貨運與貨車租賃可以於後續再談合作，討論如何把關。

一般貨運 林汶賢秘書長：

本身即不合門檻之業者租車會有問題，以及租賃車輛在租車期間的事故責任歸屬有疑慮。

小貨車租賃 劉裕昭總幹事：

我們的租車業務，不管如何用途，以契約訂之。發生意外以刑事責任界訂車禍是駕駛人的錯誤還是車輛的問題，也會以保險來保障承租人，且事故規模有分大小，倘若太大，單一車輛的保險難以承擔。

蘇雄義教授：

未來要租給貨運業的話，應該要有更嚴謹的權利義務的釐清。

二、車輛監理法規修改討論

2-1. 修改不符合產業發展與國際趨勢貨車規格定義(大小貨車、車寬、載重噸)法規及可能造成之影響。

蘇雄義教授：

業界於貨車規格有很多建議給政府，政府尚未對建議做修改，除了車輛噸位調整，車寬議題亦須釐清。

小貨車租賃 劉裕昭總幹事：

接受本法對於小貨車噸位提高至 6.5 噸之建議，長寬建議交由交通部再深入研究。

一般貨運 林汶賢秘書長：

贊成法規修訂建議。

2-2 貨車停車場場地之設置、增減或遷移管理規則衍生問題之法制化更新及可能造成之影響。

蘇雄義教授：

實際上停車場租別人，自己車卻不停停車場。各位有什麼建議？

一般貨運 林汶賢秘書長：

這議題是貨運業長期以來關注的，並認為停車場規範形同虛設，但本次修法建議只是較有原則性的敘述，雖然取消八分之一之規定，但仍然將車位綁住，希望再研究怎麼敘述，因為法規必須要有可執行性，例如要如何確定有足夠的停車位，不然最後罰十倍僅使業者深受其害。

貨櫃貨運 李昭功秘書長：

停車場的設置，我們比較在意的是申請程序的問題，因為涉及許多單位，（主管機關以及各縣市的管制），常常互相推遲，希望政府能夠有一個單一窗口承辦。

蘇雄義教授：

這點如果確定是未來法規的方向，會建議把相關資料進資訊系統，來管控車輛停車位，甚至可開放及時提供停車位之線上資訊平台，供整體產業彈性運用。

貨櫃貨運 李昭功秘書長：

我們業者都很認份，但目前最大的問題是如何去申請，希望設立停車場的時間能縮短。

一般貨運 林汶賢秘書長：

都市停車位一地難求，之前業者提議，希望政府設立公共停車站，這要從長計議，尤其台灣地狹人稠，政府應該讓大型車輛有停靠空間。

翁美娟研究員：

法制面更新是一個長遠的路，首先提出藍圖方向，外來的發展願景是如何，先達到共識，大家對於未來發展願景與操作模式有共識，再看詳細的環節。

停車場的管理需要執行，但是手續問題也必須改善。地方政府會設自己的規定，建議要多開放使用地目，例如:河川用地。

蘇雄義教授：

這不是一個小課題，但沒有去探討，就永遠無法解決。我認為設立產業輔導與研究發展機構，尤其汽燃費是公路總局管理，有相當的資源可以籌畫，例如以現成的 ARTC 作產業發展與管理方面之相關研究，長期關注產業發展，發現與把握產業機會，行成良性循環。感謝各位參與。

散會

附錄C-4 第四次座談會 會議紀錄

甲、時間：民國 104 年 10 月 22 日（四）下午 2 點

乙、地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室

丙、座談會主席：段少林 顧問、張朝能 組長

丁、出席者：徐仁剛 前董事長、周明祥 組長、黃隆彥 總經理、潘逸俊 副總、黃少睿 經理、許明煌 經理、薛蓬生 副總、王世瑋 理事、段少林 顧問、張朝能 組長、翁美娟 研究員、劉銘韻 副研究員、石尊元 助理、朱志宣 助理、林韋瀚助理、劉雨薇 助理、王妙蓮 助理、林杰妮助理

戊、紀錄：林韋瀚助理、劉雨薇 助理、王妙蓮 助理、林杰妮助理

議題討論

1-1. 業種界限模糊與進入、移轉及退出管制法規修改及可能造成之影響。

段少林顧問：

本研究目前知修法建議將明確把運輸分為汽車客運及汽車貨運兩大類。業別於大類下再細分。本修正條款為規則，屬中期建議，並未將三業合一，由於三業合一於公路法規定，須由立法院修法，因此本研究以汽車貨運業法規之修訂為主，期望先解決當前產業需求。

長榮儲運 徐人剛 前董事長：

業種整合後可能可以降低空車率，汽車貨運業最怕空車率太高，如可以多角化經營，增加北上貨運，原則上很好，但是要看公會贊不贊成。

交通部運輸研究所運管組 張朝能 組長：

根據以往經驗，公會對於較大的變革，由於要顧及會員意見，相對較保守。但研究會參考國外先進國家的做法，今天請各位先進，提供第一線經驗，暢所欲言。由於現行法規的原意都被打破，希望這次改革能因應產業環境。和過去訂的經濟管制，例如局限資本額與車輛數，這次提出來的研究是，參考國外做法，較開放式，以安全、保險來管制。

順豐黃隆彥總經理：

1. 贊成合併三大業種，但不是以目前提案的方式，我們建議由源頭管理，包括人、車、場地等。以路線貨運業為例，早期要報備路線，客戶都自己送貨提貨，但時代改變，業態改變，配合電子商務，已經延伸到客戶端。

2. 現今的快遞，並沒有如中國立專法管理，但是我們公司自己是會對從業人員資格控管與背景審查，避免宅配上的疑慮。目前有快遞業者以航空貨運承攬營運，但其中大部分業者沒有路線貨運牌照。但進出口這麼多貨，哪可能有這麼多整車貨運，都是以零擔為主。
3. 現今運價不斷低落，是因為削價競爭，很難不賠錢經營。因此企業經營以及服務的管理為重要。尤其整體經營成本不斷提高，業態合併須有更完整的規範。

段少林顧問：

我歸納一下，原則是贊成合併，但是要更細部的追溯法律源頭，今天的議題是根據公路法、汽車運輸業管理規則...等法規為核心來檢討，如果大家可以具體提出法條哪一條需要修改，我們更容易整理提案報告給運研所。

台塑貨運 周銘祥組長：

我們傾向支持開放，如果開放對車輛的使用是較有效率的。然而須注重在開放之後的運輸品質是否對消費者最有利，還有希望開放後業者能在公平的環境下競爭，像是綠牌車與白牌車的問題，因此政府要有相對的配套措施在於進入貨運業要有何種的規範。例如：司機的資歷或者是否有違規記點？車齡的限制是否比照客運業？保險金額的設立？

長榮儲運 徐人剛 前董事長：

政策大方向政策確定即可，實行細節可交由業者自行衡量，例如有時候貨物小，用機車快遞更有效率，不需要用貨車來運送。

段少林顧問：

我們今天的議題主要討論貨車，並不會提及到機車快遞，因為稅法不同，法規依據也不同。

普羅小客車租賃股份有限公司管理部 薛蓬生 副總：

以小貨車租賃業者來說，配套措施方面：

1. 必須租給合法有運輸執照的業者
2. 短期的
3. 必須要報備主管機關

段少林顧問：

表 1-2 偏向以市場機制來篩選，汰弱留強，消費者的選擇就是答案也是一種評分。

普羅小客車租賃股份有限公司管理部 薛蓬生 副總：

表 1-5 法規之修訂內容，能否增訂給予業者一個緩衝期，例如三個月或是半年，讓業者可以有時間改善，因為大部分業者仍為中小型企業，如果僅以某時間點之資料庫數據立刻評判，很不合理。

長榮儲運 徐人剛 前董事長：

本法規如果確定推動，衝擊很大，半年緩衝期可能還不夠。

翁美娟 研究員：

1. 關於表 1-5 法規之修訂內容，蘇老師的意思可能是以現況，也就是貨運業者要有一定的資本額的情況下進行修改，這部分可能與之前一路討論下的鬆綁有些衝突，用詞部分需要再細緻化，我們會再修正。
2. 貨運業是根據經濟景氣息息相關，或許小貨車租賃業會回歸民法。
3. 政府多餘的管制對業者都是負擔且不必要，現今是以消費者導向，應由消費者會來選擇。

段少林顧問：

據我所知，蘇老師還有一個想法，公司之間可以進行合作或者合併幾家小型公司。但台灣大家都有自己當老闆心態，較難成功。用詞上面我們會在修正。

利春交通股份有限公司 許明煌 經理：

若依照表 1-5 此門檻訂定貿然實施的話，台北市汽車貨運公司一定會反對（約 9 成為中小型汽車貨運公司），此修法的規定僅圖利大財團才有資格經營運輸業，中小型企業皆無法生存，然而在台灣，小型公司也有其靈活調用度及存在之必要。

段少林顧問：

蘇老師主要想法是聯合小型公司，使之可以與大企業競爭，像在日本有合作社的模式。

利春交通股份有限公司 許明煌 經理：

我們有跟交通部提過貨運合作社的模式，但沒有結果。目前研究並沒有顧慮到產業現況，若此定案通過九成以上業者無法生存。

段少林顧問：

當然我們還是要考慮到大家，考慮更多，訂出配套措施等。

長榮儲運 徐人剛 前董事長：

建議此修法是適用於未來新設立進入汽車貨運業的貨運公司，原有的公司並不是這麼容易改變。

小客車租賃公會理事王世璋：

在我們這種租賃公司，都有很多自用車與我們競爭，我們一開始就輸在起跑點了，所以自用車我們應該讓他們回歸到自己使用，而不是跟我們營業車來做競爭。

利春交通股份有限公司 許明煌 經理：

對於表 1-8 法規之修改，我認為保險量化門檻規定不合理。保險金額應該看各公司的財務運用與需要，應該以個案處理。像是自用車與營業車，同樣的保額但是保費是不一樣的。

翁美娟 研究員：

1. 有找經管會保險局了解過，量化的部分會再精算過，並不是業者或者政府單方面說了算，保險公司也未必會設計這樣的產品。
2. 這法規意思是說，如果不對車輛、資本額進行管制，需要用保險來做一個風險管理的概念。

段少林顧問：

希望自用跟營業有相同門檻，量化的數值待再研究。

利春交通股份有限公司 許明煌 經理：

聽貴研究之建議，現在最好賺錢的用法就是去申請白牌車來跑。利用自用車和營業車不公平的競爭。

段少林顧問：

本研究是希望將白牌車與綠牌車門檻一致性。

普羅小客車租賃股份有限公司管理部 薛蓬生 副總：

保險公司不是慈善機構，是營利公司。規模大的公司的耗損率自然而然比小家的貨運公司來的漂亮，規模小的業者則無法拿到好的保險價格。

段少林顧問：

此研究必要時必須與保險公司討論。

翁美娟 研究員：

表 1-9 是一個趨勢，但是否需要一個條例來規範，之後可以再討論。

段少林顧問：

希望將白牌綠牌的規定都拉成一致，這樣就比較不會有白牌鑽漏洞的問題。

翁美娟 研究員：

事前管理的預防跟事後肇事的佐證功能是不一樣的(GPS、行車記錄器以及機械式行車紀錄器)，後續都還需要討論。法規只會規定需要的資訊不會有硬性規定其樣貌。

台塑貨運 周銘祥組長：

這邊條文有個疑慮是說，把自用車也強制規定安裝 GPS、行車記錄器，是否有默許利用自用車營業的疑慮？

順豐黃隆彥總經理：

在此本公司已經有超過規定的額外管理。

1-2. 靠行現象法制化更新及可能造成之影響。

小客車租賃公會理事王世璋：

1. 車輛不應該以數量控制，若業務不需要，則不符合經淨效益。
2. 駕駛人的因素比車輛新舊重要。

長榮儲運 徐人剛 前董事長：

1. 應該從新的公司開始執行，現有的公司不執行。
2. 要明訂何年何月起創立的公司需符合新設的法規。

1-3. 貨車租賃法制化更新及可能造成之影響。

段少林顧問：

出發點使業者在尖離峰可以彈性運用車輛。能使業者在一年三節時能夠合法的經營。

普羅小客車租賃股份有限公司管理部 薛蓬生 副總：

贊成此項提案，但在一個月前要主管機關核准很難執行，因為很多都是臨時性的租用，所以我們希望是以核備的方式，或是只要在租用前講就可以。

長榮儲運 徐人剛 前董事長：

各公司可能都會有需求，可以提早向主管機關申請，確定有需要的時候再報備。

段少林顧問：

如果兩者方式同時並行，可能會太複雜。

順豐黃隆彥總經理：

電商的業務量不一定，要提前核備困難，我們有自己應急的方案。

段少林顧問：

1. 是出租業需要來核備。
 2. 若要核准會窒礙難行，應以核備為方案。
-

二、車輛監理法規修改討論

2-1. 修改不符合產業發展與國際趨勢貨車規格定義(大小貨車、車寬、載重噸)法規及可能造成之影響。

段少林顧問：

大家皆同意，大小貨車噸位直接拉到 6.5 噸。長放寬到 230 公分，寬至 255 公分。

2-2 貨車停車場場地之設置、增減或遷移管理規則衍生問題之法制化更新及可能造成之影響

段少林顧問：

現況是紙本申請內容跟真實的停車落差很大。尤其是 1/8 的問題，現在考慮直接刪除掉。目前有兩種做法，第一種是直接廢除，但要停在合法的地區，若違規，加倍處罰，另一個方法由監理單位實際去稽查，兩種做法各有利弊。

順豐黃隆彥總經理：

我們贊成取消八比一個要求，但是反對處罰加重十倍，實際上，尤其在台北市，要做到完全不違規非常有難度，因為裝卸貨空間不足，我們也承認我們每個月有一定比例的違規罰單。若處罰加重十倍則有懲罰業者的意味，我寧願去租車位，成本本身是不對稱的。違規跟停車位應該切開來看。

小客車租賃公會理事王世璋：

1. 也贊成廢除停車場。很多人租借停車場但是沒有人去使用，很大原因是租借地方太遠了。
2. 每家運輸業一定會有租停車場，主要是因為地目無法核准，讓許多業者無法申請到需要的土地。
3. 不應該盲目廢除，要了解癥結點。監理機關核准即可，不應該還要跨級到縣市政府。

翁美娟 研究員：

癥結點是地目，停在不干擾交通的地方，但又不符合經濟效益，這不只是交通部的問題，停車場法也牽扯到內政部，看是要走修法的方向或是機關協商。

普羅小客車租賃股份有限公司管理部 薛蓬生 副總：

在我們這個行業有部分業者很憂慮停車場廢除，如果設立門檻降低，對於小型租賃業來說不知道是好還是不好，但對我們來說成本降低當然很好

台塑貨運 周銘祥組長：

感覺現在廢除，政府就是放寬不管，但最重要的癥結就是地目要放寬，也應該依照業者實際營運狀態去調整法規的寬鬆度。

段少林顧問：

停車場的廢除大家主要沒有意見，但是地目方面仍然綁手綁腳。

會議結束 16:44

D.報告審查意見處理情形

附錄D-1 期中報告審查意見處理情形

交通部運輸研究所合作研究計畫 期中報告審查意見處理情形表

一、計畫名稱：汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-貨運及小貨車租賃業

二、執行單位：東吳大學

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位 審查意見
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會 林新忠顧問		
1. 汽車貨運業因應外部環境的改變，經營模式必須改變，惟因舊有法規無法與時俱進，導致營運上產生許多窒礙難行之處。因此，很樂見本案之推動。	本研究會持續深入盤點一般汽車貨運多年窒礙難行之處。	同意研究單位處理情形。
2. 希望主管機關能進一步研擬貨運業相關補助辦法，同時鬆綁法規，因為環境變化太大，業者實在難以適應。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
3. 現階段汽車貨運業之車輛已供過於求，若再開放租用租賃貨車營業，需要考量車輛實際上屬於租賃業者，停車場該由誰負責提供？且行車違規以致吊銷租賃業者（車主）之車輛牌照，而實際違規者卻是駕駛本身，該如何解決其中的糾紛？	小貨車租賃業相關議題，詳見本報告5.6貨車租賃法制化課題。	同意研究單位處理情形。
4. 汽車貨運業是許可制的行業，如果開放自用車合法從事運輸營業行為，那麼區分自用牌照與營業牌照又有甚麼意義？	自用車之營業行為納管建議詳見本報告5.3。	同意研究單位處理情形。
5. 建議小型貨車總車重提高為（含）6.5噸以下，而車輛長寬仍比照目前3.49噸小貨車之規定。	小型貨車噸數，已確定業界共識，相關內容與建議詳見本報告5.7。	同意研究單位處理情形。
中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 陳耀昌秘書長		

1. 汽車路線貨運業並不完全反對小貨車租賃業出租小貨車供貨運公司營業，但前提是出租的車輛必須是營業小貨車，以避免使用上之疑慮，且應進一步提出修法之相關配套措施，讓業者了解修法後應有的作為，才能達到實質效益，彼此互利。	小貨車租賃業相關議題，詳見本報告5.6貨車租賃法制化課題。	同意研究單位處理情形。
2. 報告書第4頁提及「汽車貨運業為滿足或爭取顧客及市場之運輸需求，往往必須提供超出其法規規範界限的服務，方能於市場立足」，此段文字內容似有不妥，因為一般正常的貨運公司在實務營運面上，根本不會發生此種問題。	期中報告書相關指正與修改意見已於1.2節周延增述情境。	同意研究單位處理情形。
3. 依照公路法第34條及相關法規，本公會認為汽車路線貨運與一般汽車貨運並不會混淆，毋須再談兩業合併問題。此外，考量目前路線貨運業與一般汽車貨運業在營業成本上有很大的差異，路線貨運業最主要的成本在於營業站所，一個站所建置需5,000萬元以上，以及其他附加的營運責任，包括公安、環保、消防、勞工權益及消費者保護等，這對路線貨運業是一種責任，相對的也是成本的負擔，因此，若路線貨運業與一般汽車貨運合併，將有失公平。	業態合併之議題與臧結，本研究相關見解詳見5.4。	同意研究單位處理情形。
中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 李昭功秘書長		
1. 有關期中報告書第110頁「駕駛與車輛供應」之議題：「貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化更新課題」，本公會是有表達意見，而非無意見，請予以修正表6-4內容。亦即道路交通安全規則第38條附件11有關載重問題，由於該規定係根據橋梁公式限制載重，但國外（如美國）為符合實際營運需要，持續進行橋梁公式更新，而國內卻久未更新。另總重量規範涉及進口貨櫃超重問題，由於國際上20呎貨櫃之載重已從20公噸提高到30.48公噸，而航政單位沒有進行源頭管制，路政單位又以道路條件要求安全，以致貨不知如何才能進口？航政與路政應有效協調而非各自為政。此外，路政單位提出轉歸責之措施，惟在實務上是否易於操作且可行？均應考量周全，並及時更新法規。	據訪談記錄，未詢問貴公會此議題意見，故有漏失，謹此致歉。委員就載重所提問題，建議全面檢討車重規定。另有源頭管制部分，交通部已105年6月7日公告採用國際海事組織(IMO)通過「海上人命安全國際公約第VI章第2條貨物資料修正案」，於6月13日訂定「我國實施載貨貨櫃總重驗證指導原則」，並於7月1日施行。	同意研究單位處理情形。
2. 在跨部會協調問題部分： (1) 有關勞動工時規範，建議交通主管機關能與勞動部有效溝通協調，協助解決運輸業的問題。	未來將於適當時機與勞動部及財政部溝通。	同意研究單位處理情形。

此外，考量目前持有大貨車駕照的駕駛，並不見得會全部從事大貨車駕駛，有部分是會轉去開小貨車；大貨車駕駛員人數不足，又要符合勞動工時規定，導致實務作業常無法配合勞動部有關輪班與休息工時之規範。 (2) 有關安全部分，除積極教育駕駛員強化安全外，亦應讓駕駛承擔安全上的責任，亦即透過保險機制，要求駕駛人負有賠償責任，否則單有雇主責任險，並無法落實降低交通事故、提升安全之目標，此議題有賴交通部與財政部間之協商。		形。
3. 期中報告書有部分內容提及訴訟資料分析，建議應先解決經營上的根本實務問題，此比修法止訟更為重要。此外，考量目前公路監理單位的人力，並無法透過取締，完全杜絕白牌車違規營業問題，故建議公路監理單位除了對運輸業者進行行政監理之外，亦應強化對業者的輔導功能。	本研究認同主管機關除監理功能外，也須有妥善之輔導辦法，本報告於第七章探討並提出具體的建議，俾利未來產業永續經營。	同意研究單位處理情形。
4. 目前環保署對於毒化物之管理很積極，交通部有無協助運輸業者適應及遵守該規定之相關辦法？	環保署毒化物之管理對策及措施，本研究於「5.4」內容中有相關建議。期望交通部於未來能進一步協助環保署做好業者危險物品運送的管理及輔導。	同意研究單位處理情形。
5. 建議將貨運業納入「發展大眾運輸條例」第二條，比照大眾運輸事業，免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。	汽車貨運以載運貨物為主體，而非人員，並不適合納入「發展大眾運輸條例」加以規範。本研究於7.2.3產業發展與輔導機制，建議將貨車燃料使用費及使用牌照稅勻撥一定比例，成立汽車貨運業發展基金，作為汽車貨運業研究、發展與輔導之專用經費。	同意研究單位處理情形。
臺北市小貨車租賃商業同業公會 陳祈財理事		

1. 租賃業是提供長、短租車服務，不是貨運業的競爭者。長租是希望能提供營業牌照貨車租購服務，而短租係希望可以透過與主管機關申報車號報備的方式提供租賃服務，以解決燃眉之急，並以擁有(含)21 台貨車以上之貨運業者為服務對象。	委員相關意見已納入小貨車租賃業相關議題，詳見本研究第 5.6 貨車租賃法制化課題。	同意研究單位處理情形。
2. 白牌車與租賃車之定義並不相同，應予釐清，且建議應對自用貨車取得來源進行管理，尤其對中古車行並沒嚴格管制買賣過程的車牌繳銷，否則單靠取締是無法杜絕白牌車違規營運的問題。	自用貨車之定義與營業行為納管，詳見 5.3。	同意研究單位處理情形。
3. 現有法規限制小貨車租賃業不能租給汽車貨運業者，卻有貨運行專門租營業車給貨運業者，此行為是否涉及跨租賃業營業範圍？	此項建議可納入後續研究。不過本研究乃以第 14 條為基礎，建議修改增加租賃業得事先報備將車短期租賃給汽車貨運業，以增加貨運業的突發性需求，詳見 6.6 節。未來長期政策應可探討是否汽車貨運業租用同業車輛的條文可以刪除，如此條文不具任何意義的話。	同意研究單位處理情形。
4. 有關小貨車噸位問題，國內法規係以歐規調和為主，惟實務營運卻多是使用日規的車輛。另小貨車規範總重量 3.49 噸，係因從前出廠的小貨車淨重為 1.74 噸，可載重 1.75 噸，但現在出廠車輛淨重約 2 噸多，再加上消費型態改變，貨車增加冷凍和尾門等配備，導致在合於 3.49 噸限制之下的小貨車，最多只能再載 200~300 公斤貨物，造成時常超重必須繳罰單，爰建議比照日本規格將小貨車規定為在總重量 5 噸以下之貨車，以符合市場營運需求。	小型貨車噸數，已確定業界共識，詳見本研究 6.7 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化更新課題。	同意研究單位處理情形。
5. 貨運業應與貨車租賃業相互合作，貨車租賃業應全面開放可以提供貨車租賃給貨運業營業使用。	已納入委員意見，詳見本研究 6.6 貨車租賃法制化更新課題。	同意研究單位處理情形。

6. 為提昇貨運業競爭力，建議柴油油價應調降，做為實質的補貼。	柴油油價之調整乃經濟行為，恐不宜透過公權力影響其價格。至於是否可或應透過補貼方式降低業者營運成本，其涉及層面相當複雜，希望可另闢專題於未來探討。	同意研究單位處理情形。
臺北市小貨車租賃商業同業公會 薛蓬生監事		
1. 汽車運輸業管理規則第 100 條規定，小貨車租賃業之營業車輛，應由租車人自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人，據此，小貨車租賃業只是單純租車，至於駕駛人則是由租車人自己安排調派。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
2. 公路法第 77 條規定，有關車輛違規營業涉及車輛牌照吊銷或吊扣，如為租賃車時，租賃公司可自行處理求償，法規規定應無問題。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
3. 大貨車目前僅提供全新車的融資性租賃，而無法進行中古大貨車的租賃，惟目前並無法源規定中古大貨車不能租賃。在實務上，如有中途停租，車況仍佳的中古車大貨車，卻不能租賃，造成租賃業者很大的困擾(例如賠錢拍賣)。	本案認同大貨車租賃之可能性與好處，相關業務上之困擾已納入本案紀錄，便利研擬參考。 詳見 5.6 貨車租賃法制化課題。	同意研究單位處理情形。
交通大學 馮正民教授		
1. 首先肯定本期中報告書內容豐富且蒐集許多文獻資料。另可再探討過去許多研究成果與建議事項，不能推動實現的根本原因為何(如小貨車總重量為何一直無法提高)，找出根本問題，如果是法制的問題，就要再作進一步討論能否以法規修正解決，並研擬相關配套措施。	感謝委員肯定，本研究在後續法制檢討過程中，會謹記提醒，分析問題的面向，並於本次研究範圍內，盡力探討過去無法推行之根本問題與後續建議。	同意研究單位處理情形。
2. 期中報告書第 19 頁，僅用一頁的篇幅描述汽車貨運業發展的願景、目標、使命與策略，建議應再增加鋪陳及說明，例如：為何產生這些策略，而這些策略又能解決哪些問題，其與法制化作業如何連結等。	期中報告書相關指正與修改意見已遵照意見修改。詳見 2.5 國家汽車貨運業發展願景與政策藍圖芻議。	同意研究單位處理情形。
3. 有關國外法規與作法的回顧內容，建議應再增加「小結」，說明我國可借鏡參採的國外內容為何，並配合國內目前作法提出建議。	報告書呈現方式，遵照建議修正於本報告 3.6 節。	同意研究單位處理情形。

		處理情形。
4. 對於過去運研所報告的文獻摘要，應著重該報告最終的建議，並彙整所有報告的建議內容，進而討論為什麼這些建議都沒有實施？究竟是法律？還是執行單位的問題？	本研究之重點主要在政策檢討與法制化研究，故僅將文獻摘要彙整，進一步針對過去三次政策性研究做較深入探討，以將研究資源做最適應用。	同意研究單位處理情形。
5. 因應我國加入 TPP 或 RCEP，建議後續可再增加為推動經貿自由化之因應策略，如法律修訂或其他配套措施。	已完成於本報告 2. 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級) 法制化課題：由於自用貨車之管制比營業貨車寬鬆且相關稅費也較低，致使汽車貨運業感受到不公平競爭。再者，自用車為載運自有貨物到遠地，依規定不得載運他人貨物收取運費，因此往往必須空車返回，造成部分業者尋找回程貨源，俾便提高車輛承載率及降低運輸成本。 3. 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題：目前汽車貨運業者為滿足或爭取顧客及市場之運輸需求，往往必須提供超出其現有法規規範	同意研究單位處理情形。

	界限的服務，因而造成法規所定義之汽車貨運三種業態的邊界愈趨模糊，而且在市場上出現非常多種定價方式，以因應運輸市場更細緻化需求及創新營運模式，使得現有運價管制已不具任何實質成效。此外，當前汽車貨運業及貨櫃貨運業之平均每家擁有車輛僅達12輛及11輛，遠低於其申設營業時所要求之車輛數，顯示目前汽車貨運業進入、移轉及退出管理法規顯有規範不明且過於寬鬆之情況，對於產業規模化及健全發展並不利。	

	4. 靠行現象法制化課題：目前汽車貨運三業中，汽車貨運業及貨櫃貨運業普遍存在採用靠行模式來降低營運成本及增加營運彈性問題，部分業者甚至轉型不從事貨物運輸業務，衍生出與正規貨運業者不公平競爭的爭議及運輸服務品質及道路安全的問題。由訪談中得知，基於少子化及服務業發達等原因，勞力與時間付出皆非常大的駕駛員工作，正面臨嚴峻的人員短缺卻又不易填補的問題。許多積極投入貨運服務的靠行車主，如能透過法制更新獲	

	得其應有法律位階，合法擁有所投資車輛及使用權，並進一步提升其經營能力與人文素養，或可解決此項嚴峻的缺工問題，而且可以使汽車貨運業更健康與永續地發展。 5. 貨車租賃法制化課題：目前之貨車租賃市場，依據汽車運輸業管理規則僅有小貨車租賃業之相關規定，且因為汽車貨運業之營業車輛必須自有，因此小貨車租賃業依法僅可租賃予以自用為目的之個人或團體。惟當汽車貨運業者遇到需求尖峰時期，仍有營業車輛不足之狀況，若向	

	小貨車租賃業者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，則可確保運送品質與時效。由此可知，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場確實有所需求，應該檢討當前法規使汽車貨運業者能以較具彈性方式營運。另目前並無大貨車租賃業的相關規定，業者不管是自用或營業用均需支付龐大費用或向金融機構分期付款採購使用。歐美大貨車租賃市場行之已久，更於近年發展出先進績效運籌服務模式(performance-base logistics service model, PBL)，	

	不再以「大貨車採購」為交易主體，而是以「大貨車運行績效」為交易主體，將車輛保修、數位行車記錄、保險與司機訓練等與運行績效及安全攸關的責任，轉移到對車輛軟硬體均較擅長的車輛供應商或服務商來擔當，值得我國借鏡。 二、貨車與駕駛員與管理關鍵議題 1. 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題：汽車貨運業對於貨車尺度規格，包含大小貨車總重區分、貨車最大容許寬度等，目前已提出希望修改並符合產業需求與國際規	

	範的建言。 2. 車輛及停車場等法制化課題：目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移(汽車運輸業管理規則第23條)，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。惟部分業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，成為監理上的盲點。此外，汽車運輸業審核細則中對增加營業車輛的規定，若欲增加營運車輛，需提供證明俾供了解業者添加車輛之方式。惟由經營者角度，增加公司之資產皆經過成本分析等投資評估，且須依法向監理機構辦理	

	新車購置之相關手續，應可檢討須提交相關財務等資料之必要性。 3. 貨車駕駛員分級管理及終身發展機制課題：貨車駕駛是運輸物流產業非常重要的第一線作業人員，然而目前政府並未根據貨車類型的差異及駕駛員所應具備的素養及終身發展，做出合宜的規範與輔導。如能將貨車駕駛員分級管理及終身發展融合進入貨車駕駛執照的取得與使用規範，將能促進貨車駕駛員的終身學習與健康發展。 以下各節分別就 8 個課題進行分析，並研	

	擬對應之策略與方案。 5.2 運輸服務、運價管制及經貿自由化課題。	
開南大學 黃德治副教授		
1. 有關車寬限制 2.5 公尺，據了解是源自於聯合國道路公約，歐美限制為 2.55 公尺恐係英公制換算造成的誤差，事實上 5 公釐仍在監理所丈量誤差內，應不致造成窒礙難行。	車輛規格議題，已根據國外最新資料與業界需求整合，提出具體放寬建議。詳見本報告 6.7 節第 3 項貨車寬度與長度上限。	同意研究單位處理情形。
2. 原則贊同可由長期租賃取得車輛使用，惟必須有完整之保險配套措施，且須由有經驗之保險公司願意承保，並獲保險主管機關認可。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
3. 贊同靠行行為法制化，訂定合約範本，透過法律程序明文規範雙方的權利義務。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
4. 貨車分級以 3.5 噸為分界，亦係源自於聯合國道路公約，且涉及駕照分級，惟宜予釐清此分類究竟造成安全與經營上之何種問題，再考量是否重新分級之問題。	根據研究所獲聯合國法規資料，該法規並未將 3.5 噸設定為大小車之分野，因此目前美日兩國的大小貨車總重分野，也都不是 3.5 噸。相關建議詳見 5.7。	同意研究單位處理情形。
5. 運費費率多年來並未真正管制，貨運屬相當開放的自由市場，宜予法制化解除管制。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
6. 期中報告書尚未敘及 FTA、TPP/RCEP 與汽車貨運法規之調和性問題，宜補充，以符合委託研究之要求。	推動經貿自由化之因應策略研究詳見 2. 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級)法制化課題：由於自用貨車之管制比營業貨車寬鬆且相關	同意研究單位處理情形。

	稅費也較低，致使汽車貨運業感受到不公平競爭。再者，自用車為載運自有貨物到遠地，依規定不得載運他人貨物收取運費，因此往往必須空車返回，造成部分業者尋找回程貨源，俾便提高車輛承載率及降低運輸成本。 3. 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題：目前汽車貨運業者為滿足或爭取顧客及市場之運輸需求，往往必須提供超出其現有法規規範界限的服務，因而造成法規所定義之汽車貨運三種業態的邊界愈趨模糊，而且在市場上出現非常多種定價方式，以因應運輸市場更細緻化需求及創新營運模式，使得現有運價管制已	

	不具任何實質成效。此外，當前汽車貨運業及貨櫃貨運業之平均每家擁有車輛僅達12輛及11輛，遠低於其申設營業時所要求之車輛數，顯示目前汽車貨運業進入、移轉及退出管理法規顯有規範不明且過於寬鬆之情況，對於產業規模化及健全發展並不有利。 4. 靠行現象法制化課題：目前汽車貨運三業中，汽車貨運業及貨櫃貨運業普遍存在採用靠行模式來降低營運成本及增加營運彈性問題，部分業者甚至轉型不從事貨物運輸業務，衍生出	

	與正規貨運業者不公平競爭的爭議及運輸服務品質及道路安全的問題。由訪談中得知，基於少子化及服務業發達等原因，勞力與時間付出皆非常大的駕駛員工作，正面臨嚴峻的人員短缺卻又不易填補的問題。許多積極投入貨運服務的靠行車主，如能透過法制更新獲得其應有法律位階，合法擁有所投資車輛及使用權，並進一步提升其經營能力與人文素養，或可解決此項嚴峻的缺工問題，而且可以使汽車貨運業更健康與永續地發展。 5. 貨車租賃法	

	制化課題：目前之貨車租賃市場，依據汽車運輸業管理規則僅有小貨車租賃業之相關規定，且因為汽車貨運業之營業車輛必須自有，因此小貨車租賃業依法僅可租賃予以自用為目的之個人或團體。惟當汽車貨運業者遇到需求尖峰時期，仍有營業車輛不足之狀況，若向小貨車租賃業者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，則可確保運送品質與時效。由此可知，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場確實有所需求，應該檢討當前法規使汽車貨運業

	者能以較具彈性方式營運。另目前並無大貨車租賃業的相關規定，業者不管是自用或營業用均需支付龐大費用或向金融機構分期付款採購使用。歐美大貨車租賃市場行之已久，更於近年發展出先進績效運籌服務模式(performance-base logistics service model, PBL)，不再以「大貨車採購」為交易主體，而是以「大貨車運行績效」為交易主體，將車輛保修、數位行車記錄、保險與司機訓練等與運行績效及安全攸關的責任，轉移到對車輛軟硬體均較擅長的車	

	輛供應商或服務商來擔當，值得我國借鏡。 二、貨車與駕駛員與管理關鍵議題 1. 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題：汽車貨運業對於貨車尺度規格，包含大小貨車總重區分、貨車最大容許寬度等，目前已提出希望修改並符合產業需求與國際規範的建言。 2. 車輛及停車場等法制化課題：目前汽車貨運業在停車場地之設置、增減或遷移(汽車運輸業管理規則第23條)，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。惟部分業者報	

	備之停車場往往並非車輛實際停放位置，成為監理上的盲點。此外，汽車運輸業審核細則中對增加營業車輛的規定，若欲增加營運車輛，需提供證明俾供了解業者添加車輛之方式。惟由經營者角度，增加公司之資產皆經過成本分析等投資評估，且須依法向監理機構辦理新車購置之相關手續，應可檢討須提交相關財務等資料之必要性。 3. 貨車駕駛員分級管理及終身發展機制課題：貨車駕駛是運輸物流產業非常重要的第一線作業人員，然而目前	

	政府並未根據貨車類型的差異及駕駛員所應具備的素養及終身發展，做出合宜的規範與輔導。如能將貨車駕駛員分級管理及終身發展融合進入貨車駕駛執照的取得與使用規範，將能促進貨車駕駛員的終身學習與健康發展。 以下各節分別就 8 個課題進行分析，並研擬對應之策略與方案。 5.2 運輸服務、運價管制及經貿自由化課題。	
交通部路政司 王穆衡副司長		
1. 本研究透過訪談與文獻回顧已蒐集許多問題，惟建議：(1)應先釐清並歸納各問題的面向（如涉及法制層面、產業輔導...等）；(2)再深入探討問題的爭端與衝突（如造成運轉效能降低、競爭的紛擾、與國內法規衝突或與國際法規調和...等），找到改革的關鍵，並從法制化的角度，思考目前是否有不合理的管制或不合時宜的要求，造成業者在適應社會發展時有所困難，如車輛、駕照的問題等。	本研究之議題研究與檢討，會依意見討論癥結與影響。	同意研究單位處理情形。
2. 從研究的角度，建議可從以下衡量尺規的基本原則，來探討各問題，協助了解爭議問題的處理：(1)安全：交通安全與社會安全的要求；(2)消費者	本研究之議題研究與檢討，會依意見討論	同意研究單位

保障：資本、車輛的要求與保險制度的引進；(3) 合法業者在發展上的優先性。	癥結與影響。	處理情形。
3. 有關貨運運價費率之議題，由於目前市場實際費率與核定費率產生脫鉤，正規經營業者希望政府訂定指標性費率（或如航空業訂定合理的上下限費率），避免因惡性競爭，造成核定費率無利可圖，且衍生白牌車不合理的競爭，亦即汽車貨運運價費率並非僅討論要不要管的問題，而是市場運作是否有機制可循。	運價議題相關研究詳見 2. 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級) 法制化課題：由於自用貨車之管制比營業貨車寬鬆且相關稅費也較低，致使汽車貨運業感受到不公平競爭。再者，自用車為載運自有貨物到遠地，依規定不得載運他人貨物收取運費，因此往往必須空車返回，造成部分業者尋找回程貨源，俾便提高車輛承載率及降低運輸成本。 3. 業種界線模糊與進入、移轉及退出管制法制化課題：目前汽車貨運業者為滿足或爭取顧客及市場之運輸需求，往往必須提供超出其現有法規規範界限的服務，因而造成法規所定義之汽車貨運三種業態的邊	同意研究單位處理情形。

	界愈趨模糊，而且在市場上出現非常多種定價方式，以因應運輸市場更細緻化需求及創新營運模式，使得現有運價管制已不具任何實質成效。此外，當前汽車貨運業及貨櫃貨運業之平均每家擁有車輛僅達12輛及11輛，遠低於其申設營業時所要求之車輛數，顯示目前汽車貨運業進入、移轉及退出管理法規顯有規範不明且過於寬鬆之情況，對於產業規模化及健全發展並不有利。 4. 靠行現象法制化課題：目前汽車貨運三業中，汽車貨運業及貨	

	櫃貨運業普遍存在採用靠行模式來降低營運成本及增加營運彈性問題，部分業者甚至轉型不從事貨物運輸業務，衍生出與正規貨運業者不公平競爭的爭議及運輸服務品質及道路安全的問題。由訪談中得知，基於少子化及服務業發達等原因，勞力與時間付出皆非常大的駕駛員工作，正面臨嚴峻的人員短缺卻又不易填補的問題。許多積極投入貨運服務的靠行車主，如能透過法制更新獲得其應有法律位階，合法擁有所投資車輛及使用權，並進一步	

	提升其經營能力與人文素養，或可解決此項嚴峻的缺工問題，而且可以使汽車貨運業更健康與永續地發展。 5. 貨車租賃法制化課題：目前之貨車租賃市場，依據汽車運輸業管理規則僅有小貨車租賃業之相關規定，且因為汽車貨運業之營業車輛必須自有，因此小貨車租賃業依法僅可租賃予以自用為目的之個人或團體。惟當汽車貨運業者遇到需求尖峰時期，仍有營業車輛不足之狀況，若向小貨車租賃業者或擁有閒置自用車的業者調度車輛應急，則	

	可確保運送品質與時效。由此可知，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場確實有所需求，應該檢討當前法規使汽車貨運業者能以較具彈性方式營運。另目前並無大貨車租賃業的相關規定，業者不管是自用或營業用均需支付龐大費用或向金融機構分期付款採購使用。歐美大貨車租賃市場行之已久，更於近年發展出先進績效運籌服務模式(performance-base logistics service model, PBL)，不再以「大貨車採購」為交易主體，而是以「大貨車運行績效」為交	

	易主體，將車輛保修、數位行車記錄、保險與司機訓練等與運行績效及安全攸關的責任，轉移到對車輛軟硬體均較擅長的車輛供應商或服務商來擔當，值得我國借鏡。 二、貨車與駕駛員與管理關鍵議題 1. 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化課題：汽車貨運業對於貨車尺度規格，包含大小貨車總重區分、貨車最大容許寬度等，目前已提出希望修改並符合產業需求與國際規範的建言。 2. 車輛及停車場等法制化課題：目前汽車貨運業在	

	停車場地之設置、增減或遷移(汽車運輸業管理規則第23條)，應備具有關書類圖說報請公路主管機關核准。惟部分業者報備之停車場往往並非車輛實際停放位置，成為監理上的盲點。此外，汽車運輸業審核細則中對增加營業車輛的規定，若欲增加營運車輛，需提供證明俾供了解業者添加車輛之方式。惟由經營者角度，增加公司之資產皆經過成本分析等投資評估，且須依法向監理機構辦理新車購置之相關手續，應可檢討須提交相關財務等資料之必	

	要性。 3. 貨車駕駛員分級管理及終身發展機制課題：貨車駕駛是運輸物流產業非常重要的第一線作業人員，然而目前政府並未根據貨車類型的差異及駕駛員所應具備的素養及終身發展，做出合宜的規範與輔導。如能將貨車駕駛員分級管理及終身發展融合進入貨車駕駛執照的取得與使用規範，將能促進貨車駕駛員的終身學習與健康發展。 以下各節分別就 8 個課題進行分析，並研擬對應之策略與方案。 5.2 運輸服務、運價管制及經貿自由化課題。	

4. 有關大小車分界之議題，除涉及駕照問題外，更因國內大小車均涉及稅費對照的問題，導致白牌車與營業者產生競爭差異性；另車輛製造廠為符合國內法規，取巧適用小車稅費而生產近上限的車款，造成車輛載重的問題，爰建議應深入探討本議題的核心問題，並不只是大小車定義的表面問題。	本研究已比較營業貨車及自用貨車稅費價格，詳見本報告6.3節第4項。關於「車輛製造廠為符合國內法規，取巧適用小車稅費而生產近上限的車款，造成車輛載重的問題」，涉及進一步訪談車輛供應商及舉證事宜，非本研究所能承擔，運研究運安組近期已成立專案小組，後續將有更深入的探討。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局 黃鈴婷科長		
1. 公路主管機關對於運輸業的管理，係以安全及服務為主，對於營運上的限制，則希望透過鬆綁，提供貨運業更多的營運空間，惟鬆綁之前提仍須以安全為重，許多討論多年的議題如小貨車噸位提高、車輛載重限制等車輛規格問題，本研究在進行法規更新時，除單純考量營運面的需要，在安全層面上更須嚴謹以對。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
2. 有關是否開放租賃小貨車供貨運業使用，希望本研究能多聽取雙方意見，提出對整體產業發展最佳的方案。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
3. 汽車貨運業與汽車路線貨運業在法規上之定義看似清楚，惟在實務面之操作卻是困難，且有模糊地帶，希望未來本研究可以提出更具體的建議，以協助後續政策的訂定及執行。	後續政策的訂定及執行之具體建議詳見7.3節。	同意研究單位處理情形。
4. 有關停車位數的規定，是所有汽車運輸業都面臨的問題，亦是本系列研究4項計畫中都有提出的共同問題，爰建議4項計畫在建議修法方向與內容可達成一致性的共識，俾利後續法制化作業的執行。	停車場議題會再和其他研究團隊交流意見。	同意研究單位處理情形。
5. 有關國外法規彙整比較分析部分，除日本、美國和歐盟外，建議再提供國外更多、更具體的作法供參考。此外，報告書對於日本法規部分著墨較	本研究會再依意見考慮國內市場環境與業者實際經營特性，並	同意研究單位處理情形。

多，是否認為我國較適合借鏡日本？惟在借鏡之時，需考量各國國情不同，規定方式不同，業者守法程度亦不同，以日本來說，業者管理走在法規之前，爰建議本研究在提出法制化更新時，仍應考慮國內市場環境與業者實際經營特性。	納入法規檢討參考。	處理情形。
臺北市區監理所 連思源科長		
1. 目前新興的機車快遞業，是利用手機 APP 的方便性，讓部分未領有汽車貨運業營運許可證的業者透過資訊平台媒合消費者與自用機車車主，該類型之服務模式，對利害關係人而言，分述如下： (1) 對消費者而言，提供此方便的服務是受歡迎的，業者不但可以提供迅速的取貨、購物服務，還可以幫消費者代墊金額購買便當飲料等，送至消費者端，再進行付款即可。 (2) 對合法貨運業者而言，這樣的機車快遞服務，有侵害到貨運業的營運範圍，分食相關營運利潤。 (3) 對自用機車車主而言，兼差多一份額外收入。 (4) 對平台業者而言，不用申請籌設貨運業、不用買車、準備停車場及相關營業稅費，只要把 APP 設計方便好用，即可與機車車主由收取運費中按一定比例抽成，賺取報酬。 (5) 對主管機關而言，如用手機 APP 稽查，手機可能被鎖定，亦即使用過一次，手機不能再使用該 APP 之可能，另外裁罰部分，有可能被處罰的機車車主，並不是當時用機車載貨的行為人，衍生後續訴願、訴訟相關疑義問題。另外還有裁罰額度問題，如機車車主收一百元的運費，卻被罰五萬元罰鍰之比例原則問題。	透過手機 APP 進行機車快遞乃一新興行業，其成功與否尚待觀察。本研究主要在探討當前汽車貨運業根深蒂固的問題，期先解決這些問題後，未來再視機車快遞發展狀況提出對策。	同意研究單位處理情形。
2. 期中報告書第 127 頁有針對機車快遞 GoGoVan 舉例說明，據了解還有 LaLaMove(貨啦啦)與 GoGoVan 相互競爭，目前該平台尚未針對運費抽成，欲藉以吸收更多機車車主加入，擴大事業版圖；另在臉書上亦發現一家好運袋也在招募機車車主，北市監理所已安排人員參加說明會，掌握其營業型態。	由於機車快遞涉及新興行業的發展，本研究基於時間與經費限制，無法深入探討各家業者之營運及競爭現況，故於期末報告將期中報告此段移除，期望未來交通主管機關可依本研究建議設立「汽車貨運產業研發中心」，可有常態研究資源用於產業發展之重大議題探	同意研究單位處理情形。

	討，精緻化汽車貨運產業。	
臺北區監理所 張東閔課長		
1. 本研究透過法規的判例探究貨運業及小貨車租賃業面臨的課題，深表認同，在安全議題及不影響市場秩序之基礎下，政府應進行法規鬆綁。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
2. 期中報告書第 92 頁提及現行制度存在的問題，建議有關投保保險費用降低議題亦應列為改善目標。	關於貨車投保保險費用是否應該降低議題，本研究於十年相關行政爭訟分析並未掌握相關爭點，但於第五章自座談與訪談過程記錄許多業界相關意見，並依此於 6.4 節第 4 項安全管理強化議題中提出相關見解。至於保險費用額度相關議題，本研究基於時間與經費限制，無法深入探討，同時議題涉及廣泛，尚須跨部會進一步研討。	同意研究單位處理情形。
3. 期中報告書第 99 頁表 6-2，台灣宅配通並不是小貨車租賃業，請予修正。	期中報告書相關指正與修改意見已修正於表 5-3。	同意研究單位處理情形。
4. 期中報告書第 108 頁提及營業車輛總量管制，建議應有市場機制之思維，是否應加強自用貨車質與量之合宜性審核？	本報告主要於 6.3 節對於特許業外之自用貨車，就營業行為提出納管建議；營業車輛總數透過兩大政策管制，於 6.4 節第 4 項以安全管理強化作為門檻，替代經濟管制放寬，在最低設立門檻為持前題下，提升營業車輛設備持有成本，期將特許汽車貨運業內不合格車輛	同意研究單位處理情形。

	剔除，另於 6.7 節建議放寬小貨車載重上限，期透過高載重量配送車降低小貨車數量。 就「是否應加強自用貨車質與量之合宜性審核？」之意見，本研究受限時間與資源限制，無法深入探討，認為尚待未來進一步依安全管制強化之精神做進一步研擬。	
5. 停車場存續問題，自用貨車是否比照營業貨車辦理停車位，亦即依據汽車運輸業管理規則第 19 條規定，對所屬車輛應負管理責任。	本研究旨在依公共福利與交通安全探討特許汽車貨運業法制相關問題，關於自用車停車場是否存在類似營業車之問題，應另成立專案探討。	同意研究單位處理情形。
6. 建議研究團隊針對訂定資本額門檻之實質效益(於公司法)進行探討，對民眾真的有保障嗎？	訂定資本額門檻之實質效益，本研究會依意見於期末報告提出相關看法與說明。詳見 5.4。	同意研究單位處理情形。
7. 依現行法令規定，航空貨運承攬業業者如以自用車輛於倉庫及機場間運送航空快遞貨物尚未違法，惟若以自用車輛從事內陸貨物運送並收取運費，則業者應辦理汽車貨運業登記。	訂定資本額門檻之實質效益不易探討，本研究鑒於資本額門檻之設立本意與透過訪談得知的實際落差，於 6.4 節長期建議以保險機制替代此門檻，惟短期尚須妥善溝通與跨部會協調，以及進一步研擬，故短中期建議維持資本額門檻，但同時開放各業營業範圍，期透過彈性經營給予業者發展機會，充實資本與規模，於合宜時機	同意研究單位處理情形。

	推行長期建議。	
新竹區監理所 黃成民課長		
有關汽車運輸業停車場管理部分，目前因可做為停車場之土地地目取得困難，加上法規規定可「跨鄰縣市均可」，實務上業者認為所申請的停車場形同虛設，只為配合法令。第 120 頁尚未研擬具體措施，建議能提供實質建議。	停車場問題於本報告 6.8 節有進一步探討並提出修法建議。至於地目問題，涉及跨部會協調問題，非本研究之研究重點，本研究已記錄產業相關意見，可為後續研究之議題。	同意研究單位處理情形。
嘉義區監理所 楊宏彬課長		
建議須界定目前有哪些議題可於本次研究計畫中解決，並期待後續可提供更具體解決辦法與方案。	本研究已於 7.3 節深入研討執行面之議題與方案。	同意研究單位處理情形。
高雄市區監理所 林文雅科長		
建議補充有關汽車貨運業載運危險物品等之運輸業者裝設先進安全監控設備(如 GPS、行車紀錄器影像、監控傳輸等) 及行車安全管理、監控等之內容。	載運危險物品與安全管理部份，詳見 6.4 節表 5-19 與 5-20 之法規修訂建議，惟更詳細之安全管理規範，建議未來進一步參考美國經驗研擬，。	同意研究單位處理情形。
高雄區監理所 方瑞昌課長		
行政訴訟部分，有關汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，以往監理所依據道路交通管理處罰條例第 29-2 條，依噸位罰款，最高至 10 幾萬罰款；交通部於 2015 年 7 月 28 日頒布函令，改以第 24 條，依第 29 條第 1 項第 2 款僅罰 3,000 元，希望針對其適法性提出法理上的看法。	本研究已依意見，對於該法之法理與適法性，於 4.4.4 小結第 3 項提出相關看法與說明。	同意研究單位處理情形。
期中報告書第 95 頁，酒駕駕駛違規記點 6 點，非 6 次，請修正。	已遵照意見修改於 4.4.4 節。	同意研究單位處理情形。
本所運管組（書面意見）		
1. 目前研究團隊已與相關業者及主管機關進行訪談與座談，並完成國內外文獻回顧，彙整貨運及小貨車租賃業重要課題與面臨挑戰。考量本計畫研究目的除為解決短期問題（解決存在已久的重要課題，透過法規之增修或相關行政配套處理這		

些問題)，亦需兼顧長期發展的需要（有效掌握未來或現在已經發生的一些趨勢對於整體產業發展的影響），爰建議：		
(1) 可再針對未來產業藍圖與願景作一些具體的描述，研擬定性與定調的內容，並強化整體架構之論述，具體清楚說明各觀點之內涵。	已配合政策推動與法規更新建議，於2.5節做更清楚與完整的規劃與說明。	同意研究單位處理情形。
(2) 建議後續可針對產業發展所需之管理情境，包括整體環境、產業運作模式、特性、分類及範疇等，提出相關建議。	已參照建議，於2.5節針對產業發展所需之管理情境做更完整的規劃與說明。	同意研究單位處理情形。
(3) 本研究報告未來呈現的方式，可依各議題不同的處理層面，如部分議題可能需請行政院進行跨部會調處，部分議題可能僅由交通部相關業務主管機關即可自行處理，因此建議本研究未來在資料整理時能以此方式呈現規劃架構。	已參照建議，於第六章各節議題分別呈現。	同意研究單位處理情形。
2. 本計畫期中報告書已蒐集相當豐富資料與文獻回顧，惟為利閱讀並強化本研究各項工作進行之重要性，爰建議：		
(1) 請強化各章節序言說明之內容，略述各章重點及各節安排，俾利了解各章節進行研究之思考邏輯與研究架構。	參照建議修改。	同意研究單位處理情形。
(2) 請於各章節末新增小結，綜整重點及重點說明與本計畫目的之關聯性。	參照建議修改。	同意研究單位處理情形。
3. 有關本期中報告初稿審查意見如下：		
(1) 建議將「第一章研究背景與目的」與「第二章研究方法及組織與流程」相關整合為「第一章緒論」，並納入本計畫研究主題與重點之預期完成工作項目，將第一章緒論內容分成「1.1 研究背景與目的」、「1.2 研究範圍」、「1.3 研究內容與工作項目」、「1.4 研究方法」及「1.5 研究流程」等部分。	參照建議修改，並將第三章後之各章編號往前調整一章。	同意研究單位處理情形。
(2) 有關「3.2 國家汽車貨運業發展願景與目標」，建議補充說明國家目標、願景、使命、策略之間的關聯性，俾利了解汽車貨運業發展藍圖之內涵。	參照建議補充說明。	同意研究單位處理情形。

(3) 有關「第四章國外貨運及貨車租賃業與自用小貨車管理相關法規」，建議可再補充針對歐美日法規內容與管理機制之綜合比較分析，如包括營運管理面向、法制面向（營業業種如貨運業、租賃業與自用貨車；人、車、公司；安全、服務品質、資訊透明等）、產業發展面向及其他等面向，並製作「歐美日法規內容與管理機制比較分析彙整表」，俾利了解國外貨運業法制面發展現況，據此研擬對我國法制化作業之參據。	參照建議增補分段陳述於 3.6 節。	同意研究單位處理情形。
(4) 有關「第五章我國現行貨運及小貨車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定」，建議補充國內外法規內容與管理機制比較分析及製作「國內外法規內容與管理機制比較分析彙整表」，作為後續法制化作業之依據。	參照建議增補分段陳述於 4.5 節。	同意研究單位處理情形。
(5) 有關「第六章汽車貨運及小貨車租賃業經營管理現況及重要發展課題與挑戰」，為能清楚了解貨運業發展趨勢與各關鍵課題間之關聯性，除質化分析外，建議應再補充相關統計數據資料，例如產業的結構分佈、公司數、車輛數與車輛規格、駕駛從業人數與年齡、貨物流向流量與裝載貨方式等。	參照建議補充於 2.2 節。	同意研究單位處理情形。
(6) 有關「7.2 專題探討-以靠行問題為例」，為加強靠行管理，除法制化作業研議外，建議可再強化政府治理之行政監督機制規劃，落實靠行公司與車主間之權利義務，以及如何透過資通訊應用或相關管理機制等，協助業者進行車輛、人員的納管和相關營運資料之蒐集與審視，提升產業競爭力與安全管理。	靠行議題相關建議詳見 6.5 節。	同意研究單位處理情形。
(7) 後續期末報告撰寫時，結論與建議應將報告內容重點摘要，並敘明本計畫之成果及效益、以及可提供本所或其他政府機關後續應用情形。並於末章(結論與建議)之後詳列本研究參考文獻，並建議參考文獻索引從正文開始按出現順序排列，在正文中提到時以加註[]之序號，俾利閱讀。	遵照意見撰寫。	同意研究單位處理情形。
(8) 另請逐一檢視報告書所呈現之各項圖表係引用其他研究、統計資料或本研究自行整理等，並應於圖表下方明確註明資料來源，俾利閱讀。	遵照意見撰寫。	同意研究單位處理情形。
主席結論		

1. 感謝今天與會者代表及委員提供許多寶貴意見及建議，期待透過大家的協助及研究團隊的努力，進而釐清各問題面向，掌握產業更清楚脈絡及實際發展狀況。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
2. 請研究團隊針對各委員、單位代表所提供之意見及所內的書面審查意見列表整理並加以回應處理，作為報告書修訂及後續研究作業之依據。	遵照主席裁示，會依據各方意見做進一步研究，於期末提出相關說明與建議。	同意研究單位處理情形。
3. 本期中報告書審查通過，請研究團隊根據契約辦理後續相關作業。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
4. 由於研究團隊後續會建置社群平台，廣泛蒐集各界意見，爰請研究團隊持續將問題進行有效的統整與釐清，了解各問題所涉核心因素，如保險、稅費、資訊透明等，提出問題的處理想法與概念。	遵照主席指示，持續將問題進行有效的統整與釐清，了解各問題所涉核心因素，便於廣泛蒐集各界意見之運作。	同意研究單位處理情形。

附錄D-2 期末報告審查意見處理情形

交通部運輸研究所合作研究計畫 期末報告審查意見處理情形表

三、計畫名稱：汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-貨運及小貨車租賃業

四、執行單位：東吳大學

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位 審查意見
中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 李昭功秘書長		
1. 本計畫對於現況問題盤點詳盡，但要解決各問題並非易事，建議政府必須更加重視貨運發展，落實各項因應策略之推動。	謝謝公會肯定，期許未來主管機關會更重視貨運業的發展。	同意研究單位處理情形。
2. 本計畫提出建立有權有責之汽車貨運法制化更新組織建議，惟遺漏貨運公會的角色，公會是政府與民間的橋樑，扮演溝通與協調的重要角色，可惜目前各貨運公會未能充分發揮其功能，希望本計畫可針對公會的重要性進行深入的研究，促使公會組織功能健全化，以協助政府推動各項貨運發展政策。	本次研究首先就訪談公會並邀請公會舉辦座談會，對公會的意見是非常重視的。公會組織部份的強化則尚需進一步探討，故本研究於 7.2 小節建議主管機關每年勻撥一定經費成立「汽車貨運產業研究發展中心」，可提供公會更多研究與經費上的支持。	同意研究單位處理情形。
3. 本計畫之研究標題名稱將貨運三業與小貨車租賃業混為一談，從法制化的關聯性來看似有不妥。因為二者在實	本研究已於報告 6.4 節於長期建議公路法第 34 條，未來可將租賃業從汽車運輸業管理法規相關業種法規中移除，不再以汽車貨運業種作納管。	同意研究單位處理情形。

務營運面與安全面的思維差異甚大，且貨運三業是動態的提供貨物運輸服務，而小貨車租賃業僅是靜態的提供車輛租賃，故建議未來在法制化作業中應予以明確劃分。		
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會 林新忠顧問		
6. 本期末報告內容詳實豐富，惟建議不宜將小貨車租賃業納入汽車貨運業一併討論。	感謝指正。	同意研究單位處理情形。
7. 現階段汽車貨運產業人才較為缺乏： (1) 建議交通部相關單位應將客貨分開進行專業分工管理，增加及強化政府部門的貨運管理人才，並以專業化的能力，配合產業需求，給予業者適度輔導，有助產業體質強化，增加產業競爭力。 (2) 考量目前運輸業駕駛員的缺乏，建議政府應積極協助貨運業者培育駕駛員，並提供專業駕駛訓練，符合市場需求。	駕駛員的養成及留用已成為汽車貨運產業的重大課題，因此本研究於 7.2 小節建議主管機關應勻撥經費成立「汽車貨運駕駛人員研究培育中心」，以為長期規劃與推動之機構。	同意研究單位處理情形。
8. 第 6-60 頁，有關汽車貨運業之靠行契約書於實務運作上早已存在，只是尚未被法制化，希望以後能落實，讓靠行車主與公司可以合作經	本研究於 6.5 節對靠行問題已有較深入的探討，並建議應將靠行問題透過制定定型化契約，將車主及業者間的權利義務關係更為清楚規範。	同意研究單位處理情形。

營，保障雙方的權利義務。		
9. 第 6-80 頁，有關大小貨車噸位分類，建議小型貨車總重量為 6.5 噸以下，中型貨車為 6.6~11 噸，11 噸以上為大型貨車。	本研究已根據與不同類型業者訪談及公會座談會中所得的共識，將大小貨車區隔從 3.5 噸提高到 6.5 噸(參見表 5-33)。此項建議擬將貨車區分成三類，可為中長期的規劃，將需進一步探討其可行性及可能對產業及道路交通安全帶來的影響。	同意研究單位處理情形。
10. 汽車貨運業是許可制的行業，如果開放貨運業使用租賃車，建議租賃車必須是使用綠色的營業牌照，且必須謹慎處理如何讓目前租賃車的白牌(自用車)變綠牌(營業車)。	就租賃業的立場，業者澄清如開放營業車租賃，必然以營業車要求租賃小貨車租賃業公會亦多次說明，相關公會建議，詳見本報告附錄座談會議紀錄，以及本研究 6.6 節之修法建議；而在自用車違規經營部份，本研究已於報告 6.3 節提出法規修訂建議及配套構想，期降低自用車違規的機會。	同意研究單位處理情形。
11. 建議主管機關能確實執行本計畫的提議，持續進行相關配套措施的推動與法規鬆綁。	感謝林委員的肯定與支持。	同意研究單位處理情形。
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會 林汶賢秘書長		
1. 第 6-35 頁，公路法第 34 條修訂建議： (1) 已將小貨車租賃業回歸民法動產租賃之規定處理，雖小貨車租賃業不再納入公路法，惟建議其仍不能違反汽車貨運業之相關規定。 (2) 增加汽車貨運經紀業，該業種與委託行或仲介之性質相似，亦類似小貨車租	(1) 長期建議雖建議不再將小貨車租賃業納入汽車運輸業，惟仍須受法規之限制。 (2) 貨運經紀業的建議乃參考美國法規及本國現有靠行業者的營運模式，或許增加這個業態可以讓現有經營良好的靠行業者有一個轉型的出處，詳見本研究 6.5 節之六所述建議。不過，此項建議的可行性仍需進一步探討。	同意研究單位處理情形。

賃業，故是否新增該業納入公路法，建議應謹慎處理。		
2. 第 6-43 頁，汽車運輸業審核細則第 4-4 條修訂建議： (1) 有關新增公共責任保險之內容似為另一種強制險，建議可再斟酌是否強制規範。 (2) 條文內容有關危險品承載之規定，似與環保署相關法規產生重疊或衝突，建議應進一步檢視環保署現行法規內容。	(1) 根據美日強制險的規範均遠高於我國，而當今大型貨車業者或載運危險品業者之第三責任險均已採用較高之保險金額，詳見表 5-20 內容與相關討論。有關保險相關機制與內容如何擬定及執行，尚須未來進一步探討。 (2) 表 5-20，汽車運輸業審核細則第 4-4 條新增修訂建議主要是希望解除經濟管制的同時，可以提高大型貨車的道路安全防範，乃業者保險現況之做法，應不與環保署關於危險品的規範衝突；尚待後續進一步跨部會協商，或依本研究建議成立貨運產業發展基金或研發中心後，對於安全管制作長期產業觀察與研究，作出適當建議。	同意研究單位處理情形。
3. 第 6-65 頁，運管規則第 106-1 條修正建議，業者比較期待包含大貨車的廣義性靠行，而不僅小貨車自營業者。	該條文修訂建議並未說明僅小貨車適用，而是所有個別經營者，亦包含大貨車。	同意研究單位處理情形。
4. 第 6-70、6-72 頁，於本計畫第三次座談會中，本公會與汽車路線貨運公會，認為小貨車租賃業應以營業用牌照貨車租賃給汽車貨運業，報告中未明確記錄立場主張，	表 5-30，汽車運輸業管理規則第 14 條修訂建議說明開放小貨車租賃業得租賃車輛給汽車貨運業者，但須取得主管機關之許可，亦即需要以營業車輛出租而非自用車輛，其相關配套措施尚有待後續研究。	同意研究單位處理情形。

應再詳細補充建議。		
中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 陳耀昌秘書長		
1. 第 6-29 頁第二條修訂建議，本公會於本計畫第三次座談中，建議把「為主」兩字刪除。如法規仍以「為主」訂定，表示其可兼營其他行業，則短期內汽車貨運三業分界將造成混亂。	配合委員意見修正。	同意研究單位處理情形。
2. 其他書面意見參照本文件附件一。	(1) 本項研究之政策出發點即為鬆綁業者經濟管制並加強安全管制，長期配合安全管制逐步強化，作周延規範，依業務內容作相對安全條件之確實稽核，即可水到渠成，將三業整併。研究團隊再次表述，業態整併並無公不公平的問題，反而現在的法規限制與缺失才會造成不公平，讓既有業者僅得到形式上的保護。 (2) 本研究所做的全面性汽車貨運法制檢討及更新建議的目的即在塑造健全貨運環境，以追求公會關注的這四大重點目標。且業態之改變將會在與業者、公會取得共識之前提下，將不會貿然執行。	同意研究單位處理情形。
中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會 劉仁欽監事		
1. 支持經濟鬆綁，惟須維持現有業態，希望政府單位能重視貨運產業，確實設立貨運產業的專責單位。	本次研究即以汽車貨運法制更新為研究重點，政府亦察覺應該對貨運要有更多著墨。本研究於 7.2 小節建議主管機關每年勻撥一定經費成立「汽車貨運產業研究發展中心」，可針對貨運產	同意研究單位處理情形。

	業發展之關鍵課題深入且持續探討，並建議輔導業者提升經營管理能力的能力。	
2. 汽車路線貨運業是以路線與一般汽車貨運業作分類，同時有許多相關特殊規範，緣由久遠且行之有年，不宜擅作變動；如為因應趨勢而作變動，希望輔以良性競爭機制，避免淪為價格競爭，以提供大眾好品質的服務。	這也是研究團隊的短期建議；但於長期發展，本研究認為應該學習美日經驗，將汽車貨運業態精簡化，對於貨運業發展會更有幫助。	同意研究單位處理情形。
3. 感謝本計畫彙整貨運業共同議題，如工時問題、勞力來源與停車場問題等。	謝謝委員肯定，這些問題均還需要產官學繼續協力探討找出好的解決方案，盡快推動。	同意研究單位處理情形。
4. 全國汽車路線貨運業約有 12 家，總車輛數約 9 千輛，平均每家持有約 750 輛貨車；一般汽車貨運約有 5 千多家，總車輛數約 6 萬 5 千多輛，平均每家持有約 13 輛貨車，兩業種規模與性質有所差異，在政策上不可混為一談，雖然汽車路線貨運業者少，但各業者負擔大，故建議有關貨運三業之合併須謹慎考量。	本來每個產業都有規模大與規模小的業者，美、日皆然。例如美國有 UPS、FedEx，但也有小汽車貨運業僅 5、6 輛車的業者，然而該國大小型業者均在一個業態管制規範下，甚至發展的比台灣更好、更具創新力。貴公會的業者均已非常具規模且管理也較上軌道、獲利也遠優於現有中小型業者。目前提出的掛慮，從本研究團隊對產業了解，可能並不是很貼切。以上敬請參酌。 業態之改變將會在與業者、公會取得共識之前提下，將不會貿然執行。	同意研究單位處理情形。
5. 現行公路法或相關運管規則並沒有因應消費者需求衍生之相關新興運輸行為之定義，例如快遞與宅配。	快遞或宅配用語已然在台灣非常普及，包含使用於產業分析及業者公司名稱等，然而具規模的業者甚少直接使用這些名稱於其公司名號，但均登記有汽車貨運業的營業執照，執行其	同意研究單位處理情形。

	運輸服務業務。例如，統一速達即為主要宅配業者，但該公司名稱並未有宅配名稱出現。因此，本研究團隊並不認為快遞或宅配需要在汽車運輸業另外再訂類別加以規範，徒增政府與產業之困擾。反而本研究認為要將現有從事汽車貨運業之法律分類加以整併，並試圖將靠行業者成功經營型態(無車經紀人)制定管制業態，以導正汽車貨運業的發展。	
6. 低溫物流在既有運輸法規內沒有規範，卻受其他部會管制，造成低溫物流服務之提供受到很大限制。	此部分主要與低溫食品需求增加相關，而其配送過程中仍未能符合低溫食品溫控之要求。因此，建議配合食安管制部門的新興要求，交通部可進一步研究如何協助食品安全主管機關制定相關車輛與配送作業規範，一方面符合食安管制部門之要求，又能符合經濟運作的目標。	同意研究單位處理情形。
臺北市小貨車租賃商業同業公會 劉裕昭總幹事		
1. 感謝本計畫對小貨車租賃產業現有發展瓶頸的盤點、分析和建議。	感謝委員的肯定。	同意研究單位處理情形。
2. 小貨車租賃業是否應納入正規營運的汽車貨運業種，本公會對此無意見，也許未來納入準則管理即可。	本研究亦認同這個看法，對於汽車貨運業發展有利，且可在運輸業管理規則或是審核細則修改達到效果者，本研究即於 6.6 節納入修改建議。長期來看，本研究亦建議將貨車租賃業撥離汽車運輸業管制法規。	同意研究單位處理情形。
3. 希望未來出租對象不限於自用，也能提供運輸業使用。	本報告附錄座談會議紀錄，以及本研究 6.6 節之修法建議已納入貴公會之相關建議，同時於汽車運輸業管理規	同意研究單位處理情形。

	則第 14 條修訂已建議開放小貨車租賃業得租賃車輛給汽車貨運業者，但須取得主管機關之許可，亦即需要以營業車輛出租而非自用車輛。小貨車租賃業公會表達應該採用核備制而非事前申報核可制，建議仍須後續由主管機關研議核可制與核備制的優缺點後，再予以定案。亦或先採核可制一段時間，於實務上執行無礙後，再轉為核備制。	形。
臺北市小貨車租賃商業同業公會 陳祈財理事		
1. 第 5-20 頁，第二段第三行，「由於自用車違法營業還是存在，同時小型業者很多靠行，可能會變成季節性投機行為，擔心對汽車貨運業有相當大的衝擊，尤其比較小規模的靠行業者難以監理。」小貨車租賃業沒有靠行問題，應作修正。	此乃座談會公會發表之意見。本處之自用車不是指租賃車，而是指其他許多的自用車業者。實際違規狀況有待後續研究進一步探討。	同意研究單位處理情形。
2. 第 5-28 頁，第九行，「短期使用，應有比照客運調度遊覽車的特許報備制度。貨車租賃於短租，短時間要了解車況，以及完成其他相關手續，使用上會有疑慮。」個人認為除非駕駛執照之取得有問題，否則專業程度足以立即了解車況。	這是自貨運業者訪談所引用之意見，希望貨車短租給汽車貨運業可參考遊覽車短期調度的特許報備制，以及對於租賃服務的疑慮。如未來主管機關決定開放，則尚須針對核可或核備進行探討及做成決定。	同意研究單位處理情形。
3. 汽車運輸業管理規則第 14 條應該刪除，汽車貨運同業間的租車與調用不可行，因為營業用車輛理當附帶有營業駕照之駕駛。這條規定應僅為因應過	此項建議可納入後續研究。不過本研究乃以第 14 條為基礎，建議修改增加租賃業得事先報備將車短期租賃給汽車貨運業，以增加貨運業的突發性需求。至於租車前的檢查及辦手續時間	同意研究單位處理情形。

去未有小貨車租賃業之情境而產生，但今天已有此業別，汽車貨運業者應專注貨運業務，否則發票開立會有爭議，且侵犯小貨車租賃業之營業內容，限制租賃不能承做租賃的本業。	長短，則見仁見智，須視各家公司的租賃辦法及未來法規要求而定。未來長期政策應可探討是否租用同業車輛的條文可以刪除，如此條文不具任何意義的話。	
4. 應該落實駕照不符營業行為資格之取締，車輛牌照應非癥結，不須再以營業牌照之車輛出租給運輸業者。	(1) 委員主要的想法應是租賃車輛使用目的要符合實際狀況，確保以營業為使用目的者，其駕駛員應具備營業駕照而非普通駕照。 (2) 至於汽車貨運業的質疑為租賃車領用的是白色牌照，相關稅費較高，以致造成不公平競爭的問題。 (3) 因此，在法規規範上，此兩項考量均應該予以重視，使租賃車開放租賃給汽車貨運業後，不致造成以自用車條件進行營業車之運送行為。 (4) 究係未來租賃車輛以何種型態與方式出租給其他其他貨運業者，尚有待主管機關研擬適當之方式與配套措施後，再據以執行。	同意研究單位處理情形。
5. 「承租人酒駕，致使車輛遭扣車，必須檢附繳納罰鍰收據方能領之規定」之相關議題未見於本研究內探討。未能延續103年運輸產業論壇的短期目標做進一步的研究，建議後續研究能納入該項議題。	本研究已於6.6節第5小節針對酒駕車輛遭扣的領取問題，從法規層面已進行探討，並於報告中建議配合小客車租賃業同步檢討以定型化契約即可處理，或有進行法規修正之必要。	同意研究單位處理情形。
6. 自用牌照之流動最大宗是在中古汽車輛的買賣，他們不只做	感謝委員建議，已納入6.3節之四，建議主管機關提出中古車買賣的牌照管	同意研究單位

汽車貨運業務，也承做租賃業務，故建議中古車商買回車牌應將所有牌照先行代為保管，此將可減少大部分的自用牌照違規營業問題。	理辦法，或可降低當前自用車違規營業的行為。	處理情形。
國立交通大學 馮正民教授		
1. 肯定蘇教授與東吳團隊的研究。	感謝委員的肯定。	同意研究單位處理情形。
2. 汽車貨運業有三類，其規模不一，建議簡報第 16 頁「客貨運生產力比較表」，可再細分汽車貨運三類的規模，因一般汽車貨運業屬於完全競爭，汽車路線貨運業僅 12 家，趨近於寡佔，汽車貨櫃貨運業也趨近寡佔，不同規模與市場，管制方式應有稍微差異，增加汽車貨運三業資料可呈現差異。	本研究於報告 2.2 節對於汽車貨運業四個業態已有詳細介紹與分析，請委員參閱。	同意研究單位處理情形。
3. 於結論與建議部分，建議再依管制類別作主張歸納： (1) 個人同意「放寬經濟管制，加強安全管制」之精神，屬於外部性部分加強，經濟性部分則放寬，故停車場與車輛之安全應加強，惟資本額與車輛數之門檻存廢與否，可再討論，建議再進一步針對經濟性管制之相關建議內容作歸納性評估，以明確表	(1) 根據美日發展經驗，汽車貨運業事實上應該解除經濟管制可以得到最佳產業發展成效，這已經有許多理論及實務上的證據。例如美國存在超大型貨運業，也存在及小規模的貨運業，均有其存在的市場空間；政府的角色就在於確保業者符合安全營運的水準。因此本研究修法政策即在鬆綁業者經濟管制，並強化其安全管制。	同意研究單位處理情形。

示完全放寬與否之主張。 (2) 另費率管制目前仍為上限管制，以致殺價競爭的狀況，可針對運價部分作「下限管制」或是「不管制」之相關討論。 (3) 除安全管制、經濟管制與費率管制外，尚有建立品質管制與否之議題，建議也應一同納入結論與建議中作說明。	(2) 運價部分則建議應回歸市場機制，不應由政府制定運價上下限。 (3) 品質管制涉及業者提供服務之品質規範，例如多快、貨損率等，並不適合由交通部來制訂規範，反而是應該由競爭市場機制來提升產業服務品質水準，使不適任業者被消費者淘汰而退出市場。因此，貨運業更應該加速解除經濟管制（註：客運業政府有定較嚴格的服務品質指標及規範，但是貨運則不適合由政府制定。）	
4. 個人樂見仿照美國建立監理資訊平台，讓每輛貨車都裝上GPS，作整體資訊監控，這點可考慮於結論與建議部分作強調。	本研究已對於大貨車提出應裝設安全紀錄裝置之建議，包含GPS(表5-19汽車運輸業審核細則新增第4-3條)。	同意研究單位處理情形。
5. 合併汽車貨運三業之議題列於長期作討論，但報告於短期亦有業種放寬業務內容之建議，此部分公會反對，建議暫不納入，同時有違背母法疑慮，須要再釐清。	配合委員意見刪除。	同意研究單位處理情形。
6. 報告中對於設立汽車貨運發展之相關財團法人與基金之建議，可再建議由哪些相關單位成立與參與，可以多提供建議，供未來產業發展參考。	關於成立貨運產業發展基金或研發中心的成立方式與營運模式，本研究受限於時間與經費，無法深入探討，但於7.4節已提出後續研究建議。	同意研究單位處理情形。
7. 本報告對於主管機關之組織建議，雖然清晰明確，但建議可再深入了解公路總局與路政司	已於第7.2節之一，修正為設立專責組織或人員，建議主管及監理機關皆為專責人員負責汽車貨運業之相關業務。	同意研究單位處理情形。

能否於人力調動上作流通調配。		
8. 本研究於公路法長期建議成立之汽車貨運經紀業，其定義似乎類似承攬業，機車與非貨車的部分，以及先前提到的資訊平台，是否列在汽車貨運經紀業中納管？建議可於結論與建議中多加說明論述。	貨運經紀業主要仍在規範現有的貨車，不涉及機車。汽車貨運經紀業的構想主要參酌美國汽車運輸業 Broker 的業態規定(詳見第 5-57 頁)，其特性類似目前國內的托運行及靠行業者。是故如新設這個業態，台灣有機會將托運行及靠行業者導正入貨運經紀業這個業態。詳細對策分析請參見本研究 6.5 節之五。	同意研究單位處理情形。
黃德治委員		
1. 關於汽車貨運研究過去較少，關心程度也較少，故貨運一向較屬於市場競爭，而不像客運業有政府輔導補助，對於本研究之相關資料蒐集與訪談內容，個人表示肯定。	感謝委員的肯定。	同意研究單位處理情形。
2. 本報告一再強調法規鬆綁及自由化，在營運方面應讓產業發揮，在安全面則應加強，對此大家有所共識，也是本報告之精神，個人亦表示認同。	感謝委員的肯定。	同意研究單位處理情形。
3. 制度的選擇，報告內有許多美國與日本的汽車貨運相關法規與制度，個人認為美國幅員廣大，各州依聯邦法規所訂之州政府法規，會因各州差異與需要而多樣化，故背景過於複雜；而我國國情與日本較為相似，同時過去許多法規多數參考日本，如變更法系，茲事體大；雖然很難講哪個法系較	實則美日法規均有值得參考之處，本研究的出發點即在擷取美經驗，提出我國法制更新的建議，以供主管機關參酌。誠然，如本研究之精神與初步法制更新建議得到主管機關認可，後續在執行面勢必需要進一步探討具體可行的辦法及推動步驟。	同意研究單位處理情形。

好，但個人認為日本較符合我國。本研究內容雖然豐富，但在實施時，仍要再進一步審慎探討，認同本研究對於未來仍須關注與探討之議題方向建議。		
4. 本研究建議未來仍須關注與探討之議題方向部分，能再對各議題下之相關子議題，訂定處理的優先順序，將有共識、效益高且有急迫性的優先推動；其中小貨車噸位的分界，是個人最關心的議題，此分界原先係參考聯合國道路公約訂定，現在顯然不合實際。本研究雖建議以 6.5 噸作分界，卻與美日相關規範不盡相同，尚須深入探討人與車之間的關係，主要應討論駕照能力與放寬程度，與道路承載則相較無關，可由交通部運輸研究所或是 ARTC 等機構在未來儘快再作研究。	本研究已經就各項法規推動的先後順序，根據短期或長期加以區分，在第七章提出具體推動模式及期程建議，相信可供主管機關做為推動時之依據。關於大小貨車總重噸位區分的法規修訂，本研究建議主管機關可儘速確認可行性後，即可據以推動，很快帶來產業生產力提升之效益，以及小貨車噸位應放寬到什麼水準等答案。	同意研究單位處理情形。
5. 本研究對於主管機關之組織，以及將來如何推動的問題，有建議其分工需要再調整。個人建議行政部會的權責，以較彈性的方式，作大方向的建議即可。	本研究認為，目前以交通部為政策指導，以公路總局為政策之執行，尚無不妥，故主要在組織設計上作建議，主張客運及貨運監理應該分開，且處於平等地位，獲得相同的公務資源。同時應該設立研發中心，長期進行產業研發工作，累積經驗與知識，使台灣汽車貨運業成為亞太之標竿國家。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局 黃鈴婷科長		

1. 公路總局運管科人力不足是長久以來的問題，目前組織調整草案與本報告有差異，監理組保留監理業務，運管部分則另立運管組，轄下有四科，便利監理單位與運管單位各自專注其下業務內容，為產業提供更好的服務。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
2. 公會是政府與業者的重要橋梁，希望可以提昇公會的地位，增加溝通效率，如日本公會有其公信力與強制力。	公會組織如何有效強化，與主管機關相輔相成，尚需進一步探討，故本研究於 7.2 小節建議主管機關每年勻撥一定經費成立「汽車貨運產業研究發展中心」，除可長期探討汽車貨運產業發展課題外，亦可提供公會更多研究與經費上的支持。	同意研究單位處理情形。
3. 認同本研究於經濟管制鬆綁部分之建議，惟於報告中未見更具體的建議，例如一般與特種貨物運輸定義、自用貨車違規營業的真正癥結是否在於領用牌照審核作業不確實等。	長期修法仍須針對各議題進行深入之探討。而在執行面部份，如自用車營業牌照領用，則需主管機關在確定具體修法內容後，進一步加以制定，以符實務上的需要。	同意研究單位處理情形。
4. 第 6-19 頁，自用貨車收費與許可執照領用的納管建議，未見業界立場與態度，同時主管機關於監管作業會有疑慮，希望有更具體的條件認定建議，便利監理作業推動。	本項法規修訂建議乃參酌美、日經驗，期舒緩當前自用車違規之爭議，因為本研究將自用車也視為一個行業來看待。汽車貨運業對於此項法規調整，在幾次座談會中均未提出異議，顯示業者似乎了解先進國家做法及此項新法規可降低自用車業者運能浪費的問題，又可在適當市場條件下與貨運業透過協作來提高營運彈性。至於具體規定則需於主管機關確定採用後，再加以制定。	同意研究單位處理情形。

5. 第 6-37 頁，依基本門檻所作停業與收回執照之處分，缺乏公路法授權，同時在法規用語中，「收回」不如「處分」或「註銷」明確，同時車輛與相關處分之詳細規範亦有執行上的疑慮，例如收回是否涉及車輛暫時保管。	公路法第 23 條即已規定，「公路主管機關對公路經營業，認為經營不善妨礙交通時，得為左列處理：一、限令定期改善。二、逾期不為改善時，停止其營業。」第 5-34 頁建議新增汽車運輸業管理規則第 28-1 條「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。」，此乃交通主管機關之權限，主管機關應懂得善用法律授於之職權於導正業界不當之行為，不致造成劣幣驅逐良幣之情況發生，而使產業處於積弱不振之狀態。如交通部主管機關仍有執行疑慮，可於部內再進一步研究資源配置，於研擬可行之合適執行方案後，再修正本研究之法規建議用字，或針對母法「逾期不為改善時，停止其營業」提出更適合部內執行方案之用字修正。	同意研究單位處理情形。
6. 小貨車租賃的承租人酒駕部分，交通安全科之前已有公文回覆，如回覆有所不足，本局可配合處理。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局臺北區監理所 王政達、溫秉鐔辦事員		
1. 第 6-16 頁，表 6-2，於長期有對汽車貨運業分類建議，區分為一般、特種汽車貨運業及汽車貨運經紀業等 3 種，惟於報告書中似未對於相關內容或建	本表為長期修法建議，未來如有共識朝此方面修法，則須再進一步深入探討長期修法的具體內容及相關影響。	同意研究單位處理情形。

議修法方向提出說明，請研究團隊進一步補充。		
2. 第 6-26 頁，小結建議增訂自用貨車業者得向事業所在地之監理機構，申請營業許可，其意是否針對資本額、停車場(研究已建議刪除，本所表示支持)、保費、牌照稅、燃料費、加入公會、定期提送報表等營運作業規範，均應比照汽車貨運業者？ (1) 倘若是，建議可於報告書中補述，以符合公平競爭之基礎。 (2) 若真如上述，是否仍有必要再掛自用車牌照？ (3) 另團隊建議營業車免除車額管制部分，回歸車輛安全及車牌登檢領照監理程序，以控制各該公司營業所需之車輛數，本所表示支持。	(1) 此項建議主要精神在於放寬自用車承運他人貨物之限制，其放寬範圍以提高自用車運能及不影響汽車貨運業市場為主要考量，在營業許可證部份的規範應該簡單化，以可以實質監督的角度作設計，以利業者方便申請。 (2) 在稅費部分應以交通安全角度考量加以規定，以營業車的強度規範，但在業者的相關營業稅制部分，應維持業者原本適用的稅務規範即可。 (3) 因為自用車業者正常仍以載運自有貨物為主，會提出承運他人貨物申請，乃為特殊狀況，而非要成為汽車貨運業。	同意研究單位處理情形。
3. 第 6-29 頁，表 6-2 及表 6-11 之公路法母法與汽車運輸業管理規則子法，分類不一致無法配對，請團隊補充說明；另汽車貨運業是否不能載運零擔貨物嗎？汽車路線貨運業是否不能載運整車貨物嗎？	委員所提之法規建議內容，屬不同期程之建議，長期建議為修改公路法第 34 條，將現有業態整併，參酌美、日發展經驗，將汽車貨運業修訂為一般汽車貨運業、特種汽車貨運業、及汽車貨運經紀業。爰本研究建議長期係朝業態整併，屆時汽車運輸業管理規則將配合公路法修訂一併修訂之。	同意研究單位處理情形。
4. 基於合理經濟規模經營主體且符合企業永續經營之精神，研提第 6-37 頁，表 6-18 之汽車	其實不須刪除公路法第 40 之 1 條之規定而僅新訂表 5-18 汽車運輸業管理規則第 28-1 條，應無造成違反法律優位	同意研究單位處理情形

運輸業管理規則第 28 之 1 新增修訂建議，惟公路法須配合修訂，以符合法律優位原則。	原則，因為第 40-1 條之規定為不得於一年內辦理繳銷或過戶轉讓，而表 5-14 規定則要求業者需維持申設營業執照之最低車輛數及資本額，此乃第 40-1 條之強化規則，乃公路主管機關所有之權限，目的在防止投機業者之行為，應屬公允之職權行使。 如交通部主管機關仍有執行疑慮，可於部內再進一步研究資源配置，於研擬可行之合適執行方案後，再修正本研究之法規建議用字，或針對母法「逾期不為改善時，停止其營業」提出更適合部內執行方案之用字修正。	形。
5. 第 6-66 頁： (1) 有無特別針對汽車運輸業管理規則第 133~135 條之修法提出相關建議方向及可行內容？是否將「個人經營小貨車貨運業」之「小」字刪除即可呢？ (2) 後續汽車貨運經紀業若配套可行，完成立法並籌設成立，大貨車或小貨車靠行之車主似有另一合法選擇。上述概念方向是否與團隊本次研究之整體思維相符或團隊有其他更合宜的想法？	感謝委員細膩的閱讀及建議。關於個人經營小貨車貨運業的暨有規定，確實可以更進一步規範並放寬至大貨車的部分，這就是美國的現有做法。本研究亦認為台灣有機會透過修法及新增貨運經紀業，即有機會導正現有的靠行現象。不過基於研究時限，希望可以將其列入後續研究中探討，請參見本研究報告 7.4 之說明。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局臺北市區監理所 許治威股長		
1. 有關第 4-14 頁開始，整理近 10 年來的違規營業行政訴訟	本研究第六章之議題探討與法規更新建議即已參考行政訴訟分析發現為之，與委員的建議事實上是一致的。亦	同意研究單位處理情形

分析，是否有後續相關建議，如修法補強等。	即本研究已於第六章中提出較完整的修法建議。	形。
2. 第 6-16、6-29、6-35 頁列表修法之建議不同，無法配對。另第 6-29 頁，汽車貨運只能整車？路線貨運只能零擔？依據為何？	已依將短期文字修正刪除，僅保留長期建議為修改公路法第 34 條，將現有業態整併，參酌美、日發展經驗，將汽車貨運業修訂為一般汽車貨運業、特種汽車貨運業、及汽車貨運經紀業。	同意研究單位處理情形。
3. 第 6-65 頁，有關靠行問題，是否參照個人營業計程車行修法？或自備車輛參與經營？另現行有個人經營汽車貨運業，現行法規是否須有補充或增強之處？	汽車運輸業管理規則第 106-1 條新增修訂建議乃為短期解決靠行問題之因應建議，主要在現行法令基礎下，先行將靠行業及靠行車主之間的法律關係透過定型化契約加以有效規範，降低兩造之間的經常性衝突及衝突調解機制。至於定型化契約之具體內容，因需要蒐集更多現況資料及參考現有其他領域定型化契約之內容後，方能提出較完整的建議契約內容。基於研究時間與經費限制，本研究尚未進行較深入的研究與提出具體建議。長期而言，相關配套法規則已於 6.5 節中之五加以探討，並於其後提出相關法制化更新建議。	同意研究單位處理情形。
4. 在靠行問題中，汽車貨運經紀業所能扮演的角色為何？又汽車貨運經紀業之定位為何？	汽車貨運經紀業的構想主要參酌美國汽車運輸業 Broker 的業態規定(詳見第 5-57 頁)，其特性類似目前國內的托運行及靠行業者。是故如新設這個業態，台灣有機會將托運行及靠行業者導正入貨運經紀業這個業態。惟其執行上相關定義、規定、配套等，尚需進一步研究。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局新竹區監理所 張瑞雯辦事員		

針對第 6-91 頁，汽車運輸業場站建議採實質認定方式，希望有具體的措施建議，可供參考。	實際執行之細節，須逐步檢視各家業者現有路外停車的方式及場所的安全性，方能累積出足夠知識做出一般性的規範，訂定具體措施，後再修法通過本研究之修訂建議。目前本研究 6.8 節的法規鬆綁建議，旨在去除不合宜現況，降低業者需要支付額外停車成本給合法停車場業者的非營業性成本。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局臺中區監理所 葉翌伶辦事員		
不論加強白牌車取締、從業人員資格、強化市場創新與除去不合時宜的法規，以健全汽車貨運產業等，都希望大家一起共同努力。	感謝委員的鼓勵。	同意研究單位處理情形。
交通部公路總局嘉義區監理所 莊炎鎮辦事員		
1. 有關裝載貨物超重未申請臨時通行證者，建議加重罰款。	如此項規定屬行政規則，則建議監理所直接提報罰款加重修改建議給公路總局，再請交通部盡快審議公告實施。但是目前小貨車 3.5 噸規定已不符產業發展現況，如做此項修法建議，將會遭受業界大力反對。或應先探討將大小貨車總重噸位區隔適度提升後，再提出貨物超重加重罰款之修法建議，會是更洽當的做法。	同意研究單位處理情形。
2. 有關駕駛員安全觀念之加強，觀念宣導可以藉由公會，乃至所屬會員，再到所屬駕駛員等，在修法前相信能產生一定效果。	加強駕駛員安全觀念原本就是監理單位責無旁貸的工作，如何與貨運公會及駕駛員職業工會有效合作，以達此目的，公路總局、各監理所及公路人員訓練所應該持續推出創新政策及行動方案，並配置足夠資源從事之，而不是藉由法規不足之理由，規避此方面的責任。監理單位亦應持續學習了解先	同意研究單位處理情形。

	進國家的做法，並將之融入國內環境，使駕駛員具備強烈交通安全意識，確保道路之交通安全。	
交通部公路總局高雄市區監理所 林文雅科長		
1. 目前產業現況，自用貨車、租賃貨車及靠行的處理，具有一定依存度關係，若監理稽查高頻度執法，就會發生一般公司行號靠行。經營汽車貨運需要有一定的經濟規模，才會在獲利與永續經營有所保障，但干擾市場機制的小貨車個體戶還有利基。過去認為那些業者主要是犧牲安全成本的說法，是產業的扭曲，應有更細緻的觀察，而透過制度化、法制化納管，可能比較有機會促使產業整體發展的提升。	感謝委員的意見，未來應該針對自用車違規及靠行現況做更深入的探討，了解它們生存之因，提出更貼切的管制規範。在業者經濟規模方面，本研究亦提出對策於表 5-15，建議經營汽車運輸業，需維持申設營業執照之最低車輛數及資本額。	同意研究單位處理情形。
2. 整體貨運產業而言，工時及薪資結構可能是最直接影響新血投入運輸業駕駛之關鍵。由於需要駕駛搬貨，以及需要配合船的時間等，產業發展欠佳的狀況，造成缺工問題。許多公司規模小，且基本條件不佳，使駕駛看不見未來，是否能夠透過法制、市場機制，提升保障駕駛員之工作條件，創造有利發展及穩定的環境，更有機會改變從業駕駛員的工作價值觀。	當前駕駛員短缺確實是業界非常關注的一個課題，其中可能也涉及工作條件及環境未盡理想的因素。因此，本研究於 7.2 小節建議主管機關應勻撥經費成立「汽車貨運駕駛人員研究培育中心」，盡快以更專業手段探討汽車貨運駕駛員的供需問題，逐步研擬出良好且永續的對策。	同意研究單位處理情形。

3. 第 2-8-2-9 頁，排版似有漏文字，建請確認修正。	感謝指正，已校對檢查遺漏之處並予以補正於 2.2 節。	同意研究單位處理情形。
4. 建議補充安全管理機制的架構。	本研究已於 6.4 節之四中提出強化安全管理的法規修改建議，安全管理機制包含新進業者之實質檢查(表 5-14)，以及現有業者的安全稽核(表 5-18)及稽核要項，詳細的安全管理架構則應由主管機關決定採納這些修法建議後，再進行探討研擬。	同意研究單位處理情形。
5. 經紀業的範圍建議定義更為明確。	貨運經紀業的構想主要參酌美國汽車運輸業 Broker 的業態規定 (詳見第 5-57 頁)，其特性類似目前國內的托運行及靠行業者。惟其執行上相關定義、規定、配套等，尚需進一步研究。	同意研究單位處理情形。
本所運管組（書面意見）		
1. 本計畫深具挑戰性，研究面向甚廣，需蒐集的國內外資料也甚多，研究團隊除回顧與評析比較國內外相關文獻與法規資料，亦透過多次的產業訪談、座談與工作會議等，統整歸納出國內汽車貨運產業發展現況與關鍵課題，並勾勒未來汽車貨運產業發展藍圖與推動策略等，於有限的時間內完成本研究豐富內容，殊為不易。	感謝肯定。	同意研究單位處理情形。
2. 本計畫已初擬未來汽車貨運產業發展藍圖與願景，為利後續相關政策之推動，建議可作更具體的描述，研擬達成願景目	針對研擬達成願景目標之績效指標的設定，本研究受限於時間與經費，無法深入探討，建議於未來進一步研擬適合台灣汽車貨運產業發展之指標，惟	同意研究單位處理情形。

標之績效指標的設定，如產值年增率、勞動就業年增量等，亦可參考全球競爭力評比或運輸物流評比等績效指標（如貨物追蹤能力、資訊化程度、ICT 使用率等），俾以充份了解我國汽車貨運產業於國內及國際上的競爭力。	建議主管機關可先參考美國安全指標：每百萬車輛行駛里程致命交通意外(fatal crash per million vehicle miles)與每百萬車輛行駛里程碰撞受傷意外(injury crash per million vehicle miles)，作為安全管制推行之指標，相關內容參考本報告參考文獻[39]。	
3. 本計畫從研究的執行過程中，發現尚有許多議題（如保險、環保、勞動力等）涉及跨部會產業管理，爰此，本計畫研究重點除剖析現階段汽車貨運產業短期必須處理的問題，亦朝可兼顧產業長期發展需要，提供法制化建議與相關配套措施，期以為我國汽車貨運產業發展創造有利的競爭環境。	敬悉。	同意研究單位處理情形。
4. 第一章內容除研究背景與目的，亦包括研究內容、工作項目、方法、流程等，故建議將章名「第一章 研究背景與目的」修訂為「第一章 緒論」。	感謝指正，已依意見修改於第一章。	同意研究單位處理情形。
5. 「1.5 研究組織與流程」建議修訂為「1.5 研究流程」，並刪除圖 1.2 研究組織及分工圖。	感謝指正，已依意見修改於圖 1.2 研究流程圖。	同意研究單位處理情形。
6. 「圖 1.3 研究流程圖」建議依據本計畫實際執行項目、架構與成果內容等，予以調整修訂。	感謝指正，已依意見修改於圖 1.2 研究流程圖。	同意研究單位處理情形。
7. 「表 2-2 現行公路汽車貨運業	感謝指正，已依意見修改於表 2-2 與表	同意研

運價對照表」請更新為 104 年最近運價資料，另「表 2-3 公路汽車貨運業家數及車輛數」請更新為 103 年底列管資料，相關文字內容一併更新。	2-3。	究單位處理情形。
8. 「3.6 小結」建議可增加我國與各國在法規面向（如業態區分、進入門檻、費率管制、安全要求等）的比較分析表，或透過視覺化的圖示來呈現各國汽車貨運產業的管制強度。	我國與各國在法規面向的比較分析，依意見依序分段於 3.6 小結說明。	同意研究單位處理情形。
9. 「6.5 靠行現象法制化更新課題」建請增加靠行現象相關法規修改及對利害關係者之成本效益影響分析。	感謝指正，已依意見修改於表 5-27。	同意研究單位處理情形。
10. 目前交通部及各部屬機關已配合行政院推動組織改造計畫研擬組織調整規劃，有關「7.2.1 建立有權有責之汽車貨運法制化更新組織」與「7.2.2 重整公路總局汽車貨運監理組織及資源」之內容，建議可配合目前的組改架構內容予以調整修訂。	感謝指正，已依意見修改於第六章。	同意研究單位處理情形。
11. 請增加「第八章 結論與建議」，並將本章內容分為「8.1 結論」與「8.2 建議」，且依據本所規定：各項研究報告於「結論與建議」章節前，應先簡述本計畫研究目的與問題，再提出具體「結論」與「建議」，並須加強敘明本計畫研究成果之效益，以及可提	感謝指正，已依意見增修第七章。	同意研究單位處理情形。

供本所或其他政府機關後續應用情形。		
12. 期中報告審查意見處理情形表中，原研究團隊所提處理情形，未完全加以補充修訂或仍有疏漏之處，請再針對期中審查會意見處理情形表，逐一審視及增補內容。	已遵照辦理。	同意研究單位處理情形。
13. 請研究團隊依據期末審查會議各委員、單位代表所提供之意見及所內的書面審查意見研提處理情形答覆意見，做為報告書修正之依據。並請於期中及期末意見處理情形表中，註明各意見已補充修正於定稿報告書之對應章節或頁數，俾利檢核與閱讀。	已遵照辦理。	同意研究單位處理情形。
14. 本研究報告之編輯方式請依據「交通部運輸研究所出版品統一管理要點」之規定辦理，並補充本研究之中英文摘要表。	已遵照辦理。	同意研究單位處理情形。
九、主席結論		
1. 請研究團隊刪除第 6-29 頁，表 6-11 的修法建議，有關業種合併相關議題，請直接於公路法進行修法建議與討論。	遵照辦理	同意研究單位處理情形。
2. 各單位所發表的意見與看法，請研究團隊予以詳實記錄，過程與結果一樣重要，俾利未來產業發展與修法參考。	遵照辦理。	同意研究單位處理情形。
3. 報告書尚有許多內容、詞句仍需精簡，需充分反映各方立場	遵照辦理。	同意研究單位處理情形。

意見，並以較客觀且具體的方式呈現，尤其部分內容係引述特定觀點，使描述過於主觀，難以忠實呈現問題的實質內涵等，請研究團隊再進行調整。		形。
4. 本研究是一個開始，希望也是一個可以接續的開始，研究成果必須能提供主管機關後續更清楚的推動方向，以及更具體的執行內容，而非僅是提出許多項研究案。 爰建議本研究須將實質的產業發展願景，以及法規修訂的想法與內涵等予清楚描述，例如在安全體制方面，要有易於被理解的概念架構，以及法制作業調整後之正負影響與衝擊之論述，俾利理解為何在鬆綁經濟管制之後，於合理成本運用原則之下仍須確保安全責任。此外，因應汽車貨運產業發展，主管機關的角色也需配合調整，培養思考創新營運服務模式的規劃能力，俾以協助業者導入新資訊科技、策略與創意，有助汽車貨運產業體質強化，才能讓汽車貨運產業以更合理、有效率的模式於國際上競爭。	本次研究的方向實際上是非常具體，希望未來主管機關可朝鬆綁經濟管制、強化安全管理，及做好產業輔導的方向發展。本研究於第五章第 5.4 節提出產業法制化更新關鍵議題，另於 5.5 節提出法制化政策理念與目標，再於第六章各節最後提出各政策理念與目標之可能正負影響與衝擊；同時，關於鬆綁經濟管制、強化安全管理，及做好產業輔導的方向發展之間的關聯性及推動期程，已經於第七章第 7.3 節中於以說明及擘劃。希望未來產官學可以在此次研究基礎下，追求汽車貨運產業朝更上層樓的方向努力邁進。	同意研究單位處理情形。
5. 請本所承辦同仁會同研究團隊，精簡整理報告書內容，俾利後續易於向外界說明本計畫研究方向與內容。	遵照辦理。	同意研究單位處理情形。

6. 本期末報告審查通過，請研究團隊依據契約規定辦理後續相關作業。	遵照辦理。	同意研究單位處理情形。

E.期末簡報



MOTC-IOT-104-MEB007

汽車運輸業管理相關規定法制化作業
之研究 - 貨運及小貨車租賃業

期末簡報



研究團隊：東吳大學
企業管理學系
法律學系





研究目的 (第一章)

- 藉由深度了解汽車貨運業發展現況與管制法規之衝突，並與先進國家汽車貨運業管制現況進行比較，探討健全我國貨運及小貨車租賃業發展所需加以改革之法制環境。

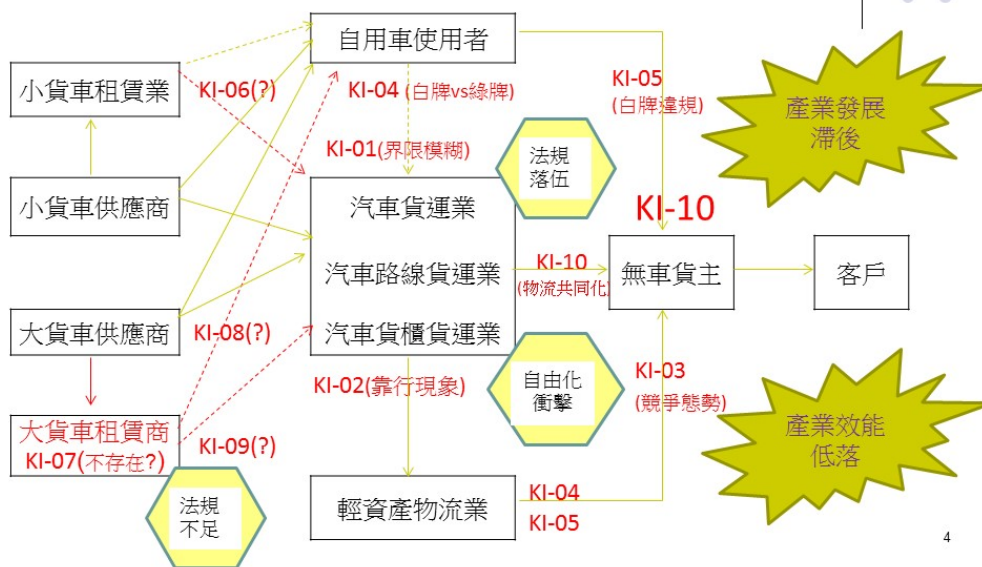


2

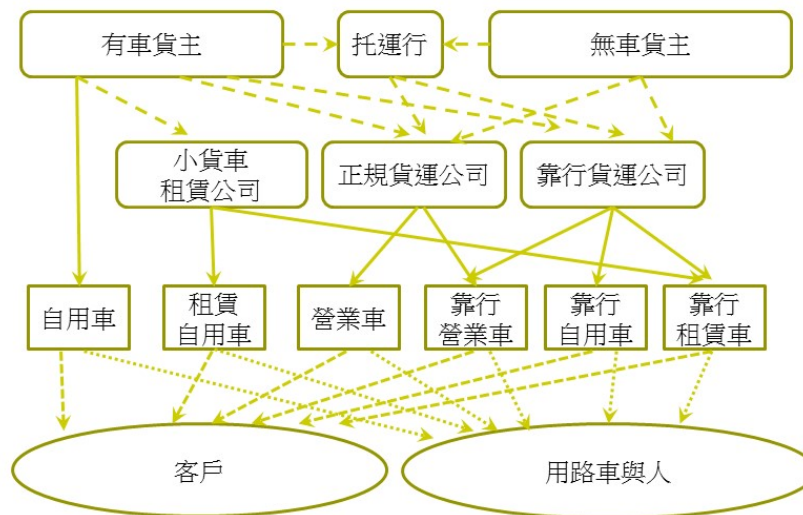
汽車貨運業 法制化現況探討與檢討



當前法制化課題 (第一章)



汽車貨運業不健全的生態系統(第一章)



5

滾動檢討汽車貨運業政策(第二章) 93、100、103年

表 2-1 汽車貨運業法制化主要行業問題

分類名	分類碼	行業問題
業態界限模糊	1	檢討修訂貨運業業種分類(100)
	1	業態定位與分類檢討(103)
	1	解決汽車貨運業與汽車路線貨運業不公平競爭(103)
業者經營體質	2	改善貨運產業經營體質(93)
	2	研議合作經營管理制度以推動業者整合(100)
	2	鼓勵業者擴大同業或異業策略聯盟(103)
公會功能	3	提昇貨運相關產業公會角色及機能(93)
	3	鼓勵公會強化組織功能(100)
	3	公會積極協助業者開拓新市場(100)
靠行問題	4	建立完善之貨運營運環境(靠行)(93)
	4	研議靠行車輛合理監管制度(100)
進入門檻	5	檢討修訂貨運業設立規範(100)
運價管制	6	檢討修訂貨運運價準則(100)
租車環境	7	建立一個有利的租車環境(103)

6

滾動檢討汽車貨運業政策(第二章) 93、100、103年



表 2-2 汽車貨運業法制化主要車輛問題

分類名	分類碼	車輛問題
自用車違規營業	1	加強取締非法營業的自用貨車(100)
	1	檢討自用貨車與營業貨車稅費結構不合理問題(100)
	1	營業車與自用車營業成本差異與營業公平性(103)
	1	低成本自用車違規營業(103)
貨車停車場空間	2	設置適宜之貨車停車空間(93)
	2	放寬營運車輛數與停車格位的比(103)
	2	設置公有停車場空間(103)
公共貨運場站	3	規劃建置公共(聯合)貨物轉運中心(93)
	3	規劃建置公共貨運場站(100)
都會區貨車管制	4	檢討都會區貨車管理制度之適宜性(93)
	4	檢討都會區貨車限制規定(100)
營業貨車違規	5	加強取締違規營業貨車(100)
酒後駕車強制險加價	6	酒後駕車強制險加價對象修改為駕駛人而非擁有人(103)

7

滾動檢討汽車貨運業政策(第二章) 93、100、103年



表 2-3 汽車貨運業法制化主要駕駛人問題

分類名	分類碼	駕駛人問題
駕駛人晉級培訓	1	辦理專業貨車駕駛人晉級培訓(103)
駕駛人彈性工時	2	與相關部會協調駕駛人彈性工時(103)
提昇運輸安全意識	3	教育與提昇運輸安全意識(93)

8

我國與先進國家汽車貨運業 管制法規比較 (第三、四章)



- **業態區分**：我國分4種業態較美(1種)日(3種)複雜
- **違規營運相關罰則**：美、日均較我國嚴格，日本甚至可處有期徒刑。
- **進入門檻**：我國僅要求資本額、車輛數及停車場，但是美、日則要求提出營運計畫甚至需要試營運通過後，才發給營業執照。
- **費率管制**：僅我國尚管制運價，美、日均未管制。
- **安全管制**：我國未針對汽車貨運業提出完整安全管制法規及監理制度，美、日均有完整法制。

9

研究所辨識出之法制化關鍵議題 (第五章)



四大公會訪談	日期
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會	104年6月3日(三)上午10時
台北市小貨車租賃商業同業公會	104年6月3日(三)下午2時
台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會	104年6月9日(三)下午2時
中華民國汽車貨櫃貨運商業公會全國聯合會	104年6月18日(四)下午2時

產官學座談會	日期
第一次座談會	104年6月16日(二)下午2時
第二次座談會	104年8月14日(五)上午10時
第三次座談會	104年10月20日(二)下午2時
第四次座談會	104年10月22日(四)下午2時

10

研究所辨識出之法制化關鍵議題 (第五章)



業態	業者訪談	日期
小貨車租賃業	吉利貨車出租公司	104年6月17日（三）上午9時
小貨車租賃業	邵利貨車租賃公司	104年7月1日（三）上午10時
小貨車租賃業	歐力士小客車租賃公司	104年7月8日（三）上午10時
汽車貨運業	八洲交通公司	104年7月1日（三）下午14時
汽車貨運業	台塑汽車貨運公司	104年7月3日（五）上午10時
汽車貨運業	聯倉交通公司	104年8月14日（五）下午2時
汽車路線貨運業	新竹物流股份有限公司	104年6月30日（二）下午2時
汽車路線貨運業	台灣宅配通公司	104年7月6日（一）上午10時
汽車路線貨運業	祥億貨運公司	104年7月14日（一）下午2時
汽車貨櫃貨運業	世聯倉運公司	104年7月23日（四）上午10時
汽車貨櫃貨運業	源陞交通公司	104年9月11日（五）下午2時

11

研究所辨識出之法制化關鍵議題 (第五章)



一、產業健全發展課題：

1. 運輸服務與運價管制及經貿自由化的法制化更新課題
 2. 自用車違規營業及相關稅費(車輛分級)影響法制化更新課題
 3. 業種界限模糊與進入、移轉及退出管制課題
 4. 靠行現象法制化更新課題
 5. 貨車租賃法制化更新課題
- ◆ 汽車貨運業監理作業智慧化 (沒有安全監理法源及監理制度)

二、貨車與駕駛員發展與管理課題：

1. 貨車規格定義不符合產業發展及時代潮流法制化更新課題
2. 貨車停車場場地之設置、增減或遷移管理規則衍生問題之法制化更新課題 (停車場分級開發及管理)
3. 貨車駕駛員分級管理及終身發展法制化更新課題

12

基於健全產業指導政策之法規檢討： 鬆綁經濟管制、加強安全管理(第六章)

26



- 總體汽車貨運法制化政策：健全汽車貨運市場、強化市場競爭活力、去除不合宜法規
- 政策一：鬆綁經濟管制(解決業種界限模糊問題)→7條修改建議
- 政策二：加強源頭管理(健全汽車貨運行業發展)→1條修改建議
- 政策三：健全現有汽車貨運市場
- ✓ 政策三之一：提高業者營業規模(促進行業之規模經濟發展)→3條修改建議
- ✓ 政策三之二：強化汽車貨運業的安全管理(防範道路安全問題)→3條修改建議
- 政策四：導正靠行貨運模式(健全汽車貨運行業發展)→1條修改建議
- 政策五：汽車貨運業管制法規與監理作業合理化(持續更新符合產業發展需求的法制環境)→9條修改建議
- 政策六：導正自用貨車違規營業行為(維持汽車貨運市場秩序)→1條修改建議
- 政策七：發展貨車績效運籌供應模式(研發推動前瞻性政策)→1條修改建議

13

法規修改建議正反面影響評析 (第六章)



- 正面影響：
 - 健全汽車貨運市場之發展
 - 強化市場創新與競爭活力、提高業者之獲利能力
 - 去除不合宜法規
- 反面影響：
 - 部分不符新法規要求之業者將須退出市場
 - 業者之安全管理成本將會提高
 - 修法與執行過程可能會遭遇業者、監理機關、立法部門之阻力

14

汽車貨運業健全發展 推動模式之規劃



汽車貨運產業在國家經濟上的重要性 (2014/民國103)

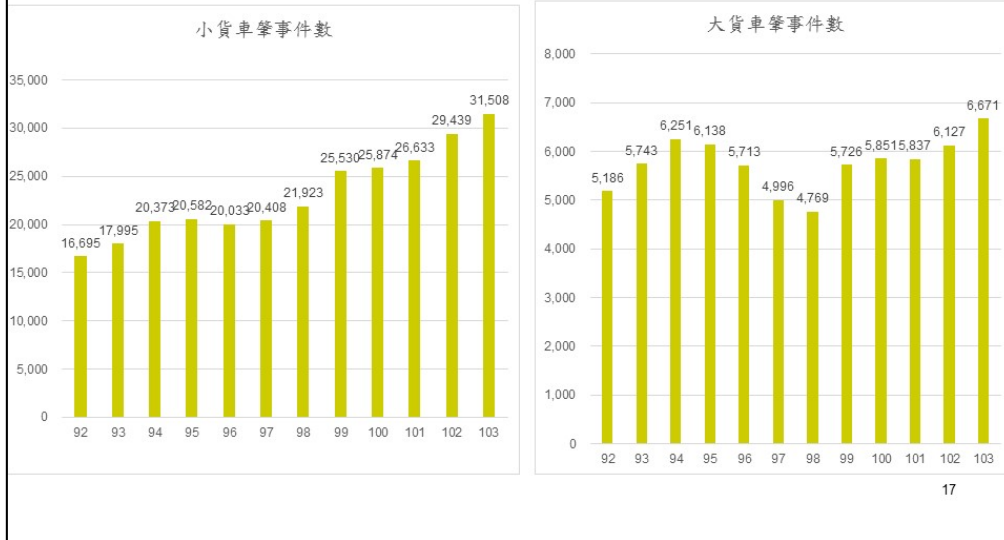


生產力 \ 業別	汽車貨運	公共汽車客運	計程車客運	合計
總產值(億元)	2,099	420	480	2,999
總家數	5,156	70	35,821	41,047
總聘僱人數	81,395	23,460	98,026	202,881
總車輛數	67,250	15,220	87,483	169,953
家均產值(萬元)	4,071	60,000	134	731
人均產值(萬元)	258	179	49	148
車均產值(萬元)	312	276	55	176

資料來源：
[1] 103年運輸及倉儲業產值調查報告
[2] 103年度交通年鑑

16

貨車肇事件數趨勢



美國安全管制效果(2000年實施)



- 大型貨車(超過10,000磅)
- fatal crash per million vehicle miles
 - 1975 - 4.9次
 - 1979 - 5.6次
 - 2009 - 1.1次 (77.6%下降)
- injury crash per million vehicle miles
 - 1989 77.2次
 - 2009 18.5次 (76%下降)

Source: Corsi, et al, 2015

18

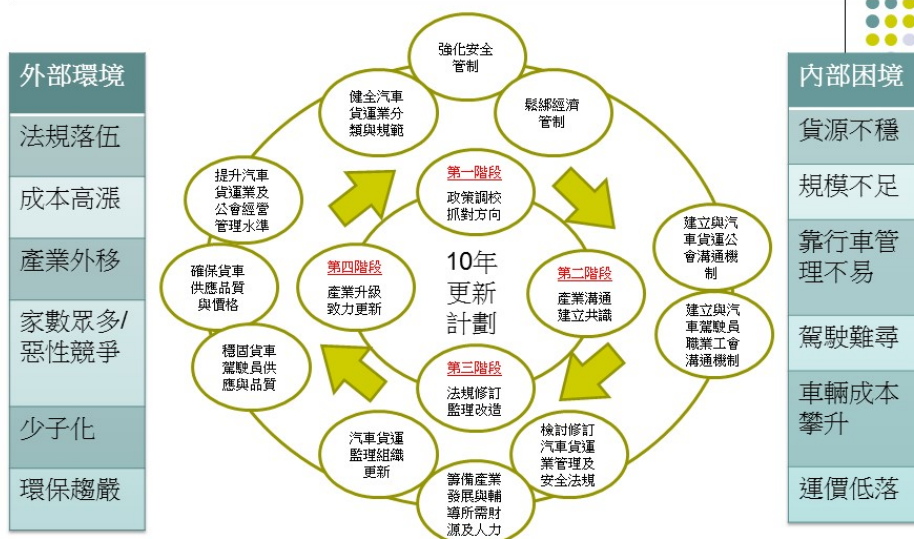
汽車貨運業發展願景 (第七章)

- 「以永續原則發展國家汽車貨運業生態系，來滿足台灣人民的物質需求。」

推動模式

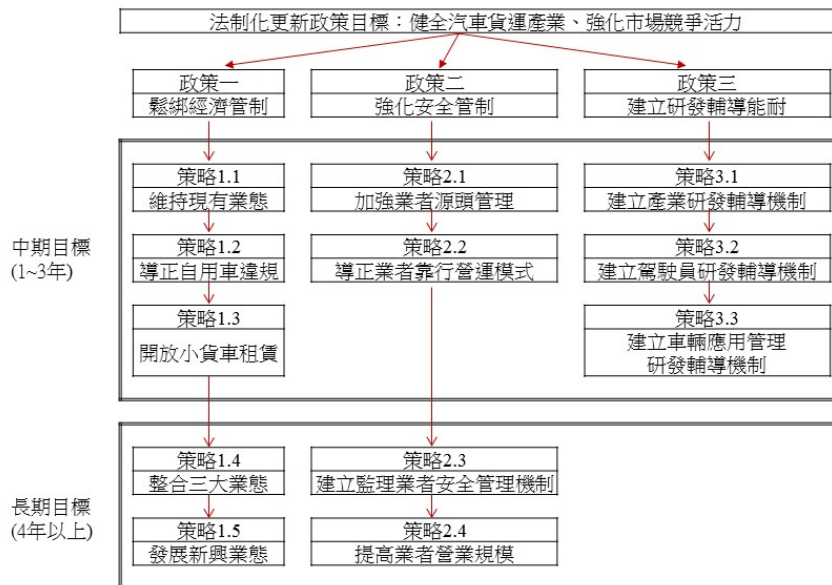
19

健全汽車貨運業發展 • 導正貨運靠行現象



強化國家物流基盤

汽車貨運業管制法規更新推動架構 (第七章)



21

建立產業輔導機制 (第七章)

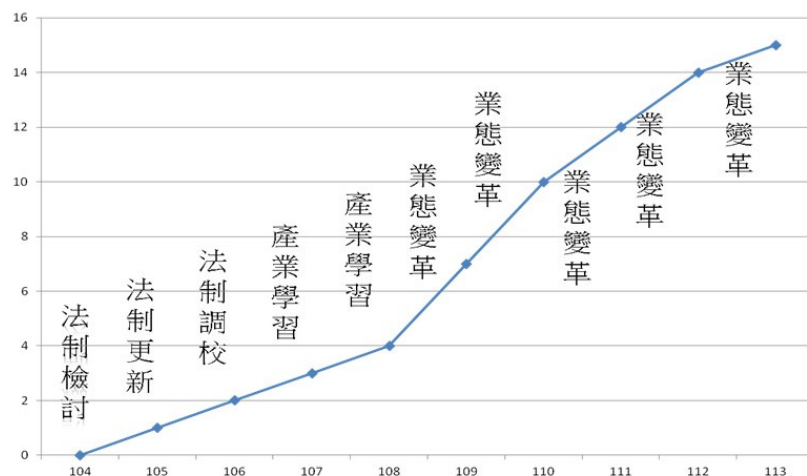


極度欠缺汽車貨運產業之研發與輔導機制

- 台灣汽車貨運產業發展基金或財團法人汽車貨運產業研究發展中心
- 台灣汽車貨運駕駛員終身發展基金或財團法人汽車貨運駕駛人員研究培育中心
- 財團法人車輛研究檢測中心(ARTC) (車隊管理與車輛使用技術)

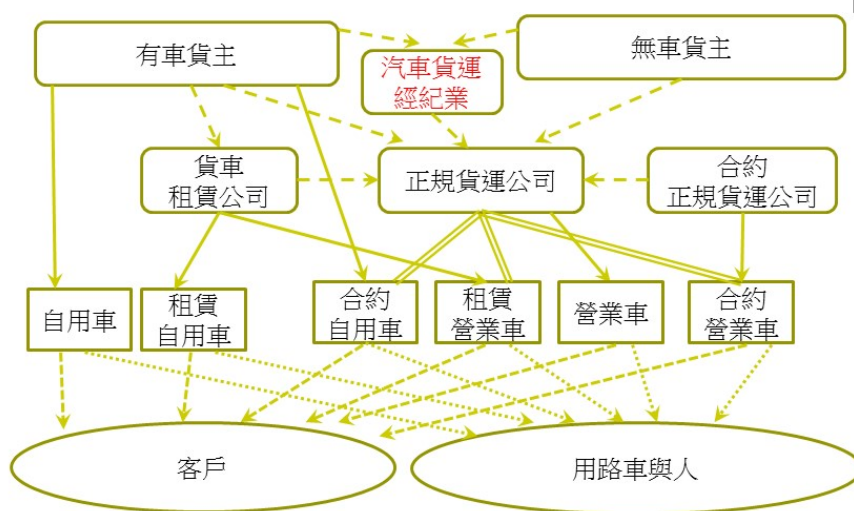
22

汽車貨運業健全發展管制法規更新 五大階段及推動期程推估 (第七章)



23

汽車貨運業未來理想生態系統 (第七章)



24

後續研究建議 (第七章)



編號	研究主題	研究重點	期程 (年)
1	汽車貨運業經濟管制鬆綁及業態整合之研究	(1) 深入了解國內產業經濟管制現況 (2) 探討先進國家汽車貨運業發展模式與現況 (3) 研擬國內汽車貨運業整合模式與整合影響評估	2
2	汽車貨運業安全管制加強及監理模式之研究	(1) 深入了解國內產業安全管制現況 (2) 探討先進國家發展模式與現況 (3) 研擬國內汽車貨運業安全監理模式與影響評估	2
3	提升汽車貨運業人、車業研發輔導能耐之研究	(1) 建立貨車駕駛員終身發展研發輔導機制 (2) 建立汽車貨運產業研發輔導機制 (3) 建立車輛應用管理研發輔導機制	2
4	貨車停車場供需現況及法制化之研究	(1) 瞭解違規停車場失序狀況 (2) 探討違規停車場解決方案 (3) 研擬法制更新對策	1
5	發展汽車貨運業監理智慧化策略及作業模式之研究	如何善用大數據分析技術於汽車貨運業產業政策分析及監理作業輔助	2

25

研究主要產出摘要



- 一. 回顧18篇歷年交通部貨運相關研究
- 二. 滾動檢討3篇歷年貨運業發展政策，辨識出法制化更新關鍵議題。
- 三. 系統性整理與比較美、日、歐盟的汽車貨運業法規，發現他們均已鬆綁經濟管制，而代以安全管制之強化。
- 四. 舉辦四次產業公會座談、訪談十一家貨運業，確認業界關注之法制化修改議題。
- 五. 深入探討汽車貨運業關鍵議題並具體提出汽車貨運產業法制化更新政策及法規修改建議，期鬆綁經濟管制並強化安全管理。
- 六. 針對本研究建議之汽車貨運業法制化更新做了一個完整的推動模式規劃，以供主管機關參酌利用。

26

The End!

