

105-092-4287
MOTC-IOT-104-MEB006

汽車運輸業管理相關規定法制化作 業之研究－計程車及小客車租賃業



交通部運輸研究所

中華民國 105 年 9 月

ISBN 978-986-04-9794-6

ISBN 條碼

GPN : 1010501652

定價 340 元

105-092-4287
MOTC-IOT-104-MEB006

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究－計程車及小客車租賃業

著者：張朝能、史習平

周文生、劉嘉發、黃慧娟、洪鈞澤、張維平、
郭佩綦、馮佩君、李憲人、馬中慧、黃苡瑄、
李承峻、吳逢瑜、劉權漢、歐冠廷、顏愉

交通部運輸研究所

中華民國 105 年 9 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：
計程車及小客車租賃業 / 張朝能等著. -- 初
版. -- 臺北市：交通部運研所，民 105.09
面；公分
ISBN 978-986-04-9794-6(平裝)

1. 交通管理 2. 交通法規

557

105016196

汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究：計程車及小客車租賃業

著者：張朝能、史習平、周文生、劉嘉發、黃慧娟、洪鈞澤、張維平、郭佩
榮、馮佩君、李憲人、馬中慧、黃苡瑄、李承峻、吳逢瑜、劉權漢、
歐冠廷、顏愉

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 9 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：340 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：1010501652

ISBN：978-986-04-9794-6 (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－計程車及小客車租賃業			
國際標準書號(或叢刊號) ISBN 978-986-04-9794-6	政府出版品統一編號 1010501652	運輸研究所出版品編號 105-092-4287	計畫編號 104-MEB006
本所主辦單位： 運輸經營管理組 主管：張朝能 研究人員：史習平 聯絡電話：02-23496839 傳真號碼：02-25450431	合作研究單位：中華民國運輸學會 計畫主持人：周文生 研究人員：劉嘉發、黃慧娟、洪鈞澤、張維平、郭佩棻、馮佩君、李憲人、馬中慧、黃苡瑄、李承峻、吳逢瑜、劉權漢、歐冠廷、顏愉 地址：臺北市南京東路五段102號10樓之3 聯絡電話：02-27476673		研究期間 自104年 5月 至104年12月
關鍵詞：營業小客車、計程車、小客車租賃業、法制化			
摘要： 我國提供營業小客車運輸服務的業態有「計程車客運業」及「小客車租賃業」，其運輸服務市場有各自營運特性，亦有相互重疊部分。本研究蒐集國外計程車客運業及小客車租賃業相關管理法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析，並藉由相關文獻資料整理、政府機關業務執行相關會議紀錄與公文函釋及公(工)會業者意見訪談，綜整關鍵課題與研擬對策。在「提供民眾多元、安全且便捷的營業小客車運輸服務，讓民眾感受生活品質提升的價值」願景下，本研究提出：1. 產業架構重新規劃、2. 引進大數據技術預測候車者行為模式管理空車率、3. 利用反覆累積數據進行旅次預測，確保合理候車時間、4. 成立關鍵指標監測平臺、5. 整合不同運輸業者共同營運等營業小客車發展策略。最後提出短期修法建議：1. 個人經營計程車客運業消極資格條件提升法律位階、2. 訂定計程車違規統一裁罰標準、3. 修訂計程車運輸合作社設置管理辦法以符一般法律原理原則、4. 新增計程車牌照逾檢註銷重領以及修訂繳銷重領規定、5. 規範小客車租賃業提供營業據點以外租車服務及自助租車服務等；以及中長期修法方向建議：1. 改善計程車經營環境，健全產業發展、2. 滾動檢討計程車駕駛人執業資格，3. 兼顧更生保護政策與民眾安全、4. 調整營業小客車之停車場設置規範俾符實際、5. 現有運輸業分類重新調整、重新建構完備之「道路交通安全法」與「道路運輸業管理法」等，並擬訂法制作業所需相關文件與立(修)法草案，做為公路主管機關法制化作業之依據。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
105年9月	302	340	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–Taxi Transportation and Passenger Car Rental and Leasing			
ISBN(OR ISSN) ISBN (pbk.) 978-986-04-9794-6	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010501652	IOT SERIAL NUMBER 105-092-4287	PROJECT NUMBER 104-MEB006
DIVISION: Operation and Management Division DIVISION DIRECTOR: Zhang, Zhao-Neng PRINCIPAL INVESTIGATOR: Zhang, Zhao-Neng PROJECT STAFF: Shih, Hsi-Ping PHONE: 886-2-23496839 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM May. 2015 TO Dec. 2015
RESEARCH AGENCY: Chinese Institute of Transportation PRINCIPAL INVESTIGATOR: Wen-Sheng Chou PROJECT STAFF: Chia-Fa Liu, Hui-Chuan Huang, J. J. Hong, Wei-Ping Chang, Pei-Fen Kuo, Petrina C Feng, Shian-Ren Lee, Chung-Hui Ma, Yi-Hsuan Huang, Cheng-Chun Li, Feng-Yu Wu, Chuan-Han Liu, Guan-Ting Ou, Yu Yen ADDRESS: 10F, No.102-3, Sec. 5, Nan-Jing East Road, Song-Shan District, Taipei City 105, Taiwan (R.O.C.) PHONE: 886-2-27476673			
KEY WORDS: passenger car service, taxicab, car rental industry, legalization			
ABSTRACT: The passenger car transportation service industry in Taiwan includes the “taxi industry” and “passenger car leasing industry.” The two industries are distinct in their business operations but also overlap to some extent. In this study, management regulations for taxis and passenger car leasing from overseas collected then a comparative analysis conducted on both domestic and overseas regulations and management mechanisms. A review of relevant literature, examination of government meeting minutes and official rulings as well as interviews with trade associations (unions) were then used to identify the key issues and develop appropriate response strategies. In accordance with the vision of “providing the general public with a range of safe and convenient passenger car transportation services that enhance the perceived quality of life”, this study recommends the following development strategies for business passenger cars: 1. Re-organization of the industry structure; 2. Introduce big data technology for predicting potential passenger behavior and managing vacancy rate; 3. Use accumulated data for trip prediction to ensure reasonable waiting times; 4. Set up a key performance indicator monitoring platform; 5. Consolidate the operations of transportation service providers. The following short-term regulatory changes are recommended: 1. Upgrade the legal requirements for individually-owned and operated taxis 2. Formulate unified penalties for taxis 3. Revise the establishment and management regulations for taxi co-operatives to bring them in line with general legal principles 4. Introduce regulations for renewal of revoked taxi licenses and amending the regulations for re-application 5. Regulate the provision of rental and self-service rental services outside of the business premises by the passenger car leasing industry; Medium and long-term regulatory changes recommended include: 1. Improving the business environment for taxis to ensure sound industry development 2. Rolling review of taxi driver qualifications 3. Balance rehabilitation policy against public safety 4. Adjust the regulations governing parking spaces of business passenger cars so they reflect reality; 5. Adjust existing transportation industry classifications, develop a comprehensive “Road Traffic Act” and “Road Transportation Industry Management Act”, and draw up the relevant documentation and draft proposals to provide the road authorities with a basis for legislative development.			
DATE OF PUBLICATION September 2016	NUMBER OF PAGES 302	PRICE 340	CLASSIFICATION ☐ RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐ SECRET ☐ TOP SECRET ☒ UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

第一章 緒論.....	1
1.1 計畫緣起.....	1
1.2 計畫目的.....	2
1.3 研究範疇與名詞定義.....	2
1.4 計畫內容與工作項目.....	5
1.5 研究方法.....	6
1.6 研究流程.....	7
第二章 各國計程車客運業與小客車租賃業之法規範.....	9
2.1 國內外計程車客運業之法規範.....	9
2.1.1 日本.....	9
2.1.2 美國.....	13
2.1.3 德國.....	16
2.1.4 英國.....	16
2.1.5 我國.....	18
2.2 國內外小客車租賃業之法規範.....	20
2.2.1 日本.....	20
2.2.2 美國.....	22
2.2.3 德國.....	23
2.2.4 英國.....	24
2.2.5 我國.....	26
2.3 計程車客運業法規範之比較.....	27
2.4 小客車租賃業法規與管理機制比較.....	36
2.5 小結.....	44
第三章 營業小客車現況分析.....	47
3.1 計程車客運業現況概述.....	47
3.1.1 計程車產業現況.....	47
3.1.2 計程車產業經營型態.....	47
3.2 小客車租賃業現況概述.....	50
3.2.1 小客車租賃業之興起.....	50
3.2.2 小客車租賃業經營模式.....	52
3.2.3 小客車租賃業靠行情形.....	54
3.2.4 純租車及代僱駕駛營業樣態之區隔.....	55
3.3 營業小客車營運環境之挑戰.....	58
3.3.1 APP 叫車營運方式.....	59
3.3.2 車輛共乘議題.....	67
3.3.3 Uber 與小復康巴士.....	71
3.4 小結.....	76
第四章 營業小客車相關課題與對策.....	79
4.1 法制規範爭議分析.....	79
4.1.1 大法官相關解釋與判例.....	79
4.1.2 最高行政法院判決.....	80
4.1.3 近 10 年交通行政訴訟案件數統計與分析.....	81

4.1.4 法令違反法律保留原則案件數統計與分析.....	82
4.2 營業小客車現況危機與轉機.....	87
4.3 計程車客運業遭遇問題與對策.....	90
4.4 小客車租賃業遭遇問題與對策.....	108
4.5 小結.....	112
第五章 產業創新服務與發展願景.....	115
5.1 貿易自由化對營業小客車產業之影響.....	115
5.2 嶄新商業模式向世界叩關.....	118
5.3 小客車共享經濟發展趨勢.....	122
5.4 營業小客車產業發展策略規劃.....	126
5.4.1 計程車營運特性之分析.....	126
5.4.2 分類營運之分析.....	127
5.4.3 營業小客車發展願景與策略.....	129
5.4.4 營業小客車發展規劃與分析.....	130
5.4.5 推動方式建議.....	134
5.5 小結.....	137
第六章 結論與建議.....	139
6.1 結論.....	139
6.1.1 國內外法規內容與管理機制比較.....	139
6.1.2 營業小客車法制化作業影響評估.....	140
6.1.3 營業小客車面臨課題與對策.....	141
6.1.4 產業創新服務.....	143
6.1.5 營業小客車產業發展願景與策略.....	143
6.2 建議.....	144
6.2.1 短期建議.....	144
6.2.2 中長期建議.....	146
參考文獻.....	151
附錄1 專家學者座談會會議紀錄.....	153
附錄2 期中審查意見處理情形表.....	179
附錄3 期末審查意見處理情形表.....	189
附錄4 「計程車運輸合作社設置管理辦法」修正條文(草案).....	201
附錄5 各國計程車客運業之相關規範.....	209
附錄6 各國小客租賃業之相關規範.....	247

表目錄

表 1 歷年小客車車輛登記數.....	3
表 2 計程車管理單位職能分工法源彙整表.....	19
表 3 我國與各國計程車法規與管理機制之比較.....	34
表 4 我國與各國小客車租賃業法規與管理機制之比較.....	43
表 5 甲、乙、丙種小客車租賃業營運資格比較.....	52
表 6 小客車租賃業車輛總數.....	54
表 7 小客車租賃業靠行情形.....	55
表 8 融資型與營業型租賃之區別.....	56
表 9 國內外叫車 APP 之比較.....	66
表 10 各國對 Uber 業者營運是否合法開放之規定.....	72
表 11 美國各州對 Uber 等業者之相關營運法規.....	74
表 12 公路法涉及法律保留原則行政訴訟案例結果一覽表.....	83
表 13 道路交通管理處罰條例涉及法律保留原則行政訴訟案例結果一覽表.....	85
表 14 汽車運輸業管理規則涉及法律保留原則行政訴訟案例結果一覽表.....	85
表 15 臺北地區計程車營運狀況調查表.....	89
表 16 公路法第 39 條之 1 修正條文(草案).....	91
表 17 車輛識別調整與否之優劣分析.....	92
表 18 現行營業區域調整與否之優劣分析.....	92
表 19 計程車客運業營業區域劃分.....	92
表 20 汽車運輸業審核細則第 6 條修正條文(草案).....	94
表 21 公路法第 65 條第 2 項修正條文(草案).....	95
表 22 計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6,7 條修正條文(草案).....	97
表 23 汽車運輸業管理規則第 95 條修正條文(草案).....	98
表 24 中央統一訂定或交由地方各自訂定裁罰基準之優劣分析.....	101
表 25 交通部公路總局處理計程車客運業違反汽車運輸業管理規則裁罰基準(草案).....	101
表 26 公路法第 56 條之 2 增訂條文(草案).....	103
表 27 汽車運輸業管理規則第 92 條修正條文(草案).....	104
表 28 公路法第 40 條之 2 修正條文(草案).....	105
表 29 汽車運輸業審核細則第 6 條再修正條文(草案).....	105
表 30 道路交通管理處罰條例第 37 條修正條文(草案).....	106
表 31 iRent 營運競爭力 SWOT 分析.....	111
表 32 汽車運輸業管理規則第 99 條修正條文(草案).....	111
表 33 兩岸服務貿易協議小客車租賃業之開放狀況與分析表.....	117
表 34 Uber 與國內計程車之比較-營運面.....	124
表 35 Uber 與營業小客車之比較-政策補助.....	125
表 36 Uber 與計程車隊之比較-服務特色.....	125
表 37 汽車運輸業管理規則第 100 條之 1 修正條文(草案).....	135
表 38 關東運輸局之營業區域.....	217
表 39 倫敦計程車共乘費率.....	234

圖目錄

圖 1 研究流程圖.....	8
圖 2 我國動產租賃業營業額及年增率.....	58
圖 3 巴西 Easy Taxi 服務.....	60
圖 4 日本 Line 叫車服務.....	60
圖 5 印度 Ola 叫車服務.....	61
圖 6 Uber 叫車服務與簡訊通知.....	62
圖 7 呼叫小黃 App.....	63
圖 8 呼叫小黃 App 媒合服務.....	63
圖 9 55688 App 叫車服務(臺灣大車隊).....	64
圖 10 178 App 叫車服務(大都會車隊).....	65
圖 11 叫車通 App 叫車服務.....	65
圖 12 UberPool 共乘 APP 畫面.....	68
圖 13 LyftLine 共乘 APP 畫面.....	69
圖 14 SideCar 共乘 APP 畫面.....	69
圖 15 Bandwagon 共乘服務流程圖.....	69
圖 16 SplitMyTaxi 網頁畫面.....	70
圖 17 Cab Match 共乘配對成功 App 畫面.....	71
圖 18 歷年臺北地區計程車空車率變化.....	88
圖 19 Uber 違規提行政訴訟抗罰成功.....	89
圖 20 和運租車 iRent 24 小時自助租車服務.....	111
圖 21 兩岸服務貿易協議租賃之定位.....	116
圖 22 芬蘭首都赫爾辛基 Maas 商業模式.....	119
圖 23 費率模式對消費市場影響分析圖.....	128
圖 24 營業小客車架構.....	131
圖 25 營業小客車服務特性.....	132
圖 26 不同業別的短期均衡圖.....	133
圖 27 短期推動方案示意圖.....	135
圖 28 倫敦計程車分區.....	234

第一章 緒論

1.1 計畫緣起

汽車運輸業管理相關規定對於營業小客車之經營管理、政府監督稽核、市場管制與產業發展等之影響深遠，然隨著營業小客車市場經營環境改變，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政策引導，不能適時反映市場管理需求，將造成市場機制無法發揮或反而形成過度管制，使營業小客車市場無法蓬勃發展。

我國提供小客車運輸服務的業態分別是汽車運輸業中的「計程車客運業」以及「小客車租賃業」，其提供運輸服務的市場雖有各自營運特性，也有相互重疊部分，目前分類方式是否妥適，有無更精進作法，為本研究關注重點之一。本研究係為「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列之營業小客車類部分，研究內容係以與營業小客車有關之汽車運輸業包括計程車客運業與小客車租賃業等2業態，並以「法」做為支撐改善國內營業小客車發展之架構，重新檢視現行法令對計程車客運業及小客車租賃業環境之可能限制，並探討經營業者及政府部門面對這些限制之應有作為，提出立(修)法草案。

隨著國家資通訊技術發展與普及，加上國民普遍接受與使用隨身數位產品，網路與數位科技改變民眾既有觀念，新的生活方式也因應此一潮流而出現。傳統運輸業經營及管制方式逐漸受到新型態的挑戰，而國內計程車也面臨不同以往的需求問題，如共享經濟的崛起，民眾叫車習慣的改變等。在此內外環境變化之下，是為全面檢視汽車運輸業管理相關規定法制化作業之契機，重新檢討營業小客車市場運輸管制與項目必要性，以兼顧營運秩序及改善業者經營環境，以滿足民眾行的需求，為國內小客車運輸開創新局面。

兼具健全且有彈性的法制環境與國家經濟發展息息相關，亦是提升國家競爭力的重要環節，綜觀國內涉及計程車客運業及小客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，面對現代化營業小客車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產業與國家發展需求。

綜上，本研究為因應國際環境、產業環境與市場環境等內外環境變化及未來發展趨勢，須確認我國當前計程車客運業及小客車租賃業之產業政策及未來發展願景與目標，盤點我國現行計程車客運業及小客車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定，同時蒐集國內外計程車客運業及小客車租賃業管理相關法規，進行法規內容與管理機制比較分析，以了解我國計程車客運業及小客車租賃業現況分析與重要課題及挑戰，並在明確的產業政策引導下，完成我國計程車客運業及小客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。此外，本研究執行過程並需配合同年期「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-法律位階檢討及相關條文修訂」及同系列研究計畫，互為調和法律位階、相關修訂及功能需求檢視交流，並就公路主管機關執行可能面臨之衝擊，研擬相關法制面及實務面予以對應之

可行方案，研究成果除將有助公路主管機關在明確之法令授權下，執行業者之監督管理外，亦有助於計程車客運業及小客車租賃業相關業者權利義務之保障。

1.2 計畫目的

為了因應國際環境、產業環境與市場環境等內外環境變化及未來發展趨勢，本研究主要研究目的如下：

1. 蒐集國外計程車客運及小客車租賃業管理相關法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析(至少包括德國、美國、日本)，了解國內外計程車客運業及小客車租賃業管理相關法規內容。
2. 以「法」做為支撐，比較分析相關法規間之層級架構關係與問題掃描，進行改善國內計程車客運業及小客車租賃業發展之管理機制與法規內容。
3. 傳統運輸業經營及管制方式逐漸受到新型態的挑戰，檢視我國計程車客運業及小客車租賃業現況分析與重要課題及挑戰，確認產業發展政策及未來願景目標。
4. 因應國際環境、產業環境與市場環境等內外環境變化，新興產業衝擊現有運輸市場的營運秩序及未來發展趨勢，藉由新科技與新觀念的引進，優化產業政策與發展環境。
5. 重新檢視現有的法令限制，完成我國計程車客運業及小客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。
6. 配合同年期同系列研究計畫，互為調和法律位階、相關修訂及功能需求檢視交流，提出立(修)法草案。
7. 公路主管機關執行可能面臨之衝擊，研擬相關法制面及實務面予以對應之可行方案。

1.3 研究範疇與名詞定義

一、研究對象

依據我國道路交通安全規則第3條之規定，小客車座位在9座以下之客車或座位在24座以下之幼童專用車。其座位之計算包括駕駛人及幼童管理人在內。公路監理機關將小客車區分自用小客車與營業小客車，其中提供小客車運輸服務業態的分別是「計程車客運業」及「小客車租賃業」，截至民國103年12月底止全國計程車數量計有8萬7,256輛，各縣市中以臺北市2萬9,775輛最多，新北市2萬2,840輛次之，二者合計占60.6%(如表1所示)；小型租賃車數量計有11萬2,889輛，各縣市中以臺北市8萬1,613輛最多，臺中市1萬750輛次之，臺南市7,731輛、高雄市6,489輛、新北市2,242輛、桃園市1,449輛，六都合計11萬274輛占99%，這些計程車與小型租賃車係屬小客車運輸，本研究研究對象僅限於探討提供小客車運輸服務的「計程車客運業」及「小客車租賃業」。

表1 歷年小客車車輛登記數

年份	自小客車	小型租賃車	計程車	小計
94 年底	5,495,693	44,391	94,278	5,634,362
95 年底	5,555,507	50,399	92,418	5,698,324
96 年底	5,567,687	55,417	89,738	5,712,842
97 年底	5,530,314	55,333	88,779	5,674,426
98 年底	5,559,247	56,476	88,589	5,704,312
99 年底	5,642,969	72,995	87,449	5,803,413
100 年底	5,787,010	86,066	87,012	5,960,088
101 年底	5,909,115	95,555	86,654	6,091,324
102 年底	6,046,599	103,024	87,256	6,236,879
103 年底	6,205,246	112,889	87,643	6,405,778

資料來源：交通部交通統計月報，擷取時間民國 104 年 3 月 24 日，網址：<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=578&parentpath=0,6&mcustomize=>

二、研究範圍

本研究研究範圍係以與營業小客車有關之汽車運輸業，包括：計程車客運業與小客車租賃業兩類業態，蒐集國外計程車客運及小客車租賃業管理相關法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析(至少包括德國、美國、日本)，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，引進新科技與新觀念，維護運輸市場秩序，檢討「計程車客運業」及「小客車租賃業」分類方式是否妥適，並以「法」做為支撐改善國內營業小客車發展之框架，盤點現行計程車客運及小客車租賃業所涉汽車運輸業管理法規管理相關規定，重新檢視現有法令對計程車客運業及小客車租賃業環境之可能限制，擬訂法規鬆綁原則，並探討經營業者及政府部門面對這些限制之應有作為，提出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，並具體說明修訂原因、建議修訂方向及修訂效益等。

三、名詞定義

(一) 計程車客運業

計程車客運業係指在核定區域內，以小客車出租載客為營業者(公路法第 34 條第 1 項第 4 款、汽車運輸業管理規則第 2 條第 1 項第 4 款)。現有計程車客運業營運型態包括計程車車行、個人經營計程車客運業、計程車運輸合作社 3 種型態。計程車車行者係以運輸業者身分，公司或行號名義申請核准辦理，車行應備妥車輛及設備，僱用駕駛人駕駛，後因車行無法掌握駕駛人之營收，而將車輛賣給該駕駛人，漸漸演變為現今車行以出租車輛或受理駕駛人寄行之經營型態，而所謂寄行行為，係車行及駕駛人間私人契約行為，名義上駕駛人為車行僱用，事實上則是自己當老闆獨立經營。

個人車行營運型態就是「駕駛人即老闆」，乃為鼓勵駕駛行為表現優良之個人經營計程車業，駕駛人必須符合汽車運輸管理規則第 92 條、93 條規定，個人車行不得僱用他人或將車輛轉交他人駕駛，且不得將牌照轉讓其他個人或公司行號。

計程車運輸合作社係指依合作社法、公路法、地方制度法暨相關法令規定，由合作社主

管機關及公路主管機關視實際需要輔導核准成立，其社員以在核定區域內，以小客車出租載客為營業之運輸合作社(計程車運輸合作社設置管理辦法第4條)。計程車運輸合作社由一群駕駛人所共同組成合作社型態之營運組織，並由駕駛人自行經營管理，計程車運輸合作社屬計程車客運服務業，提供所屬社員各項服務，其營運管理則採合作、自治管理經營，其車輛係由社員自備，於牌照登記書及行車執照上，登載該社員為車輛產權所有人，並各自領有汽車運輸業營業執照及牌照，採管理權與所有權分開處理，其牌照使用僅限社員本人及經主管機關核准輪替駕駛之配偶或同戶直系親屬，並不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。

(二) 計程車客運服務業

計程車客運服務業指以計程車經營客運服務而受報酬之事業(公路法第2條第1項第15款)。依據計程車客運服務業申請核准經營辦法第3條規定，計程車客運服務業得接受委託辦理下列服務業務：

1. 車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及各種異動登記；
2. 車輛違規罰鍰及稅費等之繳納；
3. 汽車責任保險之投保；
4. 行車事故之有關處理事項；
5. 購車貸款申請及動產擔保之登記；
6. 車輛派遣；
7. 其他經公路主管機關核准之業務。

計程車客運服務業之服務對象，應符合下列規定：

1. 須為領有有效之職業駕駛執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之駕駛人；
2. 前項第1款至第5款及第7款服務業務，限對同一公路監理機關轄區內個人經營計程車客運業者提供服務；
3. 經營前項第6款車輛派遣服務業務，限對同一營業區域內之計程車提供服務。

(三) 計程車駕駛人

計程車駕駛人係指領有職業駕駛執照，並於執業前向執業地直轄市、縣(市)警察局申請辦理執業登記，領有計程車駕駛人執業登記證及其副證者。依據內政部警政署於97年8月28日頒訂之「警察機關辦理計程車駕駛人執業登記管理事項作業要點」，從事工作為第3點中相關執業事實之一者，包括：

1. 受僱於計程車客運業者；
2. 自備汽車參與計程車客運業經營者；
3. 計程車運輸合作社社員或其輪替駕駛；
4. 經營個人計程車客運業者；
5. 個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛等。

(四) 小客車租賃業

小客車租賃業係以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者(公路法第 34 條第 1 項第 5 款、汽車運輸業管理規則第 2 條第 1 項第 5 款)。依據汽車運輸業管理規則第 99 條規定，小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業 3 種。甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期 1 年以上之小客車或小客貨兩用車為限。

1.4 計畫內容與工作項目

本研究為「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究」系列之營業小客車部分，係就計程車客運業及小客車租賃業管理相關規定法制化作業進行研究。計畫工作項目如下：

1. 滾動檢討我國當前計程車客運及小客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，各項法規制度須有明確的營業小客車政策引導，適時反映市場管理需求，優化產業發展環境。
2. 盤點我國現行計程車客運及小客車租賃業所涉汽車運輸業管理相關規定。
3. 蒐集國外計程車客運及小客車租賃業與自用小客車管理相關法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析。
4. 分析計程車客運及小客車租賃業現況與重要課題及挑戰。
5. 進行計程車客運及小客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。
6. 研提我國推動經貿自由化對計程車客運及小客車租賃業之影響評析與因應策略。
7. 進行深度訪談與召開至少 3 次座談會。
8. 其他相關法規或重要課題之探討。
9. 配合系列計畫執行。
10. 配合本案研究需要及相關法規研議之臨時交辦事項。

本研究主要研究內容如下：

1. 理論基礎部分：本案涉及法律保留原則、法律授權明確性原則、平等原則、比例原則等議題；
2. 檢討現行計程車及小客車租賃業實務運作之問題與規範法制不足及缺失之處；
3. 小客車運輸業規範法制重點：
 - (1) 車輛營業之許可或登記制；
 - (2) 車輛識別：車牌、特定顏色或標誌；

- (3) 駕駛人之管理：特定資格之限制、營業登記證之核發與撤銷；
 - (4) 營業所得之稽徵(個人、公司車行)；
 - (5) 罰則。
4. 立法規範模式：
- (1) 另定專法(特別法)；
 - (2) 於現行法令中(汽車運輸業管理規則)再另訂專章；
 - (3) 逕行準用現行法令之規定，包括：
 - ① 汽車運輸業管理規則(公路法)；
 - ② 計程車客運服務業申請核准經營辦法；
 - ③ 計程車駕駛人執業登記管理辦法；
 - ④ 計程車運輸合作社設置管理辦法。
5. 研究背景議題
- (1) 分析近 10 年來法令所為行政處分產生之行政訴訟類型，包括：
 - ① 撤銷訴訟；
 - ② 課予義務訴訟；
 - ③ 確認訴訟；
 - ④ 給付訴訟。
 - (2) 實務運作與運輸業相關管理法規引發爭議之處；
 - (3) 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。

1.5 研究方法

(一) 文獻評析

透過網路檢索蒐集有關國內外計程車客運及小客車租賃業產業政策與管理規範相關文獻，並回顧國內外計程車客運及小客車租賃業相關營運與管理之實際運作情形，歸納整理國內計程車客運及小客車租賃業立(修)法方向，做為國內涉及計程車客運及小客車租賃業之汽車運輸業管理相關規定法制作業之參考依據。

(二) 實地訪談

為進一步瞭解各項計程車客運及小客車租賃業相關規定法制作業政策方向與實施步驟，本研究將透過拜訪主管機關(包括交通部路政司、公路總局、各區監理所、直轄市政府等)，以及各計程車客運及小客車租賃業相關公會代表或具代表性的產業人士，取得更具體且詳的資料，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，以便瞭解實務現況，做為相關制度研擬之參考。

(三) 工作會議

本研究藉由定期工作會議，討論以解決各階段研究執行時所產生之困難與疑問。腦力激盪法(Brainstorming)係一追求創造力結論之方法，在執行腦力激盪法時遵守追求數量、禁止批評、提倡獨特想法與結合改善四個原則，激發團隊突破既有框架，促使團隊得出富有創造力之結論。本研究在工作會議舉行中，執行腦力激盪法，藉以突破研究困境，並得出較全面性之法制化結論。

(四) 專家座談會

本研究邀請產、官、學界之專業人士參與，針對計程車客運及小客車租賃業產業與國際環境、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與影響，從前瞻性政策思考，與時俱進新思維及現代化營業小客車業興革方式，以及相關規定法制化之執行與訂定內容提出建議，並實際提供本案在執行時於行政程序上應注意之事項，歸納整理本研究立(修)法方向，做為計程車客運及小客車租賃業之汽車運輸業管理相關規定法制作業依據。

(五) 法學比較分析

比較分析法係將兩個以上的客觀事物進行比較，藉以分析出事物的規律、本質與差異，得出結論與評價之方法。本研究將對國內外計程車客運業與小客車租賃業法規與法制規範爭議進行比較分析。國內外計程車客運業與小客車租賃業法規部分，本研究整理我國與日本、美國、德國、英國等指標性國家之法規，進行系統性盤點、比較與研析。另，法規爭議分析部分，本研究參考國內計程車與小客車租賃業相關之大法官解釋、行政訴訟判決案例與法制規範問題，做為本研究法制建議之參考。

1.6 研究流程

依據前述本計畫計畫之研究內容與工作項目，研究流程如圖 1 所示。

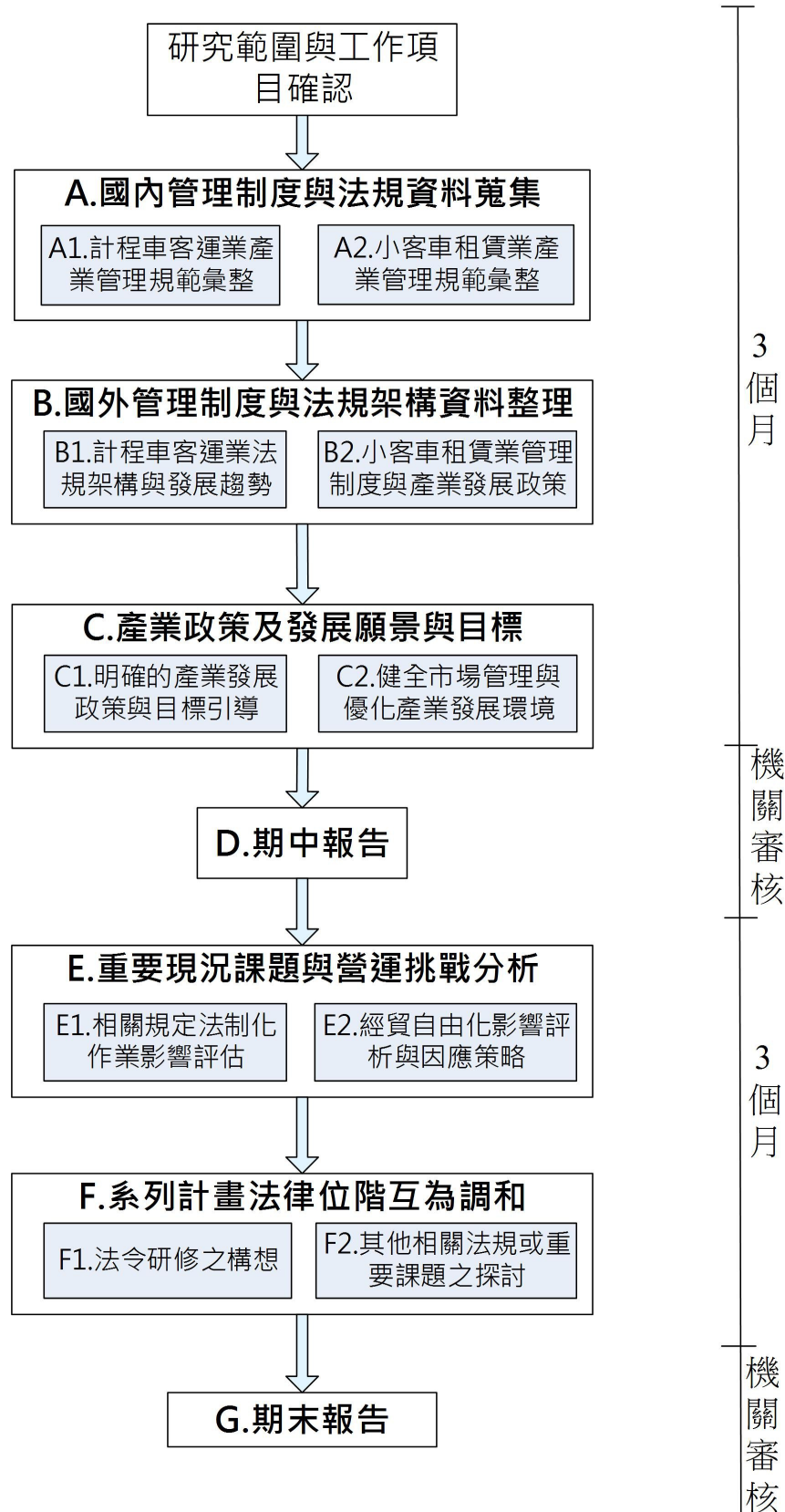


圖1 研究流程圖

第二章 各國計程車客運業與小客車租賃業之法規範

本章蒐集日本、美國、英國、德國等國的計程車客運業及小客車租賃業相關法律規範以及管理制度，最後比較分析我國與各國之法律規範及管理制度。

2.1 國內外計程車客運業之法規範

2.1.1 日本

一、計程車客運業管理規定

日本所謂「計程車事業」為道路運輸法上所稱「一般乘用旅客汽車運輸事業(屬特定旅客汽車運輸事業以外之旅客汽車運輸事業，道路運輸法第三條第一款ハ參照)」。亦即以一個契約，承攬乘車人數為 10 人以下之汽車(國土交通省令所定)，而運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業。為便於瞭解及配合我國名稱，以下有關該國道路運輸法所稱「一般乘用旅客汽車運輸事業」，簡稱為「計程車營業」。該國有關計程車之法令，除道路運輸法(道路運送法，昭和 26 年 6 月 1 日法律第 183 號)、道路運輸法施行令(道路運送施行令昭和 26 年 6 月 30 日政令第 250 號)、道路運輸法施行規則(道路運送法施行規則，昭和 26 年 8 月 18 日運輸省令第 75 號)外，尚有「計程車業務適正化特別措置法(タクシー業務適正化特別措置法)」、「旅客汽車運輸事業運輸規則(旅客自動車運送事業運輸規則，昭和 31 年 8 月 1 日運輸省令第 44 號)」及「計程車營業標準運送約款」等規定。

二、「計程車營業」牌照之許可管理機關

該國對計程車營業之規制，亦與其他經營「一般旅客汽車運輸事業」者相同，乃屬申請經營「一般旅客汽車運輸事業」之範圍，祇不過其類別屬「計程車營業」而已，均須取得中央省廳的國土交通大臣之許可，始得營業。未經申請取得許可者，不得經營計程車營業(道路運輸法第四條參照)。

關於許可管理之國家與地方政府之權限分配，依該國道路運輸法第 88 條規定，第 2 章旅客汽車運送事業(包含計程車事業)之許可經營，屬國土交通大臣之權限；國土交通大臣並得依政令之規定，委任地方運輸局長為之。同時，該地方運輸局長所接受之委任權限，亦得再委任運輸監理部長或運輸支局長行之。上開地方運輸局長、運輸監理部長及運輸支局長，均屬中央機關之分支機關，尚非做為地方公共團體之都道府縣的地方機關，宜特別注意。

三、「計程車營業」牌照之管理

(一) 許可之申請與程序

計程車之營業許可牌照，區分為「法人計程車」與「個人計程車」2 種。法人計程車之車輛駕駛人，其車輛為法人所保有(含租用情形)，駕駛人則為該法人所僱用。

欲經營「一般旅客汽車運輸事業」者(包含「計程車營業」者)，應向國土交通大臣提出載明如：1.姓名或名稱及住所，其為法人者，代表人之姓名。2.欲經營之一般旅客汽車運輸

事業種類(如計程車營業)。3.路線或營業地區、營業所名稱及位置、每個營業所所配置之營業用車輛數量及其他國土交通省令所定有關計程車營業等事項之申請書，並附加有關營業用汽車之運行管理體制及其他國土交通省令所定之必要文件，申請許可經營計程車營業(道路運輸法第5條)。

(二) 許可之要件

國土交通大臣審查計程車等營業之申請許可時，其許可基準如下：

1. 該營業計畫在確保運輸安全上必須適切；
2. 在營業執行上，必須具有適切的計畫；
3. 具有足以自行適切執行該營業之能力(道路運輸法第6條)。

(三) 申請營業許可者，不得有下列消極資格條件之一：

1. 申請經營許可者被處1年以上懲役或禁錮之刑，已執行完畢或受赦免後，未經過2年者；
2. 申請經營許可者，曾被撤銷或廢止一般旅客汽車運輸事業或特定旅客汽車運輸事業之經營許可，自撤銷或廢止之日起未經過2年者；
3. 法定代理人該當於Ⅰ及Ⅱ之消極要件時，申請經營許可者，為未具備有關營業能力之未成年人或受監護人者；
4. 申請經營許可者為法人者，其法人之重要幹部該當於Ⅰ、Ⅱ及Ⅲ之消極要件(道路運輸法第7條)。

四、法人計程車事業

關於法人計程車營業之申請許可，除應依前揭道路運輸法第6條規定外，須具備一定之資金計畫(包括車款、土地費、建物費、機械器具及其他雜項物品、駕駛資金、保險費與租稅公課，及其他等投資資金)、汽車車庫、最低車輛數，整備營運管理體制等要件。對於法人之重要幹部，除不得有前述規定之消極資格要件外，並須符合下列要件：

1. 執行法人業務之常勤重要幹部必須具有遂行計程車營業所必要之法令知識；
2. 基於健康保險法、厚生年金法、勞動者災害補償保險法、僱用保險法(以下稱「社會保險等」)規定，負有參加社會保險等義務者，參加社會保險；
3. 執行法人業務之常勤重要幹部(不問其名稱為何，包含與此等重要幹部具有同等以上職權或支配力者。以下稱「申請者等」)不得有下列之違反法令情事：
 - (1) 因違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法及計程車業務適正化特別措置法等規定，於申請日前3個月內及申請日後，受50日車以下停止使用運輸工具或使用限制(禁止)處分者(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任者)；
 - (2) 因違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法及計程車業務適正化特別措置法等規定，於申請日前6個月內及申請日後，受超過50日車、190日車以下停止使用運

輸工具或使用限制(禁止)處分者(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任者)；

(3) 因違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法及計程車業務適正化特別措置法等規定，於申請日前1年內及申請日後，受超過190日車之停止使用運輸工具或使用限制(禁止)處分者(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任者)；

(4) 因違反汽車代駕業法規定，於申請日前2年內及申請日後，受營業停止命令、撤銷認定或營業廢止命令之處分(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任者)。

五、個人計程車事業

申請者須為未滿65歲，持領有效之第2種駕駛執照(其中以普通駕照、中型駕照或大型駕照為限)，具有在所申請之營業地區內，曾受僱執業計程車駕駛達一定期間以上，須具有最近10年內無發生交通事故之經歷，自備駕駛資金70萬圓以上及車庫資金等，並不得有以下消極資格要件：

1. 申請人須於申請日前5年內，及提出申請後未曾受下列處分，諸如：

(1) 違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法(貨物自動車運送事業法，平成元年法律第83號)、計程車適正化・活性化特別措置法(特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法，平成21年6月26日法律第64號)而受限制使用(禁止)、停止使用運輸工具以上之處分者；

(2) 違反道路交通法之註銷駕駛執照之處分者；

(3) 依計程車業務適正化特別措置法(タクシー業務適正化特別措置法，昭和45年5月19日法律第75號)規定，曾受註銷登記及禁止登記之處分者；

(4) 曾受汽車代駕業法(自動車駕駛代行業の業務の適正化に関する法律，平成13年6月20日法律第57號)之營業停止命令或營業廢止命令者；

(5) 曾犯刑法、暴力行為處罰法(暴力行為等処罰ニ関スル法律，大正15年法律第60號)、刑法(昭和40年法律第45號)、暴力行為等処罰に関する法律(大正15年法律第60號)、麻藥及類精神藥取締法(麻藥及び向精神藥取締法，昭和28年法律第14號)、覺醒劑取締法(覺せい剤取締法，昭和26年法律第252號)、賣淫防止法(売春防止法，昭和31年法律第118號)、槍砲刀劍類所持等取締法(銃砲刀劍類所持等取締法，昭和33年法律第6號)，及其他相當之法令規定而受處分者；

(6) 曾因申請人自身之行為，而使其僱主遭受道路運輸法、貨物汽車運輸事業法或計程車業務適正化特別措置法所定停止使用運輸工具以上之處分者。

2. 申請日前3年間及申請日後，未曾受違反道路交通法之處分(包含反則金之課處)者。但在申請日前1年內曾受反則點1點之處分，或被課處繳納反則金以1次為限，視為

未受該等處分。

六、計程車牌照與車輛數量之管制

計程車事業之許可牌照與計程車數量，回歸自由競爭之市場機制，乃勢所必然。惟該國為防止計程車事業之過度發展，及造成供給輸送力過剩等情形，於平成 21 年制定「關於特定地區及準特定地區計程車業適正化及活性化特別措置法(特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法，平成 21 年 6 月 26 日法律第 64 號)」，亦即所謂「計程車減量法」，由國土交通大臣認為特定地區及準特定地區(以下簡稱特定地區等)之計程車業有供給過剩(指定「特定地區」，須參照該地區內計程車業之相關狀況，若不削減該地區之供給輸送力，即難以維持計程車業之健全經營，及確保運輸安全與利用者便利以充分發揮該地區公共交通機能之目的之地區)或有供給過剩之虞(指定「準特定地區」，須參照該地區內計程車業相關狀況，若不正确地對應該地區之輸送需要，即存有無法維持計程車業之健全經營，及確保運輸安全與利用者便利以充分發揮該地區公共交通機能目的之虞之地區)時，經考量事業用計程車之收入狀況、計程車發生事故狀況，以及違反法令與其他不適當經營狀況等因素，得指定某特定的地區為該法之特定地區或準特定地區及其實施期間(同法第 3 條、第 3 條之 2)。於上開被指定之特定地區等及其指定期間內，由有關係之地方公共團體首長、計程車事業者等、計程車駕駛人組織之團體，及該地區之住民等組成協議會，採取「自主管理」方式，自主作成特定地區或準特定地區計畫(同法第 3 條、第 3 條之 2、第 8 條、第 8 條之 2、第 9 條)。

該特定地區計畫，包含特定地區計畫之目標、該特定地區應削減計程車業之供給輸送力及削減方法等事項(如削減計程車輛等)，須經國土交通大臣之認可後據以實施(同法第 8 條之 3)。如各該計程車業者或營業所違反者，國土交通大臣得依同法第 20 條之 3 第 1 款規定處罰之，以抑制計程車業之過度發展，健全計程車業之營運與發展。同時，國土交通大臣受理計程車業之許可申請時，在被指定之特定地區及其指定期間內，如該申請有關之營業地區涵蓋涉及特定地域之全部或一部者，應不得為該許可(第 14 條之 2)。

其在被指定之準特定地區及其指定期間者，如該申請有關之營業地區涵蓋涉及準特定地域之全部或一部者，國土交通大臣除依道路運輸法第 6 條各款所列之基準審查外，就該許可，於不致造成該準特定地域內計程車業供給過剩之目的下，審查其是否符合國土交通大臣所定之基準。於此場合，國土交通大臣認為該申請不符合該基準或目的時，應不為許可(第 14 條之 4)。

對於經認可或報備之特定地區計畫或準特定地區計畫，在指定期間內實施活性化及適正化之規制，衡酌其供需情形，適當削減其車輛數或輸送力，法人計程車事業採取限制車輛數；個人計程車事業則採取限制營業許可牌照之核發方式，以抑制計程車業之過剩發展。

另「一般旅客汽車運輸事業」，包含計程車營業，如欲將其營業經營許可讓與時，非經國土交通大臣之認可，不生效力。法人計程車營業之法人，發生合併或分割者，也同樣非經國土交通大臣之認可，不生效力。其因合併或分割而承受或存續之法人，繼受該牌照營業許

可者之權利義務。(道路運輸法第 36 條)

2.1.2 美國

美國汽車運輸業主管機關為運輸部(Department of Transportation, DOT)下的聯邦汽車運輸業安全管理協會(Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA)。該組織成立於 2000 年，其功能係為落實 1999 年所制定之汽車運輸業安全促進法(Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999)，該法包含建立聯邦汽車運輸業主管機關、汽車運輸業安全策略、各州參與管制內容、駕駛執照認定標準、行業登記、保險、藥物測試等規範，旨在降低汽車運輸業可能發生的風險，以避免造成生命或財產之損失。

在 FMCSA 成立後，配合前述法規，亦陸續訂定許多管理規範及措施，其以 49 CFR Parts 300-399 為主，適用於業者、個人及車輛等對象。相關規範計有公司(company)、駕駛(driver)、藥物及酒精測試(drug and alcohol testing)、危險物品(hazmat)、工作時間(hours of service)、家庭用品(household goods)、美國運輸部編碼(USDOT number)、車輛(vehicle)、車牌(vehicle marking)等，其具體內容包含汽車運輸業申請、路線核定、駕駛執照需求、工作時間、爭議處理等(<http://www.fmcsa.dot.gov/regulations/title49/b/5/3>)。而許多民間組織，如美國公共汽車協會(American Bus Association, ABA)等，也會對主管機關提出的法規表示意見。

美國聯邦政府對於州際間運輸有管轄權，各州內的運輸管轄權則在各州政府。以經營出租車(for-hire motor carrier)為例，聯邦法規 49CFR382.25 就規定經營州際間出租車必須具備之資本額，但在 49CFR382.27 排除下列情形：

1. 只運送學生與老師到、離校的車輛；
2. 經營非固定路線與定點間之 7 人座以下計程車服務；
3. 每天接送一趟上、下班之 16 人座以下車輛；
4. 與學校簽有契約載送學生參加校外教學的車輛。

一、加州(舊金山市)

(一) 主管機關與主要法規

美國各州沒有統一的計程車法規，各地區有不同的計程車法規。舊金山的公共運輸主管機關為交通局(San Francisco Municipal Transportation Agency, SFMTA)，營利運輸之法規為交通運輸法(Transportation Code)第 2 章(Division II)之 ARTICLE 1100: REGULATION OF MOTOR VEHICLES FOR HIRE。

(二) 計程車駕駛執照

計程車駕駛執照包含申請資格及審查標準：

1. 申請資格：提供指紋、通過筆試、通過體檢、完成駕駛訓練課程、提供 12 個月以內的近照及取得計程車行的任用通知；
2. 審查標準：衣著整潔、無重大疾病或者嗜好、藥癮而無法安全駕駛車輛、持有加州

駕駛執照、具備每天至少駕駛 4 小時以上的體力、無犯罪紀錄、年滿 21 歲及具備英文聽說讀寫的能力。

(三) 計程車牌照

任何申請牌照者需於申請前已先持有合格駕駛許可兩年以上，才能被納入等待名單(waiting list)。然而自 2009 年 12 月 16 日起，SFMTA 不再添加人選至等待名單，直到等待名單清空。依照第 1115 條，SFMTA 以一年為週期，每年召開公聽會檢視是否限制牌照發放。另依照第 1116 條，計程車牌照可以轉售，轉售價一律為 20 萬美金。

(四) 計程車行

依照第 1105 條，未經 SFMTA 許可不得經營計程車派遣業務。計程車行之經營許可不得轉讓。雖無最低資本額要求，但至少需要具備 100 輛合法的計程車，並且具備每輛車 5 次派遣，全數車輛每日 500 次派遣的能力。

二、紐約州(紐約市)

(一) 主管機關與主要法規

紐約市計程車業的主管機關為「紐約市計程車與大轎車委員會(New York City Taxi and Limousine Commission，簡稱 TLC)」。紐約市另外設有「紐約市行政審判與聽證辦公室」(New York City Office of Administrative Trials and Hearings，簡稱 OATH)。在紐約州出租汽車(for-hire vehicle，包括計程車)的管理權在州政府，但其成文法(Consolidated Law)中的 Vehicle and Traffic Title 4: REGISTRATION OF VEHICLES 中的第 17 編「都會區間的出租車營運」規範：超過 100 萬人口以上的都市可自行訂定出租汽車的管理規則，因此紐約市政府於 1971 年成立「計程車委員會」(New York City Taxi and Limousine Commission, TLC)，負責 For-hire Vehicle 的管理，計程車委員會總部(Head Quarter)在曼哈頓區，包括政策與計畫室、特別計畫室、資訊室、公共關係部與客服部，負責委員會的行政運作及乘客申訴。另駕駛員執照、營業車輛執照與裁罰部位於皇后區(Queens)的長島市(Long Island City)，負責駕駛員執照申領與異動、營業車輛執照的申領與異動等相關事項以及有關違規之聽證與裁罰；車輛檢驗、執法部則位於皇后區的 Woodside，負責 1 年 3 次的計程車檢驗以及計程車違規取締。

(二) 計程車客運業規範

紐約市計程車依照營業區域分漆為黃色計程車(又稱徽章計程車 medallion taxis)以及綠色計程車(又稱包羅計程車 boro taxis，或街道攬客租用車 street hail livery vehicle)。黃色計程車可以在紐約市 5 大區招攬乘客。而綠色計程車僅能在上曼哈頓、布朗克斯、布魯克林、皇后區(不包含拉瓜地亞機場以及甘迺迪國際機場)，以及史坦頓島招攬乘客。依照 TLC Rules 第 51 章「定義」，所稱徽章計程車(Medallion Taxi，又稱授證計程車 Licensed Taxicab，或計程車 Taxicab)，最多只能乘載 5 人。

(三) 計程車執照(licensing)

依照 TLC Rules 第 58-06 條，計程車執照的有效期限為 2 年，至第 2 年 5 月 31 日失效，執照持有人應於持照第 2 年的 4 月 30 日前申請更新。申請計程車執照者，依照 TLC Rules 第

58-04 條以及第 58-05 條規定，應符合下列要求：

1. 應年滿 18 歲；
2. 提供有效的社會安全證(Social Security Card)以及政府核發之具相片的有效身分證件；
3. 申請人必須要按捺指紋存檔，並且具備良好品格；
4. 申請人的犯罪紀錄必須要符合紐約州矯正法(Correction Law)的標準；
5. 申請人必須要向 TLC 說明適於持有執照的理由；
6. 如果申請人已經持有一部以上的徽章計程車(Medallion Taxicab)，必須要依照要求提供財務揭露報表給 TLC，內容應包含資產、收入等；
7. 申請人應投保責任險；
8. 車輛持有要求：持有登記在申請人名下的行照；
9. 執照持有人須為駕駛人。

(四) 計程車行

依照第 58-05 條，計程車行的組織型態可以是合夥(partnership)、股份有限公司(corporation)、閉鎖性公司(closed corporation)，以及有限責任公司(Limited Liability Company, LLC)。公司的股東或者是合夥人必須要揭露所持有的計程車牌照。另外，股份有限公司以及有限責任公司不得使用與他人近似的公司名稱。

(五) 牌照管制

在紐約市開計程車營業，必須在引擎蓋上裝設 TLC 核發的徽章(Medallion)。新增徽章的數量由市議會參酌各式數據後決定，交由 TLC 執行，以標售的方式出售徽章，標售所得歸紐約市政府。徽章可分為兩種，一為個人持有，另一為公司持有。若為公司持有則該公司不限定為計程車公司，可為一般公司投資用。公司持有的徽章標價較個人持有的徽章標價稍微高些，平均約美金 30 萬元(臺幣 1000 萬元)左右，徽章允許自由買賣。1990 年 1 月 7 日後才持有徽章者則必須符合駕駛營業的要求，亦即需要達到每年營業 210 個班次(shift，每個班次九小時)的營業要求，約有四成擁有車輛的駕駛在其營業時間外，會把車輛出租給其他計程車駕駛營業。公司持有徽章以及 1990 年 1 月 7 日以前持有個人徽章者，則不需要符合必須駕車營業的要求，可以把車輛出租給一般計程車駕駛營業。一般而言，徽章持有者會把車輛租給代理商(agent)或仲介(broker)，再由其出租給一般駕駛，因為自己出租車輛手續麻煩且不容易找到承租人。徽章由紐約市政府製發，計程車車輛牌照則由 DMV 製發，因為徽章號碼(4 個文數字)不會改變，但車輛牌照繳銷新領需變更牌照號碼，因此，為使兩者號碼一致，TLC 特別請 DMV 針對計程車牌照使用徽章號碼，在最後一碼的右下角標示一位自 A 開始的英文字，若該徽章車輛需要更換牌照，則只要更改右下角的英文字母為 B,C,D...。

2.1.3 德國

一、計程車客運業管理規定

德國對於計程車、小客車等有償載客業者之行政管理規範，係以聯邦「人員運送法」(Personenbeförderungsgesetz, PBefG)為主。該法以車輛於道路上駕駛並以有償載客之行為做為相關管理標的，各邦亦以該法做為管理依據。PBefG 共分為 9 個章節 70 條規定，最早制定於 1961 年 3 月 21 日，目前最新版本係修訂於 2013 年 8 月 7 日。其包含行政許可與程序、營運、路線、補償交付(即誤點時之補償)、監督檢查、救濟、授權行政機關制定法規命令、罰鍰等內容。按 PBefG 之分類，以及第 3 章節之細分，本法大致上可區分為有軌電車、無軌電車及車輛等 3 種；其中車輛可細分為固定路線載客車輛及無固定路線載客車輛 2 種，計程車則屬於無固定路線載客車輛之範疇。其計程車運輸是以小客車為載客服務，計程車業者將車停在許可的定點，將乘客載至乘客指定的地點。業者亦得在路上或在公司接受載客委託，故計程車(Verkehr mit Taxen)，即計程付費之出租車輛。

二、「計程車營業」牌照之許可管理機關

各邦政府在一定範圍內有權得以法規命令訂定營業義務、計程車站的秩序和服務營運的細節，以及計程車交通運輸的運費和運輸條件，且各邦政府得以法規命令將授權轉讓給其他機關。

德國計程車無牌照數量之限制，核准適用於計程車業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，始得以同時轉讓由核准所生之權利及義務。在此一情形下需要由主管機關核准。另在超過 50.000 居民的鄉鎮，或少於 50.000 居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准計程車業和租賃業之申請。

三、計程車之營運

計程車只能停在業者登記營業的鄉鎮內。乘客若以事先預約的方式，則可預約停在其他鄉鎮的計程車。取得其他核准機關的同意，核准機關得劃定更大的行政區，允許計程車停在計程車登記營業的鄉鎮外的計程車定點載客。另不得將計程車租給乘客，讓乘客自己開。司機只能按照式樣及設備，載運人數不超過 9 個人(包括司機在內)的汽車。

2.1.4 英國

世界各國家的計程車有其共同的特性，但搭載方式及相關法令規範卻有極大的差異。在英國，隨著車輛維修、保險及汽油費逐漸調漲，許多城市、人口密集地區的民眾擁有一輛或一輛以上汽車變得越來越不切實際。而且，這些地方有許多大眾交通工具及公共自行車計畫(public cycling schemes)可供民眾使用。以倫敦為例，自有汽車的數量以自 2008/09 年每戶持有 0.78 輛車降至 2009/140 年的每戶持有 0.76 輛車。民眾持有汽車數輛已呈逐年下降之趨勢，以搭乘計程車來取代自用汽車的新世代逐漸成型。

一、計程車客運業管理規定

全英國對計程車之規範主要在於 2006 道路安全法案(Road Safety Act 2006)，其區分為：「黑色出租車(Black cabs)」和私人出租車(Private Hire Vehicles, PHVs)。

1. 英國對於計程車(Taxicabs)有其法令規範，而倫敦有關計程車之法令規範，對於機械操作的完整性及駕駛知識的規範特別嚴格。負責法令規範及註冊登記計程車與私人出租車(通常稱之為小型計程車，minicabs)的機關，已於 2000 年從倫敦大都會警察局(Metropolitan Police)轉移到倫敦交通局(Transport for London)所屬的公共運輸處(Public Carriage Office)。
2. 在計程車管制部分，愛爾蘭國會在 2003 年制定並通過計程車管制法(Taxi Regulation Act 2003)，在此法頒布之前，小型公共服務車輛的管制權(如車輛安全檢查、駕駛證發放、車輛牌照和經營牌照發放、劃分運營區域等)分散於多個政府機構。而此法施行後，各項管制權將統歸計程車管制委員會(Commission for Taxi Regulation，以下簡稱「委員會」)行使。委員會有權發佈規章建立必要的管制措施，包括服務車輛經營牌照、所有權和運營監理…等各種規章。

二、計程車管理及經營型態

黑色出租車可在街上攬客，也可在計程車車站待客搭乘或事前預約。而其暱稱「哈尼克計程車(Hackney carriages)」同時也適用於地方政府註冊取得證照、在一定區域內攬客的標準客車(standard passenger vehicles)，其車資收取係按照時間及距離計價的計程車計費表(taximeter)計算車資。

在英國，只有黑色出租車可以未經事先預約而在街上攬客。倫敦傳統的黑色出租車是特別為符合倫敦計程車主管單位所制定的適當條件(Conditions of Fitness)之車款。倫敦計程車駕駛不但須要取得營業執照，還必須要通過極為嚴格的訓練課程「知識(the Knowledge)」。英國部分城市對於擔任計程車駕駛人有數額限制，但倫敦市沒有數額限制。2008 年以前，計程車駕駛所駕駛的車款必須要是針對特殊目的所設計的計程車車款；直到 2008 年以後，才開放其他車款的使用，而有所謂的「個人計程車(people carrier)」。

愛爾蘭公共運輸系統由大型和小型服務車輛組成。大型車輛包括火車、巴士等。小型服務車輛是指那些為乘客提供及戶(DOOR TO DOOR)服務的小型車輛(small public service vehicle, SPSVs)，包括計程車(taxis)和私人出租車(private hire vehicles, 以下簡稱出租車)2 類。計程車與出租車皆須領有經營牌照才可經營，2 者的區別在於計程車可以在道路上或網站公開招攬乘客，其費率由政府規定，而出租車則僅能提供電話叫車服務，不允許公開攬客，但費率也不受政府管制。計程車主要提供 3 種型態的服務：電話預約、定點候車與巡迴攬客服務。其計程車經營者絕大多數是擁有車輛的個體司機，工資制司機極少。

三、倫敦市區內私人出租車及計程車(taxis)駕照

欲在倫敦市區擔任計程車駕駛或私人出租車駕駛，必須要向倫敦交通局(Transport for London, TfL)申請正式的駕駛執照。計程車駕駛執照分為「綠色標章(green badge)」及「黃色標章(yellow badge)」二類，其中允許通行倫敦的倫敦全區執照(the all London licence)，一

一般稱之為「綠色標章(green badge)」；僅能行駛於倫敦郊區的郊區執照(the suburban licence)一般稱之為「黃色標章(yellow badge)」。

四、申請計程車執照

在倫敦申請計程車執照者必須符合下列條件：

1. 年滿 21 歲；
2. 英國或歐盟(European Union, EU)之公民，或取得在英國停留及工作權利者；
3. 持有大不列顛(a full Great Britain,GB)，北愛爾蘭(Northern Ireland,NI)或歐洲經濟區(European Economic Area,EEA)之駕照；
4. 向倫敦交通局(TfL)索取「申請書相關資料袋(Application pack)」，惟在此之前必須要具備下列條件：
 - (1) 先向公開及刑案紀錄局 (DBS)申請取得詳細的刑案紀錄查驗證明；
 - (2) 通過「知識測驗(the knowledge test)」；
 - (3) 通過駕駛及車輛標準署(the Driver and Vehicle Standards Agency，DVSA)所舉辦之計程車駕駛評量(taxi driving assessment)；
 - (4) 醫師開立藥物檢測證明(a medical examination)；
 - (5) 繳交申請資資料時，需要繳交規費(fee)。

五、計程車計費表

倫敦計程車計費表、信用卡收費器、收據列印器等之裝設，均須經過申請核准後始能裝設。裝設信用卡收費器的計程車，依法一定要列印收據。但裝設收據列印機之計程車，駕駛仍可選擇製發手寫收據或列印收據。收據列印器無法輸入小費金額。若乘客要求製發小費的收據，僅可發給手寫收據。收據列印器無累計功能，因此駕駛必須要保留收據做為課稅(tax)及增值稅(Value Added Tax)的依據。

2.1.5 我國

我國計程車客運業係屬汽車運輸業之一，計程車運輸合作社則屬計程車客運服務業。涉及計程車管理業務的行政機關有各地區監理所，負責汽車運輸業管理、營業車輛管理、職業駕駛執照審驗等部分(如表 2 所示)。而各縣市警察機關(交通警察(大)隊)則負責駕駛人執業資格審核、執業登記證考試、執業登記證核發等。縣市交通主管機關基本上扮演擬定地方計程車管理政策的機構，負責與監理機關及警察機關等相關單位進行溝通協調，而 2 年檢討一次之計程車費率，則由計程車公(工)會提案送交交通局，再由費率審議委員會審議。經濟部標準檢驗局負責計程車計費表之檢定與檢查，計費表之檢查則配合職業駕駛執照審驗時辦理。縣市政府社會局則負責監督輔導計程車運輸合作社財務以及社務狀況。涉及計程車管理業務機關眾多，直轄市與非直轄市地區之管理架構會稍有不同，但其基本架構是一樣。由地方交通局負責擬定計程車管理政策，全國一致性之政策則屬交通部；計程車駕駛人管理權責在地

方屬交通警察大隊管轄，在中央則屬內政部；計程車車輛監理由交通部公路總局管轄。

表2 計程車管理單位職能分工法源彙整表

負責單位	功能	法源
交通部	負責全國計程車管理法令及其相關子法，涵蓋計程車客運業之設立、營運監督、核發職業駕駛執照、車輛設備管理、營業區劃分等事項。	公路法第37、77條、汽車運輸業管理規則第4條第1項第3款及道路交通安全規則第4、5條
內政部	負責計程車客運服務業以合作社型態經營者之申請、設立與相關監督事項。	公路法第56條、合作社法第3條
警政署	負責計程車駕駛人資格審查及執業登記核發管理	道路交通管理處罰條例第36、37條規定
國家通訊傳播委員會	負責計程車專用無線電臺頻道之申請、審核等事宜。	計程車專用無線電臺設置使用管理辦法第3、4、6條
地方政府	計程車營運管理事項，包括車行、合作社管理及費率調整	依據上述法源，地方制度法
地方警察機關	審辦汽車駕駛人考領計程車駕駛人執業登記證、核發計程車駕駛人執業登記證及受理計程車駕駛人執業登記證每年之查驗等	依據上述法源

一、計程車客運業管理規定

經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。

二、營運規模限制

1. 計程車客運業最低資本額以公司行號經營者新臺幣五百萬元以上。但個人經營計程車客運業不在此限。
2. 計程車客運業以公司行號經營者應具備全新小客車30輛以上，個人經營計程車客運業者以自購1輛為限，其車齡不得超過3年。計程車運輸合作社車輛數量、車齡條件，由該管公路主管機關定之。

三、牌照數量管制

計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。

優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定。

四、執業登記管理

為有效管理計程車駕駛人執業，依據道路交通管理處罰條例第37條規定訂定「計程車駕駛人執業登記管理辦法」，其內容包括：計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項。

2.2 國內外小客車租賃業之法規範

2.2.1 日本

一、小客車租賃業管理規定

關於日本小客車租賃業之管理法規，主要是道路運輸法(道路運送法，昭和26年6月1日法律第183號)第80條、道路運輸法施行令(道路運送施行令昭和26年6月30日政令第250號)、道路運輸法施行規則(道路運送法施行規則，昭和26年8月18日運輸省令第75號)，及汽車交通局長所頒之「小客車租賃業之處理〔貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて，平成18年3月30日国自旅第286号通達最終修正〕」等法令為規制。

二、主管機關

該國小客車租賃之營業規制，係採許可制，其規制說明如下：

(一) 經營小客車租賃業之許可

以經營租賃小客車為業者，須經國土交通大臣許可，始得供人租用。國土交通大臣對於此項許可之申請，祇要該欲經營小客車租賃業者，無類似經營汽車運輸事業之情形，均應給予許可(道路運輸法第80條)。惟依同法施行令第4條規定，國土交通大臣應將其權限委任「地方運輸局長」；該被委任「地方運輸局長」之權限，委任「運輸監理部長」或「運輸支局長」。易言之，經委任後，國土交通省之「運輸監理部長」或「運輸支局長」有為此項許可之權限。

(二) 許可之基準

申請經營許可者，不得有下列消極資格條件之一：

1. 申請經營許可者被處1年以上懲役或禁錮之刑，已執行完畢或受赦免後，未經過2年者。
2. 申請經營許可者，曾被撤銷或廢止一般旅客汽車運輸事業、特定旅客汽車運輸事業、一般貨物汽車運輸事業、特定貨物汽車運輸事業或自用小客車有償租用之經營許可，自撤銷或廢止之日起未經過2年者。
3. 申請經營許可者，為未具備有關營業能力之未成年人或受監護人者，其法定代理人該當於Ⅰ及Ⅱ之消極要件。
4. 申請經營許可者為法人者，其法人之重要幹部該當於Ⅰ、Ⅱ及Ⅲ之消極要件。

(三) 許可負擔或條件之附加

運輸支局長為經營許可時，應附加「不得以自己用之客車(30人以上等)供作租用」、「為行租賃目的使他人利用自己名義行之」、「租金及租賃契約條款、不得附送駕駛人提供駕駛勞務，及租車事業者應提供駕駛人所必要之情報等事項，應揭示於其事務所明顯易見之

處」、「營業處所、租金及契約條款等重要事項有變更時，應即向運輸支局長提出報備」、「應妥適管理及掌握租用車輛之租用及整備狀況」、「備有車輛租用簿，並正確記載租用情況」、「交付承租人租賃憑證，及指示其應隨車攜帶」、「出租人違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法、道路運輸車輛法及本附擔或條件時，得停止經營租車業務或撤銷廢止其許可」等必要之負擔或條件。

三、營運規模限制

(一) 小客車租賃業無特別的營業規模限制

該國對於小客車租賃業，依道路運輸法、道路運輸法施行令、道路運輸法施行規則，及汽車交通局長所頒之「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」等規定，目前尚無設有特別的營業規模限制。

(二) 營業用車之停車場

該國對普通自用汽車之規制，汽車所有者須具備停車保管場所，始得向國土交通大臣進行車輛登記及供作行駛之用。小客車租賃業之營業用車，亦不例外，即須有距離其營業所 2 公里以內之道路外停車場。該等營業用汽車之車主(即營業者)未有停車保管場所者，即不得進行車輛登記之變更或移轉，其違反者，得依第 108 條、第 109 條規定處以罰則。

四、牌照數量管制

該國對於小客車租賃業，依道路運輸法、道路運輸法施行令、道路運輸法施行規則，及汽車交通局長所頒之「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」等規定，目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

五、載運乘客及租用車輛之限制

依據該國國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款，是只有承租人租車資格之問題，並無載運乘客之限制問題。

六、小客車租賃事業概況

目前該國小客車租賃業營業，有以下規制實態：

(一) 營業申請許可規制

依上開國土交通省汽車交通局長之通達規定，為防止事故或糾紛，要求租車事業者應在其營業場所，揭示「租車契約條款」或「注意事項」。另為保障承租車輛者之權益，及預防顧客發生事故，租車業者應預先投保對人(8000 萬圓以上／人)、對物(200 萬圓以上／件)與搭乘者(500 萬圓以上／人)等之損害保險(汽車互助共濟保險)，並被納為申請許可之審查內容。

(二) 規制緩和

小客車租賃業，也與貨物運送業、計程車駕駛業同樣，容許個人取得許可自己經營。對於不具備許可基準所定應設置整備管理人之業者，除大型巴士外，最多以 9 輛為限。

(三) 租車限制

小客車租賃業者係以大眾的不特定顧客為對象，對於以會員制之會員為出租對象者，屬違法行為。自小客租賃顧客之最低限制標準，承租人必須有該租用汽車種類之駕駛執照，其為外國人必須領有國際駕駛執照。

2.2.2 美國

美國汽車運輸業主管機關主要是運輸部(Department of Transportation, DOT)下的聯邦汽車運輸業安全管理協會(Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA)。該組織成立於2000年，其功能係為落實1999年所制定之汽車運輸業安全促進法(Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999)，該法包含建立聯邦汽車運輸業主管機關、汽車運輸業安全策略、各州參與管制內容、駕駛執照認定標準、行業登記、保險、藥物測試等規範，旨在降低汽車運輸業可能發生的風險，以避免造成生命或財產之損失。惟美國聯邦政府對於州際間運輸有管轄權，各州內的運輸管轄權則在各州政府。

一、加州

(一) 主管機關與主要法規

加州小客車租賃業(rental car company)之主要規範為加州民法典(California Civil Code)，加州民法典第1925-1938條詳細規定了小客車租賃業與承租人(renter)之間的權利義務關係。另外對於提供機場入出境旅客出租車的租賃公司，有一些額外的費用規定。

經營加州小客車租賃業無需另取得許可執照，但是應該要先取得保險證明文件。由於主要以民事法律進行管理，因此無特別主管機關。

(二) 許可駕駛人(authorized driver)

許可駕駛人範圍如下：

1. 一般承租人

(1) 承租人；

(2) 承租人的配偶，但是需為合格駕駛執照持有人，並且滿足租賃公司所要求的最低年齡限制；

(3) 與承租人有業務往來的承租人之僱員或同事，但是需為合格駕駛執照持有人，並且滿足租賃公司所要求的最低年齡限制；

(4) 在承租人與租賃公司的契約上被明列為許可駕駛人者。

2. 會員計畫(membership program)

是指一項由租賃公司提供的服務，承諾消費者可以不透過租賃櫃臺而直接就其過去所使用過的小客車進行使用。

(三) 承租人的責任限制

綜合第1935條(b)款以及(c)款，租賃公司與承租人同意，承租人只對下述事項負擔責

任：

1. 因車禍所造成之車體損害，依照當時公平市價決定賠償金額；
2. 車輛滅失或遭竊，依照當時公平市價決定賠償金額；
3. 因遭竊所造成的車體損害，依當時公平市價決定賠償金額；
4. 非因遭竊的人為蓄意破壞所造成的車體損害，其損失負擔額最高以 500 美金為限；
5. 租賃公司先代承租人給付的保管費(storage)、扣押(impound)或拖吊(towing)費用，然以出租人對於該損害或損失應負責為限；
6. 行政費用，包含損失、修復以及置換估價費用。

(四) 損害賠償請求權

依照第 1935 條(p)款，承租人對於租賃公司違反本條的行為可行使損害賠償請求權，提起民事訴訟。勝訴的一方並可以要求他方給付律師費用。

二、紐約州(紐約市)

(一) 主要法規

紐約州的租賃車規範見於紐約州法律集(New York State Code)下的一般商業活動法(General Business Law，簡稱 GBS)第 26 條之 391-g 項(Section 391-g)、第 396-z 項(Section 396-z)、第 398-b 項(Section 398-b)，皆為消費者保護規範。因此小客車租賃在紐約乃是以一般商業活動進行規範，主要涉及的紐約市政單位為消費事務部(Consumer Affairs, Department of，簡稱 DCA)，如發生爭議則應聯繫紐約州檢察官(New York State Attorney General)進行處理。因此小客車租賃業在美國紐約州並非管制行業，經營無需事先取得許可。

(二) GBS 第 26 條之 391-g 項：車輛租賃(Rental of motor vehicles)

禁止年齡歧視(discrimination on the basis of age prohibited)

1. 不得以無法取得保險為理由，拒絕租車與 18 歲以上的承租人。另外可以將額外的保費移由承租人承擔；
2. 違反本條規定最高可處以 500 美金罰鍰。

(三) 租賃車公司不得使車輛保護選擇無效，除非基於下述理由：

1. 損害或損失是基於駕駛人任性的、惡意的或輕忽的行為而有意引起；
2. 損害或損失是因為駕駛人酒醉或因酒精、藥物所致；
3. 租賃車公司進行交易乃是基於駕駛人或承租人所提供的錯誤資訊；
4. 損害或損失乃是基於非交通事故的犯罪而致；
5. 損害或損失乃是基於車輛競速活動、非道路行駛活動，或者是駕駛訓練所致。

2.2.3 德國

德國對於小客車等有償載客業者之行政管理規範，係以聯邦「人員運送法」

(Personenbeförderungsgesetz, PBefG)為主。該法以車輛於道路上駕駛並有有償載客之行為做為相關管理標的，各邦亦以該法做為管理依據。PBefG 共分為 9 個章節，70 條規定，最早制定於 1961 年 3 月 21 日，目前最新版本係修訂於 2013 年 8 月 7 日。其包含行政許可與程序、營運、路線、補償交付(即誤點時之補償)、監督檢查、救濟、授權行政機關制定法規命令、罰鍰等內容。

一、管理規定

德國小客車租賃運輸是指提供車輛，由經營業者出租小客車之運輸服務，租車者自己決定旅程的用途、目的和過程。對於小客車租賃業之規範係以聯邦「人員運送法」為主，屬於無固定路線之客運類。

二、申請核准籌備

核准適用於小客車(9 人以下客車)租賃業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，或將企業的經營及管理權移轉予他人之情形下需要由主管機關核准。另在超過 5 萬居民的鄉鎮，或少於 5 萬居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准許可計程車業和租賃業之申請。另其對營運規模限制、牌照數量管制等均無限制。

三、駕駛車輛限制

租車業者應將在營業場所或住家接受的運輸委託案記錄下來，將書面紀錄或圖樣等資料保存 1 年。每一項接收、仲介和執行運輸委託案、備置租車和租車運輸廣告均不得有與計程車運輸混淆之虞，甚至這些文件彼此之間也不得造成與計程車運輸混淆的印象，不得在租車上使用計程車才能使用的記號和標誌。

2.2.4 英國

一、主管機關

2001 年起，倫敦及英國大部分的地方政府開始辦理私人出租車註冊工作。由前公共運輸處改制的倫敦計程車及私人出租車管理處(London Taxis and Private Hire, LTPH)負責規範倫敦的計程車及私人出租車。倫敦私人出租車駕駛雖不須要像計程車駕駛一樣完成知識訓練課程，但須要通過地誌測驗(a topographical test)，證明具有工作資格，始能取得私人出租車駕照(Private Hire Drivers' Licence)，倫敦私人出租車駕照每 2 年換證 1 次。現在倫敦私人出租車駕照申請人必須要檢具地誌技巧證明書(Topographical Skill Certificate)及相關表件向倫敦計程車及私人出租車管理處申請。在英國，有關計程車與私人出租車的牌照與駕駛人的法令規範權責在地方政府(local authorities)。經註冊的車輛會在車子後方或適當位置裝有車牌，並在車內前方標示車號、到期日期及可搭乘之乘客人數。

二、私人出租車之分類

在英國「私人出租車(private hire vehicles)」以是否提供駕駛而區分為「私人出租車(private hire vehicles)」及「僱用駕駛的私人出租車(Chauffeur cars)」兩類。

(一) 私人出租車(Private hire vehicle)

「私人出租車」指的是那些須經事先以電話、傳真、網路或車上無線電預訂的車輛。通常是可搭4名乘客的4門轎車/掀背車，或可搭乘5-8名乘客的多功能車輛。雖然私人出租車無法在街上招攬乘客，但經註冊有執照的私人出租車卻也成為「哈尼克計程車」的安全替代方案。私人出租車的好處是它提供按照里程數計價的固定費率，而非像「哈尼克計程車」一樣依據車內的計程車計費表來計價。但若私人出租車內配有計程車計費表，則依據計程車計費表計價。在許多地方，私人出租車與「哈尼克計程車」所註冊的車身顏色不同。而且通常「哈尼克計程車」的車身顏色必須要一致(例如：通常是黑色，所以才有「黑色計程車」的稱呼)，而私人出租車的車身顏色則必須是「哈尼克計程車」車身顏色以外的顏色。

(二) 僱用駕駛的私人出租車(Chauffeur cars)

僱用駕駛的私人出租車為私人出租車的次類型。從歷史角度來看，它通常是未經註冊沒有證照的私人出租車。然而，現行法令已規定它們必須要註冊取證。在蘇格蘭，這類僱用駕駛的私人出租車及加長型豪華大轎車的車牌或駕駛仍未註冊取證。一般而言，此類出租車均採較高級的車種，例如賓士或BMW，其乘客須付較高的車資，以換取較佳的舒適感與較有禮貌、通常著制服的駕駛服務。

僱用駕駛的私人出租車始於1960年代，因為法律規範的漏洞而出現。雖然，在英國某些地區，計程車駕駛可同時持有黑色出租車與私人出租車的駕駛執照，但私人出租車仍是黑色出租車的競爭對手。欲搭乘私人出租車者，必須事先向私人租賃車公司而非向駕駛預約。

另愛爾蘭之私人出租車須領有經營牌照才可經營，其與計程車之區別在於計程車可以在道路上或網站公開招攬乘客，其費率由政府規定，而出租車則僅能提供電話叫車服務，不允許公開攬客，但費率也不受政府管制。

三、倫敦市區內私人出租車駕照

私人出租車駕駛必須要申請私人出租車駕照，在倫敦擔任私人出租車駕駛必須持有倫敦交通局核發之駕照。可向倫敦交通局索取「申請書相關資料袋(Application pack)」，申請私人出租車駕照資格：

1. 年滿21歲；
2. 持有大不列顛(Great Britain ,GB), 北愛爾蘭(Northern Ireland ,NI) 或歐洲經濟區(European Economic Area ,EEA)之駕照，至少滿3年；
3. 具有在英國居住及工作權；
4. 取得公開及刑案紀錄局 (DBS)所製發詳細的刑案紀錄查驗證明；
5. 醫師開立藥物檢測證明(a medical examination) ；
6. 通過地誌技巧評估中心所舉辦的地誌(找路)技巧測驗(a topographical (route finding) skills test)。

2.2.5 我國

80 年代以前，國內租車市場極為冷清，小客車租賃業之服務對象多為個人商務或旅遊之短期需求為主，直至美商(Hertz、Avis)導入臺灣租車市場並以企業法人用車為主之長期租賃做為主要服務對象，加上民國 87 年行政院宣佈政府機關及公營事業用車一律採租賃方式取得用車，租賃車市場因而開始熱絡，更可發現近幾年各大汽車廠商紛紛成立租車公司廣為民眾所知。

小客車租賃業有別於計程車客運業，其依據汽車運輸業管理規則第 99 條規定：「小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業三種。甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車為限」。

一、申請核准籌備

經營小客車租賃業，向中央公路主管機關申請。

二、營運規模限制

1. 小客車租賃業最低資本額，甲種小客車租賃業新臺幣 5,000 萬元以上，乙種小客車租賃業新臺幣 500 萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣 500 萬元以上。
2. 小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計 100 輛以上，乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計 10 輛以上。

三、營運管理

1. 小客車租賃業車輛之行車執照應註記為租賃自用小客車或租賃自用小客貨兩用車；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 1 年以上合約書辦理新領車輛牌照者，行車執照應增列註記承租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 15 日內辦理轉租者，於換發行車執照完成註記承租人名稱及租賃到期日後，得免辦理牌照繳銷。
2. 承租人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。
3. 小客車租賃業之租車費率、代僱駕駛人資費及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。

2.3 計程車客運業法規範之比較

一、計程車客運業管理規定

(一) 我國

以公路法、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則及計程車駕駛人執業登記管理辦法為主軸。

(二) 日本

道路運輸法、道路交通法、旅客汽車運輸事業運輸規則、道路運輸法施行規則、計程車業務適正化特別措置法、道路運輸車輛法、道路運輸車輛保安基準、關於汽車保管場所之確保等之法律、關於特定地區及準特定地區計程車業適正化及活性化特別措置法

(三) 美國

1. 加州

美國各州沒有統一的計程車法規，各地區有不同的計程車法規。有關舊金山的營利運輸之法規為交通運輸法(Transportation Code)第2章(Division II)之 ARTICLE 1100。

2. 紐約

紐約州出租汽車(for-hire vehicle，包括計程車)的管理權在州政府，但其成文法(Consolidated Law)中的 Vehicle and Traffic Title 4: REGISTRATION OF VEHICLES 中的第17編「都會區間的出租車營運」規範。

(四) 德國

德國對於計程車、小客車等有償載客業者之行政管理規範，係以聯邦「人員運送法」(Personenbeförderungsgesetz, PBefG)為主。該法以車輛於道路上駕駛並以有償載客之行為做為相關管理標的，各邦亦以該法做為管理依據。

(五) 英國

「哈尼克計程車(Hackney carriages)」為2006道路安全法案(Road Safety Act 2006)所規範。

二、名詞定義

(一) 我國

計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。

計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。

(二) 日本

計程車客運業：一個契約，承攬乘車人數為10人以下之汽車(國土交通省令所定)，而運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業。

ハイヤー(Hire)：經營計程車業者，以供作營業用之汽車，僅在營業所提供顧客招呼運

輸服務之營業。

(三) 美國

1. 加州

計程車是指取得計程車牌照或無障礙計程車牌照，而取得合法允許而隨機或依照安排在市區載客，以特定的顏色，透過計里程表按里程或者是等待期間計費，並使用於非特定路線，依照旅客要求的路線或目的地行駛的租用交通運輸。

2. 紐約

紐約市計程車依照營業區域分漆為黃色計程車(又稱徽章計程車 medallion taxis)以及綠色計程車(又稱包羅計程車 boro taxis，或街道攬客租用車 street hail livery vehicle)。

(四) 德國

計程車交通運輸是以小客車為載客服務，計程車業者將車停在許可的定點，載運乘客至指定地點；業者亦得在路上或在公司接受載客委託。故計程車(Verkehr mit Taxen)，即計程付費之出租車輛。

(五) 英國

計程車(taxis)當地稱為“hackneys”，是指為乘客提供及戶(DOOR TO DOOR)服務的小型車輛(small public service vehicle, SPSVs)而言。其可以在道路上或網站公開招攬乘客，費率由政府規定。

三、申請核准籌備

(一) 我國

經營計程車客運業，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(公路法第 37 條第 1 項)。

(二) 日本

欲經營「計程車營業」者，亦與其他經營「一般旅客汽車運輸事業」者相同，均須向國土交通大臣申請許可，屬申請經營「一般旅客汽車運輸事業」之範圍，只不過其類別屬「計程車營業」。未經申請取得許可者，不得經營。

(三) 美國

1. 加州

舊金山的公共運輸主管機關為交通局(San Francisco Municipal Transportation Agency, SFMTA)，未經 SFMTA 許可不得經營計程車業務。

2. 紐約

紐約市計程車業的主管機關為「紐約市計程車與大轎車委員會(New York City Taxi and Limousine Commission，簡稱 TLC)」。紐約市另外並設有「紐約市行政審判與聽證辦公室」(New York City Office of Administrative Trials and Hearings，簡稱 OATH)。

(四) 德國

各邦政府在一定範圍內有權得以法規命令訂定營業義務、計程車站的秩序和服務營運的細節。各邦政府有權制定法規命令訂定計程車交通運輸的運費和運輸條件。且各邦政府得以法規命令將授權轉讓給其他機關。

核准適用於計程車業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，始得以同時轉讓由核准所生之權利及義務。在此一情形下需要由主管機關核准。又在超過 5 萬居民的鄉鎮，或少於 5 萬居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准許可計程車業和租賃業之申請。

(五) 英國

負責法令規範及註冊登記計程車與私人出租車(通常稱之為小型計程車，minicabs)的機關從倫敦大都會警察局(Metropolitan Police)轉移到倫敦交通局(Transport for London)所屬的公共運輸處(Public Carriage Office)。2001 年起，倫敦及英國大部分的地方政府開始辦理私人出租車註冊工作。前公共運輸處改制而來的倫敦計程車及私人出租車管理處(London Taxis and Private Hire, LTPH)負責規範倫敦的計程車及私人出租車。

在英國，有關私人出租車的牌照與駕駛人的法令規範權責在地方政府(local authorities)。

四、營運規模限制

(一) 我國

計程車客運業最低資本額分公司行號經營者和個人經營計程車客運業，以公司行號經營者新臺幣 500 萬元以上。但個人經營計程車客運業不在此限。

計程車客運業分公司行號經營者和個人經營計程車客運業，以公司行號經營者應具備全新小客車 30 輛以上，個人經營計程車客運業者以自購 1 輛為限，其車齡不得超過 3 年。計程車運輸合作社車輛數量、車齡條件，由該管公路主管機關定之。

(二) 日本

關於計程車業之營業規模，除個人計程車業者採取 1 人 1 車制之營業規模外，依「關於對計程車營業(1 人 1 車制個人計程車除外)之申請及處分處理方針」規定，關於法人計程車業者，設有最低車輛數、汽車車庫、管理營運體制等營業規模限制。

(三) 美國

1. 加州

計程車行之經營許可不得轉讓。計程車行之許可為 1 年，必須要每年更新，其無最低資本額要求。但至少需要具備 100 輛合法的計程車，並且具備每輛車 5 次派遣，全數車輛每日 500 次派遣的能力。

2. 紐約

紐約市計程車徽章的數量由市議會參酌各式數據後決定，交由 TLC 執行，以標售的方式出售徽章。徽章可分為兩種，一為個人持有，另一為公司持有。公司持有的徽

章標價較個人持有的徽章標價稍微高些，平均約美金 30 萬元(約臺幣 1000 萬元)左右，徽章允許自由買賣。

1990 年 1 月 7 日後才持有徽章者則必須符合駕駛營業的要求，亦即需要達到每年營業 210 個班次(shift，每個班次九小時)的營業要求，約有四成擁有車輛的駕駛在其營業時間外，會把車輛出租給其他計程車駕駛營業。公司持有徽章以及 1990 年 1 月 7 日以前持有個人徽章者，則不需要符合駕車營業的要求，可以把車輛出租給一般計程車駕駛營業。一般而言，徽章持有者會把車輛租給代理商(agent)或仲介(broker)，再由其出租給一般駕駛。

(四) 德國

PBefG 無相關規定。

(五) 英國

計程車經營者絕大多數是擁有車輛的個體司機。

五、牌照數量管制

(一) 我國

計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。

(二) 日本

該國行政改革委員會於 1996 年(平成 8 年)12 月 16 日，公布「關於推動規制緩和之意見(第 2 次)－以創意來塑造新的日本」，其後國土交通大臣乃勵行推動規制緩和，自 2000 年起廢止所謂「供需調整規制」之牌照數量管制，轉而強調「安全確保」及「消費者保護」之法政策。

雖然計程車事業回歸自由競爭之市場機制，乃勢所必然。惟該國為防止計程車事業之過度發展，及造成供給輸送力過剩等情形，於平成 21 年制定關於特定地區及準特定地區計程車業適正化及活性化特別措置法，由國土交通大臣認為特定地區之計程車業供給過剩時，經考量事業用計程車之收入狀況、計程車發生事故狀況，以及違反法令與其他不適當經營狀況等因素，得指定某地區為該法之特定地區等及其實施期間。於上開被指定之特定地區等及期間內，由有關係之地方公共團體首長、計程車事業者等、計程車駕駛人組織之團體，及該地區之住民等組成協議會，採取「自主管理」方式，自主作成特定地區之事業計畫。

(三) 美國

1. 加州

任何申請牌照者需於申請前持有合格駕駛許可兩年以上，才能被納入等待名單(waiting list)。然自 2009 年 12 月 16 日起，SFMTA 不再添加入選至等待名單，直到等待名單清空。依第 1115 條，SFMTA 以一年為週期，每年召開公聽會檢視是否限制牌照發放。另依第 1116 條，計程車牌照可以轉售，轉售價一律為 20 萬美金。

2. 紐約

在紐約市開計程車營業，必須在引擎蓋上裝設 TLC 核發的徽章(鐵牌)。新增徽章的數量由市議會參酌各式數據後決定，交由 TLC 執行，以標售的方式出售徽章，標售所得歸紐約市政府。徽章可分為兩種，一為個人持有，另一為公司持有，徽章允許自由買賣。

(四) 德國

無相關規定。

(五) 英國

無相關規定。

六、駕駛車輛限制

(一) 我國

計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證不得駕車(道路交通安全規則第 114 條)。

(二) 日本

就「計程車公司」所僱用之駕駛人執業登記而言，欲被僱用或預定被僱用為「計程車公司」為駕駛人執業者，必須先向國土交通大臣申請登記，在指定地域內，登記在「計程車駕駛人登記簿」，始得被僱用，執行計程車駕駛業務(計程車業務適正化特別措置法第 3 條)；該受登記之計程車駕駛人，並由其所屬之計程車公司向國土交通大臣申請「駕駛人證」，並交付該駕駛人，以為執業依據。

就「個人計程車執業駕駛人」而言，該自行駕駛執業除仍須按道路運輸法取得「一般乘用旅客汽車運輸事業」之營業許可外，並須向國土交通大臣申請取得「事業者乘務證」，始得自己駕駛經營個人計程車。

(三) 美國

1. 加州

駕駛計程車者須取得計程車駕駛執照，始能營業。

2. 紐約

依照 TLC Rules 第 58-06 條，計程車執照的有效期限為 2 年，至第 2 年 5 月 31 日生效，執照持有人應於持照第 2 年的 4 月 30 日前申請更新。

另依照第 58-05 條，計程車行的組織型態可以是合夥(partnership)、股份有限公司(corporation)、閉鎖性公司(closed corporation)，以及有限責任公司(Limited Liability Company, LLC)。公司的股東或者是合夥人必需要揭露所持有的計程車牌照。另外，股份有限公司以及 LLC 不得使用與他人近似的公司名稱。

(四) 德國

因計程車定義為小客車運輸，故限制以小客車營運。即按照式樣及設備，載運人數不超

過9個人(包括司機在內)的汽車。基於營業目的使用動力車輛載運乘客，必須額外申請「客運駕照」。

(五) 英國

計程車與出租車皆須領有經營牌照才可經營，欲在倫敦市區擔任計程車駕駛或私家出租車駕駛，必須要向倫敦交通局(Transport for London, TfL)申請正確的駕駛執照。

計程車駕駛執照分為2類：

1. 允許遍行倫敦的倫敦全區執照(the all London licence)，一般稱之為「綠色標章(green badge)」。
2. 僅能行駛於倫敦郊區的郊區執照(the suburban licence)一般稱之為「黃色標章(yellow badge)」。

七、計程車駕駛人執業登記管制

(一) 我國

具曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖……等消極資格者，不准申辦經營計程車客運業登記(一般計程車駕駛人執業登記依道路交通管理處罰條例第37條；個人經營計程車客運業登記依汽車運輸業管理規則93條)。另依計程車駕駛人執業登記管理辦法規定，汽車駕駛人申請辦理執業登記，應先參加測驗及執業前講習之規範。測驗科目為執業相關法令及執業地之地理環境等2科，測驗成績分別計算，各科成績均達70分以上為及格；測驗及格者，始得參加執業前講習，並於講習完畢後發給合格成績單。

(二) 日本

做為被僱用或預定被僱用為「計程車公司」為計程車執業駕駛人之資格要件，其駕駛人為登記之申請時，必須領有在效期內之道路交通法「第2種駕駛執照」(當於我國道路交通安全規則之職業駕駛執照)，並須具備修畢國土交通省令所定確保計程車駕駛安全與利用者便利之講習、在該特定指定區域具有國土交通省令所定之駕駛經歷及地理測驗合格等資格要件，始得予以登記(計程車業務適正化特別措置法第5條、第7條)。其登記事項有變更時，「登記駕駛人」並須向國土交通大臣提出報備(計程車業務適正化特別措置法第8條)。

(三) 美國

1. 加州

其分為申請資格及審查標準2項：(1)申請資格：提供指紋、通過筆試、通過體檢、完成駕駛訓練課程、取得計程車行的任用通知。(2)審查標準：無重大疾病或者嗜好癮頭而無法安全駕駛車輛、持有加州駕駛執照、具備每天至少駕駛四小時以上的體力、無犯罪紀錄、年滿21歲、具備英文聽說讀寫的能力。

2. 紐約

申請計程車執照者，依照TLC Rules第58-04條以及第58-05條規定，應符合下列要求：

- (1) 應年滿 18 歲；
- (2) 提供有效的社會安全證(Social Security Card)以及政府核發之具相片的有效身分證件；
- (3) 申請人必須要按捺指紋存檔，並且具備良好品格；
- (4) 申請人的犯罪紀錄必須要符合紐約州矯正法(Correction Law)的標準；
- (5) 申請人必須要向 TLC 說明適於持有執照的理由；
- (6) 如果申請人已經持有一部以上的徽章計程車(Medallion Taxicab)，必須要依照要求提供財務揭露報表給 TLC，內容應包含資產、收入等等；
- (7) 申請人應投保責任險；
- (8) 車輛持有要求：
 - ① 持有一輛符合 TLC 法第 67 章要求的車輛。
 - ② 持有登記在申請人名下的行照，或是登記在出租人或者是附條件買賣的賣家(conditional vendor)名下。
- (9) 執照持有人需為駕駛人。

(四) 德國

依據 2012 年 6 月 26 日公布(BGBl. I, S. 1394)、同年月 30 日生效之「駕照核發辦法」第 48 條第 4 項，申請客運駕照，必須具備下述各點要件：

1. 申請人持有駕駛車輛所必需之歐盟駕照或歐洲經濟區成員國核發之駕照(同辦法第 6 條)；
2. 申請人年滿 21 歲；
3. 申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」(Führungszeugnis)；
4. 身體機能與精神狀態健全之證明(同辦法第 11 條第 9 項與附表 5)；
5. 視力證明(同辦法第 12 條與附表 6 第 2 點)；
6. 持有歐盟駕照、歐洲經濟區成員國駕照、或其他附表 11 所載國家核發之相當駕照至少 2 年，或在最近 5 年內曾經持有前揭駕照；
7. 申請人需經考試證明其對擬執業地區具備必要之地域知識(erforderliche Ortskenntnisse)。

(五) 英國

有特定犯罪或違法經歷的人禁止或限制獲得經營牌照，倫敦計程車駕駛不但須要取得營業執照，還必須要通過極為嚴格的訓練課程「知識」

在倫敦申請計程車執照者必須符合下列條件：

1. 年滿 21 歲；
2. 英國或歐盟(European Union, EU)之公民，或取得在英國停留及工作權利者；

3. 持有大不列顛(a full Great Britain,GB)，北愛爾蘭(Northern Ireland,NI)或歐洲經濟區(European Economic Area,EEA)之駕照；
4. 先向公開及刑案紀錄局 (DBS)申請取得詳細的刑案紀錄查驗證明；
5. 通過「知識測驗(the knowledge test)」；
6. 通過駕駛及車輛標準署(the Driver and Vehicle Standards Agency，DVSA)所舉辦之計程車駕駛評量(taxi driving assessment)；
7. 醫師開立藥物檢測證明(a medical examination)。

表3 我國與各國計程車法規與管理機制之比較

國家	計程車客運業管理規定	申請核准籌備
我國	公路法、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則及計程車駕駛人執業登記管理辦法等	主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請
日本	道路運輸法、道路交通法、旅客汽車運輸事業運輸規則、道路運輸法施行規則、計程車業務適正化特別措置法、道路運輸車輛法、道路運輸車輛保安基準、關於汽車保管場所之確保等之法律、關於特定地區及準特定地區計程車業務適正化及活性化特別措置法	向國土交通大臣申請許可
美國	美國各州沒有統一的計程車法規，各地區有不同的計程車法規	舊金山的公共運輸主管機關為交通局，未經許可不得經營計程車派遣業務。紐約市計程車業的主管機關為「紐約市計程車與大轎車委員會」
德國	聯邦「人員運送法」	核准適用於計程車業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，始得以同時轉讓由核准所生之權利及義務。在此一情形下需要由主管機關(各邦)核准。
英國	2006 道路安全法案	由前公共運輸處改制而來的倫敦計程車及私人出租車管理處負責規範倫敦的計程車及私人出租車。

國家	營運規模限制	牌照數量管制
我國	計程車客運業最低資本額以公司行號經營者新臺幣五百萬元以上。但個人經營計程車客運業不在此限。	依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放
日本	計程車業之營業規模，除個人計程車業者依「關於對計程車營業(1人1車制個人計程車除外)之申請及處分處理方針」規定，關於法人計程車業者，設有最低車輛數、汽車車庫、管理營運體制等營業規模限制。	自由競爭之市場機制
美國	加州：無最低資本額要求。但至少需要具備100輛合法的計程車，並且具備每輛車5次派遣，全數車輛紐約：	無相關規定

	每日需要達到每年營業 210 個班次 (shift, 每個班次九小時) 的營業要求, 500 次派遣的能力。	
德國	無相關規定	無相關規定
英國	無相關規定 (計程車經營者絕大多數是擁有車輛的個體司機)	無相關規定

國家	計程車車輛設備與檢驗	載運乘客
我國	依道路交通安全規則第 24-1、39-1、42、44 條辦理。	載運乘客不得超過核定者數
日本	依道路運輸車輛法第 48 條第 1 項第 2 款規定	計程車駕駛人載客人數之限制, 應遵守道路運輸車輛法及道路交通法等規定, 不得違法超載。
美國	美國加州交通運輸法 (Transportation Code) 第二章 (Division II) Section 1113 紐約則依照 TLC Rules 第 58-06 條	加州不得超過核定者數 紐約最多只能乘載五人。
德國	計程車配備及外觀規範於「載客車輛之操作規範」	核定者數 因計程車定義為小客車運輸, 故限制以小客車營運。即按照式樣及設備, 載運人數不超過 9 個人 (包括司機在內) 的汽車。
英國	公共運輸處訂頒第一部針對倫敦計程「汽車 (motor)」所制定的「適當條件 (Conditions of Fitness)」	計程車駕駛人載客人數之限制, 通常是可搭四名乘客的四門轎車

國家	駕駛車輛限制	駕駛人執業登記管制
我國	未向警察機關請領執業登記證不得駕車	道路交通管理處罰條例第 37 條; 個人經營計程車客運業登記依汽車運輸業管理規則 93 條; 計程車駕駛人執業登記管理辦法規定
日本	僱用為「計程車公司」為駕駛人執業者, 必須先向國土交通大臣申請登記, 在指定地域內, 登記在「計程車駕駛人登記簿」, 始得被僱用 「個人計程車執業駕駛人」而言, 該自行駕駛執業除仍須按道路運輸法取得「一般乘用旅客汽車運輸事業」之營業許可外, 並須向國土交通大臣申請取得「事業者乘務證」。	道路交通法 計程車業務適正化特別措置法
美國	駕駛計程車者須取得計程車駕駛執照, 始能營業。	加州: 分為申請資格及審查標準 紐約申請計程車執照者, 依照 TLC Rules 第 58-04 條以及第 58-05 條規定
德國	營業目的使用動力車輛載運乘客, 必須額外申請「客運駕照」。	依據 2012 年 6 月 26 日公布 (BGBl. I, S. 1394)、同年月 30 日生效之「駕照核發辦法」第 48 條
英國	倫敦市區擔任計程車駕駛或私家出租車	2006 道路安全法案

	駕駛，必須要向倫敦交通局(Transport for London, TfL)申請正確的駕駛執照。	

2.4 小客車租賃業法規與管理機制比較

一、小客車租賃業管理規定

(一) 我國

散見於法律、法規命令、行政規則及各地方政府所訂之規章，其中以公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則為主。

(二) 日本

道路運輸法、道路運輸法施行令、道路運輸法施行規則、道路運輸車輛法、關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項。

(三) 美國

1. 加州

加州小客車租賃業(rental car company)之主要規範為加州民法典(California Civil Code)，加州民法典第 1925-1938 條詳細規定了小客車租賃業與承租人(renter)之間的權利義務關係。

2. 紐約

租賃車規範見於紐約州法律集下的一般商業活動法，紐約州的租賃車規範見於紐約州法律集(New York State Code)下的一般商業活動法(General Business Law，簡稱 GBS)第 26 條之第 391-g 項(Section 391-g)、第 396-z 項(Section 396-z)、第 398-b 項(Section 398-b)，皆為消費者保護規範。因此小客車租賃在紐約乃是以一般商業活動進行規範，主要涉及的紐約市政單位為消費事務部(Department of Consumer Affairs，簡稱 DCA)。

(四) 德國

德國對於小客車租賃業之規範係以聯邦「人員運送法」為主，屬於無固定路線之客運類。

(五) 英國

私人出租車(Private Hire Vehicles, PHVs)為 2006 道路安全法案(Road Safety Act 2006)所規範。

二、名詞定義

(一) 我國

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。

(二) 日本

以承租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃營業。

(三) 美國

1. 加州

租賃公司：個人或組織提供租借小客車給大眾的商業活動。

承租人：與租賃公司簽訂租用小客車合約，且租用期間不逾 30 日者。

2. 紐約

租賃車公司：指任何個人或組織，任何子企業或關係企業，或連鎖店，在本州設立營業據點，提供社會大眾車輛租借服務。

承租人：個人或事業自租賃車公司依照承租契約取得小客車使用權者。

(四) 德國

小客車租賃運輸是只提供車輛，由經營業者出租小客車之服務，承租者自己決定旅程的用途、目的和過程。

(五) 英國

私人出租車(private hire vehicles，在倫敦市被稱為小型計程車(minicabs)。

此外還有 2 種類似計程車，此 2 種類型統被稱為「私人出租車」。

1. 所謂「私人出租車」，指須經事先以電話、傳真、網路或車上無線電預訂的車輛。通常是可搭 4 名乘客的 4 門轎車/掀背車，或可搭乘 5-8 名乘客的多功能車輛。而私人出租車的車身顏色則必須是「哈尼克計程車」車身顏色以外的顏色。
2. 僱用駕駛的私人出租車(Chauffeur cars)」為私人出租車的次類型。它通常是未經註冊沒有證照的私人出租車。然而，現行法令已規定它們必須要註冊取證。在蘇格蘭，這類僱用駕駛的私人出租車及加長型豪華大轎車的車牌或駕駛仍未註冊取證，一般而言，此類出租車均採較高級的車種。

三、申請核准籌備

(一) 我國

經營小客車租賃業，向中央公路主管機關申請。

(二) 日本

以經營租賃小客車為業者，須經國土交通大臣之許可，始得供人租用。依道路運輸法施行令第 4 條規定，國土交通大臣應將其權限委任「地方運輸局長」；該被委任「地方運輸局長」之權限，委任「運輸監理部長」或「運輸支局長」。

(三) 美國

1. 加州

經營加州小客車租賃業無需另取得許可執照，但是應該要先取得保險證明文件。然而由於主要以民事法律進行管理，因此無特別主管機關。

2. 紐約

小客車租賃業在美國紐約州並非管制行業，經營無需事先取得許可。

(四) 德國

核准適用於小客車租賃業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，或將企業的經營及管理權移轉予他人之情形下需要由主管機關核准。又在超過 5 萬居民的鄉鎮，或少於 5 萬居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准許可計程車業和租賃業之申請。

(五) 英國

負責法令規範及註冊登記計程車與私人出租車(通常稱之為小型計程車，minicabs)的機關從倫敦大都會警察局(Metropolitan Police)轉移到倫敦交通局(Transport for London)所屬的公共運輸處(Public Carriage Office)。2001 年起，倫敦及英國大部分的地方政府開始辦理私人出租車註冊工作。前公共運輸處改制而來的倫敦計程車及私人出租車管理處(London Taxis and Private Hire, LTPH)負責規範倫敦的計程車及私人出租車。

在英國，有關私人出租車的牌照與駕駛人的法令規範權責在地方政府(local authorities)。

四、營運規模限制

(一) 我國

小客車租賃業最低資本額，甲種小客車租賃業新臺幣 5,000 萬元以上，乙種小客車租賃業新臺幣 500 萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣 500 萬元以上。

小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計 100 輛以上，乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計 10 輛以上。

(二) 日本

小客車租賃業無特別的營業規模限制，惟小客車租賃業者對於所使用之事業用車輛，須確保該等車輛具有符合政令所定之保管場所，亦即須有距離其營業所 2 公里以內之道路外停車場。該等營業用汽車之使用人(即營業者)未有停車保管場所者，即不得進行車輛登記之變更或移轉。

(三) 美國

1. 加州

租賃車公司為合格商業租賃(qualified business rental):年營收 25000 美金以上的商業租賃公司(指出租車輛給法人團體者，包含公司、有限責任公司以及合夥)，具有責任證明依照第 1936.05 條合格營業者。

2. 紐約

無營運規模限制。

(四) 德國

PBefG 無相關規定。

(五) 英國

無營運規模限制，但倫敦私人出租車駕照每 2 年換證 1 次。現在倫敦私人出租車駕照申請人必須要檢具地誌技巧證明書(Topographical Skill Certificate)及相關表件向倫敦計程車及私人出租車管理處申請。

五、牌照數量管制

(一) 我國

無。

(二) 日本

目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

(三) 美國

1. 加州

目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

2. 紐約

目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

(四) 德國

目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

(五) 英國

目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

六、載運乘客

(一) 我國

無。

(二) 日本

依據該國國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款，只有承租人租車資格之問題(詳如後述九小客車租賃業駕駛人管制)，並無載運乘客之限制問題。

(三) 美國

1. 加州

單純租車並無載運乘客之限制問題。

2. 紐約

單純租車。

(四) 德國

9 人以下客車屬於小客車，依聯邦人員運送法條文文義來看，純粹的租車，沒有運輸旅

客則依「一般車輛及聯結車自駕租賃監理辦法」(Verordnung über die Überwachung von gewerbsmäßig an Selbstfahrer zu vermietenden Kraftfahrzeuge und Anhänger)之規範 vom 21. Juli 1969 (BGBl. I S. 875)。有附駕駛的，在非固定路線中可分為：

1. Verkehr mit Taxen (§ 47),計程車；
2. Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48),景點接駁車；旅遊性質的運輸服務(遊覽車)；
3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49).附駕駛之大客車及小客車包車服務。

(五) 英國

在英國，私人出租車業者則傾向使用下列車種：

1. 較大型的車輛：Skoda Octavia, Vauxhall Vectra 及 Ford Mondeo；
2. 7人座車：Volkswagen Touran, Ford Galaxy 及 Vauxhall Zafira；
3. 超過7人之座車：Mercedes-Benz Viano, Ford Transit 及 Renault Trafic；
4. 其他：有時也會使用 Jaguar X-Type, Mercedes-Benz E-Class 及 Mercedes-Benz C-Class。

七、駕駛車輛限制

(一) 我國

承租人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。

經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，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。

(二) 日本

該國對於小客車租賃業者提供之租用車輛，實施自用小客車、自用中型客車(乘車定員為29人以下，且車長以7公尺以下之車輛為限)、自用貨車、特種用途汽車、二輪車等車種區分。駕駛者必須有各該駕駛執照。

(三) 美國

1. 加州

需為合格駕駛執照持有人，並且滿足租賃公司所要求的最低年齡限制。

2. 紐約

年滿18歲且具備駕駛執照。

(四) 德國

租車業者應將在營業場所或住家接受的運輸委託案記錄下來，將書面紀錄或圖樣等資料保存1年。每項接收、仲介和執行運輸委託案、備置租車和租車運輸廣告均不得有與計程車運輸混淆的危險，甚至這些文件彼此之間也不得造成與計程車運輸混淆的印象，不得在租車

上使用計程車才能使用的記號和標誌。

(五) 英國

倫敦私人出租車駕駛雖不須如計程車駕駛一樣完成「知識訓練課程」，但須要通過地誌測驗(a topographical test)，證明具有工作資格，始能取得「私人出租車駕照(Private Hire Drivers' Licence)」。倫敦私人出租車駕照每2年換證1次。現在倫敦私人出租車駕照申請人必須要檢具地誌技巧證明書(Topographical Skill Certificate)及相關表件向倫敦計程車及私人出租車管理處申請。

八、小客車租賃業駕駛人管制

(一) 我國

經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。

(二) 日本

駕駛人必須領有所租汽車種類之駕駛執照。

在國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款，並將該條款揭示於租車事務所明顯處，當無小客車租賃業駕駛人之管制問題。

(三) 美國

1. 加州

許可駕駛人範圍為一般承租人及會員計畫。其中會員計畫是指一項由租賃公司提供的服務，承諾消費者可以不透過租賃櫃臺而直接就其過去所使用過的小客車進行使用。提供會員計畫的租賃公司必須要滿足資訊揭露義務，包含架設網站，將所有的契約條文上網並隨時更新。

2. 紐約

駕駛人必須領有所租汽車種類之駕駛執照。

(四) 德國

基於營業目的使用動力車輛載運乘客，必須額外申請「客運駕照」。

(五) 英國

欲在倫敦市區擔任計程車駕駛或私家出租車駕駛，必須要向倫敦交通局(Transport for London, TfL)申請正確的駕駛執照。

私人出租車駕駛必須要申請私人出租車駕照。申請此類駕照之前，必須要先向公開及刑案紀錄局(Disclosure and Barring Service, DBS)申請取得詳細的刑案紀錄查驗證明(an enhanced criminal records check)。

在倫敦擔任私人出租車駕駛必須持有倫敦交通局核發之駕照。可向倫敦交通局索取「申請書相關資料袋(Application pack)」

申請私人出租車駕照資格：

1. 年滿 21 歲；
2. 持有大不列顛 (Great Britain ,GB), 北愛爾蘭 (Northern Ireland ,NI) 或歐洲經濟區 (European Economic Area ,EEA)之駕照，至少滿 3 年；
3. 具有在英國居住及工作權；
4. 取得公開及刑案紀錄局 (DBS)所製發詳細的刑案紀錄查驗證明；
5. 醫師開立藥物檢測證明(a medical examination) ；
6. 通過地誌技巧評估中心所舉辦的地誌(找路)技巧測驗(a topographical (route finding) skills test)。

當繳交申請書時，同時須繳交規費，數額如下：

1. 申請費 250 英鎊；
2. 公開及刑案紀錄局線上申請費 56.85 英鎊；
3. 公開及刑案紀錄局紙本申請費 58.85 英鎊；
4. 郵局檢查及寄送費 7.15 英鎊；
5. 藥物檢測費，洽詢個人家庭醫師。

九、營運管理

(一) 我國

小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業三種。

甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。

乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車為限(汽車運輸業管理規則第 99 條)。

小客車租賃業之租車費率、代僱駕駛人資費及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。

(二) 日本

不得以自用大客車(乘車定員 30 以上或車長超過 7 公尺之車輛為限)及靈樞車為租賃車輛。

以自用中型客車(乘車定員為 29 人以下，且車長以 7 公尺以下之車輛為限)提供租賃者。另欲出租自用中型客車者，應於開始出租 7 日前，按每一出租車輛，將其出租情形，向管轄該車輛配置事務所所在地之運輸支局長提出報備。

(三) 美國

1. 加州

經營加州小客車租賃業無需另取得許可執照，但是應該要先取得保險證明文件。

2. 紐約

小客車租賃業在美國紐約州並非管制行業，故無特別規範。

(四) 德國

故無特別規範。

(五) 英國

依道路安全法案(Road Safety Act 2006)處罰。

表4 我國與各國小客車租賃業法規與管理機制之比較

國家	小客車租賃業管理規定	申請核准籌備
我國	以公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則為主	向該汽車運輸業主事務所所在地之中央或直轄市公路主管機關申請
日本	道路運輸法、道路運輸法施行令、道路運輸法施行規則、道路運輸車輛法	須經國土交通大臣之許可
美國	加州：加州民法典紐約州的租賃紐約：州法律集(New York State Code)下的一般商業活動法	加州由於主要以民事法律進行管理，因此無特別主管機關。 紐約因非管制行業，經營無需事先取得許可。
德國	以聯邦「人員運送法」為主	核准適用於小客車租賃業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，或將企業的經營及管理權移轉予他人之情形下需要由主管機關核准。 (超過5萬居民的鄉鎮，或少於5萬居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准許可計程車業和租賃業之申請)
英國	2006 道路安全法	由前公共運輸處改制而來的倫敦計程車及私人出租車管理處負責規範倫敦的計程車及私人出租車。

國家	營運規模限制	小客車租賃業車輛設備與檢驗
我國	小客車租賃業最低資本額甲種小客車租賃業新臺幣 5,000 萬元以上，乙種小客車租賃業新臺幣 500 萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣 500 萬元以上 小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計 100 輛以上，乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計 10 輛以上	汽車運輸業管理規則
日本	小客車租賃業無特別的營業規模限制，惟小客車租賃業者對於所使用之事業用車輛，須確保該等車輛具有符合政令所定之保管場所。	道路運輸車輛法施行規則
美國	加州：租賃車公司為合格商業租賃：年營收 25,000 美金以上的商業租賃公司。 紐約：無營運規模限制	並無特別規定
德國	無營運規模限制	駕駛及車輛許可統一規範於交通核准辦法
英國	無營運規模限制	如一般車輛檢驗規定

國家	載運乘客	駕駛車輛限制
我國	有單純租車及附駕駛者	承租人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。 經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛
日本	依據該國國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)	駕駛者必須有各該駕駛執照
美國	單純租車	加州規定需為合格駕駛執照持有人，並且滿足租賃公司所要求的最 紐約則需年滿 18 歲且具備駕駛執照。
德國	9 人以下客車屬於小客車，依聯邦人員運送法條文文義，只純粹的租車。 另尚有附駕駛之大客車及小客車包車服務	需為合格駕駛執照持有人
英國	有單純租車及附駕駛者	倫敦私人出租車駕照申請人必須要檢具地誌技巧證明書及相關表件向倫敦計程車及私人出租車管理處申請

2.5 小結

一、蒐集國外計程車客運及小客車租賃業管理相關法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析。由相關法規比較結果得知，各國對計程車客運業在進出市場基本要求、經營規

模、駕駛人資格與牌照發放等議題存在不同形式的管制方式。相較之下，許多國家將小客車租賃業視為一般商業行為，相關管制作為較少，例如我國以外的絕大多數國家並未針對經營規模進行管制，美國部分地區將小客車租賃視為一般商業行為，業者無需申請經營許可，故無相關規範。由本章的國外比較結果可發現，在管理法規部分，並沒有最佳的管制模式或通行於世界各國的國際慣例。計程車客運業與小客車租賃業的法規規範，係依各國當地的具體條件而有所差異，其具體條件可能包括人口、交通、產業結構、技術發展、政治與法律意涵的各種組合結果。舉例來說，美國為資本主義的代表，崇尚市場經濟自由競爭，故其計程車牌照有價，可自由標售轉移、計程車牌可轉租給專職駕駛；而其小客車租賃業定義為一般商業行為，歸民法管轄…等。

- 二、各國政府多半透過法令，就計程車產業進行服務與安全標準之限制。其法規規範的目標在於確保合格、適當與安全的車輛與營業人員進入市場。舉例來說，日本規範計程車經營者須提供資金計畫，擁有 5 輛計程車以上需選任營運管理者(須符合機關考試合格)及車輛必須加保規定符合基準之任意保險…等。英國則規範駕駛人資格，除須提供刑案紀錄查驗證明外，另需完成知識測驗與通過駕駛及車輛標準局(the Driver and Vehicle Standards Agency, DVSA)所舉辦之計程車駕駛評量(taxi driving assessment)。部分國家在相關服務與安全標準之訂定部分，係下放由各地方主管機關訂定。而無論在美國、日本或英國，計程車產業普遍小規模經營或允許存在個人車。部分人對經營個體化或小型化存在憂慮，擔心此種經營方式會降低公司的經營水準或使其償付能力不足。然業者的主要賠付能力來自於強制性的責任保險，而非企業組織型態。舉例來說，日本、紐約與德國均已訂定法規並強制要求業者加入相關保險，此部分值得我國納入參考。
- 三、在計程車與小客車租賃業的服務部分，部分國家將計程車與小客車租賃業的服務明確區隔，如在日本有禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款；德國小客車租賃業僅提供車輛，承租者自己決定旅程的用途、目的和過程。另外部分國家如美國與英國均同時存在計程車與租賃小客車附帶駕駛的服務，其經驗值得參考。
- 四、我國在計程車及小客車租賃業管理規定之相關法制化方面，由大法官解釋可覓軌跡依循，大法官解釋釋字第 443 號理由書揭示：「…至何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許…」；又大法官解釋釋字第 313 號解釋文亦闡明：「…對人民違反行政法上義務之行為科處罰鍰，涉及人民權利之限制，其處罰之構成要件及數額，應由法律定之。若法律就其構成要件，授權以命令為補充規定者，授權之內容及範圍應具體明確，然後據以發布命令，始符憲法第 23 條以法律限制人民權利之意旨」；大法官解釋釋字第 570 號解釋文：「涉及人民自由權利之限制，

應由法律或經法律明確授權之命令規定。上開職權命令未經法律授權，限制人民之自由權利，其影響又非屬輕微，與憲法第 23 條規定之法律保留原則不符，均應不予適用。」綜上可知只要是涉及人民自由權利之限制，尤其處罰之構成要件及數額，應由法律定之。雖法律就其構成要件，授權以命令得為補充規定，但授權之內容及範圍應具體明確。除上述我國大法官之解釋應為遵守外，外國法制規範亦可為參酌。我國計程車管理之法規範，除了公路法之外尚有其餘法規範計 30 餘種，所謂多如牛毛，且當中多為法規命令及行政規則，與上開之大法官解釋有違。又觀之外國法，除日本有較多之規範外，餘者大多有統一之法予以規定，如德國之「人員運送法」、英國之「道路安全法案」等。雖日本對計程車存有較多法規範，惟其恪遵守侵害保留之原則，有關侵害人民之權利者均列入法之位階，其餘管理部分方以命令訂之。

五、就營運規模而言，可分為法人計程車(如我國之車行)及個人計程車，日本、美國對車行均有最低規模之限制，並須備汽車停車位。又計程車執照之發放，因其與乘客安全息息相關，皆有較高於一般駕駛人之限制，且需繳納警察紀錄證明。惟各國對牌照發放採取市場機制之自由競爭，無特別之限制。審視我國雖有牌照發放之限制，但實務上卻是沒有管制(如個人車牌)。職是之故，我國對於計程車之規範因牽涉人民之工作權及營業權，故應以法律定之為妥；又計程車之營業與民眾近距離且封閉空間，以公共利益之觀點，應規範計程車司機之前科無虞。至於牌照是否管制之問題，以官方資料顯示，老舊計程車比例相當高，建議訂定使用年限機制加以淘汰。

六、有關小客車租賃業，日本、美國及德國皆是單純租車為主，英國則有附駕駛者。若以單純租車而言，其法律性質應歸屬於民事法之範疇，依公司法處理即可。

第三章 營業小客車現況分析

本章分別針對我國計程車客運業與小客車租賃業營運現況加以介紹，並探討目前國內外 APP 叫車營運方式、車輛共乘、Uber 與小復康巴士等小客車產業營運競爭之新挑戰。

3.1 計程車客運業現況概述

3.1.1 計程車產業現況

計程車在現代都會生活中，提供了經濟、舒適、便利、迅速等交通服務功能，是現代化城市必備的公共運輸工具之一；但是過多的計程車，將造成街上巡迴的空車率增加，增加無謂的社會外部成本，造成產業的惡性競爭。現況計程車供需極度不均衡。以大臺北都會區為例，近 10 年計程車時間空車率均超過 65%，最高達 80%，表示駕駛平均每日營業 12 小時中，有 7.8~9.6 小時屬於沒有載客之狀態。張學孔等人(民 97)以臺北地區計程車營運情形調查估算，計程車每日產生的總空車里程數高達 409 萬公里，平均每公升燃油效率為 7.94 公里，相當每日消耗 503,275 公升汽油，總油耗損失每年累計達 50 億元，以合理空車率 33% 計算，每年尚有 21 億元是空車無效率繞行的油耗損失，相當於每年排放 28.3 萬公噸的 CO₂，需要 121 萬棵樟樹才能完全吸收。考量其整體外部成本如交通壅塞、安全、噪音、空氣污染等，每日社會總損失為 3,766 萬元。計程車數量過剩加上營運成本的逐年上升，使得計程車費率不斷調漲，但服務水準卻未相對提升，使得民眾搭乘意願下降，駕駛必須延長每日營業時間以換取合理收入，造成業者面對更高的空車率，向政府要求更高的費率，導致「惡性循環」的現象。另一方面，臺灣計程車產業由於進入門檻不高，陸續吸引了許多社會中低勞動力者與失業族群的加入。許多計程車司機為二次就業，屬於弱勢族群，在未充分了解計程車產業特性，一但把週轉老本投入之後，變成無力週轉，無法脫離這個產業，收入扣除成本之後，幾乎無法存錢，造成司機生活困難。

目前產業整體供給大於需求，市場機制無法有效運作，乘客無法篩選服務水準好的計程車，最終導致陸續產生許多環保、勞工、交通與產業政策等社會議題以及劣幣驅逐良幣的現象。長久以來，由於不同時代背景的變遷，政府對於計程車產業透過法規與行政命令不斷的修正進行規範與控管，期能符合情勢，然目前已與過去時空背景不同，部分法令條文宜有修正空間。

3.1.2 計程車產業經營型態

計程車產業之組織型態相當複雜，以現行法規而言，計程車產業存在 3 種經營型態，包括：1.計程車公司(行號)；2.個人經營計程車客運業；3.計程車運輸合作社。所謂計程車公司之計程車，係以公司名義對外營業。車輛依規定必須標示該公司之名稱於兩側後車門。國內此種經營型態之車輛佔大部分，就法規層面來說，車輛登記為公司所有，惟實際上車輛產權可能是公司或是駕駛員。計程車公司之經營方式包括以下 3 項：1.車輛由公司購買，僱用員

工駕駛車輛：此亦為民間一般企業之經營模式。駕駛員營業所得歸公司所有，駕駛員則支領公司薪水，並受勞工相關法規保障。我國引進計程車產業初期即為此經營方式，亦為日本東京現行計程車公司之經營方式。此經營方式之優點為公司可以依據整體產業現況調整營運策略；缺點為無法稽核駕駛收取之車資是否全數繳回公司，公司收益無法確定，國內計程車公司幾乎沒有採用此種經營方式；2.車輛出租予駕駛員，營收歸駕駛員所有：此類營業方式係公司購買車輛，出租給駕駛員自行營業，駕駛員則繳付租金給公司，營業收益皆歸駕駛員所有。目前市場上有短租與長租兩類，短租係按日計算每3-7日收取租金，長租則按月收取。在此經營方式下，駕駛員與公司間純粹係車輛租賃關係，實質上雖無僱傭關係，但在法律上仍受民法僱傭關係規範；3.牌照出租予駕駛員，車輛由駕駛員自購：此類營業方式係駕駛員自行購買車輛，以公司名義申請牌照營業，亦即所謂「靠行」。計程車公司主要以此種經營方式營運，駕駛員只要每月支付公司固定的「掛牌費」(靠行費)即可，其營業收入皆歸駕駛員所有。駕駛員與公司間純粹係牌照租賃關係，實質上無僱傭關係，但在法律上仍受民法僱傭關係規範。

第2種係個人經營計程車客運業，依據法規制度，寄行車之車輛產權仍必須登記為計程車公司所有，公司與駕駛人之間關係則以彼此訂定的契約來加以規定，因此司機與車行之間問題層出不窮、勞資糾紛不斷，司機們希望能夠脫離車行，為解決嚴重的靠行問題，民國75年公告「寄行車輛駕駛員申請個人經營計程車客運業處理準則」，開始辦理靠行車脫行經營個人計程車客運業務，並於76年公告「個人經營計程車牌照發給作業要點」、修正「汽車運輸業管理規則」第92條，將個人經營計程車客運業納入法規管理。個人經營計程車客運業係須符合一定的資格條件後，自行購車並領取汽車運輸業營業執照開始營業。部分個人車行駕駛會選擇加入無線電派車業務，以較有效率的方式營運；但大部分個人車行駕駛員仍選擇自行巡迴攬客或定點排班方式營業。

第3種係計程車運輸合作社，政府辦理個人計程車脫行作業後，個人計程車客運業數量大增造成管理不易，於是政府決定仿效新加坡，鼓勵個人車彼此組成一個組織，政府於民國85年開放頒布「計程汽車運輸合作社推進要點」，開放計程車運輸合作社(簡稱計程車社)經營，其經營型態是歸屬於計程車客運服務業，即計程車社發起人向公路主管機關申請計程車客運服務業籌設許可，社員入社時必須自備車輛及認購股金1萬元以上，以取得共同經營計程車社之權利。依合作社法第1條定義，所謂合作社係依平等原則，在互助組織之基礎上，以共同經營方法謀社員經濟之利益與生活之改善。政府在開放計程車運輸合作社時，並未強制要求合作社必須具備車輛派遣功能，致使外界常詬病計程車運輸合作社並無所謂以共同經營方法謀社員經濟之利益，僅係將靠行車輛重新組合成另一組織，而遭計程車公司強力反彈。在公路法第39條之1公告實施前，欲加入計程車市場營業之駕駛可自由加入合作社為社員後領牌營業；公路法第39條之1實施後因受限於牌照管制影響，無法再自由進出合作社，造成既有社員無法自由挑選較優良的合作社加入，也造成現有合作社規模逐漸萎縮。為避免計程車運輸合作社規模萎縮過快，公路主管機關訂定合作社依牌照管制前的規模為限，一旦有社員退社，合作社必須在律定期間內，自行尋找社員替補。

過去政府採用「無償授予」來發放計程車牌照，造成車行視車牌為私有資產，如日前計程車客運業商業公會主張其車輛牌照係在民國 50~60 年代年間繳納「淘汰落後車輛徵收補助費」向政府購買而得，現今計程車數量供過於求，要求政府應予購回以減少市場計程車數輛。惟經查最高行政法院 50 年 6 月 29 日判字第 42 號判決認為：此種收購三輪車補助費之性質係屬代辦費用，與以行政權課徵之稅捐或規費有別，不能視繳納收購三輪車補助費為繳納稅捐或規費。另一方面依據財政部賦稅法「使用牌照稅法」中言明，牌照所有權屬於政府，車行僅有使用權，且自 62 年起至 68 年止，淘汰落後車輛費改由各型汽車共同負擔，因此，商業公會要求政府購回過多的計程車牌照缺乏合法性與正當性。是故政府必須導正車行業者的不正確觀念。計程車運輸合作社設置管理辦法中，言明牌照經營權屬於駕駛人，車輛的產權則為合作社共有。整理關於計程車產業的相關法規之後，車行、個人車行與合作社皆以公路法為母法。政府對於車行成立之後的經營管理規定付之闕如，而對計程車運輸合作社之經營管理有詳細的規定。

整體而言，我國計程車經營樣態，目前大部分仍採傳統小規模方式經營，產業長期供過於求，造成市場機制無法有效運作，乘客無法篩選服務水準好的計程車，最終導致陸續產生許多環保、勞工、交通與產業政策等社會議題以及劣幣驅逐良幣的現象。另一方面，因應近年來智慧型手持設備的普及及其應用，各式各樣創新服務不斷推陳出新，包括網路訂車、APP 叫車、Uber、Lyft 和 SideCar 等各類創新服務已風靡全球，但在顛覆傳統的同時，原有公路法、汽車運輸業管理規則與汽車運輸業審核細則並無法將相關服務納入規範，引發爭議。惟一再的查處並無法禁絕民眾對更便宜、更優質服務的需求，此類服務與既有計程車客運業的競合在所難免，主管機關應進一步探討如何界定此類服務的法律地位，如何將其納入監管，從而提升公眾使用運輸服務的安全性。

歷年來法規變動的目的，主要是針對個人計程車而修訂，凸顯出個人計程車管理不易的意涵。個人車行申請條件為年齡 30 歲以上，68 歲以下(經公路主管機關獎勵有案或領有殘障手冊之計程車駕駛人不受須年滿 30 歲限制)。連續持有有效之計程車駕駛人執業登記證 6 年以上(經公路主管機關獎勵有案或領有殘障手冊之計程車駕駛人不受限制)。審核規定包含過去未曾有犯重大刑事案件、最近 3 年內無違規記點、最近 5 年內無受吊扣駕駛執照處分、最近 3 年內無計程車乘客申訴紀錄等條件。亦即代表需申請個人車前必須先加入車行營業 6 年資歷，於過去 3 年中車行司機若無被警察攔下違規記點即可有申請個人車之權利，但若因違規被逕行舉發，則計點係計算於車行，並未實質針對司機計點，故該措施常有遺漏缺失，造成個人車行申請條件較寬鬆之情形。考量個人車行管理較不易，短期應逐步減少發放個人車行車牌。

長期來說，主管機關應從法規進行調整與修正，朝向營業型態全面管理，協助輔導計程車車行及合作社轉型，整併車行與缺乏合作精神之合作社，以企業化管理，利用新科技協助媒合顧客需求與計程車供給，減少街頭巡迴攬客營運方式，進而紓解交通、節約能源，並利用稽核制度提高車行及合作社車輛之榮譽使命感，提高計程車服務品質，增加營業收入，達成三方互利之情形。

3.2 小客車租賃業現況概述

3.2.1 小客車租賃業之興起

一、租賃的意義

根據我國民法第 421 條之定義規範，稱租賃者謂當事人的約定，一方以物租與他方使用收益，他方付租金之契約。於此過程中，將減輕承租人之資金壓力及負擔，並得以靈活地運用必要之設備，從而達成正確把握成本之目標，便於公司利益的管理，另一方面，出租人不僅能賺取租金收入、利息收入或間接出售資產之利潤，並因為擁有租賃物之所有權，而得到投資抵減及加速折舊等租稅上利益。

二、租賃業經營型態與營業項目

國內租賃業業務範圍有租賃、分期付款及國內外應收帳款受讓管理三項，目前以前兩項業務為主。租賃依一般公認會計處理原則可區分為融資租賃及營業租賃兩種，兩者的差別在於租賃資產是否資本化，現行國內租賃業大多屬於融資性租賃。

(一) 融資性租賃

又稱為資本租賃，也就是指企業所需使用的機器設備，是由租賃公司提供資金融通，而以分期收取租金方式回收全部資金及利息。於此情況，出租人移轉其租賃物的大部分利益與風險予承租人，承租人即應將租賃物資本化。

(二) 營業性租賃

範圍較廣，凡是不屬於融資性租賃都被歸類於此。營業性租賃關係中，出租人將資產出租後，仍需負責維護租賃資產的使用效能，並承擔折舊及承租人使用期間所發生的各項費用，例如保險費、稅捐、維護費用等，而承租人僅單純的支付租金取得使用權，承租人在租約期滿時，並無以廉價優先承購或續租該項租賃資產的權利。

(三) 分期付款業務

由租賃或分期付款公司提供資金，為廠商購買所需機器或物品，廠商依自己還款能力，選擇適當期間攤還本息，較商業銀行融資業務擁有更大的彈性與更快速的作業，分期付款業務因而成為許多中小企業快速擴張的融資工具。舉凡車輛及運輸設備、生產設備、商業及事務機器、醫療設備、零組件、半成品及原料等物品，無論國內採購或進口，均可承作。

三、小客車租賃業的新興

小客車租賃業係交通部於民國 52 年 7 月公佈「汽車租賃業管理辦法」施行後，由省市公路主管機關發給業者執照核准經營。因當時屬新興行業，交通部對於業者申請設立之規模與條件規定不嚴，市場需求亦未充分發展，造成業者營業方式、營運績效及服務水準有良莠不齊的現象。民國 61 年 6 月及 66 年 10 月二度修正，惟均未將該業納入「公路法」所明定之「汽車運輸業」營運分類範圍；由於該營運辦法下所規定之租車運輸服務與計程車運輸服務，並未適當釐清彼此的經營界限，以致難以有效區分，適當管理。其後交通部於 67 年 12

月 25 日發佈暫停受理小客車出租業(公路法修正後稱計程車客運業)之申請設立及增車，68 年 12 月 15 日對「汽車租賃業」(公路法修正後稱小客車租賃業)，亦一併加以凍結設禁。

凍結時間將近 8 年，在此期間國人對於租賃汽車之需求日益增加，而原有車輛數量實不足以滿足國人的需求，以致非法經營小客車租賃之業者日益增多，眼看國外小客車租賃公司非常普遍，遂透過各種管道要求設立或引進國際知名的赫茲(HERTZ)、艾維士(AVIS)等小客車租賃經營網，惟交通部均以「汽車租賃業管理辦法」尚未納入「公路法」所定之汽車營運分類，不能以汽車運輸業加以有效管理，及業務設立及增車尚在暫停受理期間為由，未予核准經營。

73 年 1 月修正「公路法」將「小客車租賃業」納入汽車運輸業範圍。而交通部亦經外交部蒐集美、英、日、韓等國有關小客車租賃業管理法規，加以研究並參酌國情需要，除將小客車租賃業分為甲、乙兩種而與計程車在計費方式、出租方式及市場區分予以明定外，亦將原訂「汽車租賃業管理辦法」之有關管理法規修正，將其管理規定納入「汽車運輸業管理規則」第 2 章第 5 節各條文內，並於 76 年公佈施行，以加強管理小客車租賃業。交通部在 76 年 3 月 16 日重新開放了小客車租賃業之申請設立及增車，其開放理由如下：

1. 「公路法」明文規定允許國人投資經營汽車運輸業；
2. 小客車租賃業與小客車出租(計程車)業性質不同，長期凍結結果，將使其設禁之立論根據日趨薄弱；
3. 由於經濟環境變遷，租車需求日益增加，若開放企業化連鎖性租車服務，將更能滿足國人之需求，提高自用小客車之使用效率而減少其持有率；
4. 在我國觀光事業與國際貿易蓬勃發展之際，為提高運輸事業服務水準，提升國際形象及秉承當前我國經濟發展之「自由化、國際化、制度化」之政策，引進外人租車服務技術，開放甲種、乙種小客車租賃業，將有其正面意義。

四、小客車租賃業之經營特性及分類

在市區停車困難，汽車價格、維護費、保險費可觀的情況下，小客車租賃業可以減緩小汽車持有率之成長。此一運輸服務業之營業特性可歸納為以下幾點：

(一) 營業車輛

主要為國產 2000C.C. 及以下之中小型四門轎車、2000C.C. 級之 9 人座小客車。

(二) 營業對象與區分

由於部分小客車租賃公司提供代駕服務，無照者亦可租車，故營業對象可為所有大眾。惟其營業市場大部分為旅遊、商務或婚喪喜慶等特定旅次之供給。至於營業區域則無任何限制。

(三) 費率

供租賃之車輛，因車種、車齡、配備之差異而有不同的租費，因此欲施行統一價格，實有其執行上之困難，但若小客車租賃公司對於費率及車型，可隨意調整，則恐將損害消費者

權益，因此現行租費由業者公會擬訂，報請中央公路主管機關核定實施，調整及變更時亦同。

3.2.2 小客車租賃業經營模式

一、小客車租賃業租車類別

小客車租賃業租車類別分成短期自駕租車、企業長期租車兩種，而有的租車公司更提供代僱駕駛的服務，具有規模的汽車租賃業公司(100人~300人中小企業)通常同時兼營，短期租車的客戶服務的對象通常為一般民眾，需求多為出遊或婚喪喜慶所用，使用時間短暫。相對來說，短租需提供龐大數量的汽車供選用，但由於淡季時間汽車出租率偏低，加以汽車資產多數促增折舊費用，衍生之汽車零件損耗率相對提高，因此，相較來說租賃公司提供之短租服務規模較小。

依據公路法第34條規定：「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」。小客車租賃業者之經營方式與運作依業者之車輛規模、經營觀念、管理技術、經營制度而有差異，依據汽車運輸業管理規則第五節小客車租賃業第97條：「小客車租賃業應於其營業處所標明其公司行號名稱，懸掛公司行號登記證、營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本(或小客車租賃定型化契約範本)，並須有足夠之停放車輛場所，代客租賃」；其中第98條另規範供租賃之小客車應於車行執照註記為「租賃自用小客車」；此外，小客車租賃業種依第99條規定區分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業3種，甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，資本額須達5000萬以上，全新的小客車數輛需100輛以上，得設置小客車租賃國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務，市場上有「和運租車」、「格上租車」…等公司。乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之，資本額要500萬以上，所需全新小客車輛為10輛。乙種可從事長、短租、機場接送服務，但丙種小客車租賃業以提供租賃期1年以上之小客車為限。長租及短租的租期差異在於租賃的時間長短，短租指租期於1年內，長租為1年以上。甲、乙、丙種小客車租賃業比較，如表5。

表5 甲、乙、丙種小客車租賃業營運資格比較

	甲種	乙種	丙種
資本額	5,000 萬以上	500 萬以上	500 萬以上
車輛數	100 輛以上	10 輛以上	至少 1 輛
租賃型態	長、短租均可	長、短租均可	1 年期以上長租
組織型態	以公司為限	公司、行號	公司、行號

過去企業租車以銀行業、外商為主力，但近年來不少本土大企業紛紛跟進，因小企業亦發現「租比買便宜」，使租車產業者規模持增。國內租車市場尚有成長空間，促國內眾多租賃業者積極搶進。國內短租業者主要可分為兩類：單店式業者及連鎖型業者；前者家數較多，且多集中在各地火車站或學校等人潮較多之區域，惟因多屬小企業或家庭式經營，風險分散能力較不足，出險理賠標準亦較混亂，然價格低廉且專營當地市場，仍可佔有一席之地。

地；後者營業規模較大(如「格上租車」、「和運租車」…等)，且在不同縣市設有多處服務據點，可提供甲地租車、乙地還車之服務，出險理賠則多比照保險公司標準，故雖價格較高，然對消費者保障較完善。

國內租車市場目前以隸屬「和泰集團」的「和運租車」及「裕隆集團」的「格上租車」等2大體系為主，總共囊括國內長租約50%、短租約30%的市佔規模，近年來隨著租車市場發展快速，除「歐力士」、「中租迪和」、「協新租車」、「耐斯租車」及「小馬租車」外，全球最大租車公司「艾維士」也於2012年中正式在臺營運。「和運租車」用車以「和泰」代理的TOYOTA及LEXUS兩品牌為主；「格上租車」主力雖是裕隆集團旗下「三菱」、「日產」、「酷比」及「納智捷」等車款，但近期持續擴大「非和(泰)戰線」，也納入「福斯」等進口車，雙雄背後都有汽車集團支持，成本控制得宜，獲利能力明顯優於其他業者。日商「歐力士」原以外商企業長租為主，96年間與「小馬租車」策略聯盟，透過車輛資源共享、共同採購等合作模式，形成租車市場第三勢力，首創「里程計費」策略，亦頗具市場吸引力。

二、小客車租賃業營運方式

目前小客車租賃營運方式可分為業者自營及車主靠行經營兩種模式，業者自營的部分又分為自行駕駛之純租車業及代僱駕駛短期租賃部分，附駕駛之營運模式部分，其對所屬僱用之司機有其管理機制，包括：風險控管及訓練並履行勞基法的規定；車主靠行經營的模式，通常係礙於法令規定，車主無法自行營業，而必須將其營業車輛登記在所靠之小客車租賃公司名下營運，業者收取靠行費，對靠行司機無任管理制度，而成為公共交通安全的最大威脅。

在代僱駕駛的費率方面，汽車運輸業管理規則第102條規定：「小客車租賃業之租車費率、代僱駕駛人資費及小貨車租賃業之租車費率，由業者公會擬訂，報請中央公路主管機關核定，調整及變更時亦同。小客車租賃業及小貨車租賃業租車費用之實施，不得高於前項核定之費率。」；第103條規定：「小客車租賃業及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」。由於租賃業市場近似於寡佔，為避免業者聯合壟斷，「公平交易法」中規定，各行業應以促進市場自由化運作為目的，禁止一切壟斷操控之行為，故各租賃公司應依照公司經營管理模式、服務所在地與市場公平競爭原則訂定不同費率之租車運輸價格。

全球化的營運管理模式，加上周休2日的實施，帶動服務業蓬勃發展，小客車租賃業在政府政策開放下，有越來越多競爭者加入，面對眾多競爭者之情況下，企業需針對顧客需求進行服務模式的多樣。國內小客車租賃業管理上，由於美商(Hertz、Avis)導入臺灣租車市場並以企業法人用車為主之長期租賃做為主要服務對象，且民國87年行政院宣佈政府機關及公營事業用車一律採租賃方式取得用車，租賃車市場因而開始熱絡，更可發現近幾年各大汽車廠商紛紛成立租車公司廣為民眾所知。

三、小客車租賃業服務範疇

目前小客貨車租賃車輛總數約 13.5 萬(租賃貨車約 2.2 萬輛)約佔總小型車輛之 2%(如表 6 所示)。小客車租賃業之服務範疇包括長期租車(1 年期以上之租賃)、短期租車(指零租、自駕)、點對點接送(例如機場或車站接送通常此服務為附駕駛服務)、禮車出租(例如結婚禮車或外賓接待禮車，此服務通常亦為附駕駛之服務)、旅遊包車等，其中又以長租佔所有營業項目之比重超過 85%為最。

代僱駕駛服務有其歷史背景，而依照汽車運輸業管理規則第 100 條規定，經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。小客車租賃業代僱駕駛司機之執業資格上，檢視目前現行法令規範，僅需要職業小客車駕照，並無規範其駕駛素行，目前皆由業者自行進行評選，如部分管理較良善之業者則要求必須有職業小型車駕照、良民證和無肇事紀錄才可擔任代僱駕駛司機。

表6 小客車租賃業車輛總數

年度	自用小客車	租賃小客車	租賃車佔自用車比例
94 年	5,495,693	44,391	0.808%
95 年	5,555,507	50,399	0.907%
96 年	5,567,687	55,417	0.995%
97 年	5,530,314	55,333	1.001%
98 年	5,559,247	56,476	1.016%
99 年	5,642,969	72,995	1.294%
100 年	5,787,010	86,066	1.487%
101 年	5,909,115	95,555	1.617%
102 年	6,046,599	103,024	1.704%
103 年	6,205,246	112,889	1.819%

資料來源：交通部統計查詢網(<http://stat.motc.gov.tw>)

3.2.3 小客車租賃業靠行情形

小客車租賃業「靠行營業」係在我國為因應市場實際需要而發展的普遍特殊商業經營模式，靠行司機因無足夠符合法令規定從事小客車租賃業者力與資本，而將自備之租賃小客車登記在所靠行之租賃公司名下，故車輛所有權人登記為公司，事實上則非公司所經營，由靠行司機自行獨立經營並自負盈虧，且須繳交一定之靠行費，此種經營型態由於靠行費及車輛產權問題，公司與靠行司機間形成相當特殊的關係。此靠行行為雖不為政府機關承認，但在業界已行之有年，對於公路主管機關更造成管理上及責任歸屬上的困難。根據交通部調查資料顯示，2012 年底有 30% 之小客貨車租賃業者有靠行車，而靠行費以 1,000~1,250 者占 52.2% 為最，而平均每輛租賃車每月之靠行為為 1,284 元。(如表 7)

表7 小客車租賃業靠行情形

項 目 別	97年底	101年底	項 目 別	97年	101年
總計	100.0	100.0	按每輛每月靠行費分		
按有無靠行車分			未滿1,000元	29.7	28.4
沒有	71.1	70.0	1,000~未滿1,250元	53.3	51.2
有	28.9	30.0	1,250元及以上	17.0	20.4
			平均值	1,216元	1,284元

資料來源：101 年小客貨車租賃業營運狀況調查，交通部統計處

3.2.4 純租車及代僱駕駛營業樣態之區隔

現有小客車租賃業依據其資本額與相關限制分為甲、乙、丙三類，進一步依據其營業行為可分為純租賃車輛及代僱駕駛租賃車兩類。目前就聯合國行業分類的標準，得知車輛的出租僅為商品的租賃，並非是運輸業。目前依據道路交通管理處罰條例第 35 條、43 條及第 85 條第 2 項規範對租賃車的責任及權利，現行法規將純租賃車輛歸屬於運輸業，當承租人租用車輛後用於違法行為，吊扣租賃公司汽車，易產生相關爭議。實務上，曾有業者因在內湖遇到山老鼠租車，最後警政單位吊扣業者車輛之案例。

我國民法第 421 條第一項所稱的租賃：「謂當事人約定，一方以物租與他方使用收益，他方支付租金之契約」。而依據國際金融貿易大辭典對租賃的定義為：「將動產或不動產的持有權與使用權在約定的期間與租金下，作暫時讓與他人使用的契約」。現行法規中，對於融資型租賃加以定義者，僅見於財政部所制定之營利所得稅查核準則，在民國 87 年 3 月 31 日修正的第 36 條之二第一項規定：「營利事業出租資產，符合左列條件之一者，應採融資租賃：1.租賃期間屆滿時，租賃物所有權無條件移轉承租人。2.承租人享有優惠承購權。3.租賃期間達租賃物法定耐用年數四分之三以上者。4.租賃開始時按各期租金及優惠承購價格計算之現值總額達租賃資產帳面價值 90%以上者」，該準則係以會計稅務觀點對融資型租賃所為之定義。稅務及會計上強調租賃資產之經濟所有權之實質移轉，而將融資型租賃之財產必須在承租人之資產負債表予以資本化。國際會計準則理事會(IASB)將租賃交易合約定義是在一定期間內將資產的使用權移轉以換取報酬。換言之，租賃交易的認定條件是對特定資產使用具有控制權，也就是使用權(Right Of Use; ROU)租賃合約會移轉資產的使用權，承租人可以直接使用該資產並透過使用資產產生利益。

在小客車租賃業的營運範疇中包括長租型和短租型出租車，其經營型態為融資型租賃與營業型租賃，融資型租賃亦稱為資本租賃(capital lease)，目前我國在稅法上的規定即需符合租賃期達一定年限以上之租賃，承租人負責租賃期間的一切維修、保養、保險、租稅等費用的支出，而出租人得價金為淨租金。故以融資物的方式為承租人提供資金融通是融資型租賃交易的基本功能，且具有節稅效益。美國財務會計準則委員會(FASB)及我國稅法上的認定皆為：凡不屬於融資型質的租賃，營業型租賃(operating lease)。就 FASB 的觀點而言，融資型租賃不是一項真正的租賃(not a true lease)，對出租人而言，融資型租賃其實為一種附條件的

買賣(conditional sale)，最終所有權歸承租人，而營業性租賃才是一種所有權未移轉的服務性租賃(server lease)。就小客車租賃業者而言，不論長租或短租型的經營項目，只要最終商品所有權仍屬出租公司所有，即為營業型租賃，故期租賃期間相對會較融資型租賃來得短，且於期滿可以續租亦可以終止租約。基本區別如表 8 所示。

表8 融資型與營業型租賃之區別

區別項目	融資型租賃	營業型租賃
合約性質	承租人透過融物方式進行融資，在一般情況下具有資金融通性質	承租人可解決短期運輸上的需求，具有勞務(服務)供給性質
標的物的擇定	標的物件(承租車輛)的擇定責任全部歸屬於承租人，因此出租人對於標的物的規格性能，適用，維修，保養，保險或老舊等問題概不負責，但出租人仍保有出租標的所有權。	標的物件(出租車輛)的所有權及功能，性能設備，歸屬於出租人，但在一定範圍內(合約議定)得由承租人選擇。
租賃合約期間	租賃期間長，接近出租車之使用年限，租賃合約不可中途解約或中止	租賃期間短，且租賃合約期限較具彈性
標的物維護費用及最終殘值	承租人承擔出租車之維護費用及最終殘值	出租人承擔出租車之維護費用及最終殘值
租期屆滿後標的物處理方式	租期屆滿承租人有三種選擇權利： 1. 將車輛退還租賃公司； 2. 以較低的租金續租； 3. 依雙方議定價格或公平市價有優先承購權。	租期屆滿可依原合約續租或將車輛退還租賃公司。
合約性質	在一般情況下具有融資性質	具有勞務(服務)供約性質的特徵。

日本關於自小客車租賃業之營運，係有償提供車輛供他人使用之營業，為免與其他旅客運輸事業相混淆，或承租人假租車之名，行旅客運輸事業之實，而脫免道路運輸事業之許可規制，在國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項〔貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて，平成 18 年 3 月 30 日国自旅第 286 号通達最終修正〕」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款，並將該條款揭示於租車事務所明顯處，當無小客車租賃業駕駛人之管制問題。亦即，該國小客車租賃營業，僅提供車輛自駕。

聯合國國際行業標準分類(International Standard Industrial Classification of all Economic Activities；ISIC)與本計畫案有關的大概有兩大類，ISIC 第 4 修訂版代碼為 H 類之運輸和庫存 (Transportation and Storage)，代碼為 N 類之行政和輔助服務活動 (Administrative and support service activities)，其分類編號如下：

1. H 類 Transportation and Storage(運輸和庫存)

4921 Urban and suburban passenger land transport(都市和郊區公路客運)

4922 Other passenger land transport(其他公路客運)

4923 Freight transport by road(公路貨運)

2. N 類 Administrative and support service activities(行政和輔助服務活動)

7710 Renting and leasing of motor vehicles(租賃和汽車租賃)

7730 Renting and leasing of other machinery, equipment and tangible goods(機械、設備和有形商品的租賃)

參照聯合國行業分類標準將運輸業(ISIC 第 4 修訂版代碼為 H)與租賃業(ISIC 第 4 修訂版代碼為 N)加以區隔，將小客車租賃業(無代僱駕駛駕駛之純租車)歸類為汽車商品租賃，不屬於運輸業，亦可不受運輸業相關管理規範所限制。

依民法第 438 條第 1 項規定：「承租人應依約定方法，為租賃物之使用、收益；無約定方法者，應以依租賃物之性質而定之方法為之。」因此，租賃物之使用收益，本應依當事人間約定為之，若當事人間未約定者，則應依租賃物之性質而定之方法為之。其中，所謂「依租賃物之性質而定之方法為之」，例如租賃車輛，理應不能用以進行違法行為。由於私法上契約自由，是民法最重要的基本原則，根據民法第 153 條及第 421 條強調契約自由，當事人得依其意思之合致，締結契約而取得權利，負擔義務。而租賃契約為財產契約，包括動產與不動產，係以物的使用收益為權利內容，且須占有標的物，故小客車不論長租或短租，凡不代僱駕駛服務，單純為「車輛」(動產)的使用收益為權利內容，皆為民法所稱之租賃契約，應回歸到民法。再者，參考各國現行規定，美國加州及紐約州規定小客車租賃業並非管制行業，主要以民事法律進行管理，無需另取得許可執照，因此無特別主管機關。而德國只有在小客車租賃業者的經營及管理權移轉予他人之情形下，需要由主管機關核准外，並未對其營運加以限制。就小客車租賃業而言，純租車服務的市場規模著實遠大於附代僱駕駛之服務，若以純租車之業務觀之，小客車租賃業屬動產租賃的一環，經濟部將動產租賃業依營業額及年增率分為一機械設備租賃，運輸工具設備以及物品租賃，其中小客車租賃業為運輸工具設備租賃之範疇，而整體運輸工具設備租賃占比為動產租賃之半，至 2013 年已超過六成，足見其成長的潛力(如圖 2 所示)。經多次與專家學者討論，初步認為將純租賃業務由公路法回歸民法管轄較為妥適，未來小客車租賃可區隔為純租車租賃業及附駕駛小客車出租業兩種業別。惟相關業別調整需修訂公路法，需耗費較多時間。

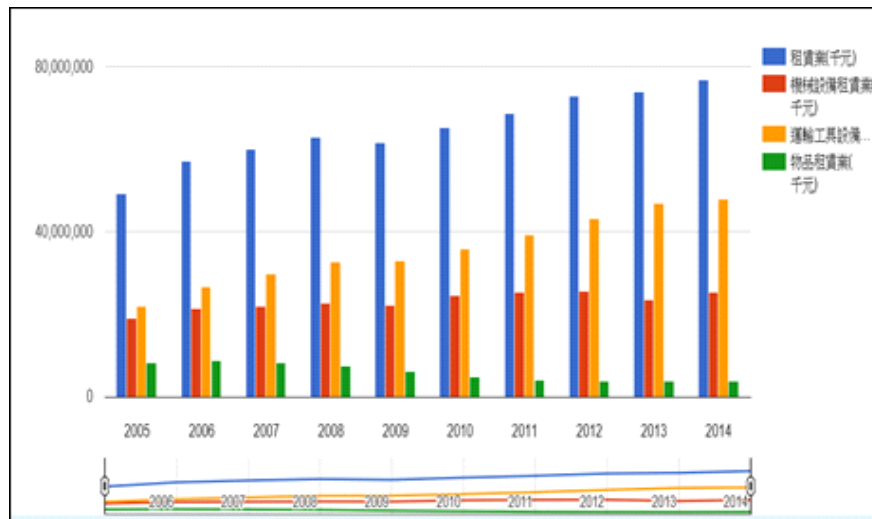


圖2 我國動產租賃業營業額及年增率

在代僱駕駛服務項目中，經訪談小客車租賃商業同業公會意見：「商業用車、公路用車、航空業承租車-代僱駕駛是現在時代的產物，不能取消代僱駕駛業務」。代僱駕駛服務有其歷史性，而依照汽車運輸業管理規則第 100 條經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。然而此部分所佔比重並不高。小客車租賃業代僱駕駛司機之執業資格上，檢視目前現行法令僅需持有小型車職業駕駛執照，並無其他相關規範，而我國目前小型車職業駕駛執照取得規定過於寬鬆，凡本國國民持有普通駕照滿 3 個月以上者，均得報考。目前皆由業者自行進行評選，以「和運租車」來說明小客車租賃業代僱駕駛司機之執業資格，其代僱駕駛司機必須有職業小型車駕照、良民證和無肇事紀錄才可擔任代僱駕駛司機。

3.3 營業小客車營運環境之挑戰

計程車市場競爭激烈，依據交通部 102 年計程車營運狀況調查報告資料顯示，全臺共有計程車 8 萬 7,256 輛，其中以臺北市居冠高達 3 萬 130 輛，其次為新北市 2 萬 2,765 輛，2 市合計占全國 60.6%。在都會區計程車市場競爭相當激烈，加上各種便捷的交通工具如捷運系統等投入市場，如何提供一個迅速、便利、經濟、舒適、安全的計程車服務為當前計程業者所面臨的重要問題。將新科技導入計程車服務，以提升計程車的服務品質，不僅可以創新此傳統服務業的活力，並使計程車業更具競爭力。

目前計程車的經營方式，主要分為街道巡迴攬客、招呼站、無線通訊輔助營業及駐行候客。所謂街道巡迴攬客即是不定時、不定線在區域內巡迴攬客，愈是都市化之都市愈適合此種經營型態。招呼站營運型態即是為改善交通秩序及便於計程車之管理，於人口聚集之適當處所，設立計程車之招呼站，排隊等候乘客叫車。無線通訊輔助營業方式為綜合電話或網路預約及街道巡迴方式，實現車輛集中調度、乘客定點守候的經營型態，減少空車街道巡迴攬客浪費油料。而駐行型態乃計程車駐於車行內等待乘客電話叫車或預約再往乘客住所載客，一般都市化較不明顯的地方適合採用。

近年來國內外利用網路、手機、叫車 App 叫車的服務不可勝數，然其便利性皆無無法令人滿意。所謂的便利性實應包含叫車操作便利性、付款方式多元性。叫車操作便利性，應包含容易訂車、標示乘客及計程車地點、計程車車況資訊及計程車司機背景資料豐富性及可供選擇性等。付款方式多元性而計程車安全及計程車司機犯罪問題亦受到各界相當程度重視，如民國 79 年井口真理子命案及 85 年彭婉如命案等案，當時使女性乘客搭乘計程車因而卻步。井口真理子命案甚至影響當年前三季日本來臺的觀光客較前年同期減少 3.1%，也促使業者運用無線電及衛星等科技派遣計程車，以挽回民眾搭乘計程車的信心。然而，計程車司機亦可能成為被害者，如 98 年 4 月有歹徒為搶 1 千多元砍殺計程車司機 31 刀；101 年 12 月在臺南安平發生的計程車司機慘遭乘客持美工刀割喉命案。近年計程車服務業如 Uber 等，亦導入一些新科技如 App 具「分享行程」功能，親友可透過系統發送的連結得知乘客位置及預計抵達時間等。因此，計程車業者如何導入新科技，提升乘客及司機的安全，是一個亟待解決、探討與研究的問題。

3.3.1 APP 叫車營運方式

本研究蒐集國內外主要的叫車 App，分析其主要功能如叫車操作、付款方式、安全設計等，比較其優缺點，歸納最具便利及安全之叫車 App。

一、國外叫車 APP

(一) Easy Taxi

1. 2011 年在巴西推出的 App「Easy Taxi」，Easy Taxi 在巴西擁有 3 萬名司機，而在臺灣則是約 800 名左右(目前已退出臺灣市場)，不過每位司機都要經過一定的篩選，車子必須是 5 年內的車款才能成為 Easy Taxi 的合作司機；
2. Easy Taxi 還會保存所有的乘車紀錄，如果乘客不小心遺失東西在車上，也能迅速地聯絡司機拿回失物，目前這款「Easy Taxi」在全球 20 多個國家提供服務；
3. 叫車程序：先啟動 Easy Taxi App(如圖 3)，會有簡單的使用說明介紹，之後軟體會顯示乘客現在的所在地座標，如果有誤差可縮放拖曳地圖修正現地位置，再執行「預約叫車」，接著畫面出現預約叫車的資訊，此時軟體會要求乘客輸入地址。

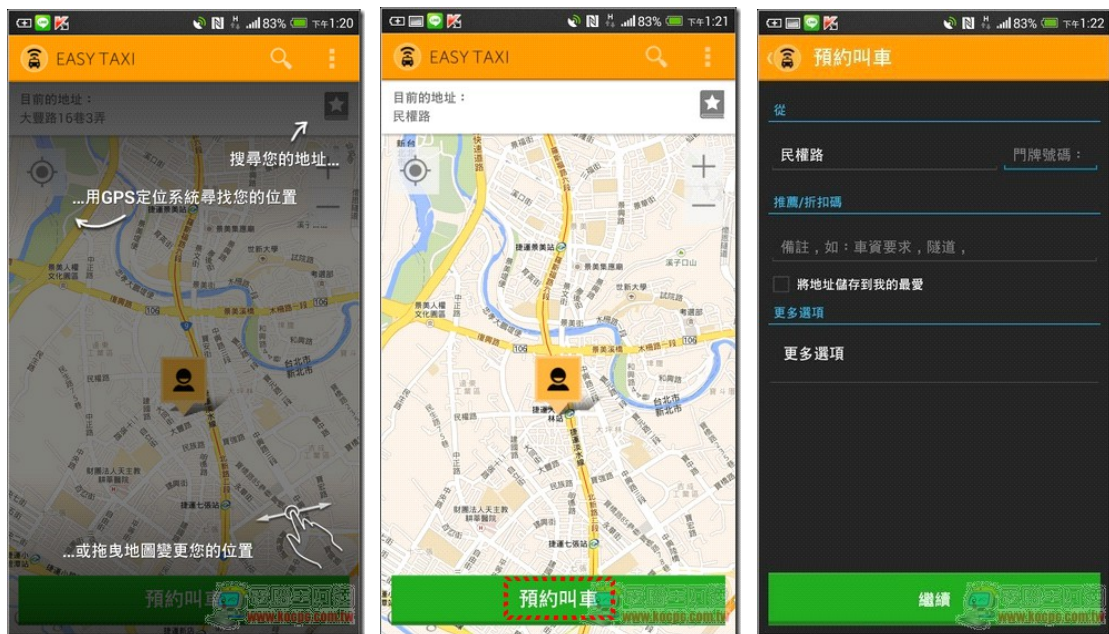


圖3 巴西 Easy Taxi 服務

(二) LINE Taxi

日本 Line 在東京推出計程車叫車服務 Line Taxi，並利用 Line Pay 支付服務，使用者免拿錢包，結合信用卡金流，用手機 App 點選 Taxi 服務，即可透過 GPS 定位叫車。(如圖 4)

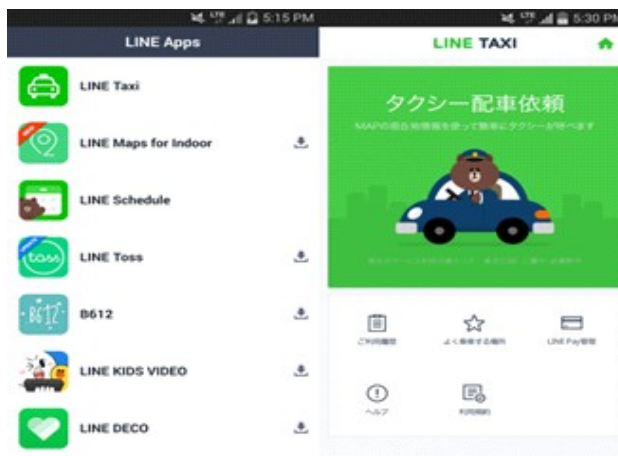


圖4 日本 Line 叫車服務

(三) Ola

1. 叫車程序

Ola cabs App 提供在印度一些城市中提供點對點的計程車叫車搭乘服務，其操作方式如下：

- ① 設定乘車地點；
- ② 選擇你附近的計程車；
- ③ 瀏覽計程司機資料，確認所選擇的計程車；
- ④ 完成搭乘，可以現金付款或使用 Ola Money 預付電子錢包。

2. 乘車安全設計

Ola 會提供乘客計程車司機的照片、車牌號碼、電話號碼，Ola 也會提供乘車資訊給乘客，乘客可以分享給他的好友。(如圖 5)

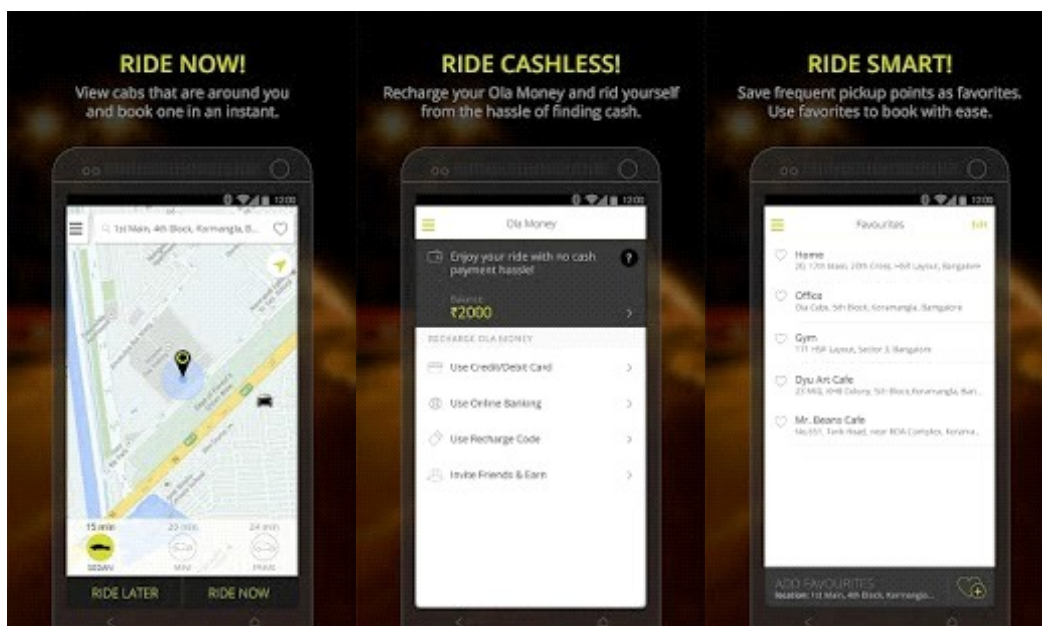


圖5 印度 Ola 叫車服務

(四) Uber

1. 叫車程序

畫面出現一輛黑車並顯示「SET PICKUP LOCATION」(設定上車地點)，叫車設定完成後，App 畫面會顯示車子抵達時間、司機稱謂、車款、車牌號碼(如圖 6)，按下 + 號可以簡訊或電話聯絡司機馬上按下叫車選項，確認後除了 App 顯示車款、司機與抵達時間以及預估費用，也立即收到 Uber 傳的簡訊通知。

2. 計費方式:

(1) Uber Black，臺北市計價方式如下：

基本費用 每分鐘 每公里

105 元 + NT\$5 + NT\$20

最低消費 NT\$150

(2) UberX，臺北市計價方式如下：

基本費用 每分鐘 每公里

40 元 + NT\$2.50 + NT\$12.50

最低消費 NT\$60

3. 付款方式

信用卡、PayPal、Google Wallet (US only)、Apple Pay (US only)、AmEx points。

4. 優點

- (1) 手機 App 即時顯示車子行進過程並隨時發送簡訊通知，使用者能夠清楚掌握車子大約何時到來；
- (2) 安全、便利、舒適，以及駕駛素質，應該都比一般計程車來更有保證；
- (3) 以手機叫車省去冗長的電話語音或便利商店機器操作；
- (4) 信用卡或金融簽帳卡直接扣款，省卻任何現金交易。

5. 缺點

辨識使用者位置之精確度需加強。

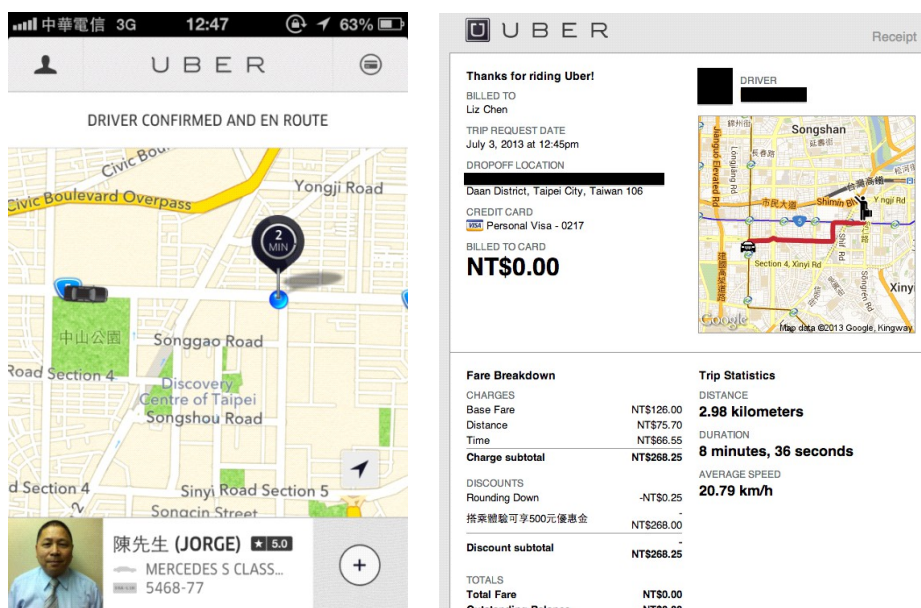


圖6 Uber 叫車服務與簡訊通知

二、國內叫車 APP

(一) 呼叫小黃(find taxi)：

彙整地方計程車資訊的平臺(如圖 7、8)，呼叫的是合格的計程車司機。呼叫小黃 App 提供乘客和鄰近計程車司機的媒合服務，並不收費。呼叫小黃 App，自動偵測使用者所在地附近有哪些計程車可提供服務，使用者可以在「呼叫小黃」上，看到每名司機的評價、駕車紀錄和特色，例如有的司機提供外語服務，有的司機願意載寵物，有的能幫忙搬家接送，使用者選中合適的司機之後，輸入出發地 和目的地，可以選擇 App 發送訊息或撥電話叫車。



圖7 呼叫小黃 App



圖8 呼叫小黃 App 媒合服務

(二) 55688 叫車服務

臺灣大車隊設立於民國 94 年 9 月，並於 101 年 11 月正式成為「上櫃公司」，目前全省車輛數約 16,000 輛，市佔率約佔 19%，服務範圍遍及全臺各地。該車隊運用衛星定位派遣媒合服務平臺(如圖 9)，推出 3G (GPS + GPRS + GIS) 乘車服務、24 小時全天候衛星行車監控，乘客可使用手機 55688 叫車 App 後，畫面會出現預計抵達時間，有 3 分鐘、6 分鐘和 9 分鐘；另 55688 叫車之後，只能看見司機的車隊編號，如果 App 有定位誤差，定位到錯的地址，乘客無法主動打電話聯絡司機。



圖9 55688 App 叫車服務(臺灣大車隊)

(三) 178 叫車服務

大都會衛星車隊是由臺北市公共運輸發展協會輔導設立，主旨在協助計程車運將節省油錢，提高收入。大都會衛星派遣平臺使用臺灣在地研發的衛星派遣車機系統與平臺(如圖 10)，以即時衛星定位找出最近的計程車前往載客。乘客使用 178 叫車 APP 可指定派遣大都會、優良衛星車隊或婦安貴賓車隊 3 家車隊的計程車，叫車後就能在手機上直接付款，免掏零錢、等找錢，形成 O2O 線上支付、線下服務的行動支付消費環境。若綁定特約信用卡，並能以紅利點數折抵暨行動支付計程車資服務付款。



圖10 178 App 叫車服務(大都會車隊)

(四) 叫車通服務

叫車通為互動網數位科技股份有限公司所開發所提供叫計程車的叫車 APP(如圖 11)，服務區域包含臺北、新北、基隆、桃園、新竹、臺中、臺南等城市。叫車通並提供個人叫車、企業叫車、行動支付、機場預約、乘車設定及共乘等功能。



圖11 叫車通 App 叫車服務

三、國內外叫車 APP 比較

國內外叫車 APP 服務功能包括：提供司機評價、提供親友行程紀錄、全程錄影與錄音、電子錢包、結合叫車 APP 內置支付功能、信用卡支付車資等，各項服務功能比較如表 9 所示。

表9 國內外叫車 APP 之比較

叫車 APP 服務功能		國內				國外			
		呼叫 小黃	55688	178 叫車	叫車通	Easy Taxi	Line Taxi	Ola	Uber
提供司機評價		○			○	○		○	○
提供親友行程紀錄			○					○	○
全程錄影、錄音									
支付 工具	電子錢包				○		○	○	○
	結合叫車 APP 內置支付功能					○	○		○
	信用卡		○	○	○	○	○		○

四、小結

對於廣大的搭車乘客而言，由於乘客來自各種族群、背景、職業、年齡，各自擁有不同的通訊與支付工具，一個便利的系統應滿足多數使用者需求，符合多數人的使用習慣，讓使用者使用既有的設備就能享用該項服務。

(一) 叫車方式

目前一般乘客叫車方式有使用傳統的市話、網路預約、手機 App 等，一個理想的叫車系統應提供叫車方式包含市話、網路預約、手機 App。並且提供乘客選擇計程車車況、計程車司機、預估車資等資訊，乘客可以比較，選擇自己偏好的計程車、司機、車資。此系統應提供良好的使用者介面(user interface)供乘客簡單容易操作即能完成叫車之程序。

1. 網路叫車：透過網路計程車公司提供會員利用網頁輸入上車地址進行叫車服務，如臺灣大車隊即時叫車系統；
2. 電話叫車：計程車公司開放手機或市話門號，提供客戶叫車服務；
3. App 叫車：透過網路計程車公司提供會員利用 App 進行叫車服務，如 Uber 叫車系統。

(二) 付款方式(考慮身上沒現金由他人支付)

目前一般乘客搭乘計程車，支付車資的方式有現金、信用卡、悠遊卡等。考慮多元付款方式，一個理想的叫車系統除現金、信用卡、悠遊卡之外，應提供一些行動支付工具：

1. NFC: 使用者只要拿出手機，打開 APP，選擇要付款、扣款的卡片，靠近商家的 NFC 無線感應器，就能完成付款；
2. 電子錢包：PayPal、Google Wallet、Apple Pay；
3. 結合叫車 App 電子錢包：LINE 計程車叫車服務 LINE Taxi 使用方式和 Uber 很類似，線上叫車之後可以即時看到車輛的位置，搭車也不必付現，可以透過 LINE Pay 付款，目前 LINE 已在日本和 123 家 22,000 輛計程車合作，今年將在東京測試，未來可能會陸續擴展到全球。

(三) 安全問題

從過去案例了解，乘客或司機都有可能成為被害者，近年計程車服務業如 Uber 等，亦導入一些新科技如 App 具「分享行程」功能，親友可透過系統發送的連結得知乘客位置及預計抵達時間。因此，目前這些計程車業者所設計的安全措施是不足的。計程車安全部分規劃：

1. 提供乘客計程車車輛與司機的照片、車牌號碼、電話號碼；
2. 行車資訊如乘客位置、預計抵達時間、行車路徑等資訊可傳送至指定第三人。第三人可透過系統發送的連結得知乘客位置及預計抵達時間；
3. 行車紀錄器(包含前後)全程即時錄影。

3.3.2 車輛共乘議題

國外車輛共乘制度行之有年，如美國許多大城市由政府成立「共乘中心」，不論是駕駛或乘客，都可以事先登錄，再由「共乘中心」人員配對後逕行通知，並制定適當的費用分攤機制，以免產生紛爭。由政府出面，會讓女性較為安心，更能提高共乘機率。歐洲國家中，以英國和德國執行共乘成效最佳，分為「座位共乘」及「車輛共乘」，在座位共乘方面，民間自發形成會員制，不但可以透過網站配對，還可以透過手機或「共乘中心」服務人員直接媒合，只要時間一到，在約好的地點等，就有車輛接送；而在車輛共乘方面，則是猶如「租車」般，只有車輛使用權，互相搭配運用。在政策面也鼓勵共乘，如設置共乘停車位、「高乘載車輛專用道」HOV 設置，只准載 3 人以上的車輛通行，否則處以高額罰款。

民國 98 年臺北士林捷運劍潭站排班的計程車隊以搭載文化大學師生為主，成功的經營往陽明山的共乘路線。4 人共乘時每人 60 元。由於文大、華岡學生約有 3 萬人，但公車班次及運量不足，因而發起共乘來紓解尖峰時刻車潮以及師生需求。同一時間臺北市石牌捷運站計程車司機自行發起共乘，對象為等公車的乘客。共乘路線為捷運站-榮總醫院。針對欲前往醫院的民眾提供直達服務。共乘費率為每 20 元，坐滿四人發車。此案例屬短程共乘，讓民眾降低候車時間，同時相較於免費接駁車，抵達目的地仍要走一小段路，可減短步行距離。

計程車共乘類型主要可分為「需求導向路線」及「公共運輸服務性路線」，在需求導向路線中參考指標包含「大眾運輸系統發展程度」、「共乘營運方式」及「共乘地點」，符合程度越高者則建議實施共乘計程車。公共運輸服務性路線導向之共乘計程車類型，需具備固定班次及事先預約之要點，以輔助大眾運輸路網之角色，營運範圍皆為大眾運輸系統營運路線之末端，多屬進入偏遠地區運量較低路段，由於運量需求分散及旅次時間較不固定，導致旅運尖離峰班距規劃不易，使大眾運輸系統乘載率低，部分班次甚有空車現象。

世界人口越來越多，資源越來越少，尤其是大都市。「移動」是全世界大都市所面臨的重大課題，當大都市變得擁擠與污染之時，共乘(Car-sharing)便吸引全世界各大都市的目光，期待共乘能減少擁擠與污染的問題。

一、共乘的意義

共乘(Car-sharing)的意義是和你前往相同方向的乘客共享汽車或計程車。

二、共乘的優點

一項關於紐約市共乘的研究發現有下列優點: (Valoriser Consultants, 2014)

1. 計程車系統可以藉由結合共乘大大提升效益；
2. 每一趟共乘的行程只延遲 5 分鐘，紐約市 95% 的行程都可以共乘；
3. 如果實施共乘，紐約市累積總行程可減少 40%，總車行時間可減少 30%，也能減少交通流量、運輸成本及二氧化碳排放量。

三、共乘 APP

1. UberPool

UberPool 可以讓乘客選擇和自己目的地同方向的乘客共乘(如圖 12)，共乘的車資可以便宜 40%，如果沒有共乘對象，Uber 仍會以傳統的方式給予優惠。

UberPool (www.uber.com)

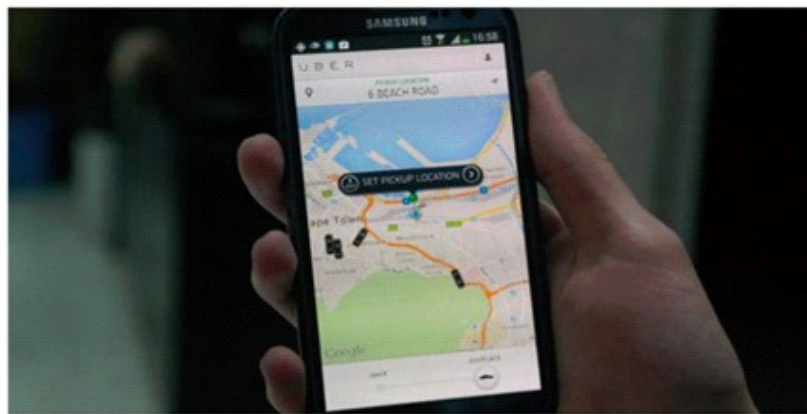


圖12 UberPool 共乘 APP 畫面

2. LyftLine

依據 Lyft 統計資料分析顯示(如圖 13)，5 分鐘以內的計程車路線有 90% 是相同路線。Lyft Line 可以讓共乘的乘客分攤車資，乘客平均可以節省 30% 至 60% 的車資，如果找不到共乘乘客，車資只能省 10%。



圖13 LyftLine 共乘 APP 畫面

3. SideCar

SideCar 在舊金山地區提供即時共乘服務(如圖 14)，它可以幫乘客配對選擇前往目的地同方向附近的乘客來分攤車資。SideCar 在舊金山地區每周共乘配對成功約有 1000 個車次。SideCar 計畫在 1 年內達到 50 萬共乘車次。



圖14 SideCar 共乘 APP 畫面

4. Bandwagon

Bandwagon 提供在機場、研討會會場、提供擁擠的會館共乘服務，提供更合理的車資和高級車的服務(如圖 15)。

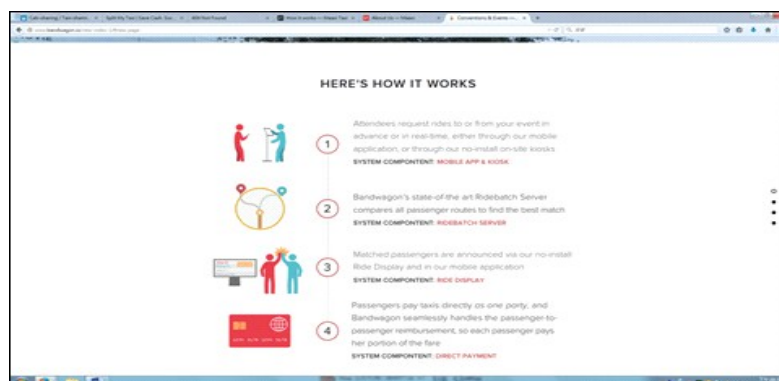


圖15 Bandwagon 共乘服務流程圖

5. Hitch Rider: 共乘服務地區在舊金山地區，提供乘客分享臉書以增進彼此認識。
6. Zimride: 成立於 2011 年，透過大學網路提供大學學生、教職員工共乘，乘客可以建立自己的 profile，描述自己的興趣、音樂喜好、臉書等。
7. Maaxi: 成立於 2012 年，共乘服務地區在英國倫敦，提供共乘者搭乘高級車至相近的目的地，費用比搭大眾運輸工具便宜。Maaxi 有一套精確計算共乘車資的公式，並且和 Transport for London (TfL) 和 National Rail 的火車時刻表整合在一起，提供乘客乘車資訊。
8. Cab Corner: 成立於 2008 年，提供一個連接欲在相同時間前往相同方向的乘客。
9. Gobi Cab: Gobi Cab 是一個 iPhone 的 App，它可以讓乘客何時、何處要共乘，並可讓乘客瀏覽可能的共乘乘客，亦提供直接聊天的功能。
10. Taxi2: 提供乘客從機場至目的地共乘的服務，並提供乘客可以辨認有興趣共乘乘客的服務。
11. SplitMyTaxi: 由 MIT StartLabs 實驗室開發，提供乘客尋找附近要前往相同目的地或目的地附近的共乘乘客，共乘車資可以節省至 50%，並且讓乘客決定你的個人資訊要提供給誰(如圖 16)。

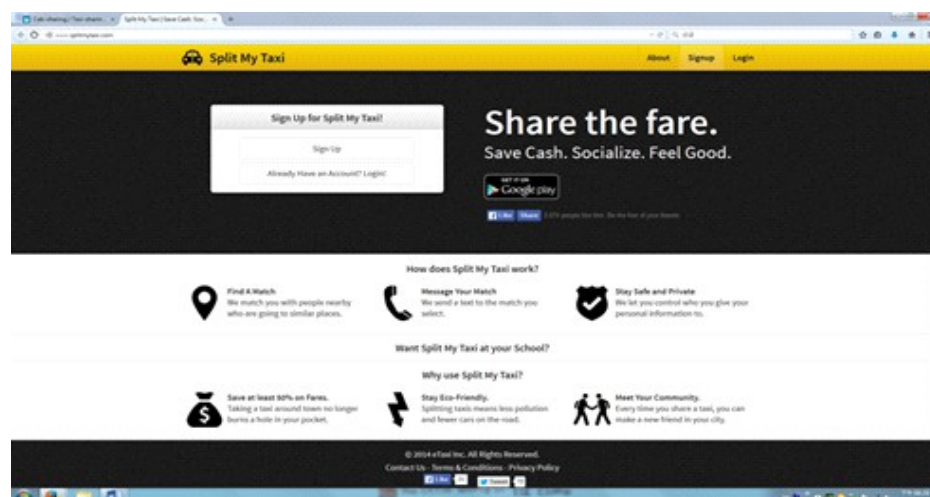


圖16 SplitMyTaxi 網頁畫面

12.Cab Match：提供乘客社區居民共乘上班或共乘至機場之服務(如圖 17)。

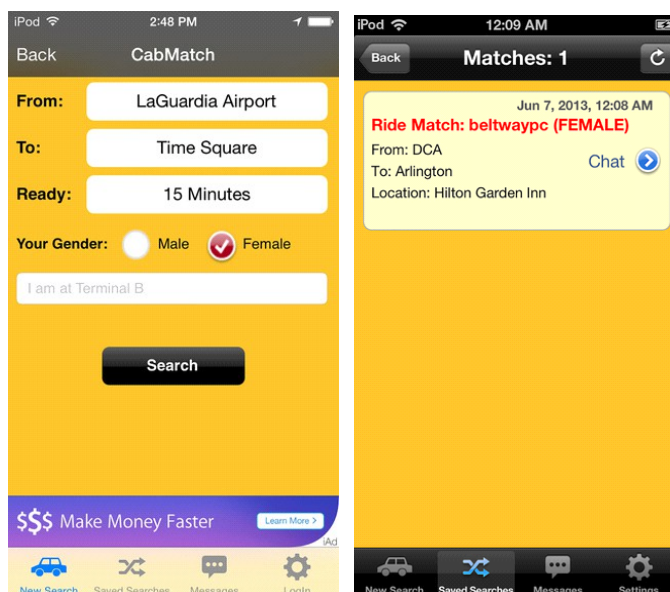


圖 17 Cab Match 共乘配對成功 App 畫面

13.ShareFareCab: 提供乘客從機場、火車站至目的地共乘的服務，並提供乘客可以辨認有興趣共乘乘客的服務。

四、共乘成功關鍵因素

(一) 時間

每位乘客都希望在自己想要被接或放的地方上車或下車，時間規劃的最佳化對於共乘乘客或司機而言都是非常重要。

(二) 安全

安全對於乘客是否願意和不認識、不熟悉的陌生人共乘，是一大考量與關鍵問題。因此，會員制是一可行方向，加入會員需通過審查。

(三) 法規

現有法規都是以非共乘的設計，這些法規共乘是否能適用，亦須考量，例如，共乘和非共乘的收費標準不同，是否符合現有法規規範等問題。

3.3.3 Uber 與小復康巴士

Uber 自 2009 年於美國加州創立，2012 年開始向全球擴展，迄今在 58 個國家共 300 個城市皆可搭乘。然而因為 Uber 運用 APP 提供網路派車服務之特性,其優缺點(便利性與不安全性)使得 Uber 在各地皆受到正反兩派爭議。除了與傳統計程車業競合的主要爭議外,司機管理、保險和稅務等問題也常被討論。Uber 服務在韓國、德國、西班牙、泰國、印度、荷蘭、法國等國遭全面禁止或要求暫停服務(如表 10)。連美國本土各州對 Uber 的態度也不一致。以法國和德國政府為例，所禁止的是折扣服務部分。如韓國，是要求 Uber 暫停服務，等待後續法律規範。

表10 各國對 Uber 業者營運是否合法開放之規定

國家	營運狀況	面對當地法令	Uber 對策
合法			
菲律賓	若符合條件(配備 GPS、車齡少於 7 年且為 SUV、MPV 等車型)都可合法進入菲律賓市場。 若獲得政府核可，Uber 和其他 TNC 公司須付一萬菲幣 (約美國 \$216) 的許可費，每兩年更新一次。駕駛需要向政府申請營運特許和支付 520 菲幣 (美國 \$11) 費。	Uber 受「交通網絡車輛服務」法律管轄，並定義為使用網絡應用的交通服務。	向菲律賓的土地交通特許經營和監管委員會 (LTFRB) 提交其申請書，並請求認可為網路運輸公司。
新加坡	2014 年 11 月宣布正式歸管計程車配對平臺，要求提供網絡召車服務的公司申請牌照。	2015 年 3 月，新加坡發布新計程車法規，新規定還要求詳列車資費率與叫車費率。新規定實施後，乘客也無須一開始就指定目的地，以防新型計程車叫車服務的駕駛拒載前往郊區的乘客。新法規容許接載同路人的普通司機可向乘客收費。	這一政策只針對出租車業務，不會影響到高端車和經濟型車租賃業務。另外，在這兩個業務上，Uber 在新加坡當地的合作伙伴，也擁有客源，因此較不會受影響。
部分合法，部分非法			
美國	拉斯維加斯和費城，在開始營運的幾小時內大量 Uber 司機被當地警方傳訊。	美國加州，在 2014 年 9 月 17 日，加州州長批准第 2293 法案，該法案規定 TNC 公司之責任，保險要求和運作模式。 內華達州地方法院於 2014 年發布禁令，禁止 Uber 在該州營運。主張所有的運輸服務業者必須符合國家要求而 Uber 並不符合。	Uber 已經展開了大規模的遊說工作，試圖影響政府和立法機構決策，獲得監管部門同情。
不合法但 Uber 局部妥協			
荷蘭	Uber 駕駛配合政府規定須具專業計程車駕照，但可使用駕駛的自用車。	荷蘭等歐洲國家因為 Uber 違反計程車專業駕駛規範，法院都判決 Uber 違法，不得在當地營運。	荷蘭 Uber 將做出妥協，同意參與載客的 Uber 駕駛必須具備計程車專業駕照，並將在 9 月正式提供服務。
比利時	布魯塞爾也將在 2015 年 9 月推出新的 UberX 業務，導入價位較高的載客服務，僅出廠 7 年內的四門以上客用車得以加入營運。	該服務已經獲得布魯塞爾市政府同意，並納入布魯塞爾新推出的城市導航應用服務。	發動行政訴訟與消費者請願反擊，在幾週後憲法法庭廢除了這項怪異的法律。
不明確			
中國	2015 年 5、6 月時，中國官方以「疑似無照執業」為由，分別突擊 Uber 在四川省成都市和廣州辦公室。	未來中國有計畫推出《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》，規管 Uber、「快的」等服務。	Uber 更新了自己的補貼規則，變成了基礎車費翻倍的補貼。派單規則也從派單給

			最近的人，變為小範圍隨機派單。
不合法			
巴西	Uber 目前在聖保羅和里約熱內盧等地仍有法律糾紛。	2015 年 4 月，巴西法院因應當地計程車業者反對，禁止 Uber 並要求蘋果、谷歌、微軟和三星等電子公司禁止安裝 Uber 類的應用程式。	該命令幾個星期後就被撤銷，但仍有法律糾紛。
香港	香港旅客持續增加，計程車數目不變，且其載客量僅佔公共交通服務比 7%至 8%。	2015 年 8 月，Uber 員工與司機遭警方指控「非法駕駛汽車作出租或取酬載客用途」及「駕駛汽車時無第三者保險」並逮捕。	Uber 說明市場仍有需求，並認為所謂非法經營，不公平競爭，司機生計和市民安全等原因，是為維持少數擁有牌照者之利益。
法國	2015 年 6 月法國計程車司機發動全國示威，與 Uber 司機及警方爆發衝突，打砸車輛及焚燒輪胎。	法國總統歐蘭德表明要求取締 Uber 的非法服務。法國全境對 Uber 的低價租車服務 Uber Pop 施行禁止令。	Uber 宣布在法國暫停營運。
德國	去年 9 月，隨著德國法蘭克福法院對 Uber 違反德國客運法的判決生效，UberPop 在德國所有提供服務的城市都遭到了封殺。禁令出台後，Uber 表示將提起上訴，「堅決捍衛自己的權利」。	德國政府對 Uber Pro 實施了全國性的封殺令。	Uber，承認他們是「計程車」，願意遵從當地法令。
西班牙	在馬德里，一名商事法庭法官支持的士協會的控訴，稱在一樁挑戰 Uber 運營權的訴訟案件獲得審理前，該公司必須停止在西班牙的運營。	停止 Uber 在當地的營運，馬德里計程車協會正準備對 Uber 發起訴訟，指控其進行不公平競爭。	停止營運。
印度	去年 12 月，印度一名女乘客被 Uber 司機強姦一案使得印度民衆簽名請求當局停止 Uber 服務，原因是 Uber 在印度根本不對司機進行背景核查。	新德里當局隨即在年底要求其停止運營，並拒絕了 Uber 新提出的“恢復出租車牌照”申請。	停止營運。
韓國	在韓國，首爾政府宣佈其“違反了出租車司機必須持有營業執照”的交通法規，除對 Uber 的 CEO 提起訴訟，還懸賞鼓勵市民舉報 Uber，民族情結濃厚的韓國人甚至效仿 Uber 推出了本土版的租車 APP。	韓國政府發表聲明，稱將會制訂相關法令，以禁止 Uber。聲明中表示 Uber 違背了韓國「禁止未註冊的機構或私人車輛進行私人收費運輸服務」的法律。	停止營運。
泰國	Uber 多以非暴力的形式繼續運營。	在曼谷，泰國交通管理機構發現 Uber 司機沒有按照商用車輛運營規定，進行登記註冊和購買保險，因此要求 Uber 在當地暫停營業。	停止營運。
日本	小泉純一郎首相主導的結構改革中，2002 年，計程車的規定大幅寬鬆，新的規定制定後，日本的	日本國土交通省主張 Uber 違反日本交通法律及其所定許可及登記制度，包括：道路運	Uber 表示，它會使用租賃車公司的汽車司機，數量將不具有直

計程車業也更加自由化。然而，這項制定造成車輛過多，駕駛人的收入減少，因此今年的1月27日，計程車減車法開始實行，規定也變得更加嚴格。	送法2條3項，4條1項和道路運送法78條。	接的影響。

資料來源：本研究整理

在美國加州要擔任計程車駕駛，除依上開加州車輛法規定需無特定犯罪紀錄、取得許可、進行登記、按壓指紋等。由於Uber自2009年成立後，利用非營業用車輛提供服務之行為，及其後提倡類似共乘的概念，都與加州原有相關規範不符，但後來於2013年間加州政府修正車輛法，且將是類無營業執照之駕駛行為(operating unlicensed charter party services)納入規範中。同時為法規整體性的考量，也在該州公共事業法(Public Utilities Code)第5371至5379.5節等加入相關規範，使Uber及其他類似公司之營運模式得以擺脫無法可管之情形。以Uber為主的手機應用程式之共乘服務業是近來新興，Lisa Rayle et al.(2014)整理美國各州對Uber等業者之相關營運法規，各州規定進度不同，但主要概念以強制投保、規範駕駛背景及車輛安全為主。其餘規定詳如表11所示。

表11 美國各州對Uber等業者之相關營運法規

類別	州別/城市	營運規定內容
通過法規	加州	加州公共事業委員會(CPUC)要求交通網路公司(TNC)對旗下駕駛進行犯罪紀錄調查並接受駕駛訓練，對毒品與酗酒採零容忍政策，並要求至少投保金額為單一事件一百萬美元，五千美元醫療保險及五萬美元的全險。
	科羅拉多州	SB125 法案要求提供共乘服務業者，在駕駛登入APP並提供載客服務時，須有商業責任保險。
	伊利諾州芝加哥市	市議會通過2014-1367法條，要求共乘服務業者從載客服務開始到結束時，至少投保金額為一百萬美元強制責任險，五千美元醫療保險及一百萬美元的駕駛保險。
	田納西州	通過市政命令以修改地方規範讓車輛可從事共乘服務。
	北卡羅萊納州	通過法規限制地方政府規範網路派車服務。
法規修正中	賓州	賓州公共事業委員會(PPUC)通過計程車公司申請，建立點對點的共乘服務。
	華盛頓州	市議會通過法條要求共乘服務業者，須為駕駛人可載客起時投保保險。
	路易斯安那州巴頓魯治市	提案修正法規，使共乘服務業者不需遵守計程車管理委員會之規則。
	加州	州議會通過2293議案，主要規範是將個人保險與TNC的商業保險分離，規定投保五萬美元個人保險及十萬美元財務強制險。並重申CPUC對TNC有監督責任。本法案若通過，預計實施時間為2015年7月1日。
	北卡羅萊納州夏綠蒂市	市議會通勤安全委員會考慮通過法規以合法化網路派車服務。
	俄亥俄州	提議法案讓市區車輛可從事調撥工作以推動共乘服務。
	華盛頓特區	DC特區的計程車委員會提議法案以規範共乘服務公司。B20-753規範最小投保金額及對駕駛提高檢查與核發駕照要求。

	伊利諾州	HB4075(共乘與乘客保護法案)要求駕駛一周至少工作超過 18 小時且車齡須小於四年;無保險駕駛將被解僱。HB5331 法案比照芝加哥標準。降低投保金額至三萬五千美元。
	華盛頓州金縣	該縣提議以類似計程車的法條來規範共乘服務業者。
	明尼蘇達拿波里市	該市提議廣義規範管理共乘服務業者，包括保險及調查。
	紐澤西州	AB3362 規定紐澤西州機動車輛委員會針對共乘服務業者建立保險及安全規範。
	羅德島	綜合決議案 HB8298 與 SB3146 建立特殊立法委員研究公眾機動車輛法案和創新科技如何應用於運輸服務。
	維吉尼亞州	HB908 與 SB531 法案將現有法條放鬆以適用共乘服務業者。
	威斯康辛州	麥迪遜與密爾瓦基市議會考慮推動複合法令以規範共乘。
停滯法規	亞利桑那	HB2262 法案限制保險業者在其合約中加註去除商業行為，但此僅適用於共乘旅次不適用於空車時。
	喬治亞州	HB907 法案原禁止共乘服務於喬治亞州境內，但後來校正為規範共乘業者。
	馬里蘭州	HB1160 與 SB919 免除共乘業者之規範並監督計程車和其駕駛。
	奧克拉荷馬州	SB1703 原著重於共乘公司之投保並監督其駕駛投保商業保險。
	華盛頓州	HB2782 指導聯合運輸委員會研究共乘公司且報告州立法機構在保險安全與障礙。

資料來源：Lisa Rayle et al.(2014)

美國小復康巴士(paratransit)之法規主要依據法源為《美國身心障礙法案》Americans with Disabilities Act of 1990，係指美國法典第 42 卷第 12101 節以及其後條款。此法保障身心障礙者的各項權利，而與大眾運輸相關的內容為第二篇。交通部據此制定相關法規，包括聯邦法典(Code of Federal Regulations，簡稱 CFR)第 49 卷第 27、37 和 38 節。上述法規用意為規範小復康業者營運，並確保身心障礙者搭乘權益。主要內容包括如下：

(一) 服務範圍

在現有大眾運輸路線兩側各 $\frac{3}{4}$ 英里內提供服務。替身心障礙者在無法使用常規車站及一般公車路線時，用小復康巴士提供對等的點對點客運服務。位於旅次密集區，業者亦可偏移路線系統至 1.5 英里遠。

(二) 座位

座位數及相關規定根據車長而定。如車長超過 22 英尺，必須為輪椅使用者提供 2 個指定座位。如車長小於 22 英尺，則只需要 1 個。

(三) 服務標準

以下各項之服務水準必須與固定路線公車相同：等候時間、車資、服務區域、服務小時、服務天數、優先權、預約容量與服務可及性等相關限制。

(四) 搭乘資格

小復康巴士的使用者為：

1. 因身心障礙，不能獨立使用現有公車系統；

2. 因公車路線未完全通行而無法使用的人士。包括該路線上車輛或車站未通行，或是移動輔具不能使用公車升降機；
3. 因身心障礙及天候等環境因素，無法乘坐固定路線公車。

(五) 客運服務

許多業者提供「門到門」服務，或至少是「路側到路側」服務。亦有為符合第2類或第3類的殘障人士提供接駁到其他大眾運輸系統的「支線」運輸服務，確保身心障礙者獲得與乘坐一般市公車的乘客相同的服務標準。

(六) 中止輔助客運服務

若乘客有錯過行程的「模式或慣例」，可以中止對乘客的服務。

(七) 服務時間及訂車

營運時數和天數必須和一般市公車相同，一般週末不行駛。必須提供次日訂車服務，可透過代理人預約。如果接受預約，必須在客運商正常的工作時間內接受預約。

3.4 小結

- (一) 根據公路法第34條規定：「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。」由此可知，過去立法者在設計我國公路運輸制度時，原意係將計程車做為司機「載運旅客」的唯一小客車車種；而租賃業係為已有駕駛能力人提供「車輛」；兩者應為截然不同之行業。惟因應小客車租賃業提供租車服務時，消費者對車輛代僱駕駛的需求，另於汽車運輸業管理規則第100條第1項第2款規定：「經營小客車租賃業承租人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。」目前我國營業小客車實際上即為「計程車載運乘客、租賃業可載運乘客(租車附駕)或僅提供車輛」的設計。現行計程車客運業與小客車租賃業均可載運乘客，現有制度實存在部分模糊空間。其提供運輸服務的市場有各自營運特性，也有相互重疊部分，加上利用APP平臺新型態的預約租車服務業Uber的興起，更衝擊到現有計程車客運業的市場。另因應近年許多新型態服務，如無障礙計程車、復康巴士、運用科技創新服務叫車…等服務均延伸相關之納管問題，現有運輸業分類實存在調整空間。
- (二) 經座談會討論，將純租賃業務移出汽車運輸業已有共識，將代僱駕駛服務歸類為客運業，無代僱駕駛服務歸類為租賃業，屬租賃業則排除公路法第64條應負連帶損害賠償責任。惟既有代僱駕駛之租賃服務亦應隨之進行調整。由於現行計程車與小客車租賃業在載運乘客部分，其主要差異在於乘客搭乘前的資訊透明程度不一。消費者透過路邊召車、無線電通訊或者是GPS衛星派遣方式搭計程車，無法事前得知車輛與駕駛資訊。而小客車租賃業的部分，則由於需事先備置公司開立之出租單、發票及備置出租記錄簿等資料，消費者與租賃業的訂車服務往往屬於預約制，其資訊透明程度較高。此特性恰與無障礙計程車、復康巴士等服務需求一致。

(三) 因應近年智慧型手持設備的普及及其應用，各式各樣創新服務不斷推陳出新，包括網路訂車、APP 叫車、Uber、Lyft 和 SideCar 等各類創新服務已風靡全球。但在顛覆傳統的同時，相關創新服務往往也在法律面引發巨大爭議。由國外案例而言，各國政府的監管和立法機構也已進一步著手探討如何界定此類服務的法律地位，並將相關產業納入監管，從而提升公眾使用運輸服務的安全性。舉例來說，過去具有合法性爭議的中國專車(網絡預約租車)平臺「滴滴快的」，已在 2015 年 10 月 8 日獲得上海市交通委正式向「滴滴快的」頒發中國第 1 張「網絡預約租車平臺經營資格許可證」，賦予專車平臺的合法性。日前上海市公布了有「上海模式」之稱的專車試點管理方案，該方案由上海市監管當局與「滴滴快的」合作研擬，相關單位傾向認可「四方協議」模式，即允許由租賃公司旗下經營的專車，在補齊保險、駕駛員培訓及驗證營運平臺資質後，加以合法化。「上海模式」允許符合相應條件的車輛接入專車平臺，條件包括企業相關資格和所在地的服務能力，以及獲得網路業務資格和電信業務經營許可證。

第四章 營業小客車相關課題與對策

本章分別針對我國計程車客運產業與小客車租賃產業營運相關課題加以檢討，藉由相關文獻資料整理、政府機關業務執行相關會議紀錄與公文函釋及公(工)會業者意見訪談，並召開3次專家學者座談會，綜整各類關鍵課題與策進作為。

4.1 法制規範爭議分析

4.1.1 大法官相關解釋與判例

一、釋字 511 號解釋

道路交通管理處罰條例第9條第1項規定應受罰鍰處罰之行為人接獲違反道路管理事件通知單後，得於15日內逕依各該條款罰鍰最低額，自動繳納結案。依同條例第92條授權訂定之違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則第41條第1項及第48條第1項僅係就上開意旨為具體細節之規定，並未逾越母法之授權，與法律保留原則亦無違背，就此部分與本院釋字第423號解釋(交通工具排放空氣污染物罰鍰標準之未經空氣污染防治法授權，以行為人自動繳納罰鍰最低額為結案方式)所涉聲請事件尚屬有間。

二、釋字 564 號解釋

行政機關之公告行為如對人民財產權之行使有所限制，法律就該公告行為之要件及標準，須具體明確規定，道路交通管理處罰條例第82條第1項第10款授予行政機關公告禁止設攤之權限，自應以維持交通秩序之必要為限。該條例第3條第1款所稱騎樓既屬道路，其所有人於建築之初即負有供公眾通行之義務，原則上未經許可即不得擺設攤位，是主管機關依上揭條文為禁止設攤之公告或為道路擺設攤位之許可(參照同條例第83條第2款)，均係對人民財產權行使之限制，其公告行為之作成，宜審酌准否設攤地區之交通流量、道路寬度或禁止之時段等因素而為之，前開條例第82條第1項第10款規定尚欠具體明確，相關機關應儘速檢討修正，或以其他法律為更具體之規範。

三、釋字 593 號解釋

國家基於一定之公益目的，對特定人民課予繳納租稅以外之金錢義務，涉及人民受憲法第15條保障之財產權，其課徵目的、對象、額度應以法律定之，或以法律具體明確之授權，由主管機關於授權範圍內以命令為必要之規範。該法律或命令規定之課徵對象，如係斟酌事物性質不同所為之合目的性選擇，其所規定之課徵方式及額度如與目的之達成具有合理之關聯性，即未牴觸憲法所規定之平等原則與比例原則。

公路法第27條第1項規定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之50」，已就汽車燃料使用費之徵收目的、對象及額度上限予以明定；同條第2項並具體明確授權交通部會商財政部，訂定汽車燃料使用費徵收及分配辦法，其授權之目的、範圍及內容均有明確

之規定，與授權明確性原則並無不合。主管機關基於上開授權修正發布汽車燃料使用費徵收及分配辦法，第2條、3條規定均未逾越公路法之授權範圍，符合憲法第23條法律保留原則之要求。上開辦法第2條所定之徵收對象、第3條所定之徵收方式，並未抵觸憲法第7條之平等原則與第23條之比例原則。汽車燃料使用費與使用牌照稅之徵收亦不生雙重課稅之問題。

四、釋字584號解釋

惟以限制營業小客車駕駛人選擇職業之自由，做為保障乘客安全、預防犯罪之方法，乃基於現階段營業小客車管理制度所採取之不得已措施，但究屬人民職業選擇自由之限制，自應隨營業小客車管理，犯罪預防制度之發展或其他制度之健全，就其他較小限制替代措施之建立，隨時檢討改進；且若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其駕駛營業小客車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨，併此指明。

五、釋字699號解釋

(一) 解釋文：

道路交通管理處罰條例第35條第4項前段規定，汽車駕駛人拒絕接受同條第1項第1款酒精濃度測試之檢定者，吊銷其駕駛執照。同條例第67條第2項前段復規定，汽車駕駛人曾依第35條第4項前段規定吊銷駕駛執照者，3年內不得考領駕駛執照。又94年12月14日修正公布之同條例第68條另規定，汽車駕駛人因第35條第4項前段規定而受吊銷駕駛執照處分者，吊銷其持有各級車類之駕駛執照。上開規定與憲法第23條比例原則尚無抵觸，而與憲法保障人民行動自由及工作權之意旨無違。

(二) 解釋理由書

系爭規定雖不違反比例原則，惟立法者宜本其立法裁量，針對不同情況增設分別處理之規定，使執法者在能實現立法目的之前提下，斟酌個案具體情節，諸如駕駛人是否曾有酒駕或拒絕酒測之紀錄、拒絕酒測時所駕駛之車輛種類、所吊銷者是否屬其賴以維持生活之職業駕駛執照等狀況，而得為妥適之處理；另系爭條例有關酒後駕車之檢定測試，其檢測方式、檢測程序等事項，宜以法律或法律明確授權之規範為之，相關機關宜本此意旨通盤檢討修正有關規定，併此指明。

4.1.2 最高行政法院判決

最高行政法院91年度判字第1593號判決，查「對人民違反行政法上義務之行為予以裁罰性之行政處分，涉及人民權利之限制，其處分之構成要件與法律效果，應由法律定之，法律雖得授權以命令為補充規定，惟授權之目的、範圍及內容必須具體明確，然後據以發佈命令，方符憲法第23條之意旨。」司法院釋字第402號解釋甚明。公路法第77條第1項規定：「公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及依本法所發布之命令者，除本法另有規定外，處三千元以上三萬元以下罰鍰；公路主管機關並得按其情節，吊扣其營業車輛牌照一

個月至三個月，…」其裁罰性處分之構成要件，除依公路法其他法條之規定外，授權主管機關依公路法所發佈之命令為補充規定。主管機關依公路法第 79 條訂定汽車運輸業管理規則，規定構成義務違反之內容，及其法律效果依公路法第 77 條第 1 項規定處罰，固無不合。

但公路法並無轉委任之授權，主管機關為維護民用航空機場交通秩序，確保旅客行車安全，依汽車運輸業管理規則第 20 條規定，訂定民用航空機場客運汽車管理辦法，其中如前引第 3 條第 1 項第 2 款、第 5 條第 1 項、第 17 條規定之內容，已構成人民對行政法上義務違反之內容，且其法律效果係按公路法第 77 條第 1 項規定處罰，即屬公路法第 77 條第 1 項規定處罰之構成要件，顯非主管機關因執行法律依職權所發解釋性、補充性規定可比。該辦法既無法律授權之依據，不能使人民預見其所為是否構成義務違反而應受公路法該條項之處罰，不符合上開解釋所示授權明確性之原則，不能做為裁罰性行政處分之依據。

4.1.3 近 10 年交通行政訴訟案件數統計與分析

為瞭解近 10 年來有關交通行政訴訟案件之全盤概況，乃從司法院「法學資料庫」檢索系統蒐集相關案例，分別輸入檢索關鍵字：「公路法」、「道路交通管理處罰條例」、「汽車運輸業管理規則」，檢索期間自 94 年 1 月 1 日起迄 103 年 12 月 31 日止。發現近 10 年來相關交通主管機關依公路法、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則等交通法令所為之行政處分，受處人向各級行政法院(含最高行政法院及臺北、臺中、高雄 3 個高等行政法院)提起行政訴訟之裁判案件數統計如下：

(一) 公路法

1. 最高行政法院共 50 件
2. 高等行政法院共 79 件，包括如下：
 - (1) 臺北高等行政法院：77 件
 - (2) 臺中高等行政法院：0 件
 - (3) 高雄高等行政法院：2 件

(二) 道路交通管理處罰條例

1. 最高行政法院：90 件
2. 高等行政法院共 209 件，包括如下：
 - (1) 臺北高等行政法院：116 件
 - (2) 臺中高等行政法院：40 件
 - (3) 高雄高等行政法院：53 件

(三) 汽車運輸業管理規則

1. 最高行政法院共 51 件
2. 高等行政法院共 151 件，包括如下：

- (1) 臺北高等行政法院：124 件
- (2) 臺中高等行政法院：0 件
- (3) 高雄高等行政法院：27 件

在初步取得交通行政爭訟案件統計數據後，進一步針對上開行政訴訟案件，詳加檢視分析其案件性質與裁判內容。發現其中大多數案件皆屬「撤銷訴訟」之類型，其次為「課予義務訴訟」案件，至於「確認訴訟」與「給付訴訟」案件則相對甚少。同時，更就上列案件之判決內容逐案加以檢討分析，包括駁回案件數、撤銷或變更原處分及訴願決定之案件數。尤其針對各級行政法院撤銷或變更原處分及訴願決定之案件，詳加評析其理由與法令依據，俾做為日後交通主管機關行政處分改進之重要參考依據。

4.1.4 法令違反法律保留原則案件數統計與分析

針對前開交通行政訴訟事件中，以「原處分所適用之法令違反法律保留原則」為爭點之案例，再進行檢討分析。依研究團隊搜尋司法院法學資料庫系統，近 10 年來(94.1.1~103.12.31)有關交通主管機關依公路法、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則等交通法令所為之行政處分，受處人以「原處分所適用之法令違反法律保留原則」為理由，分別向各級行政法院(含最高行政法院及臺北、臺中、高雄三個高等行政法院)提起行政訴訟之裁判案件數如下：

(一) 公路法

1. 最高行政法院共 4 件
2. 高等行政法院共 11 件

(二) 道路交通管理處罰條例

1. 最高行政法院：2 件
2. 高等行政法院共 6 件

(三) 汽車運輸業管理規則

1. 最高行政法院共 2 件
2. 高等行政法院共 6 件

針對前揭行政訴訟案件，進一步逐案檢討分析，依判決結果整理分類：包括駁回案件數、撤銷或變更原處分及訴願決定之案件數，俾做為交通主管機關作成行政處分之依據，並提供今後整備我國計程車客運業及小客車租賃業相關管理法制之重要參考。茲分述如下：

(一) 公路法

在最高行政法院共有 4 件案例，其判決結果均遭法院「駁回」上訴。至於在高等行政法院，均為臺北高等行政法院所轄共有 11 件，其判決結果原告或再審之訴「駁回」者，共有 10 件；判決「訴願決定及原處分均撤銷」者，僅有 1 案，為編號 4：99 年度簡字第 770 號判決。其詳細裁判字號與判決結果，如表 12。

表12 公路法涉及法律保留原則行政訴訟案例結果一覽表

A.最高行政法院			
	編號	裁判字號	判決結果
	1	95 年度裁字第 02931 號	上訴駁回
	2	101 年度判字第 59 號	被上訴人在第一審之訴駁回
	3	103 年度判字第 329 號	上訴駁回
	4	103 年度判字第 628 號	上訴駁回
B.高等行政法院(臺北高等行政法院)			
	編號	裁判字號	判決結果
	1	96 年度訴字第 03629 號	原告之訴駁回
	2	97 年度訴更一字第 83 號	原告之訴駁回
	3	99 年度簡字第 657 號	原告之訴駁回
	4	99 年度簡字第 770 號	訴願決定及原處分均撤銷
	5	100 年度訴字第 1273 號	原告之訴駁回
	6	100 年度簡再字第 110 號	再審之訴駁回
	7	100 年度簡再字第 112 號	再審之訴駁回
	8	101 年度簡字第 260 號	原告之訴駁回
	9	102 年度訴字第 1297 號	原告之訴駁回
	10	102 年度訴字第 1711 號	原告之訴駁回
	11	103 年度訴字第 408 號	原告之訴駁回

有關臺北高等行政法院 99 年度簡字第 770 號判決，法院認定被告機關交通部之訴願決定及原處分均應撤銷，其所持主要理由如下：

1. 被告交通部所屬公路總局為提升交通服務品質，維護路面平整，並兼顧管線機構因業務上需要，必須挖掘道路埋設管線，乃於 97 年 10 月間修訂「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」，明確劃分路權管理單位與使用公路用地埋設管線機構之權責，藉以提高行政效率而達服務便民之目標…。故該手冊屬於兼具行政程序法第 159 條第 2 項第 1 款及第 2 款性質之行政規則。而「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」第三、(二)、3 點規定：「緊急搶修案件申挖單位須先以電話或傳真路權管理單位報備，並於 3 日內檢附相關證明資料及搶修施工相片辦理申挖手續(假日順延)，逾期視同擅挖公路處理。」其中前段關於應於 3 日內補正申請許可程序之規定，係為執行公路法第 30 條之 1 第 3 項後段之細節性、技術性次要事項，基於職權所為之必要規範，揆諸司法院釋字第 443 號解釋理由書意旨，固非法所不許。
2. 惟其後段關於「逾期視同擅挖公路處理」之規定，將已先以電話或傳真告知該管公路主管機關並獲同意後所為之「合法」挖掘公路搶修行為，於未依 3 日期限內補正許可程序者，「視同擅自挖掘公路」之違法行為，而得依公路法第 72 條第 1 項前段之規定，處以 3 萬元以上 15 萬元以下之罰鍰，顯係以行政規則增加公路法第 72 條第 1 項前段所未規定之處罰對象，復無法律明確之授權，揆諸前揭司法院釋字第 619 號解釋及釋字第 638 號解釋理由意旨，業已違反憲法第 23 條所規定之法律保留原則及法

治國家處罰法定與處罰明確性原則甚明，且不因上開規定曾經被告核備、公告、宣導或原告業已知悉，而改變其為行政規則之性質或阻卻其違憲性。是依司法院院解字第4012號解釋意旨，本院得逕認為該「逾期視同擅挖公路處理」之規定部分無效而不予適用。

3. 又按本件被告交通部所舉「桃園縣道路挖掘管理自治條例」雖亦有類似「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」第三、(二)、3點之規定，而分別於第11條、第27條規定：「管線因臨時損壞或故障，需緊急搶修時，應通知管理機關及管區派出(分駐)所備案後施工，並應於3天內檢具相關證明資料與搶修前後照片，向管理機關補申請核發許可證。未依前項規定辦理者，視同擅自挖掘。」惟上開規定係桃園縣議會就其自治事項，經由法定程序通過自治條例，對於違反該條例第1項規定之行政法上義務者，所規定之法律效果，自與憲法第23條所規定之法律保留原則及法治國家處罰法定與處罰明確性原則無違，此與「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」第三、(二)、3點既非法律、亦非自治條例，又無法律明確之授權，而無任何民主正當性基礎之行政規則，顯不相同；況上開條例適用範圍僅限於桃園縣行政區域內之縣道、鄉道、市區道路及現有巷道(同條例第3條第1項參照)，並不包括系爭路段，且該條例所定之道路挖掘管理機關為桃園縣政府或其所委託之鄉鎮市公所(同條例第5條參照)，而非被告，是被告據以比附援引，顯無足取。至於被告另舉之「臺北縣道路挖掘管理自治條例」第16條則係規定：「(第1項)因公共安全或民生需求，須緊急搶修管線或其他工程而挖掘道路者，應先通知主管機關及警察機關；並應於施工3日內，向主管機關補行申請許可。(第2項)主管機關認其申請不符合前項要件者，就第8條第1項之管理費用，得加2倍至5倍收取之。」亦未規定「逾期申請，應視同擅自挖掘處罰」，而係加倍收取管理費用，此與「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」第三、(二)、3點之規定，亦不相同，尤不足以做為上開規定合憲性之論據。
4. 綜上所述，原告所屬板橋服務所先後於98年3月31日、98年6月11日分別因被告所屬公路總局代養系爭路段之自來水管線漏水，需辦理搶修，經以養護工程處緊急搶修報備單傳真至中和工務段同意辦理後，雖遲至98年11月18日、98年11月4日始填送挖掘公路申請書補行申請，違反「交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊」第三、(二)、3點有關應於3日內補辦申請之規定，惟因上開有關「逾期視同擅自挖掘公路處理」之規定，違反憲法第23條所規定之法律保留原則及法治國家處罰法定與處罰明確性原則而無效，被告自不得依上開規定據以裁罰。是被告以原告擅自挖掘公路為由，而依公路法第72條第1項規定，以原處分裁處原告各3萬元罰鍰(共2件)，洵屬違法。訴願決定未加糾正，仍予維持，亦有違誤。原告訴請撤銷，均無不合，應予准許。

(二) 道路交通管理處罰條例

在最高行政法院共有2件案例，其判決結果均遭法院「駁回」上訴。至於在高等行政法

院則共有 6 件，分別為臺北高等行政法院 3 件、臺中高等行政法院 1 件、高等行政法院 2 件，其判決結果均為原告之訴「駁回」、上訴駁回或移送最高行政法院。換言之，均無判決「訴願決定及原處分均撤銷」者。其詳細裁判字號與判決結果，如表 13。

表13 道路交通管理處罰條例涉及法律保留原則行政訴訟案例結果一覽表

A.最高行政法院			
編號		裁判字號	判決結果
1		98 年度判字第 394 號	上訴駁回
2		99 年度判字第 209 號	上訴駁回
B.高等行政法院			
臺 北 高 等 行 政 法 院	編號	裁判字號	判決結果
	1	103 年度交上字第 120 號	上訴駁回
	2	104 年度交上字第 28 號	移送於最高行政法院
	3	104 年度交上字第 49 號	移送於最高行政法院
臺 中 高 等 行 政 法 院	1	95 年度訴字第 00347 號	原告之訴駁回
高 雄 高 等 行 政 法 院	1	95 年度簡字第 00221 號	原告之訴駁回
	2	97 年度簡字第 243 號	原告之訴駁回

(三) 汽車運輸業管理規則

在最高行政法院共有 2 件案例，其判決結果均遭法院「駁回」上訴或再審之訴。至於在高等行政法院則共有 6 件，均為臺北高等行政法院所轄之案件，其判決結果原告之訴或上訴「駁回」者，共有 5 件；判決「訴願決定及原處分不利於原告部分均撤銷」者，僅有 1 案，為編號 1：93 年度訴字第 00255 號判決。其詳細裁判字號與判決結果，如表 14。

表14 汽車運輸業管理規則涉及法律保留原則行政訴訟案例結果一覽表

A.最高行政法院		
編號	裁判字號	判決結果
1	95 年度判字第 02159 號	上訴駁回
2	100 年度判字第 863 號	再審之訴駁回
B.高等行政法院(臺北高等行政法院)		
編號	裁判字號	判決結果
1	93 年度訴字第 00255 號	訴願決定及原處分不利於原告部分均撤銷
2	93 年度訴字第 01807 號	原告之訴駁回
3	94 年度簡字第 00382 號	原告之訴駁回
4	97 年度訴更一字第 96 號	原告之訴駁回
5	99 年度簡字第 463 號	原告之訴駁回
6	102 年度簡上字第 173 號	上訴駁回

有關臺北高等行政法院 93 年度訴字第 00255 號判決，係因原告阿羅哈客運股份有限公司從事公路汽車客運業務，其所屬共 96 輛營業大客車，於 92 年 8 月至 10 月間，分別遭被告

機關交通部所屬監理所稽查小組及臺北市政府監理處人員舉發下列違章事實：(1)該等 96 輛營業大客車有「在駕駛座上方內高未達 185 公分加裝座椅」之事實。(2)此等加裝座椅之事實出於原告之作為。(3)此等作為涉及「擅自變更車輛規格」之違章，違反汽車運輸業管理規則第 19 條第 5 款之規定，而依公路法第 77 條第 1 項之規定加以處罰。原告不服上開 96 件行政處分，而提起訴願，但遭駁回，而提起本件行政訴訟。

臺北高等行政法院認定被告機關交通部之訴願決定及原處分不利於原告部分均應撤銷，其所持主要理由如下：

1. 首先在法律適用之層次上，法院認為做為本案裁罰法規範基礎之公路法第 77 條第 1 項之規定，其處罰對象是「汽車或電車運輸業者」，而不是單一車輛之各別違規人。而且所規範之違規事實有刑法上「持續犯」或「集合犯」之特質，是對多數之違章「動作」為統括式之單一評價，而認定為單一之違章行為，並在此基礎下決定反應手段(裁罰效果之選擇)，茲說明如下：
 - (1) 按公路法第 77 條第 1 項之規定內容如下：汽車或電車運輸業，違反依第 79 條第 5 項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣 9 千元以上 9 萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。
 - (2) 從其條文之構成要件結構觀察，其所在意者不是各別車輛的違規，而是重在對「汽車或電車運輸業」之整體管制，管制內容並不限車體結構一項而已，還包括「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限制、禁止事項」，乃是對運輸業者之全面管制。
 - (3) 再從其法律效果觀察，其效果從最輕之「處新臺幣罰鍰」，一直到「吊扣、吊銷違規營業車輛之牌照」，甚至可以「暫停運輸業者營業活動之一部或全部」，最嚴重者甚至可以「廢止其汽車運輸業營業執照」及「吊銷全部營業車輛牌照」(等於是剝奪營利事業之營業活動權利，如同自然人之死刑一般)。而且這些不同種類之處罰可以同時對同一違章行為諭知。
 - (4) 在此構成要件與法律效果之結構下判斷，立法者顯然是要求主管機關對運輸業者違反公路法第 79 條之違章行為為單一整體之評價，進而依違章情節輕重，依同一法條下所揭示之法律效果，做出單一選擇。
2. 而被告機關卻違反上開裁罰規範之規範意旨，而以單一車輛之違規狀態，加總計算違章行為數目，並一筆處以 9 千元之罰鍰，這樣的處罰方式並不能真正達成上開法規範之行政管制目標(如果違規之車輛高達 96 輛，顯示違章情節很嚴重，為何採取更有效之管制手段，例如「吊扣、吊銷違規營業車輛之牌照」或「暫停運輸業者營業活動之一部或全部」等等)，是以被告在本案中之法律適用方式是否符合規範本旨，實有斟酌之餘地。

3. 縱令假設被告機關上開之法律適用方式可以被勉強接受，則在本案中即須探究被告機關在發給行車許可證時是否曾以「車體內部駕駛座上方內高未達 185 公分處未加裝座椅」之結構特徵，做為發給「行車許可憑證」之必要條件。而這是一個事實認定問題，原、被告間均將此一爭點置於法律適用層次來討論(例如從法源論之角度討論規範適格之問題)，依上所述，實無必要，本院在此爰不再贅言。
4. 針對上述事實爭點，依舉證責任分配法則之通說(即「規範說」)，應由被告機關負客觀證明責任(如果調查結果事證仍屬不明，其不利益歸被告機關負擔)。而被告機關對此並不能為適當之證明。從而被告機關指「原告在系爭 96 輛大客車申請『行車許可憑證』時，其每輛車之駕駛座上方內高未達 185 公分處均未加裝座椅，等到取得『行車許可憑證』後，才擅自變更車輛規格，在駕駛座上方加裝座椅」一節，顯然無法證明為真正，原處分依上開理由而對原告作成本案 96 件之裁罰處分，於法亦有未洽。
5. 不過，本案原告上開 96 輛大客車在申請「行車許可憑證」時固然已在駕駛座上方裝置座椅，但其座椅為雙排小座椅，而本案查獲時，上開座椅已換成單一大座椅，則其表示原告仍有變更車體內部規格，而此等變更是否符合汽車運輸業管理規則第 19 條第 5 款所稱之「擅自」變更車輛規格，其事證仍屬不明，有必要將全案發回被告機關重新調查事實及適用法律，以另為之決定。

4.2 營業小客車現況危機與轉機

一、營業小客車營運環境危機

我國提供營業小客車運輸服務的業態分別是汽車運輸業中的「計程車客運業」及「小客車租賃業」。民國 86 年為因應我國加入世界貿易組織(WTO)，及推動亞太海空運轉運中心計畫，公路法修訂開放外國人得經營小客車租賃業。87 年修訂汽車運輸業管理規則，刪除租車應按日計算之規定。自此計程車客運業與小客車租賃業市場雖有各自營運特性，也有相互重疊部分，在大眾運輸路網骨幹逐漸形成與油價高漲的壓力下，營業小客車產業所遭受的競爭將越來越劇烈。

隨網際網路與行動裝置的蓬勃發展，以隨身攜帶的智慧型手機叫車，可事前得知前來服務的車輛、駕駛、費率等交易訊息，已是世界發展的趨勢，亦為一擋不住的潮流。在我國，計程車與小客車租賃業都可以提供此類客運服務，惟前者為管制事業未開放外國人經營，後者卻已開放外國人經營。

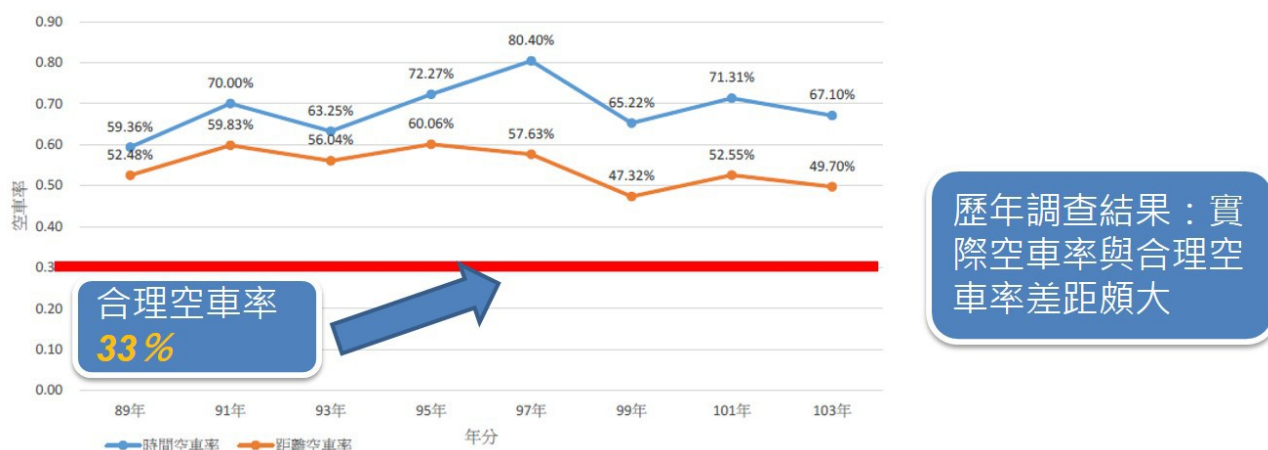
經蒐集國外相關資料，國外小客車租賃純租車與附帶駕駛是兩類不同的行業，大多僅有純租車業務開放外國人經營，以避免衝擊國內營業小客車(如計程車)市場。在此國外叫車軟體蓬勃發展之際，為避免外國人經營小客車租賃業衝擊國內營業小客車運輸市場，建議比照國外行業分類標準，將無代僱駕駛之純租車服務歸類為汽車(商品)租賃對外國人開放，現有租賃車代僱駕駛服務歸類為客運類，暫不開放外國人經營，以免對國內營業小客車產業衝擊

過大。

二、計程車客運業危機

(一) 生產無效率，社會成本高

計程車產業由於進入門檻不高，陸續吸引了許多社會中低勞動力者與失業族群的加入，長期空車率過高，供過於求造成產業的惡性競爭，並增加無謂的社會外部成本。以大臺北都會區為例，近十年計程車時間空車率均超過 65%，最高達 80%(如圖 18)，表示駕駛平均每日營業 12 小時中，有 7.8~9.6 小時屬於沒有載客之狀態。以合理空車率 33% 計算，每年尚有 21 億元是空車無效率繞行的油耗損失。數量過剩加上營運成本逐年上升，迫使計程車費率不斷調漲，但服務水準卻未相對提升，使得民眾搭乘意願下降。駕駛必須延長每日營業時間以換取足夠生活的收入，造成空車率居高不下；而業者面對更高的空車率，向政府要求更高的費率，導致「惡性循環」的現象。



資料來源：本研究整理

圖18 歷年臺北地區計程車空車率變化

(二) 價格受扭曲，創新意願低

單一費率、四門黃色轎式小客車，已無法滿足民眾多元化的需求；加上計程車客運業僅有進入市場規範，沒有對營運車輛相關車齡、乘客保險等部分進行要求與規範，導致車齡老化問題逐漸浮現(目前計程車車齡超過 10 年以上佔 33%)。

消費者路邊攔車時，因無法事先得知交易資訊，乘客無論搭乘哪種車輛，付出的車資均相同，但服務品質差異極大。不論是車內惡臭難聞、司機嚼食檳榔、滿口政治評論；或提供清淨整潔、輕音樂、溫和有禮或主動開啟車門等更好的服務，其收費也完全相同，並無促使駕駛提升服務品質的誘因，造成產業服務品質低落、業者獲利微薄的現象。

(三) 法規未調適，違規提行政訴訟抗罰成功

白牌車違規營業問題向來存在，隨著 Uber 進入臺灣的營業小客車市場，將白牌車違規營業更效率化與更擴大化。Uber 被交通部認定違法以私人小汽車經營計程車業務，不但予以開罰，還勒令停業。Uber 不服，於 104 年 1 月間被裁罰 21 件，及勒令停業部分，提行政訴訟抗罰。臺北高等行政法院判決其中 19 件共 205 萬元罰款，因未明確記載違章行為的違

反時間和違反地點，原處分的事實就有缺漏，有瑕疵的違法行政處分應撤銷(如圖 19)。至勒令停業處分，因該公司在臺灣經營登記項目有管理顧問業、資料處理服務業、其他工商服務業等 6 項合法項目，並沒有汽車運輸業的營業項目，雖違規經營汽車運輸業，但勒令停業範圍卻包括全部，公路主管機關不能勒令停止不屬公路法管制的營業項目，原處分勒令停業也應撤銷，發回原裁罰單位交通部公路總局重做適法的處理。

Uber處分爭議		
Uber說法	爭議點	公路總局說法
管理顧問服務業、資料處理服務業、電子資訊供應服務業、第三方支付服務業和其他工商服務業等，是否也在停業範圍？	勒令停業範圍不明	Uber的資料處理、電子資訊供應和第三方支付服務都是為了支援APP叫車，都在停業範圍。
有違規時間，沒有違規地點只籠統寫台北市或新北市	罰單記載有疏漏	有乘客搭車畫面和照片、車資收據為證，且車籍為自用轎車或營業用車。
資料來源：台北高等法院判決書		製表：劉峻谷

資料來源：<http://www.chinatimes.com/newspapers/20151110000156-260205>

圖19 Uber 違規提行政訴訟抗罰成功

三、計程車客運業轉機

從科技與服務的創新來改變營業小客車之經營型態是提升其競爭力與服務品質的關鍵，亦可改善產業長期以來「載客效率低落」、「資訊不透明」與「劣幣驅逐良幣」的情形。但若整體市場組織、管制與經濟條件未適時的配合，將對具有競爭力之服務方式與經營型態產生拉臂力量，終將因為大環境的惡質化而導致整體市場創新服務貧瘠。

Uber 於 102 年 7 月進入國內與小客車租賃業合作，103 年 5 月與自用車合作，103 年 7 月計程車包圍交通部抗議。依據 103 年臺北地區計程車營運狀況調查顯示，計程車在 Uber 提供服務前後的市場變化如表 15 所示：

表15 臺北地區計程車營運狀況調查表

	101 年 (11 月)	103 年 (11 月)
每日載客旅次數	9.22	13.17
每日營業收入	1796	2114
每日營業時程	11.22	10.41
時間空車率	71.31%	67.1%
距離空車率	52.55%	49.7%

資料來源：103 年度臺北地區計程車營運情形調查委託研究案，臺北市公共運輸處

調查數據顯示，計程車消費市場是成長的，並未因 Uber 而衰退。由於無法掌握 Uber 營運數據，但可以確定的是：Uber 進入國內後，刺激營業小客車市場整體需求，若營業小客車產業得到良好的發展，當可抑制自用小客車的成長。面對這種需求，業者更應該不斷提升

服務品質來滿足需求，而政策制訂的目標，不是如何管制消費者或懲罰服務者，而恰恰是應當朝著滿足市場需求、促進和規範產業供給的方向推進，以引領產業朝向健康、有序的方向發展。

4.3 計程車客運業遭遇問題與對策

計程車客運業規模小且團體眾多，不同團體考量面向不同，使得政府政策無法即時反映需求。加上計程車市場原有的資訊不透明問題，在沒有良好制度、監理與管理政策下，使得計程車市場不易朝良性發展。而計程車利用率低的問題在於供需失衡，短期內較難透過行政手段降低供給。在收入低、工時高、既有從業人員不易更新技能下，高空車率除了浪費道路空間之外，怠車時間燃料浪費亦為損失，故應思考如何透過創新服務模式增加需求，改善產能利用率。當前在行政院提前啟動「生產力 4.0」之契機下，如何導入 IoT、Big Data 於計程車業，改造計程車產業組織並提升計程車產業總體產值，應為未來計程車產業發展之方向。目前計程車客運業主要遭遇問題與對策如下：

一、供需失衡、營運效率不佳，造成經營環境惡化，影響產業健全發展

(一) 牌照數量管制遲滯

牌照數量牽涉不同群體之利益分配，因此牌照管制政策經常滋生爭端。現行牌照管制制度具有下列 4 種問題：(1)車牌管制措施未能反映需求；(2)營業區域重疊導致分區管理失靈；(3)車輛汰舊換新替補年限過長；(4)實質空車額之存在導致牌照管制失靈。逐一分述如下：

1. 車牌管制措施未能反映需求

對策：修訂公路法第 39 條之 1，將牌照發放標準改為依照營業區內平均空車率發放(如表 16)。

過去受限於營運方式與車載設備技術能力，無法有效進行空車率管理。惟配合交通部實施新式計費表，引入大數據理論後，無論民間業者、主管機關或一般民眾均可透過更多資訊瞭解市場，並進一步務實的預測候車者行為模式，計算營運成本並進行服務設計。

計程車產業為特許行業，受公路法及汽車運輸業管理規則等相關規定管制。車行與計程車運輸合作社牌照於民國 67 年已經凍結，另目前計程車牌照管制牌照發放標準依據「公路法第 39 條之 1」規定以道路面積與人口成長比例做為發放標準，惟此兩項指標缺乏考慮計程車市場的實際需求，爰建議修訂公路法第 39 條之 1 第 1 項(如表 16)。

表16 公路法第 39 條之 1 修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第三十九條之一 計程車牌照之發放應依照計程車空車率定之。 優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定。	第三十九條之一 計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。 優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定。	目前計程車牌照管制牌照發放依據道路面積與人口成長比例做為發放標準。惟此兩項指標無法反映市場供需。

2. 計程車營業區域彼此相互重疊，無法訂定一致、有效的管理政策

對策：修訂汽車運輸業管理規則附件七(如表 19)，透過計程車營業區域的調整，將彼此相互重疊的營業區域改為封閉式營業區域。

根據目前計程車營業區域劃分，計程車營運區域重疊問題嚴重，計程車營業區域劃設之規定在「汽車運輸業管理規則」第 91 條第 1 項第 3 款中載明：「車輛應在核定的營業區域內營業，不得越區營業」。現有營業區域劃分方式主要是以計程車登記營業之主事務所在縣、市為基礎，加上鄰接之各縣市而成。而由於臺灣本島各縣市間幅員不大，跨縣市之城際載客運輸亦十分普遍，縱使在同一核定營業區內營運，不同之縣市有不同的運價水準，若計程車駕駛在非登記地之縣市載客，由於乘客對於不同縣市之運價水準不甚明瞭，常常造成實際收費與車機不合之現象，徒增許多駕駛與乘客的糾紛。近年年來臺灣社會經濟蓬勃發展，無論是計程車管理制度或是計程車於各地區所扮演角色皆有所改變，計程車營業區域亦應當有所檢討調整之必要。目前同一營業區內存在不同管理制度與歧異爭端，存在駕駛人執業管理、牌照管理、運價水準等問題。

本所曾於民國 91 年進行計程車客運業營業區域檢討調整之研究，該研究係依據一套嚴謹的學理方法，初步建議將臺灣地區劃設為北、中、南、東等 4 大營業區。4 大營業區乃依據學理劃設，尚有許多影響營業區域劃設之非量化因子並未能完全納入模式考量，若 4 大營業區目前窒礙難行，可改採目前中央公路監理機關轄區劃設方式辦理，惟直轄市須併入其鄰近之中央公路監理機關轄區。未來配合社經與相關環境改變時，可再進行營業區劃設之調整。

(1) 跨區營業之管理規範

只要有劃設營業區域，無論劃設幾區皆有跨區營業問題存在，但因營業區面積擴大，此一問題相對顯得較不嚴重。依現行辦法處理，即准予載客至不同營業區，但不可至其他營業區攬客，以維持當地市場營運秩序。未來可將跨區營業問題納入營業區計程車管理發展委員會議題討論，若與他區管理發展委員會可協調出互惠機制(如雙方各設若干數量計程車招呼站允許跨區回頭車輛排班載客)，則其雙方可依據協議訂定之相關管理辦法報部核備後即可實施。建議有關營業區計程車管理發展委員會之初設能統一給予籌設緩衝期(半年)供委員會之籌組與協商調整運作。另外在

車輛識別部分，可考慮不做異動或開放車身顏色、加繪標示、改變車頂燈形式…等。初步進行識別與否之優劣分析如表 17，惟經綜合評估，建議暫依現行模式處理，不另行做特別識別處理。

表17 車輛識別調整與否之優劣分析

不做特別識別處理		進行外觀識別處理易於區別	
優點	缺點	優點	缺點
車輛不做任何變更，駕駛反彈小。	執法僅能靠執業登記證取締越區營業。	執法容易落實，取締越區營業較有效率。	駕駛須支付額外成本，配合修改車身外觀等。

(2) 現行制度缺失與建議改善之優劣分析

短期內，如臺北市、新北市、基隆市與宜蘭縣於法規中具有共同分區聯合測驗制度，此 4 縣市計程車可在區域內營運，並可跨區域鄰近縣市營業，而此 4 縣市乃以臺北市為中心之都會區型態，故建議由北北基宜 4 縣市先行由現行法規規定之「於共同營業區域內計程車諮詢委員會」基礎下，試辦成立區域計程車管理發展委員會，並藉由法令修訂將此機構常態化，共同處理北北基宜計程車牌照數量管理問題，同時亦可兼具費率審議、駕駛人執業登記與教育訓練、營運管理等業務，使計程車管理事權統一，達到牌照管制之成效，優化計程車產業營運環境。

原則上各區內有一套統一的管理制度，但經委員會同意後，允許區內不同縣市間的差異。此外，區與區之間亦可協調互惠機制，如開放一定數量的跨區營業車輛供駕駛申請、設立回頭車排班站等。

表18 現行營業區域調整與否之優劣分析

現行營業區域缺失	組成營業區管理發展委員會後之改善
營業區域彼此交互重疊，無法有效進行計程車數量管理	營業區彼此獨立，可有效管理區內計程車總量。
同營業區內駕駛員管理制度不一，造成駕駛員至管理制度較寬鬆地區取得執業登記證後，回管理制度較嚴格之縣市營業，使有心進行駕駛員管理之縣市力有未殆	營業區彼此獨立，同營業區內可協調訂定統一管理制度據以實施。
各項管理措施因營業區域重疊，無法由縣市政府自行訂定後落實管理	營業區彼此獨立，同營業區內可協調訂定統一管理制度據以實施。惟若同營業區內縣市因生活差距或經營型態差異過大，認必須採特別管理措施，可於委員會中取得其他委員諒解與認同，並訂定出可執行之具體做法，惟仍得以通過核備實施。

表19 計程車客運業營業區域劃分

附件七 計程車客運業營業區域劃分
一、臺北區—臺北市、新北市、基隆市、宜蘭縣。
二、新竹區—桃園市、新竹縣、新竹市、苗栗縣。
三、臺中區—臺中市、彰化縣、南投縣。
四、臺南區—雲林縣、嘉義縣、嘉義市、臺南市。

- 五、高雄區—高雄市、屏東縣。
- 六、花東區—花蓮縣、臺東縣。
- 七、澎湖縣。
- 八、金門縣。
- 九、連江縣。

註1：各營業區域應成立計程車管理發展委員會，負責審議統籌管理相關作業。由直轄市交通主管機關主辦，涉兩直轄市以上者或無直轄市者，共同協調主辦機關。

註2：各營業區計程車聯管理委員會間，相互協調跨區營業規定者，依其規定。

3. 車輛汰舊換新替補年限過長

對策：繳銷替補之期限比照其他汽車運輸業辦理，修正汽車運輸業審核細則第6條(如表20)。

目前計程車公司、行號未能於繳銷牌照3年內之期限替補者，得於期限屆滿前申請展期1次，車行車牌可展延1次，期限為8年(高雄市10年)，也就是車行可以持有1張牌照至少達11年(高雄市13年)，車輛汰舊換新替補年限過長，且展延替補期限遠高於原訂替補期限，有違比例原則。數量管制政策落實後，往往會因為現有車輛汰舊而尚未換新之空車額可隨時投入市場，造成數量管制失靈，有違公路法第39條之1立法旨意，爰刪除汽車運輸業審核細則第6條第2項，如表20。

4. 過多空車額無法落實數量管制

對策1：落實個人車與合作社社員之車輛牌照繳銷，應依據汽車運輸業管理規則第25條辦理。

對策2：增訂汽車運輸業審核細則第6條第3項(如表20)，規範申領替補車輛牌照以最近繳銷優先替補之順序，逐步使空車額問題回歸正常。

車輛牌照因牌照繳銷尚未申請替補而產生所謂空車額，空車額增加之主要原因有：(1)車行駕駛退出市場，且找不到駕駛加入營運，則車行利用汰舊換新機制先繳銷牌照，車額保留；(2)個人車與合作社車駕駛暫時退出市場，先繳銷牌照日後伺機還可加入市場營運。而空車額減少原因有：(1)車行找到駕駛加入營運；(2)車行申領替補車輛牌照期限逾期；(3)個人車駕駛退出市場營運；(4)合作社社員退出市場營運，合作社無法在律定期間內找到新社員加入。

目前計程車公司普遍利用汰舊換新機制的漏洞，在展延期限屆滿前，繳銷公司內車齡較當年繳銷牌照車輛稍新之計程車後，以該車申請重新掛牌替補期限將屆滿之空車額，如此即使目前有11年汰舊換新期限之限制，對業者來說與永久持有無異，甚不合理。爰建議增訂汽車運輸業審核細則第6條第3項(如表20)，規定空車額替補順序，如訂定某一時間後(例如106年1月1日)，繳銷車輛替補順序由最近繳銷車輛依序往前替補，較符市場所需。

個人車與計程車運輸合作社駕駛之計程車輛，係其主要謀取生活所需之工具，車輛汰舊換新應在數日內完成，否則如何賺取生活所需？然該2類車輛汰舊換新法定期限與公司車相同定為3年，甚不合理，建議修訂汽車運輸業審核細則第6條第1項，如

表 20。

另依據汽車運輸業管理規則第 25 條規定：「汽車運輸業全部營業車輛均已出售或經吊銷、繳銷、註銷牌照者，應向公路主管機關申請停業或歇業，而停業期間最長不得超過 1 年」。由於個人車駕駛與計程車運輸合作社社員皆領用汽車運輸業營業執照，當其車輛牌照繳銷理應辦理停業，而非比照計程車行車輛汰舊換新機制辦理。另在計程車客運業替補空車額，建議以最近繳銷車牌順序依序往前替補，以符市場所需。

表 20 汽車運輸業審核細則第 6 條修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第六條 以公司、行號登記之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。 (第二項刪除) 自中華民國 XX 年起，計程車客運業申辦替補車輛，依最近繳銷牌照順序往前依序替補。	第六條 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。	1. 個人經營汽車運輸業者(含合作社員)，其車輛係日常營業以維生計之工具，汰舊換新期限與一般公司行號相同，顯不合理，爰修定第一項。 2. 計程車牌照依公路法第 39-1 條進行數量管制，若申請汰舊換新替補期限過長則失去管制意義，刪除第 2 項。 3. 規範計程車客運業車輛牌照替補順序，以最近繳銷車牌順序依序往前替補，以符市場管制精神。

(二) 無經營風險控管機制

對策 1：修正汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項第 2 款(如表 27)，納入執業事實查核機制。

各國政府多半透過法令，就計程車產業進行服務與安全標準之限制，其法規範的目標在於確保合格、適當與安全的車輛及駕駛人進入市場。一般計程車公司在行車事故以及服務爭議處理上都較個人經營業者佳。由於個人經營業者屬自我僱傭性質，因此需要透過事先挑選駕駛以降低服務爭議的發生，降低產業營運風險。若計程車駕駛取得計程車駕駛人執業登記證後擱置未營業，6 年後再持執照辦理個人經營計程車客運業，與發放個人經營計程車客運業牌照之立法意旨不符，故應修正加入有執業事實者，爰建議修正汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項第 2 款(如表 27)。

對策 2：修正公路法第 65 條第 2 項(如表 21)，將計程車客運業納入投保乘客責任保險範圍。

查現行公路法第 65 條第 2 項規定：「公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。」，針對計程車客運業目前並未強制其應投保乘客責任保險。然由於計程車客運業係以小客車出租載客為營業，與其他

客運業別，包括公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業類似，均以載客為營業，故為保障搭乘計程車之乘客(消費者)安全，共同承擔交通危害之風險，計程車客運業亦應加保「乘客責任險」方屬合理，俾利分散風險、共同承擔對乘客之責任。爰修正公路法第 65 條條文如表 21。

表 21 公路法第 65 條第 2 項修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第六十五條 (第二項) 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業、 <u>計程車客運業</u> ，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。	第六十五條 (第二項) 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。	1. 計程車客運業係以小客車出租載客為營業，與其他客運業別，包括公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，均以載客為營業。故為保障搭乘計程車之乘客(消費者)安全，共同承擔交通危害之風險，計程車客運業亦應投保「乘客責任險」方屬合理，俾利分散風險、共同承擔對乘客之責任。 2. 本條新增計程車客運業亦應投保乘客責任保險

二、價格扭曲市場，服務無法滿足民眾需求

(一) 費率相同，服務品質差異大

1. 車輛品質差異

對策 1：授權各營業區依據當地營運環境訂定車輛使用年限。

對策 2：交通部賡續辦理補助老舊計程車汰舊換新。

目前計程車車齡超過 10 年以上佔 33%，車齡老化問題逐漸浮現。「車輛折舊」為計程車運價成本結構之重要項目，一般依據財政部頒布的「固定資產耐用年數表」以 4 年攤提，亦有以 6 年攤提。使用車齡越高車輛其應支出成本越低，造成部分駕駛在有生意就有收入的心態下到車站或醫院排班候客，不願更換車輛提高服務品質，再加上計程車客運業市場資訊不對稱的問題，路招消費者無法事先選擇車輛，造成產業服務品質低落、行車安全堪慮、業者獲利微薄的現象。爰建議車輛使用年限應與費率成本結構中之「車輛折舊」項目年限一致。

2. 駕駛素質差異

對策：建立完善的計程車駕駛職前與在職教育訓練制度。

目前對於小客車運輸業執業駕駛的加入並無積極性的提升基本素質、提升技能、促進學習與成長的機制。針對計程車駕駛部分，雖已於計程車駕駛人執業登記管理辦法規範執業登記證測驗、職前講習、發証、定期檢驗、定期換領、在職講習等機制，然現況存在內容不足與執行不夠落實的現象。本所於 97 年完成「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立」研究報告可供參考。

(二) 服務提供單一化，無法刺激需求

對策：計程車分類營運，建立交易資訊透明的新興市場。

藉由調整計程車營運模式來滿足民眾多元化的搭車需求，擴大經營市場。新興市場的計程車營業模式禁止車輛巡迴攬客與定點排班，使用營業小客車等級與費率由業者自行訂定，要求業者在乘客搭車前，必須提供完整的交易資訊供乘客選擇(如圖 27)。

四門黃色轎式小客車已無法滿足民眾多元化的需求，業者應針對各種不同的旅次需求，設計出符合乘客需求的計程車服務，開創藍海市場。不管在服務型態或費率上，除了須滿足安全、可靠、舒適與便利等乘客需求，讓乘客享受應有的服務品質以外，另亦應依據不同的旅次需求及目的提供不同的服務，致力於計程車服務分眾化、精緻化，例如提供專為民眾量身打造的公車及捷運接駁路線，亦即包含捷運、公車接駁的接駁計程車隊。計程車在學理上屬於副大眾運輸，可提供輔助、整合及協調大眾運輸發展的功能，扮演都市大眾運輸發展中不可或缺的重要角色。透過與其他大眾運輸路網整合，提供運具間的轉乘誘因，以建立更便捷的公共運輸路網。

1. 輔助：我國邁入高齡化社會速度越來越快，大部分的年長者，均普遍存在行動不便、需人陪伴與照顧、也不適合開車而無法自由出行的問題，營業小客車因此成為重要的運具選擇。
2. 整合：應發揮營業小客車服務功能，與其他運具整合，如透過成立無障礙車隊有效整合社會福利資源與交通資源，增加身心障礙者外出時交通工具之選擇性，增加其外出之方便性。
3. 協調：部分公車偏遠路線的路網及班距不夠周密、服務品質低落，使民眾使用意願降低，且非尖峰時段的乘載率過低，使公車業者營運成本入不敷出，政府須負擔沉重的財務補貼。建議於非尖峰時段使用營業小客車肩負運輸和接駁，可降低偏遠路線之營運成本，亦提供舒適的乘車環境，班距及調度均更具彈性。

三、相關法規違反法律授權明確性、法律保留...等基本原則

(一) 計程車運輸合作社設置管理辦法，部分條文違反法律保留原則、授權明確性原則

對策：修正計程車運輸合作社設置管理辦法(附錄 4)、計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6,7 條(如表 22)、修正汽車運輸業管理規則第 95 條並增訂 95-1 ~ 95-3 條(如表 23)。

過去計程車合作社籌組的精神在於：依平等原則，在互助組織之基礎上，以共同經營方法謀社員經濟利益與生活方式之改善，而其社員人數及股金總額均可變動的團體。然而部分計程車合作社營運至今，已完全缺乏互助精神，僅轉變成為牌照租賃單位，不再具備當時創設精神。針對此類合作社，亦應藉由合作社法與計程車運輸合作社設置管理辦法的內容修正，由主管機關定期進行查核，針對已無合作精神的合作社，依法繳銷其牌照，做為退場機制之一環。有關計程車運輸合作社社員之退場機制，目前僅得依計程車運輸合作社設置管理辦法第 18 條第 2 項規定為之，「計程車運輸合作社設置管理辦法」修正草案條文對照表詳如附錄 4，配合計程車運輸合作社設置管理辦法修正，同步修正計程車客運服務業申請核准

經營辦法第 6, 7 條(表 22)及汽車運輸業管理規則第 95 條，並增訂 95-1 ~ 95-3 條(表 23)。

計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6 條要求派遣車隊車輛要投保每人新臺幣 150 萬元以上之旅客責任保險。依大法官釋字 593 號解釋：國家基於一定之公益目的，對特定人民課予繳納租稅以外之金錢義務，涉及人民受憲法第 15 條保障之財產權，其課徵目的、對象、額度應以法律定之，或以法律具體明確之授權，由主管機關於授權範圍內以命令為必要之規範。因此，計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6 條已逾越公路法授權，建議刪除其中有關保險之規定，修正條文如表 22。

表 22 計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6, 7 條修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第六條 經領得公路主管機關核發核准籌設證(如附件二)之計程車客運服務業，應自核准之日起六個月內依法辦妥公司登記或商業登記或計程車運輸合作社成立登記，於登記完成之日起三十日內填具立案申請書(如附件三)，檢附公司登記證明文件或商業登記證明文件或合作社成立登記文件，報請該管公路主管機關核准立案，發給計程車客運服務業營業執照(如附件四)，始得依法營業。 經核准籌設分公司經營派遣業務，應於依法辦妥分公司設立登記後三十日內，檢送下列文件向分公司所在地公路主管機關登記，始得依法營運。變更時，亦同： 一、立案申請書。 二、分公司設立登記表或分公司變更登記表影本。 三、分公司經理人名冊及其身分證明文件。 四、營業計畫書。申請經營派遣業務或其分支機構，並應檢附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書一百五十份以上。 公路主管機關得視當地特性，調整前項契約書數量予以公告。	第六條 經領得公路主管機關核發核准籌設證(如附件二)之計程車客運服務業，應自核准之日起六個月內依法辦妥公司登記或商業登記後，填具立案申請書(如附件三)，檢附公司登記證明文件或商業登記證明文件，報請該管公路主管機關核准立案，發給計程車客運服務業營業執照(如附件四)，始得依法營業。 經核准籌設分公司經營派遣業務，應於依法辦妥分公司設立登記後三十日內，檢送下列文件向分公司所在地公路主管機關登記，始得依法營運。變更時，亦同： 一、立案申請書。 二、分公司設立登記表或分公司變更登記表影本。 三、分公司經理人名冊及其身分證明文件。 四、營業計畫書。申請經營派遣業務或其分支機構，並應檢附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書一百五十份以上，及投保每人新臺幣一百五十萬元以上之旅客責任保險。 公路主管機關得視當地特性，調整前項契約書數量予以公告。	計程車客運服務業得以公司、行號或合作社等組織型態經營。 要求投保每人新臺幣 150 萬元以上之旅客責任保險，逾越法律授權，刪除。
第七條 計程車客運服務業經核准籌設後，如因特殊情形未能如期籌	第七條 計程車客運服務業經核准籌設後，如因特殊情形未能如期籌	文字修正。

備完成者，得報請該管公路主管機關展期，其期間以六個月為限，逾期廢止 <u>核准籌設證</u> 。	備完成者，得報請該管公路主管機關展期，其期間以六個月為限，逾期撤銷核准。	

表23 汽車運輸業管理規則第 95 條修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第九十五條 個人經營計程車客運業者，應自購車輛，並以一車為限。 個人經營計程車客運業者除其配偶及同戶直系血親持有有效之計程車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。 個人經營計程車客運業者，如因疾病或其他重要事故，本人不能駕駛營業，需要僱用其他人臨時替代時，其受僱人之資格，必須持有有效之計程車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者，且一次以一人為限。 第二項、第三項申請輪替或臨時替代之駕駛人應檢具有關證明文件，報請當地公路主管機關核准後，方得輪替或臨時替代駕駛營業。 計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予<u>具同一合作社準社員身分之配偶或同戶直系血親</u>輪替駕駛營業外，不得轉讓車輛牌照或僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。	第九十五條 個人經營計程車客運業者，應自購車輛，並以一車為限。 個人經營計程車客運業者除其配偶及同戶直系血親持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。 個人經營計程車客運業者，如因疾病或其他重要事故，本人不能駕駛營業，需要僱用其他人臨時替代時，其受僱人之資格，必須持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者，且一次以一人為限。 第二項、第三項申請輪替或臨時替代之駕駛人應檢具有關證明文件，報請當地公路監理機關核准後，方得輪替或臨時替代駕駛營業。 計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予符合規定資格之配偶或直系血親輪替駕駛營業外，不得轉讓車輛牌照或僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。	修正第三項，配合 104 年 6 月 3 日公告修正之合作社法新增準社員之規定，輪替駕駛者亦須為同一合作社準社員，俾符合作精神。
第九十五條之一 計程車運輸合作社社員所需營業之車輛由社員自備，每一社員以一輛為限。公路主管機關應於牌照登記申請書及行車執照登載該社員為車輛產權所有人，並註記所屬合作社名稱。前項社員如已領有個人經營計程車客運業營業執照，應於其原領行車執照及牌照登記書登記合作社名稱，不另發牌照。計程車運輸合作社社員辦理各項監理證照、車輛異動變更登		新增，原為計程車運輸合作社設置管理辦法第十七、二十及二十七條。

記，應檢附合作社出具該申辦業務之證明文件，向該管公路主管機關辦理。		
第九十五條之二 計程車運輸合作社社員，有下列情事之一者，應於一個月內加入其他合作社，並以原車向公路主管機關申請換發社員汽車運輸業營業執照及辦妥車輛異動登記，逾期廢止其汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照。 一、自請退社。 二、合作社辦理解散登記。 三、收到主管機關命令解散合作社通知。 四、合作社因合併而消滅。		新增，原為計程車運輸合作社設置管理辦法第三十二、三十三條，並增加自請退社一個月內以原車辦理重新加入其他計程車運輸合作社之規定。
第九十五條之三 除第九十五條之二情況外，計程車運輸合作社社員出社時，應於七日內繳回汽車運輸業營業執照及營業車輛牌照，逾期廢止其汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照。 前項社員若係領有個人經營計程車客運業營業執照不予廢止，並於其原領行車執照及牌照登記書登記出社時間，原發牌照不予註銷。		新增，原為計程車運輸合作社設置管理辦法第十八條

(二) 違反汽車運輸業管理規則，各地區裁罰標準不一

對策：由中央統一訂定計程車客運業違反汽車運輸業管理規則之裁罰基準(如表 25)。

針對計程車客運業者違反汽車運輸業管理規則，目前存在不同地區裁罰基準不一之情形。按公路法第 77 條規定：「汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。」又查公路法第 3 條規定之公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。故計程車客運業如有違反汽車運輸業管理規則者，中央與地方政府均有裁罰權限。

另經查地方政府所訂定之統一裁罰基準規範中，有累計 2 年違規次數後重新歸零計算之設計，如臺北市與高雄市，均有對違規次數的計算方式為第 1 次違規日起，2 年內所累計之次數，超過 2 年後重新歸零計算之設計。惟在行政罰法並無類似規定，似已違反法律授權明確性原則或新增法律所無之規定。惟各地方公路主管機關所訂裁罰基準如有所不一，勢將造成同一違規行為在不同地方公路主管機關會產生不同之處罰結果，有違反平等原則之虞。

對此議題，先行蒐集相關行政法令規定與其他具有同樣具有裁罰權責之行政機關，參酌其他機關作法與相關法令規定，進行比較分析。從而再行檢視公路主管機關就此一裁罰基準，由中央或地方律定之優缺點。

1. 道路交通管理處罰條例：(中央統一訂定裁罰基準)

針對違反道路交通管理處罰條例之行為，有關罰鍰部分多數條款均有規定裁罰額度之上下限，為避免相同違規行為產生不同之裁罰標準，該條例第 92 條第 4 項即授權中央交通部會同內政部訂定「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」。不論中央或地方之裁罰機關，均依此統一裁罰基準及處理細則進行裁罰，地方不再另行訂定裁罰基準。

2. 空氣污染防制法：(中央統一訂定裁罰準則)

查空氣污染防制法第 75 條規定：依該法處罰鍰者，其額度應依污染程度、特性及危害程度裁處。其裁罰準則，由中央主管機關定之。行政院環保署乃依該法授權訂定「公私場所違反空氣污染防制法應處罰鍰額度裁罰準則」，做為中央與地方各級環保機關裁處違反空污法罰鍰之依據，各地方亦不再另行訂定裁罰基準。

3. 中央統一訂定或交由地方各自訂定裁罰基準之優劣分析

(1) 中央統一訂定：

① 優點：全國均有統一之裁罰標準，較合乎平等原則，避免相同違規行為，在不同地方產生不同處罰之結果。

② 缺點：較無法因地制宜，不易符合地方違規營業行為特性之處罰。

(2) 地方自行訂定：

① 優點：較能因地制宜，符合地方違規營業行為特性處罰之所需。

② 缺點：各地方自行其事，裁罰標準不一，恐有違反平等原則之虞，易產生相同違規行為，卻有不同處罰之結果。

4. 有關前述地方政府所訂定之統一裁罰基準規範中，有累計 2 年違規次數後重新歸零計算之設計是否妥適，有待釐清。

有關前述地方裁罰基準規範中，如臺北市與高雄市，均有對違規次數的計算方式為第 1 次違規日起，2 年內所累計之次數，超過 2 年後重新歸零計算之設計。惟在行政罰法並無類似規定，如此規定是否妥適？有無違反法律授權明確性原則？或新增法律所無之規定？均有待釐清。此一問題，經蒐集比較其他各類行政罰法令中，發現確實並無前例可循，亦乏相類似之規定。再透過各地方主管機關蒐集當初立法之緣由，僅謂係參酌交通部公路總局原擬之裁罰規定立法。故推論此項累計 2 年違規次數後重新歸零計算之制度設計，或許主要在於避免業者累計至第 7 次違規之後，其後如再有違規行為，每次即開罰最高額 9 萬元，造成業者之重大負擔，亦有違反比例原則之疑慮，故乃有此項合併 2 年內重新歸零計算之制度設計。

計程車駕駛人違反道路交通管理處罰條例第36條第1項及第2項、第21條第1項及第22條第1項第2款等規定之舉發案件，目前由裁決機關或警察機關將該違規案件移送至計程車客運業主管機關查處，認定已違反汽車運輸業管理規則規定，再以公路法第77條第1項規定處罰之。有關計程車客運業違反汽車運輸業管理規則之裁罰基準，建議基於加強計程車營運管理，建立執法之公平性，減少爭議及訴願之行政成本，以提升公信力並有效嚇阻業者屢犯違規行為，應由中央統一訂定裁罰基準為宜。針對交通部公路總局暨所屬各區監理所(站)處理計程車客運業者、個人經營計程車客運業者及計程車運輸合作社社員違反汽車運輸業管理規則第91條第1項第5款至第7款、第91條之1、第92條第3項至第4項及第95條第2項至第5項規定之事實、相關管理責任及處罰程序，爰擬定中央主管機關之裁罰基準草案。並就此裁罰基準由中央統一訂定或地方自行訂定，比較分析其優劣得失如表24。

表24 中央統一訂定或交由地方各自訂定裁罰基準之優劣分析

中央統一訂定		地方自行訂定	
優點	缺點	優點	缺點
全國均有統一之裁罰標準，較合乎平等原則，避免相同違規行為，在不同地方產生不同處罰之結果。	較無法因地制宜，不易符合地方違規營業行為特性之處罰	較能因地制宜，符合地方違規營業行為特性處罰之所需。	各地方自行其事，裁罰標準不一，恐有違反平等原則之虞，易產生相同違規行為，卻有不同處罰之結果。

表25 交通部公路總局處理計程車客運業違反汽車運輸業管理規則裁罰基準(草案)

交通部公路總局處理計程車客運業違反汽車運輸業管理規則裁罰基準總說明 交通部道路交通安全督導委員會曾於102年5月3日公路總局執行101年度院頒「道路秩序與交通安全改進方案」年終視導座談會中指出，計程車業者僱用無執業資格人員駕駛計程車之違規情形氾濫，無執業資格人員駕駛計程車造成執業資格人員管理及社會治安等諸多問題，爰要求主管機關應審慎處理。 計程車駕駛人違反道路交通管理處罰條例第三十六條第一項及第二項、第二十一條第一項及第二十二條第一項第二款等規定之舉發案件，目前由裁決機關或警察機關將該違規案件移送至計程車客運業主管機關查處，認定已違反汽車運輸業管理規則規定，再以公路法第七十七條第一項規定處罰之。 為加強計程車營運管理，建立執法之公平性，減少爭議及訴願之行政成本，以提升公信力並有效嚇阻業者屢犯違規行為，爰針對交通部公路總局暨所屬各區監理所(站)處理計程車客運業者、個人經營計程車客運業者及計程車運輸合作社社員違反汽車運輸業管理規則第九十一條第一項第五款至第七款、第九十一條之一、第九十二條第三項至第四項及第九十五條第二項至第五項規定之事實、相關管理責任及處罰程序，訂定本裁罰基準。 同時，針對未領有計程車駕駛人執業登記證或無職業駕照者違規經營載客之行為，於本裁罰基準中就每次違規行為均另加重其處罰，並於累計二次違規以上時即處以最高額九萬元罰鍰處分；於累計第四次違規時，即廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷其全部營業車輛牌照，以收管制處罰之實效。在實務面取締執行時，則宜再強化舉發之警察機關與公路監理系統之配套查核機制，期能雙管齊下，有效嚇阻業者屢犯違規之行為。 交通部公路總局處理計程車客運業違反汽車運輸業管理規則裁罰基準(草案) 1. 交通部公路總局為辦理計程車客運業者違反汽車運輸業管理規則，依公路法第七十七條

第一項規定處罰之事件，強化執法公平性，減少爭議及訴願之行政成本，提升公信力，特訂定本裁罰基準。

2. 本裁罰基準所稱主管機關為交通部公路總局暨所屬各區監理所。
3. 計程車客運業有違反汽車運輸業管理規則第九十一條第一項第五款至第七款、第九十一條之一、第九十二條第三項至第四項、第九十五條第二項至第五項之規定者，由主管機關裁罰，其裁罰基準如下：
 - (1) 第一次：九千元罰鍰。但將車輛交予未領有計程車駕駛人執業登記證之人駕駛營業者，處一萬八千元罰鍰。
 - (2) 第二次：一萬八千元罰鍰。但將車輛交予未領有計程車駕駛人執業登記證之人駕駛營業者，處九萬元罰鍰。
 - (3) 第三次：二萬七千元罰鍰，並吊扣其違規車輛牌照一個月。但將車輛交予未領有計程車駕駛人執業登記證之人駕駛營業者，處九萬元罰鍰，並吊扣其違規車輛牌照三個月。
 - (4) 第四次：三萬六千元罰鍰，並吊扣其違規車輛牌照二個月。但將車輛交予未領有計程車駕駛人執業登記證之人駕駛營業者，處九萬元罰鍰，並廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷其全部營業車輛牌照。
 - (5) 第五次：四萬五千元罰鍰，並吊扣其違規車輛牌照三個月。
 - (6) 第六次：九萬元罰鍰，並吊銷其違規車輛牌照。
 - (7) 第七次(含以上)：九萬元罰鍰，並廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷其全部營業車輛牌照。
4. 前點違規次數之計算，係以每車(同一牌照號碼)，往前回溯二年內經裁處之次數累計之。但本裁罰基準生效前之違規次數不予計入。
5. 依第三點所為之罰鍰處分逾期不繳納者，由主管機關進行催繳作業，如經限期催繳仍不繳納者，依行政執行法第十一條第一項規定移送強制執行。
6. 依本裁罰基準所為處分如有顯失衡平之情事時，主管機關得斟酌個案情形，並敘明理由，依行政罰法第十八條規定，酌予加重或減輕之。

(三) 個人經營計程車客運業資格條件，違反法律保留原則

對策：將原汽車運輸業管理規則第 92,93 條訂定之消極條件，提升至法律位階，移至增訂之公路法第 56 條之 2(如表 26)。

查現行法令有關個人經營計程車客運業之資格條件，係於「法規命令」位階之「汽車運輸業管理規則」第 93 條加以規範，有違反法律保留原則之疑慮。按目前有關計程車駕駛人「執業資格」之要件，係以法律位階之「道路交通管理處罰條例」第 37 條加以明文規定。然個人經營計程車客運業資格之限制，理論上似應較一般計程車駕駛人執業資格更加嚴格，卻僅在法規命令位階之汽車運輸業管理規則中加以規範，兩者相較顯有輕重失衡之處。又此項從業資格之規定，顯然已對一般人民之工作權、營業權與選擇職業之自由作出重大之限制，目前逕以公路法第 79 條第 5 項授權之汽車運輸業管理規則加以規制，雖符合法律授權明確性原則，惟依歷來大法官解釋所建構之層級化法律保留體系觀之，仍不免有違反法律保留原則之疑慮。建議將有關個人經營計程車客運業之資格條件，提升至「法律」位階加以規範，較屬妥適，故原汽車運輸業管理規則第 93 條條文宜提升改移列至法律位階之公路法加以規範。爰此，建議新增訂公路法第 56 條之 2 條文(如表 26)。

另外，建議修改所有法律用詞，將「營業小客車駕駛人」配合法律修正為「計程車駕駛

人」(汽車運輸業管理規則第 92、94、95、96 條；促進道路交通安全獎勵辦法第 3、10 條；計程車運輸合作社設置管理辦法第 13 條)，並廢止寄行車輛駕駛人申請個人經營計程車客運業處理準則。

表26 公路法第 56 條之 2 增訂條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第五十六條之二 有下列情形之一者，不准申辦個人經營計程車客運業登記： 一、依道路交通管理處罰條例規定，不得辦理計程車駕駛人執業登記。 二、曾犯傷害、妨害自由、公共危險，或刑法第二百三十條至第二百三十五條各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定。 三、曾犯刑事案件經判決確定，而有下列情形之一： (一)受有期徒刑之執行完畢，或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而經赦免後，未滿五年。 (二)受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，或行刑權時效消滅後未滿五年。 (三)受刑人在假釋中。 四、最近三年內有道路交通管理處罰條例第六十一條第三項、第六十三條第一項各款及第六十八條第二項前段所列之違規行為。 五、最近五年內曾依道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分。 六、最近三年內曾由計程車乘客提出申訴檢舉，並經公路監理或警察機關查證屬實。 七、經營計程車客運業、計程車客運服務業或個人經營計程車客運業者。 八、兼營其他汽車運輸業或受僱為其他汽車運輸業之駕駛人。		1. 現行法令有關個人經營計程車客運業之資格條件，係規範於「法規命令」位階之「汽車運輸業管理規則」第九十三條中。惟查有關計程車駕駛人執業資格之要件卻以法律位階之「道路交通管理處罰條例」第三十七條加以明文規定。然個人經營計程車客運業資格之限制，似應較一般計程車駕駛人執業條件更加嚴格，卻僅在法規命令位階之汽車運輸業管理規則中加以規範，兩者相較顯有輕重失衡之處。故有關個人經營計程車客運業之資格條件，擬提升至法律位階加以規範，並新增訂於公路法第五十六條之二。 2. 配合一百零四年八月二十四日交通部交路字第 10450109801 號令發布「汽車運輸業管理規則」修正條文第九十三條內容加以明訂。並將第九十二條第一項第三款及第三項消極條件一併移至第七、八款。

另為配合上開新增訂公路法第 56 條之 2 條文，爰修正汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項條文如表 27：

表27 汽車運輸業管理規則第 92 條修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第九十二條 具備下列各款資格且無公路法第五十六條之二各款情事者為優良駕駛，得申請個人經營計程車客運業： 一、年齡三十歲以上，六十五歲以下者；其年滿六十歲者，應每年至公立醫院作體格檢查一次，合格者應檢具體格表，於屆滿一個月向前向當地公路監理機關申請換領有效期限一年之小型車職業駕駛執照。 二、連續持有有效之計程車駕駛人執業登記證六年以上並提供執業事實佐證資料者；其依計程車駕駛人執業登記管理辦法第十二條規定補辦查驗或換發新證者，視同連續持有，但中斷時間應予扣除。 計程車駕駛人持有大型車職業駕駛執照者，必須換領小型車職業駕駛執照，始得申請個人經營計程車客運業，其駕駛年資得予併計，並保留其資格。 計程車駕駛人具下列資格條件之一者，不受第一項第一款前段及第二款前段規定之限制： 一、符合促進道路交通安全獎勵辦法第三條第六款所定資格條件，經中央或直轄市公路主管機關核定獎勵有案。 二、領有身心障礙證明。 個人經營計程車客運業者，應在該管公路監理機關轄區內設有戶籍。其戶籍地如有遷移變動時，應向當地公路監理機關報備。	第九十二條 具備下列各款資格且無第九十三條各款情事者為優良駕駛，得申請個人經營計程車客運業： 一、年齡三十歲以上，六十五歲以下者；其年滿六十歲者，應每年至公立醫院作體格檢查一次，合格者應檢具體格表，於屆滿一個月向前向當地公路監理機關申請換領有效期限一年之小型車職業駕駛執照。 二、連續持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證六年以上者；其依營業小客車駕駛人執業登記管理辦法第十二條規定補辦查驗或換發新證者，視同連續持有，但中斷時間應予扣除。 三、本人未經營計程車客運業、計程車客運服務業或個人經營計程車客運業者。 四、持有大型車職業駕駛執照者，必須換領小型車職業駕駛執照，其駕駛年資得予併計，並保留其資格。 計程車駕駛人具下列資格條件之一者，不受前項第一款前段及第二款前段規定之限制： 一、符合促進道路交通安全獎勵辦法第三條第六款所定資格條件，經中央或直轄市公路主管機關核定獎勵有案。 二、領有身心障礙證明。 申請個人經營計程車客運業者，不得兼營其他汽車運輸業或受僱為其他汽車運輸業之駕駛人。 個人經營計程車客運業者，應在該管公路監理機關轄區內設有戶籍。其戶籍地如有遷移變動時，應向當地公路監理機關報備。	1. 第一項第二款新增必須提供執業事實佐證資料。 2. 為配合新訂公路法第五十六條之一條文，將有關個人經營計程車客運業之資格條件，自原汽車運輸業管理規則第九十三條規定，提升改移列至法律位階之公路法加以規範，爰修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第三款及第三項移至公路法第五十六條之二。原第一項第四款移列為第二項。

(四) 計程車牌照逾檢註銷重領，缺乏法律明確授權原則

對策：修正公路法第 40 條之 2(如表 28)及汽車運輸業審核細則第 6 條(如表 29)。

計程車公司因駕駛人失聯，致車輛逾檢而註銷牌照，經交通公司循司法程序請求返還牌

照判決確定，始准以「法院證明文件替代牌照」辦理註銷執行；惟其替補期限起算日除從法院判決確定日起訂定期限外，對於車輛逾檢遭註銷牌照後至公司向法院提出請求返還牌照之期間，應明訂期限，以避免公司怠惰未善盡管理責任，致使被註銷牌照之車輛仍繼續在外違規營業，影響市場營運秩序。計程車行因駕駛人失聯，持法院判決確定證明書辦理替補車額係屬「註銷」程序，與車輛汰舊換新「繳銷」重領有別(交通部 85 年 6 月 24 日交路 85 字第 029745 號函參照)，倘二者採相同作業方式及替補期限，實有欠妥。又交通部 104 年 5 月 11 日交路字第 1040011552 號函釋，上開車輛替補期限，依行政程序法第 131 條第 1 項規定，公法上之請求權，於請求權人為人民時，除法律另有規定外，因 10 年間不行使而消滅。然 10 年替補期限過長，過多的空車額會造成數量管制失靈。由於註銷替補期限為法律所無之規定，建議修正公路法第 40 條之 2(如表 28)及汽車運輸業審核細則第 6 條(如表 29)。

表28 公路法第 40 條之 2 修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第四十條之二 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；營業車輛因其所屬駕駛人行方不明，致車輛逾期未檢驗而註銷其汽車牌照，經提起請求返還牌照民事裁判確定後，應自收受裁判書之次日起一定期間內，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。	第四十條之二 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。	增訂營業車輛因其所屬駕駛人行方不明，致車輛逾期未檢驗而註銷其汽車牌照，經提起請求返還牌照民事裁判確定後之替補規定。

表29 汽車運輸業審核細則第 6 條再修正條文(草案)

再修正條文	表 20 修正條文	說明
第六條 以公司、行號登記之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。 自中華民國 XX 年起，計程車客運業申辦替補車輛，依最近繳銷牌照順序往前依序替補。 計程車客運業因其所屬駕駛人行方不明，致其車輛依道路交通管理處罰條例註銷汽車牌照，經提起請求返還牌照民事裁判確定後，應自收受裁判書之次日起三個月內重新申領汽車	第六條 以公司、行號登記之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。 自中華民國 XX 年起，計程車客運業申辦替補車輛，依最近繳銷牌照順序往前依序替補。	1. 計程車客運業透過民事法院判決返還牌照，主要係針對失聯駕駛人經法院裁判將其牌照返還車行，並非請求主管機關將其牌照返還。惟註銷牌照係行政處分，已經執行完畢之行政處分雖可透過法院提起確認訴訟，但本項所涉事件如經原處分機關認定為有理由，自得逕行撤銷原註銷牌照之處分，重新賦予業者申領車輛牌照之權利。 2. 又如車行明知其車輛牌照被

牌照，逾期不得辦理。		註銷，卻遲遲不去法院提告，將導致業者自身權利受影響而已。且如公路主管機關與警察機關能加強道路稽查取締，方能減少此類案件。 3. 另為明確規範重新申領汽車牌照之時限，乃課予業者應自收受裁判書之次日起三個月內重新申領(該)汽車牌照，逾期不得辦理。

四、更生人工作權問題

司法院大法官會議釋字第 584 號解釋及監察院調查意見要求檢討，爰對犯特定犯罪者終身限制及剝奪其駕駛計程車資格相關規定進行檢討，以兼顧更生保護政策與民眾安全。

對策：再修正道路交通管理處罰條例第 37 條(如表 30)，原修正重點如下：

1. 配合檢肅流氓條例廢止，將前述條例有關組織犯罪防制條例及刑法妨害自由罪納入，以維護乘客權益。(修正條文第 37 條第 1 項)
2. 將懲治走私條例採用漸進式放寬，並輔以行業監控機制，排除於終身禁業範圍。(修正條文第 37 條第 2 項)
3. 對於執業期中犯刑法第 185 條之 3(酒駕不能安全駕駛)者廢止其執業登記資格；另計程車駕駛人在執業期中犯第 4 項規定，經法院判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，方廢止其執業登記，並刪除吊銷駕駛執照，使其仍能保留其駕駛執照，以符合裁罰比例原則。(修正條文第 37 條第 3 項及第 4 項)

經本研究分析，建議原修正條文有再修正之必要。查刑法第 16 章妨害自由罪章條文其實並非均屬重罪，該法妨害自由罪章自第 296 條至 308 條，各條刑度輕重程度差異頗大，甚且尚有告訴乃論者。原修正條文將第 37 條第 3 項犯妨害自由之罪，改列至第 1 項終身不得考領計程車執業登記，經比較所列犯罪行為之惡性程度及各罪之刑度，恐有違比例原則之虞。爰建議觸犯刑法妨害自由罪章之行為，應依其行為惡性與刑度輕重加以區分，其中第 296 條至第 303 條之行為，屬刑度較重、非難性較高，且與人民對計程車駕駛職業信賴度較相關者，宜列至第 1 項；其他行為則仍列第 3 項較為妥適。

表30 道路交通管理處罰條例第 37 條修正條文(草案)

再修正條文	修正條文	現行條文
第三十七條 曾犯故意殺人、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、 <u>第二百九十六條至第三百零三條</u> 、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危	第三十七條 曾犯故意殺人、妨害自由、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、 <u>兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條</u> 、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、 <u>毒品危害防制條例或組織犯罪防制條例</u> 之罪，經判	曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪

害防制條例或組織犯罪防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者不得辦理計程車駕駛人執業登記。	決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。	刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。
曾犯懲治走私條例之罪，經執行完畢逾五年，或緩刑期滿，未經撤銷緩刑之宣告，且經計程車客運業僱用者，不受前項規定之限制。	曾犯懲治走私條例之罪，經執行完畢逾五年，或緩刑期滿，未經撤銷緩刑之宣告，且經計程車客運業僱用者，不受前項規定之限制。	
計程車駕駛人，在執業期中，犯第一項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定，廢止其執業登記，且不得再申請。	計程車駕駛人，在執業期中，犯第一項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定，廢止其執業登記，且不得再申請。	計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。
計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物或刑法第一百八十五條之三、第二百三十條至第二百三十六條、第三百零四條至第三百零七條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，廢止其執業登記，且三年內不得申請。	計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物或刑法第一百八十五條之三、第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，廢止其執業登記，且三年內不得申請。	計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。
計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。	計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。	計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。
計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。	計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。	計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。
經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。	經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。	經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。
計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。	計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。	計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。

4.4 小客車租賃業遭遇問題與對策

交通部於 103 年 7 月 18 日辦理「運輸產業論壇」，針對主管的陸運、海運、空運及物流等相關運輸產業，就當前的產業發展政策及未來發展願景與作為等進行研討，期待透過論壇的舉辦，做為政府與產業界共同討論及溝通的平臺，以持續且儘速匯集各方之意見與力量，有助於交通部對運輸產業發展趨勢作進一步深入的瞭解，達成提升運輸產業競爭力的目標。並於 103 年 10 月完成「交通部運輸產業論壇實錄」，並擬訂相關政策建議做為交通部施政的重要參據。其中，「陸運政策及未來發展遠景－租賃及貨運業」場次之主要政策建議內容包括檢討不合時宜法規如汽車運輸業停車場設置規定、研修小客車租賃定型化契約範本等。目前小客車租賃業主要遭遇問題與對策如下：

一、危險駕駛導致車輛受行政處分

(一) 酒駕或吸食迷幻藥導致車輛當場移至保管，須繳交罰鍰後才能領回車輛

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本。

經查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有下列情形之一者，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：

一、酒精濃度超過規定標準。

二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。」

第 85-2 條第 2 項：「前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。其違反本條例第三十五條規定者，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。」

由法條文字觀之，「其違反本條例第三十五條規定者」易讓人誤解係指該酒駕駕駛人，若駕駛人同為車主則須另附繳納罰款收據始可領回車輛，而該酒駕駕駛人非車主，則車主可持保管收據及行車執照領回車輛。但經查立法院公報第 91 卷第 47 期委員會議紀錄得知立法者立法旨意，許多酒醉駕駛人利用規定的吊扣駕照 3 個月的方式規避罰鍰，因此提出修正案，只針對酒醉駕車扣留其車輛的部分，待罰鍰繳清後才發還車輛。為避免誤解，建議應修正文字為「其因違反本條例第三十五條規定」較為妥適。立法者為杜絕酒駕或吸食迷幻藥之駕駛行為而立法，亦無違反法律相關原理原則，因此建議納入契約規範循司法途徑解決。

(二) 租車人於道路危險駕駛，導致租賃車輛牌照被吊扣或沒入

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本，租賃業者並應揭露出租車輛是否曾因違反本條規定受吊扣車輛牌照之處分。

經查道路交通管理處罰條例第 43 條：「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

1. 在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。

2. 行車速度，超過規定之最高時速六十公里。
3. 任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。
4. 非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。
5. 拆除消音器，或以其他方式造成噪音。

前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。

二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。

汽車駕駛人有第一項第一款至第四款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款、第三款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。」，爰立法者為杜絕於道路上特別危險之駕駛行為而立法，亦無違反法律相關原理原則，因此建議納入契約規範循司法途徑解決。

二、租賃車輛因租車人犯罪被沒收

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本。

租賃公會反映：森林法第 52 條第 5 項規定：「犯本條之罪者，其供竊取之器材及第一項第六款之牲口、船舶、車輛，或有搬運造材之設備，不問屬於犯人與否，沒收之。」，不問犯案工具所有權人為何，皆沒收之，實屬不合理。

經查中華民國刑法第 38 條第 2 項：「供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，屬於犯罪行為人者，得沒收之。但有特別規定者，依其規定。」，雖然刑法規定犯罪所用之物屬於犯罪行為人者得沒收之，但也說明有特別規定者，依其規定。

另查光碟管理條例第 15 條第 3 項：「專供製造第一項預錄式光碟之製造機具及其成品、半成品，不問屬於行為人或犯人與否，均得沒入或沒收之。」；水土保持法第 32 條第 5 項：「犯本條之罪者，其墾殖物、工作物、施工材料及所使用之機具沒收之。」；電信法第 60 條：「犯第五十六條至第五十八條之罪者，其電信器材，不問屬於犯人與否，沒收之。」。爰立法者為杜絕特定行為而立法，亦無違反法律相關原理原則，且行政權不得凌駕司法權，因此建議納入契約規範循司法途徑解決。

三、小客車租賃營業特性與一般汽車運輸業不同，不應採同一套停車場要求標準

對策：開放小客車租賃業可以營業據點 500 公尺內之 1 年期以上停車位租賃契約計算停車位。

停車位屬於公有資源，停車所需成本內化為小客車租賃業經營成本相當合理。關於小客車租賃業停車場設置規定，係規範於汽車運輸業停車場設置規定如下：

1. 汽車運輸業停車場出入口不得設置於下列區域內；其有妨礙附近道路交通之虞者，亦同：
 - (1) 道路交岔分叉路口、圓環、平交道 10 公尺內；
 - (2) 消防隊、公共消防栓 10 公尺內；

- (3) 公共汽車招呼站及加油站 10 公尺內；
- (4) 學校、戲院門前兩側 30 公尺以內。
- 2. 汽車運輸業停車場應懸掛所屬公司、行號名稱標牌及設置周圍圍籬。
- 3. 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。
- 4. 車輛有下列情形之一者，得免計前項停車位數：
 - (1) 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 1 人 1 車為限。
 - (2) 小客車租賃業、小貨車租賃業以租賃期 1 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。
 - (3) 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 1 年以上合約書申請。
 - (4) 前 2 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。

經訪談租賃公會意見，部分業者提到關於停車場規定比照各類運輸業之規定須具備停車位及車輛數的比例為 1：8 於都會地區窒礙難行，並認為向主管機關申報的停車場只是應付主管機關，而實際營運時使用的停車位礙於法令規定無法申請為運輸業停車場，如營業據點之大樓地下室停車場即無法申請為運輸業停車場。而業者也指出：公司在營運管理方面會加強要求禁止違規停車，以避免違規被舉發而使營運成本增加。多數業者希望能夠訂定合理且可行的停車場規定。

由於汽車運輸業各類業別營運特性不同、營運地點不同、車型不同，採用同一套規定有其檢討空間。營業小客車與自用小客車使用停車位面積相同，小客車租賃業之營運特性是在營業據點停放車輛供民眾租賃，爰建議可以開放在營業據點一定範圍內之 1 年期以上停車場租賃契約計算停車位。

四、無人自助式租賃車尚處法律模糊地帶

對策：修正汽車運輸業管理規則第 99 條(如表 32)，長期建議回歸汽車(商品)租賃。

無人租賃車係指是一種類似 U-Bike 的租車服務，消費者只要使用智慧型手機、支付工具，便可在各個據點 24 小時使用自助租車之服務。無人自助式租車在國外已行之多年，包括德國的 sixt 和美國 zipcar，皆提供 24 小時的自助租車服務，而國內目前無人租賃車尚在起步階段，和運租車於 103 年 6 月在南港園區站，及臺大臺北站設立 2 個 iRent 據點試驗營運。在 104 年底時，已擴展至全臺 10 個縣市，運用資訊科技，顧客只要透過 APP 下載並加入其會員，提供合法駕駛人資料證明及身份證明等個人資料，就可以達成自助租車，相當方便、輕鬆、簡單，達成所謂的「彈性用車」及「隨性用車」，可以不受到和運營業時間之限

制，更深入大眾生活。自助租車服務流程如圖 20。



圖20 和運租車 iRent 24 小時自助租車服務

資料來源：<https://www.easyrent.com.tw/irent/WEB/index.html>

iRent 屬於新興產業，可以讓企業在戰略上，以內外部條件各功能性或特質進行概括分析，並將綜合能力比較外在環境之競爭者，藉此加強優勢、彌補劣勢、發展機會、阻隔威脅，並以四大項提升 iRent 之競爭力。

表31 iRent 營運競爭力 SWOT 分析

優 勢	劣 勢
1. 創新服務，目前國內只有和運推出自助租車 2. 彈性用車及隨性用車 3. E化管理，反應迅速 4. 緊急事故處理完備 5. 和運與國內各大廠牌經銷商均有特約維修服務	1. 服務客戶區域有限制，目前只有臺北、新北雙北有較多站點，其他縣市都只有零星 1 至 2 個站點(時間 104 年 11 月 24 日) 2. 未達經濟規模，遭必要成本侵蝕 3. 車輛型式單一，目前只有 Yaris 車款可選
機 會	威 脅
1. 可與飯店聯盟及旅行社合作，自助租車可以和許多異業結盟 2. 24 小時自助租車服務，運用資訊科技，將租車服務無限延伸到民眾的日常生活，並結合悠遊卡提供客戶最 easy 的租車樂趣	1. 服貿協議，小客車租賃業被列入對大陸開放承諾項目，臺北市小客車租賃即多次向相關主管機關提出抗議，因對岸大型集團以鉅額資金進入臺灣後，本土租車業即會陷入生存危機 2. 此產業並無明顯的進入障礙

表32 汽車運輸業管理規則第 99 條修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第九十九條 小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業三種。 甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務， <u>並得辦理自助租車服務。</u>	第九十九條 小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業三種。 甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。 乙種及丙種小客車租賃業之	增訂自助租車服務規範。

乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車。 <u>第二項自助租車服務，係指業者在合法地點停放營業車輛，供領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照者自助租用車輛之服務方式。</u>	經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車為限。	

4.5 小結

一、目前計程車業主要遭遇問題與對策如下：

(一) 供需失衡、營運效率不佳，造成經營環境惡化，影響產業健全發展

1. 牌照數量管制遲滯

(1) 車牌管制措施未能反映需求

對策：修正公路法第 39 條之 1，將牌照發放標準改為依照營業區內平均空車率發放(如表 16)。

(2) 計程車營業區域彼此相互重疊，無法訂定一致、有效的管理政策

對策：修正汽車運輸業管理規則附件七(如表 19)，透過計程車營業區域的調整，將彼此相互重疊的營業區域改為封閉式營業區域。

(3) 車輛汰舊換新替補年限過長

對策：繳銷替補之期限比照其他汽車運輸業辦理。刪除汽車運輸業審核細則第 6 條第 2 項(如表 20)。

(4) 過多空車額無法落實數量管制

對策 1：落實個人車與合作社社員之車輛牌照繳銷，應依據汽車運輸業管理規則第 25 條辦理。

對策 2：增訂汽車運輸業審核細則第 6 條第 3 項(如表 20)，規範申領替補車輛牌照以最近繳銷優先替補之順序，逐步使空車額問題回歸正常。

2. 無經營風險控管機制

對策 1：修正汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項第 2 款(如表 27)，納入執業事實查核機制。

對策 2：落實計程車客運業相關保險規範，修正公路法第 65 條第 2 項(如表 21)，將計程車客運業納入投保乘客責任保險範圍，以移轉風險。

(二) 價格扭曲市場，服務無法滿足民眾需求

1. 費率相同，服務品質差異大

(1) 車輛品質差異問題

對策 1：授權各營業區依據當地營運環境訂定車輛使用年限。

對策 2：交通部賡續辦理補助老舊計程車汰舊換新。

(2) 駕駛素質差異問題

對策：建立完善的計程車駕駛職前與在職教育訓練制度(可參考本所 98 年出版之「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立」報告書)。

2. 服務提供單一化，無法刺激需求

對策：計程車分類營運，建立交易資訊透明的新興市場(如圖 27)。

(三) 相關法規違反法律授權明確性、法律保留...等基本原則

1. 計程車運輸合作社設置管理辦法，部分條文違反法律保留原則、授權明確性原則

對策：修正計程車運輸合作社設置管理辦法(附錄 4)、計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6,7 條(如表 22)、增訂汽車運輸業管理規則第 95-1, 95-2, 95-3 條(如表 23)。

2. 違反汽車運輸業管理規則，各地區裁罰標準不一

對策：由中央統一訂定計程車客運業違反汽車運輸業管理規則之裁罰基準(如表 25)。

3. 個人經營計程車客運業資格條件，違反法律保留原則

對策：將原汽車運輸業管理規則第 92,93 條訂定之消極條件，提升至法律位階，移至增訂之公路法第 56 條之 2(如表 27)。

4. 計程車牌照逾檢註銷重領，缺乏法律明確授權原則

對策：修正公路法第 40 條之 2(如表 28)及汽車運輸業審核細則第 6 條(如表 29)。

(四) 更生人工作權問題

司法院大法官會議釋字第 584 號解釋及監察院調查意見要求檢討，爰對犯特定犯罪者終身限制及剝奪其駕駛計程車資格相關規定進行檢討，以兼顧更生保護政策與民眾安全。

對策：修正道路交通管理處罰條例第 37 條(如表 30)

二、目前小客車租賃業主要遭遇問題與對策如下：

(一) 危險駕駛導致車輛受行政處分

1. 酒駕或吸食迷幻藥導致車輛當場移至保管，須繳交罰鍰後才能領回車輛

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本。

2. 租車人於道路危險駕駛，導致租賃車輛牌照被吊扣或沒入

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本，租賃業者並應揭露出租車輛是否曾因違反道路交通管理處罰條例規定而受吊扣車輛牌照之處分。

(二) 租賃車輛因租車人犯罪被沒收

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本。

(三) 小客車租賃營業特性與一般汽車運輸業不同，不應採同一套停車場要求標準

對策：開放小客車租賃業可以營業據點一定範圍內之 1 年期以上之停車位租賃契約計算停車位。

(四) 無人自助式租賃車尚處法律模糊地帶

對策：修正汽車運輸業管理規則第 99 條(如表 32)，長期建議回歸汽車(商品)租賃。

三、由於實定法無法充分規範不斷變動之社會現象，「授權命令」便成為立法機關與行政機關之間克服此一問題所不可偏廢之機制。然而「授權命令」並非萬靈丹可以任意為之，其仍必須踐履在依法行政原理原則下，否則「授權命令」將會成為立法怠惰及行政濫權之濫觴。而多年來我國道路交通行政法之授權命令即充斥著諸如母法授權有欠明確性、授權命令違背法律保留原則帶有制裁性規定、授權命令逾越母法授權範圍及授權命令損害行政裁量之行使等問題。本研究建議整合現行公路法第三章有關公路運輸之規定，以及汽車運輸業管理規則等相關法律與法規命令全般檢討整合修訂，制定完備之「道路運輸業管理法」，以法律位階來規範各類運輸業之管理，以符法制。

第五章 產業創新服務與發展願景

因應近年來網際網路蓬勃發展與智慧型手持設備的普及，各式各樣創新服務不斷推陳出新。包括網路訂車、APP 叫車、Uber、Lyft 和 SideCar，甚至 LINE Taxi 等各類創新服務已風靡全球。由於網際網路科技與技術發展速度遠高於法規修訂調整的速度，許多創新服務在法規尚未清楚定義前，常衍生空窗期，甚至出現不合時宜之情形。本章針對貿易自由化對營業小客車產業之影響、小客車共享經濟發展趨勢、營業小客車產業發展願景等課題分別說明，最後並提出產業發展策略與推動方式。

5.1 貿易自由化對營業小客車產業之影響

自由貿易協議(Free Trade Agreement, FTA)之法源是世界貿易組織(WTO)架構內的關稅暨貿易總協定(GATT)第 24 條、服務貿易總協定(GATS)第 5 條、授權條款等規定，賦予會員國之間可進行區域經濟整合。傳統的 FTA 旨在撤除或降低自由貿易區內的關稅和非關稅貿易障礙，以及服務貿易管制的鬆綁。ECFA 和現代流行簽署的 FTA，已擴大到貿易便捷化和投資自由化、相互承認認證、智慧財產權保護、金融合作、經濟產業合作等層面。WTO 賦予會員國之間可建立各種形式的自由貿易區，但仍有 3 項規範，一是絕大部分(至少 90%)貿易範圍都要自由化，二是應在合理的期限內(約 10 年)實現區域內自由貿易，三是不能對其他 WTO 會員國形成貿易障礙。ECFA 同樣也必須遵守 WTO 這 3 項原則。

由於服務業已占我國 GDP 比重 65%以上，其升級轉型成為我國經濟未來成長的動力，但我國國內市場太小，必須有一較大的本土市場(home market)才能發揮規模經濟、發展品牌，進而脫胎換骨，成為驅動國家經濟、創造就業動力。在服務業的發展上，如能善用中國大陸市場的規模效益，發展品牌、布局全球，並派遣人力經營海外據點，將有助於我國年輕人的就業及增進國際化視野。然而我國營業小客車規模較小，在規模不對等的情況，貿然開放競爭，恐怕將帶來不小的衝擊。有關我國貿易自由化可追溯至 2001 年申請加入世界貿易組織(WTO)案，在 2001 年 11 月 11 日獲得在卡達舉行之 WTO 第 4 次部長級會議採認通過，使得我國自 2002 年 1 月 1 日起成為 WTO 之第 144 個正式會員。而我國為加入世界貿易組織，承諾入會後開放內陸運輸業務，並於 1997 年 5 月 7 日完成公路法第 35 條修正，開放前揭運輸業得由外國人投資經營。另外亦於海峽兩岸服務貿易協議承諾，允許中國大陸服務提供者在臺灣以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供小客車租賃服務，此項與 WTO 的小客車出租行業代號相同為 CPCprov code 83101 -Leasing or rental services concerning private cars without operator，亦即不含駕駛的車輛出租服務。惟我國小客車租賃業除符合 CPC prov 83101 定義外，亦允許提供代僱駕駛服務(CPC prov code 71222 -Rental services of passenger cars with operator，並未於 WTO 承諾開放)，國外業者依循 CPCprov code 83101 進入國內市場取得小客車租賃業營業執照後，即可比照國內業者提供代僱駕駛服務(如 AVIS)。

在正面效益方面，藉由外商加入市場競爭，可加速提升經營技術與服務品質，促進運輸

市場之自由化，對健全我國運輸服務市場結構具有助益。在威脅方面，由於國內汽車運輸市場經營生態及業者經營心態因素，小公司行號林立，組織結構鬆散，除較具規模之少數大公司外，多以靠行方式維持經營，我國貿易自由化後，面臨外商企業化經營之挑戰，業者應有效提升公司整體經營效率，創造優勢競爭力，方有商機空間。另因國民所得提高，擁有自用小客車比例增加，且融資性小客車租賃業減輕一次購車所需資金籌措，故目前小客車租賃業已屬自由競爭之市場機制，計程車客運業則尚無開放之規劃。惟貿易自由化是國家重要政策方向，且國內服務業規模太小，升級轉型不易，只能創造中低階人才就業機會，未來政府唯有加速協助營業小客車升級轉型、國際化，才能吸引高階人才投入，甚至將中高階人才派駐海外據點，創造就業機會。為了緩和貿易自由化對營業小客車產業及中低收入駕駛的衝擊，強化其正面觀感，本研究提出建議如下：

1. 需求導向的輔導、補助：目前政府的輔導、補助措施，仍以政府觀點、供給導向的措施為主。建議透過座談會、說明會型式，邀請相關業者及駕駛進行座談，並提出需求，再由政府衡酌可行性、提出修正，則業者、駕駛對政策的排斥、未來的不安全感可望降低。
2. 輔導業者車隊化、企業化：目前我國營業小客車營運管理大部分仍採傳統小規模方式經營，建議提出有利誘因輔導產業轉型，有助擴大規模，以因應未來可能的產業衝擊。
3. 加強國內產業競爭力：面對全球化、自由化之潮流，我國營業小客車運輸應加強創新與研發，在即時服務、管理技術、客戶關係管理等各方面發揮競爭優勢，做為國內外行銷之後盾。政府應加強輔導營業小客車產業經營走向知識化、企業化，未來方有國際化之可能。

服務提供模式：(1)跨境提供服務(2)境外消費(3)商業據點呈現(4)自然人呈現

部門或次部門	市場開放承諾	其他承諾
貨 (CPC83101**)	(2)沒有限制。 (3)允許大陸服務提供者在臺灣以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供自用小客車租賃服務。 (4)同「電腦及其相關服務業」的承諾。	
(d)其它機器與設備租賃 (CPC83106-83109)(電信設備及電力設備租賃除外)	(1)沒有限制。 (2)沒有限制。 (3)允許大陸服務提供者在臺灣以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供其它機器與設備租賃服務。 (4)同「電腦及其相關服務業」的承諾。	
F.其他商業服務業		
(a)廣告服務業 (CPC871**)(廣播電視廣告業除外)	(1)沒有限制。 (2)沒有限制。 (3)允許大陸服務提供者在臺灣以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提	

【一、商業服務業】

E.【未附操作員之租賃服務業】 (c).自用小客車租賃

這行業主要是做小客車的出租。
在WTO的小客車的出租的行業代號就是(CPC83101)

(CPC83101**)不包含的項目：

- 1.用於載人的服務租用或僱用(附司機)
- 2.與運營商的私家車

圖21 兩岸服務貿易協議租賃之定位

表33 兩岸服務貿易協議小客車租賃業之開放狀況與分析表

對應產業	開放項目	產業開放狀況			
小客車租賃業	自用小客車租賃	摘要	小客車租賃業自 98 年 6 月 30 日開放陸資投資以來，未有陸資業者投資，預估此項開放對我影響幅度較低。		
		產業基本資料	國內	市場規模	我國小客車租賃業每年營業收入約 207 億元(註：依目前車輛數、短租車及 97 年統計調查每車每年租金收入 26 萬元推估)。
				服務提供者數	專營小客車租賃業家數 1,267 家；小貨車租賃業家數 58 家；兼營 2 項以上者家數 75 家。
				從業人口數	估計約 8,028 人(註：依公司數、97 年度統計調查每公司平均員工數 6 人推估)。
		協商結果	我國開放狀況	1. 我方於 86 年修正「公路法」第 35 條開放外資經營小客車租賃業。 2. 我方於加入 WTO 承諾開放小客車租賃業。 3. 我方自 98 年 6 月 30 日開放陸資經營小客車租賃業，迄未有陸資業者來臺投資。 4. 海峽兩岸服務貿易協議承諾開放：允許大陸服務提供者在臺灣以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供自用小客車租賃服務。	
				陸方開放狀況	已對等開放。
		影響效益評析	租賃業為已開放產業，目前影響幅度較低。惟我國小客車租賃業允許提供代僱駕駛服務，未來是否對計程車產業造成影響，有待觀察。		
		後續因應及輔導計畫	租賃業為已開放產業，本業別較無產業衝擊，但未來仍將納入市場監控，隨時掌握市場變化情形，如有異常現象，將納入因應小組處理。		
	公路運輸—旅客運輸(限於小客車租賃業)	摘要	本項旅客運輸僅開放小客車租賃業，並未開放其他汽車客運部分。小客車租賃業屬 86 年修正「公路法」第 35 條開放非中華民國法人投資之業別，現行陸資已可從事投資項目，本次列入服務貿易協議中係反映現狀。目前我國租賃業每年營業收入約 207 億元。(註：依目前車輛數、短租車及 97 年統計調查每車每年租金收入 26 萬元推估)。據統計，自開放陸資投資以來，尚無投資案例，對我方業者應不致造成衝擊。		
		產業基本資料	國內	服務提供者家數	我方小客車租賃業及小貨車租賃業服務提供者家數約 1,400 家，其中小客車租賃業家數 1,267 家、小貨車租賃業家數 58 家、兼營二項以上者家數 75 家，從業人口數約 8,028 人。至臺灣地區公路汽車客運業截至 100 年底止，計有 57 家、市區汽車客運業計有 40 家。
				對中國大陸投資情形	截至 102 年 6 月底，共計 2 件赴陸投資案，總金額為 531 萬美元。
			中國大陸	1. 100 年大陸營業性客運車輛共 83.34 萬輛，總客位數為 2,086.66 萬客位，公路客運量達 328.62 億人，旅客周轉量 16,760.25 億(人-公里)。	
				2. 在臺灣投資情形：開放迄今，尚無投資案例。	
		協商	我國開	ECFA 服務貿易協議開放大陸服務提供者在我國以獨資、	

		結果	放狀況	合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供旅客運輸服務。
			陸方開放狀況	1. ECFA 服務貿易協議陸方承諾新增開放臺灣服務提供者在大陸合資經營城市間定期旅客運輸服務。 2. 臺灣服務提供者在大陸合資(臺資股比不超過 49%)經營道路客貨運站(場)和獨資貨運站(場)。對在福建省、廣東省設立道路客貨運站(場)項目和變更的申請，分別委託福建省、廣東省級交通運輸主管部門進行審核或審批。
		影響效益評析		1. 大陸市場通路佈建與突破：順勢帶動臺灣陸運服務相關業者於大陸之佈局，拓展商機。 2. 促進經濟發展，增加企業競爭力：吸引人才與資金，有助於現有事業版圖之拓寬，使我方業者於經營上能更具規模與競爭力，進而帶動周邊產業之整體發展。 3. 據統計，自開放陸資投資迄今，尚無投資案例，對我方業者尚未造成衝擊。惟日前新聞報導在大陸足以與 Uber 抗衡的滴滴打車有意進軍臺灣，是否會以小客車租賃業進入臺灣(可提供附駕駛服務)，進而對國內計程車客運業造成影響，值得關注。
		後續因應及輔導計畫		1. 對陸方開放範圍及相關規定進行宣導及說明，俾其獲得清楚及全面之資訊。 2. 倘業者赴陸投資遭遇困難，則提供其必要之行政協處(如循兩岸投資保障和促進協議之雙方爭端解決機制予以排解)。

資料來源：本研究整理

5.2 嶄新商業模式向世界叩關

2014 年 7 月舊金山當局證實，自從 2012 年 Uber 在舊金山開始上線服務後，每輛計程車的月平均載客趟次從 1,424 趟次(每日約 47 趟次)，巨幅衰落至 7 月份的 504 趟次(每日約 17 趟次)，跌幅高達 65%，在發源地舊金山，Uber 數量已經 3 倍大於傳統計程車。明顯的事實是利用網路科技之新型態載客營運模式正方興未艾。儘管 Uber 引起各國交通法規部門爭議，原因乃在於其以非登記運輸業身分經營運輸業，並且在各國被處以數額不等之罰鍰，然而，這反而點出透過日漸完善的網路覆蓋、大數據及演算法從而建立之媒合業務，已證明其為未來計程車產業可以思考之商業模式(business model)。另外 Uber 在全球超過 60 個國家展開業務，並且積極跨界各類貨品遞送業務，如食品(UberEats)、搬家(UberMOVERS)、機場接送(UberRush)等，顯出其以媒合平臺經營為主的運作思想。因此，相關法規的跟進也必須具有宏觀思維，非僅只於針對運輸業相關法條的文字修正。不只是載客運輸，舉凡物品運送等「類」Uber 的服務正快速在世界各地被複製。且將視角拉高，以大趨勢而言，行動裝置、社群媒介、大數據、物聯網的組合，引爆新一波的產業變革，已經是現在進行式。我國科技部於民國 104 年 6 月舉行之科技發展策略會議報告明示，先進製造前瞻技術將布局於三大科技主軸，分別是智慧機器人製造技術、物聯網的全線偵測監控技術和巨量資料擷取分析技術。爰此，如何導入新技術以革新數量龐大之營業小客車產業，實為交通主管部門之要務。

在這波科技變革中，各國政府中率先正面接受的是北歐，芬蘭首都赫爾辛基於 2014 年 7

月宣布，計畫在 2025 年前將目前既有之大眾運輸系統轉型，成為點對點、隨時、隨地的移動服務系統，全面取代購車需求。同年，芬蘭運輸與通訊部將這項簡稱為 MaaS(Mobility as a Service)之商業模式納為國家政策，目標指向成為運輸新典範(new transport paradigm)，並且是運輸生態系統(transport ecosystem)的重建。其基本概念是以月付一定數額之運輸費使用各種運輸、通信媒介。包括汽車租賃、家庭於住居地公共運輸里程無限使用、2,500 公里通勤里程、6,500 分鐘高速網路連線、以家庭為單位之計程車共乘等服務，初估每月收費 1,200 歐元。(如圖 22 所示)

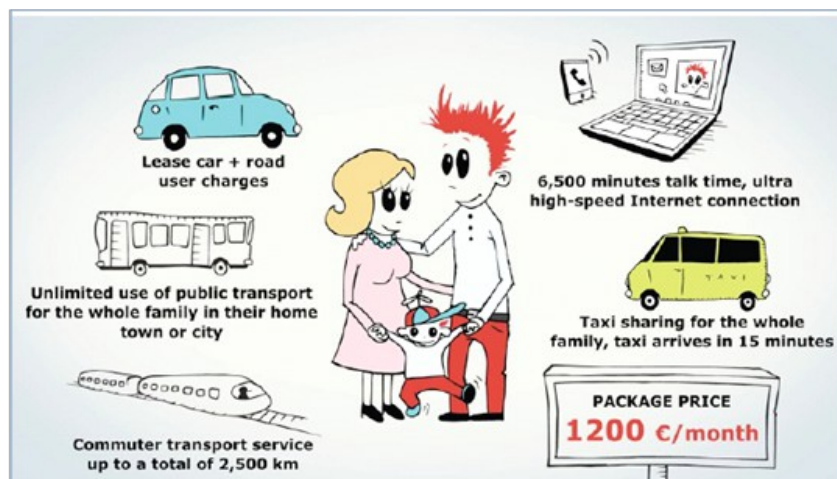


圖22 芬蘭首都赫爾辛基 Maas 商業模式

當國家強化各方面基礎建設，尤其是交通、運輸，在經濟學已有諸多前例，除了必然的 GDP 成長外，衍生之溢出效應更不可以年計。在芬蘭此例，將民眾購車需求加以替代，除了提升運輸產業效能、產值外，另一步便是朝向減碳之聯合國目標。COP21 會議於 2015 年底假巴黎舉行，世界各國莫不整備能源政策以跟進潮流甚或，世界最大碳排放國—中國大陸於 6 月底公開承諾在 2030 年或之前結束其二氧化碳排放的增加。由此，足見推展碳排放減量實為我國切入國際社會事務之外交時機。在此，借法芬蘭，發展合於我國現狀之機動力服務平臺(MaaS)，整合公共運具與私人運具，涵蓋動態與靜態交通服務(行車與停車)，跨系統、跨服務整合之全方位「智慧交通管理中心」(Smart Transportation Management Centre)，實為交通管理部門職責之所在。

以近期十分流行的機車快遞 GoGoVan 為例，目前我國法規規範營業車輛（如計程車和大貨車、小貨車等）均須具備營業牌照，方可從事營業行為。主管機關發放計程車牌照監管載客的原意在於保障乘客的安全，並強制要求業者需定期驗車並為乘客購買保險。維持市場的秩序除了那一隻看不見的手之外，其實有許多類似的人為遊戲規則，立法的原意是希望保護多數人長遠的權益，但隨著科技發展、生活方式和社會生態的變遷，過去的法規可能已不合宜。例如是否能用機車從事快遞行為，現行法規並未明確規定，故機車快遞處於模糊地帶，但若要把此類服務納入運輸業規範，恐怕連麥當勞、達美樂等外送業者均須另行取得運輸業營業執照。

當傳統企業或既得利益者面對破壞性創新時，常會以「尋租」(rent-seeking)方式排擠競爭者。傳統企業尋求政府、法律、租稅的保護，要求新興企業必須要「跟他們一樣」有同樣的成本結構、商業模式，然後傳統企業再憑著規模、通路、法規或是政商關係的優勢，而非透過提供更好、更方便、更便宜的服務，排擠新興企業。舉例來說，Uber 大受歡迎，證明人們想要方便的叫車系統、高級(如雙 B)乘車環境、不需要現金的付費系統、評價司機系統、以及跨國適用的叫車服務。然而多年來計程車監管制度一成不變，制度已經嚴重僵化，從國外案例來看，儘管政府機關在相關壓力團體施壓下，對 Uber 進行裁罰，但在全球化快速普及的浪潮下，消費者終將了解現有計程車制度的不合時宜。Uber 的發展奠基於制度的僵化與陳腐，其提供一套超越傳統模式，卻又實際可行的替代方案，而非透過思想辯論、宣傳動員等形式的方法去爭取改變，但效果卻遠較前者快速，且影響更深遠。

簡言之，由於科技創新的速度會越來越快，接下來這幾年將是所有生活服務產業被顛覆的時代，很多新的服務將陸續在國內推出，除了現有的 Uber，包括 LINE 要推出 LINE TAXI、兩家香港貨車快遞服務 GoGoVan 和 Lalamove 分別拿到 1 千萬美金(3 億臺幣)，也選擇來臺灣發展，政府用既有的歸類方式來看待科技平臺服務，會不斷遇到無法歸類的問題。因此在探討法規規範時，主管機關應重新調整對創新的態度，政府不宜針對特定計程車業者保護而犧牲消費者的權益。主管機關應思考如何妥善管理這些新興商業模式，同時保留創新的能量，必須有寬廣的視野，不能局限於傳統的營運與管理方式，在開放、創新的浪潮下，應以更開放的態度看待運輸業創新服務，始有機會孕育出獨樹一格的服務。

其實，政府只要檢討鬆綁部分法規，就能讓創新創業自由發展，我國許多法律訂定目的在於「防弊」，但若要鼓勵業者創新則需要政府帶頭「興利」。以更廣闊的視野思考，另行訂定科技運輸平臺的合理監管辦法，包括要求保險、合理繳稅、開發票或安全認證等，而不適合再以傳統業別監管。在租賃經濟、分享經濟的時代，人們不再受僱於公司，產業和工作的界線將日趨模糊，有許多各式各樣的生活媒合平臺，幫人們有效率地運用閒置資源，人們可以透過派遣得到合理的報酬，如同「滴滴快的」汲取 Uber 模式的優點加以改良，在中國大陸廣受好評，可做為我國在地創新服務的借鏡，期望未來透過類似 Uber 的平臺媒合創新服務，帶來經濟、社會管理和消費者福利等諸多方面的明顯好處。

新形態運輸服務(或稱網路約租車)，係近年來網際網路與手持式設備蓬勃發展後的一種服務，其為一種透過特定網路媒合平臺與應用程式，讓消費者與車輛服務提供者在平臺上進行交易。目前此類服務可追溯至 2010 年在加州舊金山市正式營運的 Uber，此後類似的服務，以共享經濟的名義如雨後春筍的推出。由於新形態運輸服務營運的時間至今較為短暫，各國因其國情差異，對此類服務的態度亦有所不同。然而彙整國外案例可發現，將此類新形態運輸服務納管是各國法規一致的方向。初步歸納國外案例得知，國外進行此類新型態服務的管理時，在法規規範下均考量以下 5 大議題：

(一) 經營本體定義

由於各國國情差異，不同國家對約租車的經營主體有所差異。以美國加州、科羅拉多州

與華盛頓哥倫比亞特區，係透過網際網路應用或平臺連接乘客和私家車主，提供交通服務的法人公司、合夥企業、個體或其他形式的企業組織，稱為運輸網路公司(Transportation Network Company, TNC)。在此架構下，TNC不得擁有自己的車輛，其僅為提供資訊服務的網路平臺。此部分與我國現有計程車客運服務業的服務方式類似，亦即美國同意此類服務經營者可為個人形式的企業組織。然而在目前中國大陸的「網路預約出租車經營服務管理暫行辦法(草案)」中，則另外將構建網路服務平臺，從事網路預約出租車經營服務的企業法人定義為網路預約出租車經營者，並不允許個人形式經營此類平臺服務。參考我國現行計程車客運服務業申請核准經營辦法，建議營運主體應具備公司法人資格。

(二) 營運責任歸屬

參考目前國外案例得知，各國均要求目前此類新型服務的營運本體為一種服務平臺。國內目前已有許多媒合消費者需求與市場供給的服務平臺，例如 Yahoo 奇摩拍賣、露天拍賣、8591 等相關平臺。此類平臺係為解決過去市場交易資訊不對稱的問題應運而生，平臺提供買賣雙方一個合理公平且安全的交易媒介，並在交易過程中收取部分營運費用。消費者係透過該平臺完成其交易行為，若商品有瑕疵等相關問題，甚至遭受詐騙等問題，消費者需自行與賣家進行後續處理作業，平臺僅站在協助立場，亦不負相關責任。

相較傳統客運企業擁有或控制車輛並僱傭司機，平臺業者整合私有小汽車的閒置運能，通過資通訊技術與乘客的叫車需求進行匹配。不同案例對此類服務的定義均不相同，如加州和科羅拉多州都將網路平臺界定為運輸網路公司(TNC)，而哥倫比亞特區則將網路平臺界定為私家僱用車公司。前者認為：網路約租車平臺不承擔賠償責任。依據現有模式，專車平臺與司機間沒有任何關係，司機出現車禍應由司機個人負擔，另由於約租車非屬合法租賃車，保險公司也無需賠償。後者則認為：網路約租車平臺應承擔賠償責任。網路約租車平臺做為資訊的發布者，有責任和義務對資訊真實性進行審核，並承擔資訊不真實的責任，故平臺應承擔賠償責任。一旦乘客透過新形態運輸服務平臺搭乘車輛發生事故時，當下提供服務的駕駛固然須負擔相關筆責，而平臺是否該負擔連帶責任仍有待相關討論。國外目前多半係透過提高保險額度，達到風險承擔或分散的問題。

國內經營已有一段時間的臺灣大車隊，其自我定義為計程車派遣平臺，惟過去相關判例中發現，曾有消費者搭乘計程車遭受權益損失官司，法官認為消費者選擇臺灣大車隊，係因相信其品牌，故平臺須負連帶賠償責任之司法案例。

(三) 駕駛與車輛營業資格

網路約租車係一種透過網際網路、GPS 等技術媒合駕駛與乘客的運輸服務。網路約租車與傳統的租車業者相同，提供有償的運輸服務，其預約平臺功能也與傳統租車業者調度中心雷同，但由於借助相關技術，預約平臺的資訊處理能力更加強大。在駕駛資格部分，部分案例如美國加州、科羅拉多州與哥倫比亞特區三地的立法和監管機構都承認，私家車和非專職司機可以在符合法定條件的前提下，通過網路平臺為社會公眾提供預約的運送服務。此部分的考量在於網路約租車可提供多樣化、便捷的服務，其根本原因在於其能有效動員和整合碎

片化的社會閒置資源，若強制要求轉為營業車輛與專職駕駛，仍以傳統的方式進行管理，恐怕只是創造高級版昂貴版計程車。另一方面亦有案例要求提供此類服務的駕駛，必須為專用營業車，駕駛亦須具備營業車輛駕駛執照，例如中國大陸在目前擬定的網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法中，要求營運車輛必須具備營業車輛資格。在駕駛資格部分，美國案例開放私家車進行經營，為保障乘客安全，亦對駕駛資格訂定相關規範，諸如違反相關法規者禁止擔任駕駛，或者駕駛應接受相關教育訓練制度…等。由於我國目前尚未將此類服務納入法令規範，故初步建議應先以營業車輛、具備職業駕駛執照司機為主，惟未來若欲解決我國偏鄉地區白牌車橫行問題，亦可思考讓偏遠地區駕駛與車輛在通過必要的相關資格認證後，提供此類服務的可能。

(四) 保險制度規範

由於國外網路約租車多半為非專職司機駕駛私家車提供的客運服務，其安全性是民眾和政府最為關心的課題。一般而言，反對者多半認為網路約租車使用的車輛並非營業車輛，駕駛不是專職司機，車輛與司機的保險並不健全。為此，國外案例多半訂定明確的市場進入標準、保險額度下限管制以及對營運要求的相關規範，例如美國加州與科羅拉多州要求業者在提供服務時，須投保就每件與車輛和司機有關的事故保險金額不低於 100 萬美元的商業責任保險。透過責任保險進行風險承擔或分散，車輛和司機的嚴格監管，搭配網路約租車公司技術手段，可有效確保乘客搭車權益。故建議應訂定合理保險額度，以確保意外發生時，消費者求償無門之情形。

(五) 經濟管制

無論我國或國外大多數傳統的租賃車公司，大多數都沒有數量和運價管制。原因在於：此類傳統租賃公司偏向自由競爭市場，乘客能夠獲取較充分的資訊，能夠對不同公司的車輛、服務和價位進行比較和鑑別。而網路約租車屬一種預約服務，透過資訊與相關技術可更強而有力的消除資訊不對稱問題，在自由競爭市場中，數量與價格管制都是沒有必要的。然而另一方面，亦有部分案例認為，此類服務係屬公共運輸之一環，其數量與運價應有一定規範。

5.3 小客車共享經濟發展趨勢

共享經濟對於各項產業領域都造成了不小衝擊，但同時也激發了許多新興市場的崛起，包括民宿業(如 Airbnb)、設備租用(如 JustShareIt)、共乘業(如 Zimride)，小客車租賃業(如 RelayRides)。美國加州、科羅拉多州等為了管理共享交通產業，特別定義此類型產業為運輸網路公司(TNC)，並制定新法管理。

(一) 小客車租賃業與共享經濟

傳統的小客車租賃業，針對汽車共享經濟也嘗試投資並列入其服務範圍，但近來不乏因為獲利不理想又釋出之案例。以美國小客車租車龍頭赫茲公司(Hertz)為例，自 2008 年起開始涉足汽車共享事業(赫茲-連結)，並在車隊更新配備，租用者不須使用鑰匙進入，通過智慧

型手機可在任何地點並以彈性時段租用(如小時、月、週或月)。2013 年美國汽車租賃公司 Avis Budget Group 也以 5 億美金收購全美最大汽車共享公司-Zipcar，持股超過 Zipcar 公司的 49%。Zipcar 有超過 76 萬會員和 20 個城市據點，在北美和英國 300 多個大學校園服務。根據行業出版物租車新聞，過去 5 年來美國每年汽車租賃收入增長 10%，至 2013 年已有美金 236 億美元。

有別於傳統汽車租賃公司，汽車共享服務常採招募會員制。以 Zipcar 為例，在洛杉磯 Zipcar 收取 600 美元年費，租車費低至 8.75 美元一小時或一天 72 美元(或 50 美元包月會員費，其中包括 8 小時預付駕駛)。使用者多為年輕居民，主張不用購買車輛，並省下保險、維修、加油及停車等麻煩。除美國外，亦在加拿大、英國等國家共 22 個城市營運。Zipcar 運用電腦科技節省人事與營運成本，使用者需要用車時，可透過網路查詢，系統會告知最近的車牌號碼與車輛位置，使用者可直接用會員磁卡取車，不需到門市辦理租車手續、或擔心超過營業時間，使用完畢車輛會自動感應上鎖(林以涵，商業週刊 2012)。

對於類似產業有興趣者，可參考 Shaheen(2015)對於全球 car-sharing 或 ride-sharing 之回顧分析。該文對各共乘系統之收費、車輛動力系統與成敗原因有詳細分析。目前普遍認為共乘因多結合油電混合動力，且使用者不需購車或長時間或遠距使用，可減少空氣物污染並改善交通環境。

創新並非代表萬無一失或獲利保證。因為投資報酬率過低，赫茲在 2015 年 9 月宣布將結束在美國的汽車共享服務服務，但部分國際市場則會繼續營運。主要是認為 AVIS 購入的 Zipcar 公司為主要競爭者。在美國，赫茲連接服務集中在兩大都會區，奧蘭多和紐約/新澤西州，另外也提供了「小型專用車隊」給企業和大學校園之汽車共享服務。赫茲發言人表示：「我們已經確定不再投資汽車共享服務，當我們停止在美國和一些歐洲城市小型業務時，我們並沒有完全退出共享業務，我們看到國際市場上部分汽車共享是很成功的。」

(二) 傳統計程車業與共享經濟的 APP

根據報導，紐約計程車業者於日前取得可與 Uber 競爭的派遣應用程式(APP)。電子支付解決方案供應商 Verifone 為紐約市計程車兩個主要業者推出應用程式-Way2ride，主要用來因應 Uber 的競爭。Verifone 首先在 2015 年 7 月紐約舉行了 Way2ride 應用發表會，並計畫擴展到費城、拉斯維加斯、波士頓、邁阿密和華盛頓特區等。該應用程式目前已被下載了 20 萬次。Verifone 目前平分曼哈頓約 14,000 輛「黃色計程車」市場，另外控制約 80% 外圍各區的「綠色計程車」。

(三) 因應共享經濟的北卡羅來納州的法律對策

Shuford(2015)針對共享經濟對旅館飯店等產業之影響，整理並建議北卡州政府與地方單位在法律上之作法。雖然該研究主軸在討論民宿業，但對於 Uber 等共乘業也有探討，且其對民宿業之作法亦可納入營業小客車產業參考。如舊金山為規範共享經濟對民宿業所立的「Airbnb 法」，區分短期出租的民宿與大型公寓改為飯店營運之業者，讓真正的共享經濟影響最小。如民宿主人每 2 年交美金 50 費用並註冊，須交稅並納管理費給共享公司，讓共享

平臺業者對政府負責。屋主須投保 50 萬美元責任險，且每年最長出租 90 天等規定，違規將罰每日 1,000 美元等規定。

另一重要主張是該文引用 Joe Sanfelippo 與密爾瓦基市法庭之判例主張，提出 3 點建議：(1)政府應以不同法規管理共享經濟業者與傳統產業業者，因為他們使用的營運方式不同，即使提供服務或產出類似；(2)有關當局應以民眾的需求為考量，即為因應民眾所需(如更方便、更便宜的運輸服務)，政府有權去修改現有的法規；(3)因為共享經濟的特性，如 Uber 的事後駕駛評分機制，有關當局應針對此設定相對應之管理規則，而不適用於傳統的法令規範。Bond (2015)也就地方政府與共享經濟提出類似看法，認為共享經濟崛起勢必對傳統產業造成衝擊，政府立法難免受到既有業者影響。但針對網路與手機科技興起所帶來的龐大共享經濟浪潮，Bond 建議與其對抗它不如盡快加入它。政府應該提供一漸進的轉變方式，提升傳統產業，使其能與新興產業競爭。

(四) Uber 與國內營業小客車之比較

Uber 於 102 年 7 月進入國內市場，掀起民眾叫車服務新革命，茲就 Uber 與國內營業小客車在營運、政策與服務特色做一分析比較，如表 34~36。

表34 Uber 與國內計程車之比較-營運面

	一般計程車	臺灣大車隊	Uber
司機資格	職業小客車駕照 計程車駕駛人執業登記證	職業小客車駕照 計程車駕駛人執業登記證	一般小客車駕照 良民證 無肇事紀錄
保險	強制汽車責任保險	1. 強制汽車責任保險 2. 每人 250 萬旅客責任險(法規要求 150 萬以上)	1. 強制汽車責任保險 2. 官方宣稱有商業責任險，細節不明
車輛	符合監理機關驗車標準	符合監理機關驗車標準 1800CC 以上、五年內	符合監理機關驗車標準 平均出廠年份 2008 年，沒有 2004 年以前的車
計費	依據計費表	依據計費表	依據 GPS 路徑與時間 APP 可預先估算
收費方式	現金	現金、刷卡	下車無須再刷卡

資料來源：本研究整理

表35 Uber 與營業小客車之比較-政策補助

	計程車	小客車租賃業 (營業車)	Uber (自用車)
使用牌照稅 (新臺幣：元/年)	免徵	1201-1800cc：3,060 1801-2400cc：6,480 2401-3000cc：9,900	1201-1800cc：7,120 1801-2400cc：11,230 2401-3000cc：15,210
汽車燃料費 (新臺幣：元/年)	免徵	1201-1800cc：9,600 1801-2400cc：12,332 2401-3000cc：14,400	1201-1800cc：4,800 1801-2400cc：6,210 2401-3000cc：7,200
油價補貼	每公升油價超過 30.5 元時，超過部分補貼每公升最高 5 元，每月以 400 公升為限。	無	無
購買車輛補貼 (車齡 5 年以上)	一般車型：4 萬 油電車型：11.5 萬 通用車型：31~55 萬	無	無

資料來源：本研究整理

表36 Uber 與計程車隊之比較-服務特色

	計程車隊(臺灣大車隊)	Uber
交易方式	現金 信用卡(下車刷卡) 悠遊卡(下車感應)	信用卡(事先登錄卡號，下車免刷)
費率	固定費率(政府制訂) 夜間加成	不同等級車輛，不同費率(業者自訂) 無夜間加成
乘客搭車前可獲得資訊	來車位置 來車預計到達時間 來車車隊編號	來車位置 來車預計到達時間 來車車號 來車駕駛資訊(姓名、相片、評價) 車資試算
促銷活動	少 紅利積點、企業簽單	多 首趟免費、推薦優惠、免費日…等
評價司機機制	有，在車內頭枕顯示器	有，整合在 APP
即時資訊分享	無	有，可將行車軌機分享至社群網站
費用均攤機制	無	有，整合在 APP

資料來源：本研究整理

(五) 交通領域之共享經濟規劃概念

共享經濟的興起，賓州大學華頓商學院(Wharton School)講座教授未來學大師里夫金(Jeremy Rifkin)將其譽為 19 世紀初崛起的資本主義及社會主義之後，兩百年來第一個能真正向下扎根的新經濟典範。在共享經濟體系中，一個個「消費＋生產者」透過出租、分享，用合理的價格與他人共用自己的汽車、房子、衣服、玩具、知識、技能與所生產的產品，世界正朝這個趨勢邁進。這個潮流來的太快，法規來不及調適。因此，本案在共享經濟領域的實踐，認為需要依先後順序，逐步試辦，汲取試辦經驗後回饋修正，並做為下階段試辦之參考

依據，建議順序如下：

1. 先車後服務：先實施汽車共享，後實施運輸服務共享(車+人)。因為汽車共享屬商品租賃關係，此部分有民法規範，較為單純；服務共享牽涉到提供服務者之資格條件，較為複雜。
2. 先貨後客：服務共享除服務者資格條件外，肇事責任亦為重點。先實施貨運原因是對使用者而言，車輛肇事只有貨損，客運則牽涉到生命安全，故最後開放。
3. 先偏鄉後都市：目前偏鄉地區公共運輸服務貧瘠，先行試辦對現有運輸業者衝擊最小，因此建議可開放偏鄉先行辦理。

5.4 營業小客車產業發展策略規劃

5.4.1 計程車營運特性之分析

計程車是介於大眾運輸與私人運具間的一種運輸工具，主要在彌補大眾運輸的不足，一般又稱為準大眾運輸工具或副大眾運輸工具。計程車與大眾運輸工具最大的不同在於沒有固定的行駛路線與時間，其消費行為可分3種：1.排班站搭車；2.路邊攔車；3.電話/網路叫車。依據消費者在搭車前對計程車資訊的掌握程度，可將計程車市場分為兩類：第1類為排班/巡迴攬客；第2類則為車輛派遣。

第1類市場的特色就是資訊不透明，在這類計程車消費市場中，由於消費者是在定點候車或是路邊攔車，並無法事先得到計程車的充分資訊(車輛、駕駛人品質)，也就是消費者無法憑經驗事先挑選心目中理想的計程車，市場規模經濟之自然力量不易形成，因此政府必須某種程度介入，以確保消費者權益。這類市場在我國有幾個特性：

1. 政府制定費率並實施費率管制，駕駛是價格的接受者，個別駕駛無力也不願意去改變市場價格。
2. 所有計程車雖然有廠牌、排氣量、車齡新舊等差異，但對消費者而言，支出相同，均為同質產品。

上述特性雖不是由市場機制形成，而是政府對市場進行干預的結果，但這類市場具備完全自由競爭市場的主要特性，即有很多生產者(駕駛)，但個別生產者之間沒有競價行為。

在第2類市場(車輛派遣)中，消費者可以利用電話/網路叫車服務來挑選計程車，只要這類計程車在市場上建立服務品質好且安全可靠之品牌形象，加上費率優惠可以滿足消費者，則消費者是可以依過去經驗挑選想要搭乘的計程車隊。因此，這類計程車在市場上就較具形成規模經濟力量之條件，且均以組成車隊方式存在於市場，其具以下幾項市場特性：

1. 若政府不加干預，車隊有控制價格的能力。
2. 車隊彼此間產品類似，故有替代性，也就構成競爭性。
3. 車隊雖可自由加入退出市場，但有門檻。車隊間互相牽制，每家車隊的行動皆可能影響其他車隊利益。

這類市場具備寡占市場的特性，寡占廠商之間除了價格競爭外，還有非價格競爭。非價格競爭表現在產品的差異化(如車隊會篩選車輛排氣量、車齡新舊等)、服務品質(申訴制度、多元叫車方式等)方面，這些作法不外乎是追求最高利潤。而寡占廠商重要的經營策略之一，就是想辦法設立進入障礙，阻止新廠商加入，才能長期享有超額利潤，這可從之前的車隊打折事件得以觀之。

5.4.2 分類營運之分析

第2類市場是隨資通訊技術進步而逐漸開始發展，早期計程車營運純粹以第1類方式巡街攬客或定點排班。兩類市場營運效率與營運成本並不相同，在不對等的競爭條件下，當駕駛努力辛苦工作，卻賺不到足以維持生活的費用，就容易會造成社會問題。因此，只在第1類市場營運的駕駛人自然就會以「車隊打折剝削駕駛、不得進行價格競爭」為訴求向政府施壓，製造表面上公平競爭的假象，其實這也是經濟學上劣幣驅逐良幣之徵兆，背後必須付出無法藉由市場競爭機制提供更有效率或更好服務品質的代價。

兩類不同的市場採用同一套管理制度，一定會有不盡如意處，甚至發生問題。解決方式不外乎：1.整合兩類服務合一，採用一套管理制度；或2.將兩類服務分開，分別採用兩套管理制度。

方式1的整合兩類服務合一，即所有計程車必須加入派遣車隊，整體車輛的經營效率可以提升，且不至於有非常大的差異，車隊對市場的經營狀況也較容易掌握，個人車也較容易管理，如美國加州的舊金山市即要求所有車輛一律加入車輛派遣。惟我國計程車營運市場自始就允許兩類服務混合營運，強迫所有計程車駕駛人加入派遣車隊在實務上有其困難，因此，方式2將兩類服務分開，分別採用兩套管理制度似乎為可行方式。

若將兩類市場分開並分別採用兩套管理制度，第1類市場建議仍採現行管理方式；第2類市場由於具有寡占市場特性，車隊彼此間競爭性高，開放市場有利於為市場帶來更好的服務品質或創新服務的商業模式，車隊也可依據營運需要自行調整規模以提升競爭優勢。但由於國內計程車兩類市場混合營運已經存在多年，強制分開在實務上也有困難。

前述提到第2類市場有資訊透明的特性，消費者是可以依過去經驗挑選想要搭乘的計程車隊，然仍存在部分的資訊不透明現象，市場仍有精進的空間。雖然各車隊皆會以排氣量、車齡等條件事先篩選車輛，但消費者僅能挑選車隊而無法進一步挑選心目中理想的車輛提供服務，且消費者也有不同於黃色車輛的需求，因此可進一步創造消費市場來滿足民眾多元化的需求。

爰建議創造具第2類市場特性的新興市場，藉由新興市場滿足民眾多元化的搭車需求，提供目前計程車無法服務到的市場區塊。此類市場中，業者可以發揮更多的經營彈性，透過市場機制運作，預期可吸引現有計程車隊移轉，逐步達到兩類市場分開營運之目的，使營業小客車市場能更有效率的運作。

以下就現況分析計程車消費市場，以消費者觀點推導出：(1)若消費市場為單一費率，無

法吸引業者提供多樣化的運輸服務來滿足民眾需求；(2)若交易資訊透明，消費者剩餘將因此提高，總社會福利也將隨之提高。

(一) 假設

1. 計程車只有高品質與一般車兩個市場供消費者選擇，分別以 H 與 L 表示。
2. 消費者對高品質車願付的保留價格為 P_H^D ，對一般車願付的保留價格為 P_L^D ，且 $P_H^D > P_L^D$ 。
3. 生產者對高品質車願收的保留價格為 P_H^S ，對一般車願收的保留價格為 P_L^S ，且 $P_H^S > P_L^S$ 。
4. 為使均衡存在，則 $P_H^D > P_H^S$ ， $P_L^D > P_L^S$ 。
5. 市場高品質車與一般車在市場的比例分別為 α 與 $(1-\alpha)$ ，為簡化分析，假設 $\alpha = \frac{1}{2}$ 。
6. 市場自由運作，但是一旦叫車就一定得搭乘。

(二) 市場單一費率(現況，搭車前無法得知車輛品質)： P_A^D

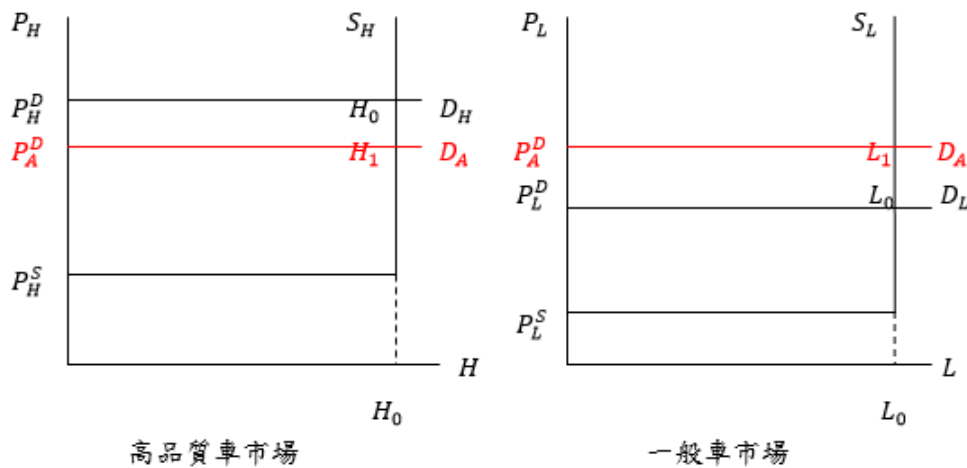


圖23 費率模式對消費市場影響分析圖

$$D_A = \alpha P_H^D + (1-\alpha) P_L^D = P_A^D$$

1. 若 $P_A^D > P_H^S > P_L^S$ ，此為「混合均衡」(pooling equilibrium)，對需求 L 的消費者會覺得虧大了，因為必須得多支付 $P_A^D - P_L^D$ 之價差。
2. 若 $P_L^S < P_A^D < P_H^S$ ，則高品質車的市場將不存在，因為業者不願提供其勞務，這說明目前計程車市場，不會有太豪華的計程車提供服務。

(三) 市場多元化費率(未來，不同品質服務有不同價格)

此時均衡點為 H_0 與 L_0 ，即為「分離均衡」(separating equilibrium)，為最有效率的市場。過去由於計程車巡迴攬客、定點排班有交易資訊不透明的特性，因此政府必須訂定一套計費標準供大家遵循，以降低駕駛與乘客間的交易成本。隨著資通訊科技的進步，在交易資訊透明的情況下，政府對費率不必做過多干預，由業者自行就其提供的服務品質進行

訂價，消費者依據廠商訂價後選擇最適者提供服務，消費者剩餘將因此提高，總社會福利也將隨之提高。

5.4.3 營業小客車發展願景與策略

(一) 願景：

提供民眾多元、安全且便捷的營業小客車運輸服務，讓民眾感受生活品質提升的價值。

(二) 策略：

1. 產業架構重新規劃

依據前述分析，建議創造具交易資訊透明的新興市場，以滿足民眾多元化的搭車需求，提供傳統計程車市場無法服務到的市場區塊。此類市場中，業者可以發揮更多的經營彈性，使營業小客車市場能更有效率的運作。

2. 引進大數據技術預測候車者行為模式，管理空車率

計程車過去受限於營運方式與車載設備技術能力，無法有效進行空車率管理。引入大數據理論後，無論民間業者、主管機關或一般民眾均可透過更多資訊瞭解市場，並進一步務實的預測候車者行為模式，計算營運成本並進行服務設計。營業小客車運輸服務市場與一般運輸服務相同，具有尖離峰特性，對業者來說，掌握大數據資訊後，可針對不同需求進一步提供供給，始能有效降低空車率，避免造成大量閒置運能浪費。

3. 利用反覆累積數據進行旅次預測，確保合理候車時間

引進大數據技術，加強彙整與分析既有營運資料，進行旅客特性分析，以確認搭乘族群特性。分析乘客搭車的習慣性與規律性，並找到現況供給與潛在需求之間的差距，透過時間與空間的資料展現，結合 GPS 與 GIS 資料，有效掌握供需差異，進一步進行服務設計，透過旅次預測模次，可在合理空車率條件下，確保乘客合理候車時間。

4. 成立關鍵指標監測平臺

透過雲端管理平臺連結功能，成立空車率管理、司機時薪、乘客候車時間等三大關鍵指標之監測平臺，透過大數據技術可將最佳載客路徑透過雲端遞送至司機端，車輛狀態、營運管理可以更加細緻與精準。

5. 整合不同運輸業者共同營運

目前國內各類運輸服務時常處於彼此競爭之狀態，應定義不同服務的適用性，並善用科技整合各類服務，讓各業者間有既競爭又合作之特性。主管機關推動運輸服務時，應有多元的政策配置，並跨部會協調整合，讓各種服務可達到互補不足處，方能兼顧民眾不同需求及資源分配的合理性。舉例來說現有各類運輸服務欠缺一個單一服務窗口，當復康巴士供不應求時，計程車可能處於無人搭乘的閒置狀態。

未來需要一套新的機構合作模式，整合不同業者資源共同營運，以消費者需求為導向進行服務。如欲解決民眾在尖峰時間叫不到車的問題，可考量將一般民眾共乘服務、約租車等相關創新服務共同納入。主管機關良善做好業者端的稽核管理與輔導作業，消費者就可考量其自身需求，選擇最適合的運輸服務，也可避免不同業別業者彼此惡性競爭之問題。

5.4.4 營業小客車發展規劃與分析

(一) 產業架構規劃

在交易資訊透明的市場更容易形成市場機制。而網際網路(Internet)拉近了人與人之間的距離，也為資訊的公開、整合、散播等提供了絕佳的平臺，共享經濟(Share Economic)的理論也靠網際網路才得以實踐。而「網際網路+」(Internet+)的概念近年迅速在全世界蔓延，「網際網路+X」行業並非網際網路與某一行業的簡單相加，而是利用網際網路技術與平臺，包括雲端計算、大數據、物聯網等，改造某一行業的採購、生產、銷售與售後服務結構以及其整個營運模式，從本質上提高行業的智慧化程度進而提升效率。近年來智慧型手持設備的普及其應用，各式各樣創新服務不斷推陳出新，包括訂房、訂車、共食等，各類創新服務已風靡全球，但在顛覆傳統的同時，原有法律無法將相關服務納入規範，往往也引發巨大的爭議。最近雖有討論虛擬世界法，惟目前法規尚未修訂完成。

由於網路發展一日千里，相關產業發展與變化非常快速，過去法規修訂後通常可適用許久，但對應到網路產業相關創新或者跨領域的應用就顯得綁手綁腳。運輸業乃特許行業，因此政府有責任進行監管，讓民眾在資訊不透明的情況下，能夠獲得安全可靠的運輸服務。若能透過新科技、新技術，讓運輸業提供更透明的資訊，在提供民眾安全、公開、合理收費客運服務的情況下，則可思考放鬆部分政府對行業的監管，同時也給市場充分的空間，讓更多的行業創新模式進入市場提供服務。

根據公路法第 34 條規定：「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」。可知，過去立法者在設計我國公路運輸制度時，原意係將計程車做為司機「載運旅客」的唯一小客車車種；而租賃業係為提供「車輛」租與他人自行使用；兩者應為截然不同之行業。惟因應小客車租賃業提供租車服務時，消費者對車輛附帶駕駛的需求，另於汽車運輸業管理規則第 100 條第 1 項第 2 款規定：「經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛」。

目前我國營業小客車實際上即為「計程車載運乘客、租賃車載運乘客(代僱駕駛)或單純租車」的設計。現行計程車客運業與小客車租賃業均可載運乘客，其提供運輸服務的市場有各自營運特性，也有相互重疊部分，惟小客車租賃業已開放外國人經營。另因應近年許多新型態服務，如無障礙計程車、觀光計程車、復康巴士等服務均延伸相關之納管議題，現有營業小客車分類實存在調整空間，經由前述分析，開放新興市場與交易資訊透明能讓市場運作得更有效率，爰規劃建議如下：

1. 小客車租賃歸類為汽車(商品)租賃

參照聯合國國際行業標準分類(International Standard Industrial Classification of all Economic Activities, ISIC)，將運輸業(ISIC 第4修訂版代碼為H)與租賃業(ISIC 第4修訂版代碼為N)加以區隔，將小客車租賃業(無代僱駕駛之純租車)歸類為汽車(商品)租賃，非特許行業；另將現有租賃車代僱駕駛服務歸類為約租車業(名稱暫訂)，暫不開放外國人經營(如圖24)。

2. 成立約租車業(名稱暫訂)

建議依據乘客搭車前所能掌握的交易資訊，區分為「計程車」(可巡街攬客，乘客上車前所能掌握交易資訊不透明)與「約租車」兩類(新增分類：乘客上車前所能掌握交易相關資訊，車輛不可巡街攬客或路邊排班，應用網路叫車、電子付款，不收現金等，如圖25)。在交易資訊透明的條件下，營業小客車運輸服務市場與一般商品市場一樣，應有多少供給、運輸服務在什麼價格出售等問題，交給廠商決定。

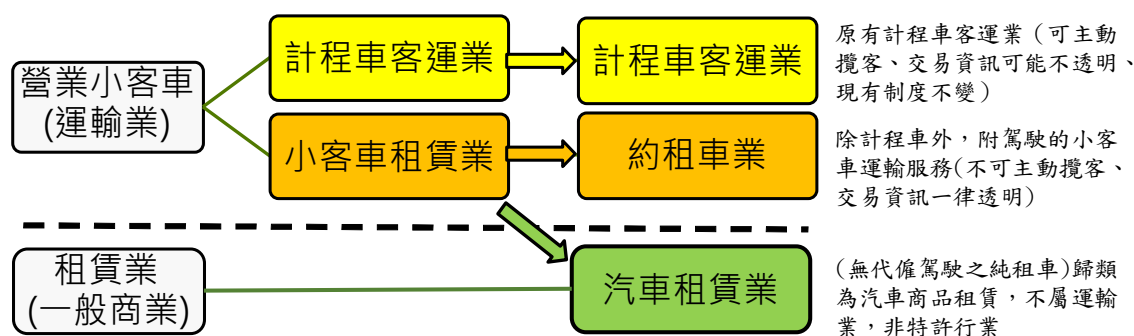


圖24 營業小客車架構

新增的約租車透過交易資訊的透通取代部分政府對行業的監管，提供民眾公開、公平、合理的客運服務，同時也給市場充分的空間，讓更多的行業創新模式問世，藉由創新、多元的服務模式，刺激需求成長。創新是要在開放的市場環境中，透過競爭而創造出來。因此，要讓人民感受生活品質的提升，將參與主體、商業模式等「不確定性」交給市場，透過新的行業類別設計，引入更多的創新模式進入產業，業者可以根據市場需求，提供不同類型服務並自行訂價，朝客製化、精緻化方向思考，也就是市場是具彈性的、容易靈活調動的，不容易造成全面性或是一致性的市場失靈狀況，反而容易激發出新的藍海市場，使臺灣能發展全球最便捷、安全的營業小客車運輸產業。

計程車 Taxi	約租車 Pre-arranged
✓ 黃色車身 安裝車頂燈	✗ 非黃色車身 不安裝車頂燈
✓ 安裝計費表 依行程收費	✗ 不裝計費表 搭車前確認車資
✓ 可巡街攬客 可定點排班	✗ 不得巡街攬客 不得排班候客
✗ 可電子付費 可收現金	✗ 一律電子付費 不得收現金

圖25 營業小客車服務特性

(二) 產業架構分析

未來營業小客車運輸市場在約租車部分屬於寡占市場，為簡化分析，我們只分析一定會使用營業小客車者，其替代品少，因為其時間壓力大，不願等候太久，或不願意走太遠的路去搭乘其他大眾運輸工具，所以需求彈性較一般人小。

1. 基本假設

(1) 營業小客車運輸市場分成兩個部分：

① 計程車(資訊不透明)。

② 約租車(資訊透明)。

(2) 因為計程車一般而言需要在道路上巡迴來尋找需求者，因此會面臨在行駛時車子會有空車的問題而無法隨時滿載，進而衍生出必須透過行駛較多的里程而產生較多的油耗才能找尋到下一位需求者，因此單位成本高，假設其為 MC_A ；反之，約租車則是收到通知才前往接送需求者，則單位(耗油)成本低，假設其為 MC_B ，而且 $MC_B < MC_A$ 。

(3) 消費者對約租車的選擇性多(車型多、服務多，如一般、豪華、旅遊、商務、婦幼、復康、禮賓車等)，喜好程度較高，因此需求大；反之，計程車幾乎為均質(黃色，單一費率)，因此喜好程度較低，需求小。

(4) 政府對計程車費率進行管制。

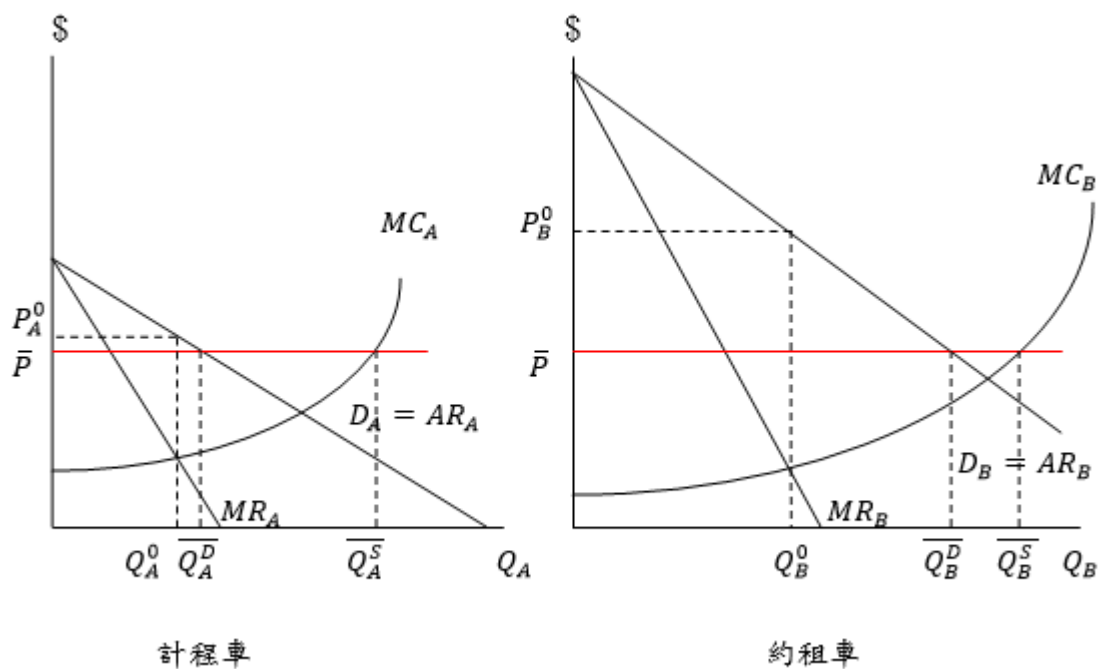


圖26 不同業別的短期均衡圖

2. 分析

- (1) 假如政府未進行管制時的均衡： $Q_A^0 < Q_B^0$ ，且假如 D_B 夠大，則 $P_B^0 > P_A^0$ 。
- (2) 若政府對價格進行管制，假設政府想要保護消費者，則管制價格 $\bar{P} < P_A^0 < P_B^0$ ，此時兩者皆為價格接受者。

① A 市場： $Q_A^S > Q_A^D$ ，產生超額供給(ES)， $P \downarrow, Q_A^D \uparrow \rightarrow TR_A \uparrow (\because \epsilon_A^D < 1)$ 。

② B 市場： $Q_B^S > Q_B^D$ ，產生超額供給(ES)， $P \downarrow, Q_B^D \uparrow \rightarrow TR_B \uparrow (\because \epsilon_B^D > 1)$ 。

3. 歸納

- (1) 計程車由政府訂價，駕駛收入跟努力程度有關，也可以自己掌握。景氣不好，開計程車的人變多，每輛計程車可分到的市場變小，需求線往左移，則超額供給更大，這就反映了要跑更久才能得到更多的所得，或是跑很久卻賺不到什麼錢。
- (2) 約租車由業者訂價，駕駛收入與業者訂價策略及系統營運效率有關，因為約租車可以提供客製化的服務，而且乘客是同意業者訂價後才上車，消費者對於 A 市場的需求下降，而對於 B 市場的需求上升，則 A 市場將為逐漸縮減至適當規模。
- (3) 交易資訊透明的市場沒有進行數量管制之必要，因此不宜與進行數量管制的計程車市場混為一談。透過以上經濟分析得到：有效率的市場，消費者剩餘將因此提高，總社會福利也將隨之提高。

法規可以創造交易雙方資訊透明的環境，讓乘客使用營業小客車的消費模式如同網路購物般，讓全球數十億人能夠以個人對個人方式連結，去掉多餘的中間商，降低不必要的成本。透過網際網路，消費者輸入關鍵字尋找需要的商品(乘客輸入從甲地到乙地的運輸服

務)，系統篩選出符合的商品與價格後(系統篩選出符合車輛與司機組合的運輸服務及訂價)，消費者透過電子支付購買商品(購買運輸服務)，然後等待商品送達(運輸工具前來服務)。與網路購物稍有不同的是，運輸服務往往是在人們移動中被需要的，因此行動網際網路正是將約租車推向市場的動力，當然，後面的退換貨(運輸服務)與申訴機制也需要被建立。另由於買賣雙方需要透明化的交易資訊，因此大量的資料蒐集與分析得以採用巨量資料技術，分析出時空變化中隱含的資訊，做為建立智慧化城市治理之應用基礎。

5.4.5 推動方式建議

為實現營業小客車產業發展願景，依據發展策略建議之產業架構規劃，擬定推動方式如下：

方案一：依據規劃的產業架構，修訂公路法將營業小客車區分為計程車與約租車

(一) 定義約租車業

以營業小客車為載具，接受預約提供運輸服務而受報酬之事業。

(二) 業別規範

1. 以公司、行號為組織。
2. 不設定規模，每輛車須有一定額度的乘客責任保險。
3. 每輛車需有停車位，可以自備或租用公民營停車場，並確保營業期間租賃契約的有效性。

(三) 車輛規範

1. 使用小客車，型式不限。
2. 外觀不得與計程車相同，不得使用車頂燈，車身不漆繪標示。

(四) 駕駛規範

1. 領有有效之職業小客車駕駛執照。
2. 領有公路主管機關核發之約租車執業登記證。

(五) 營運規範

1. 不得巡街攬客、不得定點排班。
2. 乘客不在營業據點，租車前必須提供租車人以下資訊，並以電子支付方式支付租金：
 - (1) 車輛行車執照影本與外觀相片(含車牌)。
 - (2) 約租車執業登記證影本(含駕駛人相片)。
 - (3) 車輛保險單影本。
 - (4) 應收車資。
3. 乘客在營業據點，租車時應填妥租車單並隨車攜帶。

4. 應提供公路主管機關相關營運資料(報表)。

(六) 推動策略

1. 小客車租賃業有代僱駕駛服務業務者，於一定期限內，換領約租車營業執照，及所屬車輛牌照後，牌照停止發放。
2. 計程車客運業欲經營約租車業者，於一定期限內，申領約租車營業執照。
3. 領有約租車營業執照之計程車客運業，允許於一定期限內，以繳銷三面牌照換領一面約租車牌照。
4. 約租車未來是一個全面開放的市場，但短期內還是會有管制，讓現有業者可以先經營幾年，以降低現有業者衝擊。原則上，開放前主管機關會經過一些檢核條件決定立即開放或是延期開放。

方案二：修訂運管規則，同時在小客車租賃業與計程車客運業提供約租車服務(優先推動)

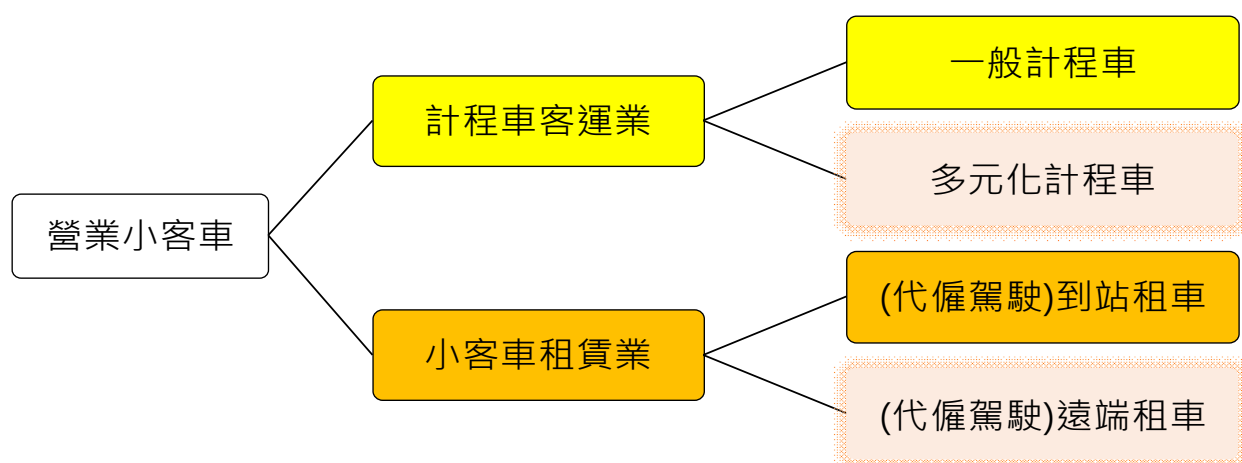


圖27 短期推動方案示意圖

(一) 小客車租賃業

為提供約租車服務，增訂租車人在營業據點以外，租車並要求代僱駕駛之規範(增訂汽車運輸業管理規則第 100 條之 1，如表 37)。

表37 汽車運輸業管理規則第 100 條之 1 修正條文(草案)

修正條文	現行條文	說明
第一百條之一 經營小客車租賃業提供租車人在營業據點以外之租車服務，應於租車人用車前，提供租車人以下資訊，並以電子支付方式付清租金： 一、車輛保險單影本。		新增，規範於營業據點以外提供租車服務應遵守事項，以保障租車人權益。

二、汽車出租單。 三、若須代僱駕駛人，另附其職業駕駛執照影本與相片、車輛行車執照影本與含車輛號牌之相片。		

(二) 計程車客運業

1. 新增多元化計程車營運型態

2. 業別規範

與一般計程車相同。

3. 車輛規範

(1) 使用小客車，樣式不限。

(2) 外觀得與一般計程車不同，得不使用車頂燈，車身得不漆繪標示。

4. 駕駛資格

與一般計程車駕駛相同。

5. 營運規範

(1) 費率由業者自行訂定，報主管機關備查。

(2) 車身顏色與車身標示須與一般計程車不同，不得安裝計費表與車頂燈。

(3) 乘客透過網路叫車，須將以下資訊提供乘客：

① 車輛行車執照影本與外觀相片(含車牌)。

② 計程車駕駛人執業登記證影本(含駕駛人相片)。

③ 車輛保險單影本。

④ 應收車資。

6. 應提供公路主管機關相關營運資料(報表)。

方案一將營業小客車產業區分為計程車與約租車兩類市場分開營運為理想方案，惟國內計程車市場存在類似約租車服務已經多年，強制分離在實務上有其困難，建議以方案二循序漸進方式推動。藉由調整計程車營運模式來滿足民眾多元化的搭車需求，擴大經營市場。在此類市場中，業者可以發揮更多的經營彈性，預期可吸引現有計程車隊移轉，逐步達到兩類市場分開營運之目的，使營業小客車市場能更有效率的運作。

5.5 小結

- 一、海峽兩岸服務貿易協議承諾，允許大陸服務提供者在我國以獨資、合資、合夥及設立分公司等形式設立商業據點，提供小客車租賃服務，此項與 WTO 的小客車出租行業代號相同為 CPCprov code 83101 -Leasing or rental services concerning private cars without operator，亦即不含駕駛的車輛出租服務。惟我國小客車租賃業除符合 CPC prov 83101 定義外，亦允許提供代僱駕駛服務(CPC prov code 71222 -Rental services of passenger cars with operator，並未於 WTO 或海峽兩岸服務貿易協議承諾開放)，然國外業者依循 CPCprov code 83101 進入國內市場取得小客車租賃業營業執照後，即可比照國內業者提供代僱駕駛服務(如 AVIS)。
- 二、政府只要檢討及鬆綁法規，就能讓創新創業自由發展，我國許多法律訂定目的在於「防弊」，但若要鼓勵業者創新則需要政府帶頭「興利」。以更廣闊的視野，另行定義科技運輸平臺的合理監管辦法，包括要求保險、合理繳稅、開發票或安全認證等，但不適合再以傳統業別監管。在租賃經濟、分享經濟的時代下，人們不再受僱於公司，產業和工作的界線將日趨模糊，有許多各式各樣的生活媒合平臺，幫人們有效率地運用閒置資源，人們可以透過派遣得到合理的報酬，如同「滴滴快的」汲取 Uber 模式的優點加以改良，在大陸廣受好評，可做為臺灣在地創新服務的借鏡，期望未來透過類似 Uber 的平臺媒合創新服務，帶來經濟、社會管理和消費者福利等諸多方面的明顯好處。
- 三、歸納國外案例得知，國外進行此類新型態服務的管理時，在法規規範下均考量以下 5 大議題：
 1. 經營本體的定義；
 2. 營運責任的歸屬；
 3. 駕駛與車輛營業資格；
 4. 保險制度規範；
 5. 經濟管制的必要性。
- 四、未來學大師里夫金(Jeremy Rifkin)將共享經濟譽為 19 世紀初崛起的資本主義及社會主義之後，兩百年來第一個能真正向下扎根的新經濟典範。在共享經濟體系中，一個個「消費＋生產者」透過出租、分享，用合理的價格與他人共用自己的汽車、房子、衣服、玩具等產品，世界正朝這個趨勢邁進。這個潮流來的太快，法規來不及調適。因此，本案在共享經濟領域的實踐，認為需要依先後順序，逐步試辦，汲取試辦經驗後回饋修正，並做為下階段試辦之參考依據，建議順序如下：
 1. 先車後服務：先實施汽車共享，後實施運輸服務共享(車＋人)。因為汽車共享屬商品租賃關係，此部分有民法規範，較為單純；服務共享牽涉到提供服務者之資格條件，較為複雜。
 2. 先貨後客：服務共享除服務者資格條件外，肇事責任亦為重點。先實施貨運原因是

對使用者而言，車輛肇事只有貨損，客運則牽涉到生命安全，故最後開放。

3. 先偏鄉後都市：目前偏鄉地區公共運輸服務貧瘠，先行試辦對現有運輸業者衝擊最小，因此建議可開放偏鄉先行辦理。

五、現有營業小客車分類實存在調整空間，經由前述分析，開放新興市場與交易資訊透明能讓市場運作得更有效率，爰規劃建議如下：(1)小客車租賃歸類為汽車(商品)租賃；(2)成立約租車業(名稱暫訂)。新增的約租車透過交易資訊的透通取代部分政府對行業的監管，提供民眾公開、公平、合理的客運服務，同時也給市場充分的空間，讓更多的行業創新模式問世，藉由創新、多元的服務模式，刺激需求成長。將參與主體、商業模式等「不確定性」交給市場，透過新的行業類別設計，引入更多的創新模式進入產業，業者可以根據市場需求，提供不同類型服務並自行訂價，朝客製化、精緻化方向思考，也就是市場是具彈性的、容易靈活調動的，不容易造成全面性或是一致性的市場失靈狀況，反而容易激發出新的藍海市場，使臺灣能發展全球最便捷、安全的營業小客車運輸產業。

六、法規可以創造交易雙方資訊透明的環境，讓乘客使用營業小客車的消費模式如同網路購物般，讓全球數十億人能夠以個人對個人方式連結，去掉多餘的中間商，降低不必要的成本。透過網路購物模式，消費者輸入關鍵字尋找需要的商品(乘客輸入從甲地到乙地的運輸服務)，系統篩選出符合的商品與價格後(系統篩選出符合車輛與司機組合的運輸服務及訂價)，消費者透過電子支付購買商品(購買運輸服務)，然後等待商品送達(運輸工具前來服務)。與網路購物稍有不同的是，運輸服務往往是在人們移動中被需要的，因此行動網際網路正是將約租車推向市場的動力，當然，後面的退換貨(運輸服務)與申訴機制也需要被建立。另由於買賣雙方需要透明化的交易資訊，因此大量的資料蒐集與分析得以採用巨量資料技術，分析出時空變化中隱含的資訊，做為建立智慧化城市治理之應用基礎。

七、為實現營業小客車產業發展願景，依據發展策略建議之產業架構規劃，擬定推動方式如下：

方案一：依據規劃的產業架構，修訂公路法將營業小客車區分為計程車與約租車

方案二：修訂運管規則，同時在小客車租賃業與計程車客運業提供約租車服務

方案一將營業小客車產業區分為計程車與約租車兩類市場分開營運為理想方案，惟國內計程車市場存在類似約租車服務已經多年，強制分離在實務上有其困難，建議先以方案二循序漸進方式推動。藉由調整計程車營運模式來滿足民眾多元化的搭車需求，擴大經營市場。在此類市場中，業者可以發揮更多的經營彈性，預期可吸引現有計程車隊移轉，逐步達到兩類市場分開營運之目的，使營業小客車市場能更有效率的運作。

第六章 結論與建議

6.1 結論

本研究蒐集國外計程車客運業及小客車租賃業相關管理法規，進行國內外法規內容與管理機制比較分析並呈現於第二章。另藉由相關文獻資料整理、政府機關業務執行相關會議紀錄與公文函釋及公(工)會業者意見訪談，針對計程車客運業與小客車租賃業進行現況探討，呈現於第三章。彙整盤點近年營業小客車法制規範爭議並依據我國計程車客運產業與小客車租賃產業營運相關課題加以檢討，綜整各類關鍵課題與策進作為呈現於第四章。最後針對經貿自由化與科技技術演化及小客車共享經濟發展趨勢對產業帶來的影響，提出未來的發展方向與營業小客車產業發展策略規劃呈現於第五章。

6.1.1 國內外法規內容與管理機制比較

經蒐集分析國內外文獻，各國對計程車客運業在進出市場基本要求、經營規模、駕駛人資格與牌照發放等議題存在有不同形式的管制方式。相較之下，許多國家將小客車租賃業視為一般商業行為，相關管制作為較少，如美國部分地區將小客車租賃視為一般商業行為，業者無需申請經營許可，爰無相關規範。經由國外文獻比較結果發現，在管理法規部分，並沒有最佳的管制模式或通行於世界各國的國際慣例。計程車客運業與小客車租賃業的法規規範，係依各國當地的具體條件而有所差異，其具體條件可能包括人口、交通、產業結構、技術發展、政治與法律意涵的各種組合結果。另各國政府多半透過法令就計程車產業進行服務與安全標準之限制。其法規規範的目標在於確保合格、適當與安全的車輛與營業人員進入市場。如日本規範擁有5輛計程車以上需選任營運管理者(須符合機關考試合格)以及車輛必須投保符合規定之任意保險…等。英國要求駕駛人資格，除須提供刑案紀錄查驗證明外，另需完成知識測驗與通過駕駛及車輛標準署(the Driver and Vehicle Standards Agency, DVSA)所舉辦之計程車駕駛評量(taxi driving assessment)。部分國家在相關服務與安全標準，係由各地方主管機關訂定。

在計程車與小客車租賃業的服務同質性部分，部分國家如日本、德國將計程車與小客車租賃業的服務明確區隔，禁止出租人附加駕駛人提供勞務。部分國家如美國與英國均同時存在計程車與租賃小客車附帶駕駛的服務，市場提供兩種業別的不同服務。

計程車客運業整體而言，過去我國因應不同時空背景對計程車產業政策不斷調整，惟未能針對整體計程車產業實行有效的管理措施，使得國內業者存在以下重要課題：包括產業經營型態變異、市場資訊不透明、牌照總量管制受實質空車額之存在而失靈、裁罰基準未明確規範產生中央與地方不同步、營業區域重疊問題、消費者權益保障不足等。

而在小客車租賃業部分，其租車類別分成短期自駕租車、企業長期租車兩種，而部分租車公司更提供附帶駕駛服務，具有規模的汽車租賃業公司(100~300人中小企業)通常同時兼營上述兩種服務。目前小客車租賃業與計程車產業相同，存在靠行營業行為。另一方面，就

聯合國行業分類標準，有關車輛的出租僅為商品的租賃，並非運輸業。將純租賃業務由公路法回歸民法管轄較為妥適，惟相關業別調整需修訂公路法。

6.1.2 營業小客車法制化作業影響評估

我國在計程車及小客車租賃業管理規定之相關法制化方面，由大法官解釋可覓軌跡依循，大法官解釋釋字第 443 號理由書揭示：「…至何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許…」；又大法官解釋釋字第 313 號解釋文亦闡明：「…對人民違反行政法上義務之行為科處罰鍰，涉及人民權利之限制，其處罰之構成要件及數額，應由法律定之。若法律就其構成要件，授權以命令為補充規定者，授權之內容及範圍應具體明確，然後據以發布命令，始符憲法第 23 條以法律限制人民權利之意旨」；大法官解釋釋字第 570 號解釋文：「涉及人民自由權利之限制，應由法律或經法律明確授權之命令規定。上開職權命令未經法律授權，限制人民之自由權利，其影響又非屬輕微，與憲法第 23 條規定之法律保留原則不符，均應不予適用。」綜上可知只要是涉及人民自由權利之限制，尤其處罰之構成要件及數額，應由法律定之。雖法律就其構成要件，授權以命令得為補充規定，但授權之內容及範圍應具體明確。除上述我國大法官之解釋應為遵守外，外國法制規範亦可為參酌。我國計程車管理之法規範，除了公路法之外尚有其餘法規計 30 餘種，所謂多如牛毛，且當中多為法規命令及行政規則，與上開之大法官解釋有違。又觀之外國法，除日本有較多之規範外，餘者大多有統一之法予以規定，如德國之「人員運送法」、英國之「道路安全法案」等。雖日本對計程車存有較多法令規範，惟其恪遵侵害保留之原則，有關侵害人民之權利者均列入法之位階，其餘管理部分方以命令訂之。

在法律保留原則及法律授權明確性原則之爭議事件中，茲以公路法、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則、計程車運輸合作社設置管理辦法、計程車駕駛人執業登記管理辦法、計程車客運服務業申請核准經營辦法等法令規定為主。蒐集歷年來司法院大法官解釋、各級行政法院判決，並就現行法制規範加以檢討分析，從中整理出可能有違法律保留原則或法律授權明確性原則疑慮之處，進而提出改進之對策。另依據計程車產業現況課題，提出計程車牌照管制相關法規修正建議、裁罰標準訂定、計程車營業區域劃分建議、小客車租賃業分類修法建議與消費者權益保障修法建議。並針對各項法規修正建議提出相關影響評估與建議修法草案，詳見第四章內容。另經廣泛蒐集國內外資料，舉行 3 次專家學者座談會，並邀集相關業者與交通主管機關實際承辦人員共同與會，充分表達意見，逐步凝聚共識，整理盤點歸類後，擬具計程車及小客車租賃業相關法制規範之策進建議。

6.1.3 營業小客車面臨課題與對策

我國提供營業小客車運輸服務的業態分別是汽車運輸業中的「計程車客運業」及「小客車租賃業」。民國 86 年為因應我國加入世界貿易組織(WTO)，及推動亞太海空運轉運中心計畫，公路法修訂開放外國人得經營小客車租賃業。87 年修訂汽車運輸業管理規則，刪除租車應按日計算之規定。自此計程車客運業與小客車租賃業雖有各自營運特性，但在消費市場也有相互重疊部分，在大眾運輸路網骨幹逐漸形成與油價高漲的壓力下，營業小客車產業所遭受的競爭將越來越劇烈。

一、目前計程車業主要遭遇問題與對策如下：

(一) 供需失衡、營運效率不佳，造成經營環境惡化，影響產業健全發展

1. 牌照數量管制遲滯

(1) 車牌管制措施未能反映需求

對策：修正公路法第 39 條之 1，將牌照發放標準改為依照營業區內平均空車率發放(如表 16)。

(2) 計程車營業區域彼此相互重疊，無法訂定一致、有效的管理政策

對策：修正汽車運輸業管理規則附件七(如表 19)，透過計程車營業區域的調整，將彼此相互重疊的營業區域改為封閉式營業區域。

(3) 車輛汰舊換新替補年限過長

對策：繳銷替補之期限比照其他汽車運輸業辦理。刪除汽車運輸業審核細則第 6 條第 2 項(如表 20)。

(4) 過多空車額無法落實數量管制

對策 1：落實個人車與合作社社員之車輛牌照繳銷，應依據汽車運輸業管理規則第 25 條辦理。

對策 2：增訂汽車運輸業審核細則第 6 條第 3 項(如表 20)，規範申領替補車輛牌照以最近繳銷優先替補之順序，逐步使空車額問題回歸正常。

2. 無經營風險控管機制

對策 1：修正汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項第 2 款(如表 27)，納入執業事實查核機制。

對策 2：落實計程車客運業相關保險規範，修正公路法第 65 條第 2 項(如表 21)，將計程車客運業納入投保乘客責任保險範圍，以移轉風險。

(二) 價格扭曲市場，服務無法滿足民眾需求

1. 費率相同，服務品質差異大

(1) 車輛品質差異問題

對策 1：授權各營業區依據當地營運環境訂定車輛使用年限。

對策 2：交通部賡續辦理補助老舊計程車汰舊換新。

(2) 駕駛素質差異問題

對策：建立完善的計程車駕駛職前與在職教育訓練制度(可參考本所 98 年出版之「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立」報告書)。

2. 服務提供單一化，無法刺激需求

對策：計程車分類營運，建立交易資訊透明的新興市場(如圖 27)。

(三) 相關法規違反法律授權明確性、法律保留...等基本原則

1. 計程車運輸合作社設置管理辦法，部分條文違反法律保留原則、授權明確性原則

對策：修正計程車運輸合作社設置管理辦法(附錄 4)、計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6,7 條(如表 22)、增訂汽車運輸業管理規則第 95-1, 95-2, 95-3 條(如表 23)。

2. 違反汽車運輸業管理規則，各地區裁罰標準不一

對策：由中央統一訂定計程車客運業違反汽車運輸業管理規則之裁罰基準(如表 25)。

3. 個人經營計程車客運業資格條件，違反法律保留原則

對策：將原汽車運輸業管理規則第 92,93 條訂定之消極條件，提升至法律位階，移至增訂之公路法第 56 條之 2(如表 26)。

4. 計程車牌照逾檢註銷重領，缺乏法律明確授權原則

對策：修正公路法第 40 條之 2(如表 28)及汽車運輸業審核細則第 6 條(如表 29)。

(四) 更生人工作權問題

司法院大法官會議釋字第 584 號解釋及監察院調查意見要求檢討，爰對犯特定犯罪者終身限制及剝奪其駕駛計程車資格相關規定進行檢討，以兼顧更生保護政策與民眾安全。

對策：修正道路交通管理處罰條例第 37 條(如表 30)。

二、目前小客車租賃業主要遭遇問題與對策如下：

(一) 危險駕駛導致車輛受行政處分

1. 酒駕或吸食迷幻藥導致車輛當場移至保管，須繳交罰鍰後才能領回車輛

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本。

2. 租車人於道路危險駕駛，導致租賃車輛牌照被吊扣或沒入

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本，租賃業者並應揭露出租車輛是否曾因違反道路交通管理處罰條例規定而受吊扣車輛牌照之處分。

(二) 租賃車輛因租車人犯罪被沒收

對策：相關權利義務關係納入小客車租賃定型化契約範本。

(三) 小客車租賃營業特性與一般汽車運輸業不同，不應採同一套停車場要求標準

對策：開放小客車租賃業可以營業據點一定範圍內之 1 年期以上之停車位租賃契約計算

停車位。

(四) 無人自助式租賃車尚處法律模糊地帶

對策：修正汽車運輸業管理規則第 99 條(如表 32)，長期建議回歸汽車(商品)租賃。

6.1.4 產業創新服務

由於科技創新的速度會越來越快，這幾年將是所有生活服務產業被顛覆的時代，除了現有的 Uber 外，很多創新的服務將陸續在國內推出。法規可以創造交易雙方資訊透明的環境，讓乘客使用營業小客車的消費模式如同網路購物，讓全球數十億人能夠以個人對個人方式連結，去掉多餘的中間商，降低不必要的成本。透過網路購物模式，消費者輸入關鍵字尋找需要的商品(乘客輸入從甲地到乙地的運輸服務)，系統篩選出符合的商品與價格後(系統篩選出符合車輛與司機組合的運輸服務及訂價)，消費者透過電子支付購買商品(購買運輸服務)，然後等待商品送達(運輸工具前來服務)。與網路購物稍有不同的是，運輸服務往往是在人們移動中被需要的，因此行動網際網路正是將約租車推向市場的動力，當然，後面的退換貨(運輸服務)與申訴機制也需要被建立。另由於買賣雙方需要透明化的交易資訊，因此大量的資料蒐集與分析得以採用巨量資料技術，分析出時空變化中隱含的資訊，可做為建立智慧化城市治理之應用基礎。

6.1.5 營業小客車產業發展願景與策略

(一) 願景：

提供民眾多元、安全且便捷的營業小客車運輸服務，讓民眾感受生活品質提升的價值。

(二) 策略：

1. 產業架構重新規劃

依據產業分析結果，建議創造具交易資訊透明的新興市場，藉由新興市場滿足民眾多元化的搭車需求，提供傳統計程車市場無法服務到的市場區塊。此類市場中，業者可以發揮更多的經營彈性，使營業小客車市場能更有效率的運作。

2. 引進大數據技術預測候車者行為模式，管理空車率

計程車過去受限於營運方式與車載設備技術能力，無法有效進行空車率管理。引入大數據理論後，無論民間業者、主管機關或一般民眾均可透過更多資訊瞭解市場，並進一步務實的預測候車者行為模式，計算營運成本並進行服務設計。營業小客車運輸服務市場與一般運輸服務相同，具有尖離峰特性，對業者來說，掌握大數據資訊後，可針對不同需求進一步提供供給，始能有效降低空車率，避免造成大量閒置運能浪費。

3. 利用反覆累積數據進行旅次預測，確保合理候車時間

引進大數據技術，加強彙整與分析既有營運資料，進行旅客特性分析，以確認搭乘族群特性。分析乘客搭車的習慣性與規律性，並找到現況供給與潛在需求之間的差

距，透過時間與空間的資料展現，結合 GPS 與 GIS 資料，有效掌握供需差異，進一步進行服務設計，透過旅次預測模次，可在合理空車率條件下，確保乘客合理候車時間。

4. 成立關鍵指標監測平臺

透過雲端管理平臺連結功能，成立空車率管理、司機時薪、乘客候車時間等三大關鍵指標之監測平臺，透過大數據技術可將最佳載客路徑透過雲端遞送至司機端，車輛狀態、營運管理可以更加細緻與精準。

5. 整合不同運輸業者共同營運

目前國內各類運輸服務時常處於彼此競爭之狀態，應定義不同服務的適用性，並善用科技整合各類服務，讓各業者間有既競爭又合作之特性。主管機關推動運輸服務時，應有多元的政策配置，並跨部會協調整合，讓各種服務可達到互補不足處，方能兼顧民眾不同需求及資源分配的合理性。舉例來說現有各類運輸服務欠缺一個單一服務窗口，當復康巴士供不應求時，計程車可能處於無人搭乘的閒置狀態。

未來需要一套新的機構合作模式，整合不同業者資源共同營運，以消費者需求為導向進行服務。如欲解決民眾在尖峰時間叫不到車的問題，可考量將一般民眾共乘服務、約租車等相關創新服務共同納入。主管機關良善做好業者端的稽核管理與輔導作業，消費者就可考量其自身需求，選擇最適合的運輸服務，也可避免不同業別業者彼此惡性競爭之問題。

6.2 建議

本研究主要研究目標與內容，係針對我國現行計程車客運業及小客車租賃業所涉及之汽車運輸業管理相關法令規定，加以盤點分析，研究其爭議與缺失之處。進而完成計程車客運業及小客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。經重新檢視現行法令限制，就計程車客運業及小客車租賃業所涉及之相關管理規範加以檢討評析，提出因應改革之法制對策。初步提供相關法令修正及功能需求檢視交流，進而提出計程車客運業及小客車租賃業相關規範之立(修)法建議草案。惟本案不僅涉及法律保留原則、法律授權明確性原則、平等原則、比例原則等議題，更進一步檢討現行計程車及小客車租賃業在實務運作上之問題，並探究實務與法制規範不足及缺失之處。本研究完成後之建議事項可分為短期建議以及中長期建議。所謂短期建議，係指建議方案並不涉及法律的修正，或者修改幅度不大或已發生而有急迫性者。中長期建議事項並非指時間長短，而是指必須修法以改善制度，或者牽涉層面較廣，需不同部會整合協調者。

6.2.1 短期建議

本研究提出「個人經營計程車客運業消極資格條件提升法律位階」、「訂定計程車違規統一裁罰標準」、「修訂計程車運輸合作社設置管理辦法以符一般法律原理原則」、「新增

計程車牌照逾檢註銷重領以及修訂繳銷重領規定」、「規範小客車租賃業提供營業據點以外租車服務及自助租車服務」等短期修法建議，分述如下：

(一) 個人經營計程車客運業消極資格條件提升法律位階

現行法令有關個人經營計程車客運業之資格條件，係於「法規命令」位階之「汽車運輸業管理規則」第 93 條規範。按目前有關計程車駕駛人「執業資格」之要件，係以法律位階之「道路交通管理處罰條例」第 37 條加以明文規定，而個人經營計程車客運業資格之限制，較一般計程車駕駛人執業資格更加嚴格，卻僅在法規命令位階之汽車運輸業管理規則中規範，兩者相較顯有輕重失衡之處，有違反法律保留原則之疑慮。又此項從業資格之規定，顯然已對一般人民之工作權、營業權與選擇職業之自由做出重大之限制，目前逕以公路法第 79 條第 5 項授權之汽車運輸業管理規則加以規制，雖符合法律授權明確性原則，惟依歷來大法官解釋所建構之層級化法律保留體系觀之，有違反法律保留原則之疑慮。爰建議新增訂公路法第 56 條之 2 條文(如表 26)，將有關個人經營計程車客運業之消極資格條件(原汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項第 3 款、第 3 項、第 93 條)，提升至「法律」位階加以規範，較屬妥適。

另計程車駕駛取得計程車駕駛人執業登記證後擱置未營業，6 年後再持執照辦理個人經營計程車客運業，顯與發放個人經營計程車客運業牌照之立法意旨不符，爰應修正優良駕駛申請經營個人計程車客運業，應有執業事實佐證資料(如新式計費表輸出之營業報表)，爰建議修訂汽車運輸業管理規則第 92 條第 1 項第 2 款(如表 27)。此外，建議修改所有法律用詞，將「營業小客車駕駛人」配合法律修正為「計程車駕駛人」(汽車運輸業管理規則第 92、94、95、96 條；促進道路交通安全獎勵辦法第 3、10 條；計程車運輸合作社設置管理辦法第 13 條)，並廢止寄行車輛駕駛人申請個人經營計程車客運業處理準則。

(二) 訂定計程車違規統一裁罰標準

計程車駕駛人違反道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項及第 2 項、第 21 條第 1 項及第 22 條第 1 項第 2 款等規定之舉發案件，目前由裁決機關或警察機關將該違規案件移送至計程車客運業主管機關查處，認定已違反汽車運輸業管理規則規定，再以公路法第 77 條第 1 項規定處罰之。有關計程車客運業違反汽車運輸業管理規則之裁罰基準，基於加強計程車營運管理，建立執法之公平性，減少爭議及訴願之行政成本，以提升公信力並有效嚇阻業者屢犯違規行為，爰建議應由中央統一訂定裁罰基準為宜。針對交通部公路總局暨所屬各區監理所(站)處理計程車客運業者、個人經營計程車客運業者及計程車運輸合作社社員違反汽車運輸業管理規則第 91 條第 1 項第 5 款至第 7 款、第 91-1 條、第 92 條第 3 項至第 4 項及第 95 條第 2 項至第 5 項規定之事實、相關管理責任及處罰程序，初步訂定裁罰基準草案(如表 25)，應儘速調整並付諸實現。

(三) 修訂「計程車運輸合作社設置管理辦法」俾符一般法律原理原則

配合 104 年 6 月 3 日新修訂之合作社法，以及現行計程車運輸合作社設置管理辦法中，許多條文並無法律授權訂定，爰建議修訂「計程車運輸合作社設置管理辦法」(附錄 4)，另

配合該辦法修訂，一併修訂計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6, 7 條(如表 22)以及原辦法部分條文移至汽車運輸業管理規則第 95, 95-1~95-3 條(如表 23)。

(四) 新增計程車牌照逾檢註銷重領以及修訂繳銷重領規定

計程車公司因駕駛人失聯，致車輛逾檢而註銷牌照，經交通公司循司法程序請求返還牌照判決確定，始准以「法院證明文件替代牌照」辦理註銷執行；惟其替補期限起算日除從法院判決確定日起訂定期限外，對於車輛逾檢遭註銷牌照後，至公司向法院提出請求返還牌照之期間，應明訂期限，以避免公司怠惰未善盡管理責任，影響市場營運秩序。

計程車行因駕駛人失聯，持法院判決確定證明書辦理替補車額係屬「註銷」程序，與車輛汰舊換新「繳銷」重領有別(交通部 85 年 6 月 24 日交路 85 字第 029745 號函參照)，倘二者採相同作業方式及替補期限，實有欠妥。由於註銷替補期限為法律所無之規定，爰建議修訂公路法第 40 條之 2(如表 28)及增訂汽車運輸業審核細則第 6 條第 3 項(如表 29)。

另依據汽車運輸業管理規則第 25 條規定：「汽車運輸業全部營業車輛均已出售或經吊銷、繳銷、註銷牌照者，應向公路主管機關申請停業或歇業，而停業期間最長不得超過 1 年」。由於個人經營計程車客運業與計程車運輸合作社社員皆為 1 人 1 車制之汽車運輸業，其車輛牌照繳銷符合汽車運輸業管理規則第 25 條「全部營業車輛繳銷應辦理申請停業或歇業」之規定，而非比照計程車公司、行號之車輛汰舊換新機制辦理。且個人經營計程車客運業與計程車運輸合作社社員之計程車，係其主要謀生工具，車輛汰舊換新應在數日內完成，否則如何賺取生活所需？若允其車輛牌照繳銷 3 年後(若再展延可長達 11 年)再重新領取，顯與開放個人經營計程車客運業與運輸合作社之立法旨意不符，爰建議修訂汽車運輸業審核細則第 6 條第 1 項(如表 29)。

(五) 規範小客車租賃業提供營業據點以外租車服務及自助租車服務

為保障民眾使用手機約租業務權益，爰建議增訂租車人在營業據點以外，租車並要求代僱駕駛之規範(增訂汽車運輸業管理規則第 100 條之 1，如表 37)。

另因自助式租賃車尚處法律模糊地帶，爰建議修訂汽車運輸業管理規則第 99 條先開放由甲種業者經營(如表 31)，長期則建議回歸汽車(商品)租賃。

6.2.2 中長期建議

本研究提出「改善計程車經營環境，健全產業發展」、「滾動檢討計程車駕駛人執業資格，兼顧更生保護政策與民眾安全」、「調整營業小客車之停車場設置規範俾符實際」、「現有運輸業分類重新調整」、「重新建構完備之『道路交通安全法』與『道路運輸業管理法』」等中長期修法方向建議。

(一) 改善計程車經營環境，健全產業發展

1. 有效進行牌照管制

在計程車牌照管制議題上，首要議題應在解決實質空車額的不合理存在，其次應分別處理既有業者退場機制，以及新進業者牌照發放之問題。目前因計程車車輛汰舊

換新年限存在得於期限屆滿前申請展期一次，且有展延期限遠高於原法定期限之不合理情形，造成實質空車額存在。即便進行任何總量管制使營運牌照數量減少，車主仍可隨時領牌進入市場營運，導致計程車牌照數量管制政策失靈。汰舊換新年限應依據業者實際作業時間進行調整，建議修法訂定一落日條款，要求業者應於期限內完成車輛替補，除例外情形者，未於期限內完成車輛替補者，應撤銷車額，方可使空車額問題回歸正常，避免空車額問題淪為牌照管理的漏洞。爰建議再修訂汽車運輸業審核細則第6條，刪除展延期限之機制，新增汰舊換新替補機制。至於新增牌照之發放，建議考量牌照發放機制連結市場實際供需，以空車率做為發放指標，修訂公路法第39-1條(如表16)。

2. 落實數量管制-營業區內統一協調

根據目前計程車營業區域劃分，計程車營業區域彼此相互重疊，無法有效進行牌照管制。建議調整營業區域為封閉式(如表19)，並設置區域級管理委員會統籌區內管理事宜，實施區內自治，落實區內計程車數輛管制與營運管理政策。

只要有劃設營業區域，無論劃設幾區皆有跨區營業問題存在，但因營業區面積擴大，此一問題相對顯得較不嚴重，可依現行辦法處理，即准予載客至不同營業區，但不可至其他營業區攬客，以維持當地市場營運秩序。未來可將跨區營業問題納入營業區計程車管理發展委員會議題討論，若與其他區管理發展委員會可協調出互惠機制(如雙方各設若干數量計程車招呼站允許跨區回頭車輛排班載客)，則其雙方可依據協議訂定管理辦法，報部核備後即可實施。

3. 增加乘客保障-落實相關保險規範

回顧國外法規可發現，國外多半以法規進行保險規範，如日本要求租車業者應預先投保對人(8000萬圓以上／人)、對物(200萬圓以上／件)與搭乘者(500萬圓以上／人)等之損害保險(汽車互助共濟保險)。另在美國經營加州小客車租賃業雖屬民法規範無需另取得許可執照，但是應該要先取得保險證明文件。

檢視我國公路法第65條規定：「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。電車所有人應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通部所定之金額，投保責任險。公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰」。現況計程車與一般車輛相同，依強制汽車責任保險法投保強制汽車責任險。建議未來比照公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險(表21)。

4. 提升駕駛素質-落實教育訓練制度

目前對於營業小客車駕駛人並無積極性的提升基本素質、提升技能、促進學習與成長的機制。雖然計程車駕駛人已於「計程車駕駛人執業登記管理辦法」規範執業登記證測驗、職前講習、發証、定期檢驗、定期換領、在職講習等機制，然現況存在

內容不足與執行不夠落實的現象。另在小客車租賃業部分，亦無相關駕駛人員的受訓規定，建議參考歐盟或日本作法，儘速訂定相關訓練規範，提升消費者乘車安全。相關制度之設計、規劃與推動策略，可參考本所 98 年出版之「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立」報告書。

(二) 滾動檢討計程車駕駛人執業資格，兼顧更生保護政策與民眾安全

為維護計程車乘客安全，歷次修正「道路交通管理處罰條例」第 37 條限制計程車駕駛人執業資格，致更生人反映工作權及基本生活受限之議題，並經司法院大法官會議釋字第 584 號解釋及監察院調查意見要求檢討，爰對犯特定犯罪者終身限制及剝奪其駕駛計程車資格相關規定進行檢討。建議目前修訂中之道路交通管理處罰條例第 37 條有關觸犯刑法妨害自由罪章之行為，應依其行為惡性與刑度輕重加以區分，其中第 296 條至第 303 條之行為，屬刑度較重、非難性較高，且與人民對計程車駕駛職業信賴度較相關者，宜列至道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項；其他行為則仍列第 3 項，以兼顧更生保護政策與民眾安全，建議再修訂條文如表 30。

(三) 調整營業小客車之停車場設置規範俾符實際

停車位屬於公有資源，停車所需成本內化為小客車租賃業經營成本相當合理。關於營業小客車停車場設置規定，係規範於汽車運輸業停車場設置規定。營業小客車與一般汽車運輸業(公路客運、遊覽車等)之營運特性與車型不同，採用同一套規定，有其不合理處，有檢討空間。營業小客車與自用小客車使用停車位面積相同，小客車租賃業之營運特性是在營業據點停放車輛供民眾租賃，爰建議可以開放在營業據點一定範圍內之 1 年期以上停車場租賃契約計算停車位。

(四) 現有運輸業分類重新調整

1. 營業小客車分類重新調整

目前我國營業小客車實際上即為「計程車載運乘客、租賃車載運乘客(代僱駕駛)或單純租車」的設計。現行計程車客運業與小客車租賃業均可載運乘客，其提供運輸服務的市場有各自營運特性，也有相互重疊部分，惟小客車租賃業已開放外國人經營。另因應近年許多新型態服務，如無障礙計程車、觀光計程車、復康巴士等服務均延伸相關之納管議題，現有營業小客車分類實存在調整空間。經由分析，交易資訊透明能讓市場運作得更有效率，爰規劃建議如下：

(1) 小客車租賃歸類為汽車(商品)租賃

參照聯合國國際行業標準分類(International Standard Industrial Classification of all Economic Activities, ISIC)，將運輸業(ISIC 第 4 修訂版代碼為 H)與租賃業(ISIC 第 4 修訂版代碼為 N)加以區隔，將小客車租賃業(無代僱駕駛之純租車)歸類為汽車(商品)租賃，非特許行業；另將現有租賃車代僱駕駛服務歸類為約租車業(名稱暫訂)，暫不開放外國人經營(如圖 24)。

(2) 成立約租車業(名稱暫訂)

建議依據乘客搭車前所能掌握的交易資訊，區分為「計程車」(可巡街攬客，乘客上車前所能掌握交易資訊不透明)與「約租車」兩類(新增分類：乘客上車前所能掌握交易相關資訊，車輛不可巡街攬客或路邊排班，應用網路叫車、電子付款，不收現金等，如圖 25)。

2. 營業小客車分類推動方案

方案一：依據規劃的產業架構，修訂公路法將營業小客車區分為計程車與約租車。

方案二：修訂運管規則，同時在小客車租賃業與計程車客運業提供約租車服務。

方案一(圖 24)將營業小客車產業區分為計程車與約租車兩類市場分開營運為理想方案，惟國內計程車市場存在類似約租車服務已經多年，強制分離在實務上有其困難，建議以方案二(圖 27)循序漸進方式緩和推動以求市場更有效率的運作。藉由調整計程車營運模式來滿足民眾多元化的搭車需求，擴大經營市場範圍。

在小客車租賃業部分，增訂租車人在營業據點以外，租車並要求代僱駕駛之規範(如短期建議 5)。

在計程車客運業部分，新增多元化計程車營運型態，其駕駛規範與一般計程車相同，放寬車型、車身顏色與標識，費率由業者自行訂定，乘客上車前必須知道該趟次車資(可採電子地圖計算行駛里程)、駕駛、保險與車輛資訊等，不得巡街攬客、一律採電子支付，不得收取現金，並應定期提供主管機關營運報表。

(五) 重新建構完備之「道路交通安全法」與「道路運輸業管理法」

建議應整合現行「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」、「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」、「高速公路交通管制規則」、「道路交通安全講習辦法」、「道路交通事故處理辦法」等，重新訂定為「道路交通安全法」，先規範通行方法與使用道路的權利義務，再訂定罰則、處罰與救濟程序等，以使層次條理分明，從而降低諸多授權命令之規定，避免違反法律保留原則之疑慮。此外，亦可考慮將現行公路法第 3 章有關公路運輸之規定，以及汽車運輸業管理規則等相關法律與法規命令全般檢討整合修訂，制定完備之「道路運輸業管理法」，以法律位階來規範各類運輸業之管理，以符法制。

參考文獻

1. 王漢章，臺灣汽車租賃業經營策略之研究-以某個案公司為例，國立成功大學高階管理碩士在職專班碩士論文，民國 97 年。
2. 史習平，日本、新加坡計程車經營管理考察報告，交通部運輸研究所，民國 89 年。
3. 交通部統計處，臺灣地區小客車租賃業營運狀況調查報告，民國 102 年。
4. 吳明鴻，臺灣租賃產業的現況與未來發展策略之探討，東海大學管理碩士學程在職進修專班碩士論文，民國 90 年。
5. 周文生、王晉元等，計程車客運業營業區域檢討調整之研究，交通部運輸研究所，民國 91 年。
6. 周文生、藍武王，計程車營運問題管理對策，都市交通，第 94 期，民國 86 年。
7. 尚思齊，產業調查報告-租車產業，國立嘉義大學休閒事業管理研究所，民國 93 年。
8. 林玉華，都會區計程車數量之研究，國立臺灣大學土木工程研究所碩士論文，民國 93 年。
9. 林昭文，服務創新、服務品質與顧客滿意度、顧客忠誠度影響之研究—以國內小客車租賃業為例，南台科技大學工業管理研究所碩士論文，民國 102 年。
10. 林祥生等，汽車運輸業寄行營業問題之研究，交通部運輸研究所，民國 85 年。
11. 侯勝宗，科技心理擁有感、在地知識與科技採用：科技意會觀點，國立政治大學科技管理研究所博士論文，民國 95 年。
12. 張元榜，智慧型派遣計程車系統對乘客選擇行為影響之研究，淡江大學運輸管理學系運輸科學研究所碩士論文，民國 92 年。
13. 張學孔，計程車隊管理智慧化之研究，臺灣大車隊股份有限公司，民國 95 年。
14. 張學孔、吳奇軒、陳育生，計程車產業政策關鍵改善因素分析，中華民國運輸學會第 23 屆論文研討會，民國 97 年。
15. 張學孔、吳奇軒等，計程車產業優化政策與創新服務之研發，國科會專題研究，NSC 96-2221-E-002-178，民國 96 年。
16. 陳煜生，小客車租賃業需求特性及預測之研究，國立臺灣大學土木工程學研究所，民國 77 年。
17. 楊淑貞、謝其政，小客車租賃業開放後之問題探討與對策，交通部運輸研究所，民國 77 年。
18. 葉淑慧，汽車租賃業顧客滿意度與顧客忠誠度關係之個案研究，國立成功大學高階管理碩士在職專班碩士論文，民國 97 年。
19. 趙新銘，服務創新、規範性評估、服務品質與顧客滿意度關係之研究-以小客車租賃業為

- 例，國立成功大學高階管理碩士在職專班碩士論文，民國 96 年。
- 20.鄭麗君，以習慣觀點探討小客車租賃業潛在市場之研究，國立交通大學交通運輸研究所，民國 87 年。
- 21.曾婉瑜，由產業結構分析探討未來策略發展：以日本與台灣汽車租賃業及統一東京為例，輔仁大學國際經營管理碩士班碩士論文，民國 99 年。
- 22.Lisa Rayle et al., App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco, University of California Transportation Center, August 2014, pp. 12, 15.
- 23.Valoriser Consultants, Cab-sharing / Taxi-sharing is the next innovation in Taxi Industry, Valoriser Consultants, 2014.
- 24.Shuford, J., HOTEL, MOTEL, HOLIDAY INN+ AND PEER-TO-PEER RENTALS: THE SHARING ECONOMY, NORTH CAROLINA, AND THE CONSTITUTION. NCJL & Tech. On., 16, 301-301., 2015
- 25.Bond, A. T., An App for That: Local Governments and the Rise of the Sharing Economy. Notre Dame Law Review, 90(2)., 2015
- 26.Michael B. Baker, Hertz to cease car-sharing services in U.S,
<http://www.travelweekly.com/Travel-News/Car-Rental-News/Hertz-to-cess-car-sharing-services-in-US>, 2015
- 27.Danny King, New York cabs get mobile Apps to compete with Uber,
<http://www.travelweekly.com/Travel-News/Car-Rental-News/New-York-cabs-get-mobile-Apps-to-compete-with-Uber>, 2015
- 28.Feeney, M., & companies Uber, R., Is Ridesharing Safe?. Cato Policy Analysis, 2015
- 29.林以涵，怎樣讓租車變成一種公益，
<http://www.businessweekly.com.tw/KBlogArticle.aspx?id=2072>，商業週刊，民國 101 年
- 30.鄒昀捷，同樣是搭計程車，你何以斷言台灣大車隊比 Uber 安全?，
<http://buzzorange.com/techorange/2015/01/09/Uber-safety/>，科技報橘，民國 104 年

附錄 1 專家學者座談會會議紀錄

第一次學者專家座談會會議紀錄

- 一、會議時間：104 年 7 月 23 日(星期四)上午 10 時 00 分
- 二、會議地點：交通部運輸研究所 2 樓會議室(臺北市敦化北路 240 號)
- 三、主持人：中央警察大學周文生教授 記錄: 顏愉 歐冠廷
- 四、出席人員：

開南大學運輸科技與管理學系 黃德治教授

淡江大學運輸管理學系 羅孝賢教授

逢甲大學科技管理研究所 侯勝宗教授

中央警察大學 劉嘉發教授

交通部路政司 王穆衡副司長

交通部運輸研究所 張朝能組長

交通部運輸研究所 史習平研究員

臺北市公共運輸處 陳俊宏科長

交通部路政司 朱大慶科長

交通部路政司 鄧明宗專員

交通部公路總局 黃鈴婷科長

中華民國計程車客運業商業同業公會國聯合會 梁平良理事長

中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會 林順得理事長

中華民國計程車客運業商業同業公會國聯合會 陳燈前理事長

台北市計程車客運商業同業公會 王明雄理事長

高雄市計程車客運商業同業公會 葉國榮理事長

五、簡報說明：略

六、討論事項：

梁平良理事長

1. 計程車自民國67年管制至今，個人牌照與合作車牌照自民國84年開始發放，個人牌照至今仍在發放。一行多制使得計程車行業難以管理，使行業難以興盛。捷運系統的通車後嚴重打擊計程車事業。我們希望未來在管理上能夠單一化、統一制度、統一管理，在營業區域內法規、登記證換發部分也應一體適用。
2. 約租小客車的法規設置是否在合法化Uber。認為Uber還是應受基本規範，在車輛、駕駛安全方面有保障。

3. 公會內目前有意要將經營或環境較差的車隊整併成一個較大的車行。

林順得理事長

1. 對於純租車的小客車租賃業脫離運輸業的處理並無問題，然附帶駕駛的業務存在已久，亦無沿路攬客的模式。若法規更改，可能會影響部分人生活。
2. 認為Uber有適法性的問題，在無法支撐的情況下營運，對計程車與小客車租賃業者傷害很大。
3. 目前小客車租賃業負責長短租、商務性質的機場接送，與計程車在市場上有區隔，提供的服務也多樣化。若將小客車租賃業改為約租小客車業，可能會有些困擾，若法規要更改，是否有配套措施？
4. 機場捷運通車加之大陸崛起後，國內機場商務型運輸服務逐漸弱勢。懇請研究單位與長官，希望研究方向能夠創造雙贏，保障既有工作。
5. 租賃業代顧駕駛的駕駛人由公司統一管理，統一調派。且在乘客租車前皆會把相關資訊提供給消費者，並且車上也有衛星定位隨時追蹤車輛的地點。目前租賃業是與科技一起在進步
6. Uber因有龐大的資金援助，因此能補貼車資給駕駛，打壓到傳統租賃產業。而信用卡機制付款也可能產生資料安全的問題，但Uber卻不重視。租賃業現今主要業務皆是已長租代顧駕駛為主。
7. 租賃公司對於司機也要負起全額的管理責任，並非放任司機不去管理。只要發生事情租賃公司皆須負連帶責任。
8. 九人座一直是租賃車與旅行社的合作業務範圍。某些業者已經開始在做I-Rent租車業務，只要運用信用卡將資料由機器傳送資料給中華電信後即可將車開走，此業務的風險一般小公司無法承擔，因此大公司壟斷市場營運，影響到不僅是計程車也是租賃車等傳統產業的未來。

陳燈前理事長

1. 計程車的總量管制非常重要。Uber無總量管制，且自用牌照亦可營業，打擊計程車產業，因此受到計程車的反對。
2. 計程車司機要轉換營業區時，應更換執業登記證，而不須重新考試，避免麻煩。
3. 租賃業的主體應該是經營汽車長租或短租的事業，而非以App叫車做為區隔，否則與計程車經營方式重疊，搶生意。
4. 目前Uber不受管制，開什麼車都可以，所以有競爭力。

羅孝賢教授

1. 需系統性的討論法規架構，討論管制的相關問題：
 - (1)為什麼要管？全世界都在講，降低管制。目前是在錯誤管制與過度管制的狀態。我們須回頭看立法的原意是什麼？再看要如何管？
 - (2)碰到什麼問題？要解決什麼問題？當年衛星派遣推出時，也引發巨大爭議，如同今日的

Uber。

(3)要管什麼?目前管車、管駕駛。

(4)如何管?生活型態改變，新的經營模式的發展，都會影響。

2. 計程車的分級訂價，在不同的大小、車齡收不一樣的錢，或許也不一定要黃色計程車，提供較多樣化的服務。
3. 不要為了解決問題，成立合作社，只會產生更多困擾。
4. 未來Uber會繼續存在。那我們希望他未來怎麼存在？並且將他引導到公共利益、市場秩序、產業發展等方向，思考如何按照一個既定的軌道存在。也期待研究團隊之後可以有一些研究成果出來。
5. 提供兩個根本問題以利團隊進行思考。第一，現在計程車的管制大多綁手綁腳，使計程車產業無法站在一個公平的情形下與uber競爭。未來法規面是否有機會鬆綁？第二，是否要讓白牌車做營業行為嗎？
6. Uber要如何納入計程車體系。是否要增加一個“計程車客運服務業”，今後是否要對司機的資格有規範。

侯勝宗教授

1. 以科技、使用者與智慧程度的角度看小客車運輸產業。以科技角度，Uber帶動了新的生活風貌。車子的使用如同水龍頭，需要的時候就出現。目前車輛的銷售量越來越小，因租賃可以負擔較小的成本。而小客車運輸業應能符合時代的脈動，跟上消費者的需求。科技是停不下來的，而目前科技走在法律的前頭，在法律上我們要想想要怎麼因應，才能符合時代的脈動。
2. 使用者角度出發，會發現人在管理中相對被弱化，因目前都僅討論車輛、安全的問題，但難道司機不怕乘客，乘客不怕司機嗎？在一個客運行為中，有乘客與司機兩造。目前法令規範限制、歸類不同的業態，然而消費者在乎的僅是服務是否低廉、便利、優質？因此需回到如何把供應端管好，而非限制小客車運輸業符合某個業態的形式。應該要有統一的制度，讓政府、法規能在駕駛端保護乘客。
3. 同意「創新不能透過政府管理，而需透過開放市場與競爭來達到」的論點，商業模式也是業者在尋求獲利下所需承擔的風險。在智慧化的過程中，不僅車子，連城市、道路都會一同達到智慧化，勢必影響交通管理法規，更趨向整體面向的設計，而不僅是以交通管理交通。然而業者關心的是生存、權利，運研所負擔的是更長遠的目標，希望能把智慧城市的思維，放入整個研究案的脈絡中。

黃德治教授

1. 以往小客車運輸業是爭議最多的，也最容易發生抗議事件。其實計程車這個行業與其他運輸業，性質最不同，也最容易引起爭議，處理要慎重。今日有公會與政府的人同在這裡，場面很和平，或許爭議降低了。
2. 合作社是在我任內創出的管理辦法，現在大家雖然覺得不好，但當時確實解決了一些問

題。

3. 總體來說，第一個是要重視社會的穩定，業界和消費者都要有強烈的共識，第二是公平正義，提到改革大家都很高興，贊同改革，但可能會帶來社會的問題不公不義，要非常的慎重，很贊成王副司長的想法。Uber的問題，假如是好的技術，應該要能引用到計程車行業裡來。今天電視大幅報導無人飛機，到處飛，到處撞，飛到機場內，民航局是否可以抗拒這個先進的繼續，當它危害到公共安全時，應管制。Uber不能以高科技打亂既有的秩序，它有它的優點，然而既有秩序若消失，會造成問題。Uber的技術適當的引進來用，那我們不要抗拒，但不能讓它破壞既有的秩序。
4. 期望小客車可以在公共運輸上做進一步的貢獻，DRTS的部分，運研所提出已久，社會上卻不常見。偏遠地點的運輸，適合以小客車來運輸，對未來觀光也非常重要。
5. 不要革命，但可以因應社會的需要做微調，有共識的部分，可以大幅度修改。停車位的問題，我相當悲觀，顯然沒有共識，沒有共識的東西不能輕易去改變。買車自備停車位只能口號喊喊，不可能徹底執行。
6. 請教現有車隊車行為何無法吸收Uber的技術？是價格還是車行的問題？或是其他的問題？無線電過去可加入，也整合的很好，那Uber技術難以整合的原因為何？窒礙在哪裡？

王穆衡副司長

1. 應多聆聽，彙整意見，而不該先拿法令來解釋問題。我也來自運研所，因此這些議題都曾在所裡接觸過。新事物出現得很快，法律永遠都很難追上，因此不用抱怨法律沒落實，因法律本來就是前人準備好的東西，也不用想像自己能向上的一樣能把所有事情都考慮進去，然而法律的原則與原理需先確認。原則原理包含一些基本的觀念，在這裡就是「業」，我們希望這個業如何？是有發展空間或是可以隨時代改變而不會限制住科技的改變？因此在法的訂定前，基本的原理原則需要被訂定。當新的議題出現時就的法律沒說明時，我們還能回到法律訂定前，基本的原則原理去檢視他。當然我們也可以反過來，先發展各種議題後，回來討論是否有共同的原則原理。在法令訂定時也需同時考量社會與業界的環境，中間有個妥協。要有原則原理作指導，在需權衡時才了解拿捏的標準是什麼。
2. 未來，我們都希望這個法律有前瞻性。希拉蕊柯林頓在決定選總統時，有提到新科技新經濟，提到階層式的資本主義，目前美國與台灣皆是，中產階級以下感受到日子難過，然國家GDP成長，賺的人永遠都是上層階級的人。在自由發展的狀況下，永遠有人發展出新的科技、新的經營模式，卻可能不知不覺中創造了對社會新的傷害，這是沒人想到的。列舉Uber，google是Uber背後的老闆，google賺大錢，雖然現況大家都參與的很好，但如果非常窮，誰需要把家裡車子拿出來開副業。也許我比較保守，然而，未來我們是否要讓計程車這的業存在，那我們可以完全開放，但如果開放的結果是導致所有人都是兼差營業，降低專業，也因此降低獲利期待，這是我們未來的需要嗎？我們一個正常的業，他的成本會包含保險、投資、折舊，若僅是兼差，我們就看不到這個成本。因此我們

要考量，未來他是一個穩定、可以依賴生計的業，還是如何？

3. 本來小客車與計程車，長遠就存在，像個光譜，有各種顏色，以往我們希望他們沒有衝突各自存在，現在新的東西進來後，中間有一段色差模糊了，打開了界線，出現了紛擾。我們需要面對這個現實，我們是要讓他們能在這個模糊地帶中維持秩序地繼續發展呢？還是一刀切下去後，楚河漢界互不相過？若有個中心的原則，能夠仲裁，才能有好的法令訂定的標準。
4. 未來的衝擊，我認為不是Uber，而是無人租借的問題。畢竟有些人喜歡開車的自由感，但目前制度上沒有考量。目前國內沒有，歐美有很多車輛租賃業的興起。這種趨勢出來後，當然會對計程車業是傷害，但我們不能因此阻止這個產業。我可以跟各位保證，這是不久之後的事情，並且是國際性的在推動。未來隨着世界的發展，法律不可能永遠保護某一塊市場，我們法律只能保障遊戲規則，卻不能保證哪一塊餅一定是誰的。
5. 修法不可能是萬靈丹，大家都在看我們做什麼決定與選擇，最後我們的法律須要有原則與原理。

陳俊宏科長

1. 現在計程車也有在做包租業務，小客車代顧駕駛也有在做類似計程車的服務，而前兩個市場重疊情況不嚴重，Uber的進入，點開了這個問題。運研所與研究單位希望可以處理這兩個業別的界限，提出明確有前瞻性的建議。若研究單位可以把這個模糊的部分可以獨立出來，成為新的業別做管理，可能在未來，管理方面在處理上比較簡單有依循。
2. 計程車分級，若再分級下去，不管你在做什麼區分，業者還是會在遊戲制度中變形找到經營的模式。我擔心，未來若再分級，那會不會又造成管理上的困難。擔心有些人升級之後就回不去了，停留在市場之中，也難以管控。以專業角度，或許能會現在模糊的運輸業找到合適的走向。租約駕駛這個業別，未來應該也要有規範，因為小客車租賃業代僱駕駛部分並無特殊要求條件，僅須有職業小客車駕照即可。因此相關的配套與管制是有必要的。
3. 把純租賃部分切開，是非常合理的，只租車子不應有連帶責任，回到民法的概念處理。
4. 復康巴士與無障礙計程車，目前是小眾的運具，與現在運輸業不同。建議可以不要在本研究案中處理這個問題，避免討論下去收斂不了。

王明雄理事長

1. 一直以來計程車與小客車租賃業營業界線都不是很清楚，例如均有機場包車服務，這個計畫是因為這兩個業別界線的不明才要研究法的妥適性，還是因為Uber的進來，假設是因為Uber的進入，資訊平台的提供，其實與原來兩業並無相關。Uber這個行業，我們是擋不住的，我們不能抗拒科技的服務，但科技不能危害社會的秩序。我們這兩個業並無抗拒，然而他已經危害社會的秩序與原本業態的營運方式。我們是不是要以科技創新或更新的經營型態，改善國內的小客車運輸或小客車客運的發展，要如何能夠同時照顧到都市與偏鄉的需求，這才是我們問題的重心。兩個業態計程車，未來計程車不會消失，

但在未來到底要怎麼經營?用公司化的經營會牽扯到車隊與車行，公會現在在準備發展車行車隊化。

2. 小客車租賃業的正統是什麼?我不贊成把約租小客車的業別另外獨立，這個範圍應該直接把它放進計程車車隊，車隊化後問題都會解決。讓計程車客運業，讓他車隊化後可以申請車隊派遣和廣告業務，也可以經營無障礙、觀光等多樣形態。
3. Uber現在費率低，且他認為自己不是運輸業，交通局也對它行政處罰，禁止它營業，可是他還是繼續營業。雖然我們的乘客都一樣，但是他的司機是白牌車，它的技術是用全球通用的手機資訊網路，Uber需要提供信用卡資料，所以也是相當不安全。而民眾在搭乘時的價值感也不同，美麗的外衣看不到裡面的風險。
4. 主張新增派遣業列為九大運輸業之一，成立車隊將觀光計程車、無障礙計程車、新型態的營運模式(Uber)、復康巴士納入。
5. 不認為管不管制牌照是一個問題，以後一條龍管制車隊就好，不分人或車管制。
6. 主張車隊顏色自由化、費率由市場機制去訂立或由主管機關核定。
7. 希望學者專家和行政機關能協助推動產業未來方向，只靠公會的發言是不夠的。

葉國榮理事長

1. Uber的進入對台灣產業確實有影響，而台灣的司機相較於其他國家是相當理智的，國外對於Uber的入侵皆已上街抗議。因此政府在讓Uber合法化之前應先輔導本土產業，將車輛分級分類化(以cc數或是車輛價格來分類)。
2. 業者已著手往大車隊的方向營運，往後會將衛星車隊的app派遣和大車隊管理結合，因此希望政府提供機會將業務提供給本土的產業營運。目前營業的

史習平研究員

1. 王理事長的意見基本上贊同，上禮拜也有跟理事長提到，車行應該要賺乘客的錢而不是賺駕駛的錢，現在我希望車行除了賺乘客的錢外，不要賺取因為政府進行數量管制而得到的利益。若計程車能解除牌照管制，讓創新業者可以容易進出市場，我也贊成將新業態納入計程車服務範圍。然現在計程車隨招隨停的服務特性，讓乘客無法獲知提供服務者的資訊(包括車輛、駕駛等)，因此政府必然要做些管制以保障消費者。若能讓乘客在搭車前獲知提供服務者的所有資訊，如車輛車齡、車牌甚至車身相片，以及駕駛姓名、年資甚至評價與相片、車資等，就好像在逛超市由消費者自由選擇所需要的產品般，在這個概念之下，因為交易資訊相當透明，政府並不需要對此類市場進行太多管制。
2. 開放新業態並不是要消滅計程車業者，在開放前3~5年會讓計程車業者能夠以繳銷待替補車牌進入市場以為保障，若業者仍無法在自由競爭的市場經營獲利，那就要好好檢視自己的經營能力還適不適合留在市場。
3. 在這類小客車運輸市場交易資訊透明後，可以引入很多創新機制。創新並不是透過政府管制，而是要在開放的市場環境中，透過競爭而創造出來的。因此我是希望能夠建立一個可以創新的環境，將未來具有創新思維的創業家引入市場，以提供多元、安全且便捷

的小客車運輸服務，讓市場蓬勃發展，也讓民眾感受生活品質提升的價值，進而降低私人小客車擁有率。

4. 每一項政策都有其時空背景與要解決的問題，目前合作社面臨的問題是社員彼此間沒有合作的事實。憲法145條明訂合作事業應受國家之獎勵與扶助，因此，當務之急是輔導合作社導入社員間彼此合作之機制。

劉嘉發教授

1. 在這裡提供一個觀念，兩個想法。一個觀念：為客運業者的管制，是為了運輸的安全，消費者保障，滿足大眾的需求，因此對於業者有管制必要。管制的目的不管是交通部或是業者們的目標都是一樣的。
2. 兩個想法部分，現在業者，在技術上，是否可以引進新科技服務我們的消費者。例如：在小客車派遣的時候，直接告訴乘客車輛資訊。讓資訊公開透明化。消費者要的是安全跟保障
3. 運輸業者關心對於業者管制的多寡或者是管制的公平性問題。公路主管機關對Uber與一般計程車的差異管制，原因是什麼？須提供具體理由向業者解釋。

周文生教授

1. 純租車不應是運輸業類別，是商業的行為，這是大家已經有共識的，但歸誰管還是一個問題？其他車種的純租賃也應一併處理。但目前法規規範仍在運輸業的範疇內。另外，代僱駕駛的管理規範，唯一的管制是需具備職業駕照。計程車有計程車駕駛人執業登記證，管制犯罪前科、地理環境與教育訓練。未來小客車代僱駕駛資格限制，應該回歸監理機關，負責駕駛訓練、資格、證照發放，配合資訊透明化，讓消費者自行選擇。
2. 不能抵抗新科技的導入，也需考量市場穩定性、公平正義。Uber點出的新的技術與需求，我們應該要把這個市場交給現有的業者，那剩下的就是白牌車的問題。我們須想辦法在既有業態中提供這樣的服務。
3. 希望小客車提供多樣化的服務，目前復康巴士的車型解禁，未來是否可以對計程車的車型解禁。小客車租賃業的部分，取名的部分，適用於純租賃的部分，比較容易理解，那代僱駕駛部分應該設定一個容易理解的名字。現在計程車市場定位已經很清楚，它是可以任意到處攬客營業的。
4. Uber的問題之一是它提供非黃色的車輛，類似自用車，受到消費者喜歡。
5. Uber是不被認可的營業型態，本團隊從來不承認Uber的合理性，但消費者的需求造就Uber的興起。因此如何從現有的業態來符合消費者的需求，是大家共同的目標。
6. 白牌車營運問題為主要管制方向，可朝向如何將計程車空車牌與白牌車的數量進行整合是未來重要課題。偏遠地區無法有效提供運輸服務的問題可運用DRTS並且重新檢視Uber的白牌車議題，使車輛派遣合法化並且符合消費者需求。
7. 往後還會有多場次會議需要各位參與討論，如本團隊提出的建議和業界想法有所出入，也可在往後的會議中提出，提供本團隊相關想法以利研析，改善計程車產業的發展性。

第二次學者專家座談會會議紀錄

一、會議時間：104 年 9 月 21 日(星期一)下午 2 時 00 分

二、會議地點：交通部運輸研究所 5 樓會議室(臺北市敦化北路 240 號)

三、主持人：中央警察大學周文生教授

記錄：顏愉 歐冠廷

四、出席人員：

交通部運輸研究所 黃德治前所長

逢甲大學科技管理研究所 侯勝宗教授

逢甲大學運輸科學與管理學系 李克聰教授

交通大學運輸與物流管理學系 馮正民教授

交通大學運輸與物流管理學系 王晉元教授

交通部運輸研究所 張朝能組長

交通部運輸研究所 史習平研究員

臺北市公共運輸處 陳俊宏科長

季鈞管理顧問公司 林昶禎協理

財團法人資訊工業策進會 陳宏志研究員

交通部路政司 朱大慶科長

交通部公路總局 王常慶科員

交通部公路總局 邱素珍專門委員

中華民國計程車客運業商業同業公會國聯合會 梁平良理事長

中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會 林順得理事長

五、簡報說明：略

六、討論事項：

梁平良理事長

1. 針對無障礙計程車的推動，臺北市有140輛無障礙計程車，然推動成效不彰，其問題在於無障礙計程車無法有效的提供車輛。計程車司機耗費相當多的時間成本、運輸成本和服務成本，但起跳價格卻是與一般計程車一樣。目前政府補助的40萬過少，導致司機營運艱困。臺北市公共運輸的發達更讓計程車業者營運困難。政府應提供更高的價格補貼或是補助措施。
2. 對於觀光計程車的未來發展，業者希望政府訂出相關規則使司機可以有效率的營運，也提供輔導方案提升司機能力以便介紹觀光景點給觀光客。另外也期待計程車訂定分級制度，包含顏色區隔、差別費率等規則。
3. 計程車營業區的問題的部分，希望相同營業區內以相同規則規範，以方便業者的管理。

4. 關於牌照管制，在過去的67年控管交通公司的牌照後又發放出更多的牌照，然而目前環境人力缺乏和公共運輸蓬勃發展，造成40歲以下要進入計程車產業的人相當的稀少。我們認為牌照管制相當重要，需要研究團隊和主管機關來進行研議。

林順德理事長

1. 關於新的分類約租車客運業，對於業者而言是多餘的。因業者的營業模式區分為短中長租，如果要將營業模式分開，希望能有優惠措施，不然很難取得認同。業者認為創新產業要營運要依規定合法的申請進入運輸業，而非政府提供新的制度來適應新產業。
2. 現有的租賃業長租車因車輛稅率和車輛利用率的問題，產生營運短租的型態，且中南部因租車率較不高，因此會有附帶駕駛等多元的營運方式，以此解釋租賃業的營運型態。
3. 目前中南部有不同的營運模式，對於折舊的車子，會以短租的方式再次經營，增加中南部車輛的利用率，短租經營模式目前只有周末利用率比較高，另外業者也會另外經營代僱駕駛的租賃業，滿足需要駕駛之客戶的需求。

王晉元教授

1. 過去的優良駕駛制度係因應當時的時空背景，相信是個正確的政策，然而現在優良駕駛過多，導致空車率居高不下。個人車行需有定期的換照與體檢制度，重複路考等等，使個人車行的後續維持制度增加麻煩性與品質管制性，希望能減少牌照。
2. 同意把純租車和約租小客車分開。建議是否可以代僱駕駛的小客車租賃業，研擬司機與車輛之相關規範。
3. 需探討約租小客車是否要允許個人的租賃車業存在？若要把共享經濟(例如Uber)納入行業，則需從政策面考量是否要開放個人的租賃車行。
4. 計程車封閉營業區部分，目前的重疊式營業區也未嘗不可，因現行一些地區可能不適合成為一個營業區，例如若將桃園與北北基規範為一封閉營業區，新竹苗栗兩地區可能無力主導營業區內之規則，但若將桃園與新竹苗栗合併，對桃園來說其主要乘客包含北北基桃生活圈，會有兩者難以兼得的情況。

侯勝宗教授

1. 目前汽車運輸業若從城市或民眾的角度來看，就是一種交通服務。應以服務、使用者的角度來看，而非由法規或車輛的角度。原則上支持約租小客車的概念，美國加州就有 transportation network company 相關概念，將白牌車、計程車均納入平臺下經營管理。政府管理個人的成本相當高，所以與其管個人，還不如管平臺。
2. 回到附帶駕駛的租賃業，駕駛人管理是相當重要，關係到運輸服務的安全，包含駕駛的資格、營業執照的發放標準等，也可規定在更新執業登記證時，另外要求參與特定教育訓練或是考核來管理司機。
3. 運輸現在成為一種服務，國外的公共運輸並沒有打壓到計程車產業，原因是需求遠大過供給。現在新加坡的公共運輸業成長，但計程車需求量並沒有下降，其原因在於新加坡觀光產業發展，創造了更多的需求，也促進計程車產業的發展。計程車對於新加坡而言

已經是一個城市服務的輔助工具。過去我們皆將計程車定位為只能提供點對點的服務，未來如何讓計程車提供更多元的服務，才會帶動計程車業的發展。如何給予更多的誘因，讓更多的創新可以出現，是可以思考的問題。

4. 針對封閉式營業區，以宜蘭來說，非常多民眾每日臺北宜蘭來回通勤。雖然封閉營業區有其優點，但也希望營業區能夠開放適度的空間。營業區也影響到觀光計程車橫跨現有營業區的問題，因此須思考計程車的定位，如果我們定位是封閉區的話，那計程車僅是交通工具，如果定位為觀光業的輔助工具時，或許可考量設立以臺灣全島為範圍營業區之可能。
5. 牌照管制部分，計程車牌照有11萬張，但目前只有8萬輛營業的計程車。現在牌照的擁有者，一定不願被收回牌照。因此我們要研議如何把牌照活化，替閒置的牌照創造新的價值。Uber的營運讓我們了解潛在的市場需求，建議讓現有牌照轉換取代回收，迎合目前的需求。目前紐約的計程車牌照因Uber的出現而降價，顯示出新型態的服務已經開始取代牌照的價值。如從運輸服務是生活必須品的角度出發，在即將到來的高齡社會，長者運輸的需求會增加，將這些需求與多餘的牌照進行結合，或許能提升計程車的價值。

黃德治前所長

1. 今日討論議題除了Uber和租車不附駕駛外，大多是多年來一直存在的議題。目前國內有關純車輛租賃的法規並不完整，若做不到甲借乙還，方便消費者租借，則需求無法提高，我認為政府不應該壓制業者，而應該鬆綁，讓產業活化。
2. 多年來計程車業面臨的最大問題是計程車與車行之間權力的抗爭，牌照歸屬問題。計程車司機可主張長期持有牌照，而車行主張只是租借給計程車駕駛牌照，其牌照有一定的期限，汰舊換新後必須再付一次租借費(過往是12萬，現在是3~4萬)。遊覽車、旅行社皆曾凍結過牌照，遊覽車、旅行社牌照皆是300萬，當時也有牌照開放的問題。牌照若不開放會產生地下旅行社或是暗地經營的型態，但開放後會造成牌照的貶值，產生輿論的反彈。我認為適度的開放一方面是因應市場的需要，但要注意在開放的第一階段，是讓既有的業者進入市場，幾年後開放給其他業者進入。
3. 計程車數量11萬輛變成8萬輛，是因捷運減少了民眾對於計程車的需求。運輸業皆有管制數量，市場會決定一個行業的規模。現在計程車數量八萬多輛，是市場自由競爭之下所產生的結果，因此數量短期內不需要有太大的變動。
4. 臺灣是很特殊的環境，對於金錢的價格較敏感，若民眾的需求與所需負擔的價格不符，會讓交通部遭受不必要的輿論壓力。臺灣的環境與國外不同，計程車分級制度不一定能獲得民眾的認同，尤其計程車每天服務80萬人次，若有少數人不滿意，反彈聲浪會相當大。
5. 關於與國際接軌的問題，我們過去學習日本創立國際觀光旅館，希望國人入住能與外國人交流，但時至今日入住民眾相當的少。因此國外的法規是否能實際應用需要審慎思考，且要區分高檔與普通的車輛提供給外國籍的乘客和本地乘客使用，我認為不太適合。

6. 若租賃車業務能妥善營運，將會減少民眾買車的意願，增加公共利益性。
7. 會議附件第4頁，小客車租賃業分類第7行「租賃業代僱駕駛之職業資格上並無相關規範」，針對此條說明：目前已有規範，需要職業駕照，但是並無規範其駕駛素行。因小客車租賃業有其公司管理，因此不規範此部分。這個部分很贊成張勝雄教授所提出的包含復康巴士、殘障計程車之定位，然而該如何管制，要根據他的定位來差別管制。我曾經參訪桃園小學的運輸模式，對於行動不便、殘障等學生在偏遠地區的小學，是以合約的方式租車，每一趟高達3000多元，但服務是客製化的。我認為某些部分或許可以給社福部門發揮功用，交通部門有時也很難提供一筆社福預算。有時候我們所認為的使用者付費是合理的，但對於殘障人士而言他們不希望還需多付出額外的費用來處理生活上問題，因此需探討如何安撫和社福的優待經費該從哪裡支出等問題。
8. 將Uber把他列入丁種小客車，假使能夠考慮周到，會對運輸業有正面的幫助。但須注意同一車行是否只做單一丁種的業務，須避免此行業有幽靈計程車跨入，導致政府無力管控。
9. 網路運輸業部分，國外的網路運輸業有一個法規對所有網路業有其規範，需探討交通部是否有意以相同概念進行管制，網路運輸業又以誰為主管機關，另外駕駛之素行要如何管理？車輛檢驗的公共安全該如何管理？也需要進一步了解。
10. 閉鎖型公司類似於合作社，我認為各位對於合作社持懷疑的態度，是因許多合作社的價值觀沒被實行，合作社形成變相的車行。過去車行提供很少的服務，但現今已有改變，因此車行還是有相當的需求。我主張合作社與車行互相競爭，讓計程車司機有個選擇，若車行行費已降低與合作社相近，會有良性競爭。合作社問題是在內涵沒有落實，而不是法律規範不周全，建議思考合作社的問題是否會因成立閉鎖型公司而獲得改善。
11. 贊成執業登記證的統一化，但駕駛需要熟悉營業區域的法律與路線。
12. 計程車費率全國統一，會造成以臺北市場設定全國費率的現象，因各地生活成本不同，應適用不同費率，因此不贊成計程車統一費率，建議費率地方化。
13. 車額註銷的問題已有許多地方政府讓步，取消車額議題沒有那麼急迫，應由市場做決定。
14. 如計程車退場機制要提供獎金，須考量獎金之經費來源，若是要以納稅人的錢來購買這些車牌，可行性較低。
15. 我認為優良駕駛的資格界定不應考量特殊貢獻，只要在本身計程車工作上努力工作即可為優良駕駛。
16. 關於觀光計程車，在新加坡已經發展得相當成熟，但其司機需有一定程度的素質及語言能力。現在臺灣的司機還沒辦法擔任導遊的職務，也許往後可以跟觀光局討論。希望可以將有關現有市場的改善方案寫入到此計畫書中，另外對於整個運輸業的研究與改進，希望提出具體方案與配套措施等想法，我想會對於團隊有太沈重的負擔，並且提出來的方案不一定會有共識。按本研究之研究名稱來看，本研究目的應是將須列為法之位階的法規從規則裡面移出來，從這個角度來看，本研究的預期成果得以縮到有限的範圍內。

李克聰教授

1. 最近計程車新的營運方式陸續推動及規劃中，如高雄市推出全國首創計程車彈性運輸服務，以解決偏遠地區公車承載率不高問題，目前已擴展至四條路線。另外服務介於Uber和計程車派遣之間的「LINE Taxi」叫車服務也計畫在臺灣推出。加上新型之觀光導覽計程車、計程車宅急便及尚未合法之Uber等服務，已對傳統計程車運輸業經營與管制方式受到很大的挑戰。
2. 建議應以問題及需求導向方式規劃，目前計程車需求大致可分為二種型態。便利性及安全感是共同需求，主要差別是對價格之敏感性。因此服務模式應朝向二個方向發展，其一在尖峰時段供需失衡之都會區域除了交通部正推動將計程車分級服務外，還可構思如何將「LINE Taxi」及Uber納入，增加高品質供給以減少高收入族群在私人運具之持有與使用。其二應善加運用計程車之車輛及駕駛均是既有資源之優勢，將計程車定位為4-7人小巴之「準大眾運輸服務」，此計程車彈性運輸方式除了可取代原有大巴及中巴離峰時段效率不彰之服務，有效照顧行動不便、年長者、及偏遠郊區居民之基本民行。還可在都會區規劃上午尖峰時段多對一共乘接駁至大眾運輸場站，及下午尖峰時段一對多由大眾運輸場站共乘接駁分別回家之營運模式，以共乘之低廉費率加上部分之接駁補貼吸引民眾全程使用大眾運輸。當然規劃運用共乘計程車安全標章認證、預約機制、上下車均刷ID電子票證及科技監控以保障使用者安全及權益十分重要。此營運模式除了可改善目前計程車駕駛工時過長收入過低之困境，還可確實改善最後一哩之接駁服務有效提升大眾運輸使用率。
3. 應倡導推廣社區計程車服務，鼓勵計程車駕駛回鄉及在地社區服務。透過各社區主動蒐集居民每天老弱族群及學童接送需求，並上傳至政府規劃管理的雲端平臺。將鄰近社區整合規劃計程車預約共乘接送機制，因是社區內認識並經社區認證之車輛及駕駛，可保障使用者安全及權益。如此可改善家長每天必須親自接送之困擾，並可減少學校週遭上放學時段之交通衝擊及復康巴士過度使用之問題。
4. 上述之計程車彈性公共運輸及共乘接駁服務，要能擴大運用至永續商業模式服務，其成功關鍵除了要在修訂相關法規必須掌握立法從寬管理從嚴之原則，去除僵化有彈性外，還得增加提供誘因之條文如共乘收費機制、轉乘優惠及社會福利補貼方式，同時對於保障使用者安全及權益之規定也要明確。總之，在政府財政困難下，未來應將計程車準大眾運輸之基本市場擴大，將計程車納入有效率之基本民行服務，並縮小公車及客運業者經營路線至經濟規模，減少目前過高之大眾運輸補貼金額。至於所多出之較高價格計程車市場就可透過新興之「LINE Taxi」甚至規範下之Uber服務把餅做大，最後結合大數據運用在「聯網雲端式公共運輸旅行者資訊整體預約平臺」，才能達到公共運輸服務創新及提升交通效率改善交通安全的目標。
5. 現在Toyota已有在臺灣設有相關還車至特定據點的租借供給服務，主要是由和運租車主導營業，主要是用悠遊卡消費，因此還是歸類在租賃業中。

馮正民教授

1. 建議在分析時可以從幾個層面來探討：

- (1)顧客需求分析：分析顧客的市場區隔，探討計程車與小客車租賃業的顧客族群，一般而言顧客包含偶爾用車與經常用車兩種顧客族群。
 - (2)主管機關的行政分析：包含行業的分類。需探討主管機關是誰？我對於研究團隊新增約租小客車租賃業相當感興趣，然需探討其是由經濟部還是交通部主管。除了要了解主管機關是誰也要了解中央與地方的權責分析，進行跨域整合。
 - (3)利害關係人分析：此需特別強調顧客以安全為第一，接下來需強調方便與成本。利害關係人分別是顧客、車行、司機、政府，需探討每個關係人的利害關係，以顧客滿意、中央權責清楚、執行成本低、業者與司機永續經營為最終目標。
 - (4)經濟分析：也就是市場的分析，除了顧客的市場分析，也包含駕駛人的供需市場，與牌照的供需市場。經濟人曾問過怎麼沒做價量分析？司機要付牌照費，這就關係到價格，就會有駕駛人的供需市場；另外牌照的買賣也有價格，就會有牌照的供需市場，我們要如何看待這兩個市場？這兩個市場應該是自由經濟的市場還是管制經濟學的市場？經濟人的想法只希望規範司機的資格條件(安全)，其他的由市場決定。運輸人的觀點傾向逐步放寬，相對不喜歡自由經濟。但運輸人該如何說服經濟人，恐怕是篇博士論文。
2. 國外市場已經有產生一個甲地租乙地還的小客車需求市場，類似臺北的Ubike，如臺灣未來有相關需求產生，需探討相關的規範與主管機關。
3. 優良計程車的界定不應該只是新增界定標準，現在的優良制度已不適當，如果要區分優良的計程車那可能會產生更多的問題。

朱大慶科長

1. 期待研究團隊廣蒐專家學者、國外實施現況(公司及個人)、國內相關主管機關及業界意見，進行利弊分析評估，並提出具體建議方案，做為後續相關法制作業之參考。
2. 有關營業小客車與計程車分級，初步構想規劃雙北與桃園與幾個車隊做少量的試辦，邀請專家學者進行指導。針對媒體報導計程車分級可能會有標籤化的疑慮，建議研究團隊協助提供較適當的分級名稱。
3. 有關計程車營運區域的規範變更，係屬重大政策改變，因為有影響到司機相關的權益，因此希望研究團隊要提供實務推動的必要性與可行性評估，予以說明。
4. 牌照管制課題部分，我們已與計程車商業公會與駕駛人工會與主管機關討論，建請研究團隊提供個人計程車的申請資格、運輸合作社填充社員申請期限、車行營業汰舊換新的替補期限等配套機制與檢討。若現在業界覺得牌照供過於求，希望研究團隊可以找尋國外有無相關管理個人車的相關制度與退場機制，予以借鏡。
5. 補充報告近年來有推定一系列的管理措施，包含公務化或定點排班、計程車共乘等修法部分。另外近年陸續針對計程車的汰舊換新，目前是針對五年以上計程車之汰換。希望

能夠協助業者協助業者提供更好的服務。近年來的三個主要課題，包含無障礙計程車、新式計費表、計程車分級。關於落實在法制面的問題也希望研究團隊給予相關建議。

邱素珍專門委員

1. 有關計程車分級制度，認為立意良善，但聽完黃教授說明，可能需要進一步探討民眾之需求，另外業界對此持保留的態度。希望研究團隊能夠消弭業界的疑慮，加以探討。
2. 租賃小客車分級的部分，以管理面來說後續要如何執行監督管理，希望研究團隊能夠提出建議。如未來小客車租賃業與汽車客運業脫鉤，後續是否還是交通部為主管機關？或者可能針對汽車租賃管理規則的規範會有哪些內容，增加管理面的便利性，建議進一步說明。
3. 修法新增丁種小客車租賃業，此做法很像是為了Uber等新創產業量身定做的作法，與交通部的想法有差異。針對網路運輸業現在還未成熟，可能會衍伸不一樣的問題，且資料所提供的美國地區的網路業與我國的產業現況也有所差異，希望研究團隊可以提供亞洲地區國家的相關網路業的資料。
4. 關於封閉式營業區跨區之問題，希望研究團隊能夠針對邊界模糊地區，例如：雲林北港-嘉義新港、苗栗三義-臺中后里提供界限的相關研究與議題。
5. 計程車牌照管制，”限期汰換方式限制空車額”，是否可以仿效美國紐約市政府統一規定計程車汰舊換新的車種，根據路線的需求探討其所缺少的車種。

王常慶科員

1. 小客車租賃代僱駕駛在現行法規上有所規範，在運管規則第100條規範代僱駕駛其駕駛需要有職業駕照，因此請研究團隊再修正相關資料。
2. 針對觀光計程車、計程車快遞業，因為會涉及到相關法律，例如：觀光計程車會涉及到發展觀光條例、司機成為導覽導遊會牽涉到旅行業導覽導遊的相關法律規定，目前臺灣在觀光方面並不允許個人導遊，所有導遊都必須依附在旅行社之下。因此，如要執行這些業務需與觀光局進行討論，修改相關規範。
3. 計程車宅急便的部分，涉及到計程車與貨運兩業，會產生產業競合的問題。這是否跟貨運業的業務相重疊，建議在本案一併討論。
4. 閉鎖型公司跟丁種租賃業之間的關係釐清需考慮。就我所知閉鎖型公司是為了解決過去臺灣以中小型企業為主但又想有股份有限公司的名義卻無法依照公司法執行股東會或是董監事會等等規定，才產生的修法。不了解這跟運輸業有什麼樣的關聯，因汽車運輸業原本就是允許公司或行號的存在。

周文生教授

1. 今天的討論議題主要分三個層面。對於現在共享經濟衝擊到臺灣傳統產業的問題、現在對於運輸業的管理規範也制定了相當長的時間，因時代的改變造成現有的法律是否能解決所面臨到的問題、整個小客車運輸業產值大，但市場的供需失衡問題。
2. 公路法中規範管制運輸業的規模、資本額，計程車客運業的公司有3632、合作社有110家

、個人車有3萬多張的牌照。今天所討論的議題主要討論分類的業態、營業區的調整與牌照的管制。

3. 交通部目前檢討計程車分級或分類設計，但區分方式是按照車輛的排氣量大小？還是依照營業時間的分類？還是依照其他條件來分類或分級？而分級是只用在黃色計程車或用在黃色計程車以外的部分？我們參考鄰近的國家例如韓國是將車輛區分為一般車和模範車。最近新加坡提供一項資料顯示公共運輸的使用率增加可以提高計程車的使用率。
4. 國內市場現在也有一些新創的公司欲進入進行營運，例如：LINE或Uber，但這些公司是該視為資訊業或是運輸業？而對於計程車、共乘計程車、約租小客車業等營運型態該如何劃分？目前就聯合國行業分類的標準，得知車輛的出租僅為商品的租賃，並非是運輸業。小客車租賃業不附駕駛經過幾次的開會討論，大家已有共識將此業態排除在運輸業之外，因此現有的小客車租賃業不附駕駛將建議修正業別。但是對於網路預約派遣業、租車附駕駛將歸類在何種客運業？因修改公路法相當費時，因此是否可納入現有的小客車租賃業，增加一個丁種類別。目前計程車仍維持原本的業別，將小客車租賃業中租車不附駕駛認定是一般商品交易，其餘則屬約租車客運業。而約租車客運業不能巡迴攬客並且需要提供駕駛和車輛的基本資訊給乘客，但不限制車輛的顏色。
5. 關於計程車封閉式營業區，現有運管規則對計程車營業區有加以規範，目前計程車駕駛人執業登記證管理是由數個縣市聯合測驗(類似封閉式營業區)，原本執業登記證考試是聯合北北基宜進行考試，並委由臺北市政府警察局在國家考場主辦，但因計程車公(工)會反映建議，新北市於104年度起自行辦理測驗，臺北市與新北市被認定是兩個獨立測驗區域，申請縣市異動時需重新申請考試，公(工)會又提出建議執業登記證管理應一元化問題。另同一營業區不同縣市費率不同(如大臺北地區之桃園市、宜蘭縣的跳表價格與北北基不同問題)。過去我負責規劃由臺北市主辦北北基宜聯合考試，讓欲擔任計程車駕駛人的門檻變高，進入計程車市場執業人數變少，相對的是另一種形式的數量管制。現行營業區交叉重疊的方式，其優點是等於沒有營業區範圍限制，但卻衍伸許多問題，包含跨區營業車輛外觀型以辨識。
6. 計程車的數量供給太多，導致市場營運之空車率太高。目前計程車個人車牌照持續發放，車行與合作社的牌照沒有退場機制，以及牌照空車額保留致使數量管制失靈。有業者提議出錢收購牌照，讓現有牌照數量減少，增加現有牌照價值。另外，公路法第39條所規定的優良駕駛與個人車是否等同？現階段優良駕駛與個人車的制度上是沒有脫鉤的。應重新定義優良駕駛的定義，以及檢討個人車申請的資格條件等議題。
7. 先前參與行政院主辦的共享經濟的座談會，討論到Uber平臺以自用車媒合的方式經營，業者和主管機關均表示無法接受。面對Uber這類共享平臺，自用車如何納管至運輸業的管理是我們研議的問題，因此我們希望成立一個門檻較低的丁種小客車租賃業，主要以媒合派遣資訊為營運模式，讓少數人即可成立一間公司經營小客車的派遣業務。丁種的車輛是公司的資產，且丁種內的成員每一位皆是股東，希望將運輸業導入公司法的管理機制讓每一位股東對於公司皆需要有管理的責任，導入類似合作社的概念，且以公司股

東的形式在經營一間公司，因此丁種小客車租賃業之進入門檻，包含車輛數和資本額相比於甲乙丙類來得低。

8. 本研究案在討論中產生了很多的題目，每一個題目如果要深入去探討，在時間上會相當不足，且對於團隊成員都是個很沈重的負擔。因此需多加琢磨在本案所要探討的問題。有些問題需要由交通部路政司或是公路總局親自面對，本團隊現階段也無法深入研究解決所有所面臨到的問題，因每個問題本身需要很多相關的專案來進行解決。後續還會有專家學者座談會，希望專家學者往後在提供相關建議。

第三次學者專家座談會會議紀錄

一、會議時間：104 年 10 月 16 日(星期五)下午 2 時 00 分

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

三、主持人：中央警察大學周文生教授 記錄：顏愉 歐冠廷

四、出席人員：

交通部運輸研究所 黃德治前所長

逢甲大學科技管理研究所 侯勝宗教授

逢甲大學運輸科學與管理學系 李克聰教授

交通大學運輸與物流管理學系 馮正民教授

交通大學運輸與物流管理學系 王晉元教授

國立臺灣師範大學企業管理學系 陳敦基教授

交通部運輸研究所 張朝能組長

交通部運輸研究所 史習平研究員

臺北市公共運輸處 陳俊宏科長

高雄市交通局 蘇俊欽科長

交通部路政司 黃錦虹專員

交通部路政司 鄧明宗

中華民國計程車客運業商業同業公會國聯合會 梁平良理事長

中華民國計程車客運業商業同業公會國聯合會 陳燈前理事長

中華民國運輸學會 劉嘉發教授

中華民國運輸學會 黃慧娟教授

五、簡報說明：略

六、討論事項：

張朝能組長

1. 感謝大家撥冗參加會議，本研究花費眾多人力物力，希望能在現今科技發達的情況下，讓運輸產業能夠發展的更健全。兩位計程車公會理事長也希望本案能夠給予產業更多的幫助。
2. 本所陳副所長一直希望能夠為運輸業建立平台，Uber是用科技當作未來產業的導引，帶給民眾無縫的運輸服務。但Uber使用自用車違規營業，是政府無法同意的。然其服務的創新確實是我們可以學習如何來讓產業更好。
3. 過去有位教授提供一個計程車4.0的概念，希望未來計程車是一個年輕人願意投入職場的產業。Uber對全世界各國均有衝擊，但不一定是不好的衝擊，或許能夠帶給業界反思，

讓整個營業小客車產業更好。

交通部路政司黃錦虹專員

1. 除了臺北和高雄，其餘地區在汽車運輸業裁罰方面沒有一定的基準，造成主管機關裁罰困難。建議將裁罰基準的權力移給公路總局，增加行政效率與減低行政成本。
2. 交通部目前正朝推動計程車優質化方向努力。因Uber的出現，讓交通部思考推動升級計程車的服務品質，讓計程車能夠符合民眾的需求。最近會舉辦專家學者座談會，探討計程車目前單一標準、顏色、費率的適當性以及未來如何執行計程車服務分級制度。
3. Uber在美國出現的原因是因其計程車數量不足，與臺灣計程車空車率高的現況是不同的。交通部需要維持計程車行業的秩序，如何引入Uber技術提升計程車業者服務品質，是交通部下階段目標。

高雄市政府交通局蘇俊欽科長

1. Uber是一個網路服務業與運輸業並存的商業型態，我們應以此方向思考未來小客車租賃業的營業型態該如何調整才能永續經營，並且思考Uber是如何營運讓網路服務業與運輸業互相共存的。
2. 美國舊金山網路運輸業運用自用車的情況，打壓到當地的計程車產業。假如我們以一個網路運輸業來統稱類似的產業，那計程車產業是否有存在的必要？目前中國大陸地區提出網路預約辦法的草案，將公司的車輛條件、營運條件都考量後，變成另一種營業的類別。
3. 以中國為例，目前已有網路出租的管理辦法草案，觀察其法案架構，將此網路出租視為另一種營業車的型態。各業別的界線相當模糊。Uber現在唯一不讓政府認同的地方係以自用車營業，此項業務需界定清楚。

臺北市公共運輸處陳俊宏科長

1. 這次議題分計程車與小客車租賃業，回溯到1994和1996年，當年的計程車在法規規範為營業小客車，後來才分類為計程車。
2. 目前臺南市政府與臺灣高鐵、易遊網、賓士合作，憑高鐵來回票即可以299的價格租到賓士級的小客車行駛4小時，相當受歡迎。
3. Uber在全世界與臺灣造成一波衝擊，其特色包含資訊透明、價格較計程車低，乘客上車前即知道司機基本資料，此可做為借鏡。目前的小客車租賃業提供的服務，比計程車的營業項目更多。
4. 運管規則相關法規與計程車有關的就有20多條，但小客車租賃業的法規只有10條左右。建議運研所朝向鬆綁車輛管理的方向發展，目前法規限制了計程車的車型，也限制了計程車提供更多樣的服務。
5. 目前交通局針對計程車業的政策，除了汰舊換新、定期的營運管理巡查外，還有些不同的創新想法。例如：以計程車行駛公車的路線，或是計程車做轉乘、共乘的業務。因高雄港的運量增多，高雄市計畫提供計程車進行觀光的業務。但關於計程車的包車業務，

希望政府機關應該鬆綁相關規定，或者訂立一些規範來讓計程車業者可以有其他的多元性的業務，有些不同的創新想法，不應限制計程車的業務形態。

臺北市公共運輸處陳俊宏科長

1. 樂觀其成研究單位訂立新的裁罰基準，臺灣地區由高雄先開始訂立裁罰基準，臺北市是在今年九月開始實施。相信如以後公路總局所屬相關單位有統一的裁罰基準後，能對計程車產業有好的幫助。
2. 對於封閉型營業區持保留意見，因改成封閉式營業區後會衍生桃園與臺北機場和林口與龜山等相近區域的計程車營業問題。封閉營業區在實務執行尚有其困難度，建議研究單位斟酌。
3. 現在空車額那麼多不是因為個人車行的問題，個人支持應要建立個人車的退場機制，例如：定期審查司機資格。
4. 不了解團隊修訂第100條的用意，可能需要請研究團隊詳加解釋。Uber與計程車有差別，例如Uber不能巡迴攬客，而計程車與小客車租賃業其界限模糊。舉例若以計程車自高雄搭至臺北，通常都是以包車方式進行。計程車會與租賃業的業務重疊，而Uber也會影響到計程車派遣的業務，因此認為該讓市場自由競爭。然而是否要對於網路運輸業進行更嚴苛的管理，則需請研究團隊與專家學者們討論。因此我們應思考是否要引進Uber，或是引進Uber後要如何保障計程車的業務。現在計程車對於金流的管理相對薄弱，且Uber儘管與小客車租賃業合作即可合法化，但因Uber不希望受到政府的管轄，因此將會繼續走在模糊地帶。
5. 目前合作社對駕駛的掌握度較低，可能需要以汽車運輸業角度來進行管理，建議合作社可以轉型為車行的型態。

梁平良理事長

1. 感謝周教授對於計程車業者的關心。關於相關法令，主要是管理駕駛的駕照和執業登記證。公路法77條說明汽車運輸業如有違反79條第五項(汽車運輸業申請資格條件立案營運監督業務範圍、營運路線許可應遵循的事項、運輸業營運的限制與禁止事項)將會裁罰9,000~90,000元，公路法裁罰基準與內容上是否有直接關係。汽車運輸業的公司主要是負責監督的角色，然而司機個人駕照的吊銷卻要由公司這來承擔罰鍰，不盡合理。且9,000~90,000元的裁罰標準不明。
2. 有必要劃分封閉性營業區，但以桃園機場為例，實務上其載客計程車多自臺北市之車輛，因此如要封閉式營業區，則其營業區需要重新劃分。而管理制度和運價，則需成立一個管理委員會，由學者專家來討論訂定。
3. 優良駕駛與個人駕駛問題，已將草稿修改詳細，但無司機的退場機制。若一個司機違規，無法取締與註銷司機的牌照，並不洽當。
4. 合作社就如同變相車行，合作社社員要退社，一定要經由理事會通過，無法自請退社，若司機無法退出原社，則此駕駛人無法加入其他公司，甚至無法個人執業。建議要重新

檢視合作社社員退場機制。

5. 站在計程車業立場，Uber是違反法律的營業車輛，計程車產業相當歡迎Uber進入計程車市場服務，有職業駕照與執業登記證的計程車司機。對於安全、保險制度的問題皆需要有法律管制，符合公路法和汽車運輸業管理規則。
6. 若計程車總量控管得宜，降低空車率，可產生良性循環，計程車司機的收入也會增加，也能夠減少許多社會問題。

陳燈前理事長

1. 公路法39條限制計程車牌照發放，然而政府讓Uber進入已間接讓牌照增加，政府已自相矛盾。過去計程車牌照管制是因為計程車的供給過多，現在Uber的情況對於計程車業者是不公平的對待。
2. 優良駕駛應該有合理的規則，而現在卻是年資一到就變成優良駕駛，並不合理。
3. 現在的合作社就是車行。以合作社法的規定，股金是大家共有，然而現在合作社已經無合作性質，合作社已轉變成單一個人有權利掌管所有人的股金。另外合作社應服從合作社法的規定，該有退場機制。
4. 駕駛在桃園機場沒有拿到合格的登記證，司機直接攬客上車，但卻罰公司罰鍰，相當不合理。司機的個人行為應該由司機自己負責，不應該把罰則歸咎到公司管理不周的份上。
5. 關於封閉式營業區在執行上有困難，如若執行封閉式營業區，在區域的邊界地區會有營業的困難，因此我支持現在的跨區經營。

李克聰教授

1. 15年前曾與學生研擬計程車共乘的系統，一個many to one 或是one to many 的共乘模式，也沿用的王老師的想法，透過GIS系統的查詢派遣車輛順道載客，以悠遊卡付費。
2. 以臺北市的捷運車站，平均走路要15分鐘以上，乘客還是會選擇搭捷運。若搭共乘計程車轉乘捷運，會有一半的費用由捷運補貼。採預約制，所以每天都會知道車輛何時會到，或是在何處等上車。這種方式到了下班下課時間，捷運車站就有共乘的不同路線的計程車提供服務，一樣可以上下車刷卡付費。提供這樣服務的原因是因為公車的接駁時間太長，效率不高。接駁公車的補貼金額很高，因此路線相當彎繞。現在所面臨到的困境就在於接駁效率如果不彰，會造成需求降低，民眾不搭乘公共運輸。因此我們需要進行一些計程車產業創新的服務。
3. 若採用計程車分A、B兩級的服務，A級的服務提供many to one 、one to many 的服務，早上排班兩小時，下午排班兩小時，車上的設備和車種會有些規定，很多公共運輸的接駁就會更有效率，像高雄市計程車行駛固定路線固定班次，可減少政府補貼公路客運的金額。我們的目的是將計程車產業創新成多元的服務。另外推動擁有計程車牌照的司機，回偏鄉去服務高齡者或偏鄉的弱勢族群。如果有這樣營運的模式，我相信Uber、line taxi等就會逐漸消失。15年前，曾經與捷運公司接洽，希望捷運公司提供一些郊區的捷運

站進行試辦，但捷運公司最後以法規不合為由作罷。如果15年前就可以試辦成功，那在今日可能就是一個完整的營運模式。B級利用DRTS進行派遣服務偏鄉地區和回鄉服務。

4. 現在皆是以信用卡預約，將來我們的理想是全程預約的公共運輸服務。以後運輸將會扮演一個中間串流的重要角色，讓整體流程更順暢。高雄將計程車的營運模式改變為租賃形式，使之成本降低。將來也有可能是固定路線固定班次，或是不固定路線彈性班次，也像是many to one、one to many的服務。如把現在的創新服務界定好，那計程車的營運未來會更有效率，公共運輸的使用率也會增加。

王晉元教授

1. 個人認為裁罰基準要統一，若讓各縣市自行訂定，會因標準不同而很不適當。
2. 營業區如果想做封閉區域，那營業區就不能太小，因會面臨臺北桃園的問題。若要實行封閉式營業區，建議考量部分營業區重疊，主要是鄰近的鄉鎮市小區域的重疊。區跟區之間因生活圈所以會有跨區之間的問題，因此主張以鄉鎮市(縣轄市)來重疊某些營業區。
3. 不認同現行優良駕駛定義為駕駛本來就應盡的本份。法規應該要有嚴格的標準來定義優良駕駛，而非消極的規範。
4. 以後如個人車行要和優良駕駛有關聯，那對於駕駛而言應該要有一個退場機制，以便往後的懲處用途。因此管制計程車就需要管制好個人車行。
5. 小客車租賃業分兩類(有無代僱駕駛兩類)是一項相當好的分類。
6. 之前參與行政院的會議聽到翟本橋講了這句：只見新人笑，不見舊人哭。Uber號稱可以減少車輛的空車率，然而車輛的空車率是轉嫁到計程車，如果計程車的需求沒有增加，則引進Uber並不會帶動臺灣整體的經濟發展，那Uber的引進是否有正向的影響應有待商榷。
7. Uber是一個政策上的問題，政府是否認同Uber進入市場成為個人租賃車業。以後Uber可導向為為偏遠地區服務的車輛，由當地民眾進行運輸服務取代車行開計程車到偏遠地區提供服務，或許可以考量Uber等營業方式適度的鬆綁。

馮正民教授

1. 關於裁罰基準是由中央還是由地方制定，本人想法裁罰基準應該由中央訂定，而營運方式則可由地方訂定，政府應放寬經營層面讓地方自主經營，應該盡量放寬、讓其多元化經營。
2. 計程車營業區範圍可以放大，例如：以前北北基宜為同一個營業區。現在國外很多地區提出regional city的想法，由幾個大區域建立一個平台來管理，管理可用regional governor的理念來管理，但經營希望不要有太多的限制，希望政府允許多元化的經營方式。現在有許多計程車提供包車服務跨區經營，雖是違法但是取締的行政成本太高而無法取締，因此法令的訂定需考量執法成本，若執法成本太高則需要斟酌是否要訂立。
3. 計程車優良駕駛，現在的優良駕駛資格為消極資格。目前團隊報告建議「特殊事蹟、公

會推薦、專家學者遴選、進行表揚」以後才能為優良駕駛，然而這樣的標準會有執行成本的問題。

4. 公會推薦會牽扯到現在地方政府都有表揚優良駕駛，但不曉得名額多不多，會不會有遺珠之憾，會不會有人故意營造優良事蹟得到表揚，成為優良駕駛。每一年是否都要有審核優良駕駛的制度，並且要限縮優良駕駛的資格，不可太浮濫。但也可研擬先階段式的做法。
5. 合作社的修正辦法中，應有退場機制，也同意合作社目前若不是一個好的模式，則可考量未來朝公司化發展，但需先考量目前的缺點在哪裡？用轉型來取代合作社。
6. 以我親身在美國舊金山的經驗，Uber的優勢是：(1)比計程車便宜；(2)可以知道包含鄰近車輛的位置；(3)以信用卡付款不須現金；(4)可選擇鄰近的車輛和了解各車輛司機的基本資料。希望計程車業者可以將Uber的優點納入。
7. 建議Uber的營運的許可是看地區是否同意營運。以美國為例，Uber其開放的方式係由中央訂定開放原則，各地方自行決定是否同意納入Uber。現階段美國加州開放Uber，但拉斯維加斯周邊因現有計程車供給充足所以不開放Uber的經營。以供需的均衡原理來管理。
8. 現在中央的問題在於想提供創新的服務但又衝擊到傳統的產業，且創新的服務在法律上又無法被認同。因此建議中央訂一個大方向而由地方因地制宜，其中中央統一法令的訂定方式需詳細討論。
9. 每次參加國際會議都會預約一個箱型車，乘客互相不認識但皆可搭到便宜的運具，希望政府對於經營層面可以放寬，讓這些創新的服務可以納入到市場，秉持「法律從寬，執法從嚴」的原則。

黃德治教授

1. 呼應前面專家的意見，希望政府官員不要落入到行政層面的問題，希望去找尋社會的觀感，民眾需要什麼樣的服務，希望主管機關能提供相關環境提供更好的機會。
2. 汽車運輸業管理規則第91條規範計程車之車型應為「車輛應使用四門轎式小客車。但設置輪椅區之車輛，得使用廂式或旅行式小客車。」此條文將計程車之車型縮限到僅能以轎車營運，也限制了其發展。
3. 東部地區人口稀疏，不適合以大客車經營公車的路線或營運模式，最適合的營運方式應為DRTS，類似箱型車的形式。不要將每個地區的計程車都認為是四門的小轎車，每個地區的營運方式均應因地制宜。
4. 四門小客車如果經過主管機關同意後可以用箱型車的形式，提供不一樣的創新服務。東部地區的家庭式車輛即可增加經營的效率將乘客載到民宿。可提供更不一樣的型態，放寬原本限縮的經營型態。主管機關沒有理由不認同在偏遠地區或是機場等需求高的地區提供較大型的計程車來進行載客服務。希望以後可以以9人以下的車輛為管理界線，取代計程車4人為主的思維。

侯勝宗教授

1. 最近到國外參加ITS的年會，在國外我看到許多國家不把車輛當成一種運輸，而是一種服務。政府應該以生活服務的角度討論運輸服務。
2. 芬蘭宣稱以後會走向一個無現金的社會，提供機制讓消費者可以很便利的付款。所以現在的所有的車廠提供都是服務。
3. 運輸法規在很久以前就已訂立，在未來無人駕駛很可能實現，許多司機可能在提供開車以外的其他服務目的。
4. 以後的無人車，將創造很多可能，未來的駕駛可能提供的服務不是開車。現在日本已經開始以無人車坐計程車服務；阿里巴巴的滴滴打車已經開始與醫生聯合提供醫生到府服務，所以凸顯交通已經不是一個開車，而是與生活產生聯結。從這個角度回應今天的幾件事情。計程車不應該只是只坐四個人，主張只要是能提供創新服務皆應讓計程車去執行。臺灣的經濟，觀光佔有一席之地，而觀光需要多元的運輸服務來支撐。政府如果不讓觀光產業有效發展，則會間接影響到整個臺灣的經濟。九人座的巴士應該要讓更多乘客搭乘，而不應該只提供四人搭乘。以wish車種來說是可以提供6人乘坐，但我們卻是只提供四人搭乘。以自由行來說，四人以上的計程車可能更適合來服務這類的觀光客，現在許多無障礙計程車的司機主要業務均是提供服務給自由行的乘客。政府要回到使用者中心來看問題，現在許多法規皆是以供應端的角度，法律的角度來訂立制度。不應限制車的種類，消費者的需求是無法阻擋的。消費者只注重他得到多少的滿意與服務。政府要以使用者的角度出發，以使用者的服務情境出發，幫助計程車提供創新的多元服務。運具中只有計程車可以提供及門服務。然而消費者居住在不同的地區有不同的生活習慣，上班族和學生有不同的習慣，因此希望政府可以放寬營運的方式，創在更多在地的經濟活絡和就業，也會讓更多年輕人進入計程車業，因計程車業不再是一個運輸，而是提供一個服務。
5. 優良駕駛的問題。放寬車輛的管制，從嚴管理駕駛人的資格。現在對於駕駛人的管理相當鬆散。政府應限制駕駛更多的層面，例如：用駕照更新的方式來保護消費者的權益。建議以駕駛人受教育訓練與駕駛人考核，搭配優良駕駛的規範來成為一項制度，管理好駕駛人的品質。我曾參與過優良駕駛的審查，了解到現在的優良駕駛已經成為一個形式上的規範，難以讓真正好的駕駛受到表揚。
6. 計程車業者無法與Uber互相抗衡的層面在於Uber讓每一位司機成為一個品牌，但計程車業卻是讓司機成為公司底下的小職員。然而計程車業是個人追求獲利的極大化，並非為了公司的營收。Uber為何那麼多會員是因為個人在追求一個獲利的極大化。Uber的出現是因為經濟極不景氣下的創新服務，臺灣如果以後經濟沒有好轉的情況下，Uber是不是會繼續蓬勃發展下去，需要納入考量。消費者自己去加入Uber是因為人性的追求獲利，甚至有些計程車司機自己去加入Uber，政府不應該去限制人性，唯一可以做的就是幫助司機成就自我。而政府需要幫助車隊變得更好。在一個分享的時代，會形成一個一對一的對位，在歐洲芬蘭美國中國的經驗裡，我們看到很多創新的運輸服務。臺灣地區應要

將運輸的層次拉高，提升運輸服務才能帶動臺灣的觀光產業，帶動臺灣整體經濟。

7. 以我對新加坡的親身觀察，新加坡有7~8家國營的計程車，每家計程車業者均有號碼，但新加坡政府用另一個號碼將所有車行的號碼進行關聯。所以對遊客而言，只要了解一組號碼就好，而可以藉由LBS找尋最接近的車輛。

陳敦基教授

1. 認同裁罰基準以中央訂定。若有地方訂定就會造成不公平以及自我裁量的問題。建議在9,000~90,000中是否可以有不同的層級，讓地方有一個裁量的空間。
2. 營業區域劃分問題，建議四大區域，每個營業區再細分為3個小區域，裡面的小區再有浮動的經營範圍。讓計程車在這個範圍中可以合理經營。按照現在的科技發展，價格和定位的問題皆可解決。也認同團隊關於計程車回程的時候只能夠在特定的招呼站攬客。
3. Uber的禁止與開放，政府與民眾的看法兩極。政府需要穩定的管制產業，控制其安全與品質。我們須探討一個服務會發生危險的機率是多少？若我們認為Uber是個趨勢，需要開放到市場時，政府應該思考如何讓發生危險事故的風險降到最小。在未來可能未有Uber的計程車話、或是計程車的Uber化，計程車產業是一個完全管制的情況，但Uber是一個非管制的運輸服務，是因為很多科技的發展造成的，也是一個時代的必然產物。
4. 計程車、租賃車主要受四項因素所牽連：人、費率、區域、車輛。計程車是一個完全管制的產物，在完全管制的情況下會受限計程車產業的發展。現在臺灣大車隊將朝向Uber化，此方向也會帶動消費者的需求。因此團隊需該考量哪些因素能從寬處理，哪些條件需納入管理，也許往後計程車業和Uber都會走向半管制的情況。
5. 計程車分級如果只分A、B級，那Uber其實還是可以更便宜而打壓到計程車產業。計程車市場本質上可以是一個自由競爭的市場。所以須考慮是否要解禁車輛和費率，讓價格在自由的市場調整。然而公共利益該如何維護是另一項議題。計程車是否要由政府納入管理，由政府提供透明的資訊，這樣資訊透明的市場可以增加公共安全和公共利益。
6. 贊成偏遠地區考量開放Uber。我認為分享經濟要用在對的地方，若無差別開放，沒有因地制宜，會讓都會區產生削價競爭的問題。因此主張區域性的開放。
7. 若計程車的空車率降低，計程車的費率應該也可以降低，增加競爭力。希望研究單位能提供相關數據，並且如果區域化差異化後，那費率可以如何的調整。

史習平研究員

1. 建議先釐清計程車的定位問題，個人認為如果可以巡迴攬客與定點排班，那就歸類為計程車，如果不能巡迴攬客與定點排班，那就歸類在約租車。約租車必須在乘客上車前提供乘客車輛、駕駛、保險等相關資訊，並須付完費用，如此營業模式類似網路購物，政府不需要進行太多管制。
2. 剛侯勝宗教授和黃德治教授提出的運輸服務型態，均在約租車的分類可以提供服務。因為供給與需求雙方交易資訊完全透明後，對於車輛使用等級和定價，應保留給業者自行決定，以充分發揮市場功能。

3. 中國大陸地區最近提出網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法草案，刻正公告徵求意見中，在研析該辦法前，應先對其租賃車與計程車市場有所瞭解，否則容易誤用。

周文生教授

1. 現在需要將各方意見進行彙整，所以希望行政機關提出執行上的相關意見以便研究團隊進行整合。
2. 未來計費表能夠認證執業事實，包含紀錄駕駛天數與駕駛里程，了解駕駛實際的工作時數和工作里程數，藉此確認駕駛是否有執業事實。
3. 現在的計程車司機每天工作12小時相當勞累，以後的願景希望可以讓計程車司機一個禮拜可以休息1至2天，一天工作最多8小時。
4. 法規上關於共乘運輸的部分已經有修訂，計程車客運服務業管理辦法因，一對多和多對一的管理方式之前已在運研所討論過，但認為需顧慮到的點過多，因此沒有再進行後續的討論。
5. 現在費率計算採用的空車率，是以過去巡迴攬客的思維設計，若將計程車變成類似Uber的派遣機制來取代巡迴攬客，計程車空車率可以再降低，費率也會相對較低。但因本研究只有短短半年的時間中無法面面俱到，但研究報告會提出許多相關問題，讓運研所後續可以有相關計畫案進行其他層面的深入研究。

附錄 2 期中審查意見處理情形表

參與審查人員及其提供意見	合作研究單位處理情形	本所計畫承辦單位審查意見
中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會 1. 計程車自 67 年 12 月 15 日全面管制，之後陸續開放個人車行、合作社、榮民車行等，造成一行多制，在管理上形成不便。如果計程車總量管制沒做好，其他議題還是無法落實，問題還是會層出不窮。 2. 公路法第 39 條之 1，只有規範牌照發放，卻沒有規範如何回收，應該重新檢視其合理性。此外，對於優良駕駛除外之規定，究竟何為優良駕駛，應有重新檢討之必要。 3. 運管規則第 91 條的管理責任界定太模糊，動不動就用公路法罰 9,000-90,000 元，應重新檢討其合理性。 4. 同一營業區域的營業要統一管理，同營業區內執業登記證一元化有其必要。 5. Uber 將來若歸類為約租小客車，是否是增加新興行業，會不會影響現有駕駛生活，會不會造成市場混亂，以及安全性與保險制度都要通盤考量。 6. 車隊公司化經營的優點包含可有規模購入車輛，降低購車成本，也更有能力壓低車資，另外亦有能力增進服務品質，建議法規朝這方向設計。 7. 個人車行難以控管，司機資金不足，事故發生時，無力負擔責任。 8. 公路法對違反汽車運輸業管理規則 9,000~90,000 元罰鍰，並無法達到管理效果。車輛管理應從推動公司正常化角度切入，企業化經營才能夠提供優質、正向循環的服務。	1. 敬悉，期末報告納入計程車經營型態課題加以探討。 2. 敬悉，期末報告納入優良駕駛與個人計程車課題加以探討。 3. 敬悉，參照高雄市與臺北市之裁罰基準，期末報告研擬草案供公路總局參考。 4. 內政部警政署自 104 年度採納公會建議，執業登記證測驗僅考單一縣市地理環境，申請其他縣市受僱需重新測驗。 5. 敬悉，期末報告納入約租小客車議題討論。 6. 敬悉，期末報告納入計程車經營型態議題討論。 7. 敬悉，期末報告納入個人計程車議題討論。 8. 敬悉，期末報告研擬裁罰基準草案供公路總局參考。	同意研究單位處理意見
中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會 1. 如果小客車租賃業脫離運輸業後	1. 敬悉，車輛租賃脫離運輸業已獲	同意研究單位處理

，酒駕、超速以及森林法的一些處罰問題都能歸責於行為人，公會是樂觀其成。 2. 新增約租車的規劃，應該是在小客車租賃業務範圍，因為這原本就是小客車租賃業服務的項目。許多大型租車公司成立約租部門，但他們不是以約租車為主，而只是他們因應客戶需求的附帶服務。 3. 開放陸客自由行後，許多長租業者開始經營短租與附帶駕駛服務，主要是車輛利用率問題，讓車輛利用率越高越好，建議不要把約租車服務放到計程車或成立新營業類別要另外申請執照，會造成業者困擾。 4. UBER 要開放或禁止，公會都沒有意見；但若要開放，適法性問題很重要，可儘速研議適法性問題，讓大家都有法可以遵循。	共識，後續研擬法規修正處理。 2. 敬悉，期末報告納入約租小客車議題討論。 3. 敬悉，期末報告納入約租小客車議題討論。 4. 敬悉，期末報告併入約租小客車議題討論。	意見
臺北市政府交通局 臺北市目前正在研究汽車共享的議題。經營汽車共享的業者，利用路邊停車空間或公共停車場等地點讓民眾可以便利租車，在法規上有模糊地帶必須釐清。如在路邊停車空間是否屬於道路交通管理處罰條例所稱營業行為，或是公共停車場內是否屬停車場法中規定不可給特定人使用等，似乎現行法規在適法性上有模糊空間。建議將汽車共享議題可能遇到的法律問題，納入研究計畫探討。	汽車共享議題非運輸業範疇，本研究暫不討論。	同意研究單位處理意見
臺北市公共運輸處 1. 分級制度應該審慎評估，以免影響現有司機之權益，有關交通部函詢計程車分級意見，已提供交通部參考。 2. 臺北市已經依公路法第 39 條之 1 規定核發牌照，但在執行過程中遇到許多問題，如車行牌照繳銷替補年限過長、個人車行無退場機制、合作社社員替補等，造成現行牌照總量管制難以落實，建議研究報告後續可以提出具體修	1. 敬悉，期末報告納入本研究所規劃之約租小客車議題討論。 2. 敬悉，期末報告納入計程車經營型態課題討論。	同意研究單位處理意見

法改善之建議。 3. 目前計程車營業區互相重疊，建議重新劃定，並採封閉式營業區方式劃定，俾便有效進行計程車數量管制。 4. 車頂燈式樣部分，目前法規沒有規範，建議可全面檢討。 5. 目前計程車有車隊化發展趨勢，然現行法規未強制規定加入車隊者須辦理登記，使主管機關難以掌握車隊數量以及落實一輛車加入單一車隊的法令限制，建議未來加入車隊，應以行照或公路監理系統作登記，以利主管機關管理。 6. 希望能規範並落實失格計程車扣牌制度，避免失格的計程車或駕駛人心存僥倖，仍在市場違規載客，影響民眾權益。	3. 敬悉，本研究建議劃設封閉式營業區，再由各營業區自行訂定計程車數量。 4. 敬悉，本研究建議將車頂燈驗車標準納入運管規則附件。 5. 計程車客運服務業申請核准經營辦法第12條之規定，依附表格式(如附件五)按月分別列冊，惟部分主管機關未落實管理。 6. 敬悉，期末報告納入計程車牌照退場機制課題討論。	
新北市政府交通局 1. 目前計程車合作社是依據「計程車運輸合作社設置管理辦法」及「合作社法」相關規定管理，合作社社員違規或除名，其行政處分的主體究竟是社員除名之行政處分，或是牌照註銷之行政處分，希望能在法規上釐清。 2. 合作社社員違規遭除名後，其牌照雖遭註銷，卻無法確保其繳回牌照，註銷牌照仍舊違規載客營運，造成管理上的漏洞。 3. 車行部分，目前新北市作法與臺北市預定作法不同，對罰則並沒有分級之規定，若未來臺北市訂定公布而新北市無跟進，又或是兩區域間罰則訂定方式不同，會造成其違規車輛進入罰則較輕之區域(新北市)。 4. 建議加強比較日本對計程車牌照發放與管理，其中央與地方管理權限，如何分工，如何合作以及實務運作方式等。	1. 敬悉，期末報告納入計程車運輸合作社營運管理課題討論。 2. 敬悉，期末報告納入計程車運輸合作社營運管理課題討論。 3. 敬悉，期末報告研擬裁罰基準草案供公路總局參考。 4. 本研究建議中央劃設封閉式營業區，再由各地方營業區視其地區特性，自行訂定計程車管理規範。	同意研究單位處理意見
宜蘭縣政府建設處 1. 目前同一營業區域內，不僅執業登記證不同，其實費率也不同，建議檢討現行計費機制與法規，如同營業區跨縣市營業問題。 2. 現行計程車共乘在宜蘭縣遇到重	1. 本研究建議中央劃設封閉式營業區，再由各地方營業區視其地區特性，自行訂定計程車管理規範。 2. 目前北北基綠色共乘網提供自用	同意研究單位處理意見

大活動會公告計程車共乘費率，但在小客車共乘則無訂定。宜蘭縣政府在適當地點會設立小客車共乘停車場，建議後續能就小客車共乘進行法規探討。 3. 現行計程車其他的經營模式，如：觀光計程車、酒後代駕等，建議一併納入探討。 4. 目前高雄市以計程車提供需求反應式公車(DRTS)服務是非常好的作法，宜蘭縣也有許多偏遠鄉鎮缺乏公共運輸服務，但不知以計程車提供類似服務的適法性如何，建議對相關法令進一步探討。	小客車共乘機制，本研究僅探討營業小客車營運課題，自用小客車共乘非運輸業範疇，本研究暫不討論。 3. 觀光計程車、酒後代駕議題於工作小組會議確認暫不討論。 4. 計程車提供需求反應式公車(DRTS)服務議題於工作小組會議確認暫不討論。	
交通部公路總局 1. 報告書第 183 頁，有關 Uber 營運方式以及營運狀況之探討地點多為偏遠區域，建議除美國地區外，蒐集其他先進國家(如法國、英國、新加坡、韓國、日本等)之現況以及政府對 Uber 的態度。 2. 報告書第 177 頁，App 叫車探討部分，談到很多優點，但並未討論運輸業者應具備的公共責任問題以及肇事責任問題等，建議後續研究納入探討。	1. 敬悉，本研究將提供其他先進國家是否開放 UBER 資料，期末報告併入約租小客車議題討論。 2. 敬悉，期末報告本研究將針對 App 叫車之公共責任及肇事責任問題加以探討及訂定規範。	同意研究單位處理意見
公路總局臺北市區監理所 1. 研究中將小客車運輸業區分為計程車與約租車，建議深入探討加入新興業別一約租小客車之優缺點。 2. 依據研究建議的約租車似乎是小客車租賃業現有的業務，將它獨立劃出小客車租賃業，究竟有何優缺點，對產業有何效益，建議能深入分析。	1. 期末報告探討加入新興業別一約租小客車之優缺點。 2. 期末報告納入本約租小客車議題討論有何優缺點？對產業有何效益？	同意研究單位處理意見
公路總局臺北區監理所 1. 新興的運輸模式創入，惟既有的市場營運者時過年餘，亦未以既得市場優勢策進參用新的營運模式，以強化鞏固自我市場的既有地位，E 化科技全面導入的即時化及效率化，絕對是現今汽車運輸業者必須具備的基本概念。 2. (P.154) 運價問題:現行計程車費	1. 敬悉，E 化科技全面導入的即時化及效率化，期末報告併入創新服務議題討論。 2. 敬悉，期末報告相關議題討論。	同意研究單位處理意見

率係由地方政府制定，若未依規定故費於六都外則由監理機關稽查閱罰，事權不統一，且六都外地區多採派遣方式而非巡行方式招攬乘客，如：最近排班派遣點-10 公里-乘客搭車點-1 公里-乘客下車點-11 公里-最近排班派遣點，則若照目前一律跳表收費規定，則較偏遠地區將無駕駛願意服務。另現行包車遊十分熱門，有小客車租賃業(代僱駕駛)及計程車客運在競食這塊大餅，可是小客車租賃業往往只是徒具形式之代僱駕駛，實際上是由行腳在外自行上網攬客，又計程車又缺乏包車費率之規定(曾發生發車約定包車價格後又反咬未依跳表收費之情形)，所以兩者皆有法律之灰色地帶，缺乏像日本 HIRE 業之專門畫分。 3. (P.150) (三)缺乏退出市場機制：目前部分車行管理不力，屢遭開罰將車輛交予未有計程車執業登記證的駕駛，依規定每案加開公路法，唯效果並不明顯，違規情形仍屢見不鮮。應加重處分，強制註銷牌照，以達退出市場有效機制。 4. (P.175) (九)觀光導覽服務之提供訓練司機員提供觀光之導覽服務，依據交通部觀光局 103 年 12 月 24 日觀業字第 1030919600 號函計程車駕駛提供相關導覽似仍有疑義，按發展觀光條例第 27 條第 1、3 項規定，招攬或接待觀光旅客，並安排旅遊、食宿及交通；設計旅程、提供旅遊諮詢服務等，係屬旅行業專屬業務，非旅行業者不得經營；旅行業係屬許可行業，計程車駕駛非旅行業，不得辦理上開旅遊業務。另計程車駕駛縱使經國家專技人員導遊人員考試合格、並經訓練及格，領有導遊人員執業證，亦須受旅行業之僱用或受政府機關、團體之臨時招請，始得執行導遊業務。 5. (P.149) 「優質計程車」名稱，並非法定名稱，亦非依法經強制性審核認定，如此將造成消費者對於一般計程車居於較劣質的印象	3. 期末報告納入計程車經營型態與退出市場機制課題討論。 4. 敬悉，計程車司機提供觀光導覽服務未額外收費，目前並無適法性疑義問題。 5. 「優質計程車」係媒體報導，交通部刻正評估計程車分級議題，本研究則是建議營業小客車分類，增加約租小客車區隔市場需求	

，是否妥適，宜再斟酌，或以星級作區分，消費者較亦理解。 6. (P160)4.2 「兩種只可做零租、機場接送的汽車租賃」；「長租為一年以上，三年以下」等，與法規不符。 7. 計程車除現行按錶收費外，民眾常有包租需求，因實務上亦不易取締，是否開放，值得研議。 8. (P151)「車輛年份少半年即可稱為年份較新」，與實務見解不同。	。 6. 敬悉，期末報告加以檢核修正。 7. 敬悉，計程車收費方式可由地方交通主管機關審議，除跳表計費外，亦可計時或包車。 8. 敬悉，期末報告加以檢核修正。	
公路總局新竹區監理所 監理單位是運輸業法規的執行機關，除了各項監理業務外，另一項重要任務是維持運輸業分類營運的秩序。實務上計程車客運業與小客車租賃業的業務範圍已日趨模糊，例如計程車未按表收費、小客車租賃業按表收費等。因此，期待未來小客車運輸業的業別訂定與分界，可以釐清業別之模糊地帶，以方便違規營運之取締，維護營運秩序。	敬悉，期末報告併入相關課題討論。	同意研究單位處理意見
公路總局嘉義區監理所 嘉義所管轄範圍除臺南市是比較屬於都會區外，其他地區多屬比較偏遠的鄉鎮，公共運輸並不發達。樂意見到約租小客車之發展，讓偏遠地區之民眾享用此便利的服務。	敬悉，期末報告納入約租小客車議題討論。	同意研究單位處理意見
公路總局高雄區監理所 1. 交通環境快速變遷，許多利用新科技提供運輸服務的模式因應產生，因此法規面的調適非常必要，也希望調整後可以符合各地區的需要，讓業者永續經營。 2. 租賃業部分建議比照加州之模式，先取得保險後納入管理，讓業者瞭解到承擔風險的概念。 3. 在執業登記證一元化部分，因執業登記證係屬警察單位管理，因此請研究團隊徵詢警察單位對執業登記證部分有否其他考量。	1. 敬悉，新科技提供運輸服務，期末報告併入創新服務議題討論。 2. 期末報告納入約租小客車保險議題討論。 3. 執業登記證一元化議題於工作小組會議確認暫不討論。	同意研究單位處理意見
公路總局高雄市區監理所 1. 小客車運輸業的運輸型態適合服務非都會型地區之年長者、身障者等乘客，但是由計程車客運業	1. 期末報告納入約租小客車議題討論。	同意研究單位處理意見

或是小客車租賃業或是什麼新增的行業可以提供服務，必須做適當的規範。 2. 計程車的駕駛有執業登記證的制度，小客車租賃業代僱駕駛則無。因為有些業者兩邊兼營，市場似乎有默契存在，尚未造成太大困擾，但建議仍需進行管制法規的檢討，以確保消費者安全。 3. 丙種小客車租賃業主要在處理融資性問題，而目前演變為一車一公司，建議研究團隊探討其市場定位與秩序維護。	2. 期末報告納入約租小客車有關車輛、駕駛資格及保險等議題討論與規範。 3. 小客車租賃業純租車，經多次訪談與座談會共識，建議將其排除為非運輸業，回歸民法管理。	
國立交通大學馮正民教授 1. 報告書針對國內外資料的蒐集與分析都很豐富，建議在國外與國內的資料相比較後應該有小結，歸納整理出心得，按照項目別，分析國情背景後，列出哪些項目可以特別值得我們參照學習。 2. 小客車租賃業有分甲、乙、丙，計程車也可以有分級的制度。 3. 在建議新的分類方式時，建議能與現行方式做個比較表。新的分類方式一定要能解決現有問題又能產生過多效益，才值得推動。 4. 報告書中提到許多精進作法，建議分為短、中、長期。 5. 對於數量的管制可以逐漸放寬，但要加強與人、車安全有關的管制。此外，中央與地方的管理權限劃分要清楚，哪些法規該由中央訂定，哪些可以授權地方訂定等應重新檢討。 6. Uber 開放與否可參考美國的開放方式，舉例來說美國洛杉磯地區開放 Uber 營運，賭城地區則不開放，其開放與否考量地區計程車營運狀況。	1. 遵照辦理，期末報告加以歸納整理。 2. 敬悉，期末報告併入小客車租賃業課題討論。 3. 遵照辦理，期末報告將約租小客車與現行方式做個比較表。 4. 遵照辦理，期末報告區分為短、中、長期精進作法。 5. 遵照辦理，期末報告針對中央與地方的管理權限劃分課題加以檢討。 6. 敬悉，期末報告納入約租小客車課題討論。	同意研究單位處理意見
開南大學黃德治教授 1. 建議廣徵各方意見再做建議，計程車非常複雜，每件事處理都要非常小心，若沒有絕對的好處不要任意調整。現有的制度有其歷史時空背景，想要改變必須深入了解當時的時空背景是否還存在後，再慎重處理。消費者保護與公共安全必須納入絕對優先考	1. 敬悉，本研究將再辦理兩場專家學者座談會，廣徵各方意見。	同意研究單位處理意見

量。 2. 優良計程車之設置可探討，但不建議貿然刪除。 3. 建議本報告聚焦於探討事項。例如美國各地區開放 Uber，需探討各地區之差異與是否開放之原因。 4. 近年來小客車運輸衍生之新課題，包含共乘、觀光計程車、酒後代駕、DRTS、復康巴士等，均需深入探討，討論政府管制程度，若與消費者權利與公共安全無關，建議解除管制，避免箝制產業活力。 5. 建議後續報告書能針對分析的課題，提出研究的見解，對主管機關的幫助非常大。 6. 小客車租賃業之車輛出租問題，屬於光車出租的部分應該脫離運輸業，但須釐清實務問題並探討營業行為的規範方式。目前國內小客車出租服務不夠便利，若能蓬勃發展，有助於減少國內自有車數量。 7. 推廣觀光計程車可增加計程車駕駛就業機會，但需探討推動之法規、費率、司機語言能力等是否需要管制。 8. 應推動復康巴士計程車化，需針對補貼辦法深入探討。另外無障礙車輛經營模式有高度需要客製化服務，使用者需求多樣化(如背抱服務)，社福單位會較交通單位更專業。 9. 建議研究團隊針對小客車運輸分類之法規部分，以臺灣發生的問題為導向，看看國外有沒有類似問題與解決方法，在期末報告中提出明確的成果。	2. 敬悉，期末報告併入個人計程車與優良計程車議題討論。 3. 遵照辦理，後續研究將與運研所討論確認識題，並加以探討，Uber 納入約租小客車議題討論。 4. 觀光計程車、酒後代駕、DRTS、復康巴士等議題於工作小組會議確認暫不討論。 5. 遵照辦理，期末報告書提出相關意見供主管機關參考。 6. 敬悉，車輛租賃脫離運輸業已獲共識，後續研擬法規修正處理。 7. 觀光計程車議題於工作小組會議確認暫不討論。 8. 復康巴士計程車化另有專案研究，此議題於工作小組會議確認暫不討論。 9. 遵照辦理，期末報告提出明確的研究成果。	
臺北市公共運輸處陳榮明處長 1. 報告書蒐集內容豐富，建議架構重新調整增加閱讀性。整本報告書對營業秩序的調整是主要關鍵，因此在思考策略訂定與修法部分都要特別注意。 2. 建議報告書正文部分主要針對與國外資料進行分析比較，國內法規條文則放到附錄。 3. 裁罰基準可朝一致性的方式規劃	1. 遵照辦理，期末報告整體架構重新調整。 2. 遵照辦理，期末報告將法規條文放到附錄參考。 3. 遵照辦理，參照高雄市與臺北市	同意研究單位處理意見

，另外建議分析高雄與臺北兩地現況與管理需求。 4. 在運輸業管制部分，不管將來業別怎麼區分，司機的管制必須檢討。另外停車場1比8的部分在實務上也有很大改善空間。 5. 建議制訂某種程度的車額管制標準，避免計程車輛數增長太快。但在競爭的市場，基本上是不應該管制數量，而是去控制增長幅度。 6. 認同計程車執業登記證統一，建議將來資料在各縣市間互通，在管理上比較容易掌握。 7. 計程車業者合併會牽涉到經濟個體管制，牽涉問題較大須審慎思考。 8. 約租車可包含機車、貨車、汽車等，若欲制定新的類別，其廣度需再思考。	之裁罰基準，期末報告研擬草案供公路總局參考。 4. 小客車運輸業司機管制議題於工作小組會議確認暫不討論。停車場1比8議題納入法位階小組之共同議題處理。 5. 敬悉，本研究建議劃設封閉式營業區，車額管制由各營業區自行訂定。 6. 敬悉，本研究建議劃設封閉式營業區，執業登記證發放應配合封閉式營業區處理。 7. 計程車業者合併議題於工作小組會議確認暫不討論。 8. 敬悉，期末報告納入約租小客車課題討論。	
中華民國運輸學會 1. 本研究以探討整體法規架構為主，探討議題範圍有其限制，會議中提及之議題，如：觀光計程車、復康巴士、執業登記證等，可能不適宜均於此案探討，避免太過發散。 2. 每個委員發言都會有詳實紀錄，會議紀錄整理後會製作回應情形對照表。	略 略	
本所運管組(書面) 1. 第二章文獻回顧蒐集豐富的國外資料後，建議本章最後能有一小節分別針對計程車與小客車租賃業的國外資料予以彙整成表格。 2. 第三章我國計程車客運業管理現況資料請更新，如原北高兩市監理處已改為交通部公路總局臺北市區監理所與高雄市區監理所。 3. 表3-2計程車人車管理業務執掌現況表有誤，如計程車費率審議、計程車招呼站管理、成客申訴案件處理之主管機關皆非交通部等。 4. 第四章營運與管理議題分析之計程車客運業現況與重要課題中，許多與原本所意見相違處，建議刪除或調整。如計程車分級、牌	1. 遵照辦理，期末報告將重新整理，並增加一小節，分別針對計程車與小客車租賃業的國外資料，予以彙整成表格。 2. 遵照辦理，期末報告將更新相關法規與資料。 3. 遵照辦理，期末報告將修正錯誤。 4. 遵照辦理，再與運研所協商確認。	同意研究單位處理意見

照有價回收、牌照改由人口比例限制發放等；此外，因各營業區費率不一造成乘客收費混亂之問題，已可透過新式計費表加以解決，爰建議一併刪除。 5. 在第四章末營業小客車分類議題上，建議先闡述須要分類的原因，再敘述分類的原理原則，最後描述小客車客運產業未來願景、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。	5. 遵照辦理，營業小客車分類議題再與運研所協商針對小客車客運產業未來願景、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。	
主席結論 1. 雖然小客車運輸業所遭遇之問題多年不變，但環境已改變許多，消費者需求面也在變動。目前受限於法規限制，運輸業難以發展，若產業不改變難保未來會被其他營運模式、概念衝擊。 2. 運研所非第一線機關，無政策推動之壓力，因此可以較有彈性的方式思考政策之規劃。然而時間不等人，許多產業發展需要先佈局，新的產業模式與思維不斷出現，而舊有產業在轉換和調適需要時間與過程。請各位不要拘泥於舊有框架，能夠積極思考與面對，一同找出核心關鍵與新的因應方法。 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。 4. 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，做為期中報告書修訂及後續研究作業之依據。	1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理。 3. 遵照辦理。 4. 遵照辦理。	同意研究單位處理意見

附錄 3 期末審查意見處理情形表

參與審查人員及其提供意見	合作研究單位處理情形	本所計畫承辦單位審查意見
中華民國計程車客運商業同業公會 全國聯合會 - 計程車數量的問題應如何改善，以達市場供需均衡？以及如何讓乘客坐得舒適、駕駛人得到合理的報酬，並非單純調整運價即可解決。 - 現今計程車駕駛人市場人力缺乏，40歲以下進入計程車行業工作的人愈來愈少，而部分駕駛人到68歲其身體仍然相當健康，建議可否延長年齡限制，以每年健康檢查來檢視其是否仍可安全駕駛？避免法律硬性規定而影響其就業權。 - 當年開放合作社，對行業有正面影響；惟現在合作社已無法發揮原先功能，將合作社公司化是可思考的方向。 - 榮車中心的車輛目前已不多，但是否有存在之必要，在本研究報告中未提及，應該加以檢討。 - Uber 對計程車造成很大傷害，不僅違反汽車業運輸管理規則等相關規定，且 Uber 駕駛無合法執業執照，如果發生問題，是否由政府來背書、負責？雖然公路總局有所處置，但本人認為取締不夠，取締白牌車應當場查扣其牌照，或者更嚴格吊扣牌照三個月至半年等措施，嚴格制裁白牌車違規營業。	- 本研究針對量的問題已加以探討，有關價的問題於工作小組會議確認不納入研究。(如定稿報告書第 4.3 節) - 有關可否延長年齡限制問題於工作小組會議確認不納入研究。 - 敬悉，本研究已納入討論研議。(如定稿報告書第 4.3 節) - 榮車中心的牌照問題，於工作小組會議確認不納入研究。 - 敬悉，本研究已納入相關議題討論與研議。(如定稿報告書第 4.4 節)	同意研究單位處理意見
臺北市計程車客運商業同業公會 - 計程車合作社及計程車客運服務業的產生有其背景，現在又要再創設約租小客車業，而這個行業的工作基本上計程車客運業都能做到，為什麼不能從現有體制中去思考？ - 計程車合作社創設出來是為了合作社車行化、客運服務業創設出來是為了服務業車行化，基本上都是客運業的範疇，其規範的基準在於計程車牌照，公路法第三	- 敬悉，本研究已納入相關議題討論與研議。(如定稿報告書第 4.3 節) - 敬悉，本研究已納入相關議題討論與研議。(如定稿報告書第 4.3 節)	同意研究單位處理意見

十九條之一訂定前後是有區別的。最起碼現在是中央統一規範計程車客運業的基本原則，計程車客運服務業改善計程車的服務品質為其目的，各個政策均應以計程車客運業為核心來運作。		
中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會 1. Uber 的資訊平台是我們需要學習的地方，但臺灣 Uber 公司設立網路或平台的行為，是相當不可取的。Uber 若能與租賃業合作，即可解決 Uber 的非法問題，何況申請一家租賃業不是件困難的事。只要 Uber 正常合法化的經營，大家不會有異議，反倒是自己能力不如人的地方，要自我檢討。 2. 關於從小客車租賃業中分出約租車業的作法，同業皆認為沒有必要。因代僱駕駛與計程車有所區隔，代僱駕駛以服務企業為主，極少針對一般民眾服務。目前業者已將長租、短租及代僱駕駛的模式建立起來，以「和運租車」、「格上租車」為例，都是針對企業而非民眾，若將其劃分出來，可能造成混淆。 3. 若私家車可於運輸業中營運，小客車租賃業在成本上勢必無法與其競爭，當私家車營運而發生危險時，保險是絕對不理賠的，所以運輸業跟企業合作，不在於價錢的問題，而是基於安全的考量。 4. 針對約租車之議題，沒有必要限制附帶駕駛。前陣子已徵得滴滴打車臺灣區主管承諾，不會以私家車進行營運，將與租賃業相互配合。 5. 小客車租賃業代僱駕駛是有駕駛條件規範，雖不如計程車司機嚴格，但由公司負責管理，所以不會像靠行計程車所發生的重大安全問題，若歸類在約租車業中，是否有需要額外增訂駕駛條件的必要性？	1. 敬悉，本研究已納入相關議題討論與研議。(如定稿報告書第 4.4 節) 2. 敬悉，本研究已納入約租車議題討論。(如定稿報告書第 4.4 節) 3. 敬悉，本研究已納入約租車議題討論。(如定稿報告書第 4.4 節) 4. 敬悉，本研究已納入約租車議題討論。(如定稿報告書第 4.4 節) 5. 敬悉，本研究已納入約租車議題討論。(如定稿報告書第 4.4 節)	同意研究單位處理意見
馮正民委員 1. 報告書結論的部分可再延伸，如	1. 遵照辦理，已增加各項措施之主	同意研究單位處理

有關後續配套措施與主協辦機關都可以再補充資料。個人同意修正優良駕駛，因為過去有問題發生。另外裁罰標準於期中審查會議有討論過，這次雖明確指出由中央訂定，不過訂定的主辦單位為何？同樣的，在成立計程車牌照聯合管理中心部分，由北北基桃宜五縣市在「共同營業區域計程車諮詢委員會」基礎下，試辦成立專責管理機構，這部分將來如何推動？試辦機關為何？由何者做為主體？ 2. 有關在職訓練規範部分，執行的方式應再具體，是否由公路總局訂定？在職訓練內容由中央或是地方執行呢？如果由中央，是公路總局嗎？如果能明確指出，以後推行時更順利。 3. 試辦計程車服務品質提升計畫部分，此計畫希望由中央推動，抑或是地方呢？最後，有關業者自行提出相關服務與收費模式部分，雖然由業者主動提出，但還是需要中央或地方主管機關受理這些事務，那麼又是哪個單位負責呢？希望研究團隊能建議由誰來推動。 4. 中長期的建議提到，讓純租賃業務回歸民法管轄，則其主管機關為何？建議研究團隊將其性質清楚界定，假如是租賃業，那是否就不歸交通部所管轄？ 5. 報告書中新增網路運輸業，既是網路、又是運輸，其主管機關為何？這部分應予釐清。要推動新的業別或想法，應有的配套措施如何，請研究團隊研擬補充。	辦機關與協辦單位之建議事項。(如定稿報告書第 6.2 節) 2. 遵照辦理，已增加在職訓練之主辦機關與協辦單位之建議事項。(如定稿報告書第 4.3 節) 3. 遵照辦理，已增加試辦計程車服務品質提升計畫之主辦機關與協辦單位之建議事項。(如定稿報告書第 6.2 節) 4. 遵照辦理，已增加建議純租賃租賃業之業務管轄單位之事項。(如定稿報告書第 4.4 節) 5. 遵照辦理，已增加研擬如何落實推動網路運輸業之配套措施。(如定稿報告書第 4.4 節)	意見
黃德治委員 1. 交通部曾辦公聽會討論計程車優質化，本人建議改成多元化，此多元化係指引進科技，使管理更有效率，就像現在之 Uber。雖然約租車業被界定為非黃色、不裝計費表、不可巡迴、不可排班的營運方式，但建議現有計程車也可以加入，能兩邊雙向移動、多種選擇。 2. 有關約租車強制使用刷卡付費，好像有點歧視未使用信用卡的人	1. 遵照辦理，未來約租車也可以由計程車進來，能兩邊雙向移動、多種選擇。(如定稿報告書第 4.4 節) 2. 遵照辦理，約租車以使用刷卡付費為原則，亦可收現金或不明定	同意研究單位處理意見

；有時坐公車也會忘了帶悠遊卡，如果強制不接受現金，是不是就無法上車，爭議將由此而生，投現是無法取消的。高速公路的ETC不收現金，背後有很大的機制推動、彌補，因此不收現金的假設建請研究團隊多加思考。 3. 提到廢除合作社，個人認為不可行，車行不能完全取代合作社。車行中老闆與駕駛人的劃分相當明確，但合作社之社員就是老闆，兩者存在很大的差異，因此合作社法可修但不可廢。 4. 個人優良駕駛也是可修不可廢，不贊成六年都沒實質營業，第七年就變成優良駕駛人，這部分需要查核落實。車行、合作社、個人計程車已三足鼎立，其總量已達均衡，市場總量正漸漸減少，優良計程車這部分不可以廢除，也不能偏一而廢，如此才不會產生問題。 5. 研究團隊建議發展適合於國內現況之聯合服務平臺，此屬交通部還是地方的權限？須加以探討。	其收費方式。(如定稿報告書第4.4節) 3. 遵照辦理，本研究已納入合作社議題討論。(如定稿報告書第4.3節) 4. 遵照辦理，本研究已納入合作社議題討論。(如定稿報告書第4.3節) 5. 敬悉，聯合服務平臺僅為未來產業發展願景之初步構想，詳細內容建議另立專案研究加以規劃。	
王穆衡委員 1. 肯定本研究將計程車業之當前遭遇問題有清楚之整理，研究中亦對於問題分析及不同利益關係之看法有層次的整理。 2. 共享經濟理念對計程車及小客車租賃業之衝擊是確認的，但共享經濟與Uber是否是一體之兩面，值得釐清與討論，以免依據表面現象，成為對法律改造之建言。 3. 本研究對於小客車租賃業之討論，似乎未若計程車深入，例如無人租賃車(U-Car)之法律該如何調適？ 4. 研究中對於主題要求範圍內之問題已有聚焦，但解決策略若只停留在「修法」之課題卻未提到如何修法及法條中之明確設計，恐仍未能回應需求。	1. 敬悉。 2. 遵照辦理，本研究已納入個人車議題討論。(如定稿報告書第5.4節) 3. 遵照辦理，本研究已納入無人租賃車(U-Car)議題討論。(如定稿報告書第4.4節) 4. 敬悉，有關如何修法及法條中之明確設計，建議業務主管機關召開專案會議加以研議。	同意研究單位處理意見
交通部路政司 1. 研究團隊在計程車總量管制和替補車額部分，已有建議修改汽車	1. 敬悉，已經補充說明草案條文。(如定稿報告書第4.3節)	同意研究單位處理意見

運輸業管理規則第6條，其修法是針對有效期進行處理，無法真正解決總量管制和替補車額，請補充說明草案條文。 2. 提供個人計程車獎勵金，誘使個人自願繳交車牌或重新設定有效期之建議立意甚佳，惟目前法令限制下，個人計程車只有放沒有收。 3. 本報告建議將汽車運輸業管理規則第93條調整到公路法56-1條，可是汽車運輸業管理規則第92、93條是有連帶關係，若只處理汽車運輸業管理規則第93條，在應用上可能產生問題。 4. 報告書有蒐集相關訴訟資料，建議進一步整理有關撤銷、敗訴之原因為何？是否為法律有所疏漏，導致公務員訴訟之敗訴。 5. 報告書有介紹叫車APP，是否可以和國內現有的APP比較其差異？有哪些值得學習的地方？ 6. 本報告以網路叫車為計程車和約租車之分界點，現行計程車也有網路叫車，是否會衍生出模糊地帶？	2. 敬悉，本研究已納入個人車議題討論。(如定稿報告書第4.3節) 3. 敬悉，本研究已納入汽車運輸業管理規則第92、93條修正議題討論。(如定稿報告書第4.3節) 4. 敬悉，本研究已納入相關訴訟資料議題討論與說明。(如定稿報告書第4.1節) 5. 敬悉，本研究已納入國內外叫車APP之差異比較。(如定稿報告書第3.3節) 6. 網路叫車僅為消費者諸多叫車方式之一，並非計程車與約租車之分界點。兩者之分界應為提供服務之資訊透明程度，避免衍生模糊地帶。	
公路總局臺北區監理所 1. 報告書第81頁，汽車運輸業管理規則第102條、103條與現行法規不同，建議再檢視修正。 2. 報告書第98頁，表3-9約租小客車業短程載客之交通車業務，其相關細節為何？停車場部分，本所希望比照貨運業報告所提建議，廢止停車位審核。 3. 報告書第145頁，新增汽車租賃業罰則，是否違反公平原則？請再檢視。 4. 報告書第148頁，自動租車服務，如何驗明駕駛人資料？請補充說明。 5. 報告書第175頁，表5-3第2條部分，建議可以排除自用小客車，另營業小客車是否為計程車及租賃小客車？	1. 敬悉，本研究已檢核修正。(如定稿報告書第4.3節) 2. 敬悉，本研究已檢核修正。(如定稿報告書第4.3節) 3. 敬悉，本研究已納入議題討論。(如定稿報告書第4.4節) 4. 敬悉，依本辦法12條先行審查認證即可處理。(如定稿報告書第3.3節) 5. 敬悉，是否納入自用小客車，各有其利弊得失，本案歷次討論與座談尚無法收斂各界意見，建議另立專案研究加以規劃。	同意研究單位處理意見
臺北市區監理所 1. Uber告贏公路局主要原因在於Uber只登記電腦服務業、資訊	1. 敬悉，本研究提出建議新增網路運輸業，惟相關議題均各有其優	同意研究單位處理意見

處理業，而公路局依照公路法勒令 Uber 停業，已超過公路法之範圍，程序上似有不合。針對跨國企業 Uber 不用在台灣設立分公司，透過網路營運，政府日後如何管理？請補充說明。 2. 承上所述，Uber 不在臺灣設立分公司，政府是否能針對受僱或配合的租賃業者進行強制管理？在無運輸業登記的情況下，交通主管機關應如何精進法規以使該公司停業。如何從源頭規範該類跨國 APP，使其下架？請補充說明。 3. 網路租約車是否會造成更多白牌車違規營業，如何保障合法業者之權益？請補充說明。	缺點，仍有待後續進行專案研究，以便依照我國國情，訂定一套量身訂做的規範，提供主管機關管理此類新型態運輸服務。(如定稿報告書第 3.3 節) 2. 敬悉，本研究提出新增網路運輸業之建議，應儘速落實，避免未來出現沒有可與其相抗平台之窘境。(如定稿報告書第 4.4 節) 3. 敬悉，本研究參考國外經驗，自用私家車在符合監管要求後，可提供載客服務(共享經濟條件下)，搭配相關稽查檢核作業，將可有效達到白牌車納管的目的。(如定稿報告書第 5.5 節)	
新竹區監理所 1. 報告書第 137 頁修訂汽車運輸業審核細則第六條，其中計程車客運業因其駕駛行蹤不明部分，事實上是業者在拖延時間，該車應註銷或者進行其他處理，感謝研究團隊之建議。 2. 若小客車租賃業把汽車當商品租賃，其主管機關為何？如屬租賃業則應修正公路法第 34 條將小客車租賃排除汽車運輸業外。	1. 敬悉。 2. 報告書定稿已增加各項措施之主辦機關與協辦單位之建議事項。(如定稿報告書第 6.2 節)	同意研究單位處理意見
臺中區監理所 1. 四門轎式計程車是否能滿足區域共乘、路線共乘、觀光旅遊需求？運管規則第 91 條第 1 項是否有修訂之必要？若不修訂，約租車是否會壓縮計程車之經營市場？請補充說明。 2. 報告書第 137 頁，車輛牌照替補期限 3 年加 8 年是 11 年，是否符合汰舊換新意旨？ 3. 報告書第 136 頁倒數第 13 行提及「將車輛交予道路交通管理處罰條例第三十七條第一項...」之敘述，建議修正為「未持有計程車駕駛人執業登記證」。	1. 敬悉，共乘與觀光計程車議題於工作小組會議確認不納入研究。 2. 敬悉，車輛汰舊換新替補年限過長，且展延替補期限遠高於原訂替補期限，並不合理。(如定稿報告書第 4.3 節) 3. 敬悉，本研究已檢核修正。(如定稿報告書第 4.3 節)	同意研究單位處理意見
嘉義區監理所 1. 報告書第 129 頁第 2 段，本研究建議條文修正為「計程車客運業	1. 敬悉，本研究已檢核修正。(如定稿報告書第 4.3 節)	同意研究單位處理意見

因其所屬駕駛人行方不明，致車輛逾期未檢驗而註銷其汽車牌照…」，建議修正為「致違反道路交通管理處罰條例而註銷其汽車牌照」，因同時有第 17、15-1、18 條得註銷其汽車牌照，不限於違反第 17 條之規定。 2. 計程車業跨到約租車業部分，目前已經存在。	2. 敬悉。	
高雄區監理所 1. 報告書第 114 頁第 4 點提及「黑色網約計程車」之名稱宜統一確定以免混淆。 2. 計程車若可跨到約租車，則與報告書第 178 頁「網路約租車營運管理辦法」第 16 條相互衝突。 3. 報告書第 187 頁「三、新增網路運輸業」部分，是運輸網路業還是網路運輸業？另外，「將可有效達到白牌車納管目的」之敘述，是否承認白牌車之合法性？ 4. MaaS 交通管理中心是否會成立？其主管機關為何？MaaS 應包含許多業別，而非只有計程車或小客車租賃業。	1. 敬悉，未來是否開放車輛外觀改為黑色仍有待確認，目前名稱統一暫訂「黑色計程車」。(如定稿報告書第 4.4 節) 2. 敬悉，本研究已檢核修正。(如定稿報告書第 5.4 節) 3. 敬悉，本研究暫名為「網路運輸業」，惟實際名稱仍有待後續專案研究。 4. 敬悉，報告書定稿已經補充修正 MaaS 為跨系統、跨服務的整合大平台。(如定稿報告書第 5.5 節)	同意研究單位處理意見
公路總局高雄市區監理所 針對報告書第 135 頁之裁罰基準草案，公路總局已透過運輸業管理工作圈，擬定相關草案，並進行討論中。	敬悉。	同意研究單位處理意見
臺北市政府交通局 1. 報告書第 75 頁所提之「既有業者退場機制」，提及約有 6 成計程車客運業集中在個人車行，此份統計數據偏高，實際上仍以車行為主，且退場之處理應為計程車三種組織型態並進。建議如下： (1) 針對車行 3+8 替補規定，把「得以延長一次」之規定取消。 (2) 個人車行只核給 3 年時間，期限到由監理機關再次審核。 (3) 合作社於數月內找不到社員，即註銷其車額。 2. 裁罰基準之設立，是針對沒有執業登記證及沒有職業駕照之違規經營載客者，但臺北市自今年九月實施以來，不見違規情況減少，也許是缺乏警察單位及監理系	1. 敬悉，本案已檢核修正錯誤，並初步提供退場機制之建議，惟詳細內容建議另立專案研究加以規劃。(如定稿報告書第 4.3 節) 2. 敬悉，此部分建議加強相關監警單位查核強度。並納入本研究裁罰基準議題之補充說明。(如定稿報告書第 4.3 節)	同意研究單位處理意見

統之配套，致使裁罰基準無法真正產生嚇阻效果，相關情況如下： (1)警察攔停違規時，仍以開單處罰為主，因此車行及駕駛在繳納罰款後，依然存在於市場中。 (2)車行為了免除管理責任，遂向失聯的車主提告，向其請求返還牌照，但此民事部分應規定於期限內註銷牌照，方能處理車牌之後續問題。 3. 裁罰基準之次數計算，應參考遊覽車採滾動式，以最後一次違規向前推算，並建議高雄所訂定裁罰基準時朝此方向前進。 4. 網路約租車之管理辦法，是否有法源依據？網路約租車之規範對象模糊，可能導致日後管理混亂。 5. 專家學者座談會中提到須修正運管規則第100條之一，此部分研究團隊後續處理為何？	3. 敬悉，本研究已納入議題討論。(如定稿報告書第4.3節) 4. 敬悉，提出網路約租車為未來產業發展願景之初步構想，相關法源依據與詳細內容，建議另立專案研究加以規劃。 5. 敬悉，本研究已檢核修正。(如定稿報告書第4.3節)	
新北市政府交通局(書面) 1. 人管理：有關報告書摘要「小客車客運現在與未來」第貳點、四、更生人工作權問題，涉及駕駛人相關管理層面議題，建議職業駕照、執業登記證以及合作社或車行等運輸業執照，應於監理系統內互相勾稽，以減少分屬各機關權責分工，卻未相互整合之情形。 2. 車管理：建議報告書第六章結論與建議之中長期建議，有效進行計程車車牌管制，建議失效車牌管理是否可以進行智慧化管理(例如 etag)。 3. 業管理： (1)建議報告書第六章結論與建議部分議題(裁罰標準訂定、成立計程車牌照聯合管理中心)等，較具急迫性，建議應納入法條修正內容。 (2)報告書摘要「小客車客運現在與未來」第貳點、四、停車場問題，有關運輸業須具備停車位與車輛數之比例1：8規定，所提營業據點500公尺內之一年期公/私有停車場租賃契約	1. 敬悉，已納入本研究之建議事項。(如定稿報告書第4.3節) 2. 敬悉，已納入本研究之建議事項。(如定稿報告書第4.3節) 3. 敬悉 (1)本研究已納入相關議題討論。(如定稿報告書第4.3節) (2)有關停車位課題，於工作小組會議確認由法位階負責討論與研議。	同意研究單位處理意見

計算停車位，建議提供數個實際案例，並請說明如何操作，如超過一年後如何複查是否仍具備停車場，或車行轉移、遷址等是否須重新提供等。 4. 建議本案於牌照管理以及執業登記證管理各找一個監理所以及警察單位之專家，提供詳細檢核表，供其逐項確認各修正事項或相關作法之可行性。	4. 敬悉。	
桃園市政府交通局 1. 肯定研究團隊將共同營業區分為北、中、南、東之提案，只是桃園地區之計程車，可能載客往返新竹地區，此部分該如何因應？ 2. 針對牌照之替補規定，是否由中央統一其延長年限，而不因地域之不同，而有 3+8 或 3+10 之差異？	1. 本研究已建議未來可將跨區營業問題納入營業區計程車管理發展委員會議題討論，並協調出互惠機制並依據協議訂定之相關管理辦法報部核備後即可實施。(如定稿報告書第 4.3 節) 2. 車輛汰舊換新替補年限過長，且展延替補期限遠高於原訂替補期限，並不合理。本研究已納入議題討論。(如定稿報告書第 4.3 節)	同意研究單位處理意見
臺中市政府交通局 由於 Uber 業者的出現，而有約租車業之提案，日後輔導 Uber 轉型合法之過程，是否能提高其進入約租車業之意願？	約租車業之設立目的在於提供新型態服務之納管，未來類似 Uber 的其他創新服務亦應納入約租車業進行管理。(如定稿報告書第 4.4 節)	同意研究單位處理意見
本所運管組 1. 小客車租賃業因應 WTO 開放允許外國人經營，而其附帶駕駛的部分應屬於客運業，暫不應對外開放。小客車客運產業受 Uber、滴滴打車的接連挑戰，所以建議將小客車租賃業純租車的部分獨立出來，開放外國人經營，而附帶駕駛屬客運業的部分則先不對外開放，以保障國內小客車客運產業之發展。 2. 上車前付費完畢是基於服務的考量，類似於大眾運輸的購票行為，而此規定亦能減少約租車於路上巡迴攬客機會。 3. 有關以大數據提供產業發展，明年運研所有相關計畫，希望公會及各單位、專家學者多多予以指導。 4. 鑒於本案需集思廣益，因此將上傳行政院 i-voting 徵求大眾意見。	1. 敬悉。 2. 敬悉。 3. 略。 4. 略。	同意研究單位處理意見

5. 期末報告所附摘要架構較報告書完整，建議第三章與第四章有關問題與解決方法應合併撰寫。	5. 遵照辦理，修正第三章與第四章，分別針對其相關問題與解決方法加以整合撰寫。(如定稿報告書第三章、第四章)	
中華民國運輸學會 1. 本研究案議題很多，在與運研所相互溝通討論後，認為有些議題過度發散，不在本次研究範疇。 2. 鑒於交通部希望能劃分計程車類別，於是規劃將現有的空車額，做為非小黃的營業小客車，使九人座、網約車、小客車租賃業之代僱駕駛等，能在既有的計程車牌照下運作。 3. 代僱駕駛仍為小客車租賃業之服務市場，只是將純租車的部分拉出來，使其不受公路法、運輸業管理、連帶責任、車輛沒入等之拘束，而回到民法之範疇，且報告書中亦指出，應由交通部訂定汽車租賃業管理辦法。 4. 網路運輸業於國外已立專法管理，使媒合平台受到規範，雖其為服務業非屬運輸業，然交通部門應介入管理，管控車輛與駕駛人條件，報告書中亦針對車輛及駕駛人資格提出管理法規草案，惟此草案有待後續研究，使其正式上路。 5. 感謝委員建議將計程車及小客車租賃業依現有的牌照做組合，如果牌照數量仍然不足，才進行額外開放。對於 MaaS(機動力服務平台)，未來跨業別、跨平台的整合仍為交通運輸之重點。	略	同意研究單位處理意見
主席結論 1. 本研究案只有六個月的時間，初步就大方向與相關問題及策略提出研究成果，後續尚須進行討論與針對性的制度規劃與設計。研究團隊將成果交付本所後，本所會就專業立場進行分析與整合，但本所整合的結果不是最終架構，最終所有資料仍會回歸主管機關，依據權責進行相關作業。 2. 請研究團隊針對所有問題作成紀錄，並請路政司、公路總局、各縣市政府繼續提供建議，請所內業務單位綜整，提出短時間內可	1. 敬悉。 2. 遵照辦理。	同意研究單位處理意見

推動的方案內容。 3. 本期末報告書審查通過，請研究團隊依據契約規定辦理後續相關作業。 4. 請研究團隊針對各委員、單位代表所提供之意見列表整理並加以回應處理，做為期末報告書修訂之依據。	3. 遵照辦理。 4. 遵照辦理。	

附錄 4 「計程車運輸合作社設置管理辦法」修正條文(草案)

計程車運輸合作社設置管理辦法 (草案)	計程車運輸合作社設置管理辦法 (原條文)	說明
第二條 計程車運輸合作社之營運管理，除依本辦法辦理外，並依其他相關法令規定辦理。	第二條 計程車運輸合作社及其社員之營運管理，除依本辦法辦理外，並依其他相關法令規定辦理。	公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員之管理事項。合作社法第五十四條之二亦未授權訂定社員之管理事項，且社員係領有汽車運輸業營業執照，爰社員之管理移至汽車運輸業管理規則第九十五條、九十五條之一~之三條。
第七條 合作社主管機關輔導籌備計程車運輸合作社作業程序如下： 一、調查分析： <u>會同該管公路主管機關</u> 調查籌備計程車運輸合作社之主、客觀因素，並據以分析研判籌備可行性。 二、合作教育宣導：對發起人及預定社員對象等進行合作宣導與教育工作，強化其合作信念。 三、輔導籌設：輔導發起人等依程序進行籌設及辦理成立登記等相關工作。	第七條 合作社主管機關輔導籌備計程車運輸合作社作業程序如下： 一、調查分析：調查籌備計程車運輸合作社之主、客觀因素，並據以分析研判籌備可行性。 二、合作教育宣導：對發起人及預定社員對象等進行合作宣導與教育工作，強化其合作信念。 三、輔導籌設：輔導發起人等依程序進行籌設及辦理成立登記等相關工作。	計程車客運服務業以合作社組織經營，公路主管機關應參與調查分析。
第八條 合作社發起人未檢附計程車客運服務業核准籌設證，合作社主管機關應否准計程車運輸合作社之籌備。	第八條 計程車運輸合作社之籌備，應由發起人七人以上，檢具下列文件向該管合作社主管機關提出申請，經合作社主管機關於十五日內完成前條規定事項後，會請公路主管機關核准籌備： 一、計程車運輸合作社發起組織申請書。 二、計程車運輸合作社籌備申請書。 三、籌備計畫書。	1. 合作社最低設立人數，規定於合作社法第八條。 2. 計程車運輸合作社屬計程車客運服務業，應依其籌設程序領得計程車客運服務業核准籌設證後，再行辦理公司、行號或合作社登記。
第十條 計程車運輸合作社經核准籌備後，應於六個月內籌備完成，如因正當理由未能如期籌備完	第十條 計程車運輸合作社經核准籌備後，應於六個月內籌備完成，如因正當理由未能如期籌備完	1. 公路主管機關廢止計程車客運服務業核准籌設證，應通知合作社主管機關廢

成並召開創立會時，得報請合作社主管機關會請公路主管機關同意後准予延期一次，其期間以六個月為限，逾期由合作社主管機關廢止核准籌備。 <u>公路主管機關廢止計程車客運服務業核准籌設證，應通知合作社主管機關廢止核准籌備。</u> 經廢止核准籌備者，應於廢止核准籌備之日起三十日內，將社員股金及孳息所得，扣除已發生之費用依社員已繳股金比率退還。	成並召開創立會時，得報請合作社主管機關會請公路主管機關同意後准予延期一次，其期間以六個月為限，逾期由合作社主管機關廢止核准籌備。 經廢止核准籌備者，應於廢止核准籌備之日起三十日內，將社員股金及孳息所得，扣除已發生之費用依社員已繳股金比率退還。	止合作社之籌設。 2. 由公路主管機關廢止計程車客運服務業核准籌設證後，應退還已收取之股金。
第十一條 計程車運輸合作社<u>設立人</u>召集創立會時，應通過章程、業務計畫書、收支預算表、選舉理事及監事，<u>組織社務會</u>，並於創立會後一個月內，檢附下列文件報請該管合作社主管機關會請公路主管機關同意後，發給計程車運輸合作社成立登記證，<u>並由公路主管機關發給計程車客運服務業營業執照（格式如附件一）</u>，逾期辦理者，廢止其核准籌備： 一、成立登記申請書。 二、章程。 三、<u>創立會會議紀錄</u>。 四、選任理事、監事及聘僱職員簡歷冊各一份。 五、社員名冊（格式如附件二）。 計程車運輸合作社<u>設立人</u>召集創立會、舉辦合作教育，應報請合作社主管機關及公路主管機關派員列席指導。	第十一條 計程車運輸合作社召開創立會時，應通過章程、業務計畫書、收支預算表、選舉理事及監事。 計程車運輸合作社應於召開創立會後一個月內，檢附下列文件報請該管合作社主管機關會請公路主管機關同意後，發給計程車運輸合作社成立登記證，並由公路主管機關發給計程車客運服務業營業執照（格式如附件一），逾期辦理者，廢止其核准籌備： 一、成立登記申請書。 二、章程。 三、創立會決議錄。 四、選任理事、監事及聘僱職員簡歷冊各一份。 五、社員名冊（格式如附件二）。 計程車運輸合作社召集創立會，應報請合作社主管機關及公路主管機關派員列席指導。	1. 新增於籌設期間舉辦合作教育亦應通知主管機關列席指導。 2. 合作社應登記事項逾合作社法第九條已有規範，依合作社法用詞修訂文字。
第十二條 (刪除)	第十二條 計程車運輸合作社章程，應記載下列事項： 一、名稱。 二、責任。 三、社址。 四、組織區域。 五、經營業務種類。 六、社股金額及其繳納或退還之規定。	刪除，合作社法第九條之一已有規定。

	七、社員之權利及義務。 八、職員名額、權限及任期。 九、營業年度起止日期。 十、盈餘處分及損失分擔之規定。 十一、公積金及公益金之規定。 十二、社員資格、入社、退社及除名之規定。 十三、社務執行及理事、監事任免之規定。 十四、定有存立期間或解散事由者，其期間或事由。 十五、其他處理社務事宜。	
第十三條 計程車運輸合作社之社員及準社員，應具下列各款資格： 一、設籍組織區域內。 二、領有當地有效之計程車駕駛人執業登記證或經查證已考取執業登記證尚未領證者。 三、持有有效職業駕駛執照者。	第十三條 申請加入計程車運輸合作社為社員應具下列資格： 一、設籍組織區域內。 二、領有當地有效之營業小客車駕駛人執業登記證或經查證已考取執業登記證尚未領證者。 三、持有有效職業駕駛執照者。	1. 依公路法第五十六條第二項授權訂定社員資格條件。第一項第二款配合法規文字修訂為「計程車駕駛人執業登記證」。 2. 依據 104.6.3.公告修訂之合作社法，增加準社員之規定。 3. 社員應具備之資格，於申請加入計程車運輸合作社時及入社後均須具備，若社員入社後不具備入社資格，依第十八條修正條文應予出社，以符合合作社成立宗旨。
第十四條 (刪除)	第十四條 申請加入計程車運輸合作社為社員者，對於入社前該合作社所負之債務與舊社員負同一責任。 入社股金新臺幣壹萬元以上，以現金繳納為限，社股金額每股至少新臺幣六元，至多新臺幣一百五十元，在同一社內，必須一律。	刪除，「入社股金新臺幣壹萬元以上，以現金繳納為限」違反法律保留原則，且計程車運輸合作社召開創立會時，必須通過收支預算表，並經主管機關審查。爰入社股金由章程訂定即可，餘在合作社法第十五、十六條已有規定，本條刪除。
第十五條 有下列情形之一者，不得加入計程車運輸合作社為社員或準社員： 一、經營計程車客運業（不含個人經營計程車客運業者）或本法第五十六條第一項之計程車客運服務業者。	第十五條 有下列情形之一者，不得加入計程車運輸合作社為社員： 一、經營計程車客運業（不含個人經營計程車客運業者）或本法第五十六條第一項之計程車客運服務業者。 二、已加入其他計程車運輸合	依據 104.6.3.公告修訂之合作社法，增加準社員之規定。

二、已加入其他計程車運輸合作社為社員或準社員者。	合作社為社員者。	
第十六條 計程車運輸合作社成立登記後，應於六個月內開始營業，並報請該管合作社主管機關及公路主管機關備查；但因天災、事變或其他不可抗力之事由，得報請該管合作社主管機關會請公路主管機關核准延期，期間以六個月為限，逾期廢止其成立登記證及計程車客運服務業營業執照。 計程車運輸合作社開業後，應於二個月內辦妥社員車輛一次領牌，如情形特殊未能如期完成時，得報請該管公路主管機關會請合作社主管機關同意後准予延期一次，以二個月為限，逾期廢止其核准未領牌照及計程車客運服務業營業執照。<u>經廢止計程車客運服務業營業執照之計程車運輸合作社，公路主管機關應通知合作社主管機關命令其解散。</u>	第十六條 計程車運輸合作社成立登記後，應於六個月內開始營業，並報請該管合作社主管機關及公路主管機關備查；但因天災、事變或其他不可抗力之事由，得報請該管合作社主管機關會請公路主管機關核准延期，期間以六個月為限，逾期廢止其成立登記證及計程車客運服務業營業執照。 計程車運輸合作社開業後，應於二個月內辦妥社員車輛一次領牌，如情形特殊未能如期完成時，得報請該管公路主管機關會請合作社主管機關同意後准予延期一次，以二個月為限，逾期廢止其核准未領牌照、成立登記證及計程車客運服務業營業執照。	1. 合作社設立後，未於六個月內開始經營業務，且未因天災事變或不可抗力之事由申請展延，則依<u>合作社法</u>第七十三條之一處新臺幣二千元以上一萬元以下罰鍰，並限期令其改善；屆期未改善者，按次處罰。按次處罰逾三次，屆期仍未改善，則依第五十五條之一第一項第五款由主管機關命令解散後，才能依第二項公告廢止其合作社登記。 2. 本條「廢止其(合作社)成立登記證」並未在公路法第五十六條第二項授權範圍，應依合作社法規定辦理。 3. 計程車客運服務業申請核准經營辦法第八條已有逾期不開業，廢止計程車客運服務業營業執照之規定。 4. 新增經廢止計程車客運服務業營業執照之計程車運輸合作社，應命令解散。
第十七條 (刪除)	第十七條 已領有個人經營計程車客運服務業營業執照申請加入計程車運輸合作社者，合作社應報請該管公路主管機關於其原領行車執照及牌照登記書上，登記合作社名稱，不另發牌照。 前項社員退出合作社或喪失社員資格時，合作社應報請該管公路主管機關於其原領行車執照及牌照登記書上，登記退社時間，原發牌照不予註銷。	公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員管理規定，社員領有汽車運輸業營業執照，爰移至汽車運輸業管理規則第九十五條之一。
第十八條 (第一項刪除) 社員有下列情事之一者<u>為出社</u>： 一、死亡。	第十八條 未領有汽車運輸業營業執照及牌照之社員，其汽車運輸業營業執照(格式如附件三)及牌照之請領，由合作社檢具社員	1. 社員領有汽車運輸業營業執照，故廢止汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照屬汽車運輸業之管

二、自請退社。 三、除名。 四、喪失本辦法第十三條應具備資格之一者。	名冊及社員執業登記證，向該管公路主管機關申請。 前項社員有下列情事之一者，應廢止其汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照： 一、有合作社法第十三條規定情事之一者。 二、死亡。 三、除名。 四、喪失本辦法第十三條應具備資格之一者。 五、自請退社。	理，爰第一項移至汽車運輸業管理規則第九十五條之三。 2. 合作社法第十三條條文已刪除。故刪除第十八條第二項第一款，款次重新編排。
第十九條 計程車運輸合作社服務社員之業務如下： 一、社員計程車車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及各種異動登記。 二、社員計程車車輛違規罰鍰及稅費等之繳納。 三、社員計程車強制汽車責任險或其他保險之投保。 四、社員計程車行車事故之有關處理事項。 五、社員福利互助業務。 六、乘客申訴業務。 七、社員教育訓練業務。 八、社員車輛貸款及動產擔保之登記。 九、依計程車客運服務業申請核准經營辦法申請核准籌設計程車客運服務業後，辦理社員計程車輛派遣業務。 十、其他經公路主管機關核准之業務。	第十九條 計程車運輸合作社服務社員之業務如下： 一、社員計程車車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及各種異動登記。 二、社員計程車車輛違規罰鍰及稅費等之繳納。 三、社員計程車強制汽車責任險或其他保險之投保。 四、社員計程車行車事故之有關處理事項。 五、社員福利互助業務。 六、乘客申訴業務。 七、社員教育訓練業務。 八、社員車輛貸款及動產擔保之登記。 九、依計程車客運服務業申請核准經營辦法申請核准籌設計程車客運服務業後，辦理社員計程車輛派遣業務。 十、其他經公路主管機關核准之業務。	計程車運輸合作社本係計程車客運服務業，贅字刪除。
第二十條 (刪除)	第二十條 計程車運輸合作社新加入社員所需營業之車輛由社員自備，每一社員以一輛為限。公路主管機關應於牌照登記申請書及行車執照登載該社員為車輛產權所有人，並註記所屬合作社名稱。	公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員管理規定，社員領有汽車運輸業營業執照，故廢止汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照屬汽車運輸業之管理，爰移至汽車運輸業管理規則第九十五條之一。
第二十一條 計程車運輸合作社成立後，社員或準社員如有入社或退社時，應檢附記錄該入、退社之理事會議紀錄連同合作社社員及	第二十一條 計程車運輸合作社成立後社員如有入社或退社時，應提理事會通過後，檢附理事會議紀錄連同合作社社員增減月報清冊	內政部九十六年十一月十二日內授中社字第0九六00二七一六號函示，基於社員出入社之結社自由權利，社員自請

準社員增減月報清冊（格式如附件四），報請該管合作社主管機關及公路主管機關備查。	（格式如附件四），報請該管合作社主管機關及公路主管機關備查。	退社之生效日期，應以其向合作社提出出社請求書之日為準；另交通部九十七年一月四日交路字第0九六00六三二五二號函示，本條文係屬備查程序，其意旨並非在規範社員退社應提理事會通過始具效力，爰修正相關文字，俾資明確。
第二十三條 計程車運輸合作社每月應將下列報表報請合作社主管機關備查： 一、收支月報表。 二、社員及準社員增減月報清冊。	第二十三條 計程車運輸合作社每月應將下列報表報請合作社主管機關備查： 一、收支月報表。 二、社員增減月報清冊。 計程車運輸合作社應建立財務管理制度，合作社理事會應依規定設置會計憑證與帳簿，按時編製報表提監事會審查。 計程車運輸合作社理事會應於年度終了時，製作業務報告書、資產負債表、損益計算表、財產目錄及盈餘分配表，至少於社員（代表）大會開會十日前，送經監事會審核後，提報社員（代表）大會。	1. 刪除第二十三條第二、三項，合作社法第三十六條已有規範。 2. 增減月報清冊新增準社員。
第二十四條 計程車運輸合作社之營運，不得有下列行為： 一、買賣營業車輛牌照。 二、於汰換車輛，向社員收取不當費用。 三、強制代社員購置營業車輛。 四、巧立名目向社員收取不當費用。 五、計程車運輸合作社不得與交通公司（行號）設同一處所辦公營業。 六、計程車運輸合作社職員不得兼任交通公司（行號）職務。	第二十四條 計程車運輸合作社之營運，不得有下列行為： 一、買賣營業車輛牌照。 二、於汰換車輛，向社員收取不當費用。 三、強制代社員購置營業車輛。 四、巧立名目向社員收取不當費用。	為健全計程車運輸合作社經營與管理，杜絕計程車運輸合作社淪為交通公司（行號）所操控或混淆，爰新增第五款、第六款條文禁止合作社不得與交通公司（行號）設同一處所辦公營業及職員不得兼任交通公司（行號）職務，予以規範。
第二十五條 （刪除）	第二十五條 計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予符合第十三條規定及無第十五條規定情事之配偶或直系親屬輪替駕駛營業外，不得擅自轉讓車輛牌照或僱用他人或	刪除，公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員管理規定，爰移至汽車運輸業管理規則第九十五條。

	將車輛交予他人駕駛營業。	
第二十六條 (刪除)	第二十六條 計程車運輸合作社監事不得兼任理事、事務員或技術員。 曾任理事之社員，於其責任未解除前，不得當選為監事。 理事、監事不得兼任其他業務性質相同之同級計程車運輸合作社之理事、監事，或與計程車運輸合作社有競爭關係之團體或事業之職務。	刪除，與合作社法第四十條相同。
第二十七條 (刪除)	第二十七條 計程車運輸合作社社員辦理各項監理證照、車輛異動變更登記，應檢附合作社出具該申辦業務之證明文件，向該管公路主管機關辦理。	刪除，公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員管理規定，社員領有汽車運輸業營業執照，爰移至汽車運輸業管理規則第九十五條之一。
第二十八條 (刪除)	第二十八條 各級合作社主管機關每年應會同公路主管機關對計程車運輸合作社實施稽查、考核或評鑑。 計程車運輸合作社經主管機關考核列名丁等以下者，由合作社主管機關輔導改善。	刪除，與合作設法第五十四條之三及合作事業獎勵規則第七條相同。
第三十二條 計程車運輸合作社決議解散時，應報請該管公路主管機關核准並於一個月內向該管合作社主管機關聲請登記，於清算完成時將成立登記證、計程車客運服務業營業執照及社員汽車運輸業營業執照、車輛牌照繳回。	第三十二條 計程車運輸合作社決議解散時，應於一個月內向該管合作社主管機關辦理解散登記，並於清算完成時將成立登記證、計程車客運服務業營業執照及社員汽車運輸業營業執照、車輛牌照繳回。其社員有繼續營業之必要者，應在解散登記後一個月內，以原車辦理重新加入，申請公路主管機關換發汽車運輸業營業執照並辦妥車輛異動登記，如因天災、事變或其他不可抗力之事由，得於申請期間屆滿前申請展延一次，以一個月為限。 計程車運輸合作社解散應依合作社法相關規定辦理解散登記並完成清算。	1. 合作社決議解散逾合作社法第五十七條已有規定，解散亦即計程車客運服務業申請停業，依計程車客運服務業申請核准經營辦法第二十一條應報請公路主管機關核准。 2. 第一項後段：社員有繼續營業之必要...等，刪除，公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員管理規定，社員規定移至汽車運輸業管理規則第九十五條之二。 3. 第三項刪除，合作社法已有解散與清算之規定。
第三十二條之一 經命令解散之計程車運輸合作		新增，合作社法於九十八年一

社，由合作社主管機關通知公路主管機關廢止其計程車客運服務業營業執照，並通知其社員。		月二十一日增訂第五十五條之一命令解散，考量遭命令解散之合作社組織運作已不健全（如社務廢弛、失聯等），其社員無法自合作社獲得解散相關訊息，爰增訂合作社主管機關於命令解散時應一併通知其社員，以維社員權益。
第三十三條 (刪除)	第三十三條 計程車運輸合作社決議合併者，因合併而消滅之合作社原社員自動成為因合併而存續之合作社社員。該社員應於合併後一個月內向公路主管機關申請換發社員汽車運輸業執照及辦妥車輛異動登記。	合作社法第五十八、五十九條已有合作社合併與解散等相關規定，且公路法第五十六條第二項僅授權訂定社員資格條件，並未授權訂定社員管理規定，有關社員規定移至汽車運輸業管理規則第九十五條之二。
第三十四條 (刪除)	第三十四條 計程車運輸合作社違反第二十四條第一項規定者，依本法第七十七條第三項規定處罰。	刪除，本辦法依公路法第五十六條訂定，公路法第七十七條第三項已訂罰則。

附錄 5 各國計程車客運業之相關規範

壹、日本

一、名詞定義

- (一) 計程車客運業：一個契約，承攬乘車人數為10人以下之汽車(國土交通省令所定)，而運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業(道路運輸法第三條第一款ハ)。
- (二) ハイヤー(Hire)：經營計程車業者，以供作營業用之汽車，僅在營業所提供顧客招呼運輸服務之營業(計程車業務適正化特別措置法第二條第二款)。
- (三) 旅客汽車運輸事業：指因應他人需要，以有償方式，使用汽車而運輸旅客之營業(同法第二條第三項)。可分為：(一)一般旅客汽車運輸事業，及(二)特定旅客汽車運輸事業2種。其中一般旅客汽車運輸事業，包含「一般公路汽車客運業」、「一般遊覽車客運業」及「計程車客運業」等3種(同法第三條)。
- (四) 一般旅客汽車運輸事業：特定旅客汽車運輸事業以外之旅客汽車運輸事業(同法第三條第一款)。
- (五) 特定旅客汽車運輸事業：因應特定人員之需要，於一定範圍內提供運旅客之旅客汽車運輸事業(同法第三條第二款)。
- (六) 一般公路汽車客運業：在公路運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業(同法第三條第一款イ)。
- (七) 一般遊覽車客運業：以一個契約，依國土交通省令所定乘客人數在11人以上之遊覽車，提供包租載客運輸為營業之一般旅客汽車運輸事業(同法第三條第一款ロ)。
- (八) 計程車業務適正化特別措置法之「指定地域」：參照計程車之運輸招呼係專門在營業所以外之場所行之，且不依道路運輸法第二十七條第一項所規定之適切的勤務時間或駕駛執務時間內執行勤務或駕駛執務；以及違反同法第十三條規定之拒絕運輸招呼及其他難以確保輸送安全及利用者便利之虞之行為狀況，被認為係謀求計程車業務適正化所必要之地域，而以政令所指定之地域。
- (九) 計程車業務適正化特別措置法之「特定指定地域」：指在指定地域中，特地從確保利用者便利之觀點，被認為謀求計程車業務適正化目的所必要之地域，而以政令所指定之地域。

二、申請核准籌備

(一) 計程車事業者之許可規制

計程車事業之營業係採許可制，須取得國土交通大臣之許可，始得營業；計程車駕駛人有被計程車公司僱用者；亦有個人計程車自行駕駛營業者，分別為不同之規制。計程車之營業許可規制，說明如下：

1. 經營「計程車營業」之許可

欲經營「計程車營業」之人，亦與其他經營「一般旅客汽車運輸事業」者相同，均須向國土交通大臣申請許可，屬申請經營「一般旅客汽車運輸事業」之範圍，只不過其

類別屬「計程車營業」。未經申請取得許可者，不得經營計程車營業(道路運輸法第四條參照)。

2. 申請許可之程序

欲經營「一般旅客汽車運輸事業」之人(申請經營「計程車營業」者亦同)，應向國土交通大臣，提出載明如：(一)姓名或名稱及住所，其為法人者，代表人之姓名。(二)欲經營之一般旅客汽車運輸事業種類(如計程車營業)。(三)路線或營業區域、營業所名稱及位置、每個營業所所配置之營業用車輛數量及其他國土交通省令所定有關計程車營業等事項之申請書，並附加有關營業用汽車之運行管理體制及其他國土交通省令所定之必要文件，申請經營計程車營業(道路運輸法第五條)。

3. 許可之基準

國土交通大臣審查計程車等營業之申請許可時，其許可基準如下：

(1) 該營業計畫在確保運輸安全上必須適切。

(2) 除(1)所定者外，在營業執行上，另須具有適切的計畫。

具有足以自行適切執行該營業之能力(道路運輸法第六條)。

申請營業許可之人，不得有下列消極資格條件之一：

(1) 申請經營許可之人被處1年以上懲役或禁錮之刑，已執行完畢或受赦免後，未經過2年者。

(2) 申請經營許可之人，曾被撤銷或廢止一般旅客汽車運輸事業或特定旅客汽車運輸事業之經營許可，自撤銷或廢止之日起未經過2年者。

(3) 申請經營許可之人，為未具備有關營業能力之未成年人或受監護人者，其法定代理人該當於(1)及(2)之消極要件時。

(4) 申請經營許可之人為法人者，其法人之重要幹部該當於(1)、(2)及(3)之消極要件時(道路運輸法第七條)。

4. 計程車營業者之停車場

該國對普通自用汽車之規制，汽車所有者須具備停車保管場所，始得向國土交通大臣進行車輛登記及供作行駛之用。計程車營業用車，亦不例外。計程車營業者對於所使用之事業用車輛，參照「有關汽車保管場所證明等事務之「汽車使用本據位置」之解釋基準(自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について，警察庁丁規発第74號)」，該等供道路運輸之營業用車輛，為「車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律，昭和37年6月1日法律第145號)」第三條、第四條所規定之汽車保有人，須確保該等車輛具有符合政令所定之保管場所，亦即須有距離其營業所2公里以內之道路外停車場。該等營業用計程車之使用人(即營業者)未有停車保管場所者，即不得進行車輛登記之變更或移轉，其違反者，得依第一百零八條、第一百零九條規定處以罰則。

5. 計程車營業之營運及費用

計程車營業者所定之旅客乘車費用，應受國土交通大臣之認可，由國土交通大臣就其

有無與其他同類營業惡性競爭情形、有無對特定旅客為差別待遇、有無變相超出原本利潤之加收費用等情事，審查之。經認可後，其變更時，亦同。又計程車營業者擬訂定旅客乘車費用時，並應預先向國土交通大臣提出報備，其擬變更時亦同(道路運輸法第九條之三)。

計程車營業者對於乘車旅客，不得減收乘車費用(道路運輸法第十條)。

6. 運送契約條款

計程車營業者對於運送契約條款之訂定，亦應受國土交通大臣之認可。由國土交通大臣就其有無妨礙公眾之正當利益、有無明確訂定收受費用與營業者責任事項，審查之。經認可後，其變更時亦同。其由國土交通大臣按營業種類別公告運送契約之標準契約條款者，計程車營業者訂定或變更與公告標準契約條款內容相同之契約條款時，亦應受國土交通大臣之認可(道路運輸法第十一條)。

7. 策定安全管理規程

計程車事業者，如其規模達擁有計程車數量達300輛以上者，應策定如選任安全統括管理者、確保運輸安全之營運方針、確保運輸安全之營運實施、管理體制與管理方法等「安全管理規程」，依國土交通省令規定，向國土交通大臣提出報備。其變更者亦同(道路運輸法第二十二條之二、旅客汽車運輸事業運輸規則第四十七條之二)。

8. 營運管理

(1) 營運管理者之選任與職務

計程車營業所所有計程車達5輛以上之計程車公司，應選任營運管理者，擔任分配駕駛任務，管理駕駛記錄與營運記錄、對駕駛員實施交通安全指導與教育等。營運管理者必須通過指定考試機關之考試合格後，始得被選任。其營運管理者之人數，按各該營業所配置汽車數除以40後加1，即為所得之數(道路運輸法第二十三條至第二十三條之五、旅客汽車運輸事業運輸規則第四十七條之九)。

(2) 法人計程車之行車記錄計裝置義務

做為計程車營運安全管理之相關設備(如行車記錄計)，依該國旅客汽車運輸事業運輸規則第二十六條第二項及「旅客汽車運輸事業運輸規則之解釈及運用事項(旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について，最終修正平成26年3月31日国自安第312號、国自旅第623號、国自整第398號)」規定，其屬法人計程車業者，經該管地方運輸局長考量營業用汽車之營運管理狀況等因素後，得指定地區與時間，要求在該地區內設有營業所之法人計程車業者之計程車，裝置「行車記錄計」，即具有裝置「行車記錄計」之義務，記錄該汽車行駛之瞬間速度、行駛距離及行駛時間，並負有保存1年不得消除之義務，以健全營運管理機制。

(3) 發生事故時作成駕駛執務紀錄之義務

計程車行駛如發生交通事故時，依旅客汽車運輸事業運輸規則第二十四條，該計程車事業者(營運管理者)並應作成駕駛執務紀錄，記載事故發生之時間、地點、當事人、案情概要、原因，及再發防止對策，以減少事故之發生及確保利用者之安全。

9. 計程車營業者之義務

(1) 不得無故拒絕乘客之運送招攬。

計程車營業者除有欠缺適當的營運設備者、乘客就該運送要求特別之負擔時、乘客要求不依已認可之運送契約條款實施時、天災或其他有不得已事由之運送障礙時、運送違反法令規定或善良風俗時等情形外，不得拒絕旅客之運輸招攬(道路運輸法第十三條)。

(2) 按旅客招攬順序載客。但如運送緊急病患者，不在此限(道路運輸法第十四條)。

(3) 計程車營業者應按其營業計畫執行業務。國土交通大臣如認其未依其營業計畫執行業務時，得命令其應按其營業計畫執行業務(道路運輸法第十六條)。

10. 營業許可之撤銷或廢止

「一般旅客汽車運輸事業」，包含計程車營業，如有(1)違反本法律或基於本法律所定之命令，或依據本法令所作成之處分或許可、認可所附加之條件或負擔時。(2)無正當理由不實施已許可或認可之事項。(3)有前述申請營業許可之消極要件(1)、(3)及(4)等情形之一者，得命令其停止使用營業設施或停止營業，或逕撤銷或廢止其營業(道路運輸法第四十條)。

11. 許可之監督

(1) 要求報告

國土交通大臣於該法施行之必要限度內，得命令道路運輸事業者(包含法人及個人計程車事業者)、自用小客車有償旅客運輸者，及其他所有或使用汽車之人，或此等人員所屬組織團體，依照國土交通省令所定之程序，就關於其旅客運輸業務、自用有償旅客運輸業務或所有或使用汽車事項，提出報告(道路運輸法第九十四條第一項)。

(2) 檢查及調查

國土交通大臣，於本法律施行之必要限度內，得派遣其職員，進入汽車、汽車所在場所，或道路運輸事業者(包含法人及個人計程車事業者)、自用有償旅客運輸業者及其他所有、使用汽車之人或此等人員所屬組織團體之事務所及其他事業場所(以道路運輸事業、自用有償旅客運輸業務或汽車管理有關者為限)，檢查帳簿書類及其他物件，或詢問有關係人員(道路運輸法第九十四條第四項)。此等國土交通大臣派遣其職員進入計程車之事務所或事業場所，乃至於汽車之檢查與調查權限，目的係為貫徹許可制之規制，以確實掌握計程車業者經營業務之實態，防止其違法經營或發揮行政規制之效果，以達成其行政目的，其進入檢查或調查措置，應不得解為供作犯罪偵查之用(道路運輸法第九十四條第八項)。此外，上開國土交通大臣派遣其職員實施要求報告、檢查及調查之權限，依同法施行令第六條之規定，得委任地方運輸局長、運輸監理部長及運輸支局長行之。

(二) 法人計程車營業之申請許可

關於法人計程車營業之許可申請，除應依前揭道路運輸法第六條第一項規定外，該國

國土交通大臣並訂頒「關於對計程車營業(1人1車制個人計程車除外)之申請及處分處理方針〔一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く)の申請に対する処理方針，平成21年9月29日最終修正〕」1種，以規範法人計程車營業之許可申請及處分。關於法人計程車營業之申請及許可規制如下：

1. 營業區域

以地方運輸局長依據道路運輸法施行規則第五條規定所訂定之營業區域為單位，並應在營業區域內設置營業所。

2. 法人計程車營業者之申請資格要件

法人之重要幹部，除不得有前述道路運輸法第七條各款所規定之消極資格要件外，另須符合下列要件。

(1) 法令遵守狀況

- ① 執行法人業務之常勤重要幹部必須具有遂行計程車營業所必要之法令知識。
- ② 基於健康保險法、厚生年金法、勞動者災害補償保險法、雇用保險法(以下稱「社會保險等」)規定，負有參加社會保險等義務之人，參加社會保險。
- ③ 執行法人業務之常勤重要幹部(不問其名稱為何，包含與此等重要幹部具有同等以上職權或支配力之人。以下稱「申請者等」)不得有下列 i～iv 之違反法令情事。
 - i. 因違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法及計程車業務適正化特別措置法等規定，於申請日前3個月內及申請日後，受50日車以下停止使用運輸工具或使用限制(禁止)處分者(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任之人)。
 - ii. 因違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法及計程車業務適正化特別措置法等規定，於申請日前6個月內及申請日後，受超過50日車、190日車以下停止使用運輸工具或使用限制(禁止)處分者(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任之人)。
 - iii. 因違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法及計程車業務適正化特別措置法等規定，於申請日前1年內及申請日後，受超過190日車之停止使用運輸工具或使用限制(禁止)處分者(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任之人)。
 - iv. 因違反汽車代駕業法規定，於申請日前2年內及申請日後，受營業停止命令、撤銷認定或營業廢止命令之處分(該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任之人)。

(2) 資金計畫

- ① 所需資金之估算，必須適切，且資金計畫亦須合理及確實。而且投資資金為以下 i～vii 之合計額，每項費用分別計算如下：
 - i. 車款 取得價格(含未支付價款者)或承租車輛者，1年份之租金等

- ii. 土地費取得價格(含未支付價款者)或1年份之租金等
 - iii. 建物費取得價格(含未支付價款者)或1年份之租金等
 - iv. 機械器具及其他雜項物品取得價格(含未支付價款者)
 - v. 駕駛資金人事費、燃料費、修繕費等之2個月份
 - vi. 保險費等保險費及租稅公課(1年份)
 - vii. 其他創業費等開業所需費用(全額)
- ② 所需資金之50%以上，且事業開始時所需資金之100%以上為自己之資金，申請日後須經常維持之。而且事業開始時所需之資金，如下 i～iii 合計總額。
- i. 有關(1)車輛之頭期款及2個月份之分期付款，或採用承租方式者，其2個月份之租金等。但以全額付清而取得者，其車輛價款總額。
 - ii. 有關(1)車款及土地價款之頭期款及2個月份之分期付款，2個月份之租金及保證金等。但以全額付款而取得者，其車款及土地價款總額。
 - iii. iv～vii之合計總額
- ③ 事業用汽車：申請者須具有使用權原。
- ④ 駕駛人
- i. 具備足以遂行事業計畫之一定員額的合格駕駛人選任計畫(駕駛人須持領有效之第2種駕駛執照)。
 - ii. 於此場合，應以適切的駕駛任務分配、勞動時間、支薪給與體系為前提，並且不得違反勞動關係法令規定。
 - iii. 駕駛人不得有運輸規則第36條第1項各款之情事。
 - iv. 選任定時制的駕駛員時，應訂定適切的就業規則，適當地決定其駕駛任務分配及出勤日時等事項。
- ⑤ 損害賠償能力
- 旅客汽車運輸事業者因營運事業用汽車致使旅客及其他人員遭受生命、身體及財產損害賠償應採取措置之基準之告示(旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示，平成17年國土交通省告示503號)所規定符合基準之任意保險或計畫車輛全部列入共濟互助之參加計畫。
- ⑥ 適用
- i. 就計程車附有升降機等特殊服務事業，應承襲其事業之特性而為判斷，於許可之際，因應其必要，得附加其業務範圍僅以經營該事業為限之負擔。
 - ii. 就關於道路運輸法施行規則第4條第4項第3款所規定僅配置在營業所接受招呼計程車服務而經營之事業，應附加其業務範圍僅以經營該事業為限之負擔。
 - iii. 開始實施運輸事業前，應附加其應對於「社會保險等加入義務者」參加社會保險等之負擔。

(三) 個人計程車營業之申請許可

關於個人計程車營業之許可申請，除應依前揭道路運輸法第六條第一項規定外，該國國土交通大臣並訂頒「關於對計程車營業(以1人1車制個人計程車為限)之申請處分處理方針〔一般旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーに限る)の申請に対する処分に関する処理方針，平成27年1月13日国自旅第291號最終修正〕」1種，以規範個人計程車營業之許可申請及處分。關於個人計程車營業之申請及許可規制如下：

1. 營業區域

以地方運輸局長依據道路運輸法施行規則第五條規定所訂定之營業區域為範圍。

2. 個人計程車營業者之申請資格要件：申請營業者除不得有前述道路運輸法第七條各款所定之消極資格要件外，並須符合下列要件：

(1) 年齡

未滿65歲之人。

(2) 駕駛執照

須持有現在有效之第2種駕駛執照(其中以普通駕照、中型駕照或大型駕照為限)。

(3) 駕駛資歷

區分未滿35歲者、35歲以上未滿40歲者，及40歲以上未滿65歲者，分別要求申請營業者須具有在所申請之營業區域內，曾受僱執業計程車駕駛達一定期間以上(10年以上、3年以上，及最近3年內2年以上者)，並須具有最近10年內無發生交通事故之經歷。

(4) 法令遵守狀況

① 申請日前5年內及提出申請後，未曾受下列處分，諸如：

- i. 違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法(貨物自動車運送事業法，平成元年法律第83號)、計程車適正化・活性化特別措置法(特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法，平成21年6月26日法律第64號)而受限制使用(禁止)、停止使用運輸工具以上之處分者。
- ii. 違反道路交通法之註銷駕駛執照之處分者。
- iii. 依計程車業務適正化特別措置法(タクシー業務適正化特別措置法，昭和45年5月19日法律第75號)規定，曾受註銷登記及禁止登記之處分者。
- iv. 曾受汽車代駕業法(自動車駕駛代行業の業務の適正化に関する法律，平成13年6月20日法律第57號)之營業停止命令或營業廢止命令者。
- v. 曾犯刑法、暴力行為處罰法(暴力行為等処罰ニ関スル法律，大正15年法律第60號)、刑法(昭和40年法律第45号)、暴力行為等処罰に関する法律(大正15年法律第60号)、麻藥及向精神藥取締法(麻藥及び向精神藥取締法，昭和28年法律第14号)、覚せい剤取締法(覚せい剤取締法，昭和26年法律第252号)、賣淫防止法(売春防止法，昭和31年法律第118号)、槍砲刀劍類所持等取締法(銃砲刀劍類所持等取締法，昭和33年法律第6號)，及其他相當之法令規定而受處分者。

- vi. 曾因申請人自身之行為，而使其僱主遭受道路運輸法、貨物汽車運輸事業法或計程車業務適正化特別措置法所定停止使用運輸工具以上之處分者。
- ② 申請日前3年間及申請日後，未曾受違反道路交通法之處分(包含反則金之課處)者。但在申請日前1年內曾受反則點1點之處分，或被課處繳納反則金以1次為限，視為未受該等處分。
- ③ 因違反前述i或ii之規定，而現未被提起公訴者。
- (5) 資金計畫。
- 所需資金之估算，必須適切，且資金計畫亦須合理及確實。而且，投資資金為以下i~iv之合計額，每項費用分別計算如下。
- i. 設備資金(後述Ⅲ之部分除外)，原則上為70萬圓以上(但未滿70萬圓者，明顯得以調整其所需設備者，其所需金額)。
- ii. 駕駛資金原則上為70萬圓以上。
- iii. 汽車車庫所需資金：確保具有得以新建、改建、購入或借入等汽車車庫之資金。
- iv. 保險費：汽車損害賠償保障法所定之自賠責任保險費(保險期間12個月以上)、旅客汽車運輸事業者因營運事業用汽車致使旅客及其他人員遭受生命、身體及財產損害賠償應採取措置之基準之告示(旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示，平成17年國土交通省告示503號)所規定符合基準之任意保險或共濟互助之保險年費。
- 以上所需資金須100%以上須為自己資金(自己名義之存款金等)，且在提出申請後應經常確保維持。
- (6) 營業所
- 即管理個人計程車營業之事務所。原則上營業所須在其申請營業區域內該申請人之住居所(須居住1年以上，而有永久居住之意思)，申請人對該住居所須有使用權原。
- (7) 事業用汽車：須有使用權
- (8) 汽車車庫
- ① 須在申請之營業區域內，須從營業所起，直線距離2公里以內者。
- ② 得以完全容納事業計畫之事業用汽車。
- ③ 與鄰接區域具有明確之區隔。
- ④ 土地、建築物，須具有3年以上之使用權原。
- ⑤ 不得違反建築基準法(昭和25年法律第201号)、都市計畫法(昭和43年法律第100号)、消防法(昭和23年法律第186号)、農地法(昭和27年法律第229号)等相關法令規定。
- ⑥ 事業計畫之事業用汽車出入並無障礙情事，其前面道路並無違反車輛限制令(車両制限令，昭和36年政令第265號)。其前面道路為私人道路者，申請人須經同意

而取得使用權原，且該私人道路連接公有道路並無違反車輛限制。

⑦ 確保通行視線無阻。

(9) 駕駛人及健康狀態檢查合格

① 在公共醫療設施，接受胸部疾病、心臟疾病及血壓等相關診斷，未有造成個人計程車執業障礙之健康狀態。

② 在汽車事故對策機構等，接受有關駕駛能力之相關診斷，未有造成個人計程車執業障礙之狀態。

(10) 通過法令及地理考試合格

三、營運規模限制

關於計程車業之營業規模，除個人計程車業者採取1人1車制之營業規模外，依前揭「關於對計程車營業(1人1車制個人計程車除外)之申請及處分處理方針」規定，關於法人計程車業者，設有最低車輛數、汽車車庫、管理營運體制等營業規模限制：

(一) 營業區域

以地方運輸局長依據道路運輸法施行規則第五條規定所訂定之營業區域為單位，並應在營業區域內設置營業所。由於營業區域之範圍，係由各該地方運輸局長定之，本研究以關東運輸局為例，計程車業者須就附表38劃定營業區域之一，提出申請許可。

表38 關東運輸局之營業區域

營業區域名稱	區 域
特別區・武三交通圈	東京都特別區、武蔵野市及三鷹市
北多摩交通圈	東京都立川市、府中市、国立市、調布市、狛江市、小金井市、国分寺市、小平市、西東京市、昭島市、武蔵村山市、東大和市、東村山市、清瀬市及東久留米市
南多摩交通圈	東京都八王子市、日野市、多摩市、稻城市及び町田市
京浜交通圈	神奈川県横浜市、川崎市、横須賀市及三浦市
県央交通圈	神奈川県藤沢市、茅ヶ崎市、平塚市、伊勢原市、秦野市、相模原市、大和市、座間市、海老名市、綾瀬市、厚木市、高座郡寒川町、中郡大磯町、二宮町及愛甲郡愛川町、清川村
県南中央交通圈	埼玉県川口市、さいたま市、鴻巣市、上尾市、蕨市、戸田市、桶川市、北本市、北足立郡伊奈町
県南東部交通圈	埼玉県春日部市、草加市、越谷市、久喜市、八潮市、三郷市、蓮田市、幸手市、吉川市、南埼玉郡宮代町、白岡町、北葛飾郡杉戸町、松伏町及(舊)北埼玉郡北川辺町、大利根町
県南西部交通圈	埼玉県川越市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、上福岡市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、入間郡毛呂山町、越生町、比企郡滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町及秩父郡東秩父村
千葉交通圈	千葉県千葉市及び四街道市
京葉交通圈	千葉県市川市、船橋市、習志野市、鎌ヶ谷市、八千代市及浦安市

東葛交通圈	千葉縣松戸市、柏市、流山市、野田市、我孫子市
中・西毛交通圈	群馬縣前橋市、高崎市、伊勢崎市、佐波郡玉村町、安中市、富岡市、 藤岡市、北群馬郡吉岡町、榛東村、多野郡神流町、上野村、甘樂郡甘 樂町、下仁田町、南牧村
宇都宮交通圈	栃木縣宇都宮市、鹿沼市、河內郡上三川町、下都賀郡壬生町及(舊)上都 賀郡西方町

(二) 營業所

營業所應配置營業用車輛以供營運管理與利用，而為對外營業之事務所，應符合下列規定：

1. 須在營業區域內。其有多數營業區域者，應設於各該區域內。
2. 申請者對於土地、建築物，須有3年以上之使用權原。
3. 未有違反建築基準法(昭和25年法律第201号)、都市計畫法(昭和43年法律第100号)、消防法(昭和23年法律第186号)、農地法(昭和27年法律第229号)等有關法令情事。
4. 足以正確地遂行事業計畫之規模。

(三) 最低車輛數

1. 在所申請之營業區域內，應配置以下區分所示一定車輛數以上營業用汽車：
 - (1) 包含人口50萬人以上都市之營業區域 10輛。
 - (2) 其他營業區域 5輛。
2. 前揭(1)之車輛數，在同一營業區域內設有多數營業所者，應合併計算各該營業所配置之車輛數，其任一營業所，均須配置5輛以上事業用汽車。
3. 對於前揭(1)及(2)之最低車輛數規定，離島等有難以達到此等基準者，而經地方運輸局長認定時，得不照此基準。
4. 對於大都市為防止計程車過度發展。

(四) 汽車車庫

1. 原則上應與營業所併設之。但其無法併設者，從該營業所起，須在直線2公里以內之營業區域內，且得以充分地實施營運管理。
2. 車輛與汽車車庫之境界及車輛相互間之間隔，須確保在50公分以上之距離，且須完全得以容納營業所配置之事業用汽車。
3. 應與供其他用途使用之部分，做明顯的區隔。
4. 申請者就該土地、建築物，須有3年以上之使用權原。
5. 不得有違反建築基準法、都市計畫法、消防法、農地法等有關法令情事。
6. 設置事業用汽車之點檢、整備及清潔等設施。
7. 事業計畫之事業用汽車出入並無障礙之構造，其前面道路並無違反車輛限制令(車輛制限令，昭和36年政令第265號)。其前面道路為私人道路者，申請人須經同意而取得使用權原，且該私人道路連接公有道路並無違反車輛限制。

(五) 休息、短時間睡眠或睡眠之設施

1. 原則上應與營業所或汽車車庫合併設置。但無法合併設置者，從營業所或汽車車庫起

，必須在直線2公里以內之範圍。

2. 具有足以正確地遂行事業計畫之規模，並有適當的設備。
3. 該等設施須與供作其他用途使用部分，做明顯區隔，且依照事業計畫規定，駕駛人得以經常使用之。
4. 申請者就該土地、建築物，須有3年以上之使用權原。
5. 不得有違反建築基準法、都市計畫法、消防法、農地法等有關法令情事。

(六) 管理營運體制

1. 如為法人者，該法人之重要幹部中，須有1名以上專任管理職務。
2. 按每個營業所，依所配置之營業用汽車數量，備具確保負有責任義務之合格常勤運行管理者人員之管理計畫。於此場合，旅客汽車運輸事業運輸規則(旅客自動車運送事業運輸規則，昭和31年運輸省令第44號，以下稱「運輸規則」)第22條第1項規定，在地方運輸局長所指定之地區內，依道路運輸法第23條之2第1項第2款規定受運行管理者資格者證交付之人被選任為運行管理者時，須在其申請營業區域內，具有5年以上之實務經驗。
3. 負責運行管理之重要幹部等運，其運行管理之指揮命令系統應具體明確。
4. 無法營業所合併設置汽車車庫者，應整備汽車車庫與營業所之經常性密切聯繫體制，同時並應確實建立點名等體制之實施。
5. 整備關於事故防止之教育及指導體制，並明確整備關於「處理事故及汽車事故報告規則(事故の処理及び自動車事故報告規則，昭和26年運輸省令第104號)」之報告等責任體制及其他緊急時聯絡、協力體制。
6. 明訂上記(2～5)事項等之運行管理規程。
7. 確立運輸規則第36條第2項之對選任駕駛人進行指導體制。
8. 針對駕駛人，應策訂營業區域內對處地理及利用者之指導監督要領，以及就該指導監督事項，選任總括處理之指導主任者。
9. 原則上，必須備具常勤合格之整備管理者選任計畫。但將整備管理者，外部委託符合一定要件之集團企業〔公司法(會社法，平成17年法律第86號)第2條第3款及第4款所定子公司與母公司之關係企業，及具有同一母公司之子公司。〕時，應確立關於營業用汽車之運行可否決定等整備管理業務能確實實施之體制。
10. 整備關於利用者等之陳情處理體制。

四、牌照數量管制

該國行政改革委員會於1996年(平成8年)12月16日，公布「關於推動規制緩和之意見(第2次)－以創意來塑造新的日本」，其後國土交通大臣乃勵行推動規制緩和，自2000年起廢止所謂「供需調整規制」之牌照數量管制，轉而強調「安全確保」及「消費者保護」之法政策，從事前規制改為事後規制，導入市場原理及業者自己責任原則，講求計程車駕駛資格要件之規制、營業者優質服務之確保・提升之具體方策，並謀求達成其目標之體制整備。亦即，從講究計程車事業者之服務品質著眼，對新加入者須符合以下資格進

行審查：

1. 在經營計程車營業上，具有確保安全之能力(關於安全運行之事業者知識、及運行管理體制之整備等)。
2. 發生事故時之對應能力，確保其具有損害賠償能力(事故時內部體制之整備、參加任意的責任保險等)。
3. 確保得以提供安全、安心的服務品質之事業基礎(車庫、車輛數、駕駛人等)。
4. 事前排除對利用者或安全有危害之虞之人的消極資格事由(未因違反法令而受一定之處分)。

同時，對於新加入計程車營業者，明確規範其許可要件並公布之，於進行許可審查時，應確保其公正及透明。業者欲退出經營時，則採報備之方式為之。

雖然計程車事業回歸自由競爭之市場機制，乃勢所必然。惟該國為防止計程車事業之過度發展，及造成供給輸送力過剩等情形，於平成21年制定關於特定地區及準特定地區計程車業適正化及活性化特別措置法(特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法，平成21年6月26日法律第64號)，由國土交通大臣認為特定地區之計程車業供給過剩時，經考量事業用計程車之收入狀況、計程車發生事故狀況，以及違反法令與其他不適當經營狀況等因素，得指定某地區為該法之特定地區等及其實施期間(同法第三條、第三條之二)。於上開被指定之特定地區等及期間內，由有關係之地方公共團體首長、計程車事業者等、計程車駕駛人組織之團體，及該地區之住民等組成協議會，採取「自主管理」方式，自主作成特定地區之事業計畫(同法第八條、第八條之二)。

該特定地區之事業計畫，包含特定地域計畫之目標、該特定地區應削減計程車業之供給輸送力及削減方法等事項(如削減計程車輛等)，並須經國土交通大臣之認可後據以實施(同法第八條之三)。如各該計程車業者或營業所違反者，得依同法第二十條之三第一款規定處罰之，以抑制計程車業之過度發展，健全計程車業之營運與發展。同時，國土交通大臣受理計程車業之許可申請時，在被指定之特定地區等及期間內，如該申請有關之營業區域涵蓋涉及特定地域之全部或一部者，應不得為該許可(第十四條之二)。其在被指定之準特定地區等及期間內，如該申請有關之營業區域涵蓋涉及準特定地域之全部或一部者，國土交通大臣除依道路運輸法第六條各款所列之基準審查外，就該許可，於不致造成該準特定地域內計程車業供給過剩之目的下，審查其是否符合國土交通大臣所定之基準。於此場合，國土交通大臣認為該申請不符合該基準時，應不得許可之(第十四條之三)。

五、計程車車輛設備與檢驗

關於計程車車輛設備與檢驗，亦與自用小客車租賃業同，均同屬營業運輸之自用小客車，依該國道路運輸車輛法規定，其規制內容如下：

(一) 計程車車輛之新規檢查

包含計程車車輛之汽車，應依道路運輸法第五章之規定，接受國土交通大臣所實施之

檢查，非領有有效的汽車檢查證，不得供作行駛使用(道路運輸車輛法第五十八條)。關於汽車檢查之種類(如新規檢查、繼續檢查等)及其實施方法，以國土交通省令定之(同法第五十八條之二)。

計程車輛之汽車檢查，亦與自用小客車同，對於未經登記之汽車或未經指定車輛號碼之輕汽車，如欲將其供作行駛使用時，該汽車使用者應提示該汽車，並接受國土交通大臣(委任地方運輸局長，或再委任運輸監理部長或運輸支局長)所實施之新規檢查。汽車使用者申請新規檢查者，應同時申請新規登記(同法第五十九條)。

國土交通大臣對新規檢查之結果，認該汽車符合保安基準時，應將「汽車檢查證」交付該汽車使用者。於此場合，並應對於受檢車輛，指定其車輛號碼(同法第六十條)。

(二) 汽車檢查證之有效期間

計程車輛，係供作運輸旅客汽車運輸事業使用之汽車，其汽車檢查證之有效期間定為1年(同法第六十一條第一項參照)，以確保營業用車輛符合汽車保安基準。

(三) 計程車輛之繼續檢查

計程車業者對於所使用之普通汽車或小型汽車，於上開汽車檢查證之有效期間(1年)屆滿後，亦要使用該汽車時，應提示該汽車，接受國土交通大臣所實施之繼續檢查，即負有接受汽車繼續檢查之義務。於此場合，該汽車之使用者應將該汽車檢查證，向國土交通大臣提出之。國土交通大臣依該繼續檢查之結果，認該汽車符合保安基準時，應在該汽車檢查證上記入其有效期間後，再將該汽車檢查證返還該汽車使用者；認該汽車不符合保安基準時，則不應將該汽車檢查證返還該汽車使用者(第六十二條第一項、第二項參照)。

(四) 汽車使用者之定期點檢

受許可經營計程車業者之計程車業者(即汽車使用者)，應依道路運輸車輛法第四十八條第一項第二款規定，就該汽車種類、用途等，依國土交通省令所定技術上基準，每六個月定期逐一檢查汽車。

(五) 汽車使用者之平日點檢整備

依道路運輸車輛法第四十七條之二規定，計程車業者做為汽車之使用者，應對其計程車，從汽車行駛之距離、狀態等為判斷在適切的時期，依國土交通省令所定之技術上基準，就信號裝置之車燈、煞車裝置之作用及其他經常須點檢事項，以目視等方式，平日逐一檢查汽車。

六、載運乘客

計程車駕駛人不得無故拒絕乘客之運送招攬。易言之，計程車營業者除有欠缺適當的營運設備者、乘客就該運送要求特別之負擔時、乘客要求不依已認可之運送契約條款實施時、天災或其他有不得已事由之運送障礙時、運送違反法令規定或善良風俗時等情形外，不得拒絕旅客之運送招攬(道路運輸法第十三條)。此外，計程車駕駛人應按旅客招攬順序載客。但如運送緊急病患者，不在此限(道路運輸法第十四條)。當然，計程車駕駛人載客人數之限制，自應遵守道路運輸車輛法及道路交通法等規定，不得違法超載。

七、駕駛車輛限制

依道路運輸法第三條第一款ハ及同法施行規則第三條之二規定，計程車業者所用車輛，限定為乘車人數在10人以下之汽車。依該國汽車交通局長訂頒之「關於計程車業之租金及費用制度(一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について，平成22年6月21日最終修正)」，其車種區分如下：

1. 特定大型車：道路運輸車輛法施行規則第2條所規定普通汽車或小型汽車，乘車人數7～10人之車輛(乘坐客人最多9名)。
2. 大型車：道路運輸車輛法施行規則第2條所規定之普通汽車，排氣量超過2000cc，乘車人數6名以下之車輛。
3. 普通車：道路運輸車輛法施行規則第2條所規定之普通汽車中，其排氣量在2000cc以下，車長4.6m以上，乘車人數在6名以下之車輛，大部分計程車輛屬之。另車長未達4.6m之同條所定小型汽車，乘車人數亦在6名以下者，亦屬之。

八、程車駕駛人執業登記管制

該國計程車駕駛人係採登記制度(準則制)，然非經登記不能駕駛計程車，茲就其登記制度概要說明如下：

(一) 登記制度之採行

首先，就「計程車公司」所僱用之駕駛人執業登記而言，欲被僱用或預定被僱用為「計程車公司」為駕駛人執業者，必須先向國土交通大臣申請登記，在指定地域內，登記在「計程車駕駛人登記簿」，始得被僱用，執行計程車駕駛業務(計程車業務適正化特別措置法第三條)；該受登記之計程車駕駛人，並由其所屬之計程車公司向國土交通大臣申請「駕駛人證」，並交付該駕駛人，以為執業依據(計程車業務適正化特別措置法第十三條、第十四條)。其次，就「個人計程車執業駕駛人」而言，該自行駕駛執業除仍須按道路運輸法取得「一般乗用旅客自動車運輸事業」之營業許可外，另須向國土交通大臣申請取得「事業者乗務證」，始得自己駕駛經營個人計程車(計程車業務適正化特別措置法第四十六條)。

做為被僱用或預定被僱用為「計程車公司」為計程車執業駕駛人之資格要件，其駕駛人為登記之申請時，必須領有在有效期內之道路交通法「第2種駕駛執照」，另須具備修畢國土交通省令所定確保計程車駕駛安全與利用者便利之講習、在該特定指定區域具有國土交通省令所定之駕駛經歷及地理測驗合格等資格要件，始得予以登記(計程車業務適正化特別措置法第五條、第七條)。其登記事項有變更時，「登記駕駛人」並須向國土交通大臣提出報備(計程車業務適正化特別措置法第八條)。

(二) 駕駛人之資格條件

該國道路交通法所稱「第2種駕駛執照」，包括大型汽車第二種免許、中型汽車第二種免許、普通汽車第二種免許、大型特殊汽車第二種免許及牽引第二種免許五種，此等免許相當於我國道路交通安全規則之職業駕駛執照。

申請第2種駕駛執照之人，除須通過該管公安委員會所實施駕駛免許考試合格外(道

路交通法第八十九條第一項參照)，依同法第九十條規定，其有下列情形之一者，該管公安委員會應拒絕其免許之申請，諸如：

1. 罹患下列疾病之人

- (1) 具有伴隨幻覺症狀之精神疾病而為政令所定者
- (2) 因疾病發作而導致意識障礙或運動障礙而為政令所定者
- (3) 除(1)或(2)所列者外，有造成汽車等安全駕駛障礙之虞之疾病而為政令所定者

2. 屬介護保險法(平成9年法律第123號)第五條之二所規定認知症(第一百零三條第一項第一款之二僅稱「認知症」)之人

3. 酒精、麻藥、大麻、鴉片或覺醒劑之中毒者

4. 違反第八項規定命令之人

5. 違反關於汽車等駕駛之本法律或基於本法律所定之命令，或基於本法律規定之處分之行為(次項第一款至第四款所規定之行為，除外)之人

6. 教唆汽車等駕駛人，使其違反本法律規定之行為，其情節重大而為政令所定者(以下本款稱「重大違反」)，或對於汽車等駕駛人所實施之重大違反，實施該重大違反之幫助行為(以下稱「重大違反教唆等」)之人

7. 在道路以外之場所，以汽車等本來之使用方法而致人死傷之行為(以下稱「道路外致死傷」)，並為次項第五款所定行為以外行為之人

8. 受第一百零二條第六項規定通知之人。

(三) 駕駛人執業之限制。

依計程車業務適正化特別措置法規定，計程車駕駛人執業之有關義務，說明如下：

1. 不得在指定之時間或計程車招呼路段，排班接受旅客招攬行車。
2. 計程車執業時，依照國土交通省令表明為計程車之標識。
3. 其為個人計程車駕駛，應表明為「個人計程車事業者乘務證」。
4. 計程車駕駛人執業時，不得為本法所定事項以外之其他標識。
5. 在特定指定地域內，必須取得該地域之地理測驗合格。

(四) 駕駛人登記之撤銷或廢止

受前述登記之計程車駕駛人，如有違反道路運輸法或其命令所定之處分或附加條件或負擔、發生翻車或火災等重大事故而未國土交通大臣報備、不遵令參加確保計程車運輸與乘客安全之講習等情事，國土交通大臣得撤銷或廢止其登記(計程車業務適正化特別措置法第九條)。

九、罰則(以專處計程車法規)

關於計程車違法營業之處罰，分別就違反道路運輸法、計程車業務適正化特別措置法，及關於特定地區及準特定地區計程車業務適正化及活性化特別措置法處罰規定說明之：

(一) 道路運輸法

1. 違反第四條第一項，未經國土交通大臣之許可而經營計程車業者，得依同法第九十六條第一款規定，處三年以下懲役或三百萬圓以下罰金，或併科之。

2. 違反第三十三條規定，提供計程車執照或以出租許可執照等方式，供作他人利用經營使用者，得依同法第九十六條第二款規定，處三年以下懲役或三百萬圓以下罰金，或併科之。
3. 違反第三十三條規定，計程車營業者使不具備年齡、駕駛經歷及其他政令所定一定要件之人駕駛計程車者，得依第九十七條第一款規定，處一年以下懲役或一百五十萬圓以下罰金，或併科之。
4. 違反第四十條規定，計程車營業受停止營業處分而仍繼續營業者，得依第九十七條第三款規定，處一年以下懲役或一百五十萬圓以下罰金，或併科之。
5. 自用汽車之使用者，違反第八十一條第一項所規定國土交通大臣限制或禁止其使用自用汽車供作計程車營業之處分者，得依第九十七條第七款規定，處一年以下懲役或一百五十萬圓以下罰金，或併科之。
6. 違反第九條之三第一項規定，計程車業者未受第九條之三第一項或第六十一條第一項規定之認可，或不依已受認可之租金及費用，而仍為收取租金及費用者，得依得依第九十八條第三款規定，處一百萬圓之罰金。
7. 違反第九條之三第三項規定，計程車營業者使用第九條第一項國土交通省令所定免經認可之費用時，而未事先國土交通大臣報備者，得依九十八條第一款規定，處一百萬圓之罰金。
8. 違反第十條之規定，計程車業者對於旅客就已收受之租金及費用給予折扣者，得依九十八條第四款規定，處一百萬圓之罰金。
9. 計程車業者未經第十一條第一項規定之認可，或不依已受認可之運輸約款規定，而與旅客締結運輸契約者，得依九十八條第五款規定，處一百萬圓之罰金。
10. 違反第十三條規定，計程車業者違反運輸保證義務，而拒絕運送者，得依九十八條第六款規定，處一百萬圓之罰金。
11. 違反第十五條規定，計程車業者變更事業計畫(第三項、第四項及次條第一項規定，除外)，未經國土交通大臣之認可者，得依九十八條第七款規定，處一百萬圓之罰金。
12. 違反第二十二條之二規定，計程車事業者(其事業規模未達國土交通省令所定者除外)，未訂定安全管理規程者及未向國土交通大臣提出報備者；或選任或解任安全統括管理者，未向國土交通大臣提出報備者，得依九十八條第十二款至第十四款規定，處一百萬日圓之罰金。
13. 違反第十五第四項條規定，計程車營業者輕微的變更事業計畫事項，未為報備或為虛偽之報備者，得依第一百零五條第三款規定，處五十萬圓行政罰鍰。
14. 違反第十四條規定，計程車業者未按受理運輸申請之順序，實施旅客之運輸者，得依第一百零五條第三款規定，處五十萬圓行政罰鍰。

(二) 計程車業務適正化特別措置法

1. 違反第三條規定，計程車業者使未登記於計程車駕駛人登記原簿(以下稱「原簿」)之

人(以下稱「登記駕駛人」)擔任駕駛職務，得依第五十六條第一款規定，處一年以下懲役或一百五十萬以下罰金，或併科之。

2. 申請登記之人對其應提出第五條第二項之申請書及書面文件；或登記駕駛人應提出之報備書，為虛偽之記載而提出者，得依第六十條第二款規定，處三十萬以下罰金。
3. 違反第八條第一項第一款或第三款規定，登記駕駛人之登記事項有變更等情事而未向國土交通大臣提出報備者，得依第六十條第二款規定，處三十萬以下罰金。
4. 違反第十三條規定，計程車駕駛人未將其駕駛人證揭示於計程車上者，得依第六十條第一款規定，處三十萬以下罰金。。
5. 違反第五十二條第一項規定之停止使用該事業運輸工具或停止營業之命令者，得依第五十六條第一款規定，處一年以下懲役或一百五十萬以下罰金，或併科之。
6. 違反第五十二條第二項規定準用道路運輸法第四十一條第一項或第三項有關返還汽車檢查證、扣留汽車登記號碼牌之命令，或貼付汽車檢查證或封印汽車登記號碼牌之命令者，得依第五十九條規定，處一百萬圓以下罰金。

(三) 關於特定地區及準特定地區計程車業適正化及活性化特別措置法

違反第八條之二第一項規定，各該計程車業者或其營業所實施未經第八條之二第一項規定認可之特定地域計畫所定事項者(如削減計程車事業或車輛)，得依同法第二十一條之三第一款規定處罰之，以抑制計程車業之過度發展，健全計程車業之營運與發展。

十、其他

此外，對於家用自小客車，原則上不得供作有償運送(出租載客)。但如有：(一)因災害之緊急需要時。(二)市町村、特定非營利活動促進法第二條第二項所規定特定非營利活動法人及其他國土交通省令所定之人，以單一市町村區域內之住民，及其他國土交通省令所定之旅客為運送對象而實施運輸時(簡稱「自家用有償旅客運輸」)。(三)為確保公共福祉而有不得已之情形，限定在國土交通大臣所許可之地區或期間內，供作運輸使用時(道路運輸法第七十八條)。欲實施運送之人經向國土交通大臣申請登記後，始得供作有償運輸(道路運輸法第七十九條)。

貳、美國

一、加州法規範

(一) 計程車客運業規範(舊金山市)

1. 主管機關與主要法規

美國各州沒有統一的計程車法規，各地區有不同的計程車法規。

舊金山的公共運輸主管機關為交通局(San Francisco Municipal Transportation Agency, SFMTA)，營利運輸之法規為交通運輸法(Transportation Code)第二章(Division II)之 ARTICLE 1100: REGULATION OF MOTOR VEHICLES FOR HIRE。

2. 定義

- (1) 計程車(Taxi)是指取得計程車牌照或殘障計程車牌照，而取得合法允許而隨機或依照安排在市區載客，以特定的顏色，透過計里程表按里程或者是等待期間計費，並使用於非特定路線但是依照租用之旅客要求的路線或目的地行使的旅客租用交通運輸。
- (2) 斜坡計程車(Ramp Taxi)是具備特殊設備有利於輪椅乘客搭乘之計程車。斜坡計程車應取得SFMTA所發給的斜坡計程車牌照(Ramp Taxi Medallion)。
- (3) 斜坡計程車計畫(Ramp Taxi Program)是指SFMTA監管提供交通給殘障人士而需要配備斜坡之汽車之服務。

3. 計程車駕駛執照：

(1) 申請資格

- ① 提供指紋。
- ② 通過筆試。
- ③ 通過體檢。
- ④ 完成駕駛訓練課程。
- ⑤ 提供12個月以內的近照。
- ⑥ 取得計程車行的任用通知。
- ⑦ 基礎控制測試計畫(本項保留)。

(2) 審查標準

- ① 衣著整潔。
- ② 無重大疾病或者嗜好癮頭而無法安全駕駛車輛。
- ③ 持有加州駕駛執照。
- ④ 具備每天至少駕駛四小時以上的體力。
- ⑤ 無犯罪紀錄。
- ⑥ 年滿21歲。
- ⑦ 具備英文聽說讀寫的能力。
- ⑧ 基礎控制測試計畫(本項保留)。

4. 駕駛義務

(1) 駕駛發車前之義務：

- ① 車前進行車輛安全檢查。
- ② 發車前確認通訊設備是否可以正常運作。
- ③ 確認車輛具備法定要求的配備，例如舊金山市地圖或GPS，如於夜晚行駛應確保具備閃光燈。
- ④ 確保車輛的乾淨整潔。

(2) 駕駛行駛中的義務：

- ⑤ 不得拒絕載客。
- ⑥ 不得拒絕搬運乘客的行李、輪椅等其它移動式設備。

- ⑦ 不得拒絕行動不便的旅客坐在前座。
- ⑧ 駕駛不得拒絕載運服務的動物(如導盲犬)或者是被裝箱、細綁好無安全疑慮的動物。
- ⑨ 駕駛應協助旅客上下車，搬運行李。
- ⑩ 駕駛應協助老弱及有肢體障礙者上下車，並確認其在行車途中的安全性。
- ⑪ 任何不在服務中的計程車應該要接受計程車行的派遣。
- ⑫ 首先上車的旅客可以決定發車目的地，未經首位上車旅客的同意，駕駛不得另外再載客。
- ⑬ 駕駛可以同時載運兩位以上的旅客。
- ⑭ 駕駛應依照旅客的要求關掉音響設備或將音量調小或者是更換頻道。
- ⑮ 除有緊急狀況，駕駛應依照旅客的要求關掉手機通訊。
- ⑯ 駕駛在行駛途中其個人通話應儘量簡短，且不應影響其行車。
- ⑰ 駕駛應該要隨時與計程車派遣行保持連線的狀態。
- ⑱ 駕駛應謹慎行車。

5. 計程車牌照

(1) 一般計程車

任何申請牌照者需於申請前已先持有合格駕駛許可兩年以上，才能被納入等待名單(waiting list)。然而自2009年12月16日起，SFMTA不再添加人選至等待名單，直到等待名單清空。

依照第1115條，SFMTA以一年為週期，每年召開公聽會檢視是否限制牌照發放。

另依照第1116條，計程車牌照可以轉售，轉售價一律為20萬美金。

(2) 斜坡計程車

具備便利輪椅乘客設備的計程車可以申請斜坡計程車牌照(Ramp Taxi Medallion)，

另參照第1110條，舊金山交通長發布有斜坡計程車每月最低輪椅乘客載客要求，假設斜坡計程車牌照持有人半年內三次未滿足輪椅乘客乘載要求，或者是未符合使用人協議中的任何條款，SFMTA可以中止使用協議並且撤銷斜坡計程車牌照。

斜坡計程車至少應滿足95%的叫車中可於30分鐘內到達乘客指定地點，且斜坡計程車每年應達到一定的殘障人士載客量，如果斜坡計程車每年可達到240人次的輪椅乘客載客量，將可於次年獲得每一輪椅乘客載客10美金的補貼，每一計程車駕駛執照最多每年達4167美金，總額最高可達12,500美金。然而假使司機因病無法執業，可取得90天的延長時程，然而三年內不得超過270天，以達到斜坡計程車應有的輪椅乘客載客量。

6. 計程車行

依照第1105條，未經SFMTA許可不得經營計程車派遣業務。計程車行之經營許可不得轉讓。

(1) 期限: 計程車行之許可為一年，必須要每年更新。

(2) 守法要求: 計程車行應該要遵守相關法律，另外也應確保其相關車輛、員工、派遣

服務等等遵守本法相規定，舊金山市規以及加州車輛法、加州員工補償法以及美國殘障人士法，以及奧克蘭、舊金山機場及舊金山公衛部以及其它政府管轄地所採納的法規。

(3) 與主管機關、法院命令合作之義務。

(4) 無最低資本額要求。

(5) 至少需要具備100輛合法的計程車，並且具備每輛車5次派遣，全數車輛每日500次派遣的能力。

7. 車輛配備要求：依第1113條

關於計程車基本配備規定於美國加州交通運輸法(Transportation Code)第二章(Division II) Section 1113，所有計程車(Taxi)(a)車輛外觀：車號、「San Francisco Taxicab」字樣、檢查合格證書、計程車行名稱、車身顏色、獎章、安全錄影告示、派車電話號碼等，並禁止透過車身進行菸品廣告、(b)內部裝置：費率資訊、311資訊、乘客資訊監控器(passenger information monitor，簡稱PIM)、駕駛身分證等、(c)通訊設備、(d)費率跳表器、(e)安全隔板(非必要)、(f)緊急設備、(g)車身如有廣告不得影響司機的視線或者是法定要求的車身特徵要件，也不得影響車輛運作與安全等等、(h)車燈，包含車輛法(Vehicle Code)要求的內部頂燈與儀表板燈，以及有Taxicab或taxi字樣的車頂燈、(k)車輛應有之一般設備…等。

另依據Section 1113 (s)規定，計程車應由舊金山交通局(SFMTA)或其指定人進行檢查，計程車里程表有20萬英里以上者，每6個月應檢查，一般車輛則是每12個月檢查，日期和時間由SFMTA指定，或是SFMTA認為必要時可以指定任何時間。

8. 處罰規定：依第1118條

(1) SFMTA可以依照但不限於下述理由，吊銷或暫停許可：

① 執照持有人未在期限內繳交第310條的罰鍰。

② 執照持有人未於收到未繳通知的90天之內繳交執照費。

③ 執照持有人受到確定有罪判決，而其所犯之罪將使他不適宜繼續持有第1103條©(2)(F)之許可，或者不適宜繼續享有第1104條©或(D)之許可。

④ 執照持有人違反法律或行政規範。

(2) 行政罰鍰

違反本法第1100條。

二、紐約州(紐約市)

(一) 計程車客運業規範

1. 計程車分類

紐約市計程車依照營業區域分漆為黃色計程車(又稱徽章計程車medallion taxis)以及綠色計程車(又稱包羅計程車boro taxis，或街道攬客租用車street hail livery vehicle)。

(1) 黃色計程車：可以在紐約市五大區招攬乘客。

(2) 綠色計程車：僅能在上曼哈頓、布朗克斯、布魯克林、皇后區(不包含拉瓜地亞機

場以及甘迺迪國際機場)，以及史坦頓島招攬乘客。

依照TLC Rules第51章「定義」，所稱徽章計程車(Medallion Taxi，又稱授證計程車Licensed Taxicab，或計程車Taxicab)，最多只能乘載五人。

2. 無障礙計程車

紐約市也有無障礙計程車，相關定義如下：

- (1) 近用出租車(Accessible Livery)：是指具備便利輪椅乘客搭乘之設施且具備計費器的車輛。
- (2) 近用官方計程車(Accessible Official Taxicab Vehicle，又稱Accessible OTV)：符合紐約市與北美Nisan汽車公司合約的官方計程車。
- (3) 近用街道攬客租用車(Accessible Street Hail Livery)：使用經TLC許可用於搭載輪椅人士的車輛，或者是經過改裝而使輪椅人士近用，或者是配有相關裝備方便輪椅人士近用。近用之標準依照「美國殘障人士法(Americans with Disabilities Act)」決定。
- (4) 近用計程車派遣(Accessible Taxi Dispatcher)：近用計程車派遣是指與TLC簽約，提供派遣或者是依照近用計程車駕駛人的要求提供曼哈頓地區輪椅乘客交通服務，或者是在曼哈頓地區提供交通服務給一群乘客但是其中有輪椅使用者之情況。
- (5) 近用車輛(Accessible Vehicle)：取得TLC許可，接受雇用或者是事先預約，設計便利輪椅乘客搭乘的車輛。
- (6) 近用計程車(Accessible Taxicab)：符合「美國殘障人士法(Americans with Disabilities Act)」第67-05.2條規定，並取得TLC發照的車輛。

3. 計程車執照(licensing)

依照TLC Rules第58-06條，計程車執照的有效期限為兩年，至第二年5月31日生效，執照持有人應於持照第二年的4月30日前申請更新。

申請計程車執照者，依照TLC Rules第58-04條以及第58-05條規定，應符合下列要求：

- (1) 應年滿18歲。
- (2) 提供有效的社會安全證(Social Security Card)以及政府核發之具相片的有效身分證件。
- (3) 申請人必須要按捺指紋存檔，並且具備良好品格。
- (4) 申請人的犯罪紀錄必須要符合紐約州矯正法(Correction Law)的標準。
- (5) 申請人必須要向TLC說明適於持有執照的理由。
- (6) 如果申請人已經持有一部以上的徽章計程車(Medallion Taxicab)，必須要依照要求提供財務揭露報表給TLC，內容應包含資產、收入等等。
- (7) 申請人應投保責任險。
- (8) 車量持有要求：
 - ① 持有一輛符合TLC法第67章要求的車輛。
 - ② 持有登記在申請人名下的行照，除非是登記在出租人或者是附條件買賣的賣家

(conditonal vendor)名下。

(9) 執照持有人需為駕駛人。

然而，依照第58-08條，申請人如於申請之兩年前有下列行為，TLC可以拒絕其申請：

- (1) 污辱乘客或者與計程車有關的公務人員。
- (2) 賄賂市府員工或是提供非法餽贈。
- (3) 提供TLC不正確的資訊。
- (4) 兩件以上不合法的拒絕載客。
- (5) 兩件以上的超額收費。
- (6) 三件以上怠於向官方回報的行為。
- (7) 單一計程車三件以上的車輛安全違規。
- (8) 十次以上不具合理理由未出席預定的TLC聽證，或者是十件以上未繳的TLC罰鍰。

4. 計程車行

依照第58-05條，計程車行的組織型態可以是合夥(partnership)、股份有限公司(corporation)、閉鎖性公司(closed corporation)，以及有限責任公司(Limited Liability Company, LLC)。公司的股東或者是合夥人必需要接露所持有的計程車牌照。另外，股份有限公司以及LLC不得使用與他人近似的公司名稱。

5. 處罰規定

無照計程車依照TLC法第58-12條(a)款可被處以300美金，併(或)處以停業30日。如果執照已經失效但是仍以計程車名義提供服務，依照第58-12條(b)款，可被處以50-350塊美金，併(或)停業30日。如果是無計程車執照的司機提供服務，可罰以美金400元，或(併)罰停業30日。計程車如果未投保責任險，依照第58-13條(a)款，可處以150-350美金，併(或)停業30日。

6. 計程車車型

(1) 黃色計程車

黃色計程車的車型限於下述幾種：

2015 Ford Fusion Hybrid；2015 Ford Mondeo MK1；2015 Lexus Rx 450H；2015 MV1 Accessible；2015 Nissan NV 200 Taxi；2015 Nissan Pathfinder Hybrid；2015 Nissan NV 200 Accessible Taxi (BraunAbility)；2015 Toyota Camry；2015 Toyota Highlander；2015 Toyota Prius V；2015 Toyota Sienna Accessible (Mobility Works)；2015 Toyota Sienna Accessible (BraunAbility)；2015 Toyota Sienna Accessible (Freedom Motors)；2015 Dodge Grand Caravan Accessible (Mobility Works)；2015 Dodge Grand Caravan Accessible (BraunAbility)；2014 Nissan NV 200 Taxi；2014 Nissan Pathfinder Hybrid；2014 Nissan Altima；2014 Toyota Camry；2014 Toyota Prius；2014 Ford C-Max；2014 Ford Taurus (FWD)；2014 Ford Fusion Hybrid；2014 Chevy Impala；2013 Ford C-Max；2013 Ford Transit Connect；2013 Lexus Rx 450H；

2013 Nissan Altima；2013 Toyota Avalon Hybrid；2013 Toyota Camry；2013 Toyota Prius；2013 Toyota Highlander；2013 Toyota Sienna Accessible (Mobility Works/Freedom Motors)；2013 Toyota Sienna Accessible (BraunAbility)；2013 MV1 Accessible；2013 Volkswagen Jetta Hybrid Sedan

(2) 綠色計程車

綠色計程車的車型不受限制。

參、德國

一、名詞定義

計程車交通運輸是以小客車為載客服務，計程車業者將車停在許可的定點，將乘客載至乘客指定的地點。業者亦得在路上或在公司接受載客委託。故計程車(Verkehr mit Taxen)，即計程付費之出租車輛。

二、申請核准籌備

各邦政府在一定範圍內有權得以法規命令訂定營業義務、計程車站的秩序和服務營運的細節。各邦政府有權制定法規命令訂定計程車交通運輸的運費和運輸條件。且各邦政府得以法規命令將授權轉讓給其他機關。

核准適用於計程車業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，始得以同時轉讓由核准所生之權利及義務。在此一情形下需要由主管機關核准。又在超過5萬居民的鄉鎮，或少於5萬居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准許可計程車業和租賃業之申請。

三、營運規模限制

PBefG無相關規定

四、牌照數量管制

無相關規定

五、計程車車輛設備與檢驗

駕駛及車輛許可統一規範於交通核准辦法(Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung，StVZO)，B章則是關於車輛許可與檢驗之規定，第16條以下規定辦理車輛許可，以及第29條以下規定辦理車輛檢驗，其中除保險義務和保險相關措施之規定外，關於汽車狀況及內部裝配之檢驗，從安全裝置到車胎規定，以及車燈指示、後照鏡、無線電、音響設備均有詳細規範。

六、載運乘客

計程車只能停在業者登記營業的鄉鎮中。若以事先預約的方式，則可預約停在其他鄉鎮的計程車。取得其他核准機關的同意，核准機關得劃定更大的行政區，允許計程車停在計程車登記營業的鄉鎮外的計程車定點載客。又不得將計程車租給乘客，讓乘客自己開。

七、駕駛車輛限制

- (一) 客車：按照式樣及設備，載運人數不超過9個人(包括司機在內)的汽車；
- (二) 大型客車：按照式樣及設備，載運人數超過9個人(包括司機在內)的汽車；

因計程車定義為小客車運輸，故限制以小客車營運。

八、計程車駕駛人執業登記管制

已有。

九、罰則(以專處計程車法規)

PBefG無相關專處規定

肆、英國

一、2006道路安全法案(Road Safety Act 2006)

「哈尼克計程車(Hackney carriages)」和私人出租車(Private Hire Vehicles, PHVs)

(一) 立即吊銷(suspension)和撤銷(revocation)駕照

1. 1976年地方政府(修正版)法案(第57章)(針對倫敦以外英格蘭和威爾斯地區的哈尼克計程車和私人出租車)作如下修正：

- (1) 第61條(有關立即吊銷和撤銷駕照)第2項之後插入
- (2) 「(2A)在不牴觸本條(2B)的情況下，依據本條(2)(a)開立並給予駕駛違規通知單(notice)起21天後，駕照立即吊銷或撤銷。
- (3) (2B)若基於公共安全利益所需吊銷或撤銷駕照須立即生效，及依據本條(2)(a)項所開立包括說明及解釋原因聲明(statement)的違規通知單，當吊銷或撤銷駕照通知單送交駕駛人後即立即生效。」
- (4) 在本條第(3)項「依據(under)」之後插入第(1)項的「以及(of)」。
- (5) 第77條(上訴)第2項後插入

「(3)本條第(2)項不適用於依據本法案第 61 條第(2B)款立即生效之決定。」

(二) 取消合約豁免(contract exemption)

在1976年地方政府(修正版)法案(針對倫敦以外英格蘭和威爾斯地區的哈尼克計程車和私人出租車)第75(1)條之規定，省略第(b)段「僅用於7天以內之出租或取償載乘客的車輛」

(三) 倫敦的私人出租車

在1998年出租車(倫敦)法案(第34章)第1(1)(a)之「私人出租車」定義「計程車或公共服務車輛以外，可載9位乘客以下車輛，可以出租載客」，略去「對大眾」

二、倫敦市區內私人出租車及計程車(taxis)駕照

欲在倫敦市區擔任計程車駕駛或私家出租車駕駛，必須要向倫敦交通處(Transport for London, TfL)申請正確的駕駛執照。計程車駕駛執照分為2類：

- (一) 允許遍行倫敦的倫敦全區執照(the all London licence)，一般稱之為「綠色標章(green badge)」。
- (二) 僅能行駛於倫敦郊區的郊區執照(the suburban licence)一般稱之為「黃色標章(yellow

badge)」。

私人出租車駕駛必須要申請私人出租車駕照。申請此類駕照之前，必須要先向公開及刑案紀錄局 (Disclosure and Barring Service, DBS)申請取得詳細的刑案紀錄查驗證明(an enhanced criminal records check)。

1. 申請計程車執照

在倫敦申請計程車執照者必須符合下列條件：

- (1) 年滿21歲。
- (2) 英國或歐盟(European Union, EU)之公民，或取得在英國停留及工作權利者。
- (3) 持有大不列顛(a full Great Britain,GB)，北愛爾蘭(Northern Ireland,NI)或歐洲經濟區(European Economic Area,EEA)之駕照。

向倫敦交通處(TfL)索取「申請書相關資料袋(application pack)」之前必須要具備下列條件：

- (1) 先向公開及刑案紀錄局 (DBS)申請取得詳細的刑案紀錄查驗證明
- (2) 通過「知識測驗(the knowledge test)」
- (3) 通過駕駛及車輛標準署(the Driver and Vehicle Standards Agency, DVSA)所舉辦之計程車駕駛評量(taxi driving assessment)
- (4) 醫師開立藥物檢測證明(a medical examination)
- (5) 繳交申請資料時，需要繳交規費(fee)

2. 更換計程車駕照

倫敦交通處(TfL)在現有計程車駕照到期前會函發更換駕照申請書。在駕照到期前必須取得新駕照，否則就不能執業。在繳交更換駕照申請書之前必須要取得公開及刑案紀錄局(DBS)所製發詳細的刑案紀錄查驗證明。更換計程車駕照須具備的文件如下：

- (1) 2張護照大小的相片
- (2) 現有駕駛及車輛標準署(DVLA)所發給之駕照(若此駕照係有相片的執照，就必須檢附一張影本)
- (3) 現有計程車駕駛執照(正本及影本各1份)
- (4) 規費
- (5) 公開及刑案紀錄局
- (6) 郵寄住址

更換駕照申請書填妥後，檢附相關證件及規費送倫敦交通處即可辦理駕照更新。

三、倫敦交通處(TfL)指定計程車分區(appointed taxi ranks)

倫敦市內計程車分區的指定及管理係由倫敦市政府(the Corporation of London)負責，而非屬倫敦交通處(TfL)權責。且倫敦計程車指定分區處所不包括私人財產(private property)範圍(如車站、飯店前、西斯洛及倫敦機場等)。目前，倫敦市有9個郊區執照執業地區(如圖28)，雖然西斯洛機場位於倫敦希靈登自治區內(the London Borough of Hillingdon)，但僅持有倫敦全區計程車駕照者始可進入機場地區載客營業。



圖28 倫敦計程車分區

計程車分區的目的是在於方便為乘客提供計程車服務，而非為提供計程車停車。僅有指定為休息或用餐(refreshment)區始可作為計程車停車之用。計程車駕駛可將其車輛停在休息區至多60分鐘，停在用餐區至多45分鐘。所有駕駛人僅可在用餐區之小店(shelter)營業時停在該區。目前倫敦市規劃有計程車休息區20處、用餐區12處，並列表上網公告，供計程車司機參考。在西敏市則規劃29個付費停車格供無線電計程車(phone taxi)之用。計程車分區也規劃9個夜間停等區，各夜間停等區載客時間各不相同。所有計程車分區均規劃一定數量的計程車停車空間。若規劃的停車空間額滿，計程車不能因停車而影響公共交通幹線順暢。倫敦交通處在某些倫敦市中心自治區與郊區自治區交界處，規劃所謂的「獨立區域(island ranks)」供持有郊區執照的計程車司機與持有全區執照的計程車司機一樣可以停放，惟僅持有郊區執照的計程車不可以在這些區域內提供計程車服務。

四、計程車共乘費率

倫敦交通處對於共乘計程車乘客之費率，訂有價目表如表39所示，係以計程車計費器為基準，依據乘客數，每10英鎊為一計價循環，超過10英鎊者重新累計。如計程車駕駛提供額外服務時，則可額外計價。對於兒童的計價，2歲以下者免費，2-10歲者半價計費，也就是說1-2位兒童者視為成人1人，3-4位兒童者視為成人2人，5-6位兒童者視為成人3人。

表39 倫敦計程車共乘費率

計程車計費器總價	共乘人數/每人付費額度			
	2	3	4	5
20 便士	10 便士	10 便士	10 便士	10 便士
40 便士	30 便士	20 便士	20 便士	20 便士
60 便士	40 便士	30 便士	30 便士	20 便士
80 便士	50 便士	40 便士	40 便士	30 便士
£1.00	70 便士	60 便士	50 便士	40 便士
£1.20	80 便士	70 便士	50 便士	50 便士

£1.40	90 便士	80 便士	60 便士	60 便士
£1.60	£1.00	90 便士	70 便士	60 便士
£1.80	£1.20	£1.00	80 便士	70 便士
£2.00	£1.30	£1.10	90 便士	80 便士
£2.20	£1.40	£1.20	£1.00	90 便士
£2.40	£1.60	£1.30	£1.10	£1.00
£2.60	£1.70	£1.40	£1.20	£1.00
£2.80	£1.80	£1.50	£1.30	£1.10
£3.00	£2.00	£1.70	£1.40	£1.20
£3.20	£2.10	£1.80	£1.40	£1.30
£3.40	£2.20	£1.90	£1.50	£1.40
£3.60	£2.30	£2.00	£1.60	£1.40
£3.80	£2.50	£2.10	£1.70	£1.50
£4.00	£2.60	£2.20	£1.80	£1.60
£4.20	£2.70	£2.30	£1.90	£1.70
£4.40	£2.90	£2.40	£2.00	£1.80
£4.60	£3.00	£2.50	£2.10	£1.80
£4.80	£3.10	£2.60	£2.20	£1.90
£5.00	£3.30	£2.80	£2.30	£2.00
£5.20	£3.40	£2.90	£2.30	£2.10
£5.40	£3.50	£3.00	£2.40	£2.20

五、計程車計費器

倫敦計程車計費器、信用卡收費器、收據列印器等之裝設，均須經過申請核准後始能裝設。裝設信用卡收費器的計程車，依法一定要列印收據。但裝設收據列印機之計程車，駕駛仍可選擇製發手寫收據或列印收據。收據列印器無法輸入小費金額。若乘客要求製發小費的收據，僅可發給手寫收據。收據列印器無累計功能，因此駕駛必須要保留收據作為課稅(taxi)及增值稅(Value Added Tax)的依據。

六、倫敦有照計程車及私人出租車改裝許可程序

在倫敦，有照計程車及私人出租車之改裝須依據現行法令規定，在確保改裝方法、合乎駕駛安全目的，由倫敦交通處進行一系列的審查。審查時間長短視車輛改裝的複雜度及技術而定。改裝審查係採逐項審查方式，因此，已通過之改裝若有新增或調整時，均須重新辦理申請審查。申請、通知獲批准均可透過電話、電子郵件或信件方式辦理。車上所有設備均須符合安全及技術可容許範圍內之各項要求，並由車輛政策經理人(the Vehicle Policy Manager)核發許可。未經任何改裝的計程車會私人出租車可直接向倫敦交通處(Transport for London, TfL)或該處所屬的計程車私人出租車管理科(Taxi-Private Hire, TPH)申請證照。

(一) 預審階段

不同的計程車或私人出租車改裝有不同的指導方針。提出申請前必須先取得審查所需改裝相關技術、圖表、製圖、照片、文件及證明等資料，並將所有資料的英文版，送倫敦交通處(TfL)或該處所屬的計程車私人出租車管理科(TPH)所屬的車輛政策小組(Vehicle Policy team)進行審查程序。車輛政策小組收件後，先進行書面審查。書面審查通過後，會約定在倫敦交通處(TfL)或該處所屬的計程車私人出租車管理科

(TPH)，或檢測場所，由車輛政策小組就車輛改裝器材、修改方式，進行申請、裝置、安全性、整體性等實地安全檢測，進一步提出檢測證明文件。在實地檢測階段，也須進行完整的危機分析(危機評估)，以確認及測量車輛改裝器材及修改方式，在計程車/私人出租車操作環境內之潛在危險及/或危機程度。若車輛改裝所涉之危機被視為是無法接受，及無其他可降低或減緩危機及/或危險的改善作為，則此項車輛改裝將不予許可。若車輛改裝所涉之危機可以微調矯正及/或修改，則會以書面通知補正。一旦車輛改裝調整完成後，倫敦交通處將安排進一步的實地檢測。一旦書面審查及實地審查均合格後，則進入許可程序。許可前及許可程序中，均會針對車輛改裝所涉及各種安全狀況進行討論。討論項目包括

1. 宣傳活動的起迄時間(配合宣傳部門(Advertising department))
2. 車輛數量
3. 車輛形式
4. 期限屆滿時車輛回復原始狀況
5. 對駕駛人及乘客的明確安全使用指示
6. 其它

車輛改裝許可前階段包括，對於車輛改裝之耐久性檢測及/或評估，進行一定期限的試驗期間。

(二) 許可階段

首先會口頭通知所有車輛改裝審查均通過，之後會書面通知，明確說明所同意的車輛改裝器材及改裝方式，至此許可程序即完成。然後，車輛政策小組通知倫敦交通處(TfL)/該處所屬計程車私人出租車管理科(TPH)及其他相關單位，本項許可相關車輛改裝內容。之後，本項車輛改裝將會被列入車輛監理系統，成為車輛檢驗或街頭檢查的一環。

(三) 撤銷許可

任何不良特徵(undesirable features)變得明顯，及/或未經許可的修改/變動改裝車輛時，倫敦交通處(TfL)/該處所屬計程車私人出租車管理科(TPH)保有撤銷許可的權力。

(四) 提起告訴

對於車輛政策小組所作成的決定或同意方式不滿意時，可向倫敦交通處/該處所屬計程車私人出租車管理科(TPH)所屬的政策及服務部部長(the Head of Policy and Service Development at TfL / TPH,)提出書狀，詳述不滿意之處。

(五) 計程車司機協助乘客的義務

依據2010年平等法(the Equality Act 2010)之規定，倫敦計程車司機必須協助乘坐輪椅及帶有導盲犬的乘客。若駕駛因健康因素無法提供這些協助，必須要提出豁免申請，經許可後始豁免提供這些服務。

伍、我國

一、名詞定義

計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。(公路法第34條第1項第4款、汽車運輸業管理規則第2條第1項第4款)

計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。(公路法第2條第1項第15款)

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。(公路法第34條第1項第5款、汽車運輸業管理規則第2條第1項第5款)

二、申請核准籌備

(一) 公路法第三十七條

「經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：

一、經營小客車租賃業，向中央主管機關申請。

三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。」

(二) 汽車運輸業管理規則第四條第一項第三款

「三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之中央或直轄市公路主管機關申請。」

(三) 公路法第五十六條

「經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准，其應具備資格、申請程序、核准籌備與廢止核准籌備之要件、業務範圍、營運監督、服務費收取、車輛標識、營運應遵守事項與對計程車客運服務業之限制、禁止事項及其違反之糾正、限期改善、限期停止其繼續接受委託或廢止其營業執照之條件等事項之辦法，由交通部定之。

計程車客運服務業以合作社組織經營者，其籌設程序、核准籌備與廢止核准核備之要件、社員資格條件、設立最低人數、業務範圍、管理方式及營運應遵守等事項之管理辦法，由交通部會同內政部定之。」

(四) 道路交通安全規則第十六條第一項第五款

「汽車所有人依前條規定申請者，應填具申請書，並依下列規定提出證明文件：

五、個人經營計程車客運業及計程車運輸合作社社員，應繳驗國民身分證、有效計程車駕駛人執業登記證及該管公路主管機關核發之同意文件。」

三、營運規模限制

(一) 汽車運輸業審核細則第四條第一項第三款第四目及第五目

「(四)計程車客運業最低資本額以公司行號經營者新臺幣五百萬元以上。但個人經營計程車客運業不在此限。

(五)小客車租賃業最低資本額甲種小客車租賃業新臺幣五千萬元以上，乙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上。」

(二) 汽車運輸業審核細則第四條第一項第四款第一目第四點及第五點

「計程車客運業以公司行號經營者應具備全新小客車三十輛以上，個人經營計程車客運業者以自購一輛為限，其車齡不得超過三年。計程車運輸合作社車輛數量、車齡條件，由該管公路主管機關定之。

小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計一百輛以上，乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計十輛以上。」

四、牌照數量管制

(一) 公路法第三十九條之一

「計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。

優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定。」

(二) 公路法第五十六條之一

「為維護民用航空機場交通秩序，確保旅客行車安全，各類客運汽車進入民用航空機場，應具備一定資格條件，並依規定取得民用航空機場主管機關核發之相關證件，始得營運。

前項之一定資格條件、申請程序、營運監督、營運應遵守事項、適用機場、各類證件核發、計程車之限額、保留比例、加收停留服務費、績優駕駛選拔獎勵、接送親屬與對各類客運汽車進入民用航空機場營運之限制、禁止事項與其違反之吊扣車輛牌照、吊扣、吊銷或停止領用相關證件及定期禁止進入民用航空機場營運之條件等事項之辦法，由交通部定之。」

(三) 汽車運輸業審核細則第六條

「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。」

五、罰則

(一) 公路法第七十七條

「汽車或電車運輸業，違反依第七十九條第五項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。

未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之。

計程車客運服務業違反依第五十六條所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照。未依本法申請核准，經營計程車客運服務業處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。

依第一項、第二項及前項規定吊銷之車輛牌照，其汽車所有人不依限期繳回牌照者，由公路主管機關逕行註銷之。」

(二) 道路交通管理處罰條例第十六條

「汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰：

四、計程車，未依規定裝置自動計費器、車頂燈、執業登記證插座或在前、後兩邊玻璃門上，黏貼不透明反光紙。」

(三) 道路交通管理處罰條例第三十一條

「汽車行駛於道路上，其駕駛人、前座或小型車後座乘客未依規定繫安全帶者，處駕駛人新臺幣一千五百元罰鍰。但營業大客車、計程車或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客；有關其安全帶之正確使用、實施方式、因特殊事由未能依規定繫安全帶之處理、宣導及其他應遵行事項之辦法，由交通部定之。

汽車行駛於高速公路或快速公路違反前項規定者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。但營業大客車、計程車或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客。

小型車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處駕駛人新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰；有關其幼童安置方式、宣導及其他應遵行事項之辦法，由交通部會商內政部等有關機關定之。

汽車駕駛人對於六歲以下或需要特別看護之兒童，單獨留置於車內者，處駕駛人新臺幣三千元罰鍰，並施以四小時道路交通安全講習。」

(四) 道路交通管理處罰條例第三十六條

「計程車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣一千五百元以上三千六百元以下罰鍰。

計程車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前項處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。

計程車駕駛人，不依規定期限，辦理執業登記事項之異動申報，或參加年度查驗者，處新臺幣一千二百元罰鍰；逾期六個月以上仍不辦理者，廢止其執業登記。

計程車駕駛人經依前項之規定廢止執業登記者，未滿一年不得再行辦理執業登記。

第一項執業登記證，未依規定安置車內指定之插座或以他物遮蔽者，處新臺幣一千五百元罰鍰。」

(五) 道路交通管理處罰條例第三十七條第二項

「計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上

之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。

計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。

計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。

經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。」

(六) 道路交通管理處罰條例第三十八條

「汽車駕駛人，於鐵路、公路車站或其他交通頻繁處所，違規攬客營運，妨害交通秩序者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰；其所駕駛之汽車，如屬營業大客車者，並記該汽車違規紀錄一次。

計程車駕駛人，任意拒載乘客或故意繞道行駛者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。」

(七) 道路交通管理處罰條例第六十條

「汽車駕駛人，駕駛汽車有違反本條例之行為，經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止時，不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者，除按各該條規定處罰外，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。

汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一，而本章各條無處罰之規定者，處新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、不服從交通勤務警察或依法令執行交通指揮、稽查任務人員之指揮或稽查。
- 二、不遵守公路或警察機關，依第五條規定所發布命令。
- 三、不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示。
- 四、計程車之停車上客，不遵守主管機關之規定。」

六、計程車車輛設備與檢驗

(一) 道路交通安全規則第二十四條之一

「計程車得設置車頂廣告看板架。

計程車設置車頂廣告看板架者，應檢具下列證明文件，向公路監理機關申請檢驗及變更登記：

- 一、經交通部認可之專業機構審驗合格之車頂廣告看板架型式審驗報告。
- 二、行車執照。
- 三、汽車新領牌照登記書。
- 四、異動登記書二份。

安裝車頂廣告看板架者應投保責任保險，並應於保險到期前辦理續保手續。

前項保險以每一型式產品為一投保單位，每一投保單位之最低保險金額應包含下列各條件：

- 一、每一個人身體傷亡新臺幣一百五十萬元。
- 二、每一意外事故傷亡新臺幣四百五十萬元。

三、每一意外事故財產損失新臺幣五十萬元。

四、設置車頂廣告看板架審驗作業規定如附件十四。」

(二) 道路交通安全規則第三十九條

「汽車申請牌照檢驗之項目及基準，依下列規定：

九、車窗、擋風玻璃未黏貼不透明反光紙，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。

十三、計程車執業登記證插座完好，位置合於規定。」

(三) 道路交通安全規則第三十九條之一

「汽車定期檢驗之項目及基準，依下列規定：

八、車窗、擋風玻璃未黏貼不透明反光紙，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。

十二、計程車執業登記證插座完好，位置合於規定。」

(四) 道路交通安全規則第四十二條

「車輛車身顏色及加漆標識，應依下列規定：

二、…計程車應於兩側後門標示牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，後窗玻璃標示牌照號碼，計程車兩側車門(不含車窗)範圍得以平面漆繪或穩固黏貼方式張貼廣告，並應符合各目的事業主管機關及地方政府相關廣告物管理之法令規定辦理。應標示於兩側後門之牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，得移置於後葉子板。但後葉子板位置空間不足者，牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱仍應標示於兩側後門。

十、新領牌照、汰舊換新及變更顏色之計程車，其車身顏色應使用台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色。申請設置輪椅區之計程車，另應依規定於車輛前、後、左及右方設有載運輸椅使用者車輛之識別標示。

十一、申請牌照及變更顏色之轎式自用小客車車身顏色不得與前款計程車車身顏色相同。

計程車應於儀錶板上右側與右前座椅背設置執業登記證插座，並於右前座椅背標示牌照號碼；未經核定之標識及裝置不得設置。」

(五) 道路交通安全規則第四十四條

「領有牌照之汽車，其出廠年份，…租賃期一年以上租賃自用小客車或租賃自用小客貨兩用車未滿三年者免予定期檢驗，三年以上未滿六年者，每年至少檢驗一次，六年以上者每年至少檢驗二次。…其他自用車及營業車未滿五年者，每年至少檢驗一次，五年以上者每年至少檢驗二次。

個人經營計程車客運業者應於指定日期前後一個月內持行車執照、新領牌照登記書及其本人有效計程車駕駛人執業登記證申請檢驗其營業車輛。」

七、載運乘客

道路交通安全規則第七十八條

「客車之載運，應依下列規定：

- 一、載運乘客不得超過核定之人數。但公共汽車於尖峰時刻載重未超過核定總重量者，不在此限。
- 二、拒載患有傳染、瘋狂病及攜有惡臭物品之乘客。
- 三、計程車不得任意拒載乘客或故意繞道行駛。
- 四、計程車在設有停車上客處標誌之路段，應在指定之上客處搭載乘客，不得沿途攬載。」

八、駕駛車輛限制

道路交通安全規則第一百一十四條

「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：

- 一、連續駕車超過八小時。
- 二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升○·一五毫克或血液中酒精濃度達百分之○·○三以上。
- 三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。
- 四、患病影響安全駕駛。
- 五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。」

九、計程車駕駛人執業登記管制

(一) 道路交通管理處罰條例第三十七條第一項

「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。」

(二) 道路交通管理處罰條例第三十七條第六項

「計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。」

(三) 汽車運輸業管理規則九十三條

「有下列情形之一者，不准申辦個人經營計程車客運業登記：

- 一、曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定者，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者。
- 二、曾犯傷害、妨害自由、公共危險，或刑法第二百三十條至第二百三十五條各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定者。
- 三、曾犯前二款以外其他刑事案件之罪(不包括違反舊票據法者)經判決確定，而有下

列情形之一者：

(一)受有期徒刑之執行完畢，或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而經赦免後，未滿五年者。

(二)受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，或行刑權時效消滅後未滿五年者。

(三)受刑人在假釋中者。

四、最近三年內有道路交通管理處罰條例第六十一條第三項、第六十三條第一項各款及第六十八條第二項前段所列之違規行為者。

五、最近五年內曾依道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分者。

六、最近三年內曾由計程車乘客提出申訴檢舉，並經公路監理或警察機關查證屬實者。」

(四)計程車駕駛人執業登記管理辦法

「第一條

本辦法依道路交通管理處罰條例(以下簡稱本條例)第三十七條第七項規定訂定之。

第二條

汽車駕駛人以從事計程車駕駛為業者，應於執業前向執業地直轄市、縣(市)警察局申請辦理執業登記，領有計程車駕駛人執業登記證(以下簡稱執業登記證)及其副證，始得執業。

第三條

汽車駕駛人須領有職業駕駛執照，且無本條例第三十六條第四項或第三十七條第一項情事者，始得申請辦理執業登記。

第四條

汽車駕駛人申請辦理執業登記，應檢具下列書件：

一、申請書二份。

二、國民身分證、職業駕駛執照及相關證明文件。

三、最近三個月內所攝脫帽未戴有色眼鏡正面半身二吋相片二張。

第五條

汽車駕駛人申請辦理執業登記，應先參加測驗及執業前講習，並取得合格成績單；其未取得合格成績單者，應重新申請辦理執業登記。

前項測驗及執業前講習時間合計為八小時。測驗科目為執業相關法令及執業地之地理環境等二科，測驗成績分別計算，各科成績均達七十分以上為及格；測驗及格者，始得參加執業前講習，並於講習完畢後發給合格成績單。

測驗與執業前講習及在職講習，得由直轄市、縣(市)警察局自行辦理或委託同一測驗講習區域之其他直轄市、縣(市)警察局，或相關機關(構)、團體辦理。

測驗與執業前講習及在職講習區域之劃分，由內政部警政署定之。

第六條

汽車駕駛人未按指定日期參加測驗、執業前講習者，應重新申請辦理執業登記。但因

故未能依指定日期參加執業前講習者，得於原定講習日期前，向原申請之警察局申請延期，並以一次為限，期間不得超過六個月。

第七條

汽車駕駛人應於領得合格成績單六個月內檢附合格成績單及執業事實證明文件，向原申請之警察局辦妥執業登記，始發給執業登記證及其副證；逾期者，該成績單失效，並應重新申請辦理執業登記。

前項執業事實，指有下列情形之一者：

- 一、受僱於計程車客運業。
- 二、自備汽車參與計程車客運業經營。
- 三、計程車運輸合作社社員或其輪替駕駛。
- 四、經營個人計程車客運業。
- 五、個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛。

第八條

計程車駕駛人執業登記應記載事項如下：

- 一、姓名、出生年月日、國民身分證統一編號、住居所及指定應受送達之處所。
- 二、職業駕駛執照。
- 三、執業事實。

第九條

計程車駕駛人執業登記事項有異動者，應於事實發生後十五日內持相關證明文件向原發證之警察局辦理異動登記。

計程車駕駛人於不同直轄市、縣(市)警察局轄區執業，應向新執業地警察局申請參加地理環境測驗；測驗及格者，始得辦理執業登記，並於換領新執業登記證及其副證後，始得執業。但有下列情形之一者，免予參加地理環境測驗：

- 一、於測驗講習區域劃分前，在同一營業區域內之執業地異動。
- 二、於測驗講習區域劃分後，曾在同一測驗講習區域內參加測驗及執業前講習合格。
- 三、五年內曾於新執業地直轄市、縣(市)警察局辦理執業登記。

計程車駕駛人停止執業時，應繳回執業登記證及其副證，並自繳回之日起保留其執業資格二年。保留期間內申請恢復執業時，應檢附執業事實相關文件，向原繳回之警察局申領新證，免參加測驗及執業前講習；逾期應重新申請辦理執業登記。

第十條

計程車駕駛人執業登記證或其副證遺失、毀損或滅失時，應即檢具相關證明文件申請補發或換發。

直轄市、縣(市)警察局遇有計程車駕駛人所持執業登記證或其副證不堪使用或辨識，得促請其申請換發。

第十一條

執業登記證及其副證每年查驗一次，計程車駕駛人自領得執業登記證及其副證之翌年

起，應於每年出生日前後一個月內檢具下列文件，向原發證之警察局申請查驗：

一、國民身分證。

二、職業駕駛執照。

三、執業事實證明文件。

四、執業登記證及副證。

計程車駕駛人新領或補發、換發執業登記證及其副證，或辦理執業登記事項異動後，距年度查驗期間未滿半年者，得於隔年再行辦理查驗。

計程車駕駛人之職業駕駛執照已吊銷或註銷時，由原發證之警察局廢止其執業登記，並收繳執業登記證及其副證。

第十二條

計程車駕駛人有正當理由未能於期限內辦理執業登記證及其副證之查驗或換發者，得於原因消滅後三個月內，檢具相關證明文件，向原發證之警察局申請補辦查驗或換發，其執業年資視同連續。但該段期間應予扣除。

第十三條

計程車駕駛人應將執業登記證置於儀錶板上右側，執業登記證副證置於右前座椅背插座。

前項執業登記證之置放位置，已裝有安全氣囊或其他汽車原廠所附之安全設備者，應另擇儀錶板上其他明顯位置置放。

第十四條

執業登記證及其副證自領證之日起每滿三年換發一次，計程車駕駛人應於期滿前後一個月內，向原發證之警察局申請換發新證，逾期未換發者，失其效力。但計程車駕駛人符合第十二條規定者，不在此限。

前項換發年限，內政部警政署得視需要調整之。

直轄市、縣(市)警察局對計程車駕駛人實施之在職講習，得於換發執業登記證時一併辦理。

第十五條

公路監理機關及警察機關得就各該機關持有之職業駕駛執照或執業登記證之吊銷、註銷、吊扣、廢止及所轄計程車客運業或運輸合作社之設立、停業、歇業或變更其名稱、負責人、地址等登記事項及其異動等資料，互相提供利用。

第十六條

申請辦理執業登記相關收費基準如下：

一、執業測驗(含講習)：新臺幣三百元；僅參加地理環境測驗者，新臺幣一百元。

二、在職講習：新臺幣三百元。

三、新領、補發、換發執業登記證及副證：每證新臺幣二百元。

第十七條

直轄市、縣(市)警察局辦理本辦法所需經費，由各直轄市、縣(市)政府編列預算支應

。

第十八條

本辦法自中華民國九十五年七月一日施行。」

附錄 6 各國小客租賃業之相關規範

壹、日本

一、名詞定義

- (一) 汽車：指道路運輸車輛法所定之汽車(道路運輸法第二條第六項)。
- (二) 營業用汽車：汽車運輸事業者供作汽車運輸事業使用之汽車(道路運輸法第二條第八項)。
- (三) 自用小客車：指營業用汽車以外之汽車(道路運輸法第七十八條)。
- (四) 道路：指道路法(昭和二十七年法律第一百八十號)所定之道路與其他一般供交通使用之場所及汽車車道(道路運輸法第二條第七項)。

二、申請核准籌備

該國小客車租賃之營業規制，係採許可制，其規制說明如下：

(一) 經營小客車租賃業之許可

以經營租賃小客車為業之人，須經國土交通大臣之許可，始得供人租用。國土交通大臣對於此項許可之申請，只要該欲經營小客車租賃業之人，無類似經營汽車運輸事業之情形，均應給予許可(道路運輸法第八十條)。

前揭道路運輸法第八十條雖規定，經營租賃小客車事業須經國土交通大臣之許可，惟依同法施行令第四條規定，國土交通大臣應將其權限委任「地方運輸局長」；該被委任「地方運輸局長」之權限，委任「運輸監理部長」或「運輸支局長」。易言之，經委任後，國土交通省之「運輸監理部長」或「運輸支局長」有為此項許可之權限。

(二) 許可之基準

申請經營許可之人，不得有下列消極資格條件之一：

1. 申請經營許可之人被處一年以上懲役或禁錮之刑，已執行完畢或受赦免後，未經過二年時。
2. 申請經營許可之人，曾被撤銷或廢止一般旅客汽車運輸事業、特定旅客汽車運輸事業、一般貨物汽車運輸事業、特定貨物汽車運輸事業或自用小客車有償租用之經營許可，自撤銷或廢止之日起未經過二年時。
3. 申請經營許可之人，為未具備有關營業能力之未成年人或受監護人者，其法定代理人該當於1及2之消極要件時。
4. 申請經營許可之人為法人者，其法人之重要幹部該當於1、2及3之消極要件時。

(三) 申請許可之手續

欲申請許可經營租賃小客車事業之人，應記載如：(一)出租人之姓名或名稱及住所，其為法人者，其代表人之姓名。(二)出租人事務所之名稱及其所在地。(三)租賃之實施計畫。(四)經營租賃之必要理由等事項，提出「小客車租賃許可申請書」，及附加小客車租賃文件、公司登記簿謄本、已投保汽車互助共濟保險等必要文件，向管轄其主事務所所在地之運輸支局長提出之(道路運輸法施行規則第五十二條)。

(四) 許可負擔或條件之附加

運輸支局長為經營許可時，應附加「不得以自己用之客車(三十人以上等)供作租用」、「為行租賃目的使他人利用自己名義行之」、「租金及租賃契約條款、不得附送駕駛人提供駕駛勞務，及租車事業者應提供駕駛人所必要之情報等事項，應揭示於其事務所明顯易見之處」、「營業處所、租金及契約條款等重要事項有變更時，應即向運輸支局長提出報備」、「應妥適管理及掌握租用車輛之租用及整備狀況」、「備有車輛租用簿，並正載記載租用情況」、「交付承租人租賃憑證，及指示其應隨車攜帶」、「出租人違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法、道路運輸車輛法及本附擔或條件時，得停止經營租車業務或撤銷廢止其許可」等必要之負擔或條件。

(五) 許可之撤銷廢止或命令停止營業

出租人違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法、道路運輸車輛法及本附擔或條件時，該管運輸支局長得停止經營租車業務，或逕撤銷廢止其營業許可。

(六) 許可之監督

1. 要求報告

國土交通大臣於該法施行之必要限度內，得命令道路運輸事業者、自用小客車有償旅客運輸者及其他所有或使用汽車之人，或此等人員所屬組織團體，依照國土交通省令所定之程序，就關於其營業、自用有償旅客運輸業務或所有或使用汽車事項，提出報告(道路運輸法第九十四條第一項)。

2. 檢查及調查

國土交通大臣，於本法律施行之必要限度內，得派遣其職員，進入汽車、汽車所在場所，或道路運輸事業者、自用有償旅客運輸業者及其他所有、使用汽車之人或此等人員所屬組織團體之事務所及其他事業場所(道路運輸事業、自用有償旅客運輸業務或汽車管理有關者為限)，檢查帳簿書類及其他物件，或詢問有關係人員(道路運輸法第九十四條第四項)。

此等國土交通大臣派遣其職員進入自小客租賃業者之事務所或事業場所，乃至於汽車之檢查與調查權限，目的係為貫徹許可制之規制，以確實掌握自小客租賃業者經營業務之實態，防止其違法經營或發揮行政規制之效果，以達成其行政目的，其進入檢查或調查措置，應不得解為供作犯罪偵查之用(道路運輸法第九十四條第八項)。

此外，上開國土交通大臣派遣其職員實施要求報告、檢查及調查之權限，依同法施行令第六條之規定，得委任地方運輸局長、運輸監理部長及運輸支局長行之。

(七) 小客車租賃規制相關注意事項如下：

1. 該管運輸支局長，對於受許可之人，應定期實施監查及要求其為必要之報告

於此場合，應特別注意汽車運輸事業經營類似行為之防止，與確保租用車輛安全事項。租賃業者如有違反許可所附負擔或條件者，應嚴正撤銷或廢止其許可。

2. 租賃業者應按年度提出營業成績報告書。

3. 確保承租人租車之便利

應指導其適正處理其租金及契約條款，與申訴處理事宜。

4. 講求防止事業者違法行為之對策

關於汽車運輸事業經營類似行為等違法行為之防止，對於事業者，除利用監查之際實施檢查外，並誘發事業者本身防止違法行為之自主意識改革(如指導業者設置監視違法行為組織及宣導活動之體制整備)。

三、營運規模限制

(一) 小客車租賃業無特別的營業規模限制

該國對於小客車租賃業，依道路運輸法、道路運輸法施行令、道路運輸法施行規則，及汽車交通局長所頒之「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」等規定，目前尚無設有特別的營業規模限制。

(二) 營業用車之停車場

又該國對普通自用汽車之規制，汽車所有者須具備停車保管場所，始得向國土交通大臣進行車輛登記及供作行駛之用。小客車租賃業之營業用車，亦不例外。小客車租賃業者對於所使用之事業用車輛，參照「有關汽車保管場所證明等事務之「汽車使用本據位置」之解釋基準(自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について，警察庁丁規発第七十四號)」，該等供道路運輸之營業用車輛，為「車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律，昭和三十七年六月一日法律第一百四十五號)」第三條、第四條所規定之汽車保有人，須確保該等車輛具有符合政令所定之保管場所，亦即須有距離其營業所二公里以內之道路外停車場。該等營業用汽車之使用人(即營業者)未有停車保管場所者，即不得進行車輛登記之變更或移轉，其違反者，得依第一百零八條、第一百零九條規定處以罰則。

此外，配合情報技術化(IT化)及提供利用者租車之便利，要求提供租車之車輛須置放於距離營業所二公里以內之範圍，造成消費利用之不便。爰該國國土交通省於2014年3月27日發布「有關實施所謂Oneway方式會員制短期型租車之處理事項(いわゆるワンウェイ方式のレンタカー型カーシェアリングの実施に係る取り扱いについて)」之通達規定，得將「無人之道路外停車場」解釋為道路運輸車輛法第七條所規定之「使用本據位置(即配置事務所所在)」，實施規制緩和，使租用車輛所停地點不以距離其營業所二公里以內之道路外停車場為限，便利業者營業及消費者利用。

四、牌照數量管制

該國對於小客車租賃業，依道路運輸法、道路運輸法施行令、道路運輸法施行規則，及汽車交通局長所頒之「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」等規定，目前尚無設有核發牌照數量之管制措施。

五、小客車租賃業車輛設備與檢驗

(一) 租賃小客車之新規檢查

包含租賃小客車之汽車，應依道路運輸法第五章之規定，接受國土交通大臣所實施之檢查，非領有有效的汽車檢查證，不得供作行駛使用(道路運輸車輛法第五十八條)。

關於汽車檢查之種類(如新規檢查、繼續檢查等)及其實施方法，以國土交通省令定之(同法第五十八條之二)。

租賃小客車之汽車檢查，亦與自用小客汽車同，對於未經登記之汽車或未經指定車輛號碼之輕汽車或二輪小型汽車，如欲將其供作行駛使用時，該汽車使用者應提示該汽車，並接受國土交通大臣所實施之新規檢查。汽車使用者申請新規檢查者，應同時申請新規登記(同法第五十九條)。

國土交通大臣對新規檢查之結果，認該汽車符合保安基準時，應將「汽車檢查證」交付該汽車使用者。於此場合，並應對於受檢車輛，指定其車輛號碼(同法第六十條)。

(二) 汽車檢查證之有效期間

租賃自用小客車，為道路運輸車輛法施行規則第三十七條第一項、第三十一條之三第二款所定須經許可租賃營業之自用小客車，其汽車檢查證之有效期間定為一年(同法第六十一條)，以確保營業用車輛符合汽車保安基準。

(三) 租賃小客車之繼續檢查

租車營業者對於所使用之租賃自用小客車，於上開汽車檢查證之有效期間(一年)屆滿後，亦要使用該汽車時，應提示該汽車，接受國土交通大臣所實施之繼續檢查，而負有接受汽車繼續檢查之義務。於此場合，該汽車之使用者應將該汽車檢查證，向國土交通大臣(委任地方運輸局長，或再委任運輸監理部長或運輸支局長)提出之。國土交通大臣依該繼續檢查之結果，認該汽車符合保安基準時，應在該汽車檢查證上記入其有效期間後，再將該汽車檢查證返還該汽車使用者；認該汽車不符合保安基準時，則不應將該汽車檢查證返還該汽車使用者(第六十二條第一項、第二項參照)。

(四) 汽車使用者之定期點檢

受許可經營自小客租賃之人，應依道路運輸車輛法第四十八條第一項第二款規定，就該汽車種類、用途等，依國土交通省令所定技術上基準，每六個月定期逐一檢查汽車。

(五) 汽車使用者之平日點檢整備

依道路運輸車輛法第四十七條之二規定，自小客租賃業者做為汽車之使用者，除已出租之汽車由承租人在承租期間進行平日點檢外，應對其提供出租之汽車，從汽車行駛之距離、狀態等為判斷在適切的時期，依國土交通省令所定之技術上基準，就信號裝置之車燈、煞車裝置之作用及其他經常須點檢事項，以目視等方式，逐一檢查汽車。

六、載運乘客

依據該國國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款，是祇有承租人租車資格之問題(詳如後述八、小客車租賃業駕駛人管制)，並無載運乘客之限制問題。

七、駕駛車輛限制

(一) 租用車輛之種類

該國對於小客車租賃業者提供之租用車輛，實施以下車種區分：

1. 自用小客車
2. 自用中型客車(乘車定員為29人以下，且車長以7公尺以下之車輛為限)
3. 自用貨車
4. 特種用途汽車
5. 二輪車

(二) 租用車輛之限制

該國對於小客車租賃業之「租賃車輛」設有下列限制：

1. 不得以自用大客車(乘車定員30以上或車長超過7公尺之車輛為限)及靈柩車為租賃車輛。
2. 以自用中型客車(乘車定員為29人以下，且車長以7公尺以下之車輛為限)提供租賃者，應符合下列要件：
 - (1) 欲出租自用中型客車之人，應於開始出租7日前，按每一出租車輛，將其出租情形，向管轄該車輛配置事務所所在地之運輸支局長提出報備。而且，出租自用中型客車之人在已提出該報備之際，原則上並應添附或提示最近二年營業自用中型客車租賃簿之複本。
 - (2) 如現在未有出租自用中型客車者，就關於其他車種車輛之租車營業，具有二年以上之經營業績，且在提出報備前二年未曾受停止出租車輛以上處分之情形者。
 - (3) 如現在已有出租自用中型客車者，在提出報備前二年未曾受停止租賃車輛以上處分之情形者。

八、小客車租賃業駕駛人管制

關於自小客車租賃業之營運，係有償提供車輛供他人使用之營業，為免與其他旅客運輸事業相混淆，或承租人假租車之名，行旅客運輸事業之實，而脫免道路運輸事業之許可規制，在國土交通大臣所訂頒「關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項」之通達中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)之條款，並將該條款揭示於租車事務所明顯處，當無小客車租賃業駕駛人之管制問題。

關於承租小客車之駕駛人，在承租自用小客車時，原則上並無特別限制，其限制除應回歸道路交通法對汽車駕駛人之限制要件外，配合該國暴力團對策法之驅逐暴力團活動，大部分租車公司率多將其規範於租車條款之拒絕契約要項之中，諸如：

- (一) 駕駛人必須領有所租汽車種類之駕駛執照(道路交通法第八十四條)。
- (二) 駕駛人不得帶有酒氣駕駛車輛(道路交通法第六十五條)。
- (三) 駕駛人因疲勞、生病、藥物之影響及其他理由而處於無法正常駕駛之狀態者，不得駕駛車輛等(第六十六條)。
- (四) 租車公司認為承租人為指定暴力團、指定暴力團關係團體之構成員或關係人員或屬於其他反社會組織者(租車約款)。

(五) 承租人與租車公司之交易行為，發生有暴力團對策法所定之暴力不法行為者。

九、罰則(以專處小客車租賃業法規)

經營小客車租賃業之人，應取得該國國土交通大臣之許可文件，其未取得該許可而經營小客車租賃業者，國土交通大臣或其委任之地方運輸局長或運輸支局長得依道路運輸法第九十八條第十七款處罰之。

十、小客車租賃事業概況

目前該國小客車租賃業營業，有以下規制實態：

- (一) 營業申請許可規制：依上開國土交通省汽車交通局長之通達規定，為防止事故或糾紛，要求租車事業者應在其營業場所，揭示「租車契約條款」或「注意事項」，服務人員並應向顧客為詳盡說明。同時，於租車期間如不慎發生事故或糾紛時，首應在現場救護傷患，於通報救護車、警察到場後，再通報租車事業者。另為保障承租車輛者之權益，及預防顧客發生事故，租車業者應預先投保對人(8,000萬圓以上/人)、對物(200萬圓以上/件)與搭乘者(500萬圓以上/人)等之損害保險(汽車互助共濟保險)，並被納為申請許可之審查內容。
- (二) 規制緩和：小客車租賃業，也與貨物運送業、計程車駕駛業同樣，容許個人取得許可自己經營。對於不具備許可基準所定應設置整備管理人之業者，除大型巴士外，最多以9輛為限。依照運輸局長之命令，禁止租車業者介紹或媒介提供駕駛勞務。2004年有關自小客租賃業之規制修正前，以長期租賃汽車使用業者(オートリース事業者為有計畫性的・繼續性的租用汽車，相對於自小客租賃業是短期性之租賃汽車使用業者)，亦須受到此種自小客租賃業之許認可規制，惟在制度修正後，對於以長期租賃汽車為業者，實施規制緩和。
- (三) 租車限制：小客車租賃業者係以大眾的不特定顧客為對象，對於以會員制之會員為出租對象者，屬違法行為。自小客租賃顧客之最低限制標準，承租人必須有該租用汽車種類之駕駛執照，其為外國人必須領有國際駕駛執照。有部分租車公司對於初任駕駛者之租車，設定部分限制，諸如提高保險費用，或要求經過一定之年限始得租車，或須有資深熟稔駕駛人同乘，否則，不適用車輛補償制度。同時，對於取得駕照未滿1年之初任駕駛人，也要求其按道路交通法規定張貼「初任駕駛者標識」。另外，亦有租車公司要求必須取得駕照經過5年者，始得租借跑車或進口車等情形。
- (四) 自主規制的防犯違法作為：有資料顯示，有部分租車業者對於租車期間曾經發生違法事故之顧客，如交通違法，拒絕繳納反則金；或曾利用租用車輛做為實施強盜、竊盜或略誘罪之犯罪手段，業者對此等違法情形也有以透過情報交流方式，進行事先審查過濾，也有拒絕租借車輛之情形。
- (五) 驅逐暴力團活動：有鑒於2014年5月曾發生暴力團有關人員租借車輛做為犯罪工具而觸犯詐欺罪遭逮捕之案件。有部分業者為防止暴力團成員介入租車行為，自小客租賃業者於租賃契約條款中，亦設有排除暴力團條款，禁止租借給暴力團之反社會勢力或其有關人員，以驅逐暴力團。

- (六) 租借大型客車之規制：對於租借大型客車，為預防不肖業者無照利用大型客車實施旅客運送之違法情形〔白ナンバーによる旅客運送(白バス行為)〕。自2006年起，依國土交通省之公告規定，要求承租人必須在7日前提出預約及提供「行駛區段或目的地」、「利用者人數」及「使用目的」等相關資料，由業者將前揭資料，向管轄之運輸支局長提出報備，其未於7日前提出預約者，因違反法令而得拒絕其預約請求。

十一、小客車租賃事業管理法規

(一) 道路運輸法

(有償租賃)

第八十條 自用小客車，非經經國土交通大臣之許可，不得以之為業而提供有償租賃。但其承租人係該自小客之使用者，不在此限。

國土交通大臣，除認為自用小客車之租賃態樣有類似於經營汽車運輸事業之情形者外，應為前項之許可。

(報告、檢查及調查)

第九十四條 國土交通大臣於本法律施行之必要限度內，得命令道路運輸事業者、自用小客車有償旅客運輸者及其他所有或使用汽車之人，或此等人員所屬組織團體，依照國土交通省令所定之程序，就關於其營業、自用有償旅客運輸業務或所有或使用汽車事項，提出報告。

國土交通大臣，於本法律施行之必要限度內，得命令適正化機關，依照國土交通省令所定之程序，就關於其營業，提出報告。

國土交通大臣於本法律施行之必要限度內，得命令指定考試機關，依照國土交通省令所定之程序，就關於考試事務，提出報告。

國土交通大臣，於本法律施行之必要限度內，得派遣其職員，進入汽車、汽車所在場所，或道路運輸事業者、自家用有償旅客運輸者及其他所有、使用汽車之人或此等人員所屬組織團體之事務所及其他事業場所(道路運輸事業、自用有償旅客運輸業務或汽車管理有關者為限)，檢查帳簿書類及其他物件，或詢問有關係人員。

國土交通大臣，於本法律施行之必要限度內，得派遣其職員，進入適正化機關或指定考試機關之事務所，檢查其業務狀況或帳簿書類及其他物件，或詢問有關係之人。

國土交通大臣認有調查實際汽車運輸情形之特別必要時，得派遣其職員，於實施該調查之必要限度內，對於行駛於道路之汽車駕駛人，要求該汽車暫時停止；及對於駕駛人或其輔助人員，就其運輸路線、貨物種類及其他事項詢問之。

前三項情形，其職員應攜帶身分證明文件，且於有關係人之請求者，並應提示之。

第四項至第六項之權限，不得解為供作犯罪偵查之用。

(罰則)

第九十八條 有下列各款情事之一者，處一百萬圓以下罰金。

十七、依第七十條之三第一項或第八十條第一項規定，應受許可之事項而未受許可者。

(二) 道路運輸法施行令

(關於自用小客車使用權限之委任)

第四條 本法第五章所定國土交通大臣之權限(本法第八十一條第二項準用本法第四十一條第三項及第四項規定之情形，除外)，委任地方運輸局長。

依前項規定被委任地方運輸局長之權限，再委任運輸監理部長或運輸支局長。

(三) 道路運輸法施行規則

(有償租賃之許可申請)

第五十二條 依本法第八十條第一項規定，欲申請以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃營業許可之人，應提出載明下列事項之自用小客車租賃許可申請書。

一、出租人姓名或名稱及住所，其為法人者，其代表人姓名

二、出租人之事務所名稱及所在地

三、租賃之實施計畫

四、以租賃為必要之理由

前項申請書，並應添附載有擬提供租賃自用小客車之租金及租賃約款書類文件。

(四) 道路運輸車輛法

(使用者之點檢及整備義務)

第四十七條 汽車之使用者應實施點檢，及因應必要實施整備，並應儘力維持該汽車符合保安基準。

(日常點檢整備)

第四十七條之二 汽車使用者，從汽車行駛之距離、狀態等判斷在適切的時期，應依國土交通省令所定之技術上基準，就信號裝置之車燈、煞車裝置之作用及其他經常須點檢事項，以目視等方式，逐一檢查汽車。

次條第一項第一款及第二款所列汽車使用者或行駛此等汽車之人，應每日一次，於開始行駛前，依同項規定逐一檢查，不受前項規定之限制。

汽車使用者，依前二項規定點檢之結果，如該汽車有不符合保安基準之虞之狀態或有不適合之狀態時，為使其不至有不符合保安基準之虞，或使其符合保安基準，應就該汽車為必要之整備。

(定期點檢整備)

第四十八條 汽車(小型特殊汽車，除外。以下本項、次條第一項及第五十四條第四項同)使用者，就下列各款汽車，應按各款所列期間，因應點檢時期及汽車種類、用途等，依國土交通省令所定技術上基準，逐一檢查汽車。

一、供作汽車運輸事業使用之汽車及車輛總重量八噸以上之自小客車，及其他國土交通省令所定之自用汽車 三月

二、道路運輸法第七十八條第二款所規定之供作自用有償旅客運輸使用之自小客車(國土交通省令所定者，除外)、受同法第八十條第一項之自小客租賃營業許可之自小客車，及其他國土交通省令所定之自小客車(前款所列之自小客車，除外) 六月

三、前二款所列汽車以外之汽車 一年

前條第三項規定，準用前項規定之情形。於此場合，同條第三項中之「前二項」，改為「前項」。

(整備管理者)

第五十條 汽車使用者為處理有關汽車之點檢與整備及管理汽車車庫事項，就關於汽車之點檢與整備，須具備特別專業知識之車輛總重量在八噸以上之汽車，及其他國土交通省令所定之汽車，應按國土交通省令所定一定數量以上汽車之使用本據地，就關於汽車點檢與整備實務經驗及其他事項，從具備國土交通省令所定一定要件之人中，選任整備管理者。

依前項規定須選任整備管理者之人(以下稱「大型汽車使用者等」)，應對於整備管理者，賦予其執行職務所必要之權限。

(汽車之檢查及汽車檢查證)

第五十八條 汽車〔國土交通省令所定輕汽車(以下稱「檢查對象外輕汽車」)及小型特殊汽車，除外。以下本章同。〕，應依本章規定，接受國土交通大臣所實施之檢查，非領有有效的汽車檢查證，不得供作行駛使用。

汽車檢查證應記載之事項，以國土交通省令定之。

(檢查之實施方法)

第五十八條之二 依本章之規定，國土交通大臣所實施之檢查項目及其他檢查實施方法，按新規檢查及其他檢查種類，以國土交通省令定之。

(新規檢查)

第五十九條 對於現未受登記之第四條所定汽車，或現未受次條第一項所定車輛號碼指定之檢查對象外輕汽車以外之輕汽車(以下稱「檢查對象輕汽車」)或二輪小型汽車，欲將其供作營運行駛使用時，該汽車使用者應提示該汽車，並接受國土交通大臣所實施之新規檢查。

新規檢查(有關檢查對象輕汽車及二輪小型汽車者，除外)之申請，應同時申請新規登記。

國土交通大臣對於欲接受新規檢查之人，得要求提示該汽車之點檢及整備有關紀錄。第七條第三項(以有關第二款部分為限)、第四項(以有關第二款部分為限)及第五項之規定，於第一項情形，準用之。

第六十條 國土交通大臣對新規檢查之結果，認該汽車符合保安基準時，應將汽車檢查證交付該汽車使用者。於此場合，就關於檢查對象輕汽車及二輪小型汽車，應指定車輛號碼。

對於檢查對象輕汽車及二輪小型汽車以外之汽車，有關前項規定汽車檢查證之交付，就該汽車，應於實施新規登記後交付之。

(汽車檢查證之有效期間)

第六十一條 汽車檢查證之有效期間，其供作旅客運輸事業之汽車、供作貨物運輸業

之汽車與國土交通省令所定自小客車，及檢查對象輕汽車以外之汽車，定為一年；其他汽車，定為二年。

下列各款所列汽車，依前條第一項或第七十一條第四項規定，第一次受汽車檢查證之交付時，該汽車檢查證之有效期間，為下列各該款所定期間，不受前項規定之限制。

一、依前項規定，汽車檢查有效期間為一年之汽車中，車輛總重量未滿八噸之供作運輸貨物之汽車及國土交通省令所定自小客車者 二年

二、依前項規定，汽車檢查有效期間為二年之汽車中，自用乘用小客車(其供作人員之運輸使用之自小客車，而為國土交通省令所定者，除外)及二輪小型汽車者 三年
國土交通大臣，依前條第一項、第六十二條第二項(包含第六十三條第三項及第六十七條第四項之準用情形)或第七十一條第四項規定，交付或返還汽車檢查證時，認該汽車在第一項或前項有效期間經過前有不符合保安基準時，得縮短第一項或前項有效期間。

依第七十條規定，受汽車檢查證之再交付者，其新交付之汽車檢查證有效期間，定為先前汽車檢查證有效期間之剩餘期間。

(繼續檢查)

第六十二條登記汽車或受車輛號碼指定之檢查對象輕汽車或二輪小型汽車之使用者，於汽車檢查證之有效期間屆滿後，亦要使用該汽車時，應提示該汽車，接受國土交通大臣所實施之繼續檢查。於此場合，該汽車之使用者應將該汽車檢查證，向國土交通大臣提出之。

國土交通大臣依該繼續檢查之結果，認該汽車符合保安基準時，應在該汽車檢查證上記入其有效期間後，再將該汽車檢查證返還該汽車使用者；認該汽車不符合保安基準時，則不應將該汽車檢查證返還該汽車使用者。

第五十九條第三項之規定，於繼續檢查，準用之。

依次條第二項規定，就關於應受臨時檢查之汽車，非接受臨時檢查者，不得實施繼續檢查。

汽車使用者欲申請繼續檢查時，於有第六十七條第一項規定應申請記入汽車檢查證之事由時，應事先提出其申請。

(五) 關於以出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃(租車)之處理事項

1. 關於許可基準事項

許可，應依下列規定事項審查之。

(1) 申請者及其重要幹部，不得有下列消極資格事由：

- ① 申請經營許可之人被處一年以上懲役或禁錮之刑，已執行完畢或受赦免後，未經過二年時。
- ② 申請經營許可之人，曾被撤銷或廢止一般旅客汽車運輸事業、特定旅客汽車運輸事業、一般貨物汽車運輸事業、特定貨物汽車運輸事業或自用小客車有償租用之經營許可，自撤銷或廢止之日起未經過二年時。

- ③ 申請經營許可之人，為未具備有關營業能力之未成年人或受監護人者，其法定代理人有前述①及②之事由時。
 - ④ 申請經營許可之人為法人者，其法人之重要幹部(不問其名稱為何，包含具備與該重要幹部同等以上職權或支配力之人。以下同)有前述①、②及③之消極要件時。
- (2) 申請者及其重要幹部，自其提出申請之日起回溯二年，未曾因汽車運輸事業經營類似行為而受處分者。
- (3) 租賃汽車，應加入及備具如發生事故時，得有完全補償之下列汽車保險。
- ① 對人保險 每人8,000萬圓以上
 - ② 對物保險 每人200萬圓以上
 - ③ 對搭乘者保險 每人500萬圓以上
2. 許可之條件
- 許可，依以下之例，得附加條件或負擔。
- (1) 下列事項有變更時，應毫無遲滯地向管轄主要事務所所在地之運輸支局長、運輸監理部長或陸運事務所長(以下簡稱為「運輸支局長」)提出報備。
- ① 出租人之姓名或名稱及住所
 - ② 法人之重要幹部
 - ③ 租金及租車約款
 - ④ 租賃之廢止
- (2) 租賃汽車有增加車輛或替代車輛者(以各該配置事務所之車種別其車輛數有變更者為限，以下同)或欲變更事務所名稱或所在地之人，應事先將該租賃汽車之車種、數量、配置事務所等或變更後事務所名稱或所在地，添具主事務所之許可證影本(現正向該運輸支局長申請許可者，除外)，向管轄該車輛配置事務所或該事務所所在地之運輸支局長提出報備。且按租車種類，實施以下車種區分。
- ① 自用小客車
 - ② 自用中型客車(乘車定員為29人以下，且車長以7公尺以下之車輛為限)
 - ③ 自用貨車
 - ④ 特種用途汽車
 - ⑤ 二輪車
- (3) 不得以自用大客車(乘車定員30以上或車長超過7公尺之車輛為限)及靈樞車為租賃車輛。
- (4) 以自用中型客車(乘車定員為29人以下，且車長以7公尺以下之車輛為限)提供租賃者，應符合4.之要件。
- (5) 使用環保車輛而採取會員制之短期型租車(以受道路運輸法第80條第2項之許可，採會員制，對特定承租人，以出租自小客為業之營業。以下同)業者，應預先將該租賃汽車之配置事務所所在地，向管轄其主事務所所在地之運輸支局長提出報備。於

此場合，做為其對象之租賃汽車，說明如下

- ① 預判的車輛
 - i. 天然瓦斯汽車(CNG汽車)
 - ii. 電動汽車
 - iii. 使用混合燃類汽車
 - iv. 以甲醇為燃料之汽車
 - v. 低燃費且低排出廢氣認定車
 - vi. 怠速時引擎自動停止之節能汽車
 - ② 不使用①所例示之車輛者，就關於怠速時停止運轉引擎之勵行等事項，應針對會員作成及實施研修・啓蒙執行計畫。
 - (6) 依「關於租車事業者對其駕駛人提供情報事項」(平成 16年3月16日附件国自旅第234號)規定，除對於駕駛人提供情報外，不得附加駕駛人提供勞務(包含介紹及媒介駕駛人情形)，並將其旨揭示於事務所明顯易見之處い。
 - (7) 為行經營汽車租賃，不得使他人利用自己之名義為之。
 - (8) 租金及租車約款，應揭示於事務所明顯易見之處。
 - (9) 租賃汽車，不論是否存放於其所配置之事務所，或暫時停放在該事務所以外其他處所，在該配置事務所，應掌握其租賃狀況，整備狀況等車輛狀況，實施適確的管理。而且，對於實施(5)之會員制短期型租車之場合，認足以藉由IT等之活用，而得適確地掌握車輛之租賃狀況、整備狀況等車輛狀況時，不在此限。
 - (10) 備具附記1事項之租賃簿，正確地記載出租狀況，同時，並應至少保存二年以上。
 - (11) 除會員制短期型租車外，應交付承租人載有附記2事項之承租證，應儘可能指導承租小客車駕駛人注意攜帶之。
 - (12) 自平成17年4月1日起至18年3月31日止期間之樣式1「租賃實績報告書」與平成17年度6月30日、9月30日、12月31日，及3月31日之「事務所別車種配置車輛數一覽表」，應於每年5月31日前，向管轄主事務所所在地之運輸支局長提出之。
 - (13) 出租人違反道路運輸法、貨物汽車運輸事業法與道路運輸車輛法及其所附加之本條件時，得命令其停車汽車之租賃，或撤銷其許可。
3. 申請程序
- (1) 欲受許可之人，應向管轄主事務所所在地之運輸支局長，提出申請。
 - (2) 於申請許可之際，應添附載明下列事項之自用小客車租賃許可申請書類文件。
 - ① 記載租金及租賃約款之書類
 - ② 公司登記簿謄本(如為個人者，為住民票；其屬籌備中法人者，為發起人名簿)
 - ③ 申請人(其為法人者，為重要幹部；其屬籌備中法人者，為發起人)未該當於消極資格事由之確認書
 - ④ 事務所別車種別配置車輛數一覽表
 - ⑤ 記載下列事項之租賃實施計畫

i. 謀求防止汽車運輸事業類似行為之體制・計畫

(i) 按每個事務所配置責任者

(ii) 對從業人員之指導・研修計畫等

ii. 謀求防止汽車運輸事業類似行為之租賃實施方法

iii. 其他謀求租賃適正化之計畫

(i) 保險之參加狀況・加入計畫

(ii) 整備管理者(整備責任者)之配置計畫等

⑥ 經營會員制短期型租車服務者，應添附載有(2)①～⑤以外之下列事項書類文件。

i. 該租用小客車之車名及型式

ii. i之汽車保管場所(デポジット)之所在地、配置圖

iii. ii之管理保管場所之事務所所在地

iv. 藉由運用IT等技術，對車輛租借狀況、整備狀況等車輛狀況之掌握方法

v. 車輛、引擎等之管理・出租方法

vi. 會員規約或契約書

vii. 2.(5)②所規定之急速時停止運轉引擎之勵行等事項研修・啓蒙計畫

4. 租賃自用中型客車之特例

關於租賃自用中型客車，從來即是指導防止其經營類似租賃司機從事駕駛之行為，惟在實際上仍存有出租人附隨租車而提供駕駛人服務之情形。

因此，值此之際，租賃自用中型客車之人，以符合下列要件為限，其欲出租自用中型客車之人，應於開始出租七日前，按每一出租車輛，將其出租情形，向管轄該車輛配置事務所所在地之運輸支局長提出報備。而且，出租自用中型客車之人在已提出該報備之際，原則上並應添附或提示最近二年營業自用中型客車租賃簿之複本。

- (1) 現在並未有出租自用中型客車者，就關於其他車種車輛之租車營業，具有二年以上之經營業績，且在提出報備前二年未曾受停止租賃車輛以上處分之情形者。
- (2) 現在既有出租自用中型客車者，在提出報備前二年未曾受停止租賃車輛以上處分之情形者。

5. 運用通達應注意事項

- (1) 管轄主事務所所在地之運輸支局長，依本通達作成許可處分或受理報備時(其接受「租賃業績報告書」、「事務所別車種別配置車輛數一覽表」者，除外)，應毫無遲滯地將其情形，通知管轄與該等程序有關汽車租賃配置事務所所在地之運輸支局長。
- (2) 於適用許可基準及申請程序之際，就關於伴隨事業繼承之申請、法人合併之申請等特殊申請，須按其內容，各依其特性處理之。
- (3) 對於受許可之出租人，於定期實施監查之際，同時並應依其必要情形要求其提出必要之報告。

於此場合，應特別注意防止經營汽車運輸事業類似行為，及確保租賃汽車之安全。

而且，於有事實足認其違反許可所附加之條件或負擔時，包含撤銷許可，應嚴正採取相關措置。

(4) 使用者便利之確保

為謀求提升使用者之便利，對於租金及租賃約款之適正運用以及陳情之對處，應實施指導。

(5) 租賃業績報告書等之送交

其屬各地方運輸局及沖繩綜合事務局長者，應依2.(12)規定，於每年6月30日前提出過去「租賃業績報告書」及「事務所別車種別配置車輛數一覽表」之複本，送交國土交通大臣。

(6) 事業者團體違法行為之防止對策

關於汽車運輸事業經營類似行為等違法行為之防止，雖然對事業者實施監查之檢查行為是其重要方法之一，惟事業者本身對違法行為之防止，仍須有自我意識改革之必要。

因此，對於事業者團體本身，應指導其設置防止違法行為之監督組織，整備啓發活動及宣傳活動等體制。

(7) 有效運用停放車輛

就關於停放在同一企業內或合作事業者事務所之車輛租賃而言，應促進其停放車輛之有效運用；此等情形其本身雖不致產生問題，惟就其租賃狀況、整備狀況等車輛狀況之掌握及管理，仍應在其原來配置之事務所正確地實施，於此場合應指導其不要誤解，而將之視為常態。

而且，就關於合作事業者之車輛租賃，應以擁有車輛所有權事業者之代理租賃形態方式，實施指導。

〔別記1〕

關於租賃簿(附有租賃原票者，得取代租賃簿)之記載事項，依下列規定行之。

ア 承租人之姓名或名稱及住所

イ 駕駛人之姓名、住所、駕駛執照種類及駕照號碼

ウ 租賃汽車之登記號碼或車輛號碼

エ 承租日期時間及其期間

オ 貸渡事務所、返還事務所

カ 行駛區間、或目的地與使用者人數及使用目的(以租賃中型客車者為限)

キ 行駛公里數

ク 租金

ケ 關於事故事項

〔別記2〕

關於承租證之記載事項如下。

ア 承租人之姓名或名稱及住所

イ 駕駛人之姓名、住所、駕駛執照種類及駕照號碼

ウ 租賃汽車之登記號碼或車輛號碼

エ 承租日期時間及其期間

オ 租賃事務所、返還事務所

カ 出租人之姓名或名稱，及住所

キ 以下遵守事項

(ア)應記載「行駛中應攜帶之，於有警察官或地方運輸局、運輸支局職員之請求時，應提示之。」之事項

(イ)應記載「伴隨汽車之租賃，不得接受來自出租人所提供駕駛人服務(包含介紹及媒介駕駛人之情形)」之事項

(ウ)應記載該租車如發生事故及故障等時之處置事項(處置方法、聯絡對象等)

(エ)應記載「租賃期間在2日以上者，承租人應實施日常逐項檢查」事項

附 則

本通達自平成16年6月1日起適用之。

依本通達修正前基準而受許可之人，其最初取得管轄主事務所所在地運輸支局長之許可，視為依本通達修正後基準之許可。

附 則

本通達於平成18年4月1日以後受理申請者，適用之。

「關於構造改革特別區域法中有關淨化環境之道路運輸法第80條第2項規定會員制短期型租車之申請處理事項」(平成16年4月28日付自旅第18號)廢止之。

貳、美國

一、加州小客車租賃業規範

(一) 主管機關與主要法規

加州小客車租賃業(rental car company)之主要規範為加州民法典(California Civil Code)，加州民法典第1925-1938條詳細規定了小客車租賃業與租用人(renter)之間的權利義務關係。另外對於提供機場入出境旅客出租車的租賃公司，有一些額外的費用規定。

經營加州小客車租賃業無需另取得許可執照，但是應該要先取得保險證明文件。然而由於主要以民事法律進行管理，因此無特別主管機關。

(二) 定義(第1936條)

1. 租賃公司(rental company)

個人或組織提供租借小客車給大眾的商業活動。

2. 租用人(renter)

與租賃公司簽訂租用小客車合約，且租用期間不逾三十日者。

3. 合格商業租賃(qualified business rental)

年營收25,000美金以上的商業租賃公司(指出租車輛給法人團體者，包含公司、有限責任公司以及合夥)，具有責任證明依照第1936.05條合格營業者。

(三) 許可駕駛人(authorized driver)

許可駕駛人範圍如下：

1. 一般租用人

- (1) 租用人。
- (2) 租用人的配偶，但是需為合格駕駛執照持有人，並且滿足租賃公司所要求的最低年齡限制。
- (3) 與租用人有業務往來的租用人之雇員或同事，但是需為合格駕駛執照持有人，並且滿足租賃公司所要求的最低年齡限制。
- (4) 在租用人與租賃公司的契約上被明列為許可駕駛人者。

2. 會員計畫(membership program)

是指一項由租賃公司提供的服務，承諾消費者可以不透過租賃櫃台而直接就其過去所使用過的小客車進行使用。會員計畫必須要滿足下列要求：

- (1) 租用人應填寫相關表格進行申請，在申請時租用人可以特別指定其喜愛的車輛類型，並且接受或拒絕某些服務。
- (2) 租賃公司應於申請人首次租用前揭露所有租用的契約與條款。
- (3) 租用人可隨時終止會員資格。
- (4) 租賃公司應向租用人明確說明，其所挑選的特殊喜愛服務，以及拒絕或接受部分服務，都可以由租用人在未來或下一次的租用中更改。
- (5) 租賃公司之指定員工窗口，以收取租用人所簽妥之租賃公司在租用車的後照鏡或方向盤上所繫之第(s)(1)©條款碰撞損害免責條款。

註：依照第1935條(s)(1)款，提供會員計畫的租賃公司必須要滿足資訊揭露義務，包含架設網站，將所有的契約條文上網並也隨時更新。

(四) 租用人的責任限制：

1. 免責條款(damage waiver)

租賃公司與租用人約定，租用人無需對所租賃之小客車的任何損害或損失，以及使用租賃小客車之損失，或任何保管費(storage)、扣押(impound)、拖吊(towing)或行政處罰罰鍰負責。

註：依照第1936條(h)款，租賃公司可以販售24小時以內的11-17塊美金的免責條款，費用依照車款不同，詳見該款規定。依照第1936條(j)(2)款，租賃公司不可以不正當或壓迫的方法誘使租用人購買免責條款、額外的保險或者是其它商品或服務。

2. 租用人對於租用公司因為租用車損害所應負的賠償責任以不超過第1935條(c)款之金額為限。包含：

- (1) 租賃公司因為置換車輛受損零件配備所需支付的費用。
- (2) 租賃公司因為置換車輛受損部分所需負擔的一般人力工資。

- (3) 因為車輛受損而無法出租的每日費用，以每日八小時計之。
- (4) 租賃公司所支付的保管費(storage)、扣押(impound)或拖吊(towing)費用。
- 3. 另外綜合第1935條(b)款以及(c)款，租賃公司與租用人同意，租用人只對下述事項負擔責任：
 - (1) 因車禍所造成之車體損害，依照當時公平市價決定賠償金額。
 - (2) 車輛滅失或遭竊，依照當時公平市價決定賠償金額。
 - (3) 因遭竊所造成的車體損害，依當時公平市價決定賠償金額。
 - (4) 非因遭竊的人為蓄意破壞所造成的車體損害，其損失負擔額最高以500美金為限。
 - (5) 租賃公司先代出租人給付的保管費(storage)、扣押(impound)或拖吊(towing)費用，然以出租人對於該損害或損失應負責為限。
 - (6) 行政費用，包含損失、修復以及置換估價費用。

4. 損害賠償請求權

依照第1935條(p)款，使用人對於租賃公司違反本條的行為可行使損害賠償請求權，提起民事訴訟。勝訴的一方並可以要求他方給付律師費用。

(五) 電子監視設備(electronic surveillance technology)的使用

依照第1936條(n)(6)款，租賃公司可以使用電子監視設備紀錄租用人的行車狀況，但是儘能用於還車時追蹤狀況，不得於行車時進行追蹤以對於租用人的行車狀況施加罰鍰或者是其它的金錢追加。

(六) 資料保存義務

依照第1936條(n)(1)(B)款，租賃公司應保存書面或電子紀錄的租賃契約、返回時間以及電子監視設備的紀錄時間與日期12個月以上。

二、紐約州(紐約市)小客車租賃業規範

(一) 主要法規

租賃車規範見於紐約州法律集下的一般商業活動法，紐約州的租賃車規範見於紐約州法律集(New York State Code)下的一般商業活動法(General Business Law，簡稱GBL)第26條之第391-g項(Section 391-g)、第396-z項(Section 396-z)、第398-b項(Section 398-b)，皆為消費者保護規範。因此小客車租賃在紐約乃是以一般商業活動進行規範，主要涉及的紐約市政單位為消費事務部(Consumer Affairs, Department of，簡稱DCA)，如發生爭議則應聯繫紐約州檢察官(New York State Attorney General)進行處理。因此小客車租賃業在美國紐約州並非管制行業，經營無需事先取得許可。

(二) 第391-g項：車輛租賃(Rental of motor vehicles)；禁止年齡歧視(discrimination on the basis of age prohibited)

- 1. 不得以無法取得保險為理由，拒絕租車與18歲以上的承租人。然而可以將額外的保費移由租車人承擔。
- 2. 違反本條規定最高可處以500美金。

(三) 第396-z項：租賃車保護措施(Rental vehicle protections)

1. 名詞定義：本章所稱之名詞，定義如下。

(1) 合格駕駛人(authorized driver)

- ① 具備駕駛執照者。
- ② 前述駕駛人的配偶，配偶年滿18歲且具備駕駛執照。
- ③ 任何人因緊急情況需要駕駛該車輛至醫療設施者。
- ④ 任何於租賃合約上被列舉為合格駕駛人的有駕駛執照者。

(2) 租賃合約

依照車輛交通法(the vehicle and traffic law)第137條規定，以書面契約言明合格駕駛人對租賃車的使用，且合約期間不超過三十天。

(3) 租賃車公司

指任何個人或組織，任何子企業或關係企業，或連鎖店，在本州設立營業據點，提供社會大眾車輛租借服務。

(4) 車輛保護選擇(optional vehicle protection)

出租車公司同意合格駕駛人無需為出租車全部或部分的損失負責，包含因使用所致之損失，因保管、扣押、拖吊或行政處罰所致之費用。出租車公司可以下列詞彙表示「車輛保護選擇」，但是不限於這些詞彙，包含「碰撞損害豁免(collision damage waiver, CDW)」、「損害豁免(damage waiver)」、「損失損害豁免(Loss Damage Waiver, LDW)」，以及「實體損害豁免(Physical Damage Waiver)」。

(5) 承租人(renter)

個人或事業自出租車公司依照承租契約取得使用私用小客車使用權者。

2. 關於車輛保護選擇(optional vehicle protection)

(1) 車輛保護選擇每日收費不得高於9塊錢美金，除非出租車的建議轉售價格高於三萬美金。

(2) 出租車公司不得出售車輛保護選擇，除非在出租契約生效之時或之前取得出租人的書面同意。

(3) 出租車公司不得使車輛保護選擇無效，除非基於下述理由：

- ① 損害或損失是基於駕駛人任性的、惡意的或輕忽的行為而有意引起。
- ② 損害或損失是因為駕駛人酒醉或者是因酒精或藥物損害操作車輛所致。
- ③ 出租車公司進行交易乃是基於駕駛人或承租人所提供的錯誤資訊。
- ④ 損害或損失乃是基於非交通事故的犯罪而致。
- ⑤ 損害或損失乃是基於車輛競速活動、非道路行駛活動，或者是駕駛訓練所致。
- ⑥ 損害或損失乃是因為非下列之人使用車輛所致：合格駕駛人、同居所且年齡在18歲以上的有駕照父母或子女、洗車場或車庫服務人員基於僱傭關係進行服務。
- ⑦ 損害或損失是基於車輛非於美國本土使用所致，且這樣的使用非出租契約合約內容。
- ⑧ 合格駕駛人怠於回報損害或損失。

- (4) 承租人在下述條件下，可以在24小時內，不負擔任何費用取消車輛保護選擇：
- ① 承租車輛兩天以上。
 - ② 攜車回任一營業據點進行車輛檢查。
 - ③ 簽署由出租車公司提供的取消表格。
- (5) 另依照本法本條第396-z項(4)(g)，出租車公司應記載一定的文字於定型化契約上，應為粗體字且字體大小不得小於10。
3. 廣告規範：詳見本法本條第396-z項(4)(b)(c)(d)(e)，針對廣告應揭露事項、廣告字型大小、平面廣告以及媒體廣告、電話行銷等等之消費者保護規範。
4. 還車報告：依照本法本條第396-z項(5)(a)，出租車公司應於承租人還車後10日內完成車輛意外檢查報告，報告應留存6年以上。另依照本法第396-z項(5)(d)，結案報告應郵寄給合格駕駛人，合格駕駛人應於收到通知後十日內完成結案報告內容寄還給出租車公司。
5. 保險公司的還車檢查：依照本法本條第396-z項(5)(b)，合格駕駛人或其保險人，可於還車後72小時內通知出租車公司想要檢查受損車輛。檢查行為應於還車後的7日內完成。假如合格駕駛人或其保險人未於72小時內提出檢查之要求，合格駕駛人或其保險人將會被視為放棄本項權利。
6. 承租人的賠償義務：承租人對於車輛損害的賠償項目以及賠償範圍詳見本法本條第396-z項(6)。
7. 出租車公司的定型化契約不得記載事項：詳見本法本條第396-z項(7)(a)(b)(c)，包含不得預先要求出租人提供押金以清償可能的賠償責任。
8. 罰則
- (1) 依照本法本條第396-z項(12)，違反本法第396-z項者，可處以500-1000美金。
 - (2) 依照本法本條第396-z項(13)，違反本法第396-z項者，紐約州檢查總長可以向法院申請，透過特殊程序，於五日前通知出租車公司，對於出租車公司發出禁制令或開罰，以阻止違反行為繼續。
9. 車輛被竊通知義務：依照本法第396-z項(14)，承租人應於車輛被竊後12小時內通知出租車公司或者是執法單位。
10. 禁止歧視條款：依照本法本條第396-z項(15)，紐約州法律禁止出租車公司基於人種、膚色、種族、宗教、肢體障礙、性別、婚姻狀況或者是年齡而拒絕出租，或者是要求額外的費用(然而如果承租人未滿25歲則不在此限)，也禁止拒絕承租給無信用卡者，出租車公司並應將上列規定清楚記載於顯著之處。
11. 第398-b項：禁止車輛租借歧視(Discrimination in car rentals prohibited)
- 出租車公司不得基於承租人之人種、膚色、種族、宗教、肢體障礙、性別、婚姻狀況或者是年齡而拒絕出租。
12. 罰則
- (1) 依照本法本條第398-b項(2)，出租車公司違反本法本條第398-b項者，每項違反可處

以1,000-25,000美金罰鍰。

- (2) 依照本法本條第398-b項(3)(a)，出租車如持續或反覆地基於承租人之人種、膚色、種族、宗教、肢體障礙、性別、婚姻狀況、年齡或者其它受聯邦法保護的族群身份而拒絕出租，紐約州檢查總長於五日前通知出租車公司後，可向紐約州最高法院要求發出命令禁止違法行為的繼續，並要求賠償。在此程序內，檢查總長可以要求每項違反5000美金以內的賠償，並且可以依照民事程序法第8303條(a)要求賠償。

參、德國

一、小客車租賃業管理規定

德國對於小客車租賃業之規範係以聯邦「人員運送法」為主，屬於無固定路線之客運類。

二、名詞定義

小客車租賃運輸是只提供車輛，由經營業者出租小客車之運輸服務，租車者自己決定旅程的用途、目的和過程。

三、申請核准籌備

核准適用於小客車租賃業時，只有在轉讓整個企業或企業的重要部分時，或將企業的經營及管理權移轉予他人之情形下需要由主管機關核准。又在超過5萬居民的鄉鎮，或少於5萬居民但經由上級行政機關指定的鄉鎮，不得對同一輛小客車同時核准許可計程車業和租賃業之申請。

四、營運規模限制

PBefG無相關規定。

五、牌照數量管制

無相關規定。

六、小客車租賃業車輛設備與檢驗

同計程車。

七、載運乘客

9人以下客車屬於小客車。

八、駕駛車輛限制

租車業者應將在營業場所或住家接受的運輸委託案記錄下來，將書面紀錄或圖樣等資料保存一年。每一項接收、仲介和執行運輸委託案、備置租車和租車運輸廣告均不得有與計程車運輸混淆的危險，甚至這些文件彼此之間也不得造成與計程車運輸混淆的印象，不得在租車上使用計程車才能使用的記號和標誌。

肆、英國

一、2006道路安全法案(Road Safety Act 2006)

「哈尼克計程車(Hackney carriages)」和私人出租車(Private Hire Vehicles, PHVs)

(一) 立即吊銷(suspension)和撤銷(revocation)駕照

1976年地方政府(修正版)法案(第57章)(針對倫敦以外英格蘭和威爾斯地區的哈尼克計程車和私人出租車)作如下修正：

1. 第61條(有關立即吊銷和撤銷駕照)第2項之後插入

「(2A)在不牴觸本條(2B)的情況下，依據本條(2)(a)開立並給予駕駛違規通知單(notice)起21天後，駕照立即吊銷或撤銷。

(2B)若基於公共安全利益所需吊銷或撤銷駕照須立即生效，及依據本條(2)(a)項所開立包括說明及解釋原因聲明(statement)的違規通知單，當吊銷或撤銷駕照通知單送交駕駛人後即立即生效。」

2. 在本條第(3)項「依據(under)」之後插入第(1)項的「以及(of)」。

3. 第77條(上訴)第2項後插入。

「(3)本條第(2)項不適用於依據本法案第61條第(2B)款立即生效之決定。」

(二) 取消合約豁免(contract exemption)

在1976年地方政府(修正版)法案(針對倫敦以外英格蘭和威爾斯地區的哈尼克計程車和私人出租車)第75(1)條之規定，省略第(b)段「僅用於7天以內之出租或取償載乘客的車輛」

(三) 倫敦的私人出租車

在1998年出租車(倫敦)法案(第34章)第1(1)(a)之「私人出租車」定義「計程車或公共服務車輛以外，可載9位乘客以下車輛，可以出租載客」，略去「對大眾」。

二、倫敦市區外私人出租車(hire vehicle operator, PHV)操作員執照

欲在倫敦市區以外擔任私人出租車操作員必須要從當地政府(local authority)取得私人出租車操作員執照。欲擔任個人操作員者，亦須取得駕駛及車輛執照。

(一) 執照效期

私人出租車操作員執照最長5年，駕駛執照最長3年，車輛執照最長1年。駕駛執照、車輛執照及操作員執照需經同一地方政府核發。

(二) 若執照申請被拒絕批准

凡不符合「合適及恰當(fit and proper)者」之標準，或不接受地方政府所定之規定者，操作員執照的申請案會被拒絕批准。遇有下列2項情況，可向治安法庭提出告訴：

1. 若你的申請案被發政單位拒絕核發。
2. 發證機關吊銷、撤銷或拒絕換發證照。

三、倫敦市區內私人出租車及計程車(taxis)駕照

欲在倫敦市區擔任計程車駕駛或私家出租車駕駛，必須要向倫敦交通處(Transport for London, TfL)申請正確的駕駛執照。計程車駕駛執照分為2類：

(一) 允許遍行倫敦的倫敦全區執照(the all London licence)，一般稱之為「綠色標章(green badge)」。

(二) 僅能行駛於倫敦郊區的郊區執照(the suburban licence)一般稱之為「黃色標章(yellow

badge)」。

私人出租車駕駛必須要申請私人出租車駕照。申請此類駕照之前，必須要先向公開及刑案紀錄局 (Disclosure and Barring Service, DBS)申請取得詳細的刑案紀錄查驗證明 (an enhanced criminal records check)。

(三) 申請私人出租車駕照

在倫敦擔任私人出租車駕駛必須持有倫敦交通處核發之駕照。可向倫敦交通處索取「申請書相關資料袋(application pack)」，申請私人出租車駕照資格：

1. 年滿21歲。
2. 持有大不列顛(Great Britain ,GB),北愛爾蘭(Northern Ireland ,NI) 或歐洲經濟區(European Economic Area ,EEA)之駕照，至少滿3年。
3. 具有在英國居住及工作權。
4. 取得公開及刑案紀錄局 (DBS)所製發詳細的刑案紀錄查驗證明。
5. 醫師開立藥物檢測證明(a medical examination)。
6. 通過地誌技巧評估中心所舉辦的地誌(找路)技巧測驗(a topographical (route finding) skills test)。

當繳交申請書時，同時須繳交規費，數額如下

1. 申請費250英鎊。
2. 公開及刑案紀錄局線上申請費56.85英鎊。
3. 公開及刑案紀錄局紙本申請費58.85英鎊。
4. 郵局檢查及寄送費7.15英鎊。
5. 藥物檢測費，洽詢個人家庭醫師。

(四) 更換私人出租車駕照

倫敦交通處(TfL)在現有私人出租車駕照到期前會函發更換駕照申請書。在駕照到期6星期前就必須將更換申請書等相關資料送倫敦交通處審查。在私人出租車駕照到期前未完成更換手續者，不能執業。更換私人出租車駕照須具備的文件如下：

1. 1張護照大小的相片。
2. 現有駕駛及車輛標準署(DVLA)所發給之駕照正反面影本(若此駕照係有相片的執照，就必須檢附一張影本)。
3. 公開及刑案紀錄局 (DBS)所製發詳細的刑案紀錄查驗證明。
4. 如有需要，須檢附完整體檢證明(a completed medical form)。
5. 規費。
6. 郵寄住址。

更換駕照申請書填妥後，檢附相關證件及規費送倫敦交通處即可辦理駕照更新。

四、倫敦有照計程車及私人出租車改裝許可程序

(一) 預審階段

不同的計程車或私人出租車改裝有不同的指導方針。提出申請前必須先取得審查所需

改裝相關技術、圖表、製圖、照片、文件及證明等資料，並將所有資料的英文版，送倫敦交通處(TfL)或該處所屬的計程車私人出租車管理科(TPH)所屬的車輛政策小組(Vehicle Policy team)進行審查程序。車輛政策小組收件後，先進行書面審查。書面審查通過後，會約定在倫敦交通處(TfL)或該處所屬的計程車私人出租車管理科(TPH)，或檢測場所，由車輛政策小組就車輛改裝器材、修改方式，進行申請、裝置、安全性、整體性等實地安全檢測，進一步提出檢測證明文件。在實地檢測階段，也須進行完整的危機分析(危機評估)，以確認及測量車輛改裝器材及修改方式，在計程車/私人出租車操作環境內之潛在危險及/或危機程度。若車輛改裝所涉之危機被視為是無法接受，及無其他可降低或減緩危機及/或危險的改善作為，則此項車輛改裝將不予許可。若車輛改裝所涉之危機可以微調矯正及/或修改，則會以書面通知補正。一旦車輛改裝調整完成後，倫敦交通處將安排進一步的實地檢測。一旦書面審查及實地審查均合格後，則進入許可程序。許可前及許可程序中，均會針對車輛改裝所涉及各種安全狀況進行討論。討論項目包括：

1. 宣傳活動的起迄時間(配合宣傳部門(Advertising department))
2. 車輛數量
3. 車輛形式
4. 期限屆滿時車輛回復原始狀況
5. 對駕駛人及乘客的明確安全使用指示
6. 其它

車輛改裝許可前階段包括，對於車輛改裝之耐久性檢測及/或評估，進行一定期限的試驗期間。

(二) 許可階段

首先會口頭通知所有車輛改裝審查均通過，之後會書面通知，明確說明所同意的車輛改裝器材及改裝方式，至此許可程序即完成。然後，車輛政策小組通知倫敦交通處(TfL)/該處所屬計程車私人出租車管理科(TPH)及其他相關單位，本項許可相關車輛改裝內容。之後，本項車輛改裝將會被列入車輛監理系統，成為車輛檢驗或街頭檢查的一環。

(三) 撤銷許可

任何不良特徵(undesirable features)變得明顯，及/或未經許可的修改/變動改裝車輛時，倫敦交通處(TfL)/該處所屬計程車私人出租車管理科(TPH)保有撤銷許可的權力。

(四) 提起告訴

對於車輛政策小組所作成的決定或同意方式不滿意時，可向倫敦交通處/該處所屬計程車私人出租車管理科(TPH)所屬的政策及服務部部長(the Head of Policy and Service Development at TfL / TPH,)提出書狀，詳述不滿意之處。

一、分類

汽車運輸業管理規則第九十九條

「小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業三種。甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車為限。」

二、名詞定義

(一) 公路法第三十四條

「以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。」

(二) 汽車運輸業管理規則第二條

「以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。」

三、申請核准籌備

(一) 公路法第三十五條

「非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。」

(二) 公路法第三十七條

「經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：

一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向中央主管機關申請。」

(三) 汽車運輸業管理規則第四條

「經營汽車運輸業，應備具籌備申請書(如附表一)，依左列規定，申請核准籌備：

三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之中央或直轄市公路主管機關申請。」

四、營運規模限制

汽車運輸業審核細則第四條

「小客車租賃業最低資本額甲種小客車租賃業新臺幣五千萬元以上，乙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上(第一項第三款第五目)。小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計一百輛以上，乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計十輛以上(第一目)。」

五、營運管理

(一) 汽車運輸業管理規則第九十八條

「小客車租賃業車輛之行車執照應註記為租賃自用小客車或租賃自用小客貨兩用車；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。」

(二) 汽車運輸業管理規則第一百條

「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。經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。」

(三) 汽車運輸業管理規則第一百零二條

「小客車租賃業之租車費率、代僱駕駛人資費及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。」

(四) 汽車運輸業管理規則第二十五條

「汽車運輸業全部營業車輛均已出售或經吊銷、繳銷、註銷牌照者，應向公路主管機關申請停業或歇業。丙種小客車租賃業無汽車出租業務期間超過半年者，亦同。前項停業期間最長不得超過一年。」

(五) 汽車運輸業管理規則第九十八條

「小客車租賃業車輛之行車執照應註記為租賃自用小客車或租賃自用小客貨兩用車；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。」

甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業依汽車運輸業審核細則附件汽車運輸業停車場設置規定第六點第二項第三款規定申請免計停車位者，應依前項規定辦理。」

(六) 汽車運輸業管理規則第一百零三條

「小客車租賃業及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。」

六、駕駛車輛限制

(一) 汽車運輸業管理規則第一百條

「經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定：

一、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。

二、經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，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租車人自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。

三、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。小客車租賃業應承租人之請求代

僱駕駛人時，並須驗明承租人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，出租人應告知租車人，並載明於出租單。

五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。

六、應明示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。」

(二) 汽車運輸業管理規則第一百零二條

「小客車租賃業之租車費率、代僱駕駛人資費及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。

小客車租賃業及小貨車租賃業租車費用之實施，不得高於前項核定之費率。」

七、服務供給

身心障礙者個人照顧服務辦法第七十四條

「復康巴士服務得由下列單位提供：

一、醫療機構、護理機構、醫療法人、精神照護機構。

二、身心障礙福利機構、老人福利機構。

三、財團法人、社會團體。

四、公路汽車客運業、市區汽車客運業、計程車客運業、遊覽車客運業及小客車租賃業。



汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究 -計程車及小客車租賃業

期末報告

1

簡報大綱

- ❶ 壹、緒論.....
- ❷ 貳、現況危機與轉機.....
- ❸ 參、遭遇問題與對策.....
- ❹ 肆、產業發展願景與創新服務.....
- ❺ 伍、共享經濟的規劃概念.....
- ❻ 陸、結語.....

壹、緒論-研究對象

1 計程車客運業 87,643輛

指在核定區域內，以小客車出租載客為營業者

- 1.計程車車行
- 2.個人經營計程車客運業
- 3.計程車運輸合作社

2 小客車租賃業 112,889輛

係以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者

- 1.甲種
- 2.乙種
- 3.丙種

3

壹、緒論-計畫緣起

分類方式

「計程車客運業」及「小客車租賃業」有各自營運特性，也有相互重疊部分，目前分類方式是否妥適，有無更精進作法，為本案關注重點之一。

新型態挑戰

傳統運輸業經營及管制方式逐漸受到新型態的挑戰，面臨不同以往的需求問題，如民眾叫車習慣的改變，如何滿足民眾行的需求？

修法草案

以「法」作為支撐，重新檢視現有法令對計程車客運業及小客車租賃業環境之限制，並探討經營業者及政府部門面對這些限制之應有作為，提出立（修）法草案。

4

壹、緒論-計畫目的

比較分析

比較分析國內外法規內容與管理機制（至少包括德國、美國、日本），了解國內外計程車客運業及小客車租賃業管理相關法規內容。

引進優化

因應國際環境、產業環境與市場環境等外在環境變化，新興產業衝擊現有運輸市場的營運秩序及未來發展趨勢，藉由新科技與新觀念的引進，優化產業政策與發展環境。

研擬方案

公路主管機關執行可能面臨之衝擊，研擬相關法制面及實務面予以對應之可行方案。

5

壹、緒論-研究內容

1

理論基礎部分

本案涉及法律保留原則、法律授權明確性原則、平等原則、比例原則等議題。

2

檢討現行實務運作之問題與規範法制不足及缺失之處(以法規命令訂定?)。

3

小客車運輸業規範法制重點

車輛營業之許可或登記制、車輛識別、駕駛人之管理、營業所得之稽徵、罰則。

4

立法規範模式

另定專法(特別法)、於現行法令中(汽車運輸業管理規則)再另定專章、逕行準用現行法令之規定。

6

貳、現況危機與轉機

- 一、小客車客運營運環境危機
- 二、計程車客運業危機
- 三、計程車客運業轉機

7

一、小客車客運營運環境危機

- 經蒐集國外相關資料，開放外國人經營之小客車租賃業幾乎都為純租車，將汽車當作商品租賃，**以避免衝擊國內小客車客運(計程車)市場。**
- 建議將小客車租賃業（純租車）歸類為汽車（商品）租賃對外國人開放；將現有租賃車代僱駕駛服務歸類為**客運類，暫不開放外國人經營**，以免對國內小客車客運產業衝擊過大。

8

二、計程車客運業危機(1/4)

1. 生產無效率，社會成本高
2. 價格受扭曲，創新意願低
3. 法規未調適，違規照樣行

9

二、計程車客運業危機(2/4)

1.生產無效率，社會成本高

- 近十年計程車時間空車率均超過65%，最高達80%，表示駕駛平均每日營業12小時中，有**7.8~9.6小時屬於沒有載客**之狀態。
- 數量過剩加上營運成本逐年上升，迫使計程車費率不斷調漲。駕駛必須延長每日營業時間以換取足夠生活的收入。
- 業者面對更高的空車率，向政府要求更高的費率，導致「**惡性循環**」的現象。

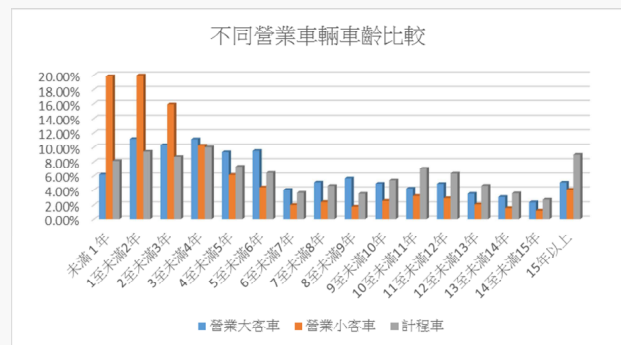


10

二、計程車客運業危機(3/4)

2. 價格受扭曲，創新意願低

- 單一費率、四門黃色轎式小客車，已無法滿足民眾多元化的需求。
- 車齡老化問題浮現（目前計程車車齡超過10年以上佔33%）。
- 路邊攔車時，無論搭乘哪種車輛，付出的車資均相同，但服務品質差異極大。



11

二、計程車客運業危機(4/4)

3. 法規未調適，違規照樣行

- 白牌車違規營業問題。
- UBER進入臺灣市場，將白牌車違規營業更效率化與更擴大化。
- 法規未調適，違規者提行政訴訟抗罰成功。

Uber告贏公路局 撤停業命令

2015年11月10日 04:10 記者劉峻谷 / 台北報導

資料來源：

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20151110000156-260205>

Uber處分爭議

Uber說法	爭議點	公路總局說法
管理顧問服務業、資料處理服務業、電子資訊供應服務業、第三方支付服務業和其他工商服務業等，是否也在停業範圍？	勸令停業範圍不明	Uber的資料處理、電子資訊供應和第三方支付服務都是為了支援APP叫車，都在停業範圍。
有違規時間，沒有違規地點只籠統寫台北市或新北市	罰單記載有疏漏	有乘客搭車畫面和照片、車資收據為證，且車籍為自用轎車或營業用車。
資料來源：台北高等法院判決書		製表：劉峻谷

Uber處分爭議

12

三、計程車客運業轉機(1/2)

✓ UBER於102年7月進入臺灣

台北地區計程車營運狀況調查表

	101年 (101/11)	103年 (103/11)
每日載客旅次數	9.22	13.17 ↑
每日營業收入	1796	2114 ↑
每日營業時程	11.22	10.41 ↓
時間空車率	71.31%	67.1% ↓
距離空車率	52.55%	49.7% ↓

資料來源:103年臺北地區計程車營運情形調查委託研 案, 臺北市 運輸處

13

三、計程車客運業轉機(2/2)

- 計程車消費市場成長。
- UBER進入臺灣後，刺激小客車客運市場需求(把餅做大)。
- 小客車客運業良好發展，可抑制自用小客車成長。
- 政策制訂的目標，不是管制消費者或懲罰服務者，而是應當朝「滿足市場需求、促進和規範產業供給」的方向推進。
- 政府引領產業朝向健康、有序的方向發展。

14

參、遭遇問題與對策(1/2)

1. 供需失衡造成經營環境惡化，影響產業健全發展

- ① 數量管制遲滯
- ② 營運效率不佳

2. 價格扭曲市場，服務無法滿足民眾需求

- ① 費率相同，服務品質差異大
- ② 經營風險，無預防與轉移機制
- ③ 服務提供單一化，無法刺激需求

15

參、遭遇問題與對策(2/2)

3. 相關法規違反法律授權明確性、法律保留...等基本原則

- ① 運輸合作社設置管理辦法，部份條文違反法律保留原則、授權明確性原則。
- ② 違反汽車運輸業管理規則，各地區裁罰標準不一。
- ③ 個人經營計程車客運業資格條件，違反法律保留原則。
- ④ 計程車牌照逾檢註銷重領，缺乏法律明確授權原則。

4. 其他

- ① 更生人工作權問題。
- ② 運輸業停車場問題。

16

1. 國內外法規比較

- 各國對計程車客運業存在不同形式的管制方式。
- 許多國家將小客車租賃業視為一般商業行為。
- 無最佳的管制模式或通行於世界各國的國際慣例。
- 法規規範的目標在於確保合格、適當與安全的車輛與營業人員進入市場。
- 業者的主要賠付能力來自於強制性的責任保險。

2. 大法官解釋分析

- 釋字第511號、564號、584號、593號、699號等5號解釋，涉及法律保留原則與法律授權明確性原則。

3. 各級行政法院判決爭議分析

- 大多數案件皆屬「撤銷訴訟」之類型，其次為「課予義務訴訟」案件，至於「確認訴訟」與「給付訴訟」案件則相對甚少

4. 舉行三次專家學者座談會，充分表達意見，逐步凝聚共識

法規	最高行政法院(件)	台北高等行政法院(件)	台中高等行政法院(件)	高雄高等行政法院(件)
公路法	50	77	0	2
道路交通管理處罰條例	90	116	40	53
汽車運輸業管理規則	51	124	0	27

1. 數量管制遲滯

- ① 計程車營業區域彼此相互重疊，而無法訂定一致、有效的管理政策。

對策：(4.4.2)

- 1) 原本彼此相互重疊的營業區域，改擴大以北、中、南、東為範圍劃設營業區域。
- 2) 成立區域級委員會統籌區內管理事宜，實施區內自治，落實區內計程車數輛管制政策。
- 3) 委員會同意後允許區內不同縣市間的差異。
- 4) 區與區之間由委員會協調互惠機制。

- ② 過多的空車額會造成數量無法管制
- 數量管制政策落實後，往往會因為空車額可隨時投入市場，造成管制失靈。
 - 全面取消空車額，對現有業者衝擊過大。

對策：(3.1.9)

透過修訂汽車運輸業審核細則第6條，逐年縮短替補年限，同時增加規範替補空車額之時機，以避免其隨時加入市場造成數量管制失靈。

● 2. 營運效率有待提升

- 駕駛平均每日營業12小時中，有7.8~9.6小時屬於沒有載客之狀態，產能利用率低，增加社會成本。

對策：

- 1) 輔導運輸合作社建立合作機制，透過車輛派遣互助合作，以共同經營方法謀社員經濟之利益與生活之改善。
- 2) 鼓勵新加入之計程車駕駛加入車隊，在有效率的營運環境經營一段時間後，自然就捨棄無效率的營業方式。

1. 費率相同，服務品質差異大

① 車輛品質差異問題

- 「車輛折舊」為計程車運價成本結構之重要項目，一般依據財政部頒布的「固定資產耐用年數表」以4年攤提，使用車齡越高車輛其應支出成本越低。
- 路招消費者無法事先選擇車輛。

對策：

- 1) 設定車輛汰舊換新年限，計程車運價成本結構中之車輛折舊則按規定年限計算。（影響層面廣，須專案討論尋求共識）
- 2) 交通部廣續辦理補助老舊計程車汰舊換新。

② 駕駛素質差異問題

- 無積極性的提昇基本素質、提昇技能、促進學習與成長的機制。
- 執業登記管理辦法規範執業登記證測驗、職前講習、發証、定期檢驗、定期換領、在職講習等機制，現況存在內容不足與執行不夠落實的現象。

對策：

參考歐盟或日本作法，盡速訂定相關訓練規範，提升消費者乘車安全。(運研所民國97年完成「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立」研究計畫可供參考)

2. 缺乏經營風險處理機制

① 預防風險，修正優良駕駛資格

- 個人經營計程車客運業在安全、服務爭議處理上都較公司薄弱。
- 透過事先挑選優良駕駛來降低服務爭議的發生。

對策：(摘要附錄1,2)

- 1) 重新定義優良駕駛資格。
- 2) 將執業事實查核機制納入法規。

② 轉移風險，增加乘客保障

- 回顧國外法規可發現，國外多半以法規進行保險規範。
- 可透過保險機制分散或轉移風險。

對策：(摘要附錄1)

- 修訂公路法第65條將計程車客運業納入投保乘客責任保險範圍。

3. 服務提供單一化，無法刺激需求

- 四門黃色轎式小客車已無法滿足民眾多元化的需求。
- 業者應針對各種不同的旅次需求，設計出符合乘客需求的服務，開創藍海市場。

對策：(3.2.9)

小客車客運分類營運，新增類別放鬆經濟與費率管制。

1. 計程車運輸合作社設置管理辦法，部份條文違反法律保留原則、授權明確性原則

- 合作社社員應納股金一萬元違反法律保留原則
- 社員汽車運輸業營業執照發放與廢止應在汽車運輸業管理規則規範

對策：

- 1) 修訂計程車運輸合作社設置管理辦法 (附錄5)
- 2) 修訂計程車客運服務業申請核准經營辦法 (4.4.7節第6,7條)
- 3) 增訂汽車運輸業管理規則 (4.4.1節第95-1, 95-2, 95-3條)

2. 違反汽車運輸業管理規則，各地區裁罰標準不一

對策：(4.4.3)

由中央統一訂定裁罰基準

3. 個人經營計程車客運業資格條件，違反法律保留原則

- 以法規命令作為限制人民從事特定職業之資格，並非妥適，有違法律保留原則之虞。

對策：(4.4.6)

原汽車運輸業管理規則第93條條文，提升至法律位階，增訂公路法第56條之1條文。

4. 計程車牌照逾檢註銷重領，缺乏法律明確授權原則

- 持法院判決確定證明書辦理替補車額係屬「註銷」程序，與車輛汰舊換新「繳銷」重領有別。
- 註銷替補期限為法律所無之規定。

對策： (4.4.4)

修訂公路法第四十條之二（如摘要附錄1）及汽車運輸業審核細則第六條。

四、其他

1. 更生人工作權問題

- 釋字第584號解釋及監察院調查意見要求對犯特定犯罪者終身限制及剝奪其駕駛計程車資格相關規定進行檢討，以兼顧更生保護政策與民眾安全。

對策： (4.4.5)

- 修訂道路交通管理處罰條例第37條

2. 停車場問題

- 小客車比照運輸業停車位規定，在都會地區窒礙難行
- 實際營業使用停車位礙於法令規定，無法申請成合法運輸業停車場

對策：（3.2.5補充修法建議）

以營業據點500公尺內之一年期公/私有停車場租賃契約計算停車位。

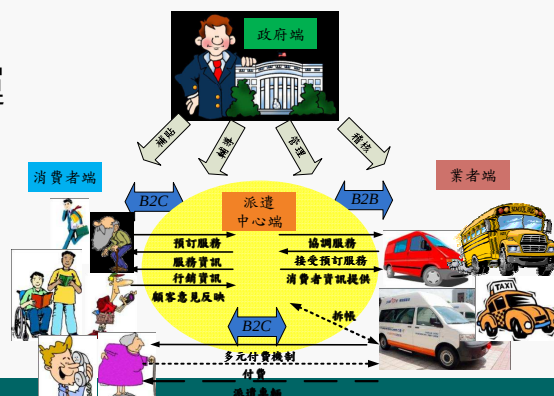
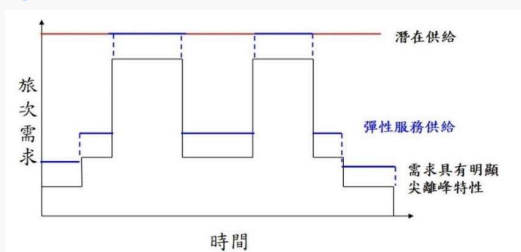
肆、產業發展願景與創新服務

1. 願景

- 提供民眾一個多元、安全且便捷的小客車客運服務，讓民眾感受生活品質提升的價值。

2. 策略(導入生產力4.0概念)

- 1) 引進大數據技術預測候車者行為模式，管理空車率
- 2) 利用反覆累積數據進行旅次預測，確保合理候車時間
- 3) 成立關鍵指標監測平台
- 4) 整合不同運輸業者共同營運

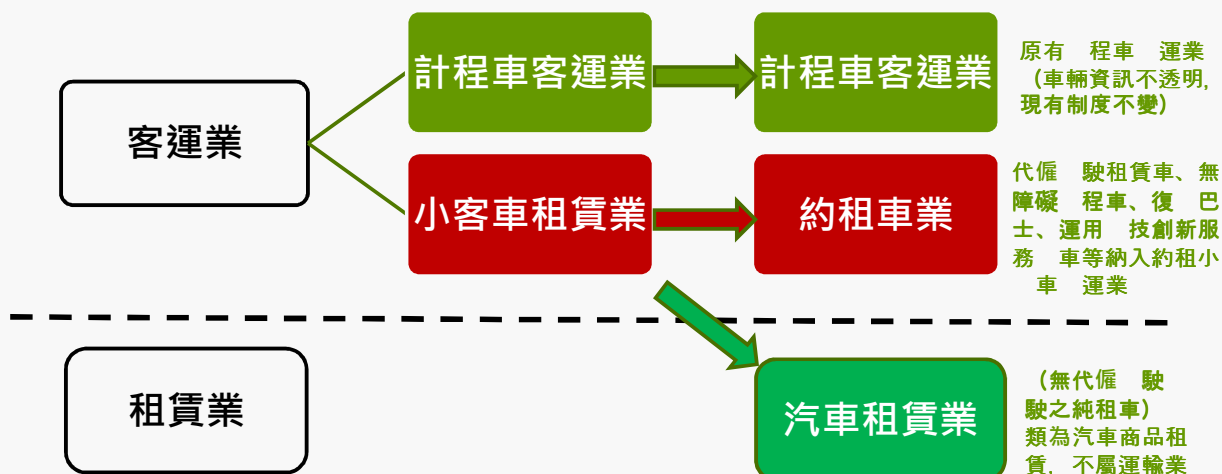


31

運輸業分類調整，純租賃業務回歸民法

3. 作法(營業小客車分類調整)

- 1) 成立汽車租賃業
- 2) 成立約租車業



32

未來小客車客運服務架構

計程車客運 Taxi	約租車 Pre-arranged
✓ 車身黃色 設有車頂燈	✗ 車身非黃色 無車頂燈
✓ 安裝計費表	✗ 不裝計費表
✓ 可巡街攬客 可定點排班	✗ 不得巡街攬客 不得排班候客
 下車付費 可收現金	 上車前付費 不得收現金

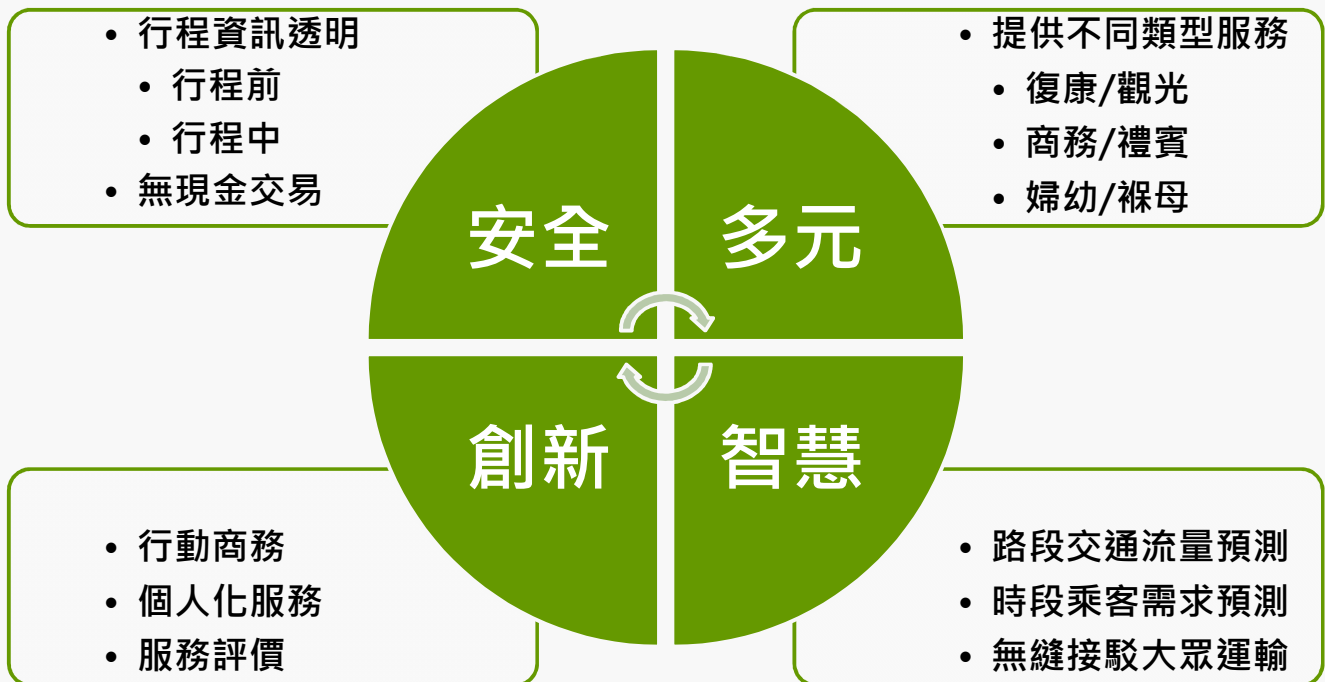
33

Internet+ 小客車



34

未來的期待



35

建議推動方案

既有租賃業者於一定期限內，換領約租車營業執照，及所屬車輛牌照後凍結申請。

輔導計程車業者以繳銷待替補車額投入經營一定期限，降低計程車業者衝擊。

期限屆滿由主管機關評估立即或是延期全面開放。

36

替代方案

小客車租賃業新增：營業據點
外提供租車服務之規範

計程車客運業新增：約租計程
車服務類別

費率自主，若為黃色巡迴則按
表收費

37

伍、共享經濟的規劃概念

- 世界正朝這個趨勢邁進，這個潮流來的太快，法規來不及調適，全球皆然。
- 依先後順序逐步試辦，汲取試辦經驗後回饋修正，並作為下階段試辦之參考依據，建議順序如下：
 - 先偏鄉後都市
 - 先車後服務(車+人)
 - 先貨後客

38

陸、結語(1/3)

- 整合現行法規重新訂定為「**道路交通安全法**」
 - 「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」、「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」、「高速公路交通管制規則」、「道路交通安全講習辦法」、「道路交通事故處理辦法」等。
 - 規範通行方法與使用道路的權利義務，再訂定罰則、處罰與救濟程序等，使**層次條理分明**，從而降低諸多授權命令之規定，**避免違反法律保留原則**之疑慮。
- 現行公路法第三章有關公路運輸之規定及汽車運輸業管理規則等相關法律與法規命令全般檢討整合修訂，制定完備之「**道路運輸業管理法**」，以法律位階來規範各類運輸業之管理，以符法制。

39

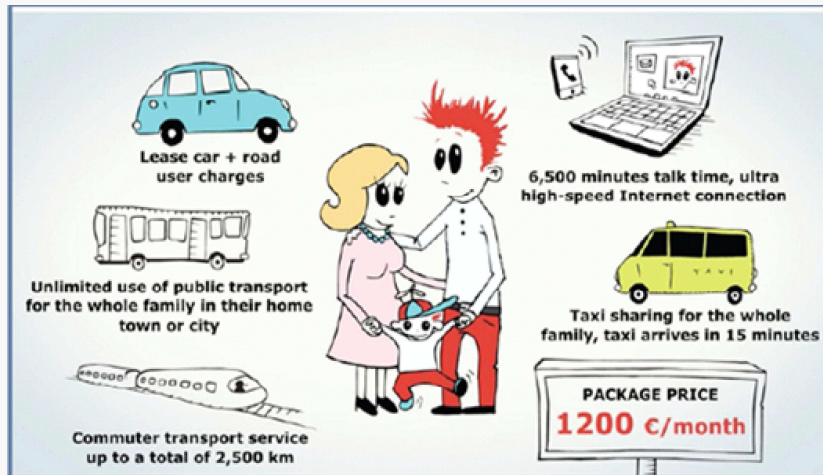
陸、結語(2/3)

- 目前國內各類運輸服務時常處於彼此競爭之狀態，應定義不同服務的適用性，並**善用科技整合各類服務**
 - 主管機關在推動運輸服務時，應有多元的政策配置，並跨部會協調整合，讓各種服務可達到互補不足處，方能兼顧民眾不同需求及資源分配的合理性。
 - 現有各類運輸服務欠缺一個單一服務窗口，當復康巴士供不應求時，計程車可能處於無人搭乘的閒置狀態。未來需要一套**新的機構合作模式，整合不同業者資源共同營運**，以**消費者需求為導向**進行服務。
 - 主管機關良善做好業者端的稽核管理與輔導作業，消費者就可考量其自身需求，選擇最適合的運輸服務。也可避免不同業別業者彼此競爭之問題。

40

陸、結語(3/3)

- 建立統一服務中心，整合不同運輸業者共同營運
 - 長期來說，借法芬蘭，發展合於臺灣現狀之機動力服務平臺（MaaS），整合公共運具與私人運具，涵蓋動態與靜態交通服務（行車與停車）之全方位「智慧交通管理中心」（Smart Transportation Management Centre），實為交通管理部門職責之所在。



41

Thank you



42

