

MOTC-IOT-102-MBA013

# 我國公路汽車貨物運輸業種分類 暨相關法規檢討

著者：張朝能、翁美娟、張贊育、劉銘韻

交通部運輸研究所

中華民國 103 年 5 月

## 我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討

著 者：張朝能、翁美娟、張贊育、劉銘韻

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](http://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 103 年 5 月

印 刷 者：連江印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 5 冊

定 價：50 元

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：我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討			
國際標準書號(或叢刊號) ISBN (平裝)	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號	計畫編號 102-MBA013
本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：張朝能 計畫主持人：張朝能 研究人員：翁美娟、張贊育、劉銘韻 聯絡電話：(02) 2349-6841 傳真號碼：(02) 2545-0431			研究期間 自 102 年 5 月  至 102 年 7 月
關鍵詞：汽車貨運業、法規鬆綁、業種分類、運輸物流			
<p>摘要：</p> <p>衡酌目前國內公路汽車貨運業之產業發展，伴隨全球運籌發展及物流概念之興起，已逐步開創多元之營運模式，為促進公路汽車貨運產業發展，審視國內公路汽車貨運發展現況，由於傳統運輸經管理及相關法規規定的限制，貨物運輸缺乏因應環境變遷的適應性及調節性，進而抑制貨運產業發展的競爭力。爰此，本研究首先分析國內公路汽車貨運業發展現況與問題，包括國內貨運運量、公路汽車貨運業經營型態與規模、營業與自用貨車分配及運價等；其次，為健全汽車貨運業發展環境，探討美、日汽車貨運業管理法規與我國之比較分析，進行我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規鬆綁檢討與修訂建議；最後，為因應物流全球化與兩岸物流發展，從運輸物流的角度出發，針對現代化貨運業興革方式提出具體建議，主要推動策略係以智慧化、國際化及知識化等為核心要素，以健全運輸物流發展環境，協助業者適應產業經濟環境變遷，期使我國運輸物流產業能夠持續維持競爭優勢。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
103 年 5 月	70	50	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： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 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 Review on the Classifications and Regulations of Truck Freight Transportation in Taiwan			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER 102-MBA013
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Chao-Neng Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chao-Neng Chang PROJECT STAFF: Mei-Chuan Weng, Tsan-Yu Chang, Ming-Yun Liu, PHONE: (02) 2349-6841 FAX: (02) 2545-0431			PROJECT PERIOD FROM May 2013 TO July 2013
KEY WORDS: Truck Freight Transportation, Deregulation , Industry Classifications, Transportation Logistics			
ABSTRACT:  <p>In recent years, with the trend of global logistics, there have been many new service demands in the truck freight transportation industry. For promotion truck freight transportation industry development, this study analyze the industry development status and issues, including domestic freight volumes, the allocation of business and private use trucks and pricing regulations. On the other hand, in order to enhance the competitiveness of the industry in Taiwan, the related regulations of truck freight transportation analysis and comparison with U.S. and Japan, and this study proposes several regulation amendments to reflect the socio-economic changes in the truck freight transportation industry. Finally, this study proposes three strategies including intelligence, internationalization and knowledge-based for future transportation and logistics policies making, and assist industry who adapted industry economic environment changes, and can continued maintained competition advantage.</p>			
DATE OF PUBLICATION  May. 2014	NUMBER OF PAGES  70	PRICE  50	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

# 我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討

## 目錄

<b>第一章 緒論</b> .....	<b>1</b>
1.1 研究緣起.....	1
1.2 研究目的.....	1
1.3 研究範圍與內容.....	2
1.4 研究流程.....	3
<b>第二章 公路汽車貨運業現況分析</b> .....	<b>5</b>
2.1 國內貨運運具分配.....	5
2.2 營業與自用貨車貨運分配.....	6
2.3 公路汽車貨運業經營型態與規範.....	9
2.4 公路汽車貨運業現行運價.....	12
<b>第三章 我國公路汽車貨運業管理法規之檢討</b> .....	<b>15</b>
3.1 我國現行公路汽車貨運業管理法規.....	15
3.2 美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較.....	20
3.3 業種分類暨相關法規增修探討.....	24
3.4 白牌車(自用車)違規營業.....	31
<b>第四章 現代化貨運業興革方式建議</b> .....	<b>35</b>
<b>第五章 結論與建議</b> .....	<b>41</b>
5.1 結論.....	41
5.2 建議.....	42
<b>參考文獻</b> .....	<b>45</b>
附表 1 公路汽車貨物運輸業種重新分類相關法規修訂建議表.....	47
附表 2 公路汽車貨物運輸管制門檻重新訂定相關法規修訂建議表.....	51

## 圖目錄

圖 1	研究流程圖.....	3
圖 2	公路法有關營運法規內容架構示意圖.....	16
圖 3	公路法架構下有關汽車運輸業管理法規之層級關係.....	17
圖 4	汽車運輸業貨運相關常用管理法規架構圖.....	19

## 表目錄

表 1	92 年與 101 年度國內貨運量與占有率變化.....	5
表 2	92 年與 101 年度國內貨車車輛登記數與占有率變化.....	7
表 3	92 年與 101 年汽車貨運量及延噸公里.....	8
表 4	公路法對汽車貨運業種之定義與範圍.....	9
表 5	101 年底列管貨業家數及車輛數.....	9
表 6	現行公路汽車貨運業運輸價對照表.....	12
表 7	美、日與我國汽車貨運管理內容與機制比較表.....	23
表 8	自用與營業用貨車徵收汽車燃料使用費費額表.....	33

# 第一章 緒論

## 1.1 研究緣起

為了解我國公路汽車貨物運輸市場發展現況與課題，本所近年來辦理完成之研究計畫，包括 93 年度「國家貨運發展政策白皮書」、94 年度「全球運籌環境下國內第三方物流之發展問題與挑戰」、95 年度「臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究」、96-98 年度「智慧化商用車隊資源管理系統整合之研究」、98 年度「高雄地區因應國際運籌發展趨勢之複合運輸系統」及 99 年度「前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃」等，而這些研究結果均顯示，目前國內公路汽車貨物運輸市場發展面臨相關管理法規架構不健全或不合時宜之問題，其中又以「業種分類規定不適宜」為主要問題，並衍生管理制度上的衝突問題，包括白牌車違規營業造成市場惡性競爭、運價準則規定無法契合時宜等。此外，為處理汽車貨運業者陳情白牌車違規營業問題，交通部以 102 年 4 月 22 日交路字第 1025004983 號函，請本所協助公路總局先以研究角度蒐集資料，並以現代化貨運業興革方式提出具體建議。

## 1.2 研究目的

為因應運輸物流全球化發展與面對國際市場的挑戰，同時伴隨著國內汽車貨運市場整體發展環境的轉變，運輸業者勢必進行規模及營運方式的調整以維持其競爭力。惟審視國內公路汽車貨運發展現況，由於傳統運輸經營管理及相關法規規定的限制，不僅降低業者之經營管理效率與服務品質，亦可能間接抑制貨運業界應具備的經營活力與潛能。爰此，辦理「我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討之研究」，俾提供各級公路主管機關參考，作為強化公路汽車貨運業及運輸物流關聯產業發展施政之重要參考依據。

### 1.3 研究範圍與內容

依據本研究緣起與目的，本研究主要以「公路法」第 34 條規定所規範之汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業為研究對象，主要研究內容如下：

- 一、 **分析國內公路汽車貨運業現況：**分析國內公路汽車貨運業營運現況，包括國內貨運運具分配、營業與自用貨車分配、公路汽車貨運業經營型態、規模及運價等，了解目前國內公路汽車貨運業發展狀況，並藉由相關統計數據與趨勢分析，探討現階段公路汽車貨運業之實際經營管理問題。
- 二、 **檢討我國公路汽車貨運業相關管理法規：**針對貨物運輸經營特性的差異、貨物運輸市場經營型態的重疊性與貨運產業的變遷趨勢，以及其所衍生之商機與衝擊，重新檢討國內現行公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規，包括公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則及其他相關法規等，分別探討各項法規間之層級架構關係，並評析其對於公路汽車貨運經營的影響及對市場環境的衝擊。
- 三、 **探討白牌車（自用車）違規營業問題：**現階段公路汽車貨運業之經營管理問題，除業種分類、進入門檻管制及運價準則不合時宜等問題，另一影響汽車貨運業經營甚鉅的問題，則是白牌車（自用車）違規營業，所造成市場的惡性競爭問題，本研究針對現行自用貨車相關規範予以說明，進而探討自用車違規營業情形，並提出相關改善建議。
- 四、 **研擬現代化貨運興革方式建議：**為因應物流全球化與兩岸物流發展，深思如何協助汽車貨運業界開創新局、突破經營困境，並從運輸物流的角度出發，針對現代化貨運業興革方式提出具體建議，協助業者適應產業市場環境變化，並提供政府釐定貨運政策之參據。



## 1.4 研究流程

依據上述之研究容，本研究之流程如圖 1 所示

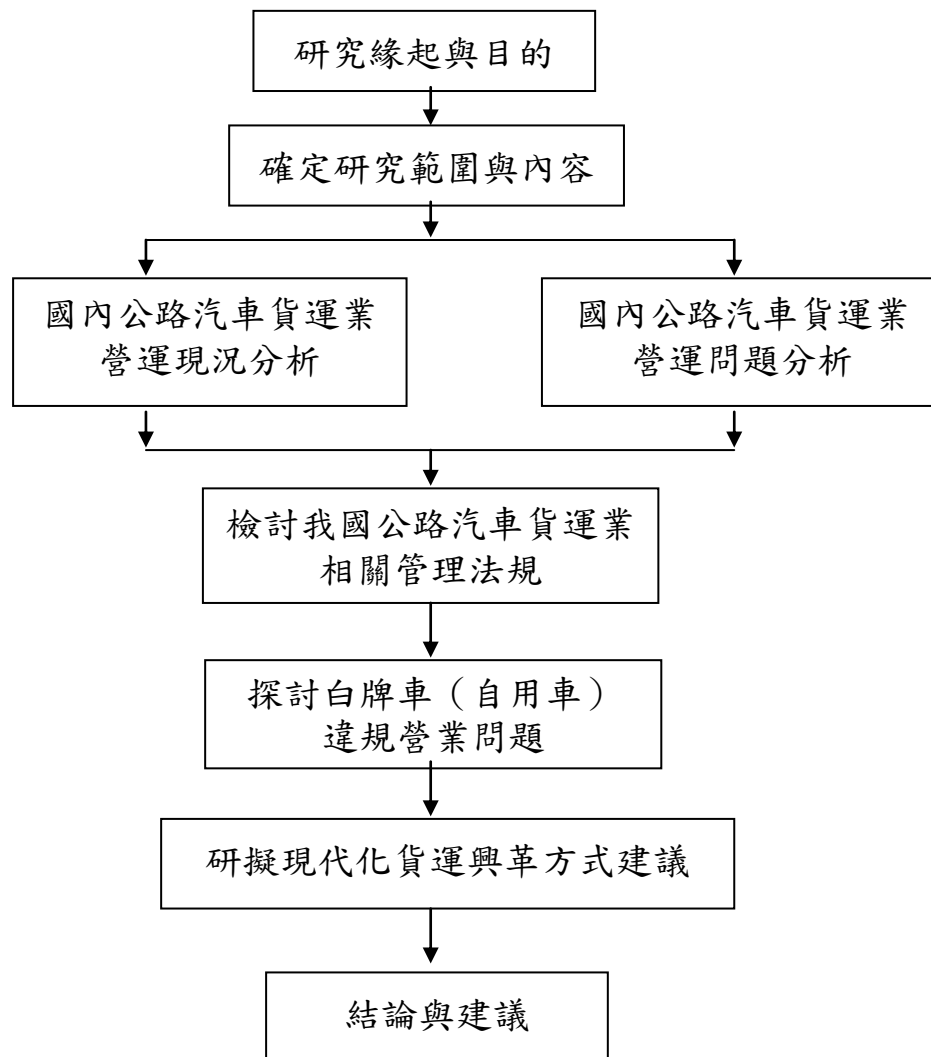


圖 1 研究流程圖



## 第二章 公路汽車貨運業現況分析

本節首先透過公路汽車貨運業現況分析（包括：國內貨運運具分配、營業與自用貨車分配、公路汽車貨運業經營型態、規模及運價等），瞭解目前國內公路汽車貨運業發展狀況，其次藉由相關統計數據與趨勢分析，探討現階段公路汽車貨運業之實際經營管理問題，以作為後續研提具體法規鬆綁與改善建議之依據。

### 2.1 國內貨運運具分配

國內貨物運輸之支援體系，可分為公路、鐵路、海運及航空等 4 大類，表 1 為國內近 10 年來各運具之貨運量與市場占有率變化。就國內貨物運輸市場而言，歷年來均以公路汽車貨運所占比例最高，101 年占國內總貨運量高達 94.46%，其次分別為海運 3.53%、鐵路 2.01%，而航空貨運量最小，約占 0.01%；此乃因國內公路路網完善綿密，由北至南長度僅約 400 多公里，加上公路汽車貨物運輸具有及戶運送特性，貨物運送班次密集，且運送時間彈性大，故長期以來，公路汽車運輸一直是臺灣地區貨物運送之主要方式。

表 1 92 年與 101 年度國內貨運量與占有率變化

運具別	貨運噸數(公噸)			占有率		
	92 年	101 年	平均年 成長率*	92 年	101 年	平均年 成長率*
公路*	512,680,000	653,277,000	2.73%	90.06%	94.46%	0.53%
鐵路	16,735,000	13,905,000	-2.04%	2.94%	2.01%	-4.14%
海運	39,812,870	24,394,339	-5.30%	6.99%	3.53%	-7.31%
航空	43,703	36,153	-2.09%	0.01%	0.01%	0.00%
總計	569,271,573	691,612,492	2.19%	100.00%	100.00%	—

\*：公路汽車貨運量不包括自用車。成長率係採用幾何平均年成長率方式計算。  
資料來源：交通部統計月報。

此外，近 10 年來，公路汽車貨運載運噸數從 92 年的 5.12 億公噸，增加至 101 年的 6.53 億公噸，平均年成長率約 2.73%，市場占有率亦從 92 年的 90.06%，增加至 101 年的 94.46%，平均年成長率約 0.53%；相較於其他運具，公路汽車貨運不論是運量或占有率均有穩定成長趨勢。

## 2.2 營業與自用貨車貨運分配

依據公路法第 34 條規定，國內公路汽車運輸分自用與營業兩種，自用汽車得通行全國道路，營業汽車則分旅客運輸及貨物運輸，其中貨物運輸又分汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等三類營運。

依據資料顯示，不論是大型或小型貨車，國內自用貨車之數量均大於營業貨車，如表 2 所示，就國內公路汽車貨物運輸市場而言，歷年來營業貨車與自用貨車之車輛數比例約為 1：9；以 101 年為例，營業與自用大貨車之車輛數比例約為 1：1.3，營業與自用小貨車之車輛數比例約為 1：24。此外，近 10 年來，營業大貨車數量逐年遞減，從 92 年 73,244 輛，減少至 101 年 69,788 輛，平均年成長率約為 -4.95%；相反地，自用大貨車之數量則逐年增加，從 92 年 83,912 輛，增加至 101 年 91,468 輛，平均年成長率約 8.26%。另營業小貨車數量從 92 年 10,709 輛，增加至 101 年 33,316 輛，平均年成長率約為 67.86%，自用小貨車之數量則從 92 年 77,915 輛，增加至 101 年 828,914 輛，平均年成長率約 13.39%。

從表 2 亦可發現，自用貨車占總貨車數比率高達 9 成，此實為我國公路汽車貨運車輛市場之一大特性，亦隱含著有相當高比例的公路貨物運輸活動係無法透過營業車輛管理制度來加以規範的。此外，營業大貨車數量逐年減少，除了與近年來國內產業外移，致使貨運量成長趨緩有關外，亦可能與目前公路汽車貨運業業種分類不明確及進入市場門檻等條件限制問題有關，造成貨運業者以自用車經營較為有

利，進而發生白牌車(自用車)違規營業，造成市場惡性競爭之問題。而小貨車不論自用或營業用均呈現逐年遞增，此可能與目前國內貨運市場係以運送少量多樣、多趟次之貨品居多，而且近年來由於國內產業逐漸轉型，電子商務蓬勃發展，所帶動的線上購物（網購）市場正高速成長，亦促使運輸與配送需求大幅成長；以物流公司之名，卻行運輸與配送之實的產業型態也隨之陸續出現，其中亦不乏有以自用小貨車違法加入營運之業者。

表 2 92 年與 101 年度國內貨車車輛登記數與占有率變化

車種		登記數(輛)			占有率	
		92 年	101 年	平均年成長率	92 年	101 年
大貨車	營業	73,244	69,788	-4.95%	46.61%	43.28%
	自用	83,912	91,468	8.26%	53.39%	56.72%
	小計	157,156	161,256	2.54%	100%	100%
小貨車	營業	10,709	33,316	67.86%	1.47%	3.86%
	自用	717,915	828,914	13.39%	98.53%	96.14%
	小計	728,624	862,230	15.50%	100%	100%
營業貨車		83,953	103,104	22.81%	9.48%	10.07%
自用貨車		801,827	920,382	14.79%	90.52%	89.93%
總計		885,780	1,023,486	15.55%	—	—

註：成長率係採用幾何平均年成長率方式計算。

資料來源：交通部公路總局。

依據交通部統計處「汽車貨運調查報告」顯示，101 年汽車貨運總運量約達 9.73 億公噸，其中 67.53% 由營業貨車送(約 6.57 億公噸)，32.47% 由自用貨車運送(約 3.16 億公噸)，另營業貨車平均運距為 84.29

公里，自用貨車則為 28.67 公里，營業貨車平均運距約自用貨車之 2.94 倍，顯示自用貨車以運送短程貨物為主，如表 3 所示。

值得注意的是，營業貨車之平均運距有逐年減少的趨勢，從 92 年的 91.8 公里減少至 101 年的 84.29 公里，平均年成長率約-0.94%、而自用貨車之平均運距則有增加的趨勢，從 92 年的 23.64 公里增加至 101 年的 28.67 公里，平均年成長率約 2.17%；此外，營業貨車與自用貨車之平均運距比率從 92 年約 3.88 倍，下降至 101 年的 2.94 倍，此可能因為近年來各產業貨物採共同配送方式，透過有效率的車輛路線規劃與排程規劃等，減少不必要的彎繞道路及旅次，降低運送成本，進而縮短了營業貨車的平均運送距離。

表 3 92 年與 101 年汽車貨運量及延噸公里

年度		貨運量 (萬公噸)	延噸公里 (萬噸公里)	平均每公噸貨物 運距(公里)
92 年	營業貨車	53,148 (63.99%)	4,878,897 (87.34%)	91.80
	自用貨車	29,909 (36.01%)	707,101 (12.66%)	23.64
	小計	83,057	5,585,998	67.25
101 年	營業貨車	65,734 (67.53%)	5,540,741 (85.95%)	84.29
	自用貨車	31,601 (32.47%)	906,086 (14.05%)	28.67
	小計	97,335	6,446,827	66.23
平均年 成長率	營業貨車	2.39%	1.42%	-0.94%
	自用貨車	0.61%	2.79%	2.17%
	小計	1.78%	1.61%	-0.17%

註：成長率係採用幾何平均年成長率方式計算。

資料來源：交通部統計處汽車貨運調查報告。

## 2.3 公路汽車貨運業經營型態與規模

依照公路法第 34 條規定，國內公路汽車貨運分汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等 3 類營運，其定義與營運範圍如表 4 所示，營運規模整理如表 5 所示。

表 4 公路法對汽車貨運業種之定義與範圍

業 別	定 義	營運範圍
汽車貨運業	以載貨汽車運送貨物為營業者。	未加以限制
汽車路線貨運業	在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。	核定路線
汽車貨櫃貨運業	在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。	核定區域

表 5 101 年底列管貨運業家數及車輛數

業別	家數(家)	車輛數(輛)	平均規模(輛/家)
汽車貨運業	4,958	60,332	12
汽車路線貨運業	4	686	172
汽車貨櫃貨運業	551	6,059	11
兼營汽車貨運業、 汽車貨櫃貨運業	289	6,336	22
兼營汽車貨運業、 汽車路線貨運業	7	2,563	366
兼營汽車貨運業、 汽車貨櫃貨運業、 汽車路線貨運業	7	5,566	795
小計	5,816	81,542	14

資料來源：交通部公路總局。

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

1. **汽車貨運業**：係指「以載貨汽車運送貨物為營業者」，其申請籌設之**最低資本額新臺幣 2,500 萬元**以上，且應具備**全新貨車 20 輛**以上。運送的貨物多為**整車運送**，且多為單一託運人或單一收貨人，營運路網多屬於**點對點的直接配送**，無固定路線及班次，運送過程較不需將貨物轉運或併裝，故大多數業者亦不需有場站設施。在營運現況上，汽車運輸業屬於**規模較小**之業者，運輸商品種類繁多，且無特定之服務對象與運輸路線，並多屬**靠行經營**之型態。另專營搬家業者亦屬汽車貨運業，惟依據「汽車運輸業管理規則」第 104 條規定，不得攬載一般貨物。
2. **汽車路線貨運業**：係指「在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者」，其申請籌設之**最低資本額新臺幣 5,000 萬元**以上，且應具備**全新大貨車 30 輛**以上，並得視營業需要購置聯結車併同貨車計算。以各地營業為主站所，採**定時發車**，行經**一定路線**，將託運之**零擔貨物**，按時送達目的地。由於業者須具有固定營運路線及班次，且通常會設置不同功能或性質的營業站所作為貨物組裝、轉運、收送等服務站，故投資門檻較高，公司營運較具規模，投入的車輛數較多，業者家數相對較少。在營運現況上，汽車路線貨運業屬於**企業化經營**，並在**核定之營運路線上設置營業所站集散倉儲設施**等，由聯結車、大貨車及小貨車組成不同功能之車隊，輸運各類貨物。
3. **汽車貨櫃貨運業**：係指「在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者」，其申請籌設之**最低資本額新臺幣 3,000 萬元**以上，且應具備**全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛**以上。以貨櫃曳引車或聯結半拖車運送貨櫃貨物為營業目的，具有運輸迅速、經濟及安全之特性，擔負**進出口貨櫃貨物內陸運輸**之主要角色。經營業務型



態可大約分成 3 種，分別為：(1)轉運運輸；(2)船邊運輸；(3)貨櫃場 (Container Yard, CY) 運輸。汽車貨櫃貨運業服務對象主要為船公司、進出口廠商與報關行；載運貨物種類相當多樣化，透過統一標準的貨櫃搬運設備將不同形狀、體積的貨物組合裝入貨櫃中，使用載具種類簡化；營運路網部分，主要往來港區碼頭、各港區貨櫃場、貨櫃場及貨主之間；託運人與業者間係以訂定契約方式約定運價及承運方式；此外，船邊運輸及轉運部分需配合船期，作業時間集中且服務品質較高。在營運現況上，船邊運輸及轉運業者規模較大，且多為上市或上櫃公司，CY 運輸業者一般規模較小，家數眾多，且靠行情形亦相當普遍。

依據表 5 資料顯示，至 101 年底，國內公路汽車貨運業共計 5,816 家，其中以汽車貨運業之家數與車輛數最多，惟公司平均車輛規模相對較小。另國內公路貨運雖採分類營運，惟目前許多汽車路線貨運業或少數規模較大之汽車貨運業，為求達到完整的貨運服務，則多採混業兼營方式經營。

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

同業間削價競爭，自用車（白牌車）加入貨運市場違規營業，造成市場秩序紊亂。針對此一亂象，公路主管機關有必要加以重視並檢討改善。

## 2.4 公路汽車貨運業現行運價

目前國內公路汽車貨運業基本運價係依據「汽車運輸業客貨運運價準則」及「汽車貨運費率臨時調整機制」之規定訂定，相關營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。

「汽車運輸業客貨運運價準則」為現行汽車運輸業費率訂定及調整之主要法令依據，汽車貨運運價定義為一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價。每噸公里基本運價＝【每車公里合理成本×（1＋合理經營報酬率）】÷平均每車公里載運普通貨物噸數。對於非整車不同貨物類別及不同運輸車輛之運輸費率，則按基本運價加成計算。亦即，現行公路汽車貨運運價核定機制，係以汽車貨運業之整車運輸費率為基本運價，其餘汽車路線貨運業與汽車貨櫃貨運業則係依該基本運價加成計算，如表 6 所示，且此基本運價係上限值。

表 6 現行公路汽車貨運業運價對照表

基本運價 貨運業別	運價說明	基本運價 (元/延噸公里)	運價實施情形
汽車貨運業	依基本運價	7.40	存在削價競爭 遠低於核定運價上限
汽車路線貨運業	依基本運價加 40%	10.36	市場運價較穩定 接近核定運價上限
汽車貨櫃貨運業	依基本運價加 50%	11.10	存在削價競爭 遠低於核定運價上限

資料來源：交通部公路總局 99.12.27 路監運字第 0991009121 號函。

衡酌目前公路汽車貨物運輸市場上，除汽車路線貨運業之核定運

價較具參考且運價較穩定外，多數汽車貨運業與汽車貨櫃貨運業之實際收費狀況，與現行核定基本運價之間存在相當落差。依據交通部統計處汽車貨運調查報告顯示，101 年營業貨車平均每公噸運費為 281.1 元，平均每噸公里運費為 3.33 元，該運費明顯低於基本運價許多。

另現行「汽車運輸業客貨運運價準則」係依據公路法第 42 條之規定訂定，因此僅規範汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業等 3 種貨運經營型態，至於新興貨運服務型態業別（如物流、快遞及宅配運輸等）則未納入，其收費方式不同於傳統之公路汽車貨運業，亦難依循傳統運價訂定方式進行收費，導致業者認為現行市場運價紊亂、基本運價不符合實際，以致業者間常有未遵守規定運價、惡性競爭之現象發生。雖然政府費率管制之目的在於防止貨運市場壟斷，影響民生物價上漲，但目前市場已趨向自由競爭，應由市場機制決定費率，而且各業態運輸服務屬性差異大，計價方式複雜，若仍以現行汽車貨運運價公式計算，顯不合市場現況，故建議公路主管機關對於公路汽車貨運基本運價之訂定，應可再予檢討及調整。



## 第三章 我國公路汽車貨運業管理法規之檢討

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

公路法係我國公路汽車運輸業經營管理之基本法，亦為多項汽車運輸業管理相關規定之法源依據，以下就現行公路汽車貨運業主要相關管理法規（包括公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則及其他相關法規等），分別探討各項法規間之層級架構關係，並評析其對於公路汽車貨運經營的影響及對市場環境的衝擊。

### 3.1 我國現行公路汽車貨運業管理法規

公路法共計 81 條，區分為總則、公路修建及養護、公路運輸、安全管理、獎勵與處罰及附則等 6 章，如圖 2 所示。公路法中對於公路汽車貨運的經營管理，主要規範於第三章公路運輸部分（包括業種分類及營運區域規範、運輸業籌設及審核作業、運價準則的規範、經營管理之規範、運輸業委辦業務規範等）及第四章安全管理部分（包括車輛安全檢驗、運輸業損害賠償責任界定、汽車責任險投保、行車事故申報與鑑定等）。此外，在汽車運輸業相關管理法規層級部分，「公路法」為汽車運輸業各項經營管理法規之主要法源依據，並授權由主管機關制定對應關係之規則、辦法、細則、規範及準則等，整體架構出公路經營業與汽車運輸業業者之權利義務關係，亦明定政府主管機關對相關行業進出市場的管制要項及經營管理規則。

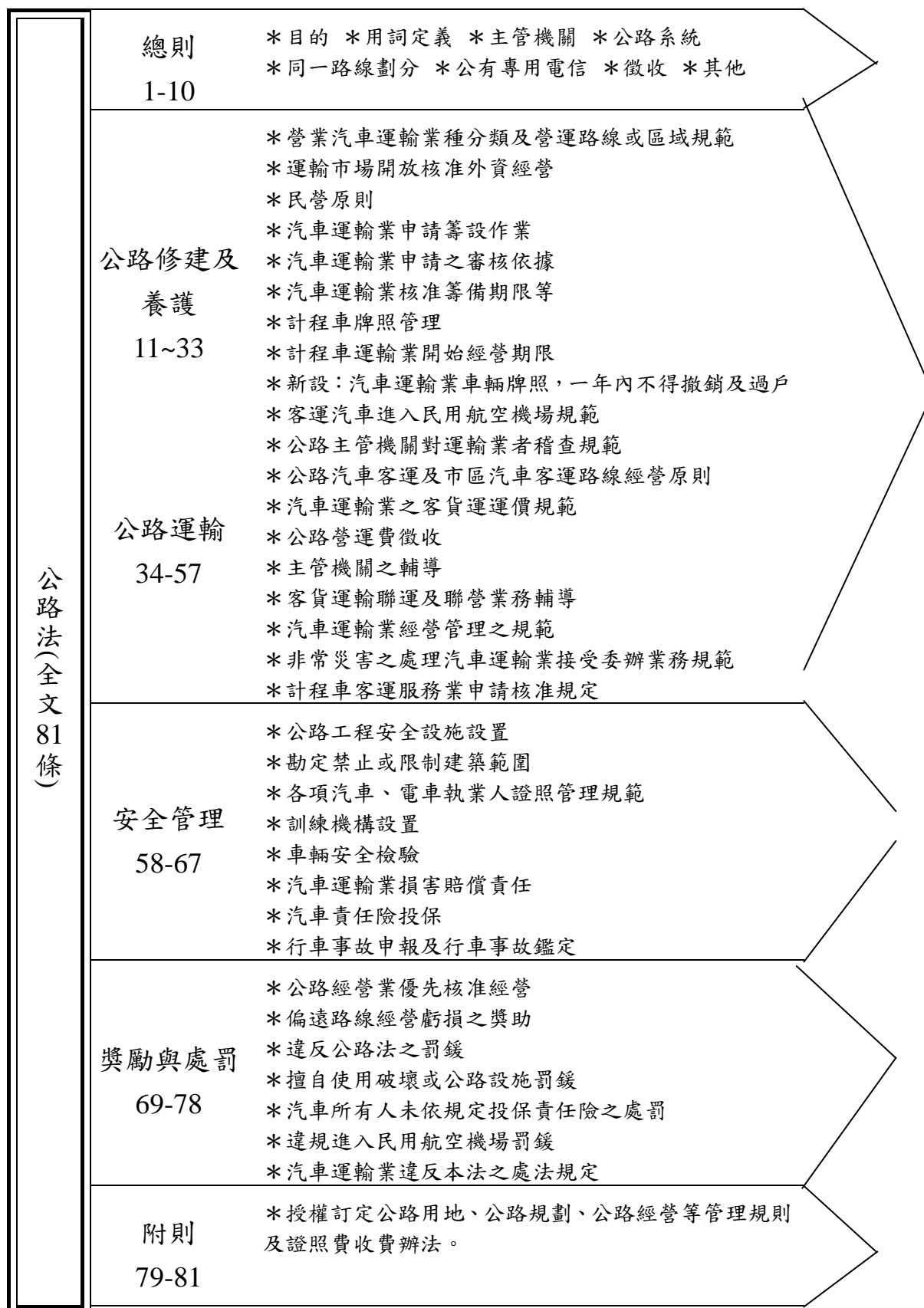


圖 2 公路法有關營運法規內容架構示意圖<sup>【6】</sup>

經公路法授權訂定有關公路汽車貨運業之各項管理法規中，屬於運輸業管理類法規者有 6 項，如圖 3 所示。包括：

1. 依據第 79 條訂定「汽車運輸業管理規則」；
2. 依據「汽車運輸業管理規則」第 140 條訂定「汽車貨運營運細則」；
3. 依據第 38 條及 40 條之 2 訂定「汽車運輸業審核細則」；
4. 依據第 42 條訂定「汽車運輸業客貨運運價準則」；
5. 依據第 44 條訂定「汽車運輸業公路營運費徵收及使用辦法」(目前尚未訂定)；
6. 依據第 64 條訂定「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法」；

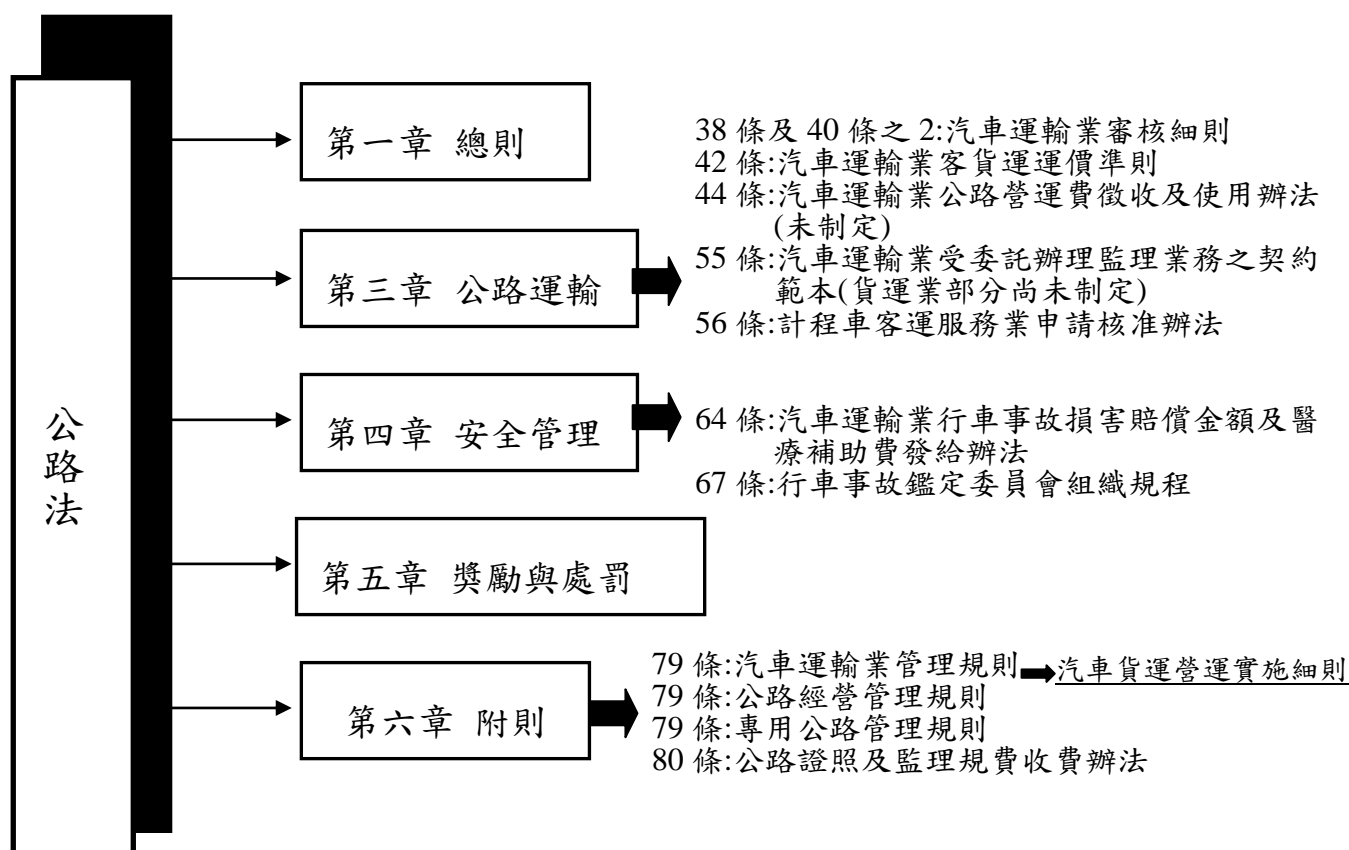


圖 3 公路法架構下有關汽車運輸業管理法規之層級關係<sup>[6]</sup>

由上可知，汽車運輸業常用管理法規均係由公路法授權訂定，其中與貨運有關之法規有「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業審核

細則」、「汽車運輸業客貨運運價準則」等，這些規範運輸業經營之規定與貨運市場未來發展及貨運業競爭力之提昇有密切關係，應予重新檢討分析，以配合各貨運業種之發展需要，作經營管理、監督稽核及市場管制等規範，其架構如圖 4 所示。近年來由於產銷通路的變革及貨運服務效率的整合提昇，帶動貨運市場的多元化發展，**相關法規已不敷經營管理需求**，相對於國外先進國家對於貨運業之管理已逐步放寬管制的做法，而國內長久以來的市場管制與經營規範制度已面臨相當衝擊，確有必要對相關管理法規架構關係及規範項目重新予以檢討修訂，以輔導業者健全經營及提昇國內公路汽車貨運產業的競爭力。



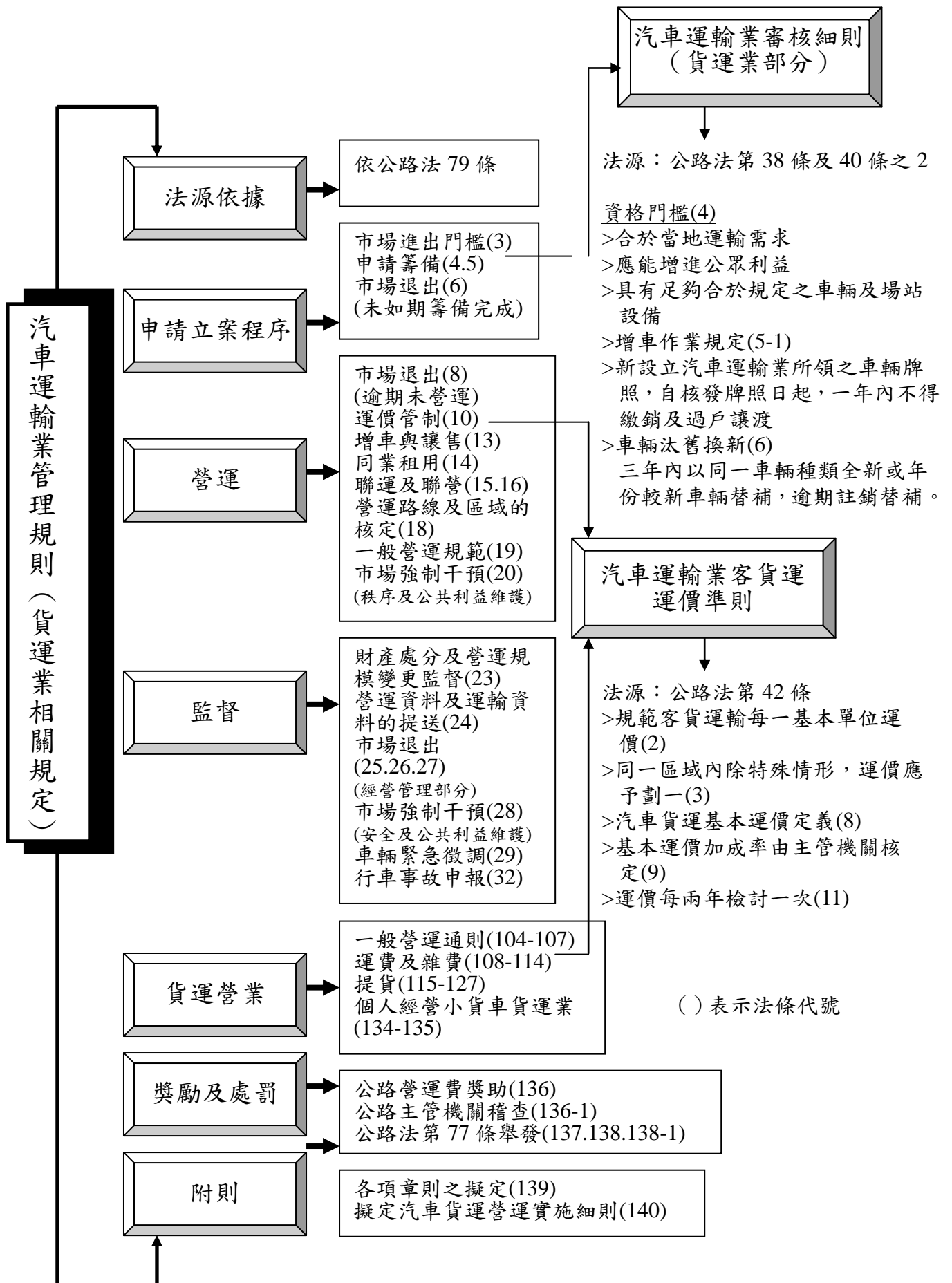


圖 4 汽車運輸業貨運相關常用管理法規架構圖【6】

### 3.2 美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較

雖然我國貨物運輸管理與世界各國一樣，是朝自由化、市場化運作方向進行，逐步放鬆對貨運的管制，惟檢討現行公路法及相關子法(汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客運價準則等)之規定，不難發現，目前我國公路汽車貨運相關法規，仍處於管制進入市場門檻及貨物運價階段。以我國目前法規管制開放的狀況來看，仍屬於高度管制的狀態，管制開放程度遠低於美國與日本等先進國家，因而侷限我國運輸物流產業之發展。茲將美國與日本針對公路汽車貨運管理之特色說明如下：

#### 1. 業態分類趨向簡化，強制投保公共責任險

日本公路貨運之業態分為 3 類：輕型、一般及特定，其中輕型不納入「貨運自動車運輸事業法」管理，因此實質上僅 2 種，其分類原則為：除特定需要（如拖車、化學車、貨櫃車等）由國土交通省許可外，其餘均納入一般公路汽車貨運範圍。而美國之業態分類亦僅分為 2 類：私人汽車運輸業及受雇汽車運輸業，前者是運送公司本身之物品，後者是運送他人之貨物，即為我國自用車及營業車之分類，但在營運車輛上，又按車輛總重小於 10,000 磅和大於 10,000 磅分為 2 類，以保障運輸安全、負擔公共責任之財務能力，並訂定運送貨物之最低財務擔保要求，隨運送貨物之特性(危險品、油品、放射性物品)而投保金額不同。

#### 2. 趨向解除市場管制及自由化

美國政府目前對汽車貨運業實際上已無明顯的管制，係由市場機制決定費率水準及業者的家數，並且業者可自由進出市場，亦免除業者個別決定的費率調整需要提報的規定，大量地簡化文書作業的流程與時間。汽車貨運業解除管制後，對業者與消費者均產生重大影響，包括使經營環境更為競爭，如競爭者增加，運費降低，且生產力與服務水準得到改善等。目前新加入經營者僅需填寫

MCS150 表格（申請營業執照專用）及 MCS150A 表格（安全認證專用），受雇的汽車運輸業則須填寫 OP-1 表格（可以在網路上填寫）。在填寫完表格並依規定繳交登記費後，即取得新加入登記，在取得登記後有 18 月的營運安全觀察期，業者需接受審查與評估通過後，即可繼續經營。

在日本，近年來亦廢除汽車貨運各種限制新增營業項目的法律，如新增營業項目只要符合國家的安全和技術標準即可，更於 2004 年修正「貨運自動車運輸事業法」，僅規定加入業者應明確填報相關的營業項目，包括營業地址、車輛數、停車場位置及容量等資料，及業者進入後應遵守的規定，但業者如違反規定；視情節輕重有不同罰則（如未經許可營業者可處 3 年以下有期徒刑）；費率則由業者自行呈報，並上網公告。

### **3.放寬管制經營範疇與限制**

為符合貨運業者多元化經營要求，均採放寬管制經營範疇的限制，以促進國家整體物流發展及競爭力。

### **4.為提昇運輸安全及貨物事故理賠，均要求強制投保或財務擔保**

美國從 2003 年 1 月起，所有新加入汽車運輸業者均受到 FMCSA 之最低規範要求；其中一項對運送貨物資產之最低財務擔保要求，亦即為確保業者具有貨物運輸安全及維持營運的能力而提撥之保險金，且保險金額之大小，隨運送物品之危險程度而定。在日本方面，亦有相同之運輸安全的理賠保險規定，要求公路貨運經營者開業 1 年內需簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險。

### **5.政府改變對於貨運業者管理之態度**

政府對於貨運業管理非以管制為目的，而係以健全產業環境，輔導業者經營為主。美、日等國家為發展物流，均於政策擬定後，配合國內、外發展環境與趨勢，與業者充分溝通，著手修法放寬管

制，以監督輔導為主，使政策落實。

由上述分析可知，美國與日本對於公路貨運的管理均是朝向解除市場管制及自由化之趨勢發展，業者可自由進出市場，並由市場機制決定運輸費率。此外，為能符合貨運業者多元化經營之需求，均大幅放寬對於業者經營範疇的限制，以促進國家整體貨運物流的發展及競爭。在公路貨物運輸業分類部分，其目的並非嚴格的限制業者經營範疇，而僅代表其經營的合法性及規模的差異性；在日本雖然區分一般及特定貨物之自動車運送事業，然其經營項目非常多元，經報備後即可經營不同的貨運服務，政府單位對於貨運業管理，非以管制為目的，而係以健全產業環境、輔導業者經營為主。

有鑑於管制本身並無法反映貨運業者經營的策略及在物流市場提供整合性的物流服務的能力，故建議我國未來可以先進國家對運輸業市場管控制度為參據，加速檢討法規，並進行適當的解除管制，如適度的開放營運管制、加強安全管制水準與效率、簡化部分條文規定等，以促進我國貨物運輸市場更自由化。有關美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較整理如表 7 所示。

表 7 美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較表

項目 \ 國別		美國	日本	我國
業態分類	內容	2 類： (1)私人汽車運輸。 (2)雇汽車運輸業。	3 類： (1)輕型(不納入法規管理)。 (2)一般。 (3)特定。	3 類： (1)汽車貨運業。 (2)汽車路線貨運業。 (3)汽車貨櫃貨運業。
	比較	分類簡單	分類簡單	分類較複雜
進入市場門檻(市場管制)	內容	需填寫 MCS150 表格及 MCS150A 受雇汽車運輸業加填 OP-1 表。	填寫營業項目，地址，車輛數，停車場位置，容量等資料。	依汽車運輸審核細則第 4 條之規定辦理需： 一、合於當地運輸需要 二、應能增進公眾便利者 三、具有充分經營及財力者 汽車貨運業最低資本額 2,500 萬元以上(搬家業資本額 1,000 萬元以上)，汽車路線貨運業資本額 5,000 萬元以上，汽車貨櫃貨運業資本額 3,000 萬元以上。 四、具有足夠合於規定車輛及站場設備者： 汽車貨運業應具備全新貨車 20 輛以上(搬家業 8 輛以上)，汽車路線貨運業應具備全新貨車 30 輛以上，汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛以上。
	比較	進入市場容易，趨向解除市場管制。	進入市場容易，趨向解除市場管制。	有實質門檻管制。
營業中監督及稽查	內容	取得營業執照後需接受 18 個月營運安全觀察期間，如被認定為無法有效經營則被撤銷登記。	由業者自行申報車輛數、設置地址、停車場位置、容量、員工休息場所等基本資料，政府根據資料由交通主管機關隨時稽查其營運狀況，如有不實則依法處罰。	雖有監理處人員稽查，但人手不足，無法發揮效果。
	比較	著重營業之安全與經營效率之實質稽核。	著重營業之安全與經營效率之實質稽核。	僅能以門檻事先審查，無法作實質稽核。
費率管制	內容	由市場機制決定費率及業者家數。	自由進入市場，費率由業者自行呈報並上網公告。	有汽車運輸客貨運價準則規範基本運價，並由主管機關核定。
	比較	自由經濟、市場機制。	自由經濟、市場機制。	費率管制。

資料來源：運研所，「臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究」，95 年。

### 3.3 業種分類暨相關法規增修探討

公路汽車貨運業常用管理法規對於產業經營管理、政府監督稽核及市場管制等之影響深遠，隨著貨運市場經營環境改變，在市場競爭面臨降低成本及提供多元化之服務壓力下，如各項法規制度缺乏明確的貨運政策引導下，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分管制，使貨運市場無法蓬勃發展。參照國內公路汽車貨運經營現況及國外發展趨勢，公路主管機關之角色定位應重新考量，在政策上是否仍需將公路貨運業視為特許行業？是否仍須維持進入市場門檻管制，及費率管制之方式？抑或採用先進國家以自由經濟市場機制來決定業者家數、及費率，政府僅加強監督及輔導立場。基於以上之探討，為配合產業經營管理，健全產業發展環境，實有必要修訂不合時宜的公路汽車貨運相關法規，同時加強貨運安全及消費服務品質的提昇。

以下參考「臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究」報告，就我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規之增修，進行問題說明、改善建議與相關法規修訂等之探討：

#### 1.業種分類部分

##### (1)問題說明：

公路法第 34 條將貨物運輸業區分為汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業 3 類，在此架構下係以業者使用運具的類型及營運方式來劃分貨運業之業種，前述 3 類貨運經營型態可謂傳統產銷運作體制下的貨運業型態，同時亦隱含業者經營資本規模的差異。貨運市場中目前存在的新的運輸服務型態包括物流、快遞、宅配、搬家等，在公路法目前的業種分類中，只可勉強歸類為汽車貨運業，由於各類運輸服務型態間基於營運特性之差異，並不適宜均以「汽車貨運業」視之，而採取相同的管理規範恐亦不合宜，且由於目前業種分類已不適宜之問

題，已進而衍生許多管理制度上的衝突。

**(2) 改善建議：**

為建立貨運市場營運秩序及輔導國內貨運產業發展，公路汽車貨運業業種之重新合理分類確為首要工作，並應將新興貨運服務（如物流、快遞及宅配運輸等）納入思考，依據各業種之發展現況、營運特性及產業發展趨勢，研議適宜的業種分類方式，方能據以全盤檢討修訂汽車貨運業之管理法規。

**① 短期建議：**

短期不須變動業別，只須修訂門檻條件，可採彈性之門檻、保證金與運送責任險制，可讓目前許多貨運運輸服務如物流行、快遞、宅配、農產運輸等服務行業，容易申設成立汽車貨運業，納入法規管理。

**② 長期建議：**

為因應整合型物流業的發展，貨物運輸各業可採混業或跨業經營，主管機關亦無分業管理與限定其營業項目之必要，僅將管制重點放在對民眾與道路環境影響風險程度較高之特定車輛運送危險貨物業者上，例如油罐車、化學品車、砂石車、聯結車等。管理標的為特定車輛與危險品之貨載，而非業者之營業項目，建議可以「貨物運輸服務業」涵蓋提供所有貨運與(或)物流服務之業別，惟主管機關須另訂特定車輛載運危險貨物管理辦法作為配套，明確定義特定車輛與危險貨物之範圍、運送證件、駕駛人訓練、運送路線報備、投保公共責任險、災害防制等。

**(3) 相關法規修訂：**短期不需變動業別，因此不須修訂相關法規。

長期採「合一」類別，所需修訂之相關法規主要為公路法、汽車運輸業管理規則，另外汽車運輸業審核細則有關原來3種業別之規定，亦必須配合修訂，建議修訂重點說明如下（逐條之相關法規修訂建議詳見附表1）：

**①「公路法」主要建議修訂內容：**

- ①第 34 條：合併汽車貨運業、汽車路線貨運業與汽車貨櫃貨運業為貨物運輸服務業。
- ②第 37 條：配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。

**②「汽車運輸業管理規則」主要建議修訂內容：**

- ①第 2 條：配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。
- ②第 4 條：配合公路法第 37 條修訂。
- ③第 5 條、第 8 條：建議解除貨物運輸服務業之營運路線管制。
- ④第 104 條：全條文刪除，解除分類營業管制。
- ⑤第 105 條：配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。
- ⑥第 106 條：全條文刪除，配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。解除貨物運輸服務業之營運路線管制。

**2.管制門檻部分**

**(1) 問題說明：**

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



無法達到管制門檻，而無法申設成立汽車貨運業，甚至有新設搬家業為降低進入門檻值（搬家業門檻車輛為車輛全新貨車 8 輛以上，資本額新台幣 1,000 萬元以上）以搬家業務申請執照而實際從事汽車貨運業務，因此，檻可以針對汽車貨運業管制門作修訂。

## **(2) 改善建議：**

考量「合於當地運輸需求」及「應能增進公眾便利」2 項審核條件，隱含維護運輸市場經營規模、秩序及業者的基本服務品質要求，基於鼓勵貨運市場多元發展，以滿足貨物流通需求，應由申請經營之貨運業者自行評估市場需求，承擔風險，並要求提供營運計畫書，採實質審查方式，以服務品質管制逐步取代現行市場門檻的管制方式。故建議可採取混合方案 - 「**彈性門檻、保證金與運送責任險制**」。

- ❶「**彈性門檻制**」：係不規定最低門檻，申請者可自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關採必要設施之實質審查。
- ❷「**保證金與運送責任險制**」：亦即申請業者藉由提存保證金及投保運送責任險方式，取代現行相關門檻限制。
- ❸採取混合方案：即僅汽車貨運業優先試辦，首先由業者提出營運計畫申請（內容包括資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等），主管機關僅做實質審查，業者須繳交保證金與提運送責任險保單副本，作為申請設立的條件。在實施本方案前，主管機關須訂定保證金數額、運送責任險保額與申設程序以作為配套。惟在採行運送責任險之前提，必須有適用於貨運業完整的保險精算制度。

## **(3) 相關法規修訂：**

主要為公路法、汽車運輸業管理規則與汽車運輸業審核細則等，建議修訂重點說明如下(逐條之相關法規修訂建議詳見附表 2)。

- ①「公路法」主要建議修訂內容：第 38 條：建議維持原條文。
- ②「汽車運輸業管理規則」主要建議修訂內容：第 3 條增訂「提存保證金與投保運送責任險」之替代規定。
- ③「汽車運輸業審核細則」主要建議修訂內容：
  - ①第 4 條：資本額、車輛數不限制。
  - ②第 4 條之 1：增列繳交保證金與投保運送責任險之規定。

### 3. 費率管制部分

#### (1) 問題說明：

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

#### (2) 改善建議：

考量目前汽車貨運市場已具有自由競爭之市場機制，消費者意識抬頭，且託運人權益亦有公平交易法、消費者保護法之保護；加上目前貨運服務亦趨向整體物流服務，對顧客的報價結構複雜。爰此，目前所制訂之基本運價(元/延噸公里)已不符合運價條件與市場競爭狀況，故建議可朝放寬管制，進而解除管制之方向研擬方案。

##### ① 短期建議：

對於採契約運送之業者(汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業)放寬管制，採「運價備查制」，對屬於公共運送之業者(汽車路線

貨運業)維持「運價審核制」。運價備查制之實行，為避免大量之書面資料存放，與方便運價變更的再次備查，主管機關須建立電腦系統作為配套，提供業者固定輸入格式，將運價檔案上傳，變更運價時亦可上網修改或直接上傳資料檔。

② 長期建議：

衡酌目前汽車貨運業產業發展伴隨全球運籌發展及物流概念之興起，已逐步開創多元之營運模式，為促進公路汽車貨運產業發展，建議未來回歸市場競爭機制運作，尊重市場價格，進而解除費率管制。

(3) 相關法規修訂：

主要為公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業客貨運運價準則與汽車貨運營運實施細則等有關貨運運價之規定，建議修訂重點說明如下(逐條之相關法規修訂建議詳見附表 3)：

① 「公路法」主要建議修訂內容：

- ① 第 42 條：汽車運輸業之貨運運價不須報請該管公路主管機關核定。
- ② 第 43 條：採運價備查與公告制，維持原條文。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須公告。

② 「汽車運輸業管理規則」主要建議修訂內容：

- ① 第 10 條：短期採運價備查與公告制，貨運運價不須報請該管公路主管機關核定，但須申報備查。長期採解除費率管制，貨運運價及雜費不須經過核定。
- ② 第 11 條：短期採運價備查與公告制，維持原條文。長期採解除費率管制，貨運運價及雜費不須報請公路主管機關備查。
- ③ 第 105 條：短期採運價備查與公告制，維持原條文。長期採解除費率管制，貨運運價及雜費不須揭示公告。
- ④ 第 108 條至 114 條：全條文刪除，採運價備查與公告制（短期）或採解除費率管制（長期），不須規定整車及零擔(第

108 條)、零擔計算單位(第 109 條)、輕笨貨物計算單位與方式(第 110 條);不須報請該管公路主管機關核定(第 111 條)、裝卸費之收取(第 112 條)、車輛滯留費之收取(第 113 條)與貨物保管費之收取(第 114 條)。

**③「汽車運輸業客貨運運價準則」主要建議修訂內容：**

- ①法規名稱：短期採運價備查與公告制或採解除費率管制，長期不須制訂貨運運價準則，汽車運輸業客貨運運價準則只須規範客運。
- ②第 3 條：排除貨運於準則規範外。
- ③第 8 條：採運價備查與公告制(短期)或採解除費率管制(長期)，不須規定每噸公里基本運價計算公式。
- ④第 9 條：採運價備查與公告制(短期)或採解除費率管制(長期)，不須規定貨櫃、零擔貨物、輕笨貨物、整體貨物、易損品、貴重品、危險品、正常工作時間以外運送之貨物以及小貨車、特種運輸車運輸之貨物，其運價得按基本運價加成計算，其加成率由中央或省、市公路主管機關核定。
- ⑤第 10 條：刪除「及汽車貨運雜費」。
- ⑥第 11 條：排除貨運業，兩年檢討一次運價。

**④「汽車貨運營運實施細則」主要建議修訂內容：**

- ①採運價備查與公告制(短期)或採解除費率管制(長期)，不須規定實施細則，建議廢除汽車貨運營運實施細則，全條文予以刪除。

### 3.4 白牌車(自用車)違規營業

現階段公路汽車貨運業之經營管理問題，除業種分類、進入門檻管制及運價準則不合時宜等問題，另一影響汽車貨運業經營甚鉅的問題，則是白牌車（自用車）違規營業，所造成市場的惡性競爭問題。目前為處理汽車貨運業者陳情白牌車違規營業問題，公路主管機關已邀集各區監理所站人員，共同研討如何加強取締白牌車違規營業相關事宜，並配合於聯合執行道路交通安全路邊臨時稽查時，加強白牌車違規營業取締工作。本節針對現行自用貨車相關規範予以說明，並探討自用車違規營業情形及提出相關改善建議。

依據公路法第 34 條明確定義：「公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應分類營運。」，即規範以汽車經營客貨運輸而受報酬之事業應使用營業車輛。另依據「道路交通安全規則」第 4 條規定：「汽車依其使用目的，分為自用與營業 2 類：自用：機關、學校、團體、公司、行號或個人自用而非經營客貨運之車輛。營業：汽車運輸業以經營客貨貨運為目的之車輛。」

「道路交通安全規則」第 16 條並訂定自用大貨車與小貨車牌照申領審核規定，其中以公司、行號名義申領自用大貨車牌照者：「經公路監理機關核有需要，得核發牌照 1 付，毋需審查營業額。但第 2 次以後申請增車者，應提供最近 2 個月或最近 1 年之營業稅稅單，其最近 2 個月累計營業額或 1 年平均 2 個月營業額，每滿新臺幣 200 萬元，准予發給牌照 1 付；其申請增領牌照之自用大貨車，總重量在 10 公噸以下者，發給牌照之營業額基準，折半計算。」；以公司、行號名義申領自用小貨車牌照者：「申請 3 付以下自用小貨車牌照者，經公路監理機關核有需要，得免審查營業額發給牌照。申領自用小貨車第 4 付牌照者，應提供最近 2 個月營業額之稅單或最近 1 年營業額稅單平均計算，每滿新臺幣 50 萬元，准予發給牌照 1 付。但同時申領自用大貨車牌照者，其營業額應與其領用之第 2 付以上自用大

貨車牌照一併計算。」

從相關法令另規定可知，現行自用貨車牌照之發放，係基於自行生產貨物的運送所需，亦即僅能從事公司內部運送行為。惟近年來我國自用貨車對外違規營業載運情形非常普遍，對於營業車輛已造成極大的威脅，從表 2 可以發現，自用貨車所占比率高達 9 成，隱含著目前有相當高比例的公路貨物運輸活動，係無法透過營業車輛管理制度來加以規範的。由於物流、快遞、搬家、宅配、農產運輸等服務型態之業者，僅能申請汽車貨運業或汽車路線貨運業登記，與業者經營特性不同，且部分業者認為自用車經營成本較低，無須繳交相關稅費，兩者差異大，加以部分自用車為靠行車輛，使多數業者仍以此方式營運，致使公路汽車貨運業經營環境遭受白牌車擾亂，甚至造成運價低落問題。

過去由於稽查人力不足及地方監理單位業務繁重等因素，取締自用貨車違規使用一直無法獲得具體的成效，加上業種分類不明確及進入市場高門檻的條件限制等，且自用車經營成本較低，吸引業者以自用車來營運，顯與法令規範不符及造成市場不公平競爭，政府雖然曾修法(增訂汽車運輸業審核細則第 4 條條文)鼓勵已設立之公司行號，其經營業務涉及非本公司行號商品配送者，應於特定期間申請補辦汽車運輸業設立登記，其原領自用貨車牌照亦准予換領營業用牌照，原使用車輛亦得併入最低車額計算，惟其政策效果並不顯著。

歸納使用白牌車之優勢在於：(1)白牌車為非營業用車，因此不需繳交營業稅；(2)白牌車所需繳納的燃料使用費約為營業車的 2/3(如表 8 所示)；(3)白牌車的保險費率較低；(4)駕駛白牌車對於司機所持有駕照的限制較少。

表 8 自用與營業用貨車徵收汽車燃料使用費費額表

汽缸總排氣量	貨 車（含拖車及三輪車）			
	營業用（每季）		自 用（每年）	
	汽 油	柴 油	汽 油	柴 油
251~500	788	473	2,160	1,296
501~600	1,050	630	2,880	1,728
601~1200	1,575	945	4,320	2,592
1201~1800	2,100	1,260	4,800	2,880
1801~2400	2,700	1,620	7,710	4,626
2401~3000	3,150	1,890	9,900	5,940
3001~3600	3,780	2,268	11,880	7,128
3601~4200	4,298	2,579	13,500	8,100
4201~4800	4,913	2,948	15,420	9,252
4801~5400	5,325	3,195	16,740	10,044
5401~6000	6,683	4,010	18,000	10,800
6001~6600	7,110	4,266	19,170	11,502
6601~7200	7,605	4,563	20,490	12,294
7201~8000	9,165	5,499	25,530	15,318
8001~9000	10,298	6,179	27,000	16,200
9001~10000	11,573	6,944	28,650	17,190
10001~11000	12,323	7,394	32,880	19,728
11001~12000	14,318	8,591	36,810	22,086
12001~13000	15,000	9,000	43,710	26,226
13001~14000	18,900	11,340	54,000	32,400
14001 以上	18,900	11,340	54,000	32,400

為解決白牌車（自用車）違規營業問題，並促使貨主使用營業車輛來運送貨物，建議可從以下方面進行改善：

1. **檢討自用貨車與營業貨車稅費結構不合理問題：**由於自用與營業車輛所課徵之營業稅與汽燃費並不相同，且營業貨車之保險費率亦較高，致使自用車非法營運或靠行以減輕負荷，若能提高自用車使用成本，或縮小自用與營業車輛稅費差距，應可降低以自用車從事營業用途之獲利，以保障合法營業車輛權利。
2. **落實自用車牌照發放與使用管制：**目前有部分業者藉不同名義申請自用貨車後，依附於合法設立之貨運業者營運，造成無職業駕照之

駕駛員以自用貨車靠行經營現象，不僅不具專業貨車駕駛能力，且因車輛登記非貨運公司所有，非屬於公司之動產，車主與公司間的權利義務關係更為薄弱。建議重新檢討一般公司對於自用貨車之申請與管理，落實自用車牌照發放與使用管制。

3. **全面盤點新興運輸物流行業違規使用自用車經營情形：**針對與貨物運輸有關之運輸物流關聯產業，使用自用車違規營業情形，進行全面性的盤點作業，並檢討其適法性問題，以及是否納入制度化管理予以規範。
4. **建議財政部將「運費」設為發票專有名詞，並限制非汽車貨運業不得開立運費發票：**目前以自用車載運送貨物，且以運費名目開立發票，嚴重影響合法經營業者權利，其適法性應該加以檢討，既為自用車，應不能對外營運，當然不能開立運費發票，惟此建議事屬財政部權責。
5. **調整主管機關組織編制，以加強監督輔導：**目前公路監理機關由於人力不足，無法配合業務之需要，定期或不定期在貨物運送途中加以攔檢稽查，以判定為自用或營運，致使自用車違規營業之情形日益嚴重。建議未來可設置汽車違規非法營業之專責稽查取締單位，加強查稽非法經營車輛取締，並請公會協助提供相關違法資訊，逕送各公路監理機關加強查稽。



## 第四章 現代化貨運業興革方式建議

順應全球化、數位化與知識經濟之發展，物流的產銷通路發生變革，貨物的流通產生極大的變化，貨運業者的角色，也由基本的配送功能轉變為積極的整合角色、兼具資訊處理與高度的作業配合及反應能力，再轉變為必須具備專業化的處理能力，朝多元化、資訊化與知識化的運輸經營方向。

國內現有汽車貨運業者多屬中小型規模經營型態，經濟與能力基礎薄弱，加上目前國家整體經濟進入轉型期，大多數業者獲利能力不佳，自我技術提升能力不足，轉型亟需政府協助，以輔導貨運產業之正常發展。爰此，本研究前已探討目前國內汽車貨運市場發展面臨管理法規架構不健全或不合時宜等，造成貨運產業經營環境惡劣問題，並提出相關改善建議。

另為因應物流全球化與兩岸物流發展，更需重視國內汽車貨運市場之發展，進而深思應如何協助汽車貨運業界開創新局、突破經營困境。因此，本研究從運輸物流的角度出發，針對現代化貨運業興革方式提出具體建議，主要推動策略係以「智慧化」、「國際化」及「知識化」等為核心要素，期以健全運輸物流發展環境，協助業者適應產業經濟環境變遷為目標。

### 1.智慧化方面：

#### (1) 加速與輔導建置整合性物流資訊平台：

科技與智慧化的過程係為產業邁向先進與效率之最佳途徑，透過智慧科技不僅能使業者隨時掌握貨況及了解整體運送細部過程，更能透過業者間資訊的交換，獲得改善目前營運方式，期能提高運輸物流的效能與效率。在全球貨物運輸朝向智慧化發展之際，我國運輸物流亦須跟隨國際的腳步，邁向智慧化系統發展。政府應積極輔導業者建置整合性物流資訊平台，透過運用 RFID、雲端運算技術等先進科技，建立貨物

追蹤平台、倉儲智慧管理系統、物流資訊系統、物聯網(The Internet of Things)等，提供智慧化運輸物流管理系統，使貨運業與產業除提升運送效率及安全，並由 IT 部門針對資料加以分析，以改善營運績效。

**(2) 補助業者發展智慧化運輸物流系統：**

補助業者發展物流智慧化技術，並提供相關稅率減免優惠，以鼓勵業者發展物流技術。

**(3) 推動示範性運輸物流技術應用計畫：**

建置完成運輸物流相關技術後，可辦理運用運輸物流技術推廣研習會，教導運輸物流業者如何使用智慧化科技提升經營效率，進而辦理申請試用相關技術；亦可先利用政府現有的科技平台，供業者提出申請試用，以提倡物流智慧科技之應用。

**2.國際化方面：**

**(1) 強化整合經營，提昇貨運產業競爭力：**

在國際化及市場激烈競爭趨勢中，業者除更積極的將本身運輸資源多元化運用外，在企業經營策略因應方面，從供應鏈的角度、國際間運輸產業發展態勢觀之，貨運業者逐步朝向同業結盟及異業聯盟之整合服務型態，已為業者提昇競爭力之必然發展趨勢。國內目前以異業的策略聯盟型態較多，而同業間目前則仍僅於共同化物流的討論階段，國內貨運市場環境已逐漸面臨改變，從傳統較封閉的市場逐步調整為開放、自由競爭的市場，業者若墨守傳統之貨運經營管理方式，未來勢將成為競爭市場之弱勢，將面臨被市場所淘汰。

**(2) 強化與國際接軌之連結性，提升運輸物流專業水準：**

對於全球集中於亞洲物流服務市場需求之趨勢，可透過我國運輸物流業者進行全球運籌的布局，有效結合亞洲與歐美市場的運輸物流服務。然而，我國要進入整合性國際物流服務的領域，仍需拓展運輸物流業國際化業務之廣度與深度，因此增加海外據點設置，強化與國際接軌之連結性，以及提升運輸物流專業水準與運輸物流人才的培養等，均為我國運輸物流現階段發展的重要課題。

### **(3) 研議運輸物流碳足跡認證機制：**

為降低溫室氣體排放，在商品上標示碳足跡，已成為國際流行趨勢，現在很多國家均規定產品都必須通過碳足跡認證才能進入市場。碳足跡認證包括商品之製造與物流運送等整體供應鏈的溫室氣體排放。因此，研議運輸物流的碳足跡認證制度，有助於提升我國運輸物流的國際競爭力。並可參考各國碳足跡規範，建立符合國際標準的運輸物流碳足跡規範，設定各運具減少碳排放量目標。

### **(4) 發展綠色物流運作模式：**

透過產學合作，研發與應用綠色物流的運作及商業模式。例如研議公路貨運轉移鐵路貨運的鼓勵措施，藉由與鐵路營運機構合作，針對鐵公路複合運輸運費予以減免。

## **3.知識化（專業化）方面：**

### **(1) 建置運輸物流知識管理系統：**

為掌握國內外產業發展之變動、全球化經貿議題動態、國際運輸物流管理技術之發展趨勢，支援國內運輸物流政策制定與評析，有必要透過知識管理（KM），藉由系統化及制度化方式長期蒐集各項關聯資料與統計資訊，提供給各界運輸物流知識需求者使用。為建立國內運輸物流產業知識管理系

統，可先由政府單位建立常態性運輸物流流向調查做起，進而建立運輸物流資料庫，作為對主管機關與運輸物流從業人員教育訓練之基礎，並可進一步作為發展運輸物流政策規劃的核心資料庫。政府單位亦可依據世界銀行(World Bank)之物流績效指標(Logistic Performance Index，LPI)，分析我國運輸物流績效，提升我國提升公路運輸業之物流服務能力與品質。

## **(2) 辦理常態性運輸物流發展座談會：**

透過常態性運輸物流發展座談會之辦理，邀請產官學研各界相關運輸物流之專業人士，進行相關資訊的分享交流。藉以了解運輸物流產業發展之困境與瓶頸，以及現階段先進運輸物流的發展，研擬因應措施以協助運輸物流產業之發展，進而彙整專家意見於運輸物流知識管理系統中。

## **(3) 充份發揮人才供需調節功能：**

當我國服務產業的經濟結構日趨成熟，影響運輸物流服務業競爭力的核心因素，已從傳統的量化規模，轉向質化競爭，且在國內產業結構調整轉型之際，我國運輸物流關聯產業更必須思考如何促進勞動市場機能，充份發揮人才供需調節功能，此亦呼應創新與優質服務是提升產業競爭力關鍵因素，更意涵人才的重要，唯有掌握關鍵人才，有效管理人才，才能為運輸物流服務產業創造更多的市場與機會。

## **(4) 設置汽車貨運業專業管理人員：**

由於汽車貨運輸業兼具運輸業、服務業及駕駛專業等行業特性，各項業務之執行與目標之達成，均有賴專業的管理，為公司建構成長獲利、爭取永續經營的機會。另有鑑於交通問題日趨複雜，安全防治與管理技術發展快速，加以政府人力資源有限，如任由不具專業能力之人員任意處理交通事務，

對運輸市場及公共安全勢必造成衝擊，因此，不論是基於提升運輸公司整體營運績效或就維護公共安全的角度來看，未來可朝透過汽車貨運業之專業管理人員或經理人領導，以協助業者建立風險控管的經營心態，提高事故預防能力，建置平時完整的風險管理機制，提高公司整體經營績效，並期能降低重大交通事故發生，做好維護人民生命財產的工作。

#### **(5) 精進交通部門專業化與國際視野能力：**

隨著全球化、資訊化及知識經濟時代的來臨，政府交通部門本身必須專業化，才能以宏觀及前瞻的思維，帶領國內運輸業共同面臨挑戰與成長，同時交通部門也應該培養具國際視野、管理的規劃人才，以專業化的能力，配合產業需求，給予適度輔導，導入新的資訊科技、策略與創意，有助運輸產業體質強化，增加產業競爭力。值得注意的是，在政府鼓勵運輸企業結構重整，或任何政策推動的同時，仍須注意運輸業者之接受能力以及環境之成熟度。



## 第五章 結論與建議

衡酌目前國內公路汽車貨運業之產業發展，伴隨全球運籌發展及物流概念之興起，已逐步開創多元之營運模式，為促進公路汽車貨運產業發展，審視國內公路汽車貨運發展現況，由於傳統運輸經管理及相關法規規定的限制，缺乏因應貨物運輸因應環境變遷的適應性及調節性，反而抑制貨運產業發展的原動力。爰此，特辦理「我國公路汽車貨物運輸業種分類暨相關法規檢討之研究」，俾提供各級公路主管機關參考，作為強化公路汽車貨運業及運輸物流關聯產業發展施政之重要參考依據。茲將本研究成果重點結論與建議說明如下：

### 5.1 結論

1. 依據本所近年來辦理與我國公路汽車貨物運輸市場發展課題有關之研究計畫成果，以及本研究評析國內公路汽車貨運業市場之經營現況與特性等研究結果均顯示，**目前國內公路汽車貨物運輸市場發展面臨相關管理法規架構不健全或不合時宜問題**，其中又以**業種分類規定不適宜為首要課題**，且衍生管理制度上的衝突問題，包括白牌車違規營業造成市場惡性競爭、運價準則規則無法契合時宜等相關課題。
2. 由國內公路汽車貨運業營運現況與相關統計數據分析可知，為順應經濟發展與運輸產業之變遷，**目前國內公路貨運經營型態已改變**，如**物流、快遞、宅配與農產運輸等新興貨運服務興起**，其營運性質皆具有「以載貨汽車運送貨物為營業者」，但尚有部分快遞、物流或農產運輸業者因規模不大，無法達到法定申設汽車貨運業或汽車路線貨運業的門檻條件，以致現今仍未納入公路法之分類加以規範。
3. 新興貨運服務型態之收費方式不同於傳統之公路汽車貨運業，亦難依循傳統運價訂定方式進行收費，導致業者認為現行市場運價

紊亂、基本運價不符合實際，業者間常有未遵守規定運價、惡性競爭之現象發生，加上目前市場各業態運輸服務屬性差異大，計價方式複雜，若仍以現行汽車貨運運價公式計算，顯不合市場現況。

4. 現階段公路汽車貨運業經營之管理問題，除業種分類、進入門檻管制及運價準則不合時宜等問題外，另一影響汽車貨運業營運甚鉅的是白牌車（自用車）違規營業問題造成市場惡性競爭問題。本研究分析現行自用貨車相關規範，探討自用車違規營業情形，並提出解決白牌車（自用車）違規營業問題，促使貨主使用營業車輛來運送貨物之改善建議。
5. 公路法係我國公路汽車運輸業經營管理之基本法，亦為多項汽車運輸業管理規則、細則、辦法、準則、要點之法源依據，本研究為配合產業經營管理，健全產業發展環境，進行不合時宜的公路汽車貨運相關法規檢討，包括公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則及汽車運輸業客貨運運價準則等，並提出相關改善建議與法規修訂方向。

## 5.2 建議

1. 為因應物流全球化與兩岸物流發展，更需重視國內汽車貨運市場之發展，進而深思應如何協助汽車貨運業界開創新局、突破經營困境。本研究從運輸物流的角度出發，針對現代化貨運業興革方式提出具體建議，主要推動策略係以「智慧化」、「國際化」及「知識化」等為核心要素，以健全運輸物流發展環境，協助業者適應產業經濟環境變遷，期使我國運輸物流產業能夠持續維持競爭優勢。
2. 隨著貨運市場整體發展環境的轉變，國內汽車貨運市場的區隔性變的更加明顯，主要區隔成二大類型，一為固守本業的傳統貨運



業者，另一為積極轉型的物流配送業者。惟在面對國際的市場挑戰，世界各國對於運輸產業多朝市場開放、與國際接軌等方向努力，爰建議傳統運輸業思維的貨物運輸經營模式必須調整，而國內相關法規與行政措施亦必須配合鬆綁與國際接軌，並持續推動創新全球營運模式的多元化發展，透過國內外產業價值鏈之重整與串聯，強化我國汽車貨運業者的競爭力。



## 參考文獻

1. 交通部運輸研究所，「運輸物流知識管理系統之建置」(初稿)，民國101年12月。
2. 交通部運輸研究所，「國際物流運輸、承攬等人才供需調查、推估及培訓課程之設計」，民國101年9月。
3. 交通部運輸研究所，「前瞻運輸物流管理系統整體發展架構與推動策略規劃」，民國100年6月。
4. 交通部運輸研究所，「建立運輸業設置專業管理人員之研究」，民國98年8月。
5. 交通部，「國家貨運發展政策白皮書」，民國93年9月。
6. 交通部運輸研究所，「臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究」，民國95年12月。
7. 交通部運輸研究所，「台灣地區公路汽車貨物運輸業種分類之研究」，民國91年2月。
8. 交通部運輸研究所，「公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究」，民國88年11月。
9. 交通部運輸研究所，「智慧化商用車隊資源管理系統整合之研究(3/3)」，民國99年6月。
10. 交通部運輸研究所，「全球運籌環境下國內第三方物流之發展問題與挑戰」，民國96年12月。



**附表 1 公路汽車貨物運輸業重新分類相關法規修訂建議表**

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
公路法第 34 條	<p>公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依左列規定，分類營運：</p> <p>一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p>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。</p> <p>五、小客車租賃業：以小客車租與他人自行使用為營業者。</p> <p>六、小貨車租賃業：以小貨車租與他人自行使用為營業者。</p> <p>七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。</p> <p>前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。</p>	<p>七、貨物運輸服務業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p>	<p>合併汽車貨運業、汽車路線貨運業與汽車貨櫃貨運業為貨物運輸服務業。</p>
公路法第 37 條	<p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、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省（市）公路主管機關申請。</p>	<p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>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、貨物運輸服務業，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。</p>	<p>配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。</p>
汽車運輸業管理規則第 2 條	<p>汽車運輸業依左列規定，分類營運：</p> <p>一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p>		

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p>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。</p> <p>五、小客車租賃業：以小客車出租與他人自行使用為營業者。</p> <p>六、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>七、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>八、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。</p> <p>前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。</p>	<p>七、<u>貨物運輸服務業</u>：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p>	<p>配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。</p>
汽車運輸業管理規則第 4 條	<p>經營汽車運輸業，應備具籌備申請書，依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主管機關申請。</p>	<p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、<u>貨物運輸服務業</u>，向該汽車運輸業主管機關或直轄市公路主管機關申請。</p>	<p>配合公路法第 37 條修訂。</p>
汽車運輸業管理規則第 5 條	<p>經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司登記，備具立案申請書，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照及公路汽車客運業、汽車路線貨運業之營運路線許可證後，方得開始營業或通車營運。</p>	<p>經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司登記，備具立案申請書，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照、<u>公路汽車客運業之營運路線許可證</u>後，方得開始營業或通車營運。</p>	<p>建議解除貨物運輸服務業之營運路線管制。</p>
汽車運輸業管理規則第 8 條	<p>汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運，並報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或營運通車外，逾期撤銷其汽車運輸業營業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或撤銷其營運路線許可證。</p>	<p>汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，<u>公路汽車客運業</u>自領得營運路線許可證之日，均應於一個月內開始營業或通車營運，並報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或營運通車外，逾期撤銷其汽車運輸業營業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或撤銷其營運路線許可證。</p>	<p>同上。</p>

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	許可證。		
汽車運輸業管理規則第 104 條	貨運業應依規定之營業種類營運，不得攬載核定種類以外之貨物。	全條文刪除。	解除分類營業管制。
汽車運輸業管理規則第 105 條	貨運業應在各營業所揭示左列事項： 一、營業時間表。 二、運費及雜費表。 三、其他託運人及受貨人注意事項。	貨物運輸服務業應在各營業所揭示左列事項： 一、營業時間表。 二、基本運費、雜費與特殊服務費表。 三、其他託運人及受貨人注意事項。	配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。
汽車運輸業管理規則第 106 條	汽車路線貨運業經核定營業路線並行駛固定班次者，應訂定營業時間，公告實施。	全條文刪除。	配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。解除貨物運輸服務業之營運路線管制。





**附表 2 公路汽車貨物運輸管制門檻重新訂定相關法規修訂建議表**

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
公路法			
公路法第38條	公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按左列之規定： 一、合於當地運輸需要者。 二、確能增進公眾便利者。 三、具有充分經營財力者。 四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者。 前項審核細則，由交通部定之。	維持原條文。	母法原則不予修訂。
汽車運輸業管理規則			
汽車運輸業管理規則第3條	經營汽車運輸業之資本額、營業車輛及站、場設備，應合於汽車運輸業審核細則及公路主管機關之規定。	經營汽車運輸業之資本額、營業車輛及站、場設備， <u>或所提存之保證金與投保運送責任險之保額</u> ，應合於 <u>汽車運輸業審核細則</u> 及公路主管機關之規定。	增訂提存保證金與投保運送責任險之替代規定。
汽車運輸業審核細則			
汽車運輸業審核細則第4條	公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，應合於左列第一款一目以上及第二款至第四款之規定： 一、合於當地運輸需要者： （一）有利於當地工業之發展。 （二）有利於當地農業之發展。 （三）有利於當地商業之發展。 （四）有利於當地林業之發展。 （五）有利於當地漁業之發展。 （六）有利於當地畜牧或養殖業之發展。 （七）有利於當地礦業之發展。 （八）有利於當地觀光事業之發展。 （九）有利於當地都市計畫新市鎮及新社區之發展。 （十）有利於當地客、貨運輸之發展。 二、應能增進公眾便利者： （一）營運路線規劃周延，有助於當地客貨運輸之改善		

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>及交通之便捷。</p> <p>(二) 當地無同類之汽車運輸業，或現有之汽車運輸業不足以適應大眾運輸需要。</p> <p>(三) 有助於市區之均衡發展，或解決偏遠地區之交通三、具有充分經營財力者：</p> <p>(一) 公路汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上。但經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</p> <p>(二) 市區汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上。但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</p> <p>(三) 遊覽車客運業最低資本額新臺幣五千萬元以上。但專辦交通車業務及金門、連江地區經營遊覽車客運業者，其資本額得為新臺幣一千萬元以上。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(六) 小貨車租賃業最低資本額新臺幣五百萬元以上。</p> <p>(七) 汽車貨運業最低資本額新臺幣二千五百萬元以上，其屬專辦搬家業務及金門、連江地區經營汽車貨運業者，最低資本額應為新臺幣一千萬元以上。但個人經營小貨車貨運業則不在此限。</p> <p>(八) 汽車路線貨運業最低資本額新臺幣五千萬元以上</p>	<p>(七) 汽車貨運業最低資本額不限。</p>	<p>汽車貨運業不規定最低資本額，申請業者自行決定籌設公司之資本額。</p>

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>(九) 汽車貨櫃貨運業最低資本額新臺幣三千萬元以上。</p> <p>四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者：</p> <p>(一) 車輛設備：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.公路汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上。但經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</li> <li>2.市區汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上，但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</li> <li>3.遊覽車客運業除專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上。但金門、連江地區經營遊覽車客運業者，應具備全新大客車得為六輛以上。</li> <li>4.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。</li> <li>5.小客車租賃業甲種應具備全新小客車一百輛以上，乙種應具備全新小客車十輛以上。</li> <li>6.小貨車租賃業應具備全新小貨車十輛以上。</li> <li>7.汽車貨運業應具備全新貨車二十輛以上，其屬專辦搬家業務者應具備全新貨車八輛以上，金門、連江地區經營汽車運業者應具備全新貨車五輛以</li> </ol>	<p>7.汽車貨運業應具備車輛數不限。</p>	

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>上，並得視營運需要購置聯結車併同貨車計算。但個人經營小貨車貨運業者，以自購小貨車一輛為限，其車齡不得超過二年。</p> <p>8.汽車路線貨運業應具備全新大貨車三十輛以上。並得視營運需要購置聯結車併同貨車計算。</p> <p>9.汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車十五輛及半拖車三十輛以上。</p> <p>(二) 站、場設備：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.營業所、站之設備符合營業需要。</li> <li>2.停車場地符合公路主管機關規定標準。</li> <li>3.汽車運輸業應設立乙種以上汽車修理廠辦理汽車修護或委託汽車修理業代辦之。</li> </ol> <p>金門、連江地區籌設成立之遊覽車客運業及汽車貨運業，其營運範圍限於金門、連江地區，申請移至臺灣地區營者，應合於臺灣地區之遊覽車客運業及汽車貨運業設立標準，其原有車輛得予併計。</p> <p>第一項第四款第一目所定最低車額以外之車輛得使用已領有營業用牌照之車輛。</p> <p>已設立之公司行號，其經營業務涉及非本公司行號商品配送者，應於八十九年十二月三十一日前，申請補辦汽車貨運業設立登記，其原領自用貨車牌照，准予換領營業用牌照；其原使用車輛併入第一項第四款第一目所定最低車輛設備車額計算。</p> <p>已設立之公司行號，其經營業務涉及提供租賃期一年以上之小客車者，應於九十二年十二月三十一日前，申請補辦丙種小客租賃業設立登記，其原領自用小客車之牌照，准予換領營業用牌照。</p> <p>已設立之公司行號，其經營業務涉及提供小貨車租賃者，應於九十二年十二月三十一日前，申請補辦小貨車租賃業設立登記，其原領自用小貨車之牌照，准予換領營業</p>		

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	業用牌照；其原使用車輛併入第一項第四款第一目所定最低車輛設備車額計算。 金門、連江地區八十二年十一月七日前已設立之公司行號，其經營業務涉及以載貨汽車運送貨物為營業者，應於九十三年十二月三十一日前，申請補辦汽車運業設立登記，其原領自用貨車牌照，准予換領營業用牌照；其原使用車輛併入第一項第四款第一目所定最低車輛設備車額計算。		
汽車運輸業審核細則第4條之1	無。	汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣__萬元。每增設一營業站所應增繳保證金新臺幣__萬元。運送責任保險，每一意外事故賠償金額不得少於新臺幣__萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣__萬元。 經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保運送責任保險者，得申請無息退還保證金。該運送責任保險，每一意外事故賠償金額不得少於新臺幣__萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣__萬元。保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單向主管機關報備。已投保運送責任保險，得檢具保險單，申請核准保證金減為新臺幣__萬元。	增列繳交保證金與投保運送責任險之規定。

**附表 3 公路汽車貨物運輸費率放寬或解除管制相關法規修訂建議表**

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
<b>公路法</b>			
公路法第 42 條	汽車運輸業之客、貨運運費，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運標準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。 前項準則，由交通部定之。	汽車運輸業之客運運費，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客運標準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。 前項準則，由交通部定之。	汽車運輸業之貨運運費不須報請該管公路主管機關核定。
公路法第 43 條	汽車運輸業之客、貨運運費及雜費，非經公告，不得實施。	【採運價備查與公告制】之修訂條文： 汽車運輸業之客、貨運運費及雜費，非經公告，不得實施。 【採解除費率管制】之修訂條文： 汽車運輸業之客運運費及雜費，非經公告，不得實施。	1. 採運價備查與公告制，維持原條文。 2. 採解除費率管制，貨運運費及雜費不須公告。
<b>汽車運輸業管理規則</b>			
汽車運輸業管理規則第 10 條	汽車運輸業之客、貨運運費，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客、貨運標準則擬訂，報請該管公路機關核定，非經核准，不得調整。	【採運價備查與公告制】之修訂條文： 汽車運輸業之客運運費，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客運標準則擬訂，報請該管公路機關核定，非經核准，不得調整。 汽車運輸業之貨運運費，由業者依據其服務項目擬擬運費表及執行方案構想報請主管機關備查，除有重大變更，應依程序重新申報外，在原備查原則及範圍內，只需公告。 【採解除費率管制】之修訂條文： 汽車運輸業之客運運費，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客運標準則擬訂，報請該管公路機關核定，非經核准，不得調整。	1. 採運價備查與公告制，貨運運費不須報請該管公路主管機關核定。但須申報備查。 2. 採解除費率管制，貨運運費及雜費不須經過核定。
汽車運輸業管理規則第 11 條	汽車運輸業應於開業前，將旅客票價表、行李、貨物等運費及有關雜費公告，並報請公路主管機關備查。	【採運價備查與公告制】之修訂條文： 汽車運輸業應於開業前，將旅客票價表、行李、貨物等運費及有關雜費公告，並報請公路主管機關備查。 【採解除費率管制】之修訂條文： 汽車運輸業經營客運應於開業前，將旅客票價表、行李、貨物等運費及有關雜費公告，並報請公路主管機關備查。	1. 採運價備查與公告制，維持原條文。 2. 採解除費率管制，貨運運費及雜費不須經過核定。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
			報請公路主管機關備查。
汽車運輸業管理規則第105條	貨運業應在各營業所揭示左列事項： 一、營業時間表。 二、運費及雜費表。 三、其他託運人及受貨人注意事項。	【採運價備查與公告制】之修訂條文： 貨運業應在各營業所揭示左列事項： 一、營業時間表。 二、運費及雜費表。 三、其他託運人及受貨人注意事項。 【採解除費率管制】之修訂條文： 整條文刪除。	1. 採運價備查與公告制，維持原條文。 2. 採解除費率管制，貨運運價及雜費不須揭示公告。
汽車運輸業管理規則第108條	貨運業承運貨物分整車及零擔兩種。按車輛之載重量收費者，為整車貨物。按車輛所載貨物之件數及每件重量計算運費者，為零擔貨物。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定整車及零擔。
汽車運輸業管理規則第109條	零擔貨物運費以十公斤為計算單位，不足十公斤以十公斤計。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定零擔計算單位。
汽車運輸業管理規則第110條	貨物重一公斤，其體積超過四立方公寸者，為輕笨貨物。輕笨貨物之運費，整車貨物按車輛載重量收費，但體積超過重量噸者，以體積噸計算，零擔貨物以體積四立方公寸折一公斤計算。 輕笨貨物之量度方法，以貨物包裝之最高、最寬及最長部分為準。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定輕笨貨物計算單位與方式。
汽車運輸業管理規則第111條	貨物依其性質、價值、重量體積、用途及運輸情形等，須加成本或減成收費者，由各類汽車貨運業公會參照汽車客、貨運運費則擬訂，報請該管公路主管機關核定。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須報請該管公路主管機關核定。
汽車運輸業管理規則	貨物由貨運業負責裝卸者，得收裝卸費。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須報請該管公路主管機關核定。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
則第 112 條			須規定裝卸費之收取。
汽車運輸業管理規則第 113 條	貨運業承運整車貨物，遇有左列情形得收車輛滯留費： 一、由託運人或受貨人自行裝卸之貨物，自車輛到達裝卸地點之時起，每噸貨物一裝或一卸之時間超過十五分鐘者。 二、貨物裝車後，因託運人取銷託運或變更託運，使車輛滯留者。 三、其他因應歸責託運人或受貨人之原因，稽延貨物裝卸，或使已裝載貨物之車輛滯留者。 前項滯留費，由貨運業者與託運人約定之。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定車輛滯留費之收取。
汽車運輸業管理規則第 114 條	零擔貨物運抵目的地，受貨人接獲貨運業者提貨通知後，如逾二十四小時尚未提取者，貨運業者得收貨物保管費。 貨物保管費以二十四小時為計算單位，自通知提貨逾二十四小時起算，不足二十四小時按二十四小時計，其費率由該管公路主管機關核定之。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定貨物保管費之收取。
汽車運輸業客貨運運價準則			
名稱	汽車運輸業客貨運運價準則	汽車運輸業客運運價準則	修改準則名稱。 採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定貨運運價準則。
汽車運輸業客貨運運價準則第 3 條	汽車運輸業客運貨運運價，由各該管公路主管機關依據全國或各該地區之運輸情形核定之，在同一區域內，除有特殊情形外，應予劃一。	汽車運輸業客運運價，由各該管公路主管機關依據全國或各該地區之運輸情形核定之，在同一區域內，除有特殊情形外，應予劃一。	刪除「貨運」。
汽車運輸業客貨運運價準則第 8 條	汽車貨運以一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價訂為基本運價，其計算公式如左： $\text{每噸公里基本運價} = \frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里載運普通貨物噸數}}$ 公式計算項目及運用準則；得參照第五條之規定辦理。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定每噸公里基本運價計算公式。



法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
汽車運輸業客貨運價準則第9條	貨櫃、零擔貨物、輕笨貨物、整體貨物以外運送之貨物以及小貨車、特種運輸車運輸之貨物，其運價得按基本運價加成計算，其加成率由中央或省、市公路主管機關核定之。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定。
汽車運輸業客貨運價準則第10條	公路汽車客運之行李、包裹費及汽車貨運運費之計算，由中央及直轄市公路及直轄市公路主管機關核定之。其有合於加成情形者，得依前條規定辦理。	公路汽車客運之行李、包裹費之計算，由中央及直轄市公路主管機關核定之。其有合於加成情形者，得依前條規定辦理。	刪除「及汽車貨運運費」。
汽車運輸業客貨運價準則第11條	汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。	汽車運輸業經營客運營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。	排除貨運業，兩年檢討一次運價。
汽車貨運營運實施細則	汽車貨運營運實施細則		
汽車貨運營運實施細則第1條	本細則依汽車運輸業管理規則（以下稱本規則）第一百四十四條規定訂定之。	廢除汽車貨運營運實施細則，全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定實施細則。
汽車貨運營運實施細則第2條	汽車貨運運價依路面等級分別計算，路面等級區分如左： 一、一級路面：瀝青、柏油、混凝土等高級路面。 二、二級路面：平原區及丘陵區碎石路面、丘陵區山嶺區之高級路面。 三、三級路面：山嶺區碎石及碎石不平整之路面。 四、特殊路面：山嶺河底原野之臨時道路及低於三級路面之路面。 五、混合路面：一條路線含有第一款至四款二種以上之路面。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第3條	載運貨物起碼里程以十二公里計收。	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
汽車貨運營運實施細則第4條	貨運在起碼里程十二公里以內依基本運價加收百分之七十空駛費。超過十二公里者，除十二公里以內依前項規定計收，其餘超過部分按每公里規定運價累加計收。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第5條	大貨車整車貨物計程運費，依路面等級以基本運價乘載重、里程計算。 前項基本運價以經該管公路主管機關核定之費率為準。運輸里程尾數不足一公里者，按一公里計算。運費總計尾數未滿一元者，以一元計算。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第6條	特殊路面運輸貨物，其運費由汽車貨運業與託運人商定，但最高費率不得超過一級路面費率百分之一百八十。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第7條	混合路面運輸貨物應就各該實際里程分別計算運費。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第8條	不同車種之運費加成如左： 一、小貨車運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之四十。 車輛載重計費不滿兩噸者，按兩噸計收。 二、貨櫃運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之五十。 三、零擔貨物運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之四十。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第9條	包車費照左列規定計算： 一、計時包車每小時以行駛二十公里為準，未滿二十公里以二十公里計算，未滿一小時者以一小時計算，但第一小時得依第四條規定加收起碼里程內之空駛費。其計費公式如左： (一) 大貨車計時包車計費公式： 第一小時： 運價 噸位 里程 空駛里程	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>元× 噸× (20+12×0.7) =元</p> <p>第二小時及其後： 運價 噸位 里程 元× 噸×20=元</p> <p>(二) 小貨車計時包車計費公式： 第一小時： 運價 噸位 里程 空駛里程 加成 元× 2 × (20+12×0.7) ×1.4=元</p> <p>第二小時及其後： 運價 噸位 里程 空駛里程 加成 元× 2 × 20 ×1.4=元</p> <p>二、計日包車每日以使用八小時行駛一六〇公里為準，但第一小時得依第四條規定加收起碼里程空駛費，其超過部分由汽車貨運業與託運人約定之，其計算公式如左：</p> <p>(一) 大貨車計日包車計費公式： 運價 噸位 里程 空駛里程 元× 噸× (160+12×0.7) =元</p> <p>(二) 小貨車計日包車計費公式： 運價 噸位 里程 空駛里程 加成 元× 2 × (160+12×0.7) ×1.4=元</p>		
汽車貨運 營運實施 細則第10 條	<p>各種貨物之運費雜費計價之加成，依照左列規定，有合雙重加成一、加收百分之二十者：</p> <p>(一) 長三．六公尺以上未滿六公尺，重一百八十公斤以上未滿七百二十公斤，體積一立方公尺以上未滿一．五立方公尺之貨物。</p> <p>(二) 搬家及容易損壞之物品。</p> <p>(三) 鮮魚及介、肉、家禽、家畜等。</p> <p>二、加收百分之五十者：</p> <p>(一) 長六公尺以上未滿七．三公尺，重七百二十公斤</p>	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>以上未滿一千二百公斤，體積一・五立方公尺以上未滿三立方公尺之貨物。</p> <p>(二) 柴油、液體柏油、燃料油。</p> <p>三、加收百分之百者：</p> <p>(一) 重一千二百公斤以上未滿二千五百公斤，體積三立方公尺以上之貨物。</p> <p>(二) 靈柩或屍體。</p> <p>(三) 汽油、液化石油氣、濃硫酸、濃鹽酸、硝酸炸藥及其他有強烈腐蝕性、爆炸性、易燃性之危險物品。</p> <p>(四) 限時專送貨物。</p> <p>四、超過第一款至第三款所規定長度、重量、體積之貨物，經報值之貴重物品其運費之加成，由汽車貨運業與託運人約定之。</p>		
汽車貨運營運實施細則第11條	<p>運費減成依左列規定計算：</p> <p>一、運費里程自一百零一公里至二百公里部份，照規定費率減收百分之十五。</p> <p>二、運費里程在二百零一公里以上之部份，照規定費率減收百分之三十。</p>	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第12條	<p>貨物裝卸費除汽車貨運業與託運人另行約定外依左列規定計算：</p> <p>一、普通貨物一裝一卸每噸裝卸費之計算，由汽車貨運業同業公會按裝卸工人每月之平均工資及其工作量核算後，報請該管公路主管機關核備後實施。裝卸貨物未滿一噸者以一噸計算。</p> <p>二、零擔貨物每百公斤之裝卸費，按每噸裝卸費十分之一計算，不滿一百公斤者以一百公斤計算。</p> <p>三、僱用臨時工擔任裝卸時，其計算運費標準自行約定，如勞工主管機關另有規定者從其規定。</p> <p>四、裝卸距離以十公尺為限，十一公尺至二十五公尺者</p>	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>加百分之五十，二十五公尺至五十公尺者加百分之百計算，超過五十公尺由汽車貨運業與託運人約定之。</p> <p>五、樓上貨物或地下室裝卸或推高卸高或一件貨物在六十公斤以上之裝卸費由汽車貨運業與託運人約定之。</p>		
汽車貨運營運實施細則第13條	通過收費路、橋之費用由託運人負擔。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第14條	<p>零擔貨物之接送費依左列規定計收：</p> <p>一、每件貨物六十公斤以下，距離汽車貨運業營業站所在三公里以內者及三公里以上未滿六公里者之接送費，依核定費率收取。</p> <p>二、每件貨物超過六十公斤，或距離在六公里以上或接送至二樓以上或地下室者，由汽車貨運業與託運人協議收取之。</p>	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第15條	本細則自發布日施行。	全條文刪除。	同上。