

100-72-4249
MOTC-IOT-99-MBA013

計程車市場課題評析與政策研究



交通部運輸研究所

中華民國 100 年 5 月

100-72-4249
MOTC-IOT-99-MBA013

計程車市場課題評析與政策研究

筆者：史習平、翁美娟、陳其華、王穆衡

交通部運輸研究所

中華民國 100 年 5 月

計程車市場課題評析與政策研究

著 者：史習平、翁美娟、陳其華、王穆衡

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 100 年 5 月

印 刷 者：群彩股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 10 冊

定 價：200 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。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：計程車市場課題評析與政策研究			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號 100-72-4249	計畫編號 99-MBA013
主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：史習平、翁美娟、陳其華 聯絡電話：02-23496839 傳真號碼：02-25450431			研究期間 自 99 年 2 月 至 99 年 11 月
關鍵詞：計程車, 計程車政策			
摘要： <p>計程車存在兩類不同類型的消費市場(即 1.巡迴攬客/排班與 2.無線派遣)，第 1 類市場具有完全競爭市場的特性(個別生產者之間沒有競價行為)，第 2 類市場具有寡占市場的特性(生產者間有競爭行為存在，生產者的決策會影響及被其他生產者決策影響)。在國內兩類市場合併營運的情況下，可以發現兼營第 2 類市場的業者較具競爭優勢，也提供消費者較佳的服務品質。政府可鼓勵僅服務第 1 類市場的駕駛加入車隊以提供第 2 類市場服務來降低不對稱競爭的問題，同時可引導計程車產業走向專業、精緻的服務，為政府施政當務之急。</p> <p>計程車產業無論在經營結構、消費市場或營運模式等各方面皆有地區性的差異，且公共運輸發展情況各地不同，直接影響計程車營運環境，後續各項策略在執行層面之協調與設計，仍有其因地制宜之細部設計與配套措施，牽涉到地區特性不同者宜授權地方政府制訂相關管理辦法。期能藉由 13 項配套措施對應 4 項因應策略，創造主管機關、車隊營運者、計程車駕駛員與消費者多贏的局面。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
100 年 5 月	104	200	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： <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;"> <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 </div> <div> (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) </div> </div> <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: The policy analysis on taxicab industry			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 100-72-4249	PROJECT NUMBER 99-MBA013
DIVISION: Operation and Management Division DIVISION DIRECTOR: Wang Mu-Han PRINCIPAL INVESTIGATOR: Wang Mu-Han PROJECT STAFF: Shih Hsi-Ping, Weng Mei-Chuan, Chen Chi-Hua PHONE: +886-2-2349-6839 FAX: +886-2-2545-0431			PROJECT PERIOD FROM February 2010 TO November 2010
KEY WORDS: Taxicab, Taxicab industry policy			
ABSTRACT: <p>There are two different market forms in the taxi industry. Type I can be defined as the cruising/ ranking market and Type II can be defined as the dispatching market. The Type I market has the characteristics of perfect competition because individual drivers are less willing to cut fares to compete with others. The Type II market has the characteristics of oligopoly because the decisions of one firm can influence, and can also be influenced by, the decisions of other firms. In the combined market, Type II operators have the advantage of competition, and also provide customers better service. The authority may encourage taxi drivers to join a dispatching fleet to provide customers with better service quality.</p> <p>The taxi industry has a lot of differences among different cities in Taiwan regarding operational structure, the consumer market and operating strategy. Also, the development of public transportation is different city by city. It impacts the taxi operating environment directly, so it is suggested to delegate authority to the local government. The local government should make some rules to manage the local taxi industry. This research introduces 13 action plans corresponding to 4 strategies. It is expected that the deployment of these action plans can create a better operating environment in the taxi industry in the future.</p>			
DATE OF PUBLICATION May 2011	NUMBER OF PAGES 104	PRICE 200	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.			

目錄

目錄.....	III
表目錄.....	V
圖目錄.....	VI
第一章 緒論.....	1
1.1 研究緣起.....	1
1.2 研究範圍與目的.....	1
1.3 研究內容與流程.....	2
第二章 產業概況與問題分析.....	5
2.1 計程車產業發展歷程.....	5
2.2 計程車產業現況.....	17
2.2.1 經營型態類型.....	17
2.2.2 經營型態結構變化與課題分析.....	19
2.2.2.1 經營型態結構分析.....	19
2.2.2.2 經營型態歷年變化與課題分析.....	21
2.2.3 臺北都會區計程車營運市場分析.....	24
2.2.4 地區差異.....	28
2.3 計程車營運市場特性.....	29
2.4 計程車市場結構問題分析.....	31
2.5 計程車產業管制分析.....	32
2.5.1 管制與解除管制分析.....	32
2.5.2 計程車產業與競租行為.....	35
2.6 小結.....	36
第三章 因應策略與配套措施.....	39
3.1 政策目標與因應策略.....	39
3.2 配套措施.....	40

3.2.1 市場從業人員面向.....	40
3.2.2 市場營運組織面向.....	42
3.2.3 市場經營環境面向.....	46
3.3 小結.....	59
第四章 結論與建議.....	63
4.1 結論.....	63
4.2 建議.....	64
參考文獻.....	67
附件 1.....	69
附件 2.....	89
附件 3.....	91
附件 4.....	93

表目錄

表 1 計程車產業管理沿革.....	7
表 2 98 年底止各公路主管機關統計計程車數量.....	19
表 3 98 年底止各公路主管機關統計計程車空車額.....	21
表 4 歷年車輛數變化.....	22
表 5 歷年空車額變化.....	22
表 6 計程車經營型態.....	28
表 7 計程車主要營業方式.....	28
表 8 計程車營運時間、平均載客與營收表.....	29
表 9 短中長期配套措施表.....	60

圖目錄

圖 1 研究流程圖.....	3
圖 2 98 年底止各公路主管機關統計計程車數量圖.....	20
圖 3 98 年底止各公路主管機關統計計程車空車額.....	21
圖 4 歷年車輛數與空車額變動情形.....	23
圖 5 總體市場歷年營運能量變化圖.....	24
圖 6 世界主要城市計程車密度.....	25
圖 7 世界主要城市 GDP 換算後之計程車費率比較.....	25
圖 8 臺北都會區計程車營運市場狀況.....	27
圖 9 計程車市場供需圖.....	31
圖 10 政策目標下之實施策略.....	39
圖 11 配套措施與因應策略之關係.....	59

第一章 緒論

1.1 研究緣起

計程車是一種介乎於私人與大眾運輸之間的輔助性運輸工具，具有付費使用之公共運輸特質，更提供私人運具所具有的方便、迅速、舒適、服務到家與免停車困擾之服務。但若管理不善，非但消費者得不到應有的服務，安全缺乏保障，更將進而形成社會治安上的隱憂，嚴重影響公共運輸系統的功能與發展。

日前新聞媒體報導部分計程車司機有鑒於部分派遣車隊透過打折手段吸引消費者，導致未加入車隊之個人計程車載客機會降低，以及部分參與打折競爭之車隊司機成員抱怨該折扣優惠完全由司機承擔不盡公平等問題，進而要求政府正視此一問題。同時，部分民意代表受到計程車團體之請託，亦表達關切要求交通部重視計程車市場經營現況與檢討現有之管理辦法有無調整之需要。此外，交通部 1380 次部務會報部長指示「請運研所進行計程車政策之研究，並納入時空背景及景氣榮枯等社會因素，以瞭解目前計程車產業問題僅為短期內過渡時期之問題，或為結構性政策須做調整之起點，提出研判基準及相對應的作法」。爰此，進行本研究計畫以探討國內計程車產業概況及面臨之問題，並提出檢討與建議。

1.2 研究範圍與目的

本研究之範圍以國內計程車客運業為主，另參考國外計程車發展情形及針對國內計程車產業發展歷程、市場營運特性、市場結構等資料分析當前計程車產業概況及所面臨問題，並同時考量計程車產業供需與環境面發展趨勢，以健全計程車經營環境、提供消費者安全的計

程車服務及落實節能減碳為政策目標，研擬因應策略與配套措施，期能創造主管機關、車隊營運者、計程車駕駛員與消費者多贏的局面。

1.3 研究內容與流程

依據上述研究緣起與目的，本研究主要內容為：

1. 蒐集、分析計程車管理相關研究文獻。
2. 蒐集、分析國內計程車經營管理現況。
3. 分析國內計程車產業結構特性與面臨問題。
4. 研擬計程車發展政策與配套措施。

本研究之流程如圖 1 所示。

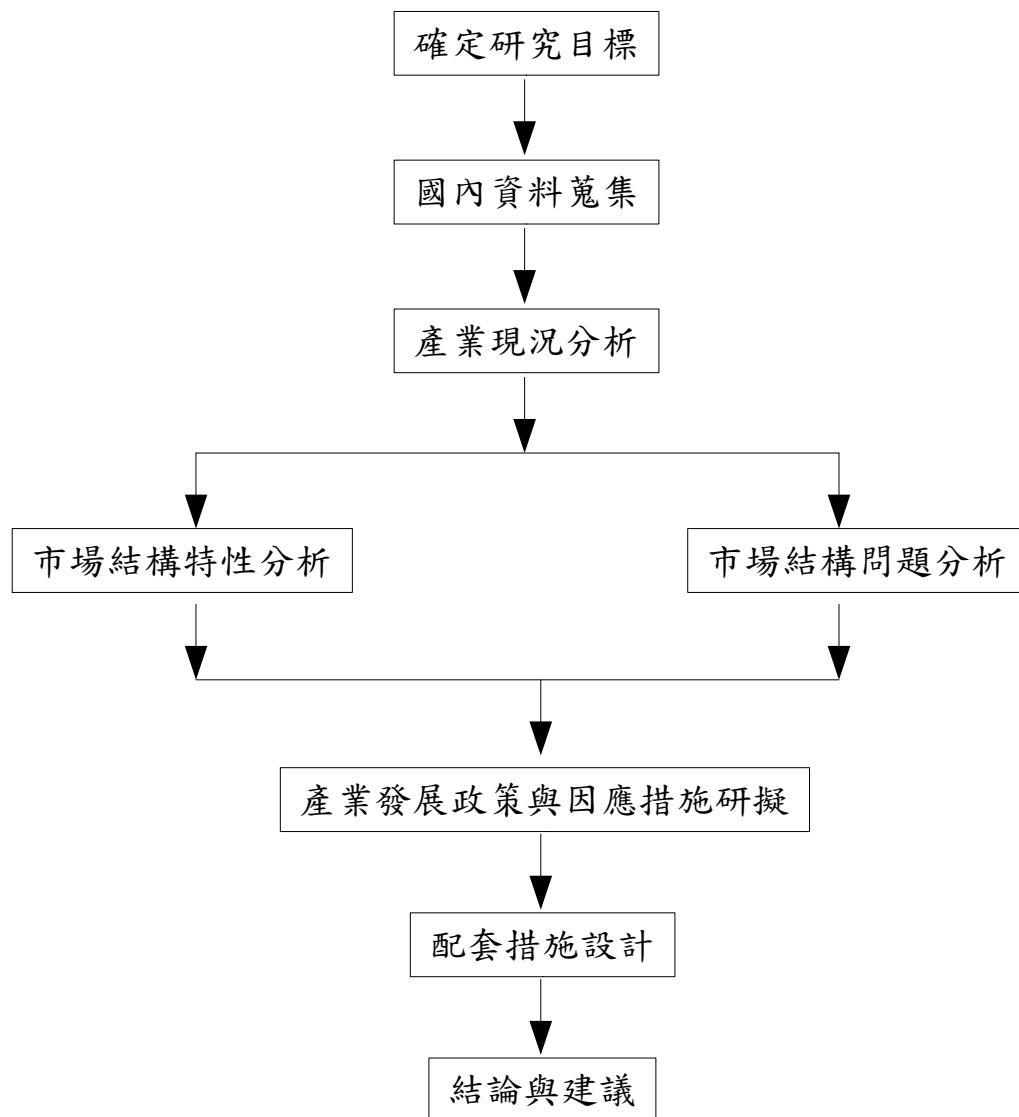


圖1 研究流程圖

第二章 產業概況與問題分析

2.1 計程車產業發展歷程

我國計程車客運業最初稱為「小客車出租業」，民國 73 年 1 月 23 日依公路法第 34 條修正更名為「計程車客運業」，其定義為「在核定區域內，以小客車出租載客為營業者」。

臺灣光復之初，主要係以三輪車做為副大眾運輸工具，小客車出租業僅有 8 家。後來因為社會需要而逐年增加，到民國 36 年底增加到 35 家，共有小客車 215 輛（平均每家 6 輛）才稍具規模。這類小客車之經營，原先在數量上並無限制，自民國 40 年始開始規定依人口數量作為發放牌照數量之標準，當時規定省轄市每 5,000 人可發放牌照一張，縣鄉鎮每 10,000 人發放牌照一張。惟當時因為社會經濟繁榮，原先發放的標準已不敷所需，遂於民國 43 年 10 月及民國 46 年 11 月兩度放寬標準[1]。更於民國 49 年 1 月起將「以人口配置車輛數」之標準廢止，改為限用節油小型車，業者依照汽車運輸業管理規則規定申請，經核准者即可營運，此一放寬促成了計程車客運業蓬勃發展，並對三輪車造成極大衝擊。

人力三輪車顯然無法與計程汽車競爭，時常阻撓計程車營運甚至毆打搗毀，幾使計程車無法營業，主管機關乃於 48 年 10 月 7 日召集有關機關會商決議：「為配合改進交通秩序，輔導三輪車工友轉業，援引臺灣省汽車運輸業管理規則第 25 條第 7 款規定凡申請經營小汽車業者，均應容納轉業之三輪車工友就業」，旋又以三輪車工友之專長及志趣未能適合擔任汽車業工作，復由臺灣省警備總司令部於 49 年 2 月 13 日召集會商決議，「凡申請計程小汽車牌照一輛，應繳銷班組三輪車牌照七個，始准營業」，嗣又以計程汽車車主自行收購

三輪車牌照，三輪車工友必競相抬價，仍將增重計程汽車之負擔，故最後臺灣省政府交通處會同臺灣省警備總司令部於 49 年 8 月 1 日及 6 日先後商討，改採政府代辦方式，擬訂「臺灣省增設計程營業汽車有關問題執行要點」，呈奉行政院核准後，由臺灣省政府交通處於 49 年 8 月 29 日登報公告。

後有 14 家計程車業者認為上述「淘汰落後車輛徵收補助費」規定係違背法令，損害其權益，遂聯合對臺灣省政府交通處提起告訴。案經最高行政法院 50 年 6 月 29 日判字第 42 號判決認為：「收購三輪車足以減輕道途壅塞狀況，更可戢止三輪車工友阻撓計程汽車營業之情勢，計程汽車業直接蒙受此項措施所生之利益，則負擔若干費用，權利義務應屬相當，與該條立法精神完全相符。再查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，蓋本案在擬議之初，係由計程汽車業容納三輪車工友就業，旋改為收繳三輪車牌照費用即給予三輪車工友俾其自行轉業，最後決定將補助費交由政府代為收購，目的在節省計程汽車業之勞費，此項經過前已詳加申述，故不能視繳納收購三輪車補助費為繳納稅捐或規費」。至此，在運輸政策上已確定由計程車取代三輪車扮演都市副大眾運輸工具的角色，計程車數量也從此大幅增加。

至 60 年代為止，隨著臺灣經濟發展及政府對計程車市場數量並無特別管制，計程車總量由民國 36 年的 215 輛、50 年的 2,297 輛，增加至 60 年的 22,287 輛，61-68 年計程車數量呈穩定成長。62 年起將淘汰落後車輛費改由各型汽車共同負擔，國產車繳納 1,300 元，進口車繳納 2,600 元。至 68 年底止，計程車數量已達 67,166 輛。

為減緩計程車數量成長，交通部多次凍結計程車牌照發放。後為解決牌照黑市與靠行問題，協助靠行車輛駕駛申請個人經營計程車客運業，並訂定靠行車輛的定型化契約，正式承認計程車客運業之靠行

制度。此期間個人車數量激增，至民國 82 年底止，臺灣地區計程車數量已達 98,878 輛，計程車數量在開放與凍結中調整，直至 82 年對計程車牌照申請以「資格從嚴，數量從寬」的原則確定後，始看出政策的明確性與連續性。

因經濟持續發展，仍有不少民眾想加入此行業。由於個人車資格從嚴不易加入，欲投入市場營運之駕駛唯有自己買車靠行或向車行租車。車行牌照持續凍結，牌照黑市價格造成民怨，為解決靠行與牌照黑市問題，民國 85 年開放計程車運輸合作社，讓欲加入計程車營運市場之駕駛有多一種選擇，迅速消弭牌照黑市問題以及駕駛認為靠行受剝削的問題，廣受好評，至民國 87 年立法院通過公路法第 39 條之 1 計程車新增牌照發放原則規定前，臺灣地區計程車數量已達 112,293 輛。計程車產業管理之沿革如表 1 所示。

表1 計程車產業管理沿革

時間	相關法令	說明
67/12/15	行政命令	全面凍結牌照 1 年。
68/12/15	行政命令	車行持續凍結牌照、個人車開放申請。
75/1/15	交路發字第 7509 (3) 號函公布「計程車客運業申請設立及增車，暨計程車客運服務業申請新設，應自七十五年一月十五日起全面停止受理」	1. 計程車客運業與個人經營計程車客運業申請設立及增車全面停止受理。 2. 寄行車脫行過戶得另行補發原車行牌照乙付，個人經營計程車客運業之營業車輛過戶給一般車行之限制，亦同時廢止。 3. 業者主營業事務所所在地在同一行政區域者外，其所有車輛一律不准移轉過戶。
75/8/1	發佈「寄行車輛駕駛員申請個	1. 辦理第 1 次寄行車輛脫行作

時間	相關法令	說明
	人經營計程車客運業處理準則」全文8條	<p>業。</p> <p>2. 個人經營計程車客運業之營業車輛，不得過戶給一般計程車公司行號。</p> <p>3. 計程車公司行號間原有車額一律凍結，不得再行增車。</p> <p>4. 受寄車行同意將寄行車輛過戶者，准予保留原車額，但須在寄行車過戶日起3個月內自行購車領牌替補。</p>
76/8/28	修正發佈「寄行車輛駕駛員申請個人經營計程車客運業處理準則」全文9條	<p>1. 辦理第2次寄行車輛脫行作業。</p> <p>2. 個人經營計程車客運業之營業車輛，不得再行寄行或移轉行政管轄，該車牌照亦不得過戶與其他個人或一般計程車公司行號。</p>
76/10/15	<p>修正汽車運輸業管理規則第九十二條</p> <p>個人經營計程車客運業者應具有左列各款之資格：</p> <p>年齡二十五歲以上，六十歲以下者。</p> <p>領有小型車職業駕駛執照二年以上，且在最近二年內未受吊扣駕照處分者。</p> <p>持有有效之營業小客車駕駛員執業登記證者。</p> <p>本身、配偶及同戶子女均未經營計程車行或個人計程車行者。</p>	配合「寄行車輛駕駛員申請個人經營計程車客運業處理準則」之修訂，修正汽車運輸業管理規則第92條，增加個人經營計程車客運業之資格限制，包括年齡需在25~60歲間、近2年無吊扣駕照等。
76/12/15	交路（76）字第030762號發佈	1. 規定自77年1月起，各地公

時間	相關法令	說明
	「個人經營計程車牌照發給作業要點」	<p>路主管機關每年按人口增加數及參酌轄內之運輸需求與供給情形核發牌照數量。</p> <p>2. 交通部訂定之計程車牌照發給數量建議標準表如表 2。</p> <p>3. 若牌照申請數超過核發數，則以曾獲優良駕駛者優先，餘則公開抽籤。</p>
78/2/24	<p>新增汽車運輸業管理規則第九十一條第三項 個人經營計程車牌照之使用以原申請人為限，不得轉讓其他個人或公司行號。</p> <p>修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第二款領有小型車職業駕駛執照二年以上，且在最近三年內未受吊扣駕照處分者。</p> <p>修正汽車運輸業管理規則第九十三條 有左列情形之一者，不准申辦個人經營計程車客運業登記： 1. 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害風化、恐嚇取財或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者： (1) 受有期徒刑之執行完畢、受無期徒刑或有期徒刑一</p>	<p>限制個人牌照不得過戶轉讓。</p> <p>提高個人經營計程車客運業之資格由最近 2 年內未受吊扣駕照處分者提高為最近 3 年內未受吊扣駕照處分者才可申請。</p> <p>1. 將原第 93 條條文移至第 95 條，新訂定本條條文。 2. 明訂不准申辦個人計程車客運業之條件。</p>

時間	相關法令	說明
	<p>部之執行，經赦免後未滿五年者。</p> <p>(2) 受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅後未滿五年者。</p> <p>(3) 受刑人在假釋中者。</p> <p>(4) 曾犯前款以外其他刑事案件之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者：</p> <p>(5) 受有期徒刑之執行完畢、受無期徒刑或有期徒刑一部之執行，經赦免後未滿三年者。</p> <p>(6) 受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅後未滿三年者。</p> <p>(7) 受刑人在假釋中者。</p> <p>2. 依動員戡亂時期檢肅流氓條例受感訓處分執行完畢或經法院許可免予繼續執行，未滿三年者。</p> <p>新增汽車運輸業管理規則第九十六條之一</p> <p>省、市公路主管機關，對轄區內計程車客運業之營業車輛使用情形，應予調查統計分析，並將處理結果函報交通部備查。有關計程車客運業車輛牌照使用情形調查要點，由交通部另訂之。</p>	<p>明訂個人計程車客運業牌照發放數量由交通部訂下限，由當地公路主管機關訂上限報請交通部核定後實施。</p>

時間	相關法令	說明
	個人經營計程車客運業牌照之發放，依各營業區域之需求狀況，由交通部定其發放之最低數量，其最高數量由當地公路主管機關視各所轄營業區域狀況訂定，報交通部核定後實施，如登記申請之人數超過核定之數量時，依第九十二條第二款領有執業駕駛執照之年資定期發放優先順序。	
78/3/18	交路（78）字第 007684 號函「公布七十八年個人經營計程車牌照發給作業注意事項」	若牌照申請數量超過核發數量則以領有職業駕駛執照之年資定其優先順序。
79	行政命令	由於牌照訂定上下限標準無法為計程車業者所接受，導致爭議紛擾不斷，於民國 79 年再次凍結牌照。
82/8	交通部公布「臺灣地區計程車管理政策」	對個人計程車牌照申請，以「資格從嚴，數量從寬」為政策導向。
82/10/26	修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第一款、第二款： 1. 年齡三十歲以上，六十歲以下者。 2. 持有有效之營業小客車駕駛員執業登記證十年以上且未中斷者。 修正汽車運輸業管理規則第九十三條 有左列情形之一者，不准申辦	1. 提升申請個人經營計程車客運業資格之年齡下限由 25 歲提高到 30 歲。 2. 將原只需持有有效之營業小客車駕駛員執業登記證及 2 年內未受吊扣駕照處分之資格提升為連續持有 10 年執業登記證者。 3. 全面擴大不准申辦個人經營計程車客運業之範圍，新增曾犯槍砲彈藥刀械管制條例

時間	相關法令	說明
	<p>個人經營計程車客運業登記：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、強姦、恐嚇取財或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定者。 2. 曾犯槍砲彈藥刀械管制條例懲治走私條例所定之罪，經判刑確定者。 3. 曾犯肅清煙毒條例及麻醉藥品管理條例所定之罪，經判刑確定者。但曾吸食、施打或持有麻醉藥品經處三年以下有期徒刑、拘役或一萬元以下罰金執行完畢後五年內無再犯紀錄者不在此限。 4. 曾犯傷害、妨害自由、公共危險，或除強姦以外之妨害風化等罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未易科罰金者。 5. 曾犯前四款以外其他刑事案件之罪（不包括違反舊票據法者）經判確定，而有左列情刑之一者： <ol style="list-style-type: none"> (1) 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。 (2) 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。 	<p>懲治走私條例、肅清煙毒條例及麻醉藥品管理條例、傷害、妨害自由、公共危險、妨害風化及其他刑事案件等罪。</p> <p>4. 將重大交通違規事件也一併列入不准申辦個人經營計程車客運業之範圍。</p>

時間	相關法令	說明
	<p>(3) 受刑人在假釋中者。</p> <p>6. 曾依檢肅流氓條例裁定感訓處分者。</p> <p>7. 最近三年內曾依道路交通管理處罰條例受違規記點者。</p> <p>8. 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。</p>	
83/5/28	修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第二款： 連續持有有效之營業小客車駕駛員執業登記證五年上者。但依營業小客車駕駛員執業登記管理辦法第十五條規定補辦查驗或換發新證者，視同連續持有，惟中斷時間應予扣除。	個人經營計程車客運業原需連續持有 10 年有效之營業小客車駕駛員執業登記證放寬為 5 年。
84/4/28	<p>修正汽車運輸業管理規則第九十一條第三項： 個人經營計程車牌照之使用以原申請人為限，不得轉讓其他個人或公司行號。但經核准歇業，得連同原車過戶與符合個人經營計程車申請資格條件者。</p> <p>修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第三款： 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。</p>	<p>將原本個人車行不准過戶之規定放寬為經核准歇業之個人計程車客運業者之車輛，可連同牌照過戶給符合資格條件者。</p> <p>取消一戶僅能申請一張個人經營計程車客運業牌照之限制。</p>
84/9/13	頒佈「計程車運輸合作社設置管理要點」	新增計程車運輸合作社為其經營管理型態之一種。

時間	相關法令	說明
85/1/31	修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第一款： 年齡三十歲以上，六十五歲以下者。但年滿六十歲者，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執業駕駛執照。	申請個人計程車客運業年齡上限由 60 歲放寬至 65 歲，但超過 60 歲必須每年體檢 1 次。
86/9/30	修正汽車運輸業管理規則第九十六條之一： 省、市公路主管機關，對轄區內計程車客運業之營業車輛使用情形，應予調查，統計分析，並將處理結果函報交通部備查。有關計程車客運業車輛牌照使用情形調查要點，由交通部另訂之。	刪除原條文第 2 項有關個人計程車客運業之牌照由交通部定下限、當地公路主管機關定上限之規定。
87/1/14	增訂公佈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。	立法院增訂第 39 條之 1，將管制計程車牌照發放納入法制化。
87/7/29	新增汽車運輸業管理規則第九十一條之二： 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。前項發放標準，由省（市）公路主管機關依轄區內之運輸需	配合公路法新增第 39 條之 1，規定牌照發放方法。

時間	相關法令	說明
	<p>求訂定並公告之，調整時亦同。</p> <p>修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第二款： 連續持有有效之營業小客車駕駛員執業登記證六年上者。但依營業小客車駕駛員執業登記管理辦法第十五條規定補辦查驗或換發新證者，視同連續持有，惟中斷時間應予扣除。</p> <p>新增汽車運輸業管理規則第九十三條第一項第九款： 最近三年內曾由計程車消費者提出申訴檢舉，並經公路監理機關或警察機關查證屬實者。</p>	<p>將原需連續持有有效之營業小客車駕駛員執業登記證 5 年提高為 6 年。</p> <p>將最近 3 年內曾由計程車消費者提出申訴檢舉，並經公路監理機關或警察機關查證屬實者也列入不准申辦個人經營計程車客運業之範圍。</p>
93/8/9	發布計程車運輸合作社設置管理辦法	原 84 年訂定之計程車運輸合作社設置管理要點不敷管理所需且未經法律授權訂定。本辦法依據公路法第 56 條第 2 項訂之。
94/11/30	<p>新增發展大眾運輸條例第二條第三項</p> <p>計程車客運業比照大眾運輸事業，免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。</p>	計程車免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。
95/6/12	<p>修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一、二項：</p> <p>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（本項下各款未修訂，略）</p>	<p>1. 公路法第 39 條之 1 實施以來，主管機關自行解釋「優良駕駛」為申請個人計程車客運業者，於法無據。本修訂條文定義公路法第 39 條之 1 的「優良駕駛」。</p>

時間	相關法令	說明
	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者或領有殘障手冊之計程車駕駛員，得不受前項第一款、第二款之限制。	2. 明確定義需符合促進道路交通安全獎勵辦法第3條第6款所定資格條件。
97/7/15	修正道路交通安全規則第七十六條第一項第四款 四、職業駕駛員年滿六十五歲但依第五十二條第二項規定換發駕駛執照之計程車駕駛員年滿六十八歲。	鑑於人口高齡化及延後退休年齡已為國際趨勢，國外如新加坡、日本等相關國家於相關駕駛員適性配套規範下，已允許計程車駕駛員執業年齡延長至65歲以上；為因應我國高齡化社會需求及參考國外相關國家經驗，案經多次召會徵詢相關單位意見及設置「交通部駕駛員醫學諮詢會」研議於完整配套措施下，修正計程車駕駛員執業年齡得由現行65歲上限逐年延長至68歲。
97/9/24	修正汽車運輸業管理規則第九十二條第一項第一款： 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，並符合道路交通安全規則第五十二條規定之執業年限。但年滿六十歲者，其體格檢查，應符合道路交通安全規則第六十四條之	配合道路交通安全規則第76條第1項第4款將計程車駕駛員執業年齡得由現行65歲上限逐年延長之規定。

時間	相關法令	說明
	一規定。	

資料來源：本研究整理

2.2 計程車產業現況

2.2.1 經營型態類型

計程車產業存在 3 種經營型態，包括計程車公司、計程車運輸合作社、個人經營計程車客運業，分述如下：

1. 計程車公司（行號）

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，車輛登記為公司所有，實際上車輛的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（本所研發之 IC 卡式計費表可解決此問題），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。

2. 個人經營計程車客運業

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需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。部份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；但大部份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。

3. 計程車運輸合作社

為解決嚴重牌照黑市與靠行問題，政府於 85 年開放申請設立計程車運輸合作社。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。

2.2.2 經營型態結構變化與課題分析

2.2.2.1 經營型態結構分析

截至 98 年底止，依據北、高兩市監理處與公路總局提供計程車數量統計資料如表 2，目前市場共有 85,039 輛計程車營運，在臺北市登記公司車數量明顯高過其他地區，在臺灣省部份則是個人車數輛高過公司車。各公路主管機關統計計程車數量如圖 2。

表2 98 年底止各公路主管機關統計計程車數量

	臺北市	高雄市	臺灣省	小計
公司車輛數	17,425	3,716	16,164	37,305
合作社車輛數	6,714	688	12,217	19,619
個人車輛數	5,661	1,660	20,794	28,115
小計	29,800	6,064	49,175	85,039

資料來源：臺北市公共運輸處、高雄市政府交通局、交通部公路總局

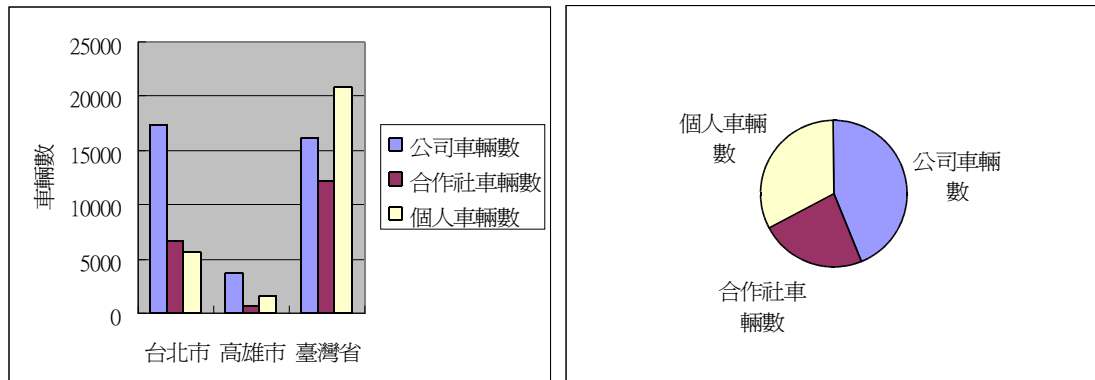


圖2 98 年底止各公路主管機關統計計程車數量圖

現行汽車運輸業審核細則訂定計程車汰舊換新年限為 3 年，期滿得辦理展延 1 次，展延時間由各公路主管機關訂定，現行規定公司車可展延 8 年，個人(含合作社社員)車則不得展延。目前空車額共計 31,130 輛，其組成如表 3 所示，佔市場計程車營運數 85,039 輛之 36.6%，如圖 3 所示。

值得注意的是個人經營計程車客運業與計程車運輸合作社的空車額約 7,000 輛，這些計程車輛係駕駛主要謀取生活所需之工具，理論上其車輛汰舊換新都會在短期內完成，否則將無謀生工具以維持生計。然該兩類車輛汰舊換新法定期限與公司車相同定為 3 年，可能使投機者藉由汰舊換新期限長期佔有空車額而影響市場營運秩序。

表3 98 年底止各公路主管機關統計計程車空車額

	臺北市	高雄市	臺灣省	小計
公司空車額	9,310	4,514	10,163	23,987
合作社空車額	2,538	31	1,875	4,444
個人車空車額	709	194	1,796	2,699
小計	12,557	4,739	13,834	31,130

資料來源：臺北市公共運輸處、高雄市政府交通局、交通部公路總局

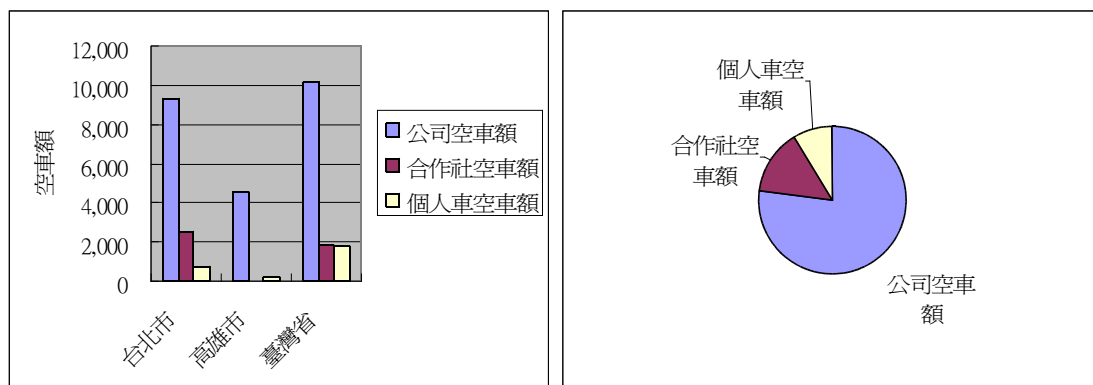


圖3 98 年底止各公路主管機關統計計程車空車額

2.2.2.2 經營型態歷年變化與課題分析

表 4 為歷年車輛數變化情形，3 種營運型態之營業車輛皆有緩慢下降之趨勢，5 年減少 5,328 輛車，平均每年才減少 1,100 輛。若依營運類別看，車行車減少幅度最小，才 1,301 輛，合作社及個人車各減少約 2,000 輛左右。

表4 歷年車輛數變化

	94	95	96	97	98
公司車輛數	38,606	38,203	37,185	37,105	37,305
合作社車輛數	21,642	20,879	20,012	19,676	19,619
個人車輛數	30,119	29,584	28,790	28,373	28,115
小計	90,367	88,666	85,987	85,154	85,039

資料來源：臺北市公共運輸處、高雄市政府交通局、交通部公路總局

表5 為歷年空車額變化情形，每年皆略有緩慢上升趨勢，5 年內增加 2,604 空車額，平均每年增加約 500 個空車額。以營運型態區分，車行車空車額增加最快，5 年內增加 4,692 空車額，合作社約 800 個，個人車空車額則呈下降趨勢，5 年內減少 2,896 個。

表5 歷年空車額變化

	94	95	96	97	98
公司空車額	19,295	20,193	21,922	23,060	23,987
合作社空車額	3,636	3,923	4,082	4,221	4,444
個人車空車額	5,595	4,217	4,275	3,469	2,699
小計	28,526	28,333	30,279	30,750	31,130

資料來源：臺北市公共運輸處、高雄市政府交通局、交通部公路總局

空車額增加之主要原因有二：

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四：

1. 車行找到駕駛加入營運。
2. 車行忘記汰舊換新期限已到，車額被監理機關註銷。
3. 個人車駕駛退出市場營運。
4. 合作社駕駛退出市場營運，合作社無法在律定期間內找到新社員加入。

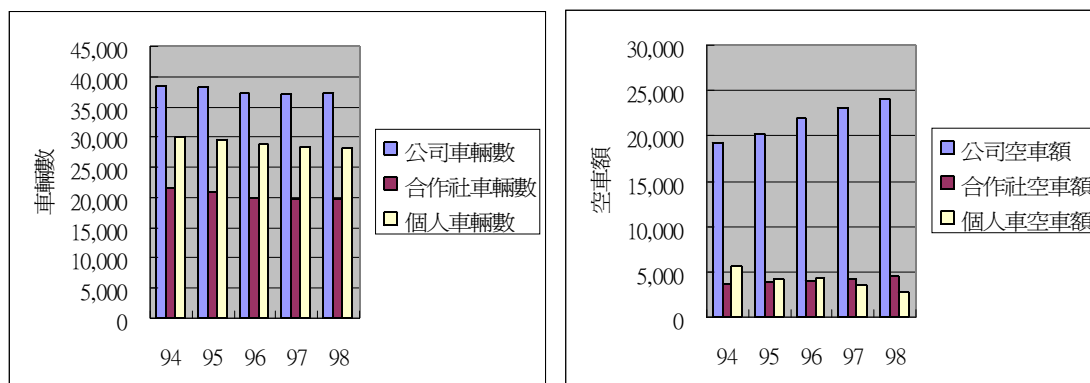


圖4 歷年車輛數與空車額變動情形

歷年車輛數與空車額變動情形如圖4，由結構來看市場上以公司車最多，其次為個人車，合作社車居末。而歷年車輛數減少趨勢以個人車減少最多，其次為合作社車，公司車居末。在空車額方面，則是以公司車最多，其次為合作社，個人車居末。而公司車與合作社車的空車額逐年遞升，個人車空車額則呈遞減，顯示個人車正緩慢的退出市場。

以上分析可見，就總體市場(包括潛在營運車輛，即空車額，加上市場營運車輛)而言，個人車的營業車輛與空車額皆減少，其市場佔有率萎縮最快，其次為合作社車。就營運市場而言(不包括空車額)，

合作社車與個人車萎縮最快，幅度相當，約為車行的 1.5 倍。因此，無論在哪種市場，車行車的減少速度最慢。就整體市場而言，營運能量是以非常緩慢的速度下降，下降速度約為實際營運市場車輛下降速度的一半，如圖 5 所示。

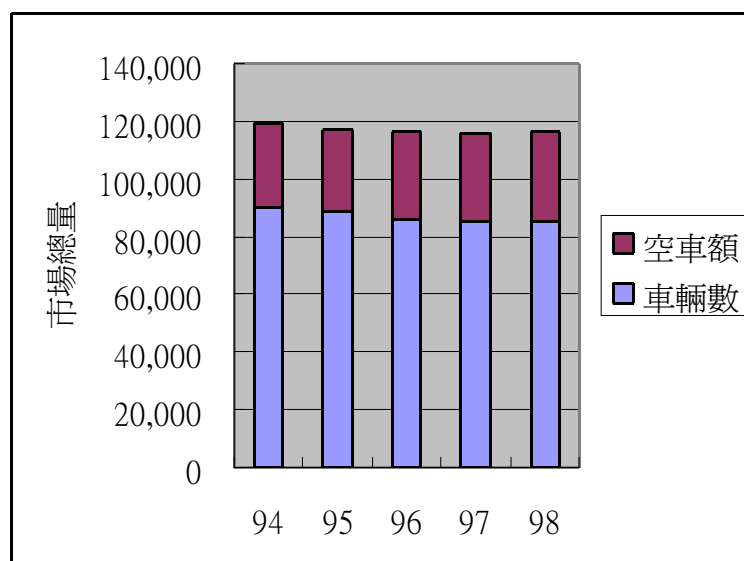
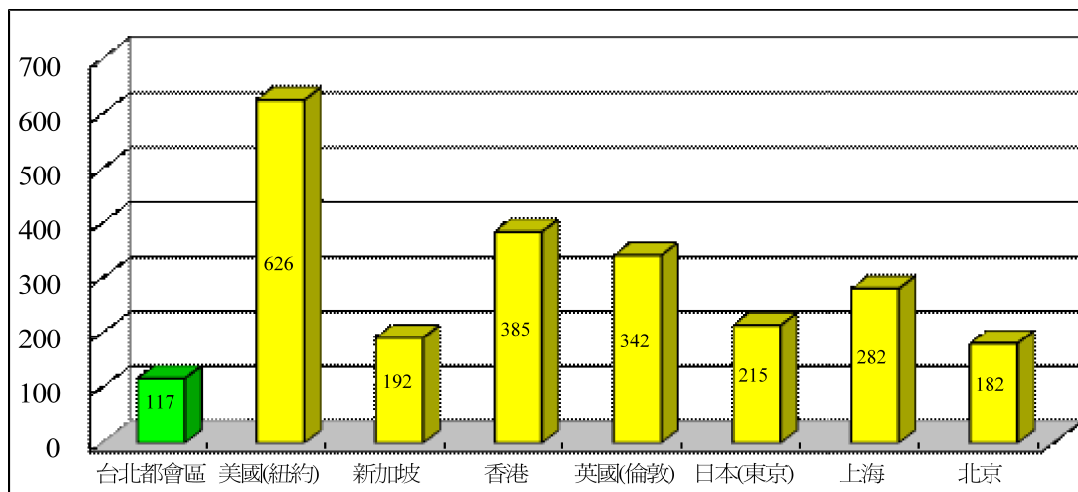


圖5 總體市場歷年營運能量變化圖

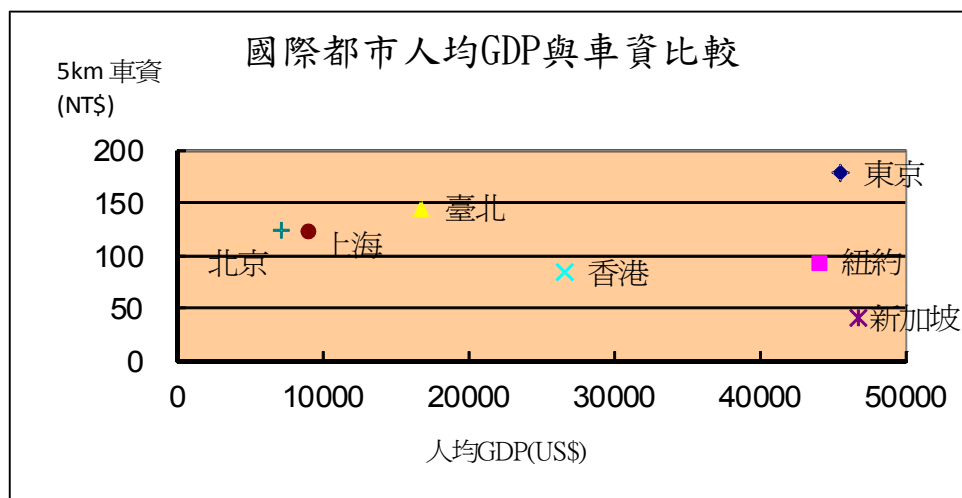
2.2.3 臺北都會區計程車營運市場分析

臺北都會區計程車營業區域主要包括臺北市、新北市、基隆市、宜蘭縣、桃園縣等轄區之車輛，實際在臺北都會區營業車輛將近 6 萬輛，佔全國計程車總數之 66%，平均每 117 人有 1 輛計程車。相較各主要公共運輸發達之城市，臺北都會區計程車密度明顯偏高，如圖 6。而計程車費率以人均 GDP 換算後，與主要城市相較亦顯得較高，如圖 7。



資料來源：本研究整理

圖6 世界主要城市計程車密度



資料來源：本研究整理

圖7 世界主要城市 GDP 換算後之計程車費率比較

臺北都會區內計程車每日載客超過 100 萬人次，雖然市場規模大，惟營運環境受到社會經濟條件、地區公共運輸發展情況、油價變動

(燃油費用約佔營收之 3 成)與社會觀感等因素影響，97 年度臺北地區計程車營運情形調查資料顯示，時間空車率高達 80%、距離空車率亦達 57.6%；另從圖 8 每日營運時間及每車每日載客人數變化趨勢，可知臺北都會區計程車市場仍呈現供過於求的現象。上述調查資料顯示，駕駛員每日營收約 1,758 元，平均營業時間為 12.17 小時；扣除油料每日約 545 元、車輛貸款(5 年期)每日約 330 元，每日淨收入約 883 元[2]。

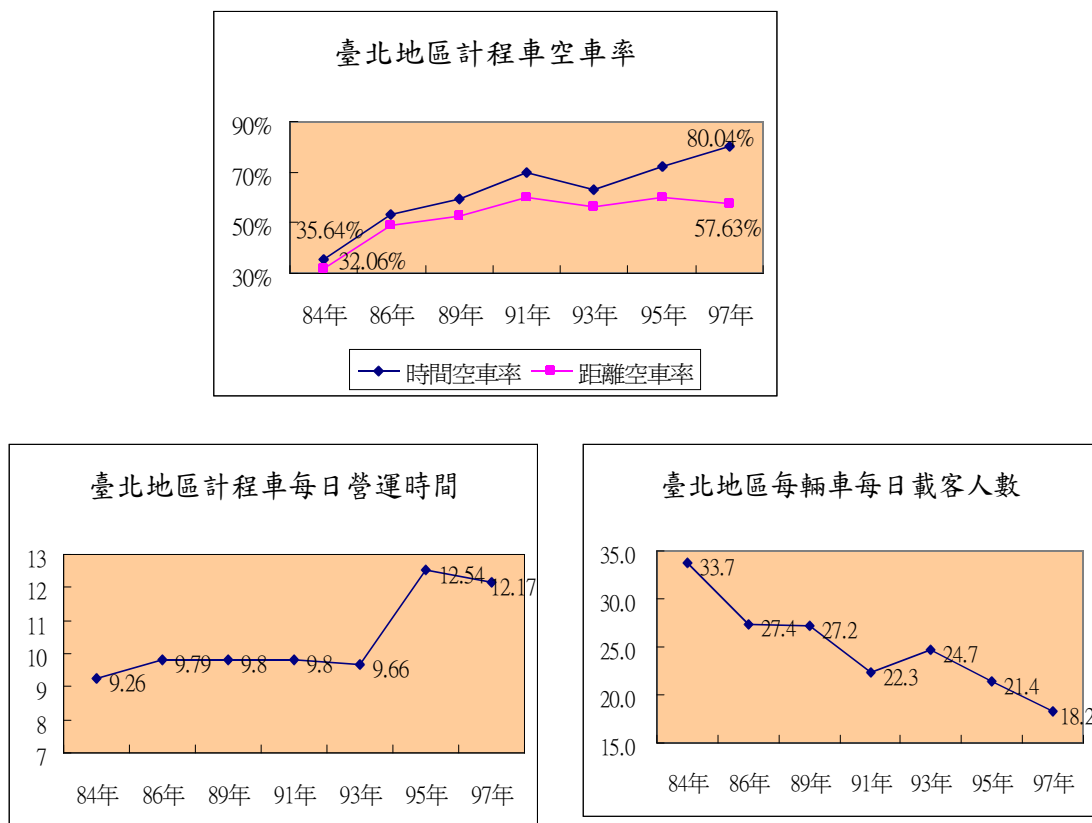


圖8 臺北都會區計程車營運市場狀況

2.2.4 地區差異

表 6 為 3 類計程車經營方式所佔比例，計程車市場經營型態仍以車行為主，個人車次之，其中東部地區靠行及個人車比例稍高。無論

靠行車、個人車、合作社等車輛產權皆為駕駛所有，亦即市場上有 91% 的計程車產權是屬駕駛所有，但卻只有 55.6% 的經營權是屬駕駛所有，產權與經營權所佔比例懸殊，為一必須關心之課題。

表6 計程車經營型態

項目	總計	車行車						個人車	合作社
			小計	僱用	租車	靠行	其他		
北部	100%	43.8%	100%	0.9%	14.4%	84.6%	0.1%	32.2%	23.9%
中部	100%	46.2%	100%	1.1%	25.3%	73.8%	0.1%	36.3%	17.5%
南部	100%	46.4%	100%	0.3%	41.4%	58.0%	0.3%	34.8%	18.8%
東部	100%	43.3%	100%	1.1%	0.6%	98.3%	--	49.2%	7.5%
總計	100%	44.4%	100%	0.9%	19.4%	79.7%	0.1%	33.3%	22.3%

資料來源：交通部統計處 98 年計程車營運狀況調查[3]

計程車營業方式主要採巡迴攬客、定點排班、無線派遣等 3 種營業方式，表 7 為各種方式所佔比例，顯見各地區計程車營業方式會因該地區人口密度、公共運輸狀況、社會經濟條件等之不同而有所差異，北部地區巡迴攬客明顯較其他地區高出 2~3 倍以上，定點排班則比其他地區少 1.5~2 成。

表7 計程車主要營業方式

項目	巡迴攬客	排班站等候	定點排班	車行等候	無線派遣	熟客叫車	其他
北部	83.0%	22.8%	30.5%	3.1%	28.1%	14.3%	0.2%
中部	48.5%	25.2%	44.4%	10.4%	27.3%	30.5%	0.3%
南部	46.5%	16.1%	48.4%	4.6%	49.4%	28.2%	0.4%
東部	33.3%	25.0%	54.9%	17.5%	23.9%	47.5%	0.3%
總計	73.1%	22.1%	35.1%	4.2%	31.1%	18.6%	0.2%

資料來源：交通部統計處 98 年計程車營運狀況調查[3]

在營運時間以及消費者需求方面，各地區計程車營業(提供服務)時間差異不大，約 10 小時左右。在消費者需求方面則差異較大，可從表 8 平均載客趟數與營收反應其差異性。

表8 計程車營運時間、平均載客與營收表

項目	營運時間(小時)	載客趟次	營收(元)
北部	9.8	12.5	1,509
中部	9.9	8.9	1,081
南部	10.3	8.5	1,103
東部	10.5	6.6	840

資料來源：交通部統計處 98 年計程車營運狀況調查[3]

2.3 計程車營運市場特性

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。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，其消費市場可分 3 種：1.排班站搭車；2.路邊攔車；3.電話叫車。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 類則為無線派遣。

第 1 類市場的特色就是資訊不對稱。在這類計程車市場中，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，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。這類市場有幾個特性：

1. 政府實施費率管制，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. 在現行牌照管制政策下，市場有接近 3 萬輛隨時可再投入市場的

空車額，加上駕駛資格容易取得，駕駛可容易自由進出市場。

3. 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，均為同質產品。

雖然政府對市場進行干預，上述特性不全然是由市場機制形成，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。

由於第 1 類市場有資訊不對稱的特性，使得企業家才能(entrepreneurship)有發揮的空間。在第 2 類市場（無線派遣）中，消費者可以利用電話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，以下幾項市場特性：

1. 在現行費率為上限管制方式下，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(如車輛排氣量、車齡新舊等)、服務品質（申訴制度、多元叫車方式等）等方面，這些做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。

2.4 計程車市場結構問題分析

上節分析計程車消費者市場可分排班/巡迴攬客與無線派遣兩類，採用同一套方式管理截然不同的兩類市場必然會遭遇到許多問題。目前第2類市場營運車輛除可在自己市場內營運外，亦可在第1類市場營運。基於兩類市場結構與特性不同，造成專屬第1類市場之駕駛競爭力不足，使專屬第1類市場營運駕駛營收被瓜分，而迫使其必須增加工作時間才能賺取固定收入來維持生活。

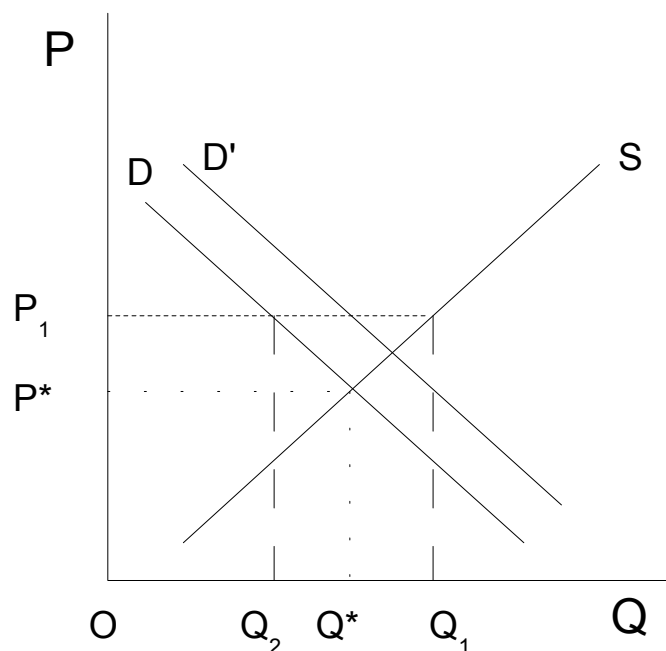


圖9 計程車市場供需圖

經濟學理論告訴我們，在自由競爭市場的運作下，價格是由市場的供給和需求決定，但當政府機關要求統一價格管理時，如果不適當控制供給數量，市場會出現超額供給的失衡狀態，也就是說，主管機關要干涉市場價格時，就必須嚴格負起管控供給數量的責任，如果主管機關無法嚴格控管供給數量時，就必須對市場的價格放手，交由市場的機制來決定，亞洲

鄰近城市如日本東京、新加坡等，即取消計程車價格管制。

在政府訂定價格 P_1 下產生如圖 9 中 Q_1 - Q_2 的超額供給現象。由於目前是兩類市場混合營運，第 2 類計程車市場營運者正試圖以提高營運效率並降低價格等方式來吸引第 1 類市場的消費者搭乘。在這過程中，第 2 類計程車市場營運者正試圖逐步將運價由 P_1 往下調降，以探測消費市場需求量是否會由 Q_2 往右增加。在一定降幅內，其所吸引的消費者多半是從第 1 類市場轉移，而第 1 類市場營運駕駛無力改變市場價格，因此只能承受營運收入被瓜分的事實。若其降幅夠大，則有可能吸引其他運具消費者轉移使用，需求曲線將從 D 移至 D' 。這些從其他運具吸引來的消費者不太可能在第 1 類市場消費（因無誘因），第 1 類市場營運駕駛只能眼見市場規模變大卻無法增加收入。

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。若政府透過管制，規定市場不得進行價格競爭，表面上是維持兩類市場在平等競爭的環境下營運，但背後卻必須付出市場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，也容易導致政府、業者、消費者皆輸的下場。

2.5 計程車產業管制分析

2.5.1 管制與解除管制分析

運輸業有不少係屬獨占事業（如高鐵、鐵路、捷運、電信、郵政等），為公共服務業，具有公用事業的性質，且與民眾利益息息相關，所受管制在原則上、精神上大都與公用事業管制相類似：基於公益及防止外部效果之負面影響[4]。政府對產業採取的管制措施不外乎價格、服務品質、數量、財務與加入退出管制，主管機關對現行計程車產業主要採取價格管制（公路法第 42 條）及加入、數量管制（公路法第 39 條之 1）。

加入管制是對市場設定進入障礙，可分直接與間接障礙[5]：

1. 直接障礙：指數量管制與對業者要求的規範。數量管制範圍很廣，從最嚴格的訂定市場總量上限到最寬鬆的市場開放，該用哪種等級管制視市場實際管理程度而定。不同等級的進入障礙決定產業不同的結構，數量管制越嚴格，新業者就越難加入市場，雖說可確保市場內都是老經驗的業者在營運，但也阻礙了市場的競爭性。而對業者要求的規範也有等級之分，這會影響駕駛的組成型態，對業者要求規範越寬鬆，駕駛就越有可能轉變為個人經營而不願受僱於業者。
2. 間接障礙：除直接障礙以外的措施都可歸類為間接障礙，例如對駕駛員的要求、車輛的要求以及服務水準的要求等。大部分國家對計程車駕駛員都有一定的要求，從較寬鬆的只要有職業駕照即可，到較嚴格的必通過層層考試才能取得執業登記證，有不同等級之分，設定嚴格的條件也可間接控制市場規模。

依據國外經驗，原本對第 1 類市場採加入管制政策的城市中，於 1970 年代陸續取消管制改採開放市場，其中除一些沒有設排班站的小城市外，後來又重新開始施行加入管制，主要原因是解除加入管制導致超額供給，致使駕駛員無法賺取生計，更別提有餘錢去維護車輛品質[6]。原本期望藉由解除管制來引入更多車輛提供更好的服務、更有效率的經營，最後卻因為進入市場門檻低、駕駛對市場供需狀況資訊的缺乏，引來更多不專業又想分杯羹的駕駛。這些駕駛大部分都在車站、機場、飯店、百貨商場等人口密集的地方排班，以確保可以載到消費者，而且都市偏遠地區的計程車服務並沒有因為車輛數激增而得到改善。

超額供給導致營收被稀釋而必須延長工時、排班時間過長導致駕駛拒載短程旅客，使原本寄望計程車公司能夠在瞭解市場供需的情況

下自我調節車隊規模，也因為過多駕駛投入市場，使計程車公司投入更多車輛以收取租金或靠行費來獲取利潤，失去扮演調節市場的角色。在國外不同的城市幾乎都有相同的結果，此與我國早年開放市場後的狀況相當類似，分析其原因主要是太低的進入市場門檻吸引更多不專業又想分杯羹的駕駛，若利用間接障礙對駕駛資格訂定較高的標準，則可對市場規模進行調節。

第 1 類市場因其不需要高科技投入，也不需要巨額資金運作，一位駕駛加上一輛車就可以構成完整的經營單位，使其具有個體營運的特性。從經濟學角度來看計程車公司並沒有顯著的經營優勢，其只不過利用政府無償授予的經營權，透過保證金與靠行費轉賣給駕駛員，每月收取固定數額的費用，駕駛取得剩餘的收入，而公司將經營風險幾乎都轉移給駕駛員，造成公司與駕駛員間的矛盾。在早年計程車供不應求的年代，經營權甚至高達新台幣十多萬，政府管制造成的市場利益完全落入公司口袋，造成做事的人拿得少，沒有貢獻的人反而拿的多之不公平現象。

取消加入管制對第 2 類市場的影響，視其市場是否與第 1 類市場合併營運以及是否採固定費率而定。若兩類市場係合併營運，則開放市場結果將與開放第 1 類市場的結果類似。超額供給導致營收被稀釋，滿街空車以及排班站車輛大排長龍，使駕駛不願意長時間空駛或排班，轉而更專注在派遣市場營運。此外，超額供給導致消費者可以很容易在路邊得到計程車服務，且兩類市場費率相同，電話叫車與路邊攔車對消費者而言無異，電話叫車市場將因無法擴大營運規模導致派遣業者經營困難。這也說明為何國內無線電計程車過去可以加收 10 元服務費，轉變至今除服務費停收外，還必須採折扣方式來擴大市場規模的道理。

若第 2 類市場與第 1 類市場分隔營運，由於第 2 類市場具有寡占

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的服務方式，車隊也可依據營運需要自行調整規模以提升競爭優勢。這類市場建議開放競爭，市場以公司（車隊）方式經營，主管機關須對公司（車隊）訂定管理規則。

2.5.2 計程車產業與競租行為

傳統上，經濟租指對那些供給固定而不能再生的資源，如：土地，為了使用之而支付所有者的代價。近來，經濟租的意義範圍更為擴大，對於那些因為壟斷或管制而享受的利益，亦可稱之經濟租。這些享受利益的鑽營逐利者對經濟並無任何貢獻，其利益係源自壟斷或管制的決策。

在市場裡，經濟租通常是自然而然出現的；特殊的人或廠商，憑著個人的天賦或努力，創造出令人艷羨的經濟租（例如名歌星、球星等）。但是，在政治過程裡，經濟租卻往往不是自然而而是人為的：利益團體藉著各種方式的遊說，可以通過立法創造出「經濟租」。例如計程車公會遊說政府嚴格限制計程車牌照的發放數目；那麼，這些計程車公司當然可以享受到收入高於成本的「經濟租」。然而，這種經濟租是人工產物，而且是在一群人得到利益的同時，卻由其他（更多）的人承擔成本。當然，其他的利益團體有樣學樣，也會希望能通過特殊立法，享受經濟租。諾貝爾經濟學得獎人布坎南認為：尋租是人們憑藉政府保護的尋求財富轉移而造成浪費資源的一種活動，在現實生活中，人們採用大量合法或非法手段，遊說、疏通、接近權力中心、尋求靠山及壟斷，爭取政府庇護以逃避競爭、佔有租金，使「看不見的手」不起作用。換言之，一切借用行政權力大發橫財的行為，都被稱為尋租活動，尋租的追逐只會轉移財富及社會資源浪費，導致社會內耗，降低全社會的經濟福利。我國在曾多次進行牌照管制與解除管制措施，就是資方與勞方各自進行尋租行為下最好的例子。

60 年代牌照凍結期間，造成牌照市場黑市交易、白牌車違規營運等亂象層出不窮；解凍後，因僅針對個人車牌照解凍，車行車持續凍結，加上個人車領牌的資格條件較高，因此車輛數只出現小幅成長。至民國 75,76 年開放靠行車脫行，原本靠行車可以脫行並申請個人車牌照繼續營業，主管機關將脫行車牌照保留給原車行，導致計程車數量暴增近 8,000 輛。至民國 79 年牌照再次全面凍結後，車輛數才開始下降。85 年開放合作社申請後，可謂全面解凍時期，想開計程車之駕駛員可以自由加入合作社營運，因加入營運門檻低，導致車輛至 87 年暴增約 10,000 輛，於 87 年達到高峰，全國有 111,597 輛計程車。此時，利益團體眼見原本創造出來的巨額經濟租已不復再見，甚至影響其生計時，又透過立法部門增訂公路法第 39 條之 1，進行計程車新增車輛牌照管制。因市場還存有大量空車額，因此自 87 年後計程車數量呈緩慢下降趨勢，尚未造成計程車牌照黑市交易與白牌車違規營業之問題。

2.6 小結

1. 日前計程車客運業商業公會主張其車輛牌照係在民國五、六十年間繳納「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。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。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。
2. 各縣、市發展情況不同，城市規模、人口數量、交通條件、社會

經濟發展狀況都不一樣，使得計程車在各該地區所扮演的角色也不盡相同。由於各城市發展狀況直接影響計程車營運環境，因此不宜由中央訂定統一的管理方式。各項管理策略在執行層面之協調與設計，仍有其因地制宜之細部設計與配套措施，牽涉到地區特性不同者宜授權地方政府制訂相關管理辦法。

3. 就總體市場(即空車額加上營運車輛)而言，個人車的營業車輛與空車額皆逐年減少，其市場佔有率萎縮最快，其次為合作社車。就營運市場而言(不包括空車額)，合作社車與個人車萎縮最快，幅度相當，約為車行的 1.5 倍。因此，無論在哪種市場，車行車的減少速度最慢。就整體市場而言，營運能量是以非常緩慢的速度下降，下降速度約為實際營運市場車輛下降速度的一半。
4. 計程車確實存在兩類不同的消費市場，第 1 類為排班/巡迴攬客，第 2 類為無線派遣。在國內兩類市場合併營運的情況下，可以發現兼營第 2 類市場的業者較具競爭優勢，也提供消費者較佳的服務品質。政府可鼓勵僅服務第 1 類市場的駕駛加入車隊以提供第 2 類市場服務來降低不對稱競爭的問題，同時可引導計程車產業走向專業、精緻的服務，為政府施政當務之急。
5. 對營運效率高者而言，由於其實際空車率低於政府核定費率時所設定的合理空車率，故導致有降價競爭之空間。若政府透過管制規定市場不得進行價格競爭，表面上是維持兩類市場在平等競爭的環境下營運，但背後卻必須付出市場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，也容易導致政府、業者、消費者皆輸的下場。
6. 我國在民國 85 年開放合作社申請設立前，曾多次進行牌照管制與解除管制措施，造成牌照黑市交易、白牌車違規營業之亂象。自 87 年牌照再次管制後，因市場還有大量空車額，計程車數量呈緩

慢下降趨勢，也未造成計程車牌照黑市交易與白牌車違規營業之問題。

7. 現行計程車汰舊換新替補機制導致空車額居高不下，且汰舊換新規定不盡合理，有檢討修正之必要。在現行規定下，目前空車額共計 31,130 輛，佔市場計程車營運數 85,039 輛之 36.6%，比例相當高。

第三章 因應策略與配套措施

3.1 政策目標與因應策略

在健全計程車經營環境、提供消費者安全且高品質的計程車服務及落實節能減碳為設定的政策目標下，研擬 4 項因應策略：1.降低空車率；2.提升營運效率；3.提高服務品質；4.提高管理效能。各項策略協助達成 1~2 項政策目標，如圖 10。

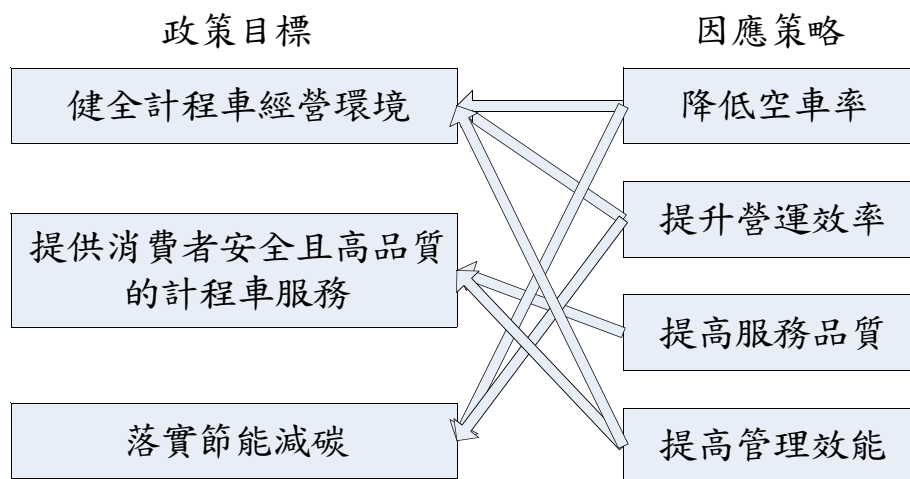


圖10 政策目標下之實施策略

降低空車率與提升營運效率可同時改善業者經營環境，也能降低車輛因空駛造成的排放污染；提高計程車服務品質與提高行政管理效能可以提供消費者安全且高品質的計程車服務，讓消費者可以像使用其他公共運輸工具一樣的安心，甚至可提供諸如孩童、年長者、夜歸者及行動不便者等特定族群客製化服務；而高效能的行政管理對計程車經營環境亦有正面助益。

3.2 配套措施

為落實政策目標與因應策略，可從市場從業人員、市場營運組織與市場經營環境 3 方面研擬多項配套措施，各項配套措施同時協助達成 1 至多項因應策略。

3.2.1 市場從業人員面向

1. 推動實施駕駛員職前與在職教育訓練制度

提高駕駛員資格門檻為國外計程車產業實施加入管制普遍採用的間接障礙，可確保計程車市場的服務水平。透過強化駕駛員職前與在職教育訓練，除可提高駕駛員進入計程車行業門檻外，亦可同時提升駕駛員素質。職前訓練除強調駕駛技能培養外，亦應加強對於行業環境的認識，以避免盲目投入市場營運；在職訓練除強調法律新知與違規講習外，亦應加強心理輔導、顧客關係與生涯規劃等。

2. 推動駕駛員定期體檢制度

消費者搭乘計程車後，其生命安全與駕駛員身心狀況息息相關，主管機關有義務亦有責任確保駕駛員身體機能足以承擔正常工作之要求。詳細實施方式可參考新北市政府補助設籍北縣之計程車駕駛員免費健康檢查。

3. 落實駕駛人違規記點制度

依據統計處 98 年計程車營運狀況調查報告，過去 1 年有被違規舉發之駕駛人高達 46.4%，平均舉發件數為 2.4 件，約為自用小客車的 2 倍¹。而超速原因依序為「超速(51.1%)」、「違規停車(35.1%)」、「闖紅燈(19.8%)」、「跨越雙黃線或雙白線

¹ 交通部統計處 97 年自用小客車使用狀況調查報告

(18.5%)」、「越線停車(8.3%)」、「違規超車、轉彎或迴轉(9%)」，其中多項違規樣態與消費者生命息息相關，必須予以重視。

爰此，建議實施計程車駕駛人違反道路交通管理處罰條例違規記點達某一程度，應召回接受再訓練，若再超過點數則暫停其營業一定期間；同時，計點制度亦應延伸到車行，即車行所屬駕駛人受計點處分，車行應同時連帶計點，計點達一定點數即依公路法第47條規定限期改善，逾期不改善或改善無成效則停止其部分營業，受停止部分營業1年以上仍未改善則廢止汽車運輸業營業執照，以落實車行管理與篩選駕駛人制度。

4. 引導駕駛加入品牌派遣車隊

僅服務第1類市場的駕駛無論其營收、每日載客次數或能提供之服務皆不如有加入車隊的駕駛，若能引導駕駛加入車隊使其能同時提供第2類市場服務，除可降低不對稱競爭的問題外，亦可引導計程車產業走向專業、精緻的服務，政府單位亦應讓駕駛可以容易得到各車隊相關資訊，如車隊目前規模、服務費收取方式、權利義務關係等。

透過國內各區計程車營運情形調查，無線電派遣模式確實有助於提高計程車每日平均載客4~5趟次。在相同營運里程下，除可降低空車率以節省油耗外，亦有助於增加駕駛實質收入之效果，未來國人叫車習慣如能引導改變，該營運績效應尚有提昇空間，故值得鼓勵。

透過中央與地方政府合作，技術協助計程車業者進行裝設無線電或衛星派遣系統的導入，同時搭配業者自行擬訂的營運計畫與行銷策略，進行內部管理流程改革與強化，擴大車隊規模，提升車

隊營運安全管理與派遣效率，進而增加駕駛員收入，減少燃油消耗及環境污染。至於未來若要持續推廣電話叫車服務及計程車派遣，除派遣車隊規模須擴大，方便民眾順利使用電話叫車外，另一方面則應鼓勵計程車駕駛員加入派遣車隊。惟考量一般駕駛員並無親自體驗電話叫車系統之經驗，在收入不豐之情況下，並不願意另外支付系統服務費用（目前加入派遣服務計程車駕駛需每月平均負擔 2,100 元之服務費用）。因此，建議在預算額度許可內，予以系統服務費用補助之協助，貼補一定期間之部分或全部之系統服務費用，使計程車駕駛員有機會參與使用派遣系統。

為能回應本系統服務費用補貼作業之合理性與透明化，可要求受補貼之駕駛員在加入計程車無線派遣車隊一定期間內，檢具相關營運資料（包括每日平均車輛上線時間、接客趟次、空車率、營業數入等），由主管機關進行審核，一旦審核通過即核定給予適當補助。若計程車駕駛員確實因為使用該系統而增加收入，則在服務費用補貼期間過後，應仍會有意願繼續使用該系統以增加收入，則政府輔導改變計程車經營模式之效果可以持續，如能順利輔導轉型則政府補助之經費才得以發揮其價值。

3.2.2 市場營運組織面向

1. 輔導產業經營朝組織化、智慧化發展

(1) 計程車派遣納入公路法體系管理

ITS 相關技術引入計程車市場輔助營運之機制，目前並無任何法規予以限制，依據我國公司法第 18 條：「公司所營事業除許可業務應載明於章程外，其餘不受限制」。現行計程車派遣除架設專用無線電台需要政府許可之外，以其他形式進行計程車派遣業務均未有相關之限制。

計程車係公共運輸工具之一，提供民眾「行」的服務，為受公路法管制之事業，其以車隊形式提供服務者，亦應一併管制；此外，依前述我國對於計程車派遣特別注重對治安之影響，為避免計程車利用派遣系統之特性聚眾滋事影響治安，因此，建議將從事「計程車派遣」相關業務納入主管機關許可之營業範疇。

現行公路法第 2 條：「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 56 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，由交通部訂之。」交通部遂於民國 75 年 1 月 15 日交路發字第 7509 號令公告計程車客運服務業申請核准經營辦法，該辦法服務對象僅限於個人經營計程車客運業，即所謂個人車；而其業務範圍則侷限於車輛監理業務之代辦，如牌照請領、換發、繳銷、檢驗與各種異動登記或牌照稅、汽燃費違規罰鍰、其他稅費之代繳等。爰此，為使計程車派遣服務納入公路法體系管理，具體建議修訂計程車客運服務業申請核准經營辦法，將服務對象放寬、服務範圍擴大，詳細條文如附件 1（本辦法已於 100 年 3 月 7 日交通部 100 年第 3 次法規委員會議通過，施行日期由交通部另訂）。

(2) 輔導計程車公司、合作社使用智慧化派遣系統

現有計程車公司或因稅務問題，或因避免所屬車輛肇事影響公司運作，同一負責人名下設立許多小公司之狀況普遍存在，致使汽車運輸業審核細則規定籌設時必須具備 30 輛全新小客車規模，現每公司平均僅剩 10 輛。建議可藉由推動車行導入智慧化派遣系統，誘使其公司車輛達一定規模，例如輔導補助車輛數超過某一數量以上的車行。

計程車運輸合作社因牌照管制無法成長，在無法於律定期間內找到社員加入的情況下，規模亦日漸萎縮。加上外界常詬病運輸合作社無實際合作工作，因此建議可推動運輸合作社導入智慧化派遣系統，以落實社員間的互助合作精神。

(3) 規範車隊-駕駛、車隊-消費者間之權利義務關係

目前車隊之費率折扣多係由車隊自行依據市場判斷後制定，而折扣所造成的收入損失，則由駕駛人負擔。參與車隊經營之駕駛人多已支付金額多寡不一之服務費（或系統平台使用費），容易導致駕駛人有不公平之感受。上述運作模式，在發展初期，由於比照與競爭效應，不排除會有折扣加碼競爭之現象發生。折扣愈高，當然愈受消費者歡迎。但是如果折扣導致駕駛人合理報酬下降，進而影響品質或安全者（例如：為彌補收入駕駛人藉由超時工作以增加機會收入），亦可能會對整體計程車客運市場或消費者造成進一步傷害。由於個別駕駛力量薄弱，車隊在談判上具有優勢，且因牽涉到公共安全議題，建議訂定「駕駛人參與派遣車隊之定型化契約」，以確保駕駛人得以充分瞭解加入車隊的合理權利與義務，包括所支付之費用與配合全體運作之代價，避免事後之爭議產生。

此外，消費者因車隊品牌形象而使用該品牌提供之計程車服務，當有消費者生命財產受損害時，基於信賴原則，建議比照不動產經紀業管理條例第 26 條第 2 項立法精神²，車隊應負連帶賠償責任。惟不動產經紀業管理條例係立法院三讀通過的法律條文，修改公路法恐緩不濟急，建議可以依據消費者保護法訂定計程車乘車定型化契約範本，供各車隊遵循使用。

(4) 輔導計程車公司、計程車客運服務公司設置服務品牌

有關計程車設置服務品牌係源自於交通部因應開放計程車無線電台經營，於民國 78 年 8 月 19 日訂頒「計程車設置無線電暨改善服務品質輔導管理辦法」規定，凡申請計程車無線電台皆須設置服務品牌。嗣後配合電信三法公告實施，於民國 86 年 7 月 12 日修正前項管理辦法為「計程車專用無線電台設置使用管理辦法」。原管理辦法中，有關改善服務品質輔導管理等措施因於電信法並未授權訂定而予以刪除。

車隊係將計程車組織成一團體，透過「品牌」意象傳達其所能提供的服務甚至包括商譽、企業文化以及整體營運的管理，民眾也透過品牌得到計程車服務，因此品牌必須受到政府保護，車隊亦應受政府管理。為讓民眾能由外觀辨識品牌計程車間之異同，可由車頂燈與車門加繪漆標識著手。計程車服務品牌之設置如同產品設置商標，商標法將此類商標歸類為服務標章，開放由業者自行申請，使其自設品牌可具有相關法律的保障。交通主管機關應規定計程車車身某部分可漆繪或裝置服務標章以利民眾識別，進而引導民眾搭乘。

²不動產經紀業管理條例第 26 條第 2 項：經紀業因經紀人員執行仲介或代銷業務之故意或過失致交易當事人受損害者，該經紀業應與經紀人員負連帶賠償責任。

2. 重新檢討空車額問題

我國因受過去計程車產業發展歷程與政策影響，計程車空車額問題始終存在，其主要問題與解決方式如下：

(1) 個人車與合作社車輛駕駛員的空車額問題

此 2 類駕駛員之計程車輛係其主要謀取生活所需之工具，基本上其車輛汰舊換新都會在數日內完成，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。

(2) 計程車公司空車額問題

汰舊換新機制係方便經營者視市場狀況更新車輛，法定期限 3 年內必須以較新車輛替換，期滿可辦理展延 1 次。主管機關將展延期限訂為 8 年，較法定期限更長，甚不合理。市場 3 年內變化相當大，建議修訂汽車運輸業審核細則為期滿不得展延或由公路主管機關修訂縮短展延時限。

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。建議主管機關在尚未修訂替補期限之規定前，可先規定空車額替補順序，如訂定某一時間後（例如 101 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，如此方可使空車額問題回歸正常。

3.2.3 市場經營環境面向

1. 重劃計程車營業區域

現行計程車營業區域係民國 73 年訂定，劃分原則是各縣市與其鄰近縣市組合而成，臺灣本島共 22 個縣市，劃設 22 個營業區域，彼此交互重疊，無論在數量管制（牌照發放）或是管理制度上，皆難以在同一營業區內有效落實。25 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。現形營業區域缺點如下：

- (1) 營業區域交互重疊，無法有效進行計程車數量管理。
- (2) 同營業區運價由各縣市政府自行訂定，導致消費者在同一營業區內搭乘計程車卻可能面對不同計價方式以致無法適從。
- (3) 同營業區內若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，回到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。（如過去臺北市實施 5 天講習的駕駛員管理制度，因臺北縣僅需 1 天講習，導致最終被迫停止）

各項管理措施因營業區域重疊，導致各縣市政府無法有效於其轄區內進行個別必要之管理改善措施。而為改善上述共同營業區之缺失，可行做法有 2：

- (1) 計程車可營業範圍改採許可制，授權直轄市政府訂定相關管理辦法，持許可證之車輛方可在其轄內營運，直轄市政府可與鄰近縣市政府合作，非直轄市地區由中央訂定，此為歐美國家採用作法。優點是地方自主性提高；缺點是與現行制度差異大，轉換過程需要時間磨合。
- (2) 營業區改採封閉式營業區域，即由中央主管將臺灣地區劃分成數個營業區域，彼此不相互重疊。優點是同營業區內可以訂定

一致的管理規定；缺點是地方自主性稍低，跨區營業權益受損。

無論採上述何種做法，仍有必要於營業區內邀集相關機關、團體代表、學者專家及社會公正人士組成「計程車管理發展委員會」，就以下事項擬定管理措施：

- (1) 營業區內計程車數量管制措施之訂定（牌照發放考慮縣市人口比例、使用道路面積、空車率等因素）。
- (2) 營業區內計程車運價之訂定。
- (3) 營業區內有關提昇計程車服務品質措施之訂定。
- (4) 其他有關營業區內改善計程車營運環境相關管理措施之訂定。

若營業區劃設範圍較大，則營業區內可協調訂定不同管理機制；若為營業區之間的跨區問題，亦可藉由跨區協調機制解決問題，協調機制如下：

- (1) 營業區內協調：依本所訂定之營業區計程車管理發展委員會設置要點（草案）（如附件 2）規定：非有過半數之委員出席不得開會，非有出席委員過半數之同意不得決議。無法決議事項，得將案由與決議結果報請中央公路主管機關裁定。另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。
- (2) 營業區間協調：只要有劃設營業區域，無論全國劃設幾區皆有跨區營業問題存在，跨區營業處理方式建議可依下列原則辦理：
 - ① 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。
 - ② 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排班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。

詳細內容可參考本所 91 年完成之「計程車客運業營業區域檢討調整之研究」研究報告。

2. 推動 IC 卡式計費表

目前計程車除交通違規外，最常違規項目為無執業登記證、偽造執業登記證、無職業小客車駕照、越區營業、未辦理受僱、執業登記證與車籍不符等，推動 IC 卡式計費表有助於解決上述問題，其主要目的在強化駕駛員與車輛管理以提高管理效能，並杜絕違規營業擾亂市場秩序。IC 卡式計費表具體功能包括：

(1) 加強計費防弊

- ① 建立語音播報系統：以語音告知目前車輛營運狀況，如上車問候語、目前營業區、下車時車資播報等，除可服務視盲同胞外，可藉由消費者來監督駕駛員，以免駕駛超收車資。
- ② 建立車資列印系統：針對車輛所有營收狀況作書面上的輸出，將消費者付費情況列印成收據，交由消費者作核對，以確保車資無誤，並於收據上提供消費者申訴電話，方便消費者於消費糾紛或對車資計算有疑慮時，可向相關單位提出申訴檢舉。
- ③ 正確計算車資：增加內部時間鐘，加成時段由機器內部自動產生，無法由人為控制，時間、距離只接受線性函數依線性座標延伸，在作較長距離行駛時防止人為變動。

(2) 加強乘車安全機制

- ① 自動辨識駕駛員資格：目前計程車遭竊後歹徒可冒名使用作為犯罪工具，若能由計費表內部對駕駛員資格作認證，認證通過計費表方可正常運作，否則無法啟動計費表，如此即能過濾不適格之駕駛員，減少犯罪機會，增加乘車安全性。
- ② 記錄行車資料：為確保消費者的乘車安全及避免於交通事故時舉証困難，所以記錄行車速率並在超速時停止計費及運行狀況，不僅可保障消費者乘車安全，亦可保障駕駛員權益。
- ③ 記錄上下車地點：於消費者收費單上除有車資顯示外，應加印有上、下車的營業區，在有消費糾紛可作為消費者申訴或預防犯罪之用。
- ④ 連續駕駛時數控制：目前對駕駛員執業時數要求無法有效管制，使消費者乘車安全受到威脅，經由計費表功能設計連續開機超過8小時後，計費表即停止動作不再計費，得經過一定的時間休息，計費表才能恢復功能。

(3) 簡化行政作業程序

- ① 可記錄各筆營運資料：各縣市政府每2年檢討計程車費率時，必須耗費時間、金錢調查空車率等營運資料，若計費表可記錄各營運資料，則立刻可做為費率調整參考，並且資料準確可性度較高。
- ② 可計算不同營業區費率：目前因各營業區有重疊情形，所以同一營業區內可能產生不同的計費方式，必須透過貼紙公告方式讓消費者瞭解。若計費表可直接在內部設定，則

可減少消費者疑慮及行政公告的程序。

- ③ 可由外部設定費率參數：現行電子式計費表變更費率參數時必須打開鉛封，調整後需至經濟部標準檢驗局作檢定後重新鉛封，每次費率調整需花費半年時間才能將計程車計費表全數更改完畢，行政程序十分費時。若能由外部設定僅需至特定地點作費率變更後，於指定日期即可以變更的費率營業。
- ④ 方便計程車駕駛檢驗：計費表能記錄各項檢驗情形，並可至單一窗口辦理各項檢驗，節省駕駛員時間。
- ⑤ 提供營運者管理駕駛：透過營運者卡片，計程車公司或派遣業者可對其所屬車輛的計費表進行參數設定。例如超過某一期間駕駛未回公司，則計費表停止計費功能，使駕駛必須回公司重新設定參數，方便業者管理駕駛員。此外，亦可提供車行統計受聘駕駛實際營收之功能，有助於車行由目前租車、靠行等營業方式逐漸轉採聘僱制。

(4) 多元擴充運用

- ① 結合管理單位系統：將相關管理單位系統藉由計費表功能作全面性管理，如警察於交通稽查時可藉由計費表的介面連結 PDA 直接查詢駕駛員違規紀錄，車輛檢驗情形等。
- ② 「接受刷卡或使用現金卡付費」：與金融機構合作以信用卡付費或結合大眾運輸系統付費方式。
- ③ 結合行車記錄器、無線電或衛星車機功能：計費表能結合目前計程車上的所有裝備，讓整合車上所有配備。

推動方式可參考本所 93 年完成「計程車 IC 卡式計費表之研發與示

範」、95 年完成「計程車內安全管理系統之研發與示範」等研究報告。

3. 建立派遣車隊評鑑制度

目前僅臺北市政府固定每 2 年一期進行計程車服務品質評鑑計畫，臺灣省轄內則以 5 區監理所每年輪流辦理方式推動，亦即每區監理所每 5 年辦理 1 次計程車評鑑計畫，無法有效督促業者提升服務品質。另上述評鑑計畫皆以研究計畫方式辦理，因該等評鑑計畫已執行近 10 年，相關調查項目、權重、調查方法等亦都有詳細規範，建議可以訂定制度以調查委外方式辦理以節省經費。

就輔導之立場而言，主管機關應對評鑑優良品牌車隊有具體獎勵措施，如公開表揚、提供獎勵金、協助廣告、協助設立叫車點、提供共乘或特定排班站之誘因等，藉由評鑑制度提升計程車服務水準。

4. 推廣設置計程車排班/叫車站

為減少空車里程，維護計程車營運秩序及增進公共安全，國內部分都市已有計程車排班站之設置辦法³，歐洲的英、德、法、荷，及亞洲的香港、新加坡等各國於都會區亦普遍採用此種營運模式（如附件 3）。配合鼓勵計程車排班之需要，未來各地方政府可將其納入正式道路設計考量，儘量提供適當之公設排班站或休息區，供計程車待客或休息使用。排班站之設置有其條件，無法全面佈設，因此鼓勵設置排班站並不意味未來消費者僅可於指定排班站上下車，在未能設置排班站之地點除交通法規禁止外（例如：路口範圍內），仍當允許依民眾之需要上下車。

一般而言，計程車排班站之推動係由地方政府會同相關單位核准

³目前國內已有部分地方政府為加強計程車排班站之管理，維護計程車營運秩序及增進公共利益，訂定有相關設置管理要點，如臺中市、桃園縣等。

並設立站牌、繪設排班格位或利用道路適當空間劃設停靠區，以供營業區內計程車臨時停車候客，此係世界各國於都會區普遍採行的一種交通管理策略。計程車排班站通常設於人口聚集之適當場所，如機關、學校、醫院、車站、大型商場或公共場所等，該週邊道路上具有實際需求且無法完全禁止停車，因此，設置時應考量道路寬度、交通流量、停車需求及建築物車輛出入情形與行人通行等因素。

計程車排班站之設置建議納入目前道路之相關設計規範中，使之成為常態，讓計程車駕駛在都市中可以找到適當的待客上車地點。至於一般民眾質疑排班站是否就是未來計程車唯一的召車上車地點？由於排班站之設置有其條件，現實生活中並非所有路段都有條件設置，因此未來做法或可是有設置排班站之地點，計程車消費者與駕駛即必須進入排班站上下車，至於未設置排班站之地點則維持現在之運作模式，並不改變，唯一要做的是回歸道路交通安全規則之要求嚴格執法，例如法規中所規定路口範圍內及人行穿越道上嚴禁任何停車（含上、下車），此乃現代化國民所應展現之守法行為，非特別為計程車而設計，然此卻為目前生活中常見之因循亂象，亟待矯正。

與計程車排班站有類似功能的是計程車休息站，休息站亦已實際存在於當前都市中，主要是提供計程車駕駛休息待客之處。一般公設之休息站多係利用現有道路附設空間，例如高架橋下或大型路外停車場，除可擔負排班站之功能外，亦可做為無線派遣服務型態中之分區派車中心，即派遣計程車可於此休息，待中心指派任務時就近前往接送客人，因此有助於減少計程車空駛之情形。由於設置休息站要求條件更高於排班站，因此未來推廣休息站設置，必須透過地方政府之合作，尋找及開發具價值之設置地點。

在修法方面可透過修訂都市計畫法明訂大型百貨公司、賣場、飯店設置計程車排班站，並納入道路設計考量。在實務上可先試辦特定區域排班站乘車，如臺北車站、信義計畫區等，消費者在該區域內僅能在排班站上車。若可協助同步將推動排班空間內部化納入都市計劃審查機制，更能得到事半功倍的效果。

此外，透過超商 24 小時營業、密度高、內建監視系統及資訊站等特性，可與超商洽談設立安全叫車點，保障消費者搭車安全。

5. 開發計程車市場新需求

(1) 推動計程車共乘制度

國內受到全球經濟環境不景氣之影響，依據臺北市、臺北縣政府辦理之 97 年度臺北地區計程車營運情形調查結果，大臺北地區計程車里程空車率高達 57.63%、時間空車率 80.4%、平均載客人數 1.65 人，顯示目前計程車因供過於求，導致空車率過高。國際油價不斷攀升，在經營環境與營運成本的雙重壓力下，計程車產業目前面臨極大的經營困境。主管機關積極改善大眾運輸以增加效能之際，若能同時有效整合計程車既有資源成為輔助型之大眾運輸接駁系統，結合「車輛共乘」(Carpooling)概念之實施，使每輛共乘計程車之載客人數達到 3~4 人，費率由消費者平均分攤，減少通勤或旅次費用，吸引副大眾運輸潛在使用需求，並滿足都市之整體公共運輸規劃，不但免除購車、停車、稅費等問題，亦可以彌補大眾運輸路網之不足，進而發揮降低私人運具使用、增進道路與能源使用效率、降低污染排及空車率等效益，同時大力推廣 1994 年 OECD 推動的「環境永續之運輸」(Environmentally Sustainable Transportation, EST)計畫中車輛共乘(Car pooling)與車輛分享(Car Sharing)的概念。

實施計程車共乘所涉層面較廣，需考量共乘營運模式、費率制定、參與服務對象、車輛配備、安全性（駕駛與消費者面）、市場需求與接受度、法規修訂、政策推廣等因素。在鼓勵計程車共乘之推動上，已由本所與臺北市政府先行推動計程車共乘示範計畫，並藉此瞭解目前國內計程車無線派遣車隊，是否有意願參與計程車共乘派遣服務，同步鼓勵業者進行計程車共乘服務系統平台（共乘網）之開發，結合先進科技推動自動化最適共乘配對服務，提升共乘效率，形成新興的需求反應式運輸服務市場，並鼓勵民眾使用計程車共乘服務。

本所研擬之「計程車共乘管理規則（草案）」（如附件 4）屬原則性規定，其他相關行政細節，如：共乘排班站之設置地點、收費方式、營業時間、實施日期、共乘車隊評選辦法、共乘教育訓練實施方式、課程內容、授課時數、收費方式、共乘服務標識、駕駛證、車輛證等，則授權由直轄市、縣（市）政府依地區環境不同因素，另行定之。

直轄市、縣（市）政府於推動計程車共乘服務之初，可先選取部分路線優先進行試辦推廣，限制車隊數與參與車輛數，並鼓勵業者積極參與，辦理共乘宣導活動搭配費率折扣或其他優惠，達到節能減碳潮流與促進民眾消費目的。另未來推動計程車共乘服務時，建議要求車輛加裝緊急按鈕（當消費者及司機遇特殊狀況時，按下緊急按鈕，立即與警方聯）、LED 燈（顯示共乘字樣）或消費者安心卡（消費者與司機彼此間身份之確認）等措施，以抑制歹徒犯案動機及增加共乘者信心，亦可全面要求共乘計程車加裝全球衛星定位系統。詳細推動方式可參考本所 98 年完成之「計程車共乘試辦計畫」研究報告。

(2) 開發觀光區、偏遠地區市場

國內部分縣市（如臺北市、宜蘭縣、金門縣等）已開辦觀光計程車供國內外旅遊人士使用，該類計程車駕駛員須另外接受縣市政府辦理之相關課程並考試通過後，始發給專用標章，除可促進該地區觀光發展外，亦有助於駕駛員營收之增加。若能結合觀光局執行觀光景點無縫隙旅遊服務計畫，則可達事半功倍之效

另外對於偏遠無大眾運輸服務之地區，或是大眾運輸補貼績效不佳之地區，亦可考慮以計程車取代大眾運輸服務，或以計程車做為大眾運輸接駁服務，待培養出大眾運輸客源後，再提供完整的大眾運輸系統服務。

(3) 推動各機關以計程車替代公務車

各機關因應公務需求可以計程車替代公務車使用，由本部及部屬機關開始試辦，徵求評鑑特優車隊為機關特約計程車供公務使用，以逐年減少公務車數量。

6. 制定老舊車輛淘汰機制

依據統計處 98 年計程車營運狀況調查報告，60.2%的計程車駕駛係以全新車輛投入市場營運；另有 39.8%駕駛係以購買中古車方式投入市場，購買時平均車齡 4.8 年。駕駛員認為其車輛可再開年數平均為 4.2 年。

現行計程車折舊計算大多參考財政部對一般營業車輛建議的計算方式，車輛折舊成本是以(車價-4 年殘值)/汰換里程，在臺北市汰換里程定為 20 萬公里，顯然無論在車齡還是汰換里程均超過目前市場狀況，對消費者而言並不公平。建議主管機關訂定計程車標

準使用年限，超過該年限之車輛應採更便宜的費率，方能保障消費者權益，亦可促進老舊車輛的汰換。

7. 調節市場車輛數

調節市場車輛數主要包括提高進入障礙與加速既有過剩車輛退出市場，前項可透過推動實施駕駛員職前與在職教育訓練制度達成，不再贅述。

市場內之車輛牌照依據分類可以區分為車行、合作社與個人，實際掛牌營運車輛比例約為 4：2.5：3.5，且均呈現逐年減少之趨勢。市場內既有牌照，除了車行牌照外，其餘兩種牌照理論上都有自然淘汰之機制，惟國內計程車就業市場有一特色，即進入職場之從業人口年齡較高（約 70% 在 40 歲以上，平均年齡 49.9 歲），且一旦進入市場後於屆齡退休前（計程車駕駛最高執業年齡為 68 歲）退職比例低，因此市場自然汰換率偏低。如果市場本身受到外界因素（如都會區捷運開通、大眾運輸系統服務改善、消費能力降低、物價高漲等）影響萎縮時，市場自我調整能力不足，就易構成供需失衡，更遑論空車額如同市場黑數，隨時可以對市場供需調節構成干擾。

無論是個人車或是公司車，在目前兩類市場混合營運的狀況下，是一種相互制衡的力量，都有存在的必要，在調整進退場機制時，應務求平衡，若未能妥善處理，未來亦可能導致部份批評人士提出政策「圖利車行」、「製造車奴」之譏，務須謹慎。

當前市場已如預期產生調整，調整過程必然會有無法適應之計程車駕駛人面臨退出市場之考驗，而這類駕駛人在當前經濟環境下，很難順利找到替換之工作機會，就政府整體而言如無妥善處理，恐將形成社會另一項問題。依據統計處 98 年計程車營運狀況調查

報告，89.7%的駕駛員教育程度在高中（職）以下，47.5%的駕駛員考慮退出市場，估計其自我轉換職業之能力不高。現有駕駛員多為家庭中主要經濟支柱，行政院勞委會雖提供各類技職訓練並予補助部分學費，特定對象（負擔家計婦女、中高齡者、身心障礙者、原住民、生活扶助戶、其他經中央主管機關認為有必要者）之失業者可依就業促進津貼實施辦法領取生活津貼。然大部分駕駛在受訓期間，若無收入將會造成家庭經濟問題，使駕駛員不願意轉業。緣此，建議可考量編列經費補足受訓者學費差額及生活津貼，使其在無後顧之憂情況下習得第二專長，更可補貼未來其雇主固定期間（如半年）之薪資補助，使其加速順利轉業。

3.3 小結

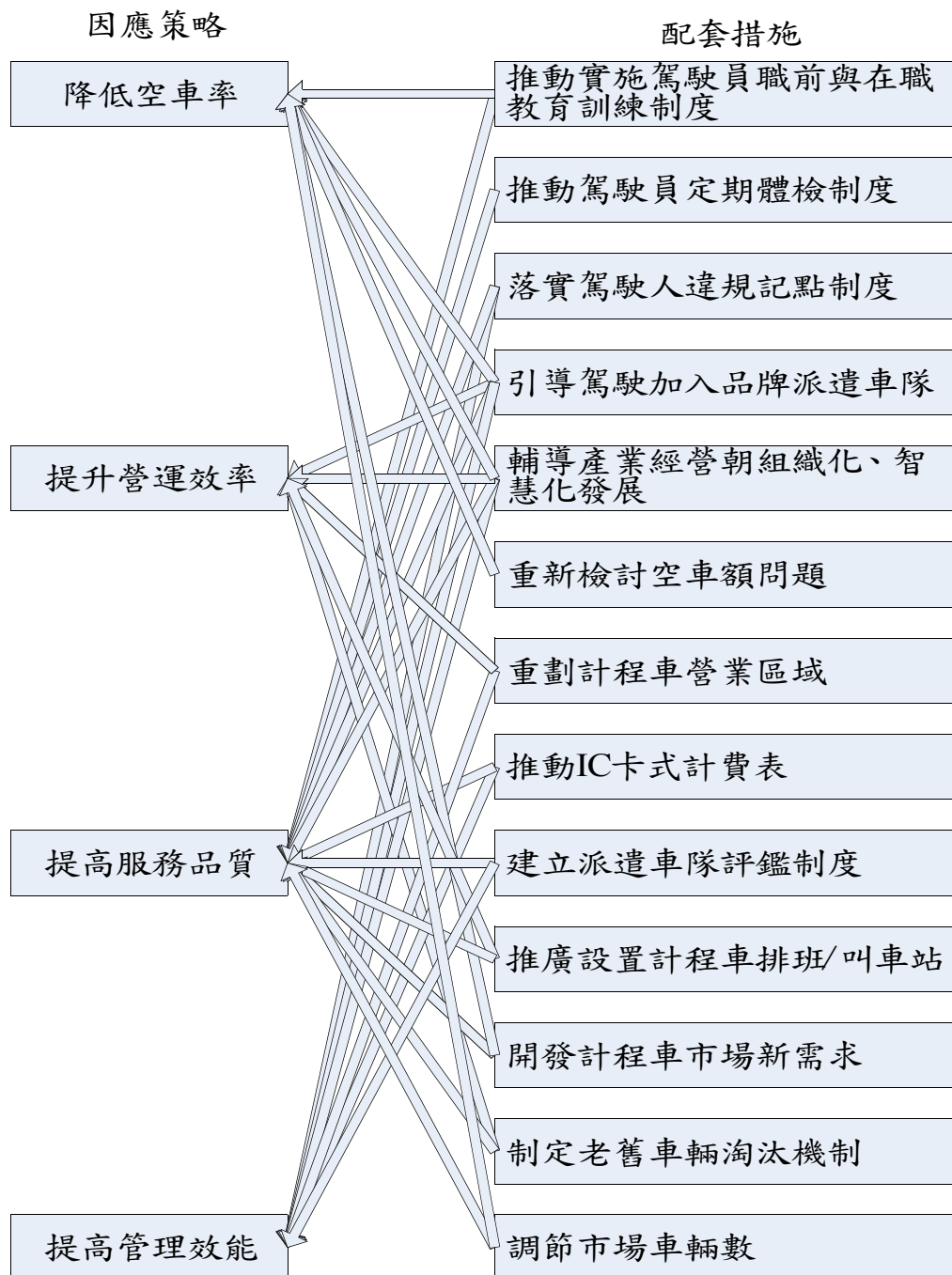


圖11 配套措施與因應策略之關係

本研究研擬 13 項配套措施對應的因應策略如圖 11，各項配套措施對應 2 至多項因應策略，期能實現健全計程車經營環境、提供消費者安全的計程車服務及落實節能減碳的政策目標。

依據各配套措施對應因應策略的多寡，以及配套措施實施難易度與成熟度，初步建議將 13 項配套措施區分為短、中、長期實施，如表 9。

表9 短中長期配套措施表

期程	配套措施
短期	推動實施駕駛員職前與在職教育訓練制度
短期	推動駕駛員定期體檢制度
短期	落實駕駛人違規記點制度
短期	引導駕駛加入品牌派遣車隊
短期	輔導產業經營朝組織化、智慧化發展
短期	建立派遣車隊評鑑制度
短期	推廣設置計程車排班站
短中期	重新檢討空車額問題
短中期	重劃計程車營業區域
短中期	推動 IC 卡式計費表
短中期	開發計程車市場新需求
中長期	制定老舊車輛淘汰機制
中長期	調節市場車輛數

若短期內實施有困難，可先就大都會區先行試辦；建議可優先鼓勵以新北市市為核心（目前新北市市計程車車輛及駕駛人數均佔全國 60% 以上），將現行的營業區整合成為一個封閉型的計程車營業區域（至於鄰近縣市如基隆市、桃園縣、宜蘭縣等，地方政府亦可視其地區之社經條件與交通發展情況等需求，自行決定是否加入共同營業區），由區域內之地方政府及計程車營業團體組成「區域計程車管理

發展委員會」，中央公路主管機關亦可參與該委員會運作，共同擬定此封閉營業區內之計程車相關管理措施。非此營業區內登記車輛，進入該區營業時其行為將受約制。相關措施，可以包括營業區內計程車數量管制、計程車駕駛考核與訓練，營業區內計程車運價訂定、營業區內有關提昇計程車服務品質辦法訂定（如計程車評鑑、品牌計程車獎勵等）及其他有關營業區內計程車市場營運環境改善管理措施（如招呼站設立、共乘制度推動、叫車平台建置等）。由於區域範圍明確，環境與條件均一，在改革方案上較容易獲得共識，執行成效亦較容易追蹤。大臺北都會區如果計程車營運改革措施推動成效良好，必然可以作為全國標竿，鈞部可以配合地方政府之構想，適度提供資源協助，使資源可以有效集中，俟執行成效彰顯後，再逐步將此作法推廣至其他縣市，則爭議與阻礙應該可以顯著降低。

第四章 結論與建議

本研究參考國外計程車發展情形及國內計程車產業發展歷程、市場營運特性、市場結構等資料，分析當前計程車產業概況及所面臨問題，並同時考量計程車產業供需與環境面發展趨勢，以健全計程車經營環境、提供消費者安全的計程車服務及落實節能減碳為政策目標，研擬因應策略與配套措施，期能創造主管機關、車隊營運者、計程車駕駛員與消費者多贏的局面。

4.1 結論

1. 目前計程車客運市場存在供需失衡現象，長短期及內外在因素交互糾葛，計程車業管理課題，對於各級政府主管機關而言皆多有顧忌，因此長期以來多採順其自然之態度。
2. 現行計程車汰舊換新替補機制導致空車額居高不下，龐大的空車額可隨時投入市場營運，干擾市場營運秩序，使政府原本施行的數量管制失靈，造成市場數量管制掌握在業者手中而非政府，甚不合理，主管機關應當正視此一問題。
3. 計程車確實存在兩類不同的消費市場，在國內兩類市場合併營運的情況下，可以發現兼營第2類市場的業者較具競爭優勢，也提供消費者較佳的服務品質。政府可鼓勵僅服務第1類市場的駕駛加入車隊以提供第2類市場服務來降低不對稱競爭的問題，同時可引導計程車產業走向專業、精緻的服務，為政府施政當務之急。
4. 對營運效率高者而言，由於其實際空車率低於政府核定費率時所設定的合理空車率，故導致有降價競爭之空間。若政府透過管制規定市場不得進行價格競爭，表面上是維持兩類市場在平等競爭

的環境下營運，但背後卻必須付出市場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，也容易導致政府、業者、消費者皆輸的下場。

5. 市場雖然已經有自我調整之效應產生，但是成效反應緩慢，對於市場壓力舒緩助益並不明顯，如無積極之改革策略介入，保守預估5年內計程車課題仍將成為社會焦點，持續構成政府施政壓力。
6. 市場經營環境存在許多外在非本部可控制因素，經濟條件變化、油價變化、能源稅制實施等，都會對現有計程車經營造成顯著的衝擊，本部與方主管機關皆應密切注意該等情勢發展，以掌握市場變動先機。
7. 計程車產業無論在經營結構、消費市場或營運模式等各方面皆有地區性的差異，且公共運輸發展情況各地不同，直接影響計程車營運環境，後續各項策略在執行層面之協調與設計，仍有其因地制宜之細部設計與配套措施，牽涉到地區特性不同者宜授權地方政府制訂相關管理辦法。處理上可優先針對都會地區進行改革，由鈞部協助地方政府推動，待有成效時再擴展至其他地區。

4.2 建議

1. 改革方向建議：

- (1) 市場從業人員面向：「推動實施駕駛員職前與在職教育訓練制度」、「推動駕駛員定期體檢制度」、「落實駕駛人違規記點制度」、「引導駕駛加入品牌派遣車隊」，屬於社會感官正面之措施，對於市場秩序之長治久安具有貢獻，爭議性相對低，應可優先考慮，不過執行上本部仍需取得計程車營業執照許可發放與駕駛人管理機關內政部警政署之共識與支持。

- (2) 市場營運組織面向：「輔導產業經營朝組織化、智慧化發展」、「重新檢討空車額問題」，對既有駕駛人具有正面貢獻且符合改革之正確方向，惟需注意可能限縮未適用者之機會所引發之爭議。
- (3) 市場經營環境面向：「重劃計程車營業區域」、「推動 IC 卡式計費表」、「建立派遣車隊評鑑制度」、「推廣設置計程車排班站」、「開發計程車市場新需求」、「制定老舊車輛淘汰機制」、「調節市場車輛數」，「重劃計程車營業區域」須與地方政府合作，本部宜積極協調並於法令上予以協助突破。其餘對業者而言較無爭議，未來可與派遣車隊、公工會討論後訂定之，惟應注意實施時機與對外說明。
2. 本報告僅就計程車市場之過去、現在與未來進行問題評析，並進而提出改革之方向與策略，惟鑒於公共運輸發展情況各地不同，直接影響計程車營運環境，後續各項策略在執行層面之協調與設計，仍有其因地制宜之細部設計與配套措施，有待地方政府參考以上論述後研商之。

參考文獻

1. 馮正民、賈凱傑，計程車客運市場之特性分析與管理策略，都市交通第 95 期，86 年 9 月。
2. 97 年度臺北地區計程車營運情形調查，臺北縣政府交通局委託中華民國運輸學會辦理，97 年 11 月。
3. 98 年計程車營運狀況調查，交通部統計處，99 年 10 月。
4. 張有恆，運輸經濟學，華泰書局，81 年 7 月。
5. Jon-Terje Bekken and Frode Longva, Trends In Taxi Regulation, Institute of Transport Economics, Association for European Transport, 2004
6. Bruce Schaller, Entry Controls in Taxi Regulation: Implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation, Transport Policy 14, 2007

附件 1

計程車客運服務業申請核准經營辦法修訂條文（草案）

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一條 本辦法依公路法第五十六條第一項規定訂定之。	第一條 本辦法依公路法第五十六條第一項規定訂定之。	本條未修正。
第二條 本辦法所稱派遣，係指接受消費者提出之乘車需求後指派消費者搭車所在地同一營業區域內特定計程車前往載客之營運方式。		一、 <u>本條新增</u> 。 二、目前計程車派遣業務經營型態隨科技設備發展，包括運用無線電等專用電信或2G、3G、WiMAX等公眾通信系統結合衛星定位系統，指派其他公司、商業、合作社或個人計程車之經營方式，歸類為計程車客運服務業。未來如有運用更為先進之科技設備，亦同。
<u>第三條</u> 計程車客運服務業 <u>得</u> 接受委託辦理下列服務業務： 一、車輛牌照之請領換發、 <u>繳</u> 銷、車輛檢驗及各種異動登記。 二、車輛違規罰鍰及稅費等之繳納。	第二條 計程車客運服務業接受委託、代辦同一公路監理機關轄區內個人經營計程車客運業者之左列服務業務： 一、車輛牌照之請領換發、 <u>撤</u> 銷、車輛檢	一、條次變更。 二、將現行條文服務業務列為第一項，服務對象列為第二項，並依實務修正文字，俾資明確。 三、依公路法第五十五條規定用語，將第

<p>三、汽車責任保險之投保。</p> <p>四、行車事故之有關處理事項。</p> <p>五、購車貸款申請及動產擔保之登記。</p> <p>六、<u>車輛派遣</u>。</p> <p>七、<u>其他經公路主管機關核准之業務</u>。</p> <p>計程車客運服務業之服務對象，應符合下列規定：</p> <p>一、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。</p> <p>二、前項第一款至第五款及第七款服務業務，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。</p> <p>三、經營前項第六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。</p>	<p>驗及各種異動登記。</p> <p>二、<u>車輛使用牌照稅</u>、<u>燃料使用費</u>、<u>違規罰鍰</u>及<u>其他稅費</u>等之繳納。</p> <p>三、汽車責任保險之投保。</p> <p>四、行車事故之有關處理事項。</p> <p>五、購車貸款申請及動產擔保之登記。</p> <p>六、其他經公路主管機關核准之業務。</p> <p>第八條 計程車客運服務業，不得對未依規定申請設立個人經營計程車客運業之一般駕駛人提供服務。並不得購買計程車牌照，轉賣他人，或僱人駕駛，或出租經營。</p>	<p>一項第一款「撤銷」修正為「繳銷」。</p> <p>四、計程車已免徵使用牌照稅及汽車燃料使用費，爰刪除第二款委託代辦上述稅費繳納業務，並增列第六款車輛派遣服務業務，現行條文第六款移列為第七款。</p> <p>五、汽車運輸業得依規定取得所屬駕駛人書面同意後，透過公路監理加值服務－職業駕駛人管理系統查詢駕駛人駕駛執照狀態，計程車客運服務業得於修正條文發布施行後比照辦理；另將現行條文第二條及第八條前段文字修正為第二項。</p>
<p><u>第四條</u> 經營計程車客運服務業，應填具<u>籌設申請書</u>（如<u>附件一</u>），向該管公路主管機關申請<u>核准籌設</u>。</p>	<p>第三條 經營計程車客運服務業，應<u>符合左列規定</u>，並填具<u>籌設申請書</u>，向該管公路主管機關申請：</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、現行條文列為第一項，應符合之籌設條件移列至第五條。</p> <p>三、增訂第二項規範</p>

<p>經營<u>派遣計程車客運服務業務</u>（以下簡稱<u>派遣業務</u>），除應依<u>前項規定辦理外，並檢具下列文件</u>，向該管公路主管機關申請：</p> <p>一、新籌設公司者，檢附公司章程草案，其為有限公司者，並檢具全體股東身分證明文件影本；其為股份有限公司者，並檢具發起人身分證明文件影本。</p> <p>二、已成立公司增加計程車客運服務營業項目者，為公司章程修正草案，並檢附公司登記證明文件、股份有限公司之股東會議事錄或有限公司之股東同意書。</p> <p>三、已成立計程車運輸合作社者，為運輸合作社章程。</p> <p>四、營業計畫書，應載明下列事項：</p> <p>（一）組織。</p> <p>（二）資本額及資金來源。</p> <p>（三）派遣系統（設備、設置地點、自有</p>	<p>一、申請人無公司法第三十條所列各款情形之一者。</p> <p><u>二、資本額新台幣一百萬元以上者。</u></p>	<p>經營派遣計程車客運服務業者申請籌設應檢附之文件，其中第二款「已成立公司」係指已依公司法及相關法令設立登記之公司。</p> <p>四、增訂第三項規範派遣設備倘非屬派遣計程車客運服務業自有，應提供派遣系統經營業者之公司或商業證明文件，供公路主管機關掌握派遣系統經營業者，以利控管。</p> <p>五、增訂第四項明定派遣計程車客運服務業申請籌設分公司應檢附之文件。</p> <p>六、考量派遣計程車客運服務業審查事項涉及交通及電信等專業領域，爰新增第五項明定公路主管機關得訂定管理規定或遴聘（派）專家學者及電信主管機關代表進行審查。</p>
---	---	--

<p>或租用、是否與其他派遣計程車客運服務業共用同一套派遣系統、是否與同一類型之其他廠牌派遣系統相容）、營業方式。</p> <p>（四）設置車輛及駕駛員清冊（含駕駛員姓名、車號、車齡、排氣量）。</p> <p>（五）派遣中心工作人員編制。</p> <p>（六）派遣車隊規模發展計畫。</p> <p>（七）建立服務品牌計畫。</p> <p>（八）緊急應變計畫（發生重大災難時對駕駛員及派遣工作人員之調度計畫）。</p> <p>（九）車頂燈及車身之企業識別標識圖例。</p> <p>前項第五款第三目之派遣系統非屬自有者應一併提供派遣系統經營業者之公司證明文件。</p> <p>經營派遣業務申請籌設分公司，應檢具第二項第一款及第五款各目文件，向分公司所在地公路主管機關</p>		
---	--	--

<p>申請核准籌設。 公路主管機關得訂定審查規定或遴聘（派）學者、專家及電信主管機關代表審查第二項及前項申請籌設文件。</p>		
<p>第五條 計程車客運服務業<u>最低</u>資本額新臺幣一百萬元以上。經營派遣業務最低資本額新臺幣五百萬元以上，其每設置一家分公司，最低資本額應增加新臺幣一百萬元。</p>	<p>第三條 經營計程車客運服務業，應符合左列規定，並填具籌設申請書，向該管公路主管機關申請： 一、<u>申請人無公司法第三十條所列各款情形之一者。</u> 二、資本額新台幣一百萬元以上者。</p>	<p>一、條次變更。 二、對於資本額之最低門檻，參考汽車運輸業審核細則第四條第一項第三款第四目採「最低資本額」之規定，將現行條文第三條第二款修正為最低資本額。 三、現行條文第三條第一款所定公司法第三十條係規範不得充任公司經理人之限制條款，以法規命令位階逕予比照，有不當聯結之虞，爰刪除之。 四、增訂第二項規範派遣計程車客運服務業最低資本額。</p>
<p>第六條 經<u>領得公路主管機關核發核准籌設證（如附件二）</u>之計程車客運服務業，應自核准之日起六個</p>	<p>第四條 經核准籌設之計程車客運服務業，應自核准之日起，<u>六個月內籌設完成</u>，依法辦理公司登記及商</p>	<p>一、條次變更。 二、考量籌設分公司應備文件不同，增訂第二項。 三、為保障計程車乘</p>

<p>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。</p> <p>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：</p> <p>一、立案申請書。</p> <p>二、分公司設立登記表或分公司變更登記表影本。</p> <p>三、分公司經理人名冊及其身分證明文件。</p> <p>四、營業計畫書。</p> <p>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</p>	<p>業登記後，填具立案申請書，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，始得營業。</p> <p><u>第九條第二項</u> 個人經營計程車客運業者委託計程車客運服務業代辦業務時，應依公路主管機關規定之契約書範本簽訂契約。</p>	<p>客權益，能於發生交通事故時獲得合理理賠，避免車禍本人或其家屬求償無門情形，藉由投保旅客責任保險，使計程車駕駛人原須給付之理賠金，由保險機制填補受害者實際上所受之損失，爰於第三項後段增列加保規定，並明訂於契約書。</p> <p>四、考量派遣計程車客運服務業具有規模經濟特性，為避免業者因經營規模不足無法正軌經營，於第三項明定最低車輛營運契約書數量；惟基於各地方交通條件不同，需有因地制宜之彈性，爰增訂第四項，公路主管機關得考量地區交通特性採取更高或更低之標準。</p> <p>五、第三項定型化契約範本，因涉及計程車駕駛人勞動條件權益，由公路主管機關會商相關公（工）會訂定；另計程車客運服務業因業務需要查</p>
--	---	---

<p>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。</p> <p>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。</p>		<p>詢第三條第二項第一款計程車駕駛人執業登記證及駕駛執照是否有效，為符合個人資料保護法相關規定，應與委託服務者簽訂同意向公路主管機關申請查詢上述證照之書面文件。</p> <p>六、配合實務作業修正部分文字。</p>
<p><u>第七條</u> 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。</p>	<p>第五條 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。</p>	<p>條次變更，條文未修正。</p>
<p><u>第八條</u> 計程車客運服務業應自核准立案之日起一個月內領取營業執照開始營業，並報請該管公路主管機關備查。逾期不開業者，<u>廢止</u>其營業執照。</p>	<p>第六條 計程車客運服務業應自核准立案之日起一個月內領取營業執照開始營業，並報請該管公路主管機關備查。逾期不開業者，撤銷其營業執照。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、參酌公路法第四十條規定，將現行條文「撤銷」乙詞修正為「廢止」，俾符法制。</p>
<p><u>第九條</u> 計程車客運服務業有<u>下</u>列情事之一時，應報請該管公</p>	<p>第七條 計程車客運服務業有左列情事之一時，應報請該管公</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、將「左列」修正為「下列」，「行</p>

<p>路主管機關核准後，依法向公司或商業主管機關辦理變更登記其營業執照必須換發者，並應備辦妥變更登記之公司登記證明文件或商業登記證明文件申請換領：</p> <p>一、變更公司或<u>商業</u>之組織、名稱或負責人。</p> <p>二、變更董事、監察人、經理人或合夥人。</p> <p>三、修改公司章程或合夥契約。</p> <p>四、增加業務項目。</p> <p>五、變更資本額。</p> <p>六、變更公司或<u>商業</u>地址。</p>	<p>路主管機關核准後，依法向公司或商業主管機關辦理變更登記其營業執照必須換發者，並應備辦妥變更登記之公司登記證明文件或商業登記證明文件申請換領：</p> <p>一、變更公司或行號之組織、名稱或負責人。</p> <p>二、變更董事、監察人、經理人或合夥人。</p> <p>三、修改公司章程或合夥契約。</p> <p>四、增加業務項目。</p> <p>五、變更資本額。</p> <p>六、變更公司或行號地址。</p>	<p>號」配合第六條商業登記規定修正為「商業」，俾符法制。</p>
<p><u>第十條</u> 計程車客運服務業，不得購買計程車牌照，轉賣他人或僱人駕駛，或出租經營。</p>	<p>第八條 計程車客運服務業，<u>不得對未依規定申請設立個人經營計程車客運業之一般駕駛人提供服務。</u><u>並</u>不得購買計程車牌照，轉賣他人，或僱人駕駛，或出租經營。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、現行條文前段移列至第三條第二項。</p>
<p><u>第十一條</u> 委託計程車客運服務業<u>服務之計程車客運業</u>，得於行車執照上加註<u>計程</u></p>	<p>第九條 <u>個人經營計程車客運業者</u>委託計程車客運服務業代辦業務時，得<u>申請</u>於行</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、第一項為配合<u>派遣業務</u>之適用，刪除個人經營計程車客運</p>

<p><u>車客運服務業之名稱及地址。</u></p> <p>個人經營計程車客運業者委託計程車客運服務業代辦業務時，應依公路主管機關規定之契約書範本簽訂契約。</p>	<p><u>車執照及牌照申請書</u>上加註服務業之名稱及地址。</p> <p>個人經營計程車客運業者委託計程車客運服務業代辦業務時，應依公路主管機關規定之契約書範本簽訂契約。</p>	<p>業者委託代辦之規定。</p> <p>三、第二項未修正；另針對派遣計程車客運服務業之契約書規定，規定於第六條第三項。</p>
<p><u>第十二條</u> 計程車客運服務業開業後，受託服務之計程車有增減時，均應依附表格式（如附件五）按月分別列冊，<u>其增加者並應檢附第六條第三項所定契約書及旅客責任保險證明文件，通知該管公路主管機關。</u></p>	<p>第十條 計程車客運服務業開業後，受託服務之計程車有增減時，均應依附表格式按月分別列冊，<u>報請該管公路主管機關核准備查。</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、本條係規定計程車客運服務業應將受託服務之計程車增減情形按月列冊，其增加者並應檢附契約書及旅客責任保險證明文件，通知該管公路主管機關，爰修正部分用詞，並刪除現行條文「核准備查」等字。</p>
<p><u>第十三條</u> 計程車客運服務業向接受服務之計程車駕駛人收取服務費，其收費標準<u>應送該管公路主管機關登載於機關網頁。</u></p> <p>經營派遣業務不得要求受託服務之計程車駕駛人吸收運價折扣之差額。但報經該管</p>	<p>第十一條 計程車客運服務業向接受服務之個人經營計程車客運業者收取服務費，其收費標準由省、市業者公會會商駕駛員工會擬訂，報請該管公路主管機關核定後實施，協議不成時應報由該管公路主管機</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、計程車客運服務業之收費標準與收費方式屬市場機制，其中派遣計程車客運服務業依其派遣設備之成本不同，亦有不同收費標準，爰修正第一項計程車客運服務業之收費標準規定；</p>

<p>公路主管機關會商當地勞工、消費者保護等主管機關、團體及計程車客運業同業公會暨相關之公（工）會，並明定於第六條第三項所定契約書，不在此限。</p>	<p>關裁定。 計程車客運服務業收取服務費不得超過前項標準之最高限額，並應掣給收據。</p>	<p>另為便於計程車客運業查詢各計程車客運服務業收取服務費之收費標準，明定計程車客運服務業應將收費標準送請該管公路主管機關登載於機關網頁，並刪除現行條文第二項。 三、考量車資折扣影響計程車駕駛人勞動條件，爰於第二項明定除經公路主管機關會商勞工機關、消保機關〔含直轄市、縣（市）政府及消保團體〕及相關公（工）會（含計程車運輸業合作社），並明定於契約書外，經營派遣計程車客運服務業者不得要求受託服務之計程車駕駛人吸收運價折扣之差額。業者發行之酬賓券、折價券、抵用券或其他類似優惠乘客車資之措施，致計程車駕駛人實收車資減少者，亦同。</p>
<p><u>第十四條</u> 委託計程</p>	<p>第十二條 委託計程</p>	<p>一、條次變更。</p>

<p>車客運服務業代辦業務之車輛，除應依規定<u>標示</u>個人姓名外，並得依規定位置與規格<u>標示</u>受託代辦業務之公司或<u>商業</u>名稱。但<u>委託經營派遣業務之車輛，應依規定位置與規格標示受託之公司或商業名稱。</u> <u>前項標示內容，於終止委託時應即塗銷之。</u></p>	<p>車客運服務業代辦業務之車輛，除應依規定噴漆個人姓名外，並得依規定位置與規格加漆受託代辦業務之公司或行號名稱，終止委託時應即塗銷之。</p>	<p>二、現行規定有關車身噴漆及加漆事項修正為標示，並移列第一項，且增列但書規範派遣計程車客運服務業車輛車身標示規定，終止委託之塗銷規定移列第二項。 三、本條所稱「依規定位置與規格」係指道路交通安全規則第三十九條、第三十九條之一及第四十二條有關車身式樣之規定。 四、「行號」配合第六條商業登記規定修正為「商業」。</p>
<p><u>第十五條</u> 計程車客運服務業對其委託人應負責宣達政令並督促其遵守。</p>	<p>第十三條 計程車客運服務業對其委託人，應負責宣達政令並督促其遵守。</p>	<p>條次變更，條文未修正。</p>
<p>第十六條 同一車輛以委託一家經營派遣業務之計程車客運服務業為限，經營派遣業務之計程車客運服務業應先確認委託車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。 二、為便於派遣車隊之管理，避免委託二家以上派遣業務之計程車客運服務業衍生服務歸屬、權責等爭議，爰明定同一車輛以委託一家派遣計程車客運服務業為限。</p>

<p><u>第十七條</u> 計程車客運服務業對受託服務之車輛發生行車事故時，應協助或代為處理。</p> <p>經營派遣業務對其委託人，並應盡下列責任：</p> <p>一、維持服務品質。</p> <p>二、提供專業訓練。</p> <p>三、確認已投保每人新臺幣一百五十萬元以上之旅客責任保險。</p> <p>四、解決消費爭議。</p>	<p>第十六條 計程車客運服務業對受託服務之車輛發生行車事故時，應協助或代為處理，<u>其民事賠償及刑事責任概由委託人承擔。</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、刪除現行條文民事賠償及刑事責任概由委託人承擔文字，回歸民法及刑法相關規定。</p> <p>三、新增第二項明定派遣計程車客運服務業經營派遣服務，對參與車輛、駕駛人應盡之責任。</p>
<p>第十八條 經營派遣業務應遵守下列規定：</p> <p>一、須二十四小時自動錄音，記錄話務內容。其以數據通訊派遣車輛者，另須二十四小時自動記錄下列車輛派遣資料：</p> <p>（一）計程車牌照號碼（或代號）。</p> <p>（二）日期及時間。</p> <p>（三）載客狀態。</p> <p>（四）有定位功能者其車輛定位座標。</p> <p>二、每日應記錄下列車輛派遣資料：</p> <p>（一）日期及時間。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、第一項明定執行派遣業務時須記錄之資料與保存期限、應保存供公路主管機關查核之統計資料及執行派遣業務時之規範。</p> <p>三、考量無線電派遣設備容量與衛星派遣設備不同，爰於第二項但書另定無線電派遣設備之資料保存日數。</p>

<p>(二) 乘客上下車地點。</p> <p>(三) 派遣車號 (或代號)。</p> <p>(四) 有定位功能者至叫車地點時間。</p> <p>三、應設申訴專線，並有專人處理申訴案件，申訴案件應做流水編號，並將處理結果詳實記錄。</p> <p>四、應保存最近六個月之下列統計資料供公路主管機關查核：</p> <p>(一) 乘客要求派車次數 (含電話及網路)。</p> <p>(二) 車輛派遣次數。</p> <p>(三) 平均可派車輛數。</p> <p>(四) 申訴次數，區分乘客對車輛未準時到達或未到達之申訴及乘客對車輛或駕駛之一般申訴。</p> <p>五、叫車電話、申訴電話、通話費率、車資收費標準及收費方式應刊登於電話簿或企業網站，並提供公路主管機關刊登於機關網站。</p>		
---	--	--

<p>六、叫車電話與申訴電話，應顯示於車內前座椅背明顯處。</p> <p>七、接通電話時，應先告知乘客足以識別該員工之編號或真實姓名。</p> <p>八、應告知乘客派遣車輛預估到達時間。</p> <p>九、應接受公路主管機關辦理之考核、評鑑或查訪。</p> <p>前項第一款至第三款資料應保存三個月，並應整理保持隨時接受檢查。但派遣設備為無線電者，應保存十五日。</p>		
<p><u>第十九條</u> 計程車客運服務業不得貸款予計程車<u>駕駛人</u>購車或給予擔保分期付款購車，<u>且不得代為</u>保管車輛證件。</p>	<p>第十四條 計程車客運服務業不得貸款予<u>個人經營</u>計程車客運業者購車或給予擔保分期付款購車。車輛證件<u>除代辦業務時外</u>，不得<u>交由計程車客運服務業者</u>保管。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、計程車客運服務業不得貸款及擔保分期付款購車之對象不限個人經營計程車客運業者，爰修正部分文字。</p>
<p>第二十條 計程車客運服務業不得有任意通訊聚眾，致有妨害公共秩序之虞情事。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參酌計程車專用無線電臺設置使用管理辦法第十七條第一項規定規範計程車客</p>

		運服務業禁止事項。
<u>第二十一條</u> 計程車客運服務業申請定期停業或歇業時，應報請該管公路主管機關核准，並將未了業務儘速處理完畢。	第十五條 計程車客運服務業申請定期停業或歇業時，應報請該管公路主管機關核准。並將未了業務儘速處理完畢。	一、條次變更。 二、酌修標點符號，俾資語意連貫。
<u>第二十二條</u> 計程車客運服務業接受委託代辦各項服務業務，如未切實履行約定義務，因而致委託人遭受損害時，應負賠償責任。	第十七條 計程車客運服務業接受委託代辦各項服務業務，如未切實履行約定義務，因而致委託人遭受損害時，應負賠償責任。	條次變更，條文未修正。
<u>第二十三條</u> 計程車客運服務業違反 <u>本辦法之規定</u> ，或未依 <u>本辦法申請核准即經營計程車客運服務業</u> ，依公路法第七十七條第三項規定處罰。 第三條第二項第一款規定，如計程車客運服務業已善盡查證駕駛人駕駛執照及執業登記證資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不適用前項規定。	第十八條 計程車客運服務業違反 <u>本辦法之規定者</u> ，該管公路主管機關得限期停止其繼續接受委託六個月至一年，情節重大者，報請該管公路主管機關撤銷其計程車客運服務業營業執照。經撤銷營業執照之計程車客運服務業，應不准其重行申請經營。	一、條次變更。 二、現行條文第一項回歸公路法第七十七條第三項規定：「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

		<p>幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。」，並修正為第一項及第二項。</p> <p>三、第三條第二項第一款計程車客運服務業服務對象之規定，考量道路交通管理處罰條例第二十二條第二項但書及第九十二條之一分別定有汽車所有人免責及雇主得請求於吊扣、吊（註）銷駕駛執照時予以通知之規定，俾使計程車客運服務業淘汰不適格駕駛人維持商譽，為保護已善盡注意義務之計程車客運服務業，爰增訂第二項。</p> <p>四、現行條文第二項係屬限制人民權利事項，惟公路法尚無該項限制，爰刪除之。</p>
<p><u>第二十四條</u> <u>以計程車運輸合作社型態經營派遣業務，不受第五條資本額、第六條公司登記或商業登記之限制。但以服務其</u></p>	<p><u>第十九條</u> <u>計程車客運業兼營計程車客運服務業，準用本辦法之規定。</u></p> <p>計程車客運服務業以運輸合作社型態經營</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、現行條文第一項無規定之必要，爰刪除之。</p> <p>三、派遣計程車客運服務業以運輸合作社</p>

<p><u>社員為限。</u></p>	<p>者，其申請核准經營之相關規定，由交通部會同內政部另定之。</p>	<p>型態經營者，其車隊規模、資本額、核准立案程序及服務對象，另依公路法第五十六第二項授權訂定之計程車運輸合作社設置管理辦法第四條（依合作社法、公路法、地方制度法暨相關法令規定成立之運輸合作社）、第九條第一項第五款（召募社員達一百五十人以上）、第十四條（入社股金新臺幣一萬元以上，社股金額每股至少新臺幣六元，至多新臺幣一百五十元）、第十六條（合作社成立登記後應於六個月內開始營業）、第十九條第九款（計程車運輸合作社服務社員業務之一：服務社員計程車輛派遣業務）及合作社法第一條（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，而其社員人數及股金總額均可變動之團</p>
---------------------	-------------------------------------	---

		體)等規定辦理，爰修正現行條文第二項，俾利遵循。
<p><u>第二十五條</u> 本辦法中華民國○年○月○日修正發布前經營計程車衛星派遣服務者得於本辦法修正發布日起一年內辦妥計程車客運服務業營業執照。</p> <p>本辦法中華民國○年○月○日修正發布前依計程車專用無線電臺設置使用管理辦法領有電臺執照，或依計程車運輸合作社設置管理辦法經營計程車派遣服務者，得於本辦法修正發布日起一年內，檢具電臺執照或營業執照，向公路主管機關申請換領計程車客運服務業營業執照，公路主管機關並得要求檢送第四條第二項第四款所定營業計畫書。</p> <p>前二項逾期未領得計程車客運服務業營業執照經營派遣業務者</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、本次修正前已經經營計程車衛星派遣服務者，給予一年緩衝期間辦妥營業執照；逾期未申請者，仍依公路法第七十七條第三項處罰。</p> <p>三、本次修正前業依計程車專用無線電臺設置使用管理辦法第七條領有電臺執照或計程車運輸合作社設置管理辦法第十一條領有營業執照經營計程車派遣服務者，給予一年緩衝期間逕予換領營業執照；另為利於公路主管機關掌握營業計畫書內容，爰明定公路主管機關並得要求檢送營業計畫書；逾期未領得營業執照經營者，仍依公路法第七十七條第三項處罰。</p>

<p>依公路法第七十七條第三項處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業。</p>		
<p><u>第二十六條</u> 本辦法施行日期另定之。</p>	<p>第二十條 本辦法自<u>七十五年三月十六日</u>起施行。 本辦法修正條文自發布日施行。</p>	<p>一、條次變更。 二、本次修正係全文修正，並考量法規發布後應給車隊業者修正車資折扣規定之緩衝期，爰修正施行日期。</p>

附件 2

XX 區計程車管理發展委員會設置要點（草案）

1. 為落實計程車管理制度、促進計程車產業發展與提升計程車服務品質，制定本要點。
2. 本委員會任務如下：
 - (1) 營業區內計程車數量管制措施之訂定。
 - (2) 營業區內計程車運價之訂定。
 - (3) 營業區內有關提昇計程車服務品質措施之訂定。
 - (4) 其他有關營業區內改善計程車營運環境相關管理措施之訂定。
3. 本委員會委員由以下人員組成。（請詳細列出）
 - (1) 縣、市政府交通局一人。
 - (2) 縣、市政府社會局一人。
 - (3) 縣、市政府警察局一人。
 - (4) 當地計程車客運商業同業公會一人。
 - (5) 當地計程車駕駛員職業工會一人。
 - (6) 當地計程車運輸合作社聯合社一人。
 - (7) 消費者保護團體代表一人。
 - (8) 專家學者三人。（以上為建議聘請對象與人數，具體對象及人數由籌備委員會議建議之）
4. 本委員會置主任委員與副主任委員各一人，由委員互選之，任期

二年。

5. 本會置執行秘書一人，由主任委員指派，承主任委員之命，負責相關工作之推動與協調；並設工作小組置工作人員 x 人，由執行秘書召集相關人員派兼，辦理相關事務。
6. 本會依任務需要召開會議，由主任委員召集並擔任主席。主任委員因故不能出席時，由副主任委員擔任主席，主任委員及副主任委員均不能出席時，由委員互推主席。當然委員無法親自出席時，得指派代表出席。

前項指派之代表列入出席人數，並參與會議發言及表決。

7. 本會非有過半數之委員出席不得開會；非有出席委員過半數之同意不得決議。可否同數時，由主席裁決之。
8. 本會擬訂各項管理措施，報請公路主管機關核備後公告實施。
9. 本會敦聘委員出缺時，得召開會議另行遴聘委員遞補之。
10. 本會委員及工作人員均為無給職，惟專家學者可支出席費、交通費。
11. 為召開會議所需之各項經費，由公路主管機關在該年度相關經費項下勻支。
12. 本要點自核定日起實施。

附件 3

各國採用計程車招呼站方式，列舉說明如下：

1. 英國倫敦：其招呼站設在道路中央，計程車在招呼站排隊等候，招呼站設有電話，市民需要叫車即打電話至招呼站，再以閃光燈叫司機接聽電話，消費者不可在街道招攬攬車，必須至招呼站搭車。
2. 德國：其招呼站設在路邊，計程車在招呼站排班等候，與英國倫敦相同，在招呼站設有電話，需要叫車即打電話至招呼站，再以閃光燈叫司機接聽電話，消費者不可在街道招攬攬車，必須至招呼站搭車。
3. 法國巴黎：招呼站設在三角公園處，招呼站設有電話，與英國、德國相同。消費者不可在街道招攬攬車，必須至招呼站搭車。
4. 義大利：計程車不是隨招隨停，而是有一個固定的計程車招呼站，如果在路邊看到一個"P"停車標誌的下面有寫"Taxi"，表示此處為計程車停等的地方，消費者可在此搭乘計程車。
5. 北愛爾蘭：必須在特定計程車招呼站等候或電話預約。
6. 丹麥：計程車多且方便，市區內有多數計程車招呼站，亦可電話預約。
7. 西班牙：市區普設計程車招呼站多處，亦可街上攔車。



8. 比利時：計程車需在招呼站搭乘，或電話叫車。
9. 芬蘭：臨時需搭乘計程車時，得以電話（赫爾辛基地區為 0100 0700）聯繫計程車服務中心並告知所處位置，服務中心將告以預約號碼並隨即派車，另在某些人潮較多之公共場所如火車站、巴士站及旅館亦有計程車招呼站。
10. 香港：香港政府從很早以前就規定市區黃金地段，民眾必須到招呼站搭車，就連下車地點也有限制，根本不能隨時隨地上下車。
11. 新加坡：因為市區塞車問題嚴重，民眾在商業區想搭車，只能乖乖走到計程車招呼站。

附件 4

計程車共乘管理規則（草案）

- 第一條 本規則依公路法第七十九條規定訂定之。
- 第二條 計程車共乘營運方式，分類如下：
- （一）路線共乘服務：指以行駛核定路線之方式，在該核定路線上設置共乘排班站供消費者搭乘，每車提供二至四位消費者共同搭乘。
 - （二）區域共乘服務：指在核定區域內以行駛不特定路線之方式在該核定區域內設置共乘排班站供消費者上車，每車提供二至四位消費者共同搭乘。
 - （三）預約共乘服務：指透過共乘服務平台，依據消費者登記之搭乘時段、起迄點及其個人要求，經由配對機制，提供資格相符者之共乘服務，每車提供二至四位消費者共同搭乘。
- 第三條 直轄市、縣（市）政府為辦理計程車共乘服務，得採公開評選方式決定共乘之經營權，或採輔導計程車駕駛員成立自律委員會辦理共乘服務。
- 第四條 直轄市、縣（市）政府得針對計程車客運業、計程車客運服務業、計程車運輸合作社、計程車相關公（工）會及其他依法設立之法人團體所提出之共乘營運計畫書進行審議，或根據公共運輸需要自行提出計程車共乘營運需求。
- 前項之共乘營運計畫書，應包括共乘路線（區域）範圍、車隊規模、消費者需求估算、消費者上下車地點、收費方式、營業時間、車隊駕駛管理等相關資料，經直轄市、縣（市）政府審議決定後另行公開評選，或輔導計程車駕駛員成立自律委員會辦理共乘服務。

第五條 計程車客運業、計程車客運服務業、計程車運輸合作社、計程車相關公（工）會經直轄市、縣（市）政府評選公告後，始得在核定共乘路線（區域），提供共乘服務。

共乘路線（區域）營運許可期限為三年，期滿得依據直轄市、縣（市）政府所辦理之考核評鑑結果，決定繼續營運或重新公告評選。

第六條 提供共乘計程車服務之駕駛員與車輛應依下列原則辦理：

（一）駕駛員應接受直轄市、縣（市）政府辦理或受委託之公（工）會、合作社、車隊或其他社團法人組織辦理之教育訓練課程四小時，未參加教育訓練課程者，取消其共乘營運資格。

（二）提供共乘服務車輛，汽車出廠年份六年以內，排氣量在一千四百五十立方公分以上，車況良好並符合監理單位規定事項。

（三）計程車車輛於提供共乘服務前應裝設直轄市、縣（市）政府所製發之共乘服務標識與車輛證，駕駛員應配掛直轄市、縣（市）政府所製發之駕駛證。

第七條 為維護共乘營運秩序與旅客服務，直轄市、縣（市）政府應於共乘路線（區域）搭乘處設置共乘排班站。

共乘排班站應設置專人管理，並得由車隊或自律委員會指派駕駛員輪流擔任。

第八條 預約共乘應由計程車客運業、計程車客運服務業、計程車運輸合作社、計程車相關公（工）會及其他依法設立之法人團體提出消費者安全保障及費率計畫申請，經直轄市、縣（市）政府審議通過始得開始營運。

第九條 共乘路線（區域）如跨越直轄市、縣（市）行政轄區，由共乘路線較長或區域範圍面積較大之所轄直轄市、縣（市）政府，邀集其他共乘路線（區域）所轄之直轄市、縣（市）政府協商辦理。

- 第十條 直轄市、縣（市）政府應對計程車共乘車隊及提供預約計程車共乘服務者進行定期評鑑及不定期考核，必要時得通知限期改善，逾期未改善者，得限制或停止其經營權利。
- 第十一條 計程車共乘車隊評選辦法、共乘駕駛教育訓練實施方式、課程內容與時數、共乘服務標識、駕駛證、車輛證等，由直轄市、縣（市）政府另行訂定之。
- 第十二條 計程車共乘車資由同車消費者均攤個別支付，其計費方式得採加成計費或附加費用，由直轄市、縣（市）政府核定後公告實施。前項計費標準應於共乘排班站牌清楚標示。
- 第十三條 消費者得在共乘計程車出發前不需聲明任何理由隨時下車，共乘計程車駕駛員不得拒絕及收取任何費用。
- 第十四條 計程車共乘排班站之設置地點、收費方式、營業時間、實施日期，由直轄市、縣（市）政府公告實行。
- 第十五條 本規則自公告日起實施。