

91-100-4156

MOTC-IOT-90-MBO5

機動車輛租賃行業納入公路法 管理體系適宜性之研究



交通部運輸研究所
汎誠科技有限公司
合作辦理
中華民國九十一年十一月

機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究

著 者：黃書強、陳聰敏、許和鈞、劉巨烘、楊立德、張玉卿
林繼國、陳其華、黃立欽

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：台北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十一年十一月

印 刷 者：承亞興企業有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 180 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

三民書局重南店：台北市重慶南路一段 61 號 4 樓・電話：(02)23617511

三民書局復北店：台北市復興北路 386 號 4 樓・電話：(02)25006600

國家書坊台視總店：台北市八德路三段 10 號 B1・電話：(02)25787542

五南文化廣場：台中市中山路 2 號 B1・電話：(04)22260330

新進圖書廣場：彰化市光復路 177 號・電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號 3 樓・電話：(07)3324910

GPN：1009104179

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：機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究 | | | |
| 國際標準書號（或叢刊號） | 政府出版品統一編號 1009104179 | 運輸研究所出版品編號 91-100-4156 | 計畫編號 90-MB05 |
| 本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：林繼國 計畫主持人：林繼國 研究人員：陳其華、黃立欽 聯絡電話：02-23496840 傳真號碼：02-25450431 | | 合作研究單位：汎誠科技有限公司 計畫主持人：黃書強 研究人員：陳聰敏、許和鈞、劉巨烘 楊立德、張玉卿 地址：台北市信義路二段 207 號 4 樓 聯絡電話：02-23511137 | |
| 研究期間 自 90 年 4 月 至 90 年 12 月 | | | |
| 關鍵詞：公路法、租賃行業、機動車輛 | | | |
| 摘要： <p>機動車輛租賃行業就業者之營業特性而言，較偏屬於一般商業行為，係為將動產之取得或使用以租賃方式辦理，惟車輛租賃業者經營係利用出租車輛載運人員或貨物，其經營範疇是否與現行汽車運輸業經營市場重疊，需進一步予以探究，因此，應否將機動車輛租賃行業納入公路法管理及汽車運輸業規範需審慎研析。</p> <p>本研究首先探討國內相關租賃法規、公路法規及汽車運輸業管理法規，藉以探討機動車輛租賃服務納入公路法管理體系之適宜性，並檢討機動車輛採資本租賃(即長期租賃或融資性租賃)或營業性租賃(即短期租賃)之經營特性差異，並於確立汽車運輸業之範疇分類及定義後，於台灣地區分北區、中區、南區實施業界及相關主管機關訪查及問卷調查作業，以確切掌握各類機動車輛租賃服務特性及營運狀況，並舉辦業界、專家學者及政府主管單位座談會，藉以研擬管理策略及相關管理法規之增、修訂內容草案，提出具體結論與建議，逐步將機動車輛租賃行業之營運導入正軌，建立完善機動車輛租賃管理規範與租賃市場經營秩序。</p> | | | |
| 出版日期 | 頁數 | 定價 | 本 出 版 品 取 得 方 式 |
| 91 年 11 月 | 224 | 100 | 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"/> 限閱 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密【限】條件： <input type="checkbox"/> 年 月 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: Suitability of the Deployment of the Law of Highway Administration on the Regulation of the Car Rental Industry | | | |
| ISBN(OR ISSN) | GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1009104179 | IOT SERIAL NUMBER 91-100-4156 | PROJECT NUMBER 90-MB05 |
| DIVISION: Transportation Operations and Management DIVISION CHIEF: Chi-Kuo Lin PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chi-Kuo Lin PROJECT STAFF: Chi-Hwa Chern PHONE: +886 2 23496840 FAX: +886 2 25450431 | | | PROJECT PERIOD FROM April 2001 TO December 2001 |
| RESEARCH AGENCY: Fortune Technology Corporation PRINCIPAL INVESTIGATOR: Shu-Chaing Huang PROJECT STAFF: Chung-Ming Chen, Her-Chen Hsu, Chun-Hung Liu, Li-Dar Yang, Yu-Ching Chen ADDRESS: 4F, #207, Hsin-I Road, Taipei, Taiwan PHONE: +886 2 23511138 | | | |
| KEY WORDS: Car Rental Industry, The Law of Highway Administration | | | |
| ABSTRACT: <p>The car rental industry is a well-defined commercial business. The car rental companies own the vehicles and provide service of car rental. Due to the above characteristics, the car rental industry is closely related to the mobile transportation industries, i.e. , the vehicles are employed by people and/or goods carriers. Since the car rental companies are not officially included in the traditional transportation industry, it is worthwhile to study whether the Law of Highway Administration should be adopted in the management of car rental companies.</p> <p>This research first reviews the current laws and rules of leasing, road and highway transportation for evaluating the suitability of the deployment of the Law of Highway Administration on the regulation of car rental companies. By questionnaires and field surveys carried out in northern, central and southern Taiwan, the operating status and the service characteristics for both operating and capital leasing are clarified, and then regulation strategies are proposed accordingly. In the end, proposals and amendments to the related existing regulations and laws are suggested.</p> | | | |
| DATE OF PUBLICATION November 2002 | NUMBER OF PAGES 224 | PRICE 100 | CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED |
| The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications. | | | |

機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究

目 錄

| | |
|--------------------------------|----|
| 第一章 緒論..... | 1 |
| 1.1 研究緣起與目的..... | 1 |
| 1.2 研究範圍與內容..... | 2 |
| 1.3 研究方法與流程..... | 4 |
| 第二章 文獻回顧與公路法管理體系架構評析..... | 7 |
| 2.1 文獻回顧..... | 7 |
| 2.2 國外車輛租賃業現況..... | 8 |
| 2.3 公路法管理體系架構評析..... | 15 |
| 第三章 機動車輛租賃行業分析..... | 23 |
| 3.1 國內車輛租賃行業現況..... | 23 |
| 3.2 租賃行業營業特性..... | 33 |
| 3.3 機動車輛租賃行業..... | 38 |
| 3.4 機動車輛租賃類別及市場需求分析..... | 40 |
| 3.5 機動車輛租賃行業納入公路法管理分析範圍..... | 45 |
| 3.6 機動車輛租賃行業宜否納入公路法體系分析流程..... | 47 |
| 第四章 問卷調查與分析..... | 53 |
| 4.1 調查計畫研擬..... | 53 |
| 4.2 問卷設計..... | 54 |
| 4.3 業界問卷資料分析..... | 55 |
| 4.4 機動車輛租賃行業市場管制需求綜合分析..... | 74 |
| 4.5 消費者問卷資料分析..... | 75 |
| 第五章 機動車輛租賃納入公路法管理體系之分析..... | 77 |
| 5.1 機動車輛租賃行業涵蓋範圍分析..... | 77 |
| 5.2 機動車輛租賃行業納入公路法方式探討..... | 79 |
| 5.3 加入世界貿易組織對未來汽車租賃行業之影響..... | 81 |
| 5.4 汽車租賃行業納入公路法管理方式研擬..... | 82 |
| 第六章 機動車輛租賃管理策略研擬..... | 89 |

| | |
|----------------------------|------|
| 6.1 機動車輛租賃行業納入公路法策略研擬..... | 89 |
| 6.2 相關法令修訂建議..... | 91 |
| 第七章 結論與建議..... | 105 |
| 7.1 結論..... | 105 |
| 7.2 建議..... | 109 |
| 附錄一 參考文獻..... | A1-1 |
| 附錄二 研究問卷..... | A2-1 |
| 附錄三 專家學者座談會會議記錄..... | A3-1 |
| 附錄四 期中報告審查會會議記錄及處理情形表..... | A4-1 |
| 附錄五 期末報告審查會會議記錄及處理情形表..... | A5-1 |
| 附錄六 小客車租賃定型化契約範本..... | A6-1 |
| 附錄七 簡報資料..... | A7-1 |

圖 目 錄

| | | |
|-------|------------------------------|----|
| 圖 1.1 | 研究流程圖..... | 5 |
| 圖 2.1 | 15 英呎（4.572 公尺）貨車規格 | 10 |
| 圖 2.2 | 20 英呎（6.095 公尺）貨車規格 | 11 |
| 圖 2.3 | 24 英呎（7.315 公尺）貨車規格 | 12 |
| 圖 2.4 | 汽車運輸業管理體系架構 | 20 |
| 圖 3.1 | 資本租賃及營業租賃比較圖 | 39 |
| 圖 3.2 | 機動車輛租賃關係圖 | 47 |
| 圖 3.3 | 機動車輛租賃行業納入公路法體系適宜性分析流程 | 48 |

表 目 錄

| | | |
|--------|-------------------------------|----|
| 表 3.1 | 小客車租賃業租賃型態 | 25 |
| 表 3.2 | 平均每輛車每星期出租天數 | 26 |
| 表 3.3 | 車輛出租率 | 26 |
| 表 3.4 | 主要租車人之特性 | 27 |
| 表 3.5 | 主要租車人租車用途 | 27 |
| 表 3.6 | 小貨車出租合約書 | 32 |
| 表 3.7 | 機動車輛租賃行業營業種類表 | 51 |
| 表 4.1 | 問卷調查數量分配表 | 54 |
| 表 4.2 | 是否有投保其他保險 | 56 |
| 表 4.3 | 是否有提供各類保險服務供承租人選擇 | 56 |
| 表 4.4 | 機動車輛租賃行業應否規定承租人另行投保其他保險 | 56 |
| 表 4.5 | 營運計畫及促銷活動 | 57 |
| 表 4.6 | 車輛保養情況..... | 57 |
| 表 4.7 | 應納入公路法管理體系車種分析 | 57 |
| 表 4.8 | 納入公路法管理之劃分方式 | 57 |
| 表 4.9 | 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析 | 57 |
| 表 4.10 | 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 57 |
| 表 4.11 | 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析..... | 57 |
| 表 4.12 | 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 58 |
| 表 4.13 | 車輛出租率狀況 | 58 |
| 表 4.14 | 對台灣地區未來租賃業務之看法 | 58 |
| 表 4.15 | 是否會經營機動車輛租賃行業 | 58 |
| 表 4.16 | 是否經營融資性小客車租賃業務 | 60 |
| 表 4.17 | 是否有投保其他保險 | 60 |
| 表 4.18 | 是否有提供各類保險服務供承租人選擇 | 60 |
| 表 4.19 | 機動車輛租賃行業應否規定承租人另行投保其他保險 | 60 |
| 表 4.20 | 營運計畫及促銷活動 | 60 |
| 表 4.21 | 車輛保養情況..... | 60 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| 表 4.22 應納入公路法管理體系車種分析 | 61 |
| 表 4.23 納入公路法管理之劃分方式 | 61 |
| 表 4.24 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析 | 61 |
| 表 4.25 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 61 |
| 表 4.26 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析 | 61 |
| 表 4.27 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 61 |
| 表 4.28 車輛出租率狀況 | 62 |
| 表 4.29 對台灣地區未來租賃業務之看法 | 62 |
| 表 4.30 是否會經營機動車輛租賃業 | 62 |
| 表 4.31 車輛是否有保險 | 63 |
| 表 4.32 承租人承租車輛是否有提供保險服務供選擇 | 64 |
| 表 4.33 租賃機車之目的 | 64 |
| 表 4.34 營運計畫及促銷活動 | 64 |
| 表 4.35 車輛保養情況..... | 64 |
| 表 4.36 車輛租賃業車輛屬性分析 | 64 |
| 表 4.37 應納入公路法管理體系車種分析 | 64 |
| 表 4.38 納入公路法管理之劃分方式 | 65 |
| 表 4.39 丙級機動車輛租賃業資本額門檻分析 | 65 |
| 表 4.40 丙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 65 |
| 表 4.41 車輛出租率狀況 | 65 |
| 表 4.42 對台灣地區未來租賃業務之看法 | 65 |
| 表 4.43 是否會經營機動車輛租賃行業 | 65 |
| 表 4.44 小貨車租賃車行及價格表 | 67 |
| 表 4.45 是否有投保其他保險 | 71 |
| 表 4.46 是否有提供各類保險服務供承租人選擇 | 71 |
| 表 4.47 機動車輛租賃行業應否規定承租人另行投保其他保險 | 71 |
| 表 4.48 營運計畫及促銷活動 | 72 |
| 表 4.49 車輛保養情況..... | 72 |
| 表 4.50 應納入公路法管理體系車種分析 | 72 |
| 表 4.51 納入公路法管理之劃分方式 | 72 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| 表 4.52 機動車輛租賃業應否訂定設立資本額及車輛數門檻 | 72 |
| 表 4.53 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析 | 72 |
| 表 4.54 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 73 |
| 表 4.55 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析 | 73 |
| 表 4.56 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析 | 73 |
| 表 4.57 是否應訂定車輛租賃定型化契約 | 73 |
| 表 4.58 代僱駕駛者應持有駕照類型 | 73 |
| 表 4.59 車輛出租率狀況 | 73 |
| 表 4.60 對台灣地區未來租賃業務之看法 | 73 |
| 表 4.61 是否會經營機動車輛租賃行業 | 74 |
| 表 4.62 租車之目的..... | 75 |
| 表 4.63 租車時間..... | 75 |
| 表 4.64 是否贊成開放業者經營貨車及大客車租賃業務 | 75 |
| 表 4.65 駕照持有情形..... | 76 |
| 表 4.66 駕車經驗..... | 76 |
| 表 4.67 是否曾有租車經驗 | 76 |
| 表 4.68 租車頻率..... | 76 |
| 表 4.69 受訪者職業分佈 | 76 |
| 表 6.1 短期相關法令修訂建議 | 92 |
| 表 6.2 中長期相關法令修訂建議 | 99 |

第一章 緒 論

1.1 研究緣起與目的

國內實施週休二日工作時間縮短，相對提高國人國內旅遊意願，以租賃車輛從事旅遊活動，租賃車輛亦使用於往返機場迎送來賓或結婚喜宴充當禮車等，亦有相當多公司租用九人座車作為定期接送員工之交通工具，以減少車輛購置、保養、停車等問題。因此，隨著社會環境的變遷及多元化運輸模式之興起，機動車輛租賃行業亦隨之普遍，以小客車租賃為例，目前行駛於台北—中正機場路線除計程車叫價外，尚有以自用小客車租賃(800-1200 元之間)，九人座車租賃（如建明客運單程 1000 元，每增加一停車點加收 100 元）等方式，其經營方式在車輛部分，除由公司自購或租賃使用外，另外亦有車輛為駕駛人所有，以人車靠行方式加入經營，如飯店叫車、建明九人座車等皆是；另小貨車租賃方式則以租車不提供駕駛之方式最多，如需駕駛則另加工資，其工資計費大都以半日或全天為計費單位，租賃車輛則按噸別及使用時間長短計費；大客車租賃方面，依據汽車運輸業管理規則第八十四條及八十五條規定，遊覽車客運業及公路與市區客運業兼營遊覽車客運業者部分，得承辦機關、學校或其他團體交通車，並應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查；目前公路法中僅將遊覽車客運業及小客車租賃業納入汽車運輸業管理範疇，需經特許始得經營，而機車出租僅辦理商業登記即可出租營運，其餘對貨車、大客車之租賃業務則尚未有明確的管理規範(另於九十一年一月經立法院三讀通過於公路法修正案中納入小貨車租賃業)，為建立機動車輛租賃市場之經營秩序及管理體制，有必要就機動車輛租賃市場之經營特性加以分析，探討其對未來一般客、貨運輸業可能產生的衝擊影響等課題，以釐清問題癥結予以適度規範，使機動車輛租賃行業經營導入正軌。

因此，本研究之目的在於運輸業範圍重新定義，評估有關運輸相關服務納入公路法管理範疇之適宜性；在明確的業態定位下，調查各類機動車輛租賃（含機車、貨車、客車等）業務，其營業屬性資料及各類租賃業務（如長期租賃，期約式租賃及融資性租賃）特性資料；瞭解車輛租賃與傳

統客、貨運輸業間之市場區隔及潛在衝擊，研析各類機動車輛租賃經營管理之法規面架構、行政管理方案及配套作業，以界定機動車輛租賃服務在運輸經營管理法規之定位，進而建立管理規範，研擬相關法規之修正建議及管理配套措施。

1.2 研究範圍與內容

本研究之內容包括以下項目：

一、相關文獻回顧及評析

本研究蒐集國內外對於機動車輛租賃營運管理及相關法令規章等相關資料與文獻，加以蒐集整理與評析，以作為本研究相關課題探討之基礎。

二、評析現行公路法管理體系架構

首先評析交通主管機關在車輛管理、運輸安全及業者營運行為等作為，以了解應納入管制的內容及需要性，其次探討對機動車輛租賃行業管理的必要性及可能產生之效益，以作為研修公路法之參考。

三、探討汽車運輸業範疇的定義及分類

1. 評析汽車運輸相關服務業務納入汽車運輸業定義範疇之適宜性，並探討兩者間之差異性及營運範圍區隔。
2. 探討公路法既有汽車運輸業業種分類之適宜性。
3. 目前運輸業管理法規體系，對於運輸業或運輸相關服務業務經營者及政府主管機關稽查管理之問題及影響。
4. 汽車運輸相關服務業務納入公路法運輸業管理體制之必要性檢討。
5. 日本、美國等先進國家運輸業及運輸相關服務業務經營管理實務評析及相關課題探討。
6. 界定運輸業與運輸相關服務業務管理法規架構。從運輸安全、經濟、稅賦、社會問題等實務面角度進行探討，評析運輸相關服務業務經營者及運輸業接受政府管理的需要性及差異性。
7. 其他有關運輸業及運輸相關業務管理法規課題之探討。

四、辦理機動車輛租賃行業屬性資料調查與分析

1. 按北、中、南三地區分別就機車、客車、貨車等各類車輛租賃行業規模及行業別經營屬性進行資料調查及比較分析，以掌握租賃行業之經營屬性。
2. 車輛租賃業務型態之類別及特性比較分析。
3. 機動車輛租賃行業對於客、貨運輸市場之衝擊及對於客、貨運輸業之影響分析。
4. 各類機動車輛租賃行業現況經營管理問題分析。
5. 機動車輛租賃業者與顧客間權利義務關係界定。
6. 機動車輛租賃市場管理需求分析。
7. 其他有關車輛租賃課題之分析。

五、管理策略的研擬

1. 機動車輛租賃行業目的事業主管機關職掌釐清。就責任範圍、安全管理及消費者保護等層面進行檢討。
2. 各類機動車輛租賃行業經營業務型態之管理方式研析。
3. 針對業者經營及政府主管機關之管理需求，研議法規管理架構及相關法令規範。
4. 研擬法規層面及行政管理層面之相關配套措施。
5. 其他有關管理策略之研擬。

六、相關法規之修正建議

對於未來機動車輛租賃行業管理可能涉及之層面，將有關法規一併納入檢討。

七、研提相關配合措施之推動進程與權責單位。

八、研提具體結論與建議。

1.3 研究方法與流程

一、文獻評析法

透過國內外網路檢索，蒐集有關機動車輛租賃服務之經營管理相關法規，並參考國內機動車輛租賃服務之經營現況，作為評析是否納入公路法管理體系之參考。

二、訪談法

為進一步瞭解機動車輛租賃服務之經營範疇與現行公路汽車客、貨運業之市場關連性與現行管理法規現況及作業層面之相關管理課題，如車輛管理、運輸安全、保險、環保及租賃服務等，均需考量其與現行法規之相互關係，以確立未來主管機構之稽查管理權責，並針對機動車輛租賃行業、公路客運業、交通主管機構（交通部、交通局、監理處）、建設局、警察局及相關公(協)會進行必要之訪談。

三、問卷調查法

為廣泛瞭解機動車輛租賃服務之經營現況及未來對現行客、貨運市場之衝擊與影響，乃至於未來如何將其納入公路法管理等，本研究辦理問卷調查，其調查方法以分層集體抽樣方式，按機車、小客車、大客車及貨車分類，然後分北、中、南及離島等四區實施抽樣調查。

調查項目包括公司基本資料、出租車輛行駛情況、公司營運狀況、保險及肇事理賠、及未來發展等項目，以釐清租賃車輛之經營類型及需求特性，作為評析機動車輛租賃與汽車客、貨運市場區隔之參考依據。

四、統計分析

將調查所得之資料，利用統計分析方法，分析機動車輛租賃行業之經營特性、市場需求與消費者之間權利義務關係。

五、舉辦專家學者座談會

依據調查資料及分析內容邀集專家學者及各相關單位舉辦座談會，廣泛徵詢意見以供研究之參考。

本研究之研究流程如圖 1.1：

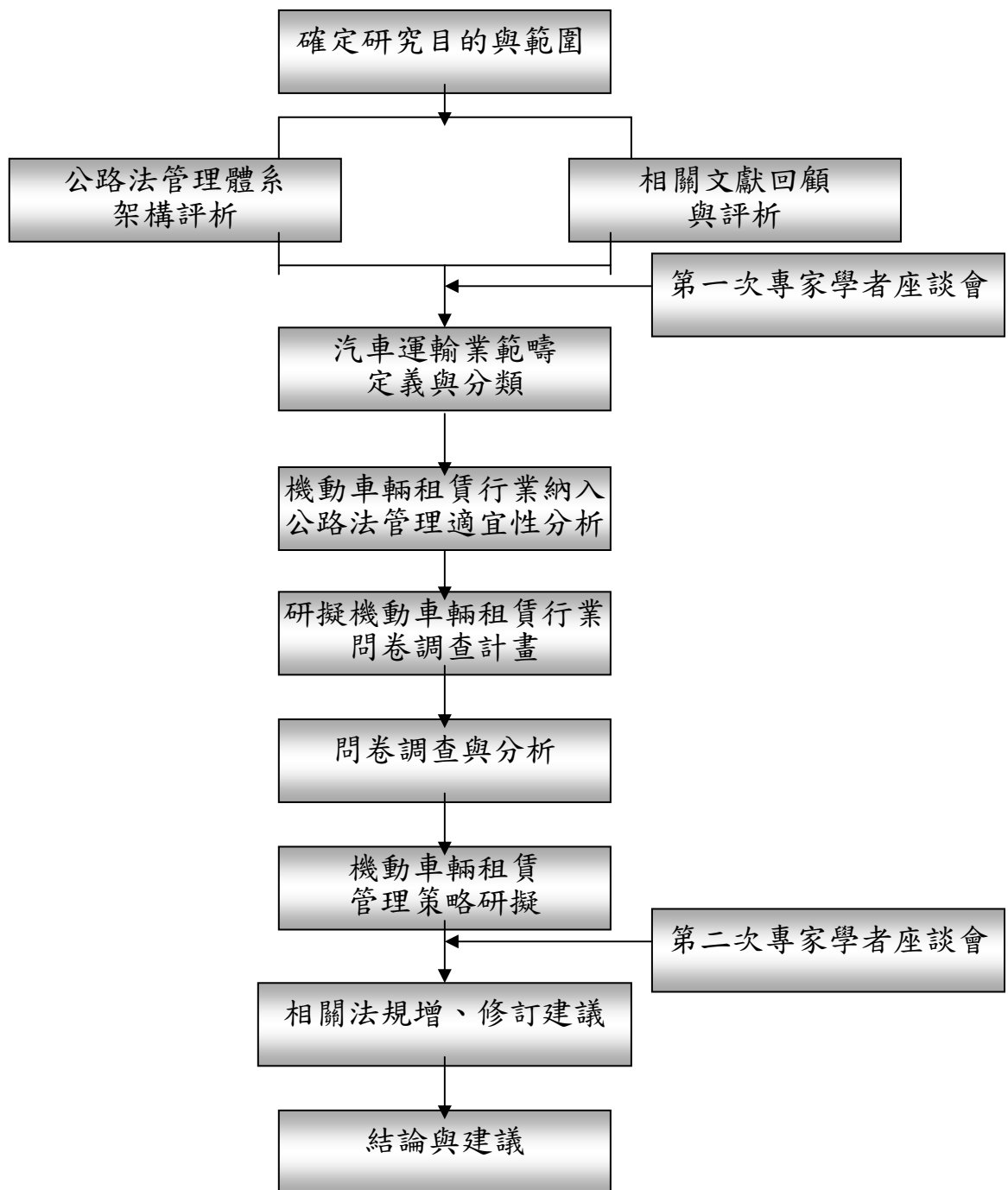


圖 1.1 研究流程圖

第二章 文獻回顧與公路法管理體系架構評析

2.1 文獻回顧

以往有關車輛租賃之研究係以運具需求特性為主要研究課題，極少就機動車輛租賃行業是否納入公路管理體系進行探討，民國 87 年鄭麗君『習慣性觀點探討小客車租賃之潛在市場之研究』指出，國人對小客車租賃的服務特性存在相當的差異，該研究以習慣領域的觀點將民眾依「租車經驗」與「想法」分別區隔市場需求群組，以 12 項屬性探測民眾對小客車租賃業的需求特性，並建立滿意度與重要性二維權重指標，並將此 12 項指標就原有租賃市場與未開發租賃市場建立落點圖與差異圖，區隔不同群組所重視的需求屬性強度，並訂定不同行銷策略，該研究結果顯示，消費者對小客車租賃業之車輛清潔、車輛新舊、車款種類、公司形象、手續繁簡、租車地點提供、車輛使用用途特別重視。最有可能產生租車需求為「旅遊」與「自己無車」或「車輛不在身邊」。受訪者對租車不滿意的項目為「車輛的保養不良」與「價格太貴」。租賃業為吸引消費者其應改善項目為「費用應合理化透明化」、「改良車輛性能」。在「買車自備停車位」、「加倍牌照燃料稅收」策略執行下，民眾改以「租用」小客車的機會可能會提高。

交通部統計處 88 年 7 月對台灣地區小客車租賃業營運狀況調查報告指出，目前台灣地區小客車租賃業大多數為小規模經營，於民國 87 年底，台灣地區共有 848 家，車輛數為一萬零九百八十輛，經營方式多以短期租賃為主，出租車輛每星期平均使用 2.1 天，大多數業者有因租車人違規被逕行舉發，並有五成業者出租車輛曾發生車禍，六成五業者認為同業間使用自用小客車違規經營，並認為長期租賃市場機會將增加，短期租賃市場機會將衰退，公司企業未來可能以長期租車來替代買車。

影響租車需求之因素，就所蒐集之國內外相關資料，皆較少著墨，惟陳煜生（77 年）將需求影響因素分為環境、人口、經濟、服務品質、行銷作業、偏好等六方面特性探討；另鄭麗君（87 年）以習慣性觀點探討小客車租賃之潛在市場之研究中偏好在車輛租賃行業之潛在市場分析，探討民眾之租車習慣選擇行為，該研究認為影響租車需求因素依照租賃車輛之特

性應分為：

1. 社經基本資料，包括年齡、家庭人口數、有無駕照、有無自用小客車、所得、每年平均國內旅遊次數。
2. 台灣運輸環境與運輸系統，包括環島運輸距離、幹線運輸服務水準、觀光旅遊景點選擇、觀光景點之道路路網條件。
3. 運具服務特性，包括租賃業者提供的車況、租費合理（有無附司機）、知名度（宣傳、民眾信賴感）、相關資訊提供（GIS、公司各地營業處、地圖提供）、保險、手續程序、服務態度。
4. 政府政策方向，包括買車需自備停車位、週休二日策略執行、幹線運輸興建、成立全國性旅遊服務協會、營造有利經營環境（開放國外租賃業經營、政府法規限制）。
5. 提昇租賃業服務水準（行銷合作、企業結盟），包括飯店旅館住宿、交車地點彈性、提供旅遊套餐、與保險業結盟、於主要運輸站提供接駁或專人送車。
6. 心理因素，包括偏好考量（消費者習慣行為）、是否曾租過車、價值觀衡量。

2.2 國外車輛租賃業現況

赫茲(Hertz)與愛維斯(AVIS)為美國最大兩家小客車租賃業者，其經營方式是在各大百貨公司或辦公室大樓廣設服務櫃檯，並與各大航空公司、飯店合作，以方便顧客租車，同時提供多元租車服務，另以商業廣告方式介紹公司服務品質及效率，來促進租車服務業務發展，並將市場上租賃用車輛於行駛 12 萬英里後強制淘汰，以吸引旅客租用。另考量國際化市場之需求差異，更在不同國家採用不同的行銷策略，曾於民國 76 年來台經營，推出甲地租車，乙地還車服務，惟因國內經營環境與國人消費行為不同於美國本土，且國人將租車與租屋有共同之聯想，把租車與分期付款購車相比，租車基本上要車新、要有保險、利息、停車費等固定開支，故其折舊率高，相對的租金較高，因此市場僅限於未持有車輛之消費者在過渡時期使用之運輸工具，另國內市場有限，無法達到經營規模效益，此外，由於

國內有關汽車租賃之法規尚不健全且多有限制，目前赫茲公司已退出國內市場，而愛維斯公司易主，而改以本土化經營方式接手經營。

2.2.1 HERTZ 租賃公司

HERTZ 公司成立於 1918 年，由 Walter Jacobs 創立於芝加哥，最初僅有十二輛福特 T 款車種，至 1923 年 John Hertz 投資該公司並更改公司名稱為 HERTZ，並建立目前廣為熟悉的黑底黃字商標，營運迄今已八十餘年，為全世界最大的租賃公司。該公司於 1932 年在芝加哥 Midway 機場開設第一個機場租車櫃檯，於 1938 年及 1950 年分別在加拿大及法國設置分支機構。俄國、亞洲及澳洲則分別於 1969、1978 及 1980 年設置分支機構。

目前企業總部設於美國紐澤西，而在全球超過 140 個國家總計有超過 6500 個營運櫃檯，並在全世界數百處機場設置分支機構提供完善的租車服務，公司車輛總數超過 525,000 輛，每年處理租車次數超過 2 千 5 百萬次。除車輛租賃業務外，HERTZ 公司業務項目尚包括重機械設備租賃及車輛銷售，車輛銷售部分，為該公司車齡一年之出租車輛，使該公司得以進行車輛更新，由於該公司汰舊換新之中古車輛固定成本較低，因此，在市場價格上有相當之競爭性。

HERTZ 公司也曾在租賃業務方面進行許多創新，例如在 1984 年設置電腦駕駛導引(Computerized Driving Directions)系統，將電腦設備放置於 HERTZ 公司的各營業據點，利用友善的介面讓使用者以螢幕觸控方式，提供所欲到達目的地之路徑。在 1987 年 HERTZ 公司實施更快速的即刻還車服務。1995 年 HERTZ 公司實施「永不迷失」(NEVER LOST)服務，於車輛上放置導航系統，讓租車者在駕車時不會迷失方向。

就租賃車輛之車型而言，涵蓋相當廣泛，有一般經濟型四人座轎車，雙門跑車、豪華型轎車、廂型車、四輪驅動車、敞篷車及高級車種如：Jaguar、Volvo、Lincoln 等車型，而在貨車方面有 15 英尺、20 英尺及 24 英尺三種（如圖 2.1 至圖 2.3），然而各營運據點所提供之車型隨各國之國情而有不同

15-ft. Truck

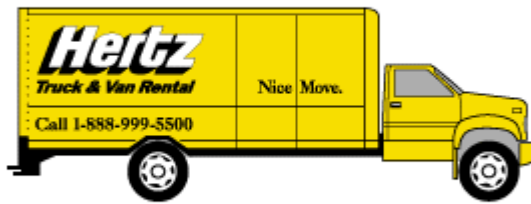


Accommodates up to about 3 rooms of furniture.

- 容量：820 立方英尺
- 承載重量約 3,600 磅
- 內部長度：15 英尺
- 內部寬度：94 英寸
- 內部高度：84 英寸
- 直立是八汽缸引擎，自動變速
- 動力方向盤、動力煞車
- 空調及 AM/FM 廣播
- 雙安全氣囊
- 滾動上昇式後門
- 駕駛室可與貨物車廂連通
- 有防滑斜坡及階梯以方便上、下貨物
- 光滑硬質地板以方便裝貨
- 車廂內部無其他障礙
- 車頂半透明及貨物區有燈光照明
- 玻璃纖維強化的車廂結構

圖 2.1 15 英尺（4.572 公尺）貨車規格

20-ft. Truck



Accommodates up to about 5 rooms of furniture.

- 容量：1210 立方英尺
- 承載重量約 10,600–12,100 磅
- 內部長度：20 英尺
- 內部寬度：94 英吋
- 內部高度：96 英吋
- 柴油動力引擎，自動變速
- 省油控制
- 動力方向盤、動力煞車
- 空調及 AM/FM 廣播
- 滾動上昇式後門
- 側面有向外推開之門
- 有防滑斜坡或升降機也有兩者兼具之車型
- 光滑硬質地板以方便裝貨
- 車廂內部無其他障礙
- 車頂半透明及貨物區有燈光照明
- 玻璃纖維強化的車廂結構

圖 2.2 20 英尺（6.095 公尺）貨車規格

24-ft. Truck



Accommodates up to about 8 rooms of furniture.

- 容量：1404 立方英尺
- 承載重量約 11,100-11,600 磅
- 內部長度：24 英尺
- 內部寬度：94 英寸
- 內部高度：96 英寸
- 柴油動力引擎，自動變速
- 省油控制
- 動力方向盤、動力煞車
- 空調及 AM/FM 廣播
- 滾動上昇式後門
- 側面有向外推開之門
- 有防滑斜坡或升降機也有兩者兼具之車型
- 光滑硬質地板以方便裝貨
- 車廂內部無其他障礙
- 車頂半透明及貨物區有燈光照明

圖 2.3 24 英尺（7.315 公尺）貨車規格

茲彙整 HERTZ 租車公司各國租車規定如下：

一、 美國

1. 持有有效之駕駛執照，駕照之有效期間應涵蓋車輛租賃之期間；如果駕照所使用之文字不是英文，則應出示國際駕照。
2. 駕駛紀錄查核。
3. 第二駕駛人應於租車時，經由租車公司審核准許後方得駕駛。
4. 租車年齡：在大部分地區，租車者年齡限制在 25 歲以上，但在密西根及紐約，18 歲以上即可租車。在紐約，18-24 歲的人租車，將額外負擔保險差價。
5. 有提供遺失損壞棄權之服務(Loss Damage Waiver)，此項服務並非保險，如果於租車時購買此項服務，則車輛在事故中發生損壞時租車人將無須負擔任何責任。

二、 德國

1. 在德國需年滿 25 歲，且駕照持有一年以上，才可以租賃車輛，而若租賃豪華車輛，則年齡需滿 30 歲。如果持有駕照之使用文字非認可語系，則應持有國際駕照。
2. 若有第二駕駛人，其資格亦需符合年齡之規定及持有有效駕照，於租賃時需同時向租車公司登記，並需增加租車費用。
3. 在保險方面其基本租車費率已包含第三責任險，此外並提供車禍保險 (Personal Accidence Insurance)、車輛失竊險及車損險等各式保險供承租人選擇。

三、 法國

1. 在法國年滿 21 歲持有駕駛執照即可租車，而租賃較高級的車則需年滿 25 歲甚至 30 歲。此外年齡在 21-25 歲間，租車費用較高。如果持有駕照之使用文字非認可語系則應持有國際駕照。
2. 若有第二駕駛人，其資格亦需符合年齡之規定及持有有效駕照，於租賃時需同時向租車公司登記，並需增加租車費用。
3. 在保險方面提供車禍保險 (Personal Accidence Insurance)、車輛失竊險及車損險等各式保險供承租人選擇。

2.2.2 AVIS 租賃公司

AVIS 租車公司為全球第二大的車輛出租公司，提供商用及休閒用途且車種相當廣泛，車種主要為轎車、休旅車及廂型車。在全球包括美國、加拿大、澳洲、紐西蘭等地區有超過 1,650 家分支營運據點，每年總計租車交易次數超過 1 千 6 百萬次，全球車隊總數約 220,000 輛。

2.2.3 Budget 租賃公司

1. 有關租車年齡需求方面；如同其他租車公司一樣，在美國租車駕駛年紀必須在 25 歲以上，甚至更年長，駕駛人年齡在每一州和不同的國家都有不同的駕駛年齡限制。
2. Budget 公司所提供的租車服務遍及世界各地。
3. 有多種的車型車款供顧客租用，不僅有福特及林肯等車廠的車輛，也有各種不同的貨車提供租車服務。但是在不同的地區所提供的車輛型式也有不同，所以在顧客方面可以先與公司聯絡後，能夠得知是否取得所需要的車輛。
4. Budget 公司提供不同的折扣和升級方案，並且提供特別的價格給一些特定的公司、顧客，若是在離峰時間以及租車日數超過十天以上，通常能獲得較好的價格。在租車升級方面，會員可以累積里程，將會獲得提昇租車者所租用車輛的等級以及車型的回饋。
5. 該公司與其他公司都會查詢駕駛人的駕駛記錄，以監控高危險的駕駛人，若是該駕駛人的駕駛紀錄中有不良的記錄，該公司會拒絕提供租車的服務。
6. Budget 公司也提供一些租車者所需的配件租用：如兒童座椅、滑雪用具的架子、滑雪時防滑的輪子，以及行動電話等。
7. 對於殘障人士也提供租車的服務，租車者必須有駕駛執照，並且最少 25 歲以上，以及符合一些相關的規定。在租車費用方面不需多付額外的租車費用。
8. 關於保險方面，因為租車人的需求不同而有不同的配套方式，對於租車人的國籍(本國人、外籍人士)、租車地區，以及租車的車型

而有不同的保險以供租車人購買。

9. 租用貨車的駕駛並需持有 C 級駕照。若對於使用者為商業行為的租用(24 呎長的貨車)，駕駛人必須持有 B 級駕照。

2.2.4 U-Haul 租賃公司

1. 該公司所提供的租車服務與一般的租車較為不同的是該公司主要提供貨車及拖車的租車服務，提供顧客能夠作為搬家或是搬運貨物之用，所提供的貨車及拖車種類相當的多，並且也提供相關器具的租用。
2. 租車人所應持有的駕照種類，因為租車人所租用的車輛或拖車有所不同，如為一般小型車後面加裝小型拖車，則租車人只需具備小型車駕駛執照，若是屬於貨車或是大型拖車，則需有符合駕駛該型車輛的駕駛執照。
3. 提供點對點以及城市到城市的不同搬運費率，對於顧客搬家的服務又有提供許多完善的服務，如搬家工具、拖車使用及拖車的工具租用等。

2.3 公路法管理體系架構評析

本節將就「公路法」及其管理體系之「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業審核細則」等相關規定加以探討分析。

2.3.1 公路法

「公路法」立法的目的為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全(第一條)。全文分總則、公路修建與養護、公路運輸、安全管理、獎勵與處罰、附則等六章，共 81 條。

由於本研究探討之機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性，主要係就公路法中有關公路運輸部分進行探討，因此，以下將就現行公路法中有關公路運輸及汽車運輸業管理部分加以分析。

有關公路運輸部分，列於公路法第三章第 34 條至第 57 條。其第 34 條規定公路汽車運輸，分自用與營運兩種。自用汽車得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：

1. 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。
2. 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。
3. 遊覽車客運業，在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。
4. 計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。
5. 小客車租賃業：以小客車出租與他人自行使用為營業者。
6. 汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。
7. 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。
8. 汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。

上述業種即為目前公路法所規範之汽車運輸業，而由目前規範之汽車運輸業而言，車輛租賃行業中，僅小客車租賃業涵蓋於汽車運輸業之範疇而受公路法之規範，其他有關大客車、大、小貨車租賃及機車租賃等均未納入公路法之管理體系(另於九十一年一月經立法院三讀通過將小貨車租賃業納入)。

由公路法第三十四條之精神觀之，公路汽車運輸分為自用及營業兩種，自用車輛可通行於全國而不受限制，營業車輛則應分類營運並受公路法及其他相關法令之限制。因此，機動車輛租賃行業是否納入公路法，應先探討其屬於公路汽車運輸之自用或營業之特性，評析其應否納入公路法管理體系。

公路法第 35 條至 37 條係規範汽車運輸業申請資格及申請對象，其中第 35 條規定，非中華民國國民或法人不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但是經由中央公路主管機關交通部核准者，得申請經營小客車租賃業、汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業。公路法第 37 條規定，經營小客車租賃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。

公路法第 38 條係規範審核經營汽車運輸業申請之條件，包含以下四

項：

1. 合於當地運輸需要者。
2. 確能增進公眾便利者。
3. 具有充分經營財力者。
4. 具有足夠合於規定車輛及站、場設備者。

而依公路法第 38 條授權，交通部訂有「汽車運輸業審核細則」，全文共八條，據以規範及審核汽車運輸業之申請資格。

公路法第 39 條及第 40 條係規定汽車運輸業申請籌設及開業期間。其中第 39 條規定，汽車運輸業應自核准籌設之日起六個月內籌備完成，如因特殊情形未能如期籌備完成時，得報請公路主管機關延長籌設期間，延長期間以六個月為限，逾期撤銷其核准籌備。而汽車運輸業者應於籌備期間依法辦理公司或商業登記，並報請公路主管機關核准發給汽車運輸業營業執照，方得開始營業或通車營運。

汽車運輸業者取得營業執照後，依公路法第 40 條規定，應於一個月內開始營業或通車營運。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，逾期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。

公路法第 41 條係就公路汽車客運業及市區汽車客運業之路線經營家數之規定。第 42 條規定汽車運輸業之客、貨運運價訂定及調整之規定，此一條文並授權交通部訂定「汽車運輸業客貨運運價準則」，全文總計 12 條。

公路法第 44 條規定公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收公路營運費，撥充運輸獎助、安全管理及公路養護之用，惟目前並未有徵收是項費用。公路法第 46 條至第 56 條，係對於汽車運輸業營業管理之規定，第 46 條規定汽車運輸業變更組織、增減資產、抵押財產、宣告停業或歇業，應先報請公路主管機關核准。第 47 條規定公路主管機關對於汽車運輸業，認為經營不善，妨礙公共利益或交通安全，得限令定期改善，如逾期尚無成效，得停止其部分營業。受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，經交通部核准，撤銷其汽車運輸業營業執照。

公路法第 77 條係針對公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及

依本法所發布之命令者及未經申請核准經營公路經營業、汽車或電車運輸業者之處分規定。依第 77 條第一項規定，公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及依本法所發布之命令者，除本法另有規定外，處新台幣九千元以上至新台幣九萬元以下之罰鍰，公路主管機關並得按其情節，吊扣其營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，或報請交通部撤銷其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，現行取得汽車運輸業營業執照之業者，違法相關規定悉依上述處分規定辦理。第 77 條第二項規定，未依本申請核准，而經營公路經營業、汽車及電車運輸業者，處新台幣一萬五千元以上十五萬元以下罰鍰，公路主管機關並應勒令其停業，吊扣其非法營業之車輛牌照一個月至三個月，或吊銷其車輛牌照，本項規定之要處分對象為自用車輛違規經營汽車運輸業。

公路法第 79 條規定，汽車運輸業管理規則由交通部定之，在此授權下，交通部訂有「汽車運輸業管理規則」，以規範汽車運輸業之申請設置及營運，全文共五章一百四十一條。

為就公路法管理體系進行深入探究，以下將就依公路法所訂定之授權命令「汽車運輸業管理規則」及「汽車運輸業審核細則」加以探討。

2.3.2 汽車運輸業管理規則及汽車運輸業審核細則

汽車運輸業管理規則係依公路法第 79 條規定授權交通部訂定，其中第一章為總則，規範汽車運輸業申請籌設及營運之一般性規定，第二章為客運，自第 33 條至第 103 條，內容包括公路汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業及小客車租賃業等。第三章為貨運，第四章為獎勵及處罰，第五章為附則。

汽車運輸業審核細則，係依公路法第 39 條規定授權交通部訂定，其目的在規範汽車運輸業申請核准之條件，其規範內容包括最低資本額、車輛及場站設備等，全文共八條。

有關小客車租賃業係於「汽車運輸業管理規則」第 97 條至第 103 條規範，其中第 99 條規定小客車租賃業，分為甲種小客車租賃業及乙種小客車租賃業兩種，甲種小客車租賃業以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦

理租車業務。而乙種小客車租賃業得以公司或行號經營，但是不得設置分支機構。

甲種小客車租賃業與乙種小客車租賃業除在經營組織及經營範圍上有差異外，其申請核准條件亦不同。依「汽車運輸業審核細則」第4條規定，甲種小客車租賃業最低資本額在新台幣五千萬元以上，乙種小客車租賃業最低資本額在新台幣五百萬元以上；在車輛設備部分，甲種小客車租賃業申請時須具備全新小客車一百輛以上，乙種小客車租賃業需具備全新小客車十輛以上。由以上規定可看出甲種及乙種小客車租賃業其資本額及車輛數下限規定之差異相當大。

依「汽車運輸業管理規則」第100條規定，我國小客車之租賃方式分為租車人自行駕駛及由租賃業者代僱駕駛二種，租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。代僱駕駛者應由租賃業者代僱且駕駛人應持有有效之小型車職業駕駛執照。其他有關承租之規定如下：

1. 出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。
2. 驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。小客車租賃業應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。
3. 供租賃之小客車應投保汽車意外責任險，於出租前應實施檢修，保持良好狀態。供租賃之小客車得投保車損險或失竊險，未投保時，出租人應告知租車人，並載明於出租單。
4. 應備置汽車出租記錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。
5. 應明示承租人隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。
6. 交付出租汽車時，應予承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。
7. 不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客違規營業。

綜合前述對「公路法」、「汽車運輸業管理規則」及「汽車運輸業審核細則」等法規探討，可知目前公路法對汽車運輸業之經營範圍，在車輛租賃方面僅涵蓋小客車租賃業，有關貨車、大客車等車輛之租賃均未納入營

業範圍，因此，該等車輛之租賃行為是否有違反公路法，應加以探討。而若將貨車及大客車租賃行為認定為營業行為，然而在公路法之汽車運輸業又未將之納入，則業者在無法申請核准之情況下，將以自用車輛進行車輛租賃業務，又將面臨違反公路法第 77 條第 2 項之虞。

有關汽車運輸業者之管理，依「公路法」及相關法令規定，中央與地方權責劃分管理體系架構如圖 2.4 所示，交通部係負責政策之擬定、法令釋疑、研修及依公路法第 77 條第一項規定，對汽車運輸業營業執照之撤銷。地方公路主管機關（臺北市政府交通局、高雄市政府建設局、交通部公路總局及縣(市)政府交通局）負責汽車運輸業營業執照核發及督導管理，惟現行有關汽車運輸業執照核發多授權監理單位執行。監理單位（各監理所站、臺北市監理處、高雄市監理處）則負責實務面之汽車運輸業申請設立及管理。

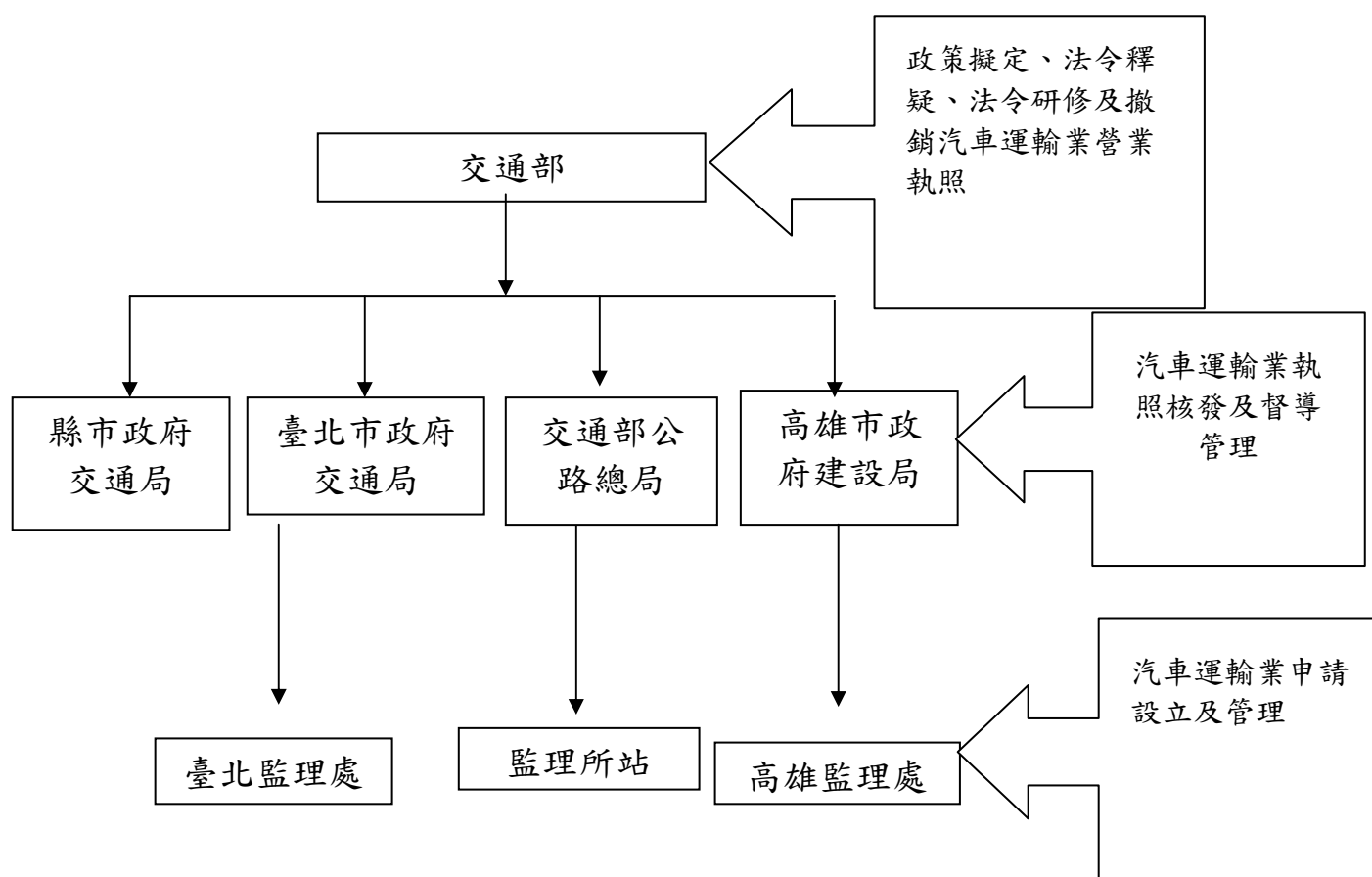


圖 2.4 汽車運輸業管理體系架構

2.3.3 停車場法及汽車運輸業停車場設置要點

依據「停車場法」第 23 條規定，汽車運輸業、買賣業、修理業、洗車業及其他與汽車服務有關之行業，應設置其業務必要之停車場。停車場之設置規定，由省（市）或縣（市）各該行業之主管機關定之。依前開「停車場法」之規定，目前各縣（市）均訂有汽車運輸業停車場設置規定。而由於小客車租賃業係汽車運輸業之一類，因此，目前小客車租賃業者在申請設置及變更登記時，均應檢附停車場設置相關證明文件。

就停車場設置規定方面，以臺北市為例，依「臺北市汽車運輸業停車場設置要點」第二點規定，其所指之汽車運輸業，係為營業處設於臺北市之 1.遊覽車客運業、2.計程車客運業、3.小客車租賃業、4.汽車貨運業、5.汽車路線貨運業、6.汽車貨櫃貨運業等六類。而臺北市汽車運輸業者所設置之停車場，依該要點第三點規定，得設置於臺北市鄰近之台北縣、桃園縣及基隆市。在停車場設置數量方面，停車場得因應營運管理需要，分設多處或多家合置於一處，停車位數不得少於其營業車輛數六分之一，其不足一個停車位部分，以一個停車位計算。停車場之設置，應由申請人填具申請表，並檢附相關文件報請監理機關辦理。

因此，機動車輛租賃業如納入「公路法」管理，業者之申請設立，除須符合各項申請門檻外，並應依規定設置足夠之停車位，而目前小貨車租賃業由於尚未納入汽車運輸業範疇，因此多以汽車買賣業辦理公司登記，而汽車買賣業依「停車場法」應設置停車位，然而各縣市均未訂有相關設置規定，因此迄今並未設置停車場。故若將機動車輛納入「公路法」管理體系，停車場之設置亦為影響業者之一要項。

2.4 現行管理法令適宜性分析

綜合前述公路法及相關法令其對小客車租賃業之規範範圍如下：

1. 小客車租賃業係特許行業，業者應先取得汽車運輸業執照後方得經營。
2. 規範業者申請籌設之資本額、車輛數及停車場。
3. 規範業者營業範圍、租車人資格及代僱駕駛人資格。

4. 規範租賃費率之訂定方式及收費標準。
5. 其他營業之相關規範。

因此，就機動車輛租賃行為中，本研究認為法令所規範者應為具有外部效果而可能對其他人產生影響之事項，而對於租賃業者與承租人間權利義務，應由私人契約加以規範較為妥適。就目前公路法所規範小客車租賃業者營運事項，其中停車位、租車人及代僱駕駛人資格等應為具有外部效果之事項，業者具備停車位方不致因違規停車影響道路車流順暢，租車人及代僱駕駛人資格及車輛性能等係為維護行車安全。至於在申設資本額、車輛數、營業範圍及費率等，在經濟及社會環境日趨開放進步及資訊傳遞日益迅速，應已無須再以法令加以規範，而各租賃業者之營運良窳應可透過評鑑方式並將相關訊息揭露訊息供大眾作為選擇之參考。故如將機動車輛租賃業納入「公路法」管理體系，本研究認為在法令規範上應就租車人資格、代僱駕駛資格、車輛性能確保、停車位、保險及違規處理等涉及承租人及租賃業者權利義務關係事項加以規範，其他事項應無須以法規限制，以增加業者經營彈性。

第三章 機動車輛租賃行業分析

3.1 國內車輛租賃行業現況

3.1.1 小客車租賃業現況

小客車租賃業係交通部於民國 52 年 7 月公布「汽車租賃業管理辦法」施行後，由省市公路主管機關發給業者執照核准經營。因當時屬新興行業，交通部對業者申請設立之規模與條件規定不嚴，市場需求亦未充分發展，因此鮮少有規模在十輛以上者，甚至擁有一輛車即可營業，不但造成業者營業方式、營運績效及服務水準有良莠不齊的現象，甚至有少數業者在尖峰需求期間，擅將其他車輛改為出租使用營利。

上述管理辦法雖曾於民國 61 年 6 月及民國 68 年 10 月間二度修正，惟均未將該業納入「公路法」所明訂之「汽車運輸業」營運分類及管理範疇，且在該營運辦法所規定之租車運輸服務與計程車之運輸服務，並未適當釐清彼此間經營界線，以致難以有效區分，並予以適當管理。其間交通部曾於民國 67 年 12 月 15 日發佈凍結小客車出租業（即目前之計程車客運業）之申請設立及增車，民國 68 年 12 月 15 日對「汽車出租業」（即目前之小客車租賃業）亦一併加以凍結，停止申請設立及增車。

由於申請設立及增車凍結時間甚長（約八年），在此期間國民對於租賃汽車之需求日益增加，而原有車輛數實不足以滿足民眾之需求，以致非法經營小客車出租業者增多，而合法之小客車租賃業者亦將自用車輛違規作出租車輛使用，故實際參與租賃之業者及車輛數，雖無實際統計，但遠超過已登記之家數及車輛數是不爭之事實。因此部分公司或個人鑑於國內租車需求甚殷，而國外小客車租賃公司非常普遍，遂透過各種管道要求設立或引進國際知名的赫茲（HERTZ）、艾維士（AVIS）等小客車租賃經營網。惟因當時「汽車租賃業管理辦法」尚未納入「公路法」所定之汽車運輸業營運分類，業務設立及增車尚在暫停受理期間為由，未予核准經營。

至民國 73 年 1 月修正「公路法」經總統明令公布，其中已將「小客車租賃業」納入汽車運輸業管理範圍，而交通部亦蒐集美、日、英、韓等國有關小客車租賃業管理法規，加以研究並參酌國情需要，除將小客車租

賃業分為甲、乙兩種而與計程車在計費方式、出租方式及市場區隔予以明訂外，並將原有「汽車租賃業管理辦法」加以修正，將其管理規定納入「汽車運輸業管理規則」內，以合理管理小客車租賃業。交通部於民國 76 年 3 月 16 日重新開放小客車租賃業申請設立及增車，由資料顯示，民國 76 年小客車租賃業重新開放申請設立前，臺北市小客車租賃業計有 119 家，車輛數 453 輛，重新開放申請設立及增車後，小客車租賃業家數即不斷成長並趨於穩定，至九十年五月底止，臺北市有小客車租賃業者 317 家，車輛數 7786 輛，高雄市有 108 家業者，車輛數 544 輛，台灣省有 676 家業者，車輛數 5316 輛。

小客車租賃業者是以九人座以下之小客車為營業車輛，出租予顧客，不同於目前大部分仍以生產為導向之「大眾運輸業」，而是以需求為導向之「運輸服務業」，提供大眾沒有固定限制時間、起點及目的地之旅次，使個人有更自主的運輸選擇，此一運輸服務業之營業特性可歸納如次：

1. 營業車輛：目前各小客車租賃公司之營業車輛主要為 2000CC 及以下之中小型四門轎車或九人座小客車，少部分則為 2000CC 以上豪華四門轎車及極少數於風景區使用之吉普車等。
2. 營業時間：在平日營業時間一般自早上 8-9 時至晚上 9-12 時，在例假日則視各公司制度及出車率而定，若前一天出租率很高，或皆已預定額滿，則營業時間較短，可能只留部分人員受理顧客還車事宜。
3. 營業對象及區位：由於部分小客車租賃公司提供代客駕駛服務，無駕駛執照者亦可租車，故營業對象普及所有大眾。惟其營業市場大部分為旅遊、商務或喜慶等特定旅次之需求；至於營業區域則無任何限制。
4. 委託制度：部分小客車租賃業者與旅行社、飯店等簽訂合約，代飯店安排旅遊行程、往來機場、車站及配合旅行社之套裝旅遊行程等，此為運輸事業與觀光事業聯合服務之經營方式。
5. 費率：供租賃之車輛，因車種、車齡、排氣量、配備之差異而有不同之租賃收費，此種無固定標準費用之特性，乃為與其他運輸

服務業收費較大之差異處。

根據交通部 88 年辦理之「小客車租賃業營運狀況調查」報告顯示，小客車租賃業者多為小規模經營，半數以上業者出租車輛在 10 輛以下，截至 87 年底，台灣地區小客車租賃業者 848 家，車輛數 10980 輛，九成二為乙種小客車租賃業者，僅 7.8% 為甲種小客車租賃業者，出租車輛有五成五是在 10 輛以下。在小客車租賃業租賃型態(詳見表 3.1)84% 左右業者以經營短期租賃業務為主，僅 3.8% 業者經營長期租賃（租期一年以上），而 1.2% 業者則兼營長、短期租賃。出租車輛有 81% 為國產車，36% 左右業者有提供司機服務，7.8% 業者有國內連鎖經營據點，4% 業者有在交通場站（主要為機場）租設專櫃辦理租車業務。

表 3.1 小客車租賃業租賃型態

單位：%

| 項目別 | | 百分比 | 項目別 | | 百分比 |
|--------|--------|------|-------------|---|------|
| 租賃型態 | 短租 | 84.1 | 有無提供代僱駕駛 | 有 | 64.1 |
| | 長租 | 3.8 | | 無 | 35.9 |
| | 長、短租兼營 | 12.1 | 有無在交通場站出設專櫃 | 有 | 96.0 |
| 出租車輛種類 | 國產車 | 80.5 | | 無 | 4.0 |
| | 一般進口車 | 8.6 | 有無國內連鎖經營據點 | 有 | 92.2 |
| | 高級進口車 | 10.9 | | 無 | 7.8 |

資料來源：交通部 88 年「小客車租賃業營運狀況調查」

就出租車輛行駛情形而言，該調查顯示，國產車及一般進口車通常每星期平均出租天數 2.1 天，略高於高級進口車之 1.9 天，例假日平均出租率 54.9%，高於平常日之 34.0%（詳表 3.2 及表 3.3），顯示出租車輛使用型態以假日出遊使用較多。而 86% 的租賃業者曾因租車人違規被照相逕行舉發，其中以每月被舉發 11-30 次較多，占 23.3%，顯示租車人違規駕駛情形值得重視。車禍事故方面，87 年全年有 45% 業者其出租車輛未發生車禍事故，而有 54% 業者其出租車輛曾發生車禍事故，其中以發生車禍事故 1-5 次最多。

表 3.2 平均每輛車每星期出租天數 單位：％

| 國產車及一般進口車 | 出租天數 | 1 天以內 | 1-未滿 2 天 | 2-未滿 3 天 | 3-未滿 4 天 | 4-未滿 5 天 | 5-未滿 6 天 | 6-未滿 7 天 | 7 天 | 未回答 | 平均值 |
|-----------|------|-------|----------|------------|-------------|------------|------------|----------|--------|-------|-----|
| | 百分比 | 19.8% | 24.5% | 25.8% | 11.1% | 3.3% | 1.8% | 0.7% | 0.9% | 12.0% | 2.1 |
| 高級進口車 | 出租天數 | 半天以內 | 半-未滿 1 天 | 1-未滿 1.5 天 | 1.5 -未滿 2 天 | 2-未滿 2.5 天 | 2.5-未滿 3 天 | 3-未滿 4 天 | 4 天及以上 | 未回答 | 平均值 |
| | 百分比 | 8.4% | 14.7% | 15.8% | 9.5% | 5.3% | 4.2% | 9.5% | 8.4% | 24.2% | 1.9 |

資料來源：交通部 88 年「小客車租賃業營運狀況調查」

表 3.3 車輛出租率 單位：％

| 項目別 | 未滿 30% | 30-未滿 40% | 40%-未滿 50% | 50-未滿 60% | 60-未滿 70% | 70-未滿 80% | 80-未滿 90% | 90%以上 | 未回答 | 平均值 |
|-----|--------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|------|------|
| 平日 | 55.8 | 15.6 | 6.8 | 5.9 | 1.3 | 2.5 | 1.9 | 0.9 | 9.3 | 34.0 |
| 例假日 | 16.1 | 12.5 | 8.3 | 11.4 | 12.5 | 12.5 | 8.0 | 4.7 | 14.2 | 54.9 |

資料來源：交通部 88 年「小客車租賃業營運狀況調查」

就營運狀況而言，近六成業者每天營業時數超過 12 小時，平均每天營業時數 13.6 小時，顯示業者因應租車人不定時租車及交車，每天營業時間較長。就租車費用而言，民國 87 年國產車出租一天費用 1,500 元-1,750 元較多（34.4％），平均每車出租一天費用為 1,642 元；一般進口車出租一天費用以 1,500 元-2,500 元較多（37.5％），平均每車出租一天費用為 2,832 元。高級進口車則以每小時 1,500 元以上者較多(40.6%)，平均每車每小時費用為 2,200 元。租金收入方面，87 年全年短期租賃車輛租金收入（不含駕駛費用），以 15 萬元以下較多(49.5％)，平均每輛車每年租金收入為 18.1 萬元，而長期租賃車租金收入(不含駕駛費用)則以 20 萬-30 萬元較多(39.2％)，平均每輛每年租金收入為 31.9 萬元。若含駕駛費用，則短期租賃車每年租金收入以未滿 20 萬元較多（38.7％），長期租賃車每年租金收入則以 30 萬-50 萬元較多，平均每輛車全年租金收入分別為短期租賃車輛 42 萬 4,684 元及長期租賃車輛 63 萬 8,889 元，顯示長期租賃車輛因租期穩定且長，租金收入較短期租賃車輛高。

就租車人及用途類型而言，租車人以男性、年輕族群為主，偏好車齡

1 年以內、排氣量 1600-2000cc 之國產新車，主要供休閒旅遊之用（詳如表 3.4 及表 3.5）。租用小客車之主要租車人（以押證件者為主），84.4%為男性，女性僅占 0.8%。以 20-未滿 30 歲之年輕人居多，佔 61.5%。車輛排氣量以 1600-2000cc 較多，佔 56%，車種以國產車居多，佔八成，租車用途則 61.5%為供作休閒旅遊。

表 3.4 主要租車人之特性

| 租車人性別 | 百分比 | 租車人年齡 | 百分比 |
|-------|------|--------------|------|
| 男 | 84.4 | 未滿 20 歲 | 3.6 |
| 女 | 0.8 | 20 歲-未滿 30 歲 | 61.5 |
| 未回答 | 14.8 | 30 歲-未滿 40 歲 | 15.4 |
| | | 40 歲以上 | 4.0 |
| | | 未回答 | 15.4 |

資料來源：交通部 88 年「小客車租賃業營運狀況調查」

表 3.5 主要租車人租車用途

| 項目別 | 休閒旅遊 | 商務活動 | 禮車 | 交通車之用 | 其他 | 未回答 |
|-----|-------|------|------|-------|------|-------|
| 百分比 | 61.5% | 9.1% | 0.6% | 11.0% | 0.9% | 16.9% |

資料來源：交通部 88 年「小客車租賃業營運狀況調查」

在營運上有 65%的業者認為同業間使用自用小客車違規經營，其中認為很普遍及普遍者各佔 37%及 28%，明顯高於認為很少及沒有之 22%，另有 59%業者認為有未立案業者違規經營，明顯高於認為無違規經營者之 10%，因此，業者違規經營之情況為值得重視之問題。

在小客車租賃定型化契約部分，有 50%的業者已收到交通部編印之「小客車租賃定型化契約範本」，其中 34%的業者已採用此契約範本，有 27%的業者覺得滿意高於不滿意之 3.8%。尚未採用的業者絕大部分尚未決定是否採用，僅不及一成業者表示以後會採用。有 55%業者認為有需要將出租車輛，駛出 1 小時內或行駛 40 公里內，機件發生故障因而肇事情形列入契約範圍內規範。調查顯示有 76%的業者於 87 年並未發生出租車輛駛出 1 小時內機件發生故障，有 56%的業者於 87 年並未發生行駛 40 公里內機件發生故障，有 17%的業者機件發生故障但未肇事，僅 2.1%的業

者有發生故障因而肇事。

從交通部 87 年小客車租賃業營運狀況調查中，業者對未來展望可歸納以下幾點：

1. 有 71% 的業者認為 87 年營運較 86 年衰退，其中 48% 認為衰退幅度在 10% 及以上；有 15% 的業者認為營運較 86 年成長，其中 71% 業者認為成長幅度在 5% 以下。有 44% 業者預期 88 年營運會較 87 年衰退，其中 35% 的業者認為衰退幅度在 10% 及以上；有 29% 的業者認為會成長，其成長幅度以 5% 以下較多，佔 45%，顯示業者預期 88 年營運衰退狀況較 87 年趨緩。
2. 多數業者預期 88 年並無增（減）資本額計畫，而有增（減）計畫者則以增資及增車者較多，顯示多數業者 88 年營運狀況，仍多採維持現狀。
3. 有 44% 的小客車租賃業者認為在目前經營環境下，短期租賃業務未來長期發展會逐漸衰退，高於認為會持續成長的 19%，而認為會維持目前現狀者，則佔 28%。有 23% 的業者（尤其甲種業者高達 54%）認為長期租賃業務未來會逐漸成長，高於認為會逐漸衰退的 11%，而有 10% 的業者認為會維持目前現狀，顯示業者對未來租賃車業務，較看好長期租賃業務，此應與其租期長租金收入較穩定有關。
4. 自 86 年政府開放外商公司參與投資國內租賃車業務（目前國內有少數幾家有外商公司參與投資），有 83% 的業者認為對其業務會有影響，其中認為影響很大者，佔 47%（甲種業者高達 60%），認為略有影響者，佔 36%，顯示業者認為外商公司經營國內租賃車業務會帶來頗大市場競爭壓力，尤其是長期租賃業者。
5. 由於長期租車以代替買車，可減少公司購車、僱用司機、車輛保養維修成本等問題，因此有 64% 的業者認為企業界未來會考慮長期租車以代替買車，最主要考量原因為「可降低公司購車成本及車輛停放、保養維修及其他牌照、燃料稅費」（43.1%），其次為「可減少公司僱用及管理司機之人事成本」（36.5%），此亦可佐證業者看好未來長期租賃業務會持續成長。

而隨著國內週休二日實施，國人休閒時間增加、旅遊業之逐漸蓬勃，國內汽車業者紛紛設立租車公司，其中由南陽實業成立的朝陽租車公司和由中華賓士成立的東興租車公司，都屬較早成軍業者，而近年來中華汽車也成立中菱租車公司，裕隆汽車則購併格上租車公司，都正設法擴大經營範圍。由豐田汽車總代理和泰公司投資成立的和運租車公司則以長期租賃和短期租賃同步向市場挺進。

隨著國人理財觀念的提升，再加上景氣不佳，已有愈來愈多的人也開始思考買車所將帶來的有關車輛折舊、維修保養、稅金、保險等附加花費負擔。而為了讓消費者能夠充分享受短期租車上的便利性，消費者僅需撥打該公司全省租車服務網的服務專線電話，即可至指定點取車，使用完畢後再開往就近指定點還車；由以上業者動態及經營理念可以預期小客車短期租賃市場競爭將更形激烈，短期租賃市場的大幅成長雖然不至於會大大壓縮新車銷售市場，但是就小客車使用之市場區隔而言，短期租賃市場還是有穩定擴張的機會。

短期租賃市場成長可期，因此，在市場蓬勃發展及競爭日遽，租車無論取車或還車將可更方便。就租車規定而言，以和運租車公司為例如下：

1. 承租人須年滿 20 歲，且須持有 1 年以上有效駕駛執照。
2. 每日限駛里程為 400 公里，超出部份每 1 公里加收新台幣 2 元。
3. 日租期以 24 小時為限，客戶須依約定時間還車，超過 6 小時以上以加收 1 日租金計算。
4. 所租車輛用油由承租人自備，但還車時若油量少於出車時油量應負責補足。
5. 租金中包含「強制險」、「乘客意外險」和「任意第三人責任險」。如想附加車損險及竊盜險必須在租車前加保並簽名確認，否則車輛損傷維修費用須自行全額負擔。
6. 若發現車輛有瑕疵或操作不良時，應立即告知租車公司，否則如超過 1 小時或行駛超過 40 公里，仍須負擔日租金。

3.1.2 小貨車租賃業務營運現況

自民國七十五年台北地區第一家經營貨車租賃業務之業者開始營運以來，小貨車租賃業之經營已經存在近十五年，目前臺灣地區貨車租賃市場上營運家數較具規模業者(擁有車隊二十輛以上)約七十五家，另有約近百家小型租賃業者;由於在相關的汽車運輸業管理法規中，並無貨車租賃之經營管理規範，致使業者游走於法令邊緣，亦造成地方運輸事業目的主管機關管理稽查作業的困擾，在十餘年的經營環境變遷下，小貨車租賃市場之運作模式已然成形，有關其營運作業現況茲分述如下:

一、市場規模

目前小貨車租賃同業擁有車隊二十輛以上，較具規模之業者總計約七十五家，二十輛以下之小型租賃業者約近百家，營業地點分佈於各縣市，惟其中仍以台北、台中、高雄三大都會區為主;較具規模之業者擁有車隊規模約二十輛至二百輛左右，平均約四十至五十輛，目前在小貨車租賃市場上約有三十五家較具規模之業者，共同成立「全國小貨車租賃商業同業自救會」，為一臨時性的類似公會組織，扮演業者間營運資訊交換及權益爭取之橋樑角色。

二、業者持有的營業證照類別

市場上現有之貨車租賃經營業者，由於現行法規之運輸業業態分類中並無「貨車租賃」之相關業別，造成業者無法正式申請設立貨車租賃公司，以獲得許可經營證照辦理營業登記，因此，目前絕大多數的業者均係申請汽車買賣、汽車材料買賣或汽車零件買賣等營利事業登記之商行，以取得地方政府營業許可，惟實質從事貨車租賃的業務，汽車零件買賣等，僅為附屬之營業服務項目

三、租用車輛的型式類別

貨車租賃業目前提供承租的車輛均為三．五噸以下貨車或客貨兩用車，包括一．七五噸之小貨車(小發財)、三．四九噸之小貨車及廂型貨車，由於三．五噸以上貨車因屬大型貨車，必需領有職業駕照之駕駛人方得駕駛，因此現階段並未提供大型貨車租賃服務;租賃收費標準部分，以承租時間為計價基礎，隨使用車型不同而有不同的計價基礎，且不限制車輛行駛里程，一般而言，一．七五噸貨車起價為二百元至五百元間(使

用時間為二小時之內)，每增加一小時加收六〇元至九〇元不等，三・四九噸貨車起價為六百元至七百元之間(使用時間為二小時之內)，每增加一小時加收一百元至一二〇元不等，且使用十二小時以上，一日之內收取固定租金。由於貨車承租具有相當時間彈性，而其不限定最低承租時數及最高行駛里程之租賃方式，對於臨時或機動性貨物運輸需求之個人消費者及公司行號而言，確實具有相當的承租誘因。

四、租賃業者與承租人間之權利義務關係

租賃業者及承租人之間為了釐清有關車輛維護管理及承租人駕駛行為之法律責任，係以雙方訂定租賃合約的方式為之；車輛租賃期間之權利義務規範，除車輛故障處理係需考量雙方責任分擔外，其餘有關事故發生、交通違規、車輛遭竊等承租人使用車輛期間所衍生民事、刑事責任，業者均立於優勢的立場，主張由承租人完全負擔，甚至對於賠償的基準，目前並無一定的標準，由業者自行決定。另外，在承租人的資格限制方面，一般業者僅要求承租人提供駕駛執照或身份證明文件，並未設有限制或約束條件，同樣地對於車輛的使用方式或運輸貨物的種類亦無任何規範，即放寬承租人使用，僅於合約中簡要規範其不法或違規之行為，責任概由承租人負擔承受，表 3.6 為小貨車出租合約書。(資料來源：小貨車出租業者)

立法院交通、司法委員會於 90 年 10 月 15 日審查通過「公路法部分條文修正草案」，通過前民進黨立委李應元等人提案，在公路法中納入小客車租賃業的管理規定，開放民眾租賃小貨車。立委認為，允許小貨車租賃業存在，可抑制商家小貨車的數量成長，而民眾也可以租車自己搬家，使「搬家流氓」的糾紛能相對減少。於「公路法」規範之汽車運輸業中增列小貨車租賃業之修正條文已於九十一年一月經立法院三讀通過。

表 3.6 小貨車出租合約書

中華民國小貨車出租合約書

TH

本契約於簽約前經乙方審閱，甲方並應於簽約前將契約內容逐條向乙方說明。

立契約書人：出租人（以上簡稱甲方）_____ 承租人（以下簡稱乙方）_____

茲為出租小貨車乙事，雙方同意訂立本契約書其約定條款如下：

- 第一條：今為乙方向甲方承租車輛、隨車附件雙方當面點交試車，且引擎正常、煞車系統良好、車身完整、機件無缺損，交予乙方使用無誤。
- 第二條：乙方並同意遵守下列各條款，如為二人以上共同承租，並應共同負責完全連帶刑事責任及賠償責任。
- 第三條：出租期間應依引擎燃料，使用中國石油公司之無鉛汽油或高級柴油，若燃料油罐加鎖導致損壞、機件故障，應由乙方負責賠償。
- 第四條：本車輛不得超載及非法用途，並不得載送下列物品：1. 違禁品。2. 危險品。3. 贓物或易於污損車輛之物品。4. 走私品。乙方應在約定的範圍內使用車輛並自行駕駛，不得擅交無駕照之他人駕駛，從事營業行為或充作教練車等用途。非經甲方同意並登記，不得交他人駕駛。違反前二項約定，甲方得終止出租契約，並得請求乙方給付使用車輛期間之租金，如另有損害，並得向乙方請求賠償。
- 第五條：出租期間乙方應隨身攜帶汽車駕照及行車執照以供稽查人員查驗，期間所生之停車費、過路通行等費用，概由乙方自行付擔。前項因違規所生之處罰案件，有關罰鍰部份，應由乙方負責繳清，如由甲方代為繳納者，乙方應負責償還，有關牌照被扣部份，自牌照被扣之日起至公路監理機關通知得領回之日止之租金，由乙方負擔。
- 第六條：本車輛發生擦撞或損毀，除有不能報案之情形外，乙方應立即報案並通知甲方以原廠修護處理，如因可歸責於乙方之事由所生之拖車費、修理費、車輛修理期間之租金及折舊費，應由乙方付擔。前項折舊費，以修理費百分之三十計算，但車齡逾二年者，以修理費百分之二十五計算，第一項情形，乙方如未經甲方許可擅自在外修護者，甲方得請求以原廠估價予以重修。
- 第七條：乙方應盡善良管理人注意義務保管及維護本車輛，禁止出賣、質押、典當車輛等行為。如因可歸責於乙方之事由致本車輛損壞或失竊者，乙方除照市價賠償外，修理或失竊期間在十日以內者，並應償付該期間百分之九十之租金；在十一日以上十五日以內者，並應償付該期間百分之八十之租金；在十六日以上者，並應償付該期間百分之七十之租金。但修理或失竊期間之計算，最長以三十日為限。前項情形，乙方已照市價賠償且失竊車輛經尋獲者，甲方應將該車輛過戶乙方。
- 第八條：本行車輛除強制責任險外，未附加任何保險，如需附加保險，應於租車前付清保險費，並註明「附加保險」。
- 第九條：甲方交車時，應確保本車輛合於約定使用狀態，如車輛駛出一小時內或行駛四十公里內，機件發生故障者，乙方應立即通知甲方處理，並得要求換車。逾期或行駛超過四十公里，車輛發生機件故障，經鑑定乙方未善盡管理責任時，概由乙方負完全賠償責任。
- 第十條：乙方欲續租本車輛，應在甲方營業時間內事先聯繫並取得甲方之同意，始為有效。若逾期超過二十四小時，乙方同意依優佔、背信詐欺罪提出告訴，甲方並可逕行收回車輛，不須預知乙方。車上物品，甲方暫時保管，乙方不得異議。
- 第十一條：以上條件經雙方同意無訛。如未履行，甲方得依法追訴，乙方並願放棄先訴抗辯權，因本契約發生訴訟時，甲方雙方同意以甲方地方法院為第一審法院。

| | | | | | | | | |
|-------|------|--------|-----|---|--------|------|--|--|
| 承 租 人 | 出生日期 | | 年 | 月 | 日 | 駕照號碼 | | |
| 公司名稱 | 統編 | | 大哥大 | | 電話 | | | |
| 連 絡 處 | | | 呼叫器 | | 電話 | | | |
| 車 號 | 編號 | 租車日期 | 年 | 月 | 日 | 租車時間 | | |
| 租車號數 | 預收金額 | | 元 | | 繩 子 | 帆布 | | |
| 應收金額 | 還車日期 | | 年 | 月 | 日 | 還車時間 | | |
| 每日租金 | 元 | 承租經辦人： | | | 還租經辦人： | | | |

自願抵押物品

☐機車

☐汽車

☐鑰匙 ☐身分證正本

☐行照 ☐軍人補給證

☐其他

隨 車 物 品

☒行照正本 ☒備胎

☒強制保卡 ☒鐵架

☒繩子 條 ☒換胎具

☒帆布 件 ☒三腳架

☒鐵板 2 面 ☒油箱蓋

☐其他

承 租 人 簽 章

預定還車時間： 年 月 日

還 車 人 簽 章

資料來源：小貨車出租業者

3.2 租賃行業營業特性

3.2.1 行業範圍及租賃定義

依「中華民國行業標準分類及職業標準分類系統」，租賃業屬於工商服務業，其分類編號為：

大類：7 工商服務業

中類：78 租賃業

小類：781 機械設備租賃業

細類：7811 產業用機械租賃業

7812 營造用機械租賃業

7813 事務用機器租賃業

7814 電腦及週邊設備租賃業

7819 其他機械設備租賃業

小類：782 運輸工具設備租賃業

細類：7821 汽車租賃業

7822 船舶租賃業

7823 貨櫃租賃業

7829 其他運輸工具設備租賃業

根據美國百科全書對租賃所下之定義，租賃為「經由契約方式，資產所有人將資產使用權移轉承租人一段期間，且由承租人支付約定之租金的方式。」換言之，租賃業乃是將機器設備、運輸工具、物品等租予承租人使用，由承租人按期支付租金與出租人的行業；前項租金，得以金錢或租賃物之孳息充之。

3.2.2 租賃之分類

一、會計上之分類

依「財務會計準則公報」第二號-租賃會計處理準則，租賃係指出租人以物租予承租人使用收益而收取租金之交易行為；租賃分為資本租賃及營業租賃，資本租賃之條件如下：

1. 就承租人而言，須符合下列條件之一：
 - (1) 租賃期間屆滿時，租賃物所有權無條件移轉給承租人。
 - (2) 承租人享有優惠承購權，即承租人在租期屆滿或特定時日，得以遠低於租賃物當時公平市價之價格購買。
 - (3) 租賃期間達租賃物剩餘耐用年數 $3/4$ 以上者，但舊品已於租賃前使用達其耐用年數 $3/4$ 以上者，不適用之。
 - (4) 租賃開始時按各期租金及優惠承購價或保證殘值所計算之總現值總額，達租賃公平市價減出租人得享受之投資扣抵餘額 90% 以上者，但舊品租賃如租賃前原使用期間已逾總估計使用年數 $3/4$ 以上者，不適用之。
2. 就出租人而言，只須具備前段所列舉四條件之一，並符合下列兩條件者：
 - (1) 應收租賃款收現可能性能合理預估。
 - (2) 應由出租人負擔之未來成本，無重大之不確定性。
3. 營業租賃：凡屬資本租賃以外之租賃均為營業租賃。

而依財政部頒行之「金融機構對租賃公司辦理融資性租賃業務授信要點」第二條規定：「本要點所稱融資性租賃，係指租賃公司應承租人之要求購入租賃標的物，以融資方式出租予承租人使用者而言。」因此，融資性租賃係企業需要購買機器設備之資金，乃與銀行或租賃公司簽訂融資性租賃契約，約定由企業者向廠商（製造商或經銷商）洽商選定所需要之機器設備，而由銀行或租賃公司與廠商簽訂其買賣契約付款，該機器設備則由廠商逕交企業驗收保管及使用收益，且由企業者逕向廠商主張瑕疵擔保責任及自負危險負擔，租金係以購買機器設備之價金、利息及費用（手續費、管理事務費、固定資產稅、保險費等）之總金額在約定租賃期限內之平均值計算，銀行或租賃公司為該機器設備之所有權人，租賃期屆滿時，企業者得以低微之殘值優先承購或以更低之租金續租該機器設備之交易契約。

融資性租賃制度，係發源於 1950 年代之美國，約在 1960 年及 1970 年代先後傳入日本及我國。其原為一種動產擔保交易，如同動產抵

押、附條件買賣、信託佔有等，為業者融資資金，而以交易標的物為擔保，各債權人是對於擔保物擁有法定所有權的，亦即以債權人對於擔保物擁有法定所有權為債權之擔保。其係包含融資債權關係之主契約及融資擔保物權關係之從契約而成之複合契約。因此，融資租賃 (Financial Lease) 又稱為擔保租賃 (Security Lease)。

目前我國租賃業登記中並未區分融資性租賃及營業性租賃，經濟部曾於 88 年 2 月召集租賃業者研究修改現行租賃業登記辦法，但是會中租賃業者一致期盼開放的融資性租賃登記，經濟部商業司係以融資性租賃業務與一般營利事業性質相差甚遠，未能予以開放。在現行經濟部商業司的公司登記中，除應經許可之船舶出租業、小客車出租業及不動產除外之物品租賃外，只有一般的「租賃業」而已，並未區分為「融資性租賃」與「營業性租賃」。一般租賃業者於從事融資性租賃業務時，經常遭到地方政府質疑，咸認為租賃公司沒有經濟部的融資業務登記，依法不能辦理融資業務。

租賃業者因此建議經濟部，刪除現有的租賃業登記，並於公司行別營業項目代碼表中增列「I601020 營業性租賃」與「I601030 融資性租賃」兩項新登記項目，以便租賃業在從事融資業務時，能夠於法有據；惟經濟部商業司表示，依照民法第四百二十一條規定，只要是經過兩方約定，其中一方以物品租與他方使用、收益，而他方支付租金，即為租賃業務，現行「租賃業」並無再予區分的必要。此外，現今租賃業務已依照租賃的標的物，劃分為「H703 不動產租賃」、「I601 租賃業」、「G403 船舶出租業」與「G101 汽車運輸業項下 G101041 小客車租賃業」四種形式，若是將其中的租賃業再區分，將會造成政府管理租賃業務上的困擾。經濟部商業司也指出，不論是營業性租賃或是融資性租賃，都是營利事業的一種，並無特殊之處，實無細分之必要；租賃業者要求開放融資性租賃登記，主要係為方便辦理擔保放款與動產抵押登記，但是擔保放款與動產設定抵押並非公司的營業項目，且融資業務與一般營利事業的業務亦迥然不同，所以實在沒必要將租賃與融資關聯在一起，再設立一個融資性租賃業務。

二、融資租賃業務上分類

單純融資租賃：又稱直接融資租賃，係由租賃業者（出租人）提供承租人租賃物之使用權，以融通承租人之資金需求，承租人所付租金供補償出租人融通本金、利息及手續費等，租賃業為經營此一類型業務，租賃物則遍及各式生產財及耐久性消費財。

銷售型租賃：出租人除從租金中回收融通本金、獲取利息、手續費收入外，尚包括銷售毛利在內，亦即應收租賃款之現值大於或小於租賃物之成本或帳面價值。因此大多由租賃物之製造商或經銷商兼營，例如電腦、汽車等。銷售型租賃與直接融資租賃之主要差別，在於前者有銷貨毛利或損失及未實現利息收入，而後者則僅有未實現利息收入。

售後租回型租賃：售後租回型租賃涉及買賣及租賃二種交易，但實質上係承租人（即賣方）原持有租賃物所有權，為避免資金凍結於租賃物上，而向出租人（即買方）融通資金之交易。實務上另有售後租回再出租者，涉及二個融資租賃交易，通常係中間出租人因資金不足向另一租賃業者以售後租回方式融通之交易，故該出租人兼具承租人之角色。

兼具維修租賃：由於租賃物種繁多，一般融資租賃出租人並不提供租賃物維修之服務，惟部分租賃物之維修服務對消費者而言非常重要，因此特定產品之租賃業可提供此一服務，例如電腦、汽車、營建工程設備等。

3.2.3 租賃對公司的財務功能

租賃設備可以用來調整企業當期的負債比率與費用支出，使得企業可以改善財務結構，設備對一企業而言，在於使用而不在於擁有，目前已有許多企業開始運用租賃方式，來進行財務革新。根據租賃業者表示，企業

若是屬於高負債與高獲利，可以利用營業性租賃來降低負債比率；但若企業採取獲利成長策略的話，利用分期付款方式購置所需設備，可以達到事半功倍的效果。

租賃業者表示，業者在選擇租賃工具時，要先考量自身的需要。以營業性租賃、分期付款與資本性租賃三種融資工具來看，企業必須選擇妥適的方式，才能促使企業財務面作前瞻性規劃。

以分期付款業務來看，其標的物主要是原物料與機械設備，操作方式是將標的物售與業者或個人，再分期攤還價金（即其本金及利息），其模式類似賒銷，且契約時間通常較租賃為短，因此其費率為三種方式中最低（帳上只須提列折舊費用）。而對於企業的財務面影響為該方法在帳務上是當成分期付款，因此帳上會產生分期付款負債，如此將使得企業的負債金額與負債比率大為提高。但是因為費率偏低，使得企業的獲利率好轉。因此，分期付款業務適合傳統且財務面穩健，但是想要改善獲利能力的企業。

但是企業財務目標若是放在改善負債比率的話，運用營業性租賃將可以有效降低企業的負債比率。因為在此方法之中，租賃資產的產權仍是屬於租賃公司，因此承租公司帳上並無負債產生，所以該企業的負債比率也為三種方式中最低；但是採用營業性租賃對損益表不利，由於企業幾乎不必負擔資產風險，因此在費率定價上（帳上列為租金費用）也最高。所以營業性租賃適合業務高速發展，但是財務面較弱的企業，由於其高獲利足以支應其高費用，因此可以明顯降低負債與提高自有資本比率。

而資本性租賃對企業資產負債表與損益表的影響較偏向中性，費率與負債產生程度位在分期付款與營業性租賃之間。資本性租賃每年所提列費用（利息＋折舊），低於營業性租賃，但是明顯高出分期付款許多；由於其負債是逐年慢慢提列，因此顯示在資產負債表上，資本租賃資產所產生的負債較分期付款為低。所以，其負債比率也較採取分期付款方式為低，但是卻較營業性租賃為高（因為營業性租賃並沒有增加負債）。所以，資本性租賃適合運用在獲利與財務面都適中的企業，可以維持企業的財務比率與獲利。

因此在一家企業在相同的財務情況下，若其首要財務目的是放在降低負債比率，運用營業性租賃可達成其效果；但是財務重心若是放在增加獲

利，此時運用分期付款業務可以有效降低費用；而企業財務目標是以均衡為主，使用中庸的資本性租賃是最佳選擇。

就租賃公司而言，在國內景氣不佳情況下，國內租賃業者除了降低業務承作量外，也開始改變營業方向，減少分期付款業務而轉向較安全的營業性租賃，降低營運的風險。因此，在一般的租賃業務區分上，大致上可以分為「分期付款」、「營業性租賃」與「資本性租賃」三種，而「分期付款」的業務，其性質較類似於提供廠商緊急的資金來源，因此期限多屬於短期。而其操作方式，是將企業的機械設備以設定抵押的方式，向租賃公司取得資金，而物件產權還是屬於客戶，但是客戶必須每月分期攤分應付租賃款項。在平時，租賃公司運用此方式不但可以增加業績，也可以提高公司的獲利，且客戶也獲得充足的資金來源，可說是一舉兩得。目前不少企業在財務吃緊之際，便經常以「一物多貸」的方式，用同伴資產向多家租賃公司以售後租回方式取得資金，所取得資金超過其資產市價數倍以上，使得租賃公司蒙受損失。因此，現今租賃業除以聯合徵信的方式來規避「一物多貸」的情況發生外，較大型租賃業者，已開始以不增加該項業務的方式，來減少公司所蒙受的風險。

據租賃授信業者表示，現今不少的中大型租賃公司，在評估過風險之後，已開始將主要的租賃業務，轉向傳統的「營業性租賃」業務。該人士也表示，租賃公司加重營業性租賃的好處，主要是在營業性租賃下，標的物的所有權仍屬於租賃公司，就算是客戶發生財務危機，公司的資產也能獲得幾乎完全的保障。此外，以營業性租賃的性質來看，其獲利能力程度往往超過「分期付款」與「資本性租賃」的好處，以投入報酬率來看，營業性租賃的報酬率往往高於「資本性租賃」一倍以上，因此在低風險高利潤的考量之下，營業性租賃已成為現今租賃公司降低風險的最佳方式。

3.3 機動車輛租賃行業

機動車輛租賃指由租賃公司不以資金貸放，而是直接出租車輛，並定期將貸放金額，連本帶利收回。融資租賃應用在機動車輛租賃方面，依前節定義係指長期使用，最後車輛於租期屆滿後，或於租期間有優先承購權或租期 \geq 經濟年限之75%或最低租金給付額之現值 \geq 公平價值90%等四種

情況時參見圖 3.1，車輛歸承租人所有，除此之外均為營業租賃。因此在車輛租賃方面，可配套使用，或擇一使用。一般常見的轎車出租或婚喪喜慶禮車的出租屬營業性租賃；若企業或個人不願購車，而向租賃公司租車，則屬資本租賃，類似目前的影印機、電腦設備租賃。

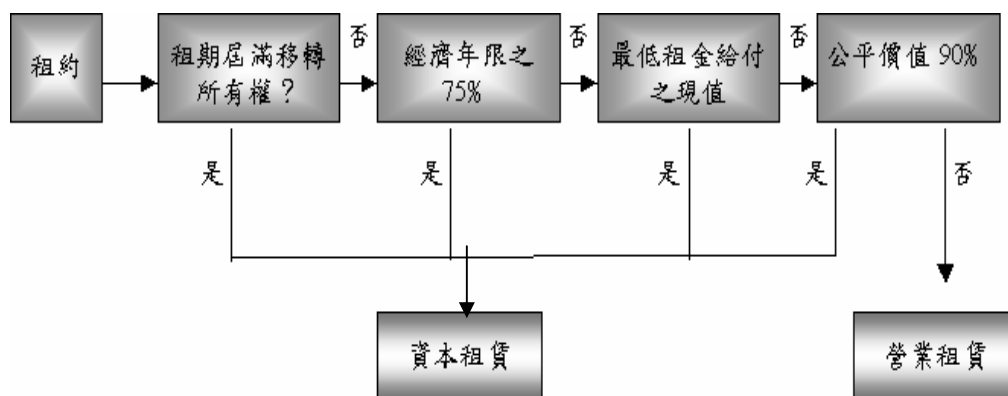


圖 3.1 資本租賃及營業租賃比較圖

在稅賦方面，財政部八十七年三月三十一日修訂營利事業所得稅查核準則第九十五條第十四款規定，經營小客車租賃業務之營利事業，自八十八年一月一日起，新購置營業用乘人小客車，依規定計提折舊時，其實際成本以不超過新臺幣一百五十萬元為限。超提之折舊額，不予認定。惟該條款自實施以來，迭經小客車租賃業者反映，認為小客車租賃業者購買之乘人小客車，係其主要之營業設備，必須配合客戶不同場合使用之需求，購置不同等級較氣派新穎或名牌車種之車輛供客戶選擇使用，如其所購買乘人小客車之實際成本限制在新台幣一百五十萬元之標準，與一般營利事業購買作為自行使用交通工具者等同，將扭曲其經營成本。故經財政部衡酌小客車租賃業之行業性質、營運狀況及購置乘人小客車之成本資料後，爰於八十九年三月二十八日函釋規定「經營小客車租賃業務之營利事業，自八十八年一月一日起，新購置營業用乘人小客車，依規定計提折舊時，其實際成本以不超過新臺幣三百五十萬元為限」，以符實際。

3.4 機動車輛租賃類別及市場需求分析

3.4.1 一般租車與長期租車差異分析

就國內車輛租賃業市場而言，市場發展受到侷限，主要原因為自用車輛不斷成長，地方狹小，而使得租賃業無法充分發揮，以往在小客車租賃部分主要為臨時性或旅遊時短期需求租賃，使用租賃車輛之特性為：

1. 針對一般不需要經常用車之使用者：消費者通常自己無使用自用小客車者，或者在特殊旅次或目的（旅遊或商務出差）中，消費者需行駛較遠之路程且無方便之運輸工具可使用，才會考慮以租車方式代步，但如果距離短其市場將為計程車所取代。
2. 臨時或緊急需用時：一般公司或私人平時有固定之車輛使用，在特殊時日車輛不足時，需臨時緊急增加車輛之調派而使用租車（含客、貨車）；另對於自行搬家或臨時性搬運物品而需租用客、貨車等。
3. 為旅遊行為而租車者：租車可提供舒適、便利、與私密性高之優勢。此租車行為與旅遊同伴、人數、旅遊地點、車輛種類有很大關連性。若為朋友同儕間旅遊，因為旅遊之行程較遠或同伴較多，租車總費用比其他運輸工具方便、便宜，而且分攤費用上比私有小客車客觀公平。
4. 特殊需要的高級進口轎車：公司為接待貴賓或客戶、結婚喜宴等，此方面之民眾租車需求特性較為明顯，而且無其他運輸工具可取代，在此方面租車公司還提供專業司機服務，此需求以豪華氣派為主要訴求。
5. 追求流行時髦之愛車族：租車公司提供各式新車款、型號，提供部份喜愛新車之愛車族汰舊換新之另一管道。

隨著租賃業務之發展，企業界及政府單位基於財務考量，公司行號及政府單位對於以往自行購置車輛之觀念逐步轉變為向租賃業者中、長期租車服務，以經濟觀點來看租車者與租賃公司會各取所需，租車者以最有效之方式使用車輛，並免去購車、投保、檢修保養、繳稅、事故處理等繁雜

事項。租車公司以較高租金及多角化之運用車輛、人員達到利潤極大化之目標。

以中長期租賃而言，工商時報 88 年 1 月報導，政府自 88 年 6 月開始，將以「租車」代替「購車」的小客車「長租」計畫出爐後，已帶來上百億元的龐大商機，並引起國內「小客車租賃公司」與「汽車融資公司」的市場爭奪戰。由於兩種汽車租賃性質略微不同，小客車租賃業者希望政府替該業「把關」，以避免汽車融資業者「飛象過河」入侵汽車租賃市場。

政府為了降低交通工具的預算編列，節省開支，未來公務用小客車將不再以「買車」的型態用車，而全部改採「長租」的方式用車，對於國內小客車租賃業者是大好消息，國產五大汽車業者已先後成立小客車租賃公司或是擴大編制，希望能夠搶先進入市場，奠定良好的發展基礎。

除公務機關用車外，民間公司行號車輛使用長期租賃車輛早已成為一種趨勢，其主要的原因可就財務規劃方面、人力資源方面、員工福利方面、意外事件法律問題方面分析如下：

1. 財務規劃方面

- (1)營利事業購車車款的 5%進項稅額不得扣抵，且必須受限於五年折舊外加一年殘值才能從公司的帳面認列費用，而逾 150 萬元的車價部份也不得以費用報銷，因而避免投入大量資金用於購置消費性車價高的交通工具。
- (2)關於車輛所發生的費用幾乎都是變動的，因為不同的廠牌有不同的車價，外加車輛使用人背景的不同（性別、年齡、婚姻狀況、肇事記錄）因而衍生不同的保險費率、保養費、維修費也因使用人之開車習性是否正確而大有上下。
- (3)當車輛的使用年限已達汰舊換新的階段時，舊車的處理如採直接售與中古車商，則所得車款通常必定低於帳面殘值，若是繼續使用則保養費，維修費必然大幅增加，而保險方面保險公司將視過去的承保資料，而予以拒保或調高保費。

2. 人力資源方面

公司的車輛通常均有專人來管理（提醒使用人紅單繳納、調度車輛、檢驗日期、保險到期加保、保養日期），但是專人管理不等於專業

服務！當發生保險事故、年度檢驗、維修保養時，必定是由原使用人自行去解決，在這段期間不但無車可用，且公司事務也因車輛暫時停擺而中斷，且招致員工的抱怨，若以車輛總數 \times 每年車輛停用天數 \times 員工平均日薪，即可看出金錢與時間有形與無形的浪費。

3. 員工福利方面

若公司提供員工一筆無息車款購車供員工公務使用，其車款則應計入薪資所得，使員工年度所得增加而需多繳所得稅，對公司本身費用的報銷也無助益，員工的離職對車輛的歸屬權也是困擾，徒有福利之名而無福利之實。

4. 意外事件法律問題。

- (1)由車牌號碼可取得監理資料，導致身份曝光，大企業主管的座車易被鎖定為作案目標。
- (2)車輛失竊後被利用為作案工具所衍生之複雜問題。
- (3)在肇事責任之法律追訴上，車輛歸屬之公司被視為最終追訴者。

現今歐亞之先進國家（美國租賃車輛數佔總車輛數 60%以上、日本租賃車輛數佔總車輛數 40%以上）均接受用車新主張，其優點如下：

- (1)公司得以節省購車資金、投入高利潤的經營方向、擴張財務調度能力、降低負債比率、所有車輛之變動費用均趨於固定、財務規劃更加精確、可提列折舊限額以上之車價，可利用按租金金額以費用全數報銷、具加速折舊功能。
- (2)因車輛所衍生之問題均由專業服務人員處理，可消弭於無形，在車輛臨時不足或維修、故障超過一日以上，可提供用車不間斷之服務，避免無車可用，喪失創造利潤之困境。
- (3)減少關於車輛的煩雜鎖碎之事，達到精簡管理部門的人員與事務，在公司提供員工免息、免頭款購車方面，若採此新方式，既可獲取租金發票報銷費用，也不致造成員工面臨多繳所得稅的困擾，爾後在中古車的處理上，也可由租賃公司代為服務。
- (4)減少進用駕駛，更減少退休金、資遣費、勞保、健保、年終獎金的支出，國內多家企業即藉由此方式每年節省相當多費用。

(5)無法由承租管理公司所使用之車輛牌照號碼查得使用人身份，避免宵小窺視之風險。

(6)在肇事方面，使用者所隸屬之公司被視為最終追訴者，也因車輛之歸屬權在於承租管理公司，而使用者隸屬之公司，得以免除形象受損，再者承租公司或聘有專業之法律顧問，以保障員工生命財產與其他權利。

3.4.2 小客車租賃業者與融資性租賃業者差異分析

小客車租賃業屬於汽車運輸業規範範疇，屬於特許行業，業者籌設時須具備一定資本額及車輛數外，尚須備足一定數量的停車空間（每租賃六輛車必須有一個停車位，租賃期間超過一年之車輛數除外），以取得汽車運輸業執照，並繳納營業稅捐 25%，至於租車以後的後續服務項目，還包括有保險處理、稅單繳納、事故服務、拖吊服務等等，相當繁雜，因此業者每年所負擔的基本開支龐大。在使用車輛牌照方面，小客車租賃業者使用營業牌照，牌照號碼為 A A，或 B B，且依交通部函示汽車運輸業者不得申領自用車牌照。

根據台北市小客車租賃商業同業公會的統計，目前台北市的小客車租賃公司共有二百餘家，其中屬於甲種的小客車租賃，資本額必須達到五千萬，新車至少一百輛以上，乙種租賃公司資本額至少五百萬，新車至少十輛，而全省的小客車租賃公司登記的總租車數量已達一萬輛以上，大部份的汽車公司及大企業，都有自己的專業小客車租賃部門。相對地，汽車融資公司的業務是單純的融資，其營業項目係一般租賃，並非「公路法」所規範範疇，不屬於特許行業無須取得汽車運輸業營業執照，融資標的是汽車的車體，其所使用之車輛牌照係依「道路交通安全規則」第 16 及 17 條規定申領之自用車牌照，業者無須具備停車位等，使小客車租賃業者對融資性租賃業者搶食其市場而感到不滿，希望政府在釋放小客車租賃業務時，必須替業者「把關」，以確保公司及公務用的「長租」小客車，能夠獲得妥善的售後服務，國內的各小客車租賃商業同業公會，並致函交通部、經濟部、立法院等單位，說明業者希望「各安其業」的立場。

雖然小客車融資公司，並非專業的「小客車租賃業」，在承接小客車租賃業務上或有瑕疵，但由於相關業者在經營公家機關的設備租賃業務時，有相當的經驗及人脈，因此介入小客車租賃市場具有相當優勢。國內小客車融資業者，近年來為了拓展業務，也提供汽車貸款給消費者，包括汽車掛牌（所謂白牌）等各種服務，而不使用汽車租賃業專用的A A、B B牌照等。為了爭取國內公務車延伸的小客車租賃市場，目前裕隆集團已介入原來國產汽車的格上租賃汽車的經營，三陽則擴大朝陽租車的業務，匯豐則透過中菱操作小客車租賃業務，日資的歐力士小客車租賃公司則瞄準在台日本公司，而中華賓士的東興、中華汽車、福特六和、裕隆汽車等都有一套小客車的租賃業務計畫，顯示政府公務租車市場已被業界看好。

由於企業理財漸趨靈活，融資性汽車租賃也開始運用在一般企業與公家機關中，有鑑於融資性汽車租賃日益活絡，交通部認為有必要對融資性汽車租賃制定規範，促使業者在從事租賃時更為簡便。交通部會同經濟部商業司、縣市政府交通局、監理單位、租賃公會與汽車貨運商公會等單位，共同草擬之交通安全規則修正草案經立法院修正後，對當前融資性汽車租賃將有更詳細的規範。

八十九年二月一日交通部及內政部會銜發佈「道路交通安全規則」部分修正條文，並於附件一：公司、行號或團體申領自用大客、貨車牌照審核規定中增列第十點，以融資性租賃方式來領用大客、貨車牌照者，必須要符合：

- （一）車輛出租人應檢具公司執照、營利事業登記證影本（其中營業項目要有「車輛租賃」等業務項目），以及租賃契約副本，共同向租用人所在地之監理所辦理牌照申請。
- （二）汽車租賃合約與約定事項，由出租人與租用人共同商議，而合約期間至少為兩年，若租用人之停車場係採租用者，停車場與汽車租約期間應相同。

租賃業者只要其營業項目當中有「車輛租賃」之業務項目，租約在兩年以上，再符合相關的監理與交通安全規則規定，即可從事大客車、及大貨車之融資性租賃業務。

3.4.3 營業性租賃與融資性租賃之營業區隔

依交通部之函示，「公路法」所規範之小客車租賃業及未來可能之其他車輛租賃業均屬於營業性租賃，至於若汽車之租賃係不含牌照，而僅以提供汽車本體為租賃標的，另由汽車租用人（使用人）依其使用目的領用牌照，其目的在於長期使用該汽車，藉與汽車商簽訂租賃契約（或附條件買賣契約），以減輕一次購買所需資金之籌措，並達到「融資」之效果者，則該租賃與一般機器設備之租賃並無二致，此即所謂「融資性租賃」，並非於公路法令規範範疇。

目前機動車輛租賃之營業性租賃與融資性租賃兩者間之爭議在於汽車運輸業者不得申領自用車牌照，因此，小客車租賃業者所領用之營業牌照均從事營業性租賃業務，而其他一般租賃業者，從事長期租賃或融資性租賃業務，由於其並非汽車運輸業者，可依「道路交通安全規則」規定領用自用車牌照，將車輛採長期租賃或融資性租賃方式租予承租人，小客車租賃業者卻不得申領自用車牌照辦理此項業務。

由業者間之爭議可瞭解，在目前之規定下，小客車租賃業者尚無法經營融資性租賃，經營融資性租賃業務之一般租賃公司亦需申請汽車運輸業執照後方得經營營業性租賃業務，其雙方雖有爭議，但是，卻已有明確的市場區隔。

3.5 機動車輛租賃行業納入公路法管理分析範圍

依交通部 86 年 6 月 18 日交路八十六字第 004257 號函，公路法第 34 條所稱「小客車租賃業」（按以小客車出租與他人自行使用為營業者），即屬營業性租賃。惟若汽車之租賃係不含牌照，而僅以提供汽車本體為租賃標的，另由汽車租用人（使用人）依其使用目的領用牌照，其目的在於長期使用該汽車，藉與汽車商簽訂租賃契約（或附條件買賣契約），以減輕一次購買所需資金之籌措，並達到「融資」之效果者，則該租賃與一般機器設備之租賃並無二致，此即所謂「融資性租賃」，並非於公路法令規範範疇。至於小客車以外之其他汽車交通運輸工具，亦復如是。

因此在車輛租賃方面，一般常見的轎車出租或婚喪喜慶禮車的出租，

其車輛牌照登記為租賃業者，租車人向業者付費使用該車輛，屬營業性租賃；若企業或個人不願購車，而向租賃公司簽訂契約租車，並由承租人自行領用牌照，則屬融資租賃。

依前開交通部之函示，現行小客車租賃業所規範之租賃型態屬營業性租賃，而融資性租賃並非「公路法」所規範之範疇，因此本研究欲探討之機動車輛租賃業納入公路法管理體系，其範圍僅限於已領用牌照之營業租賃車輛交予承租人使用之營業性租賃。

機動車輛租賃之關係架構如圖 3.2 所示，在機動車輛租賃之業務中，最主要之對象為租賃業者、承租人及車輛，即租賃業者提供車輛予承租人使用。而承租人在取得車輛後，其駕駛車輛之方式可分為自行駕駛或代僱駕駛，如車輛由承租人自行駕駛，則在租賃行為中，主要應釐清之問題為租賃業者與租賃人對於車輛維護管理、違規及肇事責任歸屬、駕駛人資格審核等可能產生糾紛之課題，需明訂租賃業者與承租人間權利義務關係。若採代僱駕駛方式，則在代僱駕駛部分，目前小客車租賃業，係由租賃公司代僱具有小型車職業駕照之駕駛人，然而在未來租賃市場逐漸擴展後，代僱駕駛之業務，亦可委由駕駛員職業工會或專業之駕駛人管理公司，以有效管理駕駛人，確保行車安全。因此，若駕駛人由代僱機構介紹，在代僱機構駕駛人管理、行車安全維護及遺失物品處理等問題上，承租人、租賃業者及代僱機構亦將產生權利義務關係。在此架構下，租賃過程中主要相互影響之關係人為：租賃業者、承租人及代僱駕駛機構，其相互間之權利義務關係應詳加規範，透過一般商業契約或納入公路法管理範疇，以解決及避免租賃行為上之糾紛及維護行車安全。

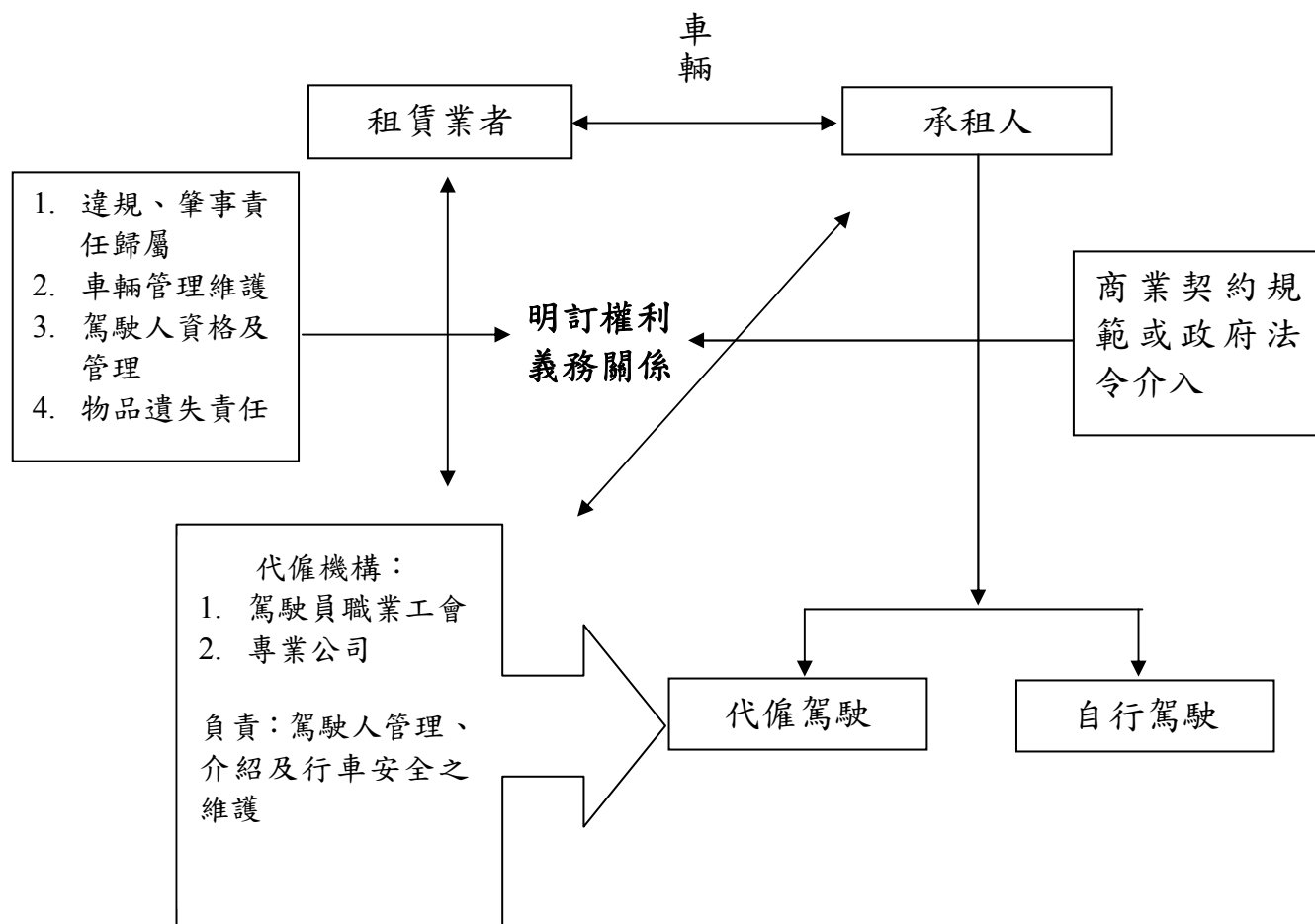


圖 3.2 機動車輛租賃關係圖

3.6 機動車輛租賃行業宜否納入公路法體系分析流程

機動車輛租賃業宜否納入「公路法」管理體系其分析流程如圖 3.3。由於機動車輛依其車輛種類(大、小客車及大、小貨車)、駕駛型態及租賃方式之不同，而產生相當多元之營業類別，然而由現行公路法等相關法令觀之，部分之營業類別似與現行汽車運輸業相類似(例如大客車租賃且代僱駕駛與遊覽車客運業相似)。因此，由圖 3.3 可看出，欲探討機動車輛宜否納入公路法，首先應分析那些機動車輛租賃類別與現行汽車運輸業之營業型態有無重疊處，再深入探討其宜否納入公路法管理體系。其次再分析這些營業類別之機動車輛租賃業，應否納入公路法管理體系規範。

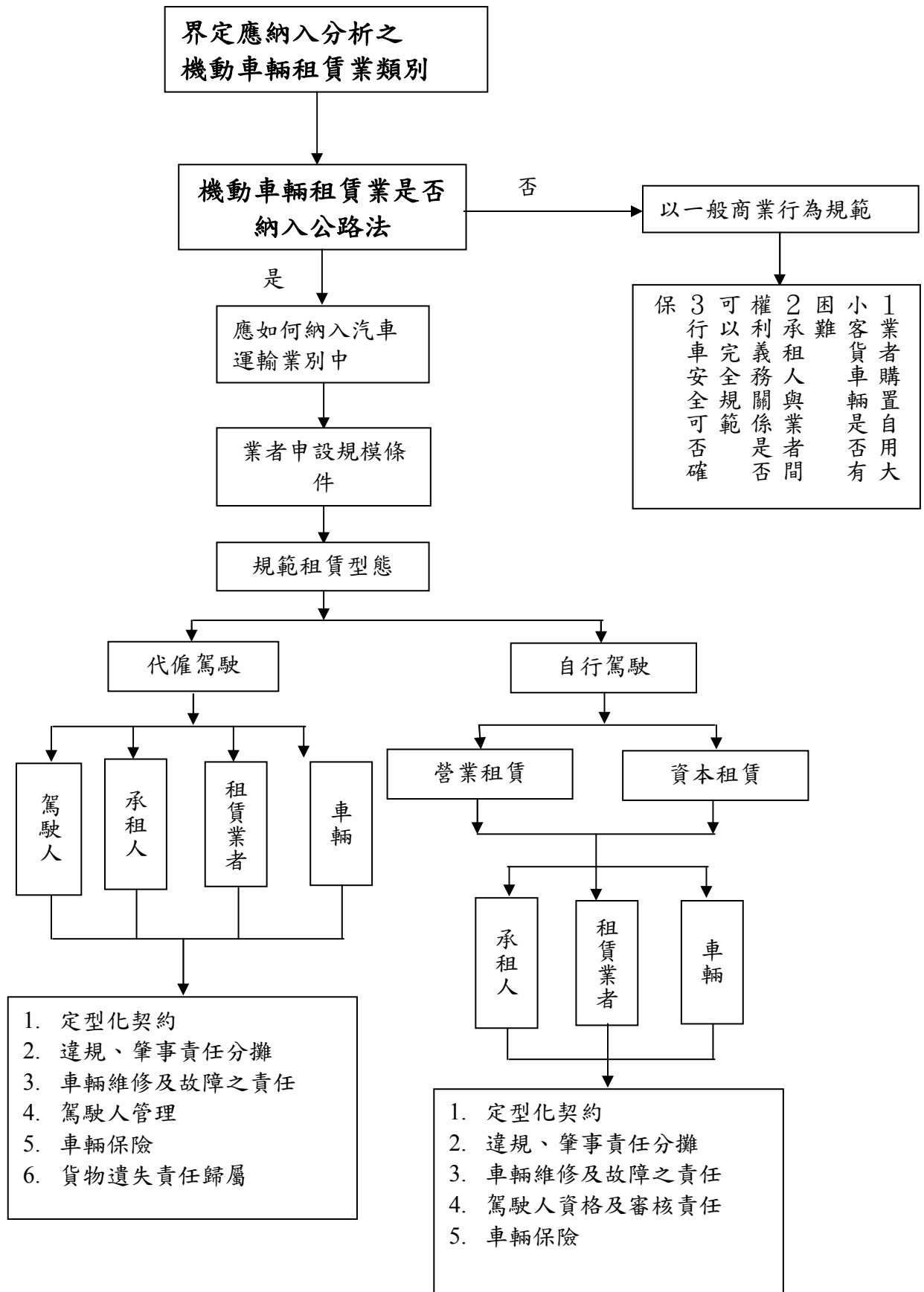


圖 3.3 機動車輛租賃行業納入公路法體系適宜性分析流程

3.6.1 機動車輛租賃行業營業類別分析

本研究主要欲探討之機動車輛種類為大、小客車及大、小貨車，依租賃型態之不同可區分為表 3.7，本節將分別就各種車種，加以分析其各種租賃型態是否與現行汽車運輸業之營業型態重疊，探討不宜開放之機動車輛租賃行業類別，以避免造成汽車運輸業營運上業種之混淆。

一、客車

目前汽車運輸業中使用營業大客車者有：公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業，此三種業別均以公司方式經營，車輛屬公司所有，駕駛人亦由所屬公司雇用具有駕駛該等級車輛之職業駕駛人擔任，公路汽車客運業係經營固定路線及班次載運旅客，遊覽車客運業係接受短期租賃(或長期交通車)載運旅客之服務。

由前述可知，就表 3.7 之大客車租賃類別中代僱駕駛部分與目前之遊覽車客運業之營業型態相似，且目前遊覽車客運業市場已趨於飽和，而有部分遊覽車客運業者違規經營公路汽車客運業，為維護汽車運輸業分類營運之市場秩序，大客車租賃中代僱駕駛部分，應無須再予探討是否納入公路法管理體系。有關自行駕駛部分，雖然大客車駕駛執照取得較為不易，市場需求或許有限，惟為通盤性對機動車輛租賃業予以分析，本研究將加以探討分析。大客車融資性租賃部分，交通部已明確函示融資性租賃並非「公路法」所規範範疇，且已開放業者檢具融資性租賃契約申領大客車自用牌照，因此大客車融資性租賃應無須再探討應否納入「公路法」管理體系。

二、大貨車

目前汽車運輸業中汽車貨運業及汽車路線貨運業均有使用大、小貨車，汽車貨運業係以載貨汽車運送貨物為營業者，汽車路線貨運業係在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者，均以公司、行號方式經營，車輛及駕駛人均屬於公司行號所有及雇用，而提供載運貨物之服務。因此，如租賃大貨車且代僱駕駛，則其提供之服務與汽車貨運業相似，應無須再予探討應否納入公路法管理體系。故本研究在大貨車租賃部分亦僅探討自行駕駛部分。而在大貨車融資性租賃部分，交通部已明確函示

融資性租賃並非「公路法」所規範範疇，且已開放業者檢具融資性租賃契約申領大貨車自用牌照，因此大貨車融資性租賃應無須再探討應否納入「公路法」管理體系。

三、小客車

小客車租賃業目前已涵蓋於汽車運輸業範疇，依現行之規定，其車輛可自行駕駛或由業者代僱具有小型車職業駕照之駕駛人駕駛，因此，本研究將透過問卷調查及訪談以瞭解經營現況，及現行法令規定，是否有不完備需修訂處。

四、小貨車

有關小貨車租賃之情況與大貨車租賃類似，在租賃小貨車且代僱駕駛部分，與目前汽車貨運業之營運型態及所提供之服務類似，為避免影響現行汽車運輸業分類營運之市場秩序，本研究將不納入分析，而僅就小貨車租賃且由承租人自行駕駛之型態進行分析。

至於營業租賃及資本租賃二種車輛租賃方式，由於公路法所規範汽車運輸業之營業方式均以公司、行號方式經營，車輛均為公司、行號所有，汽車運輸業者主要以提供運輸服務而獲取報酬，因此本研究將以營業租賃為主要分析對象，而概略探討資本租賃之型態。至於目前部分汽車運輸業有駕駛人靠行之情況，由於除計程車客運業外，此種經營方式並非公路法所規範允許，並非經營之常態，因此，在機動車輛租賃之分析中，對於駕駛人靠行之制度，本研究將僅就現況加以瞭解分析，而不納入公路法管理體系之分析。

表 3.7 機動車輛租賃行業營業種類表

| 車輛種類 | 駕駛型態 | 租賃型態 | 應否納入分析 |
|------|------|------|--------|
| 大客車 | 自行駕駛 | 營業租賃 | 是 |
| | | 資本租賃 | 是 |
| | 代僱駕駛 | 營業租賃 | 否 |
| | | 資本租賃 | 否 |
| 小客車 | 自行駕駛 | 營業租賃 | 是 |
| | | 資本租賃 | 是 |
| | 代僱駕駛 | 營業租賃 | 是 |
| | | 資本租賃 | 是 |
| 大貨車 | 自行駕駛 | 營業租賃 | 是 |
| | | 資本租賃 | 是 |
| | 代僱駕駛 | 營業租賃 | 否 |
| | | 資本租賃 | 否 |
| 小貨車 | 自行駕駛 | 營業租賃 | 是 |
| | | 資本租賃 | 是 |
| | 代僱駕駛 | 營業租賃 | 否 |
| | | 資本租賃 | 否 |

資料來源：本研究整理

3.6.2 機動車輛租賃行業宜否納入公路法管理體系考量因素分析

欲分析是否將機動車輛租賃納入「公路法」管理體系，其主要考量有以下四點：

1. 「公路法」第 34 條規定，公路汽車運輸分「自用」與「營業」二種，因此，應界定車輛租賃業之車輛係屬營業或自用。
2. 車輛租賃業者購置車輛問題

如機動車輛租賃不納入公路法管理體系，則其申請之車輛牌照應為自用車牌照。依「道路交通安全規則」第十六條規定之精神，自用大客、自用大貨車、自用大客貨兩用車、自用小貨車不得以個人名義申請，且其使用應以車輛所有人自身使用範圍。依同規則附件一公司、行號名義申請自用大客貨車牌照之規定，公司、行號除應繳驗公司執照、營利事業登記證等，在自用大客車牌照申請方面，尚須審核其員工人數，每滿四十人者，得申請發給大客車牌照一付。自用大貨

車牌照方面，第一次申請時，如監理機關認為有需要，應即發給牌照一付，無須審查營業額，但是在第二次申請增車時，公司需提供最近二個月營業額之稅單或最近一年稅單平均折算，公司營業額累計每滿二百萬元，准予增發牌照一付。惟若申請之自用大貨車總重量在十噸以下者，營業額減半計算，需每滿一百萬元增發牌照一付。此外，申請自用大客貨車牌照者，應逐車備具停車場所。

在自用小貨車方面，個人得申請自用小貨車，惟申請人應能證明其職業需要使用小貨車，且一人以申請一付牌照為限。在公司、行號方面，其申請者亦需繳驗公司執照、營利事業登記證，並備足停車場。而在營業額方面，第一次申請且申請車輛數在三輛以內者，監理單位不予審查營業額，即發予車輛牌照，申請車輛數超過三輛以上時，應提供最近二個月營業額之稅單或最近一年稅單平均折算，公司營業額每滿五十萬元，准予增發自用小貨車牌照一付。

由上述「道路交通安全規則」在自用大客車、自用大貨車及自用小貨車在申請上有其門檻，且其申請核發之目的，應係申請者自身需要使用而核發。而車輛租賃係將車輛交予他人使用，是否符合前開給定之精神，且該牌照申請之規定對租賃業者籌設，是否會造成困擾，應加以探討。

3. 行車安全確保

機動車輛租賃是否納入公路法管理體系規範，除前開「公路法」對公路運輸車輛定義及車輛牌照申請問題外，其次應考慮如未納入「公路法」管理體系規範，則在行車安全上，如駕駛人資格審核、車輛保養維護之權責等，可否透過公路法以外之法令及商業契約規範。

4. 承租人與租賃業者間，權利義務可否以一般商業契約予以規範

在前開四項因素釐清後，即可確認機動車輛租賃行業是否納入「公路法」管理體系，如欲納入「公路法」管理體系，則在法令規定上，即應思考如何納入現行汽車運輸業之業種中、業者申設之條件、租賃行為如何有效規範等議題。本研究將透過問卷調查方式，彙整分析業界、管理單位意見後，評估機動車輛租賃行業是否納入「公路法」管理體系之課題，並進行相關配套措施研擬。

第四章 問卷調查與分析

由於機動車輛之涵蓋範圍甚廣，而宜否將機動車輛租賃行業納入「公路法」管理體系，所影響之對象包括現有小客車租賃業者、汽車貨運業者及目前尚未納入公路法規範之機車租賃業者等，本研究透過對影響所及之業者及公會之訪談調查，以瞭解租賃業者目前營業現況及各類業者對於本研究主題之意見。

4.1 調查計畫研擬

本研究調查之目的、調查範圍、調查對象與單位、調查方式、抽樣方法等，分述如下：

1. 調查目的

本調查之目的為蒐集經營機動車輛租賃業（機動車輛包括：大小客、貨車及機車）及相關之汽車運輸業者經營現況及對機動車輛租賃業納入「公路法」管理體系之看法等資料，以供主管機關相關施政參考。

2. 調查範圍、調查對象與單位

本調查範圍涵蓋台灣地區，包括北、高兩市、台灣省及離島地區，調查對象與單位為小客車租賃業者、汽車貨運業者、貨車租賃業者、機車租賃業者及相關公會代表等。

3. 調查方式及調查時間

由調查員至業者營業處所或公會辦公處所進行現場訪查方式辦理，並當場回收問卷。調查時間自 90 年 8 月起至 90 年 10 月底止。

4. 調查數量與抽樣方法

本研究問卷調查數量為 2000 份，調查地區概略分為臺北地區、臺中地區、高雄地區、東部及離島地區等四大地理區域，每一區域各類業者之調查數量詳如表 4.1 所示。本研究將透過監理單位及小客車租賃公會、汽車貨運公會等，取得業者地址、電話及負責人等資料，依所取得之資料，對各區域之業者進行隨機抽樣訪查。惟機動車輛租賃

除小客車租賃已納入公路法管理體系外，其餘尚未納入管理，因此業者之基本資料取得不易。對機車租賃業者調查部分，因其營業特性供需行為多發生在觀光地區附近，因此，本研究派遣專責調查人員至各區域之觀光景點附近及車站等地進行抽樣調查。公會代表部分則透過監理單位取得台灣地區各縣、市小客車租賃公會及汽車貨運公會資料後，由研究小組成員對各公會代表進行訪查。此外，為瞭解消費者對車輛租賃之看法，本研究亦進行消費者問卷調查。

表 4.1 問卷調查數量分配表

| 地區別 \ 類別 | 機車 | 小客車 | 貨車 | 公會 | 消費者 | 合計(樣本數) |
|----------|-----|-----|-----|----|-----|---------|
| 台北地區 | 120 | 400 | 130 | 20 | 50 | 720 |
| 臺中地區 | 120 | 150 | 130 | 10 | 50 | 460 |
| 高雄地區 | 120 | 150 | 130 | 10 | 50 | 460 |
| 東部及離島地區 | 120 | 150 | 30 | 10 | 50 | 360 |
| 合計(樣本數) | 480 | 850 | 420 | 50 | 200 | 2000 |

4.2 問卷設計

本研究調查對象包括公會代表、小客車租賃業者、汽車貨運業者及機車租賃業者。各類業者之問卷調查項目包括：

1. 基本營業資料

包括各型車輛數、排氣量、資本額、員工及駕駛人數、擁有停車場及其他設備。

2. 營業狀況

包括車輛出租率、車輛保險狀況、車輛肇事情況、營業時間、營運計畫、促銷活動及車輛保養等

3. 現行管理法令之看法

包括哪些法令需修訂、經營上遭遇之問題、機動車輛租賃應否納入「公路法」管理、納入後之分類標準、對機動車輛租賃業前景之看法及其他建議事項等。

公會代表問卷部分，雖然公會代表多數亦為業者代表，惟為顯示其中立性，公會代表問卷刪除經營資料等問題，主要調查項目為公會代表對於租賃業車輛性質之看法、機動車輛租賃業納入公路法管理、經營管理面應規範事項及申請設立標準，及對租賃業影響等意見。問卷內容詳見附錄二。

4.3 業界問卷資料分析

本研究於九十年九月至十一月中旬，於台灣地區及離島進行問卷訪查，以下分別針對不同業別訪談問卷結果進行分析。

4.3.1 遊覽車客運業者（大客車租賃）問卷分析

調查顯示我國遊覽車客運業者對於所屬車輛除強制第三責任保險外，近九成的車輛有另外加保其他種類之保險，增加之保險中以任意第三責任保險及竊盜險之比例最高；而承租人租用車輛時，有九成以上的業者會提供承租人額外保險服務，至於機動車輛租賃業應否規定承租人另行投保其他保險方面，業者的看法不一，贊成者約五成。（詳如表 4.2、表 4.3 及表 4.4）

在營運方面，遊覽車客業者多數並未訂有短期或中長期營運計畫，此一方面或許與我國汽車運輸業靠行情況嚴重，就遊覽車客運業而言，約有六成左右之車輛係駕駛人自行購車靠行，公司經營規模不大，因此並未訂有相關營運計畫。在促銷活動方面，雖有七成以上業者有進行促銷活動，然而其促銷方式大多為利用電話分類廣告及方法宣傳卡片等小規模之宣傳方式。（詳如表 4.5）

在車輛保養部分，由於遊覽車九成以上之車輛為大客車，其車輛購置成本及維修保養專業性均較小型客、貨車高，因此車輛自行保養之比例相當低，約有七成之業者採全部委託保養，而有二成左右之業者採部分委託保養，自行保養之比例僅 6.3%；而幾乎全部車輛均有定期進行維修保養。（詳如表 4.6）

就機動車輛租賃行業宜否納入公路法部分，七成左右之業者贊成將小客車、小貨車及大貨車租賃納入公路法之汽車運輸業管理體系，惟贊成將

機車租賃納入公路法管理者僅二成，有近八成業者反對將大客車租賃納入公路法管理體系，其原因主要為業者普遍認為目前遊覽車出租情況不佳，再開放大客車租賃對遊覽車業者將產生相當大之衝擊，此外，大客車之駕駛及車輛操控較一般車輛複雜，不同車輛之操縱方式及駕駛人之駕駛習性對行車安全之影響相當大，且大客車乘載人數眾多，開放大客車租賃，如由承租人自行駕駛，在行車安全有相當大之疑慮。因此，遊覽車業者普遍反對將大客車租賃納入公路法管理體系。

至於管理方式，九成以上業者認為應以各種不同車種分別設立不同之租賃業，主要原因係業者普遍擔心其他機動車輛租賃行業納入公路法管理體系後會對其營運市場造成衝擊(詳如表 4.8)。在申請設立資本額方面，認為甲級籌設資本額在三千萬至五千萬元者佔八成左右，八成以上業者認為車輛數門檻應在 70-150 輛間，其中認為車輛數在一百輛以上者佔 43.6%。乙級籌設資本額有 64.7%的業者認為應在三百萬元以上，籌設車輛數認為在十輛以上者佔 47.2%，二十輛以上者佔 37.6%(詳如表 4.9、表 4.10、表 4.11 及表 4.12)。

就目前營業情況而言，六成左右之遊覽車業者認為在實施週休二日後，其車輛出租率降低。而多數業者對未來台灣地區車輛租賃業營運情形看法悲觀，惟若將機動車輛租賃業務納入公路法管理體系，仍有八成左右之業者願意繼續經營各種車輛租賃業務。(詳如表 4.13、表 4.14 及表 4.15)。

表 4.2 是否有投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 87.3 | 12.7 |

表 4.3 是否有提供各類保險服務供承租人選擇

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|-----|
| 百分比(%) | 93.5 | 6.5 |

表 4.4 機動車輛租賃行業應否規定承租人另行投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|--------|------|------|------|
| 百分比(%) | 49.5 | 31.7 | 18.8 |

表 4.5 營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|--------|------|------|------|------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比(%) | 33.4 | 66.6 | 76.5 | 23.5 |

表 4.6 車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|--------|-------|-------|------|--------|--------|
| 百分比(%) | 98.7 | 1.3 | 6.3 | 73.6 | 20.1 |

表 4.7 應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大客車 | | 大貨車 | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比(%) | 22.8 | 77.2 | 85.6 | 14.4 | 76.6 | 23.4 | 20.8 | 79.2 | 70.7 | 29.3 |

表 4.8 納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 |
|--------|------------|-----------------|
| 百分比(%) | 8.9 | 91.1 |

表 4.9 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一億元以上 | 八千萬以上 | 五千萬元以上 | 三千萬元以上 | 無意見 |
|--------|-------|-------|--------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 9.3 | 42.9 | 39.5 | 8.3 |

表 4.10 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 200 輛以上 | 150 輛以上 | 100 輛以上 | 70 輛以上 | 無意見 |
|--------|---------|---------|---------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 23.5 | 43.6 | 24.6 | 8.3 |

表 4.11 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一千萬元以上 | 八百萬元以上 | 五百萬元以上 | 三百萬元以上 | 無意見 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 6 | 35.3 | 23.4 | 8.3 |

表 4.12 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 50 輛以上 | 30 輛以上 | 20 輛以上 | 10 輛以上 | 無意見 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 6.9 | 37.6 | 47.2 | 8.3 |

表 4.13 車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日出租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率增加者 | 週休二日出租率減少者 |
|--------|--------|-------|------------|------------|
| 百分比(%) | 65 | 54 | 23.5 | 64.7 |

表 4.14 對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 |
|--------|------|----|------|------|------|
| 百分比(%) | 0 | 0 | 58.8 | 23.5 | 17.7 |

表 4.15 是否會經營機動車輛租賃行業

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 82.4 | 17.6 |

有關業界反映，目前遊覽車客運業管理及法令中，不合理或窒礙難行者主要有以下幾項：

1. 駕駛人退休年齡限制不合理，並希望能予以放寬。
2. 徵收之稅金繁複且金額過高。
3. 法定停車位數限制，且停車位設置地點與營業地點不同。
4. 無法比照長途客運業者免徵過路費。
5. 臨檢次數過多，造成經營之困擾。
6. 在經營上普遍面臨之困難為經濟不景氣導致客源減少，車輛出租率降低，而在經營上普遍反映，希望政府能放寬駕駛人退休年齡。

4.3.2 小客車租賃業者問卷分析

由表 4.16 顯示近年來融資性租賃業務雖日益流行，然而小客車租賃業者經營融資性租賃業務比例並不高，僅約 4.41%，其原因為市場仍在成長當中且法令對於小客車租賃業者經營融資性租賃業務仍有限制。在保險方

面，小客車租賃業者投保額外保險之比例亦相當高，達 88.24%，而也有八成左右之業者於租賃車輛時也同時提供保險服務供租車人選擇。而就機動車輛租賃應否規定承租人另行投保其他保險，贊成之比例不高，主要原因為租賃契約中亦已明確規範租賃雙方對於租賃車輛之權利及義務，業者認為保險應為租車人考量租車之風險自行選擇，業者僅須提供此一服務即可，無須強制要求租車人另外再投保其他如失竊險等保險。（詳表 4.17、表 4.18 及表 4.19）

在營運方面，小客車租賃業由於規模普遍不大，因此有營運計畫者僅三成左右，而促銷方面則有近八成業者有以小卡片或電話分類廣告方式進行促銷，此外也有部分業者與旅行社及飯店等業者合作營運方式進行促銷（詳如表 4.20）。車輛保養方面所有業者之車輛均有定期保養，而由於小客車之保養之技術性較大型車輛低，因此，全部委託保養之比例較遊覽車業者低，達 67.65%，部分業者由於所屬員工即對於小客車保養相當嫻熟，因此，有 13.24%業者其車輛自行保養。（詳如表 4.21）

就機動車輛是否納入公路法管理體系部份，小客車租賃業者八成以上認為應將小貨車及小客車納入管理，機車租賃則有 64.71%的業者不贊成納入，大貨車租賃則有 58.82%業者不贊成納入，大客車租賃則業者對於納入與不納入之比例相當。綜合而言，業者普遍同意將小客車及小貨車租賃納入公路法管理體系，其他車種則持保留態度。在納入管理之方式方面有 65.15%業者認為應依不同車種分別設立不同之租賃業別，以避免業者間互相干擾（詳如表 4.22、表 4.23）。

就籌設資本額及車輛數之門檻方面，業者認為甲級之資本額應五千萬元以上者最多為 42.65%，其次為三千萬元以上，比例達 36.76%，乙級資本額認為在五百萬元以上者最多，比例達 70.59%；在車輛數方面業者認為甲級車輛數應在一百輛以上者最多，比例達 36.76%，其次為 70 輛以上者，比例達 33.83%，乙級車輛數認為應在十輛以上者最多，比例達 66.18%。（詳如表 4.24、表 4.25、表 4.26 及表 4.27）

在車輛出租率方面，平常日車輛平均出租率為六成左右，假日則達 66%，有四成左右的業者認為週休二日實施後車輛出租率增加。對台灣地區未來租賃業務之看法，則有近四成業者認為普通，而有近四成業者抱持

較悲觀之看法。然而仍有 73.53%業者在未來願意繼續經營機動車輛租賃業。(詳如表 4.28、表 4.29 及表 4.30)

表 4.16 是否經營融資性小客車租賃業務

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|--------|------|-------|------|
| 百分比(%) | 4.41 | 92.65 | 2.94 |

表 4.17 是否有投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|-------|-------|
| 百分比(%) | 88.24 | 11.76 |

表 4.18 是否有提供各類保險服務供承租人選擇

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|--------|-------|------|-------|
| 百分比(%) | 80.88 | 7.35 | 11.77 |

表 4.19 機動車輛租賃行業應否規定承租人另行投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|--------|-------|-------|-------|
| 百分比(%) | 26.47 | 38.24 | 35.29 |

表 4.20 營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比(%) | 33.82 | 66.18 | 77.94 | 22.06 |

表 4.21 車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 百分比(%) | 100 | 0 | 13.24 | 67.65 | 19.11 |

表 4.22 應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | | 小客車 | | | 小貨車 | | | 大客車 | | | 大貨車 | | |
|--------|-------|-------|------|-------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| | 納入 | 不納入 | 無意見 | 納入 | 不納入 | 無意見 | 納入 | 不納入 | 無意見 | 納入 | 不納入 | 無意見 | 納入 | 不納入 | 無意見 |
| 百分比(%) | 27.94 | 64.71 | 7.35 | 82.35 | 10.3 | 7.35 | 52.35 | 38.30 | 9.35 | 48.82 | 43.83 | 7.35 | 50.82 | 33.83 | 15.35 |

表 4.23 納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 | 無意見 |
|--------|------------|-----------------|------|
| 百分比(%) | 28.79 | 65.15 | 6.06 |

表 4.24 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一億元以上 | 八千萬以上 | 五千萬元以上 | 三千萬元以上 | 無意見 |
|--------|-------|-------|--------|--------|-------|
| 百分比(%) | 2.94 | 0 | 42.65 | 36.76 | 17.65 |

表 4.25 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 200 輛以上 | 150 輛以上 | 100 輛以上 | 70 輛以上 | 無意見 |
|--------|---------|---------|---------|--------|-------|
| 百分比(%) | 1.47 | 10.29 | 36.76 | 33.83 | 17.65 |

表 4.26 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一千萬元以上 | 八百萬元以上 | 五百萬元以上 | 三百萬元以上 | 無意見 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 百分比(%) | 1.47 | 0 | 70.59 | 10.29 | 17.65 |

表 4.27 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 50 輛以上 | 30 輛以上 | 20 輛以上 | 10 輛以上 | 無意見 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 百分比(%) | 1.47 | 2.94 | 11.76 | 66.18 | 17.65 |

表 4.28 車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率 增加者 | 週休二日出租 率減少者 |
|--------|--------|--------|-----------------------|----------------|
| 百分比(%) | 60.92% | 65.73% | 41.94% (增加 17.83%) | 58.06% |

出租車輛每月平均行駛里程約為 2200-2500 公里

表 4.29 對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 | 無意見 |
|------------|------|-------|-------|-------|------|------|
| 百分比 (%) | 0 | 16.18 | 41.18 | 33.82 | 5.88 | 2.94 |

表 4.30 是否會經營機動車輛租賃行業

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|-------|-------|
| 百分比(%) | 73.53 | 26.47 |

業界反映目前小客車租賃業管理及法令中不合理或窒礙難行者主要有以下幾項：

1. 許多業者均反映中正機場簽單制度不合理，且在國際上少有，希望能加以改革。
2. 法令規定需租用停車場，且設置地點不在營運辦公地點附近，不合邏輯，建議取消。
3. 稅賦比計程車重，不合理。
4. 希望能降低機場設置營運櫃臺門檻，開放乙種租賃業者於機場設置櫃臺，增加業者營運機會。

在經營上普遍面臨之困難為經濟不景氣導致客源減少，車輛出租率降低，此外也有部分業者，認為面臨自用白牌車輛、融資性租賃業者及大財團介入經營，使生意更加惡化，因此，建議政府對於違法者應加以取締。而在價格方面，部分業者希望能訂公定價格，避免業者間削價競爭。在肇事理賠及車輛損壞部分，大部分業者均填答由承租人負擔，少數業者回答

由保險理賠。

4.3.3 機車租賃業者問卷分析

由表 4.31 及表 4.32 顯示機車租賃方面 97.3%業者之車輛有投保保險，惟均為強制第三責任險，惟在提供其他保險服務方面，僅 67.6%業者有提供其他保險服務，其比例較遊覽車及小客車租賃業者低許多。

機車之租賃目的主要以觀光旅遊為主，而業者在營運方面多數業者並未有營運計畫，而雖九成以上業者有促銷活動，然而其促銷方式多為在觀光地點或車站附近分送小卡片方式。在車輛保養方面大多數業者均有定期保養，但是全部委託保養之比例僅 56.6%，有 34.2%之業者採自行保養。(詳如表 4.34 及表 4.35)

幾乎所有之業者認為租賃車輛屬於自用車輛並非營業車輛，至於應否納入公路法管理體系，機車租賃業者普遍認為應將小客車、小貨車、大客車及大貨車納入公路法管理體系，而認為機車不應納入，其原因主要係業者經營主體多為機車買賣業，使用之車輛牌照均為自用車(機車牌照亦無營業牌照)，如將機車租賃納入公路法，而將機車改為營業車輛，則稅費等營運成本將提高，因此，業者普遍不希望將機車租賃納入公路法管理體系。有 84.1%的業者認為應將各車種合併為機動車輛租賃業納入公路法管理體系，在籌設資本額方面，四成左右機車租賃業者認為丙級機動車輛租賃之申設資本額應在一百萬以上及二百萬以上；籌設車輛數方面，八成左右業者認為車輛數應在十輛以上。(詳如表 4.37、表 4.38、表 4.39 及表 4.40)

在車輛出租率方面，平常日機車之出租率約五成左右，假日則達七成左右，有 85%的業者認為在週休二日實施後機車租賃的比例增加，增的比例約 20%。對台灣地區未來租賃業務之看法，約有七成左右之業者抱持樂觀態度，而 95.4%業者未來會考慮經營機動車輛租賃業務。

表 4.31 車輛是否有保險

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|-----|
| 百分比(%) | 97.3 | 2.7 |

表 4.32 承租人承租車輛是否有提供保險服務供選擇

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|--------|------|-----|------|
| 百分比(%) | 67.6 | 6.8 | 25.6 |

表 4.33 租賃機車之目的

| 類別 | 洽公、出差 | 觀光旅遊 |
|--------|-------|------|
| 百分比(%) | 8 | 92 |

表 4.34 營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|--------|------|------|------|-----|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比(%) | 42.7 | 57.3 | 96.2 | 3.8 |

表 4.35 車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|--------|-------|-------|------|--------|--------|
| 百分比(%) | 98.1 | 1.9 | 34.2 | 56.6 | 9.2 |

表 4.36 車輛租賃業車輛屬性分析

| 類別 | 營業車輛 | 自用車輛 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 0 | 100 |

表 4.37 應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大客車 | | 大貨車 | |
|--------|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比(%) | 7.4 | 92.6 | 91.8 | 8.2 | 88.7 | 11.3 | 81.5 | 18.5 | 78.6 | 21.4 |

表 4.38 納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 |
|--------|------------|-----------------|
| 百分比(%) | 84.1 | 15.9 |

表 4.39 丙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 五百萬以上 | 三百萬以上 | 二百萬以上 | 一百萬以上 | 無意見 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 10.6 | 47.1 | 42.3 | 0 |

表 4.40 丙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 30 輛以上 | 20 輛以上 | 10 輛以上 | 不限制 | 無意見 |
|--------|--------|--------|--------|-----|-----|
| 百分比(%) | 0 | 8.2 | 83.5 | 8.3 | 0 |

表 4.41 車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率增加者 | 週休二日後出租率增加比例 |
|--------|-------|-------|------------|--------------|
| 百分比(%) | 51.4 | 69.5 | 85 | 20.1 |

表 4.42 對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 |
|--------|------|------|------|-----|------|
| 百分比(%) | 8.6 | 61.2 | 25.7 | 4.5 | 0 |

表 4.43 是否會經營機動車輛租賃行業

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|-----|
| 百分比(%) | 95.4 | 4.6 |

4.3.4 小貨車租賃公會及業者訪談問卷分析

一、公會代表訪談分析

經本研究團隊至小貨車租賃公會進行訪談，重點摘述如後：

- (一) 有關貨車租賃，公會已針對各廠牌及型式之車輛訂有統一價格（詳見表 4.44），並規定所屬貨車租賃業者營業時間，自上午七時至晚上十時，各租賃業者可在上述規定時間內自行訂定營業時間，惟不得超出規定。
- (二) 公會已自訂「全國小貨車租賃業管理法規」，並函立法院及交通部路政司（詳如後述）。
- (三) 有關小貨車租賃業納入公路法管理體系，公會建議能於公路法之汽車運輸業之業種中，增加小貨車租賃業，而與小客車租賃業有別。
- (四) 有關小貨車租賃業申請設立門檻，公會認為甲級資本額建議為 2500 萬，車輛數 100 輛。乙級資本額建議為 500 萬，車輛數 20 輛。
- (五) 對於承租人租賃小貨車時，如欲採代僱駕駛方式，公會代表亦同意由駕駛人工會或其他團體管理駕駛人，並負責代僱駕駛事宜。
- (六) 小貨車租賃商業同業公會並已建立資料庫系統，將不良租賃客戶名單建檔列管，各小貨車租賃業者，可透過網路系統及時取得該資料，因此，客戶於租賃小貨車時，租賃業者會透過網路查核該客戶是否係「拒絕往來」之不良客戶，如是則拒絕其租賃車輛。
- (七) 至於開放小貨車租賃業後可能面臨之問題，公會認為主要有以下二項：
 - 1. 現有已營運中之租賃貨車，可否繼續使用問題：依「汽車運輸業審核細則」規定：汽車運輸業申請設立，應使用全新車輛營運。因此，如無特別予以放寬限制，則業者現有之營運車輛將無法繼續使用，對現有業者經營成本影響相當大，因此，公會

建議如果將小貨車租賃業納入公路法管理體系，則目前業者營運中之車輛應能就地合法繼續營運。

2. 停車場問題：依據「停車場法」規定，汽車運輸業應設置足敷使用之停車場，而目前由於小貨車租賃業者，尚未納入公路法中汽車運輸業範疇，業者多以「汽車買賣業」名義營運，因此大多未設置法定停車場，然而，納入公路法之汽車運輸業管理後，業者於申請設立及辦理變更時，均需審核其停車位是否足夠，將增加業者營運成本。

表 4.44 小貨車租賃車行及價格表

| 車種 價格(元) 時間 | 威利、好幫手貨車 | 好幫手廂車、新威利無動力方向盤貨車、威利帆布車、好幫手帆布車 | 威利鋁廂車、好幫手鋁廂車、新威利動力方向盤貨車 | 新威利無動力方向盤五人座廂車、新威利動力方向盤帆布或鋁廂車 | 勁旺 3.5噸貨車 | 勁旺後升降或帆布車、得利卡八人座廂車 | 三期勁勇或三期一路發貨車、勁旺後升降加帆布或鋁廂車 |
|-------------------|----------|--------------------------------|-------------------------|-------------------------------|-----------|--------------------|---------------------------|
| 出發-2 小時 | 400 | 450 | 500 | 550 | 750 | 800 | 900 |
| 3 小時 | 480 | 535 | 590 | 645 | 875 | 940 | 1050 |
| 4 小時 | 560 | 620 | 680 | 740 | 1000 | 1080 | 1200 |
| 5 小時 | 640 | 705 | 770 | 835 | 1125 | 1220 | 1350 |
| 6 小時 | 720 | 790 | 860 | 930 | 1250 | 1360 | 1500 |
| 7 小時 | 800 | 875 | 950 | 1025 | 1375 | 1500 | 1650 |
| 8 小時 | 880 | 960 | 1040 | 1120 | 1500 | 1640 | 1800 |
| 9 小時 | 960 | 1045 | 1130 | 1215 | 1625 | 1780 | 1950 |
| 10 小時 | 1040 | 1130 | 1220 | 1310 | 1750 | 1920 | 2100 |
| 11 小時 | 1120 | 1215 | 1310 | 1405 | 1875 | 2060 | 2250 |
| 12 小時 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 2000 | 2200 | 2400 |
| 12-24 小時 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 2200 | 2400 | 2600 |

二、業者自擬建議全國小貨車租賃業管理法規增修內容與方向

第一項：請求比照快遞物流及搬家運輸業者，營業中公司能參照新辦法，以現有車輛換領租賃業者牌照營業之。

第二項：公路法第三章公路運輸增訂條文：

- (一) 第 34 條增訂條款於分類營運條款第六款之後增訂六之一條款：小貨車租賃業以小貨車租予他人自行使用為營業者。
- (二) 第 37 條增訂第二款經營市區汽車客運業中第三目中增加小貨車租賃業。

第三項：汽車運輸業審核細則增訂條文

- (一) 第 4 條第 3 款第 6 目之後增訂（六）之一條款：小貨車租賃業資本額甲種小貨車租賃業新台幣二千五百萬元以上，乙種小貨車租賃業新台幣五百萬元以上。
- (二) 第 4 條第 4 款第 6 目之後增訂六之一條款：小貨車租賃業甲種應具備小貨車一百輛以上，乙種應具備二十輛以上。

第四項：汽車運輸業管理規則

小貨車租賃業：

- (一) 小貨車租賃業應於其營業處所標明其公司行號名稱，懸掛公司行號登記證、營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本。
- (二) 小貨車租賃業車輛之行車執照應註記為「租賃小貨車」。
- (三) 小貨車租賃業分為甲種小貨車租賃業及乙種小貨車租賃業兩種。

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

乙種小貨車租賃業之經營得以公司或行號為之，惟不得設置分支機構營業。

- (四) 經營小貨車租賃業應遵守左列規定：

租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。

租車人如需雇用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。

驗明租車人駕駛內所駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。小貨車租賃業應承租之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身份證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。

供租賃之小貨車於出租前應實施檢修，保持良好狀態，供租賃之小貨車得投保任意汽車第三責任險、車體損失險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，未投保時，出租人應告知租車人，並載明於出租單。

交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。

(五) 汽車出租單應載明左列事項：

租車自行駕駛之駕駛人、小貨車租賃業應承租人之請求代僱駕駛之駕駛人及承租人之姓名、住址、駕駛執照及身份證件號碼。

租車起迄日期、時間、車牌號碼及租車費用。

車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。

租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事務之通告及責任承擔。

租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。

汽車出租單應交租車人隨車攜帶，以備查驗。

小貨車租賃之租車費率及代僱駕駛人資費，其費率不得高於省（市）公路主管機關核定之最高標準。

小貨車租賃之租車費率及代僱駕駛人資費、代僱駕駛人資費、汽車出租單格式由業者公會或出租單人擬定，報請省市公路主管機關核定實施，調整及變更時亦同。

三、小貨車租賃業者問卷分析

目前業者經營之貨車租賃，均由承租人自行駕駛，並未有代僱駕駛之情況，因此業者表示，目前所經營之貨車租賃與貨運之經營型態上有所區隔，其客源主要來自承租人每星期中有一天或二天用車，購車並不經濟，或自有車輛拋錨，進場修理，臨時租車，或個人須搬運物品才租車，不致產生經營上之混淆或影響貨運業經營之情況。在肇事責任歸屬及理賠方面，肇事之對方車輛可以由第三人責任險之保險理賠，租賃之車輛則由承租人負責修復，惟若係引擎損壞涉及車輛保養部分，則由業者負責。

經初步訪談，認為現行管理法令建議修改處有：(一)目前因小貨車租賃業並未納入「公路法」管理體系，小貨車租賃業者登記之營業項目多為汽車買賣業，而汽車買賣業不得購置新車，因此，小貨車租賃業者車輛汰舊換新時，需先利用可購置貨車之公司、行號購買後，再過戶至其汽車買賣業之貨車租賃公司，手續繁瑣且車輛行車執照將加註「禁止裝載貨物營業或從事活動攤販」，業者建議修改相關法令以簡化其購車程序。(二)對於修改相關規定，使車輛租賃期間之交通違規罰鍰可轉嫁予承租人負擔，業者表示一直是業者長久以來相當大之困擾與負擔。

此外由表 4.45 調查結果顯示除強制汽車責任保險外，83.6%之小貨車租賃業者之車輛有投保其他保險，投保險種最多者為竊盜險，其次為車體損失險，而有 85.5%的業者有提供保險服務供承租人選擇，72.7%之小貨車租賃業者認為未來機動車輛租賃行業應規定承租人另行投保其他保險，以降低車輛承租之風險。(詳如表 4.45、表 4.46 及表 4.47)

在營運計畫方面，有七成以上小貨車租賃業者並未有任何營運計畫，而促銷活動方面，僅四成多的業者有辦理促銷活動，而促銷活動主要以印製小卡片或於車身張貼廣告方式促銷。(詳如表 4.48)

在車輛保養方面，業者幾乎均有定期進行車輛保養工作，以維護車輛性能，而有近八成之業者採全部委託保養作業，近二成之業者採部分委託保養，顯示業者對於車輛保養工作相當重視。(詳表 4.49)

就納入公路法管理體系之車種方面，問卷結果顯示八成左右之業者不贊成將機車租賃納入，九成以上之業者贊成將小貨車租賃納入；八成五左右之業者贊成將大貨車租賃納入，而贊成將大客車納入者僅六成多，明顯

低於大、小貨車及小客車之比例。而在納入之方式方面，多數之業者贊成依不同車種分別設立不同租賃業別。(詳如表 4.50 及表 4.51)

有關機動車輛租賃業設立門檻方面，有 86.2%的業者認為應訂定申請設立之門檻；門檻值方面，甲級資本額門檻贊成在三千萬元以上及五千萬元以上者分別佔 45.8%及 46.8%，支持百分比差異不大，甲級車輛數門檻有 49.3%的業者贊成在 100 輛以上，70 輛以上者則有 32.8%。乙級資本額門檻贊成在五佰萬以上者及三佰萬以上者分別佔 48.3%及 47.4%，乙級車輛數門檻贊成在 20 輛以上及 10 輛以上者分別佔 45.4%及 47.2%。有 97.7%的業者認為應訂定車輛租賃之定型化契約，以維護承租人及租賃業者雙方公平之權益。(詳如表 4.53、表 4.54、表 4.55 及表 4.56)

對未來若採行代僱駕駛方式，則代僱駕駛者持有駕照類型方面，有 57.3%的業者認為持有普通駕照即可，其原因為業者要替承租人找具有職業駕照之駕駛人代為駕駛較為困難。在車輛出租率方面，由於小貨車租賃之目的主要為搬運貨物或搬家，因此，平常日出租率約六成七，較假日約高出 20%。對未來台灣地區租賃業務之看法方面，認為樂觀者與認為悲觀及非常悲觀者在比例上大致相當，在二成七左右。至於未來若開放機動車輛租賃行業，則八成以上之小貨車租賃業者會繼續經營機動車輛租賃業。(詳如表 4.57、表 4.58、表 4.59，表 4.60 及表 4.61)

表 4.45 是否有投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 83.6 | 16.4 |

表 4.46 是否有提供各類保險服務供承租人選擇

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 85.5 | 14.5 |

表 4.47 機動車輛租賃行業應否規定承租人另行投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|--------|------|------|-----|
| 百分比(%) | 72.7 | 24.2 | 3.1 |

表 4.48 營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|--------|------|------|------|------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比(%) | 25.2 | 74.8 | 53.4 | 46.6 |

表 4.49 車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|--------|-------|-------|------|--------|--------|
| 百分比(%) | 98.8 | 1.2 | 4.7 | 77.6 | 17.7 |

表 4.50 應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大客車 | | 大貨車 | |
|--------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比(%) | 18.8 | 81.2 | 87.2 | 12.8 | 93.7 | 6.3 | 63.4 | 36.6 | 84.7 | 15.3 |

表 4.51 納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 |
|--------|------------|-----------------|
| 百分比(%) | 7.3 | 92.7 |

表 4.52 機動車輛租賃業應否訂定設立資本額及車輛數門檻

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 86.2 | 13.8 |

表 4.53 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一億元以上 | 八千萬以上 | 五千萬元以上 | 三千萬元以上 | 無意見 |
|--------|-------|-------|--------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 4.1 | 46.8 | 45.8 | 3.3 |

表 4.54 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 200 輛以上 | 150 輛以上 | 100 輛以上 | 70 輛以上 | 無意見 |
|--------|---------|---------|---------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 14.6 | 49.3 | 32.8 | 3.3 |

表 4.55 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一千萬以上 | 八百萬以上 | 五百萬以上 | 三百萬以上 | 無意見 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 2.0 | 48.3 | 47.4 | 3.3 |

表 4.56 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 50 輛以上 | 30 輛以上 | 20 輛以上 | 10 輛以上 | 無意見 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 百分比(%) | 0 | 4.1 | 45.4 | 47.2 | 3.3 |

表 4.57 是否應訂定車輛租賃定型化契約

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|-----|
| 百分比(%) | 97.7 | 2.3 |

表 4.58 代僱駕駛者應持有駕照類型

| 類別 | 職業駕照 | 普通駕照 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 57.3 | 42.7 |

表 4.59 車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率增加者 | 週休二日出租率減少者 |
|--------|-------|-------|------------|------------|
| 百分比(%) | 67.8 | 47.3 | 25.3 | 74.7 |

表 4.60 對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 百分比(%) | 0 | 26.1 | 45.7 | 23.5 | 4.7 |

表 4.61 是否會經營機動車輛租賃行業

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|------|
| 百分比(%) | 84.9 | 15.1 |

4.4 機動車輛租賃行業市場管制需求綜合分析

由前述法令分析可歸納目前「公路法」等相關法令對小客車租賃業所規範之事項包括

1. 規範業者申請籌設之資本額、車輛數及停車場。
2. 規範業者營業範圍、租車人資格及代僱駕駛人資格。
3. 規範租賃費率之訂定方式及收費標準。
4. 其他營業時應具備之文件。

本節將綜合在法令管理架構分析及業界問卷調查結果，分別就機動車輛租賃之運輸安全、營運監督及經營管理等層面加以分析市場管制需求。

一、運輸安全

在運輸安全部分，主要應考量者為人及車安全，在人的部分，首重駕駛人年齡及駕駛經驗，此外，國外連鎖租賃公司例如 HERTZ 在租車人租賃車輛時要求如租車人將車輛交予未經同意之駕駛人駕駛、酒後駕車及蓄意損壞車輛等事項，則其責任將由駕駛人負擔。

由於「公路法」及其相關法令係對汽車運輸業者之規範，因此，在各項規範項目中，對於駕駛人之資格及車輛維護等可透過法令明確規範並要求業者審核，至於駕駛人在租賃期間之行為，如不得將車輛交予他人駕駛、酒後駕駛及肇事車輛損壞等應可經由租賃契約加以規範。而在保險方面，由於係租車人自行考量車輛租賃風險狀況而作選擇，應可以在法令中規定租賃業者應提供保險服務，以提供完善服務。

二、營運監督

在營運監督方面，為確認機動車輛租賃公司營運能力及避免業者異動頻繁造成市場之不穩定，訂定適當之加入資格條件應有其必要性，此外，在營運期間為降低租賃雙方爭議，應可制訂定型化契約範本並要求業者依該契約範本簽訂契約。而為使監理單位能瞭解市場營運狀況，應要求業者提供各項營運表報。

三、經營管理

在經營管理面，對於車輛租賃之價格，租賃業者對租車人之其他約束事項，建議法令均可不予規範，而由租賃業者因應租車人之不同情況加以訂定於契約中。

4.5 消費者問卷資料分析

經由調查顯示(如表 4.62 至圖 4.69)，消費者租車之目的以商務最高，佔 58.7%，其次為旅遊，佔 35.4%。而租車時間方面以一天者最多，佔 39%，其次為三天者，佔 17%，租車頻率方面，所調查之消費者以每年租車四次以上者最多，佔 60.85%，其次為每年一次者，佔 28%。至於對開放貨車及大客車租賃方面，消費者普遍同意開放業者經營。

表 4.62 租車之目的

| 類別 | 商務 | 旅遊 | 禮車 | 交通車 | 搬家 | 載貨 | 其他 |
|------------|------|------|------|------|-----|------|-----|
| 百分比 (%) | 58.7 | 35.4 | 1.05 | 1.05 | 2.1 | 1.05 | 0.5 |

表 4.63 租車時間

| 類別 | 1 天 | 2 天 | 3 天 | 4 天 | 5 天 | 5 天以上 | 平均天數 |
|------------|-----|------|-----|-----|-----|-------|--------|
| 百分比 (%) | 39 | 10.6 | 17 | 4 | 3.7 | 4.2 | 2.23 天 |

表 4.64 是否贊成開放業者經營貨車及大客車租賃業務

| 類別 | 贊成 | 反對 | 無意見 |
|------------|------|------|------|
| 百分比 (%) | 90.7 | 4.12 | 5.15 |
| 次數 | 176 | 8 | 10 |

表 4.65 駕照持有情形

| 類別 | 小型車 | 大貨車 | 大客車 | 聯結車 |
|------------|-----|-----|-----|-----|
| 百分比 (%) | 94 | 2.6 | 1.5 | 0.5 |

表 4.66 駕車經驗

| 類別 | 1-5 年 | 6-10 年 | 11-15 年 | 16-20 年 | 20 年以上 | 平均 |
|------------|-------|--------|---------|---------|--------|--------|
| 百分比 (%) | 36.6 | 42.7 | 12.89 | 5.15 | 1.5 | 8.56 年 |

表 4.67 是否曾有租車經驗

| 類別 | 是 | 否 |
|--------|------|-----|
| 百分比(%) | 97.4 | 2.6 |

表 4.68 租車頻率

| 類別 | 每年四次以上 | 每年 2-4 次 | 每年約一次 | 不一定 |
|---------|--------|----------|-------|-----|
| 百分比 (%) | 60.85 | 4 | 28 | 6 |

表 4.69 受訪者職業分佈

| 類別 | 服務業 | 金融業 | 資訊網路業 | 電子通訊業 | 營造業 | 貿易業 | 出版製造業 | 旅遊保險業 | 軍公教 | 其他 |
|-------|-----|------|-------|-------|------|------|-------|-------|-----|----|
| 百分比 % | 21 | 23.2 | 28.9 | 9.28 | 1.55 | 5.67 | 1 | 2 | 2 | 2 |

經由消費者問卷結果顯示，消費者租賃車輛之目的以商務及旅遊最多，租車時間平均為 2.23 天，而消費者亦普遍贊成開放業者經營貨車及大客車租賃業務；在租車頻率方面，每年四次以上者佔六成左右。

第五章 機動車輛租賃納入公路法管理體系之分析

綜合前述問卷調查結果，業者多數認為機動車輛租賃行業應於「公路法」中加以規範管理，以維護車輛租賃安全、承租人及租賃業者權益等，惟對於應將那些車輛型式納入有不同之看法與見解。為回應業者希望政府有妥善之法令以管理機動車輛租賃業之意見，且建立機動車輛租賃行業之市場秩序及規範，本研究建議短期應將機動車輛租賃行業納入「公路法」管理體系；本章將就機動車輛租賃行業納入「公路法」管理體系範圍，分析其應涵蓋車輛型式範圍、納入方式及管理方式。

5.1 機動車輛租賃行業涵蓋範圍分析

由國外車輛租賃(Car-rental)業之經營現況，其車輛之使用包括各型(客貨)車輛，以滿足消費者不同之需求，而在管理面則要求承租駕駛人之年齡及需備具足數駕駛該型車輛之駕駛執照外，並提供各種不同之保險供承租人選擇，此外，許多國家並規定承租駕駛人應向租賃業者登記，如有第二駕駛人亦應辦妥登記並於保險中註明，對於第二駕駛人收取不同之租賃費用；如由未事先登記之第二駕駛人駕駛租賃之車輛，發生各項事故則不予理賠。

由本研究調查訪問各型車輛租賃業者之結果顯示，在本研究探討之機車、小客車、小貨車、大貨車及大客車應否納入「公路法」管理體系乙項，機車租賃業者本身有逾九成之業者不願納入，而其他業者則有七成左右之業者不認為機車租賃應納入「公路法」管理體系。而就法規面而言，公路法第 34 條其規定為，「公路汽車運輸，分自用與營業兩種....」，依公路法第 2 條規定，「汽車：指在公路及市區道路上，不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」，依公路法對「汽車」定義之精神及「強制汽車責任保險法」第 3 條規定，「本法所稱汽車係指公路法第二條第八款規定之汽車及行駛道路之動力機械。」，而機車亦為強制責任險之保險範圍可知，公路法中「汽車」之定義應包含機車，而過去所規範之各類汽車運輸業均未包括機車，在管理實務面而言，機車亦歸屬於自用車輛，其牌照種類均為自

用，而無營業用牌照，在汽車燃料使用費方面，亦僅依排氣量訂不同之費率，如將機車租賃納入「公路法」管理，則在牌照管理及汽車燃料使用費徵收方面，均將面臨相當大之改變，將造成管理實務面相當大之困擾。因此，在業界普遍認為機車不應納入「公路法」管理體系、管理實務面因素及過去對於汽車運輸業中「汽車」之認知等考量，本研究建議不將「機車租賃」納入公路法管理體系。

至於在小客車及小貨車租賃方面，有八成以上之業者認為應將小客車及小貨車租賃納入「公路法」管理體系。目前小客車租賃業已為汽車運輸業業種之一，而在小貨車租賃業部分，立法院已於本(91)年 1 月三讀通過於公路法中納入「小貨車租賃業」。在業界普遍支持小貨車租賃業納入「公路法」管理，且立法院已三讀通過法令修正案，本研究認為小貨車租賃業納入已是勢在必行，因此，本研究後續將就如何妥適管理研擬因應策略。

而在大客車及大貨車租賃方面，經本研究搜尋各國車輛租賃車型種類瞭解，各國在車輛租賃之車型上普遍均有大貨車之租賃而無大客車租賃，其原因或許為大客車駕駛資格不易取得，持有大客車駕駛執照之人數較少，市場範圍有限，或其在經營上與其他業別有所衝突之原因。經本研究調查瞭解，在遊覽車客運業者方面，有七成以上之業者贊成將大客車及大貨車租賃納入「公路法」管理體系。而在小客車租賃業者部分，有近六成業者贊成將大貨車租賃納入，而不及五成之業者贊成將大客車納入，或許是小客車租賃業者已普遍感受景氣不佳，車輛出租率不高，因此不希望其他業者之加入而對現有租賃市場造成衝擊，因此對大客車納入較不支持。而在管理實務面，大客車租賃性質上與目前遊覽車客運業相同，由於具備大客車駕駛執照之人數較少，為維繫承租人及搭乘者之安全，目前在大客車租賃方面，均由遊覽車客運業者以附帶駕駛方式經營。而調查顯示遊覽車客運業者普遍認為景氣不佳，車輛出租率降低，而對市場前景亦多抱持較負面之看法，因此，不宜任意對其營運制度方面作調整，造成營運及市場之衝擊而引致業者之反彈，因此，本研究建議大客車租賃方面，應維持現行遊覽車客運業之方式經營即可。大貨車租賃則考量業界普遍支持其納入、在國外已屬常態、增加業者經營彈性及消費者及選擇多元化，建議納入「公路法」管理體系，惟在駕駛資格、行車安全等應加以妥善規範，另

具備大貨車之職業駕照者，畢竟少數，且不若小客車駕照普遍，僅需自用駕照即可，且市場需求急迫性不高，應避免大貨車租賃行為與其他汽車貨運業之營業行為相衝突，對其他貨運業者市場造成衝擊而引起反彈，可考慮較緩實施。

綜上，本研究建議將小客車租賃、小貨車租賃及大貨車租賃納入「公路法」管理體系，至於不同車種之劃分及營業方式，將於下節深入探討分析。

5.2 機動車輛租賃行業納入公路法方式探討

本研究之主題為機動車輛租賃行業納入「公路法」管理體系適宜性之研究，因此，本研究在進行研擬如何將各型機動車輛租賃納入「公路法」管理體系時，其中納入方案之一為將原汽車運輸業之「小客車租賃業」擴大為「機動車輛租賃業」，惟經檢視「公路法」第2條對本法所用名詞定義中並未有「機動車輛」之定義，因此，如欲以「機動車輛」租賃業作為業種名稱，則尚涉及「公路法」第2條須修訂增加「機動車輛」之定義，且爾後如欲增減機動車輛租賃業之營業車種範圍，則均涉及「公路法」第2條名詞定義修改，將降低行政機關管理彈性。目前「公路法」第2條對「汽車」加以定義為「指在公路及市區道路上，不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」，為減少爾後法令修改之困擾，建議將「機動車輛租賃業」之名詞改為「汽車租賃業」，至於其營業車種範圍，則可於「汽車運輸業審核細則」及「汽車運輸業管理規則」中加以明訂。

有關小貨車租賃及大貨車租賃納入「公路法」管理體系，如何與現有小客車租賃業並存，經由本研究調查瞭解，小客車租賃業者有六成五左右贊成依租賃車種之不同分別於「公路法」中訂定不同之業種，大客車及機車租賃業者則有九成左右贊成依租賃車種之不同分別於「公路法」中訂定不同之業種。顯示業界普遍希望不同車種之租賃業能獨立經營，互不干涉他人之經營市場；然而，由國外之經驗觀之，目前國外租賃業提供與消費者租賃之車種，普遍含括客車、休旅車、轎車及大、小貨車等各型車輛，將大、小貨車租賃業務納入「公路法」管理，究應採業界之意見，依租賃

車種之不同分別於「公路法」中訂定不同之業種，或將原小客車租賃業刪除，而將大、小貨車及小客車租賃合併為「汽車租賃業」，使單一租賃公司即可提供各型租賃車輛供消費者選擇，以下將就其優、缺點進行分析。

方案一：依租賃車種之不同分別於「公路法」中訂定不同之業種

優點：

1. 符合業者期待，不同車種租賃間不致形成競爭對立

缺點：

1. 「公路法」之汽車運輸業業態過於複雜，管理法令過於繁瑣
2. 業者經營缺乏彈性
3. 消費者選擇缺乏多元性

方案二：將小客車租賃業擴大成為汽車租賃業

優點：

1. 提供消費者多元之租賃車種選擇，業者亦可建立消費者對其品牌信賴度
2. 業者經營彈性增加，可衡酌市場需求情況及公司經營定位，配置租賃車輛型式
3. 小客車租賃及大、小貨車租賃性質相同，合併後可簡化法令管理
4. 可鼓勵國際或國內大型租賃業者經營

缺點：

1. 較不符合目前部分租賃業者之期望
2. 市場較易為大型業者所壟斷

由前述優缺點分析，有關機動車輛租賃納入「公路法」之管理方式，為儘速回應小貨車租賃業者合法經營之要求及「公路法」條文修正案三讀通過，將小貨車租賃業視為獨立業種納入規範，因此，本研究建議短期採方案一，將小貨車租賃業納入「公路法」管理，並於汽車運輸業中增加「小貨車租賃業」之業種。中長期則建議採方案二，修訂相關法令，將小客車租賃業擴大為「汽車租賃業」。汽車租賃業之涵蓋車種分別有：小客車、小貨車、小客貨車及大貨車等。當業者對於相關法規素養成熟，各項管理制度健全，在教育，守法及執法上均有相當認知時，亦可進一步考慮將「汽

車租賃業」不再納入公路法之範疇。

5.3 加入世界貿易組織對未來汽車租賃行業之影響

世界貿易組織（World Trade Organization，簡稱WTO）是現今最重要的國際經貿組織，迄2001年8月共計有142個會員，涵括了全球90%的貿易，透過與聯合國及各個專業性國際組織如國際貨幣基金、世界銀行、世界關務組織、世界智慧財產權組織等的密切合作，WTO已經成為國際經貿體系的總樞紐，素有經貿聯合國之稱。

WTO所制定的一套國際貿易規範，包括貨品多邊貿易協定、服務貿易總協定、與貿易有關智慧財產權協定、爭端解決規則與程序釋義瞭解書、貿易政策檢討機制、複邊貿易協定等6類，除複邊貿易協定外，對WTO會員均具有國際法的約束力；而複邊貿易協定則屬於選擇性的協定，原則上不強迫所有會員接受，只對接受的會員具有約束力。複邊貿易協定包括政府採購協定，以及民用航空器交易協定。

WTO各會員是透過共識決的方式，決定各項國際貿易規範的內容，確定各會員的權利與義務關係，各會員並據此制定、修正與執行其國內相關貿易法規。此外，WTO亦提供會員間討論制定經貿規範的論壇，監督會員執行及遵守相關協定的規範，並協助會員進行執行協定的技術合作，以落實貿易自由化的政策，創造了一個健全而穩定的國際經貿發展架構，重要性與日俱增。

我國經過長達十二年之努力，順利於九十一(2002)年一月一日加入世界貿易組織，我國在入會的過程中，行政部門在歷經多次諮商，依據與各會員之諮商結果，按照服務貿易之四種型態（即跨境提供服務、境外消費、商業據點呈現及自然人呈現）提出水平承諾（指各行業皆適用之承諾）及個別行業承諾。個別行業部分涵蓋商業服務、視訊服務、營造及工程服務、行銷服務、教育服務、環境服務、金融服務、健康與社會服務、觀光與旅遊服務、休閒、文化與運動服務，及運輸服務等11個部門。

在個別行業之市場開放承諾方面，大部分市場開放之承諾均係依據我國現行法令規定情形作承諾，僅少部分項目係我入會後才開放之市場，開放外國人投資經營小客車租賃業、汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業等即是，

因此隨著我國加入世界貿易組織後，業界已建議檢討重設小客車租賃業甲、乙種門檻，並對融資性租賃及營業性租賃有所區隔，以避免租賃市場被鯨吞，有關融資性租賃與營業性租賃之區隔方面，本研究已於第 3.2.3 節加以探討。

由世界貿易組織之精神及我國談判諮商結果，我國汽車運輸業市場已逐步開放國外業者加入競爭，因此未來如將機動車輛租賃業整併為「汽車租賃業」，則勢必仍無法排除國外廠商加入，雖然國外業者加入將對國內市場造成衝擊，惟國外租賃業者加入除可增加投資及就業機會外，同時將可促進國內租賃產業升級，改善經營品質及服務，進而促進國內租賃業者之國際競爭力。

5.4 汽車租賃行業納入公路法管理方式研擬

由前述分析，本研究建議在中長期將大、小貨車租賃納入「公路法」管理體系，並建議以擴大現有「公路法」中汽車運輸業業種之小客車租賃業為「汽車租賃業」，而在管理架構上，由於現行小客車租賃業區分甲種及乙種之等級及其管理方式已為業界詬病而建議政府取消營業等級限制，審視小貨車租賃行業特性，未來於法規中亦無區分等級之必要。

本節將就「汽車租賃業」申請設立門檻、營業範圍、自行駕駛或代僱駕駛、承租人資格、駕照等級、保險及車輛違規肇事責任等管理面課題加以探討。

一、 申請設立資格門檻

依本研究問卷調查結果，業界普遍認為甲種「汽車租賃業」之申請資本額在三千萬以上或五千萬以上，乙種申請資本額在五佰萬以上或三佰萬以上。申請車輛數調查結果認為，甲種車輛數多認為應在 100 輛以上，而認為車輛數在 70 輛以上及 150 輛以上者比例約相當。乙種車輛數多認為應在 10 輛以上。

目前「汽車運輸業審核細則」第 4 條規定小客車租賃業資本額甲種小客車租賃業新台幣五千萬元以上，乙種小客車租賃業資本額新台幣五佰萬元以上。車輛設備，甲種小客車租賃業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。而在停車位方面，現行

規定均為業者應備足其車輛數六分之一之停車位，不足一位者以一位計。

「汽車運輸業審核細則」係依「公路法」第 38 條授權訂定，依「公路法」第 38 條之精神係為審核業者之經營財力及具足夠之車輛及站、場設備。過去立法將小客車租賃業區分為甲、乙種其差別為甲種小客車租賃業之經營得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站租設專櫃辦理租車業務，其目的係希望保障甲種小客車租賃之營業範圍，並於交通場站設置較具規模及品質之小客車租賃專櫃。然而，由於甲種小客車租賃業之申設門檻較高，九成二以上之業者為乙種小客車租賃業者，而國內小客車租賃市場有限，因此，此項保障甲種小客車租賃業之措施似有口惠而實不至之感，因此小客車租賃業者提議希望取消甲、乙種小客車租賃之規定，而訂定單一、統一之申設門檻，使所有業者均能在市場上有相同立足點競爭。

參酌國外車輛租賃業並未有針對車輛數及資本額進行分類並區隔其營運方式，而在國外多數之車輛租賃業者設置有分支機構或在國外機場、鐵公路車站設置租車專櫃之情況頻繁，而國內此種情況卻相當少見，也造成租車人租賃車輛之不便，間接降低車輛租賃之需求，其原因或許與目前規定甲種小客車租賃業及乙種小客車租賃業有相當大之關係。

隨著我國經濟不斷成長，市場競爭益趨激烈，小客車租賃業者為能持續在市場上取得消費者信賴，考量其營運需要而設置分支機構或連鎖服務網，應無須再限定其資本額及車輛數，由業者依其財力狀況及營運考量，自行決定是否設置分支機構或於交通場站租設專櫃辦理租車之業務，如此應可增加業者經營範圍及經營彈性，同時可提昇租賃業者服務品質及車輛租賃市場需求。

且未來若小客車租賃業修訂為「汽車租賃業」，則原小客車租賃業者其汽車運輸業營業執照將辦理換領作業，如於「汽車租賃業」又區隔為甲種及乙種汽車租賃業，則換領汽車運輸業營業執照時，將面臨新舊制度間原甲種及乙種小客車租賃業如何轉換至新制甲種及乙種

汽車租賃業之問題，易滋生困擾。

參酌現行小客車租賃業申請設立門檻及問卷調查結果，本研究建議未來「汽車租賃業」取消甲種、乙種，而以單一之申請設立門檻，並取消甲種、乙種之連鎖經營權於交通場站租設專櫃之限制；此外考量目前甲種小客車租賃業者佔所有小客車租賃業之比例僅不到一成，因此，折衷業者調查結果及現行小客車租賃業之申設門檻規定而建議「汽車租賃業」之申設門檻如下：

資本額：新台幣一千五百萬元以上，具備全新大、小貨車、小客貨兩用車或小客車三十輛以上。

停車位：申請車輛數之六分之一(租賃期間超過一年以上者不計)。

由於業者申請設立均需備具全新車輛，若目前已營運之小貨車租賃業者欲依法申請設立，則其以營運之車輛將面臨無法併入申請設立門檻車輛數內計算，對現有業者衝擊甚大。為降低對現有業者營運成本之影響，建議參考過去為鼓勵航空快遞承攬業者、配送業者納入汽車貨運業之例，於「汽車運輸業審核細則」中規定，以營業之小貨車租賃業者於某日期前申請補辦汽車租賃業登記者，其原領之小貨車牌照，准予換領營業用牌照；其原使用車輛併入最低車輛設備車額計算。

二、 營業範圍

營業範圍部分依據目前小客車租賃業之規定，甲種汽車租賃業因其車輛數較多資本額較充足，得設置汽車租賃國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站租設專櫃辦理租車之業務。而在乙種汽車租賃業部分，目前乙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之，惟不得設置分支機構。

然而，依前開分析由於目前國內甲種小客車租賃業者數量佔所有小客車租賃業之比例不及一成，且多集中於臺北市，因此，目前國內小客車租賃業者設置分支連鎖服務網或於交通場站租設專櫃之情況少見，也使法令保障之美意盡失。

在我國加入 WTO 後，國外租賃業者將可能要求我國降低對汽車運輸業之管制，在車輛租賃業方面，可能希望於我國設置分支機構，

屆時我國車輛租賃市場將同時面臨國外業者之競爭，為營造公平之競爭環境，提供汽車租賃業者更大之經營彈性，以提供更好的服務增加市場需求，建議配合取消甲種、乙種申設門檻中有關連鎖經營等之限制，允許所有租賃業者設置汽車租賃國內外服務網辦理連鎖經營，並得在交通場站租設專櫃辦理租車之業務。

三、 自行駕駛及代僱駕駛

現行小客車租賃業規定，如承租人須雇用駕駛人者，允許由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。而在未來若汽車租賃業納入「公路法」管理體系，業者經營車輛種類包括小客車及大、小貨車租賃，小客車部分，由於九人座車輛亦屬小客車範圍，目前市場上小客車租賃代僱駕駛多屬九人座車輛，使用轎車代僱駕駛者則多為觀光飯店搭載客人往返機場等地，因此，租賃小客車而採代僱駕駛方式有其市場需要性，且與其他汽車運輸業在營運上不致有相當大衝突，因此，對於未來汽車租賃業，若承租人租賃小客車，則建議可採代僱駕駛。惟在大、小貨車方面，由於租賃大、小貨車並採代僱駕駛之方式，將與目前汽車貨運業之營運產生相當大之重疊性及衝突性，將影響汽車貨運業之市場需求，為避免他業之反彈，本研究建議對於大、小貨車租賃不得採用代僱駕駛，而必須由承租人自行駕駛。

四、 駕駛人資格

在駕駛資格方面，目前歐洲許多國家規定租車年齡最小為 25 歲，部分國家並規定駕駛人持有駕照年資，以確保承租人在心智及駕駛技術方面足以駕駛承租之車輛，此外也有地區其租車年齡並未有特別限制，例如在美國密西根州及紐約，租車人年齡在 18 歲以上即可租賃車輛，惟租車公司對於年齡在 18-24 歲之租車人在租車價格上將加收額外的保證費用；考量調查顯示國內租賃業者經營情況不佳，國內若比照修改相關規定，將影響車輛租賃市場需求，因此，建議在租車年齡方面短期仍維持現行規定，惟如租車價格不予管制之情況下，租賃業者亦可對 20 歲左右之租車人加收額外之費用，以降低車輛出租之

風險。中長期則可參酌國外規定同時再蒐集國內租賃車輛車禍肇事及租車行為與租車人年齡之關係資料加以分析，以評估是否對承租人之年齡加以限制；惟承租人應具備足以駕駛租賃車輛之合格有效駕駛執照，並由汽車租賃業者審核，此外，承租人如欲輪替駕駛，則建議應於租賃車輛時向汽車租賃業者登記，並同時由租賃業者審核其駕駛資格。

五、 消費者權益維護-訂定定型化契約

依「消費者保護法規定」，「定型化契約」指企業經營者為與不特定多數人訂立契約之用而單方預先擬定之契約條款。企業經營者在定型化契約中所用之條款，應本平等互惠之原則，如定型化契約條款有疑義時，應為有利於消費者之解釋。另依「消費者保護法」第 12 條規定，定型化契約中之條款違反誠信原則，對消費者顯失公平者無效，推定其顯失公平之原則如下：

- (一)違反平等互惠原則者。
- (二)條款與其所排除不予適用
- (三)契約之主要權利或義務，因受條款之限制，致契約之目的難以達成者。之任意規定之立法意旨顯相矛盾者。

目前交通部已訂定小客車租賃定型化契約範本(如附錄六)，惟依規定小客車租賃業仍須填具汽車出租單作為雙方車輛租賃之依據，使用定型化契約範本尚不普及且法令上亦未規定應使用定型化契約。另「全國小貨車租賃商業同業公會」訂定中華民國小貨車出租合約書供其會員使用。

車輛租賃為租賃業者與承租人雙方契約過程及行為，租賃契約為維護雙方權益相當重要之文件，訂定公平合理之契約範圍可消弭租賃業者與承租人間之糾紛，因此，本研究建議未來汽車租賃業訂定統一之定型化契約書範本；而由於租賃合約涉及租賃業者及承租人之權益，該契約書範本之訂定，本研究建議應由公路主管機關邀請汽車租賃業相關公會及消費者保護團體等共同開會討論確定後，由公路主管

機關公告實施，並規定汽車租賃業者應依該合約範本與承租人簽訂車輛租賃合約。透過定型化契約之簽訂，租賃業者與承租人間之消費糾紛即可依「消費者保護法」等相關法令經由主管機關進行調解。

六、 車輛租賃價格訂定

現行小客車租賃之租車費率，代僱駕駛人工資費、汽車出租單及出租紀錄簿格式係由業者公會或出租人擬定，報請中央及直轄市公路主管機關核定實施，調整及變更時亦同（汽車運輸業管理規則第 102 條）。而小客車租賃之租車費率及代僱駕駛人工資費不得高於核定之最高標準。

由於汽車租賃市場競爭激烈，因此，業者普遍擔心其他業者削價競爭，而少有刻意提高價格之情況，另考量目前資訊傳遞迅速及取得便捷，租車人為瞭解租賃市場各種車型之價格，經由網際網路即可取得有關價格之資訊，車輛租賃業之市場競爭狀況已趨近於經濟學上之「完全競爭市場」，因此，本研究認為未來對於汽車租賃業，政府機關應無須再進行價格管制。建議未來「汽車租賃業」在租賃費率管理上，取消租賃價格報備或核定之規定，而交由業者自行依車輛成本、折舊及市場需求情況決定。

七、 租賃車輛保險

依「強制汽車責任保險法」規定，目前各型車輛均需投保強制汽車責任保險，然其保障範圍為車禍事故時受害者。而在任意汽車保險方面，較為普遍之險種為車體損失險、竊盜損失險及乘客責任險等，為降低承租人租賃車輛之風險，車輛租賃業者應於承租人租賃車輛時提供各型任意汽車保險險種供承租人選擇投保。

八、 其他管理措施

為提供消費者選擇汽車租賃業之參考資訊，並藉由消費者選擇行為促進市場機能發揮，提昇汽車租賃業之服務品質，建議可由汽車租賃商業同業公會定期委託專業機構辦理汽車租賃業者評鑑，針對租賃

業者營運管理方式、車輛保養維護、消費者滿意度等進行綜合評比，並將評鑑結果透過消費者保護機構或網路等媒體告知社會大眾。

第六章 機動車輛租賃管理策略研擬

本研究主要在探討機動車輛租賃行業宜否納入「公路法」管理體系，經由前述分析，本研究建議可將大、小貨車租賃納入「公路法」管理體系，本章將探討在納入過程中階段管理策略及相關法修訂建議，以提供政府機關參採。

6.1 機動車輛租賃行業納入公路法策略研擬

有關本研究建議將「公路法」規範之小客車租賃業修訂為汽車租賃業，以納入大、小貨車租賃業務，由於其牽涉之法令修訂及對現行營運方式變動相當大，本研究建議可分階段推動，短期考量在小貨車租賃業者之殷殷期盼下立法院已三讀通過將「公路法」汽車運輸業增列小貨車租賃業，惟相關管理規定尚未訂定，建議於短期納入小貨車租賃業並評估其對貨運市場之影響及衝擊，中長期再逐步推動將各型車輛租賃業整合為「汽車租賃業」。以下將就短期及中長期推動策略加以探討。

一、短期策略

（一）法規層面

1.為輔導小貨車租賃業者合法化經營，建議交通部配合「公路法」將小貨車租賃業納入規範，邀集相關單位及相關公（工）會代表研商其管理規定，進行法令修訂事宜。

2.小貨車租賃業管理之法規面本研究原則性建議如下：

（1）考量未來汽車租賃業建議取消甲、乙種之區隔，建議小貨車租賃業於訂定其籌設門檻時，取消甲、乙種小貨車租賃業之區隔，而訂定單一之申設門檻，以利未來推動將各車種租賃業整併為「汽車租賃業」。

（2）考量現行甲、乙種小客車租賃業之區隔方式，造成業者欲設置連鎖分支機構及於交通場站租設專櫃之困難，而使此一管制有口惠而實不至之結果，為配合未來「汽車租賃業」單一籌設門檻，建議修訂「汽車運輸業管理規則」及「汽車運輸業審核細

則」規定取消甲、乙種小客車租賃業之規定，而改以單一的籌設門檻，並取消僅甲種小客車租賃業得設置連鎖服務網及交通場站租設專櫃之規定。

(3) 在使用車輛方面，為因應小客車租賃業者營運需要及考量小貨車租賃已納入「公路法」汽車運輸業管理，本研究建議修訂「公路法」及「汽車運輸業審核細則」，增加小客車租賃業使用小客貨兩用車之車輛，同時為求公平，對於小貨車租賃業者其使用車輛除小貨車外亦開放其使用小客貨兩用車。

(4) 在小貨車租賃業及小客車租賃業之籌設門檻方面，建議配合未來「汽車租賃業」之推動，其籌設資本額及車輛數如下：

資本額：新台幣一千五百萬元以上。車輛數：具備全新小貨車或小客貨兩用車或小客車三十輛以上。

(5) 在租賃費率方面，建議由業者考量市場狀況自行決定，取消需經由公路主管機關核備之規定。

(6) 而在租賃雙方權益義務維護方面，建議參照小客車租賃定型化契約依「消費者保護法」規定之原則，訂定小貨車租賃定型化契約，以作為業者使用之依據。

(7) 為降低租車人之風險，建議應規定車輛租賃業者之車輛除投保強制第三責任險外，應提供其他保險之服務供租車人選擇。

(二) 監督管理層面

1. 在相關法規及定型化契約尚未完成前，由小貨車租賃業界推動簽署自律公約，針對以下各項予以規範：

(1) 車輛投保意外險之範疇及額度。

(2) 業者及承租人間權利義務關係及理賠制度的建立。

(3) 確實查核承租人身份，不得將車輛租予無駕駛執照之承租人。

(4) 持續建立車輛承租紀錄制度及資訊交流，對於承租車輛發生重大違規（非法）使用之承租人拒絕承租。

(5) 其他有關業者間應共同遵守之事項。

2. 於租賃小貨車行車執照加註「租賃車輛」字樣，以資識別。

二、中長期管理策略

中長期為因應市場需要及提供消費者多元完整之汽車租賃服務，建議朝向整合各型車輛租賃業為「汽車租賃業」之方向，其策略如下。

（一）法規層面

「公路法」及所屬相關全盤檢討，修訂「小客車租賃業」為「汽車租賃業」，納入大、小貨車租賃。

（二）監督管理層面

- 1.輔導已營運之小貨車租賃業者及小貨車租賃業者補辦汽車租賃業登記，使其合法化正常營運。
- 2.輔導現有小客車租賃業者及小貨車租賃業者換領汽車運輸業營業執照。
- 3.輔導現有小客車租賃公會及小貨車租賃公會轉換為汽車租賃公會。

（三）執法層面

- 1.警察機關及公路監理機關加強執法作為，取締違規營業。
- 2.遏止承租人重大違規及非法使用租賃車輛，輔導公會建立承租人資料庫紀錄承租人租賃車輛資訊，提供業者連結查詢。

6.2 相關法令修訂建議

6.2.1 短期法令修訂建議

短期建議先於「公路法」管理體系中納入小貨車租賃業，此外對小客車租賃業籌設規模及使用車輛、費率等前述應變更之管理措施方面其配合之法令修訂建議如表 6.1。

表 6.1 短期相關法令修訂建議

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|--|
| <p>公路法</p> <p>第三章 公路運輸</p> <p>第三十四條 公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依左列規定，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<u>或小客貨車</u>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<u>或小客貨車</u>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>公路法</p> <p>第三章 公路運輸</p> <p>第三十四條 公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依左列規定，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> |

表 6.1 短期相關法令修訂建議(續一)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|---|---|
| <p>汽車運輸業管理規則</p> <p>第二條 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> <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：以小客車及小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。</p> <p>六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用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>汽車運輸業管理規則</p> <p>第二條 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> <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、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> |

表 6.1 短期相關法令修訂建議(續二)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|--|
| <p>第四條 經營汽車運輸業，應備具籌備申請書（如附表一），依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業：</p> <p>（一）屬於國、省、縣、鄉道者，向中央公路主管機關申請。</p> <p>（二）路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>二、經營市區汽車客運業：</p> <p>（一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>（二）屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。</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、<u>小貨車租賃業</u>，向該汽車運輸業主事務所所在地之直轄市公路主管機關申請。</p> <p>前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</p> | <p>第四條 經營汽車運輸業，應備具籌備申請書（如附表一），依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業：</p> <p>（一）屬於國、省、縣、鄉道者，向中央公路主管機關申請。</p> <p>（二）路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>二、經營市區汽車客運業：</p> <p>（一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>（二）屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。</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直轄市公路主管機關申請。</p> <p>前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</p> |

表 6.1 短期相關法令修訂建議(續三)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|--|
| <p>第五節 <u>小客車及小貨車</u>租賃業</p> <p>第九十八條 小客車租賃業車輛之行車執照應註記為「<u>租賃自用小客車</u>」或「<u>租賃自用小客貨車</u>」。</p> <p>小貨車租賃業車輛之行車執照應註記為「<u>租賃自用小貨車</u>」或「<u>租賃自用小客貨車</u>」。</p> <p>第九十九條 刪除</p> | <p>第五節 小客車租賃業</p> <p>第九十八條 小客車租賃業車輛之行車執照應註記為「租賃自用小客車」。</p> <p>第九十九條 小客車租賃業分為甲種小客車租賃業及乙種小客車租賃業兩種。</p> <p>甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置小客車租賃國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。</p> <p>乙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之，惟不得設置分支機構營業。</p> |

表 6.1 短期相關法令修訂建議(續四)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|--|
| <p>第一百條 經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守左列規定：</p> <p>一、租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。</p> <p>二、小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。<u>小貨車租賃應由租車人自行駕駛，不得僱用他人駕駛。</u></p> <p>三、驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人，<u>租車人如登記第二駕駛人，則亦須驗明第二駕駛人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符。</u>小客車租賃業應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。</p> <p>四、供租賃之<u>車輛</u>於出租前應實施檢修，保持良好狀態。供租賃之<u>車輛應提供</u>任意汽車第三保險、車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，<u>供租車人選擇投保，並載明於出租單。</u></p> | <p>第一百條 經營小客車租賃業應遵守左列規定：</p> <p>一、租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。</p> <p>二、租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。</p> <p>三、驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。小客車租賃業應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。</p> <p>四、供租賃之小客車於出租前應實施檢修，保持良好狀態。供租賃之小客車得投保任意汽車第三人責任保險、車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，未投保時，出租人應告知租車人，並載明於出租單。</p> |

表 6.1 短期相關法令修訂建議(續五)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|---|
| <p>五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。</p> <p>六、應明示承租人隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。</p> <p>七、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。</p> <p>八、不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客、<u>貨物</u>違規營業。</p> <p>第一百零一條 汽車出租單應載明左列事項：</p> <p>一、租車自行駕駛之駕駛人及<u>第二駕駛人</u>應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人之姓名、住址、駕駛執照及身分證件號碼。</p> <p>二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。</p> <p>三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。</p> <p>四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事故之通告及責任承擔。</p> <p>五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。</p> <p>六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業。</p> <p>汽車出租單應交租車人隨車攜帶，以備查驗。</p> | <p>五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。</p> <p>六、應明示承租人隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。</p> <p>七、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。</p> <p>八、不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客違規營業。</p> <p>第一百零一條 汽車出租單應載明左列事項：</p> <p>一、租車自行駕駛之駕駛人、小客車租賃應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人之姓名、住址、駕駛執照及身分證件號碼。</p> <p>二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。</p> <p>三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。</p> <p>四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事故之通告及責任承擔。</p> <p>五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。</p> <p>六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業。</p> <p>汽車出租單應交租車人隨車攜帶，以備查驗。</p> |

表 6.1 短期相關法令修訂建議(續六)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|---|---|
| 第一百零二條 刪除 | 第一百零二條 小客車租賃之租車費率及代雇駕駛人資費應按日計算，最長不得超過六個月，其費率不得高於中央及直轄市公路主管機關核定之最高標準。 |
| 第一百零三條 汽車出租單及出租紀錄簿格式由業者公會或出租人擬定，報請中央及直轄市公路主管機關核備。 | 第一百零三條 小客車租賃之租車費率，代雇駕駛人資費、汽車出租單及出租紀錄簿格式由業者公會或出租人擬定，報請中央及直轄市公路主管機關核定實施，調整及變更時亦同。 |
| 汽車運輸業審核細則 | 汽車運輸業審核細則 |
| 第四條 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： | 第四條 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： |
| 三、具有充分經營財力者： | 三、具有充分經營財力者： |
| (五)小客車租賃業最低資本額新臺幣壹千伍佰萬元以上。 | (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。 |
| (六)小貨車租賃業最低資本額新臺幣壹千伍佰萬元以上。 | |
| 四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者： | 四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者： |
| (一) 車輛設備： | (一) 車輛設備： |
| 5.小客車租賃業應具備全新小客車或小客貨兩用車合計三十輛以上。 | 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。 |
| 6.小貨車租賃業應具備全新小貨車或小客貨兩用車合計三十輛以上。 | |
| 已設立之小客車租賃業，依其成立時申請核准之資本額及車輛數逕予換領營業種類為小客車租賃業之汽車運輸業營業執照。 | 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。 |
| 已設立之公司行號其經營業務涉及小貨車租賃業者，應於 年 月 日前，申請補辦小貨車租賃業設立登記，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。 | |

6.2.2 中長期法令修訂建議

中長期整合小客車租賃業及小貨車租賃業並將大貨車租賃業納入「公路法」管理體系，而業種名稱修正為「汽車租賃業」，須修訂之相關法令包括「公路法」、「汽車運輸業管理規則」、及「汽車運輸業審核細則」等，依本研就研擬各項管理措施，建議須修訂之相關法令如表 6.2。

表 6.2 中長期相關法令修訂建議

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|--|
| <p>公路法</p> <p>第三章 公路運輸</p> <p>第三十四條 公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依左列規定，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、汽車租賃業：以小客車、小客貨兩用車、小貨車或大貨車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>公路法</p> <p>第三章 公路運輸</p> <p>第三十四條 公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依左列規定，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> |

表 6.2 中長期相關法令修訂建議(續一)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|---|
| <p>汽車運輸業管理規則</p> <p>第二條 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> <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><u>五、汽車租賃業：以小客車、小客貨兩用車、小貨車或大貨車租與他人自行使用為營業者。</u></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。在地之直轄市公路主管機關申請。</p> | <p>汽車運輸業管理規則</p> <p>第二條 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> <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、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> |

表 6.2 中長期相關法令修訂建議(續二)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|---|---|
| <p>第四條 經營汽車運輸業，應備具籌備申請書(如附表一)，依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業：</p> <p>(一) 屬於國、省、縣、鄉道者，向中央公路主管機關申請。</p> <p>(二) 路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>二、經營市區汽車客運業：</p> <p>(一) 屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>(二) 屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、汽車租賃業、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報請中央公路主管機關核定之。</p> <p>前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</p> <p>第五節 汽車租賃業</p> <p>第九十七條 汽車租賃業應於其營業處所標明其公司行號名稱，懸掛公司行號登記證、營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本，並須有足夠之停放車輛場所，待客租賃。</p> <p>第九十八條 汽車租賃業車輛之行車執照應註記為「租賃自用車輛」。</p> <p>第九十九條 刪除</p> | <p>第四條 經營汽車運輸業，應備具籌備申請書(如附表一)，依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業：</p> <p>(一) 屬於國、省、縣、鄉道者，向中央公路主管機關申請。</p> <p>(二) 路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>二、經營市區汽車客運業：</p> <p>(一) 屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>(二) 屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。</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直轄市公路主管機關申請。</p> <p>前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</p> <p>第五節 小客車租賃業</p> <p>第九十七條 小客車租賃業應於其營業處所標明其公司行號名稱，懸掛公司行號登記證、營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本，並須有足夠之停放車輛場所，待客租賃。</p> <p>第九十八條 小客車租賃業車輛之行車執照應註記為「租賃自用小客車」。</p> <p>第九十九條 小客車租賃業分為甲種小客車租賃業及乙種小客車租賃業兩種。甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置小客車租賃國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。</p> <p>乙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之，惟不得設置分支機構營業。</p> |

表 6.2 中長期相關法令修訂建議(續三)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|---|--|
| <p>第一百條 經營汽車租賃業應遵守左列規定：</p> <p>一、租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。</p> <p>二、<u>租車人如係租用大、小貨車，則應由租車人自行駕駛，不得僱用他人代為駕駛。租車人如係租用小客車，則可僱用他人代為駕駛。</u>租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。</p> <p>三、驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人，租車人如登記第二駕駛人，則亦須驗明第二駕駛人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符。<u>租賃小客車應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。</u></p> <p>四、<u>供租賃之車輛於出租前應實施檢修，保持良好狀態。供租賃之車輛應提供任意汽車第三保險、車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，供租車人選擇投保，並載明於出租單。</u></p> | <p>第一百條 經營小客車租賃業應遵守左列規定：</p> <p>一、租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。</p> <p>二、租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。</p> <p>三、驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼、及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。小客車租賃業應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。</p> <p>四、供租賃之小客車於出租前應實施檢修，保持良好狀態。供租賃之小客車得投保任意汽車第三人責任保險、車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，未投保時，出租人應告知租車人，並載明於出租單。</p> |

表 6.2 中長期相關法令修訂建議(續四)

| 建議修訂條文內容 | 原條文內容 |
|--|---|
| 五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。 | 五、應備置汽車出租紀錄簿詳細記載租賃情況，並至少保存兩年。 |
| 六、應明示承租人隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。 | 六、應明示承租人隨身攜帶汽車出租單及行車執照以備查驗。 |
| 七、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。 | 七、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好。 |
| 八、 <u>不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客、貨物違規營業。</u> | 八、不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客違規營業。 |
| 第一百零一條 汽車出租單應載明左列事項： | 第一百零一條 汽車出租單應載明左列事項： |
| 一、 <u>租車自行駕駛之駕駛人及第二駕駛人、租賃小客車應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人之姓名、住址、駕駛執照及身分證件號碼。</u> | 一、租車自行駕駛之駕駛人、小客車租賃應承租人之請求代僱之駕駛人及承租人之姓名、住址、駕駛執照及身分證件號碼。 |
| 二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。 | 二、租車起訖日期、時間、車牌號碼及租車費用。 |
| 三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。 | 三、車輛之附屬設備及起租時碼表里程、燃油供應狀況。 |
| 四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事故之通告及責任承擔。 | 四、租賃期間所駕駛車輛違反法令規定或車輛發生失竊、毀損或肇事事故之通告及責任承擔。 |
| 五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。 | 五、租賃期間車輛中途發生故障，其檢修費用之計算及處理。 |
| 六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業。 汽車出租單應交租車人隨車攜帶，以備查驗。 | 六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業。 汽車出租單應交租車人隨車攜帶，以備查驗。 |
| <u>第一百零二條 刪除</u> | 第一百零二條 小客車租賃之租車費率及代僱駕駛人資費應按日計算，最長不得超過六個月，其費率不得高於中央及直轄市公路主管機關核定之最高標準。 |
| <u>第一百零三條 汽車出租單及出租紀錄簿格式由業者公會或出租人擬定，報請中央及直轄市公路主管機關核備。</u> | 第一百零三條 小客車租賃之租車費率，代僱駕駛人資費、汽車出租單及出租紀錄簿格式由業者公會或出租人擬定，報請中央及直轄市公路主管機關核定實施，調整及變更時亦同。 |

表 6.2 中長期相關法令修訂建議(續五)

| | |
|--|--|
| <p>汽車運輸業審核細則</p> <p>第四條 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：</p> <p>三、具有充分經營財力者：</p> <p><u>(五)汽車租賃業最低資本額新臺幣壹千五百萬元以上。</u></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> <p><u>5.汽車租賃業應具備全新小客車、小客貨兩用車、小貨車或大貨車總計三十輛以上。</u></p> <p><u>已設立之小客車租賃業及小貨車租賃業，依其成立時申請核准之資本額及車輛數逕予換領營業種類為汽車租賃業之汽車運輸業營業執照。</u></p> | <p>汽車運輸業審核細則</p> <p>第四條 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：</p> <p>三、具有充分經營財力者：</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。</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> <p>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。</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> |
|--|--|

第七章 結論與建議

7.1 結論

- 一、 本研究為探討機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性，分別就「公路法」、「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業審核細則」、「停車場法」、「汽車運輸業停車場設置要點」等法規之相關條文與規範定義詳加探討，以釐清問題所在。

(一) 在公路法部份

1. 第 34 條規定公路汽車運輸，分自用與營業兩種，若機動車輛租賃屬營業性質則需納入管理，營業汽車分八大業態，其中僅小客車租賃業納入公路法管理，其餘小貨車、大客車及機車租賃均未納入(另小貨車租賃業已於九十一年一月經立法院三讀通過納入公路法規範，惟相關管理法規尚未配合修訂)。
2. 第 34 條~37 條規範汽車運輸業申請資格及對象。
3. 第 38 條授權交通部訂定「汽車運輸業審核細則」以規範及審核汽車運輸業之申請資格。
4. 第 39 條及 40 條規定汽車運輸業申請籌設及開業期間。
5. 第 77 條針對公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及依本法所發布之命令者及未經申請核准經營公路經營業、汽車或電車運輸業者之處分規定。
6. 第 79 條授權交通部訂定「汽車運輸業管理規則」以規範汽車運輸業之申請設置及營運。

(二) 在汽車運輸業管理規則及汽車運輸業審核細則部份

1. 在汽車運輸業管理規則中規範汽車運輸業申請籌設及營運規定：
 - (1) 第 99 條規定小客車租賃業分：甲種小客車租賃及乙種小客車租賃兩種，分別限制最低資本額及全新車輛數。
 - (2) 第 100 條規定小客車之租賃方式分：租車人自行駕駛及代僱駕駛二種，及其相關規定。
2. 汽車運輸業審核細則規範運輸業申請之條件，包括最低資本額、車輛及場站設備。

(三) 停車場法及汽車運輸業停車場設置要點部份：

1. 停車場法第 23 條規定：汽車運輸業應設置其業務必要之停車場及停車位數不得少於其營業車輛數六分之一。
2. 機動車輛租賃如納入「公路法」管理時，停車位需符合規定。

二、經由公路法及相關法令分析，目前小客車租賃業之規範範圍為：1.小客車租賃業係特許行業，業者應先取得汽車運輸業執照後方得經營。2.規範業者申請籌設之資本額、車輛數及停車場。3.規範業者營業範圍、租車人資格及代僱駕駛人資格。4.規範租賃費率之訂定方式及收費標準。5.其他營業時之規範。

三、機動車輛租賃行為方面，本研究認為法令所規範者應為具有外部效果而可能對其他人產生影響之事項，有關租賃業者與承租人間權利義務，應由私人契約加以規範較為妥適。就目前公路法所規範小客車租賃業者營運事項，其中停車位、租車人及代僱駕駛人資格等應為具有外部效果之事項。

四、依據機動車輛租賃關係架構(如圖 3.2)，機動車輛租賃之主要元素為租賃業者、承租人及車輛之關連性，承租人在取得車輛後之駕駛方式又分為自行駕駛或代僱駕駛，在租賃行為中需釐清之問題在於租賃業者與承租人對車輛維護、違規、肇事理賠、行車安全、駕駛人資格審查等項目之權利義務是否能以一般商業契約加以釐清，或需將機動車輛租賃納入「公路法」管理。

五、小客車租賃之營業性租賃與融資性租賃兩者間之爭議主要為小客車租賃業者不得申領自用車牌照，而其他汽車買賣業者可從事長期租賃或融資性租賃業務，由於其並非汽車運輸業者，可依「道路交通安全規則」規定領用自用車牌照，將車輛採長期租賃或融資性租賃方式租予承租人。由業者間之爭議可瞭解，在目前之規定下，小客車租賃業者尚無法經營融資性租賃，經營融資性租賃業務之一般租賃公司亦需申請汽車運輸業執照後方得經營營業性租賃業務，其雙方雖有爭議，但是，卻已有明確的市場區隔。

六、機動車輛租賃行業宜否納入公路法管理體系應考量因素有四

點：

1. 「公路法」第 34 條規定，公路汽車運輸業分：自用與營業兩種，因此應界定車輛租賃行業之車輛係屬營業或自用。

2. 車輛租賃業者購置車輛問題

如機動車輛租賃不納入公路法管理體系，則其申請之車輛牌照應為自用車牌照。依「道路交通安全規則」第十六條規定之精神，自用大客車、自用大貨車、自用大客貨兩用車、自用小貨車不得以個人名義申請，且其使用應以車輛所有人自身使用為範圍；車輛租賃係將車輛交予他人使用，似有違反前述法條規定之精神，必須擬定必要之配套措施。

3. 行車安全確保

機動車輛租賃是否納入公路法體系規範，需考量行車安全，如駕駛人資格審核、車輛保養維護之權責等可否透過公路法以外之法令及商業契約有效規範。

4. 承租人與租賃業者間權利義務可否以一般商業契約予以有效規範。

七、 本研究為了解汽車運輸業者及消費者對機動車輛租賃行業納入公路法之意見，在台灣地區分別針對機車租賃業者、小客車租賃業者、小貨車租賃業者、遊覽車客運業者、相關公會、主管機關及消費者進行問卷調查。

- (一) 就各車種之租賃是否納入「公路法」管理體系方面；遊覽車客運業者有七成左右贊成將小客車、小貨車、大客車及大貨車租賃納入公路法之汽車運輸業管理體系。小客車租賃業者有八成左右贊成將小客車及小貨車納入公路法體系管理，近六成業者贊成將大客車及大貨車納入，贊成將機車納入者僅 28%。機車租賃業者有九成以上不願將機車租賃納入公路法管理體系。小貨車租賃業者八成左右不贊成將機車租賃納入，九成以上之業者贊成將小貨車租賃納入，八成五左右之業者贊成將大貨車租賃納入，而贊成將大客車納入者僅六成多，明顯低於大、小貨車及小客車之

比例。

- (二) 在車種業別劃分方式方面，多數業者贊成依不同車種需要，分別設立不同租賃業別。
- (三) 就申請設立門檻方面，若比照現況小客車租賃業區分甲種及乙種方式規範機動車輛租賃行業(假設未來業者可經營客車、貨車及機車租賃業務)，多數業者贊成甲種業者資本額門檻在三千萬~五千萬以上，車輛數門檻在 100 輛以上。乙種業者資本額門檻在五佰萬以上，車輛數門檻在 10 輛~20 輛以上。
- (四) 在車輛出租率及市場前景看法方面，遊覽車業者認為景氣不佳，而對未來看法最為悲觀，而全面實施週休二日，並未使其假日車輛出租率增加。小客車租賃業者平常日車輛出租率約六成五，假日車輛出租率約六成，週休二日車輛出租率亦未明顯增加，對未來租賃市場看法仍是悲觀者多於樂觀者。機車租賃業者平常日車輛出租率約六成，假日則約七成，業者普遍認為實施週休二日後車輛出租率增加，對市場前景看法較為樂觀。小貨車租賃業者平常日車輛出租率約六成七，假日則為四成七左右，對未來車輛租賃業之前景看法，持樂觀者與持悲觀者比例相當。
- (五) 在公會訪談意見部分，有關小貨車租賃業納入公路法管理體系，公會建議能於公路法之汽車運輸業之業種中，增加小貨車租賃業，而與小客車租賃業有別。申請設立門檻方面，公會認為甲級資本額建議為 2500 萬，車輛數 100 輛，乙級資本額建議為 500 萬，車輛數 20 輛。現有已營運中之租賃貨車，可否繼續使用問題：依「汽車運輸業審核細則」規定：汽車運輸業申請設立，應使用全新車輛營運。因此，如無特別予以放寬限制，則業者現有之營運車輛將無法繼續使用，對現有業者經營成本影響相當大，因此，公會建議如果將小貨車租賃業納入公路法管理體系，則目前業者營運中之車輛應能就地合法繼續營運。

(六) 在消費者問卷調查結果顯示，消費者租車之目的以商務最高，佔 58.7%，其次為旅遊，佔 35.4%。而租車時間方面以一天者最多，佔 39%，其次為三天者，佔 17%，租車頻率方面，所調查之消費者以每年租車四次以上者最多，佔 60.85%，其次為每年一次者，佔 28%。至於對開放貨車及大客車租賃方面，消費者普遍同意開放業者經營。

八、 綜合問卷調查結果及為建立機動車輛租賃業之市場秩序與規範，本研究建議應將機動車輛租賃業納入「公路法」管理體系。至於應納入管制事項方面，由法令分析及問卷調查結果及經由運輸安全、營運監督及經營管理面剖析，運輸安全及營運監督之駕駛人資格、車輛維護、應提供保險服務及定型化契約等事項應為法令所管制事項，其他方面例如租車價格、是否連鎖經營等則可以由業者自行考量市場營運狀況決定。至於納入之車種，考量牽涉之法令修改，及對現行營運方式之影響大，本研究建議分階段推動，在短期，將小貨車租賃業納入汽車運輸業業種之一，並評估其對貨運市場之影響及衝擊。中期逐步推動將小客車、小客貨兩用車、小貨車及大貨車之車輛租賃業整併為「汽車租賃業」，長期則在汽車租賃市場健全，業者營運上軌道後，則可以考量將「汽車租賃業」排除於「公路法」之汽車運輸業外，而比照一般租賃行業之經營管理。

7.2 建議

- 一、 對於機動車輛租賃行業納入公路法之方式，考量「公路法」中未有「機動車輛」之定義，本研究建議以「汽車租賃業」作為業態名稱。
- 二、 因應小客車租賃業者營運需要，建議開放小客車租賃業者使用小客貨兩用車，同時對於即將開放之小貨車租賃業者，同時准予其使用小客貨兩用車。
- 三、 建議取消小客車租賃業甲、乙種之管制，並參考「汽車租賃業」

之籌設門檻設定其資本額及車輛數限制。

四、「汽車租賃業」之管理方式摘述如下：

1.申請設立門檻

資本額：新台幣壹千伍百萬元以上。

車輛數：具備全新大、小貨車、小客車或小客貨兩用車總計三十輛以上。

2.營業範圍

開放所有汽車租賃業得設置汽車租賃國內外服務網，辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站租設專櫃辦理租車之業務。

3.自行駕駛及代僱駕駛

小客車租賃可採代僱駕駛；大、小貨車及小客貨兩用車租賃則不可採行代僱駕駛。

4.駕駛人資格

承租人應具備足以駕駛租賃車輛之合格有效駕駛執照，並由汽車租賃業者審核，承租人如欲二人以上輪替駕駛，應於租賃車輛時一併向汽車租賃業者登記，並同時由租賃業者審核其駕駛資格。

5.定型化契約

建議由公路主管機關邀請汽車租賃業相關公會及消費者保護團體等，共同開會討論確定後，由公路主管機關公告實施，並規定汽車租賃業者，應依該合約範本與承租人簽訂車輛租賃合約。

6.租賃費率

由業者公會擬訂後，以類似自律公約方式，要求業者採行即可，無須再報請政府主管機關核定或核備。

7.租賃車輛保險

除強制汽車責任保險外，汽車租賃業者應於承租人租賃車輛時提供各型任意汽車保險險種，供承租人選擇投保。

8.定期由公會委託專業機構辦理評鑑，以促進市場機能充分發揮。

- 五、 就機動車輛租賃行業納入「公路法」管理方面，短期先修訂「公路法」及相關法令，於汽車運輸業中增加「小貨車租賃業」之業態，並評估其對現有汽車運輸業之影響。中、長期朝向整合小客車租賃業、小貨車租賃業及大貨車租賃業為「汽車租賃業」。
- 六、 相關法令修訂建議詳見第六章。

附錄一 參考文獻

附錄一 參考文獻

- 一、 楊淑貞，謝其政，「小客車租賃業開放後之問題探討與對策」，交通部運輸研究所，民國 77 年。
- 二、 陳煜生，「小客車租賃業需求特性及預測之研究」，國立台灣大學土木工程學研究所，民國 77 年。
- 三、 鄭麗君，「以習慣觀點探討小客車租賃業潛在市場之研究」，國立交通大學交通運輸研究所，民國 87 年 6 月。
- 四、 何明星，王東和，「我國融資性租賃業經營之探討」，第一銀行徵信室，第一銀行專題研究叢書，民國 70 年。
- 五、 李慧瑜，「消費者融資性租賃之法律問題研究」，國立中興大學法律學研究所，民國 84 年。
- 六、 臺灣地區小客車租賃業營運狀況調查報告，交通部統計處，民國 88 年。
- 七、 藍武王，「小客車持有與管理措施之研究」，行政院研究發展考核委員會，民國 85 年初版。
- 八、 蕭昭宜，「我國融資租賃業會計及其有關問題之研究」，東吳大學會計學研究所，民國 75 年。
- 九、 盧玲君，「我國企業運用租賃融資之研究」，國立政治大學會計研究所，民國 82 年。
- 十、 黎兆盈，「我國企業使用融資性租賃之研究」，國立臺灣大學財務金融學研究所，民國 82 年。
- 十一、 蕭銘雄，「機動車輛特有模式之研究」，國立成功大學交通管理科學研究所，民國 80 年。
- 十二、 臺灣地區自用小汽車使用狀況調查報告，交通部統計處，民國 85 年。
- 十三、 交通管理常用法令彙編，中華民國八十八年九月，交通部道安委員會，臺北市政府交通局編印。

- 十四、租賃會計處理準則，民國七十三年十月修訂，中華民國會計師工會全國聯合會財務會計委員會公佈，財團法人中華民國會計研究發展基金會財務會計準則委員會修訂，財務會計準則公報 第二號。
- 十五、邱顯比、黎兆盈，「我國企業使用融資性租賃之研究」。
- 十六、王廷懋，「融資性租賃之法律問題」，司法週刊，86 年 8 月。
- 十六、經濟部商業司，「租賃業發展，現況與變動趨勢分析」，服務業報導，82 年 12 月 P.100-134。
- 十七、「汽車租賃業(含分期付款)」，彰銀資料期刊，89 年 6 月，P.92-95。
- 十八、黃金澤，「租賃業發展概況分析」。
- 十九、何鐘文，『「小客車租賃業營運狀況調查」摘要分析』，中國統計通訊第十卷第九期。
- 二十、「汽車租賃業應運而生」，亞洲週刊，1998 年 10 月 26 日。
- 二十一、「汽車租賃業商機熱滾滾」，中國通商業雜誌，1995 年 12 月 15 日。
- 二十二、施建華，「淺談航空器營業性租賃」，航太工業通訊，86 年 6 月，P.63-66。
- 二十三、蘇雄義等，「開放國內汽車貨運市場的衝擊-初步調查分析」，運輸學刊第十一卷第三期，P81-P94。
- 二十四、廖捷利，「租賃業產業研究報告」，台灣經濟研究月刊，81 年 10 月，P.100-110。
- 二十五、蘇聰益，「公務車輛租賃方式初步分析報告」，水利月刊，90 年 1 月。
- 二十六、鄭國輝，「融資性租賃之會計處理」，稅務期刊，84 年 9 月，P30-32。
- 二十七、牟德伸，「淺談美國的租賃融資」，彰銀資料期刊，84 年 11 月，P24-26。

附錄二 研究問卷

附錄二 研究問卷

機動車輛宜否納入公路法管理體系研究問卷-小客車租賃業者

您好：

目前「公路法」所規範之汽車運輸業中僅納入小客車租賃業，而近年來有許多業者向交通部反映將其他車輛之租賃業納入公路法管理體系，交通部運輸研究所為了解目前機動車輛租賃業者的營業狀況及業者之觀點與看法，特別委託本公司辦理「機動車輛租賃業納入公路法管理體系適宜性之研究」，以作為施政之參考。問卷內容僅供本研究參考使用，本公司將予以保密，尚請您撥冗接受訪問，謝謝您的協助與配合。

交通部運輸研究所
汎誠科技有限公司

基本資料

1. 公司名稱：_____
2. 經營規模：☐甲種租賃業 ☐乙種租賃業
3. 公司資本額：_____萬
4. 公司車輛數：_____輛
5. 車型及車齡及租賃費用調查表

| 車輛種類 | 排器量 | 出廠日期 | 平常日租賃費用 | 假日租賃費用 |
|------|-----|------|---------|--------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

6. 請問貴公司有無靠行車輛：

☐無

☐有，_____輛

7. 請問您公司的一般員工人數：_____人，雇用駕駛人數_____人
8. 請問貴公司營業時間為從早上_____點至晚上_____點，平均每個月休息_____天。
9. 請問您是否有兼營機車租賃業務：
- ☐無 ☐有，請另外填答機車租賃問卷

經營資料

1. 請問您認為目前小客車租賃業管理法令有哪些不合理或窒礙難行之處，請提供您的意見，以做為改進之參考：_____
- _____
2. 請問貴公司在經營上所遭遇之難題為何？請簡述：_____
- _____
3. 請問您認為目前對小客車租賃業之管理法令有哪些管理法令應修訂或應增訂哪些管理規定，請簡述：_____
- _____
4. 請問貴公司目前是否有經營融資性小客車租賃業務(即承租人長期租賃車輛，租賃期滿後車輛產權即歸屬於承租人)：
- ☐是 ☐否
5. 請問自民國 90 年至今，貴公司出租車輛中，顧客發生肇事之次數
- 有_____次；肇事之理賠與責任方面為何？請說明（對於自行駕駛及代僱駕駛者肇事責任如何歸屬）：_____
- _____
6. 請問貴公司車輛是否有投保強制第三責任險：
- ☐是 ☐否
7. 請問貴公司車輛是否有投保其他保險：
- ☐有，請說明為何種保險_____

☐否

8. 對於承租人承租車輛，是否有提供各類保險服務供承租人選擇。

9. 對於機動車輛租賃，除強制第三責任險外，應否規定承租人於承租時應另行投保其他保險：

☐是，請說明為何種保險_____

☐否

10. 請問您在小客車租賃時經常與承租人發生之糾紛為何(請列舉三項)：

11. 貴公司在未來營運計畫方面訂有：(可複選)

☐短期營運計畫(月，季別) ☐中期營運計畫(1-3年)

☐長期營運計畫(3年以上) ☐無

若有，請概要說明計畫內容及實施做法：_____

12. 貴公司為配合業務發展需要，辦理哪些促銷活動(可複選)

☐報紙小則廣告 ☐報紙專欄廣告 ☐雜誌上專欄廣告

☐電視廣告 ☐寄發宣傳單 ☐贈送紀念品

☐其他，請說明：_____

13. 請問貴公司車輛保養：☐有定期保養 ☐拋錨時修理

14. 請問貴公司車輛保養係：

☐全部自行保養 ☐全部委託保養

☐部份委託保養(其中委託保養比例約佔_____%)

15. 請問您認為哪些租賃業務應納入公路法之汽車運輸業管理體系。(可複選)

☐機車 ☐小客車 ☐小貨車 ☐大客車 ☐大貨車

☐其他，請說明：_____ ☐均無須納入(第16題無

須回答)

16. 除公路法已規範之小客車租賃業外，若將其他車種（機車、大小客車及大小貨車）納入公路法體系管理，您認為應如何劃分：

☐將小客車租賃業納入，與其他車種合併為機動車輛租賃業，並設分級標準

☐依機車、客車及貨車不同車種需要，分別設立不同租賃業別

☐其他，請說明_____

17. 如果將機動車輛租賃業依資本額、車輛數及營業範圍等予以分級，初步分類如下：

甲級：得經營大小客車、大小貨車及機車租賃業務，以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭及鐵公路等交通場站設專櫃辦理租車業務。

乙級：得經營小型客貨車及機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

丙級：得經營機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

17-1. 請問您認為「甲級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐一億元以上 ☐八千萬元以上 ☐五千萬元以上

☐三千萬元以上 ☐其他，請說明：_____

申請車輛數

☐200 輛以上 ☐150 輛以上 ☐100 輛以上

☐70 輛以上 ☐其他，請說明：_____

17-2. 請問您認為「乙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐一千萬元以上 ☐八百萬元以上 ☐五百萬元以上

☐三百萬元以上 ☐其他，請說明：_____

申請車輛數

☐50 輛以上 ☐30 輛以上 ☐20 輛以上

☐10 輛以上 ☐其他，請說明：_____

18. 請問貴公司車輛於平常日平均出租率（出租給顧客車輛數/所有出租車輛數）約為_____%，於例假日平均出租率約為_____%

19. 請問您實施週休二日後假日車輛出租率較未實施週休二日前增加或減少。

☐出租率增加，_____% ☐出租率減少，_____%

20. 請問貴公司出租車輛每月平均行駛里程約為_____公里

21. 請問您對於台灣地區車輛租賃業務未來營運之看法：

☐非常樂觀 ☐樂觀 ☐普通 ☐悲觀 ☐非常悲觀

22. 請問如果將機動車輛(含大、小客貨車)租賃業務納入公路法管理體系，允許業者同時經營各種車輛租賃業務，您是否會考慮經營機動車輛租賃業：☐是 ☐否（原因為何_____）

機動車輛宜否納入公路法管理體系研究問卷-公會代表

您好：

目前「公路法」所規範之汽車運輸業中僅納入小客車租賃業，而近年來有許多業者向交通部反映將其他車輛之租賃業納入公路法管理體系，交通部運輸研究所為了解目前機動車輛租賃業者的營業狀況及業者之觀點與看法，特別委託本公司辦理「機動車輛租賃業納入公路法管理體系適宜性之研究」，以作為施政之參考。問卷內容僅供本研究參考使用，本公司將予以保密，尚請您撥冗接受訪問，謝謝您的協助與配合。

交通部運輸研究所
汎誠科技有限公司

1. 請問您所屬之公會或協會為：

☐小客車租賃公會 ☐汽車貨運公會 ☐遊覽車同業公會

☐小貨車租賃自救會 ☐其他，請說明：_____

2. 請問您認為車輛租賃業供租用之車輛應歸屬於營業車輛或自用車輛。

☐營業車輛

☐自用車輛

3. 請問您認為哪些租賃業務應納入公路法之汽車運輸業管理體系。(可複選)

☐機車 ☐小客車 ☐小貨車 ☐大客車 ☐大貨車

☐其他，請說明：_____ ☐均無須納入（不必答第 13 題）

4. 請問您認為開放大、小客貨車租賃業務，是否會對現行汽車運輸業造成影響

☐不會影響

☐會有正面影響

☐會有負

面影響

5. 如機動車輛租賃納入公路法管理體系，請問您認為應否對申請之資本額及車輛數訂定申請標準。

☐是

☐否

6. 請問您認為前項資本額及車輛數最低申請準應多少，資本額____萬，車輛數_____輛。

7. 請問您認為應否針對不同之資本額訂定營業範圍或經營車輛數下限

☐是

☐否

8. 對於機動車輛租賃，除強制第三責任險外，應否規定承租人於承租時應另行投保其他保險及應投保何種保險。

9. 有關機動車輛租賃之駕駛人，如採用代僱駕駛方式，請問您認為代僱之駕駛人應否具備職業駕駛人資格。

10. 有關下列對於機動車輛租賃所可能衍生之課題，您認為各項課題之重要性順序為何。

☐行車安全 ☐承租人與租賃業者之權利義務關係

☐代僱駕駛人之管理 ☐車輛保險 ☐停車設施

☐其他_____ (請填註重要性順序)

11. 請問您認為目前租賃業管理及汽車運輸業管理法令有哪些不合理或窒礙難行之處，請提供您的意見，以做為改進之參考：

12. 除公路法已規範之小客車租賃業外，若將其他車種（機車、大小客車及大小貨車）納入公路法體系管理，您認為應如何劃分：

☐將小客車租賃業納入，與其他車種合併為機動車輛租賃業，並設分級標準

☐依機車、客車及貨車不同車種需要，分別設立不同租賃業別

☐其他，請說明_____

13. 如果將機動車輛租賃業依資本額、車輛數及營業範圍等予以分級，初步分類如下：

甲級：得經營大小客車、大小貨車及機車租賃業務，以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭及鐵公路等交通場站設專櫃辦理租車業務。

乙級：得經營小型客貨車及機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

丙級：得經營機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

13-1. 請問您認為「甲級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐一億元以上 ☐八千萬元以上 ☐五千萬元以上

☐三千萬元以上 ☐其他，請說明：_____

申請車輛數

☐200 輛以上 ☐150 輛以上 ☐100 輛以上

☐70 輛以上 ☐其他，請說明：_____

13-2. 請問您認為「乙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐一千萬元以上 ☐八百萬元以上 ☐五百萬元以上

☐三百萬元以上 ☐其他，請說明：_____

申請車輛數

☐50 輛以上 ☐30 輛以上 ☐20 輛以上

☐10 輛以上 ☐其他，請說明：_____

13-3. 請問您認為「丙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐五百萬元以上 ☐三百萬元以上 ☐二百萬元以上

☐一百萬元以上 ☐其他，請說明：_____

申請車輛數

☐30 輛以上

☐20 輛以上

☐10 輛以上

☐不限制

☐其他，請說明：_____

14.請問您對於車輛租賃業務是否有任何建議事項，請說明：

機動車輛宜否納入公路法管理體系研究問卷-貨運業者

您好：

目前「公路法」所規範之汽車運輸業中僅納入小客車租賃業，而近年來有許多業者向交通部反映將其他車輛之租賃業納入公路法管理體系，交通部運輸研究所為了解目前機動車輛租賃業者的營業狀況及業者之觀點與看法，特別委託本公司辦理「機動車輛租賃業納入公路法管理體系適宜性之研究」，以作為施政之參考。問卷內容僅供本研究參考使用，本公司將予以保密，尚請您撥冗接受訪問，謝謝您的協助與配合。

交通部運輸研究所
汎誠科技有限公司

基本資料

1. 貴公司名稱：_____
2. 公司地址：_____電話：_____
3. 貴公司於何時申請登記並營業：_____年_____月
4. 請問貴公司是否有經營貨車租賃業務：☐有 ☐無
5. 貴公司於何時開始辦理貨車租賃：_____年_____月
6. 貴公司資本額：_____萬
7. 公司車輛數 _____輛

車型及車齡

| 車輛廠牌種類 | 排器量 | 出廠日期 | 車輛所有權(公司或個人) |
|--------|-----|------|--------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

經營資料

1. 貴公司在未來營運計畫方面訂有：(可複選)

☐短期營運計畫(月,季別) ☐中期營運計畫(1-3年)

☐長期營運計畫(3年以上) ☐無

若有,請概要說明計畫內容及實施做法: _____

2. 貴公司為配合業務發展需要,辦理哪些促銷活動(可複選)

☐報紙小則廣告 ☐報紙專欄廣告 ☐雜誌上專欄廣告

☐電視廣告 ☐寄發宣傳單 ☐贈送紀念品

☐其他,請說明: _____

3. 貴公司出租車輛之使用目的有哪些,約佔多少百分比:

☐搬家,佔_____% ☐公司搬運貨物,佔_____%

☐私人搬運物品,佔_____%

☐其他1,目的:_____,佔_____%

☐其他2,目的:_____,佔_____%

☐其他3,目的:_____,佔_____%

4. 貴公司營業時間為從早上_____點至晚上_____點,民國九十年起至今約共休息_____天。

5. 公司一般員工數_____人,受僱司機人數_____人

6. 請問貴公司租賃價格為何,(請填下表)

| 車型及排氣量 | 假日租賃價格 (元/小時) | 非假日租賃價格 (元/小時) | 其他優惠價格 |
|--------|------------------|-------------------|--------|
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

7. 請問您貨車租賃之方式中

☐ 自行駕駛者約佔_____ % ☐ 由公司代僱駕駛約佔_____ %

8. 請問貴公司所有車輛中提供租賃者計有_____輛

9. 請問自民國 90 年至今，貴公司出租車輛中，顧客發生肇事之次數

有_____ 次；肇事之理賠與責任方面為何？請說明：_____

10. 請問您認為租賃之車輛應歸屬於營業車輛或自用車輛：

☐ 營業車輛 ☐ 自用車輛

11. 請問您認為哪些租賃業務應納入公路法之汽車運輸業管理體系。(可複選)

☐ 機車 ☐ 小客車 ☐ 小貨車 ☐ 大客車 ☐ 大貨車

☐ 其他，請說明：_____ ☐ 均無須納入(第 13 題無須回答)

12. 除公路法已規範之小客車租賃業外，若將其他車種（機車、大小客車及大小貨車）納入公路法體系管理，您認為應如何劃分：

☐ 將小客車租賃業納入，與其他車種合併為機動車輛租賃業，並設分級標準

☐ 依機車、客車及貨車不同車種需要，分別設立不同租賃業別

☐ 其他，請說明_____

13. 如果將各型貨車租賃業納入公路法之汽車運輸業管理體系，請問
您認為應否針對不同之資本額訂定營業範圍或經營車輛數上限

☐ 是

☐ 否

14. 如果將機動車輛租賃業依資本額、車輛數及營業範圍等予以分
級，初步分類如下：

甲級：得經營大小客車、大小貨車及機車租賃業務，以公司組
織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機
場、碼頭及鐵公路等交通場站設專櫃辦理租車業務。

乙級：得經營小型客貨車及機車租賃業務，以公司或行號為
之，不得設置分支機構營業。

丙級：得經營機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分
支機構營業。

14-1. 請問您認為「甲級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車
輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐ 一億元以上

☐ 八千萬元以上

☐ 五千萬元

以上

☐ 三千萬元以上

☐ 其他，請說明：_____

申請車輛數

☐ 200 輛以上

☐ 150 輛以上

☐ 100 輛以

上

☐ 70 輛以上

☐ 其他，請說明：_____

14-2. 請問您認為「乙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車
輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐ 一千萬元以上

☐ 八百萬元以上

☐ 五百萬元

以上

☐ 三百萬元以上

☐ 其他，請說明：_____

申請車輛數

☐50 輛以上 ☐30 輛以上 ☐20 輛以上

☐10 輛以上 ☐其他，請說明：_____

15.請問貴公司車輛是否有投保強制第三責任險：

☐是 ☐否

16.請問貴公司車輛是否有投保其他保險：

☐有，請說明為何種保險_____

☐否

17.對於機動車輛租賃，除強制第三責任險外，應否規定承租人於承租時應另行投保其他保險：

☐是，請說明為何種保險_____

☐否

18.如果機動車輛租賃業納入公路法管理體系，是否應訂定各車種及不同之租賃方式之定型化租賃契約：

☐是 ☐否

19.請問您認為承租人於承租各種形式之車輛時，如無法自行駕駛而採代僱駕駛方式，代僱駕駛人應具備該等級車種之職業駕駛執照或普通駕駛執照：

☐職業駕照 ☐普通駕照

20.有關下列對於機動車輛租賃所可能衍生之課題，您認為各項課題之重要性順序為何。

☐行車安全 ☐承租人與租賃業者之權利義務關係

☐代僱駕駛人之管理 ☐車輛保險 ☐停車設施

☐其他_____ (請填註重要性順序)

21.請問貴公司車輛：☐定期保養 ☐拋錨時修理

22.請問貴公司車輛保養係：

☐全部自行保養 ☐全部委託保養

☐部份委託保養（其中委託保養比例約佔_____％）

23.請問貴公司車輛於平常日平均出租率（出租給顧客車輛數/所有出租車輛數）約為_____％，於例假日平均出租率約為_____％

24.請問貴公司出租車輛每年平均行駛里程為_____公里

25.請問您對於台灣地區車輛租賃業務未來營運之看法：

☐非常樂觀 ☐樂觀 ☐普通 ☐悲觀 ☐非常悲觀

26.請問如果將機動車輛(含大、小客貨車)租賃業務納入公路法管理體系，允許業者同時經營各種車輛租賃業務，您是否會考慮經營機動車輛租賃業：☐是 ☐否（原因為何：_____）

27.請問貴公司對於現行管理法令規定覺得有哪些不合理或窒礙難行之處，請提供您的意見，以做為改進之參考：_____

28.請問貴公司在經營上所遭遇之難題為何？請簡述：_____

29.請問您對於車輛租賃業務是否有任何建議事項，請說明：

機動車輛宜否納入公路法管理體系研究問卷-機車租賃業者

您好：

目前「公路法」所規範之汽車運輸業中僅納入小客車租賃業，而近年來有許多業者向交通部反映將其他車輛之租賃業納入公路法管理體系，交通部運輸研究所為了解目前機動車輛租賃業者的營業狀況及業者之觀點與看法，特別委託本公司辦理「機動車輛租賃業納入公路法管理體系適宜性之研究」，以作為施政之參考。問卷內容僅供本研究參考使用，本公司將予以保密，尚請您撥冗接受訪問，謝謝您的協助與配合。

交通部運輸研究所
汎誠科技有限公司

基本資料

- 1.公司名稱：_____
- 2.公司登記營業項目：_____
- 3.公司資本額：_____萬
- 4.公司車輛數：_____輛
- 5.車型及車齡及租賃費用調查表

| 車輛種類 | 排器量 | 出廠日期 | 平常日租賃費用 | 假日租賃費用 |
|------|-----|------|---------|--------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

- 6.請問您公司的一般員工人數：_____人
- 7.請問貴公司營業時間為從早上_____點至晚上_____點，平均每個月休息_____天。

經營資料

- 1.請問貴公司在經營上所遭遇之難題為何？請簡述：_____
- 2.請問自民國 90 年至今，貴公司出租車輛中，顧客發生肇事之次數
有_____次；肇事之理賠與責任方面為何？請說明：_____
- 3.請問貴公司車輛是否有投保保險：
☐有，請說明為何種保險_____
☐否
- 4.對於承租人承租車輛，是否有提供各類保險服務供承租人選擇。
- 5.請問承租人租賃機車之目的最多的是以下哪一類：
☐洽公、出差 ☐觀光旅遊 ☐其他，請說明_____
- 6.請問您在租賃車輛時經常與承租人發生之糾紛為何(請列舉三項)：

- 7.貴公司在未來營運計畫方面訂有：(可複選)
☐短期營運計畫（月，季別） ☐中期營運計畫（1-3 年）
☐長期營運計畫（3 年以上） ☐無
若有，請概要說明計畫內容及實施做法：_____
- 8.貴公司為配合業務發展需要，辦理哪些促銷活動（可複選）
☐報紙小則廣告 ☐報紙專欄廣告 ☐雜誌上專欄廣告
☐電視廣告 ☐寄發宣傳單 ☐贈送紀念品
☐其他，請說明：_____

9.請問貴公司車輛保養：☐定期保養 ☐拋錨時修理

10.請問貴公司車輛保養係：

☐全部自行保養

☐全部委託保養

☐部份委託保養（其中委託保養比例約佔_____％）

11.請問您認為車輛租賃業供租用之車輛應歸屬於營業車輛或自用車輛。

☐營業車輛

☐自用車輛

12.請問您認為哪些租賃業務應納入公路法之汽車運輸業管理體系。（可複選）

☐機車

☐小客車

☐小貨車

☐大客車

☐大貨車

☐其他，請說明：_____ ☐均無須納入(第 16 題無須回答)

13.除公路法已規範之小客車租賃業外，若將其他車種（機車、大小客車及大小貨車）納入公路法體系管理，您認為應如何劃分：

☐將小客車租賃業納入，與其他車種合併為機動車輛租賃業，並設分級標準

☐依機車、客車及貨車不同車種需要，分別設立不同租賃業別

☐其他，請說明_____

14.如果將機動車輛租賃業依資本額、車輛數及營業範圍等予以分級，初步分類如下：

甲級：得經營大小客車、大小貨車及機車租賃業務，以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭及鐵公路等交通場站設專櫃辦理租車業務。

乙級：得經營小型客貨車及機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

丙級：得經營機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

請問您認為「丙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

申請資本額

☐五百萬元以上 ☐三百萬元以上 ☐二百萬元以上

☐一百萬元以上 ☐其他，請說明：_____

申請車輛數

☐30 輛以上 ☐20 輛以上 ☐10 輛以上

☐不限制 ☐其他，請說明：_____

15.請問貴公司車輛於平常日平均出租率（出租給顧客車輛數/所有出租車輛數）約為_____%，於例假日平均出租率約為_____%

16.請問您實施週休二日以後，假日機車出租率較未實施週休二日前約增加 _____%。

17.請問貴公司出租車輛每月平均行駛里程約為_____公里

18.請問您對於台灣地區車輛租賃業務未來營運之看法：

☐非常樂觀 ☐樂觀 ☐普通 ☐悲觀 ☐非常悲觀

19.請問如果將機動車輛(含大、小客貨車)租賃業務納入公路法管理體系，允許業者同時經營各種車輛租賃業務，您是否會考慮經營機動車輛租賃業：☐是 ☐否

（原因為何_____）

20.請問您對於車輛租賃業務是否有任何建議事項，請說明：

消費者問卷

您好，本公司受交通部運輸研究所委託正進行「機動車輛租賃業納入公路法管理體系適宜性之研究」，請您撥冗回答下列問題。

一、 請問您是否曾有過租車之經驗：

☐是（繼續回答第2題） ☐否（請答第六題）

二、 請問您最近一次租車之目的為何：

☐商務 ☐旅遊 ☐禮車 ☐交通車
☐搬家 ☐載運貨物 ☐其他，請說明_____

三、 請問您最近一次租車是在民國_____年，租車時間為_____天。

四、 依照您以往租車之經驗，請問您租車的頻率為何：

☐每年租車約四次以上 ☐每年租車約 2-4 次 ☐每年租車約 1 次

☐不一定，約_____租車一次

五、 您在租車時，是否會向租賃業者要求額外付費購買其他保險：

☐是，購買保險種類為_____
☐否

六、 目前我國「公路法」僅規範小客車租賃業，因此租賃業者只能出租小型客車，您是否贊成開放業者經營貨車及大型客車之租賃業務：

☐是 ☐否 ☐無意見

七、 請問您持有最高駕駛執照等級為：

☐小型車駕照 ☐大貨車駕照 ☐大客車駕照
☐聯結車駕照

八、 請問您駕車經驗為_____年

九、 請問您的車輛持有數量為：

☐機車_____輛
☐汽車_____輛

十、 請問您年齡_____歲，您的收入約為新台幣_____元，您的職業為：

☐服務業 ☐金融業 ☐資訊/網路業 ☐電子/通訊業
☐營造業 ☐貿易業 ☐出版/製造業 ☐旅遊/保險業 ☐
軍公教 ☐其他

主管機關問卷

一、 請問目前法令是否允許業者以融資性租賃業務購買車輛及請領牌照，其法令規定為何？

二、 請問以融資性租賃之名義申請牌照之數量是否有統計，其數量為何？（監理單位）

三、 目前我國「公路法」僅規範小客車租賃業，因此租賃業者只能出租小型客車，而小貨車租賃納入公路法之提案已通過一讀，您是否贊成開放業者經營貨車及大型客車之租賃業務：

☐贊成，原因為：_____

☐反對，原因為：_____

四、 請問您是否認為機車之租賃亦應納入「公路法」管理體系規範：

☐是，原因為：_____

☐否，原因為：_____

五、 除公路法已規範之小客車租賃業外，若將其他車種（機車、大小客車及大小貨車）納入公路法體系管理，您認為應如何劃分：

☐將小客車租賃業納入，與其他車種合併為機動車輛租賃業，並

設分級標準

☐依機車、客車及貨車不同車種需要，分別設立不同租賃業別

☐其他，請說明_____

六、 如果將機動車輛租賃業依資本額、車輛數及營業範圍等予以分級，初步分類如下：

甲級：得經營大小客車、大小貨車及機車租賃業務，以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭及鐵公路等交通場站設專櫃辦理租車業務。

乙級：得經營小型客貨車及機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

丙級：得經營機車租賃業務，以公司或行號為之，不得設置分支機構營業。

請問您認為前述分類是否適當，是否需加以修改：_____

七、請問您認為「甲級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

1. 申請資本額

☐一億元以上 ☐八千萬元以上 ☐五千萬元以上

☐三千萬元以上 ☐其他，請說明：_____

2. 申請車輛數

☐200 輛以上 ☐150 輛以上 ☐100 輛以上

☐70 輛以上 ☐其他，請說明：_____

八、請問您認為「乙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

1. 申請資本額

☐一千萬元以上 ☐八百萬元以上 ☐五百萬元以上

☐三百萬元以上 ☐其他，請說明：_____

2. 申請車輛數

☐50 輛以上 ☐30 輛以上 ☐20 輛以上

☐10 輛以上 ☐其他，請說明：_____

九、請問您認為「丙級」機動車輛租賃業其設置之資本額及車輛數之門檻標準應為多少較為適當？

1. 申請資本額

☐五百萬元以上 ☐三百萬元以上 ☐二百萬元以上

☐一百萬元以上 ☐其他，請說明：_____

2. 申請車輛數

☐30 輛以上 ☐20 輛以上 ☐10 輛以上

☐不限制☐其他，請說明：_____

十、 請問您認為目前「公路法」及相關法令對於小客車租賃業之營運規範上是否有不足之處，應增修之法令為何？

十一、 請問如將機動車輛租賃業納入「公路法」管理體系，涉及需修改之相關法令可能有哪些？

十二、 您對小客車租賃業及未來可能開放之機動車輛租賃業是否有其他建議或意見？

附錄三 專家學者座談會會議記錄

附錄三 專家學者座談會會議記錄

「機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究」第一次專家學者座談會會議記錄

- 一、 開會時間：中華民國九十年七月十八日星期三上午十時
- 二、 開會地點：交通部運輸研究所五樓會議室
- 三、 主持人：黃書強先生
- 四、 會議內容：

交通部路政司尹簡任技正：

原為路政司遇到的一些實務的問題，希望藉由專案研究的方式，能夠發現一些答案。

- (一) 在小貨車租賃的部份：在美國是由租賃公司提供車輛，給需要使用貨車的人自己來駕駛，目前因為法令對小貨車沒有規範，而且在公路法中對於汽車已分類為自用及營業兩種，車輛不是自用車即是營業用車，包括我們現在的小客車租賃業也是屬於營業用的車輛，雖然他是租給人家當自用車來使用，但是基本上這個業態還是屬於一種營業行為。
- (二) 有關機車租賃的部分：如澎湖等離島等地，一些現有的機車出租的行業，這個行業在管理時發生一些問題，就是到底要不要特許？是否辦了商業登記就可以？因為這個行業基本上還是一個營業的行為，這個問題在以往的實務上是不准作機車出租的行業，在最近幾年中路政司覺得沒有必要去作這些的限制，所以開放，出租的人及租車的人只要釐清其權利與義務，有交通違規由交通法規（令）來解決及規範，並由地方上自行管理及規範。
- (三) 有關遞送業的方面：商業文書及小包裹的遞送，都是打通電話通知業者收件，收件後即遞送，在這個部份的業務有些類似運輸業，是否涉及營業用（即收取運費）？也是存在著一些不同的看法。除此之外其業務也涉及到郵政業，因為郵政是專營的，而這種遞送業務由機車來遞送，即涉及到機動車輛的問題，用汽車來送即為運輸業，但這個部份雖然不在範圍之中。

- (四) 包括大客車、大貨車出租的問題：這一部份在實務上沒有問題，如果也要納入在管理上會很複雜，在相關的業界團體方面也不容易接受這樣的方式。如另外成立大貨車出租業，那和現在的貨運業重疊性很高。一些先進國家如美國，有小貨車租賃，在日本也利用機車遞送物品，是不是可以作為參考，也值得有關單位的注意。不太贊成小貨車方面代雇駕駛，因代雇駕駛就和汽車貨運業重疊，一方面是界線會分不清楚，而在法律方面的關係也會變的很複雜，在將來很可能會產生不正當的營業方式，所以代雇駕駛的部份只會出現在小客車租賃業，但是必須簽訂合約、釐清責任，跟計程車不會有重疊。
- (五) 關於汽車運輸業管理體系的問題：從精省之後，公路局已不是屬於地方機關，而是屬於中央交通部直轄的機關，所以現在汽車運輸業的管理是中央直轄縣市政府。我們國內的法規跟日本比較不同的是：日本針對公路建設有一公路建設的法，公路運輸也有公路運輸的專門法規，而我們的公路法則較為混合，所以很難分出究運輸業的主管機關，在管理體系方面應該作一些修正。

藍教授武王：

- (一) 在學術研究的方面希望能把各種可能性都加以研究，然後在排除一些不可能發生的因素，傾向於把所有可能的組合全部展現出來。租賃是針對不同的車種去作租賃，所以必須作機動車輛租賃全面性的檢討，把大貨車、小貨車、貨櫃車、大客車、小客車以及機車這六種一起來探討，之下再分代雇駕駛及自行駕駛，變成十二個組合，並針對這十二個組合一一的來檢討，將發現有若干的問題產生，有些是司機駕駛的資格問題，或是契約如何訂定的問題，及適合營業範圍的問題，尤其更重要的是針對這十二個組合對七大業態的影響分別去探討，也要分別探討的是若干的法規是否有缺陷等。
- (二) 蒐集國外的資料，在十二個組合下國外哪些已經做得很好的部份，應該去學習，或是國內還沒有規範的問題，例如國內外的小

客車租賃業在機場或某地租車後，使用車完畢後，不需要開到原租賃地去還車，只需在市區特定地點歸還即可。類似這樣在國外已行之有年，也帶給民眾許多的便利。像日本的市區，也有很多利用機車遞送快遞的服務，另外在台灣離島也存在著許多機車租賃的情形，針對這些問題及這十二種組合，去作一些市場的調查，以發現問題與法規不足的地方，作一個通盤的瞭解，國外經驗引進作為參考。

台北市交通局：就整個市場現實需求的狀況來說，確實是有它的市場需求，只是存在的狀況下希望能夠以正規的納入管理，至於納入汽車運輸業管理要如何做區隔、做規定，就要廣徵意見，作較細部的討論。

公路局：

- (一) 探討的是貨運租賃的來源，為什麼會有這種租賃貨車的行業產生，它的來源應該是一種車輛買賣業，如果他們有多餘的車輛閒置，所以提供臨時性的小貨車租賃業，有利可圖的行為下，可能會希望納入汽車貨運業，但是有可能沒有瞭解到的是，成立汽車貨運業的基本條件有很多，而且法規上的限制也相當嚴格，不是目前出租的利潤可以平衡的，如納入汽車運輸業後規定車輛一年以內不得買賣，在安全性的範圍裡面，駕駛員的品行沒有辦法去掌控，如果發生肇事後責任的釐清也相當困難，所以站在監理單位的立場，是比較傾向於較為保留的態度。

小客車租賃同業公會：關於討論題綱的第一點，既然是車輛租賃的話就是有營業的行為，所以工會是比較贊成傾向租賃車輛是屬於營業性質，應該納入公路法的規範，將來才比較不會產生糾紛。

貨車同業公會：

- (一) 覺得不要有這種租賃業，無論是在駕照或駕駛都會有許多問題，還有如果這一方面開放的話可能警察機關會很傷腦筋，與客車租賃業是大大的不同，因為租賃會造成許多如機車偷竊的問題，因為運輸業本來就是一個很小的範圍，如果再加上租賃業，在管理上即會產生相當大的問題，可能會產生變造身份證租車因而導致

犯罪的問題發生。如果要成立租賃業的話應比照運輸業來辦理，如資本額、停車場及一些配套措施，還有車輛數量的問題，成立了租賃業就打亂了貨運業的市場，這是我們不贊成的原因。

- (二) 就實務面當初將搬家業納入正規來管理及營業，這是很大的一步，若再開放租賃業，實務面會出現一個重疊的問題，不必準備車輛，租一部貨車來從事營業行為，該如何取締？光是舉證就非常的困難，同時在賤價的問題方面，不管小貨車、大貨車其運價都不及交通部的公定價格，原因即是削價競爭的心裡，這對於成本支出上是非常大的落差，這樣變成很不公平的競爭。

小貨車租賃商業同業自救會：

- (一) 雖然持假造身份證租車的事情還是時有所聞，但是畢竟不是全部，所以不能一概而論，我們的資本額及車輛數量是絕對沒有問題的，這是很自由的市場。
- (二) 要請求政府依照小客車管理法來辦理，將完全遵照交通部法規，完全配合政府的法規，目前的情況是法規跟不上社會，就像美國有租車，為什麼台灣不行？希望管理單位腳步能加快進行，不要讓我們無法可循，造成不公平的情形。

汎誠科技有限公司：感謝專家學者及業者們的寶貴意見，將會在研究報告中加以研究探討。謝謝，散會。

機動車輛租賃納入公路法適宜性之研究

第二次專家學者座談會

會議記錄

- 周教授義華： 1. 依公路法中定義”汽車”一詞，為指在公路或市區道路上，不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛來看，在報告中認為其定義之精神包括了機車在內，我是不太同意這樣的觀點的。
2. 在報告中提到國外之所以有大貨車租賃而沒有大客車租賃的原因，主要是因為大客車駕駛資格不易取得，以及和其他相關產業有所衝突之外，還應該要考慮到的是本身風險的問題及旅客安全性的考量，所以建議機車和大貨車租賃不用納入管理體系當中。
3. 關於門檻的限制應該作一個改變，因為物價及車價都有改變，其資本額是否足夠？應該作一個探討，建議試算大貨車、大客車、小客車、小貨車的車價是多少？營業量是多少？來評估其資本額及車輛數是否能配合，使本研究會更完備。
4. 在租車人年齡的限制方面，我建議還是要加以限制規範在適當的年齡，也要考慮到其年齡在心智上是否成熟，判斷力是否足夠應付狀況。如果不加以限制年齡，就必須提供數據來佐證，才能放寬限制。
5. 建議應該規定承租人有關保險的事宜，必須思考是否須強制保險。
6. 建議納入第二駕駛的部份，其資料都需要完整登記。
7. 建議應付予主管機關檢定、檢驗與評鑑的權力（利），以不增加主管機關的負擔為最基本的次數。
8. 同意費率報備即可，不必再訂定上限。

9. 第六章的標題與內文不太相符，建議修改。
10. 目錄中的一些外商公司的原文名稱，建議改為中文譯名，讓讀者更容易了解。
11. 希望補充法國及德國的租賃資料。
12. 另外，請改正一些錯誤的文字。

尹副司長承蓬：1. 在費率的部份，加入 WTO 會議中有許多國外的廠商對此規定產生質疑。

2. 至於要不要區分汽車租賃業為甲種或乙種經營？為什麼要作此區分，其實主要是為了限制機場不要有太多複雜的人員出入為考量，（監理處人員補充：也牽涉到民用航空法規範的機場作業辦法），所以如果要修改法令會涉及到很多層面，我建議還是維持現有的規定。

3. 關於是否須設立大客車租賃行業？從社會需求面來看是不太需要大客車租賃業的，因為其營業範圍和遊覽車業務互相重疊。另一方面來看，社會需求上也不太需要大貨車租賃行業，如果加入大貨車租賃，是否會產生租車非法營業的問題，或是增加犯罪的機會。（例如走私等治安上的問題）。

4. 從研究報告中來看，建議先納入小貨車的汽車租賃業，也從報告中反應出機車並不需要納入機動車輛租賃業，這樣的結果站在我們主管機關的立場，也是十分樂見的。

5. 至於報告中提到核備租賃費率的問題，目前法令是沒有縣市主管機關來核備其費率的情形。

台北市監理處：1. 關於相關法令修訂的建議方面，小客車設立分支機構就必須會涉及到增資的問題。

2. 現在的小客車租賃已經不是專營的行業了，而是只要資格符合就可兼營，所以牽涉到此處立法的問題。

主席結論：對於各位專家學者及先進所提出的問題與寶貴的意見，本研究單位一定會儘速則成辦理，對於報告中缺漏之處也會予以改

進，同時也感謝各位在百忙之中撥空參與討論及建議，謝謝大家，散會。

附錄四 期中報告審查會會議記錄及處理情形表

附錄四 期中報告審查會會議記錄及處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

☒期中 ☐期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱：機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究

執行單位：汎誠科技有限公司

| 參與審查人員 及其所提之意見 | 合作研究單位 處理情形 | 本所計畫承辦單位 審查意見 |
|--|--|--|
| <p>中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會</p> <p>本會認為目前小客車租賃業屬於汽車運輸業範疇，屬於特許行業，因此，小貨車租賃業亦應列入汽車運輸業管理，並作為汽車貨運業營業項目之一，為避免小貨車租賃未來對於汽車貨運業市場產生衝擊，建議無需另立業態名稱，以避免造成管理上的盲點。</p> | <p>關於機動車輛租賃是否另立業態課題，將於後續研究評估後提出。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>高雄市遊覽車客運商業同業公會</p> <p>自用大客車可以公司行號名義申請（四十人以上公司），惟目前多數飯店、旅行社所申請之自用大客車，在名義上雖未收取相關運費項目，實質上卻從事營業行為，提供機場、觀光景點接駁之運輸服務，對於遊覽車客運市場之衝擊相當大，未來應加強自用車管理規範，確實管制自用車之使用；此外，自用大客車目前並不提供代雇駕駛，未來建議取消自用大客車或制定更嚴格的申請條件。</p> | <p>自用車管理規範非本研究合約工作項目，建議另案參考辦理。</p> | <p>同意研究單位處理，自用車管理規範並非本案合約之工作項目，惟應納入後續法規修訂建議參考。</p> |
| <p>小貨車租賃商業同業自救會</p> <p>小貨車租賃業之經營與汽車貨運業經營市場並沒有衝突，不應據此將小貨車租賃業納為汽車貨運業之允許經營項目之一。</p> | <p>納入研究參考，本研究將同時探討客貨車租賃業並研析是否納入公路法中合併為汽車運輸業業種之一。</p> | <p>同意研究單位處理，本項為合約要求之工作項目。</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>中華民國小客車租賃商業同業公會 全國聯合會</p> <p>1 融資性租賃實質從事營業性租賃，對小客車租賃業的商機造成相當程度的影響，應加強管理。</p> <p>2 客貨車租賃課題建請研究單位納入考量。</p> <p>3 旅行社、飯店之自用車輛應以載運員工上下班通勤使用為主，旅遊及機場接駁均不符自用車使用規定，反而對合法經營者造成相當程度的衝擊，建議取消其自用車申請使用。</p> | <p>納入研究參考。</p> <p>客貨車租賃均納入本研究範疇。</p> <p>自用車使用課題非本研究合約工作項目，建議另案參考辦理。</p> | <p>同意研究單位處理，並請分析融資性租賃業務對於小客車租賃經營之影響。</p> <p>同意研究單位處理。</p> <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>經濟部商業司</p> <p>有關小貨車租賃及大客車租賃是否納入汽車運輸業之範疇中，本司並無意見，惟未來必須配合相關法令的規範，並避免造成定義上的混淆或經營範疇的模糊與衝突。</p> | <p>後續若朝納入公路法管理體系之方向，當配合研擬法令修訂建議，俾避免造成定義上的混淆或經營範疇的模糊與衝突。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>交通部公路局</p> <p>公路法第三十四條規定，汽車運輸分為自用與營業兩種，而汽車運輸業本身即以運具從事載客及載貨為營業者，其定義相當明確；租賃部分可區分為融資及營業兩種類別，融資部分目前大小型車輛均有辦理融資業務，營業部分僅有小客車租賃業，前於民國八十八年修訂汽車運輸業管理規則時，已將小客車租賃專業經營之規定予以刪除，因此造成融資性租賃及營業性租賃經營產生混淆，因此，建議小客車租賃業不再納入汽車運輸業管理範疇。</p> | <p>納入研究參考，有關機動車輛租賃行業是否納入公路法管理體系，本研究將透過業界問卷調查、專家學者意見及衡酌管理面綜合考量。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>台北市政府交通局</p> <p>本案對於機動車輛租賃的定義應再</p> | <p>名稱部分將納入參考。有關</p> | <p>同意研究單位處理，後續配合租賃</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>加以明確，以汽車租賃業名稱似較能涵括各種運具型態；目前客貨兩用車並未納入探討，未來應具有潛在的市場需求，現階段法令亦無相關規範，建議研究單位能夠納入考量。此外，小貨車租賃業務在民間已行之有年，因其未納入汽車運輸業，逕以公路法取締之作業確實造成相當的困擾，若欲納入汽車運輸業規範，建議統稱汽車租賃業再予以分項管理，以避免公路法分類的繁雜。</p> | <p>車型部分未來若將客貨車均納入汽車運輸業範疇，則各型經公路機關核定之車種，應均可為租賃業者使用作為租賃車輛。</p> | <p>市場之明確定義，應將租賃使用車型之影響納入分析。</p> |
| <p>台北市監理處</p> <p>伴隨經濟環境的改變，運輸市場已經很難進行明確的區隔，租賃業車輛的使用目的應予以定義清楚，另與運輸業經營是否有關聯性亦應予以歸類清楚，建議依使用目的來區分類別。</p> | <p>有關租賃業車輛與運輸業經營是否有關聯，將透過問卷調查瞭解。無論機動車輛租賃是否納入公路法範疇，後續在經營範疇界定及租賃車輛使用目的上將予以明確定義。</p> | <p>同意研究單位處理，為避免衝擊特許經營之客貨運輸業，車輛租賃業務經營範疇界定及定義上均應明確。</p> |
| <p>台灣大學周義華教授</p> <p>1 本期中報告章節目錄的安排應予以調整，報告第 3.5 節應調整置於 3.1 節，研究架構上先瞭解問題的癥結，方據以研議相關策略及法規修正建議。</p> <p>2 文獻回顧部分，建議蒐集日本、美國、香港等之管理法規、歸類方式及租賃車輛使用等相關課題，應有助於釐清及避免分析上的遺漏。</p> <p>3 研究邏輯部分，報告書第八頁研究流程圖及第二十八頁機動車輛租賃行業納入公路法體系適宜性分析流程間具有相當的關聯性，建議於第八頁流程圖中加入適宜性分析之項目，使研究邏輯前後呼應。</p> | <p>依建議調整章節編排。</p> <p>納入辦理。</p> <p>依建議修改報告內容。</p> | <p>同意研究單位處理，於期末報告中予以調整。</p> <p>同意研究單位處理，請補充及加強文獻回顧內容。</p> <p>同意研究單位處理，並於期末報告中修訂。</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p>4 調查作業部分，為有效取得有用的資訊，建議先寄出問卷供調查對象瞭解調查目的後，再約定時間進行訪談；問卷中有關問答題部分，應置於選擇題之後。另為確保問卷內容的完備性，建議先進行試調，回饋修訂問卷設計內容。</p> <p>5 問卷調查對象建議增加消費者訪談部分，以平衡不同訪談對象的觀點。</p> | <p>依建議辦理，本研究於調查前已進行試調，並對問卷內容加以修訂。</p> <p>納入研究辦理。</p> | <p>同意研究單位處理，問卷中之問答題請先予調整至選擇題之後。</p> <p>同意研究單位處理，並請先洽受訪業者提供消費者資料進行訪談，蒐集消費者意見。</p> |
| <p>交通部路政司尹承蓬簡任技正(書面意見)</p> <p>1 第二章文獻回顧第 2.2 節僅就國外租賃現況描述，為提高參考價值，是否可將美、日等國管理租賃業之相關法規及經驗納入報告提供參考，俾與國外接軌。</p> <p>2 第二十二頁第三列起，有關資本租賃.....經濟年限之 75%..... 公平價值 90%等.....，其中 75%及 90%提供相當武斷且未交代來源，此節建請研究單位說明。</p> <p>3 第二十五頁第八列：「小『行』車職業駕照.....」，其『行』字誤繕，擬請修正。</p> <p>4 第二十七頁第五列「表 3.3」及第二十九頁「表 3.4」均未附該表，擬請檢附。</p> <p>5 第二十九頁第九列：有關「目前汽車運輸業中使用營業大客車者有公路汽車客運業及遊覽車客運業，此兩種.....」應修正為「目前</p> | <p>納入辦理。</p> <p>有關 75%及 90%之數據係依據「租賃會計處理準則」之規定。</p> <p>依建議修正。</p> <p>表 3.3 應為圖 3.3(誤繕)，</p> <p>表 3.4 已附於報告中。依建議修正。</p> | <p>同意研究單位處理，並請加強分析比較國外車輛租賃管理現況差異及市場趨勢。</p> <p>同意研究單位處理，請於期末報告中標註資料來源。</p> <p>同意研究單位處理。</p> <p>同意研究單位處理。</p> <p>同意研究單位處理。</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p>汽車運輸業中使用營業大客車者有公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業，此三種……」。</p> | | |
| <p>6 第三十四頁第九列中提及「租車運輸服務與計程車之運輸服務，並未適當釐清彼此經營界限，以致難以有效區分並適當管理」乙節，目前小客車租賃業亦有提供附司機租車至某定點（如機場或各旅遊景點）而收取一定車資之服務，此部份與計程車客運業之營業型態甚為接近，未來因應業別及市場多元化發展，如何適當區隔或整合，擬請研究單位加以探討。</p> | <p>納入辦理。</p> | <p>同意研究單位處理，請於期末報告提出分析。</p> |
| <p>7 第四十二頁問卷調查第四點中對於融資性租賃之解釋似宜部分修正，因融資性租賃在租賃期滿後之車輛所有權未必盡歸承租人，在現行租賃市場中亦有由租賃公司收回或代為處分其車輛殘值者。</p> | <p>依建議修正報告內容。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>8 呼應第五頁之研究內容說明，希能在期末報告就相關法規修正建議研提具體修正內容。</p> | <p>本研究後續將提出法令修訂建議。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>本所運安組張副組長開國</p> <p>1 建議增加國外管理法規之文獻回顧，如美國及日本，了解其社會環境，及其對於車輛租賃行業之管理目的、管理方法以及相關配合措施等，以作為我國規劃設計之參考。</p> <p>2 建議對於其他七大運輸業者進行深入訪談，以了解車輛租賃行業對於他們營運上的影響，以及他們對於車輛租賃納管的意見。</p> | <p>納入辦理。</p> <p>由於部分業態與機動車輛租賃業性質差異過大，本研究將就性質相近之業態，對其公會代表進行訪查。</p> <p>本研究將就小貨車租賃業</p> | <p>同意研究單位處理，請補充及加強文獻回顧內容。</p> <p>同意研究單位處理。</p> |

| | | |
|--|------------------------|--|
| <p>3 建議對於非公會會員及未合法營運的業者進行深入訪談，以了解其營運之規模、經營困難及未能取得合法經營之原因、車輛租賃行業對於他們的影響、以及他們對於車輛租賃納管的意見等。</p> | <p>者及其自救會組織進行訪談調查。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>4 建議對於交通部及監理單位的運輸業管理者進行深入訪談，以了解其對於車輛租賃行業納入公路法管理之意見及其理由，以及了解其對於小客車租賃業者的管理目的、目前管理之成效、是否達到其管理目的、及尚需改進之地方等，作為分析車輛租賃納管適宜性之參考。</p> | <p>納入研究辦理。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>5 建議對於消費者(包括個人及公司行號等)之租車需求、目前租車時產生的問題、以及需要政府介入管理的部分為何等問題，進行較大規模的調查，以了解需求面的問題。</p> | <p>納入研究辦理。</p> | <p>同意研究單位處理。並請先洽受訪業者提供消費者資料進行訪談，蒐集消費者意見。</p> |
| <p>6 由於近年來國內經濟活動的多樣化，目前公路法以業別來管理運輸業者的方式，可能無法涵蓋日新又新的經濟活動。因此建議是否可從管理功能面來考量車輛租賃納管的問題，例如，如何保障其行車安全、如何保障基本運輸需求、如何保障運輸中之人貨安全、如何保障乘載及運送二者之權利義務、以及如何保障特殊的管理目的等等，其餘部分則可開放為自由競爭。而非以車輛之使用目的為營業或自用、以及與其他運輸業別之市場區隔等，作為車輛租賃納管適宜性之衡量標準。</p> | <p>納入後續研究參考。</p> | <p>同意研究單位處理，納入後續機動車輛租賃管理規範中。</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p>7 若經分析後，認為對於車輛租賃業必須加以特殊管理或某些限制（例如要有申請設立最低資本額及車輛數限制之進入管制），則建議將市場供需情形做為設定門檻值的考量因素之一。例如以滿足市場供需百分之八十或九十的業者條件來訂定，以免條件訂得太高使得合法業者無法滿足實際需求，造成非法營業空間。</p> | <p>市場供需情況為動態性，如以市場供需作為設定門檻值的考量因素，恐造成爾後管理之困擾及增加管理成本。</p> | <p>同意研究單位處理，未來對於運輸業門檻應逐步以服務品質管制取代實質門檻條件的限制，請於期末報告中提出管理規範內容及相關法規修正建議。</p> |
| <p>本所運管組審查意見</p> <p>1 研究單位於期中報告初稿整體架構部分尚符合合約規定。</p> <p>2 第二章文獻回顧中在國內文獻部分僅有三本文獻之評析，且國外文獻部分並未見於期中報告初稿中，請研究單位增加國內外文獻蒐集及評析工作。</p> <p>3 2.2 節國外車輛租賃業現況中僅介紹美國車輛租賃業現況，請研究單位加入歐洲、美洲、亞洲等車輛租賃業盛行之各國現況比較，並蒐集評析該國有關車輛租賃行業之相關法令規範及其分類情形。</p> <p>4 p15 在 2.3.1 公路法評析部分請就所述部分於文字內容敘述部分後整理一法令分析表，就公路法以何項條文規範汽車運輸業內容作一條列式綜合整理，較能使法令條文所規範的項目清楚明瞭。</p> <p>5 由於目前我國對於機動車輛租賃行業相關法令部分僅在小客車租賃業部分有較詳細規定，因此，在 p19 對於小客車租賃業之法令規</p> | <p>納入辦理。</p> <p>納入辦理。</p> <p>納入辦理，將向公路主管機關蒐集相關資料加以彙整分析。</p> <p>報告第三章有關資本租賃，係參考「租賃會計處理準則」規定，有關文字描述部分將予以修正，並對租賃之定義及內容再予以詳細說明。</p> <p>納入辦理。</p> | <p>同意研究單位處理，請補充及加強文獻回顧內容。</p> <p>同意研究單位處理，請補充及加強文獻回顧內容。</p> <p>同意研究單位處理。</p> <p>同意研究單位處理。</p> <p>同意研究單位處理。</p> |

| | | |
|---|------------------------|-----------------------------------|
| <p>範部分，請研究單位深入探討其立法背景及參考他國之相關法令標準依據，包括如何就其甲、乙種小客車租賃業訂定其資本額及車輛數等標準部分，以作為機動車輛租賃行業相關法令訂定之參考建議依據。</p> | | |
| <p>6 p22 第三章圖 3.1 資本租賃及營業租賃比較圖之圖示方式與研究單位認定之資本租賃及營業租賃的情況文字描述部分不符，且資本租賃所發生之四種情況係屬法有明訂或者為業者間不成文之習慣亦並未說明，請研究單位將租賃之定義及內容詳細說明。</p> | <p>納入辦理。</p> | <p>同意研究單位處理，機車租賃亦為本案合約規範作業內容。</p> |
| <p>7 p29 機動車輛租賃行業類別分析部分遺漏對機車租賃行業營業型態之說明分析，請研究單位加入相關分析說明。</p> | <p>納入修訂報告內容。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>8 p30 在小貨車營業類別說明部分，因資本租賃係屬機動車輛租賃行業之研究重點，研究單位仍應就此部分加以深入探討分析。例如國外是否有針對資本租賃部分另訂法令規範或者由業者與租車人自行訂立商業契約等情形作一探討，以作為機動車輛租賃行業相關法令訂定之參考建議依據。</p> | <p>依建議加以補充資料來源。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>9 p35 第十二行，... 由資料顯示部分，請研究單位以圖表說明，並註明資料來源，另外針對相關政策實施的時點予以附註說明，以便於了解小客車租賃業成長趨勢。</p> | <p>納入辦理，依建議補充分析探討。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |
| <p>10. p36 倒數第二行亦請研究單位註明資料來源。</p> | <p>依建議修正。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> |

| | | |
|--|----------------------|----------------------|
| 11. 請研究單位於 3.5 節後，補充目前自用小貨車之租賃行為仍無法納入公路法管理之課題分析，依據第一次學者專家座談會中不同立場業者之意見及爭議內容部分加以探討，以了解現況問題癥結所在。 | 已依所提之修訂建議予以改正並進行訪查。 | 同意研究單位處理。 |
| 12. 因目前相關法令對「機動車輛租賃行業」並未予以規範，請研究單位就報告書中所提有關「車輛租賃業」或「機動車輛租賃業」等名詞，統一以「機動車輛租賃行業」表示，以避免混淆。 | 依建議修正。 | 同意研究單位處理。 |
| 13. 問卷內容請就本組於七月份工作會議中提出之修訂建議部分予以改正。 | 已依所提之修正建議予以改正，並進行訪查。 | 同意研究單位處理。 |
| 14. 座談會紀錄格式請修改為橫式由左至右書寫方式。 | 遵照辦理。 | 同意研究單位處理。 |
| 15. 在機動車輛租賃行業業態分類部分，請研究單位依第一次學者專家座談會藍武王教授提供意見增修 3.4.1 之內容說明。 | 依建議修正。 | 同意研究單位處理。 |
| 主席結論： | | |
| 1. 章節安排請運管組及研究單位參考周教授意見加以研商，適度進行調整。 | 遵照辦理。 | 同意研究單位處理。 |
| 2. 文獻回顧及分析作業部分，請補充美國及歐亞先進國家作法暨法規面及經營管理相關資料並加以分析。 | 遵照辦理。 | 同意研究單位處理，請補充及加強分析內容。 |
| 3. 本研究案應分為兩個層次，其一為適合性分析，應將所有大小型車輛種類及是否代雇駕駛等均涵括討論，其次對於適宜納入公路法管理部分研提管理策略並應落實 | 遵照辦理。 | 同意研究單位處理，請於期末報告中提出。 |

| | | |
|--|---------------------------|-----------------------------------|
| <p>到法規的修正建議，於報告書中詳細條列。</p> <p>4. 調查作業部分，調查表格型式請配合各單位意見修正，並進行市調及問卷內容調整，此部分請運管組與研究單位進一步研商。</p> <p>5. 報告書中有關表格及文字疏漏部分請修正。</p> | <p>遵照辦理。</p> <p>遵照修正。</p> | <p>同意研究單位處理。</p> <p>同意研究單位處理。</p> |
|--|---------------------------|-----------------------------------|

附錄五 期末報告審查會會議記錄及處理情形表

附錄五 期末報告審查會會議記錄及處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

☐期中☒期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱:機動車輛租賃行業納入公路法管理體系之研究

執行單位:汎誠科技有限公司

| 參與審查人員 及其所提之意見 | 合作研究單位 處理情形 | 本所計畫承辦單位 審查意見 |
|---|---|---|
| <p>國立台灣大學土木系 周義華教授</p> <p>1. 貨車租賃在市場上有其需要性，研究單位提出將現行小客車租賃增加小貨車及大貨車租賃，擴大為汽車租賃業之建議為一合理的作法；惟報告中將其納入公路法管理採短、中長期之策略建議予以取消，直接將小貨車及大貨車租賃一併納入，另有關車額門檻條件部分則建議不限定其各種車型的比例。</p> <p>2. 租車年齡限制應有其必要性，美國之作法為二十五歲以上始得承租車輛，另依據報告蒐集民國八十七年資料顯示，有近 54% 小客車租賃業者其租賃車輛曾發生事故，建請研究單位參考並進一步分析不同年齡層使用租賃車輛發生事故比例，以評估租車年齡限制及不同年齡層租賃費率分級之可行性。</p> <p>3. 車輛租賃並非一般民生必需，因此，有關建議車輛租賃費率由公會訂定並採上限管制部分建議予以取消，開放市場自由競爭</p> | <p>1. 本研究第二次專家學者座談會與會專家學者表示，建議短期先考量將小貨車租賃納入公路法管理體系，中長期再將其他車種之租賃納入公路法，以降低對現有汽車運輸業產生太大之衝擊，因此建議仍以階段性之策略逐步將各車種之租賃納入公路法管理體系。</p> <p>2. 本研究之研究目的為探討機動車輛租賃宜否納入公路法管理，研究對象主要為機動車輛租賃業者而非租賃車輛之消費者，有關租車年齡應否限制、不同年齡層租賃車輛發生事故比例及不同年齡層租賃費率分及等並非本研究之研究範圍，將納入建議中列為爾後之研究課題。</p> <p>3. 遵照辦理修改報告內容。</p> | <p>除參考專家學者意見外，請研究單位進一步分析小貨車及大貨車租賃階段性納入與一次納入公路法之優缺點比較。</p> <p>請研究單位依據期末審查會議紀錄之補充說明，進一步分析不同年齡層使用租賃車輛曾發生事故比例，以評估租車年齡限制之可行性，提出相關建議。</p> <p>有關租車費用標準及計價方式是否必要一併於公路法中管制或回歸市場自由競爭機制，亦請研究單位補充分析並提出建議。</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>4. 報告第 106 頁至第 112 頁法規修訂建議，部分條文未納入大貨車，建請研究單位補充，另若仍維持區分短、中長期之策略納入公路法管理，法規修訂部分亦應區分短、中長期研提修訂建議。</p> <p>5. 第四章調查結果統計圖表部分，請研究單位補充各圖表文字內容說明。</p> <p>6. 報告第 15 頁至第 17 頁貨車規格圖表部分，建請研究單位將文字內容譯為中文，單位採公制表示。</p> | <p>4. 遵照辦理並分別研擬短期及中長期法令修訂建議。</p> <p>5. 遵照辦理。</p> <p>6. 遵照辦理。</p> | <p>請研究單位配合小貨車及大貨車租賃階段性納入與一次納入公路法之優缺點比較分析結果，研擬法令修訂建議。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> |
| <p>中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會</p> <p>1. 公路法第三十四條及汽車運輸業管理規則第二條修訂部份，建議併入客貨兩用車。</p> <p>2. 汽車運輸業管理規則第九十九條修訂部份，門檻限制已無實質約束效力，因此，建議取消現行甲、乙種分類經營之管理方式。</p> <p>3. 現行小客車貨物稅以 15% 課徵，惟九人座小客車貨物稅卻以 25% 課徵，建議改採相同課徵標準。</p> | <p>1. 將參酌「道路交通安全規則」第三條汽車性質分類將客貨車納入。</p> <p>2. 納入研究參考。</p> <p>3. 納入本研究建議事項供政府相關單位參考。</p> | <p>請研究單位補充客貨兩用車納入租賃車型評估分析內容。</p> <p>請研究單位補充取消現行甲、乙種分類經營之管理方式之評估分析內容。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> |
| <p>小貨車租賃商業同業自救會</p> <p>有關周教授建議取消短、中長期之策略，直接將小貨車及大貨車租賃一併納入之意見，考量給予小貨車租賃業者適當緩衝時間及合法加入車輛租賃市場經營空間，建請仍維持規劃報告中短、中長期之建議策略。</p> | <p>納入研究參考。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> |

| | | |
|--|-------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會</p> <p>本會立場較擔心爾後小貨車租賃業違規營業衝擊汽車貨運業市場形成惡性競爭，原先較不傾向將小貨車租賃納入汽車運輸業，惟從規劃報告中建議將之納入並與小客車租賃整併為汽車租賃業之方式及有關違規營業之規範部分，應為一可行的作法，因此，本會樂觀其成，惟期望爾後該項制度正式實施時，政府對於小貨車租賃及汽車貨運業間在法規層面與實際經營管理層面能夠明確予以釐清。</p> | <p>納入研究建議供爾後政府推動之參考。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> |
| <p>經濟部商業司</p> <p>1. 公司法修正案已於九十年十一月十二日經 總統公佈實施，其中第十八條有關營業項目部分，爾後除許可業務必須登載之外，其餘非許可業務則不受限制，換言之，若新設立公司無經營許可業務則其營業項目採概括方式登記，登載「除許可業務外得經營法令非禁止或限制之業務」，已登記在案公司部分，無經營許可業務者則亦可申請登載「除許可業務外得經營法令非禁止或限制之業務」；本案租賃行業納入公路法係屬汽車運輸業範疇，未來屬於許可業務項目，至於如何納入本司無特別意見。</p> <p>2. 租賃業務之營業項目代碼 I6010 定義內容，係指需許可業務（船舶租賃業務、小客車租賃業務、不動產租賃業務等）除外及提供不含牌照之汽車交通運輸工具租賃業務，並依據交通部建議增訂</p> | <p>1. 納入研究參考。</p> <p>2. 納入研究參考。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>自用大客車及自用大貨車之融資性租賃業務；因此，自用大客車及自用大貨車融資性租賃屬於非許可業務。</p> | | |
| <p>交通部公路局</p> <p>1. 有關大貨車及小貨車租賃納入公路法管理體系部份，建請研究單位從業界經營行為模式及對現行汽車運輸業可能產生之衝擊來考量是否納入公路法規範。</p> <p>2. 大貨車及小貨車租賃併入汽車運輸業後對於市場營運秩序及駕駛行為的安全性應納入考量，此外，配合我國加入 WTO 已開放國外經營小客車租賃業務，未來整併為汽車租賃業後是否仍比照開放國外經營亦請研究單位進一步探討。</p> <p>3. 報告第 111 頁有關違規營業部分由相關單位加強稽查之建議，請研單位考量法令執行面相關課題提出明確之因應策略。</p> | <p>1. 本研究已於第三、五章剖析大、小貨車租賃與現行汽車運輸業間是否產生衝突及納入公路法後各業態間能有明確區隔，以避免業態之混淆及對現行汽車運輸業產生衝擊。</p> <p>2. 我國加入 WTO 後未來汽車租賃業應無法排除國外業者經營，有關 WTO 對租賃市場之衝擊將再蒐集相關資料加以分析。</p> <p>3. 遵照辦理</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>請研究單位提出具體之因應策略。</p> |
| <p>台北市政府交通局</p> <p>1. 小貨車租賃業未來納入公路法後如牌照等相關管理方式是否比照小客車租賃業，及如何避免融資性租賃與汽車租賃業務之重疊，請研究單位補充說明處理方式。</p> <p>2. 報告第 113 頁小貨車租賃納入公路法後補辦汽車運輸業登記證過程中，在台北市主要困難為停車場用地取得部分，造成業界申辦作業時間延宕，因此，未來在執</p> | <p>1. 遵照辦理，將補充說明融資性租賃與汽車租賃業間之區隔。</p> <p>2. 納入研究建議事項，供爾後中央修訂相管法令及推動之參考。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> |

| | | |
|---|-------------------------|---|
| <p>行補辦汽車運輸業登記截止期程規劃上應一併考量。</p> | | |
| <p>汎誠科技有限公司</p> <p>1. 大貨車及小貨車租賃納入公路法部分，依據本案專家學者座談會意見，考量一次納入可能對現行汽車運輸業產生過大的衝擊及相關法規及管理制度變更幅度過大，建議仍維持階段性處理作業方式。</p> <p>2. 有關租車年齡限制部分，將進一步分析不同年齡層使用租賃車輛曾發生事故比例，以評估其可行性。</p> <p>3. 申設門檻條件部分，將就實務經營層面及管理層面進一步分析，並配合修正相關法規。</p> <p>4. 其他各與會專家學者意見後續將納入修正參考。</p> | | <p>除參考專家學者意見外，請研究單位進一步分析小貨車及大貨車租賃階段性納入與一次納入公路法之優缺點比較。</p> <p>請研究單位遵照辦理。</p> <p>請研究單位遵照辦理。</p> <p>請研究單位遵照辦理。</p> |
| <p>本所運管組審查意見</p> <p>1. 第 2.1 節文獻回顧部分主要以國內小客車租賃市場特性及國外大型租車公司經營特性為主，對於租賃市場管理法規及其與客、貨運輸業管理方式之差異等內容未涵括，請研究單位補充。第 2.2 節國外車輛租賃業現況中僅介紹美國車輛租賃業現況，請研究單位加入歐洲、美洲、亞洲等車輛租賃業盛行之各國現況比較，並蒐集評析各該國家有關車輛租賃行業之相關法令規範及其分類情形。</p> | <p>1. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>請研究單位除補充文獻資料內容外，並請列表評析。</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>2. 第 2.3 節公路法管理體系架構評析之內容部分，主要描述公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、停車場法及汽車運輸業停車場設置要點等之法規內容，從分析內容中並無法瞭解各式車輛租賃行業應納入法規管理的內容及需要性，請研究單位予以補充分析，並探討對機動車輛租賃行業管理的必要性與現行相關管理法規適宜性之檢討。</p> | <p>2. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>請研究單位加強有關機動車輛租賃行業管理的必要性與現行相關管理法規適宜性之檢討內容。</p> |
| <p>3. 報告第 28 頁汽車運輸業管理體系架構圖中，各級政府單位對於運輸業管理之分工作業關係與現行作業方式不符，請修正並納入交通部公路局及其所屬各區監理所。</p> | <p>3. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> |
| <p>4. 第 3.1 節國內車輛租賃業現況部分，除小客車及小貨車租賃行業現況說明外，請配合本案全省問卷調查成果，補充機車、大客車、大貨車租賃之經營狀況及車輛租賃市場上經營管理課題及發展瓶頸，以呼應第五章及第六章分析內容。另第 3.2.2 節租賃之分類部分，分析重點為國內資產融資制度、法規及作業方式介紹，請補充並分析比較融資性車輛租賃、長期車輛租賃及一般性車輛租賃經營方式之特性與異同。第 3.3 節機動車輛租賃業部分，分析內容為資本租賃及營業租賃之介紹，與章節名稱無法對應，請修正標題名稱或併入 3.2 節。另本節有關經濟年限之 75%、公平價值 90% 之數據資料請補充資料</p> | <p>4. 由於本研究問卷重點在於機動車量是否納入公路法主題對於業者經營及發展僅概括性問卷，本研究就調查資料有關經營管理部份加以分析。</p> <p>第 3.2.2 節租賃之分類部分，將補充融資性車輛租賃、長期車輛租賃及一般性車輛租賃經營方式之特性與異同分析。</p> <p>其他事項遵照辦理。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> |

| | | |
|---|-------------------------|--|
| <p>來源。</p> | | |
| <p>5. 第 3.6.1 節機動車輛租賃業營業類別分析部分，各型車輛租賃營業種類分類中，除大客車租賃且代僱駕駛性質近似遊覽車客運業、小客車租賃代僱駕駛性質近似計程車客運業外，亦應充分考量各式車輛租賃經營對汽車客、貨運輸市場之衝擊，以釐清其差異並予以適當區隔管理，本節請研究單位強化分析內容？</p> | <p>5. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>請研究單位加強有關各式車輛租賃經營對汽車客、貨運輸市場之衝擊分析內容。</p> |
| <p>6. 第 4.3 節有關業界問卷資料分析部份，請研究單位依不同租賃型態區分基本資料、營運特性資料及法規管理等三部份予以歸類分析，並請將統計資料表予以整併及強化相關統計資訊分析內容。</p> | <p>6. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> |
| <p>7. 請研究單位增列第 4.4 節問卷調查結果綜合分析，從運輸安全、經營、管理層面，綜合評析市場管制需求、安全管理及消費者保護等課題，作為第五章及第六章之分析基礎。</p> | <p>7. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> |
| <p>8. 第五章有關汽車租賃業納入公路法管理方式及策略研擬部分，均架構於現行運輸市場管制方式下，未能因應未來車輛租賃市場開放外資經營時可能衍生之制度面及管理面之衝擊（如甲、乙種分類方式的必要性、資本額及車額等實質進入市場門檻的適宜性、經營範疇的區隔管理需要性等），提出管理法規具體之建議修正內容，請研究單位予以補充，</p> | <p>8. 遵照辦理修正研究報告內容。</p> | <p>請研究單位提出管理法規修訂及各項策略之具體建議內容。</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>並提出有關機動車輛租賃市場管制、業種整併、經營管理、消費者權益維護等層面之短、中長期策略。</p> <p>主席結論：</p> <p>(一)期末報告書中相關圖表資料之特性請研究單位補充說明，另外文資料部分請予中文化及單位公制化。</p> <p>(二)有關國外車輛租賃法令規範及分類部分之現況資料請研究單位多加補充整理及分析說明。</p> <p>(三)對於未來租車年齡限定部分，請研究單位參考國外作法及國內租車人安全習性提出建議，此外，有關租車費率標準及計價方式是否必要一併於公路法中管制或回歸市場自由競爭機制，亦請研究單位補充分析並提出建議。</p> <p>(四)對於客貨兩用車是否納入車輛租賃車型、未來租賃業是否區分甲乙種分類管理及其申請設立門檻如何訂定等，請研究單位補充說明。</p> <p>(五)未來機動車輛租賃納入公路法管理後如何落實機動車輛租賃管理以避免對現有汽車運輸業市場衝擊，以及如何有效區隔融資性租賃與營業性租賃等課題，請研究單位提出周延之建</p> | <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> | <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>請研究單位除補充文獻資料內容外，並請列表評析。</p> <p>請研究單位補充分析內容並提出建議。</p> <p>請研究單位補充分析內容。</p> <p>請研究單位加強有關各式車輛租賃經營對汽車客、貨運輸市場之衝擊及區隔融資性租賃與營業性租賃之分析內容。</p> |
|--|---|--|

| | | |
|--|-------|---------------------------|
| 議。 | | |
| (六)機動車輛租賃納入公路法管理 究採短、中長期階段性策略或 一次整併為汽車租賃業為宜， 請研究單位再予進一步評析。 | 遵照辦理。 | 同意研究單位處理意見。 |
| (七)請研究單位就機動車輛租賃納 入公路法管理之優缺點進一步 加以補充分析。 | 遵照辦理。 | 同意研究單位處理意見。 |
| (八)因應機動車輛租賃納入公路法 管理所需之相關配套措施，如 契約範本、管理辦法及行車安 全規定等，請研究單位提出具 體之建議。 | 遵照辦理。 | 請研究單位提出各項配套措施之 具體執行內容。 |
| (九)與會專家學者及單位代表所提 其他口頭或書面意見請研究單 位儘速列表整理並加以妥適回 應處理。 | 遵照辦理。 | |

附錄六 小客車租賃定型化契約範本

附錄六 小客車租賃定型化契約範本

★ 本契約於簽約前經乙方審

小客車租賃定型化契約範本（核定本）

閱，甲方並應於簽約前將契約

內容逐條向乙方說明。

立契約書人：出租人（以下簡稱甲方）

承租人（以下簡稱乙方）

茲為出租小客車乙事，雙方同意訂立本契約書，其約定條款如下：

第一條：本契約租賃車輛（以下簡稱本車輛）及隨車配件，詳如附表一。

本車輛出車前車況圖，詳如附表二。

第二條：租賃期間自民國○年○月○日○時○分起至民國○年○月○日○時○分止，共計○天。

乙方實際還車里程、油錶用量及還車日期，詳如附表三。

第三條：租金每日新台幣○仟○佰○拾元正，共○日，計新台幣○萬○仟○佰○拾元正。

第四條：租金付款方式：☐ 1、現金。

☐ 2、信用卡。

☐ 3、其他：（ ）。

☐ 甲方不另收取保證金或擔保品。

☐ 甲方收取下列保證金或擔保品：

☐（1）保證金：新台幣○元整。

☐（2）擔保品：（ ）。

甲方於乙方交還車輛時，經檢查確無損壞或遺失配件後，應即無息返還前項保證金或擔保品。

第五條：本車輛每日行駛里程不得逾四百公里，逾四百公里者，每一公里加收○元累計，但每日加收金額不得逾當日租金之半數。

乙方應依約定時間交還車輛，還車時間逾期一小時以上者，每一小時按每日租金十分之一計算收費，逾期○小時以上者，以一日之租金計算收費。但因車輛本身機件故障，致乙方不能依約定時間交還車輛者，不在此限。

乙方於約定使用時間屆滿前交還車輛，且提前還車時間滿一日以上者，得請求甲方退還每滿一日部分之租金。

第六條：本車輛使用燃料種類：

- ☐ 1、九五無鉛汽油。
- ☐ 2、九二無鉛汽油。
- ☐ 3、高級汽油。
- ☐ 4、高級柴油。
- ☐ 5、其他：（ ）。

本車輛使用之燃料由乙方自備，乙方並應購用合法銷售之燃料。

乙方違反前項約定致車輛故障者，應負損害賠償責任。

第七條：本車輛不得超載，並不得載送下列物品：

- 1、違禁品。
- 2、危險品。
- 3、不潔或易於污損車輛之物品。
- 4、不適宜隨車之動物類。
- 5、其他：（ ）。

乙方應在約定範圍內使用車輛並自行駕駛，不得擅交無駕照之他人駕駛、從事營業行為或充作教練車等用途，非經甲方同意並登記，不得交他人駕駛。

違反前二項約定，甲方得終止租賃契約，並得請求乙方給付使用車輛期間之租金，如另有損害，並得向乙方請求賠償。

第八條：租賃期間乙方應隨身攜帶汽車出租單及行車執照以供稽查人員查驗，期間所生之停車費、過路通行費等費用，概由乙方自行負擔。

前項因違規所生之處罰案件，有關罰鍰部分，應由乙方負責繳清，如由甲方代為繳納者，乙方應負責償還；有關牌照被扣部分，自牌照被扣之日起至公路監理機關通知得領回日止之租金，由乙方負擔。

第九條：本車輛發生擦撞或毀損，除有不能報案之情形外，乙方應立即報案並通知甲方以原廠修護處理，如因可歸責於乙方之事由所生之拖車費、修理費、車輛修理期間之租金及折舊費，應由乙方負擔。

前項折舊費，以修理費百分之三十計算，但車齡逾二年者，以修理費百分之二十五計算。

第一項情形，乙方如未經甲方許可擅自在外修護者，甲方得請求以原廠估價予以重修。

第十條：乙方應盡善良管理人注意義務保管及維護本車輛，禁止出賣、質押、典當車輛等行為。

如因可歸責於乙方之事由致本車輛損壞或失竊者，乙方除照市價賠償外，修理或失竊期間在十日以內者，並應償付該期間百分之九十之租金；在十一日以上十五日以內者，並應償付該期間百分之八十之租金；在十六日以上者，並應償付該期間百分之七十之租金。但修理或失竊期間之計算，最長以三十日為限。前項情形，乙方已照市價賠償且失竊車輛經尋獲者，甲方應即將該車輛過戶予

乙方。

第十一條：本車輛除強制汽車責任險外，未附加任何保險，如需附加保險，應於租車前付清保險費，並註明「附加○保險」。

第十二條：甲方交車時，應確保本車輛合於約定使用狀態。如車輛駛出一小時內或行駛四十公里內機件發生故障者，乙方應立即通知甲方處理，並得要求換車。

第十三條：乙方還車地點：

☐ 甲方原交車地點：（ ）。

☐ 其他地點：（ ）。

前項還車地點，在甲方交車地點以外之其他處所者，甲方

☐ 不另收費。

☐ 另收取成本費新台幣○元整。

第十四條：因本契約發生訴訟時，甲乙雙方同意以○○地方法院為第一審管轄法院。

第十五條：乙方欲續租本車輛者，應在甲方營業時間內事先聯繫並取得甲方之同意，始為有效。

第十六條：本契約如有未訂事宜，依相關法令、習慣及誠信原則公平解決之。

第十七條：甲、乙雙方如有必要可另訂協議規範之。

第十八條：本契約一式二份，由甲、乙雙方各執一份為憑。

立契約書人：

甲方：

公司統一編號：

負責人：

地址：

連絡電話：

| | | | | | | |
|------------------------|--------|----------------|-----------|-----|---------|-----|
| 乙 方 | 姓 名 1. | 出 生 年 月 日 | 身 分 證 字 號 | 住 址 | 駕 照 字 號 | 電 話 |
| | | 年 月 日 | | | | |
| | | 服務處所及地址或駕照登記地址 | | | | |
| | 姓 名 2. | 出 生 年 月 日 | 身 分 證 字 號 | 住 址 | 駕 照 字 號 | 電 話 |
| | | 年 月 日 | | | | |
| | | 服務處所及地址或駕照登記地址 | | | | |

中 華 民 國 ○ 年 ○ 月 ○ 日

附錄七 簡報資料

機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究

簡報

交通部運輸研究所
汎誠科技有限公司

委託
辦理

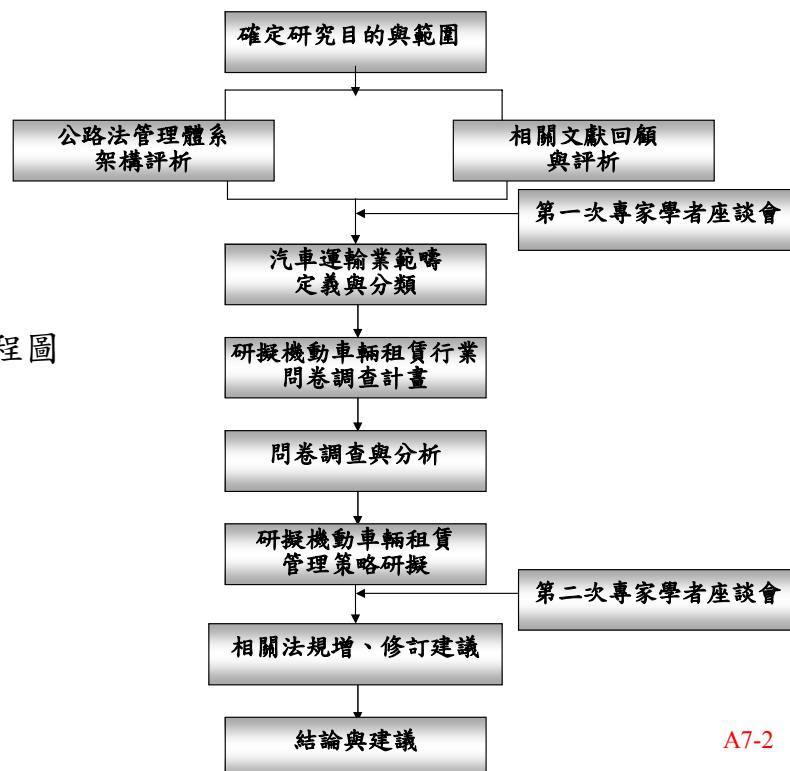
簡報大綱

- 研究範圍與內容
- 研究方法與流程
- 國內車輛租賃業現況
- 公路法管理體系架構分析
- 機動車輛租賃業市場需求特性
- 機動車輛租賃業宜否納入公路法管理分析流程
- 問卷調查及統計分析
- 機動車輛租賃納入公路法分析
- 機動車輛租賃業納入公路法方式探討
- 汽車租賃業納入公路法管理方式研擬
- 汽車租賃業納入公路法策略
- 結論與建議

研究範圍與內容

- 相關文獻回顧及評析
- 公路法管理體系架構評析
- 探討汽車運輸業範疇的定義及分類
- 辦理機動車輛租賃行業屬性資料調查與分析
- 管理策略研擬相關法規修訂建議
- 研提相關配合措施之推動進程與權責單位
- 研提具體結論與建議

研究流程圖



國內車輛租賃業現況

一、小客車租賃業—交通部88年辦理小客車租賃業營運狀況調查

小客車租賃業者多為小規模經營，半數以上業者出租車輛在10輛以下，截至87年底，台灣地區小客車租賃業者848家，車輛數 10980輛，92.2%為乙種小客車租賃業者，僅7.8%為甲種小客車租賃業者，出租車輛有五成五是在10輛以下。

租賃型態—如下表

| 項目別 | | 百分比 | 項目別 | | 百分比 |
|--------|--------|------|-------------|---|------|
| 租賃型態 | 短租 | 84.1 | 有無提供代僱駕駛 | 有 | 64.1 |
| | 長租 | 3.8 | | 無 | 35.9 |
| | 長、短租兼營 | 12.1 | 有無在交通場站出設專櫃 | 有 | 96.0 |
| 出租車輛種類 | 國產車 | 80.5 | | 無 | 4.0 |
| | 一般進口車 | 8.6 | 有無國內連鎖經營據點 | 有 | 92.2 |
| | 高級進口車 | 10.9 | | 無 | 7.8 |

國內車輛租賃業現況

- 國產車及一般進口車通常每星期平均出租天數2.1天，略高於高級進口車之1.9天，例假日平均出租率54.9%，高於平常日之34.0%，顯示出租車輛使用型態以假日出遊使用較多
- 86%的業者有因租車人違規被照相逕行舉發，其中以被舉發11-30次較多，占23.3%
- 車禍事故方面，87年全年有54%業者曾發生車禍事故，其中以發生事故1-5次最多
- 近六成業者每天營業時數超過12小時，平均每天營業時數13.6小時
- 國產車平均每車出租一天費用為1,642元
- 一般進口車平均每車出租一天費用為2,832元
- 高級進口車平均每車每小時費用為2,200元

國內車輛租賃業現況

- 租車人及用途類型-租車人以男性、年輕族群為主，偏好車齡1年以內、1600-2000cc之國產新車，主要供休閒旅遊之用
- 有65%的業者認為同業間使用自用小客車違規經營普遍，其中認為很普遍及普遍者各佔37%及28%
- 有50%的業者已收到交通部編印之「小客車租賃定型化契約範本」，其中34%的業者已採用此契約範本，有27%的業者覺得滿意遠高於不滿意之 3.8%

國內車輛租賃業現況

二、小貨車租賃業

- 75年台北地區第一經營貨車租賃業務之業者開始營運
- 臺灣地區貨車租賃市場上營運家數較具規模業者(擁有車隊20輛以上)約七十五家，20輛以下之小型租賃業者約近百家
- 營業地點➔分佈於各縣市，惟其中仍以台北、台中、高雄三大都會區為主
- 業者持有的營業證照類別 ➔汽車買賣、汽車材料買賣、汽車零件買賣等營利事業登記之商行
- 租用車輛的型式類別 ➔承租的車輛均為三・五噸以下貨車或客貨兩用車
- 租賃業者與承租人間之權利義務關係 ➔以雙方訂定租賃合約的方式為之

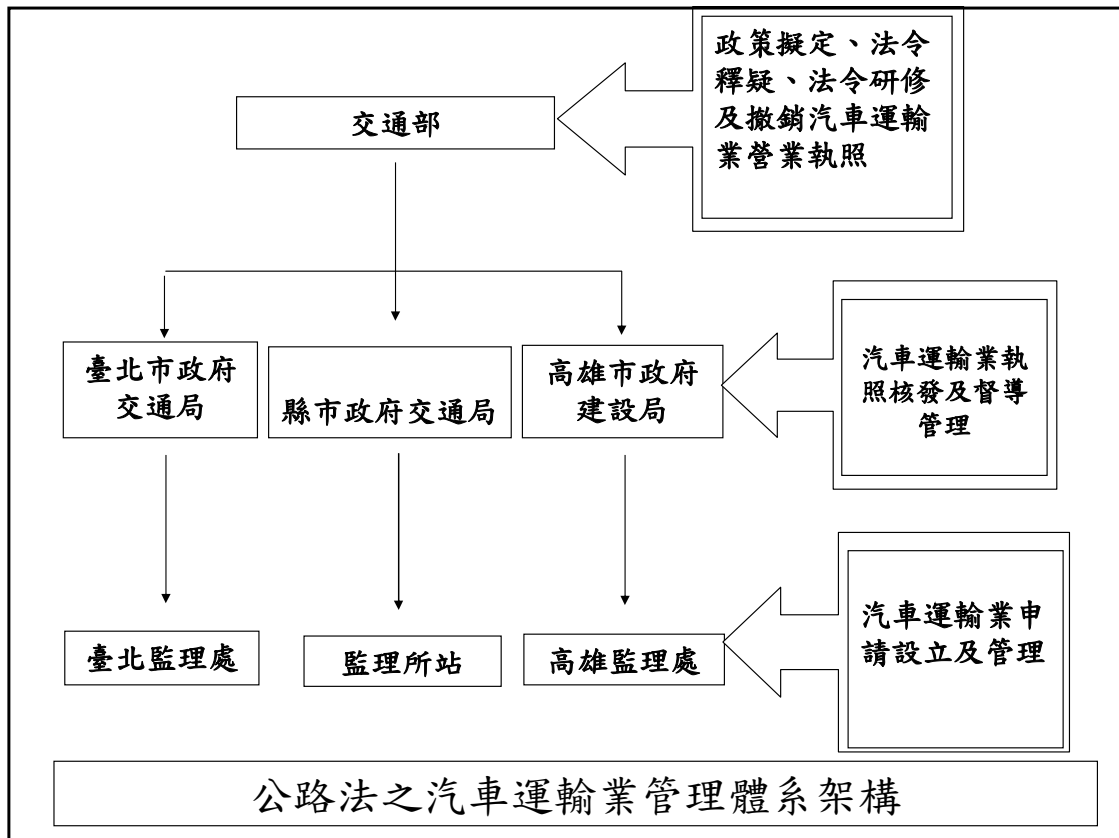
國內車輛租賃業現況

三、機車租賃業

- (一) 在各觀光景點（含離島）以機車行或附屬小客車租賃業經營
- (二) 車輛數在10-20之間
- (三) 每日計租金約300-500元之間
- (四) 以自用車牌營業

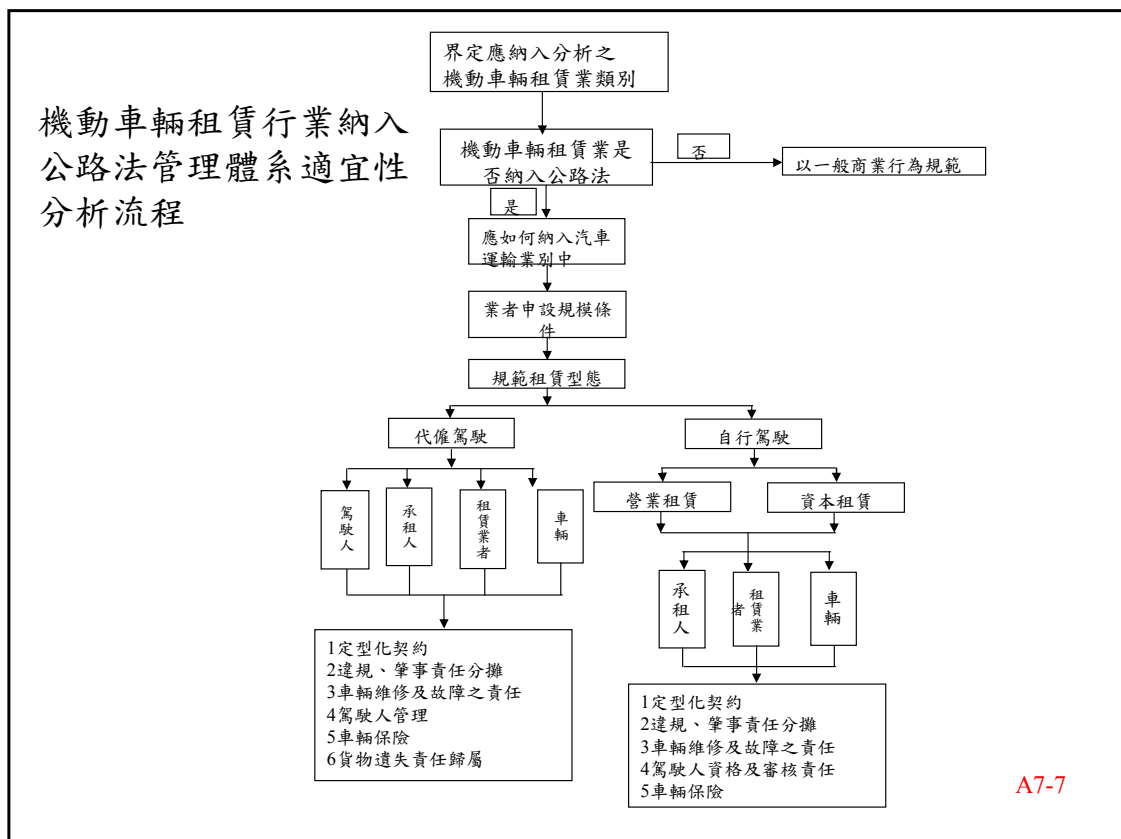
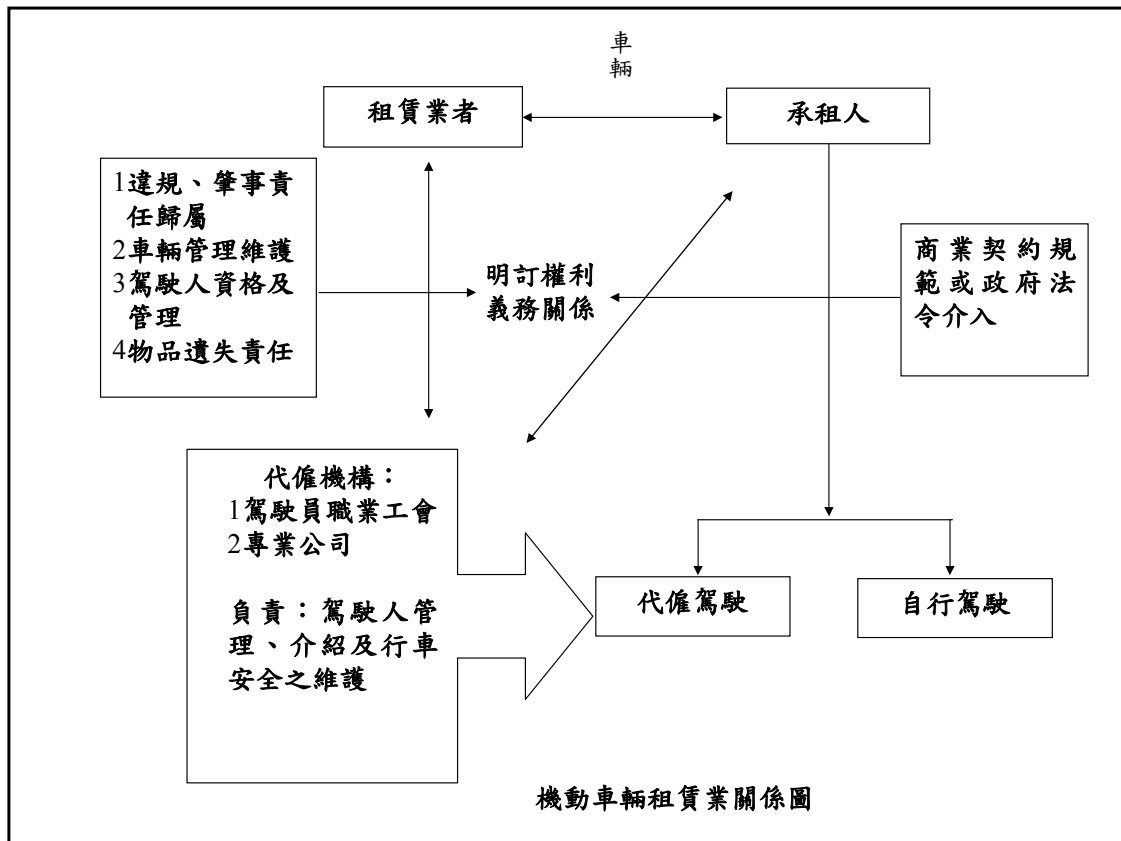
公路法相關法令及管理架構

- 公路法
- 汽車運輸業管理規則-依「公路法」第79條訂定
- 汽車運輸業審核細則-依「公路法」第38條訂定
 - 甲種小客車租賃業➔最低資本額在新台幣五千萬元以上、具備全新小客車一百輛以上
 - 乙甲種小客車租賃業➔最低資本額在新台幣五百萬元以上、具備全新小客車十輛以上
- 停車場法及汽車運輸業停車場設置要點
 - 汽車運輸業應設置其業務必要之停車場



機動車輛租賃業市場需求特性

- 針對一般不需要經常用車之使用者
- 臨時或緊急需用時
- 為旅遊行為而租車者
- 特殊需要的高級進口轎車
- 提供公司行號中、長期之商業租車服務
- 追求流行時髦之愛車族



機動車輛租賃業宜否納入公路法管理分析流程

- 機動車輛租賃業宜否納入公路法管理體系考量因素
 - 「公路法」第34條規定，公路汽車運輸分自用與營業二種，因此，應界定車輛租賃業之車輛係屬營業或自用
 - 車輛租賃業者購置車輛問題➡依「道路交通安全規則」第十六條規定之精神，自用大客、自用大貨車、自用大客貨兩用車、自用小貨車不得以個人名義申請，且其使用應以車輛所有人自身使用範圍
 - 行車安全確保
 - 其營業範圍是否會與現有汽車運輸業業態產生衝突

問卷調查

| 類別 地區別 | 機車 | 小客車 | 貨車 | 公會 | 消費者 | 合計樣本數 |
|-----------|-----|-----|-----|----|-----|-------|
| 台北地區 | 120 | 400 | 130 | 20 | 50 | 720 |
| 臺中地區 | 120 | 150 | 130 | 10 | 50 | 460 |
| 高雄地區 | 120 | 150 | 130 | 10 | 50 | 460 |
| 東部及離島地區 | 120 | 100 | 30 | 10 | 50 | 360 |
| 合計樣本數 | 480 | 850 | 420 | 50 | 200 | 2000 |

問卷調查數量分配表

問卷調查統計分析

● 遊覽車客運業者

應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大客車 | | 大貨車 | |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比 | 22.8 | 77.2 | 85.6 | 14.4 | 76.6 | 23.4 | 20.8 | 79.2 | 70.7 | 29.3 |

納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 |
|------|------------|-----------------|
| 百分比% | 8.9 | 91.1 |

問卷調查統計分析

● 遊覽車客運業者

車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|-----|-------|-------|------|--------|--------|
| 百分比 | 98.7 | 1.3 | 6.3 | 73.6 | 20.1 |

甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一億元以上 | 八千萬以上 | 五千萬元以上 | 三千萬元以上 | 無意見 |
|------|-------|-------|--------|--------|-----|
| 百分比% | 0 | 9.3 | 42.9 | 39.5 | 8.3 |

甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 200輛以上 | 150輛以上 | 100輛以上 | 70輛以上 | 無意見 |
|-----|--------|--------|--------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 23.5 | 43.6 | 24.6 | 8.3 |

問卷調查統計分析

● 遊覽車客運業者

乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一千萬以上 | 八百萬以上 | 五百萬以上 | 三百萬以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 6 | 35.3 | 23.4 | 8.3 |

乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 50輛以上 | 30輛以上 | 20輛以上 | 10輛以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 6.9 | 37.6 | 47.2 | 8.3 |

問卷調查統計分析

● 遊覽車客運業者

車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日出租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率增加者 | 週休二日出租率減少者 |
|-----|--------|-------|------------|------------|
| 百分比 | 65% | 54% | 23.5% | 64.7% |

對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 |
|-----|------|----|------|------|------|
| 百分比 | 0 | 0 | 58.8 | 23.5 | 17.7 |

問卷調查統計分析

- 遊覽車客運業管理及法令中不合理或窒礙難行者有主要以下幾項：
 - 駕駛人退休年齡限制不合理，並希望能予以放寬
 - 徵收之稅金繁複且金額過高
 - 法定停車位數限制且停車位設置地點與營業地點不同
 - 無法比照長途客運業者免徵過路費
 - 臨檢次數過多，造成經營之困擾

問卷調查統計分析

● 小客車租賃業者

是否經營融資性小客車租賃業務

| 類別 | 是 | 否 | 無意見 |
|-----|------|-------|------|
| 百分比 | 4.41 | 92.65 | 2.94 |

車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|-----|-------|-------|-------|--------|--------|
| 百分比 | 100 | 0 | 13.24 | 67.65 | 19.11 |

營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|------|-------|-------|-------|-------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比% | 33.82 | 66.18 | 77.94 | 22.06 |

問卷調查統計分析

●小客車租賃業者

應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大貨車 | | 大客車 | |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比 | 27.9 | 64.7 | 82.4 | 10.3 | 52.4 | 38.3 | 50.8 | 33.8 | 48.8 | 43.8 |

納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 | 無意見 |
|-----|------------|-----------------|------|
| 百分比 | 28.79 | 65.15 | 6.06 |

問卷調查統計分析

●小客車租賃業者

甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一億元以上 | 八千萬以上 | 五千萬元以上 | 三千萬元以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|--------|--------|-------|
| 百分比 | 2.94 | 0 | 42.65 | 36.76 | 17.65 |

甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 200輛以上 | 150輛以上 | 100輛以上 | 70輛以上 | 無意見 |
|-----|--------|--------|--------|-------|-------|
| 百分比 | 1.47 | 10.29 | 36.76 | 33.83 | 17.65 |

問卷調查統計分析

●小客車租賃業者

乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一千萬以上 | 八百萬以上 | 五百萬以上 | 三百萬以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 百分比 | 1.47 | 0 | 70.59 | 10.29 | 17.65 |

乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 50輛以上 | 30輛以上 | 20輛以上 | 10輛以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 百分比 | 1.47 | 2.94 | 11.76 | 66.18 | 17.65 |

問卷調查統計分析

●小客車租賃業者

車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日出租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率增加者 | 週休二日出租率減少者 |
|-----|--------|--------|------------|------------|
| 百分比 | 60.92% | 55.11% | 41.94% | 58.06% |

對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 | 無意見 |
|-----|------|-------|-------|-------|------|------|
| 百分比 | 0 | 16.18 | 41.18 | 33.82 | 5.88 | 2.94 |

是否會經營機動車輛租賃業

| 類別 | 是 | 否 |
|-----|-------|-------|
| 百分比 | 73.53 | 26.47 |

A7-13

問卷調查統計分析

- 小客車租賃業管理及法令中不合理或窒礙難行者有主要以下幾項：
 - 中正機場簽單制度不合理，且在國際上少有，希望能加以改革
 - 法令規定需租用停車場，且設置地點不在營運辦公地點附近，不合邏輯，建議取消
 - 稅賦比計程車重，不合理
 - 希望能降低機場設置營運櫃檯門檻，開放乙種租賃業者於機場設置櫃檯，增加業者營運機會

問卷調查統計分析

● 機車租賃業者

租賃機車之目的

| 類別 | 洽公、出差 | 觀光旅遊 |
|-----|-------|------|
| 百分比 | 8 | 92 |

車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部分委託保養 |
|-----|-------|-------|------|--------|--------|
| 百分比 | 98.1 | 1.9 | 34.2 | 56.6 | 9.2 |

營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|------|------|------|------|-----------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比% | 42.7 | 57.3 | 96.2 | 3.8 A7-14 |

問卷調查統計分析

●機車租賃業者

應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大客車 | | 大貨車 | |
|-----|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比 | 7.4 | 92.6 | 91.8 | 8.2 | 88.7 | 11.3 | 81.5 | 18.5 | 78.6 | 21.4 |

納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 |
|-----|------------|-----------------|
| 百分比 | 84.1 | 15.9 |

問卷調查統計分析

●機車租賃業者

丙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 五百萬以上 | 三百萬以上 | 二百萬以上 | 一百萬以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 10.6 | 47.1 | 42.3 | 0 |

丙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 30輛以上 | 20輛以上 | 10輛以上 | 不限制 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-----|-----|
| 百分比 | 0 | 8.2 | 83.5 | 8.3 | 0 |

車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日租率 | 假日出租率 | 週休二日出租率增加者 | 週休二日後出租率增加比例 |
|-----|-------|-------|------------|------------------------|
| 百分比 | 51.4% | 69.5% | 85 | 20.1% ^{A7-15} |

問卷調查統計分析

● 機車租賃業者

對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 |
|-----|------|------|------|-----|------|
| 百分比 | 8.6 | 61.2 | 25.7 | 4.5 | 0 |

是否會經營機動車輛租賃業

| 類別 | 是 | 否 |
|-----|------|-----|
| 百分比 | 95.4 | 4.6 |

問卷調查統計分析

● 小貨車租賃業者

是否有投保其他保險

| 類別 | 是 | 否 |
|------|------|------|
| 百分比% | 83.6 | 16.4 |

營運計畫及促銷活動

| 類別 | 營運計畫 | | 促銷活動 | |
|------|------|------|------|------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 百分比% | 25.2 | 74.8 | 53.4 | 46.6 |

問卷調查統計分析

● 車輛保養情況

| 類別 | 有定期保養 | 拋錨時修理 | 自行保養 | 全部委託保養 | 部份委託保養 |
|-----|-------|-------|------|--------|--------|
| 百分比 | 98.8 | 1.2 | 4.7 | 77.6 | 17.7 |

● 應納入公路法管理體系車種分析

| 類別 | 機車 | | 小客車 | | 小貨車 | | 大客車 | | 大貨車 | |
|-----|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|
| | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 | 納入 | 不納入 |
| 百分比 | 18.8 | 81.2 | 87.2 | 12.8 | 93.7 | 6.3 | 63.4 | 36.6 | 84.7 | 15.3 |

問卷調查統計分析

● 納入公路法管理之劃分方式

| 類別 | 合併為機動車輛租賃業 | 依不同車種分別設立不同租賃業別 |
|------|------------|-----------------|
| 百分比% | 7.3 | 92.7 |

● 甲級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一億元以上 | 八千萬以上 | 五千萬元以上 | 三千萬元以上 | 無意見 |
|------|-------|-------|--------|--------|-----|
| 百分比% | 0 | 4.1 | 46.8 | 45.8 | 3.3 |

問卷調查統計分析

● 甲級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 200輛以上 | 150輛以上 | 100輛以上 | 70輛以上 | 無意見 |
|-----|--------|--------|--------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 14.6 | 49.3 | 32.8 | 3.3 |

● 乙級機動車輛租賃業資本額門檻分析

| 類別 | 一千萬以上 | 八百萬以上 | 五百萬以上 | 三百萬以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 2.0 | 48.3 | 47.4 | 3.3 |

問卷調查統計分析

● 乙級機動車輛租賃業車輛數門檻分析

| 類別 | 50輛以上 | 30輛以上 | 20輛以上 | 10輛以上 | 無意見 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-----|
| 百分比 | 0 | 4.1 | 45.4 | 47.2 | 3.3 |

● 是否應訂定車輛租賃定型化契約

| 類別 | 是 | 否 |
|------|------|-----|
| 百分比% | 97.7 | 2.3 |

問卷調查統計分析

● 車輛出租率狀況

| 類別 | 平常日租率 | 假日出租率 | 週休二日出 租率增加者 | 週休二日出 租率減少者 |
|-----|-------|-------|----------------|----------------|
| 百分比 | 67.8% | 47.3% | 25.3% | 74.7% |

● 對台灣地區未來租賃業務之看法

| 類別 | 非常樂觀 | 樂觀 | 普通 | 悲觀 | 非常悲觀 |
|-----|------|------|------|------|------|
| 百分比 | 0 | 26.1 | 45.7 | 23.5 | 4.7 |

問卷調查統計分析

小貨車租賃業

▶ 公會代表訪談分析

- 公會已針對各廠牌及型式之車輛訂有統一價格並規定所屬貨車租賃業者營業時間
- 公會已自訂全國小貨車租賃業管理法規，並函立法院及交通部路政司
- 有關小貨車租賃業納入公路法管理體系，公會建議能於公路法之汽車運輸業之業態中增加小貨車租賃業
- 小貨車租賃業申請設立門檻，甲級資本額2500萬，車輛數100輛。乙級資本額500萬，車輛數20輛
- 採代僱駕駛方式，公會代表亦同意由駕駛人工會或其他團體管理駕駛人並負責代僱駕駛事宜
- 小貨車租賃商業同業公會並已建立資料庫系統，將不良租賃客戶名單建檔列管

問卷調查統計分析 消費者問卷資料分析

● 租車之目的

| 類別 | 商務 | 旅遊 | 禮車 | 交通車 | 搬家 | 載貨 | 其他 |
|----------|------|------|------|------|-----|------|-----|
| 百分比 % | 58.7 | 35.4 | 1.05 | 1.05 | 2.1 | 1.05 | 0.5 |

● 租車時間

| 類別 | 1天 | 2天 | 3天 | 4天 | 5天 | 5天以上 | 平均天數 |
|----------|----|------|----|----|-----|------|-------|
| 百分比 % | 39 | 10.6 | 17 | 4 | 3.7 | 4.2 | 2.23天 |

問卷調查統計分析 消費者問卷資料分析

● 是否贊成開放業者經營貨車及大客車租賃業務

| 類別 | 贊成 | 反對 | 無意見 |
|----------|------|------|------|
| 百分比 % | 90.7 | 4.12 | 5.15 |
| 次數 | 176 | 8 | 10 |

● 駕照持有情形

| 類別 | 小型車 | 大貨車 | 大客車 | 聯結車 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 百分比 % | 94 | 2.6 | 1.5 | 0.5 |

機動車輛租賃納入公路法分析

機動車輛租賃業涵蓋範圍

▶機車租賃→建議不納入

- 機車租賃業者本身有逾九成之業者不願納入
- 其他業者則有七成左右之業者不認為機車租賃應納入「公路法」管理體系
- 過去所規範之各類汽車運輸業均未包括機車
- 機車在管理實務面習於歸屬自用車輛

▶小客車、小貨車租賃→建議納入

- 八成以上之業者認為應將小客車及小貨車租賃納入「公路法」管理體系
- 目前小客車租賃業已為汽車運輸業之業態之一
- 「公路法」部分條文修正案已一讀通過納入「小貨車租賃業」

機動車輛租賃納入公路法分析

▶大客車租賃→建議不納入

- 各國在車輛租賃之車型上普遍均有大貨車之租賃而無大客車租賃
- 大客車租賃性質上與目前遊覽車客運業相同
- 調查顯示遊覽車客運業者普遍認為景氣不佳，車輛出租率降低，而對市場前景亦多抱持較負面之看法
- 建議大客車租賃方面維持現行遊覽車客運業之方式經營

▶大貨車租賃→建議納入

- 遊覽車業者有七成以上之業者贊成將大貨車納入「公路法」
- 小客車租賃業者有近六成業者贊成將大貨車租賃納入
- 在國外已屬常態、可增加業者經營彈性及消費者選擇多元化

機動車輛租賃業納入公路法方式探討

業態名稱➡建議採用「汽車租賃業」

- 「公路法」第2條對本法所用名詞定義中並未有「機動車輛」之定義
- 採用「機動車輛」租賃業，需先在公路法中增加名詞定義
- 爾後如欲增減機動車輛租賃業之營業車種範圍，則涉及「公路法」第2條名詞定義修改
- 公路法中已有汽車之定義，建議用「汽車租賃業」

機動車輛租賃業納入公路法方式探討

方案一：依租賃車種之不同分別於「公路法」
中訂定不同之業態

- 優點：符合業者期待，不同車種租賃間不致形成競爭對立
- 缺點：
 - 「公路法」之汽車運輸業業態過於複雜，管理法令過於繁瑣
 - 業者經營缺乏彈性
 - 消費者選擇缺乏多元性

機動車輛租賃業納入公路法方式探討

方案二：將小客車租賃業擴大成為汽車租賃業

➤優點：

- 提供消費者多元之租賃車種選擇，業者亦可建立消費者對其品牌信賴度
- 業者經營彈性增加，可衡酌市場需求情況及公司經營定位，配置租賃車輛型式
- 小客車租賃及大、小貨車租賃性質相同，合併後可簡化法令管理
- 可鼓勵國際或國內大型租賃業者經營

➤缺點：

- 較不符合目前部分租賃業者之期望
- 市場較易為大型業者所壟斷

建議 ➔ 採 方 案 二

A7-12

汽車租賃業納入公路法管理方式研擬

申請設立資格門檻

- 建議未來汽車租賃業取消甲、乙種，採行單一申請設立門檻
- 汽車租賃業資本額新台幣一千五百萬元以上，具備全新小客車、小客貨兩用車、小貨車或大貨車總計三十輛以上。

A7-23

汽車租賃業納入公路法管理方式研擬

- ▶ 建議依往例申請補辦汽車租賃業登記者，其原領之小貨車牌照，准予換領營業用牌照；其原使用車輛併入最低車輛設備車額計算
- ▶ 站、場設備方面建議參照現行小客車租賃業之規定
- ▶ 取消甲種、乙種分類方式

汽車租賃業納入公路法管理方式研擬

自行駕駛及代僱駕駛

- ▶ 租賃小客車而採代僱駕駛方式有其市場需要性 → 建議維持
- ▶ 大、小貨車租賃採代僱駕駛之方式，與目前汽車貨運業之營運產生相當大之重疊性及衝突性，建議對於大、小貨車租賃不得採用代僱駕駛，而必須由承租人自行駕駛

汽車租賃業納入公路法管理方式研擬

駕駛人資格

- 建議在租車年齡方面短期按現行規定不予限制；中長期再參酌國外規定及國內租賃車肇事案件分析加以限制
- 承租人應具備足以駕駛租賃車輛之合格有效駕駛執照，並由汽車租賃業者審核
- 承租人如欲輪替駕駛，應於租賃車輛時向汽車租賃業者登記，並同時由租賃業者審核其駕駛資格。

汽車租賃業納入公路法管理方式研擬

訂定制式租賃契約

- 租賃合約涉及租賃業者及承租人之權益
- 建議應由公路主管機關邀請汽車租賃業相關公會及消費者保護團體等共同開會討論確定
- 公路主管機關公告實施，並規定汽車租賃業者應依該合約範本與承租人簽訂車輛租賃合約

車輛租賃價格訂定

- 建議汽車租賃業租車費率及小客車代僱駕駛資費，由業者公會擬訂

機動車輛租賃業納入公路法策略研擬

短期

修正『公路法』將小貨車租賃業納入汽車運輸業業態之一，並評估其對貨運市場之影響及衝擊。

中長期

再逐步推動將各型車輛租賃業整合『汽車租賃業』。

機動車輛租賃業納入公路法策略研擬

短期策略：

➤ 法規層面

- 為輔導業者合法化經營，建議交通部立即就「公路法」及相關法令納入小貨車租賃業，邀集相關單位及相關公（工）會代表研商其管理規定，著手修訂。

汽車租賃業納入公路法策略

監督管理層面

- 小貨車租賃業界推動簽署自律公約，規範下列事項
 - 車輛投保意外險之範疇及額度
 - 業者及承租人間權利義務關係及理賠制度的建立
 - 確實查核承租人身份，不得將車輛租予無駕駛執照之承租人
 - 持續建立車輛承租紀錄制度及資訊交流，對於承租車輛發生重大違規（非法）使用之承租人拒絕承租
 - 其他有關業者間應共同遵守之事項
- 制訂汽車租賃業定型化契約範本，以作為爾後實施之依據
- 於租賃小貨車行車執照加註「租賃車輛」字樣，以資識別

汽車租賃業納入公路法策略

中長期管理策略：

- 法規層面
 - 「公路法」及所屬相關全盤檢討，修訂「小客車租賃業」為「汽車租賃業」，納入大、小貨車租賃
- 監督管理層面
 - 輔導以營運之小貨車租賃業者補辦汽車租賃業登記，使其合法化正常營運
 - 輔導現有小客車租賃業者換領汽車運輸業營業執照
 - 輔導現有小客車租賃公會及小貨車租賃公會轉換為汽車租賃公會

汽車租賃業納入公路法策略

執法層面

- 警察機關及公路監理機關加強執法作為，取締違規營業
- 遏止承租人重大違規及非法使用租賃車輛，輔導公會建立承租人資料庫紀錄承租人租賃車輛資訊，提供業者連結查詢

相關法令修訂建議➡參閱建議修訂對照表

結論與建議

結論

一、考量機動車輛租賃業宜否納入公路法管理體系應考量：

1. 「公路法」第34條規定，公路汽車運輸業分自用與營業兩種。
2. 車輛租賃業者購置車輛問題：如機動車輛租賃不納入公路法管理體系，則其申請之車輛牌照應為自用車牌照。
3. 行車安全確保
4. 承租人與租賃業者間權利義務可否以一般商業契約予以規範。

結論與建議

二、本研究為了解汽車運輸業者及消費者對機動車輛租賃行業納入公路法之意見，進行問卷，大部份贊成機動車輛租賃業納入公路法管理，除了機車以外。

三、本研究建議除機車以外應將機動車輛租賃業納入「公路法」管理體系。至於納入之車種，考量牽涉之法令修改及對現行營運方式變動過大，本研究建議分階段推動，在短期將小貨車租賃業納入汽車運輸業業態之一，並評估其對貨運市場之影響及衝擊。中長期再逐步推動將各型車輛租賃業整合為「汽車租賃業」。

結論與建議

● 建議

一、對於機動車輛租賃行業納入公路法之方式，本研究建議以「汽車租賃業」作為業態名稱。

二、「汽車租賃業」之管理方式摘述如下：

1. 申請設立門檻

汽車租賃業：資本額新台幣一千五百萬元以上，
具備全新小客車、小客貨兩用
車、

小貨車或大貨車總計三十輛以上。

結論與建議

2. 自行駕駛及代僱駕駛

小客車租賃可採代僱駕駛，大、小貨車租賃則不可採行代僱駕駛。

3. 駕駛人資格

承租人應具備足以駕駛租賃車輛之合格有效駕駛執照

4. 定型化契約

建議由公路主管機關邀請汽車租賃業相關公會及消費者保護團體等共同開會討論確定後

5. 租賃費率

由業者公會擬訂

結論與建議

7. 租賃車輛保險

除強制汽車責任保險外，汽車租賃業者應於承租人租賃車輛時提供各型任意汽車保險險種供承租人選擇投保。

8. 定期由公會委託專業機構辦理評鑑，以促進市場機能充分發揮。

三、就機動車輛租賃行業納入「公路法」管理方面，短期先修訂「公路法」及相關法令，於汽車運輸業中增加「小貨車租賃業」之業態，並評估其對現有汽車運輸業之影響。中長期朝向整合小客車租賃業、小貨車租賃業及大貨車租賃業整合為「汽車租賃業」。

四、相關法令修訂建議詳如第六章。

簡報完畢
敬請指教

