

95-156-4207
MOTC-IOT-94-MBB004

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場 管制門檻條件檢討之研究

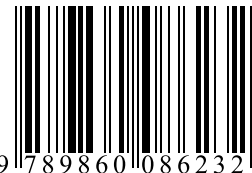


交通部運輸研究所

中華民國 95 年 12 月

交通部運輸研究所

ISBN 978-986-00-8623-2



9 789860 086232

GPN : 1009503999

定價 200 元

95-156-4207
MOTC-IOT-94-MBB004

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場 管制門檻條件檢討之研究

著者：黃書強、丁士展、陳聰敏、黃坤松、張玉卿、
黃珮雯、王穆衡、劉銘韻、陳其華

交通部運輸研究所

中華民國 95 年 12 月

國家圖書館出版品預行編目資料

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究 / 黃書強等著. -- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民95

面 ; 公分

參考書目:面

ISBN 978-986-00-8623-2(平裝)

1. 公路 - 貨運 - 管理

557.343

96000310

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究

著者：黃書強、丁士展、陳聰敏、黃坤松、張玉卿、黃珮雯、王穆衡、劉銘韻、陳其華

出版機關：交通部運輸研究所

地址：臺北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國 95 年 12 月

印刷者：義文堂有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 170 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：200 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書坊台視總店：臺北市八德路 3 段 10 號 B1・電話：(02)25781515

五南文化廣場：臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1009503999 ISBN(13 碼)：978-986-00-8623-2 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN978-986-00-8623-2(平裝)	政府出版品統一編號 1009503999	運輸研究所出版品編號 95-156-4507	計畫編號 94-MBB004
本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：劉銘韻、陳其華 聯絡電話：(02) 2349-6836 傳真號碼：(02) 2545-0431		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：丁士展、陳聰敏、黃坤松、張玉卿、黃珮雯 地址：臺北市信義路2段207號4樓 聯絡電話：(02) 2351-1138	
研究期間 自 94 年 2 月 至 94 年 11 月			
關鍵詞：汽車貨物運輸、公路運輸、市場門檻管制			
摘要： 國內公路貨物運輸市場在公路法所規範的業態有汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業三種，而尚未納入法規規範者有物流服務、快遞服務、整合型航空快遞等新興運輸業態。由於傳統的貨物運輸分類已不符合市場需求，其業者經營方式已超出現行法規之規範，有待檢討修訂。本研究針對公路貨物運輸市場業態、進入市場門檻及費率管制等相關問題進行探討，以因應國內公路貨物運輸市場環境變遷及健全市場發展。 本研究首先深入評析國內公路貨物運輸市場之經營現況與特性，其次探討現行貨運業種分類、市場管制門檻及費率管制之適宜性及以服務品質管制門檻代替實質市場門檻之可行性，最後提出具體可行方案、管理配套措施及法規增修條文等具體建議。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
95 年 12 月	244	200	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：1.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: Regulations of Highway Freight Transport Industry in Taiwan			
ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-00-8623-2(pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1009503999	IOT SERIAL NUMBER 95-156-4207	PROJECT NUMBER 94-MBB004
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Mu-Han Wang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Mu-Han Wang PROJECT STAFF: Ming-Yun Liu, Chi-Hwa Chern PHONE: 886-2-2349-6836 FAX: 886-2-2545-0431			PROJECT PERIOD FROM: February 2005 TO: November 2005
RESEARCH AGENCY: Fortune Technology Corp. PRINCIPAL INVESTIGATOR: Shu-Chiang Huang PROJECT STAFF: Dr. Shih-Chan Ting, Chou-Ming Chen, Kung-Sung Huang, Yu-Chin Chang, Pei-Wen Huang ADDRESS: 4F, No.207, Sec. 2, Xinyi Rd., Taipei City 106, Taiwan, R.O.C. PHONE: 886-2-2351-1138			
KEY WORDS: freight delivery, market entrance barriers			
ABSTRACT: <p style="margin-left: 40px;">In Taiwan, the highway freight transport industry regulated in Highway Law consists of general freight transport industry, fixed route freight transport industry, and container freight transport industry. Some business areas are not defined in regulations, which include distribution (logistics) service, express delivery service, and integrated air express transport. It is necessary to review the current regulations or laws to meet the true market requirements. This research is focused on studying the changing types of highway freight transport industry and providing suggestions of modifying the current regulations to foster a healthy market.</p> <p style="margin-left: 40px;">The research team comprehensively analyzes the current domestic highway freight transport industry and compares it with similar industries in other countries. Next, the issues of industry sector classifications, market entry control, fare regulation, and new market entry control strategies are discussed extensively. Finally, this study proposes some concrete suggestions. These suggestions are expected to help the highway freight transport industry to develop orderly and vigorously</p>			
DATE OF PUBLICATION December 2006	NUMBER OF PAGES 244	PRICE 200	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
1. The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

第一章 緒論

1.1 計畫緣起與目的	1-1
1.2 研究範圍及目的	1-1
1.3 研究流程與內容	1-2
1.4 研究方法	1-4

第二章 國外汽車貨運管理與貨運產業發展特性分析

2.1 美國發展狀況及相關政策	2-1
2.2 日本發展狀況及相關政策	2-7
2.3 歐洲發展狀況及相關政策	2-13
2.4 小結	2-17

第三章 國內公路貨物運輸產業

3.1 運輸業別現況	3-5
3.2 現有其他經營型態現況	3-14
3.3 小結	3-20

第四章 現行相關管理法規架構與管理課題

4.1 管理法規架構	4-1
4.2 主管機關管理角色定位	4-6
4.3 管制門檻條件	4-12

4.4 費率管制.....	4-15
4.5 靠行問題.....	4-16
4.6 停車場問題.....	4-18
4.7 自用車非法營業問題.....	4-18

第五章 可行方案研擬與優劣分析

5.1 汽車貨運業別分類.....	5-1
5.2 汽車貨運市場的管制門檻條件.....	5-3
5.3 費率管制或解除管制.....	5-5

第六章 業者問卷調查分析

6.1 汽車貨運業別分類調查分析.....	6-1
6.2 汽車貨運市場的管制門檻條件調查分析.....	6-4
6.3 費率管制或解除管制調查分析.....	6-7
6.4 小結.....	6-9

第七章 執行方案研擬與相關法規增修探討

7.1 業別分類部分.....	7-1
7.2 管制門檻部分.....	7-6
7.3 費率管制部分.....	7-13

第八章 結論與建議

8.1 結論.....	8-1
-------------	-----

8.2 建議.....	8-3
-------------	-----

參考文獻

附錄 1 相關訪談紀錄

附錄 2 業者調查問卷

附錄 3 第一次專家學者座談會會議紀錄

附錄 4 第二次專家學者座談會會議紀錄

附錄 5 論談會會議紀錄

附錄 6 期中報告審查意見辦理情形

附錄 7 期末報告審查意見辦理情形

附錄 8 美國申請汽車運輸表格

附錄 9 期末簡報

表目錄

表 2-1 美國各類汽車貨運投保公共責任保險金額表	2-4
表 2-2 美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較表	2-24
表 3-1 臺灣地區公路汽車貨物運輸業家數及車輛數統計表	3-2
表 3-2 臺灣地區貨車數量統計表	3-3
表 3-3 臺灣地區公路汽車貨物運輸營運概況	3-4
表 3-4 臺灣地區 93 年汽車貨運業營運概況	3-5
表 3-5 臺灣地區 93 年汽車路線貨運業營運概況	3-9
表 3-6 汽車路線貨運業 92 年度營運概況表	3-12
表 3-7 臺灣地區 93 年汽車貨櫃貨運業營運概況	3-13
表 5-1 汽車貨運業別分類方案優劣分析表	5-2
表 5-2 汽車貨運業管制門檻方案優劣分析表	5-5
表 5-3 汽車貨運業費率管制、放寬管制與解除管制方案優劣分析表	5-7
表 6-1 對於「維持目前三種類別」之結果.....	6-2
表 6-2 對於【分為「一般」及「特殊」貨運業二類】之結果.....	6-3
表 6-3 對於【合為單一之「貨物運輸服務業」】之結果	6-3
表 6-4 對於「維持目前申設公司門檻條件」之結果	6-5
表 6-5 對於「不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查」之結果..	6-5
表 6-6 對於「只規定最低實收資本額，業者繳交保證金	

與投保運送責任險」之結果	6-6
表 6-7 對於「服務品質管制門檻」之結果	6-6
表 6-8 對於「維持目前費率管制現況」之結果	6-7
表 6-9 對於「改制為運價備查與公告」之結果	6-8
表 6-10 對於「解除費率管制」之結果	6-8
表 7-1 公路汽車貨物運輸業種重新分類相關法規修訂建議表	7-3
表 7-2 公路汽車貨物運輸管制門檻重新訂定相關法規修訂建議表	7-8
表 7-3 公路汽車貨物運輸費率放寬或解除管制相關法規修訂建議表	7-15

圖目錄

圖 1-1 研究流程圖.....	1-3
圖 4-1 公路法有關營運法規內容架構示意圖	4-3
圖 4-2 公路法架構下有關汽車運輸業管理法規之層級關係	4-4
圖 4-3 汽車運輸業貨運相關常用管理法規架構圖	4-5
圖 4-4 全方位運籌作業平台組成架構	4-10

第一章 緒論

1.1 計畫緣起與目的

由於公路運輸具有機動性較高，能進行戶對戶之運輸，加上運輸費率較航空、鐵路為低等有利因素，以致國內貨運市場以公路為主，但因市場進入門檻低，所以中小型運輸業者林立，且靠行業者不在少數，復因社會經濟環境變遷，汽車貨運市場已衍生出諸如物流服務事業、快遞服務事業、國際整合型航空快遞服務事業等新興運輸業態，甚且部分傳統貨運業者為因應貨運市場潮流的變化，亦不斷的轉型朝多角化經營方式邁進，如汽車貨運業兼營物流服務或搬家服務、汽車路線貨運業兼營物流服務或快遞服務等。在目前國內公路法中，汽車貨運業僅區分為汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業等三類業種，其餘則未受法令規範，為因應運輸市場需求，及考量其經營管理方式已超出現行之規範範圍，因此有必要對相關汽車運輸業管理法規進行通盤檢討、調整及修法，使公路貨運市場邁向多元化之發展。

1.2 研究範圍及目的

本計畫研究範圍在於對相關公路汽車貨物運輸業管理法規進行通盤檢討，而本計畫的主要研究目的如下：

1. 深入評析國內公路汽車貨運市場之經營現況與特性。
2. 探討現行貨運業種分類之適宜性與可行分類方案。
3. 評析以服務品質管制門檻取代實質市場門檻之可行性。
4. 提出國內公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件具體建議與法規增修內容。
5. 在前述的公路汽車貨運業種分類及市場門檻條件之分析架構下，檢討各項汽車運輸業管理法規對於公路汽車貨運管理規範內容，提出具體建議方向與相關管理配套措施。

1.3 研究流程與內容

1. 蒐集日本、美國及歐洲地區等先進國家之公路汽車貨運管理沿革與貨運產業發展特性，評析其公路汽車貨運市場管制變遷趨勢、發展經驗與未來政府管理之角色。
2. 透過調查與訪談作業，瞭解國內相關公路貨運產業經營特性與市場規模(含現行受法令規範之汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業等三類業種；未受法令規範如物流服務事業、快遞服務事業、宅配服務事業、國際整合型航空快遞服務事業等各類相關貨物運輸型態)，以檢視國內公路貨運產業之經營現況與發展趨勢，並界定及評析在現行汽車運輸業相關管理法規架構下，公路汽車貨運產業於法規面、經營面、管理面、政策面等層次之發展課題。
3. 評析國內公路汽車貨運市場環境變遷與衝擊，整合產業發展需求與課題，重新架構公路汽車貨運產業管理制度內容，於法規面、經營面、管理面、政策面等層次提出具體建議。
4. 探討現行貨運業種分類之適宜性與可行分類方案，評析以服務品質管制門檻取代實質市場門檻之可行性，並提出國內公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件具體建議與法規增修內容。
5. 在建議公路汽車貨運業種分類及市場門檻條件之分析架構下，檢討各項汽車運輸業管理法規對於公路汽車貨運管理規範內容，提出具體建議方向與相關管理配套措施。

本計畫之研究流程如圖 1-1 所示。

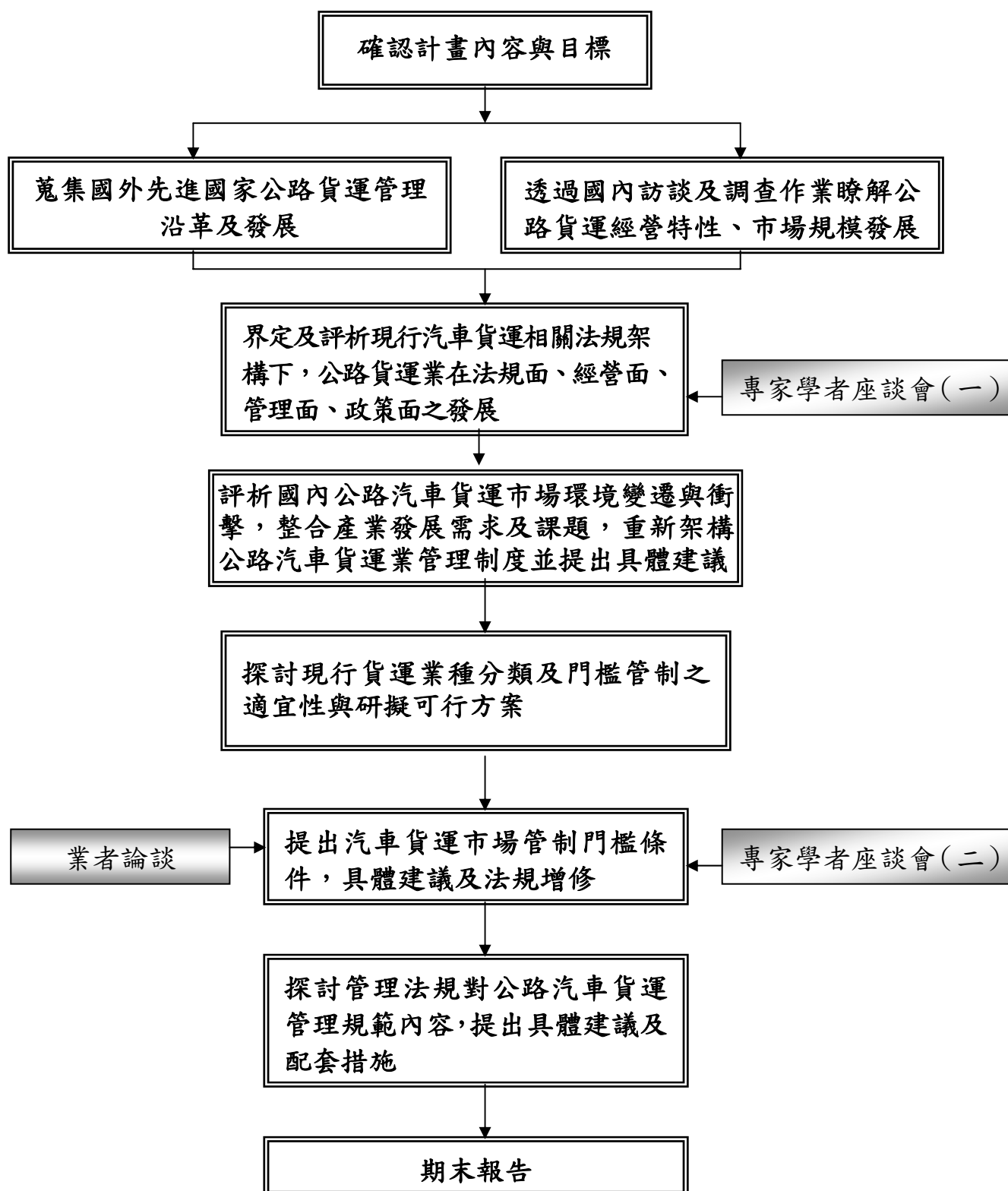


圖 1-1 研究流程圖

1.4 研究方法

1.文獻評析法

(1)對國內公路汽車貨運市場現況作探討

經由現況分析了解到我國公路汽車貨運業市場概況，包括在目前公路法所規範的公路貨運之經營業別有汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業三種，而目前發展出且未受公路法規範之貨運新業種有快遞服務，專業物流服務及搬家服務及農產品運輸等，均具有以載貨汽車運送為營業之特性。政府應如何納入現行相關之管理法規的規範；使整體公路貨運市場呈現多元化之發展，為公路主管機關之重要課題。

(2)對公路法規架構探討

公路法為汽車運輸業各項經營管理法規之主要法源依據，其中對於公路汽車貨運的經營管理主要規範於第三章「公路運輸」部分及第四章「安全管理」部分。近年來，貨運由於產銷通路的改變及公路貨運服務水準整合提昇，帶動貨運市場的多元發展，相關法規已不符經營管理需求，應可參考國外先進國家對於貨運業逐步放寬管制的做法，重新予以檢討修訂，以輔導業者健全經營。

(3)對汽車運輸業常用管理法規（貨運）架構探討

汽車運輸業常用管理法規均係由公路法授權訂定，其中與貨運有關之法規有「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業審核細則」、「汽車運輸業貨運運價準則」等。有必要重新檢討分析，以配合業種發展需要，作經營管理、監督稽核及市場管制等規範。

(4)蒐集國外先進國家相關資料，並進行評析

如日本、美國及歐洲地區公路汽車貨運管理沿革及貨運產業發展特性。評估其公路汽車貨運市場管制變遷趨勢、發展經驗與

未來政府管理之角色定位。

2.訪談及問卷調查

主要目的在瞭解國內相關公路貨運產業經營特性與市場規模，經營現況及發展趨勢。由於國內受法令規範之三種貨運業種外，其他尚有未受法令規範者如物流服務業、快遞服務事業、宅配服務事業、國際整合型航空快遞服務事業等，為深入了解其經營狀態，本研究分別對相關業者、公會、政府主管機構作訪談及問卷調查，以充份瞭解業者之經營現況及問題所在，以利相關法規在未來增修時能夠納入規範，並重新架構公路汽車貨運產業管理制度內容，於法規面、經營面、管理面及政策面等提出具體建議。

3. 舉辦業者論談

為集思廣義，以業者對相關公路貨運法規增修之意見及本研究初步具體意見作為論談會之議題，邀請業者、公會團體進行論談，俾能形成共識。

4.舉辦專家學者座談會

舉辦專家學者座談會，針對問卷調查結果及初步研擬方案，徵詢專家學者意見，作具體增修法令之建議。

5.臺灣貨運市場集中度分析

運用美國哈佛大學 Mason 教授等人的「結構 - 行為 - 績效 (S-C-P)」分析方法來檢視我國公路貨運產業經濟活動狀況。此一分析方法，主張市場結構決定產業內各廠商的策略行為，進而影響產業整體的績效。一般而言，市場集中度愈高，表示競爭程度愈低(Structure，結構)，壟斷與勾結的可能性也就愈高(Conduct，行為)；而整體廠商的獲利率也就可能愈高(Performance，績效)。其中，市場結構的量測成為 S-C-P 分析方法重要的基礎。

在產業經濟學的研究中，通常以市場集中度作為主要的市場結構量測指標。市場集中度一般是藉由衡量特定產業內廠商資產、雇用人工數、生產或銷售的規模分佈狀況，來描述特定產業的市場結構；其中廠商資產與雇用人工數，係以量測廠商的投入為主，生產或銷售值則以量測廠商的產出為主，各有其意義與限制。過去文獻上對於市場集中度與獲利能力關係的研究，均以生產或銷售值資料作為量測市場集中度的基礎。

本研究採用市場集中度指標包括：(1) 前四家累計市場佔有率 (CR4)，(2) 賀氏指數(Herfindahl-Hirschman Index, HHI)及 (3) 熵指標 (Entropy Index, EI)，來量測我國貨運市場集中度。這三個市場集中度指標的計算方式與說明如下。

令市場中有 n 家業者。我們首先將個別業者的市場佔有率(S_i) 由大至小依序排列，再依下列公式即可分別計算得各個市場集中度指標：

$$CR_4 = \sum_{i=1}^4 s_i \quad ,$$

$$HHI = \sum_{i=1}^n s_i^2 \quad \text{及}$$

$$EI = \sum_{i=1}^n s_i \log_2(1/s_i) \quad .$$

其中 CR4 與 HHI 計算所得的數值介於 0 與 1 之間。一般而言，兩者的數值越接近 1，表示少數業者(相對於其他業者)對於市場的影響力特別大；兩者的數值越接近 0 時，則表示各別業者對於市場的影響力相當。至於 EI 計算所得的數值則介於 0 與 $\ln(n)$ 之間；EI 的數值越小(接近 0)，表示少數業者對於市場的影響力愈大；反之，當數值越大(接近 $\log_2(n)$)時，則表示各別業者對於市場的影響力相當。

第二章 國外汽車貨運管理與貨運產業發展特性分析

2.1 美國發展狀況及相關政策

美國經濟高度發展，是世界上最先發展物流業的國家之一。由於美國政府推行自由貿易經濟政策，其物流業務數量巨大，因而造就了美國多管道、多樣化的物流產業。

2.1.1 美國公路汽車貨運管理

美國的汽車運輸業包括運送貨物與人。

1. 汽車運輸業定義：

- (1) 提供卡車運輸的公司。
- (2) 汽車運輸業的型態有兩種，私人汽車運輸業(private carriers)或受雇汽車運輸業(for-hire carriers)。
- (3) 如果營運範圍有跨州者，不論是私人汽車運輸業或受雇汽車運輸業，該公司均必須填妥 MCS-150(營運安全認證，Safety Certifications)表格，向聯邦運送安全管理局(Federal Motor Carriers Safety Administration, FMCSA)登記。

2. 營運方式

受雇汽車運輸業係指運送乘客或法令所規定的貨物而收取費用者。私人汽車運輸業則係指運送自己公司之人員與貨物，貨物通常為企業自己所生產、使用或銷售的貨物。

3. 營運車輛種類及管制

- (1) 載送貨物營運車輛總重小於 10,000 磅者：
 - (i) 如果每一車輛總重(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)都小於 10,000 磅，則受雇的汽車運輸業必須提出 300,000 美金的公共責任保險(public liability insurance)。

- (ii) 若受雇汽車運輸業營運車輛總重小於 10,000 磅，但是運送易燃性、有毒氣體或高速公路行駛路徑管制的放射性物質，則必須提出 5,000,000 美金的公共責任保險。
- (2) 載送貨物之營運車輛總重大於（含）10,000 磅者：
 - (i) 如果營運車輛中有一輛或多輛車總重量大於 10,000 磅，且運送非危險物品，則受雇汽車運輸業必須提出 750,000 美金的公共責任保險。
 - (ii) 如果營運車輛中有一輛或多輛車總重量大於 10,000 磅，且運送危險物品，則依其運送之危險物品形式，受雇汽車運輸業必須提出 1,000,000 美金至 5,000,000 美金的公共責任保險。
- (3) 載送乘客之車輛容量在 1-8 人（含駕駛）：

受雇汽車運輸業其車輛均為載送乘客且容量均在 1-8 人者，必須提出 1,500,000 美金的身體與財務損害保險(Bodily Injury and Property Damage, BIPD)，申請時不用填寫 MCS-150 表格(安全認證, Safety Certifications)。
- (4) 載送乘客車輛容量在 9-15 人（含駕駛）

受雇汽車運輸業其車輛均為載送乘客且容量均在 9-15 人者，必須提出 1,500,000 美金的身體與財務損害保險，申請時必須填寫 MCS-150 表格。
- (5) 載送乘客車輛容量超過 15 人（含駕駛）

受雇汽車運輸業其車輛均為載送乘客且容量均在 15 人以上者，必須提出 5,000,000 美金的人身受傷與財務損害保險(Bodily Injury and Property Damage, BIPD)，申請時必須填寫 MCS-150 表格(安全認證, Safety Certifications)。

2.1.2 美國汽車運輸業的分類與登記規定

新加入經營者均需填寫 MCS150 表格及 MCS150A 表格，其中前者係為申請營業執照專用，主要內容為公司名稱、業務內容、地址、營運類別等基本資料。後者為安全認證專用，其內容除基本資料外，尚需填寫是否瞭解聯邦政府之安全法規、駕駛員之安全規範、公司營運作業流程認證等，藉以評量是否達到安全標準的規定，受雇汽車運輸業尚須填寫 OP-1 表格或 OP-1(P)表格，這些表格可以在網路上填寫，當公司填寫完這些表格，並依規定繳交登記費後，即取得新加入

登記資格。在取得新加入登記資格後，汽車運輸業者將有 18 個月的營運安全觀察期，在此期間，業者將接受安全審核，其交通事故情況及各項資訊均受到審核與評估，新加入的業者必須證明其有必要的管理系統，以確保基本的營運安全，其管理系統係指業者各種經營報表及制度，足以證明該業者在經營管理上有效率。如同我國交通主管機構，定期要求業者呈報各種制式表格及查核業者經營狀況、運輸安全、財務狀況及保險能力。如果無法證明者，將被撤銷其新加入登記資格。

一般而言，在新加入業者營運三個月左右，業者累積足夠之營運資料後，將由 FMCSA(Federal Motor Carrier Safety Administration)委託經認證許可之人員進行營運安全審核(Safety audit)，安全審核包括檢視新加入業者安全管理系統及相關資料之建檔保存是否符合規定，檢視內容包括駕駛人資格、駕駛人開車狀況、車輛維護保養、車禍事件之紀錄、對駕駛人飲酒之管制及測試；一般而言安全審核作業是在新加入業者營運處所進行。如果新加入業者經安全審核認為符合基本營運安全要求，審核者將於 45 日內發給認可通知，但是對於新加入業者的安全審核作業，仍將持續至 18 個月的觀察期滿為止。然而，如果新加入業者經安全審核結果，認為並不符合基本營運安全要求，則業者將被要求停止營運，除非業者能在 60 日內改善其安全管理，以符合基本營運安全要求。

從 2003 年 1 月起，所有新的汽車運輸業者均受到 FMCSA 法令的約束，訂定業者登記法令的目的，是國會要求 FMCSA 建立一套新加入汽車運輸業者的最低規範要求，此一最低規範包括要求業者證明其有管理系統符合聯邦汽車運輸業安全法規(Federal Motor Carrier Safety Regulations)。其主要內容如下：

1.汽車運輸業-運送貨物資產之最低財務擔保要求

係規範貨運業者在州際、國際與州內能順利達成貨物運送目的所

需最低的財務要求。這些法規的目的也在於建立一套汽車運輸安全營運及維持應有的財務保險能力，以期在公路上能順利的營運。

2.適用範圍：

- (1) 適用於受雇汽車運輸業使用貨車運送貨物從事州際與國際商務。
- (2) 同時適用運送危險物品、危險廢棄物及放射性物品，以從事州際與國際商務。
- (3) 排除範圍：並不適用於貨運業的車輛總重小於 10,000 磅，但是運送危險物品並不排除適用。

3.財務責任要求

- (1) 任何汽車運輸業欲使用貨車營運，必須取得依貨物種類投保如表 2-1 所示最小的公共責任保險。
- (2) 保險、擔保品及本節法令所提的要求，必須持續有效，直到營運終止。

表 2-1 美國各類汽車貨運投保公共責任保險金額表

公共責任擔保		單位：美元
貨運種類	運送物品	金額
受雇汽車運輸業-經營跨州或國際商務，車輛重量在 10000 磅以上	運送非危險物品	750,000
受雇或私人汽車運輸業-經營州內、州際或國際商務，車輛重量在 10000 磅以上	運送包括危險物品、貨櫃、具儲槽車輛且儲槽容積在 3500 加侖以上、散裝貨物等	5,000,000
受雇或私人汽車運輸業-經營州際或國際商務，不論運送量之多寡；或經營州內的散裝貨運，使用車輛之重量在 10000 磅以上	運送油品或危險物品	1,000,000
受雇或私人汽車運輸業-經營州際或國際商務，使用車輛之重量在 10000 磅下	運送各種型式的危險物品（易燃性有毒氣體）或放射性物品	5,000,000

資料來源：Federal Motor Carrier Safety Administration

網站：<http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/387.9.htm#>

美國法令對於汽車運輸業之規範，主要在於安全的要求與規範，在業別的分類上，其所謂的汽車運輸業(Motor Carrier)涵蓋範圍包括運送旅客及貨物，而依所運送人或貨物的所有權歸屬，又分為私人汽車運輸業(Private Motor Carrier)及受雇汽車運輸業(For-hire Motor Carrier)。私人汽車運輸業係運送公司本身物品之運輸業者，受雇汽車運輸業則以運送他人之人或貨物。

在安全規範上，從 2003 年起新加入的業者均需接受 18 個月的營運安全審核，以確認新加入的業者有足夠的經營能力，以符合最低的營運安全要求。其次在財務能力方面，美國的規範主要在於其對於車輛的保險，而保險的額度則隨著車輛型式（是否大於 10,000 磅）及載運人數、或貨物之不同而有不同的要求，以期業者在發生事故時能提供足夠之賠償。

財務責任（Financial Responsibility）代表汽車運輸業者的保險政策或保證金足以滿足最低的公共責任(Public Responsibility)要求。公共責任為汽車運輸業者對於身體損傷、財務損毀及環境危害復原（Environment Restoration）之責任要求負擔。汽車運輸業者以商業車輛營運於州際或州內運送，必須滿足法令規定之最低財務責任要求。

2.1.3 美國物流業發展概況

隨著世界經濟環境的變化，美國現代市場行銷的觀念逐步形成，顧客服務成為企業經營管理的重要工作，物流成為顧客服務上重要的一環。除了運送貨物，特別是配送業務更是快速的發展。在 1960 年時，美國的 Raytheon 公司建立了最早的配送中心，結合航空運輸系統為美國市場提供物流服務。而在 1963 年時，美國成立了國家實體配送管理委員會（National Council of Physical Distribution Management）。

進入 80 年代的美國，物流管理的內容已由企業內部延伸到企業外部，注重外部關係，將供應商（提供成品或運輸服務等）、配銷商

以及客戶等納入管理的範圍，利用物流管理建立和發展業者與供貨廠商、客戶穩定、良好、雙贏、互助的合作夥伴關係，經營者之物流管理已開始應用先進的技術、更高的管理層次來管理。電子數據交換(EDI)、準時制生產(JIT)、配送計畫，以及其他物流技術的不斷被開發及應用，為物流管理提供了強有力的技術支持和保障。

在 90 年代，電子商務在美國如火如荼地發展，促使現代物流管理提升到了前所未有的重要地位，而電子商務交易額的 80% 是 B to B(Business To Business)交易，根據統計美國 1999 年物流電子商務的營業額更達到了 80 億美元以上。電子商務是在網路開放環境下即時電子交易及付款的新型商業營運方式。電子商務所帶來的交易方式的改變，使物流管理邁向資訊化，並進一步朝向網路化方向發展。此外，專家系統和決策支援系統的推廣運用，亦使得美國的物流管理更加趨於智慧化。

由於物流管理在貨物流通的過程中，須透過事先縝密之規劃有效的結合運輸、倉儲、裝卸、包裝及資訊等運用，以達到提升服務品質及降低成本之目標，這兩項目標使物流業者及需求雙方均面臨相當壓力。因此部份企業逐漸採用第三方物流服務，以獲得物流管理專業公司的專業服務，克服內部勞動力效率不高的問題。隨著第三方物流服務業的快速成長，使服務水準大大提高，作業效率也有了顯著改進，為客戶提供了各種創新服務；另一方面，由於公路運輸傳統行業競爭越來越激烈，使得傳統汽車運輸產業投資報酬下滑，利潤率降低，必須透過轉型為綜合物流公司以提升競爭力，確保與客戶的長期合約。

2.1.4 美國物流管理體制與政策

美國是長期發展運輸倉儲等物流先進國家，物流管理系統錯綜複雜，且十分活躍。其優點是在於美國有一套完善的物流市場管理及法制管理體系，在美國聯邦政府層級化的管理機構中主要為各種管理委員會。其中州際商務委員會負責鐵/公路及內河運輸之合理運用與協

調業務，聯邦海運委員會負責國內沿海遠洋運輸業務管理，聯邦能源委員會負責州際石油和天然氣管道運輸。而聯邦法院則負責憲法及運輸管制法律解釋，各種有關行政部門如交通部、商務部、能源部等負責運輸管理有關的行政業務。立法機構為運輸政策頒訂者，各管理機構設立和授權與州級相對應機關結合。美國建國以來一直設有州際商務委員會，其主要職掌是制訂各規章制度，協調州與州之間的貿易矛盾，商業與進出口事務、消費者權益以及交通運輸等事宜，並為交通運輸企業提供諮詢服務，該委員會於 1995 年由於政府精簡而終結，但其職權分別改隸屬到交通部下設兩單位，一為路面運輸理事會（Transportation Board），一為交通統計委員會(Bureau of Transportation Statistics, BTS)，前者主要工作在貨運規章制度及管制，後者作資訊之收集及分析。而聯邦政府交通部負責公路建設管理及維護，倉儲設施由倉儲業者自行規畫興建，聯邦政府不予管制。

美國政府在物流高度發達的經濟社會環境下，不斷通過政府宏觀政策的引導，確立以現代物流發展來帶動社會經濟發展的戰略目標，其近程及遠程目標十分明確。美國在訂定 2025 年的「國家運輸科技發展戰略」中，規定交通產業結構或交通科技進步的總目標是：建立安全、高效率、及可靠的運輸系統，其範圍是國際性的，形式是綜合性的，特點是智慧性的，性質是環境友善的。其遠景目標是：適應經濟增長和貿易發展的需要，通過建立高效率 and 靈活的運輸系統，促進美國經濟的成長及在本地區上和國際上的競爭力；提昇機動性和可及性，以確保運輸系統的流暢。

2.2 日本發展狀況及相關政策

日本物流業的發展有較長的歷史，在世界居領先地位。特別是日本政府近年來為了大力支持物流產業的發展所採取的一些宏觀政策，使得日本物流產業快速增的成長。

2.2.1 日本公路汽車貨運管理

1. 管理機構

在日本公路貨運最高管理機構是國土交通省。國土交通省管轄範圍為國土綜合開發與利用、並以此目標整合社會資本與推動交通政策。所轄業務從住宅、土地、水利、鐵公路、海港、機場、海上保安到氣象、觀光等範圍極廣。

日本汽車貨運業的主管機關在中央有國土交通省下的自動車交通局，下設有貨物課。在地方則為國土交通局的地方運輸局下的自動車交通部，下設有貨物課。

2. 宏觀管理職能

日本交通運輸主管部門在運輸政策上是規劃如何利用市場機制來調節運輸系統而不是行政干預與管制，規劃如何以優化運輸環境，減少肇事，確保交通安全。地方運輸局的運輸目標是：

- (1) 建立安全、環保及充滿活力的公路交通系統—促進公共交通的發展，鼓勵地區交通運輸業者自由競爭，充分利用 IT 技術以加速進行，實現 3E，即高效率 (Efficiency)、環保 (Environment) 及電子化 (Electronics)。
- (2) 保護環境，獎勵使用低污染公車—加強機動車輛排放監督及老舊車輛回收。
- (3) 加強交通安全管理。

日本交通運輸行政管理機構不斷進行改革，國土建設與運輸省經常聯繫以消除道路運輸瓶頸。

3. 公路運輸行業管理

日本在公路貨運管理方面將貨運自動車分為三類：輕型、一般及特定三類。

- (1) 輕型貨運：是指三輪或是二輪的自動車（不需依據貨運自動車運輸事業法規管理。）

- (2) 一般貨運：除三輪的輕自動車/二輪的自動車以外，載運貨物而收取費用者，其中包括整車貨運，集合貨運。
- (3) 特定貨運：指特定需要（拖車、化學車、貨櫃車等），申請時需經過交通大臣（交通部）的許可。
- (4) 其主要法規係根據貨運自動車運送事業法規定（僅對一般及特定自動車）管理，該法最後修正時間為：平成十六年十二月一日法律第一四七號，該法規對進入公路貨運市場的規定大致如下：
 - (i) 對負責人之限制：已有犯罪紀錄者不能擔任公司負責人。
 - (ii) 經營場所要有明確的地點，於申請許可時需載明設置。
 - (iii) 申請許可時需有設置地址、車輛數、車庫位置和容量等相關資料。
 - (iv) 停車場原則上設立在經營場所，或者在 2 公里範圍內，停車場車輛間格在 50 釐米。
 - (v) 經營貨運自動車需設置員工休息場所，其面積不得小於 9.9 平方公尺。
 - (vi) 30 輛車配置一名管理人員，管理人員需有合格執照（經過專業考試及格）。
 - (vii) 資產方面，貨運業者要有自有資金佔 50% 以上。
 - (viii) 保險方面，要求公路貨運經營者開業一年內需簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險（第三責任險）並投保 5000 萬日圓以上責任險，將契約呈報交通主管機關備查，同時在每年定期報表中填報。
 - (ix) 規定有事故發生（如火災等）一定要報備。
 - (x) 主管機關有權要求貨運公司改善（包括運費不合理、設置場所等）。
 - (xi) 對經營負責人及公司要求定時提供報告及遵守事項。
 - (xii) 交通部有權委任地方政府或下屬機關進行相關工作。
 - (xiii) 公司貨運亦可同時經營一般及特定兩種貨運類別。
 - (xiv) 訂定相關罰則，並依法實施。

- 違反第三條規定未經許可經營者處三年以下
- 違反第二十七條命令歇業但未歇業者
- 違反第三十五條，利用他人名義、被利用者（借牌經營）
- 違反第五十一條規定營業洩漏機密處一年以下
- 報告不實或偽造時罰款

2.2.2 日本物流業發展概況

日本自 1956 年從美國全面引進現代物流管理理念後，大力進行物流現代化建設，並將物流運輸業之改革視為國民經濟中最為重要的核心課題加以研究和發展。其特點主要表現在以下幾方面：

- 1.全面建置各項物流基礎設施：日本政府在全國範圍內開展了包括高速公路網、新幹線鐵路運輸網、沿海港灣設施、航空樞紐港、流通聚集地在內的各種基礎設施建設，投資物流運輸體系的建設，一方面建設而帶動日本生產的內需，同時也為日本擴大物流市場提供了充實的物流硬體的建設保證。
- 2.不斷提昇物流管理品質：汽車製造工業的發展為日本生產物流管理方式的發展提供了實際應用。「零庫存」管理，準時制生產管理（Just-in-time）等新的物流管理方式不斷出現；物流中心、中央物流中心等各種物流管理系統不斷增加；物流網路系統、物流配車系統等物流軟體不斷地配合更新開發以符合企業需求。日本可堪稱是世界上物流管理方式與工業化生產結合最為成功的國家之一。
- 3.確立海運立國策略：作為傳統的海運國家，日本政府把航運作為本國經濟發展的生命線。近年來，日本政府再度調整了部分物流發展策略，積極倡導高附加價值物流，並將物流資訊技術作為重點發展方向，積極地在物流國際化、系統化、標準化等方面發展。隨著尖端科技的突飛猛進和電腦資訊網路的日益普及，傳統物流在不斷向現代化的物流改變，其主要內涵包括了運輸系統的合理化、倉儲的自動化、包裝的標準化、裝卸的機械化、加工配送的整體化、資訊管理的網路化等。日本政府和有關業界早已形成共識，現代物流的

發展水準已成為該國綜合國力的重要指標。

日本物流業是隨著現代科技和市場的發展、市場機制的完善，以及製造商和客戶的要求不斷變化而發展起來的。隨著交通運輸基礎設施和交通工具的不斷發展，物流的效率、成本和形態都發生了重大的改變。

從物流活動主體構成的形態來看，日本的物流運作正在朝專業化方向發展。很多製造型企業為了強化自身的物流管理，降低物流活動總成本，開始將企業的物流組織裁撤，成立專業子公司或透過第三方物流企業來提供專業的物流服務，因此專業物流公司應運而生，逐步形成物流產業。

另外，日本物流業不僅其專業化、自動化水準發展相當迅速，而且對物流資訊的處理方式也極為重視。幾乎所有的專業物流企業無一不是透過電腦資訊管理系統來處理和控制，為客戶提供全方位的資訊服務。為此，造成日本 IT 業界的公司為物流資訊平臺和物流資訊系統需求的直接受益者。

2.2.3 日本政府的整合物流政策

日本物流業之所以發展迅速，與日本政府對物流業的宏觀政策引導有著直接的關係。日本政府認為物流業的高速發展對提高國家經濟競爭力有著重要的意義，為此政府在 1997 年即頒佈了發展物流業的政策措施。該政策的目標是在 2001 年日本國內進一步完善物流基礎設施之建設，以實現國際水準的物流運作。並且具體提出下列三項目標：

- 提供亞太地區最方便且有魅力的服務。
- 降低物流成本，使其不妨礙產業的競爭力。
- 減低環境的負荷。

為了實現上述三項基本目標，政府也制訂了實施的三個原則，

- 以相互合作為基礎的綜合性施政方式。
- 滿足客戶多樣化需求。
- 促進競爭以活化市場。

依循這三項原則，物流的推動績效進一步設立了努力目標，包括政策實施中的一些具體目標。如：貨物的輸送帶使用率、臨時停留場所的滯留時間等關鍵性控制值。

在日本政府頒訂的物流產業發展政策中，將建置完善物流基礎建設作為重點內容加以提出。由於目前日本已基本形成良性的物流市場和運作機制，而物流基礎建設也已具規模，因此政府認為需要透過宏觀政策調控，將投資重點著重於重點基礎設施的建置。其建置物流基礎設施包括：(1)滿足客戶需求的多功能基礎設施（強調基礎設施間的合作支援）；(2)消除物流的瓶頸；(3)建設國際中心之港灣及機場等。如：建設高規格的幹線公路、地區性高規格公路、港灣和機場的鐵路；增強主要幹線鐵路的貨物運輸力；國際海上貨櫃集散地、多功能國際集散地、國內貿易集散地；大都市與機場的建設等。

在宏觀規劃重點建設基礎設施的同時，為了進一步提高物流運作效率，日本政府著手了一系列政策方面的改革，其目的是進一步放寬對物流業的規範，使其完全按照市場運作的方式更加有活力地發展。這些放寬的政策包括：(1)廢止物流業的供需調整，即對過去各種限制新增項目的法律法規放寬。如：對新建項目只要符合國家規定的安全 and 技術標準，即可更加容易的獲准；(2)對安全規定進行調整（如：對新的國際性標準採用、技術標準的提高等方面）；(3)靈活實施貨物運輸事業法。除此之外，日本政府並且著手物流系統的技術升級，包括：(1)物流系統的資訊化：進出口和港口手續的無紙化，物流 EDI 的推展；(2)物流系統的標準化：貨櫃與輸送帶的 JIS 國際整合；(3)其他技術開發和商業慣例的改善等。為了確保綜合物流政策落實，日本政府有關部門相互合作建立了一套政策推進體制，以確保中央部門、地方政府、物流企業、貨主等各方面實施有關政策。這一體制包括中央政

府各有關部門之間的合作；地方政府之間的合作；並根據實施狀況每年進行持續的追蹤調查。

2.3 歐洲發展狀況及相關政策

歐洲和美國在物流業發展方面，係走在世界的最前端。歐洲的物流業發展與美國相比，呈現出不同的特點。特別是最近幾年來，歐洲在物流產業上具有明顯的特色－科技進步，尤其是 IT 技術的發展與物流業的合作聯盟，促進了歐洲物流業的快速發展。

2.3.1 歐洲物流業發展

歐洲是引進物流觀念較早的區域之一，同時將現代科技應用於物流管理。早在 20 世紀中期，歐洲各國為了降低產品成本，開始重視企業範圍內物流流程的資訊傳遞，對傳統的物料搬運作業進行作業研究，對企業內的物流進行必要的流程規劃，以尋求物流合理化的途徑。當時製造業還處於加工模式，工廠內的物資由廠內設置的倉庫提供。企業為了實現客戶當月供貨的服務要求，在內部實施流程管理。這一時期的管理技術還相對落後，資訊交換需透過郵件傳遞，產品採用貼標籤的方式追蹤。

70 年代是歐洲經濟快速發展時期。隨著商品生產和銷售的進一步擴大，企業合併成大型的企業集團和大公司的成立，物流需求的增多，客戶期望每週供貨或服務，工廠內部的物流已不能滿足企業集團對物流的要求，因而形成多產品整合的物流。倉庫已不再是靜止封閉的儲存式設施，而是動態的物流配送中心。要求資訊的傳遞不只是靠訂單，而主要是從配送中心的運送情況獲得。這一時期資訊交換採用電話方式，透過產品本身的標籤（Product Tags）作產品的追蹤，資訊處理的平臺軟體由企業自行開發。

隨著經濟和物流的發展，歐洲各國許多不同類型的企業（廠商、

批發商、零售商）也在不斷地進行物流改善及建立物流系統。由於物流通路中各產業都擁有不同的物流系統，必然會產生矛盾之處。為解決這個問題，在 80 年代歐洲開始發展一種新的合作式物流新體系，即整合物流供應鏈管理。它的目的是在執行最終消費者和最初供應商之間物流與資訊流的整合，即在商品流通過程中加強企業間的合作，改變原先各企業分散的物流管理方式，透過合作形式來實現原來不可能達到的物流效率，創造的成果由參與的企業共同分享。這一時期，歐洲的製造業已採用準時制生產（Just In Time, JIT），客戶的物流服務需求已發展到當天即可供貨或服務，因此，整合物流的供應鏈管理進一步得到加強，如建置港、站、庫的交叉與銜接，零售商管理控制總庫存量，產品物流總量的分配，實現供應的合理化等。這一時期物流需求的資訊直接從倉庫出貨獲取，透過傳真方式進行資訊交換，產品追蹤採用條形碼掃描，資訊處理平臺是客戶端/伺服器及相關軟體搭配，邁向三方物流途徑。

進入 90 年代以來，歐洲一些跨國公司紛紛在國外，特別是在勞動力比較低廉的亞洲地區建立生產基地，故歐洲物流企業的需求資訊直接從顧客消費獲取，使用在運輸鏈上組裝的方式，使庫存量極小化。資訊交換採用 EDI 系統，產品追蹤應用了無線標籤技術（RF Tags），資訊處理廣泛採用了網際網路和物流服務都提供的軟體。配合電子商務的電子物流興起，以滿足客戶越來越多樣化物流需求。

由於越來越多地區將非核心業務委外給專業物流公司，以及對即時服務和跨歐洲物流的需求不斷成長，契約式物流在歐洲日益繁榮。整合型物流業形成，使歐洲物流市場上發生了全面性的改變。

2.3.2 歐洲物流管理體制的特點

歐洲各國的物流管理體制，基本採取的是政府監督控制、物流業者自主經營的市場運作模式。它有如下特點：

1.政府在物流管理中的作用——監督控制

以德國為例，德國貨運管理的部門是聯邦貨運交通局。聯邦貨運交通法中規定聯邦貨運交通局的任務就是監督和管制。為了有效地實行監督功能，聯邦貨運交通局對所有參加運輸的人員，不僅在辦公室內而且包括在室外（公路、高速公路、停車場）進行監督，其中也包括發貨人、中介人或運輸公司。聯邦貨運交通局規定，如違反規定，要受到主管局的處罰或聯邦貨運交通局制裁。

2.基礎設施—政府興辦，民間經營

德國的貨運中心是為了提高貨物運輸的經濟性和合理性，以發展綜合交通運輸體系為主要目的。德國的貨運中心建設遵循以下原則：聯邦政府統籌規劃、州政府輔導建設、企業自主經營的發展模式，具體內容如下：

- (1)聯邦政府統籌規劃：聯邦政府在統籌規劃交通幹線、主樞紐規劃建設的基礎上，透過廣泛調查及生產力公布、物流現狀，考量各種運輸方式銜接的可能，在全國地區內規劃物流園區的空間佈置、所需用地規模與未來發展。為誘導各州按統一規劃建設物流園區，德國交通主管部門還對規劃建設的物流園區給予補助，未按規劃建設則不予補助。
- (2)州政府輔導建設：州政府提供建設所需要的土地、公路、鐵路、通訊等交通設施，把物流園區場地出租給物流業者，其建設費用按股份比例由政府及民間共同出資，由企業自己選舉產生諮詢管理委員會。該委員會代表企業與政府溝通，與其他物流園區加強聯繫，但不具有行政職能；同時還負責興建綜合服務中心、維修保養廠、加油站、清洗站等公共服務設施，為物流區企業提供資訊、諮詢、維修等服務。
- (3)企業自主經營：入駐物流企業自主經營、照章納稅，依據自身經營需要建置相關的倉庫房、堆放場、車庫，配備相關的機械設備和輔助設施。

以布來梅市貨運物流中心為例，除德國政府設立海關負責進出口

貨物驗關外，政府在貨運中心不再設其他管理機構，物流業者自主經營，照規定納稅，政府亦不再從中心成員徵收除法定稅費以外的任何稅費。貨運中心自身的經營管理機構採取股份制方式，市政府出資 25%，中心經營 50 家公司出資 75%，由經營的企業選舉產生諮詢管理委員會。

推舉經理負責中心的管理，實際上採取「自治」的方式。物流業者按實有工作人員每人每月向中心繳交 380 德國馬克管理費，此外中心不再收取任何費用。中心的功能主要是為成員企業提供資訊、諮詢、維修等服務，代表 50 家業者與政府溝通，與其他貨運中心聯繫，不具有行政功能。提供良好的公共設施和優良的服務，是中心主要的工作。因此，中心一般都興建有綜合服務中心、維修保養廠、加油站、清洗站、餐廳等，有的還開辦有駕駛員培訓中心等單位，提供全方位的服務。這使物流中心在經營上有良好的設施、優質的服務，使中心取得巨大的經濟效益。不來梅市貨運中心的投入產生比為 1：6，投資 2.03 億德國馬克，進而創造了 12.15 億德國馬克之經濟效益。

3. 整體運輸安全計劃

歐洲最近提出一項整體運輸安全計劃，包括道路行駛及船舶以提升整體運輸安全，透過 ITS（智慧型運輸系統）之建置以提升客貨運之安全及監控。

4. 統一標準，協調發展

為提高歐洲各國之間頻繁的物流活動效率，歐盟組織之間採取了一系列協調政策與措施，大力促進物流體系的標準化、共享化和通用化。例如：由全歐鐵路系統及歐盟委員會提出的「在未來 20 年內，努力建立歐洲統一的鐵路體系，實現歐洲鐵路信號等鐵路運輸關鍵系統的相互作用」的具體實踐。

另外，為了有效地應用整個歐盟地區的物流資源，實現資源共享，歐洲還建立了歐洲空運集團（European Air Group），由七個成員國（比利時、法國、德國、意大利、荷蘭、西班牙和英國）組成，並

擬在荷蘭的 Eindhoven 空軍基地建立了空運聯合協調中心。

5.擴大行業影響力—產業協會的作用

歐洲的運輸與物流業組織—歐洲貨運代理組織（FFE），為了整個產業的利益和長遠大計，積極在歐洲乃至國際上擴大產業影響力。

包括了當今世界上 9 家最大的貨物代理業和物流企業，分別為 AX、Dachser、Danzas、Exel、Geodis、GeoLogistics、Kuehne & Nagel、Panalpina 和 Schenker，這 9 家企業合起來共擁有 15.5 萬員工，每年貨物運輸量 2 億噸，每年營業額高達 300 億歐元。為了達到擴大行業影響力的目的，該組織為符合國際潮流，全面採用 IT 管理，進一步擴大在本行業和相關產業的影響力。

高科技產品在運輸、裝卸、管理過程中的安全要求，並達成共同意見；向歐盟委員會提交有關產業建議，要求歐盟在交通運輸政策「白皮書」中反應出歐洲交通運輸行業，尤其是物流業的利益；並且運用先進的經營管理方式（包括 IT 管理）維護客戶的權益，以鞏固與客戶的合作關係。

6.因歐洲地區國家目前對公路運輸市場已完全開放，均由市場機制決定費率，甚少有法令規範，且因各國法令並不一致，蒐集困難，僅將其發展特性敘述。

2.4 小結

2.4.1 日本、美國公路汽車貨運管理趨勢

1.業態分類趨向簡化，強制投保公共責任險

日本公路在公路貨運業態分類分為三類：輕型，一般及特定三種（其中輕型不納入貨運自動車運輸事業管理）因此實質上僅兩種，其分類原則為：除特定需要（如拖車、化學車、貨櫃車等）由交通部許可外，其餘均納入一般公路汽車貨運範圍。而美國之業態分類分為

私人汽車運輸業及受雇汽車運輸業兩種，前者是運送公司本身之物品，後者是運送他人之貨物。相當於我國自用車及營業車之分類，但在營運車輛又按車輛總重小於 10,000 磅和大於 10,000 磅分兩類，為保障運輸安全負擔公共責任之財務能力。有訂定運送貨物之最低財務擔保要求，隨運送貨物之特性（危險品、油品、放射性物品）而投保金額不同。

2. 趨向解除市場管制及自由化

美國政府於 1935 年頒佈汽車貨運法案（The Motor Carrier Act of 1935），使汽車貨運之經營受到 ICC（Interstate Commerce Commission，州際商業委員會）的管制。該法案限制汽車貨運業者間的競爭，申請新營業執照的業者，必須提出具體證明其加入貨運產業有利於社會大眾；且因受現有業者的抗拒，常無法加入市場。除此之外，費率亦受管制。

近二十年來，美國政府對陸上汽車貨運業之管理政策，係採解除管制、自由化之方向。到了 1980 年，美國政府公布汽車貨運法案（Motor Carrier Act of 1980, MCA），其中有許多解除管制的條文。自該法案施行之後，汽車貨運業實際上已無明顯的管制，由市場力量決定費率水準、業者的家數，並且業者可自由進出市場。1994 年公布的 Trucking Industry Regulatory Reform Act（TIRRA），免除了業者個別決定的費率調整需要提報的規定，大量地簡化了文書作業的流程與時間。1995 年公布的 Interstate Commerce Commission Termination Act，更將原主要管制機構 ICC 解散。

美國汽車貨運業解除管制後，對業者與消費者均產生重大影響。一般而言，最主要的影響在於使經營環境更為競爭，如競爭增加，運費降低，且生產力與服務水準得到改善等。從 1976 到 1993 年路線貨運業者減少了 78 %，且收益降低 40 %。在同時間，市場趨於集中化，前四家路線貨運業者的市場佔有率增加 17 % 到 43.6 %。而 1990 年以後前四家路線貨運業者的市場佔有率則漸趨穩定。路

線貨運業在解除管制後遭逢衰退的同時，還面臨其他業者競爭的壓力，尤其是 UPS 等空運快遞業。在 1976 年時，小型包裹市場中路線貨運業處理了 72 % 貨量，但在 1992 年時，市場佔有率已縮減至 47 %，而這些市場就是被 UPS、聯邦快遞（Fedral Express）等空運快遞業所侵蝕。

在這樣的壓力下，迫使路線貨運業者降低成本、改善生產力。從 1977 至 1987 年，路線貨運業的營運成本降低了 27 %。直到最近路線貨運業仍不斷的致力於成本的降低。

一般汽車貨運業方面，解除管制後無論是以總收益或是延噸英哩來看，業者的規模都有所增加，然而一般汽車貨運業的前四大業者的市場佔有率卻減少。在營運效率上，一般汽車貨運業也致力於降低成本與提昇生產力。從 1990 至 1993 年，一般汽車貨運業的每名員工延噸英哩（ton-mile per employee）幾乎增加了 60 %；營運成本則減少了 20 %。

目前美國新加入經營者需填寫 MCS150 表格及 MCS150A 表格，受雇的汽車運輸業尚須填寫 OP-1 表格可以在網路上填寫。在填寫完表格並依規定繳交登記費後即取得新加入登記，在取得登記後有 18 月的營運安全觀察期，業者需接受審查與評估通過後即可繼續經營。

在日本進年來廢止汽車貨運各種限制新增營業項目的法律，如對新增營業項目只要符合國家的安全和技術標準，更於 2004 年修正貨運自動車運輸事業法，僅規定加入業者應明確填報相關的營業項目，營業的地址，車輛數，停車場位置及容量等資料，及業者進入後應遵守的規定，但業者如違反規定；有不同罰則（如未經許可營業者可處三年以下有期徒刑），費率由業者自行呈報，並上網公告。

3.放寬管制經營範疇與限制

為符合貨運業者多元化經營要求，均採放寬管制經營範疇的限制，

以促進國家整體物流發展及競爭力。

4.為提昇運輸安全及貨物事故理賠均要求強制投保或財務擔保

美國從 2003 年 1 月起，所有新加入汽車運輸業者均受到 FMCSA 之最低規範要求；其中一項對運送貨物資產之最低財務擔保要求，亦是要求業者能建立一套汽車貨物運輸安全及維持營運的能力，而提撥之保險金，並保險金額之大小隨運送物品之危險而定。

在日本方面亦有相同之運輸安全之理賠保險，要求公路貨運經營者開業一年內需簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險，並投保 5,000 萬日圓以上。

5.政府改變對於貨運業者管理之態度

政府對於貨運業管理非以管制為目的，而係以健全產業環境，輔導業者經營為主。

美、日、德等國家為發展物流，均於政策擬定後配合國內、外發展環境與趨勢與業者充分溝通，從修法著手放寬管制以監督輔導為主，使政策落實。

2.4.2 已開發國家現代物流發展的共同趨勢

從美國、歐洲、日本的物業發展情況來看，其趨勢有以下特性：

1.物流技術快速發展，物流管理水準不斷提昇

國外先進國家物流業者的經營管理是以資訊技術為核心，結合了資訊、運輸、配送、裝卸、倉儲、庫存及包裝等專業技術之整合應用到現代物流管理。

- (1) 資訊化—廣泛採用無線通訊及網際網路技術，衛星定位技術（GPS），地理資訊系統（GIS）和無線辨識技術（RFID）、條碼技術等。

- (2) 自動化—自動引導車 (AGV) 技術，搬運機器人 (Root System) 技術等。
- (3) 智慧化—電子識別和電子追蹤技術，智慧型與運輸系統 (ITS)。
- (4) 整合化—資訊化、機械化、自動化和智慧化整合於一體。

2. 專業物流形成，共同配送成為主導

國外專業物流企業是伴隨消費者需求導向而產生的。製造廠商為迎合消費者、人性化的產品需求，而採取多樣、少量的生產方式，促成物流，因而產生高頻率、小批量的配送方式也隨之產生。目前，在美國、日本和歐洲等經濟發達國家和地區，專業物流服務已形成規模，它有利於製造商降低流通成本，提高營運績效，並將有限的資源集中於核心的業務開發上。

共同配送是經長期的發展和研究改良出的一種追求合理化配送的配送形式，也是美國、日本等國家採用較廣泛、影響面較大的一種先進的物流方式，它對提高物流流程效率、降低物流成本具有重要意義。從整個社會的角度來講，實現共同配送主要有以下好處：減少社會車流總量，減少都市卸貨妨礙交通的現象，改善交通運輸狀況；透過集中化處理，有效提昇車輛的裝載率，節省物流處理空間和人力資源，使物流環境改善，對整體社會生活品質有益。總而言之，共同配送可以最大效益是提高人員、物資、金錢、時間等物流資源的使用效率（降低成本），以獲取最大效益（提高服務品質），並可以減少不必要的運輸，以達到緩解交通、保護環境等社會效益。

共同配送是物流配送發展的趨勢。當然，共同配送涉及很多具體的細節問題，在實施過程中難免會有些困難。首先，各業種經營的商品不同，有日用百貨、食品、酒類飲料、藥品、服裝乃至廚房用品、衛生產品等，林林總總，不一而足。不同的商品特點不同，對配送的要求也不一樣，共同配送存在一定的難度。其次，各企業的規模、商圈、客戶、經營型態等方面也存在差距，往往很難協調一致。還

有費用的分攤、洩漏商業機密問題等。

3. 物流業導向整體化、協同化、全球化方向發展

國外物流業導向整體化方向、協同化發展主要表現在兩個方面，一是大力建設物流園區；二是物流業合併與合作。物流園區是多種物流設施和不同類型的物流業在空間上集中的場所，是具有一定規模和綜合服務功能的物流集結地。日本是最早建立物流園區的國家，至今已建立 20 個大規模的物流園區，平均佔地面積約 74 萬平方公尺；德國不來梅的貨運中心佔地在 100 萬平方公尺以上。物流園區的建設有利於推動物流企業的專業化和規模化。

另一方面，世界上各行業大型企業之間的併購浪潮和網路貿易的迅速發展，使國際貿易的貨物流動加速向全球化方向前進。為適應此一趨勢，歐美的一些大型物流企業跨越國境，展開的併購熱潮，大力拓展國際物流市場，以爭取更大的市場佔有率。

不久前，德國國營郵政出資 11.4 億美元收購了美國大型的陸上運輸企業 AEI。AEI 公司 1998 年的銷售額達 15 億美元，是美國國內排名前 10 位的大型物流運輸公司。德國郵政公司這一舉動，目的是把自己的航空運輸網與 AEI 在美國的運輸物流整合，以增強競爭力，與美國 UPS 和聯邦快遞相抗衡。

美國的 UPS 則併購了總部設在邁阿密的航空貨運公司——挑戰航空公司。該公司與南美 18 個國家簽訂了領空自由通航協議，它與這 18 個國家的空運物流量在美國同行中居第一。UPS 計劃將自己在美國的最大物流運輸網與挑戰航空公司在南美洲的物流網相結合，從而實現南北美洲兩個大陸一體化的整體物流網路。

1999 年歐洲物流企業併購呈現出另外一個特點，就是國營企業併購民營企業。英國國營郵政公司併購了德國大型的民營物流企業 PARCE；法國郵政收購了德國的民營敦克豪斯公司。德國、英國和法國的郵政公司為爭奪歐洲物流市場，競相收購民營大型物流運輸

企業。

由於國際間物流業之聯營與併購，必然帶動國際物流業加速向全球化方向發展。而新組成的物流聯合企業、跨國公司將充分發揮互聯物流網路的優勢，及時準確地掌握全球的物流資訊動態，構建起全球整體化的物流網路，以節省時間和費用，將空載率壓縮到最低限度，戰勝競爭對手，為貨主提供優質低價服務。

4. 電子物流需求強勁，快遞業“發展迅速”

基於電子商務的迅速發展，促使了電子物流（ELogistics）的興起。企業透過 Internet 加強了企業內部、企業與供應商、企業與消費者、企業與政府部門的聯繫溝通、相互協調、相互合作。消費者可以直接在網上獲取有關產品或服務資訊，完成上網購物。這種上網購物對物流業者而言能迅速、準確、全面地了解需求資訊。此外，電子物流可以即時追蹤發出的貨物，以實現投遞路線的規劃、物流調度以及貨品檢查等。因此電子物流已儼然成為 21 世紀物流發展的大趨勢。一方面電子物流的興起，刺激了傳統郵政快遞業的需求和發展；如美國聯邦快遞、UPS 等均投入此一領域。

5. 物流將成為運輸業關心的問題

物流雖然促進了經濟的發展，但是物流的發展同時也會給都市環境帶來負面的影響，如運輸工具的噪音、污染排放、對交通的阻塞等，以及生產和生活中的廢棄物的不當處理所造成的對環境的影響。為此，21 世紀對物流提出了新的要求，即綠色物流。

綠色物流主要包含兩個方面，一是對物流系統污染進行控制，即在物流系統和物流活動的規劃與決策中盡量採用對環境污染小的方案，如採用排污量小的貨車車型，近距離配送，夜間運貨（以減少交通阻塞，節省燃料和降低排放）等。已開發國家政府倡導綠色物流的對策是在污染發生源、交通量、交通流等三個方面制定了相關政策。

2.4.3 美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較

表 2-2 美、日與我國對汽車貨運管理內容與機制比較表

國別 項目		美國	日本	我國
業態分類	內容	私人汽車運輸及受雇汽車運輸業兩種。	輕型(不納入法規管理)、一般及特定三種。	汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。
	比較	分類簡單	分類簡單	分類較複雜
進入市場門檻 (市場管制)	內容	需填寫 MCS150 表格及 MCS150A 受雇汽車運輸業加填 OP-1 表。	填寫營業項目，地址，車輛數，停車場位置，容量等資料。	依汽車運輸審核細則第四條之規定辦理需： 一、合於當地運輸需要 二、應能增進公眾便利者 三、具有充分經營及財力者 汽車貨運業最低資本額 2,500 萬元以上（搬家業資本額 1,000 萬元以上），汽車路線貨運業資本額 5,000 萬元以上，汽車貨櫃貨運業資本額 3,000 萬元以上。 四、具有足夠合於規定車輛及站場設備者： 汽車貨運業應具備全新貨車 20 輛以上（搬家業 8 輛以上），汽車路線貨運業應具備全新貨車 30 輛以上，汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛以上。
	比較	進入市場容易，趨向解除市場管制。	進入市場容易，趨向解除市場管制。	有實質門檻管制。

國別 項目		美國	日本	我國
營業中監督及稽查	內容	取得營業執照後需接受 18 個月營運安全觀察期間，如被認定為無法有效經營則被撤銷登記。	由業者自行申報車輛數、設置地址、停車場位置、容量、員工休息場所等基本資料，政府根據資料由交通主管機關隨時稽查其營運狀況，如有不實則依法處罰。	雖有監理處人員稽查，但人手不足，無法發揮效果。
	比較	著重營業之安全與經營效率之實質稽核。	著重營業之安全與經營效率之實質稽核。	僅能以門檻事先審查，無法作實質稽核。
費率管制	內容	由市場機制決定費率及業者家數。	自由進入市場，費率由業者自行呈報並上網公告。	有汽車運輸客貨運價準則規範基本運價，並由主管機關核定。
	比較	自由經濟、市場機制。	自由經濟、市場機制。	費率管制。

資料來源：本研究整理

第三章 國內公路貨物運輸產業

國內貨物運輸的流程，主要是貨物從國內工廠、農場生產完成後，在內銷方面可經由汽車貨運業、貨櫃貨運、農產運輸或自有車隊運至倉庫，其後可能利用路線貨運業或快遞貨運業、物流業、自有車隊直接送交消費者手中；或利用汽車貨運業、路線貨運業、快遞貨運業及物流業將貨品運交零售賣場，零售賣場再利用其通路賣給消費者。

而外銷方面，依運送方式的不同也有不同的運送情況。採空運之物品，可能透過航空貨運承攬業或汽車貨運業、自有車隊運送，直接送達機場貨運站；或者先透過相同的運輸服務業將貨品運達航空貨運集散站，經過集貨整貨的動作後，再交由航空貨運承攬業或汽車貨運業運至機場貨運站。而採海運之物品，若為整櫃則由貨櫃貨運業(整櫃)運送至貨櫃調度場，而後交由貨櫃貨運業(船邊)運至港口碼頭；若為零裝貨櫃則透過貨櫃貨運業(整櫃)運至貨櫃集散站，小宗貨物經由汽車貨運業或自有車隊運至貨櫃集散站。這些零貨在貨櫃集散站併裝成櫃後，再經由貨櫃貨運業(整櫃)運至貨櫃調度場，而後交貨櫃貨運業(船邊)將之運至港口碼頭。

國外進口的內銷貨品如經由空運到達本國機場後，透過航空貨運承攬業或汽車貨運業運至航空貨運集散站，而後交由航空貨運承攬業、汽車貨運業或快遞貨運業分別送交流通倉庫或工廠、消費者。如為海運送達之物品，由貨櫃貨運業(船邊)運至貨櫃調度場，整櫃部份交由貨櫃貨運業(整櫃)直接運交工廠及流通倉庫；併裝櫃部份則需要先透過貨櫃貨運業(整櫃)運到貨櫃集散站，貨櫃在集散站經過拆櫃作業後，便可交由汽車貨運業或自有車隊送至工廠或流通倉庫。

目前國內貨物運輸主要由公路汽車貨運擔負，依照汽車運輸業管理規則中可分為以下三大項：汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨

櫃貨運業，目前各業別家數與車輛數如 71 所示。其中汽車貨運業中另有專營搬家業務者，僅能從事搬家業務，不得攬載一般貨物。除以上三大類貨運業者外，目前有許多不同的經營型態，業者提供全方位解決方案，強調戶及戶的服務，提供客戶更方便的選擇，諸如：快遞業及物流業。此外，另有較為特殊的農產運輸業亦將在本章予以討論。

表 3-1 臺灣地區公路汽車貨物運輸業家數及車輛數統計表

貨物運輸業別	家數	車輛數	每家平均車輛數
汽車貨運業	3,973	58,734	14.8
汽車路線貨運業	23	8,666	376.8
汽車貨櫃貨運業	499	6,665	13.4

資料來源：交通部公路總局

註 1：資料截至 94 年 9 月底。

註 2：汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業之車輛數，不含拖車及半拖車。

表 3-2 臺灣地區貨車數量統計表

類別	大貨車						小貨車					
年度	小計	成長率	自用	成長率	營業	成長率	小計	成長率	自用	成長率	營業	成長率
83 年	155,256		79,802		75,454		556,553		550,578		5,975	
84 年	156,756	0.97%	81,081	1.60%	75,675	0.29%	591,394	6.26%	585,379	6.32%	6,015	0.67%
85 年	155,740	-0.65%	81,964	1.09%	73,776	-2.51%	622,144	5.20%	615,966	5.23%	6,178	2.71%
86 年	158,000	1.45%	83,702	2.12%	74,298	0.71%	655,410	5.35%	648,713	5.32%	6,697	8.40%
87 年	156,239	-1.11%	81,953	-2.09%	74,286	-0.02%	657,855	0.37%	650,592	0.29%	7,263	8.45%
88 年	152,878	-2.15%	79,434	-3.07%	73,444	-1.13%	627,034	-4.69%	618,943	-4.86%	8,091	11.40%
89 年	155,623	1.80%	81,003	1.98%	74,620	1.60%	652,963	4.14%	643,796	4.02%	9,167	13.30%
90 年	155,140	-0.31%	81,813	1.00%	73,327	-1.73%	675,533	3.46%	665,718	3.41%	9,815	7.07%
91 年	155,805	0.43%	82,649	1.02%	73,156	-0.23%	700,978	3.77%	690,750	3.76%	10,228	4.21%
92 年	157,156	0.87%	83,912	1.53%	73,244	0.12%	728,624	3.94%	717,915	3.93%	10,709	4.70%
93 年 *	160,143	1.90%	85,516	1.91%	74,627	1.89%	758,228	4.06%	745,045	3.78%	13,183	23.10%

資料來源：交通部公路總局

註：93 年資料截至 11 月底

表 3-3 臺灣地區公路汽車貨物運輸營運概況

年 別	營業車輛數		行車次數		行駛里程		貨運噸數		延噸公里		貨運收入	
	(輛)	成長率	(千次)	成長率	(千公里)	成長率	(千公噸)	成長率	(千噸公里)	成長率	(千元)	成長率
75 年	33,265		10,550		1,320,813		125,870		5,946,029		14,989,805	
80 年	44,819	34.7%	15,899	50.7%	2,121,165	60.6%	173,179	37.6%	8,382,490	41.0%	27,964,818	86.6%
81 年	46,629	4.0%	16,318	2.6%	2,292,603	8.1%	188,787	9.0%	8,683,901	3.6%	29,170,218	4.3%
82 年	47,659	2.2%	18,753	14.9%	2,455,121	7.1%	220,431	16.8%	9,342,995	7.6%	31,248,506	7.1%
83 年	48,903	2.6%	18,606	-0.8%	2,372,313	-3.4%	231,949	5.2%	9,421,213	0.8%	30,887,395	-1.2%
84 年	42,910	-12.3%	17,949	-3.5%	2,298,455	-3.1%	225,477	-2.8%	9,178,547	-2.6%	30,792,236	-0.3%
85 年	51,866	20.9%	18,039	0.5%	2,292,254	-0.3%	230,326	2.2%	9,089,887	-1.0%	39,170,310	27.2%
86 年	48,389	-6.7%	17,022	-5.6%	2,188,722	-4.5%	224,895	-2.4%	9,385,106	3.2%	40,428,436	3.2%
87 年	63,740	31.7%	22,247	30.7%	3,083,878	40.9%	306,951	36.5%	15,129,379	61.2%	57,456,754	42.1%
88 年	62,114	-2.6%	20,185	-9.3%	3,213,612	4.2%	296,772	-3.3%	16,024,156	5.9%	59,037,330	2.8%
89 年	62,094	0.0%	21,003	4.1%	3,331,086	3.7%	288,338	-2.8%	15,852,251	-1.1%	59,840,458	1.4%
90 年	61,609	-0.8%	20,933	-0.3%	3,094,376	-7.1%	248,694	-13.7%	15,514,379	-2.1%	57,491,238	-3.9%
91 年	61,948	0.6%	21,133	1.0%	3,024,597	-2.3%	239,330	-3.8%	15,676,209	1.0%	59,703,743	3.8%
92 年	61,430	-0.8%	21,618	2.3%	3,017,219	-0.2%	249,919	4.4%	16,102,236	2.7%	60,635,539	1.6%
93 年	63,347	3.1%	23,420	8.3%	3,271,474	8.4%	276,160	10.5%	18,005,994	11.8%	68,134,546	12.4%

資料來源：交通部公路總

3.1 運輸業別現況

3.1.1 汽車貨運業

依據公路法定義，汽車貨運業係指「以載貨汽車運送貨物為營業者」，然而在營運現況上，汽車貨運業除了整車運送外，亦在無需場站進行組裝、併車的範圍內，載運較小區域之零擔貨物，實已跨足汽車路線貨運業之營運範圍。汽車貨運業運輸商品的種類相當繁多，營業對象除少數業者與貨主簽約提供定期的配送服務外，大多數並無特定的服務對象。臺灣地區 93 年汽車貨運業營運概況如表 3-4 所示。

表 3-4 臺灣地區 93 年汽車貨運業營運概況

項目	營運數
營業車輛 (輛)	66,396
實動車輛 (量)	50,911
行駛延日車數 (日輛)	17,406,115
營業行車次數 (車次)	25,276,052
營業行車里程 (車公里)	3,404,128,489
貨運噸數 (公噸)	318,933,246
延噸公里 (噸公里)	18,645,828,880
貨運收入 (新台幣元)	63,616,298,169

資料來源：交通部公路總局

汽車貨運業服務對象多以企業為主，載運貨物型態非常的多樣化，包括農產品、加工食品、金屬礦石、電子產品、皮革製品、紙製品、化學製品及材料、橡膠及塑膠製品、砂石等，使用車輛亦因產業需求及承載貨物型態不同而異，含大貨車、小貨車及特種車輛，其營運路網結構多屬於點對點的直接配送方式，並無固定之規劃行駛路線及固定班次，且因業者僅負責運輸業務，收費方式係以運費計算。託運人與運輸業者間係以訂定契約方式，約定運價及承運方式，僅接受特定對象之託運，並不接受一般大眾之託運，且以整車運輸為主。

汽車貨運業所運送的貨物多為整車運送，且多為單一託運人或單一收貨人，故運送過程較不需將貨物轉運或併裝。通常乃由貨運公司派貨車自託運人處以整車的方式將貨物直接運送至收貨人。因為一般汽車貨運業者並不需進行貨物的轉運或併裝，因此並不需要轉運站或裝卸場站，大多數業者沒有自己的場站設施，但若在限制大貨車進入的市區，則業者必須尋找一臨時的裝卸場地將貨物換裝載至小貨車進入市區，或於深夜時段違規進入。歸納其經營型態特性有以下幾點：

1. 無固定路線及班次

隨著託運人及收貨人地點不同，而進行不同路線之運送，其班次亦不固定，乃屬於有貨才發車運送之彈性班次。

2. 缺乏回程貨源

由於大多數汽車貨運業者在各地並無營業站所，故當貨物運送至目的地後，因業者競爭激烈，又缺乏地緣關係，通常無回程貨源，大部車輛空車駛回。

3. 承運對象多為單一託運人及收貨人

貨源主要是與工廠或產地訂立運送合約或託運人臨時電話通知而獲得，承運對象多為單一託運人及單一收貨人。

4. 承運貨種為單一且量大

所承運的貨物為農產品(水果、蔬菜等)、原料(砂石、礦產等)或工業半成品等。通常一輛貨車所載貨種為單一且量大。

5. 貨車直達運送

由於託運人及收貨人均為唯一，故中途並無停靠裝卸之行為，除非因市區有禁止大貨車進入的限制，否則均以大貨車直接由起點運至目的地。

6. 靠行經營

多數汽車貨運業屬「靠行」經營，形式上依法設立，但有名無實，公司名義上的車輛均屬靠行的車主所有。因此「靠行」業者通常資產較薄弱，意外責任承擔能力亦不足。在經營方式及體制上，仍趨向於傳統與家族式的經營，由於其欠缺明確之營運組織，市場上多為一個司機擁有一輛車的個人經營型態，而為符合政府的各項規定及方便辦理各項成本報表及所得稅的申報，各車主便靠行在已申請成立通過的貨運公司，因此大部份的整車貨運公司其實際是由許多的車主所組成，其內部管理紊亂、車主們各自攬貨的情形相當嚴重。

一般汽車貨運業大多以個別契約方式承運貨物，既無固定之路線與班次，亦欠缺較明確之營運組織，絕大多數係以靠行方式經營。貨源主要係以自行尋找顧客或經由託運行轉手兩種方式取得，由於整車貨運公司數目太多，加上各車主有私自攬貨之情形，在競爭激烈之情形下，惡性削價競爭變成了爭取貨源的主要手段。因此，政府雖對一般汽車貨運業業者訂有基本運價，但整車貨運市場的運費卻極為混亂。而在強烈的競爭下，各公司貨源不足，貨車承載率低，特別是空車回程情形嚴重，而造成運能浪費，另一方面貨車在回程時，其運費較專程車低，影響貨運市場的營運秩序。

3.1.2 汽車貨運業（專辦搬家業務）

搬家公司的服務對象一般為家庭及公司行號，而以家庭之搬遷比率較高，服務距離多以區域性搬遷為主，遠距離搬遷較少，除公司行號因規模較大會選擇較具規模之搬家業者外，一般家庭搬遷往往僅需數位捆工及少數幾輛貨車即可將物品載運完畢，因此目前市場上除了汽車貨運業兼營或專營搬家業務之業者外，尚有數量相當多的小型非貨運業搬家業者，且多屬於個人或家庭式經營型態。

目前在市場上，從事搬家服務之業者可以分成兩類，一為傳統搬家公司，另一為專業搬家公司。所謂傳統搬家公司多屬於個人經營之型態，或以企業社登記後購買自用車加入營運，也有汽車貨運業兼營者。因傳統搬家公司常無固定收費標準及契約之簽訂，因此較易發生糾紛。市場上存在的不肖業者常以「估少車，來多車」、「估小車，來大車」、裝載不實、估價不實、恐嚇等方式惡意加價，有時承接業務的老闆與實際搬運工人並非同一家公司，也會造成糾紛。

為改善搬家公司不良形象，部分傳統搬家業者、貨運業或物流服務業者為提昇服務品質，以專業經營方式進入搬家市場。這類專業搬家公司採取事先到場估價的方式，並與顧客簽訂契約，提供完善服務，強調合理的收費、專業的規劃與服務，提供顧客更好的服務品質，與過去傳統搬家業者之形象大不相同。

依據汽車運輸業審核細則規定，汽車貨運業專營搬家業者資本額1,000萬元及8輛貨車之門檻條件(汽車貨運業門檻資本額為2,500萬元及20輛貨車)，對於目前搬家市場上多數為小型業者而言，其財力多無法達到申請設立標準，許多業者以其他方式來登記立案。目前就有以下幾種形式：包裝公司、起重工程公司、實業有限公司、企業社、或借用別人牌照來經營，以規避管理與營業車輛稅費，或以自用貨車非法營業，另亦有個人汽車貨運業者採取靠行方式依附經營，在汽車貨運業者中，亦有多家業者表示其實際之搬家業務係由靠行車經營(搬家業者亦有自用車靠行營業現象)，此現象造成無法將實際經營業

者納入管理，在法令無法明確約束其營運行為情況下，造成搬家市場服務品質良莠不齊，衍生消費爭議。

3.1.3 汽車路線貨運業

公路法規定，汽車路線貨運業為「在核定路線內以載貨汽車運送貨物為營業者」。亦即以各地營業為主站所，定時發車，行經一定路線，將託運之貨品，按時送達目的地。當交運貨量大時，可以加開班次運輸；而貨品較少時，仍應按既定班表發車，以維護運輸品質。路線貨運業者營業範圍目前除一般商品之零擔運送服務之外，部份業者尚包括快遞或物流運輸等服務項目，而一般商品的種類包括電器、百貨、五金、食品等，品項相當複雜，且並無重量、尺寸的限制，亦不硬性規定包裝方式及容器；收費方式部分，價格隨重量、尺寸、包裝方式、是否需收貨、每月成交量而有所不同。主要服務對象以中小企業為主，尤其是食品業、電器業、百貨業、五金業等，約佔總營業額的 80%，其餘部份為其他產業及散戶，貨量分佈情形大致為：公司與公司間往來之貨量約佔 75%，其餘為公司和一般私人間往來的貨量。臺灣地區 93 年汽車路線貨運業營運概況如表 3-5 所示。

表 3-5 臺灣地區 93 年汽車路線貨運業營運概況

項目	營運數
營業車輛 (輛)	7,160
實際營運車輛 (輛)	6,586
行駛延日車數 (日輛)	1,956,721
營業行車次數 (車次)	3,331,301
營業行車里程 (車公里)	219,380,009
貨運噸數 (公噸)	9,849,887
延噸公里 (噸公里)	1,026,403,110
貨運收入 (新台幣元)	13,837,752,822

資料來源：交通部公路總局

在營運網路部份，具有固定營運路線及班次，通常設置不同功能、性質的站所，包括：中繼站(貨物組裝、轉運)、營業所(貨物收送及轉運)、代辦站(代收代送)、集貨站(收貨)，其場站定位較國外輻輳式(hub and spoke network)網路的場站定位複雜；業者的車輛種類方面，通常在營業所與客戶、集貨站、代辦站間，以短程市內服務車來擔任收貨及送貨的工作。而在營業所與營業所或中繼站之間，則多以長程貨車或加掛貨櫃來轉運貨品。貨櫃的種類有 10 噸、19 噸兩種。車輛組合的原則是：在盡量不增加貨車數目的前提下，組合出能運送最多貨物的車輛型態，以降低車輛固定成本。

營業所的功能是下午去顧客處收貨，早上將貨送至顧客處，有些較大的營業所本身還需派車到較小的營業所收貨，以便統一辦理運送作業。而中繼站則同時具有營業所功能及營業所之間的貨物進出與組裝功能，這些中繼站多分佈於主要貨源區或都會區，如臺北、新竹、台中、彰化、嘉義、臺南等。代辦站之功能純為貨品之代收、代送。有些業者不自己經營代辦站，採取合作經營之方式，由業者與經營者簽訂契約。集貨站只負責收貨，沒有送貨功能。新竹到嘉義之間的中繼站，由於地處全省中部，同時會有北上及南下的貨件匯集及轉運，因此作業時段較長，其他地區的中繼站，作業時段則分為晚間及清晨組裝兩個時段。晚間組裝作業大約由 8 點到 10 點，將進站貨物卸貨組裝再裝上長程貨車，在 10 點到半夜 12 點出發至其他站所；而在清晨時段，長程車輛大約在 5 點到 7 點時段進入中繼站卸貨，中繼站再組裝出貨並送至貨件所屬的營業所。

業者經營規模部分，由於路線貨運業者需要設置營業站所，投資門檻較高，因此業者家數少，公司營運較具規模，每家車隊規模在數十輛至百輛以上，大規模業者甚至達千輛以上；財務結構方面，一般較為健全，業者營運績效較佳；競爭力方面，由於路線貨運業者多屬專業貨運公司，組織健全，市場佔有率高，運輸網路綿密，具有優勢的競爭能力，面對運輸市場環境的衝擊，較具有高度的反應能力，近年來有多元化發展的趨勢。除了快遞服務事業，也有業者利用經營公

路運輸的豐富管理經驗及場站設施，開始經營物流服務。其方式分成兩種，一種是同時和多家生產製造業者合作，建立起物流中心，接受零售業的訂單，進行商品的配送；另外一種是和固定公司合作，單獨為該公司建立起全省的配銷網路。此外，隨著社會經濟生活型態的改變，大眾對低溫冷藏貨品的需求上升，路線貨運業為因應市場需要，擴充倉儲及車輛設施，所運送的貨品從傳統的一般常溫普通貨物，已擴展到低溫冷藏貨物。

汽車路線貨運業因投入的車輛較多，有固定營運路線及班次，且通常必須設置中繼站、營業所、代辦站、集貨站等營業站所作為貨物組裝、轉運、收送，投資門檻高，因此業者家數少，依據交通部公路總局截至 94 年 9 月底統計資料計有 23 家。本研究使用 92 年汽車路線貨運業營運概況(表 3-6)，17 家之市場佔有率計算市場集中度指標：前四家累計市場佔有率(CR4) = 0.77，賀氏指數(HHI) = 0.19 及熵指標(EI) = 2.86。指標顯示前四家業者累計市場佔有率高達 77%，表示少數業者對於市場具有較大的影響力。

表 3-6 汽車路線貨運業 92 年度營運概況表

名稱 公司	車輛數					行車次數	行車公里	載貨噸數	延噸公里	營運收入	市場佔有 率
	曳引車	全拖車	大型車	小型車	合計						
大榮	253	145	1,392	614	2,404	696,754	49,494,142	2,423,254	190,559,956	4,506,664,000	28.76%
新竹	28	99	1,229	304	1,660		35,788,563			4,300,882,000	27.45%
中連	142	130	764	112	1,148	282,881	30,086,653	944,664	154,799,480	1,672,185,100	10.67%
台南	9	64	257	41	371	12,980	5,078,948	250,245	48,757,197	436,362,045	2.79%
祥億						50,455	5,938,220	730,966	33,213,225	424,895,091	2.71%
聯州	3	4	23	159	189	2,328	19,980,397	3,342	64,787,498	232,780,996	1.49%
花蓮	6		20	18	44	5,049	1,936,099	47,450	8,294,613	66,356,904	0.42%
日通	2	4	66	29	101	1,999	955,920	25,050	7,072,752	14,236,171	0.09%
超峰			32	168	200	17,132	10,546,425	86,374	52,988,774	422,613,884	2.70%
東麻	44		26	9	79	13,360	2,462,851	118,821	23,764,363	108,019,833	0.69%
通盈	5		155	40	200	135,658	27,209,204	999,594	100,243,896	297,051,438	1.9%
永富			20		20	2,980	1,749,348	4,824,592	11,912,572	28,947,549	0.18%
加達			46	69	115	90,800	5,994,450	25,265	6,056,576	224,307,288	1.43%
連順		2	14	15	31	1,915	664,056	15,583	2,634,062	31,408,574	0.20%
安正			13		13	4,198	1,542,740	22,776	10,217,961	38,118,423	0.24%
統一速達						4,836	537,922	196,560	13,759,200	1,650,860,359	10.54%
台灣宅配			43	449	492	116,914	9,251,224	92,933	30,223,495	1,211,678,675	7.73%
合計	492	448	4,100	2,027	7,067	1,440,239	209,217,162	10,807,469	759,285,620	15,667,368,340	100.00%

資料來源：交通部

3.1.4 汽車貨櫃貨運業

依據公路法規定，汽車貨櫃貨運業係指「在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者」。一般而言，貨櫃運輸公司營運型態可分為轉運運輸、船邊運輸與 CY(Container Yard，貨櫃場)運輸等三類，皆屬於點到點(貨櫃場之間、貨櫃場到船邊或貨櫃場至客戶)的運送方式。而就貨櫃運輸公司的業務而言，船邊運輸與轉運運輸的客戶主要為船公司，通常經營該業務的貨櫃運輸業者都會與船公司訂定契約，而因該業務的業務量大，故要有一定規模的貨櫃運輸公司才有能力經營，使得提供船邊運輸與轉運運輸的貨櫃運輸公司數量不多，又船公司的數量也不多，故就這兩項業務的市場而言，市場頗為集中。至於經營 CY 運輸的公司，客戶為報關行或者進出口廠商，普遍來說，規模較小、家數眾多，市場競爭激烈。臺灣地區 93 年汽車貨櫃貨運業營運概況如表 3-7 所示。

表 3-7 臺灣地區 93 年汽車貨櫃貨運業營運概況

項目	營運數
營業車輛 (輛)	曳引車 9,165
	拖車 28,192
實動車輛 (量)	曳引車 4,884
	拖車 11,986
行駛延日車數 (日輛)	3,670,346
營業行車次數 (車次)	15,134,233
營業行車里程 (車公里)	1,362,569,072
貨運噸數 (公噸)	219,818,288
延噸公里 (噸公里)	11,348,591,604
貨運收入 (新台幣元)	n.a.

資料來源：交通部公路總局

汽車貨櫃貨運業服務對象主要為船公司、進出口廠商與報關行。載運貨物種類相當多樣化，惟透過統一的貨櫃搬運設備，將不同形狀、體積的貨物統一組合裝入貨櫃，使用載具種類簡化。營運路網部分，主要往來港區碼頭、各港區貨櫃場、貨櫃場及貨主之間。託運人與業者間係以訂定契約方式約定運價及承運方式；此外，船邊運輸及轉運運輸部分需配合船期，作業時間集中且服務品質較高。

業者經營規模部分，船邊運輸及轉運運輸業者規模較大且多為上市、上櫃公司，CY 運輸業者一般而言規模較小，家數眾多，而其車隊組成中靠行情形亦相當普遍，亦為造成目前惡性削價競爭的主因之一。市場競爭力部分，由於貨櫃貨運主要提供進、出口及轉運貨物之運輸服務，與國內汽車貨運服務形成運輸市場的自然區隔，其競爭主要為業者間的相互競爭。

3.2 現有其他經營型態現況

3.2.1 快遞業

快遞業務可分為兩類，一類為提供全省性快遞服務，一類為區域性快遞服務(例如臺北都會區)。全省性快遞服務因需廣設場站，經營成本較高，多由路線貨運業者兼營或專營，例如大榮貨運速運部、新竹貨運子公司加達快遞及超峰速件等。其服務型態又分成當日送達及隔日送達兩類，隔日送達的服務係使用成本較低的陸運，當日送達的服務則有空運或陸運兩種方式。採用陸運時，都市中各速運站所收貨件都將集中到中繼站所，經分類後由高速公路送往迄點都市之中繼站所，然後再經由該迄點都市的服務網路送達收件人，其網路結構與路線貨運業相同，但快遞業務運作則是每一小時配送一次，屬於多頻率配送，而路線貨運業則是一天配送一次，運作程序並不完全相同。區域性快遞服務因服務區域較小，除全省性快遞業者可提供服務外，小型業者林立，多無汽車貨運業執照，主要以機車搭配幾輛貨車即能提供服務。

經營國內快遞業者，除了公營之郵局外，尚有超峰、加達、日通、上捷、大榮、新竹、聯站、鉅航、來來等公司。由於快遞服務要求時效性，服務時間一般為中午前收件當日送達，或晚上簽收件翌日上午送達。一般運送物體為文件或小型包裹，故重量較輕。營運範圍可分為兩類，一為僅以某些大城市及其都會區為服務範圍，另一則包括全省。所以，此產業之公司規模大小差異極大，包含專門經營快遞服務者(如超峰速件運送公司)、路線貨運兼營者(如大榮汽車貨運公司)、以及數量很多但規模極小之公司等。

快遞業務之城際運輸網路建構，係依據地理區位、需求量及交通條件，將全省劃分為若干業務管理分區，每一分區設置一個中繼站所與數個速運站(聯繫站)，速運站小型集配車自服務範圍內客戶處收取貨物，併同速運站中收取之客戶自送貨件，再由速運站轉換大型區間聯繫車送達中繼站所，因此每隔一固定時間速運站便派遣小型集配車，在滿足時限的前提下，至數個速運站收集貨件，中繼站所及速運站間則由固定行駛路線之區間聯繫車負責貨物運送，將各分區所有貨物集結至該分區中繼站所後，即等待下一班北上或南下聯繫各分區中繼站所之長途班車運送至其他分區中繼站所，長途貨車抵達該分區中繼站所後，即卸下屬該區貨件並裝載該區收取貨件，繼續行駛至下一區中繼站所，於各分區中繼站所卸下之貨件，再利用大型區間聯繫車配送至各速運站，速運站再派小型集配車送達客戶。因此，快遞業者營運係以長途班車為核心，南北對開之長途班車每日於固定時刻進入各分區中繼站所。

根據臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會所提供的資料顯示，全省性快遞業者營收狀況以超峰營收最高，其次為大榮；而由其損益狀況顯示，快遞業者多處於虧損狀態，其中仍以超峰表現最佳。以下即以超峰速件為主要範例，介紹全省性快遞業者之經營模式。

超峰速件在營業執照上登記之營運項目十分廣泛，包括下列各項，然在實際經營上，仍是以快遞服務為主，其他為經營過程中所需

之相關業務。

1. 汽車路線貨運；
2. 物品收送業務(通信性質文件除外)；
3. 接受個別經營者之委託辦理下列項目：車輛牌照、使用牌照稅、汽車責任險、行車事故、購車貸款；
4. 汽車保養修繕、汽車車體製造、車輛拖吊業務、汽車及其零件買賣代理；
5. 商品處理、分類、配送業務。

為求服務品質之穩定，超峰速件所雇用員工皆為自有員工，無靠行車；營業站所亦全屬自營場站，並無加盟性質之場站。除北區、中區、南區之集貨站專營貨物集散業務之外，各場站皆可收貨與送貨。集貨站須有足夠空間供停車及作業，所以位於郊區，其他站所則設於接近客源的市區。

快遞業者服務對象以企業為主，個人為輔，提供零擔貨物運輸服務，接受企業及一般大眾所託運之貨物，載運貨物型態以文件及小型包裹為大宗，故重量較輕，提供快速的遞送服務。就全省性快遞服務業者而言，其營運路網結構與路線貨運業相近，提供固定路線的運輸服務及固定的營運班次，因此業者營運較具規模，公司制度較為健全，區域性快遞服務業者部分，並無固定之營運網路，提供機動性的遞送服務，性質近似汽車貨運業，惟區域性快遞業者服務品質要求較高且為零擔運輸，汽車貨運業則以整車運輸為主，零擔運輸為輔，因此，區域性業者較多，屬於較完全競爭市場。

3.2.2 物流業

目前業界所稱之「物流業」、「物流中心」，行政院主計處係定名為「儲配運輸業」。惟因配合一般的習慣，故在此仍稱之為「物流業」。

物流業係指將物流作業與資訊作業現代化的通路中間商，它把運輸、保管、檢貨、驗貨、包裝、搬運、配送、庫存、流通加工等實體流通活動的現代化運作統合起來。運輸與配送是為達成貨物分配目的而進行的基本運送型態，經由車輛，路線與管理方式之安排，而形成之運輸配送系統，良好的運輸配送系統，不但可以提高物流效率，降低物流成本，亦可提高運輸服務品質，增加顧客對運輸服務之滿意度。運輸是指貨物在兩地間大量供貨之運送過程，例如從工廠到倉庫，或從營業所到另一營業所。而配送是指貨物在兩地間少量配貨的運送過程，例如從營業所到顧客所指定的地點。

物流是一種貨物的實體流通活動的行為，在流通過程中，透過管理程序，有效結合運輸、倉儲、裝卸、包裝、流通加工、資訊等相關物流機能性活動，以創造價值，滿足顧客及社會需求，故所謂物流業，即指經營上述整合性活動的業者，其中物流中心即為其進行倉儲、裝卸、包裝、流通加工等活動的場所。近年來，為因應消費型態之改變，達成「少量、多樣、高頻率」之消費性商品配送需求，專業化物流業急速增加。物流中心業的運輸配送則為其整合物流服務的重要項目之一，車隊往往由自有貨車與外包營業貨車組合形成，亦已有部份物流業跨足搬家業務，惟有別於傳統搬家業之個人經營型態，其具有合理的收費與專業的規畫，與以往傳統搬家業不佳之服務形象不同。

傳統上，商品通路被眾多的業者分化、分散，從製造到消費的過程中，經過大、中、小批發商，造成傳統通路漫長且物流成本不合理的增加；然而由於交通便捷，地區性小批發商式微、消費者消費需求呈多樣化、個性化、零售商為因應新消費趨勢而有各種不同業態產生，以及傳統批發商無法滿足中、下游廠商之配送要求等因素，因而引發垂直性通路革命，促使行銷通路朝向少階化發展，設置物流中心遂成為近年來國內流通業者因應通路革命之一主要策略。物流中心之商品配送屬貨物運輸之一環，且預期國內在加入世界貿易組織後，進口商品將日益增加，且未來透過電子商務(網際網路)進行交易之商品將日益增加，此兩類商品估計將多透過物流中心進行配送；此外，物

流之配送物品將由交易性商品擴及非交易性商品(如文件保管、搬家等)，服務對象亦將由廠商擴及個人、家庭。

物流服務應屬整合型、專業型之服務事業，運輸配送服務僅是廣泛的物流服務機能中的一環，服務的對象涵括企業及家庭、個人，目前從事物流服務業者由於業態歸屬不明確，多數未領有汽車運輸業執照，多以批發買賣業、儲配運輸業、零售業或製造業辦理營業登記，因以物流中心方式經營，所需資本額相當高，達數千萬元以上；車隊規模部分，大型業者車隊達百輛以上，一般業者則有 20 輛以上，惟其使用車輛多為自用車及租用車。

收費方式部分，由於物流服務為一綜合性的事業，包含許多業務—運輸、倉儲、流通加工等，所以業者間的收費方式不同。業者多半擁有一套依自己成本結構而制訂的費率，以增加競爭力。業者之運輸費率計算方式大致可分為二種：1.按作業活動計算，又可區分為二，考量車次及配送點 與作業基礎成本制度(Activity-based Costing，ABC)，考量所有在運輸時可能發生的活動成本(如車輛調配、車輛折舊、油料等)，並加以計算；2.按營業額之百分比計算。其中，最常使用之方法為按車次及配送點數計算。

物流服務的運輸路網型態，係透過各地區物流中心建立供應廠商至客戶端之服務網路，其架構與路線貨運業較相近，但物流中心與營業站所之機能不同，物流中心必須配合企業之產銷活動，提供整合物流、商流、資訊流及金流之機能，而營業站必須發揮整合運輸業者內部營運需求的貨物處理機能，雖然物流服務業與路線貨運業運輸網路架構近似，惟物流服務業係整合於企業活動之一環，非常強調運輸服務的機動性及服務品質，並無固定的營運路線或營運班次。

3.2.3 農產運輸業

農產運輸業算是規模較小且較傳統的貨運業，大多以載運區域性的農產品為主要收入來源。加上農產品受氣候及季節的影響，產量不

固定，造成車輛承載率不高，此外，由於農產品易腐壞的特性，使得農產運輸的服務首重運送的時效與品質。

農產運輸業的產業特性如下：

1. 公司組織規模小

在經營方式及體制上，仍趨向於傳統與家族式的經營，實際上多由許多的小公司所組成，車主各自營業攬貨的情形相當嚴重，管理不易，缺乏停車場與裝卸貨場站。

2. 靠行現象嚴重

農產品大多以個別託運之方式來承運，無固定之運輸路線與班次，亦欠缺較明確之營運組織，絕大多數運輸車輛係以靠行方式來經營。而貨源主要是以自行尋找顧客或經由託運行轉手兩種方式取得，因為運送服務差異性不大，削價競爭亦成了爭取貨源的主要手段。

3. 貨物多為整車運送

所運送的貨物多為整車運送，且多為單一託運人或單一收貨人所擁有，故貨運運送過程不需轉運與併裝。通常由貨運公司派大型貨車自託運人處以整車運送的方式將滿載之貨物直接運送至收貨人處。

4. 貨源受季節的影響大且有地域區隔

農產運輸業者大都分佈於農作物的產區，例如漁貨運業者多半位於港口附近，而蔬菜水果的運輸行也都位於產區較多，而貨源由於農產品受氣候或季節的影響，呈現明顯淡、旺季的分別，因此業者為穩定其貨源與收入，通常會與農民團體(如產銷班或農會)訂有契約，而其承載貨物的方式，則是由農民電話告知，農產運輸業者就直接開車至田裡載貨，這種服務到家的方式，也成為農

產運輸業的特色之一。

5. 裝卸貨時間長，回程利用率低

因為農產特性，在裝卸貨物時無法有效利用棧板、堆高機等現代化機械設備，必須由人工搬運，不僅耗損體力，且裝卸貨時間長。另外亦缺乏回程貨源，車輛之回程利用率偏低的現象。

3.3 小結

國內公路貨物運輸市場依據公路法的規範，分為汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃運輸業三類，原屬分業特許營業，三種業別各自貨運服務營業範圍；但目前許多汽車路線貨運業或少數規模較大之汽車貨運業，為求達到完整的貨運服務，而多採混業經營。

本章介紹之搬家業、快遞業、物流業、農產運輸業等，為新興之貨運經營型態，其分類名稱並非屬公路法之分類，但其公路汽車貨運營業項目應歸屬公路法等相關法規管理；公路法所規範之汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃運輸業亦延伸其服務範圍到這些營業項目，尤其是提供許多物流服務，這些業者尚在法規管理範圍；然而尚有許多搬家、快遞、物流、農產運輸業者因規模不大，無法達到法定申設汽車貨運業或汽車路線貨運業的門檻條件，而使用自用車輛非法營業，這一部份業者須納入法規有效管理，而降低門檻條件能讓這些業者加入，減少部分非法營業。

由於汽車貨運業及汽車貨櫃運輸業家數較多，本研究無法取得各公司之營業額，用以計算市場集中度指標，但經由訪談得知，這兩個業別市場非常競爭，運價比主管機關核定之基本運價低許多，亦無少數規模較大之業者，且多屬契約運送，因此本研究認為這兩類市場具有競爭特性，可對於這兩類業別之運價採放寬管制或解除管制。

汽車路線貨運業者家數少，前四家累計市場佔有率(CR4) = 0.77，顯示前四家業者累計市場佔有率高達 77%，表示少數業者對於

市場具有較大的影響力。雖然目前市場具有競爭特性，但因其屬公共運送，本研究認為可對於這一類業別之運價維持管制，長期視其市場競爭情況後再採放寬管制或解除管制。而汽車路線貨運業之設置門檻，目前之業者多數高於法定門檻之資本額、車輛數甚多，此類業別投資較大，因此若放寬設置門檻，對於該業別影響較小。

第四章 現行相關管理法規架構與管理課題

4.1 管理法規架構

公路法共 92 條，共區分為總則、公路修建及養護、公路運輸、安全管理、獎勵與處罰及附則等六章，如圖 3.1 所示；公路法中對於公路汽車貨運的經營管理，主要規範於第三章公路運輸部分（包括業種分類及營運區域規範、運輸業籌設及審核作業、運價準則的規範、經營管理之規範、運輸業委辦業務規範等）及第四章安全管理部分（包括車輛安全檢驗、運輸業損害賠償責任界定、汽車責任險投保、行車事故申報與鑑定等）。此外，在汽車運輸業相關管理法規層級部分，「公路法」為汽車運輸業各項經營管理法規之主要法源依據，並授權由主管機關制定對應關係之規則、辦法、細則、規範及準則等，整體架構出公路經營業與汽車運輸業業者之權利義務關係，亦明定政府主管機關對有關行業進出市場的管制要項及經營管理規則。

經公路法授權訂定有關公路汽車貨運業之各項管理法規共八項，屬於運輸業管理類法規者有六項，即依據 79 條訂定之「汽車運輸業管理規則」；依據第 38 條及 40 條之 2 訂定之「汽車運輸業審核細則」；依據第 42 條訂定之「汽車運輸業客貨運運價準則」；依據第 44 條訂定之「汽車運輸業公路營運費徵收及使用辦法」（目前尚未訂定）；依據第 55 條訂定之「汽車運輸業受委託辦理監理業務之契約範本」（目前僅計程車業有契約範本外，貨運業部分未訂定）；依據第 64 條訂定之「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法」；另外由「汽車運輸業管理規則」之第 140 條規定授權訂定「汽車貨運營運實施細則」。如圖 3.2 所示。

在現行公路法架構下之公路汽車貨運業相關管理法規，對貨運市場之發展及貨運業經營管理有相當的影響，近年來由於產銷通路的變

革及貨運服務效率的整合提昇，帶動貨運市場的多元化發展，相關法規已不敷經營管理需求，相對於國外先進國家對於貨運業之管理已逐步放寬管制的做法，而國內長久以來的市場管制與經營規範制度已面臨相當衝擊，確有必要對相關管理法規架構關係及規範項目重新予以檢討修訂，以輔導業者健全經營及提昇國內公路汽車貨運產業的競爭力。

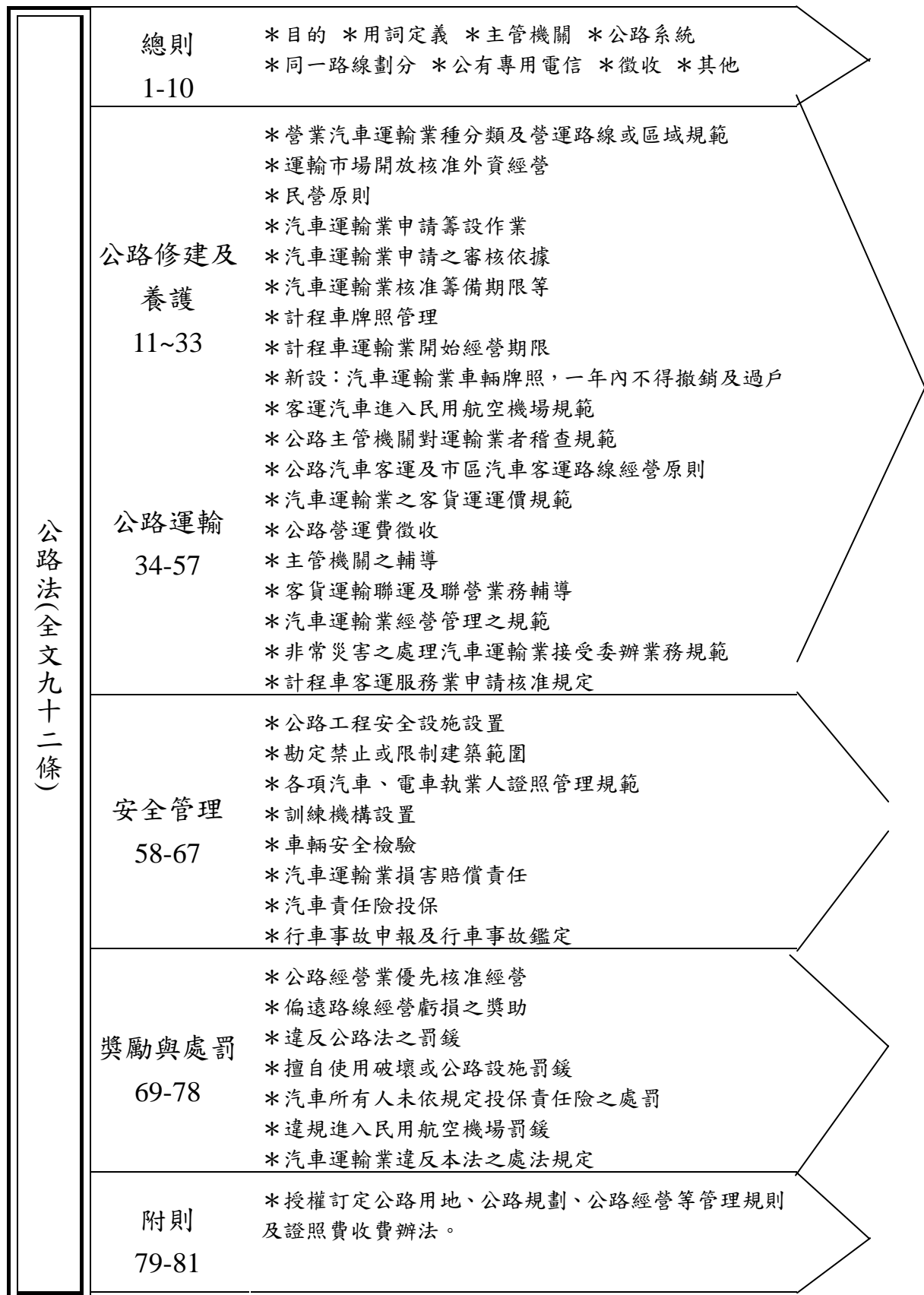


圖 4-1 公路法有關營運法規內容架構示意圖

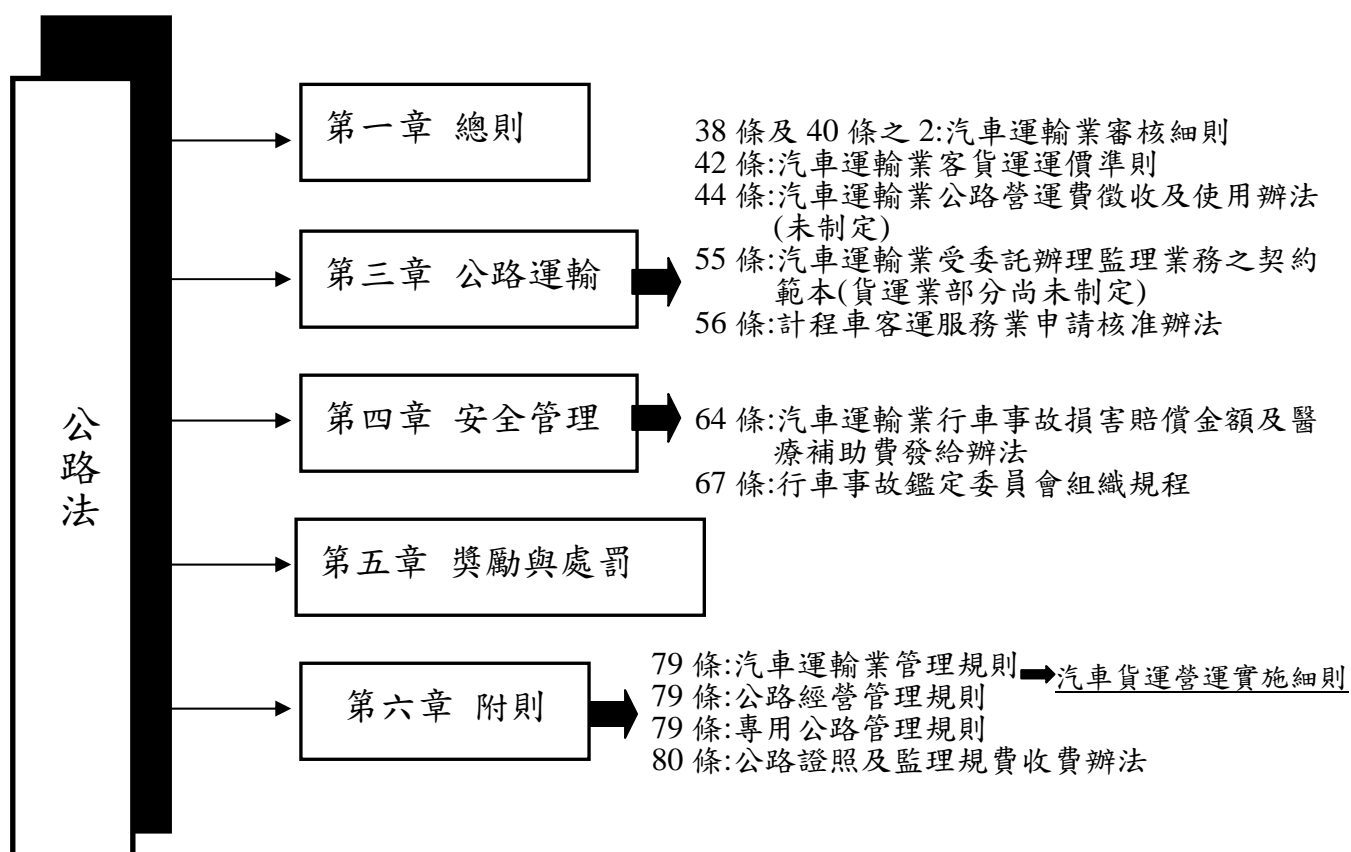


圖 4-2 公路法架構下有關汽車運輸業管理法規之層級關係

而對於現行汽車運輸業常用管理法規（貨運）之架構探討部分，汽車運輸業常用管理法規均係由公路法授權訂定，其中與貨運有關之法規有「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業審核細則」、「汽車運輸業客貨運運價準則」等。規範運輸業經營之規定與貨運市場未來發展及貨運業競爭力之提昇關係密切，應予重新檢討分析，以配合業種發展需要，作經營管理、監督稽核及市場管制等規範。其架構如圖 4-3 所示。

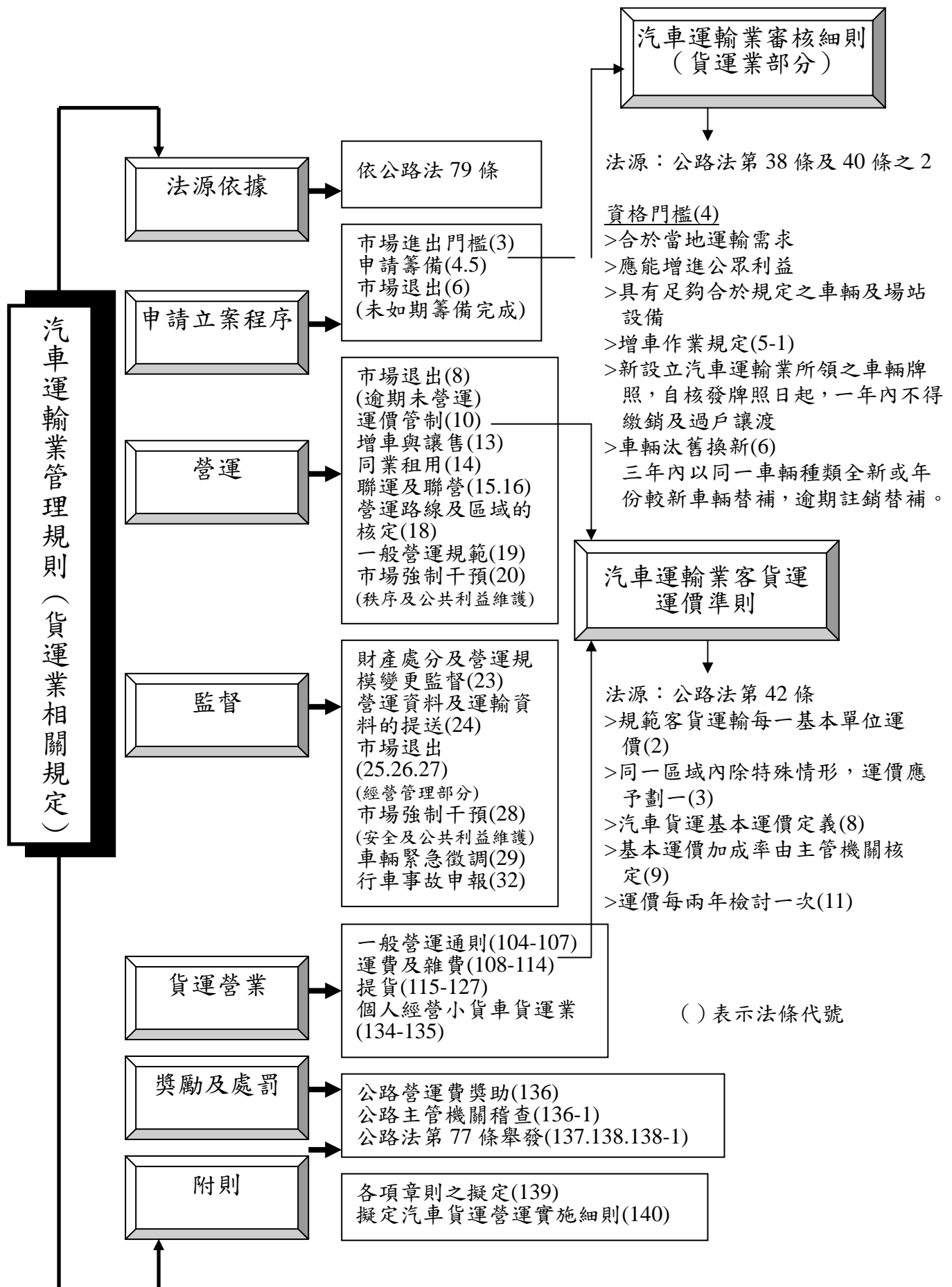


圖 4-3 汽車運輸業貨運相關常用管理法規架構圖

4.2 主管機關管理角色定位

經由第二章國外公路汽車貨運管理之經驗，瞭解先進國家在推動時均先縝密規劃，制定正確宏觀之發展政策，配合國內、外公路貨運發展現況及未來趨勢，除對公路貨運所需之硬體作有系統之規劃建置外，更確立主管機關的管理角色，從而修訂不合時宜之相關法規，以配合產業經營管理，健全產業發展環境；同時政府與業者共同落實法令及政策推動，創造商機。

參照國內公路汽車貨運經營現況及國外發展趨勢，政策主管機關之角色定位應考量：在政策上仍以公路貨運為特許行業，應維持進入市場門檻管制，及費率管制之方式？抑或採用先進國家以自由經濟市場機制來決定業者家數、及費率，政府僅加強監督及輔導立場。

基於以上之探討，本研究針對我國貨運主管機關之角色定位，提出四項推動重點。

4.2.1 規劃公路貨運相關管理架構，推動貨運業管理現代化

國內以往對於公路貨運之相關研究，多偏重運價管制、靠行制度、貨物運轉中心設置及都會區貨物運輸等課題探討，對整體貨運產業環境較少研究。而國內公路汽車貨運之發展現況，已從傳統的公路貨運型態，轉變為整合型物流業，尤其是在進入 WTO 之後，此現象更為普遍，惟有關物流業務主管機關卻產生莫衷一是的情形，在公路貨運行為上，是以公路汽車載貨，運送貨物為運輸業者，其主管機構當然是交通部，但在服務顧客行為上，為滿足消費者需求而增加倉儲、流通加工、包裝、代收貨款、電腦處理等服務，其現行主管部門是卻經濟部或財政部，而且物流業之經營證照除需有交通部之特許執照外，還要有經濟部的許可證照才能營運，其實政府部門應該為一體

的，在審查資格及文件上應力求簡化，由單一主管機關負責，如同政府戶政單一窗口之作業方式，在日本物流業，其主管機關就是國土交通省，在業者申請成立公司時，統由單一機構審查發照，在證照中明確的標明營業項目、場站、車輛數等資料，如此單一證照，即可有實施之機會。而主管機關在推動公路貨運邁向整合型之物業時，可依其運輸特性及物流發展趨勢，構建運輸路網，物流中心及管理機制，以推動貨運管理現代化。檢討現行公路法及相關子法（汽車運輸業審核細則，汽車運輸業客運價準則）之規定，不難發現，目前我國公路貨運法規，仍處於管制進入市場門檻及貨物運價階段。

4.2.2 修訂不合時宜的公路貨運法規，健全產業發展環境

公路汽車貨運業常用管理法規對於產業經營管理、政府監督稽核及市場管制等影響深遠，隨著貨運市場經營環境改變，在市場競爭面臨降低成本及提供多元化之服務壓力下，如各項法規制度缺乏明確的貨運政策引導下，不能適時反映市場管理需求，以致於造成市場機制無法發揮或反而形成過份管制，使貨運市場無法蓬勃發展。

以目前公路法第 34 條所規範的公路汽車貨運業有三類，即：

1. 汽車貨運業：以載貨汽車運輸貨物為營業者。
2. 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。
3. 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。

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

1. 合於當地運輸需要
2. 應能增進公眾便利者

3.具有充分經營財力者

- (1)汽車貨運業，最低資本額新台幣貳仟伍佰萬元以上。其屬專辦搬家業務，最低資本額應為新台幣壹仟萬元以上。
- (2)汽車路線貨運業最低資本額新台幣伍仟萬元以上。
- (3)汽車貨櫃貨運業最低資本額新台幣參仟萬元以上。

4. 具有足夠合於規定車輛及場站設備者：

(1)車輛設備

- (i) 汽車貨運業應具備全新貨車二十輛以上，其屬搬家業務者應具備全新貨車八輛以上。
- (ii) 汽車路線貨運業應具備全新貨車三十輛以上，並得視營業需要購置聯結車併同貨車計算。
- (iii) 汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車十五輛及半拖車三十輛以上。

(2)場站設備

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

前兩項規定無具體之門檻條件，而後兩者則具體規範進入貨運市場門檻，以目前貨運市場現況分析，汽車路線貨運業因投資金額及場站設備金額龐大，想跨足此業別，有相當之困難度。一般在此業別業者，均能按政府規定營業，但汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業，則靠行情況較為嚴重，尤其是汽車貨運業由於經營者自有資金不足而進入門檻過高，因此先以借貸方式購車，短期性租用場站，於取得營運執照後再逐步處分資產，造成營運市場紊亂。尤其目前公路貨運市場已趨向整合性物流業發展，在產品從進貨、銷貨、倉儲、包裝，運送等多

項附加服務使貨物運送僅佔營業收入一小部分，利潤有限，因此削價競爭，白牌車加入營運市場，視政府費率管制於不顧，基此現況對公路貨運法規作必要之檢討，實屬必要。

4.2.3 積極推動貨物運輸整合發展，提昇公路汽車貨運水準

傳統之公路汽車貨運是無法滿足消費者高頻率，多樣化及降低成本之需求，因此政府在考量推動未來公路貨運發展上，使貨運部分佔整合性物流中重要角色。通路是直接與消費者連結的交易管道，一般又可分為「實體通路」與「虛擬通路」兩大類。「實體通路」有商品陳列的賣場，顧客直接至賣場中選購消費，完成交易付款後，將貨品帶回家；「虛擬通路」則無實際的賣店，顧客由媒體中得到商品資訊，並利用電話、網路、傳真等異地聯絡方式進行洽商。虛擬通路業者本質上屬於資訊之傳遞者及創意之產生者，直接面對消費者。

在電子商務盛行的環境中，任何人都能夠輕易的在網路中開店，進行各種類型的銷售服務，使得虛擬通路角色的扮演，已經擴及所有的企業與個人，並具有多元性與多樣性，其經營規模可大可小，內容包羅萬象，在時間與空間上差異極大，且多無定型的異業結盟方式，但對於成本相當敏感，所以需要經由第三者協助運送貨品與代收貨款來完成交易。

由於產品的進貨、銷貨、儲存、運送與貨款的收付管理相當繁雜，當虛擬通路之業務量到達一定規模之後，其發展就可能出現瓶頸，管銷與存貨的成本會大幅增加，嚴重侵蝕其微薄的利潤，使其發展受到限制，基於此而現有貨運業者基於成本考量，僅能被動的提供物品的運送服務，並沒有能力主動規劃其它屬於第三方物流（Third Party Logistics, 3PL）或第四方物流（Fourth Party Logistics, 4PL）的服務內容，因此使公路貨運業者僅能在有限的貨運市場上，競爭激烈；價格儘量壓低，而無從透過上述方式獲得較好經營整合，因此未來物流業運籌平台之規劃與建置為推動公路貨運所必需考量的。

1. 運籌平台概念

虛擬通路運籌平台的概念來自於第四方物流的概念，通常為整合國內與國際相關運輸、倉儲、電子商務、電信、資訊等業者，提供整合式全程貨品遞送服務，並提供客戶創新型知識管理、各種業務解決方案以及訂單、庫存、供應商、客戶等的代管服務，必須建構以第四方物流業者為核心的「全方位運籌作業平台」，其概念如圖 4-4 所示，提供業者與顧客一站式的服務，內容除涵蓋傳統運籌服務之外，還包括現代企業運作所需的企業資源規劃、供應鏈管理與客戶關係管理等，其重點茲分別說明如下：

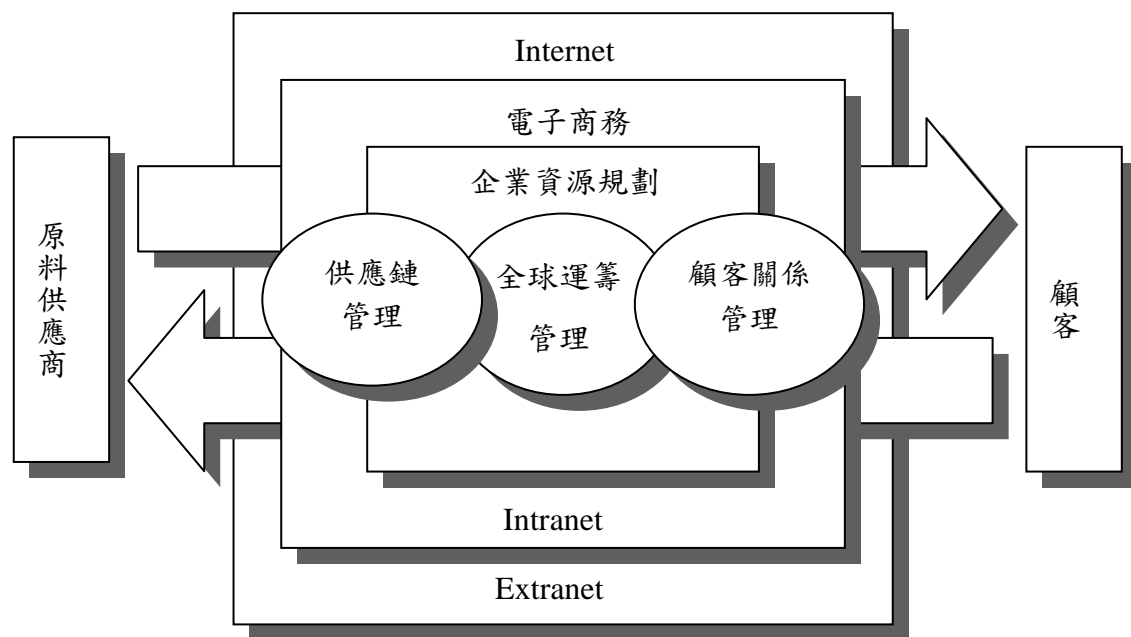


圖 4-4 全方位運籌作業平台組成架構

資料來源：東吳大學企管系，「規劃郵政業務拓展物流業務之研究」

(1) 企業資源規劃（Enterprise Resource Planning，簡稱 ERP）

企業資源規劃是運作於公司各分離部門、各流程活動中，處理資訊、交換資料的模組，協助如財務分析、應收與應付帳款、成本會計、生產管理、物料及庫存管理、採購、物流、銷售以及客戶服務等工作。所以 ERP 系統應該具有銷售及運籌管理、生產規劃、物料管理與財務及成本會計等功能，充分有效的運用有限資源，使產品在品質、成本、交期及服務上獲得最佳的競爭組合。

(2) 供應鏈管理(Supply Chain Management，簡稱 SCM)

目前電子化的供應鏈讓生產與下單在彈指間完成，當配銷商取得市場需求，並利用電子訂單向製造廠商下訂單之同時，相關訊息立即從製造商傳遞到原物料的供應商，透過運輸業者將物料配送至製造商進行生產，最後再將產品配送至經銷商，這樣一連串的動作，可以在短時間內完成，不但能滿足顧客需求，且能有效降低生產成本，所以一個企業強壯的程度與其供應鏈強壯的程度相同。

(3) 顧客關係管理(Customer Relationship Management，簡稱 CRM)

顧客關係管理的完整架構可分成客戶關係維護與客戶知識獲取等兩部份，其中前者的功能是讓企業和顧客能持續的接觸（各 POS）與溝通（媒體、文件、DM、型錄、規章、操作手冊、電子郵件、網路等。），其作業內容包括：整合各種聯繫管道、供企業內部統一之活動管理平台及自動化以及建立與客戶良好之互動關係。

至於後者則包括資料倉儲的建置與資料採礦的分析等。其中資料倉儲(DATA Warehouse)是一種資料庫，它所包含的資料範圍通常遍及整個企業的資訊。資料倉儲的資料來自企業運作的各資訊系統，透過資料採礦(Data Mining)、線上分析(OLAP)、即興查詢分析(Ad-hoc Query)等技術，對所累積的龐大資料加以整理分析，並結合對企業的策略規劃、產業知識、行銷管理等相關條件的深入了解，使決策者能夠快速、容易的獲得有效、即時的決策參考，進而降低企業經營風險，

快速回應外在環境的挑戰。

貨運業者熟諳綜合性物流之操作系統，可知如何與異業結盟，找到營運切入點，配合政府推動建置大型物流園區使業者生存空間擴大。

4.2.4 加強貨運安全及消費服務品質提昇取代市場經濟管制 (加入門檻，費率等)

從歐美、日國家，新進修改公路貨物運輸相關法規可了解，為提昇貨物運送安全、保障消費者權益兩方面來看，均要求貨運業者提出保險金制度，保險金額以載送貨物之特性來區分越危險物品保險金額越高。另在美國有新加入之業者在加入後 18 個月內為營運安全審核期，以考核業者有無足夠能力經營，否則吊銷執照。

日本亦有相同的措施，在新頒佈的貨物運輸事業法規定，在營業一年內業者需簽訂汽車運輸賠償責任險及意外保險，並投保 5,000 萬日圓以上責任險。業者進入市場，申請時容易，在日本申請許可時只需填寫設置地址、車輛數、車庫位置及容量，而美國在網路上即可填寫 MCS150 表格及繳付登記費即可辦理，但事後稽核及監督嚴格，在日本如發現與原申報不符時，會處以刑罰及罰款。各項貨物運送費率由業者申報，並採費率上網公告，透過市場機制，由消費者自行選擇。

4.3 管制門檻條件

4.3.1 進入市場門檻

公路法第三十八條規定汽車運輸業申請應符合「合於當地運輸需要者」、「確能增進公眾便利者」、「具有充分經營財力者」、「具有足夠合於規定車輛及站、場設備者」等四項規定，並授權訂定汽車運輸業審核細則，明確訂定各業種市場進入之門檻，主要為資本額及車額門

檻的限制；對於貨運業者而言，「合於當地運輸需求」及「確能增進公眾便利」二項管制規定實不易予以認定，雖然在汽車運輸業審核細則中增訂審核條件如下：

「合於當地運輸需求」·有利於當地客貨運輸之發展「應能增進公眾便利」：

- 1.營運路線規劃周延，有助於當地客貨運輸之改善及交通之便捷。
- 2.當地無同類之汽車運輸業，或現有之汽車運輸業不足以適應大眾運輸之需要。
- 3.有助於市區之均衡發展，或解決偏遠地區之交通。

然而，上述各項審核條件在客運方面為維護大眾運輸服務品質及避免客運市場的惡性競爭，各主管機關在審核上均已建立相當完善的制度，反觀在貨運部分，由於貨運及客運運輸特性上的差異，上開條件並不適合應用於貨運業之審核。「合於當地運輸需求」及「應能增進公眾便利」二項審核條件所隱含維護運輸市場經營規模、秩序及業者的基本服務品質要求。但由於申請立案程序的不夠嚴謹，部分業者可利用借貸資本、短期性租用場站及靠行的方式取得通過門檻資格，並於取得運輸業經營執照後再逐步處分資產，雖然目前公路法第40條之一『對新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照核發日起一年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓』之限制，但部分業者仍投機進入，擾亂市場的經營秩序，形成劣幣驅除良幣的現象，而非公平競爭的市場環境下，阻礙貨運業的發展，甚至使得有心經營業者為市場競爭環境下不得不調整規模，造成目前多數貨運業者其實際經營規模均低於門檻標準。

原資格門檻訂定的目的除做為要求業者經營規模外，另一方面隱含的意義是為計畫加入市場經營業者對貨運市場應進行充分的評估與判斷，再決定是否進入經營，進而共同維護市場的經營秩序，惟因業者申請審核制度未能有效落實，反而失去業者對市場評估的重要機

制。而未合法設立之業者不願辦理合法登記的原因則包括：(1)汽車貨運業申請門檻值過高，且不符經營規模、(2)營業用車稅費較高、(3)車輛駕駛人須具備職業駕照、(4)合法停車場用地不易覓得等。在進入市場後，由於競爭激烈、市場有限，無法獲得合理利潤及業務，於是削價、自用車靠行營運，產能無法達到經濟規模，又無法減資，造成惡性循環。

為因應貨運市場經營型態及發展趨勢，門檻條件的規範再予檢討。參考國外先進國家，目前進入貨物運輸市場門檻寬鬆，幾乎無資本額，車輛數之限制，但美國在申請設立時，需有 18 個月之觀察期，業者必要提出管理方法能證明有能力經營，否則會被取消資格。日本方面亦採類似規定，登記申請時僅需填寫設置位置、車輛數、停車場位置、容量等資料，但成立後政府主管機關會依申請時的資料隨時稽查，如有不實會受到處罰。先進國家對貨運市場係採用進入門檻寬鬆，但事後的稽查與管理相當嚴格，並有強制不良業者退出市場之機制。

綜合以上分析，可瞭解目前國內貨運市場門檻管制所產生的問題，就目前業態來分析，市場發生之靠行、以自用車違規營業等情事，大部分均發生在汽車貨運業別，因此對此業態短期可放寬（降低）門檻管制以減少違法營業之情形，然應同時加強監理單位人力及稽查，以發揮嚇阻監督效果，長期則可輔導業者以強制保險及營運財務擔保制度來落實營運。

4.3.2 退出市場的管制

目前汽車運輸業管理法規中對於業者退出市場的規範僅有汽車運輸業管理規則第六條（未能如期籌備完成）、第八條（為能如期開始營運）第二十五條（全部營業車輛均售出或經吊銷、註銷、繳銷牌照者，申請停業或歇業）；前二項為業者正式投入運輸市場前之審核機制，對於已進入市場經營之業者而言，僅有第三項為規範業者退出

市場經營的條件，且除非業者自行申請退出市場經營對於不善經營業者而言，現階段並無任何規範強制其退出市場。汽車貨運業係屬特許經營的行業，如何藉由監督管理機制強制不肖業者及不善經營業者退出市場，以維持市場的合理競爭秩序應有其必要性。在美國現行制度中申請加入營運只需上網填寫相關表格及繳交登記費即可完成，但取得營業駕照後需接受 18 個月營運安全觀察期，如被認定無法有效經營則會被取消登記。因此調整監理單位組織編制，加強稽查，使違法經營業者強制退出市場機制，乃為努力之方向。

4.4 費率管制

「汽車運輸業客貨運運價準則」為現行汽車運輸業費率管制之主要法令依據，汽車貨運運價定義為一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價。每噸公里基本運價（運輸費率）＝【每車公里合理成本×（1＋合理經營報酬率）】÷平均每車公里載運普通貨物噸數。對於非整車不同貨物類別及不同運輸車輛之運輸費率則規範按基本運價加成計算，現行運價公式中規定之收費項目包括運輸費、裝卸費及接送費三大部分。惟法規中僅定義運輸費率計算公式及計算時所使用的合理成本項目，至於裝卸費僅規定以裝卸工人薪資計算，接送費部分則未說明。且由於現行『汽車運輸業客貨運運價準則』係於民國七十四年修訂公佈，且公路法中僅定義三種貨運經營型態（汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業），新興貨運服務型態並未納入公路法及相關法規中，其收費方式互異依傳統費率進行管制之方式顯已不合時宜。

除汽車路線貨運業其費率上較有參考外，多數業態的實際收費狀況與現行運價準則之規範間存在相當落差。93 年度雖有調整運價，但不是調整費率本身而是在加成方面調昇，計價方式根據業態的不同包括重量計價、材積計價、車次計價、時間計價、運輸含貨物處理之整合計價等，因各業態運輸服務屬性差異，費率之管制方式確有檢討

修訂的必要。一般先進國家目前均已朝向解除費率管制著手，由市場機制決定費率。

費率管制之目的在於防止貨運市場壟斷，影響民生物價上漲，但目前市場已趨向自由競爭，由市場機制決定費率，而且各業態運輸服務屬性差異大，計價方式複雜，如仍以現行汽車貨運運價公式計算，顯不合市場現況，應重新調整，長期而言則可考慮解除管制。

4.5 靠行問題

在貨運業中靠行車營業是非常普遍的現象，其形成原因主要是由於汽車運輸業審核細則規定申請公司設立及辦理汽車運輸業登記之門檻較高，業者常以提供靠行方式募集車輛，以取得設立營運資格，亦由於業者經營理念的偏差及國人偏好自己擔任老闆的特性，遂衍生靠行經營現象。臺灣地區目前汽車貨運業之靠行經營型態，以車隊組成方式來區分，包括：「公司自有，接受靠行」、「完全接受靠行」二類，均屬於合法籌設之公路汽車運輸業者，車輛均為營業車輛，車輛登記亦為公司所有，對外以公司之名義營業，實際上靠行車獨立經營，以目前的運輸業管理相關規定，並無法對於公司內部的靠行經營型態予以規範及審核；此外，在貨運市場上，亦存在有以自用貨車靠行經營現象（業者藉不同名義申請自用貨車後，依附於合法設立之貨運業者營運），車輛登記非貨運公司所有。

前述營業車靠行及自用車靠行二大類型態中，營業車靠行屬於合作經營方式，因其係以公司名義營運並接受政府管理，現階段運輸業法規中，並未規範公司組成型態及約束其經營方式，因此其應屬合法設立之運輸業者，但業者經營管理上卻容易產生以下問題：

- 1.當公司（車行）出現財務糾紛時，因靠行車輛登記為公司所有，形式上屬於公司之動產，所有靠行車輛均可能受到波及；當靠行車主

與公司有糾紛時，公司亦可能以車輛登記於車行為要脅，逼迫車主就範。

2. 靠行車主發生肇事後逃逸或從事違規營業等不法行為時，接受靠行的公司負責人必須承擔後果，其他一同靠行車主亦可能遭受波及。

自用車靠行經營型態部分，因車輛登記非屬於公司之動產，車主與公司間的權利義務關係更為薄弱，在現階段管理規範中，屬於非法經營型態，自用車靠行經營之原因在於：

1. 駕駛員無須職業駕照，僅需一般駕照即可，司機徵求容易且工資較低。
2. 稅費較低，目前我國在車輛使用稅費方面（包括牌照稅及汽車燃料使用費）分為營業用及自用車兩類型，營業用稅費高，自用較低，導致部分業者為節省稅費以自用車靠行營運，且以運費名義開立發票，嚴重影響合法經營業者權利。

貨運業靠行車之形成原因，除進入市場門檻條件較高外，亦由於長久以來市場競爭激烈，業者經營不易，而將原登記公司所有之營業車輛，售予他人（車籍仍登記於公司），轉為靠行之經營型態，為業者因應市場變遷轉型為合作經營型態。

由於寄行公司可協助車主辦理多項監理相關業務，是以雙方在均可獲益的情況下相互依存。公路法第五十五條要求汽車運輸業接受個別經營者委託辦理各項業務時，應與委託人簽訂書面契約，載明雙方的權利義務及違約責任，並授權訂定契約範本，惟目前僅計程車客運業訂有「計程車客運業接受個人經營計程車客運服務業業者委託代辦業務契約書範本」，對於貨運業普遍存在之靠行經營方式，則尚未制定相關適宜規範。其原因在於以參與經營方式時，需符合公司法第272條之規定，司機需投資成為公司股東之一，真正參與公司經營，與市場現況不合，以致造成市場經營特性的變質及靠行車管理問題。從國外日本及美國公路汽車貨運管理制度來看，日本及美國均未設立

門檻，由業者申設時時提出資本額，車型及車輛數日本有限制資本額需佔 50% 為自有資金，於申請核准後政府會定期現場監督及考核相關報告表，檢核是否符合當初登記事項，違者可處與刑責或罰金。如何建立合宜之市場合作經營模式的規範，將靠行車納入制度化管理，亦為值得思考的課題。

4.6 停車場問題

公路汽車貨運業停車場問題存在已久，目前多數業者都沒有自用停車場，而公路法規定業者須自備停車空間大小已放寬至八分之一（原規定為六分之一），但業者之停車場位置常常與營業場所距離甚遠，不切實際。政府為推動公路汽車貨運業發展，應鼓勵建置大型貨物集散中心或物流中心，提供貨運業者使用。國外先進國家對運輸系統之規劃及物流中心之建置，均由政府辦理，其經營則由民間組成經營團隊負責，如政府仍僅限於規劃建置地點，而不主動投資興建，仍以民間 BOT 方式興建，則得標業者會因投資報酬低，土地取得及資金籌措困難等問題，遲遲無法推動建設，恐不利汽車貨運運輸業發展。

4.7 自用車非法營業問題

自用車及營業車使用模糊，衝擊政府管理威信。公路法第三十四條明確定義：「公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應分類營運。」，即規範以汽車經營客貨運輸而受報酬之事業應使用營業車輛。

此外，過去由於稽查人力不足及地方監理單位業務繁重等原因，取締自用貨車違規使用一直無法獲得具體的成效，加上業種分類不明確及進入市場高門檻的條件限制，造成貨運業者以自用車經營，顯與法令規範不符及造成市場不公平競爭，政府雖然曾修法(增訂汽車運

輸業審核細則第四條條文)鼓勵已設立之公司行號，其經營業務涉及非本公司行號商品配送者，應於特定期間申請補辦汽車運輸業設立登記，其原領自用貨車牌照亦准予換領營業用牌照，原使用車輛亦得併入最低車額計算，惟其政策效果並不顯著。此外，由於物流、快遞、搬家、宅配、農產運輸等服務型態之業者，僅能申請汽車貨運業或汽車路線貨運業登記，與業者經營特性不同，且部分業者認為自用車經營成本較低，尤其有稅費方面，兩者差異大，加以部分自用車為靠行車輛，使多數業者仍以此方式營運，未來政府為解決此一問題，應從以下方面著手：

1. 縮小自用與營業車輛稅費差距：由於自用與營業車輛之稅費不同，致使自用車非法營運或靠行以減輕負荷。
2. 檢討航空貨運承攬業及物流業使用自用車經營之適法性問題，並應予以規範。
3. 目前部份業者以自用車載運送貨物，以運費名目開立發票，其適法性應該加以檢討，既為自用車，應不能對外營運，當然不能開立運費發票。
4. 調整主管機關組織編制，以加強監督輔導：目前公路監理機關由於人力不足，無法配合業務之需求定期或不定期在貨物運送途中加以攔檢，以判定為自用或營運，致使自用車違規營業之情形日益嚴重。

第五章 可行方案研擬與優劣分析

本章各節分別對於汽車貨運業別分類、汽車貨運市場管制門檻條件、費率管制或解除管制等三項進行可行方案研擬及優劣分析。

5.1 汽車貨運業別分類

目前公路法所規範的貨運業包括：汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業三種業別，屬於分業特許經營的營業項目管制。然而由於運輸產業之變遷，目前貨運經營有物流服務、快遞服務、整合型航空快遞等新興運輸業態未受法令規範，現行法規所規範的三類汽車貨運類別已不符合市場需求，目前有許多汽車貨運相關業別未納入法規規範，另外，貨運分業經營方式並無法滿足顧客對整體物流服務的需求，亦限制業者的發展，因此，政府有必要重新檢討汽車貨運業之分類。

5.1.1 可行方案研擬

本研究對汽車貨運業別之分類除維持現況之方案外，亦提出兩項可行方案。

1. 維持：維持目前三種類別，不需任何改變。分類目的為分業經營、分業管理。
2. 分為「一般」及「特殊」貨運業二類：

第一類「特殊貨運業」係以特定車輛運送特定貨物為營業者。所定義之「特定車輛」係指在公路行駛對民眾與道路環境影響風險程度較高之車種，例如：油灌車、化學品車、砂石車、聯結車等。特定貨物為對民眾與道路環境影響風險程度較高之貨種，例如：具有毒性、腐蝕性、放射性、感染性等。第二類為「一般貨運業」：非使用第一類特定車輛，以載貨汽車運送一般貨物為營業者。分

類目的係針對特定車輛載運特定貨物業者加強管理；一般貨運業者則放寬管制。

3. 合為單一之「貨物運輸服務業」：

只分一類，暫定名「貨物運輸服務業」，該業別營業項目可涵蓋提供所有貨運、物流服務業。分類目的為單一業別、單一證照，統一管理。

5.1.2 方案優劣分析

各項方案之市場配合度與法規鋪業需求優劣分析如表 5-1。

表 5-1 汽車貨運業別分類方案優劣分析表

方案	優點	缺點
1. 維持目前三種類別	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者不須換照。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 許多相關業別未能納入規範。 ■ 分業經營無法滿足顧客對整體物流服務的需求。 ■ 限制業者彈性經營空間。 ■ 三種業別常混合經營，主管機關分業管理不符業者營運現況。
2. 分為「一般」及「特殊」貨運業二類	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以使用特定車種做分類，主管機關可針對風險性高之車種業別作加強規範與特別管理。 ■ 主管機關對於使用一般車種營業之管理，由於風險性較小，可減少管理之投入。 ■ 業者可增加營運項目的範圍與彈性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。
3. 合為單一之「貨物運輸服務業」	<ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可完全依業務量、貨運性質與顧客需求，增加營運項目的範圍。 ■ 消費者可經由一家業者獲得所有運輸與物流服務。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。

5.2 汽車貨運市場的管制門檻條件

目前汽車運輸業審核細則對於汽車貨運業、汽車貨運業專辦搬家業務、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業、個人經營小貨車貨運業規定有資本額、車輛數、停車位之最低設置門檻。惟在最低門檻限制下，業者常藉由靠行車輛來達到規定之最少車輛數要求，或公司營運車輛繳銷牌照後未再替補車輛，造成前述之門檻如同虛設，無法達到主管機關期待業者能規模經濟營運、業者資產提供託運人相對保障的法規原意。若主管機關再限制門檻條件及業者營運後車輛數之嚴格查核，業者將更無法有效利用資產與失去依業務規模調整車隊之彈性，故本研究認為法規所定之最低門檻已不符合實際營運需求。

5.2.1 可行方案研擬

本研究對汽車貨運的管制門檻調整方案，提出四項可行方案。

1. 維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不作任何改變。主要考量政府設置門檻管制的目的為使業者具有規模經濟，對託運人有相對之資產保障。
2. 不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核

申請者自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關針對這些必要設施進行實質審查後核定其申設，開始營業後必須維持原申請時之設施，若有變更亦需報經主管機關核准。彈性門檻管制目的為使業者自己決定經營規模，申設時之必要設施營運期間皆必須維持。

3. 只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險

以下保證金、運送責任險金額部分，尚未有確定數字，本研究僅建議改善方案之方向，若經採用，未來主管機關應經過協商與修

法程序訂定數額。

實收資本額不得少於新臺幣____萬元。每增設一營業站所應增資新臺幣____萬元。申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣____萬元。每增設一營業站所應增繳保證金新臺幣____萬元。運送責任保險，每一意外事故保險金額不得少於新臺幣____元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣____萬元。

經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保運送責任保險者，得申請無息退還保證金。該運送責任保險，每一意外事故保險金額不得少於新臺幣____萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣____萬元。保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單向主管機關報備。已投保運送責任險，得檢具保險單，申請核准保證金減為新臺幣____萬元。

保證金與投保運送責任險制之目的在於提存保證金對於托運人與第三人具有實質保障；投保運送責任險轉嫁業者對托運人之運送風險於保險公司，增加托運人第二層保障。

4. 服務品質管制門檻

服務品質管制門檻係指由主管機關委託公正機構設計服務品質評鑑指標其中將安全機制，資訊化與無紙化列入指標，對現有業者進行評鑑，或對新申設業者進行評鑑審查，評鑑結果作為主管機關審核業者進入或退出之依據。服務品質管制門檻之目的仿 ISO 審核，係透過公正機構之評鑑，審查新設者之申請。

5.2.2 方案優劣分析

各項方案之優劣分析如表 5-2。

表 5-2 汽車貨運業管制門檻方案優劣分析表

方案	優點	缺點
1.維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不作任何改變	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 主管機關審核容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 資本額、車輛數等門檻規定無法滿足市場營運狀況。 ■ 公司營運車輛繳銷牌照後未替補新車，造成所定門檻如同虛設。 ■ 業者無法有效利用資產 ■ 業者沒有依業務規模調整車隊之彈性。
2.規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核	<ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可依據其經營規模提出申請，較具彈性。 ■ 主管機關規範營業場所、停車位、員工休息場所等必要設施，較能確保業者正常營業。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 主管機關不易審核，營運查核需投入相當人力。 ■ 對於託運人較無保障。
3.只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險	<ul style="list-style-type: none"> ■ 對於託運人之保障，由保險公司承擔。 ■ 對於運送人，可轉嫁營運風險由保險公司承擔。 ■ 業者繳交主管機關保證金，可作為託運人與第三人之第二層保障。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需另訂運送責任險保費，保險公司隨公司信譽、出險紀錄、違規記錄查核等相關訂定。
4.服務品質管制門檻	<ul style="list-style-type: none"> ■ 訂定服務品質最低門檻，對於現有業者能有退場機制。 ■ 訂定服務品質最低門檻，對於新申設業者能規定進場條件。 ■ 服務品質評鑑結果可公布作為消費者選擇優良廠商之參考。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需另訂評鑑指標，使業者能遵循，但對於業者提供資料之正確性不易審核。 ■ 公路汽車貨運業家數眾多，評鑑工作繁重。 ■ 進場、退場的最低服務品質標準訂定不易，尤其在退場標準，影響現有業者營運權利，業者極可能產生反彈。

5.3 費率管制或解除管制

有關汽車貨運業之費率係依據公路法第 42 條：「汽車運輸業之客貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。前項準則，由交通部定之。」以及公路法第 43 條之規定：「汽車

運輸業之客、貨運運價及雜費，非經公告，不得實施。」，其子法「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業客貨運運價準則」則規定有汽車貨運基本運價(元/延噸公里)計算公式與每兩年檢討的運價調整機制；另外「汽車貨運營運實施細則」對於分路面等級收費、起碼里程、空駛費、不同車種運費加成之成數、包車費計算公式、裝卸費，以及過路(橋)費的分擔等運費項目給予較具體之規定。因此汽車貨運運價應屬費率管制。

目前之汽車貨運市場已具有自由競爭之市場機制；消費者意識抬頭，託運人權益亦有公平交易法、消費者保護法之保護；貨運服務亦趨向整體物流服務，對顧客的報價結構複雜，目前所制訂基本運價(元/延噸公里)已不符合運價條件與市場競爭狀況，政府部門為防止貨運壟斷、影響民生物價之費率管制時空背景因素消失。因此本研究朝解除管制之方向研擬方案。

5.3.1 可行方案研擬

本研究除維持目前費率管制現況現況外，研擬兩個比較方案。

1. 維持目前費率管制現況，不需任何改變。
2. 改為運價備查與公告

主管機關不審查核定基本運價，由業者(個別公司)依據其服務項目研擬運價表及執行方案構想，報請主管機關備查並公告，除有重大變更，應依程序重新申報與公告外，在原備查原則及範圍內，只需公告。運價備查制對於契約運送或公共運送二者皆適用，給予業者彈性定價之空間，但必須報請主管機關備查並公告，亦對託運人有所保護。

3. 解除費率管制

運價由市場決定、託運人與運送人自行議約運送條件與運價，不

需報主管機關備查。解除費率管制對於契約運送較適用，因為契約運送之托運人一般為公司行號，市場資訊較多、議價力較大。

5.3.2 方案優劣分析

各項方案之優劣分析如表 5-3。

表 5-3 汽車貨運業費率管制、放寬管制與解除管制方案優劣分析表

方案	優點	缺點
1.維持目前費率管制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 業者有基本運價作為報價基礎。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 須透過費率委員會審核基本運價，所需程序時間較長，較不具彈性與時效性。 ■ 限制了業者依市場狀況彈性定價空間。 ■ 忽略市場競爭機制。 ■ 無法有效反應成本調整運價。
2.改為運價備查與公告	<ul style="list-style-type: none"> ■ 簡化行政作業。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況自主調整運價，較具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 運價調整時，業者須作備查與公告，程序較為繁複。
3. 解除費率管制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 導入自由競爭之市場機制。 ■ 消費者自由選擇。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況完全自主調整運價，更具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 相對弱勢之託運人，可能產生價格歧視的狀況。

以上係本研究針對三項議題初擬之可行方案，各方案之適用時程、市場條件、管制或放寬管制目的有部分不同，下一章將以本章初擬之比較方案為基礎，進行業者問卷調查。

第六章 業者問卷調查分析

本章分別對於汽車貨運業別分類、汽車貨運市場管制門檻條件、費率管制或解除管制等三項主要課題，進行業者問卷調查分析。業者調查問卷詳見附錄二，第一至第三部分各針對以上三個研究課題進行問項設計，首先對現況與問題做說明，並提供可行方案的優劣分析，再請業者勾選對可行方案的同意度；第四部分對於填表人、公司基本資料與營運現況進行調查。

問卷調查採分層系統抽樣，共寄發 317 份問卷，其中汽車貨運業 250 份；汽車路線貨運業 17 份、汽車貨櫃貨運業 50 份。共回收 104 份，回收率 32.8%，其中 79 份未填寫或未完整填寫第四部份問項，因此無法分析公司屬性(如公司業別、資本額、車輛數等)對於可行方案偏好的差異。

6.1 汽車貨運業別分類調查分析

本研究對汽車貨運業別分類除維持現況外，並提出兩項可行方案，進行調查。

1. **【分為「一般」及「特殊」貨運業二類】**：第一類為「特殊貨運業」：以特定車輛運送貨物為營業者。(所定義之特定車輛為在公路行駛對民眾與道路環境影響風險程度較高之車種，例如：油灌車、化學品車、砂石車、聯結車等。特定貨物為對民眾與道路環境影響風險程度較高之貨種，例如：具有毒性、腐蝕性、放射性、感染性等)。第二類為「一般貨運業」：非使用第一類特定車輛，以載貨汽車運送一般貨物為營業者。
2. **【合為單一之「貨物運輸服務業」】**：只分一類，暫定名「貨物運輸服務業」，該業別營業項目可涵蓋提供所有貨運、物流服務業。

問卷資料統計結果詳見表 6-1、表 6-2 與表 6-3，業者同意維持目前三種類別者有 64.4% (包括同意 61.5%；非常同意 2.9%)；不同意者有 23.1% (包括不同意 20.2%；非常不同意 2.9%)。

表 6-1 對於「維持目前三種類別」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	3	2.9
2.不同意	21	20.2
3.沒有意見	6	5.8
4.同意	64	61.5
5.非常同意	3	2.9
6.未勾選任一選項	7	6.7
總計	104	100

由於在第一題「維持現狀」勾選非常同意或同意者，不需回答後續研擬之可行方案同意度，故將第一題填答同意或非常同意者(67 份)排除，再進行各可行方案同意度分析。表 6-2 顯示業者同意【分為「一般」及「特殊」貨運業二類】方案者有 35.1% (包括同意 35.1%；非常同意 0.0%)；不同意者有 27.0% (包括不同意 24.3%；非常不同意 2.7%)。

表 6-2 對於【分為「一般」及「特殊」貨運業二類】之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	1	2.7
2.不同意	9	24.3
3.沒有意見	6	16.2
4.同意	13	35.1
5.非常同意	0	0.0
6.未勾選任一選項	8	21.6
總計 (104 扣除 67)	37	100

表 6-3 顯示業者同意【合為單一之「貨物運輸服務業」】方案者有 64.9% (包括同意 54.1%；非常同意 10.8%)；不同意者有 29.7% (包括不同意 21.6%；非常不同意 8.1%)。

表 6-3 對於【合為單一之「貨物運輸服務業」】之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	3	8.1
2.不同意	8	21.6
3.沒有意見	2	5.4
4.同意	20	54.1
5.非常同意	4	10.8
6.未勾選任一選項	0	0.0
總計 (104 扣除 67)	37	100

6.2 汽車貨運市場的管制門檻條件調查分析

本研究對汽車貨運的管制門檻除維持現況外，提出三項可行方案，進行調查。

1. **【彈性門檻制】**：不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核。申請者自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關依據該些必要設施進行實質審查核定其申設，營業後亦必須維持原申請時之設施，若有變更亦需報經主管機關核准。
2. **【保證金與運送責任險制】**：只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險。
3. **【服務品質管制門檻制】**：服務品質管制門檻，即由主管機關委託公正單位設計服務品質評鑑指標，對現有業者進行評鑑，或對新申設業者進行評鑑審查，評鑑結果作為主管機關審核業者進入或退出之依據。

問卷資料統計結果詳見表 6-4、表 6-5 與表 6-6、表 6-7，業者不同意改變申設公司門檻條件者有 53.9%（包括不同意 51.0%；非常不同意 2.9%）；同意者有 26.0%（包括同意 25.0%；非常同意 1.0%）。

由於在第一題「維持現狀」勾選非常同意或同意者，不需回答後續研擬之可行方案同意度，故將第一題填答同意或非常同意者(27 份)排除，再進行各可行方案同意度分析。業者同意「彈性門檻制」不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查者有 90.9%（包括同意 88.3%；非常同意 2.6%）。不同意者有 9.1%（包括不同意 6.5%；非常不同意 2.6%）。

表 6-4 對於「維持目前申設公司門檻條件」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	3	2.9
2.不同意	53	51.0
3.沒有意見	19	18.3
4.同意	26	25.0
5.非常同意	1	1.0
6.未勾選任一選項	2	1.9
總計	104	100

表 6-5 對於「不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	2	2.6
2.不同意	5	6.5
3.沒有意見	0	0.0
4.同意	68	88.3
5.非常同意	2	2.6
6.未勾選任一選項	0	0.0
總計 (104 扣除 27)	77	100

業者同意「保證金與運送責任險制」者有 40.3%（包括同意 40.3%；非常同意 0.0%）。不同意者有 11.7%（包括不同意 9.1%；非常不同意 2.6%）。

表 6-6 對於「只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	2	2.6
2.不同意	7	9.1
3.沒有意見	37	48.1
4.同意	31	40.3
5.非常同意	0	0
6.未勾選任一選項	0	0.0
總計 (104 扣除 27)	77	100

業者對於「服務品質管制門檻」，在同意面的共計 72.7% (同意，71.4%；非常同意 1.3%)。在不同意面的共計 13.0% (不同意，6.5%；非常不同意 6.5%)。

表 6-7 對於「服務品質管制門檻」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	5	6.5
2.不同意	5	6.5
3.沒有意見	11	14.3
4.同意	55	71.4
5.非常同意	1	1.3
6.未勾選任一選項	0	0.0
總計 (104 扣除 27)	77	100

6.3 費率管制或解除管制調查分析

除維持目前費率管制現況現況外，本研究研擬兩個可行方案，進行調查。

1. **【運價備查制】**：主管機關不審查核定基本運價，由業者(個別公司)依據其服務項目研擬運價表及執行方案構想報請主管機關備查並公告，除有重大變更，應依程序重新申報與公告外，在原備查原則及範圍內，只需公告。
2. **【解除費率管制】**：運價由市場決定、託運人與運送人自行議約運送條件與運價，不需報主管機關備查。

問卷資料統計結果詳見表 6-8、表 6-9 與表 6-10，業者不同意維持目前費率管制現況者有 66.3% (包括不同意 62.5%；非常不同意 3.8%)；同意者有 13.5% (包括同意 12.5%；非常同意 1.0%)。

表 6-8 對於「維持目前費率管制現況」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	4	3.8
2.不同意	65	62.5
3.沒有意見	14	13.5
4.同意	13	12.5
5.非常同意	1	1.0
6.未勾選任一選項	7	6.7
總計	104	100

由於在第一題「維持現狀」勾選非常同意或同意者，不需回答後續研擬之可行方案同意度，故將第一題填答同意或非常同意者(14 份)排除，再進行各可行方案同意度分析。業者同意「運價備查制」者有

81.1% (包括同意 78.9%；非常同意 2.2%)；不同意者有 6.6% (包括不同意 4.4%；非常不同意 2.2%)。

表 6-9 對於「改制為運價備查與公告」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	2	2.2
2.不同意	4	4.4
3.沒有意見	4	4.4
4.同意	71	78.9
5.非常同意	2	2.2
6.未勾選任一選項	7	7.8
總計 (104 扣除 14)	90	100

業者同意「解除費率管制」者有 55.6% (包括同意 50.0%；非常同意 5.6%)；不同意者有 7.7% (包括不同意 4.4%；非常不同意 3.3%)。

表 6-10 對於「解除費率管制」之結果

勾選項	次數	百分比(%)
1.非常不同意	3	3.3
2.不同意	4	4.4
3.沒有意見	32	35.6
4.同意	45	50.0
5.非常同意	5	5.6
6.未勾選任一選項	1	1.1
總計 (104 扣除 14)	90	100

6.4 小結

依據業者問卷調查結果，多數業者贊成汽車貨運業別分類維持現況，不同意維持現況的業者則較同意「合一」方案：只分一類，暫定名貨物運輸服務業。在汽車貨運的管制門檻上，多數業者不贊成維持現況，業者對於採「彈性門檻制」之同意度最高。在汽車貨運的費率管制上，多數業者亦不贊成維持現況，業者對於採「運價備查制」之同意度最高。

後續本研究將參考業者問卷調查之分析結果，與多次訪談、座談會之業者、學者及主管機關代表之意見進行執行方案研擬與相關法規增修。

第七章 執行方案研擬與相關法規增修探討

國內相關汽車貨物運輸管理法規，面對貨物運輸多元化發展的衝擊，使得法令規定與產業發展需要無法配合，本章整合第五、六章之可行方案與業者問卷調查，以及幾次的座談會與會代表意見，研擬執行方案與配套措施，並提出執行該方案之法規修訂建議，主要相關法規有公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、汽車運輸業客貨運運價準則、汽車貨運營運實施細則等。未來若改革方案方向確定，亦需配合更廣泛檢討與公聽會，重新建立汽車貨運業相關管理法規架構、內容與法條修訂，本章僅就本研究提出之執行方案提出相關法規條文增修建議。

7.1 業別分類部分

7.1.1 建議執行方案

依據問卷調查與業者專家座談，短期不須變動業別(詳見 5.1 節)，只須修訂門檻條件，採彈性門檻、保證金與運送責任險制(詳見 5.2 節)，可讓目前許多貨物運輸業如物流業、快遞業、農產運輸業、小型搬家業、海空運承攬運送業等容易申設成立汽車貨運業，納入法規管理。

長期因為整合物流的發展，貨物運輸各業混業、跨業經營，主管機關亦無分業管理與限定其營業項目之必要，應將管理重點放在管理以特定車輛運送危險貨物之業者，這些特定車輛在公路行駛對民眾與道路環境影響風險程度較高，例如：油灌車、化學品車、砂石車、聯結車等。危險貨物為對民眾與道路環境影響風險程度較高之貨種，例如：具有毒性、腐蝕性、放射性、感染性等。管理標的為特定車輛與危險貨載，而非業者之營業項目，而在「二分」與「合一」兩方案中業者對於「合一」方案接受度較高，因此本研究提出以「貨物運輸服

務業」涵蓋提供所有貨運與(或)物流服務之業別，主管機關須另訂特定車輛載運危險貨物管理辦法作為配套，明確定義特定車輛與危險貨物之範圍、運送證件、駕駛人訓練、運送路線報備、投保公共責任險、災害防制等。

7.1.2 相關法規修訂

短期不需變動業別，因此不須修訂相關法規。長期採「合一」類別，所需修訂之相關法規主要為公路法、汽車運輸業管理規則，另外汽車運輸業審核細則有關原來三種業別之規定亦必須配合修訂，建議修訂重點說明如下(逐條之相關法規修訂建議，詳見表 7-1)：

1.公路法主要建議修訂內容

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

2.汽車運輸業管理規則主要建議修訂內容

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

表 7-1 公路汽車貨物運輸業種重新分類相關法規修訂建議表

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
公路法			
公路法第 34 條	<p>公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依左列規定，分類營運：</p> <p>一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p>四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。</p> <p>五、小客車租賃業：以小客車租與他人自行使用為營業者。</p> <p>六、小貨車租賃業：以小貨車租與他人自行使用為營業者。</p> <p>七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。</p> <p>前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。</p>	<p>七、<u>貨物運輸服務業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</u></p>	<p>合併汽車貨運業、汽車路線貨運業與汽車貨櫃貨運業為貨物運輸服務業。</p>
公路法第 37 條	<p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之省（市）公路主管機關申請。</p>	<p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、<u>小貨車租賃業、貨物運輸服務業</u>，向該汽車運輸業主事務所<u>所在地之中央或直轄市公路主管機關</u>申請。</p>	<p>配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。</p>
汽車運輸業管理規則			
汽車運輸業管理規則第 2 條	<p>汽車運輸業依左列規定，分類營運：</p> <p>一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p>		

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p>四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。</p> <p>五、小客車租賃業：以小客車出租與他人自行使用為營業者。</p> <p>六、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>七、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。</p> <p>八、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。</p> <p>前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。</p>	<p>七、<u>貨物運輸服務業</u>：以載貨汽車運送貨物為營業者。</p>	配合公路法 34 條業種重新分類及定義修訂。
汽車運輸業管理規則第 4 條	<p>經營汽車運輸業，應備具籌備申請書，依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地中央或直轄市公路主管機關申請。</p>	<p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：……</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、<u>貨物運輸服務業</u>，向該汽車運輸業主事務所所在地之中央或直轄市公路主管機關申請。</p>	配合公路法第 37 條修訂。
汽車運輸業管理規則第 5 條	經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照及公路汽車客運業、汽車路線貨運業之營運路線許可證後，方得開始營業或通車營運。	經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司登記，備具立案申請書，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照、 <u>公路汽車客運業之營運路線許可證</u> 後，方得開始營業或通車營運。	建議解除貨物運輸服務業之營運路線管制。
汽車運輸業管理規則第 8 條	汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運，並報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或營運通車外，逾期撤銷其汽車運輸業營業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或撤銷其營運路線許可證。	汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起， <u>公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日</u> ，均應於一個月內開始營業或通車營運，並報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或營運通車外，逾期撤銷其汽車運輸業營業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或撤銷其營運路線許可證。	同上。

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

7.2 管制門檻部分

7.2.1 建議執行方案

以目前貨運市場現況分析，汽車路線貨運業因投資金額及場站設備金額龐大，想跨足此業別，有相當之困難度，一般在此業別業者，均能按政府法令規定營業，但汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業，則靠行情較為嚴重，尤其是汽車貨運業，由於經營者自有資金不足而進入門檻過高，因此先以借貸方式購車，短期性租用場站以符合門檻要求，於取得營運執照後再逐步處分資產，造成營運市場紊亂，以致衍生出靠行、自用車非法營運、市場惡性競爭，費率如同虛設，另一方面，未納入業態之其他公路貨物運輸業，如物流業、快遞業、農產運輸業、小型搬家業、海空運承攬運送業等因規模及業務量較小，亦無法達到管制門檻而無法申設成立汽車貨運業，甚至有新設搬家業為降低進入門檻值（搬家業門檻車輛為車輛全新貨車八輛以上，資本額新台幣壹仟萬元以上）以搬家業務申請執照而實際從事汽車貨運業務，因此管制門檻可以針對汽車貨運業作一修訂。

本研究建議採取「彈性門檻制」，亦即不規定最低門檻，申請者自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關採必要設施實質審查。另提出「保證金與運送責任險制」，亦即申請業者藉提存保證金，並投保運送責任險。此項建議經由幾次學者、業者座談結果，建議採取混合方案 - 「彈性門檻、保證金與運送責任險制」，僅對汽車貨運業此一業別優先試辦，業者提出營運計畫申請(內容包括資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等)，主管機關須做實質審查，業者須繳交保證金與提運送責任險保單副本，作為申請設立的條件。在實施前主管機關須訂定保證金數額、運送責任險保額與申設程序以作為配套。惟在採行運送責任險之前提，必須有適用於貨運業完整的保險精算制度。

7.2.2 相關法規修訂建議

在修訂法規前，公路主管機關需邀集汽車貨運業者與其他未納入法規規範業別之其他公路貨物運輸業，如物流業、快遞業、農產運輸業、小型搬家業、海空運承攬運送業等進行說明會；保險主管機關亦需對於運送責任險精算，核定保險費率與保單。後續之相關法規修訂建議，主要為公路法、汽車運輸業管理規則與汽車運輸業審核細則等，建議修訂重點說明如下(逐條之相關法規修訂建議，詳見表 7-2)：

1.公路法主要建議修訂內容

- (1) 第 38 條：建議維持原條文。

2.汽車運輸業管理規則主要建議修訂內容

- (1) 第 3 條：增訂提存保證金與投保運送責任險之替代規定。

3.汽車運輸業審核細則主要建議修訂內容

- (1) 第 4 條：資本額、車輛數不限制。
- (2) 第 4 條之 1：增列繳交保證金與投保運送責任險之規定。

表 7-2 公路汽車貨物運輸管制門檻重新訂定相關法規修訂建議表

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

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>及交通之便捷。</p> <p>(二) 當地無同類之汽車運輸業，或現有之汽車運輸業不足以適應大眾運輸需要。</p> <p>(三) 有助於市區之均衡發展，或解決偏遠地區之交通</p> <p>三、具有充分經營財力者：</p> <p>(一) 公路汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上。但經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</p> <p>(二) 市區汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上。但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</p> <p>(三) 遊覽車客運業最低資本額新臺幣五千萬元以上。但專辦交通車業務及金門、連江地區經營遊覽車客運業者，其資本額得為新臺幣一千萬元以上。</p> <p>(四) 計程車客運業最低資本額以公司行號經營者新臺幣五百萬元以上，但個人經營計程車客運業不在此限。</p> <p>(五) 小客車租賃業最低資本額甲種小客車租賃業新臺幣五千萬元以上，乙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上。</p> <p>(六) 小貨車租賃業最低資本額新臺幣五百萬元以上。</p> <p>(七) 汽車貨運業最低資本額新臺幣二千五百萬元以上，其屬專辦搬家業務及金門、連江地區經營汽車貨運業者，最低資本額應為新臺幣一千萬元以上。但個人經營小貨車貨運業則不在此限。</p> <p>(八) 汽車路線貨運業最低資本額新臺幣五千萬元以上</p>	<p>(七) 汽車貨運業最低資本額不限。</p>	<p>汽車貨運業不規定最低資本額，申請業者自行決定籌設公司之資本額。</p>

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>。</p> <p>(九) 汽車貨櫃貨運業最低資本額新臺幣三千萬元以上。</p> <p>四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者：</p> <p>(一) 車輛設備：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.公路汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上。 但經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。 2.市區汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上， 但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。 3.遊覽車客運業除 專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上。但金門、連江地區經營遊覽車客運業者，應具備全新大客車得為六輛以上。 4.計程車客運業以公司行號經營者應具備全新小客車三十輛以上，個人經營計程車客運業者以自購一輛為限，其車齡不得超過三年。計程車運輸合作社車輛數量、車齡條件，由該管公路主管機關定之。 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十輛以上。 7.汽車貨運業應具備全新貨車二十輛以上，其屬專辦搬家業務者應具備全新貨車八輛以上，金門、連江地區經營汽車運業者應具備全新貨車五輛以 	<p>7.汽車貨運業應具備車輛數不限。</p>	

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

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

7.3 費率管制部分

7.3.1 建議執行方案

短期對於採契約運送之業者(汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業)放寬管制，採「運價備查制」，對屬於公共運送之業者(汽車路線貨運業)維持「運價審核制」。運價備查制之實行，為避免大量之書面資料存放，與方便運價變更的再行備查，主管機關須建立電腦系統作為配套，提供業者固定輸入格式，將運價檔案上傳，變更運價時亦可上網修改或直接上傳資料檔。長期則視市場的競爭情況，進而解除費率管制。

7.3.2 相關法規修訂

在修訂法規前，公路主管機關需邀集汽車貨運業者進行說明會，取得業者共識，確定是「運價備查制」到「解除費率管制」兩階段改制或直接為「解除費率管制」。後續之相關法規修訂建議，主要為公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業客貨運運價準則與汽車貨運營運實施細則等有關貨運運價之規定，建議修訂重點說明如下(逐條之相關法規修訂建議，詳見表 7-3)：

1. 「公路法」主要建議修訂內容

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

2. 「汽車運輸業管理規則」主要建議修訂內容

- (1) 第 10 條：採運價備查與公告制，貨運運價不須報請該管公路主管機關核定。但須申報備查。採解除費率管制，貨運運價及

雜費不須經過核定。

- (2) 第 11 條：採運價備查與公告制，維持原條文。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須報請公路主管機關備查。
- (3) 第 105 條：採運價備查與公告制，維持原條文。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須揭示公告。
- (4) 第 108 條至 114 條：全條文刪除，採運價備查與公告制或採解除費率管制不須規定整車及零擔(第 108 條)、零擔計算單位(第 109 條)、輕笨貨物計算單位與方式(第 110 條)；不須報請該管公路主管機關核定(第 111 條)、裝卸費之收取(第 112 條)、車輛滯留費之收取(第 113 條)與貨物保管費之收取(第 114 條)。

3. 汽車運輸業客貨運運價準則主要建議修訂內容

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

4. 汽車貨運營運實施細則主要建議修訂內容

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

表 7-3 公路汽車貨物運輸費率放寬或解除管制相關法規修訂建議表

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

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

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

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
汽車運輸業客貨運運價準則第9條	貨櫃、零擔貨物、輕笨貨物、整體貨物、易損品、貴重品、危險品、正常工作時間以外運送之貨物以及小貨車、特種運輸車運輸之貨物，其運價得按基本運價加成計算，其加成率由中央或省、市公路主管機關核定之。	全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定。
汽車運輸業客貨運運價準則第10條	公路汽車客運之行李、包裹費及汽車貨運雜費之計算，由中央及直轄市公路主管機關核定之。其有合於加成情形者，得依前條規定辦理。	公路汽車客運之行李、包裹費之計算，由中央及直轄市公路主管機關核定之。其有合於加成情形者，得依前條規定辦理。	刪除「及汽車貨運雜費」。
汽車運輸業客貨運運價準則第11條	汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。	汽車運輸業經營客運營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。	排除貨運業，兩年檢討一次運價。
汽車貨運營運實施細則			
汽車貨運營運實施細則第1條	本細則依汽車運輸業管理規則（以下稱本規則）第一百四十四條規定訂定之。	廢除汽車貨運營運實施細則，全條文刪除。	採運價備查與公告制或採解除費率管制，不須規定實施細則。
汽車貨運營運實施細則第2條	汽車貨運運價依路面等級分別計算，路面等級區分如左： 一、一級路面：瀝青、柏油、混凝土等高級路面。 二、二級路面：平原區及丘陵區碎石路面、丘陵區山嶺區之高級路面。 三、三級路面：山嶺區碎石及碎石不平整之路面。 四、特殊路面：山嶺河底原野之臨時道路及低於三級路面之路面。 五、混合路面：一條路線含有第一款至四款二種以上之路面。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第3條	載運貨物起碼里程以十二公里計收。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運	貨運在起碼里程十二公里以內依基本運價加收百分之七十空駛	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
營運實施細則第4條	費。超過十二公里者，除十二公里以內依前項規定計收，其餘超過部分按每公里規定運價累加計收。		
汽車貨運營運實施細則第5條	大貨車整車貨物計程運費，依路面等級以基本運價乘載重、里程計算。 前項基本運價以經該管公路主管機關核定之費率為準。運輸里程尾數不足一公里者，按一公里計算。運費總計尾數未滿一元者，以一元計算。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第6條	特殊路面運輸貨物，其運費由汽車貨運業與託運人商定，但最高費率不得超過一級路面費率百分之一百八十。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第7條	混合路面運輸貨物應就各該實際里程分別計算運費。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第8條	不同車種之運費加成如左： 一、小貨車運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之四十。車輛載重計費不滿兩噸者，按兩噸計收。 二、貨櫃運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之五十。 三、零擔貨物運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之四十。	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第9條	包車費照左列規定計算： 一、計時包車每小時以行駛二十公里為準，未滿二十公里以二十公里計算，未滿一小時者以一小時計算，但第一小時得依第四條規定加收起碼里程內之空駛費。其計費公式如左： （一）大貨車計時包車計費公式： 第一小時： 運價 噸位 里程 空駛里程 元× 噸×（20+12×0.7）=元	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>第二小時及其後： 運價 噸位 里程 元× 噸×20=元</p> <p>(二) 小貨車計時包車計費公式： 第一小時： 運價 噸位 里程 空駛里程 加成 元× 2 × (20+12×0.7) ×1.4=元</p> <p>第二小時及其後： 運價 噸位 里程 加成 元× 2 × 20 ×1.4=元</p> <p>二、計日包車每日以使用八小時行駛一六〇公里為準，但第一小時得依第四條規定加收起碼里程空駛費，其超過部分由汽車貨運業與託運人約定之，其計算公式如左：</p> <p>(一) 大貨車計日包車計費公式： 運價 噸位 里程 空駛里程 元× 噸× (160+12×0.7) =元</p> <p>(二) 小貨車計日包車計費公式： 運價 噸位 里程 空駛里程 加成 元× 2 × (160+12×0.7) ×1.4=元</p>		
汽車貨運營運實施細則第10條	<p>各種貨物之運費雜費計價之加成，依照左列規定，有合雙重加成之規定者，依其最高費率加收。</p> <p>一、加收百分之二十者：</p> <p>(一) 長三．六公尺以上未滿六公尺，重一百八十公斤以上未滿七百二十公斤，體積一立方公尺以上未滿一．五立方公尺之貨物。</p> <p>(二) 搬家及容易損壞之物品。</p> <p>(三) 鮮魚及介、肉、家禽、家畜等。</p> <p>二、加收百分之五十者：</p> <p>(一) 長六公尺以上未滿七．三公公尺，重七百二十公斤以上未滿一千二百公斤，體積一．五立方公尺以</p>	全條文刪除。	同上。

法規條文	原條文	建議修訂條文	說明
	<p>上未滿三立方公尺之貨物。</p> <p>(二) 柴油、液體柏油、燃料油。</p> <p>三、加收百分之百者：</p> <p>(一) 重一千二百公斤以上未滿二千五百公斤，體積三立方公尺以上之貨物。</p> <p>(二) 靈柩或屍體。</p> <p>(三) 汽油、液化石油氣、濃硫酸、濃鹽酸、硝酸炸藥及其他有強烈腐蝕性、爆炸性、易燃性之危險物品。</p> <p>(四) 限時專送貨物。</p> <p>四、超過第一款至第三款所規定長度、重量、體積之貨物，經報值之貴重物品其運費之加成，由汽車貨運業與託運人約定之。</p>		
汽車貨運營運實施細則第 11 條	<p>運費減成依左列規定計算：</p> <p>一、運費里程自一百零一公里至二百公里部份，照規定費率減收百分之十五。</p> <p>二、運費里程在二百零一公里以上之部份，照規定費率減收百分之三十。</p>	全條文刪除。	同上。
汽車貨運營運實施細則第 12 條	<p>貨物裝卸費除汽車貨運業與託運人另行約定外依左列規定計算：</p> <p>一、普通貨物一裝一卸每噸裝卸費之計算，由汽車貨運業同業公會按裝卸工人每月之平均工資及其工作量核算後，報請該管公路主管機關核備後實施。裝卸貨物未滿一噸者以一噸計算。</p> <p>二、零擔貨物每百公斤之裝卸費，按每噸裝卸費十分之一計算，不滿一百公斤者以一百公斤計算。</p> <p>三、僱用臨時工擔任裝卸時，其計算運費標準自行約定，如勞工主管機關另有規定者從其規定。</p> <p>四、裝卸距離以十公尺為限，十一公尺至二十五公尺者加百分之五十，二十五公尺至五十公尺者加百分之</p>	全條文刪除。	同上。

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

第八章 結論與建議

本研究首先蒐集分析國外主要國家如美國、日本、歐盟國家對於公路汽車貨運管理制度與貨運產業發展特性；其次進行國內相關管理法規架構與管理課題探討及分析國內公路貨物運輸產業狀況。另對於汽車貨運業別分類、汽車貨運市場管制門檻條件、費率管制或解除管制等三項主要課題進行可行方案研擬、優劣分析與業者問卷調查分析；最後提出相關法規條文增修與配套措施。以下為本研究之結論與建議。

8.1 結論

1. 美國汽車運輸業申請設立採放寬登記條件，登記後有 18 個月的營運安全觀察期與評估，並規定負擔財務責任(如擔保品與保險)

申請公司填寫申請表格，並依規定繳交登記費後，即取得新加入登記資格。在取得新加入登記資格後，汽車運輸業者將有 18 個月的營運安全觀察期，在此期間，業者將接受安全審核，其交通事故情況及各項資訊均受到審核與評估，新加入的業者必須證明其有必要的管理系統以確保基本的營運安全，如果無法證明者，將被撤銷其新加入登記資格。並要求運送貨物資產之最低財務擔保，規定至少的財務保險責任。保險、擔保品必須持續有效，直到營運終止。

2. 美國、日本公路貨運業別以使用車輛分類

日本在公路貨運業態分類分為三類：輕型、一般及特定三種(其中輕型不納入貨運自動車運輸事業管理，因此實質上僅兩種)，其分類原則為：除特定需要(如拖車、化學車、貨櫃車等)由國土交通省許可外，其餘均納入一般公路汽車貨運範圍。而美國之業態分類分為私人汽車運輸業及受雇汽車運輸業兩種，前者是運送公司本身之物品，後者是運送他人之貨物。相當於我國自用

車及營業車之分類，而營運車輛又按車輛總重區分為小於 10,000 磅和大於 10,000 磅兩類，為保障運輸安全以及要求業者具有公共責任之財務能力，訂定運送貨物之最低財務擔保要求，隨運送貨物之特性(危險品、油品、放射性物品)而投保金額不同。

3. 分業經營、分業管理已不符市場需求

目前公路法所規範的貨運業包括：汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業三種業別，屬於分業特許經營的營業項目管制。三種業別各自有其區隔之貨運服務營業範圍，但目前許多汽車路線貨運業或少數規模較大之汽車貨運業為求達到完整的貨運服務，多採混業經營。另由於運輸產業之變遷，目前貨運經營型態已改變，如物流服務、快遞服務、整合型航空快遞等新興運輸業態尚無法令可規範，本研究認為目前法規所規範的三類汽車貨運類別已不符合市場需求，且許多汽車貨運相關業別並未納入法規規範，另外，分業經營並無法滿足顧客對整體物流服務的需求，亦限制業者多元的發展。

4. 汽車路線貨運業市場集中度較高，其他兩業較為分散

汽車路線貨運業者家數少，前四家累計市場佔有率(CR4) = 0.77，亦即前四家業者累計市場佔有率已高達 77%，表示少數業者對於市場具有較大的影響力。雖然目前市場具有競爭特性，但因其屬公共運送，本研究認為可對於這一類業別之運價維持管制，長期則視其市場競爭情況再採放寬管制或解除管制。而汽車路線貨運業之設置門檻，目前業者之資本額及車輛數多數高於法定門檻之資本額、車輛數甚多，此類業別投資較大，因此若放寬設置門檻，對於該業別影響較小。由於汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業家數較多，本研究無法取得各公司之營業額，用以計算市場集中度指標，但經由訪談得知這兩個業別市場非常競爭，運價比主管機關核定之基本運價低許多，亦無少數規模較大之業者，且多屬契約運送，因此本研究認為這兩類市場具有競爭特性，可對於這兩類業別之運價採放寬

管制或解除管制。

5. 目前法定資本額、車輛數門檻管制已不符實際需求

目前「汽車運輸業審核細則」對於汽車貨運業、汽車貨運業專辦搬家業務、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業、個人經營小貨車貨運業規定有資本額、車輛數、停車位之最低設置門檻。本研究認為法規所定之最低門檻已不符合實際營運需求，在最低門檻限制下，業者亦可藉由靠行車輛來達到最少車輛數規定，公司營運後車輛繳銷牌照後未替補，造成形式門檻如同虛設，無法達到主管機關期待業者能規模經濟營運及業者資產提供託運人相對保障的法規原意。若再限制門檻條件並在新進業者營運後主管機關加強嚴格查核，可能使業者無法有效利用資產與失去依業務規模調整車隊之彈性。

6. 業者意見調查結果

64.4%的業者贊成汽車貨運業別分類維持現況，不同意維持現況的業者則有 64.9%的業者較同意「合一」方案：只分一類，暫定名貨物運輸服務業。在汽車貨運的管制門檻上，53.9%的業者不贊成維持現況，而其中 90.9%的業者對於採「彈性門檻制」之同意度最高。在汽車貨運的費率管制上，66.3%的業者不贊成維持現況，而其中 81.1%的業者對於採「運價備查制」之同意度最高。

8.2 建議

1. 公路汽車貨物運輸業別短期不變，長期合一，不管制營業項目，重點管理特定車輛與危險貨載

本研究建議短期不須變動業別，只須修訂門檻條件，採彈性門檻、保證金與運送責任險制，可讓目前許多貨物運輸業如物流業、快遞業、農產運輸業、小型搬家業、海空運承攬運送業等容易申設成立汽車貨運業，納入法規管理。另短期雖不變動業別，但須以降

低門檻條件作為配套措施。

長期因為整合物流的發展，貨物運輸各業混業、跨業經營情形普遍，主管機關實無分業管理與限定其營業項目之必要，應將管理重點放在特定車輛運送危險貨物之業者，這些特定車輛在公路行駛，對民眾與道路環境影響風險程度較高，例如：油灌車、化學品車、砂石車、聯結車等。危險貨物係指對民眾與道路環境影響風險程度較高之貨種，例如：具有毒性、腐蝕性、放射性、感染性等。政府管理標的應為特定車輛與危險貨載，而非業者之營業項目，因此本研究提出以「貨物運輸服務業」涵蓋提供所有貨運與(或)物流服務之業別。長期採「合一」類別，主管機關須另訂特定車輛載運危險貨物管理辦法作為配套，明確定義特定車輛與危險貨物之範圍、運送證件、駕駛人訓練、運送路線報備、投保公共責任險、災害防制等。

2. 解除資本額、車輛數等申設門檻管制，採用彈性門檻、保證金與運送責任險制

目前對於汽車貨運各業的管制門檻條件已不符實際需求，且許多貨物運輸業如物流業、快遞業、農產運輸業、小型搬家業、海空運承攬運送業等，因規模及業務量較小，無法達到申設門檻成立汽車貨運業，故無法納入管理，更甚者使用自用車輛非法營業。另外管制門檻條件亦已衍生行之已久的靠行形式公司。本研究建議採「彈性門檻制」，亦即不規定最低門檻值，申請者自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關採必要之設施實質審查。公路主管機關針對此一議題，應先邀集相關業者舉行進行說明會，除可藉此凝聚共識之外，亦可多方聽取業者之建言。另建議推動「保證金與運送責任險制」，亦即申請業者藉提存保證金，並投保運送責任險。經由幾次學者、業者座談會結果，本研究建議採取混合方案 - 「彈性門檻、保證金與運送責任險制」，並對汽車貨運業此一業別優先試辦，業者提出營運計

畫申請(內容包括資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等)，主管機關須做實質審查，業者須繳交保證金與提供運送責任險保單副本，作為申請設立的條件。在實施前主管機關須訂定保證金數額、運送責任險保額與申設程序以作為配套。惟在採行運送責任險之前提，保險主管機關需已完成對於運送責任險精算、核定保險費率與保單等相關配套措施。

3. 貨運運價應從現階段之費率管制逐步放寬管制，最後解除管制

在放寬管制之前，公路主管機關需邀集汽車貨運業者進行說明會，取得業者共識，確定是「運價備查制」到「解除費率管制」兩階段改制或直接為「解除費率管制」。

「放寬管制」係指運價備查與公告，主管機關不審查及核定基本運價，由業者依據其服務項目研擬運價表及執行方案構想，報請主管機關備查並公告，除有重大變更，應依程序重新申報與公告外，在原備查原則及範圍內，只需公告。對於契約運送(汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業)業者放寬管制採「運價備查制」，對於公共運送(汽車路線貨運業)業者維持採「運價審核制」。運價備查制之實行，為避免大量之書面資料存放，與方便運價變更的再行備查，主管機關須建立電腦系統作為配套，提供業者固定輸入格式，將運價檔案上傳，變更運價時亦可上網修改或直接上傳資料檔。

「解除費率管制」係指運價由市場決定、託運人與運送人自行議約運送條件與運價，不需報主管機關備查。視市場的競爭情況，進而解除費率管制。

4. 強化公會功能，使公會能扮演政府與業者間橋樑，同時在費率自由化趨勢下，能與政府共同研定運價之上、下限，業者只需在此費率區下，自由定價議約，而業者需加入公會，公會透過網站定期公佈相關資訊，供業者及消費者參考。

參考文獻

1. 交通部運輸研究所，「台灣地區貨運經營管理之研究」，民國 77 年。
2. 交通部運輸研究所，「公路貨運集散與轉運問題之研究」，民國 80 年。
3. 任維廉、呂大衛，「我國民營國際捷運快遞業先驅者與後進者之銳爭對比分析」，交通大學土木工程研究所碩士論文，民國 83 年。
4. 交通部，「運輸政策白皮書」，民國 84 年。
5. 陳春益，「國內物流中心配送系統之探討」，運輸學刊，第 9 卷第 1 期，頁 65~80，民國 85 年。
6. 交通部運輸研究所，「汽車運輸業靠行問題之研究」，民國 86 年。
7. 交通部運輸研究所，「國內設置貨物轉運中心之可行性研究」，民國 86 年。
8. 交通部運輸研究所，「公路汽車貨運現況問題與運價準則之檢討研究」，民國 88 年。
9. 交通部運輸研究所，「公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究」，民國 88 年。
10. 台北市交通安全促進會，「台北市市中心區貨物運輸問題與對策之研究」，民國 88 年。
11. 交通部運輸研究所，「機動車輛租賃行業納入公路法管理體系適宜性之研究」，民國 90 年。
12. 日本貨物自動車運送事業法 <http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H01/H01HO083.html>
13. 交通部運輸研究所，「台灣地區公路汽車貨運業種分類之研究」，民國 91 年。
14. 東吳大學企管系，「規劃郵政業務拓展物流業務之研究」，民國 94 年。

附 錄 1

相關訪談紀錄

附錄 1 相關訪談紀錄

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究

訪談調查（一）（二）紀錄

訪談日期、時間：民國 94 年 3 月 9 日，

受訪單位：（一）臺北市汽車貨運商業同業公會

（二）臺灣省汽車貨運商業同業公會全國聯合會

受訪談人：（一）王台英總幹事 （二）林新忠顧問 林汶賢秘書長

訪談人員：黃書強、丁士展、黃珮婷

訪談內容：

1. 汽車貨運經營的問題與發展議題。
2. 汽車貨運業主管機關的管理角色定位。
3. 汽車貨運業別的分類。
4. 貨物運輸市場的管制門檻條件。
5. 以服務品質管制（例如：公開評鑑），來取代實質門檻管制的可行性。
6. 費率管制或解除管制。
7. 靠行車輛管理(經營模式、權利、義務、責任規範、入股制度等)。
8. 停車場問題。
9. 聯保制度分攤營運風險。
10. 汽車貨運業的成功案例。
11. 與商業公會合辦「產業發展論壇」，公會可否配合辦理，聯絡會員。

臺北市汽車貨運商業同業公會訪談記錄

具體意見：

1. 雖然說各業態都有所重疊到，但並不太過份嚴重的。
2. 管制門檻還算可行！！
3. 一台車就可以算是一家公司。政府難以駕馭公共安全堪慮。
4. 業別分類不建議再細項分類細分後容易造成同一業別內業者家數過少。
5. 目前汽車貨運業設立門檻是 20 車輛新車一年內不得轉讓。(資本額 2500 萬元)
6. 搬家業的設置門檻已降低了。
7. 搬家業現在以臺北為最多，其他縣市很少，有許多家都朝向 ISO 認證。為提高安全性。
8. 自用車的非法營業及招攬生意干擾市場業造成不公平競爭。顯示管理不佳。
9. 目前以存在市場上的營業車與自用車的比例約是 1：35，目前比例至少在 1：20 左右差距相當非常大。
10. 監理處稽查小組不力不足管制，取締困難無法辨認營業車或是自用車。
11. 自用車得非法營業對於消費者來說不安全且使政府稅收大為短缺。
12. 稽查小組對於取締也沒有去做。
13. 起重社也加入貨運業發票竟開立運費，國稅局應該要加以管制。
14. 自用車牌照發放過多，導致自用車充斥市場。
15. 搬家業的評鑑交由崔媽媽來承包，以消費者的立場來評鑑。

- 16.搬家業的評鑑就連自用車都加入評鑑，評鑑單位給予的理由是（不論是黑貓白貓能抓老鼠的就是好貓）。
- 17.靠行問題嚴重，約佔 95% 政府遲遲不訂立相關的靠行契約書以釐清權利及義務。
- 18.貨運業是相當多元化的因為車種繁雜。不是單一車種。
- 19.政府的處處加以管制卻不加以輔導。
- 20.日本政府不論是軟硬體的開發政策也相當的明確。
- 21.費率方面希望訂立下限，使業者不要削價競爭。
- 22.路線貨運業的費率以經由 30% 向上調升為 40% 。
- 23.運價管制較無意義沒上下限。目前均按照表實施，延頓公里都是不確實的。
- 24.停車場目前一方面放寬到八分之一（原條例為六分之一）不切實際而目前急需由政府興建大型貨運集散場，供業者使用，而不是劃定規劃區以 BOT 方式民間興建很難達到目的。
- 25.成功案例方面建議康橋及威力兩家若需以門面照相則康橋較適合。
- 26.希望氣燃費能隨油徵收，基於使用者付費之原則機制下。

臺灣省汽車貨運商業同業公會訪談記錄

具體意見：

1. 路線貨運業者固定路線皆是以大資本經營
2. 普通貨運靠行的情形多最重約佔 90% 以上。
3. 租 20 輛車申請牌照成立公司，一年內不得異動。但車輛部分業者向車商以

租用方式取得。

4. 車種分類業別不可能變少，變多倒可以。
5. 貨運業者希望減資。否則經營資產帳面價值越來越大而實際上經營結果卻不然有進項投資資本額而無法去項（費用）資料影響到報稅問題。
6. 自用車在市場上太過於氾濫。
7. 靠行的司機不希望開發票而是以實收打折方式計費（扣除營業稅及降低收入）。
8. 運費需要有限，避免削價競爭。
9. 貨物集散場建議由貨櫃業者來承做。
10. 公會的會員費是由實際車輛數來收取的。因各公司之車輛數較正確。
11. 資金流向稅務機關會查核有關資本額方面所以希望減資。
12. 貨運業有 9 成 5 是屬於靠行的。
13. 門檻降低是指在設立公司後若經營不善者需開放減資。
14. 靠行管理有制式合約但沒有政府背書。近期將報請公路總局核被以參與經營書方式簽訂雙方合約。。
15. 靠行的現象在降低門檻後有可能降低，但不會消失。EX：計程車業。
16. 運送貨源在行內由車公司掌握提供，行外車則由司機自行尋找。
17. 航空貨運業者可以使用自用車牌相當的不公平。
18. 3.49 噸以下可屬於個人，3.5 噸個人不得申請。
19. 車輛保險應加入任意險的部分。

20.自用車應強力取締。

21.在日本有規定只有營業車可進入市區自用車有規定時間不能進入市區，如此可抑制自用車氾濫同時但政府也有加以輔導業者經營。

22.希望政府能開發貨運集散地。由政府興建。

23.利用貨運公會網站推廣建立口碑，積極推廣 E 化服務之宣導。

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究

交通部訪談調查（三）

訪談日期、時間：民國 94 年 3 月 18 日，

受訪單位：交通部

受訪談人：王基洲專員

訪談人員：黃書強 丁士展 黃珮婷

訪談內容：

1. 汽車貨運經營的問題與發展議題。
2. 汽車貨運業主管機關的管理角色定位。
3. 汽車貨運業別的分類。
4. 貨物運輸市場的管制門檻條件。在設立公司後若經營不善者需開放減資。
5. 以服務品質管制（例如：公開評鑑），來取代實質門檻管制的可行性。
6. 費率管制或解除管制。
7. 汽車貨運靠行佔 90% 以上，關於靠行車輛管理(經營模式、權利、義務、責任規範、入股制度等)，交通部對於訂定汽車貨運業接受個別經營者(寄行)委託服務契約範本之意見。【公路法第 55 條】汽車運輸業除經營客、貨運輸外，得接受個別經營者之委託辦理左列業務：
 - (1)車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及各種異動登記。
 - (2)車輛使用牌照稅、燃料使用費與其他稅費及違規罰鍰之繳納。

(3)汽車責任保險之投保。

(4)行車事故之有關事項。

(5)購車貸款申請及動產擔保之登記。

(6)其他經公路主管機關核准之業務。

汽車運輸業受託辦理前項業務，應與委託人簽訂書面契約，載明雙方之權利義務及違約責任；其契約範本由交通部定之。

8. 停車場問題。業者目前急需由政府興建大型貨運集散場，供業者使用，而不是劃定規劃區以 BOT 方式民間興建。

9. 自用車非法營業問題。自用車非法營業嚴重，對消費者來說不安全且政府稅收減少，影響合法營業繳稅業者的生計，但稽查小組取締不易。

10.航空貨運承攬業者可以使用自用車牌。

11.聯保制度分攤營運風險。車輛保險應加入任意險的部分。

交通部訪談記錄

具體意見：

1. 本研究之緣起來自於交通政策白皮書

2. 主管機關角色定位是依公路法第一條規定，以其基本的原則去管理。

3. 正確的名稱應是公路汽車貨運運輸服務業

4. 設置門檻在當初是以輔導的角色，將市場機制建立出來所以以管制的方式現今而是朝向安全的與制度上管理的方式。

5. 目前的三業類已經模糊，因為沒有任何一家業者是專門從事其中的任

一業類。因為已經回歸市場競爭。

6. 在市場機制下是公路汽車貨運運輸服務業需要有相當的財力，所以那些只有十輛車的老闆選擇靠行這都不是長久之計。
7. 新竹及大榮貨運是以公司行號間的貨運為主，UPS 及 DHL 則以小包貨運快遞為多。
8. 多數外商想要進入臺灣市場但因市場機制以發展得相當成熟，所以無法成功進入。
9. 汽車貨運業現今經營已朝向有其附加價值高服務例如兼營倉儲及包裝服務。
10. 靠行問題來自於設置門檻問題，但若要降低門檻恐對業界又有所衝擊，以致於公會抗議。
11. 現今的市場機制已朝向自由競爭的市場機制，故高門檻已不合時宜。
12. 對於開放減資是有困難的。因為現在的經營者面臨接班公司繼承遺產稅的問題所以希望減資。
13. 業界不希望降低門檻是因為會因此短少了靠行費收入。
14. 若以服務品質的評鑑方式來替代管制，在政府立場上當然是很好的。但業界方面則是會有所反彈，因為名次不好的業者會質疑其公平性。
15. 因市場成熟度高因此在費率的管制上朝向解除管制方面。
16. 93 年度有調整運價但不是調整費率本身而是在加成方面調昇由原 30 % 向上提升至 40% 。

- 17.希望調整費率的業者是因為其投資項目資金龐大而調整，導致利潤偏低。
- 18.新竹貨運的自動化電腦化程度高是因為其投入的時間較早，其次是大榮。
- 19.中聯貨運因不投資於更新設備但市佔率高。也不是長久之計。
- 20.公會的整合困難，因為大家都要當老大。當理事長可居要角。
- 21.靠行的百分比偏高運費偏低，將導致市場沒有競爭力。
- 22.公路汽車貨運業不適用 55 條而適用 91 條之 1。
- 23.靠行問題公路法沒有明示，但存在有太多問題。業者方面有稅費問題，司機方面有車籍資料問題。
- 24.靠行契約書在公路總局方面是備查而不是核准承認靠行。
- 25.停車場問題存在已久，多數業者是都沒有停車場的。
- 26.大型的貨物集散場如由政府來興建有時效上的困難以及地點上的選擇也難盡如人意。

新竹貨運訪談記錄（四）

■ 訪談日期：中華民國 94 年 4 月 1 日

■ 受訪單位：新竹貨運股份有限公司

■ 受訪人員：陳榮泉 執行副總經理

吳惠信 業務部資深經理

杜專員

■ 訪談人員：黃書強丁士展黃珮婷

■ 訪談內容：同臺北市汽車貨運商業同業公會

中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

■ 具體建議：

1. 新竹貨運在物流、倉儲、貨運三者皆有經營。
2. 各種營業項目在營業執照上均有註明。
3. 目前運輸業皆是跨行業在經營，其他先進國家則是一張執照包含各項營業活動。
4. 新竹貨運在 80 年間開始經營倉儲。
5. 經濟部的流通運輸服務業是不得有跨行至販售的行為。
6. 國際物流的業務量不太大，與 TNT 大陸合作聯盟。
7. 新竹貨運未來趨勢會走向在兩岸間的高科技產品的運送。
8. 國際物流中心需要特殊執照，其最大要件為土地的取得不易。
9. 成本支出最多的是人力，其次為車輛及設備的折舊、第三為燃油。

- 10.路線貨運業方面建議再加以整合。
- 11.貨運業的界定太過於模糊。
- 12.代運郵件是不合法的（郵政法規有強制規定）。
- 13.費率的調整的意義頗大，面臨成本的上漲調整是有必要的。
- 14.汽車運輸業運價是以距離及重量來做計算標準的，
- 15.在市場競爭的機制下是必須要調整運價的。
- 16.路線貨運業費率的訂定為運價的上限。
- 17.汽車貨運業皆是以靠行較多。
- 18.在日本方面也是有管制運價的，其他國家業者具有自行調整之權力。
- 19.如果政府解除管制，則將以良性的競爭為主利用折扣的方式給予優惠。
- 20.以品質來吸引顧客，新的附加價值來產生利基。
- 21.新竹貨運是首先啟用貨件立即追蹤的服務。
- 22.RFID 用於貨櫃運輸較多。
- 23.貨件條碼在一件貨件來說相當簡單若同時一批貨物要使用貨件條碼困難性較高。
- 24.整筆訂單價格分為倉儲 加工 運輸三部分。
- 25.運輸跟隨基本定價依點對點的計費價格。
- 26.現在除了國際物流以外的其餘都能做。
- 27.貨物運輸門檻不需要限制，因政府沒有公權力可以執行。應交由市場機制來決定。

- 28.管制的法規使得合法的業者綁手綁腳。只限制了合法的人。
- 29.對政府的建言是希望開放農地不要限制只能於工業用地蓋物流中心。
- 30.物流專業區建議設在高速公路交流到出口附近。
- 31.服務品質評鑑方式沒有作用。仍須仰賴市場機制的自由淘汰。
- 32.偏遠地區不適合有路線貨運。(如金門地區)
- 33.個人的貨運行是會侵蝕到貨運業的本身。
- 34.新竹貨運在上海也有辦事處，經營的多為科技產品運送。
- 35.現在新竹貨運已經不載運送裸裝貨物基於保護其他貨品安全及運送貨物的人員安全考量。

附 錄 2

業者調查問卷

附錄 2 業者調查問卷

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討 調查問卷

國內公路貨物運輸市場在公路法的規範有分為汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃運輸業三種，另在汽車運輸業審核細則中規定資本額、車輛數、停車空間等申設門檻限制；然而由於運輸產業市場之變遷，目前貨運服務型態已改變有物流服務、快遞服務、整合型航空快遞等新興運輸業，為因應市場環境變遷及健全貨運市場之發展，實有必要針對相關汽車運輸業管理法規進行通盤檢討。本研究單位接受交通部運輸研究所委託，針對(1) 汽車貨運業別分類、(2) 汽車貨運市場管制門檻條件、(3) 費率管制與解除管制等三項主要議題進行研究，探討現行貨運業種分類之適宜性與可行分類方案，提出國內公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件具體建議與相關法規增修之建議。

為了解業者現況與需求，以作為本計畫改善方案研擬，提供政府未來修法之參考，煩請貴公司配合填答問卷。本調查所得之資料，僅供本計畫研究分析之用，對於貴公司之業務資料，我們會慎重處理與保密。敬請協助配合，謝謝，若您有問題詢問請電洽(02)23577228，黃小姐。煩請將填答完之問卷回覆至 cteclwy@ms34.hinet.net 或 傳真至(02)23217936。

委託 單位：交通部運輸研究所

計畫主持人：汎誠科技有限公司 黃書強

協同主持人：國立臺灣海洋大學 丁士展 謹上

第一部份、汽車貨運業別分類		請在閱讀現況說明與問題檢討後，在分項方案意見空格中打✓。
1-0	<p>目前公路法所規範的貨運業包括：汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業三種業別，屬於分業特許經營的營業項目管制狀況。</p> <p>然而由於運輸產業之變遷，目前貨運經營已改變有物流服務、快遞服務、整合型航空快遞等新興運輸業態未受法令規範，研究單位認為法規所規範的三類汽車貨運類別已不符合市場需求，許多汽車貨運相關業別亦未納入法規規範，另外，分業經營無法滿足顧客對整體物流服務的需求，亦限制了業者的發展。</p> <p>以下有數個對汽車貨運業別分類之維持現況或本研究單位研擬之改革方案，請貴公司依據目前之營運與市場狀況，提供您寶貴的意見。(說明：1. 以下所稱「汽車貨運業別」並非特指公路法所定之「汽車貨運業」，其涵蓋所有以汽車運輸貨物營業者。2. 法定業別分類只用來作為規範營運項目型態與分業管理，並不影響個別公司之商業登記公司名稱。)</p> <p>請參閱以下優劣分析，再進行填答：</p>	

與 優劣 分析	<table border="1"> <thead> <tr> <th>方案</th> <th>優點</th> <th>缺點</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-1 維持目前三種類別</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者不須換照。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 許多相關業別未能納入法規規範。 ■ 分業經營無法滿足顧客對整體物流服務的需求。 ■ 限制了業者彈性經營空間。 ■ 三種業別常混合經營，主管機關分業管理不符業者營運現況。 </td> </tr> <tr> <td>1-2 【二分】</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 以使用特定車種做分類，主管機關可針對風險性高之車種業別作加強規範與特別管理。 ■ 主管機關對於使用一般車種營業之管理，由於風險性較小，可減少管理之投入。 ■ 業者可增加營運項目的範圍與彈性。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。 </td> </tr> <tr> <td>1-3 【合一】</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可完全依業務量、貨運性質與顧客需求，增加營運項目的範圍。 ■ 消費者可經由一家業者獲得所有運輸與物流服務。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。 </td> </tr> </tbody> </table>	方案	優點	缺點	1-1 維持目前三種類別	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者不須換照。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 許多相關業別未能納入法規規範。 ■ 分業經營無法滿足顧客對整體物流服務的需求。 ■ 限制了業者彈性經營空間。 ■ 三種業別常混合經營，主管機關分業管理不符業者營運現況。 	1-2 【二分】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以使用特定車種做分類，主管機關可針對風險性高之車種業別作加強規範與特別管理。 ■ 主管機關對於使用一般車種營業之管理，由於風險性較小，可減少管理之投入。 ■ 業者可增加營運項目的範圍與彈性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。 	1-3 【合一】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可完全依業務量、貨運性質與顧客需求，增加營運項目的範圍。 ■ 消費者可經由一家業者獲得所有運輸與物流服務。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。
	方案	優點	缺點										
	1-1 維持目前三種類別	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者不須換照。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 許多相關業別未能納入法規規範。 ■ 分業經營無法滿足顧客對整體物流服務的需求。 ■ 限制了業者彈性經營空間。 ■ 三種業別常混合經營，主管機關分業管理不符業者營運現況。 										
	1-2 【二分】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以使用特定車種做分類，主管機關可針對風險性高之車種業別作加強規範與特別管理。 ■ 主管機關對於使用一般車種營業之管理，由於風險性較小，可減少管理之投入。 ■ 業者可增加營運項目的範圍與彈性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。 										
1-3 【合一】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可完全依業務量、貨運性質與顧客需求，增加營運項目的範圍。 ■ 消費者可經由一家業者獲得所有運輸與物流服務。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 現有經營業者須換照。 											
1-1 維持目前三種類別，不需任何改變。 註：若您勾選同意或非常同意，請跳過 1-2 與 1-3 之問項。													
<input type="checkbox"/> 非常不同意 <input type="checkbox"/> 不同意 <input type="checkbox"/> 沒有意見 <input type="checkbox"/> 同意 <input type="checkbox"/> 非常同意													
1-2 【二分】：第一類為「特殊貨運業」：以特定車輛運送貨物為營業者。(所定義之特定車輛為在公路行駛對民眾與道路環境影響風險程度較高之車種，例如：油灌車、化學品車、砂石車、聯結車等)。第二類為「一般貨運業」：非使用第一類特定車輛，以載貨汽車運送一般貨物為營業者。													
<input type="checkbox"/> 非常不同意 <input type="checkbox"/> 不同意 <input type="checkbox"/> 沒有意見 <input type="checkbox"/> 同意 <input type="checkbox"/> 非常同意													
1-3 【合一】：只分一類，暫定名「貨物運輸服務業」，該業別營業項目可涵蓋提供所有貨運、物流服務業。													
<input type="checkbox"/> 非常不同意 <input type="checkbox"/> 不同意 <input type="checkbox"/> 沒有意見 <input type="checkbox"/> 同意 <input type="checkbox"/> 非常同意													
1-4 其他意見或建議：													

第二部份、汽車貨運市場的管制門檻條件		請在閱讀現況說明與問題檢討後，在分項方案意見空格中打✓。													
現況 說明 與 問題 檢討 與 優劣 分析	<p>2-0 目前汽車運輸業審核細則對於汽車貨運業(汽車貨運業專辦搬家業務)、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業、個人經營小貨車貨運業規定有資本額、車輛數、停車位之最低設置門檻。</p> <p>研究單位認為法規所定之最低門檻已不符合實際營運需求，在最低門檻限制下，業者亦可藉由靠行車輛來達到規定之最少車輛數，公司營運後車輛繳銷牌照未替補，造成形式門檻如同虛設，未能達到主管機關期待業者能規模經濟營運、業者資產提供託運人相對保障的法規原意。若嚴格限制門檻條件下，業者亦未能有效利用資產與失去依業務規模調整車隊之彈性。</p> <p>以下有數個對於汽車貨運市場管制門檻條件之維持現況或本研究單位研擬之改革方案，請貴公司依據目前之營運與市場狀況，提供您寶貴的意見。</p> <p>請參閱以下優劣分析，再進行填答：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>方案</th> <th>優點</th> <th>缺點</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2-1 維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不需任何改變</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 主管機關審核容易。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 資本額、車輛數等門檻規定未能滿足市場營運狀況。 ■ 司營運後車輛繳銷牌照未替補，造成形式門檻如同虛設。 ■ 業者亦未能有效利用資產 ■ 業者沒有依業務規模調整車隊之彈性。 </td> </tr> <tr> <td>2-2 【不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核】</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可依據其經營規模提出申請，較具彈性。 ■ 主管機關規範營業場所、停車位、員工休息場所等必要設施，較能確保業者正常營業。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 主管機關不易審核，營運查核需投入相當人力。 ■ 對於託運人較無保障。 </td> </tr> <tr> <td>2-3 【只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險】</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 對於託運人之保障，由保險公司承擔。 ■ 對於運送人，可轉嫁營運風險由保險公司承擔。 ■ 業者繳交主管機關保證金，可作為託運人與第三人之第二層保障。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 運送責任險保費，保險公司隨公司信譽、出險記錄、違規記錄等訂定。 </td> </tr> </tbody> </table>			方案	優點	缺點	2-1 維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不需任何改變	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 主管機關審核容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 資本額、車輛數等門檻規定未能滿足市場營運狀況。 ■ 司營運後車輛繳銷牌照未替補，造成形式門檻如同虛設。 ■ 業者亦未能有效利用資產 ■ 業者沒有依業務規模調整車隊之彈性。 	2-2 【不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可依據其經營規模提出申請，較具彈性。 ■ 主管機關規範營業場所、停車位、員工休息場所等必要設施，較能確保業者正常營業。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 主管機關不易審核，營運查核需投入相當人力。 ■ 對於託運人較無保障。 	2-3 【只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 對於託運人之保障，由保險公司承擔。 ■ 對於運送人，可轉嫁營運風險由保險公司承擔。 ■ 業者繳交主管機關保證金，可作為託運人與第三人之第二層保障。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運送責任險保費，保險公司隨公司信譽、出險記錄、違規記錄等訂定。
	方案	優點	缺點												
	2-1 維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不需任何改變	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 主管機關審核容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 資本額、車輛數等門檻規定未能滿足市場營運狀況。 ■ 司營運後車輛繳銷牌照未替補，造成形式門檻如同虛設。 ■ 業者亦未能有效利用資產 ■ 業者沒有依業務規模調整車隊之彈性。 												
	2-2 【不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 業者可依據其經營規模提出申請，較具彈性。 ■ 主管機關規範營業場所、停車位、員工休息場所等必要設施，較能確保業者正常營業。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 主管機關不易審核，營運查核需投入相當人力。 ■ 對於託運人較無保障。 												
2-3 【只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 對於託運人之保障，由保險公司承擔。 ■ 對於運送人，可轉嫁營運風險由保險公司承擔。 ■ 業者繳交主管機關保證金，可作為託運人與第三人之第二層保障。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運送責任險保費，保險公司隨公司信譽、出險記錄、違規記錄等訂定。 													
2-1	<p>維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不需任何改變。</p> <p>註：若您勾選同意或非常同意，請跳過 2-2 與 2-3 之問項。</p> <p> <input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意 </p>														
2-2	<p>【不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核】：申請者自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關依據該些必要設施進行實質審查核定其申設，營業後亦必須維持原申請時之設施，若有變更亦需報經主管機關核准。</p> <p> <input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意 </p>														

2-3	<p>【只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險】：(說明：以下保證金、運送責任險金額部分，不需填入數字，本研究僅建議改善方案之方向，若經採用，未來主管機關尚會經過協商與修法程序訂定數額。以下執行方式係參考「海運承攬運送業管理規則」之條文規定。) 實收資本額不得少於新臺幣____萬元。每增設一營業站所應增資新臺幣____萬元。申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣____萬元。每增設一營業站所應增繳保證金新臺幣____萬元。運送責任保險，每一意外事故保險金額不得少於新臺幣____元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣____萬元。經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保運送責任保險者，得申請無息退還保證金。該運送責任保險，每一意外事故保險金額不得少於新臺幣____萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣____萬元。保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單向主管機關報備。已投保運送責任險，得檢具保險單，申請核准保證金減為新臺幣____萬元。</p>															
	<p><input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意</p>															
2-4	<p>貴公司對於使用【服務品質管制門檻】替代實質管制門檻之意見？</p> <p>說明：服務品質管制門檻，即由主管機關委託公正單位設計服務品質評鑑指標，對現有業者進行評鑑，或對新申設業者進行評鑑審查，評鑑結果作為主管機關審核業者進入或退出之依據。</p>															
	<p><input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意</p>															
2-5	<p>其他意見或建議：</p> <table border="1" data-bbox="172 1097 1431 1948"> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> <tr><td> </td></tr> </table>															

第三部份、費率管制 或 解除管制		請在閱讀現況說明與問題檢討後，在分項方案意見空格中打✓。													
3-0 現況 說明 與 問題 檢討 與 優劣 分析	<p>目前依據公路法第 42 條：「汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。前項準則，由交通部定之。」以及公路法第 43 條規定：「汽車運輸業之客、貨運運價及雜費，非經公告，不得實施。」其子法「汽車運輸業客貨運運價準則」、「汽車運輸業管理規則」、與「汽車貨運營運實施細則」規定有汽車貨運運價計算與實施的細部規則。因此，汽車貨運運價尚屬費率管制。</p> <p>研究單位認為政府部門為防止貨運壟斷、影響民生物價之費率管制時空背景因素消失，目前之汽車貨運市場已具有自由競爭之市場機制；消費者意識抬頭，託運人權益亦有公平交易法、消費者保護法之保護；貨運服務亦趨向整體物流服務，對顧客的報價結構複雜，目前所制訂基本運價(元/延噸公里)已不符合運價條件與市場競爭狀況。</p> <p>以下有數個對汽車貨運運價「費率管制 或 解除管制」之維持現況或本研究單位研擬之改革方案，請貴公司依據目前之營運與市場狀況，提供您寶貴的意見。</p> <p>請參閱以下優劣分析，再進行填答：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>方案</th> <th>優點</th> <th>缺點</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3-1 維持目前費率管制</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 業者有基本運價作為報價基礎。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 須透過費率委員會審核基本運價，所需程序時間較長，較不具彈性與時效性。 ■ 限制了業者依市場狀況彈性定價空間。 ■ 忽略市場競爭機制。 ■ 無法有效反應成本調整運價。 </td> </tr> <tr> <td>3-2 【改制為運價備查與公告】</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 主管機關不須透過費率委員會審核基本運價。 ■ 能保護相對弱勢之託運人。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況自主調整運價，較具彈性與時效性。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 運價調整時，業者須作備查與公告，程序較為繁複。 </td> </tr> <tr> <td>3-3 【解除費率管制】</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 導入自由競爭之市場機制。 ■ 消費者自由選擇。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況完全自主調整運價，更具彈性與時效性。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 相對弱勢之託運人，可能產生價格歧視的狀況。 </td> </tr> </tbody> </table>			方案	優點	缺點	3-1 維持目前費率管制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 業者有基本運價作為報價基礎。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 須透過費率委員會審核基本運價，所需程序時間較長，較不具彈性與時效性。 ■ 限制了業者依市場狀況彈性定價空間。 ■ 忽略市場競爭機制。 ■ 無法有效反應成本調整運價。 	3-2 【改制為運價備查與公告】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主管機關不須透過費率委員會審核基本運價。 ■ 能保護相對弱勢之託運人。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況自主調整運價，較具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 運價調整時，業者須作備查與公告，程序較為繁複。 	3-3 【解除費率管制】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 導入自由競爭之市場機制。 ■ 消費者自由選擇。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況完全自主調整運價，更具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 相對弱勢之託運人，可能產生價格歧視的狀況。
	方案	優點	缺點												
	3-1 維持目前費率管制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 不需修改現有相關法令。 ■ 業者有基本運價作為報價基礎。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 須透過費率委員會審核基本運價，所需程序時間較長，較不具彈性與時效性。 ■ 限制了業者依市場狀況彈性定價空間。 ■ 忽略市場競爭機制。 ■ 無法有效反應成本調整運價。 												
	3-2 【改制為運價備查與公告】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主管機關不須透過費率委員會審核基本運價。 ■ 能保護相對弱勢之託運人。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況自主調整運價，較具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 運價調整時，業者須作備查與公告，程序較為繁複。 												
3-3 【解除費率管制】	<ul style="list-style-type: none"> ■ 導入自由競爭之市場機制。 ■ 消費者自由選擇。 ■ 業者能依市場狀況、成本狀況完全自主調整運價，更具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需修改現有相關法令。 ■ 相對弱勢之託運人，可能產生價格歧視的狀況。 													
3-1	<p>維持目前費率管制現況，不需任何改變。 註：若您勾選同意或非常同意，請跳過 3-2 與 3-3 之問項。</p> <p> <input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意 </p>														
3-2	<p>【改制為運價備查與公告】：主管機關不審定基本運價，由業者研擬運價表及執行方案構想報請主管機關備查並公告，除有重大變更，應依程序重新申報與公告外，在原核定原則及範圍內，只需核備。</p> <p> <input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意 </p>														
3-3	<p>【解除費率管制】：運價由市場決定、託運人與運送人自行議約運送條件與運價，不需報主管機關備查。</p> <p> <input type="checkbox"/>非常不同意 <input type="checkbox"/>不同意 <input type="checkbox"/>沒有意見 <input type="checkbox"/>同意 <input type="checkbox"/>非常同意 </p>														

3-4	其他意見或建議：

第四部份、填表人、公司基本資料與營運現況		請填答問項或在空格中打✓。											
4-1	填表人姓名：_____。 職稱：_____。 聯絡電話：_____。												
4-2	公司名稱：_____。 資本額：_____萬。												
4-3	請問貴公司之汽車貨運營業項目為何？(可複選)												
	<input type="checkbox"/> 汽車貨運業 <input type="checkbox"/> 路線汽車貨運業 <input type="checkbox"/> 汽車貨櫃貨運業 <input type="checkbox"/> 汽車貨運業專辦搬家業務												
4-4	貴公司除提供汽車貨運服務外，還提供以下哪些服務：(可複選)												
	<table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 汽車修理保養</td> <td><input type="checkbox"/> 運輸設備租賃</td> <td><input type="checkbox"/> 倉庫租賃</td> <td><input type="checkbox"/> 倉儲、共同配送</td> <td><input type="checkbox"/> 流通加工、包裝</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 文書檔案、家俱保管</td> <td><input type="checkbox"/> 公司團體、工廠、住家之搬遷服務</td> <td><input type="checkbox"/> 代收貨款</td> <td><input type="checkbox"/> 電腦系統開發、安裝、維護、買賣</td> <td><input type="checkbox"/> 電腦資料處理</td> </tr> </table>			<input type="checkbox"/> 汽車修理保養	<input type="checkbox"/> 運輸設備租賃	<input type="checkbox"/> 倉庫租賃	<input type="checkbox"/> 倉儲、共同配送	<input type="checkbox"/> 流通加工、包裝	<input type="checkbox"/> 文書檔案、家俱保管	<input type="checkbox"/> 公司團體、工廠、住家之搬遷服務	<input type="checkbox"/> 代收貨款	<input type="checkbox"/> 電腦系統開發、安裝、維護、買賣	<input type="checkbox"/> 電腦資料處理
<input type="checkbox"/> 汽車修理保養	<input type="checkbox"/> 運輸設備租賃	<input type="checkbox"/> 倉庫租賃	<input type="checkbox"/> 倉儲、共同配送	<input type="checkbox"/> 流通加工、包裝									
<input type="checkbox"/> 文書檔案、家俱保管	<input type="checkbox"/> 公司團體、工廠、住家之搬遷服務	<input type="checkbox"/> 代收貨款	<input type="checkbox"/> 電腦系統開發、安裝、維護、買賣	<input type="checkbox"/> 電腦資料處理									
	<input type="checkbox"/> 其他服務：												
4-5	請問貴公司之總車輛數？_____輛。 其中屬靠行之車輛數？_____輛。												
4-6	請問貴公司之營業站所幾處？_____處。 其中是否有作為倉儲或物流中心使用？ <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否。												
4-7	請問貴公司之員工人數？_____人。 其中司機人數？_____人。												
4-8	請問貴公司之營業車輛停車位數？_____個。 其中屬自有幾個？_____個。租賃幾個？_____個。												

附 錄 3

第一次專家學者座談會會議紀錄

附錄 3 第一次專家學者座談會會議紀錄

會議時間：94 年 6 月 1 日

會議地點：交通部運輸研究所會議室

主持人：計畫主持人黃書強、王組長穆衡

與會人員：林新忠先生、張科長舜清、交通部路政司、交通部公路總局、臺北市監理處、臺北市汽車貨運商業同業公會、臺北市汽車貨櫃貨運商業同業公會、中華民國汽車貨運商業公會全國聯合會、臺灣省汽車貨運商業同業公會、臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、交通部運輸研究所。

專家學者及單位代表意見：

林新忠先生：

1. 門檻問題冗長有許多問題是法規未落實，對於主管機關建議也提出過希望藉由此一研究使主管機關重視相關議題。
2. 現行的分類混亂如果要釐清的話相當的困難也很難釐清反而會使情況更加混亂不適宜再細分，政府應著重在輔導的問題上。
3. 運價方面在一般貨運及市區貨運上是不適用且不符合需求的，將運價提高也只會淪為空談無法實際使用。只有在路線貨運上可以使用得到該項福利，因路線貨運的公司規模龐大，但也無法完全依照主管單位所研定的運價也僅供參考用。
4. 未來的物流業的發展將會朝向一個整合物流業的模式，在十餘年前我們國

內業者就早已到日本考察過當地的物流業者，包括整合物流業、貨櫃轉運站及物流中心，也建言給交通部。在日本方面在輔導物流轉運站及專業中心政府付出了相當大的努力協助民間建置輔導，以低利貸款給民間興建。也提供海埔新生地設置貨物轉運站也包含了停車場及修車廠、加油站以及休閒空間。

5. 在從日本籍其他先進國家考察後成立了物流協會與經濟部的交流也相當頻繁，物流業的相關執照仍是由交通部核辦，希望有關單位能正視問題及多跟業者交流。
6. 物流業在這幾年來的變遷相當的大，路線貨運業者也走進了物流業裡。普通貨運業因為傳統的經營理念的包袱上，較不具經濟規模的也只有維持其老舊的經營模式。物流業中也分為了一般物流倉庫及整合型物流倉庫。
7. 貨物的配送時間及機制是根據貨物本身的型態及類別而定的，配送方式也是隨著貨物本身的屬性來作不同方式的運送。
8. 目前貨運業已經完全包含在物流業內，在整個物流產業中需有一定規模，更需要結合行銷手法及場站設備的投入，資本業相當的龐大。
9. 物流業的整合型的電腦軟體平台相當的欠缺。
10. 以日本的法規做為我國法規修改的依據較為適當。
11. 貨運業是屬於特許行業所以必須要設立門檻，要如何達到可以透過將低資本額的限制。若不加以降低根本的問題也就無法改進，也就無法抑止私下轉賣車子的違法行為。有實際資本經營的業者要如何作輔導，未達到實際

資本額的業者又該如何作輔導都是相當重要的這都是在門檻分類中必須要做到。在保險制度上任意險及強制險這兩方面也是急需要落實的。

12.目前的道安相關法規中所規定的是在 3.49 噸以下的車輛，中小型的貨運車在車輛規格的相關規定希望能放寬小型車為 6.50 噸以下都能列為小型貨運車。在 3.49 噸的車輛與 6.50 噸的車輛，不論是在車型的長、寬、高方面都是相當雷同的，若 6.50 噸的車輛列為大型車輛其相關的稅費方面也來得較高。

張科長舜清：

1. 現行管理法規特別是在運輸業的管理法規在對於運輸業的進入門檻的管制條件有相當清楚的規範，再退場的法規現有的法規也不是說沒有明確的規定但在現行實務上是有一點落差，汽車運輸業的管理規則中有明定在什麼情況下是需要辦理停業的以及需要辦理的手續有哪些也都有載明，但在實務上的認定不清例如是否應該在所有車輛都已經不在了才需要作停業手續。所以也就造成了有許多不效業者私下將車子變賣，依照現行法規規定是不合法的，也不應該將其合理化。
2. 私下的車輛買賣不應該將其合理化，所以在門檻的訂立上也就需要更嚴格包括在退場的機制上也應該做到所有車輛牌照繳銷後在停業等的手續。
3. 在進入 WTO 後整個運輸環境也有所改變目前的貨運業也是朝向整合物流業，在主管機關的管理方向不一，是應該要管理服務行為還是運送行

為不同的主管機關也有不同的輔導行為。在貨運的這一方面也早已不是單純的貨物運送行為了，所以針對這一方面來說是哪一個機構需要加以管理的界線就已經模糊了，在交通主管機關來說就應該管理到所謂的運送行為這一方面。當我們探討到這裡時在現行的業態中就應該討論是否需要將其重新界定也是相當重要的課題。

4. 保險問題的定位是以貨物本身運送途中對貨品的保險是相當值得鼓勵的，也可從運費上給予加入，在增加保險這一部分是視為進入門檻的條件還是對於產品來作保險，如何界定有待商榷。
5. 現行道安法規中的只有將車輛分為兩類一為小型車二為大型車 3.45 噸的車輛剛好介於大型車及小型車之間。不足對於 3.45 噸的車輛是否可以進入市區造成爭議。
6. 貨運業是否可列為大眾運輸工具以及在大眾運輸工具條例上也沒有可以檢免稅費的依據，若將貨運業列為大眾運輸工具也沒有辦法在實質的稅費上作減免。在牌照稅的減免是訂在使用牌照稅法中、汽燃費則是訂在汽燃費徵收使用辦法中，貨運業在所謂學理上的大眾運輸工具畢竟是有差別的。若目前貨運業界是處於一個完全競爭的市場機制下，在管制的這一塊政府單位是不需要涉入太多的。若是屬於一個寡占的市場主管單位就必須要進入加以輔導管理。
7. 日本法規與臺灣的法規也都有所對應是可以參照的。

臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會：

1. 在民法 613 條規定倉庫營業人者未受報酬而為他人堆藏物品營業之人。622 條未以運送物品及旅客營運收取運費之人，運輸業管理規則的第二條運輸貨運業分為三種，在汽車貨櫃貨運業其規定為以聯結車運送貨櫃貨物，第二節運費或雜費在 108 條的規定中貨運業承運貨物分為整車及零擔兩種按車輛之重量收費者為整車貨運；按車輛所載物件件數及每件重量計算者為零擔貨物。汽車業運輸營運實施細則中第 10 條規定限時專送可加收 100 %，運費之加成由運送者及運送貨運人之約定。
2. 現行業種分類繁雜，不適宜在過度細分。
3. 設置門檻的條件也是對託運人的保障，也是有必要存在的。

臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會：

1. 特定貨運門檻設置法立法嚴苛執法鬆散，許多條例的增訂不是在照顧業者反而使業者無法生存所以希望法規的修改可以先位業者的生存問題作為考量。

臺灣省汽車貨運商業同業公會：

1. 現行分類為整車、零擔、貨櫃三類但目前出現了許多新的名詞在現行法規上也沒有看到正式的界定，也使得主管單位的立場模糊建議不要再加以細分。其他的業別在沒有正式的確定之前應該先納入貨運業中加以管理。
2. 門檻條件若在靠行問題上無法實際解決，事實上的情形以及法規上的規定如果沒有作一個徹底的解決對政府的管理上相對的也是一大難題。

3. 希望降低資本額在交通部的反應上來說是一個風險承擔上的考量包括是貨物或是事故或是整個經營不善的問題，如果可以利用保險制度來保障不論是在哪一方面都會比以資本額來作限制來的適當。
4. 費率管制應該訂立的是最低運價來保障業者以免惡性競爭達到雙贏的境界。
5. 汽車貨運業的根本問題是在所謂的靠行制度的改善有助於許多根本問題的改善。

臺北市汽車貨櫃貨運商業同業公會：

1. 業別分為三類在所謂的經營門檻及稅費、停車場的標準、經營型態及安全的問題操作管制門檻的問題是不一樣的。
2. 在法規上的不足就應該補足才有助於改善問題。
3. 貨物流通運輸業的成立前提下應該是要包括所有自用及營業車，在稅費及保險上也一定要公平也應該要納入營業的系統之中。
4. 門檻的設置有其討論的必要是否過高或過低也牽涉到靠行問題是否要將靠行問題合法化希望交通主管單位能正視此問題是否可以將其法治化。
5. 舊公司不設立門檻但新公司則有門檻限制，問題在於無法規模化或加收保證金這些方面是比較不可行的。
6. 公會方面也曾訂立運價在符合市場機制下的運價又不違背其成本，但並未實際的實施。
7. 法規要合理化也要一套配套措施主管機關有權要求貨運公司改善及合理

化即向他人借牌違規營業也都是相當嚴重的問題這就是一個變相的靠行制度是一個管理上的大的漏洞。

8. 文件應該是朝向統一標準化，以及資訊平台的整合建立的急迫性。
9. 如果需要管制若以服務品質來管制或牌照的開放上也應該要有所限制。將舊的淘汰或不合法的業者加以淘汰。

臺北市汽車貨運商業同業公會：

1. 業別分類及管制門檻條件不應在複雜化或加以細分應維持現狀，否則會使原有的業種更加混亂的。
2. 汽燃費的徵收不合時宜。
3. 自用車包括車隊的給予優惠是不合法也是相當不公平的一個現象就像是長榮貨運的車輛仍是使用自用車牌是相當不公平的，希望能夠在一個公平的平等線上來作努力使整個問題的解決更加簡單。

臺北市監理處：

1. 在汽車貨運業的汽車運輸業辦法中已明文修訂過，在門檻的限定上面，倉儲業、物流業、理貨包裝業這些行業的牌照的發放上也早已經凍結。這些行業也早已經納入汽車運輸業來作一個管理了
2. 門檻的條件因考慮現有合法業者的保障為主。

交通部公路總局：

1. 經營體制的不健全尤其是我們所說的靠行問題是很重要的問題，若靠行

問題不解決有很多問題在實行面上也很難根本的去解決。

2. 費率管制的問題是航空業增收燃油費的方案，若通過貨運業也將會納入研提。

交通部路政司：

1. 貨運業的分類目前許多是跨領域的經營，是否有整合的必要以符合多元化。
2. 貨運市場門檻值是考量到目前的情況是面臨第二代接手財產轉移的問題。早期訂立門檻值是因市場尚未完全自由化，目前的市場以完全自由化了所以在門檻值是否可以降低也有討論的空間。
3. 市場門檻值高的問題衍生出靠行的問題，所以我們需要在管制門檻上作一個討論。
4. 費率管制以及公共運送在貨運上是否適用都有研究的必要性。貨運也目前都大部分都屬於合約運送是否應該回歸到市場機制的問題上及運送的附加價值。

丁博士士展：

1. 在各公會的訪談中，有許多部分是我們無法在報告中呈現的，我們只能在交通部運輸研究所所交代的研究事項來做研究。

王組長穆衡：

1. 在各項研究中我們盡量以問題的源頭，也不先從原有的法令來界定因為有些法令已經年久例如分類的意義是什麼，先弄清楚再來作根本的研究

分析。

2. 門檻的意義是代表既有的市場機制，而不是我們在談保險時所切入的觀點。設立門檻的意義也代表該公司擁有一定的財務基礎。我們研究機構仍會依據現有制度中來作問題的釐清。
3. 大小型車的界定也是我們可以去探討的。
4. 退場機制是以前不曾存在的，在現況上的法規是否需要加強也是未來我們需要研究的課題。
5. 不同的主管機關所扮演的角色定位。
6. 地方授權的角色扮演定位不清，在國內而言是加諸在我們的監理機關，如何落實的問題實際的執行方式反而是重要的研究課題。
7. 在獎勵措施上不應該從減免汽燃費來作，汽燃費的問題牽涉層面廣大，國家的稅費是相當重要，一旦改變成隨油徵收的情況下反而會把問題更加複雜化。是否要訂立一些規模獎勵的辦法。在目前我們都希望產業朝向一個規模經濟的樣貌希望業者業都能朝向一個有規模的企業化經營在獎勵上也就相當重要。
8. 國際運輸上的問題在稅費減免上存在有一些複雜的問題。尤其是在進入WTO 後，不能說要減就減也是國際間的協定問題。
9. 營業車及自用車的申請辦法及檢討的空間與產業衝擊也是我們可以去作一個檢討的問題我們不是要探討該管不管而是要當一個自用車大型的車隊存在對現有產業的衝擊之間的關係才是我們要討論的要點。

臺北市汽車貨櫃貨運商業同業公會第二次發言：

1. 聯結車是一種車輛型態。
2. 在高速公路上慢車遭罰鍰但問題是塞車路況不好的問題。

附 錄 4

第二次專家學者座談會會議紀錄

附錄 4 第二次專家學者座談會會議紀錄

會議時間：94 年 10 月 12 日

會議地點：交通部運輸研究所會議室

主持人：計畫主持人黃書強、王組長穆衡

與會人員：林新忠先生、張科長舜清、交通部路政司、交通部公路總局、臺北市監理處、臺北市汽車貨櫃貨運商業同業公會、臺灣省汽車貨運商業同業公會、臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、交通部運輸研究所。

專家學者及單位代表意見：

張科長舜清：

1. 請先說明問卷發放對象的背景資料。
2. 就管制門檻而言，使用保險制度來取代替管制門檻是一個不錯的構想，就目前運輸業的靠行情形應可藉此降低。提交保證金方面，應以車輛數或是營業額作為金額分類標準較適當。
3. 可考慮降低目前的經營門檻與加入保險制度併行，也許為較易接受的方案。
4. 在分業部分，若將物流的觀念納入，涉及範圍將十分複雜。若選擇將現行三種業態合一的方案，而不考慮到物流業中後續處理的業務範圍，應對其較現行制度為佳之優點多加分析。
5. 費率管制方面，基本上業者在主管機關核定的運價範圍內，可以作適當的調整。惟建議解除費率管制亦為不錯的方案，惟須有相對的完整配套措施。

林新忠先生：

1. 在業態合一或是二分的議題中，要將特殊貨運運輸業納入業態可能較為困難，且牽涉的範圍也較為複雜。
2. 目前業者同時兼營一般貨運、路線貨運或貨櫃貨運較多，也較為符合產業的需求。在設計方案上，對於特種車輛的管理上，應對其他的業態、貨種亦全面性的加以管制。採取合一制是較符合目前業者經營的現狀，但在實際執行上其困難度較高。
3. 目前業界仍以小規模經營居多，故門檻的調整是勢在必行，業界也期盼降低門檻。
4. 目前貨物運輸朝向精緻化的方式。運送的貨物往往價值較高，因此建立保險制度相當重要，故繳交保證金為可考慮之方向。過去僅有強制險以及責任險，未來可考慮加入貨物運送險，並以出險率來衡量保費的高低。
5. 就現況而言，費率管制在路線貨運上來說是相當重要的，但在貨櫃貨運及一般貨運業中，由於實際運價尚低於核定運價，故核定運費對市場影響不大。另物流業因營收來源不僅是貨物運送費用，尚有前後端貨物加值之營收來源，故貨運之費率管制對其影響亦不大。
6. 另應考慮貨物運輸業及貨物代理業彼此不公平之競爭，由於代理業不需要擁有車輛，可透過關係企業的方式來運送貨物，對貨物運輸業是相當不公平的現象。

黃教授台生：

1. 在管制門檻上，政府應該是趨向於放鬆管制而不是解除管制；進出的門檻要不要開放，應該要交由市場機制來決定。
2. 在業別方面，若為三業合一，可以定名為貨物運輸服務業，讓這個行業別賦予更多的服務商機。對於危險品的運送方面也應有所管制，故未來可朝向分為一般汽車貨物運輸服務業及危險物品汽車貨物運輸服務業來規劃。
3. 在解除管制方面，可考慮採用核備費率制，亦可加入保險制度。

臺北市汽車貨櫃貨運商業同業公會：

1. 若採二分法之業種分類無法施行，則建議維持現有三種業態，再加以檢討其他條件。
2. 若維持目前三種業態，由於路線貨運的場站、設備及營業項目，與物流業較為相似，建議可以將其歸類為同一類型的業態。
3. 建議將所有公路運輸的貨運車輛都限定為營業車，不宜有自用車之營業型態。
4. 若採取解除門檻管制，可有效解決現有複雜的靠行問題，也能夠使業者獲得較好的利潤空間。
5. 在費率管制方面，建議能夠訂立運價的下限，以避免市場陷入惡性競爭之循環。

臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會：

1. 在路線貨運業的立場上，建議維持現行的分類方式。

2. 在門檻條件部分，建議維持或是降低現行門檻，但不能因此降低服務品質，且不希望未來採取單一證照。因為路線貨運業可算是寡佔市場，若是開放單一證照制度，可能會使外商大量投入，對消費者的保障也較低。
3. 不建議解除費率管制，在現有市場仍不完全成熟的狀況下，仍需有運價管制。

臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會：

1. 希望主管機關能夠落實現有的管理規則，唯有主管機關的嚴格管理，才能健全市場的機制。

臺北市監理處：

1. 問卷回收在三種業別中哪一個行業較多？以及問卷對象的背景為何？請加以補充。
2. 業態分類的方式建議不需要做更改，因為各業種有其不同的營業性質，也有其存在的必要性。若將三種業態合一，會造成管理上及實務上的不便。
3. 在門檻方面，尚有許多檢討空間，但不能取消門檻管制，建議可以朝向降低門檻的方面來研究。
4. 在費率管制方面，較贊同由業者來訂定後報，請主管機關核備或是備查，在未來訂定費率時，由業者、主管機關或其他單位訂定，可以再做討論。

交通部公路總局：

1. 在業種部分，目前各業態混合經營的比例頗高，未來的貨運市場應該是會朝向二分或合一方向相互整合。

2. 門檻的限制方面，建議應分析是否可改善目前靠行的制度；至於如何實行或是加入保險制度，應再加以分析討論。
3. 保證金的繳交與業者之營運規模如何對應需要進行實務性的討論，建議可尋找相關案例加以佐證。

王組長穆衡：

1. 在國外的證照方面，業者雖然是憑一張證照來營運，但在證照內容中，卻明確的標明可以營業的項目、場站等必要的資訊。
2. 在分類上來說，我們應該從長期的觀點去思考與分析，而非僅著重在擴大分類的方式及類別。

附 錄 5

論談會會議紀錄

附錄 5 論談會會議紀錄

會議時間：94 年 10 月 27 日下午 13 點 30 分

會議地點：交通部運輸研究所會議室

主持人：計畫主持人黃書強

專題主持人：汪教授進財、黃教授承傳、黃所長台生

專題引言人：林總幹事汶賢、林顧問新忠、張科長舜清、丁士展博士

與會人員：交通部路政司、交通部公路總局、行政院主計處、臺北市監理處、臺北市府交通局、中華民國物流協會、臺北市汽車貨運商業同業公會、臺北縣汽車貨運商業同業公會、臺灣省汽車貨運商業同業公會、臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、大榮汽車貨運、長興汽車貨運股份有限公司、華南汽車貨運股份有限公司、新竹汽車貨運、交通部運輸研究所。

交通部運輸研究所林主任秘書繼國蒞臨致詞：

1. 在汽車貨運業中長久以來存在有許多的問題，包括門檻、費率、分類等等許許多多的問題。今天希望聽聽各位先進對於這些問題的卓見。
2. 希望藉由此研究將這些問題作一個檢討及改善方針，業種重新分類後相關的管制門檻以及其他相關問題也會在法令上尋找一個完善的配套措施。
3. 接下來的場次時間中希望大家多多踴躍發言，也非常感謝大家撥冗參與會議。

第一場次論談主題：公路汽車貨運費率管制

專題主持人：汪教授進財

專題引言人：丁士展博士背景資料說明（詳簡報資料）

專題引言人：林總幹事汶賢

1. 運研所曾在民國 87 年已經做過一個類似的研究議題了，對於運價方面也有所定義。運輸業其實存在的是許多的不當的惡性競爭，所以不論是國內外對於運價這方面也都是予以管制的。未來也希望朝向一個有管制運價的環境下才能有效杜絕惡性競爭。要訂立一個運價上限，要定期檢討運價的適宜性；跟隨產業的脈動趨勢去更改運價準則。
2. 運價調整的期待，未來是否會朝向一個解除運價的管制的方向也有待研究。在路線貨運業來說訂立一個實質的運價公式對他們而言較為有利。因為在路線貨運業的產業環境中，是真正朝向產業自由競爭的市場環境，所以不會有所謂的惡性競爭的害群之馬來破壞既有的市場機制。但在一般貨運業中，業者希望訂立定價的措施也是希望能有基本的運價下限，以維持所謂市場的基本秩序，不至於在業者削價競爭下，最後導致無利可圖。業者仍舊是期待交通主管機關給予定價標準，希望成為示範作用。
3. 在供需上來說，目前的市場狀態確實是供過於求的一個現象。相信在短期間內也無法輕易的達到一個平衡點，在這樣的環境下若運價又無法有一個合理的範圍。如此一來也就更使得業者難以經營下去，市場機制也會更加混亂。
4. 希望政府能訂立出一套完善的配套措施，對業界有所幫助。有以下的幾點建議：(1)希望訂立有效的合理定價，不但是對消費者或是業者都會是多重的保障。(2)油價的變動頻繁，所以在燃油成本上也有相當大的負擔。所以是否能在未來油價再度上漲時對於運價或燃油稅率方面可以採行核備制，以減低業者負擔。(3)非法經營的自用車方面也應該一起納入管理，要徹底解決非法經營問題因為他已經嚴重的影響到合法業者的市場權益。(4)相關法規的修訂或是訂立相關的配套措施都是現在政府及需要去做的。

汪教授進財：

在剛剛引言人的報告中，不難發現在目前汽車貨物運輸業中，依舊存在著許許多多的問題。運價也是一個相當嚴重的問題，也有許多現實層面的問題需解決。現在我們開放討論的時間供業者自由發言。

臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會：

1. 對於現在提出的方案中，我們認為應該先維持現在費率管制方式。但在現行的運價公式上面已經不合時宜了，所以建議有關單位應該著手修改運價公式。至少要能夠完整的反應成本，在工會方面也曾經試算過一套較為符合現在環境的運價公式。
2. 一般貨運業也需要有一套運價公式，惡性競爭過大更需要在運價上做一個制訂，才不至於繼續惡性競爭。

臺北縣汽車貨運商業同業公會：

1. 目前的貨運業載運量方面已經減少了許多，車輛在汰舊換新方面是可以去做，但是不需要有太多的車輛進入市場。
2. 希望有關機關能夠在燃料稅上著手加以減免，使業者能夠減少支出。

臺北市汽車貨運商業同業公會：

1. 現在運費費率根本無法達到，所有的業者就連最基本的運價都跑不到。是因為非法業者侵蝕合法業者的一個生存機會。所以最根本的一個解決方是就是要徹底解決市場上的惡性競爭，將非法業者趕出市場或是將其輔導成為合法才能有效的根本的制訂費率。
2. 若是廢除基本運價的話反而是會讓市場更加趨向一個無法可管的惡性競爭的環境。

臺灣省汽車貨運商業同業公會：

1. 費率表應該依照不同的業別來做機制上的調整，達成合理的運價以健全市場。

大榮汽車貨運：

1. 費率的問題在近十年來雖然只有路線貨運載運價上有所變動，但並不代表我們在經營上沒有困難。在我們的這個行業中也有一些業者是經營不下去的。客戶的需求也越來越多，在我們的成本上是更多的投入，也是經營得相當辛苦。
2. 在運費的試算上真的出了相當多的問題，因為我們在這個行業中因為投入得相當多不論是在人力、物力上來說都是相當大的考驗。希望在費率的管制上不要完全的開放。

華南汽車貨運股份有限公司：

1. 不希望運價失去管制，也希望政府可以訂立合理的運價。給業者或是利用核定的方式來訂立運價。

新竹汽車貨運：

1. 我們非常肯定研究單位目前的研究成果，與現在產業界及物流業中的現象也做了相當的瞭解。但因為時代的變遷客戶在需求上也有所不同，現行的單一運價方面已經很難涵蓋所有服務項目的範圍了。在運價管制這一塊來說可以朝向解除管制甚至於可以先使用兩階段的方式進行，可先利用運價核備制來做為緩衝。
2. 現行的運價已經難已有所收穫，所以取締非法車輛將是非常重要的課題。

臺北縣汽車貨運商業同業公會第二次發言：

1. 普通貨運也若使用在民國八十八年所頒訂的一些規則上來說是有點困難的，因為在載運的貨品品項太過繁雜所以無法細分。在成本的估算上也不同，所以將問題回歸至公平交易法時又會有所抵觸。法源的時空背景已經變換太多了，所以應該要從根本的法則來改善。

公路總局：

1. 費率的問題也經過多次的建議調整案中，我們面臨的是在路線貨運業可以提供相關的資料；但在一般貨運或貨櫃貨運業中都沒辦法提供相關的參考資料。所以再推估的準確性就會有所疑慮，所以對於費率的調整也遲遲沒有下文。
2. 核備制需要經過核備的程序以及公告期限，對於業者及消費者都會有所保障。

臺北市政府交通局：

1. 如果經由較有公信力的過程來調整運價的話，對於業者成本回收也會有所幫助。
2. 在非法的業者侵蝕市場的同時具有合法資格的業者更需要受到保護。
3. 若採行核備制的话主管機關的權責界定也是相當重要的問題。

中華物流協會：

1. 站在一個協會的立場上來說，政府機關在一個希望能夠回歸自由市場機制的一個前提下；但在市場不夠完善加上不當的惡性競爭。
2. 先前有些路線貨運業者在面臨各項成本的增加，都經營得相當困難。但因產業結構不健全，所以若開放運價管制的話對於業者來說未必是一件好事。

交通部路政司：

1. 未來待研究單位將所有今天與會的先進的意見整理後，整個研究結果呈現後將會對研究的結論以及業者的建議作一個通盤的研究，如何來改善目前產業界的一些問題。
2. 在取締非法的部分我們也會繼續的努力執行，還有許多是靠行問題所衍生出來的，也同樣是對市場機制的影響。

林顧問新忠：

1. 保留市場的核定價格是有其存在的必要性，靠行車輛對於產業界的影

響的確是有但不大。

2. 同業惡性削價競爭，供過於求的產業問題。若是要管制牌照方面對於政府來說也是相當大的難題。
3. 自用車輛非法營業，在一般貨運業重視非常嚴重的問題，這是有關單位需要正視的問題，因為已經嚴重的侵蝕市場機制。

張科長舜清：

1. 其實許多問題是環環相扣的，現有的費率管制已經不能夠滿足產業界，是否可以在運價公式上做一個改善。
2. 違規的取締政府部分責無旁貸，未來也會繼續努力。

第二場次論談主題：運輸市場管制門檻

專題主持人：黃教授承傳

專題引言人：丁士展博士背景資料說明（詳簡報資料）

專題引言人：林顧問新忠

1. 因為經營困難及市場萎縮的問題再開放管制門檻的話會使產業問題更加嚴重，若不加以修改又不符合現在的產業需求。
2. 在普通貨運業中希望調降門檻的比例相當的高。在經營面上來說若一旦調降也不容易。
3. 限制的若過於嚴苛也不會是好的現象。若調低資本額將會是不錯的解決方案。
4. 資本額都是投入了相當的成本，若以實資資本額來做改善時對產業來說也是不錯的方式。
5. 門檻問題的拿捏是相當棘手的問題，在目前運輸業市場還存有相當多的問題，藉由現在的這個研究能夠有效的改善。

專題主持人：黃教授承傳

針對研究單位給予的這幾個方案，希望產業界的先進可以多多給予一些意見作為改善的依據。一些變革較大的方案也需要一些配套措施。

臺北市汽車貨運商業同業公會：

1. 在營業場站方面來說根本是虛有其表的，在門檻的方面也有許多矛盾。若貿然將門檻解除的話也是不好的，需要有一個好的配套措施。
2. 靠行制度是一個相當嚴重的問題，有很多合法業者使用一半自用車一半營業車的方式經營減少成本。運送保險方面的問題是不是能夠有所配合也將是問題。

臺北縣汽車貨運商業同業公會：

1. 目前仍舊希望保留現有門檻。
2. 業者在經營不善時原有的車輛減少了，但資本額還再來平衡車輛數與資本額的關係。

臺灣省汽車貨運商業同業公會：

1. 仍就是希望維持現有門檻，因為目前市場的供需不平衡所以不贊成在現在的狀況下去放鬆門檻。
2. 最急切需要解決的仍舊是非法業者侵蝕市場的部分。
3. 經營不善的時候降低資本額是相當重要的問題，但牽涉層面廣甚至有繼承權的問題。

大榮汽車貨運：

1. 資本額的限制是有必要的，才不至於過度的開放市場。
2. 在運送責任險方面就算三年內沒有出險的話，在保費上應該是需要繼續維持繳納。

新竹汽車貨運：

1. 汽車貨運都有各自的特色，至於小型的個人貨運車行也是有存在的必要性。

公路總局：

1. 門檻管制部分在執行面上來說，監理單位人力來說只有 27 個人，所以若要施行實質審查部分的話在人力上是有所困難的。
2. 對於維持原來的門檻，就安全上的考量來說。在保險制度上來說是可以促使業者重視行車安全的一個方式。對於靠行業者也許也有牽制作用。

臺北市監理處：

1. 門檻限制希望維持現行體制但須減少車輛數，比較合乎現行市場的狀態。
2. 目前市場上的問題是供需失調，所以若貿然去開放門檻管制或許會讓市場更加混亂。

張科長舜清：

1. 保險金跟保險機制是可以直接加入的，可以不需要改變門檻的限制。
2. 在縮減規模的這一個機制上來說可以多去琢磨，因為這是現在業者較為重視的。
3. 用服務品質管制的門檻，是絕對的標準還是相對的標準是否有所標準。這些都是值得多多去做一些補充的。

中華民國物流協會：

1. 業者的角度來說，在門檻的管制應有所彈性化的改變，也就是一些有效的配套措施。門檻、資本額或場站的限制因為時空背景的不同也需要有所改變。所以需要有一些配套措施。

第三場次論談主題：業別分類

專題主持人：黃所長台生

專題引言人：黃總經理書強背景資料說明（詳簡報資料）

專題引言人：張科長舜清

1. 在貨運的類別中有非常多的一個業別若是要將其全部歸納為一個業別的話，那將來有可能不需要任何車輛的型式就可以進該產業。
2. 資本額越大的公司存在的價值也就越高，相對的規模越小的公司也就越不容易生存。對消費者的服務也越來越廣，就會逐漸淘汰小資本的公司。首先我們要先瞭解我們希望未來會是一個怎樣的市場型態，再來討論一個分類的問題。
3. 對消費資訊的部分對消費者對消費資訊上的不便，也是需要去考慮的問題。
4. 維持現狀的方式應該比較切合現在市場上的需求。

黃所長台生：

大環境的改變所以在政策上也需要有所更改，在這樣的背景下我們要給予貨運業一個什麼樣的環境？若交由市場機制來決定也是不錯的。目前的分類其實都是混合經營的，那在證照上是否要改變成為單一證照制呢？是否可以節省一些資源都是我們值得去討論的。

臺北縣汽車貨運商業同業公會：

1. 以前就有所謂的特種貨運若現在要將其做一業別分類的話，若不加以管理只是徒勞無功。

大榮汽車貨運公司：

1. 針對目前的分類方法已經足夠，但建議可以納入所謂的輕型的貨運業。臺灣是屬於海島型的國家，所以有許多 C TO C 的一個貨運型態，所以在輕型貨運上就顯得相當重要。
2. 在運輸的方式沒有改變，所以不需要在現在去做一個分類的改變。

臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會：

1. 若將其回歸到合一制有可能會導致於主管機關權責不清。

2. 在既有的業別中都已經夠用，所有的法規都已經包含。不希望再將業別更為細分，以免權責不清。

臺北縣汽車貨運商業同業公會：

1. 危險物品在運送中出險的賠償問題是一般貨運公司無法承擔這些賠償責任，所以建議加重原始業主的責任。

新竹汽車貨運：

1. 對於現行的業別分類沒有什麼問題，若採二分法也是可以採行；但合一制的問題太多難以解決故不建議採合一制。

臺北縣汽車貨運商業同業公會：

1. 維持現狀是較為合適的方法，在細分也都沒有必要，也會造成權責不清的問題產生。

臺北市監理處：

1. 政府機關方面在業別的分類上也都有做到，例如：理貨包裝業納入汽車運輸業管理，這也是將一些非法業者輔導成為合法的一個措施，我們也一直都有研究施行一些配套措施。

公路總局：

1. 未來的趨勢是如何？我們應該朝著自由化的方向去努力。

臺北市交通局：

1. 現在若走回二分法會將現有的一些問題擴大，所以希望仍維持現有的分類方法。

臺北市汽車貨運商業同業公會：

- 1.現在貨運業經營上有許多的困難，法規也都已不合時宜。

林總幹事：

1. 現在毒化物一定要投保第三責任險，所以可為業者分擔一些風險。
2. 輕型車的貨運的分類可以再深入的研究將其做分類。

附 錄 6

期中報告審查意見辦理情形

附錄 6 期中報告審查意見辦理情形

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：臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>■ 臺灣省汽車路線貨運商業公會全國聯合會</p> <p>1. 建議仍維持資本額之門檻規定，並隨時檢討門檻值是否合宜。</p>	<p>1. 本研究經由訪談、問卷、國外發展經驗及國內環境經驗，整體評估後，再研議此方案。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 中華民國汽車貨運商業公會全國聯合會</p> <p>1. 本研究建議利用保證金、保險以替代降低最低資本額為一可考慮之方案，惟需再進一步研究。門檻限制與靠行間並非為必然之關係，簡化管理方面亦可能是靠行產生之原因。</p>	<p>1. 遵照辦理。門檻過高可能造成靠行營運主要因素之一，但從健全管理制度著手，較可有效改善現行靠行問題。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>2. 業種分類方面，建議維持三大類，並針對不同的營運類型另訂分類管理規定。例如目前搬家業納入一般貨運業，但其門檻限制等則另有規定。</p> <p>3. 費率方面，建議政府訂定上下限，或採取報備制。</p>	<p>2. 從國外美、日及歐美先進國家來看，汽車貨運業態分類已趨向簡化，本研究將配合學者訪談、問卷及國外發展趨勢研擬可行方案。</p> <p>3. 敬悉，參酌辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 交通部公路總局</p> <p>1. 就本研究蒐集資料看出，先進國家對於貨運業之管制，主要係針對安全方面，其餘則為開放，使業者在經營上更具有彈性，以面對全球化的競爭。</p>	<p>1. 敬悉。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>2. 國內的貨運市場相當混亂，建議應檢討訂定一套完整的遊戲規則，使有心經營業者可以繼續經營，讓不肖業者自動退出，使經營環境正常化。</p>	<p>2. 敬悉，本研究將著重於業態分類、門檻檢討及費率管制著手，擬定方案及相關配套措施與法規修訂。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>3. 目前自用貨車與營業貨車之稅費徵收不合理，建議應一併提出解決方案。</p> <p>4. 進入門檻標準應可大幅放寬，政府部門之管理應著重於社會安全考量。</p>	<p>3. 敬悉。</p> <p>4. 同意於期中報告中對業態進入門檻之建議方案。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 交通部路政司</p> <p>1. 簡報資料第 39 頁中「汽車貨運業相關業別未納入規範」，現況該業別並非沒有納入規範。此種分類方式係依據主計處行業分類表，該分類表主要目的在作統計分析使用，經濟部商業司的營業項目表並沒有資料中之快遞業、物流業等，這些業別皆應納入汽車貨運業管理。請修正報告之內容。</p>	<p>1. 遵照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>2. 未來在業別分類所研擬之方案，應分析其優缺點及比較，作為參考。</p> <p>3. 報告第 45 頁中，應敘明「門檻之實質審查應實際執行」；第 46 頁所研擬之內容與目前現行管理差異不大，故請說明該方案何以可達成導正市場趨向正常化的目標。</p> <p>4. 報告第 5 頁中的市場集中度與門檻條件之間的關聯性為何？</p>	<p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. (1)簡報 P45 頁中「門檻之實質審查應實際執行」之意義在於業者在滿足進入市場門檻後，需由主管機關、定期檢查其資產、車輛及營運狀況。(2)降低實收資本額門檻，可有效減少靠行營運現象，以保證金作為營運保障。另以投保運送責任顯，於意外事故發生時之理賠，如此業者可正常經營，並利用資訊公開方式，由政府監督，消費者容易取得資訊可正確選擇，以導正市場正常化營運。</p> <p>4. 市場集中度愈高，表示競爭程度愈低，壟斷可能性愈高，相對地門檻進入亦難。因目前市場無壟斷之虞，已於期中報告時建議刪除。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>■ 中華民國汽車貨運商業公會全國聯合會林顧問新忠</p> <p>1. 本研究明確區別經營類型與行業之差異。</p>	<p>1. 參考辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>2. 管理制度不健全係造成自用車輛與拼裝車非法使用之主因，建議應檢討現行管理制度。</p> <p>3. 建議將安全機制、資訊化與無紙化列為進入門檻之規定。</p> <p>4. 建議探討公會之角色，及如何使公會功能充分發揮。</p> <p>5. 建議本研究應在稅制上提出建議，如規定僅限貨運業者可開立「運費」之發票，以減少自用貨車非法營業。</p> <p>6. 政府除有管理制度來管理業者外，也應擬定輔導之機制。目前國內之輔導僅限於規模大的公司，建議應將規模較小的業者一併納入考量。</p> <p>7. 建議將貨運業合理的利潤，以及政府是否應保障特許行業經營最低的利潤等議題納入研究。</p> <p>8. 建議將輔導貨運業者合作經營與策略聯盟之機制納入研究，並針對成功的案例進行訪談，以作為參考。</p> <p>9. 建議將服務品質管制機制納入管理制度。</p> <p>10. 由於目前保險市場上任意險的成本計算與強制險有重複部份，造成任意險保費過高。故在建議降低進入門檻，並以保險替代部份，應一併納入探討。</p>	<p>2. 列入考量。</p> <p>3. 參考辦理。</p> <p>4. 遵照辦理。</p> <p>5. 於後續研究中加以探討。</p> <p>6. 參考辦理。</p> <p>7. 敬悉。</p> <p>8. 參酌辦理。</p> <p>9. 遵照辦理。</p> <p>10. 參酌辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
11. 建議應將為促進貨運市場健全，各部會所需負責辦理事項列出，供其他部會參考。 12. 未來制度轉換時，如何輔導現有業者適應新制度之機制應納入研究。	11. 參酌辦理。 12. 納入後續研究方案研擬中。	同意合作研究單位所提處理情形。 同意合作研究單位所提處理情形。
■ 交通部路政司營運科張科長舜清		
1. 報告第 2 頁研究流程中，期中報告位於哪一個階段？請說明。	1. 在研究流程，已探討現行貨運業種分類，適宜性與可行分類方案研討，以服務品質取代實質市場門檻之可行性階段。	同意合作研究單位所提處理情形。
2. 報告第 4 頁訪談及問卷調查部份提及宅配服務事業，但後續的內容並未見到相關資料，請再行斟酌是否刪除或加入相關資料。	2. 宅配服務事業目前未納入公路汽車貨運業態中，在後續研究中，有關業別分類方案中，再考慮如何納入公路法管理或刪除。	同意合作研究單位所提處理情形。
3. 本研究之問卷內容應及早擬定，以使專家學者或業者有足夠時間對於內容加以修改。	3. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
4. 報告第 5 頁市場集中度與本研究之關聯性，請加以說明。	4. 由於汽車貨運市場集中度已相當明顯，除路線貨運業之集中度較高外，一般貨運業及貨櫃貨運業。集中度較低，但就整體而言並無市場壟斷之虞，故有關市場集中度部分探討擬刪除。	同意合作研究單位所提處理情形。
5. 報告第 24 頁公路法目前為 92 條，請依照最新法規重新檢視第三、四章之內容並加以修正。	5. 依據修正。	同意合作研究單位所提處理情形。
6. 報告第 28 頁主管機關管理角色定位部份，並未見到相關分析，僅見結論，建議應加以分析探討後再作結論。此外，編號內容與標題有不一致，請修正。	6. 依據修正。	同意合作研究單位所提處理情形。
7. 報告第 30 頁第 5 行，敘述國外貨物運輸市場門檻寬鬆似有誤解，國外係以非資本限制之門檻對業者加以管制，其管制方式不同而非較	7. 做文字修正，為國外先進國家目前進入貨物運輸市場實質門檻（如資本額、車輛數）已漸寬鬆，但對經營管理能力及安全之考核	同意合作研究單位所提處理情形。

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
為寬鬆。	及監督則相對嚴格要求。	
8. 報告第 31 頁中提到靠行部分，目前法規賦予許可經營者，僅有營業小貨車與計程車兩類。若欲以公路法 55 條為靠行之法源依據仍有待斟酌。若欲以參與經營方式加以探討，則須符合公司法 272 條之規定，司機成為公司的股東之一，真正參與公司經營。	8. 納入報告及探討。	同意合作研究單位所提處理情形。
9. 簡報資料第 47 頁，業者投保運送責任保險之意外事故保險，並無法取代經營管理責任。建議研究單位再加以分析考量。	9. 參考辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
10. 簡報資料第 50 頁，若費率之調整機制為費率調整自備查之日起一定時期生效，若民眾反映費率過高，主管機關是否有權力干涉費率？若是，則本機制並非為備查制。建議可考慮主管機關核定彈性費率取代目前單一費率，業者可於上下限之間彈性調整其運費。	10. 列入考量。	同意合作研究單位所提處理情形。
11. 本研究應著重於業種之分類、管制門檻、費率三大部份，其餘部份稍作著墨即可。	11. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
<p>■ 國立交通大學交通運輸研究所黃教授台生</p> <p>1. 建議應將研究的範圍放寬，以物流經營概念來思考，先檢討公路法與汽車運輸業管理規則未來發展的大方向及架構。</p> <p>2. 未來針對貨運公司的管理與安全為考量，建立退場機制，強制經營不善以及安全不佳的公司退出市場。</p> <p>3. 業別的分類建議，可考慮分為汽車貨物運送業、物流業、快遞業、國際物流業。</p>	<p>1. 參酌辦理。</p> <p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. 參酌辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
■ 本所運管組（書面）		

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<ol style="list-style-type: none"> 第 2 頁研究流程中，調查作業請儘速進行。 目前尚未見到對於汽車貨運業管理制度之重新架構及具體建議，請補強。 第 5 頁之「市場集中度分析」在本研究的意義及目的為何？請補充說明。 第 10 頁 2.1.4 節第一段中，受雇的汽車運輸業所需填寫額外表格之內容主要為何？與前述 MCS150 及 MCS150A 表格內容之主要差異為何。 	<ol style="list-style-type: none"> 遵照辦理。 遵照辦理。 同前交通部張科長舜清第四項說明。 檢附 MCS150 表格，內容大同小異，新加入業者兩者均需填寫。 	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<ol style="list-style-type: none"> 第 10 頁 2.1.4 節中，第二段末提及「新加入的業者必須證明其有必要的管理系統以確保基本的營運安全，…」，何謂必要的管理系統，是否不同條件的業者，有規定相對應之必要管理系統？請加以補充。 	<ol style="list-style-type: none"> 必須之管理系統係指業者必須提出各種經營管理報表及制度，足以證明該業者在經營管理上有效率，如同我國交通主管機構，定期要求業者呈報各種制式表格及查核業者經營狀況、營運、運輸安全，財務狀況及保險能力等。 	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<ol style="list-style-type: none"> 第 10 頁 2.1.4 節第三段中提及「聯邦汽車運輸業法規」，建議應蒐集其法規條文，置於附錄以為參考。 第 11 頁表格，請給予表號及名稱，並標明資料來源。另請註明金額之單位。 第 11 頁表格所列的財務保險責任與第 9 頁所謂之公共責任保險之差異為何？除此之外，在法規上是否沒有任何資本額度之規定。 第 11 頁最後一段提到之「18 個月的營運安全審核」，建議進一步補充其審核機制之實質內容。 國外相關資料中，未見歐盟實質貨運市場管制內容或相關法規，請補充。 	<ol style="list-style-type: none"> 提供相關網站網址，供參考。 遵照辦理。 進一步蒐集資料後再補充說明（於期末報告時）。 進一步蒐集資料後再補充說明（於期末報告時）。 進一步蒐集資料後再補充說明（於期末報告時）。 	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>11. 第 19 頁中(viii)提到業者開業一年內需簽訂保險並投保責任險，請補充在事後如何進行稽查作業？是否有相關規定？</p> <p>12. 第 22 頁最後一段中，提及美國在近 20 年來採解除管制，請補充美國貨運業背景以及解除管制之沿革。並請增加歐、日之貨運業管理制度之沿革。</p> <p>13. 第 22 頁倒數第二行中提到之「汽車貨運法案」，以及第 18 頁中之「貨運自動車運送事業法」之內容請收錄於附件。</p> <p>14. 第二章之小結建議應就日、歐、美與臺灣之管理內容、機制進行比較。</p> <p>15. 第三、四章之內容為目前之狀況以及遭遇之課題，後續進行研究時，請針對業者訪談及調查結果，補充具體建議、改善方向及措施。</p>	<p>11. 進一步蒐集資料後再補充說明（於期末報告時）。</p> <p>12. 後續研究中增補。</p> <p>13. 提供日本網站網址供查閱。</p> <p>14. 遵照辦理。</p> <p>15. 參照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 主席結論</p> <p>1. 本研究請著重於業別分類、門檻檢討以及費率管制三大方向。</p> <p>2. 請對於研擬方案之相關配套法規加以檢討。</p> <p>3. 應提出延伸性制度之建議，並提出各部會之分工方式。</p> <p>4. 請更新引用資料，務必與現有實況結合。</p> <p>5. 問卷設計及調查宜儘速辦理。</p>	<p>1. 遵照辦理。</p> <p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. 遵照辦理。</p> <p>4. 遵照辦理。</p> <p>5. 遵照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
6. 本研究應納入現有制度與未來建議方案之優缺點比較。	6. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
7. 應擬定短、中、長期執行方案。	7. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
8. 請增加蒐集相關國外輔導政策與經驗。	8. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
9. 本研究案之相關研究架構與方向、內容均符合合約要求，期中審查通過。	9. 敬悉。	同意合作研究單位所提處理情形。
10. 各單位代表所提供之意見與建議，請研究團隊加以參考、回應，做為報告書修正之依據。	10. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。

附 錄 7

期末報告審查意見辦理情形

附錄 7 期末報告審查意見辦理情形

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：臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究

執行單位：中華民國運輸學會

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>■ 臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在門檻管制部份，本研究建議方案以保證金取代資本額，則保證金與資本額的內涵差異為何？請說明。 2. 降低門檻無法解決自用車違法營業問題，應有其他誘因。 3. 業別之建議方案原則上同意，惟建議交通部應就車輛之載重、安全等加以管理，而對於貨物之種類、金流等則由經濟部統籌管理。 4. 建議應增加政府對於業者之輔導措施，以健全產業發展。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 於第五章說明。 2. 降低門檻實無法有效解決自用車違法營業，自用車違法營業問題非本研究主題。 3. 洽悉。 4. 參考辦理。 	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 臺灣省汽車貨運商業同業公會</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 若各研究議題在短期方案中已可滿足管理之需要，請考量是否仍須漸進至長期方案。 2. 在長期的業別分類建議中，需管制之業別究以車輛種類或以承載貨品種類區分，請再研究。 3. 門檻之降低是否會造成市場混亂？請於報告中一併探討敘明。 4. 基本上贊同費率分段放寬，逐步朝解除管制方向進行，但費率下限之訂定，有助於協助業者維持基本風險承擔之能力。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 參考辦理。 2. 於第五章說明。 3. 參考辦理。 4. 參考辦理。 	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
5. 建議對於公會所提「運費報主管機關備查」之適法性加以探討。	5. 於第五章說明。	同意合作研究單位所提處理情形。
<p>■ 臺北市政府監理處</p> <p>1. 建議維持現有業別分類。</p> <p>2. 目前之門檻值在現有狀況下有必要降低，但降低之幅度必須依照合理之方式得出，過低的門檻恐會造成市場之混亂。</p> <p>3. 在費率管制方面，未來長期方案中，業者與主管機關等名詞需定義明確，若需授權亦應載明。</p>	<p>1. 洽悉。</p> <p>2. 參考辦理。</p> <p>3. 於第五章說明。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 交通部公路總局</p> <p>1. 目前國內貨運市場大致分為「傳統貨運」及「新興物流」兩大主流，現行法規對後者已漸難以規範，故政府對相關法規必須作適時調整。然因國情不同，國外相關法令與措施是否適合我國之民情與市場狀況？請研究單位再加以探究，以期訂定合情、合理及兼顧現有業者之法規及制度。</p> <p>2. 業者對相關議題所持保守心態可以理解，惟目前朝向放寬，甚至解除管制乃為國際之潮流，政府管理將著重於安全管理，使業者經營更具彈性、活力。故本研究規劃朝放寬或解除管制方向進行時，需研擬完善的相關配套措施，以使業者本身由被動管理改為主動管理，進而健全營運市場。</p>	<p>1. 參考辦理。</p> <p>2. 參考辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>■ 中華民國汽車貨運商業公會全國聯合會林顧問新忠</p> <p>1. 建議在報告中加強公會功能之發揮。</p>	<p>1. 參考辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
2. 建議應將自用車違規營業之現況及如何管制等說明納入報告書。	2. 於第三章說明。	同意合作研究單位所提處理情形。
3. 建議應將非營業車輛不能開立運費發票之規定納入建議事項。	3. 於第三章說明。	同意合作研究單位所提處理情形。
4. 各方案之相關配套措施應予以說明。	4. 於第五章說明。	同意合作研究單位所提處理情形。
5. 門檻管制方面，須符合實際，於內容中明列業者之責任與風險。	5. 於第五章說明。	同意合作研究單位所提處理情形。
6. 業別分類方面，需管制之業別究以車輛種類或以承載貨品種類區分？請說明。	6. 於第五章說明。	同意合作研究單位所提處理情形。
7. 費率管制方面，各種不同業別對目前費率有不同之需求，未來應以公平、公開為原則。	7. 參考辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
8. 目前靠行現象之產生，部分係因為其管理、行政能力不足以單獨設立公司經營，而非僅係車輛數不足，請參考。	8. 洽悉。	同意合作研究單位所提處理情形。
<p>■ 交通部路政司營運科張科長舜清</p> <p>1. 簡報第 43 頁中，第 2 點內容似未依期中審查意見修正，請再修正；另此點中，業者之定義為何？</p> <p>2. 報告建議之方案基本贊同，惟就目前市場狀況顯示，貨運市場具有經濟規模，當降低進入門檻時，要如何有效維持業者之服務品質，請再加以說明，並對於退場機制，以及業者如何縮減營業規模等提出說明。</p> <p>3. 費率管制方面，建議未來進行費率審議時，可提出費率上下限方案供</p>	<p>1. 依建議修訂。業者之定義於第五章說明。</p> <p>2. 參考辦理。</p> <p>3. 參考辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
委員審議，應可突破目前之限制。		情形。
<p>■ 本所運管組</p> <p>1. 第 11 頁第 4 行提及「新加入的業者必須證明其有必要的管理系統，以確保基本的營運安全，…」，其中所謂必要的管理系統，請將期中審查意見說明欄之內容補充於此處，使報告內容更趨完整明確。</p>	1. 遵照辦理。	同意合作研究單位所提處理情形。
<p>2. 第 12 頁中表 2-1 所列之公共責任保險與第 10 頁中所提及之公共責任保險差異為何？</p> <p>3. 第 12 頁表 2-1 貨運種類第 1 與第 2 類是否為 10,000 磅以下而非以上？本表貨運種類與運送物品分類不夠明確，請加以補充。</p> <p>4. 國外相關資料中，歐洲貨運市場管制內容或相關法規仍未見，且後續比較等亦缺少歐洲部分，請補充。</p> <p>5. 3.3 節門檻管制部份，請再由門檻管制的目的，分析造成目前市場現況之因素係由於目前配套的法令措施不盡完善？抑或是需要檢討是否要解除或放寬管制。</p> <p>6. 3.4 節費率管制部份，請針對費率管制之目的，分析目前市場狀況，以檢討是否費率公式需要重新調整，或是費率管制需要解除或放寬。</p> <p>7. 第四章公路貨物運輸產業之分類中，前 3 項：汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業為目前公路運輸業管理規則中法律明定之業別，而如快遞、物流業等為其經營型態，在論述時應予以區分。</p>	<p>2. 二者相同，表 2-1 將第 10 頁提及公共責任保險部分整理表列。</p> <p>3. 已更正錯誤。並加以補充說明。</p> <p>4. 因歐盟國家目前對公路運輸市場完全開放。均由市場機制決定費率，甚至少有法規規範。且因各國法令並不一致，蒐集困難，已在研究中加以說明。</p> <p>5. 於第三章補充。</p> <p>6. 於第三章補充。</p> <p>7. 於第四章加以說明區分。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>8. 第 54 頁計算路線貨運業之市場集中度，顯示少數業者對於市場具有較大的影響力，此結果對後續門檻及費率管制研究之影響為何？</p> <p>9. 第五章可行方案研擬及分析部分過於簡略，請將本部分獨立一章，並就各種管制或分類之目的，探討各可行方案是否可解決該管制項目或分類之目的。此外，費率備查制是否對於所有狀況皆適用？或僅對於涉及公共運送部分之費率？</p>	<p>8. 於第五章之 5.3 節補充說明。</p> <p>9. 遵照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>10. 第五章問卷分析部分，由於各大題中第一題「維持現狀」選擇非常同意或同意者，不需回答後續研擬之可行方案同意度，故在分析各可行方案同意度時，應將第一題填答同意或非常同意者剔除。此外，若可依目前不同業別對現況及各可行方案之滿意度分類後再加以分析，則問卷分析結果將更加完整。另請加入一節小結，針對問卷分析結果說明代表之內涵及有無對應修正可行方案，以及最後選擇的方案為何。</p> <p>11. 第六章應更名為「執行方案研擬與相關法規修正探討」，以符合實際內容，並請對於短、長期方案作較詳細之敘述。此外，請說明如何由短期方案過度至長期方案，以及短、長期之環境適用性。</p> <p>12. 第六章之各小節，請分別針對短期及長期提出需配合修正之法規內容以及對法規架構之變動影響，並請補充短、長期相關配套措施。</p> <p>13. 部份期中審查意見處理情形表中，原合作單位提「於期末報告補充修訂」部份，並未完全加以補充修訂，請再針對期中審查意見處理情形表，逐一審視。</p>	<p>10. 於問卷分析中加以說明。</p> <p>11. 遵照辦理。</p> <p>12. 遵照辦理。</p> <p>13. 遵照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

審查委員及各單位代表意見摘述	委託單位辦理情形說明	本所計畫承辦單位審查意見
<p>■ 主席結論</p> <p>1.在研究分析中，貨運業務與業態需要有所區隔。</p> <p>2.結論建議部分請再強化，並納入相關配套措施。</p>	<p>1. 遵照辦理。</p> <p>2. 遵照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>
<p>3.請依照與會各位先進所提之意見，補充說明國內目前之問題。</p> <p>4.在相關法令配合修正部分，請闡明修法概念。</p> <p>5.與會專家學者之意見，若非屬本研究範圍內，請於建議中納入，以供未來研究方向之參考。</p> <p>6.報告書之內容請再加以檢核，並將與會專家學者之意見，於修正報告時參採回應。</p>	<p>3. 遵照辦理。</p> <p>4. 遵照辦理。</p> <p>5. 遵照辦理。</p> <p>6. 遵照辦理。</p>	<p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p> <p>同意合作研究單位所提處理情形。</p>

附 錄 8

美國申請汽車運輸表格

附錄 8 美國申請汽車運輸表格

OMB No. 2126-0013

U.S. Department of Transportation Federal Motor Carrier Safety Administration	MOTOR CARRIER IDENTIFICATION REPORT (Application for U.S. DOT Number)																																																																																														
REASON FOR FILING (Check Only One) <input type="checkbox"/> NEW APPLICATION <input type="checkbox"/> BIENNIAL UPDATE OR CHANGES <input type="checkbox"/> OUT OF BUSINESS NOTIFICATION <input type="checkbox"/> REAPPLICATION (AFTER REVOCATION OF NEW ENTRANT)																																																																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="4">1. NAME OF MOTOR CARRIER</td> <td colspan="4">2. TRADE OR D.B.A. (DOING BUSINESS AS) NAME</td> </tr> <tr> <td colspan="3">3. PRINCIPAL STREET ADDRESS/ROUTE NUMBER</td> <td colspan="1">4. CITY</td> <td colspan="2">5. MAILING ADDRESS (P O BOX)</td> <td colspan="2">6. MAILING CITY</td> </tr> <tr> <td colspan="2">7. STATE/PROVINCE</td> <td colspan="1">8. ZIP CODE+4</td> <td colspan="1">9. COLONIA (MEXICO ONLY)</td> <td colspan="2">10. STATE/PROVINCE</td> <td colspan="1">11. ZIP CODE+4</td> <td colspan="1">12. COLONIA (MEXICO ONLY)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">13. PRINCIPAL BUSINESS PHONE NUMBER</td> <td colspan="3">14. PRINCIPAL CONTACT CELLULAR PHONE NUMBER</td> <td colspan="2">15. PRINCIPAL BUSINESS FAX NUMBER</td> </tr> <tr> <td colspan="2">16. USDOT NO.</td> <td colspan="1">17. MC OR MX NO.</td> <td colspan="1">18. DUN & BRADSTREET NO.</td> <td colspan="2">19. IRS/TAX ID NO. EIN# SSN#</td> <td colspan="2">20. INTERNET E-MAIL ADDRESS</td> </tr> </table>		1. NAME OF MOTOR CARRIER				2. TRADE OR D.B.A. (DOING BUSINESS AS) NAME				3. PRINCIPAL STREET ADDRESS/ROUTE NUMBER			4. CITY	5. MAILING ADDRESS (P O BOX)		6. MAILING CITY		7. STATE/PROVINCE		8. ZIP CODE+4	9. COLONIA (MEXICO ONLY)	10. STATE/PROVINCE		11. ZIP CODE+4	12. COLONIA (MEXICO ONLY)	13. PRINCIPAL BUSINESS PHONE NUMBER			14. PRINCIPAL CONTACT CELLULAR PHONE NUMBER			15. PRINCIPAL BUSINESS FAX NUMBER		16. USDOT NO.		17. MC OR MX NO.	18. DUN & BRADSTREET NO.	19. IRS/TAX ID NO. EIN# SSN#		20. INTERNET E-MAIL ADDRESS																																																							
1. NAME OF MOTOR CARRIER				2. TRADE OR D.B.A. (DOING BUSINESS AS) NAME																																																																																											
3. PRINCIPAL STREET ADDRESS/ROUTE NUMBER			4. CITY	5. MAILING ADDRESS (P O BOX)		6. MAILING CITY																																																																																									
7. STATE/PROVINCE		8. ZIP CODE+4	9. COLONIA (MEXICO ONLY)	10. STATE/PROVINCE		11. ZIP CODE+4	12. COLONIA (MEXICO ONLY)																																																																																								
13. PRINCIPAL BUSINESS PHONE NUMBER			14. PRINCIPAL CONTACT CELLULAR PHONE NUMBER			15. PRINCIPAL BUSINESS FAX NUMBER																																																																																									
16. USDOT NO.		17. MC OR MX NO.	18. DUN & BRADSTREET NO.	19. IRS/TAX ID NO. EIN# SSN#		20. INTERNET E-MAIL ADDRESS																																																																																									
21. COMPANY OPERATION (Circle all that apply) A. Interstate Carrier B. Intrastate Hazmat Carrier C. Intrastate Non-Hazmat Carrier D. Interstate Shipper E. Intrastate Shipper F. Vehicle Registrant Only																																																																																															
22. CARRIER MILEAGE (to nearest 10,000 miles for Last Calendar Year) YEAR																																																																																															
23. OPERATION CLASSIFICATION (Circle All that Apply) A. Authorized For-Hire D. Private Passengers (Business) G. U. S. Mail J. Local Government B. Exempt For-Hire E. Private Passengers (Non-Business) H. Federal Government K. Indian Tribe C. Private Property F. Migrant I. State Government L. Other _____																																																																																															
24. CARGO CLASSIFICATIONS (Circle All that Apply) A. GENERAL FREIGHT F. LOGS, POLES J. FRESH PRODUCE P. GRAIN, FEED, HAY V. COMMODITIES DRY BULK B. HOUSEHOLD GOODS G. BEAMS, LUMBER K. LIQUIDS/GASES Q. COAL/COKE W. REFRIGERATED FOOD C. METAL; SHEETS; H. BUILDING MATERIALS L. INTERMODAL CONT. R. MEAT X. BEVERAGES BB. CONSTRUCTION COILS; ROLLS I. MOBILE HOMES M. PASSENGERS S. GARBAGE, REFUSE, TRASH Y. PAPER PRODUCTS CC. WATER WELL D. MOTOR VEHICLES N. OIL FIELD EQUIPMENT T. U.S. MAIL U. CHEMICALS Z. UTILITY DD. OTHER E. DRIVE AWAY/TOWAWAY O. LIVESTOCK AA. FARM SUPPLIES																																																																																															
25. HAZARDOUS MATERIALS CARRIED OR SHIPPED (Circle All that Apply) C – CARRIED S – SHIPPED B(BULK) – IN CARGO TANKS NB(NON-BULK) – IN PACKAGES <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: small;"> <tr> <td>C S A. DIV 1.1</td><td>B NB</td><td>C S K. DIV 2.2A (Ammonia)</td><td>B NB</td><td>C S U. DIV 4.2</td><td>B NB</td><td>C S EE. HRCQ</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S B. DIV 1.2</td><td>B NB</td><td>C S L. DIV 2.3A</td><td>B NB</td><td>C S V. DIV 4.3</td><td>B NB</td><td>C S FF. CLASS 8</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S C. DIV 1.3</td><td>B NB</td><td>C S M. DIV 2.3B</td><td>B NB</td><td>C S W. DIV 5.1</td><td>B NB</td><td>C S GG. CLASS 8A</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S D. DIV 1.4</td><td>B NB</td><td>C S N. DIV 2.3C</td><td>B NB</td><td>C S X. DIV 5.2</td><td>B NB</td><td>C S HH. CLASS 8B</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S E. DIV 1.5</td><td>B NB</td><td>C S O. DIV 2.3D</td><td>B NB</td><td>C S Y. DIV 6.2</td><td>B NB</td><td>C S II. CLASS 9</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S F. DIV 1.6</td><td>B NB</td><td>C S P. Class 3</td><td>B NB</td><td>C S Z. DIV 6.1A</td><td>B NB</td><td>C S JJ. ELEVATED TEMP MAT.</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S G. DIV 2.1</td><td>B NB</td><td>C S Q. Class 3A</td><td>B NB</td><td>C S AA. DIV 6.1B</td><td>B NB</td><td>C S KK. INFECTIOUS WASTE</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S H. DIV 2.1 LPG</td><td>B NB</td><td>C S R. Class 3B</td><td>B NB</td><td>C S BB. DIV 6.1 Poison</td><td>B NB</td><td>C S LL. MARINE POLLUTANTS</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S I. DIV 2.1(Methane)</td><td>B NB</td><td>C S S. COMB LIQ</td><td>B NB</td><td>C S CC. DIV 6.1 SOLID</td><td>B NB</td><td>C S MM. HAZARDOUS SUB (RQ)</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td>C S J. DIV 2.2</td><td>B NB</td><td>C S T. DIV 4.1</td><td>B NB</td><td>C S DD. CLASS 7</td><td>B NB</td><td>C S NN. HAZARDOUS WASTE</td><td>B NB</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>C S</td><td>OO. ORM</td><td>C S</td><td>B NB</td></tr> </table>								C S A. DIV 1.1	B NB	C S K. DIV 2.2A (Ammonia)	B NB	C S U. DIV 4.2	B NB	C S EE. HRCQ	B NB	C S B. DIV 1.2	B NB	C S L. DIV 2.3A	B NB	C S V. DIV 4.3	B NB	C S FF. CLASS 8	B NB	C S C. DIV 1.3	B NB	C S M. DIV 2.3B	B NB	C S W. DIV 5.1	B NB	C S GG. CLASS 8A	B NB	C S D. DIV 1.4	B NB	C S N. DIV 2.3C	B NB	C S X. DIV 5.2	B NB	C S HH. CLASS 8B	B NB	C S E. DIV 1.5	B NB	C S O. DIV 2.3D	B NB	C S Y. DIV 6.2	B NB	C S II. CLASS 9	B NB	C S F. DIV 1.6	B NB	C S P. Class 3	B NB	C S Z. DIV 6.1A	B NB	C S JJ. ELEVATED TEMP MAT.	B NB	C S G. DIV 2.1	B NB	C S Q. Class 3A	B NB	C S AA. DIV 6.1B	B NB	C S KK. INFECTIOUS WASTE	B NB	C S H. DIV 2.1 LPG	B NB	C S R. Class 3B	B NB	C S BB. DIV 6.1 Poison	B NB	C S LL. MARINE POLLUTANTS	B NB	C S I. DIV 2.1(Methane)	B NB	C S S. COMB LIQ	B NB	C S CC. DIV 6.1 SOLID	B NB	C S MM. HAZARDOUS SUB (RQ)	B NB	C S J. DIV 2.2	B NB	C S T. DIV 4.1	B NB	C S DD. CLASS 7	B NB	C S NN. HAZARDOUS WASTE	B NB					C S	OO. ORM	C S	B NB
C S A. DIV 1.1	B NB	C S K. DIV 2.2A (Ammonia)	B NB	C S U. DIV 4.2	B NB	C S EE. HRCQ	B NB																																																																																								
C S B. DIV 1.2	B NB	C S L. DIV 2.3A	B NB	C S V. DIV 4.3	B NB	C S FF. CLASS 8	B NB																																																																																								
C S C. DIV 1.3	B NB	C S M. DIV 2.3B	B NB	C S W. DIV 5.1	B NB	C S GG. CLASS 8A	B NB																																																																																								
C S D. DIV 1.4	B NB	C S N. DIV 2.3C	B NB	C S X. DIV 5.2	B NB	C S HH. CLASS 8B	B NB																																																																																								
C S E. DIV 1.5	B NB	C S O. DIV 2.3D	B NB	C S Y. DIV 6.2	B NB	C S II. CLASS 9	B NB																																																																																								
C S F. DIV 1.6	B NB	C S P. Class 3	B NB	C S Z. DIV 6.1A	B NB	C S JJ. ELEVATED TEMP MAT.	B NB																																																																																								
C S G. DIV 2.1	B NB	C S Q. Class 3A	B NB	C S AA. DIV 6.1B	B NB	C S KK. INFECTIOUS WASTE	B NB																																																																																								
C S H. DIV 2.1 LPG	B NB	C S R. Class 3B	B NB	C S BB. DIV 6.1 Poison	B NB	C S LL. MARINE POLLUTANTS	B NB																																																																																								
C S I. DIV 2.1(Methane)	B NB	C S S. COMB LIQ	B NB	C S CC. DIV 6.1 SOLID	B NB	C S MM. HAZARDOUS SUB (RQ)	B NB																																																																																								
C S J. DIV 2.2	B NB	C S T. DIV 4.1	B NB	C S DD. CLASS 7	B NB	C S NN. HAZARDOUS WASTE	B NB																																																																																								
				C S	OO. ORM	C S	B NB																																																																																								
26. NUMBER OF VEHICLES THAT CAN BE OPERATED IN THE U.S. <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr> <th rowspan="3"></th> <th rowspan="3">Straight Trucks</th> <th rowspan="3">Truck Tractors</th> <th rowspan="3">Trailers</th> <th rowspan="3">Hazmat Cargo Tank Trucks</th> <th rowspan="3">Hazmat Cargo Tank Trailers</th> <th rowspan="3">Motor Coach</th> <th colspan="2">School Bus</th> <th colspan="2">Mini-bus</th> <th colspan="2">Van</th> <th colspan="2">Limousine</th> </tr> <tr> <th colspan="8">Number of vehicles carrying number of passengers (including the driver) below</th> </tr> <tr> <th>1-8</th><th>9-15</th><th>16+</th><th>16+</th><th>1-8</th><th>9-15</th><th>1-8</th><th>9-15</th><th>16+</th> </tr> <tr> <td>OWNED</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>TERM LEASED</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>TRIP LEASED</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>									Straight Trucks	Truck Tractors	Trailers	Hazmat Cargo Tank Trucks	Hazmat Cargo Tank Trailers	Motor Coach	School Bus		Mini-bus		Van		Limousine		Number of vehicles carrying number of passengers (including the driver) below								1-8	9-15	16+	16+	1-8	9-15	1-8	9-15	16+	OWNED															TERM LEASED															TRIP LEASED																									
	Straight Trucks	Truck Tractors	Trailers	Hazmat Cargo Tank Trucks	Hazmat Cargo Tank Trailers	Motor Coach	School Bus								Mini-bus		Van		Limousine																																																																												
							Number of vehicles carrying number of passengers (including the driver) below																																																																																								
							1-8	9-15	16+	16+	1-8	9-15	1-8	9-15	16+																																																																																
OWNED																																																																																															
TERM LEASED																																																																																															
TRIP LEASED																																																																																															
27. DRIVER INFORMATION <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr> <th>Within 100-Mile Radius</th> <th>INTERSTATE</th> <th>INTRASTATE</th> <th>TOTAL DRIVERS</th> <th>TOTAL CDL DRIVERS</th> </tr> <tr> <td>Beyond 100-Mile Radius</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								Within 100-Mile Radius	INTERSTATE	INTRASTATE	TOTAL DRIVERS	TOTAL CDL DRIVERS	Beyond 100-Mile Radius																																																																																		
Within 100-Mile Radius	INTERSTATE	INTRASTATE	TOTAL DRIVERS	TOTAL CDL DRIVERS																																																																																											
Beyond 100-Mile Radius																																																																																															
28. IS YOUR U.S. DOT NUMBER REGISTRATION CURRENTLY REVOKED BY THE FEDERAL MOTOR CARRIER SAFETY ADMINISTRATION? Yes _____ No _____ If Yes, enter your U.S. DOT Number. _____																																																																																															
29. PLEASE ENTER NAME(S) OF SOLE PROPRIETOR(S), OFFICERS OR PARTNERS AND TITLES (e.g. PRESIDENT, TREASURER, GENERAL PARTNER, LIMITED PARTNER) 1. _____ (Please print Name) 2. _____ (Please print Name)																																																																																															
30. CERTIFICATION STATEMENT (to be completed by an authorized official) I, _____, certify that I am familiar with the Federal Motor Carrier Safety Regulations and/or Federal Hazardous Materials Regulations. Under penalties of perjury, I declare that the information entered on this report is, to the best of my knowledge and belief, true, correct, and complete. Signature _____ Date _____ Title _____ (Please print)																																																																																															

表 1 MCS-150 表格樣式


 U.S. Department of Transportation Federal Motor Carrier Safety Administration			Safety Certification for Application (Safety Certification for Application for U.S. DOT Number)		
1. NAME OF MOTOR CARRIER			2. TRADE OR D.B.A. (DOING BUSINESS AS) NAME		
3. PRINCIPAL STREET ADDRESS/ROUTE NUMBER			4. MAILING ADDRESS (P O BOX)		
5. CITY	6. STATE/PROVINCE	7. ZIP CODE+4	8. MAILING CITY	9. STATE/PROVINCE	10. ZIP CODE+4
11. PRINCIPAL PHONE NUMBER			12. PRINCIPAL FAX NUMBER		
13. USDOT NO.	14. MC OR MX NO.	15. DUN & BRADSTREET NO.	16. IRS/TAX ID NO. EIN# SSN#	17. INTERNET E-MAIL ADDRESS	
18. SAFETY CERTIFICATIONS (Applicants subject to FMCSRs must complete certification item(s) 18A through 18C).					
A. Applicant maintains current copies of all U.S. DOT Federal Motor Carrier Safety Regulations, Federal Motor Vehicle Safety Standards, and the Hazardous Materials Regulations (if a property carrier transporting hazardous materials), understands and will comply with such regulations, and has ensured that all company personnel are aware of the current requirements.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
B. Applicant certifies that the following tasks and measures will be fully accomplished and procedures fully implemented before it commences operations in the United States.					
1. Driver qualifications:					
a) The carrier has in place a system and procedures for ensuring the continued qualification of drivers to operate safely, including a safety record for each driver, procedures for verification of proper licensing of each driver and procedures for identifying drivers who are not complying with the safety regulations.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
b) The carrier has procedures in place to review drivers' employment and driving histories for at least the last 3 years to determine whether or not the individual is qualified and competent to drive safely.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
c) The carrier has established a program to review the records of each driver at least once every 12 months and will maintain a record of the review.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
d) The carrier will ensure that all of its drivers are at least 21 years of age and if applicable possess a valid Commercial Drivers License (CDL).				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
2. Hours of Service:					
a) The carrier has in place a recordkeeping system and procedures to monitor the hours-of-service performed by drivers, including procedures for continuing review of drivers' log books, and for ensuring compliance with all operations requirements.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
b) The carrier has ensured that all drivers are knowledgeable of the hours-of-service requirements, and has clearly and specifically instructed the drivers concerning their responsibility to comply with applicable 10/11, 14/15, and 60/70-hour rules as well as the requirement for preparing daily log entries in their own handwriting for each 24-hour period.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
3. Drug and alcohol testing:					
a) The carrier is familiar with the alcohol and controlled substance testing requirements of 49 CFR part 382 and 49 CFR part 40 and has in place a program for systematic testing of drivers.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>	
4. Vehicle condition:					
a) The carrier has established a system and procedures for inspection, repair and maintenance of its vehicles in a safe condition, and for preparation and maintenance of records of inspection, repair and maintenance in accordance with the Federal Motor Carrier Safety Regulations and the Hazardous Materials Regulations.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
b) The carrier will ensure that all violations and defects noted on inspection reports are corrected before vehicles and drivers are permitted to continue operation.				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
5. Accident monitoring program:					

表 2 MCS-150A 表格樣式

a) The carrier has in place a program for monitoring vehicle accidents and maintains an accident register in accordance with 49 CFR 390.15.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
b) The carrier has established an accident countermeasures program and driver training program to reduce accidents.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
6. Production of records:		
a) The carrier can and will produce records demonstrating compliance with the safety requirements within 48 hours of receipt of a request from a representative of the USDOT/FMCSA or other authorized Federal or State official.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
7. Hazardous Materials (to be completed by carriers of hazardous materials only).		
a) The HM carrier has full knowledge of the U.S. DOT Hazardous Materials Regulations and has established programs for the thorough training of its personnel as required under 49 CFR part 172, Subpart H, and 49 CFR 177.816.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>
b) The carrier has established a system and procedures for inspection, repair and maintenance of its reusable hazardous materials packages (cargo tanks, portable tanks, cylinders, intermediate bulk containers, etc.) in a safe condition, and for preparation and maintenance of records of inspection, repair and maintenance in accordance with the U.S. DOT Hazardous Materials Regulations.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>
c) The HM carrier has established a system and procedures for filing and maintaining HM shipping documents.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>
d) The HM carrier has a system in place to ensure that all HM trucks are marked and placarded as required by 49 CFR part 172, Subparts D and F.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>
e) The carrier will register under 49 CFR part 107, Subpart G, if transporting any quantity of hazardous materials requiring the vehicle to be placarded.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>
8. For Cargo Tank (CT) Carriers of HM		
a) The carrier has a system in place to ensure that its cargo tanks are inspected and tested as required by 49 CFR 180 by a facility registered with the U.S. DOT under part 107, Subpart F.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>
By signing these certifications, the carrier official is on notice that the representations made herein are subject to verification through inspections in the United States and through the request for and examination of records and documents. Failure to support the representations contained in this application could form the basis of a proceeding to assess civil penalties and/or lead to the revocation of the authority granted.		
C. All applicants must certify as follows:		
1. Applicant is willing and able to provide the proposed operations or service and to comply with all pertinent statutory and regulatory requirements and regulations issued or administered by the U.S. Department of Transportation, including operational regulations, safety fitness requirements, motor vehicle safety standards, and minimum financial responsibility requirements.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
2. Applicant is willing and able to produce for review or inspection documents which are requested for the purpose of determining compliance with applicable statutes and regulations administered by the U.S. Department of Transportation, including the Federal Motor Carrier Safety Regulations, Federal Motor Vehicle Safety Standards and Hazardous Materials Regulations, within 48 hours of any written request.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
3. Applicant is not presently disqualified from operating commercial vehicles in the United States pursuant to the Motor Carrier Improvement Act of 1999 or any other law.	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
NOTE: All motor carriers must comply with all pertinent Federal, State, local and tribal statutory and regulatory requirements when operating within the United States. Such requirements include, but are not limited to, all applicable statutory and regulatory requirements administered by the U.S. Department of Labor, or by a State agency operating a plan pursuant to Section 18 of the Occupational Safety and Health Act of 1970 ("OSHA State plan agency"). Such requirements also include all applicable statutory and regulatory environmental standards and requirements administered by the U.S. Environmental Protection Agency or a State, local or tribal environmental protection agency. Compliance with these statutory and regulatory requirements may require motor carriers and/or individual operators to produce documents for review and inspection for the purpose of determining compliance with such statutes and regulations.		
19. Certification Statement (to be completed by an authorized official) I, _____, certify that I am familiar with the Federal Motor Carrier Safety Regulations and/or the Federal Hazardous Materials Regulations. Under penalties of perjury, I declare that the information entered on this report is, to the best of my knowledge and belief, true, correct, and complete. (Please print Name) Signature _____ Date _____ Title _____		

表 3 MCS-150A 表格樣式 (續)

**FEDERAL MOTOR CARRIER SAFETY ADMINISTRATION
FORM OP-1**

APPLICATION FOR MOTOR PROPERTY CARRIER AND BROKER AUTHORITY

Approved by OMB 2126-0016

Revised May 2004

This application is for all individuals and businesses requesting authority to operate as motor property common or contract carriers or property brokers.

FOR FMCSA USE ONLY

Docket No. MC- _____

Filed _____

Fee No. _____

CC Approval No. _____

SECTION I

**Applicant
Information**

Do you now have authority from or an application being processed by the former ICC, FHWA, OMCS or FMCSA?

() NO () YES If yes, identify the lead docket number(s)

LEGAL BUSINESS NAME

DOING BUSINESS AS NAME

BUSINESS ADDRESS

Street Name and Number _____

City _____ State _____ Zip Code _____ Telephone Number _____

MAILING ADDRESS (If different from above)

City _____ State _____ Zip Code _____

REPRESENTATIVE (Person who can respond to inquiries)

Name, Title, position, or relationship to applicant _____

Street Name and Number _____ City _____ State _____ Zip Code _____

Telephone Number (_____) _____ FAX Number (_____) _____

U.S. DOT Number (If available; if not, see Instructions.) _____

FORM OF BUSINESS (Check only one.)

() Corporation State of Incorporation _____

() Sole Proprietorship Name of Individual _____

() Partnership Identify Partners _____

表 4 OP-1 表格樣式

APPLICATION FOR MOTOR PROPERTY CARRIER AND BROKER AUTHORITY – OP-1 (con't)

SECTION II
Type of Authority

You must submit a filing fee of \$300.00 for each type of authority requested (for each box checked).

- ☐ MOTOR COMMON CARRIER OF PROPERTY (except HOUSEHOLD GOODS)
- ☐ MOTOR CONTRACT CARRIER OF PROPERTY (except HOUSEHOLD GOODS)
- ☐ MOTOR COMMON CARRIER OF HOUSEHOLD GOODS
- ☐ MOTOR CONTRACT CARRIER OF HOUSEHOLD GOODS
- ☐ BROKER OF PROPERTY (except HOUSEHOLD GOODS)
- ☐ BROKER OF HOUSEHOLD GOODS
- ☐ UNITED STATES BASED ENTERPRISE OWNED OR CONTROLLED BY PERSONS OF MEXICO PROVIDING TRUCK SERVICES FOR THE TRANSPORTATION OF INTERNATIONAL CARGO (except HOUSEHOLD GOODS)
- ☐ UNITED STATES BASED ENTERPRISE OWNED OR CONTROLLED BY PERSONS OF MEXICO PROVIDING TRUCK SERVICES FOR THE TRANSPORTATION OF INTERNATIONAL HOUSEHOLD GOODS

SECTION III
Insurance Information

This section must be completed by ALL motor property carrier applicants. The dollar amounts in parentheses represent the minimum amount of bodily injury and property damage (liability) insurance coverage you must maintain and have on file with the FMCSA.

NOTE: Refer to the instructions for information on cargo insurance filing requirements for motor common carriers and surety bond/trust fund agreement filings for property brokers.

- ☐ Will operate vehicles having Gross Vehicle Weight Ratings (GVWR) of 10,000 pounds or more to transport:
 - ☐ Non-hazardous commodities (\$750,000).
 - ☐ Hazardous materials referenced in the FMCSA's insurance regulations at 49 CFR 387.9 (\$1,000,000).
 - ☐ Hazardous materials referenced in the FMCSA's insurance regulations at 49 CFR 387.9 (\$5,000,000).
- ☐ Will operate only vehicles having Gross Vehicle Weight Ratings (GVWR) under 10,000 pounds to transport:
 - ☐ Any quantity of Division 1.1, 1.2, or 1.3 material; any quantity of Division 2.3, Hazard Zone A, or Division 6.1, Packing Group I, Hazard Zone A material; or highway route controlled quantities of a Class 7 material as defined in 49 CFR 173.403
 - ☐ Commodities other than those listed above (\$300,000).

表 5 OP-1 表格樣式 (續)

SECTION IV

**Safety
Certification
(Motor Carrier
Applicants
Only)**

APPLICANTS SUBJECT TO FEDERAL MOTOR CARRIER SAFETY REGULATIONS - If you will operate vehicles of more than 10,000 pounds GVWR and are, thus, subject to pertinent portions of the U.S. DOT's Federal Motor Carrier Safety Regulations at 49 CFR, Chapter 3, Subchapter B (Parts 350-399), you must certify as follows:

Applicant has access to and is familiar with all applicable U.S. DOT regulations relating to the safe operation of commercial vehicles and the safe transportation of hazardous materials and it will comply with these regulations. In so certifying, applicant is verifying that, at a minimum, it:

- (1) Has in place a system and an individual responsible for ensuring overall compliance with Federal Motor Carrier Safety Regulations;
- (2) Can produce a copy of the Federal Motor Carrier Safety Regulations and the Hazardous Materials Transportation Regulations;
- (3) Has in place a driver safety training/orientation program;
- (4) Has prepared and maintains an accident register (49 CFR 390.15);
- (5) Is familiar with DOT regulations governing driver qualifications and has in place a system for overseeing driver qualification requirements (49 CFR Part 391);
- (6) Has in place policies and procedures consistent with DOT regulations governing driving and operational safety of motor vehicles, including drivers' hours of service and vehicle inspection, repair, and maintenance (49 CFR Parts 392, 395 and 396);
- (7) Is familiar with and will have in place on the appropriate effective date, a system for complying with U.S. DOT regulations governing alcohol and controlled substances testing requirements (49 CFR 382 and 49 CFR Part 40).

() YES

EXEMPT APPLICANTS - If you will operate only small vehicles (GVWR under 10,000 pounds) and will not transport hazardous materials, you are exempt from Federal Motor Carrier Safety Regulations, and must certify as follows:

Applicant is familiar with and will observe general operational safety guidelines, as well as any applicable State and local laws and requirements relating to the safe operation of commercial motor vehicles and the safe transportation of hazardous materials.

() YES

SECTION V

Affiliations

AFFILIATION WITH OTHER FORMER ICC, FHWA OR OMCS, NOW FMCSA-LICENSED ENTITIES. Disclose any relationship you have or have had with any other FMCSA-regulated entity within the past 3 years. For example, this could be through a percentage of stock ownership, a loan, or a management position. If this requirement applies to you, provide the name of the company, MC-number, DOT number, and that company's latest U.S. DOT safety rating. (If you require more space, attach the information to this application form.)

表 6 OP-1 表格樣式 (續)

SECTION VI
Household Goods
Certifications

HOUSEHOLD GOODS MOTOR COMMON CARRIER APPLICANTS including United States-based enterprises owned or controlled by persons of Mexico providing truck services for the transportation of international household goods shipments must certify as follows:

Applicant is fit, willing, and able to provide the specialized services necessary to transport household goods. This assessment of fitness includes applicant=s general familiarity with former ICC, FHWA, or OMCS now FMCSA regulations for household goods movements and also requires an assurance that applicant has or is willing to acquire the protective equipment and trained operators necessary to perform household goods movements and that applicant will offer arbitration as a means of settling loss and damage disputes on collect-on-delivery shipments. The proposed operations will serve a useful public purpose responsive to a public demand or need.

() YES

HOUSEHOLD GOODS MOTOR CONTRACT CARRIER APPLICANTS must certify as follows:

Applicant is fit, willing, and able to provide the specialized services including United States-based enterprises owned or controlled by persons of Mexico providing truck services for the transportation of international household goods shipments necessary to transport household goods. This assessment of fitness includes applicant=s general familiarity with former ICC, FHWA, or OMCS, now FMCSA regulations for household goods movements and also requires an assurance that applicant has or is willing to acquire the protective equipment and trained operators necessary to perform household goods movements and that applicant will offer arbitration as a means of settling loss and damage disputes on collect-on-delivery shipments. The proposed service will be consistent with the public interest and the transportation policy of 49 U.S.C. 10101.

() YES

HOUSEHOLD GOODS BROKER APPLICANTS must certify as follows:

Applicant is fit, willing, and able to provide household goods brokerage operations and to comply with all pertinent statutory and regulatory requirements. The involved services will be consistent with the public interest and the transportation policy of 49 U.S.C. 10101.

() YES

NOTE: Applicant may attach a supporting statement to this application to provide additional information about any of the above certifications. This evidence is optional.

表 7 OP-1 表格樣式 (續)

APPLICATION FOR MOTOR PROPERTY CARRIER AND BROKER AUTHORITY – OP-1 (con't)

SECTION VII

**Applicants for
Contract Carriage of
Household Goods**

SCOPE OF OPERATING AUTHORITY. Complete one or both box(es) below, as applicable.

() Contracting shippers have one or more of the distinct needs delineated in *Interstate Van Lines, Inc., Extension - Household Goods*, 5 I.C.C.2d 168 (1988).

Describe briefly the distinct need(s):

() Contracts provide for assignment of one or more vehicles for the exclusive use of each shipper in the manner specified in *Interstate Van Lines, Inc., Extension - Household Goods*, 5 I.C.C.2d 168 (1988).

SECTION VIII

**Applicant's
Oath**

This oath applies to all supplemental filings to this application. The signature must be that of applicant, not legal representative.

I, _____, verify under
Name and title

penalty of perjury, under the laws of the United States of America, that all information supplied on this form or relating to this application is true and correct. Further, I certify that I am qualified and authorized to file this application. I know that willful misstatements or omissions of material facts constitute Federal criminal violations punishable under 18 U.S.C. 1001 by imprisonment up to 5 years and fines up to \$10,000 for each offense. Additionally, these misstatements are punishable as perjury under 18 U.S.C. 1621, which provides for fines up to \$2,000 or imprisonment up to 5 years for each offense.

I further certify under penalty of perjury, under the laws of the United States, that I have not been convicted, after September 1, 1989, of any Federal or State offense involving the distribution or possession of a controlled substance, or that if I have been so convicted, I am not ineligible to receive Federal benefits, either by court order or operation of law, pursuant to Section 5301 of the Anti-Drug Abuse Act of 1988 (21 U.S.C. 862)

Finally, I certify that applicant is not domiciled in Mexico or owned or controlled by persons of that country. (Note: This portion of Applicant's oath does not pertain to applicants that are U.S.-based enterprises owned or controlled by persons of Mexico seeking to provide truck services for the transportation of international cargo.).

Signature _____ Date _____

表 8 OP-1 表格樣式 (續)

附 錄 9

期 末 簡 報

臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究

P.1

簡報大綱

- 壹、計畫簡介
- 貳、國外公路汽車貨運管理與貨運產業發展特性分析
- 參、現行相關管理法規架構與管理課題
- 肆、國內公路貨物運輸產業
- 伍、可行方案研擬、優劣分析與業者問卷調查分析
- 陸、相關法規條文增修與配套措施
- 柒、結論與建議

P.2

壹、計畫簡介

1. 蒐集日本、美國及歐洲地區等先進國家之公路汽車貨運管理沿革與貨運產業發展特性，評析其公路汽車貨運市場管制變遷趨勢、發展經驗與未來政府管理之角色。
2. 透過調查與訪談作業，瞭解國內相關公路貨運產業經營特性與市場規模，以檢視國內公路貨運產業之經營現況與發展趨勢，並界定及評析在現行汽車運輸業相關管理法規架構下，公路汽車貨運產業於法規面、經營面、管理面、政策面等層次之發展課題。

P.3

3. 評析國內公路汽車貨運市場環境變遷與衝擊，整合產業發展需求與課題，重新架構公路汽車貨運產業管理制度內容，於法規面、經營面、管理面、政策面等層次提出具體建議。
4. 探討現行貨運業種分類之適宜性與可行分類方案，評析以服務品質管制門檻取代實質市場門檻之可行性，並提出國內公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件具體建議與法規增修內容。
5. 在建議公路汽車貨運業種分類及市場門檻條件之分析架構下，檢討各項汽車運輸業管理法規對於公路汽車貨運管理規範內容，提出具體建議方向與相關管理配套措施。

P.4

貳、國外公路汽車貨運管理與貨運產業發展特性分析

一、美國公路汽車貨運發展概況

1. 美國公路汽車貨運管理

(1) 汽車運輸業定義：

- 汽車運輸業的型態有兩種，私人汽車運輸業(private carriers)或受雇汽車運輸業(for-hire carriers)。
- 如果營運範圍有跨州者，不論是私人汽車運輸業或受雇汽車運輸業，該公司均必須填妥MCS-150(營運安全認證, Safety Certifications)表格向聯邦運送安全管理單位(Federal Motor Carriers Safety Administration, FMCSA)登記。

P.5

1. 美國公路汽車貨運管理

(2) 營運方式

- 受雇汽車運輸業定義：運送他人所擁有的人或法令所規定的貨物而收取費用者。
- 私人汽車運輸業定義：運送自己所擁有的貨物，通常為企業自己所生產、使用或銷售的貨物。

(3) 營運車輛種類

(i) 載送貨物營運車輛總重小於10,000磅。

- 如果每一車輛總重(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)都小於10,000磅，則受雇的汽車運輸業必須提出300,000美金的公共責任保險(public liability insurance)。
- 若受雇汽車運輸業營運車輛總重小於10,000磅，但是運送易燃性、有毒氣體或高速公路行駛路徑管制的放射性物質，則必須提出5,000,000美金的公共責任保險。

P.6

1. 美國公路汽車貨運管理

(ii) 載送貨物之營運車輛總重大於（含）10,000磅。

- 如果營運車輛中有一輛或多輛車總重量(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)大於10,000磅，且運送非危險物品，則受雇汽車運輸業必須提出750,000美金的公共責任保險。
- 如果營運車輛中有一輛或多輛車總重量(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)大於10,000磅，且運送危險物品，則依其運送之危險物品形式，受雇汽車運輸業必須提出1,000,000美金至5,000,000美金的公共責任保險。

P.7

2. 美國汽車運輸業的分類與登記規定

新加入經營者均需填寫MCS150表格及MCS150A表格，受雇的汽車運輸業尚須填寫OP-1表格或OP-1(P)表格，這些表格可以在網路上填寫，當公司填寫完這些表格，並依規定繳交登記費後，即取得新加入登記。

在取得新加入登記後，汽車運輸業者將有18個月的營運安全觀察期，在此期間，業者將接受安全審核，其交通事故情況及各項資訊均受到審核與評估，新加入的業者必須證明其有必要的管理系統以確保基本的營運安全，如果無法證明者，將被撤銷其新加入登記。

從2003年1月起，所有新的汽車運輸業者均受到聯邦汽車運輸業法規(Federal Motor Carrier Safety Regulations, FMCSA)法令的約束。

P.8

2. 美國汽車運輸業的分類與登記規定

- (1) 汽車運輸業-運送貨物資產之最低財務擔保要求係規範貨運業者在州際、國際與州內能順利達成貨物運送所需最低的財務要求。
- (2) 應用範圍
 - 適用於受雇的汽車運輸業使用貨車運送貨物從事州際與國際商務。
 - 同時適用運送危險物品、危險廢棄物及放射性物品，以從事州際與國際商務。
- (3) 財務責任要求
 - 任何汽車運輸業欲使用貨車營運，必須取得最小的財務保險責任。

P.9

二、日本公路汽車貨運發展概況

1. 日本政府的綜合物流政策

- (1) 政府認為需要透過宏觀政策調控，將投資重點著重於重點基礎設施的建置。其建置物流基礎設施包括：
 - 滿足客戶需求的擁有多種選擇方式的基礎設施（強調基礎設施間的合作支援）
 - 消除物流的瓶頸
 - 建設國際中心之港灣及機場等。
- (2) 日本政府著手了一系列政策方面的改革，其目的是進一步放寬對物流業的規範，使其完全按照市場運作的方式更加有活力地發展。這些放寬的政策包括：

P.10

二、日本公路汽車貨運發展概況

- 廢止物流業的供需調整，即對過去各種限制新增項目的法律法規放寬。如：對新建項目只要符合國家規定的安全 and 技術標準，即可更加容易地獲准
 - 對安全規定進行調整（如：對國際性的調整、技術標準的提高等方面）
 - 靈活實施貨物運輸事業法。
- (3) 日本政府並且著手物流系統的技術升級，包括：
- 物流系統的資訊化：進出口和港口手續的無紙化，物流EDI的推進
 - 物流系統的標準化：貨櫃與輸送帶的JIS國際整合
 - 其他技術開發和商業慣例的改善等。

P.11

2. 日本公路汽車貨運管理

(1) 管理機構

在日本公路貨運最高管理機構是國土、建設與運輸省三個機構。國土局負責土地的規劃與使用及公共管理，建設局負責日本公路的規劃、建設與養護，運輸省則負責全國陸、海、空運之運輸管理，運輸政策及法規的制訂和監督執行。運輸省與地方政府關係是分權關係是直線領導關係，這種關係要求地方交通問題由地方政府處理。

P.12

2. 日本公路汽車貨運管理

(2) 宏觀管理職能

- 建立安全、環保及充滿活力的公路交通系統
- 保護環境，獎勵使用低污染公車
- 加強交通安全管理

(3) 公路運輸行業管理

- 輕型貨運：是指三輪或是二輪的自動車（以排除不需依據貨運自動車運輸事業法規管理。）
- 一般貨運：除三輪的輕自動車/二輪的自動車以外，應載運貨物而支付費用者，其中包括整車貨運，集合貨運。
- 特定貨運：指特定需要（拖車、化學車、貨櫃車等），申請時需經過交通大臣（交通部）的許可。
- 其主要法規係根據貨運自動車運送事業法規定（僅對一般及特定自動車）管理，該法規對進入公路貨運市場的規定大致如下：

P.13

2. 日本公路汽車貨運管理

- 對負責人之限制：已有犯罪紀錄者不能擔任公司負責人。
- 經營場所要有明確的地點，於申請許可時需載明設置。
- 申請許可時需有設置地址、車輛數、車庫位置和容量等相關資料。
- 停車場原則上設立在經營場所，或者在2公里範圍內，停車場車輛間格在50釐米。
- 經營貨運自動車需設置員工休息場所，其面積不得小餘9.9平方公尺。
- 30輛車配置一名管理人員，管理人員需有合格執照（經過專業考試及格）。
- 資產方面，貨運業者要有自有資金佔50%以上。
- 規定有事故發生（如火災等）一定要報備。

P.14

2. 日本公路汽車貨運管理

- 保險方面，要求公路貨運經營者開業一年內簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險（第三責任險）並投保5000萬日圓以上責任險。
- 主管機關有權要求貨運公司改善（包括運費不合理、設置場所等）。
- 對經營負責人及公司要求定時提供報告及遵守事項。
- 交通部有權委任地方政府或下屬機關進行相關工作。
- 公司貨運亦可同時經營一般及特定兩種貨運類別。
- 訂定相關罰則，並依法實施。
 - 違反第三條規定未經許可經營者處三年以下
 - 違反第二十七條命令歇業但未歇業者
 - 違反第三十五條，利用他人名義、被利用者（借牌經營）
 - 違反第五十一條規定營業洩漏機密處一年以下
 - 報告不實或偽造時罰款

P.15

三、歐洲公路汽車貨運發展概況

1. 政府在物流管理中的角色—監督控制

以德國為例，德國貨運管理的部門是聯邦貨運交通局（AG）。該局的任務就是監督和管制。為了有效地實行監督功能，聯邦貨運交通局對所有參加運輸的人員，不僅在辦公室內而且包括在室外（公路、高速公路、停車場）進行監督，其中也包括發貨人、中介人或運輸公司。聯邦貨運交通局規定，如違反規定，要受到主管局的處罰或聯邦貨運交通局制裁。

P.16

三、歐洲公路汽車貨運發展概況

2. 基礎設施—政府興辦，民間經營

德國的貨運中心是聯邦政府統籌規劃、州政府輔導建設、企業自主經營的發展模式：

- (1)聯邦政府統籌規劃。聯邦政府在統籌規劃交通幹線及硬體設施德國交通主管部門對於接受規劃建設的物流園區給予補助，未按規劃建設的則不予補助。
- (2)州政府輔導建設。州政府提供建設所需要的土地、公路、鐵路、通訊等交通設施，把物流園區場地出租給物流業者，其建設費用按股份比例由政府及民間共同出資，由企業自己選舉產生諮詢管理委員會負責經營管理。

P.17

三、歐洲公路汽車貨運發展概況

- (3)企業自主經營。入駐物流企業自主經營、照章納稅，依據自身經營需要建置相關的倉庫房、堆放場、車庫，配備相關的機械設備和輔助設施。

以不來梅市貨運物流中心為例，除德國政府設立海關負責進出口貨物驗關外，政府在貨運中心不再設其他管理機構，物流業者自主經營，照規定納稅，政府亦不再從中心成員徵收除法定稅費以外的任何稅費。貨運中心自身的經營管理機構採取股份制方式，市政府出資25%，中心經營50家公司出資75%，由經營的企業選舉產生諮詢管理委員會。

P.18

三、歐洲公路汽車貨運發展概況

3 整體運輸安全計劃

歐洲最近提出一項整體運輸安全計劃，透過ITS（智慧型運輸系統）之建置以提升客貨運之安全及監控。

4 統一標準，協調發展

為提高歐洲各國之間頻繁的物流活動效率，歐盟組織之間採取了一系列協調政策與措施，大力促進物流體系的標準化。

5 擴大行業影響力——產業協會的作用

歐洲的運輸與物流業組織——歐洲貨運代理組織（FFE），為了整個產業的利益和長遠大計，將積極在歐洲乃至國際上擴大產業影響力。

P.19

四、小結

1. 已開發國家現代物流發展的共同趨勢

- (1) 物流技術快速發展，物流管理水準不斷提昇
- (2) 專業物流形成規模，共同配送成為主導
- (3) 物流業導向整體化、協同化、全球化方向發展
- (4) 電子物流需求強勁，快遞業“發展迅速”
- (5) 物流將成為運輸業關心的問題
- (6) 專業人才需求量大，亟需教育培訓人才

P.20

2. 日本、美國公路汽車貨運管理趨勢

(1) 業態分類趨向簡化

日本公路在公路貨運業態分類分為三類：輕型，一般及特定三種（其中輕型不納入貨運自動車運輸事業管理）。美國之業態分類分為私人汽車運輸業及受雇汽車運輸業兩種，相當於我國自用車及營業車之分類，但在營運車輛又按車輛總重小於10,000磅和大於10,000磅分兩類，為保障運輸安全負擔公共責任之財務能力。有訂定運送貨物之最低財務擔保要求，隨運送貨物之特性（危險品、油品、放射性物品）而投保金額不同。

P.21

2. 日本、美國公路汽車貨運管理趨勢

(2) 公路貨運的管理趨向解除市場管制及自由化趨勢

美國在近20年來，對陸上汽車貨運業之管理政策，係採解除管制，自由化之方向，在1980年，美國政府公佈汽車貨運法案（Motor Carrier Act Of 1980, MCA）其中有許多解除管制條文。

自該法案施行之後，汽車貨運實際上已無明顯的管制，由市場力量決定費率水準、業者的家數，並且業者可自由進出市場。

在日本進年來廢止汽車貨運各種限制新增營業項目的法律，如對新增營業項目只要符合國家的安全技術標準容易獲准，更於2004年修正貨運自動車運輸事業法，僅規定加入業者應明確填報相關的營業項目，營業的地址，車輛數，停車場位置及容量等資料。

P.22

2. 日本、美國公路汽車貨運管理趨勢

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

(4) 為提昇運輸安全及貨物事故理賠均要求提撥保險金或財務擔保美國從2003年1月起，所有新加入汽車運輸業者均受到（FMCSA）之最低規範要求---貨物資產之最低財務擔保要求，以建立一套汽車貨物運輸安全及維持營運的能力。在日本方面亦有相同之運輸安全之理賠保險，要求公路貨運經營者開業一年內需簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險，並投保5,000萬日圓以上。

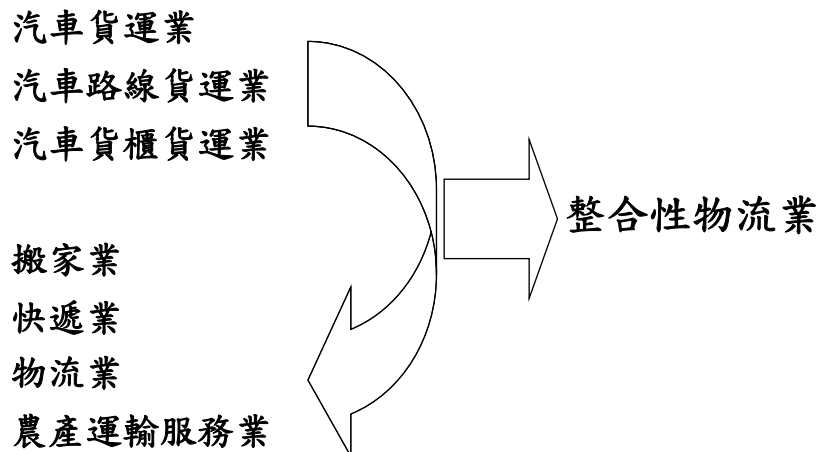
P.23

2. 日本、美國公路汽車貨運管理趨勢

(5) 政府對於貨物業管理非以管制為目的，而係以健全產業環境，輔導業者經營為主，以美、日、德等國家為發展物流均於政策擬定後配合國內、外發展環境與趨勢與業者充分溝通，從修法著手放寬管制以監督輔導為主，使政策落實。

P.24

參、國內公路貨物運輸產業



P.25

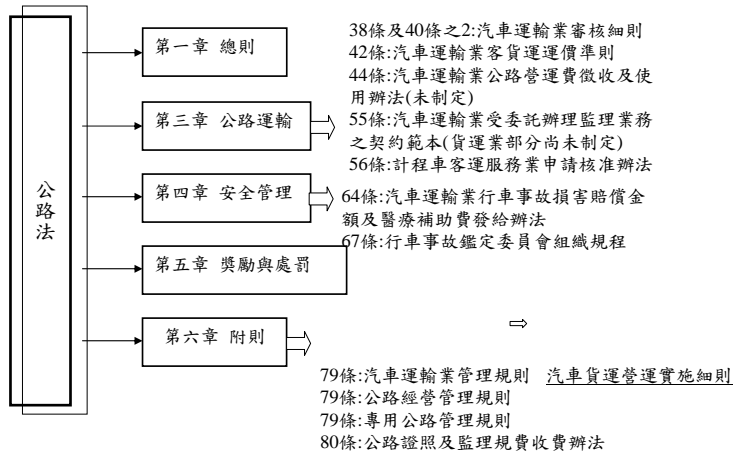
肆、現行相關管理法規架構與管理課題

一、現行相關管理法規架構

1. 公路法全部九十二條，共區分為總則、公路修建及養護、公路運輸、安全管理、獎勵與處罰及附則等六章；公路法中對於公路汽車貨運的經營管理主要規範於第三章公路運輸部分（包括業種分類及營運區域規範、運輸業籌設及審核作業、運價準則的規範、經營管理之規範、運輸業委辦業務規範等項）及第四章安全管理部分（包括車輛安全檢驗、運輸業損害賠償責任界定、汽車責任險投保、行車事故申報與鑑定等）。

P.26

汽車運輸業相關管理法規層級關係



P.27

肆、現行相關管理法規架構與管理課題

二、管理課題

1. 主管機關管理角色定位

- 政策上管制特許行業或自由經濟市場機制
- 業態分類係以公路運輸為主，以投入公路貨運資源來分類管理
- 主管機關單一化、單一證照
- 法規配合修訂，健全產業發展
- 積極推動輔導貨運整合發展

P.28

肆、現行相關管理法規架構與管理課題

- 2. 管制門檻
- 3. 費率管制
- 4. 靠行問題
- 5. 停車場問題
- 6. 自用車非法營業問題

P.29

伍、可行方案研擬、優劣分析與業者 問卷調查分析

- 一、汽車貨運業別的分類
- 二、貨物運輸市場的管制門檻條件
- 三、費率管制或解除管制

P.30

一、汽車貨運業別的分類

1. 【維持】：維持目前三種類別。
2. 【分為「一般」及「特殊」貨運業二類】：「特殊貨運業」：以特定車輛運送貨物為營業者。(所定義之特定車輛為在公路行駛對民眾與道路環境影響風險程度較高之車種。「一般貨運業」：非使用第一類特定車輛，以載貨汽車運送一般貨物為營業者。
3. 【合為單一之「貨物運輸服務業」】：合為單一之「貨物運輸服務業」，該業別營業項目可涵蓋提供所有貨運、物流服務業。

P.31

方案	優點	缺點
1-1維持目前三種類別	<ul style="list-style-type: none"> ■不需修改現有相關法令。 ■現有經營業者不須換照。 	<ul style="list-style-type: none"> ■許多相關業別未能納入規範。 ■分業經營無法滿足顧客對整體物流服務的需求。 ■限制業者彈性經營空間。 ■三種業別常混合經營，主管機關分業管理不符業者營運現況。
1-2【分為「一般」及「特殊」貨運業二類】	<ul style="list-style-type: none"> ■以使用特定車種做分類，主管機關可針對風險性高之車種業別作加強規範與特別管理。 ■主管機關對於使用一般車種營業之管理，由於風險性較小，可減少管理之投入。 ■業者可增加營運項目的範圍與彈性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需修改現有相關法令。 ■現有經營業者須換照。
1-3【合為單一之「貨物運輸服務業」】	<ul style="list-style-type: none"> ■業者可完全依業務量、貨運性質與顧客需求，增加營運項目的範圍。 ■消費者可經由一家業者獲得所有運輸與物流服務。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需修改現有相關法令。 ■現有經營業者須換照。

P.32

(一) 對於「維持目前三種類別」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	3	2.9
2. 不同意	21	20.2
3. 沒有意見	6	5.8
4. 同意	64	61.5
5. 非常同意	3	2.9
6. 未勾選任一選項	7	6.7
總計	104	100

P.33

(二) 業者對於「分為「一般」及「特殊」貨運業二類」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	1	2.7
2. 不同意	9	24.3
3. 沒有意見	6	16.2
4. 同意	13	35.1
5. 非常同意	0	0.0
6. 未勾選任一選項	8	21.6
總計(104扣除67)	37	100

P.34

(三) 業者對於「合為單一之「貨物運輸服務業」」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	3	8.1
2. 不同意	8	21.6
3. 沒有意見	2	5.4
4. 同意	20	54.1
5. 非常同意	4	10.8
6. 未勾選任一選項	0	0.0
總計(104扣除67)	37	100

P.35

二、貨物運輸市場的管制門檻條件

(一) 【維持】：維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件。

(二) 【不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核】：申請者自行決定籌設公司之資本額、營業場所、車輛數、停車位、員工休息場所等，主管機關依據該些必要設施進行實質審查核定其申設，營業後亦必須維持原申請時之設施，若有變更亦需報經主管機關核准。

P.36

(三) 【只規定最低實收資本額，業者繳交保證金

與投保運送責任險】：實收資本額不得少於新臺幣__萬元。

每增設一營業站所應增資新臺幣__萬元。申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣__萬元。每增設一營業站所應增繳保證金新臺幣__萬元。運送責任保險，每一意外事故保險金額不得少於新臺幣__元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣__萬元。經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保運送責任保險者，得申請無息退還保證金。該運送責任保險，每一意外事故保險金額不得少於新臺幣__萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得少於新臺幣__萬元。保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單向主管機關報備。已投保運送責任險，得檢具保險單，申請核准保證金減為新臺幣__萬元。

P.37

方案	優點	缺點
2-1維持目前之資本額、車輛數、停車位等原申設公司門檻條件，不作任何改變	<ul style="list-style-type: none"> ■不需修改現有相關法令。 ■主管機關審核容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ■資本額、車輛數等門檻規定無法滿足市場營運狀況。 ■公司營運車輛繳銷牌照後未替補新車，造成形式門檻如同虛設。 ■業者無法有效利用資產 ■業者沒有依業務規模調整車隊之彈性。
2-2【不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查，並作營運後之查核】	<ul style="list-style-type: none"> ■業者可依據其經營規模提出申請，較具彈性。 ■主管機關規範營業場所、停車位、員工休息場所等必要設施，較能確保業者正常營業。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需修改現有相關法令。 ■主管機關不易審核，營運查核需投入相當人力。 ■對於託運人較無保障。
2-3【只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險】	<ul style="list-style-type: none"> ■對於託運人之保障，由保險公司承擔。 ■對於運送人，可轉嫁營運風險由保險公司承擔。 ■業者繳交主管機關保證金，可作為託運人與第三人之第二層保障。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需另訂運送責任險保費，保險公司隨公司信譽、出險記錄、違規記錄查核等相關訂定。

P.38

2.1 業者對於「維持目前申設公司門檻條件」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	3	2.9
2. 不同意	53	51.0
3. 沒有意見	19	18.3
4. 同意	26	25.0
5. 非常同意	1	1.0
6. 未勾選任一選項	2	1.9
總計	104	100

P.39

2.2 業者對於「不規定最低門檻，主管機關採必要設施實質審查」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	2	2.6
2. 不同意	5	6.5
3. 沒有意見	0	0.0
4. 同意	68	88.3
5. 非常同意	2	2.6
6. 未勾選任一選項	0	0.0
總計(104扣除27)	77	100

P.40

2.3 業者對於「只規定最低實收資本額，業者繳交保證金與投保運送責任險」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	2	2.6
2. 不同意	7	9.1
3. 沒有意見	37	48.1
4. 同意	31	40.3
5. 非常同意	0	0.0
6. 未勾選任一選項	0	0.0
總計(104扣除27)	77	100

P.41

2.4 業者對於「服務品質管制門檻」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	5	6.5
2. 不同意	5	6.5
3. 沒有意見	11	14.3
4. 同意	55	71.4
5. 非常同意	1	1.3
6. 未勾選任一選項	0	0.0
總計(104扣除27)	77	100

P.42

三、費率管制或解除管制

1. 【維持】：維持目前費率管制現況。
2. 【改制為運價備查與公告】：主管機關不審定基本運價，由業者研擬運價表及執行方案構想報請主管機關備查並公告，除有重大變更，應依程序重新申報與公告外，在原核定原則及範圍內，只需核備。
3. 【解除費率管制】：運價由市場決定、託運人與運送人自行議約運送條件與運價，不需報主管機關備查。

P.43

方案	優點	缺點
3-1維持目前費率管制	<ul style="list-style-type: none"> ■不需修改現有相關法令。 ■業者有基本運價作為報價基礎。 	<ul style="list-style-type: none"> ■須透過費率委員會審核基本運價，所需程序時間較長，較不具彈性與時效性。 ■限制了業者依市場狀況彈性定價空間。 ■忽略市場競爭機制。 ■無法有效反應成本調整運價。
3-2【改制為運價備查與公告】	<ul style="list-style-type: none"> ■簡化行政作業。 ■業者能依市場狀況、成本狀況自主調整運價，較具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需修改現有相關法令。 ■運價調整時，業者須作備查與公告，程序較為繁複。
3-3【解除費率管制】	<ul style="list-style-type: none"> ■導入自由競爭之市場機制。 ■消費者自由選擇。 ■業者能依市場狀況、成本狀況完全自主調整運價，更具彈性與時效性。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需修改現有相關法令。 ■相對弱勢之託運人，可能產生價格歧視的狀況。

P.44

3.1 業者對於「維持目前費率管制現況」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	4	3.8
2. 不同意	65	62.5
3. 沒有意見	14	13.5
4. 同意	13	12.5
5. 非常同意	1	1.0
6. 未勾選任一選項	7	6.7
總計	104	100

P.45

3.2 業者對於「改制為運價備查與公告」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	2	2.2
2. 不同意	4	4.4
3. 沒有意見	4	4.4
4. 同意	71	78.9
5. 非常同意	2	2.2
6. 未勾選任一選項	7	7.8
總計(104扣除14)	90	100

P.46

3.3 業者對於「解除費率管制」意見

勾選項	次數	百分比(%)
1. 非常不同意	3	3.3
2. 不同意	4	4.4
3. 沒有意見	32	35.6
4. 同意	45	50.0
5. 非常同意	5	5.6
6. 未勾選任一選項	1	1.1
總計(104扣除14)	90	100

P.47

陸、相關法規條文增修與配套措施

一、汽車貨物運輸業種重新分類相關法規修訂

1. 公路法主要建議修訂內容

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

2. 汽車運輸業管理規則主要建議修訂內容

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

P.48

二、 管制門檻重新訂定相關法規修訂

1. 公路法主要建議修訂內容

(1) 第38條：母法原則不予修訂，建議維持原條文。

2. 汽車運輸業管理規則主要建議修訂內容

(1) 第3條：增訂提存保證金與投保運送責任險之替代規定。

3. 汽車運輸業審核細則主要建議修訂內容

(1) 第4條：資本額、車輛數不限制。

(2) 第4條之1：增列繳交保證金與投保運送責任險之規定。

P.49

三、 費率放寬管制與解除管制相關法規修訂

1. 公路法主要建議修訂內容

(1) 第42條：汽車運輸業之貨運運價不須報請該管公路主管機關核定。

(2) 第43條：採運價備查與公告制，維持原條文。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須公告。

2. 汽車運輸業管理規則主要建議修訂內容

(1) 第10條：採運價備查與公告制，貨運運價不須報請該管公路主管機關核定。但須申報備查。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須經過核定。

(2) 第11條：採運價備查與公告制，維持原條文。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須報請公路主管機關備查。

(3) 第105條：採運價備查與公告制，維持原條文。採解除費率管制，貨運運價及雜費不須揭示公告。

(4) 第108條至114條：全條文刪除，採運價備查與公告制或採解除費率管制不須規定整車及零擔(第108條)、零擔計算單位(第109條)、輕笨貨物計算單位與方式(第110條)；不須報請該管公路主管機關核定(第111條)、裝卸費之收取(第112條)、車輛滯留費之收取(第113條)與貨物保管費之收取(第114條)。

P.50

3. 汽車運輸業客貨運運價準則主要建議修訂內容

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

4. 汽車貨運營運實施細則主要建議修訂內容

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

P.51

柒、結論與建議

一、結論

1. 美國汽車運輸業申請設立採放寬登記條件，登記後有18個月的營運安全觀察期與評估，並規定負擔財務責任(如擔保品與保險)。
2. 美國、日本公路貨運業別以使用車輛分類。
3. 分業經營、分業管理已不符市場需求。
4. 資本額、車輛數門檻管制，形式門檻如同虛設。

P.52

二、建議

1. 公路汽車貨物運輸業別短期不變，長期合一，不管制營業項目，重點管理特定車輛。
2. 解除資本額、車輛數等申設門檻管制，採用彈性門檻、保證金與運送責任險制。公路主管機關針對此一議題，應先邀集相關業者舉行進行說明會，除可藉此凝聚共識之外，亦可多方聽取業者之建言。 另在採行運送責任險之前提，保險主管機關需已完成對於運送責任險精算、核定保險費率與保單等相關配套措施。

P.53

二、建議

3. 貨運運價管制方面，在放寬管制之前，公路主管機關需邀集汽車貨運業者進行說明會，取得業者共識，確定是「運價備查制」到「解除費率管制」兩階段改制或直接為「解除費率管制」。俟業者與社會大眾對此一議題產生共識後，再行放寬。

P.54

簡報結束



P.55