

# 調查報告

壹、案由：據審計部107年度中央政府總決算審核報告，政府為提升計程車產業競爭力，推動多元化計程車客運服務，惟管理作業未臻完備，有待檢討改善等情案。

## 貳、調查意見：

Uber集團所屬荷蘭商UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.（下稱Uber B.V.公司）於民國（下同）102年4月2日以新臺幣（下同）100萬元向經濟部投資審議委員會申請成立國內事業「台灣宇博數位服務股份有限公司」（下稱Uber公司），持股比率100%。該公司以「Uber APP」應用程式在台正式上線，網路招募非職業駕駛，以自用車輛（俗稱白牌車）從事載客營業；為扼止違規營業亂象，交通部於106年1月4日修正「公路法」第77條，針對未依法申請核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業，從原本處5萬元以上15萬元以下罰鍰，大幅提高非法營業者10萬元以上2,500萬元以下之罰則，致Uber公司於106年2月宣布停止一切業務並調整營運模式。鑒於消費者多元乘車需求及網路競爭時代來臨，交通部爰規劃「多元化計程車客運服務」方案，修正「汽車運輸業管理規則」部分條文，並於105年12月29日辦理「多元化計程車客運服務」上路營運記者會，優先與直轄市政府合作共同推動。

審計部107年度中央政府總決算審核報告指出，政府為提升計程車產業競爭力，推動多元化計程車客運服務，惟管理作業未臻完備，有待檢討改善等情，爰經交通及採購委員會第5屆第63次會議決議，推派陳小紅及包宗和兩位委員調查。為查究案情事實，本案經調閱審計部、交通部及內政部警政署（下稱警政署）等機關卷證

資料，復於109年1月13日邀請中華民國計程車駕駛員工會聯合會張○○先生、中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會梁理事長○○與楊理事長○○、中華民國計程車派遣產業發展協會曾秘書長○○、大都會衛星車隊股份有限公司謝○○先生、Uber公司宓協理○○與馮律師○○、優酷國際有限公司（Q Taxi車隊）華負責人○○及林執行總監○○到院座談，並於109年3月16日詢問交通部路政司陳文瑞司長、交通部公路總局（下稱公路總局）徐慧萍專門委員與交通部運輸研究所（下稱運研所）史習平研究員、警政署交通組王鳳輝組長等機關業務主管人員，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、交通部推動「多元化計程車客運服務」，規範其營運模式以網路為基礎，以因應時代潮流及滿足消費者多元乘車需求，惟計程車業者、司機及Uber囿於立場與權益，對於該方案仍持不同看法與爭執，而該部遲未檢視計程車與租賃車經營市場相互重疊之問題，致生小客車租賃業僱用駕駛人加入Uber從事計程車載客等違規漏洞，「多元化計程車客運服務」究係為Uber解套，抑或平息傳統計程車業者反彈之權宜作法，以迄今僅10.74%車輛加入之事實看來，成效顯然仍待觀察。

(一)關於「多元化計程車客運服務」係指以網際網路平臺，整合供需訊息，提供預約客戶之計程車服務。計程車客運業為因應特定消費型態需要，得經營多元化計程車客運服務，檢具營業計畫書，向公路主管機關提出申請。多元化計程車費率之計算方式，由計程車客運業者於核定運價範圍內自行訂定，應報請公路主管機關，並登載於業者之網際網路平臺首頁，始得實施。多元化計程車車身顏色不得使用

臺灣區塗料油漆公會塗料色卡編號1之18號純黃顏色。經營多元化計程車客運服務之業者，應提供車輛廠牌、牌照號碼、出廠年份、駕駛人、執業登記證、消費者乘車評價、預估車資、車輛定位、行車軌跡、全面電子支付等資料。乘車需求以預約客戶為限，不得巡迴攬客或於計程車招呼站排班候客。電子化乘車證明應記載車號、上下車時間與行駛時間、車資、行駛路線及里程等項目。另多元化計程車以APP預報車資收費於符合相關認可機制下，得免安裝計程車計費表。「汽車運輸業管理規則」第2條、第4條、第11條之1及第91條定有明文。

**(二)Uber公司於102年以網路APP媒合乘客與自用車駕駛之共享經濟的商業營運模式，引發傳統計程車業者強烈反彈：**

- 1、查Uber公司於102年間，以其「Uber APP」應用程式在台正式上線，以進行用戶開發行銷（Lead Generation Service）及車輛與乘客媒合之資訊平台服務，由汽車駕駛透過「Uber APP」軟體與有乘車需求之乘客進行媒合，載客完成後乘客以信用卡付費，以使汽車駕駛將閒置之車輛產能，得以物盡其用載運乘客，達成共享經濟之效益。惟該運輸服務已然衝擊到計程車客運業者之經營環境，「中華民國計程車客運商業公會全國聯合會」、「中華民國計程車駕駛員工會全國聯合會」、「全民計程車協會」等團體於103年7月7日至交通部陳情。公路總局自103年9月起，以違反「公路法」第77條第2項規定對Uber公司開罰。
- 2、交通部祭出「納管、納稅、納保」政策，並多次召開會議研討，惟Uber始終未提出具體作為，計程車業者復於105年分赴立法院、總統府前凱道

及行政院抗議陳情Uber非法經營運輸服務。

(三)嗣政府於106年1月修正公布「公路法」之罰則規定，致Uber公司於同年2月宣布暫停在台一切業務，交通部復推動「多元化計程車客運服務」方案，惟Uber公司並未參與，傳統計程車業者亦多持觀望態度：

- 1、嗣立法院提案通過「公路法」第77條之修正，對於未依法申請核准而經營汽車運輸業及計程車客運服務業者之相關罰則，參照「公平交易法」調整至10萬元以上、2,500萬元以下罰鍰，並於106年1月4日修正公布，同年月6日生效施行。巨額罰款下，Uber於106年2月宣布停止在台一切業務並調整營運模式。
- 2、另鑒於Uber公司以「Uber APP」應用程式提供會員進行叫車之服務具有市場性，且據運研所105年「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-計程車及小客車租賃業」之「國內外叫車APP之比較」所述，相較於適時國內的呼叫小黃（僅提供司機評價）、臺灣大車隊55688（僅提供親友行程紀錄）、叫車通（提供司機評價、電子錢包支付、信用卡支付）等叫車APP之服務功能，<sup>1</sup>「Uber APP」叫車服務之功能除具有提供司機服務評價、親友行程紀錄、支付工具（包括電子錢包、信用卡、結合叫車APP內置支付功能）等服務外，其計費方式係依車款計價，當乘客確認叫車後於APP顯示車款、司機姓名、抵達時間及預估費用等，同時立即收到簡訊通知等訊息，顯然「Uber

---

<sup>1</sup> 交通部運輸研究所「汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-計程車及小客車租賃業」（105年9月）第61頁、第66頁。

APP」叫車服務更勝一籌。爰交通部於105年12月優先與直轄市政府共同合作推動「多元化計程車客運服務方案」，全國第1批多元化計程車自該日起於高雄地區提供服務。

- 3、至臺北市政府、桃園市政府、臺南市政府、新北市政府及其餘縣市亦自106年3月下旬起至107年3月相繼推動。惟Uber公司並未參與多元化計程車客運服務行列，截至107年底，統計顯示僅36家業者、1,865輛多元化計程車參與營運，顯見傳統計程車業者仍持觀望態度，多未貿然參與。

(四)Uber公司改與小客車租賃業合作時，交通部未能積極檢視法令規定，預為防範，以遏止小客車租賃業僱用駕駛人加入Uber從事計程車載客等違規事實，確有怠失：

- 1、Uber公司於106年4月改與小客車租賃業合作，斯時坊間流傳「只要領有職業駕照駕駛租賃車輛，加入Uber就不違法」等消息，交通部曾對此發布新聞稿：「不論民眾係領有普通或職業駕駛執照，若承租使用租賃小客車加入Uber從事計程車載客，均屬未經核准經營汽車運輸業之違規行為。」該部復於Uber公司106年4月13日對外表達將與小客車租賃業合作服務當天發布新聞稿，再次聲明：「目前Uber公司登記為科技業，和現有的合法租賃業者合作，必須轉型為資訊平台的模式，其車輛、駕駛都須符合小客車運輸業的規範，而且不能個別攬客，駕駛及車輛都需要有職業登記執照，不能像過去用自用車載客。」
- 2、然而，Uber公司與小客車租賃業合作後係由小客車租賃業為經營主體，主導提供即時派遣、短途載客及自訂費率，Uber公司雖表示該服務係以

「Uber APP」應用程式為資訊平台，將小客車租賃業、領有職業駕照的代僱駕駛及有載運需求之乘客進行媒合，乘客僅須透過APP輸入欲前往之地址後，即有該路程之報價。惟按「汽車運輸業管理規則」第2條、97條、100條、101條及102條之規定略以：「小客車租賃業係指以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者，租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛，汽車出租單應交租車人隨身攜帶，以備查驗，且其租車費率、代僱駕駛人資費等係由業界公會擬定，報請中央公路主管機關核定。」復經公路總局查核發現，小客車租賃業有「未詳實填寫汽車出租單」、「汽車出租單未交付租車人隨身攜帶以備查驗」等小客車租賃業一般違規態樣。截至108年11月30日止，公路總局共計裁處小客車租賃業者404件，罰鍰金額總計385.8萬元。對此，傳統計程車產業亦數次向交通部陳情抗議。交通部於本院約詢過程中數次強調：「計程車係屬特許行業，且關乎搭乘者之安全」。由上述情形可知，Uber公司與小客車租賃業合作之實務情況，形同「穿著租賃車的外衣，作著計程車的生意」，顯然已嚴重破壞市場秩序。

- 3、況且，本院前於「近年新創產業以『共享經濟』為主旨，創設出如Uber等營業模式，交通部對此一新形態的經濟/商業模式在臺實際經營狀況有無確實掌握與管理？在政策管理與新創服務間出現衝突時，政府的認知、法規調適、管理機制與力道、甚至培力困難等安在？又，其所創造出之產業鏈為何？」調查案已指出：「因應近年網路

時代的衝擊，科技結合網路服務，使得各汽車運輸業間業態之界線日趨模糊，營運市場已產生部分重疊及競合，惟主管機關僅急於推出多元化計程車因應，對於運輸業之本質問題及如何界定網路運輸服務，確實提升公眾使用運輸服務之安全性及品質，似仍乏全盤檢視及具體對策。」

- 4、惟交通部於108年6月6日方修正發布「汽車運輸業管理規則」第103條之1，對小客車租賃業與資訊平臺業者合作提供附駕載客服務者明確訂定管理機制，規範同時具有附隨駕駛、運用手機APP及提供即時媒合短途服務之小客車租賃業者，應提送營運計畫書報經公路主管機關核定始得提供服務，且不得將租用車輛運用於巡迴載客、排班待客租賃等外駛個別攬載旅客，計費應以日租或時租為之，起租至少為1小時以上等規定，並由小客車租賃業者依駕駛人需求，於108年11月5日前提送輔導清冊造冊列管，給予一定期間辦理輔導。易言之，小客車租賃業亦可利用行動裝置透過網際網路應用程式，同時提供車輛租用及駕駛人代為駕駛服務。小客車租賃業駕駛人尚須繼續透過資訊平臺提供短程服務，即須取得計程車駕駛人資格，轉職進入計程車客運業市場。
- 5、綜上，交通部未能積極檢視法令規定並提出具體對策，以遏止小客車租賃業僱用駕駛人加入Uber從事計程車載客之違規情形，確有怠失。

(五)截至109年2月底，計程車總數為92,508輛，其中多元化計程車計有9,934輛，由Uber租賃車轉型為多元化計程車者有3,798輛，占38.2%，究多元化計程車方案係為Uber解套，抑或平息傳統計程車業者之反彈，由迄今僅10.74%計程車加入多元化計程

### 車服務之事實看來，成效顯然仍待觀察：

- 1、經查交通部於發布「汽車運輸業管理規則」第103條之1之後，Uber公司、駕駛人自救會在6、7月初曾一度抗拒、抵制。嗣交通部於108年10月1日修正「汽車運輸業管理規則」第91條之2，在全國計程車總量管制規定精神下，開放計程車得跨行政區過戶，以適度調節各縣市計程車牌照數量供需差異。另考量現行透過網路APP計算車資已可獲一般消費大眾接受，且消費者預約叫車時可知悉預估車資及費率計算方式，以該預估車資作為實際收取車資，交通部於108年10月1日再次修正發布「汽車運輸業管理規則」部分條文規定，多元化計程車以APP預報車資收費於符合相關認可機制下，得免安裝計程車計費表，另尊重業者依不同市場定位規劃，參採（但不限）尖（離）峰、中途繞路或停等特殊需求、車型、會員回饋等多樣性費率因子，並於公路主管機關核定運價範圍內，自行擬定費率，向公路主管機關備查。爰108年10月下旬Uber公司同意轉型為提供多元化計程車服務，陸續與國內多元化計程車車隊業者合作，提供APP叫車平臺技術，目前系統所派遣營運車輛均為加入多元化計程車車隊業者之車輛。截至109年2月底止，小客車租賃業者依駕駛人需求提送輔導清冊之9,200輛車輛，計有3,798輛已轉為多元化計程車（占多元化計程車總數9,934輛之38.2%），並促使多元化計程車數量由6,136輛增加至9,934輛，而多元化計程車占計程車總數之比率亦由6.92%（6,136輛/88,710輛）增加為10.74%（9,934輛/92,508輛）。
- 2、惟本院邀集計程車工/公會代表、計程車業者及



Uber公司座談時，Uber公司表示雖然樂見交通部政策的轉型，但轉型仍有困境且實施很倉促，例如臺中市無法負荷1,200-1,500輛租車轉型為多元化計程車等語。至計程車工/公會代表則表示，多元化計程車採用APP計費得免裝置車表，而傳統計程車得加裝車表，相當不公平。大都會衛星車隊股份有限公司則強調計程車工作乃「男人最後的職業」，Uber的加入讓其生計更為困難等語。惟Q Taxi車隊認為，網路發達後有APP預告車資等作法，應給予正面支持，政策剛實施，是否過一段時間再來看其成效等語。

(六)綜上，交通部推動「多元化計程車客運服務」方案，規範其營運模式以網路為基礎，以因應時代潮流及滿足消費者多元乘車需求，惟計程車業者、司機及Uber囿於立場與權益，對於該方案仍持有不同看法與爭執，另該部遲未檢視計程車與租賃車經營市場相互重疊之問題，致生小客車租賃業僱用駕駛人加入Uber從事計程車載客之違規漏洞，「多元化計程車客運服務」究係為Uber解套，抑或平息傳統計程車業者反彈之權宜作法，以迄今僅10.74%車輛加入之事實看來，成效顯然仍待觀察。

二、我國現行計程車管理經營型態多元且複雜，至少包括計程車公司、計程車合作社、個人計程車、計程車客運服務業及衛星派遣車隊等數類；嗣因人口老化及少子化，以及大眾運輸系統的發達，計程車業者家數及計程車數量逐漸下降，凸顯產業已面臨轉型挑戰，協助輔導業者轉型、開發偏遠地區等運輸服務，並重新整合計程車經營型態，交通部似責無旁貸。

(一)按「計程車客運業」係指在核定區域內以小客車出

租載客之營業者，其經營型態分為計程車公司（即行號，下稱計程車車行）、計程車運輸合作社（下稱計程車合作社）及個人經營計程車客運業（下稱個人車行）等3類，「公路法」第34、37、39-1及56條，以及「汽車運輸業管理規則」第92條定有明文。另按「公路法」第2條規定，計程車客運服務業係指以計程車經營客運服務而受報酬之事業，其未擁有計程車車輛及牌照，係接受計程車客運業委託辦理車輛派遣或代辦監理業務等相關事宜。

(二)查計程車牌照計有公司所屬牌照、個人車行及合作社所屬牌照，其中計程車合作社係為消弭計程車駕駛人認為靠行受剝削及因車行牌照凍結所造成牌照黑市問題，故交通部開放計程車運輸合作社，讓自有車輛欲從事計程車客運服務者有另一項選擇，即得透過組織取得計程車牌營運。至於個人車行，據交通部運輸研究所105年「汽車運輸業相關規定法制化作業之研究-計程車及小客車租賃業」指出略以，寄行車之車輛產權必須登記為計程車公司所有，公司與駕駛人之間關係則以彼此訂定的契約來加以規定，因此司機與車行之間問題層出不窮、勞資糾紛不斷，司機們希望能夠脫離車行，為解決嚴重的靠行問題，交通部乃於76年公告「個人經營計程車牌照發給作業要點」、修正「汽車運輸業管理規則」第92條規定，將個人經營計程車客運業納入法規管理。個人經營計程車客運業係須符合一定的資格條件後，自行購車並領取汽車運輸業營業執照開始營業。基於上述計程車牌照制度及時代背景，遂形成目前計程車車行、計程車合作社及個人車行併存等3種組織型態，可謂相當複雜。

(三)惟因計程車牌照發放政策原為行政命令規範，現行

計程車牌照不但種類多，而且數量大，管理不易。交通主管單位隨時得依據行政命令、變更政策，時常引發政府、業者及駕駛員間之緊張關係，因此立法院於86年12月30日三讀通過增修「公路法」第39條之1規定，將計程車牌照發放政策法制化，立法予以明文規定，藉由限量發行牌照政策，以抑制計程車無限成長，保障既有執業計程車駕駛員的基本工作權，及避免國內交通及社會治安繼續惡化。爰87年1月14日修正公布之「公路法」，增訂第39條之1：「計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。(第1項)優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定。(第2項)」辦理。」復加上為落實法律保留原則，將「汽車運輸業審核細則」第6條，對於車輛汰舊換新，應於撤銷牌照之日起3年內，以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補，逾期註銷替補之，涉及人民權利義務之規定，提升至「公路法」位階，爰於91年2月6日修正公布之「公路法」，增訂第40條之2「汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷牌照之日起一定期間內，以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補；未能於規定期限內替補者，得於期限屆滿前申請展期，逾期註銷替補。」是以，現行各公路主管機關係綜合考量各轄管區域人口成長、道路面積比例及當地運輸需求，依據「公路法」第39條之1、「汽車運輸業管理規則」第91條之2等規定進行控管，自87年起迄今已無新增牌照。歷經20年，已有部分車額未依「公路法」第40條之2、「汽車運輸業審核細則」第6條等規定汰舊換新替補營業車輛，經各該公路主管機關註銷計程車牌照。個人計程車牌照之發放雖未受前揭規定限制，惟因從業人員資格管制

及駕駛人屆齡等因素退出市場，個人計程車牌照數輛自93年之34,181輛逐年遞減至109年2月之23,833輛。截至109年2月止，計程車數量總計92,508輛，惟因牌照繳銷尚未申請替補而產生的空車額高達1萬2千餘個，長期存在過多的空車額並非常態，凸顯政府未能落實計程車牌照管制政策之事實。

(四)另查，計程車客運服務業原為協助計程車客運業者代為處理車輛監理、繳費、投保、事故、貸款等業務，渠後因應衛星派遣車隊興起，為利納管，交通部於100年將其納入計程車客運服務業範疇規範，諸如臺灣大車隊、大都會衛星車隊等係屬「經營派遣業務之計程車客運服務業」(下稱車隊)，並依據「計程車客運服務業申請核准經營辦法」有關經營車輛派遣服務業務之規定監督管理，且應接受公路主管機關辦理之考核、評鑑或查訪。嗣為協助計程車業界開拓商機，交通部於105年12月推動多元化計程車客運服務，該部雖稱該服務並未改變前述計程車客運業及計程車客運服務業之分類架構，僅在原有計程車營運管理規範中放寬部分收費、車型外觀等彈性，提供計程車業者得追求多元化、客製化、精緻化之運輸服務。然而，整體而言，目前計程車經營型態除計程車車行、個人車行及計程車合作社外，尚有以服務上述經營型態計程車的計程車客運服務業，及經營車輛派遣業務為主之計程車客運服務業，計程車種類則有傳統小黃計程車及多元化計程車，顯見近年計程車經營型態及運作模式已出現變化。

(五)再者，截至109年2月止，計程車客運業計3,223家(車輛數49,666輛，平均1家業者擁有154輛車)、

計程車運輸合作社計110家（車輛數19,009輛、平均1家合作社社員172.8位，即172.8輛車）、個人經營計程車客運業計23,833輛，由此可見，目前計程車經營態樣，大部分仍採傳統小規模方式經營。另近年興起之衛星派遣車隊如計程車客運服務業93家（接受計程車駕駛人委託派遣之車輛數合計36,539輛）、多元化計程車業者51家，則有增加之趨勢，詳如下表；又，進一步分析各縣市計程車業者家數及車輛數可知，計程車數量以臺北市31,578輛為最多、其次為新北市的22,595輛、再其次為高雄市的9,204輛及臺中市的8,157輛。惟臺北市及新北市的計程車數量，合計54,170輛，占計程車總數92,508輛之58.56%，另六直轄市計程車數量，合計81,240輛，占整體計程車總數之87.82%，顯見計程車數量大多集中於雙北及人口稠密之直轄市，計程車服務旅運供給仍以都會區為主。至於多元化計程車的情況亦復如此，6都以外僅有93輛參與多元化計程車服務，不到總數的1%。

經營型態/種類		業者家數	車輛數
計程車客運業	計程車客運業	2,693	38,050
	兼營計程車客運業、計程車客運服務業	530	11,616
	小計	3,223	49,666
計程車運輸合作社		110	19,009
個人計程車		-	23,833
計程車客運服務業		196	-
經營派遣業務之計程車客運服務業		93	如備註
計程車總數	傳統計程車	-	82,574
	多元化計程車	51	9,934
	小計		<b>92,508</b>

註：「計程車客運服務業」並未擁有計程車，「計程車客運服務業（派

遣業務)」受計程車駕駛人委託派遣之車輛數合計36,539輛。  
資料來源：本院彙整自交通部提供資料。

(六)此外，觀諸都會區的公車、捷運等大眾運輸系統等運輸服務，已相當普及、完善且便捷，惟計程車服務旅運供給仍以都會區為主，計程車產業長期供過於求，顯然已造成市場機制無法有效運作；且因應近年網際網路及行動裝置的普及，各式創新服務相繼推陳出新，傳統計程車提供的單純運輸服務已逐漸不符民眾需求。另鑒於我國人口結構的少子化與老齡化，計程車實有朝異業結合發展之必要。是以，為提高計程車之服務品質，增加營業收入，交通部應全面檢視計程車經營型態及法規之修正。

(七)綜上所述，我國現行計程車管理經營型態多元且複雜，至少包括計程車公司、計程車合作社、個人計程車、計程車客運服務業及衛星派遣車隊等數類；嗣因人口老化及少子化，以及大眾運輸系統的發達，計程車業者家數及計程車數量逐漸下降，凸顯產業已面臨轉型挑戰，協助輔導業者轉型、開發偏遠地區等運輸服務，並重新整合計程車經營型態，交通部似責無旁貸。

三、源於治安考量，目前計程車採人、車分治管理制度，鑒於先進國家多朝向計程車人車管理一元化之制度，交通部與警政署允宜共同研議檢討，俾使計程車客運業之駕駛人與車輛管理更臻完善。

(一)源於計程車駕駛人衍生治安問題（如85年11月30日彭婉如命案發生），且警察機關適時兼具查詢相關前科、素行之權限，立法院遂於85年12月31日三讀通過「道路交通管理處罰條例」第36條第1項修正條文（86年3月1日施行）：「計程車駕駛人，未向警

察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣1,500元以上3,600元以下罰鍰。」因此，自該修正條文施行迄今，計程車駕駛人執業登記之管理權責部分，即由公路主管機關改為警察機關辦理。就現況而言，警察機關負責執業登記證之申領、查驗、補（換）發等事項，公路主管機關則負責職業駕駛執照申領及查驗、計程車牌照申領及年度驗車、計程車客運業營運監督管理、相關交通法令修法等事項。換言之，除計程車駕駛人執業登記由警察機關管理外，其餘計程車相關車輛、牌照、營運監督、法令修訂等均由公路主管機關負責，此為計程車「人車分治」之管理現況。

- (二) 詢據交通部表示：「內政部基於計程車駕駛人利用執業中從事犯罪行為，對乘客安全構成重大威脅，且直接影響社會治安及國際聲譽，故為因應社會治安實際需要，另於『道路交通管理處罰條例』第37條規定計程車駕駛人執業登記管理事項，以增進公共安全，使乘客得到保障等語。」惟詢據警政署表示：「對於職業別，警察的工作中沒有針對某個職業作特別的管制，並無特別納管。」該署復稱：「考量計程車『人車分治』之管理現況易招致民眾不便（例如執業登記證查驗至警察機關，惟職業駕駛執照或車輛定期審驗則至公路主管機關），且計程車駕駛人執業登記之資格限制部分係朝有條件放寬之方向予以修法，建議應修正『道路交通管理處罰條例』第36條第1項，移請公路主管機關辦理計程車駕駛人執業登記，並可依民眾需求併同小客車職業駕駛執照測驗辦理計程車駕駛人執業登記，以提升計程車駕駛人專業性，達到計程車『人車合一』之管理目標。」

- (三)至於如有「道路交通管理處罰條例」第36條第4項、第37條第1項及第3~4項之情形者，不得辦理計程車駕駛人執業登記一節，據警政署表示，法務部「刑案資訊整合系統」每日會轉檔、更新各地檢署及法院之起訴、審判資料，相關資料會再轉檔至警政署「刑案資訊系統」中，以供各警察人員依業務所需查詢使用。爰此，公路主管機關可向法務部取得該系統即可確認駕駛人有無犯罪事實等相關資料。
- (四)考量各國對計程車的營運方式、範圍、管理制度等會因應國情而有所不同，但如美國紐約、英國倫敦、日本東京等先進國家，大多朝向人、車管理一元化方向發展。就我國計程車牌照計有公司所屬牌照、個人車行及合作社所屬牌照，種類多且數量大，管理不易等情況，現行採取「人」、「車」分開管理之制度，實務上是否已形成多頭馬車，不易管理之情事，交通部及警政署允宜共同研議檢討，俾求改進，以使計程車客運業之駕駛人與車輛管理更臻完善。



**參、處理辦法：**

- 一、調查意見一、二，函請交通部確實檢討改進見復。
- 二、調查意見三，函請交通部、內政部警政署檢討改進見復。
- 三、調查意見，函請審計部參考。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：陳小紅 包宗和

中 華 民 國 1 0 8 年 4 月 8 日