

# 調查報告

壹、案由：為交通部公路總局臺北市區監理所辦理「嘉里大榮物流股份有限公司」申請增加201輛新車案，未依照「汽車運輸業管理規則」第23條應備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本等規定，率為核准，疑有違失等情案。

貳、調查意見：

本案係為交通部公路總局（下稱公路總局）臺北市區監理所（下稱北市監理所）辦理「嘉里大榮物流股份有限公司」（下稱嘉里大榮）申請增加201輛新車案，未依照「汽車運輸業管理規則」第23條應備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本等規定，率予核准，疑有違失等情，經民國（下同）105年4月12日本院交通及採購委員會第5屆第21次會議決議，推派調查。案經本院函詢交通部暨所屬公路總局，並於同年8月29日詢問上開機關相關主管人員，已調查完竣，列述調查意見如下：

一、交通部公路總局核准「嘉里大榮物流股份有限公司」增車申請，除不符商業團體法「業必歸會」之精神，且以不特定業別之臺北市商業會代替「汽車運輸業同業公會」申請資格，顯無法達成汽車運輸業管理規則第23條之立法目的，而未能落實強化公路主管機關對汽車運輸業督導功能，顯失立場，允應檢討。

（一）據公路法第79條第5項規定略以，汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止……等事項之規則，由交通部定之。汽車運輸業管理規則第23條規定略以，汽車運輸業有下列情事之一者應備具有關書類圖

說報請公路主管機關核准。……二、變更公司、行號組織、名稱、地址或負責人。……四、變更資本額或增減資產。……並應備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本，始得辦理。嗣據商業團體法（104年02月04日修正）第12條規定，同一區域內，依公司法或商業登記法取得登記證照之公營或民營商業之公司、行號，均應於開業後一個月內，加入該地區商業同業公會為會員；其兼營2業以上商業者，除其他法律另有規定外，至少應選擇1業加入該業商業同業公會為會員。同法第57條規定略以，直轄市商業會由左列會員組織之：……二、直轄市內經政府核給登記證照，而無商業同業公會組織之公司、行號。故由上開法令規定可知，汽車運輸業辦理變更地址或增減資產申請時，應備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本，若其兼營2業以上商業者，除其他法律另有規定外，至少應選擇1業加入該業商業同業公會為會員，公路主管機關始得核准其申請。

- (二)查嘉里大榮於102年3月4日向臺北市公共運輸處申請，由臺中市遷址至臺北市營業，係具備臺北市汽車貨運同業公會、臺北市汽車貨櫃貨運同業公會及新北市汽車路線貨運同業公會之會員證書申請，向臺北市公共運輸處審查在案。直至104年6月11日該公司為增購「汽車路線貨運業」全新營業貨車輛201輛，依新修正之商業團體法第12條規定，該公司僅需選擇1業，並備具該業商業同業會員證向北市監理所申請增車，然因臺北市無汽車路線貨運商業同業公會，據該所稱，嘉里大榮係備具臺北市汽車貨櫃貨運同業公會會員證書，另提送新北市汽車路線貨運業會員證及臺北市商業會核發之會員證，該所

於104年6月18日函復嘉里大榮同意該公司增購新車。惟查，嘉里大榮係增購「汽車路線貨運業」全新營業貨車輛201輛，卻提供臺北市汽車貨櫃貨運同業公會會員證書及新北市汽車路線貨運業會員證，已與汽車運輸業管理規則第23條規定「備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本」不符，雖因臺北市無汽車路線貨運商業同業公會所致，然以不特定業別之臺北市商業會代替相關之「汽車運輸業」，已難謂妥適，且該公司之業務重點係以汽車貨運業及汽車路線貨運業為主軸，故其增車之車輛皆以大小貨車為主，非屬貨櫃業務所需，又審視其該所核准內簽顯示，該簽稿三所稱略以，該公司兼營貨運3業，加入臺北市商業會會員……符合上開商業團體法規定等語，乃錯指商業會會員之合法性，且與商業團體法第12條規定，兼營2業以上商業者，至少應選擇1業加入該業商業同業公會為會員，對法令認知有誤。又該公司在申請書完全沒有提及貨櫃貨運同業公會，該所後續復函也未告知業者是依據貨櫃貨運同業公會證審核通過，此個案勢將造成業者誤以為加入商業會即可申請增購車輛，將對後續公會運作造成群起效應。

(三)據交通部函復指出，汽車運輸業管理規則第23條之立法之目的，係為強化公路主管機關對汽車運輸業督導功能，使汽車運輸業於開業後均能加入公會，使公會充分掌握會員狀況，俾提高公路主管機關與公會間溝通功能；次依中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會會務章程第6條略以，該會成立之任務如下：一、關於政府政策與有關法令之協助推行、研究、建議事項。；二、關於本業營運業務之調查、統計及研究發展事項。；三、關於協助政府

與業者間廣泛溝通，以貫徹政令之推行事項。；四、關於依據公路法規定研提貨運運價方案，以供政府核定施行事項。；五、關於協助政府處理貨運市場供需平衡，維護營運秩序及同業間糾紛調處事項。……等15項。然詢據公路總局黃運貴副局長表示，以不特定業別之臺北市商業會代替相關貨運同業公會，對於商業會確實無法達成貨運同業公會之成立功能，顯無法達成「為強化公路主管機關對汽車運輸業督導功能及公會掌握會員狀況」之目的。

(四)據交通部函復資料指出，公路總局各區監理所(站)於審查同業公會會員證書部分，在商業團體法第12條強制入會規定未修正前，係依交通部91年2月4日交路(91)字第0910018131號函示，參照內政部91年1月15日台內中社第09100108900號函釋示：「……尚未成立縣(市)該業商業同業公會之公司、行號，自應加入當地商業會為會員。」之規定辦理審查；本條文於104年2月4日修正後，依修正後條文規定：「……其營二業以上商業者，除其他法律另有規定外，至少應選擇一業加入該業商業同業公會為會員……」之規定辦理，並以加入相關運輸業別同業公會為優先。嗣詢據交通部路政司張○○副司長表示，監理單位應檢討後續審核時，應要求業者選擇加入經營業別接近的團體來申請，可以朝此方向檢討等語。

(五)綜上，嘉里大榮遷址臺北市時，係以貨運運送業會員證書申請遷址臺北市營業；此次增車申請係增購「汽車路線貨運業」全新營業貨運車輛，反未以較為相近之貨運業會員證，而以申請書敘明依臺北市商業會會員資格文件提出申請（申請書雖據受理機關說明附有臺北市汽車貨櫃貨運同業公會會員證

書影本，惟文內未有任何註明)，經公路總局核准嘉里大榮增車申請，已與汽車運輸業管理規則第23條規定「備具當地該業同業公會核發之有效會員證書影本」不符，且以不特定業別之臺北市商業會代替相關之「汽車運輸業」，已難謂妥適。嗣該公司之業務重點係以汽車貨運業及汽車路線貨運業為營業主軸，故其增車之車輛皆以大小貨車為主，非屬貨櫃業務所需，又審視其北市監理所核准內簽，已錯指商業會會員之合法性，與商業團體法第12條規定，兼營2業以上商業者，至少應選擇1業加入該業商業同業公會為會員，已對法令認知有誤。又該公司在申請書完全沒有提及貨櫃貨運同業公會，該所後續復函也未告知業者是依據貨櫃貨運同業公會證審核通過，故此個案勢將造成業者誤以為加入商業會即可申請增購車輛，將對後續公會運作造成群起效應，且以不特定業別之臺北市商業會代替相關貨運同業公會，對於商業會確實無法達成貨運同業公會之成立功能，顯無法落實強化對汽車運輸業督導功能等疏失，公路主管機關有失立場，允應檢討。

二、交通部公路總局掌管「汽車運輸業審核細則」之申請審核，於審核有關業者在站、場設備及後續之使用情形，亦應合於汽車運輸業審核細則及公路主管機關之規定，並應確實督導管理實際使用情形，以符合公路法立法目的。

(一)據汽車運輸業管理規則第3條規定略以，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。汽車運輸業審核細則第4條第1項第4款規定略以，汽車貨運業應具足夠合於規定站、場設備，以符合營業需

要……。故公路主管機關於汽車運輸業籌設階段，依本條附件4-「汽車運輸業停車場設置規定」，檢具申請表、土地所有權狀影本等相關文件，向公路監理主管機關申請辦理設置汽車運輸業停車場，其核定設置期限，依據該土地所有權不同審查核定之，並於監理系統項下之汽車運輸業停車場管理作業系統登載核准起迄日及土地等資料，另其他實際經營之營業所、站，亦應符合都市計畫、營建管理、消防、衛生等相關法令規定，並由所在地方政府主管機關辦理審查合格，且於取得稅籍登記後始得營業，倘有影響消防安全及建築物使用，或違反衛生管理及噪音管制之規定者，則由該主管機關查處。故由上開法令規定可知，經營汽車貨運業應具足夠合於規定站、場設備，以符合營業需要，且需經公路主管機關審核通過，主管機關亦應督導其後續實際使用情形。

- (二)有關北市監理所稱嘉里大榮停車場資訊登載土地，均屬該公司自有土地；以序號5為例，其土地係坐落新北市新店區安和段○○、○○、○○、○○、○○地號等5筆土地，與臺中區監理所於85年8月21日(三)字85-437-47(30)號核准大貨車107個車位，設置於前臺北縣新店市安坑段14分小段○○、○○、○○、○○、○○等地號係屬相同土地，惟相關地號因地籍圖重測新編不同。另公路總局於100年2月17日召開相關會議結論，即要求所屬各監理所(站)落實汽車運輸業停車場之查核，每年至少1次以上，若發現有變更使用或其他變更使用狀況，則立即撤銷其核准案；至汽車運輸業營業所、站之使用，據交通部函復資料，係配合地方政府主管都市計畫、營建管理、消防、環境保護機關辦理

各項檢查，如有違規使用情形，由所屬監理機關協助督促業者辦理改善。據公路總局於105年8月29日，於本院詢問時所提供之書面資料表示，北市監理所103年及104年自行辦理及委託其他所站辦理查核嘉里大榮停車場使用情形計26次，查核結果均為合格。

- (三)據交通部函復資料，汽車運輸業係指以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業，故民間所稱之物流宅配業者之經營倘涉及以汽車運送貨物而收取運費為報酬者，均應依法向公路主管機關申請登記立案，經營汽車貨運業或汽車路線貨運業，始得營運。有關物流車輛路邊臨時停車之管理，除「道路交通管理處罰條例」第55條已有明文規定，應由道路主管機關據以辦理外，另據公路總局稱，目前各直轄市及縣市政府之交通主管機關均已檢討各地區交通及停車需求，於開放停車路段增設「裝卸貨專用停車位」，或於道路幾何條件及服務水準允許路段，研議改繪禁止停車（黃）線，以解決相關業者停車問題。又近年國內消費型態漸由傳統購物轉變為電子商務，故汽車路線貨運業者除提供傳統運輸服務外，另結合便利超商提供代收貨品及指定送達、代收貨款等服務。據復，有關便利超商係受汽車路線貨運業者委託辦理上開服務，便利超商業者與汽車路線貨運業者係各自獨立執行業務，並無涉汽車運輸業管理規則相關規定及管理範疇。惟查，貨運業者於執行上開業務所衍生之社會外部成本，如臨時停車、阻礙交通、占用公用空曠地區作為營業場所，如將天橋下之空間作為貨物分裝之集散場所，為公眾所週知之事實，惟主管機關卻缺乏積極管理作法，且停車場區位與營業處所之變更使

用之法令與現實脫節應如何解決？業務執行之必要罰單變成業者的額外成本？因無協助之貨物裝卸助手，致貨運駕駛休息時間不足，導致疲勞駕駛，反而使駕駛過程造成社會成本？上述問題，公路主管機關都應尋求積極解決之道。

(四) 綜上，公路總局掌管「汽車運輸業審核細則」之資格申請審核，對經營汽車貨運業應具備足夠合於規定之站、場設備，以符合營業需要，且需經審核通過，於後續有關業者在站、場設備之實際使用情形，應合於汽車運輸業審核細則及公路主管機關之規定，並應確實督導實際使用情形，然對於貨運業者執行業務所衍生之外部社會成本，如裝卸貨物之臨時停車、阻礙交通、占用公用空曠地區作為營業場所，如將天橋下之空間作為貨物分裝之集散場所，主管機關卻缺乏積極管理作為，如此法令與現實脫節之現象應如何解決？業務執行罰單是否變成業者的必要成本？因無協助之貨物裝卸助手，致駕駛休息時間不足，疲勞駕駛，是否反而使駕駛過程造成社會成本？上述問題，公路主管機關都應尋求積極解決之道，以符合公路法立法目的，且此時就本案如同意改採商業會之會員證取代貨運同業公會之會員證，使此類貨運業之各項專業亟待解決之問題，顯難由內政部為主管機關之臺北市商業會承擔協處之責，而置以公路主管機關之貨運業同業公會於何種處境之問題。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至二，函請交通部督促公路總局確實檢討改進見復。
- 二、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：劉德勳

林雅鋒

方萬富

中華民國 105 年 10 月 日