

# 調 查 報 告

壹、案由：北北基計程車運價於104年10月調漲，並同時配合換裝新式計費表，惟換表進度嚴重落後，致民眾諸多不便；且經濟部標準檢驗局審核通過新式計費表中，部分廠牌有鉛封不牢情事，易遭竄改數據，超收車資，民眾究有無遭受損失？計程車司機是否涉犯刑法偽造度量衡罪？如何善後？權責機關有無行政延宕、把關不牢之違失？均有調查之必要。

貳、調查意見：

以往民眾搭乘計程車時並無主動提供收據之服務，即使乘客主動索取，駕駛提供之收據亦多為空白紙本，並無車號、里程及運價等重要資訊，與眾多先進國家之計程車已主動提供收據相較，顯有改進空間，加上科技日新月異，計程車計費表開發相關附加功能應屬可行，爰立法院於101年間要求交通部及經濟部研議推行新式計費表，以提升計程車服務品質。

依據各機關之業管範圍，新式計費表之規劃作業由交通部辦理，並依權責研修公路法相關法規，負責新式計費表「非屬計量功能」，包括費率參數格式與切換選擇設定、列印格式與內容、語音提醒、營運資料下載及國道通行費等營運管理新增相關功能規範；計費表係由民間廠商開發生產，其規格、認證等規範則由經濟部標準檢驗局（下稱經濟部標檢局）依權責修正度量衡法相關法規，負責新式計費表涉及計程距離與時間準確性等「屬計量功能」相關測試，包括即時時鐘、電源電壓變動、電源雜訊干擾、過電壓、靜電、音量、電磁波干擾、電磁波輻射容忍、溫度相關、振動相關及衝擊試驗等測試，並由該局及相關機構負責後續計費表檢定作業。而有關

計程車運價則係屬地方政府權責，其中臺北市、新北市及基隆市（以下合稱北北基）屬同一計程車客運業營業區域，歷來均採用相同計程車運價，其中運價審議作業由臺北市計程車諮詢及審議委員會<sup>1</sup>與新北市計程車諮詢及審議委員會輪流主政審議，本次輪由臺北市主政。

北北基地區目前約有5.7萬輛計程車，原運價係於96年11月1日核定實施，已多年未予調整，嗣經臺北市計程車諮詢及審議委員會審議通過，北北基地區新運價自104年10月1日實施，並同步配合換裝新式計費表，惟至105年1月間除換裝新式計費表之進度未如預期外，且迭生新式計費表易遭竄改等爭議事件，爰立案調查，經調閱交通部、經濟部標檢局、臺北市政府、新北市政府及基隆市政府等機關卷證資料，並詢問前開各機關之業務主管人員，已調查竣事，茲列述調查意見如下：

- 一、**臺北市、新北市及基隆市之計程車運價自104年10月1日起調整並同步配合換裝新式計費表，惟地方政府主管機關對於事前相關審驗作業時程過度樂觀，致初期發生無表可換之窘境；俟計費表數量充足後，仍欠缺積極作為，以致實際換表進度至105年5月底始達9成，執行成效不佳，造成計程車業者及民眾搭車之困擾，應予檢討**

- (一)北北基地區計程車運價前次係於96年11月1日核定實施，多年未予調整，相關計程車公、工會於103年間陸續向臺北市政府、新北市政府主管機關提出

---

<sup>1</sup> 依據臺北市計程車諮詢及審議委員會作業要點第2點：「本會置委員19至24人，由交通局就下列有關人員聘（派）兼之。……（一）交通局代表1人。（二）警察局代表1人。（三）法務局代表1人。（四）臺北市公共運輸處代表1人。（五）交通部代表1人。（六）新北市政府交通局代表1人。（七）基隆市政府交通旅遊處代表1人。（八）臺北市計程車客運商業同業公會代表1人。（九）臺北市計程車客運服務商業同業公會代表1人。（十）臺北市汽車駕駛員職業工會代表1人。（十一）臺北市計程車駕駛員職業工會代表1人。（十二）臺北市個人計程車駕駛員職業工會代表人。（十三）臺北市自備車輛計程車駕駛員職業工會代表1人。（十四）消費者保護團體代表1人。（十五）學者專家5至10人。」、第3點：「本會任務如下：……（四）本市計程車費率之審議。……」

運價調整案，嗣臺北市計程車諮詢及審議委員會自103年7月起多次開會討論，於104年1月29日第5次會議審議通過調整方案<sup>2</sup>，並經臺北市政府第1839次市政會議決議通過，調漲後運價較調漲前之漲幅約14%。又，北北基地方政府主管機關該時考量交通部刻正推動新式計費表，為避免計程車駕駛多次換表之不便、增加換表之費用、耗費時間造成之營業損失及減少消費糾紛，經多次會議討論，104年3月8日與相關計程車公、工會協商後，即決議計程車新運價原則配合換裝新式計費表；嗣因104年9月1日已有新式計費表廠商通過認證並販售上市，爰於104年9月4日即公告於同年10月1日起，北北基開始同步實施計程車新運價，如尚未完成裝設新式計費表前則依舊表運價收費；後又因104年9月時仍僅1家廠商之新式計費表可供安裝，且該廠商遭檢舉計費表表體結構不周延，導致新運價實施前市面上無足量新表可供裝配，經各主管機關於104年9月17日再次召開會議後，決議新運價仍如期實施，而未安裝新式計費表者，於過渡期間則使用對照表收費。

(二)如前所述，本次北北基計程車運價調整案，臺北市計程車諮詢及審議委員會曾多次召開會議討論，且後續臺北市政府亦就實施期程、補助等事宜邀集中央及地方主管機關與相關單位研商討論。惟經濟部標檢局曾於104年6月22日「研商計程車新費率實施期程、方案及新式計費表補助事宜」會議表示意見

---

<sup>2</sup> 北北基調整後運價：(1)起程運價：起程1.25公里70元，續程每200公尺5元。(2)延滯計時：車速每小時5公里以下，累計每1分鐘20秒5元。(3)夜間加成：自夜間11時至翌晨6時止（遇跨夜間加成時段之情形，統一以「上車時間」為準），每趟次依日間運價加收20元。(4)春節運價：自除夕前2天至年假結束期間（如不足10天，則以年假最後1天(含)往前推算共10天），每趟次再加收20元。

略以，換表作業尚須考量計費表供應商可否全面供應，萬一只有1家供應商通過認證，將影響換表作業進度；交通部亦曾於104年7月20日「研商計程車新費率實施期程、方案及新式計費表補助事宜」第2次會議表示意見略以，目前初步設定新表上市後再加緩衝期約1至2個月，再訂定公告日期，且該部函復本院表示，基於計程車運價調整屬地方事務，故該部對北北基計程車運價調整之內容及實施日期均尊重地方政府決定，並表達計費表政策期程與北北基計程車調整運價係採脫鉤處理原則。是以，本次規劃之新式計費表因新增多項功能，測試及檢定過程所需耗費期程實難以掌握，經濟部標檢局及交通部雖於歷次研商會議均曾提出新式計費表型式認證及檢定進度欠佳之警訊或新運價與新式計費表脫鉤處理等建議，惟北北基主管機關經考量後，仍規劃於104年10月1日實施，導致104年9月底，僅1.4萬具計費表完成定置檢定，僅1千餘輛計程車完成輪行檢定，顯見北北基地方政府對於新式計費表之審驗期程，事前相關評估作業過度樂觀。

(三)又，計程車新式計費表須經「型式認證」認可後，始可於國內產製或自國外輸入符合型式認證認可之計費表；獲型式認證認可證書後，廠商生產之計費表須逐一經過「定置檢定」，方得於市場販售並安裝於計程車；安裝於計程車之計費表，計程車業者須通過「輪行檢定」後，始得提供營業使用。經濟部標檢局係自104年7月1日起開始受理計程車計費表業者型式認證測試申請，同年8月27日首家廠商取得型式認證認可證書，該局並於同年8月28日起受理後續定置檢定及輪行檢定。依據經濟部標檢局統計，截至105年2月底止，完成定置檢定之計費

表數量已達10.6萬具，扣除須召回改正及不合格者約4.5萬具，可提供安裝之新式計費表計已達6.1萬具，故該時市面上之計費表業已能充分滿足市場需求，惟至105年2月底，計程車安裝新式計費表經輪行檢定合格可供營業使用計約有3.7萬輛，執行率僅約6成5，直至105年5月底執行率始達9成。是以，新運價實施初期新式計費表數量不足，無表可換之情形，於105年2月間業已獲解決，惟北北基地區計程車換表執行率仍舊欠佳，遲至105年5月底換表進度始達9成，實際執行進度與先前104年7月20日召開之研商會議，規劃新式計費表以105年1月底前全數更換及驗表完畢之原訂目標相差甚遠，此外，亦未見北北基地方政府於新式計費表上市數量充足後，採取積極作為督促計程車業者加速完成新式計費表之換裝作業，導致計程車業者及乘客均有不便，新式計費表之政策推行效率有待改進。

(四) 綜上，北北基計程車運價自104年10月1日起調整並配合換裝新式計費表，惟北北基地方政府主管機關對於事前相關檢定作業時程過度樂觀，導致初期發生無表可換之窘境，俟105年2月間新式計費表完成定置檢定之數量充足後，地方政府仍欠缺積極作為，督促計程車業者加速完成新式計費表之換裝作業，以致實際換表進度至105年5月底始達9成，與105年1月底前全數更換及驗表完畢之原訂目標相差甚遠，執行成效明顯不佳，造成計程車業者及民眾搭車之困擾，應予檢討。

二、臺北市政府、新北市政府及基隆市政府受限於新運價施行初期，市面上尚無充足數量之新式計費表可供安裝，遂於過渡期間採用大臺北地區計程車運價簡易對照表收費，嗣又考量換表成效不佳、業者反彈等因

素，一再延長施行期間，致該對照表使用合計長達10個月，失其原僅係權宜措施之本意，亦不利加速完成全面換裝新式計費表，核有不當

- (一)北北基地方政府於104年9月4日同步公告計程車新運價自104年10月1日零時起實施，且規定尚未完成裝設新式計費表前依舊表運價收費。嗣因市面上無足量新式計費表可供裝配，故臺北市政府公共運輸處於104年9月17日邀集相關機關單位，召開「大臺北地區計程車新運價後續實施對策會議」，研提「新運價如期實施且維持原實施方式」、「新運價延後實施」及「新運價如期實施，過渡期間先使用對照表」等3方案，經會議討論決議，北北基地區計程車新運價仍如期於104年10月1日零時起實施，過渡期間則使用大臺北地區計程車運價簡易對照表（下稱對照表），使用期間原則為3個月，後續視新表狀況如有必要再行研商調整。故北北基地方政府主管機關於104年9月25日再次同步發布修正公告，本次運價調整需配合裝設符合「汽車運輸業管理規則」第91條所定之新式計費表，尚未完成裝設新式計費表前則依舊表運價及參考對照表收費。
- (二)嗣北北基地方政府主管機關、交通部及經濟部標檢局於105年2月1日開會討論，有關對照表之使用期限，將視後續計程車更換新表狀況及進度，規劃於計程車換表並完成輪行檢定數量達8成為時間點，爰以該時前北北基地區計程車安裝新式計費表數量約6成推估，原則以105年3月底為目標；屆時如數量未達8成，再予延至4月底。惟如前所述，105年2月底，市面上合格新式計費表之數量已可滿足北北基計程車業者之需求，是以，原先因新式計費表上市數量不足而採行對照表之理由已不復存

在，惟北北基主管機關復又考量安裝比率未達8成，對照表仍持續使用。

- (三)本院於105年4月26日詢問北北基地方政府主管機關對照表何時停止適用，渠等表示安裝新式計費表達8成是原先規劃之基準門檻，取消適用對照表後，未安裝新式計費表之計程車只能依照舊表收費，可能會造成未換表的計程車業者反彈，未來將再召開會議研商等語。嗣臺北市公共運輸處於105年6月1日發布新聞稿表示，截至5月底大臺北地區換裝新式計費表之計程車已達9成以上，經邀集新北市、基隆市主管機關及計程車公、工會研商，決議自105年8月1日零時起，北北基地區計程車對照表停止使用，一律回歸照計費表收費。然依據統計，截至105年4月底本院詢問會議時，北北基計程車安裝新式計費表已近8成，業已達前次規劃門檻，北北基主管機關方擬召開研商會議討論；又，105年5月底僅餘近1成計程車尚未安裝新式計費表，北北基主管機關經討論後又將對照表再續予使用至105年7月底，對於加速完成全面換裝新式計費表亦無助益。
- (四)此外，依據前開臺北市公共運輸處105年6月1日發布之新聞稿，對照表自105年8月1日零時起即應予停止使用，一律照計費表收費，如屆時未換裝新式計費表，計程車駕駛則須依照舊計費表之運價收費。惟現行印製使用之對照表尚無明示停止適用之日期，如乘客未能明確知悉對照表停用訊息，亦恐遭未換裝新式計費表之車輛不當超收車資，北北基主管機關允加強宣導對照表停用之訊息，避免影響乘客權益。又，影響新式計費表安裝進度之因素，如：初期計費表廠牌選擇性少、計費表迭生爭議、換表作業時間長及補助方案未明確等因素，多已不復存

在或已獲得改善，北北基主管機關允應針對遲不願換裝新式計費表之計程車加強源頭管理，並積極促其儘速換裝新式計費表，以減少乘車收費糾紛。

- (五) 綜上，北北基主管機關受限於新運價於104年10月1日施行初期，市面上尚無充足數量之新式計費表可供安裝，遂規劃新式計費表完成換裝前之過渡期間採用對照表收費，原規劃之使用期間原則為3個月，嗣又考量換表成效不佳、遲未換表之計程車業者反彈等因素，一再延長對照表施行期間，始於105年6月1日公告，該對照表於105年8月1日零時起始停止適用，使用期間合計長達10個月，與原屬權宜措施之本意難謂相符，亦不利加速完成全面換裝新式計費表，核有不當。

三、經濟部標準檢驗局於新式計費表上市後，接獲部分廠牌遭檢舉恐有遭竄改之疑慮，嗣該局召開技術審議會，審認均非屬違反「計程車計費表型式認證技術規範」規定，而屬可改善之技術範疇，遂要求計費表廠商召回改善並作後續處理，惟相關召回情形部分尚未完妥，主管機關應持續追蹤辦理

- (一) 度量衡法第3條規定：「本法主管機關為經濟部。度量衡事務，由經濟部指定專責機關辦理。本法規定事項，涉及其他機關之職掌者，由主管機關會商有關機關辦理之。」而計程車計費表依「度量衡器型式認證管理辦法」第2條規定，為應經型式認證之法定度量衡器，並依「度量衡器檢定檢查辦法」第3條規定亦為應經檢定之法定度量衡器。計費表型式認證申請人依「度量衡器型式認證管理辦法」第4條規定，應檢附經濟部標檢局計費表型式認證指定實驗室（財團法人台灣電子檢驗中心）出具之「測試報告」及交通部指定專業機構（財團法人車

輛安全審驗中心) 出具之「功能確認報告」, 且前揭2項報告皆須符合「計程車計費表型式認證技術規範」及「汽車運輸業管理規則」第91條等相關技術法規要求, 連同相關文件向標檢局申請型式認證, 經該局審查相關文件及檢視報告無誤後, 依「度量衡法」核發型式認證認可證書, 方可於國內產製或自國外輸入符合型式認證認可之計費表。後續由經濟部標檢局依「計程車計費表檢定檢查技術規範」完成定置檢定、輪行檢定, 檢定合格後計費表始得提供交易使用。

- (二) 計程車新式計費表上市後, 104年9月至105年1月間, 陸續有「招財牌HC-1型」、「豪運牌A1型」及「一路發牌ST1511型」等3款計程車計費表遭人檢舉有結構不周延, 易竄改脈波數, 引發車資遭灌水之疑慮, 造成消費者恐慌。詢據經濟部標檢局表示, 針對上開3個型號計費表之爭議, 除先行暫停受理定置檢定及輪行檢定外, 並邀請專家學者召開「計程車計費表相關法規及技術疑義審議會議」, 該會議決議前開3件檢舉態樣均非屬違反「計程車計費表型式認證技術規範」規定, 而屬可改善之技術範疇, 惟基於保護消費者權益, 避免日後衍生消費糾紛, 爰該局均要求廠商應召回改善並作後續處理。
- (三) 惟針對上開3款應召回改善之計程車計費表, 經濟部標檢局函請廠商檢送召回改善情形, 彙報該局後續處理進度, 前2款「招財牌HC-1型」、「豪運牌A1型」之改善率已達9成餘, 尚各有10件及7件尚未完成重新檢定, 第3款「一路發牌ST1511型」依據105年1月19日審議會議決議, 應於3個月內召回處理完畢, 然依據經濟部標檢局函復資料, 截至105年4月底, 雖已超過原訂期限, 改善率仍僅4成餘, 尚有2

千餘件待改善，召回改善之處理進度不甚理想。詢據經濟部標檢局表示，因廠商之間可能會購買其他廠商之計費表，故少部分計費表係由特定人士購買留存，或業者通知駕駛人後，因駕駛人不願承擔召回改善期間無法營業之損失，而不願意回來更換，導致計費表遲無法全數召回改善。經濟部標檢局針對前開召回情形不佳之情形允應本於權責加強督促廠商持續辦理，並應針對遲不願配合製造業者召回之車輛，研提相關因應作為，避免應召回卻未召回之計費表衍生後續爭議。

(四)另105年3月18日間新聞媒體報導「計程車『招財』計費表，傳可改轉速增車資」，經濟部標檢局函復表示，該影片內容係以特殊工具撬開計費表殼並放置螺絲撐開，刻意侵入該計費表結構並使用變造之保護鎖接觸計量插座，非屬正常操作程序，有涉嫌觸犯刑法第206條變更度量衡器定程<sup>3</sup>之虞，該局業於105年5月30日以經標四字第10540009150號函，檢附相關卷證移請臺灣臺北地方法院檢察署依法偵辦，是以，經濟部標檢局雖已完成相關行政調查，並移請檢察機關偵辦，允應持續追蹤前開案件之偵查結果。

(五)綜上，新式計費表上市後，104年9月至105年1月間陸續有「招財牌HC-1型」、「豪運牌A1型」及「一路發牌ST1511型」等3款型號之計程車計費表遭人檢舉有結構不周延，易竄改脈波數，引發車資遭灌水之疑慮，經濟部標檢局雖已召開技術審議會議，認為均非屬違反「計程車計費表型式認證技術規範」規定，而屬可改善之技術範疇，已要求廠商應召回

---

<sup>3</sup> 定程係指影響車資計算正確性所需之相關參數，包含計量參數及費率參數。計量參數指設定信號數及時間之參數；費率參數則依公路主管機關規定。

改善並作後續處理，惟相關召回情形部分尚未完妥，且招財牌計費表遭外力破壞之案件，業經移請檢察機關偵辦中，該局均應持續追蹤辦理結果。

四、經濟部標準檢驗局前於102年間修正計程車計費表檢定檢查技術規範，輪行檢定合格有效期限由1年延長為2年，惟104年10月起北北基地區計程車陸續換裝新式計費表，迭有民眾申訴新式計費表不準確，經調檢車輛後雖尚無發現計費功能異常情事，惟該局仍應配合加強執行計程車檢查作業，以確保新式計費表計量準確，維護消費者權益

- (一)經濟部標檢局因101年間計程車公、工會提出輪行檢定周期由1年改為2年之建議，該局參據98年至100年計費表檢定、檢查合格率之統計數據，顯示計費表之計量準確性及穩定性高，且每年輪行檢定不合格須修理、調整者比率低，嗣經該局對外召開2次座談會及2次公聽會後取得共識，修正「計程車計費表檢定檢查技術規範」並公告放寬輪行檢定合格有效期限由1年延長為2年，並自102年7月1日起實施；除前開定期輪行檢查外，詢據經濟部標檢局表示，每年均擬定計程車計費表檢查計畫，請各縣市政府警察局於路邊協助攔檢計程車，檢視其安裝之計費表是否符合規定，每年平均檢查約1萬車次。
- (二)自104年10月北北基地區計程車調整運價並開始陸續換裝新式計費表，部分民眾搭乘計程車後，向臺北市公共運輸處、臺北市政府警察局交通大隊及新北市政府交通局等機關提出車資不合理或計費表不準確之申訴，經前開機關移請經濟部標檢局進行後續車輛調檢作業，該局受理後即發函要求被申訴之計程車限期接受計費表檢查。截至105年4月底受理之申訴案件中，共有30輛計程車已完成調檢作

業。分析前開30件民眾申訴案之內容及原因，主要為民眾搭乘車資與平日經驗有落差、去程與回程車資不同、車資偏高分乘2輛計程車但車資不同等情，其中有3件計費表遭初判不合格，原因分別為計費表故障逕行更換新表、線路故障導致訊號顯示異常、未經檢定合格即載客營業等，惟該3輛計程車安裝之新式計費表之功能及準確度經檢定均屬正常，亦經經濟部標檢局重新檢定合格在案，是以，有關前開北北基地區乘客申訴車資偏高之案件，經經濟部標檢局調檢相關計程車經重新檢定後，尚無發現計費功能異常情事。另該局自105年4月6日至6月1日止持續執行計程車路邊攔檢作業，共檢查2,160輛次，檢查結果全數符合規定，並允諾持續執行計程車路檢作業。

(三)依據「汽車運輸業管理規則」第91條規定，全國計程車應於108年1月1日前，全數換裝新式計費表，其中北北基地區計程車自104年10月起因調整運價，已率先配合換裝新式計費表，其餘縣市計程車則陸續配合換裝作業。然而新式計費表之功能設計與舊式計費表已有顯著不同，且計量準確性及穩定性尚難證明與舊式計費表相當，如僅倚賴現行2年一次之定期輪行檢定，恐顯不足，經濟部標檢局除應確實管控計費表之定期輪行檢查外，亦應妥為規劃每年計程車計費表檢查計畫，持續落實辦理，以加強把關新式計費表準確性。

(四)綜上，經濟部標檢局考量舊式計費表使用多年來準確性及穩定性高，前於102年間修正計程車計費表檢定檢查技術規範，將輪行檢定合格有效期限由1年延長為2年，惟自104年10月起北北基地區計程車陸續換裝新式計費表，迭有民眾申訴新式計費表不

準確，經調檢車輛後雖尚無發現計費功能異常情事，惟該局仍應配合加強執行計程車檢查作業，以確保新式計費表計量準確，維護消費者權益。

五、交通部規劃之新式計費表具有列印乘車證明功能，其立意良善，惟考量相關紙張成本及乘客需求等因素，致目前實際執行情形欠佳，交通部允應於政策推行初期積極加強宣導，以發揮效益，並應持續研議乘車證明電子化之可能性，俾降低資源浪費之疑慮

- (一)交通部依據公路法第79條訂定「汽車運輸業管理規則」，該規則第91條第1項第2款規定，計程車應裝設計程車計費表，並按規定收費，不得安裝營業區域以外費率之計程車計費表；同條第2項規定，自交通部公告之日起，於該管公路主管機關公告運價調整實施或車輛新領牌照或汰舊換新時，前項第2款規定所定計程車計費表之功能，應為經交通部指定之專業機構確認符合計程車計費表功能規範，並依法經度量衡專責機關型式認證認可及檢定合格者；每車裝設1具為限，並應列印乘車證明供乘客收執。同條第3項規定，前項有關於該管公路主管機關公告運價調整實施或車輛新領牌照或汰舊換新時之規定，自108年1月1日起，不適用之。又公路法第77條明定，汽車或電車運輸業，違反前開規則者，由公路主管機關處新臺幣（下同）9千元以上9萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照1個月至3個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。
- (二)舊式計費表主要以計算車資為主，乘客如有報帳或其他需求時，須主動向駕駛索取收據，且並非所有駕駛均有提供，而提供之紙本收據除無統一格式

外，多數收據之車資欄位均為空白，須由駕駛或乘客自行手寫填入，至於搭乘日期、車牌號碼基本資料等相關資訊亦付之闕如。為提升計程車服務品質，交通部規劃之新式計費表與舊式計費表相較已新增許多附加功能，其中之一即是列印乘車證明功能，且「計程車計費表功能規範」明定，乘車證明應有表頭、基本資料、乘車明細等區段，其中「基本資料」區段包含序號、車號、聯絡電話、上車日期及時間、下車日期及時間、車資及申訴電話等，「乘車明細」區段包含費率版本、實際搭乘里程、停等時間、跳表金額、特殊費率（如：按春節費率計費、按夜間費率計費等）、其他費用項目（如：開行李箱等）、國道高速公路收費情形（如：通行費費率、計費門架版本、進入交流道、離開交流道及通行費等，於行駛國道高速公路並計算通行費時列印）、計費表廠牌及計費表器號等資訊。

- (三)據媒體報導，部分計程車駕駛曾反應新式計費表雖具有自動列印乘車證明之功能，但並非所有乘客均有索取收據之需求或習慣，強制列印乘車證明恐有浪費資源、不環保之虞，亦徒增紙張支出成本；且依據實際搭乘經驗，確實多數計程車駕駛迄今仍無主動提供乘車證明之習慣，如經乘客提出索取乘車證明之需求，部分駕駛則利用「補印」<sup>4</sup>功能列印乘車證明後交付乘客。而目前交通部尚未公告強制更換新式計費表之日期，僅訂定最遲於108年1月1日起應全面換裝新式計費表，故屆時如未列印乘車證明者，主管機關將可依公路法處9千元以上9萬元以下罰鍰。

---

<sup>4</sup> 依計程車計費表功能規範之三、列印規範之(二)乘車證明列印規定如下：計費表應能輸入90日內之乘車證明序號，補印乘車證明。

- (四) 詢據交通部表示，依照101年立法院決議意旨，計程車應主動提供乘車證明，因乘車證明記載完整消費資訊，如遇有消費爭議時可供佐參證明，故規劃新式計費表時即列為基本且必要之需求項目，並於「汽車運輸業管理規則」第91條明定「應列印乘車證明供乘客收執」，另於新式計費表語音提醒功能亦提醒乘客索取乘車證明<sup>5</sup>，即是希望建立乘客索取收據習慣，有關目前部分計程車駕駛未主動提供乘車證明，該部亦允諾加強宣導；另依據該部估算，每捲列印紙捲約可用4至7天，每捲批價約10元以內，故每月支出僅約60至80元，駕駛負擔成本並不高；至於外界認為如乘客無索取乘車證明之需求，恐有違節能減碳等情，該部則表示未來如果相關電子支付環境較為成熟後，將再研議配合規劃辦理，以減少資源浪費。是以，計程車新式計費表列印乘車證明之功能立意良善，乘車證明清楚顯示乘車資訊，駕駛提供乘車證明可提升計程車服務品質與形象，且乘客如遇有消費爭議或物品遺失情形，乘車證明亦可提供檢核或輔助功能，實有推行之必要；又因目前交通部尚未公告強制更換新式計費表，暫時無法依公路法開罰，惟處罰並非首要手段，交通部允應於政策推行初期，同步向計程車駕駛及乘客加強宣導，以建立駕駛主動列印、乘客主動索取之良好習慣；此外，電子科技日新月異，交通部應協請相關研究單位持續關注相關技術之發展，逐步研議推行電子化之可能性，以減少紙張之資源浪費。
- (五) 綜上，交通部規劃之新式計費表具有列印乘車證明功能，其立意良善，除可清楚顯示乘車資訊，有助

---

<sup>5</sup> 計程車計費表功能規範之四、語音提醒規範略以，於營運模式下，按「列印」按鍵後，語音播放內容應包含「總金額○○元」、「請記得隨身行李並索取乘車證明，謝謝搭乘」。

提升計程車服務品質與形象外，乘客如遇有消費爭議或物品遺失情形時，乘車證明亦可提供檢核或輔助功能，惟實際上考量相關紙張成本及乘客需求等因素，致目前部分計程車駕駛未主動提供，實際執行情形欠佳，交通部允應於政策推行初期積極加強宣導，以發揮政策效益；又交通部應協請相關研究單位持續關注電子科技之發展，持續研議乘車證明電子化之可能性，俾降低資源浪費之疑慮。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一及二，函請臺北市政府、新北市政府及基隆市政府檢討改進見復。
- 二、調查意見三及四，函請經濟部標準檢驗局檢討改進見復。
- 三、調查意見五，函請交通部檢討改進見復。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、內政及少數民族委員會處理。

調查委員：林雅鋒

包宗和