

## 調 查 報 告

壹、案由：國內各有關旅遊、觀光、休閒、交通等公營造物或大眾交通工具、航空器，所提供各類優惠福利票價之措施，是否周妥？認有深入調查之必要乙案。

貳、調查意見：

國內大眾運輸業者依法律規定，或基於本身業務需要或行銷策略等，對老人、身心障礙者、兒童、外國人及內部員工或眷屬等給予票價優待，究業者提供之各項優待措施是否合理，及目前大眾運輸事業法定優待票價差額之補貼方式是否周妥，認有深入瞭解之必要。經向交通部調閱相關卷證資料，並約詢相關人員後，業已調查竣事，茲將調查意見臚陳如下：

一、鐵路運送規則對於兒童票收費之認定標準，與現行實務作法有間，交通部允應儘速檢討修正，以符實際：

(一)按鐵路運送規則第 2 條及第 10 條規定：「國營、地方營、民營鐵路及經核准經營客貨運輸之專用鐵路，其客貨運送，依本規則之規定。」、「兒童身高未滿 115 公分者，免費；滿 115 公分未滿 145 公分者，應購買半票；滿 145 公分者，應購買全票。前項兒童滿 115 公分而未滿 6 歲者，經出示身分證件，得免費；滿 145 公分而未滿 12 歲者，經出示身分證件，得購買半票。」準此，鐵路運輸業者如交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）、台灣高速鐵路股份有限公司（以下簡稱台灣高鐵公司）、臺北大眾捷運股份有限公司（以下簡稱臺北捷運公司）及高雄捷運股份有限公司（以下簡稱高雄捷運公司）等對於身高滿 115 公分未滿 145 公分或身高滿 145 公分而未滿 12 歲之兒童，應予以半價優待。

(二)經查目前臺鐵局、台灣高鐵公司、臺北捷運公司及高雄捷運公司等係對於身高滿 115 公分未滿 150 公分或身高滿 150 公分而未滿 12 歲之兒童給予半價優待，顯與上揭規定有間。據交通部表示，現行作法係依前行政院消費者保護委員會【配合政府組織改造，自民國（下同）101 年 1 月 1 日起併入行政院，為消費者保護處】98 年 12 月 15 日函示，該會 98 年 11 月 26 日第 171 次委員會議決定略以，「兒童」之認定，應依兒童及少年福利法之定義，未滿 12 歲者即屬兒童，相關收費可參考 6 歲為 115 公分；12 歲為 150 公分之標準。惟交通部嗣於 101 年 11 月 29 日及 102 年 8 月 12 日 2 度修正鐵路運送規則，卻未配合實務作法修訂兒童票收費之認定標準，致實際採認標準與該規則之規定未合，確有怠失。

(三)綜上，臺鐵局、台灣高鐵公司、臺北捷運公司及高雄捷運公司等實務上對於兒童予以半價優待之身高標準為 150 公分，與鐵路運送規則所定之 145 公分有間，交通部允應儘速檢討修正，以符實際。

## 二、對於臺鐵局長期支應鉅額法定優待票價經費之問題，交通部允宜積極研謀有效之解決方案，以減輕其營運負擔：

(一)按發展大眾運輸條例第 9 條規定：「大眾運輸票價，除法律另有規定予以優待者外，一律全價收費。依法律規定予以優待者，其差額所造成之短收，由中央主管機關協調相關機關編列預算補貼之。」；另發展大眾運輸條例施行細則第 6 條及第 7 條規定略以：「本條例第 9 條所稱法律另有規定予以優待，指依老人福利法及身心障礙者權益保障法規定予以半價優待…」、「本條例第九條所稱短收，指大眾運輸事業公告實施之全票票價與優待票價之差額

。…第一項短收，中央主管機關未協調相關機關編列預算補貼前，得由主管機關納入各票種費率計算之考量。」查交通部協調相關機關編列預算補貼大眾運輸事業法定優待票價差額之情形，略以：

- 1、91年6月19日發展大眾運輸條例頒布後，交通部即積極與各單位（內政部、各縣市政府）協調，惟仍無法獲得一致性結論，故報請行政院裁示。
- 2、交通部認為法定優待票措施係內政部基於社會福利考量所訂之法令規定（老人福利法及身心障礙者權益保障法），性質似應由社會福利相關預算因應，爰於94年5月30日以交路字第0940005786號函建請行政院協調俾利商定後續相關事宜，惟內政部表示其財源亦屬有限。
- 3、行政院秘書長於95年1月19日院臺交字第0950081298號函示：「為符合公平原則，應審慎研擬全面補貼運輸事業之可行方式，再規劃妥適新興財源支應，視確定財源依比例分配，並請研議有關票價稽核、補貼後一般民眾票價調降等配套措施。」
- 4、交通部依上開函示請該部運輸研究所以97年1月30日運管字第0970001228號函陳送「大眾運輸事業法定優待票價差額補貼作業執行方式綜合報告」，並由該部及行政院經濟建設委員會（以下簡稱經建會）多次召開會議研商，經該會第1337次會議決議略以：為因應人口高齡化趨勢將致法定優待票價差額補貼負擔日益沉重，宜再就優惠規定確實檢討，研提整體可行方案。
- 5、爰交通部再辦理「大眾運輸事業法定優待票價差額補貼作業執行方式之研究」，並於98年6月23日報陳行政院轉經建會審議，經該會98年8月

17日第1368次委員會議討論，結論略以：「本案考量財源及配套措施尚未妥善規劃確定，全面編列預算補貼大眾運輸事業法定優待票價差額，具財政及執行之困難，目前仍應維持現行作法，依據發展大眾運輸條例施行細則第7條第3項規定：『中央主管機關未協調相關機關編列預算補貼前，得由主管機關納入各票種費率計算之考量』辦理。」

- (二)據交通部表示，目前大眾運輸業者提供法定優待票所造成之短收，除由政府編列預算補貼、全票乘客交叉補貼外，部分船舶運送業者及載客小船經營業者基於社會責任及公益考量，係由其自行吸收；此外，臺鐵票價依鐵路法第26條：「國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。」之規定，需報請行政院或立法院審議，且囿於國營事業肩負社會責任及照顧基本民行等因素，票價結構難以調整，爰對於法定優待票價差額，亦由臺鐵局自行吸收，經統計該局近5（98-102）年度短收之金額總計高達40億9,209萬9,157元之鉅，對於財務狀況仍為虧損之臺鐵局而言，顯係加重其營運負擔；又依內政部委託國立政治大學於100年10月完成之「大眾運輸票價優待檢討及因應方案之研究」報告，推估於125年時，臺鐵局負擔之法定優待票價差額為20億9,905萬元。鑑於國人平均壽命延長，老年人口急速成長，而身心障礙者占總人口亦有一定之比例，臺鐵局支應之法定優待票價經費勢必日益沈重，爰交通部允宜積極研謀有效之解決方案，以減輕臺鐵局之營運負擔。

三、台灣高鐵公司對外國老人、身心障礙者及兒童均予以半價優待，且未限制非假日或離峰時段使用，其必要性及合理性有檢討之空間：

- (一)按內政部於 100 年 5 月 26 日函頒之「馬偕計畫」，係對在我國居住 20 年以上，每年居住超過 183 日，且經內政部入出國及移民署發給外僑永久居留證，並年滿 65 歲，長期在我國社會福利、醫療服務、宗教、教育、文化等領域奉獻服務或具有特殊貢獻之外籍人士，比照我國老人提供搭乘國內大眾運輸工具、進入公立（營）風景區、康樂場所或文教設施享有半價優待，自 100 年 6 月 1 日施行。
- (二)惟查台灣高鐵公司除對符合馬偕計畫者予以半價優待外，另對外國之老人、身心障礙者及兒童等亦給予半價優待，詢據該公司表示，係本於同理心而提供優待，其數量甚微，但可提升國家及公司形象，吸引國外人士來台觀光，亦會增加公司營收云云。然觀諸台灣高鐵公司統計近 5（98-102）年度提供外國老人及身心障礙者票價優待所短收之金額分別為新台幣（下同）2,331 萬 2,390 元、3,123 萬 2,085 元、3,925 萬 3,885 元、4,807 萬 3,565 元、5,741 萬 940 元，總計高達 1 億 9,928 萬 2,865 元；又該優待並未限制非假日或離峰時段使用，相較該公司提供之早鳥優惠方案（65 折、8 折或 9 折優惠），其適用車次多為平日或離峰時段，以增加資源運用效率之作法，有檢討之空間。另據交通部查復本院資料，日本、香港、美國、英國等對於我國國民搭乘其大眾運輸工具，並未有票價優待，是台灣高鐵公司給予外國之老人、身心障礙者及兒童半價之優待，亦與平等互惠原則之精神未合。
- (三)綜上，在台灣高鐵公司尚有鉅額累積虧損及龐大負

債之情形下，仍提供外國之老人、身心障礙者及兒童票價 5 折之優惠，而由全民負擔高票價，不僅與平等互惠原則之精神未合，且有慊全民之慨之虞，其必要性及合理性均有檢討之空間。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部切實檢討辦理見復。
- 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：錢林慧君