

2. **部分監理單位未依規定期限實施告警業者安全考核作業，駕駛人勤務時間規範未盡周妥，允宜檢討改善：**各監理所站辦理貨運三業安全考核情形，核有：(1) 部分總項指標達紅燈告警業者未依規定於 1 個月內完成查核；(2) 貨運三業駕駛人駕駛時間尚乏相關規範，8 噸以上營業大貨車雖規定須配置行車紀錄器惟無駕駛身分識別裝置，另 8 噸以下營業小貨車約占貨運三業總車輛數 5 分之 1，因無須裝設行車紀錄器，僅能依據業者說明認定駕駛員之駕駛時間，致難以判斷駕駛人有無逾時駕車等情事，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：(1) 受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，後續將請各所站以書面考核取代實地考核作業，以符合規定時限；(2) 依據汽車運輸業管理規則第 19 條規定，汽車運輸業對所屬車輛、駕駛人應負管理責任，該局已請各所站督導轄管業者應掌握所屬駕駛人之工作時間，避免駕駛人因長時間工作致過勞而發生交通事故及公共危險；另勞動部已就企業雇主對於勞工之工作時間進行規範，為尊重勞政專業，該局暫無另訂貨運三業駕駛時間之規劃，並將持續檢討貨運三業安全考核表中各考核項目之適宜性，避免權責劃分不清。

3. **違規案件裁處未臻落實，累犯業者尚乏加重裁處機制：**抽查各所站辦理 109 年第 4 季貨運三業安全考核裁處情形，核有：(1) 部分貨運三業車輛行駛高速公路或快速道路，因胎紋深度不符規定遭公路警察取締處罰，惟未依公路法第 77 條第 1 項規定處罰相關業者；(2) 允宜參考計程車客運業及遊覽車客運業違規裁量基準，針對貨運三業所屬駕駛人駕照不符或酒駕違規累犯業者，訂定加重處罰規定，以督促業者加強駕駛人管理，維護交通安全等情事，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：(1) 將持續注意貨運三業車輛胎紋深度不符規定之情形，加強督導業者改善；(2) 汽車運輸業各業別之營運特性不同，貨運三業與其他業別之規範相較稍有不足，將檢討並完備汽車運輸業管理規則中規範不足之處，再整體研訂貨運三業違規裁量基準。

(七) 公路總局為提升計程車產業競爭力與服務品質，加強計程車客運業管理及辦理計程車服務提升輔導方案，惟相關營運管理機制仍未盡妥善，有待檢討改善。

據公路總局統計，截至 109 年底止，國內計程車輛數計有 92,426 輛 (其中 14,187 輛為多元化計程車)，該局為加強計程車客運業管理，於第三代公路監理資訊系統建置個人計程車行及計程車運輸合作社車輛牌照、駕駛執照狀態等資料庫，定期查察業者營運相關資訊，並辦理計程車服務提升輔導方案，輔導業者提升產業競爭力及服務品質。經查該局辦理計程車營運管理相關業務情形，核有下列事項：

1. **公路主管機關核准計程車客運業車輛汰舊換新展延替補期限為原規定之 2.67 倍及 3.33 倍，有違比例原則，並致計程車車額實際控制於業者手中，且自 87 年間限量發行牌照**

迄已 20 餘年未檢討調整各區最適規模之核准車輛數，允宜檢討改善：依汽車運輸業審核細則第 6 條規定，公路主管機關（公路總局、直轄市政府）核准計程車客運業車輛數（下稱車額）後，後續業者汰舊換新時，可於繳銷舊車牌照（車牌）之 3 年內以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補，並得於期限屆滿前申請展期。查各公路主管機關規定展延替補期限為 8 年（公路總局及臺北市、新北市、桃園市、臺中市政府）或 10 年（臺南市及高雄市政府），致計程車客運業空車額（註銷舊車牌後，尚未領新車及車牌）情形長達 11 年或 13 年，上開展延替補期限分別為原規定 3 年之 2.67 倍及 3.33 倍，有違比例原則。又截至 110 年 4 月 23 日止，公路主管機關依公路法第 37 條規定核准之計程車客運業及計程車運輸合作社營運之計程車車額共 81,653 輛，實際營業中車輛僅 70,007 輛，空車額達 11,646 輛，占核准車額 14.26%（表 20），其中車牌異動（一般報廢、繳銷、逕行註銷、逾檢逕行註銷、逾檢註銷等）至 109 年底滿 3 年以上者計有 5,767 輛，空車額中近半數（49.52%）逾 3 年未替補。由於現行規定計程車客運業者可在原空車額展延期限屆滿前，繳銷公司內車齡較原空車額繳銷牌照車輛稍新之計程車後，以稍新車申請重新掛牌替補期限將屆滿之原空車額，稍新車產生之空車額則再有 11 年或 13 年之替補期限，使業者變相永久持有車額，造成車額實際控制於業者手中。另計程車牌照係由公路總局及各直轄市政府依據法令發放，所有權屬於政府，非個人或業者資產，依汽車運輸業審核細則規定，「車額」係指汽車運輸業者得以替補手續汰換車輛額度，為計程車繳銷牌照後可補充之許可資格，其管理及分配亦屬於國家，非私人所有，故計程車牌照（車額）不得作為自由交易之商品。惟據交通部 108 年間召開之 Uber 租賃車轉入多元化計程車相關配套措施政策溝通座談會議結論第 5 點略以，計程車牌照價格屬於

表 20 各市縣計程車車牌核定及營業情形

單位：輛、%

市縣別	核准車額	營業中車輛	空車額	占比	車牌異動日期超過 3 年車輛
合計	81,653	70,007	11,646	14.26	5,767
臺北市	32,864	27,826	5,038	15.33	2,620
新北市	16,576	14,018	2,558	15.43	1,708
高雄市	9,686	7,710	1,976	20.40	923
臺南市	4,039	3,449	590	14.61	236
臺中市	6,914	6,560	354	5.12	50
桃園市	3,855	3,555	300	7.78	12
基隆市	2,708	2,430	278	10.27	218
彰化縣	1,071	911	160	14.94	
花蓮縣	551	460	91	16.52	
嘉義市	469	379	90	19.19	
宜蘭縣	492	431	61	12.40	
苗栗縣	210	178	32	15.24	
屏東縣	218	194	24	11.01	
臺東縣	285	262	23	8.07	
連江縣	28	13	15	53.57	
嘉義縣	167	153	14	8.38	
南投縣	136	125	11	8.09	
新竹縣	304	294	10	3.29	
雲林縣	121	113	8	6.61	
新竹市	516	509	7	1.36	
澎湖縣	117	113	4	3.42	
金門縣	326	324	2	0.61	

註：1. 本表僅統計計程車客運業及計程車運輸合作社部分之車輛數，資料截止日：110 年 4 月 23 日。

2. 資料來源：整理自交通部提供資料。

市場機制，計程車公會表示雙北、高雄地區行情約為每車牌 8 萬元，臺中地區行情約 10 至 12 萬元。顯示業者將政府核准計程車客運業者之車輛數（車額），私下販售情形嚴重，並有市場公認行情。按政府於 86 年 12 月 30 日修正公布公路法第 39 條之 1 規定，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。惟自 87 年限量發行牌照政策迄已 20 餘年，各市縣地區範圍內之人口增減、大眾運輸系統建設、觀光交通需求等已與 87 年度存有差異，惟公路主管機關未適時檢討評估各地區內計程車牌照數量之最適規模，致部分市縣地區長期存有空車額可供業者私下交易買賣等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：為促使計程車牌照有效運用，將持續推動計程車產業轉型及提升方案，提高駕駛人加入計程車客運業之意願，以提升牌照使用率，後續將視計程車產業整體營運環境改善情形，適時與各公路主管機關檢討計程車客運業車輛汰舊換新期限規範及牌照管控機制之妥適性。惟考量計程車車輛汰舊換新替補期限過長，致車額控制於業者手中，不利改善計程車產業整體營運環境，本部已再函請交通部積極檢討改善。

2. 為降低民眾藉由兼營計程車或掛牌未營運以規避稅費之誘因，允宜檢討研議建立專、兼職計程車不同稅費優惠比率之可行性：據交通部編印之 108 年計程車營運狀況調查報告指出，專職計程車駕駛人占 86.9%，整體營業收入占 91.9%，且專、兼職駕駛人營業狀況具明顯差異，惟發展大眾運輸條例第 2 條第 3 項規定，計程車客運業無論專、兼職均予以免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。經分析臺北市政府及公路總局轄管多元化計程車 109 年度營運資料，其中每月平均營運趟次低於 5 趟次之多元化計程車計有 538 輛及 12 輛，又其中公路總局轄管多元化計程車車輛 109 年度每月平均營業收入低於 109 年度基本工資 23,800 元者計有 131 輛，占該局轄管業者轄下多元化計程車車輛數 210 輛之 62.38%，顯示多元化計程車輛駕駛人多屬兼職。又查交通部及部分直轄市政府雖已針對多元化計程車輛掛牌未營運規避稅費情形加強查核，惟尚乏一般計程車輛掛牌未營運之管理措施，且經比對內政部警政署提供之計程車駕駛人執業登記證及衛生福利部中央健康保險署提供投保資料，分析 74,932 筆計程車駕駛人本人投保單位資料，其中 23,800 人（31.76%）係投保於政府機關單位、民營企業或各類職業工會（非職業駕駛相關工會）等（表 21），以兼職方式從事計程車客運業情形普遍，亦可能成為另類規避稅費之管道，經建請交通部研謀改善。據復：已請各公路主管機關注意一般計程車輛駕駛人專、兼職情形，惟考量當前計程車產業仍受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，將適時研議針對

表 21 計程車駕駛人本人投保單位類別

單位：人

投保單位別	人數	%
合計	74,932	100.00
計程車及汽車駕駛人工會、車行等計程車相關產業	28,867	38.52
鄉鎮區公所	22,265	29.71
政府機關單位、民營企業或各類職業工會	23,800	31.76

資料來源：比對內政部警政署提供之 109 年 4 月 2 日駕駛人執業登記證及衛生福利部中央健康保險署提供之 109 年 6 月底投保資料。

專、兼職計程車輛予以不同稅費優惠之可行性。

3. 部分地方政府未能掌握個別多元化計程車營運情形，且部分車輛營運趟次及收入未盡合理，疑有加入多元化計程車以規避車輛稅費情事：發展大眾運輸條例第 2 條第 3 項規定，計程車客運業免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。汽車運輸業管理規則第 91 條規定，經營多元化計程車客運服務之業者，應保存各趟次車號、預約時間、上下車時間、行駛路線、行駛里程、應付車資、實收車資及通行費等營運資料至少 2 年，並配合公路主管機關提供查詢及下載之權限。交通部為改善多元化計程車掛牌不營運，以規避繳交稅費情形，於 107 年間函請各直轄市政府及所屬公路總局督導轄管多元化計程車業者落實監督各車輛實際營運狀況。經查各公路主管機關多元化計程車營運管理情形，核有：(1) 臺中市及高雄市政府僅要求轄管業者按月提供其多元化計程車總營運趟次及營運收入等資料，難以掌握個別多元化計程車輛實際營運情形，不利查察多元化計程車車輛掛牌不營運情形；(2) 公路總局為遏止轄管多元化計程車掛牌不營業，以規避繳交稅費情事，已要求業者每月定期提供多元化計程車各車輛之營運收入及營運趟次等統計資料，並針對連續 3 個月未營運車輛要求業者限期改善。惟有部分業者未提送所屬車輛完整營運統計資料，且依該局提供轄管多元化計程車 109 年度營運紀錄分析，發現單 1 月份營運 5 趟次以下（含未營運）之車輛數計有 3 至 24 輛，個別多元化計程車 109 年度平均每月營運趟次低於 5 趟次、營業收入未達 1 千元者計有 12 及 11 輛，疑有藉由加入多元化計程車規避繳交稅費情事；(3) 公路主管機關為強化多元化計程車管理，要求業者須向轄管公路主管機關辦理多元化計程車入退隊手續，倘多元化計程車退出該車隊後，可再加入其他多元化計程車隊，或變更為一般計程車（須變更車身顏色為黃色）、自用車輛（須繳銷多元化計程車牌），惟有部分業者漏未向轄管監理所站辦理退隊手續，且部分監理所站未規範退隊車輛繳銷多元化計程車牌或轉入其他多元化計程車隊或轉為一般計程車期限，不利控管及避免車輛退隊後未辦理轉隊或轉為一般計程車營運，以規避繳交稅費等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 臺中市及高雄市政府已要求業者每月定期提報多元化計程車個別車輛營運趟次及營業收入等資料，俾確實掌握其營運狀況，避免掛牌不營運情事；(2) 已督促公路總局注意審核業者提送多元化計程車營運統計資料之完整性，並將與直轄市政府檢討多元化計程車連續 3 個月未營運始加強管考標準之妥適性；(3) 已請各公路主管機關注意督促業者主動辦理多元化計程車入退隊手續，且要求退隊車輛須於 1 個月內完成轉隊、變更為一般計程車或自用車輛等作業，並針對逾期未完成車輛通知實施臨時檢驗。

(八) 公路總局及航港局辦理受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響發生營運困難之汽車運輸業及海運產業紓困措施，已有效紓緩相關產業及從業人