

議題研析

一、題目：小客車租賃業管理規範問題探討

二、所涉法律：公路法、汽車運輸業管理規則

三、探討研析

- (一) 近日報載，鑒於 Uber 與租賃車合作載客模式與計程車雷同，交通部擬修法禁止巡迴攬客，區隔租賃車業與計程車業，引發小客車租賃業者反彈。業者抗議主管機關要求租賃車「不得巡迴攬客、應以時、日而不得依里程計價，並須返回營業場所後才可進行下一趟任務派遣等」，實係浪費營業資源且徒增空污排放。
- (二) 小客車租賃業者主張，政府為對抗 Uber 所推出之多元化計程車方案，允許計程車可以經營包車旅遊、機場接送及無障礙復康巴士等業務，嚴重衝擊小客車租賃業之營生。目前已有 137 家車行與 Uber 合作，約 7 千輛租賃車投入市場，皆未享有計程車各項稅費減免及補助，並依法繳稅，主管機關相關修法管制將壓縮其生存空間，造成不公平之產業競爭環境。
- (三) 主管機關交通部則認為，小客車租賃業與計程車客運業分屬不同業態，計程車為即時隨機載客，租賃業則是預約載客。部分租賃車業者與 Uber 合作，透過 App 及資訊平臺提供線上服務預約載客之營業型態，猶如直接「人對車」之巡迴攬客，已脫離租賃車以中長途運輸為主之本質，導致小客車租賃業與計程車客運業之服務樣態產生模糊；其租車費率、車輛及駕駛人等有關資訊亦均未揭露，消費者易衍生搭乘風險。因此，除擬修法明定「代僱行程必須高於 1 小時」、「禁

止排班與巡迴攬客」、「必須揭露車輛、駕駛人、租車費率，手機 App 畫面顯示費率須與車內懸掛價格相同」等有關小客車租賃業代僱駕駛使用資訊平臺之規範外，並要求業者與平臺合作前須提交營運計畫書、提報駕駛人名冊、開放主管機關查核平臺及投保旅客責任險等。

- (四) 按公路法第 34 條第 1 項第 5 款明定小客車租賃業係「以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業」，惟依「汽車運輸業管理規則」第 100 條第 1 項第 2 款規定，小客車租賃業亦得代僱駕駛提供載客服務，從而讓小客車租賃業得為「預約載客」，而跨足計程車客運業之(隨機)載客業務。交通部為因應 Uber 對於計程車業者之營運衝擊，復於 105 年 10 月 25 日修正上開管理規則第 2 條第 3 項及第 4 項規定，計程車客運業為應特定消費所需，得經營「以網際網路平臺，整合供需訊息，提供預約載客」之多元化計程車客運服務，因而使計程車客運業亦可跨足小客車租賃業之「預約載客」業務。近年來 Uber 等資訊平臺服務之導入，透過 App 及資訊平臺線上服務媒合載客之營運型態，益使計程車客運業「巡迴攬客」(隨機載客)與小客車租賃業「預約載客」之營運方式更形模糊，上開業者終因營運範圍之界定不夠明確而引發爭議衝突。追本溯源，交通部既許小客車租賃業與計程車客運業之營運範圍得因應時勢需求而有所重疊，則該重疊共享之營業事項即應採公平一致之稅賦標準及管理規範，以免產業競爭不公，導致相關紛爭不斷。

四、建議事項

交通部既已許小客車租賃業經營「預約載客」業務，復規定計程車客運業亦得提供「預約載客」之多元化計程車客運服務，依據行政程序法第6條「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇。」之「平等原則」法理，上開為小客車租賃業與計程車客運業共享之「預約載客」業務，自應採相同之治理模式並適用一致之管理法規，始符前開管理規則第2條第1項所定汽車運輸業「分類營運」之規範意旨。

為因應 Uber 等資訊平臺服務業之參與市場，交通部亦應考量業者使用網際網路資訊平臺媒合載客服務之營運需求，針對「巡迴攬客」與「預約載客」之行為態樣，訂定明確合理之判準規範，俾使計程車客運業者與小客車租賃業者有所遵循，並據以嚴格執法，以導正市場競爭秩序，解決產業紛爭。

撰稿人：彭文暉