

編號：3133

## 議題研析

### 一、題目：機車營業載客之法制問題研析

### 二、議題所涉法規

公路法、消費者保護法

### 三、背景說明（緣起）

（一）報載<sup>1</sup>有業者推出為期1個月「北投短程文化體驗」服務，以限定期間、限定範圍方式，提供免費機車短程移動體驗。該業者主張智慧城市與交通創新需要政府、產業、在地社群與使用者共同參與，逐步探索更符合地區需求之移動方式，並表示相關保障與支援將依適用機制及有關規範辦理，參與活動之駕駛皆須符合計畫安全資格，並具備良好安全紀錄及騎乘經驗。

（二）交通部指出<sup>2</sup>，公路法並未開放機車作為營運載客工具，計程車客運業是以小客車載客營運，現行法規並不允許機車違法從事商業載客活動。該業者所稱體驗服務，應依營運樣態事實認定，而非以是否收費為判斷標準，其本質仍屬商業營運特性，違規駕駛最高處新臺幣（下同）20萬元罰鍰，業者最高處2,500萬元罰鍰<sup>3</sup>。臺北市公共運輸處表示，機車營業載

<sup>1</sup> 江明晏，Uber 北投免費機車體驗 下午2時起限定範圍試辦1個月，中央社，115年7月1日，國內財經。

<sup>2</sup> 黃巧雯，Uber 北投推免費機車載客 交部：以體驗包裝仍違法，中央社，115年7月1日，國內交通。

<sup>3</sup> 公路法第77條第2項規定：「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣四個月至一年，或吊銷之，非滿二年不得再請領或考領。」；未經核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業裁量基準第2點：「個人以小型車、機車經營汽車

客攸關民眾生命安全及乘車保障。目前因尚未建立完整保險及責任機制，一旦發生交通事故，恐衍生保險理賠、事故責任及乘客權益保障等重大爭議<sup>4</sup>。

#### 四、問題爭點

- (一) 現行公路法並未明定機車得為營業載客之運具，業者提供機車載客服務，恐涉未經核准經營汽車運輸業之違法情事，主管機關似宜依法進行相關調查及採取必要措施
- (二) 機車載客服務因非合法營運樣態，恐無法適用營業及乘客保險，發生事故時易有理賠爭議，業者及主管機關似宜依法提供相關消費資訊，以維護消費者權益。

#### 五、探討研析

- (一) 機車營業載客恐涉未經核准經營汽車運輸業之違法行為，主管機關宜依相關法令進行調查及採取必要措施

公路法第34條規定：「公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者……」即現行公路汽車運輸之載客營業，僅明定公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業及計程車客運業等分類，並限以公共汽車、遊覽車及小客車載客營運；貨物運送營業，則明定以汽車載貨營運。準此，公路法因未明定機車得為營業載客之運具，業

---

運輸業者，其裁量基準如下：第一次：處新臺幣十萬元罰鍰，並吊扣該次非法營業車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照四個月……第五次以上或六個月內連續非法營業二次以上：處新臺幣二十萬元罰鍰，並吊銷該次非法營業車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照。」

<sup>4</sup> 甘孟霖，Uber 機車載客遭檢舉 北市府將開罰，自由時報，115年7月16日，第 A11版。

者倘以機車從事商業載客服務，恐涉有未經核准經營汽車運輸業之違法情事。

依主管機關行政函釋<sup>5</sup>，未經申請許可而擅自經營之事業，仍屬消費者保護法（下稱消保法）第2條第2款所稱「企業經營者」。從而，直轄市或縣（市）政府認為企業經營者提供服務有損害消費者生命、身體、健康或財產之虞者，依消保法第33條第1項規定應即進行調查；經調查後認其確有損害消費者生命、身體、健康或財產，或確有損害之虞者，依同法第36條規定，應命企業經營者限期改善，必要時並得命企業經營者立即停止該服務之提供，或採取其他必要措施。

## （二）機車載客服務事涉消費者安全，業者及主管機關應依法提供或公開、公告相關消費資訊

公路法第65條第3項規定：「公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業及計程車客運業，皆應投保旅客責任保險、第三人責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保旅客責任保險、第三人責任保險者，公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰；計程車客運業處新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰。」交通部指出<sup>6</sup>，機車載客服務因非合法營運樣態，無法依法投保營業用途保險，相關乘客保險及營業責任保障皆無法適用。另保險費率係依車輛使用用途計算，自用車與營業車之風險級距及保費設計均有不同，業者違規從事商業載客服務，發生事故時可能遭保險業者拒賠或衍生理賠爭議，駕駛及乘客將無法獲得完整之權益保障。

按消保法第4條、第5條明定：「企業經營者對於其提供之商品或

---

<sup>5</sup> 前行政院消費者保護委員會87年3月31日台（87）消保法字第00412號函。

<sup>6</sup> 交通部115年5月21日新聞稿，交通部：現行法規未開放機車載客營運 違規營運恐衍生安全及保險保障問題，網址：<https://www.motc.gov.tw/ch/app/data/view?module=news&id=14&serno=e4a37c07-3288-4017-840b-c97961eca06e>，最後瀏覽日期：115年7月10日。

服務，應重視消費者之健康與安全，並向消費者說明商品或服務之使用方法，維護交易之公平，提供消費者充分與正確之資訊，及實施其他必要之消費者保護措施。」、「政府、企業經營者及消費者均應致力充實消費資訊，提供消費者運用，俾能採取正確合理之消費行為，以維護其安全與權益。」另依同法第7條第1項、第2項規定，企業經營者於提供服務時，應確保該服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性；服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。準此，業者提供機車載客服務事涉消費者安全，依法應為相關警告標示；相關主管機關經調查認為該服務有危害消費者安全或損害其權益之可能者，亦應依消保法有關規定<sup>7</sup>提供、公開或公告相關消費資訊及警訊，以維護消費者權益。

### （三）機車載客服務涉及地方文化及需求之不同型態，立法政策上是否開放營運，建議主管機關蒐整各方意見審慎評估

業者推動以「文化體驗」方式提供機車載客服務，有論者認為<sup>8</sup>，北投於日治時期因地形及在地產業，發展出機車接送那卡西藝人、陪侍人員之載客服務，嗣後逐漸轉型為一般民眾通勤用途，不失為機車載客之合適試驗場域。另某些觀光地區如墾丁遊客常有租用機車需求，或可試行機車載客服務，由在地居民駕駛機車載送遊客進行深度觀光或慢旅體驗，形成一種特色旅遊。

另有論者認為<sup>9</sup>，交通部鼓勵高齡駕駛繳回駕照及改乘大眾公共運輸工具，偏鄉不適合騎車或開車之高齡居民若有外出需求，似可

---

<sup>7</sup> 消費者保護法第33條第1項規定：「直轄市或縣（市）政府認為企業經營者提供之商品或服務有損害消費者生命、身體、健康或財產之虞者，應即進行調查。於調查完成後，得公開其經過及結果。」；第37條規定：「直轄市或縣（市）政府於企業經營者提供之商品或服務，對消費者已發生重大損害或有發生重大損害之虞，而情況危急時，除為前條之處置外，應即在大眾傳播媒體公告企業經營者之名稱、地址、商品、服務、或為其他必要之處置。」

<sup>8</sup> 蔡立勳，〈Uber 擬推機車載客，為何北投成試辦第一站？台灣能借鏡東南亞 Grab 經驗嗎？〉，《天下雜誌》，115年6月25日，網址：<https://www.cw.com.tw/article/5141752>，最後瀏覽日期：115年7月10日。

<sup>9</sup> 胡瑞玲，肉包鐵風險 交部不考慮修法，聯合報，115年5月22日，第A7版。

考慮提供機車載客服務。就現行長照運作模式言，送餐服務亦可研議由外送員取代照服員，且順帶提供機車載客服務，除能一次滿足高齡居民日常飲食與交通之需求，甚至一併關照獨居高齡者之身心狀態<sup>10</sup>。

因此，機車載客服務涉及地方文化及需求之不同型態，立法政策上是否開放營運，建議主管機關蒐整各方意見審慎評估。

撰稿人：彭文暉

---

<sup>10</sup> 沈政男，機車計程車 或是高齡出行解方，聯合報，115年5月22日，第 A12版。