

中華民國 96 年 4 月 2 日

第 6 屆第 5 會期交通委員會第 7 次全體委員會議

# 健全我國遊覽車客運業之發展 策略與方向專案報告

交通部

# 目 錄

## 壹、前言

## 貳、增進乘客安全

一、提昇車輛安全

二、駕駛人訓練

三、公司稽核管理

四、消費者資訊公開

## 參、加強道路管理

一、管制行駛禁行路段

二、加強排班編組

三、實施假日及夜間稽查

四、稽查不合格管制

五、取締成果

## 肆、其他相關課題

一、遊覽車總量管制議題

二、稅捐優惠與融資協助議題

## 伍、結語

## 壹、前言

有關健全我國遊覽車客運業之發展策略與方向，以下將從增進乘客安全及強化道路管理兩個面向，分別就提昇車輛安全、駕駛人訓練、公司稽核管理、消費者資訊公開、管制進行路段、加強稽核取締及其他相關課題提出報告，如有疏漏不週之處，尚請 大院委員不吝指教。

## 貳、增進乘客安全

### 一、提昇車輛安全

#### (一) 限制高齡遊覽車使用年限

##### 1、新車部分：

基於安全、國內車輛打造技術、駕駛人習性及消費者觀感等因素，將研擬遊覽車車齡原則訂為 12 年，未來將透過評鑑機制延長 1 至 4 年。行政院已於 96 年 3 月 19 日將「公路法」部分條文修正草案送立法院審查。

##### 2、舊車部分：

車齡逾 12 年車輛，僅限行駛於營業所所在地及相鄰縣(市)區域內營業，不得行駛標高 500 公尺或縱坡度百分之 10 以上山區道路，行駛高速公路時速不得逾 90 公里，俾維行車安全兼顧業者生計。另出廠逾 10 年營業大客車每年應檢驗 3 次，並應於指定日期前 1 個月內檢驗、參加定期檢驗時，應檢附合格汽車修理業者出具 4 個月內保養紀錄，「汽車運輸業管理規則」及

「道路交通安全規則」部分條文業於 96 年 2 月 1 日修正發布。

(二) 加強車身結構安全期程

- 1、94 年 5 月 1 日起，實施底盤車製造廠及代理進口商，應辦理「大客車底盤架裝車身施工規範」。
- 2、94 年 12 月 31 日起，實施車身打造廠應提出車身打造自我查核表、車身結構設計及打造施工圖說等相關技術文件，並應依所提資料打造車體。
- 3、95 年 12 月 31 日起，車身打造廠應提出車身結構強度計算書，並應依所提結構計算書打造車體。
- 4、96 年 7 月 1 日起，車高 3.4 公尺以上大客車改實施實車配重 28 度傾斜穩定度測試(市區公車每 1 座立位配重 68 公斤，其他大客車配重 71 公斤)。
- 5、96 年 12 月 31 日起，實施大客車車身結構安全法規(如整車翻覆試驗、火災防止等)，確保大客車車身遭受撞擊時，有足夠乘客生存空間。

- (三) 降低應實施傾斜穩定度測試之大客車高度標準，將修正大客車車高不得超過 3.5 公尺(原 3.6 公尺)，車高 3.4 公尺以上大客車應實施傾斜穩定度測試合格之規定，減少翻覆機率。

(四) 加強車輛定期檢驗

- 1、自 96 年 2 月 1 日起出廠 10 年之營業大客車每年至少檢驗 3 次。
- 2、自 93 年 1 月 1 日起實施車輛檢驗全程數位錄影，並保存 1 年半以上備查。
- 3、規定遊覽車不得至代檢廠檢驗。

(五) 自 96 年 7 月 1 日起經車輛型式安全審驗之大客車及自 97 年 1 月 1 日起新登檢領照之大客車全部座位應裝置安全帶。並自 96 年 2 月 1 日起定期檢驗全部座位應裝置安全帶。

(六) 自 96 年 7 月 1 日起經車輛型式安全審驗及自 97 年 1 月 1 日起新登檢領照之大客車均需裝置行車紀錄器。並自中華民國 96 年 2 月 1 日起，定期檢驗大客車應裝設行車紀錄器。

(七) 自 96 年 2 月 1 日起規定營業大客車應於車身門旁標示出廠年份及大客車分類，供租車人租用核對。

(八) 自 96 年 2 月 1 日起規定行駛高快速公路營業大客車禁止使用翻修輪胎。

## 二、駕駛人訓練

(一) 實施駕駛人專案講習訓練

對於 96 年 1 月 1 日至 96 年 2 月 28 日期間辦理登記為遊覽車之駕駛人者，依汽車運輸業管理規則第 19 條第 2 項規定，無須提具受訓 6 小時之證明即可辦理登記，另為了加強駕駛人最新知識

與案例，以確實強化其專業技能，並積極辦理駕駛人專案講習訓練。

## (二) 建立遊覽車駕駛人完善登記管理制度

96年1月1日營業大客車駕駛人登記制度已開始辦理，自96年3月1日起對於初次登記為遊覽車駕駛人者，於取得執業登記證前，並對該駕駛實施專案講習訓練安排適當課程以確實強化其專業技能（學科包含駕駛道德與交通法規、緊急應變與急救訓練、肇事預防處理與車輛保養及高快速公路及山區道路安全駕駛等項），並於訓練課程中安排實際道路駕駛（含安全防衛駕駛及長陡坡換低速擋控制操作），以認定遊覽車駕駛之駕駛技術及操控能力是否已達應有之水準，相關訓練計畫（學科及術科課程），公路總局為期教案更臻完善，並多次邀集相關講師研討教案內容，以達最大之成效。

## 三、公司稽核管理

### (一) 辦理營業大客車業者管理人訓練

為加強客運業行車安全及事故防制管理，期以降低交通肇事並提昇客運業服務品質，援例辦理95年「汽車運輸業管理人員講習」，業於95年10月中旬以前訓練完竣，計調訓691人，到訓687人，未到訓者4人依公路法第77條掣單處罰。

(二)推動遊覽車客運業分級管理制度

推動三級稽查制度，加強遊覽車客運業安全考核工作，一級稽核為當事人或公司自我稽核，二級稽核為監理單位稽核，三級稽核為公路總局稽核，將於96年度辦理遊覽車行車安全評鑑，同時成立考核評鑑專案小組，對遊覽車客運業者評鑑考核，預計自96年4月1日~96年11月30日完成評鑑作業，且將評鑑結果於96年12月份公告周知，優良業者予以獎勵，對於評鑑不合格業者處罰，建立擇優汰劣機制。

(三)「遊覽車客運業違規營業及僱用未登記駕駛員處罰作業要點」，已於96年1月17日公布實施，爰遊覽車客運業倘僱用未合規定駕駛員或未申報登記者，依公路法分級處罰從重處罰。

(四)主動協調勞政單位加強查核駕駛人工時。

(五)遊覽車客運業「靠行」行為之管理

1、「靠行」行為依法無據

依據公路法第39條第2項規定，遊覽車客運業應以公司型態經營，係為確保具有足夠之財力以保障乘客及使用人之權益，目前公路法並無允許遊覽車「靠行」相關規定，坊間所稱「靠行」行為，純係公司與司機間針對車體產權之私契約行為，公路主管機關對遊覽車公司之管理，仍係以公司為對象，其名下登記之遊

覽車倘發生車禍肇事、妨礙公共利益或交通安全情事，公司仍須對消費者負賠償責任，公路主管機關亦會依公路法相關規定追究疏失責任，並無法免責。

## 2、「靠行」行為不宜合法化

遊覽車客運業宜維持公司經營制度，並透過公司對所屬駕駛人加強約束管理。倘若修法予以遊覽車「靠行」行為合法化，或容許個人經營，除徒增監理上之困難外，日後一旦發生肇事或消費爭議，更可能發生求償無門，恐影響消費者權益。

## 3、加強落實駕駛員管理

為從根本消弭「靠行」成因，必須加強遊覽車客運業落實對所屬駕駛員之管理責任，已修正汽車運輸業管理規則第 19 條、第 84 條及第 86 條相關規定，實施「營業大客車駕駛人登記制度」，要求業者雇用駕駛人應向公路監理機關辦理登記。遊覽車客運業派任駕駛前，必須先取得公路主管機關核發之遊覽車駕駛人登記證，於行車時放置車輛儀表板上右側明顯處。遊覽車出租時，需簽訂書面租車契約隨車攜帶，並保存 1 年供查核。

## 4、致力充實消費資訊

為維護消費權益，增訂汽車運輸業管理規則第 86 條之 2 規定，公路主管機關對於遊覽車



客運業營業車輛之出廠日期、檢驗、雇用駕駛員之駕照有效性或違規、肇事紀錄等資訊，連同安全考核或評鑑結果，可公告之。

#### 四、消費者資訊公開

自 96 年 1 月 1 日起，公路總局網站「國道客運/遊覽車專區」透過資訊方式連結建立車籍資料，提供民眾可於網站上查詢車輛廠牌、車籍之違規情形、檢驗情形、出廠年月及有無投保強險等資訊；另自 96 年 2 月 15 日起陸續建立完成駕籍資料，提供民眾查詢遊覽車業者及國道客運業者所僱用之駕駛人相關資料含姓名、職業大客車以上等級之駕照發照日、違規情形、肇事紀錄及酒駕紀錄等資訊，並加強向民眾及機關學校宣導出遊租用遊覽車前請先行上網查詢上開資料。

公路總局並於網站提供「大客車行駛應特別注意之路段」計有 102 處；另於網站上亦提供 28 處營業大客車禁止通行管制措施，以供民眾規劃出遊路線時之參考。

村里鄰活動或廟會進香團等辦理旅遊租賃遊覽車時，應加強宣導應依此遊覽車租賃定型化契約範本簽訂契約，出發前並依大客車安全檢查表確實檢查，公路總局已責由臺北區監理所統一印製「租用遊覽車安全資訊宣導摺頁」分送各縣（市）政府轉學校及村里民辦公室作為租用遊覽車之參考，共計印製 71,000 份。

## **參、加強道路管理**

### **一、管制行駛禁行路段**

大客車行駛應注意路段清查作業，公路總局已於 96 年 2 月 9 日邀請本部、運輸研究所及相關縣市政府與會研商確認，經彙整目前計有 102 條路段列入大客車行駛應注意路段，另有 28 條列入禁行大客車行駛路段，有關禁行大客車公告作業，省道部分已由本局辦理公告完成，餘縣鄉道路，刻正積極函請相關縣市政府配合辦理。

### **二、加強排班編組**

請國道公路警察局相關分隊，當地縣（市）政府警察局交通隊配合至國道高速公路收費站、休息站、交流道附近、省、市區重要道路、各運輸業者停車場至發車站間、風景區附近攔查，查核重點：駕駛資格、酒駕、及行照、行車紀錄器、逾期檢驗、安全門、滅火器、車窗擊破器等安全設備，且每月公路總局均對於監警聯稽及路檢勤務排班時程、地點等召集各區監理所研商討論，以落實路邊稽核作業。

### **三、實施假日及夜間稽查**

每週五及週日晚間排班於高速公路收費站攔查、假日排班於風景地區執行稽查工作，俾防止業者規避假日或風景區攔檢取締。

#### **四、稽查不合格管制**

對於稽查不合格車輛，除依道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則或公路法等相關法規取締外，監理單位並召回臨檢改正。

#### **伍、取締成果**

96年1月及2月份公路總局已加強國道收費站、危險路段及風景區實施監警聯合稽查及路邊車輛安全檢查，共計攔查8,116輛，取締違規116件，違規比率已由95年平均3.3%降為96年1.4%，有明顯改善。

#### **肆、其他相關課題**

##### **一、遊覽車總量管制議題**

針對遊覽車客運公會建議實施牌照總量管制之提議，本部認為欲以非經濟手段處理運輸市場之作為，必須審慎。牌照管制即是進入市場管制，可能造成無意經營者或是經營不善者持續留在市場，而有心經營者卻無從進入市場，衍生出牌照黑市價格問題。雖然市場供給量獲得控制，但也可能產生諸多不公平問題。此外，牌照管制只能讓遊覽車數不致增加，若市場需求無法大幅提昇，則供過於求問題仍會持續存在。因此，除了持續積極推動「觀光客倍增計畫」，發展旅遊市場外，遊覽車客運業者亦應提昇服務品質及安全保障，加強行銷手法，以提昇國人及觀光客使用遊覽車之意願及信心。

至於遊覽車倘欲實施牌照發放管制，則必須要有一套能為大眾所接受之審議標準，且市場應具備已發揮成效之強制退場機制，來促使市場供給合理化，目前本部運輸研究所刻針對此課題，參考各方意見及評估利弊得失審慎研議中。在此之前，可先從限制非理性增車之思維，加強審議「籌設遊覽車公司之申請案」與「既有業者增車之申請案」兩方向著手。

## 二、稅捐優惠與融資協助議題

依據本部 95 年 12 月 28 日會商相關部會意見略以：現行進口關稅稅率現行為 29.8%，而 2008 年將降為 25%，而汽車貨物稅稅率則維持為 15%，故經濟部及財政部認為調降貨物稅及關稅等進口成本對引進歐美日等先進國高生產成本之大型單體客車助益不大，反而會造成低生產成本國家（如韓國等）傾銷廉價劣質之大客車，並將影響廠商既有生產及投資之規劃與競爭力甚鉅，造成國內車體打造業之重大衝擊，故經濟部及財政部認為對整車進口大客車給予貨物稅及關稅稅率調整之成效有限。

基於車輛安全考量，本部仍希望大客車能提早順利整車進口，已責成公路總局研議依「稅式支出評估作業應注意事項」檢討修正整車進口大客車貨物稅及關稅等相關稅率，俾利研提具體明確之可行方案及支出評估分析，作為審議貨物稅及關稅等相關法令之參考。

另提供遊覽車客運業低利購車貸款係屬行政院金融監督管理委員會之業管權責，本部當轉請該會參處。

## 伍、結語

遊覽車行車安全攸關眾多乘客生命安全甚鉅，主管機關責無旁貸，針對邇來遊覽車不幸車禍事件發生，本部藉由檢討策進作為，積極推動並研擬修法及相關配套措施，落實執行，期能有效提昇大客車行車安全與品質，並建立大眾對使用遊覽車之信心。