

正本

檔 號：
保存年限：

114019

交通部民用航空局高雄國際航空站 函

717

臺南市仁德區中山路202號

受文者：臺南市小客車租賃商業同
業公會

機關地址：高雄市小港區中山四路2號

傳真：07-8057519

聯絡人：謝孟穎

聯絡電話：07-8057516

電子郵件：myhsieh@mail.kia.gov.tw

發文日期：中華民國114年7月8日

發文字號：高業字第1145003705號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(0626簽到單、數位平台公會簡報、小客車租賃公會意見書、1140626 高雄
機場導入預約車座談紀錄)

主旨：檢送本站114年6月26日召開「高雄機場導入預約車服務旅
客」座談會議紀錄，如附件，請查照。

正本：交通部民用航空局（請鑒察）、內政部警政署航空警察局高雄分局、高雄國際
機場排班計程車自律委員會、屏東縣計程車客運商業同業公會、高雄市計程車
客運商業同業公會、台南市計程車客運商業同業公會、高雄市小客車租賃商業
同業公會、屏東縣小客車租賃商業同業公會、高雄市直轄市小客車租賃商業同
業公會、臺南市小客車租賃商業同業公會、台灣數位平台預約接送從業人員產
業工會、立法委員林俊憲國會辦公室、立法委員許智傑國會辦公室、立法委員
賴瑞隆國會辦公室、立法委員邱議瑩國會辦公室、立法委員林岱樺國會辦公
室、立法委員李昆澤國會辦公室、立法委員李柏毅國會辦公室、立法委員黃捷
國會辦公室

副本：

主任傅耀南

秘書長

114.7.19

研商「高雄機場導入預約車服務旅客」座談簽到單

一、時間：114年6月26日(星期四)上午10時

二、地點：國際線簡報室

三、主席：傅主任耀南

四、出(列)席單位及人員

紀錄：謝孟穎

機關(單位)	職稱	姓名
交通部民用航空局	組長	黃國強
內政部警政署航空警察局高雄分局	股長 股長	張伯印 賴立信
高雄國際機場排班計程車自律委員會	會長	柯柄孝
屏東縣計程車客運商業同業公會		林仁
高雄市計程車客運商業同業公會	理事長	王冠毅 黃千宏

臺南市計程車商業同業公會	理事長	韓永春 鄭計軒
台灣數位平台預約接送從業人員產業工會	理事長	李成勳 蔡坤佑 陳子凱
高雄市小客車租賃商業同業公會	理事長	邱嘉祥 邱嘉祥
臺南市小客車租賃商業同業公會	理事長	林敏益
立法委員林俊憲國會辦公室	助理	林華榮 黃柏翔
立法委員許智傑國會辦公室		
立法委員賴瑞隆國會辦公室		
立法委員邱議瑩國會辦公室		

屏東縣小客車租賃公會

理事長 薛宇修

立法委員林岱樺國會辦公室		
立法委員李昆澤國會辦公室	助理	曾阿駿
立法委員李柏毅國會辦公室		
立法委員邱志偉國會辦公室		
立法委員黃捷國會辦公室	特助	田國奇
航空站	組長	朱文忠

高雄市政府工務局

理事長 薛百琪



- ◆ 台灣數位平台預約接送從業人員產業工會理事長
- ◆ 台北市計程車駕駛員職業工會常務理事暨發言人

李威爾

113.04全台計程車掛牌數:92,301

年度	多元計程車數量	占比
109	13,708	15%
110	17,536	19%
111	21,178	23%
112	26,830	29%
113	28,680	31%

113全台計程車掛牌數:93,139

年度	多元計程車數量	占比
109	13,708	15%
110	17,536	19%
111	21,178	23%
112	26,830	29%
113	32,200	34%

- ◆ 113年四月全台掛牌92,301, 到113年底掛牌總數93,139, 總數增加:838台。

- ◆ 113年四月全台多元掛牌28,680, 到113年底多元掛牌總數32,200, 總數增加:3,520台。

(113年四月到113年年底, 小黃流失2,682台)

113全台計程車掛牌數:93,139

113全台計程車掛牌數:93,139

年度	多元計程車數量	占比	雙北計程車掛牌數量	雙北車輛數
109	13,708	15%	53,507	57.4%
110	17,536	19%		
111	21,178	23%		
112	26,830	29%	雙北多元計程車數量	雙北多元車輛數
113	32,200	34%	21,200	39.6%

114/5月

台南	計程車掛牌數	4,141	
	多元計程車	1,287	31.08%
高雄	計程車掛牌數	9,623	
	多元計程車	3,579	37.19%
屏東	計程車掛牌數	371	
	多元計程車	23	6.20%
南高屏	計程車掛牌數	14,135	
	多元計程車	4,889	34.59%

民用航空機場客運汽車管理辦法

第2條

本辦法所用名詞，定義如下：

- 一、排班計程車：領有機場排班登記證之計程車。
- 二、巡迴計程車：未領有機場排班登記證之計程車。

汽車運輸業管理規則第91條第四條：

多元化計程車接受消費者提出之乘車需求以預約載客為限，不得巡迴攬客或於計程車招呼站排班候客。

多元計程車屬於？

汽車運輸業管理規則

第2條

汽車運輸業依下列規定，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。
- 五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。
- 六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。
- 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。
- 八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。
- 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。

第2條第四項：

前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。

計程車客運業為因應特定消費型態所需，得經營多元化計程車客運服務。

前項多元化計程車客運服務，指以網際網路平臺，整合供需訊息，提供預約載客之計程車服務。

第100條第1條第二項/第三項:

1. 經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定：
 - 二、經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。小貨車租賃業之營業車輛應由租車人自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。
 - 三、驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。小客車租賃業應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。

機場旅客使用接送服務需求種類:

1. 即時需求: 搭乘排班計程車
2. 及時租車 聘請代僱駕駛: 機場租賃業櫃台
3. 多天前租車 聘請代僱駕駛: 信用卡趟/租賃車行/司機私人案源 等

**多元計程車屬於即時預約
有搶到誰的生意嗎?**

高雄機場導入預約車服務旅客座談會

意見書

主旨：

反對高雄機場導入預約車服務之意見書

說明：

一、依《公路法》第 56 條之 1 第 1 項明文規定：為維護民用航空機場交通秩序，確保旅客行車安全，「各類客運汽車進入民用航空機場，應具備一定資格條件，並依規定取得主管機關核發之證件，始得營運。」機場為特定管制區域，非開放市場，任何擬進入營運之車種，皆須明確依法申請核准，否則即屬違法。

二、《民用航空機場客運汽車管理辦法》第 10 條及第 11 條明確指出，未具備「排班登記證」或「汽車出租單」者不得進入機場營運，且「不得任意攬客」；第 27 條亦限定計程車僅能於指定處所「順道載客」，不得逕行候客。多元化計程車並無資格於高雄機場從事營運行為，現擬開放導入預約機制，形同繞過規定，屬違規行為的制度性包裝。

三、多元化計程車依《汽車運輸業管理規則》第 91 條第 3 項僅限「預約載客」，且不得於排班站候客，而機場之營運本質為旅客即時運輸需求，不具備完整預約機制情境，與多元車輛營運模式牴觸，恐將造成旅客混淆與攬客亂象。

四、目前高雄機場已有完善排班計程車及合法租賃車服務體系，所有進場車輛均經資格審核、駕駛素質控管、車輛清潔查核。反觀多元計程車平台目前無法有效管理車況、駕駛態度與車輛外觀品質，開放其進場，將嚴重衝擊排班計程車生計，且損及國門形象。

五、事實上，多元化計程車違規「假預約真候客」、於景點或機場停車場進行「雲端排班」的案例頻傳，執法難度高。若本案開放，將進一步擴大上述亂象，造成合法業者與執法單位雙重困擾。

六、如真有提升旅客接駁效率之需求，建議交通部應推動「排班計程車與合法平台」之整合方案，或協助租賃業建立機場接客調度平台，而非無條件擴張多元化計程車權限。

七、高雄機場空間腹地小，常常車位已滿現象，若開放多元計程車或其它車進入只會交通更混亂！機場停車動向及旅客安全都是必須考量要素，請問航空站準備好了嗎，配套方案在那？

無法解決多元化計程車進停車場雲端排班，就不應開放進機場接機。

結論與訴求：

本次所謂「預約車服務旅客座談會」，實質恐為開放多元化計程車進入高雄國際機場鋪路，違反多項現行法規規定，二年前松山機場多元計程車接機試辦計畫一案，也經交通部函示暫不予實施，亦破壞多年來合法租賃與計程車業者經營秩序。

懇請民航局、交通部立即停止該計畫之推動，並公開說明此次「預約車服務」是否納入多元化計程車，並與各業界代表、地方公會持續溝通協調，以求合法、合情、合理之長遠交通政策。

此致

交通部民用航空局高雄國際航空站

高雄市小客車租賃商業同業公會

理事長 王文祿

台南市小客車租賃商業同業公會

理事長 林敏益

高雄市直轄市小客車租賃商業同業公會

理事長 薛百琪

屏東縣小客車租賃商業同業公會

理事長 薛宇修

敬 呈

中 華 民 國 114 年 6 月 26 日

「高雄機場導入預約車服務旅客」座談會

會議紀錄

一、 時間：114 年 06 月 26 日上午 10 時

二、 地點：本站簡報室

三、 主席：傅主任耀南

紀錄：謝孟穎

四、 出席人員：如附表

五、 業務單位報告：

為即時提供任何時段飛抵機場航班旅客聯外交通需求，自 70 年起實施機場排班計程車制度，以達鼓勵與平衡尖、離峰時段計程車供給。

對於開放導入預約車服務旅客，涉及修法，考量修法需兼顧各方需求、取得各方共識方具和諧與妥適性。

於完成修法之前，特先邀請各方交換意見，謀求在不違反相關規定前提下，共同找出合法、考量多方可接受之過渡做法。

希望與會意見領袖能理解資源有限，當供需失衡時，為確保供需穩定，制訂管理規範為不得不手段。

六、 研討內容：

(一)台灣數位平台預約接送從業人員產業工會 李理事長威爾

1. 本次會議涉及修法，不應由三級單位召開，且應邀集工會代表、旅客意見、學者意見等納入討論。
2. 修法涉及交通部公路局權責，另依本人所提供簡報引述資料顯示多元計程車總領牌數占比 114 年已接近 4 成，高雄市領牌數亦達到 37.19%(如附件 1)，臺灣目前仍無網約車管理辦法，認為多元計程車採負面表列未禁止於機場營業載客，計程車現行管理機制應修正。
3. 建議由國會召開公聽會修訂母法汽車運輸業管理規則，依據汽

車運輸業管理規則規定，有車隊才能作線上派遣動作，自律委員會不是車隊，桃機派車作法亦有適法性問題，故由多元計程車與排班計程車透過線上平台整合不可行。

4. 目前排班車缺車外調車隊也是管理辦法所規定，在現行法令下沒有其他可行空間，只有修法才能解決問題。

(二)交通部民用航空局 黃組長武強

107 年開始就推動多元計程車進入機場，過程中遭遇意見整合困難，考量近來南部地區民意熱絡，才會先由高雄站召開座談會，希望從南部意見整合來邁開修法腳步，藉由各方團體面對面座談，逐步收斂整合意見，未來再到民航局討論，修法是最後一哩路。

(三)高雄市小客車租賃商業同業公會 王理事長文祿

1. 僅代表南、高、屏縣市小客車租賃公會提送「反對高雄機場導入預約車服務意見書」，如附件 2。
2. 目前高雄機場現行排班計程車與租賃車都有規劃合格服務體系，多元計程車尚未建立服務體系，建議交通部將排班計程車與合法平台整合，分業管理租賃車調度的平台，而非占比例來擴張多元計程車的權限。
3. 若排班車缺車建議由排班計程車與多元計程車來整合，對國門較為適當，各行各業(計程車業)自行去整合來機場營運。

(四) 高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿

1. 就商業同業公會立場，希望社會對整體計程車產業是正面評價，無論是多元、電台車隊、排班車都有良性機制，我希望要有良性競爭、國門要有好的門面，要把它規範好，要創造三贏。
2. 如何創造多贏，各方本位立場都有利益糾葛，計程車又分小黃跟多元，與租賃車不同，小黃可以巡迴攬客、定點排班，多元計程車只能預約，我們不是反對排班計程車即時服務，是主張讓網約車能進機場預約載客，因為不公平機制，當年 Uber 業者跟計程車也是不斷對峙抗爭，排班計程車很辛苦每天都在機場等待客人，但不是唯一的一條路，排班車於離峰時段也可以

加入車隊合作，高鐵尖峰時段缺車做法係與其他業者聯營，尖峰時就要回來排班，有責任、有義務限訂最低的載客量，網約車占比已經到 4 成，現在只有民航局不開放。

(五)高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

大家都是同業、都是計程車，雖有各自立場爭取自己權益，但職業是自我選擇的問題，入職場時選擇黃色計程車或多元計程車的限制規範不同大家應該都已了解，選擇排班車就要知道排班車 6 年要換新車、就必須噴成黃色，選擇多元計程車就必須知道多元計程車的規範，這些都是監理法規的規範，大家都要尊重、遵從自己的職業選擇。

(八)屏東縣小客車公會 薛理事長宇修

租賃車有長租、短租，短租也是勞工代表，讓多元車進來就等於讓租賃車等死，讓平台進來都是好事，但是業別選擇問題，多元計程車依汽車運輸業管理規則第 91 條第 3 項僅限預約載客，要開放要先溝通清楚，租賃車也要代駕平台，同行不抵觸，數據當時多元計程車本身都是第二份工作，所以要靠(租賃車)行，跑到後來變計程車有個別限制，數據來講 R 牌不會輸 T 牌，Uber 要進機場要先討論，租賃車也是有意見。

(九)屏東縣計程車公會理事長 林理事長沛立

1. 應該回歸到疏運旅客本質，服務旅客，時代變遷當時立法條件成立現行管理辦法，歷經 30 年小修，用排班綁住，高鐵委外經營，我們有自行統計問卷數據，98.2%都支持開放，現在實質造成不便，如何找到平衡點才是推進方向。
2. 租賃業在公路法所有運輸業管理的基礎法規，公路法規範小客車租賃業計程車客運業都屬於營業用，租賃業因應時代變遷，請車行代僱駕駛，按小時租賃代僱駕駛已跟計程車產業重疊，計程車牌都是管制，行費很高但租賃業不同，代僱駕駛已侵蝕到計程車產業。
3. 法規應因應時代變遷而修改，另建議提出比照高鐵 BOT，衝擊不是壞事，早期 Uber 要合法，計程車老前輩也是反對。若是

旅客搭排班車花錢又受委屈很難獲得支持，產業市場是良性競爭，南高屏共 14,000 多輛計程車，排班計程車佔 2~300 輛，租賃車南高屏專門跑機場估計 1,000 輛左右，自從去年 11 月開始管制非排班計程車進入機場，光屏東白牌車接機業績就成長 30~40%，回歸到市場機制，合理合法前提之下，租賃車跟計程車業別不同。

(十)高雄市小客車租賃公會 王理事長文祿

租賃業是合法聘雇代僱駕駛，駕駛也是合法也要職業駕照，而不是去搶計程車生意，大家分業分好，計程車小黃自行去整合，而不是分業再來搶，租賃車有短租有長租也有平台，那平台是不是也可以進入機場，大家都是運輸業，法規不牴觸運作對大家都好，計程車到旅遊地區都是包車服務，這是否合法？

(十一)台南市小客車租賃公會 林理事長敏益

建議行業納管，例如高雄機場腹地這麼小，近來常常(停車場)車位已滿，所以要有納管的方法，機場是管制區域不是開放場所，沒有納管會造成亂象，管理先想清楚要納管再來開放。

(十二)台灣數位平台預約接送從業人員產業工會 李理事長威爾：

1. 高雄機場有規劃租賃車(優先)停車區很好，實際上需求到一定程度站在管理角度希望秩序更好，再談這件事情不希望重蹈租賃車跟計程車爭議。
2. 汽車運輸業管理辦法因為時代變遷 52 年實施 61 年增加代僱駕駛，法令修改政府單位因為產業轉型而去做適時修法，管理辦法與時俱進，多元計程車在總量管制下未來佔比會越來越高，政府應審慎評估。

(十三)林俊憲委員國會辦公室

本辦公室常接到國內外旅客、業者陳情，預約平台普及，多元計程車與排班希望創造雙贏，所有計程車權益都要顧到，旅客搭車的便利性也要顧到，國際旅客反映觀感不佳影響形象，多元計程車是勢在必行不能就此排除旅客服務體系。修法前還是

要階段性來辦，本次會議希望能取得一些共識逐步來實施創造共贏。

(十四)高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿

有關多元及排班車合作面，計程車沒辦法合作，因為一般計程車可以(加入)排班，多元計程車只能預約載客，若要改變只能從修法去改變，對預約乘客來說，多元計程車不能於機場上客，要大包小包到馬路對面很不方便。

(十五)高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

對於修法後多元計程車、網約車可以進入機場是否須列管有疑問，目前高鐵站有各種大眾運輸工具，要坐車知道要如何走，選擇什麼距離多遠都是消費者的選擇，不能說消費者要什麼選擇都要擺到他們面前，有些消費者習慣網約叫車，網約車是機場排班車、多元計程車、還是一般計程車就是一個問題。

(十六)李昆澤委員國會辦公室

都有接獲旅客、計程車陳情，但還是要以旅客方向去創造多元狀態，不管是各業者都有其訴求，機場是國際門面，也希望民航局能把業者訴求帶回局裡或交通部去討論，後續需要修法也會和交通委員會各委員持續溝通支持。

(十七)黃捷委員國會辦公室

我們也是收到不少旅客意見、司機意見也有，主要還是希望創造良性競爭，上禮拜也接獲陳情國內線排班車等了 20 分鐘，排班車都往國際線跑，後來才知道國際線比國內線排班能多收 50 元，所以民眾納悶到底缺車能不能叫車，目前是不行，希望能夠過良性競爭提升服務品質。

(十八)高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

2 年前台北松山機場恢復排班車加收 50 元，高雄機場排班車也擬比照，可是全部都卡在高雄市政府交通局，全部機場就只剩高雄機場國內線這 50 元沒有恢復，當國內與國際線都缺車，排班駕駛就會有比較心理，為何交通局不肯過，也請委員關心機

場排班計程車司機的心聲。

(十八)交通部民用航空局 黃組長武強：

此次開會的目的，就是讓大家彼此聽聽看對方的意見，修法是最後的一道關卡，修法前先經大家充分溝通，若沒共識也難推動修法，今天大家強調共贏多贏共好，兼顧旅客服務品質也要顧及機場管理的秩序，最後還是要勸請大家發揮同理心、彼此體諒，希望能在和諧共識下水到渠成，讓旅客享受多元服務。

(十八)高雄國際航空站 傅主任耀南：

本次會議各與會代表都已充分表達意見，為免記錄遺漏或仍有補充之處，為求周延，歡迎會後再以書面提出意見。