

現代運輸學

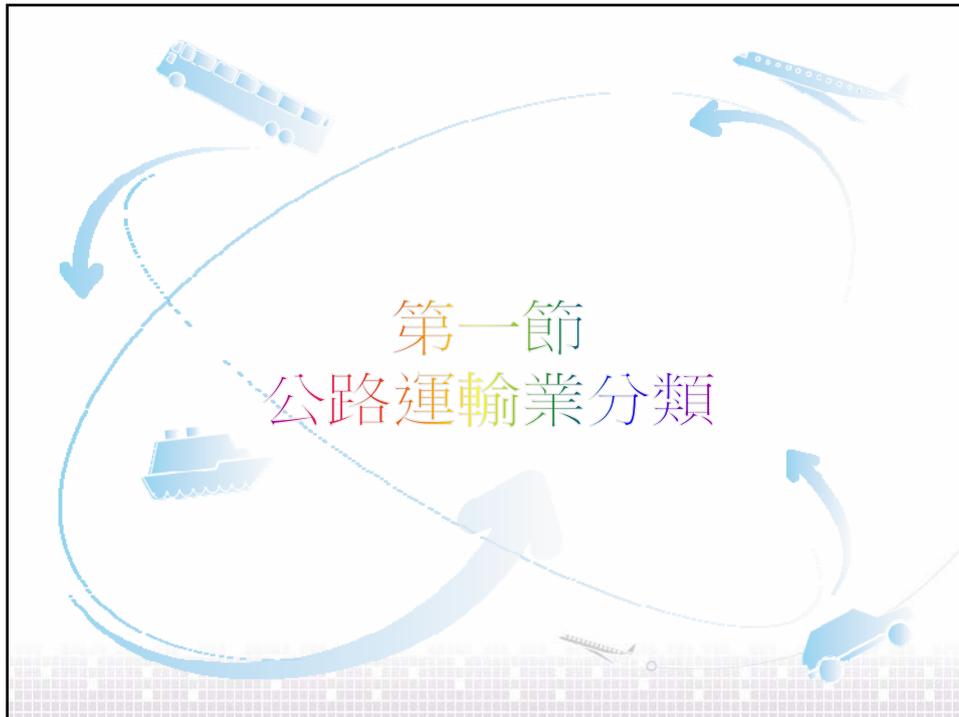
Contemporary
Transportation

三版 張有恆 著



公路運輸業之經營與管理

- 公路運輸業分類
- 汽車運輸業之權利與義務
- 汽車運輸業之營運
- 汽車運輸業之監督與管理
- 公路運輸費率
- 公路監理



公路運輸業分類

依公路法之規定，我國之公路運輸業可分為：

- 公路經營類
- 汽車或電車運輸業
- 計程車客運服務業

其中以汽車運輸業最為主要，因此，一般習慣上所稱之「公路運輸業」，實際上都是指「汽車運輸業」。

汽車運輸業分類

依現行公路法，公路汽車運輸分自用與營業兩種。營業類可分為：

1. 公路汽車客運業
2. 市區汽車客運業
3. 遊覽車客運業
4. 計程車客運業
5. 小客車租賃業
6. 小貨車租賃業
7. 汽車貨運業
8. 汽車路線貨運業
9. 汽車貨櫃貨運業

公路運輸業分類

汽車運輸業主體之分類，有公營及民營之別，惟以民營為主，公營則有條件之限制。

- 公營
- 民營



公營

- 乃指中央或地方政府為汽車運輸業之主體，以邊疆及國防重要路線，或國民無力經營時為其要件。
- 至於何種路線應由中央政府或地方政府經營，則應視公路之種類、運輸之重要性及各級政府之財力而定。
- 由中央或地方政府經營之汽車運輸業，亦應依法辦理公司登記。因其雖係公營，惟使其取得法人之地位，能以企業方式經營，不受主管機關人事及財政之干擾，尤其使公路行政與經營業務劃分，以免公路監理行政與受監理之業務混而為一，庶使公路監理行政得處於超然之立場。

民營

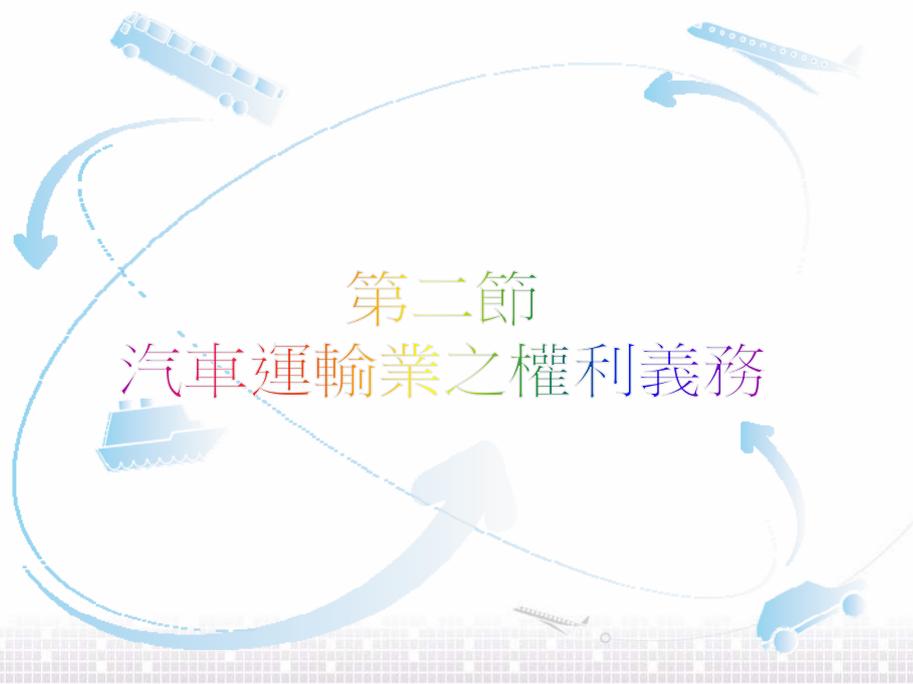
- 乃指國民為汽車運輸業之經營主體，汽車運輸業之經營，除合乎公營之條件外，應開放民營。運輸業合於獎勵投資條例之規定者，並得依該條例獎勵之。
- 長途汽車客運及公共汽車雖為公用事業，但絕不可以獨占，以免影響運輸之暢通及旅客之便利。故「民營公用事業監督條例」及「公路法」特許國民經營。
- 由國民經營可利用民間資金與活力以從事公用事業，政府不必大量投資於汽車運輸業，而得將此一方面之資金投資於其他建設，以使社會資源作最有效之運用。

汽車運輸業之申請

依「公路法」之規定，公路主管機關審核經營汽車運輸業之申請，應按下述之規定：

1. 合於當地運輸需要者
2. 確能增進公眾便利者
3. 具有充分經營財力者
4. 具有足夠合於規定車輛及站、場設備者

經政府核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起，六個月內籌備完竣，逾期撤銷其核准籌備。



汽車運輸業之權利

- 營運等費用之收取權
- 無人認領物品之取得所有權
- 補償、賠償之請求權

營運等費用之收取權

- 客貨運輸之運價，由汽車運輸業同業公會暨相關工會按汽車運輸業客、貨運運價準則共同擬訂，報請該公路主管機關核定，非經核准，不得調整。
- 旅客無票乘車或持用失效票應補收票價，如無正當理由，並得**加收百分之五十**票價。
- 運送物之名稱、性質或數量，如汽車運輸業對託運人之申請有疑義時，得檢驗之；檢驗結果，認所收運費不足者，按**四倍以下**之差額補收之。

無人認領物品之取得所有權

- 對於所有人不名之運送物、寄存品或遺留物，汽車運輸業應公告招領，經**公告一年後**，仍無權利人領取時，汽車運輸業即取得所有權。
- 前項運送物、寄存品或遺留物，如有易於腐壞之性質，或期保管需費過鉅者，或顯見其價值不足抵償雜費時，汽車運輸業得於公告期間內，先行拍賣，而保管其價金。

補償、賠償之請求權

- **損失補償之請求**：遇有非常災害時，公路主管機關為應付緊急需要，得借用轄區內之汽車、修護設備及必要人員，汽車運輸業不得藉故推諉；如因執行前項命令，而受有損失時，得就其直接損失，申請補償。
- **損失賠償之請求**：運送物因申報不符，致汽車運輸業蒙受損害，託運人應負損害賠償之責，自汽車運輸業方面言之，即為其損害之請求權。

汽車運輸業之義務

- 接受客貨運輸之義務
- 運送物交付之義務
- 遵守核定運價之義務
- 營運安全之義務
- 損害賠償之義務
- 繳交公路營運費之義務



接受客貨運輸之義務

- 公路汽車運輸之為營業者，有客運、貨運之營運，除物品依其性質，對於人或財產有致損害之虞者，汽車運輸業者得拒絕運送外，對於客貨運輸之請求即有接受之義務。
- 汽車運輸業對客貨運輸應準時安全運送之，但急病患者、郵件包裹、易腐貨務，或對於公益上有正當理由，得優先運送。

運送物交付之義務

- 此種運送物交付之請求權，無論屬於貨物託運人或受貨人，其請求權行使之對象，要為負有交付運送物之義務的汽車運輸業。
- 運送物因不可歸責於汽車運輸業之事由，致不能交付時，汽車運輸業得代為寄存於倉庫，並以倉單代替運送物之交付，其費用由貨物託運人或送貨人承擔。

遵守核定運價之義務

- 公路汽車運輸業，一方面固有收取運費之權利，而遵守公路主管機關所核定之運價，則又為其義務。中央公路主管機關得依據全國運輸情況，分區訂定。
- 運費及雜費，如有多收或應退還之情事，並應予以退還。

營運安全之義務

- 汽車運輸業對客貨運輸，有準時安全運送之義務。
- 為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，政府制訂有「道路交通管理處罰條例」，另亦有「道路交通安全規定」之制訂，對於道路交通安全之事項更有詳盡之規定。
- 可見「營運之安全」為汽車運輸業最重要之義務。

損害賠償之義務

- 汽車運輸業客貨之運送，其與旅客與託運人之間，除法律另有規定外，為契約關係以致於損害旅客或託運人之權利時，即發生侵略行為之損害賠償責任。
- 例如，依「民法」之規定；行李逾交付期間一個月仍未交付時，託運人得視同喪失，請求賠償。
- 另依「公路法」之規定，運送物喪失、毀損或遲交之損害賠償請求權，自應交付之日起，因一年間不行使而消失。

繳交公路營運費之義務

- 公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收「公路營運費」，撥充運輸獎金、安全管理及公路養護之用。
- 其徵收率不得超過運價百分之十，高速公路不得超過運價百分之二十。
- 其徵收及使用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。



第三節 汽車運輸業之營運

汽車運輸業設立之程序

- 籌備程序

1. 經營公路汽車客運業
2. 經營市區汽車客運業
3. 經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業

- 核准程序



經營公路汽車客運業之籌備程序

- 屬於國道、省、縣、鄉道者，向中央主管機關申請。
- 路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。

經營市區汽車客運業之籌備程序

- 屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。
- 屬於縣(市)者，向該縣(市)公路主管機關申請。
- 市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。

經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，

- 其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請
- 在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。

核准程序

- 公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請、認定：
 - 一、合於當地運輸需要者。
 - 二、確能增進公眾便利者。
 - 三、具有充分經營財力者。
 - 四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者。始得核准

汽車運輸業辦理公司或商業登記

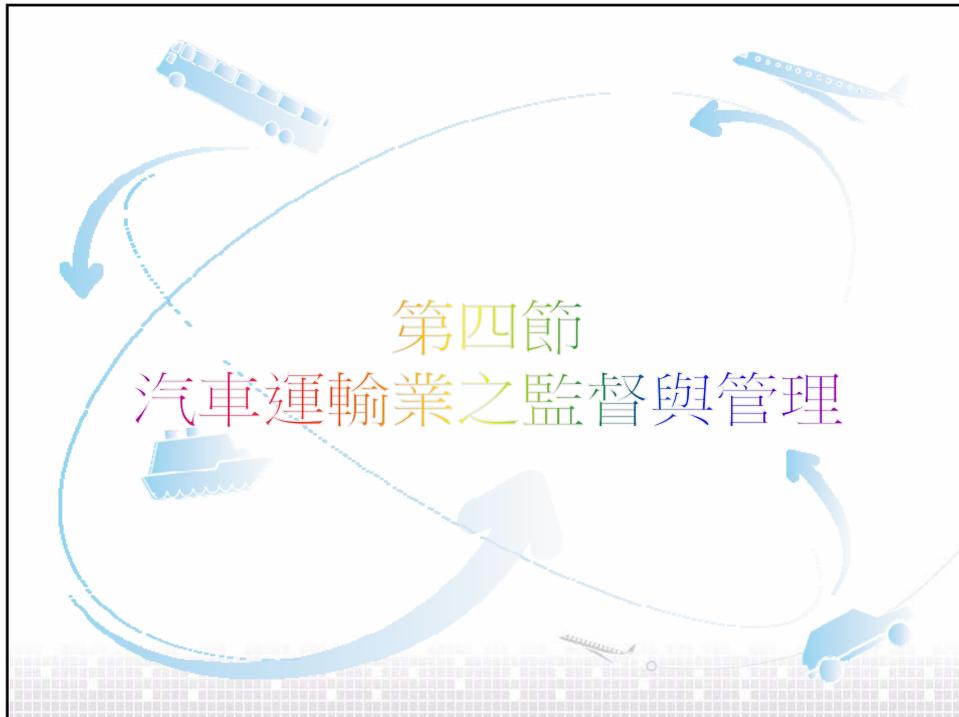
- 經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起，**六個月**內籌備完竣。
- 汽車運輸業應於籌備期間依法辦理公司或商業登記，並報請該管公路主管機關核准發給汽車運輸業營業執照及公路汽車客運業之營運路線許可證後，方得開始營業或通車營運。
- 汽車運輸業經核准籌備後，如因特殊情形未能如期籌備完成時，得報請該管公路主管機關准予延期，**以六個月為限**，逾期撤銷其核准籌備。其為公路汽車客運業或市區汽車客運業者，並應公告重行受理申請。

汽車運輸業之實施營運

- 汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日起，均應於**一個月內**開始營業或通車營運。
- 除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運者外，逾期廢止其汽車運輸業營業執照或營運路線許可證，並吊銷其全部營業車輛牌照。

汽車運輸業之聯運聯營

- 公路主管機關，應視客、貨運輸需要情形，輔導汽車運輸業發展公路與鐵路、水運、航空及公路與公路之聯運或聯營業務。




華泰

汽車運輸業之監督與管理

- 汽車運輸業之監督
- 汽車運輸業之管理



現代運輸學 Chapter 03 公路運輸業之經營與管理 3-32

汽車運輸業之監督

- 汽車運輸業變更組織、增減資產、抵押財產、宣告停業或歇業，應先報請公路主管機關核准。
- 汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為下列之處理：
 - 一、限期改善。
 - 二、經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業。
 - 三、受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。
- 前項部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸業務，不使中斷

汽車運輸業之管理(1/3)

「公路法」第四十一條：

- 公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。
- 市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。

汽車運輸業之管理(2/3)

「汽車運輸業管理規則」第三十六條第四款：

- 原營運路線因故暫時不能通行時，得借道行駛，其期限由該管公路主管機關視實際需要核定之。

「汽車運輸業管理規則」第三十九條：

- 公路汽車客運業經營路線，如有一部分跨越其他公路汽車客運業所經營之路線時，在其跨越區段內不得設站上下旅客，並不得發售區間票，但經該管公路主管機關視實際需要核定者，不在此限。

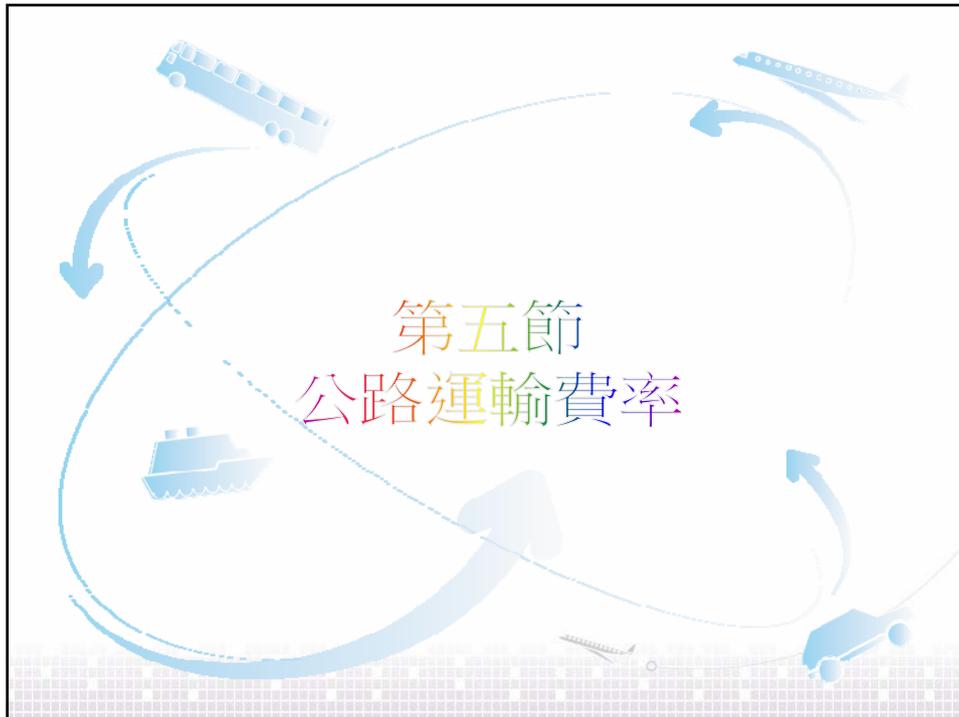
汽車運輸業之管理(3/3)

「汽車運輸業管理規則」第十七條：

- 公路及市區汽車客運業營運路線，因天災或其他特殊事故不能通行班車時，應敘明原因，並將預計恢復通車日期公告，報請公路主管機關及當地政府備查。恢復通車時，亦同。

「公路法」第六十六條：

- 汽車或電車運輸業，遇有行車事故，致人、客重大傷害或死亡時，除應採取救護或其他必要措施及向警察機關報告外，並應將經過情形向該管公路主管機關申報。



「汽車運輸業客貨運運價準則」之規定 華泰

- 依該法第四條，「公路汽車客運以一級路面普通車全票旅客每一延人公里之運價訂為基本運價，各級路面、各等級客車及各種不同身分旅客之運價，依據基本運價配合國家運輸政策，衡量負擔能力、服務價值、服務成本、競爭情形等因素分別訂定之。」
- 依該法第八條，「汽車貨運以一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價訂為基本運價。」
- 另，第九條規定，「貨櫃、零擔貨物、輕笨貨物、整體貨物、易損品、貴重品、危險品、正常工作時間以外運送之貨物以及小貨車、特種運輸車運輸之貨物，其運價得按基本運價加成計算，其加成率由中央或省、市公路主管機關核定之。」

公路運輸費率之意義與種類(1/2)

- 運輸事業供應社會公眾勞務，其所收取之費率即為單位勞務之售票，稱為運價率(費率)或基本運價，至於所謂運價、票價、運費則均指總價。
- 客票價目表(passenger fare tariff)上所記載者，為旅客一人由某地至某地之運價(票價)，其中已包含有：
 - 行車距離公里數
 - 路面等級
 - 起碼里程
 - 客車種類
 - 車資尾數之整進方法
 - 以及折扣在內

公路運輸費率之意義與種類(2/2)

- 貨物運價表(freight tariff)上所記載者為每一噸某種等級之貨物，由某地至某地之運價(運費)，其中也已包含有
 - 距離公里數
 - 貨物等級
 - 起碼里程
 - 整車或零擔
 - 折扣
 - 進整等在內

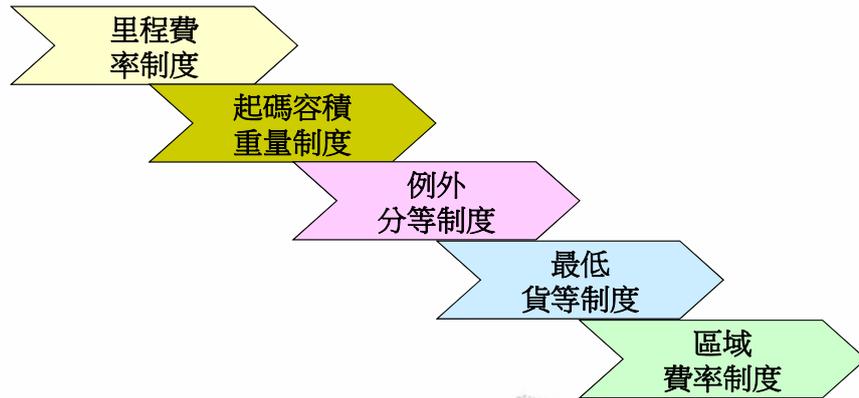
公路汽車客運業運價

- 汽車客運業一般均採用「里程運價制度」，即依照運輸距離長短，再參考有關因素決定。
- 目前我國之公路與市區汽車客運業所採用之計費制度不同，其中，
 - 公路汽車客運業統一採用里程計費制度
 - 市區汽車客運業除採用里程計費制度外，尚有單一收費與分段計費此兩種計費制度

公路汽車貨運業運價

- 汽車貨運業計算運價除採用「里程運價制度」外，亦有貨運分等制。
- 我國現時汽車貨運業之貨運並不分等。
- 美國於實際計算公路運價時，有下頁五種費率制度，一般而言乃以第一種制度為基本運價制度，而其他制度則為特殊環境因素考慮下之輔助制度。

美國公路汽車貨運業運價



里程費率制度

- 里程費率制度亦稱比例費率制，即「**基本費率**」不隨運送距離之長短而變動，「**票價**」與運送距離成正比增加。
- 例如，每噸公里之費率為1元，100噸公里之運價為100元，1000噸公里之運價則為1000元。
- 公路貨運之所以不像鐵路貨運採遞減費率制，主要是其利於短途運輸，其運輸旅程普遍不長之故。

起碼容積重量制度

- 經由公路貨車運輸的貨物中，有些是屬於體積大但重量輕的工業產品，此一輕笨特性可能是產品特性所致，也可能是因為需要特殊包裝之故。這種產品既占空間，處理成本高，運輸途中損壞率高，其計價如仍以重量為準，則承運人將蒙受不利，故承運人一般不以產品之實際重量計價，而有最低起碼容積重量 (volume minimum weights system) 之規定，計價時即以此最低重量估計之。

例外分等制度

- 對於某些特殊貨物，一般公路汽車貨物很少承運此類貨物，不適用於一般的計費制度，業者可能參考鐵路貨運的分類等級，而採用比鐵路貨運中該類貨物或類似貨物之等級費率較高(或較低)之費率以計算運價，稱為例外分等制度 (classification for exception rating system)。

最低貨等制度

- 汽車運輸不適合常距離運輸，而低等級貨物之長距離更是無利可圖。因此，業者常訂有最低費率水準，對於某些公路貨運中應該列入更低費率等級的貨物，一律按此最低貨等制度 (minimum rate step system) 之費率計算運計。此種費率制度意在表明汽車貨運業者對這些貨物之交通不加鼓勵、不表歡迎之態度。

區域費率制度

- 業者將全國分成若干區域，貨運在同一區域內之運價完全相等，不計算運輸距離，稱為區域費率制度 (block rate system)。如運輸跨越兩個區域則按兩個費率之和計算，也同樣不計算實際運送距離。
- 公路客運中常採用此種計費制度，如國內目前都市地區公車之分段收票即屬之。

公路運價計算方法及費率公式

基本運價之意義

- 客運：乃指一級路面普通車全票旅客每一延人公里之運價
- 貨運：乃指一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價

公路運價計算方法及費率公式

● 基本運價之計算

● 客運

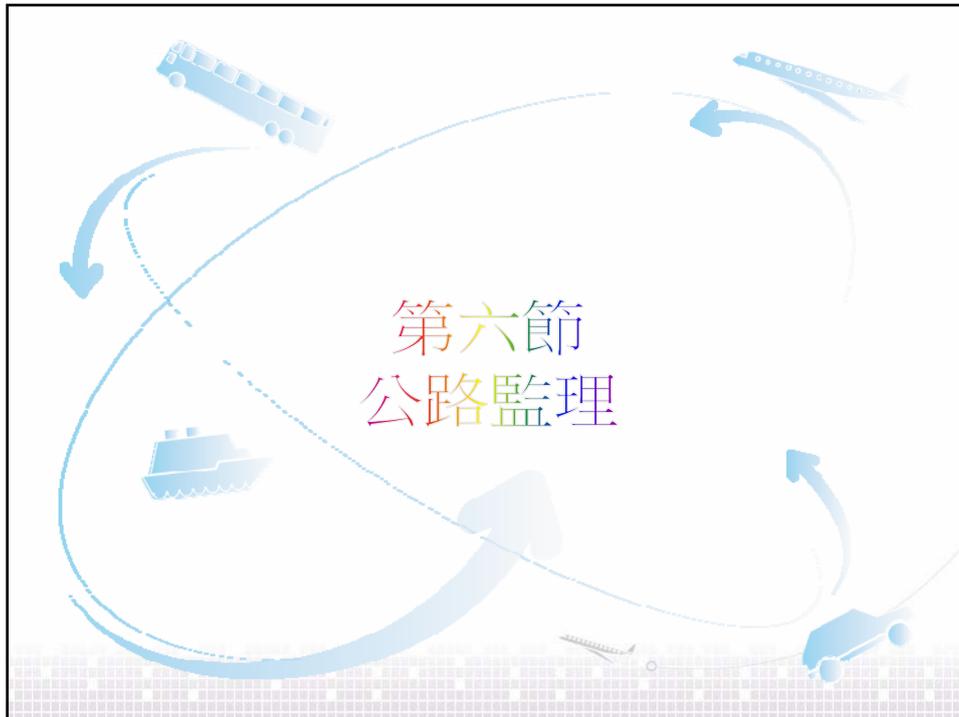
每延人公里之基本運價 = $\frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里全票乘客人數} + \text{平均每車公里各種義務性優待票人數換算成全票人數}}$

● 貨運

每噸公里基本運價 = $\frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里載運普通貨物噸數}}$

● 運價之訂定與調整

汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。



公路監理

華泰

- 「公路監理」廣義的說是為了維護公路交通秩序、確保交通安全、發揮公路功能，對公路運輸之三要素中之「人」與「車」在運輸行為中之監督管理，其依據之法令為「公路法」、「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」等。公路監理業務之最高主管單位為交通部公路總局，而交通部路政司則負責督導。

目前公路監理機構之職掌

- 汽車管理
- 駕駛人管理
- 公民營汽車運輸業督導



汽車管理

- 汽車管理，包括登記、檢驗、核發牌照、行車執照及異動簽證及動產抵押擔保登記等工作。
- 目前台灣地區監理單位對車輛檢驗工作均設置標準之檢驗線，全面進入科學化以儀器執行檢驗。

駕駛人管理

- 汽車駕駛人管理，包括考驗核發駕駛執照及異動登記等事項。
- 駕駛人分為：
 - 學習駕駛人
 - 普通駕駛人
 - 職業駕駛人
 - 重型機車駕駛人
 - 輕型機車駕駛人
 - 馬達三輪車駕駛人

公民營汽車運輸業督導

- 汽車運輸業督導工作係為輔導汽車運輸業合理經營，配合國家政策以發揮公路運輸，凡申設汽車運輸業或增加車輛案件，均依據交通部頒訂之汽車運輸業管理規則及審核細則之規定審理。

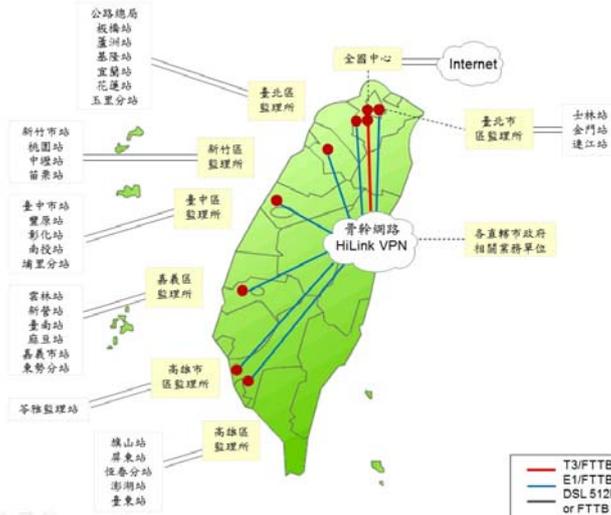
監理業務電腦化

- 提高服務水準
- 加強便民服務
- 強化業務管理
- 稅費管理
- 促進行車安全

監理業務之未來發展

- 持續建置行動智慧化監理業務
- 監理功能之強化
- 加強公路危險物品運送之管制

現行公路監理電腦系統網路共有八個作業中心



公路監理資訊系統演進圖

