

計程車駕駛人專業證照制度之研究

A Research on the Professional Certification System of Taxi-drivers

周文生 Wen-Sheng Chou

摘 要

計程車是一種介乎於私人與大眾運輸之間的輔助性運輸工具，具有付費使用之公共運輸特質，更提供私人運具所具有的方便、迅速、舒適、服務到家與免停車困擾之服務。但若管理不善，非但乘客得不到應有的服務，安全缺乏保障，更將形成社會治安上的隱憂，嚴重影響公共運輸系統的功能與發展。本研究針對計程車駕駛人執業專業證照制度之規劃，以「先測驗後講習」、「分區辦理測驗講習」、「延長考領頻次」、「實施收費制度」等策略，以提高計程車駕駛人的門檻，藉以管制計程車駕駛人的專業素質，使真正有心從事該行業者，能安心的工作，並排除以計程車為副業、藉以做為犯罪工具之潛在駕駛人，期能保障消費者乘車安全。

關鍵字：計程車、專業證照、職前講習

Abstract

Taxi is a supplementary transportation means between the private and public transport, has the features of charging public transport, and provides easy, rapid, comfortable, and door-to-door, free of parking services characterized of private vehicles. If it is not well managed, passengers could not be treated with proper service and adequate safety guarantee, and what's worse, it will constitute potential



problems in the social safety and seriously affect the function and development of the public transport system. The research, on the planning of the certification system of taxi-drivers, with strategies of “first testing and then teaching”, “regionalized testing and teaching”, “prolonging frequency of qualification tests”, and “charging system”, aims to improve the qualification entrance of taxi-drivers, in order to control the professional qualification of taxi-drivers, make those who really want to practice the career able to work with confidence, and exclude those potential drivers who take the taxi as a non-staple career and a tool of committing crimes to ensure the safety of passengers.

Key words: taxi, professional certification, pre-career teaching

一、前言

計程車是一種介乎於私人與大眾運輸之間的輔助性運輸工具，具有付費使用之公共運輸特質，更提供私人運具所具有的方便、迅速、舒適、服務到家與免停車困擾之服務。但若管理不善，非但乘客得不到應有的服務，安全缺乏保障，更將形成社會治安上的隱憂，嚴重影響公共運輸系統的功能與發展。依據內政部警政署統計（如表 1），81 至 92 年計程車駕駛人加害案件為 145 件，在各類加害案件中，以妨害性自主、強盜、搶奪及殺人案件居多，特別是妨害性自主案件占加害案件比率之 43.4%，犯罪者之所以選擇女性為被害人，首因女性反制犯罪能力較弱，其次因香水、穿著、面貌等而引發犯罪動機，又為脫離社會保衛安全體系，大多會選擇隱密地點進行犯罪之故。

司法院大法官為審理道路交通管理處罰條例第三十七條第一項規定是否有違憲疑義，曾徵詢交通部，就我國計程車駕駛人管理制度，在未來是否有可能對特定駕駛人採取某種監控或其他措施，以預防其危害乘客之行為。又計程車營運環境除需考量乘客安全外，如何保障駕駛人營業安全亦為重要課題。因此，本研究以提高計程車駕駛人的門檻，藉以管制計程車駕駛人的專業素質，使真正有心從事該行業者，能安心的工作，並排除以計程車為副業、藉以做為犯罪工具之潛在駕駛人。期能藉由建立計程車駕駛人專業證照制度，提高駕駛員素質，保障消費者乘車安全。



表 1 歷年來計程車駕駛加害案件發破統計數（含積案）

案類 年別	故意殺人	強盜	搶奪	妨害性自主	小計
81	1	10	2	5	18
82	1	12	1	8	22
83	0	12	2	9	23
84	0	5	1	11	17
85	0	3	3	10	16
86	2	5	1	7	15
87	0	5	1	4	10
88	0	8	1	3	12
89	0	0	4	2	6
90	0	0	0	2	2
91	0	2	0	2	4
92	0	0	0	0	0
總計	4	62	16	63	145

資料來源：內政部警政署

二、文獻回顧與探討

2.1 專業證照之定義

專業證照(certification)是藉由檢定某人所具備專業之特殊知能，以決定是否允許其成為某種專業的成員，而「證照」是一種法律文件，表示擁有者具備有該項行業所需要的知識能力與專業道德，並能合法的從事此行業。「檢定」是指法律許可檢核申請者資格的歷程。「證照制度」乃是先經由「檢定」，以一定的標準審核申請檢定者，合格者頒發「證照」的制度。

技能檢定制度係依據職業訓練法及技能檢定相關法規（如技術士技能檢定及發證辦法），制定技能檢定的各項規範。根據技術士技能檢定及發證辦法



(民國 89 年修正公佈)，明定主管技能檢定的機關，在中央為行政院勞工委員會，在直轄市為直轄市政府，負責推動、辦理、監督、協調及考核技能檢定各項業務。因此根據法令，技能檢定制度包括開發技能檢定職類、命製測驗試題、測驗與評量、核發證書等。技能檢定具有的功能包括：(1)導正傳統的職業觀念，提倡社會多元價值；(2)檢核技術勞工的專業能力，保障個人及消費者的權益；(3)提供事業單位人員錄用、安置、考核及升遷的參考；(4)評量職業訓練與職業教育的成效。[1、2]

職業證照制度係指某一職業從業資格的認定制度，不僅對證照持有者從事某項特定工作所需技術能力和專業知識之認定，同時也是作為個人執業、就業及升遷依據的一種制度。因此，技能檢定制度與職業證照制度相輔相成，主要的區別在於技能檢定制度強調獲取證照前的考試過程，職業證照制度則強調職業進入之門檻管制與取得證照後的工作權保障。通常來講，「執照」具有法律或法令的基礎，允許個人可以從事某些特定的行業或專業，通常由政府所頒發，目的在防止不適任者任職，維護公眾的權益；而「證照」則不具有法律效力，非進入行業服務前所必備。

2.2 技能檢定之內涵

目前世界各國辦理技能檢定有兩種方式，第一種由各行業同業公會或工會自行辦理，通過技能檢定之考驗，才能成為會員，其證書即為公會或工會的會員證，同時明確規定領有會員證，始能受僱工作，大部分歐美國家採用此方式。第二種係由政府主管機關主辦全國性各職類之技能檢定，例如日本及我國。以我國而言，技能檢定制度有以下內涵：[3、4]

(一) 開發技能檢定之職類

職類的開發依下列原則辦理：(1)與國家工業技術發展有密切關聯的職類；(2)有關大眾及個人安全的職類（似與計程車有關）；(3)因應工業發展所需新增技術工人的職類；(4)有助於保障技術工人生活的職類；(5)能促進職業訓練擴大辦理的職類；(6)有助於增強國際競爭力的職類；(7)符合承攬海外工程所需的技術能力的職類。

(二) 訂定技能檢定規範



技能檢定規範是評定參加技能檢定者是否通過測驗的標準，因此欲使技能檢定受到重視，首先必須了解如何使技能檢定規範符合企業界工作的需求，讓通過技能檢定者的技能，獲得企業界的認同，並為企業界所樂於僱用，因此，技能檢定規範必須以企業界的工作規範為參考重點。技能檢定規範，應具備下列幾項規準：(1)規範的內涵應記載從事某項職類需具備的基本能力；(2)規範內涵的標準應符合企業界的需求；(3)技能檢定規範的內涵應能做為命題的依據。綜言之，技能檢定規範是評量技術人員是否具備進入某一職業或專業所需的最基本能力，因此技能檢定規範內容必須符合企業界的需求，才能使通過技能檢定者的技能受到雇主肯定。

(三) 命製技能檢定學科與術科測試之試題

技能檢定必須依照檢定規範標準，編製學科與術科的試題，試題必須具有代表性、一致性與正確性，才能使技能檢定具有公信力。因此，行政院勞委會為維護技能檢定規範及各職類學術科測試命題之品質與均一性，特訂定「技能檢定規範製訂及學術科試題命製規則」，共有以下的規定：(1)學科測試試題方面：明訂命製學科測試試題，必須以技能檢定規範所列的相關知識為範圍；(2)術科測試試題方面：明訂命製術科測試試題，必須以技能檢定規範所列的技能標準為範圍。

(四) 評鑑技能檢定場地、機具及設備

為使承辦技能檢定單位的術科測試場地、機具及設備評鑑具有一致的標準，以維護技能檢定品質與公信力，行政院勞委會職訓局特訂定「技能檢定術科測試場地、機具及設備評鑑標準實施及管理辦法」，並規定未經評鑑合格的單位，不得辦理技能檢定術科測驗。根據「行政院勞委會職訓局辦理技術士技能檢定場地及機具設備評鑑實施要點」規定，擬申辦技能檢定術科測驗的單位，必須自行填妥自評表後，備函向職訓局提出申請，經初審通過後，再聘請專家 2 至 3 人，前往申請單位做實地評量，確定其場地及機具設備均符合規定要件，再由職訓局核發合格證書。

(五) 培訓技能檢定術科測驗之監評人員

技能檢定的術科測驗過程中，術科測驗的監評人員角色十分吃重，決定應檢者的整體表現是否過關。因此「技術士技能檢定術科測驗監評人員遴聘與責任規定事項」中明定，監評人員必需具有負責任的態度、服務精神、職



業道德，並對技能檢定工作熱心，具有公正、公平、中立及保密的立場。職訓局培訓術科測驗的監評人員是辦理技能檢定工作重要的一環，因為術科測驗監評人員的素質決定技能檢定的品質，因此甄選過程相當慎重。術科測驗的監評人員必需具備認知智能，如觀察能力、思考能力、記憶能力及創造力等，並具備專業能力，如語言表達能力、組織管理能力及該職類的術科專業智能等。

（六）辦理技能考驗及發證

我國技能檢定制度的概略流程如圖 1 所示，報名參加技能檢定後，經學術科測驗合格，由承辦單位造送合格名冊，經審核後由勞委會核發技術士證書。

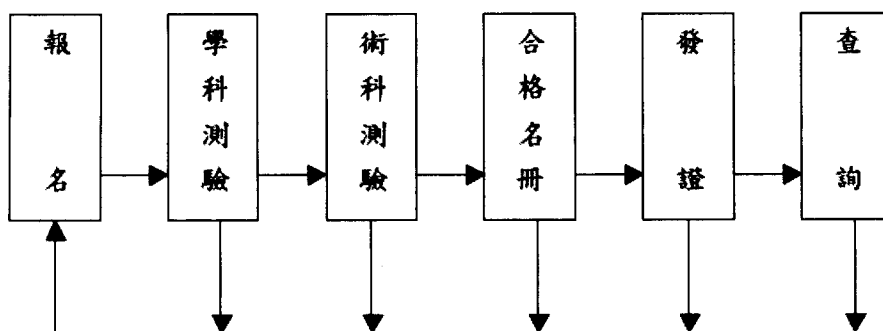


圖 1 技能檢定流程

2.3 專業證照之類型

國內各類型證照發放作業而言，可得以下各種型態：[5]

（一）以時間而言：

許多國家級的專業證照大多為一年一次，其他尚有每半年、每四個月或每季一次，較頻繁者有每週一次或平常工作日皆可之情形。

（二）以分區而言：

一般而言屬於人數較少之考試皆為統一於台北舉行，亦有採北、中、南分區舉辦者，而汽車修護技工執照考驗暨乙級汽車修護士技能檢定則輪流由交通部公路局、台北市監理處、高雄市監理處三處舉辦，然而採訓練、取照

合一之型式，則分佈於全國各地，由該訓練機構於訓練後直接測驗，合格後發予執照。

（三）以發照單位而言：

若屬狹義之公務人員由考試院依公務員任用相關規定發給考試及格證書，而各目地事業之主管機關亦有發照，如交通部、經濟部、內政部…等，然而屬執業登記證之類別者，多屬地方之直轄市及縣市政府發放，亦有委託非政府機關之民間團體發放，如人身保險業務員、救生員或教練執照。

（四）以證照發放後之考核作業而言：

大部分證照取得後即終生受用，但亦有需定期換證者，惟管制作業之嚴格程度各不相同。

就目前我國計程車營運管理制度來看，計程車駕駛人需事先取得執業登記證始得營業，姑且不論駕駛人在取得執業登記證之過程中是否輕而易舉，或是主辦機關在檢核過程中是否過於鄉愿，在形式上已屬於職業證照制度，然而在技能檢定制度方面則付之闕如，如欲將計程車駕駛人納入勞委會技能檢定體系中，因為牽涉到跨部會組織協調之問題，進行上可能將曠日廢時，因此在現存計程車營運管理上，根據技能檢定制度與職業證照制度之設計原理，謀求現有管理制度之改進將是較為可行之道。

三、計程車駕駛人執業管理問題之檢討

為要求計程車駕駛人之執業技能與保障計程車乘客之權益與安全，政府訂定各項法令，明確規範計程車駕駛人之執業資格與管理制度，其中包括：道路交通管理處罰條例、營業小客車駕駛人執業登記管理辦法…等多項法令，這些法令規定有關民眾申請計程車駕駛人執業登記證資格、相關行政作業管理措施與違規執法。

3.1 駕駛人執業管理現況

依據營業小客車駕駛人執業登記管理辦法第三條規定：「汽車駕駛人以從事營業小客車駕駛為業者，應於執業前向執業地直轄市、縣（市）警察局辦



理執業登記，領有營業小客車駕駛人執業登記證及其副證，始得執業」。因此警察機關受理執業登記申領程序，首先是對欲從事計程車駕駛工作者進行消極資格的審查，依據營業小客車駕駛人執業登記管理辦法第四條規定：「汽車駕駛人辦理執業登記，應具備資格有：(1)持有職業駕駛執照者；(2)無道路交通管理處罰條例第三十七條第一項情事之一者」。其中有關道路交通管理處罰條例第三十七條第一項規定內容為：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理營業小客車駕駛人執業登記」。

綜上上述有關計程車駕駛人執業管理的功能需求應包括：(1)駕駛人必須持有執業登記證；(2)必須有執業事實；(3)每年查驗一次，詳細說明如下：

(一) 駕駛人必須持有執業登記證

駕駛人符合規定之申請資格者，可參加講習，並接受執業相關法令及執業地之地理環境、道路狀況測驗，前項講習、測驗時間為八小時，測驗成績以滿七十分為及格。汽車駕駛人參加前述講習及測驗及格，檢附執業事實證明文件於辦妥執業登記後，始發給執業登記證及其副證。其次，依據道路交通管理處罰條例第三十六條規定，營業小客車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取登記證，即行執業；或所有人僱用未辦理執業登記之汽車駕駛人駕車者，各處新臺幣一千五百元以上三千六百元以下罰鍰。另外，營業小客車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前述規定處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。

(二) 必須有執業事實

依據營業小客車駕駛人執業登記管理辦法第八條規定，營業小客車駕駛人執業登記應記載事項如下：(1)姓名、出生年月日、國民身分證統一編號、住居所；(2)職業駕駛執照；(3)執業事實。前項執業事實係指下列情形之一：(1)受僱於計程車客運業者；(2)自備車輛參與計程車客運業經營者；(3)加入計程車運輸合作社經營者或其輪替駕駛者；(4)個人經營計程車客運業者；(5)個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛者。



(三) 每年查驗一次

營業小客車駕駛人自領得執業登記證及其副證之翌年起，應於每年出生日前後一個月內檢具下列文件，送發證警察局查驗，查驗項目包括：(1)國民身分證；(2)職業駕駛執照；(3)行車執照或執業事實證明文件。另外，依據道路交通管理處罰條例第三十六條第二、三項規定，營業小客車駕駛人，不依規定期限，辦理執業登記事項之異動申報，或參加年度查驗者，處新臺幣一千二百元罰鍰；逾期六個月以上仍不辦理者，註銷其執業登記；而執業登記證未依規定安置車內指定之插座或以他物遮蔽者，處新臺幣一千五百元罰鍰。

營業小客車駕駛人，在執業期中，犯道路交通管理處罰條例第三十七條第一項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其營業小客車執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照；營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其營業小客車執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照；依前二項吊銷之營業小客車執業登記證及駕駛執照，由主管機關通知繳銷，不繳送者，逕行註銷。

3.2 駕駛人執業管理問題剖析

(一) 安全管理問題

依據內政部警政署「強化計程車駕駛人執業管理計畫」調查結果顯示[6]，乘客搭乘計程車時，因擔心安全問題而採取措施以選擇搭乘車輛(40.53%)最高(如表2所示)，其次分別是邀同伴共乘(35.13%)、選擇搭乘時間地點(27.08%)、請親友記下車號(21.02%)、不擔心(19.98%)、其他(1.42%)。乘客認為計程車駕駛人管理問題，迫切需要解決之問題重要性之優先順序為：加強計程車犯罪預防，淘汰不良司機(41.48%)、提昇駕駛人素質(31.16%)、加強取締計程車違規(13.16%)、輔導計程車裝設衛星定位設備，監控與紀錄計程車營業狀況(12.12%)。



表 2 搭乘計程車時擔心安全採取之措施與管理問題之優先順序

項目別		次數	百分比
擔心安全問題 而採取之措施 (可複選)	不擔心	211	19.98%
	選擇搭乘時間地點	286	27.08%
	選擇搭乘車輛	428	40.53%
	邀伴共乘	371	35.13%
	請親友記下車號	222	21.02%
	其他	15	1.42%
管理問題之優 先順序	提昇素質	329	31.16%
	取締違規	139	13.16%
	犯罪預防	438	41.48%
	輔導監控	128	12.12%
	遺漏值	22	2.08%
合計		1056	100.00%

資料來源：[6]

其次，相關研究報告或調查計畫亦曾針對計程車乘客安全課題加以調查分析，如台北縣政府與台北市政府委託中華民國運輸學會執行之「九十三年度台北地區計程車營運情形調查」[7]，調查 3200 位乘客在搭乘計程車時，是否會擔心司機危害到安全，有 47% 的乘客在搭乘計程車時有些擔心司機會危害到自己的安全問題（如表 3），有 12.59% 的乘客非常擔心司機會危害到自己的安全，僅有 16.78% 的乘客從不擔心這個問題。對於計程車司機提供的服務水準，最在意的項目為不故意繞道（43.28%）以及不抽菸嚼檳榔（43.28%），其次為遵守交通規則（37.78%）、服裝儀容整齊（37.09%）、不談論政治議題（29.09%）、不拒載短程（28.63%）、不任意推銷商品（10.94%）。對照九十一年度調查計畫之調查結果[8]，為非常擔心（13.5%）、有些擔心為（43.7%），從不擔心（20.8%）。

再由現代婦女基金會委託傳訊電視民調中心，針對台灣地區滿十三歲以上婦女以電腦輔助電話訪問方式下進行之調查結果顯示，婦女對於公共場所的人身安全仍是最為擔心。其中，搭乘計程車的安全問題仍是婦女最為憂慮



的一項，統計數字中有高達八成的（81.9%）的婦女擔憂。民國八十五年彭婉如命案的發生，內政部警政署公布當時全台領有計程車執業登記證的駕駛共有 125,430 人，其中具有前科紀錄者為 46,877 人，比例高達 37%，犯罪原因不乏票據、背信等罪，雖並非都是重大刑案，但其中有一萬多名計程車司機則是違警的列管對象。雖然這些犯罪者並不能代表大多數的計程車優良駕駛，但這些人卻足以造成一般社會大眾搭車時心中的恐懼，致使計程車營運市場萎靡不振，進而影響駕駛員的生計。

表 3 是否會擔心司機危害到安全與最在意的服務項目

項目別		九十一年		九十三年	
		次數	百分比	次數	百分比
否會擔心司機 危害到安全	從不擔心	657	20.8	537	16.78
	無意見	673	21.3	722	22.56
	有些擔心	1377	43.7	1504	47.00
	非常擔心	425	13.5	403	12.59
	遺漏值	22	0.7	34	1.06
最在意的服務 水準項目（最 多可選三項）	不拒載短程	1089	34.5	916	28.63
	不故意繞道	1387	44.0	1385	43.28
	不任意加價	792	25.1	817	25.53
	不推銷商品	281	8.9	350	10.94
	不抽煙嚼檳榔	1346	42.7	1385	43.28
	遵守交通規則	1122	35.6	1209	37.78
	服裝儀容整齊	998	31.6	1187	37.09
	不談論政治議題	661	21.0	931	29.09
	其他	35	1.1	34	1.06
	遺漏值	0	0	16	0.50
合計		3154	100.0	3200	100.00

資料來源：[7、8]

（二）證照管理問題

1. 受理考領之頻次偏高不符合成本效益



目前測驗間隔並無規定，係由各縣市警察局自行訂定測驗時間，未通過測驗者於下一次測驗時，即可再參加測驗，因此，欲擔任計程車駕駛者，可隨時申請參加測驗，並取得計程車執業資格，造成計程車專業性低（行業流動率高及兼職駕駛人比例偏高）。另外亦造成行政人力、經費等資源不符合成本效益之問題。

2. 執業登記證取得過於容易

目前除了測驗內容過於簡單之外，而且並未限制錄取名額上限，容易造成司機供過於求及素質差異過大的現象，更由於目前的執業登記證取得容易，駕駛人素質無法提昇，應嚴格管理以維持駕駛人水準。

3. 講習課程時數各縣市規定不一

目前的「講習」、「測驗」係授權各警察局自訂，但各地標準不一，易造成投機及作業困擾。

4. 執業登記證之撤銷管理漏洞

有關執業登記證之撤銷因監警尚未連線作業，許多判決確定之案件因未接獲通知，致無法撤銷，形成管理漏洞。故產生駕駛人在執業期間犯下第三十七條所列各罪之一經判決確定者，依法應吊銷執業登記證、駕照，但其執行常因刑事偵辦時為查明其是否為計程車駕駛或核處地（刑事單位）未能及時通報管理單位，易造成管理漏洞及執行成效。另外，執業登記證逾期除沒入外另予告發，造成業者抱怨雙重處罰。

5. 營業區高度重疊造成異動管理漏洞

同一營業區內常造成各縣市高度重疊甚或完全相同縣市之問題，完全相同者有：(1)台北市、台北縣與基隆市；(2)新竹縣與新竹市；(3)台中市與南投縣；(4)嘉義縣與嘉義市；(5)台南市與高雄市。同一營業區而不同縣市時，卻有不一樣之運價標準，也常形成乘客與業者之糾紛。同一營業區而當不同縣市考取之難易度不同時，容易給報考者有投機之機會。

四、專業證照制度之規劃

4.1 規劃緣起

計程車駕駛人「專業證照」制度的實施，是為因應時代潮流與法令修正



的需要而提出，茲將其緣起說明如下。

(一) 因應時代潮流

計程車駕駛人加害乘客、販毒及其他犯罪行為偶有所聞，計程車因交通違規而發生交通事故亦不乏所見，同時拒載短程、繞道、車內吵雜、不整潔、收費爭議…等運輸秩序現象，甚而是服務態度不佳等，更是消費者搭乘計程車時所在意的。上述這些現象，都攸關著計程車駕駛人的素質問題，而計程車駕駛人的素質會形塑成消費者對該行業的觀感與評價，直接影響著消費者搭乘的意願及計程車駕駛人的收入；因此，不論國內或國外，如何提昇或管制計程車駕駛人的素質，儼然已成為計程車行業成敗與否的關鍵課題。在現有的法令基礎下，職司計程車駕駛人素質的提昇或管制的政府主管機關是警察機關。因此，內政部警政署居於負責與主動積極行政的立場而言，乃提出「專業證照」制度的構想，以改善上述問題及因應時代潮流。並調查駕駛人對推行執業登記專業證照制度之意見，以贊成的比例最高(43.03%)，其次依序為非常贊成(37.98%)、無意見(12.50%)、不贊成(3.15%)、非常不贊成(2.86%)，詳細結果如表 4 所示。

表 4 計程車駕駛人對推行執業登記專業證照制度之意見

項目別	次數	百分比 (%)
非常贊成	398	37.98
贊成	451	43.03
無意見	131	12.50
不贊成	33	3.15
非常不贊成	30	2.86
遺漏值	5	0.48
合計	1048	100.00

(二) 因應法令修正

「營業小客車駕駛人執業登記證管理辦法」(以下簡稱「管理辦法」)於 92 年 4 月 1 日修正，其中有關測驗、講習之措施關係著計程車駕駛人素質的提昇或管制的課題，為配合「管理辦法」的修正，因此規劃藉由比較完整的測



驗、講習措施，來達到「專業證照」制度的目標，俾能提昇或管制計程車駕駛人的素質。

有關「管理辦法」對於測驗、講習之相關內容說明如下：

1. 修正後之相關條文

第六條 汽車駕駛人辦理執業登記前，應先參加講習，並接受執業相關法令及執業地之地理環境、道路狀況測驗。

前項講習、測驗時間為八小時，測驗成績以滿七十分為及格。

第一項講習、測驗，由直轄市、縣（市）警察局自行或委託相關機關（構）或團體辦理。

第七條 汽車駕駛人參加前條講習及測驗及格，檢附執業事實證明文件於辦妥執業登記後，始發給執業登記證及其副證。

前項汽車駕駛人應自測驗及格之日起六個月內辦妥執業登記，逾期者應重新參加講習及測驗。

2. 法規修正之內容

(1) 講習測驗之順序：管理辦法第七條第一項規定，由「先參加講習，再接受……測驗」，修正為第六條第一項「先參加講習，並接受……測驗」。

(2) 講習測驗時間：增訂為「講習、測驗時間為八小時」。

(3) 辦理講習之機關（構）：舊管理辦法第七條第三項規定「講習、測驗計畫由……警察局定之」，修定為第六條第三項「講習、測驗，由直轄市、縣（市）警察局自行或委託相關機關（構）或團體辦理」。

3. 未修改之內容

(1) 測驗及格成績：以滿七十分為及格。

(2) 執業登記程序：資格審查→講習測驗→執業登記→逾期(六個月)登記則重新講習測驗。

(3) 測驗內容：執業相關法令及執業地之地理環境、道路狀況。

4.2 專業證照之實施策略

洗衣業者與理容業者尚且需要經過講習測驗才能取得營業證照（「專業證照制度」），更何況涉及「人身安全」、「人身自由」之計程車業者，何以長期以來沒有「專業證照制度」！為了順應時代潮流、提高計程車駕駛人之「專



業素質」，因此，計程車執業登記證必須朝「專業證照」的方向設計；該「專業證照制度」的設計，並期望能達到「三贏的目的」（業者擁有更寬廣的經營空間、消費者的搭乘安全與品質能獲得保障、政府善盡積極福利行政的責任）。

4.2.1 策略方案組合

為提高計程車駕駛人之「專業素質」，本研究採用「專業證照」管理策略。有關採用「專業證照」之實施策略方案，本研究參考第 2.3 節各種專業證照類型，分別由時間、分區兩種方式，進行各種策略方案之組合，說明如下：

（一）就時間而言：

本研究針對證照考試時間間隔，分別抽樣調查全國各縣市計程車駕駛人 1,081 人，詢問其對考試頻率之意見，調查結果以一年一次所佔比例最高 (50.67%)、其次分別為六個月一次 (16.70%)、三個月一次 (11.93%)、每月一次 (11.35%)、兩個月一次 (7.25%)，詳細結果如表 5 所示。

表 5 計程車執業登記證考試頻率之意見

項目別	次數	百分比 (%)
每月一次	119	11.35
兩個月一次	76	7.25
三個月一次	125	11.93
六個月一次	175	16.70
一年一次	531	50.67
遺漏值	22	2.10
合計	1048	100.00

（二）就分區而言：

台灣地區計程車客運業營業區域劃分，主要以計程車登記營業之主事務所（縣、市）為基礎，加上鄰接的各縣市而成，例如台北市營業區係指登記在台北市之計程車，可以在台北市營業外，亦可以在台北縣、桃園縣、基隆市與宜蘭縣營業。目前台灣地區共計二十三縣市，故共有二十三個營業區。由於目前營業區劃分方式以主事務所所在地來劃設，緊鄰的縣市間之營業區高度重疊，甚至有完全相同者，如(1)台北市、台北縣與基隆市；(2)新竹縣與新竹市；(3)台中市與南投縣；(4)嘉義縣與嘉義市；(5)台南市與高雄市。由於台



灣地區幅員不大，計程車在相同營業區往返跨越縣市之情形十分普遍，計程車駕駛人分別由各縣、市管理，由於管理制度不同、步調不一，造成管制措施無法有效落實。

本研究參考曾平毅君於「台灣地區計程車營業區與牌照數量管制基準之研究」[12]中所提計程車數量、計程車駕駛數量、人口數、土地面積、道路面積、人口密度、平均年所得、交通量…等因素，以目前五個監理所轄區(非營業區)作為分區之參考範圍，並考量報考人數，及分區內各縣市警察局之承辦條件，其分區結果初步建議如下：

1. 台北區：包括台北市、台北縣、基隆市、宜蘭縣等四縣市。
2. 新竹區：包括桃園縣、新竹市、新竹縣、苗栗縣等四縣市。
3. 台中區：包括台中縣、台中市、彰化縣、南投縣等四縣市。
4. 嘉義區：包括雲林縣、嘉義縣、嘉義市、台南縣、台南市等五縣市。
5. 高雄區：包括高雄市、高雄縣、屏東縣等三縣市。
6. 花東區：包括花蓮縣、台東縣等二縣市。
7. 離島各區：澎湖縣、金門縣、連江縣分別各自為單一獨立分區。

4.2.2 短期配合措施

有關採用「專業證照」之實施配合措施，本研究透過內政部警政署交通組邀請全國各縣市警察局業務主管與承辦人員、各地區計程車公（工）會代表，分別舉辦訪談與座談會，以及成本面、效益面與可行性等層面之考慮與評估，最後達成四項短期共識措施及三項中長期實施策略說明如下：

策略一：講習測驗順序由「先講習後測驗」修正為「先測驗後講習」

說明：1. 「先測驗後講習」並不違背管理辦法第六條規定之「先參加講習，並接受執業相關法令及執業地之地理環境、道路狀況測驗」，因為管理辦法第七條於修正前是規定「先參加講習，再接受……測驗」，目前修正為第六條「先參加講習，並接受……測驗」。因此，若將講習測驗之順序調整為「先測驗後講習」，並未違背管理辦法第六條之規定。

2. 「專業證照制度」的設計，主要是為了提高加入計程車行業之門檻，以提高計程車駕駛人之「專業素質」，但為顧慮到憲法對人民工作權之保障，及避免因制度改變而引起業者之不適應，因此只對「新進



人員」採用「先測驗、後講習、再領證」的方法，以排除想把計程車當副業、或藉計程車做為犯罪工具之潛在駕駛人，並提升真正有心從事計程車行業駕駛人之專業智能。

3. 本研究建議講習測驗順序以採「先測驗後講習」之模式為佳。測驗之目的在於對報名者實施「資格測驗」，而講習之目的則在於「養成」符合資格者之專業駕駛能力的「教育或訓練」，而非測驗前之「補習」。若為符合法令「明確性原則」，則建議將管理辦法第六條修正為「先測驗後講習」。測驗通過後，必須參加講習，講習期日由各分區自行訂定。不能完成講習者，必須於半年內完成之；所謂完成講習者是指全程參加當梯次之講習沒有缺課，並通過講習後之評鑑者而言。各分區應自行訂定測驗講習評鑑標準。測驗合格者或完成講習者應分別發給合格證書，完成講習者才可申領執業登記證。

4. 優缺點分析：

- (1) 「先講習後測驗」、「先測驗後講習」各有其優缺點，目前各警察局幾乎是採行「先講習後測驗」之模式辦理，但亦幾乎形成「講習」是測驗前之「補習」的現象，不但徒具講習形式、浪費公帑，而且降低了計程車駕駛人之素質。若採用「先測驗後講習」，則欲考領執業登記證者，須於報名、通過消極資格審核後，應先通過測驗，始能參加講習，而講習合格後才發給執業登記證。因此，測驗之目的在於對報名者實施「是否符合計程車駕駛人應具備之資格」測驗，而講習之目的則在於「養成符合資格者之專業駕駛能力」，可避免「先講習後測驗」之缺失，作為計程車駕駛人之資格篩選，又可達到養成教育之目的。又若先實施 6 小時之講習，再以測驗方式將之淘汰，則可能引發被淘汰者之不滿，這將不符合人性化之設計。
- (2) 本策略改變現行「先講習後測驗」之補習方式，對於新加入執業者，其進入門檻較為嚴格，可提高駕駛人素質，但相對造成入行困難，車行雇用司機（靠行）人數減少，衝擊車行業者利益。

策略二：實施「分區測驗講習」

說明：1. 駕駛人仍可向申請地（執業主事務所所在地）之警察局報名，受理報名之警察局則應將通過資格審核者通知當事人及主辦機關，方便



主辦機關通知當事人前來參加測驗及講習。

2. 由主辦機關統一辦理各項作業，如測驗講習之通知、測驗時間與地點、測驗範圍、測驗試題、講習時間與地點、課程內容、師資聘請、教材編定、成績計算及其他相關庶務等。
3. 優缺點分析：採用「分區測驗講習」統一辦理測驗講習，能配合各地區之交通特性而實施測驗講習，透過「測驗講習」的方式來提高加入計程車行業之門檻，以杜絕輕易或隨意即可取得執業登記證之現象，因此「分區測驗講習」可控制品質、節省成本（含人力、物力），但對於有心加入本行業工作之民眾而言，則有「刁難」、「不方便」之感。

策略三：延長受理申請執業登記考領頻次

- 說明：1. 執業登記考領頻次應延長為每一至三個月辦理一次，但各分區應統一，而外島地區則由該縣市自行決定考領頻次。目前各縣市警察局有每週舉辦一次或兩次者，也有每月舉辦一次或兩次者；同時各縣市警察局每個月報名人數懸殊，有個位數者，也有 60~70 人者，甚至於也有 500~600 人者；又報名後能參加測驗者幾乎全數通過，門檻過低，造成營業小客車駕駛人素質參差不齊，甚至低落之普遍現象，因此必須提高管制門檻，延長考領頻次。
2. 優缺點分析：本策略實施之後，將大幅降低各縣市警察局業務量，可減少人力與經費需求，但民眾欲申請考領執業登記證期程延長，對於失業者無法短期間取得執業資格從事駕駛工作，可能造成失業人數上升問題。

策略四：實施「收費制度」

- 說明：1. 目前並未採收費制度，這不但形成「拿人民納稅錢，由政府為特定人辦理考前補習」的不合理、不公平現象，而且無形中降低了門檻。因此，本研究建議依「使用者付費」原則及「規費法」的規定，參照「公路證照及監理規費收費辦法」及「公路證照及監理規費費額表」[9、10]採取收費制度。有關收費項目、標準詳如第六節說明。
2. 優缺點分析：採取收費制度不但可杜絕此不合理、不公平現象，也可提高新進計程車駕駛人之門檻，更能將所收之經費用於講習之師資、教材、測驗題庫及證照文件處理上，以符合「使用者付費」的

原則。在符合「規費法」規定的情況下，這將使得執業駕駛人之專業素質提高，警察局也不必礙於缺乏預算而難以推動執業駕駛人之「專業證照制度」。但收費制度涉及地方財政收支及預算編列，仍須先與各地區警察局進行瞭解與溝通。

4.2.3 中長期配合措施

策略一：執業登記證 IC 卡化管理

- 說明：1. 執業登記證 IC 卡化，將 IC 卡驗證機制帶入計程車內與現行計費表結合。駕駛員辦理執業登記時發給駕駛員 IC 卡，若無此卡則無法啟動計費表營業。駕駛員 IC 卡之執業登記管轄地(縣、市)代號，與車輛 IC 卡計費表內車籍地(縣、市)代號不同時，則無法啟動計費表營業。駕駛員改受雇其他車行而未向警察機關辦理異動登記時，執業登記證年度審驗即可比對駕駛 IC 卡內受雇資料是否曾異動而予以處分。在駕駛員 IC 卡上設定執業登記證有效期限，期限一到即無法開啟計費表營業，必須於期限屆滿前至警察局辦理年度查驗後更新駕駛員 IC 卡資料。
2. 優缺點分析：運用 IC 卡做為計費表啟動鑰匙及紀錄個人行車資料，可供警察人員稽核需求，同時具備自動收據列印收據即顯示駕駛人個人資料，以供乘客核對、客服使用。目前全面實施之缺點在於 IC 卡發卡管理機制，必須由中央交通主管部門統籌規劃，惟相關人力與經費負擔，相管部門不願意配合，致使 IC 卡功能無法全面應用。

策略二：推動委託公工會執行「職前與在職教育訓練」

- 說明：1. 藉由執業登記前之講習，培養其建立正確服務道德觀念，以提供乘客舒適、安全的服務，進而使計程車駕駛成為具高度技能之專精行業。駕駛人開始執業後，應定期接受在職教育訓練，了解相關法規之增修訂內容，避免因對相關法令不熟悉而違反規定，同時強化專業知識，提昇行車安全。
2. 優缺點分析：推動委託公工會協助政府宣導政令，或由政府提供場地並授權公工會執行辦理職前與在職教育訓練作業，可減輕行政部門的負擔。惟相關法令與制度必須加以檢討修正，授權賦予公工會職權，以利對業者與駕駛人有所規範。



策略三：成立「××區計程車管理諮詢委員會」，推動「人車合一」管理制度

說明：1. 國內目前計程車之管理，分別由公路主管機關（主要負責營運管理與費率審核訂定業務）、公路監理機關（主要負責牌照與駕照業務）、警察機關（主要負責執業登記證業務）及社政機關（主要負責計程車合作社管理業務）負責，由於各機關各有其主要業務、彼此間之協調聯繫不方便等因素，以致於常發生管理效率低落及管理疏漏之現象。據瞭解鄰國日本對於計程車運輸業之管理係由政府制定政策，交由民間團體執行及管理，例如：日本運輸省鑒於計程車駕駛人態度之惡劣，經國會反映後，於 1969 年 12 月成立「東京都計程車近代中心」，專責管理東京都計程車業登記、考核及服務品質。該中心係財團法人組織之民間團體，成立八個月即獲得國會制訂計程車業務適正臨時措置法，據以施展雷厲風行的作風，將計程車業者之服務水準提升至車內清潔、服務親切之地步；新加坡亦是由政府決定採取集體發給康福計程車合作社牌照，康福計程車合作社是一非營利的民間團體組織，負責牌照的發放及管制、計程車駕駛訓練、購車、福利等業務。

2. 優缺點分析：未來計程車管理之相關政策，責成由營業區內之公路主管機關與地方政府、計程車公、工會、學者專家，共同成立「××區計程車管理諮詢委員會」，負責擬定同一營業區之駕駛人測驗與講習、牌照發放標準與車輛數量管制、車身顏色與標識、品牌車隊管理與評鑑、費率結構與水準…等授權地方可辦理事宜。同時可有效改善各機關彼此間之協調聯繫不方便與管理效率低落、管理疏漏…等問題。

五、分區測驗與講習之規劃

為嚴格管制新進計程車駕駛人之專業素質、避免造成欲考領者之投機心態、以及避免行政資源之浪費等情形，應聯合鄰近縣市成為「分區」，以「統一辦理測驗講習」，但分區後之測驗講習應避免「不便民」，以免因「不便民」而使得該「專業證照制度」的推動受到了阻礙。



5.1 業務分工

- (一) 基於品質管制與避免行政資源浪費等因素之考量，以「分區統一辦理」為原則；在「分區統一辦理」、「避免造成不便民」、「可分站實施」的原則下分區測驗講習。
- (二) 「統一測驗講習」(非集中測驗講習)為原則：
 1. 時間地點統一：各區統一於同一時間地點實施為原則，若參加測驗講習之駕駛人因交通地理環境不能當天往返者，則可規劃分站於另一警察局實施，以避免造成報考者之不便。
 2. 題庫統一：應製作多套題庫，各套題庫並應區分不一樣之難易度。
 3. 各區應訂定測驗講習執行要點，以統一測驗講習時數、測驗內容、課程內容、評鑑標準等。
- (三) 通過人數：在「專業素質門檻」管制之機制下(如測驗難易度、講習時數之增加、報名收費等機制)，由市場機制自由決定。

5.2 測驗科目與講習課程

(一) 測驗科目及相關措施

有關測驗之目的、內容、評鑑方法、分區測驗及跨區營業者之測驗等措施說明如下：

1. 測驗目的：為計程車駕駛人積極資格之審核，用以甄選欲成為一位計程車駕駛人應具備之基本條件。
2. 測驗科目：測驗目的既然為計程車駕駛人積極資格之審核，則欲成為一位計程車駕駛人，其至少應熟悉管理辦法所規定之「執業相關法令及執業地之地理環境、道路狀況」等，本研究調查駕駛人對考試科目之意見結果如表 6 所示，以交通法令所佔比例最高(60.69%)，其次分別為基本禮儀(37.02%)、地理環境(28.63%)、車輛保養(26.53%)、車禍處理(23.28%)、基本英語會話(17.18%)、其他(3.72%)。故建議測驗科目有兩科：第一科為執業法令，包括執業相關法令，如「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全規則」、「道路交通標誌標線號誌設置規則」、「公路法」、「汽車運輸業管理規則」、「營業小客車駕駛人執業登記證管理辦法」、「警察機關辦理計程



車駕駛人執業登記管理事項作業要點」……等法令與執業有關之內容。第二科為執業地理，包括執業地地理環境、道路狀況等。聯合測驗分區內各縣市地理環境、道路狀況等之題目數量，應斟酌實際地理環境、報考者之主要營業地等因素，依適當比例分配之，避免題目過度集中於非執業縣市之地理環境或道路狀況。

表 6 計程車駕駛人對於考試科目之意見

項目別	次數	百分比 (%)
交通法令	636	60.69
地理環境	300	28.63
車禍處理	244	23.28
車輛保養	278	26.53
基本英語會話	180	17.18
基本禮儀	388	37.02
其他	39	3.72

註：本題為複選題

- 測驗時間：每科 1 小時(含中場休息時間)，兩科共 2 小時。
- 及格分數：及格分數為七十分，兩科均需及格，而不是平均分數。
- 分區辦理：由各分區聯合轄內縣市自行辦理測驗相關事項；測驗科目應編撰多套題庫（至少十套），區分難易程度，「執業法令」題庫可由警政署統一編撰。
- 跨區營業者之測驗：已取得執業登記證欲跨區營業者，必須重新參加新執業地「執業地理」之測驗，但不必重新參加「執業法令」之測驗；跨區測驗及格者，始得跨區營業；但五年內返回原營業區營業者，不必重新測驗。跨區測驗辦理之頻次仍以該分區設定之辦理頻次為原則，但為兼顧「個人車行」之工作權，屬「個人車行」之司機，可於報備後測驗前先跨區營業，但事後補測驗若不及格者，則不得跨區營業。

（二）講習課程及相關措施

- 講習之類別有職前講習與職中講習（在職訓練）兩種。目前實施之講習類別應為職前講習，屬「養成教育」之性質，以培養報名之駕駛人能達到「專



業駕駛資格」為目的，而非測驗前之補習班；而職中講習則屬「在職訓練」之性質，用以幫助已取得專業駕駛資格者「維持或提昇專業能力」為目的。

2. 目前之講習是屬職前講習「養成教育」之性質，但各警察機關之講習方式、時間、內容、師資均不一，難以達到「養成教育」之目的。在講習方式方面，有委託辦理者，有採用師資授課者，有影帶講習者，抑或有前兩者輪用者；至於講習時間方面，有4小時，2小時，1小時，甚至未辦理講習者；在內容與師資方面，各警察機關之辦理情形，也幾乎均因未把握講習目的而有不同之情形。
3. 本研究建議將現階段之講習定位為「職前講習」，屬「養成教育」之性質，用以培養通過測驗之駕駛人能達到「專業駕駛資格」為目的，而非測驗前之補習班；至於未來則建議能辦理「職中講習」（屬「在職訓練」之性質），用以幫助已取得專業駕駛資格者「維持或提昇專業能力」。
4. 為了提高並管制計程車駕駛人之素質門檻，本研究建議有關講習之方式、時間、內容、師資、教材及其他相關措施說明如下：
 - (1) 講習時間：依管理辦法之規定「講習、測驗時間為八小時」，扣除測驗時間2小時，因此講習時間總共為6小時。
 - (2) 講習課程與時間由各區依講習目的自行訂定，由計程車駕駛人對職前講習課程之意見如表7所示，以交通法令所佔比例最高(26.52%)，依序為基本禮儀(32.63%)、基本權利與義務(25.19%)、車輛保養(25.10%)、車禍處理(24.14%)、地理環境(21.28%)、基本英語會話(15.74%)、其他(2.39%)。因此本研究建議講習課程應包含基本禮儀、交通法令、車禍預防與處理、以及其他參考科目（如避免被害與治安維護、地區特性、車輛保養、權利義務等）。各課程至少應講習1小時。
 - (4) 講習師資：依相關規定辦理，亦可聘請資深之優良司機擔任師資。
 - (5) 講習教材：應發給講習之教材或講義，教材由各區自行編訂。
 - (6) 講習評鑑：須全程參加當梯次之講習課程，不得缺課；講習後之評鑑以七十分為及格。



表 7 計程車駕駛人對職前講習課程之意見

項目別	次數	百分比 (%)
交通法令	596	56.87
地理環境	223	21.28
車禍處理	253	24.14
車輛保養	263	25.10
基本英語會話	165	15.74
基本禮儀	342	32.63
基本權利與義務	264	25.19
其他	25	2.39

註：本題為複選題

(三) 優缺點分析

分區測驗與講習之實施目的，主要是整合同一營業區內各縣市之管理制度，避免在同一營業區內因不同縣市別而出現測驗門檻與講習標準不一，駕駛人集中至較寬鬆之縣市報名測驗與講習。但實施此一策略之缺點，則有測驗題庫命題因跨越多個縣市，而各縣市可營業範圍不同，地理環境命題範圍不易界定之問題。

六、實施收費制度之規劃

基於「使用者付費」之原則，凡汽車駕駛人欲藉由申請計程車執業登記證以持證營業之過程中，管理或發證單位於辦理時所支出之人事成本、管理成本、及其他軟硬體或耗材之成本，應由申請人負擔部分費用，其目的並非欲藉此增加政府之財政收入，而在於藉由收費制度的建立，來達到強化計程車駕駛人執業管理的目的，以及公共資源更合理妥善的分配與運用，因為「使用者付費」最大的好處是能促使資源的運用較有效率，「使用」公共勞務和「付費」的關係一旦建立，所有使用者就需要對其所享受的服務負擔部分費用。管理機關在計程車營運管理中，以對計程車駕駛人的要求而言，無非希望其達到一定的素質，並讓不適任者無法通過門檻，而收費制度除了追求公共資



源的公平性之外，透過收費方式所得的財源如能妥善運用在加強計程車駕駛人專業素質要求之門檻管制上，可達到多重的目標與效益。

（一）規費定義與分類

規費乃對於個別利用國家活動所為之收入，雖有別於租稅之絕對強制性，惟亦兼有強制與管理之作用。規費為政府機關因提供特定服務、設備或特定某種權利，或為達成某種管制政事目的，而對特定對象收取之費用，如證照費、查驗費、服務費、登記費、考試費、許可費、訴訟費、非訟費。依前述定義，規費收取之目的，旨在合理反映各項業務之辦理成本，達到財政負擔公平原則，並非以增加政府財政收入為主要考量。[11]

規費分類可依計費標準分類與依服務性質分類，依計費標準分類為：(1)成本性規費—如檢驗費；(2)受益性規費—如登記費、證照費；(3)特許性規費—如夜總會許可年費。依服務性質分類為：(1)公路證照費（號牌費、證照費、書表作業費）；(2)汽車考檢驗費（考驗費、檢驗費）；(3)道路使用費（汽車燃料使用費）。[8、9]

（二）收費項目與標準

根據規費法第七條第一項第三款及第四款，計程車駕駛人執業管理規費性質屬行政規費。從汽車駕駛人報名參加測驗開始，乃至講習、領證、換證、補證，收費時機與金額規劃如下：

1. 報名測驗：

駕駛人報名參加測驗時，須繳交報名測驗費 600 元，始得參加測驗，若僅考一科地理環境者，收取 300 元之費用，申請人參加測驗後領取測驗成績單，理論上應有「通過」與「不通過」兩種情形，如「不通過」則申請人應重新報名參加測驗，如果「通過」則進入講習之程序。如駕駛人繳交報名費後發現不符報考資格（如遇處罰條例第三十七條第一項之情形），應即退還報名費。

2. 講習：

申請人通過測驗後如未於六個月內參加講習，則須重新報名參加測驗，而於六個月內參加講習卻「不合格」者，亦須重新報名，為落實提昇講習的實質效果，講習課程應訂定一審慎之標準與管理措施，檢核講習合格與否，本計畫規劃於講習前先收費，若申請人參加講習而不合格者，金額不予退還，而合格者則發予講習及格證書，收費金額為 1000 元；因為講習費用牽涉到講



習人數、講習師資（鐘點費、評鑑費）、場地費（水電、租金）、講習器材或講義費、證書費等，各地成本將有所不同，所以約略取 1000 元。

3. 證照：

申請人持講習及格證書欲申領執業登記證者，需繳交 200 元之證照費用，換證、補證之費用亦同。

表 8 本研究規劃與日本東京現況比較表

日本東京申領執業登記證相關費用				本案規劃	
項目	費用 (日幣)	費用 (新台幣)	備考	費用 (新台幣)	備考
報名	1700	500		600	僅考一科者 300
測驗	3300	1000	地理、技能測驗	0	由報明費吸收
講習	6800	2000	不供應午餐	1000	含講習及格證書費
領證	1700	500		200	換證、補證亦同
合計	13500	4000		1800	
執業事項變更	1100	320		領新證 200	

表 9 本收費標準與其他證照收費制度比較表

證照類別	計程車 執業登記	汽車 駕駛執照	全國技術士技能檢定	考試院 各種證書	丙級 游泳教練
報名費	600 元	450 元	以中餐烹調(葷)為例審查費 150 元，學科費 120 元，術科費 1630 元（丙級）	以壽險經紀人為例 1000 元	由講習費吸收
講習費	1000 元	無講習	無講習	無講習	2600 元
證照費	200 元	200 元	技術士證 160 元 懸掛式技術士證書 400 元	500 元	600 元

（三）優缺點分析

實施收費制度之優點在於透過收費滿足相關業務推動與改革之所需經費，但最大缺點與阻力來自駕駛人必須支付費用，增加其成本支出，相關公



工會與駕駛人團體必定全力反對，因此必須研擬配套措施，在增加駕駛人營運收入之環境條件下，推動之阻力才可化解。

七、結論與建議

- (一) 計程車駕駛人「專業證照制度」的實施是時勢所趨，國內之洗衣業者與理容業者尚且需要經過講習測驗才能取得營業證照（「專業證照制度」），更何況涉及「人身安全」、「人身自由」之計程車業者，不能長期以來沒有「專業證照制度」！為了順應時代潮流、提高計程車駕駛人之「專業素質」，因此，計程車執業登記證必須有「專業證照制度」的設計，並期望能達到政府、業者及消費者「三贏的目的」。
- (二) 「專業證照制度」的實施，只針對「新進的」計程車駕駛人，透過提高「新進」計程車駕駛人的門檻，來達到提昇計程車駕駛人「專業素質」的目的；這些門檻的設計理念主要為「不易取得執業登記證，取得者即擁有專業素質」。在提高門檻的過程中，也不要令有心從事計程車行業者有「政府刁難民眾」之感覺，因此其設計必須合理；在「分區測驗講習」的實施過程中，應注意到「便民」的措施。
- (三) 「分區測驗講習」的目的有二：一為「測驗講習」在改善過去駕駛人一報名即幾乎均領到執業登記證的陋習，透過測驗、講習兩層門檻將不適任計程車駕駛人者排除於該行業之外；二為「分區」實施之目的在於節省行政資源與嚴格管制品質。
- (四) 講習定位為「職前講習」，屬「養成教育」之性質，現階段之職前講習宜由政府辦理。未來之職前講習或職中講習則可委託民間團體辦理；但若採用委託辦理之方式時，主辦機關應對受委託機關（構）或團體進行資格能力評估及追蹤管考之措施，並應報中央主管機關警政署核准後實施。
- (五) 收費制度除了追求公共資源的公平性之外，透過收費方式所得的財源如能妥善運用在加強計程車駕駛人專業素質要求之門檻管制上，可達到多重的目標與效益。為提高計程車駕駛人的門檻，及改善過去行政資源誤用之情形，欲考領計程車駕駛人執業登記證者須繳交相關之規費，如報名費（含測驗費、講習費）及領證費，以落實「使用者付費」原則。



參考文獻

1. 康自立等，「建立我國技術士職業證照制度之研究」，行政院勞委會職訓局委託研究計畫，民國 79 年。
2. 潘文忠，「國民中小學校長專業證照制度之研究」，國立台灣師範大學教育研研究所博士論文，民國 91 年 12 月。
3. 徐明輝，「我國技能檢定制度改革之研究」，暨南國際大學教育政策與行政研究所，民國 90 年 6 月。
4. 行政院經濟建設委員會，「改進服務業專業執業證照制度之研究」，行政院經濟建設委員會人力規劃處，民國 80 年。
5. 黃金益，「各國證照制度及技能檢定的特色」，就業與訓練第 16 卷第 3 期，頁 72-76，民國 87 年。
6. 何國榮、周文生等，「強化計程車駕駛人執業管理計畫」，內政部警政署研究報告，民國 93 年 12 月。
7. 周文生，「九十三年度台北地區計程車營運情形調查」，台北縣政府交通局委託計畫，民國 93 年 12 月。
8. 周文生，「九十一年度台北地區計程車營運情形調查」，台北市政府交通局委託計畫，民國 91 年 11 月。
9. 考試院發給各種證書暨證明書規費收費標準 (民國 93 年 03 月 22 日發布)
10. 公路證照及監理規費收費辦法 (民國 91 年 03 月 05 日修正發布)
11. 張慧玉，「使用者付費應用在公共圖書館之研究」，淡江大學資訊與圖書館學系碩士論文，民國 89 年 6 月。
12. 曾平毅，「台灣地區計程車營業區與牌照數量管制基準之研究」，運輸學刊第十二卷第二期，頁 15～頁 30，民國 89 年 11 月。
13. Elzinga, A., 1996. Security of taxi drivers in the Netherlands: fear of crime, actual victimization and recommended security measures. Security Journal, no.7, pp.205-210.

