

八十七年道路交通安全與執法研討會

中華民國 87 年 6 月 4 日

論計程車駕駛人執業管理

林進元 李宏振

臺灣省政府警政廳交通科科长 股長

摘要

嚴正執法是維護公安的具體實踐，根據國內現代婦女基金會本（八十七）年三月八日公佈的一項由世新大學民調中心所作的民意調查，指出臺灣地區婦女對公共場合的人身安全最感憂心，特別是對搭計程車，社會輿情咸認本項民調確實反映了事實，前警政署姚署長高橋先生在任內嘗公開表示其女兒不敢隻身搭計程車，曾引發社會爭議。究其原因，計程車本身不致造成搭乘者的安全虞慮，但良莠不齊的計程車駕駛人輒為危及搭乘者（尤其是婦幼）人身安全的潛在主因。治安與交通是警察的兩項主要工作，從婦幼搭計程車可能危及人身安全，當更能體會出交通結合治安的重要。惟從實務統計中發現計程車駕駛人被害的案件，高出駕駛人加害乘客案件許多，前揭民調有高達百分之七十八點二的受訪婦女對搭計程車所面臨的人身安全感到憂慮，實與彭婉如事件及橫行大台北地區計程車之狼等「指標性案件」，未能即時偵破的心理面影響不無關聯。

由於計程車管理涉及治安因素甚多，如車行與合作社並存之管理制度、牌照監理、駕駛人執業管理、瓦斯車安全管理、無線電使用管理等，均與現行法令、制度與實務密切關聯，業務涉及監理、交通、電訊、社政與警政單位之管理與整合，警察機關職掌計程車執業管理，其主要法源「營業小客車駕駛人執業登記管理辦法」，業經內政部、交通部共同修正，八十六年八月二十五日會銜發布，修正重點簡化領證登記程序、刪除吊（註）銷執業登記證及限制重行考領期限之規定，相關處罰則回歸「道路交通管理處罰條例」，期符「法律保留」原則；駕駛人之權益獲得充分的保障，但對警察機關行之有年之執業管理方式影響深遠。內政部警政署依據上揭辦法，訂頒「警察機關辦理營業小客車駕駛人執業登記證管理事項作業要點」，內中吊銷執業登記證程序與實務脫節、登記證逾吊銷期限之處理尚未釐清、領證程序與監理單位發照程序抵觸，又「道路交通管理處罰條例」不足以相輔相成等實務問題，皆嚴重削弱執業管理之有效性，亟待正視並協調解決。

法令訂定不周延，形成管理制度的盲點，造成實務執行難期落實，讓有心人士遊走法律邊緣，隨時隨處潛存著引爆治安事件的燃點，本論文從民眾期望思考問題癥結，從民眾感受評估管理制度，從民眾需要深入探討建言，期能與監理、交通、電訊、社政等單位取得管理默契，健全計程車駕駛人執業管理實務，裨益社會治安。

壹、前言

一、計程車制度沿革

我國計程車業始肇於民國四十八年，由僑資引進轎車三〇〇輛於臺北市

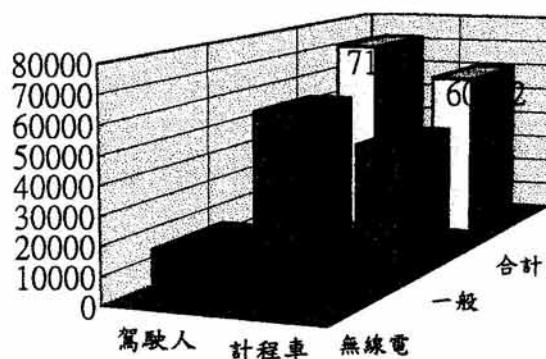
設立「金山」、「中國」、「台灣」三家計程車行並僱工經營，由於司機私吞營收所得，造成連連虧損，終告歇業，復因勞資遣散問題，最後協議由雇主將計程車折讓給駕駛人，車輛則仍以公司名義繼續營業，司機並按月攤付稅賦及行政費用，靠行制度於焉形成。

民國四十九年裕隆汽車公司開始生產轎車，惟價格匪淺，政府為扶植汽車工業、淘汰三輪車，乃以補助購車頭期款方式，輔導三輪車伙轉業，裕隆公司悉數將第一批國產車售予車行，由駕駛人按月繳交行費及購車貸款，交通部並於同年修正「公路法」與「汽車運輸業管理規則」等相關法令，准許個人計程車牌照申請及成立計程車行，當時對提昇國民生活水準及汽車工業發展極具意義。民國六十七年及七十五年交通部鑑於計程車數量急遽增加，兩度宣布凍結個人計程車牌照及車行設立申請，使有車無牌之計程車不得不靠行，且牌照費用水漲船高，靠行制度未隨社會環境變遷而改善，進而衍生諸多問題與爭議。至民國八十二年「全民計程車司機聯誼會」成立，倡議要求政府開放計程車牌照，並數度聚眾抗議滋事，交通部乃於八十二年十月及八十三年五月兩次有條件開放個人計程車牌照申請，計程車抗爭始逐漸平息。(註一)

交通部為多元化輔導計程車業者健全發展，八十四年訂頒「計程車運輸合作社設置管理要點」，使駕駛人的經營方式又多一種選擇，避免車行壟斷剝削，惟立法院八十六年十二月三十一日修正「公路法」，增訂第三十九條之一，除優良駕駛申請個人車行牌照外，計程車牌照應依縣市人口及使用道路面積成長比例發放。使得計程車牌照再度有條件之管制，不無衝擊影響計程車運輸合作社之生存空間。

二、現況

臺灣省計程車駕駛人截至八十七年三月底止，計七萬一千八二一人(具刑事前科者二萬六九〇人，占二十八·八%)，車輛六萬三〇二輛，其中無線電計程車一萬六千〇二六輛(占二十六·六%)，駕駛人一萬七千四六一人，無線電計程車行六十家，如圖一(註二)。



圖一 臺灣省計程車現況統計

八十四年八月十七日及八十五年十二月九日臺北市前後發生無線電計程車聚眾鬥毆事件，八十五年底發生彭婉如命案，疑係計程車駕駛人涉案，引發社會大眾對計程車管理的重視，影響計程車業者形象至鉅。根據統計資料，與計程車駕駛人有關之刑案分析顯示，八十五年駕駛人被害案件計發生五十件、加害案件九件；八十六年駕駛人被害三十四件、加害案件六件(註三)，實際上計程車駕駛人亦為受害者。因此如何防制計程車犯罪，保護駕駛人及乘客安全，均是計程車管理之重要課題。

貳、管理權責與法令規定

一、相關業務管理權責：

- (一)計程車、牌照、車行：公路監理機關。
- (二)駕駛人：駕駛執照由公路監理機關管理，執業登記則由警察機關負責。
- (三)計程車無線電(臺)：公路監理機關(申設管理)、電信監理機關(審查核發架設許可)、警察機關(通話監控)。
- (四)計程車運輸合作社：縣市政府合作主管機關(社會局合作課)。

二、相關法令規定

(一)、執業管理

- 1.公路法(73.1.23)
- 2.道路交通管理處罰條例(86.3.1)
- 3.營業小客車駕駛人執業登記管理辦法(內政部、交通部 86.8.25)
- 4.警察機關辦理營業小客車駕駛人執業登記證管理事項作業要點(警政署 86.12.26)
- 5.汽車運輸業管理規則(交通部 86.9.30)
- 6.加強計程車駕駛人管理工作執行計畫(安程專案 78,9,27)
- 7.計程車運輸合作社設置管理要點(交通部、內政部 84.9.13)
- 8.處理計程車街頭聚眾活動應注意事項(警政署 86.8.6)
- 9.警察機關協辦「個人經營計程車客運業申請人執業及犯罪記錄調查」作業規定
- 10.計程車駕駛人處理系統實施線上作業規定

(二)、無線電(臺)管理

- 1.電信法(交通部 85.2.5)
- 2.計程車專用無線電臺設置使用管理辦法(交通部 86.7.12)
- 3.取締違法使用電波頻率作業方案(交通部 86.7)
- 4.設置計程車無線電基地臺應行注意要點(交通部 84.11.1)
- 5.計程車無線電臺秩序整頓方案(交通部 84.12.5)

6. 計程車無線電台管理及查驗作業規定(交通部 84.3.4)
7. 車輛違規設置使用無線電協調取締作業要點(交通部 84.7.25)
8. 違法持用電信器材或違法使用無線電頻率取締作業暫行要點(交通部 84.3.21)

三、營業小客車駕駛人執業登記管理辦法修正重點

本辦法為警察機關執行計程車駕駛人執業管理之主要依據，七十九年十一月第六次修正，部分內容已不符時需，交通部於八十六年八月再行檢討修正，其重點如下：

- (一)法源依據(第一條)：依據「道路交通管理處罰條例」第三十七條第六項(原為第五項)。
- (二)營業小客車定義(第二條)：專指計程車。
- (三)放寬申領限制(第五條)：取消在營業區設有戶籍或流動人口登記之限制，由汽車駕駛人戶籍地或執業地主事務所所在地警察局辦理。現職政府機關員工原本就不得兼職，原條文第二項刪除。另新修正「戶籍法」已將身分證職業欄取消，駕駛人是否為公務機關人員，由公務機關自行稽考，年度查驗時不再審核。
- (四)減少申領書件(第六條)：原需申請書三份、二吋照片五張，減少為申請書二份，二吋照片三張。
- (五)變更考領程序(第七條)：先參加講習，再接受測驗。講習、測驗計畫，由警察局定之。
- (六)簡化執業登記程序(第八條)：自測驗及格之日起六個月內檢附執業事實證明文件辦妥執業登記，始發給執業登記證。原規定先發給執業登記證，三個月內辦理受僱申報之規定取消。另移轉其他縣市執業，直接至新執業地警察機關換領新證，不需測驗，但仍需參加講習，原規定需先向原發證警察機關繳銷原執業登記證並取得證明後，始得至新執業地警察機關辦理，程序上較為合理，且更為便民。
- (七)明確執業登記事項：
 1. 姓名、出生年月日、身分證字號、地址。
 2. 職業駕駛執照。
 3. 執業事實。執業事實定義如下：
 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。
- (八)廢除駕駛人編組規定。駕駛人編組原係戒嚴時期管理模式，為因應時代變

- 革，簡化警察工作，對於有前科列管之駕駛人，責由警勤區加強查訪。
- (九)統一各項異動申報期限(第十條)：各項異動事實發生後十五日內辦理異動申報(原受僱異動需於七日內申辦)。
- (十)強化查驗便民措施(第十二條)：駕駛人新領或換發新證後，距年度查驗期間未滿半年者，得准予隔年再行辦理查驗。另於年度查驗期間辦理各項異動申報，應一併審核其執業資格，視同查驗一次。本項於管理辦法中雖無明文規定，但併同實施可資便民(加蓋年度查驗章即符合作業規定)。
- (十一)保障執業資格(第十三條)：正當理由不能按期辦理查驗或換發新證，依規定補辦後，視同連續執業，惟該期間年資應予扣除。
- (十二)刪除吊(註)銷執業登記證相關規定：執業登記證經法定程序考領核發，即與駕駛執照同為獨立之證照，其吊(註)銷直接影響民眾權益，應以法律定之，故有關執業登記證之吊(註)銷，於「道路交通管理處罰條例」第三十六條第二項已有明定，原管理辦法第十八條二項(吊銷駕照及執業登記證)及第十九條有關吊銷後限制重行申辦之規定均予刪除，以符「法律保留」原則。
- (十三)取消保管登記證規定：原駕駛人逾三個月未辦理受僱申報，或經解僱未於一個月內另行申報受僱開始執業，主動繳回者，警察機關得保管其執業登記證之規定，於新修正之管理辦法中已刪除，警察機關不再保管駕駛人執業登記證。

參、問題探討

一、管理權責分散

計程車管理業務牽涉公路監理機關、警察機關、電信監理機關及社政主管機關，駕駛人執業前，需分赴監理、警察機關辦理相關牌、證、照，每年仍需至公路監理機關辦理車輛檢驗或職業駕照審驗(三年)，再至警察機關辦理執業登記證年度查驗，兩地奔波，此與政府當前亟力推行之「單一窗口」簡政便民措施大相徑庭，執業登記原為公路主管機關委託警察機關辦理，新修正「道路交通管理處罰條例」已將「公路主管機關委託」等文字刪除，仍有檢討審酌必要。

二、法令規定欠明確(註四)

- (一)無線電計程車管理部分，交通部配合「電信法」修正，於八十六年七月二十六日檢討修正「計程車設置無線電暨改善服務品質輔導管理辦法」，名稱變更為「計程車專用無線電臺設置使用管理辦法」，惟相關行政規定如「設置計程車無線電基地臺應行注意要點」、「計程車無線電臺秩序整頓方案」、「計程車無線電台管理及查驗作業規定」、「車輛違規設置使用無線電協調取締作業要點」等，均為八十四年間所訂定，其時空環境已多

所變遷，迄未配合修正或停止適用，形成計程車無線電管理之模糊地帶。

(二)依據「設置計程車無線電基地台應行注意要點」第四條第五款規定：裝設遙控自動斷話設備於當地警察分局內，於必要時就近遙控切斷發話，確保安全。「必要時」之定義？斷話狀況與復話時機？若因斷話損及業者權益之爭議與救濟等均缺乏明文。

(三)「道路交通管理處罰條例」第十六條第一項第四款：營業小客車．．．或在前後兩邊玻璃門上，黏貼不透明反光紙；道路交通安全規則第十九條第二項第七款：營業小客車車窗玻璃不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。上述所稱「不透明」色紙、反光紙或隔熱紙等，均缺乏明確之定義與取締標準，易生執法困擾。

三、違規通訊執法不易(註五)

依「設置計程車無線電基地台應行注意要點」第四條第五款規定須裝設無線電遙控自動設備於當地警察分局內，於必要時就近遙控切斷發話。查無線電通訊秩序之管理，本屬電信監理機關權責，且警察分局勤、業務繁重，未具電信專業知識，又同一轄區內多家無線電計程車基地台，如臺南市第一分局轄內七家無線電計程車行、臺北縣新店分局六家、桃園縣桃園分局四家，實無法有效收聽，部分單位(如臺南市警察局)則使用錄音設備，雖有利於事後蒐證，但無法適時掌握斷話時機，止亂於初動。

又現今電子通訊科技日新月異，於分局內裝置遙控自動斷話設備，縱使執行斷話，業者仍可立即恢復通話，本項規定形同虛設，並無實質意義。另業者於甲地設基地台，乙地營業(發話)，無法有效管制，形成治安問題盲點。

四、違規營業(白牌車)情形充斥

在高速公路交流道及鄉間鐵路車站附近，常見自用車輛違規載客營業，嚴重影響合法業者權益，警察機關舉辦座談會時每有業者陳情，始終無法有效解決，亟待權責單位公路監理機關加強執行，以消弭民怨。(註六)

五、領證與牌照發放程序抵觸

個人車行或合作社社員欲向公路監理機關申領汽車運輸業執照及汽車牌照時，需持有效之執業登記證；惟申領執業登記證考試及格後，需於六個月內辦妥執業登記始發給登記證，兩者規定相互抵觸，造成執行困擾。省政府警政廳協調交通處及合作事業管理處，並陳請內政部警政署同意由縣市警察局對駕駛人考試及格後，先發給「測驗及格證明書」，據以向公路監理機關辦理相關事項。

(註七)

六、執業登記證吊(註)銷問題

(一)未限制重行考領期限：新修正「營業小客車駕駛人執業登記管理辦法」，駕駛人因犯刑案(「道路交通管理處理條例」第三十七條第三項)或未依規定辦理查驗或異動申報逾六個月者，經吊銷執業登記證後，「道路交通管理處理條例」及相關規定均未限制重行考領期限，隔日即可再向警察機關報考，短

期內又取得執業登記證，造成駕駛人不重視及輕忽心態，實難有效落實執業管理。另「汽車運輸業管理規則」第九十六條第二項規定：個人經營計程車客運業者之車輛，擅自交由他人駕駛，經撤銷營業執照及車輛牌照者，吊銷其執業登記證，且五年內不得申辦。其申辦限制之規定，反而見諸於公路監理機關主管之法規。

- (二)吊銷程序不合理：駕駛人違反「道路交通管理處罰條例」第三十六條第二項、第三十七條第二、三項之規定，需吊銷執業登記證者，主管警察機關以往均依執業登記管理辦法逕予吊銷，惟新修正「營業小客車駕駛人執業登記管理辦法」規定吊銷執業登記證均回歸「道路交通管理處罰條例」，該條例第三十七條第四項雖有明文：駕駛人觸犯「刑法」，而受吊銷執業登記證及駕駛執照者，由主管機關通知繳銷，不繳送者，逕行註銷。惟本項執行規定並不能排除吊銷執業登記證之舉發、移送及裁決程序，故吊銷程序亦需依照「違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則」第十一條之規定，填掣「舉發違反道路管理事件通知單」，經移送公路監理機關裁決後始能執行吊銷。然駕駛執照之吊銷，由主管之公路監理機關裁決，而警察機關為執業登記證之發證主管機關，無權作吊銷之裁決，合理性不無爭議。
- (三)未明定逾限未舉發吊銷之補救措施：「道路交通管理處罰條例」第九十條規定：交通違規行為自成立之日起，逾三個月不得舉發。計程車駕駛人因犯刑案，屬處罰條例第三十七條第二、三項之情形者，應自判決確定三個月內掣單吊銷其登記證，惟若單位間協調連繫不足或承辦人疏忽而超過三個月期限，則該登記證即不得吊銷，一般之交通違規行為，若逾三個月未舉發，影響層面有限，但應吊銷之登記證未予吊銷，將嚴重影響執業管理之公平性，甚至危害乘客安全。本案得否於年度查驗時，依執業資格不符予以吊銷，不無疑義。
- (四)逾期未查驗之處罰疑義：駕駛人不依規定期限辦理年度查驗，逾三個月未予舉發，其違規行為是否屬「繼續」狀態，而不受處罰條例第九十條之限制，本案疑義經交通部八十七年四月二十四日函釋，本項違規屬「繼續」行為，逾三個月仍可依處罰條例第三十六條第二項舉發，對執業管理雖有正面效益，但相較於觸犯第三十七條第二、三項之罪且判刑確定，逾三個月未舉發即不得吊銷，顯有違「比例原則」。(註八)

七、駕駛人執業資格宜再檢討

新修正「道路交通管理處罰條例」第三十七條第一項規定，有故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖及「刑法」第二二一條至二一九條妨害風化之前科者，終身不得辦理執業登記，從嚴限制駕駛人執業資格，以防制駕駛人犯罪，但對於無前列前科，仍潛存安全顧慮之駕駛人，需有犯罪後始能吊銷其執業資格，從安全管理觀點似嫌消極，故交通部研議修正「道路例交通管理處罰條例」，擬增訂曾經觸犯「槍砲彈藥刀械管制條例」、「檢

肅流氓條例」經判決確定者，不得考領執業登記證，對進一步維護乘客安全，將有助益。

八、執業登記證轉借他人使用無處罰規定

「道路交通管理處罰條例」第三十六條第一項：計程車駕駛人未領取登記證即行執業；或所有人僱用無執業登記證之人駕車者，各處新台幣一千五百元至三千元罰鍰。執業登記證如轉借他人使用遭警查獲，使用人可依法處罰，惟登記證所有人以「轉借而非僱用」、「借證而非借車」為由，無法依該條處罰，亦無相關處罰規定，形成管理盲點。(註九)

肆、警察機關具體作法與策進作為

一、具體作法

現階段警察機關對計程車駕駛人管理，依據署頒「加強計程車駕駛人管理工作執行計畫」(安程專案)，採「嚴密審核、輔導管理、防制犯罪」三方面進行：(註十)

(一)嚴密審核

1. 清查鑑定，依駕駛人前科素行資料嚴予列管通報，加強訪查。
2. 對駕駛人新領或年度查驗執業登記證，嚴格審查執業資格，嚴密發證作業。

(二)輔導管理

1. 春、秋兩季，定期召開座談會，加強與計程車駕駛人溝通，發掘問題、解決問題。(註十一)
2. 提供計程車乘客申訴管道。
3. 研訂「計程車駕駛人服務品質自律公約」，促請駕駛人及業者簽約自律。(註十二)
4. 發揮各縣市「計程車爭議調解委員會」功能，減少衝突事件發生。(「汽車運輸業管理規則」第九十一條之一第三項：對車行與駕駛人之爭議事件，由公、工會人士先行協調解決)

(三)防制犯罪

1. 每月全面執行計程車檢查工作不得少於五次，防止歹徒利用計程車犯罪。
2. 加強取締無照駕駛、無執業登記證、後車門無噴漆牌號、右後車門乘客無法自由開啟、黏貼反光不透明隔熱紙等與乘客安全有關之違規項目。
3. 配合執行「電波專案」，會同各區電信、公路監理機關實施路檢，加強稽查取締計程車違規使用無線電及攜帶危險物品等。(保安警察第一、四、五總隊警力於八十六年四月一日成立專責警力，配合電信局執行取締工作，其管理工作仍依相關規定。)
4. 設有無線電監聽設備之警察分局勤務指揮中心，加強監聽工作，如有危害治安之通訊應立即斷話，迅為處置。

5. 成立「快速機動反應編組」，隨時處理計程車聚眾滋事案件。

二、策進作為

(一)、落實執業管理

1. 強化講習測驗實效

為提昇計程車服務水準，實施駕駛人領證前講習確有必要，臺北市政府警察局委託汽訓中心代辦講習業務，對駕駛人施以五天講習，立意甚佳，惟同營業區內鄰近縣市如臺北縣、基隆市等，則囿於經費或人力之限制，僅能實施一天講習，相較之下，駕駛人前往臺北縣、基隆市縣市考領之人數劇增，徒增作業困擾，且現行講習時數過短、內容有限，駕駛人素質難期與臺北市等量齊觀，近程而言，測驗題目內容如何靈活變化，以有效管制駕駛人數量，達到去蕪存菁之目的；長期而言，積極編列預算，提昇講習質量，或由駕駛人負擔講習費用，增進講習成效，提昇駕駛人素質，均值得研議。

2. 加強協調連繫

計程車駕駛人因犯刑案，屬「道路交通管理處罰條例」第三十七條第二、三項之情形者，刑事單位應通報原發證警察機關並列管，定期洽明偵審判決情形，即時吊銷其執業登記證。

3. 駕駛人指掌紋檔案

本案依據臺灣省第十三次治安會報決議事項辦理(註十三)，至八十七年三月底止，全省計建立駕駛人指紋檔案四萬五千四〇三件，執行雖無法令依據，但經婉言說明，駕駛人多能配合，對防制計程車犯罪、健全計程車管理頗有助益，捺印工作由警察局刑警隊執行，惟駕駛人執業縣市異動時應通知隨案移轉，以落實執業管理，並避免民怨。

4. 送夜歸人平安回家活動

為進一步維護婦幼安全，警察機關協調品牌形象較佳之計程車行，受理民眾代叫計程車服務，並列冊管理，俟乘客平安回家後通知警察單位，自八十五年十二月至八十七年三月底止，全省警察機關計受理八千一五一件(註十四)，成效良好，惟近日因計程車刑案漸趨平靜，民眾使用率減少，警察機關宜持續宣導推動，加強為民服務工作。

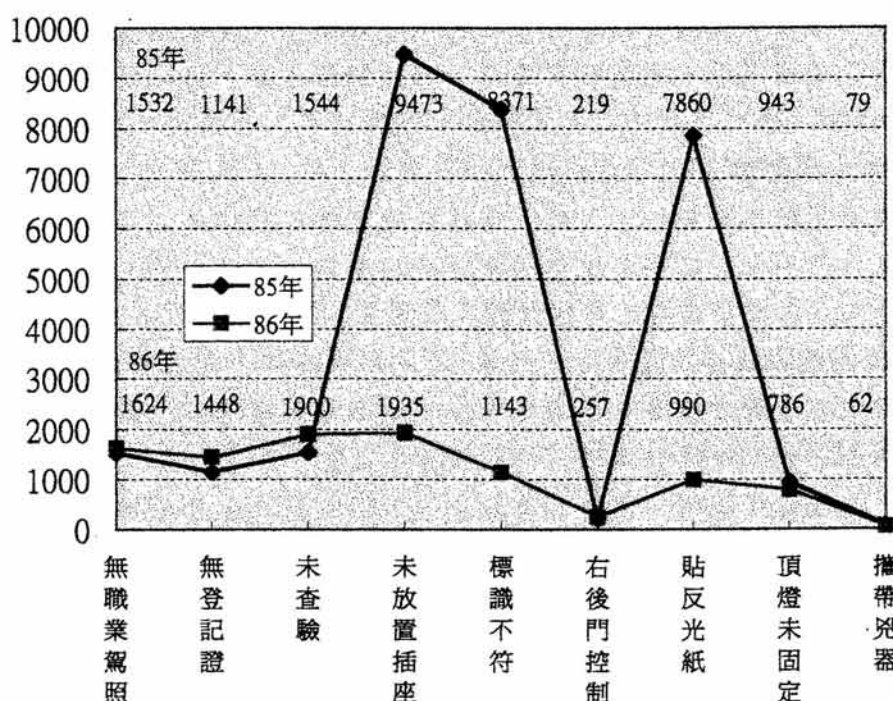
5. 健全駕駛人資料檔案、保持常新

新修正之執業管理較符法制，大幅降低對駕駛人限制，惟對管理者—警察機關而言，不啻為新挑戰，唯有依署頒「計程車駕駛人處理系統實施線上作業規定」，保持資料常新，才能有效掌握駕駛人執業動態，防制重複申領，落實執業管理。

(二)加強路檢勤務規劃與執行

落實「安程專案」路檢勤務規劃與執行，並配合公路、電信監理機關加強臨檢查察勤務，尤以「無執業登記證即行營業」、「持用已註銷之執業登記證」、

「攜帶凶器或違禁品」等違規(法)行為，已超越執業登記書面審查之範圍，故以動態執法彌補靜態管理之不足，始能確保駕駛人及乘客安全。由八十六年台灣省各縣市警察局執行「安程專案」路檢勤務發現，計程車違規項目以「執業登記證未依規定放置插座」、「執業登記證未參加年度查驗」、「無職業駕駛執照」、「無執業登記證」、「車身標識未符規定」等最多；另與八十五年執行績效比較，以「執業登記證未依規定放置插座」、「車身標識未符規定」及「黏貼反光紙」三項違規取締件數大幅減少，表示駕駛人守法程度較為提高，而黏貼反光紙違規之認定頗有爭議，各單位執行較為審慎，詳如圖二(註十五)。



圖二 臺灣省各縣市警察局執行計程車檢查績效

(三)強化便民措施

計程車執業駕駛人各項異動、查驗等可研究運用通信、網際網路等方式辦理之可行性，減少駕駛人奔波，落實為民服務。

(四)協調修法

1. 新修正執業登記管理辦法大幅放寬駕駛人限制，雖符合法制原則，但相對限制權責機關管理作為，影響管理成效，在執行上有礙難之處或有其必要之作法，宜在「道路交通管理處罰條例」中修法解決：

(1) 駕駛人執業資格宜再從嚴限制。

- (2)執業登記證吊銷由發證主管警察機關裁決。
- (3)執業登記證經吊(註)銷後，應限制重行申領期限。
- (4)執業登記證轉借他人使用，應予註銷。

2.計程車無線電相關法令規定，如「安程專案」、「設置計程車無線電基地臺應行注意要點」、「計程車無線電臺秩序整頓方案」、「計程車無線電台管理及查驗作業規定」等有關語意模糊、不合時宜、窒礙難行之規定，應重行檢討修正。尤其是無線電計程車監聽工作，應回歸由電信監理機關執行，遇有事故執行斷話並通知警察機關處理。

(五)輔導建立品牌服務形象

各項計程車管理措施，在於確保法令規定之最低標準，計程車運輸服務整體形象，有賴業者自律自清，建立與消費者良好的互動關係。形象塑造靠點滴的累積，卻往往經不起一件指標性案件的發生，交通部於日前公佈計程車品牌評鑑調查結果，台北市某一計程車行歷來以形象著稱，乘車率獨占鰲頭，卻因評鑑期間，發生司機親屬冒用車行制服、車輛，犯強暴案，因此遭降等評列。本案評鑑工作除可提供消費者乘車參考外，更可促使計程車業者重視內部管理，甚具意義。

伍、結論與建議

- 一、計程車便利、迅速，為不可或缺之交通工具，因計程車駕駛人前科比例偏高，潛存反社會意識型態，彭婉如女士命案發生後，計程車業者整體服務品質頗受質疑。提高計程車業者及駕駛人執業門檻是治標；業者與駕駛人本身的自律是治本，唯有標本兼治，才能有助於計程車執業管理，兼及社會治安。
- 二、無線電計程車通訊聯絡便捷、機動性強，遇交通事故或行車糾紛，常有糾眾滋事、甚或包圍公署情事，現行「設置計程車設置無線電基地臺應行注意要點」等相關法令，造成電信監理機關有權無責、警察機關有責無權，允宜因應實際狀況(電信警察成立)重新檢討修正，強化管理功能。
- 三、新修正「營業小客車駕駛人執業登記管理辦法」，減少對駕駛人的「干預」，相對增加警察機關管理的難度，尤以執業登記證吊(註)銷相關問題上，影響層面甚廣，現階段多數單位仍以公文方式吊銷職業登記證，未掣單舉發、移送裁決，形同未審先判，如駕駛人提起訴願等救濟途徑，執法機關恐將貽人口實，故相關疑義應速釐清，並協調修法，俾有效落實執業管理。
- 四、良好的輔導管理，計程車確可發揮副大眾運輸系統功能，其業者與駕駛人亦可為社會治安的義工，當前雖然計程車管理權責分散、法令規定有所不足，仍待有司再協調研修，力求周延，並符實務，在此之前，落實執業登記的靜態管理與動態查察，仍是現階段維護計程車執業安全工作的重點。

註釋：

註一：參閱：「計程車靠行制度探討與司機非法活動調查報告」，內政部警政署，民國 83 年 10 月 6 日。

註二：資料來源：臺灣省政府警政廳交通科交通執法統計彙報，民國 87 年 4 月。

註三：資料來源：臺灣省政府警政廳刑事警察大隊。

註四：參閱：林進元：「計程車無線電通訊查察管理防制作為」專題報告，頁 3, 4，臺灣省政府警政廳，民國 86 年 11 月。

註五：同上註，頁 2。

註六：參閱臺灣省議會第十屆第六次定期大會楊省議員仁福先生質詢案。

註七：內政部警政署 86 年 12 月 19 日八六警署交字第 96421 號函。

註八：交通部 87 年 4 月 27 日交路八十七字第 003114 號函。

註九：根據臺灣省政府警政廳交通科專案視導實務單位反應。

註十：同註四。

註十一：臺灣省政府警政廳 85 年 12 月辦理北、中、南區擴大交通安全座談會，計程車業者及駕駛人反應意見諸如：

白牌車違規營業影響合法業者權益、加強計程車無線電通訊管理、儘速偵破彭案還給業者清白、靠行制度剝削司機權益等意見，經彙整九十餘項，均經協調處理，並函復當事人或提案單位。

註十二：臺灣省政府警政廳 84 年 11 月 10 日八十四警交字第 125766 號函。

註十三：臺灣省政府警政廳 84 年 12 月 17 日八十五警秘字第 151984 號函發「現階段治安因應策進作為」。

註十四：同上註；資料來源：同註二。

註十五：同註二。