



# 低碳好車程, 作伙來共乘

## 議題手冊

2023.7.15(六)

執行團隊

團隊名稱: 作伙來共乘

# 目錄

1、	Let's Talk 活動說明 .....	5
一、	關於 Let's Talk .....	5
二、	討論方式.....	7
2、	會議流程.....	8
一、	會議流程.....	8
二、	會議角色說明.....	10
3、	議題說明.....	11
一、	共乘制度現況說明及本會議 3 點主軸 .....	11
二、	討論主題的相關性與重要性.....	14
三、	對 Talk 討論的期待 .....	15
4、	講師與相關資訊介紹.....	15
5、	議題背景資料補充.....	18
一、	海外共乘案例.....	18
二、	台灣共乘案例.....	20
三、	後續議題資料蒐集規劃.....	20
6、	參考文獻.....	21
7、	附錄.....	22

## 表目錄

表 1- 1 世界咖啡館與 Open Space 兩種討論形式比較.....	7
表 2- 1 7/15(六)會議流程 .....	8
表 2- 2 會議角色說明.....	11
表 3- 1 議題探討層面與細節歸納.....	13
表 4- 1 講師介紹.....	15
表 4- 2 審議團隊介紹.....	16

## 圖目錄

圖 3- 1 會議主軸圖.....	12
圖 7- 1 共乘法規補充.....	23

# 1、 Let's Talk 活動說明

## 一、關於 Let's Talk

未來公民社會發展取決於青年的「公民能力」，尤其青年賦權（youth empowerment）更是國內、外民主國家制定青年政策的趨勢，為鼓勵青年參與公共事務，教育部青年發展署自 107 年推動以青年為主體的「青年好政系列-Let's Talk」計畫[註 1]，培力青年具備審議知能，鼓勵青年參與 Let's Talk 活動，捲動青年將對議題的想法融入政府施政；自 109 年起，本計畫更配合行政院「臺灣開放政府國家行動方案」，持續擴散青年政策參與行動力，以利青年在未來公民社會中，扮演更積極角色。為培力具審議會議辦理知能以及審議主持技巧之人才，112 年計畫特強化訓後實作機制與經驗累積，藉由 Talk 討論搭配審議民主人才培訓，俾利討論過程更符審議民主精神；除青年自主討論外，計畫更導入公私協力精神，透過公部門部會與青年齊力協作，共創具體、可行之政策建議。

### (一)Let's Talk 存在目的

1. 強化政府與青年政策相關討論與制定
2. 凝聚青年對於公共政策共識
3. 將青年的建議與知識結晶轉化為政府執行政策的參考依據

## (二) Let's Talk 推動重點

### 1.鼓勵青年辦理 Let's Talk 公共議題審議討論

為促進青年關注公共議題，鼓勵長期經營相關公共議題之民間團體、企業、或年滿 18 至 35 歲對參與公共事務有熱忱青年之自行組隊，提案辦理公共議題審議討論之 Let's Talk 活動，藉由青年間的行動力，捲動青年對於公共議題的認識與思考，並進一步產生與政府政策的對話。

### 2.辦理審議民主人才培訓

為協助辦理具審議民主精神之 Let's Talk 討論，培力有意辦理公共議題審議討論之青年，具備審議民主的基礎知能，以及帶領審議討論的主持技能，俾利在討論公共議題時，能提供與會青年知情、傾聽、多元對話的理性溝通並尊重多元的審議民主討論場域。

### 3.提供協作共創與成果分享平臺

為實現開放政府的透明、參與、課責及涵容精神，各場青年意見，將由對應之部會機關回應，並綜整可再深化討論聚焦之議題，邀請相關部會及青年，透過深度對話，協作共創產出具體可行之建議或方案，並可納為後續部會政策推動情形參考。

## 二、討論方式

### (一)討論形式敘述

主要分成兩種形式:

1. 世界咖啡館
2. Open Space 開放空間

表 1- 1 世界咖啡館與 Open Space 兩種討論形式比較

討論方式	方式敘述(概述)
1.世界咖啡館	將人群分為數個小組（桌子），並使參與討論的個人頻繁更換討論組（桌子）並被新討論組的「組長」介紹給其他組員。為了促進討論的進行，討論的環境被賦予一種咖啡廳的氣氛，故名為「世界咖啡館」或者「知識咖啡館」。
2. Open Space 開放空間	OST 有四大原則及雙腳法則： 1.出席的人都是最適當的(whoever come is the right people) 2.不管何時開始都是最適當的時間 (whenever it starts is the right time)

	<p>3.不管發生什麼，都是當時只能發生的事(Whatever happen is the only thing that could have)</p> <p>4.結束的時候就結束了(When it's over, it's over)</p> <p>5.「雙腳法則」，是鼓勵大家在討論開始後，能盡情移動自己的雙腳到各個議題去看，就像蜜蜂和蝴蝶一樣到處去採蜜，若對議題有興趣想回饋，就可以像蜜蜂嗡嗡一樣盡情的抒發自己的想法。[註 2]</p>
本提案	本提案採用世界咖啡館，Open Space 精神的討論方式。

## 2、會議流程

### 一、會議流程

表 2- 1 7/15(六)會議流程



時間	流程	進行方式
0900:~09:30 (30 mins)	工作人員 08:40 報到、分組準備、其他前置作業	參與人員報到,同時將已經分好組別名單依序就座。
0930:~09:50 (20mins)	活動參與學員報到,組員職責分配、議題說明	4 組成員報到至 10:00,提早抵達的青年,各自自我介紹,了解成員背景與互相協助熟悉討論原則,同時進行議題說明。
09:50~10:40 (50 mins)	專家說明	講師短講:40 分鐘 介紹議題背景、自身經驗 QA 時間:10 分鐘
10:40~10:50 (10 分鐘)	議題討論規則說明	大場主持人說明議題討論規則、議題紀錄、 <u>桌長就位</u>
10:50~12:00 (70 mins)	各組討論	採用世界咖啡館型式,分桌討論,主辦會計時,並提供便利貼與海報等用具協助。各組討論針對 3 點: (1)探討共乘制度在臺灣現行交通當中的法 規層面與執行面 (2)探討共乘制度與一般大眾運輸的優劣比較 (3)探討共乘制度的需求、 <u>減碳效率</u> 以及共乘制度未來效益,其中 50 分鐘專家再補充,20 分鐘各組討論 3 點。(詳見表 3-1)

12:00~13:00 <sup>↵</sup> (60 mins) <sup>↵</sup>	午休、中餐 <sup>↵</sup> <sup>↵</sup>	午休、中餐 <sup>↵</sup> 註:12:50 前要求青年就位 <sup>↵</sup>
13:00~14:10 <sup>↵</sup> (70 mins) <sup>↵</sup>	世界咖啡館歸納總結 I <sup>↵</sup>	先由主辦單位依序邀 <sup>↵</sup> 1.持續組別討論結果(50min) <sup>↵</sup> 2.桌長協助後續則由各組提出對其他組 提案(10min)。 <sup>↵</sup> 3.這個環節最後由時間採各自自由觀摩 再反思自己組別提案(10min 這段時間 可上廁所喝水)。 <sup>↵</sup>
14:10~15:30 <sup>↵</sup> (80 mins) <sup>↵</sup>	世界咖啡歸納總結 II <sup>↵</sup>	觀摩完成後，桌長協助組別去進行提 案的修正與討論(60min),剩餘時間為撰 寫成果發表內容。(20min) <sup>↵</sup>
15:30~15:45 <sup>↵</sup>	茶點時間 <sup>↵</sup>	茶點時間、休息 <sup>↵</sup>
15:45~16:30 <sup>↵</sup> (45 mins) <sup>↵</sup>	各組成果發表 <sup>↵</sup>	各組將各自的成果透 <sup>↵</sup> 過海報或是電子媒體 <sup>↵</sup> 方式呈現(方式不拘) <sup>↵</sup> 一組約 10 分鐘，最後 5 分鐘大場主持 人總結 <sup>↵</sup>
16:30~16:40 <sup>↵</sup>	拍照、紀念 <sup>↵</sup>	大場主持人協助拍照留念 <sup>↵</sup>

註:若遭遇不可抗力因素如天災(地震、颱風、淹水)等，活動將延後舉辦。

## 二、會議角色說明

表 2- 2 會議角色說明

角色名稱	角色說明
1.桌長	負責主持各桌會議、帶領各桌進行議題探討
2.紀錄	負責記錄各桌與整個會議的結果說明
3.主持人	負責場控整個會議的進行及活動當日的臨時狀況處理
4.參與青年與民眾	參與討論，給予議題的想法與建議

註:參與活動期間應尊重性別多元、個別差異及他人與自己之性或身體之自主，避免以不受歡迎之言詞、行為，騷擾或侵害他人；並應遵守性別平等教育法、性騷擾防治法、跟蹤騷擾防制法、性侵害犯罪防治法等相關法令之規定。另如有遇疑似性別平等、性騷擾或性侵害之情事，請立即向現場工作人員或報警求助。教育部青年署性騷擾申訴專線：

電話：02-7736-5595、手機：0978-605-300及電子郵件:gender@mail.yda.gov.tw。

### 3、 議題說明

#### 一、 共乘制度現況說明及本會議 3 點主軸

共乘，是一種搭便車的概念，通常意味著所有乘客（司機和乘員）都應該平均分攤旅行的成本。司機沒有盈利，且像其他乘客一樣承擔費用。費用一般包括燃油和一些可能的過路過橋費。同時共乘在台灣近年逐步興起，從過去的

短程順風車，到如今國道長程的共乘之旅，共乘制度議題在台灣逐漸發酵。如今隨著科技、社群媒體發達，越來越多人採用共乘方式進行交通移動與旅行，同時透過共乘方式省下車資與汽車相關保養費用。

(一)本會議共有 3 點主軸

1. 探討共乘制度在台灣現行交通當中的法規層面與執行面
2. 探討共乘制度與一般大眾運輸的優劣比較
3. 探討共乘制度的需求、減碳效率以及共乘制度未來效益

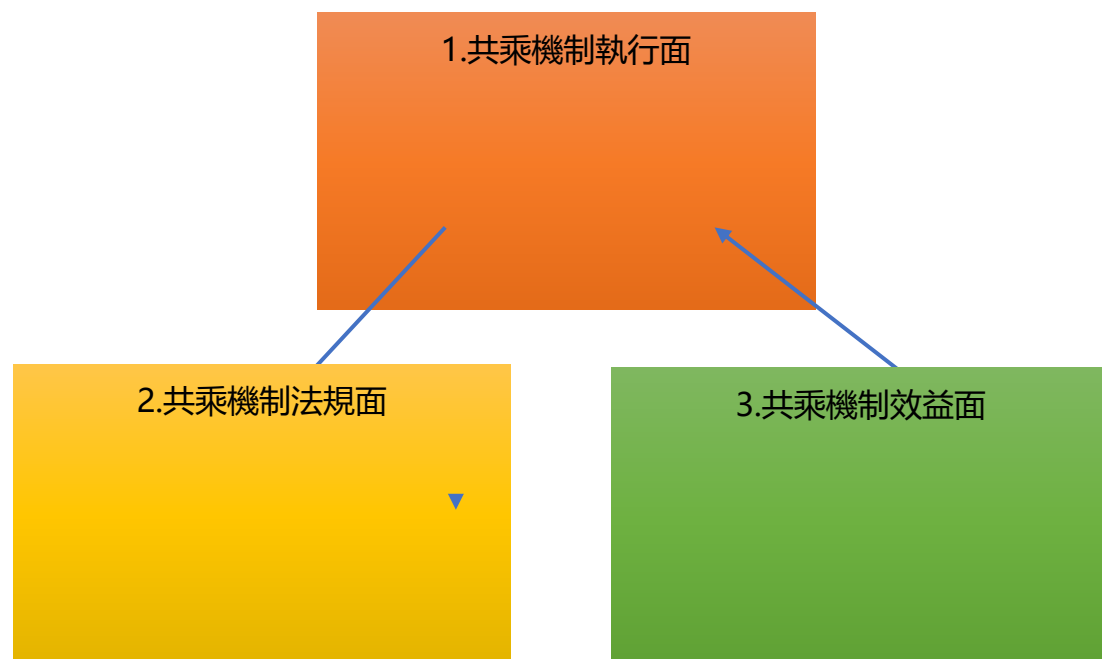


圖 3- 1 會議主軸圖

由執行的現況與難題，再探討目前關於共乘議題是否存在因法律(法規)限制所導致，進而探討如果修正或是怎麼改善能夠增加共乘機制的效益層面。再將探討結果帶回在未來試著推動執行層面上的優化。

探討主題:共乘業務平台推動

表 3- 1 議題探討層面與細節歸納

共乘制度面向	詳細說明	本次會議探討比重
1.執行面	<p>1-1 探討共乘制度目前現況推動難題，例如：民眾搭乘習慣、共乘車資平分不易等。</p> <p>1-2 探討共乘制度執行面難題，例如：民眾認為共乘制度安全性、發生糾紛時的相關權益保障如何落實。</p>	40%
2.法規面	2-1 探討針對共乘制度目前在台灣的法規規範現況是否合理或需調整。	10%
3.效益面	<p>3-1 探討共乘制度是否對民眾完成生活瑣事上的產生助益。</p> <p>3-2 探討共乘制度對於減碳及政府推動 2050 淨零碳排放關鍵的 12 項戰略指標有所助益。</p>	50%

註:若探討面向分支項尚未探討完整則以該面向已探討完成結論的分支項為歸納

(二)議題之多元觀點與公共重要性補充

議題之多元觀點與公共重要性分成兩大點,各大點當中各自有 3 小點:

### 1.共乘機制在碳排方面

(1)實施共乘機制,結合在地車輛通勤幫助都市減緩交通碳排。

(2)實施共乘機制,能夠減少車輛的燃油消耗,幫助能源消耗減緩。

(3)長遠實施共乘機制,能夠幫助減少生產不必要的車輛,降低閒置車輛數量。

### 2.共乘機制在交通與其他方面

(1)實施共乘機制,能夠幫助交通壅塞情形減少。

(2)實施共乘機制,能夠幫助都市解決停車問題及無私人運具或大眾運輸不便地區之交通問題。

(3)實施共乘機制,能夠增加民眾收入,未來政府可將共乘收益考慮納稅以外,更可以考慮將更多閒置車輛納入增加共乘效率。

## 二、討論主題的相關性與重要性

共乘為國際趨勢,且在外國行之有年,相較之下,因為台灣都會區大眾運輸方便加上民眾喜歡自行開車出門,所以共乘概念一直無法落實。鑒於 2022 年烏俄戰爭,導致國際原油價格攀升,加上近期通膨壓力,導致油價在 2023 今年國際研究指出將升至每桶 150 美元。除了供需緊張,地緣政治和大宗商品普漲,也是原油價格的重要推手。所以油價會越高,但是大家出門需求沒有減少,因此自然吃不消。再者,根據交通部統計[註 3],在 2023 年台灣車輛已經來到歷史新高(將近 800 萬

台),數量依然持續上昇,恐怕會增加碳排以及氣候變遷的速度。也因此共乘有以下

主要相關性與重要性:

1.高油價物價時代,幫助民眾自行省荷包,同時將共乘機制落實在生活當中,加深民眾對共乘印象、探討共乘制度能夠為台灣帶來什麼樣的影響及共乘制度在執行、法規面所碰到的難題。

2.政府 2050 淨零碳排政策[註 4]落實,由 12 項戰略指標達成,再由各指標的各項單位、機構、團隊,形成可行方案落實指標。由前面可知,當車輛增加, 碳排就會上升,因此共乘機制可減少不必要車輛行駛增加行車效率。

3.透過提案議題找出共乘機制的示範的場域,同時修正提案並增加其可行性。

### 三、對 Talk 討論的期待

- 1.本團隊的提案主軸 3 點能夠落實與產出討論結果
- 2.能夠完成提案討論並將成果透過臉書粉專宣傳出去
- 3.本團隊計畫未來能夠持續暢議,並將共乘機制的落地實施
- 4.您可以在會後寫下對本次共乘議題的感想與心得唷

## 4、 講師與相關資訊介紹

表 4- 1 講師介紹

講師名稱	講師經歷
黃一晟	1.樂享股份有限公司負責人

	2.成大共乘發起人
--	-----------

註:邀請企業或民間單位其中之一擔任本次會議的講師

表 4- 2 審議團隊介紹

姓名(負責角色)	經歷介紹/給活動一句話
1.洪堃斌(業師) 	學經歷: 1.2020 青年好政系列: Let's Talk 業師 審議人才進階培訓講師 2. 2021 審議民主線上審議主持人 青年好政系列: Let's Talk 業師 3.青年好政系列第二階段 Talk 審議主持人 4.5G×數位轉型高峰論壇主持人 給活動一句話: 希望更多人重視淨零碳排。
2.陳語涵(大場主持人) 	學經歷: 任職於國立臺中教育大學 1.教育部青年署主持人進階課程培訓業師 2.教育部青年發展署 Let's Talk 青年好政大場主持人、桌長、協同 3.金門縣政府青年政策黑客松大場主持人 4.桃園市政府青年職能培訓參與式預算試辦計畫主持人 5.彰化縣政府青年圓桌公共論壇大場主持人 給活動一句話: 讓我們共同追求共乘綠色未來, 關心環保永續議題, 實現淨零排放的目標, 使永續行動像呼吸一樣自然且必然。
3.陳宣佑(桌長)	學經歷: 1.中國科大企研所、專業保險經紀人(23 年) 2.青年政策論壇全國&地方論壇主持人(100 年起)、青輔會青年諮詢委員 給活動一句話: 一起玩出精采人生吧!!



	
<p>4. 張軒綸(桌長)</p> 	<p>學經歷:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.國立屏東科技大學 生物資源所博士生</li> <li>2. Let's talk 基礎培訓台中場次</li> </ol> <p>給活動一句話:</p> <p>希望與大家在審議活動過程中，以互相尊重包容的討論方式聽到更多對於淨零碳排的想像，並且有機會能夠落實於生活中。</p>
<p>5. 賴俊榕(桌長)</p> 	<p>學經歷:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.國立中央大學企業管理學系</li> <li>2.小琉球設置垃圾桶連署活動、蘭嶼反核廢環島插旗活動</li> </ol> <p>給活動的一句話:</p> <p>只要相信自己的手中擁有改變這個世界的力量，那就夠了。</p>
<p>6. 陳淳鑫(協同紀錄)</p> 	<p>學經歷:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.國立中興大學準研究生</li> <li>2Let's talk 基礎培訓台中場次</li> </ol> <p>給活動的一句話:</p> <p>我希望透過 Let's Talk 的活動，可以讓更多人認識並了解審議式民主機制及運作。學習聆聽不同的聲音不但可以豐富自我的生命、更能替自己打開一個全新的視野。</p>
<p>7. 陳桓維 威廉(William) (協同紀錄)</p>	<p>學經歷:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.現任職於國立中正大學高齡跨域創新研究中心</li> </ol>



- 2.新世紀領導人才培育營(2012)
- 3.2020 城市青年領袖研習營(2020)
- 4.「Talk 入門課·議起想對策」112 年 Let's Talk 基礎培訓(2023)

主要是研究針對高齡社會可能面臨的各式各樣的挑戰，並研擬政策建議。高雄人，現居嘉義。

給活動的一句話：

自求學以來，在某個時間點赫然發現自己熱愛公共事務討論的過程，希望能為這次活動貢獻一點心力。

## 5、 議題背景資料補充

### 一、海外共乘案例

#### (一)內地-成都

透過能源與交通創新中心(iCET),發改委能源所、西南交大和 Uber 合作的研究,利用實時大數據初步分析,得出成都市中心城區私家車單日二氧化碳排放量達 17500 噸,比傳統估算結果高出 59%,已經接近紐約市 2010 年全市交通碳排放量的一半。研究提出的降低碳排放的方法之一,便是利用共乘網約車來提高車輛利用率和整體交通效率。根據 iCET 的監測,實時監測數據分析顯示,成都有 80%的交通具有很高重合度(起點終點相同)。iCET 遂利用實時監控所得的交通數據模擬了拼車(共乘,carpool)模式下的碳排放。結果顯示,如果通過拼車提高 60%的車輛運載能力和利用率(減少空車),成都堵車將會大大緩解,同時可減少 70%的交通碳排放。

## (二)澳洲-新南威爾斯州

新南威爾斯州是澳洲第一個規範共乘服務的州政府,澳洲旅遊與大眾交通論壇執行長奧斯蒙德(Margy Osmond)指出,新南威爾斯州在「新型態交通的完備程度」已經領先澳洲全國,所謂的新形態交通包括了自駕車、移動服務、支付創新和預約式交通服務等領域。澳洲政府在共乘上,持續推動相關共享經濟相關法規與開放共乘企業的制度,例如:讓網路叫車、共乘服務產業獲得良好發展環境,美國的 Uber、印度的 OLA、愛沙尼亞的 Bolt(前身為 Taxify)等共享汽車服務紛紛站穩澳洲市場。澳洲政府近年積極在為智慧交通進行改革,不斷思考如何投資,才能讓交通運輸系統符合大眾需求;對於擁擠的城市來說,共乘服務用得好會是一種解方,在減少車流量的同時,也大量減少二氧化碳排放量,為環境永續發展也帶來正面助益。[註 5]

## (三)外國營運共乘民間企業案例分享-Carpool

人們想要降低公交車費用。學校的學生很多,也沒有公交車站。所以 Carpool 創始人選擇了這個概念。Carpool 創始人不是 app 開發者,以學生上課為需求,學校共乘是最便宜的共乘方式,是和家長一起弄的。再加上對於美國人來說,保險有一個很大的問題,比如身份問題。其實在最初的概念很好,但效果不佳,不過後來聯合學校推動後,保險問題解決。

在美國，父母最多可以帶四名學生上學，學校共乘如何運作。透過包車方式，讓學生從小學到高中。讓學生一群人可以分享價格。在台灣可能需要不同的方式。共乘不發達主要問題是保險與安全性問題，因此本提案才須藉由外國 Carpool 案例，提出屬於台灣的共乘模式。

#### (四)總結

內地方式為透過政府成立監控中心,進行碳排監測,同時,借助政府政策導引民眾養成共乘習慣。而澳洲則是引進共乘企業平台,透過政府當背書支持,給予民間力量去發展共乘機制。一方面幫助改善交通問題,一方面落實減碳低碳政策。

## 二、台灣共乘案例

### (一)新北市低碳共乘網

由新北市政府主導,建立共乘需求媒合,目的為了促使民眾建立共乘習慣同時,建立對共乘的信賴所推出的共乘網站。

### (二)嗶嗶共乘

由鼎漢工程顧問與交通部合作,針對偏鄉交通進行共乘實驗的場域,同時,透過偏鄉在地組織(協會)管理,媒合司機與乘客,並制定嗶嗶公約,實現偏鄉共乘機制。

## 三、後續議題資料蒐集規劃

- 1.將共乘機制討論結果反饋給青年署,再由成果發表會宣傳討論成果。
- 2.將共乘機制討論成果放於臉書上,透過粉絲專業進行宣傳。
- 3.未來接洽各政府單位(如各縣市交通局),給予其施政方向與建議。

## 6、 參考文獻

1. 教育部(2022)。當前教育重大政策。取自:

[https://www.edu.tw/News\\_Content4.aspx?n=D33B55D537402BAA&sms=954974C68391B710&s=E8C6B661EDBA1830](https://www.edu.tw/News_Content4.aspx?n=D33B55D537402BAA&sms=954974C68391B710&s=E8C6B661EDBA1830)

2. 宋威穎與林晏淳(2019)。新作坊-另類參與式討論的想像與操作-開放式會議工作坊紀實取自: [https://www.hisp.ntu.edu.tw/report\\_paper?id=284](https://www.hisp.ntu.edu.tw/report_paper?id=284)

3. 機動車輛登記數-交通部統計查詢網-中華民國交通部。取自:

<https://stat.motc.gov.tw>

4. 國家發展委員會(2020)。臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明。取自:

[https://www.ndc.gov.tw/Content\\_List.aspx?n=DEE68AAD8B38BD76](https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=DEE68AAD8B38BD76)

5. Olsson, L. E., Maier, R., & Friman, M. (2019). Why do they ride with others? Meta-analysis of factors influencing travelers to carpool.

*Sustainability*, 11(8), 2414.

## 7、 附錄

### 1.共乘制度補充

#### 一、台灣目前共乘現況

##### 1.共乘模式說明

共享經濟的精神為共享未充分使用的資產或服務，並向個人收費或免費的經濟系統。而隨著網路的發展，藉由精準的搜尋及媒合，成功串連擁有資產或服務的提供者與需求者，這樣的共享模式服務平台，正大量發生中。這樣連結雙邊群體的商業模式，開始嘗試各樣的組合，也對於各個現有產業帶來不同的刺激。其中，「乘車」也搭上共享經濟浪潮，從過往大家知悉的搭便車方式，發展出駕駛人與乘客於路程中，分享使用汽車之一種交通運輸行為，並利用私有或共同租賃交通工具，以滿足「共同」的私人旅程。

共乘可以分為主要兩種模式：

##### 1.自發性共乘

自主在臉書或是相關社群發起共乘活動，所產生的共乘行為

##### 2.政府與地方組織推動共乘

由政府單位所管理、營運的共乘組織

## 二、共乘制度法規與挑戰

**共乘挑戰1:法規**

<p><b>共乘定義及規定</b></p> <p>依據交通部107年3月15日交路字第1075002889號函：「自用車輛共乘係基於個人從事社經活動中產生之必要旅次，由駕駛人或乘客自主發起之互助行為。自用車輛共乘原則如下：</p> <p>(1) 共乘係自用車輛駕駛人<b>不以營利為目的</b>，基於個人從事社經活動中產生之必要旅次、在有空餘座位下提供他人共乘，由駕駛人與乘客以<b>共同分擔該旅次之能源費用及通行費為限</b>，而無營業行為。</p> <p>(2) 自用車輛共乘<b>不得具有每日密集行駛之反覆、繼續性之營業特徵</b>，在前述分攤成本費用之前提下，每日應以兩趟次為限。」</p> <p>根據最高行政法院109.11.12.一百零九年度判字第571號判例得知，現階段政府規範對於<b>共乘不得有營業行為</b>，同時政府將從嚴管制，<b>不得有白牌車以共乘之名，行營業之實之行為。</b></p>	<p><b>禁 營業行為</b></p> <p>共乘駕駛不得有營業行為，包含但不限於：收取車輛折舊費用、收取感謝費、收取小費等。</p> <p><b>禁 密集行駛</b></p> <p>共乘為如上班通勤、旅遊、返鄉產生空餘座位情況下供他人使用，每日應以兩趟為限(如上下班、返鄉探親等)。</p>
---	---

圖 7- 1 共乘法規補充

### 7.2.1 共乘搭乘成本攤提問題

在相關諮詢上，業者反映其面臨到：駕駛與乘客平均分攤行車過程中所生相關

「成本費用」（如油錢、過路費）之行為，將導致駕駛似有違反「公路法」所稱「未依規定經營汽車運輸業」之規定。法規風險如無法克服，勢將導致該商業模式無法順利發展，亦影響業者當初本意，遑論後續擊劃的願景。也因此，函文主管機關後，此一平均分攤成本費用行為，如實際涉及以自用車輛從事載客「營業活動」，則主管機關仍會加以取締。

後續交通部於 107 年三月針對合法共乘之界定，與六都開會取得自用車輛共乘原則之共識，該次會議決議設下共乘自用車輛不以營利為目的之定義，每日不可超過 2 趟次、費用分攤僅能計算能源費與通行費（不得有營利對價關係），及駕駛人不得特意繞駛載客，僅能係其原計活動路程且有空餘座位之情形。以此區別「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，所指經營計程車客運服務

中，提供服務並收取費用之駕駛人。今年四月，台北市監理所也依此認定方式，對於樂迪科技引進之中國叫車平台「滴滴出行」以非合法經營汽車運輸業開罰九張罰單，並進一步指出該業者要求乘客分攤之費用過高、涵蓋車輛折舊等固定成本，而初步認定係屬白牌車違法載客營利行為。

### 7.2.2 共乘安全性問題

1.若是以 Uber 或是台灣大車隊等計程車業者，根據「公路法第六十五條及八十一條條文修正案」，經過一年宣導期後，交通部已於日前公告計程車客運業應投保每名乘客一百五十萬元以上旅客責任險，此規定將於 2023/6/15 上路。

### 7.2.3 立法院與其他政府機關相關共乘法規

交通部 107 年 3 月 15 日交路字第 1075002889 號函：「自用車輛共乘係基於個人從事社經活動中產生之必要旅次，由駕駛人或乘客自主發起之互助行為。

自用車輛共乘原則如下：1.共乘係自用車輛駕駛人不以營利為目的，基於個人從事社經活動中產生之必要旅次、在有空餘座位下提供他人共乘，由駕駛人與乘客以共同分擔該旅次之能源費用及通行費為限，而無營業行為。2.自用車輛共乘不得具有每日密集行駛之反覆、繼續性之營業特徵，在前述分攤成本費用之前提下，每日應以兩趟次為限。」



# 議起好政 邁向永續



Let's Talk 112 年青年好政系列



## 感謝您跟我們一起共乘這次會議

2023.7.15(六)

作伙來共乘