

主旨：為避免再度發生如九十三年十月十八日九份遊覽車翻覆多人死亡及輕重傷之慘劇，敬請各相關主管機關儘速確實執行下列政策，以匡弊端：

- 一、檢討遊覽車牌照發放政策，徹底解決靠行車問題。
- 二、搭載國外觀光客應以較新車輛承載，每日并補貼一定金額之車資，以維相當品質。
- 三、對於老舊車輛之汰換或報廢，給予一定金額之補助，以提昇行車安全，并促進環保之落實。

說明：

一、關於遊覽車牌照發放政策方面：

遊覽車牌照自民國（下同）八十年九月開放既有業者依照營業額增車，八十二年九月全面開放新公司設立申請以來，由當初全國二千餘輛車增至現今萬餘輛，增幅達五倍之多，八十年前由於「牌照管制」（不發放新牌照）造成市場遊覽車牌照黑市價格暴漲，且全國二千餘輛車亦供不應求，故當初牌照開放是一正確之政策，惜，開放政策之配合措施不夠嚴謹與周延，乃形成現今市場混亂之現象，此，由政府開放銀行與航空公司之成立而今又不接受新公司設立申請且鼓勵合併之政策，可見一斑。

現今遊覽車新公司之申請設立條件為「資本額新台幣（下同）五千萬元，三十輛新車一次掛牌，要有足夠的停車場」，眾所週知，五千萬元，只要銀行乙紙證明已足，并無實質之查驗，而這有會計師等專人代辦，并不需要業者將資金確實擺在銀行裡，監理單位也不會審查資金每筆動支情形，而足夠的停車場，同樣地業者也是取得公文證明即可，當然這是政府的德政，以台北市言，市區土地難覓，價格高昂，業者只要在台北市、縣，桃園縣、基隆市、宜蘭縣能有停車場租借使用便足，但市區并無足夠的大型停車格位，如車輛無行駛外縣市營業，則停放於路旁造成業者動輒受罰與交通問題。至於，三十輛新車一次掛牌，則產生欲買車者，由車體打造廠集合成立一家新公司，待一年後車輛各自過戶回到自有公司，該新公司只剩一輛車存在，維持公司不必辦理停、歇業，這一切使遊覽車市場形成畸形發展，車體打造廠甚至自己先行打好車輛，再分別賣給司機靠行營運，造成個人車主蓬勃發展，而個人車主為搶生意，惡性削價競爭，再將旅客載至土產店、功夫館等購物拿取回扣貼補車資，致真正企業化經營之公司無法與其競爭，紛紛倒閉易主，此與政府揭禁倡議之企業經營理念顯示背道而馳，南部、中部各有一家車體打造廠，本身均有二、三十家遊覽車客運公司可為之證。

為此，交通部於八十八年委請運輸研究所研究遊覽車牌照管制之政策，然研究報告完成後卻束之高閣，未見施行，本會遂於九十年自行花費委請成功大學研究發展基金會再作更確實之「遊覽車客運業問題診斷與改進措施之研究」，觀諸這兩份研究報告，皆已指出目前遊覽車市場已呈供過於求之情況，市場已是一片混亂不堪，應予以改進，并確實提出牌照管理的七個原則（見成大研究報告7-1頁），并于7-11頁指出遊覽車使用人口數作為發放牌照的依據，是一可行的方案，而這些資料於交通部觀光局均可獲得，且是官方資料而無爭議。

另查公路法第三十八條明文規定「公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按合於當地運輸需要者、確能增進公眾便利者、且有充分經營財力者、具有足夠合於規定車輛站、場設備者四種規定辦理」，當初牌照管制及開放均是按照此規定辦理，今以第一點「合於當地運輸需要者」觀之，現「當地運輸

已不需要」自可不再接受新公司設立申請，且是依法有據，況，當初全面開放亦是乙紙行政命令為之，自可以乙紙命令再行管制，另，本業要求者，是請主管機關制定一套長久適用之管理機制，非是凍結牌照之發放，而是隨市場變動作為「發與不發」之依據，如此，政府主管機關亦可免去「開放」與「管制」雙方角力之困擾，業界亦有明確可資遵循之道，并符合經濟發展最適標準供需平衡之最大效益。

二、關於搭載國外觀光客方面：

為配合政府推動「觀光客倍增計劃」，提昇觀光旅遊服務品質，宜請政府規定搭載國外觀光客之遊覽車輛應以較新車輛承載，并須向遊覽車公司承租，不得由個人招攬，以做好行車安全方面之控管，惟為顧及業者之營運成本，請觀光局補貼每日車資新台幣一千元，以維品質之講究，敦促業者確實做好旅客運輸之責任。

三、關於老舊車輛汰換或報廢給予一定金額之補助方面：

為降低全球「溫室效應」，提昇環保品質，促進人類身體健康之需求，政府宜對老舊車輛之汰換或報廢給予一定金額之補助，以獎勵其樂予配合辦理，依遊覽車之造價，給予新台幣五十萬元之補助，鼓勵汰換老舊車輛，以維環保品質。

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會理事長 陳智勝

台灣省遊覽車客運商業同業公會聯合會理事長 許天恩

台北市遊覽車客運商業同業公會理事長 徐夢育

高雄市遊覽車客運商業同業公會理事長 顏順安

中 華 民 國 九 十 三 年 十 月 二 十 日