

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

桃園市汽車貨櫃貨運商業同業公會 函

會址：320 桃園市中壢區中正路1282 號
聯絡人：總幹事 姚信宗
電話：03-2804160 傳真：03-2804161
網址：tyct.tw
信箱：a0937846102@yahoo.com.tw

受文者：本會各會員

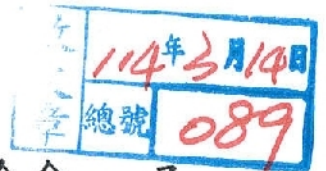
發文日期：中華民國 114 年 03 月 14 日
發文字號：(114) 桃汽櫃貨德字第 052 號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如附件

主旨：函轉交通部召開會議研商「汽車運輸業所屬逾 65 歲至 68 歲之大型車職業駕駛人逾時駕車相關處罰事宜」，敬請 查照。

說明：依據中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 114.03.14 全櫃聯總字第 114011 號函辦理。

正本：本會各會員

理事長 許崇溥



中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 函

052

公會地址：台北市忠孝西路一段41號14樓之13
聯絡方式：秘書長：李昭功
電話：02-23702103 傳真：02-23702102

受文者：本會各縣市會員公會

發文日期：中華民國114年3月11日
發文字號：全櫃聯總字第114011號
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：交運字第1145001289號

主旨：交通部召開會議研商「汽車運輸業所屬逾65歲至68歲之大型車職業駕駛人逾時駕車相關處罰事宜」。

- 說明：一、114.3.4 交通部以交運字第1145001289號函(如附件)，通知於114年3月18日召開旨揭會議。
- 二、各公會會員如有意參加者，請儘速和本會連絡，或提供意見。
- 三、特此通知。

正本：本會各縣市會員公會

理事長 王玉琳

Handwritten signature of the Chairman, Wang Yulin.

理事長許崇溥

總幹事姚信宗

幹事簡家茵

檔號：
保存年限：

交通部 開會通知單

100

臺北市忠孝西路一段41號14樓之13

受文者：中華民國汽車貨櫃貨
運商業同業公會全國
聯合會

發文日期：中華民國114年3月4日
發文字號：交運字第1145001289號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如備註一

開會事由：研商汽車運輸業所屬逾65歲至68歲之大型車職業駕駛
人逾時駕車相關處罰事宜

開會時間：114年3月18日(星期二)上午09時30分

開會地點：本部2101會議室(臺北市仁愛路1段50號21樓)

主持人：林司長福山

聯絡人及電話：張維翰專員(02)2349-2133

出席者：金融監督管理委員會、內政部警政署、中華民國遊覽車客運商業同業公會全
國聯合會、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車
貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯
合會、中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車運輸
業駕駛員全國總工會、中華民國全國駕駛員職業總工會、交通部公路局、交
通部高速公路局、交通部運輸研究所、本部法制處、路政及道安司

列席者：本部公共運輸及監理司汽車運輸業管理科

副本：

備註：

- 一、檢附會議議程如附件。
- 二、因單位眾多，請各單位核派1-2位代表出席。
- 三、請公路局指派主任秘書層級以上主管參加。
- 四、為響應環保並落實節水行動，請自備環保杯。

一、
二、
三、
四、

者本會聯絡
令員有意參加會議
理疑問題，請備文影印
申請概到，但涉及保險
本業如國能期延誤有
員閱

交通部

秘書長李昭功

3/11

研商汽車運輸業所屬逾65歲至68歲之大型車職業駕駛人逾時駕車相關處罰事宜會議議程

一、背景說明

- (一)本部前修正發布道路交通安全規則部分條文及汽車運輸業管理規則第19條之7，有條件放寬汽車運輸業所屬大型車職業駕駛人駕駛執照持照年齡上限由65歲延長至68歲，自109年7月1日施行。其執業駕駛時間原則限日間時段(上午6時到下午6時)，但得例外向公路主管機關申請適用之夜間時段。若超過准予駕車時段，依道路交通管理處罰條例(下稱處罰條例)第21條第1項第9款「其他未依駕駛執照之持照條件規定駕車。」處罰(新臺幣6,000元以上24,000元以下)；另可按具體事實，依公路法第77條第1項規定對汽車運輸業者處罰。
- (二)中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會反映，法規修正前，大型車職業駕駛人只能執業至65歲，換成普通駕照後如繼續駕駛營業車輛，係以處罰條例第22條第1項第1款「領有普通駕駛執照，駕駛營業汽車營業」處罰(新臺幣1,800元以上3,600元以下)，如今依新規定延齡執業，若超過可執業時段係以條例第21條處罰，所面臨之罰款及有事故時無法獲得理賠風險遠大於修法前，並不合理。另中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會亦反映有關延齡駕駛人逾時保險理賠疑義，並建議放寬上午6時至下午6時駕車時段。
- (三)依強制汽車責任保險法(下稱強保法)第29條規定，被保險人違反處罰條例第21條規定而駕車，致被保險汽車發生汽車交通事故者，保險人仍應依本法規定負保險給付之責，但得在給付金額範圍內代位行使請求權

人對被保險人之請求權(汽車保險公司現行將違反處罰條例第21條規定列為不保事項)。惟經查強保法該條文係87年1月1日制定施行(原為第27條)，而處罰條例第21條第1項第9款未依持照條件駕車之條款係90年6月1日增訂施行，係有時序先後之課題。

- (四)綜上，本案公會所提逾65歲至68歲之大型車職業駕駛人逾日間時段駕車實務需求及處罰規定衡平性之課題，爰召開本次會議討論之。

二、報告事項

請本部公路局說明目前汽車運輸業各業別申請夜間時段情形及逾時駕車違規處置情形。

三、討論事項

- (一)有關汽車運輸業所屬逾65歲至68歲駕駛人駕車超過規定時段可行改善方式，提請討論。
- (二)有關發生事故時不保事項排除違反處罰條例第21條第1項第9款未依持照條件駕車之可行性，提請討論。

四、臨時動議

五、主席結論

六、散會

中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

研商 20 呎貨櫃半拖車載重管理配套機制會議

2025. 3. 11

一、背景沿革與實務：

首先要感謝交通部的長官，對此次本會之陳情案，都付以最大的關懷與努力，尤其是公共運輸及監理司林司長能瞭解本業在實務上，確實有無法符合法規上要求的實情。

回憶民國 60 年間，貨櫃運輸系統引進台灣時，當時 20 呎貨櫃的 Gross Weight 是 20 公噸，40 呎貨櫃的 GW 是 30.48 公噸，依公路法道路交通安全規則的規定半聯結車之聯結總重量限制，前單後雙是 35 公噸，而車頭加上 40 呎板架的重量大概是 10.5 公噸，所以對進出口貨櫃來說，一定是超重，因此一再向主管機關陳情，最後以申請超重臨時通行証之方式來解決此問題，但對 20 呎貨櫃來說，因不可能會超重，所以特別規定 20 呎不得申請超重臨時通行証。

隨著世界潮流之演進，20 呎的 GW 進化到 24T，40 呎的 GW 是 32.5T 時，再加上道安規則第 38 條附件 11 的修正，以軸距之長短來決定其總重量限制，所以軸距 5.48 米的 20 呎板架，其承載總重只有 31.5T。就如本會在屢次的陳請書上之陳述，40 呎是在超重與否的紅線上掙扎，但 20 呎的貨櫃，除了依公路總局 104 年 2 月 10 日路監牌字第 1041000974 號函示，說明二第一項第二點所示，「將 20 呎超重貨櫃置放於有申請超重臨時通行証的 40 呎板架的中後担」之外，別無他法。

到了這幾年，世界潮流又進了一大節，40 呎貨櫃 GW 到 32.5T，20 呎貨櫃 GW 到 30.48T，又車頭及板架基於行車安全，環境部的要求，其重量也都增加了不少，但道安規則第 38 條卻沒有做適當的修改，因此貨櫃車的載重問題，又亮起了紅燈，加上處罰條例之處分，除罰款外又加上司機要記點、公司要連坐處分，所以本會又再次向交通部陳情，雖有源頭管制、公布 VGM、轉歸責的共識，但多無法落實。

113 年 3 月間高速公路局推動貨櫃車要配合動態地磅系統過磅，其實對本會來說，為了維護行車安全，我們都舉雙手贊同，但貨主端確有不平的聲浪，雖經陳立委秀寶的幫忙，勞煩了陳常次、公共運輸及監理司林司長、高公局趙局長、公路局陳局長、航港局葉局長等相關人員，召開了四次協調會，陳部長也親自主持了一次座談會，但真正的解決方法，還是沒有達成。

二、本會之建議：

1. 在沒有修正道安規則第 38 條附件 11，對於承載總重量之規定的基礎下，是否可比照民國 70~80 年間允許 40 呎超重貨櫃用申請超重臨時通行証的方式，允許 20 呎貨櫃也可以申請適當噸數的超重臨時通行証，並明確向貨主說明行車安全性的重要。
2. 對於航港局開發進口超重櫃篩選警示系統，雖稱已介接公路局之 M3 系統車籍資料，寄望該系統能早日完成，讓我們能於承接貨櫃前，確實掌握貨櫃重量自主管理，且透過此篩選系統，能確實源頭管制，一旦出了門哨，就是確保不會有超重的情形存在，更期待達到有一定的效果後，高公局可以自動廢除動態地磅之過磅行為。

20尺

$7.3T + 3.8T + 2.2T = 13.3T$
車頭重 + 板台重 + 空櫃重

$31.5T - 13.3T = 18.2T$ ①
駁船總重 - 車重 = 貨重

$35T - 13.3T = 21.7T$ ②

至少要
有0.5T
的壓縮
空間

40尺

$7.3T + 5.1T + 4T = 16.4T$
車頭重 + 板架重 + 空櫃重

$42T - 16.4T = 25.6T$

40年前 40呎板台 + 空車頭重 = 10.5T

30年前 " + " = 11.5T

目前 " + " = 12.5T 以上

增加項目 = 尿素系統 + ABS系統 + 護欄 + 鋼線輪胎



20呎貨櫃半拖車數量分布情形

交通部公路局 HIGHWAY BUREAU, MOTC

交通部公路局 HIGHWAY BUREAU, MOTC



貨櫃架式半拖車數量:

用途	20呎貨櫃用			
	31.5噸	32.5噸	34噸	35噸
總聯結重量	31.5噸	32.5噸	34噸	35噸
數量 (佔總車輛數%)	5,244輛 (59.30%)	744輛 (8.41%)	245輛 (2.77%)	2,610輛 (29.51%)

- 一、總聯結重為31.5公噸，軸距5公尺者：
列管車輛數有5,244輛，以出廠年份15年內者，有3,546輛。
- 二、總聯結重為32.5公噸，軸距5.5公尺者：
列管車輛數有744輛，車輛出廠年份以11~20年內者，有603輛。
- 三、總聯結重為34公噸，軸距6公尺者：
列管車輛數有245輛，車輛出廠年份以10年內者，有189輛。
- 四、總聯結重為35公噸：
 - (一)未經過安審者，有1,744輛。(出廠年份為26年以上)
 - (二)經安審者軸距為6.5公尺有866輛，出廠年份以21~25年內者，有590輛。

簡報結束 敬請指教

交通部公路局 HIGHWAY BUREAU, MOTC



交通部公路局 HIGHWAY BUREAU, MOTC



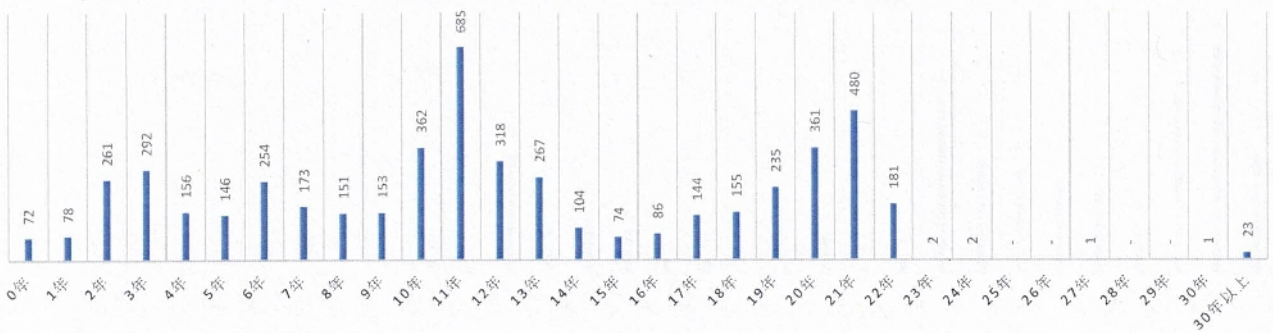
道路交通安全規則附件11規定			
一、曳引車總聯結重量限制			
前單軸後單軸	35公噸		
前單軸後雙軸	43公噸		
二、半拖車總連結重量限制			
軸距(公尺)	軸組型態	後單軸	後雙軸
2公尺		25公噸	25公噸
2.5公尺		26公噸	26公噸
3公尺		27公噸	27公噸
3.5公尺		28公噸	28公噸
4公尺		29.5公噸	29.5公噸
4.5公尺		30.5公噸	30.5公噸
5公尺		31.5公噸	31.5公噸
5.5公尺		32.5公噸	32.5公噸
6公尺		32.5公噸	34公噸
6.5公尺		32.5公噸	35公噸
7公尺		32.5公噸	36公噸
7.5公尺		32.5公噸	37公噸
8公尺		32.5公噸	38.5公噸
8.5公尺		32.5公噸	39.5公噸
9公尺		32.5公噸	40公噸
9.5公尺		32.5公噸	40.5公噸
10公尺		32.5公噸	43公噸



一、半拖車軸距5.0公尺者，總聯結重為31.5公噸。

出廠年份	第1次領牌年度	車輛數
0-5年	113年-108年間	1,005
6-10年	107年-103年間	1,093
11-15年	102年-98年間	1,448
16-20年	97年-93年間	981
21-25年	92年-88年間	665
26-30年	87年-83年間	16
30年以上	82年(含)以前	9
空白		27
總計		5,244

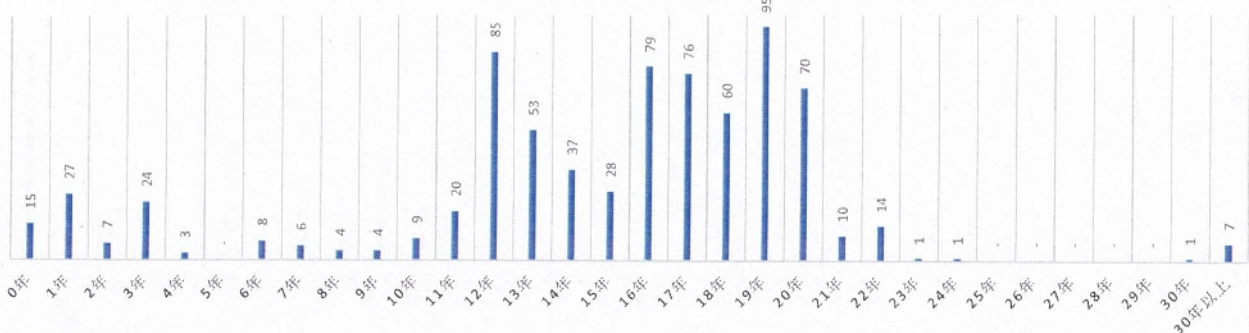
軸距5.0公尺各出廠年份車輛數分布圖



二、半拖車軸距5.5公尺者，總聯結重為32.5公噸。

出廠年份	第1次領牌年度	車輛數
0-5年	113年-108年間	76
6-10年	107年-103年間	31
11-15年	102年-98年間	223
16-20年	97年-93年間	380
21-25年	92年-88年間	26
26-30年	87年-83年間	6
30年以上	82年(含)以前	2
空白		-
總計		744

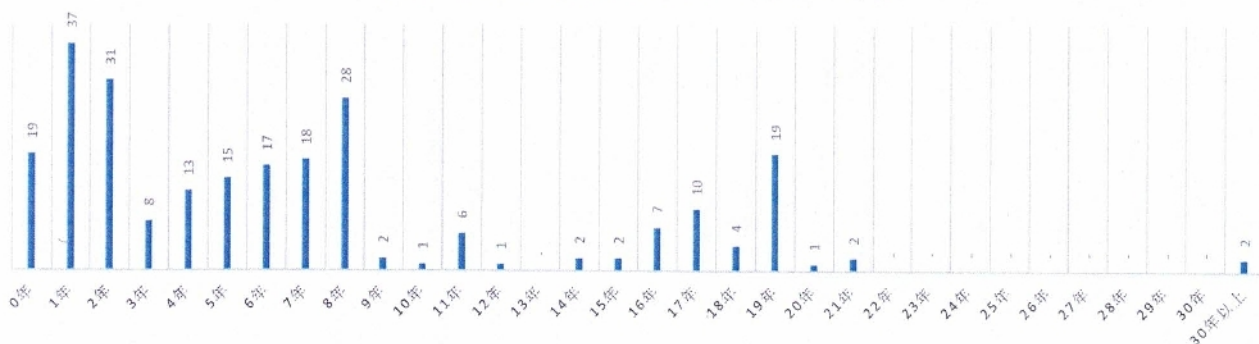
軸距5.5公尺各出廠年份車輛數分布圖



三、半拖車軸距6.0公尺者，總聯結重為34公噸。

出廠年份	第1次領牌年度	車輛數
0-5年	113年-108年間	123
6-10年	107年-103年間	66
11-15年	102年-98年間	11
16-20年	97年-93年間	41
21-25年	92年-88年間	2
26-30年	87年-83年間	-
30年以上	82年(含)以前	2
空白		-
總計		245

軸距6.0公尺各出廠年份車輛數分布圖



四、半拖車軸距6.5公尺者，總聯結重為35公噸。

出廠年份	第1次領牌年度	車輛數
0-5年	113年-108年間	186
6-10年	107年-103年間	62
11-15年	102年-98年間	6
16-20年	97年-93年間	22
21-25年	92年-88年間	590
26-30年	87年-83年間	1,251
30年以上	82年(含)以前	247
空白		246
總計		2,610

軸距6.5公尺各出廠年份車輛數分布圖

