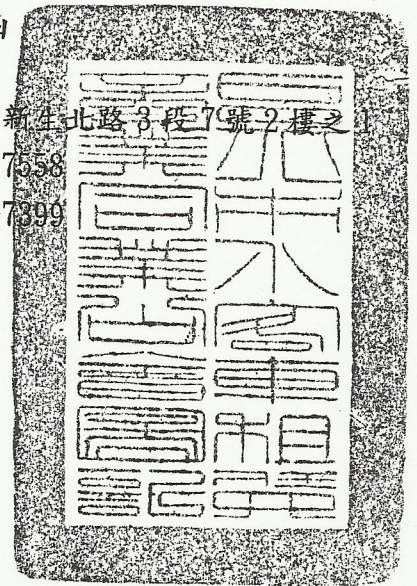


台北市小客車租賃商業同業公會 函

會址：台北市新生北路3段79號2樓之1
電話：2598-7558
傳真：2598-7399



受文者：交通部

發文日期：中華民國102年7月22日

發文字號：北市客租杰字第025號

速別：

密等及解密條件：

附件：

主旨：為保障以中小企業為主的台灣租車業者，反對海峽兩岸服務貿易協議開放小客車租賃業。

說明：關於兩岸兩會已於今(102)年6月21日於大陸上海簽署「海峽兩岸服務貿易協議」，並將「自用小客車租賃業」列為我方對大陸開放承諾項目一事，茲基於產業特性及法律環境的差異，表達反對的立場：

一、產業特性

(一) 自用小客車租賃是以車輛為標的，租賃予承租人使用，因此在經營成本上，以車輛購置費用所佔的比例最高，故屬資本密集產業。而國內目前大大小小的客車租賃業有近千家，絕大多數屬於小規模經營，並無足夠資金擴大營業規模，一旦陸資大品牌進入國內市場，因其在國內知名度不高，勢必透過大幅度的促銷、降價等行銷手段切入，屆時將引發削價競爭、不利產業正常發展，且對於服務品質亦將有負面影響，消費者將未蒙其利、先受其害。

(二) 雖有論者認為國內小客車租賃市場的規模遠不如大陸市場且小客車租賃業屬微利事業，陸資未必有興趣來台投資，但小客車租賃業屬於必須「在地」提供的服務，亦

即若陸資租車品牌希望其客人來台時也能繼續使用該企業的服務時，勢必需在台灣境內設置相關服務據點。而基於兩岸經貿往來益發密切，當有愈來愈多的陸資來台投資、同時也有愈來愈多的台資企業前往大陸後，陸資租車品牌為讓消費者習慣使用該品牌之服務，將有動機提供兩岸一條鞭式的服務，因而進入國內市場。而當其挾著龐大的資金進入市場時，國內除了少數規模較大、資金較充裕的業者外，其餘以中小企業為主的租車業者勢將難以生存，進而衝擊許多家庭的生計。

二、法律環境

(一) 國內小客車租賃業發展已有相當時日，過程中也在政府與業者間良好的溝通下數次修正相關法規，因此現行的法令規範對於小客車租賃業尚能提供一個穩定發展的環境。相對而言，大陸地區對於小客車租賃業的法令體制尚處於一個混沌不明的階段，各省份縣市對於法令的解釋、執行的方式等亦莫衷一是，包括若干法令對出租人相對不利且顯失公允、或是許多縣市實施限牌政策等，在在使得台資企業要在大陸地區經營租車業比起陸資企業來台要困難許多。此外大陸地區因幅員廣大、信用制度尚不如國內成熟，因此台資企業在大陸地區經營租車業的侵佔、失竊等風險，比起佔有地利、人脈之便的陸資企業而言亦高出許多。

(二) 綜上，因國內法令及信用制度等均較成熟，故陸資來台經營租車業的學習成本及風險將比台資企業赴大陸經營租車業的成本低上許多，如此將使得陸資企業與台資企業處於一個實質不平等的地位，將嚴重影響國內租車業者的發展。

三、我們理解在 WTO 或 ECFA 的精神下，國內產業勢必將逐漸走向開放，但我們希望開放是有配套、有步驟的，而非在未顧及產

業特性及經營環境的差異之下，就貿然地予以開放，兩岸也未完成駕照承認，陸客自由行政策已淪為空談。尤其國內小客車租賃業大多為個體或家庭式經營的小公司型態，在未經適度溝通及提出相關輔導、配套措施下即開放陸資來台，將對許多業者造成莫大的衝擊、影響產業發展及從業人員的生活。

四、本案於102年7月10日召開小客車租賃公會全國聯合會議，均一致共識，反對開放自用小客車租賃業的立場，訴求：

(一) 政府不宜全面開放陸資來台經營本業，僅准許設立北、中、南三家公司且每一年每一家增加車輛數以200輛為限。

(二) 主管機關應予嚴格把關，每三年檢討一次。

(三) 對本業給予救濟預算及稅制優惠，振興輔導措施：

1、減免燃料費、牌照稅。

2、補助業者車輛汰舊換新，補貼貸款利息1-1.5%，以提升車輛品質，增加競爭能力。

3、補助業者公司培訓從業人員提升員工素質及電腦設備e化。

4、補助業者公會經費，向中國大陸推廣使用小客車租賃車輛。

(四) 儘速完成兩岸駕照互惠承認，擴增陸客來台自由行人數。

五、敦請政府相關單位應儘速與業者進行溝通。

正本：交通部、經濟部投資審議委員會、行政院大陸委員會

副本：中華民國小客車租賃公會全國聯合會

理事長

吳順杰