

號方式	114年6月3日	收文
電子		
平信	第 119 號	
掛號		

交通部公路局 函

241

新北市三重區中正北路61號3樓

地址：108234臺北市萬華區東園街65號

承辦人：葉雅菱

聯絡電話：02-23070123 分機3607

傳真：02-23378723

電子信箱：Yehyaling@thb.gov.tw

受文者：中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會

發文日期：中華民國114年6月18日

發文字號：路運綜字第1145012282號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(會議紀錄)

主旨：檢送本局114年6月3日「開放畢業僑外生從事中階技術客運駕駛、安全管理人員、貨車駕駛及隨車助理」政策說明及配套措施」會議紀錄1份，請查照。

說明：依據本局114年5月16日路運綜字第1140024880號開會通知單續辦。

正本：勞動部、教育部、國家發展委員會、勞動部勞動力發展署、僑務委員會、內政部移民署、金融監督管理委員會、各直轄市政府、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、中華民國汽車路線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、中華民國全國駕駛員職業總工會、中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會、局屬各區監理所

副本：本局監理組(含附件)

局長 陳文瑞

研商「開放畢業僑外生從事中階技術客運駕駛、安全管理人員、貨車駕駛及隨車助理」政策說明及配套措施會議紀錄

一、會議時間：114 年 6 月 3 日(星期二)上午 10 時整

二、會議地點：本局 3 樓第 1 會議室

三、主席：張副局長舜清

四、出席單位及人員：詳如簽到表

紀錄：葉雅菱

五、會議簡報：(略)

六、議題討論及與會發言摘要(依發言順序)：

(一) 議題一：僑外生對交通法規熟悉度

1. 各單位意見

本局監理組

目前職業駕駛的法規與考照制度，外籍人士與本國人之間並無差異，所有駕訓與考試皆依現行制度實施，包含筆試與路考等。大型車之「路考」現階段仍以場考為主。課程內容與訓練時數均由駕訓班提供，足以因應僑外生從事職業駕駛需求。

2. 結論

畢業僑外生從事我國客運、貨運業駕駛，與我國國人取得駕照條件與標準一致，均需筆試、路試通過方可取得職業駕照，且現行職業駕照之考取較普通駕照更為嚴格，爰在交通法規熟悉度應無疑義。

(二) 議題二：僑外生對路況熟悉度

1. 各單位意見

(1). 中華民國全國駕駛員職業總工會

A. 支持政策方向，但市區客運與長途公路客運不同，市區需面對複雜路況與大量人群互動，對駕駛而言挑戰更高。

B. 外籍駕駛是否足以熟悉地方路況及回應旅客需求，有待評估。

(2). **中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會**

對於法規無意見，但部分業者對草案法令規範之不熟悉，建議相關單位加強宣導與教育，避免誤解或違規聘僱情形。

(3). **中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會**

A. 部分外籍人士來自右駕國家，加強其在左駕環境下的應變能力訓練。

B. 客運公司現行內部對於新進駕駛有完善訓練制度，例如由資深駕駛陪同上路，反覆練習路線後方可獨立駕駛，熟練需時間與經驗累積。

2. **結論**

考量現行客運業需高頻率與乘客互動，請客運業者聘僱外國籍（畢業僑外生）執行駕駛勤務前，務必做好內部培訓及勤前訓練，以強化對路況的熟悉度與應變能力。

(三) **議題三：保險保障與雇主責任**

1. **各單位意見**

(1). **金融監督管理委員會保險局**

第三人責任保險為商業保險，由業者依需求自願投保，保險公司會依風險進行核保評估，無針對本國或外籍駕駛作區分；若要設下最低投保額，建議應先與業界保險公司充分溝通，避免影響承保意願。

(2). **勞動部勞動力發展署**

外籍駕駛在台無固定資產，若發生事故恐無力賠償，建議從制度面確保雇主承擔最終賠償責任，至是否納入最低保額，應由主管機關評估。

(3). **中華民國全國駕駛員職業總工會**

建議將投保第三人責任險納入雇主資格審查標準，確保業者具備足夠財務能力，避免靠行制度下責任歸屬模糊。

(4). **中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會**

靠行制度在於公司資本額小、責任難以釐清，建議規定雇主須具一定資本額，方能聘用外籍駕駛。

(5). **中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會**

投保第三人責任險，保險公司會考量風險狀況，一旦納入法規，可能保費會提高，建議可以雙軌，保有彈性。

2. 結論

為保障事故受害人權益，各單位建議業者應具備足夠的賠償能力，請運輸組研議新增「雙軌制」作為雇主資格審查條件，例如需具備一定資本額或投保足額的第三人責任險。

(四) 議題四：語言能力與認定標準

1. 各單位意見

(1). 教育部

- A. 目前針對外籍學生語文能力的標準是以 A2 等級為最低門檻，需具備的學習時數約為 480 至 720 小時，詞彙量達 1,000 字。
- B. 若以語文條件『二、參加直轄市或縣(市)政府委託辦理，或教育部核准得自境外招收外國人來臺研習華語之教育機構所辦理華語文能力訓練 36 小時以上，並取得證明。』規定，36 小時短期語言訓練來認定相同能力，且與前述認證標準

似有落差，能否作為學生具備基本中文溝通之能力依據，建議再予評估。

- C. 外籍學生的中文能力審核方式不僅限於華語文能力測驗證書，如前一學歷是否為中文授課，或來自具有華語背景的國家等均具備一定之中文能力；建議已在台就學四年以上、修習中文授課科系之僑外生，亦可視為具語言能力之依據，無需再重考華語測驗。

(2). **勞動部**

針對僑外生從事特定職業類別（如客運駕駛），應視實際工作性質與互動需求而定，是否足以應對日常工作強度及突發狀況，來作為認定標準依據。雖可借鏡看護工中階制度，但不同職類應有不同語言能力門檻設計，無須完全比照，請公路局參考。

(3). **中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會公會**

- A. 公車駕駛具備「基本國語溝通能力」即足夠，其他語言需求可由科技輔助解決，如手機翻譯軟體。
- B. 駕駛員應以提供安全駕駛與良好服務為本職，若需負擔太多語言或非本職工作，將降低從業誘因。

(4). **中華民國全國駕駛員職業總工會**

外籍人士完成 A2 等級訓練，是否即具備基本口語溝通能力？建議公路局再予確認。

(5). **內政部移民署**

- A. 從實務面觀察，可以清楚辨別申請人（僑外生）是否具備中文能力，部分來自印尼的華僑，已具備中文溝通能力，無需額外的語言訓練。
- B. 在語言學習階段，僑外生通常每週修習 15 小時的語文課，總學習時數遠超過 36 小時，故以 36 小時作為語言能力判

定依據，似非妥適，不建議將此標準來評估僑外生的語言能力。

2. 結論

考量語言能力與認定標準，各單位仍有不同意見及相關建議，爰請教育部針對客運業與貨運業所需的語言能力，協助提供測驗等級或其他替代機制，以有效評估僑外生是否具備基本華語能力；另亦請移民署協助提供畢業僑外生從事客運及貨運業職類時，語言能力判定依據之建議，後續進行綜整評估。

(五) 議題五：初期開放是否會因駕駛資格而有空窗期

1. 各單位意見

勞動部勞動力發展署

畢業僑外生取得職業駕照可能需要一定的期程，是否能及時解決缺工問題，建議再予思考評估。

2. 結論

畢業僑外生從事我國運輸業駕駛工作，取得我國職業駕照為必經歷程，且與本國人有相同之考照資格及歷程，運輸業缺工為長期性問題，待法規通過後，可透過加速媒合與培訓，減少政策實施與實際就業間的空窗期。

(六) 議題六：配套措施與行政協調

1. 各單位意見

(1). 勞動部勞動力發展署

本署可協助交通部提供雇主招募申請流程圖，但未設計特定產業雇主指引，建議產業主管機關自行研擬指引、行政規則。

(2). 教育部

對於校園宣導及簡訊通知，本部沒有替特定職業作意願調查，另考量受限個資法規，無法提供學生電話或聯絡方式，建議改由學校公告方式進行宣導。

(3). 內政部移民署

對於簡訊通知，考量個資法規，無法提供學生電話或聯絡方式。

(4). 中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

針對增設專班，目前已有菲律賓學生組成 20 人班級將申請專班，駕訓班是否具備足夠訓練資源應納入規劃。

(5). 桃園市政府

普通大客車駕照轉換職業大客駕照需等待 3 個月，建議公訓所增加訓練班別。

(6). 本局監理組

針對增設專班，建議現階段可先以一般班別承訓，無須另設專班，如未來出現集中需求，再視情況調整。

2. 結論

(1). 為增進僑外生就業媒合機會，與各相關部會合作進行就業資訊宣導，無涉蒐集僑外生個人資料。

(2). 有關增設專班之配套措施，參考公車全聯會及桃園市政府之需求建議，以公訓所作為優先訓練單位，請本局監理組會同公訓所研討相關配套，並協助提供說明資料予運輸組，以利後續對外說明及作業推動。

七、主席綜合裁示

考量本次會議各界對於『僑外生從事中階技術客運駕駛、安全管理人員、貨車駕駛及隨車助理』工作之保險保障、語言能力條件及配套措施等仍有部分意見，尚需整合確認，請本局運輸

組依各單位提供之建議，綜整評估研擬具體處理方案，後續再邀相關單位召開會議研商。

八、散會(中午 12:00)。