

# 馬薩諸塞州聯邦

---

公用事業部

D.P.U.26-90

2026年4月24日

公用事業部依職權主動開展調查，並依據《一般法》(G.L.)第30A章第2條、第25章第2條，以及《馬薩諸塞州法典》(CMR)第220章第2.00條之規定，啟動規則制定程序，以對CMR第220章第274.00條「交通網絡公司」規則進行修正；並增訂CMR第220章第275.00條「交通網絡駕駛人適任性標準」、第276.00條「交通網絡公司實施與程序」，以及CMR第220章277.00條「交通網絡車輛電動化」等相關規則。

---

啟動規則制定程序令

目錄

總述 .....	1
I. 介紹.....	2
II. 規則草案 CMR 第 220 章第 274.00 條:	
交通網絡公司監理.....	4
A. 介紹.....	4
B. TNC 許可申請.....	4
C. 駕駛人資格要求與認證.....	5
D. 駕駛人背景調查.....	6
E. 車輛要求與服務時長.....	8
F. 資料保護.....	9
G. 預約乘車服務.....	11
H. 記錄保留與報告程序.....	11
I. 核驗與稽核.....	13
J. 費率與收費標準.....	14
K. 通知與變更.....	14
III. 規則草案 CMR 第 220 章第 275.00 條:	
交通網絡駕駛人適任性標準.....	15
A. 介紹.....	15
B. 範圍、說明及適用.....	16
1. 青少年處分.....	16
2. 回溯期之起算日.....	16
3. 吊銷駕照.....	16
4. 替代性或保留裁決.....	17
C. 現行回溯期 .....	18
D. 一年回溯期.....	19
E. 三年回溯期 .....	19
F. 七年回溯期 .....	19
G. 十年回溯期.....	20
H. 無限期回溯期 .....	21
IV. 規則草案 CMR 第 220 章第 276.00 條:	
交通網絡公司處實施與 程序.....	22
A. 介紹.....	22
B. 一般法.....	23

D.P.U. 26-90	
C.	駕駛人向本部提出申訴..... 23
D.	駕駛人向 TNC 提出撤銷申訴 ..... 24
E.	TNC 之執行情序 ..... 25
V.	規則草案 CMR 第 220 章第 277.00 條：交通網絡車輛電動化 ..... 26
A.	介紹..... 26
B.	聯邦氣候政策 ..... 26
C.	交通網絡車輛電動化規則..... 28
VI.	意見徵求..... 30

## 總述

本令旨在由公用事業部所轄之交通網絡公司處（以下簡稱「本處」）正式啟動行政程序，以修訂現行規範交通網絡公司（俗稱「共乘公司」）及其駕駛人之相關規則，並推動共乘車輛之電動化進程。自 2017 年起，本處即負責對共乘公司及其駕駛人實施監管，監管重點除著重於駕駛人之適任性外，亦關注 Uber 及 Lyft 等交通網絡公司為確保公眾乘車安全所採取之各項措施。

本處基於過往處理的數十萬件駕駛人背景調查及對共乘公司執行相關監理之經驗，爰擬具相關規則修正草案，內容涵蓋用以評估共乘駕駛人之適任性標準、共乘公司之許可程序，以及本處自身之實施與程序規範。此外，為落實 2022 年立法部門所頒布之指令，本處另提案制定相關規則，以推動共乘車隊逐步實現電動化。

依該草案規定，共乘公司須每兩年提交一次電動化推進計畫。針對上述規則草案，本處誠摯邀請各界利害關係人提出評論與意見，特別是共乘駕駛人、共乘公司，以及廣大使用共乘服務之社會大眾。

## I. 介紹

交通網絡公司處（以下簡稱「本處」）成立於 2017 年，旨在規範交通網絡公司（以下簡稱「TNC」），亦即俗稱共乘或叫車公司。依據《一般法》第 159A½ 章之規定，本處隸屬於公用事業部（以下簡稱「本部」），並受本部之一般監督與管轄（《一般法》第 25 章第 23(a) 條）。目前，於馬薩諸塞州聯邦境內營運之 TNC 如下：(1) Rasier, LLC（即「Uber」）；(2) Lyft, Inc.（即「Lyft」）；(3) River North Transit, LLC（即「Via Transportation」）；(4) UZURV, LLC；及 (5) SilverRide, Inc.。

2017 年，本部頒布相關規則，確立了 TNC 及其駕駛人之適任性標準，並訂定監管本部調查及申訴事宜之程序規則。CMR 第 220 章第 274.00 條：交通網絡公司自 2017 年迄今，本處累計執行逾八十萬件背景調查，審理數千件交通網絡駕駛人（以下簡稱「駕駛人」）提起之申訴案件，並實施多項合規性查核與專案調查；針對違反州法之 TNC，本處亦依法裁處數百萬美元之行政罰鍰。基於上述監理實務與經驗，本部已研析出多項優化方向，旨在強化對 TNC 及其駕駛人之規則監理效能。

此外，2022 年 8 月 11 日，[推動清潔能源與離岸風電法案，2022 年法案第 179 章](#)（以下統稱「2022 清潔能源法案」）已正式簽署生效。除其他規定外，2022 清潔能源法案要求本部應實施相關計畫，以減緩交通網絡車輛（以下簡稱「TNV」或「車輛」）所產生之溫室氣體（以下簡稱「GHG」）排放。St. 2022 第 179 章第 47 條。

爰此，本部依據《一般法》第 30A 章第 2 條及 CMR 第 220 章第 2.00 條之規定，特此發布本令以啟動規則制定程序，並針對下列事項徵詢公眾意見：(1) 修正 CMR 第 220 章第 274.00 條（「交通網絡公司」）；(2) 增訂 CMR 第 220 章第 275.00 條（「交通網絡駕駛人適任性標準」）；(3) 增訂 CMR 第 276.00 條（「交通網絡公司處實施與程序」）；及(4) 增訂 CMR 第 220 章第 277.00 條（「交通網絡車輛電動化」）。本部特擬具條文草案，旨在釐清特定條款、確保規則一致性、修正輕微錯誤、更新引用條文，並刪除過時、重複或不必要之資訊。上述規則草案於徵詢公眾意見後，仍可能做進一步修訂，並將於《馬薩諸塞州公報》正式刊登最終版本後生效。依據《公開聽證及徵求意見通知》（以下簡稱「通知」）之規定，本部將舉辦兩場公開聽證會，邀請各界利害關係人參與互動式技術會議，並討論針對 CMR 草案第 220 章之 274.00 條、275.00 條、276.00 條及 277.00 條所提出之書面意見。

本部謹於本令中摘選規則草案之重點，並提出一系列問題，以徵詢利害關係人之意見。<sup>1</sup> 本令第二部分論及 TNC。第三部分論及駕駛人。第四部分論及 TNC 監管處之實施與程序。第五部分則論及交通網絡車輛電動化。

---

<sup>1</sup> 本函隨附之附件 A 為規則草案之對照本，已標註本次修訂內容。附件 B 為規則草案之未標註版本。

## II. 規則草案 CMR 第 220 章第 274.00 條： 交通網絡公司監理

### A. 介紹

如本文所述，為提升公共安全、釐清本處職責並增進行政效率，本部擬修正現行規則，將現行 CMR 第 220 章第 274.00 條所涵蓋之特定要素單獨分拆。爰此，CMR 第 220 章第 274.00 條之標題將由「交通網絡公司」更名為「交通網絡公司監理」。此外，本部擬另訂獨立之規則章節：針對駕駛人之適任性標準另訂獨立規則章節<sup>2</sup>–規則草案 CMR 第 220 章第 275.00 條–針對駕駛人與 TNC 之申訴及執行程序，訂定規則草案 CMR 第 220 章第 276.00 條。以下章節摘要說明 CMR 第 220 章第 274.00 條之主要規則修正提案。

### B. TNC 許可申請

本部擬修正有關 TNC 許可（以下簡稱「許可」）申請程序之規則，俾使本部在審查有意於本聯邦提供交通網絡服務（以下簡稱「服務」）之企業申請案時，具備更高裁量靈活性。規則草案 CMR 第 220 章第 274.03 條。本部擬行使裁量權以：核定許可證申請之格式與內容；明定審查申請人業務適格性時的額外考量因素，包括申請人確保能妥善服務使用輪椅之乘客、服務性動物協助之乘客，以及身心障礙乘客，並針對申請遭駁回者訂定重新申請之期限。規則草案 CMR 第 220 章第 274.03 條。此外，本部擬明定，凡提供及/或透過數位網絡提供服務之實體，均可能被認定為 TNC；且「服務」一詞之定義涵蓋直接或間接財務利益，而非僅限於按次計費之車資交易。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條（「TNC」及「服務」定義）。本部亦可要求 TNC 制定並實施標準實施政策與程序，以維持其許可證之有效性。規則草案 CMR 第 220 章第 274.15 條。

---

<sup>2</sup> 除另有規定外，所有大寫術語均依《一般法》第 159A½ 章第 1 條及 CMR 第 220 章第 274.02 條之定義為準。

本部目前未向 TNC 收取申請規費。依據《一般法》第 159A½ 章第 3 條第 (e) 項之授權，本部擬收取申請費 \$5,000 及換證規費 \$2,500。規則草案 CMR 第 220 章第 274.03(4) 條。若有正當理由，本部亦可減免或調整上述費用，考量因素包括 TNC 規模。規則草案 CMR 第 220 章第 274.18 條。

### C. 駕駛人資格要求與認證

本部擬擴大駕駛人申請資格要求，並明定駕駛人於提供交通網絡服務時，必須隨時備妥以供查驗之文件，包括依 CMR 第 540 章第 30.05 條規定所需之馬薩諸塞州二次車輛檢驗報告。規則草案 CMR 第 220 章第 274.04 條。為肯定駕駛人所提供之專業服務，並防範潛在詐欺行為，本部擬強化身分驗證程序，以確保駕駛人所提供與背景調查相關之關鍵資訊正確無誤。規則草案 CMR 第 220 章第 274.04(3) 條：同樣地，鑑於駕駛人肩負獨特之公眾信任，本部擬要求 TNC 每年為駕駛人提供教育訓練，內容涵蓋安全駕駛與公眾互動、服務有特殊需求之乘客、人口販運防治意識，以及防範分心駕駛。規則草案 CMR 第 220 章第 274.04(4) 條。本部亦擬釐清乘客（以下簡稱「乘客」）將透過「交通網絡駕駛人證明」獲知其駕駛人之相關資訊，以及駕駛人為提供乘客載運服務（以下簡稱「載運服務」）所須維持之最低車輛適用性標準。規則草案 CMR 第 220 章第 274.05 條。

#### D. 駕駛人背景調查

本部擬修正背景調查之相關要求，旨在兼顧乘客與公眾安全，以及予以駕駛人之經濟改善機會。本部的提案係基於該處自成立以來執行超過八十萬次背景調查之實務經驗。

本部擬透過要求提供更多駕駛人個人資料進行背景調查，以提升該程序之準確性、可靠性與效率。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(1)(c) 條。目前，背景調查程序係依賴駕駛人身分證號末六碼，且未包含手機聯絡資訊。本部擬蒐集個人完整之九碼社會安全號碼及其他聯絡資訊。為防範 TNC 背景調查可能出現之疏漏，本部擬要求 TNC 在獲知駕駛人依 CMR 第 220 章第 274.06(c) 條規定之個人資料有所變更時，應重新對其進行背景調查。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(1)(e) 條。此外，由於手機係駕駛人與 TNC 行動應用程式（即數位網絡）互動之主要途徑，故透過駕駛人之手機號碼及電子郵件地址發送適任性通知，將能確保駕駛人收到其二次背景調查結果，並獲知相關申訴權利。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(1)(c) 條。本部亦擬修正「數位網絡」之定義，將行動應用程式納入其中。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條。

依據《一般法》第 159A½ 章第 3(e) 條之規定，本部擬定駕駛人初次背景調查費用為二十美元，年度更新背景調查費為十美元，該等費用將由 TNC 支付。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(1)(c) 條。TNC 不得向駕駛人或乘客收取此費用。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(3)(f) 條。若有正當理由，本部亦可減免或調整上述費用，考量因素包括 TNC 規模。規則草案 CMR 第 220 章第 274.19 條。

本部亦擬對 TNC 之背景調查程序提出數項其他改進措施。首先，本部擬擴大背景調查範圍，納入駕駛人過去七年期間居住及/或持有駕照之各州之犯罪紀錄及機動車輛駕駛紀錄查詢。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(2)(a) 條。

此項額外查詢將獨立執行，不受社會安全號碼追蹤或駕駛人先前持有駕照審查結果之影響。其次，本部擬要求 TNC 對駕駛人進行持續背景調查監測，以確保能即時審查潛在犯罪及駕駛相關違規情事。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(2)(c) 條。第三，本部擬要求背景調查服務提供者須符合認證要求，以證明其政策、程序及流程符合州及聯邦法規與規則，且具可靠性。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(2)(h) 條。最後，為切實確保 TNC 的背景調查標準至少達到規則草案 CMR 第 220 章第 275.00 條所規定之最低要求，本部明確保留其獲取並審查相關標準的權利，該等標準係由 TNC 自行採用或指示其背景調查服務商採用，是為判定駕駛人背景調查結果的依據。規則草案 CMR 第 220 章第 274.06(2)(i) 條。

#### E. 車輛要求與服務時長

為減少行政管理混亂，本部擬釐清受本處法規與規則監管之「交通網絡車輛」與受本部運輸監理處監理之「商用機動車輛」之間的區別（參見 CMR 第 220 章第 272.01 條）。爰此，本部擬要求 TNV 之座位數不得超過九人（含駕駛人）。規則草案 CMR 第 220 章第 274.08(1) 條。

本部亦擬釐清符合提供載運服務資格之車輛類型與品質，例如雙門轎跑車、轎車及其他輕型車輛。規則草案 CMR 第 220 章第 274.08(2) 條。本部擬明確規定，領有執照之計程車不得用於提供載運服務。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條（「車輛」定義）。針對美國政府問責署（Government Accountability Office）之報告指出，每六輛車輛中就有一輛存在未解決之安全召回問題<sup>3</sup>，本部擬要求 TNC 在車輛用於提供載運服務前，

---

<sup>3</sup> 美國政府問責署，車輛安全：共乘車輛未完成召回個案之適用範圍（2023 年 5 月 15 日），可登入 <https://www.gao.gov/products/gao-23-105996> 查看。

以及其後每 365 個日曆日，均應進行安全召回查詢，以防止受召回之車輛提供載運服務。規則草案 CMR 第 220 章第 274.08(9) 條。

此外，為保障公眾安全，本部擬於 TNC 之許可程序中，建立針對車輛附著之發光商業外觀、發光廣告或車頂廣告之初步審查與核准程序。規則草案 CMR 第 220 章第 274.08(5)-(6) 條。例如，靜態顯示或閃爍、擺動、旋轉顯示之藍色、紅色或琥珀色燈光，或是閃爍、擺動或旋轉之白色燈光，可能不符合《一般法》第 90 章第 7E 條、CMR 第 540 章第 22.05 條及第 540 章第 22.06 條之公共安全要求，因此可能會導致營運人收到交通違規罰單。此外，改變車輛外部製造車身形狀之廣告（例如車頂廣告設備）亦可能對其他用路人造成公共安全問題。

本部亦擬釐清，駕駛人可提供服務之時數，係下列各項時間之累計：(a) 駕駛人駕車期間在數位網絡上等候載運請求時間；(b) 駕駛人接受載運請求後，前往接載乘客之行駛時間，以及 (c) 駕駛人接載乘客後，前往乘客目的地之行駛時間。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條（「第 1 時段里程」、「第 2 時段里程」及「第 3 時段里程」定義）；規則草案 CMR 第 220 章 274.07 條。對於現行規定中「任一 24 小時內累計提供或實際提供服務時長不得超過連續 12 小時」這一上限，本部不提議做出任何變更。

#### F. 資料保護

2017 年，本部頒布了 CMR 第 220 章第 274.10 條及第 274.13(5) 條，以確保 TNC 所儲存之消費者資料受到保護。自其時起，馬薩諸塞州的資料保護法規與規則已取得多項進展。

2018 年，馬薩諸塞州檢察長辦公室（下稱「檢察長」）牽頭成立跨州聯盟，就一起全國性資料外洩事件與 Uber 達成 1.48 億美元的和解協議。<sup>4</sup>2019 年 1 月 10 日，州立法機構對《一般法》第 93H 章（即，資料洩漏通知法）進行了修訂，旨在強化檢察長及消費者事務與商業監管辦公室在資料隱私與保護方面的調查及執法權。St. 2018, c. 444. 此外，檢察長已於 2020 年 8 月 13 日成立「資料隱私與安全處」，以保護消費者資料隱私安全，並執行《馬薩諸塞州消費者保護法》及《資料外洩法》。<sup>5</sup> 考量這些發展，本部擬廢除現行 CMR 第 220 章第 274.10 條及第 220 章第 274.12(5) 條規定，以簡化行政執行上之複雜性，並特此確認，立法機構已將受本規則規範之資訊保護工作，委託予檢察長及消費者事務與商業監理處負責。

---

<sup>4</sup> 新聞稿，馬薩諸塞州檢察長辦公室，標題為「檢察長 Healey 率領跨州聯盟就全國性資料外洩事件與 Uber 達成 1.48 億美元和解」。（2018 年 9 月 26 日），參見 <https://www.mass.gov/news/ag-healey-leads-multistate-coalition-in-reaching-148-million-settlement-with-uber-over-nationwide-data-breach>.

<sup>5</sup> 聞稿，馬薩諸塞州檢察長辦公室，標題為「檢察長 Healey 宣布成立新部門，專注於保護馬薩諸塞州消費者資料隱私與安全」（2020 年 8 月 13 日）參見 <https://www.mass.gov/news/ag-healey-announces-new-division-focused-on-protecting-data-privacy-and-security-of-massachusetts-consumers>.

### G. 預約乘車服務

本部擬要求 TNC 為其提供的載運服務增設強化安全功能。規則草案 CMR 第 220 章第 274.10 條。特別是，本部擬要求 TNC 制定強化載運服務驗證協議，並經本部核准，以讓乘客更容易確認其登上的車輛是正確的授權車輛。規則草案 CMR 第 220 章第 274.10(1)(a) 條。此外，本部擬要求每家 TNC 在駕駛人提供載運服務前，對其進行定期即時身分核驗。

規則草案 CMR 第 220 章第 274.10(2) 條。本部進一步擬要求各家 TNC 的數位網絡（即行動應用程式）包含以下功能：

允許乘客將其載運服務詳細資訊分享給可信任之第三方，並在緊急情況下與執法機關聯繫。規則草案 CMR 第 220 章第 274.10(1)(b)-(c) 條。最後，部門擬要求未滿 16 歲乘客須由成年乘客陪同，以確保未成年人乘車安全。規則草案 CMR 第 220 章第 274.10(3) 條。

### H. 記錄保留與報告程序

本部擬對 TNC 的記錄保存義務做出調整，以確保在執行、管理及實施《一般法》第 159A½ 章期間，所需資訊能夠及時為本部所獲取並便於查閱。規則草案 CMR 第 220 章第 274.11 條。特別是，本部擬將 TNC 相關紀錄的最低保存期限定為三年，並擴大 TNC 應保存之資料類型，並要求無限期儲存與 TNC 撤銷駕駛人資格之決定相關之重要資訊。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條（「撤銷」定義）；規則草案 CMR 第 220 章第 274.11(2)-(4) 條。

部門另擬議擴大 TNC 必須向本部報告的資訊範圍。規則草案 CMR 第 220 章第 274.12 條。[馬薩諸塞州運輸資源與氣候相關法案](#), St. 2022, 第 176 章第 23 條（「法案」）要求 TNC 每月向本部提報詳細的載客資料，本部得基於交通壅塞管理、運輸規劃及溫室氣體排放追蹤等目的，於保密條件下將該等資料提供予指定機關。St. 2022, 第 176 章第 23 條。除上述報告要求外，本部擬要求 TNC 針對每次載運服務報告以下資訊：(a) 高峰時段動態定價費用；(b) 第 1 時段里程數；(c) 車輛事故發生地點；(d) 平均車速；(e) 每次載運服務之乘客人數；(f) 該次載運服務是否由車隊車輛或租賃車輛提供；及 (g) 載運服務上車或下車地點是否位於馬薩諸塞州灣區交通局或區域交通局站點。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條（參見「高峰時段動態定價」及「第 1 時段里程」定義）。規則草案 CMR 第 220 章第 274.12(2)(b) 條。此外，為落實該法案之規定並考量載運服務之不同階段，本部擬新增「第 1 時段里程」、「第 2 時段里程」及「第 3 時段里程」之定義，以及「共乘服務」之定義。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條。

本部於 2023 年 4 月 19 日，針對 TNC 強化駕駛人與乘客申訴通報程序一事啟動調查。[參見交通網絡公司處依職權啟動調查程序之調查通知](#)，該通知係依據《一般法》第 159A½ 章第 3 條及 CMR 第 220 章第 274.12(3) 條規定，[要求交通網絡公司強化駕駛人與乘客依規提起申訴通報程序](#)，D.P.U.23-33 (2023)。本部於 2025 年 12 月 1 日發布最終命令，確立 TNC 統一申訴報告要求。[確立申訴要求與報告之命令](#)，D.P.U. 23-33-A (2025)。本部擬明確訂立權限範圍，以制定其認為適當之申訴報告指導原則。規則草案 CMR 第 220 章第 274.12(4) 條。

本部擬進一步明確訂立其權限，要求 TNC 因公共安全相關事由而予以撤銷之駕駛人進行通報，並參照《一般法》第 159A½ 章第 2(l), (m) 條。規則草案 CMR 第 220 章第 274.12(5) 條。本部擬將「撤銷」定義為禁止駕駛人存取數位網絡連續超過五個日曆日。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條（「撤銷」定義）。

## I. 核驗與稽核

TNC 本質上係以科技為基礎，且軟體與應用程式中存在許多合規流程。本部之稽核權限必須與 TNC 之業務流程能力相稱，以確保其遵循馬薩諸塞州法規與規則，此點至關重要。因此，本部擬擴大其稽核之資訊類型。規則草案 CMR 第 220 章第 274.13 條。此外，為確保本部資源之妥善運用，本部擬依據《一般法》第 159A½ 章第 4(f) 條規定，進一步釐清其稽核要求：每季至少稽核一家 TNC，而非每季稽核所有 TNC；所有獲許可之 TNC 每年至少應接受一次稽核。規則草案 CMR 第 220 章第 274.13(3) 條。

## J. 費率與收費標準

為取得及維持營運許可，TNC 應確保乘客不被收取過高之基本費率。《一般法》第 159A½ 章第 3(c)(iv) 條。TNC 亦應向乘客提供清晰且顯著之費用估算，其中包含高峰時段動態定價估算。《一般法》第 159A½ 章第 2(d), 3(c)(iii) 條。依據《一般法》第 159A½ 章第 2(e) 條款規定，緊急狀態期間禁止實施浮動定價（即於需求高峰期調高基本費率之行為）。為確保符合前開法令，本部擬針對「基本費用」、「基本費率」及「高峰時段浮動定價」等用詞予以定義。規則草案 CMR 第 220 章第 274.02 條。此外，本部亦擬明確規範：TNC 應於載客服務開始前，向乘客提供費用估算，包含高峰時段浮動定價之費用；並於服務結束後，提供各項費用之明細。規則草案 CMR 第 220 章第 274.14(3), (4) 條。本部另規定，對於使用輪椅之乘客、由服務性動物輔助之乘客或身心障礙乘客，不得收取任何額外費用或提高費率。規則草案 CMR 第 220 章第 274.14(4) 條。

## K. 通知與變更

本部擬更新通知條款，以明確規定通知可透過掛號郵件發出。規則草案 CMR 第 220 章第 274.16 條。此外，本部擬提出對 CMR 第 220 章第 274.00 條各項規定予以豁免之申請標準，包括考量 TNC 規模，以及所申請之豁免是否符合公共利益。規則草案 CMR 第 220 章第 274.19 條。

### III. 規則草案 CMR 第 220 章第 275.00 條:

#### 交通網絡駕駛人適任性標準

##### A. 介紹

2017 年，本部制定了交通網絡駕駛人適任性標準（下稱「適任性標準」）。CMR 第 220 章 274.21 條。該標準針對取消資格之事由設定不同的回溯期，並將取消資格之情形分類為「強制性」（即本部不審查個別因素）及「推定性」（即本部可對取消資格進行個別評估）。CMR 第 220 章 274.21 條。自本部制定適任性標準以來，已執行超過八十萬次駕駛人背景調查，並處理數千起駕駛人申訴個案，其中包括審查無數的警方報告以及刑事與駕駛紀錄。憑藉此豐富的實務經驗，本部擬修正適任性標準，以進一步促進駕駛人資格認定之安全、公平及有效管理。

首先，本部擬從 CMR 第 220 章第 274.00 條規則中移除適任性標準，並制定一項獨立的規則草案，即 CMR 第 220 章第 275.00 條：交通網絡駕駛人適任性標準。以下為針對 CMR 第 220 章第 274.21 條（修正於 CMR 第 220 章第 275.00 條），所提出之重要規則修正摘要。該等擬議修正體現了本部的宗旨，即提升乘客安全，並確保背景調查程序之公平與嚴謹。

## B. 範圍、說明及適用

### 1. 青少年處分

目前，適任性標準對於本部如何處理青少年處分一事並未規定。本部擬明確訂立，於決定駕駛人適任性時，不將青少年處分之處理結果納入考量。規則草案 CMR 第 220 章第 275.01(1)(d) 條。

### 2. 回溯期之起算日

目前，現行適任性標準對於因精神錯亂獲判無罪，或因無行為能力而遭駁回刑事案件之裁定處理方式，並未明文規定。本部擬規定，在各相關回溯期間內，因精神失常而獲無罪之裁決，或因無行為能力而遭駁回之刑事案件，應視為強制拒絕事由。規則草案 CMR 第 220 章第 275.01(2)(a) 條。有關機動車輛違規部分，現行回溯期應自裁定之日（即「有責任」或「無責任」）起算。CMR 第 220 章 274.21 條。本部擬修正此回溯期，改自該基礎違規行為發生之日起算。規則草案 CMR 第 220 章第 275.02(b) 條。

### 3. 吊銷駕照

目前，過去五年內所有與財務無關之吊銷駕照紀錄，均會導致強制取消資格。CMR 第 220 章第 274.21 條（吊銷駕照）。如下文所述，本部擬廢除針對吊銷駕照之五年回溯期，改將吊銷駕照歸類為「現行回溯期」、「一年回溯期」或「三年回溯期」。規則草案 CMR 第 220 章第 275.04(b)、275.05(a)-(b) 及 275.06(a) 條。

具體而言，因 CMR 第 211 章第 134.02 條所定義之「可附加費用事故」導致駕照吊銷者，其回溯期將由五年（參見 CMR 第 220 章第 274.21 條「吊銷駕照」）縮短為三年。規則草案 CMR 第 220 章第 275.06(a) 條。本部擬廢除因拒絕接受化學呼吸測試、即時威脅、詐欺投訴及競速行為而被吊銷駕照者五年回溯期（參見《CMR 第 220 章第 274.21 條》（吊銷駕照），改為賦予本部針對此類吊銷駕照可裁量吊銷駕駛人資格一年之權力，前提是相關刑事案件未另致使該駕駛人喪失駕駛資格。規則草案 CMR 第 220 章第 275.05(b) 條。

### 4. 替代性或保留裁決

目前，替代性或保留裁決，包括未作出裁決之緩刑（“CWOFF”），在相關回溯期內（最長七年）會導致強制取消資格。CMR 第 220 章 274.21 條。詳如下文所述，本部擬對考量此類判決之方式進行數項變更。本部擬規定，替代性或保留裁決在各適用之回溯期內，仍應視為強制取消資格事由。然而，本部擬規定，於相關回溯期內，該等裁定應作為最長十年之強制撤銷資格事由；若回溯期超過十年（例如該違規行為適用無限期回溯之情形），則自十年期滿後，原強制撤銷資格應轉為推定撤銷資格。參見規則草案 CMR 第 220 章第 275.08(e)、275.09(f) 條。

本部擬針對本規則設立一項例外，即除非適任性標準另有規定，所有重罪之替代性或保留裁定，於前七年內應作為推定撤銷資格事由。規則草案 CMR 第 220 章 275.07(e) 條。現行適任性標準其他章節未予規範之所有重罪，僅於對該罪行做出有罪判決者，始適用七年回溯期。CMR 第 220 章第 274.21 條（重罪裁定）。目前的處理方式使得因毒品販運或分銷等重罪而獲 CWOFF 之個人，仍被認定為適合提供服務。透過修補此漏洞，並將所有其他重罪的替代性或保留裁決視為「推定撤銷資格」，本部將得以判定核發背景調查合格證書是否符合公共利益。參見規則草案 CMR 第 220 章第 275.03(3) 條。

### C. 現行回溯期

本部擬在現行回溯期下新增以下強制取消資格事由：

- 於美國任何管轄區內被吊銷或暫停駕駛資格。規則草案 CMR 第 220 章第 275.04(b) 條；及
- 臨時駕照、初級駕駛人駕照、須裝設點火連鎖裝置之駕照、須遵守行駛時段限制之駕照，或其他類似限制之駕照。規則草案 CMR 第 220 章第 275.04(c) 條。

若申請人於 TNC 或本部進行背景調查時，有上述情形之一者，該情形將導致申請人自動喪失資格。

#### D. 一年回溯期

本部擬針對特定類型的吊銷駕照及駕駛人帳戶詐欺行為，設立一年回溯期。本部擬在一年回溯期下規定以下強制取消資格事由：

- 因在前一年內有三張超速罰單被認定為「責任成立」而導致的吊銷駕照。規則草案 CMR 第 220 章第 275.05(a) 條；
- 因與機動車輛操作相關之任何理由而遭吊銷駕照者，另有規定者除外。規則草案 CMR 第 220 章第 275.05(b) 條；及
- 依據《一般法》第 159A½ 章第 7(b) 條規定，允許或試圖允許他人以該駕駛員之名義提供交通網絡服務者。規則草案 CMR 第 220 章第 275.05(c) 條。

#### E. 三年回溯期

部門擬將 CMR 第 211 章第 134.02 條所定義之「可附加費用事故」導致駕照吊銷者，其回溯期由五年（參見 CMR 第 220 章第 274.21 條（「吊銷駕照」）縮短為三年。規則草案 CMR 第 220 章第 275.06(a) 條。

#### F. 七年回溯期

本部擬將《一般法》第 159A½ 章第 4(a)(vii)(2) 款所定之七年強制取消資格規定，明文訂定於本規則中，該規定適用於受法院命令參加酒精或管制藥物教育、治療或康復計畫之駕駛人。規則草案 CMR 第 220 章第 275.07(a) 條。此外，本部擬規定，對於適任性標準中其他章節未另行規範之任何重罪，其替代性或保留裁決應視為推定取消資格事由。規則草案 CMR 第 220 章第 275.07(e) 條。

G. 十年回溯期

本部擬將下列違規行為，自 CMR 第 220 章第 274.21 條（暴力犯罪及虐待相關犯罪）所定之七年回溯期，延長為十年回溯期：

- 涉及非法使用或持有武器之犯罪；
- 《一般法》第 266 章第 16 條（夜間非法入侵住宅 – 重罪）；
- 《一般法》第 266 章第 18 條（日間非法入侵住宅 – 重罪）；及
- 《一般法》第 272 章第 53 條（公然猥褻及騷擾或冒犯他人）。  
規則草案 CMR 第 220 章第 275.08(c) 條。

此外，本部擬將下列違規行為，自 CMR 第 220 章第 274.21 條所規定之無限期回溯期，修正為十年回溯期：

- 《一般法》第 265 章第 19 條（未持械搶劫）；
- 《一般法》第 272 章第 53A(b) 條（以收費為目的的性行為）；<sup>6</sup>
- 《一般法》第 272 章第 8 條（招嫖）；
- 《一般法》第 265 章第 13L 條（兒童危害罪）；
- 《一般法》第 265 章第 43 條（跟蹤騷擾罪）；及
- CMR 第 220 章第 274.21 條（多重駕駛違規）。  
規則草案 CMR 第 220 章第 275.08(c) 條。

---

<sup>6</sup> 《一般法》第 272 章第 53A(b) 條適用於支付金錢以換取他人進行性交或猥褻行為之人。

本部另擬將下列違規行為納入十年回溯期：

- 《一般法》第 265 章第 15D(b) 條（窒息或勒頸）；及  
《一般法》第 265 章第 15A(b) 條（以兇器或其他危險物品攻擊及毆打）。  
規則草案 CMR 第 220 章第 275.08(c) 條。

此外，本部擬規定，針對上述任何罪行，若因精神失常而獲判無罪，或因無受審能力而被判對上述罪行不承擔刑事責任，在相關回溯期內應視為強制取消資格事由。規則草案 CMR 第 220 章第 275.08(d) 條。

最後，本部擬將針對適用無限期回溯期之罪行，其替代性或保留裁決，於首次做出該裁定後十年內視為強制取消資格事由。規則草案 CMR 第 220 章第 275.08(e) 條。

#### H. 無限期回溯期

本部擬規定，針對適用無限期回溯期之任何罪行，若因精神失常而獲判無罪，或因無受審能力而被判對上述罪行不承擔刑事責任，均構成強制取消資格。規則草案 CMR 第 220 章第 275.09(e) 條。最後，本部擬規定，針對適用無限期回溯期之罪行，其替代性或保留裁決，若自做出該裁決之日起已逾十年，則視為推定性取消資格。規則草案 CMR 第 220 章第 275.09(f) 條。

#### IV. 規則草案 CMR 第 220 章第 276.00 條：

##### 交通網絡公司處實施與程序

##### A. 介紹

本部擬將 CMR 第 220 章第 274.14 及 274.15 條之執法與申訴規定，移列至新制定之規則草案中。CMR 第 220 章第 276.00 條：交通網絡公司處實施與程序現行 CMR 第 220 章第 274.14 條下生效之所有規則規定，均已納入該規則草案中。規則草案 CMR 第 220 章第 276.06 條。此外，本部擬修正 CMR 第 220 章第 274.14(1) 條，於規則草案中明定其有權針對駕駛人違反《一般法》第 159A½ 章第 7(a) 條之特定違規行為，對 TNC 處以 500 美元之現金罰鍰，且不考量該傳票之最終裁決結果為何。規則草案 CMR 第 220 章第 276.08(4) 條。

此外，規則草案對 CMR 第 220 章第 274.15 條之現行規則修正如下：

- 對於初次申請人因推定性及裁量性取消資格而提起的申訴，是否舉行聽證會由本部門酌情決定，而非規定必須為所有初次申請者舉行。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(3) 條；及
- TNC 針對本部之最終命令提出申訴，應向高等法院提起，而非向由委員會簽署命令之本部提起。規則草案 CMR 第 220 章第 276.03(1)(a) 條。

《一般法》第 159A½ 章第 2(m) 條規定，本部應針對背景調查合格證書遭暫停或撤銷之駕駛人建立申訴程序，且未明確規定本部應為背景調查合格證書遭駁回且未曾持有該證書之人員建立此類程序。然而，現行規則與規則草案均包含針對初次申請遭拒者之申訴程序。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04 條。

本部亦擬刪除以下規定：因推定性或裁量性取消資格而遭拒絕之初次駕駛申請人，自動享有申訴聽證會之權利。相反，本部擬釐清其如下權限，依據書面資料（即遭駁回之駕駛申請人所提交用以支持其申訴之文件）對該等申訴作出裁決，並可運用裁量權，決定哪些初次駕駛申請人之申訴應予舉行聽證。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(3) 條。

除上述修訂外，以下為 CMR 第 220 章第 276.00 條規則草案之主要（但非全部）內容摘要。

##### B. 一般法

本部擬規定，所有由駕駛人及 TNC 向本部提出之申訴，均應依據 CMR 第 801 章第 1.02 條進行：非正式/公平聽證會法規。規則草案 CMR 第 220 章第 276.03(1)(b)-(d) 條。此外，本部擬規定，當事人必須向本部提供審查與申訴相關之傳票的機會，且本部若認為適當，可撤銷、修改或暫停執行該傳票。規則草案 CMR 第 220 章第 276.03(2) 條。

### C. 駕駛人向本部提出申訴

本部擬擴大其在審查因推定性或裁量性取消資格而引發之駕駛人申訴時的考量因素，並確保駕駛人及 TNC 已向本部提供進行適任性裁定所需之所有必要資訊。參見規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(3)(a)-d、276.04(4) 及 276.04(5) 條。本部擬於申訴程序中納入考量因素，包括：駕駛人為 TNC 提供服務之紀錄、駕駛人刑事及機動車輛紀錄之相關事實與處置結果，以及紀錄所顯示之駕駛人行為與其安全且尊重地提供服務之能力之間的關聯性。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(3)(a) 條。

本部亦擬將潛在減輕因素之審查進行標準化，例如導致取消資格之犯罪行為或舉動是否與藥物或酒精依賴有關，且駕駛人已證明已從中康復。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(3)(b) 條。規則草案亦為本部審查執法機關所製作且與駕駛人申訴相關之個案報告規定了相關標準，並詳述本部可能要求駕駛人或相關 TNC 提供之額外文件類型，以協助駕駛人針對不合格適任性裁定提出申訴；並指出若未能提供此類要求之資訊，可能導致駕駛人之申訴遭駁回或拒絕。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(4)、276.04(5) 條。最後，本部明確規定，駕駛人應負有舉證責任，須以明確且具有說服力之證據，來反駁因強制性或推定性取消資格所產生之不適任推定；而在一般情況下，本部則應負有舉證責任，須以證據優勢來證明其不適任性。規則草案 CMR 第 220 章第 276.04(6) 條。

### D. 駕駛人向 TNC 提出撤銷申訴

本部認識到，對許多駕駛人而言，提供交通網絡服務是其生計及主要收入來源。本部不具備強制 TNC 允許符合本部適任性標準之駕駛人透過其數位網絡提供載客服務之權力。儘管本部無法對 TNC 內部適任性標準做出規範，但可審查 TNC 內部相關程序，以確保適任性標準得以公平推廣。爰此，本部擬要求 TNC 建立駕駛人資格撤銷申訴程序，其內部標準至少應包含：向駕駛人充分通知撤銷理由，並為駕駛人提供實質申辯之機會。規則草案 CMR 第 220 章 276.05 條。

### E. TNC 之執行情序

本規則草案確立了部門用以強制要求 TNC 遵守相關管理法規及規則之程序。規則草案 CMR 第 220 章第 276.06、276.07 條於正式執法程序開始前，本部門可為執行其相關法規及規則，向 TNC 發布指令；TNC 可對該等指令提出異議。規則草案 CMR 第 220 章第 276.06(1) 條。若本部門有合理理由相信 TNC 違反任何法規、規則或指令，可向該 TNC 寄發警告函，指明可能之違規情事，並給予 TNC 回應機會；必要時，亦可啟動初步調查。規則草案 CMR 第 220 章第 276.06(2)-(3) 條。依據本部之實務慣例，規則草案規定，本部應透過可能違規通知書提起正式執法行動。規則草案 CMR 第 220 章 276.07(1)-(2)、(6) 條。本部提出數項因素，作為本部門於決定適當執法行動時所應審酌之依據。規則草案 CMR 第 220 章第 276.08(1)-(3) 條。

## V. 規則草案 CMR 第 220 章第 277.00 條：交通網絡車輛電動化

### A. 介紹

2022 年 8 月 11 日，《2022 年清潔能源法》簽署成為法律。除其他優先事項外，《2022 年清潔能源法》要求本部新設一項計畫，以減少 TNV 的溫室氣體排放。St. 2022 第 179 章第 47 條依據《2022 年清潔能源法》，若「本部判定僅車輛電動化要求即足以達成能源與環境事務行政辦公室所設定之溫室氣體排放目標」，本部可制定車輛電動化之要求，而無須另行制定溫室氣體減排要求……」St. 2022, 第 179 章第 47 條。<sup>7</sup> 此外，本部必須「在可行範圍內……盡量減少該計畫對來自年收入不超過全州年家庭收入中位數 65% 之社區及城鎮的駕駛人所造成的任何負面影響。」St. 2022 第 179 章第 47 條第 47 部分之規定，已編入《一般法》第 159A½ 章第 13 條。

### B. 聯邦氣候政策

2022 年 6 月 30 日，EEA 發佈了 [《2025 至 2030 清潔能源與氣候計畫》](#) (“2025/2030 CECP”)，該計畫指出交通運輸部門係馬薩諸塞州最大之溫室氣體排放源 ([2025/2030 CECP 第 xii 條](#))。<sup>8</sup> EEA 已明確訂立減少交通運輸部門溫室氣體排放的數項關鍵策略，包括但不限於：(1) 推廣公共交通；(2) 減少單人通勤；(3) 增加零排放車輛數量 (“ZEV”)；以及 (4) 逐步淘汰高油耗車輛 ([2025/2030 CECP 第 34-41 頁](#))。關涉 TNC，EEA 決定：

---

<sup>7</sup> 本部已判定，僅車輛電動化要求即足以達成能源與環境事務行政辦公室 (“EEA”) 所設定之溫室氣體排放限值，因此，不另行制定溫室氣體減排之要求。

租賃車輛為加速 [電動汽車] 普及提供了獨特契機。用於叫車服務、汽車共乘及計程車車隊之車輛具有高里程數、面向公眾之特性，且其駕駛人大多為低收入居民。租賃車輛之電動化可成為在低收入及環境正義群體社區提高充電基礎設施利用率之契機，從而為更廣泛普及鋪平道路。聯邦將實施一項計畫以推動此細分領域的電動化，包括擴大獎勵措施、支援基礎設施建設，以及進行外展與教育宣導。

2025/2030 CECP 第 41 頁

同樣於 2022 年 6 月 30 日，依據《一般法》第 21N 章，EEA 秘書長簽發了《關於 2025 年及 2030 年溫室氣體排放限值及特定行業溫室氣體分項限值之判定》。聯邦電動汽車基礎設施協調委員會 (“EVICC”) 於 2023 年 8 月發布初步評估報告，旨在提供馬薩諸塞州電動汽車 (“EV”) 充電現況之資訊，並就如何建置公平、互聯、便利且可靠之電動汽車充電網絡提出建議行動方案。<sup>9</sup>EVICC 初步評估 (2025 年 8 月)。EVICC 於 2025 年 8 月發布第二次評估報告，

---

<sup>8</sup> 2022 年 12 月 21 日，EEA 發佈 [2050 年清潔能源與氣候計畫](#) (“2050 CECP”)。EEA 在 2025/2030 CECP 中予以確認、並在本命令中指出的減少 TNV 溫室氣體排放之關鍵策略，與 2050 CECP 所規定之政策及方案一脈相承。

<sup>9</sup> 聯邦電動汽車協調委員會，致州議會之初步評估報告 (2023 年 8 月)，參見<https://www.mass.gov/doc/evicc-final-assessment/download>。

提供電動汽車充電現況之更新資訊，並承認「TNC 駕駛人在加速推動電動汽車之公平普及方面扮演關鍵角色。正如初步評估所強調，這些駕駛人通常代表低收入及服務不足群體，且其駕駛之高里程車輛非常適合推行電動化。」EVICC 第二次評估 65（2025 年 8 月）。<sup>10</sup>

### C. 交通網絡車輛電動化規則

在提案制定 TNV 電動化規則時，本部旨在達成多項目標：促進從內燃機車輛向 ZEV 之轉型，特別是針對提供服務之高里程車輛；維持駕駛人之經濟改善機會；並助力聯邦推行氣候政策。本部已審閱聯邦之溫室氣體減排限值及政策，並訂立 TNV 電動化規則標準以鼓勵使用 ZEV，此舉足以實現 EEA 秘書長所設定之交通部門溫室氣體減排分項限值。<sup>11</sup> St. 2022, 第. 179 章第 47 條。

---

<sup>10</sup> 馬薩諸塞州聯邦電動汽車協調委員會，致州議會之第二次評估（2025 年 8 月），參見 <https://www.mass.gov/doc/evicc-complete-second-assessment/download>.

<sup>11</sup> 《一般法》第 21N 章第 3A 條；能源與環境事務部長關於 2025 年及 2030 年全州溫室氣體排放限值及行業特定分項限値之決定（2022 年 6 月 30 日），參見 <https://www.mass.gov/doc/2025-and-2030-ghg-emissions-limit-letter-of-determination/download>.

TNV 電動化規則之頒布旨在推動 2025/2030 CECP，並力求為 TNC 設定過渡目標，協助其使用電動汽車（包括 ZEV）提供預約乘車服務<sup>12</sup>。TNV 電動化規則亦 (1) 要求 TNC 制定財務獎勵方案，針對駕照住址位於家庭年收入中位數不超過全州中位數 65% 之人口普查區群體的駕駛人，鼓勵其使用 ZEV 提供預約乘車服務；(2) 透過其數位平台彙集資料，並可能對起落點位於大眾運輸場站之乘車服務給予獎勵。；<sup>13</sup> 及 (3) 在本部監督下，為交通網絡乘客及駕駛人提供關於在馬薩諸塞州租賃及購買 ZEV 之獎勵措施、效益及方案的教育資訊。規則草案 CMR 第 220 章第 277.04、277.06、277.07 條。

TNV 電動化規則擬定，於《馬薩諸塞州公報》公布最終版規則 CMR 第 220 章第 277.00 條一年後，所有由 TNC 擁有或租賃，或透過租賃計畫提供予駕駛人之 TNV（下稱「車隊車輛」），均應為 ZEV。規則草案 CMR 第 220 章第 277.03(1) 條。TNC 車隊電動化條款不適用於輔助交通服務或無障礙輪椅車輛。規則草案 CMR 第 220 章第 277.03(2) 條。

此外，TNV 電動化規則要求各 TNC 向本部提交雙年度計畫，詳述其提升 TNV 電動化及減少溫室氣體排放之努力，且其措施

---

<sup>12</sup> 「預約乘車」定義為一段時間，始於駕駛人透過數位網路接受乘車請求，於駕駛人載運 TNC 乘客期間持續進行，並於乘客安全離開車輛時結束。《一般法》第 159A½ 章第 1 條。

<sup>13</sup> 「數位網路」定義為 TNC 提供或利用之任何具備線上功能之應用程式、軟體、網站或系統，且能促成與駕駛人之預約乘車服務。

《一般法》第 159A½ 章第 1 條。

應力求將對特定駕駛人之負面影響降至最低。規則草案 CMR 第 220 章第 277.07 條。具體而言，其旨在將對居住於家庭年收入中位數不超過全州家庭年收入中位數 65% 的人口普查區內的駕駛人所造成的不利影響降至最低。規則草案 CMR 第 220 章第 277.07(3) 條。雙年度計畫應說明各 TNC 將如何：(a) 增加使用 ZEV 提供乘車服務；(b) 增加共乘服務；(c) 減少 P1 和 P2 VMT（相對於 P3 VMT）；(d) 增加起落點位於大眾運輸場站之乘車服務；及 (e) 加強對駕駛人及乘客之教育，促使其購買 ZEV 供個人使用，並選擇 ZEV 提供乘車服務。規則草案 CMR 第 220 章第 277.07(4) 條。最後，TNV 電動化規則要求各 TNC 向本部提交年度報告，詳述達成 TNC 雙年度計畫所列目標與宗旨之進度。規則草案 CMR 第 220 章第 277.08 條。

在下文中，本部就其 TNC 電動化提案之細節及其他議題徵求意見。

## VI. 意見徵求

為使公眾有機會對《交通網絡公司規則草案》發表意見，本部將依據《一般法》第 30A 章第 2 條舉行兩場公開聽證會。

兩場公開聽證會均將採實體與線上混合模式進行。第一場現場聽證會將於 **2026 年 6 月 8 日週一上午 10 時舉行，地址位於 One South Station, Third Floor, Large Hearing Room, Boston, MA 02110**；第二場現場聽證會將於 **2026 年 6 月 11 日週四下午 2 時舉行，地址位於 Lawrence Public Library, Sargent Auditorium, 51 Lawrence Street, Lawrence, MA 01841**，兩場聽證會皆可透過 Zoom 平台進行線上參與。本部將於公開聽證會期間提供西班牙語、葡萄牙語、中文（國語及廣東話）、海地克里奧爾語及越南語之口譯服務。

本部亦計畫於 2026 年 6 月 22 日週一上午 10 時，於 **One South Station, Third Floor, Large Hearing Room, Boston, MA 02110** 舉行線下與線上混合模式技術會議，屆時工作人員將引導與會者展開關於 TNC 電動化規則之討論，並確保各利害關係人參與討論，探討如何以最高效方式達成法定目標。

本部亦徵求初步書面意見，須於 **2026 年 6 月 1 日**下午 5 時前提交。於公開聽證會後，書面回覆意見須於 **2026 年 7 月 2 日**下午 5 時前提交。

本部歡迎針對交通網絡公司規則草案提出具體之建議修訂措辭。本部鼓勵利害關係人儘可能並肩合作，就意見與建議達成共識。

此外，本部針對下列特定議題徵求意見：  
駕駛人與車輛適用性

1. TNC 應如何進一步防止駕駛人拒絕服務導盲犬等輔助動物之情形？
2. 本部應如何增加 TNC 提供之無障礙輪椅車輛 (“WAV”) 數量，特別是馬薩諸塞州鄉村或服務不足地區？
3. 本部是否應對州外駕駛人施加與背景調查相關之額外資訊要求？
4. 對於尋求提供自動駕駛車輛服務的 TNC，本部應要求其提供何種資料？
5. 建議 TNC 實施哪些額外安全措施，以確保乘客登上的車輛確為其配對之駕駛人所提供服務之車輛？
6. TNC 應如何進一步防止駕駛人帳號共享之情形？
7. TNC 應如何進一步防止駕駛人帳號建立之詐欺行為？

### 共乘車輛電動化

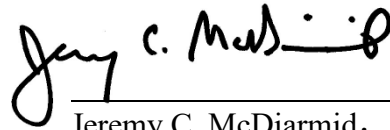
8. TNC 駕駛人取得 ZEV 以提供服務面臨哪些障礙，以及有哪些可行方法可解決這些障礙？
9. 依據《一般法》第 159A½ 章第 13 條，本部正考慮為 TNC 產業設定電動化目標。依據現有資訊、電動汽車市場現況，以及馬薩諸塞州電動汽車普及率，針對 2030 年、2035 年及 2040 年，哪些電動化目標是切實可行的，並且能在有效減少空氣污染、改善公共衛生，以及達成能源與環境事務行政辦公室所設定之溫室氣體減量目標的同時，將對駕駛人之影響降至最低？
  - i. 作為設定電動化目標之替代方案，是否有其他更為可取之監管策略，得以推動 TNC 產業電動化並達成上述目標？
10. TNV 電動化規則要求各 TNC 向本部提交雙年度計畫，詳述其推動 TNV 電動化及減少溫室氣體排放之措施，並應將該計畫對居住於「家庭年收入中位數不超過全州家庭年收入中位數 65% 之社區及市鎮」駕駛人所造成的負面影響降至最低。本部應採用哪些審查標準，以評估所提之措施是否合理、可達成且可靠？
11. 提供共乘服務方案將有哪些效益與挑戰？例如，強制實施共乘服務方案是否會引發公共安全方面的疑慮？
12. 最終 TNV 是否應適用於所有 TNC，而不考慮其規模大小或其在日曆年度內提供的車輛行駛里程數？
13. 本部應如何定義執行交通網絡服務之「高里程」駕駛人，且本部是否應要求駕駛內燃機車輛之高里程駕駛人轉型為 ZEV？
14. 針對協助高里程駕駛人使用 ZEV 提供「預約乘車服務」的 TNC 財務激勵計畫，本部應考慮哪些資格標準？

15. 針對旨在降低駕駛人租賃 ZEV 提供服務之成本的 TNC 財務激勵計畫，本部應考慮哪些資格標準？
16. TNC 應如何減少「第 1 時段」與「第 2 時段」的時間及車輛行駛里程？
17. 本部旨在鼓勵將乘客接駁至大眾運輸設施（如公車、火車、渡輪及電車）之停靠點、車站及終點站之行程。TNC 應如何激勵乘客與這些運輸模式進行接駁？

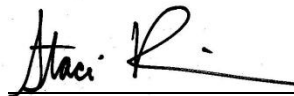
所有文件應以電子格式提交至本部，透過電子郵件附件寄送 [dpu.efiling@mass.gov](mailto:dpu.efiling@mass.gov) 或送達聽證官 Zachary Caunter，電子郵箱 [Zachary.Caunter@mass.gov](mailto:Zachary.Caunter@mass.gov)。電子郵件正文必須明確註明：(1) 本案之案號 (D.P.U.26-90)；(2) 提交檔案之個人或公司名稱；及(3) 文件之簡明描述性標題。電子檔案亦應包含聯絡人之姓名、職稱及電子郵件地址，以便於對檔案內容有疑問時進行聯繫。電子檔案名稱應能識別文件內容，但長度不得超過 50 個字元。所有以電子格式提交之文件將公布於本部網站：  
<https://eeaonline.eea.state.ma.us/DPU/Fileroom>（請輸入案號“26-90”）。

本檔案及隨後提交予本部或由本部發布之所有相關文件，將盡快於上述本部網站提供查閱。若任何個人或實體希望依據本命令提交意見或介入本案，上述之電子提交方式即為充分有效。若需索取供身心障礙人士使用之無障礙格式資料（如點字版、大字版、電子檔案、音訊格式），請聯絡本部之美國殘疾人法案協調員，電子郵箱 [eadiversity@mass.gov](mailto:eadiversity@mass.gov), 617-626-1282.

奉本部命令，

Handwritten signature of Jeremy C. McDiarmid in black ink, written over a horizontal line.

Jeremy C. McDiarmid, 主席

Handwritten signature of Staci Rubin in black ink, written over a horizontal line.

Staci Rubin, 委員

Handwritten signature of Elizabeth A. Anderson in black ink, written over a horizontal line.

Elizabeth A. Anderson, 委員

附錄 A

規則草案已進行標註，以顯示此處所做之變更。

附錄 B

附件 B 為規則草案之未標註版本。