

電子票證發行管理條例的影響與契機

會員：林志盈

《電子票證發行管理條例》今年一月完成立法，電子票證正式邁向多用途使用的時代。新法上路後，民眾未來使用電子票證權益不僅更有保障，且有助政府維持金融秩序，對交通票證業而言，也可望藉著票證多元應用，提升民眾持卡意願，擴大利基，進而帶來全台交通票證整合的契機。

近年世界各國均積極發展電子票證，台灣也不例外。台灣北、中、南區目前均有交通電子票證系統，北區以悠遊卡系統為主，中部有台灣智慧卡公司所建置的台灣通系統，南台灣則有南部七縣市的 TaiwanMoney Card 和高雄捷運所發行的一卡通，國道也有遠通電收經營的 E T C 電子收費系統。

此外，不少經營小額消費業者，如統一集團的 i-cash、星巴克、以及丹堤咖啡等，也都各自發行電子儲值卡供消費者使用。

儘管電子票證產業在台灣蓬勃發展，但《電子票證管理發行條例》立法前，卻無相關法令可規範，不但限制電子票證使用範圍，同時對消費者保護極為不利，特別是景氣低迷之際，發行儲值卡業者若經營不善倒閉，消費者儲存於卡片內的金額將追討無門，所以法令通過後，不僅發行業者受到規範，消費者更是直接的受益者。整理三點新法通過後的影響如下：

一、保障消費者權益

對消費者而言，《電子票證發行管理條例》除了賦予電子票證多用途使用法源，過去小額消費民眾習慣付現的消費習慣，可望隨著「一卡多用」的便利性，逐漸改變。且法條中明文規定：

1. 電子票證發行機構訂定電子票證定型化契約條款之內容，應遵守主管機關所公告之定型化契約應記載及不得記載事項。
2. 非銀行發行電子票證所收取之款項，達一定金額以上者，應繳存足額準備金，且收取之款項，扣除應提列之準備金後，應全部交付信託或取得銀行十足之履約保證。
3. 電子票證發行機構最低實收資本額為新台幣三億元。累積虧損逾實收資本額三分之一者，主管機關得限期命其補足資本，或限制其業務；屆期未補足者，得勒令其停業。

有了這些規定，消費者未來不僅可以享受電子票證跨領域使用的便利，消費安全也更有保障。

二、有助政府維持金融秩序

對政府而言，民眾因為使用電子票證愈來愈方便，相對可節省通貨使用，有助政府維持金融秩序，還可減少消費者過度使用信用卡簽帳，引發的卡債等社會問題。

三、提升交通業者競爭力

對交通業者而言，使用電子票證，可以讓乘客付款更有效率，提升服務品質，也大幅減少人工數幣弊端、偽幣問題及相關人事成本。原僅限交通用途的電子票證，若結合其他小額

消費功能，更有助吸引目前沒有使用電子票證習慣的民眾，改持電子票證搭乘大眾運輸系統，提升交通產業的競爭力。

然而，一如前述，台灣現有的電子票證發卡機構眾多，單是交通票證就有好幾家，要真正做到「一卡多用」，有待各業者整合，但基於「把餅做大」的規模經濟，《電子票證發行管理條例》完成立法，不啻是北、中、南交通票證，甚至台鐵、高鐵電子票證整合的契機。

外界常誤解交通票證無法整合，是因為票卡有「交一版」、「交二版」等不同規格，交通部運研所因此一度力推「交三版」，統整票卡規格。但其實這樣的認知並不正確，因為交通票證過去難以整合，關鍵是讀卡的機台系統不同，並非票卡規格差異。

運研所今年 1 月 20 日針對交通電子票證整合舉行座談會，會議主席運研所黃德治所長也瞭解票卡整合問題，在於讀卡設備，認為既有票證業者，不可能為了整合，去修改龐大的現有系統。他並強調即使將來「交三版」頒佈，也沒有強制力，只是作為將來票證整合發展的參考，不會訂定全台交通票證整合時程。

話說回來，這並不代表全台交通票證無法整合，因為目前新一代的非接觸式讀卡機，一次可辨識二種以上卡片規格，意即有「向下相容」功能。所以未來除了政府可以透過補助，加速讀卡機汰舊換新，達到票證整合；不同票證業者在《電子票證發行管理條例》上路後，也可望基於共同拓展市場、擴大票卡使用範圍的利基，漸次更新讀卡機設備。如此一來，全台一卡通並非夢想，有機會創造消費者、政府與交通業者「三贏」的局面，引領台灣邁向新的大眾運輸時代。（作者為悠遊卡股份有限公司總經理）