

創 以稿代簽

檔 號：

保存年限：

司法院秘書長 函（稿）

地址：10048台北市中正區重慶南路1段
124號

承辦人：何新興

電話：(02)2361-8577轉203----

受文者：如正本欄所載

發文日期：中華民國九拾玖年十二月廿四日

發文字號：秘台大二字第099007626號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：聲請書影本1件



總發文

G09926262

主旨：請 貴部（會）提供對中華民國94年12月28日修正公布之道路
交通管理處罰條例第37條第3項規定之法律意見及其相關
立法資料供參。請 查照。

說明：

一、依據司法院大法官審理案件法第13條第1項規定辦理。

二、本院大法官審理李耀華聲請解釋案，認中華民國94年12月28
日修正公布之道路交通管理處罰條例第37條第3項規定（下
稱系爭規定）有抵觸憲法疑義^{（聲請解釋）}乙案，請 貴部（會）提供對
上開規定之法律意見及其相關立法資料，包括立法理由、修
正草案、修正理由、研修會紀錄及外國立法例或實務等供參。

三、^{（知照）}法律問題如下：

（一）系爭規定所謂「執業期中」之意義為何？是否以有無因駕
駛計程車犯罪而有異？

（二）系爭規定所謂「妨害自由」之意義為何？究係指罪名或罪
章？

（三）系爭規定以計程車駕駛人犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由
或刑法第230條至第236條各罪之一，經第一審法院判決有
期徒刑以上之刑後，即吊扣其執業登記證。其經法院判決

校對

監印

發文



有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照，有無侵害其財產權及工作權？

(四)系爭規定以計程車駕駛人因犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第230條至第236條各罪之一，經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照，有無牴觸憲法比例原則及不當聯結禁止原則？

(五)系爭規定以計程車駕駛人有無特定犯罪前科而為廢止執業登記並吊銷其駕駛執照之差別待遇，有無侵害其平等權？

(六)貴部就系爭規定有無相關函釋供參？

(七)其他就聲請人於聲請書所主張之問題，貴部之^{相關}回覆意見。

四、隨函檢附李耀華聲請解釋案聲請書影本1份，請參考。

正本：交通部(臺北市仁愛路1段50號)、中華民國計程車駕駛員職業工會總會(台中縣太平市中平路順昌巷29弄32號)、台灣省計程車駕駛員職業工會聯合會(台中縣豐原市南陽路192號2樓)、臺北縣計程車駕駛員職業工會(臺北縣板橋市區運路82號2樓)

副本：本院大法官書記處第一科

秘書長 林 ○ ○

第二層決行
承辦單位

決行

副秘書長姜仁脩

1027

大法官書記處何新興

99.10.28

大法官書記處陳玉華

科長 88.12.28

大法官書記處劉麗芬

秘書長林錦芳

99.10.29

已用印信

交通部 書函

機關地址：10052台北市仁愛路1段50號

傳 真：23899887

聯 絡 人：朱大慶

聯絡電話：02-23492167

電子郵件：tc_chu@motc.gov.tw

受文者：司法院秘書長

發文日期：中華民國99年11月29日

發文字號：交路字第0990060231號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如說明

主旨：有關司法院秘書長函詢道路交通管理處罰條例第37條第3項規定之法律意見及其相關立法資料乙案，請就該函說明三所列各項法律問題惠提卓見，俾供參辦，請查照。

說明：依據司法院秘書長99年11月1日秘台大二字第0990026262號函辦理（影附原函及附件，請至本部網站「員工專區／公文附件下載」區，輸入通行碼309906918497下載列印，網址：<http://www.motc.gov.tw>）。

正本：內政部警政署、法務部、臺北市政府交通局、高雄市政府交通局、本部公路總局、運輸研究所

副本：司法院秘書長 

需回覆 公文	<input type="checkbox"/> 回覆原機關結案
	<input type="checkbox"/> 轉他機關結案
	<input type="checkbox"/> 發文\存查後續辦

路政司

檔 號：

保存年限：

司法院秘書長 函

10052
臺北市仁愛路1段50號

地址：10048台北市中正區重慶南路1段
124號

承辦人：何新興
電話：(02)2361-8577轉203

受文者：交通部

發文日期：中華民國99年11月1日

發文字號：秘台大二字第0990026262號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：聲請書影本1件

主旨：請 貴部（會）提供對中華民國94年12月28日修正公布之道路
交通管理處罰條例第37條第3項規定之法律意見及其相關
立法資料供參。請 查照。

說明：

- 一、依據司法院大法官審理案件法第13條第1項規定辦理。
- 二、本院大法官審理李耀華認中華民國94年12月28日修正公布之
道路交通管理處罰條例第37條第3項規定（下稱系爭規定）
有牴觸憲法疑義聲請解釋案乙案，請 貴部（會）提供對上
開規定之法律意見及其相關立法資料，包括立法理由、修正
草案、修正理由、研修會紀錄及外國立法例或實務等供參。
- 三、相關法律問題如下：
 - （一）系爭規定所謂「執業期中」之意義為何？是否以有無因駕
駛計程車犯罪而有異？
 - （二）系爭規定所謂「妨害自由」之意義為何？究係指罪名或罪
章？
 - （三）系爭規定以計程車駕駛人犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由
或刑法第230條至第236條各罪之一，經第一審法院判決有
期徒刑以上之刑後，即吊扣其執業登記證。其經法院判決
有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕

交通部總收文號	60231 號
中華民國 99. 11. - 2	

駛執照，有無侵害其財產權及工作權？

(四)系爭規定以計程車駕駛人因犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第230條至第236條各罪之一，經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照，有無牴觸憲法比例原則及不當聯結禁止原則？

(五)系爭規定以計程車駕駛人有無特定犯罪前科而為廢止執業登記並吊銷其駕駛執照之差別待遇，有無侵害其平等權？

(六)貴部就系爭規定有無相關函釋供參？

(七)其他就聲請人於聲請書所主張之問題，貴部之相關意見。

四、隨函檢附李耀華聲請解釋案聲請書影本1份，請參考。

正本：交通部、中華民國計程車駕駛員職業工會總會、台灣省計程車駕駛員職業工會聯合會、臺北縣計程車駕駛員職業工會

副本：本院大法官書記處第一科

秘書長

林錫芳



檔 號：

保存期限：

交通部 函

機關地址：10052台北市仁愛路1段50號

傳 真：23899887

聯 絡 人：朱大慶

聯絡電話：02-23492167

電子郵件：tc_chu@motc.gov.tw

受文者：司法院秘書長

發文日期：中華民國99年12月22日

發文字號：交路字第0990067090號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨及說明二

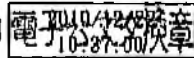
主旨：檢送大院大法官審理道路交通管理處罰條例第37條第3項
釋憲案本部意見乙份，如附件，復請查照。

說明：

- 一、復貴秘書長99年11月1日秘台大二字第0990026262號函。
- 二、本案附件請至本部網站「員工專區／公文附件下載」區，
輸入通行碼610745772510下載列印，網址：<http://www.motc.gov.tw>。

正本：司法院秘書長

副本：內政部警政署、本部路政司



司法院大法官審理道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項釋憲案 交通部意見

一、道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項所謂「執業期中」之意義為何？是否以有無因駕駛計程車犯罪而有異？

- (一) 本項之立法目的係為保障不特定乘客之生命財產安全及維護社會治安，避免素行不良者利用駕駛計程車犯罪而威脅乘客乘車安全(參見附件 1-1 立法院公報第 70 卷第 50 期委員會紀錄)。行為人在領有執業登記證期間，犯本項所定之罪，並經法院判決有期徒刑以上之刑者，若仍允許駕駛計程車營業，對於乘客安全將有潛在危險性。故若將本項「執業期中」狹隘解釋為在計程車內犯罪或於駕駛計程車時犯罪，顯然不符合立法目的。
- (二) 又本項草案原將犯侵占、竊佔罪列為吊扣執業登記證之範圍(參見附件 1-1 立法院公報第 70 卷第 50 期委員會紀錄)，則行為人如何可能在計程車內或駕駛計程車時犯竊佔罪？更足證本條所稱之「在執業『期』中」犯罪，係指計程車駕駛人領得執業登記證期間，且與其是否駕駛計程車犯罪無涉。

二、系爭規定所謂「妨害自由」之意義為何？究係指罪名或罪章？

- (一) 本項涉及刑法相關規定，其列舉之犯罪包含「竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一」，妨害自由部分既未特別標明條次，應係指刑法分則妨害自由罪章各罪，且依相關委員會紀錄，有委員明確表示「妨害自由」包含恐嚇罪(參見附件 1-2 立法院公報第 70 卷第 66 期委員會議紀錄)，因此，本項規範之『妨害自由』應指刑法妨害自由罪章，臺灣高等法院 94 年度交抗字第 221 號裁定亦同此見解。
- (二) 另查刑法第 26 章妨害自由罪所列之罪名種類，包括使人為

奴隸罪（第 296 條）、剝奪他人行動自由罪（第 302 條）、恐嚇危害安全罪（第 305 條）等，即表示恐嚇、限制他人自由等皆屬妨害自由之範疇，惟因犯罪情況不同而有不同之罪名，故依處罰條例第 37 條立法意旨，「妨害自由」一詞亦應以刑法妨害自由罪章為認定標準。

三、系爭規定以計程車駕駛人犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第 230 條至第 236 條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，即吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照，有無侵害其財產權及工作權？

（一）憲法第 23 條規定「以上各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之。」，道路交通管理處罰條例第 37 條之立法背景係鑒於以計程車作為犯罪工具之案件層出不窮，經調查有犯罪紀錄之計程車駕駛人以曾犯竊盜、詐欺、妨害風化、妨害性自主等罪較多，部分案件並成為輿論指責焦點，對社會治安及乘客安全構成重大威脅，且其工作富流動性，接觸獨自乘車女性及攜帶財務旅客之機會甚多，並易於控制其行動，故為遏止歹徒利用計程車犯案，確保乘客安全，爰明定限制曾犯上述罪行者辦理計程車駕駛人執業登記，以維護乘客安全，並提升計程車安全形象及信賴感。

（二）依據大院大法官釋字第 584 號解釋之意旨人民之工作權為憲法第 15 條規定所保障，其內涵包括人民選擇職業之自由。由於人民之職業與公共福祉有密切關係，故對於從事一定職業應具備之資格或其他要件，於符合憲法第 23 條規定之限度內，得以法律或法律明確授權之命令加以限制，爰此，道路交通處罰條例第 37 條第 3 項相關規定，與憲法

之規定，尚無牴觸。

(三) 另查公務人員任用法、律師法、會計師法、醫師法、藥事法、保全業法等其他法律中亦有限制曾犯某些罪名者不得從事一定職業之規定。

(四) 因此，本項係為防止侵害他人自由權利、維持社會秩序暨增進公共利益之必要規定，尚無限制從事與乘客安全及社會治安無涉之其他行業，並經司法院大法官釋字第 584 號解釋尚無違憲，難謂侵害其財產權及工作權。

四、系爭規定以計程車駕駛人因犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第 230 條至第 236 條各罪之一，經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照，有無牴觸憲法比例原則及不當聯結禁止原則？

(一) 計程車係私密性甚高且獨立封閉之公共運輸工具，其執業特性涉及公共安全，且其市場具有資訊不對稱之現象（駕駛人選乘客容易，乘客選駕駛人較困難），乘客與駕駛人共處一車，車輛動態卻由駕駛人操控，倘該駕駛人具有特定犯罪背景或屬病態犯罪，對不特定乘客（尤以婦女、老人及身心障礙者），於車上孤立無援之情況下，無疑為一大隱憂。

(二) 大院大法官釋字第 584 號解釋敘明：「…道路交通管理處罰條例第三十七條…乃基於營業小客車營運及其駕駛人工作之特性，就駕駛人個人應具備之主觀條件，對人民職業選擇自由所為之限制，旨在保障乘客之安全，確保社會之治安，及增進營業小客車之職業信賴，與首開憲法意旨相符，於憲法第 23 條之規定，尚無牴觸。…」(如附件 2)。

五、系爭規定以計程車駕駛人有無特定犯罪前科而為廢止執業登記並吊銷其駕駛執照之差別待遇，有無侵害其平等權？

(一) 大院大法官釋字第 584 號解釋敘明：「…營業小客車營運之

管理，因各國國情與治安狀況而有不同。相關機關審酌曾犯上述之罪者，其累再犯比率偏高，及其對乘客安全可能之威脅，衡量乘客生命、身體安全等重要公益之維護，與人民選擇職業應具備主觀條件之限制，而就其選擇職業之自由為合理之不同規定，與憲法第七條之平等原則，亦屬無違。…」(如附件 2)。

(二) 因此，本項規定尚無侵害其平等權。

六、貴部就系爭規定有無相關函釋供參？

(一) 本部 99 年 8 月 17 日交路字第 0990046587 號函(如附件 4)：

1、查道路交通處罰條例第 37 條第 3 項規定：「計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第 230 條至第 236 條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。」其立法意旨乃計程車駕駛人於執業期間觸犯上列各罪之一者，吊扣或廢止其執業登記證，禁止其繼續執業，以維護乘客安全。

2、次查計程車駕駛人停止執業並依計程車駕駛人管理辦法第 9 條第 3 項規定繳回執業登記證，意即該駕駛人已不再亦不能以駕駛計程車為業，僅保留其執業資格而已，縱該駕駛人於停止執業保留執業資格期間觸犯前項各罪之一，尚難謂其為「在執業期中」犯罪，應無上揭條例第 37 條第 3 項規定之適用。

(二) 本項其他相關函釋，檢附 97 年 11 月編印之「道路交通管理處罰條例法令解釋輯要」第 212 頁至第 216 頁相關內容(如附件 5) 供參。

七、其他就聲請人於聲請書所主張之問題，貴部之相關意見：無。

八、相關立法資料：如附件 1-1 至附件 1-5。

進方案，下次會議我們再處理爲宜。

主席：請吳委員延環發言。

吳委員延環：本案下次會議繼續討論，看他們能不能弄出一個可行的方案出來，以完這大修正。總統公布之後還是處於違法的狀態，那又何苦呢？另外再跟他們談談。

主席：請鄧委員翔宇發言。

鄧委員翔宇：我是贊成條點合一的，既然

六、立法院交通、內政、司法三委員會第一次聯席會議紀錄（第六十七會期）

時間 中華民國三十年六月十三日（星期六）上午九時至十二時

地點 本院第二會議室

出席委員：三十八人

自由參加委員：十人

列席人員 交通部部長 林金生

政務次長 陳樹驥

參政司司長 查凱周

內政部政務次長 易君璋

警政署副署長 高松蔭

法務部部長 李元簇

主席 王委員長慧

立法院公報 第七十卷 第五十期

行政考試兩院認爲可以合一，爲什麼不替他修改？我們是立法機關，有權立法修改，何必私下再與他們去商量？下次會議我們可以照這個原則來討論。

主席：請張委員金鑑發言。

張委員金鑑：職位分類法之條點制既行得通，考試、行政兩院亦認爲條點制兩制可合一，那就先請他們兩院擬一合適方案，再進行討論爲宜。

主席：出席委員已足法定人數，開會。

報告事項

一、楊汎請願書爲行政院通過「道路交通管理處罰條例」中增列「乘坐機車應戴安全帽否則將罰鍰」條文，似有不妥，附於審議該案時刪除案。

說明：本案經本院程序委員會函請交通委員會審查，經本會召集委員會議討論決議，本案留待審查「道路交通管理處罰條例」修正條文時提出參考，爰於本次會議提出報告。

主席：俟審查有關條文時參考。

委員會紀錄

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

年二月五日公布，五月一日施行。旋爲設立交通法庭，專事處理道路交通事件，於五十八年一月廿七日修正本條例第十四條、第七十五條並增訂第七十六條至第七十八條條文。民國六十四年間，本部又會同內政部、司法行政部將本條例全面檢討修正，完成立法程序後，於六十四年七月廿四日公布，六十五年一月一日報奉行政院核定施行。

本條例自六十五年一月一日施行迄今已屆五年有半，經加檢討，尙有少數條文不足以適應當前實際需要，爰經本部會同內政部、法務部及省、市公路監理機關會同研究修正本條例第八條、第十四條、第二十一條、第二十七條、第三十一條、第三十三條、第五十四條、第六十五條、第六十六條、第六十七條及第八十九條，並增訂第三十七條之一，期於完成立法程序後，公布施行。茲將本條例修正及增訂條文之要旨簡要報告如左：

一、加強汽車牌照之管理，提高本條例第十四條之罰鍰數額：汽車牌照，指號牌及行車執照，爲准許汽車行駛之憑證。汽車無牌照固不准其在道路上行駛

主席：請何委員適發言。

何委員適：我們希望條點制能一致，但因法制委員會同仁在業務上不若他們熟悉，請召集委員與銓敘部、人事行政局聯繫一下，讓他們提供資料，草擬一個完全照條點折算的條表給我們參考，下次會議再行討論。

主席：本案詢問完畢，另定期繼續討論。散會

討論事項

一、審查道路交通管理處罰條例第八條等部分條文修正草案。

主席：本案經本院第六十七會期第三十一次會議決定：交交通、內政、司法三委員會審查，爰於本次會議提出討論。現在先請交通部林部長對本條例部分條文修正草案作要旨說明。

林部長金生：主席、各位委員先生。現行道路交通管理處罰條例，係民國五十七

七三

七四

以下之罰鍰數額，提高一倍，以利執行。又近年來，貨櫃運輸發展迅速，現行規定領有大客車駕駛執照或領有大貨車駕駛執照滿一年以上者，即可駕駛聯結車。但聯結車裝載貨物，車身甚長，其駕駛原理與操作方法與駕駛大客車與大貨車均不相同，爲加強聯結車駕駛人之管理，以策交通安全，特修正本條例第二十一條第一項第二款至第五款，將聯結車駕駛執照，單獨列爲一類，並規定其許可駕駛之車輛種類，即持有聯結車駕駛執照，可以駕駛大、小型客貨車，但不得駕駛輕、重型機器腳踏車。

三、明定汽車駕駛人逃避繳納公路工程受益費或因致收費人員於死、傷之處分：現行本條例第二十七條規定汽車駕駛人逃避繳費並有傷害收費人員之情事者，除處一百元以上二百元以下罰鍰外，吊扣其駕駛執照三個月。實施以來，對於汽車駕駛人駕車行經徵收道路工程受益費之收費站時，多不依規定繳費，或提高行車速度，衝越而過，逃避繳費，或不繳足費額，或錢票未交與收費人員之手即揚長而去，因而致錢票落地或隨風飛揚，收費員爲了檢拾錢票，安

全備受威脅，惟因未致收養人員受傷，仍無法依據本條第二項規定予以處罰。爰修正本條，除提高罰鍰外，並按其違規情節輕重，規定：汽車駕駛人逃避繳費者，吊扣其駕駛執照一個月，致收養人員受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致收養人員死亡者，吊扣其駕駛執照。

四、加強機器腳踏車駕駛人及附載人員應戴安全帽之執行：近年來機器腳踏車數量激增，截至七十年四月底止，已達四百十四萬零六百九十一輛。根據警政署調查統計，六十九年元月至十二月臺灣地區全年機器腳踏車肇事共計死亡四千零三十九人，其中騎乘機車肇事死亡者計一千八百二十人，占總人數百分之四五·〇六，而未戴安全帽肇事死亡者計一千七百四十二人，占百分之九五·七一，戴安全帽肇事死亡者，僅七十八人，占百分之四·二二，顯示騎乘機車未戴安全帽肇事死亡人數所占比率極高。根據英國、日本、美國三國試驗結果，機車駕駛人如戴安全帽可以減少傷亡百分之五十以上，因之，世界各國多以法律規定機車駕駛人及附載人均應戴安全帽。香港、星加坡等地區，氣候與臺灣

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

相近，但香港、星加坡之機車駕駛人及附載座人，均戴安全帽，否則即予重罰。我國利用大眾傳播工具，勸導機車駕駛人及附載座人，均戴安全帽，但宣導多年，成效不著，若因機車駕駛人守法精神太差。反觀金門，凡是騎機器腳踏車者，無不戴安全帽，其附載之人員，無論老、少、婦、孺，均一律戴安全帽。蓋因戰地人民，人人均以守法為榮之故也。為保障機器腳踏車駕駛人及附載座人之生命安全，爰特修正本條例第三十一條，規定機器腳踏車駕駛人或附載座人未戴安全帽或裝載物品附載座人未依規定者，處駕駛人一百元以上二百元以下罰鍰。至安全帽之供應數量問題，截至六十八年十二月底止，已購有安全帽者有一百七十八萬三千三百八十七頂，六十九年銷售數量每月約一千頂左右，但現有工廠生產能力最高每月可達六〇萬頂左右。安全帽之供應，已可適應需要。

五、加強汽車駕駛人駕車行駛高速公路之管制：臺灣地區截至本年四月底止，共有機動車輛四百九十一萬六千九百七十六輛，除去機器腳踏車四百十四萬

七五

零六百九十一輛外，其餘七十七萬六千二百八十五輛之車輛，均有行駛高速公路之機會，現時行駛高速公路之汽車，平均每日多達二十萬輛。高速公路行車速率極高，一旦發生交通事故，即造成一連串追撞，致車毀、人傷或死亡，分析其原因，多由於汽車駕駛人駕車行駛高速公路，未能提高警覺，行車前既未對車輛作充分之檢查，行駛後又多不遵守高速公路交通管制之規定，任意超車、變換車道、超速、不保持安全距離所致。為提高汽車駕駛人之戒心，特修正本條例第三十三條，除提高罰鍰數額一倍外，並規定汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定因而肇事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月，致人死亡者，吊扣其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。

六、增訂營業小客車駕駛人執照登記之限制：本條例現行條文第三十七條規定營業小客車駕駛人向公路主管機關委託之警察機關辦理執照登記，僅憑職業駕駛執照，未附有任何條件，而公路主管機關對職業駕駛人之駕駛考驗，

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

七六

亦無駕駛人消極資格之規定，故營業小客車駕駛人考領職業駕駛執照，並不困難，因之，持有小客車駕駛執照之人，良莠不齊，其品性不良者，多利用業務上之便利，從事犯罪行為之事常有發生。據調查統計，截至六十九年十月底止，臺灣地區營業小客車駕駛人共有九萬八千八百二十九人，以臺北、高雄二直轄市為例：臺北市有四萬九千六百九十九人，高雄市有八千一百六十八人，共計五萬七千八百五十八人，其中曾犯有殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖、竊盜、詐欺、贓物、妨害自由等罪者，共有五千六百三十二人，占該二市營業小客車駕駛人總人數百分之九·七三，在辦理執照登記前有犯罪前科紀錄者四千三百四十二人，辦理執照登記後再犯以上之罪者有二百五十一人，辦理執照登記前未有犯罪紀錄而後犯以上之罪者有一千零三十九人。依所犯案類分析，以曾犯竊盜罪者最多，計三千二百四十一人，詐欺罪次之，計八百五十四人，贓物罪七百五十七人，犯妨害自由罪者四百六十七人，妨害風化罪二百五十八人，其犯罪趨勢仍在不斷增加之

中，對社會治安及乘客安全構成重大威脅。如不予以防止，後果至為嚴重。為預防並遏止此種犯罪行為之發生，特增訂第三十七條之一，分列為五項，第一項規定：曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定而有本項第一至三款情形之一者，不准辦理營業小客車執照登記。第二項規定：營業小客車駕駛人在執照期中犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執照登記證及駕駛執照。第三項規定：營業小客車駕駛人在執照期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其執照登記證及駕駛執照。第四項規定：營業小客車駕駛人不依規定辦理執照登記者，吊銷其駕駛執照。俾對營業小客車駕駛人登記執照予以限制，以加強交通安全及行車秩序之維護。至警察機關辦理營業小客車駕駛人執照登記之詳細規定，則於第五項規定：授權交通部會同內政部訂定辦法，以利執行。

七、加強汽車駕駛人闖越平交道之處罰：近年來鐵路平交道事故不斷發生，

尤以電化鐵路通車後，車行速度增加，一旦發生事故，乘客傷亡、財物損失極為嚴重。前此新竹頭前溪裝設砂石之卡車司機闖越平交道，慘重車禍，足堪警惕。本部除積極督促臺灣鐵路管理局依照平交道改善方案加速進行平交道之改善外，為加強鐵路平交道之管理，除積極改善鐵路平交道之設施外，尤應對汽車駕駛人擅自闖越鐵路平交道之行爲，予以從嚴取締，爰特修正本條例第五十四條，加重汽車駕駛人闖越鐵路平交道之處罰，將現行規定之前緩「五百元以上，一千元以下」提高為「一千元以上，二千元以下」；其吊扣駕駛執照之期限，原定為「一個月」者，修正為「三個月」，「三個月」者，修正為「六個月」。使汽車駕駛人知所警惕，而策鐵路與公路之行車安全。

八、加強汽車所有人、駕駛人違反本條例處罰之執行效力：現時汽車所有人、駕駛人違反道路交通管理，經依規定吊扣其汽車牌照或駕駛執照者，多不依規定期限繳送汽車牌照或駕駛執照，致本條例第六十五條第一項第二款、第三款加倍處分吊照或易處吊照之規定，形

同具文。為維護交通秩序，確保行車安全，爰將第六十五條修正，於第一項第二款及第三款中分別規定，加倍處分吊照後仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照，以加強處罰執行之效力。金生報告至此，尤有感於資訊系統之建立，諸凡有關汽車駕駛人及汽車之管理資料，均須納入電腦管理，因此，監理權必須集中，資訊系統才可統一。建立了統一的資訊系統，汽車駕駛人駕照之重考、重領、違規之紀錄，均可於一瞬之間在電腦中求得。本條例之執行，亦可發揮強大之執行效力。

九、減輕註銷汽車牌照後再行領領之期限：現行第六十六條但書規定汽車牌照依第六十五條第一項第一款之規定由公路主管機關逕行註銷者，非滿一年不得再行領領，時間過長，易使因註銷牌照而停駛之車輛受損，且依第十二條第二項、第十七條第一項規定吊銷之牌照，因未於規定期限內繳送而註銷之情節並非嚴重，非滿一年不得再行領領，不免失之過苛，爰將本條但書「非滿一年不得再行領領」之期限，修正為「非滿

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

年，但效果不彰，最近兩年來仍然因而造成死亡率，如果不以法律規定加以處罰，深恐情形將更形嚴重，有人說戴不戴安全帽，是個人的事，我們則覺得為維護大眾的安全，不能不對於戴安全帽問題加以強制的規定，不戴的加以處罰也可以減少死亡率，根據英、日、美三國研究試驗結果，機車駕駛人及附載人如均戴安全帽，則可減少百分之五十以上，因之世界各國多以法律規定應戴安全帽，以維其生命安全。

二、關於第三十七條之一也是由內政部建議交通部修正整理的，最重要者就是發現現在在的計程駕駛人有犯罪傾向者占比率很高，所以增列這個條文防止犯罪事件，但是關於本條的增訂，也容易使人懷疑，刑期已滿，應該與普通人有一樣就業的機會，因此，一定有人指責本條的訂定與憲法平等的原則違背，對於這個說法，我們也願適當加以解釋。計程車司機是一種自由職業，對少數人加以適當的限制是對多數人的安全的一種保障，不得已下採取這種強制性的規定，如果他們不擔任與公共安全有關的工作而擔任其他工作，應該可以不加限制

六六個月不得再行領領」以利執行。

十、汽車駕駛人駕駛執照經吊銷後重新考領之限制：本條例第六十七條對於汽車駕駛人違反本條例之規定吊銷其駕駛執照者，分別列有領領之限制。爰特修正本條，規定依修正之第三十一條之一第二項吊銷駕駛執照者，永遠不得考領駕駛執照，依修正之第二十七條第二項、第三十七條之一第三項吊銷駕駛執照者，三年內不得考領。使惡性重大者，永久不准從事汽車駕駛工作，嚴重違規者，三年以內不得充任汽車駕駛人。

此外，本條例第八條第四項，及第十九條之修正，係為配合審檢分署之實施，其修正要旨，擬由法務部報告。

以上為道路交通管理處罰條例部分條文修正要旨之說明。如條文修正內容或用語有不妥之處，尚請各位委員先生多賜指教，並對各委員先生審查本法案之辛勞，深致謝意。

主席：謝謝林部長的報告，現在請內政部易次長報告。

易次長報告：主席、各位委員先生。關於「道路交通管理處罰條例」的修正是交

所以為增進公共安全，使乘客得到保障，不能不加以限制。希望各位委員在審查時能多加支持。對於修正的有關條文，只有這兩條文是經內政部建議而加以修正的，特別說明如上，敬請支持。

主席：請法務部李部長說明。

李部長元簇：主席、各位委員先生。本條例例制定的要旨及理由，適才林部長及易次長均已詳細說明，元簇現在僅就部分條文修正內容補充說明如下：

第三十七條之一前三項條文乃是針對乘客安全及社會秩序而增訂，為防止營業小客車駕駛人對社會治安及乘客構成重大威脅，在辦理執業登記前有犯罪紀錄及在執業期中犯案者，分別處以不准辦理執業登記及吊銷執照之規定，第一項規定：

第三十七條之一 曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或誘人勸誘之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。

一、受有期徒刑之執行完畢或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行完畢而赦免後，未滿三年者。

通部、法務部會同本部所修正的，剛才對於所有修正條文的說明，林部長說得非常清楚，其中有兩個條文是內政部建議的，關於這兩個條文，本人願再作一補充說明。

一、關於第三十一條增列機器腳踏車駕駛人附載人未戴安全帽要受處罰的規定，完全是基於安全的問題，原條文未訂處罰規定，雖長期全力予以勸導，但實施以來效果不彰。因交通事故，年有增加，截至六十九年十二月底止，臺灣地區計有機車三、九六五、五一五輛，騎乘機車者計有四百萬人，六十八年度機車發生事故六、九八四件，傷亡統計，死亡人數一、六九七人，有一五九七人，未戴安全帽，比率高達百分之九四、一一；輕重傷人數在八八四人中，有七九七人未戴安全帽，比率高達百分之九〇、一六〇；六十九年機車車禍共發生五、六四三件，其中死亡一、八二〇人，因未戴安全帽死亡者一、七四二人，佔死亡總人數百分之九五、七一。根據這類統計顯示，未戴安全帽與數安全安全帽對行車安全關係非常之大，呼籲宣導上安全帽的工作，已經作了很多

七七

七七

二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅，尚未滿三年者。

三、受刑人在假釋中者。

第二項規定：營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記及駕駛執照。

前兩項修正條文，我們亦考慮到將來法律適用時，對於已執業之營業小客車駕駛人，如有符合前兩項規定者，應不溯及既往，可繼續執業，故又增訂第三項規定。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。

營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

條文內容即謂：目前正在執業之營業小客車駕駛人，如有第一項之犯案紀錄

者，或者曾經犯案，並判決罰金，或經判決徒刑而宣告緩刑者均不在範圍內，如此修正，對正在執業之營業小客車應較有保障。

第八十九條現行條文。

第八十九條 法院受理有關交通事件，準用刑事訴訟法之規定，其處理辦法，由司法行政部定之。

修正後為「……由司法院會同行政院定之」。修正理由為：審檢分隸實施後，關於交通與該事件之裁定及刑事案件之審判，係屬法院交通法庭之職權，應由司法院監督。至於交通事件之判決及異議之移送，應由交通事件判決機關為之，而交通刑事案件之偵查及執行，則由檢察官辦理，應由行政院監督。故有關交通事件處理辦法，自應由司法院會同行政院定之。

主席：諸君三位首長的報告，關於這條條例，修正的條文十一條，增訂一條，共修正十二條，現在我們進行質詢，登記的委員共九位，雖然這是延會案，我們可以儘量找時間開會，各位請充分發表意見，時間上不作限制，請問各位：質詢是綜合答復或個別答復？（綜合答復）

立法院公報 第七十卷 第五十期

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

現在請郭委員榮宗發言。

郭委員榮宗：主席、各位先生。本席對於道路交通管理處罰條例的修正有一些看法，願提出來請大家指教：前兩天本席碰到二位來臺觀光的本友人，他們對臺灣的交通有所批評，一個共同觀感是交通秩序紊亂，馬路如虎口，穿越馬路變成一件很危險的事。其次，他們說到我們守法的精神很差，而且目前老百姓一旦因交通違規而遭受取締時，每每央請民衆代表說項予以化解，這是很不好的現象。現在日本就沒有這種情形，他們還說日本都是自己開車，尤其是民意代表開車違規，甚而要自動辭職以表示守法精神，我們實在應該效法人家守法的精神。再其次，說到計程車，政府有無考慮到計程車的立場，現在計程車計程而不計時，外國計程車計程並計時，合併計算。駕駛人就不必因爭取時間而亂超車、開快車，該停時停，該開時開。希望交通部對這問題能早作決定。其次，交通部最近通過，中正機場至臺北計程車收費以計程表上數額再加百分之五十。事實上，目前本省除幾個大城市的計程車均按表收費，部分縣市或鄉村計程

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

公平，不知國外有無類似處罰條例，其程度如何？請一併說明。

第五十四條第一項第二款規定：「在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，不依規定暫停、看、聽，有無火車駛來，逕行通過者。」將處一千元以上、二千元以下罰鍰，但是既然無看守人員管理，請問如何執行？以往有無執行過？此規定能否發生效果？

此外，目前交通有兩種公害相當嚴重，一是汽車排放的廢氣，政府的取締只執行了五分鐘熱度，本條例中則向無此類處罰條款，只有在空氣污染防治法第十四條規定：「汽車排放黑煙超過規定濃度者，處汽車所有人一百元以上三百元以下罰鍰，並責令於五日內改善；逾期不改者，吊扣其汽車牌照一個月。」而其主管單位是衛生署。至於第二種嚴重的交通公害就是噪音，我們此地駕駛人員亂按喇叭的情形可能居於世界第一，他們並未受到任何機關的取締，只有在違警罰法第五十六條第十一款規定：「各種車輛不遵警察官署規定時間，深夜擾鳴發音器者」處三日以下拘留

車收費，因路程短，乘客少，大部分不按表收費，交通部警察取締時亦陽奉陰違，交通部對中正機場計程車收費都已調查，為何對郊區及僻遠鄉村計程車收費不予考慮？本席以為交通部應逐次調整其起表的數額，以昭為明，交通警察亦有取締之義務。以上是本席提出來的建議，希望交通部能予重視研究。對於部分修正條文，亦有待斟酌，舉例言之：

一、第二十一條第一項第五款規定持聯結車、大客車、大貨車或小型車駕駛執照，駕駛機器腳踏車，或持輕型機器腳踏車駕駛執照，駕駛重型機器腳踏車者也要處罰，本席認為不合理。他能開這幾種車子，去開摩托車應無問題，這樣也要受到處罰，是否合理，應予考慮。本席以為持小型車執照，駕駛大型車應受罰才是正確的。

二、第二十七條下之說明中謂：「汽車駕駛人駕車行近徵收道路工程受益費之收費站時，多不依規定繳費，且常有超速行駛衝過，逃避繳費，本條現行規定逃避繳費並須有傷害收費人員之情事，始可予以吊照之處罰，致逃避繳費之案

七九

八〇

或二十圓以下罰鍰或罰役，請問此種數額的罰鍰規定能否收到遏阻之效？由於警察也認為此種規定無法發生作用，因此乾脆就不取締了。道路交通管理處罰條例第四十一條規定：「汽車駕駛人按喇叭不依規定，或按喇叭超過規定音量者，處五十元以上、一百元以下罰鍰。」不知交通部能否採更有效的方法防止汽車駕駛人亂按喇叭造成噪音的公害？

以上幾點問題，請各位首長給予說明。謝謝各位。

主席：諸委員其彭發言。
張委員其彭：主席、林部長、李部長、易次長、各位同仁。聽了各位首長的報告，本席認為行政院送審的草案，是針對當前的需要謀求補救的方法，其修正有其必要，因此本席非常支持本案。

本案修正的重點有二，一是機車的問題，一是計程車的問題，並將各種處罰予以加重。本席認為我們不儘應由法律條文上針對現在的缺失予以補救，並應在執行上切實執行。目前交通方面所以產生如此多的問題，就是對於有關的交通法規執行不力所致，因此警察應負

當大的責任，因為有良法而無人執行，也等於沒有良法。尤其在發生交通事故以後，地方上的有力人士以電話開說就可將大事化小，小事化無，交通規則立刻就被束之高閣，使法律的規定失其效力，這是極不妥當的作法。因此，法律規定若有漏洞或缺失，應予修正，但是執法一定要嚴格。

關於臺灣的機車，目前已達四百餘萬輛，且仍在逐年增加之中。機車的發源地在日本，我們的廠商與日本公司技術合作，在此大量製造，反觀日本自身的機車數目却不多，東京市區內就很少見到。至於歐美國家的機車更是少見，而且規定均為一千二百西西以上的重型機車，駕駛人與受載人一定要戴安全帽，白天也要開燈。至於我們對機車的管理則過於鬆懈，不但不戴安全帽，連時速似乎也未加限制，以致常有行人經過街道時被突然疾馳而來的機車撞傷或撞斃，因此，本府認為對機車的整頓確有必要，應硬性規定戴安全帽。根據憲法第十五條的規定：「人民之生存權、工作權及財產權，應予保障。」因此政府基於此責任，可以硬性規定機車駕駛人及後

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

病的發生。

以上是本席對本案的幾點看法，請各位參考、指教。

主席：請黃委員天福發言。

黃委員天福：主席、林部長、李部長、易次長、各位同仁。對於道路交通管理處罰條例的修正，大家的看法都是一致的，都希望維護我們的社會秩序與乘客的安全，但是本席認為法律並非高懸的有的條文將處罰訂得很重，却不見得會收到效果。例如最近一年來，社會上發生了許多重大案件，都移送司法機關去審判，但是社會上仍然有許多重大案件繼續發生，因此大家似乎應對處罰萬能的觀念有所改變。現在往往在發生交通違規事件之後，民意代表以電話向交通單位關說，這種情形在國外是很少見的，我們國內所以有此現象的存在，應由內政部所屬的警察局裁決去檢討。本席在擔任國大代表期間，曾有機會與裁決所的主任談話，據該主任表示，他平常就不喜歡留在辦公室內，但是第二天若要到議會接受質詢時，他前一天一定要在辦公室內，為了應付議員送來的裁決書，大約有五百張。本席認為這種做

八二

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

法不僅減少了國庫的收入，也是違法的行為。當然交通警察的執行或許有偏差之處，或是違規之人家境貧窮無力負擔罰鍰，但是確有議員於開議之後，減免或減少了部分罰鍰，希望法務部的調查局今後對此情形應加注意，應將警察機關開出的交通違規罰單存根與裁決所裁定罰款的單據相對照，就可知道有多少件未予罰款。本席認為法律之前，應當人人平等，希望以後在執行交通違規案件時，勿再有此情形發生，對於民意代表關說的案件就少罰款或不罰款，這是不當的做法。

本席對於本案有以下幾點意見：

(一)行政院送來的說明第五點中，將第三十三條條文的修正文字明列出來，其中有「如因不聽事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月……」，但是後面的條文對照表中，却無「如」字，法律條文用「如」字不當，行政院在說明中有此「如」字，可能是疏忽所致，希望今後稍加注意，勿再有此情形發生。

(二)第二十七條對於汽車收費站不依規定繳費者，欲加重處罰。本席不瞭解何

以會有人為此區區之數有逃避不肯繳費，希望林部長說明去年共有幾件逃避繳費的案件。至於第二項規定：「汽車駕駛人逃避繳費者，並吊扣其駕駛執照一個月，致收費人員受傷者，並吊扣其駕駛執照三個月，致收費人員死亡者，並吊扣其駕駛執照。」本席認為吊銷執照以後就永遠不能開車了，而其逃避繳費的動機只是為佔一點小便宜而不是欲致收費人於受傷或死亡，因此吊銷執照是否應有期間的規定？至於使收費人受傷或死亡，有時與逃避繳費並無直接因果關係，因此對於第二十七條吊銷執照的規定，似乎應再作較為周延的研究。

(三)第三十三條是對汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵守管制規定之處罰，修正案除將罰鍰提高以外，又增加了吊扣執照與吊銷執照的規定，但是由於肇事與違規並非有必然的因果關係，下雨天開車不小心就可能肇事，車輛突然拋錨也可能肇事。現在對於肇事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月，事實上，他們在民法上既應負賠償責任，在刑法上也要受到法律的制裁，如果還要吊銷其駕駛執照，對於過

失致人於死者而言，似乎處罰過苛，請各位再加斟酌。

四第三十七條之一第一項規定：「曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或誘人勒索之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記：一、受有期徒刑之執行完畢或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而赦免後，未滿三年者。二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅，尚未滿三年者。三、受刑人在假釋中者。」第二項規定：「營業小客車駕駛人在執業期中犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。」本席認為三年的期間太長了，通常這些受刑人服刑後，年紀已不小，他們犯罪既已受到法律的制裁，出獄後還要負擔家計，如果受刑人出獄後，除了駕車，別無其他一技之長，社會就應給他重新做人，謀求生路的機會，否則可能反會造成社會問題。因此本席認為第一項第一、二款的三年時間應予縮短，第三款的規定也應再加考慮。至於第

一項與第三項關於吊銷執照的規定，是否應改為吊扣執照，並作時間上的限制，因為現在社會上找工作很困難，一旦被吊銷執照以後，連自新的機會都沒有了，因此希望各位在開則方面，究竟是否應採如此從重處罰的規定，請予考慮。

主席：請謝委員深山發言。

謝委員深山：主席、林部長、易次長、各位同仁。聽了三位首長對於本案的報告以後，本席提出幾點淺見就教於各位。

(一)此次修正案的主要條文，除了增加項、款的規定外，普遍將罰則提高了，但是我們應瞭解，目前交通秩序的紊亂，並不能完全歸咎於駕駛人，而應由駕駛人、行人及政府的道路設施共同負擔此責任，但是剛才各位首長的看法，似乎都將責任歸咎於駕駛人，且認為提高罰則就可消弭交通事故。事實上，提高罰則並不一定能達到交通安全的目的。記得六十四年審查道路交通管理處罰條例時，內政部代表一再向本席表示，交通紊亂完全是因為處罰太輕所致，因此主張提高罰則，但是由六十四年至七十年，道路

立法院公報 第七十卷 第五十期

交通問題不但未有改善，反而更形紊亂，可見提高罰則無法達到維護交通安全與秩序的目的，希望各位首長注意到這個事實。現在為了加強平交道的安全，將汽車駕駛人違規闖越平交道的處罰，由原來的五百元至一千元罰鍰，提高為一千元至二千元罰鍰，並將吊扣執照部分，由原來的一個月與三個月提高為三個月與六個月，難道如此就能達到目的嗎？本席認為欲達交通安全的目的，還應與宣傳、教育等其他方面相配合。因此，本案條文的罰則普遍提高是否有其必要，就值得商榷。若無必要，只要將現行條文的規定嚴格執行，並由各種措施上予以加強，應可以達到預期的目的。

(二)我們由整個修正條文看來，罰則的規定有許多不平衡之處。例如第十四條的修正，是參照第十三條的規定，將罰鍰由「五十元以上、一百元以下」，提高為「一百元以上、二百元以下」，但是第十三條與第十四條的情況完全不同。第十三條的處罰對象是已領有執照而未懸掛者，損毀汽車牌照或將牌照塗抹致不清晰等有意犯罪者，才處三百元以上、六百元以下罰鍰，而第十四條

委員會紀錄

八三

只是對執照位置損得不適當或牌照遺失、損壞而未申請補發、換發或重領，或是未將行車執照等證件隨身攜帶或是號牌污穢，為他物遮蔽等情形的處罰，這些可能是無意的行為，如與第十三條故意的行為採同一罰則，其規定是否公平呢？至於第二十七條的修正案，對於汽車駕駛人逃避繳費者，吊扣其駕駛執照一個月，致收費人員受傷者，吊扣其駕駛執照三個月……而第三十三條修正案對於汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人六百元以上、一千元以下罰鍰，因而肇事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月……第三十三條是駕車時經常可能發生的情形，不一定是故意行為，其與第三十七條故意逃避繳費而使收費人員受傷二者相較，第三十三條的情形反而要吊扣執照三至六個月，第三十七條的情形則只吊扣執照三個月，也就是故意行為罰則較輕，非故意行為的罰則反而嚴重，將會造成人民此種錯覺。至於原草案第六十六條規定：「……汽車牌照吊銷或註銷者……非滿一年不得再行領領。」修正案認為一年時

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

八四

間太長，乃修正為六個月。既然如此，第六十七條第三項規定「……一年內不得考領駕駛執照。」為何未將一年予以縮短呢？二者同為犯罪行為，而汽車牌照的吊銷或註銷，其犯罪是明顯的故意犯罪，為何其處罰的期間尚可縮短，而汽車駕駛人被吊銷駕駛執照，一年的時間却不嫌長呢？第六十七條第一項是對汽車駕駛人永遠不得考領駕駛執照的規定，其中對於曾依第三十七條之一第二項之規定吊銷駕駛執照者，即規定永遠不得再考領駕駛執照，但是第三十七條之一第一項的規定是對犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或誘人勸誘之罪者，刑滿後三年內，不得辦理營業小客車駕駛人執照登記，也就是說三年以後可以登記，但是第六十七條第一項又謂犯此等罪行，永遠不得考領駕駛執照，請問二者若規定，是否矛盾之處。

(三)關於戴安全帽的問題：剛才易次長表示，對於國民生命，政府有責任給予保障，因此硬性規定機車騎士及後載人要戴安全帽。本席對此觀點有不同的看法。現在平交道事故層出不窮的發生，政府應加強平交道安全，但是還有許多地方

未能改善，這也是政府應盡的責任。政府應盡的責任實在太多了，但是很多都未做到。現在却獨對機車駕駛人戴安全帽的問題，以法律強制執行。若要如此保障人民的生命，則是否應規定人民游泳時必需身繫游泳圈以維生命的安全呢？如果行政院的修正案由立法院照單全收，予以通過以後，內政部是否能夠貫徹實施呢？法律公布之後，若無法貫徹實施，將使政府的威信受到嚴重的損害。政府對安全帽的問題已經規劃了兩年，難道人民真的不要生命與安全嗎？日本、香港、新加坡等地的情況與我們不同，我們的人民所以願意冒著生命的危險與風吹雨打之苦駕駛機車，因為我們的交通設備不夠完善，人民有依賴自己來解決交通工具的問題，而且日本東京、京都等地，所以無人駕駛機車，因為日本的地下鐵等交通工具非常便捷，人民無需為行的問題煩惱。本席認為在郊區或縱貫道路等車速可以較快的道路上，騎機車戴安全帽尚有其意義，但以臺北市區而言，交通擁擠不堪，機車只能低速行駛，在炎夏夏日，若戴安全帽除了要受悶熱的煎熬外，就覺與雞鴨也受到

影響，請問在此情形下，究竟是戴安全帽安全或是不戴安全帽安全呢？至若規定後載者也要戴安全帽，有時後載者是為臨時有事而乘坐於機車後座，難道也要事先先買一項安全帽戴上嗎？這是不可能的。政策的推行應與當地的風俗習慣與民情等因素相配合，否則如果是一味的以法律強制執行，如果將來受到民衆相當大的抗拒，甚至招致民怨，將如何辦？內政部有無周詳的計畫，請說明。

主席：現在請交通部林部長答復。

林部長金生：主席、各位委員先生。

郭委員榮宗質詢部分之答復：

- 1 計程車計程不計時，但涉及問題很多。外地有不計程者，有此事實，本部正在全盤研究中。計程與計時並行，易增乘客負擔引起乘客糾紛。
- 2 第二十一條，小型重機機車之駕駛技術與四輪車不同。
- 3 第二十七條有繳費不足，有不按規定將車交與收費人之手中情事。本條文字說明過於強調，應予檢討。謹謝郭委員指教。
- 4 第三十一條現行規定非指不戴安全帽之處罰，而係指戴人戴物不依規定之

處罰。採單一罰，本部亦表贊同。

5 第五十四條，法令有明文規定，行為人即應遵守，如發生事故，即可依此處罰或追究責任。

6 汽車排放黑烟，本條例原有規定，後因制定空氣污染防治法，本條例乃予刪除。

7 禁按喇叭之執行，將於道路交通安規則加以明定。

張委員其彭質詢部分之答復：

1 對駕駛人違規執行要嚴格。今後注意切實從嚴執行。

2 機車成長量太大，實因我國經濟成長及適應社會大眾所需要，謝謝張委員支持機車駕駛人及座人應戴安全帽之規定。

3 計程車執照登記之限制，感謝張委員支持。計程車司機態度不良，本部現正從桃園中正國際機場着手整頓中，並訂定管理辦法，從嚴執行。

黃委員天福質詢部分之答復：

1 法律非萬能，但法治國家，行車應依法執行，始為合法。

2 裁決所之裁決案件，今後應積極謀求改善，罰鍰將切實斟酌實際情形量罰。

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

並對裁決所之業務，將進行檢討。

3 第三十三條說明中「如」字係錯誤，謝謝黃委員指教。

4 違規繳費數字待查。

5 第三十三條指不遵管制規定致肇事而言，涉及刑責者，另依刑法處斷。

6 第三十七條之一「未滿三年」時間縮短問題，尚應詳加研究。

7 第三十七條第二項及第三項之吊銷執照問題，應與本條例有關其他吊銷之條文一併研究衡量。

謝委員深山質詢部分之答復：

1 罰則提高，較香港、星加坡、日本為輕，現在幣值已貶低。

2 處罰應與執行與守法並行，本部當注意執行與宣導。提高罰鍰，可提高駕駛人之戒心，不失為強制手段之一。

3 第十四條之立法要旨，已予說明，目的在防止犯罪與違規營業。

4 第二十七條與第三十三條之情況不一樣，審查時請各位委員加以斟酌。

5 第六十六條之吊銷牌照，情節較輕，說明中已予說明。

6 第三十七條之一，第二項規定吊銷執照係因情節重大；本條之立法意旨，

剛才已予說明，審查條文時，再詳加說明。

7 安全帽之強制執行，外國多立法施行。

主席：請內政部易次長答復。

易次長君博：主席、各位委員先生。對於本條例，內政部並非政策的主管單位而是執行單位，現在本人就各位委員所提的意見，分別加以說明：

(一)郭委員榮宗提及關於汽車的廢氣與噪音等問題，現在確有汽車排放廢氣未能嚴格執行的情形，有的汽車還是公家的汽車，因此今後對於法律的規定，的確應徹底執行。至於噪音的管制也是非常困難的問題，因為警察的人力有限，而噪音發生時，有時並無警察在現場，因此對於噪音只能相機取締。

(二)張委員其彭認為交通規則的執行不力，是造成目前交通紊亂的主要原因，這是事實，但是內政部警察也有其困難，因為交通車輛的增加與警察人力的增加不成比例，而且警察人員必須經過正式訓練才能服勤務，但是歷年來報考的人數都未達實際需要，因此去年曾以服警察役代替服兵役的辦法，增加

八五

立法院公報 第七十卷 第五十期

委員會紀錄

了三千餘名警力，這對目前有限的警力來說，有很大的幫助，相信警力增加以後，對於法律的執行將較切實有效。至於目前對計程車的管理，是採電腦管理方式。汽車的營業執照是由警政單位負責辦理，因此營業執照共有多少，持有人是否有犯罪紀錄，隨時都在電腦的管制之中，比較以往人為的管理詳細有效得多。至於機場計程車不按里程收費的問題，在中正機場航空警察局對機場的管理要點中，對於計程車亂要價的情形已有所限制，相信今後將可收到相當大的效果。

(三)黃委員天福提及民意代表為交通違規事件說情之事確實存在，今後本部一定不允許這種現象繼續存在，如果一經發現，將對承辦的警務人員嚴厲處罰。關於各收費站汽車駕駛人逃不繳費的情形，根據警政署的統計，國道上每個月

八六

大約有二十件，省道每個月有三、四百件，因此必須採取措施嚴格管制。

(四)謝委員深山認為目前交通秩序的紊亂，不能完全歸咎於汽車駕駛人，這是絕對正確的。其與教育宣傳、道路設施、車輛檢查及執行是否徹底等都有關係，而此次修正本條例的部分條款，則是由罰則方面加強管理。至於其他方面，交通部的道安會報因係由各相關單位人員參加，因此可由各角度、各方面注意考量，可見對於交通秩序與安全的整頓與維護是由各方面在做，並非只是加重處罰。至於戴安全帽的規定，行政院與交通部曾詳加考慮，因為政府有保障人民生命、工作與教育的權利，因此採硬性規定並非妨害人民的自由。我們以義務教育而言，有的人民可能並不願意接受教育，但是政府却要強迫他接受，這是政府尊重每個國民應享的權利。又如

勞工方面，政府限制勞工的工作時間長能超過某種程度，雖然有的勞工體力還可支持，自己也願意加班，但是政府却予明令禁止。至於童工的年齡與工時也有適度的限制，這些都是政府保障人民權利的表現。至於對機車騎士及後載人戴安全帽的硬性規定，也是鑒於在六十八年機車肇事死亡者之中，未戴安全帽者佔百分之九十四以上，六十九年則達百分之九十五以上，每年都有一千餘名國家的精壯人口因而喪生，對社會、國家與家庭都是一大損失，因此政府認為有必要做此限制。但是法律規定以後，執行是否可以徹底？行政院於再三檢討之後，認為必須增加警力，我們總是在儘可能的範圍內盡力執行法律的規定。主席：登記質詢尚未發言的委員還有十二位，另訂期開會繼續質詢，現在散會。散會（十二時）

千多人，歸級到技術職系的只有八千四百多人，所佔比例甚少。用檢察的辦法從前也有，例如退除役上校以上人員，還有交通事業人員任用條例第九條都是

用檢察。對本法之制定，我們只請求有人可用，考試院此次同意本法律中以檢察方式用人，實屬不易，尚請諸位委員能予支持。

主席：本案詢問完畢，另定期繼續討論。散會。

（註：上次會議紀錄，刊第六十九卷第二十六期。）

六、立法院交通、內政、司法三委員會第二次聯席會議紀錄（第六十七會期）

時間 中華民國七十年六月二十日（星期六）上午九時至十二時

主席：諮開上次會議紀錄有無錯誤？（無無錯誤，確定。）

地點 本院第五會議室

進行討論事項。

出席委員 四十一人

討論事項

列席人員 交通部 十六人

政務次長 林金生

繼續審查道路交通管理處罰條例第八條等部分條文修正草案。

參政司司長 許家楨

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

內政部政務次長 易君博

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

警政署副署長 高松壽

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

法務部部長 李元簇

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

主席 李委員繼武

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

主席：已足法定人數，開會。

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

進行報告事項。

主席：各位同仁。今天繼續就本案進行質詢，目前還有十四位同仁登記發言，因此請大家把握發言時間，留三十分鐘給政府首長答復。本案的內容不很複雜，可以歸納為幾個重點：（一）第卅一條對於機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題，增加了管理與處罰的規定，對於今後社會的安全將有很大的幫助。（二）各條文的處罰標準均予提高，逐條討論時大家

報告事項

一、宣讀上次會議議事錄。

主席：諮開上次會議紀錄有無錯誤？（無無錯誤，確定。）

證，對於嚴重的交通違規行為都不處罰，致使百姓無所適從，人民的法律意識因而薄弱，法律效果也因而不佳；今後應當徹底檢討改進。

戴過安全帽，因此未感受過戴安全帽的滋味。我們若以常識判斷，法律做此硬性規定，主要是為維護駕駛人與附載人的生命安全，在理論上說來是很恰當的，但是有許多機車駕駛人也表達了他們的心聲：

總之，交通秩序的紊亂，不能完全歸咎於汽車駕駛人，而應由交通政策、道路設施與教育各方面共同分擔責任。請將五年來，依據本條例處罰的統計數字送本席參考。謝謝！

1. 他們對於騎機車戴安全帽，感到非常痛苦與煩躁不安，認為簡直是對肉體的折磨，尤其在七、八月的炎夏，戴安全帽的滋味是苦不堪言。既然機車騎士在心理上及生理上都有此感覺，我們就應考慮強制規定的結果是否可能帶來更多的車禍。

主席：請王委員清波質詢（不在場）。王委員不在場。請洪委員玉欽發言。

2. 戴安全帽外出辦事，甚為不便，因為機車的設備無處可以放置安全帽，他們只有拿著安全帽辦事情，非常不便。

草案，係對十二個條文加以修正，其三個主要特色分別為：（一）強制機車駕駛人及附載人戴安全帽。因為過去在交通規則中雖已有規定，但是因無法法律根據，因此執行不便，現在本條例第三十一條則將此規定法律化。（二）增訂營業小客車駕駛人執業登記的消極資格與積極資格的限制。（三）新增或加重罰則的處罰，以維護行車安全。現在本席將此三個特色，就其可能發生的問題，分別加以檢討如下：

3. 政府既未對汽車駕駛人及附載人行駛於高速公路時嚴格要求繫上安全帶，則亦不應強制機車駕駛人與附載人戴安全帽。

（一）強制機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題：本席一向不會騎機車，也未曾

4. 各種道路設施或交通建設，從無一項是為保障機車駕駛人的安全而設置的，現在却硬性規定機車駕駛人與附載人戴安全帽，將招致他們的不滿。希望交通主管單位在其他方面多考慮機車駕駛

（二）增訂營業小客車駕駛人執業登記的消極資格與積極資格的限制。（三）新增或加重罰則的處罰，以維護行車安全。現在本席將此三個特色，就其可能發生的問題，分別加以檢討如下：

（一）強制機車駕駛人與附載人戴安全帽的問題：本席一向不會騎機車，也未曾

事政策的目標揭示出來，其明文規定：

「徒刑、拘役之執行，以使受刑人改悔向上，適於社會生活為目的。」因此將犯罪者關入監獄，主要是希望他將來有改過遷善的一天，將來改過以後，希望他能適應社會正常人的生活。既然如此，第卅七條之一第一款的規定就有違監獄行刑法第一條的精神。如果受刑人刑滿之後，只有開車的一技之長，則限定於三年之內不得辦理營業小客車駕駛人執業登記就有欠妥當。且第三款規定假釋中的受刑人也不得辦理此項登記。我們的假釋制度是根據刑法第七十七條的規定而來的，刑法第七十七條規定：「受徒刑之執行而有悛悔實據者，無期徒刑逾十年後，有期徒刑逾三分之二後，由監獄長官呈請司法行政最高官署，得許假釋出獄。……」至於所謂有悛悔之實據，是有其客觀標準與嚴格的考核。

監獄行刑法第八十一條規定：「對於受刑人經累進處遇進至二級以上，悛悔向上，而與應許假釋情形相合者，經監務委員會決議，報請司法行政部核准後，假釋出獄。報請假釋時，應附具足資證明受刑人確有悛悔情形之紀錄及監務

委員會之決議紀錄。」可見對假釋者的審核是非常嚴格的，現在本案第卅七條之一第一款與第三款的规定是法務部自行否定了行刑與假釋的功能與效果。希望李部長與各位同仁對此條文的規定再加研商，應求符合當前刑事政策的需要。

2 憲法第十五條規定：「人民之生存權、工作權及財產權，應予保障。」如果本案第卅七條之一限制其開車營業，而此人又只會開車時，就使之無法謀生。一旦無法謀生，他們就只得重操舊業繼續犯罪，對於社會治安又有所危及。刑滿出獄的人或是假釋中的人犯，他雖然沒有財產權，但是工作權却不應予以剝奪。

3 根據統計資料顯示，第卅七條之一的規定是否妥當也值得研究。行政院送來的草案說明有謂：「以臺北、高雄二直轄市為例：臺北市有四萬九千六百九十人，高雄市有八千一百六十八人，共計五萬七千八百五十八人，其中曾犯有殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖、竊盜、詐欺、贓物、妨害自由等罪者，共有五千六百三十二人，占該二市營業小客車駕駛人總人數百分之

九·七三，在辦理執業登記前有犯罪前科紀錄者四千三百四十二人，辦理執業登記後再犯以上之罪者有二百五十一人，辦理執業登記前未有犯罪紀錄而在登記後犯以上之罪者有一千零三十九人。」由此可知，辦理執業登記前犯有這些罪的人，佔五千六百三十二人的百分之七七·〇七，辦理登記前犯有此罪，登記後又犯者佔百分之四·四。登記以前未犯這些罪，登記以後才犯者佔百分之一八·五，可見登記以後犯此等特定罪行，其比例很高，因此對於刑滿出獄及假釋中的人犯，應無限制的必要。

（四）關於調整或加重處罰的問題，本席認為為了因應時代與社會的需要，加重或調整處罰的規定是有必要的，但是此次道路交通管理處罰條例只修正了十二條，而此條例共有九十三條，因此，此次的修正只佔全部法案的九分之一，也就是只有這九分之一的條文加重其刑罰的處罰，本席認為是否應將其餘條文的罰則部分也配合時代的需要與社會的要求同時加重處罰？若只加重目前十二個條文的罰則，是否會產生不平衡的現象？請各位考慮。

此外，本席在此附帶要談的幾個問題是：

（一）關於計程車不按里程計費的問題：鄉下的計程車在市內根本不能跳表，而採一律的收費標準，本席認為應對此種地方的特殊情形給予法律根據，而無需取締。

（二）計程車司機於夜間駕駛非常辛苦，因此似可考慮規定於夜間十一、二點以後的計程車收費提高百分之二十或三十，使他們的辛苦有代價。

（三）關於高速公路的行車速度，目前規定小客車的行車時速為六十至九十公里，但是實際上大家都開得超過此速限，本案修正時是否可以考慮調整其速限，俾能配合實際？

（四）關於警察如何嚴格執行處罰的問題：本席在原則上贊成加重並調整罰則的規定，但是警察若不嚴格執行也是枉然，這就牽涉到警察的素質問題。本席在此特別呼籲加強警察的訓練，改善警察的風紀，並可考慮將警察學校升格為專科學校，希望內政部制訂警察長期發展計畫。

以上幾點淺見是否有當？請指教。

主席：請吳委員梓發言。

吳委員梓：主席、各位首長、各位同仁。對於交通部此次提出草案，本席在此表示幾點淺見。首先對於交通部負責任的適時提出本案表示讚佩，此舉將使今後國內的交通問題可能因為條文的變更，處罰的輕重有所調整及若干問題具體的見諸於法而有助於今後交通問題的改善。現在本席提出幾點問題請教：

（一）本席非常贊成重罰，甚至認為依照修正案的部分條文的罰則仍嫌不夠重。本席曾經騎過腳踏車，也駕駛過機車，此期間長達十年之久。當年本席在救國團服務時，曾駕著五十四西的機車跑遍臺北縣、基隆縣與苗栗縣，因而有若干體會。本席認為今後道路工程、交通秩序的改善與車輛的維護，需要訂定一個努力的方向。處罰是欲對若干人產生一種嚇阻作用。

本席特別要請交通部與易次長及警政署討論這問題，今天警察是安定社會的力量，維護警察的形象確實是當務之急，本席有次違規受警察開罰單，可是這位警察好像畏畏縮縮毫無執勤人員應有的氣魄，因此，特別請內政部注意培養

執勤警察服務態度的問題。但是對大多數警察，認真執勤的維護我們交通秩序，本席也特表崇高敬意，所以對於道路交通的處罰，本席首先主張重罰，唯數目字容後再商量。

（二）小客車駕駛之管理問題，本席非常支持交通部的意見。今天，誰無子女妻兒，可是由於對小客車駕駛疏於管理，在三更半夜，不儘女人，就是男人也不大敢搭計程車，而計程車却是國內最主要的交通工具。因此，本席認為對小客車駕駛人應該妥善管理，對於曾經作姦犯科的人一定要加以清除，以免構成社會的公害。也許有人認為這些人也有生存權、就業權及財產權，但這些人可以去做的行業，却不能從事有危害大眾生命財產的小客車駕駛人。本席不但不支持交通部的意見，並主張從嚴審核及罰鍰，至於罰鍰數字，待討論條文內容時再商討。

（三）機車安全問題：本席曾騎過十年機車，從未戴過安全帽，也未出過任何意外，最主要我非非常珍惜自己的生命。因此，本席認為騎機車安全與否並不在戴安全帽，而在是否珍惜自己的生命。

。

口輕型機車騎士是否可不戴安全帽：
輕型機車肇事率都很低，且速度不快，大都是女士騎用，有許多小姐向本席表示，戴安全帽對她們的髮型影響很大，紛紛要求本席向有關單位反映，騎小機車者是否可不戴安全帽。本席在此亦要求有關單位騎小型機車可免戴安全帽，騎重機車一定戴安全帽。

(一)本法第三十三條規定：「汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人六百元以上、一千二百元以下罰鍰，因而肇事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月，致人於死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。」所謂「不遵管制之規定者」是什麼意思？什麼才叫不遵管制之規定，本席覺語意過於籠統，應明確規定。

四、高速公路警察取締違規車輛方面：本席常於高速公路上看到警察取締違規車輛。有次，本席看到一輛警車又在高速公路取締違規車輛，前面的車子看到警車自然減速慢行，但後面的車子不知情，結果發生車禍，肇事原因是因

警車在高速公路取締而引起。本席在此希望交通部有關單位注意這事情，想法加以改進研究。

以上是本席的質詢，由於時間關係到此結束，尚請有關單位注意本席所提的問題。謝謝各位。

主席：謝洪委員玉欽再發言。

洪委員玉欽：主席、各位同仁。本席連署八位同仁臨時動議：

一、關於機車駕駛人或附載人員有否戴安全帽必要，請本委員會依據本法第六十七條第二項之規定，定期舉辦聽證會後，再行訂法。

說明：機車駕駛人或附載人員是否應戴安全帽，有人說可保機車駕駛人及附載人員生命身體安全；有人說，戴安全帽駕駛機車會產生不安、煩躁，影響正常生理及心理狀態，反而會發生不安全。見仁見智，孰是孰非，有待辯證。

辦法：請本委員會定期邀請機車駕駛人、附載人員、交通專家、心理及生理學家及法學家等代表，前來作證。

主席：洪委員動議不討論，現在開始答復。請交通部林部長金生答復。

林部長金生：主席、各位委員。

立法院公報 第七十卷 第五十二期 委員會紀錄

立法院公報 第七十卷 第五十二期 委員會紀錄

全面修正，本部現正研討中。

七、現代國家均重視人民福利，對於人民生命財產應予以適當之保障，第三十一條立法意旨在此。

八、安全帽有「正」字標記者，係國家標準，無「正」字標記者，亦經安全檢驗合格。並經試驗合於安全條件。

蘇委員秋鎮質詢部分：

一、五年來處罰件數及有關資料由警政署會同本部提供資料。

二、交通政策、教育、綜合觀察，本部將配合各委員共同研究考察，並請指教。

三、安全帽不立法，即無執行之依據。

四、高速公路交通管制，有交通管制規則之規定。緊急剎車在原則上應予禁止。

洪委員玉欽質詢部分：

一、安全帽已改善不妨礙聽覺與視覺，悶熱已減低。戴安全帽發生事故，可防止腦部受傷。已協調機車廠商，裝置可以放安全帽之處所。小客車安全帶已列入檢驗項目。

二、調整罰則：修正條文比較重要，

解委員文超質詢部分：

安全帽政府宣導了數年之久，其原因為執行取締，無法律之依據，致解委員擬於第三十一條修正草案中加重罰鍰及再次違反之處罰，擬請各委員於審議條文草案時，予以斟酌。

許委員榮淑質詢部分：

一、提高罰鍰數額難有在一倍或一倍以上，但以幣值而言，與本條例六十四年修正時之罰鍰相較，並未加重。

高速公路開放第二家經營問題，本部已組成專案小組聘請專家學者研究中。

三、道路交通安全有關工程標準問題，本部已督促所屬機關逐步改善，西部幹線第四種平交道，本年底電化區間已可完全改善，提升為第三種甲。本部已積極督辦平交道改善方案。

四、第三十一條規定戴安全帽，補送安全帽研究結果報告等將提供書面資料。

五、機車事故傷亡數字，係警政機關所統計結果。安全帽改良製作時，曾經作過試驗，可以防止腦部震動受傷。

六、香港、星加坡氣候較臺灣相同，但香港、星加坡機車駕駛人均戴安全帽

一三一

六、監理權收回，本部正在研究中。

林委員鈺祥質詢部分：

一、本條例為部分修正，改新定幣尚未研究。

二、安全帽價格將會同經濟部研究，非「正」字標記安全帽，亦經檢驗合格，符合安全條件。

三、排汽量小、舊車，禁止上高速公路，在技術上尚待研究之問題甚多。提高一〇〇公里，關係交通安全，容再研究。

唐委員國楨質詢部分：

一、主張從重處罰，罰鍰多少問題，擬請各委員審查條文時斟酌。

二、限制機車應與大眾運輸與捷運系統相配合，本部將詳加研究。

許委員哲男質詢部分：

一、安全帽經試驗不易摔破。保護機車駕駛人之腦部確具效力。

二、駕駛人考照身高問題，大車一六〇公分、小型車祇須一五〇公分。

洪委員昭男質詢部分：

一、軍人戴鋼盔，是保護頭部，機車駕駛人戴安全帽是同樣道理，洪委員意見非常珍貴，亦係經驗之談。安全帽品

後駕車同其住處，爾後自動往派出所投案，警方接受主案，致所作案錄，全屬緒末一面之詞，請主持正義。

初審意見：本案所請事項非本院所應受理，且已分別向行政院、警政署投遞，依本院議事規則第十五條第六款之規定送由秘書處通知請願人。

主席：請問各位委員，對初審意見有無異議？（無）無異議，照初審意見通過。

三十七、審查任冰清願書，為紀政女士曾嫁美國人溫生瑞爾為妻，而取得美國國籍，依照國籍法不能擔任公職，貴院居然通過資格審查，准予宣誓就職，是否願意遵守法律自行處理本案，以向國民

交代案。

初審意見：本案所請事項非請願性質，原件退回程序委員會。

主席：請問各位委員，對初審意見有無異議？（無）無異議，照初審意見通過。

三十八、審查詹昭芳請願書，為劉欽鄉非法變更地目，違建房屋，特提出告發案。

初審意見：本案所屬事項屬於地方行政事務範圍，非本院所應受理，應向臺中縣政府投遞。

主席：請問各位委員，對初審意見有無異議？（無）無異議，照初審意見通過。

三十九、審查林福喜等請願書，為民國二

十五年間，因壽社等地區抗日事件爆發，被迫遷離世居雲見地區，安置於南莊鄉風美村居住，今已離子生存，乞求政府准許民等遷回原地居住，以免走頭無路，而無法繼續生存案。

初審意見：本案所請事項非本院所應受理，且已分別向各有關機關投遞，依本院議事規則第十五條第六款之規定送由秘書處通知請願人。

主席：請問各位委員，對初審意見有無異議？（無）無異議，照初審意見通過。

主席：議案審查完畢，提前散會。

二、立法院交通、內政、司法三委員會第三次聯席會議紀錄（第六十七會期）

時間 中華民國七十年六月廿四日（星期三）上午九時至十二時及下午三時至六時

地點 本院第六會議室

出席委員 三十三人

自由參加委員 四人

列席人員 交通部 部長 林金生

政務次長 陳樹曦

參政司司長 許家驊

內政部政務次長 易君博

法務部檢察司司長 陳涵

主席 王委員長慈

主席：已足法定人數，開會。進行報告事項。

報告事項

一、宣讀上次會議議事錄。

主席：請問上次會議紀錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討論事項

一、繼續審查道路交通管理處罰條例第八條等部分條文修正案。

主席：今天對於本案繼續進行第三次質詢，登記發言的委員還有十一位，本席首先有幾點意見提出：（一）每位發言委員請注意發言時間。（二）質詢內容以本案各條文為原則。（三）本大會繼續開始，停止質詢登記。請問各位有無異議？（無）無異議，通過。今天開始停止登記質詢。

本大會可否依照上次會議採取綜合答復的方式，質詢於十一時半結束，隨後進行答復？請問各位有無異議？（無）無異議，通過。（四）洪委員玉欽今天未來，他於上次會議提出一個臨時動議，希望就安全欄的問題舉辦一次類似座談會的聽證會，但是由於本條例只是就部分條文提出修正，且為延會案，在時間上既不容許此種會議的舉行，且以往本院在審議一個新法案之前，固然有邀請學者專家及業者共聚一堂，舉行座談會的情形，但是對於部分條文修正案却從無

此種情形，不僅未舉行過聽證會，甚至連座談會都沒有。我們對於任何事情，援例是很容易，創例却很難。相信洪委員一定會同意本席的看法。本席瞭解洪委員是標準固執的人，如果他對座談會要堅持的話，本席主張將此問題交由本席與洪委員二人協調解決，相信洪委員不會堅持的，因此今天對於聽證會的問題就予打消。本席特此向各位報告。本席也在此公開向洪委員玉欽表示歉意，希望他能諒解。

現在繼續質詢。鍾委員榮吉、李委員宗仁、張委員榮顯、周委員樹聲、沈委員世雄、雷委員淪齊都不在場。現在請李委員肅武質詢。

李委員肅武：主席、各位首長、各位同仁。

（一）本案爭執之處在於第卅一條規定安全欄的問題，大家對於這個問題意見見智各有不同的看法。本席認為政府於此時提出此案，採法律強制規定，非常正確而重要。因為在未提出修正案之前，政府在電視與報章雜誌已宣導了將近二年之久，政府苦口婆心的勸導已經太多了，今天提出法律的強制規定並無不

（二）許多計程車司機都表示，夜間無照駕駛計程車的情形很多，他們往往都是坐監犯科或社會上的不良份子。對於乘客的安全有很大的威脅。至於報載數十名機車騎士於夜間集體駕車單輪飛馳於臺北街道，擾亂交通秩序與社會安寧，這種情形在本法第三十六條規定要處五十元以上，一百元以下罰鍰。至於計程

農民的謀生工具，如果要以強制手段執行，對於政府與民間的關係將有嚴重的損害，因此許多措施都應顧慮現狀，對於戴安全帽的問題，應繼續無限期的宣導，因為機車肇事者畢竟只是機車騎士中的少數，如果政府為了期待騎士於肇事後對政府的措施表示感謝而不惜遭致多數人的不滿，此代價是否值得？請慎重考慮。

主席：請張委員榮顯質詢。

張委員榮顯：主席、各位首長、各位同仁。在未討論修正條文之前，本席提出幾點淺見供各位參考：

(一)目前的交通教育太差，上下班與上下學的時候，機車與腳踏車往往併排塞於路面，顯示出交通教育的失敗。本席認為由國民小學起就應灌輸交通常識，對於將來交通秩序的改善，將有很大的幫助，希望有關單位對此問題加以重視。

(二)交通秩序紊亂的形成，警察也要負一部分責任，警察取締交通違規案件時，都是事先躲起來，然後突然出來取締，而未見有用警導方式改善交通秩序者。高速公路行車的違規情形有多種，交

通警察却只取締超速行車。許多交通警察與客貨運輸公司都訂有私約，據側面消息可知，交通單位的警察每個月分得的外快較他的薪水還多，因為大家都是如此，因此不拿也不行，這是目前確有的情形，也是造成交通紊亂的一個主要原因。

(三)交通違規的裁決裁定以後就無處可以訴願，有時因為交通警察執行的偏差，使一個向來守法的人因為一次錯誤而無一機構還他清白，因此本席認為違規訴願的機構應予加強。現在，本席願就本案提出幾點意見：

(1)修正案第二十一條對於無照駕駛的處罰為一千元以上，二千元以下罰鍰，但是由於臺灣氣候炎熱，十五、六歲以上的高中生已經發育成熟，駕駛機車不僅沒有困難，甚至騎術很高明，他們騎機車上學的情形很多，但是百分之九十以上却無法拿到機車駕照，因此本席建議將機車考照的年齡酌予放寬。

(2)對於前案文官考照的方式，應研究一套不同的方式，提供有關單位參考。

(3)目前汽車駕駛教練場的訓練太重形式，只是在有限的場地做固定方式的駕

駛訓練，致使許多考取駕照的人不敢開車上路，因此大家都希望有關單位能放寬道路駕駛訓練的限制。因為這已是駕駛訓練的末期，如同職業學校的學生，畢業前都要先發出去實習一段時間，才能獲得實際的經驗，因此考照前的道路駕駛應予放寬。

(4)修正案第卅一條規定機車駕駛人、與附載人戴安全帽的問題。本席曾經營過安全帽的製造工廠，虧損了一千萬元以上，因此本席深深體會到此事之不易做。若強制機車駕駛人及附載人戴安全帽，由立法院到監察院的短距離，若未依此規定，也有可能被罰，對人民來說，的確非常不方便。更何況騎機車的人都是一般低收入公務員或勞工界朋友，他們每天的收入有限，而目前安全帽又無法鎖在車上，拿在手上辦事非常不便，如果放在車上被竊，一天辛苦所得就不翼而飛了，而且將來安全帽的失竊案件將給警察業務增加很多困難。本席經營機車業務多年，對於發生車禍的車種十分瞭解，幾乎都是一百西西的機車，因為這些車都是年輕人駕駛，年紀較大的人多騎五十西西或八十西西的車，

立法院公報 第七十卷 第五十六期 委員會紀錄

五三

立法院公報 第七十卷 第五十六期

委員會紀錄

五四

或是偉士牌機車，速度不可能很快，因此肇事率不大，可見規定戴安全帽對於機車駕駛人固然是保護措施，但是還應研究發生肇事的車類及駕駛人的年齡，進而對於機車的製造做適當的限制，以求進一步的防範，若說機車肇事死亡，都是因為未戴安全帽所致，本席不能苟同，百姓也無法諒解。至於規定騎機車一律要戴安全帽，而不論車型大小，則將來可能造成五十西西以下機車駕駛人換來腳踏車的情形，對於臺灣地區交通秩序，是否會有更嚴重的影響？這是值得考慮的問題。因此本席贊成以宣傳代替強制執行。

(5)增訂第卅七條之一，對於營業小客車執業登記的資格有所限制，本席認為用意十分良好，但是人非聖賢，孰能無過？一旦觸犯妨害自由或妨害風化的案件，則不論案情輕重、及刑度如何，一律要於刑滿以後三年才能申請營業小客車執業登記，且執業中的營業小客車駕駛犯此類罪行將被吊銷駕照，造成他終身遺憾，因此本席認為犯第卅七條之一所列各罪者，應視所處徒刑的輕重而作等級的處罰，如果一律規定刑滿三年才

能辦理執業登記，就有失公平。以上各點意見，請各位參考。

主席：請林委員聯輝質詢。（不在場）。

林委員不在場，請許委員紹勳質詢。

許委員紹勳：主席、各位首長、各位同仁。

(一)本案關於規定騎乘機車戴安全帽的問題，原為對騎士有百利而無一害的好事，為何政府欲強制執行時却發生如此多的困擾呢？其原因值得我們檢討。本席認為政府對此事應加強宣導，例如藉電報報導機車未戴安全帽的死亡現況，使家家戶戶瞭解戴安全帽的好處，亦可由其家人對於機車騎士督促、與勸導。本席曾訪問過未戴安全帽的機車騎士死亡後的家庭慘況，他的家人就埋怨政府為何不硬性規定機車駕駛人戴安全帽。還有一位死者之妻子認為政府應為此而負賠償責任。本席也訪問了幾位戴安全帽的騎士，他們遭到重大車禍，受重傷以後得救了，他們一致認為若無安全帽的保護，生命早已喪失，因此他們認為不戴安全帽而駕駛機車，是對自己生命的虐待。交通部鑒於許多類似情形發生，難道還能不規定戴安全帽嗎？如

果不作硬性規定，交通部就應準備一筆不戴安全帽而致死傷的賠償費用。交通單位的措施是為可能死傷的人著想，而不必為安全者的舒適著想。

(二)第卅七條之一第一項的規定，是當今對整下業的重要條文，若不再作此規定，計程車犯罪率將更形嚴重。

本席對於本條的原則非常支持，至於條文的內容與文字方面的細節，待逐條討論時，本席表示個人的意見。

主席：請謝委員生富質詢。

謝委員生富：主席、各位首長、各位同仁。政府為了維護交通安全，提出道路交通管理處罰條例部分條文修正草案，其用意是很好的，但是有幾個問題值得我們研究：

(一)交通安全的幾個重要基本問題，如交通安全與違規者的取締方式與程序，希望這些問題都能加以改善。此次修正案的各項規定，多著重於事後的處罰，本席認為應先加強交通設施與教育，將可減少許多違規事件與危險的發生。

(二)關於機車駕駛人及附載人戴安全帽的問題，固然駕駛人戴安全帽對其生命安全有保障，但是究竟是否要戴，應由

駕駛人自行決定，政府只需要加強宣導即可。臺灣的機車是低收入者普遍使用的交通工具，他們認為戴安全帽有不便之處，因為行駛機車的安全，除了交通設施的完善外，駕駛人的耳聰目明尤其重要，戴了安全帽以後，究竟對他們的安全有幫助或是反而有害，這是只有騎機車的人才能體會到的。現在許多駕駛機車的人都不贊成強制執行戴安全帽，就是因為戴安全帽給他們帶來許多不便，而且這些不便對他們而言，比安全性更為他們所重視。因此政府固然應當重視安全帽的問題，但是最好以鼓勵與宣導的方式為之，勿採強制手段。外國對於機車騎士強制其戴安全帽，主要因為其機車多為一千二百西西的重型機車，行駛於快車道，而且機車的數量很少，如果騎機車不戴安全帽，或是汽車駕駛人不繫安全帶，發生車禍以後，保險公司可以不予賠償，或賠償的金額減少，因此大家都會主動的戴安全帽，這並非因為政府的取締處罰而生效，我們如果硬性規定，而引起民衆普遍的不滿，此措施就值得慎重考慮了。本席認為特將來宣導教育加強，並對安全帽的製造改

立法院公報 第七十卷 第五十六期 委員會紀錄

善以後再行強制才恰當。

(一)高速公路的行使速度問題，所謂「十次車禍九次快」，這只是適用於一般公路，高速公路的駕駛人，只要顧慮道路設施與路況，而無需太在意車速如何，如果交通警察只取締超速行車，並不能完全維護高速公路的行使安全。高速公路的行使規則有許多應注意之處，交通警察應著重於高速公路的設施及對高速公路行車規則的遵循方面加以取締，尤其對於不遵循車道行駛及變換車道應注意取締。至於目前高速公路的行車時速規定為六十公里至九十公里，本席認為應提高至一百二十公里以內，如果道路設施尚不足以適應此種車速，就應由路面及設施方面求改善，使高速公路能名符其實。現在高速公路行車，大家都未遵循車道的規定，保持安全距離也是很重要的，若未遵守均應取締，如此則車速雖然較快，對於安全也無重大的影響。至於行駛於高速公路的車輛，如果車身小、機件性能不良，也不能允其行駛於高速公路，以免肇事以後波及其他車輛。

本條例第六十五條第一項第三款規

五五

定：「罰鍰不繳納者，按其罰鍰數額與處吊扣汽車牌照或駕駛執照一個月至三個月。」如果處罰鍰，表示其犯罪或違規的情節輕微，而吊扣牌照或執照，却是嚴重的處罰，如果只是不繳罰鍰，應可加倍處罰或強制執行，但若易處吊扣牌照或執照，處罰就太重了，應考慮加以修正。

(四)第七條之一的規定，對於某些品德不良的人，限制其駕駛營業小客車，這種做法是很正確的，但是規定的條件值得商量。第一、二款的三年期限太長了，如果需保留一段時間查看，可以規定一年而無需三年。至於第三款，對於假釋中的人也規定不得辦理營業小客車執業登記。但是被假釋者，却是有悛悔實據者，他們在監獄中的品德，一定是表現良好，且對過去的行爲表示後悔，我們就應給予其自新向上的機會，使他得以謀生，因此第三款的规定也不妥當，值得考慮。

最後一點，關於違規的處罰，本席以為，違規的處罰要根據他違規行爲的性質輕重作適當的處罰。臺北市都是單行法規，違規停車者，拖車就將違規車拖

立法院公報 第七十卷 第五十六期 委員會紀錄

走，這樣的作法，本席認為不甚妥當。增加了政府不必要的負擔，只要在本條例中增加罰款的規定就好，今天臺北市車輛這樣多，請問到底有多少停車場所呢？停車空間既然不夠，不能怪駕駛人隨意停車。拖拉受損又無賠償規定，似乎不當。

以上幾點意見，請指教。

主席：請周委員樹聲發言。

周委員樹聲：主席、各位同仁。

(一)三十一條有關安全帽之規定，本席是贊成強制執行，未戴安全帽即應處罰，因為腦部安全是十分重要的。

(二)六十五條，罰鍰一次不繳就要吊銷執照，這樣不好。應採逐漸加重處罰的方式比較好。

(三)臺北市公共停車空間太少，造成了有車沒有地方停放，未來此種現象會更嚴重，希望有關單位多予注意。

(四)三十七條之一，本席表示贊同，因為目前有多數人不戴安全帽，為了他們的安全，本條應予通過。

主席：請委員其燭發言。

委員其燭：主席、各位同仁。

(一)三十七條之一的規定，本席在此向

五六

車禍事件的發生。

主席：請楊委員寶琳發言。

楊委員寶琳：主席、林部長、各位先生、各位同仁。關於道路交通處罰條例的修正，本席僅對於安全帽問題提出一點意見，根據一般人民的反映戴安全帽不應強制執行，有許多駕駛人表示戴上安全帽頭昏目眩，開車時視線不清，很容易出毛病，撞到行人。固然我們要保護駕駛人安全，但是我們也應保護行人的安全。安全帽保護駕駛人卻傷了行人又如何呢？其次，物資局的預算我們給刪掉了一千多萬元，是否為補救這些被刪掉的預算而來提倡戴安全帽，以多銷安全帽來增加收入？

二、汽車行駛高速公路的違規罰鍰提高了一倍，這並無關係，但在技術上，對於超速造成的連環車禍應有測試設備及超速紀錄。

三、關於第三十七條之一的限制規定，當然是正確的，但於受刑人解除刑責時，基於本院及法務部更生保護法的規定，於其改過自新後，是否還是可以取得職業駕照？

四、由於汽車闖越平交道事故屢見

不鮮，因此第五十四條修正案將其罰鍰提高一倍，是否可以減少交通事故的發生，本席認為應加重處罰以達警告效果。

主席：請張委員榮顯發言。
張委員榮顯：主席、林部長、各位先生、各位同仁。

一、高速公路最高行車速度九十里，本席認為有修改的必要，可否以車輛的大小規定行車的速度，如一千西西以下車輛車速多少？一千至二千西西車輛的車速多少等，如此一來，對高速公路的交通可望改善。

二、第三十七條之一的規定，將來在執行上恐怕發生困難，對於曾經犯罪而受刑人刑期滿後，無法取得職業駕照，會不會以自用駕照出現於機場、車站、以野雞車的姿態兜攬客人，增加交通部的困擾？

主席：請交通部林部長答復。

林部長金生：主席、各位委員先生。關於安全問題，三年多來政府不斷利用各種方式加強宣導，如電視上每晚九時的交通安全節目，反復的播放，希望引起民眾的共鳴，如今約有三分之一的機車

立法院公報 第七十卷 第五十六期

委員會紀錄

立法院公報 第七十卷 第五十六期

許委員紹勳質詢之答復：

贊成機車駕駛人及附載座人應戴安全帽，舉例戴安全帽才不致死亡，可以開刀救治。

謝委員生富質詢部分之答復：

一、戴安全帽不方便，只是習慣問題，戴久了就不會感到不方便，民主法帶國家，對於人民的福利，應予重視，尤其對人民生命財產，應力求予以保障，以法律規定戴安全帽，有其需要，外國外：美、日、新加坡、香港亦然。

二、高速公路機車靠右，內側道車專供變換車道之超車之用，高速公路交通管制規則已有規定，將由公路警察從嚴執行。

三、高速公路提高速率，本部正在研究中。

四、高速公路行車保持距離，已有詳細規定，將從嚴執行，車輛如因缺水、缺油等而發生故障，已規定應予處罰。

五、第六十五條之規定，在防止違規人逃避處罰，不吊銷執照，則缺乏強制執行之手段。

六、第三十七條之一第一項、第一、二款規定之年限為三年，曾經考慮，認

駕駛人戴上安全帽。有部分民眾反應戴安全帽悶熱，視線不佳的問題。事實上，根據一百七十多萬位使用安全帽的駕駛人反應，改良後的新型安全帽已無這些缺點。對於這些心存僥倖心理不戴安全帽的駕駛人，政府不得不考慮加重處罰，促使其戴上安全帽。希望各位委員先生了解，政府完全是以愛護同胞的生命完全與家庭幸福的心裡訂定這條規定，絕無找煩的意思存在。

主席：請交通部陳次長答復。

陳次長樹德：主席、各位委員先生。本人分別答復各位委員的質詢如下：

李委員繼武質詢部分之答復：

一、認為機車駕駛人及附載座人應戴安全帽，應予立法。謝謝支持。

二、以一輪駕駛或蛇行，本條例第四十三條有明文處罰規定。

三、贊成增訂第三十七條之一條文，謝謝李委員支持。

鍾委員榮吉質詢部分之答復：

(一)安全帽關係人民生命安全，今日榮總醫師有關安全帽之報導，即為有力證明。社會輿論亦多贊成。

(二)宜道多年仍然無效，美國曾有一段

時期廢止戴安全帽，但死亡數字激增。因此，又從立法著手，規定應戴安全帽。

張委員榮顯質詢部分之答復：

一、交通安全太差，本部道路安全會報及省市道安會報即經與教育單位會同不斷推行國小、國中生之交通安全教育，行之多年，頗有成效。

二、交通警察紀律，請易次長答復。

三、交通違規之裁決，受處分人可以向所在地方法院聲明異議，不服裁決者，還可以抗告一次，本條例對於救濟，有詳細規定。

四、文盲考駕照，以口試代替，此種情況，已逐漸消失。

五、已協調廠商在機車上裝設放安全帽之處所，並設法研究可以防範之設施。

六、騎機車多為青年人，最易發生肇事，今日榮總外科主任沈力揚之醫護報導新聞，可供參考。

七、贊成第三十七條之一立法，謝謝支持。

八、考領駕照之限制，已按情節分一年、三年及永遠不准考領之規定，如再細分，在技術上恐有困難。

五七

五八

查條文時多加指教。

楊委員實貴質詢部分之答復：

一、安全帽不宜強制執行，因安全帽妨礙視力聽力、悶熱，這一點已予改善，將繼續研究再改善。

二、安全帽之立法與預算無關。

三、超速造成連環車禍，應有超速紀錄，公路警察已有此項設備。

四、闖平交道罰則太輕，請各委員研究指教。

主席：請內政部易次長答復。

易次長君博：主席、各位委員先生。

一、李委員繼武質詢：

(一)夜晚無照駕駛甚多。

(二)機車駕駛人以單輪著地駕駛甚危險

(三)營業汽車駕駛人尤以計程車駕駛人規定應穿著制服而未穿著。

以上三點均應加強執行取締，是否因警力不足，執行不夠嚴格？

關於以上三點應加強重點執行，本部亦有同感，就像李委員所說由於警力不足，無法每一時段均派警執行，僅能就重點時間路段派警執行，無派警路段，駕駛人就不遵守規定了。今後本部警政

署除計劃充實警力加強重點執行外，並利用大眾傳播及輿論制裁，提醒民眾遵守交通法令。

二、張委員榮顯質詢：

駕駛人受交通違規處罰後，無法找到訴願機構，平反冤情，必須加強訴願。答復如下：

違反道路交通管理處罰條例之受處分人，認為原處分有違誤情事，可以依照「道路交通管理處罰條例」第八十七條規定：「得於接到裁決之翌日起十日內，向管轄地方法院聲請異議」。如果聲明異議的人對地方法院關於異議的裁定不服者，本條第三項規定，還可以提起抗告。有關不服原裁決得聲明異議之規定並註明於「裁決書」附記欄，以促請違規人注意。

三、謝委員生富質詢：

臺北市單行法規對違規停車用拖吊處理不宜，本人認為應對違規停車採取罰鍰，再連犯加倍罰，並應多開闢停車場以解決停車問題。答復如下：

臺北市政府目前對違規停車所採取之措施：

一、開闢地下停車場及規劃路邊（不

立法院公報 第七十卷 第五十六期

委員會紀錄

大影響交通情況下）收費停車場。

二、高樓大廈地下室之停車場違規使用變更用途者，全面檢查強制執行，使恢復原有停車場用途。

三、鼓勵民間投資興建收費停車場。四、加強取締違規停車並對交通特別複雜路段違規停車實施拖吊，實施以來尚具績效。（每天平均拖吊約一四〇輛，世界進步國家均採行）。四、張委員榮顯質詢：

交通警員與貨運駕駛勾結不法送禮之情事應予查處。答復如下：

（一）關於交通警員之風紀問題，本部警政署極為重視，除加強其教育外並成立先聲專案，以機動查方式督導查訪，一旦查實均予嚴辦。張委員所據聞各節，請提供具體事實當遵照嚴予查辦。（二）關於駕駛補習班所申請使用之學習駕駛道路，已在安全原則內予以適度放寬。

另外上次貴會開會時蘇委員秋銀問：最近五年違反道路交通管理事件被罰者多少件？罰鍰多少？是否逐年有增加的趨勢。答復如下：

最近五年警察機關裁罰違反道路交通

管理事件，罰鍰數及其增減情形如下：

六十五年一、〇二三、八八六件；一四八、一三五、五一元。
六十六年七八三、五五四件；一二三、四〇八、一七二件。較六十五年減少二四〇、三三二件，二四、七二七、三九九元。
六十七年六五二、七七〇件；一〇八、三三二、〇二一元。較六十六年減少一三〇、七八四件；一五、〇七六、一五一元。
六十八年六四四、三九三件；一一二、八二二、九八三元。較六十七年減少八、三七七件；四、四九〇、九六三元。
六十九年七六五、〇六二件；一四二、四二八、四一九元。較六十八年增加一二〇、六六九件；二九、六〇五、四三六元。

主席：請法務部檢察司陳司長答復。

陳司長函：主席、各位委員先生。關於第三十七條之一的規定如何與更生保護法配合的問題，就更生保護法的意義而言，受刑人於刑期中除接受感化教育之外

五九

立法院公報 第七十卷 第五十六期

委員會紀錄

，還有技能的訓練，希望受刑人出獄後能以一技之長謀生。而第三十七條之一的規定所列舉的是曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或誘人勸誘等罪名，皆屬於重大刑案，其受刑時間不算短，大都二、三年以上，要學得一技之長並不困難，更生保護不一定非得補助他們從事計畫職業訓練，也可以其他技能訓練，所以本條如修正通過，與更生保護法並不發生衝突。

主席：時間已屆十二點，現在休息，下午三時繼續開會。

休息（十二時）

繼續開會（十五時）

主席：繼續開會。本案已經質詢答復完畢，現在進行廣泛討論。

請問各位有無廣泛意見？（無）無廣泛意見。

現在進行逐條討論。

宣讀第八條。

第八條 車輛所有人、駕駛人、行人違反道路交通管理之虞罰，由左列機關為之。

一、違反第十二條至第三十三條之規定者，由公路主管機關處罰。

二、違反第三十四條至第六十三條、第六十九條至第八十四條之規定者，由警察機關處罰。

前項第二款、第三十四條至第六十三條規定由警察機關處罰之案件，其有關吊扣或吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關委託警察機關辦理，並將辦理情形通知公路主管機關登記。

第一項之機關，得聯合設立交通事件裁決機構，其設置辦法由內政部會同交通部、法務部定之。

主席：本條係配合司法行政部名稱之變更，將第三項之「司法行政部」修正為「法務部」。請問各位對本條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第十四條。

第十四條 汽車行駛有左列情形之一者，處汽車所有人三百元以上、六百元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛。

一、號牌不依規定位置懸掛者。

二、牌照遺失或損壞，不報請公路主管機關補發、換發或重新申請者。

三、行車執照、拖車使用證或預備引

擎使用證未隨車攜帶者。
四、號牌污損不洗刷清楚，或為他物遮蔽，而非行車途中因遇雨雪道路泥濘所致者。

重委員其燭：本條處罰的對象是汽車所有人，但是在說明欄中又指出，是汽車駕駛人不遵守規定而發生的，處罰汽車所有人，有欠公平。本條若只適用於以自購車輛營業之計程車，尚可同意；若對於一般機關用車或私人轎車，車牌證照均甚齊備，但因全交給司機駕駛與保養、清洗，對於是否違反本條規定的各項情節並不知情，現在不但處罰，還要提高六倍，甚為不當，應多加考慮。

鄭委員余鎮：第十四條的處罰金額與原條文相差六倍之多，而且以銀元計算，差額之比例也增加很多，可說是處罰非常嚴厲。道路交通管理處罰條例，主要的出發點是維護交通安全，而第十四條所列的四款條文，對於駕駛人之安全並無很大的關係，但却以最低新臺幣九百元的罰金，對新水階級來說是過分嚴重了。所以本席提議將罰鍰降低為一百元以上，二百元以下比較合理。

吳委員梓：本席對於第十四條有幾點淺見

六〇

市政府嚴格執行。至於新式物仔魚網網目大小之限制，以及延長禁止作業期間等問題，已由漁業局協同水產試驗所調查物仔魚生態、產期等作全盤性檢討修訂。本請願案擬依照本院議事規則第十五條第六款之規定處理。

主席：本案照召集委員建議處理，請問有無異議？（無）無異議，照召集委員建議處理。

十六、審查傅祖桂請願書，為對浪費豬皮資源，提出改革辦法，以爭取外匯收入案。
召集委員建議：本案經函准經濟部查復略謂「關於利用豬隻剝皮製革，政府自民國五十七年起即予推動，目前外銷冷凍豬肉及超級市場銷售之豬肉多已剝皮供應製革業者，利用製造豬革。目前國人食肉習慣一時尚難改變，且現行帶皮出售，皮價等於肉價，遠

較生皮為高，對外匯亦有收益，傳君請願文書有關建議利用豬皮製革事項頗具參考價值，當予研辦」。本案擬依照本院議事規則第十五條第六款之規定處理。
主席：本案照召集委員建議處理，請問有無異議？（無）無異議，照召集委員建議處理。
本次會議結束，散會。

二、立法院交通、內政、司法三委員會第四次聯席會議紀錄（第六十七會期）

時間 中華民國七十年六月廿七日（星期六）上午九時至十二時

地點 本院第六會議室

出席委員 四十四人

自由參加委員 十人

列席人員 交通部 參事 查凱周

路政司 司長 許家駁

法務部檢察司司長 陳涵

內政部警政署副署長 高松壽

主 席 袁委員其炯

主席：已足法定人數，開會。進行報告事項。

報告事項

一、宣讀上次會議議事錄
主席：請問上次會議紀錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。進行討論事項。

討論事項

一、增修審查道路交通管理處罰條例部分條文修正草案。
主席：本次會議討論第三十七條之一以下條文。

宣讀第三十七條之一。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、偽造、偽造、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告褫奪公權者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。

營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

主席：現在請法務部陳司長說明。

陳司長：主席、各位委員。第三十七條之一，主要是吊銷執照或不准登記的問題，原來是由交通部及警察局職掌。近年來由於計程車司機有素行不良者，利用計程車犯罪，危害乘客的安全，所以針對可能的情况，在第三十七條之一有所規定。本條只對主要的重罪前科者予以吊銷執照的處分，依其情節之不同大致可分為兩類：

第一類為貪殺人強盜搶奪妨害風化、恐嚇及擄人勒贖等，經判決確定，執行

完畢或經赦免未滿三年者，因計程車司機可利用計程車來犯罪，故由此等人駕駛計程車實為不宜。第二類為在駕駛營業小客車執業期中犯竊盜、詐欺、偽造、妨害自由各罪，此等人亦不宜繼續其駕駛營業小客車，故應吊銷其執照及駕駛執照，此項範圍在訂定草案時，有人主張要占百分之十，但遭反對，於今範圍乃已縮小了。

此外，前次會議有幾位委員提出有關本條的幾點問題，現作如下之說明：

一、有委員認為人民之工作權乃是憲法所賦予，本條不能任意剝奪；何況犯人既然進監受教化，能出獄必已教化好了，如果他們只能開計程車謀生，如果不准其開，豈不影響他們的生活？受刑人因刑期的長短及惡性的深重不同，雖然受了教化後，悔改者不少，獲假釋出獄者也不少，但是出獄後再犯者並非沒有，所以觀察一段時間仍屬必要。

二、犯人依其刑期之不同而施以各類的職業訓練與技能訓練，如木工、水泥工、電工、裁縫、印刷、排版等之技能均有，訓練期滿，尚可報請內政部檢定，檢定合格後就發給證明書，待刑滿出

獄後，即可就業，所以刑滿出獄的犯人，實際上都會有一、二種技能，可以謀生。

三、關於第一、二款，三年的時間是否太長的問題，由於這兩款都是有關重刑犯的規定，出獄後之行為如何尚不可得知，必須考核一段時間為宜。當初在考慮時間長短之時，意見很多，有主張十年、七年、五年、三年、二年、一年者，由於各種犯人行刑的長短與輕重不一，實難兼顧，最後折衷為三年，雖然不是絕對的，却是折衷的意見，並兼顧無期徒刑與有期徒刑的刑度。

四、有委員提到，獲假釋者乃是經考核後，確定其悔改有據者，為何要予限制？假釋人犯在假釋期間仍然要受到考核，並依刑法第九十三條的規定要受保護管束，如查有違法情事，即撤銷其假釋，為了保障乘客的安全，仍以限制為宜。再者，第一、二款是執行期滿後尚要限制三年的時間，而假釋犯依第三款之規定，只要假釋期滿即可開計程車，與前二款比較，已有優待。所以第三款的規定與監獄執行刑政策並未違背，並且符合人情道理，補第一、二款規定之不

足。

五、至於第六十七條的問題，第六十七條不得考領駕照的規定是指第三十七條之一第二項的規定而言，並不包括第一項的情形。

總之，第二十七條之一完全是爲了目前社會的需要而制定的，請各位支持。

王委員長：第三十七條之一，對於本條立法原則，本席甚表支持，本條文是爲限制作奸犯科者而增訂，也就是爲防止營業小客車駕駛人對社會治安及乘客的安全而增訂，確實有其理由，所以本席表示支持；但聽了委員們的發言，例如黃委員天福說：「……三年期間太長，可否略予縮短，又受刑人假釋後若無其他謀生技能，又不允從事營業小客車職業，是否會增加社會問題？」

因此本席建議該條文第一、二兩款之「未滿三年」酌予降低爲「二年」。

張委員其彰：計程車司機守法而且行爲良好的，爲數甚多，而且報上也常有刊載。但是少數素質不良的司機，危害乘客的生命與財產，因此對於這些人我們應予淘汰。第三十七條之一是新增條文，有幾個問題要請說明：

一、營業小客車駕駛人在執業期中如果犯了本條所列的罪行，要依本條第二、三項的規定處罰。但是有些駕駛人犯罪，而未被判罰，這些人即可繼續執業，也可以繼續犯罪，實爲本條的一項缺失，不知主管機關對這種情形考慮了沒有？

二、第五項有關「執業登記辦法」，請問其內容如何？請說明，或將有關資料送本院參考。

三、請執行機關說明，本條通過之後，在執行上有無困難？是否能貫徹、切實執行？

四、本條內容乃是針對計程車司機的問題而訂的，但實際上計程車的問題並不僅止於此，譬如司機態度惡劣、中途趕乘客下車、拒載短程、不照收費、服裝不整齊、車輛缺乏保養破舊不堪等情形，多不勝舉，是否計程車司機執業之前，主管機關應給予短期的訓練，以避免及改進這些問題？

張委員石溪：第三十七條之一是新增的條文，本席原則上支持，不過有幾個問題，應予澄清：

一、本條第一項規定：「曾犯殺人、

但是第一項對於在執業前有前科者，則奪其工作權，則爲逾越極限之規定。誠如多位同仁所提，如果犯人出獄後，真有駕駛計程車的技能，如被剝奪三年之工作機會，如何生活？王委員提議改爲二年，本席認爲仍嫌太長，宜改爲一年。

三、民國六十五年根據本院通過的更生保護法，將日據時代所設的「司法保護會」改名爲「更生保護會」，目的在於保護出獄人，輔導其就業、就醫、就醫，期望受刑人能够改過遷善，重新做人。在理論上，犯人經過矯正教化後，應可適合一般正常人的社會生活，如果限制其工作的機會，是有違我們的更生保護政策。更生保護政策希望犯人出獄後即可作爲正常的國民，現在本條仍限制其爲犯罪的人，並認爲他們還有犯罪的可能性，這種觀念值得斟酌。尤其是去年刑法修改後，法務部專設保護司，主要的任務之一就是保護出獄人；本條立法未考慮到更生保護會的功能及政策，應該再予研究。爲此本席提議，在第三十七條之一第一項後段：「不准辦理營業小客車駕駛人執業登記」之後加上

但書：「但經當地更生保護會負責推介紹導就業者，不在此限。」是否有當，請各位指教。

郭委員榮宗：有關於第三十七條之一第一項中。定爲「三年」期限的問題，確實有考慮的必要。剛才陳司長說明時表示，原來的意見有十年、七年、五年、三年、一年不等，後來折衷爲三年。對於這種說法，本席不滿意。本席認爲我們訂定法律應該有科學的根據。譬如說，對於出獄後再犯者，以那種種犯人最多？以那一個期限內再犯者最多？都應該有一個科學的統計，如果統計數字爲二年，法律就定爲二年，若爲一年，就定爲一年，這樣才是合乎科學的作法，也才是我們現代立法應有的態度。不能說五年太長，一年太短，折衷爲三年好了。

再說犯人出獄後，心理的負擔較大，也比較自卑，就業時也處處受到歧視，現在我們訂定條文限制他們就業，顯然就有輕視的意味存在。本席認爲既然有更生保護會之設立，就不應訂定此一條文。不過爲了預防累犯，又不得不定，所以希望能提供資料，使我們能訂定一

強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。」在刑法第二十二章第二百七十一至二百七十五條是有關殺人的規定，第二百七十六條是過失殺死的規定，據法務部所提供的資料，六十九年至七十年上半年，犯故意殺人罪者六百五十八人，犯過失致死罪者六百四十二人，總計爲一千三百人，因此故意殺人與過失殺人的數字是相當的。本條第一項所列的「殺人罪」文字過於籠統，究竟是指故意殺人？或是將過失殺人也包括在內？過失殺人應注意而未注意，較之故意殺人，惡性較輕，所判的刑也多在二年以下，本條若一併規定，甚不合理，請說明後，我們再決定是否應予標識分別規定之必要。

二、近代利用交通工具犯罪的情形日益增多，並且極爲嚴重，對於這種犯罪的趨勢，有必要設法遏止之。所以以禁止駕駛作爲一種處罰的標識，值得採取。所以本席第二、三、四項有關「吊銷營業小客車執業登記及駕駛執照」的規定是合理的，而且是有有效的制裁辦法

個合理的期限。

郭委員秋：第三十七條之一訂定的主要目的是保護乘客的安全。但本席認爲在行政上如何著手防範是一回事，但是對於法律體系的一致却不能破壞。因此本席就法律的立場上，維護法律的體制。

第三十七條之一第一項的規定，很明顯的對於前科犯給予行政上的處罰，而不准其辦理小客車營業登記，這是與刑法的規定完全違背的。刑法第一條規定：「行爲之處罰，以行爲時之法律有明文規定者爲限。」第二條：「行爲後法律有變更者，適用裁判時之法律。但裁判前之法律有利於行爲人者，適用最有利於行爲人之法律。」刑法不溯及既往及從輕處罰。還有憲法上之有關規定，是保障人權的基本的三原則，所以對於人權的保障，是有法律明文規定的，對於未依法判決者，不能任意予以約束。法律不溯既往，且非經裁判不得適用，這是人權的基本保障，刑法是保障人權的一道牆，明定非經法院審判，不得定刑，也就是罪刑法定主義並不溯既往。但本法第三十七條之一之規定很顯然的違背此原則，過去犯有前科的，不但服刑

且將其生存權、工作權都完全剝奪了，這在法理上是講不通的，不但違背刑法原則，也違背憲法原則。尤其是刑法第一條明定：「行為之處罰，以行為時之法律有明文規定者為限」，現在不但在刑事上加以處罰，同時又派了一個「道路交通管理處罰條例」來剝奪其生存權及工作權，這難道不違法嗎？故本席主張將第三十七條之一第一項刪除，對於有前科者，則應在行政上加以補救，用民法之處分來使其遷善，如此方符合刑法之精神，因為我們的目的在再教育，使人遷善，而不是處罰。因此本條第一項之規定很顯然的違反刑法法律不溯既往及罪刑法定主義，故本席主張第一項刪除，至於第二項及第三項則應予以考慮，待法有明定後，再敢犯法，這是應該處罰的，本席原則上支持，但是第二項文字不完整、太籠統，誠如趙委員所說，本條對凡犯殺人罪者不分情況均列為限制對象，實太籠統了，過失殺人者應予排除在外。又比如犯恐嚇罪或妨害風化等罪刑者，其犯罪動機輕重不一，有單獨恐嚇亦有恐嚇詐財者，或者有人口出不遜之言，這種人也列入限制對象，

是太過份了，故對於各種犯罪類型分別處理，在條文中明定觸犯刑法第幾條者為限制對象，如此方具體可行，本席再強調一次：本條第一項違背憲法及刑法之罪刑法定主義及法律不溯既往之原則，可以行政辦法補救，但不可在法中定之，故應予刪除，第二項及第三項則應作文字修正，使更周延。

主席：請黃委員天福發言。

黃委員天福：主席、交通部、法務部各位首長、各位同仁。對於第三十七條之一，本席謹提供個人意見就教於各位同仁：

一、剛才有多位同仁對第三十七條之一提出寶貴意見，本席亦深有同感，凡有法律常識者均知立法應講求道德原則，交通部草案只顧及乘客之安全，却未顧及部份計程車司機，因本法之修正而失業，造成社會問題，交通部站在本位主義上，只求自身平安而忽略了對社會之影響及法務部將增加的麻煩。

二、同一行為不得受二項處罰，此乃現代文明國家法治的根本原則，不論是同為刑法，或是行政法均同。但是本條規定却使犯罪者除接受法院判定之刑罰

外，在謀生求職之時，又受行政法處罰，一個法律最忌諱的就是這點，可是交通部却不顧這點，訂下這條條文。記得交通部曾公布「民用機場計程車管理辦法」，規定曾犯前科之計程車司機不得登記前往機場載客，不過由於其仍可在市區內載客，故對其生存及職工作上影響不大，與憲法並無抵觸，但本條卻剝奪了人民工作權及生存權，實應慎重考慮。

三、關於第一項第一、二款之期限問題，法務部代表對於為何規定為三年，亦說不出所以然，只說是許多人開會時折衷之意見，可見本項實乃一實驗性之法條，而且政府代表所稱監獄對受刑人已有技藝訓練，但其實受刑人在監所所做一定普通工作而已，於他日出獄後就業無所補，而且出獄後容易受歧視，工作難找，而三十七條之一一條文所規定限制對象所犯之前科均已受重刑之處罰，又大抵均為初犯者，他們由監獄出來後當知再犯判刑極重，當較不易再犯罪，而且對犯入獄後，如不予其工作機會，將無法令其改過遷善。綜上所述，為求公道為講求道德原則，本項所規定之一未

滿三年」期限，應改為「未滿六個月」為宜。因此為實驗性條文，期限規定不可太長。

其次第一項第三款規定「受刑人在假釋中者」亦不得辦理營業小客車駕駛執業登記。但是受刑人要獲得假釋並不是件簡單的事，而且如經假釋即表示有後悔之意不宜再加以限制。

四、本條第二項規定：「營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。」這種吊銷是一輩子的事情。不但不能開營業小客車，就是自用轎車也不行，是否可將此規定酌予放寬改為吊銷並附期間規定。

五、本條第三項規定：「營業小客車駕駛人在執業期中犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，判決有期徒刑以上確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。」由於本條是實驗性條文，在未把握之前，不應規定得太嚴厲，可否將吊銷處分改為吊銷並附期間規定。以上是本席對第三十七條之一的淺見，請各位同仁斟酌。本席在此要特別提醒各位同仁的是：

類此殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，是否執業營業小客車並無直接關係，交通部訂本條之目的，在保護乘客之安全；但也只限於小部分的妨害風化等罪，其他殺人、強盜、等罪與此並無直接關係，目前我國的法律走向教育刑，目的在使受刑人改過遷善，雖然免不了處罰，但不能相信處罰是不能的，法律則規定得再嚴厲，若執行不力，也毫無用處，就以竊盜為例，目前之罰則算是很重的，但由於法官量刑不當，以致竊盜猖獗，可見法律之嚴厲與否端賴其能否徹底執行。

主席：本案是延會案，限於時間，請各位委員發言針對重點簡扼扼要。

現在請謝委員生富發言。

謝委員生富：主席、交通部、法務部、各位首長、各位同仁。關於本條例第三十七條之一，本席有下列幾點淺見就教於各位同仁。

一、本條第一項有關罪名之規定過分簡單，應具體明確的規定，曾犯刑法第幾條較妥，因為刑法中有擄人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖等之條文甚多，本條所犯以上各罪是否指

刑法中就各罪刑規定均適用之或只適用部分條文？比如有關殺人罪之規定就有一整章，並分故意殺人及過失殺人二種，妨害風化罪在刑法中之規定多達十六條，情節輕重不一，僅因販賣黃色書刊即不准辦理營業小客車執業登記，是否處罰過嚴？因此本席認為最好規定「曾犯刑法某條，某項之某罪」較為明確，以免在實際適用上滋生疑義，並避免限制範圍過於浮濫。

二、本條第二項及第三項規定營業小客車駕駛人在執業期中犯前項所列各罪之一，判決罪刑確定者，而未宣告緩刑者，得吊銷其執業登記證及駕駛執照，可是對於在判刑確定後未宣告緩刑前，並未辦理營業小客車執業登記證者，並未有所規定，將來恐無法管理，因為第一項規定判決有期徒刑執行完畢，未滿三年者，不得辦理營業小客車執業登記，但對於判刑確定不服刑而逃亡者，却不予以規定准予辦理登記，這是不合理的，已經服刑受過教化的不准辦理執業登記，而逃亡不服刑者反倒可以，於情於理都說不過去，因此本席建議增列第一項第一款：「經受有期徒刑以上之刑判決確

定，未受緩刑之宣告者。」以資週延。

三、剛才法務部說明時指出假釋期中也是執行期間。這是不合理的，假釋與受有期徒刑執行期滿不同。有期徒刑執行完畢不論其教化功能如何，只要滿三年時間就准予辦理營業小客車執照登記，這是對於服刑期滿者的一段查看期間，行為良好，就准予辦理登記這是對的；但假釋不同，是每天考核犯人真有悔之意，方可提前出獄。憑良心說我國刑法規定甚好，唯功效不彰，刑法中規定緩刑及假釋，前者是暫不執行法刑，使犯罪人審慎小心的警惕自己，假釋則為受刑人有悔悟實據時給予提前出獄的獎勵，其目的都在鼓勵犯人自新，現在第一項第三款却把假釋列入限制之內，則假釋之制，鼓勵自新之旨何在？如果說假釋期間就是執行期間，那麼假釋期滿就是執行期滿，屆時又要受第一款的限制，這對假釋者等於是雙重限制，故本席認為應將第一項第三款刪除。

四、對於第一項第一、二款所規定之查看時間應予縮短為一年並加上但書「但經更生保護會推介或假釋者，不在此限。」因為更生保護之目的有輔導、鼓

勵之作用，既經更生保護會之推介，顯然經其考核，且願意由更生保護會加以輔導、修正，既然如此，自不必再經查看時間，故本席希望將第一項第三款刪除，第一、二款之三年時限縮短為一年，並加上「經更生保護會推介或假釋者，不在此限」之規定。

主席：請許委員哲男發言。

許委員哲男：主席、各位首長、各位同仁。本條之增訂，旨在維護公共安全，立意固佳，但任何一項法律的制定不能違背憲法或與他法牴觸，剛才有各位同仁指出，本條的規定違背憲法精神及現行刑事政策，本席亦深有同感，況且，社會安全不能光憑法律來限制，這是推卸責任的做法，因此本席認為維護公共安全，我們可以從制訂駕駛人嚴格輔導管理辦法着手，不宜限制其就業謀生權利，本條第一項之增訂沒有必要，應予刪除。

主席：請許委員榮淑發言。

許委員榮淑：主席、各位首長、各位同仁。本席首先強調上次發言時曾提到的法律網不應張得太密太嚴，以免善良百姓亦動輒得咎，而致冤屈延伸，法律的制

定應強調其立法精神，即考慮其公平性與道德性，基於此項原則，本席認為：

(一)本條之增訂立意固佳，但其立法原旨僅從公眾利益來考慮，而未顧及計程車司機的立場，一個人犯了罪之後，接受法院的判刑，服刑期滿之後，已接受教化，與其應有之處罰，但現在本條又規定限制其謀生就業之權利，此無異在刑法的處罰外，又多給予一種處罰，此種一罪兩罰的現象違背了憲法第八條人身自由的基本規定。(二)第一項所規定的各種罪名，其刑期長短不一，但第一、二兩款却一律定其觀察期間為三年，未盡公平，剛才亦有同仁認為應縮短為一年，此一建議當屬可採。(三)剛才政府列席的首長表示，受刑人在監獄中學得一技之長，但事實上，目前監獄中的技能訓練並不完善，受刑人既不能學得一技之長，將來出獄後必然重操舊業，否則無以謀生，因而，本條的規定，即限制了這些人謀生就業的權利。

主席：請李委員公權發言。

李委員公權：主席、交通部、法務部各位首長、各位同仁。今天的聯合報有一篇專欄「給少數記者先生的謬言」。其中

有一段提到蔣夫人最近曾以輔大董事長身分，勉勵該校學生說：「一個擁有健全自由的文明社會，最能成長與興盛，但它必須不斷注意本身的限制和約束，如果僥倖自由之名，而容忍過度的放縱，事實無異引狼入室。」今天我們爭論行政院修正本條例增訂第三十七條之一，對於自由及過度之放縱，應該審慎的思考，基於此原則，本席對本條之修正提出意見：

一、本條之制定是治安單位痛苦經驗的產物。

二、由於少數計程車司機素行不良，發生姦殺搶奪、詐騙情事，不但個人受害，國家聲譽亦受嚴重影響，即以本席自身的經驗來說，自住宅到立法院，計程車司機非要繞遠路多賺幾塊錢，這還是對國人；民國五十八年本席到維也納參加會議，當地的司機就非常誠信，不論是否路途都走同樣的路線，給外國人的印象甚佳，我們要提高國格，應從這些地方做起。

三、部分同仁認為本條的增訂違背憲法，但我們都知道，為了公共利益，法律得限制人民權利之行使，憲法規定人

民有生存權，但基於公共安全維護之必要，限制少數人的利益，并無違憲可言。

四、本條並不違反刑法罰則法定主義，因為本條並沒有再課予他項刑罰，只是對營業小客車的駕駛機會加以限制而已。

五、黃委員認為一種犯罪行為不能給予兩種處罰，原則是正確的，但這兩種處罰，如果是基於不同的法律而來，並沒有不對，例如公務員犯罪，除受刑罰之處罰，另外還應負行政上的懲戒責任。亦屬同理。

六、立法應保護多數的善良百姓，不能縱容少數的作奸犯科者。

基於以上理由，本席對於第三十七條之一，採完全支持態度，唯內容方面尚有待斟酌，本條第二、三、四項之規定均甚為合理，沒有疑問，但吊銷後能否重新申請駕駛執照及辦理營業小客車執照登記，應予說明。此外謝委員生宣對第一項第一、二、三款提出修正，認為第一項應增列但書規定，將更生保護會推介者排除在外，並將第一、二款的三年予以縮短，將第三款刪除，這三點都

可以接受，如果我們能從這幾方面來考慮本條，不論對營業小客車駕駛人，社會安全及國家聲譽，我們都已盡心了。

主席：請李委員志鵬發言。

李委員志鵬：主席、交通部、法務部各位首長、各位同仁。對於道路交通管理處罰條例本席有下列幾點意見：

一、對於暫行保留之第三十一條，本席有意見，本席曾到過新加坡，該地對於國地吐痰者，罰款約合臺幣七千五百元之罰金，對於再犯者監禁至保證不再犯時為止，以重罰的方式，使人民心中警惕，故本席認為本條中對於不戴安全帽者只予罰鍰，不足令人折服，對於一再犯者應再加上吊銷駕駛執照之規定。

二、其次關於第三十七條之一，人民雖然享有憲法上所賦予的各項權利，但在某些情形下，法律得予限制，例如律師法第二條，會計師法第四條，醫師法第五條，藥師法第六條，臺灣地區動員戡亂時期選舉罷免法第三十四條，公務人員任用法第十五條及考試法第五條等條文都規定犯某些罪者，不得從事某些職業，故本條第一項規定犯某些罪者，不得從事營業小客車職業，本席認為在

理論上並無錯誤，且營業小客車機動性高，如利用為犯罪工具後果嚴重，對駕駛人加以限制，以提高素質是應該的，但問題在本條內容不夠明確，應明定犯罪法犯何條之罪，不宜一律限制，故本條應予修正。

主席：請莫委員泰竹發言。

莫委員泰竹：主席、各位同仁。剛才有位委員指責本條規定違憲，這是不斷隨便亂說的，憲法第二十三條規定在四個條件之下，可以法律限制人民部分權利，這是憲法明定者，本條第一項限制有犯罪傾向者執業，第二項對已取得執照有犯罪事實者，吊銷其執照，不但合法且合理。我國治安一向享有盛譽，但美中不足處，仍多尤以少數計程車司機作奸犯科，因為其與大眾利害關係太大，因此應該加以限制，本條規定甚好，本席原則上支持，但在條文文字上仍有待推敲，內容未盡明確處，應予修正。

主席：請鄭委員余銀發言。

鄭委員余銀：主席、各位同仁。交通部所提供之資料中顯示辦理執業登記前有犯罪前科者四千三百四十二人，辦理後再犯者有二百餘人；辦理前未有前科，辦理登記後犯罪者有二千零三十九人，為何未有前科者，在辦理執業登記後有這麼多前科者？這是很值得探討的問題，除個人原因外，政府現行頒布之法規及輔導管理辦法尚有未盡之處也是原因，故本席認為應考慮當前社會結構，及交通狀況，不能完全歸罪於計程車駕駛人。故本席認為本條第一項第一、二款之三年期限應予縮短。因為許多受刑人，可脫絕大多數都希望有自新的機會，但由於社會上一般人的歧視，而不易找到正當職業，最好的職業就是駕駛營業小客車，謀生工具既不必自行預備，技術又簡單，故進行所提供的機會最多，現在規定出獄後必須滿三年才能從事通行，則在

無法生存的情形下，只好以犯罪方式謀生，形成因噎廢食，交通部固然防止了這方面的犯罪，但却造成另一種社會問題，故我們應考慮受刑人再犯罪的可能性，本席認為應縮短觀察時間為半年至一年。至於其他各款，本席聽到謝委員生富提出修正意見，認為其法理依據值得再進一步的研究。經深入研究後，本條應可修正得更完備。

主席：宣讀王委員長慧書面意見。

王委員長慧：主席、各位同仁。本案是延會案，已經政府代表說明，質詢及答復完畢，並已經大體討論，現在進行逐條討論，本條各委員已發言完畢，擬將本條暫行保留。

主席：王委員長慧提議本條暫行保留，請問各位委員有無異議？（無）無異議，本條暫行保留。本案下次會議繼續討論第五十四條以下條文。散會。

散會

三、對於國營、省市銀行之逾期放款及催收款一定要公布名單。

主席：請杜次長答復。

杜次長均衡：本人願意將黃委員之意見，

二、立法院交通、內政、司法三委員會第五次聯席會議紀錄（第六十七會期）

時間 中華民國七十年七月二日（星期四）上午九時至十二時下午

三時至六時

地點 本院第五會議室

出席委員 四十人

自由參加委員 十一人

列席人員 交通部參事 查凱周

路政司司長 許家驥

法務部司長 陳涵

內政部警政署副署長 高松壽

主席 李委員繼武

主席：已足法定人數，開會進行報告事項

報告事項

一、宣讀上次會議議事錄

主席：請問上次會議紀錄有無錯誤？（無）

帶回研究，至於能否「一定公佈」，則我不敢說。至於公佈呆帳後，究竟有無收回的情況，我返部查看後再予報告。

主席：本次會議質詢答復完畢，宣告結束

討論事項

一、繼續審查道路交通管理處

罰條例部分條文修正草案。

主席：今天由第五十四條開始討論。宣讀第五十四條條文。

第五十四條 汽車駕駛人駕車在鐵路平

交道有左列情形之一者，處一千元以

上、二千元以下罰鍰。

一、不遵守看守人員之指示，或遮斷

器開始放下，或響鈴已響，閃光號

誌已顯示，仍強行闖越者。

二、在無看守人員管理或無遮斷器、

響鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道

，不依規定暫停、看、聽，有無火

車駛來，逕行通過者。

三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車

。謝謝大家。散會。
散會（時間十二時十五分）

、臨時停車或停車者。

前項第一款情形，並吊扣其駕駛

執照六個月，第二款或第三款情形，

並吊扣其駕駛執照三個月。因而肇事

者，並吊銷其駕駛執照。

主席：請問各位，對第五十四條有無異議？

請郭委員榮宗發言。

郭委員榮宗：主席、各位同仁。本席對於

本條提高罰鍰的理由表示贊同，但是關

於吊扣駕駛執照的期限，由現行三個月、

一個月，提高為六個月、三個月，本席對

此有不同的看法。因為第一項第一款是

指有人看守的平交道，發生闖越的情形

時，容易發現也容易處罰。至於第二款

與第三款則是無人看守的平交道，若發

生闖越的情形，很不容易被發現，因此

為強化此項平交道的行車安全，就應提

立法院公報 第七十卷 第六十六期 委員會紀錄

二〇

騎機車的種種不便本席十分了解，因此

希望維持現行法的條文以符合大眾的

意見。同時本席認為，惟有加強宣導，

才是值得我們努力的方向。此外，並請

提供目前戴安全帽之數的統計資料，

以助問題之研討。

宣委員其綱：誠如林委員所提，在外國、

機車是屬於競賽、運動的工具，危險性

高，機車的數量也比較少，所以規定戴

安全帽是必要的。但是在我國，機車已

成為民衆的日常交通工具，所以戴安全

帽不宜硬性規定，以教育、宣導的方式

，各方面循序以進，才能收到實際的效

果，否則單是科以警察取締責任，是否

能澈底實行，還是一個問題。

何況昨日協調會中也有決定，分期辦

理，先從宣導、教育、勸告做起，行之

有成效後再取締。基於以上的理由，本

席建議本案應分列甲、乙兩案提報院會

決定。

甲案：第一項維持現行條文，另增訂

第二項，即王委員長慧所提增訂第三十

一條之一即繼續加強宣導方面的工作，

由交通部、內政部、法務部擬訂一分期

實施之罰則，由行政院核定後函送立法

院備查。

乙案：行政院修正案予以刪除，維持

現行條文。兩案併列提報院會公決。

宣委員其綱：宣委員所提的兩個案子並未

把行政院原案包括在內，甚為不當，所

以應當三案並列提報院會才對。

依照中央法規標準法第七條規定，凡

是行政機關所定之辦法、細則均應送立

法院備查，因此剛才宣委員所提甲案的

後段將分期辦法送本院備查，實無必要

。所以如果能互相讓步，後段刪除，則

本席同意甲、乙案並列，否則要三案並

列。

宣委員其綱：本席所以要求分期實施辦法

在條文中訂定送立法院備查，主要是因

為此一辦法與人民、權益關係太大，我

們為恐將來行政當局沒有照我們的構想

，所以聲明須送立法院備查。不過為了

使本案及早通過，我們可以同意將甲案

後段的文字刪除，但必須以此一文字作

成附帶決議，使得行政院及早將辦法送

來本院備查。

主席：綜合各位委員的意見，本條作成甲

、乙兩案提報院會決定。

甲案：一、維持現行法第三十一條條

文。

二、增訂第三十一條之一。其文字如

下：「機器腳踏車駕駛人或附載座人未

戴安全帽者，處駕駛人一百元以上，二

百元以下罰鍰。前項規定，由交通部會

同內政部、法務部擬定分期實施辦法，

報請行政院核定。

院會如決定採取甲案，則作成附帶決

議。

附帶決議內容為「第卅一條之一，關

於機器腳踏車駕駛人或附載座人未戴安

全帽者規定之處罰，由交通部會同內政

部、法務部擬訂分期實施辦法報請行政

院核定」一節，建議院會附帶決議，因

該辦法關係人民權益，請有關機關將實

施辦法函送本院備查。

乙案：維持現行法第卅一條條文。

請問各位有無異議？（無）無異議，

通過。

現在討論第三十七條之一。

宣讀條文。

第三十七條之一 曾犯殺人、強盜、搶

奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，

經判決罪刑確定，而有左列情形之

一者，不准辦理營業小客車之駕駛執

業登記。

一、受有期徒刑之執行完畢或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而赦免後，未滿三年者。

二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅，尚未滿三年者。

三、受刑人在假釋中者。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。

營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

林委員聯輝：第三十七條之一基於講實際問題而不講理論的原則，本席贊成行政院的修正案，理論上刑滿出獄或假釋者，均是改過向上的人，實際則不然，刑

立法院公報 第七十卷 第六十六期 委員會紀錄

滿出獄的人不一定會變好，而也有人靠關係獲得假釋的，所以行政院的條文有其必要。但是對於「曾犯殺人罪」部分，本席認為應以故意殺人為限，過失殺人不應包括在內。所以第一項前言中「殺人」之前應增列「故意」二字。

黃委員天驊：上次會議李委員志鵬曾經提到刑法中規定之妨害風化罪有十幾條之多，情節輕重不同，如均在本條規定之列，有欠妥當。同時，謝委員生富也認為對妨害風化罪應有一個明確的規定，所以主張條文應改為「曾犯妨害風化罪判七個月以上徒刑者」；對於這些意見，本席均表同意。

其次，第三十七條之一第一項的各犯罪應以故意為限，過失犯不應包括在內，所以第一項後面應增訂「但過失犯不在此限」之規定。是否有當，尚請同仁指教。

黃委員志鵬：第一項妨害風化罪的情節輕重不同，如果適用範圍太廣，有損人民之權益，所以宜參照刑法的規定，將情節較重的部分，如強姦、強姦或慣性犯等加以規定，但如看黃色電影、查察等則應排除在外比較適當。

二二

又「恐嚇」二字規定不當，而且範圍很難定，也與駕駛車輛無關，應予刪除。

鄭委員余義：第一項第一、二款規定三年的觀察時間實在太長，如果只判刑一年也與判刑十年八年的犯人一樣要等三年才有工作的權利，就權利而言，未免不公平。本席認為修正為「一年」比較適當。再者，受刑人出獄後，也必須花一段時間來適應社會的生活，「一年」的時間是比較恰當的；如果受刑人出獄一年之內無法改過自新，則多兩年的時間，依然無用。

黃委員志鵬：

一、第三十七條之一原則上是限制有某些犯罪傾向的人不能作為計程車司機，由於計程車司機關係大眾的安全，此一限制並無不當。觀諸醫師法、律師法等，對於就業者的人也有某些限制，而社會並未批評不當；為了保障大眾的生命、安全、財產，此乃不得已的規定。

二、刑法中對於「恐嚇罪」有一個專章的規定，如果列舉規定，恐有遺漏，為慎重起見，還是應當整體規定比較妥當。

立法院公報 第七十卷 第六十六期

委員會紀錄

三、假釋的犯人刑期未滿，其行為尚在監督考核之中，條文中沒有規定三年的觀察期間已是相當的寬容，不應再予放寬。

總之，本席認為第三十七條之一的規定很妥當，不必修正。

蘇委員秋鎮：本席對於第三十七條之一有幾個修正意見：

一、第一項所定的幾個刑輕重不一，應依輕重的情形排列，所以應修正如下：「曾犯故意殺人、搶劫、強姦、強盜、強姦、強盜、恐嚇取財或擄人勒索之罪……」俾資明確。

二、除了死刑外，最重的徒刑是無期徒刑，最輕的有期徒刑是二個月。第一項第一款中將二個月的輕刑也包括在內，實在苛刻，而無期徒刑實際上已經包括了，可以不必寫出來，所以條文應修正為：「受有期徒刑一年以上罪刑之宣告執行完畢或赦免後，未滿……」至於其觀察期間也應酌予縮短。

三、第一項第二款的情形實際上根本不可能發生，譬如判二個月的有期徒刑，則至少要五年後行刑權的時效才會消滅；一年的徒刑，則要八年，試想如此

長久時間的逃亡，豈不比服刑更為痛苦？所以，第二款的規定是多餘的，應當刪除。

四、第一項第三款有關假釋的規定，既是假釋，刑期必然在一年以上，因此第一款的規定已可適用，本款應予刪除。

五、為了鼓勵受刑人向上，交通部是否就立法政策上加以考慮，以寬保的方式，使受刑人有自新的機會，至於寬保的辦法交通部可以嚴格訂定，一方面鼓勵向上，一方面也不影響就業，可謂兩全其美。因此請各位考慮，是否在第一項「而有左列情形之一者」之下加「非經寬保」四字。

王委員長華：第三十七條之一，受刑人在獄中有感化教育，以及技能訓練，出獄後都能有工作能力，不一定要駕駛計程車；因為營業小客車僅駕駛人一人，萬一其氣質尚未變化，遇上老弱婦孺，後果不堪設想。

政府為了顧慮受刑人受刑期滿，而為其開闢生多一條道路，但也不能不保障乘客的安全。根據憲法第十五條規定工作權應予保障，但如妨害社會秩序，公共利益者，則不予保障（憲法第廿二

二二

條），因社會利益與大眾利益遠重於個人利益。其法例為：

「公務人員任用法第十五條第二款規定，曾任公務員有貪污行為者不得再為公務員。」所以第三十七條之一用意非常之好，是防止犯罪，保障善良。但願念三年期間太長，本席建議一、二款「未滿三年者」修正為「未滿二年者」。

鄭委員榮宗：根據上次會議李部長的報告，受刑人出獄後，一年至五年之內再犯者占百分之十七，而二年內再犯的比例又逐年增加，所以第一項第一款改為二年比較適中。

至於妨害風化，雖然表面上看來有些情節很輕，但多屬色情集團所為，這些集體的違法行為，對於社會的危害甚大，不能刪除。至於「恐嚇」，本席認為，司機恐嚇乘客，後果甚惡，還是有廣泛適用的必要。

林委員聯輝：

一、第一項前言「殺人」改為「故意殺人」，本席無異議。

二、許委員提議增列「搶劫」的規定，本席也無異議。

事項。

主席：請開院會，對第四條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第五條。

第五條 本署置署長一人，綜理署務；副署長一人或二人，襄理署務，職均以列第十至第十四職等。

主席：請開院會，對第五條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第六條。

第六條 本署置主任秘書一人，組長四人，專門委員二人至四人，職位均列第八至第十二職等；秘書二人，視察二人，科長十一人至十五人，稽核九人至十五人，專員十八人至二十四人，職位均列第六至第九職等；科員二十四人至三十人，職位列第三至第五職等，其中十人得列第六或第七職等；辦事員六人至八人，職位列第三或第四職等；書記四人至六人，職位列第一至第三職等。

主席：請開院會，對第六條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第七條。

第七條 本署設人事室，置主任一人，

職位列第六至第九職等；依法律規定，辦理人事管理事項。

人事室所屬工作人員，就本條例所定員額內派充之。

主席：請開院會，對第七條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第八條。

第八條 本署設會計室，置會計主任一人，職位列第六至第九職等；依法律規定辦理會計、會計及統計事項。會計室所屬工作人員，就本條例所定員額內派充之。

主席：請開院會，對第八條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第九條。

第九條 第五條至第八條所定各職稱人員，其職位之職系依公務職位分類法及職系說明書，就一般財政及財務管理、一般行政管理、稽核、會計、統計、人事行政、事務管理、文書、打字及其他有關職系選用之。

主席：請開院會，對第九條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第十條。

第十條 本署對外公文以財政部名義行之。但關於左列事項得由署行文。

一、依法令履行監督執行事項。
二、依照部定辦法指導進行事項。
三、曾經報部核准事項。

主席：請開院會，對第十條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第十一條。

第十一條 本署辦事細則，由署擬訂，報請財政部核定之。

主席：請開院會，對第十一條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第十二條。

第十二條 本條例自公布日施行。

主席：請開院會，對第十二條有無異議？（無）無異議，通過。

繼續進行討論事項第二案。

二、本院交通、內政、司法三委員會報告審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。

主席：本案經提本院第六十七會期第三十一次會議報告決定：交通、內政、司法三委員會審查。茲接報告，爰於本

會議提出討論。

現在宣讀審查報告。

交通

立法院內政委員會函

司法

中華民國七十年七月七日
(70)發交通字第一三六號

受文者：本院秘書處

主旨：為行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案，業經本會等審查完竣，復請 查照提報院會公決。

說明：

一、復 貴處(70)臺處職字第一二八三號函。

二、本案經提本會第六十七會期第一次至第五次聯席會議審查，由召集委員王長慈、袁其炯、李繼武分別擔任主席，在審查之初，交通部部長林金生、政務次陳樹曦、內政部政務次長易君博、法務部部長李元簇到會報告本案修正立法要旨：

(一)林部長金生稱：現行道路交通管理處罰條例，係民國五十七年二月五日公布，五月一日施行。旋為設立

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

交通法庭，專事處理道路交通事件，於五十八年一月廿七日修正本條例第十四條、第七十五條並增訂第七十六條至第七十八條條文。民國六十四年間，本部又會同內政部、前司法行政部將本條例全面檢討修正，完成立法程序後，於六十四年七月廿四日公布，六十五年一月一日報奉行政院核定實施。

本條例自六十五年一月一日施行迄今，已屆五年有半，經加檢討，尚有少數條文，不足以適應當前實際需要，爰經本部會同內政部、法務部及省、市公路監理機關會同研究修正本條例第八條、第十四條、第二十一條、第二十七條、第三十一條、第三十三條、第五十四條、第六十五條、第六十六條、第六十七條及第八十九條，並增訂第三十七條之一，期於完成立法程序後，公布施行。謹將本條例修正及增訂文之要旨簡要報告如左：

(1)加強汽車牌照之管理，提高本條例第十四條之罰鍰數額：汽車牌照，指號牌及行車執照，為准許

汽車行駛之憑證。汽車無牌照固不准其在道路上行駛，但汽車領有號牌而不依規定位置懸掛，或領有行車執照而不隨車攜帶或號牌污損不清，均足以妨害交通秩序，影響交通安全。年前遊覽車違規營業最盛時期，許多遊覽車即移用他車號牌，或懸掛已吊銷之號牌，或將一車之前後兩張號牌懸掛於二車之後，且遊覽車違規營業，多不隨車攜帶行車執照，以逃避警察人員之取締。又有不良之計程車駕駛人或自用車駕駛人，為了便於從事違規營業或犯罪，多將車上號牌塗污或將泥土糊上，使不易辨認，而無從舉發。本條例第十四條之規定，原本認為情節甚輕，故所定之處罰，僅罰鍰五十元以上一百元以下。惟施行至今，存心不良之汽車所有人或駕駛人利用從事犯罪或違規營業，經研討結果，特修正本條，提高罰鍰數額為三百元以上六百元以下，期收取締之效。

，無不戴安全帽，其附載之人員，無論老、少、婦、孺，均一律戴安全帽。蓋因戰地人民，人人均以守法為榮之故也。為保障機踏車駕駛人及附載座人之生命安全，爰特修正本條例第三十一條，規定：機器腳踏車駕駛人或附載座人未戴安全帽或裝載物品附載座人未依規定者，處駕駛人一百元以上二百元以下罰鍰。至於安全帽之供應數量問題，截至六十八年十二月底止已購有安全帽者有一百七十八萬三千三百八十七頂，六十九年銷售數量每月約一千頂左右，但現有工廠生產數量最高每月可達六〇萬頂左右。安全帽之供應，已可適應需要。

(6) 加強汽車駕駛人駕車行駛高速公路之管制：臺灣地區截至本年四月底止，共有機動車輛四百九十一萬六千九百七十六輛，除去機器腳踏車四百十四萬零六百九十一輛外，其餘七十七萬六千二百八十五輛之車輛，均有行駛高速公路之機會。現時行駛高速公路之汽車，平均每日多達二十六萬輛。高速公路行車速率極高，一旦發生交通事故，即造成一連串追撞，致車毀、人傷或死亡，分析其原因，多由於汽車駕駛人駕車行駛高速公路，未能提高警覺，行車前既未對車輛作充分之檢查，行駛後又多不遵高速公路交通管制之規定，任意超車、變換車道、超速、不保持安全距離所致。為提高汽車駕駛人之戒心，特修正本條例第三十三條，除提高罰鍰數額一倍外，並規定汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定因而肇事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月，致人死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。

立法院公報 第七十卷 第五十五期 附會紀錄

(8) 增訂營業小客車駕駛人執業登記之限制：本條例現行條文第三十七條規定營業小客車駕駛人向公路主管機關委託之警察機關辦理執業動態登記，俾憑職業駕駛執照，未附有任何條件，而公路主管機關對職業駕駛人之駕照考驗，亦無駕駛人消極資格之規定，故營業小客車駕駛人考領職業駕駛執照，並不困難，因之，持有小客車駕駛執照之人，良莠不齊，其品性不良者，多利用業務上之便利從事犯罪行為之事常有發生。據調查統計，截至六十九年十月底止，臺灣地區營業小客車駕駛人共有九萬八千八百二十九人，以臺北、高雄二直轄市為例：臺北市有四萬九千六百九十人，高雄市有一萬一千六百八十八人，共計五萬七千八百五十八人，其中曾犯有殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖、竊盜、詐欺、贓物、妨害自由等罪者，共有五千六百三十二人，占該二市營業小客車駕駛人總人數百分之九·七三，在辦理執業登記前有犯罪前科紀錄者四千三百四十二人，辦理執業登記後再犯以上之罪者有二百五十一人，辦理執業登記前未有犯罪紀錄而在

二九

立法院公報 第七十卷 第五十五期 附會紀錄

登記後犯以上之罪者有一千零三十九人。依所犯案類分析，以曾犯竊盜罪者最多，計三千二百四十一人，詐欺罪次之，計八百五十四人，贓物罪七百五十七人，犯妨害自由罪者四百六十七人，妨害風化罪二百五十八人，其犯罪趨勢仍在不斷增加之中，對社會治安及乘客安全構成重大威脅。如不予以防止，後果至為嚴重。為預防並遏止此種犯罪行為之發生，特增訂第三十七條之一，分列為五項，第一項規定：曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定而有本項第一至三款情形之一者，不准辦客營業小客車執業登記。第二項規定：營業小客車駕駛人在執業期中犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。第三項規定：營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定

而未宣告緩刑者，吊銷其執業登記證及駕駛執照。第四項規定：營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。俾對營業小客車駕駛人登記執業予以限制，以加強交通安全及行車秩序之維護。至警察機關辦理營業小客車駕駛人登記之詳細規則，則於第五項規定：授權交通部會同內政部訂定辦法，以利執行。

(7) 加強汽車駕駛人闖越平交道之處罰：近年來鐵道平交道事故不斷發生，尤以電化鐵路通車後，車行速度增加，一旦發生事故，乘客傷亡、財物損失，極為嚴重。前此新竹頭前溪裝載砂石之卡車司機闖越平交道，慘重教訓，足堪警惕。本部除積極督促臺灣鐵路管理局依照平交道改善方案加速進行平交道之改善外，為加強鐵路平交道之管理，除積極改善鐵路平交道之設施外，尤應對汽車駕駛人擅自闖越鐵路平交道之行爲，予以從嚴取締，爰特修

三〇

正本條例第五十四條加重汽車駕駛人闖越鐵路平交道之處罰，將現行規定之罰鍰「五百元以上，一千元以下」提高為「一千元以上，二千元以下」；其吊扣駕駛執照之期限，原定為「一個月」者，修正為「三個月」，「三個月」者，修正為「六個月」。使汽車駕駛人知所警惕，而策鐵路與公路之行車安全。

(8) 加強汽車所有人、駕駛人違反本條例處罰之執行效力：現時汽車所有人、駕駛人違反道路交通管理，經依規定吊扣其汽車牌照或駕駛執照者，多不依規定期限繳送汽車牌照或駕駛執照，致本條例第六十五條第一項第二款、第三款加倍處分吊照或吊銷吊照之規定，形同具文。為維護交通秩序，確保行車安全。爰將第六十五條修正，於第一項第二款及第三款中分別規定，加倍處分吊照後仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照，以加強處罰執行之效力。

。本人報告至此，尤有憾於資訊系統之建立，諸凡有關汽車駕駛人及汽車之管理資料，均須納入電腦管理，因此，監理權必須集中，資訊系統才可統一。建立了統一的資訊系統，汽車駕駛人駕照之重考、重領、違規之紀錄，均可於一瞬之間在電腦中求得。本條例之執行，亦可發揮強大之執行效力。

(8) 減縮註銷汽車牌照後再行請領之期限：現行第六十六條但書規定汽車牌照依第六十五條第一項第一款之規定由公路主管機關逕行註銷者，非滿一年不得再行請領，時間過長，易使因註銷牌照而停駛之車輛受損，且依第十二條第二項、第十七條第一項規定吊銷之牌照，因未予規定期限內繳還而註銷之情節並非嚴重，非滿一年不得再行請領，不免失之過苛，爰將本條但書「非滿一年不得再行請領」之期限，修正為「非滿六個月不得再行請領」以利執行。

立法院公報 第七十卷 第五十五期

院會紀錄

(9) 汽車駕駛人駕駛執照經吊銷後重新考領之限制：本條例第六十七條對於汽車駕駛人違反本條例之規定吊銷其駕駛執照者，有分別限制考領之規定。爰特修正本條規定依修正之第三十七條之一第二項吊銷駕駛執照者，永遠不得考領駕駛執照，依修正之第二十七條第二項、第三十七條之一第三項吊銷駕駛執照者，三年內不得考領。使惡性重大者，永久不准從事汽車駕駛工作，嚴重違規者，三年以內不得充任汽車駕駛人。

此外，本條例第八條第四項，及第八十九條之修正，係為配合審檢分署之實施，其修正要旨，擬由法務部報告。

(10) 易次長君博稱：(1) 現行「道路交通管理處罰條例」係於六十四年七月修正公布施行，已逾五年餘，交通及法務兩部會商本部修訂部分條文，以資適應，此次所修訂者計自第八條共十二條（詳附資料），內新增訂（37條之一條），更正機關

名稱二條（8，88），提高罰鍰金額六條（14、21、27、31、33、54條），吊扣牌照限期罰鍰者三條（65、66、67條）。其中由本部所修訂者，為卅一條機車駕駛人及附載座人應戴安全帽之處罰及卅七條之一營業小客車駕駛人管理問題，其餘修正各條多屬交通部負責說明條文。(2) 關於卅一條及卅七條之一修正理由說明如下：

(A) 為加強機車駕駛人及附載人之行車安全減少傷亡計，原條文未訂處罰規定，雖長期全力予以勸導，但實施以來效果不彰。因交通事故，年有增加，依六十九年度資料統計共發生五、六四三件，其中死亡一、八二〇人，因未戴安全帽死亡者一、七四二人，佔死亡總人數百分之九五。七一，目前臺灣地區機車數量以六十九年十二月底統計已有輕重型機車三、九六五、五一五輛，騎乘機車者計有四百萬人，加上附載人將高達六百餘萬人，根據英、日、美三國研究試驗結果，機車

三一

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

駕駛人及附載人如均戴安全帽，則可減少傷亡百分之五十以上，因之世界各國多以法律規定應戴安全帽，以維其生命安全。

(B) 增訂營業小客車駕駛人執業登記之限制規定。臺灣地區之計程車迄至七十年四月底止共有六七、八二四輛，辦理執業登記有案者為一五、二五六人，成為民衆小型客運代步之主要交通工具，因人數眾多，良莠不齊，利用執業中從事犯罪行為事件不斷發生及有增加趨勢，對乘客安全構成重大威脅，且直接影響社會治安及國家聲譽，故依據實際需要增訂本條文以遏阻及預防其繼續發生。

(三) 李部長元簇稱：本條例制定的要旨及理由，適才林部長及易次長均已詳細說明，元簇現在就部分條文修正內容補充說明如次：

第三十七條之一前三項條文乃是針對乘客安全及社會秩序而增訂為防止營業小客車駕駛人對社會治安及乘客構成重大威脅，在辦理執業

登記前有犯案紀錄及在執業期中犯案者，分別處以不准辦理執業登記及吊銷執照之規定，第一項規定：第三十七條之一 曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擾亂團體之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記：

- 一、受有期徒刑之執行完畢或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而赦免後，未滿三年者。
- 二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅，尚未滿三年者。
- 三、受刑人在假釋中者。

第二項規定：營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

前兩項修正條文，我們亦考慮到將來法律適用時，對於已執業之營業小客車駕駛人，如有符合前兩項規定者，應不溯及既往，可繼續執業。故又增訂第三項規定。

三二

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

條文內容即謂：目前正在執業之營業小客車駕駛人，如有第一項之犯案紀錄者，或者曾經犯案，並判決罰金，其或經判決徒刑而宣告緩刑者均不在範圍內，如此修正，對正在執業之營業小客車應較有保障。

第八十九條 法院受理有關交通事件，準用刑事訴訟法之規定，其處理辦法，由司法行政部定之。

修正後為「……由司法院會同行政院定之」。修正理由為：審檢分署實施後，關於交通與刑事案件之裁定及刑事案件之審判，係屬法院交通法庭之職權，應由司法監督。至於交通事件之裁定及與議之移

三、受刑人在假釋中者。
營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。
營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。
營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。」以利執行。

四、原草案第五十四條規定：

「汽車駕駛人駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處一千元以上、二千元以下罰鍰：

一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。
二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道

，不依規定暫停、看、聽，有無火車駛來，逕行通過者。
三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者。
前項第一款情形，並吊扣其駕駛執照六個月，第二款或第三款情形，並吊扣其駕駛執照三個月。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。」

審查會認為本條第二款之規定，係「無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之平交道，不依規定暫停、看、聽，有無火車駛來，逕行通過者」，即處「一千元以上、二千元以下罰鍰」，就政府對人民而言，處罰雖具嚇阻作用，更重要者，應為人民權益着想，諸如保持平交道附近視野之廣闊，他如平交道附近道路應加設「跳動路面」，以使車輛到達時自動減速；又本款末句，「不依規定暫停、看、聽，有無火車駛來逕行通過者」，似嫌文字累贅，應修正為「不依規定暫停、逕行通過者」即可。爰決議將本款修正為：「在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵

路平交道無警告標誌或跳動路面，不依規定暫停、逕行通過者。」如此規定處罰，使人人口服心服，當屬合理，至第二項條文中「吊扣駕駛執照六個月」修正為「三個月」，及將「吊扣駕駛執照三個月」修正為「一個月」，以資適用。

四、爰經聯席會議決議：「道路交通管理處罰條例部分條文審查修正通過，提報院會討論。」紀錄在卷。

五、建議院會於通過本案時，附帶決議，函請行政院辦理事項：「依本條例第三十一條之一所訂機車駕駛人或附載座人載安全欄分期實施辦法，因關係人民權益甚大，請交通部將實施辦法函送本院備查」。

六、檢附「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」審查修正案、行政院原草案及現行法條文對照表，復請 查照提報院會公決。

七、院會討論本案時，推交通委員會召集委員李繼武補充說明。
八、附件如文。

立法院公報 第七十卷 第五十五期 附會紀錄

三五

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

三六

道路交通管理處罰條例部分條文
行政院修正條文
審查修正條文
草案對照表
現行法條文

聯席審查修正條文 說明

第八條 車輛所有人、駕駛人、行人違反道路交通管理之處罰，由左列機關為之：

一、違反第十二條至第三十三條之規定者，由公路主管機關處罰。

二、違反第三十四條至第六十三條、第六十九條至第八十四條之規定者，由警察機關處罰。

前項第二款、第三十四條至第六十三條規定由警察機關處罰之案件，其有關吊扣或吊銷汽車牌照或駕駛執照者

行政院修正條文

第八條 車輛所有人、駕駛人、行人違反道路交通管理之處罰，由左列機關為之：

一、違反第十二條至第三十三條之規定者，由公路主管機關處罰。

二、違反第三十四條至第六十三條、第六十九條至第八十四條之規定者，由警察機關處罰。

前項第二款、第三十四條至第六十三條規定由警察機關處罰之案件，其有關吊扣或吊銷汽車牌照或駕駛執照者

現行法條文

第八條 車輛所有人、駕駛人、行人違反道路交通管理之處罰，由左列機關為之：

一、違反第十二條至第三十三條之規定者，由公路主管機關處罰。

二、違反第三十四條至第六十三條、第六十九條至第八十四條之規定者，由警察機關處罰。

前項第二款、第三十四條至第六十三條規定由警察機關處罰之案件，其有關吊扣或吊銷汽車牌照或駕駛執照者

行政院修正說明

一、第一項、第二項不修

正。

第三十三條 汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人五百元以上、一千元以下罰鍰，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致人死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。

第三十三條 汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人三百元以上、六百元以下罰鍰，必要時並得暫時扣留其車輛。

高速公路行車速率極高，一旦發生交通事故，即造成一連串汽車追撞，致車毀人傷或死亡，分析其原因，多由於車輛駕駛人任意超速、變換車道、超車、不依規定保持安全距離所致。為提高駕駛人之戒心，並使其嚴格遵守高速公路交通管制規則之規定，特修正本條，加重處罰，以利執行。

修正理由詳審查報告。

增訂

臺灣地區營業小客車駕駛人，截至六十九年十月底止，共有九萬八千八百二十九人。以臺北、高雄二直轄市為例，臺北市有四萬九千六百九十人，高雄市有一萬一千一百六十八人，共計五萬七千八百五十八人。其中曾犯有殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖、竊盜

第三十七條之一 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害風化、恐嚇、取財或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記：

一、受有期徒刑之執行完畢，受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而赦免後，未滿三年

增訂

者。

二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅後，未滿二年者。

三、受刑人在假釋中者。

而赦免後，未滿二年者。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

以上有犯罪紀錄之營業小客車駕駛人，依所犯案類分析，以曾犯竊盜罪者最多，計三千二百四十一人，詐欺罪次之，計八百五十四人，贓物罪七百五十七人，妨害自由罪六百六十七人，妨害風化罪二百五十八人。其犯罪趨勢仍在不斷增加之中，對社會治安及乘客安全構成重大威脅，且其工作交流

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

者，吊銷其駕駛執照。營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

動性，接觸單身女性及攜帶大批財物旅客之機會甚多，並易於控制，如不予以防止，後果至為嚴重。爰增訂本條，俾針對營業小客車駕駛人登記執照予以限制。至警察機關辦理執業登記之詳細規定。本條第五項特規定授權交通部會同內政部以辦法定之，以利執行。

第五十四條 汽車駕駛人

駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處一千元以上、二千元以下罰鍰：

- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。
- 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及

第五十四條 汽車駕駛人

駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處一千元以上、二千元以下罰鍰：

- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。
- 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及

第五十四條 汽車駕駛人

駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處五百元以上、一千元以下罰鍰。

- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。
- 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及

為加強鐵路平交道之管理，防止平交道車輛發生，特修正本條，加重汽車駕駛人違規闖越平交道之處罰，其有關罰鍰部分，自現行「五百元以上、一千元以下」提高為「一千元以上、二千元以下」，其吊扣駕駛執照部分，自現行「一個月」提高為「三個月」，「三個月」提高為「六個月」，以策

行政院函

中華民國七十年五月三十日
臺七十七交字第七三四一號

受文者：立法院
副本收受者：交通部、內政部、法務部（均含附件）

主旨：函送道路交通管理處罰條例第八條等部分條文修正草案，請查照審議。

說明：

- 一、交通部函，略以現行道路交通管理處罰條例，自六十四年七月修正公布，施行迄今，已五年有餘，經會同內政部及法務部檢討，尚有部分條文不足以適應現時實際需要，爰擬修正本條例第八條、第十四條、第二十一條、第二十七條、第三十一條、第三十三條、第五十四條、第六十五條、第六十六條、第六十七條及第八十九條並增訂第三十七條之一，以利執行，請鑒核到院。
- 二、經提出七十年四月廿三日本院第一七二七次會議討論決議：「通過，送請立法院審議。」
- 三、檢送道路交通管理處罰條例第八條

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

等部分條文修正草案總說明及對照表各三份。

院長 孫運璿

（註：道路交通管理處罰條例部分條文修正草案，參閱審查報告所附對照表。）

道路交通管理處罰條例第八條、第十四條、第二十一條、第二十七條、第三十一條、第三十三條、第五十四條、第六十五條、第六十六條、第六十七條、第八十九條修正及增訂條文草案總說明

現行道路交通管理處罰條例，係民國六十四年七月廿四日修正公布，施行至今，已五年餘，經加檢討，尚有少數條文不足以適應現時實際需要，爰特研訂修正本條例第八條、第十四條、第二十一條、第二十七條、第三十一條、第三十三條、第五十四條、第六十五條、第六十六條、第六十七條及第八十九條並增訂第三十七條之一，期於完成立法程序後，公布施行。謹將修正及增訂要旨簡述如左：

- 一、提高本條例第十四條之罰鍰數額

：本條例第十四條規定「汽車行駛牌照不依規定位置懸掛等之罰鍰，處分太輕，難收促使遵行之效，因而車輛駕駛人藉以利用車輛犯罪及遊覽車藉以違法營運之事常有發生，爰特將原規定之罰鍰數額「五十元以上、一百元以下」提高為「三百元以上、六百元以下」，以資貫徹。

二、調整汽車駕駛人駕駛執照之分類：本條例第二十一條規定汽車駕駛人駕駛執照除學習駕駛證外，分為輕、重型機器腳踏車、小型車、大貨車、大客車五類。目前裝載貨櫃之聯結車，係由持有大客車、大貨車駕駛執照之駕駛人駕駛，因其所需之操作技術及駕駛原理與駕駛大客車、大貨車不同，為策交通安全，特修正本條，將聯結車駕駛執照，單獨列為一類，並規定其許可駕駛之車輛，以資限制。又本條規定罰鍰太低難收取締之效，爰特提高一倍，將原定期罰鍰數額「五百元以上、一千元以下」修正為「一千元以上、二千元以下」，期利遵行。

三、明定汽車駕駛人逃避繳費或因而致收費人員於死、傷之處分：現行第二

十七條規定汽車駕駛人逃避繳費並有傷害收費人員之情事者，除處罰鍰外，並吊扣其駕駛執照三個月。實施以來，對於汽車駕駛人駕車行近徵收道路工程受益費之收費站時，多不依規定繳費，或提高行車速度，衝越而過，逃避繳費，惟因未致收費人員受傷，故無法依據本條第二項規定予以處罰，爰修正本條除提高罰鍰外，並按其違規情節輕重，規定汽車駕駛人逃避繳費者，吊扣其駕駛執照一個月，致收費人員受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致收費人員死亡者，吊銷其駕駛執照。此外，並修正第六十七條條文，以配合第二十七條吊銷駕駛執照之規定，予以考領之限制。

四、加強機器腳踏車駕駛人及附載人員應戴安全帽之執行；近年來機器腳踏車數量激增，截至六十九年十二月底止已達三百九十六萬五千五百一十五輛，根據統計，機器腳踏車駕駛人六十八年度發生交通事故六千九百八十四件，死亡人數一千六百九十七人中，有一千五百九十七人係因未戴安全帽所致，比率高達百分之九十四點一一，輕重傷人數八百八十四人中有七百九十七人未戴安

全帽，比率高達百分之九十點一六，根據英、日、美三國研究試驗結果，機器腳踏車駕駛人及附載人如均戴安全帽，則可減少百分之五十以上。因之，世界各國多以法律規定機器腳踏車駕駛人及附載人均應戴安全帽，以維生命安全。目前我國機器腳踏車駕駛人即將達到四百萬人，連同附載人計算亦將近六百萬人，而肇事案件及傷亡人數年有增加，以勸導方式難收實效，故修正本第三十一條，規定機器腳踏車駕駛人或附載人未戴安全帽，或裝載物品、附載人未依規定者，處駕駛人一百元以上，二百元以下罰鍰，俾使現行道路交通安全規則第八十八條第五款之規定得以執行，而維行車安全。

五、加強汽車駕駛人駕車行駛高速公路之管制；現行第三十三條規定「汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人三百元以上，六百元以下罰鍰；必要時並得扣留其車輛」。實施以來，成效不著。高速公路行車速率極高，一旦發生交通事故，即造成一連串汽車追撞，致車毀人傷或死亡，分析其原因，多由於汽車

駕駛人駕車行駛高速公路未能提高警覺，行車前既未對車輛作充分之檢查，行駛後又多不遵高速公路交通管制規則之規定，任意超車、變換車道、超速，不保持安全距離所致。故為提高汽車駕駛人行駛高速公路或設站管制道路之戒心，並使其嚴格遵守交通管制之規定，特修正第三十三條條文，規定：「汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人六百元以上，一千二百元以下罰鍰；如因而肇事或致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月；致人死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛」。以策交通安全。

六、增訂營業小客車駕駛人執業登記之限制；現行第三十七條規定營業小客車駕駛人向公路主管機關委託之警察機關辦理執業登記，僅憑職業駕駛執照，未附有任何條件，而公路主管機關對職業駕駛人之駕照考驗，亦無駕駛人消極資格之規定，致營業小客車駕駛人良莠不齊，利用業務上之便利從事犯罪行為之事常有發生。據調查統計，截至六十九年十月底止，臺灣地區營業小客

車駕駛人共有九萬八千八百二十九人，以臺北、高雄二直轄市為例：臺北市有四萬九千六百九十人，高雄市有八千一百六十八人，共計五萬七千八百五十八人，其中曾犯有殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖、竊盜、詐欺、贓物、妨害自由等罪者，共有五千六百三十二人，占該二市營業小客車駕駛人總人數百分之九·七三，在辦理執業登記前有犯罪前科紀錄者四千三百四十二人，辦理執業登記後再犯以上之罪者有二百五十一人，辦理執業登記前未有犯罪紀錄而在登記後犯以上之罪者有一千零三十九人。依所犯案類分析，以貪犯竊盜罪者最多，計三千二百四十一人，詐欺罪次之，計八百五十四人，贓物罪七百五十七人，犯妨害自由罪者四百六十七人，妨害風化罪二百五十八人，其犯罪趨勢仍在不斷增加之中，對社會治安及乘客安全構成重大威脅。如不予以防止，後果至為嚴重。為預防並遏止此種犯罪行為之發生，特增訂第三十七條之一，分列為五項，第一項規定：曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定而有

本項第一至三款情形之一者，不准辦營業小客車執業登記。第二項規定：營業小客車駕駛人在執業期中犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。第三項規定：營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑者，吊銷其執業登記證及駕駛執照。第四項規定：營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。俾對營業小客車駕駛人登記執業予以限制，以加強交通安全及行車秩序之維護。至警察機關辦理營業小客車駕駛人執業登記之詳細規定，則於第五項規定：授權交通部會同內政部定之，以利執行。此外，並修正第六十七條條文，以配合第三十七條之一吊銷營業小客車駕駛人駕駛執照之規定，予以考領之限制。

七、加重汽車駕駛人闖越平交道之處罰：近年來鐵路平交道事故不斷發生，尤以電化鐵路通車後，車行速度增加，一旦遭遇事故，乘客傷亡，財物損失，極為嚴重。為加強鐵路平交道之管理，除積極改善鐵路平交道之設施外，尤應對汽車駕駛人擅自闖越鐵路平交道之行爲，予以從嚴取締，爰特修正本條例第五十四條加重汽車駕駛人闖越鐵路平交道之處罰，將現行規定之罰鍰「五百元以上，一千元以下」提高為「一千元以上，二千元以下」；其吊扣駕駛執照之期限，原定為「一個月」者，修正為「三個月」，「三個月」者，修正為「六個月」。使汽車駕駛人知所警惕，而策鐵路與公路之行車安全。

八、加強汽車所有人、駕駛人違反本條例處罰之執行效力：現時汽車所有人、駕駛人違反道路交通管理，經依規定吊扣其汽車牌照或駕駛執照者，多不依規定期限繳送汽車牌照或駕駛執照，致本條例第六十五條第一項第二款、第三款加倍處分吊扣或吊銷之規定，形同具文。為維護交通秩序，確保行車安全，爰修正該第六十五條，於第一項第二款及第三款中分別規定，加倍處分吊扣後仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照，以加強處罰執行之效力。

九、減輕註銷汽車牌照後再行領領之

期限：現行第六十六條但書規定汽車牌照依第六十五條第一項第一款之規定由公路主管機關逕行註銷者，非滿一年不得再行請領，時間過長，易使因註銷牌照而停駛之車輛受損，且依第十二條第二項、第十七條第一項規定吊銷之牌照，因未予規定期限內繳還而註銷之情節並非嚴重，非滿一年不得再行請領，不免失之過苛，爰將本條但書「非滿一年不得再行請領」之期限，修正為「非滿六個月不得再行請領」以利執行。

十、修正道路交通事故裁決機構設置辦法及道路交通事故處理辦法之訂定機關：本條例關於法院受理有關交通事故之處理辦法，原規定由司法行政部定之。惟交通事故，應包括與刑事事件與刑事事件在內。交通與刑事事件之裁定及刑事案件之審判，係由法院交通法庭為之。交通刑事案件之偵查及執行，則由檢察官依有關法律之規定辦理。審檢分隸實施後，除交通與刑事事件之裁定及刑事案件之審判，應由法院監督外，其餘各項，均應由行政院監督。故道路交通事故處理辦法，自應由司法院會同行政院定之，爰將第八十九條予以修正。另為

配合司法行政部名稱之變更，併將第八條第三項原規定之道路交通事故裁決機構設置辦法，由內政部會同交通部、司法行政部定之，修正為由內政部會同交通部、法務部定之。

主席：審查報告完畢，請李委員肅武補充說明。

李委員肅武：（十一時三十六分）主席、各位同仁。此次行政院所提道路交通事故處理條例部分條文修正草案共修正十一條、增訂一條，共十二條。經本會等審查照案通過者計為第八條、第二十一條、第六十五條、第六十六條、第六十七條、第六十九條共六條，經審查修正者六條，為第十四條、第二十七條、第三十一條、第三十三條、第三十七條之一、第五十四條，其中四條多為罰鍰降低或吊扣照期限縮短問題，謹將第三十一條及第三十七條之一審查情形，簡單補充說明：本條例部分條文修正，主要有三點：一、卅一條戴安全帽問題，二、卅七條之一係加強管理營業小客車駕駛人以維持社會秩序及乘客安全，三、提高罰鍰以及加重處罰部分，以發揮嚇阻作用如廿一條。

執業登記證及駕駛執照處罰較為嚴重，在原則上除「宣告緩刑」可予免扣外，應增加「易科罰金者」，以期輕微之罪者，仍得執業。是將本條處罰範圍縮小，時間縮短，但對本條立法精神均表支持。

今天中央日報副刊有蕭冰先生整頓交通一文說得很對「維持交通秩序，靠駕駛人守規，靠嚴厲執法，還要靠重罰」。

主席：召集委員說明完畢，現在進行廣泛討論。

請王委員清波發言。

王委員清波：（十一時四十五分）主席、各位同仁。關於第三十一條規定騎機車不戴安全帽就要處罰的問題。

本席首先聲明：「騎機車鼓勵戴安全帽，但不贊成處罰不戴安全帽者」，其理由如下：

一、交通秩序混亂並非不戴安全帽所致：交通秩序之混亂是由於交通警察執行不力，道路交通設施不如理想所致（佔總機動車輛百分之五十五的機車，只有不到六分之一的路權），並非機車駕駛人不戴安全帽使然，請勿本末倒置。

（第三十一條在審查會中爭論激烈，分兩種意見，（1）部分委員認為機車駕駛人及附載人應戴安全帽，其目的在於保障國民生命安全，戴安全帽，縱有不便，亦應權衡利害輕重，但須採分期實施辦法，以期周妥。（2）部分委員認為機車駕駛人戴安全帽問題，因本省地區車禍頻傳，每至雨季，汗流浹背，至感不便，安全帽之質量均待改進，他如道路工程之改良及警力充實，都市大眾運輸系統建設問題，亦待加強，否則徒法不能自行，爰將本條例列為甲乙兩案，報請院會公決。該案看似很小，但牽涉太廣，據統計臺灣地區共有機車四百九十多萬輛，加附載坐人約八、九百萬人，差不多是臺灣人口的二分之一，政府施政第一要愛民，所以勸導要戴安全帽，第二要便民，因之並不強制。

（第三十七條之一第一項所訂各罪如「殺人」，有「故意」或「過失」之別，應以「故意殺人」為處罰之依據，「強盜」、「搶奪」在刑法上類似同一之罪者尚有「搶劫」應予併列。「恐嚇」一詞似嫌廣泛，應以「恐嚇取財」以為處罰之論斷。此外，各委員以為吊銷

四、不合「民之所好好之，民之所惡惡之」之政治原則：經本席一星期來之抽樣調查，現在只有十分之一的駕駛人戴安全帽，十分之九不戴安全帽，如制定罰則，必導致機車駕駛人四百萬餘人與附載人於四百萬餘人，且不合憲法保障人民之自由權利之精神，應非政治家所樂為。

五、四百餘萬機車使用人天天受刑戮之威脅，必導致厭惡警察，責罵政府：例如忘記攜帶安全帽，遺失安全帽，附載人臨時找不到安全帽等均在受罰之狀況，無法使人心服口服。

六、增加警察單位無限之負擔：此罰則頒佈後，如不執行則失去意義，顯示政府無能，如徹底執行，所有警力全部投諸罰單亦不足以應付（每天約有四萬人要受罰）。又安全帽失竊報案之查處等更是無可計量，警民之糾紛必將層出不窮。治安及交通大事，何其多，為什麼要在「戴安全帽」這一環節，自找麻煩？

七、苛罰猛於虎，不得為也：如每天以百分之一未戴安全帽計算，每天約有

具是為安全帽的製造工廠推銷生意。由於物資局現存的安全帽多達數百萬頂，因此物資局曾要求機車製造商購置安全帽隨同機車一齊出售，但是機車製造商却予一概拒絕，他們甚至願意每一頂帽子倒貼三十元給物資局而不接受此建議。現在政府以立法手段強制推銷安全帽，這是本末倒置的做法。每一個機車騎乘人，為了自己的生命安全，都應當戴安全帽，但是政府絕不可以處罰後來強制執行，否則必將遭致民怨，交通秩序可能將比現在更為紊亂。希望本案的修正能夠順應輿情，從善如流，應有合情、合理、合法的修正。謝謝各位。

主席：請洪委員玉欽發言。（不在場）洪委員不在場，請林委員聯輝發言。（不在場）林委員不在場，請洪委員昭男發言。

洪委員昭男：（十六時十二分）主席、各位同仁。騎乘機車是否應戴安全帽，這是一個十分矛盾的問題。在審查會中，本席曾主張騎乘機車應戴安全帽，但是並未主張對於不戴安全帽者處以罰鍰。隨後本席就立即受到許多選民的質問，詢以戴安全帽既然如此不方便，本席何

以要作此主張？本席所要聲明的是，本席在原則上雖作此主張，但是反對在本條例中加以處罰的規定，其理由本席分述如下：

（一）臺灣數百萬的機車騎士大部分都反對戴安全帽，如果在條文中再加上處罰的規定，反對之聲一定更為激烈。基於為政之道在於民之所好好之，民之所惡惡之，本席認為第卅一條應維持現行法的條文規定。猶如抽煙有礙人民身體健康，政府是否也應訂定法律條文，對於抽煙者予以強制處罰呢？這是不當的做法，必將遭致人民反對。現在人民既然有此強烈的意願，認為不應強制執行戴安全帽的規定，政府就應接受多數人民的意願。

（二）第卅一條的甲案，欲增訂第卅一條之一，規定由交通部會同內政部、法務部擬訂分期實施辦法，報請行政院核定。本席認為此種立法技術有欠高明。分期實施，就是先經宣導、教育再強制實施，但是政府由開始宣導至今，至少已有五年了，有的人固然接受勸導戴上了安全帽，但是許多人還是不戴，因此此種規定並無多大的意義。

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

五七

立法院公報 第七十卷 第五十五期 院會紀錄

五八

應及駕駛執照，以補刑法政策之不足，此規定可以警惕司機，加強刑事上的制裁效果，達到預防的目的，這是很好的條文。審查會根據列席政府首長的說明，將資格審查的觀察期間由三年縮短為二年，對於犯了不可原諒過錯之人，將予以嚴厲的處罰，本席認為第卅七條之一的規定已修正得很圓滿了，本案可算是各種交通處罰條例中最完美的一個，而且審查會也開了風氣之先，將現在社會最敏感的問題之一，即安全帽的問題未作決定，而將審查會同仁見仁見智的不同意見，擬成甲、乙二案，報請院會公決，因此院會所要決定的問題就是應維持現行條文或是再增加一條規定。甲案是對不戴安全帽者予以處罰的規定，並決定擬訂分期實施辦法。相信絕大多數增額選出的立委都不敢主張強制執行騎機車戴安全帽的規定，因為這是故事體大，非常嚴重的一件事，牽涉到許多方面。若為維護個人的安全，應考慮的因素很多，例如冬天出門不多穿衣服，將會感冒生病，政府是否也應以法律規定冬天出門不多穿衣服的人要處罰呢？又如自殺行為，若照強制人民戴

安全帽的理由來看，此種危害人民生命安全的行為，豈不是也應以法律來強制執行嗎？但是事實上，刑法對於自殺行為並不處罰，因為政府雖然愛護百姓，對於要自殺者，也無可奈何。因此由安全的觀點來看，由於關乎個人安全的因素不勝枚舉，只要是不妨害他人的安全，只是個人的安全問題，法律不宜強制規定。

再由立法政策來看，如果法律已有規定應戴安全帽，却又說要擬訂分期實施辦法，這種立法技術就不妥當，因為法律的制定如果備而不用，就有損法律的權威，不如乾脆不予規定。如果因為人民反對，就不敢執行法律的規定，人民就將永遠反對下去。因此如果政府決心執行，就應立法；若還不準備立即採取處罰的強制手段，現在就不宜作此規定。

又由於本法關於違規行為的裁決，處罰機關是警察機關，而內政部目前正在草擬社會安全保護法，這是根據大法官會議解釋連署罰法的規定有違憲之處而擬訂的一個「亡羊補牢」的法案，欲將所有審判與處罰程序都歸於法院負責，一旦

（三）憲法第二十二條規定：「凡人民之其他自由及權利，不妨礙社會秩序，公共利益者，均受憲法之保障。」一個人不戴安全帽，並不妨礙公共秩序或他人的利益，因此政府應給予自由選擇的權利。政府修正此條的用意固然很好，但是執行起來却非常困難，因此本席認為第卅一條應維持現行法的規定。至於戴安全帽的問題，應由行政機關另行研擬辦法。

主席：請蘇委員秋鎮發言。

蘇委員秋鎮：（十六時十九分）主席、各位同仁。道路交通管理處罰條例是由交通、內政與司法三委員會聯席審議的，此次審查修正案有以下三個重點：

（一）頭前溪大車禍發生以後，如何建立平交道的權威，這是衆所矚目的一个问题，審查會已將原草案第五十四條加以修正後達於完美的程度，平交道的權威應可建立起來了。

（二）欲對計程車司機的消極資格加以管制，使計程車司機在登記之前，就對其資格有所限制。至於執業中的計程車司機，若犯了竊盜、詐欺、妨害自由等罪之一，就要加以處罰，即吊銷其執業登記

社會安全保護法修正通過，道路交通管理處罰條例的裁決處罰機關也要由警察機關修正為法院，因此本條例必將於近年內再送本院修正，如果現在安全帽的問題還不擬強制執行，則何妨待將來配合社會安全保護法的規定修正本條例時再加以修正呢？交通單位可以在此期間儘量教導，提高人民的教育水準與對交通安全常識的認識，更重要的是道路設施也應配合，政府對於同負納稅義務的四百萬名機車騎士，為了他們的生命安全，應為他們設置機車專用道。以高雄市中正路至加工出口區一段路而言，在高速公路旁邊都設有機車專用道，因此未曾發生過機車車禍，可見機車肇事並不能完全歸咎於機車駕駛人，政府不應只苛求百姓而不反躬自省。基於以上種種原因，本席主張第卅一條應維持現行法條文，不宜再增訂第卅一條之一，也就是應採乙案的規定。人民絕對不會歡迎政府對安全帽的強制措施，因此政府的措施應秉持「民之所好好之；民之所惡惡之。」的原則去做。敬請院會公決。

主席：請黃委員河清發言。

黃委員河清：（十六時三十分）主席、各

三、曾經報部核准事項。
第十一條 本署辦事細則，由署擬訂，報請財政部核定之。

第十二條 本條例自公布日施行。

主席：請開院會，對本案有無文字修正？請吳委員延環發言。

吳委員延環：（十時廿七分）主席、各位同仁。本席對於本案，有下列文字修正：

（一）第二條第一款「……業務之監督……」，「之」字刪除。
（二）第二條第三款「……財務效能與……」，「與」字改為「及」字。

主席：吳委員延環對本案提出下列文字修正：

（一）第二條第一款「……業務之監督……」，「之」字刪除。請開院會，有無異議？（無）無異議，照刪。
（二）第二條第三款「……財務效能與……」，「與」字改為「及」字。請開院會，有無異議？（無）無異議，照改。

請開院會，有無其他文字修正？（無）沒有其他文字修正。
本案決議：「財政部國庫署組織法名稱修正為財政部國庫署組織條例，並將條文修正通過。」請開院會，有無異議

？（無）無異議，通過。
現在進行討論事項第二案。

二、本院交通、內政、司法三委員會報告審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。

主席：本案經提上大會討論未畢，第二十一條以下條文，於本次會議提出繼續討論。

請開院會，對第二十一條那位還有意見？

請蘇委員秋鎮發言。

蘇委員秋鎮：（十時卅分）主席、各位同仁。對於第二十一條，本院同仁已發表了許多意見。本席是聯席審查會的一員，當然支持審查會的意見，但是上次聽了各位發言同仁的意見以後，認為第二款至第五款的文字規定，有商榷的必要。法律文字應求明確化、大衆化、與簡略化，使人民易於瞭解，執法人便於執行。如果法律規定得太過細瑣，而大家的記憶力又是有限的，將來不僅人民違背，警察機關執法也有困難。至於本案

第卅三條的規定則很簡略概要，以「不遵管制」四字就概括一切，本席認為此種立法模式較好，因此第二十一條第二款至第五款是否可濃縮為一句規定：「領有駕駛執照而駕駛不同車輛者。」請各位考慮。

主席：請吳委員其炯發言。

吳委員其炯：（十時四十分）主席、各位同仁。上次會議本席聽到許多同仁對第二十一條發表的意見，本席希望院會同仁對本條的規定慎重考慮，切勿輕率。更張，因為這是一條直接關乎交通安全的條文。此條文在當年是出於許多專家訂出來的條文，自從本條例立法以來，已行之多年。本條將罰鍰由原來的五百元至一千元提高為一千元至二千元，即新整幣三千元至六千元。因為近來在高速公路上或一般道路常有連環車禍的發生，死傷者甚衆，追究其原因，就是在於未注意本條的規定。以往聯合國的國際勞工局爲了訓練各國有關汽車結構的高級技術人員，曾於民國五十年至六十年在板橋設置訓練班，該班陳設了一套解剖開的機器，使受訓者有深刻的瞭解。第二十一條就是許多專家們訂出來的條文。

一、維持現行法第三十一條條文：

「機器腳踏車附載人員、物品未依規定者，處駕駛人五十元以上、一百元以下罰鍰。」

二、增訂第三十一條之一：

「機器腳踏車駕駛人或附載座人未戴安全帽者，處駕駛人一百元以上，二百元以下罰鍰。」

前項規定，由交通部會同內政部、法務部擬訂分期實施辦法，報請行政院核定。」

乙案：維持現行法第卅一條條文：

「機器腳踏車附載人員、物品未依規定者，處駕駛人五十元以上、一百元以下罰鍰。」

主席：請吳委員延環發言。

吳委員延環：（十時五十六分）主席、各位同仁。本條問題最多，林委員說大家正在研究修正意見，本席建議本條在程序上先暫行保留，等其他條文討論完畢後，再回頭討論。

主席：吳委員建議本條暫行保留，請開院會有無異議？（無）無異議，本條暫行保留。

宣讀第三十三條。

及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。營業小客車駕駛人不依規定辦理執業登記者，吊銷其駕駛執照。

營業小客車駕駛人執業登記辦法，由交通部會同內政部定之。

主席：本條有幾位同仁登記發言，現在請沈委員世雄發言。（不在場），沈委員不在場。

請張委員銘銘發言。

張委員銘銘：（十時五十九分）主席、各位同仁。本席是因為有一名法律系學生對本條向本席建議一個觀念問題，特提出作一報告。第三十七條之一第一項規定：「一曾犯故意殺人、搶劫、強盜、妨害風化、恐嚇取財或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛執照。」

該學生說：搶、搶奪、強盜三者罪實一。搶劫是審查會增加的，在法律

觀念上，搶劫、搶奪、強盜是同一個意義，搶劫是陸海空軍刑法中所規定，結夥三人以上謂之搶劫，其本質就是強盜，所以三者並列，在法律觀念上是重複了。本席認為審查會加入搶劫是一種剩餘的行為。該名學生的意見也頗有道理，他認為「搶劫」兩字應予刪除。陸海空軍刑法中是刑法的特別法，其所規定之搶劫本質就是強盜，就是使人喪失自由意志不能抗拒而喪失財物之情況，三人結夥謂之搶劫，是加重處罰的條件，所以本席建議刪除「搶劫」，而維持行政院的原案。

其次，本條第三項：「營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一……」對於贓物犯，本席有一點意見：現在法院辦案有兩種案子最難辦，一為傷害罪，另外一個就是贓物犯，本席在十五年律師生涯中，感到法院對贓物犯的判決非常不公平，贓物犯本身不是動性的，所以本席認為贓物犯是否要列在其中值得斟酌，因其本身犯罪並不是很重大，請各位同仁多多指教。

主席：請蘇委員秋銀發言。

立法院公報 第七十卷 第五十六期 院會紀錄

蘇委員秋銀：（十一時三十分）主席、各位

同仁。張委員提出關於搶劫、搶奪、強盜三名詞在法理觀念上是否重複的問題，審查會討論時也為此爭執很久，並與內政部、法務部的代表幾度對酌煞費苦心，如果將罪名一一列舉，條文太長了，只有用很簡略的文字將那一條項的犯罪行為列出來。第一、在第一項中有重罪行為者，我們要一個觀察期間，不要讓他馬上領到執照，原草案定為三年，現在縮減為二年。對有重罪紀錄，有犯罪傾向者，大家觀察一段時間以謀社會的安寧無可厚非，所以審查會斟酌結果，定為二年，大家沒有異議。罪名方面，大家覺得殺人範圍太廣，有過失殺人於死的，應列入其內，所以特標明故意殺人字樣。其次，關於搶劫財物方面的罪刑，如果只寫強盜，也恐引起爭議，發生解釋上的麻煩。刑法上搶奪、強盜是兩個罪名，同樣是強制財產上的犯罪，搶奪是用強迫的手段，讓人不能抗拒，所以在名稱上要列出來，否則將來解釋會發生問題。陸、海、空軍刑法對「搶劫」處罰最重，唯一死罪，不列在內是很大的缺漏，所以審查會就把搶奪、

搶劫、強盜都列出來了。大家認為這樣比較周延。因為執行法律的交通警察，對法律名詞不一定能這樣清楚明瞭，所以我們在文字上標明得愈清楚愈好。

其次，關於贓物犯，凡收贓、賣贓，互賣贓物都叫贓物犯，要詳列非常困難，大家費了相當腦筋沒有辦法把更清楚的條文列出來，所以概括的用贓物兩字。妨害自由也是一樣，都是範圍很廣，可輕可重，重者固應予以處罰，輕者只需予以勸導、警告。故條文中也有宣告緩刑或易科罰金的舉措，令非輕者不必吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。贓物與竊盜在刑法學上兩者是一起的，沒有錯置的處所，竊盜犯也就不會那樣猖獗，外國的學說認為贓物犯為竊盜的圍牆，兩者是分不開的，甚而贓物比竊盜還嚴重，從刑法的觀念上，要對付竊盜，不如釜底抽薪的對付贓物犯。所以本條把贓物列在其中，並沒有錯，在刑事政策上是非常正確的。審查時為本條文爭執時間非常久，費盡了腦筋，才作了決定，本席認為張委員所提的很有見解，但這見解在審查會也都討論過了，希望大家能支持審查會意見，順利予以通

九

立法院公報 第七十卷 第五十六期 院會紀錄

過。

主席：請張委員榮顯發言。

張委員榮顯：（十一時十四分）主席、各位同仁。第三十七條之一條文，能於此時提出，本席認為十分恰當。對社會治安也有相當的保障。在條文中，故意殺人、搶劫、搶奪、強盜當然都是嚴重的罪刑，但有一點，本席想提出來就教於各位：妨害風化的案件有輕有重，重的不可原諒，輕的譬如今天有人經營一個冰果店，店中有小姐陪座，警察查到後也可依妨害風化案移送法院，通常判刑四個月到六個月，兩年內無法再經營冰果店，他如果出獄後想當計程車司機，也因這條文而失去了資格。所以本席認為此處是否有值得斟酌的地方？張委員德銘說到贓物的問題，本席倒認為條文訂得很對，因為條文中註明了「營業小客車駕駛人在執業期中，犯以下各罪」，當然應該處以刑責，在執行工作期間發生這問題是不可原諒的事。所以本席認為不宜刪除「贓物」兩字，對於妨害風化罪，是否定一個期限，處刑六個月以上者才不准辦理營業小客車駕駛人執業登記，以補救輕罪者可以辦理執業登記

主席：請林委員煒輝發言。

林委員煒輝：（十一時十七分）主席、各位同仁。關於第三十七條之一與剛才保留的第三十一條是審查時討論最多的條文，第三十七條之一審查會討論對各方面意見都斟酌了，張委員榮顯的意見在條文中已經包括了，有部分的限制。當時大家也爭得很厲害，本條是大家協調的結果，張委員榮顯因為未參與審查，所以不明白當時大家協調的情形。

關於搶劫，張委員德銘提到搶劫是否應與強盜給予同樣的罪責，在法理上是同一個罪責，但罪名不一樣，執行職務的是交通警察，受罰處的是老百姓，罪責與罪名有時往往分不清，有時罪責相同，罪名不一樣，有的人就說可以免除，就會發生爭執，搶劫與強盜在罪責上雖然一樣，但罪名不一樣，同時，強盜是在普通刑法規定，搶劫在陸、海、空軍刑法規定，為現在適用上有所爭執，還是同時列上比較妥當，以免發生不必要的困難。至於贓物罪與竊盜是完全不同的兩回事，一種是攻擊性的，一種是靜態性的，但贓物與竊盜在法院審理時

一〇

往往很難予以認定，往往竊盜人辨解為贓物罪，明明是他偷的，却辯解為向人買來或別人送的，為了釜底抽薪，把贓物罪也列入，但因贓及贓物罪有較輕者，所以我們加一「易科罰金」的規定，即贓物罪可以「易科罰金」，則可以除外，如果把惡性很大的贓物罪予以除外是不大合理的，以上說明，請大家指教，也請支持照審查案予以通過。

主席：請沈委員世雄發言。

沈委員世雄：（十一時二十二分）主席、各位同仁。關於第三十七條之一第一項有關犯重大刑案者不准辦理營業小客車駕駛人執業登記，在所列舉的重大刑罪中妨害風化也是一項，本條文主要在防止犯罪，而且本條所顧慮的就是妨害風化，即強姦罪。依據刑法的規定，強姦罪是告訴乃論罪，依本席所了解的，很多強姦罪最後在第一審判決前是和解的，但有的人對強姦是一種習慣性犯罪，但因每次和解，每次都不構成犯罪，我認為這是非常遺憾的一件事。本席過去當縣議員，聽說過很多做過類似案的伴人，他輪暴、強姦、強姦統統有，但是他還是在做計程車司機，他以此這個罪

名移送法院，總是在第一審判決之前和解，基於本身的利益，十萬、二十萬他都願意，而本條文對有這種犯罪習慣的人反而沒有處罰的規定，所以我認為這是不合理的，但只要有案子，應該視為品性不良的人，不允許他當計程車司機，這一點非常重要。如果強調一定要會判處有期徒刑的話，則今後婦女不敢坐計程車的現象還是存在，社會的安全却受到很大威脅。因此，本席想趁修正此一法案之際，對於有犯強暴罪的人，即使私下和解也不准其駕駛計程車，這是本席特別主張的一點。當然，有委員認為法院既無判決如何確定其不良行為，但是對於強暴案大都是警察破獲，在警察局、地檢處都有記錄，我們可依此記錄加以查明，本席的建議是否有當，尚請院會同仁慎重考慮。

主席：請許委員哲男發言。

許委員哲男：（十一時二十八分）主席、各位同仁。第三十七條之一在審查會時本席即認為有違刑事政策，不宜規定，應由交通、內政機關另訂管理辦法，但是今天大部分同仁主張在本法中加以規定。

立法院公報 第七十卷 第五十六期 院會紀錄

定。本席認為法律制定應該公平，法律之前人人平等，所以本條規定會犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害風化、恐嚇取財或擄人勒贖等罪不准其駕駛計程車是不合理的，而貪污、瀆職，其罪比較人、妨害風化更嚴重，也應加以限制，刑法所規定之罪都應列入以表示公平，本席建議第一項可修正為：「曾犯刑法規定之罪經判決確定……」。其次，本席認為最近幾年計程車駕駛人妨害風化的情形很嚴重，且在十幾年前，本席於某夜校任職就曾發生女生被計程車司機強暴的事，所以剛才沈委員主張有妨害風化前科的要永久禁止其開小客車。本席十分贊成。以上意見，敬請指教，謝謝各位。

主席：請張委員德銘發言。

張委員德銘：（十一時三十二分）主席、各位同仁。依據剛才沈委員、蘇委員的解釋，認為搶劫、強盜、搶奪之事，是罪質一樣，罪名不一樣，但是本席認為若要以罪名來決定取捨的話，應該在搶劫上面加上一「結夥」兩個字。搶奪係一人做案，而搶劫係三人以上做案，結夥才屬搶劫罪。至於蘇委員剛才說加上贓

物一項是為釜底抽薪之計，但今天我們立的法不是犯罪防衛法，而是對某一種犯罪的人就業權的限制，此舉已經違反憲法的精神；可是我們制定本條的目的是有事實的需要，因為這幾年來曾犯這些罪的人駕駛營業小客車是有其危險性，所以才特別立法；因此，本席並不堅持己意，本條可以照審查會通過。不過，法律在任何角度都可言之成理，應該採用對我們最有用的。所以剛才許委員說妨害風化計程車司機應永久不准其駕駛計程車，但女計程車司機若被男性乘客強暴，請問是否可訂一個法規定有強暴前科的乘客永久不准其乘計程車？因此，本席認為法律有其極限。以上本席是把觀念講出來。不過，本條第一項在「搶劫」上面最好加上「結夥」兩個字，不加本席也不堅持，加與不加對法律本身並無影響，只是讓人對定法的人不知其如此用字是否有其他問題存在罷了。

主席：請許委員哲男發言。

許委員哲男：（十一時三十五分）主席、各位同仁。既然各位同仁都贊成這一條本席也不堅持；唯對妨害風化一項，本

立法院公報 第七十卷 第五十六期 院會紀錄

席主張要另列一款規定，妨害風化不僅是對婦女而言是個重要問題，影響所及，對善良計程車司機的名節、生活也有影響，所以妨害風化其罪行判決確定者，本席主張要永久剝奪其營業權利。以上意見，敬請指教。

主席：請蘇委員秋鎮發言。

蘇委員秋鎮：（十一時三十七分）主席、各位同仁。本條在審查會討論了很久，尤其是關於妨害風化的問題，沈委員的意思是凡有妨害風化紀錄者一律予以限制，但是紀錄並未經過正式的判決確定，且被紀錄者可以矢口否認，也令執行機關莫可奈何，因此，沈委員的建議倒成一個問題。同時，強姦的構成要件是使對方不能抵抗而予以姦淫，但能抗拒而不抗拒則不能謂之強姦。因此，若依沈委員的意見，能增行政機關的困擾。我們當然希望本法對有情狂的人有所限制，可是我們是個法治國家，並不能有非法的要求，本席希望沈委員不要堅持。至於許委員建議對犯刑法規定之罪者都要一律加以限制，本席認為若將本法弄的太廣泛，影響太大，因為政府三十多年並未辦過大赦；犯罪紀錄並未註銷

，目前是刑事前科業務上很困擾的事，所以我們把犯罪前科的範圍盡量縮小，只把對旅客有攻擊性的加以列出，其他範圍不予涉及，請許委員不要堅持。審查會對此考慮了很久，最後經過主管官員、學者、專家及審查會同仁的努力，才做此最後決定。本條請照審查會條文通過。

主席：請許委員哲男發言。

許委員哲男：（十一時四十二分）主席、各位同仁。本條係新增訂的條文，關係重大，本席特別進一步建議本條增加一款，內容為：「曾犯強姦罪經判決確定者，不准辦理營業小客車駕駛人職業登記。」即對強姦罪確定者另外規定。

主席：請周委員樹聲發言。

周委員樹聲：（十一時四十四分）主席、各位同仁。關於計程車司機強姦女乘客一事，深為社會所詬病。此比普通強姦還要可惡。計程車司機將乘客載至荒郊野地予以強姦，而許多乘客為顧及顏面往往不願意報案，但我們也能任這些惡司機逍遙法外？本席主張應加重其徒刑並嚴格限制不准其再為營業小客車駕駛

二二

人。
鄭委員余鎮：（十一時四十五分）主席、各位同仁。第三十七條之一所規定犯罪行為的內容，對維護公共秩序安全有震撼的作用。但是這些罪行的內容有死刑、無期徒刑、有期徒刑及拘役、罰金、告訴乃論和公訴等，故在內容方面非常駭異，而立法原則是要明確，所以本席認為若第三十七條之一要通過，必須要有授權的規定。因為我們立法之後，其罪刑的寬嚴是由誰審定？由誰決定可吊銷其駕駛執照或職業登記？因此，本條要當然通過，應有授權的規定。本席建議在本條增列最後一項：「營業小客車駕駛人職業登記辦法及駕駛人所犯罪行之確切範圍由交通部會同內政部定之。」本席的意思，在立法之後，對於罪行的認定一定要有一個範圍，否則，本條在此討論半天都無結論。因此，我們可以授權交通部擬定辦法辦理。否則，像妨害風化、拘役、罰金、有的判刑二個月，有的三個月，案情非常複雜，若遽然吊銷其駕駛執照未免過於嚴苛。同時，有很多案件有的是公訴，有的是告訴乃論，而告訴乃論的罪行妨害公共

秩序安全，因此，我們要細談這些法則、法理的話，不如在本條內做一授權規定，使本條有一伸縮的餘地，否則，將來在罪行認定上一定有許多困擾。以上是本席看法，謝謝各位。

主席：請林委員通宏發言。

林委員通宏：（十一時五十分）主席、各位同仁。剛才聽了許多同仁的高見，有的委員主張將刑法所規定的罪犯全部規定在本法裏面，有的主張將妨害風化另列條款規定，本席認為都無必要。幾年前，本席有次搭乘最後一班火車到臺北時，已近午夜十二點，本席原擬搭計程車到旅館休息，一輛計程車駛近不願搭載，另一輛又見本席是男性，也不願意，可見對計程車司機是應嚴加管理。第三十七條之一最主要的目的是保障婦女的安全，如果妨害風化不列進去勢必危害社會安全，但也無另訂一款的必要。至於將本條的範圍擴大，所有刑法罪犯都不能開營業小客車，未免限制過嚴，且也違背憲法第十五條的規定，剝奪了人民工作的權利。唯張委員認為搶劫一定是結夥搶劫，一個人犯案是搶奪，此在陸、海、空軍刑法第八十四條有明文規定，

立法院公報 第七十卷 第五十六期 院會紀錄

如果本法有瑕疵的話，在搶劫的用字上應加以斟酌，本席同意張委員的意見，應加上「結夥」兩字。至於妨害風化罪的問題，妨害風化並不是全部是告訴乃論，只有二百二十一條到二百三十條是告訴乃論，其他到二百卅五條是非告訴乃論。所以，本席之意，這一條可以依照審查會修正條文通過。謝謝各位。

主席：請沈委員世雄發言。

沈委員世雄：（十一時五十三分）主席、各位同仁。依本席之見，我們既然要制定本條，就要能有效的遏止犯罪。本席曾再三強調，今天有許多婦女，都不敢輕易搭乘計程車，無可否認的，計程車司機中確實有隱藏色情狂分子，這既是個事實，我們立法機關就有責任解決此一問題，我們既然承認此一事實的存在，立法機關為何不立法加以懲治？本席基於此一觀念，特提出這個問題向諸位請教。如果各位反對，本席並不堅持。不過，我們是否趁此一機會對有妨害風化的人加以制裁，因為刑法第二百二十一條至第二百卅條的規定，所有妨害風化都屬告訴乃論罪，因此，本席認為所有營業小客車駕駛人若有妨害風化前科，即

一三

使在判決之前自行和解者，監理所亦可依據警察局或地檢處的紀錄資料不准其當計程車司機。也許有同仁認為既然無判例如何可確定其犯罪？但此一漏洞正是使為非作歹的人有恃無恐，為杜絕此一漏洞，我們應做一徹底的檢討。以上是本席看法，至於是否採納，由院會決定。謝謝各位。

主席：請張委員德銘發言。

張委員德銘：（十一時五十七分）主席、各位同仁。剛才本席曾說明，法律制定的本身有其極限。本來，此一增訂的條文就有問題，本條的增訂是不得已而為之的，它的前提違背憲法，因此應予以限制。所以沈委員的建議對妨害風化的範圍加以擴大，本席認為無此必要。因為妨害風化罪，大部分同仁秉持的是男性本位主義的觀念，可是通姦罪男、女皆妨害風化，如此女性妨害風化可當計程車司機嗎？女性妨害風化申請執照有道理嗎？固然，有人就心女兒被強姦，難道不會有人也就他的兒子也會被強姦？本席如此的說明是表示法律本身的有限性。其次，本條的限制，應該以法律來制定，因此，也不能授權交通部訂定

立法院公報 第七十卷 第五十六期

院會紀錄

一四

辦法，本條要完全周延是不可能的，本席既不堅持，希望各位同仁也不要堅持，現在已經十一點五十九分，希望在早上能通過這一條。謝謝各位。

主席：第三十七條之一照審議會條文通過，請問院會有無異議？（無）無異議，通過。

現在休息，下午三點半繼續開會。

休息（十二時）

繼續開會（十五時三十分）

主席：現在繼續開會。繼續討論道路交通管理處罰條例部分條文修正草案審查修正案。

宣讀第五十四條

第五十四條 汽車駕駛人駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處一千元以上、二千元以下罰鍰：

- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。
- 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道設有警告標誌或軌跡路面，不依規定暫停，逕行通過者。
- 三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車

、臨時停車或停車者。

前項第一款情形，並吊扣其駕駛執照三個月，第二款或第三款情形，並吊扣其駕駛執照一個月。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。

主席：請問院會，對第五十四條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第六十五條

第六十五條 汽車所有人、駕駛人違反道路交通管理，經主管機關裁決後逾十日，未向管轄地方法院聲明異議，而又不依裁決繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照者，依左列規定處理之：

- 一、原處分吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關逕行註銷。
- 二、原處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，按其吊扣期間加倍處分，仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。
- 三、罰鍰不繳納者，按其罰鍰數額易處吊扣汽車牌照或駕駛執照一個月至三個月；不依限期內繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。

前項第三款之汽車所有人、駕駛人如無汽車牌照或駕駛執照可賣易處吊扣時，得就原處分之罰鍰加倍處罰，逾十日後仍不繳納者，移送法院強制執行。

主席：第六十五條登記發售委員有沈委員世雄，請沈委員世雄發言。（不在場）沈委員不在場。請問院會，對第六十五條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第六十六條

第六十六條 汽車牌照經吊銷或註銷者，非經公路主管機關檢驗合格，不得再行領領。但依前條第一項第一款之規定註銷者，非滿六個月不得再行領領。

主席：請問院會，對第六十六條有無異議？（無）無異議，通過。

宣讀第六十七條

第六十七條 汽車駕駛人曾依第三十七條之一第二項、第五十四條第二項、第六十一條第一項第一款、第二款、第六十二條第二項之規定吊銷駕駛執照者，不得考領駕駛執照。

汽車駕駛人曾依第二十七條第二項、第三十五條第一項、第三十七條

特向行政院提出緊急質詢。

十三、本院許委員榮淑，為保障選舉公平公正公開，敬向行政院質詢。

十四、本院黃余委員慈駕，為建議政府組織專案小組，調查國民教育之缺失，澈底改善，做好國民教育工作，向行政院質詢。

十五、本院黃余委員慈駕，為火車時常誤點誤人又誤事，服務品質差，旅客吃悶虧，大家表不滿，希望鐵路局澈底改善缺失，對誤點致人誤事，應自動訂定合理之賠償辦法，挽回信譽，期能轉虧為盈，向行政院質詢。

十六、本院委員郭榮宗等三十三人，為政府於民國六十六年停止受理大客車出租業設行增車事，特向行政院提出質詢。

十七、行政院函，為貴院函送第六十七會期第十七次院會對本年三月八日新竹頭前溪平交道自強號火車車禍案之決議，已轉由交通部及臺灣省政府辦理，茲將辦理情形，復請查照案。

主席：請問院會，對報告事項第二案及第三案程序委員會處理意見有無異議？（無）無異議，均照程序委員會意見辦理。現有未及列入議程之報告事項：

十八、本院委員張榮顯等三十三人，就有關「呆帳」一所在各種問題及疑點，特向行政院再提出緊急質詢。

十九、本院李委員明相，為各地農會派系紛爭，影響農會改選，農會選舉法，應修改比照縣市鄉鎮長任期制，以資平抑地方派系，向行政院提出質詢。

（以上第四案至第十案及第十二案至第十九案全文，均見本期質詢及答復。）

主席：現在進行討論事項。

討論事項

一、本院交通、內政、司法三委員會報告審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。

主席：本案經提上次會議討論決議：俟下次會議進行三讀。爰於本次會議提出三讀。

現在進行三讀，宣讀。

修正道路交通管理處罰條例第八條、第二十一條、第二

十七條、第三十一條、第三十三條、第五十四條、第六十五條至第六十七條及第八十九條；並增訂第三十七條之一條文案

（三讀）

第八條 車輛所有人、駕駛人、行人違反道路交通管理之處罰，由左列機關為之：

一、違反第十二條至第三十三條之規定者，由公路主管機關處罰。

二、違反第三十四條至第六十三條、第六十九條至第八十四條之規定者，由警察機關處罰。

前項第二款第三十四條至第六十三條規定由警察機關處罰之案件，其有關吊扣或吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關委託警察機關辦理，並將辦理情形通知公路主管機關登記。

第一項之機關，得聯合設立交通事件裁決機構，其設置辦法由內政部會同交通部、法務部定之。

第二十一條 汽車駕駛人有左列情形之一者，處一千元以上、二千元以下罰鍰，並禁止其駕駛，扣留其車輛牌照：

一、未領有駕駛執照駕車者。

二、持機器腳踏車駕駛執照，駕駛聯結車、大客車、大貨車或小型車者。

三、持小型車駕駛執照，駕駛聯結車、大客車或大貨車者。

四、持大貨車駕駛執照，駕駛大客車、聯結車或持大客車駕駛執照駕駛聯結車者。

五、持聯結車、大客車、大貨車或小型車駕駛執照，駕駛機器腳踏車，或持輕型機器腳踏車駕駛執照，駕駛重型機器腳踏車者。

六、使用偽造、變造或廢領之駕駛執照駕車者。

七、使用逾期或註銷之駕駛執照駕車者。

八、駕駛執照吊扣期間駕車者。

九、持學習駕駛證無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，而在駕駛學習場外學習駕車者。

立法院公報 第七十卷 第五十七期

院會紀錄

十、持學習駕駛證在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車者。

十一、未領有駕駛執照而指導他人學習駕車者。

前項第六款、第七款之駕駛執照，均應扣繳之。

第二十七條 汽車行駛於應繳費之公路、橋樑、隧道、輪渡或於收費停車處所停車，不依規定繳費者，處汽車所有人二百元以上、四百元以下罰鍰，並追繳欠費。

汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致收費人員死亡者，並吊銷其駕駛執照。

第三十一條 機器腳踏車附載人員、物品未依規定者，處駕駛人五十元以上、一百元以下罰鍰。

交通部應宣導機器腳踏車駕駛人及附載座人戴安全帽，其辦法由交通部定之。

第三十三條 汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人五百元以上、一千元

以下罰鍰，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致人死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。

第三十七條之一 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害風化、恐嚇取財或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記：

一、受有期徒刑之執行完畢，受無期徒刑或有期徒刑一部之執行經赦免後未滿二年者。

二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅後，未滿二年者。

三、受刑人在假釋中者。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

營業小客車駕駛人在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。

七

抄 本

發文方式：電子交換（第一類，不加密）

檔 號：

保存年限：

司法院秘書長 函

地址：10048台北市重慶南路1段124號
承辦人：涂人蓉
電話：(02)2361-8577轉196

受文者：內政部警政署

發文日期：中華民國106年5月8日

發文字號：秘台大二字第1060012558號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

裝 主旨：本院大法官為審理會台字第9876號李耀華等聲請解釋案，請
於函到5日內，就說明二所列事項，提供相關資料惠復，俾
供審理之參考，請查照。

說明：

一、依司法院大法官審理案件法第13條第1項規定辦理。

二、請提供下列統計資料：

訂 (一)94年至105年間，計程車駕駛人在執業期中，因道路交通
管理處罰條例第37條第3項（下稱系爭規定），而被廢止
執業登記之人數，即曾犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或
刑法第230條至第236條各罪之一，並經法院判決有期徒刑
以上之刑確定因而被廢止執業登記之人數。請依各罪名及
線 年度統計之。

(二)前開期間中，因系爭規定而被廢止執業登記之計程車駕駛，
其係利用駕駛計程車為犯罪者之人數。請依各罪名及年度
統計之。

正本：內政部警政署

副本：

電子交換：內政部警政署

內政部警政署 函

地址：10058臺北市中正區忠孝東路1段7號
聯絡人：專員林鈺哲
聯絡電話：自動02-23578544；警用722-6528
傳真電話：02-23219861
電子信箱：sun123@npa.gov.tw

受文者：司法院秘書長

發文日期：中華民國106年5月24日
發文字號：警署交字第1060096414號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

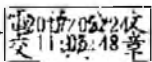
附件：如主旨(500000000FUX00000_106D020950_106D2010340-01.xlsx)

主旨：檢送受(處)理計程車駕駛「違反道路交通管理處罰條例第
37條第3項」廢止執業登記人數統計資料1份，請查照。

說明：復貴秘書長106年5月8日秘台大二字第1060012558號函。

正本：司法院秘書長

副本：本署交通組



受(處)理計程車駕駛「違反道路交通管理處罰條例第37條第3項」廢止執業登記人數統計表

製表日期：105年5月22日

類型 年度	竊盜罪	詐欺罪	贓物罪	妨害自由罪	妨害風化罪 (刑法第230條至第236條)	合計	備考
94年度	10	4	1	2	17	34	
95年度	5	7	0	4	6	22	
96年度	16	53	2	9	34	114	
97年度	28	70	4	19	39	160	
98年度	8	28	1	6	38	81	
99年度	12	38	3	6	33	92	
100年度	6	34	1	6	38	85	
101年度	13	18	1	12	34	78	
102年度	7	14	3	6	24	54	
103年度	10	9	2	8	20	49	
104年度	6	13	2	9	16	46	
105年度	6	12	1	4	7	30	
合計	127	300	21	91	306	845	

抄 本

發文方式：電子交換（第一類，不加密）

檔 號：

保存年限：

司法院秘書長 函

地址：10048台北市重慶南路1段124號
承辦人：涂人蓉
電話：(02)2361-8577轉196

受文者：法務部

發文日期：中華民國106年5月15日

發文字號：秘台大二字第1060013225號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

裝 主旨：本院大法官為審理會台字第9876號李耀華等聲請解釋案，請
於函到7日內，儘速就說明二所列事項，提供相關資料惠復，
俾供審理之參考，請查照。

說明：

一、依司法院大法官審理案件法第13條第1項規定辦理。

二、請提供下列統計資料：

訂 (一)101年至105年間，原犯刑法第320條第1項、第320條第2項、
第321條、第339條、第339條之1、第339條之2、第339條
之3、第339條之4、第341條、第349條、第296條、第296
條之1、第297條、第298條、第299條、第300條、第302條、
第303條、第304條、第305條、第306條、第307條、第230
條、第231條、第231條之1條、第233條、第234條、第235
條各罪，曾受有期徒刑以上判決確定免入監服刑及入監而
出獄者之再犯率。請分就免入監服刑、入監出獄之情形，
按前列各條項分別統計之。

線 (二)101年至105年間曾受有期徒刑以上判決確定免入監服刑及
入監而出獄者之整體再犯率。

正本：法務部

副本：

法務部 函

地址：10048臺北市中正區重慶南路1段130號

承辦人：陳玉萍

電話：02-21910189轉2310

電子信箱：cjp@mail.moj.gov.tw

受文者：司法院秘書長

發文日期：中華民國106年05月26日

發文字號：法檢字第10600083420號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

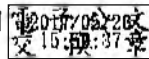
附件：如文(500000000FUX00000_A11000000F_10600083420A0C_ATTCH3.pdf)

主旨：有關大院大法官為審理會台字第9876號李耀華等聲請解釋案，請本部提供統計資料乙案，謹提供相關統計數據如附件，請查照。

說明：復貴秘書長106年5月15日秘台大二字第1060013225號函。

正本：司法院秘書長

副本：本部統計處、本部檢察司



地方法院檢察署執行判決確定
有期徒刑案件之免入監執行者及出獄者再犯情形
截至106年4月底止

單位：人、%

罪名/法條		101年至105年			判決確定有期		
		判決確定有期 徒刑案件之免 入監執行者	再犯		徒刑於101年至 105年出獄者	再犯	
			人數	再犯率		人數	再犯率
竊盜罪	第320條1項	3,607	1,479	41.0	7,350	4,404	59.9
	第320條2項	320	33	10.3	21	9	42.9
	第321條	3,931	1,242	31.6	9,663	5,245	54.3
詐欺罪	第339條	13,526	2,460	18.2	7,031	1,858	26.4
	第339條之2	111	22	19.8	49	21	42.9
	第339條之4	407	62	15.2	88	4	4.5
贓物罪	第349條	885	222	25.1	328	129	39.3
妨害自由罪	第302條	1,783	464	26.0	731	251	34.3
	第304條	1,071	271	25.3	222	94	42.3
	第305條	1,631	416	25.5	420	177	42.1
	第306條	54	16	29.6	18	10	55.6
妨害風化罪	第231條	6,259	1,583	25.3	801	200	25.0
	第234條	84	34	40.5	24	11	45.8
	第235條	131	33	25.2	45	15	33.3
全般刑案 (含全部法條)		310,034	66,807	21.5	149,721	61,869	41.3

資料提供：法務部統計處

說明：1.免入監執行者包括宣告緩刑、易科罰金及易服社會勞動等。

2.再犯係指至統計截止日止經地檢署檢察官偵查終結，被提起公訴、聲請簡易判決處刑、緩起訴處分、職權不起訴處分及移送觀察勒戒或戒治等有犯罪嫌疑者。

3.部分罪名法條（包括刑法第339條之1、第339條之3、第341條、第296條至第300條、第303條、307條、第230條、第231條之1及第233條）因人數為零或過少，不具解釋力，故不予提供。