

## 釋字第 749 號解釋協同意見書

黃虹霞大法官提出

蔡明誠大法官加入

本件解釋涉及對普羅大眾工作權之維護，有其憲法上重大意義。本席贊成本件解釋文之全部，解釋理由書內容亦大致同意，惟認為就關於執業登記證部分仍有論述略未臻詳盡，有進一步補充，免滋誤解之處，爰就該部分補充協同意見如下，用供參考，並請指正：

一、本件解釋仍延續本院釋字第 584 號解釋之肯定道路交通管理處罰條例第 37 條保障乘客安全目的之意旨，並未改變，此由本件解釋理由書第 8 段稱：「是系爭規定一就計程車駕駛人主觀資格，設一定之限制，以保護乘客安全及維護社會治安，係為追求重要公共利益，其目的洵屬合憲。」等語，即可知之。故本件解釋仍係於保障乘客安全之大前提下所作成，應先予敘明。

二、本件解釋與本院釋字第 584 號解釋之釋憲客體不同：本件解釋之客體為道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項，而本院釋字第 584 號解釋之客體則為同條第 1 項，因此，沒有所謂變不變更本院釋字第 584 號解釋之問題。

三、本件解釋之結論為違憲，固與本院釋字第 584 號解釋之結論為合憲，乍看似大不相同，但因如前所述，釋憲客體不同，故二者已並不相違逆。而且由本院釋字第 584 號解釋文末：「惟以限制營業小客車駕駛人選擇職業之自由，作為保障乘客安全、預防犯罪之方法，乃基於現階段營業小客車管理制度所採取之不得已措施，但究屬人民選擇職業自由之限制，

自應隨營業小客車管理，犯罪預防制度之發展或其他制度之健全，隨時檢討改進；且若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其駕駛營業小客車執業之限制，俾……能貫徹憲法人民工作權之保障……之意旨」之諭示，更可知：本院前輩大法官亦認為對計程車駕駛人職業自由之限制，為不得已之措施，主管機關應隨時檢討改進；並已進一步指出稱：「倘對乘客安全不具特別危險時，即應解除其限制」云云，即已進一步指出：可否對計程車駕駛人禁業（禁止以開計程車載客為職業）之判斷標準應為：該駕駛人所犯之罪是否會對計程車乘客安全具特別危險。而由本件解釋文第 1 段稱：「而不問其犯行是否足以顯示對乘客安全具有實質風險」云云，即知本件解釋係延續前本院釋字第 584 號解釋本同一意旨而作成，二者前後呼應。

四、道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項及第 3 項規定，固有禁業之期間不同（終身禁業與三年禁業）之別，也有罪名或所侵害法益輕重（第 1 項主要為人身重大法益、第 3 項主要為財產及較輕微法益）之不同，但均為對職業自由主觀條件之限制，故二規定是否違憲，自同應受較嚴格之審查。本件解釋採與本院釋字第 584 號解釋同一審查原則及相同判斷標準，雖然就是否違憲獲致不同結論，但係就不同情形，本於相同憲法原理而為，本件解釋之違憲結論應仍屬妥當。

五、因為本件係延續本院釋字第 584 號解釋意旨，以計程車駕駛人之犯罪是否對乘客安全具特別危險（實質風險）作判斷標準，而經查道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項相關立法資料及主管機關之說明，均充其量只能看出：該條項之犯罪罪名，為計程車駕駛人犯罪紀錄中之較多者而已。但看不出列舉之各該犯罪名之犯行均與乘客安全之特別危險（實

質風險)間有實質關聯，因此，乃認為本條項規定至少其中一部分為違憲，故應由有關機關以「是否對乘客安全具特別危險即實質風險」作為標準，檢視本條項所列舉罪名之妥當性，以及單以受有期徒刑以上宣告為條件，是否可能有由個案情節觀之，為過當之情形，而非屬合宜。至於實質風險(substantial risk)之意義為何，在我國法上不甚確定，未來須待實務及學說進一步闡釋，以利適用。

六、惟本件解釋並非否定該條項具有保障乘客安全之功能，也不是認為該條項所列舉之罪名對乘客安全均必然無特別危險。然因至少本席由聲請人所提出之確定終局裁判及所調得前案資料等，綜合觀察認為其中部分聲請人之犯行輕微，係偶一為之，甚至所為與計程車業務無關，也非利用所駕駛之計程車而為，即此種情形，對乘客安全應不具特別危險，故無依本條項限制其執行計程車業務之理，本席乃贊成本條項規定應即檢討修正。又 1、有關機關於檢討修正時，請依本件解釋意旨通盤檢討適當調整刪減不適當之罪名外，如依上述標準審查，而發現有應加入而原未加入之罪名者，則請依職責斟酌之，以維乘客安全。2、本席由調得之相關資料也發現，目前法院基於若干主客觀因素考量，量刑似有普遍偏低現象，而且法院非計程車業之主管機關，刑事審判尤與計程車駕駛人之禁業與否決定無關，故已不宜逕以法院是否諭知緩刑等，作為對計程車駕駛人禁業之唯一標準。更何況再累犯比率之考量為本院釋字第 584 號解釋所肯定，即同受緩刑或低度有期徒刑之宣告者，可能因其犯案情節不同或犯罪前案紀錄狀況，而異其對乘客安全之危險性，故可能不宜一概而論。因此，本件解釋固然肯定僅被宣告短期自由刑，甚至被宣告緩刑與否，可列入為檢討範圍，但只是以之為數可

能考量因素之一部分而已，並無以之為不可禁業之絕對標準之意思，有關機關仍應自行綜合相關全部可能因素考量之，即有關機關若欲將之作為是否禁業之標準時，仍應依職權自行詳細審酌，以免因量刑普遍偏低之現實狀況，使本條項原有保障乘客安全之功能不達，致違反本件解釋之意旨。

七、又何謂「對乘客安全具特別危險即實質風險」之犯罪，而可列入禁業範圍？本席認為過往計程車駕駛人於執行計程車載客業務時，與乘客間之糾紛事例，尤其因此而涉及之對乘客犯罪統計，以及駕駛人在生理、心理及品性上是否適合駕駛之資料，均適宜列入為重要參考。