

法規範憲法審查答辯書

案號：108年度憲三字第57號

相對人 名稱：交通部
 地址：臺北市中正區仁愛路1段50號
 電話： 傳真：
 電子郵件位址：
代表人 姓名：王國材
 與相對人之關係：部長
 住所、電話、傳真、電子郵件：均同上
訴訟代理人 姓名： 林繼恆律師
 吳佳霖律師
 萬哲源律師
 稱謂/職業：律師

1 為108年度憲三字第57號法院聲請法規範憲法審查事件(計程車執業登記限
2 制案)提出答辯事：

3

4 答辯之聲明

5 一、聲請人之聲請駁回。

6 答辯之理由

7 程序事項

8 壹、本件法院聲請作為釋憲標的一：中華民國(以下同)106年1月1日施行
9 之道路交通管理處罰條例(以下稱「道交條例」)第37條第1項規定，
10 已因108年6月1日施行之新法修正而失效，針對舊法聲請之釋憲標的，
11 即應不受理

12 一、按，中央法規標準法第18條規定：「各機關受理人民聲請許可案件適
13 用法規時，除依其性質應適用行為時之法規外，如在處理程序終結前，

1 據以准許之法規有變更者，適用新法規。但舊法規有利於當事人而新
2 法規未廢除或禁止所聲請之事項者，適用舊法規。」是以，各機關在
3 處理類同人民聲請許可案件，如本件針對已核發之計程車駕駛人執業
4 登記證者依計程車駕駛人執業登記管理辦法第15條規定，就其申請進
5 行定期換發，於檢視其消極資格時，是採取從新從優原則處理，如有
6 法規變更，原則即適用新法規。又，法院審理撤銷訴訟時，其事實及
7 法律狀態適用之判決基準時，司法實務咸認，原則上應適用處分作成
8 時法律為判斷合法性之基礎，然例外涉及繼續性之行政處分，尚未執
9 行之行政處分或法律明定有溯及既往之情形下，應適用言詞辯論終結
10 前之法律。

11 二、又，「有效施行的法律始終是民主法治國家的象徵與核心指標。法律
12 之修正或廢止，以新法取代舊法，亦為最新民意之彰顯，原則上應為
13 法治之準據。法官聲請釋憲制度既為維護立法者權威與司法權之一致
14 性，釋憲標的自應為法官有遵守義務之有效法律。法律經修正後，舊
15 法為新法所取代，除非法律另涉過渡條款或有特別規定者，舊法規範
16 效力原則上即應歸於消滅，法官之遵守義務原則上亦應歸於消滅，自
17 斯時起，實已不具為釋憲標的之正當性與實益。…此外，法官聲請釋
18 憲案之憲法解釋，並無所謂個案救濟效力，自無基於考量而仍須受理
19 嗣後因修法而失效之法律規定之理。」此有蔡宗珍大法官提出大院釋
20 字第786號解釋不同意見書可參。是以，法院聲請法規範審查制度，
21 應與人民聲請法規範審查制度目的不同，前者應偏重抽象法秩序維護
22 ¹，依憲法訴訟法第55條亦規定，就該案之裁判結果有「直接影響」者，
23 方得聲請憲法法庭為宣告違憲之判決，換言之，如法院得適用新修正
24 之法律而不違憲者，則無聲請釋憲之實益存在。

25 三、查，本件聲請釋憲之法院係於108年11月29日作成臺北高等行政法院
26 108年度訴字第579號裁定停止訴訟程序，亦即該案之言詞辯論程序尚

¹陳陽升，具體規範審查之目的功能及其程序合法要件：以大院釋字第786號解釋所涉制裁性規範之為違憲審查疑義為中心，臺大法學論從，第51卷特刊，第19頁，111年11月。

1 未終結，法院於裁定停止訴訟程序前，即應知悉本件釋憲標的一：
2 105年11月9日公布，106年1月1日施行之道交條例第37條第1項規定
3 (以下簡稱「106年1月施行道交條例第37條第1項規定」)業經108年4
4 月17日公布，108年6月1日施行之道交條例第37條第1項及新增第2項
5 規定(以下簡稱「108年6月施行道交條例第37條第1項及第2項規定」)
6 所取代，道交條例又無任何過渡條款或特殊規定，則106年1月施行道
7 交條例第37條第1項規定即應消滅。

8 四、且本件釋憲標的一：「106年1月施行道交條例第37條第1項規定」與
9 現行法「108年6月施行道交條例第37條第1項及第2項規定」條文對比
10 可知，新修正之道交條例有關計程車駕駛人執業登記之消極資格限制，
11 固新增部分罪名如故意重傷、重大違背義務之交通危險罪如刑法第
12 185條之3，及涉犯組織犯罪防制條例第3條、第4條或第6條等，然基
13 於相關罪名對乘客安全之實質風險不同以及所涉罪刑情節之輕重，刪
14 除對於曾涉犯檢肅流氓條例，新增涉犯組織犯罪防制條例第3條、第4
15 條或第6條，槍砲彈藥刀械管制條例限於涉犯第7條或第8條規定，懲
16 治走私條例限於涉犯第4條至第6條規定，並參酌委託中華警政研究學
17 會辦理「計程車駕駛執業登記資格限制研究計畫案」(文件一，第
18 149頁)因第一次涉犯前禁業罪名期滿或假釋之「出監人」以及涉犯
19 前禁業罪名之「受緩刑人」者，「受緩刑人」至第12年之再犯率占所
20 有「受緩刑人」的0.01%，「出監人」至第12年之再犯率占所有「出
21 監人」的0.01%，修正條文除涉犯第三款之罪外，其申請計程車駕駛
22 人執業登記前12年以內未再受刑之宣告或執行者，則不受到道交條例
23 第37條第1項消極資格之限制，業已考量其歷經一定年限，無再犯情
24 形，對乘客已無特別危險，核與大院釋字第584號、第749號解釋意旨
25 相符，可見本件聲請釋憲法官指摘有違憲疑慮部分，已經立法者修正
26 新法後而消除，其釋憲原始目的實質上已獲得實現，就已失效之舊法
27 再為檢視其合憲性，顯乏實益。

1 五、再者，本件聲請釋憲之法官恐慮及個案係提起撤銷訴訟，而依照司法
2 實務對此之「裁判基準時」認定，原則上以「原處分作成時之法律或
3 事實狀態」為準，故以原處分作成時所適用之「106年1月施行道交條
4 例第37條第1項規定」作為釋憲標的，然本件個案原申請計程車駕駛
5 人執業登記證完成核發，已取得道交條例第36條所彰顯特許權利，於
6 整體執業登記程序中，須持續維持其合法性而辦理年度審驗，其執業
7 登記行為係具有持續效力之行政處分²，今主管機關發現個案違反當時
8 施行之「106年1月施行道交條例第37條第1項規定」，並於108年6月7
9 日作成「違法之行政處分撤銷」處分，既法院審理時已知悉法規變更，
10 依照學說見解以及中央法規標準法第18條從新從優原則，即應以事實
11 審言詞辯論終結時之法律即新法進行審理，而非適用原處分作成之法
12 令，尤其是新法制定目標是在矯正舊法之規制效力，更得例外以言詞
13 辯論終結時之「108年6月施行道交條例第37條第1項、第2項規定」為
14 準進行審理³，故本件釋憲標的再以失效之「106年1月施行道交條例第
15 37條第1項規定」論斷其違憲與否，實無實益。

16 五、據此，本件法官既有適用「108年6月施行道交條例第37條第1項、第2
17 項規定」而為「合憲性解釋」之可能，依大院釋字第572號解釋之意
18 旨，即難謂符合最後手段，而未達客觀上形成確信法律為違憲之具體
19 理由，基於法官聲請釋憲制度之目的與權力分立原則，本件釋憲標的
20 一：「106年1月施行道交條例第37條第1項規定」所涉釋憲聲請不應
21 受理。

22 貳、本件釋憲標的二，依大院「爭點題綱」所示，係指「108年4月17日公
23 布、108年6月1日施行之道交條例第37條第1項第3款規定」，其餘款
24 項，非本件釋憲標的二釋憲範圍，相對人謹於釋憲標的一實體事項一
25 併論述，併此敘明。

² 陳清秀，行政訴訟上事實及法律狀態知裁判基準時，台灣法學雜誌，第125期，第16頁，98年4月；陳淑芳，撤銷訴訟之裁判基準時點，台灣本土法學雜誌，第90期，第19頁，96年1月。

³ 參臺北高等行政法院92年度訴字第3484號判決。

1 實體事項

2 壹、釋憲標的一：「106年1月施行道交條例第37條第1項規定」（以下簡稱

3 「釋憲標的一」）：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、
4 擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條
5 至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十
6 七條、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、槍砲彈
7 藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪
8 刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計
9 程車駕駛人執業登記。」

10 一、釋憲標的一限制曾犯槍砲彈藥刀械管制條例罪者不得申請計程車駕駛
11 人執業登記，屬於對人民選擇職業應具備之主觀條件限制

12 (一)按，基於憲法第15條對於工作權之保障，對於職業自由之限制，我國
13 司法實務為釋憲審查時，向來採取所謂「三階段理論」，因其內容之
14 差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準，此有大院釋字第649號解釋
15 理由書可資參照。分為：

16 1、執行職業自由之限制，即為關於從事工作之方法、時間、地點等之限
17 制，立法者為追求一般公共利益，非不得予以適當之限制。

18 2、人民選擇職業應具備之主觀條件限制，乃指從事特定職業之個人本身
19 所應具備之專業能力或資格，且該等能力或資格可經由訓練培養而獲
20 得者，例如知識、學位、體能等，立法者欲對此加以限制，須有重要
21 公共利益存在。

22 3、人民選擇職業應具備之客觀條件限制，係指對從事特定職業之條件限
23 制，非個人努力所可達成，例如行業獨占制度，則應以保護特別重要
24 之公共利益始得為之。

25 (二)查，大院釋字第584號解釋意旨，就88年4月21日修正公布之道交條例
26 第37第1項規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、
27 擄人勒贖或刑法第二百二十一條至第二百二十九條妨害性自主之罪，

1 經判決罪刑確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。」，認定
2 為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
3 之主觀條件，對人民職業選擇自由所為之限制；大院釋字第749號解
4 釋進一步闡釋：「按憲法第15條規定，人民之工作權應予保障，其內
5 涵包括人民選擇職業之自由。惟人民之職業與公共利益有密切關係者，
6 國家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
7 規定之限度內，得以法律或法律明確授權之命令加以限制（本院釋字
8 第404號、第510號及第584號解釋參照）。然對職業自由之限制，因
9 其內容之差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準。關於**人民選擇職業**
10 **應具備之主觀條件**，例如**知識能力、體能、犯罪紀錄等**，立法者若欲
11 加以規範，其目的須為追求重要之公共利益，且其手段與目的之達成
12 具有實質關聯，始符比例原則之要求。」由此可知，釋憲標的一禁業
13 罪名「槍砲彈藥刀械管制條例」固90年1月17日所增列，然查其限制
14 內容，如其他禁業罪名般，是以駕駛人有此等犯罪紀錄者作為消極資
15 格，而不得辦理計程車駕駛人執業登記，應屬於「**人民選擇職業應具**
16 **備之主觀條件限制**」，而採取中度審查標準。

17 (三)聲請人固以前開「槍砲彈藥刀械管制條例」規定對於修法前已有槍砲
18 前科者，其限制非個人努力可以改變，已構成「**人民選擇職業應具備**
19 **之客觀條件限制**」，而應採取嚴格審查標準，尚非無見，惟查所謂客
20 觀條件限制應指人與生俱來之身體特質，例如有無視障、年齡、行業
21 獨占制度等非個人努力可以達成之積極資格，而人民因涉犯「槍砲彈
22 藥刀械管制條例」規定經判刑而有犯罪紀錄並非天生，計程車駕駛人
23 可自始努力守法而無不具備消極資格，實難謂屬於客觀條件限制，對
24 此聲請人實有誤會。

25 二、釋憲標的一規範不足者，已透過新修正108年6月1日施行之道交條例
26 第37條第1、2項規定予以填補，考量對乘客安全是否具有實質風險，
27 就所涉罪名輕重予以區分，並就一定期間內無再犯紀錄者，放寬禁業

1 限制，非一律終身限制，不違反憲法第15條工作權及第23條之比例原
2 則，洵屬合憲

3 (一)按，大院釋字第584號解釋謂：「營業小客車為都會地區社會大眾之
4 重要公共交通工具，因其營運與其他機動車輛有異，其駕駛人工作與
5 乘客安危、社會治安具有密切關聯之特性。為維護乘客生命、身體及
6 財產之安全，確保社會治安，建立計程車安全營運之優質環境，增進
7 營業小客車之職業信賴，相關機關就營業小客車駕駛人主觀資格，設
8 一定之限制，避免對於乘客具有特別侵害危險性者，利用駕駛小客車
9 營業之機會從事犯罪行為，實屬防止妨礙他人之自由，維持社會秩序，
10 增進公共利益所必要。」已就88年4月21日修正公布之道交條例第37
11 條第1項規定為釋憲審查，並認定當時道交條例第37條第1項規定，尚
12 合理且符合最小侵害手段，而無逾憲法第23條比例原則之要求。

13 (二)大院釋字749號解釋進一步認為：「對計程車駕駛人曾犯一定之罪，
14 並受一定刑之宣告者，限制其執業之資格，固有助於達成前揭目的，
15 然其資格限制應以對乘客安全具有實質風險者為限，其手段始得謂與
16 前揭目的之達成間具有實質關聯。」據此，以計程車駕駛人曾犯相關
17 禁業罪名之消極資格限制，作為達成維護乘客生命、身體及財產安全，
18 以及確保社會治安為目的之手段，其所涉犯之罪名應以對乘客安全具
19 有實質風險者為限方有其實質關聯，且應考量其罪名情節輕重、於一
20 定年限有無再犯之虞而有特別危險等為區分，而非一律納為終身禁業
21 罪名。

22 (三)且依大院釋字第749號解釋黃虹霞大法官所提出協同意見書謂：「而
23 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
24 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
25 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
26 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
27 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

1 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…
2 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
3 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
4 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
5 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
6 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
7 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
8 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
9 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，
10 二者前後呼應。…有關機關於檢討修正時，請依本件解釋意旨通盤檢
11 討適當刪減不適當之罪名外，如依上開本件解釋意旨通盤檢討適當調
12 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
13 加入之罪名者，則請依職責斟酌之，以維乘客安全。」準此，既然是
14 否納入禁業之罪名是以該犯罪行為是否對乘客安全具有實質風險為斷，
15 則立法者遵此標準新增罪名，亦非法所不許。

16 (四)又，釋憲標的一是以犯罪紀錄作為申請辦理計程車駕駛人執業登記之
17 消極資格限制，屬於人民選擇職業應具備之主觀條件限制，應採「中
18 度審查標準」，立法者欲設此限制，其立法目的係基於重要公共利益，
19 其目的與手段間具有實質關聯，即與憲法第23條比例原則無違。

20 (五)據前揭審查標準，以目前大眾計程車之經營型態，有透過車隊進行叫
21 車服務，以及巡迴攬客並「跳表計費」方式為大宗營業(文件二，第6
22 頁)，然前者多為隨機配對，後者乘客採取隨機搭乘，多無法乘車前
23 預先篩選駕駛人或得知其服務品質，而計程車乘客相較於其他大眾交
24 通工具而言，係處於狹小隱密之空間，倘具前科之駕駛人有意再犯，
25 是有利於接近並潛伏於乘客，並載於其他處所施以犯罪行為，其特性
26 易於受制於駕駛人，故基於此特性，釋憲標的一、二就計程車駕駛人
27 主觀資格設消極限制之手段，預先排除此類駕駛人利用此再犯之可能

1 性，對於追求保障乘客之生命、身體及財產安全，維護社會治安及提
2 升計程車業優質環境之重要公共利益，其目的洵屬正當，且手段亦有
3 助其目的之達成。

4 (六)而釋憲標的一其禁業罪名所涉犯行，對乘客安全均具有實質風險，而
5 有經再犯情節重大(如故意殺人)、容易反覆施行(如毒品)而致其駕駛
6 人不能安全駕駛等特性，因此縱使其就罪名選擇或犯罪情節尚未細緻
7 區分等規範不足者，均可透過新法「108年6月施行道交條例第37條第
8 1項、第2項規定」加以填補：

9 **1、就所涉罪名及犯罪情節輕重是否對乘客具有實質風險者而為區分**

10 (1)新法第1項第1款考量故意重傷之犯行具嚴重影響乘客安全之疑慮，參
11 酌大院釋字第749號黃虹霞大法官協同意見書意旨，而新增其罪名；
12 第二款基於違反刑法第185之3規定，如酒駕等，顯屬重大違反義務之
13 交通危險罪，其影響交通安全甚鉅，反覆實施之情形近年時有所聞，
14 對乘客具有實質風險無疑，而應予新增。

15 (2)而槍砲彈藥刀械管制條例與懲治走私條例包含犯罪情節輕微者，如持
16 有魚槍或非暴力走私農產品，如犯槍砲彈藥刀械管制條例第15條者，
17 僅處二年以下有期徒刑，如一律列為禁業範圍，似有失事理之平，故
18 將槍砲彈藥刀械管制條例與懲治走私條例之罪以犯罪情節含暴力犯罪
19 或情節重大之罪名者為限。

20 (3)考量犯組織犯罪防制條例者，可能利用計程車具私密且易控制乘客特
21 性進行組織犯罪等，對乘客安全具有實質風險，爰增列該罪名。

22 (4)經交通部「計程車駕駛人執業登記資格限制研究計畫案」研究蒐集民
23 國90年與91年間犯禁業罪名「毒品危害條例」之受緩刑人整體再犯率
24 為66.6%、出監人整體再犯率為77.3%（參文件一，第172頁），可見
25 其再犯率高，且倘其執業中再犯，恐有不能安全駕駛之虞，對乘客具
26 實質風險，故維持其罪名。

1 (5)檢肅流氓條例業已於98年廢止，實務上已無計程車駕駛人於執業期中
2 依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分案件，爰刪除該項罪名。

3 2、考量第1項除第3款罪名外，如經歷相當年限，且受限制者未有再犯紀
4 錄，其對乘客之具體風險顯著降低，得就消極資格之限制予以解除

5 (1)依據交通部「計程車駕駛人執業登記資格限制研究計畫案」研究蒐集
6 民國90年與91年間犯禁業罪名因犯禁業罪名而「受緩刑人」，計有
7 8182名；以及於前開期間因犯禁業罪名而期滿或假釋「出監人」，計
8 有10733名。其中，8182名「受緩刑人」至第12年再犯禁業罪名者僅1
9 人，占有「受緩刑人」的0.01%；10733名「出監人」至第12年再犯
10 禁業罪名者者僅3人，占有「出監人」的0.01%(參文件一，第149
11 頁)。

12 (2)由前開數據可知，受限制者自其因犯禁業罪名而期滿或假釋後經12年
13 後如未再有犯罪紀錄者，由客觀數據顯示，其再犯對乘客造成之具體
14 風險顯著降低，故得對其消極資格限制解除，爰新增「108年6月施行
15 道交條例第37條第2項規定」，形同填補「106年1月施行道交條例第
16 37條第1項規定」未就消極資格限制期限予以規範之不足之處，而將
17 禁業期間設定為12年，可提高工作權之保障並兼顧乘客安全。

18 (六)是以，釋憲標的一規範不足之處，業已透過「108年6月施行道交條例
19 第37條第1項第2項規定」予以填補，對消極資格限制所涉罪名及犯罪
20 情節輕重是否對乘客具有實質風險者予以區分，考量如涉案年限已久，
21 且一定期間內無犯罪紀錄等而符合現行道交條例第37條第2項規定，
22 則上開限制即解除，其手段尚屬必要且與目的具實質關聯，並未過度。

23 (七)再者，現代乘客漸習慣透過手機 APP 呼叫計程車，乘客固可能得選擇
24 計程車駕駛人，然乘客所得知之顯示資訊至多為車牌、姓名、性別等
25 與其前科無關之資訊(倘若有，恐係變成對暴力及性犯罪者前科者加
26 上特別識別記號之歧視)，就乘客而言仍無從事先知悉其服務情形而
27 預先篩選，故此仍僅限於事後管理而無法預防其再犯而使風險實現之

1 可能，即非與事前消極資格限制為相同有效之手段；而建立獨立專業
2 駕駛人職業資格審查機制如委員會等，逐一為涉犯個別罪名之個案審
3 查其是否對乘客有具體風險作為手段，以110年底全國計程車9萬
4 1,426輛(參文件二，第3頁)為例，倘對於其中具有前科之申請者，如
5 以前開透過委員會個案審查之方式，顯無從負荷其量能，且其預測方
6 法與可信度仍待商榷(詳見後述有關犯妨害自主罪法院認定應強制治
7 療與降低再犯率未必能準確判斷)，亦非相同有效之手段，準此，目
8 前道交條例第37條第1項規定之計程車駕駛人消極資格限制之手段，
9 為目前侵害最小且有效之措施，並無過度限制人民之工作權，即與比
10 例原則無違。

11 貳、釋憲標的二：「108年6月施行道交條例第37條第1項第3款規定」(以
12 下簡稱「釋憲標的二」)：「曾犯下列各罪之一，經有罪判決確定，
13 或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛
14 人執業登記：…。三、刑法第二百二十一條至第二百二十九條、兒童
15 及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條或兒童及少年性剝削
16 防制條例第三十三條至第三十七條。…」及相關聯條文同條第2項規
17 定：「犯前項第三款以外各款之罪，而有下列情形之一，於申請執業
18 登記前十二年以內未再受刑之宣告或執行，不受前項規定之限制：一、
19 緩刑期滿，而緩刑之宣告未經撤銷。二、受有期徒刑之宣告，經執行
20 完畢或赦免，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓期滿。」

21 一、就曾犯108年6月1日施行之道交條例第37條第1項第3款規定之妨礙性
22 自主罪經有罪判決確定者，對乘客具有特別侵害危險，以終身不得辦
23 理執業登記之消極限制，不違反憲法第15條保障之工作權，屬於立法
24 者現階段綜合考量下之最小侵害手段，其目的洵屬正當，亦不違反比
25 例原則

26 (一)就釋憲標的二，即曾犯刑法第221條至229條規定妨害性自主之罪，經
27 有罪判決確定者，終身不得辦理計程車駕駛人職業登記，該禁業罪名，

業經大院釋字第584號就88年4月21日公布施行相同意旨條文為合憲宣
告，理由書並闡釋：「營業小客車為都會地區社會大眾之重要公共交
通工具，因其營運與其他機動車輛有異，其駕駛人工作與乘客安危、
社會治安具有密切關聯之特性。為維護乘客生命、身體及財產之安全，
確保社會治安，建立計程車安全營運之優質環境，增進營業小客車之
職業信賴，相關機關就營業小客車駕駛人主觀資格，設一定之限制，
避免對於乘客具有特別侵害危險性者，利用駕駛小客車營業之機會從
事犯罪行為，實屬防止妨礙他人之自由，維持社會秩序，增進公共利
益所必要。」是以，當時曾犯刑法第221條至229條規定妨害性自主之
罪與其他禁業罪名相同，因涉及人民選擇職業應具備之主觀條件限制，
故採取「中度審查」標準，然考量當時涉犯之禁業罪名對乘客具有特
別侵害危險性，就其所採取之終身限制規定手段，是採取中度偏寬鬆
之標準加以審查，因此108年6月1日施行之道交條例第37條第1項各款
禁業罪名，就「具有對乘客安全達實質風險」之罪行以及「更具有特
別侵害危險」無法完全消除之罪行，應有不同之限制手段之區別，以
達維護社會治安以及增進民眾對於計程車之職業信賴並肯認其品質之
立法目的。

(二)查，由108年6月1日施行之道交條例第37條第1項及第2項規定之規範
體系可知，立法者基於時代演進，考量各犯罪類型與乘客安全實質風
險之直接關連性，就消極資格限制範圍有所調整(新增罪名以及刪減
罪名)，並審酌部分禁業罪名有因行為人歷經一定期間無再犯記錄，
且參酌統計資料認為12年後再犯機率極低，而使乘客安全面臨之實質
風險降低趨近至零，得適當解除限制，實質以禁業罪名不同劃分為兩
種管制手段：1、道交條例第37條第1項第3款維持原本終身消極資格
限制；2、道交條例第37條第1項除第3款外，採取通案以12年未再犯
作為解除消極資格限制之條件，實質上為禁業期間為12年之消極資格
限制。

1 (三)而釋憲標的二涉犯刑法第221條至第229條妨害性自主之罪，較其他罪
2 名而言，對乘客安全有其特殊侵害危險，更需著重考量對維護社會治
3 安以及提高乘客對於職業駕駛人之信賴，故特別予以終身消極資格限
4 制，仍有其必要並無過度：

5 1、依交通部103年4月21日「計程車駕駛人執業登記資格限制研究計畫案」
6 研究，就103年當時各國計程車駕駛人執業資格限制現況與法制比較，
7 其中「各國計程車駕駛人執業登記資格綜合比較表」顯示，在日本，
8 如所犯類型為關於計程車駕駛業務之犯罪或其不正當行為，曾被科處
9 罰金以上之刑者，終身不得取得計程車職業駕駛人資格；依德國法
10 2012年6月26日公布，同年月30日生效之「駕照核發辦法」第48條第4
11 項規定，申請客運駕駛者須提出「無刑事犯罪紀錄證明」，意味如有
12 刑事犯罪紀錄，終身無從申請客運駕駛(參文件一，第46頁至第53頁，
13 第72頁至第75頁)，就103年當時外國立法例而言，如德國、日本，我
14 國目前的計程車駕駛人執業資格限制並未過苛。

15 2、參酌歷年社會新聞有關性侵之重大案件時有所聞，包含106年3名韓國
16 女子來台旅遊遭計程車司機下藥性侵，成為國際矚目案件，以及曾犯
17 下性侵和殺人未遂男子假釋出獄後再犯殺人案件，亦曾利用駕駛計程
18 車機會將女性載往山區性侵得逞等(文件三)可知，此類犯罪者再犯
19 性犯罪往往是重大治安事件，此類事件非但造成被害人傷亡，亦會使
20 民眾產生不安或恐慌心理；依照前開研究計畫案就「民眾對計程車駕
21 駛執業限制意向調查結果」民眾對於妨害性自主犯罪之執業限制犯罪
22 類型，支持終身禁業率高達97.63%，且該份研究最後建議指明有些罪
23 行被社會輿論視為不得開放之罪行，如：性侵害犯罪者，易遭社會大
24 眾心生恐懼，仍應終身禁業。(參文件一，第188頁)，顯見並無藉由
25 時間經過或其他方法解除或降低對乘客心理上對計程車所需安全感以
26 及其特別侵害之危險性。

1 3、就統計數據而言，依交通部「計程車駕駛人執業登記資格限制研究計
2 畫案」研究就犯兒少/性侵之受緩刑人與出監人再犯狀況分析，609名
3 犯兒少/性侵而受緩刑者中有226人再犯，再犯率為37.1%，經11至12
4 年後，再犯率仍有0.5%；因犯兒少/性侵出監者有473人，其中再犯者
5 有252人，再犯率為53.3%，經11至12年後再犯者有9人，再犯率有
6 1.9%。其出監者之統計數據，在該份研究計畫中，此為經11至12年後
7 之罪行(比較對象：故意殺人1.1%、犯刑法第184條、第185條0%及
8 0.7%、走私條例與毒品犯罪 0%及0.7%、強盜/搶奪0.5%、恐嚇取財1%、
9 槍砲彈藥刀械條例0.6%與擄人勒贖0%)再犯率最高者(參文件一，第
10 155頁至160頁)，以該等比例如發生於現今社會，對於社會治安勢必
11 造成重大影響，可見其對乘客安全之特別侵害危險無從透過一定年限
12 經過予以完全解除。

13 4、再者，依照前開研究計畫案顯示，在98%犯罪嫌疑人为男性之前提下，
14 男性計程車犯罪嫌疑人涉犯妨害性自主罪之被害對象高達99.6%為女
15 性，由此可知，女性為利用計程車犯妨害性自主罪之「潛在受害者」，
16 而依照學者對於性侵害行為成因模式、犯罪路徑及再犯預防之研究，
17 「潛在受害者出現」或者是「易於接近潛在受害者」(victim access)
18 為性侵害犯罪之「觸發因子」或「動態因子」之一(文件四)，基於計
19 程車之營業特性具有「資訊不對等」(乘客無法事先篩選駕駛，然駕
20 駛得選特定乘客)以及「相對不自主」(計程車屬於駕駛人易於控制乘
21 客之密閉狹小空間)，性侵害犯罪者易利用其特性接近女性受害人並
22 有觸發其再犯率提高之特殊侵害危險，此不因涉案年歷久遠而有所不
23 同。

24 5、又，性犯罪者部份經法院認定有須進行強制治療者，以降低其再犯率
25 之發生，法院當時對於性犯罪者是否須強制治療之評估及參酌強制治
26 療評估會議審查結果尚無法反應個案之再犯危險性，甚至是多次經強
27 制治療之性犯罪者，仍有誤判(文件五)，換言之，縱使是強制治療制

1 度對於再犯率之評估，亦未盡準確，因此如以委員會等審查機制進行
2 個案審查，仍有誤判之可能，或以是否接受強制治療作為區分，亦無
3 從證明其再犯機率高低，以上均非與終身禁業相同有效之手段。

4 6、綜上，就道交條例第37條第1項第3款規定涉犯刑法第221條至第229條
5 妨害性自主之罪，採取終身消極資格之限制，不僅有助於保障乘客心
6 理及生命、身體及財產之安全，且確保社會治安不因此類型犯罪而動
7 盪，或遭致我國計程車乘客安全受到國外質疑，更足以提高女性對於
8 計程車職業之信賴，其目的與手段具備實質關聯性。

9 (四)本件釋憲標的二所維護之重大公共利益與其造成人民憲法第15條工作
10 權之限制顯未失衡：

11 1、綜觀我國各職業主觀資格限制之規定，以 大院過往處理醫師、會計師
12 類似職業自由管制案件，有類同於終身不得再任之規定(參大院釋字
13 第432號、第545號解釋)， 大院均尊重立法者公共政策之決定與裁量
14 空間認定合憲；又，查我國律師法第5條、第9條等規定、法官法第6
15 條規定等，均涉及違反刑法上罪行而受有期徒刑以上判決或刑之宣告
16 者，而有終身廢止律師證書或不得擔任法官等類似消極資格限制；而
17 揆諸於我國兒童及少年福利與權益保障法第26條之1、保全業法第10
18 條之1、教師法第14條等規定亦有針對涉犯妨礙性自主罪名者不得擔
19 任該職業之規定，可見此類終身消極資格限制，特別是針對犯妨礙性
20 自主罪名者，係考量各職業特性而制定，亦難謂有違對於曾犯罪者服
21 刑後予以更生保護之宗旨，遑論談及未給予彼等改過自新機會等情，
22 此種立法者就公共政策上之決定，實無過度侵害人民憲法第15條工作
23 權而有失衡之理。

24 2、又，依照統計資料顯示，計程車駕駛人選擇從事計程車職業之原因，
25 係因其「營業時間較自由」，此占69.3%，而與執業門檻有關之「一
26 時找不到其他職業」及「較其他行業就業容易」等原因，涉及聲請人
27 所謂以從事計程車職業作為更生保護之輔助工具合計僅占27.4%(參文

1 件二，第4頁)，換言之，更生人再次就業謀生本不以計程車職業為唯
2 一，縱使其終身不得從事計程車職業，尚得從事其他職業，例如近年
3 新興之外送業等。倘認為計程車駕駛人消極資格限制是有違曾犯罪者
4 服刑後予以更生保護之宗旨，無寧是預設更生人僅侷限從事計程車職
5 業，反而貶抑營業計程車業者的職業尊嚴。故系爭規定所保障乘客安
6 全、維護社會治安與提升計程車職業品質之重大公共利益，參酌更生
7 人尚有從事其他職業之可能，對其限制之工作權，並未失衡。

8 (五)綜上所述，系爭對於曾犯性自主犯罪者，終身消極資格限制之規定，
9 有助於重大公共利益之達成，且基於其特殊侵害危險無完全消除，其
10 手段與目的具備實質關聯，其維護之公益與限制之工作權並未失衡，
11 核與憲法第23條規定之比例原則無違。

12 參、結論

13 綜上所陳，系爭釋憲標的一規定規範不足部分，業以透過108年6月施
14 行之道交條例第37條第1項、第2項予以補足，業已符合大院釋字第
15 584號解釋要求與時俱進之憲法誠命，洵屬合憲；系爭標憲標的二規
16 定，基於該刑法第221條至229條規定妨害性自主之罪之特殊侵害危險，
17 無從以犯罪時間久遠而未再犯或透過其他機制或方式消除，其手段與
18 目的具備實質關聯，符合比例原則，並無違反憲法第15條工作權保障
19 之虞。

21 附屬文件之名稱及其件數

文件編號	文件名稱或內容	備註
文件一	相對人委託中華警政研究學會辦理「計程車駕駛執業登記資格限制研究計畫案」節本	
文件二	相對人統計處編印「計程車營業狀況調查報告」	
文件三	逆轉！馬國女大生爛醉醒來一絲不掛，運將撿屍性侵改判4年(新聞)	

	<p>女大生酒醉搭小黃，慘遭運將逼口交性侵(新聞)</p> <p>性侵假釋男不滿同公司女移工提前科，拿石塊活活砸死她判無期徒刑定讞(新聞)</p> <p>韓妹來台遭辱連環爆，韓外交部：已接到7起性侵舉報(新聞)</p> <p>5年多前性侵韓國女觀光客消息傳韓，計程車司機獲假釋(新聞)</p>	
文件四	<p>性侵害行為成因模式、犯罪路徑及再犯預防簡報</p> <p>節本及性犯罪再犯風險預測因子的本質與運用</p>	
文件五	<p>盧恩本猥褻治療9年仍再犯，法部：宜速再聲請強制治療(新聞)</p>	

1 **此致**

2 **憲法法庭** **公鑒**

3 中 華 民 國 1 1 2 年 0 3 月 0 2 日

4 具狀人 交通部

5 代表人 王國材

6 撰狀人 林繼恆律師

7 吳佳霖律師

8 萬哲源律師