

白牌計程車的職業自由

編目：憲法

【新聞案例】^{註1}

究竟白牌車是否為計程車？兩者有何不同？《三立新聞網》獨家訪問中華民國計程車派遣產業發展協會祕書長曾弘義說明關鍵差異。

曾弘義首先說明，白牌車即是 uber 尚未合法時期的自用車，或是 R 牌租賃車，不具備職業登記證，車牌外觀與一般用車無異都是白底黑字，因此在路上時無法分辨它是否為營業車輛，目前有白牌車比照計程車車隊的營運模式自組聯盟，透過 Line 群組等線上方式叫車，並打出計程車車資 8 折等優惠來招攬客人。

而合法計程車皆是紅牌，領有職業登記證，由警政署統一系列冊管理。曾弘義表示，全台目前有約 9 萬計程車司機，警政署只要一查車號，就能即刻追蹤到司機本人，但白牌車因為沒有登記，警政署無法掌握司機名單，進行查詢追蹤，可見在抗疫時期，白牌車恐成為防疫漏洞。

曾弘義進一步指出，計程車又可再細分為有無加入派遣車隊(例如：台灣大車隊、大都會等等)。若有加入，該車就會有所謂的「派遣紀錄」，包括載過的乘客、行經路線以及時間都可以回頭追蹤；若沒有加車隊，也就是一般路上隨招隨停的載客模式，則會缺乏這項派遣紀錄，雖然警政署一樣有名單列管，但載客細節只有司機自己知道，第三人無法透過系統查詢得知。

曾弘義強調，目前全台約有 9 萬登記計程車，一半左右都有加入車隊，因此要特別澄清，白牌車和計程車是大大不同的，至於白牌車，由於營運狀況無法被追蹤，在防疫非常時期，建議交通部要大力取締，同時也呼籲民眾不要搭來路不明的車，若有疑似感染的情形，很難進一步追溯源頭。

^{註1}節引自 2020-2-18 〈獨／白牌車不是計程車？內行人曝關鍵差異：恐成防疫漏洞〉三立新聞網。

<https://www.msn.com/zh-tw/news/living/%E7%8D%A8%EF%BC%8F%E7%99%BD%E7%89%8C%E8%BB%8A%E4%B8%8D%E6%98%AF%E8%A8%88%E7%A8%8B%E8%BB%8A%EF%BC%9F%E5%85%A7%E8%A1%8C%E4%BA%BA%E6%9B%9D%E9%97%9C%E9%8D%B5%E5%B7%AE%E7%95%B0%E6%81%90%E6%88%90%E9%98%B2%E7%96%AB%E6%BC%8F%E6%B4%9E/ar-BB104dM8> (最後瀏覽日:2020-4-9)

【爭點提示】

- 一、德國聯邦法院 1958 年藥房判決所建構之「三階理論」內涵為何？我國法是否繼受？
- 二、現行公路法管制白牌計程車的合憲性？

【案例解析】

- 一、德國聯邦憲法法院 1958 年藥房判決所建構之「三階理論」內涵為何？我國法是否繼受？

(一)德國聯邦憲法法院 1958 年藥房判決所建構之「三階理論」內涵

德國聯邦憲法法院 1958 年藥房判決所提出之三階理論，將工作權之限制區分為三種層次：「職業執行要件」、「職業主觀要件」及「職業客觀要件」，並分別適用不同之審查基準，以下謹申論之。

- 1.關於職業執行要件之限制，例如：對於營業之方式、時間、地點所為之管制，又以計程車業為例，計程車須漆成黃色。此種職業執行要件限制條款，國家有最寬廣之權限，該限制條款之違憲審查，應採用寬鬆審查標準。
- 2.關於職業主觀要件之限制，係進入職業市場所應具之屬人要件，例如：知識能力門檻、年齡、資力、無前科等。對於職業主觀要件之限制條款應採中度審查標準，須限制此種主觀要件與所欲達到之公益目標有實質關聯性。
- 3.至於職業客觀要件之限制，係指個人對該要件之成就完全沒有影響力的客觀情事，例如：經營家數、距離之限制，或限制執業之地點。只有為防止對重大公益構成明顯嚴重危害時，此種要件始屬合憲。對此要件，應採嚴格審查標準，立法者必須證明，非如此限制不足以達成目的或公益將受重大侵害等情。

(二)司法院大法官引進「三階理論」

- 1.在司法院釋字第 649 號解釋理由書中，雖未明確表示引用德國聯邦憲法法院藥房判決所建構之三階理論，但論述上則有異曲同工之妙。
- 2.該號解釋理由書第 4 段稱：「對職業自由之限制，因其內容之差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準。關於從事工作之方法、時間、地點等執行職業自由，立法者為追求一般公共利益，非不得予以適當之限制。至人民選擇職業之自由，如屬應具備之主觀條件，乃指從事特定職業之個人本身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，須有重要公共利益存在。而人民選擇職業應具備之客觀條件，係指對從事特定職業之條件限制，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之公共利益始得為之。且不論何種情形之限制，所採之手段均須與比例原則無違。」

二、現行公路法管制白牌計程車的合憲性？

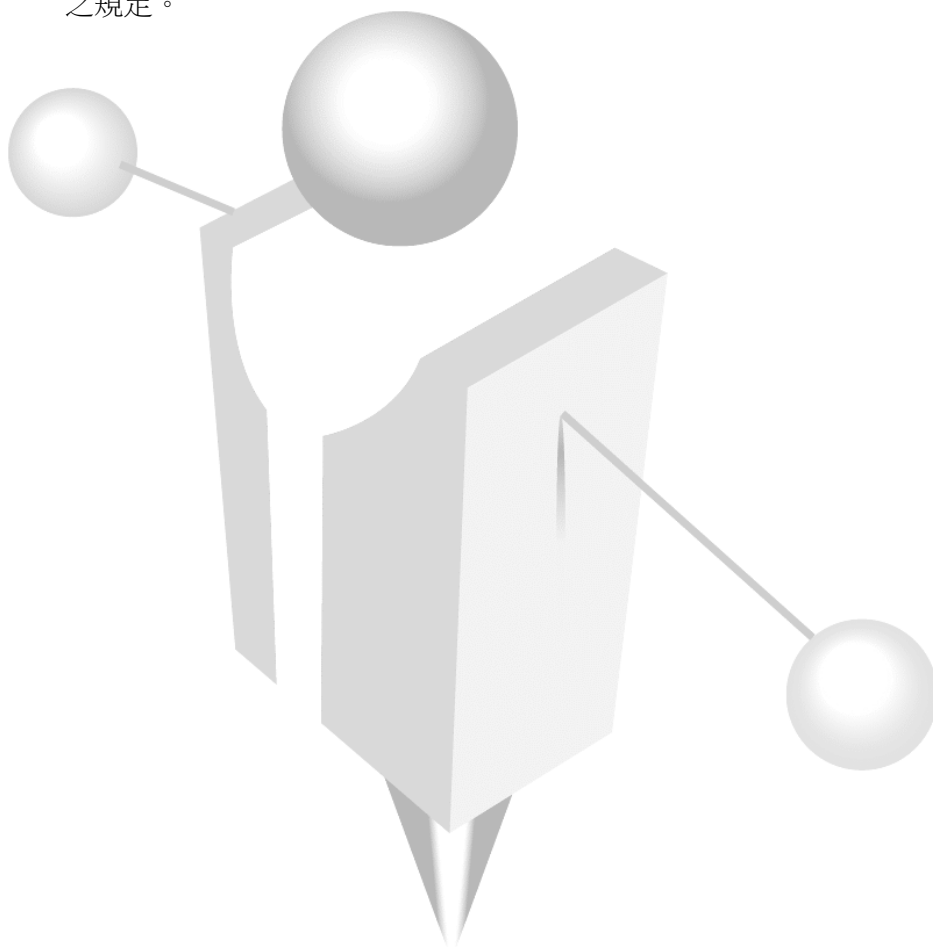
(一)公路法第 77 條第 2 項「核准」的性質

- 1.按公路法第 77 條第 2 項稱：「未依本法申請**核准**，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣四個月至一年，或吊銷之，非滿二年不得再請領或考領。」
- 2.若從文義觀之，前開規定所稱「核准」，應僅為「行政管理措施」，主管機關及立法機關有最寬泛的裁量權。
- 3.但學說上有認為，考量到我國計程車業，事實上採行總量管制，並非任何人得以完全自由進入計程車業。使得計程車的核准制度，因而質變為「職業客觀要件」。
- 4.釋字第 649 號解釋理由書就職業客觀要件之限制，認為：「而人民選擇職業應具備之客觀條件，係指對從事特定職業之條件限制，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之公共利益始得為之。且不論何種情形之限制，所採之手段均須與比例原則無違。」

(二)公路法管制白牌計程車的合憲性

- 1.承前所述，公路法第 77 條第 2 項(下稱系爭規定)之核准的性質，由於總量管制之因素，實質上成為「職業客觀要件」，必須要保護特別重要之公共利益始得為之。
- 2.立法者及主管機關會將計程車業實質上控制成「特許業」，主因或許仍是治安因素。但本文認為，隨著科技之日新月異，透過現代定位科技，應得解決絕大部分關於治安的疑慮。故系爭規定之目標似乎僅在保護傳統計程車業，而這顯然不是特別重要之公共利益。
- 3.此外，白牌計程車透過 Line 群組叫車，月入或可餬口，但違規者最低處罰 10 萬元最高 2500 萬元之罰鍰。本文認為此等運送契約有如此罪惡須處罰如此之重嗎？申言之，系爭規定之手段似亦違反比例原則之必要性原則。
- 4.小結：系爭規定作為人民選擇職業應具之客觀條件，目的並非保護特別

重要之公益，且手段亦違反比例原則之必要性原則，故違反憲法第 23 條之規定。



【高點法律專班】

版權所有，重製必究！