



白牌計程車的職業自由

編目 | 公法

出處	月旦法學教室，第 206 期，頁 6-8。	
作者	李惠宗教授	
關鍵詞	三階理論、職業主觀要件、職業客觀要件、實質關聯性、嚴格審查標準	
摘要	<p>一、在政府提案修法提高罰鍰額度，並祭出檢舉制度和獎金，加大執法力度後，Uber 宣布退出臺灣計程車市場。Uber 鎩羽而歸，對計程車司機而言，固然解決了燃眉之急，但由於叫車市場有其需求，也有很多人可以提供車輛接送服務，於是原本 Uber 司機改由 Line 群組叫車，反而可以減少 Uber 的佣金的剝削。這群「沒有經過核准」而營業的計程車，稱為「白牌計程車」。</p> <p>二、在計程車司機頻頻抗議下，各縣市政府展開執法。更重要的是，公路法第 77 條第 2 項(針對 Uber 計程車而提高之罰鍰)規定：「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。」</p> <p>三、亦即，現行白牌計程車的駕駛人被查獲者，一趟車資可能僅獲得新臺幣 100 元，卻可能被罰到 10 萬元，並有可能被吊扣駕駛執照 4 個月。白牌計程車司機，到底做了何等傷天害理之事，罰鍰如此之高？原來針對「財大氣粗」Uber 公司所訂的條款，現在要適用到「只是為養家餬口」的升斗小民。這樣的處罰，會不會有違憲之虞？</p> <p>四、本文認為，公路法第 77 條以「核准」作為管制的手段，本身是屬「職業執行管理措施」，並不違憲；但透過總量管制，則質變成客觀要件限制，且處罰過重，有違憲之虞。並進一步認為政府不應阻絕無線通訊革命帶來的商業機會及一般人民營業自由之權利，在治安疑慮得到解決後，政府不必以保護傳統的計程車業為己任，市場應逐漸開放，傳統計程車業亦應逐步自行轉型。</p>	
重點整理	爭點	<p>一、國家對於私人事務介入的前提為何？</p> <p>二、國家管制職業自由的基礎及其界限為何？</p> <p>三、以公路法管制白牌計程車的合憲性如何判斷？</p>

重點
整理

解析

- 一、國家管制白牌計程車的理論基礎
- (一) 國家對私人事務，以不介入為原則，例外要介入，必須該事務屬於公共領域或具有外部化之私領域，且該事務具有「執行可能性」，而該事務透過公職人員亦足以發揮功能。
- (二) 查白牌計程車司機作為職業自由權主體，因為涉及公共運輸的公共事務，國家自有權力納入管理。
- 二、國家管制公共運輸業的正當性及其界限
- (一) 三階理論的建構
1. 國家得限制職業自由，但如何限制，大法官係取範德國聯邦憲法法院1958年藥房判決採「三階理論」。三階理論的三個階段係指：「職業執行要件」、「職業主觀要件」及「職業客觀要件」。
 2. 立法者若僅規定職業執行之規則，例如計程車須漆成黃色等，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。
 3. 職業主觀要件，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。
 4. 職業客觀要件，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) 公路法第77條第2項「核准」的性質
1. 公路法第77條第2項：「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……」主管機關的核准依文義解釋，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。
 2. 除了有特定前科之人被排除外，目前計程車核准之規範，大部分計程車必須靠行或向計程車服務業承租，亦即，計程車須另外繳交靠行費。再者，由於計程車事實上採總量管制，並非任何人得以完全自由進入計程車業。
 3. 這使得經營計程車變成「特許行業」，更因為總量管制，使得計程車的核准制度，質變為「職業客觀要件」，此種限制之合憲性須以嚴格

重點整理	<p>解析</p> <p>三、公路法管制白牌計程車的合憲性</p> <p>(一) 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 萬元以上(公路法第 77 條第 2 項)。作者認為此等運送契約有如此罪惡需處罰如此之重嗎？</p> <p>(二) 此種手段相對於「保護傳統計程車業者」之利益，顯失均衡。</p> <p>結論</p> <p>一、本文認為，政府不應阻絕無線通訊革命帶來的商業機會及一般人民營業自由之權利。禁止白牌車的法規，目標似乎僅在保護傳統計程車業。但「白牌計程車」作為職業主要應予以管制，應係與計程車一樣，管制其「職業駕駛資格」及「乘客責任保險」。在治安疑慮得到解決後，政府不必以保護傳統的計程車業為己任，市場應逐漸開放，傳統計程車業亦逐步自行轉型。</p> <p>二、公路法第 77 條以「核准」作為管制的手段，本身是屬「職業執行管理措施」，並不違憲；但透過總量管制，則質變成客觀要件限制，且處罰過重，有違憲之虞。</p>	<p>標準審查。計程車之所以變成「特許業」，主因係治安上的疑慮。但本文認為，透過現代定位科技，應得解決絕大部分的問題。</p>
考題趨勢	<p>一、國家得限制職業自由，但如何限制，我國釋憲實務亦繼受德國法之「三階理論」，試論述三階理論之內涵。</p> <p>二、原道交條例第 37 條限制計程車駕駛人於執業期中犯特定之罪者，三年內不得執業，且吊銷其持有之各級駕照。我國大法官是否曾為此作成相關解釋？</p>	
延伸閱讀	<p>一、李仁淼 (2015)·〈職業自由與違憲審查方法〉·《月旦法學教室》·第 155 期·頁 36-49。</p> <p>二、許志雄 (2011)·〈職業自由之保障與規制〉·《月旦法學教室》·第 104 期·頁 8-9。</p> <p>※ 延伸知識推薦，都可在最多法學資源的【月旦法學知識庫】 <u>www.lawdata.com.tw</u> 立即在線搜尋！</p>	

【高點法律考班】
版權所有，重製必究！