

我國現行計程車駕駛人執業登記資格限制之探討

謝源仁¹

摘 要

道路交通管理處罰條例自民國 57 年 1 月 24 日三讀通過制定，其中有關計程車駕駛人執業登記限制之規定，則是在 70 年 7 月 17 日以有犯罪紀錄之營業小客車駕駛人，其犯罪趨勢仍在不斷增加，對社會治安及乘客安全構成重大威脅，且其計程車工作具流動性，接觸單身女性及攜帶大批財物旅客機會甚多，並易於受計程車駕駛人控制，如不予法令有條件予以防止，後果至為嚴重為由，爰增訂第 37 條之 1，俾針對營業小客車駕駛人登記執業予以限制。75 年 5 月 13 日修正第 36 條第 2 項及第 37 條，並在 85 年因發生彭婉如命案，85 年 12 月 31 日三讀通過第 37 條第 1 項規定計程車職業終身限制。惟第 37 條第 1 項規定雖經司法院大法官釋字第 584 號解釋宣告不違憲，惟仍指出人民之工作權，為憲法第 15 條所保障即應適時解除其駕駛計程車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨。然目前我國相關主管機關在無法建立其他較小限制替代措施，且仍無方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險，為保障多數乘客權益，目前對計程車駕駛人資格限制仍有其必要性。

關鍵詞：計程車、執業登記資格、釋字第 584 號解釋

Abstract

Road Traffic Regulations and Penalties were legislated on January 24, 1968. The limitation on practice registration requirements of taxi drivers, which was regulated on July 17, 1981, focus on those who had criminal records. The increasing criminal rate of taxi drivers has threatened the public order and safety of passengers. Due to the working mobility, taxi drivers have lots of opportunities getting in touch with and easily control travelers who bring large amount of belongings, or women passengers who take taxi alone. If we don't prevent with conditionally law, it will have serious consequences. Thus, a new section 37 was added to regulate business minibus drivers' registration. On May 13, 1986, Article 36, paragraph 2 and section 37 were amended, and on December 31, 1996, Article 37, paragraph 1 was three-reading passed right after the murder of Pen Wan Ru occurred, which provide life-long restrictions on taxi drivers who have criminal records. Despite the regulation of Article 37, paragraph 1 was later interpreted by the Justices No. 584 and declared unconstitutional, it nevertheless pointed out that the people's right to work, as guaranteed by Article 15 of the Constitution, shall lift restrictions on driving taxis, so that to safeguard the well-being within the scope of the public and better implement the constitutional rights of protecting working right and principle of equal. However, Taiwan's relevant authorities can not establish alternative measures at present, and there is still no way prove that people who have committed crimes are not particularly dangerous to the passengers. Thus, for the interests of the majority of passengers, the current eligibility restriction on taxi drivers still has its necessity.

¹ 警政署交通組警務正。

一、前言

聲請人黃〇〇於民國71年間辦理營業小客車駕駛人執業登記，依當時有效之道路交通管理處罰條例第37條第1項規定，曾犯特定之罪者於徒刑執行完畢「滿2年者」得辦理登記。因聲請人於60年間所犯之殺人未遂罪業已服刑完畢滿2年，故主管機關准以辦理。惟86年間，因聲請人未於規定期間內辦理查驗交通主管機關乃依規定註銷其登記證。聲請人於知悉後亦未依規定申請補辦查驗。然88年1月24日上開處罰條例第37條第1項修正為：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第221條至第229條妨害性自主之罪，經判決罪刑確定者，『不准』辦理營業小客車駕駛人執業登記。」故89年間聲請人重新申請執業登記，交通主管機關以其曾因殺人未遂遭有罪判決確定，依據修正後之前開處罰條例規定，否准其申請。聲請人不服，乃提起訴願及行政訴訟，均遭駁回，乃以處罰條例第37條第1項規定，有牴觸憲法第7條、第15條及第23條之疑義，聲請解釋。最後由司法院大法官於93年9月17日舉行之第1250次會議中，就黃〇〇為違反道路交通管理處罰條例事件，認最高法院91年度判字第678號判決所適用之道路交通管理處罰條例第37條第1項，有牴觸憲法之疑義，聲請解釋案，作成釋字第584號解釋。

二、司法院大法官會議釋字第584號解釋理由書摘要

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。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。然對職業自由之限制，因其內容之差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準。關於從事職業之方法、時間、地點、對象或內容等執行職業之自由，立法者為公共利益之必要，即非不得予以適當之限制。至人民選擇職業應具備之主觀條件，例如知識能力、年齡、體能、道德標準等，立法者若欲加以規範，則須有較諸執行職業自由之限制，更為重要之公共利益存在，且屬必要時，方得為適當之限制。再者，國家對人民行使公權力時，均應依據憲法第七條之意旨平等對待，固不得有不合理之差別待遇；惟憲法第7條平等原則並非指絕對、機械之形式上平等，而係保障人民在法律上地位之實質平等，立法機關基於憲法之價值體系及立法目的，自得斟酌規範事物性質之差異而為合理之不同規定。

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。88年4月21日修正公布之道路交通管理處罰條例第37條第1項規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第221條至第229條妨害性自主之罪，經判決罪刑確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。」係鑒於營業小客車之營運及其駕駛人工作之特性，人身及財產安全保護之重要性，對於曾犯上述之罪者，規定終身不准其申請營業小客車之執業登記，就其選擇從事營業小客車為業之主觀條件加以限制，乃為實現上述目的而設，其立法目的自屬正當，亦屬達成目的之有效手段。此觀道路交通管理處罰條例第37條第1項規定於86年1月間，首度修正為永久禁止曾犯上述之罪者駕駛營業小客車前，據內政部警政署所作計程車駕駛人曾犯上述之罪者86年之列管人數統計，就同一罪名之累再犯率為百分之四點二四，若將犯其他罪名者一併計入，則其累再犯率高達22.2%。於修法後，計程車駕駛人犯上述之罪者人數已呈現下降之趨勢，足資參照。又為實現上揭目的，究須採取何種措施方屬侵害人民職業自由之最小手段，乃應由相關機關依目前之社會狀況，衡酌乘客人身安全確保之重要性、目的達成之有效性、刑事累再犯之可能性及有無累再犯之虞之區分可能性（法務部就受刑人之假釋，雖已就假釋後累再犯之危險性有所評估，然92年當期撤銷假釋人數對當期假釋出獄人數比率在27.2%，86年者，則為30%，仍然偏高；又依刑事計量學方法所作之再犯預測，其預測方法及可信度，亦有待商榷。及各種管制措施之社會成本，與是否會根本改變受刑人出獄後依從來技能謀生之途徑或阻礙其再社會化等情事綜合予以考量，為專業之判斷。永久禁止曾犯上述之罪者駕駛營業小客車對人民選擇職業之自由，固屬嚴格之限制，惟衡諸維護搭乘營業小客車之不特定多數人生命、身體、自由、財產等公益之重要性與急迫性，並參以司法院上開調查會時，主管機關及業者表示對於如何有效維護營業小客車之安全性，例如以衛星定位營業小客車之行進路線、全面實施定點無線電叫車並加強其追蹤管理，或改裝車輛結構為前後隔離空間並加強從業人員之職前訓練等，得有效達成目的而侵害較小之具體措施，客觀上目前並無實現之可能以觀，相關機關選擇上述永久禁止之手段，以維護乘客人身、財產安全，於現階段尚屬合理及符合限制人民職業自由較小手段之要求。從而上揭法律規定，核與首開憲法意旨相符，於憲法第23條之規定尚無牴觸。再者，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，相較於未犯罪者，或其他犯罪者，對營業小客車乘客人身安全之威脅性較重，衡量乘客生命、身體安全及確保社會治安等重要公益之維護，與人民選擇職業應具備主觀條件之限制，而就其職業選擇之自由為合理之不同規定，與憲法第7條之平等原則，亦屬無

違。惟上述營業小客車駕駛人消極資格之終身限制規定，係基於現階段營業小客車管理制度所採取保障乘客安全之不得已措施，但究屬人民職業選擇自由之限制，自應隨社會治安之改進，犯罪預防制度之發展，駕駛人素質之提昇，營業小客車管理或其他營運制度之健全，就各該犯罪類型與乘客安全確保之直接關連性，消極資格限制範圍之大小，及有無其他侵害職業自由之較小替代措施等，隨時檢討改進；且此等犯罪行為人於一定年限後，於出獄第7年，平均降至1.5%，至第10年即降至1%以下），若經由個別審查之機制或其他方法，已足認其對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其選擇駕駛營業小客車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨。

三、我國計程車駕駛人管理，犯罪預防制度之發展

我國計程車駕駛人管理，犯罪預防制度之發展係源於70年增訂道路交通管理處罰條例第37條，對計程車駕駛人之消極資格限制，69年底止臺灣地區計程車駕駛人，共有98,829人，以當時臺北、高雄兩直轄市最多，共計57,858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、妨害自由等特定罪者，共有5,632人，由於計程車為私密性高且獨立封閉之公共運輸工具，其營業特性接觸單身女性、老弱之機會甚多，乘客上車後多與駕駛人單獨相處，車輛動態受駕駛人操控，搭乘之風險確較其他運輸工具為高，倘若駕駛人具有特定暴力及性犯罪前科，在孤立無援環境下，顯為一大隱憂。爰此，交通部即會同內政部、法務部等單位檢討道路交通管理處罰條例，並條件限制少數特定犯罪者從事計程車駕駛工作之必要性，經提行政院會議討論，曾考量可對犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖等易危害乘客安全之重大特定犯罪行為，不准其辦理執業登記，其他犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由等輕罪仍應加以研究，不予限制。惟依據前該統計數字進一步按犯案類型分析，以曾犯竊盜罪者最多，計3,241人，詐欺罪次之，計854人，贓物罪757人，妨害自由罪467人，且犯罪趨勢不斷增加，若不對犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由予以處分，仍難維持乘客安全，經衡量後仍將道路交通管理處罰條例規定計程車駕駛人，曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，於受有期徒刑執行完畢或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而赦免後2年以內或受刑人在假釋中者，不准其登記，已辦理執業登記，領有登記證之計程車駕駛人犯以上各罪或犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之經判處有期徒刑而未宣告緩刑者，吊銷其執業登記證及駕駛執照。

86年該修正條文改為終身不得辦理，主要係當時以計程車為犯罪工具案

件層出不窮，社會上發生多起性侵害等社會矚目事件，致計程車駕駛人犯特定罪案件，成為輿論焦點，且立法委員及諸多社會團體亦認為性侵害犯罪再犯率高，衡量計程車營運之特性，人身及財產安全保護之重要性，實有加以終身限制之必要性，以強化計程車從業人員陣容，保護婦女人身安全，提昇該行業之安全及職業信賴感，對於曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財或擄人勒贖等易危害乘客安全之特定犯罪行為，經判刑確定者，不准辦理計程車駕駛人執業登記，以維乘客安全。在立法院審查會議過程中，並將中華民國刑法第221條至229條規定等有關妨害風化等罪納入至於妨害風化第230條至236條等較輕微之罪，草案中原未納入，惟立法院審查會議過程中，決議針對執業期間，犯刑法第230條至第236條妨害風化各罪之一，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，吊銷其計程車執業登記證及駕駛執照，意在嚇阻不肖駕駛人利用計程車封閉性高、私密性等特性作為控制婦女或不特定對象遂行強暴、妨害性自主之機會，故予立法限制。

90年該條文之修正，係依85年12月30日全國治安會議結論，從嚴限制計程車駕駛人執業資格之決議，除原重大犯罪項目終身不准再辦理執業登記外，增列「違反槍砲彈藥刀械管制條例、刑法第184條（損壞運具往來危險罪）、第185條（損壞道路、水路等往來危險罪）」、「懲治走私條例」或「毒品危害防制條例」等罪，經判決確定者，或曾依「檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車執業登記」。修正理由主要因前述之罪，屬公共危險或影響社會治安重大之社會公益範圍，從嚴限制計程車駕駛人資格。

四、目前相關主管機關無法建立較小限制替代措施

道路交通管理處罰條例第37條第1項對於計程車駕駛人資格限制規定，雖經司法院大法官釋字第584號解釋宣告不違憲，惟仍指出人民之工作權，為憲法第15條所保障，職業自由屬於工作權保障之範圍，在憲法第23條規定之限度內，屬於相對法律保留之範疇，以限制計程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，乃基於現階段計程車管理制度所採取之不得已措施，但人民職業選擇自由之限制，自應隨計程車管理，犯罪預防制度之發展或其他制度之健全，就其他較小限制替代措施之建立，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，應適時解除其駕駛計程車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，以能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨。

然目前各相關主管機關仍無方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險，爰由於實務上刑期執行完畢者，已非政府所能強制管轄對象，其日復行為表現因無素行資料，主管機關並無具體事證審酌，復以人之行為複

雜，在性犯罪者中何人危險較高或較低，其可能性誠難預測，預測方法與可信度仍有待商榷，尚無法稱之為相同有效之替代手段。再者，針對犯有特定罪刑之駕駛人（服刑期滿已視同一般人）採取特定監控措施或差別待遇，對其人權之侵害恐甚於現行對犯罪紀錄之審核，在法理上不無疑義，爰此，目前相關主管機關尚無建立其他較小限制替代措施。

另司法院大法官釋字第584號解釋文中，有關法務部統計81年至91年間，所屬各監獄出獄後再犯比率，於出獄後第7年平均降至1.5%，至第10年降至1%以下1節，前揭資料並非針對「道路交通管理處罰條例」規定之特定暴力、性犯罪、煙毒前科再犯率統計資料，該部並無前述罪刑之精確統計與研究，尚無法證明前述特定罪刑之累、再犯率在一段期間後可降至與一般無該等前科的人相同，或降至社會可接受之風險程度。爰此，尚難據以評估放鬆管制或重新回到86年以前立法對治安之影響性，且尚無方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險。

五、先進國家計程車駕駛人申請資格限制法令之概況

為瞭解國外現行計程車駕駛人申請資格之法令，本研究蒐集整理六個先進國家計程車駕駛人申請資格限制，包含日本、美國、新加坡、香港、德國、法國。以瞭解本國對計程車駕駛人申請資格之法令規定是否過於嚴苛，以作為國內相關機關參考：

5.1 日本

依據道路運送法第7條：「國土交通大臣，於下列情形，不得為一般旅客自動車運送事業之許可：一、申請許可者，經處1年以上徒刑（懲役或禁錮），自其執行終了或無需執行之日起，未滿2年者。二、申請許可者，經撤銷一般旅客自動車運送事業或特定旅客自動車運送事業許可，自撤銷之日起未滿2年者。三、申請許可者，於未具有關於營業成年同一能力之未成年人或成年之被監護人之情形，其法定代理人有前二款情形之一者。四、申請許可者，為法人之情形，該法人之主管有前3款情形之一者。」針對申請經營個人計程車客運業者，日本關東地區更嚴格限制申請日以前5年內不得有違反刑法、暴力行為、吸食毒品及興奮劑、妨害風化（賣春防治法）、槍砲刀劍等法律。

5.2 美國

紐約市計程車與出租車委員會（New York City Taxi and Limousine Commission，簡稱TLC）於1971年依地方法第12號（Local Law No. 12 of 1971）

設立，負責管理紐約的計程車業與出租車業，並核發職業駕駛執照、車輛牌照、設定計程車費率、訂定司機與車輛所有人間的規範。

申請紐約市計程車駕駛執照須符合下列條件：

- 一、年滿 19 歲。
- 二、提出合法居留文件及社會安全卡。
- 三、持有任一有效的紐約、紐澤西、康乃迪克或賓西維尼亞的駕駛執照。
- 四、過去 18 個月未超過扣點 7 次。
- 五、沒有未繳的罰單或傳票。
- 六、申請 6 個月內完成防護駕駛技巧課程及藥物檢驗(費用為美金 25.5 元)。
- 七、接受指紋建檔(費用為美金 75 元)。
- 八、申請後完成計程車駕駛人訓練。

5.3 新加坡

計程車由陸路運輸管理局(Land Transport Authority, 簡稱 LTA)來管理，LTA 為新加坡政府交通部底下的一個法定單位，其主要職責為控管及頒發牌照、駕駛人執照，並對各車隊進行費率管制及進行各項服務品質評鑑。欲成為新加坡計程車駕駛需符合以下幾個條件：

- 一、30 歲以上，73 歲以下。若超過 70 歲，需經過特別的考試且每年接受健康檢查方可繼續駕駛。
- 二、會說英語及其他一種官方語言。
- 三、為新加坡公民。
- 四、持有 class 3 的駕駛執照。
- 五、至少 1 年且無違規的駕駛經驗。

5.4 香港

計程車是由運輸署負責管理，舉凡牌照、駕照的發放、駕駛人管制、車輛檢驗以及費率的訂定都是其管理範疇。駕駛計程車正式駕駛執照的申請人，需先符合以下條件方可申請駕駛計程車正式駕駛執照：

- 一、該申請人是永久性居民身分證持有人。
- 二、該申請人是永久性居民身分證以外的身分證持有人，並且不受任何逗留條件所限。
- 三、該申請人持有某一種類汽車的有效正式駕駛執照，而署長接納它是該申請人具能力駕駛其申請所涉種類的汽車的證明。

5.5 德國

須無犯罪前科紀錄、體格健康、熟悉當地地形。

5.6 法國

須無犯罪前科紀錄始能取得計程車駕駛資格。

由上整理得知國外立法例，對計程車駕駛人資格管理，或採駕駛人資格制，即對駕駛違反某些重大罪行不可執業，或採審核制，即申請人在計程車執業登記證申請表內自己填註有無犯罪紀錄，並由相關業務承辦人進行審核，我國係採前者，目的係考量計程車駕駛人與乘客在同一密閉空間內，駕駛人可控制乘客之人身安全，駕駛人工作與社會治安具有密切關聯性，具有防制治安之考量各先進國家國為保障乘客安全，對於計程車駕駛人申請資格之法令限制均朝向嚴格審查。

六、警察機關歷年來因應大法官釋字第 584 號解釋之具體措施

警察機關歷年來因應大法官釋字第584號解釋，為建立民眾搭乘計程車的信賴感、強化警察機關管理效能及提升計程車駕駛人專業技能，辦理下列具體措施：

6.1 建立「計程車駕駛人管理資訊系統」

計程車為大眾運輸工的一種，目前全國計程車約8萬餘輛，計程車駕駛人能否有效管理，攸關乘客權益甚鉅。警政署乃就提升計程車駕駛人管理效能及效率，研議並建置全國性之計程車駕駛人資料庫，藉由電腦化之管理運作，結合警察機關刑案前科資料庫之連結，完成計程車駕駛人執業登記作業事項，建立資訊化管理，於95年建置完成計程車駕駛人管理資訊系統，以達到落實執業登記制度，提升計程車之服務品質，維護消費者權益，發揮主動篩檢執業證照功能，並強化警察機關對計程車駕駛人執業登記管理事務法制教育，落實計程車駕駛人執業登記審核機制及計程車管理資訊系統操作訓練，以提升臨櫃能力。

6.2 實施「專業證照制度」

為維護乘客選擇駕駛人權利除原來執業登記證放置右前擋風玻璃外，另

於右前椅背後增設「副證」，增加乘客辨識度，並增加執業登記證防偽功能，以防止偽變造。第一次新證已95年7月1日開始全面換發，並於97年1月31日止換發完畢，第二次換發新證已於98年7月1日至100年1月31日全面換發，透過每3年1次換證制度，有效審查過濾計程車駕駛人資格條件。

6.3 辦理「分區測驗、講習制度」：

為提升計程車駕駛人專業技能及素質，警政署辦理分區測驗、講習制度，統籌行政資源，重新規劃測驗講習流程，大幅提高計程車駕駛人執業門檻，目前全國計劃分有臺北區、新竹區、臺中區、嘉義區、臺南區、高雄區、花東區等7個測驗區域(離島自行辦理)；自96年1月1日實施至今，大幅降低及格率，有效達到測驗的篩檢功能。

6.4 持續辦理「強化計程車駕駛人管理工作執行計畫」，定期辦理執行成效評估：

警政署要求各警察機關視轄區狀況，自行規劃實施計程車違規稽查取締勤務，杜絕使用偽變造執業登記證及無執業資格者違規營業情事，並定期辦理行成效評估，以強化警察機關管理效能。

6.5 「建構優質安全乘車環境」之目標：

考量目前國內計程車品質良莠不齊，尤以婦女對計程車安全問題最為重視，警政署持續推動安全乘車環境工作內容如下：

- 1.請各直轄市、縣市警察局協調超商、加油站等24小時營業場所，針對夜歸婦女有治安顧慮者，增加代叫計程車服務，以解決夜歸婦女乘車安全顧慮。
- 2.請各直轄市、縣市警察局應協調觀光飯店、區域醫院、休憩遊樂區及商圈等公共場所，設立叫車點及裝置監視錄影設備，建立業者維護顧客權益之觀念，並可透過固定叫車點及錄影設備之設立，降低司機或乘客之犯罪意圖。
- 3.請各直轄市、縣市警察局應依計程車營運需求，主動協調地方政府於娛樂場所、捷運出口、公車站牌前後等處所，廣設計程車招呼站。
- 4.宣導民眾於計程車招呼站或以電話叫車方式搭車，改變隨招隨停乘車習慣，排除「適合目標」的犯罪要素，減少犯罪發生。
- 5.督促各直轄市、縣(市)警察局，蒐集整合計程車相關犯罪資料：警政署督促各直轄市、縣(市)警察局刑事警察大隊、交通(大)隊，應針對計程車影響轄區治安、交通相關問題進行研究，並根據路檢、巡邏、便衣查察等

回報反應之資料，予以分析比較，藉以深入瞭解所轄計程車問題之根源。刑事警察大隊統計分析歷年轄區發生之計程車犯罪案件，掌握轄區計程車犯罪問題型態或特性；交通(大)隊統計分析歷年轄區內所發生之計程車違規之類型與數量，刑事與交通之資料應分別由刑事警察大隊與交通(大)隊整理完畢後交業務單位作綜合分析運用，警政署每年將警政署刑事警察局計程車相關犯罪統計資料，提供交通部作為修法之參考。

- 6.推動「計程車管理一元化」：我國現行計程車之管理係採「人」、「車」分治，即計程車駕駛人由警察機關管理，車輛、車行、車隊、職業駕照等由則交通部等單位管理，爰交通部與警政署分別為計程車、車行及計程車駕駛人之中央主管機關，各機關以業務分工角色，在推動整體性管理措施上，面臨諸多困境，及衍生諸多管理上問題，造成權責不一，管理成效不易彰顯，為求事權統一，並強化計程車安全管理效能，計程車管理一元化施行之必要性，爰此，警政署於99年3月31日行政院治安會議提案「計程車管理一元化建議案」，並持續與交通部溝通研商，朝向修正道路交通管理處罰條例第36條第1項，將計程車駕駛人執業登記證管理部分改由公路監理機關主辦，落實計程車管理一元化。
- 7.建置「警政服務App」應用軟體：警政署為提供創新警政服務，並著眼於警政政策「治安、交通、服務」，已研發智慧型手機微型應用軟體「警政服務App」並於101年8月10日正式上線，以實現預防犯罪與便民服務的警政策略。該警政服務App規劃的九大項服務內容其中一項為「代叫計程車」服務，可依民眾所在GPS定位，提供民眾所在縣市地區之計程車行電話通訊錄，可直接撥打電話代叫計程車。該服務功能可改變國人隨機叫車習慣，俾降低計程車駕駛犯案動機，提升民眾對於計程車安全性之信賴。

七、結論

目前國內從事計程車行業之駕駛人數計有 94,720 人，車輛數為 86,900 輛，其中具刑事前科者有 19,313 人。依據警政署調查資料，對於計程車駕駛加害案件之統計，93 至 101 年加害案件為 30 件，尤以妨害性自主最多（達 19 件）。98 年 10 月 21 日報載之「計程車司機因口角撞死乘客」，99 年 11 月 27 日報載之「計程車司機性侵醉女等案」，100 年 7 月 14 日報載之「計程車司機性侵日籍女大學生」，100 年 8 月 13 日報載之「計程車司機性侵醉女，索 2 千車資」，101 年 10 月 14 日報載之「開計程車「撿屍」運將硬上酒醉妹」等事件，仍引起輿論及民眾重視。個人認為前述對計程車駕駛人消極資格之終身限制規定，現階段尚屬合理，仍宜維持現行規定。且計程車為公眾運輸

工具，由於其營運及駕駛工作之特性，搭乘之風險確較其他運具為高，現行就駕駛個人應具備條件之限制，立法目的在保護乘客安全，增進對該行業之職業信賴，符合憲法第 23 條維護重要公益之法意及憲法第 7 條之平等原則。

參考文獻

- 內政部警政署編印(2004)，「強化計程車駕駛人執業管理計畫」，頁 5-47。
- 行政院研究發展考核委員會編印(2010)，「計程車人車管理制度之研究」。
- 何弘光(2011)，「計程車駕駛人執業登記限制之研析」，立法院法制局，頁4-18。
- 周文生(2005)，計程車駕駛人專業證照制度之研究，交通學報，第5卷，第2期。
- 周文生(2008)，「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立(I)」，交通部運輸研究所，頁19-68。
- 周文生(2009)，「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立(II)」，交通部運輸研究所。
- 陳俊宏(2007)，檢策計程車駕駛人執業登記之管理，96年道路交通安全與執法研討會論文集，頁2-13。