

發文單位：司法院

解釋字號：釋字第 780 號

解釋日期：民國 108 年 07 月 26 日

資料來源：司法院

司法院公報 第 61 卷 8 期 55-92 頁

司法院大法官解釋（三十八）（109 年 9 月版）第 489-522 頁

相關法條：中華民國憲法 第 15、22、23 條

憲法訴訟法 第 5 條

中華民國刑法 第 51、53 條

鐵路法 第 14 條

道路交通管理處罰條例 第 24、54、67、67-1 條

道路交通安全規則 第 104 條

解 釋 文： 中華民國 101 年 5 月 30 日修正公布之道路交通管理處罰條例第 54 條第 1 款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」同條例第 67 條第 1 項規定：「汽車駕駛人，曾依……第 54 條……規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第 67 條之 1 所定情形者，不在此限。」及同條例第 24 條第 1 項第 4 款規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：……四、有第 54 條規定之情形。」均未牴觸憲法第 23 條比例原則，與憲法第 15 條保障人民之工作權、財產權，及憲法第 22 條保障人民一般行為自由之意旨尚無違背。

同條例第 54 條第 1 款上開規定之適用，係以「警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下」為要件，相關機關關於警鈴、閃光號誌與遮斷器之運作，就兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，未就前一列車通過後警報解除，至次一列車來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，應依本解釋意旨儘速檢討改進，併此指明。

理 由 書： 聲請人林見合於 102 年 7 月 4 日 16 時 16 分許，駕駛自用一般大貨車行經臺中市大慶街平交道（下稱系爭平交道），適逢系爭平交道設施運作中，系爭平交道於 16 時 16 分 38 秒列車通過後遮斷桿（器）開始升起，16 時 16 分 42 秒警鈴再度響起，閃光號誌顯示，16 時



16 分 46 秒聲請人駕駛車輛往前行駛，系爭平交道警鈴持續響 8 秒後，遮斷桿（器）下降動作於 16 時 16 分 51 秒啟動。聲請人駕駛車輛於 16 時 16 分 54 秒至 16 時 17 分 0 秒間闖越平交道，並撞毀遮斷桿（器），經警員依行為時之道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第 54 條第 1 款（下稱系爭規定一）規定舉發，並移送交通部公路總局臺中區監理所處理，經該監理所以聲請人有「警鈴已響、閃光號誌已顯示，闖平交道因而肇事」之行為，依系爭規定一、道交條例第 67 條第 1 項（原處分漏載第 1 項，下稱系爭規定二）及第 24 條第 1 項第 4 款（原處分漏載第 1 項第 4 款，下稱系爭規定三）之規定，對聲請人裁處新臺幣 6 萬元、吊銷大貨車駕照、終身不得考領駕駛執照，並應參加道路交通安全講習。聲請人不服，提起行政訴訟，經臺灣南投地方法院 102 年度交字第 40 號行政訴訟判決，認原告之訴無理由駁回，聲請人提起上訴，經臺中高等行政法院 103 年度交上字第 44 號裁定，以上訴未具體表明原判決違背法令，上訴不合法而駁回上訴確定，故本件應以臺灣南投地方法院上開判決為確定終局判決。

聲請人主張因交通管理規定不盡完善詳實，且過於僵化，導致法院就聲請人所遭遇之情況無法作出公正合理、且合乎憲法保障人民權益之判決，並因確定終局判決所適用之系爭規定一、二及三而剝奪聲請人之謀生機會，有侵害其受憲法第 15 條保障之工作權、財產權及第 22 條保障之權利之疑義，向本院聲請解釋憲法。查系爭規定一、二及三均為確定終局判決所適用，是本件聲請核與司法院大法官審理案件法（下稱大審法）第 5 條第 1 項第 2 款所定要件相符，應予受理。爰作成本解釋，理由如下：

按憲法第 15 條規定，人民之工作權及財產權應予保障。對於工作權之保障，其內涵包括人民選擇職業之自由。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。關於人民選擇職業應具備之主觀條件，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具有實質關聯，始符比例原則之要求（本院釋字第 749 號解釋參照）。對人民違反行政法上義務之行為處以罰鍰，係對人民財產權之限制，應責罰相當，以符合比例原則（本院釋字第 685 號及第 716 號解釋參照）。復為維護個人主體性及人格自由發展，除憲法已保障之各項自由外，於不妨害社會秩序公共利益之前提下，人民依其意志作為或不作為之一般行為自由，亦受憲法第 22 條所保障（本院釋字第 689 號解釋參照）。

系爭規定一明定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一



者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」（該條文係於 101 年 5 月 30 日修正公布；嗣於 105 年 11 月 16 日修正為「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照 1 年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」）系爭規定二明定：「汽車駕駛人，曾依……第 54 條……規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第 67 條之 1 所定情形者，不在此限。」系爭規定一及二限制汽車駕駛人之一般行為自由；如駕駛人為職業駕駛人，則吊銷其駕駛執照將同時涉及人民選擇職業自由之主觀條件限制，而限制其工作權。系爭規定一對違規之汽車駕駛人處以罰鍰，限制其財產權。系爭規定三明定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：……四、有第 54 條規定之情形。」對於違反系爭規定一者，應接受道路交通安全講習，則係對人民一般行為自由之限制。

道交條例於 64 年修正時增訂第 54 條第 1 項第 1 款規定：「汽車駕駛人駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處五百元以上、一千元以下罰鍰：一、……遮斷器開始放下、或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。」其立法理由為「維護平交道車輛、乘客及行人之安全」（參見立法院公報第 64 卷第 51 期院會紀錄第 69 頁）。於 101 年 5 月 30 日修正公布為系爭規定一，構成要件相同，僅提高罰鍰為 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下，其修正理由係為防免汽車闖越平交道，以保障每日數十萬鐵路乘客之生命安全，並避免造成龐大財物損失，嚴重影響交通秩序（參見立法院公報第 101 卷第 28 期院會紀錄第 111 頁）。按行駛中之鐵路列車載運旅客可達千百人，如於鐵路平交道發生事故，除闖越平交道之車輛可能車毀人亡外，如導致列車出軌將造成眾多乘客傷亡，故系爭規定一、二及三之立法目的係為避免汽車駕駛人闖越平交道，以維護交通安全，並保障不特定多數人民之生命權、身體不受傷害之權利與財產權，屬於重大之公共利益，其目的合憲。

就系爭規定一及二限制人民工作權部分，系爭規定二未區分違反規定者之情節輕重與結果，一律規定終身不得考照，雖有過苛疑慮（本院釋字第 531 號解釋參照），然依道交條例第 67 條之 1 規定，汽車駕駛人曾依系爭規定一及二受終身不得考領駕駛執照處分者，符合特定條件，可依肇事所致損害之輕重，分別於處分執行已逾 6 年、8 年、10 年或 12 年之期間後，申請考領駕駛執照，對「終身不得考領駕駛執照」之限



制設有緩和規定，使駕駛人有重新考領駕駛執照之機會，已非終身限制。其手段與目的之達成間具有實質關聯，未牴觸比例原則，與憲法保障工作權之意旨尚無違背。就系爭規定一限制財產權，與系爭規定一、二及三限制一般行為自由等部分，其手段與目的之達成間均具有合理關聯，亦不違反比例原則，與憲法保障財產權、一般行為自由之意旨尚無不合。

平交道交通安全，涉及跨越平交道之行人、各種車輛駕駛人及其乘客，以及為數眾多火車乘客之生命、身體與財產安全。平交道發生事故，動輒造成人民生命、身體及財產極鉅大之損失。國家針對平交道之通行，有致力於設置完善之規範及防護與保障機制之憲法上義務，以確保人民生命、身體及財產之安全。鐵路法第 14 條規定：「（第 1 項）鐵路與道路相交處，應視通過交通量之多寡，設置立體交叉或平交道。（第 2 項）前項鐵路立體交叉與平交道防護設施之規劃、設計、施工、新設、變更、廢除、設置基準、費用分擔及其他應遵行事項之辦法，由交通部定之。」交通部訂定之「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」（下稱設置規則）及交通部臺灣鐵路管理局工務處／電務處於 100 年 1 月編訂之「號誌裝置養護檢查作業程序」（下稱作業程序）對平交道之警鈴、閃光號誌與遮斷器之運作時間有所規定。然上開設置規則及作業程序，對於兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，均未就前一列車通過後警報解除，至次一列車來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，致有前一列車通過後，警報解除且遮斷桿升起，卻於其後 1 秒之內，警報突然又立即開始啟動者（臺灣桃園地方法院 106 年度交字第 374 號行政訴訟判決參照）；或有如本件確定終局判決所認定，於前一列車通過後警報解除遮斷桿升起，至次一列車來臨前警報啟動，僅間隔 4 秒之情形。車輛駕駛人於警報解除且遮斷桿升起，並開始啟動車輛時，固仍應隨時注意警鈴及閃光號誌之運作情形，以便在警鈴已響，閃光號誌已顯示時暫停（道路交通安全規則第 104 條參照）；然人之反應畢竟無法如機器般精準，且大車之駕駛人開始啟動與突然停止車輛，更需有合理之反應時間，車輛駕駛人眼見遮斷桿升起，即有可能誤判短時間內無列車通過平交道，致闖入平交道。設置規則及作業程序就兩列以上列車交會通行或續行通過時，兩段限制通行之時段間，均未設最低合理安全間隔時間，致在警報解除後於間隔時間極短之情形下，隨即又啟動警報，易使駕駛人誤闖平交道，造成事故，並因而受到系爭規定一及二之處罰。相關機關應依本解釋意旨，儘速檢討改進，並配合現代科技設置必要之資訊、通訊等設備或其他管控機制（例如：增加平交道延時警報功能，即在列車通過平交道欲解除警報時，若發現另一列車即將在一定秒數內到達啟動點，則需發出



延時警報，使原平交道警報不終止，以避免兩車管制安全間隔時間過短釀禍），併予指明。

聲請人另主張刑法第 51 條第 5 款、第 10 款及第 53 條規定牴觸憲法部分，查此等規定並未為確定終局判決所適用，聲請人自不得以之為聲請解釋之客體。是此部分聲請，核與大審法第 5 條第 1 項第 2 款規定不符，依同條第 3 項規定，應不受理。

大法官會議主席	大法官	許宗力
	大法官	蔡烱燉
		陳碧玉
		黃璽君
		羅昌發
		黃虹霞
		吳陳銀
		蔡明誠
		林俊益
		許志雄
		張瓊文
		黃瑞明
		詹森林
		黃昭元