

104 年公務人員升官等考試考試試題

等 級：薦任
類科(別)：交通行政
科 目：交通行政

一、何謂「信賴保護原則」？試說明此原則在道路交通事故責任判定上的可能應用。(25 分)

【擬答】

- (一)「信賴保護原則」：汽車等交通工具雖屬現代社會生活難以缺少之必要工具，但駕駛汽車之行為仍具有一定程度之危險性，爰現代民主法治社會，遂對駕車行為等具體詳細規範相關有關駕駛汽車習為之交通規則，透過駕駛人行為規範，具體消弭可能危險因子，相互遵守、產生互信，進而促進道路交通安全，此屬學理上所稱信賴保護原則。
- (二)我國刑法「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」罪立法理由與規定：
- 1.人是理性動物，但不一定依照社會秩序，例如不遵守鐵路平交道看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越等行為（參見處罰條例第 54 條第 1 款之規定），處新臺幣 1.5 萬以上 6 萬元以下罰鍰，但闖越平交道等違規意外事件頻生，該等違反相關規定行舉多處可見，而衍生更多的社會問題。
 - 2.由於社會大眾對於發生車禍意外後，相關意外肇事人駕車肇事逃逸之行舉，咸認「罪惡重大」，故於民國 88 年 4 月間，仿德國刑法第 142 條設計規範，增定刑法第 185 條之 4「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」罪，據立法目的在於「維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護」，課以肇事者在場及救護的義務，既合情合理，且具人道精神，尚能避免衍生其他危險，符合憲法第 23 條要求比例原則。俟因接連發生多起少數炫富年輕人，駕駛名車肇事棄死傷者不顧逃逸等憾事，經立法委員修正，自 102 年 6 月 13 日生效，將上開刑度規範由「六月以上五年以下有期徒刑」，提高為「一年以上七年以下有期徒刑」，期使國人建立正確觀念，認知「車子就是一個武器」，仿美國法制採重刑主義嚇阻。
- (三)信賴保護原則在道路交通事故責任判定上可能判斷與應用：汽車駕駛人雖可以信賴其他參與交通之對方亦能遵守交通規則，同時為必要之注意，謹慎採取適當之行動，而對於不可知之對方違規行為並無預防之義務，然因對於違規行為所導致之危險，若屬已可預見，且依法律、契約、習慣、法理及日常生活經驗等，在不超越社會相當性之範圍應有注意義務者，自仍有以一定之行為避免結果發生之義務。因此，關於他人之違規事實已極明顯，同時有充足之時間可採取適當之措施以避免發生交通事故之結果時，即不可以信賴他方能遵守交通規則為由，以免除自己的責任。（參見最高法院 74 年台上字第 419 號判決）

二、公路法第 41 條規定：「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則」。請問此一規定之立法意旨為何？對公路公共運輸的發展有何影響？(25 分)

【擬答】

- (一)公路法規定：公路法第 41 條第 1 項：「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。」第 2 項：「市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之」。
- (二)上開公路法第 41 條規定證明：
- 1.維護市場獨占之原則：公路法第 41 條第 1 項前段所稱之：公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。其主要目的便在於確保該公路路線，可由單一家之公路汽車客運業妥善經營，維護其在該該路線之市場上具體獨占，而不致發生所謂賺錢或是營運狀況較佳之黃金路線，產生有許多家公路汽車客運業紛紛想投入該市場，出現惡性競爭等情事。
 - 2.法律之例外情形：公路法第 41 條第 1 項後段已有得核准二家以上公路汽車客運業經營之但

公職王歷屆試題 (104 升官等考試)

書，分別敘明如下：

(1)但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要：換言之，當該園由經營特定路線之公路汽車客運業者，其營業車輛（設備等）不足以應付持續成長之大眾運輸需求，公路主管機關得具專業判斷，依權責核准二家以上公路汽車客運業經營該路線市場。具體提升市場之車輛供應量，滿足大眾運輸需求。

(2)或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關亦得核准二家以上公路汽車客運業經營之。

(三)結論：有關公路法第 41 條第 1 項明文：公路之同一路線，由公路汽車客運業一家經營為原則。但若該業者其營業車輛、設備均無法滿足大眾運輸需求，或有其他公路汽車客運業必須通行部分路段，始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關均得核准二家以上公路汽車客運業經營該路線，可確保業者在市場上的獨占地位，又能避免發生業者惡性競爭等情事，始能確保民眾行的權益，對於公路公共運輸發展應屬正面引導功能。

三、交通部為辦理鐵路運輸相關事宜，分別設立「鐵路改建工程局」與「臺灣鐵路管理局」，請問這兩個組織所掌理的事項有何不同？這樣的組織架構對於鐵路運輸的發展有何影響？（25 分）

【擬答】

(一)交通部鐵路改建工程局組織職掌事項：

依據交通部鐵路改建工程局暫行組織規程第 1 條：「交通部為辦理鐵路改建工程，特設鐵路改建工程局（以下簡稱本局），其組織依本規程之規定」。第 2 條：本局掌理下列事項：第 1 款：「鐵路改建工程之綜合規劃財源籌措方案及財務計畫之擬訂等事項」、第 2 款：「鐵路改建工程之地面與地下空間之利用與規劃、工程檢核、工程材料之採購管理及檢驗、購地暨公共設施、房屋、用地取得等事項」、第 3 款：「鐵路改建工程之工程結構、測量、軌道、設計、審核、施工監工及品質管制等事項」、第 4 款：「鐵路改建工程之電車線、號誌、電訊、電力干擾、機務機械、通風、照明等設備之規劃、設計、審核、施工監工及品質管制等事項」、第 5 款：鐵路改建工程之發包、簽訂合約、計算工程付款及竣工結算等事項」、第 6 款：「鐵路改建工程之道路管制、封鎖、改道、運轉、運輸等之規劃與協調；鐵路行車運輸設備、運轉、調度、營業之規劃、協調及製訂規範程序等事項」。第 12 條：「本局得視工程業務需要，報經交通部核准，成立若干專業工程隊及施工所……」。第 13 條：「本局得為辦理地區工程處業務需要，層報行政院核准設立工程處」。第 14 條：「本本局及各工程處於工程完成後裁撤」。

(二)交通部臺灣鐵路管理局職掌事項：

依據交通部臺灣鐵路管理局組織條例第 1 條：「本條例依交通部組織法第 26-1 條規定制定之」。第 2 條：「交通部臺灣鐵路管理局掌理下列事項」：各款包括：一、鐵路中長程發展、經建計劃、重大投資、資源規劃、經營策略、專案研究分析評估及資訊系統之建立運用。二、鐵路行銷業務、客貨運經營、附屬事業管理及有關營業設施、設計、調查、督導、考核。三、鐵路行車、運轉、車輛調度、車站設置調整及有關運輸設備、保安之設計、督導、考核。四、鐵路橋樑、隧道、路線、工程、建築、產業管理之設計、督導、考核。五、鐵路動力車、客貨車運用計劃、車輛設備、設計、督導、考核。六、鐵路電訊、照明、號誌及電力等電務設施之設計、督導、考核。七、鐵路材料籌劃、採購保管、調配、稽核。八、其他有關鐵路之管理」。第 3 條：「本局設六處，分別掌理前條所列事項，並得分科辦事」。第 15 條：「本局為辦理鐵路工程、客貨運輸、車輛調度及機客貨車與路線電氣設備之養護、材料之儲運管制、票務印製、局內外無線電聯絡、較遠地區營業款項收付等事項，得分設所、段、站、廠、隊、中心等分支機構，其組織通則另以法律定之」。第 16 條：「本局為辦理鐵路沿線倉儲、運送業務及機、客、電、貨內燃車之修理、製造、沿線客運有關餐廳、餐車之經營、電訊器材之修造、鋼樑之修造加固軌道石碴之生產等事項，得設餐旅服務總所、貨運服務總所，並得分設各機廠，其組織另以法律定之」。第 17 條：「本局各單位在不影響本身業務之原則下，得承辦公私機構委請代辦與鐵路行車安全及營運有關建築、土木、機械、電氣、鐵路車輛、電子資料處理等工程」。

(三)上開交通部鐵路改建工程局與交通部臺灣鐵路管理局兩者組織設計比較說明與鐵路運輸發展影響說明如下：

1. 依據 99 年 2 月立法院三讀通過政府組織再造相關法案，包括「行政院組織法」、「中央行政機關組織基準法」、「中央政府機關總員額法草案」以及「行政院功能業務與組織暫行條例」等 4 法案，交通部不宜再動輒以重大工程等理由，派用相關並無任用資格之臨時人員，徒增政府財政負擔與民怨。
2. 交通部鐵路改建工程局前身即為臺鐵改建工程處，後來以因應相關鐵路擴建工程等臨時需要，於民國 72 年 5 月 17 日由交通部以乙紙行政命令訂定「交通部鐵路改建工程局暫行組織規程」，成立黑機關迄今已逾 33 年，雖名為執行辦理鐵路改建工程建設之專業工程機關，惟多數黑機關其所謂專業功能多僅止於工程發包作業而已（由民間廠商承包相關工程），並不具備任何實際執行工程建設（如昔日的公路總局西濱工程處）之能力，以臺灣地區之規模，目前該局甚至還成立部鐵路改建工程局中部工程處、東部工程處以及南部工程處等三個編制外的組織，宜建請早日回歸法治國家之正途。
3. 民國 104 年 6 月 17 日總統令已公告廢止「派用人員派用條例」，案內鐵路改建工程局自始即為臨時機關，目前機關內編制表內之 270 餘名任用人員均屬臨時性質之派用人員，完全不具有公務人員任用資格，已長期任職於政府機關，依法應於相關鐵路改建工程完工後，即行裁撤之，否則即為行政機關失職與率先違法。

四、在全球「共享經濟」的思潮下，許多新型態的運輸服務也不斷產生，試舉一例，並分析說明該類運輸服務對現行法規、運輸服務與社會經濟之影響及其因應之道。（25 分）

【擬答】

(一)「共享經濟」思潮說明：根據經濟學人 (Economist) 對於「共享經濟」的定義係指「在網路上，任何東西都能出租 (On the internet, everything is for hire.)」，換言之，上開的經濟學人對共享經濟的評論，只要任何東西，一旦能夠出現在網路上，那麼任何資源都能出租，甚至是共同使用，獲致共享經濟的原始目的。

(二)試舉例說明如下：

1. 新型態運輸服務出現：Uber 等類 App 叫車軟體出現，嚴重壓抑國內計程車業者之生態與經營獲利空間。
2. 對我國現行法規、運輸服務與社會經濟之影響：
 - (1)對我國現行法規影響：Uber 業者透過類似租車或計程車營運者角色，但卻嚴重藐視或是忽略國內法令，具體挑戰我國法制社會，公路主管機關應發揮應有功能，落實法制社會的監督責任與精神。
 - (2)對我國運輸服務影響：Uber 業者嚴重壓縮無線電計程車業者市場經營與生存空間，甚至不肖份子更可能居中從事犯罪勾當，嚴重戕害國內社會秩序與經濟秩序。
 - (3)對我國社會經濟影響：經濟面：傳統經濟中，其實有很大一部份是透過代理商透過收費與轉嫁等方式獲利營運之模式。例如：我國船務代理業代理非本國籍之客貨商船處理有關旅客運送與貨物裝卸、報關等受船東委託之相關運送事宜。但在共享經濟裡，或許透過網路即可將資源提供者和資源需求者直接媒合而獲致交易目的。如 Uber 等 App 所扮演的租車仲介角色、或是無線電計程車行等等角色，相對可能壓縮傳統都會區相關仲介商生存與獲利空間，甚至會逐漸被共享經濟而消滅。學者提出觀察心得，主張凡是相對獲致利潤越高之業者、業者相對附加價值越少者、或是失去法律（或法令）保護的業者，都恐怕將在這一波共享經濟思潮中率先滅亡。社會面：綜觀 1996 年 12 月 3 日發生於當時高雄縣烏松鄉的彭婉如命案，除震驚社會引發民怨外，當年警方動用大批警力，逐一過濾南部五縣市共 13 萬部計程車司機，一一進行指紋採證進行比對工作，最後仍是徒勞無功，未來若發生 Uber 叫車業者指派之駕駛人，屬於高危險再犯罪族群之不肖份子，居中以自家車從事犯罪勾當，試問連前揭有懸掛營業車牌明顯易認的計程車犯罪案件都無法破案，更遑論以一般私人轎車從事營業行為之車輛，恐將嚴重戕害國內社會秩序與經濟秩序。

3. 我國具體因應之道：依據公路法第 77 條第 2 項規定：「未依本法申請核准，而經營汽車或

公職王歷屆試題 (104 升官等考試)

電車運輸業者，處新臺幣 5 萬元以上 15 萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣 2 個月至 6 個月，或吊銷之。」公路主管宜落實法治精神，對於不合法之業者，應展現具體作為，依據上開公路法第 77 條第二項明文，除對該業者處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並應勒令該業者停止繼續營業，並吊扣非法營業車輛牌照二至六個月（甚或吊銷），不容有嚴重挑戰法治社會公權力等業者容身之空間。

公 職 王