

106 年公務人員普通考試試題

代號：42760

全一頁

類科：交通行政

科目：交通行政概要

考試時間：1 小時 30 分

座號：\_\_\_\_\_

※注意：(一)禁止使用電子計算器。

(二)不必抄題，作答時請將試題題號及答案依照順序寫在試題上，於本試題上作答者，不予計分。

(三)本科目除專門名詞或數理公式外，應使用本國文字作答。

- 一、何謂「比例原則」？試舉例說明在道路交通處罰條例中，比例原則係以何種方式呈現與應用？(25 分)
- 二、如果某客運公司接受政府補貼，但卻未依照時刻表開行班車遭乘客檢舉，請問公路監理機關應依據什麼法規？如何處理？(25 分)
- 三、依照「道路交通安全規則」的規定，機車行駛車道與轉向的一般與特殊規定為何？(25 分)
- 四、試舉例說明比較「民用航空運輸業」與「普通航空業」在經營項目、營運方式與服務對象等的異同為何？(25 分)

1. 擬答：出自鼎文公職交通行政講義(一)第 8 頁

(一)比例原則的意義

行政機關所為之行政行為，其所欲達成的「目的」和其所採行的「手段」之間，應有適當的對應比例，禁止過當與為達目的不擇手段之行政行為(憲法第 23 條、行政程序法第 7 條)。

比例原則尚可再細分為下列三項子原則：

適當性原則	涵義	行政機關所採取的手段，應有助於目的之達成。手段如果無助於目的之達成，代表該手段必然不適當，又稱為「合目的性原則」。
	舉例	例如為交通部為強化春節輸運目標之達成，對於上高速公路之車輛，採高承載管制，雖然造成駕駛人之不便，但對於抒解國道車流確有助益，因此該高承載管制之手段，乃符合適當性原則。
必要性原則	涵義	行政機關如果有多種可以達成目的之手段，應從中選擇對人民權益損害最小的手段，又稱為「損害最小原則」。
	舉例	例如《道路交通管理處罰條例》限制計程車駕駛人之主觀條件，惟司法院大法官釋字第 584 號解釋認為：「認為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。」故此等主觀條件之限制，即屬符合必要性原則。
衡量性原則	涵義	行政機關所採行的手段，必然對當事人帶來干預並造成損害，此一損害應該小於達成目的所得到的利益，又稱為「狹義比例原則」。
	舉例	雖然國家有偵查犯罪的職責，但不能因此進行大規模或無限期的電話監聽或調閱電話通聯紀錄，因為此舉不僅涉及犯罪嫌疑人的隱私，其他相關民眾的秘密通訊自由也會受到侵犯。因此，在達成偵查犯罪的目的與對自由權的損害之間明顯失衡，即不符衡量性原則。

(二)比例原則之呈現方式與應用

根據大法官 604 號解釋，立法者固得以法律規定行政機關執法人員得以連續舉發及隨同多次處罰之遏阻作用以達成行政管制之目的，但仍須符合憲法第二十三條之比例原則及法律授權明確性原則。鑑於交通違規之動態與特性，則立法者欲藉連續舉發以警惕及遏阻違規行為人任由違規事實繼續存在者，得授權主管機關考量道路交通安全等相關因素，將連續舉發之條件及前後舉發之間隔及期間以命令為明確之規範。

道路交通管理處罰條例第 85-1 條：I 汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。II

第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發：一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾 2 小時。此均為比例原則在交通管理處罰條例之應用，賦予主管機關裁量權，在三原則底下進行交通管理。

二、擬答：

(一)若業者有脫班的情形，會依據公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點進行裁罰，

(二)依據公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點第 14 條，業者違反本要點第十三點規定，依下列規定，由交通部、公路總局各監理所（站）查核後之處理之：

1.違反相關營運規定應予扣款者，依以下標準辦理。

2.業者未經交通部核准擅自變更補貼路線起訖經由、停駛補貼路線或縮減補貼路線班次、里程，除追扣該線已核發之補貼款外，並自違規日起停止撥發補貼款，另以違反汽車運輸業管理規則第二十三條規定論處，按公路法七十七條規定罰之，如認定經營不善，依公路法第四十七條規定辦理。

3.「違約基數」金額等於（每車公里合理營運成本）乘（該營運路線補貼里程）。

4.業者於同一年度內個別受補貼路線受扣減六個違約基數（含）以上之處分者（含違反規定經停止補貼之路線），除該路線扣款處分外，應停止該路線下一年度之補貼申請，個別業者同一年度內超過六個違約基數路線總數達受補貼路線總數一定比例以上，應停止受理下一年度該業者之補貼申請。

違 約 情 事	應 扣 款 處 分 方 式
一、發車誤點 實際發車時間逾表訂時刻五至十分鐘以內，經稽查人員查明屬實者。	記「違規」乙次，累積達三次者，扣減當期核定補貼款中三個「違約基數」。
二、脫班 實際發車時間逾表訂時刻達十分鐘以上，經稽查人員查明屬實者。	記「脫班」乙次，扣減當期核定補貼款中一個「違約基數」。
三、漏班（未派車） 業者未依表定班次派車，經稽查人員查明屬實者。	記「漏班」乙次，須扣減當期核定補貼款中二個「違約基數」。

三、擬答：

(一)依據道路交通安全規則第 99 條，機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：

- 1.在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛；單行道應在最左、右側車道行駛。
- 2.在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路應在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。

- 3.變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。
- 4.由同向二車道進入一車道，應讓直行車道之車輛先行，無直行車道者，外車道之車輛應讓內車道之車輛先行。但在交通壅塞時，內、外側車道車輛應互為禮讓，逐車交互輪流行駛，並保持安全距離及間隔。
- 5.除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線。
- 6.不得在人行道行駛。  
(二)機車行駛至岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第一百零二條及下列規定行駛：
  - 1.內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。
  - 2.在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎。(三)機車不得在道路上蛇行，或僅以後輪著地或以其他危險方式駕車，亦不得拆除消音器或以其他方式造成噪音。  
執行任務之警備或巡邏機車，得不受第一項、第二項及第九十九條之一之限制；並得行駛快速公路、市區快速道路，不受標誌或標線之限制，但應開啟警示燈。

4.擬答：

(一)民用航空法的規定：民用航空運輸業，按中華民國民用航空法第二條第十一款之定義，係指以航空器直接載運客、貨、郵件，取得報酬之事業。

普通航空業，按中華民國民用航空法第二條第十二款之定義，係指以航空器經營民用航空運輸業以外之飛航業務而受報酬之事業，包括空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機及其他經核准之飛航業務。

(二)民用航空運輸業和普通航空業的異同，可依經營項目、營運方式，服務對象等加以比較，比舉例說明之，如下表所示：

	民用航空運輸業	普通航空業
經營項目	載運貨運、客運	空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機
營運方式	往往是定期航班，依民航局所核准的航班行駛，營運國內定期航點	非定期航班，依照任務編組進行飛航申請
服務對象	一班旅客或作為貨物運送承攬商	多為特定人士或為特殊需求提供服務
舉例說明	中華航空、長榮航空、台灣虎航、立榮航空、華信航空...等。	德安航空-空拍、空中勘測、工程吊掛、空中偵巡 大鵬航空-航空攝影測量 凌天航空-超高壓電塔維護以及礙洗、空拍、工程吊掛、醫療救護專機、航空植生...等