

臺灣橋頭地方法院行政訴訟判決

111年度交字第189號

原告 源峰通運有限公司

法定代理人 陳俊凱

訴訟代理人 康進益律師

康鈺靈律師

被告 高雄市政府交通局

代表人 張淑娟

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國111年9月19日高市交裁字第32-U4B016783號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原處分撤銷。

訴訟費用新臺幣參佰元由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：本件為交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料所示，本件事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰依行政訴訟法第237條之7之規定，不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：原告所有營業貨運曳引車KLH-2222於民國111年7月16日13時許由訴外人-羅健樟駕駛於台中市龍井區南堤路（臺中港西碼頭管制站）發生交通事故，復經內政部警政署臺中港務警察總隊（下稱舉發機關）分析研判後，查證結果為「拖板車未領有牌照行駛道路（拖板車車身號碼SU-0000000，下稱系爭半拖車）」交通違規，員警依職權舉發，並填掣中港警行字第U4B016783號舉發違反道路交通管理事件通知單。原告不服舉發，曾於111年8月5日提出陳述，經舉發機關查復：舉發無誤。原告仍不服，向被告申請裁決，被告詢依據道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）

第9條、第12條第1項第1款、第12條第2項規定暨違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）第45條規定，於111年9月19日開立系爭裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣3,600元整，車輛沒入（下稱原處分）。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

系爭半拖車性質上屬非動力車輛的「拖車」，並非以原動機行駛而具動力的汽車，不合道交處罰條例第12條第1項第1款之處罰要件。縱認系爭半拖車屬「汽車」範疇，然系爭半拖車因受限於車輛安全審驗中心及監理站之緣故，自始即無法受驗並申請取得車牌，自不能將此等「無法領用牌照行駛」之不利益，歸原告所承受。修正後道交處罰條例第12條第2項規定「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明」而應予以沒入者，應以目的性限縮解釋之方式，認該規定應予以沒入者，限於「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「其他類似情狀」而未領用牌照行駛且未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛等語。爰依上開理由，並聲明：原處分撤銷。

四、被告則辯以：

(一)交通主管機關就交通違規之舉發，依處罰條例及處理細則之規定，除當場舉發及逕行舉發外，就查獲違反道路交通管理之行為者，應可本於職權舉發。故原告違規事實洵堪認定，舉發程序亦無違誤。

(二)又道路交通安全規則第2條第1項第11款規定，拖車自身無動力，需要與曳引車（成為聯結車）才能行駛，在聯結車行駛時，半拖車即為汽車的一部分。而依道路交通管理處罰條例第14條第1項、道路交通安全規則第8條規定可見，在汽車之許可行駛及牌照管理上，拖車為聯結車整體之一部分，其牌照與其他汽車之牌照具有相同之地位，故聯結車行駛時，其拖車部分自應遵守道路交通管理處罰條例第12條第1項第1款有關汽車領用牌照行駛之規定。且交通部87年02月24日(87)

01 交路字第001343號函釋，亦與上開意旨相符。是被告依處罰
02 條例第12條第1項第1款、同條第2項前段裁處原告罰鍰新臺
03 幣3,600元整，車輛沒入，洵無不合云云，並聲明：原告之
04 訴駁回。

05 五、本件如事實概要欄所述之事實，除後列之兩造爭點外，有系
06 爭舉發違規通知單（參本院卷第145頁）、本件裁決書及送
07 達證書（參本院卷第149至151頁）、汽車車籍查詢資料（參
08 本院卷第155頁）、舉發機關111年9月2日中港警行字第
09 1110013214號函（參本院卷第157至158頁）、道路交通事故
10 現場圖、系爭半拖車照片4幀、道路交通事故照片8幀（參本
11 院卷第159至166頁）、交通部公路總局高雄市區監理所111
12 年8月17日高市監運字第1110082002號函、被告111年9月7日
13 高市交裁決字第11146966100號函（參本院卷第167至169
14 頁）、原告111年8月5日交通違規案件陳述單暨附件（參本
15 院卷第185至200頁）等件附卷可稽，堪認為真實。是本件兩
16 造之爭點厥為：原告於上開時、地，是否確有「拖板車未領
17 有牌照行駛道路且未依公路法規定取得安全審驗合格證明」
18 之交通違規？原處分是否合法？

19 六、本院之判斷：

20 (一)按「汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣3600元以上
21 10800元以下罰鍰，並禁止其行駛：一、未領用牌照行
22 駛。…」、「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗
23 合格證明，及第2款、第9款之車輛並沒入之；…」、「依本
24 條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行
25 舉發人或該其他人有過失。」，處罰條例第12條第1項第1
26 款、第2項第1段、第85條第3項分別定有明文。

27 (二)經查，原告雇用之駕駛人於111年7月16日13時許，駕駛KLH-
28 2222號營業貨運曳引車在臺中港西碼頭管制站，因「未領有
29 牌照行駛道路且未依公路法規定取得安全審驗合格證明」交
30 通違規，經舉發機關警員依職權舉發之事實，業據舉發機關
31 以111年9月2日中港警行字第1110013214號函復說明略以：

01 「本案經舉發員警以公路監理電子閘門系統查詢，無該半拖
02 車（按：即系爭半拖車）領有牌照紀錄，而陳述人僅提出廠
03 商拖車出廠證、出廠與貨物完稅照證、統一發票、拖車標誌
04 牌及拖車相片，並未有監理機關檢驗後取得之安全審驗合格
05 證明書等資料，故本案半拖車既無領有牌照，亦未取得安全
06 審驗合格證明行駛於道路，即該當道路交通管理處罰條例第
07 12條第1第1款、第2項之構成要件，員警據以舉發違規，應
08 無違誤。」等語（參本院卷第158頁），並有前揭資料附卷
09 可稽。故原告之違規事實，堪予認定。

10 (三)原告主張系爭半拖車並非汽車，不符合道交處罰條例第12條
11 第1項第1款之處罰要件云云，為被告所否認，並以前詞置
12 辯。經查：

13 1.按「車輛：指非依軌道電力架設，而以原動機行駛之汽車
14 （包括機車）、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。」，
15 處罰條例第3條第8款定有明文。次按「汽車：指在道路上
16 不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機
17 車）。」、「拖車：指由汽車牽引，其本身並無動力之車
18 輛；依其重量等級區分，總重量逾七百五十公斤者為重型
19 拖車，七百五十公斤以下者為輕型拖車。」、「半拖車：
20 指具有後輪，其前端附掛於曳引車第五輪之拖車。」，處
21 罰條例第92條第1項授權訂定之道路交通安全規則第2條第
22 1項第1、9及11款亦分別定有明文。又按「車輛：指汽
23 車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。」、「汽
24 車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車
25 輛。」，公路法第2條第9、10款亦分別定有明文。綜合上
26 開規定可知，處罰條例中所述及之「車輛」或「汽車」，
27 其特性乃皆以原動機驅使，而得以輪胎自行移動之機具，
28 與半拖車屬本身並無動力，無法以輪胎自行移動之機具，
29 顯有區分上之不同。至於交通安全規則所稱之「車輛」，
30 未於同規則內有所定義，依體系解釋，應認其係泛指一般
31 社會觀念中以輪胎移動之機具，並未以有無原動機加以區

01 別，而與處罰條例中「車輛」所指涉之範圍相異。然上開
02 條例及規則對於「車輛」之定義雖有不同，惟處罰條例第
03 12條第1項第1款、第2項之規定，既以「汽車」及「汽車
04 所有人」為行政罰之處罰標的，自無從脫逸有原動力之性
05 質，依其文義是否得涵蓋本件無原動力之系爭半拖車而一
06 體適用，已有疑義。

- 07 2.又交通部(87)交路字第001343號函稱：「查『道路交通管
08 理處罰條例』第3條第8款名詞釋義『車輛』為在道路上以
09 原動機行駛之汽車。由於聯結車係指曳引車或兼供曳引之
10 貨車與拖車所組成之車輛，因此，拖車（含全拖車及半拖
11 車）本身雖無動力，但其係聯結車之必要部分，且拖車應
12 依規定經登記檢驗合格領有號牌及拖車使用證，始能行駛
13 道路，故拖車屬於『道路交通管理處罰條例』所稱之車
14 輛，並適用於同條例第82條之1，當無疑義。」，並無從
15 適用本件案例事實。申言之，本函釋乃為處理處罰條例第
16 82條之1之適用問題，然該條係以「車輛」為客體，與本
17 件所適用之處罰條例第12條以「汽車」為客體，已有不
18 同；處罰條例第3條第8款之「車輛」定義上包含「汽
19 車」，依論理法則，並無法由系爭半拖車性質上屬於「車
20 輛」，即得推論系爭半拖車亦屬「汽車」，而得適用處罰
21 條例第12條之規定。又道路交通安全規則第2條第1項第13
22 至15款規定：「聯結車：指汽車與重型拖車所組成之車
23 輛。但不包括小型車附掛總重逾750公斤至3000公斤以下
24 拖車。」、「全聯結車：指一輛曳引車或一輛汽車與一輛
25 或一輛以上重型全拖車所組成之車輛。」、「半聯結車：
26 指一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成之車輛。」，已將
27 各式聯結車皆區分為汽車及拖車之組合，是拖車為聯結車
28 之必要部分，乃解釋上之當然結果；或拖車概念上得包含
29 於「車輛」，但應無從視拖車為「汽車」之一部，且上開
30 函釋本即無敘及拖車屬於汽車。再者，處罰條例第12條賦
31 予罰鍰及沒入等不利處分之性質，與處罰條例第82條之1

之限期清理、收取移置費及管理費之法律效果，顯不相當，處罰條例第12條「汽車」之解釋自應從嚴，而不得擅予擴張解釋於拖車。是被告以上開函釋作為裁處之依據，除本院不受其拘束外，亦有理由不備之情。

3.次按道路交通安全規則第8條規定：「汽車牌照包括號牌、行車執照及拖車使用證，為行車之許可憑證，……。」，故半拖車在道路上行駛，仍應取得拖車使用證的行車許可憑證，然得否僅因該許可憑證含括於汽車牌照內，即可認半拖車即屬汽車，尚有疑問。但半拖車未取得拖車使用證的行車許可憑證，或者未依拖車使用證許可之方式、範圍而行車，即超過拖車使用證許可的授益處分規制效力範圍行車者，形同未經牌照許可而在道路行駛，可謂其對道路交通之危害，與汽車未領用牌照行駛相當，惟依行政罰法第4條所揭櫫之處罰法定原則，由於半拖車性質上屬非動力車輛的「拖車」，並非以原動機行駛而具動力的汽車，究不符合處罰條例第12條第1項第1款所定「汽車」之處罰要件，自不得依該條項規定，裁處半拖車所有人罰鍰。至於道交罰條例同條第2項規定，授權主管機關得對同條第1項第1款屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛予以沒入，核此沒入處分的性質，因其沒入標的是以同條第1項第1款所列未依法取得安全審驗合格證明，在安全性上有疑慮之汽車為沒入對象，且依同條例第85條第3項規定，不問屬於受處罰人與否，均得予沒入，已偏離處罰責任原則，故性質上應屬管制性不利處分，而非行政罰。然沒入車輛涉及人民財產權的剝奪，依法律保留原則，自應有法律授權者，方得行之。而半拖車不僅概念上不合於道交處罰條例第12條第2項所定得予沒入的「汽車」要件，且其並非動力車輛，對道路交通安全形成的風險是否即與汽車相同，亦有疑義。是無從基於相同安全管制之規範目的觀點，而認系爭半拖車應適用或類推適用道交處罰條例第12條第2項規定，對系爭半拖車予以沒

01 入。

02 4.末者，半拖車未經使用許可就由汽車牽引上路，或超過其
03 使用許可範圍由汽車牽引上路者，或可對違法牽引之汽
04 車，依道交處罰條例第29條、第30條等規定予以處罰，或
05 依其他道交處罰條例規定，對半拖車所有人予以處罰或對
06 半拖車施以管制性不利處分，但不得適用道交處罰條例第
07 12條第1項第1款規定裁處罰鍰，亦不得適用或類推適用同
08 條第2項規定，對非屬汽車的半拖車，處以沒入的管制性
09 不利處分，應堪認定。

10 (四)從而，系爭半拖車非屬處罰條例第12條之「汽車」，業經認
11 定如前，被告據以為原處分，即屬無據。

12 七、綜上所述，原處分認事用法，尚有違誤，原告訴請撤銷，為
13 有理由，應予准許。至原告是否應依道路交通管理處罰條例
14 第29條第1項第5款規定受罰，此應由處罰機關即被告另行依
15 法處理，附此敘明。

16 八、本件第一審裁判費為300元，應由敗訴之被告負擔，爰確定
17 第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

18 九、結論：本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第237條之8第
19 1項、第98條第1項前段，判決如主文。

20 中 華 民 國 112 年 6 月 27 日
21 行政訴訟庭 法 官 劉建利

22 上為正本係照原本作成。

23 如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並表
24 明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可
25 認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應
26 於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均
27 須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上
28 訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

29 中 華 民 國 112 年 6 月 27 日
30 書記官 謝群育