

臺灣基隆地方法院行政訴訟判決

109年度交字第125號

原告 邱世英

新福通運有限公司

法定代理人 吳志宗

被告 交通部公路總局臺北市區監理所

代表人 江澍人

訴訟代理人 吳孟娟

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國109年9月25日北市監基裁字第25-ZAA237930號、第25-ZAA237931號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

一、按交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之，行政訴訟法第237條之7定有明文。本件係因原告不服被告依道路交通管理處罰條例第43條第1項、第4項所為裁決，而提起撤銷訴訟，屬交通裁決事件之裁判，依前揭規定，爰不經言詞辯論，逕行裁判。

二、事實概要：

原告邱世英（下稱原告邱）駕駛原告新福通運有限公司（下稱原告公司）所有之車牌號碼00-00號營業半拖車（下稱系爭車輛），於民國109年4月16日上午11時33分許，行經國道1號公路北向18公里處（下稱系爭地點），因連續變換車道，經民眾以行車紀錄器攝得影像並提出檢舉後，嗣由內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊（下稱舉發機關）員警受理，而認原告邱有「在道路上蛇行（汽車駕駛人

在道路上蛇行之危險方式駕車)」之違規行為、被告公司有「駕駛人駕駛汽車在道路上蛇行（處車主）（汽車駕駛人在道路上蛇行之危險方式駕車）」之違規行為，乃經舉發機關員警分別對被告公司開立內政部警政署國道公路警察局109年5月13日國道警交字第ZAA237930號、第ZAA237931號舉發違反道路交通管理事件通知單（下分別稱系爭舉發單①、②），並通知原告公司之應到案日期為109年6月27日以前，向被告陳述意見或繳納罰鍰。嗣原告公司於109年5月22日向被告所屬之基隆監理站陳述意見（該站於同年月25日收受）並提出「逕行舉發歸責駕駛人申請書」載明當時之駕駛人為原告邱，惟被告仍認原告邱有「在道路上蛇行」、原告公司有「駕駛人駕駛汽車在道路上蛇行（處車主）」之違規事實，乃分別依道路交通管理處罰條例第43條第1項第1款、第4項、第85條第1項，暨違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第41條、第43條、第44條、第67條等規定，於109年9月25日各以北市監基裁字第25-ZAA237930號、第25-ZAA237931號違反道路交通管理事件裁決（下各稱原處分①、②），處原告邱罰鍰新臺幣（下同）18,000元及記違規點數3點並應參加道路交通安全講習、處原告公司吊扣汽車牌照3個月，並均於同日送達。然原告均不服原處分，故於109年10月21日具狀向本院提起本件行政訴訟。

三、原告起訴主張：本件純係原告邱駕駛原告公司所有之系爭車輛於行駛過程中，因與前方車輛均欲變換車道，2車相互禮讓之下，故短時間內有幾度跨越車道線，但每次變換車道均有開啟方向燈警示，是原告邱顯然並無惡意之駕駛行為，更非在道路上蛇行之危險方式駕車，原處分①徒執單一角度之影片即處罰優良駕駛，將影響原告邱生計，實有不當；承前，原告公司亦無管理不周之情形，自不應一併受罰，因而均訴請撤銷原處分，並均聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

四、被告則以：本件違規係民眾目睹而提出行車紀錄器錄影向舉

發機關檢舉，經舉發機關員警確認影像內容發現原告果有違規情形，因而舉發，由錄影內容即可見系爭車輛確有原處分①、②所指之違規行為，是其違反道路交通管理處罰條例第43條第1項之違規事實至為明確，舉發機關依法舉發亦無違誤。從而，被告分別依道路交通管理處罰條例第43條第1項、第4項、第85條第1項等規定分別以原處分①、②對原告邱及系爭車輛之車主即原告公司予以裁罰，均屬有據。綜上所述，本件原告之訴為無理由。並聲明：駁回原告之訴，訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

(一)按「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：三有第43條規定之情形」、「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6,000元以上24,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：一在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車」、「汽車駕駛人有第1項第1款至第4款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照3個月」、「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：三有第43條、第53條或第53條之1情形之一者，各記違規點數3點」，道路交通管理處罰條例第24條第1項第3款、第43條第1項第1款、（110年1月20日修正公布前之）第4項、第63條第1項第3款分別定有明文。另按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車，道路交通安全規則第94條第3項亦有明定。考諸道路交通管理處罰條例第43條第1項第1款修法歷程，所指危險駕駛態樣原係「在道路上蛇行或僅以後輪著地等危險方式駕車」（64年7月24日修法條文參照），後改為「在道路上蛇行，或僅以後輪著地，或以其他危險方式駕車」（75年5月21日修法條文參照），復（103年1月8日）修正為現行條文；併參酌道路交通安全規則第94條第3項規範意旨，所謂「蛇行」當指汽車沿途任意變換車道，且於車道上穿梭行駛之危險駕車方式而言，而

與「以其他危險方式駕車」等典型行為相當。職故，汽車駕駛人於駕駛中有沿途多次、密集、連貫地驟然或任意變換車道，在車流中穿梭之意，由於此種駕駛行為特別容易使四周車輛反應不及，或使駕駛人自身操控失當，產生追撞、自撞之危險，而屬道路交通管理處罰條例第43條第1項第1款所指「蛇行」之危險駕車（臺北高等行政法院105年度交上字第16號判決參照）。

(二)復按道路交通管理處罰條例第92條第4項規定：「本條例之罰鍰基準、舉發或輕微違規勸導、罰鍰繳納、向處罰機關陳述意見或裁決之處理程序、分期繳納之申請條件、分期期數、不依限期繳納之處理、分期處理規定及繳納機構等事項之處理細則，由交通部會同內政部定之」，而違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條則規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之」，第2條第1項、第2項則規定：「處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表…」。核上開統一裁罰基準及處理細則之規定，就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依道路交通管理處罰條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」及其附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，於憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有司法院釋字第511號解釋意旨理由足資參照），並無違反法律保留原則。再依本件違規行為原處分裁罰時點之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表（109年2月27日交通部交路字第10950021955號令、內政部台內警字第1090873647號令會銜修正發布）記載，汽車駕駛人在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車，汽車於期限內繳納或到案

聽候裁決者，應處罰鍰18,000元及記違規點數3點；汽車所有人提供汽車駕駛人有第43條第1項第1款至第4款、第3項行為之汽車，於期限內繳納或到案聽候裁決者，吊扣該汽車牌照3個月。核此規定，既係基於母法之授權而為訂定，且就違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則附件所示統一裁罰基準表中有關道路交通管理處罰條例第43條第1項第1款、第4項之裁罰基準內容（基準表依不同違規車種，其可能衍生危害交通安全之輕重不同，區分車種，並就其是否逾越於期限內繳納或到案聽候裁決之期限不同，分別裁以不同之罰鍰及吊扣牌照期間之標準，其衍生交通秩序危害，既不相同，分別處以不同之罰鍰，符合相同事件相同處理，不同事件不同處理之平等原則），並未抵觸母法，是被告自得依此基準而為裁罰。

(三)本件原告確有被告所指之駕駛行為，及前揭經警舉發至被告裁處過程暨原告向本院提起訴訟等各節，除經本院當庭勘驗檢舉影像（詳如附件）外，亦有系爭處分①、②暨送達證書、檢舉違規案件明細、系爭舉發單①、②暨送達掛號郵件查單、原告公司於109年5月22日提出之交通違規陳述單及同年9月25日提出之「逕行舉發歸責駕駛人申請書」、舉發機關109年6月29日國道警一交字第1091704078號函暨附件檢舉影像光碟、原告起訴狀上鈐蓋本院收文章戳記載之時間等證據存卷可稽，原告邱及原告公司對原告邱駕駛系爭車輛確有在短時間內多次跨越分隔內側車道與外側車道之白虛線行駛之駕駛行為乙情亦未有異議，是就本案涉及之事實部分應無疑義，而可認定。是本件所應審究者，應在原告邱所為之上開駕駛行為是否即為「在道路蛇行」之違規行為。

(四)原告雖執前詞而為主張，然查：

- 1.由附件之勘驗內容可知：原告邱駕駛系爭車輛於短短13秒內，4度跨越分隔車道之白虛線，衡諸其駕駛行為，與前揭說明所謂「沿途多次、密集、連貫地驟然或任意變換車道，在車流中穿梭」之意無異，再以其所駕駛之車輛為營業半拖

01 車，車型較大，對在旁行駛之小型車原已極易產生壓迫感；
02 而原告邱如此多次、密集、連貫變換車道之駕駛行為，自易
03 造成四周車輛反應不及或使駕駛人自身操控失當而產生追
04 撞、自撞等危險。

05 2.原告邱固主張其多次變換車道實係與前車相互禮讓下偶然所
06 致，惟在短時間內多次變換車道之駕駛行為顯然需要高度之
07 專注與複雜之操作行為（原告邱於歷次變換車道同時，均有
08 開啟方向燈以為警示，更見當然），由此益見原告邱對於短
09 時間內多次變換車道之駕駛行為之各動，均有意欲與行動間
10 之合致，並付諸實現，此與法文中所稱之故意相稱。且因當
11 時道路並非車流稀疏之情形，此由檢舉人提出之行車紀錄器
12 錄影即與系爭車輛相近之畫面即可明瞭；而由此等短時間內
13 密集變換車道之駕駛行為，亦顯然對於當時駕駛於該路段之
14 其他駕駛人（尤其對於當時在外側車道行駛之檢舉影像提供
15 者之車輛）造成高度之危險性。

16 3.原告邱固稱此係因其與系爭車輛前方之車輛均有由內側車道
17 變換至外側車道之意，並經相互禮讓所致；然徵諸原告邱所
18 駕駛之系爭車輛與其前方車輛，於變換車道之過程中，均未
19 見其讓直行車（如：檢舉影像提供者之車輛）先行，並注意
20 安全距離之情形（參照道路交通安全規則第98條第1項第6款
21 規定），則原告邱所稱有「禮讓」之意，亦顯然與其在未保
22 持安全距離下又未禮讓直行車先行而遽然變換車道之駕駛行
23 為相互矛盾。其有違上開注意規定而擅予變換車道之歷次行
24 為，自均屬任意變換車道之違規行為無誤。

25 4.原告邱駕駛系爭車輛於變換車道之際，未注意安全距離並讓
26 直行車先行，已有如前述，且由檢舉影像亦可見系爭車輛前
27 方之車輛同有相類違反其注意義務之行徑，從而造成前開違
28 規行為，實難認原告邱並無責任；原告邱雖主張：伊並未與
29 人競速，自無蛇行等語，然上開違規行為本與競速並無必然
30 關聯，是其前揭主張自難認可憑。又徵諸高速公路及快速公
31 路交通管制規則第8條第1項第2款之規定，大型車除得暫時

01 利用緊臨外側車道之車道超越前車外，應行駛於外側車道，
02 然此規定並不能作為原告邱可以無視於外側車道直行中之車
03 輛而逕行由內側車道變換至外側車道之藉口，原告邱縱如其
04 主張當時是要駕駛系爭車輛暫時利用內側車道超越前車，但
05 原告邱於超車後欲將系爭車輛駕駛回歸外側車道繼續行駛
06 時，仍應注意須在維持與後車間安全距離之情形下，始得變
07 換車道至外側車道，自不待言。原告邱未注意此節，而有上
08 述「沿途多次、密集、連貫地驟然或任意變換車道，在車流
09 中穿梭」之駕駛行為，其應擔負在道路上蛇行之危險駕駛行
10 為之責，自屬當然。

11 5.復由前揭道路交通管理處罰條例第43條第4項前段之規定以
12 觀，當車輛經駕駛而有道路交通管理處罰條例第43條第1項
13 第1款之違規行為時，則應吊扣該汽車牌照3個月，是其受處
14 分人即係該車輛之車主（即原告公司）；另道路交通管理處
15 罰條例第85條第1項雖規定：「本條例之處罰，受舉發違反
16 道路管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸
17 責他人者，應於舉發違反道路管理事件通知單應到案日
18 期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關
19 告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處
20 理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處
21 罰」，然此係針對道路交通管理處罰條例之規定若本應處罰
22 實際行為人，但因依道路交通管理處罰條例第7條之2之規定
23 而對汽車之所有人逕行舉發時，對汽車之所有人所特設以免
24 除其需擔負他人行為責任之規定。而道路交通管理處罰條例
25 第43條第4項前段之處罰對象既為汽車之所有人，自不生歸
26 責實際駕駛行為人之問題，仍應對原告公司為裁罰。

27 6.至行政罰法第7條第1項之明文規定可知：「有責任始有處
28 罰」之原則，而行政罰之裁處以行為人主觀上有可非難性及
29 可歸責性為前提，故須其違反行政法上義務行為係出於故意
30 或過失者，始予處罰；無故意或過失者，則非在處罰之列。
31 又關於法律或自治條例所為併罰規定，揆其立法意旨係將原

非「行政法上義務主體（通常即為處罰對象）」之人或組織，納入處罰對象，故除非立法意旨明白表示該併罰對象不以有故意過失為必要，否則其規定僅具擴大處罰對象之意義，尚不足以排除行政罰法第7條有關故意過失規定之適用。準此，在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，依道路交通管理處罰條例第43條第4項前段關於吊扣汽車所有人該汽車牌照3個月之併罰規定，仍有行政罰法第7條有關故意過失規定之適用，此固無疑義；惟道路交通管理處罰條例第85條第4項規定：「依本條例規定……同時併處罰其他人之案件，推定……該其他人有過失」之規定採推定過失責任，即產生舉證責任倒置效果，則汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證明無過失，始得免罰。本件未見原告公司主張已善盡監督之責；亦未見原告公司對原告邱有何道路安全及交通法規之相關教育訓練，則原告公司對於原告邱駕駛系爭車輛而違反道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例之行為，未盡使其駕駛行為合於交通規範及監督控管之責，本難謂其無過失；更何況原告公司依法已負推定過失責任，其既未能提出充足反證推翻之，則被告據以對原告公司裁罰，即非無憑。

(五)從而原告所為之主張既不足為憑，原告邱如附件勘驗內容所示之駕駛行為實屬「蛇行」，亦有如前述，則該行為既經民眾檢舉而由員警舉發，並經被告依法分別給予原告邱、原告公司裁罰，本件原處分①、②即均無有不當。

(六)綜上，本件原告邱於上開原處分所示違規時間，駕駛系爭車輛在系爭地點在道路上蛇行之違規行為已堪認定。被告據以援引道路交通管理處罰條例第43條第1項第1款、第85條第1項之規定，併依違反道路交管理事件統一裁罰基準表而為裁量，裁處原告邱罰鍰18,000元及記違規點數3點並應參加道路交通安全講習，及援引修正前道路交通管理處罰條例第43條第4項之規定暨依違反道路交管理事件統一裁罰基準表而為裁量，裁處原告公司吊扣系爭車輛汽車牌照3個月，

其所為2件處分均無不當，原告訴請撤銷原處分①、②均為無理由，均應予駁回。

六、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經本院審核後，或與本案爭點無涉，或對於本件判決結果不生影響，爰無庸一一再加論述，爰併敘明。

七、本件第一審裁判費即訴訟費用300元，應由敗訴之原告負擔，而此訴訟費用復已由原告於起訴時繳納，為此爰確定第一審訴訟費用如主文第2項所示。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段、第237條之7、第237條之8第1項，判決如主文。

中華民國 110 年 5 月 25 日
行政訴訟庭 法官 李謀榮

以上正本係照原本作成。

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，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

中華民國 110 年 5 月 25 日
書記官 鄭又綾

附件：

檔案名稱：JV-10.mp4（畫面時間：2020/04/16自11：32：58至11：33：11，播放時間長度共13秒。）

勘驗內容：

畫面時間：11：32：58-11：33：11

播放時間：00：00：00-00：00：13

畫面一開始，行車紀錄器車輛行駛於高速公路主線車道之外側車道上（畫面最右側為加減速車道）。

約於播放時間00：00：00（約畫面時間11：32：58），可見一台營業半拖車（下稱系爭車輛）行駛於（主線車道之）內

側車道上，系爭車輛右後方向燈亮起，並於播放時間00：00：00至00：00：04時（約畫面時間11：32：58至11：33：02），往右跨越車道線，變換至（主線車道之）外側車道上。

約於播放時間00：00：04至00：00：07時（約畫面時間11：33：02至11：33：05），系爭車輛右後方向燈熄滅，左後方向燈亮起，並往左跨越車道線，變換至（主線車道之）內側車道上。

約於播放時間00：00：08至00：00：09時（約畫面時間11：33：06至11：33：07），系爭車輛左後方向燈熄滅，右後方向燈亮起，並往右跨越車道線，此時系爭車輛右半邊約近半個車身變換至（主線車道之）外側車道上。

惟系爭車輛右後方向燈熄滅，左後方向燈迅速亮起，約於播放時間00：00：10至00：00：12時（約畫面時間11：33：08至11：33：10），系爭車輛再往左跨越車道線，變換至（主線車道之）內側車道上。

約於播放時間00：00：11（約畫面時間11：33：09），可見行駛於系爭車輛前方之車輛右後方向燈亮起，並於播放時間00：00：11至00：00：12時（約畫面時間11：33：09至11：33：10），往右跨越車道線，變換至（主線車道之）外側車道上。

系爭車輛則持續行駛於（主線車道之）內側車道上，至畫面結束。

勘驗結束