

臺灣士林地方法院行政訴訟判決

112年度交字第36號

原告 寶立開發建設有限公司

法定代理人 姚文亮

訴訟代理人 丁景元

被告 臺北市交通事件裁決所

代表人 蘇福智

訴訟代理人 林柏湖

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年1月18日北市裁催字第22-AW00000000、22-AW00000000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、本件係因原告違反道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第43條第1項第4款、第63條第1項、第43條第4項之規定，不服被告民國112年1月18日北市裁催字第22-AW00000000、22-AW00000000號違反道路交通管理事件裁決書（下分稱805號裁決、960號裁決，並統稱原處分），提起行政訴訟，經核屬於行政訴訟法第237條之1第1項第1款規定之交通裁決事件，自應依行政訴訟法第2編第3章規定之交通裁決事件訴訟程序，本院認本件事證明確，爰依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，逕為判決，合先敘明。

二、事實概要：原告所有之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛）於111年9月3日下午14時2分許，在臺北市北投區大興街與北投路2段（下稱系爭路段），經臺北市政府警察局北投分局（下稱舉發機關）認其有非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車之行為，因原告同時為系爭車輛車主，舉發機關遂開立北市警交字第AW00000000號、AW00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下統稱系爭舉發通知單）舉發，

並分別記載應到案日期為111年11月7日、10日前（後均更新為111年12月30日前），原告向被告陳述意見表示不服。嗣被告於112年1月18日依處罰條例第43條第1項第4款、第63條第1項第3款、第43條第4項以原處分裁處原告罰鍰新臺幣（下同）1萬9,800元，記違規點數3點，應參加道路交通安全講習，後更正為罰鍰1萬9,800元（即805號裁決）。吊扣汽車牌照6個月，限於112年2月17日前繳送，逾期未繳送，自同年2月18日起吊扣汽車牌照12個月，限於同年3月4日前繳送，如仍未繳送，自同年3月5日起吊銷並逕行註銷汽車牌照，後經更正為吊扣汽車牌照6個月（即960號裁決），原告不服，提起本件訴訟。

三、原告起訴主張：

- (一)、系爭車輛駕駛人駕駛系爭車輛行駛至系爭路段時，向左變換車道時遭後車長鳴喇叭，故第一次踩下煞車停止行駛，開窗釐清是否有擦撞情形，發現沒有擦撞後繼續向左變換車道，並遵守汽車慢看停原則，減速、停止、確認可以繼續左轉後即駛離，期間煞車2次，事發當日為雨天，本應注意行駛適時煞車減速，且伊與其他車輛相距甚遠，亦未影響後車直行行駛路權，並無蓄意驟然停止、影響他人用路安全之行為。
- (二)、並聲明：1、原處分撤銷。2、訴訟費用由被告負擔。

四、被告之答辯：

- (一)、本案為民眾檢具相關事證檢舉案件，經檢視檢舉人之行車紀錄器影像，錄影時間14：02：12至14：02：27間，系爭車輛在前方交通號誌為綠燈且行進間無障礙物下，強行向左插入檢舉人前方並突然於道路上緊急煞車，故該車有非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車之情形，爰依處罰條例第43條第1項、第4項規定舉發，依法舉發並無違誤。系爭車輛在前方沒有障礙物，煞車燈確有亮起，竟2次完全煞停於車道，其造成之危險性至為明顯，損及其他用路人行車安全，違規屬實。
- (二)、並聲明：1、原告之訴駁回。2、訴訟費用由原告負擔。

01 五、本院之判斷：

02 (一)、本件相關法規：

03 1、處罰條例第43條第1項第4款：汽車駕駛人，駕駛汽車有下列
04 情形之一者，處6,000元以上2萬4,000元以下罰鍰，並當場
05 禁止其駕駛：四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減
06 速、煞車或於車道中暫停。

07 2、處罰條例第43條第4項：汽車駕駛人有第1項或前項行為者，
08 並吊扣該汽車牌照6個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為
09 違反第1項第1款、第3款、第4款或前項行為者，沒入該汽
10 車。

11 3、處罰條例第63條第1項第3款：汽車駕駛人有下列各款所列條
12 款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：三、有第43
13 條、第53條或第53條之1情形之一者，各記違規點數三點。

14 (二)、依道路交通安全規則第94條第2項及處罰條例第43條第1項第
15 4款等規定之解釋，可知所謂「突發狀況」之存在，應具有
16 立即發生之危險性及緊迫性之狀況存在，方才屬之，亦即上
17 開說明所舉之例，諸如前方有車禍突然發生、道路塌陷、車
18 輛惡意危險之駕駛行為或巨大貨物突然掉落路面、惡烈天候
19 情況等等其它緊急突發狀況，導致駕駛人當下不得不採取驟
20 然減速、煞車或於車道中暫停時等措施，如此始符緊急避難
21 之法理及處罰條例第43條第1項第4款之例外而不予處罰規定
22 意旨（臺北高等行政法院107年度交上字第221號裁定意旨參
23 照）。

24 (三)、如事實概要欄所記載之事實，為兩造所不爭執，並有系爭舉
25 發通知單、原告申訴書、原處分、監視錄影畫面、本院勘驗
26 筆錄、各該送達證書、汽車車籍查詢、臺北市政府警察局北
27 投分局函、檢舉人之行車紀錄器影像截圖照片4張在卷可憑
28 （見本院卷第10、12、40至43、44、46、50至52、54、60、
29 62、64、66、101至102頁），自可信為真實。

30 (四)、處罰條例第85條第1項之適用（最高行政法院107年度判字第
31 349號判決參照）：

01 1、交通是人民日常生活所必須，為確保人民可以順遂的快速移
02 動，道路交通管理尤顯重要，其中交通稽查及舉發都是重要的
03 的手段之一，處罰條例立法目的即在於加強道路交通管理，
04 維護交通秩序，確保交通安全。舉發是對違規事實的舉報，
05 乃是舉發單位將稽查所得有關交通違規行為時間、地點及事
06 實等事項記載於舉發通知單，並告知被舉發者，屬處罰機關
07 裁決前的行政行為之一。對於汽車駕駛人交通違規行為之取締，
08 雖以攔停違規車輛予以舉發為宜，但有時礙於客觀環境
09 的限制，當場不能或不宜攔截製單舉發時，若無其他救濟方
10 式，將使法律秩序上之嚇阻性受到嚴重破壞，而無以維持交
11 通秩序及安全，乃有逕行舉發制度的產生。此時，是由道路
12 交通執法人員記明該違規車輛之牌照號碼、車型等可資辨識
13 之資料，以汽車所有人為被通知人而製單舉發，其要件與適
14 用的案件類型，於處罰條例第7條之2第1項、第4項規定可
15 知，逕行舉發基本上是以汽車所有人為被舉發人。

16 2、又94年12月28日修正前之處罰條例第85條第1項、第2項、第
17 3項原規定：「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於
18 運送人、利用人或使用人，亦適用之。」、「本條例關於車
19 輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕駛人者，處罰車輛駕駛
20 人。」、「本條例關於車輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛
21 所有人者，處罰車輛所有人。」因為這樣的規定，對於究竟是
22 係採二罰或改變處罰客體未見分明，乃於94年12月28日修
23 正，其中第1項「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理
24 事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應
25 於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相
26 關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責
27 人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未
28 依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」之規
29 定，核係因應大量交通事件調查所為之特殊立法設計，其規
30 範目的是使受舉發交通違規行為之應歸責者，在處罰機關依
31 法裁決之前就先予確認。茲因關於交通違規行為之處罰，分

為稽查、舉發與移送、受理與處罰等三個階段，有其個別的機能，並因汽車所有人通常是管領使用汽車之人，如就汽車查獲應處罰之違規事件，即可推斷汽車所有人為應歸責之人而對其舉發，雖無疑義。但是，汽車所有人有時不一定是實際違規的行為人，為使真正應歸責者為自己的交通違規行為負責，也慮及監理、逕行舉發交通違規之處罰是大量而反覆性的行政行為，乃要求受舉發人如果認為受舉發之違規行為應歸責他人，必須在一定時間內，檢證告知應歸責人以辦理歸責，逾期未依規定辦理，仍依各該違反條款規定處罰。換言之，逾期未依規定辦理歸責之受舉發人即汽車所有人，即視為實施該交通違規行為之汽車駕駛人，並生失權之效果，不可以再就其非實際違規行為人之事實為爭執。否則，如容許受舉發人逾期仍可爭執其非實際應歸責者，無異使處罰條例第85條第1項「逾期仍依違反條例規定處罰」之規定成為具文，應非立法本意。

3、原告為汽車所有人，且其為法人，當無法駕駛系爭車輛，然原告與系爭車輛實際駕駛人並未於應到案期日前辦理歸責，並考諸前開處罰條例歸責之立法目的，原告逾期未辦理歸責，視為該次交通違規之汽車駕駛人，先予敘明。

(五)、經本院當庭勘驗監視錄影畫面，勘驗結果略以（見本院卷第101至102頁勘驗筆錄）：

1、影片時間2022/09/03，14：02：12，系爭車輛出現於檢舉車輛右方。

2、影片時間2022/09/03，14：02：12至14，系爭車輛欲切入檢舉車輛前方，並且有煞車之狀況，此時煞車燈亮起。

3、影片時間2022/09/03，14：02：15至16，系爭車輛行駛後，再次煞車，煞車燈熄滅後再次亮起。

4、影片時間2022/09/03，14：02：17至28，系爭車輛煞車燈持續亮起，左方向燈閃爍，完成左轉。

(六)、就前揭勘驗結果可知，駕駛系爭車輛原位於檢舉車輛右方，於切入檢舉車輛車道前方時，直接煞停於路中央，且其有2

01 次之煞停行為，並於煞停後完成左轉，其目的即為直接切入
02 檢舉車輛前方左轉，至為明確。而系爭車輛之兩次煞停行
03 為，致使檢舉車輛之行向受到影響，產生不可預期之風險，
04 且查當時雖有下雨，然並非所謂之前方有車禍突然發生、道
05 路塌陷、車輛惡意危險之駕駛行為或巨大貨物突然掉落路
06 面、惡烈天候情況等等其它緊急突發狀況之情，其行為該當
07 於處罰條例第43條第1項第4款之非遇突發狀況，在行駛途中
08 任意驟然於車道中暫停。原告主張可能發生擦撞乙節，然若
09 有擦撞發生，原告當即報警或採取其他之措施，而非直接於
10 路上暫停，又其主張其行經路口減速，然依勘驗影片而觀，
11 原告係於路口前直接暫停於檢舉車輛行向車道，並非所謂路
12 口減速之情，是其所主張，自非可採。

13 (七)、另按處罰條例第43條第4項並無明文規定汽車駕駛人與汽車
14 所有人應為同一人，始能吊扣汽車牌照之限制，是在汽車駕
15 駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規定衡酌其立法目
16 的，顯係考量汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，藉以排
17 除汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增危害道
18 路交通安全之風險。復按「違反行政法上義務之行為非出於
19 故意或過失者，不予處罰」，行政罰法第7條第1項有明文規
20 定。基於「有責任始有處罰」之原則，行政罰之裁處以行為
21 人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，故須其違反行政法
22 上義務行為係出於故意或過失者，始予處罰；無故意或過失
23 者，則非在處罰之列。又關於法律或自治條例所為併罰規
24 定，揆其立法意旨係將原非「行政法上義務主體（通常即為
25 處罰對象）」之人或組織，納入處罰對象，故除非立法意旨
26 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
27 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
28 故意過失規定之適用。準此，在汽車駕駛人與汽車所有人不
29 同時，依處罰條例第43條第4項前段關於吊扣汽車所有人該
30 汽車牌照6個月之併罰規定，仍有行政罰法第7條有關故意過
31 失規定之適用，此固無疑義，惟處罰條例第85條第4項「依

01 本條例規定…同時併處罰其他人之案件，推定…該其他人有
02 過失」規定採推定過失責任，即產生舉證責任倒置效果，則
03 汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證明確實無
04 過失之程度，始得免罰（臺北高等行政法院110年度交上字
05 第355號判決意旨參照）。經查：原告既為系爭車輛之所有
06 人，則其對於系爭車輛之使用方式、用途、供何人使用等
07 情，應得加以篩選控制，而有監督該使用者之駕駛行為合於
08 交通安全管理規範之公法上義務；而本件違規時，未見原告
09 有採取何預防性措施，或經其舉證有何避免系爭車輛駕駛人
10 上開違規行為發生之作為，自不能推翻處罰條例第85條第4
11 項所推定其有過失之責任。是以，本件仍應認原告具有過
12 失，而該當處罰條例第43條第4項之違規行為。

13 六、綜上所述，原告於系爭路段行駛時，因有「非遇突發狀況，
14 在行駛中驟然停車。」之違規事實甚為明確，被告依處罰條
15 例第43條第1項第4款、第43條第4項以805、960號裁決處
16 罰鍰1萬9,800元，吊扣汽車牌照6個月，並無違誤。原告訴
17 請撤銷，為無理由，應予駁回。

18 七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及證據資
19 料經本院審酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐一指駁，
20 附此敘明。

21 八、本件第一審裁判費300元，應由敗訴之原告負擔，爰確定第
22 一審訴訟費用額如主文第2項所示。

23 九、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第
24 1項前段、第236條、第237條之7、第237條之8第1項、第237
25 條之9第1項，判決如主文。

26 中 華 民 國 112 年 4 月 28 日
27 行政訴訟庭 法 官 唐一強

28 以上為正本係照原本作成。

29 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
30 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
31 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

01 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
02 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
03 訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

04 中 華 民 國 112 年 4 月 28 日
05 書記官 鍾堯任