

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

112年度交字第782號

原告 輝興汽車貨運有限公司

代表人 高玉銘

訴訟代理人 涂朝興律師

被告 交通部公路局臺中區監理所

代表人 楊聰賢

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年8月22日彰監四字第64-E00000000號違反道路管理事件裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

- 一、原處分撤銷。
- 二、訴訟費用新臺幣300元由被告負擔。
- 三、被告應給付原告新臺幣300元。

事實及理由

一、程序事項：

本件事證已臻明確，本院認無行言詞辯論之必要，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：

緣訴外人賴順揚(下稱訴外人)飲酒後駕駛訴外人婁峯銘(下稱婁君)靠行登記於原告名下之號牌855-M5號營業貨運曳引車(下稱系爭車輛)，於民國(下同)111年7月6日06時25分許，行經新竹市西濱快速道路與高賓路口時發生交通事故，為到場處理之新竹市警察局(下稱舉發機關)交通隊員警進行酒精濃度測試後，認訴外人有「汽機車駕駛人有第35條第1項第1款之情形因而肇事致人死亡」之違規而予以舉發，並移送檢察機關及被告處理。經被告依道路交通管理處罰條例

01 (下稱道交條例)第35條第9項規定，以112年8月22日彰監四
02 字第64-E000000000號違反道路交通管理事件裁決書(下稱原
03 處分)裁處車主即原告系爭車輛沒入。原告不服，遂提起本
04 件行政訴訟。

05 三、原告之主張及聲明：

06 (一) 主張要旨：

07 1、依司法院釋字第672號解釋理由書意旨，行政罰之沒入並
08 不包括非行為人之財產，或非違規行為人之財產所有人。
09 準此，原告公司並非汽機車駕駛人，其法律主體與適用對
10 象已有不同，能否援引道交條例第35條第9項為沒收依
11 據，衡諸憲法第23條所定各項原則，已非無研議之餘地。
12 再者，上開規定之法律效果為「得沒入」，而非「應沒
13 入」，縱使提及非駕駛人之車輛所有人，是否適用已涉裁
14 量問題，其裁決與違反道路交通管理事件統一裁罰基準及
15 處理細則(下稱道交處理細則)第43條之1之規定亦顯有違
16 背。此外，關於沒入之責任規範，刑法第38條以下尚且區
17 分是否行為人所有，而有不同規定，原告並非違規駕駛之
18 行為人，依舉重明輕及比例性之法理原則，又豈有逕自裁
19 決沒入之理由？凡此，擴及行為人以外之人之財產權侵害
20 皆已涉及比例原則以及依法行政等限制規範，非可恣意為
21 之，原處分機關就道交條例35條第9項之援引與適用，皆
22 不能謂已合乎上開規定與規範意旨，其沒入處分於法實有
23 違背，自不能予以維持。

24 2、原處分於處分前未給予原告陳述意見之機會，已違反程序
25 上之正當程序原則：

26 姑不論本案是否合乎實質之正當程序，有無道交條例第35
27 條第9項之適用，單就作成行政處分之正當程序而言，被1
28 告於作成原處分前，並不曾通知原告陳述意見，已違反行
29 政程序法第102條及道交條例第8條所定於作成行政處分前
30 應履行之程序規定，其處分已然違法。

31 3、道交條例第35條規定之規範主體與適用對象，顯應僅限於

01 汽機車駕駛人而言，被告機關將之擴大適用至非違規行為
02 人之原告身上，已違反憲法第23條所定之適當性、必要性
03 與比例性等正當程序諸項原則，自己違背法令：

04 (1)依憲法第23條及行政程序法第7條規定可知，所謂比例原
05 則，包括適當性(不當連結之禁止)、必要性(最小損害性)
06 與狹義之比例性(即相當性、過度禁止)原則，不僅採取之
07 方法應有助於目的之達成，禁止為不當之連結，縱或可
08 行，所用之方法亦應選擇對人民權益損害最少之方式，並
09 不得與所欲達成之目的亦不相當，而失去均衡；則違反義
10 務者而為汽機車駕駛人，而被沒入處罰之對象卻為車輛所
11 有權人，其手段與目的間之連結豈能謂之適當？反之，避
12 免駕駛人駕駛車輛造成交通事故，對駕駛人予以懲處或規
13 範最為直接及適當，縱或有擴及汽機車所有人之考量，亦
14 非不得課以罰鍰或吊扣牌照一段時日予以因應，以沒入之
15 方式予以懲處，又豈是損害最少之手段？參之前引司法院
16 釋字第672號解釋理由意旨，道交條例第35條第9項之所謂
17 「沒入」，應僅限於汽機車駕駛所有之車輛。沒入原告及
18 非違規行為人所有之車輛已違反不當連結之禁止及最小損
19 害性，實無適當性及必要性可言。

20 (2)依道交條例規範之違規行為或事實可知，關於車輛本身之
21 問題(如牌照、行照及異動，以及車輛之妥適性等)由車輛
22 所有人負責，關於駕駛行之違規責任則由汽機車駕駛人予
23 以承擔，不僅為道交條例制定之基本架構，亦為責任之性
24 質與基本原則，現代法治早已摒棄連坐思想，沒有人應為
25 他人之行為負責，不具備憲法第23條之各項原則要求，並
26 無限制人民財產權之依據。

27 (3)是以，道交條例第35條所定之違規行為，既在汽機車駕駛
28 人之行為，而其處罰亦就汽機車駕駛人予以規範，換言
29 之，汽機車駕駛人始為該條之規範與適用主體，如汽機車
30 駕駛人所有人同一，為駕駛人所有，或可商榷，卻不可混
31 為一談，非汽車駕駛人之所有人應無適用之餘地。以汽車

01 駕駛人有違規事實為由，沒入非汽車駕駛人所有之車輛，
02 其手段與目的間欠缺適當性與必要性甚為顯然，自不能援
03 為處分之依據。

04 4、就法規體系而言，公權力對人民自由與權利之限制或剝
05 奪，其對行為人責任之追究，實無過於刑事責任之處罰，
06 惟關於沒收之處罰，刑法體系尚且區分行為人所有或非行
07 為人所有之情形，且原則上不及於非行為人，依舉重明輕
08 法理及比例原則之要求，又豈有逕為沒入之理由？不僅法
09 律之規定或理解不會如此，亦不應如此，依行政程序法第
10 4條之規定，其行政行為自應同受拘束。

11 (1)按「供犯罪所用，犯罪預備之物或犯罪所生之物，『屬於
12 犯罪行為人者』，得沒收之」刑法第38條第2項定有明
13 文。又「犯罪所得『屬於犯罪行為人者』，沒收之。...
14 犯罪行為人以外之自然人、法人或非法人團體，因下列情
15 形之一取得犯罪所得者，亦同：一、明知他人因違法行為
16 而取得。二、因他人違法行為而無償或以顯不相當之對價
17 取得，三、犯罪行為人為他人實施違法行為，他人因而取
18 得。」刑法第38條之1亦有明定。準此，縱使責任強度最
19 高之形式規範，非犯罪行為人所有之物，亦無沒收之依
20 據。

21 (2)又行政程序法第4條所定，行政行為應受法律及一般法律
22 原則之拘束，則在規範強度與性質相對較輕之行政法規，
23 即道交條例第35條第9項之理解與適用，依體系解釋、舉
24 重明輕之法理以及憲法比例原則之規範與衡量，其沒入之
25 規定，自無逕自適用於非汽機車駕駛人之餘地。原處分關
26 於道交條例之適用顯有違誤。

27 5、退步言之，道交條例第35條第9項能否適用於非汽機車駕
28 駛人容或不論，依該規定既係「得沒入」而非「應沒
29 入」，換言之，其適用之有無尚有裁量及有無違反裁量規
30 範之問題，不合裁量基準，又豈有恣意沒入之理由？
31 道交處理細則第43條之1固規定「汽機車駕駛人有本條例

第35條第1項、第3項至第5項之情形之一，因而肇事致人重傷或死亡，且符合下列情形之一者，沒入該車輛：一、行為時汽機車駕駛人同時為車輛所有人。二、車輛所有人雖非汽機車駕駛人，但車輛所有人提供該車輛予駕駛人時，明知該駕駛人已有飲酒或吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品行為或駕駛人有本條例第35條第1項規定行為時，車輛所有人亦搭乘該車輛。三、其他符合行政罰法第22條規定得處罰沒入之情形。」以為裁量準則，然姑且不論道交條例35條第9項於非汽機車駕駛人所有之車輛及所有人能否無條件適用，亦不應違反，則系爭車輛既非駕駛人所有，原告並非事故之汽機車駕駛人，此外，亦別無該條所定所謂「明知」其事等情形，又如何能為沒入？其處分顯已違上開規定，實難令人認同。

6、原告及靠行車主無理由容任事故之發生，行為人之究責與未從事違規行為之車輛所有人之財產究屬二事，實不能混為一談：

系爭車輛原為靠行車主即婁君駕駛，因其年事漸長，始聘用訴外人工作，對於酒駕之嚴重性不會不知，透過車輛靠行維生，自不會容認酒駕事件之發生。婁君不僅確認訴外人之駕照，並與原告於訴外人工作期間，不斷要求遵守相關規定，並特別提醒不能酒駕，不料，仍發生憾事，實出人意料。由於婁君經濟欠佳，僅能租屋居住，為此，妻子尚擔任嫗姆貼補家用，系爭車輛也還在繳納貸款，為確保意外事故之受害者得受有保障，並就該車投保高額保險，卻因訴外人之過失造成保險無法理賠，令人備感無奈，儘管如此，但為盡心意，也勉力與被害人家屬達成和解，蒙其等體諒允為分期支付和解金，已負擔沉重，本想取回車輛工作支應，不曾想，該車竟遭沒入，對婁君一家，無疑雪上加霜，一旦系爭車輛遭沒入，婁君一家也將跟著毀了，又豈是法律立法之初衷？事實上，訴外人已受應得之懲罰，原告與婁君也都付出賠償之代價，卻還須遭受沒

入，並承擔接踵而來之負擔，豈非叫人太沉重？如此懲罰，不免過大，已失比例原則。

7、就被告答辯狀及其112年11月15日中監彰四字第1120313361號函等內容，表示意見如下：

- (1)自道交條例第35條第9項及第43條第4項規定觀之，其所規範之法律主體，顯為汽車駕駛人，而非汽車所有人，汽車駕駛人如同時為所有人，其適用固無問題，惟如車輛所有者另有其人，則並非該條規定所及。是以，汽車駕駛人與汽車所有人為不同之法律主體，且概念有別，而汽車駕駛人所駕車輛，如非其所有，就該車輛本無處分之權利，況依現代法治之基本原則及憲法第15條關於人民財產權之保障，非依一定之法律程序予以明定，並合乎比例原則之要求，即無恣意擴大解釋而予以適用之理由及依據。換言之，就其法律文義及體例而言，上開規定所得沒入者，自以汽車駕駛人所有者為限，亦現代法制下之當然解釋。
- (2)反之，依被告所引原有道交條例第43條草案規定「汽車所有人明知汽車駕駛人有第1項第1款，第2款及第3項之行為而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第1項第1款、第3款或第3項行為者，沒入該車輛」，其所表達之概念及法律效果無異說明汽車所有人及汽車駕駛人確為不同之法律主體與概念，其規範應就其主體各自明定，並有不同之課加要件與處罰內容。然最終並未入法，無論其原因如何，是否確因所指證明有所困難所致(自裁罰基準仍留有「明知」之要件規定可知，顯非如此)，要亦可知，其用語、概念、要件及適用情形皆有不同，則最終既未入法，自無爰為沒入之餘地。
- (3)依行政程序法第10條規定、司法院釋字第511、469號解釋及最高行政法院93年度判字第309號判決意旨，汽車所有人如非明知駕駛人有道交條例35條第9項之情形，即無任意沒入其車輛之依據，則原告既非明知駕駛人有違反法所

01 禁止之行為而仍令其駕駛，又豈能率爾予以沒入？

02 (4)道交條例第85條固規定有推定過失責任，惟同條例第35條
03 第9項並無併罰汽車所有人之規定；縱可擴大適用至非汽
04 車駕駛人之汽車所有人，依上開規定亦僅係「推定為過
05 失」，與裁罰基準所訂之「明知」顯然不同。然被告竟張
06 冠李戴，其主張實無依據與理由。

07 (二)聲明：原處分撤銷。

08 四、被告之答辯及聲明：

09 (一)答辯要旨：

10 1、舉發通知單於111年7月13日送達後，原告未於舉發通知單
11 所載應到案日期(即111年8月20日)前到案聽候裁決，彰化
12 監理站依道交處理細則第43條之1、第44條規定於舉發通
13 知單送達且逾越應到案期限60日後逕行裁決，難認有處分
14 前未給予原告陳述意見之機會。

15 2、道交條例第35條第9項與同法第43條第4項規定體例相同，
16 且由兩規定之文義觀之，其吊扣汽車牌照之對象係「違規
17 之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同
18 一人始能吊扣汽車牌照之限制，其立法目的係慮及汽車所
19 有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之使用方式、用
20 途、供何人使用等，得加以篩選控制，非無擔保其汽車之
21 使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義
22 務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意
23 使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。再者，由道
24 交條例第43條立法過程觀之，原草案為「汽車所有人，明
25 知汽車駕駛人有第1項第1款、第2款及第3項之行為，而不
26 予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照
27 之汽車再次提供為違反第1項第1款或第3項行為者，沒入
28 該汽車；前項規定，推定汽車所有人為明知」，惟因主管
29 機關交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行
30 實務上有困難，而建議修改為現行條文，亦證道交條例第
31 43條第1項第2款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，應係

01 針對汽車所有人所設之特別規定。是以，道交條例第35條
02 第9項與同法第43條第4項規定相同，自應為同一解釋，不
03 得僅以道交條例第35條第7項另設有針對汽機車所有人之
04 處罰規定，即遽認無道交條例第35條第9項規定之適用，
05 是在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規定，
06 衡酌其立法目的，顯係考量汽車所有人擁有支配管領汽車
07 之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等事
08 項，均得加以篩選控制，是其對於汽車之使用者應負有監
09 督該使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通安全管理規
10 範之公法上義務，藉以排除汽車所有人放任其所有之汽車
11 供人恣意使用，徒增危害道路交通安全之風險。準此，汽
12 車所有人因其對違規涉案汽車具有支配管領權限，如因故
13 意或過失，而未能確實擔保、督促汽車使用者具備法定駕
14 駛資格、駕駛行為合於交通管理規範時，自得依上開規定
15 處罰。

- 16 3、汽車駕駛人與汽車所有人不同時，依道交條例第35條第9
17 項關於吊扣汽車所有人該汽車牌照2年及沒入車輛之併罰
18 規定，仍有行政罰法第7條有關故意、過失規定之適用，
19 此固無疑義，惟道交條例第85條第3項規定採推定過失責
20 任，此即產生舉證責任倒置效果，汽車所有人原則上應負
21 推定過失責任，其須舉證證明確實無過失之程度，始得免
22 罰。本件原告既為系爭車輛之所有權人(汽車貨運業者)，
23 對於系爭車輛更應善盡管理及妥善處理之責，如對所屬駕
24 駛人出勤及出車前實施酒測紀錄、每日出勤駕駛時間及工
25 作起迄時間統計紀錄、違規與輔導改善、在職教育訓練
26 等，以維護公共交通安全；然原告基於汽車所有人之地
27 位，本應負擔維持其所有物於合法狀態之責任，惟原告是
28 否已盡力採取預防性措施，避免他人違規行為之發生，並
29 未提出任何證明，亦未確實舉證證明就系爭車輛有妥善處
30 理或積極取回管領之作為，則系爭車輛本即會有繼續供使
31 用之可能，縱原告無故意供系爭車輛為他人違規使用，但

01 原告既未舉證證明有防止系爭車輛供人使用之作為，難謂
02 原告對系爭車輛已善盡管理及妥善處理之責，自不能推翻
03 道交條例第85條第3項所推定原告有過失之責任，自仍應
04 認原告具有過失；復訴外人既有違反道交條例第35條第1
05 項第1款之事實，被告基於原告為汽車所有人之身分而裁
06 罰沒入車輛之處分，並無違誤。

07 (二) 聲明：原告之訴駁回。

08 五、本院之判斷：

09 (一) 如事實概要所述之事實，有舉發違反道路交通管理事件通
10 知單、違規歷史資料查詢報表、原處分暨送達證書、舉發
11 機關112年10月16日竹市警交字第1120041828號函、舉發
12 通知單送達證書、系爭車輛車籍查詢等件在卷可稽(見本
13 院卷第103至115、125頁)；而訴外人酒精濃度超過規定標
14 準駕駛系爭車輛因而肇事致人死亡之事實，業經臺灣新竹
15 地方法院以112年3月23日111年度交訴字第122號判決有期
16 徒刑5年(見本院卷第27至43頁)確定，亦據本院依職權調
17 取臺灣新竹地方法院111年度交訴字第122號全卷、臺灣新
18 竹地方檢察署111年度偵字第10464、10257號全卷及舉發
19 機關道路交通事故調查卷宗核閱屬實，堪認原告所有之系
20 爭車輛確有「汽機車駕駛人有道交條例第35條第1項第1款
21 之情形因而肇事致人死亡」之違規無訛。

22 (二) 惟參酌道交條例第35條第9項(下稱系爭規定)之修法歷
23 程，可知原是立法委員提出針對「酒駕者」施以「沒入車
24 輛」之加重處罰草案，經參採交通部之處理建議後，改增
25 列「吊扣汽機車牌照2年」之處罰手段；足見系爭規定係
26 針對汽機車駕駛人有道交條例第35條第1項、第3項至第5
27 項(即包括單純酒駕、不依指示停車接受稽查、拒絕酒測
28 及酒測前服用含酒精之物等違規行為樣態，下合稱系爭違
29 規行為)等違反行政法上義務之行為者，施以吊扣汽機車
30 牌照之行政罰，藉此等加重之非難制裁，警戒汽機車駕駛
31 人避免其重蹈覆轍，而非對未實施系爭違規行為之汽機車

01 所有人施以吊扣汽機車牌照之處罰。又綜觀道交條例對
02 「汽車所有人」設有處罰規定之立法體例，均明確表示處
03 罰對象為「汽車所有人」。復觀諸道交條例第35條第7項
04 規定，雖為遏止酒駕或毒駕對道路交通秩序之危害，特別
05 於處罰汽機車駕駛人酒駕或毒駕行為外，課予汽機車所有
06 人防止之義務，並因其違反應盡之防止義務，而成為行政
07 處罰對象，惟該條項亦明確表示「汽機車所有人」違反防
08 止義務者（即明知汽機車駕駛人有第1項各款情形，而不
09 予禁止駕駛），應依第1項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽
10 機車牌照；反觀系爭規定，則未如同上述立法體例，明確
11 表示將「汽機車所有人」列為處罰對象，益徵立法者並無
12 意藉由系爭規定而使汽機車所有人單純因為其對汽機車之
13 所有權，即使其「居於保證人地位」，而負有防止汽機車
14 所有人發生系爭違規行為之作為義務。因此，主管機關依
15 系爭規定對汽機車所有人吊扣其車輛牌照時，自當以汽機
16 車所有人與駕駛人為同一人之時，始應適用系爭規定對其
17 為吊扣該汽機車牌照之處罰，以符合處罰法定原則（最高
18 行政法院113年度交上統字第2號判決意旨參照）。此業經
19 最高行政法院依行政訴訟法第263條之4第5項、行政法院
20 組織法第15條之2第2項規定，循序踐行對其他各庭徵詢意
21 見之徵詢程序，而為現行統一之法律見解。

22 （三）經查，系爭車輛為原告所有，有系爭車輛車籍查詢足憑
23 （見本院卷第125頁），而訴外人於事實概要所示時、地固
24 有酒精濃度超過規定標準駕駛系爭車輛因而肇事致人死亡
25 之事實，惟原告為系爭車輛之所有人，並非實施酒後駕車
26 肇事致人死亡之違規行為人；則參酌前述最高行政法院判
27 決之統一法律見解意旨，原告既未實施道交條例第35條第
28 1項之違規行為，即非道交條例第35條第9項規定所明定之
29 處罰對象。因此，被告依據道交條例第35條第9項規定，
30 以未實施同條例第35條第1項第1款行為之原告為處罰對
31 象，作成裁處沒入系爭車輛之原處分，即有違誤，應予撤

銷。是原告訴請撤銷原處分，為有理由，應予准許。

（四）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，經本院斟酌後，核與判決不生影響，無逐一論述之必要，併予敘明。

六、本件第一審裁判費300元應由敗訴之被告負擔，而上開訴訟費用已由原告預先繳納，被告應給付原告300元，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2、3項所示。

七、結論：本件原告之訴為有理由。

中 華 民 國 114 年 8 月 13 日
法 官 簡 璽 容

上為正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於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，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本）。如逾期未提出上訴理由者，本院毋庸再命補正而逕以裁定駁回上訴。

中 華 民 國 114 年 8 月 13 日
書記官 朱子勻

附錄應適用之法令：

道交條例第35條第1項、第7項及第9項規定：「(第1項)汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定有下列情形之一，機車駕駛人處新臺幣15,000元以上90,000元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣30,000元以上120,000萬元以下罰鍰，並均當場移置保管該汽機車及吊扣其駕駛執照1年至2年；附載未滿12歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照2年至4年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：一、酒精濃度超過規定標準。二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。(第7項)汽機車所有人，明知汽機車駕駛人有第1項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第1項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽機車牌照2

01 年，於移置保管該汽機車時，扣繳其牌照。(第9項)汽機車駕駛
02 人有第1項、第3項至第5項之情形之一，吊扣該汽機車牌照2年，
03 並於移置保管該汽機車時，扣繳其牌照；因而肇事致人重傷或死
04 亡，得沒入該車輛。」