

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭
112年度巡交字第11號

原告 川富國際物流有限公司

代表人 塗家豪

被告 交通部公路局嘉義區監理所

代表人 黃萬益

訴訟代理人 吳冠頡

陳榮彬

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年5月17日雲
監裁字第72-ZFC246806號裁決書，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300元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

(一)為因應交通部組織改造，「交通部公路總局」機關全銜於民
國112年9月15日更名為「交通部公路局」，被告為所屬機
關，名稱亦隨之更易，但有關交通監理職掌業務不變，尚無
承受訴訟問題，爰更正被告名稱為「交通部公路局嘉義區監
理所」，合先敘明。

(二)原告經合法通知，無正當理由而未於言詞辯論期日到場，核
無行政訴訟法第237條之9、第236條、第218條準用民事訴訟
法第386條各款所列情形，爰準用民事訴訟法第385條第1項
前段規定，依被告之聲請，由其一造辯論而為判決。

二、事實概要：訴外人陳泳銓（下稱訴外人）於112年2月23日7
時45分許，駕駛原告所有牌號KLJ-6658號營業大貨曳引車
（下稱系爭車輛），行經福爾摩沙高速公路（下稱國道三

01 號) 南向99.1公里時，遭檢舉有以危險方式在道路上駕駛汽
02 車之違規行為。內政部警政署國道公路警察局第六公路警察
03 大隊(下稱舉發機關)竹林分隊員警因而對訴外人填製國道
04 警交字第ZFC246805號舉發違反道路管理事件通知單，
05 並依「以危險方式在道路上駕駛汽車(處車主)」之事由，
06 對汽車所有人即原告填製國道警交字第ZFC246806號舉發違
07 反道路管理事件通知單(下稱舉發通知單)予以舉發。
08 被告續於112年5月17日以雲監裁字第72-ZFC246806號違反道
09 路管理事件裁決書(下稱原處分)認原告之行為應依道
10 路管理處罰條例(下稱道交條例)第43條第4項前段之
11 規定，吊扣汽車牌照6個月。

12 三、兩造陳述：

13 (一)原告主張略以：

14 1、被告認定訴外人以危險方式在道路上駕駛系爭車輛而違反道
15 交條例第43條第1項第1款之規定，然並未詳細說明訴外人之
16 行為態樣。而自檢舉人提供之行車紀錄器影像顯示，行駛於
17 高速公路之檢舉人，在1分鐘內二次欲超越訴外人駕駛之系
18 爭車輛，然或因檢舉人因未保持適當距離或車速不夠快等因
19 素，二次均無法超越，訴外人為閃避檢舉人不當超車只得向
20 左偏移，並無惡意阻擋檢舉人行進，亦無迫使其讓道之決意
21 或主觀意圖。之後訴外人為避免撞擊檢舉人之車輛，向左偏
22 後旋即轉回原車道，並無惡意逼迫他車之危險駕駛行為。故
23 訴外人並無道交條例第43條第1項第1款規定在道路上以其他
24 危險方式駕車之駕駛行為，被告逕依道交條例第43條第4項
25 對原告所為之原處分，即無所據。

26 2、退步言之，倘認訴外人之行為該當道交條例第43條第1項第1
27 款之要件，因原告並非訴外人之雇主，亦非訴外人之被承攬
28 人(按：應係指定作人)，系爭車輛實為玖郁企業社即謝鎧
29 堃自備、所有，與原告僅屬靠行關係。玖郁企業社於109年9
30 月以原告之營業車額向監理機關申領營業用號牌後，系爭車
31 輛皆由玖郁企業社自行調配營業，並負擔系爭車輛之牌照

01 稅、燃料稅、保險費及原告之行政管理費，系爭車輛雖登記
02 為原告所有，然原告對系爭車輛並無實際管領能力，對訴外
03 人並無監督、管理之責，訴外人之行為係屬其個人行為，原
04 告係無辜之第三人，原處分處吊扣車輛牌照6個月之處分，
05 將使原告無法對系爭車輛為使用、收益，並無理由等語。

06 （原告原稱其僅係租借、提供系爭車輛之人，後以行政訴訟
07 說明書狀〈見本院112年度交字第14號卷《下稱14號卷》第3
08 7-39頁〉改稱系爭車輛實際所有權人與原告間為靠行關
09 係。）

10 3、並聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

11 （二）被告則答辯以：由檢舉人提供之行車紀錄器影像觀之，自畫
12 面時間7時45分1秒至7時45分18秒許，檢舉人行駛於內側車
13 道，位於中線車道之系爭車輛前方並無特殊路況，卻無故左
14 偏並持續靠近檢舉人之車輛（二車距離相當接近，且系爭車
15 輛之左側車輪均已跨越內側與中線車道之車道線），迫使檢
16 舉人車輛往左側躲避後，系爭車輛才回到中線車道。嗣於畫
17 面時間7時45分30秒至7時45分42秒許，系爭車輛再次無故往
18 左偏，並持續靠近檢舉人車輛，迫使檢舉人車輛向左側閃
19 避，甚至急速煞車使時速低於每小時80公里。前揭行為已造
20 成系爭車輛駕駛人與其他用路人因該駕駛方式而易於失控肇
21 事，已構成道交條例第43條第1項第1款所定之危險駕駛態
22 樣。而道交條例第43條第4項之立法目的在於汽車所有人擁
23 有支配管理汽車之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何
24 人使用等，得加以篩選控制，無非擔保汽車之使用者具備法
25 定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，汽車所有人不
26 應放任其所有汽車供人恣意使用，以免增加道路交通之風
27 險，如因故意或過失，而未能確實擔保、督促汽車使用者具
28 法定駕駛資格、駕駛行為合於交通管理規範時，自得依規定
29 予以處罰，是被告所為之處分與法並無不合等語。並聲明：
30 原告之訴駁回，訴訟費用由原告負擔。

31 四、如事實概要欄所述之事實，除下列爭點外，其餘皆為兩造所

不爭執，並有承攬契約、舉發通知單、舉發機關112年5月4日國道警六交字第1120006225號函暨檢附之採證照片、原處分與送達證書（見臺灣雲林地方法院112年度交字第36號卷〈下稱原卷〉第13-14、27、35-41、45-46頁），亦有經濟部商工登記公示資料、被告112年9月7日嘉監雲字第1120232352號函暨檢附之新北裁催字第48-ZFC246805號違反道路交通管理事件裁決書與送達證書、汽車貨運業接受自備車輛靠行服務契約書等件（見14號卷第13-15、31-34、41-42頁）在卷可稽，堪認為真實。本件依原告主張及被告答辯意旨以觀，兩造之爭點為：訴外人之行為是否符合道交條例第43條第1項第1款之要件？原處分依道交條例第43條第4項對登記「汽車所有人」即原告裁罰，有無理由？

五、本院之判斷：

（一）訴外人駕駛系爭車輛，確有於事實概要欄所示之時、地以其他危險方式駕車之違規事實：

- 1、按「汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上三萬六千元以下罰鍰，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。」「汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月；…」道交條例第43條第1項第1款、第4項前段定有明文。又「汽車行駛時，不得任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。」「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。」道交條例第92條第1項所授權訂定之道路交通安全規則（下稱安全規則）第91條第2項及第94條第3項亦分別有規定。是倘駕駛人有在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車之情事，依道交條例第43條第1項第1款裁罰，並應依同條第4項對車主為吊扣該汽車牌照6個月之處分。又觀諸道交條例第43條第1項第1款係規定「在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車」，則立法者除以概括立法「其他危險方式駕車」之方式，規範各種嚴重違反交通

法規而危及其他用路人安全之行為，另將「蛇行」與「其他危險方式駕車」並列，而以「蛇行」作為「危險駕車行為」之例示，是「其他危險方式駕車」，固屬不確定之法律概念，但仍可透過與「蛇行」相類比，而判斷是否屬「以危險方式駕車」，實務上常見者例如連續闖越紅燈、連續逆向行駛、僅以後輪著地行駛、沿途任意變換車道等駕駛行為（不以此為限）皆屬之。

2、經勘驗檢舉人車輛行車紀錄器錄影電磁紀錄，系爭車輛於前揭時、地之駕駛過程如下（檔名「Produce1.mp4」，全段影片未中斷、有畫面、有聲音）：

編號	畫面時間 (2023/2/23)	勘驗內容 【影片總長：0分43秒】
1		(1)本影片由檢舉人提供，影片之起訖點分別約為國道三號南向98.2公里至99.4公里處；該路段為三車道路段，主線車道外側另有一輔助車道【照片1】。 (2)畫面中，檢舉人之擋風玻璃上有明顯水滴，然仍得清楚掌控路況，不影響駕駛之能見度。
2	畫面時間 07:45:01 至 07:45:08	(1)畫面時間07:45:01，檢舉人駕駛車輛（下稱檢舉人）行駛於國道三號南向之內側車道，畫面顯示檢舉人之時速約為109公里。同時，訴外人駕駛牌號「KLJ-6658」之營業大貨曳引車（即系爭車輛），行駛於中線車道，與前車距離約為30公尺【照片2】。 (2)畫面時間07:45:02-07:45:03，系爭車輛左側輪胎壓上中線車道與內側車道間之車道線（下稱車道線），並亮起煞車燈【照片3】。 (3)畫面時間07:45:04-07:45:07，系爭車輛煞車燈熄滅，左側輪胎持續壓著車道線往前行

		駛，其與前車距離約20公尺。畫面時間07:45:04，檢舉人時速約107公里，接近門架時檢舉人提速至每小時113公里，與系爭車輛間距離逐漸縮短【照片4、5】。 (4)畫面時間07:45:08，經過門架後，系爭車輛煞車燈熄滅，左側輪胎緊貼車道線往前行駛；而檢舉人持續提速至每小時115公里，斯時檢舉人位於系爭車輛左後方約七點鐘方向處【照片6】。
3	畫面時間 07:45:09 至 07:45:28	(1)畫面時間07:45:09，檢舉人持續提速至每小時118公里，與系爭車輛之距離更為拉近，此時檢舉人位於系爭車輛左後方約八點鐘方向處【照片7】。 (2)畫面時間07:45:10-07:45:12，系爭車輛向左偏移，左側輪胎跨越車道線【照片8】，檢舉人隨系爭車輛之靠近，亦往左偏移【照片9、10】。檢舉人之時速約為121公里，於系爭車輛跨越車道線後，檢舉人提速至每小時124公里，後再降回121公里【照片9、10、11】。 (3)畫面時間07:45:12-07:45:15，系爭車輛已進入內側車道約1/3路面，系爭車輛車身左右晃動、加速遠離檢舉人，此時系爭車輛未點亮方向燈【照片12】，向右偏移欲回到中線車道；此時檢舉人之時速約為117公里。 (4)畫面時間07:45:16，系爭車輛亮起煞車燈並向中線車道偏移【照片13】，並於畫面時間07:45:18進入中線車道並熄滅煞車燈【照片14】，此時畫面顯示檢舉人之時速約為107公里。 (5)畫面時間07:45:18-07:45:28，系爭車輛進入中線車道後，沿中線車道往前行駛；而檢舉人與系爭車輛保持一定距離（沿途檢舉人之

		時速自111公里持續加至115公里)，於畫面時間07:45:23，檢舉人口述：到底在做什麼（台語）【照片15、16】。
4	畫面時間 07:45:29 至 07:45:44 【檔案結束】	(1) 畫面時間07:45:29，系爭車輛行駛於中線車道，開始向左偏移使其左側輪胎緊貼車道線【照片17】。畫面時間07:45:30，系爭車輛行駛於中線車道，惟其左側輪胎已壓上車道線，其並未點亮方向燈、煞車燈，斯時系爭車輛前方約30公尺之車輛亮起煞車燈後熄滅【照片18】。 (2) 畫面時間07:45:31，系爭車輛持續向內側車道偏移，方向燈與煞車燈均未亮起；同時檢舉人提速至每小時117公里【照片19】。畫面時間07:45:32系爭車輛跨越車道線，方向燈與煞車燈均未亮起；此時檢舉人之車速提高至每小時121公里，檢舉人與系爭車輛距離拉近，系爭車輛開始跨越中間車道與內側車道間之車道線，往內側車道移動【照片20】。 (3) 畫面時間07:45:32-07:45:33檢舉人：有種你就給他撞下去（台語）。 (4) 畫面時間07:45:33-07:45:34，系爭車輛點亮煞車燈，方向燈未亮，其車身過半已進入內側車道【照片21】，此時檢舉人之車速保持於每小時121公里。 (5) 畫面時間07:45:35，系爭車輛煞車燈長亮，與前車距離逐漸拉近，並持續行駛於車道線上方【照片22】；檢舉人車速自每小時121公里降至每小時111公里，並因系爭車輛向左行駛（左側輪胎已進入超車道）而隨之靠左偏移，車速為每小時108公里【照片23】。 (6) 畫面時間07:45:36-07:45:42，檢舉人長鳴喇叭（時速降至每小時80公里以下）。系爭車

01

		輛已進入內側車道逾1/3。畫面時間07:45:37，系爭車輛明顯向右搖；畫面時間07:45:38系爭車輛煞車燈熄滅；畫面時間07:45:39，煞車燈閃爍一次；畫面時間07:45:40，系爭車輛未點亮煞車燈與方向燈，並向右前方偏移駛入中線車道【照片24-28】。
--	--	---

02

03

04

05

06

07

08

09

10

11

12

13

14

15

16

有勘驗筆錄1份及勘驗畫面截圖照片附卷可稽（見本院112年度巡交字第11號卷〈下稱本院卷〉第26-30、35-48頁）。足徵本件訴外人駕駛系爭車輛行駛於中線車道時，並未有突發之特殊路況，然系爭車輛並未啟用方向燈示警而於1分鐘內二次將車身自中線車道向左偏移進入內側車道，使行駛於內側車道之檢舉人須以向左偏移或減速之方式閃避系爭車輛，系爭車輛向左偏移使部分車身進入內側車道之行為，不僅對駕駛人自身，亦會對其他用路人產生嚴重之危害，故依勘驗結果觀之，訴外人確有道交條例第43條第1項第1款「其他危險方式駕車」之違規事實。至於原告主張係檢舉人不當超車，訴外人為閃避而向左偏移至內側車道云云，與上開勘驗筆錄所示，檢舉人一直行駛於內側車道，且位於系爭車輛左後方，反而是系爭車輛進入內側車道檢舉人車輛前方致生違規行為之結果有別，原告上開主張顯與事實不符，非可採信。

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

- 3、參以前揭安全規則第91條第2項及第94條第3項之規定，駕駛人變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離且不得以危險方式駕車。又按高速公路及快速公路交通管制規則第8條第1項第2款之規定，大型車行駛高速公路，除因交通事故及道路施工依臨時或可移動標誌指示或交通勤務警察指揮外，應依設置之交通標誌、標線或號誌之規定，若無設置時大型車應行駛於外側車道，並得暫時利用緊臨外側車道之車道超越前車。查國道三號南向98.2公里至99.4公里處為三車道路段，而系爭車輛為大型車，依前揭規定系爭車輛應不得進入內側車道，若其係為閃避前方突發路況，仍應讓直行之

01 檢舉人車輛先行，並注意安全距離。然細繹前揭勘驗筆錄，
02 當時系爭車輛前方並無交通事故或道路施工等情形，訴外人
03 卻未禮讓檢舉人之直行車輛，仍持續貼近內側車道，造成他
04 車之行車路線受阻，已超出一般用路人對其行車動線之合理
05 期待，足以影響或危及檢舉人與其他用路人之行車安全，使
06 檢舉人僅得以煞車或向左偏移、避讓之方式讓道，以避免發
07 生碰撞，是訴外人駕駛行為自有「以危險方式在道路上駕駛
08 汽車」之客觀行為。且原告自陳訴外人知悉檢舉人有欲超車
09 系爭車輛之情事，足見訴外人知悉檢舉人車輛位於其左後
10 側，惟其仍向左偏移，難認訴外人未有「以危險方式在道路
11 上駕駛汽車」之惡意。從而，訴外人之行為已該當道交條例
12 第43條第1項第1款之要件。

13 (二)原告無法證明其對駕駛人已盡監督、管理之責，原處分依道
14 交條例第43條第4項對登記「汽車所有人」即原告裁罰，並
15 無違法：

16 1、按汽車（包括機車）為現代人員往來與貨物運輸不可或缺之
17 交通工具，惟因其係以原動機驅動（道交條例第3條第8款規
18 定參照），其本質上對於從事交通往來之人車即帶有一定程
19 度之風險，且汽車於行止間，亦因其使用或占用一定之公共
20 空間而形成公共資源的競用關係，為維護交通秩序，確保交
21 通安全，自有就汽車之使用予以行政規制之必要。又考量汽
22 車為數眾多，為便於交通主管機關掌握汽車使用人，以有效
23 監督汽車之適行性，並排除或遏止違規情事，俾落實交通規
24 制目的，交通法規乃以汽車所有人或汽車駕駛人為規制對象
25 （安全規則第7條參照），包括申請登記取得汽車之行車許
26 可憑證（即包括號牌、行車執照及拖車使用證在內之汽車牌
27 照，參安全規則第8條）、汽車監理資料變更（異動）登記
28 之申請（參安全規則第23條第1項、第24條第1項、第30條第
29 1項、第3項）、主管機關逕行註銷牌照時所為之通知（參安
30 全規則第33條第3項）、汽車失竊時所為牌照註銷登記之申
31 辦（參安全規則第33條第4項）、汽車檢驗之實施（參安全

規則第39條之3第2項），均以汽車所有人為履行行政法上義務之主體。而道交條例針對不同違規態樣及規制目的，亦針對對於汽車具有支配使用實力而違反交通管制之行政法上義務者，分別以「所有人」、「駕駛人」為處罰對象，此核與規範私有財產法律關係之民事法上物之所有權人的概念，自有不同，是汽車所有權之變動，其成立與生效要件固取決於民事法上之規定，惟即使於民事法上得以認定為「汽車所有權人」，如未經辦理汽車牌照之申領或異動登記而為「汽車所有人」，除有特別規定外，尚非交通法規上之規制對象。基此，原告主張系爭車輛實際所有人為第三人玖郁企業社，其僅為登記名義人等語，無從作為免除其應依道交條例對「汽車所有人」裁罰之憑據，此應先予辨明。

2、次按道交條例第43條第4項關於「吊扣該汽車牌照」之規定，乃係該條例於90年1月17日修正時所增訂，其增訂理由載稱：「增訂吊扣牌照之處罰。」等語，可見該項關於「吊扣該汽車牌照」之規定，其性質上應屬於具有裁罰性質之行政處分，且依該條項文義以觀，其吊扣牌照之對象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制，而其所以裁罰汽車所有人，乃慮及汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等，得加以篩選控制，非無擔保其汽車之使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平，故如汽車所有人未能善盡監督義務，自合致於處罰之責任條件（主觀上具有故意或過失），而應依法擔負行政罰責。又按「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或其他人有過失。」道交條例第85條第3項（原列於同條第4項，嗣因道交條例修訂改列為第3項，文字內容不變）定有明文。原告既為系爭車輛之汽車所有人，對於他人使用汽車之用途、使用方式，自負有監督義務，然使用該汽車之駕

01 駛人仍於事實概要欄所載時、地有上述違規行為，而經舉發
02 機關逕行舉發，參以前揭規定，原告自應舉證證明其並無違
03 反行政法上義務之過失，以推翻上開法文之推定。而查，原
04 告雖提出其與玖郁企業社簽訂之「汽車貨運業接受自備車輛
05 靠行服務契約書」（見14號卷第41-42頁），惟遍觀上開契
06 約，其中第12條約定：「乙方（即玖郁企業社）使用該車違
07 反公路法等相關交通法令規定時，或擅自將該車交付無駕駛
08 執照者及他人使用，致甲方（原告）公司營業車額或該車牌
09 照受有關單位處罰、吊扣、吊銷、註銷等之情事者，乙方應
10 負完全賠償責任」之內容，僅係將發生交通違規事由時，約
11 定應由玖郁企業社自負賠償責任，並未見原告有何篩選控
12 制、監督以擔保系爭車輛使用者駕駛行為可合於交通管理規
13 範之制度或約定，且同契約其他條項亦無相關之約定；再觀
14 以原告另行提出與玖郁企業社簽訂之承攬契約（見原卷第13
15 -14頁），其內容亦全無就系爭車輛之使用有何監督、管
16 理、篩選駕駛人等約定。從而，原告提出之證據，尚無法證
17 明其對系爭車輛駕駛人有善盡監督義務，且經本院職權調查
18 及卷內證據，也未能證明上開事實，應認原告對系爭車輛駕
19 駛人即訴外人尚無具體選任監督舉措，難認已盡其選任監督
20 及擔保駕駛人駕駛行為合於交通管理規範之義務，原處分於
21 法自無違誤。

22 3、至於原告主張系爭車輛乃屬靠行汽車乙節，按「公路汽車運
23 輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業
24 汽車應依下列規定，分類營運：…七、汽車貨運業：以載貨
25 汽車運送貨物為營業者。」「經營汽車運輸業，應依下列規
26 定，申請核准籌備：一、經營…、汽車貨運業、汽車路線貨
27 運業、汽車貨櫃貨運業，向中央主管機關申請。」「（第1
28 項）公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按下列
29 之規定：一、合於當地運輸需要者。二、確能增進公眾便利
30 者。三、具有充分經營財力者。四、具有足夠合於規定車
31 輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。

（第2項）前項審核細則，由交通部定之。」公路法第34條第1項第7款、第37條第1項第1款及第38條分別定有明文。而依公路法第38條第2項授權訂定之汽車運輸業審核細則第4條，則詳細就合於當地運輸需要、增進公眾便利、具有充分經營財力及具有足夠合於規定車輛及站、場設備等經營汽車運輸業之具體要件予以明訂，其中就汽車貨運業部分，其經營財力之標準為「汽車貨運業最低資本額新臺幣二千五百萬元以上，…」（第4條第1項第3款第7目），而有足夠合於規定車輛之標準則為「汽車貨運業應具備全新貨車二十輛以上，…。但個人經營小貨車貨運業者，以自購小貨車一輛為限，其車齡不得超過二年。」（第4條第1項第4款第1目第7小目），可見上開籌設汽車貨運業之資本額限制，除小貨車貨運業得個人經營外，於大貨車貨運業，個別車主因無法符合經營規模的要求，又不得個人經營，加上個人創業動機盛行、車行老闆經營策略及汽車貨運業市場特性等因素，實務上乃出現業者（下稱靠行業者）將自有車輛登記於車行（即符合上述法規籌設標準之大貨車貨運業）名下，以符合經營大貨車運輸業之行政管制規定，至雙方間之法律關係則依契約內容而定。然政府訂定汽車運輸業之種類、設立條件等相關規定，除為確保市場營運正常化，以保障運輸秩序及貨物運輸雙方之權益外，亦有利於政府政策推動與執行，以要求貨車運輸業者應有效管理所屬司機確實遵守交通秩序及穩定汽車貨運市場，而大貨車運輸業之事故處理能力，亦較能保障事故被害人，因此，以形同脫法方式所產生之「靠行」現象，自與前述立法本旨有所扞格。本件原告主張系爭車輛實際所有人為第三人玖郁企業社，其僅為受靠行之靠行公司等語，縱令屬實，惟原告既為系爭車輛之登記名義人（即汽車所有人），並因此負擔行政法上各式之規制義務，自不得以其與靠行業者間之靠行約定，而自行解免其行政法上之義務；更何況，即使原告與第三人間之靠行契約約定系爭車輛由該靠行業者實際使用支配，原告亦非不得與第三人約定得

適度介入管理、選任司機之監督方式，原告自無一方面獲取靠行費用之收益，另方面卻又以簽訂契約方式，將系爭車輛使用期間產生之風險完全歸由靠行業者承擔，以對靠行車輛無使用支配權限而得主張卸免行政法上義務之理，是原告此部分之主張，亦無足採。

(三)綜上所述，原告所有之系爭車輛於事實概要欄所示之時、地，確有「以危險方式在道路上駕駛汽車」之違規事實，被告依道交條例第43條第4項規定，以原處分裁處原告吊扣汽車牌照6個月，於法並無違誤。原告指摘原處分不當，訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及陳述，經核於判決結果不生影響，爰不逐一論列，附此敘明。

七、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第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237條之9、第236條、第98條第1項前段、第237條之8第1項，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 12 月 15 日
法 官 張佳燊

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書者，本院毋庸再命補正而逕以裁定駁回上訴。

中 華 民 國 112 年 12 月 15 日
書記官 許巧慧