臺中高等行政法院宣示判決筆錄

地方行政訴訟庭

114年度交字第1004號

原　　告　長諳物流股份有限公司

代　表　人　張沛璇

訴訟代理人　林孟毅律師

　　蔡宗翰律師

被　　告　臺中市交通事件裁決處

　　設臺中市○○區○○○路00號

代　表　人　陳秋雄　　住同上

訴訟代理人　魏光玄律師

複代理人　　劉湘淇律師

上開當事人間交通裁決事件，於中華民國115年9月22日上午11時0分在本院第七法庭公開宣示判決，出席人員如下：

　　法　官　張佳燉

　　書記官　周俐君

　　通　譯　莊凌瑜

到庭當事人：如報到單所載。

法官依行政訴訟法第237條之9準用同法第234條第2項規定宣示判決，判決主文、事實及理由記載如下，不另作判決書：

　　主　文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

　　事實及理由要領

一、事實概要：原告所有牌號KLL-1177號營業大貨曳引車（下稱系爭車輛），於民國114年3月25日16時26分許，行經國道1號北向280公里處時，經民眾檢具事證檢舉有「任意以迫近迫使他車讓道（由外側車道變換至中線車道）」之違規事實。內政部警政署國道公路警察局第四公路警察大隊（下稱

舉發機關）員警受理並調查後，認系爭車輛確有上開違規事實，而對車主即原告填製國道警交字第ZDB456219、ZDB456220號舉發違反道路交通管理事件通知單逕行舉發。原告未申請歸責實際駕駛人，惟不服而陳述意見，被告函請舉發機關查明原告違規情形後，仍認違規事實明確，續於114年8月22日，認原告前揭「任意以迫近迫使他車讓道」、「任意迫近迫使他車讓道（處車主）」之違規行為，應依道路交通管理道交條例（下稱道交條例）第43條第1項第3款、第4項前段、第63條之2第2項、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第2條及其附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定處罰，而以中市裁字第68-ZDB456219、68-ZDB456220號違反道路交通管理事件裁決書（以下依序稱為原處分一、二）裁處原告罰鍰新臺幣（下同）24,000元，記汽車違規紀錄1次，並吊扣汽車牌照6個月。

二、理由：

(一)如事實概要欄所述之事實，除下列爭點外，皆為兩造所不爭執，並有卷附證據可稽，堪認為真實。參以兩造陳述，本件爭點為：⑴原告主張系爭車輛並無任意以迫近迫使他車讓道之違規行為，駕駛人主觀上亦無迫使他車讓道之故意，是否可採？⑵被告按道交條例第43條第4項作成之原處分二是否與法有違？

(二)原告有「任意以迫近迫使他車讓道」之行為，且主觀上具有可歸責性、可非難性：

1、道交條例第43條第1項於103年1月8日修正公布，當時立法院交通委員會審查時，係將23位立法委員所提道交條例第43條之1第2、3款作些微文字修正，並改列在道交條例第43條第1項第3、4款，後經立法院院會二讀、三讀通過。而當時提案條文，係臚列4款逼車行為，包括「非為行車目的惡意逼近（第1款）」、「驟然或任意變換車道迫使他車讓道（第2款）」、「未遇特殊狀況，驟然減速、煞車或在車道中臨時

停車或停車（第3款）」、「其他以危險方式駕車或惡意逼迫他人讓路的行為（第4款）」，提案理由則記載：「『逼車』一詞，係社會上對於請前車讓路或超越前車的俗稱，若只是閃一兩下大燈（或按一兩下喇叭），希望前車讓後方快速車輛，若納入法規範則屬過苛。是以關於已達危險駕駛的『逼車』行為應有明確規範，本項第1款至第3款針對惡性重大的逼車行為作例示性規定，第4項（按：應係指第4款）為概括規定」，有立法院公報第102卷第84期院會紀錄可稽。另該次修正立法理由亦論及：「一、原條文之立法目的，原為遏阻飆車族之危害道路安全的行徑所設，是以該條構成要件列舉在道路上蛇行、行車速度超過規定最高時速60公里，及拆除消音器等均為飆車典型行為，為涵蓋實際上可能發生的危險駕駛態樣，第1項爰增訂第3款及第4款。」則同條項第1至4款明顯係為規範重大之危險駕駛態樣【如例示之「蛇行」、「超過規定之最高時速60公里」（按：已修訂為40公里）、「任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道」、「非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停」及實務上常見之連續闖越紅燈、連續逆向行駛、僅以後輪著地行駛、沿途任意變換車道等】，雖不以此為限，但仍應與前揭非常態駕駛行為之危險性相當，始不致違反比例原則，否則任何法無明文規範之不當駕駛行為，於駕駛動力交通工具具有危險行為之本質，均得以此條款認定構成危險駕駛，容有裁罰過苛失當之疑，核此當非前揭法律規範之意旨，其理甚明。足認道交條例第43條第1項第3款係處罰違規行為相當惡意逼車之危險駕駛，且造成往來車輛之危險無疑，而判斷是否有應依道交條例第43條第1項第3款論處，應就個案審酌事件發生之車流、車道、車距、行車速度及道路設置等交通情況及客觀上具體明確事證，予以綜合判斷之。

2、行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」反面言之，若行為人有故意

或過失而違反行政法上義務且無阻卻違法事由，均得依相關規定予以處罰。而所謂故意，係指行為人對於構成違規之事實及該事實係屬違規，明知並有意使其發生者（直接故意），或行為人對於構成違規之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意，且知悉該事實係屬違規者（間接故意）而言；所謂過失，係指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者（無認識之過失），或行為人對於構成違規之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者（有認識之過失）而言。

3、經當庭勘驗檢舉人提供之行車紀錄器電磁紀錄影像，畫面開始時檢舉人車輛行駛於中線車道，搭載重型全拖車之系爭車輛則行駛於外側車道自檢舉人車輛右後方出現於畫面之中，當檢舉人車輛位於系爭車輛第2節車廂左側時，系爭車輛啟用左側方向燈，並開始往左偏移、貼近外側車道與中線車道間之車道線（下稱系爭車道線）；隨後系爭車輛車速略高於檢舉人車輛，而緩慢超越檢舉人車輛，惟仍未全車超越檢舉人車輛；於畫面時間16:26:24時，持續朝左偏移之系爭車輛左側車輪壓上系爭車道線，並於畫面時間16:26:25至16:26:28，持續緩慢加速往左偏移，隨後系爭車輛之左側輪胎跨越系爭車道線；畫面時間16:26:29，檢舉人車輛明顯朝左偏移、跨越內側車道與中線車道間之車道線，並於畫面時間16:26:32全車進入內側車道，系爭車輛同時加大向左偏移之幅度，於畫面時間16:26:32時全車切入中線車道等事實，有勘驗筆錄與勘驗畫面截圖照片附卷可稽（見本院卷第118-120、125-134頁）。由勘驗結果可知，系爭車輛為搭載重型全拖車之大貨曳引車，其自檢舉人車輛右後方出現於畫面之中，應得見行駛於中線車道之檢舉人車輛，惟其於其全車尚未超越檢舉人車輛、亦未與檢舉人車輛保持安全距離之狀況下，即啟用左側方向燈、並開始往左朝檢舉人車輛方向偏移，隨著系爭車輛的逐步逼近，檢舉人車輛僅得朝左偏移、匯入內側車道，否則將遭系爭車輛拖曳之車廂碰撞；而在檢

舉人車輛匯入內側車道之際，系爭車輛旋即加大偏移幅度、匯入中線車道，足認系爭車輛駕駛人已知檢舉人車輛原行駛於左側之中線車道，卻挾車輛體型優勢，以任意迫近之方式迫使他車讓道，而有違規之故意；縱認其無故意，依當時情勢觀之，亦有應注意、能注意而不注意之過失。系爭車輛之駕駛行為符合道交條例第43條第1項第3款「任意以迫近迫使他車讓道」之主、客觀構成要件，原處分一之處罰即無違誤。原告主張係為超越行駛於外側車道之前車而變換車道，並無惡意逼車之故意云云，與勘驗所見不符，應不足採；且若駕駛人係欲超越原先行駛於其前方之前車，仍應於變換車道時與周遭用路人保持安全距離，惟其捨此不為，原告之主張顯不足採，附此敘明。

(三)被告作成之原處分二，亦與法無違：

1、按依道交條例第43條第4項規定吊扣牌照之對象係「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，考其立法目的係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，是以道交條例第43條第4項規定「吊扣汽車牌照」之處分，應係針對汽車所有人所設之特別規定，是原告主張道交條例第43條第4項僅於汽車所有人與駕駛人同一時方有適用，屬對我國現行交通法規之誤認，並不足採。至原告引用之最高行政法院113年度交上統字第2號大法庭裁定，係針對道交條例第35條第9項所為之解釋，尚不及於同條例第35條第4項之情形，原告應有誤解，併此敘明。

2、又觀以全卷，原告未舉證證明其就系爭車輛之使用方式、用途、供何人使用等，有加以篩選控制，且對系爭車輛之駕駛人有何善盡監督義務以避免違規之舉動亦未說明，揆諸前開

說明，原告無法證明其無故意或過失而免罰，其主張原處分二違誤云云，即難憑採。

三、綜上，原告違規事證明確，被告依法所為原處分一、二均無違誤，原告訴請撤銷為無理由。另第一審訴訟費用300元應由原告負擔。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　22　　日

書記官　周俐君

法　官　張佳燉

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本宣示判決筆錄，應於宣示判決筆錄送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭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　　115　　年　　9　　月　　22　　日

書記官　周俐君