# 臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭
112年度交字第77號

原　　告　南陽實業股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　吳清源
訴訟代理人　郭于華
　　梁德莆
被　　告　臺北市交通事件裁決所
000000000000000000
代　表　人　蘇福智
訴訟代理人　吳維中

上列當事人間交通裁決事件，原告不服民國112年7月3日北市裁催字第22-VP3059222號違反道路交通管理處罰條例裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參仟柒佰捌拾元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

㈠、本件原告原於臺灣士林地方法院行政訴訟庭（下稱士林地行庭，原案號：112年度交字第294號）起訴，因行政訴訟法於112年8月15日修正生效，改由本院地方行政訴訟庭審理，先予敘明。

㈡、本件原告因違反道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第43條第4項規定，不服被告於民國112年7月3日北市裁催字第22-VP3059222號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），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112年3月4日10時40分許，在屏東縣鹽埔鄉台24線17.15公里處，因「行車速度超過最高時速60公里（處車主）」之違規行為，經屏東縣政府警察局里港分局（下稱舉發機關）以屏警交字第VP3059222號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）舉發，記載應到案日期為112年4月27日前(後更正為112年7月7日前)，並移送被告處理。被告於112年7月3日認原告確有「行車速度超過最高時速60公里（處車主）」之違規行為，爰依處罰條例第43條第4項規定，裁處原告吊扣牌照6個月。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

㈠、由於系爭車輛為試乘車，實際駕駛人為賞車試乘客戶訴外人邱明穗(下稱訴外人)，且原告就系爭車輛之本件違規行為，原告旗下之營業員已口頭提醒訴外人務必隨時採取必要之安全措施，且不得有超速行駛，酒駕、惡意逼車擋車或迫使其他車輛讓道等嚴重違反交通規則之行為且嚴禁客人駕駛原告名下所有汽車時為不法、違規使用後，始交付系爭車輛，可認原告已盡事前監督管理告知駕駛人依速限駕駛之責任，不應率爾卒認原告就此部分違規主觀上有何故意或過失等語。

㈡、並聲明：１、原處分撤銷。２、訴訟費用由被告負擔。

四、被告則答辯以：

㈠、被告對於違規事實不爭執，且舉發機關係以合格科學儀器取得之證據舉發，此部分並無違誤。

㈡、依本案事實，與處罰條例43條4項，裁處原告吊扣牌照6個月，並不違法，且原告為汽車之批發、零售業，即使系爭車輛僅係試乘車輛，但原告應派遣營業員或專業駕駛人員陪同試駕，且其僅以口頭告知應遵守交通規則，原告並未善盡管理系爭車輛之責任，原告應有過失等語。

㈢、並聲明：１、原告之訴駁回。２、訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

㈠、本件相關法規；

１、處罰條例第7條之2第1項第7款：汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

２、處罰條例第7條之2第2項第9款：前項第七款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

３、處罰條例第7條之2條第3項：對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺前，設置測速取締標誌。

４、行為時處罰條例第43條第1項第2款：汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處6.000元以上2萬4.000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。

５、處罰條例第43條第4項：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；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款、第三款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。

㈡、如事實概要欄之事實，及系爭車輛有行車速度超過最高時速60公里（處車主）」之違規，為兩造所未爭執，並有舉發通知單、陳述意見書、原處分及送達證書、舉發機關函文、職務報告、雷達儀器檢定合格證書在卷可查（見士林地行庭卷第11、13、15、17、19、21、43、63、65頁），此事實足可認定。

㈢、處罰條例第43條第4項屬於推定過失責任：

１、處罰條例第43條第4項之立法目的，係考慮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、供何人使用等事項，均得加以篩選控制，是其對於汽車之使用者應

負有監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範之公法上義務，藉以排除汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增危害道路交通安全之風險。準此，處罰條例第43條第1項、第4項關於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，是在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規定。另依法務部101年11月28日法律字第10103110070號函釋略以「本條例（即道路交通管理處罰條例）第85條第4項規定並未排除故意過失責任，僅係採推定過失責任，與旨揭研討結果肯認本條例第43條第4項吊扣汽車牌照之規定，屬行政義務違反之處罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項『違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰』及本條例第85條第4項推定過失等規定之適用，是汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰之內容相符」。

2、再按行政罰法第7條第1項之立法目的，係現代國家基於「有責任始有處罰」之原則，對於違反行政法上義務之處罰，應以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，如行為人主觀上並非出於故意或過失情形，應無可非難性及可歸責性，故明定不予處罰。又駕駛人違反處罰條例第43條第1項第1、2款之規定，同條第4項前段並規定「汽車駕駛人有第一項第一款、第二款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月」；惟若汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，可否依同條第4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3個月處罰，前經臺灣高等法院暨所屬法院之法官研討結果略以：㈠依該條項文義以觀，其吊扣汽車牌照之對象係「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。再觀該條文立法過程，原草案為「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項第一款、第二款及第三項之行為，而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款或第三項行為者，沒入該汽車；前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務上有困難，而建議修改為現行條文，此有立法院第五屆第六會期交通委員會第六次全體委員會記錄可參。益證處罰條例第43條第1項、第4項關於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，自不得僅以汽車所有人已依處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人即遽認無處罰條例第43條第1項、第4項規定適用之餘地。然上開吊扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」及處罰條例第85條第4項推定過失等規定之適用，是汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰。故縱汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，亦應依同條第4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照處罰，惟可舉證不罰（臺灣高等法院暨所屬法院98年11月11日98年法律座談會刑事類提案第21號研討結果意旨可資參照）。

3、依上開實務見解及說明可知，處罰條例第43條第4項規定吊扣汽車牌照之處罰對象，並無規範違規汽車駕駛人與汽車所有人須為同一人時始能吊扣汽車牌照之限制，惟在汽車駕駛人與汽車所有人非屬同一人時，對於汽車所有人處以本條項吊扣汽車牌照之處罰，仍須以該汽車所有人就該等違規事實之發生，於責任條件上係出於故意或過失等可歸責事由，始足當之。且處罰條例第43條第4項關於吊扣違規汽車牌照所規範者，在於汽車所有人對使用其汽車之駕駛人應有之選任或監督義務，此與同條例第43條第1項所規範者，在於維護交通安全及秩序而禁止汽車駕駛人危險駕車，本屬二事。本

件原告所有之系爭車輛發生本件違規，身為系爭車輛所有人之原告應舉證證明其對控制實際駕駛人使用系爭車輛之情形有何具體監督、管理之舉措，並證明其監督並未疏懈，或縱加相當之監督而仍不免發生違規，始能免除其推定過失責任。

㈣、經查，原告基於系爭車輛所有人之地位，對於訴外人於前開時地駕駛系爭車輛時可能超速之行為，本有盡力防免之義務，諸如派員與其共同試駕，於車上安裝速限提示儀器，於發現超速後立即口頭制止等。

㈤、本件原告主張當時有派員陪同試駕，該試駕人員於發現駕駛人有超速之時，業已口頭告知不得超速，並且立即要求更換駕駛人由原告之受雇人駕駛，難認原告有過失等語：

１、證人即當日陪同訴外人等試駕之原告受雇人薛順益於本院調查時證稱：本件違規當日，我們在試乘前就跟客戶口頭宣導過程中不得有酒駕、吸毒、蛇行、危險駕駛，並會影印他的汽車駕照。客戶說他會遵守，但當下我有發現客戶有超速行為，有進行口頭勸阻，但還在行駛當中，我避免會有其他危險因素，所以沒有再激烈勸阻。除了口頭以外，並未有其他的書面資料，但我們都是口頭跟客人做宣導，以確認客人有汽車駕照的狀態下，才能提供試乘。宣導的時候並未錄影。我說該路段有限速60，因為安全問題請不要開那麼快，如果有違規或發生交通事故，對大家都不好（見本院卷第97、99頁）。

２、關於車輛所有人將車輛借予他人之注意義務，應車輛本身屬於動力交通工具，使用者之使用行為有可能造成一定之風險，是以，該注意義務之課予必須要以相當高之標準為之。除了事前告知，事中制止，並且要求汽車所有權人需盡到一切的防免，準此，汽車所有人不能以其有其中幾項之注意或提醒，即主張其已盡其注意義務。

３、在駕駛人超速之情形，汽車所有人與駕駛人非屬同一人之注意義務，除了事前提醒，事中制止外，當需盡到一切可以想

到之注意措施，而本件原告身為營業人，為汽車銷售商，且本件之情形為試駕，可認原告對此所被課予之注意義務，應比單純借車之人為高，原告所應盡之注意義務，除需事前提醒，與駕駛期間隨時提醒，以及試駕之顧客一有違規行為予以制止外，其餘部分諸如於陪同試駕期間有發現超速之警52標誌，應予以告知，以及提醒更換試駕之人時等情。

4、本件系爭車輛超速，取締超速違規前有擺放警52標誌，並於取締前方100至300公尺間擺放，且據證人所證，來回程中有換手駕駛，車上並無裝設超速警示等語（見本院卷第57、97至99頁）。綜合證人所述，其雖有出發前告知，然並未於換手時告知新駕駛人，且其出發前之告知並非告知其不能超速，僅係廣泛告知不能為危險駕駛行為，而證人既然陪同試駕，且為原告公司之受雇人，則其行經警52標示時，即應告知並要求、制止駕駛人為超速之行為，然據其所述有進行口頭勸阻，但還在行駛當中，我避免會有其他危險因素等語，可認原告並未達到完全之防免義務，是就此部分難認原告業已舉證證明其無過失，仍屬推定其有原告有過失。

六、綜上所述，被告認定訴外人有處罰條例第43條第1項之行為，並依據處罰條例第43條第4 項吊扣原告所有之系爭車輛汽車牌照6個月，並無違誤，原告主張並不可採。被告開立原處分經核即屬於法有據，並無違誤。原告訴請撤銷原處分為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資料經本院審酌後，核與判決結果不生影響，無逐一論述之必要，附予敘明。

八、本件第一審裁判費為3780元(裁判費300元+證人日旅費3480元=3780元)，應由敗訴之原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

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1項前段、第236條、第237條之7、第237條之8第1項、第237條之9，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　3　　月　　27　　日

法　官　唐一强

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，以原判決違背法令為理由，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，以及依訴訟資料合於該違背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　3　　月　　27　　日

書記官 陳達泓