

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭

113年度交字第3894號

原告 梅琳汽車貨運有限公司

代表人 黃莉玲

被告 桃園市政府交通事件裁決處

代表人 張丞邦

訴訟代理人 周岳律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告中華民國113年11月25日開立桃交裁罰字第58-ZFA351738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300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

按行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料其事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰不經言詞辯論而為判決。

貳、實體部分：

一、事實概要：

原告於民國113年7月18日17時15分許，駕駛曳引車牽引車牌號碼000-0000號營業半拖車（下稱系爭車輛），行經國道3號南向35.4公里處（下稱系爭路段），因變換車道未全程使用方向燈，而有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，經民眾向內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊（下稱舉發機關）檢舉，舉發機關於113年8月21日填製國道警交字第ZFA351738號舉發違反道路交通管理事件通知單（下

01 稱舉發通知單)逕行舉發。嗣原告不服舉發提出申訴，經被
02 告審認原告違規事實明確，乃依道路交通管理處罰條例（下
03 稱道交條例）第33條第1項第4款規定，於113年11月25日開
04 立桃交裁罰字第58-ZFA351738號裁決書（下稱原處分），裁
05 處原告罰鍰新臺幣（下同）4,500元。原告不服，提起本件
06 行政訴訟。

07 二、原告主張：

08 (一)舉發違規照片上之營業半拖車雖為原告公司所有，惟半拖車
09 車體本身並無動力，故需由曳引車連結拖曳始得行動，半拖
10 車縱有違規情事，亦應由動力之曳引車輛負責等語。

11 (二)並聲明：原處分撤銷。

12 三、被告則以：

13 (一)參照臺灣高等法院94年度交抗字第924號裁定意旨，半全拖
14 車抑或曳引車本體，皆有可能與其他參與道路交通使用人發
15 生交通上危險，此危險當不因其本身有無動力而有所區別。
16 原告所有之系爭車輛於上開時、地確有行駛高速公路未依規
17 定變換車道(未依規定使用方向燈)之違規行為，系爭車輛雖
18 為營業用半拖車，惟依上開裁定意旨，舉發機關自可逕行對
19 半拖車所有人即原告製單舉發。而原告未於到案期限前檢具
20 事證及應歸責人相關資料，向本處告知應歸責人，故原處分
21 應無違誤等語。

22 (二)並聲明：原告之訴駁回。

23 四、本院之判斷：

24 (一)應適用之法令：

- 25 1. 道交條例第33條第1項第4款：「汽車行駛於高速公路、快速
26 公路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規
27 則而有下列行為者，處汽車駕駛人3,000元以上6,000元以下
28 罰鍰：…四、未依規定變換車道。」
- 29 2. 高速公路及快速公路交通管制規則第11條第2款：「汽車在
30 行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號誌
31 指示，並不得有下列情形：…二、未依規定使用方向燈。」

01 3. 道路交通安全規則（下稱道安規則）：

02 (1)第91條第1項第6款：「行車遇有轉向、減速暫停、讓車、倒
03 車、變換車道等情況時所用之燈光及駕駛人之手勢，應依下
04 列規定：…六、變換車道時，應先顯示欲變換車道方向之燈
05 光或手勢。」

06 (2)109條第2項第2款：「汽車駕駛人，應依下列規定使用方向
07 燈：…二、左（右）轉彎時，應先顯示車輛前後之左（右）
08 邊方向燈光；變換車道時，應先顯示欲變換車道方向之燈
09 光，並應顯示至完成轉彎或變換車道之行為。」

10 (二)前提事實：

11 如事實概要欄所載之事實，除後述之爭點外，其餘為兩造所
12 不爭執，並有舉發通知單（本院卷第125頁）、原處分（本
13 院卷第121頁）、114年2月25日員警職務報告（本院卷第119
14 頁）、拖車車籍查詢資料（本院卷第127頁）各1份在卷可
15 憑，此部分之事實，堪以認定。

16 (三)原告確有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，
17 舉發程序及裁處內容亦均合法：

18 1. 觀諸卷附之行車紀錄器影像連續截圖7張（本院卷第145至
19 148頁），可知原告於上開時、地，駕駛曳引車牽引系爭車
20 輛向右變換車道之過程中，並未全程開啟右側方向燈，堪認
21 原告有行駛高速公路未依規定變換車道之違規行為。復依卷
22 內事證，系爭路段地面車道線清晰，尚難認原告在變換車道
23 過程中有何不能注意之情形，故原告疏未注意而違規，主觀
24 上應有過失，被告以原處分裁罰原告，應無違誤。

25 2. 至原告雖主張系爭車輛本身並無動力，被告應處罰牽引系爭
26 車輛之動力車輛即曳引車云云。然按曳引車指專供牽引其他
27 車輛之汽車；半拖車則指具有後輪，其前端附掛於曳引車第
28 5輪之拖車，為道安規則第2條第1項第8、11款所明定，可知
29 曳引車與半拖車係登記為不同車號，可以分屬不同人所有之
30 車輛。惟違規半拖車與牽曳之曳引車雖為個別車號，可分屬
31 不同人所有，其私權係可各自獨立，然具動力之曳引車倘無

01 半拖車之結合，即無法達成其搭載貨物之目的，反之，半拖
02 車如無曳引車之結合，亦無法完成其貨物運送之可能，足徵
03 二者，就使用上實具有經濟上不可分離之一體性。而半拖車
04 與曳引車結合後，就參與交通方面，倘有不當之駕駛，因半
05 拖車本身既與曳引車結合，二者已然成為一個可能發生危險
06 之結合體，此時無論係半拖車抑或曳引車本體，皆有可能與
07 其他參與道路交通使用人發生交通上危險，此危險當不因其
08 本身有無動力而有所區別，且為半拖車所有人於出租或出借
09 之際，得以預見，況依道交條例第3條第8款規定：「車輛指
10 在道路上以原動力行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人
11 力、獸力行駛之車輛。（按：現行規定於修法後文字雖有調
12 整，然車輛之內涵仍包含以人力、獸力行駛之「慢車」，故
13 現行法仍與裁定意旨相合）」換言之，以原動力行駛之汽車
14 固為該條例規範之車輛，即依人力、獸力驅動行駛之車輛，
15 同屬該條例規範之車輛，準此，以曳引車牽引行駛之半拖
16 車，本身雖無動力，惟舉輕以明重，仍屬該條例規範之車輛
17 無訛。…。再者，法條（按：道交條例第85條第1項規定）
18 既規定逕行舉發違反道路交通管理事件，經汽車所有人依通
19 知單之應到案日期前到案，並告知違規駕駛人姓名、身分證
20 統一編號及住址者，處罰機關應即另行通知違規駕駛人到案
21 依法處理，可見立法者已賦予車輛所有人舉證真正之違規駕
22 駛人，而改由車輛駕駛人受罰之權利，藉以平衡車輛所有人
23 可能非違規駕駛人之風險。再半拖車並非價值低廉、隨處可
24 得之物，故半拖車所有人若將該車交予非屬本人（或其受僱
25 人）之司機以曳引車牽引時，理應妥為登記其出租或出借之
26 情形，以保障自身之權益。故曳引車連結半拖車行駛在道路
27 上時，既然無法分離而應視為一體，則在斟酌違規駕駛人之
28 違規程度、採證過程之經濟效率、可能造成之交通風險，以
29 及車輛所有人指出違規駕駛人之難易程度後，認為依照科學
30 儀器檢測之結果，可逕行對違規半拖車所有人製單舉發，但
31 賦予半拖車所有人在一定期限內舉出違規之曳引車所有人或

駕駛人，即可改由曳引車所有人或駕駛人受罰之原則，自與上開法條規定之意旨相符（臺灣高等法院94年度交抗字第924號裁定意旨參照）。查系爭車輛經曳引車牽引行駛在系爭路段時，有未全程開啟方向燈變換車道之違規等事實，前已認定，可見系爭車輛確實在行駛中違規，衡諸系爭車輛屬大型車輛，且系爭路段屬高速公路，故該違規所造成之行車風險非微。復參以檢舉人提供之證據資料並無牽引系爭車輛之車輛畫面，舉發機關無從循線以車牌號碼查得曳引車所有人，再佐以舉發機關於舉發通知單「注意事項欄」第3點業已載明原告可辦理歸責予實際違規人之教示（本院卷第132頁），揆諸上開說明，舉發機關本件對系爭車輛所有人即原告予以舉發，應無違法，原告此部分之主張，尚難可採。

3. 從而，原處分裁處原告罰鍰4,500元，符合上開法律及違反道路交通管理事件統一裁罰基準表內容，應屬適法。

(四)綜上所述，原處分認事用法並無違誤，原告訴請撤銷原處分為無理由，應予駁回。

五、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法經本院斟酌後，核與判決不生影響，無一一論述之必要，又本件訴訟得不經言詞辯論為之，併予敘明。

六、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。

中 華 民 國 114 年 6 月 23 日
法 官 楊甯仔

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）。

01 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，
02 逕以裁定駁回。

03 中 華 民 國 114 年 6 月 23 日

04 書記官 呂宣慈