

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1971號

原告 佑聖工程顧問股份有限公司

代表人 程健生

被告 臺北市交通事件裁決所

代表人 蘇福智

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國113年6月18日北市裁催字第22-ZAA434369號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

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

壹、程序方面：

原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序。本件因卷證資料已經明確，本院依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：

緣原告所有之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國113年4月14日2時41分，經駕駛而行經國道一號高速公路北向34.17公里處時，為內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊汐止分隊警員於北向34.2公里處以非固定式雷達測速儀測得其時速為150公里〈測距：30公尺〉（最高速限為時速100公里，且於國道一號高速公路北向35公里處〈違規地點前方830公尺〉，設有測速取締標誌

「警52」)而予以拍照採證，因當場不能攔截製單舉發，嗣經內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊汐止分隊依據測速採證照片，以其有「行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規事實，乃於113年5月2日填製內政部警政署國道公路警察局國道警交字第ZAA434369號舉發違反道路交通管理事件通知單，對系爭車輛之車主（即原告）逕行舉發，記載應到案日期為113年6月16日前，並於113年5月2日移送被告處理，原告於113年6月18日委託他人到案聽候裁決。嗣被告認系爭車輛經駕駛而有「行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規事實，乃依道路交通管理處罰條例第43條第4項（前段）及違反道路交通管理事件統一裁罰基準表等規定，以113年6月18日北市裁催字第22-ZAA434369號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），裁處原告吊扣汽車牌照6個月（原載汽車牌照逾期不繳送之處理部分，嗣經刪除）。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：

- 1、訴外人程冠堯為原告職員，原告於雇用程冠堯之初即已約定原告提供之交通工具僅限於上班時間使用，如擅自開車將依公司考核及獎懲辦法處理，詎程冠堯竟於113年4月14日凌晨2時許擅自駕駛原告所有之系爭車輛外出，並於2時41分行駛於國道1號高速公路北向34.2公里處，因超速而為警測速照相查獲並逕行舉發，致原告遭被告裁決應吊扣汽車牌照6個月。
- 2、道路交通管理處罰條例第43條第4項規定：「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」，顯見其行政罰對象為汽車實際駕駛人，且本條不若道路交通管理處罰條例第35條第7項有併罰車主之規定。本件違規之實際行為人為駕駛人程冠堯，且原告已依法辦理歸責，則行政罰之對象自應歸屬程冠堯。

- 01 3、又道路交通管理處罰條例第85條第3項固就被逕行舉發人
02 採推定過失責任，但並非無過失責任，原告仍可舉證推
03 翻，而且法院、裁罰機關若對於舉證之證據方法要求過度
04 嚴苛，將導致道路交通管理處罰條例第85條第3項「推定
05 過失」質變為「無過失責任」，此已違反法規範明文。
- 06 4、再者，倘若車主辦理歸責、主動告知真正行為人身份也無
07 從促使裁罰機關正確行使裁罰權，則未來將無人願意主動
08 申報歸責，歸責制度將淪為虛設，亦悖於法規範設立之目
09 的。
- 10 5、按「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不
11 予處罰。」行政罰法第7條第1項定有明文。而上開道路交
12 通管理處罰條例第35條第9項吊扣汽車牌照之特別規定，
13 係屬行政義務違反之處罰，自未排除上開行政罰法第7條
14 第1項及道路交通管理處罰條例第85條第4項推定過失等規
15 定之適用。又基於「有責任始有處罰」之原則，行政罰之
16 裁處以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，故須
17 其違反行政法上義務行為係出於故意或過失者，始予處
18 罰；無故意或過失者，則非在處罰之列（參照臺中高等行
19 政法院112年度交字第360號判決意旨）。
- 20 6、復按道路交通管理處罰條例第43條第4項係以汽車駕駛人
21 為處罰主體，依行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法
22 上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」對於違
23 反行政法上義務之處罰，應以行為人主觀上有可非難性及
24 可歸責性為前提，如行為人主觀上並非出於故意或過失情
25 形，應無可非難性及可歸責性，明定不予處罰。而上開吊
26 扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處罰，未排
27 除上述行政罰法第7條第1項及道路交通管理處罰條例第85
28 條推定過失等規定之適用，是汽車所有人仍得舉證證明其
29 無故意及過失而免罰，且道路交通管理處罰條例第35條第
30 9項關於吊扣違規汽車牌照所規範者，在於汽車所有人對
31 使用其汽車之駕駛人應有之選任或監督義務，故原告如能

01 舉證證明其對控制實際駕駛人使用系爭車輛之情形，已有
02 具體監督、管理之舉措，並證明其監督並未疏懈，或縱加
03 相當之監督而仍不免發生違規，即得免除其推定過失（參
04 照本院112年度交字第28號判決意旨）。

05 7、本院112年度交字第1121號判決亦表示：「於客觀、理性
06 之一般人之認知，經由前揭『勞務承攬契約書』及『柏○
07 有限公司--公司車輛使用管理規定』之簽訂，應確實能對
08 訴外人許○渝產生督促約束而不致有違反『道路交通管理
09 處罰條例第35條第1項第1款』之效果，是被告以『原告無
10 善盡管理系爭車輛』等語，而漏未審酌原告與訴外人許○
11 渝尚有簽訂上開『勞務承攬契約書』及車輛使用管理規
12 定，逕認就訴外人許○渝駕駛系爭車輛而為之違規行為為
13 可歸責於原告，即有未洽」。

14 8、原告於勞動契約已載明公司交通工具僅限於上班時間使用
15 ，如擅自開車將依公司考核及獎懲辦法處理，且原告於每
16 天上午之工作會議均一再向員工宣導交通安全及用車規
17 定，原告不可能隨時在側監視員工之一舉一動（任何雇主
18 均不可能做到），原告事前已盡善良管理責任進行具體之
19 監督管理，員工既然為成年人即應為自己行為負責，否
20 則若雇主需無條件負擔旗下所有員工之一切交通違規責
21 任，不啻將交通裁罰轉變為「雇主無過失責任」，不但違
22 反法律明文，不利於公司經營、商業經濟發展，且對真正
23 違規之行為人亦無任何警惕或促其改善之效果。

24 9、綜上，被告裁決違法。

25 （二）聲明：原處分撤銷。

26 三、被告答辯及聲明：

27 （一）答辯要旨：

28 1、本案舉發機關函復表示，經查原告因所屬職員駕駛所有之
29 系爭車輛於113年4月14日2時41分許，行經違規地點國道1
30 號高速公路北向34.2公里處，因行車速度超過規定之最高
31 速限（100公里），經自動測速照相（手提式雷達測速

儀)測得時速150公里(超過速限50公里),依違反道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款及同法條第4項之規定逕行舉發在案。審查舉發之採證照片,系爭車輛係位於採證照片中央方向,瞄準點落在該車車尾處。次查舉發機關查復函及附件資料,本案有樹立明顯警52標示牌告知駕駛人,警示牌設置位置與交通違規行為發生地點之距離,符合道路交通管理處罰條例第7條之2第3項:「…在一般道路應於100公尺至300公尺前於高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間,明顯標示之…」規定;員警取締執法地點亦符合道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2第2項規定。

2、原告主張「原告非實際駕駛人,雇用時已約定僅限上班時間使用,取締不符程序,雇主無過失,遭扣車牌影響營運」一節;查舉發機關查復函附件,系爭地點為國道1號高速公路北向34.2公里處,行車速限為每小時100公里,現況已設有速限標誌及標線等交通設施,清晰可辨,足供用路人辨識,採證照片文字載明「地點:國道1號北向34.2公里」即違規地點,另查違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第2條第1項所附統一裁罰基準表,係按道路交通管理處罰條例各條所列各款行為對交通安全危害之輕重程度,設有不同之罰鍰裁罰區間,所定罰鍰之裁罰,亦係交通部會同內政部,依道路交通管理處罰條例第92條之授權,為妥適裁量後所為之合理處遇,且有利於交通安全秩序維護之立法目的,也無逾越授權範圍或有明顯違反平等原則、比例原則之情事,自得為執法之被告所適用。另汽車駕駛人有違反道路交通管理處罰條例第43條第1項第1款至第4款或前項行為者,並吊扣該汽車牌照6個月,此為道路交通管理處罰條例第43條第4項已明文規定之,被告並無任何裁量之空間。

3、本案舉發業經舉發機關查復違規舉發無誤,原告將車輛交付予程冠堯使用,查道路交通管理處罰條例第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，道路交通
管理處罰條例第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。次查交通部10
2年1月14日交路字第1010044768號函釋意旨，係肯認行政
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項及道路交通管理處罰條例第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，惟原告對車輛借用人，自應負督導管
理之責任，且原告既為系爭車輛之所有人，有汽車車籍查
詢資料可佐，本應有善盡妥善保管系爭車輛之責任，本案
卻逕自將車輛交付駕駛人，迄違規發生後才表示無從歸責
非難原告，顯然原告並未對駕駛人行為造成規範，未善盡
管理車輛之責，原告竟無由表示其不受處罰，顯然於法不
符，所陳僅係迴避其責任之說詞。

4、本案係原告將系爭車輛交付駕駛人，致產生違反道路交
通管理處罰條例之違規行為，並造成原告即車主之損失，係
屬原告及實際駕駛人雙方之民事案件，應由其自行循民事
訴訟途徑處理，行政罰並不受其雙方私權糾紛之拘束。

5、道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置係提供車輛
駕駛人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利
行旅並確保交通安全與管理。而「速限」標誌係用以告示
駕駛人前方道路最高行車時速之限制，故駕駛車輛當應依
道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之警告、禁制、指
示等資訊行駛，乃駕駛人應盡之法律義務。又雷達測速儀
為經列為法定度量器之測速設備裝置，與大眾有關之公務

01 檢測儀器，既經由國家專責機關檢定合格後加以使用，並
02 定期檢測，即具有公信力可作為執法採證之用。舉發機關
03 爰依上開規定製發舉發通知單，並無違誤，原告車輛確實
04 嚴重超速危及其他用路人之交通安全，被告無法以前開情
05 詞撤銷原處分。

06 6、綜上所述，本件原告之訴為無理由。

07 (二) 聲明：原告之訴駁回。

08 四、爭點：

09 原告以已辦理歸責實際駕駛人程冠堯，故不應以原告為本件
10 處罰對象，且其就本件違規事實已善盡監督、管理責任而無
11 過失，是否可採？

12 五、本院的判斷：

13 (一) 前提事實：

14 「爭訟概要」欄所載之事實，除原告主張如「爭點」欄所
15 載外，其餘事實業為兩造分別於起訴狀、答辯狀所不爭
16 執，且有舉發違反道路交通管理事件通知單影本1紙、委
17 任書影本1紙、原處分影本1紙、違規查詢報表影本1紙、
18 汽車車籍查詢影本1紙（見本院卷第55頁、第57頁、第59
19 頁、第91頁、第97頁）、內政部警政署國道公路警察局第
20 一公路警察大隊113年8月14日國道警一交字第1130021354
21 號函〈含職務報告、取締違規現場示意圖、測速採證照
22 片、經濟部標準檢驗局委託財團法人台灣商品檢測驗證中
23 心發給之雷達測速儀檢定合格證書、設置速限標誌及測速
24 取締標誌「警52」處照片〉影本1份（見本院卷第67頁至
25 第71頁、第73頁、第83頁、第85頁）足資佐證，是除原告
26 主張部分外，其餘事實自堪認定。

27 (二) 原告以已辦理歸責實際駕駛人程冠堯，故不應以原告為本
28 件處罰對象，且其就本件違規事實已善盡監督、管理責任
29 而無過失，均不可採：

30 1、應適用之法令：

31 (1) 道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2：

測速取締標誌「警52」，用以警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執法，促使行車速度不得超過道路規定之最高速限或低於規定之最低速限。

測速取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置本標誌。

(2) 道路交通管理處罰條例：

① 第7條之2第1項第7款、第2項第9款、第3項、第5項本文：

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。

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。

對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置測速取締標誌。

第一項、第四項逕行舉發，公路主管或警察機關應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人或其指定之主要駕駛人為被通知人製單舉發。

② 第43條第1項第2款、第4項前段：

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：

二、行車速度，超過規定之最高時速四十公里。

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。

③ 第85條第3項：

01 依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推
02 定受逕行舉發人或該其他人有過失。

03 (3)行政罰法第7條第1項：

04 違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處
05 罰。

06 (4)按「本細則依道路交通管理處罰條例第九十二條第四項規
07 定訂定之。」、「處理違反道路交通管理事件之程序及統
08 一裁罰基準，依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，
09 如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」，違反
10 道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條、第2條
11 第1項、第2項分別亦有明定，是違反道路交通管理事件統
12 一裁罰基準及處理細則即係基於法律之授權所訂定，而該
13 處理違反道路交通管理事件之統一裁罰基準（即「違反道
14 路交通管理事件統一裁罰基準表」）已考量「違反事
15 件」、「法條依據」、「法定罰鍰額度或其他處罰」、
16 「違規車種類別或違規情節」、「期限內繳納或到案聽候
17 裁決者」、「逾越應到案期限30日內，繳納罰鍰或到案聽
18 候裁決者」、「逾越應到案期限30日以上60日內，繳納
19 罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限60日以上，
20 繳納罰鍰或逕行裁決處罰者」等因素，作為裁量之標準，
21 並未違反授權之目的及裁量權之本質，是其不僅直接對外
22 發生效力，且被告亦應受其拘束而適用之（就「汽車所有
23 人提供汽車駕駛人有第四十三條第一項、第三項行為之汽
24 車」之違規事實〈道路交通管理處罰條例第43條第4項前
25 段〉，統一裁罰基準為吊扣汽車牌照6個月。）。

26 2、按道路交通管理處罰條例第43條第4項前段並無明文限制
27 汽車駕駛人與汽車所有人應為同一人，始能吊扣汽車牌
28 照，是於汽車駕駛人與汽車所有人為同一人時，固無疑
29 義；惟在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規
30 定，衡酌其立法目的，顯係考量汽車所有人擁有支配管領
31 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；至於汽車所有人是否已盡監督注意之責，固然不能純以汽車駕駛人有違規之事實即反面推論汽車所有人未盡注意義務，惟汽車所有人所舉無過失之證據方法，仍應綜合考量汽車所有人與駕駛人間之關係，並使客觀、理性之一般人認為所有人所採作為確實能對駕駛人產生督促約束效果，始認為合於經驗法則。

3、查原告所有之系爭車輛，於113年4月14日2時41分，經駕駛而行經國道一號高速公路北向34.17公里處時，為內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊汐止分隊警員於北向34.2公里處以非固定式雷達測速儀測得其時速為150公里〈測距：30公尺〉（最高速限為時速100公里，且於國道一號高速公路北向35公里處，設有測速取締標誌「警52」）而予以拍照採證，因當場不能攔截製單舉發，嗣經內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊汐止分隊依據測速採證照片，以其有「行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規事實，乃於113年5月2日填製內政部警政署國道公路警察局國道警交字第ZAA434369號舉發違反道路交通管理事件通知單，對系爭車輛之車主（即原告）逕行舉發，記載應到案日期為113年6月16日前，並於113年5月2日移送被告處理，原告於113年6月18日委託他人到案聽候裁決等情，業如前述，是被告據之認系爭車輛經駕駛而有「行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規事實，被告乃以原處分裁處系爭車輛之車主（即原告）前揭處罰內容，觀諸前開規定及說明，依法洵屬有據。

4、雖原告執前揭情詞而為主張；惟查：

(1)道路交通管理處罰條例第43條第4項前段之適用情形，包

01 括「汽車駕駛人與汽車所有人不同時」，業如前述，且該
02 規定處罰之對象本係「汽車所有人」而非如道路交通管理
03 處罰條例第43條第1項第2款係處罰「汽車駕駛人」，是原
04 告縱使已辦理歸責實際駕駛人程冠堯，亦僅係裁罰機關是
05 否依道路交通管理處罰條例第85條第1項前段規定裁處實
06 際駕駛人（程冠堯），尚不影響依法應以原告為本件處罰
07 對象一事。

08 (2)原告所指員工程冠堯實係原告代表人之子，此有本院依職
09 權查詢列印之「個人戶籍資料」、「全戶戶籍資料」各1
10 紙（見本院卷第101頁至104頁）附卷足憑，而依程冠堯之
11 「駕駛人基本資料」（見本院卷第93頁、第95頁）所載之
12 駕駛人行動電話號碼，復核與前揭系爭車輛之「汽車車籍
13 查詢」所載之聯絡電話號碼相同，是系爭車輛是否即係原
14 告所有而供員工使用者，實堪置疑；況且，依原告所提出
15 之與程冠堯於110年4月1日簽訂之「勞動契約書」影本
16 （見本院卷第17頁、第18頁）所示，其於七福利（三）、
17 八考核及獎懲固分別載稱：「甲方（即原告）提供的交通
18 工具僅限於上班時間使用，假日如欲使用，需提出申請，
19 如擅自將車開出將依公司考核及獎懲辦法處理。」、「乙
20 方（即程冠堯）之考核及獎懲依甲方口頭或書面規則或規
21 章辦理。」，另依原告所提出之於111年6月8日、111年7
22 月15日、113年2月16日、113年5月3日會議記錄影本（見
23 本院卷第23頁至第26頁）所示，固於「注意事項」均記
24 載：「…2、交通安全、違規宣導*公司提供交通（工）具
25 僅限上班時間使用，如擅自將車開出相關罰則需自行承擔
26 並依公司考核及獎懲辦法處理。*使用公司提供車輛期
27 間，若違反交通條例產生之罰責，需自行繳納罰單及違規
28 記點。」，且於「注意事項」3，則分別記載「…，請該
29 車人員自行繳納罰款。」，且於「出席人員」欄均有「程
30 冠堯」之簽名；然就上開「勞動契約書」及「會議記錄」
31 之內容而言，實屬不待明文約定或提醒即為原告之員工本

01 可輕易理解之事，且其均未就員工駕駛公司所有之車輛而
02 發生可預見之「超速吊扣牌照」一事時，該員工應負擔之
03 具體不利後果為進一步之明文約定或提醒，而所載「公司
04 考核及獎懲辦法處理」，就此而言亦屬空泛，且未見原告
05 就員工於下班後駕駛公司所有之車輛有何具體防範措施，
06 是尚難執原告所提上開「勞動契約書」、「會議記錄」影
07 本即可認原告就本件違規事實已善盡監督、管理責任而無
08 過失。

09 (3)此外，亦未見原告有何道路安全教育訓練或違規駕駛預防
10 措施（例如：使用科技設備限制車速、紀錄行車速度供事
11 後查驗以杜絕僥倖之心），則原告對於系爭車輛經駕駛而
12 有嚴重超速之行為，未盡擔保其駕駛行為合於交通規範及
13 監督、控管之責，即難謂其無過失；再者，其既負推定過
14 失責任，卻未能提出反證推翻之，則其主張已善盡監督、
15 管理責任而無過失，自非可採。

16 (三)本件判決基礎已經明確，兩造其餘的攻擊防禦方法及訴訟
17 資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述
18 的必要，一併說明。

19 (四)本件第一審裁判費為新臺幣（下同）300元，所以確定第
20 一審訴訟費用額為300元，由原告負擔。

21 六、結論：原處分並無違誤，原告訴請撤銷為無理由，應予駁回
22 。

23 中 華 民 國 113 年 11 月 20 日
24 法 官 陳鴻清

25 一、上為正本係照原本作成。

26 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
27 由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原
28 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
29 背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴
30 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

01 上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他
02 造人數附繕本）。

03 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，
04 逕以裁定駁回。

05 中 華 民 國 113 年 11 月 20 日
06 書記官 李芸宜