

臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

110年度交字第617號

原告 姊妹遊覽汽車股份有限公司

法定代理人 蔡仁雄

被告 桃園市政府交通事件裁決處

設桃園市○○區○○路00號7~8樓

代表人 張丞邦 住同上

訴訟代理人 周岳律師 住同上

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年3月2日（原開立日期為110年12月21日）桃交裁罰字第58—DG0000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

本件係因原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）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，本院依行政訴訟法第237條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。

貳、實體方面：

一、事實概要：

原告所有之車牌號碼000—00號營業遊覽大客車（下稱系爭車輛）於民國110年11月5日16時30分許，行經桃園市○○區○○路○段○○○路○路○○○○路000號前時，經桃園市政府警察局蘆竹分局（下稱舉發機關）警員認原告有「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停（處車主）」之違規，

01 遂逕行舉發並填製桃警局交字第DG0000000號之舉發違反道
02 路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發通知單），記載應到
03 案日期110年1月1日前，並移送被告處理。嗣原告於期限內
04 到案陳述不服舉發，經被告函請舉發機關協助查明事實後，
05 認原告確有「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停（處
06 車主）」之違規，即於110年12月21日填製桃交裁罰字第58
07 —DG0000000號之違反道路管理事件裁決書，爰依處罰
08 條例第43條第4項及違反道路管理事件統一裁罰基準及
09 處理細則（下稱裁罰基準及處理細則）等規定，裁處原告
10 「吊扣汽車牌照6個月，及處罰主文二之易處處分」等處
11 分。原告不服，於是提起本件行政訴訟。嗣被告因上開裁決
12 書之處罰主文二尚未生易處處分效力，爰於112年3月2日另
13 掣開桃交裁罰字第58—DG0000000號之違反道路管理事
14 件裁決書（下稱原處分），裁處原告「吊扣汽車牌照6個
15 月」，刪除處罰主文二之易處處分，並另行寄予原告。

16 二、原告起訴主張及聲明：

17 （一）主張要旨：

18 本件係屬於行車糾紛，檢舉人車輛停於系爭車輛前方靜止
19 不動，實為本次糾紛之主要原因，致使系爭車輛被迫停駛
20 於道路中央，因為檢舉人車輛靜止不動，而系爭車輛又正
21 在載送下班乘客回家，司機只好被迫下車告知檢舉人車輛
22 往前移動，並非無故停駛。又COVID-19疫情重創遊覽業，
23 以嚴重影向原告公司員工生計，若原告違規事實確定，系
24 爭車輛依法停駛6個月，屆時原告公司及司機生計將嚴重
25 受影響，是懇請鈞院選擇對原告「從輕量刑」，以維持正
26 常運作。

27 （二）聲明：撤銷原處分。

28 三、被告答辯及聲明：

29 （一）答辯要旨：

30 1.引用處罰條例第7條之1、第43條第1項第4款、第4項前
31 段、道路交通安全規則（下稱道安規則）第94條第2項前

段等相關交通法規之條文（詳卷附答辯狀）。

2. 復按處罰條例第43條第1項第4款所處罰之交通違規行為，係駕駛人駕車任意以「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」之方式行駛，足見本款規定之目的，係在處罰駕駛人以危險方式駕車而有危害交通安全之情事，藉以達成有效維護交通秩序及保障交通安全之目的。且於行駛車道上驟然減速、煞車或於車道中暫停，易使後方車輛閃避不及造成擦撞事故，將嚴重影響道路交通之行車秩序及安全。
3. 依據鈞院110年度交字第613號及臺北高等行政法院111年度交上字第324號等裁判，系爭車輛確實有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為，是舉發機關依處罰條例第43條第4項舉發原告有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停(處車主)」之違規，應無違誤。
4. 復參照臺灣高等法院暨所屬法院98年法律座談會刑事類提案第21號研討結果、臺灣高等法院98年度交抗字第193號裁定等足資、臺灣臺中地方法院行政訴訟判決103年度交字第255號等實務見解，本件原告基於汽車所有人之地位，應舉證證明其對控制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，始能免其責任。原告對於受僱人使用系爭汽車應屬該公司執行業務上之行為，自應有監督與管理責任，而本件未見原告有管控系爭車輛的使用，亦未見有對於受僱人實施監督教育之行為，實難認為原告作為車主已盡相當之注意而善盡其控管責任，亦缺乏積極證據足以證明原告對於駕駛人已盡擔保、監督責任而無過失之程度，自不能推翻處罰條例第85條第4項所推定原告有過失之責任，自仍應認原告具有過失。
5. 至原告主張因吊扣汽車牌照，可能影響生計云云，然裁決機關本即應依法裁決，此為法治國家必須依循之基本原則，亦無相關法律規定對此可考量行為人即原告之家庭狀

01 況或生計困難等情事而得據以執為免罰之依據。再者，吊
02 扣汽車牌照乃法律所明文規定之法律效果，被告尚無酌減
03 權限，而依其程度定有不同裁罰標準，尚未逾越必要之程
04 度，與比例原則無違。從而，被告據以裁罰，於法並無不
05 合。

06 6.綜上所述，系爭車輛因有「非遇突發狀況，在行駛中於車
07 道暫停（處車主）」等情，已該當處罰條例第43條第4項
08 等規定之要件。被告依法裁處，應無違誤。

09 （二）聲明：駁回原告之訴。

10 四、本院之判斷：

11 （一）前提事實：

12 原告所有之系爭車輛於110年11月5日16時30分許，行經桃
13 園市○○區○○路○段○○○路○路○○○○路000號前
14 時，經舉發機關警員認原告有「非遇突發狀況，在行駛途
15 中於車道中暫停（處車主）」之違規，遂逕行舉發並填製
16 系爭舉發通知單，記載應到案日期110年1月1日前，並移
17 送被告處理。嗣原告於期限內到案陳述不服舉發，經被告
18 函請舉發機關協助查明事實後，認原告確有「非遇突發狀
19 況，在行駛途中於車道中暫停（處車主）」之違規，即於
20 112年3月2日填製原處分裁處原告「吊扣汽車牌照6個月」
21 等情，此有本院110年度交字第613號判決（見本院卷第10
22 9至116頁）、臺北高等行政法院111年度交上字第324號裁
23 定（見本院卷第117至120頁）、系爭舉發通知單（見本院
24 卷第129頁）、汽車車籍查詢（見本院卷第131頁）等資料
25 各1份在卷可憑，核堪採認為真正。

26 （二）本件被告認定原告有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫
27 停（處車主）」之違規，並無違誤：

28 1.按處罰條例第43條第1項第4款規定：「汽車駕駛人，駕駛
29 汽車有下列情形之一者，處6,000元以上24,000元以下罰
30 鍰，並當場禁止其駕駛：四、非遇突發狀況，在行駛途中
31 任意驟然減速、煞車或於車道中暫停」、第43條第4項前

01 段規定：「汽車駕駛人有第1項第1款至第4款或前項行為
02 者，並吊扣該汽車牌照6個月」。

03 2.復按汽車駕駛人若與汽車所有人非同屬一人，於對汽車駕
04 駛人處以處罰條例第43條第1項所定罰鍰外，可否依同條
05 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，
06 臺灣高等法院暨所屬法院前於98年11月11日所舉辦之98年
07 法律座談會即曾進行研討，其結果略以：

08 (1)按處罰條例第43條第4項文義以觀，其吊扣汽車牌照之對
09 象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車
10 所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制。考其立法目的
11 係慮及汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之
12 使用方式、用途、供何人使用等，得加以篩選控制，非無
13 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
14 理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽
15 車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。

16 (2)再觀該條文立法過程，原草案為「汽車所有人，明知汽車
17 駕駛人有第1項第1款、第2款及第3項之行為，而不予禁止
18 駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照之汽車
19 再次提供為違反第1項第1款或第3項行為者，沒入該汽
20 車；前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關
21 交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務
22 上有困難，而建議修改為現行條文，此有立法院第5屆第6
23 會期交通委員會第六次全體委員會記錄可參。益證處罰條
24 例第43條第1項第2款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，
25 應係針對汽車所有人所設之特別規定，自不得僅以汽車所
26 有人已依處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使
27 用人即遽認無處罰條例第43條第1項第2款、第4項規定適
28 用之餘地。

29 (3)然上開吊扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處
30 罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項
31 「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處

01 罰」及處罰條例第85條第4項推定過失等規定之適用，是
02 汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰。

03 (4)故縱汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，亦應依同條第
04 4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3個月處罰，惟
05 可舉證不罰。（臺灣高等法院暨所屬法院98年11月11日98
06 年法律座談會刑事類提案第21號研討結果意旨可資參
07 照）。

08 (5)嗣於105年9月5日，高等行政法院及地方法院行政訴訟庭
09 舉行法律座談會，就相類問題再次提案研討（提案五）。
10 該提案經討論後雖由提案法院撤回，然研討時相對立之甲
11 案（採汽車所有人舉證不足，應認仍有過失見解）、乙案
12 （採汽車所有人已舉證證明無過失，應撤銷原處分見
13 解），對於汽車所有人仍須依行政罰法第7條第1項規定，
14 在有故意或過失之主觀歸責要件前提下，始能依處罰條例
15 第43條第4項規定吊扣汽車牌照處罰之見解，則無不同。
16 對照上開高等法院暨所屬地方法院座談會決議，可認汽車
17 所有人因其對涉案汽車支配管領權限，如因故意或過失，
18 未能擔保、督促汽車使用者具備法定駕駛資格、駕駛行為
19 合於交通管理規範時，仍得依據前開規定處罰，已為實務
20 上穩定之見解，故原告爭執於裁罰汽車駕駛人後，不應再
21 對汽車所有人裁罰，尚非可採。

22 (6)基上，處罰條例第43條第4項並無明文規定汽車駕駛人與
23 汽車所有人應為同一人，始能吊扣汽車牌照之限制，是在
24 汽車駕駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規定，衡酌
25 其立法目的，顯係考量汽車所有人擁有支配管領汽車之權
26 限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等事項，均
27 得加以篩選控制，是其對於汽車之使用者應負有監督該使
28 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
29 法上義務，藉以排除汽車所有人放任其所有之汽車供人恣
30 意使用，徒增危害道路交通安全之風險。準此，汽車所有
31 人因其對違規涉案汽車具有支配管領權限，如因故意或過

失，而未能確實擔保、督促汽車使用者具備法定駕駛資格、駕駛行為合於交通管理規範時，自得依上開規定處罰，為目前實務上之見解（臺北高等行政法院判決108年度交上字第319號判決意旨參照）。

3.復按「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」，行政罰法第7條第1項有明文規定。基於「有責任始有處罰」之原則，行政罰之裁處以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，故須其違反行政法上義務行為係出於故意或過失者，始予處罰；無故意或過失者，則非在處罰之列。又關於法律或自治條例所為併罰規定，揆其立法意旨係將原非「行政法上義務主體（通常即為處罰對象）」之人或組織，納入處罰對象，故除非立法意旨明白表示該併罰對象不以有故意過失為必要，否則其規定僅具擴大處罰對象之意義，尚不足以排除行政罰法第7條有關故意過失規定之適用。準此，在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，依處罰條例第43條第4項前段關於吊扣汽車所有人該汽車牌照6個月之併罰規定，仍有行政罰法第7條有關故意過失規定之適用，此固無疑義，惟處罰條例第85條第4項「依本條例規定…同時併處罰其他人之案件，推定…該其他人有過失」規定採推定過失責任，即產生舉證責任倒置效果，則汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證明確實無過失之程度，始得免罰。

4.本件原告雖主張：本件係屬於行車糾紛，檢舉人車輛停於系爭車輛前方靜止不動，實為本次糾紛之主要原因，致使系爭車輛被迫停駛於道路中央，因為檢舉人車輛靜止不動，而系爭車輛又正在載送下班乘客回家，原告公司之司機只好被迫下車告知檢舉人車輛往前移動，並非無故停駛等語。惟查，系爭車輛之駕駛人趙文元確實有於110年11月5日16時30分許在車道中任意暫停，並下車走向檢舉人車輛，與檢舉人爭論之違規行為事實，業經另案即本院110年度交字第613號交通裁決事件判決認定該案之原告趙文

元即系爭車輛之駕駛人確實有「在多車道左轉彎，不先駛入內側車道」及「非遇突發狀況，在車道中暫停」等違規事實，並經臺北高等行政法院111年度交上字第324號裁定亦為相同之認定，並駁回趙文元之上訴確定在案，此有本院110年度交字第613號判決及臺北高等行政法院111年度交上字第324號裁定等資料附卷可稽（見本院卷第109至120頁），並經本院職權調上開另案卷宗核閱無誤。故原告上開主張，並不足採信。又本件原告公司並未提出任何證據資料，用以證明原告公司對於駕駛人（即110年度交字第613號案件之原告趙文元）之「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為已盡擔保、監督責任而無過失之程度。自不能推翻處罰條例第85條第4項所推定原告公司有過失之責任。故本件仍應認原告公司對於駕駛人（即趙文元）之「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為，應負推定之過失責任。

（三）本件被告以原處分裁處原告吊扣汽車牌照6個月，並無違誤：

- 1.按「汽車駕駛人有第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；…」，處罰條例第43條第4項前段定有明文。
- 2.次按裁罰基準及處理細則第1條規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之」、第2條第1項、第2項規定：「處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」，核上開處罰條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定之裁罰基準及處理細則及其附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」（下稱裁罰基準表），就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同

事件恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，於憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有司法院釋字第511號解釋意旨理由足資參照），是被告自得依此裁罰基準表而為裁罰。

3.原告確有「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停（處車主）」之違規行為，已詳如前述，且原告係於應到案期限內到案聽後裁決，是被告依處罰條例第43條第4項前段、違裁罰基準及處理細則及裁罰基準表等規定，以「汽車所有人提供汽車駕駛人有第43條第1項第1款至第4款、第3項行為之汽車」，於期限內繳納或到案聽候裁決者，裁處原告吊扣汽車牌照6個月，經核即屬於法有據，亦未違反比例原則，原處分並無違誤。故原告訴請撤銷原處分為無理由，應予駁回。

4.至原告表示：吊扣汽車牌照6個月，將使原告及司機之生計受到嚴重影響，請本院選擇對原告較有利之處罰條例「從輕量刑」等語。惟按被告依處罰條例第43條第4項規定，所為吊扣原告汽車牌照之處分，縱對原告及其司機之生計造成影響，惟此吊扣汽車牌照乃法律所明文規定之法律效果，國家必須依循之基本原則，亦無相關法律規定對此可考量行為人即原告之經營狀況或生計困難等情事而得據以執為免罰之依據。再者，吊扣汽車牌照乃法律所明文規定之法律效果，被告尚無酌減權限，而依其程度定有不同裁罰標準，尚未逾越必要之程度，與比例原則無違。從而，原告主張吊扣汽車牌照6個月之處分，將影響公司及其司機生計云云，仍難據為有利之斟酌。

（四）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，無一一論述之必要，附此敘明。

五、本件第一審裁判費為裁判費300元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第二項所示。

六、據上論結，本件原告之訴無理由，依政訴訟法第237條之8

第1項、第98條第1項前段等規定，判決如主文。

中華民國 112 年 3 月 31 日

行政訴訟庭 法官 黃漢權

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 112 年 3 月 31 日

書記官 蕭竣升