臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

111年度交字第598號

原　　告　岦晏商行

000000000000000000

代　表　人　張晏慈

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　林文閔　　住同上

訴訟代理人　周岳律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年1月9日(原本掣開日期為111年11月23日)桃交裁罰字第58－C00000000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：

一、本件原告起訴時，被告代表人原為張丞邦，訴訟進行中，於民國112年3月30日起變更為林文閔繼任，並由被告新任代表人具狀聲明承受訴訟，依法應予准許。

二、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000－0000號自用小貨車（下稱系爭車輛），於民國111年9月8日9時30分許，行經新北市新莊區中正路時，因發生交通事故，而為新北市政府警察局新莊分局（下稱舉發機關）警員認原告有「於行駛途中任意煞車」之

違規，遂逕行舉發並填製新北警交字第C00000000號之舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發通知單），記載應到案日期111年10月9日前，並移送被告處理。嗣原告於111年9月24日到案陳述不服舉發，經被告函請舉發機關協助查明事實後，認原告確有「非遇突發狀況，在行駛途中任意煞車（處車主）」之違規，即於111年11月23日填製桃交裁罰字第58－C00000000號之違反道路交通管理事件裁決書，爰依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第43條第4項及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱裁罰基準及處理細則）等規定，裁處原告吊扣汽車牌照6個月及處罰主文二之易處處分。原告不服，於是提起本件行政訴訟。嗣被告因上開桃交裁罰字第58－C00000000號裁決書之處罰主文二尚未生易處處分效力，爰於112年1月9日另掣開桃交裁罰字第58－C00000000號之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」，刪除處罰主文二之易處處分，並另行寄予原告。

二、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：

原告每月均有定期輔導及監督，早已落實對所屬車輛、駕駛人及雇用之從事人員善盡管理責任，又本件違規駕駛人承攬貨物運送時，原告已詳細告知違規駕駛人，並有雙方簽訂之承攬契約書在案。況原告於違規駕駛人每日出車前均有執行勤前教育要求車輛檢查及詳實填寫勤前車輛檢查暨督導表，且經違規駕駛人簽名確認。足認本件原告已善盡管理、監督之義務，非出於故意或過失，依據行政罰法第7條第1項明文規定，應不予處罰。

（二）聲明：撤銷原處分。

三、被告答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

1.引用處罰條例第43條第1項第4款、第4項前段、道路交通安全規則（下稱道安規則）第94條第2項等相關交通法規

之條文與判決（詳卷附答辯狀）。

2.又上開處罰條例第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.舉發機關111年12月30日新北警莊交字第1114100200號函文表示略以：「…查駕駛人杞梵宇於111年9月8日9時31分許駕駛旨揭車輛行經本市新莊區中正路往桃園方向臨富國路岔路口時與他車發生交通事故，案經本分局員警處理交通事故調查發見，駕駛人駕駛車輛非遇突發狀況，在行駛途中於車道中任意驟然暫停，以致後方來車應變不及撞擊旨揭車輛，爰分別依道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款舉發駕駛人(單號：第C00000000)及同條第4項舉發陳述人(即車主，單號：第C00000000)，在交通執法作為上並無違失或不當之情形…」等語。復依採證光碟內容，於影片時間09：30：20時，非遇突發狀況在行駛中驟然煞車。準此，系爭車輛確有「非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車」之違規行為甚明。

4.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，為行政罰法第7條第1項所明定，其立法目的乃有故意或過失始有處罰之原則，對於違反行政法上義務之處罰，以行為人有可非難性及可歸責為前提，即行為人主觀上有故意或過失，始予處罰。準此以觀，違反行政法上義務之行為，雖非出於故意而係出於過失，仍應予以處罰。

5.再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、臺中地方法院103年度交字第255號等裁判意旨，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，而本件原告未舉證其有任何監督及管理系爭貨車駕駛之行為，使得其員工得以輕易使用系爭貨車，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。

6.綜上所述，系爭車輛駕駛因有「非遇突發狀況，在行駛途中任意煞車（處車主）」之情，已該當處罰條例第43條第4項規定之要件。被告依法裁處，應無違誤。

（二）聲明：駁回原告之訴。

四、本院之判斷：

（一）前提事實：

原告所有之系爭車輛於111年9月8日9時30分許，行經新北市新莊區中正路時，因發生交通事故，而為舉發機關警員認原告有「於行駛途中任意煞車」之違規等情，此有舉發機關111年12月30日新北警莊交字第1114100200號函文、111年11月16日新北警莊交字第1114084351號函文（見本院卷第53至54頁、第75至76頁）、道路交通事故現場圖（見本院卷第57頁、第65頁）、A3類道路交通事故調查紀錄表（見本院卷第58至61頁）、違規事故現場照片（見本院卷第62至63頁）、道路交通事故當事人酒精測定紀錄表（見本院卷第64頁）、系爭舉發通知單（見本院卷第67頁）、道路交通事故初步分析研判表（見本院卷第71頁）、舉發員警申訴答辯報告表（見本院卷第72頁）、汽車車籍查詢（見本院卷第85頁）、交通違規案件陳述書（見本院卷第87頁）、承攬契約書（見本院卷第89至90頁）、岦晏商行

配送運務士車輛自主檢查表（見本院卷第91頁）等資料各1份在卷可憑，核堪採認為真正。

（二）原告是否已盡其法律上應盡之義務，並已舉證證明其並無故意或過失，而得就遭原處分裁處吊扣汽車牌照6個月得以主張不罰？

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項前段分別定有明文。

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

⑴按處罰條例第43條第4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。

⑵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1項第1款、第2款及第3項之行為，而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第1項第1款或第3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5屆第6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4項規定適用之餘地。

⑶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。

⑷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3個月處罰，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）。

⑸嗣於105年9月5日，高等行政法院及地方法院行政訴訟庭舉行法律座談會，就相類問題再次提案研討（提案五）。該提案經討論後雖由提案法院撤回，然研討時相對立之甲案（採汽車所有人舉證不足，應認仍有過失見解）、乙案（採汽車所有人已舉證證明無過失，應撤銷原處分見解），對於汽車所有人仍須依行政罰法第7條第1項規定，在有故意或過失之主觀歸責要件前提下，始能依處罰條例第43條第4項規定吊扣汽車牌照處罰之見解，則無不同。對照上開高等法院暨所屬地方法院座談會決議，可認汽車所有人因其對涉案汽車支配管領權限，如因故意或過失，未能擔保、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，仍得依據前開規定處罰，已為實務上穩定之見解，故原告爭執於裁罰汽車駕駛人後，不應再對汽車所有人裁罰，尚非可採。

⑹基上，處罰條例第43條第4項並無明文規定汽車駕駛人與汽車所有人應為同一人，始能吊扣汽車牌照之限制，是在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規定，衡酌其立法目的，顯係考量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，汽車所有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：原告每月均有定期輔導及監督，早已落實對所屬車輛、駕駛人及雇用之從事人員善盡管理責任，且雙方有簽訂之承攬契約書在案，並於每日出車前執行勤前教育要求車輛檢查及詳實填寫勤前車輛檢查暨督導表，

經違規駕駛人簽名確認等語。惟查，觀諸原告所提出之承攬契約書、岦晏商行配送運務士自主查驗表等資料（見本院卷第21至25頁），均係屬於抽象之文字約定規範，並非屬對於駕駛人杞梵宇之具體教育訓練；另外，觀諸上開原告111年9月份之岦晏商行配送運務士自主查驗表（見本院卷第25頁），其內容雖有提及：「6.駕駛公司車輛應遵守交通法規，嚴禁酒駕、闖紅燈、超速及危險駕駛等重大違規發生」等語，惟上開內容僅是文字提醒，並非預防駕駛人不會有「非遇突發狀況，在行駛途中任意煞車」之違規行為之教育訓練，況本件駕駛人杞梵宇危險駕駛之違規時間係111年9月8日，但由上開自主查驗表內可見9月8日第「6.」之欄位，仍然係以「V」方式呈現，而非如同自主查驗表所示：「若有問題請打『X』，並填寫異常原因」，顯然原告並未盡到查證及具體管理之義務。至於原告所提出之承攬契約書（見本院卷第21至23頁)雖有註明：「七、乙方如使用甲方公司車輛，應於每日下班前（下午12時30分）將車輛駛回公司停放，乙方若未能於規定時間內將車開回公司，則願負保管之責，且非上班時間因使用不當或其他因素導致車輛受損壞或產生之一切交通罰款，乙方無條件擔負一切民、刑事責任。八、乙方出車時，時速不得超過道路規範之公里，若超過此速度者，經甲方確認發現以及因闖紅燈、行駛路肩、超速而被照相告發，乙方須負責其罰款金額。九、乙方於出車時，應遵守交通規則，若未依照交通規則規定駕駛而造成事故，一切所有肇事責任與賠償全部由乙方負責，並自負刑事責任，概與甲方無涉…」等語（見本院卷第21頁）觀之，上開契約書僅係告知駕駛人杞梵宇若車輛受損或發生交通違規時，由其無條件擔負一切民、刑事責任，亦無預防本件駕駛人杞梵宇不會有「非遇突發狀況，在行駛途中任意煞車」之違規行為之教育訓練課程，況依該承攬契約書內容觀之，均是單方面規範駕駛人（即承攬人）之義務與責

任，並由原告給付「工資」，顯與民法第490條第1項規定：「稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約」之承攬契約性質不同，若原告與本件駕駛人杞梵宇間之契約關係真為承攬，則為何原告可以要求其駕駛人必須依照自主查驗表之內容詳實勾選，顯然原告與駕駛人杞梵宇間之契約並非僅是單純完成工作、給付報酬之承攬關係，而是具有實質上監督管理之僱傭關係。足見，原告所提出之上開證據資料，均缺乏積極證據足以證明原告對於駕駛人杞梵宇已盡擔保、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，事屬明確，要可認定。可見原告平常並未對使用系爭車輛之人即杞梵宇之駕駛行為，為合乎本件道路交通法規有具體管理或約束措施，尚難據此即認為原告已盡其擔保駕駛人之駕駛行為合於本件交通管理規範之選任監督義務，自應擔負主觀歸責之過失責任。準此，原告就其應負對系爭車輛駕駛人說明及要求遵守各項交通法令之選任監督義務乙節，尚無任何具體選任監督舉措，難認已盡其選任監督及擔保駕駛人駕駛行為合於交通管理規範之義務。故本件原告主張免罰，自無可採。

5.綜上所述，本件原告就駕駛人杞梵宇上開危險駕駛之違規，難認已盡其選任監督及擔保駕駛人駕駛行為合於交通管理規範之義務，自應擔負主觀歸責之推定過失責任。故被告認定原告有「非遇突發狀況，在行駛途中任意煞車（處車主）」之違規，並無違誤。

（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，在行駛途中任意煞車（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。

（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。

六、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。

七、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　　6　　月　　30　　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　　6　　月　　30　　日

書記官　蕭竣升