臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

112年度交字第262號

原　　告　日友汽車有限公司

000000000000000000

法定代理人　林阿束

訴訟代理人　賴文祥

被　　告　桃園市政府交通事件裁決處

設桃園市○○區○○路00號7至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4月28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、程序部分

一、本件原告不服被告於民國112年4月28日以桃交裁罰字第58-DG0000000號裁決書（下稱原處分）所為之裁決，向本院提起撤銷訴訟，依兩造書狀所述各節及卷內資料所示，本件事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰依行政訴訟法第237 條之7 之規定，不經言詞辯論而為判決。

貳、實體部分

一、事實概要：訴外人賴文祥於112年1月30日10時53分許，駕駛原告所有之車牌號碼000-00號自用大貨車（下稱系爭車輛），行經桃園市○○區○○○路000號前時，在車道中無故暫停，經民眾檢舉，桃園市政府警察局龜山分局（下稱舉發機關）大華派出所員警認其有「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，於112年3月3日以桃警局交字第DG0000000號舉發違反道路交通管理事件通知

單（下稱系爭舉發單）逕行舉發其違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第43條第4項等規定，並載明應於112年4月17日前到案。嗣原告於112年3月10日向被告陳述意見，被告於112年4月28日仍認上開違規事實明確，乃依道交條例第43條第4項規定，以原處分裁處原告吊扣汽車牌照6個月並諭知易處處分。原告不服原處分，於112年5月26日向本院提起本件行政訴訟，被告則於審理中刪除原處分關於易處處分之諭知。

二、原告起訴主張：當時因外車道堵塞，故系爭車輛欲切入內車道，而後方檢舉人車輛不知為何一直猛按喇叭，因系爭車輛車身較長，駕駛誤以為是否有發生碰撞事故，因而停車下車察看並詢問後方檢舉人車輛，但檢舉人直接報警處理，是原告根本不能將車輛移置，只能等候警方到場處理，否則恐怕變成肇事逃逸。警方到場處理後確認並無事故，也無開單。但檢舉人卻以拍攝之照片檢舉，頂多只能證明系爭車輛有停在車道上，無法證明原告有違規等語。並聲明：原處分撤銷。

三、被告則以：

㈠按道交條例第7條之1第1項第5款規定：「民眾對於下列違反本條例之行為者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉：五、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。」、第7條之1第2項規定：「公路主管機關或警察機關對於第一項之檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。」、第24條第1項第3款規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：三、有第四十三條規定之情形。」、第43條第1項第4款規定：「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二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：四、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。」、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；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。」。復按道路交通安全規則第94條第2項前段規定：「汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。」。揆諸上開道交條例第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。

㈡依舉發機關112年3月31日山警分交字第1120012095號函略以：「…旨案係民眾檢舉案件審據旨揭通知單交通違規採證影片，旨揭車輛於112年1月30日10時53分，行經桃園市○○區○○○路000號前，經民眾檢舉非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停；查影片旨車於10時53分18秒於車道上暫停，10時53分27秒復又向前行駛，又於10時53分30秒再次暫停車道，阻擋後方來車行駛動線，影響交通安全，違規事實明確，本分局依『道路交通管理處罰條例』第43條第1項第4款規定：『汽車駕駛人，駕駛汽車非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停』及第43條第4項規定：『汽車駕駛人有第一項第一款至第四款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月』核無違誤…」。依據採證影片光碟內容，於影片時間2023/01/30 10：53：18時，系爭車輛暫停於路中，又於影片時間2023/01/30 10：53：30時，系爭車輛再度暫停於路中，似與檢舉人發生爭執，而依據影片內容，未見有原告所稱駕駛人以為發生事故查看之情形。

㈢道交條例第43條第1項第4款規定之立法意旨，係在避免道路駕駛人於「非遇突發狀況」時在道路中因有「任意驟然減速、煞車」或「於車道中暫停」之情形而導致交通意外之發

生；在「任意驟然減速、煞車」行為態樣下，因其驟然減速可能導致後方車輛無法預測而必須驟然減速、煞車，而有追撞之風險；而「於車道中暫停」之行為態樣，其所蘊含之風險，即一般道路駕駛人對於車輛於車道中之狀態預測應為「行進狀態」而非「停止狀態」，故立法者明文排除「有突發狀況」之情形下，例如前方有車禍突然發生、道路塌陷、車輛惡意危險之駕駛行為或巨大貨物突然掉落路面、惡劣天候情況等等其它緊急突發狀況而不得不驟然減速、煞車或於車道中暫停時等情，方屬有正當理由，而得於車道中暫停，始符合例外不予處罰。再就上開檢舉影像觀之，系爭車輛前方未有前述等突發狀況存在，是周遭環境並無迫使系爭車輛不得不在車道中暫停之因素存在。依道交條例第43第1項、第4項規定，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。道交條例第43條第1項第2款、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道交條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人，即遽認無道交條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地（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號裁定等足資參照），顯見道交條例第43條第4項之處罰客體包含非屬實際駕駛人之汽車所有人甚明，且依道交條例第85條第4項規定，推定受逕行舉發人有過失。原告乃系爭車輛之所有人，對於實際使用系爭車輛之人自應善盡其監督管理之責，原告雖非故意，亦受推定有過失，原告所為主張無從解免法律上應負之管理責任，亦不得作為本件行政不法事件免罰之理由（參照臺灣臺中地方法院行政訴訟判決103年度交字第255號）。本件車輛所有人（即原告）並未舉證其篩選控制系爭車輛駕駛人之過程無過失，原處分並無違誤等語置辯。並聲明：原告之訴駁回。

四、本件爭點：違規是否屬實？原告是否已善盡汽車所有人對駕駛人之選任監督義務？

五、本院之判斷：

㈠按「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6000元以上2萬4,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：……三、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。四、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。……汽車駕駛人有第1 項第1 款至第4 款或……者，並吊扣該汽車牌照6個月。」，道交條例43條第1項第3、4款、第4項定有明文。

㈡又按道交條例第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，道交條例第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。又依法務部101年11月28日法律字第10103110070號函釋略以「本條例第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。」。

㈢再按行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」，究其立法目的，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。又駕駛人違反道交處罰條例第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。益證道交條例第43條第1 項第2 款、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道交條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人即遽認無道交條例第43條第1 項第2 款、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」及道交條例第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）。

㈣依上揭實務見解及說明可知，道交條例第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。且道交條例第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。

㈤經查，本院依職權勘驗卷附採證光碟之結果略以：「影像為檢舉人車輛行車記錄器畫面，日期為『2023/01/30』，當時為白天，天候良好，於『10：53：14』時，檢舉人車輛於路口右轉進入內側車道，991-BQ號大貨車（即系爭車輛）則位於中線車道。1秒後系爭車輛顯示左方向燈即進入內側車道，兩車僅10公尺之距離，檢舉人車輛即在系爭車輛左後方緊急煞停並按鳴喇叭，系爭車輛亦暫停。於『10：53：18』時，系爭車輛駕駛人搖下車窗轉頭看向檢舉人車輛，檢舉人則以台語吼叫『怎樣？怎樣？』。於『10：53：27』時，系爭車輛駕駛人回頭，車輛並緩緩起步繼續進入內側車道，且前方並無其他車輛或障礙物，檢舉人亦起步並再次長鳴喇叭。於『10：53：30』時，系爭車輛進入內側車道，並再次緊急煞停，檢舉人車輛亦緊急煞停。於『10：53：32』時，系爭車輛駕駛人打開車門，並探頭轉向檢舉人車輛似說『有需要這樣嗎？』（聲音過小聽不清楚），檢舉人則以台語回應『你給我剪車耶！』（影片結束）。」等情，上開勘驗內容，業經本院製作勘驗筆錄並函達兩造命表示意見在卷（見本院卷第79至87頁)可參 ，所見畫面亦與卷附擷取影像畫面相符（見本院卷第59至64頁），而原告於112年7月17日收受上開勘驗筆錄，此有本院行政訴訟庭送達證書可稽（見本院卷第83頁），惟迄未表示意見，視同不爭執。

㈥據上開勘驗所呈，當時該路段路況良好，且無障礙物或任何緊急突發狀況，系爭車輛卻在車道中無故暫停，甚且打開車門探頭轉向檢舉人車輛，足見該等舉動顯係針對檢舉人車輛而為之，其違規事實已堪認定。而原告身為系爭車輛之所有人，具有對駕駛人之選任監督義務，惟原告亦未曾提出其他證據證明原告對於系爭車輛駕駛人有何具體監督或管理之舉措，甚且委任系爭車輛當時之駕駛人賴文祥為本件行政訴訟代理人，僅針對賴文祥之行為是否該當「非遇突發狀況」之處罰條件為爭執，難認已盡其選任監督及擔保駕駛人之駕駛行為合於交通管理規範之義務，自無從推翻其推定過失責

任。

六、綜上所述，原告所有之系爭車輛於上開時、地，確有非遇突發狀況在車道中無故暫停之行為甚明，原告亦未舉證證明已善盡汽車所有人之監督管理義務。是被告依道交條例第43條第4項規定，對原告裁處如原處分所示，於法並無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，經核均與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、本件訴訟費用額確定為第一審裁判費300 元，爰依行政訴訟法第98條第1 項規定，由敗訴之原告負擔。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　8　　月　　4　　日

行政訴訟庭　法　官　徐　培　元

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　　8　　月　　4　　日

書記官　黃　敏　翠