臺中高等行政法院判決

）FKT64W1Z1X5L0;@109年度交上字

上　訴　人　江宗儒

被上訴人　交通部公路總局嘉義區監理所

代　表　人　李輝宏

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國108年10月9日臺灣雲林地方法院108年度交字第27號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

一、上訴駁回。

二、上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

理　由

一、上訴人前於民國107年7月29日00時09分許，駕駛車牌號碼000-000號普通重型機車，嗣行經新北市○○區○○路○○○號對面時，因有酒後駕車（酒測值0.19毫克）之違規行為，案經新北市政府警察局土城分局製單舉發，由新北市政府交通事件裁決處裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）15,000元，並記違規點數5點。上訴人復於108年3月16日23時13分許，駕駛同上機車，行經臺北市○○○路○段與富陽街交岔口時，因紅燈左轉（闖紅燈）之違規行為，案經臺北市政府警察局大安分局製單舉發。嗣被上訴人所屬雲林監理站查詢上訴人交通違規記點紀錄，認有道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第68條第2項但書所定情形，爰於108年6月11日以雲監裁字第72-A00K2H325號裁決書（下稱原處分），依道交條例第53條第1項、第63條第1項第3款（原處分漏列）、第68條第2項等規定，裁處上訴人記違規點數3點並吊扣駕駛執照12個月。上訴人不服，提起本件行政訴訟。原處分嗣經被上訴人

重新審查後，發現處罰主文欄二有誤，於108年7月18日製作同原處分文號裁決書，將處罰主文欄二更正為「罰鍰新臺幣1,800元（業已繳納完竣）」，並於同年月22日將更正後原處分送達上訴人，上訴人不服提起行政訴訟，經原審法院判決（下稱原判決）駁回。上訴人仍表不服，遂提起本件上訴。

二、上訴人起訴主張及訴之聲明、被上訴人於原審之答辯及聲明、原審判決理由，均引用原審判決書所載。

三、上訴意旨略以：

㈠上訴人不服原處分，訴請撤銷，遭原判決駁回。惟依道交條例第68條第2項但書規定，係指1年內違規點數共達6點以上或再次應受吊扣駕駛執照情形者，應依原違反同條例應受吊扣駕駛執照處分規定，吊扣其駕駛執照。上訴人之兩件違規事件，均係駕駛普通重型機車所為，依道交條例第68條第2項但書、第35條規定，應吊扣上訴人之「普通重型機車駕照」，惟原處分竟吊扣上訴人之大客車職業駕駛執照，顯於法未合，亦與比例原則及不當連結禁止原則有違。被上訴人另援引道路交通駕駛人違規記點及汽車違規紀錄作業處理要點第8點規定，審認上訴人之機車違規點數應計入上訴人之汽車違規點數，進而吊扣上訴人之大客車職業駕駛執照云云。然普通重型機車及汽車之駕駛方式截然不同，綜觀道交條例對兩類駕駛人之規範及處罰管理亦有不同，顯然對於駕駛人違規記點應分開計算，此觀上開處理要點第8點前段自明。然同要點後段竟規定「駕駛人僅領有汽車或機器腳踏車其中一種駕駛執照者，不分開計算」，顯係增加母法所無之規定，於法未合。

㈡況且原判決亦認道交條例於99年5月5日修正第68條增訂第2

項規定，惟修正條文所指「吊扣其駕駛執照」之「駕駛執照」究何所指？係違規行為時所駕駛車類之駕駛執照？抑或其持有之各級車類駕駛執照？法文規定並不明確。則依行政罰法第4條規定「違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限。」上揭修正條文既未明文規定吊扣之駕駛執照係指各級車類駕駛執照，依處罰法定原則即不得擴張處罰範圍，將「吊扣其駕駛執照」擴及各級車類駕駛執照。從而，原判決即有判決適用法規不當及判決理由矛盾之違法。上訴人現為大都會客運股份有限公司駕駛，平時以駕駛大客車為業，並以此收入養育家人，除此工作外，並無其他謀生技能，如上訴人之大客車職業駕駛執照遭吊扣，不僅1年內沒有工作收入，也讓全家頓失依靠等語。

四、本院經核原判決駁回上訴人於原審之訴，並無違誤，茲就上訴意旨再予論述如下：

㈠按「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例。」道交條例第1條已明揭其立法目的。由於道路交通發展迅速，機動車輛急劇增加，道路交通安全攸關社會大眾之身體及生命安全至鉅，故解釋該條例各條條文時，自應符合上開立法目的。次按「汽車駕駛人飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升0.15毫克或血液中酒精濃度達百分之0.03以上之情形者，不得駕車。」道路交通安全規則第114條第2款定有明文。次按「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有酒精濃度超過規定標準之情形者，處新臺幣1萬5千元以上9萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照1年。」「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處新臺幣1,800元以上5,400元以下罰鍰，並記違規點數3點。」「汽車駕駛人有第53條情形者

，除依原條款處罰鍰外，並記違規點數3點。」「領有汽車駕駛執照之汽車駕駛人，除駕駛聯結車、大客車、大貨車外之非其駕駛執照種類之車輛，違反本條例及道路交通安全規則之規定，應受吊扣駕駛執照情形時，無因而肇事致人受傷或重傷者，記違規點數5點。但1年內違規點數共達6點以上或再次應受吊扣駕駛執照情形者，併依原違反本條例應受吊扣駕駛執照處分規定，吊扣其駕駛執照。」道交條例第35條第1項第1款、第53條第1項、第63條第1項第3款及第68條第2項亦分別定有明文。又按汽車駕駛執照分為下列各類：小型車普通駕駛執照、大貨車普通駕駛執照、大客車普通駕駛執照、聯結車普通駕駛執照、小型車職業駕駛執照、大貨車職業駕駛執照、大客車職業駕駛執照、聯結車職業駕駛執照、國際駕駛執照、輕型機車駕駛執照、小型輕型機車駕駛執照、普通輕型機車駕駛執照、重型機車駕駛執照、普通重型機車駕駛執照、大型重型機車駕駛執照；汽車駕駛人取得高一級車類之駕駛資格者，應換發駕駛執照，並准其駕駛較低級車類之車輛，此觀道路交通安全規則第53條第1款至第15款及第61條第1項規定即明。準此可知，我國有關汽車駕駛執照之管理係採一人一照方式為之，汽車駕駛人須考驗及格並領得駕駛執照後，始得合法駕駛汽車行駛道路，而持有汽車駕駛執照所表彰者，乃駕駛人具備應有之駕駛能力及願意恪守道路交通安全規則之駕駛品德。

㈡揆諸道交條例於99年5月5日增訂第68條第2項規定，並於同年9月1日施行，依據上開修正立法審查會說明及立法理由略以：「一、委員提案修正條文將產生如駕駛人以其領有之聯結車、大客車或大貨車駕駛執照駕駛小型車，違規酒後駕車、肇事逃逸時，卻無法吊扣其所領有之駕駛執照，以限制其

繼續駕車行駛道路之情形，無法達到有效處罰及維護道路交通安全之立法目的。二、鑑於本條例前已修正刪除受吊扣駕駛執照處分，吊扣各級駕駛執照之規定，為利明確汽車駕駛人駕駛非其駕駛執照種類之車輛，違反應受吊扣駕駛執照之處分處理，並在兼顧本條例立法意旨下，增訂第2項得緩即予吊扣而採記違規點數及駕駛人仍無改正仍再犯違規之應併原吊扣處罰之規定」等語（見立法院公報第99卷第26期院會紀錄第383-390頁）。據此可知立法者此次修正主要係為貫徹道交條例之立法意旨，維護交通安全，兼顧駕駛人之工作權並符合比例原則。考量如僅吊扣駕駛人違規行駛車類之駕駛執照，未吊扣其所領有之各類駕駛執照，以限制其繼續駕車行駛道路，將無法達到有效處罰及維護道路交通安全之立法目的。此次修正條文已斟酌汽車駕駛人違規行為之輕重，責以輕重不同之處罰，並就領有汽車駕駛執照之汽車駕駛人駕駛非其駕駛執照種類之小型車輛，違反道交條例及道路交通安全規則之規定，原條文規定應受吊扣駕駛執照處分者，但無肇事致人受傷或重傷之情形，特別於本條項作例外規定，採「緩即吊扣而先採違規記點」之警告方式，以維護駕駛人之工作權。但汽車駕駛人如有肇事致人受傷或重傷、或1年內違規點數共達6點以上、或再次有應受吊扣駕駛執照行為之重大違規情節者，基於保護其他用路人之生命、身體及財產安全，並責令駕駛人善盡行車安全之社會責任，則不問其駕駛車級種類為何，一律吊扣其領有之駕駛執照，以罰當其罰。

㈢經查，本件上訴人係持大客車職業駕駛執照之駕駛人，前已有酒精濃度超過規定標準，而駕駛普通重型機車之違規行為，原應受吊扣駕駛執照之處罰，然無因而肇事致人受傷或重

傷之情形，經裁處罰鍰15,000元並記違規點數5點；嗣因其又駕駛同一普通重型機車闖紅燈違規遭舉發，應記違規點數3點，由於其1年內違規點數累計共達6點以上，依據道交條例第68條第2項但書之規定，應併依原違反該條例應受吊扣駕駛執照處分規定，吊扣其駕駛執照，被上訴人乃依此作成系爭吊扣駕照處分等情，為原審斟酌兩造陳述及調查證據之結果，依法認定之事實。上訴意旨雖以前揭情詞指摘原判決違背法令云云，惟查：

1.行政罰法第4條規定：「違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限。」此即所謂之處罰法定主義，亦即行政罰法定原則，此原則要求行政罰之處罰構成要件、處罰對象及處罰種類均應明文規定。如前所述，本件原處分係依據行為時道交條例第53條第1項、第63條第1項第3款、第68條第2項規定，以上訴人1年內違規點數累計共達6點以上，應併依上訴人原違反該條例第35條第1項第1款所定應受吊扣駕駛執照處分之規定，吊扣其駕駛執照1年。上開條文對於處罰構成要件、處罰對象及處罰種類均已明文規定，並無違背處罰法定主義。上訴意旨雖主張修正條文所指「吊扣其駕駛執照」之「駕駛執照」究係行為人違規時所駕駛車類之駕駛執照，抑或其持有之各級車類駕駛執照，法文規定不明確，依處罰法定原則不得將「吊扣其駕駛執照」擴及各級車類駕駛執照，原判決適用法規不當，判決理由矛盾云云。惟行政罰法定原則所導引出之明確性原則，係指行政法之處罰規定依其法條文義及立法目的，為一般人所能理解，受規範者亦能預見其行為可罰，並且該規定得經由司法審查加以確認者而言。經核道交條例第35條第1項第1款、第68條第2項但

書所定應受吊扣駕駛執照處分之規定，依前述理由欄第四、㈡段之說明，並無一般人不能理解，受規範者不能預見其行為可罰，並且該規定亦非無法經由司法審查加以確認，故該規定自無違反處罰法定原則及其所導引出之明確性原則，亦不生法官確信法律牴觸憲法而停止訴訟，聲請大法官解釋之問題。從而，原判決並無適用法規不當，判決理由矛盾之情形，上訴人此部分主張，核無理由。

2.司法院釋字第699號解釋理由書曾揭示：「人民之工作權應予保障，亦為憲法第15條所明定。惟上揭自由權利於合乎憲法第23條要件下，以法律或法律明確授權之命令加以適當之限制，尚非憲法所不許。……且由於酒後駕駛，不只危及他人及自己之生命、身體、健康、財產，亦妨害公共安全及交通秩序，是其所限制與所保護之法益間，尚非顯失均衡。縱對於以駕駛汽車為職業之駕駛人或其他工作上高度倚賴駕駛汽車為工具者而言，除行動自由外，尚涉工作權之限制，然作為職業駕駛人，本應更遵守道路交通安全法規，並具備較一般駕駛人為高之駕駛品德。」該解釋意旨業已強調國家依憲法受全體國民之付託，負有保障全體國民基本權之任務，但當人民之基本權彼此間有所衝突時，在符合憲法第23條規定要件下，國家即得以法律或法律明確授權之命令加以適當之限制。如前所述，道交條例第68條第2項（含但書）之規定，係對道路交通秩序及道路交通安全之維持已生重大危害影響之違規行為，於兼顧職業駕駛人之工作權，及保障其他用路人之生命、身體、健康、財產安全之重大公益目的間，選擇於必要時得以限制該汽車駕駛人於一定期間內不得為駕駛行為之手段，以達成上開公共利益之目的。衡諸該特別規定之立法意旨

，係對職業駕駛人處罰之寬免，為避免職業駕駛人因違規處罰而喪失工作，影響其生計，乃先以違規記點方式代替吊扣處分。可見其修法重點不在於職業駕駛人駕駛之車型，而係對其工作權與其他用路人之基本權之權衡。至於，駕駛人如有於1年內違規點數共達6點以上或再次應受吊扣駕駛執照情形時，顯見原寬免措施已無法使該駕駛人心生警惕，乃明定應併依原違反同條例應受吊扣駕駛執照處分規定，吊扣其駕駛執照。就一再違反道交條例及道路交通安全規則情節重大之職業駕駛人，如僅以吊扣其持有違規當時車種以下各級車類之駕駛執照，而不以限制該汽車駕駛人於一定期間內行駛道路之方式為之，實無從具體落實保護其他用路人之生命、身體、健康法益之目的，是於有效達成上開目的之方法中，確已無其他侵害較少手段可供選擇，是以道交條例第68條第2項但書方規定以吊扣駕駛執照之必要手段，作為保障其他用路人之生命、身體、健康法益之方法。準此可見，立法者基於前揭修法理由而增訂該規定，係屬立法自由形成空間，並無限縮解釋之必要，且衡酌該限制駕駛行為之手段與保障其他用路人之生命、身體、健康法益之目的兩相權衡之下，並未顯失均衡，自無違反比例原則可言。上訴意旨空言主張原判決適用法規不當，原處分吊扣上訴人之大客車職業駕駛執照，違反比例原則及不當連結禁止原則，均屬無據。又上訴意旨另指稱道路交通駕駛人違規記點及汽車違規紀錄作業處理要點第8點後段規定，係增加母法所無之規定乙節，查原判決理由欄並未引用上開規定，上訴人據此指摘原判決違背法令，亦無理由。

㈣綜上所述，被上訴人依據前述違規事實而為原處分，並認定

上訴人前後2次違規行為，使其1年內違規點數共達6點以上，爰依道交條例第53條第1項及第68條第2項但書規定，對上訴人作成系爭吊扣駕照處分，於法核屬有據。而原判決對系爭吊扣駕照處分之適法性，已詳述其判斷之理由，核其認事用法，並無違誤。上訴論旨，猶執前詞指摘原判決違背法令，求予廢棄，難認為有理由，應予駁回。

五、末按交通裁決事件之上訴，行政法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額，行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定甚明。本件交通裁決事件之上訴既經駁回，則上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

六、據上論結，本件上訴為無理由，依行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第253條第1項前段、第255條第1項、第237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　3　　日

臺中高等行政法院第一庭

審判長法　官　許　金　釵

法　官　蔡　紹　良

法　官　陳　文　燦

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　6　　日

書記官　莊　啓　明