臺中高等行政法院判決

109年度交上字第44號

上　訴　人　交通部公路總局新竹區監理所

代　表　人　黃萬益

被上訴人　楊源生

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國109年6月1日臺灣苗栗地方法院108年度交字第76號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

事實及理由

一、緣被上訴人為聯鋮金屬有限公司（下稱聯鋮公司）之負責人，聯鋮公司所有車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛）於民國（下同）108年6月28日0時55分許，行經苗栗縣○○鎮○○路與龍安街口處，因「違反處罰條例之行為，拒絕停車接受稽查而逃逸」之違規，經苗栗縣警察局竹南分局（下稱舉發機關）員警認定違反道路交通管理處罰條例第60條第1項規定，逕行製開F00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）予以舉發。聯鋮公司未於到案期限前檢具事證及應歸責人相關資料，向上訴人告知應歸責人，上訴人乃於108年11月27日以竹監苗字第54-F00000000號裁決書（下稱原處分），依道路交通管理處罰條例第60條第1項、第85條第1項暨違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第41條、第43條、第44條及第67條規定，裁處被上訴人罰鍰新臺幣（下同）3萬元、吊扣駕駛執照6個月；罰鍰及駕駛執照限於108年12月27日前繳納。被上訴人不服

，提起行政訴訟，經臺灣苗栗地方法院108年度交字第76號行政訴訟判決（下稱原判決）撤銷原處分，上訴人不服，於是提起本件上訴。

二、被上訴人起訴之主張及聲明、上訴人於原審之答辯及聲明暨原判決關於證據取捨、認定事實及適用法規之論據，均詳如原判決所載。

三、上訴人上訴意旨及聲明略以：

㈠上訴意旨：

1.按道路交通管理處罰條例第7條之2第4項規定、94年12月28日修正前之道路交通管理處罰條例第85條第1項、第2項、第3項原規定，因為這樣的規定，對於究竟是係採二罰或改變處罰客體未見分明，乃於94年12月28日修正，其中修正後同條例第85條第1項規定，核係因應大量交通事件調查所為之特殊立法設計，其規範目的是使受舉發交通違規行為之應歸責者，在處罰機關依法裁決之前就先予確認。茲因關於交通違規行為之處罰，分為稽查、舉發與移送、受理與處罰等三個階段，有其個別的機能，並因汽車所有人通常是管領使用汽車之人，如就汽車查獲應處罰之違規事件，即可推斷汽車所有人為應歸責之人而對其舉發，雖無疑義。但是，汽車所有人有時不一定是實際違規的行為人，為使真正應歸責者為自己的交通違規行為負責，也慮及監理、逕行舉發交通違規之處罰是大量而反覆性的行政行為，乃要求受舉發人如果認為受舉發之違規行為應歸責他人，必須在一定時間內，檢證告知應歸責人以辦理歸責，逾期未依規定辦理，仍依各該違反條款規定處罰。換言之，逾期未依規定辦理歸責之受舉發人即汽車所有人，即視為實施該交通違規行為之汽車駕駛人，並生失權之效

果，不可以再就其非實際違規行為人之事實為爭執。否則，如容許受舉發人逾期仍可爭執其非實際應歸責者，無異使道路交通管理處罰條例第85條第1項「逾期仍依違反條例規定處罰」之規定成為具文，應非立法本意（最高行政法院107年度判字第349號判決意旨參照）。

2.按道路交通處罰條例第85條規定，受處分人經逕行舉發違規推定為有過失，若受處分人主張並無過失，應自負舉證責任；又依違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第36條規定，違反道路交通管理事件，有關逕行舉發違規之交通事件，處罰機關得逕行處罰汽車所有人，汽車所有人應證明其非駕駛人，並應提出足資辨識、通知應歸責人之資料，除有非可歸責致無從得知實際駕駛人之情形外（例如：車輛失竊），方可免責，易言之，非謂汽車所有人僅說明其非實際駕駛人即可免受處罰，且本件系爭車輛於車籍資料仍登記為聯鋮公司所有，而被上訴人為該公司登記之負責人及代表人，對公司財產及業務擁有一定的支配權，應忠實執行業務並盡善良管理人之注意義務，另就經濟部商工登記公示資料查詢、財政部稅務入口網稅籍登記資料公示查詢等路徑查詢後可知，聯鋮公司雖非為營業中，但負責人及代表人仍為被上訴人，登記地址也與車籍資料登記相同。

3.按公司法第23條規定、道路交通安全規則第32條規定，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、稅費或罰鍰繳納及相關檢驗通知等事項，均必須依規定辦理以符合公法上對汽車所有人所課予之義務與責任。被上訴人既為系爭車輛登記之公司負責人及代表人，此有汽車車籍資料可資為憑，被上訴人應依

公司法第23條規定忠實執行公司業務並盡善良管理人之注意義務，但其卻未於應到案日期前檢附相關證據及應歸責人相關證明文件向上訴人提出責任歸屬之申請，且未辦理相關異動登記，怠於履行系爭車輛所有人之義務，故不符合公法課予汽車所有人及公司負責人（代表人）義務與責任之意旨，是以，上訴人依法對系爭車輛登記之公司負責人（代表人）即被上訴人作成原處分，認事用法應無違誤。

4.綜上所述，系爭車輛於上揭時、地確有「違反處罰條例之行為，拒絕接受稽查而逃逸」之違規行為屬實，對此被上訴人並不爭執，本件違規為值勤員警依法舉發並提供之相關資料可稽。且警察製單舉發違反處罰條例所列之違規事實，本質上為行政處分，係公務員基於職務上之權力，依法就特定之具體事件所為之具公法上效果之單方行政行為，基於公務員為公法上行為具有公信力之原則，若無其他反證足以推翻，該行政處分當可被推定為真正，使執勤警員得當機處分以達其維護交通秩序、安全之行政目的，是以警員製單告發過程詳實確定。而被上訴人未依道路交通管理處罰條例第85條規定，提供足資辨識之文件申請辦理歸責實際使用人作業，故上訴人依道路交通管理處罰條例第60條第1項裁處被上訴人，應屬適法等語。

㈡聲明：1.原判決廢棄。2.被上訴人在第一審之訴駁回。

四、被上訴人答辯意旨及聲明略以：

㈠答辯意旨：

1.此事件罰單通知應於6月28日案發後寄往實際經營之鑫凱工程有限公司（下稱鑫凱公司，聯鋮公司信件均寄鑫凱公司收件），被上訴人於108年5月31日已離職，本件違規時間被上

訴人已離職不在其位，當時聯鋮公司也已結束營業，鑫凱公司亦未告知被上訴人，被上訴人並不知悉此事，因被上訴人沒有收到逕行舉發通知單，故無法在時間內提出非駕駛人證明，直至108年11月收到原處分才知此事件，被上訴人於108年12月提起行政訴訟，並無置之不理。

2.聯鋮公司於97年3月賣給鑫凱公司，鑫凱公司雖委任被上訴人為聯鋮公司負責人，惟操控公司營運者是鑫凱公司負責人王文成，公司所有營收支付及車輛買賣異動行為均由鑫凱公司處理。故聯鋮公司結束營業前，鑫凱公司負責人惡意倒閉及逃稅，造成鑫凱公司及聯鋮公司大量欠款及欠稅，以致於聯鋮公司在欠稅之下，無法辦理撤銷公司登記（只能辦理停業）。同樣聯鋮公司所有車輛在被上訴人離職後欲辦理撤銷牌照，亦因車輛欠稅中，無法辦理異動。車輛為鑫凱公司王文成持有，被上訴人亦無法禁止其繼續使用（公司及車輛欠稅無法異動之情事，竹南宏益會計師事務所可證明）。

3.上訴人上訴引用法條，被上訴人認同，但法條是處罰能做而不做之人，而被上訴人並非不做，是無法做。被上訴人離職前只是鑫凱公司、聯鋮公司之員工，離職後也無權處理公司事，聯鋮公司實質控制權在鑫凱公司負責人王文成，被上訴人於事件發生前業已離職，不在其位不謀其政，聯鋮公司名下所有財產亦非被上訴人擁有，在鑫凱公司王文成惡意倒閉並逃逸下，致使被上訴人無法撤銷公司及名下車輛，被上訴人也莫可奈何。惟上訴人硬是要把其違法行為歸責於被上訴人，實屬無理等語。

㈡聲明：駁回上訴人之上訴。

五、本院經核原判決撤銷原處分，尚無違誤，茲就上訴意旨再予論述如下：

㈠道路交通管理處罰條例第60條第1項前段規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車有違反本條例之行為，經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止時，不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者，除按各該條規定處罰外，處新臺幣1萬元以上3萬元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照6個月；……」第85條第1項規定：「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。」違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第36條第1項復規定：「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之被通知人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於通知單記載之應到案日期前，檢附相關證據及足資辨識、通知應歸責人之證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。」

㈡交通是人民日常生活所必須，為確保人民可以順遂的快速移動，道路交通管理尤顯重要，其中交通稽查及舉發都是重要的手段之一，道路交通管理處罰條例立法目的即在於加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全。舉發是對違規事實的舉報，乃是舉發單位將稽查所得有關交通違規行為時間、地點及事實等事項記載於舉發通知單，並告知被舉發者，屬處罰機關裁決前的行政行為之一；如以從執法機關與執法人員舉發之方式加以區分，主要有當場舉發與逕行舉發二種類型。所謂逕行舉發，係指針對汽車駕駛人違反道路交通

管理事件，因當場不能或不宜攔截製單舉發，由道路交通執法人員記明該違規車輛之牌照號碼、車型等，先向交通資料機構查對後，再行製單舉發的制度。對於汽車駕駛人交通違規行為之取締，雖以攔停違規車輛予以舉發為宜，但有時礙於客觀環境的限制，當場不能或不宜攔截製單舉發時，若無其他救濟方式，將使法律秩序上之嚇阻性受到嚴重破壞，而無以維持交通秩序及安全，乃有逕行舉發制度的產生。此時，由道路交通執法人員記明該違規車輛之牌照號碼、車型等可資辨識之資料，以汽車所有人為被通知人而製單舉發，其要件與適用的案件類型，於道路交通管理處罰條例第7條之2第1項、第4項規定：「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：一、闖紅燈或平交道。二、搶越行人穿越道。三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。」、「第1項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。」可知，逕行舉發基本上是以汽車所有人為被舉發人（最高行政法院107年度判字第349號判決意旨參照）。

㈡又94年12月28日修正前之道路交通管理處罰條例第85條第1項、第2項、第3項原規定：「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於運送人、利用人或使用人，亦適用之。」、「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕駛人者，

處罰車輛駕駛人。」、「本條例關於車輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛所有人。」因為這樣的規定，對於究竟是係採二罰或改變處罰客體未見分明，乃於94年12月28日修正，其中第1項「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」之規定，核係因應大量交通事件調查所為之特殊立法設計，其規範目的是使受舉發交通違規行為之應歸責者，在處罰機關依法裁決之前就先予確認。茲因關於交通違規行為之處罰，分為稽查、舉發與移送、受理與處罰等三個階段，有其個別的機能，並因汽車所有人通常是管領使用汽車之人，如就汽車查獲應處罰之違規事件，即可推斷汽車所有人為應歸責之人而對其舉發，雖無疑義。但是，汽車所有人有時不一定是實際違規的行為人，為使真正應歸責者為自己的交通違規行為負責，也慮及監理、逕行舉發交通違規之處罰是大量而反覆性的行政行為，乃要求受舉發人如果認為受舉發之違規行為應歸責他人，必須在一定時間內，檢證告知應歸責人以辦理歸責，逾期未依規定辦理，仍依各該違反條款規定處罰。換言之，逾期未依規定辦理歸責之受舉發人即汽車所有人，即視為實施該交通違規行為之汽車駕駛人，並生失權之效果，不可以再就其非實際違規行為人之事實為爭執。否則，如容許受舉發人逾期仍可爭執其非實際應歸責者，無異使處罰條例第85條第1項「逾期仍依違反條例規定處罰」之規定成為具文，應非立法本意（最高行政法院107年度判字

第349號判決意旨參照）。

㈣再按行政罰法第3條規定：「本法所稱行為人，係指實施違反行政法上義務行為之自然人、法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織。」雖將自然人以外之法人、非法人團體、機關組織均列入「行為人」之定義中，惟依其立法理由「本法定有行為人規定之條文，如第15條第1項、第20條第1項、第2項、第29條第1項、第4項、第30條、第33條、第34條第1項及第35條，為避免適用疑義，爰於本條明定本法所稱行為人之定義，以資明確。至於所指行為人之範圍，則依各該條文規範性質個別認定之。」足見行政罰處罰對象所負者究係「行為責任」或「狀態責任」，不能單以其是否為自然人或法人、非法人團體或機關組織判斷，而應視個別行政法規分別解釋認定之。次按「法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織違反行政法上義務者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職員，受僱人或從業人員之故意、過失，推定為該等組織之故意、過失。」行政罰法第7條第2項亦有明文。法人、非法人團體或機關組織既可因其代表人、管理人或職員、受僱人、從業人員之故意過失，被推定就違反行政法上義務行為具有主觀責任要素，法人、非法人團體或組織體即可能因自然人之「行為」而負「行為責任」。法人並非物理上存在之權利主體，論理既無實施汽車駕駛行為之可能，則道路交通管理處罰條例中以「汽車駕駛人」作為處罰對象之條文，對法人是否有適用餘地，非無疑義。是揆以94年12月28日修正前之道路交通管理處罰條例第85條第1項至第3項規定：「（第1項）本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於運送人，租用人或使用人，亦適用之。（第2項

）本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕駛人者，處罰車輛駕駛人。（第3項）本條例關於車輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛所有人。」另參考94年12月28日該條修正理由：「本條原第1項、第2項、第3項規定不清，是採二罰或改變處罰客體未見分明，亦造成處罰機關之困擾，且處罰對象不僅關於車輛，尚有其他情況，爰仿第7條之立法精神，予以修正之。」從而，「車輛所有人」、「車輛租用人或使用人」、「車輛駕駛人」彼此間既可以互相歸責，且法人可以登記成為汽車所有人，亦可與他人訂定租賃契約承租使用汽車，則該條例個別條文縱以「汽車駕駛人」作為行為主體，法釋義學上並不會得出法人不能作為處罰對象之結論。

㈤依上開規定及說明，就逕行舉發之案件，汽車所有人於接獲舉發通知單後，如認為受舉發之違規行為應歸責他人，應於到案日期前向裁罰機關告知真正之違規行為人，處罰機關將再另行通知應歸責人到案依法處理；如果汽車所有人未依道路交通管理處罰條例第85條第1項規定之要件辦理轉移違規，處罰機關依該條項後段「逾期未依規定辦理者，仍得依本條例各該違反條款規定處罰」之特別規定，以汽車所有人為違章之人而予以裁罰，使汽車所有人負最終處罰責任；倘汽車所有人為法人，處罰機關應以「法人」名義為處罰對象，方屬適法之處分。

㈥經查，系爭車輛為聯鋮公司所有，有汽車車籍查詢可證（見原審卷第73頁），系爭車輛於上開時、地，有未依號誌示行駛違規，舉發機關之員警欲前往攔停舉發，駕駛人遂加速逃逸，未理會警車鳴笛及閃大燈方式示意停車，經舉發機關員警以舉發通知單對「聯鋮公司」「逕行」舉發「違反處罰條

例之行為，拒絕接受稽查而逃逸」之違規，非對被上訴人「楊源生」合法舉發，有舉發通知單附原審卷第67頁可佐，又聯鋮公司未於到案期限前檢具事證及應歸責人相關資料，向上訴人告知應歸責人等情，為原判決依證據認定之事實，核未違反證據及經驗法則。則依上開規定及說明，上訴人自應以「聯鋮公司」為原處分之對象方為適法，然上訴人逕以被上訴人「楊源生」為受處分人，顯屬違法處分。蓋被上訴人雖為聯鋮公司負責人，惟聯鋮公司與被上訴人乃屬不同之權利義務主體，縱使上訴人調查後認為實際違規人為被上訴人，因聯成公司並未申請轉歸責被上訴人，亦應另行由舉發機關製單舉發正確之違規人，上訴人始得據以裁處，尚不得未經合法舉發即逕行對被上訴人裁處處分。原判決略以：「㈡……本件原告既非系爭車輛之所有人，而僅係聯鋮公司之登記負責人，自難僅以系爭車輛登記為聯鋮公司所有，而逕行對原告裁罰。縱原告有違反道路交通安全規則第23條、第32條之規定，然此尚非被告得以據以對原告逕行裁罰之依據。㈢……行政機關若欲處罰私法人之董事、代表權人，或非法團體之代表人或管理人應具備下列二要件：1.須與私法人或非法人團體受同一規定之處罰。2.以該行為人執行職務時因故意或重大過失致違反行政法上義務為限。然本件被告處罰負責人原告時，並未依同一規定同時處罰法人團體之聯鋮公司，且原處分亦未具體敘明負責人原告於執行職務係因故意或重大過失所致，即與上開行政罰法規定未合，附此敘明。」（見原判決第3-4頁）為由撤銷原處分，經核原判決業已就上訴人原處分認事用法尚有違誤等情，詳細論述其事實認定之依據及得心證之理由，核與卷證資料相符，且無悖於證據法則、經驗法則及論理法則，原判決認事用法並無違誤，

亦無判決違背法令，或理由不備之事由。

(七)上訴人上訴理由雖主張：「按公司法第23條規定：『公司負責人應忠實執行業務並盡善良管理人之注意義務，如有違反致公司受有損害者，負損害賠償責任。公司負責人對於公司業務之執行，如有違反法令致他人受有損害時，對他人應與公司負連帶賠償之責。公司負責人對於違反第1項之規定，為自己或他人為該行為時，股東會得以決議，將該行為之所得視為公司之所得。但自所得產生後逾1年者，不在此限。』……。被上訴人既為系爭汽車登記之公司負責人及代表人，此有汽車車籍資料可資為憑，被上訴人應依公司法第23條規定忠實執行公司業務並盡善良管理人之注意義務，但其卻未於應到案日期前檢附相關證據及應歸責人相關證明文件向上訴人提出責任歸屬之申請，且未辦理相關異動登記，怠於履行系爭汽車所有人之義務，故不符合公法課予汽車所有人及公司負責人(代表人）義務與責任之意旨，是以，上訴人依法對系爭汽車登記之公司負責人（代表人）即被上訴人作成原處分，認事用法應無違誤。」等云。惟查：

1.依照原審卷內附之舉發通知單、原處分、送達證書、舉發機關109年3月30日南警五字第1090007081號函、採證光碟及經濟部商工登記公示資料查詢等件，並無從推認本件被上訴人即為道路交通管理處罰條例第60條第1項規定「違反處罰條例之行為，拒絕停車接受稽查而逃逸」之違規汽車駕駛人。又本件符合「不服指揮稽查而逃逸」之要件與適用的案件類型，有道路交通管理處罰條例第7條之2第1項及第4項逕行舉發規定之適用，授權舉發單位得逕向汽車所有人為被舉發人舉發，而系爭車輛所有人為聯鋮公司，然聯鋮公司未依道路交通管理處罰條例第85條第1項及

違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第36條第1項規定，於期限內陳報實際違規汽車駕駛人為何人，已詳如前述，則逾期未依規定辦理歸責之汽車所有人，即視為實施該交通違規行為之汽車駕駛人。是以，本件受處罰之對象自應為聯鋮公司，而非被上訴人。

2.又公司法第23條規定：「（第1項）公司負責人應忠實執行業務並盡善良管理人之注意義務，如有違反致公司受有損害者，負損害賠償責任。（第2項）公司負責人對於公司業務之執行，如有違反法令致他人受有損害時，對他人應與公司負連帶賠償之責。（第3項）公司負責人對於違反第1項之規定，為自己或他人為該行為時，股東會得以決議，將該行為之所得視為公司之所得。但自所得產生後逾1年者，不在此限。」該條第1項規定係公司負責人對公司本身負有忠實及善良管理人之注意義務，於處理公司事務時，必須出自為公司之最佳利益之目的而為，亦即公司負責人執行業務時，應做出公正且誠實的判斷，若致公司受有損害時，對於公司應負之民事債務不履行之賠償責任；該條第2項規定係公司負責人執行業務違反法令應負之民事侵權行為之賠償責任，均非規定公司負責人應負之行政罰責任，亦非作為本件處罰被上訴人之認定依據。上訴人上開主張顯係誤解公司法第23條規定之意涵，核無足採。

㈧綜上所述，原判決已說明其認定事實之依據及得心證之理由，對上訴人在原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦詳為論斷，對於本件應適用之法律所持之見解，核無違誤，且無判決不適用法規、判決理由不備或判決理由矛盾之情形。上訴論旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，

應予駁回。

㈨另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，此觀行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定即明。本件上訴人對於交通裁決事件之上訴，既經駁回，則上訴審訴訟費用新臺幣750元（上訴審裁判費）自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

六、結論：本件上訴為無理由，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　109　年　　9　　月　　4　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　陳　文　燦

法　官　莊　金　昌

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　109　年　　9　　月　　4　　日

書記官　許　騰　云