

臺北高等行政法院判決

108年度交上字第33號

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27

上訴人 臺北市交通事件裁決所
代表人 蘇福智（所長）住同上
被上訴人 天遠力科股份有限公司
代表人 劉立恩（董事長）

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國107年12月4日臺灣臺北地方法院107年度交字第471號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決廢棄。

被上訴人在第一審之訴駁回。

第一審訴訟費用新臺幣參佰元及上訴審訴訟費用新臺幣柒佰伍拾元均由被上訴人負擔。被上訴人應給付上訴人新臺幣柒佰伍拾元。

事實及理由

一、事實概要

緣訴外人格上汽車租賃股份有限公司（以下稱為格上公司）所有之車牌號碼000-0000號租賃小客車（以下稱為系爭汽車），於民國107年5月11日上午8時35分許，行駛在臺北市○○○道○段處，因涉有「變換車道前未依規定使用方向燈」之違規行為，經民眾檢具以科學儀器行車記錄器取得之違規證據資料提出檢舉，臺北市政府警察局內湖分局（以下稱為舉發機關）審視查證後，於107年5月22日填製北市警交大字第AV0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（以下稱為舉發通知單）逕行舉發車主即格上公司。嗣格上公司於收受舉發通知單後，依道路交通管理處罰條例（以下簡稱為道

交處罰條例)第85條第1項規定於107年6月1日檢具申請書及車輛租賃契約書辦理移轉歸責於被上訴人，再經被上訴人申訴與舉發機關查明程序，上訴人認違規事實明確，乃依行為時道交處罰條例第48條第1項第1款(該條款「未依規定使用方向燈」之規定業於道交處罰條例108年5月22日修正刪除，修正後應改以同條例第42條「不依規定使用燈光」處置)及第63條第1項等規定，以107年8月24日北市裁罰字第22-AV000000號違反道路交通管理事件裁決書(以下稱為原處分)，裁處上訴人罰鍰新臺幣(下同)900元整，並記違規點數1點。上訴人不服原處分，向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭(以下稱為原審法院)提起行政訴訟，經該院於107年12月4日以107年度交字第471號判決(以下稱為原判決)撤銷原處分，被上訴人乃提出本件上訴。

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

三、原判決撤銷原處分之理由略以：

(一)按道交處罰條例第85條、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，可知立法者斟酌違規駕駛人之違法程度、裁罰時間經濟性、蒐證成本之考量，及汽車所有人通常多為車輛之使用人，並其為保管人可得而知係由何人使用，故對汽車所有人科以適度之舉證責任應無不妥，因而將反證之責任轉嫁予汽車所有人，是以道交處罰條例第85條第4項賦予逕行舉發之一法定效力，使受處罰人依此逕行舉發規定推定其有過失。倘受處罰人主張其無過失，而受舉發之違規行為應歸責於他人時，立法者復在同條例第85條第1項另設有規範，僅要受處罰人提出相關證據及應歸責人之相關證明文件，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理

。然受處罰人辦理移轉歸責手續時，其所欲歸責之對象，自應按照其所違犯之道交處罰條例裁處對象辦理之，而非可逕自恣意決定，否則，勢將發生受移轉歸責之對象非道交處罰條例所規範適格之違章行為人，而處罰機關應本於其職務權限審查該受移轉歸責之人是否符合道路交通管理處罰條例所裁處之對象，如有不合，即應通知受處罰人補正辦理，俾符道交處罰條例第85條第1項規定之法旨。準此以言，倘若受處罰人所涉之交通違規案件，依道交處罰條例係處罰汽車駕駛人，則受處罰人自不可以無駕駛行為可能性之公司法人為所移轉歸責之對象，而應以實際違規駕駛之自然人，為其責任轉嫁之歸責對象才是。反之，如受處罰人所為之交通違規案件，依處罰條例係處罰汽車所有人，而因道路交通安全規則第16條規定，自然人或法人皆可申請登記為汽車所有人，是受處分人不論以自然人抑或法人為其所移轉歸責之對象，均無不可。

(二)本件經查，舉發機關受理檢舉民眾目睹所檢送之以科學儀器取得之違規採證光碟後，審視檢舉民眾所提供違規採證光碟內之行車影像，認系爭汽車有「變換車道前未依規定使用方向燈」之違規行為，遂以舉發通知單逕行舉發系爭汽車之車主即格上公司，而格上公司收受違規通知單後，旋依道交處罰條例第85條第1項規定辦理移轉歸責於被上訴人。然查，本件所舉發之交通違規事實，為「變換車道前未依規定使用方向燈」之違規行為，而觀諸道交處罰條例第48條第1項第1款所規定者，可知該條處罰之對象為在道路上駕駛汽車變換車道前未依規定使用方向燈之駕駛人。則揆諸上揭判斷理由所為之說明，受舉發之格上公司即應以實際違規駕駛之自然人，為其責任轉嫁之歸責對象，但其卻逕以承租系爭汽車之

01 本件被上訴人為移轉歸責之對象，而被上訴人乃一公司法人
02 本身並無法從事實際之系爭汽車駕駛行為，故而此一移轉歸
03 責之程序即難認為適法。上訴人僅徒憑格上公司所檢附歸責
04 於被上訴人之資料，疏未注意本案裁罰者應為實際駕駛行為
05 人之自然人，即逕以被上訴人公司法人為本案裁罰對象，自
06 有未洽，原處分自應予撤銷。

07 四、上訴意旨略以：

08 (一)經查違反處罰條例之行為，民眾得敘明違規事實或檢具違規
09 證據資料而為檢舉，為行為時處罰條例第7條之1所明定，而
10 公路主管或警察機關接受檢舉，經查證後始為舉發，非當場
11 舉發之法定類型，故違規通知單皆係以汽車所有人為被通知
12 人製單舉發。次查處罰條例第85條第1項轉移違規之規定，
13 將交通違規責任歸責於行為責任人，雖可使確實行為違規者
14 為自己之交通違規責任負責，然因民眾檢舉交通違規案件，
15 處罰機關基於職權調查原則一般僅能查知汽車車籍登記之所
16 有人，較無從查究實際汽車駕駛人為何人，而汽車所有人針
17 對汽車駕駛人之釐清更能掌握正確資料，故以處罰條例第85
18 條第1項明文規定課予汽車所有人直接協力義務，令其負有
19 陳報違規汽車駕駛人為何人之義務。然處罰條例第85條第1
20 項所規範內容係指受舉發違反道路管理事件之受處罰人
21 ，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路
22 管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責
23 人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，至於應歸責人
24 並未侷限於法人或自然人。

25 (二)另查本案係被上訴人向格上公司承租系爭汽車，車主格上公
26 司於應於到案日期前將本案歸責予承租人天遠力科股份有限
27 公司，此並無爭議。嗣後無論於申訴階段亦或開立裁決書，

被上訴人皆係以天遠力科股份有限公司名義向上訴人提出申請，爰上訴人無從得知本案之實際駕駛人為何人。原判決稱本案受處罰人應為「實際駕駛行為人之自然人」，其亦應由被上訴人依處罰條例第85條第1項規定，檢附相關資料向上訴人申請歸責實際駕駛人。

(三)原審判決意旨「受處罰人所涉之交通違規案件，依道路交通管理處罰條例係處罰汽車駕駛人，則受處罰人自不可以無駕駛行為可能性之公司法人為移轉歸責之對象，而應為實際違規駕駛之自然人」，反觀處罰條例逕行舉發之案件皆係以汽車所有人為舉發對象，而汽車所有人包含法人及自然人，汽車所有人雖可以處罰條例第85條第1項辦理歸責，然歸責對象亦未侷限於法人或自然人，若又要依處罰對象是汽車駕駛人時必須為自然人之規定，豈不自相矛盾與衝突等語。並聲明：①原判決廢棄。②被上訴人於原審之訴駁回。

五、本院判斷如下：

(一)查訴外人格上公司所有之系爭汽車，係在出租予被上訴人期間涉有「變換車道前未依規定使用方向燈」之違規行為，舉發機關以前開行為對格上公司逕行舉發後，該公司辦理歸責於系爭汽車承租人即被上訴人，嗣被上訴人並未再行辦理歸責於實際駕駛行為人，而提起行政訴訟之情，乃原審所認定之事實，並有舉發通知單、上訴人107年6月8日北市裁管字第10736492200號函、歸責申請書、車輛租賃契約書等附於原審卷內可稽（原審卷第106頁至第112頁）。原判決就此部分之事實認定，亦無違反經驗法則或論理法則情事，自可採為已確定之事實基礎。

(二)本件所涉者，乃屬私法人之被上訴人向訴外人格上公司租賃汽車使用，系爭汽車因前揭違規遭逕行舉發後，格上公司申

請歸責於被上訴人，而被上訴人則未再歸責予實際駕駛該汽車之人，並逕行提起行政訴訟，爭執舉發機關所憑藉之證據資料而請求撤銷原處分。原判決則略以①道交處罰條例第85條之歸責程序，受歸責人應為該條例相關條文所定之適格違章行為人；②該條例第48條第1項第1款（即變換車道未依規定使用方向燈）規定之行為主體，須為汽車駕駛人即實際駕駛行為之自然人；③上訴人逕依格上公司申請歸責，即對屬法人之被上訴人裁罰，乃有違誤等理由，判決撤銷原處分，上訴人不服而提起本件上訴。查：

1.按依法條文字所使用名稱，道交處罰條例之處罰對象類型可細分如附表所示之23種（附表原始資料引用自林家賢，司法對交通秩序罰審查問題之研究-以普通法院交通法庭審查為中心-，第256頁、第257頁新學林出版股份有限公司，96年7月，並配合該條例現行規定修正），然從受處罰人所違反之行政法上義務觀察，仍僅有行為責任與狀態責任兩種類型，亦即因自己行為導致公共安全或秩序危害所應負之責任；及物之所有人或對物有事實上管領力之人，對物之狀態所生危害未盡防止、排除義務所應負之責任。

(1)行政罰法第3條「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。」規定，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。

(2) 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」。

(3) 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，則道交處罰條例中以「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。按該條例第85條就受舉發人與實際應受處罰之人不同時，設有歸責制度：「（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。（第2項）本條例之處罰，其為吊扣或吊銷車輛牌照者，不因處分後該車輛所有權移轉、質押、租賃他人或租賃關係終止而免於執

01 行。（第3項）本條例規定沒入之物，不問屬於受處罰
02 人與否，沒入之（第4項）。依本條例規定逕行舉發或
03 同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他
04 人有過失。」，對照該條於94年12月28日修正公布前，
05 原係規定「（第1項）本條例關於車輛所有人之處罰，
06 如應歸責於運送人，租用人或使用人，亦適用之。（第
07 2項）本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛
08 駕駛人者，處罰車輛駕駛人。（第3項）本條例關於車
09 輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛
10 所有人。（第4項）本條例關於車輛所有人之處罰，其
11 為吊扣或吊銷車輛牌照者，不因處分後該車輛所有權移
12 轉、質押、租賃他人或租賃關係終止而免於執行。」及
13 其修正理由「本條原第1項、第2項、第3項規定不清，
14 是採二罰或改變處罰客體未見分明，亦造成處罰機關之
15 困擾，且處罰對象不僅關於車輛，尚有其他情況，爰仿
16 第七條之立法精神，予以修正之。」而「車輛所有人」
17 「車輛租用人或使用人」、「車輛駕駛人」彼此間既可
18 以互相歸責，且法人可以登記成為汽車所有人，亦可與
19 他人訂定租賃契約承租使用汽車，則該條例個別條文縱
20 以「汽車駕駛人」作為行為主體，法釋義學上並不會得
21 出法人不能作為處罰對象之結論。

- 22 (4) 實務運作上，援引道交處罰條例針對「汽車駕駛人」之
23 條文，而對法人進行裁罰者，向為法院所認同支持。以
24 本件所涉行為時該條例第48條第1項第1款而言，原審法
25 院較近期之104年度交字第226號、106年度交字第460號
26 案件（該兩案之原告均為本件被上訴人），均未質疑各
27 該案原告即本件被上訴人是否得為「汽車駕駛人」而受

01 罰，並駁回該案原告之訴，嗣且分別經本院105年度交
02 上字第105號、107年度交上字第173號駁回上訴而維持
03 。

04 2. 次按道交處罰條例第85條第1項規定受舉發人得在期限內
05 檢附證據向處罰機關告知應歸責人，此規制目的即在於逕
06 行舉發違規之情形，處罰機關基於職權調查原則一般僅能
07 查知汽車車籍登記之所有人，無從查究實際汽車駕駛人為
08 何人，反而汽車所有人針對汽車駕駛人之釐清更能掌握正
09 確資料，故以該規定明文課予汽車所有人直接協力義務，
10 令其陳報違規汽車駕駛人為何人。而依此規定辦理歸責後
11 ，受歸責之人乃成為新的「受處罰人」，渠若認仍有實際
12 行為人可以歸責，自可依同一規定再行辦理歸責程序，此
13 乃該條項適用之結果，不能認係「強加課予原本非道路交
14 通管理處罰條例所裁罰對象之受移轉歸責對象有辦理移轉
15 歸責程序義務」。

16 3. 第按105年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座
17 談會中，針對本法律上爭議曾有「X租車公司將A汽車出租
18 予Y公司，嗣A汽車由Y公司司機B駕駛，因有闖紅燈（直行
19 ）之違規行為，因未能當場舉發，經警察機關對所有人X
20 公司逕行舉發。X公司（Y公司為告知X公司由何人駕駛）
21 辦理歸責於承租人Y公司，處罰機關依相關規定辦理歸責
22 於Y公司程序，Y公司置之不理，因而裁決處罰Y公司，Y公
23 司不服，以其非駕駛行為人為由，訴請撤銷原處分，則法
24 院應如何判決？」之提案，經研討後，於地方法院行政訴
25 訟庭層級乃多數採「駁回原告之訴」之乙說，而高等行政
26 法院層級亦決議採乙說見解，其理由略為「…道路交通管
27 理處罰條例第85條第1項並未明文規定不得歸責予（實際

01 具有汽車之支配權人即租用人）法人公司（或於歸責後，
02 不得再為辦理歸責程序）…本件實際駕駛行為人為B，且X
03 公司已有辦理歸責Y公司程序，而處罰機關於辦理相關歸
04 責程序作業，Y公司既未再辦理歸責於B程序，則處罰機關
05 處罰Y公司，自無違誤…」，就與本件基礎事實相似之案
06 件類型，已有明確見解。本件汽車所有人格上公司既已辦
07 理歸責於系爭汽車租用人即被上訴人，則被上訴人若另循
08 歸責程序陳報實際駕駛人為何，則上訴人自應轉對實際駕
09 駛人裁罰，惟被上訴人並未再行辦理歸責之程序，則上訴
10 人對被上訴人裁罰，於法並無違誤。

11 4.再按關於車輛所有人申請歸責後，受歸責之人如逾期未再
12 申請歸責於實際駕駛人者，能否於救濟程序中再行爭執免
13 責，高等行政法院之間曾有歧異見解，經高雄高等行政法
14 院依行政訴訟法第235條之1第1項規定，裁定移送最高行
15 政法院統一見解，該院則於107年6月14日以107年度判字
16 第349號判決略以：

17 (1)交通是人民日常生活所必須，為確保人民可以順遂的快
18 速移動，道路交通管理尤顯重要，其中交通稽查及舉發
19 都是重要的手段之一，道交處罰條例立法目的即在於加
20 強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全。舉發
21 是對違規事實的舉報，乃是舉發單位將稽查所得有關交
22 通違規行為時間、地點及事實等事項記載於舉發通知單
23 ，並告知被舉發者，屬處罰機關裁決前的行政行為之一
24 。對於汽車駕駛人交通違規行為之取締，雖以攔停違規
25 車輛予以舉發為宜，但有時礙於客觀環境的限制，當場
26 不能或不宜攔截製單舉發時，若無其他救濟方式，將使
27 法律秩序上之嚇阻性受到嚴重破壞，而無以維持交通秩

01 序及安全，乃有逕行舉發制度的產生。此時，是由道路
02 交通執法人員記明該違規車輛之牌照號碼、車型等可資
03 辨識之資料，以汽車所有人為被通知人而製單舉發，其
04 要件與適用的案件類型，於處罰條例第7條之2第1項、
05 第4項規定：「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當
06 場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：一、闖紅
07 燈或平交道。二、搶越行人穿越道。三、在道路收費停
08 車處所停車，不依規定繳費。四、不服指揮稽查而逃逸
09 ，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化
10 學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。五、違規停
11 車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護
12 人員簽證檢舉。六、行經設有收費站、地磅之道路，不
13 依規定停車繳費或過磅。七、經以科學儀器取得證據資
14 料證明其行為違規。」、「第1項逕行舉發，應記明車
15 輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為
16 被通知人製單舉發。」可知，逕行舉發基本上是以汽車
17 所有人為被舉發人。

- 18 (2) 又94年12月28日修正前之道交處罰條例第85條第1項、
19 第2項、第3項原規定：「本條例關於車輛所有人之處罰
20 ，如應歸責於運送人、利用人或使用人，亦適用之。」
21 、「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕
22 駛人者，處罰車輛駕駛人。」、「本條例關於車輛駕駛
23 人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛所有人
24 。」因為這樣的規定，對於究竟是係採二罰或改變處罰
25 客體未見分明，乃於94年12月28日修正，其中第1項「
26 本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰
27 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，無異使道交處罰條例第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。

(三)基於前開說明，道交處罰條例第48條第1項第1款「變換車道前未依規定使用方向燈」之規定，雖係以「汽車駕駛人」作為行為主體，然不問解釋上、或實務運作上，均未排除法人為汽車駕駛人之適用可能；至於因所有車輛涉有交通違規行

為而受逕行舉發者，如依規定辦理歸責程序後，受歸責之人逾期未再申請歸責於實際駕駛行為人時，處罰機關依該案所涉違規行為應適用法條對受歸責者裁罰，是否有所違誤之法律爭點，高等行政法院及地方行政訴訟庭法律座談會、最高行政法院均採該裁罰於法並無違誤之見解，業如前述。則原判決以受歸責之被上訴人係屬法人，性質上非道交處罰條例第48條第1項之「汽車駕駛人」，上訴人逕以格上公司申請歸責即對被上訴人裁罰於法有違等情，撤銷原處分，乃違背道交處罰條例第85條第1項之規範意旨，而有判決適用法規不當之違法。

六、綜上所述，原判決既有上開適用法規不當之違背法令情事，其違法並影響判決結論，上訴意旨指摘原判決違法，求予廢棄，即有理由。復基於原判決已明確認定及依法得斟酌之事實，足認本件被上訴人違規之事實已臻明確，上訴人所為原處分並無違誤，被上訴人之主張洵非可採，爰由本院依該事實自為判決，並駁回被上訴人在第一審之訴。

七、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，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，為有理由，則第一審訴訟費用300元及上訴審訴訟費用750元（均為裁判費）自應由被上訴人負擔，爰併予確定如主文第3項所示。

八、據上論結，本件上訴為有理由。依行政訴訟法第237條之8第1項、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256條第1項、第259條第1款、第98條第1項前段，判決如主文。

中華民國 108 年 10 月 31 日

01 臺北高等行政法院第三庭
02 審判長法官 蕭忠仁
03 法官 羅月君
04 法官 吳坤芳
05 上為正本係照原本作成。
06 不得抗告。
07 中 華 民 國 108 年 10 月 31 日
08 書記官 林俞文