

臺北高等行政法院判決

) FKT64W1Z1X5L0;@109年度交上字第

上訴人 三僑貨運有限公司

代表人 陳香吟（董事）住同上

訴訟代理人 尹良律師

被上訴人 桃園市政府交通事件裁決處

代表人 張丞邦（處長）住同上

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國109年4月22日臺灣桃園地方法院108年度交字第279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柒佰伍拾元由上訴人負擔。

理 由

一、事實概要：上訴人三僑貨運有限公司所有之車號000-0000號營業大貨車（下稱系爭汽車），於民國108年3月13日23時34分許行經臺中市○○○路○段時，因沿途跟隨後方之檢舉人汽車變換車道，阻擋檢舉人汽車行進，期間並數次猛然停頓、左右方向搖晃、急踩煞車，因民眾檢舉，經臺中市政府警察局第四分局員警認有「非遇突發狀況，在行駛中任意煞車」之違規行為，乃依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第43條第4項規定，以108年4月11日中市警交字第GBH289064號舉發違反道路管理事件通知單（下稱舉發通知單）逕行舉發（車主部分），應到案日期為108年5月26日。嗣上訴人108年5月24日到案陳述意見，仍經被上訴人桃園市政府交通事件裁決處以系爭汽車於上開時、地有「非遇突發狀況，在行駛中任意煞車（處車主）」之違規行為，依道交條

例第43條第4項規定，以108年7月9日桃交裁罰字第58-GBH289064號裁決書，對上訴人裁處吊扣汽車牌照3個月，並於處罰主文第2項記載汽車牌照逾期不繳送之法律效果，原處分於同日送達上訴人。上訴人不服，於108年8月6日提起行政訴訟，經原審函請被上訴人重新審查，被上訴人於同月28日刪除原處分處罰主文第2項，並將舉發事實更正為「任意迫近迫使他車讓道（處車主）」。嗣原審以108年度交字第279號行政訴訟判決（下稱原審判決）駁回上訴人之訴，上訴人仍未甘服，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、原審判決認定之事實及理由，均引用原審判決書所載。

三、上訴意旨略以：

（一）原審判決關於證據取捨、認定事實及適用法規，有如下違反法令之情事：

1. 道交條例第43條第4項規定並未明定吊扣之牌照為「車主」或「汽車所有人」之牌照，基於法律明確性原則，如汽車駕駛人所駕駛者非其所有之汽車，自不得於處罰汽車駕駛人時，又同時處罰汽車所有人。蓋汽車所有人如非汽車駕駛人，其根本無法監督管理汽車駕駛人之駕駛行為，尤其駕駛人本身亦領有合法之駕駛執照，有該管機關授權合法之駕駛資格，則基於信賴，在汽車所有人非汽車駕駛人之場合，駕駛人之違規，豈能認為同係汽車所有人之違規，而處罰駕駛人外，又另處罰汽車所有人？原審判決將該項規定擴張解釋及於非違規人之汽車所有人，違反「明確性原則」及「禁止擴張解釋原則」，亦有違行政罰法第4條及行政程序法第4條之違背法令。

2. 道交條例第85條第4項所為之過失推定，僅為「推定」而

01 非「視為」，上訴人已於原審提出「交通裁決事件撤銷訴
02 訟補充意見陳述狀」及所附附件，用以證明上訴人已盡選
03 任、管理、監督所屬司機之責，但原審就此全無於言詞辯
04 論程序時予以提示、調查，而於判決中指摘上訴人舉證不
05 足，顯然漏未斟酌上訴人早已提出之資料，自有判決理由
06 不備及應調查之證據而漏未調查之違法。

07 3.原審判決稱上訴人所提出之道路交通安全相關法治教育之
08 簽到冊，係鼎鋁國際通運有限公司（下稱鼎鋁公司）108
09 年6月15日、108年12月15日之員工行車安全教育訓練簽到
10 冊，公司名稱顯與原告名稱不符等語，然上訴人於上開陳述
11 狀中早已表明上訴人僅為受鄭琮翰靠行之靠行公司，系爭
12 汽車實質所有人為鄭琮翰，鄭琮翰為鼎鋁公司負責人，但
13 原審仍以上開資料之公司名稱與上訴人公司名稱不符而指
14 摘上訴人，原審既有此疑問，依職權調查證據之原則，原
15 審自應就系爭車輛究竟為何人所有？實際應受處罰之汽車
16 所有人為何？及對於上訴人所提出靠行契約與本件之關係
17 為何？又若真是靠行關係，又應該如何適用法律？乃至於
18 靠行關係中應由何人負責對司機選任管理監督？類此違規
19 發生後，又應由何人舉證已盡選任管理監督司機之義務？
20 究竟是實際汽車所有人還是靠行公司？等攸關本件法律上
21 之重要爭點予以釐清，然原審均漏未調查、審酌，亦有判
22 決不備理由之違背法令情形。

23 4.又原審判決中稱上訴人提出之不知名公司司機工作規則、
24 不知名公司注意事項無顯示日期相片等，均無法證明上訴
25 人對駕駛人之駕駛行為應合乎道路交通法規有具體管理或
26 約束措施等語，然該等資料及照片，均是系爭汽車實際所
27 有人鄭琮翰平時辛苦累積並實地拍攝，原審就此本應依職

01 權為調查，至少應就其不明瞭者為闡明，以讓上訴人有補
02 正機會，而非僅於判決中不備理由的以突襲性裁判之方式
03 駁回起訴，原審判決除顯有應依職權調查而未調查、應行
04 使闡明權而未行使、應命補正而未命補正之違法外，甚至
05 為突襲性裁判，傷害上訴人訴訟權甚深。原審判決顯有判
06 決不適用行政訴訟法第133條規定或適用不當之判決違背
07 法令，自應予以廢棄發回。

08 5.上訴人是以經營供各貨運業者靠行業務之靠行公司，僅為
09 系爭汽車之名義所有人，而非實際所有人，實際所有人乃
10 各貨運業者，而實際駕駛人則為各該貨運業者之受僱人，
11 自應由各該貨運業者對該等駕駛負選任、管理、監督之責
12 任，也唯有各該貨運業者可以對駕駛人盡選任、管理、監
13 督之權利與職責。依實務上之運作，靠行公司與實際之運
14 輸業者間並無任何僱傭關係可言，於有僱傭之上下從屬監
15 督關係者，尚有民法第188條之免責規定，然靠行公司與
16 實際所有人間並無上下從屬之監督關係，是靠行公司之注
17 意義務，應以明知靠行公司欲為危險行為而仍受靠行，始
18 推定其有過失，否則應認為受靠行公司無過失可言，而應
19 處罰實際汽車所有人。本件處罰汽車所有人吊扣系爭汽車
20 牌照，實際受處罰者應為鄭琮翰，鄭琮翰有無對司機盡選
21 任、管理、監督之責，自以鄭琮翰最為清楚，上訴人之職
22 員對此一無所知，原審雖進行言詞辯論，就上訴人是否已
23 盡選任、管理、監督司機之責之認定，全無給於上訴人或
24 鄭琮瀚向原審表示意見或充分陳述之機會，逕以其職權調
25 查證據之結果作為判決基礎，其判決亦屬違法。

26 6.原審判決認定由訴外人王仲明駕駛之系爭汽車有「任意以
27 迫近迫使他車讓道」之違規行為與事實，但依本件事發經

01 過為王仲明與該檢舉民眾發生行車糾紛在先，又遭對方辱
02 罵，以致該檢舉民眾擅自開離現場時，該司機一時失控，
03 遂駕車予以追逐，追到對方後，又因要求對方下車處理，
04 但對方不理會，以致於追逐過程中，似有駕車迫近他車之
05 行為，但該司機並無要任意以迫近迫使他車讓道之故意，
06 該司機只因一時情緒失控而有上開非常不可原諒之舉止，
07 非有迫使他車讓道之意圖，反而是要將對方攔下，而其後
08 該司機與該檢舉民眾，亦確實下車處理並請員警到場，經
09 員警勸導後，兩造亦各自離去，司機本以為沒事了，沒想
10 到對方竟以其事後所提供之行車紀錄器畫面，檢舉該司機
11 逼車，原審雖有進行勘驗該行車紀錄畫面之程序，但因該
12 行車紀錄畫面片段不連續，顯然經過剪輯，自與當天實際
13 發生狀況不符，原審僅憑該經過剪輯之錄影光碟即認定片
14 段事實，顯然在本件尚未達於可為實體裁判程度之情形下
15 ，即為判決，本件處分之合法性即有疑義，原審對此有利
16 於上訴人之事實或證據，有應調查而未予調查之情形，認
17 定事實亦未憑證據或未說明其理由，其判決即有同法第
18 243條第2項第6款所稱判決不備理由之當然違背法令。

19 (二)再探道交條例立法意旨，除為保護行車安全外，亦係因僱用
20 人使用受僱人執行職務，為自己獲取利益，自應承擔受僱人
21 執行職務過程中所伴隨可能造成他人權利受損所生損害賠償
22 責任。因此，僱用人對於受僱人執行職務過程中所伴隨可能
23 造成行車安全之威脅，應可預見，並得透過選任、監督、管
24 理等措施予以防免損害之發生，始得令負汽車所有人責任；
25 苟司機所為行為造成交通安全之危害，非屬一般僱用人可預
26 見其受僱人執行職務過程中所伴隨可能造成他人權利之損害
27 ，僱用人自無從透過選任、監督、管理等措施以防免損害之

發生，即難令負道交條例第43條第4項吊扣牌照之責任。本件司機若真是先與該檢舉民眾發生行車糾紛，並遭對方辱罵而一時情緒失控與之輸贏，於社會上屬於極少數之極端事件，一般僱用人對於受僱人執行職務過程中所伴隨情緒失控下所為他人權利之損害，實難期待僱用人可預見受僱人可能利用駕駛系爭車輛之機會，進行此私人恩怨之解決。是身為雇主之鄭琮翰對於受僱人縱然為相當之選任、監督或管理，顯仍難以防止或避免王仲明如此脫序之行為，更無從透過選任機制將之剔除，以防免上開行為發生。

(三) 聲明：

1. 原判決廢棄。

2. 原處分撤銷。

3. 第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。

四、本院經核原審判決認事用法並無違誤，茲就上訴意旨再予論述如下：

(一) 按汽車（包括機車，下同）為現代人員往來與貨物運輸不可或缺之交通工具，惟因其係以原動機驅動（道交條例第3條第8款規定參照），其本質上對於從事交通往來之人車即帶有一定程度之風險，且汽車於行止間，亦因其使用或占用一定之公共空間而形成公共資源的競用關係，為維護交通秩序，確保交通安全，自有就汽車之使用予以行政規制之必要。又考量汽車為數眾多，為便於交通主管機關掌握汽車使用人，以有效監督汽車之適行性，並排除或遏止違規情事，俾落實交通規制目的，交通法規乃以汽車所有人或汽車駕駛人為規制對象（道路交通安全規則【下稱道安規則】第7條），包括申請登記取得汽車之行車許可憑證（即包括號牌、行車執照及拖車使用證在內之汽車牌照，道安規則第8條）、汽

車監理資料變更（異動）登記之申請（道安規則第23條第1項、第24條第1項、第30條第1項、第3項）、主管機關逕行註銷牌照時所為之通知（道安規則第33條第3項）、汽車失竊時所為牌照註銷登記之申辦（道安規則第33條第4項）、汽車檢驗之實施（道安規則第39條之3第2項），均以汽車所有人為履行行政法上義務之主體；而道交條例針對不同違規態樣及規制目的，亦針對對於汽車具有支配使用實力而違反交通管制之行政法上義務者，分別以「所有人」、「駕駛人」為處罰對象，此核與規範私有財產法律關係之民事法上物之所有權人的概念，自有不同，是汽車所有權之變動，其成立與生效要件固取決於民事法上之規定，惟即使於民事法上得以認定為「汽車所有權人」，如未經辦理汽車牌照之申領或異動登記而為「汽車所有人」，除有特別規定外，尚非交通法規上之規制對象，此應先予辨明。

(二)次按「（第1項）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：…。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。…。（第4項）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、第三款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。」道交條例第43條第1項、第4項分別定有明文。是駕駛汽車任意以迫近方式迫使他車讓道者，固以「汽車駕駛人」為裁罰對象，然其中就「吊扣該汽車牌照三個月」部分，因汽車牌照為汽車之行車許可憑證，其乃依附於汽車本身，自係以汽車所有人為規制對象，此與汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證（道安規則第50條第1項），其取得與否乃取決於汽車駕駛人個人條件，有所

不同；再加以第43條第4項規定並未明文以所吊扣之汽車牌照為違規行為人（即汽車駕駛人）所有者為限，則駕駛人違反「不得任意以迫近方式迫使他車讓道」之行政法上禁制義務所駕駛之汽車，駕駛人縱非為「汽車所有人」，交通主管機關仍得依上開規定吊扣該車輛之汽車牌照，上訴人主張道交條例第43條第4項規定並未明定吊扣之牌照為「車主」或「汽車所有人」之牌照，如汽車駕駛人所駕駛者非其所有之汽車，自不得處罰汽車所有人等語，自有誤會。

(三)再按道交條例第43條第4項關於「吊扣該汽車牌照」之規定，乃係該條例於90年1月17日修正時所增訂，其增訂理由載稱：「增訂吊扣牌照之『處罰』。」等語（雙引號部分為本院所加），可見該項關於「吊扣該汽車牌照」之規定，其性質上應屬於具有裁罰性質之行政處分，而其所以裁罰汽車所有人，乃因汽車所有人對於其所有之汽車，具有支配管領之權限，其將汽車交付他人使用，對於他人使用汽車之用途、使用方式，自負有監督義務，如汽車所有人未能善盡監督義務，自合致於處罰之責任條件（主觀上具有故意或過失），而應依法擔負行政罰責。

(四)又按「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或其他人有過失。」道交條例第85條第4項定有明文。本件上訴人既為系爭汽車之汽車所有人，對於他人使用汽車之用途、使用方式，自負有監督義務，然使用該汽車之駕駛人仍於事實概要欄所載時、地有「任意迫近迫使他車讓道」之違規行為，而經舉發機關對上訴人逕行舉發等事實，業經原審認定在卷（上訴人就此部分仍有爭執，詳後述），上訴人自應舉證證明其並無違反行政法上義務之過失，以推翻上開法文之推定。就此而言，原審判決業已載明

01 ：「原告（按：即上訴人，以下同）於本院言詞辯論期日提
02 出該公司對於駕駛人進行與道路交通安全相關之法治教育之
03 簽到冊（見本院卷（按：即原審卷，以下同）第63頁、第68
04 頁），然該簽到冊係『鼎鋁國際通運有限公司』108年6月15
05 日、108年12月15日之員工行車安全教育訓練簽到，公司名
06 稱顯與原告名稱不符，其上亦無本件違規駕駛王仲明之簽名
07 ，另原告提出之不知名公司司機工作規則（見本院卷第59頁
08 ）、不知名公司注意事項無顯示日期相片（見本院卷第60頁
09 ）均無法證明其對駕駛人之駕駛行為應合乎道路交通法規有
10 具體管理或約束措施。單以空泛言詞稱已加強宣導法治觀念
11 ，尚難據此即認為原告公司已盡其擔保駕駛人之駕駛行為合
12 於交通管理規範之選任監督義務，自應擔負主觀歸責之過失
13 責任。」等語，可見上訴人僅以所謂「靠行」為由（此部分
14 ，詳後述），提出鼎鋁公司相關之法治教育簽到冊、工作規
15 則及照片等資料，至於上訴人本身究竟有無善盡監督義務，
16 則未見上訴人舉證證明，是原審判決以上訴人對於系爭汽車
17 駕駛人尚無具體選任監督舉措，難認已盡其選任監督及擔保
18 駕駛人駕駛行為合於交通管理規範之義務等語，於法自無違
19 誤，上訴人主張道交條例第85條第4項所為之過失推定，僅
20 為「推定」而非「視為」，上訴人已於原審提出「交通裁決
21 事件撤銷訴訟補充意見陳述狀」及所附附件（原審卷第50頁
22 至第74頁），用以證明上訴人已盡選任、管理、監督所屬司
23 機之責，但原審就此全無於言詞辯論程序時予以提示、調查
24 ，而於判決中指摘上訴人舉證不足，顯然漏未斟酌上訴人早
25 已提出之資料，自有判決理由不備及應調查之證據而漏未調
26 查之違法等語，猶執訴外人鄭琮翰或鼎鋁公司（負責人鄭琮
27 翰）已善盡選任管理之監督義務，以為其免責之論據，自無

01 可採。

02 (五)至上訴人主張系爭汽車乃屬於靠行汽車一節，按「公路汽車
03 運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營
04 業汽車應依下列規定，分類營運：…。七、汽車貨運業：以載
05 貨汽車運送貨物為營業者。」「經營汽車運輸業，應依下列
06 規定，申請核准籌備：一、經營…、汽車貨運業、汽車路線貨
07 運業、汽車貨櫃貨運業，向中央主管機關申請。」「（第1
08 項）公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按下列
09 之規定：一、合於當地運輸需要者。二、確能增進公眾便利者。
10 三、具有充分經營財力者。四、具有足夠合於規定車輛、站、場
11 及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。（第2項）
12 前項審核細則，由交通部定之。」公路法第34條第1項第7款
13 、第37條第1項第1款及第38條分別定有明文。而依公路法第
14 38條第2項授權訂定之汽車運輸業審核細則第4條，則詳細就
15 合於當地運輸需要、增進公眾便利、具有充分經營財力及具
16 有足夠合於規定車輛及站、場設備等經營汽車運輸業之具體
17 要件予以明訂，其中就汽車貨運業部分，其經營財力之標準
18 為「最低資本額新臺幣二千五百萬元以上」（第4條第1項第
19 3款第7目），而有足夠合於規定車輛之標準則為「汽車貨運
20 業應具備全新貨車二十輛以上，…。但個人經營小貨車貨運
21 業者，以自購小貨車一輛為限，其車齡不得超過二年。」（
22 第4條第1項第4款第1目第7小目），可見上開籌設汽車貨運
23 業之資本限制，除小貨車貨運業得個人經營外，於大貨車貨
24 運業，個別車主因無法符合經營規模的要求，又不得個人經
25 營，加上個人創業動機盛行、車行老闆經營策略及汽車貨運
26 業市場特性等因素，實務上乃出現業者（下稱靠行業者）將
27 自有車輛登記於車行（即符合上述法規籌設標準之大貨車貨

運業)名下，以符合經營大貨車運輸業之行政管制規定，至雙方間之法律關係則依契約內容而定。然政府訂定汽車運輸業之種類、設立條件等相關規定，除為確保市場營運正常化，以保障運輸秩序及貨物運輸雙方之權益外，亦有利於政府政策推動與執行，以要求貨車運輸業者應有效管理所屬司機確實遵守交通秩序及穩定汽車貨運市場，而大貨車運輸業之事故處理能力，亦較能保障事故被害人，因此，以形同脫法方式所產生之「靠行」現象，自與前述立法本旨有所扞格。本件上訴人主張系爭汽車實際所有人為訴外人鄭琮翰，上訴人僅為受鄭琮翰靠行之靠行公司等語，縱令屬實，惟上訴人既為系爭汽車之登記名義人(即汽車所有人)，並因此負擔行政法上各式之規制義務，自不得以其與第三人間之靠行約定，而自行解免其行政法上之義務；更何況，即使上訴人與第三人間之靠行契約約定系爭汽車由該第三人實際使用支配，上訴人亦非不得與第三人約定上訴人適度介入管理、選任司機之監督方式，上訴人自無一方面獲取靠行費用之收益，另方面卻又以對靠行車輛無使用支配權限而得主張卸免行政法上義務之理，是上訴人就此部分之主張，亦無足採。

(六)關於上訴人主張駕駛人即訴外人王仲明並無迫使他車讓道之意圖一節，按行政訴訟之簡易程序，其上訴係準用通常程序之上訴，即高等行政法院為法律審，除別有規定外，應以事實審即地方法院行政訴訟庭判決確定之事實為判決基礎(行政訴訟法第236條之2第3項規定準用第254條第1項規定)。行政訴訟交通裁決事件程序，其上訴係準用行政訴訟簡易程序之上訴，再準用通常程序之上訴，亦即高等行政法院為法律審，除別有規定外，應以事實審即地方法院行政訴訟庭判決確定之事實為判決基礎(行政訴訟法第237條之9第2項規

定準用第236條之2第3項規定，再準用第254條第1項規定）。準此，本院既為法律審，原則上應以地方法院行政訴訟庭判決確定之事實為判決基礎，故於地方法院行政訴訟庭判決後，不得主張新事實或提出新證據方法資為上訴之理由。本件就汽車駕駛人於事實概要欄所載時、地有「任意迫近迫使他車讓道」之違規行為，業經原審於審理時勘驗蒐證光碟（原審卷第48、49頁），並載明其勘驗結果於原審判決，而認定「系爭車輛確有仗恃大貨車之車身體積而任意以迫近之方式迫使檢舉人車輛讓行及任意煞車之違規事實」（本院卷第19、20頁），姑不論上訴人訴訟代理人於原審時業已表示：「司機有逼車行為，我們公司承認」等語（原審卷第48頁背面），即使該訴訟代理人亦陳稱：「我認為他們前面已經有起爭執了，檢舉車輛前面也對我們司機為挑釁」等語（原審卷第48頁背面），亦未見其有何主張「該行車紀錄畫面片段不連續，顯然經過剪輯，自與當天實際發生狀況不符」等語，是上訴人於上訴後始提出前開主張，核屬上訴審始提出之新攻擊方法，尚非本院所能審酌，自非適法之上訴理由。

五、綜上所述，原審判決已依其調查證據結果及得心證之理由，就上訴人之主張何以不足採取，予以詳細說明，依上開所述，核屬有據，並無判決違背法令之情形。上訴人以其對法規之主觀見解，指摘原審判決顯有違背法令情事，而求予廢棄，為無理由。

六、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，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。

01 七、據上論結，本件上訴為無理由，依行政訴訟法第237條之9第
02 2項、第236條之2第3項、第255條第1項、第237條之8第1項
03 、第98條第1項前段，判決如主文。

04 中 華 民 國 109 年 11 月 30 日

05 臺北高等行政法院第二庭

06 審判長法官 蕭 忠 仁

07 法官 蘇 嫻 娟

08 法官 李 明 益

09 上為正本係照原本作成。

10 不得上訴。

11 中 華 民 國 109 年 11 月 30 日

12 書記官 劉 育 伶