

臺北高等行政法院判決

) FKT64W1Z1X5L0;@110年度交上字第

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 蓋德科技股份有限公司

代表人 許賓鄉（董事長）

送達代收人 陳怡君

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國110年3月10日臺灣臺北地方法院110年度交字第12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、爭訟概要：

本件交通裁決事件的訴訟緣由，起因於被上訴人之員工陳怡君（下稱「陳君」）於民國109年9月21日18時6分駕駛被上訴人所有之車號000-0000號租賃小客車（下稱「系爭汽車」），行經新北市○○區○○街0段00號旁突然煞車緩行，經民眾檢具影像資料向新北市政府警察局汐止分局橫科派出所（下稱「舉發機關」）提出檢舉，經舉發機關製單舉發。被上訴人不服舉發通知單，委由陳君向上訴人陳述意見，經舉發機關查復違規屬實，陳君於109年12月24日親至上訴人櫃檯申請裁決，上訴人認被上訴人員工陳君上述駕駛行為已屬「非遇突發狀況，在車道中任意驟然煞車」之違規行為，乃依道路交通管理處罰條例（下稱「道交處罰條例」）第43條第1項第4款及同條例第85條第1項規定，開立北市裁罰字第2

2-CS0000000號違反道路交通管理事件裁決書（下稱「原處分」），裁處被上訴人罰鍰新臺幣（下同）1萬8,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習，於同日送達。

被上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺北地方法院（下稱「原審法院」）以110年度交字第12號行政訴訟判決（下稱「判決」）撤銷原處分。上訴人不服，於是提起本件上訴。

二、被上訴人起訴主張及訴之聲明、上訴人於原審之答辯及聲明、原判決認定之事實及理由，均引用原判決所載。

三、上訴意旨略以：

（一）原判決既認為本案行車紀錄器影像無聲音，無法判斷是否有被上訴人所稱鳴按喇叭之情，則應依職權通知檢舉人或委由警察機關通知檢舉人到場說明，然原判決卻未傳喚檢舉人出庭作證，以釐清違規當時現場狀況，亦未依職權調查相關證據以釐清事實，即將不利益逕行歸於上訴人，實有違反行政訴訟法第133條規定之情事。

（二）原判決稱「系爭路段左側為雙向且劃設雙黃分向線之單線道，右則為高架橋下方」，經檢視影片及依檢舉人所述，該路段右側尚有一下坡空地可供臨時停靠，該路段亦非無法向路面右側偏移停靠。另稱「擔憂後方有異狀，……而有數次踩煞車緩行之舉，且其踩煞車之前亦有預先顯示煞車燈光」，煞車燈光係伴隨踩按煞車而來，並無所謂預先顯示，又驟然煞車違規當然伴隨煞車行為，原判決的判斷理由顯有矛盾且與事實不符，顯係違背行政訴訟法第189條第1項及第243條第2項第6款規定，而有當然違背法令情事。

（三）聲明：

1.原判決廢棄。

2.被上訴人於第一審之訴駁回。

四、本院之判斷：

(一) 道交處罰條例第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43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6千元以上2萬4千元以下罰鍰，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63條第1項第3款規定：「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：……三、有第43條、第53條或第53條之1者，各記違規點數3點。」又道路交通安全規則第94條第2項規定：「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。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。」

(二) 按「道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。」「對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾7日之檢舉，不予舉發。」「(第1項) 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2項）前項第7款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。二、行駛路肩。三、違規超車。四、違規停車而駕駛人不在場。五、未依規定行駛車道。六、未依規定變換車道。七、未保持安全距離。八、跨越禁止變換車道線或槽化線。九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。（第3項）對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於1百公尺至3百公尺間，於高速公路、快速公路應於3百公尺至1千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。（第4項）第一項逕行舉發，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。」行為時道交處罰條例第7條第1項、第7條之1、第7條之2定有明文。由上開規定可知：

1. 交通舉發，乃交通執法人員因執行職務，知有交通違規情事，而將交通違規事實告知被舉發人，並向管轄之處罰機關為移送舉報之程序，核此程序包含交通違規之調查取締及舉報移送，而舉發之事實則作為處罰機關裁決所應參酌之事項。觀諸道交處罰條例對舉發之規定，主要為該條例第7條之1及第7條之2，依道交處罰條例第7條之1規定，公路主管機關及警察機關，就民眾檢舉之違規事實，經查證屬實，應即舉發，已明文賦予道路交通主管機關得對於經

查證屬實之交通違規行為，於事後進行舉發之權限，核此已屬機關職權舉發之範疇，且此項舉發依該條規定亦未限於特定違規行為，足認道交處罰條例並未明文規定舉發僅限於同條例第7條之2所列「當場舉發」及「逕行舉發」兩類。又舉發既係為舉報違規事實移送處罰機關裁處之目的，且依法治國之處罰責任原則，有責任始有處罰，原則上應以道交處罰條例所定違規行為人為被舉發人，即使接受民眾敘明違規事實並檢具違規證據資料之檢舉而為舉發，也應由舉發機關盡職權調查之義務，查明何人為違規行為人、其行為是否確屬違規，才得依法舉發、裁罰。而道交處罰條例之行政罰裁罰要件事實的客觀舉證責任，基於依法行政下之行政合法及合要件性要求，歸於裁罰（行政）機關。如被裁罰人行為是否為違規行為人，所為是否符合行政法上裁罰之構成要件，經法院依職權調查結果，事實仍陷於真偽不明，即仍存有合理可疑者，其不利益即應歸於裁罰機關，由裁罰機關負擔敗訴的風險。

2. 至於道交處罰條例第7條之2規定雖有當場舉發與逕行舉發之分類，惟就當場舉發應如何進行，並未明文其法定程序，委諸違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱「處理細則」）補充，故該條規定的意旨，其實是對「逕行舉發」設定嚴格的實體與程序要件。因為道交處罰條例第7條之2的逕行舉發，是就汽車駕駛人為有該條所列行為，因當場不能或不宜攔截製單舉發時，得由交通稽查人員記明之車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料的方式，以「汽車所有人」為被通知人製單舉發。此種舉發方式，主要考量交通違規事實快速發生並終了，但對交通秩序已形成實質危害，卻可能受限客觀環境無法當場舉發，如

任由違規行為人脫逸免罰，嚴重減損道路交通管理法令對交通安全秩序的規制效力，始例外容許得依可辨明的汽車資料，得直接以「汽車所有人」為被舉發人先予舉發；至於對汽車所有人或非實際違規之行為人逕行舉發部分，則依道交處罰條例第85條規定處理，即受舉發人如認受舉發之違規行為應歸責他人時，有於應到案日期前，檢證向處罰機關告知應歸責人之義務，而由處罰機關通知應歸責人到案依法處理，如受舉發人逾期未依規定辦理，則仍應受罰。畢竟，汽車於通常情形是由汽車所有人所管領，故其對於實際駕駛人為何，具有資訊上之優勢，而課予其提供資訊以供調查之義務，不遵此義務則擬制其為違規行為人而使其受罰。此等規範架構，固然是為因應大量且發生迅速的交通事故調查所為的特殊立法設計，惟因究竟可能對非實際交通違規行為人施以裁罰，與法治國之處罰責任原則已有所偏離，故道交處罰條例於91年7月3日修正時，以原訂於當時處理細則第23條得逕行舉發之規定，影響人民權利義務，為符合法律保留之精神為由，而予增訂於道交處罰條例中（最高行政法院104年度判字第707號判決意旨參照），並藉由道交處罰條例第7條之2關於違規行為類型及舉發程序等實體與程序的相關要件限制，羈束道路交管理事件的舉發、裁罰程序。是故，關於道交處罰條例第7條之2所列適用逕行舉發程序的違規情形，既屬處罰責任原則之例外，應採嚴格限縮之解釋，並禁止類推適用。

3.承上，道交處罰條例第7條之1雖明定公路主管機關及警察機關就民眾檢舉之違規事實，經查證屬實，應即舉發，然除非合於同條例第7條之2的情形，此應屬機關依職權調查而為之舉發，參照前開說明，自應依職權查明實際的違規

行為人及受檢舉的行為是否確屬違法。如檢舉之違規事實
依法應處罰汽車駕駛人而非處罰汽車所有人，公路主管機
關及警察機關自應就民眾檢舉案件，查證是否違規屬實及
「實際汽車駕駛人」後，依職權舉發實際汽車駕駛人。亦
即，民眾檢舉之違規案件如僅知違規車輛車牌號碼而不知
實際汽車駕駛人，公路主管機關及警察機關調查車籍後查
知汽車所有人為法人，不可能為實際汽車駕駛人，倘其情
形並不符合道交處罰條例第7條之2規定例外得以「汽車所
有人」逕行舉發之要件，公路主管機關及警察機關自無從
適用該規定，逕以「汽車所有人」為舉發對象而為舉發。
此參交通部道路交通安全督導委員會編印之道交處罰條例
法令解釋輯要收錄之交通部路政司77年9月20日路臺監字
第07368號函略謂：「非屬逕行舉發範圍之交通違規案件
，警方自不得以逕行舉發方式處理；民眾檢舉車輛違規，
受理機關應針對檢舉事實予以查證後再予認定應否『舉發
』，該項舉發方式，亦非屬處理細則第23條（按即相當於
行為時道交處罰條例第7條之2）所規定之『逕行舉發』，
不宜與該條規定相提並論比照適用。……」等語，亦同此
意旨。又，處理細則是依道交處罰條例第92條第4項規定
授權而訂定，行為時處理細則第22條第1項、第2項規定：
「（第1項）公路主管或警察機關受理民眾檢舉違反道路
交通管理事件，應即派員查證，經查證屬實者，應即舉發
，並將處理情形回復檢舉人。（第2項）前項檢舉違規證
據係以科學儀器取得，足資認定違規事實者，得逕行舉發
之。」該條第2項所稱之逕行舉發，核僅指民眾檢舉如以
科學儀器取得，並足資認定違規事實（含違規行為人及違
規行為在內）者，公路主管或警察機關得直接依職權舉發

之意，並非謂此情形縱不符合母法道交處罰條例第7條之2第1項、第2項逕行舉發的要件，公路主管或警察機關仍得以「汽車所有人」為對象逕行舉發。

(三) 本件民眾檢舉之違規案件，為被上訴人所有汽車「非遇突發狀況，在車道中任意驟然煞車」，所涉道交處罰條例第43條第1項第4款規定，是以汽車駕駛人為處罰對象，而被上訴人是法人，顯非實際駕駛系爭汽車的汽車駕駛人，本件違規情形，雖與同條項第1款所稱「在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車」同列於一項，對交通秩序影響程度或有相近，但由立法者特別將其等列明不同款中規範，亦知其等客觀上之違規態樣乃屬有別，參照前開關於道交處罰條例第7條之2規定之適用應採嚴格限縮解釋的說明，並不在道交處罰條例第7條之2第1項、第2項所列得以逕行舉發的違規情形之列，警察機關未依職權查明究竟何人方為實際違規駕駛行為人，逕以汽車所有人即被上訴人為對象而逕行舉發，於法已有未合。況訴外人陳君就被檢舉違規事實已提出陳述意見，說明其為系爭汽車遭檢舉當時實際駕駛人，但原處分卻仍以汽車所有人即被上訴人為受處罰對象，依道交處罰條例第43條第1項第4款規定裁罰被上訴人，已顯有違誤。

(四) 再者，原審法院依職權勘驗舉發機關提出之行車紀錄器錄影光碟後，顯示陳君車輛從右側匯入與檢舉人同一車道，向前行駛一小段距離後煞車緩行，前方車道未見有何異常狀況；並參酌行車紀錄器翻拍照片及被上訴人於原審法院之陳述，認定系爭路段左側為雙向且劃設雙黃分向線之單線道，右側則為高架橋下方並設有分隔島，是陳君陳稱因檢舉人在後方不斷長鳴喇叭且喇叭聲刺耳，造成其擔憂後

01 方有何異狀才踩煞車，且當時無法暫停路旁查看後方狀況
02 等語，並非無據。又行車紀錄器光碟勘驗確未錄得聲音，
03 無從為被上訴人不利的證明，是陳君於當時是否因檢舉人
04 駕車在後方長鳴喇叭造成其擔憂行車後方有何異狀而減速
05 緩行，確有合理懷疑。且陳君踩煞車之前亦有預先顯示煞
06 車燈光，以提醒後方之檢舉人留意而未肇生任何交通事故
07 ，故不能認定陳君駕車驟然減速時具有違規之可歸責性等
08 情。經核與原審卷內勘驗筆錄之記載及採證照片相符，且
09 核與證據法則、經驗法則、論理法則均無違背。至於上訴
10 意旨前述諸般上訴理由，經核僅是對原審法院取捨證據、
11 認定事實之職權行使，以其主觀見解，指摘原判決不當，
12 並就原判決所為論斷或駁斥其主張的理由，泛泛指摘原判
13 決違法或理由矛盾，也難認其上訴有理由。

14 五、綜上所述，原判決斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，將原
15 處分撤銷，核無違誤。上訴論旨，指摘原判決違背法令，求
16 予廢棄，並無理由，應予駁回。

17 六、交通裁決事件之上訴，行政法院為訴訟費用之裁判時，應確
18 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
19 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，
20 既經駁回，則上訴審訴訟費用750元（上訴審裁判費）自應
21 由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

22 七、結論，本件上訴無理由，判決如主文。

23 中 華 民 國 110 年 6 月 30 日

24 臺北高等行政法院第六庭

25 審判長法官 許麗華

26 法官 楊坤樵

27 法官 梁哲瑋

01 上為正本係照原本作成。

02 不得上訴。

03 中 華 民 國 110 年 7 月 1 日

04 書記官 朱倩儀