臺灣彰化地方法院行政訴訟判決

109年度交字第82號

原　　告　安連國際有限公司
代　表　人　謝再書
被　　告　交通部公路總局臺中區監理所
代　表　人　魏武盛

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國109 年7 月8 日彰監四字第64-QQ0000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：本件係因原告不服道路交通管理處罰條例第8 條之裁決，而提起之撤銷訴訟，屬於行政訴訟法第237 條之1 第1 項第1 款規定之交通裁決事件。依同法第237 條之7 規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之，先予敘明。

二、爭訟概要：

登記於原告公司名下之車牌號碼0000-00 號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國108 年6 月19日21時1 分許，行經宜蘭縣蘇澳鎮台9 線117K+772M 新澳隧道北上處，因「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規行為，經宜蘭縣政府警察局警員，於108 年6 月28日以宜警交字第QQ0000000 號舉發違反道路交通管理事件通知單，逕行舉發原告違反道路交通管理處罰條例第43條第4 項之規定，案移被告。嗣原告提出申訴，被告轉請舉發機關查證後，仍認原告有「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規事實，於109 年7 月8 日開立彰監四字第64-QQ0000000號裁決書（下稱原處分），依道路交通管理處罰條例第43條第4 項規定，裁處原告吊扣汽車牌照3 月。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張及聲明：

㈠營利事業車輛視同租賃車，不該吊扣牌照3個月，租賃車超速不吊扣車牌，等同鼓勵飆車的年輕人，必須去租賃車來飆車。而營利事業車輛員工不慎超速必須罰負責人車輛，吊扣車牌不合理，法令不明確，不得判公司負責人車輛吊扣3個月。

㈡該隧道限速太低，且夜間隧道內出口處太暗不明顯，被告提供照片皆屬白天照片，不合理。

㈢此處限速太低，連自行車都超速了，況且去年度開通，懲罰23,800個超速用路人，該處並非超速造成車禍，請公路部門詳查。

㈣原告公司一名女性員工駕駛系爭車輛於108年6月19日21時許，行經蘇澳鎮台9線新澳隧道北上117K+772M處，當時車速經測為103KM，該路段限速40KM，超速63KM，經固定測速照相拍照舉發違規，依規定應處新臺幣（下同）8,000元罰鍰並扣牌3個月。由於當時該員工沒有車，原告公司依出差之必要，且為保護女性員工安全，故提供系爭車輛予以使用，並於行前告知不可違規，若違規員工需自行負責。據報導，106年3月曾有租賃車在國道上違規超速63KM，但當時屏東地院基於「有責任始有處罰」之原則，認定租車業者所提證明足以證明其無過失或故意，故撤銷吊牌處分。租賃車與公司車同為營業用車且駕駛者皆為非營業者，為何同罪不同罰？

㈤原告並聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

四、被告答辯及聲明：

㈠原告所有系爭車輛於上開時、地，經測得行車時速為103公里，超過最高速限時速40公里，有超速63公里之事實，有第QQ0000000號違規通知單、採證照片、告示牌相片在卷可稽。而本件違規事件所使用之測速儀器業經檢驗合格，亦有經濟部標準檢驗局測速儀檢定合格證書附卷足憑，是該測速儀器準確度應屬可信，員警依據上開科學儀器測得之數據而舉

發系爭車輛超速違規應無誤判之虞。再者，系爭車輛駕駛人因不服本所彰監四字第64-QQ0000000號裁決書，提起行政訴訟，業經貴院於109年2月15日以108年度交字第109號判決原告之訴駁回，是以原告所有系爭車輛確有於上開時、地「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上」之違規事實，應可認定。

㈡原告主張略以：營利事業車輛視同租賃車不該吊扣牌照三個月，租賃車超速不吊扣車牌，而員工駕駛營利事業車輛不慎超速，卻必須罰負責人車輛吊扣牌照三個月，處分不合理。此外，該隧道速限太低，且夜間隧道內出口處太暗不明顯云云。基於「有責任始有處罰」之原則，行政罰之裁處以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，故須其違反行政法上義務行為係出於故意或過失者，始予處罰；無故意或過失者，則非在處罰之列。又關於法律或自治條例所為併罰規定，揆其立法意旨係將原非「行政法上義務主體（通常即為處罰對象）」之人或組織，納入處罰對象，故除非立法意旨明白表示該併罰對象不以有故意過失為必要，否則其規定僅具擴大處罰對象之意義，尚不足以排除行政罰法第7條有關故意過失規定之適用。準此，在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，依道路交通管理處罰條例第43條第4項前段關於吊扣汽車所有人該汽車牌照3個月之併罰規定，仍有行政罰法第7條有關故意過失規定之適用，此固無疑義，惟道路交通管理處罰條例第85條第4項：「依本條例規定…同時併處罰其他人之案件，推定…該其他人有過失」之規定採推定過失責任，即產生舉證責任倒置效果，則汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證明無過失，始得免罰。

㈢爰此，原告既為汽車所有人，對於系爭車輛有保管注意、篩選管控駕駛人、擔保駕駛人合於交通管理規範之義務，惟原告未能提供足以證明其有積極主動採取有效之措施加以警示、防範、提醒、阻止駕駛員避免違規駕駛之情事，難謂已善盡上開義務而無過失，本所依道路交通管理處罰條例第43條

第4項及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定，裁處原告吊扣汽車牌照3個月，並無違誤。

㈣被告並聲明：駁回原告之訴，訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

㈠按汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處6,000元以上24,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：…二、行車速度，超過規定之最高時速60公里。…；汽車駕駛人有第1項第1款至第4款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照3個月，道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、第4項前段定有明文。又汽車駕駛人之行為經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發；該科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點，但汽車駕駛人行車速度超過規定之最高速限者，不在此限；對於行車速度超過規定最高速限之違規行為，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100公尺至300公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間，明顯標示之，同條例第7條之2第1項第7款、第2項第9款、第3項亦有明文。

㈡如爭訟概要欄所載之事實，為兩造所不爭執，並有原告有限公司變更登記表、宜蘭縣政府警察局宜警交字第QQ0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單、交通違規陳述單及查詢單、宜蘭縣政府警察局108年8月14日警交字第1080044206號函、採證照片、違規陳述書、交通部公路總局臺中區監理所彰化監理站109年7月8日中監彰站字第1090177977號函、原處分及其送達證書、汽車車籍查詢附卷可稽（本院卷第17至21頁、第51至61頁、第65至70頁、第77至81頁、第89頁），堪以認定。

㈢經查，系爭車輛於108年6月19日21時1分許，行經最高速限時速40公里之蘇澳鎮台9線117K+772M新澳隧道北上處，經雷達測速儀測得其行車時速為103公里，有超速60公里以上之違規行為，有採證相片1張為證（本院卷第61頁），原

告對此部分事實亦未爭執。又該次測速使用之雷達測速儀規格為24.125GHz（K-Band）照相式、廠牌為KEYWAY、主機型號KW-SPS、天線型號KW-514CW、主機及天線器號為S16101，於107年10月11日檢定合格，檢定合格單號碼為M0GA0000000A、M0GA0000000B，有效期限至108年10月31日等情，有卷附財團法人台灣電子檢驗中心雷達測速儀檢定合格證書1紙可佐（本院卷第63頁），本件舉發日期為108年6月19日，仍在該雷達測速儀檢定合格之有效期間內，堪認其準確度及正確性均值得信賴，應無測速錯誤之可能。是系爭車輛於上開時、地，行經最高速限時速40公里之該路段，其行車速度為時速103公里，有超過規定之最高時速60公里以上之違規行為，應可認定。又本件於取締測速地點前，在固定式雷達測速器前100公尺至300公尺之間，設有「速限標誌」及「警52」測速取締標誌，警示前方路段有測速取締執法，有宜蘭縣政府警察局上開108年8月14日函及所附測速取締標誌設置現場照片在卷足憑（本院卷第57至60頁），該警告標誌係設置在路旁，牌面清晰可見，且面向駕駛人行車方向設置，一般用路人駕駛車輛行經該路段略加注意即可清楚知悉，應屬明顯標示，符合道路交通管理處罰條例第7條之2第3項規範意旨，亦無疑義。

㈣而道路交通管理處罰條例第43條第4項並無明文規定汽車駕駛人與汽車所有人應為同一人，始能吊扣汽車牌照之限制，是在汽車駕駛人與汽車所有人為同一人時，固無疑義；惟在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，即係採併罰規定，衡酌其立法目的，顯係考量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、供何人使用等事項，均得加以篩選控制，是其對於汽車之使用者應負有監督該使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通安全管理規範之公法上義務，藉以排除汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增危害道路交通安全之風險。復按「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」行政罰法第7條第1項

有明文規定。基於「有責任始有處罰」之原則，行政罰之裁處以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，故須其違反行政法上義務行為係出於故意或過失者，始予處罰；無故意或過失者，則非在處罰之列。又關於法律或自治條例所為併罰規定，揆其立法意旨係將原非「行政法上義務主體（通常即為處罰對象）」之人或組織，納入處罰對象，故除非立法意旨明白表示該併罰對象不以有故意過失為必要，否則其規定僅具擴大處罰對象之意義，尚不足以排除行政罰法第7條有關故意過失規定之適用。準此，在汽車駕駛人與汽車所有人不同時，依道路交通管理處罰條例第43條第4項前段關於吊扣汽車所有人該汽車牌照3個月之併罰規定，仍有行政罰法第7條有關故意過失規定之適用，此固無疑義，惟同條例第85條第4項「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該其他人有過失。」規定採推定過失責任，即產生舉證責任倒置效果，則汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證明無過失，始得免罰。本件原告固提出其公司「員工工作規範」為證（見本院卷第13至15頁）。原告雖非實際駕駛人，然其所有之系爭車輛於上開時、地係由其公司員工駕駛前往他處，為原告所自承，則原告自負有管理其受僱人駕駛系爭車輛時遵守道路交通管理規範之義務，以避免危險駕駛行為之發生。又原告所提出之該工作規範，其中關於出差駕駛車輛部分，僅記明「出差之人員，不論駕駛公司或私人汽/機車皆需依交通法規行駛，違規者，需自行承擔該刑責」等語，此外，別無其他管控受僱人駕駛行為之具體作為，仍任由公司員工使用系爭車輛，原告對於受僱人使用系爭車輛在外違規駕車之行為尚難認已盡監督控管之責，僅憑上開工作規範之記載，尚難認已舉證證明其無任何過失，自仍應受過失之推定。至原告雖提出汽車租賃公司出租車輛，駕駛人被逕行舉發超速60公里以上，租賃業者不必受罰之新聞報導，然汽車租賃公司出租車輛之對象為不特定大眾，而本件原告系爭車輛供使用之對象為

自己公司的員工，二者並不相同，是原告以汽車租賃公司出租車輛之情況相比，尚非可採。

㈤再道路速限之規劃，乃係主管機關依職權根據車輛、道路狀況等相關因素評估決定，有其一定之專業，且道路主管機關本得於法令授權範圍內，基於權責對於各項行政措施包括道路設計、交通號誌、標誌、標線之設置與更動等事項，為具體裁量、規劃，俾達到道路使用效能、維持交通秩序及保障道路使用人往來便利與安全之行政目的，民眾如對道路交通有關之行政措施有所疑義或認為不當，本可向主管機關陳情反映，然在撤銷、廢止或變更之前，人民仍有依法遵守之義務，斷無自行判斷決定應否遵守之理。是以，原告如認為蘇澳鎮台9線117K+772M新澳隧道北上處道路速限規範有不當情事，自可向權責機關陳述反映，促其檢討改善，惟在該路段速限未撤銷、廢止或變更前，駕駛人仍有遵守之義務。否則，倘若所有駕駛人對主管機關所設速限之限制，全憑自己主觀之認知，認為規範不當即可恣意違反，將造成交通秩序大亂，亦將使交通規範之公信力蕩然無存。本件系爭車輛於108年6月19日21時1分許，行經之蘇澳鎮台9線117K+772M新澳隧道北上處路段所定之最高速限標誌，對行經該處之用路人具有一般處分之效力，於未經主管機關撤銷、廢止或變更前，其效力仍繼續存在，駕駛人有遵守之義務，尚不能依駕駛人主觀之認知而否定該處速限規範之效力。

㈥綜上所述，原告起訴所為主張核無足採，被告認系爭車輛有「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規事實，依道路交通管理處罰條例第43條第4項前段之規定，以原處分裁處原告吊扣汽車牌照3個月，於法並無不合。原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。

㈦本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，核與判決結果不生影響，無逐一論述之必要，併予敘明。

六、本件第一審裁判費為300元，依法應由敗訴之原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第237 條之7、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　　12　　月　　28　　日

行政訴訟庭　法　官　王素珍

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（均須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750 元。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　12　　月　　28　　日

書記官　楊筱惠