臺灣新北地方法院行政訴訟判決

108年度交字第837號

原　　告　國光汽車客運股份有限公司
法定代理人　陳麒盛
訴訟代理人　耿秉瑞
被　　告　新北市政府交通事件裁決處
代　表　人　李忠台（處長）
訴訟代理人　黃慧婷律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告中華民國109年1月31日新北裁催字第48-Z00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、原告不服被告依違反道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第43條第4 項前段規定所為之裁決，而提起行政訴訟撤銷之訴，經核屬於行政訴訟法第237條之1第1 項規定之交通裁決事件（道交處罰條例第8條第1項第1 款規定之範圍），自應依行政訴訟法第2編第3章規定之交通裁決事件訴訟程序。

二、依兩造當事人所提書狀及卷證資料，事證核已明確，爰依同法第237條之7規定不經言詞辯論逕為判決。

貳、實體方面

一、爭訟概要：

原告公司所有車牌號碼000-00號營業大客車（下稱系爭汽車）於民國108 年9月6日16時09分，經其受僱司機駕駛行經國道1號公路北向100.6公里處（下稱系爭地點），因有「任意驟然變換車道迫使他車讓道（處車主）」之違規行為，經民眾於同日檢具行車紀錄器錄影影像向警察機關提出檢舉，經內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊（下稱舉發

單位）所屬警員查證屬實，依違反道交處罰條例第43條第 4 項規定，於108年9月25日填製國道警交字第ZBA000000 號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）對系爭汽車之車主即原告予以舉發（另以第ZBA000000 號舉發違反道交處罰條例第43條第1項第3款規定之部分），並移送被告處理。原告於108年10月23日及11月6日提出違規申訴，案經舉發單位查復舉發無誤，嗣經被告調查認定系爭汽車有上開違規行為，乃依道交處罰條例第43條第4 項（前段）規定，於108 年11月20日製開新北裁催字第48-Z00000000號裁決書，裁處（車主）原告吊扣汽車牌照3 個月。原告不服，提起交通裁決事件撤銷之訴。被告經依法重新審查後，撤銷前開裁決（即撤銷易處處分之部分），於109年1月31日重新製開新北裁催字第48-Z00000000號裁決書，裁處（車主）原告吊扣汽車牌照3 個月（下稱原處分），原告仍未甘服，是本件訴訟標的即為原處分。

二、原告主張要領及聲明：

主張要領：

吊扣汽車牌照之目的應係為避免該汽車駕駛人再為危險駕駛之行為，而原告為經營客運業務之公司，系爭汽車所有權歸屬原告公司所有，非駕駛人蔡俊彥所有，故原告應非吊扣汽車牌照之處罰範圍。

原告於所屬駕駛出車前，均對其做行車安全宣導，告知行車時應遵守交通規則，不得有違規之行為，且不定期製頒行車安全通報宣導駕駛知悉，每週三均召集駕駛實施行車安全教育訓練，對所屬駕駛已竭盡相當之宣導、教育及監督責任，本次事件純為駕駛個人情緒控管不佳偶發之違規行為（係受到檢舉人先前逼車行為之挑釁，始一時衝動回以此違規行為），原告事後並懲處該員大過乙次處分，藉以警惕其他駕駛勿違規，達到嚇阻效果，足證原告係非常重視行車安全工作，對所屬駕駛之行車安全係嚴格要求；又縱使原告已竭盡相關宣導、教育及監督責任，惟所屬駕

駛計有1100多人，依一般常理及經驗法則，實無法百分之百保證所有駕駛均不會有違規行為，因原告實無此人力可於每位駕駛出車時，均可派遣隨車稽查人員隨時監督駕駛，故原告應無可歸責之處，原處分顯有過分苛求原告之虞，不合情理，原告應無故意或過失。

原告經營客運業務，所屬車輛每日均依規定排班營運載客，如遭吊扣牌照，勢必影響調度，除影響營運外，更損及廣大社會大眾乘坐大眾交通運輸工具行之權益，造成人民交通不便，恐將引起民怨，亦不合比例原則。

聲明：原處分撤銷。

三、被告答辯要領及聲明：

答辯要領：

該條立法意旨依該條項文義以觀，其吊扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制。考其立法目的係慮及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，得加以篩選控制，非無擔保其汽車之使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。又查本件為任意驟然變換車道迫使他車讓道之重大違規，對其他依規定行駛之用路人有高度潛在之危險，法所明訂之吊扣牌照之處分係為督促車輛所有人善盡保管之責，且限制該車輛之使用，以遏止違規發生。

倘僱用人得以出車前均對其做行車安全宣導作為善盡管理注意之責，進而免除吊扣牌照之處分，則違規者得以受雇方式取得車輛使用權，發生違規時，復不受吊扣牌照處分之不利益，有失公平且已違反法之意旨。是以，道交處罰條例第43條第1項第3款、第4 項關於吊扣汽車牌照之處分，自不得僅以汽車所有人已依處罰條例第85條第1 項規定指出汽車之實際使用人，即遽認無道交處罰條例第43第 1

項第3款、第4項規定適用之餘地。

原告另於行政訴訟意旨略以：「行政罰裁處以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提」等語置辯。次查，上開吊扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」及道交處罰條例第85條第4 項推定過失等規定之適用，是汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰。故縱汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，亦應依同條第4 項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3 個月處罰，惟可舉證不罰。準此道交處罰條例第43條第4 項規定得以裁處吊扣汽車牌照3 個月之處罰對象，並無規範違規汽車駕駛人與汽車所有人需為同一人時始能吊扣汽車牌照3 個月之限制，惟在汽車駕駛人與汽車所有人非屬同一人時，對於汽車所有人處以本條項吊扣汽車牌照3 個月之處罰，仍須以該汽車所有人就該等違規事實之發生，於責任條件上係出於故意或過失等可歸責事由，始足當之，惟此責任條件依道交處罰條例第85條第4 項係規定為推定過失，故汽車所有人主張免罰者，應負其舉證責任。本件原告僅說明如何做行車安全宣導，但未舉證證明其於將系爭汽車交予駕駛人時已善盡告知、監督之責，依道交處罰條例第85條第4 項規定，自應推定其有過失，則被告裁罰原告應吊扣牌照3 個月，依法有據，並無違誤。

原告既為合法領有汽車牌照之人，有汽車車籍查詢資料為憑，且原告為依法設立之法人，其對上述規定應知之甚詳，並應確實遵守。是原告前揭所述，無非單方所執之詞，委無足取。

聲明：駁回原告之訴。

四、爭點：

系爭汽車駕駛人於上開時、地，是否有故意「任意驟然變換車道迫使他車讓道（處車主）」之違規行為事實？

原告是否已善盡監督管理之義務，而得免除系爭汽車上開違規之（汽車所有人）過失責任？

原處分造成系爭汽車三個月內無法營運，影響原告公司調度，得否作為撤銷原處分之依據？

五、本院的判斷：

前提事實：

爭訟概要所載的事實，除如上開爭點外，餘為兩造所不爭，且有原告提出之系爭舉發通知單附採證照片、國道警交第ZBA000000號舉發通知單附採證照片、行車安全通報宣導資料、行車安全教育訓練光碟、懲處令、被告提出之系爭舉發通知單附採證照片及送達資料、原處分書及送達證書、原告108年10月23日及11月6日申訴資料、民眾檢舉明細、舉發單位108年11月8日國道警二交字第1082704502號函、108 年12月26日國道警二交字第1082705535號函及附件（含採證光碟及擷取照片）、違規查詢報表、汽車車籍查詢資料、公司基本資料等證據在卷可稽（見本院卷第17至20、33至55、59、149至177頁、證件存置袋），復經本院依職權一一審核無誤，事證明確，可認為真實。

本件民眾檢舉程序要屬合法的認定：

按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。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發；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；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。行為時道交處罰條例第7條之1、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第22條第1項、第2項分別定有明文。考其規範意旨，係考量警力有限及民眾取巧違規成性，為交通秩序混亂原因之一，一般民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足外，亦將產生極大之嚇阻效果，以達到維

護道路交通安全之行政目的；然為避免檢舉人刻意鑽營法律文字，造成法條之目的逸失，甚至衍生社會、鄰里之不安與不和諧，同時保障法條原立法精神目的在維護交通、保障安全，故針對舉發部分，增訂（7日）期限之規定，而強化社會秩序之安定性。是一般民眾見有違規事件，皆可於行為終了日起7日內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，應即舉發之。又道交處罰條例第90條規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾三個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算。」。系爭汽車（108年9月6日）違規行為之事實，係由檢舉人於同日提供科學儀器拍攝取得之錄影證據資料提出檢舉，經舉發單位查證屬實而於同月25日予以舉發等情，此有系爭舉發通知單附採證照片、民眾檢舉明細在卷可考（見本院卷第149、151頁）則本件民眾檢舉期限及舉發程序，於法並無不合。

應適用的法令：

道路交通安全規則第91條第2項：汽車行駛時，不得任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。

道交處罰條例第43條第1項第3款、第4項前段：（第1項第3款）汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處6000元以上2萬4000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項前段）汽車駕駛人有第1項第1款至第4款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月。

同條例第85條第4項規定：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。

行政罰法第7條規定：（第1項）違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。（第2項）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。

違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）處理細則第1 條規定：本細則依道路交通管理處罰條例（以下簡稱本條例）第92條第4 項規定訂定之。

同細則第2 條第1、2項規定：處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表（以下簡稱基準表）。

依違規行為時點之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表記載，汽車駕駛人違反道交處罰條例第43條第4 項前段規定，處車主吊扣該汽車牌照三個月。核此規定，係基於母法之授權而為訂定，且就處理細則附件所示統一裁罰基準表中有關道交處罰條例第43條第4 項前段之裁罰基準內容，並未牴觸母法，被告自得依此基準而為裁罰。

系爭汽車駕駛人於上開時、地，確有故意「任意驟然變換車道迫使他車讓道」之違規行為事實的認定：

依上開舉發單位108年11月8日國道警二交字第1082704502號函復之說明：「於（西元2019年9月6日）16時9 分15秒至23秒許，當時檢舉人車輛行駛外側車道，被檢舉車輛驟然變換車道由中線車道變換至外側車道，復由外側車道變換至出口減速車道，迫使檢舉人車輛向右閃避讓道。於16時9 分23秒至25秒，被檢舉車輛驟然由外側車道變換至出口減速車道之檢舉人車輛前方，並於車道驟然減速，亦使檢舉人車輛煞車減速。」等情（見本院卷第159 頁）及依舉發單位提出上開採證光碟（見本院卷證件存置袋）經本院當庭勘驗之結果：「經播放勘驗行車紀錄器影像（時間未經校准）與本院卷第159 頁之函復說明之內容相符，且本院卷第169至171頁之採證照片即為上開影像之擷取內容。又上開過程，二車行駛之

中線車道、外側車道、出口減速車道之前方近處均無其他行駛車輛，而比對二車之車頭光影，明顯系爭汽車（車尾）變換車道時幾乎貼近行車紀錄器車輛（車頭），行車紀錄器車輛為避免撞及，自每小時81公里減速至最終每小時33公里之行車速率。」明確（見本院卷第194 頁）且系爭汽車駕駛人於上開時、地，因故意違反道交處罰條例第43條第1項第3款規定「任意驟然變換車道，迫使他車讓道」之違規行為，亦經裁決機關裁罰確定在案（見本院卷第237 頁）亦為原告所不爭執（見同上頁）。再依原告主張：駕駛人係受到檢舉人先前逼車行為之挑釁，始一時衝動回以此違規行為等語，即系爭汽車之駕駛人知悉行車紀錄器車輛行駛之事實，及如前述系爭汽車行駛於中線車道，行車紀錄器車輛行駛於外側車道，二車行駛之中線車道、外側車道、出口減速車道之前方近處均無其他行駛車輛，於108年9月6日16時9分15秒至25秒間，系爭汽車向右變換至外側車道、同時間右後方之行車紀錄器車輛向右變換至出口減速車道，繼而系爭汽車再向右變換至出口減速車道，行駛於行車紀錄器車輛之前方（系爭汽車另有明顯減速之事實），且系爭汽車於前方近處無車輛行駛下，幾乎貼近右後方合法行駛之行車紀錄器車輛（依二車之車頭光影，系爭汽車與後方行車紀錄器車輛間幾無任何距離可言，此之所以行車紀錄器車輛只能採取緊急向右變換車道再減速之因應方式）以此方式於高速下接續二次變換車道等情，互核以觀，如非行車紀錄器車輛緊急向右變換車道再減速（讓道），勢將造成撞及肇事之交通事故，至為灼然，明顯系爭汽車之駕駛人就本件任意驟然變換車道迫使他車讓道之情，核屬故意為之，事屬至明，洵可認定，縱令行車紀錄器車輛先前因違規行駛與系爭汽車有行車糾紛（或行車紀錄器車輛先對系爭汽車為相同之違規行為）屬實，此要係是否依法檢舉行車紀錄器車輛駕駛人違規，並非可當場以相同高速逼車之報復形式，任意驟然變換車道迫使已在合法行駛之他車讓道，因而急遽升高高速公路之交通危險，並險些釀

致重大交通事故，自非法之所許。因之，原告此部分之主張，容有未洽，要不可取。是系爭汽車駕駛人於上開時、地，確有故意「任意驟然變換車道迫使他車讓道」之違規行為事實，事屬明確，要可認定。

ŋ 原告並未確實舉證推翻道交處罰條例第85條第4 項所推定過失之責任，自應認原告未善盡監督管理之義務，核屬不得免除汽車所有人就系爭汽車上開違規之擔保、監督管理過失責任的認定：

汽車所有人基於其對汽車管領支配權限，對於使用汽車之駕駛人具法定駕駛資格且遵守道路管理規範應負擔保義務，如有駕駛人有違規，則汽車所有人於具有故意或過失的主觀責任條件時，仍可依法裁罰汽車所有人的認定。

- 道交處罰條例第43條第4 項文義以觀，其吊扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制。考其立法目的係慮及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，得加以篩選控制，非無擔保其汽車之使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。

— 再觀該條文立法過程，原草案為「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第1項第1款、第2款及第3項之行為，而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照3 個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第1項第1款或第3 項行為者，沒入該汽車；前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務上有困難，而建議修改為現行條文（見立法院第5屆第6會期交通委員會第六次全體委員會記錄可參）。益證道交處罰條例第43條第1 項第2款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，應係針對汽車所有人所設之特別

規定，自不得僅以汽車所有人已依道交處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人即遽認無道交處罰條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地。

. 然上開吊扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」及道交處罰條例第85條第4項推定過失等規定之適用，是汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰。

j 故縱汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，亦應依同條第4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3個月處罰，惟可舉證推翻反證無過失而得予以不罰（臺灣高等法院暨所屬法院98年11月11日98年法律座談會刑事類提案第21號研討結果意旨可資參照）

LL再依105年9月5日高等行政法院及地方法院行政訴訟庭舉行法律座談會，就相類問題提案研討（提案五，雖嗣後撤案）有關對於汽車所有人仍須依行政罰法第7條第1項規定，在有故意或過失之主觀歸責要件前提下，始能依道交處罰條例第43條第4項規定吊扣汽車牌照處罰之見解，則無不同意見。

ll基上，道交處罰條例第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。準此，汽車所有人因其對違規涉案汽車具有支配管領權限，如因故意或過失，而未能確實擔保、督促

汽車使用者具備法定駕駛資格、駕駛行為合於交通管理規範時，自得依上開規定處罰，為目前實務上之見解（臺北高等行政法院判決108年度交上字第319號判決意旨參照）。是原告主張：吊扣汽車牌照之目的應係為避免該汽車駕駛人再為危險駕駛之行為，而原告為經營客運業務之公司，系爭汽車所有權歸屬原告公司所有，非駕駛人所有，原告應非吊扣汽車牌照之處罰範圍等語，容有誤解，自不可採。

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，依道交處罰條例第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，惟道交處罰條例第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」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，其須舉證證明確實無過失之程度，始得免罰。

系爭汽車因原告僱用之駕駛人（司機）違反道交處罰條例第43條第1項第3款規定之故意違規行為，已如前述，則依同條例第85條第4 項規定及上開說明，被告自得推定原告公司具有過失之責任條件，且依行政罰法第7 條規定，原告公司之其代表人、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，推定為原告公司之故意、過失。亦即，原告公司對系爭汽車具有支配管領權限，應提出充分證據證明其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職員、受僱人或從業人員就系爭汽車使用者即駕駛人具備法定駕駛資格、駕駛行為合於交通管理規範，並已盡擔保、督促之責的事實，始得謂原告公司不具有過失，而得免除主觀過失之責任條件。

依原告提出之上開行車安全通報宣導資料及行車安全教育訓練資料觀之（見本院卷第33至52頁、203至234）以觀，其中原告提出之「行車安全六要項」中『陸、不猛起步、急煞車、任意變換車道之危險動作』、「業務通報108年1月11日」中『三、車輛道路行駛時，駕員必須遵行號誌、標誌、標線行駛：變換車道務必打方向燈；要保持安全車距、間距；不得占用中線車道....』、「行車安全通報108年7月9 日」中『做好防禦駕駛，降低事故發生....』、「行車安全通報108年6月10日」中『保持行車安全距離，降低事故發生....』、「行車安全通報108年3月10日」中就雨天行車應注意事項、「107 年度在職教育訓練」中就行駛國道中線車道惡意變換車道逼車之案例宣導等情；但徒憑此等軟性、常態性作為，難認已盡擔保、督促系爭汽車駕駛人於上開行駛期間應合法行駛之責。且被告確實僅提出於108年度使系爭汽車駕駛人，只有在108年5 月28日接受行車安全教育訓練之情事（見本院卷第203 頁）惟而本件違規行為係在同年9月6日，已歷時三個有餘；甚至，該駕駛人前案資料在106 年10月25日（違反交處罰條例58條）、107年7 月26日（違反交處罰條例55條）、107年12月30日（違反交處罰條例40條）等情事（見本院卷第 237頁），顯示其駕駛品性似屬不佳；自難徒憑該次行車安全教育訓練，可得逕為充分認定原告對於駕駛人在本件行駛當天出車時，有盡積極擔保、監督之確實作為。再者，原告提出之原告於108 年10月24日製作「行安業務通報」將

本件違規作為行車安全與紀律案例，此係本件事後原告之作為，實亦難可得作為認定原告就本件違規事實已盡其確實積極負擔保、監督之責的證據。此外，依道交處罰條例第35條第7項、第43條第4項前段、第62條第5 項就汽車駕駛人違規應另處罰汽車所有人吊扣該汽車牌照之規定，核屬重大違規而課予汽車所有人擔保督促其汽車合法使用之義務，原告客運公司就受僱司機駕駛所屬大客車之重大違規而須吊扣汽車牌照致不能營業之上開事由，自難諉為不知並應注意確實遵守。

基上，原告基於汽車所有人及駕駛人之僱用人地位，對於其所僱用之駕駛人駕駛系爭汽車，於上開時、地行駛於道路上，是否已盡力採取預防性措施，避免受僱人危險駕駛行為之發生，尚乏積極證據足以證明原告對於駕駛人已盡擔保、監督責任而無過失之程度，自不能推翻道交處罰條例第85條第4 項所推定原告有過失之責任，自仍應認原告具有過失，事屬明確，要可認定。是原告主張：原告於所屬駕駛出車前，均對其做行車安全宣導，告知行車時應遵守交通規則，不得有違規之行為，且不定期製頒行車安全通報宣導駕駛知悉，每週三均召集駕駛實施行車安全教育訓練，對所屬駕駛已竭盡相當之宣導、教育及監督責任，本次事件純為駕駛個人情緒控管不佳偶發之違規行為，原告事後並懲處該員大過乙次處分，藉以警惕其他駕駛勿違規，達到嚇阻效果，足證原告係非常重視行車安全工作，對所屬駕駛之行車安全係嚴格要求；又縱使原告已竭盡相關宣導、教育及監督責任，惟所屬駕駛計有1100多人，依一般常理及經驗法則，實無法百分之百保證所有駕駛均不會有違規行為，因原告實無此人力可於每位駕駛出車時，均可派遣隨車稽查人員隨時監督駕駛，故原告應無可歸責之處，原處分顯有過分苛求原告之虞，不合情理，原告應無故意或過失等語，容乏依據，自不可採。

ē 原處分造成系爭汽車三個月內無法營運，影響原告公司調度

，仍不得作為撤銷原處分之依據：

原告因上開違規行為，經被告依道交處罰條例第43條第4 項前段規定裁處如原處分，並無違誤，已如前述。則被告依道交處罰條例第43條第4項前段規定吊扣汽車牌照3個月，雖對於原告公司於3 個月期間無法使用系爭汽車作為載客營運之用，固不無影響，然此乃立法政策之問題，既符合憲法第23條規定之限度內，上開法條並未違憲無效，被告即係依上開合法有效之法律規定裁處如原處分，自無違法而得為撤銷之情。又依道交處罰條例第43條第4 項前段規定：「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。」原告既有如上之違規情事，被告即應依該規定裁罰有關吊扣系爭汽車牌照三個月之處分，該部分裁量已減縮至零，別無其他處罰種類可得選擇，且查無相關法律規定對此可考量原告違規之程度、事後對受僱司機懲處之態度，或消費者選擇客運之習慣與乘坐之方便性等情事，而得據為撤銷免罰之依據，則本件自無裁量濫用或違反比例原則問題。至於原處分致生原告於3 個月期間無法使用系爭汽車作為載客營運因而閒置並影響調度，此係原告違規受裁處之法律效果，且僅限於無法使用系爭汽車之部分，原處分並未致原告喪失其他大客車以載客之營運方式。原告違規依法本即應受裁罰，裁罰是否不當，基於權力分立原則，此屬行政機關裁量權限，不在司法機關所得審究之範圍。是原告主張：原告經營客運業務，所屬車輛每日均依規定排班營運載客，如遭吊扣牌照，勢必影響調度，除影響營運外，更損及廣大社會大眾乘坐大眾交通運輸工具行之權益，造成人民交通不便，恐將引起民怨，亦不合比例原則等語，殊乏依據，自不得作為撤銷原處分之依據。

基上所述，原告主張各節，均乏依據，自不可採。則原告所有系爭汽車經其僱用之駕駛人於上開時、地，確有故意「任意驟然變換車道迫使他車讓道（處車主）」之違規行為，且原告並未確實舉證證明其無過失之程度（亦即並未推翻法律

推定原告具有過失之程度），自應認定原告具有過失，事屬明確，自可認定。從而，被告依道交處罰條例第43條第4項前段及裁罰基準及處理細則之規定，裁處原告如原處分所示，於法並無違誤。是原告猶執前詞指摘原處分不當，訴請撤銷原處分，尚乏依據，為無理由，應予駁回。

ě本判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法與訴訟資料，經本院審核後，認與本判決結果不生影響，且無調查之必要，爰不再一一論述及為調查。

第一審裁判費為300元，依法應由敗訴之原告負擔，且係原告於起訴時繳納，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

六、結論：原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段、第237條之8第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　3　　月　　31　　日

行政訴訟庭　法　官　李行一

上為正本係照原本作成。

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（上訴狀及上訴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　　3　　月　　31　　日

書記官　吳沁莉