臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

107年度交字第101號

原　　告　桃園汽車客運股份有限公司
法定代理人　吳運豐
訴訟代理人　黃富安
　　張復中
被　　告　桃園市政府交通事件裁決處
代　表　人　張丞邦
訴訟代理人　黃曉妍律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國107年2月22日桃交裁罰字第58-D00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　　文

原處分撤銷。

訴訟費用新臺幣參佰元由被告負擔。

事實及理由

一、本件係原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第8條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序，本院並依同法第237條之7規定，爰不經言詞辯論逕為裁判。

二、事實概要：

原告所有之車牌000-000號營業大客車（下稱系爭車輛），於民國106年12月22日19時47分許，由駕駛員張祐銜駕駛行○○○區○○○路與復興一路口時，經民眾檢舉有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停（處車主）」之違規行為，為桃園市政府警察局龜山分局（下稱舉發機關）員警逕行舉發並填製第D00000 000號舉發通知單。嗣原告提出陳述，經舉發機關查復後仍認違規屬實，被告乃依道交處罰條例第43條第4項等規定，以107年2月22日桃交裁罰字第58-D00000000號裁決書（下稱原處分），裁處原告吊扣汽車牌照3個月【對汽車駕駛人違規之處罰，業經舉發機關另開立舉發通知單並經繳納罰鍰結案】。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張略以：

原告公司之駕駛員即汽車駕駛人張祐銜駕駛系爭車輛，並無「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規情形：

依鈞院104年度交字第265號行政判決（原證二）意旨，汽車駕駛人有驟然減速、故意阻擋之情，即所謂一般俗稱之「逼車」行為，須主觀上具有惡意，客觀上亦有對於其他參與道路之使用人造成危害，方可認其構成「危險方式駕車」。查原告駕駛員張祐銜於事發當時，聽聞後方有長鳴喇叭聲響而將車輛暫停行駛，以常情判斷，長鳴喇叭聲響極有可能係因發生意外狀況或交通事故而為他人以此方式警示告知，此外，若果有意外或交通事故，為保存現場、證據，亦會有先不移動車輛之考量，因此，張祐銜當時係為確認是否發生事故而將車暫停以便察看，並未悖於常情，其主觀上既無刻意於車道暫停、阻擋後方車輛之惡意，參酌前揭判決，自不構成危險駕駛行為。復參酌台中地院106年度交字第303號行政判決（原證三），如駕駛人之減速、煞車並非「任意」，即與道交處罰條例第43條第1項第4款之條文要件不符。

縱認原告駕駛員張祐銜有前揭違規情形，惟汽車駕駛人與汽車所有人非同一人，原告已善盡管理監督之注意義務，被告對原告處以吊扣汽車牌照3個月，亦無理由：

1.依臺灣高等法院暨所屬法院98年法律座談會刑事類提案第21號之研討結果，駕駛人違反道交處罰條例第43條第1項第1、2款規定，同條第4項並規定「汽車駕駛人有第1項第1款、第2款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照3個月」，縱汽車駕駛人與汽車所有人非同屬1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（原證四）。此外，依高雄高等行政法院101年度交上字第2號判決（原證五）意旨，亦認：道交處罰條例第43條第4項雖定有汽車駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里之行為者，並吊扣汽車所有人該汽車牌照3個月之併罰規定，惟參諸同條例第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」之規定，並未排除併罰者之故意過失責任，僅係採舉證責任倒置之推定過失責任，汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意過失責任而免罰。

2.原告於任用駕駛員時，已先行審核是否持有職業大客車駕照；徵選員工時，亦要求毫無任何犯罪紀錄，更要求駕駛員同意原告向主管機關調閱駕駛員之「職業駕駛人之違規資料」以維員工之品行素質。又原告特於勞動契約書及工作規則中明定如受僱人有在外行為不端情形，原告得逕行終止勞動契約，簽約時並發給工作規則，要求詳閱內容，使受僱人即時警惕自身。再者，原告復為提升受僱人員之素質及服務品質，對新進人員規劃安排教育訓練課程並要求參與，課程包括「如何促進行車安全與肇事處理和預防」、「違規處分標準與違規實例解說」、「違規實例解說（影片教學）」等，並設有精勤保安獎金制度，以期鼓勵加強駕駛員行車過程得以恪遵道路交通安全之相關規定。若駕駛員有違規行為，不論情節輕重均需參與違規人員教育訓練講習課程。於每年年度終結時亦就駕駛員當年之表現予以評鑑，落實獎懲制度。且於主管機關未要求轄內客運業者須於大客車內裝設監視器前，原告即已自行裝設監視設備，除保障乘客權益外，亦有助於適切且有效的監督駕駛員之駕駛行為。

3.據上，原告僱用張祐銜擔任駕駛員，已對其能力、資格盡相當之注意，並對新進人員、違規人員進行教育訓練，裝設監視器對駕駛員之駕駛行為進行監督並落實獎懲制度，原告已善盡管理監督之注意義務，被告仍對原告處以吊扣汽車牌照3個月，顯無理由。又原告已對張祐銜前開引發爭議之行為予以懲處並停派任務，果將系爭車輛牌照吊扣3個月，將嚴重影響原告預定之事業規劃，造成原告財產上鉅大損失及營業困難，是請求法院審酌原處分是否符合比例原則。

聲明：原處分撤銷。

四、被告抗辯略以：

舉發機關107年1月18日函略以：審據旨案違規舉證影片，系爭車輛於前揭時、地…，行經文化二路與復興一路路口時，逕由文化二路中間直行車道左轉復興一路，且非遇突發狀況，在行駛中驟然停放在文化二路與復興一路路口，…違規事實明確，本分局依法舉發，核無違誤等語。

依道交處罰條例第43第1、4項規定之文義以觀，其吊扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」，…。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，…。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。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同條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人，即遽認無同條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地（參臺灣高等法院暨所屬法院98年法律座談會刑事類提案第21號研討結果、臺灣高等法院98年度交抗字第193號裁定）。原告乃系爭車輛之所有人，對於實際使用系爭車輛之人自應善盡監督管理之責，原告雖非故意，亦受推定有過失，則依行政罰法第7條第1項規定，原告之主張無從解免法律上應負之管理責任，亦不得作為免罰之理由（參台中地院行政訴訟判決103年度交字第255號）。

據上，系爭車輛因有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停（處車主）」之情，被告依法對原告裁罰，並無違誤。

ŋ聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

本件事實概要欄所載之事實，除後列之爭點外，餘為兩造所不爭執，並有原處分裁決書及其送達證書、原告違規查詢報表、系爭車輛車籍資料、舉發機關107.1.17函文及檢附之交通違規檢舉影片光碟1片等在卷可稽，足信屬實。

依兩造所述，可知本件爭點在於：被告以原告之系爭車輛於前揭時地有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停（處車主）」之違規行為，而依道交處罰條例第43條第4項規定裁處汽車所有人即原告吊扣汽車牌照3個月，究有無違誤？茲論述如下：

1.道交處罰條例第7條之1規定：「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。」，第43條第1、4項規定：「（第1項）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24,000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3個月；…。」。

2.經查，原告之系爭車輛於前揭時、地有「在行駛中於車道暫停」之情形，固有舉發機關提供之檢舉錄影光碟1份在卷可參（置本院卷證物袋內）。而經本院當庭播放該錄影光碟，其內容略以：影片畫面顯示，桃園客運之系爭車輛在前方行駛，檢舉人之（機車）行車紀錄器則自後方跟隨拍攝，之後桃園客運車輛顯示左側方向燈並靠左行駛，接近路口時，影片中聽到（檢舉人機車）長鳴喇叭聲，其後桃園客運車輛於接近路口處之中線車道等待左轉處停車（此時內側車道亦有其他車輛停等中，等待左轉），而在桃園客運車輛已接近路口、靠左行駛而與左側其他小客車極為接近之行進中，機車駕駛仍跟隨並駛入桃園客運與左側小客車的車縫間，之後桃園客運駕駛下車，向用手指著後方（機車駕駛）稱：你機車

沒有兩段式左轉，機車駕駛則大吼說：我要直走耶，我有錄影喔，以上有本院107年6月13日筆錄在卷可參（本院卷第89-90頁），並為兩造所不爭執，足信屬實。

3.則依前揭檢舉錄影畫面可知，檢舉人機車在原告系爭車輛（行駛中線車道）已接近路口、並靠左行駛而與左側（內側車道）其他小客車之車距極為接近的行車過程中，檢舉人竟仍駕駛機車跟隨並駛入桃園客運與左側小客車的狹窄車縫間，當時之錄影畫面景象實極為驚險（詳見錄影光碟內容）。在如此驚險之狀況下，再加上後方檢舉人機車長鳴喇叭之喇叭聲，則行駛於前方之原告駕駛員於此時下車往後方察看，而依錄影內容所示，原告駕駛員於下車後之態度尚屬平和，其對檢舉人所稱「你機車沒有兩段式左轉」之語氣，亦屬平靜，並無爆怒或氣憤之情，衡情足認其當時暫停車輛之目的，係為察看車後狀況以確保無意外或交通事故，是以，本院認為系爭車輛駕駛人前開於車道中暫停之行為，尚與系爭條文所規定「非遇突發狀況，在行駛途中任意於車道中暫停」之要件，尚有未符。蓋依現行法規，若果有發生意外狀況或交通事故，駕駛人如未停車察看，尚可能涉及刑事法律責任（肇事逃逸罪）或違反行政法規之虞，且原告系爭車輛為大型客運車輛，以其車身長度、車體重量而言，駕駛人對於輕微擦撞或碰撞所產生之震動確有可能無感，則以前述當時檢舉人機車在後方緊隨、長鳴喇叭、並不顧危險而駛入狹窄車縫間等驚險之舉，則行駛於前方之客運駕駛員下車察看、確認，核其所為尚無違常情，亦非任意為之，且如前所述，依原告駕駛員當時之態度、語氣，亦難認其主觀上有刻意於車道暫停、阻擋後方車輛之惡意，應認其並不構成系爭條文所欲規範之危險駕駛行為。退步而言，縱認原告駕駛員當時於車道中暫停之行為，有疏未注意交通法規之過失情節，然如前所述，其行為既非出於任意，則與系爭道交處罰條例第43條第1項第4款規定之要件即有不符。從而，被告逕引同條第4項之規定對原告即車主加以裁罰，尚屬率斷，容有未合。

4.至關於道交處罰條例第43條第4項所規定「吊扣汽車牌照3個月」之處分，係對於汽車所有人專屬之處罰，汽車所有人能否舉證自己無故意過失而免為處罰，兩造意見不一，實務上亦有不同見解，惟如前所述，本件系爭車輛駕駛人業經本院認定未構成同條第1項第4款之違規行為，則車主即原告自無庸隨同受罰，是上開爭議對本件之判斷即不生影響，爰不予贅論。

六、綜上所述，被告就原處分之認事用法，容有未合，原告訴請撤銷，為有理由，應予准許。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘陳述及提出未經援用之證據，核與判決結果不生影響，爰不另一一論述。

八、本件第一審裁判費用為300元，應由被告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　7　　日

行政訴訟庭　法　官　周玉蘼

一、上為正本係照原本作成。

二、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　　108　　年　　5　　月　　7　　日

書記官　陳玉芬