

臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

108年度交字第279號

109年3月25日辯論終結

原告 三僑貨運有限公司

代表人 陳香吟

訴訟代理人 呂佳勳

鄭琮翰

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

複代理人 孫全平律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國108年7月9日桃交裁罰字第58-GBH289064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、事實概要：原告所有之車牌號碼000-0000號營業大貨車（下稱系爭車輛），於民國108年3月13日23時34分許行經臺中市○○○路○段時，沿途跟隨後方之檢舉人車輛變換車道，阻擋檢舉人車輛行進，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（下稱舉發機關）員警於108年4月11日以中市警交字第GBH00000號舉發違反道路管理事件通知單（下稱系爭舉發單）逕行舉發「非遇突發狀況，在行駛中任意煞車（處車主）」，違反道路管理處罰條例（下稱道交條例）第43條第4項規定，並載明原告應於108年5月26日前到案。嗣原告於108年5月24日到案陳述意見，經被告於108年7月9日以原告所有系爭車輛於上開時、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，以桃交裁罰字第58-GBH289064號裁決書（下

01 稱原處分)對原告裁處罰鍰新臺幣(下同)吊扣汽車牌照3
02 個月,另於處罰主文第2項記載汽車牌照逾期不繳送之法律
03 效果,原處分於同日送達原告。原告不服原處分,於108年
04 8月6日向本院提起行政訴訟。又本案經本院函命被告重新
05 審查,被告則於本院審理中之同年8月28日,更正刪除原處
06 分處罰主文第2項,並將舉發事實更正為「任意迫近迫使他
07 車讓道(處車主)」。

08 二、原告起訴主張:本件違規行為係駕駛王仲明個人情緒控管不
09 當所為,且道交條例第43條第1項第3款規定處罰對象亦為
10 汽車駕駛人,本件逕行舉發通知單上並無記載實際行為人,
11 故不應歸責於汽車所有人即原告。而王仲明平時奉公守法一
12 切正常,但在忙碌高壓的社會很可能因任何突發狀況受到刺
13 激而有不理性的駕駛行為,雖不能作為違法之理由,但處罰
14 應符合比例原則,應以勸導為主,處罰為最後手段。原告在
15 事發後亦已將違規司機王仲明開除,不容破壞原告聲譽。且
16 原告所僱用之駕駛甚多,並不能瞭解每位駕駛的個性,只能
17 平日加強宣導法治觀念,如發生脫序違規行為,又如何的事
18 前防範?只能在事後加以補救,而本件裁處吊扣汽車牌照3
19 個月之處分,應不符合比例原則等語。並聲明:原處分撤銷
20 。

21 三、被告則以:依採證光碟所示系爭車輛有未保持安全間距即驟
22 然變換車道並任意煞車之違規行為甚明。又道路交通管理處
23 罰條例第43第1項、第4項規定,依該條項文義以觀,其吊
24 扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」,並無違規汽車駕
25 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
26 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
27 於汽車之使用方式、用途、供何人使用等,得加以篩選控制
28 ,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
29 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
30 汽車供人恣意使用,徒增道路交通之風險,殊非事理之平。
31 再觀該條文立法過程,原草案為「汽車所有人,明知汽車駕

01 駛人有第1項第1款、第2款及第3項之行為，而不予禁止
02 駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照之汽車再
03 次提供為違反第1項第1款或第3項行為者，沒入該汽車；
04 前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關交通部
05 認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務上有困難
06 ，而建議修改為現行條文。道路交通管理處罰條例第43條第
07 1項第2款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，應係針對汽
08 車所有人所設之特別規定，自不得僅以汽車所有人已依道路
09 交通管理處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用
10 人，即遽認無道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、
11 第4項規定適用之餘地，顯見道交條例第43條第4項之處罰
12 客體包含非屬實際駕駛人之汽車所有人甚明，且依道交條例
13 第85條第4項規定，推定受逕行舉發人有過失。原告乃系爭
14 車輛之所有人，對於實際使用系爭車輛之人自應善盡其監督
15 管理之責，原告雖非故意，亦受推定有過失，原告所為主張
16 無從解免法律上應負之管理責任，亦不得作為本件行政不法
17 事件免罰之理由。系爭車輛因有「任意迫近迫使他車讓道（
18 處車主）」之情，是該當道交條例第43條第4項等規定所定
19 要件，故原告之訴為無理由，應予駁回等語置辯，並聲明：
20 原告之訴駁回。

21 四、本件爭點：原告是否已善盡汽車所有人對駕駛人之選任監督
22 義務？

23 五、本院之判斷：

24 (一)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
25 駛人具法定駕駛資格、且遵守道路管理規範應負擔保義務，
26 如有違反，仍可依法裁罰：

27 1.按駕駛人違反道交處罰條例第43條第1項第3、4款之規定
28 ，其法律效果除該條第1項所定「處新臺幣6千元以上2萬
29 4千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛」外，同條第4項前段
30 並規定「汽車駕駛人有第1項第1款至第4款或前項行為者
31 ，並吊扣該汽車牌照3個月」。惟若汽車駕駛人與汽車所有

人非同屬一人，於對汽車駕駛人處以前開第43條第1項所定罰鍰外，可否依同條第4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3個月處罰，臺灣高等法院暨所屬法院前於98年11月11日所舉辦之98年法律座談會即曾進行研討，其結果略以：

- (1) 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。
- (2) 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，此有立法院第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路交通管理處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人即遽認無道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地。
- (3) 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」及道路交通管理處罰條例第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。

01 (4) 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
02 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
03 舉證不罰。（臺灣高等法院暨所屬法院98年11月11日98年法
04 律座談會刑事類提案第21號研討結果意旨可資參照）

05 2. 嗣於105年9月5日，高等行政法院及地方法院行政訴訟庭
06 舉行法律座談會，就相類問題再次提案研討（提案五）。該
07 提案經討論後雖由提案法院撤回，然研討時相對立之甲案（
08 採汽車所有人舉證不足，應認仍有過失見解）、乙案（採汽
09 車所有人已舉證證明無過失，應撤銷原處分見解），對於汽
10 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
11 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
12 項規定吊扣汽車牌照處罰之見解，則無不同。對照上開高等
13 法院暨所屬地方法院座談會決議，可認汽車所有人因其對涉
14 案汽車支配管領權限，如因故意或過失，未能擔保、督促汽
15 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
16 ，仍得依據前開規定處罰，已為實務上穩定之見解，故原告
17 爭執於裁罰汽車駕駛人後，不應再對汽車所有人裁罰，尚非
18 可採。

19 (二) 經查，本院於言詞辯論期日會同兩造勘驗卷附採證光碟之結
20 果略以：「影像為檢舉人車輛行車記錄器畫面，畫面左下角
21 日期為『2019/03/13』，檢舉人車輛於『23：33：15』到達
22 路口前之中線車道排隊等待圓形紅燈號誌，此時可見系爭車
23 輛已先在外側車道停等紅燈。於『23：33：46』，圓形紅燈
24 號誌變換為綠燈直行與右轉箭頭號誌。排隊之車輛陸續起駛
25 進入路口通行。『23：33：57』，檢舉人車輛進入路口準備
26 直行駛入前方內側車道時，本於外側車道直行之系爭車輛突
27 然打方向燈即往內側車道方向偏移並進入內側車道，且與檢
28 舉人車輛保持不足5公尺之距離。檢舉人車輛並因其舉動受
29 迫煞車讓行，於『23：34：01』可見系爭車輛車牌號碼為00
30 0-0000號。於『23：34：08』檢舉人車輛自內側車道變換至
31 外側車道時，在前方之系爭車輛亦隨即變換至外側車道。於

『23：34：15』檢舉人車輛再次變換至內側車道，檢舉人車輛在『23：34：19』行駛至系爭車輛左後方時，系爭車輛又突然往內側車道進逼。檢舉人車輛隨即長按喇叭並偏向左側槽化線區域以閃避，隨後於內側車道持續直行。於『23：34：23』系爭車輛亦長按喇叭，隨後與檢舉人車輛均加速併行。於『23：35：00』，前方有惠文路與惠文南路標示牌之路口變為紅燈號誌，兩車方在停止線前之內側車道與外側車道停止。檢舉人車輛有開車門與甩車門之聲音。隨後有二名男子互相叫囂之對話，並吆喝要報警，該二名男子應為檢舉人車輛駕駛與系爭車輛駕駛。於『23：35：46』，路口圓形紅燈號誌變換為綠燈號誌，二車仍在路口停止線不動且可聽見檢舉人車輛駕駛報警陳述遭逼車之情事。於『23：35：56』，檢舉人車輛駕駛持手機走至畫面中央，而系爭車輛則起駛進入路口。」（見本院卷第48頁）。依勘驗結果所呈，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，此情亦為兩造所不爭執，惟原告主張實際駕駛人為其僱用之駕駛王仲明，不應對原告舉發裁處，且其對於司機個人一時情緒失控所生之違規行為無從防範云云。

(二)次查，原告係以汽車運輸貨物作為主要業務之法人，對於其所僱用駕車運輸貨物之司機自應有選任監督義務。然起訴狀僅稱在事發後已將本件實際違規之司機開除，且不能瞭解每位司機的個性，只能平日加強宣導法治觀念等語。雖原告於本院言詞辯論期日提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簽到冊（見本院卷第63頁、第68頁），然該簽到冊係「鼎鋁國際通運有限公司」108年6月15日、108年12月15日之員工行車安全教育訓練簽到，公司名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，另原告提出之不知名公司司機工作規則（見本院卷第59頁）、不知名公司注意事項無顯示日期相片（見本院卷第60頁）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，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責任。準此，原告就其應負對系爭車輛駕駛人說明及要求遵守各項交通法令之選任監督義務乙節，以上開言詞消極推託，可見原告對於系爭車輛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駕駛人駕駛行為合於交通管理規範之義務，原告主張免罰，自無可採。

(四)末以，被告前所為之原處分原先諭知易處處分，然原處分業經被告重新審查後，已於108年8月28日另行掣發裁決書並刪除有關易處處分之處罰主文，即已無易處處分違法加重疑慮，茲不再詳究，併予敘明。

六、綜上所述，原告所有之系爭車輛於上開時、地，確有任意以迫近迫使他車讓道之違規行為，原告亦未善盡汽車所有人之監督管理義務，被告依道交條例第43條第4項之規定，裁處汽車所有人即原告如原處分主文所示，於法並無違誤。原告猶執前詞指謫原處分不當，訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，經核均與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、本件訴訟費用額確定為第一審裁判費300元，爰依行政訴訟法第98條第1項規定，由敗訴之原告負擔。

中華民國 109 年 4 月 22 日
行政訴訟庭 法官 高維駿

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。

01 中 華 民 國 109 年 4 月 22 日
02 書記官 吳文彤