臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

110年度交字第155號

原　　告　李衍慶
　　桃園汽車客運股份有限公司
上　一　人
代　表　人　吳虹映
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　黃一鳴律師
被　　告　新北市政府交通事件裁決處
代　表　人　李忠台
訴訟代理人　黃慧婷律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告桃園市政府交通事件裁決處民國110 年3 月25日桃交裁罰字第58-CM0000000-0號裁決，及被告新北市政府交通事件裁決處110 年3 月30日新北裁催字第48-CM0000000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

壹、程序方面：

一、本件原告桃園汽車客運股份有限公司（下稱桃園客運公司）起訴時，其公司代表人原為黃伯弘，後來於110 年4 月9 日起變更為吳虹映繼任，並由其公司新任代表人具狀聲明承受訴訟（見本院卷第128 頁），應予准許。

二、本件係因原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）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。本件因卷證資料已經明確，本院依行政訴訟法第237 條之7 規定，不經言詞辯論，直接裁判。

貳、實體方面：

一、事實概要：

緣原告桃園客運公司所有車牌號碼000-00號營業大客車（下稱系爭車輛）之駕駛人即原告李衍慶，於109 年11月26日8時13分許（上午8 時13分），駕駛系爭車輛行經新北市○○區○○路○○○ 號附近時，因系爭車輛駕駛人即原告李衍慶有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規行為，經民眾於當日檢舉，為新北市政府警察局三峽分局（下稱舉發機關）員警逕行舉發並填製第CM0000000 號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發通知單），並就系爭車輛之駕駛人即原告李衍慶及車主即原告桃園客運公司之違規行為，分別移送被告新北市政府交通事件裁決處（下稱新北市交裁處）及被告桃園市政府交通事件裁決處（下稱桃園市交裁處）處理，嗣後原告提出陳述，經舉發機關查復後，仍認違規事實明確，嗣被告新北市交裁處即認原告李衍慶有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為，而依處罰條例第43條第1 項第4 款、第63條第1 項第3 款、第24條等規定，於110 年3 月30日製開新北裁催字第48-CM0000000號道路交通管理事件裁決書（下稱原處分一），裁處原告李衍慶罰鍰新臺幣（下同）18,000元，並記違規點數3 點，並應參加道路交通安全講習；另被告桃園市交裁處即認原告桃園客運公司有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停（處車主）」之違規事實，而依處罰條例第43條第4 項規定，以110 年3 月25日桃交裁罰字第58-CM0 000000-0 號裁決書裁處原告桃園客運公司吊扣汽車牌照3 個月（下稱原處分二）。嗣原告不服原處分一及二，於是向本院提起本件行政訴訟。另經被告桃園市交裁處重新審查，原處分二之處罰主文二尚未生易處處分效力，即於110 年4 月23日另掣桃交裁罰字第58-CM0000000-0號裁決書裁處原告「吊扣汽車牌照3 個月。」另行寄予原告桃園客運公司。

二、原告起訴主張及聲明：

(一)主張要旨：

1.依據採證光碟內容顯示，可知檢舉人逢車流擁擠，急欲從不

知名之廠區車道出入口左轉進入大湖路，並沿西南方向駛去。停等之際，檢舉人曾二度起步逼近車道，隨即剎車停止，間隔時間均在2 秒之內，顯見檢舉人明知來車與自身駕駛之白色轎車間車距甚近，竟未禮讓直行車先行，仍試圖冒險穿越，以致系爭車輛與檢舉人白色轎車間有迫近撞擊之可能，倘不立即採取相當必要措施，將足以致生難以預期之急迫危險，侵害原告李衍慶、車上乘客之人身安全，及原告桃園客運公司之財產安全。此等出於緊急避難之作為，竟為被告所不察，是原處分一及二均有違誤。

2.退萬步言，縱認原告李衍慶駕車於車道中暫停，並未符合避難免責之事由，惟原告桃園客運公司依據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，及高雄高等行政法院101 年交上字第2 號判決意旨，仍得依據下列證據資料，舉證而不罰：

⑴原告桃園客運公司於招聘駕駛人時，除實施道路考試以驗證應聘人是否真正具備職業大客車資格證照外，另有要求應聘人須提供無刑事犯罪紀錄證明，並得隨時調取駕駛人之交通違規紀錄。再者，原告桃園客運公司於僱傭合約中亦有約定懲罰性及逕行終止契約之條款、明文拘束駕駛人不得有在外行為不端，嚴重影響公司名譽或權益者等行為，並發給每位駕駛人工作規則，籍此規範駕駛人之品行素質。對於違反上述規定之駕駛人，原告桃園客運公司依其所犯情節之輕重施以懲處，輕者召開在職違規再教育等訓練；重者則依規解聘。

⑵獎勵部分，原告桃園客運公司另設有行車人員精勤保安獎勵辦法，希以積極、正向之鼓勵性質，提高駕駛人對自我行車品質之要求，並降低交通事故之發生率等。是認原告於選任、招聘駕駛人時，已充分評估其能力與專業是否符合職業大客車駕駛人之基本要求，並以僱傭合約、獎勵辦法等措施規範駕駛人應達到一般客觀、合理之期待。

⑶此外，原告桃園客運公司於每日派車前，均有量測檢驗駕

駛人酒精濃度、血壓及體溫；每星期一次，均有量測駕駛人之心律變異性是否穩定，並實施行車前車輛一級保養安全檢查。原告李衍慶於本件違規時間當日之上開檢查均正常。另按季皆有抽驗駕駛人之尿液樣本，並轉送檢驗單位查報有無毒品反應，藉此保障駕駛人之生命、健康，同時兼顧全體乘客及所有用路人之人身安全，以善盡公眾交通運輸服務之社會義務與責任。

（二）並聲明：原處分撤銷。

三、被告新北市交裁處之答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

1.引用道路交通安全規則（下稱安全規則）第94條第2項規定、處罰條例第43條第1項第4款規定、臺灣新北地方法院109年交字第116號、108年度交字第277號、106年度交字第272號等行政判決。

2.參前開實務見解對於「突發狀況」內涵可知，「突發狀況」之性質應即指緊急避難中之避難情狀而言，而系爭當時根本無發生任何足徵使人信有「前方有車禍突然發生、道路塌陷、車輛惡意危險之駕駛行為或巨大貨物突然掉落路面、惡劣天候情況或其他因素造成緊急突發狀況而不得不驟然減速、煞車或於車道中暫停」或類此之避難情狀，故原告暫停於車道中之行為，要難謂客觀上有任何「危難」需避免，更不容以駕駛人主觀意思恣意解釋「突發狀況」之意涵。

3.本件原告於系爭地點因其他駕駛人之車輛（下稱甲車）與之發生行車糾紛而險些發生碰撞，惟系爭當時甲車已經停止，原告車輛前方車道並無其他障礙物阻擋其繼續行駛，亦即除甲車駛入其車道之當下確有可能因恐發生碰撞而有煞車之必要外，參採證影片中原告之車身早已完全超越甲車之車頭，足見原告之車輛已可順利通過系爭路段而無必須將車輛停放於道路中之必要，後續原告將車輛停放於路中央與甲車駕駛人爭論之行為，即非屬遇有「突發狀況」

而必須將車輛停止於路中，系爭當時既已不存在任何客觀上足以阻擋原告繼續行駛之理由，則其將車輛停放於路中下車與人理論，導致甲車被其阻擋無法通行，以及原告車輛後方眾多機車必須繞道行駛，即係無正當理由而將車輛停放於道路中，並且導致交通秩序受嚴重影響，且本件亦無其他阻卻違法事由，故原告之行為應已成立處罰條例第43條第1項第4款所指之違規無誤。

4.綜上所述，被告依法裁處，應無違誤。原告之訴為無理由，陳請判決如答辯聲明所載，以維法紀。

（二）並聲明：駁回原告之訴。

四、被告桃園市交裁處之答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

1.引用處罰條例第7之1條規定、第43條第1項第4款、第4項前段規定、安全規則第94條第2項前段規定、行政罰法第7條第1項規定。

2.本件原告違規行為，已有舉發機關110年2月25日新北警峽交字第1103606453號函略以：「…本案經查民眾109年11月26日於新北市政府警察局交通違規檢舉系統提供行車紀錄器影像，檢舉旨揭車輛於109年11月26日8時13分許，○○○區○○路○○○號，因『非遇突發狀況，在車道中暫停』交通違規，復經舉發員警審核後，爰依法依道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款製單舉發並無違誤…」等語可憑。

3.處罰條例第43第1項、第4項規定，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。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。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，即遽認無處罰條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地（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號裁定等足資參照），顯見處罰條例第43條第4項之處罰客體包含非屬實際駕駛人之汽車所有人甚明，且依道路交通管理處罰條例第85條第4項規定，推定受逕行舉發人有過失。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其監督管理之責，原告雖非故意，亦受推定有過失，原告所為主張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事件免罰之理由（參照臺灣臺中地方法院行政訴訟判決103年度交字第255號）。

4.綜上所述，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，是該當道路交通管理處罰條例第43條第4項等規定所定要件。故被告依法裁處，應無違誤。原告之訴為無理由，陳請判決如答辯聲明所載，以維法紀。

（二）並聲明：駁回原告之訴。

五、爭點：

（一）被告新北市交裁處認定原告李衍慶有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規，有無違誤？

（二）被告桃園市交裁處認定原告原告桃園客運公司有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停（處車主）」之違規，有無違誤？

（三）被告新北市交裁處以原處分一裁罰原告原告李衍慶罰鍰18,000元，並記違規點數3 點，及應參加道路交通安全講習，有無違誤？

（四）被告桃園市交裁處以原處分二裁罰原告原告桃園客運公司吊扣汽車牌照3 個月，有無違誤？

六、本院之判斷：

（一）前提事實：

緣原告桃園客運公司所有系爭車輛，於109 年11月26日8時13分許（上午8 時13分），行經新北市○○區○○路○○○ 號附近時，因系爭車輛駕駛人即原告李衍慶有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規行為，經民眾於當日檢舉，為舉發機關填製系爭舉發通知單逕行舉發等事實，此有舉發機關110 年2 月25日新北警峽交字第1103606453號函文（見本院卷第72頁）、110 年3 月8 日新北警峽交字第1103608291號函文（見本院卷第111 頁）、系爭舉發通知單（見本院卷第98頁）、違規採證光碟（見本院卷第73頁、第117 頁）、汽車車籍查詢（見本院卷第115 頁）、交通違規案件陳述書（見本院卷第106 頁）等資料各1 份在卷可憑。

（二）被告新北市交裁處認定原告李衍慶有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規，並無違誤：

1.按處罰條例第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6,000 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」、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。」

2.復按處罰條例第43條第1項第4款「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」規定之立法意旨，係在避免道路駕駛人於「非遇突發狀況」時在道路中因有「任意驟然減速、煞車」或「於車道中暫停」之情形而導致交通意外之發生；在「任意驟然減速、煞車」行為態樣下，因其驟然減速可能導致後方車輛無法預測而必須驟然減速、煞車，而有追撞之風險；而「於車道中暫停」之行為態樣，其所蘊含之風險，即一般道路駕駛人對於車輛於車道中之狀態預測應為「行進狀態」而非「停止狀態」，故立法者明文排除「有突發狀況」之情形下，例如前方有車禍突然發生、道路塌陷、車輛惡意危險之駕駛行為或巨大貨物突然掉落路面、惡劣天候情況等等其它緊急突發狀況而不得不驟然減速、煞車或於車道中暫停時等情，方屬有正當理由，而得於車道中暫停，始符合例外不予處罰。此並有臺灣新北地方法院109年交字第116號、108年度交字第277號、106年度交字第272號等行政判決亦有相同之論述，可資參酌。

3.經查，本院依職權勘驗本件舉發過程之錄影光碟影像內容略以：「1.檔案名稱：0000000000桃園客運_489-FT(，本檔案之錄影時間長度為1分25秒。2.錄影一開始係裝置本檔案之行車記錄器錄影光碟之車輛（下稱訴外人車輛），於T字型路口之支線車道上，等待準備左轉，因訴外人車輛前方之左右兩側即T字型路口之幹線車道上，左右雙向車道均有車輛正在通行中，訴外人車輛一時無法進行左轉。3.於錄影時間開始後約14秒許(即錄影畫面時間2020/11/26-0 8：13：14)，訴外人車輛有往前進一些試圖進行左轉，惟於15秒許，訴外人車輛則又煞停，另於18秒許，訴外人車輛又再度往前進一些及試圖進行左轉，約於19秒許，原告桃園汽車客運股份有限公司所有車牌號碼000-00營業大客車(下稱系爭車輛)出現於錄影畫面左側，此時

訴外人車輛則又煞停，約於21秒許，系爭車輛煞停在幹線車道之T 字型路口中，此時系爭車輛之車身約三分之二出現在錄影畫面中，且系爭車輛之車身已完全超越訴外人車輛之車頭，此時系爭車輛之前方並無任何障礙物阻擋系爭車輛之前進路線。4.錄影時間約於26秒許，訴外人車輛開始往後倒退一些，約於27秒許則暫停於T 字型路口之支線車道上，約於35秒許，系爭車輛之駕駛人即原告李衍慶下車並走向訴外人車輛前方，原告李衍慶並出言指責訴外人，而檢舉人亦回應其並非故意等語，之後原告李衍慶即一直站立在T 字型之路口中並與檢舉人持續相互指責及爭論中，在這段期間T 字型路口之幹線車道上有多輛機車及汽車均僅能分別繞道從原告李衍慶及系爭車輛之旁邊緩慢通過。5.錄影時間約於1 分23秒許，原告李衍慶始停止與檢舉人之爭論，並轉身走回系爭車輛，於錄影時間1 分25秒錄訴外人時，系爭車輛均一直暫停於T 字型之路口中。」等情（見本院卷第143 頁正反面）。觀諸上揭採證錄影光碟內容，可知本件原告李衍慶駕駛系爭車輛於違規時間，行經違規地點時，因支線車道上之訴外人車輛欲左轉往幹線車道行駛，系爭車輛險些與訴外人車輛發生碰撞，原告李衍慶即下車與訴外人發生行車糾紛；惟觀諸上揭錄影內容顯示，於錄影開始時間約19秒許，訴外人車輛已煞停於T 字型路口之支線車道上，且系爭車輛約於21秒許，亦煞停在T 字型路口之幹線車道上，且系爭車輛之車身已完全超越訴外人車輛之車頭，此時系爭車輛之前方並無任何障礙物阻擋系爭車輛之前進路線等情，此並有上揭採證錄影光碟之擷取照片5 張（見本院卷第98頁反面至第99頁反面）附卷可稽。足見，當時訴外人車輛已經停止，原告李衍慶駕駛之系爭車輛前方車道亦無任何其他障礙物阻擋其繼續行駛，亦即除訴外人車輛欲駛入系爭車輛之車道之當下確有可能因恐發生碰撞而有煞車之必要外，參上揭採證影片中原告之車身早已超越訴外人車輛之車頭，足見原告李

衍慶駕駛之系爭車輛已可順利通過違規地路之T字型路口，而無必須將車輛停放於道路中之必要，且觀諸上揭採證影片內容可知原告李衍慶下車後即直接走向訴外人車輛之前方，並開始指責訴外人及與訴外人爭論，且於原告李衍慶下車這段期間完全未看見原告李衍慶有前去觀察及檢查系爭車輛有無與訴外人車輛發生碰撞痕跡之情事，亦即原告李衍慶將系爭車輛暫停車道中並無任何緊急避難之情事發生。是後續原告李衍慶將系爭車輛停放於路中央並下車與訴外人爭論之行為，即非屬遇有「突發狀況」而必須將車輛停止於路中，系爭車輛於違規當時既已不存在任何客觀上足以阻擋原告李衍慶繼續行駛之理由，則其將系爭車輛停放於路中下車與人理論，導致訴外人車輛被其阻擋無法通行，以及系爭車輛旁邊眾多機車及汽車必須繞道緩慢行駛，即係無正當理由而將系爭車輛停放於道路中，並且導致交通秩序受嚴重影響，且本件原告李衍慶上開將系爭車輛暫停於道路中央並下車與人理論之行為，亦非屬於緊急避難之阻卻違法事由。故堪認原告李衍慶確實有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為無誤。

4.原告雖於本院將上揭勘驗筆錄內容送達兩造後，原告桃園客運公司又主張：本院前揭勘驗內容記載：「3.…且系爭車輛之車身已完全超越訴外人車輛之車頭」部分與事實不符，系爭車輛之車身並未完全超越訴外人車輛之車頭，故應予修或刪除等語。惟查，本院前揭勘驗內容略以：「…約於21秒許，系爭車輛煞停在幹線車道之T字型路口中，此時系爭車輛之車身約三分之二出現在錄影畫面中，且系爭車輛之車身已完全超越訴外人車輛之車頭，此時系爭車輛之前方並無任何障礙物阻擋系爭車輛之前進路線。」等語，係指系爭車輛之車身約三分之二出現在錄影畫面中，且系爭車輛之車身已超越訴外人車輛之車頭，雖系爭車輛之車身超越訴外人車輛之車頭之長度，或許可能僅有系爭車輛之車身約三分之二之長度，而非全部或完全超越訴外

人車輛之車頭，惟此部分勘驗內容之記載，縱予刪除，然亦不影響本院對於當時系爭車輛之前方並無任何障礙物阻擋系爭車輛之前進路線之事實之認定，併予敘明。

5.另原告李衍慶又主張：其駕駛系爭車輛行○○○區○○路○○ ○號前時，適有檢舉人於不知廠房之出入車道內竄出之情形，其為防止車內乘客釀成重大傷亡，故採緊急剎車而停止於車道上等語，並提出系爭車輛之行車紀錄器光碟1份為證。經查，本院依職權勘驗原告李衍慶提出之系爭車輛行車記錄光碟內容如下：「一、檔案名稱：桃園站- 李衍慶- 公車錄影，本檔案之錄影時間長度為2 分9 秒。二、錄影一開始為車牌號碼000-00營業大客車（下稱系爭車輛）右側之行車記錄器拍攝記錄系爭車輛行駛路上之錄影畫面，約於錄影時間15秒許，系爭車輛行駛接○○○區○○路○○○ 號附近之T 字型之路口，此時可看見系爭車輛之右前方有一部白色汽車即訴外人之車汽亦行駛至T 字型之路口處，並等待準備左轉。三、約於錄影時間16秒許，系爭車輛行駛已抵達T 字型之路口處，此時可看見訴外人之汽車有煞停並致使車身前後晃動一下，約於錄影時間18秒許，系爭車輛亦煞停於T 字型之路口處，此時可看見系爭車輛之車頭與訴外人白色汽車之車頭間約尚有1 、2 公尺之距離。約於錄影時間24秒許，訴外人之白色汽車又往後倒退約半公尺左右。四、約於錄影時間35秒許，可看見系爭車輛之駕駛人即原告李衍慶走下系爭車輛，並往前走向外訴入白色汽車之車頭處，約於錄影時間37秒許，可看見原告李衍慶一直站立在系爭車輛車頭與訴外人白色汽車車頭之中間處，一直在與訴外人對話爭論中。五、約於錄影時間51秒許，可看見一位機車騎士行駛至系爭車輛車頭與訴外人白色汽車車頭之中間處，惟因原告李衍慶站立於該處阻擋該機車騎士無法往前行駛。六、約於錄影時間59秒許，該名機車騎士試圖從原告李衍慶之身體後方繞過去，此時可看見訴外人亦打開白色汽車之車門並走下車，站立

在車門處與原告李衍慶對話爭論，約於錄影時間1 分7 秒許，該名機車騎士已繞過原告李衍慶之身旁往前駛離。七、約於錄影時間1 分10秒至33秒許之間，又有6 名機車騎士均與前面之機車騎士一樣，從原告李衍慶之身體後方繞過去，此時原告李衍慶與訴外人仍一直站立在T 字型之路口中持續對話爭論中。八、約於錄影時間1 分39秒許，原告李衍慶始轉身走回系爭車輛，結束與訴外人之對話及爭論。九、約於錄影時間1 分59秒許，原告李衍慶始駕駛系爭車輛往前行駛而離開T 字型之路口。」等情（見本院卷第143 頁正反面）。觀諸上揭錄影內容為系爭車輛右側之行車記錄器拍攝記錄系爭車輛行駛路上之錄影畫面，但並無從看出車內之乘客之活動情形；且依上揭錄影畫面內容顯示：系爭車輛煞停於T 字型之路口處，系爭車輛之車頭與訴外人白色汽車之車頭間約尚有1 、2 公尺之距離，且隨後訴外人之白色汽車又往後倒退約半公尺左右等情。足見本件原告李衍慶將系爭車輛煞停雖係為防止與訴外人車輛發生碰撞，以防車內乘客之傷亡等情，惟原告既已將系爭車輛煞停而並未與訴外人車輛發生碰撞之情事，且違規時間當時自始至終均無任何客觀上得以阻擋原告李衍慶正常行駛之原因，則原告自無須將系爭車輛暫停於道路之中央，並下車與訴外人理論之必要。故原告李衍慶於道路中央停車並下車與他人理論，核其行為即屬於「無故於車道中暫停」之違規行為無誤。另原告李衍慶雖於本院將上揭勘驗筆錄內容送達兩造後，又主張：於錄影時間15許，訴外人之汽車並非等待左轉之靜止狀態，而係往前行駛之連續狀態，訴外人駛出之車道為私人廠區道路，並非T 字型路口，勘驗內容謂：系爭車輛與訴外人汽車之距離約1 、2 公尺，未說明判斷依據，系爭車輛與訴外人汽車之最短距離應不足白色汽車四分之一車身長度，即約為1 公尺等語。惟查，原告李衍慶上開對於本院勘驗內容之主張，均與其有「無故於車道中暫停」之違規行為事實之認定無涉

；且亦不影響本件違規時間當時自始至終均無任何客觀上得以阻擋原告李衍慶正常行駛之原因，惟原告李衍慶竟於道路中央停車、下車與他人理論，核屬於有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為之事實之認定。故原告李衍慶上開主張，均屬卸責之詞，不足採信。

6.綜上所述，本件原告李衍慶於前揭違規時間、地點確實有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規行為；又原告李衍慶為持有合法駕駛執照之人，對於道路交通安全規則理應知悉，是本件原告李衍慶之違規行為，縱認非故意，亦有「應注意，能注意，而未注意」之過失責任。故被告新北市交裁處認定原告李衍慶有「非遇突發狀況，在車道暫停」之違規行為，並無違誤。

（三）被告桃園市交裁處認定原告原告桃園客運公司有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停（處車主）」之違規，並無違誤：

1.按處罰條例第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6,000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43條第4項前段規定：「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.又按汽車駕駛人若與汽車所有人非同屬一人，於對汽車駕駛人處以處罰條例第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：

⑴按處罰條例第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。

⑵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處罰條例第43條第1 項第2 款、第4 項規定適用之餘地。

⑶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。

⑷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。（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）。

⑸嗣於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，就相類問題再次提案研討（提案五）。該提案經討論後雖由提案法院撤回，然研討時相

對立之甲案（採汽車所有人舉證不足，應認仍有過失見解）、乙案（採汽車所有人已舉證證明無過失，應撤銷原處分見解），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。對照上開高等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案汽車支配管領權限，如因故意或過失，未能擔保、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，仍得依據前開規定處罰，已為實務上穩定之見解，故原告爭執於裁罰汽車駕駛人後，不應再對汽車所有人裁罰，尚非可採。

⑹基上，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）。

3.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。

4.本件原告桃園客運公司主張：其基於系爭車輛所有人及駕駛人即原告李衍慶之僱用人地位，對於其所僱用之駕駛人駕駛系爭汽車，於本件違規時間、地地行駛於道路上，已盡力採取預防性措施，避免受僱人危險駕駛行為之發生，已盡舉證之責任而得不罰等語。惟查，觀諸原告桃園客運公司所提出之勞動契約書、雇用駕駛員合約、工作規則等資料（見本院卷第17至22頁），均係屬於抽象之文字約定規範，並非屬對於原告李衍慶之具體教育訓練；另外，原告桃園客運公司109 年度員工在職教育訓練課程表暨簽到簿（見本院卷第24至25頁），惟觀諸其訓練課程內容為：防禦駕駛、桃園市政府之交通政令宣導、精神講話、令人感動的服務（性騷擾防治、兩性平等、高齡友善）等，亦均與預防本件原告李衍慶不會有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規行為之教育訓練無關；至於原告桃園客運公司行車人員精勤保安獎金獎勵辦法、系爭車輛行車紀錄單、一級保養安全檢查紀錄表、原告桃園客運公司110 年度尿液採驗實施計畫等資料（見本院卷第26至32頁

）亦均與預防本件原告李衍慶不會有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規行為之教育訓練無關。足見，原告桃園客運公司所提出之上開證據資料，均缺乏積極證據足以證明原告桃園客運公司對於駕駛人即原告李衍慶已盡擔保、監督責任而無過失之程度。自不能推翻處罰條例第85條第4 項所推定原告桃園客運公司有過失之責任，自仍應認原告桃園客運公司具有過失，事屬明確，要可認定。可見原告桃園客運公司平常並未對使用系爭車輛之人即原告李衍慶之駕駛行為，為合乎本件道路交通法規有具體管理或約束措施，尚難據此即認為原告桃園客運公司已盡其擔保駕駛人之駕駛行為合於本件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，原告桃園客運公司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，尚無任何具體選任監督舉措，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。故本件原告桃園客運公司主張免罰，自無可採。

（四）被告新北市交裁處以原處分一裁罰原告原告李衍慶罰鍰18,000元，並記違規點數3 點，及應參加道路交通安全講習，並無違誤：

1.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：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」、「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」、「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 情形之一者，各記違規點數3 點」，處罰條例第43條第1 項第4 款、第24條第1 項第3 款、第63條第1 項第3 款分別定有明文。

2.次按依處罰條例第92條第4 項所授權交通部會同內政部訂定之違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則及其

附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」（下稱裁罰基準表），係用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，於憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有司法院釋字第511 號解釋意旨理由足資參照），是被告新北市交裁處自得依此裁罰基準表而為裁罰。

3.本件原告李衍慶確有「非遇突發狀況，在車道中暫停」之違規行為，已詳如前述，且原告李衍慶係於應到案期限內到案聽後裁決，又依裁罰基準表規定：「汽車」、「汽車駕駛人非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停」，於期限內繳納或到案聽候裁決者，裁處罰鍰18,000元。是本件被告新北市交裁處依處罰條例第43條第1 項第4 款、第24條第1 項第3 款、第63條第1 項第3 款、裁罰基準及處理細則及裁罰基準表等規定，以原處分一裁罰原告李衍慶18,000元之罰鍰、記違規點數3 點，並應參加道路交通安全講習，經核即屬於法有據，該等處分並無違誤。故原告李衍慶訴請撤銷原處分一，為無理由，應予駁回。

（五）被告桃園市交裁處以原處分二裁罰原告原告桃園客運公司吊扣汽車牌照3 個月，並無違誤：

1.按「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；…」，處罰條例第43條第4 項前段定有明文。

2.本件因原告原告李衍慶確有「非遇突發狀況，在行駛中於車道暫停」之違規行為，已詳如前述，是被告桃園市交裁處依處罰條例第43條第4 項前段規定，以原處分二裁處原告桃園客運公司吊扣系爭車輛之牌照3 個月，經核即屬於法有據，原處分二並無違誤。故原告桃園客運公司訴請撤銷原處分二，為無理由，應予駁回。

（六）本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資料經本院審酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，附此敘明。

七、本件第一審裁判費為裁判費300 元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第二項所示。

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

中　　華　　民　　國　　110　　年　　9　　月　　30　　日

行政訴訟庭　法　官　黃漢權

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，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於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，其未表明上訴理由者，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），並應繳納上訴費新臺幣750元。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　10　　月　　1　　日

書記官　蕭竣升