臺灣高雄地方法院行政訴訟判決

110年度交字第134號

原　　告　盟諭股份有限公司
代　表　人　洪泯琪
被　　告　交通部公路總局高雄區監理所
代　表　人　李瑞銘

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國110 年3 月18日裁字第82-VP00000000 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：按行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料其事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：原告所有車牌號碼000-0000號自用小貨車（下稱系爭車輛），於民國110年1月11日9時49分許，在187線33.229公里處南往北，因訴外人方凱偉駕駛系爭車輛有「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規行為，經屏東縣政府警察局東港分局（下稱舉發機關）員警於110 年1 月14日填掣屏警交字第VP0000000 號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）逕行舉發。嗣原告於應到案日期前之110 年2 月25日向被告陳述不服，經被告函詢舉發機關後，認原告確有上揭違規行為，乃依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第43條第4 項規定，於110 年3 月18日開立裁字第82-VP00000000 號裁決書（下稱原處分），裁處原告「吊扣汽車牌照3 個月」。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張：本件違規行為之汽車駕駛人為原告之員工方凱偉，原告僱傭方凱偉時，除要求其提出有效之駕駛執照，並確認其無交通違規記點情事，且僱傭契約上明確載明，上班時

間若發生超速、闖紅燈、酒駕等交通事故，應由員工負責。原告於公司例行會議、教育訓練時，均多次向員工宣導，駕駛公司車輛公出，嚴禁有酒駕或任何違反道路交通相關規則之行為，並應注意行車安全，切勿超速；又原告制定之公務車輛使用管理要點亦載明駕駛者應依道路交通規定行駛，不得有超速、闖紅燈、行駛路肩等違反道路交通規則之行為，而方凱偉於出車前填具之公務車使用申請單上亦載明，嚴禁酒駕、超速、闖紅燈等一切違反道路交通管理處罰條例之行為，足證原告對方凱偉已盡相當之提醒，及對駕駛人之能力、資格亦盡相當之注意，原告對於方凱偉事後於使用車輛之際仍有違規超速之駕駛行為，實難認原告有何預見可能性，故原告對於方凱偉之違規事實無任何故意或過失之情事，依行政罰法第7條第1項規定應不予處罰等語。並聲明：原處分撤銷。

四、被告則以：

㈠按「為確保交易公平、維護大眾安全健康及環境保護，主管機關得就供交易、證明、公務檢測、環境保護、公共安全、醫療衛生有關之度量衡器，指定為法定度量衡器。」、「應經檢定之法定度量衡器，其種類及範圍如下：六、速度計：（一）公務檢測用雷達測速儀。（二）公務檢測用雷射測速儀（光達式）。（三）公務檢測用感應式線圈測速儀。」、「檢定合格並在使用中之法定度量衡器，應接受檢定機關（構）之定期或不定期檢查。」，度量衡法第5條、度量衡器檢定檢查辦法第3條第1項第6款及第17條第1項分別定有明文，本件經檢視採證照片、現場標誌照片、現場圖、雷達測速儀檢定合格證書可知原告車輛於當日被測時速係129km/h，而該路段限速60km/h，確實超速69公里，而警方於非固定式測速照相儀器設置位置前方272公尺處放置「警52」警告標誌告示牌及該路段設有限速60公里告示牌及地面劃有速限60之字樣，符合道路交通管理處罰條例第7條之2第2項第9款、同條第3項，故該標誌告示牌（警告標誌「警52」

）、圓形限速60告示牌可清楚辨識、距離符合規定且違規地段明確，又本案警方業已提供由經濟部標準檢驗局委託財團法人台灣電子檢驗中心於109 年6 月3 日檢定，檢定合格有效期限至110 年6 月30日止，有經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書影本佐證，則該雷達測速儀既經由國家專責機關檢定合格後加以使用，且在檢定合格有效期限內，其準確性及正確性應值得信賴，且再查該名駕駛人亦針對所歸責之違規金額業已繳納結案，故本件有採證照片、現場圖、現場標誌照片及雷達測速儀檢定合格證書等可稽，員警依法填單舉發，於法洵無違誤。

㈡原告主張其已盡宣導管理責任，無須因駕駛個人過失而受罰等語。原告雖提出「勞動契約書」、「廠務方針、員工教育訓練簽到表」、「公務車輛使用管理要點」等影本而主張已善盡督導之責；然由公務車輛使用管理要點之內容以觀，其目的乃係：「為加強本公司車輛之保管及有效運用，特訂本要點」，本非針對駕駛原告所有車輛之駕駛人所為防止發生交通違規之規範；再者，依公務車輛使用管理要點之內容所示，涉及「違規」部分，僅於三、2.：「駕駛者不得酒後駕駛」、3.：「駕駛者應依道路交通規定行駛，不得有超速、闖紅燈、行駛路肩等其他違反道路交通規則之行為」、7.：「由於使用不當或疏忽致車輛損壞、失竊、或因肇事賠償、違規受罰，相關責任賠償均屬駕駛者或保管人負責，並賠償公司之所有損失。」，其勞動契約書第12條22內容亦雷同，皆為一次性告知；況且，除此之外，原告雖提出對員工教育訓練簽到表及道路安全及交通法規之相關教育訓練，則不能因此形式文字或發放文宣等即謂其已盡確實督導之義務，原告並未舉證證明其已積極主動採取有效措施予以警示、防範、提醒、阻止駕駛人避免違規駕駛之情事，不能免除其推定過失之責(臺中高等行政法院108年交上字第49號裁定參照)。

㈢又按，汽車有本件超速60公里上之違規駕駛行為應就所駕車

輛吊扣牌照3個月，既已為立法者擇為此類重大交通違規之罰則，並已明定於處罰條例第 43條第4項，則此等罰則已具法律保留完整外觀而與憲法第23條保障人民基本權意旨無違，再立法者所以於此類重大交通違規情形併將吊扣汽車牌照數月擇為處罰態樣，考其立法意旨，除對駕駛人課與罰鍰外，亦一併希望以此處罰態樣能督促駕駛人務必注意，甚且，於駕駛人所駕車輛為非本人車輛時，亦能督促汽車所有權人偕同國家共就此類惡性重大之交通違規情形同盡防範義務，蓋超速60公里以上之違規駕駛行為，實已具備趨近得用刑罰處罰之公共危險情節，惡性實屬不低，雖我國法制僅仍界定此種違規情節僅應課以行政罰責，仍無礙此種交通違規情節對其餘用路人已製造無法忍受之公安風險，從而立法者擇以上法內容為督促駕駛人守法之手段，難謂立法目缺乏正當性及必要性，並手段與目的間之聯結亦難謂不具關聯性。原告以無故意或過失而主張撤銷處罰等云云，未考量違規態樣已造成公眾往來通行之安全上重大風險，再汽車所有權人本就所有車輛應如何使用具絕對管領權利，相較政府之事後處罰或路邊臨檢、攔查，責由汽車所有權人協與防範於事前毋寧更能收防制之效，則於汽車所有權人與駕駛人非屬同一人情形下，此類立法實亦具防杜違規於事前效果，即難謂處罰條例上揭規定於憲法就人民基本權之保障規定有何逾越、牴觸而應不予適用餘地。此吊扣牌照 3個月處罰方式既經立法者循法定立法程序制定，即屬交通違規者本應忍受之法秩序破壞後之不利益，俾以警惕而免再犯，亦收法治效力（臺灣屏東地方法院109年交字第80號判決參照）等語，資為抗辯。

㈣並聲明：原告之訴駁回。

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：2.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」，處

罰條例第43條第1項第2款、第43條第4項分別定有明文。再按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）第1條規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之。」第2條規定：「（第1項）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。（第2項）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（下稱裁罰基準表）。」上開處理細則之規定，就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依處罰條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定處理細則及其附件裁罰基準表，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號解釋理由書意旨足資參照），並無違反法律保留原則。而依裁罰基準表的記載，汽車所有人提供汽車駕駛人有第43條第1項第1款至第4款、第3項行為之汽車，期限內繳納或到案聽候裁決者，吊扣該汽車牌照3個月，核此規定，既係基於母法之授權而為訂定，且就處理細則附件所示裁罰基準表中有關處罰條例第43條第4項規定之裁罰基準內容，並未牴觸母法，被告自得依此基準而為裁罰。

㈡本件如事實概要欄所述之原告違規事實，有舉發通知單、原處分之裁決書、送達證書、汽車車籍查詢、交通部公路總局高雄區監理所屏東監理站110年3月2日高監屏站字第1100031402號函、屏東縣政府警察局東港分局110年5月12日東警分交字第11030993800號函暨檢附員警職務報告、雷達測速儀檢定合格證書、現場圖、採證照片等在卷可稽（本院卷第65至77頁、第129至145頁），堪可採信為真實。

㈢按「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：……七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規」、「前項第7款之科學儀器應採固

定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：……九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限」、「對於前項第9款之違規行為，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；其定點當場攔截製單舉發者，亦同」，處罰條例第7條之2第1項、第2項、第3項分別定有明文。又道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2第1項亦規定：測速取締標誌「警52」，用以警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執法，促使行車速度不得超過道路規定之最高速限或低於規定之最低速限。觀諸本件違規超速採證照片（本院卷第141頁）中清晰可見系爭車輛之車號：000-0000，且明確標示「日期：0000-00-00、時間：09:49:05、速限：60km/h、車速：129km/h、序號：3097、證號：M0GA0000000A等數據，且本件舉發員警採證使用之雷射測速儀，係依規定送請經濟部標準檢驗局委託財團法人台灣電子檢驗中心檢驗合格領有合格證書（規格：24.150GHz(K-Band)照相式、型號：主機：RLRDP、器號：主機：18E137、檢定合格單號碼：M0GA0000000A、檢定日期：109年06月03日、有效期限：110年06月30日），有財團法人台灣電子檢驗中心109年6月3日雷射測速儀檢定合格證書影本1份在卷足憑（本院卷第137頁）；再者，系爭車輛超速違規當時之雷達測速儀所設置地點乃位於187線33.229公里處，而本案警52取締告示牌設置於距離前開雷達測速儀設置地點前約272公尺處路旁之路燈桿上方，並於187線東港往崁頂方向南往北設有速限60km/h之限速標誌以及「前有違規測速照相」之警告標誌，路面且劃設有速限60km/h之標字，前開取締告示牌及限速標誌之豎立位置明顯可見，圖樣清晰可辨，亦無遭受樹木或其他物體遮蔽之情，此有該路段地圖及現場照片在卷可參（本院卷第139至145頁），自已符合前揭「一般道路應於100公尺至300公尺間

明顯標示」之舉發要件。

㈣按處罰條例第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（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、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）。又按「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，依裁決時處罰條例第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，固無疑義；惟本條併罰汽車所有人之規定，依同法第85條第4項，係採推定過失責任，而產生舉證責任倒置效果。換言之，汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證

明自己無過失，始得免罰。

㈤原告固主張其對方凱偉已盡相當之提醒，及對駕駛人之能力、資格亦盡相當之注意，原告對於方凱偉事後於使用車輛之際仍有違規超速之駕駛行為，難認原告有何預見可能性，故原告對於方凱偉之違規事實無任何故意或過失之情事等語，並提出勞動契約書、廠務方針、員工教育訓練簽到表、用路人安全手冊、公務車使用管理要點、公務車使用申請單等件為憑（本院卷第19至41頁）。惟查：

1.觀諸原告提出之勞動契約書（見本院卷第19至26頁），係屬於抽象及一般的契約約定及規範，而非屬於針對其公司駕駛人即方凱偉之具體考核及監督管理資料，且勞動契約書第十二條第22項關於運輸人員工作條例僅規定司機上班時間若發生超速、闖紅燈、酒駕等交通事故相關責任賠償均屬乙方（即方凱偉）負責，並賠償甲方（即原告）所有損失等語，並無關於原告實際如何監督其員工遵守交通法規之具體措施，亦即缺乏積極證據足以證明原告對於駕駛人方凱偉已盡擔保、監督責任而達無過失之程度。

2.再者，觀諸原告提出之廠務方針、員工教育訓練簽到表、用路人安全手冊等資料（見本院卷第27至37頁），其中廠務方針係概括提及希望員工注意行車安全、不要開快車；員工教育訓練簽到表後附之用路人安全手冊，亦係援引相關交通法規及法律效果，核諸上開資料，雖足證明原告曾對員工為相關法令宣導，然未見其他具體管控員工駕駛行為之客觀作為，難以逕認原告已善盡監督、控管其員工遵守交通法規之責而達無過失之程度。

3.末查，觀諸原告所提公務車使用管理要點、公務車使用申請單等資料（見本院卷第39至41頁），該等資料乃記載申請使用公務車之人使用車輛時應遵守之規定，並於公務車使用管理要點參、三、7.載明「由於使用不當或疏忽致車輛損壞、失竊、或因肇事賠償、違規受罰，相關責任賠償均屬駕駛者或保管人負責，並賠償公司之所有損失。」則原告僅要求使

用公務車之人應就其違規行為負擔賠償責任，並未見何等足以防範、監督駕駛系爭車輛之員工違規駕駛行為之具體措施，是難認原告已盡其選任及監督管理及擔保駕駛人駕駛行為合於交通管理規範之義務，自應擔負處罰條例第85條第4項規定之推定過失責任。

六、綜上所述，原告對其所雇用之員工即方凱偉本具有指揮監督之責，而原告無法舉證推翻前開法文所定之推定過失責任，則被告以系爭車輛有「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規行為，而依處罰條例第43條第4項規定，裁處原告吊扣汽車牌照3個月，於法並無違誤。原告猶執前詞指摘原處分不當，訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法與訴訟資料，及原告其他證據調查之聲請，經本院審核後，認與本件判決結果不生影響，且無調查之必要，爰不再一一論述及為調查，併此敘明。

八、本件第一審裁判費為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。

九、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段、第237條之7、第237條之8第1項、第237條之9第1項、第236條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　8　　月　　31　　日

行政訴訟庭　法　官　謝琬萍

以上正本係照原本作成。

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　　110　　年　　9　　月　　1　　日

書記官 林麗文