# 109 年高等行政法院及地方法院行政訴訟庭
# 業務交流提案

第 1 號

一、提案機關：臺灣臺南地方法院

二、法律問題：

甲前因觸犯刑法第 224 條強制猥褻罪，經臺灣臺中地方檢察署檢察官為緩起訴處分，緩起訴期間 1 年，並應於期間內賠償被害人新臺幣 6 萬元，該緩起訴處分於 108 年 6 月 14 日確定。經臺南市政府依性侵害犯罪防治法第 2 條第 3 項、第 20 條第 1 項規定，通知甲於指定時間、地點報到接受晤談及評估。甲無正當理由未於指定時間、地點報到，臺南市政府據以作成罰鍰處分。甲不服，試問此處分是否適法？

三、討論意見：

甲說：否定說。

(一)性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項所列各款情形，並未包括緩起訴處分確定之情形在內，則犯性侵害犯罪防治法第 2 條第 1 項所定各罪經緩起訴處分確定者，既無從符合同法第 20 條第 1 項第 1 至 6 款所列情形，主管機關即無從依該條規定命其接受身心治療或輔導教育，更無從依同法第 21 條第 1 項之規定，對其裁處罰鍰並命其限期履行；更仍無從依同法第 21 條第 2 項規定，對未依限履行之被告課以刑罰制裁，此乃基於法律文義及邏輯上應有之解釋。

(二)100 年 11 月 9 日公布施行之性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項第 6 款有規定緩起訴處分的情況，直轄市、縣（市）主管機關應命加害人接受身心治療或輔導教

育，104 年 12 月 23 日修正第 20 條把第 6 款之緩起訴處分刪掉，此部分應該是立法者的誤刪，然此種因立法者疏忽所生之法律漏洞，司法機關若要填補該漏洞，需利用「類推適用」之法學方法；若此項漏洞發生在民事法領域，基於平等原則，自得以「類推適用」之法學方法填補之，然因本件之法律漏洞發生在刑法領域，因刑事法基於罪刑法定主義精神而禁止「類推適用」，即無從以「類推適用」之法學方法填補本案之法律漏洞，而僅能由立法者以修法方式消除該漏洞，司法機關尚不得以所謂「類推適用」填補立法者所遺留之法律漏洞。

（三）修正前性侵害犯罪防治法第 2 條原規定：「本法所稱性侵害犯罪，係指觸犯刑法第 221 條至第 227 條、第 228 條、第 229 條、第 332 條第 2 項第 2 款、第 334 條第 2 款、第 348 條第 2 項第 1 款及其特別法之罪（第 1 項）。本法所稱加害人，係指觸犯前項各罪經判決有罪確定之人（第 2 項）」；而修正前同法第 20 條第 1 項則規定：「加害人有下列情形之一，經評估認有施以治療、輔導之必要者，直轄市、縣（市）主管機關應命其接受身心治療或輔導教育：一、有期徒刑或保安處分執行完畢。但有期徒刑經易服社會勞動者，於准易服社會勞動時起執行之。二、假釋。三、緩刑。四、免刑。五、赦免。六、緩起訴處分。七、經法院、軍事法院依第二十二條之一第三項裁定停止強制治療。」是依修正前性侵害犯罪防治法第 2 條之規定，犯該條第 1 項所列各罪，經檢察官為緩起訴處分確定之人並不符合性侵

害犯罪防治法第 2 條第 2 項所定「加害人」之定義，本無從依同法第 20 條第 1 項之規定，由主管機關評估後命其接受身心治療或輔導教育，更無從以其未遵期前往，經主管機關裁處罰鍰並命其依限履行而仍未履行為由，對其課以刑事責任。縱現行性侵害犯罪防治法已就加害人定義部分，增定「犯第 1 項各罪經緩起訴處分確定者及犯性騷擾防治法第 25 條判決有罪確定者，除第 9 條、第 22 條、第 22 條之 1 及第 23 條規定外，適用本法關於加害人之規定」，而將犯性侵害犯罪防治法第 2 條第 1 項所列之罪經檢察官緩起訴處分確定者納入同法關於「加害人」之定義範圍，然修正後性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項既將修正前同條第 1 項第 6 款關於緩起訴處分之規定刪除，以致法條文義不明，本諸罪刑法定原則，自無從由審判機關自行以類推適用方式，擴張現行性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項之適用範圍，而對行為人為不利之類推適用。

乙說：肯定說。

(一)性侵害犯罪防治法於 86 年 1 月 22 日公布全文 20 條，其時該法第 2 條並未對加害人作定義性解釋。嗣該法於 104 年 12 月 23 日修正公布全文 12 條，該法第 2 條增列第 3 項規定，將本法所稱之加害人之定義為：「犯第 1 項各罪經緩起訴處分確定者及犯性騷擾防治法第 25 條判決有罪確定者，除第 9 條、第 22 條、第 22 條之 1 及第 23 條規定外，適用本法關於加害人之規定。」而就性侵害防治法中所稱之「加害人」為定義明確，該法中有關加害人之適用範圍即應受此限制，亦即除

該法第 9 條、第 22 條、第 22 條之 1 及第 23 條規定外，其餘條文均適用於「經緩起訴處分確定」之加害人，此為文義上之當然解釋。另性侵害犯罪防治法於 104 年 12 月 8 日修正前，該法第 20 條第 1 項規定：「加害人有下列情形之一，經評估認有施以治療輔導之必要者，直轄市、縣（市）主管機關應命其接受身心治療或輔導教育：一有期徒刑或保安處分執行完畢。二假釋。三緩刑。四免刑。五赦免。『六緩起訴處分』。」於修正後則刪除該條項第 6 款「緩起訴處分」文字，現行規定為：「加害人有下列情形之一，經評估認有施以治療、輔導之必要者，直轄市、縣（市）主管機關應命其接受身心治療或輔導教育：一、有期徒刑或保安處分執行完畢。但有期徒刑經易服社會勞動者，於准易服社會勞動時起執行之。二、假釋。三、緩刑。四、免刑。五、赦免。六、經法院、軍事法院依第 22 條之 1 第 3 項裁定停止強制治療。」立法理由雖未見說明刪除緩起訴處分之緣由，然性侵害犯罪防治法第 2 條對加害人之定義係總則、文義性之規範，而立法者既於刪除緩起訴處分之同時，於第 2 條第 3 項明文規定性侵害犯罪防治法之加害人包括「經緩起訴處分確定者」，且除第 9 條、第 22 條、第 22 條之 1 及第 23 條規定外，適用該法關於加害人之規定，顯然有意透過立法將受緩起訴處分之行為人納入性侵害犯罪防治法之適用，不再侷限於「經有罪判決確定之人」，考其立法意旨應係為對擴大對加害人產生約制力量，落實身心治療或輔導教育之實施。

（二）性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項本非同法第 2 條第 3 項所列舉之例外不適用條文，且該法第 21 條第 3 項、第 4 項已明定直轄市、縣（市）主管機關對於「受緩起訴處分」之加害人為第 1 項之處分後（即第 21 條第 1 項加害人無正當理由不到場或拒絕接受評估、身心治療或輔導教育等，得處以罰鍰），應即通知該管地方法院檢察署檢察官、軍事法院檢察署檢察官，檢察官接獲前項通知後，得依職權撤銷緩起訴處分。前揭規範課予直轄市、縣（市）主管機關對受緩起訴處分之加害人為罰鍰或限期命履行之處分後，應即通知該管檢察官之權責，益徵立法者於 104 年 12 月 8 日刪除性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項第 6 款「緩起訴處分」文字，係欲使該處置規定回歸同法第 2 條第 3 項「經緩起訴處分確定者」有性侵害犯罪防治法適用之本意，使「經緩起訴處分確定」之加害人直接適用該法第 20 條第 1 項，否則若認為縣（市）主管機關在行為人受緩起訴處分的情況下，不能命其接受身心治療或輔導教育之處分的話，何以同法第 21 條第 3 項猶課予直轄市、縣（市）主管機關對違反命令之受緩起訴處分加害人為罰鍰或限期命履行之處分後，應即通知該管檢察官之義務？

（三）按制定性侵害犯罪防治法及歷次修法之目的，無非為加強防治性侵害犯罪，強化保護被害人權益，以及落實對加害人身心治療或輔導教育，以避免其再犯。104 年 12 月 23 日亦同此脈絡為修正，並就原規定之相關事項，調整其條次，使法條文義更為明確，修正前其中第

20 條第 1 項第 6 款：「緩起訴處分」及同條第 6 項：「犯性騷擾防治法第 25 條之罪之加害人，準用第一項之規定。」均予刪除，將該構成要件改於修正後同法第 2 條第 3 項規定：「犯第一項各罪經緩起訴處分確定者及犯性騷擾防治法第 25 條判決有罪確定者，除第 9 條、第 22 條、第 22 條之 1 及第 23 條規定外，適用本法關於加害人之規定。」即除上開所列舉之 4 個條文外，其餘均應適用本法關於加害人之規定，法條文義周詳明確，亦無疏漏。是以，性侵害犯罪防治法於 104 年 12 月 8 日第 2 條、第 20 條第 1 項及第 21 條之立法文義、目的、沿革、體系、法意等解釋方法，自應認「受緩起訴處分」之加害人有性侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項規定之適用。

（四）本國司法體系採二元制，即行政訴訟體系及司法訴訟體系(包含民事訴訟、刑事訴訟)，兩者互不拘束，縱於刑事訴訟判決認定原告無須接受相關晤談評估處遇措施，亦不拘束本案違規事實之認定。我國於刑事訴訟與行政訴訟設有不同之裁判系統，刑事法院與行政法院，各有其權限，關於事實之認定得各本其調查所得之訴訟資料，分別作不同之認定。故行政法院對繫屬案件事實之認定，固可參考相關刑事判決所認定之事實，惟並不受拘束，仍應依法自行認定事實。

四、初步研討結果：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：採乙說。

為使設題明確，建議提案機關將設題：「經臺南市政府依性

侵害犯罪防治法第 20 條第 1 項規定，通知甲於指定時間、地點報到接受晤談及評估。甲不服，試問此處分是否適法？」部分修正為：「經臺南市政府依性侵害犯罪防治法第 2 條第 3 項、第 20 條第 1 項規定，通知甲於指定時間、地點報到接受晤談及評估。甲無正當理由未於指定時間、地點報到，臺南市政府據以作成罰鍰處分。甲不服，試問此處分是否適法？」

（二）臺中高等行政法院：採乙說。

（三）高雄高等行政法院：採乙說。

六、大會研討結果：

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 18 人，採甲說 2 人，採乙說 15 人。

（二）高等行政法院表決結果：實到 44 人，採甲說 5 人，採乙說 33 人。

（三）決議採乙說。

七、相關法條：

（一）行為時性侵害犯罪防治法：(即現行法 104 年 12 月 23 日修正後)

1. 第 2 條第 1 項
2. 第 20 條第 1 項
3. 第 21 條第 1 項第 1 款
4. 第 21 條第 2 項
5. 第 21 條第 3 項
6. 第 21 條第 4 項

（二）104 年 12 月 23 日修正前，即 100 年 11 月 9 日修正之性侵害犯罪防治法：

1.第 2 條第 1 項

2.第 20 條第 1 項

八、參考資料：

（一）甲說參考判決：

1.臺灣高等法院臺南分院 108 年度上易字第 419 號刑事判決

2.臺灣雲林地方法院 108 年度易字第 274 號刑事判決

3.臺灣新北地方法院 105 年度簡字第 163 號行政訴訟判決

（二）乙說參考判決：

1.臺灣臺南地方法院 108 年度簡字第 115 號行政訴訟判決

2.臺北高等行政法院 106 年度簡上字第 30 號行政訴訟判決

第 2 號

一、提案機關：臺灣臺中地方法院

二、法律問題：

行為人被訴因「肢體碰觸」，而涉有性騷擾防治法第 25 條之罪，經檢察官以不能證明有性騷擾之意圖及故意等主觀犯意，而依刑事訴訟法第 252 條第 10 款犯罪嫌疑不足為不起訴之處分確定。惟行政主管機關仍認行為人具有性騷擾之故意，而依性騷擾防治法第 20 條之規定，對行為人裁處罰鍰，嗣經行為人提起訴願仍遭駁回，即向行政法院提起訴訟。行政法院受理案件時，可否本於相同卷證，在無新事實、新證據之情況下，認定行為人具有性騷擾之故意？

三、討論意見

甲說：肯定說。

（一）按「行政訴訟與刑事案件有牽連關係者，參照刑事判決所認定之事實，如發見有錯誤時，則行政訴訟，即應依證據自行認定之。」、「行政罰與刑罰之構成要件雖有不同，而刑事判決與行政處分，亦原可各自認定事實，惟認定事實須憑證據，倘無證據足資認定有堪以構成行政罰或刑罰要件之事實存在，即不得僅以推測之詞予人處罰，則為二者所應一致。」（最高行政法院 42 年判字第 16 號、75 年判字第 309 號判例意旨參照），是刑事裁判或不起訴之處分與行政訴訟間，係各自認定事實，互不受拘束。從而，行政法院於行政訴訟事件審理時，得自行認定事實而為裁判之基礎，不受刑事裁判或不起訴處分之拘束。

（二）又刑事訴訟之目的在於追訴處罰犯罪，行政訴訟則在於確保國家行政權之合法行使，而其舉證責任之分配法則及心證門檻有所不同。於刑事訴訟程序中，檢察官依偵查所得之證據「足認被告有犯罪嫌疑者」始應提起公訴，法院審理後則須達到「毫無合理性的懷疑之有罪確信」時方可認定犯罪，並有罪疑有利被告原則之適用；與此相對，行政訴訟法第 189 條第 1 項本文規定：「行政法院為裁判時，應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽。」，是當法院審理行政訴訟案件時，如因「優勢之證據」，於斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，而取得蓋然性之心證時，即可為裁判。是以，刑事案件雖經檢察官認不能證明行為人有主觀犯意，依刑事訴訟法第 252 條第 10 款之規定為不起訴之處分，然因刑事訴訟與行政訴訟之心證標準有間，如行政法院本於現有卷證資料，經衡量後就行為人有故意之主觀意思達到蓋然之心證時，自得為不同之認定。

乙說：否定說。

（一）按「不起訴處分已確定或緩起訴處分期滿未經撤銷者，非有左列情形之一，不得對於同一案件再行起訴：一、發現新事實或新證據者。二、有第 420 條第 1 項第 1 款、第 2 款、第 4 款或第 5 款所定得為再審原因之情形者。」刑事訴訟法第 260 條定有明文。故被告受不起訴處分者，幾與刑事程序之「無罪確定判決」享有相同之效力，除非另有新事實、

新證據或其他再審事由者，否則不得再行起訴。固然刑事裁判與行政訴訟並不互相拘束，但就基礎事實同一之認定，倘無其他事證足資作為相反之判斷，法院自不應忽略既有司法裁判之結果及其法律秩序評價。

（二）行政裁罰之基礎事證，若與刑事偵查期間全然相同，並無其他「新事實、新證據或其他再審事由」，如就其主觀故意逕為相反之認定，必將導致刑事偵查程序中無積極證據證明行為人確有性騷擾之「犯意」，在不具備「新事實、新證據或其他再審事由」情形下，於行政爭訟程序重新認定行為人確係基於性騷擾之犯意而為性騷擾之行為，導致法律評價秩序之紊亂與混淆，顯與刑事訴訟法第 260 條之立法意旨不符。從而，行政法院自不得為相歧異之認定。

（三）如果就行為人有無性騷擾之故意，刑事不起訴處分與行政訴訟各為歧異認定，治絲益棼，反而可能構成行政訴訟法第 273 條第 11、12 款之再審事由。

四、初步研討結果：多數採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：採甲說。

（二）臺中高等行政法院：採甲說。

（三）高雄高等行政法院：採甲說 5 人、乙說 3 人，均未過半數。

六、大會研討結果：

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 18 人，採甲說 15 人，採乙說 2 人。

（二）高等行政法院表決結果：實到 44 人，採甲說 32 人，採乙說 4 人。

（三）決議採甲說。

七、相關條文

（一）性騷擾防治法第 2 條

（二）性騷擾防治法第 20 條

（三）性騷擾防治法第 25 條

（四）行政訴訟法第 273 條

八、參考資料

（一）臺中地方法院 102 年度簡字第 53 號行政訴訟判決（否定說）

（二）臺中高等行政法院 102 年度簡上字第 58 號判決

（三）臺中地方法院 103 年度簡更字第 3 號行政訴訟判決

（四）臺中地方法院 103 年度簡字第 170 號行政訴訟判決

（五）臺中高等行政法院 104 年度簡上字第 8 號裁定

（六）臺中地方法院 104 年度簡字第 36 號行政訴訟判決

（七）新北地方法院 104 年度簡字第 109 號行政訴訟判決

（八）臺北高等行政法院 105 年簡上字第 7 號判決

（九）臺中地方法院 106 年度簡字第 48 號行政訴訟判決（否定說）

（十）臺中高等行政法院 107 年度簡上字第 3 號判決

（十一）新北地方法院 106 年度簡字第 148 號行政訴訟判決

（十二）臺北高等行政法院 97 年簡字第 73 號判決

第 3 號

一、提案機關：臺灣臺南地方法院

二、法律問題：

某甲逾 65 歲在台南地方法院任職，領有敬老證，因公赴台北開會，持高鐵敬老商務車廂票根向地院申報來回交通費共新臺幣（下同）2,230 元（1,115*2=2,230），會計室以行政院主計總處編訂之「國內出差交通費報支相關事項問答集 Q6」為由，認「65 歲以上公務人員搭乘飛機、高鐵購置敬老票，如未具乘坐商務艙職位(部會及相當部會之首長、副首長)者，僅能以敬老標準車廂(艙)票價報支。」駁回申請，是否有理由？

三、討論意見：

甲說：得以低於標準車廂 2,700 元票價，即商務艙之敬老票價 2,230 元申領。

（一）國內出差旅費報支要點及行政院主計總處編訂之「國內出差交通費報支相關事項問答集」，尚非法律，法院不受拘束。

（二）依「國內出差旅費報支要點」附表 1 規定，搭乘飛機、高鐵、座（艙）位有分等之船舶者，部會及相當部會之首長、副首長得乘坐商務艙（車廂）或相同之座（艙）位，其餘人員乘坐經濟（標準）座（艙、車）位。即搭乘上述高鐵等交通費的報支，係以座艙（車廂）換算為票價作為報支準據，問答集 Q6 竟解釋為並非以票價做為考量，已逾前揭要點之規定。

（三）違反老人福利法之立法目的：老人福利法第 1 條：為維護老人尊嚴與健康，延緩老人失能，安定老人

生活，障老人權益，增進老人福利，特制定本法。同法第 25 條第 1 項：老人搭乘國內公、民營水、陸、空大眾運輸工具、進入康樂場所及參觀文教設施，應予以半價優待。行政院主計總處編訂之「國內出差交通費報支相關事項問答集 Q6」，變相剝奪老人搭乘商務艙（車廂）半價優待之權利，顯違背老人福利法第 25 條之規定及其立法目的。

（四）涉階級歧視，違背平等原則：憲法第七條規定「中華民國人民，無分男女、宗教、種族、階級、黨派，在法律上一律平等。」，行政院主計總處編訂之「國內出差交通費報支相關事項問答集 Q6」，以階級區分可否搭乘商務艙，涉「階級歧視」，違反平等原則，應以艙位折算後之價格計算，而非以可否搭商務艙為標準。

（五）不應圖利國庫：甲如以敬老資格購買商務車廂共 2,230 元（1,115*2＝2,230），如不以敬老資格而以標準車廂（1350*2＝2700）購票申領，反而高於敬老商務車廂票價，是以，准以敬老資格購買商務車廂除符合老人福利法規定，更可節省公帑。至於有謂既要節省公帑，何不用敬老標準車廂票價（675*2＝1,350），此乃基於人性考量，購買敬老票價，均需持證件至櫃台驗證後始得購買，不能在自動售票機購買及刷手機或悠遊卡進出高鐵站，尚有不便，一般人如無優惠因素，恐難配合，為求方便自然放棄敬老資格，改以一般人購票反而方便快速。且敬老優惠票價，係高鐵給予特定人之優惠，並非

給予公庫之優惠，豈可將高鐵給予特定民眾之優惠，反圖利國庫。是以，甲以敬老資格購買商務車廂，可節省公帑，又無圖利國庫之疑慮。

乙說：僅能以敬老標準車廂票價申領，即最低票價 1,350 元申領。

（一）行政院主計總處編訂之「國內出差交通費報支相關事項問答集」規定，自得拘束行政機關。司法院亦只能依行政院主計總處規定辦理。

（二）依司法院秘書長 109 年 1 月 22 日秘台會一字第 1090001251 號函及行政院主計總處 109 年 1 月 9 日主預字第 1090100078 號函辦理。

（三）節省公帑：用敬老標準車廂票價（675*2＝1,350），可節省公帑。

四、初步研討結果：採甲說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：採甲說。

（二）臺中高等行政法院：本題宜再研議。

（三）高雄高等行政法院：採甲說 3 人、乙說 3 人，均未過半數。

六、大會研討結果：

司法是被動的，本提案現在訴願機關尚未作成訴願決定，法律座談會是在討論歧異的法律見解，現在似乎也還不到有法律歧異的狀況出現，是行政機關的問題，基於尊重行政權，本題不付表決。

七、相關法條：

（一）憲法第七條

（二）老人福利法第 1 條

（三）老人福利法第 25 條第 1 項

八、參考資料：

（一）國內出差旅費報支要點。

（二）行政院主計總處編訂之「國內出差交通費報支相關事項問答集」。

（三）司法院秘書長 109 年 1 月 22 日秘台會一字第 1090001251 號函。

（四）行政院主計總處 109 年 1 月 9 日主預字第 1090100078 號函。

（五）國內出差交通費報支相關事項問答集 Q6：依「國內出差旅費報支要點」附表 1 規定，搭乘飛機、高鐵、座（艙）位有分等之船舶者，部會及相當部會之首長、副首長得乘坐商務艙（車廂）或相同之座（艙）位，其餘人員乘坐經濟（標準）座（艙、車）位。即搭乘上述高鐵等交通費的報支，係以座艙（車廂）作為報支準據，並非以票價做為考量，爰具有優惠身分者搭乘高鐵，仍應以可乘座艙等的票價報支交通費。例如：65 歲以上公務人員搭乘高鐵購置敬老票，如未具乘坐商務艙職位者，僅能以敬老標準車廂票價報支。

（六）老人福利法第 1 條

（七）中央機關公務員工國內出差旅費報支數額表

（八）國內出差旅費報告表

第 4 號

一、提案機關：臺中高等行政法院

二、法律問題：

司法院於 108 年 5 月 31 日公布釋字第 777 號解釋，解釋文第 1 段宣告：「中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：『駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。』(102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同）其中有關『肇事』部分，可能語意所及之範圍，包括『因駕駛人之故意或過失』或『非因駕駛人之故意或過失』(因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形是否構成『肇事』，尚非一般受規範者所得理解或預見，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。」而道路交通管理處罰條例第 62 條對於駕駛汽車肇事未依規定處置者定有相關行政罰，則關於道路交通管理處罰條例第 62 條第 4 項之「肇事而逃逸」，是否限於「因駕駛人就事故發生具有故意或過失」？

三、討論意見：

甲說：限於因駕駛人就事故發生具有故意或過失。

（一）按「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處 3,000 元以上 9,000 元以下罰鍰。」「前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或

死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。」道路交通管理處罰條例第 62 條第 3 項、第 4 項固分別定有明文。惟按所謂「駕駛汽車肇事」之肇事，依司法院釋字第 777 號解釋，以駕駛人之駕駛行為具有故意或過失為其要件，且此條項係在於肇事後未依規定處置而逃逸之行為，亦即不採取依規定處置之作為，逕自離去現場，而具有逃避前述作為義務及責任之主觀惡意，始應予以裁罰。因此，須行為人客觀上有駕駛汽車致人死傷之情形，始可謂有「肇事」，又主觀上應就上開駕駛汽車致人死傷有可受責難之故意或過失之責任條件，始可論之「肇事」。易言之，倘駕駛人未有故意或過失之行為致人死傷者，均難論以「肇事」，亦即無可成立肇事逃逸之違規情事。

（二）刑罰係以國家刑罰權之行使，處罰人民違反刑法上之禁止或誡命規範，與行政罰係處罰人民過去違反行政法上義務之行為相類似，且目前通說認為刑罰與行政罰僅具有量之區別，並無質之差異，故解釋上道路交通管理處罰條例第 62 條第 4 項與刑法第 185 條之 4 就「肇事」之定義應為相同之解釋。是依合憲解釋原則，應限縮道路交通管理處罰條例第 62 條第 4 項關於「肇事」之文義範圍，限於「因駕駛人就事故之發生具有故意或過失」，不包含「非因駕駛人故意、過失所致之交通事故」。

（三）司法院釋字第 777 號解釋文已明示：「…其餘非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形，是否構成『肇』，尚非一般受規範者所得理解或預見，於此範圍內，其

文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。」等意旨，則法律條文使用「肇事」作為構成要件用詞，對於非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形，違反法律明確性原則，並不會因其用以規範犯罪行為或交通違規行為而作不同解釋。可見司法院解釋意旨既認為「肇事」不適用於無故意或過失的駕駛人，則道路交通管理處罰條例第 62 條第 4 項所稱之「肇事」亦應作相同解釋。且行政罰法第 7 條第 1 項亦規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」

乙說：不限於駕駛人之故意或過失，尚包括非因駕駛人之故意或過失。

（一）司法院釋字第 777 號解釋理由書謂：「…88 年系爭規定明定：『駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。』102 年系爭規定提高刑度修正為：『駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。』核上開二規定為涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，是其構成要件是否明確，自應受較為嚴格之審查，其判斷爰應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律。」已表明係針對「刑罰規定」、「不應再參考其他相關法律」所為之解釋。換言之，若其他體系的法律有不同的文義規定，自應從其規定而為解釋，故此解釋意旨並不當然適用於道路交通管理處罰條例第 62 條規定。

（二）道路交通管理處罰條例第 62 條第 4 項規定：「前項

駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。」其第 3 項係規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣 3,000 元以上 9,000 元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所。」顯見，駕駛人肇事致人受傷或死亡，亦負有採取救護措施及依規定處置之法定義務，此規定應有特別強調被害人生命、身體法益之保護作用，此為刑法第 185 條之 4 所無之要件，是兩者間確實存有差異。

（三）「肇事」一詞早於 57 年制定之道路交通管理處罰條例第 57 條即已明文，經歷次修正後即為現行法第 62 條，該規定施行至今已 50 餘年，自一般人民角度，所謂駕車肇事，就是發生車禍，沒有區別發生原因，不論有無過失，都一體適用。又司法院釋字第 284 號解釋：「道路交通管理處罰條例第 62 條第 2 項規定：『汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，違者吊銷其駕駛執照。』旨在增進行車安全，保護他人權益，以維持社會秩序，為憲法第 23 條之所許，與憲法尚無牴觸。」業已詳細闡明：汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，以增進行車安全，保護他人權益，增進社會秩序，此一解釋公布至今已近 28 年，亦無變更。是

以，自立法脈絡及立法目的觀之，「肇事」一詞已相當明確，就是發生車禍事故，是中性名詞，沒有區別其發生原因，不論有無過失，都一體適用。（司法院釋字第 777 號解釋林大法官俊益部分協同暨部分不同意見書參照）。

四、初步研討結果：採甲說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：多數採甲說。

（二）臺中高等行政法院即提案法院：採甲說。

（三）高雄高等行政法院：多數採甲說。

六、大會研討結果：

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 18 人，採甲說 4 人，採乙說 14 人，採乙說過半數。

（二）高等行政法院表決結果：實到 44 人，採甲說 14 人，採乙說 18 人，均未過半數。

（三）本題不作決議，表決結果供審判上參考。

七、相關法條：

（一）司法院釋字第 777 號解釋文第 1 段：

中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。」（102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件相同）其中有關「肇事」部分，可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋，

而無不明確外，其餘非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形是否構成「肇事」，尚非一般受規範者所得理解或預見，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。

（二）司法院釋字第 284 號解釋文

（三）行政罰法第 7 條第 1 項

（四）道路交通管理處罰條例第 62 條

（五）道路交通事故處理辦法第 3 條

八、參考資料：

（一）甲說

1. 臺灣花蓮地方法院 108 年交字第 30 號判決

2. 臺北高等行政法院 108 年交上字第 288 號判決（臺灣桃園地方法院 108 年交字第 29 號、第 306 號、第 320 號判決；臺灣苗栗地方法院 108 年交字第 67 號判決；臺灣臺北地方法院 108 年交字第 527 號判決；臺灣新北地方法院 108 年交字第 763 號判決，亦同此旨）

（二）乙說

林大法官俊益提出之部分協同暨部分不同意見書

（陳大法官碧玉提出之部分不同意見書、黃大法官璽君提出之部分不同意見書、吳大法官陳鐶提出之部分不同意見書，亦同此旨）

第 5 號

一、提案機關：臺灣彰化地方法院

二、法律問題：

問題(一)：某駕駛人在高速公路上駕駛車輛「夜間未依規定使用燈光」，經員警攔查未果而逃逸，員警依道路交通管理處罰條例（同條例）第 60 條第 1 項規定逕行舉發「不服指揮稽查而逃逸」之違規時，得否逕行舉發非「同條例第 7 條之 2 第 1 項所列各款」之同條例第 33 條第 1 項第 6 款「夜間未依規定使用燈光」之違規事由？

問題(二)：若員警逕行舉發後，監理機關予以裁決，駕駛人提起訴訟，法院應否撤銷「夜間未依規定使用燈光」之裁罰？

三、討論意見：

甲說：同條例第 7 條之 2 第 1 項既已列舉各款得逕行舉發之違規事由，若有非屬上開得逕行舉發之違規事由，員警應僅能當場予以攔截製單舉發其違規。「夜間未依規定使用燈光」並未在同條例第 7 條之 2 第 1 項各款之列，自不得逕行舉發，故本提案法院應予撤銷（臺灣臺中地方法院 103 年度交字第 210 號判決）。

乙說：

（一）依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 10 條第 2 項之規定，交通違規舉發有當場舉發、逕行舉發、職權舉發、肇事舉發及民眾檢舉舉發等 5 種方式，然職權舉發、肇事舉發、民眾檢舉舉發係以舉發之「原因」作分類，揆其實質，仍

為「非當場舉發」之態樣（臺灣花蓮地方法院 108 年交字第 54 號判決），故於此仍以當場舉發、逕行舉發作討論。所謂當場舉發，係指針對道路交通違規行為於發生之現場，由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員予以攔停稽查，並於調查後發現當事人確有交通違規之情事，而在現場填製舉發違反道路交通管理事件通知單，交付違規行為人簽名收受，所謂逕行舉發，係指針對駕駛人之違規行為，因當場不能或不宜攔截製單舉發，由道路交通執法人員記明該違規車輛之車牌號碼、車型及車身顏色等，先向交通資料機構查對後，再行製單舉發之一種交通違規舉發制度。一般而言，交通違規之舉發應以「當場舉發為原則，逕行舉發為例外」，蓋當場舉發方能對交通違規行為即時予以制止，並對違規行為人在現場予以告誡，使其心生警惕，減少後續之違規行為，以達制裁處罰之效果。然警察取締交通違規，究應採當場舉發或逕行舉發，有時真正需要考量者，並非違規行為之類型，而是在執法現場之各種主、客觀環境，加以綜合分析判斷，才能決定（蔡震榮，未依規定使用燈光逕行舉發案例分析，臺灣法學雜誌，第 142 期，2009 年 12 月 15 日，第 209-213 頁）。

（二）本提案中「夜間未依規定使用燈光」之違規，不在同條例第 7 條之 2 第 1 項各款事由之中，故員警對駕駛人僅能當場舉發，而不能逕行舉發，若駕駛人不理會攔查，員警亦追逐未果，員警僅能舉發「不服指揮稽查而逃逸」之違規，不能舉發「夜間未依規定使用燈

光」，如此，似易使駕駛人產生法律僅處罰「不服指揮稽查而逃逸」，而不處罰「夜間未依規定使用燈光」之印象，對於未必知悉不服指揮稽查而逃逸之高額罰鍰（新臺幣 1 萬元以上 3 萬元以下罰鍰）或未必知悉舉發程序之駕駛人而言，將提高逃避稽查之誘因，反而有害交通安全。

（三）本提案駕駛人之行為在法律上固應評價為各自不同之兩行為，然駕駛人係為逃避「夜間未依規定使用燈光」之攔查，進而為「不服指揮稽查而逃逸」之行為，兩行為間時間密接，有密切關聯，應認為兩行為得以相同方式舉發，方能貫徹加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全之目的（同條例第 1 條），故應許員警對「夜間未依規定使用燈光」逕行舉發。

丙說：（參考臺北高等行政法院研究意見增列為丙說）即本提案雖不得逕行舉發，但如符合職權舉發之條件，法院則不予撤銷。

（一）依最高行政法院 104 年度判字第 558、614、615、633、634、635、636、665、666、675、706、707 及 708 號判決統一的法律見解，同條例的舉發程序不以逕行舉發及當場舉發為限，還包括職權舉發的類型。同條例第 92 條第 4 項規定授權訂定的處理細則第 10 條也規定：「（第 1 項）交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。（第 2 項）前項稽查，查獲違反道路交通管理事件之舉發方式如下：一、當場舉發：違反本條例行為經

攔停之舉發。二、逕行舉發：依本條例第 7 條之 2 規定之舉發。三、職權舉發：依第 6 條第 2 項規定之舉發。四、肇事舉發：發生道路交通事故，肇事原因或肇事責任不明，經分析研判或鑑定後，確認有違反本條例行為之舉發。五、民眾檢舉舉發：就民眾依本條例第 7 條之 1 規定檢舉違反本條例之行為，經查證屬實之舉發。」故同條例第 7 條之 2 第 1 項所列各款逕行舉發的情形，應屬列舉規定，而非例示規定。夜間未依規定使用燈光的違規態樣，既不在同條例第 7 條之 2 第 1 項所列各款文義範圍內，即不得援引同條例第 7 條之 2 第 1 項規定逕行舉發。

（二）依處理細則第 6 條第 2 項規定：「公路主管及警察機關就其主管業務，查獲違反道路交通管理之行為者，應本於職權舉發或處理之。」考量交通秩序的管理維護重在因地制宜與反應交通實際運作狀況；舉發僅是交通違規裁決前的行政程序，而非處罰的構成要件，宜賦予行政權較多自主決定空間；警察機關就查獲交通違規行為，既有舉發的權限，且舉發機關為確知交通違規事實，原應依職權調查事實及證據，始得為正確的舉發，應認其得就個案情形依法裁量妥適的舉發方式，故處理細則第 6 條第 2 項規定，沒有牴觸同條例，也符合道交條例的立法設計及規範目的，與法律保留原則無違，應可適用。據此，夜間未依規定使用燈光的違規態樣，雖不得依同條例第 7 條之 2 第 1 項規定逕行舉發，但於警察機關本於職權查證並確認駕駛人的違章行為後，其所為的舉發實質上就是依據處理細

則第 6 條第 2 項規定的職權舉發，據此作成的交通裁決即無須撤銷。

四、初步討論結果：

問題（一）：採乙說。

問題（二）：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：

1. 問題一：採甲說，不得逕行舉發。

理由如下：

依最高行政法院 104 年度判字第 558、614、615、633、634、635、636、665、666、675、706、707 及 708 號判決統一的法律見解，道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）的舉發程序不以逕行舉發及當場舉發為限，還包括職權舉發的類型。道交條例第 92 條第 4 項規定授權訂定的「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 10 條也規定：「（第 1 項）交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。（第 2 項）前項稽查，查獲違反道路交通管理事件之舉發方式如下：一、當場舉發：違反本條例行為經攔停之舉發。二、逕行舉發：依本條例第 7 條之 2 規定之舉發。三、職權舉發：依第 6 條第 2 項規定之舉發。四、肇事舉發：發生道路交通事故，肇事原因或肇事責任不明，經分析研判或鑑定後，確認有違反本條例行為之舉發。五、民眾檢舉舉發：就民眾依本條例第 7 條之 1 規定檢舉違反本條例之行為，經查證屬實之舉發。」故道交條例第 7 條之 2 第 1

項所列各款逕行舉發的情形，應屬列舉規定，而非例示規定。夜間未依規定使用燈光的違規態樣，既不在道交條例第 7 條之 2 第 1 項所列各款文義範圍內，即不得援引道交條例第 7 條之 2 第 1 項規定逕行舉發。

2. 問題二：採乙說，法院無須撤銷基於警察機關職權舉發作成的交通裁決。

理由如下：

上述最高行政法院 104 年度判字第 558、614、615、633、634、635、636、665、666、675、706、707 及 708 號判決統一的法律見解表示：道交條例第 92 條第 4 項規定已將有關舉發事項的處理細則，授權交通部會同內政部定之。依此授權訂定的處理細則第 6 條第 2 項規定：「公路主管及警察機關就其主管業務，查獲違反道路交通管理之行為者，應本於職權舉發或處理之。」考量交通秩序的管理維護重在因地制宜與反應交通實際運作狀況；舉發僅是交通違規裁決前的行政程序，而非處罰的構成要件，宜賦予行政權較多自主決定空間；警察機關就查獲交通違規行為，既有舉發的權限，且舉發機關為確知交通違規事實，原應依職權調查事實及證據，始得為正確的舉發，應認其得就個案情形依法裁量妥適的舉發方式，故處理細則第 6 條第 2 項規定，沒有牴觸道交條例，也符合道交條例的立法設計及規範目的，與法律保留原則無違，應可適用。據此，夜間未依規定使用燈光的違規態樣，雖不得依道交條例第 7 條之 2 第 1 項規定逕行舉發，但於警察機關本於職權查證並確認駕駛人的違章行為後，其所為的舉發實質上就是依據處理細則第 6 條第 2 項規定的職權舉發，據此作成的交通

裁決即無須撤銷。

（二）臺中高等行政法院：

問題一：採甲說。

問題二：採甲說 3 人；乙說 3 人，均未過半數。

（三）高雄高等行政法院：

問題一：多數採甲說。

問題二：多數採甲說。

六、大會研討結果：

（一）為便利討論及表決，參考臺北高等行政法院增列為丙說。

甲說：問題（一）不得逕行舉發。

問題（二）應予撤銷。

乙說：問題（一）得逕行舉發。

問題（二）不予撤銷。

丙說：問題（一）不得逕行舉發。

問題（二）但如符合職權舉發之條件，法院則不予撤銷。

（二）研討結果：

1. 地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 18 人，採甲說 3 人，採乙說 3 人，採丙說 9 人，均未過半數。

2. 高等行政法院表決結果：實到 44 人，採甲說 4 人，採乙說 0 人，採丙說 32 人，採丙說過半數。

3. 本題不作決議，表決結果供審判上參考。

七、相關法條：

（一）道路交通管理處罰條例：

第 60 條第 1 項

（二）第 7 條之 2 第 1 項

八、參考資料：

（一）臺灣臺中地方法院103年度交字第210號行政訴訟判決。

（二）臺灣花蓮地方法院108年度交字第54號行政訴訟判決。

（三）蔡震榮，未依規定使用燈光逕行舉發案例分析，臺灣法學雜誌，第142期，2009年12月15日，第209-213頁。

第 6 號

一、提案機關：臺中高等行政法院

二、法律問題：

某甲為領有普通重型機車及小型車普通駕駛執照之人，曾於民國 101 年 7 月 3 日因酒後駕車酒精濃度超過規定標準，違反行為時道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 35 條第 1 項第 1 款規定，經裁處在案，又於 104 年 2 月 24 日酒後騎乘普通重型機車酒精濃度超過規定標準，違反處罰條例第 35 條第 1 項第 1 款、第 3 項前段等規定，遭裁決機關依處罰條例第 35 條第 3 項前段、第 67 條第 2 項、第 24 條第 1 項第 2 款等規定裁處「某甲罰鍰新臺幣 9 萬元整，吊銷普通重型機車駕駛執照，3 年內不得考領駕駛執照，並應參加道路交通安全講習」。其中，關於吊銷駕駛執照部分，裁決機關僅吊銷普通重型機車駕駛執照，而未一併吊銷其小型車駕駛執照，是否符合處罰條例第 68 條第 1 項之規定？

三、討論意見：

甲說：肯定說

（一）按道路交通安全規則第 61 條第 1 項規定：「汽車駕駛人取得高一級車類之駕駛資格者，應換發駕駛執照，並准其駕駛較低級車類之車輛，…」雖採取所謂之「一人一照原則」。惟裁決機關實務參考援用由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(下稱處理細則)」第 70 條第 1 項規定：「汽車駕駛人違規記點資料，汽車、機車應分別處理，並分別執行吊扣、吊銷其駕駛執照處分。」係以之為區分汽、機車兩類執行。機關於執行相關條文之

吊銷駕照時，均係採所謂之「兩照制」，亦即「機車（違規）駕照」與「汽車（違規）駕照」分開處理之方式。

（二）按處罰條例第 68 條第 1 項固規定：「汽車駕駛人因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊銷駕駛執照處分時，吊銷其執有各級車類之駕駛執照。」然實務上，裁決機關於裁處吊銷駕駛執照時，向來係先採汽、機車兩照分流方式，即：（1）駕駛機車違規應吊銷駕駛執照時，僅吊銷機車駕駛執照；（2）駕駛汽車違規應吊銷駕駛執照時，亦僅吊銷汽車駕駛執照。但若：（3）駕駛機車違規應吊銷駕駛執照，行為人無機車駕駛執照而有汽車駕駛執照時，則吊銷其汽車駕駛執照；（4）駕駛汽車違規應吊銷駕駛執照，行為人無汽車駕駛執照而有機車駕駛執照時，則吊銷其機車駕駛執照。

（三）某甲雖同時領有普通重型機車及小型車駕駛執照，但因係駕駛普通重型機車違規而須吊銷其駕駛執照，裁決機關僅吊銷普通重型機車駕駛執照，而未同時吊銷其小型車駕駛執照，係裁決機關向來所採取對違規行為人有利之作法。

乙說：否定說

（一）按處罰條例第 68 條第 1 項，修正前規定原為：「汽車駕駛人因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊扣或吊銷駕駛執照處分時，吊扣或吊銷其持有各級車類之駕駛執照。」其立法意旨在於違規行為對道路交通秩序之維持及道路交通安全已生較大之影響，故

規定吊扣或吊銷其持有各級車類之駕駛執照，以限制其繼續駕車行駛道路之權利，其係屬駕駛行為之限制，並不因所持駕駛執照種類不同而有所差異。雖因有立法委員認上開規定將違法或違規駕駛人所持有各級車類之駕駛執照一併吊銷或吊扣，失之過苛，對於人民工作與生活影響過鉅，有違比例原則，而提案修正為「汽、機車駕駛人，因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊扣或吊銷駕駛執照處分時，吊扣或吊銷其『違法或違規當時所駕駛車輛』之駕駛執照。」惟嗣經立法院院會通過僅將該條文修正為：「汽車駕駛人，因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊銷駕駛執照處分時，吊銷其持有各級車類之駕駛執照。」（立法院公報第 94 卷第 70 期，院會紀錄，第 135 至 141 頁參照），則依修正後處罰條例第 68 條之規定僅將原條文中之「吊扣或」3 字刪除及前開立法歷程觀察可知，如駕駛人因違反處罰條例之規定，應吊銷駕駛執照時，立法者仍維持一併吊銷其持有各級車輛駕駛執照之處罰。

（二）司法院釋字第 699 號解釋文：「道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項前段規定，汽車駕駛人拒絕接受同條第 1 項第 1 款酒精濃度測試之檢定者，吊銷其駕駛執照。同條例第 67 條第 2 項前段復規定，汽車駕駛人曾依第 35 條第 4 項前段規定吊銷駕駛執照者，3 年內不得考領駕駛執照。又中華民國 94 年 12 月 14 日修正公布之同條例第 68 條另規定，汽車駕駛人因第 35 條第 4 項前段規定而受吊銷駕駛執照處分者，吊銷其持有各

級車類之駕駛執照。上開規定與憲法第 23 條比例原則尚無牴觸，而與憲法保障人民行動自由及工作權之意旨無違。」

（三）至於處理細則第 70 條第 1 項之規定乃因吊扣駕照處分必須針對違規當時所駕駛車類之駕駛執照為之，故規定應就駕駛人駕駛汽車及機車違規之點數各別記錄，然某甲係違反處罰條例第 35 條第 3 項前段規定，依同條例第 68 條第 1 項規定，本應吊銷其持有各級車類之駕駛執照，自無處理細則第 70 條第 1 項所稱應分別汽、機車而作不同處理之情形。是裁決機關僅吊銷普通重型機車駕照，而漏未一併吊銷其小型車駕駛執照，未盡符合處罰條例第 68 條第 1 項之規定及交通部 101 年 11 月 9 日交路字第 1010039540 號函之意旨。某甲對裁決處分提起撤銷訴訟，基於不利益變更禁止原則，受訴法院雖不得因此撤銷上開處分而為較不利於某甲之判決，然於判決理由中宜闡明裁決機關應補充裁決一併吊銷小型車駕駛執照。

四、初步研討結果：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：採乙說。

（二）臺中高等行政法院即提案法院：採乙說。

（三）高雄高等行政法院：採乙說。

六、大會研討結果：

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 18 人，採甲說 1 人，採乙說 15 人。

（二）高等行政法院表決結果：實到 44 人，採甲說 0 人，採乙說

32 人。

（三）決議採乙說。

七、相關法條：

（一）道路交通管理處罰條例

1. 第 24 條第 1 項第 2 款

2. 第 35 條第 1 項、第 3 項（民國 102 年 1 月 30 日）

3. 第 67 條第 2 項前段

4. 第 68 條第 1 項

（二）道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 70 條第 1 項

八、參考資料：

（一）甲說參考資料

1. 臺灣新竹地方法院 105 年度交字第 40 號行政訴訟判決

2. 臺灣臺北地方法院 107 年度交字第 168 號行政訴訟判決

3. 臺灣新北地方法院 106 年度交字第 900 號行政訴訟判決

（二）乙說參考資料

1. 立法院第 3452 號第 6 屆第 2 會期第 11 次會議紀錄，立法院公報，第 94 卷第 70 期，第 135 至 141 頁

2. 交通部 101 年 11 月 9 日交路字第 1010039540 號函

**發文字號：**交路字第 1010039540 號

**發文日期：**民國 101 年 11 月 09 日

**要旨：**函釋有關「吊銷其執有各級車類之駕駛執照」，除係指道路交通安全規則第 53 條分類所指之駕駛執照外，亦包括同規則第 61 條所准予駕駛較低級車類之駕駛資格

主　　旨：有關貴法院函為道路交通管理處罰條例第 68 條第 1 項規定受吊銷駕駛執照處分時，吊銷其執有各級車類之駕駛執照之適用乙案，復如說明，請查照。

說　　明：一、復貴法院 101 年 10 月 17 日桃院晴刑進 101 交聲 970 字第



010066369 號函。

二、查依據車輛種類之區分，道路交通安全規則第 53 條雖就汽車駕駛執照區分有小型車、大貨車、大客車、聯結車、輕型機車、普通重型機車及大型重型機車等駕駛執照種類，供駕駛人依其需要及符合資格條件選擇申請考驗之駕照種類，但其考驗及格，獲准駕車行駛道路之權利則為一致，而違反條例相關規定致須受吊銷駕駛執照處分者，意謂其違規行為對道路交通秩序之維持及道路交通安全已生較大之影響，依旨揭條例第 68 條第 1 項規定吊銷其執有各級車類之駕駛執照，以限制其繼續駕車行駛道路之權利，係屬駕駛行為之限制，並不因所持駕駛執照種類不同而有所差異，上開條文所指「吊銷其執有各級車類之駕駛執照」，除係指道路交通安全規則第 53 條分類所指之駕駛執照外，亦包括同規則第 61 條所准予駕駛較低級車類之駕駛資格。

正　　本：臺灣桃園地方法院

副　　本：

**資料來源：**交通部路政司