103 年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭
法律座談會提案及研討結果

提案一

一、提案機關：臺灣臺北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

交通事件中，舉發員警係依道路交通管理處罰條例(下稱道交處罰條例)第 7 條之 2 第 1 項、第 4 項規定，對所查得違規車輛之所有人即原告逕行舉發，處罰機關進而對該汽車所有人即原告為裁罰，原告起訴主張當時之汽車駕駛人為 A，且處罰機關所據裁罰規定係以汽車駕駛人為處罰對象，並非汽車所有人，謂交通裁決對其裁罰有誤，且由法院審理之卷證資料堪認違規之汽車駕駛人確為 A：

問題（一）：若原告受逕行舉發後，迄起訴前並未曾向處罰機關告知應歸責人(參照道交處罰條例第 85 條第 1 項規定)，迄起訴時方提出此主張，法院就此是否仍應調查審究？

問題（二）：若問題（一）採甲說，而原告在逾道交處罰條例第 85 條第 1 項規定之應到案日期後、處罰機關為裁決前，曾向處罰機關告知違規時之汽車駕駛人為 A，處罰機關卻仍對原告為裁決，此時法院就原告之主張，是否仍應調查審究？

問題（三）：若問題（一）採甲說，但原告起訴前，實際違規之汽車駕駛人 A 曾執舉發違反道路交通管理事件通知單(下稱舉發通知單)，向處罰機關表明其方為違規行為人及不服舉發，就原告起訴主張非實際違規汽車駕駛人

一事，法院是否應予調查審究？

三、討論意見：

問題（一）

甲說：否定說(毋庸調查審究)。

（一）道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項已明文規定汽車所有人須在舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關資料向處罰機關告知應歸責人，該規定係於 94 年 12 月 28 日修正迄今，當時修正理由以：「本條原第 1 項、第 2 項、第 3 項規定不清，是採二罰或改變處罰客體未見分明，亦造成處罰機關之困擾，且處罰對象不僅關於車輛，尚有其他情況，爰仿第 7 條之立法精神，予以修正之。」，可見汽車所有人若未依道交處罰條例第 85 條第 1 項規定向處罰機關告知應歸責人時，依該規定即可改變處罰對象為汽車所有人。

（二）一般對汽車所有人逕行舉發交通違規之處罰係大量而反覆性之行政行為，處罰機關礙於人力、時間之短絀而難以一一詳究實際之汽車駕駛人為何人，相較之下汽車所有人對於實際駕駛者為何人之相關證據及證明文件較能接近掌握，具有資訊上之優勢，若容任汽車所有人得於起訴時再檢附相關資料提出，處罰機關為裁決前並無從知悉而為調查，迄起訴後由法院進行調查，縱使原告勝訴亦僅能確認對原告裁罰不合法，該違規事實應對何人裁罰仍待處罰機關事後再次查究，將使究竟何人應負最終行政罰責任之法律關係長期懸而未決，甚至令逕行舉發案件有罹於同條例第 90 條時效之可

能，前揭規定之期限限制將形同具文，此應非立法之本意。

乙說：肯定說(仍應調查審究)。

（一）依行為人自己責任原則，人民僅能因自己違法且有責之行為而受罰，法律不能規定人民為他人之行政違章、違規行為承擔行政罰之制裁，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。」，採取有責任始有處罰之原則，受逕行舉發之汽車所有人若經證明並無違規行為，而據以裁罰之規定又係處罰汽車駕駛人，此類規定之交通違規責任應屬行為責任性質，不應僅以違反道交處罰條例第 85 條第 1 項之程序即變更為狀態責任，自不應由汽車所有人負違規行為責任。

（二）道交處罰條例第 85 條第 1 項末段就汽車所有人違反協力義務時，所指「仍依本條例各該違反條款規定處罰」者，僅係說明處罰機關可依先前已對汽車所有人逕行舉發之內容先進行裁罰程序，毋庸再為調查，以避免調查程序久懸未決，並非謂汽車所有人因此已變更為裁罰對象，須一律承擔非其所為之違規責任，該程序規定僅係課予汽車所有人協力義務，令較能掌握實際違規行為人之汽車所有人協助提出違規行為人之資料，縱使汽車所有人起訴前未曾提出，至多僅屬其違反協力義務，仍與該交通違規行為不同，若僅因其違反協力義務即轉嫁令其須承擔交通違規行為人之責任，違反比例原則，此轉嫁結果亦違反「無責任即無處罰」

之憲法原則。

（三）再者，汽車所有人縱使起訴前未曾辦理歸責，僅就協力義務之履行有故意或過失，就該交通違規行為之發生而言，除非個案尚有其他事實可認該汽車所有人負有監督責任，否則並無從僅憑其為汽車所有人一事，即認其就交通違規有何故意或過失，前揭規定既未明白表示對其處罰不以有故意過失為必要，尚不足以排除行政罰法第 7 條有關故意過失規定之適用。至於道交處罰條例第 85 條第 4 項固規定:「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」，係針對「交通違規行為」推定受逕行舉發人主觀上有過失，惟若受逕行舉發之汽車所有人已證明非交通違規行為人，其對該交通違規行為之發生毫無注意義務或注意之可能，此時亦足反證其無故意或過失，自不得僅以原告未依道交處罰條例第 85 條第 1 項規定之程序辦理，即令其失去於訴訟中證明自己非行為責任人之權利。

附註：臺灣高等法院暨所屬法院 97 年 11 月 12 日之 97 年法律座談會刑事類提案第 41 號研討結果，曾肯定汽車所有人於訴訟中(舊法之聲明異議事件)仍有舉證免罰之權利。

問題（二）

甲說：否定說(毋庸調查審究)。

原告既係逾道交處罰條例第 85 條第 1 項規定之「應到案日期」後，方向處罰機關告知應歸責人為 A，為免該規定之期間限制形同具文，並使處罰機關早日確定是否仍有進一步調查必要，以免

裁決程序延宕，只須原告逾期辦理即已失權，處罰機關逕對原告為裁罰，即屬合法，就原告已失權之主張，毋庸再予審究。

乙說：肯定說(仍應調查審究)。

道交處罰條例第 85 條第 1 項規定關於「應到案日期前」辦理之限制，僅係因一般交通違規事件，向來依到案陳述意見之時間是否有逾越舉發通知之應到案日期暨逾越日數若干，作為處罰機關按照違反道路交通管理事件統一裁罰基準決定裁罰內容之裁量標準，關於原告是否確為違規行為人一事，處罰機關為裁決前本負有行政調查責任，縱使原告逾應到案日期，一般實務上處罰機關在應到案日屆至後並非立即為裁決，常有受逕行舉發人不服舉發，但不諳程序而未遵期向處罰機關申訴，後續經舉發機關告知等方前往詢問裁決事宜之情形，若原告在裁決前已向處罰機關告知應歸責人，處罰機關既仍有調查之可能，且經原告提供相關資料，調查亦不致困難久延，自不應解免行政機關之調查責任而令原告承擔失去提出應歸責人權利之效果，此時應准許原告於訴訟中再為爭執，由法院實質調查審認。

問題（三）

甲說：否定說(毋庸調查審究)

道交處罰條例第 85 條第 1 項既已明文規定應由受逕行舉發之人，於應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，非受逕行舉發之人所提出之陳述與該規定不符，汽車所有人即原告仍屬逾期未依該規定辦理之情形，依該規定自得對其為裁罰。

乙說：肯定說(仍應調查審究)

（一）裁罰所據之規定既係以汽車駕駛人為處罰對象，依行為人自己責任原則，原則上應令實際駕駛人負違規責任，道交處罰條例第 85 條第 1 項規定由受逕行舉發人檢具相關資料向處罰機關告知應歸責人，立法目的亦在經處罰機關為交通裁決前，可以此方式令汽車所有人協助覓得實際違規行為人俾利對其為裁罰，且受逕行舉發人所告知之應歸責人是否正確，與 A 向處罰機關表明自己方為違規行為人之情形，處罰機關就違規行為人之調查可能並無不同，若囿於道交處罰條例第 85 條第 1 項規定仍須由汽車所有人本人辦理後，處罰機關方有調查之義務，並不合理，除違反行政罰法第 7 條第 1 項規定外，亦與道交處罰條例第 85 條第 1 項規定之立法目的不符。

（二）目前汽車登記之所有人時有借名之情形，且登記之汽車所有人未必與實際使用者居住在同一處，遇有經舉發交通違規時，借用者因而自行先向處罰機關到案提出陳述，並非少見，此時若囿於道交處罰條例第 85 條第 1 項規定，仍須汽車所有人本人或取得其證件暨授權者方能辦理，徒增民眾之不便，對處罰機關而言，違規之汽車駕駛人既已到案說明，其據以更改裁罰對象，亦無不妥（關於 A 向處罰機關之陳述有無期間限制，則依前述問題（一）、（二）之研討結果定之）。

四、提案法院研究意見：問題（一）：採甲說。

問題（二）：採乙說。

問題（三）：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

(一)臺北高等行政法院：問題(一)：多數採乙說，肯定說(仍應調查審究)。

問題(二)：不繼續討論。

問題(三)：不繼續討論。

(二)臺中高等行政法院：問題(一)：採乙說，肯定說(仍應調查審究)。

問題(二)：不繼續討論。

問題(三)：不繼續討論。

(三)高雄高等行政法院：問題(一)：採甲說，否定說(毋庸調查審究)

問題(二)：採甲說，否定說(毋庸調查審究)

問題(三)：採甲說，否定說(毋庸調查審究)

六、大會研討結果:

(一)問題(一)：

1、地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 24 人，採甲說 11 人，採乙說 13 人。

2、高等行政法院表決結果：實到 43 人，採甲說 22 人，採乙說 17 人。

3、決議採甲說。

(二)問題(二)：

1、地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 24 人，採甲說 12 人，採乙說 11 人。

2、高等行政法院表決結果：實到 43 人，採甲說 21 人，採乙說 11 人。

3、不作決議，表決結果供審判上參考。

(三)問題(三)：

1、地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 23 人，採

甲說 0 人，採乙說 19 人。

2、高等行政法院表決結果：實到 43 人，採甲說 13 人，採乙說 15 人。

3、不作決議，表決結果供審判上參考。

七、相關法條：行政罰法第 7 條，道路交通管理處罰條例第 7 條之 1、第 85 條

八、參考資料：

資料 1

94 年 12 月 28 日修正前之道路交通管理處罰條例第 85 條第 1、2、3 項原規定：「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於運送人，租用人或使用人，亦適用之（第 1 項）。本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕駛人者，處罰車輛駕駛人（第 2 項）。本條例關於車輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛所有人（第 3 項）。」修正時之立法理由：「...三、本條原第 1 項、第 2 項、第 3 項規定不清，是採二罰或改變處罰客體未見分明，亦造成處罰機關之困擾，且處罰對象不僅關於車輛，尚有其他情況，爰仿第 7 條之立法精神，予以修正之」。

資料 2

會議次別：臺灣高等法院暨所屬法院 97 年法律座談會刑事類提案第 41 號

會議日期：民國 97 年 11 月 12 日

座談機關：臺灣高等法院暨所屬法院

法律問題：

針對現行道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項規定:「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關

應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」。問：若受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，雖未及於應到案日期前向處罰機關告知應歸責人，然其於應到案日期後，以違規行為應歸責他人為由，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向法院聲明異議，法院是否仍應以其未於應到案日期前，依上開規定檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，即已失實質異議之權利，而駁回其異議之聲明？

討論意見：

甲說（肯定說）。

道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項之立法意旨，無非在將行政處罰歸於實際應負責任之人，以符公平正義，並使實際應負責之人能知所警惕避免再犯，惟因慮及監理及交通違規之處罰係大量而反覆性之行政行為，處罰機關礙於人力、時間之短絀，有時難以一一詳究違規者為何人，相較之下受處分人時間、人力較為寬裕，且受處分人對於實際駕駛者為何人多知之甚詳，相關證據及證明文件亦均在受處分人掌握之中，具有資訊上之優勢，若容許受處分人僅泛稱係他人駕駛而不提供足資識別之身分，又或稱為某某人所為但不提出證據，則處罰機關勢需耗費大量時間勞力調查，仍恐一無所獲，此種責任之分配並非合理。又倘若僅課與受處分人檢附相關證據及足資辨識、通知應歸責人之證明文件，而容任其於任何時間均得提出，亦將使究竟何人應負最終行政罰責任之法律關係長期懸而未決，並使前揭規定中「應於到案日期前提出」期限之限制形同具文，此應非屬立法之本意，是故立法者課與受處分人在期限前提出證明之義務，違反則「產生失權之效果」，不得再申請轉罰，如此解釋方式始核與前揭規定之立法目

的相符(臺灣高等法院高雄分院97年度交抗字第200號、第77號裁定參照)

乙說(否定說)。

依道路交通管理處罰條例第85條第1項規定之文義，受處分人「逾期未依規定辦理」之效果，係處罰機關「仍依本條例各該違反條款規定處罰」，並未指發生失權之效果。且觀諸上開規定修正之立法理由，亦未表示逾期未告知即生失權效果。況若舉發通知單送達受處分人時，已逾通知單所定之到案期日，則因未符合道路交通管理處罰條例第85條第1項規定，即未生失權之效果。如此一來，將使有無失權之效果取決於舉發通知單送達之遲速，如送達在到案期日前者，即生失權效果；送達在到案期日後者，即不生失權效果，顯失公平(尤其若舉發通知單送達受處分人時，恰係通知單所定到案期日之同日或前一日，將使受處分人因無法及時告知應歸責他人之狀況，而承受失權之不公平結果)。如採肯定說之見解，無異剝奪受處分人得舉證免罰之權利，應有法律明文始能為之(臺灣高雄地方法院96年度交聲字第1325至1334號裁定參照)。

初步研討結果：折衷說(依現行道路交通管理處罰條例第85條第1項規定文義以觀，似應採甲說；然該規定實有再檢討之必要，建議參考乙說理由修法)。

審查意見：多數採甲說。

研討結果：採乙說(經付表決結果：實到71人，採甲說13票，採乙說51票)。

提案二

一、提案機關：臺灣臺北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

交通違規事件中，警員當場舉發違規行為人而填記舉發違反道路交通管理事件通知單(下稱舉發通知單)後，應將通知聯交付該違規行為人簽名或蓋章收受之，若該違規行為人拒絕簽章且拒絕收受該通知聯時，警員僅依違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則(下稱道交處理細則)第 11 條第 1 項第 1 款規定口頭告知其應到案時間及處所，並記明事由與告知事項後，可否認對違規行為人已生合法送達舉發通知單之效力?

三、討論意見：

甲說：肯定說。

按行政程序法第 3 條第 1 項規定：「行政機關為行政行為時，除法律另有規定外，應依本法規定為之。」，其所謂「法律」包括經法律授權而其授權內容具體明確之法規命令，道交處理細則既為道交處罰條例第 92 條第 2 項授權所訂定，道交處理細則第 11 條第 1 項第 1 款末段既已規定違規行為人拒絕收受時，於告知其應到案時間及處所，並記明事由與告知事項，即視為已收受，此應屬行政程序法以外之特別規定，依該規定即可認已將舉發通知單合法送達違規行為人。

乙說：否定說。

（一）道路交通管理處罰條例中並未就交通事件之文書送達為特別規定，經道交處罰條例第 92 條第 4 項規定授權訂定之道交處理細則第 5 條則規定:「處理違反道路交通管理事件，有關文書送達之程序，依行政程序法之規定。」，而依

行政程序法第 72 條第 1 項但書、第 73 條第 3 項規定，就在他處會晤應受送達人，而應受送達人無正當理由拒絕收領文書之情形，係規定得將文書留置於該應送達處所以為送達，再與道交處理細則第 11 條第 1 項第 1 款末段規定相互對照，後者僅以口頭告知應到案時間及處所即生送達效力之方式，顯與道交處理細則第 5 條所揭示應適用行政程序法關於送達規定之意旨矛盾，僅以口頭告知之方式，因拒絕收受者當場情緒常非冷靜，亦難期待其當下得以充分理解口頭告知內容，相較於當場留置於適當處所，或當場留置有困難而另以其他行政程序法規定方式為送達，應受送達人尚有取得文書可能而言，僅口頭告知即視為已收受，對應受送達人之程序保障亦較不足，就此特設送達方式難認有何正當理由及必要。

（二）道交處理細則性質上為法規命令，屬於法律之行政程序法為上位之法規範，該細則第 11 條第 1 項第 1 款末段之規定既與同細則第 5 條規定應適用之行政程序法規定牴觸，行政程序法復屬上位規範，道交處理細則第 11 條第 1 項末段應不予適用，自不能認該舉發通知單已生合法送達之效力。

四、提案法院研究意見：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：決議採甲說。

（二）臺中高等行政法院：採甲說，肯定說。

（三）高雄高等行政法院：採甲說，肯定說。

六、大會研討結果:

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 25 人，採甲說 18 人，採乙說 7 人。

（二）高等行政法院表決結果：實到 45 人，採甲說 43 人，採乙說 0 人。

（三）決議採甲說。

七、相關法條：行政程序法第 72 條、第 73 條，道路交通管理處罰條例第 92 條第 4 項，違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 5 條、第 11 條。

提案三

一、提案機關：臺灣新北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

一審法院就交通裁決事件有關訴訟費用之判決主文：「訴訟費用新臺幣（下同）800 元由被告負擔」。被告上訴後，二審法院有關訴訟費用之判決主文：「第一審及上訴審訴訟費用 1,550 元由被上訴人（即原告）負擔」。該判決確定後，上訴人即被告為確定其得請求原告償付之訴訟費用額為何，而向一審法院聲請確定訴訟費用額，一審法院應如何裁定？

三、討論意見：

甲說：(駁回聲請，應由二審法院為補充裁判)

依行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項規定，法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額；而其立法理由在於為免交通裁決事件之當事人於判決確定後另行聲請確定訴訟費用之勞費，爰參考民事訴訟法第 436 條之 19 規定，明定本條。從而，確定費用額之方法，應依行政訴訟法第 104 條規定準用民事訴訟法第 93 條規定。是有關交通裁決事件，應於裁判時，同時確定訴訟費用額，行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項既已就確定訴訟費用額有特別規定，因之自不得再依同法第 104 條準用民事訴訟法第 91 條之規定。當事人自無另為聲請確定訴訟費用額，苟原確定裁判未同時為確定訴訟費用額時，僅得聲請上訴審法院補充裁判。且因依判決主文除得明確第一審裁判費 300 元、第二審上訴裁判費 750 元外，其餘第一審之費用 500 元，有可能為其中一造當事人所墊支或係國庫墊付，若係敗訴者墊支，或係由國庫墊支，勝訴者

自不得請求對造償付；遑論於當事人有准予訴訟救助之情況，更無從認定應償付之確實金額。是僅於判決主文載明：第一審及上訴審訴訟費用1,550 元由被上訴人負擔，並不得逕為聲請強制執行，仍需有確定訴訟費用額始得聲請強制執行，自無法滿足「當事人於判決確定後不需另行聲請確定訴訟費用之勞費」之情。原判決就第一審及上訴審訴訟費用 1,550 元由被上訴人負擔之目的，似僅係計算出所有第一審及上訴審之訴訟費用額，若認已合於行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項規定，則該立法目的實益何在，容有疑義，若非確實計算出得請求對造償付之金額（行政訴訟法第 104 條準用民事訴訟法第 93 條），則得請求償付之一造，勢必另為聲請確定訴訟費用額，豈有減少交通裁決事件得請求償付之當事人勞費？是主文僅就第一審及上訴審訴訟費用 1,550 元由被上訴人負擔為裁判，並不合於行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項規定。

乙說：（駁回聲請）

原判決已就第一審及上訴審訴訟費用 1,550 元由被上訴人負擔，合於行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項規定，且得作為強制執行名義，自無聲請補充判決或確定訴訟費用額之必要。

丙說：（裁准確定訴訟費用額）

原判決已就第一審及上訴審訴訟費用 1,550 元由被上訴人負擔，固合於行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項規定，但究未確定其一造應賠償他造之差額，自不得作為聲請強制執行，依同法第 104 條準用民事訴訟法第 91 條規定，當事人既仍得聲

請確定訴訟費用額，法院亦應裁定確定之。

四、提案法院研究意見：採甲說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：決議採修正丙說，另補充理由：第二審判決主文雖載明：「第一審及上訴審訴訟費用新臺幣 1,550 元由被上訴人負擔」，因未確定其一造應賠償他造之差額，而不合於行政訴訟法第 237 條之 8 第 1 項規定，自不得作為聲請強制執行之依據。惟上開規定並未排除當事人仍得依同法第104條準用民事訴訟法第 91 條規定，向第一審法院聲請確定訴訟費用額之權利，第一審法院就當事人之聲請即應裁定確定之。惟若當事人逕向第二審法院聲請補充判決，第二審法院亦應予受理，附此敘明。

（二）臺中高等行政法院：採甲說（駁回聲請，應由二審法院為補充裁判）。

（三）高雄高等行政法院：多數採甲說（駁回聲請，應由二審法院為補充裁判）。

六、大會研討結果:

（一）第一次表決：

1、地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 25 人，採甲說 9 人，採乙說 7 人，採丙說 4 人，修正丙說 1 人。

2、高等行政法院表決結果：實到 43 人，採甲說 16 人，採乙說 7 人，採丙說 1 人，修正丙說 15 人。

（二）第二次表決：就多數之前 2 說進行表決：

1、地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 25 人，採甲說 13 人，採乙說 9 人。

2、高等行政法院表決結果：實到 43 人，採甲說 16 人，修正丙說 21 人。

（三）本題不作決議，表決結果供審判上參考。

七、相關法條：

◎行政訴訟法第 237 條之 8

「行政法院為訴訟費用之裁判時，**應**確定其費用額。」、「前項情形，行政法院得命當事人提出費用計算書及釋明費用額之文書。」。

上開條文之立法理由：「一、本條新增。二、**為免**交通裁決事件之當事人於判決確定後另行聲請確定訴訟費用之勞費，爰參考民事訴訟法第 436 條之 19 規定，明定本條。」。

◎民事訴訟法第 436-19 條 （訴訟費用額之計算及文書）

法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額。

前項情形，法院得命當事人提出費用計算書及釋明費用額之文書。

◎民事訴訟法第 91 條(聲請確定訴訟費用額之要件及程序)

法院未於訴訟費用之裁判確定其費用額者，第一審受訴法院於該裁判有執行力後，應依聲請以裁定確定之。聲請確定訴訟費用額者，應提出費用計算書、交付他造之計算書繕本或影本及釋明費用額之證書。依第一項確定之訴訟費用額，應於裁定送達之翌日起，加給按法定利率計算之利息。

◎民事訴訟法第 93 條（確定之方法）

當事人分擔訴訟費用者，法院為確定費用額之裁判時，除前條第二項情形外，應視為各當事人應負擔之費用，已就相等之額抵銷，而確定其一造應賠償他造之差額。

提案四

一、提案機關：臺灣新北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

原告(即雇主)對被告(即主管機關)依勞動基準法第 27 條之規定所發「令雇主限期給付勞工工資」之行政處分不服，提起訴願經決定駁回，提起行政訴訟，請求撤銷訴願決定及原處分。則此訴訟是否屬於行政訴訟法第 229 條第 2 項所列應適用簡易訴訟程序事件？

三、討論意見：

甲說：本件應依勞動基準法第 27 條之規定，被告所發令雇主限期給付勞工工資之數額，是否在新臺幣(下同)40 萬元以下，以定其是否為適用簡易訴訟程序事件或普通訴訟程序事件。

乙說：為適用普通訴訟程序事件。

（一）被告為令雇主限期給付勞工工資之行政處分，係含有命雇主限期改善其未能給付工資予勞工之情形，及命令雇主就特定數額的工資負起給付義務之雙重意涵。而限期改善，屬應適用通常訴訟程序事件，102 年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案五問題（四）之大會研討結果可資參照。

（二）被告依據勞動基準法第 27 條規定，所發令雇主限期給付勞工工資之行政處分，係具公法規制性之單方行政行為，縱命限期給付勞工工資數額為 40 萬元以下，惟該行政處分之作成，既非依據公法上之財產關係所由生，而被告與原告之間，也並未因該行政處分而形成任何公法上之財產關係，且此一定數額之工資給付關係僅存在原告與受僱勞工之間，並未存在於原

告與被告之間，故本件訴訟非屬行政訴訟法第229條第2項第3款所規定「其他關於公法上財產關係之訴訟」。

（三）原處分之內容，不僅會使原告在其與受僱勞工間之勞動契約關係中，負有給付特定工資之義務，且原告如進而違反上開限期給付工資之命令，被告尚得另依同法第79條第1項之規定裁處2萬元以上30萬元以下之罰鍰，更得依同法同條第 2 項規定，公布其事業單位或事業主之名稱、負責人姓名，並限期改善，屆期未改善者，應按次處罰。足見上開令雇主限期給付工資之行政處分，後續對雇主權益之影響非小，顯非屬行政訴訟法第229條第2項第4款所列「告誡、警告、記點、記次或其他相類之輕微處分」，亦非同條所規定其他應適用簡易訴訟之事件，自應適用普通訴訟程序。

四、提案法院研究意見：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：決議採乙說。

（二）臺中高等行政法院：多數採乙說。

（三）高雄高等行政法院：採乙說，為適用普通訴訟程序事件。

六、大會研討結果:

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到25人，採甲說0人，採乙說24人。

（二）高等行政法院表決結果：實到43人，採甲說0人，採乙說41人。

（三）決議採乙說。

七、相關法條：

◎勞動基準法第 27 條：

雇主不按期給付工資者，主管機關得限期令其給付。

◎勞動基準法第 79 條第 1 項、第 3 項：

「有下列各款規定行為之一者，處新臺幣二萬元以上三十萬元以下罰鍰：……二、違反主管機關依第二十七條限期給付工資或第三十三條調整工作時間之命令。」、「有前二項規定行為之一者，得公布其事業單位或事業主之名稱、負責人姓名，並限期令其改善；屆期未改善者，應按次處罰。」

◎行政訴訟法第 229 條第 2 項。

八、參考資料：

102 年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案五之問題(四)：「下列情形是否屬於行政訴訟法第 229 條第 2 項所列應適用簡易訴訟程序：依建築法第 91 條規定，限於文到一定期間內改善、補辦變更使用執照手續或恢復原狀或停止使用。」。大會研討結果採否定說(不適用簡易訴訟程序)。

提案五

一、提案機關：臺灣新北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

被告核定 A 屋以 94 年 7 月建築完成，據以評定房屋標準價格。原告向被告申請作成就 A 屋改以 80 年 7 月建築完成，而據以評定房屋標準價格之行政處分。被告否准，原告不服，提起訴願經決定駁回，而提起行政訴訟，請求訴願決定及原處分均撤銷，並請求被告作成就 A 屋改以 80 年 7 月建築完成，而據以評定房屋標準價格之行政處分。則此訴訟是否屬於行政訴訟法第 229 條第 2 項所列應適用簡易訴訟程序事件？

三、討論意見

甲說：本件應計算「原告申請以 80 年 7 月之房屋評定標準價格課徵系爭房屋之房屋稅」與「被告原核定以 94 年 7 月之房屋評定標準價格課徵系爭房屋之房屋稅」按起訴時據以計算 A 屋未來可得課稅年數期間之總差額（即原告可得受之總利益額），是否在新臺幣 40 萬元以下，以定其是否為適用簡易訴訟程序事件或普通訴訟程序事件。

乙說：為應適用通常訴訟程序事件。

（一）依房屋稅條例第 11 條第 2 項規定：房屋標準價格，每 3 年重行評定一次，並應依其耐用年數予以折舊，按年遞減其價格。縱令本件屬於行政訴訟法第 229 條第 2 項第 1 款規定（關於稅捐課徵事件涉訟之事件），惟事涉 A 屋未來在可得課稅年數期間之房屋稅率、房屋標準價格，並無從於起訴時確定（或有可能會因日後法規修正而有所調整變動，並會因是否住宅用或營業用而有不同，且行政訴訟法並無準用民事訴訟法第 77 條

之 1 規定。)，自無從於起訴時計算出 A 屋未來可得課稅年數期間總差額，是否在 40 萬元以下，則本件是否符合行政訴訟法第 229 條第 2 項第 1 款規定，容非無疑。

（二）本件訴請被告作成就 A 屋改以 80 年 7 月建築完成，而據以評定房屋標準價格之行政處分之課予義務之訴，核與行政訴訟法第 229 條第 2 項所列各款適用簡易訴訟程序之行政訴訟事件規定不符，自應適用通常訴訟程序（高雄高等行政法院 98 年度訴字第 313 號判決似同此認定)。

四、提案法院研究意見：採乙說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：決議採甲說。

（二）臺中高等行政法院：採乙說。

（三）高雄高等行政法院：採乙說，為應適用通常訴訟程序事件。

六、大會研討結果:

（一）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 25 人，採甲說 0 人，採乙說 25 人。

（二）高等行政法院表決結果：實到 44 人，採甲說 6 人，採乙說 30 人。

（三）決議採乙說。

七、相關法條

◎房屋稅條例第 11 條：

房屋標準價格，由不動產評價委員會依據下列事項分別評定，並由直轄市、縣（市）政府公告之：

一、按各種建造材料所建房屋，區分種類及等級。

二、各類房屋之耐用年數及折舊標準。

三、按房屋所處街道村里之商業交通情形及房屋之供求概況，並比較各該不同地段之房屋買賣價格減除地價部分，訂定標準。

前項房屋標準價格，每三年重行評定一次，並應依其耐用年數予以折舊，按年遞減其價格。

◎民事訴訟法第 77 條之 1：

訴訟標的之價額，由法院核定。

核定訴訟標的之價額，以起訴時之交易價額為準；無交易價額者，以原告就訴訟標的所有之利益為準。

法院因核定訴訟標的之價額，得依職權調查證據。

第一項之核定，得為抗告。

◎行政訴訟法第 229 條第 2 項。

八、參考資料：

高雄高等行政法院 98 年度訴字第 313 號判決。

提案六

一、提案機關：臺灣新北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

原告（法人或自然人）為汽車所有人，於收受逕行舉發違反道路交通管理處罰條例通知單後，認受舉發之違規行為應歸責他人，惟因未及於應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向被告告知應歸責人，被告逕以原告為處罰對象予以裁罰，原告不服，提起行政訴訟，並已提出應歸責他人之相關證明文件，是否可因此免受處罰？

三、討論意見：

甲說：(不應受處罰)

（一）觀諸道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 1 項、第 4 項及第 85 條第 1 項規定內容，可知條文所欲裁罰之對象應為汽車駕駛人，並非汽車所有人，於逕行舉發之對象為汽車所有人卻非汽車駕駛人之情形，依規定仍須針對汽車駕駛人為裁罰，因此方有該條例第 85 條第 1 項所規定汽車所有人得在期限內檢附證據向處罰機關告知應歸責人之設，規制目的應在於逕行舉發違規之情形，處罰機關基於職權調查原則一般僅能查知汽車車籍登記之所有人，較無從查究實際汽車駕駛人為何人，相對而言，汽車所有人針對汽車駕駛人之釐清更能掌握正確資料，故以前開條例第 85 條第 1 項規定明文課予汽車所有人直接協力義務，令其負有陳報違規汽車駕駛人為何人之義務。

（二）就汽車所有人逾期始辦理歸責而陳明實際違規駕駛人為何人之情形，其未履行法定協力義務之效果為何？是否即生失權效果而須由汽車所

有人負擔受裁處之責任？依同條例第 85 條第 4 項規定「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」之內容，復參照前述同條第 1 項之內容，應認同條例第 85 條第 1 項規定並非謂得更改各該法定裁罰對象之意，至多係在處罰機關以汽車所有人為裁罰對象時，依第 4 項規定推定其有過失而賦予其舉證之負擔，據此，汽車所有人既可舉證證明其無過失，自亦得舉證證明其並非汽車駕駛人而不負違規責任，方為合理。是此規定應係為撙節行政成本，使行政機關在期限內未經汽車所有人辦理歸責時，即可依現有事證先認定汽車所有人即為汽車駕駛人（違規行為人）而逕為裁決之方式，避免違規調查程序久懸未決，尚難謂其進一步寓有汽車所有人逾期始陳明應歸責之汽車駕駛人時，即生失權效果而不得再予審究其所提出非汽車駕駛人之事證。且交通違規之處罰對象原則上即係行為人，非汽車所有人，是違反該行政罰調查程序協力義務之法律效果，自難認負協力義務者即汽車所有人即需因而承擔該條例針對違規行為人即汽車駕駛人所定之違規責任。

（三）行政罰法第 7 條第 1 項之規定，已揭示對於違反行政法上義務之處罰，係採取有責任始有處罰之原則，故行為人在客觀上如無違反行政法上義務之行為，在主觀上復非出於故意或過失，即應無可非難性及可歸責性，自不應對之予以處罰。復審酌道路交通管理處罰條例之立法目的乃為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，

其本質在維持行政上之秩序，達成國家維持交通秩序之行政目的，因而，對於違反該條例所規定行政法上義務之行為人科以制裁，其性質上屬於行政罰，準此，其處罰對象必限於違反行政法上義務且具有可非難性及可歸責性之人，倘非違反行政法上義務之行為人，或可認其非出於故意或過失者，則自無受處罰之理。是道路交通管理處罰條例第85條第4項在立法上雖係對受逕行舉發人採取推定過失責任之特別規定，然受逕行舉發人如已於救濟程序中舉證證明其並無違規行為且無出於故意或過失者，即不得對之處罰，此方符遵守行政罰原理原則中之處罰法定原則及有責性原則，且方能符合憲法對人民財產權及訴訟權之基本權保障。

乙說：(應受處罰)

道路交通管理處罰條例第 85 條第 1、2、3 項原規定：「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於運送人，租用人或使用人，亦適用之（第 1 項)。本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕駛人者，處罰車輛駕駛人（第 2 項)。本條例關於車輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛所有人（第 3 項)。94 年 12 月 28 日道路交通管理處罰條例修正公布第 85 條第 1 項：「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各

該違反條款規定處罰。」其修正理由：「本條原第1項、第2項、第3項規定不清，是採二罰或改變處罰客體未見分明，亦造成處罰機關之困擾，且處罰對象不僅關於車輛，尚有其他情況，爰仿第7條之立法精神，予以修正之。」，其立法意旨，無非在將行政處罰歸於實際應負責任之人，以符公平正義，並使實際應負責之人能知所警惕避免再犯，惟因慮及監理及逕行舉發交通違規之處罰係大量而反覆性之行政行為，處罰機關礙於人力、時間之短絀，有時難以一一詳究違規者為何人，相較之下受處分人時間、人力較為寬裕，且受處分人對於實際駕駛者為何人多知之甚詳，相關證據及證明文件亦均在受處分人掌握之中，具有資訊上之優勢，若容許受處分人僅泛稱係他人駕駛而不提供足資識別之身分，又或稱為某人所為但不提出證據，則處罰機關勢需耗費大量時間勞力調查，仍恐一無所獲，此種責任之分配並非合理。又倘若僅課與受處分人檢附相關證據及足資辨識、通知應歸責人之證明文件，而容任其於任何時間均得提出，亦將使究竟何人應負最終行政罰責任之法律關係長期懸而未決，並使逕行舉發案件有罹於同條例第90條時效之可能，且亦與前揭規定中「應於到案日期前提出」期限之限制形同具文，此應非立法之本意，是故立法者課與受處分人在期限前提出證明之義務，違反者，仍依本條例各該違反條款規定「處罰」，使車輛所有人負最終處罰責任。

四、提案法院研究意見：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（不應受處罰）。

（二）臺中高等行政法院：多數採甲說（不應受處罰）。

（三）高雄高等行政法院：採乙說（應受處罰）。

六、大會研討結果:

提案機關撤回。

七、相關法條

◎道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 1 項、第 4 項

(第 1 項)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：一、.....。

(第 4 項)第 1 項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

◎道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項、第 4 項

(第 1 項)本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。

(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。

◎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。

八、參考資料：

臺灣高等法院暨所屬法院 97 年法律座談會刑事類提案第 41 號

法律問題：

針對現行道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項規定：「本條例之處罰，受舉違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」。問：若受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，雖未及於應到案日期前向處罰機關告知應歸責人，然其於應到案日期後，以違規行為應歸責他人為由，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向法院聲明異議，法院是否仍應以其未於應到案日期前，依上開規定檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，即已失實質異議之權利，而駁回其異議之聲明？

討論意見：

甲說（肯定說）。

道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項之立法意旨，無非在將行政處罰歸於實際應負責任之人，以符公平正義，並使實際應負責之人能知所警惕避免再犯，惟因慮及監理及交通違規之處罰係大量而反覆性之行政行為，處罰機關礙於人力、時間之短絀，有時難以一一詳究違規者為何人，相較之下受處分人時間、人力較為寬裕，且受處分人對於實際駕駛者為何人多知之甚詳，相關證據及證明文件亦均在受處分人掌握之中，具有資訊上之優勢，若容許受處分人僅泛稱係他人駕駛而不提供足資識別之身分，又或稱為某某人所為但不提出證據，則處罰機關勢需耗費大量時間勞力調查，仍恐一無所獲，此種責任之分配並非合理。又倘若僅課與受處分人檢附相關證據及足資辨識、通知應歸

責人之證明文件，而容任其於任何時間均得提出，亦將使究竟何人應負最終行政罰責任之法律關係長期懸而未決，並使前揭規定中「應於到案日期前提出」期限之限制形同具文，此應非屬立法之本意，是故立法者課與受處分人在期限前提出證明之義務，違反則「產生失權之效果」，不得再申請轉罰，如此解釋方式始核與前揭規定之立法目的相符（臺灣高等法院高雄分院 97 年度交抗字第 200 號、第 77 號裁定參照）。

乙說：（否定說）。

依道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項規定之文義，受處分人「逾期未依規定辦理」之效果，係處罰機關「仍依本條例各該違反條款規定處罰」，並未指發生失權之效果。且觀諸上開規定修正之立法理由，亦未表示逾期未告知即生失權效果。況若舉發通知單送達受處分人時，已逾通知單所定之到案期日，則因未符合道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項規定，即未生失權之效果。如此一來，將使有無失權之效果取決於舉發通知單送達之遲速，如送達在到案期日前者，即生失權效果；送達在到案期日後者，即不生失權效果，顯失公平（尤其若舉發通知單送達受處分人時，恰係通知單所定到案期日之同日或前一日，將使受處分人因無法及時告知應歸責他人之狀況，而承受失權之不公平結果）。如採肯定說之見解，無異剝奪受處分人得舉證免罰之權利，應有法律明文始能為之（臺灣高雄地方法院 96 年度交聲字第 1325 至 1334 號裁定參照）。

初步研討結果：折衷說（依現行道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項規定文義以觀，似應採甲說；然該規定實有再檢討之必要，建議參考乙說理由修法）。

審查意見：多數採甲說。

研討結果：採乙說（經付表決結果：實到 71 人，採甲說 13 票，採乙說 51 票）。

提案七

一、提案機關：臺灣新北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

因臺北市政府 100 年 11 月 21 日府交治字第 10031515100 號公告（下稱上開北市府公告）:『自公告之日零時起，全日禁止未懸掛號牌汽、機車車輛停放本市所有道路，違者將予舉發、移置保管』，且上開北市府公告所載明其授權依據為道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第 5 條。而本件原告所有之系爭汽車號牌已於 103 年 1 月某日辦理停用報停，其於 103 年 2 月某日，將未懸掛號牌之系爭汽車（尚未經認定為報廢車輛），停放在臺北市之系爭路段（該處所並未設置禁止臨時停車或禁止停車之標誌、標線），而遭舉發單位員警認有「停車位置不依規定」之違規行為，遂予以拖吊移置，並經被告以原告未依上開北市府公告規定停車，而依道交處罰條例第 56 條第 1 項第 9 款規定，裁處原告新臺幣 600 元罰鍰，原告不服，主張系爭路段並非禁止停車位置，而提起行政訴訟。則上開北市府公告是否有牴觸其授權母法即道交處罰條例第 5 條規定？

三、討論意見：

甲說：（有牴觸母法）

（一）按法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定；法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神，此為行政程序法第 150 條第 1、2 項所明文規定。次按命令與憲法或法律牴觸者無效，憲法第 172 條定有明文。又法律不得牴觸憲法，命令不得牴觸憲法或法律，下級機關訂定之命令不得牴觸上級機關之命令，中央法規標準法第 11

條亦有明文。

（二）另按道交處罰條例第 5 條既明白規定：「為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就下列事項發布命令：一、指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車。二、劃定行人徒步區。」。基上可知，上開條文已具體指出法律授權公路或警察機關所得發布禁止停車命令之目的，乃在於維護道路交通安全與暢通，而其授權範圍則僅限於得指定「某線道路」或「某線道路區段」禁止停車至明。是以，上開北市府公告，乃係對人民停車權利之限制規定，其針對未懸掛號牌汽、機車車輛發布禁止停放在臺北市之「所有道路」之命令，顯已逾越上開法律授權範圍；且從上開北市府公告之「公告事項」欄第 1 項係表明「為維護本市道路交通順暢與安全及道路空間公平使用」亦可知，其中「維護道路空間公平使用」，並非道交處罰條例第 5 條之法律授權目的。而衡諸常情，並非所有未懸掛號牌汽、機車停放在道路之位置，即當然有妨礙道路交通安全與暢通之情形，則上開北市府公告係對未懸掛號牌汽、機車，不論有無妨礙他人、車通行，即採取全面禁止停放在臺北市所有道路之手段，此行政行為已難謂是為達到維護道路交通安全與暢通所必要，亦顯與前揭道交處罰條例第 5 條規定之授權本旨精神相違悖。從而，應認上開北市府公告之法規命令，係與其所依據之授權法律相牴觸，而與法律保留原則有違，法院自應於本件交通裁決事件拒絕適用該牴觸法律之命令，不受其

拘束。是以，原告主張系爭路段並非禁止停車位置，即難謂於法無據。被告認定原告之上揭停車行為，係不依上開違法之北市府公告之規定，而違反其行政法上義務，依道交處罰條例第 56 條第 1 項第 9 款規定，逕作成原處分裁處原告罰鍰，已有違反處罰法定原則，於法係有未合。

（三）此外，按「占用道路之廢棄車輛，經民眾檢舉或由警察機關、環境保護主管機關查報後，由警察機關通知車輛所有人限期清理；車輛所有人屆期未清理，或有車輛所有人行方不明無法通知或無法查明該車輛所有人情形，環境保護主管機關應先行移置或委託民間單位移置，並得向車輛所有人收取移置費及保管費。該車輛經公告一個月仍無人認領者，由該環境保護主管機關依廢棄物清除。」、「前項廢棄車輛之認定基準與查報處理辦法，由交通部會同內政部、法務部、行政院環境保護署定之；收取移置費及保管費之基準，由直轄市、縣（市）政府定之。」，道交處罰條例第 82 條之 1 定有明文。而依上開法規授權訂定之占用道路廢棄車輛認定基準及查報處理辦法第 4 條第 1、2 項規定：「占用道路廢棄車輛由警察機關、環境保護機關派員現場勘查認定後，張貼通知於車體明顯處，經張貼日起七日仍無人清理者，由環境保護機關先行移置至指定場所存放。」、「前項廢棄車輛張貼通知後，警察機關應查明車輛所有人，以書面通知其限期清理或至指定場所認領，逾期仍未清理或認領，或車輛所有人行方不明無法通知或無法查明車輛所有人情形，由環境保護機關公告，經公告一個月無人認領者，由環境保護主管機關依廢棄物清除。」。是以，依舉

重明輕原則，占用道路廢棄車輛由警察機關、環境保護機關派員現場勘查認定後，尚且需依循上述嚴謹的法定程序，由警察機關張貼通知車輛所有人限期清理，迄車輛所有人屆期未清理，再由環境保護機關先行移置至指定場所存放。則更遑論未經認定為報廢車輛之系爭車輛，僅因未懸掛號牌停車，且未被證明有妨害交通安全與順暢之情況下，警察機關竟未依較上述更嚴謹之行政程序而逕依牴觸授權法律之上開北市府公告，即將系爭車輛予以移置保管，顯有侵害人民之自由權及財產權。又倘若主管機關認為未懸掛號牌之車輛長期停放道路，將排擠其他停車民眾之權益，則其或可採取設置車輛停放線並限定停放時間，抑或可設置禁止停車標誌、標線，如此已可達道路空間公平使用之行政目的，且相較於逕予移置保管車輛，對人民自由及財產之侵害性較小，附此敘明。

乙說：（未牴觸母法）

（一）道路交通安全規則第 112 條第 1 項第 15 款、道路交通管理處罰條例第 5 條等規定，已明文授權公路主管機關、市區道路主管機關得就停車時間、位置、方式及車種，制定特別規定加以規範，且授權公路機關於必要時，得就禁止停車及臨時停車事項發布行政命令，則基於前開法律之授權，臺北市政府於道路停車時間、位置、方式及車種，與禁止停車及臨時停車事項，制定自治規則或發布行政命令加以規範及限制，自屬適法。

（二）復以，法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神，為行政程序法第 150 條第 2 項之明文規定，且法律

授權主管機關發布命令為補充規定者，內容須符合立法意旨，且不得逾越母法規定之範圍。其在母法概括授權下所發布者，是否超越法律授權，不應拘泥於法條所用之文字，而應就該法律本身之立法目的，及整體規定之關聯意義為綜合判斷（司法院釋字第 612 號解釋意旨參照），從而，前開道路交通管理處罰條例第 5 條之規定，依法律整體解釋，應可推知立法者有意授權主管機關依其交通管制之專業能力，參考交通流量大小與道路等級等有關道路交通秩序與安全之相關因素，禁止或限制使用道路之內容為因地制宜之規定，主管機關公告所發布之法規命令固涉及對人民權利之規制，惟畢竟不屬刑罰制裁，且交通秩序維護措施重在因地制宜與即時反應交通情況之迅速變化，宜賦予行政權較多自主決定空間，爰經考量一般道路停車，駕駛人係於完成某階段駕駛行為後之暫時性停放車輛，以從事休息或其他活動為目的之停放車輛行為，俾使車位之使用具有便利性、週轉性，可供不特定之多數人輪流使用；然未懸掛號牌汽機車車輛長期停放一般道路空間，自車輛停放之外觀而言，雖與一般道路停車無異，惟其停車之目的非但與便利駕駛人使用道路無涉，由於該等汽機車車輛並未懸掛號牌，又未達廢棄車輛之程度，任由車輛所有人長期置放於道路空間，與私有物任意占用道路空間之情無異，除有礙道路主管機關及監理機關對於道路停車車輛之管理外，亦影響停車位之週轉使用，對道路交通已產生衝擊，自非一般停車行為所可比擬，況因目前我國車輛眾多，停車空間常

不敷使用，苟容認未懸掛號牌汽機車車輛，任意長期停放一般道路空間，實不啻將排擠停車民眾之正當權益，進而影響整體交通順暢，危及交通安全。又未懸掛號牌之汽機車車輛，因無號牌可供主管機關辨識，如基於道路交通安全與暢通之考量，亦無法要求車輛所有人立即為必要之移置或處理行為，臺北市政府於道路交通管理處罰條例第 5 條規定之授權，為維護道路交通安全與暢通及市區道路空間公平使用，避免未懸掛號牌車輛占用道路進而影響市容景觀之考量，上開北市府公告，公告「為維護本市道路交通順暢與安全及道路空間公平使用，避免未懸掛號牌車輛占用道路妨礙交通秩序，自公告之日零時起，全日禁止未懸掛號牌汽、機車車輛停放本市所有道路，但未懸掛號牌廢棄車輛，仍依其他相關規定處理」，雖禁止原告所有未懸掛號牌車輛使用道路，惟因此維護公眾使用道路之利益，並進而增強道路交通安全，其間並未超過比例而失衡，亦無不當結合手段目的之情形存在，復有其必要性，難認有何違反比例原則之情事，該公告自為合法且有效之法規命令無疑。從而，原處分裁處原告係適法有據。

四、提案法院研究意見：採甲說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：多數採乙說。

（二）臺中高等行政法院：多數採甲說（有牴觸母法）。

（三）高雄高等行政法院：採甲說（有牴觸母法）。

六、大會研討結果:

提案機關撤回。

七、相關法條：

◎中央法規標準法第 11 條（法之位階）

法律不得牴觸憲法，命令不得牴觸憲法或法律，下級機關訂定之命令不得牴觸上級機關之命令。

◎行政程序法第 150 條

本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定。

法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。

◎道路交通管理處罰條例第 5 條

「為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就下列事項發布命令：一、指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車。二、劃定行人徒步區。」

◎道路交通安全規則第 112 條第 1 項第 15 款規定

「汽車停車時，應依下列規定一、……。十五、停車時間、位置、方式及車種，如公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關有特別規定時，應依其規定。」。

◎道路交通管理處罰條例第 56 條第 1 項第 9 款

「汽車駕駛人停車時，有下列情形之一者，處新臺幣 600 元以上 1,200 元以下罰鍰：・・・九、停車時間、位置、方式、車種不依規定。」。

◎道路交通管理處罰條例第 82 條之 1

占用道路之廢棄車輛，經民眾檢舉或由警察機關、環境保護主管機關查報後，由警察機關通知車輛所有人限期清理；車輛所有人屆期未清理，或有車輛所有人行方不明無法通知或無法查明該車輛所有人情形，環境保護主管機關應先行移置或委託民間單位移置，並得向車輛所

有人收取移置費及保管費。該車輛經公告一個月仍無人認領者，由該環境保護主管機關依廢棄物清除。

前項廢棄車輛之認定基準與查報處理辦法，由交通部會同內政部、法務部、行政院環境保護署定之；收取移置費及保管費之基準，由直轄市、縣（市）政府定之。

提案八

一、提案機關：臺灣新北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

原告 102 年 12 月 1 日酒後駕車，經警攔停稽查，原告因拒絕接受酒測，因而經警依法舉發，被告於 103 年 1 月 20 日僅裁處「罰鍰新臺幣 9 萬元、吊銷駕駛執照、應參加交通安全講習（下稱原處分）」確定在案。請問：

（一）原處分是否當然發生「禁止 3 年內考領駕駛執照之效力」？

（二）假如原告處分亦已同時裁罰「禁止 3 年內考領駕駛執照」，則原告提起原處分有關「吊銷駕駛執照」部分撤銷之行政訴訟，未就「禁止 3 年內考領駕駛執照」併同聲明撤銷，則起訴效力是否及於「禁止 3 年內考領駕駛執照」而應由法院一併審究？

三、討論意見：

問題（一）

甲說：原告拒絕酒測，就受吊銷駕駛執照，與禁止 3 年內考領駕駛，二個法效各自獨立，並無不可分之關係，因之原處分既未併同裁處禁止 3 年內考領駕駛執照，自不發生禁止 3 年內考領駕駛執照之效力。（則倘若原告於吊銷駕駛執照之後 3 年內，仍前往報考駕照，監理機關不得否准。）

乙說：原告拒絕酒測，就吊銷駕駛執照，並應禁止 3 年內考領駕駛執照，具有從屬關係之不可分關係，被告雖未同時裁處「禁止 3 年內考領駕駛執照」，亦當然發生禁止 3 年內考領駕駛執照之法律效果。（則倘若原告於吊銷駕駛執照之後 3 年內，前往報考駕照，監理機關應予否准。），最高行政法院 103 年度判字第 174 號判決意旨似採此見解。

丙說：原告拒絕酒測，就吊銷駕駛執照，並應禁止 3 年內考領駕駛執照，雖具有不可分之關係，但被告並未同時裁決禁止 3 年內考領駕駛執照之處分，自不發生禁止 3 年內考領駕駛執照之效力。（則倘若原告於吊銷駕駛執照之後，於報考駕照，監理機關不得否准。）

問題（二）

甲說：原告拒絕酒測，就受吊銷駕駛執照，與禁止 3 年內考領駕駛，於訴訟上並無不可分之關係【高雄高等行政法院 102 年度交上字第 22 號判決似採此見解】。因之原告既未併同訴請撤銷「禁止 3 年內考領駕駛執照」，起訴效力自不及於此部分（至於如原處分就「吊銷駕駛執照」部分經法院判決撤銷確定在案，則被告是否自行撤銷「禁止 3 年內考領駕駛執照」之處分，應依「吊銷駕駛執照」與「禁止 3 年內考領駕駛執照」之行政處分具有不可分之從屬關係，而「吊銷駕駛執照」之處分因已不存在，則「禁止 3 年內考領駕駛執照」處分自無從附屬存在之依據，應予撤銷之。）

乙說：原告拒絕酒測，就「吊銷駕駛執照」與「禁止 3 年內考領駕駛執照」，訴訟上具有不可分之關係，被告雖未同時聲明撤銷「禁止 3 年內考領駕駛執照」，其起訴效力亦及於「禁止 3 年內考領駕駛執照」之效力【臺北高等政行法院 102 年度交上字第 120 號判決似採此見解】，法院應行使闡明權告知原告得將聲明擴張及於原處分關於「且禁止 3 年內考領駕駛執照」之法律效果一併撤銷。

四、提案法院研究意見：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：問題（一）決議採乙說。

問題（二）多數採乙說。

（二）臺中高等行政法院：問題（一）採乙說。

問題（二）多數採甲說。

（三）高雄高等行政法院：問題（一）採乙說。

問題（二）採甲說。

六、大會研討結果:

（一）問題（一）:

1、地方法院行政訴訟庭表決結果：實到25人，採甲說2人，採乙說18人，採丙說1人。

2、高等行政法院表決結果：實到 40 人，採甲說 0 人，採乙說29人，採丙說0人。

3、問題（一）決議採乙說

（二）問題（二）：提案機關撤回。

七、相關法條：

道路交通管理處罰條例第35條第1至4項

汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：

一、酒精濃度超過規定標準。

二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。

汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。

汽車駕駛人於五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛

執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人，駕駛汽車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查，或拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車、吊銷該駕駛執照及施以道路交通安全講習；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。

道路交通管理處罰條例第 67 條第 2 項

汽車駕駛人，曾依第二十九條第四項、第三十條第三項、第三十五條第三項前段、第四項前段、第三十七條第三項、第四十三條第二項、第三項、第六十一條第一項第三款、第四款後段、第六十二條第四項前段規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照；汽車駕駛人駕駛營業大客車，曾依第三十五條第二項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。

八、參考資料：

◎最高行政法院 103 年度判字第 174 號判決。

◎102 年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會

提案三問題（一）

一、提案法院：臺灣臺北地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

公路主管機關以原告拒絕道路交通管理處罰條例第 35 條第 1 項規定測試之檢定，於裁決書並記載依同條第 4 項、同條例第 67 條第 2 項規定對原告裁處罰鍰新台幣 6 萬元、吊銷駕駛執照，及 3 年內不得考領駕駛執照。

問題（一）：該裁決書中關於「3 年內不得考領駕駛

執照」之記載，是否為行政處分？

三、討論意見：

問題（一）

甲說：肯定說

裁決書將此與同條例第 35 條第 4 項規定之罰鍰、吊銷駕駛執照併列，亦記明適用之法令依據為該條例第 67 條第 2 項規定，形式上符合行政程序法第 96 條之規定，應屬行政處分。

乙說：否定說

關於原告經吊銷駕駛執照後 3 年內不得考領駕照之效力，係在被告機關依同條例第 35 條第 4 項為吊銷駕駛執照之裁罰處分後，基於同條例第 67 條第 2 項規定所直接發生，要不因被告機關於裁決書中有無此記載而有不同。

四、提案法院研究意見：

問題（一）：採乙說（否定說）。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：

問題（一）

採甲說（肯定說），另補充理由：

1.道路交通管理處罰條例第 67 條第 1 項至第 4 項規定，業依汽車駕駛人受吊銷駕駛執照處分之原因行為情節之輕重，分別有「1 年內」、「3 年內」、「4 年內」及「終身」不得考領駕駛執照之不同年限限制，法律規定似已考量人民過去違反行政法上義務行為所生影響及應受責難程度之不同，為不同程度之限制，顯屬對人民過去違反行政法上義務行為所為

不同程度之非難，而非單純考領駕駛執照「消極資格」之規定，且限制人民一定年限不得考領駕駛執照，亦具備行政罰法第 2 條第 1 款有關「禁止行為」之特徵，爰前開規定應係對於人民過去違反行政法上義務所為之處罰規定。故裁決書依道路交通管理處罰條例第 67 條第 2 項前段所為「3 年內不得考領駕駛執照」之記載，應屬裁罰性不利處分。

2.又法律雖有處罰之規定，並不因法有明文即直接發生法律效果，尚待行政機關就具體個案依法作成行政處分（行政罰），始就該具體個案產生特定之法律效果(3 年內不得考領駕駛執照)。且基於憲法第 16 條保障人民訴訟權之立場，亦宜肯認系爭記載係屬裁罰性不利處分之性質，俾人民於其權利遭受侵害時（無論係無積極證據證明人民有拒絕酒測之行為，或行政機關執行酒測過程違反正當法律程序，仍遭行政機關裁處），有請求法院救濟之權利。故本提案應採肯定說。

（二）臺中高等行政法院：

問題（一）

採甲說（肯定說）。

（三）高雄高等行政法院：

問題（一）

採甲說（肯定說），另補充理由：

1.題目設為：該裁決書中關於「3 年內不得考領駕駛執照」之記載，是否亦為裁罰性不利處分之性質，得起訴請求撤銷？然「3 年內不得考領駕駛執照」之限制，是否即為行政

罰法第 2 條第 1 款有關禁止行為之裁罰性不利處分，容有不同見解。為免引起爭議，是否改為『……關於「3 年內不得考領駕駛執照」之記載，是項處分是否得起訴請求撤銷？』，然後再依甲、乙說討論。

2.又駕駛人拒絕酒測，依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定，公路主管機關除應對駕駛人裁處罰鍰外，尚得吊銷駕駛執照；而同條例第 67 條第 2 項固明文規定吊銷駕駛執照之法律效果即「3 年內不得考領駕駛執照」，然公路主管機關既將該法律效果記載於裁決書內，則發生法律效果之確認作用，核屬確認之行政處分。是駕駛人對是項處分，當然得循序採救濟途徑為之。

3.道路交通管理處罰條例於民國 102 年 1 月 30 日修正，其中第 35 條第 4 項中之罰鍰已修正為「新臺幣九萬元」，併請注意。

六、大會研討結果：

問題（一）

（一）原提案：「該裁決書中關於『3 年內不得考領駕駛執照』之記載，是否亦為裁罰性不利處分之性質，得起訴請求撤銷？」，修改為：「該裁決書中關於『3 年內不得考領駕駛執照』之記載，是否為行政處分？」。

（二）地方法院行政訴訟庭表決結果：實到 30 人，採甲說 12 人，採乙說 9 人。

（三）高等行政法院表決結果：實到 45 人，採甲說 29 人，採乙說 1 人。

（四）決議採甲說。

◎高雄高等行政法院 102 年度交上字第 22 號判決。
◎臺北高等行政法院 102 年度交上字第 120 號判決。

提案九

一、提案機關：臺灣高雄地方法院行政訴訟庭

二、法律問題：

某甲為漁船船長，乙、丙則為該船船員，以每月 2 萬元之薪資受僱於甲。因甲、乙、丙三人共同以漁船走私價值 30 萬元之貨物，關務機關則依海關緝私條例第 36 條第 1 項、第 3 項規定，除對甲裁處沒入貨物外，對甲、乙、丙三人各裁處貨價 1 倍之罰鍰各 30 萬元。

問：若關務機關已就甲乙丙各裁處法定罰鍰最低額（即貨價 1 倍，30 萬元）後，船員乙、丙認其僅係受僱於甲，未因走私而獲利，其情節及受責難之程度遠較船長為輕，得否主張撤銷原處分？

三、討論意見：

甲說：按行政罰法第 14 條第 1 項規定，故意共同實施違反行政法上義務之行為者，依其行為之情節輕重，分別處罰之。而依海關緝私條例第 36 條第 1 項規定，私運貨物行為之法定罰鍰最低額度即為貨價之 1 倍。故關務機關已依第 18 條第 1 項規定，分別衡量各個行為人之情節後，已裁罰法定罰鍰額之最低額度，如無其它法定得減輕或免責之事由，實無法低於法定罰鍰額度予以裁處。

乙說：違反行政法上義務之處罰或制裁，均須符合「罪刑相當原則」或「責罰相當原則」，而按行政罰法第 18 條第 1 項規定乃授權行政機關追求個案正義而賦予行政機關法定裁量權，是以行政機關行使裁量權得按個案情節加重或減輕，作成符合授權目的及比例原則之處分，否則即有裁量怠惰之瑕疵。是以，關務機關對於甲、乙、丙三人均處以現值 1 倍罰鍰，其總額高達 90 萬元，為查

獲物現值 3 倍，而乙、丙二人除受有薪資外，未因走私而獲利，應認為個案上適用法律違反實質正義，有裁量怠惰之違法。

丙說：行政罰法第 18 條第 1 項規定，僅係表示行政機關應如何在法定罰鍰額度內行使裁量權，並無使行政機關於行使裁量權時，得將裁罰之金額低於法定罰鍰最低額之效力。故行政機關如已依法定罰鍰最低額裁處，應無違反行政罰法第 18 條第 1 項之疑慮。惟於行政罰之領域內，行為人如欠缺期待可能性，亦可構成「阻卻責任事由」，乙、丙僅為受僱於甲之船員，如因迫於生計，而接受船長指揮，應認乙、丙欠缺期待其遵守行政法上義務之可能，故應得減輕或免除其責任。

丁說：按行政罰法第 14 條第 1 項規定，行政機關於處罰共同違反行政法上義務之行為人時，應考量其情節之輕重，其目的即在求處罰允當，以滿足比例原則之要求。則於行政罰係以倍數或一定比例作為處以罰鍰之基準時，對於各行為人分別裁罰一定之倍數或比例，將如同導致本案情形一樣，各行為人不分情節輕重均裁處相同之罰額，且其罰額數過高，顯已違反比例原則之要求。是以，在行政法規係以倍數或一定比例作為處以罰鍰基準之情形，行政罰法第 14 條第 1 項應作合目的性之解釋，認為行政罰法第 14 條第 1 項所謂之「分別處罰」，應係指行政機關應分別就各行為人之情節輕重加以衡量，如其衡量結果認其情節重大，故可就各行為人分別按一定倍數或比例處罰之；惟如衡量結果，其情節輕微，其可罰性較輕，則應容許以違反義務之行為人共同分擔罰

額之方式加以處罰。故如本例，乙、丙二人因其可責難性較低，應容許行政機關以甲、乙、丙三人共同分擔1倍罰鍰之方式加以裁處，而甲、乙、丙三人間之內部分擔額，則須依其情節輕重分別定之，以符合行政罰法第 14 條第 1 項之規範意旨。

四、提案法院研究意見：採丁說。

五、高等行政法院研究意見：

（一）臺北高等行政法院：決議採甲說。

（二）臺中高等行政法院：多數採甲說。

（三）高雄高等行政法院：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 25 人，採甲說 16 人，採乙說 0 人，採丙說 0 人，採丁說 6 人。

（二）高等行政法院表決結果：實到 39 人，採甲說 37 人，採乙說 0 人，採丙說 0 人，採丁說 1 人。

（三）決議採甲說。

七、相關法條：

（一）海關緝私條例

1.第 3 條：「本條例稱私運貨物進口、出口，謂規避檢查、偷漏關稅或逃避管制，未經向海關申報而運輸貨物進、出國境。但船舶清倉廢品，經報關查驗照章完稅者，不在此限。」

2.第 36 條第 1 項：「私運貨物進口、出口或經營私運貨物者，處貨價一倍至三倍之罰鍰。」

3.第 36 條第 3 項：「前 2 項私運貨物沒入。」

（二）行政罰法

1.第 14 條第 1 項：「故意共同實施違反行政法上義務之行為者，依其行為情節之輕重，分別處罰

之。」

2.行政罰法第 18 條第 1 項：「裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力。」

八、參考資料：無。