

臺灣新北地方法院行政訴訟判決

111年度交字第32號

原告 楊毓崑
被告 臺北市交通事件裁決所

代表人 蘇福智（所長）

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告民國111年1月6日
北市裁催字第22-CZ0000000號裁決，向本院提起行政訴訟，本院
判決如下：

主 文

- 一、原告之訴駁回。
- 二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條之裁決而提
起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1規定，應適用交通裁
決事件訴訟程序。又，本件因卷證資料已經明確，本院依同
法第237 條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：

緣原告於民國110年8月22日18時46分許，駕駛訴外人八馬工
程開發股份有限公司（下逕稱八馬工程公司）所有之車牌號
碼000-0000號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛，109年10月2
3日至110年9月1日登記車主為八馬工程公司）而沿新北市板
橋區新北環河快速道路行駛（往臺64線快速公路五股匝道往
三重交接處）時，因有「非遇突發狀況，在行駛中驟然煞
車」之違規行為，經民眾於同日檢具行車紀錄器錄影影像向
警察機關提出檢舉，嗣經新北市政府警察局海山分局查證屬
實，乃於110年9月6日填製新北市政府警察局新北市警交大
字第CZ0000000號舉發違反道路管理事件通知單對系爭

車輛之車主（即八馬工程公司）予以舉發，記載應到案期限為110年10月21日前，並於110年9月28日移送被告處理，而系爭車輛之車主（即八馬工程公司）於110年11月25日透過「臺北市交通事件裁決所交通違規案件陳述書」表明原告為實際駕駛人並檢附相關文件，而依道路交通管理處罰條例第85條第1項前段規定向被告辦理歸責實際駕駛人（即原告）事宜。嗣被告認原告有「非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車」之違規事實，乃依道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款、第5項前段（漏繕）、第85條第1項（前段）、第63條第1項（第3款）、第24條（第1項第3款）及違反道路交管理事件統一裁罰基準表等規定，以111年1月6日北市裁催字第22-CZ0000000號違反道路交管理事件裁決書（下稱原處分），裁處原告罰鍰新臺幣（下同）18,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習。原告不服，遂向本院提起本件行政撤銷訴訟。

二、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：

本件系爭車輛為氣壓式車輛，如氣壓低於5磅，即將鎖死煞車，須將煞車總磅拉起、催油門，將氣壓打到12磅，在不踩剎車氣壓的情況下，可將車輛行駛至閃避處停放，不至影響交通。系爭車輛亦已於隔日修復，且伊有打故障警示燈（剎車總磅拉起補氣壓，4-12磅僅需10-15秒）。

（二）聲明：原處分撤銷。

三、被告答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

- 1.經本案舉發機關函復表示，本案係民眾於7日內檢具相關事證檢舉案件，經檢視舉證影片，系爭車輛於110年8月22日18時46分許，在新北市板橋區新北環快往臺64五股匝道往三重交接處附近路段，影片時間18時46分16秒間突然於快速道路上緊急煞車，故該車有「非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車」情形，爰依道路交通管理處罰條例第43條1項4款規定舉

01 發，依法舉發尚無違誤。

02 2.另陳述人所述：「煞車氣壓風管破裂，導致煞車鎖死，並檢
03 附修車證明……」一節，復經檢視錄影影像，系爭車輛行駛
04 中煞停後尚能再度起駛前行，原告所附維修收據係於110年9
05 月24日列印，距違規日已超過1個月以上，實難用以佐證8月
06 22日之違規行為。又依據公路監理資訊系統，原告自110年8
07 月22日至110年9月17日止，1個月內共發生3起違反道路交通
08 管理處罰條例第43條第1項第4款危險駕駛之違規情形，且均
09 提起行政訴訟繫屬貴庭審理中，併請參考。

10 3.再依道路交通安全規則第94條規定略以：「汽車除遇突發狀
11 況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫
12 停」。本件原告雖表示係因氣壓車輛，煞車氣壓風管破裂，
13 造成煞車鎖死所致，惟綜觀案卷並無跡證顯示系爭車輛於違
14 規時地確有原告所述情形，反觀系爭車輛在高速行駛下，煞
15 車燈也的確有亮起，竟在約5秒內完全煞停於車道，其所造
16 成之危險性至為明顯，損及其他用路人行車安全，本案違規
17 屬實，舉發機關按上開法條規定舉發並無違誤。本件違規行
18 為，事證明確，原告之訴為無理由，請依法駁回原告之訴，
19 以維法紀。

20 (二)聲明：原告之訴駁回。

21 四、本件爭點：

22 原告駕駛系爭車輛是否有原處分所指「『非遇突發狀況』，
23 在行駛中驟然煞車」之違規事實？

24 五、本院的判斷：

25 (一)前提事實：

26 爭訟概要欄所載之事實，除原告以斯時所駕駛之系爭車輛為
27 氣壓煞車系統車輛，因氣壓過低即將鎖死煞車而需暫停以補
28 充氣壓，乃否認有原處分所指之違規事實外，其餘事實業據
29 原告於起訴狀所不爭執，且有舉發違反道路管理事件通
30 知單影本1紙、違規移轉駕駛人「申請書」影本1紙、「臺北
31 市交通事件裁決所交通違規案件陳述書」影本2份、違規查

01 詢報表影本1紙、駕駛人基本資料影本1紙、新北市政府警察
02 局海山分局110年12月10日新北警海交字第1103970510號函
03 影本1份〈含採證錄影擷取照片4幀〉、原處分影本1紙、新
04 北市政府警察局海山分局111年3月1日新北警海交字第11139
05 47645號函影本1份〈含公務電話紀錄影本1紙〉、歸責查詢
06 報表影本1紙、汽車車主歷史查詢影本1紙（見本院卷第51
07 頁、第55頁、第57頁、第63頁至第67頁、第74頁至第82頁、
08 第86頁、第88頁、第96頁、第106頁、第108頁、第110頁、
09 第112頁、第114頁）、檢舉人資料影本1份、行車紀錄器錄
10 影光碟1片（均置於本院卷卷末存置袋）等件足資佐證，是
11 除原告主張及否認部分外，其餘事實自堪認定。

12 (二)原告駕駛系爭車輛確有原處分所指「『非遇突發狀況』在行
13 駛中驟然煞車」之違規事實：

14 1.應適用之法令：

15 (1)道路交通安全規則第94條第2項前段：

16 汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車
17 或於車道中暫停。

18 (2)道路交通管理處罰條例第7條之1：

19 對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違
20 規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者
21 ，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

22 (3)道路交通管理處罰條例第24條第1項第3款：

23 汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講
24 習：三、有第四十三條規定之情形。

25 (4)道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款、第4項前段、
26 第5項前段：

27 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6,00
28 0元以上24,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

29 四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於
30 車道中暫停。

31 汽車駕駛人有第一項第一款至第四款或前項行為者，並

01 吊扣該汽車牌照三個月。

02 汽車駕駛人違反第一項、第三項規定者，應接受道路交通
03 安全講習。

04 (5) 道路交通管理處罰條例第63條第1項第3款：

05 汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰
06 鍰外，並予記點：

07 三、有第四十三條、第五十三條或第五十三條之一情形
08 之一者，各記違規點數三點。

09 (6) 按「本細則依道路交通管理處罰條例第九十二條第四項規
10 定訂定之。」、「處理違反道路交通管理事件之程序及統
11 一裁罰基準，依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，
12 如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」，違反
13 道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條、第2條
14 第1項、第2項分別亦有明定，是違反道路交通管理事件統
15 一裁罰基準及處理細則即係基於法律之授權所訂定，而該
16 處理違反道路交通管理事件之統一裁罰基準（即「違反道
17 路交通管理事件統一裁罰基準表」）已考量「違反事
18 件」、「法條依據」、「法定罰鍰額度或其他處罰」、「
19 違規車種類別或違規情節」、「期限內繳納或到案聽候裁
20 決者」、「逾越應到案期限30日內，繳納罰鍰或到案聽候
21 裁決者」、「逾越應到案期限30日以上60日內，繳納罰
22 鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限60日以上，繳
23 納罰鍰或逕行裁決處罰者」等因素，作為裁量之標準，並
24 未違反授權之目的及裁量權之本質，是其不僅直接對外發
25 生效力，且被告亦應受其拘束而適用之。

26 2. 按道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款之構成要件中所
27 指之「突發狀況」，應係指具有立即發生危險之緊迫狀況存
28 在（如前方甫發生車禍事故、前方有掉落之輪胎、倒塌之路
29 樹襲來或其他相類程度事件），駕駛人若不立即採取驟然減
30 速、煞車或於車道中暫停之措施，即會發生其他行車上之事
31 故或其他人員生命、身體之危險等，始足當之。是車輛於行

01 駛中如無此等重大危險性或急迫性之突發狀況存在，均不得
02 任意驟然減速、煞車或於車道中暫停，否則即應依上開規定
03 裁處。」（參照臺北高等行政法院110年度交上字第383號判
04 決意旨）。

05 3.本院依職權勘驗前揭行車紀錄器錄影光碟〈檔名：CZ000000
06 0非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車.mov〉（見本院卷證物
07 袋）之結果（併為擷取影像畫面合計30幀）：

08 (1)畫面開始時間為2021/08/22（下同）18：45：48，前方兩
09 車道均無車輛行駛，亦無障礙物。

10 (2)行車紀錄器安裝所在之車輛（下稱甲車）於18：46：08行
11 駛在外側車道時，一輛白色貨運曳引車（車牌號碼000-00
12 00，即原告所駕駛之系爭車輛）出現在內側車道，於18：
13 46：10，系爭車輛亮起右轉方向燈，旋於18：46：12，跨
14 越車道線向右變換至外側車道至甲車前方，另一輛白色自
15 小客車（下稱乙車）尾隨系爭車輛加速前駛並亮起右轉方
16 向燈緊跟著向右變換至外側車道到甲車前方；嗣於18：4
17 6：14，系爭車輛亮煞車燈，於其前方並無阻礙通行情
18 事，且原屬正常速度行駛之狀況下，急煞車而於18：46：
19 18煞停，緊跟在後的後方車輛（乙車）隨即煞停在外側車
20 道偏左處，而在乙車後方之甲車見狀煞停在外側車道上靠
21 右處，此際，甲車、乙車併排停在系爭車輛後方的車道
22 上；於18：46：21，系爭車輛起駛前行，乙車則向左變換
23 車道至內側車道前行離去。18：46：36，影片結束。

24 (3)於上開系爭車輛變換車道至甲車前方至煞停之過程，系爭
25 車輛的前方並無其他車輛。

26 4.由上開勘驗結果可知，原告駕駛系爭車輛而於其前方並無阻
27 礙通行情事，且原屬正常速度行駛之狀況下，從亮方向燈至
28 變換車道，係在2秒內為之，而從亮煞車燈至煞停，係在4秒
29 內為之，致甲車、乙車均急速煞車而與系爭車輛車尾處甚近
30 幾無間隙可言。是被告據以認定其駕駛系爭車輛而有「非遇
31 突發狀況，在行駛中驟然煞車」之違規事實，以原處分裁處

01 原告前揭處罰內容，觀諸前開規定，依法洵屬有據。

02 (三)雖原告執前揭情詞而為主張，並提出系爭車輛零件維修之證
03 明影本1紙（見本院卷第15頁）為佐；惟查：

04 1.按車輛之煞車系統的基本目的，是用來降低車速、下坡時保
05 持車速穩定及車輛停止時維持靜止狀態，故按照其功能可定
06 義為(1)正常行駛中一般使用之車輛主煞車、(2)部分煞車系統
07 失效或降低、減少主煞車系統使用時之副(輔助)煞車、(3)
08 車輛停止後維持靜止狀態之駐煞車（俗稱手煞車）。而車輛
09 的主煞車系統種類有「液壓式煞車」及「氣壓式煞車」：(1)
10 液壓式煞車系統，是以煞車油(利用液體不可壓縮的特性)作
11 為煞車力傳遞的介質，作用原理是當踩下煞車踏板的同時，
12 煞車總泵會將煞車油壓出，經煞車油管送至各煞車分缸，使
13 分缸內的活塞向外移動，經推桿將煞車蹄片壓緊，隨車輪一
14 起旋轉的煞車鼓，因摩擦作用，使煞車鼓減速或停止轉動，
15 進而產生煞車作用，雖然其煞車力較氣壓式煞車系統為弱，
16 卻是常用且普遍的煞車裝置；(2)氣壓式煞車系統，是以空氣
17 （利用氣體可壓縮的特性）作為煞車力傳遞的介質，以極小
18 的腳踏力就可以獲得強而有力的煞車力，其作用原理是利用
19 「引擎運轉時」空氣壓縮機先將空氣壓縮後儲存於儲氣箱
20 中，當踩下煞車踏板的同時，儲氣箱就會釋放高壓氣體，分
21 別送到前後輪的制動室，轉動凸輪推開煞車蹄片，摩擦煞車
22 鼓，達到車輪制動的效果，進而產生煞車作用，此類煞車系
23 統常用在大型貨車、聯結車及遊覽車上，不僅可以減少煞車
24 距離，也能確保車輛安全。而車輛的副（輔助）煞車系統，
25 主要功能在避免主煞車過度使用而失效，並減少煞車系統因
26 磨損所衍生的維修成本，一般常見的副（輔助）煞車系統種
27 類約有「引擎煞車」、「排氣煞車」、「引擎減速器」、
28 「電磁減速器」、「液壓減速器」等：(1)引擎煞車，引擎在
29 各工作循環中加上各運動元件摩擦阻力，在油門踏板放開
30 時，阻力使引擎轉速變慢，再經傳動系統的作用（齒輪減速
31 比效益）使車輛減速；(2)排氣煞車，利用裝置於排氣歧管的

活門，當啟動排氣煞車時，將排氣活門關閉，以阻止引擎汽缸內燃燒氣體排出，阻擾引擎汽缸活塞移動的速度，達到降低引擎轉速，並間接降低車輪轉速；(3)引擎減速器，控制排氣門開關時間，使引擎動力遲滯，利用引擎燃燒室內產生真空（負壓），阻擾引擎活塞移動的速度，達到降低引擎轉速，因此，引擎減速器也會增加煞車的效果；(4)電磁減速器，利用電流作為介質將能量傳送至車軸輪制動器（類似電磁鐵原理），車軸制動器位於中間傳動軸前方或後方，主要功能係為阻止或減緩傳動軸轉動，以達到車輪減速的目的；(5)液壓減速器，油壓減速器係採用油壓反向的原理，設計原理同為阻止或減緩傳動軸的轉動，用以降低車速。而車輛的駐煞車系統(俗稱手煞車)，主要在防止車輛停駐時發生滑行或起步後退之裝置。（參見〈淺談車輛剎車系統〉一文，吳信宏，車安通訊季刊第102-01期，財團法人車輛安全審驗中心）。又因為煞車系統是避免行車意外重要的裝置，所以一般車輛上會同時配置多項剎車系統（主煞車、副煞車、駐煞車），駕駛人應熟悉各項煞車系統的操作與限制，並選擇適合的煞車系統確保行車安全，以避免事故發生。

2.如上所述，申言之，採用「氣壓式」主煞車系統的車輛，只要引擎未熄火，空氣壓縮機正常運轉並持續輸送高壓氣體至儲氣箱中供腳踩踏板煞車用，就能使車輛具備一定的煞車力，而引擎熄火的話車體內的高壓氣體會慢慢漏光；此外，此類車輛於駕駛座前的儀表板上，一般都有裝設「氣體壓力表」、「低壓警告器」用以提醒駕駛人判斷系統正常與否，若氣壓過低時，會藉由燈號或蜂鳴器警告駕駛人此時應停靠路邊下車檢查。氣壓式煞車系統會因為「氣壓過低」導致煞車失靈的狀況，一般常見於駕駛人不當操作煞車、儲氣箱氣體洩漏、管路漏氣等情形，且因為大型車的車體較重，一般不建議駕駛人急煞或連續煞車，避免一直排出壓力氣體而使空氣壓縮機不及運作補充、或使來令片過熱變軟化無法煞停，反而導致煞車失靈。是以，大型車的車輛定期檢修以及

01 駕駛人對煞車系統的適當操作，才是防止煞車失靈最大的安
02 全關鍵。

03 3.原告就前揭所稱情事，雖提出「新湧順企業有限公司結帳單
04 〈列印日期：110.09.24〉」影本1紙為證，其上記載系爭車
05 輛於「110年8月23日」入廠維修，內容並記載「煞車風管破
06 裂導致鎖死帶動輪」云云。惟依前揭新北市政府警察局海山
07 分局111年3月1日新北警海交字第1113947645號函文說明四
08 業已記載：「損壞部分與突煞停後復前進駛離無法證明其因
09 果關係」等語。復依本院上開勘驗結果及擷取照片以觀，原
10 告駕駛系爭車輛於行駛途中非但能順利煞停，且引擎未曾熄
11 火，亦未發生主煞車系統失靈後輔助煞車系統啟動鎖死車輪
12 的狀況；況依「氣壓式煞車系統」的原理，其乃利用車輛在
13 「引擎運轉時」不斷地壓縮空氣傳送至儲氣箱內，當駕駛人
14 在踩下腳踏板的同時，馬上會排出高壓氣體使車輛強制減
15 速，進而產生煞車作用，故當原告駕駛系爭車輛在煞車的那
16 一刻，其所為就是在迅速排出減少儲氣箱內的空氣！因此，
17 是否真如原告以其片面所稱：將車輛於超車後暫停於外側車
18 道上是為了「將煞車總磅拉起補氣壓」云云？似與一般正常
19 應為處置方式不符（蓋氣壓式煞車系統固會因「氣壓過低」
20 導致煞車失靈，然因大型車之車體較重，故一般並不建議駕
21 駛人急煞或連續煞車，以避免一直排出壓力氣體而使空氣壓
22 縮機不及運作補充、或使來令片過熱變軟化無法煞停，反恐
23 導致煞車失靈緣故），且原告亦未曾提出舉發當日（110年8
24 月22日）或入廠維修日（110年8月23日）的行車紀錄紙盤
25 （俗稱「大餅」）等資料供本院審理參酌，是原告前開主張
26 難以遽信，仍無解於其因構成「非遇突發狀況，在行駛中驟
27 然煞車」之違規事實所應受之罰責。

28 (四)本件判決基礎已經明確，兩造其餘的攻擊防禦方法及訴訟資
29 料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必
30 要，一併說明。

31 (五)本件第一審裁判費為300元，所以確定第一審訴訟費用額為3

01 00元，由原告負擔。

02 六、結論：原處分並無違誤，原告訴請撤銷為無理由，應予駁
03 回。

04 中 華 民 國 111 年 8 月 19 日
05 行政訴訟庭 法 官 黃若美

06 一、上為正本係照原本作成。

07 二、如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀
08 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
09 訟資料可認為原判決有違背法令的具體事實），其未載明上
10 訴理由者，應於提出上訴後 20 日內向本院補提理由書（上
11 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
12 訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣
13 750 元。

14 書記官 蔡佩珊

15 中 華 民 國 111 年 8 月 19 日