

臺灣新北地方法院行政訴訟判決

111年度交字第574號

原告 德利交通有限公司

代表人 李天助

原告兼上一

訴訟代理人 陳 峯

被告 臺北市交通事件裁決所

上一代表人 蘇福智

被告 高雄市政府交通局

上一代表人 張淑娟

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告臺北市交通事件裁決所中華民國111年7月21日北市裁催字第22-C89A31583號裁決及被告高雄市政府交通局111年7月18日高市交裁字第32-C89A31582號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原告之訴均駁回。

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：本件係原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條的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，且本院就被告已提出之採證光碟（被告並以證物送達原告表示意見），而法院就該光碟（準文書證據）擷取光碟之錄影畫面為照片（文書證據），乃為該採證光碟內容原物之客觀展現，並無法院為主觀體會後為勘驗內容之描述記載，並非為勘驗之調查新證據，且該光碟（內容）被告既已送達原告表示意見，已為程序保障，且為避免當事人開庭之勞費及訴

01 訟經濟，依該卷證資料已經明確，本院依同法第237條之7規
02 定之裁量，於是不經言詞辯論，直接裁判。

03 貳、實體方面：

04 一、爭訟概要：緣原告陳峯駕駛原告德利交通有限公司所有之車
05 牌號碼000-000號營業小客車（下稱系爭汽車），於民國
06 （下同）111年3月14日凌晨2時5分許，行經新北市永和區福
07 和橋往臺北道路處，因有「非遇突發狀況，在行駛途中於車
08 道中暫停」、「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停
09 （處車主）」等違規行為，為新北市政府警察局永和分局
10 （下稱舉發機關）執勤員警當場攔停稽查後，遂於111年3月
11 14日填製掌電字第C89A31582、C89A31583號舉發違反道路交
12 通管理事件通知單（下稱舉發通知單）予以舉發原告等二
13 人，均記載應到案日期為111年4月13日前，並分別於111年3
14 月22日入案移送被告高雄市政府交通局處理及於111年6月6
15 日入案移送被告臺北市交通事件裁決所處理。原告陳峯嗣於
16 111年4月12日提出申訴不服舉發，被告等經函請舉發機關查
17 明原告申訴情節及違規事實情形後，仍認違規事實明確，為
18 此，被告高雄市政府交通局乃依道路交通管理處罰條例第43
19 條第1項第4款、第63條第1項（即第63條第1項第3款）、第4
20 3條第5項（裁決書誤載為「第24條」）等規定，以111年7月
21 18日高市交裁字第32-C89A31582號違反道路管理事件裁
22 決書裁處原告陳峯罰鍰新臺幣（下同）18,000元，記違規點
23 數3點，並應參加道路交通安全講習；另被告臺北市交通事
24 件裁決所則依道路交通管理處罰條例第43條第4項規定，以1
25 11年7月21日北市裁催字第22-C89A31583號違反道路交通管
26 理事件裁決書裁處原告德利交通有限公司吊扣汽車牌照6個
27 月（上開二裁決，以下統稱原處分）。原告二人不服原處
28 分，於是提起本件行政撤銷交通裁決訴訟。

29 二、原告起訴主張及聲明：

30 （一）原告主張要旨：

31 1. 查，新北市政府警察局永和分局交通分隊員警於111年3月14

日凌晨站在昏暗之福和橋道路中央，原告駕駛營業小客車行經該路段，遭站在橋中央之員警驚嚇緊急閃避，因原告質疑員警執勤方式不當及員警執勤地點可能造成員警自身及其他用路人之危險，乃暫緩行進質問員警如此執法是否恰當，孰料遭員警以原告違法道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款及同法第43條第4項，開出兩張違規舉發單，而員警開出之兩張罰單，事後分別經被告臺北市交通事件裁決所對原告德利交通有限公司處以吊扣汽車牌照6個月之處分，另被告高雄市政府交通局對原告處以新臺幣18,000元罰鍰之處分，嚴重影響原告受憲法第15條之財產權及工作權甚鉅。

2. 承上，被告二人科處原告德利交通有限公司及原告陳峯之法律依據分別為道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款及第4項規定，即「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，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。汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月」，惟原告陳峯係因受福和橋上之執勤員警之驚嚇，為解明是否有擦撞員警之疑慮以及質疑員警在昏暗橋尚且未穿著反光背心，更未架設任何警示燈光而為執法之合法性，才會暫緩行進，參照臺北高等行政法院107年度交上字第221號裁定對於「突發狀況」之解釋可知，「突發狀況」之性質係指緊急避難中之危難情狀而言，亦即有足徵使人信有「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。

3. 又，依據內政部警政署交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項肆、具體作法一、交通違規稽查『3. 以「非固定式」科學儀器採證違規時，其執勤地點、項目應經主管核定，非經主管核准，不得以「便服值勤」。5. 照相採證時，應著制服於明顯處所公開執法，並將違規要件完全攝入。』據此，

01 原告質疑員警當日於福和橋上架設非固定式測速照相之勤
02 務，是否有得其主管核定及核准，而符合程序之正當性，而
03 員警當日係站在橋上之中央護欄處執法，亦難認符合明顯處
04 所公開執法之要件，故如員警之執法於程序上已不合乎法令
05 之要求，則被告所為之處分亦失所附麗而應撤銷之。本案之
06 起因就是在於原告陳峯質疑員警執法之合法性所引起，亦即
07 關於員警執法程序及拍照地點是否合法，及為本案之重要爭
08 點，原告陳峯前向高雄市政府交通局提出申訴書就該日事發
09 經過有詳細之記載，然遺憾的是，警局、交通局及裁決所均
10 未能就原告之質疑為正面之回覆，故原告請鈞院調閱員警於
11 事發當時之勤務紀錄及其主管之核定核准證明。

12 4. 原告陳峯於起訴前業已聲請證據保全，經臺灣新北地方法院
13 以111年度全更一字第1號裁定保全『新北市政府警察局永和
14 分局交通分隊員警吳岳洪舉發駕駛人陳峯於民國111年3月14
15 日2時5分許所為「駕駛人非遇突發狀況，行駛中任意於車道
16 中暫停」違規事實之密錄器錄音錄影檔案予以保全』，是
17 以，本件請鈞院當庭勘驗系爭密錄器畫面即可明瞭，原告陳
18 峯並非行駛中「任意」於車道中暫停，而是員警執法有重大
19 瑕疲，孰料，被告均不問是非就對原告德利交通有限公司及
20 原告陳峯處以重罰，難認該處分符合法治國之依法行政及比
21 例原則，原告二人為維權益，特具狀提起本件訴訟，冀鈞院
22 判決如訴之聲明。

23 (二)聲明：撤銷原處分。

24 三、被告答辯及聲明：

25 (一)被告高雄市政府交通局之答辯部分要旨：

26 1. 答辯要旨：

27 (1)查本件違規事實，有新北市政府警察局永和分局111年9月13
28 日新北市警永交字第1114217568號函、111年5月6日新北市
29 警永交字第1114199692號函、舉發違反道路管理事件意
30 見書等影本及採證光碟附卷可稽。故原告之違規事實，洵堪
31 認定。

(2)原告雖辯稱「員警值勤方式不當，執勤地點可能造成用路人危險…云云」，惟按103年3月31日施行之處罰條例第43條第1項修正立法意見略以：「原條文之立法目的，原為遏阻飆車族之危害道路安全的行徑所設，是以該條構成要件列舉在道路上蛇行、行車速度超過規定最高時速60公里，及拆除消音器等均為飆車典型行為，為涵蓋實際上可能發生的危險駕駛態樣，第1項爰增訂第3款及第4款」，亦即駕駛人倘有「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」，即應依前揭規定從一重罰，要無疑義。至原告之行為是否該當前揭加重處罰之規定，仍應視其有無「非遇突發狀況，在車道中暫停」為斷。經檢視採證影片可見：畫面時間02:02:11-原告車輛行駛於內側車道經員警執法處，於前方無突發狀況時，在車道中暫停、02:02:18-原告：「你有設警告標誌嗎？」，員警：「代表你沒有注意車前狀況，你在這邊停車就開你一張罰單」，原告：「你們哪個單位的，台北市、台北縣」…，原告就執勤方式持續與員警爭執。復經檢視舉發機關函文及意見書略以：「陳述人即駕駛人陳峯(下稱陳述人)於111年3月14日1時58分駛營業小客車TAK-193號行經系爭執法路段測得行車速率為85公里/小時…，陳述人因超速行車為警取締，逕而心生不滿，故在三分鐘後即02時01分駕車行至取締地點在未開啟任何警示燈光，先為驟然減速，再將車輛暫停於最內側車道後，迅即開駕駛座窗戶，將頭部伸出車外向後擺頭指責員警未依規定設置測速取締標誌(警52)」係違法取締，職趨前告知陳述人疏未注意車前狀況而無視依法設置之「警52」，而告知將車輛暫停於車道上係可處罰之行為，詎料陳述人聽聞仍不聽制止將車輛即刻駛離現場，而係質詢員警所屬單位，其態度惡劣且意圖明確，職因此當場依法製單予以舉發。」依前揭說明，足證並無原告主張「受到橋中央員警驚嚇，而不得不驟然減速剎車於車道中暫停」之情事，而係爭執員警執勤方式，於非遇突發狀況時，在車道中暫停屬實，顯已妨害其他

01 用路人之行駛動線，實屬難以預測之突發情形，著實令人措
02 手不及，倘應變不及撞擊系爭車輛，或因閃避致撞擊其他使
03 用道路之車輛或人員，其他使用道路之車輛或人員將難予及
04 時應變，足以使其他使用道路之車輛或人員倒地、翻滾、彈
05 撞，亦足以使發生撞擊之車輛駕駛人、乘客致生受傷死亡之
06 結果，此足對他人生命產生極其嚴重危害之結果，為一般具
07 有常識之成年人所得預見，遑論通過考驗而領有駕駛執照之
08 原告。又原告此種駕駛方式顯已超出一般用路人對其行車動
09 線之合理期待，自應依處罰條例第43條第1項第4款予以裁
10 罰。是原告於前揭時間、地點確有「非遇突發狀況，在車道
11 中暫停」之違規行為，被告據以裁處，洵無不合。

12 (3)原告又辯稱「員警執法是否恰當…員警之執法於程序上已不
13 合乎法令之要求」，惟類如交通警察執勤態度、執勤方法等
14 警察機關內部行政管理，乃行政機關行政保留之核心內容，
15 此係警察執勤方式之糾正管理事項，故原告若認員警之執法
16 態度、方法不佳，宜依循行政救濟之管道，向所屬行政機關
17 或上級機關反應。尚難依原告所稱「值勤方式不當」之任意
18 指摘而得據為原告得以免責之有利認定。原告另辯稱「不符
19 內政部警政署交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項之
20 規定」，惟該稽查注意事項業於108年12月31日經內政部警
21 政署以交字第10801763712號函停止適用，此觀該稽查注意
22 事項之法規沿革即明。原告於111年3月14日違規行為時，該
23 稽查注意事項既已停止適用，員警之舉發程序自無違背該注
24 意事項規定可言。原告援引業已停止適用之稽查注意事項規
25 定指摘原判決違法，自無可採（高雄高等行政法院110年度
26 交上字第5號判決參照）。綜上論結，本件原告之訴為無理
27 由，敬請鑒核，依法駁回原告之訴。

28 2. 聲明：原告之訴駁回。

29 (二)被告臺北市交通事件裁決所之答辯部分要旨：

30 1. 答辯要旨：

31 (1)查本案舉發機關函表示，本案係員警於111年3月14日1時58

01 分許在新北市永和區福和橋道路汽車道執行交通事故防制暨
02 違反道路速限規定取締工作時，因福和橋道路為四線道道路
03 型態，上方車輛往來頻繁且時速偏高，因時值夜間而有不宜
04 當場攔停舉發之事實，故員警使用經濟部標準檢驗局委託財
05 團法人工業技術研究院檢定合格之雷達測速儀器於取締地點
06 執法，並於測定地點前121公尺明顯處，設置測速取締標誌
07 （下稱警52）。

08 (2)本案因陳峯於111年3月14日1時58分駕駛營業小客車行經系
09 爭執法路段前121公尺處，疏未注意警52，而於121公尺後為
10 測速取締儀器拍照取締，測得行車速率為85公里/小時，超
11 過限速達35公里/小時，並有採證照片可證，孰料陳峯竟於3
12 分鐘後折返，於未有何突發狀況下逕自將車暫停於最內側車
13 道並質問員警；本案於車道中暫停之行為態樣，其所蘊含之
14 風險，即一般汽車駕駛人對於車道中（除煞車外）之車輛動
15 態預測應為行進狀態，而非靜止，須有突發狀況等情下，方
16 得於車道中暫停，另參照臺北高等行政法院110年度交上字
17 第383號行政訴訟判決、臺灣新北地方法院108年度交字第27
18 7號判決及臺灣新北地方法院106年度交字第272號判決，有
19 關突發狀況之定義，即具有立即發生危險之緊迫狀況存在
20 （如前方甫發生車禍事故、前方有掉落之輪胎..等相類程度
21 事件），駕駛人若不立即採取減速、煞車或於車道中暫停，
22 即會發生事故或人員生命、身體之危險，違者應受道交條例
23 第43條第1項第4款之處罰。

24 (3)經舉發機關查復所示，陳峯因超速行車為員警取締，逕而心
25 生不滿，故於3分鐘後即111年3月14日2時1分許駕車行至取
26 締地點在未開啟任何警示燈光之情形，先為驟然減速，再將
27 系爭車輛暫停於最內側車道，迅即開啟駕駛座窗戶，將頭部
28 伸出車外向後擺頭指責員警未依規定設置測速取締標誌警52
29 係違法取締，員警告知陳峯疏未注意車前狀況而無視依法設
30 置之警52，進而告知車輛暫停於車道上係可處罰行為，惟陳
31 峯仍不聽制止將車輛即刻駛離現場，爰依處罰條例第43條第

01 1項第4款及第43條第4項規定舉發製單，並無違誤。

02 (4)經查道路交通安全規則第94條規定略以：「汽車除遇突發狀
03 況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫
04 停」，本案陳峯表示係因員警於道路中間站立，並至其驚嚇
05 閃避所致，參考民事訴訟法第277條前段：「當事人主張有
06 利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。」之規定，本案
07 應由原告提出事證，惟原告並未提出行車紀錄器佐證員警位
08 置，綜觀案卷經過，陳峯顯係針對員警執勤方式而違規暫停
09 車到以便爭論，非遭遇人、車、物、道路施工或交通事故等
10 一般社會大眾不得不然之突發狀況而有暫停於車道之必要，
11 明確損及其他用路人行車安全，本案違規屬實，此有舉發機
12 關提供之採證照片可茲佐證。爰此，舉發機關按上開法條規
13 定舉發開立第C89A31583號違規，受處分對象係原告，應處
14 吊扣系爭車輛牌照6個月處分。綜上所述，本件原告之訴為
15 無理由，請依法駁回原告之訴。

16 2. 聲明：原告之訴駁回。

17 四、爭點：

18 (一)被告二機關均認原告陳峰駕駛原告德利交通有限公司所有系
19 爭汽車，於111年3月14日凌晨2時5分許，行經新北市永和區
20 福和橋往臺北道路處，有「非遇突發狀況，在行駛途中於車
21 道中暫停」、「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停
22 (處車主)」等違規行為，分別以原處分裁罰原告等二人，
23 是否均合法有據？

24 (二)原告主張因受橋上執勤員警之驚嚇並質疑其執勤方式與執勤
25 地點之不當，才暫緩行進質問員警之執法，另原處分處以原
26 告吊扣汽車牌照6個月、罰鍰18,000元等處分，嚴重影響其
27 憲法所保障之財產權及工作權等情為由，訴請撤銷原處分，
28 是否有理可採？

29 五、本院之判斷：

30 (一)前提事實：原告陳峯駕駛原告德利交通有限公司所有之系爭
31 汽車)，於111年3月14日凌晨2時5分許，行經新北市永和區

01 福和橋往臺北道路處，因有「非遇突發狀況，在行駛途中於
02 車道中暫停」、「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停
03 （處車主）」等違規行為，為舉發機關執勤員警當場攔停稽
04 查後，遂於111年3月14日製單舉發原告等二人，均記載應到
05 案日期為111年4月13日前，並分別於111年3月22日入案移送
06 被告高雄市政府交通局處理及於111年6月6日入案移送被告
07 臺北市交通事件裁決所處理。原告陳峯嗣於111年4月12日提
08 出申訴不服舉發，被告等函請舉發機關查明原告申訴情節及
09 違規事實情形後，仍認違規事實明確，為此，被告高雄市政
10 府交通局乃依道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款、第
11 63條第1項（即第63條第1項第3款）、第43條第5項（裁決書
12 誤載為「第24條」）等規定，裁處原告陳峯罰鍰18,000元，
13 記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習；另被告臺北
14 市交通事件裁決所依道路交通管理處罰條例第43條第4項規
15 定，裁處原告德利交通有限公司吊扣汽車牌照6個月等情，
16 此有本案舉發通知單2件、新北市政府警察局永和分局111年
17 5月16日新北警永交字第1114199692號函、舉發員警之111年
18 5月14日及111年9月10日之舉發違反道路管理事件意見
19 書、本件系爭汽車於舉發當日凌晨1時58分之測速違規採證
20 照片、警52測速取締標誌牌之現場照片、員警當場稽查之採
21 證照片、原處分書2件、違規歷史查詢報表、駕駛人基本資
22 料、汽車車籍查詢、被告等所提出之採證光碟2片、道路現
23 場示意圖、原告之申訴資料等附卷可稽（見本院卷第85頁、
24 第93頁至第94頁、第95頁至第101頁及第147頁至第153頁、
25 第102頁、第103頁至第104頁、第106頁至第107頁、第131頁
26 及第193頁、第135頁、第139頁、第141頁、第144頁及第240
27 頁、第165頁、第227頁至第229頁），核可採認為真實。

28 （二）被告二機關均認原告陳峰駕駛原告德利交通有限公司所有系
29 爭汽車，於111年3月14日凌晨2時5分許，行經新北市永和區
30 福和橋往臺北道路處，有「非遇突發狀況，在行駛途中於車
31 道中暫停」、「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停

01 (處車主)」等違規行為，分別以原處分裁罰原告等二人，
02 均核屬合法有據。

03 1. 應適用之法令：

04 (1)按道路交通安全規則第94條第2項規定：「汽車除遇突發狀
05 況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。
06 前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後
07 車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。」；又道路交通管
08 理處罰條例第43條第1項第4款規定：「汽車駕駛人，駕駛汽
09 車有下列情形之一者，處新臺幣6千元以上2萬4千元以下罰
10 鍰，並當場禁止其駕駛：四、非遇突發狀況，在行駛途中任
11 意驟然減速、煞車或於車道中暫停。」、同條第4項規定：
12 「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
13 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
14 項第1款、第3款、第4款或前項行為者，沒入該汽車。」、
15 同條第5項規定：「汽車駕駛人違反第1項…規定者，應接受
16 道路交通安全講習…。」，另第63條第1項第3款規定：「汽
17 車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰
18 外，並予記點：三、有第43條……情形之一者，各記違規點
19 數3點。依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，
20 不予記點。」。

21 (2)次按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條
22 規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定
23 訂定之」、第2條第1項、第2項規定：「處理違反道路交通
24 管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項
25 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
26 表。」，核上開統一裁罰基準及處理細則之規定，就其立法
27 目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依道路交通管
28 理處罰條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定「違
29 反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」及其附件
30 「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」，用以維持裁罰
31 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

01 平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於
02 相同事件恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，於憲法上
03 保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有改制前之司法院釋
04 字第511號解釋意旨理由足資參照），並無違反法律保留原
05 則。再依本件違規行為時之違反道路管理事件統一裁罰
06 基準表記載，汽車駕駛人違反道路管理處罰條例第43條
07 第1項第4款規定，即汽車駕駛人非遇突發狀況，於車道中暫
08 停者，於期限內繳納或到案聽候裁決，應處罰鍰18,000元。
09 核此上開規定，既係基於母法之授權而為訂定，且就違反道
10 路管理事件統一裁罰基準及處理細則附件所示統一裁罰
11 基準表中有關道路管理處罰條例第43條第1項第4款規定
12 之裁罰基準內容（基準表除就其是否於期限內繳納或到案聽
13 候裁決為裁量因素外，並就其不同違規車種及是否一年內有
14 二次以上之行為，就其可能衍生危害交通安全之輕重不同，
15 區分(1)機車(2)汽車(3)一年內有二次以上之第一項第一
16 款、第三款、第四款行為等不同罰鍰標準，其衍生交通秩序
17 危害，既不相同，分別處以不同之罰鍰，符合相同事件相同
18 處理，不同事件不同處理之平等原則。），並未牴觸母法，
19 是被告自得依此基準而為裁罰。

- 20 2. 查，本件舉發員警執行交通事故防制暨違反道路速限規定勤
21 務，於111年3月14日1時58分，見本件系爭汽車沿新北市永
22 和區福和橋往臺北市方向行駛時，有超速行車情事，經取締
23 儀器拍照，測得行車速率為85公里/小時，超過速限35公里/
24 小時，陳述人於遭測速照相後3分鐘，未開啟任何警示燈返
25 回測速地點，先行驟然減速，將系爭汽車暫停於最內車道，
26 隨即開啟駕駛座車窗質疑舉發員警取締行為，而經舉發機關
27 檢視影像後，而認舉發員警舉發系爭汽車有非遇突發狀況在
28 車道中任意暫停之違規事實明確，尚無違誤等情，業據新北
29 市政府警察局永和分局111年5月16日新北警永交字第111419
30 9692號函述綦詳在案（見本院卷第93頁），核與卷附舉發員
31 警之111年5月14日舉發違反道路管理事件意見書內之

01 陸、說明二、（三）所記載：「查陳述人即駕駛人陳峰（下
02 稱陳述人）於111年3月14日01時58分駕駛營業小客車TAK-19
03 3號行經系爭執法路段前121公尺處，疏未注意『警52』，而
04 於121公尺後為測速取締儀器拍照取締，測得行車速率為85
05 公里/小時，此有採證照片（編號1）可證。」（見本院卷第
06 96頁）及說明三、（三）所記載：「查陳述人因超速行車為
07 警取締，逕而心生不滿，故在三分鐘後即02時01分駕車行至
08 取締地點在未開啟任何警示燈光之境，先為驟然減速，再將
09 車輛暫停於最內側車道後，迅即開啟駕駛座窗戶，將將頭部
10 伸出車外向後擺頭指責員警未依規定設置測速取締標誌
11 （『警52』）係違法取締，職趨前告知係陳述人疏未注意車
12 前狀況而無視依法設置之『警52』，接而告知將車輛暫停於
13 車道上係可處罰之行為，詎料陳述人聽聞仍不聽制止將車輛
14 即刻駛離現場，而係質詢員警所屬單位，其態度惡劣且意圖
15 明確，職因此當場依法製單予以舉發。」（見本院卷第97頁
16 至第98頁）等語大致相符，復觀諸本院依職權擷取臺北市交
17 通事件裁決所提出之採證光碟之錄影畫面照片（見本院卷第
18 241頁至第261頁）所示，可知於照片顯示時間2022/03/14 0
19 2:01:06時，見舉發員警在福和橋之中央分向島上執行取締
20 超速違規勤務，而於照片顯示時間2022/03/14 02:01:10至0
21 2:01:12時，見原告陳峰所駕駛之系爭汽車由照片右側之福
22 和橋中內車道切入最內側車道，並從舉發員警前方行駛而
23 過，嗣於照片顯示時間2022/03/14 02:01:14至02:01:19
24 時，即見該系爭汽車煞車燈亮起，並臨時停車在最內側車道
25 上，而原告隨之打開駕駛座車窗並伸出頭來往後向舉發員警
26 質詢取締方式，此時，舉發員警並步行往該系爭汽車方式攔
27 查，嗣於照片顯示時間2022/03/14 02:01:20至02:01:21
28 時，乃見舉發員警向系爭汽車內之原告予以盤查並告知其已
29 有本件違規事實，而在原告臨時停車之過程中，均未見其前
30 方有任何突發之緊急事故，而需迫使原告須為緊急煞停後將
31 系爭汽車停在橋上之駕駛行為等情，此情核與原告前於本院

111年度全更一字第1號聲請保全證據內之密錄器錄音錄影檔案採證光碟所示相符外，並與前揭新北市政府警察局永和分局111年5月16日新北警永交字第1114199692號函、舉發員警之111年5月14日舉發違反道路管理事件意見書所載之經過情形，互核一致，準此足證，原告陳峰駕駛原告德利交通有限公司所有系爭汽車，於111年3月14日凌晨2時5分許，行經新北市永和區福和橋往臺北道路處，確有「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停」、「非遇突發狀況，在行駛途中於車道中暫停（處車主）」等違規行為無誤，而被告二機關所分別以原處分裁罰原告等二人，即均核屬合法有據。

(三)原告主張因受橋上執勤員警之驚嚇並質疑其執勤方式與執勤地點之不當，才暫緩行進質問員警之執法，另原處分處以原告吊扣汽車牌照6個月、罰鍰18,000元等處分，嚴重影響其憲法所保障之財產權及工作權等情為由，訴請撤銷原處分，均屬無理難採。

1. 按細繹道路交通安全規則第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。」，並參照道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款所規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6千元以上2萬4千元以下罰鍰，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。」，可知汽車駕駛人，駕駛汽車在行駛途中，如未遇突發狀況或緊急危難之情事存在，即不得有「任意驟然減速、煞車」或「於車道中暫停」之行為，如有違反則應依前揭規定處罰。反之，倘若汽車駕駛人確有法文規定之「遇突發狀況」，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、惡烈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，始符合例外不予處罰。

01 2. 查，原告雖起訴主張因受橋上執勤員警之驚嚇並質疑其執勤
02 方式與執勤地點之不當，才暫緩行進質問員警之執法等情為
03 辯。惟本院觀諸上開採證照片所述之內容，可知舉發當時在
04 本件系爭汽車之前方，並未見有任何突發狀況，僅是因原告
05 質疑舉發員警之執勤方式與執勤地點不當，因此才在橋上臨
06 時停車，核諸原告陳稱之此項事由，即不構成道路交通管理
07 處罰條例第43條第1項第4款規定中所謂「突發狀況」之要件。
08 至於原告陳峰又陳稱其當時受橋上執勤員警之驚嚇，但
09 此情節縱屬實在，此亦為原告陳峰在舉發當日駕駛系爭汽車
10 第一次通過舉發員警之測速違規地點時之情況，然本件原告
11 在新北市永和區福和橋之車道上臨時停車之時點，乃原告嗣
12 後遭警取締超速違規有所不服後之第二次駕車返回現場，此
13 時原告起訴主張之驚嚇情形，早已不再發生，此觀舉發員警
14 之111年5月14日舉發違反道路管理事件意見書內之陸、
15 說明三、（三）所記載：「查陳述人因超速行車為警取締，
16 逕而心生不滿，故在三分鐘後即02時01分駕車行至取締地點
17 在未開啟任何警示燈光之境，先為驟然減速，再將車輛暫停
18 於最內側車道後……」（見本院卷第97頁），即可自明。
19 是以，原告上張主張，均屬無理難採。

20 3. 此外，原告二人另主張原處分處以原告吊扣汽車牌照6個
21 月、罰鍰18,000元等處分，嚴重影響其憲法所保障之財產權
22 及工作權等情。然按，本案系爭汽車駕駛人即原告陳峰，既
23 已有道路交通管理處罰條例第43條1項第4款之行為，則依同
24 條例第43條第4項之規定即應吊扣該汽車牌照 6個月，核此
25 項規定並未設有免罰事由，且就該吊扣汽車牌照6個月，乃
26 為羈束處分，並無裁量之空間，且該規定是否立法過於嚴苛
27 而有修正之處，本屬立法政策之問題，亦非本院所能置喙。
28 至於原處分裁處罰鍰18,000元部分，依前揭違反道路交通管
29 理事件統一裁罰基準表之規定，就該違規事實（汽車駕駛人
30 非遇突發狀況，於車道中暫停），而屬「汽車」者，於期限
31 內繳納或到案聽候裁決者，應處罰鍰 18,000元，故被告依

違反道路交通安全事件統一裁罰基準表所定之最低罰鍰金額為裁罰，亦於法有據。是以，原告上開此部分主張，亦難採為撤銷原處分之理由。

(四)至於原告質疑員警執法是否恰當及員警之執法於程序上不合乎法令之要求之事，惟查本件舉發員警係執行交通事故防制暨違反道路速限規定勤務，此有員警執勤照片（見本院卷第155頁至第157頁）及新北市政府警察局永和分局永和分隊（40人）勤務分配表為憑（見本院卷第221頁），至於如交通警察執勤態度、執勤方法等警察機關內部行政管理，原告若認員警之執法態度、方法不佳，宜依循行政救濟之管道，向所屬行政機關或上級機關反應，尚難依原告所稱值勤方式不當之任意指摘而得據為原告得以免責之有利認定。此外原告所執疑員警「不符內政部警政署交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項之規定」，不僅缺乏所憑指摘之事證，且該稽查注意事項業於108年12月31日經內政部警政署以交字第10801763712號函停止適用，於原告111年3月14日違規行為時，該稽查注意事項既已停止適用，則原告援引業已停止適用之稽查注意事項規定指摘原處分決違法，亦難採之，特再敘明。

(五)本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經本院審核後，或與本案爭點無涉，或對於本件判決結果不生影響，爰無庸一一再加論述，爰併敘明。

(六)本件第一審裁判費新臺幣300元，應由敗訴之原告負擔，所以確定如主文第2項所示。

六、結論：原處分均無違誤，原告訴請撤銷為無理由，均應予駁回。

中 華 民 國 112 年 1 月 19 日
行政訴訟庭 法 官 楊志勇

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，並繳納
上訴費新臺幣750元。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），如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正，由本
院逕以裁定駁回上訴。

書記官 李懿淳

中 華 民 國 112 年 1 月 31 日