

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第二庭

112年度交字第2019號

原告 新燁食品有限公司

代表人 張凱翔

被告 新北市政府交通事件裁決處

代表人 李忠台

訴訟代理人 黃曉妍律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告民國112年10月20日新北裁催字第48-ZAB267304、48-ZAB267305號裁決，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

一、程序事項：

本件係因原告不服道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8條之裁決而提起之撤銷訴訟，為行政訴訟法第237條之1第1項第1款所稱之交通裁決事件，應適用交通裁決事件訴訟程序。又本件依兩造所述各節及卷內資料，事證已臻明確，爰依同法第237條之7之規定，不經言詞辯論逕行判決。

二、爭訟概要：

原告所有之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國112年7月16日3時28分許，行經「國道1號北向34.5公里」，因有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」、「行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規行為，經內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊（下稱舉發機關）員警予以舉發，並於112年8月9日開立國道警交字第ZAB267304號舉發違反道路交

通管理事件通知單（下稱舉發通知單1）、第ZAB267305號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單2），舉發原告違反道交條例第43條第1項第2款、第43條第4項規定，案移被告。嗣原告不服向被告提出陳述書，被告轉請舉發機關查證認違規事實明確後，原告仍不服而申請裁決，被告乃於112年10月20日開立新北裁催字第48-ZAB267304號（下稱原處分1）、第48-ZAB267305號裁決書（下稱原處分2），依道交條例第43條第1項第2款、第43條第4項規定，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）12,000元、記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習（原處分1）及吊扣汽車牌照6個月（原處分2），嗣被告依行政程序法第101條、道交條例第63-2條第2項規定，更正原處分2為裁罰原告12,000元，並記汽車違規紀錄1次。原告收受後仍不服，遂提起本件行政訴訟。

三、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：

系爭車輛之駕駛人於112年7月16日3時28分駕駛車號000-0000自小客車，行駛於國道1號北向34.5公里處，因超速被警查獲，致遭裁決應處新臺幣12000元罰鍰及吊扣汽車牌照。因為當時下坡路段汽車煞車出現故障反映，煞車出現不定時失靈。

（二）聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

四、被告答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

1.經查，違規現場照片，可見系爭路段確實設有「警52」標牌，而該標牌清晰並不存任何可能致用路人難以辨識之情形。又參考上及舉發機關檢附之現場示意圖及採證照片，員警當日約於國道1號北向34公里500公尺處以手持雷射槍面對主線車道來車進行測速取締，換算系爭汽車實際違規地點約為國道1號北向34公里602.6公尺處，而系爭路段之「警52」標牌設立於國道1號北向約35公里處，故該測速取締標誌設置地點與實際測得違規地點間相距約397.4公尺，合於處罰

01 條例第7條之2第3項所訂之「300公尺以上、1000公尺以下」
02 標準，先予敘明。

03 2.次查，員警職務報告內容，該員警於112年7月16日擔服0-6
04 時巡邏勤務，巡邏車停於高公局匝道（約國道1號北向34公
05 里500公尺處），以手持編號TC010720雷射槍（非固定式科
06 學儀器）面對主線車輛進行測速取締，於03時28分29秒原告
07 駕駛系爭車行經該測速點，經測得其行速高達141公里/小
08 時，顯超過系爭路段之最高限速。而檢視本件採證照片及採
09 證影像內容（附件一違規影像.mkv），可見當時系爭汽車行
10 駛於車道上，周遭並未有其他車輛通過，確定違規車輛係原
11 告所有車號000-0000白黑自小客車（廠牌:LANDROVER），故
12 綜上勘認原告所有車號000-0000 號自用小客車於該時、地
13 確有超過系爭路段規定最高速限之違規，依法舉發並無違
14 誤，隨卷檢附測速照相儀器之合格審驗儀器之證明書，供作
15 為審查之依據，核其行為確有「超速」之違規屬實且行車速
16 度已超過系爭路段規定之最高時速40公里以上。而參考車籍
17 資料，本件原告既為系爭汽車之所有人，自應負維持所有物
18 處合法使用狀態之義務，故系爭汽車於該時、地有上述違規
19 行為，被告據處罰條例第43條第1項第2款及同條第4項規定
20 對原告作成本案裁罰處分，洵屬有據。

21 3.原告固以「當時下坡路段汽車煞車出現故障煞車出現不定時
22 失靈」等語請求撤銷原處分，如上揭說明，原告當時行速為
23 141公里，逾系爭路段限速高達41公里，超速之違規事實明
24 確，考量駕駛人於車輛超高速行駛時，其視野大幅變窄、視
25 力明顯減弱，除如遇突發狀況難以即時反應外，所需煞停距
26 離亦加長，易造成連環追撞事故，且於高速情形下發生撞
27 擊，對駕駛人本人或其他不特定用路人之生命安全之危害不
28 言而喻，基於對其他不特定用路人生命身體安全之保護，並
29 考量行政罰法第13 條所謂緊急避難行為，須自己或他人之
30 生命、身體、自由或財產猝遇危險之際，非違反相關行政法
31 上義務，別無救護之途者，始足當之。換言之，緊急避難行

為除客觀上須有自己或他人之生命、身體、自由或財產上遭遇急迫之危險外，行為人所採之避難行為尚須出於不得已或必要之行為，且該行為係為達成避難目的之唯一而必要之手段，始足阻卻違法，惟檢視原告所提之預約單及結帳工單上載內容，僅註記：左前輪速SNSOR 故障，車主表示暫不處理，難看出與煞車故障有明確關聯性，若系爭車輛確實煞車失靈，是如此嚴重之故障，原告卻未即時處理，明顯有違一般使用車輛常態。又結帳工單日期皆為「2023 年8月14日」與本件交通違規發生之「112年7月16日」已相隔數週，何以原告得就車況異常之系爭車輛棄置不顧，長達數週？系爭車輛煞車系統於違規當日之使用狀況是否確實異常？均屬疑問，是被告難據以認定為當時確存有緊急危難狀態。且縱原告所言屬實，相較超速導致無辜用路人因而受有生命、身體損害之風險，尚難謂原告斯時所採取之駕駛行為，係屬別無合理選擇情形下不得已之行為，難認屬緊急避難事由，歉難撤銷原處分。

4.再者，原告既為系爭汽車之所有權人，有汽車車籍查詢資料為憑，自應負擔維持其所有物於合法狀態之責任。是原告前揭所述，無非單方所執之詞，委無足取。

(二)聲明：駁回原告之訴，訴訟費用由原告負擔。

五、爭點：

系爭車輛之駕駛人駕駛系爭車輛，於112年7月16日3時28分許，行經「國道1號北向34.5公里」處，是否有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規行為？

六、本院之判斷：

(一)應適用之法令：

1.道交條例：

(1)第43條第1項第2款、第4項前段規定：「汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6000元以上36000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：二、行車速度，超過規定之最高時

速40公里。」（第1項第2款）、「汽車駕駛人有第1項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照6個月」（第4項前段）

(2)第63條之2第2項：「逕行舉發案件之被通知人為非自然人，其為汽車所有人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人時，駕駛人之行為應記違規點數、接受道路交通安全講習或應吊扣、吊銷汽車駕駛執照者，依前項但書各款規定處罰被通知人。」

2.道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2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（第1項）。測速取締執法路段，在一般道路應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300公尺至1000公尺前，設置本標誌（第2項）。」

(二)如爭訟概要欄所述之事實，除後述之爭點外，其餘為兩造所不爭執，並有舉發通知單1、舉發通知單2、原告交通違規申訴、原處分之裁決書及送達證書、重新製開之113年1月16日新北裁催字第48-ZAB267305號裁決書、113年2月16日新北裁催字第48-ZAB267304號裁決書、汽車車籍查詢（見本院卷第53、55、73、83-85、87-89頁、不可閱資料）等在卷可稽，堪認為真實。

(三)系爭車輛之駕駛人駕駛系爭車輛，於112年7月16日3時28分許，行經「國道1號北向34.5公里」處，確有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規行為：

1.按度量衡法第5條規定：「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。」，而於「度量衡器檢定檢查辦法」第3條第1項第6款，並就「速度計」規定：「公務檢測用雷達測速儀」、「公務檢測用雷射測速儀（光達式）」、「公務檢測用感應式線圈測速儀」及「公務檢測用區間平均速率裝置」，均為應經檢定之法定度量衡器，同辦法第17條第1項

亦規定：「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。」，是衡諸上開法令之意旨，可知經列為法定度量衡器之測速設備裝置，與大眾有關之公務檢測儀器，理應經由國家專責機關檢定合格後加以使用，並定期檢測，方能昭得公信。經查，本件警方經以雷射測速儀，測得系爭車輛行駛於國道，行速為141公里/小時乙節，有本件違規採證照片可佐（見不可閱資料被證5）。依據上開違規採證照片上方資料欄所示，記載地點為「國道1號北向34.5公里」、速度為「141km/h」、速限為「100km/h」、器號為「TC010720」、合格證號為「MOGB0000000」，器號、證號核與被告所提出測速照相機之雷射測速儀檢定合格證書（見不可閱資料被證5）上所載之「器號」、「檢定單合格號碼」相同，該合格證書並記載上開雷達測速儀係經「財團法人工業技術研究院」檢定合格，檢定日期為「112年3月9日」、有效期限為「113年3月31日」，而本件原告之違規時間為112年7月16日，係在該雷達測速儀檢定合格之有效期限內。足認警員以雷達測速儀器測得原告違規行為時之車速為「141km/h」，係以合格有效、正常運作之雷射測速儀器進行採證，其所得之採證照片，自得為裁處及認定違規事實之證據。是系爭車輛之駕駛人駕駛系爭車輛，於112年7月16日3時28分許，行經國道1號北向34.5公里處，確有「汽車駕駛人，行車速度超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規行為，堪予認定。

2.又經員警查證結果略以：「當日3時28分29秒於上述地點測得系爭車輛行速141公里/小時、測距為102.6公尺，換算實際違規地點約為國道1號北向34公里602.6公尺處，違規地點前方『警52』告示牌設於國道1號北向約35公里00公尺處」等語，有112年12月13日國道警一交字第1120034353號函檢附之員警職務報告、警告標誌設置照片及現場示意圖可參（見本院卷第91頁、不可閱資料被證5）由前開採證照片亦可以看出該路段測速取締標誌清晰明確可辨，並未有其他障

礙物遮掩，足認舉發機關已依道路交通管理處罰條例第7條之2第3項規定，於300至1000公尺前，設置測速取締標誌。

3.原告雖主張：「當時下坡路段汽車煞車出現故障煞車出現不定時失靈」等語，惟查：

(1)按行政罰法第13條規定：「因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。但避難行為過當者，得減輕或免除其處罰。」係參考刑法第24條、德國違反秩序罰法第16條所訂定之行政罰法上「緊急避難」法制。緊急避難係阻卻違法之正當事由，倘為避免自己或他人之生命、身體、自由、名譽或財產遭受緊急危難，而出於不得已之行為且未過當者，如因而違反行政法上之義務，應具有阻卻違法之正當事由，惟如避難行為未採取適當手段因而過當者，尚不能認係阻卻違法之正當事由，惟其情可憫，故但書規定避難行為過當者得減輕或免除其處罰（立法理由參照）。而構成行政罰法上阻卻違法正當事由之「緊急避難」，其要件包括：1.須有緊急危難存在：所謂「緊急」，係指倘未立即採取避難措施，即無法阻止危難之發生或擴大。而所謂「危難」，則係指自己或他人之生命、身體、自由、名譽或財產有發生災難之可能性，至其係肇因於自然災害或人為因素，固非所問。惟為避免「緊急避難」制度遭不當濫用，而成為違反行政法上義務者之遁詞，倘該危難係因行為人蓄意招致以便遂行其違反行政法上義務行為，或行為人事前應防止、能防止而未防止，導致該危難之發生，則均不屬之。2.避難行為必須客觀上不得已：即緊急避難行為在客觀上須係為達到避難目的之必要手段。行為人因自己或他人之生命、身體、自由、名譽、財產遭遇緊急危難，若非立即採取避難行為犧牲他人法益，否則無法保全自己或他人法益時，固能主張緊急避難，惟此避難行為須係足以挽救法益陷於急迫危險之「必要手段」，亦即所犧牲之他人法益與所保全之法益間，已呈現不可避免之利益衝突現象，兩者僅能擇一存在，不是喪失所要保全之法益，就是犧

01 牲他人之法益，此時方屬所謂「必要」。而「不得已」，則
02 係指避難行為之取捨，祇此一途，別無選擇而言，如尚有其
03 他可行之方法足以避免此一危難，即非不得已之避難行為。

04 3.緊急避難行為必須不過當：緊急避難行為在客觀上若已過
05 當者，即已超出緊急避難之範圍，構成避難過當，自不能阻
06 卻違法，僅能減免處罰。而判斷有無過當之標準，係採「保
07 護優越法益原則」，亦即依「法益衡量理論」之觀點（包括
08 法益位階關係、法益受影響之程度、損害發生之可能性、被
09 犧牲者之自主決定權、危難是否來自於被犧牲者、法益對於
10 個別當事者所具有之特別意義及遭人強制之避難狀態等因
11 素），判斷避難者所保護之法益，是否較其所犧牲之他人法
12 益，具有顯著之優越性。4.避難行為必須出於救助意思：即
13 行為人主觀上須係出於救助自己或他人生命、身體、自由、
14 名譽、財產之緊急危難的意思（最高行政法院109年度判字
15 第304號判決意旨參照）。

16 (2)經查，原告所提之結帳工單（見本院卷第17-18頁）所載內
17 容，僅註記：「亮煞車燈，煞車檢查」、「左前輪速SNNSOR
18 故障，車主表示暫不處理」等內容，車主既表示暫不處理，
19 足見該故障情況應非嚴重或急迫，則系爭車輛縱有左前輪速
20 SNNSOR故障，是否該故障已危及至車輛下坡時煞車失靈之程
21 度，已有可疑；況該結帳工單之日期為112年8月14日，而系
22 爭車輛之違規日期為112年7月16日，相隔近1個月，則系爭
23 車輛於違規當時，是否確實有原告所稱之煞車失靈故障情
24 事，亦不無疑問。故系爭車輛於違規當時，難認有緊急危難
25 之存在。再者，縱原告所稱煞車失靈乙節屬實，相較於駕駛
26 人已高達141公里之時速，極快速行使於高速公路上，其此
27 種極度危險之駕駛行為可能導致無辜用路人遭受嚴重之身體
28 損害甚或生命喪失之風險，尚難認系爭車輛駕駛人所欲保護
29 之法益，具有顯著之優越性。故無從構成行政罰法上阻卻違
30 法正當事由之「緊急避難」，是原告主張洵無可採。

31 (四)綜上所述，原處分認系爭車輛之駕駛人，於爭訟概要欄所示

之時、地，確有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」、「行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規事實，原處分認事用法核無違誤，是原告請求於法無據，無從准許。

(五)本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資料，經本院斟酌後，核與判決不生影響，無逐一論述之必要，併予敘明。

七、結論：

原處分認事用法並無違誤，原告主張撤銷原處分為無理由，應予駁回。至本件第一審裁判費為300元，依行政訴訟法第98條第1項規定，應由敗訴之原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

中 華 民 國 113 年 5 月 31 日
法 官 陳怡君

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，以原判決違背法令為理由，向本院地方行政訴訟庭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，以及依訴訟資料合於該違背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

中 華 民 國 113 年 5 月 31 日
書記官 盧姿妤