臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭
115年度交字第211號

原　　告　蔡翼成
被　　告　新北市政府交通事件裁決處

代　表　人　李忠台
送達代收人　李姿瑩

訴訟代理人　周易律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國114年12月31日新北裁催字第48-AR0000000號、115年4月7日新北裁催字第48-AR0000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

本件係因原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第8條之裁決而提起行政訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序，而本件因卷證資料已經明確，爰依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，逕為判決，合先敘明。

貳、實體部分：

一、事實概要：

原告於114年8月12日18時22分許，騎乘車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱系爭機車），行經忠孝橋路段(台北往三重方向，下稱系爭路段），因有「以危險方式在道路上駕駛汽車」、「以危險方式在道路上駕駛汽車(處車主)」之違規行為，經民眾檢具行車影像紀錄器錄影資料，向臺北市政府警察局大同分局(下稱舉發機關)檢舉，經員警認違規屬

實，依處罰條例第43條第1項第1款及同條例第43條第4項規定，填製北市警交字第AR0000000號、第AR0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），嗣原告提出陳述，經舉發機關查復後，仍認違規事實明確，依處罰條例第43條第1項第1款、第43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(下稱處理細則)等規定，以114年12月31日新北裁催字第48-AR0000000號（下稱原處分一）、第48-AR0000000號（下稱原處分二）裁決書裁處原告罰鍰新臺幣（下同）12,000元，並應參加道路交通安全講習；吊扣汽車牌照6個月。原告不服原處分，遂提起本件行政訴訟。經本院送被告重新審查後，另將原處分二易處處分部分刪除後，重新開立115年4月7日新北裁催字第48-AR0000000號裁決書寄送原告，故本件審理之標的應為原處分一與被告部分撤銷並更正後之原處分二（下合稱原處分）。

二、原告主張：

㈠當時原告因右手突發拉傷劇痛，考量該路段機車道狹窄且正值上班尖峰時間，後方車流極其密集，且車道旁並無停車空間。若貿然停車，勢必引發後車追撞之重大交通意外，故原告行為符合行政罰法「緊急避難」之精神，欠缺違規故意，暫時以左手輔助控油門，旨在「維持車輛在受控狀態下滑行至安全處」。此乃因應身體突發生理限制之不得已措施，其主觀上係為維護自身及後方不特定路人之安全。

㈡該行為未構成「危險駕駛」之法定要件，原告當時採取「等速前進」並「與前車保持適當距離」。全程並無蛇行、未超速，未妨礙他人，期間未妨礙交通，且疼痛稍緩後即恢復正常駕駛，顯不具備「重大危險性」或「惡意違規」之要件。又法規未規定禁止單手駕車，車身左右偏移不能安全駕駛，純屬員警個人臆測。原告行駛期間雖然單手操作但未導致行車不穩、否則在忠孝橋狹窄的機車道及車流眾多下中必與他車碰撞，然附近車輛並無緊急煞車或其他異常處置。

㈢被告對影像之解讀具主觀偏誤，混淆「車身傾斜」與「異常晃動」，該路段並非直線，且原告當時正進行變換車道與配合道路線形轉彎之動作。被告所觀察到之「偏移」或「晃動」，實為原告在尖峰車流中，為了與他車保持安全距離並順應車道彎徑，所進行之主動平衡控制，而非「失控」，被告所指之「晃動」，實為機車採取動力轉向時，為抵銷離心力而產生之必要「傾角」動作，並非失去控制之晃動。傾斜車身是為了抵銷離心力以維持車輛動態平衡。原告行駛過程中，藉由精確控制傾角來完成變換路徑，正足以證明原告已「完全掌控」車輛穩定性。被告所謂「重心偏移、操控能力降低」之說法，顯係缺乏基礎物理常識之臆測等語。

㈣並聲明：原處分撤銷。

三、被告抗辯及聲明：

㈠關於原處分一違反處罰條例第43條第1項第1款之「以危險方式在道路上駕駛汽車」之行為：

1.原告主張關於「客觀上非危險駕駛，法規未禁止單手駕車且能證明暫時以左手單手控車能穩定駕車」，並無理由：

⑴按『危險駕駛』行為之態樣多端，法律條文無法列舉，故以概括立法之方式為之，俾由舉發人員或處罰機關依個案具體情形加以認定，一般而言，依113年度交上字第183號判決意旨可知，應包含「駕駛者本身因該駕駛方式而易於失控肇事」及「其他用路人因為該駕駛者之駕駛方式而易於失控肇事」，且不以發生實害為必要，如具有抽象危險行為即足當之。此即被告就危險駕駛之判準，且並不以原告所稱「顯具『重大危險性』或『惡意違規』」為要件，原告容有誤會。

⑵查本件原告雖稱「法規未禁止單手駕車」，惟如前述危險駕駛行為之態樣多端，法律條文無法列舉，尚需依個案具體情形加以認定，不以法所未明文列舉而得免罰。審酌採證影片，至少有5輛機車與原告同向行駛，且道路狹窄，可見以該車道所乘載之車輛而言，車流甚大，系爭機車又與其他車輛行駛距離甚近，是依當時車況情形，正值原告須小心謹慎

駕駛系爭機車之際。原告卻於此時現場車況複雜之際，將左手離開機車左手把，移至機車右手把後，又旋即將其右手移開至其右大腿部分，僅以左手操控機車右手把，客觀上已致其整體重心偏向系爭機車右側，無法全面性控制系爭機車行駛，操控車輛能力明顯降低。觀諸採證影片18：23：27時，可知原告重心偏移不斷自左向右，逼近車道線，即可證之，故已構成「駕駛者本身因該駕駛方式而易於失控肇事」。又以當時車況複雜程度，倘若前方有突發性狀況，依常情原告顯無法旋即採取煞車等安全措施之反應，亦構成「其他用路人因為該駕駛者之駕駛方式而易於失控肇事」，自不以原告所稱採證違規影片中，需有車輛因而「緊急煞車」或「避讓閃躲」為要求，更不因原告駕駛車齡有35年或於空地所自拍單手騎車之影片，即得證明單手駕駛機車，於車況複雜下可安全應付發生突發狀況之可能。

⑶準此，原告僅以左手駕駛系爭機車，依當時現場交通狀況，已對其本身及一般往來之民眾之安全性具高度危險性，明顯造成危害，符合處罰條例第43條第1項第1款規定之危險駕車行為，違規事實至為灼然。

2.關於「符緊急避難，有診斷證明當時右手失能之不得已。」，原告亦無理由阻卻違法。本件原告稱「右手拉傷」並以「貿然停車勢必引發後車追撞之重大交通意外發生」為危難情狀，需以「左手單手控車」為避難行為，係屬唯一且必要而損害最小之方式。惟觀諸採證影片，原告駕駛車輛係行駛於該機車道之內側車道，且原告第一次以左手單手控車約有18秒，待右手疼痛稍緩後恢復正常駕駛僅約4秒，後續至影片結束之約41秒為第二次以左手單手控車，依一般生活經驗，該車道需駕駛施以更高之注意，以相較於外側車道之速度通過或超車之用，原告並未有先打右轉方向燈並減速向外側車道行駛之行為，告知後方車輛己身狀況不足以持續行駛於內側車道，待右手疼痛緩和後亦未有任何動作，仍持續以左手單手控車為第二次危險駕駛行為，故而原告逕稱右手

拉傷將生貿然停車於內側車道引發後車追撞之危難，而需一而再的左右手交替行駛於內側車道為避難，顯然並非唯一且必要而損害最小之方式等語。

㈡並聲明：原告之訴駁回。

四、本院之判斷：

㈠應適用之法令：

1.處罰條例第43條第1項第1款：

「汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處6,000元以上36,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

2.處罰條例第43條第4項：

「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；…。」

3.處罰條例第24條第1項：

「汽車駕駛人或汽車所有人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並得令其或其他相關之人接受道路交通安全講習。」

4.道路交通安全規則(下稱安全規則)第94條第3項：

「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

5.處理細則：

⑴第2條第1、2項：

處理違反道路交通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表（以下簡稱基準表）。

⑵第43條第1項規定暨其附件基準表：

違反道路交通管理事件之裁決，應參酌舉發違規事實、違反情節、稽查人員處理意見及受處分人陳述，依基準表裁處，不得枉縱或偏頗。

基準表：

汽車駕駛人在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車，於期限內繳納或到案聽候裁決者，機車處罰鍰額度為12,000元，並應接受道路交通安全講習。

㈡前開爭訟概要欄所述之事實，有舉發通知單及掛號郵件查單（見本院卷第75頁、第83-84頁）、交通違規陳述書（見本院卷第85-86頁）、原處分暨送達證書（見本院卷第89-91頁、第109頁）、舉發機關函文（見本院卷第99頁）、違規事件答辯報告表（見本院卷第101頁）、採證影片截圖（見本院卷第103-107頁）、駕駛人基本資料（見本院卷第111頁）、機車車籍查詢（見本院卷第113頁）及採證光碟等附卷可證，堪信為真實。

㈢另據本院當庭勘驗卷附採證光碟之結果為：

勘驗標的：AR0000000等2件.mp4，本案影片下方開始時間2025/08/12/18：22：42（下稱勘驗內容）。

勘驗內容：

18：22：42：可見前方普通重型機車車牌號碼號000-0000(下稱系爭機車)，原告右手下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車。

18：22：43：原告右手下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，其行駛其間向右側車道偏移。

18：22：46：原告右手下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，其行駛期間由右側向左側偏移並有車身晃動、減速之情況。

18：22：54：原告右手持續下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，系爭機車行駛靠右側標線。

18：22：55：系爭機車又偏向左側護欄。

18：23：00：系爭機車再度偏向右側標線。

18：23：04：原告右手持續下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，系爭機車又偏向左側護欄。

18：23：04：系爭機車再度右移。

18：23：29：原告右手持續下垂僅以左手扶握機車右側把手

駕駛機車，機車向右偏移行駛於車道線上。

18：23：30：原告右手持續下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，系爭機車再次向左駛回原車道。

18：23：34：原告右手持續下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，系爭機車車身再度於道路上左右偏移。

18：23：36：原告右手持續下垂僅以左手扶握機車右側把手駕駛機車，系爭機車向左駛回原車道。

是依勘驗內容可知，原告確實有以左手單手操控設置在系爭機車右側把手之電門之方式，騎乘系爭機車將近1分鐘，且系爭機車亦因原告以左手單手操控方式而造成先後並反覆向右側車道及車道左側偏移行駛、晃動之情，衡以原告所行經之系爭路段，車流量大且車道並非寬敞，依當時車況情形，正值須小心謹慎駕駛系爭機車之際。然而，原告卻將右手離開機車右側把手，僅由左手控制右側把手電門將近1分鐘，客觀上已足使其整體重心先偏向系爭機車右側，後因重心不穩始又偏向左側，可認原告整體控車能力明顯降低，呈現無法保持平穩駕車狀態，且亦可能因此失去平衡發生翻覆倒地之風險，對現場人車往來交通安全已產生危害，又倘若前方有突發性狀況，依常情其顯無法旋即採取煞車等安全措施之反應，據此已對現場人車往來之交通安全性明顯造成危害，當符合處罰條例第43條第1項第1款規定之危險駕車行為。又原告為考領有駕駛執照之人，對於上述規定應有認知，且其為智識正常之成年人，對於其駕車方式明顯降低自己控車能力，可能對自己及現場往來民眾之交通往來安全性造成危害，當有所認識，是其就違反本件行政法上義務之行為，主觀上縱無故意亦有過失，應可認定。從而，被告依處罰條例第43條第1項第1款、第4項及基準表等規定，以原處分裁罰原告，自屬有據，且無違反比例原則及裁量違法情形。

㈣原告雖主張其因右手突發性疼痛，遂以左手代替右手握住右手把等節。按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。行政罰法第13條規定固定有明文。參以原告於114年8月13日及同年月27日有右肘、右腕挫傷；另於同年月18日至同年9月6日有右側手肘外側發炎等情，有診斷證明書附卷可考(參見本院卷第23-25頁)，惟參諸前揭症狀，客觀上難認有立即影響原告安全駕駛機車之能力而使原告有緊急危難產生，且因上開診斷未載明原因，亦難認原告所稱之右手拉傷屬事出緊急而無法避免，自無行政罰法第13條所定緊急避難之阻卻違法事由適用。又行政管制規定乃係行政機關基於風險預防之目的，所制定之規範，用以避免發生實害結果。原告上開駕車行為已發生處罰條例第43條第1項第1款規定之危害風險，而該當該違規行為要件，並不因原告於本件中未肇致事故發生，逕認其仍可保持平穩而無危險駕車之行為，原告上揭主張，均難認可採。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及陳述，經核於判決結果均不生影響，爰不逐一論列，附此敘明。

六、結論：本件原告之訴為無理由，判決如主文。本件第一審裁判費為300元，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　　115　　年　　8　　月　　20　　日

法　官　陳宣每

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　　115　　年　　8　　月　　20　　日

書記官　洪啟瑞