臺中高等行政法院判決

108年度交上字第35號

上　訴　人　王振宇

被上訴人　交通部公路總局臺中區監理所

代　表　人　劉英標

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國108年2月11日臺灣南投地方法院107年度交字第28號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用新臺幣柒佰伍拾元由上訴人負擔。

事實及理由

一、事實概要：

上訴人於民國107年4月22日13時20分許，駕駛未經核准領用牌證之拼裝車（下稱系爭車輛），行駛於南投縣○里鄉○○路，經據報前往處理之南投縣政府警察局集集分局（下稱舉發機關）水里分駐所警員，於南投縣○里鄉○○路○○號房屋前攔查後，認上訴人有違反道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第12條第1項第2款所定「拼裝車輛未經核准領用牌證行駛」之行為，並填製舉發日期107年4月22日南投縣政府警察局投警交字第JC0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）當場舉發，記載應到案日期為107年5月23日前，並扣留系爭車輛。嗣上訴人不服而於107年5月2日提出交通違規案件陳述書，經被上訴人所屬南投監理站（下稱南投監理站）向舉發機關函查結果，認本件違規事實明確，被上訴人遂於107年5月18日以中監投字第1070098634號函通知上訴人仍應依章處罰，嗣於107年5月24日依違反處罰條例第12條第1項第2款、

第2項及第85條規定，以投監四字第65-JC0000000號裁決書裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）3,600元，車輛沒入（下稱原處分）。上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣南投地方法院107年度交字第28號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回，遂提起本件上訴。

二、上訴人起訴之主張及聲明、被上訴人於原審之答辯及聲明暨原判決關於證據取捨、認定事實及適用法規之論據，均詳如原判決所載。

三、上訴意旨：

㈠上訴人於原審提出之網頁資料係上訴人在被查獲後，為提起本訴，才上網查詢，目的係在還原當時天氣情況，並非是看該網頁才得知當時氣象狀況，依當時天氣預報係稱有豪大雨，至於是否有連續幾日豪大雨，並非重點，本件重點在是否有降下豪大雨的可能，只要有豪大雨機率存在，就存在著相當危險，因本件是牽涉興建基地周圍幾十戶住家的性命安全，不能等閒視之，況目前是極端氣候，即便是中央氣象局人員也時常判斷錯誤，而上訴人及承包本件工程者，僅係老百姓，一聽到有豪大雨報導，在牽涉工安情形下，自然會有警覺存在，因此雖然沒有連續下雨的報導，但以當時天氣狀況來看，確實存在風險，不能以事後沒有發生災害，就認定緊急危難狀態不存在。

㈡又原判決忽略本件除下雨係水土保持防減災之判斷前提外，尚併有地基滲出大量地下水，亦係防減災之判斷因素，只要未做好水土保持防減災措施，基地就有崩塌可能，此係牽涉人命之判斷，故是否存有危險，自應從寬認定，且本件依當時天氣狀況，確有下大雨可能，上訴人及施工人員憑藉經驗，判斷必須立即施作鋼架固定，確保鄰地不致崩塌，縱然事

後沒有如期下大雨，亦無法否認確有災害發生可能。至於原判決所謂豪雨與大雨之量化標率，一般人不懂，也不是本件判斷標準，實不必以此大作文章，蓋工安就是要保證萬無一失，施工人員在判斷上，並不會因為下大雨或豪雨而作出不同判斷。

㈢原判決導果為因，因只要有地震危險，就有可能造成工安，此觀105年2月6日台南發生規模6.6地震，導致維冠大樓倒塌，以當時情況來看現場也並非山崩與地滑地質敏感區，誰也沒想到6.6地震對大部分台南地區，建物都完好，但維冠大樓還是倒塌，因此危險是否存在，應以當時客觀狀態作考量，不能事後論英雄，參以本件施工期間確有滲出大量地下水，以施工人員角度來看，就有存在相當危險，否則何必花大錢去趕工？

㈣原判決認定無緊急危難存在，亦係倒果為因，蓋如果還原當時狀況，施工人員在施工時發現滲出大量地下水，而天空又是烏雲罩頂，且已經下豪大雨（按中央氣象局水里測候站資料，雖記載4月21日至22日無下雨資料，但工地確實有下雨），縱然如原判決所載認定沒有下雨，但以當時狀況就要考慮是否有基地隔壁房屋倒塌危險存在，本件施工人員林澤人及其他施工人員判斷既有降雨又有大量地下水滲出，依渠等經驗，認有危險存在，乃係以當時天氣及現地狀況所作出之判斷，是原判決之理由，背離事實與工程專業經驗，難認有理。

㈤綜上，原判決認定並無緊急危難存在，排除行政罰法第13條之適用，依上說明，其適用法規顯有錯誤，判決當然違背法令等語。並聲明：1.原判決廢棄。2.原處分撤銷。

四、本院的判斷：

㈠應適用的法令：

1.處罰條例第12條第1項第2款、第2項前段：「（第1項）汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣3600元以上10,800元以下罰鍰，並禁止其行駛：二、拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛。（第2項）前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明，及第2款、第9款之車輛並沒入之。」

2.行政罰法第13條：「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。」

㈡按所謂「拼裝車」係指「拼湊組裝」之車輛而言，此種車輛未經主管機關核准並領用牌照之前，依處罰條例第12條第1項第2款規定，禁止在道路上行駛，依其法意，無非為保障大眾交通安全，惟究其實質，則係因「拼裝車」在駕駛使用上之安全性堪慮，故有予以禁止之必要。至於處罰條例第12條第2項前段將未經核准領用牌證之拼裝車一經有行駛之事實，除處以行政罰鍰外，並將拼裝車沒入之規定，其立法意旨係因拼裝車本身並非合格之車廠生產，而係拼裝而成，然車輛係供行駛用之交通工具，本具有危險性，故國內製造之車輛應繳驗出廠證明，貨物稅完（免）稅證明書等，且應經交通部規格審查合格，公路監理機關並依相關規定登記檢驗合格後始得發照，爾後並應定期檢驗，而在未經領用牌證之拼裝車並未經上開檢驗發照程序，其後復未經定期檢驗，其車輛本身之安全性顯已堪虞，一旦行駛，對於往來車輛、行人之安全，行車交通秩序之維護，甚至拼裝車駕駛人本人之安全均有嚴重影響，是為維護交通秩序及往來車輛、行人、

拼裝車駕駛人之安全，未經核准檢驗之拼裝車自不得允許其行駛，而對於未經核准領用牌證之拼裝車一經有行駛之行為，因僅科以罰鍰，而不予沒入，勢將繼續行駛，對於上開為維護交通秩序及公眾、行為人安全之目的自無從達成，是為免行為人再次行駛拼裝車，除科以罰鍰外，立法者並考量沒入該拼裝車，以收取締之效，此觀前揭規定及道路交通安全規則第2章有關新領牌照登記、檢驗等規定自明，足見前開處罰條例就行駛未經核准領用牌證之拼裝車行為另科以沒入拼裝車之規定係為維護他人行動之安全及自由及交通秩序之公共利益，自有其必要性。

㈢復按行政機關為維持行政秩序，對於不履行行政義務者，所施加之制裁，即屬行政秩序罰。行政秩序罰所處罰之對象，通常其違法之態樣、情節較不嚴重，可非難性較低，其違反行政法秩序之行為，尚無須以刑罰制裁之，例如交通違規事件即是行政秩序罰之一種。又行政秩序罰與刑罰均屬國家對於不法行為施以制裁之手段，故行政秩序罰如同刑罰，亦以「構成要件該當性」、「違法性」、「有責性」為其處罰要件，而參諸行政罰法第13條前段「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。」可知，違反行政義務之行為，如具有緊急避難之情事，且衡諸其所保護之利益如比所受損害之法益重要者，可認並非違法行為時，始可免於受罰。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，就是犧牲他人之法益，此時方屬所謂「必要」。而「不得已」，則係指避難行為之取捨，祇此一途，別無選擇而言，如尚有其他可行之方法足以避免此一危難，即非不得已之避難行為。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當者，即已超出緊急避難之範圍，構成避難過當，自不能阻卻違法，僅能減免處罰。而判斷有無過當之標準，係採「保護優越法益原則」，亦即依「法益衡量理論」之觀點（包括法益位階關係、法益受影響之程度、損害發生之可能性、被犧牲者之自主決定權、危難是否來自於被犧牲者、法益對於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素），判斷避難者所保護之法益，是否較其所犧牲之他人法益，具有顯著之優越性。4.避難行為必須出於救助意思：即行為人主觀上須係出於救助自己或他人生命、身體、自由、名譽、財產之緊急危難的意思（最高行政法院106年度判字第104號判決意旨參照）。

㈣經查，系爭車輛係屬處罰條例第12條第1項第2款所指之拼裝

車，並上訴人於首揭時地有違反上開規定之違規事實，已經原判決詳為認定，並為上訴人所不爭執，應堪信為真實。上訴人雖主張本件有行政罰法第13條之適用，惟查原判決就此爭點業已敘明，「於上訴人駕駛系爭車輛為警攔查之時點即107年4月22日13時20分許，依上開107年4月22日之網頁資料所載，僅係107年4月22日、107年4月23日午後有局部性短暫陣雨及雷雨，鋒面於107年4月24日早上抵達，伴隨局部性陣雨及雷雨，中部山區有較大雨勢發生之機率，107年4月25日上半天仍受鋒面影響，然107年4月21日皆無降雨，於107年4月25日下半天起即逐漸緩和，107年4月26日、107年4月27日鋒面即已遠離，天氣好轉，足認上訴人於駕駛系爭車輛為警攔查時即107年4月22日13時20分許之前，縱獲知上開網頁資料，亦可知該網頁資料就107年4月22日至107年4月27日之天氣預測結果並無連日大雨之情狀。」、「依中時電子報網頁資料所示，中央氣象局針對南投縣107年4月23日發布大雨特報，並非上訴人所主張之豪雨特報，而大雨係指24小時累積雨量達80毫米以上，或時雨量達40毫米以上之降雨現象，豪雨係指24小時累積雨量達200毫米以上，或3小時累積雨量達100毫米以上之降雨現象，此有公開於網際網路之中央氣象局資料在卷可佐（見本院卷第268頁），二者於降雨量上有顯著差別。」、「審諸系爭工地地勢相當平緩，並無敏感地質因子（包含崩塌地、落石、土石流危險溪流、河岸侵蝕、向源侵蝕、煤坑坑口範圍等），亦不在山崩與地滑地質敏感區內，附近亦無活動斷層，不需考慮近斷層效應，系爭工地之基地屬於全新世至現代之沖積層，土壤主要由第I層次之回填層、第II層次之粉土質黏土層、第III層次之卵礫石層及第Ⅳ層次之塊石層所組成，其液化分析結果顯示，系爭工

地應無土壤液化之疑慮」「水里地區於4月18日至4月23日14時止皆無降雨紀錄，4月17日之前則僅有零星雨量，可知上訴人駕駛系爭車輛前並無連日大雨，甚至可謂降雨量低，依上情觀之，足認證人林澤人上開證詞與上開客觀資料不符，復審諸證人林澤人對於系爭工地是否會有土壤液化之情事，與專業技師提出並經中華民國大地工程技師公會審查通過之系爭工地旅館開發案水土保持計畫所載相較，應以專業技師出具並經審查通過之系爭工地旅館開發案水土保持計畫較為可採」等語，已認定本件並不存在行政罰法第13條之緊急危難情狀，亦與上訴人所提107年4月22日轉載自「三立準氣象老大洩天機」之網頁記載、107年4月23日19時40分中時電子報網頁資料、水里氣象站107年4月逐時氣象資料（參原審卷第18頁至第21頁）、107年4月2日至107年4月27日中央氣象局地震資料（參原審卷第22頁至第24頁）、中央氣象局網頁之雨量分級定義資料（參原審卷第268頁）、系爭工地現場照片（參原審卷第25頁至第26頁）資料相符，並有南投縣○里鄉○○段○○○○○○○○○○○號（旅館）開發案水土保持計畫（定稿本，參第4-6頁至第4-19頁）可憑。是上訴人於前揭時地，駕駛未經核准領用牌證之系爭拼裝車行駛於公路，構成拼裝車輛未經核准領用牌證行駛之違規行為明確，且並無行政罰法第13條之緊急危難存在，且上訴人亦無法證明其駕駛系爭車輛係唯一之避難行為係屬必要手段，上訴人之主張並不符合前述行政罰法阻卻違法正當事由之「緊急避難」要件，業經原判決詳予調查認定。是原判決認事用法並無違誤，並已明確論述其事實認定之依據及得心證之理由，對上訴人在原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦詳為論斷，其所適用之法規與本件應適用之法規並無違背，與解釋

、判例亦無牴觸，並無所謂判決不適用法規或適用不當或判決理由不備及矛盾等違背法令之情形。上訴意旨無非執其一己之法律見解，就原審取捨證據、認定事實職權之行使為指摘，且對於業經原判決詳予論述不採之事項再予爭執，難謂為原判決有違背法令之情形。上訴論旨，仍執前詞，指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

㈤上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）應由上訴人負擔。

五、結論：本件上訴無理由，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　2　　日

臺中高等行政法院第三庭

審判長法　官　王　德　麟

法　官　詹　日　賢

法　官　林　靜　雯

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　2　　日

書記官　黃　靜　華