

臺灣臺南地方法院行政訴訟判決

109年度交字第59號

109年9月23日辯論終結

原告 蘇咸亮
被告 臺南市政府交通局
代表人 王銘德
訴訟代理人 方正忻

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告109年4月9日南市交裁字第78-Z000000000號裁決書裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

- 一、原告之訴駁回。
- 二、訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

- 一、事實概要：原告於108年9月9日17時7分許，駕駛車牌號碼00-0000號自用小客車（下稱系爭汽車），行經國道1號南下301.7公里處，因有「以危險方式在道路上駕車（非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車；任意以迫近方式，迫使他車讓道）」違規行為，經內政部警政署國道公路警察局第四公路警察大隊新營分隊（下稱舉發單位）員警製單舉發，嗣原告向被告提出申訴，被告請舉發單位調查結果，認定原告有「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」之違規行為，遂於109年4月9日，依道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款及第4項、第63條第1項第3款、第24條第1項第3款規定，以他案（即第Z000000000號案）裁處汽車駕駛人即原告「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」；以及本案（即第Z000000000號）裁處系爭汽車車主即原告「吊扣該汽車牌照3個月」。原告不服，遂提起本件行政訴訟。原告起訴後，被告機關經本院命其答辯時，另以臺南市政府交通局109年5月22日南市交裁字第0000000000號函補充本件違規事實為「以危險方式在道路上駕駛汽車（非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速

、煞車及於車道中暫停，任意以迫近方式，迫使他車讓道）」，並已依法送達。

二、原告主張略以：

(一)因後車沿途橫衝，隨意變換車道，遇到我車又逼車、閃燈，讓他過後又用尾巴切我車，導致我車差點車禍，於是想請他下車找警方處理。

(二)懇請長官裁量，因平常確為守法之用路人，皆用此車工作送貨維持生計，懇請明查，浪費被告各公務單位時間及公帑，深感抱歉。

(三)並聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

三、被告答辯則以：

(一)原告於108年9月9日17時7分許，駕駛車牌號碼00-0000號自用小客車，行經國道1號南下301.7公里處，以危險方式在道路上駕車（非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車；任意以迫近方式，迫使他車讓道），經警製單舉發，違規事證明確，被告乃據此裁處原告罰鍰18,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習及吊扣該汽車牌照3個月，揆諸首揭規定，並無不合，應予維持。

(二)本案經審視民眾檢舉錄影採證光碟（影片名稱：RV-0000000000000000-kJGYF國道一號南向301.6公里.MOV）：

1.影片時間2019/09/09 17:06:51~17:06:54 系爭違規路段佈設為3車道，檢舉人駕車南向行駛於中線車道，原告駕駛系爭車輛行駛於檢舉人前方。檢舉人（向警方報案）：我這邊有一臺車一直給我逼車。同時原告駕駛系爭車輛第1次踩煞車減速。

2.影片時間2019/09/09 17:06:56~17:07:03 警方：你現在還在繼續行駛嗎？檢舉人：他一直擋我路，一直煞車，很危險。同時原告駕駛系爭車輛第2次踩煞車減速。

3.影片時間2019/09/09 17:07:04~17:07:09 檢舉車輛自中線車道變換車道至外側車道以閃避原告，原告亦隨即駕駛系爭車輛第1次以不足1組車道線之方式，自檢舉車輛

01 前方之中線車道向右逼近檢舉車輛，檢舉人只得第1次往
02 路肩閃避。警方：你現在公里數哪裡？我們通報給國道。
03 檢舉人：301.6。

04 4. 影片時間 2019/09/09 17:07:10~17:07:20 原告駕駛
05 系爭車輛第2次以不足「1組」車道線之方式，自外側車道
06 持續向右側路肩逼近檢舉車輛前方，畫面同時聽到車輛踩
07 煞車聲，檢舉人第1次向原告長按喇叭長達3秒，原告同時
08 第3次、第4次驟然踩煞車減速。檢舉人：喔，他現在又。
09 警方：北上南下？檢舉人：南下。警方：301.6。檢舉人
10 ：對不起我現在北，呃南下對。

11 5. 影片時間 2019/09/09 17:07:21~17:07:24 原告駕駛
12 系爭車輛減慢車速駛回外側車道後，第5次踩煞車減速。
13 檢舉人向警方告知：車牌0000000。

14 6. 影片時間 2019/09/09 17:07:27~17:07:30 原告駕駛
15 系爭車輛緩慢跨越外側車道與路肩，第6次踩煞車減速。
16 警方：00？檢舉人：嘿，000000○0○0000。

17 7. 影片時間 2019/09/09 17:07:31~17:07:33 原告駕駛
18 系爭車輛緩慢駛回外側車道，第7次踩煞車減速。警方：
19 您貴姓？檢舉人：我姓○。

20 8. 影片時間 2019/09/09 17:07:34~17:07:50 原告駕駛
21 系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第8次、第9次、第10次、
22 第11次踩煞車減速。檢舉人：他現在一直不讓我過，整路
23 一直逼我。警方：我們現在通報給國道。以後國道有路況
24 ，跟你宣導一下打1968，幫你轉給國道。檢舉人欲第2次
25 往路肩閃避，原告駕駛系爭車輛則又第12次、第13次踩煞
26 車減速，以及第3次以不足1組車道線之方式，自檢舉車輛
27 前方之外側車道向路肩逼近檢舉車輛。檢舉人：我現在沒
28 辦法開車。

29 9. 影片時間 2019/09/09 17:07:51~17:07:53 原告駕駛
30 系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第14次踩煞車減速。

31 10. 影片時間 2019/09/09 17:07:55~17:07:57 原告駕駛

系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第15次、第16次踩煞車減速。

11. 影片時間 2019/09/09 17:07:58~17:08:03 檢舉人自外側車道欲第3次往路肩閃避，原告駕駛系爭車輛則又第4次以不足1組車道線之方式，自檢舉車輛前方之外側車道向路肩逼近檢舉車輛擋道。

12. 影片時間 2019/09/09 17:08:04~17:08:11 原告駕駛系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第17、18次踩煞車減速，阻擋後方檢舉車輛行進。

13. 影片時間 2019/09/09 17:08:16 原告駕駛系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第19次踩煞車減速。

14. 影片時間 2019/09/09 17:08:30~17:08:31 原告駕駛系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第20次踩煞車減速。

15. 影片時間 2019/09/09 17:08:32~17:08:43 檢舉車輛內小孩：他怎麼開好慢？.....：檢舉人：因為有人在逼車啊。

16. 影片時間 2019/09/09 17:08:57 原告駕駛系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第21次踩煞車減速。

17. 影片時間 2019/09/09 17:09:04~17:09:05 原告駕駛系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第22次踩煞車減速。

18. 影片時間 2019/09/09 17:09:19~17:09:44 原告駕駛系爭車輛緩慢行駛於外側車道，第23、24、25、26、27、28、29次踩煞車減速，期間檢舉人先後第2、3次向原告長按喇叭9秒及4秒抗議，最後雙方車輛幾乎暫停於車道上。

19. 影片時間 2019/09/09 17:09:45~17:09:49 檢舉人第4次自外側車道往路肩閃避，原告駕駛系爭車輛亦準備第5次自外側車道往路肩逼車擋道，因路肩後方有其他車輛往前疾駛，2車因此皆極短時間暫停於外側車道上。

20. 影片時間 2019/09/09 17:09:50~17:09:51 原告駕駛系爭車輛行駛於外側車道，第30次踩煞車減速。

上開畫面有舉發單位109年2月19日國道警四交字第00000000

00號函檢附錄影採證光碟1片可稽。

(二)復按道路交通安全規則第94條第2項、第3項及第98條第1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。」、「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。」、「汽車在同向2車道以上之道路（車道數計算，不含車種專用車道、機車優先道及慢車道），除應依標誌或標線之指示行駛外，並應遵守下列規定：……6、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。」；高速公路及快速公路交通管制規則第11條復規定：「汽車在行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號誌指示，並不得有下列情形：1、驟然或任意變換車道。……3、未保持安全距離及間隔。……。」，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6,000元以上24,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：4、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（臺灣臺北地方法院108年交字第592號行政判決理由五（四）1意旨參照）。故除非狀況之發生（如前方甫發生車禍事故、前方有掉落之輪胎、倒塌之路樹襲來或其他相類程度事件），駕駛人若不立即採取減速、煞車或於車道中暫停之措施，即會發生其他行車上之事故或其他人員生命、身體

之危險等，始足該當「突發狀況」（臺灣桃園地方法院103年度交字第204號判決理由五（二）意旨可資參酌）。

(四) 又按103年3月31日修正施行之道路交通管理處罰條例第43條第1項規定，其修法理由略以：「一、委員李昆澤說明其等23人擬具『道路交通管理處罰條例部分條文修正草案』案提案要旨：鑒於近來『逼車』事件層出不窮，不論在國道或一般公路或市區道路，大車逼小車、任意變換車道、違規超車，甚至逼車急停挑釁等惡行，顯然已對交通秩序與駕駛、乘客與用路人之生命財產構成重大危險，輕則危害交通秩序與行車安全，重則可構成刑法上之公共危險罪。……爰此，特擬具『道路交通管理處罰條例部分條文修正草案』，將『逼車』列為危險駕駛行為規範，並將其行為態樣予以明定，同時併科以罰鍰及其他行政處分，以期遏止逼車危險駕駛行為之發生：（一）……『逼車』一詞，係社會上對於「要求前車讓路」或超越前車的俗稱，包含的型態廣泛，若只是閃一兩下大燈（或按一兩下喇叭），希望前車讓後方車輛先通行，即納入法規範當然過苛與不當。實務上，駕駛若未依規定變換車道方式逼迫前車讓路、後車違規超車到前方驟然煞車的挑釁行為，該等『惡意』使用危險動作迫使他人讓路，不僅對道路其他駕駛人的安全構成威脅，也有害道路行車安全秩序。顯見，惡意逼車的行為已與危險駕駛無異，應納入道路交通管理處罰條例規範，保障行車秩序與安全。……（三）……實務上，執法人員若要將本條第1項第1款後段作為『危險駕駛』的處罰依據，由於對『危險駕駛』的定義不明確，對於惡意用危險動作迫使對方讓道等情況鮮少用本條處罰，反而發生有民眾礙於經濟拮据圖方便以機車三貼載孩童上學卻遭危險駕駛法辦，不符合民眾與社會的法情感。……。」（參立法院公報第102卷第84期院會紀錄第249頁）。可知上開修正規範目的乃在於使駕駛人能合理預期他方之行車動態，俾能有充分之時間應變，避免因無預期或惡意之逼車行為導致其他駕駛人因反應不及而失控，或因猝然減速而產生

連鎖反應致肇事。又依經驗法則，一般人在道路上遭遇他車以貼近之方式逼車，自然會採取變換車道或減速等方式，讓道給逼車者先行，以避免兩車發生碰撞，故逼車者，因可預見被逼車者可能以讓道方式避免危險，依其情事，可謂有迫使他車讓道之「故意」（臺北高等行政法院105年度交上字第189號判決理由六（三）及臺灣臺中地方法院108年度交字第11號行政訴訟判決理由五（三）3意旨參照）。本案依舉發單位上開錄影畫面顯示，原告駕駛系爭車輛於畫面採證期間，先後共30次無故於車道中踩煞車減速，以阻擋檢舉車輛行進；原告另前後共4次，當檢舉車輛自外側車道往路肩閃避時，原告復自外側車道以不足1組車道線之方式變換車道往路肩向檢舉車輛逼車擋道，致檢舉車輛先後共3次向原告長按喇叭3秒、4秒及9秒表示抗議；最後原告於畫面時間17時9分45秒至同時分49間，檢舉人第4次自外側車道往路肩閃避，以及原告駕駛系爭車輛準備第5次自外側車道往路肩逼車擋道時，因路肩後方有其他車輛往前疾駛，2車因此皆極短時間暫停於外側車道上。原告上開駕駛行為不顧安全及距離不足等情況下，在長達2分鐘57秒之時間內，多次無故驟然踩煞車減速，並任意於車道中迫近檢舉車輛以阻擋檢舉車輛行進之行為，不但使檢舉人無法正常駕駛及注意前方或四周路況，亦極有可能因此肇致原告與檢舉人兩造車輛於外側車道或路肩後方之其他車輛發生追撞等危險情事，原告以上開故意驟然減速、煞車，以及任意迫近檢舉車輛之危險方式駕車，已然構成首揭規定之處罰要件至明。

(五)再按人民違反法律上之義務而應受行政罰之行為，法律無特別規定時，雖不以出於故意為必要，仍須以過失為其責任條件。但應受行政罰之行為，僅須違反禁止規定或作為義務，而不以發生損害或危險為其要件者，推定為有過失，於行為人不能舉證證明自己無過失時，即應受處罰，司法院大法官會議釋字第275號解釋意旨可資參照。按道路交通管理處罰條例第43條第1項及第3項規定之事件，均係屬影響道路交通

安全甚鉅或重大危害交通秩序之違規行為，同條第4項前段規定裁處吊扣汽車牌照之處罰，立法意旨係為督促汽車所有人善盡其保管車輛之責，以遏止其汽車有重大違規之使用，考其立法目的係慮及汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等，得加以篩選控制。本案汽車所有人即原告並未就其駕駛行為，舉證證明其無過失，應即受罰，縱檢舉人確有沿途橫衝，隨意變換車道，以及逼車、閃燈、切車等不當行為，原告自可當場馬上打電話向警方報案以求自保，惟仍不得據此為理由任意以上開危險方式駕車迫使檢舉人下車找警方處理，否則無異縱容原告恣意使用其所有之汽車，而徒增道路交通安全之風險。是本案舉發單位依法取締告發原告，並無違誤。

(六)末按行政程序法第101條及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第33條、第43條第1項規定：「（第1項）行政處分如有誤寫、誤算或其他類此之顯然錯誤者，處分機關得隨時或依申請更正之。（第2項）前項更正，附記於原處分書及其正本，如不能附記者，應製作更正書，以書面通知相對人及已知之利害關係人。」；「（第1項）處罰機關受理移送之舉發違反道路交通管理事件時，發現應填記內容不符規定，或所列附件漏未移送者，應即洽請原移送機關更正或補送。（第2項）違反道路交通管理事件，處罰機關受理後發現舉發錯誤或要件欠缺，可補正或尚待查明者，退回原舉發機關查明補正後依法處理；……。」、「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。」。即違反道路交通管理事件通知單經舉發機關製開後，舉發機關僅係將舉發之事實移送裁決機關（即被告）處置，裁決機關本即有調查之責，並不受移送事實拘束，是縱令舉發通知書違規事實或依據等記載有誤，並不影響裁決機關之裁決（貴院105年度交字第125號判決理由五（五）意旨參照）。本案舉發單位填載系爭舉發通知單，將舉發違反法條

01 及違規事實登載為違反道路交通管理處罰條例第43條第1項
02 第4款規定：「非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、
03 煞車」，然經被告審視上開民眾檢舉錄影畫面，認為原告之
04 行為亦有違反上開道路交通安全規則第94條第3項及同條第
05 98條第1項第6款：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及
06 兩車並行之間隔」以及「汽車在同向2車道以上之道路變換
07 車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。」規定之處；
08 同時原告之行為亦違反上開高速公路及快速公路交通管制規
09 則第11條第1款及第3款：汽車在行駛途中，變換車道時，「
10 不得」驟然或任意變換車道，以及未保持安全距離及間隔等
11 規定，爰被告乃以109年5月22日南市交裁字第0000000000號
12 函通知原告變更原舉發違規事實如首揭說明。又原告上開違
13 規行為，揆諸上開答辯理由（二）、（三）、（四）之說明
14 ，係多數仍屬違反首揭道路交通管理處罰條例第43條第1項
15 第4款規定，而依同條第4項規定，應吊扣原告（汽車所有人
16 ）系爭車輛牌照3個月，故本件被告維持以同條第4項之規定
17 裁處，並無違誤。是本案舉發單位之舉發，並無違誤，原告
18 所訴，並無理由，核不足採。

19 (七)被告並聲明：原告之訴駁回，訴訟費用由原告負擔。

20 四、本件事實概要欄所載之事實，除後列爭點外，業經兩造各自
21 陳述在卷，兩造並分別提出下列證據：

22 (一)原告提出：被告機關109年4月9日南市交裁字第78-Z0000000
23 0號裁決書。

24 (二)被告提出：被告109年8月21日南市交裁字第0000000000號函
25 、審查記錄表、舉發單位108年9月29日國道警交字第Z00000
26 000、Z000000000號違規通知單及送達證書、被告機關109年4
27 月9日南市交裁字第78-Z000000000、78-Z000000000號裁決書
28 及送達證書、歸責駕駛人申請書、違規查詢列表及原告之身
29 分證及駕照影本、內政部警政署國道公路警察局第四公路警
30 察大隊109年2月19日國道警四交字第0000000000號函、臺南
31 市政府交通局109年5月22日南市交裁字第0000000000號函及

送達證書影本、原告之汽車駕駛人基本資料、原告之違反道路管理事件陳述單、違規採證光碟。

(二)本件爭點厥為：原告是否有道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款之「以危險方式在道路上駕駛汽車（非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車及於車道中暫停，任意以迫近方式，迫使他車讓道）」違規行為？

五、本院判斷：

(一)按「對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾7日之檢舉，不予舉發。」、「（第1項）公路主管或警察機關受理民眾檢舉違反道路管理事件，應即派員查證，經查證屬實者，應即舉發，並將處理情形回復檢舉人。（第2項）前項檢舉違規證據係以科學儀器取得，足資認定違規事實者，得逕行舉發之。」行為時道路交通管理處罰條例第7條之1、違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第22條第1項、第2項分別定有明文。考其規範意旨，係考量警力有限及民眾取巧違規成性，為交通秩序混亂原因之一，一般民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足外，亦將產生極大之嚇阻效果，以達到維護道路交通安全之行政目的；然為避免檢舉人刻意鑽營法律文字，造成法條之目的逸失，甚至衍生社會、鄰里之不安與不和諧，同時保障法條原立法精神目的在維護交通、保障安全，故針對舉發部分，增訂（7日）期限之規定，而強化社會秩序之安定性。是一般民眾見有違規事件，皆可於行為終了日起7日內敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發之。查檢舉人對本件原告於108年9月9日之違規行為，於108年9月9日提供科學儀器取得之錄影證據資料，向警察機關檢舉，經舉發機關查證屬實而予舉發等情，此有舉發通知單、違反道路管理事件裁決重新審查紀錄表在卷可考（本院卷第45、29至32頁），本件舉發程序於法並無不合。

01 (二)次按「(第1項)行政處分如有誤寫、誤算或其他類此之顯
02 然錯誤者，處分機關得隨時或依申請更正之。(第2項)前
03 項更正，附記於原處分書及其正本，如不能附記者，應製作
04 更正書，以書面通知相對人及已知之利害關係人。」；「(第
05 1項)處罰機關受理移送之舉發違反道路交通管理事件時
06 ，發現應填記內容不符規定，或所列附件漏未移送者，應即
07 洽請原移送機關更正或補送。(第2項)違反道路交通管理
08 事件，處罰機關受理後發現舉發錯誤或要件欠缺，可補正或
09 尚待查明者，退回原舉發機關查明補正後依法處理；……。
10 」、「違反道路交通管理事件之裁決，應參酌舉發違規事實
11 、違反情節、稽查人員處理意見及受處分人陳述，依基準表
12 裁處，不得枉縱或偏頗。」，行政程序法第101條及違反道
13 路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第33條、第43條第
14 1項定有明文。查被告機關於109年4月9日製開南市交裁字第
15 78-Z000000000(他案)、78-Z000000000(本案)號裁決書時
16 ，記載之舉發違反法條為道路交通管理處罰條例第43條第1
17 項第4款(他案)，及同條第4項(本案)，舉發違規事實均
18 為「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」，嗣經被告機
19 關檢視違規採證光碟後，認定舉發違反法條部分不變，惟將
20 舉發違規事實變更為「以危險方式在道路上駕駛汽車(非遇
21 突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車及於車道中暫停
22 ，任意以迫近方式，迫使他車讓道)」，並以109年5月22日
23 南市交裁字第0000000000號函(本院卷第55、56頁)通知原
24 告變更舉發違規事實如前述。是以，被告機關變更後之處分
25 內容中，違規時、地、違反法條及罰則均相同，僅增補舉發
26 違規事實如前述，且該增補之違規事實尚在違反法條所列載
27 之違規行為樣態內，又被告機關業已將變更後之內容以上開
28 函送達原告，依前揭說明，足認本件行政處分已踐行行政程
29 序法第101條第1項規定，被告機關變更舉發違規事實，自屬
30 適法。

31 (三)復按汽車駕駛人，駕駛汽車有非遇突發狀況，在行駛途中任

意驟然減速、煞車或於車道中暫停之情形者，處6,000元以上24,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛；汽車駕駛人有道路交通管理處罰條例第43條情形者，除依原條款處罰鍰外，並予記違規點數3點，並吊扣違規汽車牌照3個月，為道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款、第4項、第24條第1項第3款及第63條第1項第3款所明定。又上開道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款「危險駕駛」之具體型態，係有道路交通安全規則第94條第2項、第3項及第98條第1項、高速公路及快速公路交通管制規則第11條：「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。」、「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。」、「汽車在同向2車道以上之道路（車道數計算，不含車種專用車道、機車優先道及慢車道），除應依標誌或標線之指示行駛外，並應遵守下列規定：六、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。」；「汽車在行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號誌指示，並不得有下列情形：一、驟然或任意變換車道。三、未保持安全距離及間隔。」等條所明文規定。是以，汽車駕駛人駕駛汽車行駛於道路上時，應注意兩車之行車間距，且不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停，亦不得驟然或任意變換車道，如汽車駕駛人有上開違規行為，且違規行為時間過長、頻率相當頻繁，或情節重大時，即屬該當道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款之違規行為。

(四) 本件違規之爭議關鍵厥為：原告於上開時、地駕駛系爭汽車有無「以危險方式在道路上駕駛汽車（非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車及於車道中暫停，任意以迫近方式，迫使他車讓道）」之違規行為。被告機關就此提出內政部警政署國道公路警察局第四公路警察大隊109年2月19日國

道警四交字第0000000000號函、違規採證光碟等件為證（本院卷第53、54、61頁）。經查，舉發單位上開函指述原告於違規時、地有「五、本案經審視民眾採證影片，顯示當時車流順暢，旨揭車輛於國道1號南向301.7公里路段，非遇突發狀況，在行駛途中以變換車道並任意驟然減速煞車，刻意阻擋他車正常行進，駕駛行為已嚴重危及本身及他人生命、身體、財產安全，本大隊員警依法執行公務，據實製單舉發，並無違誤。」之違規事實而逕行舉發。經本院先於109年9月17日依職權先行勘驗被告機關提出之違規採證光碟，另於109年9月23日當庭勘驗，勘驗結果為：「光碟內有『RV-0000000000000000-kJGYF國道一號南向301.6公里.MOV』影片檔，影片內容為：

1. 本段影片3分1秒，該影片是由檢舉民眾汽車上之行車紀錄器所拍攝，影片一開始顯示之畫面時間為108年9月9日17時6分51秒（下僅略記載分、秒數）。影片一開始系爭汽車與檢舉民眾之汽車行駛至國道一號南下303公里處，此時系爭汽車與檢舉民眾汽車均行駛於國道一號中線車道，而系爭汽車行駛於檢舉民眾汽車之正前方，此時檢舉民眾汽車前方並無其他障礙物及車輛阻擋，但系爭汽車無故使用雙閃黃燈之警示燈號，然後開始於國道上減慢速度，而檢舉民眾已經報警，並告知警方前方有車輛惡意逼車。影片9秒（畫面時間7分0秒）處，系爭汽車又再度無故閃雙黃燈並減慢速度，於是檢舉民眾於影片第10秒（畫面時間7分2秒）時，變換車道至外側車道，打算繞開系爭汽車，惟於影片第13秒（畫面時間7分5秒）時，系爭汽車未使用方向燈就直接右偏行駛到外側車道，此時系爭汽車車尾與檢舉民眾汽車之距離大概不到兩公尺，以致迫使檢舉民眾必須又往右切到路肩處才能繞開系爭汽車。影片第16至21秒（畫面時間7分8至13秒）處，警方詢問檢舉民眾現在行駛到哪裡，原告告知是301.6公里處，剛告知完畢後，即見到系爭汽車緊貼著檢舉民眾汽車左側行駛，然後一直加

速超到檢舉民眾汽車前方然後馬上煞停逼車，以致檢舉民眾被迫鳴按喇叭並緊急煞停，此時可見到系爭汽車車號為「0000000號」。影片第22至28秒（畫面時間7分14至20秒）處，檢舉民眾汽車再度往路肩偏駛，系爭汽車見檢舉民眾駕車往路肩靠，也跟著往路肩靠，逼著檢舉民眾汽車再度緊急煞車。影片第29至53秒（畫面時間7分21至45秒）處，系爭汽車先從路肩駛回外線車道，檢舉民眾汽車之後也駛回外側車道，此時外線車道並無異狀，但是系爭汽車仍多次使用雙黃燈，並無故減緩車速以阻擋檢舉民眾汽車前進，此時中線車道之大型車輛都可以快速超越系爭汽車及檢舉民眾汽車行駛。影片第54至59秒（畫面時間7分46至51秒）處，檢舉民眾汽車有意要駛往路肩，而系爭汽車馬上就跟著打右轉燈同時車輛右偏行駛阻擋在檢舉民眾汽車的前方，於是檢舉民眾只好左偏回外側車道，系爭汽車也跟著左偏。影片第1分0秒至1分15秒（畫面時間7分52秒至8分7秒）處，系爭汽車一直以緩慢行駛之方式，在外側車道及路肩處阻擋檢舉民眾汽車，以致於內線及外線車道之其他車輛都可以快速超越此二車。且於影片第1分2至13秒（畫面時間7分55秒至8分5秒）處，因見到系爭汽車與檢舉民眾汽車之異常行駛狀況，導致中線車道後方之大貨車有鳴按喇叭並減慢車速之狀況。

2. 影片第1分16秒至2分20秒（畫面時間8分8秒至9分12秒）處時，系爭汽車持續於外側車道緩慢行駛，並多次無故使用雙黃燈之方式阻擋檢舉民眾汽車。影片第2分26秒至影片結束（畫面時間9分18至52秒）處，系爭汽車又再度無故使用雙黃燈，並降低車速至相當緩慢之程度，導致檢舉民眾汽車差點要撞到系爭汽車，檢舉民眾遂多次鳴按喇叭，此後檢舉民眾汽車打算從右側車道超離系爭汽車，但是系爭汽車見到檢舉民眾右偏也跟著右偏，因右側車道有其他車輛要下交流道，所以此二車又駛回外側車道，然後影片就此結束。」

01 (五) 上開內容有本院109年9月17日交通裁決事件勘驗筆錄及109
02 年9月23日調查證據筆錄內容在卷可稽（本院卷第69至71、
03 75至83頁）。是以，原告駕駛系爭汽車於違規時點於國道一
04 號南下301.7公里路段處，有如上述勘驗內容之刻意以無故
05 減速、煞車，以及以系爭汽車車身迫近攔阻等危險駕駛方式
06 ，阻擋檢舉民眾汽車正常行駛，且就檢舉民眾提出之上開檢
07 舉影片總長度3分1秒，整段影片中原告有多次危險駕駛行為
08 ，且因原告之危險駕駛行為嚴重影響高速公路其他用路人行
09 車之安全，以致於有其他車輛鳴按喇叭示警及經過系爭汽車
10 附近時，均需降低車速通過之事實，故本件原告於國道高速
11 公路上有長時間且連續多次之任意驟然減速、煞車（經被告
12 機關計算有30次無故使用煞車之行為，而本院認定原告於長
13 時間多次無故使用煞車達危險駕駛程度，已如前述），及於
14 車道中暫停，任意以迫近方式行駛，原告駕駛汽車在行駛途
15 中，並無遇突發狀況或緊急危難之情事存在，即不得有「任
16 意驟然減速、煞車」或「於車道中暫停」之行為，如有違反
17 則應依前揭規定處罰，是以，被告機關以其有道路交通管理
18 處罰條例第43條第1項第4款之違規行為，而依同條第4項裁
19 處系爭汽車車主即原告吊扣系爭汽車牌照3個月，並無違誤
20 。

21 (六) 至於本件原告以後車即檢舉民眾汽車先有危險駕駛之違規行
22 為，因此只是想攔停檢舉民眾汽車，想請他下車找警方處理
23 ，兩車只是行車糾紛，其並無違規之意云云申辯。惟查，原
24 告始終未提出相關事證以實其說，原告所辯實不足採。況縱
25 認原告所稱為真，原告與檢舉民眾間僅有行車糾紛之狀況下
26 ，檢舉民眾並無停車之義務，原告如認檢舉民眾駕駛有違規
27 情事時，理應提供相關事證向警察機關檢舉，委由警察機關
28 依道路交通管理處罰條例相關程序舉發之，並無以私力攔停
29 他人車輛之權力，且單就逼車攔停之行為而言，刑事上已有
30 諸多涉犯強制罪之案例。基此，原告於道路上以危險駕駛方
31 式逼迫他人停車之手段，已嚴重影響往來車輛行駛安全，實

屬法所不許，原告以此為由主張其行為並無違規云云，顯誤解法令，洵不足採。

(七)原告另以吊扣系爭汽車牌照3個月會嚴重影響其生計請求免罰云云。惟被告機關本係依法裁決，此為法治國家必須依循之基本原則，況對原告裁處吊扣汽車牌照3個月之期間所造成生活影響，亦僅限制系爭汽車於吊扣牌照期間不得行駛於道路上，原告於此段期間尚非不得尋求其他運輸交通工具代步。再者，本件吊扣汽車牌照3個月乃法律所明文規定之法律效果，原處分機關尚無酌減權限及以其他替代方式裁罰。從而，被告據以裁罰，於法並無不合，原告主張洵無理由。

(八)綜上所述，原告於上開時、地駕駛系爭汽車確有「以危險方式在道路上駕駛汽車（非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車及於車道中暫停，任意以迫近方式，迫使他車讓道）」之違規行為，被告依道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款、第4項規定，對原告裁處吊扣系爭汽車牌照等3個裁罰處分，於法尚無不合。原告訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

六、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審酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，附予敘明。

七、本件第一審裁判費用為300元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段、第237條之7、第237條之8第1項、第237條之9第1項，判決如主文。

中 華 民 國 109 年 10 月 7 日
行政訴訟庭 法官 侯明正

一、上為正本係照原本作成。

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，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，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）
，並應繳納上訴費新臺幣750元。

中 華 民 國 109 年 10 月 7 日

書記官 陳世明