

臺灣新北地方法院行政訴訟判決

111年度交字第614號

112年1月9日辯論終結

原告 李明燁

原告 歐薩顧問有限公司

代表人 潘瑞茹

被告 新北市政府交通事件裁決處

設新北市○○區○○路○段000號2樓

代表人 李忠台（處長）

住同上

訴訟代理人 黃曉妍 律師

被告 桃園市政府交通事件裁決處

設桃園市○○區○○路00號7至8樓

代表人 張丞邦（處長）

住同上

訴訟代理人 黃一鳴 律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告二人不服被告新北市政府交通事件裁決處民國111年8月16日新北裁催字第48-Z00000000號、被告桃園市政府交通事件裁決處111年9月21日桃交裁罰字第58-Z00000000號裁決，向本院共同提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原告之訴均駁回。

二、訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條之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。

二、本件原告歐薩顧問有限公司經合法通知（見本院卷第173、1

75頁之本院行政訴訟庭送達證書），惟其未於言詞辯論期日到場，核無行政訴訟法第237條之9第1項、第236條、第218條準用民事訴訟法第386條各款所列情形，爰準用民事訴訟法第385條第1項前段規定，依被告桃園市政府交通事件裁決處聲請，由其一造辯論而為判決。

三、本件原告起訴後，本院函請被告重新審查，經被告桃園市政府交通事件裁決處重新審查後，以其民國111年8月17日桃交裁罰字第58-Z00000000號上所為之易處處分（即易處加倍吊扣汽車牌照及易處吊銷汽車牌照）於法無效乃將之刪除，而於111年9月21日依相同之舉發違規事實及舉發違反法條重新製開桃交裁罰字第58-Z00000000號違反道路管理事件裁決書。從而，原告歐薩顧問有限公司就同一違規事實之原裁決既已依法提起訴訟請求撤銷，而被告桃園市政府交通事件裁決處經重新審查結果，雖撤銷原裁決而重行更正製開新裁決，並就同一舉發交通違規事實為答辯，然其重新所為之變更後裁決，並非完全依原告歐薩顧問有限公司之請求處置，則參酌行政訴訟法第237條之4第3項規定反面解釋之旨，依法本件自不得視為原告歐薩顧問有限公司撤回起訴，本院自仍應就被告桃園市政府交通事件裁決處變更後即111年9月21日桃交裁罰字第58-Z00000000號違反道路管理事件裁決書為審理之標的，核先敘明。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：緣原告李明燁於111年5月5日7時54分，駕駛原告歐薩顧問有限公司（下稱原告歐薩公司）名下車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭汽車）而行經國道1號南向40.5公里出口匝道處時，因有「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」「非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速（處車主）」之違規事實，由民眾於111年5月8日檢具違規影片向警察機關檢舉，經內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊檢視該檢舉影片後認定違規屬實，於111年5月15日填製國道警交字第Z00000000號、第Z00000000號舉發違反道

01 路交通管理事件通知單予以舉發，案件於111年5月20日移送
02 被告，並於111年5月24日合法送達車主，原告李明燁於111
03 年6月14日提出違規申訴後，原告歐薩公司於111年7月13日
04 申請歸責予駕駛人即原告李明燁，原告李明燁則再於110年7
05 月28日提出違規申訴（自承其為本件駕駛人），嗣經被告新
06 北市政府交通事件裁決處（下稱被告新北市交裁處）及桃園
07 市政府交通事件裁決處（下稱被告桃園市交裁處）調查認定
08 原告二人有上開違規事實，乃依道路交通管理處罰條例第43
09 條第1項第4款、第4項前段、第5項前段（漏繕）、第24條
10 （第1項第3款）、第63條第1項（第3款）、第85條第1項及
11 違反道路交通管理事件統一裁罰基準表之規定，以111年8月
12 16日新北裁催字第48-Z000000000號、111年9月21日桃交裁罰
13 字第58-Z000000000號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原
14 處分），裁處（原告李明燁）「罰鍰新臺幣（下同）18,000
15 元整，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習」、
16 （原告歐薩公司）「吊扣汽車牌照6個月」。原告二人不
17 服，遂共同提起本件行政訴訟。

18 二、原告起訴主張及聲明：

19 (一)、主張要旨：

- 20 (1)、國道一號林口南向出口匝道，限速時速50公里，因上班交通
21 尖峰時刻，車輛壅塞，車道上為靜止或緩慢移動的情況。
- 22 (2)、原告行駛至出口匝道時，遇前方車輛靜止跨越車道線，占用
23 右側兩線車道，阻礙通行，原告擔心超車時會超越路面邊
24 線，故於車道中暫停等待。
- 25 (3)、原告於等待時，發現右後方車輛跨越路面邊線，往路肩行
26 駛，有加速的傾向，顯現超車的意圖，又因觀察後車逐漸靠
27 近我車時，未保持安全間距，原告擔心發生碰撞，使車輛略
28 為前移，以閃避其碰撞，並使其有轉向空間，且繼續等待後
29 車先行。
- 30 (4)、於閃避數次後，後車仍逼近原告車輛，並大聲咆哮，似乎脅
31 迫原告車輛讓道，使原告心生恐懼，為保護自身安全，而緊

01 急離開現場。

02 (5)、綜上，因匝道塞車時，常見車輛跨越車道線，靜止於右轉車
03 道上，阻礙通行，此外不時有車輛路肩超車爭道的危險情
04 況，為因應上述突發狀況，原告須採取防禦駕駛，與正當防
05 衛之行為，故本案不符合道路交通管理處罰條例之裁罰要
06 件。

07 (二)、當庭主張要旨：

08 (1)、新北市政府交通事件裁決處答辯狀第四頁倒數第五行所述，
09 07：54：21時已無其他車輛行駛於其前方，跟事實並不符
10 合，因為前方有車輛。

11 (2)、我前方有一台公車，他跨越兩個車道，阻礙我前面的行進，
12 其實在那個時候，我是嘗試要去超車，但因為旁邊有車道
13 線，車道線外面是路肩，我為了避免去行駛路肩，必須看後
14 照鏡沿著車道邊線前進，因為我在行駛時，後面有台車跟我
15 跟很近，他遮住車道線，我沒辦法確定我車輛距離車道的位
16 置，我不確定他是不是違規，因為他似乎已經走到路肩了，
17 我沒辦法確定我跟車道線的距離，就很自然的踩煞車不敢前
18 進，才会有後面走走停停的狀況。

19 (3)、匝道是三線道出口匝道，左邊兩個車道是左轉車道，然後右
20 邊這個是右轉車道，右轉專用，右轉車道的右轉燈永遠都是
21 綠燈，在我們勘驗的時間裡，左轉車道是紅燈，所以他們一
22 直都沒有動，因為檢舉人車輛就是從右轉車道切到內側車
23 道，所以在右轉車道才會靠很旁邊，我才會從這邊過去。因
24 為外面這邊離圍牆有段距離，但車道線並未劃在圍牆旁邊，
25 他有空間，所以我要過去如果壓到路肩會收到罰單，所以遇
26 到那麼多車在那邊不動，我只能沿著邊線前進避免去違規。
27 要如何沿邊線，那就是要看後照鏡，所以我必須看後照鏡。
28 公車旁車的確能過去，但能不能安全通過，這是我要經過路
29 段時必須考慮的問題。今天這台車跟我很近，我超越檢舉車
30 輛時他已經讓我沒辦法從我後照鏡看到車道邊線，所以很自
31 然，我不敢貿然往前進，就會慢慢行駛，盡量往旁邊靠。超

01 越檢舉車輛後我又看到前面有輛車，我當然就看邊線，主要
02 在於因為他已經佔用路肩，車身擋住車道線，所以我看不
03 到。除前面所說看到專用車道我必須這樣處理，在當時，不
04 知道哪輛車一直按喇叭，反應就是我有什麼問題，我哪裡走
05 錯，所以自然會停頓要查一下狀況，到32秒直接過去是因為
06 很安全，大概在31秒時可以看到後面黑車子用三字經問候
07 我，所以我感到安全受到威脅，所以不顧一切安全最重要，
08 所以趕快脫離那台車子。當天在那就是有那麼多狀況，所以
09 我用我的方法去處理面對所有狀況，這是我為了自保必須採
10 取的作為。

11 (4)、勘驗的畫面是檢舉車輛所出示的畫面，其實因為我坐在駕駛
12 座，視野跟第三人的視野是不一樣的，所以今天如果我看到
13 檢舉車輛的畫面時，我當然能很確定說我車輛位置，不需要
14 去考慮前面後面車輛任何狀況，可以很安全通過，可是因為
15 視野不一樣，車道線跟圍牆一個平面一個立體，我要怎麼去
16 確認我沒有越過車道線的事情，我只能從車子內部後照鏡跟
17 設施去確定，所以當然如果說我有檢舉車輛的相同視野，我
18 不會去做我做的那些事情。

19 (三)、聲明：(1)原處分撤銷。(2)訴訟費用由被告負擔。

20 三、被告新北市交裁處答辯及聲明：

21 (一)、答辯要旨：

22 (1)、本件檢舉影像內容(附件一「00000000.mp4」)，並對照交通
23 違規行向示意圖(被證7)，於畫面時間07:54:10至07:54:1
24 3，原告駕駛系爭汽車行駛於外側車道並與檢舉人車輛於同
25 一車道併行，爾後自檢舉人車輛右後方向左切進其前方，期
26 間並未保持安全間距，並分別於07:54:14、07:54:16、07:5
27 4:19、07:54:23、07:54:27、07:54:31處，連續以驟然急煞
28 後再開之駕駛方式前進，查此期間，系爭汽車所處之外側車
29 道車流順暢，甚於07:54:21時起已無其他車輛行駛於其前
30 方，客觀上並不存與臺北高等行政法院107年交上字第221號
31 裁定所提相類之突發狀況，是原告確實在無任何上述緊急狀

01 況之情形下，於系爭路段之外側車道中不斷驟然煞停車輛，
02 致生阻擋後方車輛，其行為明顯已造成後方車輛無法通行，
03 核其情形自屬無故於車道中暫停無誤，自屬處罰條例第43條
04 第1項第4款規制效力所及，被告據此作成裁罰處分，並無不
05 當。

06 (2)、原告固以「係因當時前方車輛違規跨越車道阻礙其通行，又
07 遭後方車輛逼近，方禮讓前車先行通過後加速離去」等語為
08 辯，惟參考上述檢舉影片內容(附件一「00000000.mp4」)及
09 交通違規行向示意圖(被證7)，於畫面時間07:54:08至07:5
10 4:09，檢舉人車輛當時沿車道線行駛於外側車道，其前方有
11 一銀色自小客亦沿車道線行駛於該車道上，原告於07:54:09
12 至07:54:13處，自檢舉人車輛之右後方強行切進其前方，駛
13 進檢舉人車輛前方後直至07:54:37加速駛離期間，並未見系
14 爭汽車前方有任何車輛有跨越兩車道而致阻礙後車無法通行
15 之情存在，而於07:54:23至07:54:26處，系爭汽車之右後方
16 出現一台黑色自小客，亦欲向左切進檢舉人車輛與原告車輛
17 間，原告此時不斷急煞甚暫停車道數秒，當時前方並無其他
18 車輛通行，自得繼續行駛，並無須先禮讓其先行之必要，是
19 原告於本件中所為之違規行為並無阻卻違法之可能，自不能
20 作為解免其行政法上義務之理由。

21 (3)、再者，原告既為合法考領汽車駕駛執照之人，有駕駛人基本
22 資料(被證8)為憑，其對上述規定應知之甚詳，並應確實
23 遵守。是原告前揭所述，無非單方所執之詞，委無足取。

24 (二)、聲明：(1)原告之訴駁回。(2)訴訟費用由原告負擔。

25 四、被告桃園市交裁處答辯及聲明：

26 (一)、答辯要旨：

27 (1)、內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊111年6月21
28 日國道警一交字第1110403916號函略以：「…經檢視影像，
29 旨揭車輛超越檢舉人車輛後隨即驟然減速，造成後方車輛急
30 減速，且前方路況正常並無壅塞，旨揭車輛仍持續數次驟然
31 減速行為並無故停於車道上，其『驟然』減速之行為，已影

響行駛在其後方車輛之安全，若後方車輛反應或煞車不及，恐造成追撞肇事，旨揭車輛違規屬實，本大隊依事實舉發並無不當…」。

(2)、復依採證影片光碟內容，影片時間2022/05/05 07：54：14至07：54：33時，系爭汽車數次在行駛中任意驟然煞車減速。就上開檢舉影像觀之，周遭未有緊急煞車、碰撞事故等突發狀況存在，是四周環境並無迫使原告不得不在車道中暫停之因素存在，準此，系爭汽車確有「非遇突發狀況，在行駛中驟然減速」之違規行為甚明。

(3)、道路交通管理處罰條例第43第1項、第4項規定，依該條項文義以觀，其吊扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制。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，非無擔保其汽車之使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。再觀該條文立法過程，原草案為「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第1項第1款、第2款及第3項之行為，而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第1項第1款或第3項行為者，沒入該汽車；前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務上有困難，而建議修改為現行條文。道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，應係針對汽車所有人所設之特別規定，自不得僅以汽車所有人已依道路交通管理處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人，即遽認無道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地（臺灣高等法院暨所屬法院98年法律座談會刑事類提案第21號研討結果、臺灣高等法院98年度交抗字第193號裁定等足資參照），顯見道路交通管理處

01 罰條例第43條第4項之處罰客體包含非屬實際駕駛人之汽車
02 所有人甚明，且依道路交通管理處罰條例第85條第4項規
03 定，推定受逕行舉發人有過失。原告乃系爭汽車之所有人，
04 對於實際使用系爭汽車之人自應善盡其監督管理之責，原告
05 雖非故意，亦受推定有過失，原告所為主張無從解免法律上
06 應負之管理責任，亦不得作為本件行政不法事件免罰之理
07 由。（參照臺灣臺中地方法院行政訴訟判決103年度交字第25
08 5號）

09 (4)、是以，系爭汽車因有「非遇突發狀況，在行駛中於任意驟然
10 減速(處車主)」之情，是該當道路交通管理處罰條例第43條
11 第4項等規定所定要件。

12 (二)、聲明：(1)原告之訴駁回。(2)訴訟費用由原告負擔。

13 五、爭點：

14 原告歐薩公司所有系爭汽車於上開時、地經原告李明燁駕
15 駛，是否有「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」「非
16 遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速（處車主）」之違規
17 事實？原告主張：檢舉人車輛在三線車道之右轉車道靠左，
18 要從右轉車道切到內側車道，我從右側過去，擔心違規駛過
19 路肩，必須看後照鏡確認邊線，卻因後方黑車占用路肩跟我
20 很近讓我無從看到邊線，而當時前方有車輛，跨越二線車道
21 之公車旁雖能過去，但我必須考慮能不能安全通過，所以我
22 不敢貿然往前進，就會慢慢行駛，盡量往旁邊靠，加上不知
23 道哪輛車一直按喇叭，反應就是我有什麼問題、哪裡走錯，
24 所以自然會停頓要查一下狀況，到32秒直接過去是因為很安
25 全，大概在31秒時可以看到後面黑車用三字經問候我，為因
26 應上述突發狀況，原告須採取防禦駕駛，與正當防衛之行為
27 等語，是否有理可採？

28 六、本院的判斷：

29 (一)、前提事實：爭訟概要欄所載之事實，除上開爭點外，其餘事
30 實業據原告於起訴狀所不爭執，且有內政部警政署國道公路
31 警察局第一公路警察大隊111年6月21日國道警一交字第1110

403916號函、國道警交字第Z000000000號、第Z000000000號舉發違反道路交通管理事件通知單、民眾檢舉明細、採證光碟、111年9月21日重新開立之桃交裁罰字第58-Z000000000號違反道路交通管理事件裁決書、桃交裁罰字第58-Z000000000號違反道路交通管理事件裁決書及送達證書、汽車車籍查詢資料、申訴資料、民眾檢舉明細、國道警交字第Z000000000號舉發違反道路交通管理事件通知單、案件移送記錄及合法送達資料、桃園市政府交通事件裁決處移轉管轄通知書、歸責通知書及其送達證書、原告申訴書、內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊111年8月8日國道警一交字第1110408145號函、新北裁催字第48-Z000000000號違反道路交通管理事件裁決書及送達證書、內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊111年9月22日國道警一交字第1110411200號函、交通違規行向示意圖、汽車車籍查詢資料及駕駛人基本資料、採證光碟（見本院卷第65頁至第81頁、第105頁至第143頁）足資佐證，自堪認定。

(二)、應適用之法令：

- (1)、道路交通安全規則第94條第2項前段：「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。」。
- (2)、道路交通管理處罰條例第7條之1第1項第5款、第2項：「民眾對於下列違反本條例之行為者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉：五、第四十三條第一項第一款、第三款、第四款或第三項。」「公路主管機關或警察機關對於第一項之檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。」。
- (3)、道路交通管理處罰條例第24條第1項第3款：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：三、有第四十三條規定之情形。」。
- (4)、道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款、第4項前段、第5項前段：「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新

01 臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：
02 四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車
03 道中暫停。」「汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣
04 該汽車牌照六個月；」「汽車駕駛人違反第一項、第三項規
05 定者，應接受道路交通安全講習；」。

06 (5)、道路交通管理處罰條例第63條第1項第3款：「汽車駕駛人有
07 下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記
08 點：三、有第四十三條、第五十三條或第五十三條之一情形
09 之一者，各記違規點數三點。」。

10 (6)、道路交通管理處罰條例第85條第1項、第4項：「本條例之處
11 罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發
12 之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件
13 通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文
14 件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸
15 責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該
16 違反條款規定處罰。」「依本條例規定逕行舉發或同時併處
17 罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過
18 失。」。

19 (7)、按「本細則依道路交通管理處罰條例第九十二條第四項規定
20 訂定之。」、「處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁
21 罰基準，依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件
22 違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」，違反道路交通
23 管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條、第2條第1項、第2
24 項分別亦有明定，是違反道路交通管理事件統一裁罰基準及
25 處理細則即係基於法律之授權所訂定，而該處理違反道路交
26 通管理事件之統一裁罰基準（即「違反道路交通管理事件統
27 一裁罰基準表」）已考量「違反事件」、「法條依據」、
28 「法定罰鍰額度或其他處罰」、「違規車種類別或違規情
29 節」、「期限內繳納或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期
30 限30日內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期
31 限30日以上60日以內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾

越應到案期限60日以上，繳納罰鍰或逕行裁決處罰者」等因素，作為裁量之標準，並未違反授權之目的及裁量權之本質，是其不僅直接對外發生效力，且被告亦應受其拘束而適用之。

(三)、按道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款之構成要件中所指之「突發狀況」，應係指具有立即發生危險之緊迫狀況存在（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驟然減速、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，始足當之。是車輛於行駛中如無此等重大危險性或急迫性之突發狀況存在，均不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停，否則即應依上開規定裁處。（參照臺北高等行政法院110年度交上字第383號判決意旨）

(四)、本件原告行政訴訟意旨略以：檢舉人車輛在三線車道之右轉車道靠左，要從右轉車道切到內側車道，我從右側過去，擔心違規駛過路肩，必須看後照鏡確認邊線，卻因後方黑車占用路肩跟我很近讓我無從看到邊線，而當時前方有車輛，跨越二線車道之公車旁雖能過去，但我必須考慮能不能安全通過，所以我不敢貿然往前進，就會慢慢行駛，盡量往旁邊靠，加上不知道哪輛車一直按喇叭，反應就是我有什麼問題、哪裡走錯，所以自然會停頓要查一下狀況，到32秒直接過去是因為很安全，大概在31秒時可以看到後面黑車用三字經問候我，為因應上述突發狀況，原告須採取防禦駕駛，與正當防衛之行為等語；惟查：

(1)、依上開（行車紀錄器）採證光碟，經本院當庭勘驗之結果：
「一、111年5月5日上午7時54分11秒，原告李明燁所駕駛的系爭汽車出現在國道1號高速公路的最外側車道，車身往左傾斜，車道線亦往左傾斜。二、111年5月5日上午7時54分14秒，原告所駕駛的系爭汽車進入最外側車道，系爭汽車有亮起煞車燈。三、111年5月5日上午7時54分15秒，原告所駕駛

01 的系爭汽車仍然停置在原位置上，有聽到喇叭聲一聲。到18
02 秒時，原告所駕駛的系爭汽車仍停在原位置不動，此時喇叭
03 聲連續響了二聲。四、111年5月5日上午7時54分19秒，原告
04 所駕駛的系爭汽車有往前移動一下，頓了一下並踩煞車，此
05 時與前方自小客車車輛距離約四到五車距離。距離原告所駕
06 駛的系爭汽車約兩車距離，有一輛公車右後輪有超出中間分
07 向線約公車寬度1/3之距離。最外側車道剩餘空間足容小客
08 車通過。五、111年5月5日上午7時54分21秒，原告所駕駛的
09 系爭汽車往前開些許距離，喇叭聲繼續響。六、111年5月5
10 日上午7時54分23秒，原告所駕駛的系爭汽車往前行駛並踩
11 煞車，喇叭聲亦繼續響。到26秒，原告所駕駛的系爭汽車再
12 往前行駛，此時距離後車車輛的前車保險桿約半公尺距離。
13 七、111年5月5日上午7時54分27秒，原告所駕駛的系爭汽車
14 又往前行駛並踩煞車停置下來，喇叭聲又響起。八、111年5
15 月5日上午7時54分29秒，原告所駕駛的系爭汽車又往前行
16 駛。九、111年5月5日上午7時54分31秒，內側車道之車輛並
17 沒有移動。原告所駕駛的系爭汽車又亮起煞車燈，於33秒時
18 原告所駕駛的系爭汽車繼續往前行駛，通過左邊的公車。此
19 時左邊內側車道之車輛並未移動。」（見本院卷第189至190
20 頁），則本件原告李明燁駕駛系爭汽車，沿外側車道檢舉人
21 車輛之右側超車後（已非超車時須注意邊線之情況），前方
22 同車道之自小客車持續行駛前行，惟原告李明燁卻走走停
23 停，並於14秒、19秒、23秒、27秒、31秒時煞車減速，因而
24 使後方車輛隨其反覆起駛、煞停，而急遽升高發生追撞事故
25 之交通風險。又原告李明燁甫超車而知悉後方近距離有車
26 輛，亦應知悉其於14秒時煞車減速，必將造成行駛中之後車
27 無法預測其車輛動態，且後方隨即傳出喇叭聲示警；則縱使
28 原告李明燁因第一次喇叭聲而受到驚嚇，亦僅需隨其前車緩
29 慢行駛，即得脫離後車近距離迫近之危險，詎原告李明燁竟
30 再於19秒至31秒間四次採取行駛後煞車減速之高難度駕駛行
31 為（右腳需反覆轉換於油門及煞車踏板間），依原告李明燁

01 反覆起駛、減速、起駛、減速、起駛、減速、起駛、減速之
02 非常態駕駛行為，並非採取為釐清是否發生事故而持續暫停
03 或為安全通過前方公車而持續緩慢行駛之安全駕駛方式（其
04 最初既能超越外側車道檢舉人車輛，即可知其駕駛技術精湛
05 而無不能隨前車以持續慢速輕易通過公車旁之理），則其於
06 19秒起四次煞車減速之行為，自係具有故意之可責性條件，
07 此外，原告李明燁自承知悉遭右後方車輛逼近，如前述又非
08 不能繼續緩慢前行，衡情殊無反而採取減速而自限於遭追撞
09 風險處境之理，亦難認其具有何阻卻違規之正當事由。至於
10 後方車輛是否靜止於右轉車道上阻礙通行與按鳴喇叭之方式
11 是否構成交通違規，及後面黑車是否路肩超車爭道或用三字
12 經問候原告李明燁是否屬實，均與原告李明燁之違規行為無
13 涉，原告李明燁自得依法檢舉或提起刑事告訴以伸張其權
14 益。準此，原告李明燁於上開時、地，駕駛系爭汽車，確已
15 構成「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」之違規行為
16 無訛。是其猶執前詞而為主張，無從憑採。

17 (2)、又本件屬依道路交通管理處罰條例之規定而逕行舉發或同時
18 併處罰其他人之案件，則依前揭道路交通管理處罰條例第85
19 條第4項之規定，應推定原告歐薩公司有過失，而原告歐薩
20 公司並未主張或證明其就駕駛人即原告李明燁已盡監督、管
21 理之義務而仍難避免此一違規事實之發生，是其具備責任條
22 件一事，亦核屬明確，而無從解免「非遇突發狀況，在行駛
23 途中任意驟然減速（處車主）」之處罰責任。

24 (五)、本件判決基礎已經明確，兩造其餘的攻擊防禦方法及訴訟資
25 料，經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之
26 必要，一併說明。

27 七、結論：原處分並無違誤，原告二人訴請撤銷為無理由，應予
28 駁回。本件第一審裁判費為300元，所以確定第一審訴訟費
29 用額為300元，由原告負擔。

30 八、依行政訴訟法第195條第1項後段、第236條、第98條第1項前
31 段、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 112 年 1 月 31 日

行政訴訟庭 法官 陳伯厚

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，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（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的具體事實），其未載明上訴理由者，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，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

書記官 陳柔吟

中華民國 112 年 1 月 31 日