臺中高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第二庭
115年度交上字第90號

上　訴　人　許耀文
訴訟代理人　陳長文　　律師
被 上訴 人　交通部公路局臺中區監理所

代　表　人　楊聰賢

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國115年4月16日本院地方行政訴訟庭114年度巡交字第26號判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

一、上訴駁回。

二、上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

理　由

一、事實概要：

上訴人於民國113年2月16日14時55分許，駕駛訴外人政安企業有限公司所有之號牌KEL-1758號自用大貨車（下稱系爭車輛）行經○○縣○○鄉○○○○○○○道（下稱系爭平交道），因倒車行駛碰撞柵欄即遮斷器致使遮斷器斷裂，為彰化縣警察局彰化分局（下稱舉發機關）花壇分駐所員警認有「在鐵路平交道倒車」之違規事實，遂於同年月28日對上訴人填製掌電字第I1YB60200號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）予以舉發（應到案日期為：113年4月13日前），並於113年3月4日移送被上訴人處理。被上訴人續依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第54條第3款、第24條第1項、道路交通安全講習辦法第4條第1項第11款、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第2條及其附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」等規定，於113年12月9日作成原處分，裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）90,000元、吊銷駕駛執照，並應參加道路交通安全

講習。上訴人不服原處分關於吊銷駕駛執照部分，提起行政訴訟，經本院地方行政訴訟庭（下稱原審）以原判決駁回。上訴人仍不服，遂提起本件上訴。

二、上訴人起訴主張及訴之聲明、被上訴人於原審之答辯及聲明、原判決理由，均引用原判決書所載。

三、上訴意旨略以：

(一)原判決引用111年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭業務交流提案第2號研討結果（下稱111年第2號業務交流提案）作為認定本件該當「因而肇事」之法律依據，惟該提案並非針對道交處罰條例第53條第3款所為之解釋，就此部分應有適用法律錯誤之違誤：

1、就道交條例第54條條文中「肇事」之概念應如何定義，臺北高等行政法院高等庭108年度交上字第89號判決即謂略以：「……該條『肇事』解釋上應限於『涉及與其他人、車（含火車及各種車類發生事故，或影響其他人、車之通行』者始屬之，若僅單純涉及現場財產設備之損害，並未造成其他人車之損害或影響其他人車之通行時，應認為不應構成該條之『肇事』一節，應符合法律解釋探求立法目的之方法，並合於平等原則、比例原則。……被上訴人倒車之舉措係唯恐釀災之斷然處置，倒車後雖損壞遮斷器之遮斷桿，非但未升高平交道交通事故發生，反而是避免原本可能發生的災害，原審並因此認定被上訴人之違規行為，尚不構成道交處罰條例第54條之『肇事』，是其處罰應為以該條前段『吊扣駕駛執照1年』為已足，認事用法亦無違誤。從而，上訴人主張，尚非可採。」是按上開判決理由所謂，考量到道交條例第54條之立法本意，以及平等原則與比例原則，對於條文之「因而肇事」應限於「現場其他人車之損失」，而不應包含「現場設備之損毀」。

2、細觀111年第2號業務交流提案之法律問題係提問：「汽車駕駛人有該條第1款之情形，並因而撞斷遮斷器、警鈴及閃光號誌設備，是否構成『肇事』之要件？」係就道交條例第54

條第1款「不遵守看守人之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越」，而非本案應適用同條第3款「在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車」之情形。此二款規定，所涉及之違規情節輕重程度尚有不同，蓋第1款所規定者，係行為人於看守人員或警鈴、號誌或遮斷器已顯示與放下之情況下，仍不遵守指示強行闖越之情形，即行為人明知且有意製造危險，仍主觀上意圖違規致發生危害之情形。相較同條第3款之情形，則係可能因疏忽或如本案之情形為避免更大危害發生，而於鐵路平交道上超車、迴車、倒車、臨時停車或停車，第1款之違規意識顯較第3款之情狀為重，二者違規情節既屬有別，是否須採取相同解釋方式，非無疑義。本於行政程序法第6條平等原則要求下「不等者，不等之」之行政法原理原則誡命，原判決未區分二者行為要件已屬有別，且危害性與可非難性程度亦有不同。

3、111年第2號業務交流提案最終所採之「乙說（肯定說）」理由亦謂：「如警鈴已響、閃光號誌已顯示時，駕駛人即應暫停，此時遮斷器會在警報動作開始後約6至8秒始啟動、下降。又遮斷器乃主管機關所設置，作為管制交通安全，避免重大交通事故發生，保障人民生命安全之交通防護設施，自為道路交通事故處理辦法第2條第1款所稱之財物，則參酌上開規定之意涵……是以，汽車駕駛人於鐵路平交道警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下，並未暫停行駛，猶強行闖越平交道以致遮斷器毀損，自為道路交通管理處罰條例第54條規定所稱之肇事行為。」是提案乙說（肯定說）理由之說理，係集中於行為人對於道交條例第54條第1款要件之違反，而未就行為人如違反同條第2、3款情形時，是否仍採相同認定標準為說理，自與本件原因事實所生之法律適用問題有所不同，自不應予以作為本件法律適用上之依據。

4、是原判決援引111年第2號業務交流提案作為解釋道交條例第54條第3款之法律依據，此一適用法律自有行政訴訟法第243

條第1項適用法律不當，違背法令之情形。

(二)上訴人未保持安全車距跨越鐵路平交道，與後續於鐵路平交道倒車，於行政法上應屬於二個不同之行政法上行為，而應分別評價，原判決將前行為之可歸責性與後行為加以連結，自有適用法律不當之違誤：

1、原判決理由以上訴人違反交通安全規則第104條第2項，已違反注意義務貿然進入平交道在先，縱其倒車之行為可避免發生更為嚴重之平交道事故，仍無從主張其就在鐵路平交道倒車因而肇事之行為無可歸責性等語，駁回上訴人主張。上訴人固有未與前車維持適當距離而通過平交道之違規，然此行為應予接續違反道交條例第54條第3款鐵路平交道上倒車於行政法上行為上視為不同之一行為數，而分別評價。質言之，上訴人於本事件中，先行違反交通安全規則第104條第2項未與前車保持安全距離而跨越鐵路平交道，而後因為避免更大危害發生，復於鐵路平交道倒車，致損害遮斷器，是在行政法行為認定上，應視為二個不同的行為數，並分別予以評價是否有可歸責性，或者該當行政罰法第13條緊急避難之情形。從而，縱使上訴人有前行為違規在先，然就前行為可歸責性與可非難性，不必然會與接續的後續之後行為直接連結，而否定後行為可能係為防免更大危害之可能。

2、對此，臺北高等行政法院108年度交上字第89號判決理由所謂「被上訴人雖有『在鐵路平交道倒車』之違規事實，其固有不該，亦無法構成緊急避難，惟被上訴人倒車之舉措係唯恐釀災之斷然處置，倒車後雖損壞遮斷器之遮斷桿，非但未升高平交道交通事故發生，反而是避免原本可能發生的災害，原審並因此認定被上訴人之違規行為，尚不構成道交處罰條例第54條之『肇事』，是其處罰應為以該條前段『吊扣駕駛執照1年』為已足，認事用法亦無違誤。」該判決理由亦認為前後違規行為應分別評價，縱使行為人有違規在先，然如後續行為係為避免更嚴重之交通危害發生，對於該行為之違法性評價仍應有所調整，而可認定行為上不構成「肇

事」之要件。是原判決未辨二行為分屬不同，而將二行為混而為一評價其可歸責性，自有適用法律不當之違誤。

3、再者，縱認為上訴人行為無從依據緊急避難阻卻違法性，然是否即認為上訴人行為應予非難，此亦有疑義。按最高行政法院106年度判字第585號判決理由所述，在行政罰中亦有超法規阻卻責任事由之適用，行政罰法及其相關法理所建構之構成要件該當性、違法性、有責性或可非難性（含有無阻卻責任事由）三個階段，確認已具備無誤後，方得處罰。且公權力行為課予人民義務者，依客觀情勢並參酌義務人之特殊處境，在事實上或法律上無法期待人民遵守時，上開行政法上義務即應受到限制或歸於消滅，否則不啻強令人民於無法期待其遵守義務之情況下，為其不得已違背義務之行為，背負行政上之處罰或不利益，此即所謂行政法上之「期待可能性」原則，乃人民對公眾事務負擔義務之界限。

4、如原判決所稱，事發當下，如行為人不設法將車輛駛離，將發生更為嚴重之刑事公共危險責任與民事賠償責任，造成他人生命、財產上的重大危害，在此情況下，縱使平交道遮斷器已放下，為避免發生更大的危害，將車輛倒車並駛出平交道，顯然為當下不得不為之選擇。

5、且法律規範之用意，除命受規範者遵循法律所規範之內容，更有引導受規範者於面臨決斷時，會做成符合公共利益、對於公眾影響最低之選擇，即規範本身所具備之政策誘因，而此除立法制定本身應予考量外，法律適用解釋上亦應遵循此一原則。依原判決理由，倘若用路人知悉，但凡在平交道上撞斷遮斷器，無論其目的係蓄意破壞、過失未注意，抑或如本件避險所致，不分情狀一律處罰，使用路人面臨高額罰鍰及「吊銷駕駛執照（6年內不得考領）」，往後用路人在面臨相同情況時，是否仍會選擇為避免他人生命財產之重大危害果斷撞斷遮斷器，抑或懼怕嚴重處罰擔心失去謀生工具而選擇拒絕倒車，將車輛滯留於軌道上與火車迎面相撞？原判

決理由之論點非但無助於「維護交通安全」之公益目的，反而在無形間增加了平交道發生重大事故危害之風險。

6、上訴人在平交道未保持安全車距之行為，與在平交道上倒車因而肇事，並不必然具有前後的因果關係，兩者行為應分開評價。而係應依照最高行政法院106年度判字第585號判決所稱，直接依個案行為特殊狀況與行政法上義務之關連性、衝突性而為個案之價值判斷與權衡。

7、本件事發始末，觀原判決勘驗事發時在系爭車輛後方車輛（下稱後車）之行車紀錄器電磁紀錄畫面結果，可知上訴人所駕駛系爭車輛固於跨越平交道時未保持安全車距，然在跨越時發現前方有堵車，第一時間已選擇朝車輛左前方前進駛入對向車道，以嘗試避免車輛停置於平交道，係因對向來車持續向前縮小避讓空間，上訴人未能完全避讓，系爭車輛無法完全駛離平交道，又聞警鈴響起，始決定改以倒車方式離開平交道，於影片時間00:00:29時系爭車輛即將駛離平交道區域時，車輛右前方之右側後照鏡勾到平交道遮斷器，才使其彎折毀損，此結果是在上訴人嘗試一系列駛離平交道的避險動作，此與其他可能避險方式相較（如向左前方行駛於對向車道避讓，直接往前行駛推擠碰撞前車、或者將系爭車輛留置於平交道上自身逃離），上訴人選擇倒車方式已屬侵害最低，且上訴人選擇倒車決定當下，遮斷器並未放下，而是車輛即將駛離平交道時始落下勾到，上訴人已盡力避免造成更大危害，且亦無法想見一般人在遭遇相同情況下，有其他更妥適之方式，在此情況下顯然無法期待上訴人不去違反法令規範(不去倒車避險），僵固遵守法律義務，並為其不得已違背義務之行為，背負行政上之處罰或不利益。期待可能性作為行政裁罰上之超法規阻卻責任事由，原判決於認事用法時本應對此為判斷，論就一般人在本件相同情境下，是否仍有不違反法令之期待可能？原判決就此漏未衡酌，自有判決理由不備之違誤。

(三)聲明：1、原判決廢棄。2、原裁決撤銷。3、訴訟費用由被上訴人負擔。

四、本院的判斷：

(一)道路交通安全規則第104條規定：「（第1項）汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速15公里以下，接近平交道時，應依下列規定：一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。二、鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。三、鐵路平交道上無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應在軌道外3至6公尺前暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過。（第2項）汽車駛至鐵路平交道前，如前面有車輛時，應俟前車駛離鐵路平交道適當距離而後車能安全通過後，始得通過。」、第110條第1款規定：「汽車倒車時，應依下列規定：一、在設有……或鐵路平交道、……，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。」準此規定，汽車行駛接近平交道時，駕駛人於通過前對於火車是否將通過，平交道附近狀況，有較高之注意義務，於駛至鐵路平交道前，對於前方車輛狀況應予掌握，須確保能安全通過鐵路平交道時，始得通過，且禁止汽車在平交道倒車為原則，僅「讓車」、「停車」、「起駛」時，在事實狀況確有必要下，例外許可倒車。

(二)次按道交條例第54條第3款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣1萬5千元以上9萬元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照1年。因而肇事者，吊銷其駕

駛執照：……三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。」、第24條第1項第4款規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：…… 四、有第54條規定之情形。」又違反道交條例第54條第3款規定者，依行為時違反道路交通管理事件統一裁罰基準表規定，大型車處90,000元罰鍰，吊扣其駕駛執照1年，應接受道路交通安全講習，因而肇事者，吊銷其駕駛執照。是無論係該當道交條例第54條第1款、第2款、第3款事由，如有因而肇事者，吊銷其駕駛執照。

(三)上訴人於113年2月16日14時55分許，駕駛系爭車輛行經違規地點時，因系爭車輛進入平交道前，平交道之閃光號誌未閃爍、警鈴未響起、遮斷器均未下降，嗣後平交道之閃光號誌方閃爍，警報方響起，隨後上訴人開始倒車進而損壞遮斷器，為原審法院審酌卷內證據、資料及兩造當事人之書狀陳述，並勘驗調查舉發機關所提出系爭車輛後方車輛之行車紀錄器影片後所認定。核無不依證據，亦無認定事實違背經驗法則或論理法則情形。是以，原審所確定之前開事實，可作為本院判決之基礎。

(四)查上訴人駕駛系爭車輛行經違規地點，依原審法院勘驗該平交道監視器畫面所作成勘驗筆錄之內容，通過時之情形為：影片時間00:00:00-00:00:02，後車沿道路方向緩慢往東北向前進接近系爭平交道，使之前懸進入系爭平交道西南側之黃色網狀線（下稱系爭網狀線）；斯時一輛自用大貨車（即系爭車輛）全車進入系爭平交道，其車身位於鐵軌上方、後輪位於系爭網狀線處。此時系爭平交道之遮斷器皆升起、閃光號誌未閃爍，警鈴亦未響起。時間00:00:03-00:00:08，系爭車輛緩慢往東北方向前進使後輪位於鐵軌上方，在前進過程中系爭車輛車頭微向左偏移。影片時間00:00:09系爭車輛因煞車而微幅上下晃動。時間00:00:10-00:00:11，系爭車輛車尾仍位於鐵軌上方，並暫停於系爭平交道內；此時對向車道出現2臺普通重型機車正在通過系爭平交道。影片時

間00:00:12-00:00:15，系爭車輛微幅往其左前方滑行，待該二普通重型機車駛離後，系爭車輛大幅度往其左前方前進，使之車頭位於對向車道。影片時間00:00:16-00:00:19，系爭車輛微微往後滑行。時間00:00:19，系爭平交道之遮斷器皆升起，尚未放下，但系爭平交道之閃光號誌已開始閃爍，警鈴亦已響起。此時系爭車輛車頭向左偏移而對齊對向車道，後輪尚未脫離鐵軌。影片時間00:00:20起系爭車輛向後退、退回東北向車道。影片時間00:00:23時，後車亦開始後退。時間00:00:27，遮斷器A、B開始下降，此時系爭車輛車尾位於系爭網狀線上，並持續往後退。影片時間00:00:29，持續下降之遮斷器A與系爭車輛車廂右上方接觸，隨後系爭車輛持續後退，遮斷器A隨著系爭車輛持續後退而朝西南方向彎折。影片時間00:00:32，遮斷器C、D開始下降、系爭車輛停止後退，此時系爭車輛位於系爭網狀線上方。影片時間00:00:23-00:00:33，後車持續後退，當系爭車輛停止後退時，後車已後退至停止線後方，與系爭車輛間約有一輛小客車之距離。有原審卷勘驗筆錄在卷可稽（原審114年度巡交字第26號卷第23-25頁）。可知，上訴人駕駛系爭車輛進入平交道前，平交道之閃光號誌未閃爍、警鈴未響起、遮斷器均未下降，直至約19秒後，平交道之閃光號誌方閃爍，警報方響起，隨後上訴人開始倒車進而損壞遮斷器，該倒車行為核非因「讓車」、「停車」或「起駛」所必要，自與道路交通安全規則第110條第1款但書所規定得倒車之情形不符。從而，原判決以上訴人駕駛系爭車輛於上開時間行經違規地點時，在鐵路平交道倒車，認被上訴人依道交條例第54條第3款規定，作成原處分對上訴人為處罰，並無違誤，核無不合。

(五)上訴人指原判決適用111年第2號業務交流提案之結論見解，然該提案係針對道交條例第54條第1款所為之解釋，與本件違反第54條第3款之規定不同，在可非難性評價顯有差別，

原判決逕予適用，而認定上訴人有「因而肇事」情事，有適用法規不當之違背法令等云，經查：

1、依據前揭道交條例第54條規定之立法理由為：「為加強鐵路平交道之管理，防止平交道車禍發生，特修正本條；並加重汽車駕駛人違規闖越平交道之處罰。」於105年11月16日之修正理由則為：「一、過去00年發生445件平交道交通事故，並造成161人喪命，169人受傷，財物損失與社會成本皆為天價。二、此等不依號誌指示闖越平交道交通事故之嚴重性不亞於酒駕，爰將罰鍰提升至酒駕標準，用以有效降低平交道事故。……。」可知，道交條例第54條之規定係著眼平交道交通事故一旦發生，所付出之人命傷亡、財物損失與社會成本均高，是規範目的係為防止交通事故之發生。且該條本文所稱之「因而肇事者，吊銷其駕駛執照」，並未區分係違反第1款、第2款或第3款事由因而肇事，是無論係該當第1款規定「不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」、第2款「在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過。」或第3款「在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。」，且因而肇事者，應吊銷其駕駛執照，核其立法目的均係避免平交道之交通事故之發生。至於駕駛人駕車在鐵路平交道，有該當第1款、第2款或第3款事由，因而肇事者，是否應區分不同之法律效果，乃立法形成之範疇。

2、111年第2號業務交流之提案問題固就駕駛人違反道交條例第54條第1款情形，並因而撞斷遮斷器、警鈴及閃光號誌設備，是否構成「肇事」之要件所為討論，惟其主要爭點在於「撞斷遮斷器、警鈴及閃光號誌設備」，是否構成第54條所稱之「肇事」，此由研討結果：依道交條例第54條第1款、第24條第1項第4款、第67條第1項、第67條之1第1項第4款，道路交通事故處理辦法第2條第1款，道路交通安全規則第104條第1項第1款，鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準

與費用分擔規則第14條第1項，交通部臺灣鐵路管理局號誌裝置養護檢查作業程序第291條第1點等規定可知，汽車駕駛人駕駛汽車行經設有遮斷器之鐵路平交道，如警鈴已響、閃光號誌已顯示時，駕駛人即應暫停，此時遮斷器會在警報動作開始後約6至8秒始啟動、下降。又遮斷器乃主管機關所設置，作為管制交通安全，避免重大交通事故發生，保障人民生命安全之交通防護設施，自為道路交通事故處理辦法第2條第1款所稱之財物，則參酌上開規定之意涵，可知道交條例第54條所稱之「肇事」自係指汽車駕駛人，未遵守法令義務駕駛汽車，致生有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之道路交通事故。再者，如前所述，道交條例第54條本文所稱之「因而肇事者，吊銷其駕駛執照」，並未區分行為人係違反第1款、第2款或第3款事由因而肇事，是原判決參酌該研討結果，認定汽車駕駛人於鐵路平交道致遮斷器毀損，自為道交條例第54條規定所稱之肇事行為，上訴人確有於鐵路平交道倒車因而肇事之違規事實，被上訴人依道交條例第54條第3款規定以原處分裁處吊銷上訴人駕駛執照，並無違誤，難認原判決有適用法規不當之違背法令情事。

(六)上訴人主張其未保持安全車距跨越鐵路平交道，與後續於鐵路平交道倒車，於行政法上應屬於二個不同之行政法上行為，而應分別評價，原判決將前行為之可歸責性與後行為加以連結，自有適用法律不當之違誤云云。惟依前揭道路交通安全規則第104條及第110條第1款之規定，可知汽車行駛接近平交道時，駕駛人於通過前對於火車是否將通過，平交道附近狀況，有較高之注意義務，於駛至鐵路平交道前，對於前方車輛狀況應予掌握，須確保能安全通過鐵路平交道時，始得通過，如未能確保己車能安全通過，即盲目跟隨前車前進，致警報響起、遮斷器放下時，始於鐵路平交道超車、迴車、臨時停車或停車等，即屬違反道交條例第54條第3款之規定，其前後行為顯具因果關係。是原判決論明：依道路交通安全規則第104條第2項及道路交通標誌標線號誌設置規則

第173條第1項第3款規定，可知倘於平交道上發生事故因而造成鐵路阻斷，可能造成之人身及財產損害甚鉅，為降低災害發生，避免當火車接近警報響起、遮斷器放下時，車輛仍停留在鐵軌上的極度危險情況，乃規定在接近鐵路平交道應予劃設網狀線，確保淨空及預留緊急避讓的空間，並課予駕駛人於進入平交道前，即應先判斷前車已駛離鐵路平交道適當距離並確保己車能安全通過時，始得通行之責，而不可盲目被動跟隨前車前進。上訴人主張其於通過系爭平交道時係跟隨前車依序前行，惟因前方路口交通號誌亮起紅燈，致使系爭車輛無法前進、堵塞於系爭平交道上，足見其違反道路交通安全規則第104條第2項之注意義務，未先行確認己車已具備能安全通過平交道之空間距離即貿然進入平交道甚明。其雖主張係為避免造成可能發生之更大危險，始倒車駛離系爭平交道並因而肇事，惟上訴人既已違反注意義務貿然駛入平交道在先，倘於當下情形不設法駛離系爭平交道，所可能肇生之損害均可歸責於上訴人，其將背負者當為公共危險之刑事責任及鉅額之民事賠償，縱其駕駛系爭車輛於系爭平交道上倒車之行為，確可避免發生更為嚴重之平交道事故，惟仍無從據此主張其就在鐵路平交道倒車因而肇事之行為無可歸責性，上訴人之主張，顯屬無據。核無違背法令之情事。

(七)綜上所述，原判決認上訴人駕駛系爭車輛於上開時間行經鐵路平交道時，在鐵路平交道倒車因而肇事，業已詳細論述其事實認定之依據及得心證之理由，並指駁上訴人之主張何以不足採之理由，核與卷證資料相符，且無悖於證據法則、經驗法則及論理法則，認事用法並無違誤，亦無判決違背法令，或理由不備之事由。上訴人以前詞置辯，或係上訴人以其法律上歧異之見解，重述其在原審業經主張而為原判決不採之陳詞，並無可採。從而，上訴論旨，求予廢棄原判決並將原處分撤銷，難認為有理由，應予駁回。

五、上訴審訴訟費用750元應由上訴人負擔。

六、結論：上訴無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　20　　日

審判長法 官　劉錫賢

法 官　林靜雯

法 官　郭書豪

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　20　　日

書記官　林昱妏