

臺北高等行政法院裁定

高等行政訴訟庭第五庭

112年度交上字第82號

上訴人 李明燁

歐薩顧問有限公司

上一人

代表人 潘瑞茹（董事）住同上

被上訴人 新北市政府交通事件裁決處

代表人 李忠台（處長）住同上

被上訴人 桃園市政府交通事件裁決處

代表人 林文閔（處長）住同上

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國112年1月31日
本院地方行政訴訟庭（改制前臺灣新北地方法院行政訴訟庭）11
1年度交字第614號行政訴訟判決，提起上訴，本院裁定如下：

主 文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

理 由

一、本件被上訴人桃園市政府交通事件裁決處代表人原為張丞邦，訴訟進行中變更為林文閔，茲據被上訴人新任代表人具狀聲明承受訴訟（見本院卷第41頁），核無不合，應予准許。

二、按對於交通裁決事件之判決提起上訴，非以其違背法令為理由，不得為之，且應於上訴理由中表明原判決所違背之法令及其具體內容之事由，或表明依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實之事由，行政訴訟法第237條之9第2項準用第235條第2項及第236條之1規定甚明。是對於地方法院交

通裁決事件之判決上訴，非以其違背法令，且於上訴理由中表明上開事由之一者，即應認為不合法而駁回之。又依同法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第1項規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；而判決有第243條第2項所列各款情形之一者，為當然違背法令。是當事人對於地方法院交通裁決事件之判決上訴，如依行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第1項規定，以判決有不適用法規或適用不當為理由時，其上訴狀或理由書應表明原判決所違背之法令及其具體內容；若係成文法以外之法則，應揭示該法則之旨趣，倘為司法院解釋，則為揭示該解釋之字號或其內容。如以行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第2項所列各款情形為理由時，其上訴狀或理由書，應揭示合於該條項各款之事實。否則即難認為已對交通裁決事件判決之違背法令有具體的指摘，其上訴自難認為合法。

三、緣上訴人李明燁於民國111年5月5日7時54分，駕駛上訴人歐薩顧問有限公司（下稱上訴人歐薩公司）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Z10933018號、第Z10933019號舉發違反道路交通管理事件通知單予以舉發，案件於111年5月20日移送被上訴人，並於111年5月24日合法送達車主，上訴人李明燁於111年6月14日提出違規申訴後，上訴人歐薩公司於111年7月13日申請歸責予駕駛人即上訴人李明燁，上訴人李明燁則再於110年7月28日提出違規申訴（自承其為本件駕駛人），嗣經被上訴人新北市政府交通事件裁決處（下稱被上訴人新北市交裁處）及桃園市政府交通事件裁決處（下稱被上訴人

桃園市交裁處)調查認定上訴人二人有上開違規事實，乃依
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(漏繕)、第24條(第1項第3款)、第63條第1項
(第3款)、第85條第1項及違反道路管理事件統一裁罰
基準表之規定，以111年8月16日新北裁催字第48-Z10933018
號、111年9月21日桃交裁罰字第58-Z10933019號違反道路交
通管理事件裁決書(下稱原處分)，裁處(上訴人李明燁)
「罰鍰新臺幣(下同)18,000元整，記違規點數3點，並應
參加道路交通安全講習」、(上訴人歐薩公司)「吊扣汽車
牌照6個月」。上訴人二人不服，共同向臺灣新北地方法院
(下稱原審法院)提起行政訴訟，經原審法院以111年度交
字第614號行政訴訟判決(下稱原判決)駁回，上訴人二人
均仍不服，遂提起本件上訴。

四、上訴人對原判決提起上訴，主張略以：1. 事發當時檢舉人車
輛在右轉車道靠左，意圖切換到內側車道，前方公車跨越二
線車道，正變換至內線車道，上訴人車輛從檢舉人車輛右側
通過，後方跟隨一輛黑車。2. 檢舉人車輛，與前方公車行駛
於右轉車道之左側，準備變換車道，造成右轉車道被分隔成
為兩線車道(下稱A車道、B車道)之事實，右轉車輛則由原右
轉車道右側的B車道循路面邊線前進。上訴人車輛沿檢舉人
車輛之右側的B車道超車後，並未切入車輛行駛的A車道，所
以仍在B車道循路面邊線進。倘若上訴人意圖行駛進入A車
道，依道路交通安全規則第98條之規定，上訴人車輛應讓直
行車先行，並行至安全距離後，再進行變換車道。上訴人於
超車後，依道路交通安全規則之規定，仍應注意與路面邊
線。3. 上訴人車輛與檢舉人車輛及公車分別行駛於B、A兩個
不同的車道，並無直接發生追撞事故之風險。於B車道，上
訴人車輛後方為黑車，依採證光碟顯示，黑車緊跟著上訴人
車輛前進，未依道路交通安全規則之規定，與前車之間保持
時可以煞停之安全距離。故造成追撞事故之交通風險，依道

01 路交通安全規則研判，行車未保持安全距離才是最大的風險
02 等語。

03 五、本院按：

04 (一)上訴人雖以原判決違背法令為由提起本件上訴，惟查原判決
05 經勘驗採證光碟，已論明：

06 1. 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
07 指之「突發狀況」，應係指具有立即發生危險之緊迫狀況存
08 在（如前方甫發生車禍事故、前方有掉落之輪胎、倒塌之路
09 樹襲來或其他相類程度事件），駕駛人若不立即採取驟然減
10 速、煞車或於車道中暫停之措施，即會發生其他行車上之事
11 故或其他人員生命、身體之危險等，始足當之。是車輛於行
12 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
13 任意驟然減速、煞車或於車道中暫停，否則即應依上開規定
14 裁處。

15 2. 經當庭勘驗光碟之結果，本件上訴人李明燁駕駛系爭汽車，
16 沿外側車道檢舉人車輛之右側超車後（已非超車時須注意邊
17 線之情況），前方同車道之自小客車持續行駛前行，惟上訴
18 人李明燁卻走走停停，並於14秒、19秒、23秒、27秒、31秒
19 時煞車減速，因而使後方車輛隨其反覆起駛、煞停，而急遽
20 升高發生追撞事故之交通風險。又上訴人李明燁甫超車而知
21 悉後方近距離有車輛，亦應知悉其於14秒時煞車減速，必將
22 造成行駛中之後車無法預測其車輛動態，且後方隨即傳出喇
23 叭聲示警；則縱使上訴人李明燁因第一次喇叭聲而受到驚
24 嚇，亦僅需隨其前車緩慢行駛，即得脫離後車近距離迫近之
25 危險，詎上訴人李明燁竟再於19秒至31秒間四次採取行駛後
26 煞車減速之高難度駕駛行為（右腳需反覆轉換於油門及煞車
27 踏板間），依上訴人李明燁反覆起駛、減速、起駛、減速、
28 起駛、減速、起駛、減速之非常態駕駛行為，並非採取為釐
29 清是否發生事故而持續暫停或為安全通過前方公車而持續緩
30 慢行駛之安全駕駛方式（其最初既能超越外側車道檢舉人車
31 輛，即可知其駕駛技術精湛而無不能隨前車以持續慢速輕易

通過公車旁之理），則其於19秒起四次煞車減速之行為，自係具有故意之可責性條件，此外，上訴人李明燁自承知悉遭右後方車輛逼近，如前述又非不能繼續緩慢前行，衡情殊無反而採取減速而自限於遭追撞風險處境之理，亦難認其具有何阻卻違規之正當事由。

3. 至於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經問候上訴人李明燁是否屬實，均與上訴人李明燁之違規行為無涉。準此，上訴人李明燁於上開時、地，駕駛系爭汽車，確已構成「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」之違規行為無訛。

4. 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條第4項之規定，應推定上訴人歐薩公司有過失，而上訴人歐薩公司並未主張或證明其就駕駛人即上訴人李明燁已盡監督、管理之義務而仍難避免此一違規事實之發生，是其具備責任條件一事，亦核屬明確，而無從解免「非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速（處車主）」之處罰責任。

(二)經核上訴人之上訴理由，乃就原審取捨證據、認定事實的職權行使，指摘為不當，並就其於原審已主張而為原判決所不採的理由，再為爭執，無非重述其於原審提出而為原審所不採之主張，並未具體說明原判決有何不適用法規或適用法規不當或理由矛盾或不備理由之情形，及如何合於行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第2項所列各款規定。依首開規定及說明，應認其上訴為不合法。

六、據上論結，本件上訴為不合法，依行政訴訟法第237條之8第1項、第237條之9第2項、第236條之2第3項、第249條第1項前段、第104條、民事訴訟法第95條、第78條、第85條第1項前段，裁定如主文。

中 華 民 國 112 年 9 月 22 日

審判長法官 陳心弘

01
02
03
04
05
06

上為正本係照原本作成。
不得抗告。

中 華 民 國 112 年 9 月 22 日
書記官 李建德

法 官 鄭凱文
法 官 林妙黛