臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第三庭
115年度交上字第76號

上　訴　人　臺北市交通事件裁決所

代　表　人　紀勝源
被 上訴 人　陳永揚

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國114年12月29日本院地方行政訴訟庭114年度交字第2626號判決，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。

理　由

一、被上訴人於民國114年6月3日上午7時14分許，駕駛其所有車牌號碼000-0000營業小客車(下稱系爭車輛)，行經臺北市萬華區和平西路三段與康定路口(下稱系爭路口)時，涉有「非遇突發狀況，在行駛中驟然煞車」之違規行為，經民眾檢具證據資料向臺北市政府警察局(下稱舉發機關)檢舉，經員警查證屬實後，乃填製舉發違反道路交通管理事件通知單予以舉發，並移送上訴人裁處。嗣經被上訴人陳述意見，且上訴人函請舉發機關查復後，上訴人審認被上訴人違規事實明確，遂依道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第43條第1項第4款、第24條第1項及違反道路交通管理事件統一裁罰基準表等規定，以114年7月29日北市裁催字第22-AY1185220號違反道路交通管理事件裁決書(下稱原處分一)，處被上訴人罰鍰新臺幣(下同)2萬4000元，並應參加道路交通安全講習；另依道交條例第43條第4項規定，以114年7月29日北市裁催字第22-AY1185467號違反道路交通管理事件裁決書(下

稱原處分二)裁處被上訴人吊扣汽車牌照6個月。被上訴人不服，提起行政訴訟，經本院地方行政訴訟庭(下稱原審)以114年度交字第2626號行政訴訟判決(下稱原判決)撤銷原處分一、二，上訴人不服，遂提起本件上訴。

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

三、上訴意旨略以：

(一)檢視檢舉人行車紀錄器影像（下稱系爭影像），系爭車輛於影像時間07:14:42至07：14：55間雖持續亮左方向燈，然未變換車道；於影像時間07:14:50驟然煞車後，隨即靠右行駛；影像時間07:14:57改亮右方向燈並靠右行駛外側車道，續行近100公尺並經過一個路口後，至影像時間07:15:06始再亮左方向燈並向左變換車道，依一般駕駛經驗，被上訴人驟然煞車與後續靠右行駛及向左變換車道，應屬無關聯之數行為。原判決卻以系爭車輛煞停時間短暫、後續未再阻擋等情，認定被上訴人無惡意阻擋之駕駛行為，再據此強行連結無關之被上訴人驟然煞車前行為及駛離之後行為，顯與一般駕駛人之經驗法則有悖，而有裁判不依論理及經驗法則之違誤。

(二)依本院110年度交上字第383號判決意旨，「突發狀況」應係具有立即危險之緊迫狀況存在，駕駛人若不立即驟然減速、煞車或於車道中暫停，即會發生事故或危害他人生命、身體之危險等情形，該判決顯係解類推適用緊急避難之概念，故「於車道驟然煞車」之行為，自應符合比例原則，若避難行為過當，仍應受罰。依系爭影像顯示，被上訴人驟然煞車時，其行駛之外側車道前方並無其他車輛阻礙通行，被上訴人本可繼續於外側車道行駛再伺機變換車道，卻選擇於車道驟然煞車，其方式顯非唯一且必要，並增加後方車輛風險。原審以該狀況不能排除係為避免碰撞之突發狀況而為之煞停，顯與前揭見解不符，而有適用法規不當之違誤云云

(三)聲明：1.原判決廢棄。2.被上訴人在第一審關於原處分撤銷之訴駁回。

四、本院經核原判決撤銷原處分一、二，並無違誤，茲就上訴意旨再予補充論述如下：

(一)道交條例第43條第1項第4款、第4項規定：「（第1項）汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上三萬六千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：……四、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。……（第4項）汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月；……。」考之其修法理由係謂：「一、原條文之立法目的，原為遏阻飆車族之危害道路安全的行徑所設，該條在道路上蛇行、行車速度超過規定最高時速60公里，及拆除消音器等均為飆車典型行為，為涵蓋實際上可能發生的危險駕駛，第1項增訂第3款及第4款。」參諸道交條例第43條第1項於103年1月8日修正公布增列第4款「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」之規定，於立法院交通委員會審查時，係將李昆澤立法委員等23人所提道交條例第43條之1第2款、第3款作些微文字修正，並改列在同條例第43條第1項第3款、第4款，後經立法院院會三讀通過，而當時提案條文4款逼車行為，亦即「非為行車目的惡意逼近（第1款）」、「驟然或任意變換車道迫使他車讓道（第2款）」、「未遇特殊狀況，驟然減速、煞車或在車道中臨時停車或停車（第3款）」、「其他以危險方式駕車或惡意逼迫他人讓路的行為（第4款）」，提案理由則係記載：「又『逼車』一詞，係社會上對於請前車讓路或超越前車的俗稱，若只是閃一兩下大燈（或按一兩下喇叭），希望前車讓後方快速車輛，若納入法規範則屬過苛。關於已達危險駕駛的『逼車』行為應有明確規範，本項第1款至第3款針對惡性重大的逼車行為作例示性規定，第4項為概括規定。」（立法院公報第102卷第84期院會紀錄第249、257、260-261、279-281頁參照），足見道交條例第43條第1

項第4款當係處罰具有惡意逼車之危險駕駛行為無疑；至該款所稱「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。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，固不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停，否則即有違上開規定。然車輛於行駛中果若係遭遇此等重大危險性或急迫性之突發狀況，縱有驟然減速、煞車或於車道中暫停之舉止，亦與道交條例第43條第1項、第4項所定處罰要件不符，自不得以該等規定加以處罰。

(二)經查，原判決認被上訴人訴請撤銷原處分一、二為有理由，係依調查系爭影像連續截圖之結果而為認定，並已論明：於畫面時間7時14分42秒至50秒許，被上訴人行經系爭路口打左方向燈欲往左側變換車道，期間有讓左側車道一輛黑色休旅車先行；至畫面時間7時14分52、53秒許，左側車道後方復有一白色車輛靠近被上訴人車輛，被上訴人「煞車暫停」（即本件遭裁罰之行為）；嗣待該白色車輛通過後，被上訴人先續行原外側車道一段距離，然後在左側車道無其他車輛接近後，向左變換3個車道至最左側的左轉專用道。又系爭影像畫面顯示檢舉人車輛緊跟在被上訴人車輛後方，而其畫面顯示時速，於被上訴人車輛煞停前，即呈現降速之趨勢（由時速30餘公里降至10餘公里），不能排除被上訴人係為變換車道而逐漸降速，然後在左側車道白色車輛與其接近時，為免發生碰撞之「突發狀況」才煞車暫停，能否謂被上訴人該當「非遇突發狀況」之要件，已有疑慮。復依系爭影像截圖5、6，可知被上訴人煞停時間僅約2秒，在白色車輛通過後，被上訴人復為起駛，且在系爭影像截圖8以後，加速拉開與檢舉人車輛之距離，未再有煞停或阻擋檢舉人車輛之行為，並無充足證據顯示被上訴人前開煞停係惡意阻擋檢

舉人車輛而達危險駕駛之程度。上訴人不能舉證被上訴人驟然煞車係非遇突發狀況且確屬任意而無正當理由，難依道交條例第43條第1項第4款、第4項規定處罰等語，原判決復就被上訴人於原審主張：被上訴人嗣後又打右方向燈靠右行駛外側車道，被上訴人煞停行為與其向左變換車道無關聯性等節予以論駁，業已詳述認定原處分一、二於法未合之依據及得心證之理由，核與證據法則、論理法則、經驗法則無違，所持法律見解亦屬正確，並無判決不依論理法則、經驗法則及適用法規不當之違誤。

(三)上訴人雖執前詞指摘原判決違背法令云云，然事實認定乃事實審法院之職權，苟其事實之認定符合證據法則及經驗、論理法則，縱其證據之取捨與當事人所希冀者不同，致其事實之認定異於該當事人之主張，亦不得謂判決有違背法令之情形。上訴人前揭上訴理由，無非係就原判決業已論駁之理由，以及就原審證據取捨、認定事實之職權行使事項，執其歧異之見解，重為爭執，指摘其為不當，並不可採。

五、綜上所述，原審已依職權調查證據，並依調查證據之結果，依經驗、論理及證據法則判斷事實而為判決，並已論明其認定事實之依據及得心證之理由，其所適用之法規與應適用之法規，並無違背，與解釋亦無牴觸，並無判決不適用法規或適用不當等違背法令之情形。上訴論旨猶執前揭上訴理由指摘原判決有違背法令情事，求予廢棄，難認為有理由，應予駁回。

六、末按，交通裁決事件之上訴，行政法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額，此觀行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定即明。本件上訴人對於交通裁決事件之上訴，既經駁回，則上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第二項所示。

七、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　24　　日

審判長法　官　陳心弘

法　官　畢乃俊

法　官　彭康凡

上為正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　24　　日

書記官　羅雅馨