臺中高等行政法院判決

110年度交上字第103號

上　訴　人　交通部公路總局新竹區監理所

代　表　人　吳季娟

被 上訴 人　徵信營造股份有限公司

代　表　人　陳少君

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國110年7月30日臺灣苗栗地方法院110年度交字第46號行政訴訟判決，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。

事實及理由

一、爭訟概要：

緣被上訴人所有之車號0000-00號自用小客車（下稱系爭車輛）於民國（下同）110年4月7日上午8時18分許，進入國道一號苗栗交流道南下交流道入口匝道（南向132公里）後，於右側車道向左變換車道至加速車道時，未顯示方向燈或手勢即變換車道，其後該車繼續向前駛入國道一號南下路段，行經國道一號133.3公里處時，自加速車道向右變換車道至外側車道時，未全程使用方向燈至變換車道行為完成，之後再於行經國道一號133.6公里處時，自外側車道向左變換車道至中線車道時，未全程使用方向燈至變換車道行為完成，經民眾檢舉後，由內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊造橋分隊於同年5月3日製發舉發違反道路交通管理事件通知單3紙，均認被上訴人「行駛高速公路未依規定變換車道」，其後上訴人於110年5月31日依序就上開行為分別製

發裁決書（竹監苗字第54-ZBB855620號、竹監苗字第54-ZBB855621號、竹監苗字第54-ZBB855622號），均以「行駛高速公路未依規定變換車道」為由，依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款規定，分別處被上訴人罰鍰新臺幣（下同）3,000元，並各記違規點數1點。被上訴人對上開竹監苗字第54-ZBB855621號、竹監苗字第54-ZBB855622號裁決書（下稱系爭2件原處分）不服，於法定期間內提起行政訴訟，經臺灣苗栗地方法院（下稱原審法院）以110年度交字第46號行政訴訟判決（下稱原判決）撤銷系爭2件原處分，上訴人不服原判決，於是提起本件上訴。

二、被上訴人起訴之主張及聲明、上訴人於原審之答辯及聲明暨原判決關於證據取捨、認定事實及適用法規之論據，均詳如原判決所載。

三、本件上訴意旨及聲明略以：

㈠查94年12月28日依立法委員葉宜津等提案修正通過之道路交通管理處罰條例第85條之1第2項規定，其提案理由則係為增加嚴重超速行為之處罰，以及為因應長隧道安全，爰為但書規定（參照立法院第6屆第2會期第3次會議議案條文修正總說明）。於此，道路交通管理處罰條例第85條之1第2項係針對「持續超速」、「持續行駛路肩」、「持續未保持安全距離」等違規，與被上訴人「行駛高速公路未依規定變換車道（未使用方向燈）」之違規態樣不同，故應無適用問題。然考其立法意旨，係為解決交通違規狀態持續不改正，卻無得連續舉發之明文規定之缺失而定，換言之，須就駕駛人一直存在之同一違規事實，始有該前揭連續舉發規定之適用。查被上訴人2個違規行為非屬同一違規事實狀態之持續，自與前開連續舉發之規定無涉，依行政罰法第25條規定，自應分別處罰之，上訴人就被上訴人2次違規行為分別予以處罰，並無違反一事不二罰及比例原則（參照臺灣新北地方法院109年度交字第358號判決、臺灣新竹地方法院108年度交字第90號判決）。

㈡被上訴人3次違規時間、地點均不相同，雖未達6公里，且相隔時間未達6分鐘，惟被上訴人係於不同之情狀下及不同時、地所為，且變換車道未依規定使用方向燈，於車輛變換車道完成之際，該次違規行為就已終了，並無持續性。由社會一般第三者依自然觀察方式，可明確區隔為數個行為，而各次變換車道之際，其前後方或相鄰車道亦不同車輛行駛，則系爭車輛每次未先顯示方向燈，即驟然變換車道行駛，均造成當時駕車在其附近行駛之汽車駕駛人，因無法事先明瞭系爭車輛之行車動向，可能不及採取應變措施，致發生交通事故之風險，故其上述2次違規行為，係對不同用路人之行車安全構成危害，自應分別評價，是被上訴人2次違反處罰條例第33條第1項第4款之違規行為，核屬不同違規行為，非持續性之單一違規行為，依行政罰法第25條及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第3條之規定，自得就違規行為分別舉發，是上訴人所為之原處分，並無重複舉發、處罰之問題。

㈢方向燈係為行駛於道路上之車輛駕駛人唯一與相鄰行駛車輛的溝通媒介，起駛、轉彎或變換車道前顯示方向燈，讓鄰車或附近的車輛駕駛人洞悉自己駕駛車輛之動向，提早對應並保持安全距離避免發生碰撞，正確使用方向燈對於交通安全的增進有一定之效用。本件系爭車輛分別於前揭時間、地點，分別有不同之變換車道行為，均未依規定使用方向燈，亦即每一次之違規行為，均有可能會造成道路交通之安全之危害，特別本件係在高速公路上具一定高速在行駛，所可能產生之危害性甚大，確實為數違規行為，核非屬單一行為至明。除法有明文不得舉發及處罰外，否則舉發單位自得本其職責及相關規定予以決定是否舉發，甚至每一次之違規行為，均有可能會造成道路交通之安全之危害，除評價其行為具有法律單一性（例如危險駕駛即可能有多數之違規行為態樣）之外，否則每一次違規行為之危害態樣均屬不同。特別本件係在高速公路上具一定高速在行駛，所可能產生之危害

性甚大，苟僅能處罰其中一次，則就其餘所受危害者之權益即有保障不足之憾，豈非鼓勵多次重覆違規行為。是系爭車輛數行為違反道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款之規定，依上開規定，自得分別舉發及處罰（參照臺灣新北地方法院106年度交字第527號判決、臺灣基隆地方法院108年度交字第84號判決、臺灣彰化地方法院108年度交字第88號判決、臺灣臺南地方法院108年度交字第52號判決、臺灣臺南地方法院109年度交字第20號判決、臺灣苗栗地方法院107年度交字第12號判決）。

㈣本件違規事實為「行駛高速公路未依規定變換車道」，2件交通違規雖時間相隔不到6分鐘、距離相距不到6公里，且系爭車輛係在變換道完成後，行駛一段距離，再次變換車道，顯係基於「不同」意志決定而為數次變換車道未依規定使用方向燈違規行為，並非單一違規事實持續存在之行為。是以，本件依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款規定作為舉發、裁量之標準，並未違反立法意旨、授權之目的及舉發違規、裁量權之本質，是其不僅直接對外發生效力，且被上訴人亦應受其拘束而適用之，應無違反法律授權明確性原則及道路交通管理處罰條例第85條之1第2項立法意旨（參照臺灣橋頭地方法院109年度交字第154號判決、高雄高等行政法院109年度交上字第89號判決、臺灣臺中地方法院109年度交字第202號判決）。

㈤本件違規舉發合法有效，上訴人所屬苗栗監理站以之為基礎，依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款規定，據以作成2件原處分，各裁處被上訴人3,000元罰鍰，並記違規點數1點，應無不合。

㈥聲明：

1.原判決廢棄。

2.被上訴人在第一審之訴駁回。

3.第一、二審訴訟費用均由被上訴人負擔。

四、本院經核原判決撤銷原處分，尚無違誤，茲就上訴理由，再

予論述如下：

㈠道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款規定：「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣3千元以上6千元以下罰鍰：……四、未依規定變換車道。」第63條第1項第1款規定：「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：一、有第33條第1項……情形之一者，各記違規點數1點。」第85條之1第2項第1款規定：「違反本條例之同一行為，依第7條之2逕行舉發後，有下列之情形，得連續舉發：一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有違反第33條第1項、第2項之情形，其違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。」

㈡依上開規定，汽車駕駛人行駛汽車於高速公路、快速公路或設站管制之道路，有「未依規定變換車道」行為，依規定舉發時，對於其違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過一個路口以上，以及其違規地點在隧道內者而不分距離與時間，得連續舉發並處罰。換言之，對於「未依規定變換車道」之違規行為，法律明文規定其違規地點相距6公里之內、違規時間相隔6分鐘之內或行駛經過一個路口之內者，法律評價其屬於1個違規行為，僅能處罰1次甚明。

㈢經查，被上訴人所有之車號0000-00號自用小客車確有於110年4月7日上午8時18分許，進入國道一號苗栗交流道南下交流道入口匝道（南向132公里）後，於右側車道向左變換車道至加速車道時，未顯示方向燈或手勢即變換車道，其後該車繼續向前駛入國道一號南下路段，行經國道一號133.3公里處時，自加速車道向右變換車道至外側車道時，未全程使用方向燈至變換車道行為完成，之後再於行經國道一號133.6公里處時，自外側車道向左變換車道至中線車道時，未全程使用方向燈至變換車道行為完成。亦即被上訴人於國道一

號苗栗交流道南下交流道入口匝道（南向132 公里）、133.3 公里處、133.6 公里處有「未依規定變換車道」之行為等情，為原審所認定之事實，依上開規定與說明，上訴人以1次處罰即為已足，然上訴人均以「行駛高速公路未依規定變換車道」為由，依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款規定，於110年5月31日分別製發竹監苗字第54-ZBB855620號、竹監苗字第54-ZBB855621號、竹監苗字第54-ZBB855622號等3份裁決書，分別處被上訴人罰鍰3,000元，並各記違規點數1點，已屬違法。

㈣而原判決略以：「本件雖屬道交條例第7條之1之民眾檢舉舉發案件，然依上所述，仍應類推適用同條例第85條之1第2項第1款關於連續舉發限制之規定，方屬適法。從而該款既規定『有第33條第1項、第2項之情形，其違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過1個路口以上者，得連續處罰』，已將本件所涉之『未依規定變換車道』於立法上規定為規範意義上一行為，自不能以自然意義上一行為判斷行為數，故原告上開於國道一號苗栗交流道南下交流道入口匝道（南向132公里）、133.3公里處、133.6公里未依規定變換車道之行為，於自然意義上或屬數行為，然因上開規定而僅能評價為規範意義上一行為，而受連續舉發限制之規定效力所及，被告自僅能對原告於國道一號南向132公里處之未依規定變換車道違規行為處罰，就原告後續於133.3公里處、133.6公里未依規定變換車道之行為，因距離未相距6公里、時間亦未相隔6分鐘，且未經過1個路口以上，自不得連續處罰。」等語（見原判決第4頁第6行至第21行，本院卷第32頁），認定上訴人所為系爭2件原處分違反道路交通管理處罰條例第85條之1第2項第1款連續舉發限制之規定，而予以撤銷，經核原判決業已就系爭2件原處分之違規事實如何違反道路交通管理處罰條例第85條之1第2項第1款連續舉發限制之規定而依法應撤銷原處分，論述其事實認定之依據及得心證之理由明確，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，其認事用法並無違誤。

㈤上訴意旨認為依道路交通管理處罰條例第85條之1第2項94年12月28日修正時之提案理由，本件所涉道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款之「行駛快速公路未依規定變換車道」違規行為與本條立法所欲針對之違規態樣不同，應無道路交通管理處罰條例第85條之1第2項之適用。另主張本件所涉「行駛高速公路未依規定變換車道」係於不同之情狀及不同時、地所為之複數行為，上訴人係依行為數進行個別裁罰，應無違誤……等語，並援引臺灣橋頭地方法院109年度交字第154號判決、高雄高等行政法院109年度交上字第89號判決及臺灣臺中地方法院109年度交字第202號判決為據。經查，上訴人所指道路交通管理處罰條例第85條之1第2項之立法意旨，經本院比對，應係援用94年12月28日道路交通管理處罰條例第85條之1第2項但書關於「違規地點在隧道內者」排除其違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過一個路口以上，仍例外得連續舉發之立法理由。惟按，85年12月31日增訂本條之理由「……交通違規狀態持續不改正者因無得連續舉發之明文規定，致民眾常以已獲有交通違規舉發通知單，資為不得重複處罰之藉口，爰增訂本條，以杜流弊。」及司法院釋字第604號解釋「第85條之1規定……乃立法者對於違規事實一直存在之行為，考量該違規事實之存在對公益或公共秩序確有影響，除使主管機關得以強制執行之方法及時除去該違規事實外，並得藉舉發其違規事實之次數，作為認定其違規行為之次數，從而對此多次違規行為得予以多次處罰，並不生一行為二罰之問題，故與法治國家一行為不二罰之原則，並無牴觸。」顯見，道路交通管理處罰條例第85條之1第2項各款之規範，即係對於相關違規事項進行行為數評價之規範，行為數已經立法選擇以連續舉發之次數為判斷依據。換言之，本件所涉多次「行駛高速公路未依規定變換車道」之行為，其以舉發次數計為複數個行為，

但立法者基於比例原則之考量，認為除非符合「違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過一個路口以上」之要件，始將長時間之違規評價為數行為，否則依據法條文義，均應視為一行為。依據標準，就行為數之認定不致過度嚴苛，並與立法意旨及司法院釋字第604號之意旨相符。

㈥本件所涉道路交通管理處罰條例第85條之1第2項第1款規定，並未就違規之行為態樣另加區別，法條所稱「逕行舉發……或有第33條第1項、第2項之情形」均應適用上開行為數認定之標準。被上訴人既係「行駛高速公路未依規定變換車道」，即屬道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款之違規行為，自應適用道路交通管理處罰條例第85條之1第2項第1款之規定。上訴人指摘原審適用法律違誤，並無理由。

㈦上訴人並於上訴理由中援引下列行政判決，經本院逐一核對後，分述如下：臺灣新北地方法院106年度交字第527號判決、臺灣苗栗地方法院107年度交字第12號判決雖與本件所涉行為態樣相同，惟觀其判決主旨係就民眾檢舉舉發得否類推適用道路交通管理處罰條例第85條之1第2項之規定為論述，原審判決已詳敘應類推適用之理由。臺灣臺南地方法院109年度交字第20號判決係行為人騎乘機車於一般道路連續多次違規；臺灣基隆地方法院108年度交字第84號判決、臺灣臺南地方法院108年度交字第52號判決雖與本件同為「行駛高速公路未依規定變換車道」之行為，惟均僅經機關舉發1次；臺灣彰化地方法院108年度交字第88號判決係營業貨運曳引車於一般道路連續舉發。以上案件或屬個案見解，或所涉事實與本件不同，且無道路交通管理處罰條例第85條之1第2項適用，相關判決並無比附援引之餘地。

㈧至於臺灣橋頭地方法院109年度交字第154號判決爭議事實與本件類似，其判決見解認定：「……系爭車輛於前揭時、地之二次違規（按即變換車道未打方向燈），其違規地點間隔雖僅相隔約為0.3公里，時間間隔各為5秒鐘，惟如上所述，

原告前揭二次之違規，係屬不同時、地之違規行為，非屬同一違規事實狀態之持續，自與前揭連續舉發之規定無涉，依上揭行政罰法第25條規定，自應分別處罰之。」等語。然依前述理由之敘述，道路交通管理處罰條例第85條之1第2項第1款明文規定：「逕行舉發……或有第33條第1項、第2項之情形」等語，並未再就違規行為態樣另加區別，凡屬道路交通管理處罰條例第33條第1項、第2項之違規，均應適用同法第85條之1第2項第1款關於行為數認定之標準。本件被上訴人之違規態樣既屬道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款之規定，自不應無視於法律明文規定，在不符「違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過一個路口」之要件下，另行區別認定為多數行為。另按臺灣臺中地方法院109年度交字第202號判決意旨則係涉及「不同路口」之違規行為，核與本件爭議事實不同，尚難為有利於上訴人之認定。末按高雄高等行政法院109年度交上字第89號判決意旨，係駕駛人抗辯違規影像乃他人刻意跟拍等語，判決理由亦無涉及道路交通管理處罰條例第85條之1第2項第1款之闡述。

㈨綜上所述，原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，撤銷原處分，核無違誤。原審對上訴人之主張如何不足採信之論據取捨等，亦有所論斷，並無上訴人所稱違背法令情事。上訴意旨主張原審違背法令，難認有理，自應駁回。

五、另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（上訴審裁判費）自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

六、結論：本件上訴為無理由，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　2　　月　　16　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　林　靜　雯

法　官　莊　金　昌

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　2　　月　　16　　日

書記官　許　騰　云