

臺中高等行政法院判決

110年度交上字第119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 承栗有限公司

代表人 黎維寶

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於臺灣苗栗地方法院中華民國110年9月24日110年度交字第57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。

理 由

一、緣訴外人林政緯駕駛被上訴人承栗有限公司所有之車牌號碼000-0000號自用小客車(下稱系爭車輛)，於民國110年5月31日上午10時55、56分許，行經國道一號南向147.9、148.3公里處時，因「行駛高速公路未依規定變換車道……(中線車道變換至外側車道)未依規定全程使用方向燈……」、「行駛高速公路未依規定變換車道……(外側車道變換至中線車道)未依規定全程使用方向燈……」之違規事由，經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員警以國道警交字第ZBB857520、ZBB857521號舉發違反道路管理事件通知單(下稱違規通知單)逕行舉發。嗣經被上訴人到案聽候裁決，上訴人交通部公路總局新竹區監理所依道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第33條第1項第4款規定，於110年8月16日分別以竹監苗字第54-ZBB857520、54-ZBB857521號裁決書(下稱原處分甲、乙)，各處被上訴人罰鍰新臺幣(下同)3,000元，並記違規點數1點，被上訴人不服原處分甲、乙，提起行政訴訟，經臺灣苗栗地方法院110年度

01 交字第57號行政訴訟判決（下稱原判決）撤銷原處分乙，並
02 駁回被上訴人其餘之訴。上訴人不服，提起本件上訴。

03 二、被上訴人起訴及訴之聲明、上訴人於原審之答辯及聲明、原
04 判決認定之事實及理由，均引用原判決書所載。

05 三、上訴意旨略以：

06 (一)94年12月28日依立法委員葉宜津等提案修正通過之現行第85
07 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
08 罰，以及為因應長隧道安全，爰為但書規定（參照立法院第
09 6屆第2會期第3次會議議案條文修正總說明），於此，道交
10 條例第85條之1第2項係針對「持續超速」、「持續行駛路
11 肩」、「持續未保持安全距離」等違規，與被上訴人「行駛
12 高速公路未依規定變換車道（未使用方向燈）」之違規態樣
13 不同，故應無適用問題。考其立法意旨，係為解決交通違規
14 狀態持續不改正，卻無得連續舉發之明文規定之缺失而定，
15 換言之，須就駕駛人一直存在之同一違規事實，始有該前揭
16 連續舉發規定之適用。查被上訴人2違規行為係不同違規行
17 為，非屬同一違規事實狀態之持續，自與前揭連續舉發之規
18 定無涉，依行政罰法第25條規定，自應分別處罰之，上訴人
19 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
20 罰及比例原則（參照臺灣新北地方法院109年交字第358號判
21 決、臺灣新竹地方法院108年交字第90號判決）。

22 (二)行政罰法第24條第1項、第25條分別就一行為違反數個行政
23 法上義務，及數行為違反同一或不同行政法上義務而為規
24 定。至於行為數在個別事件的判斷，所謂一行為，包括自然
25 一行為與法律上一行為；所謂數行為，係指同一行為人多次
26 違反同一行政法上義務規定，或違反數個不同行政法上義務
27 規定，其行為不構成自然一行為或法律上一行為者而言。至
28 違反行政法上義務之行為是否為一行為，須就個案具體事實
29 予以綜合判斷，亦即就個案具體情節，斟酌法條文義、立法
30 意旨、期待可能、受責難程度、所生影響及社會通念或專業
31 倫理等綜合決定之（參照最高行政法院103年度判字第81

01 號、104年度判字第121號、105年度判字第1號、第357號、1
02 06年度判字第264號、臺灣嘉義地方法院109年度交字第69號
03 判決)；另行政罰法第25條立法理由為「行為人所為數個違
04 反行政法上義務之行為，若違反數個不同之規定，或數行為
05 違反同一之規定時，與前條單一行為之情形不同，為貫徹個
06 別行政法規之制裁目的，自應分別處罰。此與司法院釋字第
07 503號解釋『一事不二罰』之意旨並不相違」。本件依道交
08 條例第92條第4項、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及
09 處理細則第3條、交通部107年9月21日交路字第1070026758
10 號函釋，就違規事實分別舉發、處罰應無違誤。被上訴人所有
11 系爭車輛前分別於110年5月31日10時55分許行經國道1號
12 南向147.9公里處及同日10時56分許行經國道1號南向148.3
13 公里處，未依規定變換車道之違規行為，而經民眾檢舉並經
14 舉發機關掣開上揭違規通知單在案；被上訴人2次違規時
15 間、地點均不相同，雖未達6公里，且相隔時間未達6分鐘，
16 惟被上訴人係於不同之情狀下及不同時、地所為，且變換車
17 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
18 行為就已終了，並無持續性，由社會一般第三者依自然觀察
19 方式，可明確區隔為數個行為，而各次變換車道之際，其前
20 後方或相鄰車道亦不同車輛行駛，則系爭車輛每次未依規定
21 使用方向燈，均造成當時駕車在其附近行駛之汽車駕駛人，
22 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
23 施，致發生交通事故之風險，故其上述2次違規行為，係對
24 不同用路人之行車安全構成危害，自應分別評價，是被上訴
25 人2次違反道交條例第33條第1項第4款之違規行為，核屬不
26 同違規行為，非單持續性之單一違規行為，依行政罰法第25
27 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
28 之規定，自得就違規行為分別舉發，是上訴人所為之原處分
29 甲、乙，並無重複舉發、處罰之問題。

30 (三)司法院釋字604號解釋文所述係為一違規行為持續存在而遭
31 連續舉發，本件系爭事項，被上訴人係於不同之情狀下及不

01 同時、地所為，違規行為可明確區分為數個違規行為，並非
02 單一且具持續性之違規行為致遭連續舉發（參照臺灣臺中地
03 方法院109年度交字第298號判決、臺灣基隆地方法院108年
04 度交更一字第2號判決）。本件違規行為應遵守之注意規範
05 均屬各自獨立，其應分為不同之行為以盡其每次之注意義
06 務，若屢次未遵循，即屬數個行為，況系爭車輛每次違規行
07 為均分別造成當時駕車在其附近行駛之汽車駕駛人，因無法
08 事先了解系爭車輛之行車動向，可能不及採取應變措施，而
09 造成交通上之危險，故被上訴人各次違規行為，自應分別評
10 價，依前述規定及函釋，即應分別處罰，並無違比例原則、
11 一行為不二罰原則之情事。方向燈係為行駛於道路上之車輛
12 駕駛人唯一與相鄰行駛車輛的溝通媒介，起駛、轉彎或變換
13 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
14 駛車輛之動向，提早對應並保持安全距離避免發生碰撞，正
15 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
16 車輛分別於前揭時間、地點，分別有不同之變換車道行為，
17 均未依規定使用方向燈，亦即每一次之違規行為，均有可能
18 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
19 一定高速在行駛，所可能產生之危害性甚大，確實為數違規
20 行為，核非屬單一行為至明。除法有明文不得舉發及處罰
21 外，舉發單位自得本其職責及相關規定予以決定是否舉發，
22 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
23 危害，除評價其行為具有法律單一性（例如危險駕駛即可能
24 有多數之違規行為態樣）之外，每一次違規行為之危害態樣
25 均屬不同。特別本件係在高速公路上具一定高速在行駛，所
26 可能產生之危害性甚大，苟僅能處罰其中1次，則就其餘所
27 受危害者之權益即有保障不足之憾，豈非鼓勵多次重覆違
28 規行為。是系爭車輛數行為違反道交條例第33條第1項第4款之
29 規定，依上開規定，自得分別舉發及處罰（參照臺灣新北地
30 方法院106年交字第527號判決、臺灣基隆地方法院108年交
31 字第84號判決、臺灣彰化地方法院108年交字第88號判決、

臺灣臺南地方法院108年交字第52號判決、臺灣臺南地方法院109年交字第20號判決、臺灣苗栗地方法院107年交字第12號判決）。

(四)依道交條例第85條之1第2項規定、交通部107年9月21日交路字第1070026758號函釋意旨，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車道完成後，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，故並無適用問題。是以，本件依前揭法源作為舉發、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交條例第85條之1第2項立法意旨（參照臺灣橋頭地方法院109年交字第154號判決、高雄高等行政法院109年交上字第89號判決、臺灣臺中地方法院109年交字第202號判決）。

(五)另依臺北高等行政法院110年度交上字第181號裁定意旨，系爭裁決書所為之處分仍具有效力情況下，上訴人認被上訴人理應不得駕駛車輛於行駛高速公路未依規定變換車道，依道交條例第33條第1項第4款規定，據以作成原處分甲、乙各裁處被上訴人3,000元罰鍰，並記違規點數1點，應無不合。

(六)聲明：

1. 原判決廢棄。

2. 被上訴人在第一審之訴駁回。

四、本院經核原判決撤銷原處分乙，並駁回被上訴人於原審其餘之訴，尚無違誤，茲就上訴意旨再予論述如下：

(一)原處分甲部分，上訴人未受敗訴判決，並無上訴利益，此部分上訴為不合法：

1. 按提起上訴，乃當事人對於所受不利益之判決聲明不服之方法，倘該判決之結果對當事人並無不利益，自不得對該

01 判決聲明不服，提起上訴。至該判決之結果究係對當事人
02 有利或不利，應就判決主文與聲明互相比較，視其結果有
03 無差異而定，若判決主文較聲明並無不利情形，該當事人
04 即無上訴利益，不得提起上訴（最高行政法院105年度判字
05 第635號判決意旨參照）。

- 06 2. 本件被上訴人在原審訴請撤銷原處分甲、乙，原判決撤銷
07 原處分乙，對於原處分甲則認屬合法而為被上訴人敗訴之
08 判決，被上訴人則未對原處分甲部分提起上訴。又上訴人
09 之上訴聲明：「原判決廢棄」，足認上訴人係對於原判決
10 之全部提起上訴，依首揭說明意旨，原判決撤銷原處分乙
11 部分，對於上訴人不利，上訴人具有上訴利益，自得就原
12 判決對其不利之部分提起上訴；至上訴人就原處分甲部分
13 提起上訴，應認為其不具有上訴利益，上訴為不合法，而
14 應予駁回。

15 (二)111年4月30日修正施行前道交條例第7條之1民眾檢舉事件，
16 得類推適用同條例第85條之1第2項第1款連續舉發之規定：

- 17 1. 按類推適用，係就法律未規定之事項，比附援引與其性質
18 相類似之規定，加以適用，為基於平等原則及社會通念以
19 填補法律漏洞的方法，倘無法律漏洞，自不生類推適用而
20 補充之問題。又所謂之法律漏洞，乃指違反法律規範計
21 劃、意旨的不完整性，法律所未規定者，並非當然構成法
22 律漏洞，端視其是否違反法律規範意旨、計劃及立法者之
23 是否有意沉默而定。換言之，因兩事項間具有本質上之類
24 似性，依法律規範意旨判斷本應同予規範，竟生疏未規範
25 之法律漏洞，基於「同一法律上理由」，依平等原則將該
26 項法律規定類推及於其他法律所未規定之事項，即所謂類
27 推適用。準此，未經法律規範之事項，得否類推適用某項
28 法律規定，應先探求某項法律規定之規範目的即立法理
29 由，其次再判斷得否基於「同一法律理由」，依平等原則
30 將該法律規定類推及於該未經法律規範之事項。又與法律
31 漏洞有別者，乃立法政策上之考量，縱因立法政策錯誤而

01 未為規範係屬不當，亦屬立法論上之問題，並無類推適用
02 之餘地（最高法院101年度台上字第923號、93年度台上字
03 第1718號民事判決意旨參照）。

04 2. 道交條例第85條之1第2項規定係於91年7月3日修正公布，
05 同年9月1日施行，究其立法理由：「對逕行舉發事件得連
06 續舉發之規定，係規範於違反道路管理事件統一裁罰
07 標準及處理細則第十二條，因其影響人民權利義務，為符
08 合法律保留之精神，爰酌予修正增列於第二項。」可見立
09 法者之意思係將原有違反道路管理事件統一裁罰基準
10 及處理細則（下稱處理細則）第12條規定，以法律之形式
11 規範入道交條例，尚無意變動原有處理細則之規範內容。
12 又立法當時之處理細則（90年5月30日修正）第12條第3項
13 規定：「逕行舉發汽車違反本條例第三十三條、第四十條
14 規定，其違規地點相距六公里以上或違規時間相隔六分鐘
15 以上或行駛經過一個路口以上者，得連續舉發。」第25條
16 之3第1、2項規定：「（第1項）公路主管或警察機關受理
17 民眾檢舉違反道路管理事件，應即派員查證，經查證
18 屬實者，應即舉發，並將處理情形回復檢舉人。（第2項）
19 前項檢舉違規證據係以科學儀器取得，足資認定違規事實
20 者，得逕行舉發之。」可知於道交條例第85條之2第2項修
21 定前，原先處理細則第12條連續舉發之規定並未排除民眾
22 檢舉之逕行舉發情形，如民眾檢舉經逕行舉發，仍得適用
23 處理細則第12條連續舉發之規定。基此，立法者於修正道
24 交條例第85條之2第2項及第7條之2時，漏未將民眾檢舉事
25 件納入連續舉發之適用，已與原先之規範意旨相違背。

26 3. 又111年4月30日修正施行前道交條例第7條之1所定民眾檢
27 舉舉發之事件，公路主管或警察機關對駕駛人之違規行為
28 並未當場攔停，係依民眾提出檢舉，經查證確有違規事
29 實，始予舉發，故與同條例第7條之2之逕行舉發事件，同
30 具駕駛人之違規行為非經當場舉發，以致無法即時責令改
31 正之特性。且111年4月30日修正施行之道交條例第7條之1

01 第1、3項已明定：「（第1項）民眾對於下列違反本條例之
02 行為者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主
03 管或警察機關檢舉：……三、第三十三條第一項……第四
04 款……（第3項）民眾依第一項規定檢舉同一輛汽車二以上
05 違反本條例同一規定之行為，其違規時間相隔未逾六分鐘
06 及行駛未經過一個路口以上，公路主管或警察機關以舉發
07 一次為限。」可見立法者亦認為作為補充警方逕行舉發時
08 合法取證資訊之民眾檢舉舉發事件，既同具當場不能掣單
09 舉發之類似情狀，舉發機關自應受前揭規定連續舉發限制
10 之拘束至明。準此，111年4月30日修正施行前之道交條例
11 第7條之1民眾檢舉與第7條之2逕行舉發事件間具有本質上
12 之類似性，依法律規範意旨判斷本應同予規範，惟同條例
13 第85條之1第2項第1款卻未將民眾檢舉舉發事件納入適用範
14 圍，即屬法律漏洞，應予補充。而前揭兩者具有同一之法
15 律理由，是就111年4月30日修正施行前道交條例第7條之1
16 民眾檢舉舉發之事件，其舉發密度之標準，自應類推適用
17 同條例第85條之1第2項第1款規定，始符該條文之規範意
18 旨。

19 (三)系爭車輛於110年5月31日10時55分、10時56分許，行駛高速
20 公路未依規定變換車道係屬行政法上一行為：

- 21 1. 按違反行政法上義務之行為是否為「一行為」，應依個案
22 具體判斷，就個案具體情節，斟酌法條文義、立法意旨、
23 制裁意義、期待可能與社會通念等因素決定之（最高行政
24 法院107年度判字第629號判決意旨參照）。
- 25 2. 參前揭道交條例第85條之1法條文義及立法意旨，立法者業
26 已明文規定對於違反同條例第33條第1項之違規行為，以侵
27 害法益之時間、距離等條件作為量化及區隔違反公法上義
28 務之次數之判斷基準，以避免連續舉發之間隔期間過度密
29 集，以致處罰過當。是以，本件上訴人違反道交條例第33
30 條第1項第4款之行為應如何處罰，自應斟酌前揭判斷基準
31 而為認定，如其同一行為違規地點相距6公里以上、違規時

01 間相隔6分鐘以上或行駛經過1個路口以上，方得連續舉
02 發、處罰。

03 3. 本件系爭車輛於110年5月31日10時55分、56分許，在國道1
04 號南向147.9、148.3公里處有「行駛高速公路未依規定變
05 換車道……未依規定全程使用方向燈」之違規事實，業經
06 原審認定在案。依原審勘驗結果（見原審卷第52、53、84
07 頁）所示，系爭車輛於影片時間10時55分49至51秒由中線
08 車道變換至外側車道，又於影片時間10時56分4至7秒由外
09 側車道變換至中線車道，可知系爭車輛2次變換車道之時間
10 僅約20秒、距離間隔約400公尺、行進軌跡為自中線車道變
11 換至外線車道，再變換回中線車道行駛，時間、空間具有
12 密切關聯性，堪認系爭車輛前揭違規行為係出於違反道交
13 條例第33條第1項第4款之單一意思，為違反同一行政法上
14 義務之接續犯，在法律上應評價為一行為。且系爭車輛前
15 揭違規行為之態樣尚不符道交條例第85條之1第2項第1款得
16 連續舉發之要件，自不得予以連續舉發、處罰。上訴意旨
17 認系爭車輛之違規行為屬數行為，應分別處罰等語，應屬
18 無據，尚難憑採。

19 (四)綜上所述，原判決關於原處分乙部分，認事用法並無違誤，
20 並已明確論述其事實認定之依據及得心證之理由，對上訴人
21 在原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦均有詳為論
22 斷，其所適用之法規與該案應適用之法規並無違背，並無所
23 謂判決不適用法規或適用不當等違背法令之情形。上訴意旨
24 無非執其歧異之法律見解，就原審取捨證據、認定事實職權
25 之行使為指摘，且對於業經原判決詳予論述不採之事項再為
26 爭執。上訴論旨指摘原判決關於原處分乙部分違背法令，求
27 予廢棄，為無理由，應予駁回。至於原判決關於原處分甲部
28 分，上訴人上訴為不合法，亦應駁回。

29 五、未按交通裁決事件之上訴，行政法院為訴訟費用之裁判時，
30 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2
31 37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

01 訴，既經駁回，則上訴審訴訟費用750元（上訴審裁判費）
02 自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

03 六、結論：本件上訴一部為不合法，一部為無理由，應予駁回。

04 中 華 民 國 111 年 5 月 20 日

05 臺中高等行政法院第三庭

06 審判長法官 陳 文 燦

07 法 官 楊 岨 琇

08 法 官 張 鶴 齡

09 以上正本證明與原本無異。

10 本判決不得上訴。

11 中 華 民 國 111 年 5 月 20 日

12 書記官 黃 靜 華