臺中高等行政法院判決

111年度交上字第37號

上　訴　人　交通部公路總局嘉義區監理所

代　表　人　黃萬益

被 上訴 人　莊金煇

上列當事人間因交通裁決事件，上訴人對於中華民國111年1月28日臺灣雲林地方法院110年度交字第91號行政訴訟判決，提起行政訴訟。本院判決如下：

主　文

一、上訴駁回。

二、上訴審訴訟費用新臺幣柒佰伍拾元由上訴人負擔。

事　實

一、事實概要：緣被上訴人駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱系爭車輛）於110年7月27日10時16分至40分間，陸續行經國道3號北向161.6公里、160.3公里、157.3公里、149.9公里、133公里、125公里、116.3公里等處，先後經內政部警政署國道公路警察局第七公路警察大隊（下稱A舉發機關）以第ZGA236147號、第ZGA236148號、第ZGA236321號，及經內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊（下稱B舉發機關）以第ZBC324243號、第ZBC324244號、第ZBC324245號、第ZBC324246號共7件違規通知單分別舉發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「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規。被上訴人不服A舉發機關上開舉發，於110年8月22日經監理服務網站提出陳述，上訴人所屬雲林監理站於同年月24日以嘉監雲站字第1100203687A號函請A舉發機關查證，嗣A舉發機關於同年月30日以國道警七交字第1107701305號函復「舉發並無違誤」，雲林監理站復於同日以嘉監雲站字第1100201914號函復被上訴人。被上訴人再於同日經監理服務網提出陳述，雲林監理站於翌日以嘉監雲站字第1100211249A號函請B舉發機關查證，B舉發

機關於同年9月2日以國道警二交字第1102705243號函復「舉發並無違誤」，雲林監理站同日再以嘉監雲站字第1100211190號函復被上訴人。然被上訴人仍不服本案舉發，逕向雲林監理站申請開立裁決書，雲林監理站於110年9月13日開立如原判決附表編號1至7所示裁決書，分別裁處被上訴人罰鍰新臺幣3,000元，並分別記違規點數1點（即7件裁處書合計裁處被上訴人罰鍰2萬1,000元，並記違規點數7點），而被上訴人不服原處分如原判決附表編號2至4及編號6所示裁決，遂提起行政訴訟。經原審法院以110年度交字第91號判決部分駁回、部分撤銷，上訴人就原判決附表編號3經撤銷部分表示不服，於是提起本件上訴。

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

三、上訴意旨略以：國道高速公路之設計原則，係與平面道路立體相交隔絕，為公路之最高級型式，屬於完全出入管制之公路，除起、迄點外，出入口均設有交流道，是其中交流道或匝道系統，即成為國道高速公路之路口或交岔路口，用以離開或進入國道高速公路，應無疑義。又所謂「路口」其本質應係用以銜接各緊鄰之路段，供以轉換行向、進入或駛離其他路段之用；用其功能多樣性：如銜接路段為單行道時，則該路口功能即表現出單向接續之樣態；又如銜接路段為一般十字路口，則該路口功能即表現有多向匯集之樣態，從而「路口」之功能表現多樣，惟其本質無異；如僅以本案國道交流道僅具有單向續接之功能而難認其本質具有路口銜接之用，應有矛盾。原判決理由認附表編號3（第ZGA236321號、北向157.3公里）與附表編號2（第ZGA236148號、北向160.3公里）經Google地圖比對兩者間僅有行經地磅站，該地磅站引道難認係屬路口，惟兩違規地點確有經過路口（國道主線已另分隔車道，往苑裡交流道），已該當道交條例第85條之1第2項第1款前段規定要件，得連續舉發，應屬明確。上訴人依行政罰法第25條及上開道交條例第85條之1第2項、第33

條第1項第4款規定作成第ZGA236321號之原處分，應無違誤。並聲明：⑴原判決撤銷附表編號3所示原處分部分（雲監裁字第72-ZGA236321號）應予廢棄。⑵上開原處分應予維持。

四、本院經核原判決之結論，並無違誤。茲就上訴理由再予補充如下：

㈠上訴意旨指摘原判決認國道交流道僅具單向接續功能而難認具有路口銜接之用，應有矛盾之部分，查本件爭議「路口」之定義，係源自如何認定該當道交條例第85條之1第2項第1款連續舉發處罰要件之一「行駛經過一個路口以上」，而審諸該條款之立法理由，並未明載何以「行駛經過一個路口以上」會成為得連續處罰之要件，惟自探究該條款係為防止同一駕駛人之交通違規狀態持續不改正，而持續造成用路人之交通風險等規範目的出發，當駕駛人直向行駛一定路段後，來到一處非因特殊管制目的（如原判決所載地磅站引道）而可選擇行向之處所（可能左轉、右轉、迴轉或維持行向），其所面臨可選擇行向之道路狀態即應認係「路口」，亦即路口係強調行向「具選擇性」之道路狀態，而行經路口時，因駕駛人面臨行向選擇本即有提高注意義務之必要，且須注意不同路段道路狀況之差異，在駕駛人提高注意義務並進行行向選擇之後，即應認屬進入不同路段之不同駕駛行為階段，而此時即為駕駛人主觀上進行了一次不同路段駕駛行為之決意，因之，在經過一個路口選擇行向之後的違規駕駛行為，自應認係另一獨立之違規行為，而得按前開規定連續處罰。按交通部、內政部依道交條例第33條第6項規定授權訂定「高速公路及快速公路交通管制規則」，其第2條第1項第1款、第2款、第13款、第14款分別規定：「本規則所用名詞，釋義如下：一、高速公路：指其出入口完全控制，中央分隔雙向行駛，除起迄點外，並與其他道路立體相交，專供汽車行駛之公路。二、快速公路：指除高速公路外，其出入口完全或部分控制，中央分隔雙向行駛，並得與主、次要道

路立體相交或平面相交，專供汽車行駛之公路。……十三、交流道：指高速公路與快速公路相互間，高速公路或快速公路與其他道路連接，以匝道構成立體相交之部分。十四、匝道：指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分。……」高速公路雖有前開另設之交通管制規則，然其仍屬道交條例第3條所定之「道路」，且與其他道路係以交流道匝道為連接而立體相交，而汽車行駛於高速公路每遇交流道，即是駕駛人選擇行向之時，即應認屬「路口」，而非單就交流道僅為「單向」即否定其為「路口」之性質，否則平面道路亦常遇有道路轉向後所銜接者為單行道之狀況，但吾人並不會否定道路銜接單行道之處為「路口」，從而，原判決否定交流道之路口性質，容有違誤。

㈡上訴意旨稱原判決附表編號2及編號3違規地點之間確有經過路口乙節，然查，卷內證據未見上訴人於原審所指稱之交流道（原審卷第59頁）或上訴狀所載「國道主線已另分隔車道，往苑裡交流道」等道路狀況之相關證據，原審卷附之GOOGLE地圖確實僅見通往地磅站之引道（原審卷第65、66頁），又國道3號之苑裡交流道里程為156公里處，並不在原審附表編號2至編號3（即本件爭執標的）違規地點之間，實不知上訴人所指交流道為何？從而，上訴意旨此節所指，難認可採。

㈢綜上所述，原判決已說明其認定事實之依據及得心證之理由，雖有前述認交流道非屬路口之違誤，然原判決附表編號2、編號3違規地點間確無證據可認存有「經過一個路口」之事實狀態，原審之判決結論並無錯誤，仍應予維持。上訴意旨指摘原判決違背法令，求予廢棄原判決，難認有理由，應予駁回。又本件上訴既經駁回，則上訴審訴訟費用750元，應由上訴人負擔，爰確定如主文第2項所示。

五、結論：上訴無理由，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　5　　月　　9　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法官　劉錫賢

法官　莊金昌

法官　楊蕙芬

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　5　　月　　9　　日

書記官　林昱妏