臺中高等行政法院判決

111年度交上字第69號

上　訴　人　游家淦

被 上訴 人　臺中市交通事件裁決處

代　表　人　黃士哲

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國111年6月2日臺灣臺中地方法院110年度交字第391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

□爭訟概要：

上訴人於民國110年4月19日18時30分許，駕駛其所有但尚未請領號牌之自小客車（車體為黑色賓士300GD；下稱系爭車輛），懸掛上訴人所有6898-W8自用小貨車之號牌，行經臺中市○○區四德路382號前，因「牌照借供他車使用」及「一、未領用牌照行駛且未取得安全審驗合格證明之車輛。二、使用他車牌照」之違規行為，臺中市政府警察局霧峰分局（下稱舉發機關）員警認定上訴人違反「道路交通管理處罰條例」（下稱道交條例）第12條第1項第1款、第5款、第2項規定，對上訴人掣開第GU0198578號、第GU0198579號舉發違反道路交通管理事件通知單。嗣被上訴人於110年5月19日以中市裁字第68-GU0198578號裁決書，依道交條例第12條第1項第5款、第2項「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」（下稱處理細則）第41條、第43條、第44條、第67條規定，裁處上訴人新臺幣（下同）7,200元罰鍰與吊銷汽車牌照。被上訴人續於110年8月19日以中市裁字第68-GU0198579號裁決書（下稱原處

分），依道交條例第12條第1項第1款、第5款、第2項及處理細則第41條、第43條、第44條、第67條規定，裁處上訴人16,200元罰鍰與車輛沒入。上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院（下稱原審法院）110年度交字第391號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回上訴人之訴。上訴人猶不服，遂提起本件上訴。

□上訴人起訴之主張及聲明、被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。

□上訴意旨略以：

㈠原審就道交條例第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」及第2項前段之規範對象所持之見解，與臺北高等行政法院107年度交上字第179號判決、臺北高等行政法院104年度交上字第261號判決之見解有所歧異。

1.按「高等行政法院受理前條第1項訴訟事件（適用簡易訴訟程序之上訴或抗告事件），認有確保裁判見解統一之必要者，應以裁定移送最高行政法院裁判之。」行政訴訟法第235條之1第1項定有明文。依其立法理由，此規定係為避免簡易訴訟程序事件因以高等行政法院為終審，而衍生原裁判所持法律見解與裁判先例歧異之問題，為確保裁判見解統一之必要而制定。故簡易訴訟程序事件所涉爭執，若於最高行政法院裁判間或屬終審之高等行政法院裁判間之見解有歧異情事，即屬本條項所稱有確保裁判見解統一之必要，而得移送最高行政法院裁判。又依行政訴訟法第237條之9第2項規定，上開規定於交通裁決事件亦有準用。（最高行政法院107年度判字第731號判決參照）

2.原審法院就道交條例第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」及第2項前段之規範對象所持之見解，係採文義解釋。惟臺北高等行政法院107年度交上字第179號判決、104年度交上字第261號判決均採目的解釋、合憲性解釋，認為道交條例第12條第1項第1款應目的性限縮於「將原廠車

輛拆除、以零組件等方式進口後再組裝之車輛」，而未領用牌照行駛且未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛，否則即屬過度侵害人民財產權，而逾越規範目的，違反憲法第23條比例原則，並有隱藏性漏洞存在，本件確有原審法院裁判間與終審之高等行政法院裁判間之見解歧異之情事。是以原判決有確保裁判見解統一之必要，應依行政訴訟法規定裁定移送最高行政法院。

㈡原判決有依職權調查而未盡調查證據之能事，而致原判決有判決不備理由之違誤，及適用法律之錯誤，違反行政訴訟法第133條、第189條第1項及第243條規定。

1.原判決以：「道路交通管理處罰條例第12條第2項前段之規定，行為人有同法第12條第1項第1款『未領用牌照行駛』，且有道路交通安全規則第17條第2項『未依公路法規定取得安全審驗合格證明』之情形者，始符合車輛沒入之規定，而未明文限縮於『拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』之車輛。依文義解釋，凡未依公路法規定取得安全審驗合格證明而未領用牌照行駛者，不論係『拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』或『整車進口』或『國內產製』之車輛，均有危害道路交通安全之虞，……」為理由，認定本件系爭車輛無法免除沒入之規定而為例外處理。

2.按行政訴訟法第133條規定：「行政法院於撤銷訴訟，應依職權調查證據；於其他訴訟為維護公益者，亦同。」第189條第1項規定：「行政法院為裁判時，應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽。但別有規定者，不在此限。」第243條規定：「（第1項）判決不適用法規或適用不當者，為違背法令。（第2項）有下列各款情形之一者，其判決當然違背法令：一、判決法院之組織不合法。二、依法律或裁判應迴避之法官參與裁判。三、行政法院於審判權之有無辨別不當或違背專屬管轄之規定。但其他法律別有規定

者，從其規定。四、當事人於訴訟未經合法代理或代表。五、違背言詞辯論公開之規定。六、判決不備理由或理由矛盾。」

3.本件系爭車輛雖尚未依公路法規定取得安全審驗合格證明，然系爭車輛所屬車型係屬舊車型式，是否曾有其他進口車商或其他進口公司，已就「廠牌：Mercedes-Benz 300GD」向財團法人車輛安全審驗中心為安全審驗；亦即「廠牌：Mercedes-Benz 300GD」是否曾通過舊車型式安全審驗等情，而得沿用舊車型式之審驗報告即可，況且與本件系爭車輛同款「廠牌：Mercedes-Benz 300GD」早已有進口前例，並經安全審驗合格後記載於行照上，此有訴外人鄭子輝行照可證，故系爭車輛已有經過舊車型式安全審驗合格並無行車安全之疑慮，自非道交條例第12條第1項第1款及第2項之規範對象。

4.惟原審完全未依行政訴訟法第133條規定，依職權函詢「財團法人車輛安全審驗中心（地址：彰化縣○○鎮○○北二路2號）」系爭車輛是否已有進口舊車型式安全檢驗而為調查證據，足以佐證系爭車輛所屬車型非必然無法通過進口舊車型式安全檢驗。是原審自屬違反應依職權調查證據而未調查，且未詳述系爭車輛何以無從通過舊車型式安全審驗之理由，亦有判決不備理由而當然違背法令。且原審無法確認系爭車輛屬未經舊車型式安全檢驗之車輛或對行車安全有所危害，自難逕認系爭車輛屬道交條例第12條第2項「未依公路法規定取得安全檢驗合格證明」之車輛，而應予沒收車輛之範圍。

㈢原審就道交條例第12條第1項第1款及第2項前段採文義解釋，忽略上開條文之文義已逾越規範目的，侵害人民權利甚鉅，原審於適用、解釋上開條文時，已違反憲法第15條人民財產權之保障及第23條比例原則。故原審就此顯屬適用法律錯誤，自應廢棄原判決及撤銷原處分。

1.90年1月17日修正時，行政院提案增訂道交條例第12條第

1項第10款「報廢登記之汽車仍行駛者」之車輛，亦應沒入，同條第2項前段修正為「前項第2款、第10款之車輛並沒入之」。可知立法者認為應予沒入之車輛限於未經核准領用牌照行駛之「拼裝車輛」，以及不得登記使用且不堪使用之「報廢登記車輛」。

2.91年7月3日修正時，道交條例第12條第1項第2款增列「……或已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛者」，第12條第2項未修正，足見道交條例第12條第1項第2款雖修正部分文字，惟仍係針對拼裝車輛，則第12條第2項所定沒入車輛之規定，係關於「拼裝車輛」之沒入規定。

3.94年12月28日修正時，道交條例第2項前段增列「前項第一款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明……之車輛並沒入」，修正說明載明：「目前已有發生民眾將原廠大型重型機車拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路之案例，因該等車輛未經安全型式認證審驗，同時組裝之個人或工廠不具原廠技能且未執行出廠前安全檢驗規定等，故其行駛於道路對交通安全危害甚大；現行裁罰機關對該等車輛援引本條第1項第2款認定為拼裝車輛予以罰鍰及沒入，以衍生適用疑義，因該等違規行為仍屬本條文第1款未領用牌照行駛者之處罰適用範圍，為就該等車輛行駛道路者予以明文及加重處罰，爰修正第2項規定。」由此顯見增訂該規定係為解決「將原廠車輛拆除、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛，得否認定為道交條例第12條第1項第2款之「拼裝車輛」，並依道交條例第12條第2項沒入，有法律適用疑義。

4.如係「整車原廠進口」，未將原廠車輛拆除，顯不符合該條項之立法意旨。由本條項之修法歷程可知，立法者明示應予沒入之車輛為不得行駛於道路而危害交通安全之非原廠「拼裝車輛」及不堪使用之「報廢登記車

輛」，原審就道交條例第12條第2項前段「未領用牌照行駛而未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之車輛為目的性限縮解釋，不免對人民所享有之財產權保障過度限制而有違憲之虞，即僅限於「將原廠車輛拆除、以零組件等方式進口後再組裝之車輛」應予沒入。

5.本件系爭車輛為原告經營之全自然農業生物科技股份有限公司整車自德國進口買受，業如前述，足見系爭車輛為「整車進口」車輛，此亦為原審肯認之事實。惟為避免採取文義解釋，而過度擴張道交條例第12條第2項前段之適用範圍，進而違反歷次修正之目的，自應目的性限縮排除「整車原廠進口」之車輛，僅限於「將原廠車輛拆除、以零組件等方式進口後再組裝之車輛」，且未曾經舊車型式安全檢驗之車輛。惟原審未審酌道交條例第12條第1項第1款及第2項前段之歷次增修理由，未敘明系爭條例之立法目的，未說明不採目的性限縮解釋之理由，僅空泛稱有害相關規範之立法目的，逕採文義解釋，原判決自有判決不備理由、適用法律之錯誤。

6.系爭車輛是有可能通過舊車型式安全審驗，此一事實原審未依職權查證，逕依舉發通知單及裁決書認定系爭車輛未通過安全審驗，顯未盡調查證據之責，應有認事用法及判決不備理由之違誤。

㈣聲明：1.原判決廢棄。2.原處分撤銷。

□本院經核原判決駁回上訴人於原審之訴，尚無違誤，茲就上訴意旨再予論述如下：

㈠道交條例第12條：「（第1項）汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣3,600元以上10,800元以下罰鍰，並禁止其行駛：一、未領用牌照行駛。二、拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛。三、使用偽造、變造或矇領之牌照。四、使用吊銷、註銷之牌照行駛。五、牌照借供他車使用或使用他車牌照行駛。六、牌照吊扣期間行駛。七、已領有號牌而未懸掛

或不依指定位置懸掛。八、牌照業經繳銷、報停、吊銷、註銷，無牌照仍行駛。九、報廢登記之汽車仍行駛。十、號牌遺失不報請公路主管機關補發，經舉發後仍不辦理而行駛。（第2項）前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明，及第2款、第9款之車輛並沒入之；第3款、第4款之牌照扣繳之；第5款至第7款之牌照吊銷之。」針對違反道交條例第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」，而依同條第2項前段應予沒入者，立法者既已訂定「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之要件，而未明文限縮於「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛，則依文義解釋，凡未依公路法規定取得安全審驗合格證明而未領用牌照行駛者，不論係「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「整車進口」之車輛，甚或「國內產製而未依公路法規定取得安全審驗合格證明及領用牌照」之車輛，均屬之。於94年12月28日道交條例第12條修正理由記載：「目前已有發生民眾將原廠大型重型機車拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路之案例，……」，應僅係修法欲解決之例示案例之一，而非唯一案例。否則，立法者既已於第12條第2項前段訂定「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之要件，若修法僅係針對「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛，自可明文限定之。且考量未領用牌照且未經安全審驗合格汽車任意行駛於道路之行為，將危害道路人車安全，為維持社會秩序及增進公共利益，乃以法律限制此種車輛之行駛，並於違反規定時，沒入車輛。不論係「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」、「整車進口」或「國內產製」之車輛，凡「未領用牌照且未依公路法規定取得安全審驗合格證明」者，均有危害道路人車安全之虞，應無差別待遇之必要。（106年9月11日106年高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案及研討結果提案八參照）

㈡次按道路交通安全規則第17條第2項規定：「國產及進口之車輛均應符合交通部規定安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」復按公路法第63條第1項、第5項規定：「（第1項）汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。……（第5項）第1項之安全檢測基準、審驗、品質一致性、申請資格、技術資料、安全審驗合格證明書有效期限、類別、安全審驗合格證書格式、查核、檢測機構認可、審驗機構認可、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。」考其規範意旨，係避免未經安全審驗合格之車輛在道路上行駛，影響行車安全。蓋於各型式量產車於正式出廠上市前之研發階段，其機電、引擎、動力傳輸、車身結構等各部系統均經原廠縝密精心之設計，再以系統整合之方式，詳為計算、測試、調校各系統於組合整車中之調諧性及合適度，除使各部系統經組裝成車之後，均能發揮原先設計之最佳性能外，亦使各部系統之運轉功率及輸力負苛之許容性或耐受度，彼此間緊密配合，相互調諧為用，以確保將來量產上市之「整車」於使用上之安全性。職是，若未經此一嚴謹程序所設計、檢測及製造之車輛，其安全性顯然堪慮，固無異論。

㈢再按車輛型式安全審驗管理辦法（下稱審驗辦法）第1條：「本辦法依公路法第63條第5項規定訂定之。」、第2條第8款：「八、審驗機構：指受交通部委託辦理車輛型式安全審驗相關事宜之國內車輛專業機構。」、第3條：「國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」、第4條：「交通部為辦理車輛型式安全審驗，得

委託國內具審驗能力之車輛專業機構為審驗機構，辦理車輛型式安全審驗之安全檢測、監測、審查、品質一致性審驗、安全審驗合格證明書製發、檢測機構認可書面審查及實地評鑑、認可證書製發、檢測機構及其監測實驗室監督評鑑等相關事宜。」

㈣又行政訴訟法第235條之1規定：「（第1項）高等行政法院受理前條第一項訴訟事件，認有確保裁判見解統一之必要者，應以裁定移送最高行政法院裁判之。（第2項）前項裁定，不得聲明不服。（第3項）最高行政法院認高等行政法院裁定移送之訴訟事件，並未涉及裁判見解統一之必要者，應以裁定發回。受發回之高等行政法院，不得再將訴訟事件裁定移送最高行政法院。」前開規定，依同法第237條之9第2項，於交通裁決事件亦有準用。觀諸行政訴訟法第235條之1之立法理由，係為避免簡易訴訟程序事件因以高等行政法院為終審，而衍生原裁判所持之法律見解與裁判先例歧異之問題，有確保裁判見解統一之必要者，高等行政法院應以裁定移送最高行政法院裁判之。惟若高等行政法院裁定移送之訴訟事件，其所涉法律見解並無與其所稱裁判先例有歧異情事，即無由最高行政法院統一裁判見解之必要。（最高行政法院109年度交上統字第2號裁定參照）

㈤上訴人雖主張系爭車輛未依公路法規定取得安全審驗合格證明，惟系爭車輛之車型屬舊車型式，已有訴外人之行照可資證明該款車型之車輛已有經過舊車型式安全審驗合格等語，並有系爭車輛之進口報單、進口與貨物稅完（免）稅證明書（見原審卷第37至40頁）。惟查，原審法院已審查舉發機關110年11月18日中市警霧分交字第1100046274號函復說明及警員職務報告書略以：「本分局員警於110年4月19日18時至22時執行勤務，於18時30分於本市○○區四德路382號攔查黑色、廠牌賓士之自小客車0000-00號，經警用電腦查詢該車籍係廠牌為ASIA、2184C.C.、年份1997年出廠，車籍與車體明顯不符，駕駛人並坦承該車未領用安全審驗合格證書，

爰依道交條例第12條第1項第1款及第12條第1項第5款予以舉發。……審酌本案相關資料，員警依法舉發並無違誤」、「職警執行110年4月19日18時至22時勤務，攔查自小客車0000-00，經警用M-PPLICE查詢，廠牌為ASIA、2184CC、1997出廠，駕駛人游男將6898-W8車牌懸掛於賓士300 GD之黑色車體上，車牌與車體明顯不符，駕駛人游男坦承該車未領有安全審驗合格證書警方依道交條例第12條第1項第1款……」等語（見原審卷第85至88頁）、車籍資料（見原審卷第105至109頁），附卷可稽，上訴人之系爭車輛未依公路法第63條第1項規定，取得安全審驗合格證書，於警員攔查時亦坦承之（見原審卷第87頁）。經核，上訴人確有使用他車之牌照，而駕駛未領用牌照且未取得安全審驗合格證明之車輛之違規事實，符合道交條例第12條第1項第1款、第5款之處罰要件。原審依職權調查結果所確認之事實，核與卷證資料相符，洵堪採認。

㈥上訴意旨雖以原判決就道交條例第12條第1項第1款採文義解釋，忽略該條款之文義已逾越其規範目的，而有隱藏性漏洞，並主張同法第12條第2項係關於「拼裝車輛」予以沒收，系爭車輛為「整車原裝進口」之車輛，不符該條項立法意旨，指摘原判決已違反人民財產權受憲法保障之意旨及違反比例原則，原判決有判決不適用法規或適用不當、判決理由不備之違反法令情事等語。惟查：

1.道交條例第12條第1項第1款、第2項、道路交通安全規則第17條第2項、公路法第63條第1項及車輛型式安全審驗管理辦法第3條等規定，足見無論國產車輛或進口車輛，均須符合安全檢驗標準，始得辦理登記、檢驗及領照。倘若未經完成安全檢驗程序，即屬「未依公路法規定取得安全審驗合格證明」，法條文義甚明，並無語意模糊，解釋歧異之任何空間。違反道交條例第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」，而依同條第2項前段應予沒入者，立法者既已訂定「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之要件，而

未明文限縮於「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛，則依文義解釋，凡未依公路法規定取得安全審驗合格證明而未領用牌照行駛者，不論係「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「整車進口」之車輛，甚或「國內產製而未依公路法規定取得安全審驗合格證明及領用牌照」之車輛，均屬之。至於94年12月28日道交條例第12條修正理由記載：「目前已有發生民眾將原廠大型重型機車拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路之案例，因該等車輛未經安全型式認證審驗，同時組裝之個人或工廠不具原廠技能且未執行出廠前之安全檢驗規定等，故其行駛於道路對交通安全之危害甚大，裁罰機關對該等車輛援引本條第1項第2款認定為拼裝車輛予以罰鍰及沒入，已衍生適用疑義，因該等違規行為仍屬本條文第1款未領用牌照行駛者之處罰適用範圍，為就該等車輛行駛道路者予以明文及加重處罰，爰修正第2項規定。」等語，應僅係修法欲解決之例示案例之一，而非唯一案例。嗣經立法院三讀通過之法律，其修正理由並無任何「拼裝」抑或「整車」之區別。否則，立法者既已於第12條第2項前段訂定「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之要件，若修法僅係針對「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛，自可明文限定之。綜上，道交條例第12條第2項前段增訂「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛並沒入之」，係考量未領用牌照且未經安全審驗合格汽車任意行駛於道路之行為，將危害道路人車安全，為維持社會秩序及增進公共利益，乃以法律限制此種車輛之行駛，並於違反規定時，沒入車輛。不論係「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」、「整車進口」或「國內產製」之車輛，凡未領用牌照且未依公路法規定取得安全審驗合格證明」者，均有危害道路人車安全之虞，應無差別待遇之必要。

2.次查原判決理由略以：道交條例第12條第2 項前段之規定，行為人有同法第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」，且有道路交通安全規則第17條第2項「未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之情形者，始符合車輛沒入之規定，而未明文限縮於「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛。依文義解釋，凡未依公路法規定取得安全審驗合格證明而未領用牌照行駛者，不論係「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「整車進口」或「國內產製」之車輛，均有危害道路交通安全之虞，如僅限縮解釋「拆除原廠車量、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛方有適用，「整車進口」之車輛無須另取得安全審驗合格證明，則有害上述相關規範之立法目的，亦悖於「相同事物，應為相同處理」之平等原則，故系爭車輛無法免除沒入之規定而為例外處理。是上訴人尚難據此為由主張原處分違法等語。經核，上訴人上訴主張意旨，業經原判決詳細論述其事實認定之依據及得心證之理由，被上訴人以原處分為沒入處分，並無違法之處，亦無違反比例原則，原判決認事用法並無違誤，亦無判決違背法令，或理由不備之事由及矛盾等違背法令之情形。上訴論旨，仍執前詞，指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

3.本件事實所涉關於道交條例第12條第1項第1款未領用牌照行駛，而依同條第2項前段「前項第1款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明」應予沒入之車輛，是否應限縮「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「其他類似情狀」而未領用牌照行駛且未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛之爭點，本院所持之法律見解與裁判先例並無裁判之法律見解上有所歧異之情形，自無確保裁判見解統一之必要而須以裁定移送最高行政法院裁判之情形，上訴人主張本件有統一見解之必要，請依行政訴訟法第235條之1規定裁定移送最高行政法院裁判等語，經核尚無必要，附此敘明。

□又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2項所示。

□結論：本件上訴無理由。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　8　　月　　29　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　楊　蕙　芬

法　官　林　靜　雯

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　8　　月　　29　　日

書記官　黃　毓　臻