臺中高等行政法院裁定

高等行政訴訟庭第二庭
114年度交上字第147號

上　訴　人　廖銘華

被 上訴 人　交通部公路局臺中區監理所

代　表　人　楊聰賢

上列當事人間因交通裁決事件，上訴人對於中華民國114年9月23日本院地方行政訴訟庭113年度交字第1103號判決，提起上訴，本院裁定如下：

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、按對於交通裁決事件之判決提起上訴，非以其違背法令為理由，不得為之，且應於上訴理由中表明原判決所違背之法令及其具體內容，或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實等事由，行政訴訟法第263條之5準用第242條、第244條第2項定有明文。又依行政訴訟法第263條之5準用第243條規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；而判決有同法第243條第2項所列各款情形之一者，為當然違背法令。是當事人對於地方行政法院交通裁決事件之判決上訴，以判決不適用法規或適用不當為理由時，其上訴狀或理由書應表明原判決所違背之法令及其具體內容，若係成文法以外之法則，應揭示該法則之旨趣，倘為司法院解釋、憲法法庭裁判，則為揭示該解釋、裁判之字號或其內容；以判決有行政訴訟法第243條第2項所列各款情形之一者為理由時，其上訴狀或理由書，應揭示合於該條項各款之事實。倘上訴狀或理由書未依上揭方法表明者，即難認為已對交通裁決事件判決之違背法令有具體指摘，其上訴自難認為合法。

二、上訴人所有牌號AYP-6393號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國113年8月8日21時39分許，行經台76線西向30.75公里處（下稱系爭路段）時，經內政部警政署國道公路警察局第三公路警察大隊（下稱舉發機關）警員認有「行駛快速公路未依規定行駛車道者－小型車未以規定之最高速度行駛內側車道，速限80公里，行速64公里」之違規事實，填製國道警交字第ZCD097150號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）逕行舉發。嗣被上訴人依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第33條第1項第3款、「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第2條及其附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定，以113年11月22日彰監四字第64-ZCD097150號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分）裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）3,000元。上訴人不服，向本院地方行政訴訟庭提起訴訟（下稱原審），經原審以114年9月23日113年度交字第1103號判決（下稱原判決）予以駁回。上訴人仍不服，遂提起本件上訴。

三、上訴意旨略以：

㈠上訴人於原審一再強調雪山隧道目前最高速限為90公里，最低速限為70公里，無論是內線或是外線車道，雪山隧道僅以低於最低速限每小時70公里作為開罰標準。原判決卻稱「原告僅因隧道內禁止變換車道，遽認隧道內道路無內外側車道之分，顯係對交通法令之誤解，不足採信。」云云，而未仔細理解起訴狀內容等語。

㈡原判決引用「高速公路及快速公路交通管制規則」第8條第1項第1款及第3款規定，並稱「內側車道原則上為超車道，僅供超車之用」等語，惟原判決忽略該地點為台76線八卦山隧道，為兩線道之隧道，按道交條例第47條第1項第1款規定，八卦山隧道不可能有超車之設置，亦不容許超車。故原判決根本不了解隧道與一般高速道路及快速道路之差異，顯然適用法規錯誤。

㈢又依交通部高速公路局對於「高速公路及快速公路交通管制規則」第8條第1項規定之解釋，該條項第1款規範目的為「不影響內車道為超車道之功能」，因此該款規定之適用前提是內車道為超車道，而八卦山隧道既無超車道之設置，原判決卻引用「高速公路及快速公路交通管制規則」第8條第1項第1款為判決理由，未細究該款規範目的，一再忽視隧道與非隧道之區別，亦明顯適用法規錯誤。

㈣根據交通部高速公路局發布110年9月24日新聞稿內容可知，雪山隧道最高速限為每小時90公里，最低速限為每小時70公里，若低於最低速限每小時70公里將被取締開罰。因此，行駛於雪山隧道之車輛，無論是開在內線車道或外線車道，高速公路取締開罰之標準為低於最低速限70公里的車輛，此裁罰標準，理應全國一致，一體適用，毫無例外。然本件警員對於上訴人行駛於台76線八卦山隧道（該路段最高速限為80公里/小時，最低速限為60公里/小時）的行為開罰，明顯與雪山隧道的開罰標準不同，同樣開在內線車道，速度都高於該路段規定之最低速限，而有兩種裁罰標準，是否合法？有無違反信賴保護原則？

㈤上訴人所附證據1、2分別為八卦山隧道路口處速限標誌照片及雪山隧道路口處速限標誌照片，其樣式皆為一致。另證據5為交通部公路局中區養護工程分局所公布之八卦山隧道行車安全口訣圖，亦宣導不得超車，且其所繪製宣導不超速、不龜速之圖示，亦僅顯示該路段最高速限為80公里/小時，最低速限為60公里/小時。由以上證據顯示，雪山隧道與八卦山隧道的駕駛規則除速限的數字不同以外，其餘皆一致。如有違規，兩者應適用相同裁罰標準，以符法治國原則。

㈥聲明：

1.原判決廢棄。

2.原裁決撤銷。

3.第一、二審訴訟費用均由被上訴人負擔。

四、本院查：

㈠原審業已審酌舉發通知單、舉發機關113年10月21日國道警三交字第1130015014號函（暨檢附取締違規照片、財團法人台灣商品檢測驗證中心雷射測速儀檢定合格證書）、原處分與送達證書、汽車車籍查詢等證據，認定上訴人於上開時間駕駛系爭車輛於系爭路段之內側車道，因系爭路段最高速限為80公里/時，而系爭車輛經雷射測速儀測得其行速為64公里，確有「行駛快速公路未依規定行駛車道者－小型車未以規定之最高速度行駛」之違規事實，違反道交條例第33條第1項第3款規定，事證明確，應予處罰。其理由並謂：「……依管制規則第8條第1項第1款及第3款規定，小型車行駛於快速公路最高速限每小時80公里以上之路段，行車時速未達每小時70公里者，應行駛於外側車道。內側車道原則上係超車道，僅供超車之用，不論任何車類均不得持續占用行駛，例外僅於不堵塞行車之狀況下，允許小型車得以該路段容許之最高速限行駛，以確保快速公路之車流順暢，避免造成交通壅塞之情形。從而在滿足『駕駛小型車』、『不堵塞行車』、『以該路段容許之最高速限行駛』等三要件之情形下，始例外允許『行駛於內側車道』，而非賦予小型車駕駛人有自由選擇『是否以最高速限行駛』於內側車道之餘地。故小型車欲行駛於快速公路之內側車道時，必須以該路段容許之最高速限行駛，駕駛人不得僅憑其個人主觀之認知或價值判斷，認為其車速仍在內側車道之最低車速要求內，而作為不遵守交通規則及其違規行為之免責藉口，否則將使交通秩序大亂，非但影響道路交通安全及用路人權益，亦將使道路交通規則形同虛設。本件原告對於系爭車輛於事實概要欄所載時、地，以時速64公里之速度行駛於快速公路內側車道之行為，及系爭路段最高速限為每小時80公里、當時未有交通壅塞之情既無爭執，並已認定如前，則原告自有『行駛快速公路未依規定行駛車道（小型車未以規定之最高速度行駛內側車道）』之違規行為甚明。」等語。經核原判決業已詳

細論述其事實認定之依據及得心證之理由，並就上訴人之主張，為何不足採，予以指駁甚明。

㈡上訴人雖以雪山隧道最高速限為90公里，最低速限為70公里，無論是內線或是外線車道，雪山隧道僅以低於最低速限每小時70公里作為開罰標準，此一裁罰標準應全國一體適用；系爭路段之最高速限為80公里/小時，最低速限為60公里/小時，而上訴人行駛於系爭路段，且開在內線車道，速度都高於該路段規定之最低速限，卻遭開罰，不符合裁罰標準等節，指摘原判決違背法令。惟查上訴意旨無非係重述其在原審已提出而為原審所不採之主張，或以其一己主觀的法律見解再為爭執，或就原審取捨證據、認定事實之職權行使，指摘其為不當，泛言原判決違背法令，均非具體表明合於不適用法規、適用法規不當或行政訴訟法第243條第2項所列各款之情形，難認對原判決之如何違背法令已有具體之指摘。依首開規定及說明，應認上訴人之上訴為不合法。

五、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，併予確定如主文第2項所示。

六、結論：本件上訴為不合法，應予駁回，裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　3　　月　　9　　日

審判長法官　劉錫賢

法官　林靜雯

法官　郭書豪

以上正本證明與原本無異。

本裁定不得抗告。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　3　　月　　9　　日

書記官　莊啓明