臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭
114年度交字第1841號

原　　告　陳柏儒
000000000000000000
000000000000000000
被　　告　新北市政府交通事件裁決處

代　表　人　李忠台
送達代收人　李姿瑩

訴訟代理人　黃曉妍律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告中華民國114年6月13日新北裁催字第48-CZ0000000號（下稱原處分一）、第48-CZ0000000號（下稱原處分二）裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

一、原處分一、二均撤銷。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件係因原告不服被告依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8條所為之裁決，提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1第1項規定，應適用交通裁決事件訴訟程序。因本件卷證資料已臻明確，爰依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，逕為判決。

二、事實概要：

原告將其所有之車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱系爭車輛），停放在新北市○○區○○街00號前（下稱系爭地點），因有「併排停車」之違規行為，於民國114年4月29日下午1時26分許、同年月30日下午5時18分許，先後經新北市政府警察局海山分局員警採證後，認定違規屬實，遂於114

年5月5日填製新北市警交大字第CZ0000000號、第CZ0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下合稱舉發通知單）逕行舉發，記載應到案日期為114年6月19日前，並於114年5月5日移送被告處理。原告不服舉發，於114年5月20日提出申訴，經被告審認原告確有上揭違規事實，乃依行為時之道交條例第56條第2項及行為時之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表（下稱裁罰基準表）等規定，以原處分一、二各裁處原告罰鍰新臺幣（下同）2,400元。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張及聲明：

㈠主張要旨：

1.系爭地點未劃設紅線，亦無明顯阻礙他車通行之事實，且被告未能舉證系爭車輛之停放方式已構成「併排」。

2.系爭車輛均係往右停放，保留行人通行空間，且系爭車輛右側尚有1輛白色自用小客車停放，若謂系爭車輛停放該處阻礙通行，何以該輛白色自用小客車長期停放至今，未見員警取締。

3.系爭地點長期為附近住戶臨時停放機車之空間，並未劃設紅、黃、白線，至112年6月後始有劃設紅線，但紅線僅劃設至系爭車輛停放處之左側位置及公寓門前，系爭車輛停放處並非紅線範圍。

4.系爭地點紅線劃設標準混亂不清，欠缺一致性與明確界線，致執法者得任意裁罰，民眾無所適從。

5.員警於2日內對同一地點停放車輛之行為開立2張舉發通知單，違反比例原則。

㈡聲明：原處分一、二均撤銷。

四、被告答辯及聲明：

㈠答辯要旨：

原告將系爭車輛以平行方向停放在該址其他車輛車側，系爭車輛左右兩側皆有汽、機、腳踏車，已實質造成車道縮減，致行經該路段之其他車輛為閃避該車須繞過該車方能順利續

行，甚可能發生意外，提高通行人車發生交通事故之風險，有影響其他用路人安全之虞，且原告本不得僅以主觀認知，認為標線、標誌或號誌設置不當即恣意違反。綜上，原處分一、二並無違誤。

㈡聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

㈠應適用之法令：

1.道交條例：

⑴第7條之2第1項第7款、第2項第4款、第5項：「（第1項）汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。（第2項）前項第7款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：四、違規停車而駕駛人不在場。（第5項）第1項、第4項逕行舉發，公路主管或警察機關應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人或其指定之主要駕駛人為被通知人製單舉發。但租賃期1年以上之租賃業汽車，經租賃業者申請，得以租用人為被通知人製單舉發。」

⑵第3條第1、2、10、11款：「本條例用詞，定義如下：一、道路：指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。二、車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。……十、臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其停止時間未滿3分鐘，保持立即行駛之狀態。十一、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。」

⑶行為時第56條第2項（104年1月7日修正公布，同年0月0日生效施行）：「汽車駕駛人停車時，有併排停車之情事者，處汽車駕駛人2,400元罰鍰。」

⑷現行第56條第2項（114年11月19日修正公布，000年0月00

日生效施行）：「汽車駕駛人停車時，有併排停車之情事者，處汽車駕駛人1,800元以上3,000元以下罰鍰。」

⑸第85條第1、3項：「（第1項）本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。（第3項）依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」

⑹第85條之1第2項第2款：「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：二、逕行舉發汽車有第56條第1項、第2項或第57條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾2小時。」

2.道路交通安全規則：

第112條第1項第10款：「汽車停車時，應依下列規定：十、不得併排停車。」

3.道路交通標誌標線號誌設置規則：

⑴第149條第1項第1款第3、4、5目：「標線依其型態原則上分類如下：一、線條 以實線或虛線標繪於路面或緣石上，用以管制交通者，原則上區分如下：（三）白實線設於路段中者，用以分隔快慢車道或指示路面範圍；設於路口者，作為停止線；設於路側者，作為車輛停放線；設於同向分隔島兩側者，用以分隔同向車流。（四）黃實線設於路側者，用以禁止停車；設於中央分向島兩側者，用以分隔對向車流。（五）紅實線 設於路側，用以禁止臨時停車。」

⑵第164條第1項第1款第4、5目：「禁制標線區分如下：（四）禁止停車線。（五）禁止臨時停車線。」

⑶第168條第1、2項：「（第1項）禁止停車線，用以指示禁止停車路段，以劃設於道路緣石正面及頂面為原則，無緣石之道路得標繪於路面上，……。（第2項）本標線為黃實線，……。」

⑷第169條第1、2項：「（第1項）禁止臨時停車線，用以指示禁止臨時停車路段，以劃設於道路緣石正面或頂面為原則，無緣石之道路得標繪於路面上，……。（第2項）本標線為紅色實線，……。」

⑸第183條第1項：「路面邊線，用以指示路肩或路面外側邊緣之界線。其線型為白實線，線寬為15公分，整段設置。但交岔路口及劃設有禁止停車線、禁止臨時停車線處或地面有人行道之路段得免設之。」

4.違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱裁處細則）：

⑴第2條第1、2項：「（第1項）處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。（第2項）前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」

⑵第13條第5項：「逕行舉發汽車有本條例第56條第1項、第2項或第57條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業者、汽車修理業者不在場或未能將汽車移置者，每逾2小時，得連續舉發之。」

⑶依現行裁罰基準表（115年3月30日修正發布、同年月00日生效施行），關於違反道交條例第56條第2項「併排停車」部分，違規車種類別為「機車」者，統一裁罰基準為：期限內繳納或到案聽候裁決者1,800元；逾越應到案期限30日內繳納罰鍰或到案聽候裁決者2,000元；逾越應到案期限30日以上60日以內繳納罰鍰或到案聽候裁決者2,100元；逾越應到案期限60日以上繳納罰鍰或逕行裁決處罰者2,300元。

㈡如事實概要欄所載之事實，除後述爭點外，其餘為兩造所不

爭執，並有舉發通知單（本院卷第39、41頁）、原處分一、二（本院卷第47、49頁）、違規歷史資料查詢報表（本院卷第85頁）、原告出具之訴願書（實為陳述意見書；本院卷第89-90頁）、採證照片（本院卷第111-115頁）、GOOGLE MAPS街景圖及現場照片（本院卷第117-123頁）、新北市板橋區公所114年7月10日新北板工字第1142044004號函（本院卷第125頁）等在卷可憑，此部分之事實，堪以認定。

㈢系爭地點為道交條例第3條第1款所稱之「道路」：

1.按道交條例第3條第1款規定：「本條例用詞，定義如下：一、道路：指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。」而道交條例第3條第1款所定義之「道路」，除一般公路、街道、巷衖外，更擴及廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方，乃基於該條例以加強道路交通管理、維護交通秩序、確保交通安全之立法目的，對於凡相當於公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊之「供公眾通行之地方」，均作為該條例所指之道路而管理其交通，自不限於都市計畫劃設之計畫道路、具公用地役關係之既成巷道及已依法指定或認定建築線之巷道（最高行政法院109年度判字第557號判決意旨參照）。是以，凡供公眾通行之地方皆屬處罰條例所稱道路範圍，不因該道路所處土地所有權為私有或公有而有不同，亦不以該土地已成立公用地役關係為必要（本院114年度交上字第329號判決意旨參照）。

2.另按市區道路條例第2條規定：「市區道路，指下列規定而言：一、都市計畫區域內所有道路。二、直轄市及市行政區域以內，都市計畫區域以外所有道路。三、中央主管機關核定人口集居區域內所有道路。」第3條規定：「市區道路附屬工程，指下列規定而言：一、連接道路之渡口、橋樑、隧道等。二、道路之排水溝渠、護欄、涵洞、緣石、攔路石、擋土牆、路燈及屬於道路上各項標誌、號誌、管制設施、設備等。三、迴車場、停車場、安全島、行道樹等。四、無障礙設施。五、經主管機關核定之其他附屬工程。」第4條規

定：「市區道路主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」第5條規定：「市區道路之修築、改善及養護，其在縣轄區內者，得由各有關鄉（鎮、市）公所辦理之。」第7條規定：「市區道路修築時，應同時將第3條各款附屬工程，視其需要，列入修築計劃一併辦理。」第32條第2項規定：「直轄市或縣（市）政府所轄市區道路分工權責、設施維護、使用管制、障礙清理等管理事項之規定，由直轄市或縣（市）政府分別定之，並報內政部備查。」新北市市區道路管理規則第1條規定：「本規則依市區道路條例第32條第2項規定訂定之。」第2條規定：「本規則所稱市區道路，係指新北市（以下簡稱本市）行政區域內所有管轄之道路，並包括其附屬工程在內。」第4條第1項、第3項規定：「（第1項）本規則之主管機關為新北市政府（以下簡稱本府）工務局（以下簡稱本局），……。（第3項）本局或本府其他目的事業主管機關並得將第1項業務委託中央公路主管機關、本府所屬其他機關、本市烏來區公所或委任其所屬機關辦理。」經查，新北市板橋區公所114年7月10日新北板工字第1142044004號函已載明：依來函附件照片所示，旨揭巷道內現況瀝青路面及排水側溝均為本所道路養護範圍，另案址為8米以上道路，相關標線繪設為本府交通局權責等語（本院卷第125頁）。是系爭地點之瀝青路面及排水側溝，均經該管地方自治團體所屬公所函復確認屬其道路養護範圍，核與卷附Google Maps街景圖所示系爭地點為鋪設瀝青、兩側住戶與往來人車均可自由通行之開放巷道相符（本院卷第117-121頁）。揆諸前揭說明，系爭地點自屬道交條例第3條第1款所定之「道路」，且系爭車輛之停放位置係在該道路之路面範圍內，洵堪認定。

㈣系爭地點為道交條例第3條第2款所稱之「車道」，且原告確有「併排停車」之違規行為：

1.關於「併排停車」，道交條例固未明文定義，惟道交條例第

56條第1項於90年1月17日修正時原即規定，「併排停車」（第6款），與「在禁止臨時停車處所停車」（第1款），均處600元以上1,200元以下罰鍰，嗣於104年1月7日修正，將原第1項第6款併排停車移列為第2項，並提高其罰鍰額度，規定為「汽車駕駛人停車時，有併排停車之情事者，處汽車駕駛人新臺幣2,400元罰鍰。」其立法理由即係考量：為避免因駕駛人只為貪圖便利併排停車致車道寬度恐縮減，卻讓其他無辜汽機車駕駛人因一時不查或行車視線受阻，而被迫變更車道造成車禍發生，原條文之罰鍰過低，無法有效阻止行為人不良駕駛習慣，故修正提高罰鍰金額（立法院第8屆第3會期第5次會議議案關係文書，及第6會期第13次會議議案關係文書第45頁參照）。故停車時不得併排停放，乃因併排停車勢必占用原供車輛正常行駛之車道，不僅易生車輛往來危險，並造成合法用路人之不便，是以駕駛人有併排停車之違規行為即應受罰，不以事實上造成危害為必要，不限於狹隘或單行之路面，亦不因停放車輛之方向（斜向、垂直或平行）或車輛種類而有差異，更不因其個案之特殊狀況而得免罰（臺中高等行政法院107年度交上字第58號判決意旨參照）。

2. 另依道交條例第3條第2款規定，車道係指「以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分」及「其他供車輛行駛之道路」，可知標線僅為劃定車道範圍之方法之一，並非車道存在之要件，於未設有劃分島、護欄，亦未劃設路面邊線、禁止停車線、禁止臨時停車線等足以劃定路面範圍之標線者，凡其供車輛行駛之路面，均屬「其他供車輛行駛之道路」而為車道。

3. 又交通部為統一併排停車之認定標準，前邀集內政部警政署及各直轄市政府等相關單位召開會議研商，並參酌105年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案10之研討結果（兼罰及抽象上之併排停車），而以108年6月26日交路字第1085007741號函（下稱交通部108年函釋）發布，內

容略以：「……只要違規停車於道路『停車格』旁之車道上，不論道路停車格內是否實際有車（汽車或機車），亦或者2輛以上車輛同時於車道範圍併排停放，致車身有佔據車道情形，影響其他行駛中汽機車通行，均構成『併排停車』之違規事實」。上開函釋及所附圖例，係交通部本於道路交通管理中央主管機關地位，為協助下級機關統一解釋法令及認定事實而訂頒之解釋性行政規則，並未逾越道交條例第56條第2項在於保障合法通行之用路人權益及維護車道通行之安全與順暢之規範意旨，且未增加法令所無之限制，亦未牴觸母法，自得予以適用（本院114年度交上字第555號判決意旨參照）。是以，於已有車輛占用車道範圍停放，或路側已劃設停車位（停車位內是否有車輛停放，在所不問）之情形下，若再於該車輛或停車位之側邊或前、後停車，即形成第二層停車之情狀，對於其他行經該路段之車輛而言，其可用通行車道即被壓縮並縮減，視線亦將受阻，且不因兩車係平行、垂直或縱列而有別。

4.經查，系爭地點為鋪設瀝青、兩側住戶與往來人車均可自由通行之開放巷道，業經敘明如前，揆諸上開說明，無論系爭地點所在路段是否劃設路面邊線、禁止停車線、禁止臨時停車線（白實線、黃實線、紅實線），均應認定為車道。另依卷附採證照片所示：⑴114年4月29日下午1時26分許，系爭車輛停放於系爭地點之瀝青路面上，其前方較系爭車輛更靠近路面邊緣（建物側）處另有1輛機車停放，系爭車輛車上無人，車身側撐架起（本院卷第111頁）；⑵114年4月30日下午5時18分許，系爭車輛仍停放於系爭地點路面上，其左前方較靠近路面邊緣處另有1輛機車停放，車上亦無人（本院卷第113、115頁）。是系爭車輛於上開2次違規時間，均係在系爭地點之車道範圍內，與另1輛較其更靠近路面邊緣停放之機車，形成第二層停放之狀態，且系爭車輛之車身佔據該車道之通行路面，停放期間車上無人，並無上、下人、客或裝卸物品之情形，顯未保持立即行駛之狀態，核與道交

條例第3條第10款所定「臨時停車」之要件不符，屬同條第11款之「停車」，而原告於系爭地點停放系爭車輛，顯已妨害於合法通行該路段之用路人權益及車道通行之安全與順暢，已該當道交條例第56條第2項所定「併排停車」之客觀構成要件。

㈤按行政罰法第7條第1項規定，違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰，惟道交條例第85條第3項亦規定：「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」是依道交條例逕行舉發之案件，係推定受逕行舉發人有過失，產生舉證責任倒置之效果，須由其舉證證明確無故意或過失，始得免罰（本院114年度交上字第152號判決意旨參照）。查本件係依道交條例第7條之2第1項第7款、第2項第4款規定，以科學儀器取得證據資料，於違規停車而駕駛人不在場之情形所為之逕行舉發，並依同條第5項規定以車主即原告為被通知人製單舉發，原告復未於應到案日期前依道交條例第85條第1項規定檢附證據向被告告知應歸責人，依法即應由其自負違規責任，並推定其有過失。而原告考領有駕駛執照乙節，業據被告陳明在卷（本院卷第74頁），對於前揭道路交通相關法規，自難諉為不知而應負有遵守之注意義務，況依當時客觀情形，未見其有何不能注意之情事，其復未提出足以推翻上開過失推定之事證，故其主觀上縱非出於故意，亦有應注意、能注意而未注意之過失。

㈥原告其餘主張，均不足採：

1.原告固提出現場照片（本院卷第35頁），主張其停放系爭車輛位置之車頭前方並未劃設紅實線，亦未阻礙人車通行云云。惟查：

⑴原處分一、二係以原告有道交條例第56條第2項所定「併排停車」之違規行為而為裁罰，並非以同條第1項第1款「在禁止臨時停車處所停車」之違規論處，二者構成要件並不相同。而併排停車之規範對象，乃車輛於道路路面上

與他車併排停放、占用原供車輛正常行駛之車道，致壓縮往來車輛可用之通行空間並阻礙其視線，此與停放位置有無劃設禁止停車或禁止臨時停車標線，並無必然關聯。是縱系爭車輛停放位置之車頭前方確未劃設禁止臨時停車線，亦不影響系爭車輛與他車於車道範圍內併排停放之事實，自無從據以解免其併排停車之責；至系爭地點禁止臨時停車線劃設之時間及範圍究竟為何，於本件併排停車違規之認定既均無影響，自無庸審究。

⑵又併排停車之違規，依前揭說明，不以事實上造成危害為必要，原告主張其停放系爭車輛未阻礙人車通行乙節，亦非可採。

2.原告另主張系爭地點紅線劃設標準混亂、欠缺明確界線云云。惟按道路主管機關本得於法令授權範圍內，基於權責對於各項行政措施包括道路設計、交通號誌、標誌、標線之設置與更動等事項，為具體裁量、規劃，俾達到道路使用效能、維持交通秩序及保障道路使用人往來便利與安全之行政目的，民眾如對道路交通有關之行政措施有所疑義或認為不當，本可向主管機關陳情反映，然在撤銷、廢止或變更之前，人民仍有依法遵守之義務，斷無自行判斷決定應否遵守之理。是以，原告如認上開標線之劃設有不當情事，自可向權責機關陳述反映，促其檢討改善，惟在未撤銷、廢止或變更前，駕駛人仍有遵守之義務。否則，倘若所有駕駛人對主管機關所為之道路設計或所設置之交通號誌、標誌、標線，全憑自己主觀之認知，認為規範不當即可恣意違反，將造成交通秩序大亂，亦將使交通規範之公信力蕩然無存。

3.原告復主張該處有其他車輛以相同方式停放，未經員警舉發云云。惟按相同之處理，除有合理正當之事由外，不得為差別待遇，乃形成行政自我拘束原則。惟憲法上之平等原則，係指合法之平等，人民不得主張「不法之平等」，而行政先例必須合法，亦為行政自我拘束之前提要件，故行政自我拘束原則並非賦予人民有要求行政機關重複錯誤之請求權（最

高行政法院113年度上字第261號判決意旨參照）。是以，憲法保障之平等權及行政程序法第6條所揭示之平等原則，係以合法權利為限，亦即主張平等原則之基礎事實應為合法，不得以他人違規行為尚未被取締，即執以為自己亦可以不遵守規定之適法理由，故「不法的平等」之主張，並非法之所許（本院111年度交上字第306號判決意旨參照）。次按「信賴保護原則」，係指行政處分雖有瑕疵，但相對人或關係人對其存續已有信賴，而行政機關之事後矯正，將因此增加其負擔者，即不得任意為之之謂。如行政機關有前述怠於行使權限，致使人民因個案違法狀態未排除而獲得利益情形，並非行政機關所為行政處分之存續使人民產生信賴，自無信賴保護原則之適用（高雄高等行政法院115年度交上字第31號判決意旨參照）。依上開說明，縱有其他違規車輛未經舉發、裁處，仍無礙原告本件併排停車違規行為之成立，原告不得執此主張「不法之平等」而免其罰責，且亦不得因舉發機關先前未曾舉發而主張信賴保護。

4.原告另主張員警於2日內開立2張舉發通知單，違反比例原則云云。經查，本件2次舉發之採證時間分別為114年4月29日下午1時26分許及同年月30日下午5時18分許，相隔逾27小時，依道交條例第85條之1第2項第2款及裁處細則第13條第5項規定，逕行舉發汽車有第56條第2項規定之情形，而駕駛人不在場或未能將汽車移置者，每逾2小時即得連續舉發，本件2次舉發相隔既遠逾2小時，於法自無不合。況司法院釋字第604號解釋業已闡明：「第85條之1規定，係對於汽車駕駛人違反同條例第56條第1項各款而為違規停車之行為，得為連續認定及通知其違規事件之規定，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」並就以「每逾2小時」為連續舉發標準一節，認「衡諸人民可能因而受處罰之次數及可能因此負擔累計罰鍰之金額，相對於維護交通秩序、確保交通安全之重大公益而言，尚未逾越必要之程度」。上開解釋固係就同條例第56條第1項各款違規停車之連續舉發而為闡釋，惟同條第2項之併排停車，同屬違規事實一直存在之行為，其得連續舉發之規範意旨與上開解釋所示者並無不同，自得為本件之判斷依據。是原告執此指摘原處分違反比例原則，亦非可採。

㈦惟原處分未及適用修正後之規定就罰鍰數額行使裁量權，且此部分並非行政法院所得代替行使，自應將原處分一、二均予撤銷：

1.按行政罰法第5條規定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用裁處時之法律或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，適用最有利於受處罰者之規定。」其立法理由並說明：從新從輕原則之法理在於當國家價值秩序有改變時，原則上自應依據新的價值作為衡量標準；又所謂「裁處時」，除行政機關第一次裁罰時，包括訴願先行程序之決定、訴願決定、行政訴訟裁判，乃至於經上述決定或裁判發回原處分機關另為適當之處分等時點。

2.經查，道交條例第56條第2項於原告行為後，業於114年11月19日修正公布、000年0月00日生效施行，而裁罰基準表亦於115年3月30日修正發布、同年月00日生效施行。依修正後之規定，併排停車之罰鍰由定額2,400元修正為1,800元以上3,000元以下；而依修正後之裁罰基準表，違規車種為「機車」者，可裁處之罰鍰額度為1,800元至2,300元。經比較新舊法之結果，修正後之規定顯較有利於原告，本件自應適用修正後之道交條例第56條第2項及裁罰基準表等規定。

3.而經上開修正後，道交條例第56條第2項之法律效果，已自單一之罰鍰額度2,400元，變更為1,800元至3,000元之裁罰額度，且依現行裁罰基準表，違規車種類別為機車，且期限內繳納或到案聽候裁決者，裁罰金額為1,800元。惟按裁罰

基準表係主管機關基於道交條例第92條第4項授權所訂定、抽象對外發生法律效果之規定，其性質固屬法規命令（行政程序法第150條第1項規定參照），然罰鍰數額之裁處仍屬處罰機關裁量權之行使範圍，其裁量並未因該基準表之訂定而減縮至零，且基於權力分立原則，行政法院僅得審查行政機關之裁量有無逾越權限或濫用權力（行政訴訟法第201條規定參照），而不應代替行政機關行使裁量權（最高行政法院110年度上字第98號判決、本院107年度交上字第308號判決意旨參照）。況縱由被告重為裁處，其仍須就個案情節依行政罰法第18條第1項規定審酌，其裁量權行使之結果，亦非必然與裁罰基準表所示之數額相同（最高行政法院109年度上字第819號判決意旨參照）。是被告既未及適用修正後之上開規定就罰鍰數額行使裁量權，且此部分並非行政法院所得代替行使，自應將原處分一、二均予撤銷，由被告依本判決之法律見解另為適法之處分（行政訴訟法第216條、最高行政法院111年度上字第228號判決意旨參照）。原告訴請撤銷原處分一、二，理由雖有不同，但結論並無二致，是原告請求為有理由，應予准許。

六、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐一論駁，併此敘明。

七、本件第一審裁判費為300元，審酌被告敗訴係因法律變更所致，非可責於被告，且原告所為各項主張均不可採，業如前述，故本院認原告仍應負擔第一審裁判費300元全部，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

八、結論：原告之訴有理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　24　　日

法　官　謝昀芳

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，以原判決違背法令為理由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原

判決所違背之法令及其具體內容，以及依訴訟資料合於該違背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　24　　日

書記官　游士霈