臺中高等行政法院判決

108年度交上字第47號

上　訴　人　林育如

被上訴人　交通部公路總局臺中區監理所

代　表　人　劉英標

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國108年5月24日臺灣臺中地方法院108年度交字第64號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

事實及理由

一、事實概要：

上訴人於民國107年11月19日12時24分，駕駛車牌號碼000-000號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），行經臺中市清水區調車場平交道，因「警鈴已響、閃光號誌已顯示、遮斷桿已開始放下仍強行闖越（遮斷桿遭撞斷）」之違規行為，經內政部警政署鐵路警察局臺中分局（下稱舉發機關）警員，以鐵路警察局鐵警行字第U00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），舉發上訴人違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第54條第1款之規定，移送被上訴人列管。嗣上訴人於108年1月2日至被上訴人所屬彰化監理站填寫申訴書提出申訴，被上訴人轉請舉發機關以108年1月10日鐵警中分行字第1080000265號查證後，認上訴人「遮斷桿開始放下，闖平交道因而肇事」之違規事實明確，於108年1月29日開立彰監4字第64-U00000000號裁決書（下稱原處分），依道交條例第54條第1款、第24條第1項第4款

（原處分漏載第1項第4款）規定，處上訴人罰鍰新臺幣（下同）90,000元，吊銷駕駛執照（終身不得考領），並應參加道路交通安全講習。上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院108年度交字第64號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回，遂提起本件上訴。

二、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。

三、上訴意旨略以：

（一）原判決有判決不備理由之違背法令：

1、原判決認定上訴人駕駛系爭車輛闖越平交道，致「車身」將「放下中之遮斷桿」折斷損壞，構成道交條例第54條第1款之違規事實，謂上訴人違反行政法上義務之行為，依行政罰法第7條第1項規定，雖非出於故意而係出於過失，仍應處罰，係以上訴人之車輛通過該平交道折斷損害遮斷桿之「結果行為」為論斷。

2、依行政程序法第9條規定，行政機關應就當事人有利及不利之情形一律注意，以避免行政機關之專斷。原判決既認上訴人駕駛系爭車輛闖越平交道，致「車身」將「放下中之遮斷桿」折斷損壞，足證上訴人駕駛系爭車輛於直行時看不到平交道閃光號誌設施，於「右轉」時（約5公尺，按正確為左轉，上訴人誤載為右轉，詳如下述理由）並未見遮斷桿放下。以25公里時速右轉而言（即每秒6.94公尺），僅1.38秒即進入鐵路平交道，上訴人系爭車輛已進入平交道後，遮斷桿始放下，致被「車身」折斷，並非上訴人已見或已知遮斷桿將放下而硬闖甚明，自不能謂「警示設施之瑕疵」與本件事故之發生無因果關係。

3、按行政訴訟法第209條第3項規定，理由項下，應記載關於攻擊或防禦方法意見及法律上之意見。而上述「警示設施瑕疵」，與上訴人本件事故之發生能否注意，甚有關係，惟原判決對於上訴人主張「警示設施設置瑕疵」下，於直行中「右轉」系爭平交道「前」，無法看到閃光號誌設施及聽到警鈴聲，並無「應注意並能注意而不注意之構成要件該當行為」，對此責任成立要素之事實關係，未依法斟酌調查證據結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽，並於判決理由項下，記載關於攻擊方法之意見及法律上意見，遽認上訴人就遮斷桿折斷損害之結果應負過失責任，為不利於上訴人之判決，自屬判決不備理由之違背法令。

（二）依照片所示，「警示設施之瑕疵」如下：

1、遵行車道與鐵路平交道平行，相距約5公尺。

2、「右轉」約5公尺即進入鐵路平交道，可供反應之緩衝空間（距離）很小。

3、遵行車道直行看不到鐵路平交道閃光號誌設施（「右轉」才看得到），卻未在平行直線車道上設置「右轉」前方平交道狀況之預警設施。按一般道路，直行前方之彎路部分若有紅綠燈管制，常於其前方幾十公尺設置預警燈號，告知前方彎路路口究為紅燈或綠燈，避免駛至彎曲路段始發現紅燈而反應不及。系爭鐵路平交道卻無在平行道路前方設置預警設施，行政怠情甚為明顯，卻將「結果」之發生，全歸責於人民身上。

4、該處道路路面不平損壞已久，車輪輾過之吵雜聲蓋住警鈴聲，在一般車窗關閉情形下，聽不到警鈴聲。

（三）原判決吊銷上訴人之聯結車駕駛執業執照，違反比例原則：

1、司法院釋字第511號解釋僅就未依規定自動繳納罰鍰者，一律依標準表規定之金額處以罰鍰，與本件關涉人民永久喪失賴以謀生之聯結車駕駛執業執照之工作權，尚屬有間。上訴人已50多歲，惟一謀生能力係駕駛聯結車工作，轉業並不容易，駕照永久吊銷剝奪全家生計頓失依靠，不能僅以「處分所侵害之工作權益亦僅限於駕駛車輛部分，尚無違反比例原則，仍不影響原處分之合法性」等語輕輕帶過。

2、違法違規情形，情節輕重相差甚大，如刑法第59條、第61條及條文訂有高、低刑度，使法院得按情節輕重為適當裁量餘地，以免過苛。次按司法院大法官會議解釋，法律授權以命令規定者，授權目的必須特定，授權內容、範圍必須具體明確，若無法律明確授權，行政機關不宜訂定「吊銷」人民賴以工作生存之職業駕照為細則條文。原判決認法有授權行政機關訂定「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），惟所訂之處理細則若非純為所授權的交通管理處罰，另衍生憲法保障人民基本權之工作權部分，不論情節輕重，一律以「吊銷」人民賴以工作生存之職業駕駛執照為條文，無按情節為適當裁量處分，即與比例原則有違。

3、上訴人因「警示設施設置之瑕疵」所致之情節輕微個案，為永久「吊銷」職業駕照，剝奪其「工作權」，構成顯然過苛之處罰，不符罪刑相當原則，與憲法第23條比例原則有違，亦與司法院釋字第777號解釋後段意旨牴觸。原判決違反行政法上之一般法律原則，自屬不適用法規或適用不當之違背法令等語，並聲明求為判決：原判決廢棄、原處分撤銷。

四、被上訴人於108年6月25日及108年7月12日分別收受行政訴訟聲明上訴狀及上訴理由狀繕本後，迄未提出書狀作何聲明及答辯。

五、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：

（一）按道交條例第54條第1款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣15,000元以上90,000元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照1年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」第24條第1項第4款規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：．．．四、有第54條規定之情形。」第67條第1項規定：「汽車駕駛人，曾依．．．第54條．．．規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第67條之1所定情形者，不在此限。」及第67條之1第1項第4款規定：「前條第1項及第4項規定情形，符合特定條件，得於下列各款所定期間後，向公路主管機關申請考領駕駛執照：．．．四、其他案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾6年。」次按道交條例第92條第5項規定：「道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷患救護、管制疏導、肇事車輛扣留、移置與發還及調查處理之辦法，由內政部會同交通部、行政院衛生署定之。」而依上開規定授權訂定之道路交通事故處理辦法第2條第1款規定：「本辦法用詞，定義如下：一、道路交通事故：指車輛、動力機械或大眾捷運系統車輛在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、大眾捷運系統車輛、財物損壞之事故。」。

（二）再按道路交通安全規則第104條第1項第1款規定：「汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速15公里以下，接近平交道時，應依下列規定：一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。」又按鐵路法第14條及修法前第74條規定授權訂定之「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」第14條第1項規定：「鐵路平交道除依規定設置標誌外，其設施及防護，依左列規定：一、第一種鐵路平交道：設遮斷器及警報裝置，並應晝夜派看柵工駐守。二、第二種鐵路平交道：設遮斷器及警報裝置，並應每日在規定時間內派看柵工駐守，或僅於列車通過時以人工操作，其駐守或操作時間應視行車業務情形，由鐵路機構規定之，但特殊情形或軌距未達1.067公尺者得免設遮斷器。三、第三種鐵路平交道：設自動警報裝置及自動遮斷器，不派看柵工駐守，但軌距未達1.067公尺者得免設遮斷器，必要時得臨時派工防護。四、第四種鐵路平交道：僅設平交道警告標誌，不派看柵工駐守，但因特殊情事，得臨時派工防護，除專用鐵路外，不得作為公私事業機構專用之平交道。」而「交通部臺灣鐵路管理局號誌裝置養護檢查作業程序」第283條（原審卷23頁之內政部警政署鐵路警察局臺中分局108年1月10日鐵警中分行字第1080000265號函說明四誤載為第291條）第1點規定：「自動遮斷機，應依下列規定調整：1.入口方遮斷機之降下動作，應在警報動作開始6秒至8

秒後啟動。」準此可知，汽車駕駛人駕駛汽車行經設有遮斷器之鐵路平交道，如警鈴已響、閃光號誌已顯示時，駕駛人即應暫停，此時遮斷器會在警報動作開始後約6至8秒始啟動、下降。又遮斷器乃主管機關所設置，作為管制交通安全，避免重大交通事故發生，保障人民生命安全之交通防護設施，自為道路交通事故處理辦法第2條第1款所稱之財物。參酌上開規定之意涵，可知道交條例第54條所稱之「肇事」係指汽車駕駛人，未遵守法令義務駕駛汽車，致生有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之道路交通事故。是以，汽車駕駛人於鐵路平交道警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下，並未暫停行駛，猶強行闖越平交道以致遮斷器毀損，自為道交條例第54條規定所稱之肇事行為。

（三）經查，原審依舉發通知單、舉發機關108年1月10日鐵警中分行字第1080000265號函、採證照片、原處分、送達證書、駕駛人基本資料、採證光碟等資料認定：上訴人於107年11月19日12時24分，駕駛系爭車輛，行經臺中市清水區調車場平交道，有「警鈴已響、閃光號誌已顯示、遮斷桿已開始放下仍強行闖越（遮斷桿遭撞斷）」之違規行為，並敘明：「（三）・・・1.本件舉發經過依舉發機關108年1月10日鐵警中分行字第1080000265號函復說明略以：『・・・經員警查證現場監視器畫面發現當（19）日12時24分23秒遮斷桿未啟動時，該HAD-026號車輛還未駛入平交道，而12時24分24秒遮斷桿開始啟動放下，該HAD-026號車輛仍強行通過，此時平交道警鈴已響，號誌已閃爍達6至8秒，另查證現場照片亦有設置鐵路平交道號誌雙盞燈及鐵路平交道標誌，地上也有標示黃網線・・・。經向臺

灣鐵路管理局大甲號誌分駐所查詢，該日調車場平交道遮斷桿運作均正常。』等語。2.復經本院（即原審法院）勘驗調查舉發機關提供之採證光碟，‧‧‧勘驗結果為：⑴檔名cam01，畫面時間11/19/18 12：24：29時畫面顯示系爭車輛之車牌為000-000。‧‧‧⑶檔名cam13，畫面時間11/19/18 12：24：00時系爭車輛於路口等待『左轉』，12：24：16時系爭車輛仍於路口等待『左轉』，對向車道正有一大型車直行通過路口，12：24：18時系爭車輛待該輛大型車通過後，『左轉』往平交道行駛，12：24：23時系爭車輛尚未進入平交道前網狀線，12：24：24時遮斷桿開始放下，系爭車輛行經平交道前網狀線，尚未進入平交道，12：24：26時系爭車輛進入平交道，12：24：31時遮斷桿完全放下，系爭車輛車身尚未全部通過平交道，畫面顯示其後方遮斷桿折斷落下，12：24：34時系爭車輛通過平交道。3.依上開舉發經過及勘驗結果可知，原告（即本件上訴人，下同）駕駛系爭車輛，於遮斷桿開始放下時，尚未進入平交道，而依交通部臺灣鐵路管理局號誌裝置養護檢查作業程序第291條（按此係第283條之誤）第1款：自動遮斷器之關閉動作，應在警報動作開始後，6秒至8秒啟動之規定，可知該處平交道警鈴響起、閃光號誌顯示應係於原告駕駛系爭車輛進入平交道之前，是原告駕駛系爭車輛確有於平交道警鈴已響、閃光號誌已顯示、遮斷桿開始放下時，尚未進入平交道，卻在遮斷桿開始放下後，始趁隙通過平交道，並折斷遮斷桿之事實，應可認定。」（原判決5-7頁參照）等情明確，其事實認定之依據及得心證之理由，業據原判決論述明確，核與卷證資料相符，亦無悖於證據法則、經驗法則及論理法則，其認事用法並無

違誤。

（四）上訴人主張：原判決未考量「警示設施設置瑕疵」，上訴人無法於駕駛系爭車輛直行時看到閃光號誌設施及聽到警鈴聲，係無應注意能注意而不注意之責任成立要素；且遮斷桿被「車身」折斷，可證上訴人系爭車輛已進入平交道後，遮斷桿始放下，並非上訴人已見或已知遮斷桿將放下而硬闖。故本件事故發生與「警示設施設置瑕疵」之行政怠情有因果關係，原審法院未就此攻擊方法調查證據並記載意見，逕將遮斷桿損害之結果歸責於民，使上訴人負過失責任，屬判決不備理由之違背法令云云。惟查，此經原判決敘明：「（三）・・・4.・・・由上開勘驗畫面顯示，12：24：16時原告駕駛系爭車輛於路口等待『左轉』，依其所陳稱『左轉』後約5-6公尺即逢平交道等語，顯已知悉『左轉』後將遇平交道，而12：24：18時原告駕駛系爭車輛『左轉』往平交道行駛時即應將速度減低至時速15公里以下，逐漸接近平交道，在進入平交道之前6秒至8秒，於警鈴已響、閃光號誌已顯示之狀態下，原告當有足夠反應時間察覺前方警鈴已響、閃光號誌已顯示，即應將所駕系爭車輛暫停，況於12：24：24時遮斷桿開始放下，衡情原告亦無不能注意遮斷桿開始放下之情事，尤應將所駕系爭車輛暫停，原告竟捨此不為，仍於12：24：26時系爭車輛進入平交道，以致車身將放下中之遮斷桿折斷損壞，原告對於上開交通違規行為，縱無故意，亦顯有過失，是原告上開主張不具有故意或過失云云，即非可採。此外，原告如認主管機關對該路段設計不合理，自應循行政管道予以建議改善，尚不能因其主觀認為有何違法或不當之處，即可恣意違規，甚且據以執為免責事由。」（原判決7

-8頁參照），準此可知，原判決就上訴人系爭車輛於路口待轉進入平交道前，看到鐵路平交道標誌或標線後，應將時速減低至15公里以下；於警鈴已響、閃光號誌已顯示之狀態下，應有足夠反應時間將系爭車輛暫停；以及遮斷桿已開始放下時，系爭車輛僅行經平交道前網狀線，尚未進入平交道，惟上訴人仍繼續進入平交道，致車身將遮斷桿損壞，其縱無故意亦難謂無過失之情形，詳述如上。且其倘認系爭路段有設計不合理情形，應循行政管道建議改善，非能於此即可恣意違規，執為免責事由。是原判決就上訴人前開主張，已依法調查證據認定事實，並於判決理由項下詳細記載攻擊或防禦方法之意見及得心證之理由，經核並無違反證據法則、經驗法則及論理法則，上訴人主張原判決有判決理由不備之違背法令情形，係無理由，不足採取。

（五）上訴人又主張：原判決不論情節輕重，依法律授權訂定之處理細則，一律以「吊銷」職業駕駛執照，剝奪上訴人工作權，與憲法第23條之比例原則有違，屬不適用法規或適用不當之違背法令云云，惟查：

1、按交通部會同內政部依道交條例第92條第4項規定授權而訂定發布之處理細則第2條第1項及第2項規定：「（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（以下簡稱基準表。」由此可知，處理細則所附之裁罰基準表，就違反道交條例第54條第1款規定者，按違規車種類別為「機車」、「小型車」、「大型車」，併按「駕駛人之違規情節」、「駕駛人是否於期限內繳納罰鍰」、「駕駛人是否於應到

案期限內到案」及「駕駛人逾越應到案期限之天數」等不同情節，於法定罰鍰額度內裁處不同金額及裁罰基準，主管機關業已區別違反該條例第54條第1款之行政法上義務行為，因駕駛車種之差異，所生影響之高低與侵害法益之輕重等因素，訂定不同裁罰標準。上開處理細則及裁罰基準表均屬授權命令，其立法目的及功能，乃為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保道路交通安全，並防止處罰機關枉縱或偏頗，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各裁罰機關於相同事件恣意為不同裁罰，於憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸，且其授權內容、範圍具體明確，亦無違反法律保留原則，合於行政罰法第18條規定，核與母法規範目的尚無牴觸，並未逾越授權範圍，自得適用。

2、次按道交條例第54條規定之立法理由為「為加強鐵路平交道之管理，防止平交道車禍發生，特修正本條；並加重汽車駕駛人違規闖越平交道之處罰。」（該條70年7月29日立法理由參照），於105年11月16日之修正理由為「過去10年發生445件平交道交通事故，並造成161人喪命，169人受傷，財物損失與社會成本皆為天價。．．．。」可知，道交條例第54條之規定係著眼平交道交通事故一旦發生，所付出之人命傷亡、財物損失與社會成本均高，是為防止交通事故之發生，依同條例第92條第5項授權訂定之道路交通事故處理辦法第2條規定之意涵，可知該條例第54條所稱之「肇事」，係指汽車駕駛人，未遵守法令義務駕駛汽車，致生有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之道路交通事故。此亦可參照交通部68年8月20日交

路字第18577號函釋意旨，可知道交條例第54條規定所稱「肇事」，係指發生交通事故而言，凡汽車駕駛人在鐵路平交道有同條例各款情形而發生交通事故，即得吊銷其駕駛執照，不以有無傷亡為必要。

3、至於該條例規定對於闖越平交道之駕駛人是否「因而肇事」，處罰內容雖有「吊扣駕駛執照1年」及「吊銷駕駛執照」之差異，惟此法律效果乃立法形成之範疇，尚難僅因其法律效果差異過大，而遽認道交條例第54條所稱之「肇事」，僅限於「涉及與其他人、車（含火車及各種車類）發生事故，或影響其他人、車之通行」之情形，而謂原判決違反比例原則。是本件上訴人行經鐵路平交道網狀線，於鐵路平交道警鈴已響、閃光號誌已顯示，遮斷器已開始放下時，係難謂非能注意，仍逕行闖越平交道以致遮斷器毀損，即為道交條例第54條所稱之肇事行為。況上開道交條例第67條第1項前段規定汽車駕駛人曾依第54條受吊銷駕駛執照處分者，終身不得再行考領駕駛執照之限制，乃立法者審酌道交條例第1條所揭示加強道路交通管理、維護交通秩序、確保交通安全之立法目的及各該條文規範內容所為之立法裁量，參照立法者所建構本條例之規範體系，立法者對於人民不得考領駕駛執照年限所為之限制及所欲保障法益，已依職權加以權衡審酌。且該條但書亦已特別規定，有第67條之1所定情形，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行達法定期限者，仍得申請考領駕駛執照。足見已使該受處分人於相當年限後，有重新考領駕駛執照之機會，殊難謂有牴觸憲法保障人民權益之意，而有違反憲法第23條比例原則規定之虞。

4、又參酌司法院釋字第699號解釋理由書：「系爭規定（道

交條例第35條第4項前段、第67條第2項前段）之處罰，固限制駕駛執照持有人受憲法保障之行動自由，惟駕駛人本有依法配合酒測之義務，且由於酒後駕駛，不只危及他人及自己之生命、身體、健康、財產，亦妨害公共安全及交通秩序，是其所限制與所保護之法益間，尚非顯失均衡。縱對於以駕駛汽車為職業之駕駛人或其他工作上高度倚賴駕駛汽車為工具者（例如送貨員、餐車業者）而言，除行動自由外，尚涉工作權之限制，然作為職業駕駛人，本應更遵守道路交通安全法規，並具備較一般駕駛人為高之駕駛品德。故職業駕駛人因違反系爭規定而受吊銷駕駛執照之處罰者，即不得因工作權而受較輕之處罰。」之內容，基於同一法理，縱上訴人主張駕駛為其唯一謀生技能，惟上訴人既係以駕駛為業，除有較高注意能力外，依上開解釋之意旨，其本應更遵守道路交通安全法規，並具備較一般駕駛人更高之駕駛品德，當無於違規後再以影響其工作為由聲請撤銷原處分之理。是原判決敘明：「衡諸前揭道交條例第54條第1款規定旨在確保道路交通往來之安全，此雖限制人民駕駛車輛之自由權利，但基於維護交通安全之重要公益，立法者已經考量人民工作、生活及人格自由發展，與處分所追求之公共利益，且處分所侵害之工作權亦僅限於駕駛車輛部分，尚無違反比例原則，仍不影響原處分之合法性。至於原告雖有上述可憫之處，然原告既有上開違規行為，即應依前揭規定裁處，尚難據此作為免責或改罰之事由，本院亦無任何裁量之餘地，是原告請求免罰，於法無據，礙難准許。」並無不合。另司法院釋字第777號解釋後段旨在說明：102年6月11日修正公布之刑法第185條之4規定：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而

逃逸者，處1年以上7年以下有期徒刑。」致對犯罪情節輕微者無從為易科罰金之宣告，對此等情節輕微個案構成顯然過苛之處罰，於此範圍內，不符憲法罪刑相當原則，與憲法第23條比例原則有違；此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿2年時，失其效力。上述係針對刑法第185條之4規定所為解釋，核與本件尚有不同；且本件上訴人違規行為係「警鈴已響、閃光號誌已顯示、遮斷桿已開始放下仍強行闖越（遮斷桿遭撞斷）」，其違反交通法令之情節尚非輕微，自難比附援引。是上訴人以前揭情詞指摘原判決顯然過苛，不符罪刑相當原則，違反行政法上一般法律原則，有不適用法規或適用法則不當之違背法令云云，即有誤解，不可採取。

六、綜上所述，原判決認事用法係無違誤，並已說明其認定事實之依據及得心證之理由，對上訴人在原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦詳為論斷，對於本件應適用之法律所持之見解，核無不合，且無判決不適用法規及判決理由不備之情形。上訴論旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

七、另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（上訴審裁判費）自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

八、據上論結，本件上訴為無理由，依行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第255條第1項、第237條之7、第237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　7　　月　　24　　日

臺中高等行政法院第三庭

審判長法官　王　德　麟

法　官　蔡　紹　良

法　官　詹　日　賢

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　7　　月　　24　　日

書記官　詹　靜　宜