臺中高等行政法院判決

109年度交上字第13號

上　訴　人　柯勇成

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108年12月27日臺灣臺中地方法院108年度交字第285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。

事實及理由

一、緣上訴人所有號牌2J-6380號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國108年4月19日17時8分許，行經臺中市○○區○○○道○段與梧棲路口，因「直行車佔用最內側轉彎專用車道」之違規行為，遭民眾於108年4月25日檢具事證檢舉，經臺中市政府警察局清水分局（下稱舉發機關）員警認定違反道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款之規定，對車主即上訴人製開第GBH352615號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）。上訴人未於到案期限檢具事證及應歸責人相關資料，向被上訴人告知應歸責人，被上訴人即依道路交通管理處罰條例第85條第4項規定，推定上訴人有過失，並依道路交通管理處罰條例第85條第1項後段「仍依本條例各該違反條款規定處罰」之規定，續於108年7月3日以中市裁字第68-GBH352615號裁決書（下稱原處分），依道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款、第63條第1項第1款及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定，按期限內

到案之基準，裁處上訴人第1階段罰鍰新臺幣（下同）600元，並記違規點數1點。上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院於108年12月27日以108年度交字第2859號判決（下稱原判決）駁回，上訴人仍不服，於是提起本件上訴。

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、上訴人上訴意旨及聲明略以：

㈠上訴意旨：

1.原判決不備理由或理由矛盾、適用法規不當與不適用法規，為違背法令：

⑴上訴人車輛由臺中市○○區○○○道○段向東行經梧棲路路口，遭檢舉「直行車佔用最內側轉彎專用車道」並遭裁罰，惟被上訴人裁罰法條載明為道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款，雖該款敘明「設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道。」然該第7款罰則方式係依附於道路交通管理處罰條例第48條第1項：「汽車駕駛人轉彎或變換車道時，有下列情形之一者，處新臺幣600元以上1,800元以下罰鍰」，前後2條文顯為邏輯不合，故為「適用法規不當與錯誤」，原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷：

①文義解釋是法規解釋最基本要件，除不可偏離文字及詞句意義，針對詞句前後連結及呼應之敘述的解釋亦須前後邏輯相通，避免邏輯不通產生適用窒礙，及逾越法規條文意涵，於此，相關的要件前後適配、邏輯相通並為引用時，才合乎法規所闡述各條、項、款（罰則）之成立條件。

㉒原判決第7頁第2-8行所述：「處罰條例第48條之條文乃係就轉彎動態中之整體情況一併為規範，此觀該條第1項第7款將直行車也納入在內即可知，是並非該條第1項以『汽車駕駛人轉彎或變換車道時……』作為條文之開頭，即認該條文僅能規範轉彎車……」為狹隘認知及偏頗解釋，顯不可採。因道路交通管理處罰條例第48條第1項載明：「汽車駕駛人轉彎或變換車道時，有下列情形之一者，處新臺幣600元以上1,800元以下罰鍰」是為基本邏輯連結之前段述明，亦即為了述明汽車駕駛人轉彎或變換車道時（行為狀態期間）所為同項條文項下多款違規行為之裁罰基準（裁罰金額），故以道路交通管理處罰條例第48條第1項為前段闡述，並以該第1項項下之各款「行為」情況為後段敘述，同時其相關各款行為，連結至該條文第1項所述行為人狀態須合乎邏輯，方合乎法規闡述及解釋之基本要求。雖道路交通管理處罰條例第48條於同條第2、3項述明相關轉彎行為裁罰事項，僅可推判為同類行為（轉彎或變換車道）為便於條文分類、查詢或排版之需所為，復查道路交通管理處罰條例第58、73、74條皆含關於轉彎之條文，故前述「轉彎動態中之整體情況一併為規範……並非該條第1項以『汽車駕駛人轉彎或變換車道時……』作為條文之開頭，即認該條文僅能規範轉彎車……」實不可採。顯因第48條第1項與第48條第1項第7款上下2條文邏輯不合，而為強詞牽扯之言，故該判決是為理由不完備，屬行政訴訟法第243條第2項第6款：「判決不備理由或理由矛盾。」之違背法令項目，亦不得由該論述否定上訴人對法條之相關解釋及主張。

③行政罰法第4條規定：「違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限」此條文亦為法之明確性原則要求之闡述。另所稱明文規定，主要包括處罰之對象（行為人行為狀態及形況）、處罰種類與構成要件，同時須具備前揭關於行為狀態及形況「合乎邏輯」要件。上訴人遭舉發係「直行車佔用最內側轉彎專用車道」行為，而被上訴人裁罰法條為道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款，然該第7款罰則方式係連結依附於處罰條例第48條第1項：「汽車駕駛人轉彎或變換車道時，有下列情形之一者，處新臺幣600元以上1,800元以下罰鍰」，該第1項（邏輯連結之前段述明）與同項項下第7款（邏輯連結之後段述明），兩者行為不同，一為「轉彎或變換車道時」行為狀態期間；另一為「直行車（且無變換車道)行駛」行為狀態，二者行為狀態邏輯，顯為無法同時或同行為時段進行之行為，是為邏輯不合。故「直行車佔用最內側轉彎專用車道」行為顯為不符道路交通管理處罰條例第48條第1項行為狀態（形況）要件之適用，亦即針對「直行車佔用最內側轉彎專用車道」行為，依道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款予以裁罰係屬適用法規不當與錯誤，另依行政訴訟法第243條第1項「判決不適用法規或適用不當者，為違背法令」，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。

④查道路交通管理處罰條例關於「直行車佔用轉彎專用車道」處罰之條文，除第48條第1項第7款有類似文字敘述，但該48條第1項第7款與48條第1項為邏輯不合之不可適用條文，另處罰條例其他部分已無適用條文，故本違

規可謂道路交通管理處罰條例之不予裁罰項目或法之不備項目，推測被上訴人及原判決為開罰「直行車佔用轉彎專用車道」之行為，逕採用有類似文字敘述之第48條第1項第7款為適用，惟依前揭相關說明已述明，另此條款之適用已違反行政訴訟法第243條第1項不適用法規或適用不當之違背法令態樣，被上訴人及原判決不應勉強類推適用相似之罰則而為適用，否則即為造成積極「適用法規錯誤」與理由不備或邏輯不合等情事發生，於此，本案應以行政罰法第4條規定：「違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限」之條文意涵，及行政訴訟法第243條第1項「判決不適用法規或適用不當者，為違背法令」廢棄原判決及撤銷原裁決，俾由各業管機關依相關行政程序修改道路交通管理處罰條例，以維法規之完備並為義務人遵行及促進交通順暢與秩序。

⑵上訴人車輛由臺中市○○區○○○道○段向東行經梧棲路路口，遭檢舉「直行車佔用最內側轉彎專用車道」並遭裁罰，惟上訴人車輛行經案件地點之前無其他預告「轉彎專用車道」之標誌、標線或標字，無法及時獲知前方路況，且原為3車道數快車道之內側車道用途驟然更改為「轉彎專用車道」，而未增設車道分散車流，使原用途車道數縮減剩2車道，致使原行駛於內側車道之上訴人無法及時應變及變換車道。案件路段除交通設施設置欠缺與不當，另因天候不佳地面濕滑、視線不明及前車阻礙地面「轉彎指向線」標示（轉彎專用車道）之視線，且當時路況及距離不適於變換車道，就當時狀況，為避免高風險意外發生，肇致自己或他人之生命、身體或財產有發生災難（車禍損

傷及財損）之可能性，故當時在僅約2秒鐘（詳後述）有限時間的觀察、反應、嘗試及思考後，決定以安全為優先且不影響後方及右側車道行車車流，採直行未變換車道，僅花費1秒多時間，行經該僅25米長度之內側轉彎專用車道，屬上訴人被迫於當時狀況，所採非出於故意，且實屬緊急避難行為，上訴人於起訴狀1-5頁已作具體事實陳述，惟被上訴人及原判決未予採納，有違行政程序法第8、9條及行政罰法第13條「因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。」之規定，原判決不適用法規，為違背法令，應予廢棄及原裁決應予撤銷：

①對於道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）復說明如下：

A.依設置規則第180條第1項：「指示標線區分如下：」之闡述，該第1項項下第3款係述明「輔助標線」之區分，復於該第3款之下之第1目為「指向線」。亦即述明「指向線」係屬於「輔助標線」之一種。另依設置規則第188條第1項：「指向線，用以指示車輛行駛方向。以白色箭頭劃設於車道上。」同條第3項：「本標線之式樣，依其目的規定如左」，同項項下第2款：「指示轉彎：弧形箭頭。」由前述規定可知，案件路口「轉彎專用車道」之「左轉彎指向線」係屬於「輔助標線」之一種，另由經驗法則論之，由於「指向線」係畫設於地面之標線設置，易遭前車擋住視線、遠距離視角不明顯、易磨損不清、易與直行指向線混淆或因天雨及地面潮濕反光而不易被用路人看見等因素，故設置規則定義「指向線」為「輔助標線」，並

規定使用其他標誌及標字以預告或管制前方路況是為必然。設置規則另訂「懸掛式標誌」、「車道遵行方向標誌」、「車道預告標誌」及「行車方向專用車道標字」等4種方式共16條文之多項規定，用以預告轉彎專用車道，以彌補「指向線」之缺陷，相關規定包含設置規則第3條第1項第1款、第17條第1項、第62條、第133條之1、第164條第2項。

B.案件路口「轉彎專用車道」之設置，僅具備「輔助標線」性質之「左轉彎指向線」（配合禁止變換車道線），縱使「預告」性質之「標誌」及「標字」（標線）設置方式有4種，案件路口「轉彎專用車道」之前卻缺乏其中任一項設置，依設置規則第2條：「標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。」另設置規則第6條第1項及第2項：「道路於開放通行之前，應將必要之標誌、標線、號誌設置妥當」、「道路與交通狀況有變更時，應增設必要之標誌、標線、號誌」，故案件路段交通設施設置屬未具備必要之標誌、標線設置，無法提供用路人有關道路路況之指示等資訊，必不利交通行旅及促進交通安全，然原判決僅於第7頁第26-27行述明：「……無原告所指標線設置不明確之情形……」，而未針對上訴人於起訴狀1-4頁陳述設置規則相關「預告」之「標誌」及「標字」（標線）規定述明理由，已明顯為理由不備，屬行政訴訟法第243條第2項第6款：「判決不備理由或理由矛盾。」之違背法令項目。另在多項標誌、標線設置之缺失情況下，除道路

交通主管機關顯有違行政程序法第8條：「行政行為，應以誠實信用之方法為之，並應保護人民正當合理之信賴。」之信賴保護原則，違法在先，且被上訴人未依行政程序法第9條：「行政機關就該管行政程序，應於當事人有利及不利之情形，一律注意。」之比例原則衡量，即為重複違法行政，本案裁罰違反多項行政程序法在先，未重視比例原則等，及原判決理由不備之違背法令項目，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。

C.被上訴人之交通違規案件申訴陳述單函覆引用交通部107年6月26日交路字第1070012098號函示略以：「……處罰條例……規定禁止佔用行為之意旨係為避免直行車妨礙轉彎車輛通行或減少轉彎車道流量……」。另原判決第8頁第29行至第9頁第2行所述：「……處罰條例……立法目的，係為避免多車道之道路恐因汽、機車駕駛人駕車直行或轉彎時而造成車流擁擠，且為避免影響行車順暢，故設置轉彎專用車道以維護交通秩序及確保交通安全……」。上揭闡述處罰條例規定之意旨重點為「避免直行車妨礙轉彎車輛通行」，另立法目的重點為「避免影響行車順暢」，兩者重點皆為類同，惟案件路口「轉彎專用車道」之設置，僅具備「輔助」性質之「左轉彎指向線」（配合禁止變換車道線），缺乏「預告」性質之「標誌」及「標字」（標線)設置方式4種其中任一項設置，又如何期待上訴人或直行車用路人得以事先獲知前方路口狀況，並遵循相關法規且及時變換車道因應呢？

②除前揭案件地點之前無其他預告「轉彎專用車道」之標

誌、標線或標字，上訴人無法事先獲知前方案件地點路況，故無法及時變換車道因應，另原3車道數快車道之內側車道用途驟然更改為「轉彎專用車道」，且未增設車道疏散原3車道直行車車流，致使原用途車道數縮減剩2車道，依當時路況，上訴人位於內側車道，在僅約2秒鐘有限時間的觀察、反應、嘗試及思考後，決定以安全為優先且不影響後方及右側車道行車車流，採直行未變換車道，僅花費1秒多時間，行經該僅25米長度之內側轉彎專用車道，屬上訴人被迫於當時狀況，所採非出於故意，且實屬緊急避難行為，亦非原判決第7頁第27-31行所述：「無視該標線之存在……有應注意能注意而疏未注意…」等之情事。客觀事實分析如後：

A.依原判決第6頁第6-26行所述勘驗結果、舉發機關交通違規採證照片表及被上訴人行政訴訟答辯狀之時序分析如下：17：08：03時上訴人車輛右前方之車輛正顯示右側方向燈，變換至外側車道，上訴人車輛右側車道並無車輛。17：08：04時上訴人車輛前方之小客車尚未到達案件「轉彎專用車道」前方之「文化路右轉標示」立式指示桿，另「文化路右轉標示」立式指示桿距離「轉彎專用車道」約大於10公尺。17：08：05時上訴人車輛煞車燈亮起，並繼續沿著內側車道行駛。17：08：06時上訴人車輛煞車燈持續亮，且即將到達「文化路右轉標示」立式指示桿。17：08：07時上訴人車輛剛到達轉彎專用車道前部，煞車燈持續亮。17：08：10時上訴人車輛即將到達案件路口後方之斑馬線，檢舉人車輛已到達轉彎專用車道區域內，其行車紀錄器影像右側出現一部小客車。17：08：11時

上訴人車輛剛越過案件路口後方之斑馬線，檢舉人車輛行車紀錄器影像右側之小客車（左轉燈或煞車燈亮起）已抵達路口停止線。檢舉人車輛因待轉減速而尚未到達路口停止線。

B.依原判決第6頁第13-16行所述勘驗結果，17：08：07-12時「系爭（即上訴人）車輛前方已有一部小客車直行穿越梧棲路口」，經比對上述時序分析，上訴人車輛前方之該小客車於17：08：04時尚未到達案件「轉彎專用車道」前方之「文化路右轉標示」立式指示桿，另「文化路右轉標示」立式指示桿距離「轉彎專用車道」約10公尺，亦即上訴人前方之小客車到達「轉彎專用車道」距離尚約10公尺。上訴人係因該小客車之阻礙，而未見地面標示之「轉彎指向線」，故無法更早獲知該「轉彎專用車道」存在，續於約1秒後之17：08：05時上訴人車輛煞車燈亮起，係因發現地面之「轉彎專用車道」標示且距離已頗近，而採取準備變換車道並輕踩煞車以避免後車急速接近所造成危險之狀況，亦非原判決第7頁第27-31行所述：「無視該標線之存在……有應注意能注意而疏未注意……」等之情事。

C.17：08：05-07時之2秒時間內，係上訴人因突然發現地面轉彎專用車道標示，迄到達轉彎專用車道之期間，在僅剩2秒期間內，由於突然發現且已接近轉彎專用車道，上訴人本欲變換車道，因當時車速頗快，除立即輕踩煞車觀看後照鏡以避免後車急速接近造成危險，並迅速察看右側有無他車及檢視右後照鏡以判斷右後方車輛距離、速度等情況準備伺機打方向燈及變

換車道，惟右後方尚有車輛接近中（該車輛處於檢舉人行車紀錄器右側死角，故未顯現於影像中，復於17：08：10時該車輛出現於檢舉人行車紀錄器影像右側），此時，已更接近前方轉彎專用車道，經估算已無充足距離合法變換車道，除當時車況未達變換車道之車距安全距離，若變換車道勢必需跨越轉彎專用車道之雙白禁止變換車道線，等同一樣屬違規行為，且因突然變換車道，恐造成右後方車輛驚慌，復因天雨路滑，如因慌張急煞亦容易造成車輛失控等情事。另倘若不想跨越雙白禁止變換車道線且避免被上訴人所裁罰法規內容（直行車佔用轉彎專用車道）而堅持變換至右側車道，上訴人勢必須於僅約1秒時間內，採用急煞車及急彎（變換車道)之「任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道」（道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款)之重大違規行為且危險方式，且在僅約1秒時間內所能採用急煞車及急彎，勢必無法先行觀測後方、右側及右後方他車之有無及顧及他車之安全，因此，極有可能發生與其他車輛或其他車輛互相間因急煞反應造成車輛碰撞或天雨地面潮濕失控等事故。前述上訴人針對當時路況及2秒時間內之行車反應、事實陳述與經驗法則之推論，非原判決第8頁第16-21行所述：「右側車道無車輛行駛在側……本可減速行駛選擇向右變換至右側直行車道上，並無事實上困難……」之簡單爾爾敘述所能安全行車之處理方式，咸認原判決上揭所述亦屬理由不完備之違背法令項目（行政訴訟法第243條第2項第6款）。

D.上訴人在僅約2秒鐘有限時間的觀察、反應、嘗試及考量後，且由於道路無增加車道分流車輛及天雨路滑等之情況下，決定以安全為優先且不影響後方及右側車道行車車流，採直行未變換車道，僅花費1秒多時間，行經該僅25米長度之內側轉彎專用車道，屬上訴人被迫於當時狀況，所採非出於故意，且實屬緊急避難行為，亦非原判決第7頁第27-31行所述：「無視該標線之存在……有應注意能注意而疏未注意……」等之情事。上訴人迫於當時路況，倘不想觸犯跨越雙白禁止變換車道線、直行車佔用轉彎專用車道或驟然變換車道危險駕駛之罰則，勢必需採緊急煞車停等於內側轉彎專用車道之前，並且等待車況允許再向右變換車道，然勢必亦造成後方車流阻塞、遭後車追撞或後車急煞產生失控、碰撞等之危險情況，此結果雖上訴人無違反「直行車佔用轉彎專用車道」、「跨越雙白禁止變換車道線」或「驟然變換車道危險駕駛」等罰則，卻與上揭被上訴人及原判決闡述道路交通管理處罰條例規定之意旨重點：「避免直行車妨礙轉彎車輛通行」及立法目的重點：「避免影響行車順暢」大相逕庭，證明被上訴人及原判決之闡述及作法與現實運用不符，顯屬違反行政程序法第7條第1項第1及3款：「採取之方法應有助於目的之達成。」及「採取之方法所造成之損害不得與欲達成目的之利益顯失均衡。」行政行為之比例原則。又基於前揭交通設施設置欠缺與不當等之路況下，上訴人如採緊急煞車並緊急變換車道之行為，除觸犯道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款之重大違規行為，另該危險方式屬高風險

，極有可能造成車輛碰撞、後車追撞或失控等事故發生並造成自己或他人生命、身體或財產之緊急危難情況發生。上許人基於避免前述危難發生，故採直行通過「轉彎專用車道」，即屬行政罰法第13條：「因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。」之構成要件，然被上訴人及原判決未予採納或合理說明，依行政訴訟法第243條第1項「判決不適用法規或適用不當者，為違背法令」，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。

E.依交通部運輸研究所90年4月24日運安字第9000025 69號函釋「汽車安全行車距離、反應時間及摩擦係數等資訊來源乙案」說明：「駕駛人發現危險情況後，反應時間為0.4-0.5秒，右腳由加油踏板移至煞車踏板之時間為約0.2秒，踩煞車踏板所需時間約0.1秒。因此一般駕駛人在行進中，突然發現危險情況後即刻採取煞車措施，車輛必須空走0.7-0.8秒，才產生煞車效果」。上訴人在前揭僅約2秒鐘有限時間的觀察、反應期間，扣除前揭0.7-0.8秒僅剩1秒多時間思考及應變，復限於前揭交通設施設置欠缺與不當，導致變換車道之距離不足，如依原判決第8頁第17行所謂：「本可減速行駛選擇向右變換至右側直行車道上……」已為不可行或極可能造成上揭車輛碰撞、後車追撞或失控等事故發生之緊急危難情況，於此，原判決即屬行政訴訟法第243條第2項第6款：「判決不備理由或理由矛盾。」之違背法令項目，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。

F.查臺灣新竹地方法院於106年7月10日106年度交字第3號行政訴訟判決，其案件路口前「轉彎專用車道」交通設施設置不當且「預告」性質之「標誌」及「標字」（標線）設置欠缺之態樣，與上訴人於前揭交通設施設置欠缺與不當等各種道路情況類同，臺灣新竹地方法院並以交通設施設置欠缺與不當等因素撤銷原處分，且本案件路口「轉彎專用車道」之路況預告更為缺乏及苛刻，惟被上訴人及原判決未依行政程序法第9條：「行政機關就該管行政程序，應於當事人有利及不利之情形，一律注意。」之比例原則衡量類似情況之本案，顯為違法行政，本案裁罰之相關行政程序多項違法在先，未重視比例原則等，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。

⑶上訴人因交通設施設置欠缺與不當、天候不佳等各種因素，車輛行經案件路口僅25米長度之內側轉彎專用車道，於路口為直行綠燈燈號期間，採直行未變換車道且未停留（車），僅花費1秒多時間通過該內側轉彎專用車道，然被上訴人及原判決擴大解釋「佔用」之意，未以上訴人於起訴書第6-7頁之解釋述明、客觀事實陳述、現行法規及現實情況詳加考量，逕於原判決第8頁第30行至第9頁第4行所述：「立法目的……為避免影響行車順暢……直行車僅須行駛於轉彎專用車道持續一段時間，即該當『佔用轉彎專用車道』之違規事實……」，進而否決上訴人陳述，且其所謂「持續一段時間」竟包含「1秒多」時間，而未考量上訴人陳述案件路段交通設施設置欠缺與不當等之苛刻情況，嚴重偏離法之「比例原則」衡量及相關法規關於「佔用」之述明及應用，為法規適用不當，依行政訴訟法第

243條第1項即屬違背法令。另上訴人因交通設施設置欠缺與不當等各種不佳因素，以致直行通過內側轉彎專用車道，但是不僅沒有造成原判決第8頁第17行所謂：「本可減速行駛選擇向右變換至右側直行車道上……」所極可能導致後方及右側車道後方車車速減慢之影響行車順暢情況，且當時事發突然、時間急迫，上訴人直行通過內側轉彎專用車道，亦有助於防止高風險意外及緊急危難情況發生，上訴人前揭作為及相關論述反而證明原判決第8頁第30行至第9頁第4行所謂：「為避免影響行車順暢……」之矛盾情況，而原判決竟未依經驗法則思考該擴大解釋「佔用」之後果及因果邏輯合理性，於此，原判決即屬行政訴訟法第243條第2項第6款：「判決不備理由或理由矛盾。」之違背法令項目，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。被上訴人及原判決擴大解釋「佔用」及謬誤復說明如下：

①依「教育部重編國語辭典修訂本」，「占用」之釋義：「占據使用。如：『許多車輛占用慢車道違規停車，附近的交通因而壅塞不堪。』」依前揭說明，車輛無故「停放」於慢車道之行為，致影響交通順暢，故該等車輛適用「占用」一詞，並以違規停車開罰無庸置疑。反之，如車輛「非靜態」「行駛」經過該道路，其為一般「使用」，不應套用為「占用」。否則即有前揭因果邏輯不通及現實運用之錯誤，即便「占用」之廣義解釋包括範圍廣大，如未採法之「比例原則」衡量客觀具體事實，而予誤用或擴大解釋「占用」之意，是不是所有路上行車都「占用」道路？又或者車輛如因塞車或停等紅燈原因而暫時「停止」於馬路上，如以被上訴人及原判決之擴大解釋及嚴苛標準是否也都須予違規停車之裁罰呢

？

②由被上訴人之交通違規案件申訴陳述單函覆引用交通部107年6月26日交路字第1070012098號函示略以：「縱使該車道前方無車，車輛過路口後未遵循所指方向行駛，已符合處罰條例第48條第1項第7款構成要件，應無法規疑義；該款規定禁止佔用行為之意旨係為避免直行車妨礙轉彎車輛通行或減少轉彎車道流量，並未以產生阻礙為違規要件……」。上揭說明明顯矛盾與不當，闡述如下：

A.依前揭意旨說明：「禁止佔用行為之意旨係為避免直行車妨礙轉彎車輛通行……並未以產生阻礙為違規要件……」，其意旨係指為避免「轉彎車輛欲通行(轉彎）時，遭遇前方直行車之阻礙」，故禁止直行車「佔用」行為。然後續又述明：「並未以產生阻礙為違規要件……」，依前所述，如直行車未發生成立阻礙之要件，又如何阻礙轉彎車輛通行（轉彎）呢？又如果轉彎車前方之直行車於直行綠燈時逕行通過路口直行，當時燈號如無轉彎燈號，該轉彎車亦須先減速後停等，且不可逕行轉彎，所以前方直行車更不可能阻礙後方轉彎車，故前揭意旨說明屬邏輯之矛盾與不合。其針對未成立阻礙要件之直行車予以裁罰，亦為過度行為，侵害該直行車權益。

B.倘依原判決第8頁第17行所謂：「可減速行駛選擇向右變換至右側直行車道上……」，由經驗法則及現有事實證明，該減速及變換車道行為反而造成後方及右側車道後方車車速減慢之影響行車順暢情況。亦即形成所謂交通阻塞之漏斗現象，如直行車於直行燈號未

變換車道逕行通過路口，非但不影響其他車道或原車道車流及車速，反而有助於車流之疏散及交通舒解，故前揭被上訴人及原判決說明明顯矛盾為不當，其不當之處除不應將未成立阻礙要件之直行車列入違規對象，且擴大解釋「佔用」之作法亦無助於交通舒解。

C.爰前，依行政程序法第7條第1項各款：「行政行為，應依下列原則為之：一、採取之方法應有助於目的之達成。二、有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。三、採取之方法所造成之損害不得與欲達成目的之利益顯失均衡。」顯見被上訴人之交通違規案件申訴陳述單函覆「佔用」之說明、解釋及作法皆為不當，違反前揭行政程序法第7條第1項各款規定之行政行為比例原則，是為違法在先。

③爰原判決未予否認上揭被上訴人之交通違規案件申訴陳述單函覆說明，並援引於原判決第8頁第30行至第9頁第4行所述：「立法目的……為避免影響行車順暢……直行車僅須行駛於轉彎專用車道持續一段時間，即該當『佔用轉彎專用車道』之違規事實……」，且未解釋其矛盾與不當之處，並擴大解釋「佔用」之意，致使未成立阻礙要件，甚至有助於行車順暢之直行車遭受罰則之損害，該等行為屬行政訴訟法第243條第2項第6款：「判決不備理由或理由矛盾。」之違背法令項目，故原判決應予廢棄及原裁決應予撤銷。

2.綜上所述，被上訴人及原判決漠視上訴人客觀具體事實陳述及設置規則多項規定，並違反行政程序法、行政訴訟法及行政罰法多項條文之規定，顯為違背法令，因此提起本件上訴等語。

㈡聲明：⑴原判決廢棄。⑵原處分撤銷。

四、被上訴人於109年2月4日收受行政訴訟上訴狀繕本後（本院卷第57頁之送達證書參照），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：

㈠按行為時（103年6月18日修訂）道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款規定：「汽車駕駛人轉彎或變換車道時，有下列情形之一者，處新臺幣600元以上1,800元以下罰鍰：……七、設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道。」道路交通安全規則第98條第2項規定：「設有左右轉彎專用車道之交岔路口，直行車不得占用轉彎專用車道。」依上開規定可知，為避免多車道之道路恐因汽、機車駕駛人駕車直行或轉彎時而造成車流擁擠，且為避免影響行車順暢，故設置轉彎專用車道以維護交通秩序及確保交通安全，直行車僅須行駛於轉彎專用車道持續一段時間，即該當「佔用轉彎專用車道」之違規事實，此不因該交岔路口之交通號誌燈號為紅燈或綠燈而有歧異之認定，亦不因僅有在交岔路口之交通號誌為轉彎指示燈號亮起時，始符「佔用」之要件，況且交通法律、法規之設置，不能任由個別人民自行判斷當否而決定是否遵守，否則法令即形同虛設，無法保障其他駕駛用路人之安全及權益，自不得以其未阻礙後方車輛之行進、或未造成交通阻塞、或因無法切換進入相鄰之非轉彎專用車道等由，而解免「直行車佔用轉彎車道」之違規責任。換言之，直行車有佔用左轉專用車道者，不論佔用時間久暫，均該當處罰條例第48條第1項第7款之要件。

㈡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。」其中所謂故意，係指行為人對於構成違規之事實及該事實係屬違規，明知並有意使其發生者（直接故意），或行為人對於構成違規之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意，且知悉該事實係屬違規者（間接故意）而言；所謂過失係指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者（無認識之過失），或行為人對於構成違規之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者（有認識之過失）而言。

㈢經查，原審參酌卷附違規路段地圖、舉發通知單、原處分、舉發機關108年5月28日中市警清分交字第1080015551號函、被上訴人108年5月30日中市交裁申字第1080041424號函等證據資料，並勘驗舉發機關提供之採證光碟及上訴人提供之行車紀錄器影像光碟，認定上訴人駕駛其所有之系爭車輛於108年4月19日17時8分許，在臺中市○○區○○○道○段與梧棲路口，行駛在最內側左轉彎專用車道，而有「直行車佔用最內側轉彎專用車道」之事實，又該路段地面繪有「左彎指向線」「雙白實線」、「直行指向線」、「車道線」及「直行指向線」，為原審所認定之事實（見原判決第6頁至第7頁第1行）。則系爭車輛進入左轉專用車道，自應依車道標示、標線行駛，不應以佔用左轉車道時間之長短、是否影響其他後方車輛行駛等因素作為駕駛人是否得使用上開左轉專用道直行之理由，而罔顧上揭道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則等立法目的。上訴人客觀上既有使用左轉車輛專用道直行穿越交岔路口，主觀上縱非故意，亦有過失，自屬違反行為時道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款規定，依同條例第63條第1項第1款之規定，及參酌裁處時違反道路

交通管理事件統一裁罰基準表，裁處上訴人罰鍰600元，並記違規點數1點之處分，於法並無不合，原判決已詳述其得心證之理由，要無違背法令及證據法則之處。上訴人上訴主張其駕駛系爭車輛，在無其他預告「轉彎專用車道」之標誌、標線、標字下，且原3車道驟減為2車道，加上天候不佳地面濕滑、視線不明，而進入左轉彎專用道，因能考慮之時間僅2秒鐘，迫於緊急，在不影響其他車輛安全下，直行穿越交岔路口，非出於故意且實屬緊急避難行為，不應受罰，原判決未採納上訴人之主張，有判決不適用法規之違背法令云云，核其意旨，無非重申其起訴時已主張而為原判決摒棄不採之理由，復就原審已論斷者，仍執歧異見解而為爭議，難謂有理由，核無足採。

㈣上訴人主張：道路交通管理處罰條例第48條第1項第7款「七、設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道。」罰則方式，係依附於該第48條第1項「汽車駕駛人轉彎或變換車道時」，該前後條文顯為邏輯不合，原判決及原裁定「適用法規不當與錯誤」應予廢棄及撤銷乙節。經查，道路交通管理處罰條例於57年2月5日公布施行，原第46條規定：「汽車駕駛人有左列情形之一轉彎者，處50元以上100元以下罰鍰：一、在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或表示手勢或未減速慢行者。二、不依號誌、標誌、標線指示者。三、交岔路口未達中心處，佔用來車道搶先左彎者。四、多車道右彎，不先駛入外側車道者；多車道左彎，不先駛入內側車道者。」嗣後於64年7月24日修訂為第48條：「汽車駕駛人轉彎時有左列情形之一者，處100元以上、300元以下罰鍰：一、在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或表示手勢或未減速慢行或不注意來往行人者。二

、不依標誌、標線、號誌指示者。三、行經交岔路口未達中心處，佔用來車道搶先左轉彎者。四、在多車道右轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入內側車道者。五、四車道以上道路，設有劃分島劃分快慢車道，在慢車道上左轉彎者。六、轉彎車不讓直行車先行，或直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已開始轉彎，直行車不讓轉彎車先行者。七、設有左右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道者。」此次修訂將「設有左右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道者。」新增於第7款，迄103年6月18日修訂其第1項：「汽車駕駛人轉彎或變換車道時，有下列情形之一者，處新臺幣600元以上1,800元以下罰鍰：一、在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或不注意來、往行人，或轉彎前未減速慢行。二、不依標誌、標線、號誌指示。三、行經交岔路口未達中心處，佔用來車道搶先左轉彎。四、在多車道右轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入內側車道。五、道路設有劃分島，劃分快、慢車道，在慢車道上左轉彎或在快車道右轉彎。但另設有標誌、標線或號誌管制者，應依其指示行駛。六、轉彎車不讓直行車先行。七、設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道。」此次，將「變換車道」新增列為7款違規行為之裁罰範圍內（該條於108年5月22日修訂為現行條文，內容未變更）。依上述修法歷程得知，汽車駕駛人不管是「轉彎」或「變換車道」時，有「設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道」之違規行為，即該當處罰要件，亦與道路交通安全規則第98條第2項規定：「設有左右轉彎專用車道之交岔路口，直行車不得占用轉彎專

用車道。」有一致之規範意旨，原處分及原判決引為裁處及判決依據，並無不合，上訴人上開上訴意旨，核屬法律上之歧異見解，要難謂為原判決有違背法令之情形。

㈤上訴人雖又主張：原判決未考量該路段交通設施設置欠缺與不當之苛刻情況，嚴重偏離法之「比例原則」衡量及相關法規關於「佔用」之述明及應用，為法規適用不當，依行政訴訟法第243條第1項即屬違背法令云云。惟查，民眾如認道路主管機關對於道路設計、交通號誌、標誌、標線之設置等事項有不當之情事，應依循正當行政救濟途徑，向權責主管機關陳述反映或陳情，促其通盤檢討改善，然在主管機關改善之前，所有用路人仍有遵守現行交通標誌、標線、號誌之義務。況依原審卷所附之違規路段地圖、民眾行車紀錄器擷取畫面1-3（見原審卷第57-58頁），該路段之道路設計、交通號誌、標誌、標線等並無設置不明確情形，原判決認定略以：「……由上開勘驗畫面顯示，從臺灣大道9段往東方向進入梧棲路口前之內側車道與相鄰車道間已繪設有雙白實線，內側車道路面並繪設左彎指向線，因之，左側車道即為左彎專用車道，左彎弧形箭頭係用以指示車輛行駛方向為左轉彎，車輛於進入交岔路口後應遵照所指左轉彎方向行駛，原告自難諉為不知上開道路標線設置之意義，而當時天氣雖陰雨，仍有日間自然光線，視線清楚，於系爭車輛所行駛車道路面上白色左彎弧形箭頭之標線亦標示清楚，並無毀損、脫落不清，不生原告所述因天候、視線不良降低對於地面交通設施辨識度之情，亦無原告所指標線設置不明確之情形，原告竟無視該標線之存在，駕駛系爭車輛行駛於左彎專用車道，於進入交岔路口後未遵照指向線所指行駛方向左轉彎而為直行，縱然原告非出於故意為之，亦有應注意能注意而疏未注

意，難認並無過失。」並無違誤，上訴人此部分上訴意旨，仍重申起訴時已主張而為原判決摒棄不採之理由，就原審已論斷者，仍執歧異見解而為爭議，難謂有理由，亦無足採。

㈥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，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，核無違誤，且無判決不適用法規、判決理由不備或判決理由矛盾之情形。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。

㈦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。

六、結論：本件上訴為無理由，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　3　　月　　6　　日

臺中高等行政法院第三庭

審判長法官　莊　金　昌

法　官　楊　嵎　琇

法　官　陳　文　燦

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　3　　月　　6　　日

書記官　林　昱　妏