臺中高等行政法院判決

109年度交上字第73號

上　訴　人　吳昌明

被上訴人　交通部公路總局新竹區監理所

代　表　人　黃萬益

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國109年8月26日臺灣苗栗地方法院109年度交字第39號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決廢棄，發回臺灣苗栗地方法院行政訴訟庭。

事實及理由

一、爭訟概要：

緣上訴人吳昌明駕駛AYQ-1033號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國109年2月13日13時38分許，行經國道一號北向174公里（大雅交通流入口匝道）處，因「行駛高速公路未依規定變換車道（變換車道未使用方向燈）」之違規行為，經內政部警政署國道公路警察局第三公路警察大隊警員填製國道警交字第ZCA803965號違反道路交通管理事件通知單舉發。雖上訴人不服舉發到案陳述，被上訴人仍認上訴人違規屬實，遂依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第33條第4款、第63條第1項及「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，以109年7月13日竹監苗字第54-ZCA803965號裁決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3,000元，並記違規點數1點。上訴人對原處分不服，提起行政訴訟，經臺灣苗栗地方法院（下稱原審法院）以109年度交字第39號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回後，上訴人仍表不服，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、上訴意旨略以：㈠、被上訴人答辯狀雖載明高速公路局中區養護工程分局（下稱中區養護分局）查復結果：「……由（國道1號大雅交流道北上入口匝道）臺中方向進入之車流量大於由大雅方向進入之車流量，爰將臺中方向進入之匝道規劃為主車道，並依『道路交通標誌標線號誌設置規則』改於該匝道設置『警21』匝道會車標誌……」但是，上訴人當天係行駛於於由大雅方向進入之匝道，與中區養護分局此一說明根本無關，該分局提供錯誤的訊息，有影響及誤導判決之情形。㈡、依中區養護分局官網號誌篇說明，匝道會車標誌「警20」、「警21」設於會合點將近處之主線上，用以促使車輛駕駛人注意匝道車輛之插會。而由大雅方向進入之匝道原本設置有「警20」標誌，係上訴人109年6月7日第2次申訴後，經該分局至現場勘查確認原有交通設施（標誌、標線）與現況不一而予以移除「警20」標誌；由臺中方向進入匝道之車道原並未設置「警21」標誌，極可能亦是上訴人第2次申訴後，才於該匝道設置「警21」標誌。㈢、依舉發照片所示，當時由臺中方向進入匝道之車流量甚大，而且大雅方向匝道原設置之「警20」標誌與其後之地面虛線僅約20至30公尺之彎道距離，當時上訴人既已看到「警20」標誌，接下來自然將注意力專注於右側來車避免碰撞，並沒有注意到地面虛線。人民無法接受政府A單位設置錯誤的交通標誌誤導駕駛人違規，再由政府B單位取締罰鍰，請予明察等語，並聲明：原判決廢棄，原處分撤銷。

四、本院判斷如下：

㈠按行政訴訟法第125條第1項規定：「行政法院應依職權調查事實關係，不受當事人主張之拘束。」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。」依同法第237條之9第1項、第236條規定，上開規定於交通裁決事件準用之。據此，地方法院行政訴訟庭為交通裁決事件之事實審，故於交通裁決事件之撤銷訴訟，應本於職權調查證據，並依調查證據之結果，斟酌全辯論意旨，認定事實。行政機關如就行政處分要件事實之主要事證已予調查認定，事實審法院自應依職權查明為裁判基礎之事實關係，並調查必要之證據，事實審法院就個案事實未依職權調查並予認定，即屬未盡職權調查義務，而有不適用行政訴訟法第125條第1項、第133條規定之違背法令情事。

㈡再按處罰條例第33條第1項第4款規定：「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣3千元以上6千元以下罰鍰：……四、未依規定變換車道。」第6項規定：「第1項之管制規則，由交通部會同內政部定之。」第63條第1項第1款規定：「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：一、有第33條第1項、第2項、第38條第1項、第40條、第45條、第47條第1款至第3款、第48條、第49條或第60條第2項第1款、第2款情形之一者，各記違規點數1點。」、高速公路及快速公路交通管制規則（下稱交通管制規則）第1條規定：

「本規則依道路交通管理處罰條例第33條第6項規定訂定之。」第11條第2款規定：「汽車在行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號誌指示，並不得有下列情形：……二、未依規定使用方向燈。」道路交通標誌標線號誌設置規則第189條之1規定：「（第1項）穿越虛線，係供車輛匯入匯出時，做為劃分主線車道與其他車道之用，其他車道車輛應讓主線車道車輛先行。（第2項）本標線為白虛線，線寬15或30公分，線段1公尺，間距2公尺。」（圖例甲詳後附）上開穿越虛線為指示標線，性質上為行政指導。由前述交通規範可知，車輛駕駛人行駛於高速公路而跨越穿越虛線時，即相當於變換車道，應依規定使用方向燈。

㈢原判決審酌採證光碟所擷取之照片等相關證據結果，認定上訴人於上開爭訟概要所述之時、地，確有駕駛系爭車輛跨越路面之白色穿越虛線而未依規定使用方向燈之違規事實，就原處分依處罰條例第33條第1項第4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規定之裁處予以維持，而駁回上訴人於原審之訴，固非無見。惟按：

1.處罰條例所定之處罰亦是行政罰之一種，故除法律有特別規定外，應適用行政罰法及其相關法理（行政罰法第1條參照）。詳言之，適用處罰條例規定處罰違反該條例之人民時，除法律有特別規定外，仍應按行政罰法及其相關法理所建構之構成要件該當性、違法性（含有無阻卻違法事由）、有責性（含有無阻卻責任事由）三個階段分別檢驗，確認均已具備無誤後，方得處罰。而行政罰法第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。」由其立法理由可知，現代國家基於「有責任始有處罰」之原則，對於違反行政法上義務之處罰，應

以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提。足見違反義務之行為本身乃行政罰之客觀構成要件；而故意或過失則為行政罰之主觀構成要件，不論主觀構成要件或客觀構成要件都是行政機關科處行政罰時，應依職權調查認定之事項，尚不能以行為人有違反行政法上義務之行為，即逕予處罰。又在行政罰領域內，行為人違反行政法上義務時，即使有故意或過失，如因個案之情節及相關之處罰規定，依情形欠缺期待可能性，亦可構成超法定之阻卻責任事由（司法院釋字第685號解釋林錫堯大法官提出、許宗力大法官加入之協同意見書參照）。

2.匝道會車標誌為道路交通標誌標線號誌設置規則第2章第2節規定之警告標誌，具有讓駕駛人瞭解道路上之特殊狀況，提高警覺，準備應變措施之功用，性質上亦屬於行政指導。依該規則第31條規定，匝道會車標誌是用以促使車輛駕駛人注意匝道車輛之插會，並設於會合點前方之「主線上」的警告性標誌。右側插會用「警20」標誌，左側插會用「警21」標誌，下方得設「右（左）側來車」附牌，說明其來車方向（圖例乙「警20」標誌詳後附）。故匝道會車標誌不應設置於會合點前方之「支線上」。至於匝道實際規劃為主線道或支線道，則由高速公路局各區養護工程分局依車流量調整決定。原審卷附中區養護分局109年8月14日以中管字第1090036414號函復略稱：「……經查國道1號大雅交流道北上入口匝道，由台中方向進入之車流量大於由大雅方向進入之車流量，爰將台中方向進入之匝道規劃為主車道，……」另依前揭交通標誌標線號誌設置規則第189條之1之圖例所示（本判決圖例甲參照），穿越虛線如設置於單車道直接式進口，係橫向劃設在支線車道（

即主線車道以外之其他車道）盡頭車輛匯入主線車道處，做為劃分主線車道與支線車道之白虛線。行駛於「支線」車道之車輛，因其進入主線車道，必須跨越穿越虛線，等同變換車道，故必須使用方向燈。因此，基於前述道路交通標誌標線號誌設置規則相關之規定及說明，駕駛人如行駛於「主線」車道，一般而言將不會預期其於會合點將會跨越穿越虛線，而須變換車道，並應依法使用方向燈。在本件之情形，上訴人所行駛之大雅方向進入之匝道如設置匝道會車標誌「警20」標誌，上訴人訴稱其受誤導致未注意穿越虛線，似非無據。據其所述，109年2月13日事發當時，大雅交通流入口匝道（即大雅方向進入之匝道）原設有「警20」標誌，上訴人申訴之後，主管機關發現設置錯誤，始予移除，另在由台中方向進入之匝道設置「警21」標誌。上訴人並以舉發照片為證，主張當時台中方向進入之匝道車流量甚大，而大雅方向進入之匝道原設置之「警20」標誌與會合點又穿越虛線僅約20至30公尺之彎道距離；上訴人看到「警20」標誌，自然將注意力專注於右側來車避免碰撞，而未注意到地面穿越虛線等語。上訴人上開主張是否屬實，攸關其違規行為是否符合有責性之要件，為原處分裁罰是否合法之重要判斷項目，自有詳加調查探究之必要。

3.經查原判決對於上訴人就本件違規行為之有責性並未為調查認定，違反行政訴訟法第125條第1項、第133條及行政罰法第7條第1項之規定，有判決不適用法規違背法令之情形。關於上訴人於原審主張行為時交通標誌設置錯誤，即誤將「警20」標誌設置於由大雅方向進入之匝道部分，原審亦未為調查與認定，僅以該標誌與穿越虛線本不相同為

由，率而駁回上訴人之主張。惟該標誌之設置如確有錯誤，則顯與上訴人違規地點地面上穿越虛線之劃設相互矛盾。在此情況下依事發當時之交通狀況，是否會影響上訴人之判斷？又於上訴人受舉發違規當日之時段，該由臺中方向進入之匝道車流量為何？倘車流量大時，駕駛人須注意該匝道方向來車，是否難以期待駕駛人再去注意地面上所劃設之標線？均有待調查認定。故原審法院未依職權調查事證，即逕認上訴人之主張為無理由，並據以維持原處分，亦嫌速斷。本件判斷上訴人主觀上是否具有可非難性及可歸責性之重要事實既有未明，且足以影響原處分是否適法之結論，實有待事實審法院進一步為調查審認。

五、綜上所述，原判決既有如上所述違背法令情事，且與判決結論有影響，上訴意旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，即非無據。本件事證尚未明確，有由原審法院再為調查審認之必要，本院尚無從自為判決。故將原判決廢棄，發回原審法院另為適法之裁判。

六、據上論結，本件上訴為有理由，依行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第256條第1項、第260條第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　年　　11　　月　　13　　日

臺中高等行政法院第一庭

審判長法　官　許　金　釵

法　官　張　升　星

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　　11　　月　　13　　日

01　　書記官　莊　啓　明