臺中高等行政法院判決

110年度交上字第12號

上　訴　人　交通部公路總局新竹區監理所

代　表　人　黃萬益

被上訴人　葉美蘭

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國109年12月29日臺灣苗栗地方法院109年度交字第70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柒佰伍拾元由上訴人負擔。

理　由

一、被上訴人所有車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國109年8月24日晚上6時10分至11分許，行經國道一號南向109.8公里處，有「行駛高速公路未依規定變換車道（未使用或未全程使用方向燈）」之違規行為，嗣後經內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊楊梅分隊（下稱舉發機關）警員填製國道警交字第ZBA337737號（下稱A舉發單）、第ZBA337738號違反道路交通管理事件通知單（下稱B舉發單）舉發，被上訴人於上開舉發通知單所載應到案日期內向上訴人所屬苗栗監理站陳述表示不服舉發，惟上訴人仍認被上訴人確有前揭違規情事，遂於109年10月15日依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第33條第1項第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及處理細則等規定，以竹監苗字第54-ZBA337737號（下稱A處分）、第54-ZBA337738號裁決違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），分別裁處被上訴人罰鍰新臺幣（下同）3,000元，並記違規點數1點。被上訴人

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）以109年度交字第70號判決（下稱原判決）將原處分撤銷。上訴人不服，遂提起本件上訴。

二、被上訴人之起訴主張及訴之聲明、上訴人於原審之答辯及聲明、原判決認定之事實及理由，均引用原判決書所載。

三、上訴意旨略以：

㈠參照臺灣新北地方法院109年度交字第358號判決、臺灣新竹地方法院108年度交字第90號判決意旨，現行道交條例第85條之1第2項規定係針對「持續超速」、「持續行駛路肩」、「持續未保持安全距離」等違規，與被上訴人「行駛高速公路未依規定變換車道（未使用或未全程使用方向燈）」之違規態樣不同，故應無適用問題。然考其立法意旨，係為解決交通違規狀態持續不改正，卻無得連續舉發之明文規定之缺失而定，換言之，須就駕駛人一直存在之同一違規事實，始有該前揭連續舉發規定之適用。本件係不同違規行為，非屬同一違規事實狀態之持續，自與前揭連續舉發之規定無涉。

㈡按行政罰法第24條第1項、第25條規定分別就一行為違反數個行政法上義務，及數行為違反同一或不同行政法上義務而為規定。至違反行政法上義務之行為是否為一行為，須就個案具體事實予以綜合判斷，亦即就個案具體情節，斟酌法條文義、立法意旨、期待可能、受責難程度、所生影響及社會通念或專業倫理等綜合決定之。

㈢本件依道交條例第92條第4項、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第3條規定及交通部107年9月21日交路字第1070026758號函釋，就違規事實分別舉發、處罰應無違誤。前揭法源作為舉發、裁量之標準，並未違反授權之目的及舉發違規、裁量權之本質，應無違反法律授權明確性原則

，是其不僅直接對外發生效力，被上訴人亦應受其拘束而適用之。

㈣被上訴人2次違規時間、地點均不相同，且系爭車輛係在變換車道完成後，行駛一段距離，再次變換車道，顯係基於「不同」意志決定而為，係於不同之情狀下及不同時、地所為，且變換車道未依規定使用方向燈，於車輛變換車道完成之際該次違規行為就已終了，並無持續性，由社會一般第三者依自然觀察方式，可明確區隔為數個行為，而各次變換車道之際，其前後方或相鄰車道亦不同車輛行駛，則系爭車輛每次未先顯示方向燈，即驟然變換車道行駛，均造成發生交通事故之風險，其上述2次違規行為，係對不同用路人之行車安全構成危害，自應分別評價，是被上訴人2次違反道交條例第33條第1項第4款之違規行為，並非單一且持續性之違規行為至明，除法有明文不得舉發及處罰外，舉發單位自得本其職責及相關規定予以決定是否舉發，特別本件係在高速公路上具高速行駛，所可能產生之危害性甚大，苟僅能處罰其中一次，則就其餘所受危害者之權益即有保障不足之憾，豈非鼓勵多次重複違規行為。是被上訴人之數行為違反道交條例第33條第1項第4款之規定，上訴人自得分別舉發及處罰，原處分無重複處罰之問題。

㈤另參照臺灣臺中地方法院109年度交字第298號判決、臺灣基隆地方法院108年度交更一字第2號判決意旨，司法院釋字第604號解釋所述係為一違規行為持續存在而遭連續舉發，本件違規行為應遵守之注意規範均屬各自獨立，其應分為不同之行為以盡其每次之注意義務，若屢次未遵循，即屬數個行為，況系爭車輛每次違規行為均分別造成當時附近之汽車駕駛人可能不及採取應變措施之交通危險，被上訴人各次違規

行為，自應分別評價，依前述規定及函釋，即應分別處罰，並無何有違比例原則、一行為不二罰原則之情事。原處分並無不合。原判決有所偏誤等語，並聲明：1.原判決廢棄。2.被上訴人在第一審之訴駁回。3.第一、二審訴訟費用均由被上訴人負擔。

四、本院經核原判決撤銷原處分尚無違誤，茲就上訴理由，再予論述如下：

㈠按道交條例第7條之1規定：「對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾7日之檢舉，不予舉發。」第7條之2第1項第7款、第2項但書第6款規定：「（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款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：……六、未依規定變換車道。……」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3,000元以上6,000元以下罰鍰：……四、未依規定變換車道。……」、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、……情形之一者，各記違規點數1點。」、第85條之1第2項規定：「……（第2項）第7條之2之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發：一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第33條第1項、第2項

之情形，其違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過1個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。……」又交通部會同內政部依道交條例第33條第6項規定授權訂定之「高速公路及快速公路交通管制規則」第11條規定：「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：一、驟然或任意變換車道。二、未依規定使用方向燈。……」以及交通部會同內政部依道交條例第92條第4項規定授權訂定之「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第10條第2項規定：「……（第2項）前項稽查，查獲違反道路交通管理事件之舉發方式如下：……二、逕行舉發：依本條例第7條之2規定之舉發。……五、民眾檢舉舉發：就民眾依本條例第7條之1規定檢舉違反本條例之行為，經查證屬實之舉發。」第22條第1項、第2項規定：「（第1項）公路主管或警察機關受理民眾檢舉違反道路交通管理事件，應即派員查證，經查證屬實者，應即舉發，並將處理情形回復檢舉人。（第2項）前項檢舉違規證據係以科學儀器取得，足資認定違規事實者，得逕行舉發之。」核此屬執行違反道路交通管理事件程序之具體細節規定，並未逾越母法之授權，與法律保留原則亦無違背，自得為上訴人所援用。

㈡次按司法院釋字第604號解釋理由書之意旨：「立法者固得以法律規定行政機關執法人員得以連續舉發及隨同多次處罰之遏阻作用以達成行政管制之目的，但仍須符合憲法第23條之比例原則及法律授權明確性原則。申言之，以連續舉發之方式，對違規事實繼續之違規行為，藉舉發其違規事實之次數，評價及計算其法律上之違規次數，並予以多次處罰，藉多次處罰之遏阻作用，以防制違規事實繼續發生，此種手段

有助於目的之達成，對維護交通秩序、確保交通安全之目的而言，在客觀條件之限制下，更有其必要性及實效性。惟每次舉發既然各別構成一次違規行為，則連續舉發之間隔期間是否過密，以致多次處罰是否過當，仍須審酌是否符合憲法上之比例原則，且鑑於交通違規之動態與特性，進行舉發並不以違規行為人在場者為限，則立法者欲藉連續舉發以警惕及遏阻違規行為人任由違規事實繼續存在者，自得授權主管機關考量道路交通安全等相關因素，將連續舉發之條件及前後舉發之間隔及期間以命令為明確之規範。」而道交條例第85條之1於91年7月3日修正增訂第2項規定，其立法理由為：「對逕行舉發案件得連續舉發之規定，係規範於違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則第12條，因其影響人民權利義務，為符合法律保留之精神，爰酌予修正增列於第2項。」又94年12月28日依立法委員葉宜津等提案修正通過之現行第85條之1第2項規定，其提案理由則係為增加嚴重超速行為之處罰，以及為因應長隧道安全，爰為但書規定（立法院第6屆第2會期第3次會議議案關係文書第275頁參照），對於連續舉發之間隔期間並未修正。準此，如汽車駕駛人行駛於高速公路非隧道路段，持續於變換車道時，未依規定顯示方向燈，違反道交條例第33條第1項第4款規定，依同條例第85條之1第2項第1款之規範目的，如其違規地點相距未達6公里、違規時間相隔未達6分鐘或未行駛經過一個路口，即應論以單一違規行為；若其違規地點相距6公里以上、違規時間相隔6分鐘以上或行駛經過一個路口以上，則得連續舉發，此於交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員依道交條例第7條之2規定逕行舉發案件，固得直接適用，然公路主管或警察機關受理道交條例第7條之1規定之民眾檢舉舉發案

件，因同具當場不能製單舉發之情形，而有本質上之類似性，亦應類推適用上開規定之違反義務次數判斷標準，以評價檢舉之違規行為次數，如此始與道交條例第85條之1第2項第1款及司法院釋字第604號解釋之規範意旨相符。

㈢經查，原審業經參酌A、B舉發單、A處分、原處分及違規採證光碟、照片（原審卷第21頁至第24頁），審認被上訴人確實於109年8月24日18時10分21秒至26秒許、11分7秒至11秒許，在國道一號南向109公里處（按原判決第6頁第23行、第9頁第1行、第9行及第14行誤載為100公里），從外側車道變換至出口減速車道、再由出口減速車道變換至出口減速右側車道時，未依規定使用方向燈，有「行駛高速道路未依規定變換車道」之違規行為，而兩造對此等違規事實亦未爭執，足堪認定。

㈣復據前揭原審依法認定之事實，本件被上訴人行駛於高速公路非隧道路段，前後2次變換車道未使用方向燈之違規行為，係於時間間隔未達1分鐘、距離間隔未達1公里之不同時間、地點所為，依前揭規定及說明，自應論以單一違規行為。上訴意旨雖復指摘本件並非單一且持續性之違規行為，並不適用道交條例第85條之1第2項規定，且危害性甚大，原處分並未違反比例原則云云，惟於本件汽車行駛於高速公路未依規定變換車道之違規事實，立法者業已於道交條例第85條之1第2項規定以侵害法益之時間、距離等條件作為量化及區隔違反公法上義務之次數之判斷基準，以避免連續舉發之間隔期間過度密集以致處罰過當，且本件違規事實均未合致任一項連續舉發之要件，則上訴人前揭陳詞無非係以其一己對法規之主觀見解，指摘原判決所為論斷有不適用法規或適用不當之情，尚無可採。

㈤綜上所述，原審判決撤銷原處分，核無違誤。上訴意旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，難認有理由，應予駁回。

五、末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、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8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　4　　月　　27　　日

臺中高等行政法院第三庭

審判長法　官　王　德　麟

法　官　詹　日　賢

法　官　林　靜　雯

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　4　　月　　27　　日

書記官　李　孟　純