臺中高等行政法院判決

110年度交上字第76號

上　訴　人　林政耀

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110年5月7日臺灣臺中地方法院109年度交字第339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。

理　由

一、事實概要：

上訴人所有號牌BCU-9895號自用小客車（下稱系爭車輛）於民國（下同）109年3月18日6時2分許，行經國道3號北向90公里處（竹林入口匝道），因「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，遭民眾於109年3月18日檢具事證檢舉，經內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊（下稱舉發機關）員警認定該車輛違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第33條第1項第4款規定，遂對車主即上訴人掣開第ZFC183249舉發違反道路交通管理事件通知單。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，被上訴人即依道交條例第85條第4項規定，推定上訴人有過失，並依同條第1項後段「仍依本條例各該違反條款規定處罰」之規定，續於109年7月6日以中市裁字第68-ZFC183249號裁決書（下稱原處分），依道交條例第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」之規定，按期限內到案基準，裁處上訴人第1階段罰鍰新臺幣（下同）3,000元，並記違規點數1點。上訴人不服，向臺灣臺中地方法院提起訴訟，經該院以109年度交字第339號判決（下稱原判決）駁回其訴。上訴人仍不服，遂向本院提起上訴。

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：

（一）上訴人事後至原地點重新勘驗，確認上訴人當時穿越之白虛線，業經高工局塗黑清除，並另行劃設於右側匝道，此有上訴人自行拍攝之影片及相片可證。是以，上訴人遭檢舉時，該地點所劃設之白虛線有誤，且不符合用路人習慣，此觀上訴人拍攝影片中，行經此處之車輛均無顯示右閃燈即明，故原判決乃係基於過去錯誤劃設之白虛線所產生之誤判，應予撤銷。

（二）高速公路建設於前，而道交條例訂定於後，原先劃設的標線不一定正確，所以許多標線都重新塗黑重劃，本件上訴人經過之路線是直線前進，根本無需打方向燈換道。又現今政府之政策，對於輕微之交通違規乃採微罪不罰原則，而本件係發生於大清早，前後僅三台車且車速過慢加上標線劃設錯誤所致，情節應屬輕微，然道交條例之罰則還記違規點數1點，實與上開原則相違等語。並聲明：原判決廢棄、原處分撤銷。

四、本院查：

（一）按「（第1項）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）第1項之管制規則，由交通部會同內政部定之。」「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……者，各記違規點數1點。」道交條例第33條第1項第4款、第6項及第63條第1項第1款分別定有明文。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2條第1項規定：「本規則所用名詞，釋義如下：一、高速公路：指其出入口完全控制，中央分隔雙向行駛，除起迄點外，並與其他道路立體相交，專供汽車行駛之公路。……三、主線車道：指車道中可供汽車直駛之車道。……九、加速車道：指設於匝道與主線車道之間，專供汽車由匝道駛入主線車道前加速之車道。……十四、匝道：指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分。……」第4條規定：「高速公路及快速公路○○區○○路權範圍及與其他道路交接點為分界點。」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。三、未保持安全距離及間隔。四、駛離主線車道未依序排隊，插入正在連貫駛出主線之汽車中間。」又道路交通標誌標線號誌設置規則第149條第1項第1款規定：「標線依其型態原則上分類如下：（一）白虛線設於路段中者，用以分隔同向車道或作為行車安全距離辨識線；設於路口者，用以引導車輛行進，或作為大眾捷運系統車輛行駛界線，用以區隔大眾捷運系統車輛行進範圍。……」第189條之1第1項規定：

「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。」是以，匝道係指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分，與加減速車道有所不同，而匝道既為高速公路交流道之一部分，則依上開管制規則第4條規定，匝道自屬於高速公路之範圍而非屬其他道路。因此，汽車行駛於高速公路交流道之匝道如欲跨越白虛線變換車道時，自應遵循上開管制規則之規範，應先顯示方向燈告知其他用路人，並保持安全距離及間隔，方得超越或變換車道，如有違反，即屬未依規定變換車道，而該當道交條例第33條第1項第4款及第63條第1項第1款所定之處罰要件。

（二）本件上訴人於109年3月18日6時2分許駕駛系爭車輛，行經國道3號北向90公里處（竹林入口匝道），因「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，遭民眾檢具事證向舉發機關檢舉，經舉發機關員警認定上訴人違反道交條例第33條第1項第4款規定，逕對車主即上訴人掣開第ZFC183249舉發違反道路交通管理事件通知單。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，被上訴人即依道交條例第85條第4項規定，推定上訴人有過失，並依同條第1項後段規定，續以原處分裁處上訴人罰鍰3,000元，並記違規點數1點等情，為原審所確認之事實，亦與卷內證據資料相符，自得為本院判決之基礎。然原判決卻於理由中論述：「……又『加速車道』指設於匝道與主線車道之間，專供汽車由匝道駛入主線道前加速之車道。由上可知，加速車道與主線車道係屬不同之車道，二者之間係以『穿越虛線』作為劃分，故汽車駕駛人駕駛汽車由匝道跨越穿越虛線進入加速車道時，即屬車道

之變換，應依規定使用方向燈。查系爭車輛，行駛於國道3號北向90公里處（竹林交流道入口匝道），於109年3月18日6時2分許，未顯示方向燈由穿越虛線左側跨越穿越虛線向右至加速車道……」（見本院卷第31頁之原判決倒數第7行以下）等語。經查，高速公路加速車道係指設於匝道與主線車道之間，專供汽車由匝道駛入主線車道前加速之車道，而匝道則指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分，此觀上開高速公路及快速公路交通管制規則第2條第1項第9款及第14款即明。是以，加速車道與匝道依該管制規則第4條規定，雖均為高速公路之一部分，然二者概念有別，自應予以辨明。本件上訴人之違規地點為國道3號北向90公里處，即竹林交流道入口匝道，此觀採證光碟影像截圖（參見原審卷第65頁至第69頁）及原審勘驗筆錄（參見原審卷第101頁）甚明，道路性質屬高速公路匝道而非加速車道。故原判決認定上訴人有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，應予處罰，並維持原處分之結論雖無違誤，然未辨明加速車道與匝道之性質，其理由即有未洽，本院自應予指明。

（三）次按，違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1項規定固係道交條例授權舉發機關得「微罪不舉」之規範，然行為人本質上仍該當違反道交條例之構成要件，只是在該條所定情形下，容許舉發機關因應其違規情節輕微，得於施予勸導後免予舉發。經查，「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為非屬上開條文所定得微罪不舉之情形，復依原審卷附之採證光碟截圖、勘驗筆錄及上訴人自承當時車速過慢等語（參見本院卷第17頁）可知，上訴人當時並無何不能使用方向燈之客觀情事存在，

是以上訴人主張本件應微罪不舉等語，顯屬無據。

（四）另本院為交通裁決事件之法律審，依行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第254條第1項之規定，除別有規定外，本院自應以地方法院交通裁決事件判決確定之事實為判決基礎，故交通裁決事件之當事人在本院原則上不得提出新攻擊防禦方法，亦不得提出新事實、新證據，作為上訴理由。是本件上訴人提起上訴時，另行提出其事後拍攝有關系爭白虛線塗黑重畫之影片及相片（參見本院卷第19頁至第21頁），核屬原審判決後始提出之新證據，並非適法之上訴理由，本院無從加以斟酌，附此敘明。

五、綜上所述，原判決未辨明高速公路匝道與加速車道之性質，其理由雖有未洽，然結論並無二致，仍應予以維持。上訴論旨仍執前詞，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

六、末按行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定，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。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元自應由上訴人負擔，爰確定訴訟費用額如主文第2項所示。

七、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　　9　　月　　7　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　莊　金　昌

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　　9　　月　　7　　日

書記官　蔡　逸　媚