

臺灣苗栗地方法院行政訴訟判決

110年度交字第1號

原告 鴻才工業股份有限公司

代表人 呂華興

被告 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，原告不服被告民國110年1月4日竹監苗字第54-ZBA343719號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原處分撤銷。

訴訟費用新臺幣參佰元由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料其事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰不經言詞辯論而為判決，合先敘明。

二、事實概要：

原告鴻才工業股份有限公司所有車牌號碼000-0000號自用小客貨車（下稱系爭車輛），於民國109年10月21日晚上8時14分許，行經國道一號南向109.3公里處及109.9公里處時，為民眾檢舉舉發有「行駛高速公路未依規定變換車道（未使用方向燈）」之違規行為，嗣後經國道公路警察局第二公路警察大隊楊梅分隊警員分別填製國道警交字第ZBA000000號、第ZBA000000號違反道路交通管理事件通知單舉發，原告於上開舉發通知單所載應到案日期內於監理服務網申訴平台向被告交通部公路總局新竹區監理所（下稱被告機關）所屬苗栗監理站提出申訴表示不服舉發，惟被告機關仍認原告確有「行駛高速公路未依規定變換車道」之前揭違規情事，遂於110年1月4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款及違反道路交通管理事件統一裁罰

01 基準及處理細則等規定，分別以竹監苗字第54-ZBA343718號
02 違反道路交通管理事件裁決書（下稱A處分）、竹監苗字第
03 54-ZBA343719號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分
04 ），各裁處原告罰鍰新臺幣（下同）3000元，並各記違規點
05 數1點。原告對原處分不服，於法定期間內提起本件行政訴
06 訟。

07 三、原告主張及聲明：

08 (一)原告於109年10月21日晚上8時14分因變換車道未打方向燈
09 遭查獲，致遭裁決應處3000元之罰鍰。

10 (二)因據報導相同案件有違比例原則故申請撤銷第二張罰單（原
11 處分）。收到A處分及原處分，認相同案件罰2張有違比例
12 原則，故請求撤銷原處分。另外，對A處分無爭執，願意繳
13 罰單。

14 (三)聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

15 四、被告答辯及聲明：

16 (一)本件適用之法令依據為道交條例第33條第1項第4款、第63
17 條第1項第1款，道路交通安全規則第90條、第91條、第10
18 9條、附件7，道路交通標誌標線號誌設置規則第189條之
19 1，高速公路及快速公路管制規則第11條，違反道路交通管
20 理事件統一裁罰標準及處理細則第3條。

21 (二)原告接獲違規通知單後提起申訴及被告機關所屬苗栗監理站
22 向舉發單位函查結果，說明如下：

23 1.原告接獲違規通知單後，於109年11月27日至監理服務網申
24 訴平台提起申訴，被告機關所屬苗栗監理站受理原告申訴後
25 遂向舉發單位函查。

26 2.經內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊109年12
27 月7日以國道警二交字第1092706664號函復略以：「……四
28 、有關國道警交字第ZBA000000號違規單部分，案經審視檢
29 舉人提供影像，旨揭車輛於違規時地，由外側車道變換至出
30 口減速車道，未依規定全程使用方向燈屬實。五、有關國道
31 警交字第ZBA000000號違規單部分，案經審視檢舉人提供影

像，旨揭車輛於違規時地，由出口減速車道變換至出口匝道（往頭份方向），未依規定全程使用方向燈屬實。六、本案係二以上違規行為，原按前揭規定分別舉發……。」

3. 本件就被告機關所屬苗栗監理站審視舉發單位所提供之採證影片，依時間及影片概況分別略述如下：

(1) 第 ZBA000000 號違規單（即 A 處分）

影片時間：2020/10/21、檔案名稱：ZBA343718.AVI、影片總長度：31 秒

① 20 時 13 分 59 秒：影片開始。

② 20 時 13 分 59 秒至 20 時 14 分 03 秒：原告所有系爭車輛出現在畫面右上格，行駛於外側車道。

③ 20 時 14 分 03 秒至 20 時 14 分 07 秒：系爭車輛由外側車道變換至出口減速車道，未打方向燈。（ZBA000000 號違規）

④ 20 時 14 分 07 秒至 20 時 14 分 26 秒：系爭車輛行駛於出口減速車道。

⑤ 20 時 14 分 26 秒至 20 時 14 分 29 秒：系爭車輛由出口減速車道變換至出口匝道（往頭份方向），未打方向燈。（ZBA000000 號違規）

⑥ 20 時 14 分 31 秒：影片結束。

(2) 第 ZBA000000 號違規單時間及影片概況同上（即原處分，影片檔 ZBA343 719.AVI 與影片檔 ZBA343718.AVI 內容相同）經被告機關所屬苗栗監理站檢視舉發單位所提供之採證影片，原告所有系爭車輛於國道一號南向 109.3 公里處（外側車道變換至出口減速車道）及 109.9 公里處（出口減速車道）確實未依規定變換車道（未使用方向燈），確實有違反道交條例第 33 條第 1 項第 4 款之違規事實，且均與舉發單位函復公文所載內容相符。

(三) 按道路交通安全規則第 91 條第 1 項第 6 款及附件 7 之規定：「行車遇有轉向、減速暫停、讓車、倒車、變換車道等情況時所用之燈光及駕駛人之手勢，應依下列規定：六、變換車道時，應先顯示欲變換車道方向之燈光或手勢」、「方向燈

閃爍次數需每分鐘在60次以上，120次以下。」，其立法目的乃在於使其他用路人得預知該車之行車動向而為安全之措施，就此而言，所謂「應先顯示方向燈」一事，解釋上應係指於開始變換前至變換完成之過程中應全程顯示方向燈，否則其他用路人又豈能於該車變換車道前明確知悉及預期。又道交條例，依其立法目的，即在為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，其中有關行進間之變換車道，必須使用方向燈提醒其他用路人，尤為駕駛人須具備之基本常識及應盡之注意義務，駕駛人自有遵守之義務。準此，原告所有之系爭車輛於變換車道時，未依規定使用方向燈之違規行為，業已升高行車安全之風險，超出其他用路人對其行車動線之合理期待，而嚴重危害原告及其他用路人之生命、身體及財產安全，依一般社會通念，其未依規定變換車道，違規事證明確，爰被告機關所屬苗栗監理站審酌認定應予以處罰之必要。

(四)按「數行為違反同一或不同行政法上義務之規定者，分別處罰之。」，行政罰法第25條定有明文。本件原告上開違規事實，其地點、時間均屬有異，而屬不同之變換車道未使用方向燈之違規行為，則依前開規定，自應分別處罰。又道交條例第85條之1第2項規定「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……」，可知該規定已明文限制適用之前提，限於屬同條例第7條之2之「逕行舉發」案件，而將同條例第7條之1之「民眾檢舉舉發」案件予以排除，亦即依該法條明文規定，若非屬道交條例第7條之2之「逕行舉發」案件，而是同條例第7條之1之「民眾檢舉舉發」案件，自不得適用同條例第85條之1第2項規定。蓋道交條例第85條之1係於86年1月22日所增訂，其增訂之立法理由係緣於交通違規狀態若持續不改正，因無連續舉發之明文，故增訂本條以杜流弊，另鑑於警力有限及民眾取巧違規成性，為交通秩序混亂原因之一，民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足外，亦將產生極大之嚇阻效果

之立法目的，立法者乃於86年1月22日同時增訂道交條例第7條之1定，嗣於91年7月3日始增訂道交條例第7條之2規定，即將違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則第23條得逕行舉發之規定，基於法律保留原則，而將之法律明文化，同時並將原本規範在違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則第12條有關於逕行舉發案件得連續舉發之規定，亦同於91年7月3日增訂在道交條例第85條之1第2項規定中，顯見立法者就道交條例第85條之1第2項規定，係為配合同一時增訂同條例第7條之2有關逕行舉發所併增訂，而有意未將當時已有規定在案之同條例第7條之1納入涵蓋適用之範圍；此從探究道交條例第7條之1及第7條之2，就其二者，本質上之差異而論，道交條例第7條之1規定，在彌補警力實務現況之不足，並為達成嚇阻效果，而以此規定鼓勵一般民眾能利用適當管道檢舉交通違規，俾維交通安全秩序，至於道交條例第7條之2規定，則係當場不能或不宜攔截特定交通違規案件時，透過國家公權力之執勤員警為製單逕行舉發案件，故立法者在增訂此涉有國家公權力行使色彩之道交條例第7條之2規定同時，乃一併增訂同條例第85條之1第2項規定，而就符合上開條例第7條之2所規定為舉發機關公權力行使之逕行舉發案件限制其連續舉發之要件，而就本質上非公權力行使之一般民眾檢舉舉發之7條之1案件，為不同之處理，故而未納入同條例第85條之1第2項予以規範，為其有意之排除，而非立法之疏漏自明（臺灣苗栗地方法院107年度交字第12號判決參照）。

(五) 依據司法院釋字第604號解釋意旨，有關連續交通違規行為認定之規定，乃立法者考量該違規事實之存在，對公益或公共秩序確有影響，使主管機關得藉舉發其違規事實之次數，作為認定其違規行為之次數，而予以多次處罰，不生一行為二罰之問題，與法治國家一行為不二罰之原則，並無牴觸。查原告所有之系爭車輛於上揭時、地，所為二次在高速公路未使用方向燈而變換車道之行為，均已違反汽車駕駛人依

高速公路及快速公路交通管制規則第11條規定之作為義務，二次違規行為歷時雖僅幾秒鐘，惟仍有時序先後之別，行為地點亦在不同之高速公路路段，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，且原告所有之系爭車輛在各次變換車之際，其前後方或相鄰車道分別有不同車輛正在行駛當中，此有採證光碟在卷可稽，則原告所有之系爭車輛共先後二次未使用方向燈，均造成當時駕車在其附近行駛之汽車駕駛人，因無法事先明瞭系爭車輛之行車動向，可能不及採取應變措施，致發生交通事故之風險，故其上述違規行為，係對不同用路人之行車安全構成危害，自應分別評價，且原告之違規行為，係不同行為變換不同車道終了後再次為之，而非連續為之，非屬同一行為，依行政罰法第25條規定，予以分別處罰，並未違反一行為不二罰原則，故原告上開主張，無從採信。

(六) 本件系爭車輛分別於前揭時間、地點，分別有不同之變換車道行為，均未依規定使用方向燈，亦即每一次之違規行為，均有可能會造成道路交通之安全之危害，特別本件係在高速公路上具一定高速在行駛，所可能產生之危害性甚大，確實為數違規行為，核非屬單一行為至明。除法有明文不得舉發及處罰外，否則舉發單位自得本其職責及相關規定予以決定是否舉發，甚至每一次之違規行為，均有可能會造成道路交通之安全之危害，除評價其行為具有法律單一性（例如危險駕駛即可能有多數之違規行為態樣）之外，否則每一次違規行為之危害態樣均屬不同，特別本件係在高速公路上具一定高速在行駛，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，豈非鼓勵多次重覆違規行為。是系爭車輛數行為違反道交條例第33條第1項第4款之規定，依上開規定，自得分別舉發及處罰（臺灣臺南地方法院109年交字第20號判決參照）。

(七) 釋字604號解釋文所述係為一違規行為持續存在而遭連續舉發，本件系爭事項，被上訴人係於不同之情狀下及不同時、

地所為，違規行為可明確區分為數個違規行為，並非單一且具持續性之違規行為致遭連續舉發（臺灣臺中地方法院109年度交字第298號判決參照）。本件違規行為應遵守之注意義務，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駕車在其附近行駛之汽車駕駛人，因無法事先了解系爭車輛之行車動向，可能不及採取應變措施，而造成交通上之危險，故原告各次違規行為，自應分別評價，依法即應分別處罰，並無何有違比例原則、一行為不二罰原則之情事。且原告所有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」意志決定而為數次變換車道未使用或未全程使用方向燈違規行為，並非單一違規事實持續存在之行為，故並無適用問題。是以，本件依前揭法源作為舉發、裁量之標準，並未違反法律授權之目的及舉發違規、裁量權之本質，是其不僅直接對外發生效力，原告亦應受其拘束而適用之。

(八)不當變換、使用車道對於行車秩序及安全影響至鉅，此乃參與用路之大眾有義務知悉並遵行之事，原告為合法領有普通小型車駕駛執照之人，對於高速公路變換車道規定設置目的及使用限制，應惟相當熟稔，爰被告機關所屬苗栗監理站審酌認定應予以處罰之必要。原告申訴後經內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊查證後並檢附採證光碟至被告機關所屬苗栗監理站，經審視後違規屬實，原告興訟之情應屬個人見解，所辯非可採。原告所有之系爭車輛於高速公路行駛途中變換車道未使用方向燈之違規屬實，且有採證影像可稽，而原告臨訟之情，所辯非可採。本件係經由執行公權力之警察單位值勤員警審核檢舉相關資料後依法掣單，且員警掣單舉發違反處罰條例所列之違規事實，本質上為行政處分，係公務員基於職務上之權力，依法就特定之具體事件所為之具有公法上效果之單方行政行為，基於公務員為公法上行為之具有公信力之原則，若無其他反證足以推翻，該行政處分

當可被推定為真正，使執勤警員得當機處分以達其維護交通秩序、安全之行政目的。是以本案原告兩件違規事實明確，被告機關所屬苗栗監理站分別掣開原 718 號處分裁處原告罰鍰 3000 元整，並記違規點數 1 點、原 719 號處分裁處原告罰鍰 3000 元整，並記違規點數 1 點，均應屬適法，仍請貴院維持原處分。

(九) 本件原告之訴為無理由，請依行政訴訟法第 195 條第 1 項後段規定，依法駁回原告之訴。

(十) 聲明：請依法駁回原告之訴，訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

(一) 按「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 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。」行為時道交條例第 7 條之 1、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 22 條第 1 項、第 2 項分別定有明文。考其規範意旨，係考量警力有限及民眾取巧違規成性，為交通秩序混亂原因之一，一般民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足外，亦將產生極大之嚇阻效果，以達到維護道路交通安全之行政目的；然為避免檢舉人刻意鑽營法律文字，造成法條之目的逸失，甚至衍生社會、鄰里之不安與不和諧，同時保障法條原立法精神目的在維護交通、保障安全，故針對舉發部分，增訂（7 日）期限之規定，而強化社會秩序之安定性。是一般民眾見有違規事件，皆可於行為終了日起 7 日內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，應即舉發之。查檢舉人對本件原告於 109 年 10 月 21 日下午 8 時 14 分在國道一號南向 109.9 公里處有「行駛高速公路未依規定變換車道（

未使用方向燈)」之違規行為，於109年10月24日提供科學儀器取得之錄影證據資料，向警察機關檢舉，經舉發機關查證屬實而予舉發等情，此有舉發通知單、違反道路交通管理事件裁決重新審查紀錄表在卷可考（見本院卷第24頁至第26頁反面、第35頁）。是本件舉發程序於法並無不合。

(二)原告於109年10月21日下午8時14分在國道一號南向109.9公里處有「行駛高速公路未依規定變換車道（未使用方向燈）」之違規行為：

1.按「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：……。4、未依規定變換車道。……。」、「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：1、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1項、第2項第1款、第2款情形之一者，各記違規點數1點。……。」，道交條例第33條第1項第4款、第63條第1項第1款，分別定有明文。

2.復按道路交通安全規則第105條、高速公路及快速公路交通管制規則第2條、第11條第2款規定：「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，應遵守其管制之規定。」、「本規則所用名詞，釋義如下：……11、輔助車道：指設於主線車道外側，銜接相鄰兩交流道間加、減速車道，專供車輛進出高速公路及快速公路使用之車道。……。」、「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：……。2、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第1項、第2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。」、「本標線為白虛線，線寬15或30公分，線段1公尺，間距2公尺。……。」。又依道路交通標

01 誌標線號誌設置規則第2條之規定：「標誌、標線、號誌之
02 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
03 、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。」；是
04 以，駕駛人行駛於道路時，自應遵守標誌、標線、號誌之指
05 示。

06 3.經查，被告機關就上開違規行為提出違規採證光碟1片為證
07 （見本院卷第45頁），且原告對此違規行為亦不爭執，堪認
08 被告機關認定原告有上開行駛高速公路未依規定變換車道之
09 違規行為（即原處分），並無違誤。

10 (三)舉發單位就原告於109年10月21日晚上8時14分許之上開違
11 規行為（即原處分），因此次違規行為距離前次違規行為（
12 即A處分）「時間未滿6分鐘，且行駛未達6公里以上，仍
13 予以連續舉發，核非適法：

14 1.按「立法者固得以法律規定行政機關執法人員得以連續舉發
15 及隨同多次處罰之過阻作用以達成行政管制之目的，但仍須
16 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
17 ，以連續舉發之方式，對違規事實繼續之違規行為，藉舉發
18 其違規事實之次數，評價及計算其法律上之違規次數，並予
19 以多次處罰，藉多次處罰之過阻作用，以防制違規事實繼續
20 發生，此種手段有助於目的之達成，對維護交通秩序、確保
21 交通安全之目的而言，在客觀條件之限制下，更有其必要性
22 及實效性。惟每次舉發既然各別構成一次違規行為，則連續
23 舉發之間隔期間是否過密，以致多次處罰是否過當，仍須審
24 酌是否符合憲法上之比例原則。」（司法院釋字第604號之
25 解釋理由書參照），固然，道交條例第85條之1第2項係以
26 「第7條之2之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉
27 發……。」故由執勤員警依道交條例第7條之2「逕行舉發
28 」之案件，自得直接適用上述條文；然同條例第7條之1「
29 民眾舉發」之案件與員警「逕行舉發」之案件，駕駛人於違
30 規當時均因未遭攔查舉發，以致無法即時糾正違規行為，故
31 而道交條例第85條之1第2項第1款即規定若干客觀要件，

限制舉發過密而導致處罰過當，俾得取得維護交通安全並兼顧比例原則之衡平。從而，雖屬道交條例第7條之1「民眾舉發」之案件，其舉發密度之標準，核與第7條之2「逕行舉發」之情形並無不同，自應類推適用，始與釋字第604號解釋意旨相符。是以，道交條例第85條之1第2項第1款之規定，不論於道交條例第7條之1經民眾檢舉所為之職權舉發或同條例第7條之2由警察機關等舉發機關所為之當場舉發或逕行舉發等情形，皆有適用。且就違規行為人於短時間有數次違規行為，固可得分論併罰，惟裁罰仍應注意多次裁處是否違反比例原則（臺北高等行政法院107年度交上字第148號、臺中高等行政法院110年度交上字第10號判決理由參照）。

2. 本件原告違規事實係發生於000年00月00日晚上8時14分許，原告駕駛系爭車輛在國道一號南向109.9公里處，而有道交條例第33條第1項第4款之「行駛高速公路未依規定變換車道」違規行為，然其遭民眾檢舉舉發於同日晚上8時14分許國道一號南向109.3公里處「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，已遭被告機關以A處分裁罰。是依道交條例第85條之1第2項第1款之規定：逕行舉發汽車…或有第三十三條第一項…之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上」，以及上開判決意旨所示，道交條例第85條之1第2項第1款之規定，於民眾檢舉之案件亦可適用，故原告於109年8月24日晚上8時14分，駕駛系爭車輛在國道一號南向車道109公里處之不足6公里距離內，而有2件道交條例第33條第1項第4款之「行駛高速公路未依規定變換車道」違規行為，被告機關就此2件違規行為予以連續處罰，有違比例原則，顯有過苛。被告既已就原告於109年10月21日晚上8時14分駕駛系爭車輛行駛於國道一號南向109.3公里處之「行駛高速公路未依規定變換車道」違規行為，以A處分裁罰（見本院卷第7頁），依照道交條例第85條之1第2項第1款之規定，

不宜再對原告於109年10月21日晚上8時14分，於國道一號南向109.9公里，所為同種類之違規行為另以原處分裁罰，被告所為之原處分，實有未恰。原告主張，即有理由。

六、綜上所述，被告既已認定原告於109年10月21日晚上8時14分許，駕駛系爭車輛在國道一號南向109.3公里處，有道交條例第33條第1項第4款之「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，且已依道交條例第33條第1項第4款、第63條第1項第1款之規定開立A處分裁處原告「罰鍰新臺幣3000元整，並記違規點數1點」之裁罰處分，則就原告於109年10月21日晚上8時14分許，於國道一號南向109.9公里處另有道交條例第33條第1項第4款之「行駛高速公路未依規定變換車道」違規行為，以原處分裁處原告「罰鍰新臺幣3000元整，並記違規點數1點」之裁罰部分，因有違反比例原則及道交條例第85條之1第2項第1款之連續舉發規定，於法尚有未洽，自應將原處分撤銷。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，經核均與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、本件第一審原告預納之裁判費300元，應由敗訴之被告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第237條之7、第237條之8、第98條第1項前段、第104條、民事訴訟法第93條，判決如主文。

中華民國 110 年 4 月 7 日
行政訴訟庭 法官 陳雅菡

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

01 書記官 林義盛
02 中華民國 110 年 4 月 7 日