

臺灣新北地方法院行政訴訟判決

110年度交字第708號

原告 中保物流股份有限公司

代表人 郭家名

住○○市○○區○○街00巷00弄00
號0 樓

被告 新北市政府交通事件裁決處

設新北市○○區○○路0段000號2樓

代表人 李忠台（處長）

住同上

訴訟代理人 黃慧婷律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告民國110年12月15
日新北裁催字第48-CX0000000號裁決，向本院提起行政訴訟，本
院判決如下：

主 文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條之裁決而提
起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事
件訴訟程序。本件因卷證資料已經明確，本院依同法第237
條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。

二、按行政訴訟法第237條之4第2項第1款、第4款：「地方法院
行政訴訟庭收受前條起訴狀後，應將起訴狀繕本送達被告。
被告收受起訴狀繕本後，應於20日內重新審查原裁決是否合
法妥當，並分別為如下之處置：一、原告提起撤銷之訴，被

告認原裁決違法或不當者，應自行撤銷或變更原裁決。但不得為更不利益之處分。四、被告重新審查後，不依原告之請求處置者，應附具答辯狀，並將重新審查之紀錄及其他必要之關係文件，一併提出於管轄之地方法院行政訴訟庭。」，此係新修正行政訴訟法（於民國〈下同〉100年11月23日修正公布），基於交通裁決事件所具質輕量多之特殊性質，並為使法律關係及早確定，於是創設「重新審查」之特別救濟機制，而免除訴願之前置程序，使原處分機關能再次自我審查原裁決是否合法妥當，滿足依法行政之要求，並可兼顧當事人之程序利益，避免當事人不必要之時間、勞力、費用之浪費，亦可達成司法資源之有效利用。如原處分機關審查結果認原裁決確有違法或不當之情事，自可撤銷或變更原裁決，並就同一違規事實為新裁決並為答辯，至於此變更後之新裁決如仍非完全依原告之請求處置，依行政訴訟法第237條之4第3項規定之反面解釋，自不應視為原告撤回起訴，管轄法院仍應就原處分機關變更後所為之新裁決及答辯為審判對象，繼續進行審理。查被告本以110年10月4日新北裁催字第48-CX00000000號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）5,000元，並記違規點數1點。嗣經原告不服，提起行政訴訟，本院依職權移請被告重新審查後，被告乃改以110年12月15日新北裁催字第48-CX00000000號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰5,000元（違規事實及違反法條均未變更，僅刪除記違規點數1點部分），而因原告於起訴時即訴請撤銷原裁處之全部處罰內容，故上開新裁決顯非完全依原告之請求處置，依照前述說明，本院司法審查之對象自應為被告110年12月15日新北裁催字第48-CX00000000號違反道路交通管理事件裁決書。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：

緣原告所有之車牌號碼00-00號營業半拖車（下稱系爭車輛），於110年7月10日17時46分許，經駕駛而行駛在新北市

五股區臺64線快速道路（觀音山交流道6K路段〈往五股區方向〉）之內側車道時，經民眾錄影採證，並於同年7月16日檢附錄影資料向警察機關檢舉，嗣經新北市政府警察局蘆洲分局查證屬實，因認其有「行駛快速公路未依規定行駛車道—大型車違規行駛內側車道」之違規事實，乃於110年7月29日填製新北市政府警察局新北市警交大字第CX0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單對系爭車輛之車主（即原告）予以舉發，記載應到案日期為110年9月12日前，並於110年7月29日移送被告處理，而原告分別於110年8月5日、110年8月30日到案陳述不服舉發（未依道路交通管理處罰條例第85條第1項之規定辦理歸責實際駕駛人事宜）。嗣被告認原告所有之系爭車輛經駕駛而有「行駛高速公路未依規定行駛車道—慢速（贅繕）大型車違規行駛內側車道」之違規事實，乃依道路交通管理處罰條例第33條第1項第3款及違反道路交通管理事件統一裁罰基準表等規定，以110年12月15日新北裁催字第48-CX0000000號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），裁處原告罰鍰5,000元。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：

- 1、緣實際駕駛人范修瑋於110年7月10日17時46分，駕駛原告所有之系爭車輛行駛於新北市五股區臺64線時，因民眾檢舉，致遭裁決應處5,000元罰鍰，因對於原處分不服而訴請撤銷，理由如後。
- 2、當日系爭車輛行駛方向為臺北港往五股區方向，因隧道內交通事故所以經過指引往內側車道行駛，又因隧道內禁止變換車道以免造成事故之發生，所以本車一路直行內側車道，嗣於隧道出口外側車道一直有小轎車行駛，所以無法切入外側車道，並於行車紀錄影片46分9秒黑色BMW車過後，黃色swif一直跟在本車右側後方約9秒。本車為營業半拖車含車頭總長38英尺（約8.4公尺，註：近3層樓高

度)通常大車於後方有來車時,約需要車斗至少離其他車輛(約6個轎車車身)方可切換以保持安全距離,也因為前述黃色swif一直跟在本車後面,如果以時速80公里上下切換外線車道,如果後車亦臨時切換車道,而後車距離緊貼本車,駕駛只有1秒鐘左右時間反應,所以駕駛都會習慣先禮讓小車通過後,才做變換車道,以防不測。

3、按行政程序法第8條前段及第9條分別規定,行政行為應以誠實信用之方法為之,並應就有利及不利當事人之情形一律注意;行政罰法第7條第1項規定違反行政法上義務非出於故意或過失者,不予處罰;道路交通管理處罰條例第1條之立法目的除維持交通秩序並「確保交通安全」。核被告依據道路交通管理處罰條例第33條第6項授權訂定之「高速公路及快速公路交通管制規則」第8條第1項第2款所為認定及道路交通管理處罰條例第33條第1項所為之裁罰,未衡酌系爭車輛係前因交通事故因此始轉入內側車道(詳行車紀錄影片)、本車之大小(營業半拖車含車頭總長38英尺)、駕駛人本於謹慎理性之態度決定變換車道時點以符合交通法規並同時維持交通安全與合理反應時間等綜合因素之客觀可能性、駕駛人所提供之行車紀錄影片中後方及外側車道其他小客車行駛之狀況、駕駛為維護交通安全並無刻意違反交通規定之故意或過失之主觀認知,原處分有前揭違法之處,請求判決如聲明所示。

(二)聲明:原處分撤銷。

三、被告答辯及聲明:

(一)答辯要旨:

參酌違規採證影片(「000000000.285979.mp4」00:03:40~00:04:08)所示,系爭車輛進入隧道時,確有所稱之事故,然自影片00:03:40開始,已遠離事故發生地點且隧道路面標線已變更為白虛線與白實線並列之圖樣,依道路交通標誌標線號誌設置規則第149條第1項第10款規定「白實線側禁止變換車道或跨越」反面解釋及公路總局函

01 復，白虛線側得變換車道，自00：03：40系爭車輛有變換
02 車道行駛於外側之機會，直至00：04：08後方有小型車經
03 過，扣除變換車道須保持一定距離所需之時間，系爭車輛
04 仍具相當時間得駛於外側車道，另有不同角度之影片可稽
05 (「000000000.548118.mp4」00：04：17~00：04：32)；
06 退步言之，若基於行車安全考量於隧道內變換車道為客觀
07 上不能，但於原告駛出隧道後仍續行駛於內側車道達15秒
08 以上，且與後車為等速行駛狀態，並非完全無法變換車道
09 進而駛出內車道，亦未開啟方向燈提醒後車，難謂其有變
10 換車道之意但客觀不能之情事，上揭行為有影片可證
11 (「影片.avi」00：00：04~00：00：10)，另參酌原舉發
12 單位提供之google map圖像，按比例尺粗略計算，隧道出
13 口至違規地點之距離至少400公尺，綜合上述事證可證，
14 系爭車輛顯非屬「短暫超車而駕駛於內側車道」，並非高
15 速公路及快速公路管制規則第8條第1項第2款所稱「暫時
16 利用緊臨外側車道之車道超越前車」得暫時行駛內側車道
17 之態樣，系爭車輛之駕駛行為該當道路交通管理處罰條例
18 第33條第1項第3款，原告之主張應無理由，原處分應予維
19 持。

20 (二) 聲明：原告之訴駁回。

21 四、爭點：

22 原告所有之系爭車輛經駕駛而是否有原處分所指「行駛快速
23 公路『未依規定行駛車道』—大型車『違規』行駛內側車
24 道」之違規事實？原告就本件違規事實是否具備責任條件？

25 五、本院的判斷：

26 (一) 前提事實：

27 爭訟概要欄所載之事實，除原告以系爭車輛之駕駛人因慮
28 及行車安全而無法變換至外側車道而否認違規外，其餘事
29 實業據原告於起訴狀所不爭執，且有舉發違反道路交通管
30 理事件通知單影本1紙、違規查詢報表影本1紙、新北市
31 政府交通事件裁決處交通違規案件陳述書影本2份、新北

01 市政府警察局蘆洲分局110年8月16日新北警蘆交字第1104
02 438425號函影本1份、原處分影本1紙、拖車車籍查詢影
03 本1紙（見本院卷第75頁、第83頁、第85頁至第90頁、第
04 93頁、第95頁、第96頁、第119頁、第121頁）、採證錄影
05 擷取畫面23幀（見本院卷第97頁、第129頁至第169頁〈單
06 數頁〉）、原告所提出之系爭車輛行車紀錄器錄影擷取畫
07 面45幀（見本院卷第171頁至第259頁〈單數頁〉）及檢
08 舉案件明細影本1紙、被告及原告所提出之行車紀錄器錄
09 影光碟各1片（均置於本院卷卷末存置袋）足資佐證，是
10 除

11 原告主張及否認部分外，其餘事實自堪認定。

12 （二）原告所有之系爭車輛經駕駛而確有原處分所指「行駛快速
13 公路『未依規定行駛車道』—大型車『違規』行駛內側車
14 道」之違規事實，且原告就本件違規事實具備責任條件：

15 1、應適用之法令：

16 (1)高速公路及快速公路交通管制規則第2條第1項第4款、第5
17 款：

18 本規則所用名詞，釋義如下：四、外側車道：指主線車道
19 中之最右側車道。五、內側車道：指主線車道中之最左側
20 車道。

21 (2)高速公路及快速公路交通管制規則第8條第1項第2款：

22 汽車行駛高速公路及快速公路，其車道之使用，除因交通
23 事故及道路施工依臨時或可移動標誌指示或交通勤務警察
24 指揮外，應依設置之交通標誌、標線或號誌之規定，無設
25 置者，應依下列規定：二、大型車應行駛於外側車道，並
26 得暫時利用緊臨外側車道之車道超越前車。

27 (3)道路交通管理處罰條例第7條之1：

28 對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違
29 規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者
30 ，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

31 (4)道路交通管理處罰條例第33條第1項第3款、第6項：

01 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵
02 使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列
03 行為者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰
04 鍰：三、未依規定行駛車道。第一項之管制規則，由交通
05 部會同內政部定之。

06 (5) 道路交通管理處罰條例第85條第4項：

07 依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定
08 受逕行舉發人或該其他人有過失。

09 (6) 行政罰法第7條第1項：

10 違反行政罰上義務之行為非出於故意或過失者，不予處
11 罰。

12 (7) 按「本細則依道路交通管理處罰條例第九十二條第四項規
13 定訂定之。」、「處理違反道路管理事件之程序及統一
14 裁罰基準，依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，
15 如附件違反道路管理事件統一裁罰基準表。」，違反
16 道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條、第2條
17 第1項、第2項分別亦有明定，是違反道路管理事件統一
18 裁罰基準及處理細則即係基於法律之授權所訂定，而該
19 處理違反道路管理事件之統一裁罰基準（即「違反道
20 路管理事件統一裁罰基準表」）已考量「違反事
21 件」、「法條依據」、「法定罰鍰額度或其他處罰」、
22 「違規車種類別或違規情節」、「期限內繳納或到案聽候
23 裁決者」、「逾越應到案期限30日內，繳納罰鍰或到案聽
24 候裁決者」、「逾越應到案期限30日以上60日內，繳納
25 罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限60日以上，
26 繳納罰鍰或逕行裁決處罰者」等因素，作為裁量之標準，
27 並未違反授權之目的及裁量權之本質，是其不僅直接對外
28 發生效力，且被告亦應受其拘束而適用之。

29 2、由前揭採證錄影擷取畫面以觀：

30 (1) 行車紀錄器安裝所在之黃色小客車（下稱甲車）於畫面顯
31 示時間2012/07/10（下同）17：45：59，行駛於系爭車輛

01 右後方之外側車道（二車間有逾2組車道線之距離），而
02 系爭車輛則行駛於內側車道，另於系爭車輛之右前方，有
03 一深色小客車（下稱乙車）行駛於外側車道。

04 (2)於畫面顯示時間17：46：07，乙車變換至內側車道（即系
05 爭車輛前方），斯時系爭車輛與乙車間之距離逾5組車道
06 線之距離，而系爭車輛與右前方行駛於外側車道之貨櫃車
07 （下稱丙車）間之距離逾7組車道線之距離，另與右後方
08 甲車之距離約2組車道線之距離，於畫面顯示時間17：4
09 6：10，甲車變換至內側車道（即系爭車輛後方），而系
10 爭車輛與乙車、丙車間之距離並無明顯變化，旋於畫面顯
11 示時間17：46：13，甲車駛近系爭車輛並變換至外側車
12 道。

13 (3)於前開過程，系爭車輛並未亮右方向燈，而持續行駛於內
14 側車道（非暫時利用緊臨外側車道之車道〈內側車道〉超
15 越前車）。

16 3、另由原告前揭所提出系爭車輛之行車紀錄器錄影擷取畫面
17 以觀：

18 (1)於畫面顯示時間2012/07/10（下同）17：41：46，隧道入
19 口前外側車道管制行駛，車輛僅得行駛內側車道，於畫面
20 顯示時間17：43：57，外側車道管制結束，但內、外側車
21 道間仍為雙白實線（雙邊禁止變換車道線），於畫面顯示
22 時間17：45：30，內、外側車道間之車道線為單邊禁止變
23 換車道線（內側虛線，外側實線），斯時系爭車輛之正前
24 方（內側車道）及右前方（即外側車道）甚遠處始有車
25 輛。

26 (2)於畫面顯示時間17：46：00，系爭車輛駛出隧道，其距正
27 前方（內側車道）及右前方（即外側車道）之車輛仍甚
28 遠，於畫面顯示時間17：46：04，一輛深色BMW廠牌小客
29 車由外側車道超越系爭車輛，於畫面顯示時間17：46：1
30 4，該深色BMW廠牌小客車變換至內側車道（即系爭車輛前
31 方），斯時系爭車輛與乙車間之距離逾5組車道線之距

離，而系爭車輛右前方行駛於外側車道之貨櫃車亦距離其左後方之該深色BMW廠牌小客車非近，於畫面顯示時間17：46：22-23，一輛黃色小客車由外側超越系爭車輛至系爭車輛前方。

- 4、據上，足知系爭車輛固然因外側車道管制而必需行駛於內側車道，但於出隧道前（依交通部公路總局第一區養護工程處中和工務段110年11月12日一工中段字第1100098374號函〈見本院卷第111頁〉所載，台64線觀音山隧道東向自4K+600處起至隧道東向出口（里程為5K+350）為單邊禁止變換車道路段〈即內側與外側車道係以單邊禁止變換車道線標線區隔〉允許內側車道車輛變換至外側車道行駛。），尚有750公尺之距離足供系爭車輛變換至外側車道，且於該路程，因系爭車輛距離正前方、右前方行駛之車輛距離均甚遠，當無不能變換至外側車道之情事；又系爭車輛駛出隧道出口後，右後方雖原有一深色BMW廠牌小客車（即乙車）行駛於外側車道，但其後乙車已超越系爭車輛而行駛於內側車道，且斯時系爭車輛與其正前方（內側車道）及右前方（外側車道）之車輛距離既分別逾5組、7組車道線（參照道路交通標誌標線號誌設置規則第182條第1項、第2項之規定〈即「車道線，用以劃分各線車道，指示車輛駕駛人循車道行駛。本標線為白虛線，線段長四公尺，間距六公尺，線寬一〇公分。」〉），則其距離已分別在50公尺、70公尺以上，且後方之黃色小客車（即甲車）嗣亦已變換至內側車道，則系爭車輛之駕駛人並非不能亮右方向燈而伺機合法變換至外側車道；詎系爭車輛之駕駛人捨此而不為，乃無變換車道之意（未見亮右方向燈）而持續違規行駛於內側車道（非暫時利用緊臨外側車道之車道〈內側車道〉超越前車），是系爭車輛經駕駛而確有原處分所指「行駛快速公路『未依規定行駛車道』一大型車『違規』行駛內側車道」之違規事實無訛，且該駕駛人就本件違規事實顯然具備責任條件（故意）；

再者，原告既為系爭車輛之車主，則就本件「民眾檢舉舉發」類推適用道路交通管理處罰條例第85條第4項之規定，自應推定原告有過失，而原告就此並未主張或舉證以推翻之，則原告就此違規事實具備責任條件亦堪認定。

5、從而，原告前揭主張均無可採，是被告就本件違規事實乃以原處分裁處系爭車輛之車主（即原告）前揭處罰內容，觀諸前開規定，依法洵屬有據。

（三）本件判決基礎已經明確，兩造其餘的攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要。

（四）本件第一審裁判費為300元，所以確定第一審訴訟費用額為300元，由被告負擔；被告應賠償給付原告300元。

六、結論：原處分並無違誤，原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。

中 華 民 國 111 年 1 月 20 日
行政訴訟庭 法 官 陳鴻清

一、上為正本係照原本作成。

二、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的具體事實），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。

書記官 李玉秀

中 華 民 國 111 年 1 月 20 日