臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第七庭
115年度交上字第280號

上　訴　人　楊懷壹
被 上訴 人　新北市政府交通事件裁決處

代　表　人　李忠台（處長）

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國115年6月2日本院地方行政訴訟庭115年度交字第31號判決，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、事實概要：

上訴人於民國114年4月20日20時9分許（下稱系爭時間），駕駛其所有車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱系爭車輛），行經國道3號南向25.7公里（下稱系爭地點）時，經民眾檢舉，為內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊（下稱舉發機關）木柵分隊員警認有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為（下稱系爭違規），於114年6月2日填製國道警交字第ZIB521474號舉發違反道路交通管理事件通知單舉發。嗣經被上訴人認違規屬實，乃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款規定，以114年10月17日新北裁催字第48-ZIB521474號裁決書（下稱原處分），裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）3,000元。上訴人不服，遂提起行政訴訟，經本院地方行政訴訟庭（下稱原

審）115年度交字第31號判決（下稱原判決）駁回上訴人在原審之訴。上訴人猶不服，提起本件上訴。

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

三、上訴意旨略以：

㈠原判決以上訴人確有系爭違規行為，係以高速公路及快速公路交通管制規則（下稱高交規則）第6條第1項第1款規定之公式計算，惟系爭車輛於系爭時間之實際車速並未有何客觀證據足資認定，原審僅以系爭車輛時速高於檢舉人車輛之主觀臆測，逕採檢舉人未經檢定合格之行車紀錄器所載時速96km/hr為計算基礎，顯有違經驗法則及論理法則。至原判決以上訴人及檢舉人車距不足1組車道線（10公尺），則係僅依據檢舉人單一角度之行車紀錄器影像以目視推估，而未予比例校正或測距分析，亦有未盡職權調查義務，認定事實與卷證資料不合之違背法令。原審罔顧上訴人所為檢舉人始終維持高速行駛，未受實質影響之主張，而對道路交通安全規則（下稱道安規則）第98條第1項第6款規定未予實質判斷，僅泛稱縱屬實亦無涉上訴人是否違反道交條例第33條第1項第4款規定，自屬判決不備理由之違法等語。

㈡聲明：1.原判決廢棄。2.原處分撤銷。

四、本院經核原判決駁回上訴人之訴，並無違誤。茲就上訴意旨補充論述如下：

㈠查高速公路行駛之車輛速度極快，反應時間極短，稍有疏忽即可能釀成事故，從而對於行駛於高速公路而變換車道之車輛，應課以其駕駛人更高之注意義務，以維護高速公路之交通秩序，保障用路人之安全。在高速公路行駛之車輛，由其他車道變換切入相鄰車道者，除應提前使用方向燈外，其變換切入相鄰車道時，更應留意與後車間之間距，使後車足以反應而保持安全距離。按道交條例第33條第6項授權訂定之高交規則第6條第1項規定：「汽車行駛高速公路及快速公路，前後兩車間之行車安全距離，在正常天候狀況下，依下

列規定：一、小型車：車輛速率之每小時公里數值除以2，單位為公尺。」；同條第3項規定：「第1項規定如遇濃霧、濃煙、強風、大雨、夜間行車或其他特殊狀況時，其安全距離應酌量增加，並保持隨時可以煞停之距離。」；第11條第3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：……三、未保持安全距離及間隔。」而經核上開高交規則屬為執行母法所為細節性、技術性規定，尚符合母法授權之本旨，自得予以援用。是汽車行駛於高速公路欲變換車道時，自應遵循上開規範，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款所定之處罰要件。

㈡又按民眾檢舉違規之行車紀錄器影像，係其在道路參與過程中偶遇交通違規行為，予以擷錄並向舉發機關提出檢舉，因其僅係將影像透過鏡頭及感光、儲存設備予以紀錄，尚非如測速儀、酒測器等涉及數據量定之採證工具，自不以經度量衡檢驗或校正為必要，無庸定期經檢驗機構檢驗，仍得採為證據使用。如檢舉之內容涉及數據量定（如行車速率），固難逕肯認其數值之精準度，然如綜合其他客觀證據，仍足以推論待證之違規事實存在，仍得作為參考之數值。本件上訴人雖以前詞主張原審僅依據檢舉之行車紀錄器影像判斷，有違經驗與論理法則，且未盡職權調查職責等語，惟查：

1.按事實認定乃事實審法院之職權，苟其事實之認定符合證據法則，縱其證據之取捨與當事人所希冀者不同，致其事實之認定異於該當事人之主張者，亦不得謂為判決有違背法令之情形。原審業已論明：自採證影片之擷圖，可徵上訴人駕駛系爭車輛自中間車道變換至內側車道，與行駛於內側車道之檢舉人車輛距離不足1組車道線。而依道路交通標誌標線號誌設置規則第182條第2項，車道線線段長4公尺，間距6公尺，故一組車道線為10公尺；而車道線係標繪於路面，長度固定，不因行車紀錄器鏡頭或裝置設定而有不同，足供判斷兩車之距離，堪信系爭車輛變換車道

至檢舉人車輛行駛之車道時，與檢舉人車輛之距離顯不足10公尺。系爭車輛變換至檢舉人車輛前方車道過程中，檢舉人車輛行車紀錄器顯示之時速均為96至97km/hr，而上訴人在系爭地點超車檢舉人車輛，系爭車輛之時速顯高於檢舉人車輛，則依最有利上訴人之96km/hr計算行車安全距離，並參高交規則第6條第1項第1款規定，系爭車輛與檢舉人車輛間前後至少應相距48公尺之安全距離，顯見系爭車輛變換車道至檢舉人車輛前方車道時，兩車之距離不足10公尺，上訴人未依高交規則第6條第1項第1款及第11條第3款規定保持行車安全距離。因認上訴人駕駛系爭車輛確有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為等語。原判決所為上開論述，經核與卷內證據相符，亦未違背證據法則、論理法則及經驗法則。

2.至上訴人主張行車紀錄器之數值未經檢定，及距離僅由目視推測部分，經查兩車距離不足1組車道線，此一事實為客觀影像畫面紀錄，無涉數值量測，揆諸前開說明，自得採為證據使用。又關於車輛行車速率部分，固不能單以行車紀錄器顯示數值為據，然原審亦已敘明本件依採證影片之擷圖可知當時高速公路車流順暢，且系爭車輛超車時兩車間距不足10公尺等語。則依照前揭高交規則，兩車車速僅須高於20km/hr，即屬未保持安全車距（計算式：20÷2＝10公尺）。而綜合檢舉人行車紀錄器顯示96至97km/hr之行車速率，上訴人車輛自右方超車至檢舉人車輛前方，及高速公路當時車流順暢之客觀事實，已足推論兩車之速率顯然不可能低於20km/hr，是原判決認上訴人有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，並無違誤。上訴意旨無非重述其在原審業經主張而為原判決摒棄不採之陳詞，或就原審取捨證據、認定事實之職權行使，指摘其為不當或違背法則，難認有理由。

3.另上訴人主張因直行車並未受實質影響，而不符道安規則第98條第1項第6款要件部分，原審亦已敘明與道交條例第

33條第1項第4款是否該當無涉。高交規則第6條第1項既已明定高速公路及快速公路之安全距離規範，則低於此安全距離而變換車道，即已該當該款所定之違規行為，其可罰性基礎在於抽象危險，不以致生具體危險或實際影響其他車輛之通行為必要。上訴人所指，顯屬無據，無從採憑。

㈢綜上所述，原判決已說明其認定事實之依據及得心證之理由，對上訴人於原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦已論斷，且無理由不備或未盡職權調查義務之違法。是以，原判決駁回上訴人在原審之訴，並無違誤。上訴意旨指摘原判決理由不備且未盡職權調查義務，求予廢棄原判決，難認有理由，應予駁回。

五、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263條之5準用第237條之8第1項規定甚明。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、結論：本件上訴無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　14　　日

審判長法　官　吳坤芳

法　官　劉正偉

法　官　何効鋼

上為正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　14　　日

書記官　劉聿菲