

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭

114年度交字第2242號

原告 塗志隆

被告 交通部公路局臺北區監理所

代表人 黃鈴婷

訴訟代理人 林佳慧

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告中華民國114年6月18日北監宜裁字第43-ZAB336705號裁決書，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300元由被告負擔。

事實及理由

壹、程序部分

依行政訴訟法第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。

貳、實體部分

一、事實概要：

原告駕駛訴外人新名揚交通股份有限公司所有之車牌號碼000-0000號營業小客車（下稱系爭車輛），於民國113年10月30日20時13分許，行經國道1號南向40.2公里處（下稱系爭路段），經民眾於113年11月5日檢舉有「行駛高速公路未依規定變換車道（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）」之違規行為，為內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊（下稱舉發機關）員警於113年11月27日製單舉發。嗣於同年月29日移送被告處理，經被

01 告審認上述違規屬實，依道路交通管理處罰條例（下稱道交
02 條例）第33條第1項第4款、第85條第1項（第99款應為贅
03 載）及違反道路管理事件統一裁罰基準表等規定，以
04 114年6月18日北監宜裁字第43-ZAB336705號違反道路交通管
05 理事件裁決書（下稱原處分），裁處罰鍰新臺幣（下同）
06 3,000元。原告不服，遂提起行政訴訟。

07 二、原告起訴主張及聲明：

08 (一)原告並未違規行駛變換車道進入連貫車隊中，有打方向燈也
09 並非強行插入，且道路又是虛線可跨越，也沒造成後方煞車
10 導致追撞。檢舉車輛及前方大巴士中間間距應有60至70米
11 寬，應非連貫車道等語。

12 (二)並聲明：原處分撤銷。

13 三、被告答辯及聲明：

14 (一)影像內容顯示出口減速車道之車輛因匝道回堵呈現緩慢行走
15 狀態，明顯為連貫車隊，系爭車輛欲駛離主線車道，未於車
16 隊末端依序排隊，由左側向右插入連貫車隊，違規屬實。

17 (二)內政部警政署國道公路警察局106年1月3日國道警交字第
18 1050911072號函略以：「只要連貫車隊形成，未依序排隊，
19 而插入車隊中間行駛，即符合違規構成要件；雖插隊車輛沿
20 途有使用方向燈，逐漸、緩慢地插隊，或連貫車隊前後車輛
21 因速差、起步延誤，所產生之間距足夠插隊車輛駛入，仍屬
22 插隊違規。」故本件裁處，於法應無違誤。

23 (三)並聲明：原告之訴駁回。

24 四、本院之判斷：

25 (一)按道交條例第33條第1項第4款規定：「汽車行駛於高速公
26 路、快速公路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項
27 之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣3,000元
28 以上6,000元以下罰鍰：……四、未依規定變換車道。」高
29 速公路及快速公路交通管制規則第11條第4款規定：「汽車
30 在行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號
31 誌指示，並不得有下列情形：……四、駛離主線車道未依序

01 排隊，插入正在連貫駛出主線之汽車中間。」觀諸其規範意
02 旨，係在駛出主線的車輛已形成連貫車隊時，車輛本應於末
03 端依序排入，若未依序排隊而自旁切入行列中段行駛，即足
04 以破壞依序通行之秩序，增加追撞等交通風險。是以，本款
05 所稱「插入正在連貫駛出主線之汽車中間」，係以出口處已
06 形成連貫車隊為其前提。倘未形成連貫車隊，車輛之間仍有
07 相當空隙足供車輛安全併入，難認增加後車追撞之交通風
08 險，自不該當本款規定。

09 (二)原告之駕駛行為，不構成「行駛高速公路未依規定變換車
10 道」之違規行為：

11 1. 經本院會同兩造當庭

12 勘驗採證光碟顯示：

13 檔案「(系爭車輛)1030_2013F_000-0000_國一南下40KM_違
14 規切入連貫車流_Compressed」共6張畫面截圖(【圖1】至
15 【圖6】)，時間分別為20：13：15、20：13：17、20：
16 13：25、20：13：32、20：13：34及20：13：36。畫面中可
17 見各車道均呈現車多狀態，檢舉人車輛開始向右行駛至最外
18 側車道。檢舉人車輛前方之灰色小客車亦向右側車道行駛，
19 並可見該灰色小客車速度緩慢地持續開啟右側方向燈，以切
20 換至路肩。系爭車輛出現於檢舉人左側車道並開啟右側方向
21 燈，此時系爭車輛與檢舉人車輛之前後距離約有3組穿越虛
22 線(每組含白虛線長度與間隔共為3公尺；線段1公尺，間距
23 2公尺，共約9公尺)，並拉開至約5組半的穿越虛線(共約
24 16公尺)。兩車中間的灰色小客車因持續往右外切至路肩，
25 速度緩慢，致系爭車輛與檢舉人的距離持續拉開至約八組的
26 穿越虛線(共約24公尺)檢舉人的車輛在灰色小客車完全向
27 右切之後，才又繼續往前，拉近與原告的車輛距離。

28 2. 由上開勘驗結果顯示，系爭路段外側車道固呈現車多之狀
29 態，惟檢舉人車輛前方之灰色小客車自開啟方向燈向右側外
30 切時起，以緩慢速度行進，致外側車道車流之行進狀態已出
31 現空隙與間斷，可認檢舉人前方連續車隊已被灰色小客車所

01 截斷。再就原告與後車之距離觀之，系爭車輛出現於檢舉人
02 車輛左側車道並開啟右側方向燈之時點，二車之前後距離約
03 為3組穿越虛線（約9公尺），旋即拉開至約5組半（約16公
04 尺）；嗣因兩車中間之灰色小客車持續右切且行進緩慢，二
05 車距離再拉開至約8組（約24公尺），而檢舉人車輛係於該
06 灰色小客車完成外切後，始再向前並拉近與系爭車輛之距
07 離，可見系爭車輛駛出主線時，該處車輛之間的距離已顯著
08 擴大，形成足供車輛安全併入之空間，足認車流已失去連續
09 性。況且，系爭車輛切入後，因與檢舉人車輛相距甚遠，業
10 如前述，未造成後車有反應不及須緊急煞車之情狀，復無釀
11 成追撞等情事發生之可能，自非高速公路及快速公路交通管
12 制規則第11條第4款之規範射程範圍。因此，該處車流難認
13 已形成「正在連貫駛出主線之汽車」之連貫車隊，原告之駕
14 駛行為自不該當原處分所指之違規行為。

15 3. 至被告雖援引內政部警政署國道公路警察局106年1月3日國
16 道警交字第1050911072號函主張原告構成前開違規行為等
17 語。惟觀諸該函示略以：「只要連貫車隊形成，未依序排
18 隊，而插入車隊中間行駛，即符合違規構成要件；雖插隊車
19 輛沿途有使用方向燈，逐漸、緩慢地插隊，或連貫車隊前後
20 車輛因速差、起步延誤，所產生之間距足夠插隊車輛駛入，
21 仍屬插隊違規。」揆諸其文義與脈絡，所指涉者係在連貫車
22 隊已形成之前提下，說明插入車隊中間不以強行急切或迫使
23 後車緊急煞車為必要，縱係使用方向燈、緩慢漸進切入，或
24 利用隊列因速差、起步延誤所生之間距而切入，仍可能構成
25 違規。然而，參諸前開說明，該函釋應以「連貫車隊形成」
26 作為前提要件，始符道交條例第33條第1項第4款與高速公路
27 及快速公路交通管制規則第11條第4款之規範意旨，否則即
28 有逾越母法意旨或增加法所無限制之違法。因此，系爭車輛
29 切入時，該處既未形成連貫車隊，自無上開函釋之適用，被
30 告不得逕依此認定原告該當違法行為。

31 (三)綜上，被告適用道交條例第33條第1項第4款規定，並依違反

01 道路交通管理事件統一裁罰基準表作成原處分，核有違誤，
02 原告訴請撤銷，為有理由，應予准許。

03 五、本件判決基礎已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料
04 經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐為論駁，附
05 此敘明。

06 六、本件第一審裁判費為300元，應由被告負擔，爰確定第一審
07 訴訟費用額如主文第2項所示。

08 七、結論：原告之訴為有理由。

09 中 華 民 國 115 年 1 月 6 日
10 法 官 陳 彥 霖

11 一、上為正本係照原本作成。

12 二、如不服本判決，應於送達後20日內，以原判決違背法令為理
13 由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原
14 判決所違背之法令及其具體內容，以及依訴訟資料合於該違
15 背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴
16 後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起
17 上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他
18 造人數附繕本）。

19 三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，
20 逕以裁定駁回。

21 中 華 民 國 115 年 1 月 6 日
22 書記官 楊貽婷