

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2497號

115年7月2日辯論終結

原告 鉅龍物聯有限公司

代表人 梁政隆

被告 交通部公路局嘉義區監理所

代表人 張耀輝

訴訟代理人 楊韻藍

吳冠頡

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國114年7月18日雲監裁字第72-ZAB340515號違反道路管理事件裁決書（下稱原處分），提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原處分撤銷。

二、訴訟費用新臺幣300元由被告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

原告所有車牌號碼000-0000自用小貨車（下稱系爭車輛），於113年12月9日15時26分許行經國道1號南向38.7公里處（下稱系爭路段）時，遭內政部警政署國道公路警察局（下稱舉發機關）員警以移動式雷射測速儀採證，認定系爭車輛行駛於最高速限每小時100公里之內側車道，時速僅79公里，有「行駛於高速公路未依規定行駛車道—慢速小型車違規行駛內側車道」之違規行為，於113年12月27日逕行舉發（本院卷第45頁）。嗣經原告陳述意見（本院卷第47頁），舉發機關查復後，仍認違規事實明確（本院卷第51頁）。被告爰依道路交通管理處罰條例第33條第1項第3款規定及違反道路管理事件統一裁罰基準表，以原處分裁處原告罰鍰

01 新臺幣（下同）5,000元（本院卷第55頁）。原告不服，主
02 張系爭車輛實際行駛於中線車道，並非內側車道，且本件雷
03 射測速儀可能有誤差，系爭車輛實際時速可能超過80公里，
04 聲明請求撤銷原處分（本院卷第11至13頁）。被告則認原告
05 係行駛於內側車道，原告主張不可採，答辯聲明駁回原告之
06 訴（本院卷第39至43頁）。

07 二、本院判斷：

08 （一）按高速公路及快速公路交通管制規則（下稱管制規則）第2
09 條第1項第4、5、6、12款規定：「本規則所用名詞，釋義如
10 下：……四、外側車道：指主線車道中之最右側車道。五、
11 內側車道：指主線車道中之最左側車道。六、中線車道：指
12 同向三車道或五車道中之中間車道。……十二、高乘載車
13 道：指專供特定車種或乘載一定人數以上之車輛行駛之車
14 道。」、第8條第1項第1款規定：「汽車行駛高速公路及快
15 速公路，其車道之使用，除因交通事故及道路施工依臨時或
16 可移動標誌指示或交通勤務警察指揮外，應依設置之交通標
17 誌、標線或號誌之規定，無設置者，應依下列規定：一、在
18 高速公路最高速限每小時90公里以上之路段，行駛速率低於
19 每小時80公里之較慢速小型車……應行駛於外側車道，並得
20 暫時利用緊臨外側車道之車道超越前車。」

21 （二）經查，系爭路段最高速限為每小時100公里，共有3條車道，
22 最左側之車道為高乘載車道（本院卷第57至64頁）；系爭車
23 輛係行駛於高乘載車道右側之中間車道上，經舉發機關使用
24 經檢定合格之雷射測速儀（本院卷第65頁），測得時速79公
25 里（本院卷第63頁）。舉發機關及被告係以系爭車輛時速低
26 於80公里，違反管制規則第8條第1項第1款規定，而為舉發
27 及裁罰（本院卷第40、51頁）。兩造雖對於系爭車輛所行駛
28 之車道究屬內側車道或中線車道有所爭執（此涉及應否將高
29 乘載車道扣除而為認定），惟只要不是行駛外側車道而時速
30 低於80公里，即有違反管制規則第8條第1項第1款之問題，
31 系爭車輛所行駛之車道，不論係內側車道或中線車道，均非

01 外側車道，而係緊臨外側車道之車道，如其並非暫時利用該
02 車道超越前車，即與管制規則第8條第1項第1款規定不符。

03 (三)本件得否裁罰所應考量者其實另在於，交通部依公路法第63
04 條第5項規定授權訂定之車輛型式安全審驗管理辦法（下稱
05 系爭審驗辦法），其第14條之附件一、附件二十二、附件二
06 十二之一（原係以「車輛安全檢測基準」規範之，於111年8
07 月12日廢止，提升位階改於系爭審驗辦法第14條上開附件中
08 規範之，惟內容均同，詳見系爭審驗辦法第14條立法理
09 由），就各類型車輛，規定其速率計指示速率，必須永不少
10 於真實速率，速率計標度盤所指示之速率（V1）與真實速率
11 （V2）間應滿足「 $0 \leq V1 - V2 \leq (V2/10) + 4\text{km/h}$ 」關係。
12 亦即駕駛所看到的速率計指示速率，其實是永不少於（永大
13 於或等於）真實速率的。也因如此，交通裁罰機關裁罰車輛
14 真實速率低於最低速限者，其實有可能駕駛行駛時所看到的
15 速率計指示速率是高於最低速限的，若此，即難認駕駛有故
16 意或過失，依行政罰法第7條第1項規定，仍不得裁罰。

17 (四)經查，本院就系爭車輛之車型函詢財團法人車輛安全審驗中
18 心，獲覆該車型車輛速率計之檢測報告顯示，該車型車輛真
19 實速率為36.8km/h時，速率計指示速率係40km/h；真實速率
20 為73.5km/h時，速率計指示速率係80km/h（本院卷第122
21 頁）。據此推算，舉發機關測得系爭車輛真實速率為79km/h
22 時，系爭車輛速率計指示速率非常有可能超過80km/h，而難
23 認原告知悉或可得注意其真實速率未達80km/h而有故意或過
24 失。被告沒有證據可以證明原告具有故意或過失，其以原處
25 分為裁罰，核有違誤，應予撤銷。

26 三、附帶說明，上開速率計審驗規範與裁罰低於最低速限間所存
27 在之問題，其實早在雪山隧道取締龜速車（當時強調時速低
28 於1公里也要取締，有相關媒體報導可稽）時即已顯現，而
29 為本院107年度交上字第186號判決指明在案。該判決是108
30 年4月19日作成，迄今已逾7年，交通部並未修改速率計審驗
31 規範，或就低於最低速限的裁罰規範一定的容許空間，不知

又有多少不應裁罰卻誤為裁罰的案例產生！交通部宜通盤考量，如果認為速率計審驗規範不宜修正，速率計指示速率還是要永不少於真實速率，是否參考「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項第11款規定：「駕駛汽車行車速度超過規定之最高時速未逾十公里」，也就行車速度低於規定之最低時速者，如未逾一定公里數（依上開速率計指示速率與車輛真實速率間存在的誤差定之），亦規定免予舉發；如認為特定路段之特殊情況，有必要連時速少1公里都不能容許，就應該在該路段適當位置（應在取締地點前相當距離處）設置真實速率顯示計，讓駕駛得以事先知悉其真實速率，以及時提高行車速度，如駕駛仍未提高行車速度，即具有過失，如此裁罰方不會再產生上開問題。爰併將本判決送交通部酌參，希能儘速調整相關規範，不再讓可能誤罰之案例持續發生。

四、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻防方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，不另一一論述。

五、本件第一審裁判費為300元，應由被告負擔。

六、結論：原告之訴有理由，判決如主文。

中 華 民 國 115 年 7 月 20 日
法 官 劉家昆

上為正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭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。

中 華 民 國 115 年 7 月 20 日
書記官 陳弘毅