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3176號

原　　告　朱紹猷
被　　告　新北市政府交通事件裁決處

代　表　人　李忠台
送達代收人　李姿瑩
訴訟代理人　周易律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告中華民國114年9月22日新北裁催字第48-ZFC322263號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

按行政訴訟法第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:

原告於民國114年3月17日16時1分許，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛），行經速限110公里之國道3號北向96.5公里處（下稱系爭路段）時，經內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊（下稱舉發機關）以雷射測速儀測得其行速為98公里，因有「行駛高速公路未依規定行駛車道－小型車變換車道未以規定之最高速度行駛」之違規行為，舉發機關遂於114年4月15日填製國道警交字第ZFC322263號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發

通知單）逕行舉發。嗣原告不服舉發提出申訴，經被告審認原告違規屬實，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3款規定，於114年9月22日開立新北裁催字第48-ZFC322263號裁決書（下稱原處分），裁處原告罰鍰新臺幣（下同）3,000元。原告不服，提起本件訴訟。

二、原告主張：

㈠原告行駛於內側車道僅6秒就遭舉發慢速車占用內側車道，又本案並未依道交條例第7條之2第3項規定（下稱系爭規定），於同條第2項第9款之取締執法路段，設置測速取締標誌。另依高速公路及快速公路交通管制規則（下稱管制規則）第8條第1項第1款、第3款規定，行駛速率要低於每小時80公里才是較慢速之小型車，內側車道得以該路段容許之最高速限行駛，該規定為「得」而非「應」，原告行駛車速為時速98公里，亦高於該條規定之最低速率80公里，且當時右側尚有其他車輛，需等待右側無車輛才能轉換車道，故原處分違法等語。

㈡並聲明：原處分撤銷。

三、被告則以：

㈠本件裁罰係依道交條例第33條第1項第3款規定，與同條項第1款內容顯有區別，且其屬第7條之2第2項2款之情形，自無適用同條第3項對於第2項第9款有設立警52之要求。又本案原告雖時速98公里，高於每小時80公里，但若未達內側車道之超車道速限要求，仍應禮讓後方要超車之車輛，變換車道至中線車道，並非毋庸行駛外側車道即得行駛於內側車道，且依管制規則第8條第1項第3款規定，於不堵塞行車之狀況下，得以該路段容許之最高速限行駛於內側車道，本條所謂「得」，係指無堵塞行車下「可以」行駛於內側車道，但仍需以最高速限行駛，惟原告僅以堵塞行車之狀況，且未於超車後立即駛回中線車道，仍以不足最高速限之時速98公里行駛於內側車道，違規事實明確。至原告稱其右側尚有其他車輛，惟其車前空曠，且尚未達最高速限，仍可加速前行超車

至中線車道，此亦非抗辯理由，綜上，原處分並無違誤等語。

㈡並聲明：原告之訴駁回。

四、本院之判斷：

㈠應適用之法令：

1.道交條例第33條第1項第3款：「汽車行駛於高速公路、快速公路，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3,000元以上6,000元以下罰鍰：三、未依規定行駛車道。」

2.管制規則第8條第1項第1款、第3款：「汽車行駛高速公路及快速公路，其車道之使用，除因交通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指揮外，應依設置之交通標誌、標線或號誌之規定，無設置者，應依下列規定：一、在高速公路最高速限每小時90公里以上之路段，行駛速率低於每小時80公里之較慢速小型車，…，應行駛於外側車道，並得暫時利用緊臨外側車道之車道超越前車。…三、內側車道為超車道。但小型車於不堵塞行車之狀況下，得以該路段容許之最高速限行駛於內側車道。」

㈡如事實概要欄所載之事實，除後述之爭點外，其餘為兩造所不爭執，並有舉發通知單（本院卷第51頁）、原處分（本院卷第13頁）、汽車車籍查詢（本院卷第89頁）、駕駛人基本資料（本院卷第87頁）各1份在卷可憑，此部分之事實，堪以認定。

㈢按管制規則第8條第1項第1款、第3款已明定高速公路之行車速度，應依各路段設置之交通標誌、標線或號誌為駕駛，該最高、最低行車速限係以「路段」為規範標的，並針對內、外側車道訂定各該車道之行駛規則，於最高速限每小時90公里以上之路段行駛速率低於每小時80公里之較慢速小型車，應行駛於外側車道，**而內側車道僅容許小型車為超車或以該路段規定之最高限速為行駛**，否則應行駛於其他車道，俾維持高速公路之行車順暢，確保公共安全及交通秩序。是以，

道交條例第7條之2第2項第9款及第33條第1項第1款規定所謂「行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限」，自應解釋為係指行車速度超過或低於「該路段」規定之速限範圍；而**小型車未以該路段容許之最高速限行駛於內側車道，則應歸屬道交條例第7條之2第2項第5款及第33條第1項第3款規定之「未依規定行駛車道」**之情形，始符合體系上一致之解釋。又管制規則第8條第1項第3款但書規定係相對於該款本文所規定「內側車道為超車道」而言，意指小型車於不堵塞行車之狀況下「得」以該路段容許之最高速限持續行駛於內側車道而無庸於超車後立即切換回原行駛車道。

㈣查原告於上開舉發時、地駕駛系爭車輛，自始至終均行駛於內側車道無超車之行為，且前方車流順暢，並無發現有阻礙系爭車輛加速之情事，而原告因佔用內側車道，後方車輛僅能先變換到中線車道，再變換到外側車道超車，已然影響到後方車流行駛，而其駕駛時速經舉發機關以雷射測速儀器測得為98公里/小時(該路段最高速限為110公里/小時)，經舉發機關人員逕行舉發等情，有舉發相片可參（見本院卷第77至86頁），可堪認定，足見原告係行駛於內側車道而無超車之行為，惟內側車道僅供以超車之用，原告未有超車行為卻行駛於內側車道，未按內側車道行駛規範為駕駛，並非行駛速度低於該路段容許之最低限速，明顯有行駛於高速公路而未依規定行駛車道之行為。而小型車未以該路段容許之最高速限行駛於內側車道，其行車速度非必低於該路段規定之最低速限。是故，**尚難將未依車道行駛規定行駛於特定車道上，與違反特定路段所容許之速限範圍之違規情狀，兩者等同視之。**被告認定原告於上揭舉發時、地行駛於內側車道而無超車行為，卻未按該路段容許之最高速限行駛於內側車道，其行為合致於道交條例第33條第1項第3款「未依規定行駛車道」之規定，而依同條項規定，以原處分處罰鍰3,000元，於法並無違誤。

㈤又依系爭規定，已明定須於高速公路、快速公路之300公尺

至1000公尺間明顯標示者，僅限於道交條例第7條之2第2項第9款「行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限」之取締執法路段，並未包含同條項第5款「未依規定行駛車道」之情形，此徵諸系爭規定明定「對於前項第9款之取締執法路段」自明。是以，系爭規定就「行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限」之取締執法路段，在高速公路應於300公尺至1000公尺前，設置測速取締標誌，第2項第5款「未依規定行駛車道」之路段，並未在系爭規定之範疇內。本件原告「行駛高速公路未依規定行駛車道者－小型車未以規定之最高速度行駛」之違規行為，**係屬道交條例第7條之2第2項第5款之「未依規定行駛車道」之情形**，已如前述，而非同條項第9款「行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限」之情形，自無受系爭規定之標示距離之拘束。原告雖稱當時右側尚有其他車輛，需等待右側無車輛才能轉換車道等語，然依前開照片所示，當時系爭車輛前方並無車輛阻擋，原告自可以加速往前後再變換至中線車道行駛，並無窒礙難行之處，是以原告之主張並無理由。

㈥綜上所述，原處分認事用法並無違誤，原告訴請撤銷原處分為無理由，應予駁回。

五、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法經本院斟酌後，核與判決不生影響，無一一論述之必要，又本件訴訟得不經言詞辯論為之，併予敘明。

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

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　14　　日

法　官　陳品潔

一、上為正本係照原本作成。

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由，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，以及依訴訟資料合於該違背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴

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上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

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，逕以裁定駁回。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　14　　日

書記官　李芸宜