臺北高等行政法院判決

109年度交上字第10號

上　訴　人　喬錡有限公司
代　表　人　洪信壽（董事）
被上訴人　新北市政府交通事件裁決處
代　表　人　李忠台（處長）住同上

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國108年11月29日臺灣新北地方法院108年度交字第325號行政訴訟判決，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、緣上訴人所有車牌號碼0000－TV號自用小客貨車（下稱系爭汽車），於民國107年10月29日8時56分，行經國道1號南向高架53.2公里處時（下稱系爭地點），因有「小型車行駛高速公路未依規定之最高速度行駛內側車道，經儀器測得速度88km/h，測距70.9M」之違規行為，經內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊（下稱舉發單位）員警以科學儀器採證後，依道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第33條第1項第3款規定，於107年11月6日填製國道警交字第Z00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）予以舉發。上訴人分別於107年12月12日、108年1月30日向被上訴人提出申訴，經舉發單位查復舉發無誤。嗣經被上訴人調查後認上訴人有上開違規行為，依道交處罰條例第33條第1項第3款規定，於108年4月12日製開新北裁催字第48-Z00000000號裁決書，裁處罰鍰新臺幣（下同）3,000

元，記違規點數1點。上訴人不服，提起行政訴訟，被上訴人依法重新審查，發覺舉發通知單應有於上訴人到案陳述意見前送達，僅係於何時送達及是否送達，均無從確知，且受處罰對象為法人，因而欠缺記點之可罰性，故於108年10月18日以新北裁催字第48-Z00000000號裁決書，改處罰鍰3,000元（下稱原處分），經臺灣新北地方法院（下稱原審）以108年度交字第325號行政訴訟判決駁回（下稱原判決），上訴人仍不服，遂提起本件上訴。

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、原審判決認定之事實及理由，均引用原審判決書所載。

三、上訴人上訴意旨略以：被上訴人於原審時已承認依當時客觀情狀，上訴人無法以最高速度時速100公里行駛，又依舉發單位之採證光碟顯示，與系爭汽車在同一車道之前車速度約時速94至95公里，上訴人完全不可能以最高速度行駛跟進，且高架轉向平面路段必須向左變換車道，讓直行車先行，並注意安全距離，原判決未明確表明何以未考量道路交通安全規則第98條第1項第6款（上訴理由誤繕為同條第6項）規定之理由。再參遠通電收之時程紀錄，系爭汽車平均時速為97.4公里，並非沿途慢速占用內側車道，卻為原判決置之不信；且為避免執法糾紛，有關車速規定，本有時速10公里的寬容誤差值；另系爭汽車車速儀錶是原廠配件，依政府規範錶速（V1）須大於實速（V2），則在真實時速88公里之情況下，上訴人看到的錶速甚至可達時速100.8公里　即V2＋V2/10＋4(KM/H)＝88＋（88/10）＋4，原判決未參酌上情。為此提起本件上訴。並聲明：　原判決廢棄。　原處分撤銷等語。

四、本院經核原判決駁回上訴人在原審之訴，尚無違誤，茲就上

訴理由再予論述如下：

按道交處罰條例第33條第1項第3款、第6項規定：「（第1項）汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，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，處汽車駕駛人新臺幣3,000元以上6,000元以下罰鍰：……。三、未依規定行駛車道。（第6項）第1項之管制規則，由交通部會同內政部定之。」第85條第1項、第4項規定：「（第1項）本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。（第4項）依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」

次按依道交處罰條例第33條第6項規定授權訂定之高速公路及快速公路交通管制規則（下稱高速公路管制規則）第8條第1項第1款、第3款、第2項規定：「（第1項）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，或在快速公路最高速限每小時80公里以上之路段，行駛速率低於每小時70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。（第2項）在交通壅塞時，小型車得不受前項第1款及第3款之限制。」

再按行為時違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）第1條規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之。」第2條規定：「（第1項）處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。（第2項）前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」上開處理細則之規定，就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依道交處罰條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定處理細則及其附件「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，於憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有司法院釋字第511號解釋理由書意旨足資參照），並無違反法律保留原則。而依本件違規行為時之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表的記載，小型汽車行駛高速公路未依規定之最高速度行駛內側車道者，處罰鍰3,000元，應記違規點數1點。核此規定，既係基於母法之授權而為訂定，且就處理細則附件所示統一裁罰基準表中有關道交處罰條例第33條第1項規定，依車輛種類、行駛之車道等不同情形予以區別而訂定裁罰基準，並未牴觸母法，被上訴人自得予以援用。

㈡查原審於調查證據後，認定上訴人所有之系爭汽車，於107年10月29日8時56分，行經系爭地點，在未有交通壅塞之狀況下，有「小型車行駛高速公路未依規定之最高速度行駛內側車道，經儀器測得速度88km/h，測距70.9M」之違規事實

，及上訴人未依道交處罰條例第85條第1項規定辦理歸責於駕駛人之程序，依同條第4項規定推定其有過失等節，核與卷存之舉發通知單、上訴人於107年12月12日、108年1月30日所提交通違規案件陳述書（原判決略載為申訴書）、財團法人工業技術研究院雷射測速儀檢定合格證書、汽車車籍查詢資料、節錄採證光碟內容照片、原審當庭勘驗採證光碟內容等證據相符，且原判決理由欄已有說明得心證之理由，核與證據法則、經驗法則無違，自得執為本院判決之基礎，合先敘明。雖上訴人上訴主張：依當時客觀情狀，與系爭汽車在同一車道之前車速度約時速94至95公里，上訴人完全不可能以最高速度時速100公里行駛跟進，且高架轉向平面路段必須向左變換車道，讓直行車先行，並注意安全距離，原判決未明確表明何以未考量道路交通安全規則第98條第6項規定之理由云云。惟查，原判決已敘明原審當庭勘驗被上訴人提出之採證光碟內容，結果：「畫面顯示是舉發單位之巡邏車，攝影鏡頭往南下拍攝。播放時間2018/10/29（下同）08：56：31系爭汽車出現在畫面，行駛在內側車道。播放時間08：56：26在內側車道出現另一輛行駛在系爭汽車之前之A車。播放時間08：56：29在高乘載車道有行駛一輛B車與系爭汽車距離約4、50公尺。播放時間08：56：31高乘載車道出現一輛C車與系爭汽車距離約10餘公尺。播放時間08：56：33與原告同一車道之後方D車距離系爭汽車約40公尺左右。」等情，可見系爭汽車行駛內側車道，且非處於超車情形，亦非屬於交通壅塞之際，及未見系爭汽車之前A車，有影響系爭汽車之行車速度，事屬明確等語（原判決第5至6頁）。且參酌上開勘驗內容即可知，系爭汽車與在其前方同一內側車道行駛之A車係於08：56：31及08：56：26（相隔約5秒

），始相繼出現在採證之攝影鏡頭前，則將本件舉發當時經依雷射測速儀所測得之系爭汽車行車速度88km/h予以換算可知，系爭汽車行進之每秒距離約為24.4公尺（＝88,000公尺/3,600秒），系爭汽車與A車約相距5秒距離約為122公尺，而按高速公路管制規則第6條規定，小型汽車行駛高速公路，在正常天候狀況下，前後兩車間之最小行車安全距離，即為小型車輛速率之每小時公里數值除以2（單位為公尺）。準此，倘若系爭汽車係依系爭地點所容許之最高速限100公里行駛，只須保持50公尺之安全距離已足，是依當時客觀情狀，倘系爭汽車以時速100公里行駛，衡情仍能與在其前方同一車道之A車保持安全距離。從而，上訴人主張系爭汽車完全不可能以最高速度時速100公里行駛跟進乙節，並非有據，自不足採。再者，依上開勘驗結果亦可知，系爭汽車於被舉發當時係在內側車道直線行駛，並未有變換車道之情形，自仍負有行駛於內側車道應依該路段容許之最高速限行駛之作為義務，此與其之後欲從高速公路高架路段轉向平面路段，必須向左變換車道，讓直行車先行之作為義務並不衝突，並不得以此作為系爭汽車於被舉發當時不依該路段容許之最高速限行駛之正當理由，此部分亦核經原判決詳加論駁明確（見原判決第7至8頁），即難謂有何判決不備理由之違法。

ē 另上訴人上訴主張依遠通電收之時程紀錄，系爭汽車平均時速為97.4公里，並非沿途慢速占用內側車道，卻為原判決置之不信云云。惟查，依原審卷存之遠通電收時程紀錄（原審卷第65至66頁）可知，系爭汽車於107年10月29日8時50分43秒至同日8時58分51秒（共488秒），在國道1號南向高架路段（機場系統至中壢）行駛的里程為10.2公里（電子收費之

通行費為12.2元），則經換算即可知，系爭汽車在國道1號南向高架路段（機場系統至中壢），平均時速為75.24公里。況該時程紀錄至多僅係證明系爭汽車在特定期間之平均時速，但並不足以證明系爭汽車在被舉發當時確有依該路段容許之最高速限行駛乙事。是以，上訴人上訴主張系爭汽車於被舉發當時之平均時速為97.4公里云云，係與其所提證據資料不符，難認有據。是以，原判決縱使未予詳細敘明就上訴人所提出遠通電收之時程紀錄，何以無足以採為對上訴人有利認定之理由，而僅概括論敘行車路線及行車實況等對原判決結果不生影響，無調查之必要，核與證據法則及論理法則無違，實難依憑上開時程紀錄逕援引為原判決有何違背法令之具體事實的事由。

至上訴人上訴主張：為避免執法糾紛，有關車速規定，本有時速10公里的寬容誤差值；另系爭汽車車速儀錶是原廠配件，依政府規範錶速（V1）須大於實速（V2），則在真實時速88公里之情況下，上訴人看到的錶速甚至可達時速100.8公里 V1＝V2＋V2/10＋4(KM/H)＝88＋(88/10)＋4，原判決未參酌上情云云。然查，原判決已論及依車輛安全檢測基準的附件22：速率計……其中規定「6.以無載條件(空車重+駕駛員+必要儀器)且依下列速率測試，指示速率必須永不少於真實速率且速率計標度盤指示之速率(V1)與真實速率(V2)間應滿足0≦V1－V2≦V2/10＋4km/h關係。」但此僅係速率計之檢測基準，實際上速率計標度盤指示之速率，仍應視系爭汽車輪胎、載重、車種等等各種因素狀態不一而定，且上訴人並未確實舉證證明系爭汽車於行為時實際速度與速率計標度盤指示之速率關係，並無證據證明系爭汽車之實際速度88公里時，速率計標度盤指示之速率即顯示為100公里

等情；並有論明因上訴人為系爭汽車之所有人，而未依道交處罰條例第85條第1項辦理歸責於駕駛人之程序，則依同條第4項規定推定上訴人（即受逕行舉發人）具有過失，而上訴人並未確實舉反證以證明其無過失之事實，自應認上訴人係有過失等情。是以，上訴人上訴指摘原判決未予論斷上情如何不足採，係與事實不符，自非可採。

五、綜上所述，原判決認事用法並無違誤，並已明確論述其事實認定之依據及得心證之理由，對上訴人在原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦已為論斷，並無所謂判決不備理由、不適用法規或適用不當等違背法令之情形。上訴意旨無非執其一己之法律見解，就原審取捨證據、認定事實職權之行使為指摘，且對於業經原判決已論述不採之事項再予爭執，難謂為原判決有何違背法令之情形。是以，上訴意旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

六、末按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237條之9第2項準用第237條之8第1項規定即明。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。

七、據上論結，本件上訴為無理由，依行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第255條第1項、第237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　11　　月　　30　　日

臺北高等行政法院第六庭

審判長法　官　陳心弘

法　官　林麗真

法　官　林淑婷

上為正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　12　　月　　10　　日

書記官　黃玉鈴