

# 臺灣基隆地方法院行政訴訟判決

108年度交字第101號

原告 中規開發股份有限公司

法定代理人 廖昭名

訴訟代理人 廖俊斌

被告 新北市政府交通事件裁決處

代表人 李忠台

訴訟代理人 陳冠宇律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告所為民國108年12月2日新北裁催字第48-ZIB344584號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

## 主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

## 事實及理由

### 一、程序事項：

（一）按交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之，行政訴訟法第237條之7定有明文。本件係因原告不服被告依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款所為裁決，而提起撤銷訴訟，屬交通裁決事件之裁判，依前揭規定，爰不經言詞辯論，逕行裁判，合先敘明。

（二）本件被告機關就本件違規事實（如下事實概要欄所示），前以民國108年10月1日新北裁催字第48-ZIB344584號違反道路交管理事件裁決書為裁決，嗣經本院函請被告重新審查後，被告發現原告係法人而非自然人，無從對其為違規記點之處分，遂於108年12月2日重新製開新北裁催字第48-ZIB344584號違反道路交管理事件裁決書，刪除違規記點部分之處分，改僅裁處罰鍰新臺幣（下同）3,000元，此有被告之行政訴訟答辯狀及更正前、後之裁決書在卷足憑（見本院卷第59頁至第64頁、第75頁、第79頁）。從而，本件原告就同一違規事實之原裁決既已依法提起訴訟請求撤銷，而被告重新所為之變更後裁決，並非依原告之

請求處置，則參酌行政訴訟法第237條之4第3項規定反面解釋之旨，依法本件自不得視為原告撤回起訴，本院自仍應就被告機關變更後所為之裁決即108年12月2日新北裁催字第48-ZIB344584號違反道路交通管理事件裁決書為審理之標的。

## 二、事實概要：

原告中規開發股份有限公司所有之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛），於108年6月29日14時許，經駕駛行經國道三號北向20.3公里處時，因有道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款「行駛高速公路未依規定變換車道（未禮讓直行車，變換車道未保持安全距離與間隔）」之違規行為，經民眾檢具行車紀錄器錄影資料向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）木柵分隊提出檢舉，嗣經舉發機關查證屬實，乃於108年7月31日填製內政部警政署國道公路警察局國道警交字第ZIB000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發單）對車主（即原告）予以舉發，應到案日期為108年9月14日前，並移送被告處理。原告於同年8月6日提出交通違規案件陳述書向被告申訴，案經舉發機關以108年9月17日國道警九交字第1089702200號函復違規屬實，被告遂以系爭車輛經駕駛而有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規事實，依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款、第63條第1項第1款及違反道路交通管理事件統一裁罰基準表等規定，以108年10月1日新北裁催字第48-ZIB344584號裁決書，裁處原告罰鍰3,000元，並記違規點數1點，於108年10月4日送達原告。原告不服，於108年10月5日提起本件行政訴訟。被告重新審查後，在答辯狀陳述並提出重新製開之裁決書，表明「本件原告為法人，為系爭車輛之所有人，但並非實際駕駛人，惟原告本身並無駕駛執照可供吊扣或吊銷，即無從加以執行，故欠缺違規記點處分之實益，且與道路交通管理處罰條例第63條規定以汽車駕駛人作為記點處罰之對象不

01 符，故本處經審查後於108年12月2日重新製開本案裁決書  
02 　，刪除處罰主文中記違規點數1點之處分。」，並就重新製  
03 　開之裁決書（下稱原處分）送達原告。

04 三、原告主張：

05 （一）被告以未禮讓直行車、變換車道未保持安全距離與間隔為  
06 　由裁罰原告，並以高速公路及快速公路交通管制規則第11  
07 　條提出說明，而依被告提供之照片及陳述，原告已於變換  
08 　車道過程中施打方向燈以示原告欲變換車道之意圖，且系  
09 　爭車輛左後視鏡處及車尾處均在原車道即已顯示方向燈以  
10 　預告即將變換車道，並在車輛完全駛畢檢舉人車頭後，始  
11 　開始變換車道，又原告無任何逼車或變換車道後迅即惡意  
12 　煞車等不良駕駛情事，僅欲超越前車故變換車道，且原告  
13 　車輛因超车行為，相對車速本就略高於檢舉人，變換車道  
14 　後，二車距離本就隨時間繼續拉長，綜合以上情況，檢舉  
15 　人應有足夠時間反應調整車速與車距，否則早已肇生碰撞  
16 　車禍。依行政罰法第4條之規定，被告應有告知原告義務  
17 　，在變換車道過程中，以二車之車距及相對速度為何來規  
18 　定後車之禮讓意圖應如何表示及標準化以供原告遵循，而  
19 　非以抽象之「檢舉人是否具禮讓意願」來裁罰原告，再如  
20 　依被告所言，應留合理之時間予前後車輛為適當之反應，  
21 　否則即屬違規變換車道，其量化標準為何？檢舉人提供之  
22 　錄影資料也無法得知原告與檢舉人之間之車距、相對速度  
23 　等客觀被告可用以計算「合理之時間」等要件，被告卻再  
24 　再引用法條強調原告無留以合理之時間及安全之距離與間  
25 　隔供前後車輛為適當之反應與未察檢舉人有無禮讓之意願  
26 　裁罰原告，實難讓原告甘服。被告之裁罰已不符合行政罰  
27 　法第4條、行政程序法第111條及第1項第3款及第7款。

28 （二）被告於答辯理由第二項中段所述：「……，復查行駛高速  
29 　公路最低速限為每小時60公里，依此計算，系爭汽車應與  
30 　前後車輛保持至少30公尺之安全距離…」，被告以高速公  
31 　路法定最低速限每小時60公里來套用本件應保持最短安全

01 距離，實脫離認知甚鉅，甚感荒謬，其也於辯論理由二末  
02 段自承：「……。是縱本件系爭車輛之車速未經科學儀器  
03 判定，……」，應違反道路交通管理處罰條例第7條之2第  
04 1項第7款逕行處罰須以科學儀器判定之等規定。然前方隧  
05 道口處塞車，連檢舉人所提供之影片右下角所示車速，在  
06 原告車輛尚未出現切入其主線中線道時，其車速已從影片  
07 一開始之每小時49公里（如為正確）即開始煞車並逐漸減  
08 速，最後再到影片末端已降至最低每小時8公里，被告該  
09 如何推斷原告車輛車速不低於最低車速每小時60公里，進  
10 而以60除以2等於30公尺為裁罰標準。如被告認定檢舉人  
11 提供之影片正確可靠，為何卻又刻意忽略影片右下角所呈  
12 現之檢舉人行車記錄器所測得之車速。被告應有違反行政  
13 程序法第9條與同法第36條之嫌。復高速公路及快速道路  
14 交通管制規則第6條第1項第1款規定：「小型車：車輛速  
15 率之每小時公里數值除以2，單位為公尺」，再遍查全規  
16 則，並無規定在特殊狀況如道路壅塞之時，周圍車速均低  
17 於每小時60公里也需套用最低車速每小時60公里計算最小  
18 安全距離30公尺，社會習慣普遍也非如此為之。再回觀被  
19 告於108年9月23日之新北裁申字第1084660558號函之說明  
20 二上段：「……，依高速公路及快速公路交通管制規則第  
21 11條立法意旨，係行進間前後車輛得預知他車變換車道之  
22 意圖，而能有充分之時間採取必要之安全措施（例如：調  
23 整車距、車速），……」等語可知，被告是以道路交通管  
24 理處罰條例第33條第1項第4款及高速公路及快速公路交通  
25 管制規則第11條等相關變換車道之規定為基礎裁罰原告，  
26 其裁罰主體為違規變換車道之車輛及駕駛人，何以在答辯  
27 書中又改以套用道路交通管理處罰條例第33條第1項第2款  
28 及高速公路及快速公路交通管制規則第6條等規範前後二  
29 車所應保持之安全距離來進行答辯說明，其規範與受裁罰  
30 者應為未保持安全距離之後車，原告在變換車道完後為檢  
31 舉人前車，以前車（原告車輛）之行車時速來規範與後車

01 (檢舉人)之安全距離，應背離駕駛正常認知，如依被告  
02 邏輯，原告實感疑惑。再根據交通部高速公路局-行車指  
03 南-交通安全資訊-行車保持安全距離之宣導網頁所示，均  
04 教導用路人，後車須與前車保持安全距離，其是以後車為  
05 規範主體，就被告所言實為相關法律條文張冠李戴、邏輯  
06 不清且悖離現實、社會習慣與常理過鉅，原告實難以甘服  
07 。

08 (三)市售行車記錄器為求最大可視範圍，左右可視角度從140  
09 度至170度不等，且均須使用廣角非規則曲率透鏡，本件  
10 所引用之行車記錄器所攝影片，其相關設備規格參數及前  
11 後左右目視距離是否存在極大可議之誤差。依交通部90年  
12 6月5日交路九十字第039396號函，明確指示須將交通執法  
13 儀器誤差值計入所測之數值，始得裁罰，違反道路交通管  
14 理事件統一裁罰基準及處理細則第22條第2項亦明文規定  
15 ：「前項檢舉違規係以科學儀器取得，足資認定違規事實  
16 者，得逕行舉發之。」，再承前同規則第23條第1項第4款  
17 ：「民眾檢舉違反道路管理事件，有下列情形之一者  
18 ，公路主管或警察機關應不予舉發：…四、檢舉資料欠缺  
19 具體明確，致無法查證。」。而被告於本件所稱用以裁罰  
20 之「合理的反應時間」、「適當之距離」，均為科學上有  
21 明確量度之單位如秒、分、時及公分、公尺、公里等，並  
22 在量得車速與車距可得所需時間，其更應以專業「科學儀  
23 器」測量與物理公式始可得之，道路管理處罰條例第  
24 7條之2第1項第7款也規定：「汽車駕駛人之行為有下列情  
25 形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：  
26 ……七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。」  
27 。檢舉人行車記錄器功能是否強大到能使被告得知原告實  
28 際車速與檢舉人間之距離。還是相關舉發作業僅充斥執法  
29 人員之主觀認定，而無客觀之儀器測量數值佐證。再言，  
30 被告答辯理由第二項所說明其「距離計算」為使用數理「  
31 比例法」原則，其同項中段也提到：「……，而分隔虛線

之長度，實線部分長4公尺，間隔長度為6公尺，一組分隔虛線長度為10公尺，以此計算，系爭汽車於變換車道時，與後車距離未滿10公尺、顯短於高速公路行駛中應保持之最短安全距離30公尺……」，如被告上述所言可恃，並假設以公路施工廠商依規施作道路標線為前提，其就客觀科學數理推證中，則僅有道路標線加其間隔長度10公尺為可靠基準數值，其他相關亦需用於計算距離之起始點、終迄點、攝影角度及車高（用以三角餘切函數 $\cot\theta$ 計算攝影機攝影角度之鄰邊長度=實際車距）等相關數值均付之闕如，尤以隱藏之死角距離更未有所計入（車高愈高、攝影角度愈小，可視視界所隱藏之二車車距就會愈大，即如政府常宣導之大客貨車所存在死角範圍），本件使用行車記錄器所攝影片實存在太多可議之變數，單憑影片並無法得知兩車實際車距為何。行駛於高速公路中，如須舉發是否符合安全車距均需使用劃設於地面之固定間距標線、專業攝影照像設備、相對至高點並固定攝影角度（減少死角車距）與測速儀等。行車記錄器因使用不規則曲率之透鏡，在同一畫面各面積等分之比例尺也不盡相同，本件僅用檢舉人所持未經定期檢驗、不明規格，誤差值及攝影方式均未知之行車記錄器，所攝影片更經過影音網站變造，由被告所附之違規照片右上角為影音網站之浮水印，足可證該影/相片業已經相當程度之變造，其證據能力應受質疑，取之用以裁罰，原告實感莫名與不服。再以憲法平等權之原則，行車記錄器如無任何可議空間可用之裁罰未保持安全距離與車速，則應套用全體實際狀況，未來市售記錄器所攝影片僅需目視、使用比例法則再自行判斷車速即可主觀判定是否違規，無須再明確指出二車距離為若干公尺或時速為多少每小時公里，低於或大於法定標準值，且視線死角及儀器誤差值更無需計入，僅要交通執法人員之主觀認定違規之有無來決定裁罰與否，有嫌疑者均可開罰，無須提供準確數據，未來交通執法機關更無耗費公帑採購相

01 關專業測速、測距之科學儀器之必要，實屬納稅人之福。  
02 被告身為交通執法兼第一級訴願機關，就行政裁罰等剝奪  
03 人民財產權等案件本應嚴謹以對，如今卻以極不可靠之市  
04 售行車記錄器與似是而非之數學計算方式（比例法）來判  
05 定推算檢舉人與系爭車輛間之距離違規實屬荒謬可議，行  
06 車記錄器用來舉證單純違規樣態之有無（如闖紅燈、逆向  
07 行駛、違規停車等）本無疑義，但就本件使用行車記錄器  
08 為舉證車距、時間與車速之科學儀器是否有過度擴張解釋  
09 所持證據效力及違反比例原則之嫌。

10 （四）詳覽檢舉人影片內容，事實實應還原為：當時上交流道時  
11 ，系爭車輛原行駛於最外側車道，而木柵交流道匝道中欲  
12 進入主線道之連續4輛黑色車輛（影片第3秒起）嚴重違規  
13 未利用加速車道提速至一定速度並判明主車道（即原告原  
14 行駛車道）交通情況確達安全距離，未避讓原行駛主車道  
15 之原告車輛，即直接侵入原告所行駛車道【影片第3秒時  
16 ，原行駛於木柵交流道輔助（加速）車道之4輛黑色汽車  
17 未依規提速至一定速度並注意主車道車況，於初過槽化線  
18 時即跨越輔助（加速）車道穿越線急切侵入主車道，導致  
19 原告車輛安全距離驟減，第3輛休旅車更一次橫越二個車  
20 道距離直接進入中間車道（檢舉人車道），第4輛BMW更於  
21 原告車輛將經過時直接壓線準備侵入原告車道】，系爭車  
22 輛是主車道的車子，因為覺得右邊的車子會切入原告直行  
23 之外側車道，是為了閃避前方4輛車輛，始緊急快速閃入  
24 中間車道，否則系爭車輛即有可能擦碰撞到前方的4輛車  
25 輛，尤其第3輛的休旅車應是有查知系爭車輛即將靠近，  
26 故直接跨越兩個車道到中間車道。原告原保持之安全距離  
27 因此瞬間急劇減短，尤原告已察覺第4台BMW之變換車道意  
28 圖，為避免可預知之衝碰撞，基於防衛駕駛之直覺與觀念  
29 ，始使用緊急避難，被告均未詳覽實際車況，原應依實際  
30 車況察知為他車違規在先，原告車輛防衛閃避在後，不明  
31 究理即依據檢舉人片面之詞及其提供之影片，針對性執法

01           ，系爭車輛實無理由動機原於主線外車道上正常行駛，與  
02 檢舉人也無任何嫌隙，卻須故意轉入檢舉人車道以爭取更  
03 多緩衝距離，進而造成檢舉人不快而後檢舉。又依照片所  
04 示，前方木柵交流道處已呈壅塞，檢舉人本就應依前方車  
05 況減速，何來以檢舉人應減速之反應誣指為因原告之合理  
06 超車行為。

07       （五）被告於108年7月31日所製開之系爭舉發單，僅以道路交通  
08 管理處罰條例第33條第1項第4款裁處原告3,000元，但因  
09 原告不服訴願申訴結果，欲另行行政訴訟救濟程序後，被  
10 告於108年10月1日所改開立之裁決書中，則再依道路交通  
11 管理處罰條例第63條第1項，加計違規點數1點，被告已違  
12 反訴願法第81條第1項之規定，訴願人表示不服之範圍內  
13       ，不得為更不利益之變更及處分。並聲明：原處分撤銷。

14       四、被告答辯：

15       （一）緣原告所有系爭車輛於108年6月29日14時00分，在國道三  
16 號北向20.3公里處時，因有「行駛快速公路未依規定變換  
17 車道（變換車道未保持安全距離與間隔）」之違規行為，  
18 經民眾於108年6月30日檢具違規影片（符合道路交通管理  
19 處罰條例第7條之1之7日檢舉期限）向內政部警政署國道  
20 公路警察局第九公路警察大隊（即舉發機關）檢舉，並經  
21 舉發機關員警認定違規屬實，爰於108年7月31日（符合道  
22 路交通管理處罰條例第90條之3個月舉發期限）依道路交  
23 通管理處罰條例第33條第1項第4款規定，填製新北市警交  
24 大字第ZIB344584號舉發違反道路管理事件通知單予  
25 以舉發。原告於收受系爭舉發單後，於應到案日期內即  
26 108年8月6日向本處提出申訴，案經舉發機關查明陳述情  
27 節及違規當時情形，其以108年9月17日國道警九交字第  
28 1089702200號函函復並檢附採證影片。本處嗣於108年10  
29 月1日製開新北裁催字第48-ZIB344584號違反道路交通管  
30 理事件裁決書，裁處罰鍰3,000元整，並記違規點數1點。  
31 裁決書於108年10月4日合法送達原告後，原告逕向本院提



起本件行政訴訟。依諭示，本處函請舉發機關重新查處本件相關事證及違規事實，其以108年10月24日國道警九交字第1089702919號函回復採證照片及檢具相關事證說明在案。另本件原告為法人，為系爭車輛之所有人，但並非實際駕駛人，惟原告本身並無駕駛執照可供吊扣或吊銷，即無從加以執行，故欠缺違規記點處分之實益，且與道路交通管理處罰條例第63條規定以汽車駕駛人作為記點處罰之對象不符，故本處經審查後於108年12月2日重新製開本件裁決書，刪除處罰主文中記違規點數1點之處分，並將裁決書郵寄予原告。

(二) 按高速公路及快速公路交通管制規則第11條規定：「汽車在行駛途中，不得驟然或任意變換車道，如欲超越前車或變換車道時，應先顯示方向燈告知前後車輛，並保持安全距離及間隔，方得超越或變換車道」，再按同規則第6條第1項第1款規定：「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。」如駕駛人行駛高速公路及快速公路途中有驟然或任意變換車道之情形者，係有道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款「未依規定變換車道之處罰適用」，又行駛高速公路最低速限為每小時60公里，依此計算，系爭車輛應與前後車輛保持至少30公尺之安全距離，惟自採證影片觀之，系爭車輛於向左變換車道時，與後車之距離不滿一組分隔虛線之長度，而分隔虛線之長度，實線部分長4公尺，間隔長度為6公尺，一組分隔虛線長度為10公尺，以此計算，系爭車輛於變換車道時與後車距離未滿10公尺，顯短於高速公路行駛中應保持之最短安全距離30公尺，故本件原告變換車道時確未保持安全距離，致生後方車輛之危險，核屬前開所述之違規行為無疑。是縱本件系爭車輛之車速未經科學儀器判定，惟自其行為所造成之危險性及行駛高速公路所應保持之最短安全距離以觀，仍足認定

01 原告確有上述違規，原告於本件訴訟上主張為無理由。對  
02 於勘驗結果沒有意見。另就原告主張係為閃避右方前車一  
03 詞，於起訴狀均隻字未提。綜上所述，本件原告之訴為無  
04 理由。並聲明：原告之訴駁回。

05 五、本院之判斷：

06 本件如事實概要欄所述事實，除後列之兩造爭點外，有原告  
07 於起訴狀所附系爭舉發單、採證光碟影片擷取畫面、被告10  
08 8年9月23日新北裁申字第1084660558號函、舉發機關108  
09 年9月17日國道警九交字第1089702200號函、系爭裁決書、  
10 經濟部商業司商工登記公示資料查詢服務、交通部90年6月  
11 5日交路九十字第039396號函、交通部高速公路局網頁資料  
12 被告於答辯狀所附系爭舉發單、檢舉明細、交通違規申訴資  
13 料、舉發機關108年9月17日國道警九交字第1089702200號  
14 函、裁決書及送達證書、重新製開之系爭裁決書、舉發機關  
15 108年10月24日國道警九交字第1089702919號函、採證光碟  
16 影片擷取畫面、採證光碟、汽車車籍查詢資料在卷可稽，且  
17 為兩造所不爭執，均堪認為真正。是以，本件爭點為：系爭  
18 車輛於上開時、地經駕駛行駛高速公路，有無未依規定變換  
19 車道之違規事實及行為？舉發機關據以舉發及被告據以作成  
20 原處分，其認事用法是否違誤？茲析述如下：

21 (一) 按「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，  
22 應遵守其管制之規定」、「汽車在行駛途中，變換車道或  
23 超越前車時，應依標誌、標線、號誌指示，並不得有下列  
24 情形：三、未保持安全距離及間隔。」，道路交通安全規  
25 則第105條及高速公路及快速公路交通管制規則第11條第  
26 3款分別定有明文；次按「對於違反本條例之行為者，民  
27 眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警  
28 察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起  
29 逾7日之檢舉，不予舉發。」、「汽車行駛於高速公路、  
30 快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車  
31 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；四、未依規定變換車道。第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之。」、「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：一、有第33條第1項、第2項…情形之一者，各記違規點數1點。」，道路交通管理處罰條例第7條之1、第33條第1項第4款、第6項、第63條第1項第1款分別亦有明定；再按「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。」、「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。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。」，違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條、第2條第1項、第2項分別亦有明定，是違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則即係基於法律之授權所訂定，而該處理違反道路交通管理事件之統一裁罰基準（即「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」）已考量「違反事件」、「法條依據」、「法定罰鍰額度或其他處罰」、「違規車種類別或違規情節」、「期限內繳納或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限30日內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限30日以上60日內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限60日以上，繳納罰鍰或逕行裁決處罰者」等因素，作為裁量之標準，並未違反授權之目的及裁量權之本質，是其不僅直接對外發生效力，且被告亦應受其拘束而適用之。

（二）經查，參以本院當庭勘驗上開現場採證光碟影片之錄影畫面，其勘驗結果：「畫面開始是一車輛（下稱A車）之行車紀錄器畫面，A車當時行駛於高速公路上，該高速公路是三線道，A車行駛於中間車道，當時最右側另有一車道是從匝道上來的車輛，A車至畫面4秒時，A車前方約60公尺均無車輛，其左右兩側車道亦無車輛，至畫面7秒時，A車之右側突然出現一台黑色車輛，並以距離A車不到

2 公尺之寬度向左切入到A車前方而進入該中間車道，並與A車距離不到5公尺，至畫面12秒時，A車與該黑色車輛甚為靠近，該黑色車輛車牌號碼為000-0000即系爭車輛。」等語，可見系爭車輛有於上揭時、地，突貼近檢舉人車輛突向左切入，並與該車相距不到一組車道線之距離，由外側車道向左變換車道至中間內側車道切入該車前方行駛等情。按高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項第1款規定：「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。」，又參以道路交通標誌標線號誌設置規則第182條：「車道線，用以劃分各線車道，指示車輛駕駛人循車道行駛。本標線為白虛線，線段長4公尺，間距6公尺，線寬10公分。」，汽車行駛高速公路不得低於時速60公里，則小型車行駛高速公路前後兩車間之行車安全距離，在正常天候狀況下，最小距離至少為30公尺（60/2），乃相當於3組車道線間距之距離。然系爭車輛於上開時、地，卻在與相鄰車道之其他車輛間距不到5公尺之距離，即變換車道切入相鄰車道，自有違反前揭高速公路及快速公路交通管制規則第11條之規定，而該當於道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款「未依規定變換車道」之情事。

（三）原告雖主張其於變換車道過程中已有施打方向燈示意其欲變換車道之意圖云云；然查，車輛變換車道時，本非僅以使用方向燈即可任意變換車道，此觀前開規定即明，且原處分亦非裁罰原告變換車道時未使用方向燈，是原告以其於上揭時、地變換車道時有使用方向燈作為其主張依據，自難認有據。復原告於變換車道過程中，應保持與後車間之安全距離，是其變換車道時車速有無高於前開A車或切入車道後有無再行加速，均無礙其前開違規事實之認定。又依前開勘驗結果及錄影畫面翻拍照片可知，當時A車係直行於高速公路上，其前方約60公尺均無車輛，且其左右

01 兩側車道亦無車輛，故A車行駛當下，前行順暢，車道並  
02 未壅塞，A車自有至少依行駛高速公路最低速限每小時60  
03 公里行駛之情事，故依上開規定說明，小型車行駛高速公路  
04 前後兩車間之行車安全距離，在正常天候狀況下，最小  
05 距離至少為30公尺（60 / 2），但系爭車輛卻以以距離A車  
06 不到2公尺之寬度向左切入到A車前方而進入該中間車道，  
07 並與A車距離不到5公尺，業如前述，則其所為自有違反前  
08 開規定至明。並無原告所謂以原處分就距離之計算無量化  
09 標準云云，是原告主張原處分有違行政罰法第4條、行政  
10 程序法第111條及第1項第3款及第7款規定，亦不足採。

11 （四）原告雖質疑本件所引用之行車記錄器所攝影片之可信度，  
12 並質疑該儀器所產生之影像誤差云云；惟查，依前所述，  
13 就本件舉發之錄影影片，業經本院當庭勘驗如前，而由上  
14 開勘驗結果可知，錄影當時係白天，車外光線明亮，且錄  
15 影畫面清晰明確，又該錄影畫面之拍攝角度係拍攝A車之  
16 正前方，錄影內容亦係拍攝系爭車輛切入中間車道至A車  
17 前方之過程，故無原告所稱畫面會產生極大誤差之情事，  
18 再者，前開勘驗程序係經本院於調查程序中當庭播放進行  
19 勘驗，並請兩造就勘驗結果表示意見，故依法依勘驗程序  
20 所取得之證據，其證據能力自無瑕疵，且經勘驗程序所取  
21 得之證據資料，亦認具相當之憑信性，足堪採信，自無原  
22 告所稱該錄影畫面有何不可採信之情事存在。此外，交通  
23 違規案件除有涉及重量、速率、酒精測定值等須使用經濟  
24 部標準檢驗局檢定合格之儀器採證外，其他儀器並無相類  
25 規範，且交通違規案件檢舉亦無明文限制所使用之儀器須  
26 經由經濟部標準檢驗局檢定合格後才可使用；再者，道路  
27 交通管理處罰條例第7條之2、違反道路管理事件統一  
28 裁罰基準及處理細則第22條第1項、第2項等規定中所謂科  
29 學儀器，僅需其獲得結果可還原現場情形及具有驗證性即  
30 為已足，而行車紀錄器具錄影功能，其獲得結果可還原現  
31 場情形及具驗證性，自屬前開規定所稱之科學儀器，並無

另提出所謂經濟部的檢驗證明之必要性。且經本院勘驗本件檢舉影像畫面結果，可見畫面之畫質及光線均前後一致，周邊景物連續，並無相關剪接或變造等人為造作之跡證，堪認係於本件違規時、地直接拍攝所得，而無虛捏造假之情事，而檢舉人車輛行車記錄器顯示之車速，縱難逕肯認其精準度，然依上開勘驗結果及系爭車輛距離甚近之事實，仍可採用為參考數值。再以系爭車輛係行駛於高速公路系爭路段之外側車道，並變換車道至A車前方，又A車係行駛於該路段而適巧錄得系爭車輛之違規行為，難謂刻意所為，況本件檢舉人既與系爭車輛乃於本件違規時、地始偶然相逢，應無怨隙可言，其當無須甘冒偽造文書相關刑責之風險，刻意以偽、變造之相關違規證據而使原告僅受有行政處罰之理。是原告相關指謫主張，容有誤解，無礙於系爭車輛確有「行駛高速公路未依規定變換車道」之認定。

(五) 原告行車應保持安全距離之相關規範係用以規範後車，應係後車須與前車保持安全距離，而非規範系爭車輛云云；惟查，參以原告所主張之前開規範，均認無原告所稱保持行車安全距離之規範僅有規範後車之情事，且依前所述，當時A車係直行於中間車道，A車與前方車輛本有保持安全距離，係因系爭車輛突切入中間車道，方產生前後車未保持安全距離之情事，故上開情狀之產生，均為系爭車輛所致，但原告卻反要求其他車輛應配合其行駛，此實為原告之自身解讀，自不足採。

(六) 原告雖主張其前開切入中間車道之行為，係為緊急避難云云；惟按行政罰法第13條前段規定：「因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之急急危難而出於不得已之行為，不予處罰。」，惟該法所稱之急急避難行為，須自己或他人之生命、身體、自由、財產猝遇危險之際，非違反相關行政法上義務，別無救護之途者，始足當之。換言之，主張緊急避難行為之前提，須客觀上須有自己或他

人之生命、身體、自由或財產上遭遇急迫之危險，例如前方有車禍突然發生、道路塌陷、車輛惡意危險之駕駛行為或巨大貨物突然掉落路面、惡烈天候情況等等其它緊急突發狀況，另外，行為人所採之避難行為尚須出於不得已或必要之行為，且該行為係為達成避難目的之唯一而必要之手段，始足阻卻違法。查參以前開勘驗結果可知，系爭車輛行駛之外側車道，當時前方20至30公尺均無任何車輛等情，且原告於調查時亦自承，當時前方應該不到30公尺均無任何車輛等語。是依當時之客觀情狀，均無原告所稱有發生緊急危難之情況，且縱如原告所主張，當時輔助車道上有一台深（黑）色車輛即將駛近，然此仍非屬生命、身體、自由或財產之緊急危難，況且參酌當時情況，系爭車輛仍可選擇等待其左後方之檢舉人車輛先行通過後，抑或是拉長其車輛與左後方之檢舉人車輛間之間隔至符合規定之安全距離後，始再向左變換車道即可，無庸違規變換車道，則其避難要件既有未備，是原告所執上開主張，仍無從解免本件違規責任，尚難採為對其有利之斟酌。此外，嗣後前方之木柵交流道處是否已呈壅塞，此為之後駕駛行為之因應，與原告上開違規事實之認定無涉，再按前揭高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項第1款、第11條第3款規定，已就行駛於高速公路之「前後」兩車應保持之安全距離，予以明定，且因高速公路行駛之車輛，其速度極快，反應時間極短，稍有疏忽極易造成交通事故，從而對於行駛於高速公路而變換車道之車輛，更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，並保障用路人之安全。解釋上，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，亦應注意與前車保持安全距離外，更應留意與後車之間距，使後車足以反應而保持安全距離。參酌道路交通安全規則第98條第1項第6款：「變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。」之規定，亦可知於高速公路行駛欲變

01 換車道者，變換車道之車輛應禮讓直行車，且應與直行之  
02 前後車輛，依前揭高速公路及快速公路交通管制規則第6  
03 條第1項第1款之規定保持安全距離。是依上開說明，駕駛  
04 系爭車輛變換車道時，本應禮讓相鄰車道之直行車輛，並  
05 應留意與前後車輛間保持安全距離，自不允許原告以車道  
06 變換過程中檢舉人本就應依前方車況減速為由據為卸責之  
07 詞。末行政罰法第7條規定：違反行政法上義務之行為非  
08 出於故意或過失者，不予處罰。就交通違規之裁罰，本不  
09 以行為人主觀上係出於故意為限。是原告以其違規當時，  
10 其主觀上並未具故意為由而主張免予裁罰云云，其主張自  
11 不足採。

12 (七) 至於原告主張108年7月31日所製開之系爭舉發單，僅以道  
13 路交通管理處罰條例第33條第1項第4款裁處原告3,000元  
14 ，但被告於108年10月1日所改開立之裁決書中，則再依道  
15 路交通管理處罰條例第63條第1項，加計違規點數1點，被  
16 告已違反訴願法第81條第1項之規定，訴願人表示不服之  
17 範圍內，不得為更不利益之變更及處分云云。惟查，系爭  
18 舉發單上之「舉發違反法條」欄內係記載：「道路交通管  
19 理處罰條例第33條第1項第4款01（期限內自動繳納處新台幣  
20 幣3,000元）」等語，此有系爭舉發單1紙附卷可稽（見本  
21 院卷第15頁），足見，系爭舉發單上已明確記載原告係有  
22 道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款之違規事實，且  
23 系爭舉發單記載之繳納罰鍰之金額3,000元，亦與原處分  
24 裁處罰鍰金額3,000元相符合一致，並無為更不利於原告  
25 之處分，亦無違反不利益變更禁止原則之情事。原告上開  
26 主張，顯有誤會。又被告再予撤銷記點處分，核無違反行  
27 政訴訟法第237條之4第2項第1款「被告收受起訴狀繕本後  
28 ，應於20日內重新審查原裁決是否合法妥當，並分別為如  
29 下之處置：一、原告提起撤銷之訴，被告認原裁決違法或  
30 不當者，應自行撤銷或變更原裁決。但不得為更不利益之  
31 處分。」不利變更禁止規定，故被告重新製開原處分核屬



適法，併此指明。

六、綜上所述，系爭車輛經駕駛行駛高速公路，於前述時、地有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規行為，足認屬實，被告依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款、違反道路交通管理事件統一裁罰基準表等規定，對原告裁處「罰鍰3,000元」，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。又兩造其餘攻擊、防禦方法，核於判決結果不生影響，爰不予逐一論述，附此敘明。

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

八、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第237條之7、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 3 月 3 日  
行政訴訟庭 法 官 華奕超

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 109 年 3 月 3 日  
書記官 羅惠琳