臺灣新北地方法院行政訴訟判決

110年度交再字第6號

再審原告　喬錡有限公司

代　表　人　洪信壽

再審被告　新北市政府交通事件裁決處

代　表　人　李忠台

上列當事人間因交通裁決事件，再審原告對於民國109年11月30日臺北高等行政法院109年度交上字第10號判決，提起再審之訴，經臺北高等行政法院就再審原告以前開判決有行政訴訟法第273條第1項第13款、第14款再審事由部分，於110年3月5日以110年度交上再字第3號裁定移送本院行政訴訟庭，本院判決如下：

主　文

一、再審之訴駁回。

二、再審之訴之訴訟費用新臺幣參佰元由再審原告負擔。

理　由

一、按對於交通裁決事件判決提起再審之訴，除依行政訴訟法第237條之9第3項準用第277條第1項第4款表明再審理由外；然再審之訴如顯無再審理由者，法院得不經言詞辯論，以判決駁回之，同法第278條第2項亦訂有明文，並為交通裁決事件之訴訟程序所準用。

二、本件再審原告因交通裁決事件，前經本院108年度交字第325號行政訴訟判決原告之訴駁回，經108年12月6日合法送達原告上開判決（見本院108年度交字第325號卷第227頁之該判決正本及送達證書），嗣再審原告於108年12月19日提起上訴，經臺北高等行政法院以109年度交上字第10號判決上訴駁回，復於109年12月15日合法送達於再審原告而告確定在案，此有上開臺北高等行政法院109年度交上字第10號判決暨其送達證書附卷可憑（見臺北高等行政法院109年度交上字第10號卷第85頁）。嗣再審原告乃於110年1月14日就臺北高等行政法院109年度交上第10號判決（下稱原確定判決）提起本件再審之訴，案經臺北高等行政法院就再審原告對於原確定判決本於行政訴訟法第273條第1項第1款再審事由所

提起之再審之訴部分，以110年度交上再字第3號裁定駁回再審之訴外；另就前揭原確定判決關於再審原告本於行政訴訟法第273條第1項第13款、第14款之再審事由所提再審之訴部分，則以110年度交上再字第3號裁定移送本院行政訴訟庭。是以，再審原告就上開確定判決所本於行政訴訟法第273條第1項第13款、第14款所提起再審之訴，即未逾法定30日內之不變期間，要屬合法，特先敘明。

三、而再審原告提起本件再審之理由，其主張略以：原確定判決有行政訴訟法第273條第1項第13款及第14款所規定之再審事由：

㈠、就原確定判決第7頁編號六所載部分，系爭汽車皆依交通部要求準時驗車，不存在所謂因系爭汽車輪胎、載重、車種等因素而影響速率計標度盤指示的速率。請向中華汽車工業股份有限公司及協力廠商查詢。

㈡、就原確定判決第6頁編號五所載部分，系爭汽車通過ETC門架時間與精確距離是13.2Km與3.1Km，門架實際位置與距離不同於收費距離（收費距離大於門架距離）。請向遠通電收股份有限公司及交通部高速公路局查詢。

㈢、就原確定判決第5頁編號四所載部分，交通安全準則沒有提到變換車道應讓直行車先行並注意安全距離。

㈣、就原確定判決第4頁編號三所載部分，附件E照片能證明中間車道不能視為內車道，以及系爭汽車是否在中壢路段切入平面車道。

㈤、再審原告向數個不同地方的交通事件裁決處，請教不服舉發時，不妥當之處分的撤銷或變更由何機關負責，一般的答覆是舉發機關有權處理。再審原告同時向數個不同地方的國道公路交通警察隊詢問，得到的答覆卻是由交通事件裁決處負責處理，行政機關的回覆矛盾，互相推責，有人有權無責，有人須承擔前段行政單位作為不完善，本訴訟的核心就在揭示此之不合理的惡劣混亂。

㈥、聲明：⑴原確定判決廢棄。⑵原處分撤銷。⑶再審及前審訴

訟費用均由再審被告負擔。

主張原確定判決有行政訴訟法第273條第1項第13款及第14款所規定之再審事由。

四、然查：

㈠、依行政訴訟法第273條第1項第13、14款：「有下列各款情形之一者，得以再審之訴對於確定終局判決聲明不服。但當事人已依上訴主張其事由或知其事由而不為主張者，不在此限：十三、當事人發現未經斟酌之證物或得使用該證物，但以如經斟酌可受較有利益之裁判為限。十四、原判決就足以影響於判決之重要證物漏未斟酌。」。再按有行政訴訟法第273條第1項所列各款情形之一者，固得以再審之訴對於確定終局判決聲明不服。但當事人已依上訴主張其事由或知其事由而不為主張者，不在此限。此為該條項規定所定明，且本條項第13、14款所列之再審事由，並無排除適用同項但書之明文，且下級審判決有否就足以影響於判決之重要證物漏未斟酌情事，本屬得依上訴主張之事項，是於上訴程序經上級審法院為實體判決確定之再審事件，對該等確定判決提起之再審之訴，即無就本款之再審事由排除但書適用之理。蓋行政訴訟設有上訴之審級救濟制度，不服地方法院行政訴訟庭之判決者，本應依規定提起上訴，於無法經由上訴獲得救濟時，始得例外提起再審之訴，亦即再審程序係在補上訴制度之窮，因此，行政訴訟法第273條第1項，一方面列舉得提起再審之事由，另一方面則附以但書「但當事人已依上訴主張其事由或知其事由而不為主張者，不在此限。」此為「再審補充性」之表現，未符此項再審之特別要件者，其再審之訴為不合法。至於同條項第14款所謂「原判決就足以影響於判決之重要證物漏未斟酌」，係指當事人在前訴訟程序已提出於事實審法院之證物，而事實審法院漏未加以斟酌，且該證物為足以影響判決結果之重要證物者而言；亦即，該項證物如經斟酌，原裁判將不致為如此之論斷。若非前訴訟程序事實審法院漏未斟酌其所提出之證物，或縱經斟酌亦不足以影響

原判決之內容，或原判決曾於理由中說明其為不必要之證據者，則均不能認為具備本款規定之再審事由。

⑴、本件再審原告因不服本院108年度交字第325號行政訴訟判決，其於上訴時即已主張：「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。」，此有臺北高等行政法院109年度交上字第10號判決內之上訴意旨即可自明。再審原告以附件 E 照片能證明中間車道不能視為內車道，以及系爭汽車是否在中壢路段切入平面車道為提出再審。

⑵、惟上開主張經原確定判決法院即臺北高等行政法院審理後，乃認為：「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，再審原告以交通安全準則沒有提到變換車道應讓直行車先行並注意安全距離提出再審，難謂有行政訴訟法第273條第1項第13、14款之再審原因。

⑶、另上訴人（即再審原告）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。是以再審原告以系爭汽車通過ETC門架時間與精確距離是13.2Km與3.1Km，門架實際位置與距離不同於收費距離（收費距離大於門架距離），請求向遠通電收股份有限公司及交通部高速公路局查詢，難謂有行政訴訟法第273條第1項第13、14款之再審原因。

⑷、上訴人（即再審原告）上訴又主張：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。」等語，以上再審原告之上訴主張經上訴後由二審確定判決所執判斷之理由，此有臺北高等行政法院109年度交上字第10號判決書第7-8頁可參，再審原告僅以本車皆依交通部要求準時驗車，不存在所謂因系爭汽車輪胎、載重、車種等因素而影響速率計標度盤指示的速率，請向中華汽車工業股份有限公司及協力廠商查詢作為再審理由，然上訴審認定，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、車種等各種因素狀態不一而定，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，再審原告僅提出向中華汽車工業股份有限公司及協力廠商查詢，難認有行政訴訟法第273條第1項第13、14款之再審原因。

㈤、再審原告以同時向數個不同地方的國道公路交通警察隊詢問，行政機關的回覆矛盾，互相推責，此之不合理的惡劣混亂等情作為再審理由，並未具體指出未經斟酌之證物或何者足以影響於判決之重要證物漏未斟酌，難謂有行政訴訟法第273條第1項第13、14款之再審原因。

㈡、綜上所述，本件再審原告雖主張原確定判決有行政訴訟法第273條第1項第13款及第14款等再審事由，然其既已依上訴主張渠等事由，而經臺北高等行政法院於上訴審程序就此上訴部分予以論駁，依行政訴訟法第273條第1項但書規定，本不得再以此為由依同條項第13款及第14款對原確定判決提起再審之訴。然再審原告卻仍以之為再審理由提起本件再審之訴

，除違再審制度之補充性外，其再就原審及上訴審法院判決所執之法律上之見解為不同之主張，均顯難認有再審理由，爰不經言詞辯論，逕以判決駁回之。

五、本件再審之訴裁判費為 300 元，依法應由敗訴之再審原告負擔，且係再審原告於起訴後已繳納，爰確定第一審訴訟費用額如主文第 2 項所示。

六、據上論結，本件再審之訴顯無再審理由，爰依行政訴訟法第237條之8第1項、第237條之9第3項、第278條第2項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　6　　月　　7　　日

行政訴訟庭法　官　　陳伯厚

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，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於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，並依法繳納上訴費用新台幣750元。 其未表明上訴理由者，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），如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正，由本院逕以裁定駁回上訴。

書記官　　陳柔吟

中　　華　　民　　國　　110　　年　　6　　月　　17　　日