

臺灣新北地方法院行政訴訟判決

110年度交字第140號

原告 帛松實業股份有限公司
代表人 黃仲愷
被告 新北市政府交通事件裁決處
代表人 李忠台（處長）
訴訟代理人 黃慧婷律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告民國110年5月6日新北裁催字第48-ZFC188083號裁決，向本院提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

- 一、原告之訴駁回。
- 二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序。本件因卷證資料已經明確，本院依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。

二、按行政訴訟法第237條之4第2項第1款、第4款：「地方法院行政訴訟庭收受前條起訴狀後，應將起訴狀繕本送達被告。被告收受起訴狀繕本後，應於20日內重新審查原裁決是否合法妥當，並分別為如下之處置：一、原告提起撤銷之訴，被告認原裁決違法或不當者，應自行撤銷或變更原裁決。但不得為更不利益之處分。四、被告重新審查後，不依原告之請求處置者，應附具答辯狀，並將重新審查之紀錄及其他必要之關係文件，一併提出於管轄之地方法院行政訴訟庭。」，此係新修正行政訴訟法（於民國〈下同〉100年11月23日修正公布），基於交通裁決事件所具質輕量多之特殊性質，並為使法律關係及早確定，於是創設「重新審查」之特別救濟機制，而免除訴願之前置程序，使原處分機關能再次自我審查原裁決是否合法妥當，滿足依法行政之要求，並可兼

顧當事人之程序利益，避免當事人不必要之時間、勞力、費用之浪費，亦可達成司法資源之有效利用。如原處分機關審查結果認原裁決確有違法或不當之情事，自可撤銷或變更原裁決，並就同一違規事實為新裁決並為答辯，至於此變更後之新裁決如仍非完全依原告之請求處置，依行政訴訟法第237條之4第3項規定之反面解釋，自不應視為原告撤回起訴，管轄法院仍應就原處分機關變更後所為之新裁決及答辯為審判對象，繼續進行審理。查被告本以110年2月1日新北裁催字第48-ZFC188083號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）3,000元、並記違規點數1點。嗣經原告不服，提起行政訴訟，本院依職權移請被告重新審查後，被告乃改以110年5月6日新北裁催字第48-ZFC188083號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰3,000元（違規事實及違規法條均未變更，僅刪除記違規點數1點部分），而因原告於起訴時即訴請撤銷原裁處之全部處罰內容，故上開新裁決顯非完全依原告之請求處置，依照前述說明，本院司法審查之對象自應為被告110年5月6日新北裁催字第48-ZFC188083號違反道路交通管理事件裁決書。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：

緣原告所有之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛），於109年7月17日17時56分許，經駕駛而行經國道三號高速公路（北向）85.3公里路段時，有「行駛高速公路未依規定變換車道（未保持行車安全距離及間隔）」之違規事實，經民眾於同日檢附行車紀錄器錄影資料向警察機關提出檢舉，嗣經內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊竹林分隊查證屬實，乃於109年8月4日填製內政部警政署國道公路警察局國道警交字第ZFC000000號舉發違反道路交通管理事件通知單對系爭車輛之車主（即原告）予以舉發，記載應到案日期為109年9月18日前，並移送被告處理，原告先後於109年8月10日、109年9月24日、109年12月10

01 日透過「交通違規申訴」系統陳述不服舉發。嗣被告認系爭
02 車輛經駕駛而有「行駛高速公路未依規定變換車道」之違規
03 事實，乃依道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款及違
04 反道路交通管理事件統一裁罰基準表等規定，於110年5月
05 6日以新北裁催字第48-ZFC188083號違反道路交通管理事件
06 裁決書（下稱原處分），裁處系爭車輛之車主（即原告）罰
07 鍰3,000元。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

08 二、原告起訴主張及聲明：

09 （一）主張要旨：

- 10 1、檢舉人的攝影角度偏低非一般行車記錄器的角度，一般行
11 車記錄器只能照到前方車頭及前方道路，由檢舉人檢舉光
12 碟中可看出，檢舉人刻意另在車室內裝設攝影器材，所以
13 能照到車室內的儀表板平台，造成視覺差異，若為檢舉獎
14 金，心態可議，曾向警方申訴未獲回應。
- 15 2、從光碟中可看出檢舉人車與前方白色自小客車並未保持規
16 定的安全距離違法在先，按高速公路及快速公路管制規則
17 第6條第1項規定兩車距離依「車輛速率之每小時公里數
18 值除以2單位為公尺…」，以中線道時速至少要80公里計
19 算，明顯不足，曾向警方申訴反檢舉此檢舉人未獲回應，
20 偏袒檢舉人會造成更多的濫舉濫訴。
- 21 3、警方從光碟中判斷宣稱系爭車輛在超車時不足10公尺，但
22 我車配備有行車盲點偵測系統，我車在超車時光碟中我車
23 左邊後照鏡的盲點偵測燈並未閃燈警示，表示距離足夠超
24 車，由原廠車主使用手冊中第124頁表示偵測距離達18公
25 尺，若沒閃燈警示表示有起碼18公尺的距離，非影像中的
26 視覺差異，本人在前述已提到攝影角度的問題，曾向警方
27 申訴希望能用科技執法，非目視判斷，且願意配合警方做
28 實驗未獲回應，與政府宣導的科技執法精神相違背。
- 29 4、警方只用未保持安全距離變換車道開罰，但查閱所有法規
30 ，並沒有任何一條規定明確規範要多少距離才能超車，只
31 有高速公路及快速公路管制規則第6條第1項規定兩車距

離「依車輛速率之每小時公里數值除以2單位為公尺」，
檢舉人違規在先不罰，對於本人申訴理由不採，怎叫百姓
心服，新型車都配有新科技輔助駕駛人，如盲點偵測，警
方用科技儀器執法稱科技執法，卻對民間車輛科技配備不
採信，還是用視覺人為判斷缺乏科學辦案精神。

5、針對不服被告答辯的理由補充說明之：

(1) 針對答辯理由二，高速公路及快速公路管制規則第6條第
1項規定，兩車距離依「車輛速率之每小時公里數值除以
2單位為公尺」，這是規定相同車道行進間前後兩車的距
離，不是規定變換車道時的安全距離，試問這在現實生活
，實際駕駛經驗中有可能做到嗎？駕駛人在變換車道時，
一方面要考慮時速，還要往後看去計算距離在短時間內有
可能嗎？新一代汽車科技如盲點偵測，不就是要輔助駕駛
人在變換車道時能有安全距離嗎？

(2) 針對答辯理由四之（一），本人要強調的是攝影的角度過
低，就能掩蓋實際距離，造成視覺距離差異，若按答辯理
由二之說法，此檢舉人未保持兩車行車距離可不罰，但只
要在此檢舉人車到他前方白色自小客之間，有變換車道到
此檢舉人前方的其他車輛都可檢舉都可處罰，這樣的檢舉
制度跟被告答辯的法律規定公平嗎？百姓當然需要行政救
濟。

(3) 針對答辯理由四之（二），被告律師倒果為因，百姓若不
是因為行政及執法機關藉其行政資源權力，甚至能聘請律
師強壓百姓，百姓還需要行政救濟嗎？本人就是要主張行
政法上平等原則才提起行政訴訟，檢舉人可以濫舉，即使
違規都可以不受罰，檢舉人可以躲在陰暗處，被檢舉人卻
要勞心勞力的奔波，只為保護自身權益，卻被說成獲得利
益，這會是行政法的立法原則嗎？本人首要主張的是，檢
舉人有違規，行政執法警察機關就該先罰，至於本次的行
政訴訟，不論勝訴或敗訴本人都會覺得有被公平處理，並
非要故意牽扯檢舉人做為規避理由。

- 01 (4) 針對答辯理由四之（三），根據採證影片，被告律師細心
02 推算時速，足證檢舉人與前方白色自小客車並未保持高速
03 公路及快速公路管制規則第6條第1項規定同車道前後兩
04 車距離理當先罰，本人在前述已說明在現實生活實際駕駛
05 經驗中，駕駛人在變換車道時，不可能一方面要考慮時速
06 ，還要往後看去計算距離，在短短幾秒時間內根本不可能
07 ，再者若是變換車道的安全距離也以此規定，那在現實生
08 活駕駛中，根本無超车機會，敢試問警察及被告律師，自
09 己平時駕車變換車道時，有可能這樣遵守嗎？如此規定的
10 話，基本上只要是變換車道都是違規，根本與現實不符。
- 11 (5) 針對答辯理由四之（四），本車是0000年3月出廠，被告
12 律師已於答辯訴狀上附上本車籍資料，自可向原廠查證盲
13 點偵測系統是標準配備且於車主使用手冊第124頁述明，
14 偵測距離可達18公尺，未達偵測安全距離時，在後照鏡上
15 會有黃色警示燈警示，本車在變換車道時，可由檢舉人的
16 採證影片上發現，左邊後照鏡並沒有出現黃色警示燈閃爍
17 警示，自可證明本車變換車道時，有18公尺以上的安全距
18 離。
- 19 (6) 針對答辯理由五，本車不是馬力大的轎跑車或改裝車，可
20 以任意故意飆速變換車道，可由影片看出，本車在外側車
21 道，因前方有大卡車，且外側車道常有大型車，基於安全
22 理由才變換車道，並非故意要變換車道，符合被告律師所
23 提行政罰法第7條第1項規定：違反行政法上義務之行為
24 非出於故意或過失者，不予處罰。

25 （二）聲明：原處分撤銷。

26 三、被告答辯及聲明：

27 （一）答辯要旨：

- 28 1、本件採證影片內容，可見原告於切入檢舉人車輛前方時，
29 其與檢舉人之車輛距離僅有1個車道虛線之距離，按道路
30 交通標誌標線號誌設置規則第182條第1項規定即可推知
31 ，當時系爭車輛與檢舉人車輛之距離僅有6至10公尺左右

，上開事實並有採證影片截圖可證：

- (1) 按現行法規並無對民眾架設行車紀錄器之位置為限制之規範，亦未對於交通違規檢舉設有獎金制度，參本件原告行車紀錄器之位置尚屬合乎一般常理且又非為手持方式攝影，要難謂其有何不合理之處。
- (2) 次按最高行政法院92年度判字第275號判決略以：「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇，行政程序法第六條定有明文，此即行政法上之平等原則。然行政機關若怠於行使權限，致使人民因個案違法狀態未排除而獲得利益時，該利益並非法律所應保護之利益，因此其他人民不能要求行政機關比照該違法案例授予利益，亦即人民不得主張『不法之平等』。」，是以本件檢舉人縱有任何違規行為，亦不影響本件原告於系爭路段變換車道未保持安全距離之事實，原告自不得主張不法之平等而為解免其行政法上義務理由。
- (3) 參本件採證影片及採證影片截圖，並輔以道路交通標誌標線號誌設置規則第182條第1項規定，即可推知原告於系爭地點變換車道與檢舉人車輛之間只有1個車道線實線（即6至10公尺左右）之距離，而按影片時間17：56：32至17：56：38共6秒之時間中，檢舉人之車輛行經約20組（1實線與1間隔為1組，共約200公尺）車道線，爰將檢舉人當下之速度換算為時速約為每小時120公里，按前開管制規則關於安全距離之規定，可知二車間應至少保持60公尺（即6組車道線）之距離，本件原告變換車道時與檢舉人間之距離顯未達法定標準安全距離，縱令如原告所述其與檢舉人間有18公尺之距離，亦與法定之安全距離相差甚鉅，違規事實昭昭甚明，原舉發單位亦與被告同見。
- (4) 至原告自承其車輛裝設有盲點偵測系統而未經觸發等語，容待原告進一步就其主張提出相關資料，佐證系爭系統之觸發與本件違規事實之間之因果關聯性、系爭系統於違規當時即已裝備於系爭汽車、系統於系爭當下是否確未觸發

、未觸發之理由為何而提出證據，否則被告實難以原告單方之詞而據以為撤銷本件處分之理由。

2、再按行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」，其立法目的乃有故意或過失始有處罰之原則，對於違反行政法上義務之處罰，以行為人有可非難性及可歸責為前提，即行為人主觀上有故意或過失，始予處罰。準此以觀，違反行政法上義務之行為，雖非出於故意而係出於過失，仍應予以處罰。

3、再者，原告既為合法考領汽車駕駛執照之人，有駕駛人基本資料為憑，其對上述規定應知之甚詳，並應確實遵守。是原告前揭所述，無非單方所執之詞，委無足取。綜上所述，本處依法裁處，應無違誤。原告之訴為無理由。

四、爭點：

（一）系爭車輛經駕駛而是否有原處分所指「行駛高速公路『未依規定變換車道（變換車道未保持安全距離及間隔）』」之違規事實？

（二）原告所指檢舉人車輛未保持安全距離一事，是否影響原處分之合法性？

五、本院的判斷：

（一）前提事實：

爭訟概要欄所載之事實，除原告否認「未保持安全距離及間隔」而變換車道外，其餘事實業據原告於起訴狀所不爭執，且有舉發違反道路交通管理事件通知單影本1紙、交通違規申訴影本3紙、內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊110年4月14日國道警六交字第0000000000函影本1份、原處分影本1紙、車號查詢汽車車籍1紙（見本院卷第77頁、第81頁、第83頁、第85頁、第115頁至第119頁、第125頁、第127頁）、行車紀錄器錄影擷取畫面30幀（見本院卷第99頁至第109頁〈單數頁〉、第141頁至第163頁）及檢舉違規案件明細影本1紙、行車紀

錄器錄影光碟2片〈原告及被告各提出1片《錄影內容相同》〉（均置於本院卷卷末存置袋）足資佐證，是除原告否認部分外，其餘事實自堪認定。

（二）系爭車輛經駕駛而有原處分所指「行駛高速公路『未依規定變換車道（變換車道未保持安全距離及間隔）』」之違規事實：

1、應適用之法令：

（1）道路交通安全規則第98條第1項第6款：

汽車在同向二車道以上之道路（車道數計算，不含車種專用車道、機車優先道及慢車道），除應依標誌或標線之指示行駛外，並應遵守下列規定：六、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。

（2）道路交通安全規則第105條：

汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，應遵守其管制之規定。

（3）高速公路及快速公路交通管制規則第11條第3款：

汽車在行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號誌指示，並不得有下列情形：三、未保持安全距離及間隔。

（4）道路交通管理處罰條例第7條之1：

對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。

（5）道路交通管理處罰條例第33條第1項第4款、第6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三千元以上六千元以下罰鍰：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。

（6）道路交通管理處罰條例第85條第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。

(7) 行政罰法第7條第1項：

違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。

(8) 按「本細則依道路交通管理處罰條例第九十二條第四項規定訂定之。」、「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。

2、由前揭行車紀錄器錄影擷取畫面以觀，行車紀錄器裝設所在之車輛（乙車）行駛於中線車道，於畫面顯示時間109年7月17日（下同）17時56分35秒，系爭車輛之車頭出現在外側車道（即乙車右前方），並開始偏左行駛，於17時45分39秒，系爭車輛之左前輪及左後輪已壓在中線車道與外側車道間之車道線上（此時系爭車輛及甲車前方之車輛行駛狀況均屬正常），斯時系爭車輛之左側車身、車尾與乙車右側車頭甚為靠近（畫面中二者間僅約一半車道線之距離），旋於下1秒，系爭車輛約一半車身已進入中線車道（此時甲車前方之車輛行駛狀況均屬正常），斯時系爭

車輛之車尾與乙車車頭甚為靠近（畫面中二者間僅約一半車道線及少許間距之距離），嗣於17時56分42秒完成變換車道至中線車道。

3、參諸道路交通標誌標線號誌設置規則第182條第1項第2項之規定（即「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，線段長四公尺，間距六公尺，線寬一〇公分。」），而依前揭高速公路及快速公路交通管制規則第11條之規定，於變換車道時，應保持安全距離及間隔，其立法意旨乃係使汽車駕駛人得預知他車變換車道之意圖，而能有充分之時間採取必要之安全措施（例如：調整車距、車速），又高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項亦規定：「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二，單位為公尺。」；惟依前開行車紀錄器錄影擷取畫面所示，系爭車輛進行變換車道而其左前輪及左後輪已壓在中線車道與外側車道間之車道線上時，其左側車身、車尾與乙車右側車頭甚為靠近（畫面中二者間僅約一半車道線之距離），旋於下1秒，系爭車輛約一半車身已進入內側車道時，其車尾與乙車車頭甚為靠近（畫面中僅約一半車道線及少許間距之距離），縱然加計視角因素，於上開變換車道時點之二車車距仍係小於10公尺，是縱使以10公尺距離計算，除非行車時速僅20公里，否則即與前揭高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項之規定不符，而衡諸斯時前方車輛之行駛狀況均屬正常，故系爭車輛與乙車之行車速度至少均不低於時速80公里，是10公尺之車距，實遠低於依高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項規定計算之40公里車距，則系爭車輛在安全車距不足之情況下貿然進行變換車道，則被告據之認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，乃以原處分裁處系爭車輛之車主（即原告）前揭處

01 罰內容，觀諸前開規定，依法洵屬有據。

02 4、雖原告就此部分執前揭情詞而為主張；惟查：

03 (1) 汽車行駛高速公路及快速公路，前後兩車間之行車安全距
04 離，業為高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項
05 所明定，而此一安全距離，不僅前後兩車在行駛中應予保
06 持，亦應包括因變換車道而形成之前後兩車關係；再者，
07 變換車道至他車前方時，若不符上開規定之安全距離，則
08 對他車而言，不僅在客觀上已造成安全距離不足之情形，
09 且在主觀上，亦易於造成他車駕駛人因無充分時間預知而
10 就該變換車道之行為未能為適當之反應（包括因一時受驚
11 而為不當之反應）而影響交通安全（至於是否影響他車之
12 行車速度或已造成實質上之危害結果，要屬不論），是以
13 高速公路及快速公路交通管制規則第6條第1項所規定之
14 安全車距，作為於高速公路變換車道時是否符合安全距離
15 及間隔之判斷參考，尚非不可；更何況，系爭車輛變換車
16 道之過程，其與乙車間之距離亦遠低於高速公路及快速公
17 路交通管制規則第6條第1項所規定之安全車距，亦已如
18 前述。

19 (2) 至於原告以系爭車輛之「盲點偵測」系統並未亮警告指示
20 燈，故主張系爭車輛變換車道時與乙車之距離大於18公尺
21 ，並提出車輛使用說明影本1紙（見本院卷第19頁）；惟
22 由前揭行車紀錄器擷取畫面以觀，系爭車輛出現在乙車右
23 前方至變換車道完成之期間（由近到遠）系爭車輛之左後
24 視鏡均未能辨識是否有亮警告指示燈，故本難認原告所述
25 為真；況且，原告所指變換車道時與乙車之距離大於18公
26 尺一事，亦與前揭客觀事證顯屬不符，是原告此部分所為
27 主張，自難採信並執之而為其有利之認定。

28 (3) 系爭車輛之駕駛人於變換車道時本應注意保持安全之距離
29 及間隔，而依斯時車況顯非不能注意，其竟於安全距離及
30 間隔不足之情況下貿然變換車道，是其就本件違規事實縱
31 非出於故意，亦難謂無過失；再者，本件雖屬「民眾檢舉

舉發」，但依本件與「逕行舉發」同係對車輛所有人為舉發一節，應可類推適用道路交通管理處罰條例第85條第4項之規定而推定受舉發人（即原告）就本件違規事實有過失，而原告並未主張或舉證而予以推翻，故其具備責任條件亦屬明確。

（三）原告所指檢舉人車輛未保持安全距離一事，並不影響原處分之合法性：

1、按憲法之平等原則要求行政機關對於事物本質上相同之事件作相同處理，乃形成行政自我拘束，惟憲法之平等原則係指合法之平等，不包含違法之平等（參照最高行政法院93年判字第1392號判決）；行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇，行政程序法第六條定有明文，此即行政法上之平等原則。然行政機關若怠於行使權限，致使人民因個案違法狀態未排除而獲得利益時，該利益並非法律所應保護之利益，因此其他人民不能要求行政機關比照該違法案例授予利益，亦即人民不得主張「不法之平等」（參照最高行政法院92年度判字第275號判決）。

2、查原告前開所指，其無非係主張「不法之平等」，是原告此部分之主張，當無解於其因本件違規事實而應負之罰責，故不影響原處分之合法性。

（四）本件判決基礎已經明確，兩造其餘的攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，一併說明。

（五）本件第一審裁判費為300元，所以確定第一審訴訟費用額為300元，由原告負擔。

六、結論：原處分並無違誤，原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。

中華民國 110 年 5 月 28 日
行政訴訟庭 法官 陳鴻清

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀

01 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
02 訟資料可認為原判決有違背法令的具體事實），其未載明上
03 訴理由者，應於提出上訴後 20 日內向本院補提理由書（上
04 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
05 訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣
06 750 元。

07 書記官 陳柔吟

08 中 華 民 國 110 年 5 月 28 日