高雄高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第一庭
112年度交上字第84號

上　訴　人　高雄市政府交通局

代　表　人　張淑娟
被 上訴 人　劉羿彣

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國112年1月10日臺灣高雄地方法院111年度交字第9號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

一、原判決廢棄。

二、被上訴人在第一審之訴駁回。

三、第一審訴訟費用新臺幣300元及上訴審訴訟費用新臺幣750元均由被上訴人負擔。被上訴人應給付上訴人新臺幣750元。

事實及理由

一、爭訟概要：

被上訴人於民國110年10月24日9時9分許駕駛車牌號碼000-0000號普通重型機車，在○○縣○○鄉○○路段，因有「汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內」(該路段速限為50公里，經員警以移動式雷射測速槍測得被上訴人之車速為64公里)之違規行為，經金門縣警察局交通隊員警填掣金警交字第T50101170號舉發違反道路交通管理事件通知單當場舉發。嗣被上訴人於應到案日期前之110年10月25日向上訴人陳述不服，經上訴人函詢上開舉發機關後，認被上訴人確有上揭違規行為，乃依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第40條、第63條第1項第1款規定，於111年1月3日開立高市交裁字第000000000000號裁決書（下稱原處分），裁處被上訴人「罰鍰新臺幣（下同）1,200元，並記違規點數1點」。被上訴人不服，提起行政訴訟，前經臺灣高雄地方法院(下稱原審法院)111年度交字第9號行政訴訟

判決(下稱原判決)將原處分撤銷。上訴人不服，遂提起本件上訴。

二、被上訴人起訴主張及訴之聲明、上訴人於原審之答辯及聲明、原判決理由，均引用原判決所載。

三、上訴意旨：

(一)按「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：……七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。」「前項第7款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：……九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。」「對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於100公尺至300公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1000公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」處罰條例第7條之2第1項第7款、第2項第9款、第3項定有明文。參照交通部103年11月27日交路字第0000000000號函釋：「明顯標示之距離，應以『警示牌設置位置』與『交通違規行為發生地點』之距離為據」之見解，經核上開函釋乃就處罰條例第7條之2第3項主管機關針對其下級機關如何適用執行處罰條例第7條之2第3項之解釋，並未違反立法意旨及法律授權，亦無違法律保留原則。再按107年1月1日施行之道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2第1項規定：「測速取締標誌『警52』，用以警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執法，促使行車速度不得超過道路規定之最高速限或低於規定之最低速限」，故處罰條例第7條之2第3項「明顯標示」應係指具有「警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執法，促使行車速度不得超過道路規定之最高速限或低於規定之最低速限」功能之「警52」標誌，其理自明。由是觀之，行車速度超過規定之最高速限者，舉發機關得以科學儀器取得證據資料證明其行為違規之方式「逕行」或「攔停」舉發，至於該項違規之採證可

以使用固定或非固定式科學儀器，惟其依據上揭處罰條例第7條之2第2項及第3項規定，雖可免除該等科學儀器應定期於網站公布其設置地點之必要，但要求舉發機關必須在逕行或攔停舉發地點前方之特定範圍內設置明顯標示始可為之。而明顯標示之「警52」標誌為合法舉發要件之一。

(二)本件爭點為舉發機關如「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，於一般道路應於100公尺至300公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1000公尺間，明顯標示之，然此明顯標示距離之計算方式，究應以「執法器材（科學儀器）設置地點」或以「交通違規行為發生地點（即違規照相擷取點）」為準？實務見解不一。惟上訴人認為應以「執法器材（科學儀器）設置地點」為準，茲說明如下：

1.細譯94年12月28日修正通過之處罰條例第7條之2條文，配合同條第1項第7款而修正為對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路須至少於100公尺，於高速公路、快速公路須至少於300公尺前，明顯標示之。而法條文字不採用「該類儀器」，並更正為「經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規」、「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，其目的顯為符合「告知用路人須確實遵守交通規則，以維護交通秩序，並確保自己與其他人之生命身體財產等安全，同時課以國家時時提醒駕駛者小心謹慎之義務……通知駕駛人以為因應，以便讓駕駛人注意到該『明顯標示』，保留一段減速（或增速）空間，而能在該明顯標示後之一段距離內保持安全速限，藉以達到維護交通秩序，確保交通安全之目的」之立法意旨。茲以高速公路為例，駕駛人只要看到「明顯標示」之警52標誌，即可開始於300公尺距離間進入取證範圍前，依車輛之儀表板「車速」、「距離」（可顯示至百公尺）進行減速(超速狀態）或增速(慢速狀態），於進入300至1,000公尺之取證範圍內依據速限行駛，則不論以車尾或車頭方向取證，不論測速儀器以300公尺或2,400公尺取證，

均限縮採證舉發距離於「明顯標示之警52」與「交通違規行為發生地點」之300公尺至1,000公尺之範圍內。依上，採用此見解，行為人可有一段減速（或增速）空間，符合立法意旨，並具法之安定性，且為全國警政機關執法之標準。

2.其次，以科學儀器逕行、攔停舉發行車超速，舉發機關應於舉發前方設立明顯標示，以令汽車駕駛人對行車前方將有超速違規取締有預見可能性，使汽車駕駛人於先行預見此一標牌之警告標誌或速限之禁制標誌時，有充分時間及距離以反應行車速度符合該等路段之速限範圍內，避免汽車駕駛人因反應時間及距離之不足，反而導致行車時遽採煞車或加速而有增加危險發生之可能性，亦在於規範舉發機關須遵守此一最低程度之程序（設置明顯標示、使用固定或非固定式科學儀器取證）保障要求。依此，舉發機關只要履行前揭程序保障，即得依處罰條例對違規行為人逕行或攔停舉發。

(三)本案經舉發機關查復警52標誌與交通違規行為發生地點相距153公尺，已符於一般道路應於100公尺至300公尺間明顯標示之規定。而原判決採認「明顯標示」距離之計算方式，應以「警示牌設置位置」與「科學儀器設置地點」為準，而非以「科學儀器所取證違規行為」（交通違規行為發生地點）為準，而判決將原處分撤銷，將使法規解釋互有矛盾而致使處罰條例及處理細則之規定成為具文，原判決容有誤解法令及違背一般經驗及論理法則之情，爰提起本件上訴，請求廢棄原判決，改判被上訴人在第一審之訴駁回等語。

四、本院之判斷：

(一)應適用之法令：

1.處罰條例：

⑴行為時第7條之2第1項第7款、第2項第9款、第3項：

「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：……7.經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規（第1項）。前項第7款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛

人之行為屬下列情形之一者，不在此限：……9.行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限（第2項）。對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於100公尺至300公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同（第3項）。」

⑵第40條：

「汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，或低於規定之最低時速，除有第43條第1項第2款情形外，處1,200元以上2,400元以下罰鍰。」

⑶行為時第63條第1項第1款：

「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：1.有第33條第1項、第2項、第38條第1項、第40條、第45條、第47條第1款至第3款、第48條、第49條或第60條第2項第1款、第2款情形之一者，各記違規點數1點。」

2.道路交通安全規則：

第93條第1項第1款：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過50公里。但在設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過40公里，未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，時速不得超過30公里。」

(二)經查，被上訴人於上開時地有「汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾20公里以內」之違規行為，惟員警使用之非固定測速儀與警告牌設置位置相距359公尺，此有違規現場示意圖及測速照片附於原審卷可參(原審卷第130至131頁)，並為兩造所不爭執，且為原判決確認之事實。

(三)原判決雖稱：「處罰條例第7條之2第3項歷次修法皆無變更94年12月28日增訂當時關於『明顯標示』之距離即是『警示牌設置位置』與『科學儀器設置地點』之距離之意旨。從

而，道路交通管理事件於一般道路以移動式科學測速儀器取得證據資料，證明汽車駕駛人有行車速度超過規定最高速限之違規行為，並當場舉發而為裁罰處分者，應於所設取證之科學測速儀器處所前100公尺至300公尺間明顯標示之，亦即『明顯標示』距離之計算方式，應以『科學儀器設置地點』為準，而非以『科學儀器所取證違規行為』為準。……本件固足認定原告(註：即被上訴人)駕駛系爭機車有『汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾20公里以內』之違規行為，然本件科學儀器設置位置與警52警告標誌設置位置未符處罰條例第7條之2第3項所定之法定距離，該舉發程序難謂合法，原處分據以裁決，於法即有未洽，原告訴請撤銷原處分，為有理由，……。」等語，固非無見。惟參酌最高行政法院112年度大字第1號裁定之法律見解，原判決對處罰條例第7條之2第3項所定「明顯標示」之解釋有誤而違背法令，茲說明如下：

1.按94年12月28日修正公布處罰條例第7條之2增訂第3項規定：「對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路須至少於100公尺，於高速公路、快速公路須至少於300公尺前，明顯標示之。」（按：同條第2項第9款規定：「行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。」）繼於101年5月30日修正公布規定：「對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於100公尺至300公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間，明顯標示之。」修法理由載謂：「原第3項僅規定取締違反速限須設立明顯標示之最少距離，而未規定最長之距離。導致執法機關常常便宜行事，拉大標示距離，喪失提醒駕駛人減速或增速之立法原意，爰修正其須明顯標示之範圍距離。」等語；又於103年1月8日修正公布規定：「對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於100公尺至300公尺間，

於高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」嗣於110年12月22日修正公布為現行規定：「對於前項第9款之取締執法路段，在一般道路應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺前，設置測速取締標誌。」又106年6月14日增訂發布、107年1月1日施行之道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2規定：「（第1項）測速取締標誌『警52』，用以警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執法，促使行車速度不得超過道路規定之最高速限或低於規定之最低速限。（第2項）本標誌設於測速取締執法路段前，一般道路應於100公尺至300公尺間，高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間。」（按：本條第2項因配合110年12月22日修正公布之處罰條例第7條之2規定，於111年8月19日酌作文字修正發布為：「測速取締執法路段，在一般道路應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺前，設置本標誌。」）

2.觀諸處罰條例第7條之2第3項歷次規定內容及沿革，可知增訂時原僅規定須設置明顯標示之最少距離，而未限制最長距離，導致執法機關常常便宜行事，拉大標示距離，乃於101年5月30日修正增設規定須明顯標示最長距離之範圍限制；復鑑於執法機關將上開修正後規定解釋為限於逕行舉發之情況，而不適用於當場攔截製單之情形，基於處罰條例第7條之2第3項規定之立法目的係在於提醒駕駛人注意速限，維護交通安全，非以處罰為目的，不應區分當場攔截與逕行舉發而有不同執法方式，再於103年1月8日修正明定採定點當場攔截製單舉發者，亦應於一定範圍距離內明顯標示之。嗣110年12月22日修正後之現行條文，則明定對於違反速限行為之取締執法路段，在一般道路應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺前，設置測速取締標誌。足見處罰條例第7條之2第3項自94年12月28日增訂迄最近一次修正之規範目的，均在誡命執法機關對於違反

速限規定之行為，取得證據資料證明予以舉發時，應在取締路段之前方明顯標示之。

3.又衡諸非固定式科學測速儀器係對行進中汽車取得其影像及行車速度數據之工具，依目前常用之雷射測速器乃採紅外線光波傳送的時間來計算目標汽車之距離及速度，亦即在固定間隔時間先後發射兩次雷射光束至目標汽車，再以所測出之兩個距離差，除以該2次發射時間之間隔數值，計算目標汽車當時之行車速度。故執法人員採用非固定式科學儀器對於一般道路上汽車駕駛人取得違反速限規定行為之證據資料證明，應以能攝取清晰正確之影像及行車速度數據為主要考量，自應容許執法者因應儀器操作條件及取締當時之天候、地理等外在影響因素，機動調整其與汽車標的之相對距離及適當位置，俾取得可資證明之證據資料，亦無限制其應位於系爭規定所設之距離範圍內操作之必要。

4.再者，觀諸處罰條例第7條之2第3項規定之結構係首揭「對於前項第9款之違規行為」，續以「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，其後再接「於一般道路應於100公尺至300公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」可見其旨在規範執法機關就「對於前項第9款之違規行為」取得證據資料證明者，須在規定距離之範圍，明顯設置測速取締標誌。而其取證方式係採用固定或非固定式科學儀器，或定點當場攔截，均非所問，不能謂處罰條例第7條之2第3項規定之主詞僅係「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，忽略首揭之「對於前項第9款之違規行為」，進而主張處罰條例第7條之2第3項規定所稱距離範圍應以科學儀器所在位置為準。

5.又罰條例第7條之2第3項規定係規範舉發合法程序之要件，與汽車駕駛人違反速限規定行為之實體上是否具有可罰性之判斷無涉。依該舉發程序要件，執法機關對於汽車駕駛人之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明予以

舉發，已在違規行為發生地點前之一般道路100公尺至300公尺，或高速公路、快速公路於300公尺至1,000公尺，明顯設置測速取締標誌者，並不因執法人員使用之非固定式科學儀器未位於該距離範圍內，即認其舉發違反系爭規定要求之合法程序要件。

6.交通部103年11月27日交路字第0000000000號函釋：處罰條例第7條之2第3項規定所稱明顯標示之距離，應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」間之距離為據；106年2月20日交路字第0000000000號函復內政部警政署仍採前揭見解。其後，交通部又以110年6月18日交路字第0000000000號函復臺南市政府交通局載謂：系爭規定所稱明顯標示之距離，應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為據，並說明理由：1.立法院94年12月28日修正通過之道路交通管理處罰條例第7條之2之共識為「取得證據資料證明」地點而非「設置地點」；2.內政部警政署亦表示執法器材（或科學儀器）設置地點與實際採證違規行為地點不相同，其距離遠近，依所使用之執法器材而定，距離短者約相距數十公尺，距離長者甚至可達數百公尺之遙，若採取「科學儀器設置地點」與「明顯標示」之距離，則實際採證違規行為地點與「明顯標示」之距離，依執法器材之特性與使用方式，可能不足100公尺（或300公尺），亦可能超過300公尺（或1,000公尺）；3.系爭規定在於明顯提醒用路人，駕駛人並無須精確知悉實際科學儀器設置之距離；4.經邀集法務部、內政部警政署、及各直轄市政府交通及警察單位召開「研商道路交通管理處罰條例部分條文修正草案(民眾檢舉制度)」會議討論結果，亦未認為以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為依據之見解有所不妥等意旨，經核符合處罰條例第7條之2第3項規定之規範意旨與立法目的，執法機關據以執行，於法並無不合，自得續予援用。

7.綜上，執法機關對於一般道路汽車駕駛人通過警告標誌（測速取締標誌）後100公尺至300公尺距離範圍之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明，並不因該儀器未位於上開100公尺至300公尺距離範圍內，致使舉發程序違反該規定，而不得予以裁罰。換言之，從處罰條例第7條之2第3項歷次規定內容及沿革，其立法者規範執法單位取締超過規定之最高速限或低於規定之最低速限之違規行為時，應於相當距離前明顯標示之處所，係以該「明顯標示」處所與「交通違規行為發生地點」之距離為量測依據，而非以「警示牌設置位置」與「科學儀器設置點」之距離為準據。是上訴人以原處分裁處被上訴人「罰鍰1,200元，並記違規點數1點」，依法洵無不合。

五、綜上所述，原判決既有上開違誤，即有適用法規不當之違法。上訴意旨指摘原判決違法，求予廢棄，即有理由，自應由本院將原判決廢棄。又因本件事實已經原審認定明確，爰依行為時行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第259條第1款規定，由本院依原審確定之事實，將原判決廢棄，並駁回被上訴人在第一審之訴。

六、又原判決既經廢棄，且被上訴人在第一審之訴亦經駁回，則本件第一審及第二審之訴訟費用即裁判費合計1,050元，應由被上訴人負擔。扣除被上訴人預納之第一審訴訟費用300元後，依行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定，爰確定被上訴人應給付上訴人之訴訟費用額如主文第3項所示。

七、結論：上訴為有理由。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　11　　月　　16　　日

審判長法官　李　協　明

法官　孫　奇　芳

法官　邱　政　強

以上正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　11　　月　　16　　日

書記官　黃　玉　幸

。