

高雄高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭

112年度交字第628號

原 告 侯文華
被 告 臺南市政府交通局

代 表 人 王銘德
訴訟代理人 吳欣陽律師
複代理人 黃鈺嫻律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國111年12月21日南市交裁字第78-ZAB222245號裁決，向臺灣臺南地方法院提起行政訴訟(繫屬案號：112年度交字第4號)，嗣因行政訴訟法於112年8月15日修正施行，乃經臺灣臺南地方法院移由本院續行審理，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：按行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料其事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰不經言詞辯論而為判決。
- 二、事實概要：原告於民國111年8月15日2時43分許駕駛車牌號碼000-0000號營業大客車（下稱系爭車輛），在國道1號南向44.5公里處（下稱系爭路段），因有「汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限(20公里以上未滿40公里)」之違規行為，經國道公路警察局第一公路警察大隊泰山分隊（下稱舉發機關）員警填掣國道警交字第ZAB222245號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）逕行舉發。嗣原告不服舉發，於111年12月19日向被告申請製開裁決書，被告

01 乃依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第33條第1項
02 第1款、第63條第1項第1款規定，於111年12月21日開立南市
03 交裁字第78-ZAB222245號裁決書（下稱原處分），裁處原告
04 「罰鍰新臺幣（下同）4,500元，並記違規點數1點」。原告
05 不服，提起本件行政訴訟。

06 三、原告主張：

07 (一)經向統聯客運查詢，系爭車輛裝設有驗證合格行車紀錄器，
08 統聯客運並調閱行車紀錄器及公路總局GPS定位動態系統查
09 看，系爭車輛行經遭舉發路段時，行車時速始終未超過100
10 公里。另，統聯客運向SCANIA巴士原廠英屬維京群島商永德
11 福汽車股份有限公司台灣分公司查詢，系爭車輛出廠時最高
12 車速即被電腦引擎限制為時速100公里，因此系爭車輛根本
13 無法行使達時速139公里之速度。

14 (二)舉發機關所使用雷達測儀器，雖定期送經濟部標準檢驗局檢
15 定，惟無論如何精密之儀器，在使用前、使用中之調校過
16 程，不能排除有誤差可能性。是否有可能因為效期將屆產生
17 儀器失準之狀況？或是否為偵測到其他超速車輛？被告皆無
18 法提出相關說明，因次研判舉發單位儀器失誤之情形可能性
19 極大等語。

20 (三)並聲明：原處分撤銷。

21 四、被告則以：

22 (一)經查，由舉發單位舉發單位112年1月4日國道警一交字第
23 1110419879號函檢附之財團法人台灣商品檢測驗證中心雷達
24 測速儀檢定合格證書，可知測照地點所使用之「雷達」測速
25 儀器(廠牌：Raser、主機型號：AT-S1、主機器號：ATS003)
26 業經檢定合格。該檢定合格證書中，記載檢定合格單號碼為
27 MOGA0000000A，檢定日期為110年8月5日，有效期限為111年
28 8月31日，而本件原告違規時間為111年8月15日，尚在該雷
29 達測速儀檢定合格之有效期限內。又衡諸度量衡法第5條、
30 度量衡器檢定檢查辦法第3條第1項第6款及第17條第1項規
31 定，與大眾有關之公務檢測儀器，既經由國家專責機關檢定

01 合格後加以使用，並定期依規定送請檢測，自能昭公信，查
02 本案中測速照相儀器係由負責國家標準制定及檢驗之機關經
03 濟部標準檢驗局委託財團法人台灣商品檢測驗證中心檢定合
04 格，故其所發給之證書自有相當之公信力，足資證明原告確
05 有上開超過規定最高速限行駛之違規情事，是依本件施測之
06 雷達測速儀經檢驗合格，且於執行測速過程復無遭受干擾致
07 無法準確偵測之證據，足見所測得之車速資料，應可憑採。

08 (二)第按行政訴訟法第176條、第236條及第237條之9明定：「民
09 事訴訟法……第352條至第358條……之規定，於本節準用
10 之。」、「簡易訴訟程序除本章別有規定外，仍適用通常訴
11 訟程序之規定。」、「交通裁決事件，除本章別有規定外，
12 準用簡易訴訟程序之規定。」；民事訴訟法第355條第1項則
13 規定：「文書，依其程式及意旨得認作公文書者，推定為真
14 正。」查：

15 1.本案測照地點所使用之「雷達」測速照相儀器，係利用都卜
16 勒效應(Dopplereffect)之頻率檢測行車速度之裝置；雷達
17 測速儀透過天線發射之連續微波波束信號，具備無線電波的
18 傳播特性，不會因樹枝遮蔽影像而造成屏蔽效應，也不會影
19 響檢測數據的準確度(如財團法人工業技術研究院110年11月
20 12日工研量字第1100023138號函)。且採證照片上載明之日
21 期(2022/08/15)、時間(02:43:51)、地點(國道1號南向
22 44.5公里)、速限(100km/h)、車速(139km/h)、主機
23 (ATS003)、證號(MOGA0000000A)等資訊，均係由數位相機於
24 照相時自動帶出，其上之雷達測速儀器號(按：即「主機」)
25 核與檢定合格證書所載之號碼相符，足徵系爭雷達測速儀確
26 屬採證系爭車輛超速行駛之檢定合格儀器無誤，上開採證照
27 片中所記載之資訊應屬真實可採。

28 2.另就舉發單位所提供之現場示意圖而言，考量舉發員警與原
29 告素不相識，並無仇怨，尚不致僅為領取績效獎金，即干冒
30 公務員登載不實罪之風險而於公文書虛偽填載錯誤資訊，又
31 查無具體事證足認上開現場示意圖中之資料係屬虛偽，故堪

01 認舉發單位其記載應屬真實可採。即員警依法執行公務，實
02 無必要為原告甘冒擔負偽造文書、偽證罪刑責之大不韙，故
03 意繪製不實之現場圖虛編事實，而為不利於原告之記載，是
04 員警所繪製之現場圖當無顯不可信之情況，有證據能力。基
05 此，依刑事訴訟法第159條之4第1款規定，本件舉發單位所
06 提供之現場示意圖應有證據能力(臺北高等行政法院104年訴
07 字第1355號判決事實及理由八(一)3(3)意旨參照)。

08 (三)再查，原告雖以系爭車輛行車紀錄器及公路總局GPS定位動
09 態系統之車速資料主張系爭車輛於案發當時車速未超過時速
10 100公里，且系爭車輛出廠時之最高車速即設定不可能達到
11 時速139公里之速度云云，惟查：

- 12 1.系爭車輛之行車紀錄器即便經檢驗，然由原告所提供之原證
13 3行車紀錄器檢驗合格證明，可知其係由私人廠商啟筑股份
14 有限公司為之，並非經官方檢測，故其真實性準確度自難與
15 本件經經濟部標準檢驗局委託財團法人台灣商品檢測驗證中
16 心檢驗合格之雷達測速儀器相提並論。
- 17 2.GPS定位動態系統之車速資料係透過衛星訊號動車輛上GPS接
18 收器，由該接收器紀錄行車速度資訊，惟衛星訊號易受地磁
19 干擾影響，且因不同廠商製造精密度不同，故其資訊極易與
20 真實有所落差。
- 21 3.原告所提供之聲明書中雖載「目前最高車速已受引擎電腦軟
22 體限制為100km/h」等語，然該聲明書中之截圖畫面極其模
23 糊，且為黑白列印，甚至其中許多文字根本難以辨識，亦未
24 見有記載系爭車輛之車牌號碼，故其形式上是否真正，已屬
25 有疑；又該聲明書係系爭車輛廠商於111年11月4日擷取系爭
26 車輛之系統設定後所得出之結論，然而本件原告之違規行為
27 係發生在111年8月15日，前後相隔已逾2個月的時間，自無
28 法證明系爭車輛於案發當時是否亦受到相同之引擎電腦軟體
29 限制；再者，該公司未說明何謂之電腦系統最高車速設定實
30 際上究竟係以何種方式影響車輛之運行，故不能排除實際行
31 駛速度超過電腦系統所設定之最高速度或者存在誤差之可能

01 性等語，資為抗辯。

02 (四)並聲明：原告之訴駁回。

03 五、本院之判斷：

04 (一)按「行車速度，依速限標誌或標線之規定」道路交通安全規
05 則第93條第1項前段定有明文。又按「汽車行駛於高速公
06 路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行
07 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
08 人3,000元以上6,000元以下罰鍰：一、行車速度超過規定之
09 最高速限或低於規定之最低速限」道交條例第33條第1項第1
10 款亦有明文。再按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處
11 理細則（下稱處理細則）附件裁罰基準表的記載，大型車駕
12 駛人行駛高、快速公路行車速度超過規定之最高速限逾20公
13 里至40公里以內，期限內繳納或到案聽候裁決者，應處罰鍰
14 4,500元，核此規定，既係基於母法之授權而為訂定，且就
15 處理細則附件所示裁罰基準表中有關處罰條例第33條第1項
16 第1款規定之裁罰基準內容，並未牴觸母法，被告自得依此
17 基準而為裁罰。

18 (二)本件如事實概要欄所述之原告違規事實，有舉發通知單、原
19 處分之裁決書、送達證書、內政部警政署國道公路警察局第
20 一公路警察大隊112年1月4日國道警一交字第1110419879
21 號、112年5月25日國道警一交字第1120012447號、112年6月
22 20日國道警一交字第1120015716號函、現場照片、現場示意
23 圖、測速採證照片、雷達測速儀檢定合格證書、舉發員警職
24 務報告、財團法人工業技術研究院110年11月12日工研量字
25 第1100023138號函、汽車駕駛人基本資料等在卷可稽(詳臺
26 灣臺南地方法院112年度交字第4號卷【下稱南院卷】第59至
27 105頁)，堪認屬實。

28 (三)原告雖主張舉發機關所使用雷達測儀器，雖定期送經濟部標
29 準檢驗局檢定，惟無論如何精密之儀器，在使用前、使用中
30 之調校過程，不能排除有誤差可能性云云；惟：

31 1.按「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔

01 截製單舉發者，得逕行舉發：……七、經以科學儀器取得證
02 據資料證明其行為違規」、「前項第7款之科學儀器屬應經
03 定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點
04 或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情
05 形之一者，不在此限：……九、行車速度超過規定之最高速
06 限或低於規定之最低速限」道交條例第7條之2第1項第7款、
07 第2項分別定有明文。觀諸本件違規超速採證照片（詳南院
08 卷第91頁）中可見系爭車輛之車號：000-0000，且明確標示
09 「時間：2022/08/15 02：43：51、地點：國道1號南向44.5
10 公里、速限：100km/h、車速：139km/h、主機：ATS003、證
11 號：MOGA0000000A」等數據，且本件舉發員警採證使用之雷
12 達測速儀，係依規定送請經濟部標準檢驗局委託財團法人台
13 灣商品檢測驗證中心檢驗合格領有合格證書（規格：
14 24.150GHz（K-Band）照相式、器號：（一）主機：
15 ATS003、檢定合格單號碼：MOGA0000000A、檢定日期：110
16 年8月5日、有效期限：111年8月31日），有財團法人台灣商
17 品檢測驗證中心110年8月5日雷達測速儀檢定合格證書影本1
18 份在卷足憑（詳南院卷第93頁）。

19 2.另經本院函詢本件舉發員警採證使用之雷達測速儀製造商雷
20 昇科技股份有限公司(下稱雷昇公司)，關於該雷達測速儀是
21 否可能因調校過程或效期將屆至或其他因素而有誤差可能
22 性？如有誤差可能，其誤差範圍約為多少等事項，雷昇公司
23 函復略稱：「1.本雷達測速照相設備，型號：AT-S1；序
24 號：ATS003，依照經濟部標準檢驗局『雷達測速儀檢定檢查
25 技術規範』規定，接受檢定並取得檢定合格證書後，方可用
26 於超速取締勤務；……有效期限內，速度偵測準確度，符合
27 規範第7.1.(6)節『當速度小於150km/h時，不大於1km/h及
28 當速度在150km/h以上時，不大於2km/h』，並不會因為效期
29 將屆導致其他誤差產生。2.本設備由操作人員於勤務現場架
30 設完畢後，啟動設備電源後，即可進入運作狀態，無須再進
31 行雷達調校的動作。」(本院卷第133頁)可知本件舉發員警

01 所使用之雷達測速儀於使用時，只需開啟設備電源，即可進
02 入正常運作狀態，無須由操作人員先行調校後方能使用，又
03 該雷射測速時於正常運作情形下，縱有誤差，於速度小於
04 150km/h時，其誤差範圍不超過1km/h，亦不因效期將屆至而
05 增加誤差範圍或可能性，應不足以影響本件原告違規事實之
06 構成，故原告上開主張難認可採。

07 (四)原告復主張系爭車輛裝設有驗證合格行車紀錄器，經調閱行
08 車紀錄器及公路總局GPS定位動態系統查看，上開車輛行經
09 遭舉發路段時，行車時速始終未超過100公里，系爭車輛出
10 廠時最高車速即被電腦引擎限制為時速100公里，根本無法
11 行使達時速139公里之速度云云，並提出行車紀錄器檢驗合
12 格證明、碼卡紀錄、公路總局GPS定位動態系統紀錄及英屬
13 維京群島商永德福汽車股份有限公司台灣分公司(下稱永德
14 福公司)聲明書等資料為證；惟查：

15 1.經本院函詢系爭車輛所裝設行車紀錄器之檢驗商啟筑股份有
16 限公司(下稱啟筑公司)，關於該公司對系爭車輛行車紀錄器
17 進行檢測之項目為何？是否因車輛變更等因素而影響其正確
18 性等事項，該公司函復略稱：「一、本公司產品數位式行車
19 記錄器時速之作動原理，係依據國家標準CNS6814及CNS6816
20 之規定而開發製作，紀錄項目以秒為單位，紀錄該時間當下
21 之時速、轉速(選配)、GPS資料(選配)，週期定檢之檢測項
22 目以時速與時間為主，時速檢測準則亦依據CNS6814及
23 CNS6816之準則進行檢測。……四、車輛未依照原車廠規格
24 進行零件、車胎或齒輪更換，有可能影響車速紀錄，系爭車
25 輛現車構型是否與出廠構型相同，須由原車體廠認定。」
26 (本院卷第95頁)，可知系爭車輛所裝設之行車紀錄器可能因
27 車胎、齒輪等零件更換影響車速紀錄。

28 2.至原告提供之公路總局GPS定位動態系統紀錄雖記載系爭車
29 輛於111年8月15日2時43分行經系爭路段時時速為85km/h，
30 然該GPS定位系統記錄所測得之車速，並非確實記錄系爭車
31 輛行車時每一秒鐘之行車車速，觀之該GPS定位系統記錄係

01 以某一時間區間之平均速度測定其車速，並非如雷達測速儀
02 所測得特定時間、地點之確實車速，故其正確性與雷達測速
03 儀之測速結果相較，難認較為可信。

04 3.又經本院函詢永德福公司，關於原告提供之聲明書中，系爭
05 車輛車速已受電腦引擎軟體限制為100km/h之意義為何？是
06 否得隨時透過人為方式變更？永德福公司函復稱，其意義係
07 指凡車速到達設定值100km/h時，引擎電腦軟體將限制引擎
08 動力輸出，進而限制其車速，即便司機欲踩油門加速，由於
09 引擎動力輸出已受限，無法實現加速。惟車輛仍可能因下坡
10 坡度、長度及車輛總重量(重力)等環境因素而超過最高車速
11 限制，超速的範圍無法確定是否會超過每小時30至40公里。
12 又該電腦設定無法透過人為方式隨時變更，惟可透過專用診
13 斷電腦進行變更(本院卷第159頁、第195頁)；又關於該專用
14 電腦是否可透過第三方購買取得，永德福公司函復稱，該專
15 用診斷電腦並非其獨有，可透過第三方購得，取得專用診斷
16 電腦後，購買者是否具有進行車速設定變更的權限，視其購
17 買的授權範圍而定(本院卷第163頁)。由前開永德福公司函
18 復內容可知，系爭車輛電腦引擎軟體之最高車速限制，並非
19 完全不能透過人為手段變更，且系爭車輛於駕駛之過程中，
20 亦可能因各種客觀環境因素，造成其實際車速超過最高車速
21 限制，故縱使系爭車輛確實受電腦引擎限制最高時速為
22 100km/h，仍無法遽論系爭車輛於事實概要所述時間、地點
23 無超速之可能。

24 (五)綜上，原告所提證據資料，尚難認較舉發機關員警之測速結
25 果更為可信，原告主張系爭車輛無超速可能及舉發機關所使
26 用之雷達測速儀有誤差可能，均無可採。從而，原告確有
27 「汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限(20公里以上未
28 滿40公里)」之違規事實，堪屬可信。

29 六、綜上所述，原處分於法並無違誤。原告訴請撤銷原處分，為
30 無理由，應予駁回。

31 七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法與訴訟資

01 料，經本院審核後，認與本件判決結果不生影響，無一一論
02 述之必要，併此敘明。

03 八、本件第一審裁判費為300元，依法應由敗訴之原告負擔，爰
04 確定第一審訴訟費用額如主文第二項所示。

05 據上論結，本件原告之訴為無理由，判決如主文。

06 中 華 民 國 113 年 10 月 30 日
07 法 官 謝琬萍

08 上為正本係照原本作成。

09 如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭
10 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
11 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
12 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
13 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
14 書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

15 中 華 民 國 113 年 10 月 30 日
16 書記官 林秀萍