

高雄高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭

114年度交字第928號

原告 張淨心  
被告 高雄市政府交通局

代表人 張淑娟  
訴訟代理人 廖志強律師  
劉惠利律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國114年7月1日高市交裁字第32-BHUA81599號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

- 一、原告之訴駁回。
- 二、訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

一、程序方面：

- (一)原告不服被告依道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第12條第1項第7款、第2項所為的裁決而提起撤銷訴訟，經核屬於行政訴訟法第237條之1第1項第1款規定之交通裁決事件，自應依行政訴訟法第2編第3章規定之交通裁決事件訴訟程序；且本件事證明確，本院爰依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，逕為判決，合先敘明。
- (二)按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴；訴訟標的之請求雖有變更，但其請求之基礎不變情形者，訴之變更或追加，應予准許，行政訴訟法第237條之9準用同法第236條，並適用同法第111條第1項前段、第3項第2款規定分別定有明文。查原告起訴時聲明原為「原處分撤銷」(本院卷第11頁)，嗣當庭表明對於原處分有關「擅自減少原規格設備」部分並無不服，故減縮訴之聲明為：「原處分關於號牌不依指定位置懸掛之違規事實及裁罰撤銷」(本院卷第130

01 頁)，故原告於訴狀送達後縮減聲明，其訴訟標的之請求雖  
02 有變更，但其請求之基礎不變，自應予准許。

03 二、爭訟概要：原告於民國114年3月9日19時22分許，騎乘車牌  
04 號碼000-0000號大型重型機車(下稱系爭重機)，於高雄市烏  
05 松區中正路與大仁東路口(下稱系爭路段)，因有「號牌不依  
06 指定位置懸掛」之違規(下稱系爭違規行為)，為高雄市政府  
07 警察局仁武分局(下稱舉發機關)警員當場攔停予以舉發，並  
08 移請被告裁決。被告認原告確有系爭違規行為，遂依行為時  
09 道交條例第12條第1項第7款、第2項之規定，於114年7月1日  
10 以高市交裁字第32-BHUA81599號違反道路管理事件裁決  
11 書(下稱原處分)，裁處原告罰鍰新臺幣(下同)5,400元，吊  
12 銷汽車牌照(非經公路主管機關檢驗合格，不得再重新請  
13 領)。原告不服，遂提起本訴訟。

14 三、原告主張意旨及聲明：

15 (一)原告係購買二手車輛，沿用原有車牌架之安裝鎖點位置，未  
16 進行任何變更，該裝置固定於車輛後方板件，依道路安全規  
17 則(下稱道安規則)第11條之規定，已懸掛於「明顯適當位  
18 置」，符合相關規定，無刻意違法行為。再者，車牌雖略有  
19 傾斜，惟從各角度皆可清晰辨識車號，且於正常光線環境  
20 中，任一用路人、執法人員或錄影設備皆可辨識，符合法律  
21 之「足資辨識」要求，應不構成違規。此外，原告亦檢附過  
22 去數次系爭重機經開立交通罰單之照片，足證即便經過國家  
23 監視設備與臨檢執法過程，車牌亦從未因「傾斜」而無法辨  
24 識，可見本案執法標準欠缺一致性。

25 (二)當日未見現場執法警員提供客觀測量工具或依法令認證之檢  
26 測儀器，亦未見由合格監理單位後續覆驗角度，即行裁處吊  
27 銷車牌，欠缺客觀程序與比例衡量。且現行法規並未明定車  
28 牌必須水平懸掛或限制角度，亦未定義何謂「上翹傾斜」即  
29 構成違規。系爭重機車牌實已符合「足資辨識」原則，依法  
30 不應構成處罰對象。

31 (三)系爭重機當時處於夜間行駛，左後方與正後方車輛之燈光同

01 時照射，而正後方的大型重機車燈明顯過亮，再加上原告車  
02 輛的號牌燈，且當時欲停紅燈需踩著煞車燈等，在多重光源  
03 的因素下，會使車牌表面呈現短暫反光，於此同時亦影響後  
04 方車輛駕駛的辨識，並非車牌「角度傾斜」所致而辨識困  
05 難。且原告嗣後前往系爭路口實地拍攝，發現多數重型機車  
06 亦因後方車燈照射而產生反光影響辨識，足證本案所謂的  
07 『難以辨識』並非車牌角度所致，而為光源與環境使然。然  
08 而，執法警員於路邊攔停舉發時，並未依照交通部公告之認  
09 證儀器進行測量，僅憑手機內建水平儀測量車牌角度，且刻  
10 意蹲低身軀取得拍攝角度，所取角度數據顯然有失中立。高  
11 雄高等行政法院113年度交字第888號及臺灣臺中地方法院  
12 (原告誤載為本院)110年度交字第9號判決亦指出：若無經公  
13 告合法測置標準與設備，不得憑執法人員單一拍攝照片即構  
14 成違規處罰。因此，警員僅憑拍攝照片與手機測量就逕行舉  
15 發，欠缺合法測量依據與比例判斷標準，顯難構成正當處罰  
16 之基礎。又系爭重機與臺灣臺中地方法院110年度交字第9號  
17 之判決車型相同，車牌懸掛架設方式一致，非屬個別違規行  
18 為，顯見原處分並未考量個案事實差異。因此，原告亦檢附  
19 同車款於中古車行販售或社群平台自售的實拍照片，可看出  
20 該車牌架安裝方式與原告車輛相同，顯見為該車種常見的固  
21 定位置，並非原告個人刻意改裝，本案車牌係照既有之鎖點  
22 安裝，原告無主觀違法意圖。原告首次遭舉發未被賦予糾正  
23 機會即逕行吊銷牌照，明顯逾越必要，與比例原則不符。

24 (四)聲明：原處分撤銷。

25 四、被告答辯意旨及聲明：

26 (一)觀諸舉發警員職務報告：一、職於114年3月9日18時，於系  
27 爭路口見系爭重機號牌不依指定位置懸掛，經查駕駛人為原  
28 告，致無法辨識其號牌、影響刑案追緝……。二、職駕駛警  
29 用巡邏機車行駛至該車後方距離約1公尺處之位置及於車輛  
30 靜止狀態時，可由上方俯視而辨識其號牌，然於車輛行進  
31 間，依正常平行目視之狀態時，始能在視角由上往下俯視時

01 明確辨識該車號牌，該車駕駛停靠路邊後，職以Apple  
02 Distribution International開發之「測距離(水平儀)」  
03 app(下稱系爭量測APP)量測該號牌水平傾角達48度。故使  
04 交通執勤警員及一般用路人無端增加其等辨識前開號碼牌之  
05 困難，自難認該車牌之懸掛方式與道交規則所規定之號牌應  
06 懸掛車輛後端之「明顯適當位置」之規定並不相符，據以依  
07 行為時道交條例第12條第1項第7款舉發。

08 (二)復經檢視採證照片及警員舉發影片，可見系爭重機之牌架向  
09 上揚起(48度)上翹，非以正面朝後方式懸掛，又車牌下方移  
10 除土除，顯非原廠配置。又檢視舉證照片可見系爭重機移除  
11 車牌燈反光片，系爭重機號牌有強光集中照射情形，致號牌  
12 中間車號難以辨識。是觀系爭重機車牌上翹角度，難認系爭  
13 重機在行進間不影響一般用路人、交通執勤警員得以辨識號  
14 牌之程度。衡酌號牌應正面懸掛之寓意，旨在加強主管機關  
15 對於道路交通管理之有效性，俾利其他用路人對於車輛之識  
16 別並藉此保障渠等之行車安全，立法者方以前揭規定課以汽  
17 車所有人必須依法懸掛汽車號牌之作為義務。是原告於前揭  
18 時間、地點確有系爭違規行為。

19 (三)聲明：原告之訴駁回。

20 五、本院的判斷：

21 (一)應適用之法令及見解：

22 1.按行為後法律或自治條例有變更者，適用裁處時之法律或自  
23 治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，適用  
24 最有利於受處罰者之規定，行政罰法第5條定有明文。按原  
25 告行為後，道交條例第12條第1項第7款、第2項已於114年5  
26 月9日修正，處理細則第2條所附違反道路交通管理事件統一  
27 裁罰基準表(下稱裁罰基準表)亦於114年9月25日修正，並均  
28 於114年9月30日施行。

29 ①依行為時道交條例第12條第1項第7款、第2項規定：「(第1  
30 項)汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千六百  
31 元以上一萬零八百元以下罰鍰，並禁止其行駛：七、已領有

01 號牌而未懸掛或不依指定位置懸掛。(第2項)前項……第五  
02 款至第七款之牌照吊銷之。」。

03 ②現行同條第1項第7款、第2項規定：「(第1項)汽車有下列情  
04 形之一者，處汽車所有人新臺幣三千六百元以上三萬六千元  
05 以下罰鍰，並當場移置保管該車輛：七、已領有號牌而未懸  
06 掛或不依指定位置懸掛。(第2項)前項第一款及第六款至第  
07 十款情形者，均依前項最高額處罰，第三款按前項最高額加  
08 倍處罰之；第一款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證  
09 明、第二款、第三款中屬偽造變造他車牌照、肇事致人傷亡  
10 或十年內第二次違反本規定、第九款之車輛並沒入之；第三  
11 款、第四款之牌照扣繳之；第五款至第七款之牌照吊銷  
12 之。」。

13 ③經比較行為時及修正之道交條例第12條第1項第7款、第2  
14 項，行為時之規定罰鍰數額較低，較有利於受處罰者，故本  
15 件應適用行為時之道交條例上開規定，先予敘明。

16 2. 道安規則第11條第1項第3款：「汽車號牌懸掛位置，除原設  
17 有固定位置外，應依下列規定懸掛固定：三、機車及拖車號  
18 牌每車一面，應正面懸掛於車輛後端之明顯適當位置。但汽  
19 缸總排氣量五百五十立方公分以上或電動機車之馬達及控制  
20 器最大輸出馬力五十四馬力(HP)以上之大型重型機車號牌  
21 每車二面，應正面懸掛於車輛前後端之明顯適當位置；其前  
22 方號牌並得以直式或橫式之懸掛或黏貼方式為之。」。

23 3. 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  
24 意或過失者，不予處罰。」。

25 (二)原告於爭訟概要欄所示時間騎乘系爭重機，行經系爭路口，  
26 遭警當場舉發有系爭違規行為，嗣經被告以原處分裁罰如上  
27 等情，有本件舉發違反道路交通管理事件通知單(本院卷第  
28 79、81頁)、舉發機關114年5月26日高市警仁分交字第  
29 11471274300號函(本院卷第85頁)、原處分及送達證書(本院  
30 卷第87至89頁)、警員職務報告及採證照片(本院卷第93至  
31 103頁)等在卷可查，此部分事實應可認定。

01 (三)經本院當庭勘驗採證影片，製有勘驗筆錄及截圖(本院卷第  
02 132至136、139至162頁)，其內容略以：

03 1. 影片顯示時間19：30：43-19：30：50在警方及系爭重機行  
04 進間部分：系爭重機沿中正路行駛，警員騎乘警用機車跟在  
05 系爭重機後方逐漸靠近系爭重機，自警員視角即系爭重機後  
06 側，其後牌照在燈光照射下約距離6至10公尺(依據截圖圖  
07 3、4之白虛線距離判斷)，中間之英數字難以辨識。

08 2. 系爭重機經警攔停後，警員請原告將系爭重機電門打開，之  
09 後系爭重機後車燈映照在車牌上中間處造成反光。警員走至  
10 系爭重機後方持手機對系爭重機後牌照錄影，由高至低，由  
11 近至遠多個角度拍攝，拍攝期間系爭重機後牌照在燈光照射  
12 下皆無法清楚辨識【期間警員水平角度拍攝系爭重機後牌  
13 照，系爭重機後車燈亮後車牌反光，車牌中間數字「3」上  
14 半段因而在距離稍遠處即無法清楚辨識；以低角度拍攝，系  
15 爭重機後牌照仍反光(本院卷第155至159頁截圖32至40)】，  
16 此過程在旁之警用機車後牌照均可清楚辨識；系爭重機後車  
17 牌需位於該車後方不遠處視角由上往下觀看始可以辨識(本  
18 院卷第154、159頁截圖31、41)。警員持手機之系爭量測app  
19 量測，先量測與地面角度為0度，後量測系爭重機後牌照角  
20 度為48度，嗣警員再次量測與地面角度為0度，後量測系爭  
21 重機後牌照角度為47度。

22 3. 承上，警員自系爭重機後方約6至10公尺處逐漸靠近系爭重  
23 機，而自畫面顯示系爭重機之號牌因在燈光照射下，號牌中  
24 間之數字「3」難以辨識全貌，而有與數字「5」混淆之可能  
25 (本院卷第140至141頁截圖4至5)，僅警員騎乘警用機車至系  
26 爭重機側邊極短距離處方能全面辨識系爭重機之號牌數字  
27 (本院卷第141頁截圖6)，可見系爭重機號牌懸掛位置、角度  
28 在夜晚受該車尾燈、號牌燈影響，在車牌中間有明顯反光而  
29 導致號牌無法清晰辨識全部內容。另在系爭重機靜止間，亦  
30 需在較近距離，且視角向下情況，始可清晰辨識號牌。

31 (四)又上引之道安規則第11條第3款之所以規定機車號牌應正面

01 懸掛於車輛後端之明顯適當位置，是因為機車為上路動態行  
02 駛之交通工具，倘若有危害交通秩序、肇事或違規等駕駛行  
03 為時，周遭用路人或行政機關可輕易藉由號牌特定應管理、  
04 處置、裁罰對象。因此判斷號牌懸掛是否在明顯適當位置，  
05 承前立法目的，當需以個別機車車體與號牌位置為整體考  
06 量，亦即是否得使該機車全天候(不分日夜)上路時在一般用  
07 路環境下均可令周遭用路人(保持安全距離，而非緊貼之情  
08 況下)、行政機關(人員或可能利用設備)在行進中、靜止狀  
09 態均可清晰辨識號牌為斷，並非由車輛駕駛人主觀認定。倘  
10 若個別機車改變車牌懸掛位置，則應一併考量原有燈光設備  
11 (非另行安裝器具)是否將不利於號牌辨識，則在變更車牌架  
12 位置、燈光設備時則應一併考量號牌清晰度並調整號牌懸掛  
13 位置，始為適法，自不得單以牌架本身沒有規定限制角度屬  
14 於合法改裝，即可推認號牌懸掛位置明顯適當。經查：

- 15 1. 依據財團法人車輛安全審驗中心(下稱安審中心)代為製發之  
16 完成車照片(本院卷第105頁)，可知系爭重機同車型(型  
17 式：CB650R)之機車原設計之號牌架較長，且向下延伸，可  
18 將號牌懸掛在後車輪後方位置，與一般普通重型機車懸掛號  
19 牌位置相近，且距離車尾燈較遠，不易受該處燈光影響而反  
20 光，該角度自後平視可輕易辨識號牌號碼。又經本院以系爭  
21 重機照片詢問該車原廠有關係爭重機與原廠同型號車輛差異  
22 狀況，台灣本田股份有限公司函稱：原廠之牌架上緣距離地  
23 面約68公分，後車燈下緣距地面85.3公分，兩者有約17公分  
24 垂直距離差距，且原廠之號牌燈發光方向係與地面平行；然  
25 系爭重機之實車照片可見牌照位置緊接於後車燈下，號牌燈  
26 之發光方向為向下直射車牌，均與原廠規格不符等語，有該  
27 公司115年1月6日(115)本田字第3號函存卷可查(本院卷第  
28 167頁)，可見系爭重機原廠設計牌照懸掛位置，除長短牌架  
29 外，另需一併考量後車燈、號牌燈位置及發光方向，始可令  
30 車牌懸掛得以明顯為他人辨識。
- 31 2. 另承上勘驗內容，依照警方騎乘在機車上之高度，或攔停後

01 以一般行人站立之高度，因為系爭重機號牌改懸掛在短牌架  
02 上，且懸掛之位置如上，因受車尾燈、號牌燈光影響在夜間  
03 車道行進間，除短距離、特定角度外以肉眼觀之有部分數字  
04 模糊不清，已經認定如前。顯然系爭重機在改裝短牌架導致  
05 牌照水平傾角與原廠設計大幅提高，且因此與後車燈距離變  
06 近，加上原有之號牌燈光源，該號牌上端反光面積因而增  
07 加，已經與一般機車牌照位置及系爭重機原廠設定牌照位置  
08 均位於車輛後方靠下位置，約成與路面直立，較不會受後車  
09 燈、號牌燈影響，得輕易在平視、無遮擋之情形下，能自後  
10 顯而易見確認車牌號碼之情況迥異(此經由本院卷第156頁截  
11 圖35比對警用機車及系爭重機之牌照上英數字辨識情況即  
12 明)，故系爭重機所改變牌架位置已增加後方駕駛人辨識之  
13 困難度，而此並非另行加裝一般機車或原廠所無之器具始導  
14 致。系爭重機上開改裝後懸掛號牌位置，顯然並未同時考量  
15 牌照受車輛原有燈光之影響，導致系爭重機牌照在夜晚騎乘  
16 之行進間自後方難以辨識全部英數字；且於系爭重機停下  
17 後，只要距離車尾稍遠處(尚在該號牌左右兩側英數字可以  
18 辨認之距離)，車牌中間數字即因反光難以辨識，足認系爭  
19 重機之號牌之懸掛位置因有上述缺陷而未達明顯適當程度，  
20 而此與舉發警員職務報告(本院卷第93、95頁)所述觀察結論  
21 大致相合，可見該警員之舉發及原處分之認定，並無違誤。

- 22 3. 另原告主張警員在行進間難以辨識系爭重機號牌，是因為後  
23 方車輛大燈光源導致反光，系爭重機在室內、室外及之前行  
24 進遭舉發違規照片均可辨識車牌，並提出照片、截圖為證  
25 (本院卷第21至45頁)。然系爭重機車牌辨識清晰程度與否之  
26 認定，應是以全天候上路時之整體情狀為斷，且並非號牌只  
27 要在特定角度、特定環境下可以辨識即為合法，是原告所提  
28 靜止狀態在室內、室外近距離拍攝之號牌雖均清晰，但考量  
29 拍照角度(含舉發違規照片)較高，本符合系爭重機牌照上傾  
30 狀態，且自行拍攝之距離均非遠，而機器拍攝之違規照片可  
31 以放大辨認，均不能反證系爭重機在夜間上路行進間，周遭

01 用路人以均可以清晰辨識其號牌全部內容。另依據本院勘驗  
02 之截圖3至5、8至10(本院卷第140至143頁)，警方行至系爭  
03 重機後方時，原告所陳之其他重型機車已經停放在系爭重機  
04 右側一並停等紅燈，警方持續靠近系爭重機號牌中間數字內  
05 容仍模糊；警方攔停系爭重機靠路邊停放後，警用機車擋在  
06 系爭重機後方之際，系爭重機之號牌明顯是受自己車輛燈光  
07 反光影響而無法辨識，此時無明顯直射白光干擾，故顯然警  
08 方並非在原告所指後方車燈影響狀態，察覺系爭重機號牌懸  
09 掛有違規之處，是原告上開主張及證據均無可採憑。

10 4. 原告為系爭重機所有人，領有合格駕駛執照，其購入系爭重  
11 機後欲上路，本應對系爭重機之設備、號牌懸掛合法性予以  
12 檢查確認，而確保遵守相關規定。其明知系爭重機號牌業經  
13 改裝，更應確認該改裝之角度是否會影響號牌內容辨識，然  
14 其卻僅按購入時之車輛狀態予以駕駛系爭重機於道路上，未  
15 整體檢視號牌安裝時夜間狀況，致號牌在夜間上路時受反光  
16 影響辨識困難，就系爭車輛未依照指定位置(明顯適當)懸掛  
17 號牌，自有主觀上可非難性及可歸責性。其所提出其他同型  
18 號車輛銷售照片(本院卷第55頁)縱使同改裝車牌架，但不能  
19 佐證其等號牌懸掛即為合法而不足對原告為有利認定，故原  
20 告確實有系爭違規行為，應可認定。

21 (五)原告雖稱現行法規並未明定車牌必須水平懸掛或限制角度，  
22 亦未定義何謂「上翹傾斜」、系爭測量APP未經認證主張系  
23 爭重機牌照懸掛並未違規。然車輛牌照之懸掛應以上述標準  
24 綜合認定，而非已單一「牌照傾角數值」判斷是否明顯適  
25 當，而系爭重機之後車牌確實在整體懸掛位置、角度、燈光  
26 搭配下依據客觀現場道路狀況，在行進及靜止中均未達可清  
27 晰辨識之程度，業如前述(而此綜合現場錄影、照片、警員  
28 觀察、系爭重機原廠意見等予以認定)，縱使警員測量角度  
29 數值可能不精確，但此並不影響上述認定，是原告此部分主  
30 張亦難認有據。

31 (六)又道交條例第12條第2項有關汽車已領有號牌而未懸掛或不

01 依指定位置懸掛，號牌吊銷之規定，係立法機關為使汽車所  
02 有人依規定懸掛號牌，以利交通安全之管理、維護，其目的  
03 核屬正當；且所採吊銷汽車牌照之手段，亦可促使汽車所有  
04 人負起依規定懸掛號牌之作為義務，有助於上述目的之達  
05 成；該規定吊銷汽車牌照之處罰，固限制汽車所有人車輛之  
06 使用，然汽車所有人本有依規定懸掛號牌之義務，若汽車所  
07 有人未依規定懸掛號牌，將有礙道路交通安全之管理、維  
08 護；而汽車牌照經吊銷後，依據同條例第66條規定經一定期  
09 間仍可依規定再行請領，其所限制與所保護之法益間，尚非  
10 顯失均衡。此外，依道交條例第12條第2項規定可知，汽車  
11 所有人只要有同條第1項第7款所定「已領有號牌而未懸掛或  
12 不依指定位置懸掛」之違規行為，被告機關只能作成「吊銷  
13 汽車牌照」之裁處處分，且上述法規並未授與裁處機關決定  
14 「是否」吊銷汽車牌照或「選擇」如何吊銷汽車牌照之權  
15 限，核無任何裁量行使之餘地，核屬羈束性行政處分。因  
16 此，此類處分雖限制人民駕駛及用車之自由，但立法時已衡  
17 酌工作與生活需求、人格自由發展等基本權益，並於交通安  
18 全秩序維護等公共利益與個人權利間取得平衡，自難認有違  
19 比例原則。

20 六、綜上，原告於前揭時、地有系爭違規行為，為被告認有違反  
21 行為時道交條例第12條第1項第7款、第2項之規定，故舉發  
22 機關當場攔停舉發程序無誤，並考量原告在期限內繳納罰鍰  
23 或到案聽候裁決，遂依行為時違反道路交通管理事件統一裁  
24 罰基準及處理細則第2條第2項所附統一裁罰基準表規定裁處  
25 罰鍰5,400元，吊銷汽車牌照(非經公路主管機關檢驗合格，  
26 不得再重新請領)，經核並無違法。原告訴請撤銷為無理  
27 由，應予駁回。

28 七、本件判決基礎已經明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資  
29 料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必  
30 要，併此敘明。

31 八、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔。

01 九、結論：原告之訴無理由。

02 中 華 民 國 115 年 5 月 25 日

03 法 官 李音儀

04 以上正本與原本無異。

05 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  
06 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  
07 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  
08 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  
09 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  
10 訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

11 中 華 民 國 115 年 5 月 26 日

12 書記官 吳 天