高雄高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭
115年度交字第237號

原　　告　鄭正雄
　　錦源通運股份有限公司
000000000000000000
代　表　人　李錦章
共　　同
訴訟代理人　顏宏斌律師
被　　告　交通部公路局臺中區監理所
000000000000000000
代　表　人　楊聰賢
訴訟代理人　劉容如
被　　告　高雄市政府交通局
000000000000000000
代　表　人　張淑娟
訴訟代理人　劉惠利律師

上列當事人間交通裁決事件，原告鄭正雄不服被告交通部公路局臺中區監理所民國115年1月29日彰監四字第64-ZCB524336號裁決，原告錦源通運股份有限公司不服被告高雄市政府交通局115年1月22日高市交裁字第32-ZCB524337號裁決，提起行政訴訟，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：本件為交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料所示，本件事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰依行政訴訟法第237條之7之規定，不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：

原告鄭正雄於民國114年8月31日3時52分許駕駛車牌號碼000-0000號營業半拖車（下稱系爭車輛），在國道1號北向224.9公里處，因有「行車速度，超過規定之最高速限逾40公里至60公里以內」之違規行為，經內政部警政署國道公路警察局第三公路警察大隊（下稱舉發機關）逕行舉發。嗣原告不服舉發，經被告函詢舉發機關後，認原告確有上揭違規行為，被告交通部公路局臺中區監理所乃依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第43條第1項第2款規定，開立115年1月29日彰監四字第64-ZCB524336號裁決書，處原告鄭正雄「罰鍰新臺幣（下同）18,000元，並應參加道路交通安全講習」；另被告高雄市政府交通局依道交條例第43條第4項規定，開立115年1月22日高市交裁字第32-ZCB524337號裁決書，處原告錦源通運股份有限公司「吊扣汽車牌照6個月，牌照限於115年2月21日前繳送（原處分處罰主文第二項易處處分部分業經被告高雄市政府交通局撤銷，見本院卷第157頁）」（下合稱原處分）。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張：

㈠舉發照片係於夜間拍攝而模糊不清、測速取締標誌牌照片亦無法判斷該標示牌所在位置，則本件舉發位置與測速取締標誌之間距似有悖於道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2第1、2項之規定。

㈡系爭車輛設定之最高時速為130公里，實際極速應僅不超過時速100公里，加以違規當日系爭車輛於裝載貨物22,782公斤之情況下，本即無可能以極速之性能行駛。再參照系爭車輛之GPS行駛紀錄表可知系爭車輛當日行駛之最高速度為時速91公里，此紀錄合於前述之車輛設計極速及實際載重情況，自較為可信。

㈢聲明：原處分撤銷。

四、被告則以：

㈠被告交通部公路局臺中區監理所：

1.原告確有事實概要欄所示之違規行為，此有舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）、舉發機關115年3月20日國道警三交字第1150003506號函、採證相片、告示牌標誌設置照片、檢定合格證書附卷可稽，故原告上開違規事實，足堪認定。

2.經檢視測速採證相片中之車輛即為系爭車輛無誤，相片顯示系爭車輛於上開時地之行車速度為時速133公里，而該路段之大型車速限時速90公里，是系爭車輛確已超過規定之最高時速43公里。又本件使用之雷達測速儀器業於114年5月5日由經濟部標準檢驗局雷達測速儀檢定合格，有效期限至115年5月31日，涵蓋本件行為時點114年8月31日，是該雷達測速儀所測得之數據，其準確性及正確性應堪認定。

3.並聲明：原告之訴駁回。

㈡被告高雄市政府交通局：

1.原告確有事實概要欄所示之違規行為，此有舉發機關115年4月7日國道警三交字第1150003810號函、採證照片、職務報告、雷達測速儀檢定合格證書、警52標誌現場圖、違規發生地示意圖、車籍資料表附卷可稽，故原告上開違規事實，足堪認定。

2.本案警52標誌警示牌及測速器設置地點距離約300公尺，又測速儀器位置與違規行為發生地依採證相片顯示約2組車道線，換算為20公尺，綜上，本件警示牌設置位置與交通違規行為發生地點之距離為320公尺，已符合300至1000公尺之舉發要件。又路段警告標誌無遮蔽情形，足可清楚辨識。

3.本件雷達測速儀器經檢定合格，且系爭車輛違規時尚於檢驗合格有效期限內，是該雷達測速儀於合格之有效期限內所為之測速結果自應具客觀正確性。

4.並聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

㈠本件應適用之法規：

1.道交條例：

⑴第43條第1項第2款：「汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上三萬六千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：二、行車速度，超過規定之最高時速四十公里。」

⑵第43條第4項：「汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款、第三款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。」

⑶第7條之2第1項第7款：「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。」

⑷第7條之2第2項第9款：「前項第七款之科學儀器屬應經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或路段，應定期於網站公布。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。」

⑸第7條之2第3項：「對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置測速取締標誌。」

2.道路交通標誌標線號誌第55條之2：「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。測速取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置本標誌。」

㈡經查：

1.原告鄭正雄駕駛系爭車輛，於上揭時、地，經檢驗合格之雷達測速儀測得系爭車輛時速為133公里，且系爭車輛為總重20噸以上大貨車，速限為時速90公里（已超速43公里），加以「警52」標誌圖面均清楚明確，設置地點在國道1號北向225.2公里處，而系爭車輛違規地點在國道1號北向224.9公里處，故與系爭車輛測得超速之違規處相距達約300公尺，

合於上開高速公路應於300公尺至1000公尺前，設置測速取締警52標誌之規定等情，此有舉發通知單（見本院卷第171至173頁）、原處分之裁決書、送達證書（見本院卷第189至191頁、第195至199頁）、舉發機關115年3月20日國道警三交字第1150003506號函、115年4月7日國道警三交字第1150003810號函、採證照片、職務報告、雷達測速儀檢定合格證書、警52標誌現場圖、違規發生地示意圖、車籍資料表（見本院卷第123至124頁、第201至219頁）等附卷可稽，是系爭車輛確有超速43公里之違規無訛。

2.原告雖主張：系爭車輛之GPS行駛紀錄表顯示當時車速僅為時速91公里，並提出114年8月31日當日該GPS定位系統紀錄表（見本院卷第35至37頁）等語。惟原告提供之GPS定位系統紀錄，並非確實記錄系爭車輛每秒鐘之行車車速，觀之該GPS定位系統紀錄係以每30秒作為一次紀錄區間，可知此GPS定位系統紀錄並非如雷達測速儀所測得之特定時間、地點之確實車速，故其正確性與雷達測速儀之測速結果相較，自難認較為可信。

3.原告又主張系爭車輛設計極速至多時速130公里，且當天系爭車輛以曳引車牌照號碼KLB-8688號曳引車牌號碼000-0000號營業半拖車（即系爭車輛），載運貨物22,782公斤，應無法以每小時133公里高速行駛，並提出系爭車輛儀表板照片、中國鋼鐵股份有限公司裝車明細表、承運車輛指派作業系統頁面、送貨明細單（見本院卷第29至33頁、第245至251頁）在卷可證。而原告提出之上開各項資料分別為牌照號碼KLB-8688號、KLB-8300A號，針對本案系爭車輛違規行為當下實際所用之曳引車頭為何，經本院函詢交通部高速公路局提供114年8月30日至31日之過磅資料，可見該2日並無牌照號碼KLB-8300A之過磅紀錄，而曳引車牌照號碼KLB-8688號於114年8月31日2時49分許、3時37分許分別經過國道1號新市、斗南過磅紀錄分別為41.86公噸、42.1公噸，均未超過核定總重43公噸之情，有該局115年7月29日管字第

1150020855號函暨附件（見本院卷第273至277頁）在卷可參，是可知本件違規行為當下實際係由曳引車牌照號碼KLB-8688號曳引車牌號碼000-0000號營業半拖車，且並無載運超重之情形。又經本院函詢系爭車輛製造公司，詢問該特定出廠年份、型式、排氣量之車輛，如附掛半拖車載運23,000公斤貨物，其行駛可能最高速限為何？經英屬維京群島商永德福汽車股份有限公司台灣分公司函覆該車輛出廠年份於「車輛安全檢測基準760車速限制機能」法規實施前掛牌上路，故其引擎電腦軟體於出廠狀態下應未配置引擎動力限制輸出功能，進而限制其最高車速。又引擎動力限制輸出係當車速到達其速限設定值時，即便駕駛欲踩油門加速，由於引擎動力輸出已受限，故無法實現加速。然若駕駛未主動踩下煞車踏板，車速會依據行駛路段的下坡坡度、長度以及車輛的總重量（重力）等環境因素持續加速滑行。如附掛半拖車並載運約23,000公斤貨物，其實際可達之最高行駛速度，除受車輛性能影響外，亦與載重狀況、道路條件、坡度、風阻、輪胎狀態及其他外在因素有關。由於影響車速之變數眾多且相互作用，本公司無法據以推定或提供該車輛可能達到之最高車速數值之情，有該公司115年8月14日（115）德技字第0814250001號函（見本院卷第283至284頁）在卷可憑。故原告主張系爭車輛有設計極速至多時速130公里之情，顯無證據可佐，且因系爭車輛行駛當下之道路坡度、風阻或輪胎狀況等實際影響車速之因素眾多，原告主張系爭車輛不可能達到時速133公里云云，尚無證據足以佐證，要無足採。

4.綜上，原告確有上開「行車速度，超過規定之最高速限逾40公里至60公里以內」之違規行為，應堪認定。是被告所為之原處分，於法並無違誤，原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

㈢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。

六、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

七、結論：原告之訴為無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　10　　月　　28　　日

法　官　都韻荃

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訟資料可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，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　10　　月　　28　　日

書記官　林秀泙