高雄高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第二庭
115年度交字第455號

原　　告　邱彥睿
被　　告　高雄市政府交通局
000000000000000000
代　表　人　張淑娟

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國115年3月19日、115年4月2日高市交裁字第32-BKD315929、32-BKD315930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300元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：本件係屬行政訴訟法第237條之1第1項第1款所稱交通裁決事件，且事證明確，爰依同法第237條之7規定，不經言詞辯論逕行裁判。

貳、爭訟概要：

一、事實：原告駕駛車牌號碼000-0000普通重型機車(下稱系爭車輛)，於民國114年12月9日下午2時57分許，行經限速40公里之高雄市小港區沿海二路(春源鋼鐵對面，下稱系爭路段)，經雷射測速儀器測得其時速為87公里，超速47公里，為警認有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」、「行車速度超過規定之最高時速40公里(處車主)」之違規行為。

二、程序歷程：經警於114年12月24日填製BKD315929、BKD315930號舉發違反道路交通管理事件通知單(下合稱原舉發通知單)逕行舉發，即移送被告處理。而原告已於應到案日期前到案聽候裁決。惟被告函請舉發機關查復後，仍認原告有本件違規行為，分別於115年3月19日、4月2日依道路交通管理處罰條例(下稱處罰條例)第43條第1項第2款、同條第4項、

第24條、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則(下稱處理細則)第41條、第43條、第44條、第67條等規定，開立高市交裁字第32-BKD315929、32-BKD315930號裁決書(下稱原處分)，(下分別稱原處分A、B，合稱原處分)，裁處原告「罰鍰新臺幣(下同)1萬2,000元，並應參加道路交通安全講習」、「吊扣汽車牌照6個月」(原處分B原主文第2項關於汽車牌照逾期不繳送部分，嗣經被告重新審查後已撤銷)。原告不服，提起本件行政訴訟。

參、原告主張略以：

一、原告係由光陽街左轉進入沿海路機車道，然警52標誌設置於快車道左右側及機慢車右側，其設置方向主要係供直行車輛辨識。對於原告此種由側向左轉進入之車輛而言，該標誌呈現近乎側面角度，行車過程中難以及時辨識其內容，顯未能達成對該類進入車流之有效告知，且在車身回正後，左側警52標誌完全無法察見，右側警52標誌幾乎與車輛平行，若右側有機車也極不易察覺。

二、原告於完成左轉動作並使車輛穩定後，始得注意該標誌，然該標誌與測速取締地點距離僅約數十公尺(約60-100公尺)，於一般駕駛反應時間及安全減速需求下，原告客觀上已無足夠時間採取有效減速措施。而該等標誌設置位置及方式，使原告無法事先辨識並採取減速行為，形同突襲性取締，違反比例原則及信賴保護原則，而有違法。又系爭路段道路寬敞，視距良好，且為多線道配置，周邊亦非屬高風險或需特別降速之區域，然速限僅設定為40公里，與實際道路條件顯不相當，易使一般用路人於合理駕駛情況下即構成重大違規，加重測速取締對人民之不利益，速限規定亦應符合比例原則，並與執法方式一併檢視其整體合理性。

三、測速取締標誌設於不易察覺之位置，現場亦未見足以明顯提醒駕駛人有關交通執法之情，警52標誌之設置地點亦違反法定100公尺之最低限度，違反正當法律程序等語。

四、並聲明：原處分撤銷。

肆、被告答辯略以：

一、本件警52標誌清楚可辨，並與違規地點距離為134公尺，已符合設置測速取締標誌之舉發要件，且測速儀器於檢定合格之有效期限內，所為測速結果自具客觀正確，舉發程序並無違誤。原告違規事實明確，被告據以裁處，洵無不合等語。

二、並聲明：原告之訴駁回。

伍、應適用之法規範：

一、處罰條例

㈠第43條第1項第2款、第4項：

汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處6,000元以上3萬6,000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40公里。

汽車駕駛人有第1項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月。

㈡第24條第1項：

汽車駕駛人或汽車所有人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並得令其或其他相關之人接受道路交通安全講習。

㈢第7之2條第1項第7款、第2項第9款及第3項規定：

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行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限者，不在此限。

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1000公尺前，設置測速取締標誌。

二、道路交通安全規則(下稱安全規則)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。規定定有明文。

三、道路交通標誌標線設置規則(下稱設置規則)：

㈠第55條之2第1、2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。

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1000公尺前，設置本標誌。

㈡第85條第1項規定：

最高速限標誌「限5」，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。

四、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。

五、處理細則：

㈠第2條第1、2項：

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（以下簡稱基準表）。

㈡處理細則第43條第1項規定暨其附件基準表：

違反道路交通管理事件之裁決，應參酌舉發違規事實、違反情節、稽查人員處理意見及受處分人陳述，依基準表裁處，不得枉縱或偏頗。

基準表：

行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內，於期限內繳納或到案聽候裁決者，小型車處罰鍰額度為1萬2,000元，應接受道路交通安全講習。

陸、本院之判斷：

一、本件爭訟概要欄所載之事實，除原告爭執限速標誌規範時速不當、警52標誌設置違反明確性、比例原則及信賴保護原則，以及舉發程序有前揭違法等節外，其餘兩造均不爭執，並有原舉發通知單、傳真查詢國內各類掛號郵件查單、中華郵政交寄大宗掛號郵件存根、掛號郵件簽收(收據)清單、交通違規案件陳述單、原處分、送達證書、採證照片、高雄市政府警察局小港分局115年4月30日高市警港分交字第11571278700號函暨檢送之職務報告、警52與限速標誌設置照片、測速照相現場圖、雷射測速儀檢定合格證書影本等件在卷可稽(詳本院卷第53至81頁)，堪認為真實。

二、本院依據下列各情，認定原告有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」、「行車速度超過規定之最高時速40公里(處車主)」之違規行為事實，且原處分裁處結果，並無不當違法，說明如下：

㈠參酌設置規則第55條之2第1、2項、第85條第1項規定係經處罰條例第4條第3項規定授權交通部會同內政部，訂立駕駛人駕駛車輛在道路上應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則；安全規則係交通部會同內政部依據同條第1項規定授權，而本其職權及專業判斷訂定之辦法。核其等規範內容均未逾越授權範圍，亦與母法意旨並無牴觸，自可援用。

㈡查系爭車輛於上開時間，行經系爭路段時，經雷射測速儀器測得時速87公里，超速47公里，並有採證照片1份附卷可參(參見本院卷第71頁)。而上開雷射測速儀器，業經經濟部標準檢驗局委託財團法人工業技術研究院檢定合格，且該儀器有效期限為115年9月30日，亦有上開雷射測速儀檢定合格證書1份在卷可考(參見本院卷第81頁)，是事發時間尚在該雷射測速儀檢定合格之有效期限內。又系爭路段之警52標誌係設置在原告進入路口銜接道路後約2組車道線處，並與違規

地點相距134公尺，且限速標誌設置在警52標誌後方約數公尺，該等標誌內容均清楚易見等情，有上開警52與限速標誌設置照片、測速照相現場圖等件附卷可考(參見本院卷第77至79頁)。可察原告行經上開路段時，現場設置之警52與限速標誌均清晰可辨，客觀上原告應能清楚察見該警52標誌。且警52標誌設置處與違規行為發生地間之距離，與處罰條例第7之2條第3項規定相符，應可認定。綜上，本件警員使用科學儀器所取得上開測速採證照片資料，符合處罰條例第7條之2第2、3項規定、系爭設置規則第55條之2第1項規定之正當法律程序，該等照片自具有證據資格，亦具有可信性。

㈢又按標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。設置規則第2條規定亦有明文。系爭路段既經主管機關依法設置限速標誌，且於設置時起即發生效力，原告行經系爭路段，自當受其規制，而原告行經系爭路段，本應以不超過最高時速40公里之車速行駛，卻以時速87公里之車速超速行駛於此，據此堪認原告駕駛系爭車輛，於前揭時、地，有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」、「行車速度超過規定之最高時速40公里(處車主)」之違規行為事實。又查，原告考領有駕駛執照，對於上述規定應有認知，本應注意該作為義務，卻疏未注意，而為本件違規行為，其主觀上至少具有過失，亦可認定。從而，原告該當處罰條例第43條第1項第2款、同條第4項規定之處罰要件，應堪認定。

㈣被告依該規定、處理細則第43條第1項規定暨其附件基準表，以原處分A裁處原告罰鍰1萬2,000元及接受道路交通安全講習，亦屬有據，符合平等原則、行政自我拘束原則，且無違反比例原則，而無裁量違法情形。從而，原處分A依法裁處，於法自無不合。另關於原處分B裁決吊扣系爭車輛牌照部分，乃係處罰條例第43條第4項所明定，被告依法裁處並無裁量空間，即無裁處過重之違法情形，併予敘明。

三、對原告主張不採之說明：

現場警52標誌設置並無違法，已如前述。又系爭路段經劃設為慢車道，則其限速40公里亦符合安全規則第93條第1項第1款規定而無違法。再查，警52標誌設置在系爭路口進入銜接車道約2組車道線處，且與設置在後方不遠處之限速標誌均清晰可辨，均如前述。縱使原告主張事發時係在路口左轉後駛入系爭路段等節屬實，則依道路交通安全規則第93條第1項規定，原告左轉前，其行駛於路口期間，時速本不得超過50公里。倘原告以時速50公里駛入銜接車道，衡情應有足夠時間察見設置在慢車道右側之警52與限速標誌。然而，原告卻以時速87公里超速行駛而過，足認其未能察見該等標誌顯係因超速47公里，行駛過快所致，則其主張警52標誌設置不當，有違比例原則、信賴保護原則等節，難認有理由。

四、綜上所述，原告確有本件違規行為事實，被告依法裁處，核其事實認定及法律適用均無不當違法，原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。

柒、結論:本件原告之訴為無理由，應予駁回。

捌、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘提出之攻防方法、陳述及訴訟資料，經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐一論列，附此敘明。

玖、本件第一審裁判費為300元，依行政訴訟法第98條第1項規定，由敗訴之原告負擔。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　27　　日

法　官　黃姿育

以上正本係照原本作成。

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　　8　　月　　27　　日

書記官　林映君