臺中高等行政法院裁定

111年度交上字第104號

上　訴　人　吳尚謙

被 上訴 人　交通部公路總局嘉義區監理所

代　表　人　黃萬益

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國111年8月31日臺灣雲林地方法院111年度交字第3號行政訴訟判決，提起上訴，本院裁定如下：

主　文

本件移送於最高行政法院。

理　由

一、按高等行政法院受理對於交通裁決事件裁判之上訴或抗告事件，認有確保裁判見解統一之必要者，應以裁定移送最高行政法院裁判之，行政訴訟法第237條之9第2項準用第235條之1第1項規定甚明。上開行政訴訟法第235條之1第1項之立法理由略謂：「為避免簡易訴訟程序事件因以高等行政法院為終審，而衍生原裁判所持之法律見解與裁判先例歧異之問題，爰於本條第1項規定，若上訴或抗告事件有確保裁判見解統一之必要者，高等行政法院不應自為裁判，而以裁定移送最高行政法院裁判之。」故交通裁決事件所涉爭議，若於最高行政法院裁判間或屬終審之高等行政法院裁判間之法律見解有歧異情事，即屬本條項所稱有確保裁判見解統一之必要，而得移送最高行政法院裁判。

二、上訴人駕駛車號000-0000號自用小客車(下稱系爭車輛）於民國（下同）110年8月28日14時5分許，於雲林縣新153線南下3.2公里處，因「經雷達測速時速157公里，限速60公里，

超速97公里」之違規行為，經雲林縣警察局臺西分局(下稱舉發機關）認定違反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，製開第KAS054484號違反道路交通管理事件通知單舉發（下稱舉發通知單）。上訴人不服，於110年10月28日向被上訴人所屬雲林監理站（下稱雲林監理站）提出交通違規陳述單，雲林監理站於同年11月10日以嘉監雲站字第1100286527號函請舉發機關查證，經舉發機關查明本件違規行車速度屬實，並認定舉發尚無違誤，於同年11月16日以雲警西交字第1100016892號函復，雲林監理站復於同年月23日以嘉監雲站字第1100275168號函復上訴人。雲林監理站爰於110年12月13日以「行車速度，超過規定之最高時速逾80公里至100公里以內」為由，依道交條例第43條第1項第2款、第85條第1項規定，製開雲監裁字第72-KAS054484號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），裁處上訴人新臺幣（下同）12,000元罰鍰，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習。上訴人不服，向臺灣雲林地方法院（下稱原審法院）行政訴訟庭提起訴訟，經原審法院於111年8月31日以111年度交字第3號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回。上訴人不服，遂提起本件上訴。

三、上訴意旨略以：

㈠警方取締超速案件，皆依據道交條例第7條之2第2項第9款及第3項規定，為執法標準。於103年3月份修法完成，公布實施道交條例第7條之2第3項，清楚規定警方使用科學儀器的執法位置範圍，立法院對此法規的修法目的，是因過去執法機關常常便宜行事，任意拉大警示標誌與測速科學儀器之間的距離，產生諸多爭議，更不利駕駛人注意到「警52警示標誌」後，保留一段減速（或增速）空間，影響交通安全，所以立法院修法者於制定法律時所作價值判斷及其所欲實踐之目的，是要清楚規定警方使用科學儀器的執法位置，以「警示牌」與「測速儀器設置位置」之間的距離為主，一般道路應於「警52警示標誌」後100公尺至300公尺範圍內，使用科

學儀器對駛入執法路段之車輛進行車速取締，才能有效避免修法前警方任意執法之爭議，具有法安定性。

㈡依原判決第5頁第8行，認為應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為據，此為道交條例第7條之2第3項於修法前時常產生之爭議，原判決漠視修法後之法規。測速儀器既然性能卓越，只要警方持儀器於距離「警示牌設置位置」後300公尺處，均能精準的合法取締行經警示牌後100公尺至300公尺間所有車輛，或是警方持儀器位於「警示牌設置位置」後100公尺處，均能合法取締行經科學儀器設置點後200公尺內之所有車輛。以上所述2種執法位置，均合乎道交條例第7條之2第3項之法規用意。

㈢自法規修法完成公布實施後，以107年至111年之5年間民眾因測速爭議提起訴訟，雖然被告以交通部函文辯解警方執法合乎程序，但全國各法院法官，有以警方使用科學儀器執法位置，超過「警52警示標誌」後300公尺為由，認定警方執行交通違規舉發時，明確違反上開規定，其所為之舉發不符合正當行政程序，自屬違法，得撤銷原處分，有4則新聞案例附卷可參。

㈣原判決是法官誤以交通部函釋所稱以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為據作成判決，將行政機關限縮解釋之結果，凌駕於交通法規之上，造成道交條例第7條之2第3項之立法目的無法達成，有違背法令之具體事實，縱容警方任意執法，原判決所稱「雷達測速照相架設位置」與「警52告示牌」之距離為352.8公尺，證明警方執行交通違規舉發時，明確違反道交條例第7條之2第3項規定，舉發不符合正當行政程序，自屬違法取締。並聲明：1.原處分撤銷。2.原判決廢棄。3.第一、二審費用均由被上訴人負擔。

四、經核本件舉發及據之為基礎而作成之原處分是否合法，涉及行為時道交條例第7條之2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。」（按：於110年12月22日修正公布並於111年4月30日施行之此條項規定為：「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。」）則行為時之道交條例第7條之2第3項規定所稱「100公尺至300公尺間」、「300公尺至1000公尺間」明顯標示之距離應如何計算，就此，為終審法院之臺北高等行政法院與高雄高等行政法院間，及臺北高等行政法院不同裁判間之見解已有分歧，茲說明如下：

㈠甲說：以「測速取締標誌（或警告性質告示牌）設置位置」與「科學儀器所取證違規行為地點（即交通違規行為發生地點）」之距離為計算方式：

1.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，惟其依據道交條例第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舉發地點前方之特定範圍內設置明顯標示始可為之。換言之，以科學儀器逕行舉發行車超速，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，反而導致行車時遽踩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及上訴人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，此觀諸道交條例第7條之2第3項於101年5月30日修正現行規定，其修正理由為：「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。」即明。

2.又交通部103年11月27日交路字第1030036829號函釋：「主旨：有關貴署函為南投縣○○○○○○○道路交通管理處罰條例第7條之2第3項規定明顯標示之距離界定乙案，復如說明，請查照。說明：……二、本案貴署認旨揭條例第7條之2第3項規定明顯標示之距離，應以『警示牌設置位置』與『交通違規行為發生地點』之距離為據之見解乙節，應屬妥適。」乃主管機關針對其下級機關如何適用執行道交條例第7條之2第3項所為之解釋，並未違反立法意旨及法律授權，亦無違法律保留原則，自得援用之。且依此函釋內容，限制警員於執行道交條例第7條之2第3項規定時，僅得就「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為限制，非以「警示牌設置位置」與「科學儀器設置點」之距離，而有利於用路之駕駛人；亦即該測速科學儀器可得往前或往後測速，且依儀器之性能，亦有可能在一般道路測得超過300公尺以上之距離。準此，則可能在駕駛人行駛在「警示牌設置位置」之前即被測速或者在行駛過「科學儀器設置點」逾300公尺以上之距離，仍可能被測速。足見，道交條例第7條之2第3項規定明顯標示之距離應以「警示牌設置位置」（指前述所稱「測速取締標誌〈或警告性質告示牌〉設置位置）與「交通違規行為發生地點」（即前述所稱「科學儀器所取證違規行為地點」）之距離為依據，符合立法本旨（臺北高等行政法院105年度交上字第215號、107年度交上字第358號等判決參照）。

㈡乙說：以「測速取締標誌（或警告性質告示牌）設置位置」與「執法器材（科學儀器）設置地點」之距離為計算方式：

1.道交條例94年12月28日增訂第7條之2第3項規定時之立法委員提案說明：「道路交通管理處罰條例之立法目的，乃為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全（處罰條例第1條參照）。交通相關法規主要乃課以交通主管機關應盡

一切可能之方式提醒每個用路人遵守道路交通管理規則，以維護交通秩序並確保其生命身體財產安全之義務。然現行交通主管機關實務之操作卻以取締違規增進國庫收入為先，前述義務置之不理，顯有本末倒置之嫌，與處罰之最後手段性原則亦有相違。是以，交通主管機關以固定式或非固定式科學儀器作為取締交通違規之證據者，亦應符合前述交通法規之立法意旨，本席等認為，應於『該類儀器』設置前適當距離通知汽車駕駛人以為因應。」（立法院第6屆第2次會期第3次會議議案關係文書第706頁）。可知，立法者已明確表示道交條例第7條之2增訂第3項規定，係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。該條項於101年5月30日修正為：「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，於一般道路應於1百公尺至3百公尺間，於高速公路、快速公路應於3百公尺至1千公尺間，明顯標示之。」修正理由為：「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。」再於103年1月8日修正為：「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，於一般道路應於1百公尺至3百公尺間，於高速公路、快速公路應於3百公尺至1千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」修正理由為：「一、原條文第3項規定對於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，要求執法機關於一定距離內明顯標示之，以讓駕駛人留意得以保持速限而維持安全。但依行政機關目前解釋，本項規定僅限於逕行舉發之情況，而不及於當場攔截製單之情形。二、該項規定之立法意旨在於提醒駕駛人注意速限，進而得以維持行車安全，彰顯本法非以處罰為目的之立法。但行政機關限縮解釋結果，造成該立

法目的無法達成。且因區分不同執法方式，而有不同作法，亦造成駕駛人混淆之情況，反不利交通安全之推行。三、對於以當場攔截和逕行舉發而有不同執法方式，將造成駕駛人抗拒當場攔截反易造成危險，基於本法之立法目的係在於維護交通安全，非以處罰為目的，爰修正原條文第3項，對於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，其係採定點當場攔截製單舉發者，亦應於一定距離內明顯標示之。」

2.參見道交條例第7條之2第3項歷次修法及其立法理由，可知在行車速度管制政策上，立法者重在「維護交通安全」勝於一昧以處罰為唯一的管制目的，是以，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，並逕行舉發而為裁罰處分者，是否有在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，即屬足以影響裁罰處分合法性之事實。易言之，道交條例第7條之2第3項規定所指一般道路應於100公尺至300公尺間之距離計算方式，係以「執法器材（科學儀器）設置地點」為據，而非以「科學儀器所取證違規行為地點（即交通違規行為發生地點）」為據（臺北高等行政法院110年度交上字第123號、110年度交上字第83號、109年度交上字第76號、108年度交上字第57號、高雄高等行政法院109年度交上字第98號判決及108年度交上字第39號等判決參照）。

五、綜上所述，本件所涉法律問題，因臺北高等行政法院判決與高雄高等行政法院判決間及臺北高等行政法院同院判決間之見解已有分歧，且認有確保裁判見解統一之必要，自應依首揭規定及說明，送請最高行政法院統一裁判見解，爰裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　1　　月　　18　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　林　靜　雯

法　官　楊　蕙　芬

以上正本證明與原本無異。

本裁定不得抗告。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　1　　月　　18　　日

書記官　蔡　逸　媚