臺中高等行政法院判決

111年度交上字第111號

上　訴　人　邱育廷

被 上訴 人　臺中市交通事件裁決處

代　表　人　黃士哲

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國111年9月20日臺灣臺中地方法院111年度交字第95號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

一、上訴駁回。

二、上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

理　由

一、爭訟概要：

上訴人所有號牌BCU-6101號自用小客車(下稱系爭車輛），於民國110年10月24日16時25分許，行經臺中市○○區○○路0段000號前往南投方向（下稱系爭路段），因「行車速度超過規定之最高時速60公里(處車主)」及「限速40公里，經檢定合格儀器測照，時速101公里，超速61公里(60以上未滿80)」之違規行為，遭臺中市政府警察局太平分局（下稱舉發機關）員警認定該車違反道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、第43條第4項規定，逕行對車主即上訴人製開第GDJ250493、GDJ250494號舉發違反道路交通管理事件通知單。上訴人於到案期限檢具事證及應歸責人相關資料，向被上訴人告知應歸責人即上訴人，被上訴人續於111年2月11日以中市裁字第68-GDJ250493號裁決書（下稱原處分1），分別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、第63條第1項第3款、第24條第1項第3款及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定，按期限內到案之基準，裁處上訴人第1階段罰鍰新臺幣（下同）8,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習；並於同日以68-

GDJ250494號裁決書（下稱原處分2），另依道交條例第43條第4項及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定，裁處上訴人吊扣汽車牌照6個月。上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院(下稱原審法院)以111年度交字第95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。

二、上訴人起訴之主張及聲明、被上訴人於原審之答辯及聲明暨原判決關於證據取捨、認定事實及適用法規之論據，均詳如原判決所載。

三、上訴人上訴意旨略以：

㈠原判決理由第五項第㈢點之結論認定有可能存在可容許之誤差值，但法院不宜設定，以致造成各地執法認定可能發生之不公平等語。但事實上由於執法及立法單位之荒謬與怠惰，已造成各式各樣的不公，舉例而言，駕駛人持有之速率儀器僅有車內之速率表而已，而速率表與測速器所存在之差異非常多且複雜，難道執法機關不應主動將可能之誤差予以反映，以避免錯誤裁罰？司法機關不應主動且積極地將行政機關之失誤予以補正嗎？

㈡原判決第四項被上訴人辯稱上訴人未提供縝密精確之檢算公式與數據供被上訴人核測，亦未提出證據證明該雷射測速儀有何故障或測速有何違誤之虞云云。惟其言極為不洽當，因儀器為政府提供，若非百分之百零失誤，怎可開立罰單，此與結夥搶錢有何不同。上訴人之見解若有億萬分之一存在之可能性，即應將利益歸於上訴人。

㈢許多之檢驗（例如酒測、測速、測重）皆有國際標準，所有之行政機關、公務人員皆應有所了解，將可能之最大寬限值直接扣除，標準流程訂清楚，基層執法人員才有依據。聽說測速有10公里之寬限值，但執行法律之機關又不正面回應，如果沒有寬限值，則車輛都無法駕駛了。如扣除誤差值，仍超速，該罰當罰，此為科學之法律。上訴人不祈求特別待

遇，僅提供各地法院判例請鈞院斟酌審理等語。並聲明：1.原判決廢棄，將處罰降為次一級罰則。2.原裁決撤銷。

四、本院判斷如下：

㈠按「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6千元以上2萬4千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：二、行車速度，超過規定之最高時速60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6個月；……」「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：三、有第43條……之一情形之一者，各記違規點數3點。」「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：三、有第43條規定之情形。」道交條例第43條第1項第2款、第4項前段、第63條第1項第3款、第24條第1項第3款分別定有明文。次按「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」規定，小型車行車速度超過規定之最高時速逾60公里至80公里以內，期限內繳納或到案聽候裁決者，統一裁罰基準8,000元。

㈡證據資料如何判斷，為證據評價問題，其證明力如何，是否足以證明待證之事實，乃應由事實審法院斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽；苟其判斷無違反證據、經驗及論理法則等違法情事，即非法所不許。換言之，如事實審法院之判斷並無上開違反證據、經驗及論理法則之情事，其證據之取捨與事實之認定，縱與當事人所希冀者不同，亦不得謂為原判決有違背法令之情形。

㈢經查，原審參酌卷附舉發違反道路交通管理事件通知單、採證照片、雷達測速儀檢定合格證書、原處分等證據資料，參酌上訴人自承為系爭車輛實際駕駛人（見原審卷第65至69、75、85、87、91頁），據以認定上訴人駕駛其所有系爭車輛於110年10月24日16時25分許，行經系爭路段，有行車速度達101公里，超過限速40公里規定，超速已達61公里，經檢定合格儀器測照之違規事實，核無違背證據法則，得作為本院判決之事實基礎。

㈣上訴人駕駛系爭車輛行經系爭路段，有上開超速事實，該當道交條例第43條第1項第2款、第4項、第63條第1項第3款、第24條之規定。原審以本件舉發超速違規之雷達測速儀業於109年12月2日檢定合格，有效期限至110年12月31日止，上開資料與測速採證相片所示主機號碼互核相符，而雷達測速儀器既經由國家專責機關檢定合格後加以使用，自能昭得公信，於本件舉發違規時（即110年10月24日），舉發機關所用之雷達測速儀尚在檢定合格有效期限內，其準確性及正確性應值得信賴，故於上開時、地為此雷達測速儀器測得系爭車輛之行車速度為101km/hr之證據資料，在有相反證據出現前，應認為並無違誤。況理論上測速雖然可能出現誤差值，但非必發生，而目前法規並無如本件大幅超速情形，就超速之數值特別作容許誤差猶豫區間之規範，此既然是立法院基於其立法裁量形成自由所作之決定，行政機關(即被告)、司法機關（即法院)並不宜自行創設「可容許之誤差值」，以致造成各地執法認定可能發生之不公平。又「事實認定」層次雖屬行政機關、司法機關之職權，固非不能藉事實認定之方法，依個案不同情節作出「超過規定之最高時速未達60公里」之判斷，但須有相應之證據始得作此認定；本院尚難對上訴人為有利之認定，上訴人違規事證明確，被上訴人依法所為原處分1、2並無違誤等語，而駁回上訴人之訴。經核尚無違誤。

㈤上訴人上訴主張檢測有誤差值等語，並提出經濟部標準檢驗局「雷達測速儀檢定檢查技術規範」為證（見本院卷第31至45頁）。經查上開規範第7.1點第6款固規定：「速度偵測之準確度：當速度小於150km/h時，不大於1km/h，及當速度在150km/h以上時，不大於2km/h」（見本院卷第45頁），惟該規定僅係經濟部標準檢驗局針對雷射測速科學儀器設備檢定合格與否之技術上事項，亦即雷射測速儀經檢驗結果在上開容許公差值範圍內者為合格，非謂經濟部標準檢驗局檢定合格之雷射測速儀器設備，一定存有前開「必然」之誤差值

。且科學儀器之偵測，雖允許公差存在，但有無違規超速仍應以測速儀器所實際測得之數據為準。蓋科學儀器檢測標準程序中所設計出「可容許」之誤差數值，乃係一統計概數，故誤差值往往係以一「正負區間」表示其概然數值，但無從據以認定是否每次測速均會發生誤差現象，亦即每次實際測得之數值究係在誤差範圍之正值端或負值端，抑或無誤差值，在科學上實無法精準認定之，此即為容許公差存在之理。是以，在超速違規之舉發上，自不允許舉發機關在實際測得之數值上，自行加上公差之可能最大值，以作為超速之最高速率而為不利行為人之認定，同理，亦不容許被舉發人以實際測得數值減去公差之可能最大值，為其行車之實際速度。否則，顯然違背以「合格」之科學儀器取得證據資料證明違規之立法本旨。況上訴人並未提出更為縝密精確之檢算公式與數據供核，亦未提出證據證明該雷射測速儀有何故障或測速有何違誤之虞，且無其他證據可認本件雷達測速儀有受干擾誤差之情事，自難單以機器本身可能存有法定之誤差值即率以推翻經國家檢定合格之雷射測速儀所測得之數據。上訴人此部分之主張，無非係對原審法院依法所為證據取捨及事實認定之職權行使，就原審不採之認定結果，再事爭執，復就原審已論斷者，仍執歧異見解而為爭議，難謂有理由。

㈥綜上所述，原判決業將其得心證之理由記明於判決，且就上訴人主張不採之理由，詳予論駁，核無判決不適用法規或適用不當、不備理由等違背法令情事。上訴意旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

五、末按，行政訴訟法第237條之9第2項規定，交通裁決事件之上訴準用同法第237條之8第1項之規定，是交通裁決事件之上訴，行政法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額。本件上訴人對於交通裁決事件之上訴，既經駁回，上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

六、據上論結，本件上訴為無理由。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　1　　月　　31　　日

臺中高等行政法院第三庭

審判長法　官　陳文燦

法　官　張鶴齡

法　官　黃司熒

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　1　　月　　31　　日

書記官　詹靜宜