臺中高等行政法院判決

111年度交上字第29號

上　訴　人　劉光斌

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1月27日臺灣臺中地方法院110年度交字第334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。

事實及理由

一、緣上訴人所有號牌ＯＯＯ-ＯＯＯ號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國（下同）110年6月7日15時42分許，行經臺中市○○區○○路○段台8線15.6公里（往谷關），因「限速50公里，經檢定合格儀器測照，時速111公里，超速61公里」及「駕駛人行駛速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規行為，經臺中市政府警察局和平分局（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項之規定，逕行對車主即上訴人製開第GDH647300、GDH647299號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）。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110年7月15日以中市裁字第68-GDH647300號裁決書（下稱原處分1），依道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款、第63條第1項第1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，並記違規點數3點，及應參加道路安全講習。並於同日以中市裁字68-GDH647299號裁決書（下稱原處分2），另

依道路交通管理處罰條例第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）於111年1月27日以110年度交字第334號判決（下稱原判決）駁回，上訴人仍不服，於是提起本件上訴。

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原判決認：「……理論上測速雖然可能出現誤差值，但非必發生……」，然經檢索查詢臺北市警察說，根據經濟部標準檢驗局資料，全臺灣之測速照相機在時速150公里以上，公差值為正負2公里，誤差約1.34%；時速150公里以下，公差值為正負1公里，誤差為0.67%以內。

㈡原判決又認：「……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……」，然經檢索查詢「超速」「誤差」之關鍵字，網上皆有法院之判例新聞。

㈢原判決復認：「……惟原告空言質疑測速照相機有測量誤差，然其未提出任何可供本院調查之證據……」，然上訴人為提供上訴資料，乃重回現場，並拍攝照片如附圖（本院卷第23頁至第25頁），上訴人「從未」在雙黃線違規超車，除考量安全外，也避免他車以行車紀錄器進行違規檢舉。上訴人推算本件超速，距離雙黃線結束可超車點的黃虛線起，至拍攝位置約100至110公尺（見圖1、2），依線性速度簡略推算所需距離之下，如依速限每小時50公里換算所需距離為155.2公尺，方能以110公里的時速到拍攝點，即使採寬限值的每小時60公里之速度，距離仍不足以達每小時111公里。

㈣上訴人曾於110年經過本案舉發地點，並未見「警52」測速告示牌（見圖3），請確認舉發機關所檢附之圖檔是案發當

時之圖檔（圖4），以及案發當日（110年6月7日）舉發員警下午的勤務表（執勤地點、項目）是否符合經主管核定等必要條件。

㈤本案舉發地點屬於一般道路，且旁邊有可置放值勤車輛之充裕空間處所，被上訴人卻採取隱藏方式進行執法，且值勤車輛中途駛離，有違「內政部警政署交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項」4-1-1-5規定，照相採證時，應著制服於明顯處所公開執法，並將違規要件完整攝入。

㈥綜上所述，本案件的疑義之一在於因量測結果接近儀器誤差區間，但同一司法系統，對近似相同事件有不同判別結果，易使人民感到標準、公平性的不一；且依據實地條件換算，應需下修當時車速；而執法過程未能符合內政部規範，更是原判決需廢棄撤銷之主因等語。

㈦聲明：

1.原判決廢棄。

2.原處分撤銷。

3.第一、二審訴訟費用均由被上訴人負擔。

四、本院經核原判決駁回上訴人在原審之訴，並無違誤，茲就上訴意旨再論斷如下：

㈠應適用的法令；

1.道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款及第4項規定：「（第1項）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……。（第4項）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；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第1項第1款、第3款、第4款或前項行為者，沒入該汽車。」第63條第1項第3款規定：「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、……情形之一者，各記違規點數3點。」第24條第1項第3款規定：

「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。……」。

2.「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」規定，違反道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款「行車速度，超過規定之最高時速逾60公里至80公里以內」之小型車駕駛人，期限內繳納或到案聽候裁決者，處8,000元，並當場禁止其駕駛；記違規點數3點；應接受道路交通安全講習。

㈡經查，原判決依據卷附超速違規之測速採證照片（參見原審卷第63頁）顯示，認定系爭車輛於上揭時間、地點，有「限速50公里，經檢定合格儀器測照，時速111公里，超速61公里」及「駕駛人行駛速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」之違規行為，違反道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款規定，經舉發機關員警製開上揭舉發通知單等情，事證明確，並論述：「本件舉發超速違規之雷達測速儀（廠牌為EASTERNSCIENCE、……器號為『主機：000000-0000』、檢定合格單號碼為MOGA1000016A）業於110年01月22日檢定合格，有效期限至111年01月31日止。上開資料與測速採證相片所示：『主機編號：000000-0000』互核相符，有財團法人台灣商品檢測驗證中心1紙（見本院卷第67頁）附卷可參。而雷達測速儀器已列為法定度量衡器之測速設備裝置，衡諸度量衡法第5條、度量衡器檢定檢查辦法第3條第1項第6款及第17條第1項之規定，與大眾有關之公務檢測儀器，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6月7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111km/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，而目前法規並無就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；惟原告空言質懷疑測速照相機器有測量誤差，然其未提出任何可供本院調查之證據，本院自難對原告為有利之認定。是原告所執上開主張，尚不足採。」等語（參見原判決第3頁至第4頁行，本院卷第15頁至第16頁）。經核原判決業已就上訴人如何該當道路交通管理處罰條例第43條第1項第2款之規定，詳細論述其事實認定之依據及得心證之理由，並指駁上訴人之主張何以不足採之理由，核與卷證資料相符，且無悖於證據法則、經驗法則及論理法則，原判決認事用法並無違誤，亦無判決違背法令，或理由不備之事由。

㈢上訴人上訴主張本案件的疑義之一在於因量測結果接近儀器誤差區間，但同一司法系統，對近似相同事件有不同判別結果，易使人民感到標準、公平性的不一；且依據實地條件換算，應需下修當時車速；而執法過程未能符合內政部規範，更是原判決需廢棄撤銷之主因等云，核其意旨，無非執其一己之法律見解，就原審取捨證據、認定事實職權之行使為指摘，且對於業經原判決詳予論述不採之事項再予爭執，難謂為原判決有違背法令之情形。上訴指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

五、按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，此觀行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定即明。本件上訴人對於交通裁決事件之上訴，既經駁回，則上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）自應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

六、結論：本件上訴為無理由，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　5　　月　　25　　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　莊　金　昌

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　5　　月　　25　　日

書記官　許　騰　云