臺中高等行政法院裁定

111年度交上字第89號

上　訴　人　韓心怡

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7月26日臺灣臺中地方法院111年度交字第44號行政訴訟判決，提起上訴，本院裁定如下：

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、按對於交通裁決事件之判決提起上訴，非以其違背法令為理由，不得為之，且應於上訴理由中表明原判決所違背之法令及其具體內容之事由，或表明依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實之事由，行政訴訟法第237條之9第2項準用第235條第2項及第236條之1規定甚明。是對於地方法院交通裁決事件之判決上訴，非以其違背法令，且於上訴理由中表明上開事由之一者，即屬不應准許，自應認為不合法而駁回之。又依同法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第1項規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；而判決有第243條第2項所列各款情形之一者，為當然違背法令。故當事人對於地方法院交通裁決事件之判決上訴，依行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第1項規定，以判決有不適用法規或適用不當為理由時，其上訴狀或理由書應表明原判決所違背之法令及其具體內容；若係成文法以外之法則，應揭示該法則之旨趣，倘為司法院解釋，則為揭示該解釋之字號或其內容。又以行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第2項所列

各款情形為理由時，其上訴狀或理由書，應揭示合於該條項各款之事實。上訴狀或理由書如未依此項方法表明者，即難認為已對交通裁決事件判決之違背法令有具體指摘，其上訴自難認為合法。

二、上訴人於民國110年11月29日20時42分許，駕駛所有號牌5636-F8號自用小客車（下稱系爭車輛），行經臺中市○○區○○路0800044路燈旁，因「限速40公里，經檢定合格儀器測照，時速55公里，超速15公里（未滿20公里）」之違規行為，臺中市政府警察局第五分局（下稱舉發機關）員警認定上訴人違反「道路交通管理處罰條例」（下稱道交條例）第40條規定，於110年12月2日製開第GDJ320469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110年12月8日提出申訴，經舉發機關認定系爭車輛行經該路段（限速40km/hr）測得時速為55公里，違規明確屬實，依法舉發尚無不符為由，以110年12月17日中市警五分交字第1100057562號函復被上訴人，復經被上訴人於110年12月21日以中市交裁申字第1100105700號函復上訴人。上訴人於110年12月28日再次提出申訴，經舉發機關以111年1月3日中市警五分交字第1100060592號函復被上訴人，被上訴人以111年1月7日中市交裁申字第1110000676號函復上訴人。嗣被上訴人於111年1月21日以中市裁字第68-GDJ320469號裁決書（下稱原處分），依道交條例第40條及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第41條、第43條、第44條、第67條規定，裁處上訴人新臺幣（下同）1,600元罰鍰，並記違規點數1點。上訴人不服原處分，向臺灣臺中地方法院（下稱原審法院）行政訴訟庭提起訴訟，經原審法院於111年7月26日以111年度交字第44號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回。上訴人不服原判決，遂提起本件上訴。

三、上訴意旨略以：

㈠警員取締程序事項：

1.原判決理由㈡2.之內容，原審法院之判斷顯係主觀將上開

注意事項之修改，逕行認定為警員以「非固定式」科學儀器採證違規時無需於明顯處所公開執法，而非以該注意事項所訂定之內容（指字面意涵-執勤地點、項目應經主管核定，不得以便衣執勤）而予論述。

2.有關內政部警政署修改交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項（下稱系爭注意事項），本應予以尊重，內政部警政署亦有行文全國各警察機關一體適用，各警察機關也應依上開注意事項要求警員執法確實遵守「以非固定式科學儀器採證違規時：⑴執勤地點、項目應經主管核定。⑵應著制服，並將違規要件完整攝入，非經主管核准，不得以便衣執勤」，其文字敘述甚為明確，執勤地點、項目應經主管核定，不得以便衣執勤。上訴人已陳明當天並無看到警察在現場執法，故其程序確有瑕疵，惟原審法院竟不予採納，而主觀認定內政部警政署於前述103年4月23日修改之注意事項，無需於明顯處所公開執法，而忽略上開注意事項所訂定之內容（指字面意涵-執勤地點、項目應經主管核定，不得以便衣執勤）而逕為判決。

㈡違規事實認定事項：

1.系爭大鵬路因未設有快慢車道分隔線之慢車道，且係未畫設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，故依上開道路交通安全規則之規定，行車速度之設置應為限速50公里。如道路主管機關認為限速應予降低，則應於道路之標誌、標線工程設施設置完善後始予執行：

⑴系爭大鵬路行車速度之設置參照前述應為限速50公里，可由系爭大鵬路車道繪設速度限制標字「50」得知，而舉發機關員警測速地點40公里標誌之設置，推測係為事後某些緣故而予變更限速，雖道路主管機關欲變更限速，本應予以尊重，惟需事先做好相關之交通標誌、標線設施工程，始予施行。本件即是道路主管機關未做好道路之標誌、標線工程設施便逕予施行，是故系爭大鵬

路才會分別繪設限速50公里標字及設有限速40公里之標誌等2種不同限速規定。

⑵道路交通主管機關因為道路交通標誌、標線設置不完善，而警員執法專挑特殊路段執法（同一路段分別繪設有限速50公里標字及設有限速40公里之標誌等2種不同限速規定），其導致之結果反而要由人民負擔，正所謂官僚心態是也。上訴人已舉他縣市（苗栗縣及臺北市）新聞報導同一路段設有不同限速標誌、標線而撤銷罰單之案例，卻未被採納，顯然認事用法不一。

⑶依道路交通標誌標線號誌設置規則第85條規定及第179條第1項規定，其有關標誌、標線之設置，均為最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處。上訴人當天行駛該處地點時，先看見車道上繪設速度限制標字「50」，過了交岔路口即為測速儀器採證照相，事後現場查看該路段始知在交岔路口設有限速40公里標誌，兩者（限速40標誌及標字「50」）相距大約僅有20公尺，並無考慮視實際需要增設相關標誌、標字或塗銷原設於車道上之標字「50」，顯然本案大鵬路設置之限速50公里標字及設有限速40公里之標誌均未依照上開設置規則之規定繪設。

2.原判決有關大鵬路相鄰之交岔路口是否為「同一路段」，係由被上訴人自行認定並予答辯，並無相關法律明確規範：

⑴道交條例第85條之1有關「連續處罰」規定為例，為符合比例原則及法律授權明確性原則，該條連續處罰修訂已明確規範「違規地點相距6公里以上」、「違規時間相隔6分鐘以上」、「行駛經過一個路口以上」及「每逾2小時」等。故上訴人主張之「同一路段」，係因大鵬路本來就是一條道路，雖因有交岔路口而變成不同路段，惟其本質本就是同一路段，不因有交岔路口而變成不同路段，況且上訴人於起訴狀已陳明當天行駛該處地點時，

先看到車道上有繪設速度限制標字「50」，過了交岔路口即為測速儀器採證照相，事後回到現場查看該路段始知在交岔路口設有限速40公里標誌，兩者（限速40標誌及標字「50」）相距大約僅有20公尺，亦即在該路段行駛，尤其是夜間行駛（視線較差）之情況，駕駛人難道不能相信限速標字「50」之規定嗎？行車過了20公尺後便變成限速40，如果照被上訴人之答辯所言，試問哪一位駕駛人可以正常行駛該路段呢？道路交通主管機關難道沒有疏失嗎？

⑵被上訴人答辯稱「限速50」係大鵬路於順平路與信平路段之限速，惟違規地點係大鵬路於信平路與經貿路間，便自行認定大鵬路不是連續之同一路段，實際上大鵬路之順平路口、信平路口及經貿路口係為相鄰之交岔路口，被上訴人以交岔路口來區分大鵬路不是同一路段，而忽略限速40標誌及標字「50」相距大約僅有20公尺之事實情況，其目的僅在駁回上訴人之訴，而原審法院卻未予詳查。反觀苗栗縣○○○市同一路段設有不同限速標誌、標線，於查明後撤銷罰單。所謂限速標誌或標線之管制，原本就是要讓駕駛人知悉行駛該路段之行車速度，怎可能過了交岔路口限速就變來變去，只會徒增交通危險性。綜上，被上訴人自行認定大鵬路違規地點不是同一路段，缺乏法律授權明確性原則等語，並聲明：①原判決廢棄。②原處分撤銷。

四、本院查：

㈠經查，原判決已審酌卷內證據、資料及兩造當事人之書狀陳述，並論斷上訴人前於上開時間、地點，駕駛系爭車輛，因「汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內」之違規行為，違反道交條例第40條規定，事證明確，應予處罰。其理由並謂：「依本件超速違規之測速採證相片（見原審卷第111頁）所示，日期：2021/11/29、時間：20：42：05、超速、主機：14K09、地點：臺中市

○○區大鵬編號0800044路燈旁、速限：40km/hr、車速：55km/hr、合格證號：J0GA1000824A，且經檢視受測車輛即為系爭車輛（車牌號碼為5636-F8號）無誤。又本件舉發超速違規之雷達測速儀（廠牌為SUNHOUSE、型號為主機：RLRDP、器號為主機：14K09、檢定合格單號碼為J0GA1000824A）業於110年11月10日檢定合格，有效期限至111年月30日止。上開資料與測速採證相片所示：『合格證號：J0GA1000824A、工機器號RLRDP』互核相符，有經濟部標準檢驗局委託財團法人工業技術研究院核發雷達測速儀檢定合格證書（見原審卷第112頁）在卷可按。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，是於本件舉發違規時（即110年11月29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55km/hr之證據資料，當無違誤。」等語明確；另就上訴人主張大鵬路限速之設置爭議部分，則論斷：「又查本件違規地點係大鵬路於信平路與經貿路間，並非同一路段設有不同限速標誌之情形，是原告主張大鵬路車道分別繪有限速50公里及設有限速40公里之標誌，未依道路交通安全規則第93條之規定設置云云，核與遭舉發事實不符，亦非可採。」等語明確。上訴人雖以原判決違背法令為由，惟核其上訴理由，無非係重申其於起訴時已主張而為原判決摒棄不採之理由，復就原審已論斷者，仍執歧異見解而為爭議，並非具體說明原判決有何不適用法規或適用法規不當之情形，並揭示該法規之條項或其內容，及合於行政訴訟法第237條之9第2項準用第236條之2第3項、第243條第2項所列各款之情形，難認上訴人對於

原判決之如何違背法令已有具體之指摘。依首開規定及說明，應認其上訴為不合法。

㈡至於上訴人雖以系爭注意事項主張警察以「非固定式」科學儀器採證違規時應在場執法，本件警察取締程序有瑕疵云云，惟查內政部警政署95年6月6日訂定之系爭注意事項，業於108年12月31日經內政部警政署警署交字第10801763712號函停止適用。上訴人於110年11月29日違規行為時，系爭注意事項已停止適用，即無上訴人所主張舉發機關未依系爭注意事項規定之情形。原判決未詳查系爭注意事項於違規事實發生時已停止適用，而據以適用，雖有違誤，惟原判決認舉發機關使用非固定式科學儀器舉發本件違規，依據道交條例第40條規定逕行舉發，被上訴人據以裁處，並無違法，上訴人仍執前詞，無非係重述前已提出且為原判決指駁不採之主張，並就原審取捨證據、認定事實之職權行使指摘其為不當，而重述原審程序已提出且為原判決指駁不採之主張，復以歧異見解而為爭執，而非具體表明合於不適用法規、適用法規不當、或行政訴訟法第243條第2項所列各款之事實，難認對原判決之如何違背法令已有具體之指摘。依首開規定及說明，亦應認其上訴為不合法，應予駁回。

□又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。

□結論：本件上訴為不合法，應予駁回，裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　10　　月　　7　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　楊　蕙　芬

法　官　林　靜　雯

以上正本證明與原本無異。

本裁定不得抗告。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　10　　月　　7　　日

書記官　黃　毓　臻