

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭
113年度交字第92號

原告 豪金交通有限公司

代表人 林建勳

被告 交通部公路局嘉義區監理所

代表人 黃萬益

訴訟代理人 陳榮彬

朱育萱

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國113年1月19日雲監裁字第72-ZAC160564號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原處分關於記汽車違規紀錄1次之部分撤銷。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

一、行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。經核兩造陳述及卷內資料，事證尚屬明確，爰不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：原告於民國112年10月29日2時23分許，駕駛牌照號碼07-CV號營業全拖車（下稱系爭車輛），行經國道1號南向68公里處（下稱系爭路段）時，因有「汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限逾20公里至40公里以內（限速90公里，測速123公里，超速33公里）」之違規，為警逕行舉發。被告認舉發無誤，於113年1月19日依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第33條第1項第1款、行為時第63條之2第2項規定，以雲監裁字第72-ZAC160564號裁決，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）4500元，並記汽車違規紀錄1次（下稱原處分）。

01 三、訴訟要旨：

02 (一)原告主張：系爭車輛前方之營業大貨曳引車裝有數位式行車
03 紀錄器，係經財團法人車輛研究測試中心(下稱車輛研究測
04 試中心)審驗通過。依行車紀錄顯示，當時系爭車輛之車速
05 係保持在85公里左右，並無超速。況且依一般常理，車輛不
06 可能在2時23分至2時24分許間，將車速從123公里瞬間降至
07 86公里，員警使用之測速儀器應有誤判。並聲明：1.原處分
08 撤銷。2.訴訟費用由被告負擔。

09 (二)被告答辯：

10 1.原告使用之行車紀錄器雖經車輛研究測試中心檢測合格，
11 惟車輛研究測試中心係依車輛安全檢測基準之規範，針對
12 行車紀錄器之送測樣本進行檢測，並非在實車裝設之情形
13 下進行檢測。且行車紀錄器有關車輛之行駛速率、距離、
14 時間等資訊之訊號來源，為車輛變速箱上之磁感霍爾元
15 件。其速率之紀錄，可能因為元件之老化或所裝載車輛之
16 裝車條件(如：車輪輪徑之大小)、變速箱感知器老化等原
17 因，而與實際之車速有誤差，故該等行車紀錄器所紀錄車
18 速之公信力、精確度、正確性，均無法與警察機關所使
19 用，經定期檢測合格之測速儀器相比擬。

20 2.系爭車輛當時之車速經檢測合格之測速儀器測得每小時
21 123公里，逾規定之最高速限(即90公里)達33公里，違規
22 事實明確。

23 3.聲明：(1)原告之訴駁回。(2)訴訟費用由原告負擔。

24 四、本件應適用法規：

25 (一)高速公路及快速公路交通管制規則第5條第1項本文：「汽車
26 行駛高速公路及快速公路，應依速限標誌指示。」

27 (二)處罰條例

28 1.第33條第1項第1款：「汽車行駛於高速公路、快速公路，
29 不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而
30 有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣3000元以上6000元以
31 下罰鍰：一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之

01 最低速限。」

02 2.行為時第63條第1項：「汽車駕駛人違反本條例規定者，
03 除依規定處罰外，並得依對行車秩序及交通安全危害程度
04 記違規點數1點至3點。」（現行第63條第1項：「汽車駕駛
05 人違反本條例規定，除依規定處罰外，經當場舉發者，並
06 得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數1點至3
07 點。」）

08 3.行為時第63條之2：「（第1項第1款）逕行舉發案件之被通
09 知人為自然人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人
10 者，駕駛人之行為應記違規點數、應接受道路交通安全講
11 習或吊扣、吊銷汽車駕駛執照者，處罰被通知人。但被通
12 知人無可駕駛該車種之有效駕駛執照者，依下列規定處罰
13 被通知人：一、駕駛人之行為應記違規點數或應接受道路
14 交通安全講習者，記該汽車違規紀錄1次。（第2項）逕行舉
15 發案件之被通知人為非自然人，其為汽車所有人，且未指
16 定主要駕駛人或未辦理歸責他人時，駕駛人之行為應記違
17 規點數、接受道路交通安全講習或應吊扣、吊銷汽車駕駛
18 執照者，依前項但書各款規定處罰被通知人。」【現行法
19 第63條之2：「（第1項第1款）逕行舉發案件之被通知人
20 為自然人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人者，駕
21 駛人之行為應接受道路交通安全講習或吊扣、吊銷汽車駕
22 駛執照者，處罰被通知人。但被通知人無可駕駛該車種之
23 有效駕駛執照者，依下列規定處罰被通知人：一、駕駛人
24 之行為應接受道路交通安全講習者，記該汽車違規紀錄一
25 次。（第2項）逕行舉發案件之被通知人為非自然人，其
26 為汽車所有人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人
27 時，駕駛人之行為應接受道路交通安全講習或應吊扣、吊
28 銷汽車駕駛執照者，依前項但書各款規定處罰被通知
29 人。】

30 五、本院判斷：

31 （一）前揭事實概要欄所載各情，除後述爭點外，未據兩造爭執，

01 並有原處分暨送達證書、內政部警政署國道公路警察局舉發
02 違反道路管理事件通知單、內政部警政署國道公路警察
03 局第一公路警察大隊112年12月13日國道警一交字第
04 1120034181號函、有效日期至113年6月30日之財團法人台灣
05 商品檢測驗證中心MOGA0000000號雷達測速儀檢定合格證書
06 等附卷可證，堪信為真實。

07 (二)依卷附測速採證照片所示（見本院卷第51頁），系爭車輛於
08 112年10月29日2時23分許，在國道一號南下68公里限速每小
09 時90公里處所，測得系爭車輛以時速123公里之速度行駛，
10 使用測速儀器證號為：MOGA0000000A，而該雷達測速儀器業
11 經財團法人台灣商品檢測驗證中心於112年6月2日檢定合
12 格，其有效期限至113年6月30日止，此有該雷達測速儀檢定
13 合格證書在卷可憑（見本院卷第50頁）。財團法人台灣商品
14 檢測驗證中心受經濟部標準檢驗局委託，乃國家標準制定及
15 檢驗之機構，其就本件測速使用之特定雷達測速儀加以檢驗
16 後，出具檢驗合格證書，自有相當之公信力，其測速採證之
17 準確性自堪值信賴，故系爭車輛於上揭時地有超速行車之違
18 規，堪予認定。

19 (三)原告雖主張，系爭車輛裝有數位行車紀錄器，亦經審驗通
20 過，依該行車紀錄顯示，當時系爭車輛之車速保持在85公里
21 左右，並無超速，且依一般常理，車輛不可能在2時23分至2
22 時24分許間，將車速從123公里瞬間降至86公里等語，並提
23 出其行車紀錄器檢驗合格證明、財團法人車輛安全審驗中心
24 車輛安全檢測基準審查報告（下稱合格證明及審查報告）、
25 車輛歷史軌跡時速紀錄等為其佐證。然查：

26 1.衛星定位系統所顯示之行車紀錄，係以A點至B點間之距
27 離，平均推計車速，而並非裝置在車輛上確實紀錄行車時
28 每一秒鐘之行車車速，此觀原告所檢附之車輛歷史軌跡紀
29 錄（見本院卷第21頁），係每分鐘定位記錄2次，每30秒
30 有一車速紀錄，即可明瞭。亦即，上開衛星定位顯示之車
31 速紀錄，僅係車輛於每30秒內，A點至B點之平均車速，並

01 非為雷達測速儀所測得特定時點之確實車速。又上開衛星
02 定位車速歷史軌跡紀錄所設定之時間，與雷達測速儀所設
03 定之時間，亦不免存有分秒之時差，自難以上開紀錄所記
04 載之車速，即推論原告於上開時地駕駛系爭車輛並未超
05 速。從而，原告主張依其提出之衛星定位車速歷史軌跡紀
06 錄判斷，並未超速云云，尚難憑採。

07 2.再者，依道路交通安全規則第39條之1第18款規定，營業
08 大客車自96年2月1日起應裝設行車紀錄器，並應檢附行車
09 紀錄器經定期檢測合格之證明，係為營業大客車之行車安
10 全管理之目的，而由交通部認可之檢測機構依據「車輛型
11 式安全審驗管理辦法」及「車輛型式安全審驗管理辦法附
12 件十六、行車紀錄器及附件十六之一、數位式行車紀錄
13 器」等規範，所為之安全檢測。本件系爭車輛係裝置數位
14 式行車紀錄器，依「車輛型式安全審驗管理辦法附件十六
15 之一、數位式行車紀錄器5.1.7.1.2.3」所列之檢測基準
16 可知，數位式行車紀錄器於車輛行駛速率愈高，瞬時速率
17 紀錄容許誤差值愈大，於時速80公里時，行車紀錄器所為
18 瞬間時速率紀錄容許誤差為時速3.5公里，而於時速100公
19 里至120公里，瞬間時速率紀錄容許誤差則可達時速4.5公
20 里。準此以言，數位式行車紀錄器之紀錄係隨行車速率愈
21 高而誤差值愈大，則其所顯示之速率紀錄是否精準，自屬
22 有疑。

23 3.又本件依原告所提出之合格證明暨審查報告（見本院卷第
24 19頁）可知，合格證明上所記載之檢驗合格日期雖為
25 「2023年06月18日至2023年06月17日共2年」，惟該合格
26 證明所載之頒布日期為2019年04月24日，且審查報告上所
27 載之製作日期亦為2019年04月24日，此日期距離本件舉發
28 違規時間已逾4年，則該合格證明暨審查報告自不足以證
29 明行車紀錄器裝設在系爭車輛上之實際運作狀況。何況車
30 輛安全審驗中心是依據「車輛型式安全審驗管理辦法附件
31 十六之一、數位式行車紀錄器」等規範內容，針對同一型

01 別之行車紀錄器依其「送測樣品」進行精度試驗、環境試
02 驗、耐久試驗及防擅改設計確認等，審查結果雖有符合
03 「車輛型式安全審驗管理辦法」之車輛安全檢測基準，然
04 非為實車裝設條件下對於特定行車紀錄器逐一進行測試。
05 且行車紀錄器所記錄速率資料之訊號來源係以微處理機設
06 計，加密編碼方式，將裝置於車輛變速箱上之磁感霍爾元
07 件，產生之速度脈波，導算為車輛速度資料，此為本院審
08 理相類案件職務上已知之事實。是以，個別行車紀錄器所
09 搭配使用之車輛及裝車條件，或因行車紀錄器原件老化，
10 或因車輛變速箱感知器老化異常，極容易造成紀錄資訊落
11 差。綜上各情，原告所提出之衛星定位車速歷史軌跡紀
12 錄，其憑信性顯屬有疑，自不足以取代或否定業經檢驗合
13 格之特定雷達測速儀所測得系爭車輛於上揭時地之行車速
14 度。

15 4.至於原告強調行車速度不可能在1分鐘時間內由時速123公
16 里降至86公里一節，依一般駕車通常經驗，時速超過100
17 公里高速行駛之車輛，煞停時間僅需數秒，何況僅降速30
18 餘公里，原告此項辯解，顯不可採。

19 (四)本件超速行車，原告固應受罰。惟按，行政罰法第5條規
20 定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用裁處時之法律
21 或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，
22 適用最有利於受處罰者之規定。」對於行政裁罰事件，係採
23 「從新從輕」之法律適用原則。是交通裁決之行政訴訟事
24 件，就裁決機關之裁決處分是否適法，原則上應依裁判時之
25 法律以為斷，僅行為時之法律有利於受處罰者時，始適用行
26 為時法。經查，處罰條例第63條第1項規定於113年5月29日
27 修正，於同年6月30日施行(行政院113年6月26日院臺交字第
28 1131016545號令參照)，明定裁罰機關得對違規駕駛人記違
29 規點數之情形，以經「當場舉發」者為限，始得為之，第63
30 條之2亦配合修正，刪除原第1項至第3項有關逕行舉發案件
31 記違規點數之規定。而本件違規係經員警採證後逕行舉發，

01 並非當場舉發，依修正後處罰條例第63條第1項規定，不得
02 對駕駛人為記點處分。且本件並無駕駛人應接受交通安全講
03 習或吊扣、吊銷汽車駕駛執照之情形，比較上開舊法對於記
04 點處分並無舉發態樣之限制，新法規定於行為人自屬較為有
05 利，故此項裁罰，自應適用新法以為斷。被告未及審酌上開
06 法律修正，仍依舊法規定記原告違規紀錄1次，尚非適法，
07 故此部分裁罰應予撤銷。

08 六、結論：

09 (一)綜上所述，本件超速行車，違規事實明確，被告依前揭應適
10 用法規作成原處分，裁處罰鍰部分，核無違誤，原告訴請撤
11 銷，為無理由，應予駁回。至記汽車違規紀錄部分，因法規
12 修正，依法應予撤銷。

13 (二)兩造其餘攻防方法及卷內事證，經核於判決結果不生影響，
14 無庸逐一論述，附此敘明。

15 (三)本件訴訟費用為第一審裁判費300元，審酌記汽車違規紀錄
16 處分之撤銷係因法律修正所致，原告違規之基礎事實不變，
17 依行政訴訟法第98條第1項、第104條準用民事訴訟法第79條
18 規定，應由原告負擔為適當。

19 中 華 民 國 114 年 1 月 14 日
20 法 官 李嘉益

21 以上正本係照原本作成。

22 如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭
23 提出上訴狀，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於原判決所違背
24 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
25 體事實，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於
26 提出上訴後20日內補提理由書(上訴狀及上訴理由書均按他造人
27 數附繕本)。如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正而
28 逕以裁定駁回上訴。

29 中 華 民 國 114 年 1 月 14 日
30 書記官 林俐婷