臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

115年度交字第251號

原　　告　林玠民

000000000000000000

被　　告　交通部公路局臺中區監理所

000000000000000000

代　表　人　楊聰賢

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國115年3月3日彰監四字第64-IAC246534號及第64-IAC246535號違反道路交通管理事件裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件事證已臻明確，本院認無行言詞辯論的必要，爰依行政訴訟法第237條之7之規定，不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：

原告所有之號牌LGQ-1096號超大型重機(下稱系爭機車)，於民國(下同)114年12月5日17時37分許行經彰化縣彰化市縣道139線7.7公里處往彰化市方向(下稱系爭路段)時，為彰化縣警察局(下稱舉發機關)交通警察隊員警以檢定合格之雷達測速儀測得系爭機車時速為82公里，而系爭路段最高速限為40公里，因認系爭機車有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規，於同年月13日對車主即原告逕行舉發，並移送被告處理。經被告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、同條第4項、第92條第6項前段、第24條第1項、道路交通安全講習辦法(下稱講習辦法)第4條第1項第9款前段及違反道路交通管理事件統一裁罰基準表(下稱裁罰基準表)等規定，以115年3月3日彰監

四字第64-IAC246534號及第64-IAC246535號違反道路交通管理事件裁決書(下合稱原處分)裁處原告罰鍰新臺幣(下同)12,000元，並應參加道路交通安全講習，及吊扣系爭機車牌照6個月。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

三、原告之主張及聲明：

（一）主張要旨：

1、原告每日行駛縣道139線通勤，大部分路段之速限為50公里，卻於包含系爭路段之6公里至10公里間路段將速限降低為40公里，原告認此種速限配置對用路人在注意路況與彎道之情況下極不直觀，易使用路人仍以速限50公里之慣常速度行駛而在無主觀惡意下落入違規處境。又原告並非刻意圖快飆車，僅係依多年通勤習慣與一般區域之速限行駛，然卻於系爭路段遭重罰，實感不平與難以理解。

2、原告陳述時已盡可能的向被告說明，然被告僅於裁決書之說明欄記載「經原舉發單位查明函覆本案違規屬實，爰依法舉發並無不合，仍應依章裁罰，尚祈諒查」等語，卻未就原告之疑義具體審酌與說明，已違反行政處分應具理由並斟酌具體情狀之基本要求。

3、原告係約一週後才收到通知，然行車紀錄器影像已遭覆蓋，導致原告喪失以客觀影像佐證實際車速與路況之機會，而本件若僅以儀器數值與舉發機關之函覆為憑，卻對於道路特性、速限配置合理性以及原告通勤者之身分與技術限制等情全然不加考量，將造成原告在程序上處於極大弱勢，亦使人民難以對交通執法產生信賴與安心；且本件裁罰對於依靠機車通勤之勞工而言經濟負擔過重，更影響工作與生活安定，被告未審酌上情及原告無飆速、挑戰極限之惡意，而與比例原則及裁罰相當性不符。

（二）聲明：原處分撤銷。

四、被告之答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

本件雷達測速儀為法定度量衡器之測速設備，且經檢定合

格加以使用，所測得之數值堪以採信，故本件之測速採證相片具有公信力，舉發並無違誤。復測速地點上游已設置「警52」標誌，且位置明顯可見，未遭樹木或他物遮蔽，足認舉發機關已盡告知用路人依速限行駛之義務；而駕駛人對於各路段之速限亦有遵守之義務，此義務不因權責機關有無於測速儀器上游豎立明顯標示而有別，亦不因駕駛人未察覺即可遽謂無須依速限行駛或任意超速而免於受罰。

（二）聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

（一）如事實概要所述之事實，有舉發違反道路交通管理事件通知單、原告陳述意見書、舉發機關115年1月22日彰警交字第1150007532號函(含所附測速採證相片、「警52」 標誌設置位置相片、財團法人工業技術研究院雷達測速儀檢定合格證書)、被告115年1月28日中監單彰四字第1153012010號函、原處分暨送達證書、舉發機關115年3月10日彰警交字第1150019719號函(含所附「警52」標誌與雷達測速儀距離示意圖)、原告駕駛人基本資料及違規報表等件在卷可稽(見本院卷第57至85、93至98頁)；復經本院比對測速採證相片及前揭雷達測速儀檢定合格證書，採證相片上之測速主機號碼與檢定合格證號均與檢定合格證書相符，且違規時間亦在檢定合格證書之有效期限內，堪認測速儀之精準度並無疑問。又依前揭「警52」標誌設置位置相片、「警52」標誌與雷達測速儀及違規地點距離示意圖，本件「警52」標誌係與最高速限40公里之「限5」標誌共桿豎立於車道右側之綠化帶上，其牌面清晰未遭遮蔽，且距固定式雷達測速儀約162公尺；另於測速採證相片可見雷達測速儀與系爭機車車尾相距約2段反光路面標記間距(按道路交通標誌標線號誌設置規則第152條設置圖例之圖2，其間距為10公尺)，是本件「警52」標誌與系爭機車違規地點相距約182公尺(162公尺＋10公尺×2段＝182

公尺)，符合道交條例第7條之2第3項規定。故系爭機車於系爭路段確有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規，堪予認定。

（二）原告雖以前詞主張被告僅於裁決書之說明欄記載「經原舉發單位查明函覆本案違規屬實，爰依法舉發並無不合，仍應依章裁罰，尚祈諒查」等語，而未具體回應其所提出之疑義，違反行政處分應具理由並斟酌具體情狀之基本要求。惟上開原告所指之記載內容應係被告115年1月28日中監單彰四字第1153012010號函說明欄之第二點(見本院卷第69頁)，然該函文僅係被告將查證結果函覆原告，並非交通裁決事件中直接發生法律效果之行政處分，自無行政程序法第96條第1項所規定行政處分應記載事項之適用；又縱認原告所指之裁決書係本件之原處分，然違反道路交通管理事件之裁決書，核屬行政程序法第97條第3款所指大量作成之同種類行政處分，原即無庸將相關之法令、事實或採證認事之理由等鉅細靡遺予以記載，故被告縱未於上開函文或原處分中對於原告之疑義為說明或回應，均不影響原處分之合法性。

（三）原告復主張系爭路段之速限配置不當，易使用路人在無主觀惡意下違規，且其僅係依多年通勤習慣與一般區域之速限行駛，然卻於系爭路段遭重罰，實感不平與難以理解云云。惟道路標誌、標線、號誌之設置，乃屬依一般性之特徵可得確定受規制之相對人(即行經該路段之用路人)，為行政程序法第92條第2項前段之一般處分，具有規制作用，於對外設置完成時，即發生效力，此為行政法院一貫之見解(最高行政法院97年度裁字第4905號、98年度裁字第622號裁定、105年度判字第17號、109年度判字第465號判決參照)；又道路交通安全規則第94條第3項規定駕駛人應注意車前狀況，此所謂「車前狀況」，除道路上之行車情形外，尚包括各項標誌、標線及號誌；是以，原告如認系爭路段之速限配置不當，應循序向道路主管機關請求變

更，然於權責機關變更前，系爭路段仍受既有速限標誌之規制，原告亦有注意並遵守之義務，自不得以系爭路段速限配置不當為由，而恣意憑個人習慣或其他路段之速限駕駛而不予遵守。

（四）至原告主張被告裁處過重，且未審酌道路特性、速限配置合理性、其通勤者身分與技術限制及其無飆速、挑戰極限之惡意等情，而與比例原則及裁罰相當性不符乙節。惟：

1、按行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」反面言之，若行為人有故意或過失而違反行政法上義務且無阻卻違法事由，均得依相關規定予以處罰；原告為領有合格駕駛執照之駕駛人(見本院卷第93頁)，其騎乘系爭機車行駛於道路時，本即應注意路況、時速限制，不得有違規行為，然其未遵守系爭路段速限，任憑個人習慣操駕系爭機車，縱認無違反道交條例第43條第1項第2款規定之故意，仍有應注意而不注意之過失。

2、次按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則(下稱道交處理細則)第1條規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之。」第2條第1項、第2項規定：「處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」核上開道交處理細則及其附件裁罰基準表之規定，其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依道交條例第92條第4項授權交通部會同內政部訂定，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件上恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，與憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有司法院釋字第511號解釋意旨理由足資參照），並無違反法律保留原則。而依裁罰基準表記載，行車速度超過規定之最高時速逾40公里至60公里

以內者，按違規車種類別，分別依「期限內」、「逾越應到案期限30日內」、「逾越應到案期限30日以上60日以內」、「逾越應到案期限60日以上」繳納或到案聽候裁決、逕行裁決處罰者規定，處以不同裁罰金額，符合相同事件相同處理，不同事件不同處理之平等原則，並未牴觸母法，被告自得依此基準而為裁量。

3、又道交條例第43條第4項規定旨在確保道路交通往來之安全，此雖限制人民駕駛車輛之自由權利，但基於維護交通安全之重要公益，立法者已衡量人民工作、生活及人格自由發展之利益，與處分所追求之公共利益，且處分所侵害之權利亦僅限於使用遭吊扣車牌車輛部分，尚無違反比例原則，不影響原處分之合法性；且該規定亦未賦予被告裁量空間，是被告尚無依據原告使用車輛之需要，而予以免罰。

4、綜上，原告於系爭路段既有「行車速度超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規，被告按裁罰基準表所為裁處，當已為合義務性之裁量權行使，要無裁量怠惰、逾越或濫用之瑕疵違法，也無違反法律保留原則或比例原則之情形。原告執前意旨主張，自無足採。

（五）從而，系爭機車確有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內」之違規，則被告審酌原告於應到案期限內到案聽候裁決，依道交條例第43條第1項第2款、同條第4項、第92條第6項前段、第24條第1項、講習辦法第4條第1項第9款前段及裁罰基準表等規定，按「小型車」之基準裁處原告罰鍰12,000元，並應參加道路交通安全講習，及吊扣系爭機車牌照6個月，均無違誤。原告訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

（六）本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經本院斟酌後，核與判決不生影響，無逐一論述之必要，併予敘明。

六、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔，爰依行政訴訟

法第237條之8第1項規定，確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

七、結論：本件原告之訴為無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　4　　日

法　官　簡璽容

上為正本係照原本作成。

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體事實，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本）。如逾期未提出上訴理由者，本院毋庸再命補正而逕以裁定駁回上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　4　　日

書記官　杜秀君

附錄應適用之法令：

一、道路交通安全規則第93條第1項規定：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過50公里。但在設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過40公里，未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，時速不得超過30公里。...。」第94條第3項規定：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

二、道交條例第7條之2第1項第7款、第2項第9款及第3項規定：「(第1項第7款)汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。(第2項第9款)前項第7款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：九、行車速度超過規

定之最高速限或低於規定之最低速限。(第3項)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1,000公尺前，設置測速取締標誌。」

三、道交條例第43條第1項第2款、第4項規定：「(第1項第2款)汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6,000元以上36,000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40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92條第6項前段規定：「大型重型機車，除本條例另有規定外，比照小型汽車適用其行駛及處罰規定；...。」

四、講習辦法第4條第1項第9款前段規定：「汽車駕駛人有下列情形之一者，除依本條例處罰外，並應施以講習：九、違反本條例第43條第1項或第3項規定；...。」