

臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第六庭

115年度交上字第166號

上訴人 臺北市交通事件裁決所

代表人 紀勝源

被上訴人 順興交通有限公司

代表人 陳添發

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國115年1月30日
本院地方行政訴訟庭114年度交字第2077號判決，提起上訴，本
院判決如下：

主 文

原判決廢棄，發回本院地方行政訴訟庭。

理 由

一、事實概要：

訴外人陳○○於民國114年2月12日6時5分許，駕駛被上訴人
所有之車牌號碼000-0000號營業小客車（下稱系爭車輛），
行經限速50公里之臺北市中山南路往南時（下稱系爭違規地
點），經雷達測速儀測得其時速為每小時73公里，為警以被
上訴人有「汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾20
公里至40公里以內」之違規行為而逕行舉發，並移送上訴人
處理。嗣上訴人查證屬實，依道路交通管理處罰條例（下稱
道交條例）第40條規定，填製114年6月18日北市裁催字第22
-A91681482號違反道路管理事件裁決書（下稱原處
分），裁處被上訴人罰鍰新臺幣（下同）1,800元。被上訴
人不服，提起行政訴訟，經本院地方行政訴訟庭（下稱原
審）114年度交字第2077號判決（下稱原判決）撤銷原處
分。上訴人不服，遂提起本件上訴。

二、被上訴人起訴主張及訴之聲明、上訴人於原審之答辯及聲
明、原判決認定之事實及理由，均引用原判決所載。

01 三、上訴意旨略以：原判決審認系爭車輛確有「汽車駕駛人行車
02 速度，超過規定之最高時速逾20公里至40公里以內」之事
03 實。又系爭違規地點前方距離約264、167公尺處有設置「警
04 52」及「速限50公里」之標誌。駕駛人對於各路段之速限本
05 有注意義務且應遵守，以保障大眾及自身交通安全。道交條
06 例第7條之2對採用非固定式之科學儀器逕行舉發行車超速，
07 僅要求舉發單位應在取締處所前之法定距離間設立明顯標
08 示，並未要求舉發單位於所有可能行經取締處所之行車路徑
09 均必須設置明顯標示，故舉發單位倘已依前揭規定方式設置
10 明顯標示而使用固定或非固定式科學儀器取證執行取締，即
11 難謂違法取締（高雄高等行政法院111年度交上字第2號判決
12 參照）。本件業於系爭違規地點前方264、167公尺處依規定
13 設置「警52」及「速限50公里」之標誌，駕駛人對於各路段
14 之速限本有注意義務且遵守之義務，以保障大眾及自身交通
15 安全，原處分並未違反道交條例第7條之2規定，惟原判決無
16 直接證據逕臆測系爭車輛沿臺北市濟南路1段左轉中山南
17 路，該路口設置之「警52」標誌距雷達測速儀僅有2組車道
18 線之距離，實未善盡調查之義務等語。

19 四、本院之判斷：

20 (一)按判決不適用法規或適用不當者，為違背法令，行政訴訟法
21 第243條第1項定有明文，上開規定，依行政訴訟法第236
22 條、第237條之9規定，於交通裁決事件之上訴程序亦有準
23 用。次按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之
24 責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此
25 限，行政訴訟法第236條、第136條準用民事訴訟法第277條
26 規定可參。再按行政法院於撤銷訴訟，應依職權調查證據，
27 不生當事人之主觀舉證責任分配問題，僅於行政法院對個案
28 事實經依職權調查結果仍屬不明時，始生客觀舉證責任應如
29 何分配之判斷，而由負擔之一造承當該要件事實存否陷於真
30 偽不明之不利益。換言之，如果權利存在之待證事實，經過
31 法院依職權調查後，仍然真偽不明，法院之心證無法形成，

才作舉證責任之分配，使應負客觀舉證責任之人負擔該不利之結果(最高行政法院112年度上字第668號判決意旨參照)。亦即行政法院就應依職權調查證據之事件，僅係免除行政訴訟當事人之主張責任（即所謂主觀舉證責任），並非免除當事人之舉證義務（所謂客觀舉證責任），亦即待證事實陷於不明時，當事人仍應負擔不利益之舉證責任分配，此依行政訴訟法第237條之9之規定，於交通裁決事件訴訟程序亦準用之。

(二)道交條例第40條規定：「汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，或低於規定之最低時速，除有第43條第1項第2款情形外，處新臺幣1200元以上2400元以下罰鍰。」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)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)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者。(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1000公尺前，設置測速取締標誌。」道交條例第92條第1項授權訂定之道路交通安全規則，其第93條第1項第1款規定：「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。」另道交條例第4條第3項授權訂定之道路交通標誌標線號誌設置規則(下稱設置規則)，其第55條之2規定：「(第1項)測速取締標誌『警52』，用以警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執法，促使行車速度不得超過道路規定之最高速限或低於規定之最低

速限。(第2項)測速取締執法路段，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1000公尺前，設置本標誌。」上開規定之規範目的，均在誡命執法機關對於違反速限規定之行為，取得證據資料證明予以舉發時，應在取締路段之前方明顯標示之。且上開規定係規範舉發合法程序之要件，依該舉發程序要件，執法機關對於汽車駕駛人之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明予以舉發，已在違規行為發生地點前之一般道路100公尺至300公尺，或高速公路、快速公路於300公尺至1,000公尺，明顯設置測速取締標誌者，並不因執法人員使用之非固定式科學儀器未位於該距離範圍內，即認其舉發違反上開規定要求之合法程序要件（最高行政法院112年度大字第1號裁定意旨參照）。準此，道交條例第7條之2第3項所稱「在一般道路應於100公尺至300公尺前設置測速取締標誌」之規定，應以「警示標誌設置位置」與「交通違規行為發生地點」間之距離為據。

(三)經查，訴外人陳○○於114年2月12日6時5分許，駕駛被上訴人所有之系爭車輛，行經臺北市中山南路往南之右側車道（濟南路與徐州路間）時，為臺北市政府警察局設置在該處之雷達測速儀測得時速73公里，超速23公里，為警逕行舉發等情，為原審確定之事實，核與卷內證據資料相符，自得作為本院判決之基礎。兩造對於系爭車輛超速之事實並不爭執，惟對於系爭車輛行駛路線有不同之主張，以致影響道交條例第7條之2第3項規定距離之判斷，此為本件審究之重點。

(四)原判決認依兩造、舉發機關所提出及原審依職權調查所得之證據，既均無法證明系爭車輛於違規前沿著臺北市中山南路直行至系爭違規地點，而有行經雷達測速儀前方264公尺、167公尺之「警52」及速限標誌之情事，即應為有利被上訴人之認定，因而撤銷原處分，固非無見。惟查：

1. 系爭車輛係在臺北市中山南路往南之右側車道，為雷達測速儀測得時速73公里，衡情車輛在車道上直行而後超速違規，

上訴人以系爭車輛行駛於中山南路，該路段所設雷達測速儀前方之忠孝東路1段與中山南路交岔路口附近安全島上、中山南路與青島西路交岔路口處，均有設置「警52」標誌，距離雷達測速儀各約264公尺、167公尺，符合道交條例第7條之2第3項規定，因此審認被上訴人違反道交條例第40條規定，要與證據法則與經驗法則無違。又經本院檢視舉發機關所提出之示意圖(原審卷第78頁)，該示意圖僅標繪系爭路段在臺北市中山南路與青島西路口(往南方向)及中山南路快慢車道安全島第二根燈桿分別設置有「警52」及「速限50公里」之標誌，上開標誌距離雷達測速儀設置位置各相距167公尺、264公尺等情，此有舉發機關114年8月1日北市警中正一分交字第1143042287號函(原審卷第76頁)暨所附之示意圖(原審卷第78頁)附卷可憑。而舉發機關在上開示意圖上並未標繪系爭車輛違規超速之確實位置點，且原處分對於系爭違規地點僅記載：「中山南路往南(右側道)」濟南—徐州」，惟系爭車輛之確實違規地點為何？遍查卷內證據資料並未載明，系爭違規地點既不明確，如何計算出其與「警52」標誌之距離？是原判決關於「警52」標誌距離系爭違規地點僅約30公尺(計算式：20公尺+10公尺=30公尺)，顯與道交條例第7條之2第3項規定有悖之認定，似屬速斷。

2. 依前所述，上訴人就被上訴人違反道交條例第40條規定並經雷達測速儀測速拍照依法予以裁罰之要件事實，已盡充分提出上開之證據加以證明。至被上訴人雖提出其行車紀錄器佐證系爭車輛當時係行駛在臺北市濟南路1段左轉中山南路，沿途未設置「警52」及限速標誌乙節，雖為原判決所採認，惟經本院比對違規超速採證照片(原審卷第43頁)、原審當庭勘驗行車紀錄器光碟之勘驗筆錄(原審卷第108頁)及截圖翻拍照片(原審卷第110-112頁)，可知系爭車輛係於114年2月12日「6時5分47秒」行經系爭違規地點經雷達測速儀測得其車速為73公里，而被上訴人所提出之行車紀錄器截圖翻拍照片所顯示畫面時間係「2025/2/12 6:28:28-52」，是該

01 行車紀錄器所顯示之時間點核與違規超速時間已間隔達23分
02 之久。原審遂依職權函請被上訴人提出違規當日6時5分前行
03 駛臺北市濟南路1段左轉中山南路之相關資料或載客紀錄，
04 經被上訴人函復因時間過久已刪除行車紀錄檔案等情，此有
05 本院114年10月22日院東風股114交2077字第1141009100號函
06 (原審卷第116頁)及被上訴人114年10月30日陳報狀(原審卷
07 第118頁)，是被上訴人所提出之行車紀錄器畫面，僅能證明
08 系爭車輛於114年2月12日6時28分曾行駛於臺北市濟南路1
09 段，尚難以此佐證該車於違規取締(即6時5分)前行駛於臺北
10 市濟南路1段，且如被上訴人所主張，系爭車輛係由臺北市
11 濟南路1段左轉中山南路，惟車輛轉彎時，當會減速行駛，
12 其在轉彎後至系爭違規地點(待查)間有無可能加速至73公
13 里，亦值懷疑。本件經原審依職權調查後，事實仍有真偽不
14 明，而須作舉證責任分配，因被上訴人為系爭車輛之所有
15 人，其主張系爭車輛遭違規超速拍照取締前係行駛於臺北市
16 濟南路1段左轉中山南路，沿途未設置「警52」及速限標
17 誌，是其就有利於己之主張，自應由其負舉證責任，並負擔
18 此部分事實存否不明之不利益。從而，原判決以「依兩造、
19 舉發機關所提出及原審依職權調查所得之證據，既均無法證
20 明系爭車輛於違規前沿著臺北市中山南路直行至系爭違規地
21 點之情事，即應為有利被上訴人之認定」為由，遽為不利上
22 訴人之認定，是原判決適用法令容有違誤。

23 五、綜上所述，原判決既有如上述之違背法令情事，且足以影響
24 判決之結果，上訴人指摘原判決違背法令，求予廢棄，即為
25 有理由。又本件事實尚有由原審再為調查審認之必要，本院
26 尚無從自為判決，爰將原判決廢棄，發回原審調查審認，更
27 為適法之裁判。

28 六、結論：本件上訴為有理由，判決如主文。

29 中 華 民 國 115 年 7 月 30 日

30 審判長法官 侯志融

31 法官 陳雪玉

01
02
03
04
05

上為正本係照原本作成。
不得上訴。

中 華 民 國 115 年 7 月 30 日
書記官 劉道文

法 官 黃子濇