

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭

112年度交字第1461號

原告 溢城通運有限公司

法定代理人 鍾汪寶珠

訴訟代理人 林明賢律師

被告 桃園市政府交通事件裁決處

代表人 林文閔

訴訟代理人 周岳律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年5月11日桃交裁罰字第58-CW2556307號裁決及112年6月8日桃交裁罰字第58-CW2556307-1號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序。本件因卷證資料已經明確，本院依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。

二、另本件原告起訴時雖有請求撤銷被告民國112年5月11日桃交裁罰字第58-CW2556307-1號違反道路交通管理事件裁決書，然經本院函請被告重新審查後，被告發現該裁決書上所為之易處處分（即易處吊扣汽車牌照，與易處吊銷汽車牌照）於法無效乃將之刪除，而於112年6月8日依相同之舉發違規事實及舉發違反法條重新製開112年6月8日桃交裁罰字第58-CW2556307-1號違反道路交通管理事件裁決書等節，有被告

答辯狀、變更前及變更後之裁決書在卷足憑。從而，本件被告經重新審查結果，雖將原裁決撤銷後而重行製開新裁決並為答辯，然此被告變更後之裁決，仍非完全依原告之請求處置，則參酌行政訴訟法第237條之4第3項規定反面解釋之旨，依法自不得視為原告撤回起訴，本院就此部分仍應以被告變更後即112年6月8日桃交裁罰字第58-CW2556307-1號違反道路交通管理事件裁決書為審理之標的，核先敘明。

貳、實體方面：

一、事實概要：原告所有之車牌號碼00-00號營業半拖車（下稱系爭半拖車），於112年2月6日6時15分許與車號000-0000營業貨運曳引車聯結行經新北市瑞芳區臺62線快速公路16.83公里（下稱本件違規地點）時，經以雷達測速儀測得以時速141公里之車速行駛，超過最高速限60公里以上，新北市政府警察局瑞芳分局（下稱舉發機關）遂於112年3月3日填製新北市警交大字第CW2556307號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱原舉發單）逕行舉發車主即原告有「限速80公里，經測時速141公里，超速61公里（逾60公里至80公里以內）」及「行車速度超過規定之最高時速60公里（處車主）」之違規，並記載應到案日期為112年4月17日前，並於112年3月3日移送被告處理。嗣原告於112年3月14日陳述不服舉發惟未辦理歸責，經被告函請舉發機關協助查明事實後，認原告確有「行車速度，超過規定之最高時速逾60公里至80公里以內」、「行車速度超過規定之最高時速60公里（處車主）」之違規，即依道交條例第43條第1項第2款、第4項、第63條第1項（裁決書漏引第3款）、第24條（裁決書漏引第1項第3款）及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱裁處細則）等規定，於112年5月11日填製桃交裁罰字第58-CW2556307號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）12,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習，另填製桃交裁罰字第58-CW2556307-1號違反道路交通管理事件裁決書吊扣系爭半拖車之汽車牌照6個月及諭

01 知易處處分。原告不服，乃提起本件行政訴訟。被告於本件
02 繫屬中重新製開112年6月8日桃交裁罰字第58-CW2556307-1
03 號違反道路交通管理事件裁決書，更正刪除原記載關於汽車
04 牌照逾期不繳送之易處處分部分(下與112年5月11日桃交裁
05 罰字第58-CW2556307號違反道路交通管理事件裁決書合稱原
06 處分)，並另送達原告。

07 二、原告主張：

08 (一)112年2月6日上午6時15分，駕駛車號000-0000營業貨運曳引
09 車並附掛系爭半拖車者為訴外人江政達，系爭半拖車當時滿
10 載貨物，途經台62線前往林口交貨，而由上開曳引車之GPS
11 定位儀紀錄可知當日6時15分37秒時速為72公里，6時15分前
12 後速度均未超過最高速限10%以上，又系爭半拖車屬箱車形
13 式之半拖車，空車重量即6.7公噸，且當時滿載貨物，另曳
14 引車底盤重量即有6.3公噸，加上其他各類油、水及隨車工
15 具、人員等物品之重量，其連結總重量估計接近35公噸。而
16 上開曳引車理論上引擎輸出具有410匹馬力，實際輪上輸出
17 馬力可能不到350匹馬力，且為引擎狀況良好情形下始有此
18 表現，以此種僅具備基本馬力形式之曳引車頭，單是拖著空
19 車要跑到時速141公里都不容易，則在尾車滿載貨物時，就
20 算以出廠設計性能之引擎出力，平均每公噸重量僅有11.71
21 匹馬力，以此種馬力重量比，要達到時速141公里，幾乎不
22 可能。另由我國雲豹輪型甲車之性能諸元可知，該甲車引擎
23 使用450匹軸馬力之柴油引擎，其基本型戰鬥重量為22公
24 噸，馬力重量比換算為20.45匹/每公噸，但其最高極速僅有
25 時速100-105公里，雲豹甲車之馬力重量比上開曳引車高出
26 1.7倍有餘，可知系爭半拖車不可能在上開曳引車拖曳下，
27 超速至時速141公里。

28 (二)退步言之，縱認可能在長時間加速後達到時速141公里，但
29 配合上開曳引車之GPS定位儀紀錄可知，在112年2月6日早上
30 6時15分37秒(攝影舉發時間則是早上6時15分30秒)，曳引
31 車及尾車之速度為72公里/小時，其餘時間也大多在時速70

公里上下，而商用曳引車之變速箱設計主要著重在拖曳重型貨物下，由靜止狀態起步至一般行駛速度間之表現，曳引車所配備之柴油引擎，其設計上荷重性能較好，但高速性能非其所長，引擎出力曲線亦是著重於加強低轉速時之扭力表現，透過多檔位之變速箱設計（大型車輛多有12-16檔位），將引擎轉速維持在經濟性較好之轉速範圍，以達到商用車所注重之省油經濟性目的，因此高轉速域之出力並非柴油引擎所長，柴油引擎之扭力在高轉速域會急遽下降，此為眾所周知之事實，且一般柴油引擎之設計最高轉速亦較相同排氣量之一般汽油引擎為低，因此曳引車高速狀況下再加速的性能，必不可能同家用汽油引擎轎車一般之水準，故上開曳引車在拖曳滿載貨物尾車之狀況下要在7秒內，由72公里時速加速到時速141公里，根本不可能，況當時是滿載貨物的狀況下，單憑曳引車之引擎出力根本不可能達到。縱有些微可能，也必然要有長時間以及長直線來加速，然當時上開曳引車自瑞濱派出所旁彎曲之入口匝道進入臺62線，馬上進入一條稍有曲線的隧道中，再到舉發地點即臺62線16.83公里處，僅1.8公里，路不僅不直，也沒有長距離可供加速，且自車上GPS數值可知上開曳引車及系爭半拖車一直保持穩定速度前進，系爭半拖車當時滿載貨物，整體重心高，又是箱式尾車，側面受風面積大，曳引車重心亦較高，而快速道路因路面條件及道路曲率較高速公路大，最高速限僅有時速80公里，此種狀況下，臺62線位處東北角，東北季風強勁，若開到時速141公里，連一般轎車都容易因側風翻覆，何況高重心受風面積大之聯結車，只要一陣側風必將導致翻車，該批貨物又非時效性貨物，司機怎可能故意冒生命危險將車輛開到時速141公里之速度等語。

(三)並聲明：撤銷原處分。

三、被告則以：本案使用之雷達測速儀經檢定合格，有效期限至112年10月31日，有檢驗後發給之證書，自有相當之公信，足認原告所有之系爭半拖車確有超速行駛於本件違規地

點之事實。原告固稱自GPS定位儀數值可以看出沒有超速云云，惟本件舉發使用之雷達測速儀器定期經過精密檢驗測定，上開曳引車之GPS定位儀功能無須定期檢驗，是雷達測速儀測得之數值更為可信，況該雷達測速儀尚在檢定合格有效期限內，應可排除儀器故障、損壞等因素，是測速結果之準確性自可採信等語置辯。並聲明：原告之訴駁回。

四、本院之判斷：

(一)按道交條例第7條之2第1項第7款、第2項第9款、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）前項第七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）對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺前，設置測速取締標誌。」行為時同條例第43條第1項第2款、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，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：……二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。……（第4項）汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月；……」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、有第四十三條……情形之一者，各記違規點數三點。」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、有第四十三條規定之情形。」第85條第1項規定：「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據

01 及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰
02 機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦
03 理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。」道交條例第92
04 條第1項授權訂定之道路交通安全規則第93條第1項規定：
05 「行車速度，依速限標誌或標線之規定。」道交條例第4條
06 第3項授權訂定之道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2
07 規定：「測速取締標誌『警52』，用以警告車輛駕駛人前方
08 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
09 最高速限或低於規定之最低速限。測速取締執法路段，在一
10 般道路應於一百公尺至三百公尺前，在高速公路、快速公路
11 應於三百公尺至一千公尺前，設置本標誌。」

12 (二)復按道交條例第92條第4項授權交通部會同內政部訂定裁處
13 細則及其附件裁罰基準表，以維持裁罰之統一性與全國因違
14 反道路管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不
15 同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同
16 裁罰之功能（司法院釋字第511號解釋理由意旨參照），而
17 本件違規行為時裁罰基準表記載大型車駕駛人行車速度超過
18 規定之最高時速逾六十公里至八十公里以內，於期限內繳納
19 或到案聽候裁決者，處罰鍰額度為12,000元，暨記違規點數
20 3點，業斟酌小型車、大型車、載運危險物品車輛等不同違
21 規車種，依其可能危害道路交通安全之輕重程度，並就其是
22 否逾越於期限內繳納或到案聽候裁決之期限不同，其衍生交
23 通秩序危害之情節，分別裁處不同之罰鍰，符合相同事件相
24 同處理，不同事件不同處理之平等原則，且罰鍰之額度並未
25 逾越法律明定得裁罰之上限，被告自得依此基準而為裁罰。

26 (三)前開事實概要欄所述之事實，有原舉發單、最高速限(80公
27 里)標誌牌面暨「警52」測速取締標誌牌面照片、測速採證
28 照片、拖車車籍查詢單、交通違規案件陳述書、原處分書暨
29 送達證書等在卷可稽(桃院卷第19頁、第69-70頁、第73-91
30 頁，本院卷第37頁)。又本件舉發機關使用之雷達測速儀
31 (器號：主機16H83、檢定合格單號碼J0GA0000000A號)，

經經濟部標準檢驗局委託財團法人工業技術研究院檢定合格（檢定日期：111年10月12日、有效期限：112年10月31日），此有檢定合格證書影本乙紙附卷足憑（桃院卷第72頁）；再觀諸卷附測速採證照片，明確標示「時間：2023/02/06 06：15：30」「主機：16H83」「地點：瑞芳區臺62線快速公路16.83K(往基隆)」、「速限：80km/h」、「車速：141km/h」、「證號：J0GA0000000A」，並清晰可見系爭半拖車尾部之車牌「00-00」（桃院卷第19頁），該雷達測速儀既屬合格有效之法定度量衡器，於檢定合格之有效期間內所為測速結果，自具客觀正確性。又本件「警52」測速取締標誌設置位置係在臺62線17.22公里處，本件違規地點則在臺62線16.83公里處，相距約390公尺，亦有舉發機關112年4月13日新北警瑞交字第1123647897號函可稽（桃院卷第67頁），符合道交條例第7條之2第3項、道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2規定之要件。準此足認，系爭半拖車經與上開曳引車聯結行駛確有「行車速度，超過規定之最高時速逾60公里至80公里以內」之違規事實，又該車駕駛人江政達對於駕車時不得超速之規定，難諉不知，是其就此違反行政法上義務之行為，即已具備不法意識，所為縱無故意亦有過失，應堪認定，被告認依法應加以處罰，並無違誤。

(四)原告固主張上開曳引車於當日6時15分37秒許車速為時速72公里，不可能在7秒內達到時速141公里乙節，固據提出歷史軌跡手機軟體翻拍照片為證（桃院卷第27至33頁），惟觀諸該軌跡記錄，其上顯示上開曳引車之行車速率數值與原告陳述不服舉發時所提供被告之GPS抄錄數值顯有未合，例如06：13：37歷史軌跡數值為「42」，GPS抄錄數值則為「50」；06：15：37歷史軌跡數值為「72」，GPS抄錄數值則為「82」；06：18：07歷史軌跡數值為「75」，GPS抄錄數值則為「92」（桃院卷第27-33頁、第84-85頁），是該歷史軌跡記錄之正確性，即有可疑。縱認該歷史軌跡記錄之數值屬實，惟其顯示06：15：37秒許上開曳引車所在地點係在瑞芳區臺62

線16公里處(往臺北方向)，為行經本件違規地點(臺62線16.83公里)後，是上開曳引車行經本件違規地點前之最後定位位置應為前一定位點即臺62線東往西入口處，定位時間則為「06：13：37」(本院卷第59頁)，復觀以臺62線GOOGLE地圖及街景照片，可知駛進臺62線東往西入口後旋即經過約90度之向左彎道，復進入長1,080公尺之龍潭堵隧道，而隧道前5分之1有右彎道，惟隧道後5分之4部分至隧道出口(即臺62線17.3公里)，再至本件違規地點(即臺62線16.83公里)，計逾1.3公里之路程尚屬筆直，且隧道外兩旁尚有山坡及樹林(本院卷第57頁、第71-77頁)，自無所謂車側受風之情形，又上開曳引車排氣量達10,837立方公分，有行車執照可稽(桃院卷第15頁)，復原告陳明該車具410匹馬力，是較一般車輛具有更強之引擎馬力，縱所聯結附掛之系爭半拖車載有飲品、餅乾等貨物，於逾1.3公里之道路可供加速下，自非不可能達到每小時140公里之行駛速率。另原告雖稱以上開曳引車在06：13：37至06：15：37秒間行駛之距離計算其平均速度，僅約56公里乙節，惟上開曳引車於行經呈90度之彎道時必先大幅減速以過彎，復再加速行駛，即需耗相當時間，自影響其平均速度，且平均速度非等同行經本件違規地點之瞬間速度，尚無足憑上開歷史軌跡紀錄為有利原告之認定。

(五)又原告主張雲豹裝甲車之重量為輕且馬力為強，最高速度亦僅達100至105公里，本件曳引車不可能以逾140公里之時速行駛云云，雖據提出雲豹裝甲車之維基百科資料(桃院卷第35-41頁)。惟馬力係功率之單位，為引擎於一定時間供給車輛能量之多寡，與車輛之最高速度固有正相關性，然非絕對，尚受負載重量、變速箱、輪胎狀況等因素影響，又雲豹裝甲車屬國軍之作戰裝備，裝有8輪以克服爬坡、壕溝、涉水、泥濘等地形障礙，其輪胎抓地力及與地面之摩擦力較一般車輛為大，另裝載作戰用彈藥，重視行進間射擊時車輛之穩定性，其最高速度即因種種作戰需求而為受限，自無足以該裝甲車之最高速度推斷曳引車行經本件違規地點之車速，

併予敘明。

五、綜上所述，原告所有之系爭半拖車於前揭時地經與上開曳引車聯結行駛確有「行車速度，超過規定之最高時速逾60公里至80公里以內」之違規，復原告未依道交條例第85條第1項規定向被告辦理歸責，自應負本件違規責任。則被告依道交條例第43條第1項第2款、第4項、第63條第1項(裁決書漏引第3款)、第24條(裁決書漏引第1項第3款)及裁處細則，以原處分裁處原告罰鍰12,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習，暨吊扣系爭半拖車之汽車牌照6個月，認事用法核無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及舉證，經本院審酌後，認對於判決結果不生影響，爰不一一論述，併此敘明。

七、依行政訴訟法第237條之8第1項、第98條第1項前段，確定本件訴訟費用額為原告已繳之起訴裁判費300元，並判決如主文。

中 華 民 國 113 年 3 月 26 日
法 官 洪任遠

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，以原判決違背法令為理由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由(原判決所違背之法令及其具體內容，以及依訴訟資料合於該違背法令之具體事實)，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書(均須按他造人數附繕本)。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

中 華 民 國 113 年 3 月 26 日
書記官 磨佳瑄

