

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭

113年度交字第2708號

原告 日泰運輸股份有限公司

代表人 黃坤財

被告 桃園市政府交通事件裁決處

代表人 張丞邦

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113年8月23日桃交裁罰字第58-ZAC161986號裁決書，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，本院認無言詞辯論的必要。因此，依行政訴訟法第237條之7規定，不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要及其證據：

原告所有車牌號碼000-0000號營業半拖車（下稱系爭半拖車，本院卷第77頁，下同卷），於民國112年11月4日3時46分許，行經速限90公里之國道1號南向68公里處（下稱系爭路段），經雷達測速儀器測得其時速為108公里（第61頁），經內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊（下稱舉發機關）員警認有「速限90公里，經雷達(射)測定行速為108公里，超速18公里」之違規行為，於112年11月22日逕行舉發（第60頁），並於112年11月23日移送被告處理（第101頁）。嗣經被告依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第33條第1項第1款及違反道路管理事件統一裁

01 罰基準表等規定(道交條例第63條之2第2項應為贅載)，以
02 113年8月23日桃交裁罰字第58-ZAC161986號裁決書(下稱原
03 處分，第15、73頁)，裁處罰鍰新臺幣(下同)3,500元，
04 原告不服，提起行政訴訟。

05 三、原告起訴主張及聲明：

06 (一)主張要旨：

- 07 1.系爭半拖車當天與000-0000營業貨運曳引車連結，該曳引車
08 是屬VOLVO出廠的六期環保車輛，出廠即有設定速限90公里/
09 時，有太古汽車原廠用印文件為證。原告提供當天該曳引車
10 行車紀錄器紙及行車軌跡紀錄，時速並未超出100公里/時，
11 均未顯示有超速行為，且該曳引車因六期環保法規限制90公
12 里/時，更不可能可以超速至108公里/時。
- 13 2.營業貨運曳引車若未正確安裝行車紀錄紙，警方將依法開立
14 未正確安裝行車紀錄紙的違規罰鍰，然而原告已正確安裝行
15 車紀錄紙，提供的行車紀錄紙卻不被採信，僅告知國道測速
16 照相桿已通過國家檢驗標準，絕不可能錯誤。如何讓民眾信
17 服。
- 18 3.依照魯明哲立法委員詢問國道警察後的回覆，該支測速定桿
19 於112年10月更新，更新後同業皆反映於112年10月至12月
20 間，大量發生該測速定桿異常事件，而其餘國道1號南下
21 44.6km與81.8km處之測速定桿卻無人申訴。另申訴後均以測
22 速定桿無異常等理由駁回，被告所為裁決違法。

23 (二)聲明：原處分撤銷。

24 四、被告答辯及聲明：

25 (一)答辯要旨：

- 26 1.舉發機關查復略以：系爭半拖車於前揭時地，係以雷達測速
27 照系統採證行速108公里，超速18公里違規屬實，依事實舉
28 發並無不當。
- 29 2.本案使用雷達測速儀規格24.150GHz(K-Band)照相式，廠
30 牌：協利科技有限公司，型號：RLRDP，器號：16D64，係由
31 經濟部標準檢驗局委託財團法人台灣商品檢測驗證中心於

01 112年6月2日檢定合格，且有效期限至113年6月30日，檢定
02 合格單號碼為MOGA0000000，有財團法人台灣商品檢測驗證
03 中心雷達測速儀檢定合格證書1紙為證。本測速儀器有檢驗
04 後發給之證書，自有相當之公信力，而雷達測速儀顯示系爭
05 半拖車於112年11月4日3時46分許，行車速度為每小時108公
06 里，超速18公里。舉發員警舉發交通違規案件時，僅需確信
07 當時儀器所測定之數據為真並無誤時，自可職權依法告發。
08 另本件「警52」測速取締標誌設置於違規地點前約626公
09 尺，符合相關規定，舉發機關依法舉發應無違誤。

10 3.原告稱依據行車紀錄器並未超速且車輛有限速90公里內鎖定
11 機制云云，惟查本件舉發使用之雷達測速儀器需定期經過精
12 密檢驗測定，並經經濟部標準檢驗局委託財團法人台灣商品
13 檢測驗證中心檢驗合格，且本案雷達測速儀器運作正常，尚
14 在檢定合格有效期限內，應可排除儀器故障、損壞等因素，
15 測速結果之準確性自可採信。至有關原告提出之行車紀錄卡
16 紙，其係採人工置放與更換，存在人為因素；另原告指稱衛
17 星定位系統紀錄與本件雷達測速儀器測得結果差異，查衛星
18 定位系統紀錄係以兩點間之距離，以數學方法計算平均車
19 速，並非實際記錄車輛當時瞬間行駛之速度，依原告檢附之
20 衛星定位紀錄，即為採取「每30秒」之定位記錄，間隔記錄
21 地理位置之方式，「推算」行車速度，與本件雷達測速照相
22 系統採證之結果相較，其紀錄頻率與精確程度，證明力顯然
23 不足。而原告所謂本件測速儀器有大量異常資料之證據，僅
24 係指出該違規路段之超速案件申訴案件較多，測速儀器並無
25 異常，其所稱證據尚無法證明測速儀器有何故障，則於本件
26 查無足資證明所使用之雷達測速儀有何故障，或測速有何違
27 誤之情形下，自難遽以推翻經檢定合格之雷達測速儀所測得
28 之數據，故原告之主張應不足採。

29 (二)聲明：原告之訴駁回。

30 五、本院之判斷：

31 (一)本院詳細審酌採證照片所示，明確標示時間：2023/11/04、

03：46：49、速限：90Km/h、車速：108Km/h、主機：16D64、地點：國道一號南下68公里、證號：MOGA0000000A等項，且清晰可見車尾車牌「000-0000」（第61頁），又依上揭科學採證儀器之雷達測速儀檢定合格證書，本件舉發機關使用之雷達測速儀主機器號：16D64、檢定日期：112年06月02日、有效期限：113年06月30日、檢定合格單號碼：MOGA00000000(主機尾碼為A)（第62頁），可知上開員警採證使用之測速儀係經檢驗合格且尚在有效期限內，而系爭測速採證相片所示主機器號與該測速儀檢定合格證書所載主機器號互核相符，是該測速儀採證所得之車速等資料，應為可採，是原告所有系爭半拖車在前揭時地，確有「汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限20公里以內」之違規事實，堪以認定。

(二)又系爭半拖車於系爭路段經雷達測速儀採證違規超速如前，系爭路段之67.4公里處道路右側設立「警52」紅框白底三角形警示標誌（第69頁），已明確告知駕駛人系爭路段有測速取締執法，則系爭半拖車自應遵守道路交通規則。另「警52」測速取締警告標誌牌面與固定式測速儀放置處距離約600公尺，又該測速儀拍攝原告系爭半拖車違規地點之測距約26公尺，有「警52」標誌現場照片、取締違規現場示意圖、員警職務報告可參（第69-72頁），是可認「警52」標誌與原告違規地點間之距離約626公尺，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相關規定。從而，原處分之作成，認事用法，應無違誤。

(三)至原告主張當日聯結之曳引車裝有行車紀錄紙及行車軌跡紀錄，時速未超過100公里，卻不被採信云云，查本件測得超速之系爭半拖車屬於聯結車輛中之子車，而其聯結之母車是否即為車牌號碼000-0000號之曳引車，已有疑問。再者，縱認車牌號碼000-0000號之曳引車即為當時聯結之母車，該行車紀錄器紙係手寫車牌號碼及日期等，若非當場攔查，尚無從逕自該該行車紀錄器紙之手寫資訊，即認定確為系爭半拖

車遭舉發違規日之行車紀錄，且機械式行車紀錄器紙之運作原理主要係依據車輛傳動系統如引擎或變速箱輸出之訊號，藉由連動指針之機械式運作而在紙卡上繪製曲線所呈資料，易有準確度與現實之落差，其可信度並未高於系爭雷達測速儀，是自難以原告所提行車紀錄器紙推翻前開雷達測速儀器之採證結果。又關於原告所提前開母車之GPS行車軌跡紀錄乙節（第133-143頁），其係以每30秒為單位，透過紀錄車輛位置再進行行車速度之推算，所得行車速度係數學方式計算後之平均車速，並非實際量測記錄瞬間之車輛行駛速度，因之，原告所提GPS行車軌跡紀錄所示車速，相較於雷達測速係測量行車瞬間速率，難認更具精確程度，而無以採憑。另原告主張前開母車出廠裝有車速限制90公里/時裝置乙節，經本院函詢香港商太古商用汽車有限公司台灣分公司復以：本院函附資料可證車牌號碼000-0000號車輛出廠時之設定為最高車速僅達時速90公里。所搭載行車速度限制機制係透過診斷電腦設定，控制車輛於一般平坦路段最高速限不會逾時速90公里。在未修改原廠出廠設計情形下，因行車速度限制機制僅能控制車輛於一般平坦路段之速限，倘若行車路段屬下坡，由於車重慣性等因素，則車速有逾時速90公里之可能。又上開車輛自售出後均有定期至該公司所屬中壢服務廠進行保養維修，惟若客戶未主動反映行車速度控制機制功能異常，則本公司於保養維修該車輛時，不會主動進行該機制功能性確認等語，有該公司114年2月7日CVFS-000000號函可參(第191頁)，則該車速限制機制既係由電腦設定控制，即非無變更電腦設定或電腦設定異常之可能，而原告所揭母車即便回廠保養維修，卻從未經原廠持續確認該車速限制機制之功能上是否仍與原出廠時設定相合而屬有效運作狀態，復無其他證據可認原告母車在違規當時之車速控制機制仍合於出廠原初狀態，則是否確實能將聯結之母子車行車速度有效控制於時速90公里內，誠屬有疑。末，原告主張該支測速定桿於112年10月更新後，有大量異常事件乙節(第147頁)，

01 僅為系爭路段違規超速案件之申訴案件較多，並無證據可證
02 測速儀器有合故障異常情事。綜上，原告前開各節，俱無可
03 信。

04 (四)雖原告以前開各節指摘本件測速儀之可信度，惟按為確保大
05 眾安全，主管機關得就公務檢測有關之度量衡器，指定為法
06 定度量衡器；公務檢測用之雷達、雷射、感應式線圈測速儀
07 或區間平均速率裝置，為應經檢定之法定度量衡器（速度
08 計），經檢定合格在使用中者，應接受定期或不定期檢查，
09 經檢定合格後有效期間屆滿者，應重新申請檢定，度量衡法
10 第2條第4款、第5條、第16條、第19條第1項第2款、第18條
11 授權訂定度量衡器檢定檢查辦法第3條第1項第6款定有明
12 文，是與大眾有關之公務檢測儀器，既經由專責機關檢定合
13 格後加以使用，並定期檢測，自能昭得公信，而本件所使用
14 之雷達測速儀於112年6月2日檢定合格，有效期限至113年6
15 月30日，本件採證時尚在檢定合格有效期限內（第62頁），
16 故該雷達測速儀之準確性及正確性應值得信賴，是行車瞬間
17 速率是否有超速之情形，應以合格之雷達測速儀所測得之實
18 際速度為舉發依據。是本件施測之雷達測速儀既經檢驗合
19 格，且於執行測速過程復無遭受干擾致無法準確偵測之證
20 據，亦無客觀證據足認測速儀器有不準確之情，其所測得車
21 速資料，應可憑採。

22 (五)綜上，被告依道交條例第33條第1項第1款，並衡酌原告於應
23 到案日期前陳述意見及違規車輛為大型車，依違反道路交通
24 管理事件統一裁罰基準表作成原處分，認事用法尚無違誤，
25 原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

26 (六)本件判決基礎已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料
27 經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必
28 要。

29 六、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔。

30 七、結論：原告之訴為無理由。

31 中 華 民 國 114 年 4 月 9 日

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 114 年 4 月 9 日
書記官 楊貽婷

附錄應適用法令：

1. 道交條例

第7條之2第3項規定：「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。」

第33條第1項第1款規定：「汽車行駛於高速公路、快速公路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣3,000元以上6,000元以下罰鍰：一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。」

2. 道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2：「(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1,000公尺前，設置本標誌。」

3. 高速公路及快速公路交通管制規則第5條第1項本文規定：「汽

01 車行駛高速公路及快速公路，應依速限標誌指示。」