

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭

113年度巡交字第47號

原告 陳翰琳

訴訟代理人 陳建辰

被告 交通部公路局高雄區監理所

代表人 李瑞銘

訴訟代理人 陳柏維

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年11月27日裁字第81-A00000000號、第81-A00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原處分1關於記違規點數3點部分撤銷。

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、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：

原告所有車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱系爭車輛），於民國112年10月14日8時23分許，行經限速40公里之臺北市市民大道平面道路（林森北路至金山北路段），經雷達測速儀器測得其時速為83公里，超速43公里。經臺北市政府警察局中正第一分局（下稱舉發機關）員警認原告有「限速40公里，經測時速83公里，超速40公里至60公里以內」、「駕駛人行車速度超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規行為後，於112年10月25日逕行舉發，並移送被告處

01 理。嗣經被告認有「行車速度，超過規定之最高時速逾40公
02 里至60公里以內」之違規事實，依道路交通管理處罰條例
03 （下稱道交條例）第43條第1項第2款、第24條、修正前道交
04 條例第63條第1項規定，以112年11月27日裁字第81-
05 A00000000號裁決書（下稱原處分1），裁處原告罰鍰新臺幣
06 （下同）12,000元，記違規點數3點，並應參加道路交通安全
07 講習。另依道交條例第43條第4項規定，認有「行車速度
08 超過規定之最高時速40公里（處車主）」之違規事實，以
09 112年11月27日裁字第81-A00000000號裁決書（下稱原處分
10 2），裁處吊扣汽車牌照6個月，原告不服，提起行政訴訟。

11 三、原告起訴主張及聲明：

12 (一)主張要旨：原告違規當下時速僅77公里，符合經濟部能源局
13 核定標準的碼表，測速測得時速為83公里，存有疑義。且測
14 速儀器超過公差範圍，原告未必達到超速40公里之界定裁
15 罰，測得80公里也存在誤差正負2-3公里，亦即80公里非絕
16 對值而有公差數值，減去公差值後，實際數值必低於80公
17 里，不屬於危險駕駛裁罰。交通執法人員需專業實地課程訓
18 練且取得合格證書、每年復訓延續證書效力，被告未出示操
19 作合格身份證明及復訓效力文書等專業認定，舉發機關函文
20 所載合格證書J0FA0000000與J0GA0000000A明顯不合。本件
21 拍攝角度超過範圍，未符規範與道路成15至30度角，其角度
22 大於公差角度的12度以上。法規規範有10%的寬限值，實務
23 上有10公里的機械誤差寬容值，原告更無危害交通安全與秩
24 序之虞，請求於時速於寬限值內改定1,200至1,600元超速罰
25 責等語。

26 (二)聲明：原處分均撤銷。

27 四、被告答辯及聲明：

28 (一)答辯要旨：

29 1. 本件經舉發機關檢附「警52、速限40公里」警告標誌牌面照
30 片、雷達測速儀檢定合格證書、測速相機及違規地點相對位
31 置圖等，並函復：本案測速照相儀器取得違規證據地點前方

01 距離約168公尺處(靠近長安東路1段30巷指示牌面之人行道
02 上)，有明顯設置「警52」、「行車速限40公里」警告標誌
03 牌面，未遭遮蔽阻擋，明確告知駕駛人行經此路段，應依警
04 告標誌速限規定行駛，符合法令規定。復經檢視採證照片，
05 系爭車輛行駛在前揭路段，未見有其他車輛，經雷達測速採
06 證儀器測得行車時速達83公里，行車速度已超過上揭路段規
07 定之最高速限，且逾40公里，違規事實明確。

08 2. 依本件超速違規之測速採證相片顯示，日期：2023/10/14、
09 時間：08：23：48、偵測方向：車尾、地點：409市民大道
10 平面(林森-金山)、速限：40km/h、偵測車速：83km/h、證
11 號：JOGA1100854A、主機：0555，且經檢視受測車輛即為系
12 爭車輛無誤。另本件於雷達測速儀取得違規證據地點前方約
13 168公尺處亦設有「警52」告示牌及最高速限標誌(40公
14 里)，已符合道交條例第7條之2第3項於一般道路應於100公
15 尺至300公尺間明確設置測速警告標誌規定。

16 3. 本件員警超速取締使用之雷達測速儀照相式主機及天線，經
17 財團法人工業技術研究院於111年11月24日，依雷達測速儀
18 檢定檢查技術規範檢定合格，有效期限至112年11月30日，
19 於原告車輛超速測定之112年10月14日，尚在有效期間內，
20 在正常操作下應可擔保其測速結果，堪認原告車輛確有達時
21 速83公里情事。況雷達測速儀乃利用都卜勒效應，在固定
22 (定點)方式對道路上行進車輛傳送未經調變之連續微波波束
23 (CW)，並檢測其所反射的都卜勒訊號，以顯示行車速度；固
24 此檢定、測試存有合理之公差(速度小於時速150公里時，不
25 大於1公里)，惟此係機械量測之必然結果，既本件雷達測速
26 儀經檢定合格，自得作為原告車輛行車速度之測速結果，毋
27 庸另行加減公差值。據此，系爭車輛於上開時、地確有「限
28 速40公里，經測時速為83公里，超速逾40公里至60公里以
29 內」之事實等語。

30 (二)聲明：原告之訴駁回。

31 五、本院之判斷：

01 (一)經本院詳細審酌採證照片所示，日期：2023/10/14、時間：
02 08：23：48、地點：409市民大道平面（林森-金山）、速
03 限：40km/h、偵測車速：83km/h、偵測方向：車尾、主機：
04 0555、證號：J0GA100854A等（本院卷第71頁），採證照片
05 上明顯可見系爭車輛之車牌號碼，而該採證照片所使用之雷
06 達測速儀於111年11月24日檢定合格，有效期限至112年11月
07 30日，有雷達測速儀檢定合格證書在卷可參（本院卷第87
08 頁），本件違規事實之採證時點仍在檢定合格證書所示之有
09 效期限內，應可採認該測速結果，從而，原告確有前揭違規
10 事實，堪以認定。

11 (二)又被告所提乙證6為舉發機關113年1月17日函文及合格單號
12 J0GA0000000、J0GA0000000號檢定合格證書2紙（本院卷第
13 83-89頁），該函文雖敘明測速儀器之合格單號碼為
14 J0GA0000000，然經本院庭訊「檢驗合格證書為什麼有2
15 張？」後，被告函覆略以：舉發機關113年1月17日函檢附之
16 雷達測速儀檢定合格證書（檢定日期：112年11月13日、有
17 效期限：113年11月30日）與本案原告違規日期112年10月14
18 日不符，另請舉發機關提供與原告違規日期相符之雷達測速
19 儀檢定合格證書（檢定日期：111年11月24日、有效期限：
20 112年11月30日），有被告113年5月29日高監東二字第
21 1130128749號函暨附件可佐（本院卷第151-155頁），可知
22 舉發機關113年1月17日函僅係誤載系爭測速儀器之檢定合格
23 證書單號，並非系爭測速儀器未經定期檢定合格，且被告
24 113年5月29日函所附檢定合格證書之主機器號，核與採證照
25 片所示主機器號相符，應可認定本件採證時所用測速儀器係
26 經檢定合格，因而該測速儀器之採證結果係屬可信。

27 (三)至原告主張儀器拍攝角度超過範圍未符規範乙節，復經臺北
28 市政府警察局交通警察大隊113年3月18日北市警交大執字第
29 1133015977號函略以：系爭執法設備為本大隊測速業務承商
30 「志伸股份有限公司」承辦，該公司就旨揭事項回覆略以
31 「主機及雷達使用時依照原廠架設方式進行，完成架設之

01 後，雷達波束發射角度與道路夾角為20度，此時針對經過雷
02 達波束車輛的速度偵測正確無誤，主機始會啟動並完成違規
03 採證，換言之，每張由主機採證後產製之違規相片，均符合
04 20度之設定」等語（本院卷第137-139頁），符合經濟部標
05 準局「雷達測速儀檢定檢查技術規範」第3.1.3.2（4）所定
06 「天線輻射主波束軸與道路形成之夾角（入射角）介於15度
07 至30度之間」，並無原告所指未符規範之情事。

08 (四)按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第
09 1項第11款規定：「行為人有下列情形之一，而未嚴重危害
10 交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤
11 務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對其施以勸導，免
12 予舉發：十一、駕駛汽車行車速度超過規定之最高時速未逾
13 10公里。」前開規定係就行車速度超過規定最高時速未逾10
14 公里者，得由執法人員審酌相關情節而裁量免予舉發之規
15 定，尚非規定違規事實經舉發後，另將偵測車速減去10公里
16 再予裁罰，是原告主張應考量10公里寬容值，改定1,200-
17 1,600超速罰責云云，尚無依據。

18 (五)至原告另主張系爭採證照片測得之車速應減除2-3公里之誤
19 差值乙節，按經濟部標準檢驗局依度量衡法第14條、第16條
20 之授權，訂定公告「雷達測速儀檢定檢查技術規範」，作為
21 判定雷達測速儀是否合格之標準。又「度量衡器檢定檢查辦
22 法」第3條所臚列應經檢定檢查之法定度量衡器種類繁多，
23 故經濟部標準檢驗局乃就各式度量衡器訂定公告各類「衡器
24 檢定檢查技術規範」，該等度量衡器概有「器差」、「公
25 差」等之規定，以作為技術性檢定檢查之依據。惟由度量衡
26 法相關法規所規定之意旨以觀，有關「檢定公差」或「檢查
27 公差」之規範，係在限定於如何之條件下，得判定受檢法定
28 度量衡器合格，並非於具體個案指示度量衡器是否存有科學
29 極限之可能誤差。因此，「檢定公差」、「檢查公差」之適
30 用範圍，自不應及於公務實測之具體個案。故凡經檢定檢查
31 合格之儀器，已合於度量衡器相關法規之驗證，則就儀器本

01 身之器差在法定允許範圍內一節，既於檢定檢查程序中經校
02 驗並認證無訛，而有可信之堅實基礎，於具體個案之證據評
03 價時，即不得再回溯爭執儀器本身之器差或公差，始與度量
04 衡器相關法規之整體規範意旨相符。系爭測速儀器業經定期
05 檢驗合格，本件採證時尚在有效期限內，業如前述，且無證
06 據證明該雷達測速儀有何故障或失準等明顯瑕疵之情形，其
07 檢測數據自得作為被告機關處分之依據，而不得再回溯爭執
08 其器差或公差。依上說明，原告此部分主張，為無理由。又
09 原告主張執法人員應有合格專業證書以操作測速儀器云云，
10 惟查並無任何行政法規為此規範，原告所執復乏依據。

11 (六)再按行政罰法第5條規定：「行為後法律或自治條例有變更
12 者，適用裁處時之法律或自治條例。但裁處前之法律或自治
13 條例有利於受處罰者，適用最有利於受處罰者之規定。」，
14 其立法理由並說明：從新從輕原則之法理在於當國家價值秩
15 序有改變時，原則上自應依據新的價值作為衡量標準；所謂
16 「裁處時」，除行政機關第一次裁罰時，包括訴願先行政序
17 之決定、訴願決定、行政訴訟裁判，乃至於經上述決定或裁
18 判發回原處分機關另為適當之處分等時點。查道交條例第63
19 條第1項規定業經修正為：「汽車駕駛人違反本條例規定，
20 除依規定處罰外，經當場舉發者，並得依對行車秩序及交通
21 安全危害程度記違規點數1點至3點。」，於113年5月29日修
22 正公布，同年6月30日施行。本件並非當場舉發，依修正後
23 第63條第1項規定已無庸記違規點數而對原告有利，被告作
24 成原處分裁決時未即適用，是依行政罰法第5條規定，本件
25 應適用修正後之規定，原處分1記違規點數3點部分因法律變
26 更應予撤銷。

27 (七)被告適用道交條例第43條第1項第2款規定，並衡酌原告未逾
28 越應到案日期，依違反道路交通管理事件統一裁罰基準表作
29 成原處分1，除前揭記違規點數3點部分未及適用修正後規定
30 外，認事用法並無違誤。另因原告有第43條第1項之違規行
31 為，被告依同條第43條第4項規定作成原處分2，自無違誤。

綜上，除原處分1記違規點數3點應予撤銷外，原告其餘訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

(八)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經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要。

六、本件第一審裁判費300元，應由原告負擔。

七、結論：原告之訴無理由。

中 華 民 國 113 年 9 月 30 日
法 官 楊蕙芬

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 9 月 30 日
書記官 鄭涵勻

附錄應適用法令：

- 1.道交條例第43條第1項第2款：「汽車駕駛人駕駛汽車有下列情形之一者，處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。」
- 2.道交條例第43條第4項前段：「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；…」
- 3.修正前道交條例第63條第1項：「汽車駕駛人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並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點。」、修正後同條項規定：「汽車駕駛人違反本條例規定，除依規定處罰外，經當場舉發者，並得依對

01 行車秩序及交通安全危害程度記違規點數1點至3點。」
02 4.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
03 標誌『警52』，用以警告車輛駕駛人前方路段常有測速取締執
04 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
05 最低速限。」