

1 不同意見書

2 大法庭法官胡方新、吳東都共同提出

3 本裁定大法庭多數意見認為，對於行駛於一般道路上車輛在通過警告
4 標誌後 100 公尺至 300 公尺距離範圍內之違反速限規定行為，以非固
5 定式科學儀器取得證據資料證明執行取締，並不因該非固定式科學儀
6 器未位於該距離範圍內，致使舉發程序違反（民國 110 年 12 月 22 日
7 修正前最近 1 次即 103 年 1 月 8 日修正，簡稱行為時）道路交通管理
8 處罰條例（簡稱道交條例）第 7 條之 2 第 3 項規定，而不得予以裁
9 罰。本席基於下列理由，不認同上開大法庭裁定之見解：

10 一、本件舉發程序是否適法，涉及行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項
11 規定：「對於前項第 9 款之違規行為，採用固定或非固定式科學
12 儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於 100 公尺至 300 公尺
13 間，於高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1000 公尺間，明顯
14 標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」該條項規範一般
15 道路應於 100 公尺至 300 公尺間明顯標示，所指須明顯標示之距
16 離應如何計算之爭議，究應以「警告標誌設置位置」與「未遵守
17 速限之交通違規行為發生地點」之距離為據，或「警告標誌設置
18 位置」與「科學儀器設置地點」之距離為據？

19 二、行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項係於 94 年 12 月 28 日增訂：

1 「對於前項第 9 款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取
2 得證據資料證明者，於一般道路須至少於 100 公尺，於高速公路、
3 快速公路須至少於 300 公尺前，明顯標示之。」而參以當時立法
4 委員王幸男等提案之文字內容：「第 1 項第 6 款（即經以科學儀
5 器取得證據資料證明其行為違規）之科學儀器應於設置地點前方
6 之一般道路 100 公尺、高速公路 300 公尺前明顯標示之。……」
7 及其提案說明：「道路交通管理處罰條例之立法目的，乃為加強
8 道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全（道交條例第 1 條
9 參照）。交通相關法規主要乃課以交通主管機關應盡一切可能之
10 方式提醒每個用路人遵守道路交通管理規則，以維護交通秩序並
11 確保其生命身體財產安全之義務。然現行交通主管機關實務之操
12 作卻以取締違規增進國庫收入為先，前述義務置之不理，顯有本
13 末倒置之嫌，與處罰之最後手段性原則亦有相違。是以，交通主
14 管機關以固定式或非固定式科學儀器作為取締交通違規之證據
15 者，亦應符合前述交通法規之立法意旨，本席等認為，應於『該
16 類儀器』設置前適當距離通知汽車駕駛人以為因應。」等語（立
17 法院第 6 屆第 2 次會期第 3 次會議議案關係文書第 706 頁），足
18 知提案之立法目的已明確表示上開道交條例第 7 條之 2 增訂第 3
19 項規定，係告知用路人須確實遵守交通規則，以維護交通秩序，

1 並確保自己與其他人之生命身體財產之安全，同時課以國家應盡
2 一切可能之方式提醒駕駛者遵守交通規則及安全行車之義務，故
3 規範交通主管機關以固定或非固定式科學儀器作為取締交通違
4 規之證據者，應於「該類儀器」設置前適當距離，通知駕駛人以
5 為因應，以便讓駕駛人注意到該「明顯標示」後，保留一段減速
6 （或增速）空間，而能在該明顯標示後之一段距離內調整至安全
7 速限，藉以達到維護交通秩序，確保交通安全之目的。嗣後三讀
8 通過之條文配合同條第 1 項第 7 款而修正為「對於前項第 9 款之
9 違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，
10 於一般道路須至少於 100 公尺，於高速公路、快速公路須至少於
11 300 公尺前，明顯標示之。」雖未使用應在科學儀器設置地點前
12 方為明顯標示之文字，立法意旨並無不同，亦即該項所謂「明顯
13 標示」距離之計算方式，應是「警示標示設置位置」與「科學儀
14 器設置地點」之距離。蓋該次三讀通過之條文，主詞為「採用
15 固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，動詞為「標示」，
16 形容此動詞之副詞為「明顯」，據此，該規範要求應明顯標示之
17 事項，厥為「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」。
18 其條文用語仍強調舉發機關應為明顯標示者，乃其使用科學儀器
19 就違反速限行為取證之事，非以用路人之違規行為為標示對象。

1 即在規制行政機關就取得行車速度違規證據之「科學儀器」應明
2 顯標示之，旨在要求舉發機關以科技設備執行測速取締時不得便
3 宜行事，恣意採取隱藏式執法，並提醒用路人注意速限，維持行
4 車安全，亦非謂汽車駕駛人僅於駕車行經警告標誌後 100 公尺至
5 300 公尺間必須遵守速限，其餘路段之違反速限行為即全然不受
6 管制，方符合速限管制行為對維護交通秩序及確保交通安全等公
7 共利益。至當時立法委員葉宜津等之提案並無關於須明顯標示之
8 任何文字內容，本裁定多數意見認該次三讀通過之上開道交條例
9 第 7 條之 2 增訂第 3 項係依立法委員葉宜津等提案修正通過，容
10 有誤會。

11 三、且上開道交條例第 7 條之 2 第 3 項雖於 101 年 5 月 30 日修正為：

12 「對於前項第 9 款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取
13 得證據資料證明者，於一般道路應於 100 公尺至 300 公尺間，於
14 高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1000 公尺間，明顯標示之。」
15 修正理由為：「原第 3 項僅規定取締違反速限須設立明顯標示之
16 最少距離，而未規定最長之距離。導致執法機關常常便宜行事，
17 拉大標示距離，喪失提醒駕駛人減速或增速之立法原意，爰修正
18 其須明顯標示之範圍距離。」亦表明係就「取締違反速限」一事
19 修法明定須標示之距離範圍，並非就「違反速限之違規行為」地

點標示距離範圍，而所謂「取締違反速限」，自係指依上開同條第 2 項第 9 款以科學儀器取締違反速限而言。亦即，該次修正係為避免舉發機關以科學儀器執行違反速限取締時便宜行事，所設置標示與實際以科學儀器採證地點相距過遠，無法達到提醒駕駛人遵守速限之目的，故就舉發機關須為明顯標示之區間，予以明定，則所謂「100 公尺至 300 公尺間」，自當如前論述，係指舉發機關以科學儀器取締違反速限地點與明顯標示間應有之距離。再於 103 年 1 月 8 日修正為：「對於前項第 9 款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於 100 公尺至 300 公尺間，於高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1000 公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」

修正理由為：「一、原條文第 3 項規定對於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，要求執法機關於一定距離內明顯標示之，以讓駕駛人留意得以保持速限而維持安全。但依行政機關目前解釋，本項規定僅限於逕行舉發之情況，而不及於當場攔截製單之情形。二、該項規定之立法意旨在於提醒駕駛人注意速限，進而得以維持行車安全，彰顯本法非以處罰為目的之立法。但行政機關限縮解釋結果，造成該立法目的無法達成。且因區分不同執法方式，而有不同作法，亦造成駕駛人混淆之情況，反不

1 利交通安全之推行。三、對於以當場攔截和逕行舉發而有不同執
2 法方式，將造成駕駛人抗拒當場攔截反易造成危險，基於本法之
3 立法目的係在於維護交通安全，非以處罰為目的，爰修正原條文
4 第 3 項，對於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速
5 限，其係採定點當場攔截製單舉發者，亦應於一定距離內明顯標
6 示之。」歷次修法皆無變更 94 年 12 月 28 日增訂當時關於「明
7 顯標示」之距離即是「警告標誌設置位置」與「科學儀器設置地
8 點」之距離之意旨。是以，道路交通管理事件於一般道路以非固
9 定式科學測速儀器取得證據資料，證明汽車駕駛人有行車速度超
10 過規定最高速限之違規行為，並逕行舉發而為裁罰處分者，應於
11 所設取證之科學測速儀器處所前 100 公尺至 300 公尺間明顯標
12 示之，亦即「明顯標示」距離之計算方式，應以「科學儀器設置
13 地點」為準，而非以「未遵守速限之交通違規行為發生地點」為
14 準。

15 四、再者，自立法體系而論，上開道交條例第 7 條之 2 第 3 項規定緊
16 接於第 2 項之後，第 2 項規定「前項第 7 款之科學儀器應採固定
17 式，並定期於網站公布其設置地點。……」可見，經由此 2 項規
18 定，立法者乃在表達以科學儀器就違規行為取證而逕為舉發時，
19 應履踐之程序為：固定式科學儀器，設置地點定期於網站公布；

1 （對於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限之
2 違規行為）固定或非固定式之科學儀器，設置地點之現場尚須明
3 顯標示，即科學儀器設置地點前一定距離範圍應設置明顯標示，
4 通知駕駛人注意遵守及時因應。故由以上立法之文義、體系解釋
5 及立法沿革，上開行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項規定應指警
6 告標誌設置位置與科學儀器設置地點間之距離，而非如本裁定多
7 數意見認為係指警告標誌設置位置與違規行為發生地點之距離。
8 本裁定多數意見認為行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項之規範
9 目的，係限制取締違反速限之執法路段於一般道路為 100 公尺至
10 300 公尺間，不問就該項規定自文義、體系解釋及立法沿革而為
11 觀察，均無從獲致此一結論，且依其見解，舉發機關僅得就警告
12 標誌經過後 100 公尺至 300 公尺間之違反速限行為予以舉發，無
13 異以該項關於舉發程序之規定，實質限縮道交條例第 40 條對於
14 不遵守速限之違規行為得予處罰之範圍，顯有未洽。本裁定多數
15 意見所援引同其意見之交通部 103 年 11 月 27 日交路字第
16 1030036829 號函（下稱 103 年 11 月 27 日函）、106 年 2 月 20 日
17 交路字第 1050038309 號函（下稱 106 年 2 月 20 日函）等函釋，
18 因與行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項之規範意旨不符，自不應
19 援用。本裁定多數意見之見解並有援引交通部 110 年 6 月 18 日

1 交路字第 1090028925 號函所載內政部警政署表示之意見，該函
2 僅係說明以科學儀器採證交通違規行為之實務作業情形，無從憑
3 認所持見解為可採。

4 五、復以，行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項明定其適用範圍，包括
5 舉發機關以固定或非固定式科學儀器就違反速限之違規行為取
6 證之情形，在舉發員警手持非固定式科學儀器採證之情形，其採
7 證地點即為科學儀器設置地點，判斷其因此取得之證據而為舉
8 發，是否符合行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項規定，並無任何
9 困難。依目前非固定式科學儀器常用之雷射測速槍，由員警手動
10 操作點對點單一瞄準車輛，射程範圍可達 600 公尺以上，雖一次
11 只能一台車一台車打，但能在極短的時間（只需約 0.3 秒）內測
12 得車輛速度，就能立即拍照，舉締效率極高，雷射測速可以精準
13 抓到哪一輛車超速。自無本裁定多數意見提及，如限制非固定式
14 科學儀器應位於上開行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項規定之
15 距離範圍內，是否有無法攝取清晰、正確影像及行車速度數據之
16 疑慮。又因其可測速拍攝之距離最遠可達 600 公尺以上，並可轉
17 換方向對來車或去車測速拍照，故在警告標誌依法設置於與測速
18 器所在位置相距 100 公尺至 300 公尺間之情形，該測速器可拍攝
19 之範圍並不僅限於該 200 公尺區間，尚可能及於警告標誌設置位

1 置之前，暨與警告標誌相距已逾 300 公尺之處所。衡諸行為時道
2 交條例第 7 條之 2 第 3 項之立法意旨，在藉由要求舉發機關使用
3 科學儀器取締測速違規時，應於前方 100 公尺至 300 公尺間設置
4 警告標誌，提醒駕駛人注意速限，維持行車安全，並給予駕駛人
5 於行經科技設備採證路段前，至少有 100 公尺之緩衝距離，使其
6 得符合速限要求，則駕駛人如在行經警告標誌前或在經過該標示
7 後 100 公尺之範圍內有未遵守速限之違規行為，並經舉發機關設
8 置之科學儀器拍攝取得證據，因前者係在行經警告標誌前即已發
9 生，未獲事先提醒，後者則因違規地點在給予駕駛人調整車速機
10 會之緩衝路段，自均不得予以舉發，始符合該條文之立法目的。
11 至於汽車駕駛人在該 100 公尺緩衝區以後之違反速限管制情形，
12 如經舉發機關以依法設置之科學儀器取得證據證明，不問違規地
13 點與警告標誌之距離是否在 300 公尺以內，舉發機關本均得舉發
14 （參見附圖）。蓋管制道路行車速限，旨在維護交通秩序與安全，
15 攸關用路人之生命、身體及財產權益，駕駛人本有遵守速限管制
16 之行政法上義務，若謂駕駛人僅於駕車行經警告標誌後 100 公尺
17 至 300 公尺間必須遵守速限，將致有僥倖心理，於看見前有測速
18 器之警告標誌，只要因應調整在警告標誌後 100 公尺至 300 公尺
19 間不違反速限即可，在通過警告標誌後就不會被取締，可以任意

1 超速、怠速。茲以新店環河路速限 60 公里、道路長度 1.5 公里，
2 汐萬路 3 段速限 40 公里、長度 8.1 公里為例，如依本裁定多數
3 意見，該等速限之道路僅在警告標誌後 100 公尺至 300 公尺間為
4 取締違反速限之執法路段（取締長度僅 200 公尺，於該條速限道
5 路占比甚少），整條其餘路段速限等同虛設，益見此種解釋不
6 合理，至為顯然。是以，舉發機關如係在使用科學儀器採證地點
7 之前方 100 公尺至 300 公尺間為明顯標示，其以該科學儀器取得
8 之證據，舉發汽車駕駛人在經過標示 100 公尺以後違反速限之違
9 規行為，即屬合法，且既在警告標誌後方一定區間內以科學儀器
10 執行測速取締，自無本裁定多數意見所指任意拉大標示距離，致
11 違反道交條例第 7 條之 2 第 3 項於 101 年 5 月 30 日修正理由之
12 情事，而現今科學儀器得就經過警告標誌 300 公尺以後之違反速
13 限行為拍攝取證，乃科學進步之成果，要非違規行為人得免受舉
14 發與處罰之正當理由。若採本裁定多數意見之見解，認為行為時
15 道交條例第 7 條之 2 第 3 項係限制舉發機關於一般道路僅得就
16 標示後 100 公尺至 300 公尺間之違反速限行為予以取締，等同對
17 用路人宣示在該 200 公尺區間外駕車，速度即不受限制，明顯忽
18 略違反速限管制行為對維護交通秩序及確保交通安全等公共利
19 益之危害，自難贊同。

六、依輔助參加人交通部之訴訟代理人於本院審理中之陳述，在行為時道交條例第 7 條之 2 第 3 項規定的法律狀態下，實務上區間測速取締，例如將長 3 公里的隧道列為取締執法路段，整個路段都在區間測速取締範圍內（提案裁定稱實際上不致發生執法機關對發生於警告標誌後之 100 公尺至 300 公尺外之違規行為舉發裁罰之爭訟事件，實有誤會）。但是如果依交通部 103 年 11 月 27 日函、106 年 2 月 20 日函及本裁定多數意見所持見解，交通主管機關僅能對在警告標誌後之 100 公尺至 300 公尺內之超速違規行為舉發裁罰，則上述區段測速取締逾此 200 公尺之超速違規行為，即屬違法。交通部知其上開函解釋造成等同宣示用路人在警告標誌後 300 公尺以外的路段超速也不受取締，至為不妥，再用一個與其函釋法律見解相牴觸的「區間測速取締」，美其名要予以「彌補」，豈不荒謬？本裁定多數意見予以買單，豈是智者？

附圖：

