

01 臺中高等行政法院裁定

02 110年度交上字第45號

03 上訴人 許 茜

04 被上訴人 臺中市交通事件裁決處

05 代表人 黃士哲

06 上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國109年12月31  
07 日臺灣臺中地方法院109年度交字第373號行政訴訟判決，提起上  
08 訴，本院裁定如下：

09 主文

10 本件移送於最高行政法院。

11 理由

12 一、按高等行政法院受理對於交通裁決事件裁判之上訴或抗告事件，認有確保裁判見解統一之必要者，應以裁定移送最高行政法院裁判之，行政訴訟法第237條之9第2項準用第235條之1第1項規定甚明。上開行政訴訟法第235條之1第1項之立法理由略謂：「為避免簡易訴訟程序事件因以高等行政法院為終審，而衍生原裁判所持之法律見解與裁判先例歧異之問題，爰於本條第1項規定，若上訴或抗告事件有確保裁判見解統一之必要者，高等行政法院不應自為裁判，而以裁定移送最高行政法院裁判之。」故交通裁決事件所涉爭議，若於最高行政法院裁判間或屬終審之高等行政法院裁判間之法律見解有歧異情事，即屬本條項所稱有確保裁判見解統一之必要，而得移送最高行政法院裁判。

24 二、上訴人所有號牌ASP-7611號自用小客車（下稱系爭車輛），  
25 於民國109年6月23日15時49分許，行經新竹市香山區台1線  
26 88.2公里（南下），因「汽車駕駛人行車速度，超過規定之  
27 最高時速逾20公里至40公里以內（限速60公里，實際測速93

01 公里）」之違規行為，經新竹市警察局（下稱舉發機關）員  
02 警認定該車違反道路交通管理處罰條例第40條之規定，逕行  
03 對車主即上訴人掣開第E39M13656號舉發違反道路交通管理  
04 事件通知單。上訴人未於到案期限檢具事證及應歸責人相關  
05 資料，向被上訴人告知應歸責人，被上訴人即依道路交通管  
06 理處罰條例（下稱道交條例）第85條第4項規定，推定上訴  
07 人有過失，並依道交條例第85條第1項後段「仍依本條例各  
08 該違反條款規定處罰」之規定，續於109年8月18日以中市裁  
09 字第68-E39M13656號裁決書（下稱原處分），依道交條例第  
10 40條、第63條第1項第1款及「違反道路交通管理事件統一裁  
11 罰基準表」之規定，按期限內到案之基準，裁處上訴人第1  
12 階段罰鍰新臺幣（下同）1,800元，記違規點數1點。上訴人  
13 不服，提起行政訴訟，經臺灣臺中地方法院行政訴訟庭109  
14 年度交字第373號判決（下稱原判決）駁回上訴人在原審之  
15 訴，上訴人仍表不服，提起本件上訴。

16 三、上訴意旨略以：

17 原判決認原處分並無違法而駁回上訴人在原審之訴，其判決  
18 違背法令，因為員警拍照地點距測速照相告示牌達450公尺  
19 ，其採證不符法定程序，顯然違背法規；被上訴人於原審提出之答辯狀記載，新到案期限為109年9月17日，惟上訴人之  
20 新到案期限（即陳述日期）應為109年8月4日，其記載顯有  
21 瑕疵；本案係經轉據南投市警察局，惟上訴人住居所在臺中  
22 ，應由臺中市警察局管轄，本案違反管轄之規定等語，並聲  
23 明廢棄原判決及撤銷原處分。

24 四、本件舉發程序是否適法，涉及道交條例第7條之2第3項規定  
25 :「對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學  
26 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1,000公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」該條所稱一般道路應於100公尺至300公尺間明顯標示，則其所稱須明顯標示之距離應如何計算，就此，為終審法院之臺北高等行政法院與高雄高等行政法院間，及臺北高等行政法院不同裁判間之見解已有分歧，茲說明如下：

(一) 甲說：應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點（即違規照相擷取點，詳後述）」之距離為計算方式：

1、按「主旨：有關貴署函為南投縣政府警察局所詢道路交通管理處罰條例第7條之2第3項規定明顯標示之距離界定乙案，復如說明，請查照。說明：一、復貴署103年11月19日警署交字第1030164474號函。二、本案貴署認旨揭條例第7條之2第3項規定明顯標示之距離，應以『警示牌設置位置』與『交通違規行為發生地點』之距離為據之見解乙節，應屬妥適。」業經交通部103年11月27日交路字第1030036829號函釋（下稱交通部103年11月27日函釋）在案。目前我國警察取締超速駕駛之科學儀器除了區分固定式及非固定式測速照相設備外，其測速器則大別為雷達測速器及雷射測速器。雷達測速器運用都卜勒效應原理，簡而言之，當無線電波碰到移動物體，其被反彈回來的波，不論頻率和振幅，都會隨著物體移動的狀態而有所改變。所以雷達測速器就是利用「無線電波發射波的頻率」與「該發射波碰到目標車輛後之反射波頻率」之差值，計算目標車輛之速度。至於雷射測速器，則是以紅外線光波傳送的時間來計算目標車輛之距離及速度；即以該測速器在固定間隔時間先後發射兩次雷射光束至目標車輛，而可以測得兩個距離，以該二距離差除以發射間隔之時間，即可計算當

時目標車輛之速度。一般而言，雷達測速器與雷射測速器最遠可測速拍攝的距離可達600公尺以上，且可往前或往後測速拍照。當測速器置於距離「警示牌設置位置」100至300公尺處時，理論上測速器可錄影或攝影的範圍，從警示牌設置位置前一直到測速器，甚至到測速器之後300公尺遠之違規車輛車都可以偵測得到，進而擷取影像（照相或錄影，即以科學儀器取得之證據；該「違規照相擷取點」即「交通違規行為發生地點」）。準此，則駕駛人超速行駛在「警示牌設置位置」之前即可能被測速照片處罰，或者當他行駛過「科學儀器設置點」逾300公尺以上之距離時，仍可能被測速照相處罰。如此顯然違背立法本意，對於用路之駕駛人非常不利。所以，解釋道交條例第7條之2第3項規定之明顯標示之距離，如以「警示牌設置位置」與「科學儀器設置點」之距離為準，顯然違背測速器運用科學原理之設計及功能。上開規定既未使用立法委員提案所用文字「科學儀器應於設置地點前方一般道路100公尺……明顯標示之」，亦未明文標示距離之起算點，顯然文義解釋及歷史解釋均無法解決問題，解釋上開規定自應考量事件本質與事件之自然法則，而為客觀之目的解釋（詳如下述）。承上，前述交通部103年11月27日函釋乃是主管機關針對道交條例第7條之2第3項規定，對其下級機關如何適用執行該條文所為之解釋，並未違反立法意旨及法律授權，亦無違法律保留原則，自得援用之。

2、又按道路交通標誌標線號誌設置規則第55條之2規定：「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。本標誌設於測速取締執法路

段前，一般道路應於100公尺至300公尺間，高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺間。」其立法理由亦明示本條規定係依據道交條例第7條之2規定而設。上揭條文明定：「本標誌設於測速取締執法路段前」等語，亦即在測速取締標誌即「警示牌設置位置」至「測速取締執法路段」之間，在一般道路於100公尺之距離內，係屬於測速取締執法路段「前」之範圍。此範圍內屬於不執行測速取締之減速緩衝區，亦即駕駛人看見「警示牌」之測速取締標誌時起，有100公尺不執行測速取締之減速緩衝距離，以便駕駛人能在上揭緩衝距離內，完成減速以達到該路段要求之速限，而保持安全速限行駛，藉以達到維護交通秩序，確保交通安全之目的。足見，上開客觀目的解釋始符合道交條例第7條之2第3項規定之立法目的。

3、如謂道交條例第7條之2第3項之規定係以「警示牌設置位置」與「科學儀器設置點」之距離為準，而非以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為準；則假設舉發員警設置測速儀器之科學儀器之位置，距離警示牌設置位置，在一般道路於100公尺處，而認係符合上揭法律規定，惟其取得「交通違規行為發生地點」之證據資料，顯然會在上揭法律規定不執行測速取締之緩衝範圍內，亦即上揭「科學儀器設置點」之測速拍照儀器，可能會在距離「警示牌設置位置」之前，或之後100公尺內之任何位置地點，拍攝到駕駛人違規超速之照片；換言之，當駕駛人看見到「警示牌設置位置」時，其駕駛車輛可能已接近，甚至已到達「警示牌設置位置」處，則此時其車輛即可能即已被拍攝到超速違規照片之證據資料，且只要其車輛越過「警示牌設置位置」時，則其車輛即處於隨時被

拍攝到超速違規照片之可能，如此一來，駕駛人縱使有看見取締超速之「警示牌」，惟因毫無減速之緩衝區域，駕駛人顯然無從完成減速以達該路段要求之速限，同時亦失去上揭法律規定給予駕駛人減速緩衝距離之立法意旨。尤其舉發員警如係在一般道路距離「警示牌設置位置」100公尺處，定點當場攔截製單舉發者，則其執行測速取締之距離範圍，顯然一定會在上揭法律規定不執行測速取締之緩衝範圍內，甚至可能在駕駛人車輛行駛到「警示牌設置位置」之前即被測速拍照取締。可見，如此拍攝取得之超速照片證據資料，或當場攔截製單舉發，均顯有違道交條例第7條之2第3項規定給予駕駛人在一般道路100公尺之減速緩衝距離之立法原意。

4、另觀諸道交條例第7條之2第3項於101年5月30日修正現行規定，其修正理由為：「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，拉大標示距離，喪失提醒駕駛人減速或增速之立法原意，爰修正其須明顯標示之範圍距離。」依上揭修正之立法理由可知，立法者係要求取締超速之執法機關執行取締超速之範圍，規定以取締超速之「警示牌設置位置」，在一般道路於100公尺至300公尺間，始可由測速照相之科學儀器取得證據資料，超過上揭距離範圍之取締，則於法不予允許，以免未給予駕駛人合理之減速緩衝區域，或因拉大標示距離而喪失提醒駕駛人減速之立法原意。準此，可知違規駕駛人如未能在前揭緩衝距離完成減速，而仍在上揭執行測速取締執法路段之範圍內，有違反最高速限之規定，即可在此範圍內加以取締並製單舉發；況且觀諸上揭法條用語係：「取得證據資料證明者」

等語，而立法者對「取得違規證據資料」所要求者當然係指於「交通違規行為發生地點」攝取違規照片時，其與「警示牌設置位置」之間必須在合理的範圍內，而非係指「科學儀器設置位置」與「警示牌設置位置」之間而言。

5、綜上所述，道交條例第7條之2第3項規定：「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1,000公尺間，明顯標示之。」其中之「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1,000公尺間，明顯標示之」，其立法意旨應係就「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點（即違規照相擷取點）」之距離所為限制，而非係就「警示牌設置位置」與「科學儀器設置點」之距離限制。（臺北高等行政法院105年度交上字第215號、107年度交上字第358號判決參照）

（二）乙說：應以「警示牌設置位置」與「執法器材（科學儀器）設置地點」之距離為計算方式：

1、按汽車駕駛人之行為，經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發，道交條例第7條之2第1項第7款定有明文。再與同條第2項第9款與第3項規定對照以觀，可知若汽車駕駛人行車速度超過規定之最高速限時，該蒐證用之科學儀器亦不以固定式者為限，而可採用非固定式，且無庸定期於網站公布其設置地點，然無論行政機關於舉發時使用固定式或非固定式科學儀器取得證據資料證明汽車駕駛人之違規超速行為，均應於所設置之科學測速儀器處所前100公尺至300公尺間，明顯標示有該科學測速儀器取證之情形，否則取締

舉發程序為不合法。

2、次按法律之解釋，是在探求及闡明法律之文字意義，至於法律解釋之方法，雖有文義解釋、體系解釋、歷史解釋、目的解釋等，惟典型的解釋方法，是先依文義解釋，而歷史解釋係指探求立法者於制定法律時所作價值判斷及其所欲實踐的目的，以推知立法者之意思，而為解釋之方法。因此，立法史及立法過程中所參考的一切資料，遂成為歷史解釋主要之依據，立法者意思之探求，有助於文義解釋之理解，俾便更具體的確定法律條文的意義內容。查道交條例第7條之2係於94年12月28日增訂第3項規定：「對於前項第9款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路須至少於1百公尺，於高速公路、快速公路須至少於3百公尺前，明顯標示之。」而由94年12月28日修法當時立法委員提案：「第1項第6款（相當於第1項第7款）之科學儀器應於設置地點前方之一般道路1百公尺、高速公路3百公尺前明顯標示之。……」及其提案說明：「道路交通管理處罰條例之立法目的，乃為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全（道路交通管理處罰條例第1條參照）。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者，亦應符合前述交通法規之立法意旨，本席等認為，應於『該類儀器』設置前適當距離通知汽車駕駛人

以為因應。」等語（立法院第6屆第2次會期第3次會議議案關係文書第706頁）觀之，立法者已明確表示道交條例第7條之2增訂第3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，並確保自己與其他人之生命身體財產等安全，同時課以國家時時提醒駕駛者小心謹慎之義務，故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規之證據者，應於「該類儀器」設置前適當距離，通知駕駛人以為因應，以便讓駕駛人注意到該「明顯標示」後，保留一段減速（或增速）空間，而能在該明顯標示後之一段距離內保持安全速限，藉以達到維護交通秩序，確保交通安全之目的。嗣後三讀通過之條文雖配合同條第1項第7款而修正為「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，於一般道路須至少於1百公尺，於高速公路、快速公路須至少於3百公尺前，明顯標示之。」立法意旨並無不同，亦即該項所謂「明顯標示」距離之計算方式，應是「警示牌設置位置」與「科學儀器設置地點」之距離。且道交條例第7條之2第3項雖於101年5月30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1百公尺至3百公尺間，於高速公路、快速公路應於3百公尺至1千公尺間，明顯標示之。」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，拉大標示距離，喪失提醒駕駛人減速或增速之立法原意，爰修正其須明顯標示之範圍距離。」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1百公尺至3百公尺間，於高速公路、快速公路應於3百公尺至1千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」修訂理由為：「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示之。」歷次修法皆無變更94年12月28日增訂當時關於「明顯標示」之距離即是「警示牌設置位置」與「科學儀器設置地點」之距離之意旨。是以，道路交通管理事件於一般道路以移動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公尺間明顯標示之，亦即「明顯標示」距離之計算方式，應以「科學儀器設置地點」為準，而非以「科學儀器所取證違規行為」為準（高雄高等行政法院109年度交上字第98號判決、108年度交上字第39號判決、臺北

01                   高等行政法院109年度交上字第76號、108年度交上字第57  
02                   號判決參照）。

03 五、綜上所述，本件所涉法律問題，因臺北高等行政法院判決與  
04 高雄高等行政法院判決間，及臺北高等行政法院同院判決間  
05 之見解已有分歧，依首開規定及說明，應有送請最高行政法  
06 院統一裁判見解之必要，爰裁定如主文。

07 中    華    民    國    110    年    6    月    3    日

08                   臺中高等行政法院第一庭

09                   審判長法官    許金釵

10                   法官    林靜雯

11                   法官    楊嶧琇

12 以上正本證明與原本無異。

13 本裁定不得抗告。

14 中    華    民    國    110    年    6    月    3    日

15                   書記官    莊啓明