

臺北高等行政法院判決

109年度交上字第74號

上訴人 臺北市交通事件裁決所

代表人 蘇福智（所長）

被上訴人 益彩國際股份有限公司

代表人 蕭源宏（董事長）

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國108年12月31日臺灣臺北地方法院108年度交字第453號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決廢棄，發回臺灣臺北地方法院行政訴訟庭。

理 由

一、被上訴人於民國108年6月10日12時58分許，駕駛訴外人和運租車股份有限公司（下稱和運公司）所有車牌號碼000-0000號租賃小客貨車（下稱系爭車輛），行經臺62甲線3號隧道內北向3.7公里處時，因有「該路段限速60公里，經雷達（射）測速為80公里，超速20公里」之違規事實，違反道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第33條第1項第1款規定，基隆市警察局（下稱舉發機關）員警乃於同年月19日填製基警交字第RA0000000號舉發違反道路管理事件通知單（下稱舉發通知單），逕行舉發車主和運公司，並移送上訴人處理。和運公司於應到案日期前，向上訴人申請歸責實際駕駛人即被上訴人，上訴人遂以同年7月8日案號：Z000000000000交通違規移轉歸責通知書通知被上訴人，並修改應到案日期為同年8月27日前，被上訴人不服舉發，於該應到案日期前向上訴人陳述意見，經上訴人函請舉發機關查復後，認被上訴人違規屬實，依處罰條例第33條第1項第1款、第85條

第1項規定，於同年月30日以北市裁催字第22-RA00000000號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），裁處被上訴人罰鍰新臺幣3,000元。被上訴人不服，提起行政訴訟，經臺灣臺北地方法院以108年度交字第453號行政訴訟判決（下稱原判決）撤銷原處分。上訴人不服，遂提起本件上訴，並聲明：原判決廢棄；被上訴人在第一審之訴駁回。

二、被上訴人起訴的主張及上訴人在原審的答辯，均引用原判決所載。

三、原審斟酌全辯論意旨及調查證據的結果，以：

（一）觀之被上訴人所提出臺62甲線3號隧道北上路段（下稱系爭路段）影像，駕駛人實際行駛時，在隧道內雖可看見「速限60」之標誌，卻無法看見「警52」（前有測速照相）標誌及「前有測速照相請減速慢行」告示牌（下合稱系爭標誌，後二者合稱系爭警示標示），且部分路段燈光昏暗，無法辨識路旁是否有系爭警示標示一事，業經原審勘驗明確，足以為憑；則一般駕駛人行經系爭路段時，實際上僅可看見「速限60」標誌，但無法看見系爭警示標示，亦即本件於測速照相儀前方之300公尺至1,000公尺間，只有單純之速限標誌而已，駕駛人並無法辨識有何警示標示，不符合處罰條例第7條之2第3項「明顯標示」之規範，舉發機關所為之超速舉發程序，已有瑕疵。

（二）固參酌舉發機關檢附之系爭路段影像，可見隧道內確實設置有系爭標誌，此據原審勘驗在案；雖與被上訴人提出之動態影像相較，舉發機關所攝影像可辨識該路段設置有系爭警示標示，惟該路段隧道內並無任何照明設備，僅由舉發機關使用車燈強力照明（如遠光燈）方可辨識系爭警示標示，此有原審擷圖照片為憑，當並非適法之「明顯標示」方式，舉發

機關所為之超速舉發程序，顯不合法。況對照被上訴人提出之動態影像，在系爭警示標示路段，地面上依稀尚可辨識反光標記，亦即為系爭車輛使用頭燈（近光燈）反射所致，堪認系爭車輛有在隧道內正確開啟頭燈；而一般車輛頭燈（近光燈）受限於避免不必要光線影響對向來車造成炫光，影響行車安全緣故，其設計光形須有清晰之明暗截止線，亦即頭燈照明高度不得超過對向來車駕駛眼睛部位，此為法定汽車燈光規範；換言之，一般駕駛在隧道內使用頭燈（近光燈），其照明範圍僅侷限於前方路段及水平範圍，相對於設置在車輛水平面上方之系爭警示標示，實難期能清楚照明以供辨識，自應責令隧道養護單位設置並維護充足之照明，以便利駕駛人辨識系爭警示標示，方屬明顯之標示方式。

(二)系爭路段出口處設置之固定式測速照相，雖有在前方約432、383、333公尺，依序設置「速限60」標誌、「警52」（前有測速照相）標誌及「前有測速照相請減速慢行」告示牌，然實際上因該隧道內有部分路段照明設備不足，無法提供充足照明，一般駕駛人行駛時，僅可辨識有「速限60」標誌，無法清楚辨識有系爭警示標示存在；而取締超速違規政策，其立法意旨本在於提醒駕駛人注意速限，進而得以維持行車安全，並非以處罰為目的，今一般駕駛人只可辨識該路段速限為60公里，但無法清楚辨識系爭警示標示，即不足以提醒駕駛人注意速限，不生「明顯標示」之效果。故本件超速取締程序，因部分系爭路段之照明設備欠缺，以致該處所設置系爭警示標示，無從供駕駛人清楚辨識，不合於處罰條例第7條之2第3項「明顯標示」規範，舉發機關所為舉發程序顯不合法，被上訴人自無庸擔負本件行政處罰責任等詞，為其判斷的基礎。

01 四、本院判斷如下：

02 (一)按行政訴訟法第243條第1項、第2項規定：「(第1項)判決
03 不適用法規或適用不當者，為違背法令。(第2項)有下列
04 各款情形之一者，其判決當然違背法令：……六、判決不備
05 理由或理由矛盾。」第125條第1項規定：「行政法院應依職
06 權調查事實關係，不受當事人主張之拘束。」第133條規定
07 ：「行政法院於撤銷訴訟，應依職權調查證據；於其他訴訟
08 ，為維護公益者，亦同。」又依同法第237條之9第1項、第2
09 36條規定，上開規定於交通裁決事件準用之。

10 (二)揆諸前揭規定，可知我國行政訴訟係採取職權調查原則，其
11 具體內涵包括事實審法院有促使事件成熟，亦即使事件達於
12 可為實體裁判程度之義務。在撤銷訴訟及其他涉及公益之訴
13 訟，行政機關如就行政處分要件事實之主要事證已予調查認
14 定，事實審法院自應依職權查明為裁判基礎之事實關係，不
15 受當事人主張之拘束，縱令當事人對其主張之事實不提出證
16 據，法院仍應調查必要之證據，不生當事人之主觀舉證責任
17 分配問題，僅於行政法院對個案事實經依職權調查結果仍屬
18 不明時，始生客觀舉證責任之分配，事實審法院就個案事實
19 未依職權調查並予認定，即屬未盡職權調查義務，而有不適
20 用行政訴訟法第125條第1項及第133條規定之違背法令情事
21 。

22 (三)次按處罰條例第33條第1項第1款規定：「汽車行駛於高速公
23 路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行
24 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
25 人新臺幣3,000元以上6,000元以下罰鍰：一、行車速度超過
26 規定之最高速限或低於規定之最低速限。」第7條之2第1項
27 第7款、第2項但書第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7款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。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；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」又按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：「汽車行駛高速公路及快速公路，應依速限標誌指示。」

(四)被上訴人之駕駛人於上開時、地駕駛系爭車輛，因有「該路段限速60公里，經雷達（射）測速為80公里，超速20公里」違規事實，為警逕行舉發一節，有採證照片、系爭警示標示照片為證，且本件為固定式測速照相，而「速限60」標誌、「警52」（前有測速照相）標誌及「前有測速照相請減速慢行」告示牌，分別距本件測速照相儀前方約432、383、333公尺，合於快速公路應於300公尺至1,000公尺間設置標示等情，亦據原審查證屬實，此為原審認定之事實。

(五)原判決固以依被上訴人提出之系爭路段動態行駛影像勘驗結果顯示，駕駛人開啟近光燈實際行駛時，在隧道內雖可看見「速限60」之標誌，然因隧道部分路段照明設備欠缺，致無從供駕駛人清楚辨識系爭警示標示，不合於處罰條例第7條之2第3項「明顯標示」規範。

(六)然依卷存被上訴人所提出系爭路段實際行駛影像勘驗擷取畫面（原審卷第143-145頁）右下角顯示，該影像為本件違規

01 時間後近3個月之108年9月6日始拍攝，已非本件違規當時系
02 爭車輛實際行駛系爭路段之實際狀況。況且，人類眼睛於光
03 源不足時，對於事物之辨識能力優於一般攝影器具（材）。
04 攝影時對於光線之感受能力調控，不外乎光圈、快門及感光度
05 度（曝光要素）之控制。故如欲將影像攝影辨識能力調高或
06 調低於人眼時，僅須調控曝光要素，即可得到想要之影像結
07 果，或可經由軟體作業處置調控達到影像效果。且車輛行駛
08 速度與駕駛人眼睛視界有相關性，當車速愈快時，眼睛則愈
09 須專注前方，故視界愈為狹小，對視角外之可見性愈低。依
10 卷附距本件測速照相儀前方約432、383及333公尺處之「速
11 限60」標誌、「警52」（前有測速照相）標誌及「前有測速
12 照相請減速慢行」告示牌之靜態彩色照片（原審卷第31-35
13 頁）顯示，系爭路段隧道內有適當照明，並設有路面反光標
14 記，系爭標誌亦設置於駕駛人平視高度之位置，且清晰可辨
15 ，該隧道於本件違規時間即108年6月間，又無修繕照明設備
16 之紀錄，復有交通部公路總局第一區養護工程處同年10月30
17 日一工交字第1080085407號函附於原審卷（原審卷第100頁
18 ）可稽，是系爭路段於本件違規時間，是否因部分路段照明
19 設備欠缺，致駕駛人無法清楚辨識路旁設置之系爭警示標示
20 ，已非無疑。又兩造所提出於本件違規時間「後」所拍攝之
21 系爭路段動態行駛影像，既經原審勘驗結果發現，二者所呈
22 現之系爭路段隧道內之照明狀況迥異，原審自應先究明兩造
23 所提出之影像畫面各係使用何種攝影器具（材）所拍攝？拍
24 攝時設定之光圈、快門及感光度如何？拍攝時車輛之行駛速
25 度及是否全程使用近光燈？該影像畫面有無人為造作之情形
26 ？必要時，甚至應至系爭路段現場模擬實際駕駛情形，以五
27 官之作用，直接勘察系爭路段之照明及人眼對於系爭警示標

示之辨識度，以查明該隧道內部分路段之照明設備是否確有欠缺，致駕駛人無從清楚辨識系爭警示標示。原審未依職權調查認定上情，即徒憑勘驗兩造自行拍攝系爭路段動態行駛影像所呈現之畫面結果逕自解讀，遽認本件違規時間因該隧道內部分路段之照明設備欠缺，致無從供駕駛人清楚辨識系爭警示標示，舉發機關所為舉發程序不合於處罰條例第7條之2第3項規範，核有不適用行政訴訟法第125條第1項及第133條規定之違法。

(七)綜上，原判決既有如上所述之違法，且與判決結論有影響，上訴人求予廢棄，應認有理由。因本件尚有上開事實應予查明，尚須由原審調查事實始能判斷，自應由本院將原判決廢棄，發回原審更為審理。

五、據上論結，本件上訴為有理由，依行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第256條第1項、第260條第1項，判決如主文。

中華民國 109 年 3 月 31 日

臺北高等行政法院第五庭

審判長法官 張國勳

法官 梁哲瑋

法官 孫萍萍

上為正本係照原本作成。

不得上訴。

中華民國 109 年 3 月 31 日

書記官 李虹儒