

臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

110年度交字第98號

110年10月27日辯論終結

原告 翔睿汽車企業有限公司

代表人 徐瑋鈴

訴訟代理人 陳宥澄

被告 新北市政府交通事件裁決處

代表人 李忠台

訴訟代理人 黃慧婷律師

複代理人 賴勇全律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國110年2月19日新北裁催字第48-DG0000000號及第48-DG0000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣捌佰捌拾肆元由原告負擔。

原告應給付被告新臺幣伍佰捌拾肆元。

事實及理由

一、事實概要：訴外人陳宥澄於民國109年10月31日23時30分許，駕駛原告所有之車牌號碼000-0000號營業小客車（下稱系爭車輛），行經桃園市○○區○○路0段000號附近（往新屋方向）最高速限時速50公里之路段時，經桃園市政府警察局中壢分局興國派出所（下稱舉發機關）員警以雷達測速儀測得系爭車輛車速達每小時135公里，超速85公里，乃於109年11月2日填製桃警局交字第DG0000000號及第DG0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下合稱系爭舉發單），逕行舉發原告違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第43條第1項第2款及第43條第4項之規定，並均載明應於109年12月17日前到案。嗣陳宥澄於109年11月9日到案向被告陳述意見，被告於110年2月19日仍認原告所有之系爭車輛於上開時、地有「行車速度，超過規定之最高時速逾80公里至100公里以內」、「駕駛人行車速度超過規定之

01 最高時速60公里以上（處車主）」等違規事實，乃依道交條
02 例第43條第1項第2款、第4項、第24條規定，以新北裁催
03 字第48-DG0000000號（下稱A處分）及第48-DG0000000號（
04 下稱B處分，並與A處分合稱為原處分）違反道路交通管理
05 事件裁決書分別裁處原告罰鍰新臺幣（下同）1萬2,000元
06 ，記違規點數3點，並應參加道路交通安全講習、吊扣汽車
07 牌照3個月等處罰，原處分均於110年2月22日送達原告。
08 原告不服原處分，於110年3月8日提起本件行政訴訟。

09 二、原告起訴主張：採證照片中出現系爭車輛與對向車道之他車
10 重疊，是否警方誤測到對向車道另一部車之車速？該處路段
11 應該是上坡，不可能超速這麼多，且未在違規地點上游100
12 至300公尺內，設置速限50公里之標誌、標線或取締之警示
13 等語。並聲明：原處分撤銷。

14 三、被告則以：本件執行測速照相之員警對系爭車輛採證違規之
15 地點上游111公尺處已設置警52警示標誌，有現場採證照片
16 及警員之回復內容可稽，該警告標牌之設置已符合道交條例
17 之規定無誤；另舉發機關亦檢附採證照片及測速儀器之合格
18 審驗證明書，並於其職務報告中說明：「經職檢視申訴資料
19 ，警方全程依程序規定取締超速違規並距離限速號牌111公
20 尺處使用合格證明測速照相器取締違規，又對向來車已超過
21 雷達偵測範圍，測速照相不可能感應，當日測速照相器所記
22 錄之違規車輛照片亦無任何一張是對向車道來車遭測速照相
23 器所拍攝情事，違規人違規事實明確並檢附取締情形影像，
24 建議依法裁處。」，足證警員所測得之違規結果，乃是在無
25 其他干擾因素之情形下，由警員以合格審驗證明之科學儀器
26 採證所得之結果，參採證照片之中縱有原告所陳述之其他車
27 輛，然該檢測儀器當下所測得之時速即為原告所駕駛車輛之
28 速度，結果應無誤判之可能，系爭車輛違規屬實，原告所執
29 之理由俱難為撤銷原處分之依據。再者，原告為汽車所有人
30 ，其對上述規定應知之甚詳，本件所為原處分均無違誤等語
31 置辯。並聲明：原告之訴駁回。

01 四、本件爭點：

02 ■ 恒誑駟H規採證地點前是否依規定設置警示標誌？

03 ■ 迟誑駟p達測速儀測得系爭車輛之車速是否正確並足以採為本
04 件證據？

05 ■ 姁Q告對原告所為裁處，是否適法妥當？

06 五、本院之判斷：

07 ■ 恒誑駟H規採證地點上游111公尺處，已有設置警示標誌。

08 ■ 茂驛u（第1項）汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不
09 能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：七、經以科學儀器
10 取得證據資料證明其行為違規。……（第2項）前項第七款
11 之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但
12 汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：九、行車
13 速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。……（第
14 3項）對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科
15 學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於100公尺至30
16 0公尺間，於高速公路、快速公路應於300公尺至1000公尺
17 間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同」，道
18 交條例第7條之2第1項第7款、第2項第9款、第3項分
19 別定有明文。次按，「行車速度，依速限標誌或標線之規定
20 」，道路交通安全規則第93條第1項亦有明文。

21 ■ 珣g查，依卷附舉發機關110年6月10日中警分交字第110004
22 0420號函檢附之員警職務報告、示意圖、測速地點與警示標
23 誌採證照片所示（見本院卷第160至174頁），速限與測速
24 取締警示標誌距離本件違規地點，經測量約為111公尺。且
25 依上開照片觀之，速限與測速警示標誌設置處所係在道路邊
26 線旁，而警示標誌周圍並無障礙物遮掩，高度亦屬適當，足
27 使一般駕駛人明顯發覺該標誌。據此，堪認本案進行測速取
28 締前，已在100至300公尺間設置明顯之警告標示，符合前
29 開道交條例第7條之2第3項規定，舉發機關對系爭車輛取
30 締並逕行舉發，自屬合法。

31 ■ 迟誑駟p達測速儀測得系爭車輛之車速正確無訛，並足以採為

證據。

■ 茂驛u汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處6000元以上2萬4000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60公里。」道交條例第43條第1項第2款規定甚明。

■ 徐佚鯨 ■ 雷達測速儀所拍攝採證照片所示（見本院卷第128頁），可知違規汽車之車號為「TDL-8800」，且明確標示「日期：0000-00-00」、「時間：23：30：19」、「速限：50km/h」、「車速：135 km/h」、等數據，堪認原告所有系爭車輛確於前揭時、地有行車速度超過規定最高時速60公里以上之違規事實甚明。

■ 恫S本件舉發員警採證所使用之雷達測速儀（器號：RS-1251），係依規定送請財團法人台灣電子檢驗中心檢驗合格並領有合格證書，該測速儀之檢定日期為109年5月14日、有效期限為110年5月31日，此有財團法人台灣電子檢驗中心雷達測速儀檢定合格證書影本在卷足憑（見本院卷第158頁），足知該雷達測速儀是在檢定合格有效期限內，故該雷達測速儀之準確性及正確性應值得信賴。又雷達測速儀器經列為法定度量器之測速設備裝置，衡諸度量衡法第5條、度量衡器檢定檢查辦法第3條第1項第7款及第18條第1項之規定，與大眾有關之公務檢測儀器，既經由專責機關檢定合格後加以使用，並定期檢測，自有公信力。故本件施測雷達測速照相儀器既經檢驗合格，其所測得之車輛及速度資料，自屬正確，本件舉發既依據科學儀器測量結果而來，當屬可採。

■ 蒞t原告訴訟代理人於本院審理時固不否認違規當時所拍攝之車輛確實為系爭車輛，惟主張伊當時車速約時速80公里，對向車道也有另1台車開過去，員警恐有誤測、誤認違規車輛等語（見本院卷第222頁）。然查採證照片中對於測速之方向係顯示「車尾」，復據證人即舉發員警即證人魏鉅予於本院審理時到庭結證略以：「本件取締使用之測速儀可以設定拍車尾或車頭，中正路二段一邊是往新屋方向、另一邊是往

01 中壢市區方向，我是站在路邊對往新屋方向的車輛測速拍照
02 ，而我是設定拍車尾。縱使對向有來車也已經超過雷達範圍
03 ，我確定是系爭車輛超速沒有錯，因為當時車流很少，而系
04 爭車輛車速真的很快，警車停在路旁還稍有晃動，且系爭車
05 輛為UBER車輛、車牌又是紅色字體很明顯，所以我對該車很
06 有印象。測速儀的雷達範圍也不包含對向車道，所以當天測
07 到的違規車輛也都不是對向車道的來車」等語（見本院卷第
08 224 至 225 頁），上開證述與卷附職務報告及採證照片為一
09 致。堪信舉發員警除對於雷達測速儀功能操作應屬熟稔外，
10 在車流較少之深夜時刻值勤取締時，對於有明顯超速行徑之
11 系爭車輛顯無誤認、誤判之可能，復其亦提前將測速儀之測
12 速拍照模式調整至車尾，在該處亦對其他同向車輛自車尾進
13 行測速取締，並經其證述均無異常狀況。則經值勤員警親自
14 設定操作之雷達測速儀，對於違規車輛車速之測定與拍照存
15 證，並無誤判之虞。又證人與原告或其訴訟代理人均不相識
16 ，彼此間並無仇恨怨隙，衡情證人實無甘冒偽證刑責而故意
17 設詞誣陷原告之必要，且上開證述內容係與卷內其他證據相
18 符，足認真實可採。是雷達測速儀所測定超速達每小時135
19 公里之違規車輛確為系爭車輛無訛，被告所為A處分並無違
20 誤。

21 ■ 姪Q告對原告所為如原處分之裁處，係適法妥當。

22 ■ 蒞_按「汽車駕駛人有第1項第1款、第2款或前項行為者，
23 並吊扣該汽車牌照3個月。」，道交條例第43條第4項亦有
24 明文。又行政罰法第7條第1項亦規定：「違反行政法上義
25 務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」，究其立法目
26 的，係現代國家基於「有責任始有處罰」之原則，對於違反
27 行政法上義務之處罰，應以行為人主觀上有可非難性及可歸
28 責性為前提，如行為人主觀上並非出於故意或過失情形，應
29 無可非難性及可歸責性，故明定不予處罰。又駕駛人違反道
30 交條例第43條第1項第1、2款之規定，同條第4項前段並
31 規定「汽車駕駛人有第一項第一款、第二款或前項行為者，

並吊扣該汽車牌照三個月」；惟若汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，可否依同條第4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3個月處罰？前經臺灣高等法院暨所屬法院之法官研討結果略以：■快扶荊嶽揮q以觀，其吊扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制。考其立法目的係慮及汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等，得加以篩選控制，非無擔保其汽車之使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。再觀該條文立法過程，原草案為「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項第一款、第二款及第三項之行為，而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款或第三項行為者，沒入該汽車；前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務上有困難，而建議修改為現行條文，此有立法院第五屆第六會期交通委員會第六次全體委員會記錄可參。益證道交條例第43條第1項第2款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，應係針對汽車所有人所設之特別規定，自不得僅以汽車所有人已依道交條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人即遽認無道交條例第43條第1項第2款、第4項規定適用之餘地。然上開吊扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」及道交條例第85條第4項推定過失等規定之適用，是汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰。故縱汽車駕駛人與汽車所有人非同屬一人，亦應依同條第4項規定對於汽車所有人處以吊扣汽車牌照3個月處罰，惟可舉證不罰（臺灣高等法院暨所屬法院98年11月11日98年法律座談會刑事類提案第21號研討

結果意旨可資參照)。

徐悅W揭說明可知，道交條例第43條第4項規定吊扣汽車牌照3個月之處罰對象，並無規範違規汽車駕駛人與汽車所有人須為同一人時始能吊扣汽車牌照3個月之限制，惟在汽車駕駛人與汽車所有人非屬同一人時，對於汽車所有人處以本條項吊扣汽車牌照3個月之處罰，仍須以該汽車所有人就該等違規事實之發生，於責任條件上係出於故意或過失等可歸責事由，始足當之。且道交條例第43條第4項關於吊扣違規汽車牌照所規範者，在於汽車所有人對使用其汽車之駕駛人應有之選任或監督義務，此與同條例第43條第1項第2款所規範者，在於維護交通安全及秩序而禁止汽車駕駛人以違規高速方式駕車，本屬二事。

據查，雖原告之訴訟代理人陳宥澄雖於本院審理時當庭自承其即為實際駕駛系爭車輛違規之人等情（見本院卷第222頁）。惟本院按，汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等事項，均得加以篩選控制，是其對於汽車之使用者應負有監督該使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通安全管理規範之公法上義務，藉以排除汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增危害道路交通安全之風險。又依道交條例之規定所為舉發（處罰）之對象為車輛所有人或行為人，然若屬道交條例第7條之2所指之「逕行舉發」，則係以車輛所有人為舉發之對象，除非車輛所有人依道交條例第85條第1項之規定辦理歸責事宜，否則縱使車輛所有人非實際行為人，仍應以車輛所有人為處罰對象；又觀乎道交條例第85條第1項規定之立法意旨，無非在將行政處罰歸於實際應負責任之人，以符公平正義，並使實際應負責之人能知所警惕避免再犯，惟因慮及監理及逕行舉發交通違規之處罰係大量而反覆性之行政行為，處罰機關礙於人力、時間之短絀，有時難以一一詳究違規者為何人，相較之下受處分人時間、人力較為寬裕，且受處分人對於實際駕駛者為何人多知之甚詳，相關證據及證明文件亦

均在受處分人掌握之中，具有資訊上之優勢，倘若僅課予受處分人檢附相關證據及足資辨識、通知應歸責人之證明文件，而容任其於任何時間均得提出，亦將使究竟何人應負最終行政罰責任之法律關係長期懸而未決，且亦與前揭規定中「應於到案日期前提出」期限之限制形同具文，此應非立法之本意，是故立法者課與受處分人在期限前提出證明之義務，違反者，仍依本條例各該違反條款規定「處罰」，使車輛所有人負最終處罰責任。

■ 衿O原告並未依規定向被告辦理歸責，雖已推由陳宥澄主動提出陳述意見（見本院卷第106頁），惟尚不符合辦理歸責之形式要件，即難謂已辦理歸責程序，依道交條例第85條第4項規定，受逕行舉發之原告對於本件違規仍應負推定過失責任，即無上開「駕駛人與汽車所有人非屬同一人」之疑慮，且違規情形經本院查明如上所述，是系爭車輛確有超速逾60公里以上，違反道交條例第43條第1項第2款規定之違規事實，被告所為B處分亦無違誤。

六、綜上所述，原告所有之系爭車輛，確有「行車速度，超過規定之最高時速逾80公里至100公里以內」、「駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里以上（處車主）」等違規事實，被告所為之原處分，經本院審理之結果，於法均無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，經核均與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、本件第一審裁判費為300元、證人日旅費為584元，合計第一審訴訟費用884元（計算式：300 + 584 = 884），依行政訴訟法第98條第1項規定，由敗訴之原告負擔。復因第一審裁判費300元係由原告於起訴時所繳納，而被告前已預納證人日旅費584元，是原告應給付被告訴訟費用為584元，爰依行政訴訟法第104條規定準用民事訴訟法第93條規定，確定第一審訴訟費用額如主文第3項所示。

中華民國 110 年 11 月 30 日

行政訴訟庭 法官 徐 培 元

上為正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院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或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

中 華 民 國 110 年 11 月 30 日
書記官 吳 文 彤