

最高行政法院大法庭交通裁決 事件裁判分析

王銘勇*

壹、前言

我國法院制度採二元制，分設普通法院、行政法院，最高法院刑事大法庭與民事大法庭設立，係規定於法院組織法，但最高行政法院大法庭設立依據係行政法院組織法，最高法院大法庭除人數為9人外，組織架構與運行方式與最高法院民事大法庭、刑事大法庭相類似，最高行政法大法庭裁判法律爭議（參見行政法院組織法第15條之1），且該大法庭裁定對提案庭提交之事件有拘束力（參見行政法院組織法第15條之10）。另依行政法院組織法第15條之2第1項之「法定提案義務」，提案庭依據大法庭裁定之法律見解所為確定之終局裁判，成為最高行政法院之

「先前裁判」，各審判庭對於受理之案件，除非擬對於採取大法庭裁定見解之先前裁判表示不同之法律見解，再次開啟徵詢、向大法庭提案等程序，否則應採取與先前裁判相同之見解，該機制確保最高行政法院各庭間（橫向）法律見解之一致性，透過審級制度，下級審法院對於該項統一之法律見解，亦應遵循，由此達成縱向法律見解之統一¹。依大法庭裁判制度之運行，最高行政法院大法庭裁定見解，有統一法律見解之效能，自應受各界重視。

依行政訴訟法規定，交通裁決事件²除有特別規定外應適用行政訴訟簡易訴訟程序³，且交通裁決事件罰鍰金額較一般違反行政法事件低，但警察機關對違反交通管理處罰條例案件之舉發案件，近年來每年都超過1千萬

* 本文作者係國立政治大學法學博士，國立清華大學科法所兼任副教授，全國律師聯合會第3屆編輯委員會主任委員。

註1：就最高行政法院大法庭裁定效力，請見司法院常見問答集，大法庭裁定僅對提交案件有拘束力，如何達成統一法律見解的目的？引自司法院網站，

<https://www.judicial.gov.tw/tw/cp-1654-2823-14748-1.html>，最後閱覽日：2025/03/29。

註2：行政訴訟法第237條之1第1項規定：

本法所稱交通裁決事件如下：

- 一、不服道路交通管理處罰條例第八條及第三十七條第六項之裁決，而提起之撤銷訴訟、確認訴訟。
- 二、合併請求返還與前款裁決相關之已繳納罰鍰或已繳送之駕駛執照、計程車駕駛人執業登記證、汽車牌照。

註3：行政訴訟法第237條之9規定「交通裁決事件，除本章別有規定外，準用簡易訴訟程序之規定。」

件⁴，法院對交通裁決事件之見解，影響民眾相當大，最高行政法院大法庭有2件關於交通裁決事件裁定，分別涉及道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第90條規定舉發時效、同條例第7條之2非固定式測速科學儀器舉發程序，本文簡要分析最高行政法院大法庭該等裁定見解之理由，並討論該大法庭裁定見解值得關注之問題，以供各界參考。

貳、舉發時效爭議

一、爭議法律問題

最高行政法院第一個大法庭裁定是關於交通違法行為舉發時效，90年1月17日修正公布之道交處罰條例第90條前段⁵規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾3個月不得舉發。」（現行法已修正為逾2個月不得舉發）關於該條所定3個月之舉發期限，就同條例第8條第1項第1款之汽車違規行為，應以何時點作為認定舉發是否已逾3個月之準據？

二、大法庭裁定理由

最高行政法院110年度大字第2號裁定（下稱大法庭舉發時效裁定）認應以「處罰機關受理（收到）舉發機關移送舉發違反道路交

通管理事件之時點，作為認定舉發是否已逾3個月之準據。」

大法庭舉發時效裁定首先說明道交處罰條例舉發程序與主管機關，即道交條例第8條第1項，係採雙主管機關，亦即原則上就汽車違規處罰，劃歸公路主管機關；慢車、行人及道路障礙之違規處罰，劃歸警察機關。道交處罰條例第9條規定，道路交通違規處罰程序可分為舉發與裁決程序。依道交條例第7條至第8條及違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）第3章至第6章之規定，道路交通違規之處罰程序可分為稽查、舉發與移送、受理與處罰3個階段。第2階段之「舉發與移送」，係指稽查人員發現違反道交處罰條例行為時，填製舉發交通違規通知單交付、送達違規人，並由稽查人員所屬機關將該違規事實及資料，移送管轄本案之處罰機關。第3階段「受理與處罰」，依道交處罰條例第8條第1項規定，根據其違規行為之不同而異其處罰機關，分別由公路主管機關或警察機關加以處罰。

其次，大法庭舉發時效裁定認依道交條例第90條86年1月22日及90年1月17日兩次修正之立法說明及文義，其係對於舉發機關之「舉發時程」進行規範，以防止舉發機關怠惰，主要在促使舉發機關對已發生或已發現之交通違規案件儘速處理，避免受舉發人因

註4：依警政署統計，113年1至10月，警察機關舉發交通違規件數近1250萬件。請見警政統計通報（113年第48週），引自：

file:///C:/Users/user/Downloads/11348+113%E5%B9%B41-10%E6%9C%88%E8%AD%A6%E5%AF%9F%E6%A9%9F%E9%97%9C%E4%BA%A4%E9%80%9A%E5%9F%B7%E6%B3%95.pdf，最後閱覽日：2025/03/29。

註5：最高行政法院110年度大字第2號裁定。

久未收到舉發通知單而不知其已違規之事實，不利於達成交通管理之目的。行為時道交條例第90條既已明定逾3個月「不得」舉發，無論自文義解釋或依立法目的係要求行政機關應儘速行使其職權，而以遲誤即不得處罰人民之效果（不得舉發），懲罰其長期之行為怠惰，並避免人民因時隔長久而難以舉證之不利益，該3個月應解釋為舉發時效期間。違反道交條例行為，必經舉發機關之合法舉發程序後，處罰機關方得進行裁決處罰，如逾3個月舉發，即因舉發逾期而不合法，裁決機關自不得裁決處罰。

大法庭舉發時效裁定復認為交通違規舉發係以舉發機關舉發違規事實移送處罰機關裁決為目的，舉發機關之舉發行為是構成處罰機關裁決之前提，交通違規之舉發，主要在開啟公路主管機關的裁決處罰程序。交通違規事件具質輕量多之特性，基於大量行政而具有行政效能考量，行為時道交條例第90條前段規定，乃係對於舉發機關之「舉發時程」進行規範，以防止舉發機關怠惰，促使舉發機關對已發生或已發現之交通違規案件儘速處理。足見舉發時程之限制主要係在使處罰機關不得就已逾3個月之舉發違規事件進行裁罰，要求行政機關應儘速行使其職權，舉發機關遲誤即不得處罰人民之效果（不得舉發）。此裁定復強調，舉發機關於舉發違反道路交通管理事件後，應依處理細則第28條規定，將該事件必要之相關資料移送處罰機關，處罰機關依處理細則第31條規定於收到舉發違反道路交通管理事件有關文書等物件後，應設簿或輸入電腦登記，因而啟動處罰裁決程序，由處罰機關依相關資料進行裁

決處罰，該移送及受理程序具有公示性及明確性。因此處罰機關受理舉發機關所移送之事件，自應依處理細則第33條第1項規定審查明舉發要件有無欠缺，舉發機關是否在受舉發人違規行為成立時起3個月內完成舉發效果之程序，倘逾3個月舉發，即因舉發逾期而不合法，裁決機關自不得裁決處罰。藉由處罰機關對舉發機關為必要之監督及審核決定，促使舉發機關對已發生或已發現之交通違規案件儘速處理，以利達成交通管理之目的。行為時道交條例第90條前段規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾3個月不得舉發。」關於該條所定3個月之舉發期限，就同條例第8條第1項第1款之汽車違規行為，應以處罰機關受理（收到）舉發機關移送舉發違反道路交通管理事件之時點，作為認定舉發是否已逾3個月之準據。

大法庭舉發時效裁定並說明「舉發通知單送達時說」不可採之理由，認行為時道交條例第90條前段係規定「逾3個月不得舉發」，而非舉發通知單「送達」與否之規定，交通違規之舉發，主要在開啟公路主管機關的裁決處罰程序，雖依處理細則第5條及第11條第1項等規定，舉發人員應將舉發通知單送達或交付受舉發人，然此僅係將交通違規事實告知受舉發人，至舉發通知單有無合法送達受舉發人，均不影響公路主管機關啟動裁決處罰程序，縱舉發通知單送達受舉發人有不合法之情形，所涉不過救濟期間起算時點之問題，且不生逾越應到案期限，處罰機關不得依處理細則第2條之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表之規定，加重裁決處罰。且依

現行道交條例第90條規定已修正為「逾2個月不得舉發」，已明顯短於部分送達程序所需期間（例如於依行政程序法第78條第1項第3款為公示送達者，須經60日始發生效力），於法律上及事實上恐將不存在合法送達之可能性，足見行為時道交條例第90條前段規定「逾3個月不得舉發」，並非舉發通知單「送達」與否之規定。故行為時道交條例第90條前段所定3個月之舉發期限，即不應採舉發通知單合法送達給受舉發人之時點。

大法庭舉發時效裁定另說明「舉發通知單作成時說」不可採之理由有二：

- (一) 認舉發機關就舉發通知單之作成日期（填單日）固為舉發之日期，然於舉發通知單未交付、送達受舉發人或移送處罰機關之前，純屬行政內部作業程序，須經發布而對該發布者始成立、生效，未發布前，難謂已完成舉發之效果，「舉發日」並不同於「完成舉發效果日」，尚不成為處罰機關裁決之前提，亦難謂對受舉發人成立、生效。又舉發通知單作成時點，因不具公示性，若舉發通知單作成後，未立即交付、送達受舉發人或移送處罰機關，致作成日與交付、送達受舉發人或移送處罰機關日相差過久，即有違舉發期間之規範係為促使舉發機關對已發生或已發現之交通違規案件儘速處理，避免受舉發人因久未收到舉發通知單而不知其已違規事實之立法目的，因此自難以舉發通知單作成時點，認定舉發機關已遵期於行為人違規行為後3個月內完成舉發之

效果。又採此說對受舉發人而言，更嚴於交通部函釋所採舉發通知單付郵日期為完成舉發日期之準據，對人民權益保障更顯不足，故此說亦不可採。

- (二) 處理細則第15條第1項雖規定舉發機關於填製（舉發）通知單應到案日期應距舉發日30日，於符合該條第1項但書規定時，應到案之日期距舉發日為45日，惟該規定之「舉發日」僅係為舉發通知單作成日，該舉發日（填單日）僅係在規範各類型舉發應到案日之填記，非在界定行為時道交條例第90條前段係規定「逾3個月不得舉發」所稱之「舉發」時程。自難謂舉發通知單作成後於尚未交付、送達受舉發人或移送處罰機關前，即對受舉發人發生完成舉發效果，此觀之該條於109年11月30日新增第2項規定：「前項通知單應載明受通知人收受通知單時應到案日期不足30日或已逾應到案日期者，得於送達生效日後30日內到案。」其於立法理由，明載係為避免行政機關將舉發通知單送達受通知人時已逾應到案日期或應到案日期距送達生效日期未達30日而難以遵循之情形。由上可知舉發通知單作成日期雖為舉發日期，然於舉發通知單未送達受舉發人或移送處罰機關之前，純屬行政機關內部行為，尚不成為處罰機關裁決之前提，亦難謂對受舉發人發生舉發作用。處理細則第35條第1項前段規定：「被通知人持通知單於指定

應到案日期到案，而處罰機關尚未收到該移送事件時，應催請原舉發機關速即移送」，若採處罰機關受理（收到）舉發機關所移送舉發違反道路交通管理事件之時點說，則無論舉發機關何時作成舉發通知單，倘未於行為人違規行為後3個月內完成移送處罰機關受理時，即不生完成舉發之效果，並無疑義。處理細則第28條第1項固規定舉發單位於舉發之日起4日內移送處罰機關，若採處罰機關受理（收到）舉發機關所移送舉發違反道路交通管理事件之時點說，不論其舉發日期為何，倘未於行為人違規行為後3個月內完成移送處罰機關受理時，即不生完成舉發之效果，「舉發日」並不等於「完成舉發之效果日」，並不會因「舉發」與「移送」之時點不同而有異，亦與移送期間之規定無涉。

大法庭舉發時效裁定最後說明「舉發通知單付郵時說」不可採之理由，此裁定認交通部87年5月7日交路字第003563號及86年12月26日交路字第055202號等函釋，就如何認定舉發機關有無依規定在3個月內完成舉發程序，雖採舉發機關已填製違反道路交通管理事件通知單，並已寄出付郵，不論其有無送達，即已完成舉發，係以舉發通知單付郵日期為完成舉發日期。此說以舉發通知單發出之時點為完成舉發行為之認定，對受舉發人而言，無異採「發信主義」。然依行政程序法第49條規定，僅在人民申請案

件以「掛號郵寄」方式者，係以交郵當日郵戳日期為準，就人民之意思表示採取「發信主義」。舉發通知單係將交通違規事實告知受舉發人，若採發信主義，顯與行政機關對於相對人之書面行政處分或其他行政行為之通知係採取到達主義者，已有牴觸，難認可採。

大法庭舉發時效裁定基於前開說明，結論認為行為時道交處罰條例第90條前段規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾3個月不得舉發。」關於該條所定3個月之舉發期限，就同條例第8條第1項第1款之汽車違規行為，應以處罰機關受理（收到）舉發機關移送舉發違反道路交通管理事件之時點，作為認定舉發是否已逾3個月之準據。

參、非固定式測速儀器設置距離

一、爭議法律問題

本件大法庭裁定事實係汽車駕駛人行經行車速限每小時60公里之新竹市香山區台1線南下88.2公里，距通過之警告標誌（測速取締標誌）203公尺處，經新竹市警察局員警以未位於距離測速取締標誌100公尺至300公尺範圍內之非固定式雷射測速儀器，測得其行車速度每小時98公里，超過規定之最高時速，認有違反道交條例第40條規定之行為，對上訴人逕行製單舉發。

本件大法庭裁定之法律問題為：對於行駛於一般道路上汽車在通過警告標誌後100公尺至300公尺間之違反速限規定行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明，執行取締，是否因該非固定式科學儀器未位於上開100公尺至300公尺範圍內，致使舉發程序違反行為時即103年1月8日修正公布之道路交通管理處罰條例第7條之2第3項而不得予以裁罰？

二、大法庭裁定見解

就行駛於一般道路上汽車在通過警告標誌後100公尺至300公尺間之違反速限規定行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明，執行取締，是否因該非固定式科學儀器未位於上開100公尺至300公尺範圍內，是否不得依道交條例第7條之2第3項規定加以處罰，最高行政法院112年大字第1號裁定⁶（下稱大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定）認為「執法機關對於一般道路汽車駕駛人通過警告標誌（測速取締標誌）後100公尺至300公尺距離範圍之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明，並不因該儀器未位於上開100公尺至300公尺距離範圍內，致使舉發程序違反系爭規定，而不得予以裁罰。」

大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定首先說明道交條例第7條之2第3項立法與修法沿革、理由，認依道交條例第7條之2第3項歷次規定內容及沿革，可知增訂時原僅規定須設置明顯標示之最少距離，而未限制最長距離，導致執法機關常常便宜行事，拉大標示

距離，乃於101年5月30日修正增設規定須明顯標示最長距離之範圍限制；復鑑於執法機關將上開修正後規定解釋為限於逕行舉發之情況，而不適用於當場攔截製單之情形，基於系爭規定之立法目的係在於提醒駕駛人注意速限，維護交通安全，非以處罰為目的，不應區分當場攔截與逕行舉發而有不同執法方式，再於103年1月8日修正明定採定點當場攔截製單舉發者，亦應於一定範圍距離內明顯標示之。嗣110年12月22日修正後之現行條文，則明定對於違反速限行為之取締執法路段，在一般道路應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300公尺至1,000公尺前，設置測速取締標誌。足見道路交通管理處罰條例第7條之2第3項自94年12月28日增訂迄最近一次修正之規範目的，均在誠命執法機關對於違反速限規定之行為，取得證據資料證明予以舉發時，應在取締路段之前方明顯標示之。

大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定認衡諸非固定式科學測速儀器係對行進中汽車取得其影像及行車速度數據之工具，依目前常用之雷射測速器乃採紅外線光波傳送的時間來計算目標汽車之距離及速度，亦即在固定間隔時間先後發射兩次雷射光束至目標汽車，再以所測出之兩個距離差，除以該2次發射時間之間隔數值，計算目標汽車當時之行車速度。故執法人員採用非固定式科學儀器對於一般道路上汽車駕駛人取得違反速限規定行為之證據資料證明，應以能攝取清晰正確之影像及行車速度數據為主要考量，自應

註6：最高行政法院112年5月24日112年度大字第1號裁定。

容許執法者因應儀器操作條件及取締當時之天候、地理等外在影響因素，機動調整其與汽車標的之相對距離及適當位置，俾取得可資證明之證據資料，亦無限制其應位於系爭規定所設之距離範圍內操作之必要。

其次，大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定復認道交條例第7條之2第3項於增訂時立法委員王幸男提案條文草案固載明「……科學儀器應於設置地點前方……」等文字，提案說明亦謂：「……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。然其提案最終並不為審查會所採，而改依立法委員葉宜津提案修正通過。再者，觀諸系爭規定之結構係首揭「對於前項第9款之違規行為」，續以「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，其後再接「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。」可見其旨在規範執法機關就「對於前項第9款之違規行為」取得證據資料證明者，須在規定距離之範圍，明顯設置測速取締標誌。而其取證方式係採用固定或非固定式科學儀器，或定點當場攔截，均非所問，不能謂系爭規定之主詞僅係「採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者」，忽略首揭之「對於前項第9款之違規行為」，進而主張系爭規定所稱距離範圍應以科學儀器所在位置為準。

大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定認道交條例第7條之2第3項規定係規範舉發合法程序之要件，與汽車駕駛人違反速限規定行為之實體上是否具有可罰性之判斷無涉。依

該舉發程序要件，執法機關對於汽車駕駛人之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明予以舉發，已在違規行為發生地點前之一般道路100公尺至300公尺，或高速公路、快速公路於300公尺至1,000公尺，明顯設置測速取締標誌者，並不因執法人員使用之非固定式科學儀器未位於該距離範圍內，即認其舉發違反系爭規定要求之合法程序要件。

大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定肯認主管機關就本件爭議法律問題之函釋見解，認交通部103年11月27日交路字第1030036829號函釋：系爭規定所稱明顯標示之距離，應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」間之距離為據；106年2月20日交路字第1050038309號函復內政部警政署仍採前揭見解。交通部又以110年6月18日交路字第1090028925號函復臺南市政府交通局載謂：系爭規定所稱明顯標示之距離，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，並說明理由：1.立法院94年12月28日修正通過之道路交通管理處罰條例第7條之2之共識為「取得證據資料證明」地點而非「設置地點」；2.內政部警政署亦表示執法器材（或科學儀器）設置地點與實際採證違規行為地點不相同，其距離遠近，依所使用之執法器材而定，距離短者約相距數十公尺，距離長者甚至可達數百公尺之遙，若採取「科學儀器設置地點」與「明顯標示」之距離，則實際採證違規行為地點與「明顯標示」之距離，依執法器材之特性與使用方式，可能不足100公尺（或300公尺），亦可能超過300公尺（或1,000公

尺)；3.系爭規定在於明顯提醒用路人，駕駛人並無須精確知悉實際科學儀器設置之距離；4.經邀集法務部、內政部警政署、及各直轄市政府交通及警察單位召開「研商道路交通管理處罰條例部分條文修正草案（民眾檢舉制度）」會議討論結果，亦未認為以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」之距離為依據之見解有所不妥等意旨，經核符合系爭規定之規範意旨與立法目的，執法機關據以執行，於法並無不合，自得續予援用。

最後大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定基於前開討論，認執法機關對於一般道路汽車駕駛人通過警告標誌（測速取締標誌）後100公尺至300公尺距離範圍之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明，並不因該儀器未位於上開100公尺至300公尺距離範圍內，致使舉發程序違反系爭規定，而不得予以裁罰。

就本件裁定見解，大法庭審判長吳東都院長與胡方新法官共同提出不同意見書（下稱不同意見書），認關於大法庭裁定多數見解有誤，該不同意見書之見解值得注意，不同意見書認本裁定之爭議應係道交條例第7條之2第3項規定須明顯標示之距離應如何計算之爭議，究應以「警告標誌設置位置」與「未遵守速限之交通違規行為發生地點」之距離為據，或「警告標誌設置位置」與「科學儀器設置地點」之距離為據？不同意見從該規定94年增訂立法理由、測速科學儀器功能等方面討論，採取與大法庭多數意見不同之意

見，認若採多數意見之見解，認為行為時道交條例第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益之危害。

比較大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定多數意見與不同意見書理由說明，單就以94年立法理由為依據言，二者均引用立法院公報相同資料，多數見解認最後係依葉宜津委員提案修正內容為依據，但不同意見書則認「當時立法委員葉宜津等之提案並無關於須明顯標示之任何文字內容，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，容有誤會。」⁷

肆、大法庭裁定見解妥當性分析

前開大法庭所為涉及交通裁決事件裁定爭議法律問題，是長久以來民眾、道路交通主管機關與法院就違反道交條例事件的爭議，最高行政法院大法庭前開裁定，統一法律見解，後續司法機關處理類似案件將減少見解歧異情況。但前該大法庭裁定，仍有部分特點值得注意。

一、大法庭舉發時效裁定

按依處理細則規定對違反道交條例之違規

註7：不同意見書第4頁，第7-10行。

事件舉發方式⁸有：一、當場舉發：違反道交條例行為經攔停之舉發。二、逕行舉發：依道交條例第7條之2⁹規定之舉發。三、職權舉發：依處理細則第6條第2項¹⁰規定之舉發。四、肇事舉發：發生道路交通事故，肇事原因或肇事責任不明，經分析研判或鑑定後，確認有違反本條例行為之舉發。五、民眾檢舉舉發：就民眾依本條例第7條之1規定檢舉違反本條例之行為，經查證屬實之舉發。當場舉發程序，稽查時發現汽車駕駛人有違規行為時，即當場交付舉發通知單，不致發生舉發時效爭議問題，即舉發時效爭議多發生於非當場交付舉發通知單舉發程序。

大法庭舉發時效裁定認為行為時道交處罰條例第90條前段規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾3個月不得舉發。」3個月之舉發期限，就同條例第8條第1項第1款之汽車違規行為，應以處罰機關受理（收到）舉發機關移送舉發違反道路管理事件之時點，為認定舉發是否已逾期限之準據。

但此裁定有以下幾點值得注意：

（一）明示3個月為舉發時效

大法庭舉發時效裁定認依道交條例第90條86年1月22日及90年1月17日兩次修正之立法說明及文義，係對舉發機關之「舉發時程」

規範，以防止舉發機關怠惰，避免受舉發人因久未收到舉發通知單而不知其已違規之事實，不利於達成交通管理之目的。因此明定逾3個月「不得」舉發，無論自文義解釋或依立法目的係要求行政機關應儘速行使其職權，而以遲誤即不得處罰人民之效果（不得舉發），懲罰其長期之行為怠惰，並避免人民因時隔長久而難以舉證之不利益，此3個月應解釋為舉發時效期間。

（二）未限定適用舉發類型

大法庭舉發時效裁定所涉及之法律爭議，常見於逕行舉發與民眾檢舉程序等非當場舉發程序。本件大法庭裁定所涉及之舉發事件，即係警察機關接獲民眾檢舉，經查證後認屬實所為之舉發¹¹。

（三）以處罰機關收到舉發機關移送時點為判斷是否逾時效之妥當性

本裁定就違反道交條例第8條第1項第1款之汽車違規行為，認應以處罰機關受理（收到）舉發機關移送舉發違反道路管理事件之時點，為認定舉發是否已逾舉發期限之準據，固有其據，但在處罰機關受理舉發機關移送舉發通知單時，舉發通知單尚未送達受舉發人或如舉發通知單上應到案日期尚未屆至，該舉發通知單可能因原舉發機關事後認違法自行撤銷、或受舉發人自行繳納最低罰鍰而無由處罰機關裁決處罰之必要，該移

註8：違反道路管理事件統一罰裁罰基準與處理細則第10條第2項。

註9：道交條例第7條之2第1項規定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。

註10：處理細則第6條第2項規定「公路主管及警察機關就其主管業務，查獲違反道路管理之行為者，應本於職權舉發或處理之。」

註11：大法庭舉發時效裁定之事實，請見大法庭裁定後該提案事之地方法院行政訴訟判決事實，請見111年8月9日臺灣高雄地方法院111年度交更一字第1號判決。

送舉發是否適當？以處罰機關受理（收到）舉發機關移送舉發違反道路交通管理事件之時點，實有疑義。

二、大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定

就大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定認執法機關對於一般道路汽車駕駛人通過警告標誌（測速取締標誌）後100公尺至300公尺距離範圍之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明，並不因該儀器未位於上開100公尺至300公尺距離範圍內，致使舉發程序違反系爭規定，而不得予以裁罰。

大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定見解，有助釐清對過往行政機關與司法實務對測速科學儀器取締明顯標誌設置距離計算基準見解爭議，但也有部分引起爭議之處。

（一）測速科學儀器取證路段違反道交條例第7條之2規定距離之效力

依道交條例第7條之2第1項第7款規定，汽車駕駛人經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規者，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發。同條第2項第9款規定「前項第7款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：…9.行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。」同條第3項規定「對於前項第九款之取締執法路段，在一般道路應於1百公尺至3百公尺前，在高速公路、快速公路應於3百公尺至1千公尺前，設置測速取締標誌。」但在道交條例中並未規定科學儀器取證超速

時，設置測速取締標誌如違反道交條例第7條之2第3項規定之距離時，該測速科學儀器所取得之證據是否違背舉發法定程序？

在大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定認道交條例第7條之2係規定自94年12月28日增訂迄最近一次修正之規範目的，均在誠命執法機關對於違反速限規定之行為，取得證據資料證明予以舉發時，應在取締路段之前方明顯標示之。且該條項係規定舉發合法程序之要件，與汽車駕駛人違反速限規定行為之實體上是否具有可罰性之判斷無涉。依該舉發程序要件，執法機關對於汽車駕駛人之違反速限行為，以非固定式科學儀器取得證據資料證明予以舉發，已在違規行為發生地點前之一般道路100公尺至300公尺，或高速公路、快速公路於300公尺至1,000公尺，明顯設置測速取締標誌者，並不因非固定式科學儀器未位於該距離範圍內，即認舉發違反法定舉發程序要件。依其裁定意旨，取締路段違反應在一定距離明顯設置測速取締標誌者，該取締違背法定舉發程序。

（二）非固定式測速科學儀器可取締路段

大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定認交通部103年11月27日前開函釋，道交條例前開規定所稱明顯標示之距離，應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」間之距離為據；106年2月20日前揭函復內政部警政署仍採相同見解。交通部110年6月18日前開函復臺南市政府交通局載謂：系爭規定所稱明顯標示之距離，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，道交條例第7條之2立法意旨與規範目的，得加以援用。即非固定式科學儀器測速取證大法庭裁定認道交條例7條之2第3

項明顯標示之距離，應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」間之距離為據判斷該取締是否合該條項規定之舉發程序。而不是以測速科學儀器設置地點為判斷標準。

但如以大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定認應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」間之距離為判斷基準，則非固定式測速科學儀器合法取締舉發程序之距離，應係在明顯標誌設置地點，如係一般道路後方100公尺至300公尺，或高速公路、快速公路於後方300公尺至1,000公尺。不同意見書認「管制道路行車速限，旨在維護交通秩序與安全，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，可以任意超速、怠速。」¹²

（三）道交條例第7條之2明顯標誌距離與科學儀器功能

道交條例第7條之2關於科學儀器取得測速證據，應在前方一定距離設備明顯標誌規定，立法後歷經多次修正，大法庭裁定就明顯標示之距離，認應以「警示牌設置位置」與「交通違規行為發生地點」為標準。

但在測速科學儀器功能上，目前比道交條例第7條之2距離規定立法或最近一次修法時，已有相當大的進步，如不同意見書所提出部分測速儀器「可測速拍攝之距離最遠可

達600公尺以上，並可轉換方向對來車或去車測速拍照」，是以道交條例第7條之2距離規定，如認有保留之必要時，應加以修正調整，以因應測速科學儀器功能精進之情況。

伍、結論

本文簡要分析最高行政法院大法庭關於交通裁決事件裁定，舉發時效與非固定式測速科學儀器明顯標誌距離基準等2件大法庭關於交通裁決事件裁定，均係長久以來在司法與行政主管機關爭議，透過大法庭裁定，有助於統一法律意見，以利相關主管機關檢討修法必要性。

但如前述分析說明，前開大法庭關於交通裁決事件裁定，結論與理由見解仍有值關注之處，在舉發時效裁定部分，明確肯定3個月規定為舉發時效，但未說明適用舉發類型與舉發知單如尚未送達違規人，也未對外公告，僅以處罰機關收受舉發機關移送時，為判斷是否逾3個月時效之基準，該見解妥當性恐有爭議。在大法庭非固定式測速儀器設置距離裁定，裁定意旨肯認取締路段違反應在一定距離明顯設置測速取締標誌時，該取締違背法定舉發程序、非固定式科學儀器可取締路段，在一般道路應係在明顯標誌設置地點後100公尺至300公尺處。

前開大法庭交通裁決事件裁定，對後續違反道交條例事件之執法程序有相當大的影響，期望本文應引起各界對交通裁決事件的注意，使我國交通法制更加精進完善。

註12：不同意見書第9頁，第14-19行。