

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

112年度交字第372號

原告 劉松柏

被告 臺中市交通事件裁決處

設臺中市○○區○○○路00號

代表人 黃士哲 住同上

訴訟代理人 黃曉妍律師

陳敏建 住○○市○○區○○○路00號

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年1月11日中市裁字第68-GEJ552526號裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件係因不服道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第8條之裁決而提起之撤銷訴訟，為行政訴訟法第237條之1所稱之交通裁決事件，應適用交通裁決事件訴訟程序。又本件依兩造所述各節及卷內資料，事證已臻明確，爰依同法第237條之7之規定，不經言詞辯論逕行判決。

二、事實概要：

原告於民國111年11月23日17時30分許，駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱系爭車輛），行經臺中市大里區大明路與永興路口（下稱系爭路口）時，為民眾目睹有違規行為而於111年11月27日檢具行車記錄器影像資料向警察機關提出檢舉，經臺中市政府警察局霧峰分局（下稱舉發機關）國光派出所警員審視影像資料後，認定原告有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規事實，對車主即原告逕行舉發，並製開中市警交字第GEJ552526號舉發違反道路

交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），案移被告。嗣原告於期限內到案陳述不服，經舉發機關函復查無違誤後，原告仍不服而申請裁決，被告乃依行為時道交處罰條例第53條第1項、第63條第1項第3款及違反道路管理事件統一裁罰基準表（下稱裁罰基準表）等規定，於112年1月11日開立中市裁字第68-GEJ552526號違反道路管理事件裁決書（下稱原處分），以原告有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規事實，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）2,700元，並記違規點數3點。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

三、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：

- 1.舉發通知單檢附之違規照片完全不清楚，攝得違規影像之行車記錄器非為符合官方檢驗標準之機器，況且系爭路口100公尺至300公尺前未設有科技執法或前有闖紅燈測速照相之告示牌。
- 2.本件舉發警員無法於其行車方向看見原告行車方向之燈號變換情形，僅憑檢舉民眾之行車記錄器影像即製開罰單，然該行車記錄器影像可能有經後製處理或其顯示之時間與實際時間不相符之情形。縱依該影像為判斷，系爭車輛之車頭於綠燈轉黃燈之際即已駛過停止線，且當時其後有眾多機車，倘若貿然緊急煞車將致後方機車追撞。由於當下未有警員於現場指揮交通，被告單憑檢舉民眾之行車記錄器影像即認定原告有違規行為，逕而開單，實難服眾。
- 3.曾有實務見解認為監視器影像畫面僅可用於公共安全及犯罪防治，被告以監視器影像作為裁罰依據有違比例原則，亦有侵害人權之疑慮，於法未合，當有違誤。

（二）聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

四、被告之答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

- 1.按道交處罰條例第7條之1之規定，民眾檢舉需敘明違規事實

01 或檢具違規證據資料，經公路主管或警察機關查證屬實，應
02 即舉發，並無採證儀器需經由經濟部標準檢驗局檢定合格等
03 規定，況就錄影設備而言，僅係將影像透過鏡頭及感光、存
04 儲設備予以紀錄、存檔，尚非如雷達測速儀、呼氣酒精測試
05 器等涉及量測數據而需經檢驗或校正，本件檢舉影像，畫面
06 之畫質及光線前後一致，週邊景物連續，影像秒數連貫無漏
07 秒之情，是經員警查證屬實而逕行舉發，舉發程序於法即應
08 無不合。另原告稱100至300公尺無設置警語告示牌云云，惟
09 此屬取締超速之舉發程序，與本案闖紅燈違規行為無涉。

10 2.依採證影像顯示，大明路交通號誌燈顯示為紅燈時，系爭車
11 輛車體未完全進入機慢車停等區，則尚未超過停止線，是系
12 爭車輛遇有圓形紅燈，卻仍超越停止線穿越交岔路口至銜接
13 路段，自屬闖紅燈之行為，理應受罰。

14 (二)聲明：原告之訴駁回，訴訟費用由原告負擔。

15 五、本院之判斷：

16 (一)應適用之法令：

17 1.按原告行為後，道交處罰條例已於112年5月3日修正，並於1
18 12年6月30日施行；違反道路管理事件統一裁罰基準及
19 處理細則（下稱處理細則）亦於112年11月24日修正，並於
20 同日施行。修正後之規定，係將道交處罰條例第63條第1項
21 之原就各違規行為明定各記違規點數之方式，修正為就違規
22 行為得記違規點數之範圍（1至3點），並依道交處罰條例第
23 92條第4項規定，授權由處理細則規定應記違規點數之條
24 款、點數。而本件違規行為依修正前、後之規定，所應裁處
25 之罰鍰金額及應記之違規點數均相同；依行政罰法第5條規
26 定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用裁處時之法律
27 或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，
28 適用最有利於受處罰者之規定。」暨其修法理由指明「所謂
29 『裁處時』，除行政機關第一次裁罰時，包括訴願先行程序
30 之決定、訴願決定、行政訴訟裁判，乃至於經上述決定或裁
31 判發回原處分機關另為適當之處分等時點。」經比較本件應

適用之前開規定修法前後之內容，修法前之內容並未對於原告較為有利，故本件對於原處分合法性之審查，即應從新適用修正後之現行規定，先予敘明。

2. 道路交通安全規則第102條第1項第1款：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：一、應遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮，遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。」。

3. 道路標誌標線號誌設置規則第206條第5款第1目規定：「行車管制號誌各燈號顯示之意義如左：五、圓形紅燈（一）車輛面對圓形紅燈表示禁止通行，不得超越停止線或進入路口。」。

4. 道交處罰條例第53條第1項規定：「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處新臺幣1千8百元以上5千4百元以下罰鍰。」。

5. 道交處罰條例第63條第1項：「汽車駕駛人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數一點至三點。」。

6. 交通部為促使駕駛人回歸對於標誌、標線之認知，同時兼顧執法技術層面與大眾接受度，就關於車輛「闖紅燈」行為之認定，於交通部109年11月2日交路字第1095008804號函所附「闖紅燈行為之認定原則」會議結論第1點載明：「(一)車輛面對紅燈亮起後，仍超越停止線至銜接路段，含左轉、直行、迴轉及右轉（依箭頭綠燈允許行駛者除外），即視為闖紅燈之行為。…(五)車輛面對號誌非為紅燈時，已超越停止線，不視為闖紅燈，惟倘該車輛係屬遇有前行或轉彎之車道交通擁塞而逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後仍未能通過，致妨礙其他車輛通行者，則有道交處罰條例第58條第3款規定之適用。(六)車輛於號誌非為紅燈時，已超越停止線等待左轉，惟對向來車眾多，俟各行向號誌為紅燈時，轉至銜接路段，不視為闖紅燈且未違反處罰條例相關規定。」而主管機關基於職權因執行特定法律之規定，得為必要之釋示，

以供本機關或下級機關所屬公務員行使職權時之依據，此即「解釋性行政規則」（司法院釋字第548號解釋參照）。上開交通部函釋乃為道交處罰條例第8條所定之公路主管機關之上級機關，即交通部所發布，其對該條例所為之釋示以供各級公路主管機關適用法律之參考，核屬「解釋性行政規則」之性質；復經本院核以該釋示內容，與道交處罰條例第53條規定禁止闖紅燈所欲保護之合法用路人權益意旨相符，亦未增加法律所無之限制，即無行政規則牴觸上位母法疑義，本院自得援用。

7.是依上開規定、交通部所作函釋結論可知，駕駛人行駛至有燈光號誌管制之交岔路口，其行進、轉彎均應遵守燈光號誌之指示，而於面對圓形紅燈時，應完全停止並禁止為任何通行行為，不得超越停止線或進入路口；倘駕駛人面對紅燈亮起後，仍超越停止線至銜接路段，無論是左轉、直行、迴轉或右轉（依箭頭綠燈允許行駛者除外），均視為闖紅燈之行為。

8.另處理細則第1條規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之。」第2條第1項、第2項規定：「處理違反道路交通管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表。」核上開處理細則及其附件裁罰基準表之規定，其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依道交處罰條例第92條第4項授權交通部會同內政部訂定，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件上恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，與憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（司法院釋字第511號解釋意旨理由參照），並無違反法律保留原則。再依本件裁判時之裁罰基準表記載，汽車駕駛人行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈，於期限內繳納或到案聽候裁決者，小型車處罰鍰2,700元，並記違規點數3點；核此規

定，既係基於母法之授權而為訂定，且裁罰基準表中就有關違反道交處罰條例第53條第1項之裁罰基準內容（基準表就不同違規車種，其可能衍生危害交通安全之輕重不同，而區分有機車、小型車、大型車、載運危險物品車輛，並就其是否逾越於期限內繳納或到案聽候裁決之期限不同，分別裁以不同之罰鍰標準，其衍生交通秩序危害，既不相同，分別處以不同之罰鍰，符合相同事件相同處理，不同事件不同處理之平等原則），並未牴觸母法，是被告自得依此基準而為裁量。

(二)本件如事實概要欄所述之事實，除原告爭執其係於燈號為黃燈時即已通過紅燈停止線外，其餘為兩造所不爭執，並有舉發通知單、交通違規案件陳述單、舉發機關111年12月30日中市警霧分交字第1110056610號函、被告112年1月9日中市交裁申字第1110124046號函、原處分暨送達證書、汽車車籍查詢、違規資料查詢等件在卷可稽（見臺中地方法院112年度交字第44號卷〈下稱中院卷〉第75至91頁），堪認為真實。

(三)經本院會同兩造當庭勘驗被告提出之違規影像檔案，檔案名稱「GEJ552526.mp4」【錄影內容連續無間斷，有影像、聲音】，勘驗結果如下：

編號	畫面時間 (2022/11/23)	勘 驗 內 容 【影片總長:0分20秒】
1	17:30:20至 17:30:24	檢舉民眾駕駛車輛（下稱檢舉車輛）由西向東沿臺中市大里區大明路（東向）往永興路口行駛，原告駕駛系爭車輛行駛於檢舉車輛前方同一車道，此時系爭路口大明路之行車管制號誌顯示「綠燈」。
2	17:30:25至 17:30:29	畫面時間17:30:25時，系爭路口大明路之行車管制號誌由綠燈轉為「黃燈」，系爭車輛

		向前行駛，仍在大明路上之機慢車停等區後方，未超越停止線；畫面時間17:30:27，系爭路口大明路之號誌仍顯示「黃燈」，系爭車輛向前行駛，其前車身已進入前開機慢車停等區，但尚未超越大明路之紅燈停止線；畫面時間17:30:28時，系爭路口大明路之行車管制號誌由黃燈轉為「紅燈」，系爭車輛之左右後輪胎壓在前開機慢車停等區之後方邊線上，系爭車輛之全部車身仍未完全進入機慢車停等區內，系爭車輛仍持續向前行駛；畫面時間17:30:29時，系爭路口大明路之行車管制號誌顯示「紅燈」，系爭車輛持續向前行駛，其車身超越紅燈停止線。
3	17:30:30至 17:30:41	畫面時間17:30:30至17:30:32，系爭路口大明路之行車管制號誌顯示「紅燈」，系爭車輛通過系爭路口繼續向前直行，同時間檢舉車輛於大明路之機慢車停等區後方停等紅燈；畫面時間17:30:33至17:30:41，系爭車輛繼續向前行駛，逐漸離開畫面。 【檔案結束】

以上有本院勘驗筆錄暨影像擷圖在卷可稽（見本院卷第52至53、59至66頁）。

(四)原告固主張於燈號為黃燈時，系爭車輛車頭即已超過停止線而無闖紅燈之違規事實。惟依上開勘驗筆錄可知，於系爭路口之行車管制號誌由黃燈轉為「紅燈」時，系爭車輛之左右後輪胎尚壓在機慢車停等區之後方邊線上，其全部車身仍未完全進入機慢車停等區內，再參以系爭車輛之車身為495公分（見中院卷第89頁之系爭車輛詳細資料），及經舉發警員至現場測量該機慢車停等區之縱深長度為「含線618公分」、「不含線578公分」（見本院卷第29至31頁之警員職

務報告)等情,則系爭車輛於系爭路口之行車管制號誌由黃燈轉為「紅燈」之際,其車輛前懸部分顯然仍在機慢車停等區內,尚未超過大明路之紅燈停止線,原告辯稱於黃燈時系爭車輛車頭即已超過停止線,顯非事實,並不可採。而原告駕駛系爭車輛行駛至系爭路口時,其面對圓形紅燈自應完全停止且不得超越停止線,然原告未停止行駛,逕自駕駛系爭車輛超越紅燈停止線,通過系爭路口並繼續向前行駛,自屬闖紅燈無訛,則本件原告確有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規事實。

(五)原告雖主張檢舉民眾之行車記錄器未經檢驗合格,被告以此作為裁罰依據,實難服眾云云。惟觀諸本件民眾檢舉違規影像,乃車輛之行車記錄器,其在道路參與過程中偶遇原告交通違規行為,予以擷錄並向舉發機關提出檢舉,因其僅係將影像透過鏡頭及感光、儲存設備予以紀錄,尚非如雷達測速儀、呼氣酒精濃度測試器等涉及量測數據而需經度量衡檢驗或校正,方得以判定實際之違規事實,是民眾以行車記錄器攝錄違規影像,倘已可供還原現場情形,並具可驗證性,即無須以該行車記錄器業經檢驗合格,方得採為認定違規事實之證據。且經本院當庭勘驗檢舉人所提出之行車記錄器影像,其錄影畫面明確顯示拍攝之日期與時間,且錄影內容連續無間斷,並完整呈現系爭車輛及周遭車輛之行車動態,所顯現相關場景之光影、色澤等亦均屬正常而自然呈現,無人為造作扭曲或修圖之跡象,此有本院勘驗筆錄暨影像擷圖可稽(見本院卷第52至53、59至66頁),自無從認該行車記錄器影像有何經人為剪接、變造或偽造之情事。故原告上述主張,容有誤解,尚難採認。

(六)原告另主張警方使用監視器影像逕行舉發違反比例原則。然本件係民眾提出車內行車記錄器之錄影影像向警察機關檢舉,經舉發機關查證屬實而予舉發,並非警方擅自使用監視器影像進行舉發,原告上開主張顯有誤解。且依道交處罰條例第7條之1及處理細則第22條第1項、第2項之規定,係規範

民眾檢舉舉發之舉發程序，該規範立法之初，係考量警力有限及民眾取巧違規，為交通秩序混亂原因之一，一般民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足外，亦將產生極大之嚇阻效果，以達到維護道路交通安全之行政目的；然為避免檢舉人刻意鑽營法律文字，造成法條之目的逸失，甚至衍生社會、鄰里之不安與不和諧，同時保障法條原立法精神目的在維護交通、保障安全，故針對舉發部分，增訂（7日）期限之規定，而強化社會秩序之安定性。是一般民眾見有得檢舉之違規事件，皆可於行為終了日起7日內敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發之（依修正前後之道交處罰條例第7條之1第1項規定，民眾得檢舉之違規項目均包括第53條之違規行為）。次按道交處罰條例第90條規定：「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，逾二個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算；未送鑑定而須分析研判者，逾三個月不得舉發。」查本件原告駕駛系爭車輛於111年11月23日之違規行為，係由民眾提供科學儀器取得之行車記錄器影像資料，於111年11月27日向警察機關檢舉，經舉發機關查證屬實，而於111年12月20日製單逕行舉發等情，有舉發通知單在卷可考（見中院卷第80頁），是本件逕行舉發程序於法自無不合。又車主或駕駛人駕車上路，係自行將車牌號碼、車型、汽車顏色、駕駛狀態等相關資訊揭露於眾，並非屬資訊自主或隱私權保障之範疇，縱認道路上車輛聯結之資訊仍得受憲法之保障，然倘車主或駕駛人有道路違規行為，堪認已妨害交通秩序，影響交通安全，立法者仍得立法限縮其隱私權保護範圍；而依道交處罰條例第1條之立法目的，以及立法者以同條例第7條之1規定立法授權，公路主管或警察機關得接受民眾檢舉，而該管機關於民眾提出交通違規影像之檢舉後，以加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安

01 全，於執行法定職務有關之必要範圍內，利用檢舉人提供之
02 採證影像調取違規行為人之個人資料用以取締交通違規，以
03 維護交通秩序與安全，應認係為防止他人權益之重大危害，
04 為增進公共利益所必要，尚符合比例原則。原告上開主張，
05 亦無可採。

06 (七)至原告主張系爭路口未於100公尺至300公尺前未設有科技執
07 法或前有闖紅燈照相之告示牌。然按道交處罰條例第7條之2
08 第3項規定：「對於前項第9款之取締執法路段，在一般道路
09 應於100公尺至300公尺前，在高速公路、快速公路應於300
10 公尺至1,000公尺前，設置測速取締標誌」，顯見上開規定
11 僅限行車速度超過限速之違規舉發才適用於設置標示之規
12 定，然本件之違規舉發係為「闖紅燈」，自當不適用違規舉
13 發時應設置標示的規定。故原告上開主張屬其對設置標示之
14 規定誤解，不足採信。

15 六、綜上所述，原告於事實概要欄所示之時、地，駕駛系爭車輛
16 有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規行
17 為屬實。從而，被告依道交處罰條例第53條、第63條第1項
18 及裁罰基準表等規定，以原處分裁處原告罰鍰2,700元，並
19 記違規點數3點，核無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理
20 由，應予駁回。

21 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經
22 本院斟酌後，認對本判決結果不生影響，爰不一一論駁，併
23 予敘明。

24 八、本件第一審裁判費為300元，依行政訴訟法第98條第1項規
25 定，應由敗訴之原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文
26 第2項所示。

27 九、結論：本件原告之訴為無理由。

28 中 華 民 國 113 年 2 月 29 日
29 法 官 黃麗玲

30 上為正本係照原本作成。

31 如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭

01 提出上訴狀，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於原判決所違背
02 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
03 體事實，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於
04 提出上訴後20日內補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造
05 人數附繕本）。如逾期未提出上訴理由者，本院毋庸再命補正而
06 逕以裁定駁回上訴。

07 中 華 民 國 113 年 2 月 29 日

08 書記官 蔡宗和