

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

112年度交字第40號

原告 鍾兆宏

被告 交通部公路局新竹區監理所

代表人 吳季娟

訴訟代理人 楊忠恩

邱祥杰

王偉倫

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年7月28日竹監苗字第54-F1TB10233號違反道路交通管理事件裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原處分撤銷。

二、訴訟費用新臺幣1,026元由被告負擔。

三、被告應給付原告新臺幣300元。

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第8條之裁決而提起撤銷訴訟，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規定，不經言詞辯論逕行判決。

二、事實概要：

原告於民國（下同）112年2月10日11時20分許駕駛號牌BCK-2735號自小客車（下稱系爭車輛），行經苗栗縣銅鑼鄉台13線37K+100公里處與苗119線交岔路口（下稱系爭路口）時，為苗栗縣警察局苗栗分局（下稱舉發機關）員警認有「闖紅燈」之違規事實而當場攔停，並制開掌電字第F1TB10233號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），當

場舉發原告違反道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第53條第1項規定，案移被告。原告不服，於112年6月29日提出陳述，經被告函請舉發機關查復，舉發機關函復原告違規事實明確，原告仍不服而申請裁決，被告乃依道交處罰條例第53條第1項、原告行為時道交處罰條例第63條及原告行為時之違反道路交通管理事件統一裁罰基準表（下稱裁罰基準表）等規定，於112年7月28日開立竹監苗字第54-F1TB10233號違反道路交通管理事件裁決書（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，按逾越到案期限60日以上基準，裁處原告罰鍰新臺幣4千元，並記違規點數3點。原告猶不服，遂提起本件行政訴訟。

三、原告之主張及聲明；被告之答辯及聲明，分別如附件一、二所載。

四、本件之爭點：

（一）原告於事實概要欄所示之時、地，駕駛系爭車輛是否有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規事實？

（二）被告以原處分裁處原告是否適法？

五、本院判斷如下：

（一）本件應適用之法令：

1、道路交通安全規則（下稱道安規則）第102條第1項第1款規定：「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。」

2、道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）第206條第1項第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。」

3、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

01 千4百元以下罰鍰。」

02 (二)本件如事實概要欄所述之事實，為兩造所不爭執，並有舉發
03 通知單、原處分、原告駕駛人基本資料、原處分送達證書、
04 被告112年7月25日竹監苗字第1120198900號函、舉發機關
05 112年7月24日栗警五字第1120040372號函（下稱112年7月24
06 日函）、原告112年6月29日陳述單等件在卷可稽（見本院卷
07 第29至41頁），堪以認定。

08 (三)原告於事實概要欄所示時、地駕駛系爭車輛，尚難認有道交
09 處罰條例第53條第1項「行經有燈光號誌管制之交岔路口闖
10 紅燈」之違規事實：

11 1、交通部為促使駕駛人回歸對於標誌、標線之認知，同時兼顧
12 執法技術層面與大眾接受度，就關於車輛「闖紅燈」行為之
13 認定，於交通部109年11月2日交路字第1095008804號函所附
14 「闖紅燈行為之認定原則」會議結論載明：「一、（一）車
15 輛面對紅燈亮起後，仍超越停止線至銜接路段，含左轉、直
16 行、迴轉及右轉（依箭頭綠燈允許行駛者除外），即視為闖
17 紅燈之行為。....（五）車輛面對號誌非為紅燈時，已超越
18 停止線，不視為闖紅燈，惟倘該車輛係屬遇有前行或轉彎之
19 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
20 通過，致妨礙其他車輛通行者，則有道路交通管理處罰條例
21 第 58 條第 3 款規定之適用。（六）車輛於號誌非為紅燈
22 時，超越停止線等待左轉，惟對向來車眾多，俟各行向號誌
23 為紅燈時，轉至銜接路段，不視為闖紅燈且未違反道路交通
24 管理處罰條例相關規定。二、有關民眾提供檢舉影片，顯示
25 在路口範圍內行駛之被檢舉車輛，其行向之號誌為圓形紅
26 燈，該車仍穿越路口至銜接路段是否應舉發闖紅燈之情，認
27 應依個案實際情節（車輛超越停止線時之號誌燈號），據以
28 判斷認定為宜。三、車輛於紅燈亮起前通過停止線，僅因橫
29 向車流阻隔或因路口範圍甚大等，而於紅燈後仍停等於路口
30 範圍，並俟他向車流減少或空隙之時，逕予穿越路口至銜接
31 路段，該行為不列為闖紅燈態樣。」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。是依上開應適用之法令及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；倘駕駛人面對其行向之紅燈亮起後，仍超越停止線至銜接路段，即屬道交處罰條例第53條第1項規定之「闖紅燈」行為；但若於紅燈亮起前，即已超越停止線，仍不視為闖紅燈。

2、又闖紅燈之交通違規案件，其發生大多難以預期，且該違規狀態稍縱即逝，實難期待舉發員警就一瞬間突發之闖紅燈交通違規行為，於發現後能即時攝影取證，事實上僅能仰賴舉發員警親身目視所見為之，而不以攝影或照相之科學儀器存證為其要件，亦不以舉發錄影或照片為唯一之證明方法，此觀道交處罰條例第7條之2第1項第1款之規定可知，舉發員警若親眼見聞違規經過，並經以證人之身分具結後為證述，則舉發員警之證詞固不失為證明方法之一種。惟在調查舉發員警之證述過程中，仍應審酌原告之供述情節、舉發當時之現場狀況及其他證據資料，查明舉發員警有無誤認或故意構陷之情事，倘如綜觀當時所有之證據資料及現場狀況，舉發員警之證述內容毫無瑕疵，且符合一般經驗法則，並無錯誤判斷之可能，始得將舉發員警之證述採為認定舉發違規事實之依據；反之，如舉發員警之證述無法排除有錯誤判斷之可能，即不應以舉發員警之證述為裁罰之「唯一證據」，

而應有其他事證以證明行為人是否該當處罰之構成要件事實。

3、查原告固不爭執其於事實概要欄所示時間，有駕駛系爭車輛行經系爭路口，惟否認有闖紅燈之違規，主張：伊當天是要去市場買菜，沒有趕時間，印象中是綠燈通過停止線直行，伊沒有看到警車，是經過2、300公尺後，警車才從伊車後方鳴笛要伊靠邊停車，遭攔查後，伊有請員警調閱監視器或密錄器，並表示如可舉證證明伊闖紅燈，伊就接受裁罰，伊當下有不服而拒簽、拒收罰單等語（見本院卷第101頁）。而本件被告及舉發機關均未提出任何影像為證（見本院卷第26至27、39頁），且經本院依職權詢問舉發機關本件是否有密錄器或路口監視影像可提供為證？舉發機關回復：本件員警之密錄器恰巧沒電，系爭路口也無監視器，故無相關影像可提供等情（見本院卷第57頁）；被告復具狀陳明略以：本件係依舉發員警之職務報告載明「經執勤員警目視並當場攔停舉發」為憑，並以舉發員警亦可以證人身分證述其見聞之交通違規經過，請求傳喚舉發員警員出庭作證以補證據之不足等情（見本院卷第26至27頁）。顯見本件係因舉發員警「目睹而當場攔停舉發」，且因舉發員警所配戴之密錄器恰巧沒電，而未能以科學儀器取得本件違規之證據資料，系爭路口又無監視影像，致僅能依舉發員警之證述為認定本件違規事實之唯一證據。

4、惟依舉發警員即證人吳碩諭（下稱證人）於本院言詞辯論時所結證略以：「（問：本件是否你所舉發？）是。（問：違規地點在何處？）台13線37K+100公里與苗119線路口，往西湖方向的Y字型路口。（問：當日執行何勤務？）巡邏勤務。（問：當日雙方的行向為何？）警車是由台13線北往南的方向行駛，在上述路口停等紅燈，原告是從台13線南往北的方向行駛，就是銅鑼往苗栗的方向行駛。（問：目睹本件違規情形為何？）警車是在上述路口外側車道停等紅燈時，見苗119線的直立式號誌綠燈亮起時，看到原告由南往北的方向

01 闖紅燈，警車遂直接迴轉攔查原告的车辆。（問：證人是依
02 據何處號誌判斷原告闖紅燈？請證人在Google Map街景圖標
03 示出依據那個號誌判斷原告闖紅燈。）證人於黑白之Google
04 Map街景圖上以藍筆標示位置並簽名附卷。（問：你看到的
05 苗119 線的直立式號誌是剛變換成綠燈嗎？還是已經變綠燈
06 很久了？）我先看到直立式的標誌是綠燈，但沒有注意到該
07 號誌變綠燈多久後，才看到原告的车辆通過該路口。（問：
08 直立式的號誌綠燈時，原告行向的號誌一定是紅燈嗎？）
09 是，因為直立式號誌為綠燈時，台13線的南北向都是紅燈。
10 （問：有無可能直立式號誌剛變綠燈時，原告行向的號誌由
11 黃燈轉為紅燈？）我看到直立式號誌變綠燈時，原告闖紅燈
12 的位置是在路口中間，還沒有完全通過路口。（問：證人可
13 否確認當時號誌狀況是正常的？如何確認？）號誌是正常的，
14 因為舉發之後跟原告有所爭執，我們事後有再回去現場確認
15 號誌的變換是否正常，有發現號誌變換的秒數沒有很固定，
16 可以開放左轉綠燈的秒數不是很固定。原告的行向是有直行
17 及左轉燈號，但左轉燈與直行燈同時亮起時的秒數，發現每
18 個輪次的秒數會不固定。（問：同一個時制同一個燈號的秒
19 數應該是固定的，如果你當場發現號誌的秒數有問題，是否
20 代表這個號誌有問題？）燈號順序的輪放次序是正常的，不
21 正常的是秒數的放行時間。（問：從你的行向，是否看不到
22 原告行向的號誌？）是，看不到。（問：所以你不知道原告
23 行向的號誌是否因為燈號的秒數有誤差，而使苗119線的直
24 立式號誌變綠燈時，原告行向仍可直行？）不可能，燈號的
25 輪放次序是正常的。（問：當場是否有從原告行向查看號誌
26 的輪放次序是正常的嗎？）有，號誌不會有交錯的情形。
27 （問：你從原告行向是否可以看到直立式號誌？）不行，要
28 從台13線的對向看才可以。我們後來有二位警察回去現場查
29 看，站在同時可以看到二個號誌的位置（當場請證人在
30 Google Map街景圖上標出位置後簽名附卷），我是看苗119
31 線直立式號誌的燈號及穿越台13線的行人號誌，去確認號誌

01 輪放的次序是正常的。（問：你所指的位置，根本看不到原
02 告行向的號誌為何？）是。（問：所以你是由穿越台13線行
03 人號誌去辨別與苗119 線號誌的輪放是否是正常的？）是。

04 （問：既然你當場回去查看發覺原告行向的號誌有秒差，如
05 何確認原告當時看到的行向與穿越台13線的行人號誌，不會
06 有秒差？）我們看到綠燈時，原告還沒有完全通過路口，車
07 輛還在路口中間（當場請證人於Google Map街景圖標示出在
08 何處看到原告車輛的位置，並請原告、被告訴代閱覽後附
09 卷）。（問：依你所畫你看到原告的位置，原告有無可能是
10 黃燈時通過停止線？）有可能。」等語（見本院卷第104至
11 107頁）。參以系爭路口之時相為：第一時相是證人行向圓形
12 綠燈及原告行向直行箭頭綠燈；第二時相是原告行向直行與
13 左轉箭頭綠燈（證人行向為紅燈）；第三時相則是證人與原告
14 行相均為紅燈，苗119線為左右轉綠燈等情，有交通部公路
15 局中區養護工程分局苗栗工務段112年11月13日中分局單苗
16 字第1120138465號函暨檢附之系爭路口行車管制號誌時制計
17 畫表在卷足憑（見本院卷第81至83頁）。

18 5、是依證人之上開證述及系爭路口之時制可知，證人係依據與
19 原告行向相反時相的苗119線號誌已顯示綠燈時，原告所駕
20 駛之系爭車輛仍在系爭路口中間，而認定原告有「闖紅燈」
21 之違規；但證人並未注意苗119線之號誌已轉換為綠燈多久？
22 也未目睹系爭車輛係於何號誌超越其行向之停止線？且證人
23 亦證稱依其看到系爭車輛之位置，並無法排除原告係於其行
24 向號誌顯示黃燈時，即已駕駛系爭車輛超越停止線等情，則
25 依上開1所述，已難認原告駕駛系爭車輛確有「闖紅燈」之
26 違規事實。再者，證人雖證稱其當日事後有確認各時相號誌
27 之輪放次序正常，並無交錯之情形；但亦明白證稱其無法同
28 時看到原告行向與苗119線之號誌，其係依據穿越台13線之
29 行人號誌與苗119線之車行號誌顯示判斷輪放次序正常，且
30 其當日亦有發現原告行向之直行與左轉號誌同時顯示綠燈之
31 秒數有不固定之情形，核與同一時制相同時相號誌歷次顯示

01 之秒數應均相同之正常情形有異，堪認當日原告行向之號誌
02 並非完全正確無誤，則證人既未親眼目睹原告係於其行向何
03 號誌顯示時超越停止線？而證人行向之圓形綠燈號誌與原告
04 行向之直行箭頭綠燈號誌顯示時間復非完全一致，自無從確
05 認原告係於其行向之紅燈亮起後，仍駕駛系爭車輛超越停止
06 線至銜接路段。

07 6、從而，本件依證人之上開證述既無從確認原告係於其行向之
08 紅燈亮起後，方駕駛系爭車輛超越停止線至銜接路段，且原
09 告行向之號誌又有異常之情事，顯無法排除證人有錯誤判斷
10 之可能；被告復未能提出其他事證足以證明原告駕駛系爭車
11 輛確有道交處罰條例第53條第1項「行經有燈光號誌管制之
12 交岔路口闖紅燈」之違規事實，則被告僅依證人出具之職務
13 報告而認定原告有本件違規事實，尚難認有據。

14 (四)被告認原告駕駛系爭車輛有「行經有燈光號誌管制之交岔路
15 口闖紅燈」之違規事實，而以原處分裁罰原告，難認適法：

16 1、按法院受理交通裁決事件，乃是對交通舉發行政處分審查其
17 是否違法，本質上屬於行政爭訟。其舉證責任原理，非如刑
18 事案件中，應超越任何合理懷疑，始可為有罪判決者嚴格程
19 度，其舉證責任原理，應與民事訴訟相類似，除有特別規定
20 外，基本上準用民事訴訟法，由國家機關與人民，各自履行
21 其主觀舉證責任，在過程中各自提出證據，若窮盡各種證據
22 方法，待證結果仍有不明時，則依客觀舉證責任危險分配原
23 則，決定國家機關與人民何人應受敗訴危險，此觀諸行政訴
24 訟法第136條規定準用民事訴訟法第277條規定即明（臺北高
25 等行政法院109年度交上字第300號判決意旨參照）。復按當
26 事人主張事實，須負舉證責任，倘其所提出之證據，不足為
27 主張事實之證明，自不能認其主張之事實為真實。又行政官
28 署對於人民有所處罰，必須確實證明其違法之事實。倘不能
29 確實證明違法事實之存在，其處罰即不能認為合法（改制前
30 行政法院39年判字第2號判決要旨參照）。準此可知，行政
31 罰要件事實之客觀舉證責任應歸於行政機關即被告；倘被告

01 所舉之證據尚不足認定原告確有處罰要件事實，以致事實陷
02 於真偽不明，依舉證責任之分配，即應由被告負擔不利益之
03 結果。

04 2、查依上開(三)所述，被告並未能舉證證明原告駕駛系爭車輛
05 有「行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規事實，
06 本院亦查無其他積極證據足認原告確有上開違規事實，則原
07 告究有無本件違規事實即陷於真偽不明；依前揭說明，自應
08 由被告承擔此不利益，而不能認其主張原告駕駛系爭車輛有
09 本件違規為真實。從而，被告既不能確實證明原告駕駛系爭
10 車輛有本件違規事實，則被告依道交處罰條例第53條第1
11 項、原告行為時道交處罰條例第63條及原告行為時之裁罰基
12 準表等規定，按原告已逾越應到案期限60日以上基準，以原
13 處分裁處原告罰鍰4千元，並記違規點數3點，即難認適法。

14 六、綜上所述，被告以原告有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔
15 路口闖紅燈」之違規事實，依道交處罰條例第53條第1項、
16 原告行為時道交處罰條例第63條及原告行為時之裁罰基準表
17 等規定，以原處分裁處原告罰鍰4千元，並記違規點數3點，
18 難認合法；故原告指摘原處分不當，訴請撤銷原處分，為有
19 理由，應予准許。

20 七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資
21 料，經本院斟酌後，核與判決不生影響，無逐一論述之必
22 要，併予敘明。

23 八、本件第一審裁判費為300元，證人日旅費為726元，依法應均
24 由敗訴之被告負擔；而上開訴訟費用300元已由原告起訴時
25 預先繳納，證人日旅費726元則係被告墊支，此有本院自行
26 收納款項收據及收受案款通知各1紙在卷可稽，依行政訴訟
27 法第237條之8第1項、第237條之9、第236條、第104條規定
28 準用民事訴訟法第93條規定，被告應給付原告300元，爰確
29 定第一審訴訟費用額如主文第2、3項所示。

30 九、本件原告之訴為有理由。

31 中 華 民 國 113 年 2 月 6 日

法官簡璽容

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，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀，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，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於提出上訴後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逕以裁定駁回上訴。

中 華 民 國 113 年 2 月 6 日

書記官 葉淑玲