

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

113年度交字第228號

原告 源展交通股份有限公司

代表人 趙啓成

訴訟代理人 林亮宇律師

李秉謙律師

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 魏光玄律師

複代理人 劉惠昕律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國113年2月29日中市裁字第68-U00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原處分撤銷。

訴訟費用新臺幣300元由被告負擔。被告應給付原告新臺幣300元。

事實及理由

一、行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。經核兩造陳述及卷內資料，事證尚屬明確，爰不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：原告所有牌照號碼309-X6號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），於民國112年12月25日16時48分許行經新北市樹林區福德街平交道（下稱系爭平交道）時，因所牽引之低床平板式半拖車遭卡住而停駛，經員警認有「在鐵路平交道停車」之違規而製單逕行舉發。被告認舉發無誤，於113年2月29日依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第54條第3款、第63條之2第2項規定，以中市裁字第68-

01 U00000000號裁決，裁處原告罰鍰新臺幣(下同)9萬元、吊扣
02 汽車牌照12個月，並記汽車違規紀錄1次(下稱原處分)。

03 三、訴訟要旨：

04 (一)原告主張：

- 05 1.本件舉發所憑之路口監視器影像，非法定度量衡器，僅在
06 處罰條例第7條之2第2項各款所定違規態樣之情況下，其
07 逕行舉發始為合法。又系爭車輛行經系爭平交道時，因被
08 路面之高低落差困住，駕駛人為避免發生危險，才將系爭
09 車輛停駛於該處，並在下車操作舉昇裝置脫困後立即驅車
10 離開，如此顯與該條項第4款所定「違規停車而駕駛人不
11 在場」之要件不符，員警逕行舉發應不合法。
- 12 2.系爭平交道位於新北市樹林區中山路二段與東佳路之交岔
13 路口，路面高突之處顯不合市區道路及附屬工程設計規範
14 第4.2.3.2條規定之縱坡高度限制，卻未設置「警31」標
15 誌，導致系爭車輛駕駛人無法預見其高低落差，致遭受困
16 於地面，此與處罰條例第3條第11款所規定「停車」，係
17 指「車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛」之
18 情形不同。本件因路況標示有欠缺，導致系爭車輛受困而
19 須緊急排除，此屬不具期待可能性、不可歸責於駕駛人之
20 情形，顯有阻卻責任事由，被告予以裁罰，應有違誤。
- 21 3.系爭車輛所牽引者為低床平板式半拖車，於正常行駛過程
22 中，並不會舉昇該半拖車之高度，否則將使板台後傾、呈
23 現不正常之斜度，造成貨物向後堆積、擠壓車身，而有發
24 生交通事故之高度危險。被告主張系爭車輛之駕駛未事先
25 調整半拖車之高度，即逕直駛入系爭平交道應有可歸責事
26 由，並不可採。
- 27 4.依市區道路及附屬工程設計規範第4.2.3.2條規定：「平
28 面交叉處之縱坡宜平緩，交叉口之縱坡度宜小於3%，惟
29 如地形特殊及情況受限者，不得大於5%。」所謂縱坡
30 度，為「爬升高度(h)和在水平位移(d)的比值的百分
31 率」(坡度=h/d×100%。坡度12%表示水平位移100公

01 尺，爬升12公尺），故交叉路口之縱坡度限制，每100公
02 尺不得爬升大於5公尺（即每公尺不得爬升大於5公分）。
03 系爭平交道路面異常高起，業經國營臺灣鐵路股份有限公
04 司（下稱臺鐵公司）函覆表示軌道超高為6.8公分，有無
05 法避免之突起情形，可知系爭平交道之警告標誌設置、道
06 路工程設計均有欠缺，應尋求改善精進，本件反處罰受困
07 車輛民眾，顯於法有違。

08 5.系爭平交道經臺鐵公司與其他主管機關評估後，事後雖已
09 確認有無法避免之突起情事而設置「禁17」標誌，禁止重
10 量超過35公噸之車輛右轉駛入系爭平交道，然該標誌係在
11 本件違規事實發生後始設置。何況當時系爭車輛與所牽引
12 半拖車之總重量並未達35公噸，即便駛入系爭平交道，亦
13 無違規。

14 6.聲明：(1)原處分撤銷。(2)訴訟費用由被告負擔。

15 (二)被告答辯：

16 1.本件違規事實非如酒駕、超速、超載等案件，涉及數值認
17 定，且採證照片為路口監視器之畫面截圖並非度量衡法所
18 指定之法定度量衡器，員警據以製單逕行舉發，與處罰條
19 例第7條之2規定無違。

20 2.系爭平交道具有肉眼可見之高低差，系爭車輛經過時，駕
21 駛人應能預見有被卡住之可能，卻未事先調整半拖車之高
22 度即逕直駛入，難謂無可歸責事由。依採證照片，系爭車
23 輛於前揭時地停駛於系爭平交道上長達6分多鐘，違規事
24 實明確。

25 3.系爭平交道經臺鐵公司與其他主管機關評估後，既僅禁止
26 重量逾35公噸之車輛通過，而系爭車輛當時之總重量並未
27 逾35公噸，按理應可順利通行，不致遭該處之高低路差卡
28 住。是系爭平交道周圍之標誌設置即便有欠缺，仍與本件
29 違規事實之發生無關，難認系爭車輛之駕駛人主觀上無注
30 意義務之違反，被告依法裁罰，並無違誤。

31 4.聲明：(1)原告之訴駁回。(2)訴訟費用由原告負擔。

01 四、本件應適用法規：

02 (一)道路交通標誌標線號誌設置規則：

03 1.第38條：「路面高突標誌『警31』，用以促使車輛駕駛人
04 減速慢行，設於路面突然高聳路段將近之處。」

05 2.第74條：「(第1項)禁行方向標誌，用以告示車輛駕駛人
06 禁行之方向。禁止右轉用『禁17』、禁止左轉用『禁
07 18』、禁止左右轉用『禁19』、禁止右轉及直行用「禁
08 20」、禁止左轉及直行用『禁21』。設於禁止各種車輛右
09 轉、左轉或左右轉道路入口附近顯明之處。有時間、車
10 種、車道特殊規定者，應在附牌內說明。(第2項)禁行方
11 向僅限於指定車輛者，應將車輛之圖案繪於標誌內。禁止
12 大型重型機車左轉、禁止大貨車左轉及禁止大客車左轉，
13 圖例如下：…」

14 (二)道路交通安全規則第111條第1項第1款：「汽車臨時停車
15 時，應依下列規定：一、橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、
16 鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時
17 停車。」

18 (三)處罰條例：

19 1.第7條之2：「(第1項第7款)汽車駕駛人之行為有下列情形
20 之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：…
21 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。(第2項
22 第4款)前項第七款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定
23 度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於
24 網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在
25 此限：…四、違規停車而駕駛人不在場。…」

26 2.第54條第3款：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列
27 情形之一者，處新臺幣1萬5000元以上9萬元以下罰鍰，並
28 吊扣其駕駛執照1年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：…
29 三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停
30 車。」

31 3.第24條第1項：「汽車駕駛人或汽車所有人違反本條例規

01 定者，除依規定處罰外，並得令其或其他相關之人接受道
02 路交通安全講習。」

03 4.第63條之2：「(第1項第1款)逕行舉發案件之被通知人為
04 自然人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人者，駕駛
05 人之行為應接受道路交通安全講習或吊扣、吊銷汽車駕駛
06 執照者，處罰被通知人。但被通知人無可駕駛該車種之有
07 效駕駛執照者，依下列規定處罰被通知人：一、駕駛人之
08 行為應接受道路交通安全講習者，記該汽車違規紀錄1
09 次。…(第2項)逕行舉發案件之被通知人為非自然人，其
10 為汽車所有人，且未指定主要駕駛人或未辦理歸責他人
11 時，駕駛人之行為應接受道路交通安全講習或應吊扣、吊
12 銷汽車駕駛執照者，依前項但書各款規定處罰被通知
13 人。」

14 (四)道路交通安全講習辦法第4條第1項第11款：「汽車駕駛人有
15 下列情形之一者，除依本條例處罰外，並應施以講習：…十
16 一、違反本條例第54條規定。」

17 五、本院判斷：

18 (一)前揭事實概要欄所載各情，除後述爭點外，未據兩造爭執，
19 並有原處分暨送達證書、內政部警政署鐵路警察局舉發違反
20 道路交通管理事件通知單、系爭車輛之車籍資料、採證照
21 片、內政部警政署鐵路警察局臺北分局113年1月19日鐵警北
22 分行字第1130000541號函、鐵路警察局臺北分局樹林派出所
23 舉發違反道路交通管理事件員警回覆單等附卷可證，堪信為
24 真實。

25 (二)就程序部分，原告首先質疑本件以監視器影像為證據，不符
26 合處罰條例第7條之2得逕行舉發之情形等語。然查，處罰條
27 例第7條之2第1項第7款規定：「經以科學儀器取得證據資料
28 證明其行為違規。」其當場不能或不宜攔截製單舉發者，得
29 逕行舉發。同條第2項規定：「前項第7款之科學儀器屬應經
30 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
31 或路段，應定期於網站公布。但汽車駕駛人之行為屬下列情

01 形之一者，不在此限：…」，並非規定「前項第7款之科學
02 儀器應經定期檢定合格」，依其文義，含括「屬」應經定期
03 檢定合格之法定度量衡器，及「非屬」應經定期檢定合格之
04 法定度量衡器以外之其他科學儀器。是唯有「屬」應經定期
05 檢定合格之法定度量衡器，例如涉及車輛超載與否之地磅
06 秤、檢測呼氣酒精濃度之酒測器、取締超速行車之雷射（或
07 雷達）測速儀器等，因要求精確之測量數值，始必須經定期
08 檢定合格，且交通主管機關始應依本條項規定，將「其取得
09 違規證據資料之地點或路段，定期於網站公布」（但書所列
10 各情形為例外），其逕行舉發始為適法。據此，本件員警以
11 監視器影像畫面為證據資料，既不涉及重量、酒精濃度、速
12 度等須以法定度量衡器進行採證之情形，自無因未經檢定
13 合格而違反處罰條例第7條之2規定之問題。

14 (三)且查，本件本件舉發過程，係員警接獲通報有民眾駕車卡在
15 系爭平交道上而到場處理，經調閱路口監視器畫面查證結
16 果，據以舉發，有鐵路警察局臺北樹林派出所舉發違反道路
17 交通管理事件員警回覆單在卷可參（見本院卷第79頁），依
18 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理
19 細則）第6條第2項：「公路主管及警察機關就其主管業務，
20 查獲違反道路交通管理之行為者，應本於職權舉發或處理
21 之。」及同細則第10條第2項就舉發之態樣區分當場舉發、
22 逕行舉發、職權舉發、肇事舉發及民眾檢舉舉發共5種，其
23 依第6條第2項規定所為之舉發，即屬「職權舉發」，並非依
24 處罰條例第7條之2規定所為之逕行舉發。是原告主張員警違
25 反處罰條例第7條之2之規定，逕行舉發為不合法云云，自無
26 可採。

27 (四)至於處罰條例第3條第11款所規定「停車：指車輛停放於道
28 路兩側或停車場所，而不立即行駛。」乃關於「停車」之客
29 觀描述，重點在於「停放而不立即行駛」之狀態，如在得為
30 停車之處所停車，自無違規，如在不得停車之處所停車，即
31 應依各該規定受罰。本件系爭車輛在系爭平交道停放時間長

01 達6分多鐘，無論其停放而不立即行駛之狀態其原因為何，
02 均應構成「停車」之定義描述，原告主張其當時並非停車，
03 故不得舉發云云，亦非可採。

04 (五)被告舉發程序固屬合法，但本件之實體裁罰尚有違誤，論述
05 如下：

06 1.按鐵路係以多個車廂相連結而在固定架設之鐵軌上行車，
07 有行進速度快、煞車距離長、承載運量大之交通特性，是
08 其與一般道路交會時，不設置紅綠燈，並以設置鐵路平交
09 道之方式管制其他車輛，而擁有絕對之優先路權。鐵路平
10 交道一旦發生交通事故，動輒造成嚴重傷亡，是關於其管
11 制措施及相關設置，自應嚴格遵循，力求完善，無從輕忽
12 懈怠。要言之，須以事先預防為首務，輔以事後重懲為手
13 段，期能達成「平交道零事故」之最終目標。

14 2.經查，原告主張系爭平交道有高突路面之情形，經本院函
15 詢結果，臺鐵公司函覆「說明二：本公司縱貫線K43+812
16 福德街平交道軌道幾何線型符合本公司整修標準值，並無
17 軌道傾斜及過高之情形。惟因該處軌道超高為68公厘，道
18 路與平交道版順接後有無法避免之突起情形，因此該處平
19 交道設有標誌限制禁止35公噸以上車輛進入，避免重型拖
20 車無法順利通過，影響鐵路行車安全。」有該公司113年
21 11月18日鐵工路字第1130046766號函在卷可稽（見本院卷
22 第163頁）。系爭平交道既有路面超高突起之情形，然並
23 未依設置規則第38條規定，於路面突然高聳路段將近之
24 處，設置「警31」之高突標誌，以促使車輛駕駛人減速慢
25 行。且事實上，該禁止35公噸以上車輛進入之禁制標誌，
26 係由新北市政府交通局於113年5月20日設置，有新北市政
27 府交通局113年11月28日新北交工字第1132331762號函附
28 卷可按（見本院卷第181至183頁），係在本件舉發之違規
29 時間之後，則本件攸關係爭平交道安全之相關警告、禁制
30 標誌，其規劃及設置顯有欠缺，已有瑕疵可指。

31 3.又查，依市區道路及附屬工程設計規範第4.2.3.2規定：

01 「平面交叉處之縱坡宜平緩，交叉口之縱坡度宜小於
02 3%，惟如地形特殊及情況受限者，不得大於5%。」所謂
03 縱坡度，為「爬升高度（h）和在水平位移（d）的比值的
04 百分率」（坡度=h/d×100%。坡度12%表示水平位移100
05 公尺，爬升12公尺），故交叉路口之縱坡度限制，每100
06 公尺不得爬升大於5公尺（即每公尺不得爬升大於5公
07 分）。如前臺鐵公司函覆，系爭平交道軌道超高6.8公
08 分，道路與平交道版順接後有無法避免之突起情形。而輔
09 以卷附現場照片所示（見本院卷第81頁），系爭平交道之
10 鐵軌與福德街路面版接相連，顯然已大於上開設計規範所
11 定爬升縱坡度之限制原則，既囿於現場路面現狀而有例外
12 之高突情形，相關主管機關尤應特別謹慎，尚不得以「警
13 31」之高突標誌並非強制規定必須設置為由，而疏於設置
14 提醒，甚至該版接路面之爬升縱坡度超出一般設計規範
15 時，更應提高其防範強度，採取必要相應之作為，基於主
16 動積極之行政義務，要以避免發生無謂交通事故為最優先
17 考量。

18 4.被告雖強調，系爭平交道業已設置禁止35噸以上聯結車進
19 入之禁制標誌，且原告自陳系爭車輛當時之總重量僅有
20 23.84公噸，則即使當時並未設置該禁制標誌，系爭車輛
21 理應能順利通過，故即使標誌設置有欠缺，與本件違規應
22 不具關連性等語。惟查，原告主張，系爭車輛正常行駛狀
23 態下離地高度為20公分，與一般休旅車離地高度之原廠規
24 格為18.5或18.2~18.3公分相較略高，並提出其實測高度
25 照片及凌志休旅車原廠規格資料為佐（見本院卷第147至
26 155頁）。本院參酌兩造陳述及卷查事證，認系爭平交道
27 確有高突路面6.8公分之情形，且縱坡度大於交叉道路設
28 計規範原則，本應設置高突標誌提醒用路人注意。雖系爭
29 車輛符合車體規格，但受軌道高突及縱坡度所限，並因附
30 掛之板台拖車車體較長，其拖車前後車輪橫跨距離加長之
31 結果，導致該軌道高突路面所生可能抵觸底盤之影響更為

01 巨大，或為本件拖車底盤卡在系爭平交道之主要原因。而
02 本院認為，此種可能導致系爭平交道發生嚴重交通事故之
03 特殊情形，道路交通相關主管機關尤應詳加檢視，並採取
04 更高強度之防範作為，不僅應設置高突標誌預先提醒，並
05 禁止重量超過35噸以上之聯結車輛進入外，就該軌道突起
06 超高及縱坡度過大所生可能之交通風險，例如本件車體長
07 度可能造成車輛底盤卡在軌道之危險情形，尋求更完善之
08 因應作為始稱妥適。被告雖主張，系爭平交道有高突情
09 形，肉眼可見，系爭車輛駕駛人應可預見，應升高拖車底
10 盤，不能逕直駛入云云。然如該高突情形為肉眼可見，主
11 管之交通機關卻無視其可能發生嚴重平交道事故之交通風
12 險，而未預先採取必要之因應防範作為，僅在發生形式上
13 之違規事實後，以事後處罰為手段，要與前揭避免發生平
14 交道事故為最優先考量之法制目的，及主動積極維護交通
15 秩序、確保交通安全之行政義務不合，其所為主張，難認
16 可採。

17 5.綜合上述，本院認系爭平交道有高突路面，縱坡度並大於
18 一般交叉道路設計規範之原則要求，然主管機關並未設置
19 高突標誌提醒用路人，且在系爭車輛車體符合規格而仍發
20 生底盤卡在軌道上之高度交通風險一事，相關主管機關應
21 有更詳盡設置規劃之必要等情狀，認本件違規，系爭車輛
22 駕駛人主觀上欠缺故意或過失，不能令負在鐵路平交道上
23 停車之罰責。

24 六、結論：

25 (一)綜上所述，本件系爭平交道之規劃設置尚有欠缺，難認系爭
26 車輛駕駛人主觀上有故意或過失之可歸責事由，被告依前揭
27 應適用法規作成原處分，尚有違誤，原告訴請撤銷，為有理
28 由，應予准許。

29 (二)兩造其餘攻防方法及卷內事證，經核於判決結果不生影響，
30 無庸逐一論述，附此敘明。

31 (三)本件第一審訴訟費用為300元，應由被告負擔。因原告已預

01 為繳納，爰命被告給付原告300元。

02 中 華 民 國 114 年 4 月 28 日

03 法 官 李 嘉 益

04 以上正本係照原本作成。

05 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
06 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
07 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
08 體事實，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於
09 提出上訴後20日內補提理由書(上訴狀及上訴理由書均按他造人
10 數附繕本)。如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正而
11 逕以裁定駁回上訴。

12 中 華 民 國 114 年 4 月 28 日

13 書記官 林俐婷