臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

115年度交字第213號

原　　告　陳慧宣

被　　告　交通部公路局嘉義區監理所

000000000000000000

代　表　人　張耀輝

訴訟代理人　吳冠頡

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國115年3月17日雲監裁字第72-GHJ682012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、原處分超過新臺幣1,800元部分撤銷。

二、原告其餘之訴駁回。

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：

本件事證已臻明確，本院認無行言詞辯論之必要，爰依行政訴訟法第237條之7之規定，不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：

原告所有之號牌718-GZX號普通重型機車(下稱系爭機車)，於民國(下同)114年11月16日23時05分許停放在臺中市○○區○○○路000號附近(下稱系爭地點)時，為民眾認有違規行為而於同日檢具影像資料向警察機關提出檢舉，經臺中市政府警察局第六分局(下稱舉發機關)員警檢視後，認系爭機車有「併排停車」之違規，於同年12月3日對車主即原告制單舉發，並移送被告處理。經被告依行為時道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第56條第2項規定，以115年3月17日雲監裁字第72-GHJ682012號違反道路交通管理事件裁決書(下稱原處分)裁處原告罰鍰新臺幣(下同)2,400元。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

三、原告之主張及聲明：

（一）主張要旨：

1、道交條例第56條第2項所稱之併排停車，應係兩車以上左右並列停放致占用車道寬度而妨礙通行者當之；然本件系爭機車係停放於路旁成排機車之後方，而屬前後縱列停放，並非左右並列情形，因此與法定構成要件不符，顯屬法律適用錯誤；且檢舉相片未能證明左右併排佔用車道寬度之事實，其證據力不足。

2、被告援引交通部108年6月26日交路字第1085007741號函釋(下稱108年6月26日函釋)將前後縱列停放擴張認定為併排停車，顯係以行政函釋擴張解釋法律所未明定之構成要件，混淆道交條例第56條第1項違規停車與第2項併排停車之區別，違反法律保留原則及處罰明確性原則；又被告另行檢附之併排停車例圖皆為左右並列停放，並無前後縱列情形，足證被告自訂之行政標準亦認定併排停車須為左右並列，故被告援引上開函釋擴張解釋，顯屬裁量逾越；另被告援引上開函釋將停車態樣不分方向一律納入併排停車規範，並處以高於一般違規停車之罰鍰，已對人民財產權造成重大限制。

3、被告主張原告停車已造成同向車輛駕駛人必須偏向繞行，甚至跨越分向限制線等情，然由檢舉相片可見，系爭機車距離分向限制線尚有極大的餘裕空間，後方車輛無須偏向或繞行即可正常通過；且當時為深夜23時05分，交通流量稀少，被告所稱嚴重危害交通安全或迫使他人繞行純屬臆測之詞，與現場情況不符。

（二）聲明：原處分撤銷。

四、被告之答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

併排停車之處罰，其立法理由係考量駕駛人將車輛以斜向、垂直或平行等方向停放於其他車輛車側，易生車輛往來危險，並造成合法用路人之不便，因此只要有併排停車

之違規即應受罰，不以事實上造成危害為必要，更不因停車方向種類而有異；蓋併排停車或臨時停車即占用原供車輛正常行使之車道，不僅使用路人不便，且使原車道中之車輛或行人被迫繞過停放的車輛，甚至須跨越至其他車道通行，易使用路人遭受對向車道或後方來車撞擊之風險，而屬重大危害交通安全之行為。本件系爭機車駕駛座上無人，未保持可立即行駛之狀態，則參照交通部108年6月26日函釋意旨，系爭機車與左側機車均停放於柏油路面，顯見兩車均位於車道範圍內，且系爭機車位置足以導致同向車輛駕駛人必須偏向繞行，甚至須跨越分隔線以避免碰撞，足認系爭機車停車方式已妨礙其他車輛之通行與用路安全，而構成併排停車之違規。

（二）聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

（一）按原告行為後道交條例第56條第2項已於114年11月19日修正，違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第2條暨附件違反道路交通管理事件統一裁罰基準表(下稱裁罰基準表)亦於115年1月30日修正，並均於115年1月31日施行；修正後之規定，道交條例第56條第2項關於併排停車之罰鍰由定額2,400元，修正為1,800元以上3,000元以下罰鍰，而依修正後裁罰基準表規定，違規車種為「機車」者，可裁處之罰鍰額調整為1,800元至2,300元，較之於修法前係定額裁處2,400元，修法後之規定顯較為有利；則依行政罰法第5條規定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用裁處時之法律或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，適用最有利於受處罰者之規定。」暨其修法理由指明「所謂『裁處時』，除行政機關第一次裁罰時，包括訴願先行程序之決定、訴願決定、行政訴訟裁判，乃至於經上述決定或裁判發回原處分機關另為適當之處分等時點。」是經綜合比較本件應適用之修法前、後規定，修法後之規定對於原告較為有利，故本件

對於原處分合法性之審查，即應從輕適用修正後之規定，先予敘明。

（二）如事實概要所述之事實，有舉發違反道路交通管理事件通知單、原告線上申辦陳述交通違規案件申請書、舉發機關114年12月18日中市警六分交字第1140152436號函暨所附檢舉相片、被告114年12月22日嘉監雲四字第1143238204號函、原處分暨送達證書等件在卷可稽(見本院卷第79至94頁)，應堪認定。

（三）系爭機車確有「併排停車」之違規：

1、按道路交通安全規則(下稱道安規則)第111條第1項第5款及第112條第1項第10款規定可知，汽車不得併排停車或併排臨時停車；而關於「併排停車」，道交條例固未明文其定義，惟道交條例第56條第1項於90年1月17日修正時原即於第6款規定有「併排停車」之處罰，嗣於104年1月7日修正時將該款規定移列為第2項，並提高罰鍰額度，其立法理由即係考量：為避免因駕駛人只為貪圖便利併排停車致車道寬度恐縮減，卻讓其他無辜汽機車駕駛人因一時不查或行車視線受阻，而被迫變更車道造成車禍發生，原條文之罰鍰過低，無法有效阻止行為人不良駕駛習慣，故修正提高罰鍰金額。（立法院第8屆第6會期第13次會議議案關係文書第117至123頁參照）。是汽車無論於停車或臨時停車時，均不得併排停放，乃因併排停車勢必占用原供車輛正常行駛之車道，不僅易生車輛往來危險，並造成合法用路人之不便，故而駕駛人有併排停車之違規行為即應受罰，不以事實上造成危害為必要，不限於狹隘或單行之路面，亦不因停放車輛之方向（斜向、垂直或平行）或車輛種類而有差異，更不因其個案之特殊狀況而得免罰(本院107年度交上字第58號判決意旨參照)。

2、次按道交條例第3條第3款規定，人行道係為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道；同條第11款規定，停車指車輛停放於道

路兩側或停車場所，而不立即行駛。再按道路交通標誌標線號誌設置規則(下稱設置規則)第183條第1項規定，路面邊線用以指示路肩或路面外側邊緣之界線，其線型為白實線，線寬15公分，整段設置，但交岔路口及劃設有禁止停車線、禁止臨時停車線處或「地面有人行道」之路段得免設之。至未劃設路面邊線地點，其路面邊緣如何起算，交通部96年10月15日路臺監字第0960414427號函表示：「...爰道路路面如有依上開規定劃設路邊線或有後段但書規定情形者，旨揭規則規定之路面邊緣，當可以該等標線或人行道位置起算。」該函釋係道路主管機關交通部本於職權所為釋示，且未增加法律所無之限制，本院自得援用。

3、由採證相片及本院依職權查詢之GOOGLE街景圖可見，系爭機車左側之路面上固未繪設禁止臨時停車線、禁止停車線或道路邊線，然位於系爭地點及其左右兩側之建物均設有騎樓，是依上開設置規則第183條第1項但書、道交條例第3條第3款規定及交通部函釋意旨，該處之路面邊線即應以騎樓邊緣起算，騎樓以外即屬車道範圍；又系爭機車左側已有另一輛普通重型機車以垂直道路方式停放，系爭機車則以平行道路方式逆向停放於該普通重型機車後方，是依首揭說明，系爭機車仍屬「併排」之行為，不因兩車為平行或垂直縱列而有別；另系爭機車未顯示任何燈光，駕駛人未於車上或四周，且安全帽置於坐墊上，核屬道交條例第3條第11款規定之「停車」行為。故系爭機車確有「併排停車」之違規，堪以認定，原告以前詞主張其係前後並列停放而非左右併排等語，自屬無據。

4、原告復主張其未嚴重危害交通安全或迫使他人繞行等情。惟由前開GOOGLE街景圖可見，系爭地點前方之中工三路為繪設有分向限制線之單線雙向車道，其車道非寬，於路旁有停放車輛之情況下，往來之車流即已相當貼近分向限制線行駛，甚至有壓到分向限制線之情形；是原告將系爭機

車停放於他車後方，將使經過車輛可使用之車道寬度進一步縮減，甚至需跨越分向限制線以避開系爭機車，因此系爭機車併排停放確已造成往來用路人之危險；況依前揭五㈢1之說明，併排停車不以事實上造成危害為必要，只要有此一行為即構成違規，是系爭機車實際上是否有使他車偏向繞行，並非所問，亦不因其停放時間為深夜或白天而有區別，故原告上開主張，均非可採。

（四）至原告主張108年6月26日函釋係對併排停車作擴張解釋，違反法律保留原則及處罰明確性原則，而被告引用該函釋處罰，則屬裁量逾越，且對人民財產權造成重大限制云云。惟108年6月26日函釋係道路交通管理之中央主管機關交通部對於道路交通違規併排停車之認定標準，邀集內政部警政署及各直轄市政府等相關單位召開會議研商，並參酌105年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案十之研討結果後所發布，其內容略以：「...，經本次會議討論後認定只要違規停車於道路『停車格』旁之車道上，不論道路停車格內是否實際有車（汽車或機車），亦或者2輛以上車輛同時於車道範圍併排停放，致車身有佔據車道情形，影響其他行駛中汽機車通行，均構成「併排停車」之違規事實，獲有共識。二、關於臺北市政府警察局及新北市政府警察局提供相關案例（圖例1至圖例16），及新增之圖例12-1及13-1，經上開認定原則討論後修正如附件1供參」等語。是以，上開函釋及所附圖例1至16，係交通部本於道路交通管理之中央主管機關地位，為協助下級機關統一解釋法令及認定事實而訂頒之解釋性行政規則，並未逾越道交條例第56條第2項在於保障合法通行之用路人權益及維護車道通行之安全與順暢之規範意旨，且未增加法令所無之限制，亦未牴觸母法，自得予以適用（臺北高等行政法院114年度交上字第555號判決意旨參照）；繼以，觀之該函釋所附圖例2及13-1所示，併排停車不以兩車平行停放為限，且如已有車輛停放於路面邊線外

側(車道上停車)，若再於其側邊或前後停車，即形成第二層停車之情狀，對於行經該路段之後方來車而言，其可用通行車道已被壓縮並縮減，視線亦會受到影響，業已妨害合法通行該路段之用路人權益及車道通行之安全與順暢，是被告引用該函釋及所附圖例認系爭機車有併排停車之違規，並無裁量逾越或濫用之情事。故原告上開主張，要屬個人主觀見解，自難採憑。

（五）從而，原告所有之系爭機車確有「併排停車」之違規，然經比較新舊法後，新法對原告較為有利，是依修正後道交條例第56條第2項及裁罰基準表等規定，審酌本件違規車種為「機車」，且原告於期限內到案聽候裁決，被告僅得對原告裁處罰鍰1,800元，原處分超過此部分之裁罰，係屬違誤，原告訴請撤銷此部分裁罰，為有理由，應予准許，逾此部分之請求，則屬無據，應予駁回。

（六）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料，經本院斟酌後，核與判決不生影響，無逐一論述之必要，併予敘明。

六、本件第一審裁判費為300元，審酌主文第1項撤銷部分係法律修正所致，認仍應由原告負擔全部裁判費較為適當，爰依行政訴訟法第237條之8第1項規定，確定第一審訴訟費用額如主文第3項所示。

七、結論：本件原告之訴一部有理由，一部無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　31　　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　　115　　年　　8　　月　　31　　日

書記官　杜秀君

附錄應適用之法令：

一、道安規則第111條第1項第5款規定：「汽車臨時停車時，應依下列規定：五、不得併排臨時停車。」第112條第1項第10款規定：「汽車停車時，應依下列規定：十、不得併排停車。」

二、行政罰法第5條規定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用裁處時之法律或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，適用最有利於受處罰者之規定。」

三、道交條例第3條第11款規定：「本條例用詞，定義如下：十一、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。」

四、115年1月31日施行即現行之道交條例第56條第2項規定：「汽車駕駛人停車時，有併排停車之情事者，處汽車駕駛人新臺幣1,800元以上3,000元以下罰鍰。」