臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第二庭

113年度交字第1285號

原告 郭昌傑 住○○市○里區○○路0段00號6樓之6
被告 新北市政府交通事件裁決處
設新北市○○區○○路0段000號2樓
代表人 李忠台 住同上
訴訟代理人 黃曉妍律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國113年9月2日新北裁催字第48-CX0000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。
訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

- 一、原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序。本件因卷證資料已經明確，本院依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，直接裁判。
- 二、本件原告起訴時雖請求撤銷被告民國113年4月2日新北裁催字第48-CX0000000號違反道路交通管理事件裁決書（下稱裁決書），然經本院函請被告重新審查，因道交條例第63條第1項業已修正，被告依從新從輕原則，自行刪除關於記違規點數3點部分，而於113年9月2日重新製開新北裁催字第48-CX0000000號裁決書等節，有被告變更前及變更後之裁決書在卷足憑。從而，本件被告經重新審查結果，雖重行製開新裁決並為答辯，然此被告變更後之裁決，仍非完全依原告之請求處置，則參酌行政訴訟法第237條之4第3項規定反面解釋之旨，依法自不得視為原告撤回起訴，本院應以被告變更

01 後即113年9月2日新北裁催字第48-CX0000000號裁決書為審
02 理之標的。

03 貳、實體部分：

04 一、事實概要：原告於112年12月13日7時4分許，騎乘車牌號碼0
05 00-0000號普通重型機車（下稱系爭機車），行經新北市八
06 里區龍米路2段與龍米路2段60巷之交岔路口（下稱系爭路口）
07 時，因紅燈迴轉，為民眾於112年12月18日檢具行車紀錄器
08 錄影資料，向新北市政府警察局蘆洲分局（下稱舉發機關）檢
09 舉，經舉發機關查證屬實，而於112年12月29日填製新北市
10 警交大字第CX0000000號舉發違反道路交通管理事件通知單
11 （下稱原舉發通知單），記載應到案日期為113年2月12日前，
12 並於112年12月29日移送被告處理。原告於113年2月7日陳述
13 不服舉發，經被告函請舉發機關協助查明事實後，認原告確
14 有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規，
15 遂依道交條例第53條第1項、違反道路交通管理事件統一裁
16 罰基準及處理細則（下稱裁處細則）等規定，於113年4月2日
17 填製新北裁催字第48-CX0000000號裁決書，裁處原告罰鍰新
18 臺幣（下同）1,800元，並記違規點數3點。原告不服，乃提
19 起本件行政訴訟，被告於本件繫屬中重新審查後於113年9月
20 2日製開新北裁催字第48-CX0000000號裁決書，刪除記違規
21 點數3點部分，即處罰鍰1,800元（下稱原處分），並另送達原
22 告。

23 二、原告主張：

24 (一)道交條例第3條第8款僅就「車輛」予以定義，並未就「汽
25 車」予以定義，其後之「汽車(包括機車)」係用來解釋「車
26 輛」這個名詞，說明「車輛」係指「汽車(包括機車)」而非
27 定義「汽車」包括機車。道路交通安全規則第2條第1項第1
28 款固規定：「本規則用詞，定義如下：一、汽車：指在道路
29 上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機
30 車）。」然按中央法規標準法第2、3條，故道路交通安全規
31 則僅是各機關發布之命令，其位階在法律之下，故不具有拘

01 束法律之效果，道路交通安全規則第2條第1項第1款對「汽
02 車」之定義，其定義之效力不及於道交條例中「汽車」名詞
03 之解釋。且道路交通安全規則第2條開宗明義即寫明「本規
04 則用詞，定義如下：」，並未寫明：「本規則及道路交通管
05 理處罰條例用詞，定義如下：」故該規則對「汽車」之定
06 義，並未擴大解釋可適用於道交條例中對「汽車」之定義。
07 不論從法律位階來看，或從道路交通安全規則用字來看，道
08 路交通安全規則第2條第1項第1款對「汽車」之定義，都與
09 道交條例中對「汽車」之定義無涉。接言之，總結來說，道
10 交條例中並未就汽車此一名詞予以定義。

11 (二)汽車此一名詞由道路交通安全規則定義包括機車，實已違反
12 社會一般通識；再依道路交通安全規則第2條第2項，只要一
13 提及機車，汽車就可不包含機車，實有定義不清及令人混淆
14 之問題。道路交通安全規則中對汽車之定義，是涉及人民自
15 由的限制等重要事項，並不是執行法律的細節性、技術性次
16 要事項，所以應該由立法機關以法律明定，或明確授權行政
17 機關發布命令做補充規定才符合憲法第23條的法律保留原
18 則。

19 (三)由於道交條例並未明確授權道路交通安全規則對「汽車」此
20 名詞加以定義，故道路交通安全規則對汽車之定義，已失所
21 附麗；被告自不得依道路交通安全規則對「汽車」之定義，
22 再依道交條例對原告開罰。又道路交通安全規則第2條第1項
23 和第2項彼此之間是互為矛盾的，既已就第1項定義汽車包括
24 機車，卻又在第2項規定提到機車，汽車就不包括機車，名
25 詞定義並不因是否提到該名詞而改變其本質。由於道路交
26 通安全規則第2條第1項和第2項互相矛盾，依法律保留原則、
27 法院自可不受到道路交通安全規則之拘束。而依大法官會議
28 釋字為390號、402號解釋意旨，對人民違反行政法上義務之
29 行為，予以裁罰性之行政處分，其範圍及內容應具體明確，
30 今道交條例第53條第1項既僅明定「汽車駕駛人」，卻罰及
31 「機車駕駛人」，即明顯違反行政法之「明示原則」，及上

01 述大法官會議解釋之意旨。被告不得擅自以汽車包含機車此
02 一說法，自行擴張解釋，違反行政程序法第4條而對原告開
03 罰，被告所為的裁決違法等語。並聲明：撤銷原處分。

04 三、被告則以：道交條例第3條第8款明文規定車輛係指非依軌道
05 電力架設，而以原動機行駛之汽車（包括機車）之動力車
06 輛，職是之故，道交條例所稱之汽車係包括二輪之機車。本
07 件民眾檢舉影像內容輔以採證照片，於畫面時間07:04:31秒
08 許處，可見系爭路口之交通號誌為圓形紅燈，檢舉人車輛於
09 此停等紅燈；於畫面時間07:04:32至07:04:33秒許時，系爭
10 機車於系爭路口交通號誌燈號顯示為圓形紅燈時，自應於停
11 止線後停等紅燈直至號誌轉綠再續行，然系爭機車並未遵循
12 上開規則，跨越過停止線；於畫面時間07:04:33至07:04:39
13 秒許時，系爭機車跨越過停止線後，於該路口迴轉並繼續行
14 駛。堪認原告於系爭路口確有「駕車行經有燈光號誌管制之
15 交岔路口闖紅燈」之違規屬實，被告據此依道交條例第53條
16 第1項規定作成裁罰處分，洵屬合法等語置辯。並聲明：原
17 告之訴駁回。

18 四、本院之判斷：

19 (一)按道交條例第3條第8款規定：「本條例用詞，定義如下：
20 ……八、車輛：指非依軌道電力架設，而以原動機行駛之汽
21 車（包括機車）、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。
22 ……」第7條之1第1項第13款(行為時)、第2項規定：「(第1
23 項)民眾對於下列違反本條例之行為者，得敘明違規事實並
24 檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉：……十
25 三、第53條或第53條之1。……(第2項)公路主管機關或警察
26 機關對於第1項之檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為
27 終了日起逾7日之檢舉，不予舉發。」第53條第1項規定：
28 「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，
29 處新臺幣1,800元以上5,400元以下罰鍰。」第92條第1項規
30 定：「車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載
31 重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期

01 規定、汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定、
02 車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範
03 圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、微型電動
04 二輪車牌照申領、異動、管理規定、行人通行、道路障礙及
05 其他有關道路交通安全事項之規則，由交通部會同內政部定
06 之。」道交條例第92條第1項授權訂定之道路交通安全規則
07 第2條第1項第1款、第2項規定：「本規則用詞，定義如下：
08 一、汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛
09 之車輛（包括機車）。……(第2項)前項第1款所指之汽車，
10 如本規則同一條文或相關條文就機車另有規定者，係指除機
11 車以外四輪以上之車輛。」第102條第1項第1款規定：「汽
12 車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：一、應
13 遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮……」道交條例第4條
14 第3項授權訂定之道路交通標誌標線號誌設置規則第170條第
15 1項前段規定：「停止線，用以指示行駛車輛停止之界限，
16 車輛停止時，其前懸部分不得伸越該線。……」第206條第5
17 款第1目規定：「行車管制號誌各燈號顯示之意義如左：
18 ……五、圓形紅燈：(一)車輛面對圓形紅燈表示禁止通行，
19 不得超越停止線或進入路口。……」可知，汽、機車駕駛人
20 行駛至有燈光號誌管制之交岔路口，其行進應遵守標誌、標
21 線及燈光號誌之指示，而燈光號誌顯示為圓形紅燈者，應完
22 全停止並禁止為任何通行行為，不得超越停止線或進入路
23 口。駕駛人於行車管制號誌為圓形紅燈狀態下，未於停止線
24 前停止，卻超越停止線進入路口，即屬未依該燈號指示之
25 「闖紅燈」行為。

26 (二)再參以中央主管機關交通部於109年11月2日交路字第109500
27 8804號函檢送之交通部109年6月30日召開「闖紅燈行為之認
28 定原則」研商闖紅燈認定標準，其結論如下：「一、道路交
29 通管理處罰條例有關闖紅燈行為之認定，本部前曾以82年4
30 月22日交路字第009811號函示面對圓形紅燈時超越停止線或
31 闖紅燈之認定原則，經本次會議討論決議該函示應有檢討之

01 需要，爰為促使駕駛人回歸於對標誌、標線之認知，同時兼
02 顧執法技術層面與大眾接受程度，修正車輛「闖紅燈」行為
03 之認定如下：（一）車輛面對紅燈亮起後，仍超越停止線至
04 銜接路段，含左轉、直行、迴轉及右轉（依箭頭綠燈允許行
05 駛者除外），即視為闖紅燈之行為。（二）車輛面對紅燈亮
06 起後，車身仍超越停止線並足以妨害其他方向人（若有行人
07 穿越道）、車通行亦視同闖紅燈；若僅前輪伸越停止線者，
08 則視為不遵守標線指示。……四、有關本部67年5月28日交
09 路字第05341號及62年7月14日交路字第12815號函訂道路交
10 通管理處罰條例中之路口範圍，經本次會議討論認為可依據
11 市區道路及附屬工程設計規範及公路路線設計規範之平面交
12 叉口範圍修正如下：（一）劃有停止線者，自停止標線劃設
13 後（不含截角）所涵蓋之路面。（二）未劃停止線者，以道
14 路或人行道邊緣虛擬連接線以外5公尺設後（不含截角）所
15 涵蓋之路面。」上開函令係主管機關交通部本於職權，依據
16 道交條例第53條意旨所作成之解釋性行政規則，並未增加法
17 律所無之限制，本院自得參酌適用。

18 (三)復按道交條例第92條第4項授權交通部會同內政部訂定裁處
19 細則及其附件裁罰基準表，以維持裁罰之統一性與全國因違
20 反道路交管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不
21 同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同
22 裁罰之功能（司法院大法官釋字第511號解釋理由意旨參
23 照），而裁罰基準表記載機車駕駛人行經有燈光號誌管制之
24 交岔路口闖紅燈，於期限內繳納或到案聽候裁決者，處罰鍰
25 額度為1,800元，業斟酌機車、小型車、大型車、載運危險
26 物品車輛等不同違規車種，依其可能危害道路交通安全之輕
27 重程度，並就其是否逾越於期限內繳納或到案聽候裁決之期
28 限不同，其衍生交通秩序危害之情節，分別裁處不同之罰
29 鍰，符合相同事件相同處理，不同事件不同處理之平等原
30 則，且未逾越法律明定得裁罰之上限，被告自得依此基準而
31 為裁罰。

01 (四)前開事實概要欄所述之事實，有原舉發通知單(本院卷第47
02 頁)、機車車籍資料查詢(本院卷第75頁)、交通違規申述(本
03 院卷第57頁)、舉發機關113年2月23日新北警蘆交字第11343
04 70469號函暨違規採證照片(本院卷第59-65頁)、原處分(本
05 院卷第73頁)等在卷可稽。復參以上開採證照片，見於07：0
06 4：32秒許，原告所駕駛之系爭機車駛至龍米路2段(往北)之
07 機車停等區內，前方系爭路口之行車管制號誌顯示圓形紅
08 燈；07：04：35秒許，系爭路口之行車管制號誌猶顯示圓形
09 紅燈，系爭機車已駛越停止線進入路口至枕木紋行人穿越道
10 處；07：04：38秒許，系爭路口之行車管制號誌仍顯示圓形
11 紅燈，系爭機車迴轉駛入龍米路2段(往南)之車道等情。則
12 系爭路口之交通號誌轉換為紅燈時，系爭機車既尚未抵達停
13 止線，原告自應依上開道路交通安全規則之規定於停止線後
14 停等紅燈，待燈號轉綠再為續行，惟原告仍逕行超越停止線
15 進入系爭路口迴轉進入對向車道，顯有「駕車行經有燈光號
16 誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規事實甚明。

17 (五)原告固主張道交條例第3條第8款僅就車輛予以定義，並未就
18 汽車」定義，又道路交通安全規則第2條第1項第1款違反法
19 律保留原則，道交條例第53條第1項規定之處罰對象自不得
20 包含機車云云。惟道交條例第3條第8款定義所謂「車輛」係
21 指非依軌道電力架設，而以原動機行駛於道路之動力車輛，
22 並列明：「汽車(包括機車)」、「慢車」及「其他行駛於
23 道路之動力車輛」，亦即將「汽車(包括機車)」單獨列為
24 車輛之其一型態，是依其文義及體系架構，機車即包含在汽
25 車之內，為汽車之一種；況該條於101年5月30日修正之修正
26 理由更載明：「……三、原條文將一般觀念中之機車、摩托
27 車定名為機器腳踏車。唯隨著時代進步，機車之發展早已擺
28 脫腳踏車之設計態樣，而是跟隨著汽車的發展型態。加上腳
29 踏車在慢車章已被定義為自行車，同時又有電車自行車，原
30 機器腳踏車之名詞極易混淆。既然機車已成約定成俗名稱，
31 而且其實際上屬於汽車之一種，故將機器腳踏車改稱為機

01 車。」顯見修正後道交條例所稱「汽車」，乃將機車涵括在
02 內。又道路交通安全規則第1條揭明係道交條例第92條第1項
03 所授權訂定，乃屬行政程序法第150條第1項所稱之法規命
04 令，並非原告所稱之行政規則，復核道路交通安全規則第2
05 條第1項就「汽車」所為定義並未逾越道交條例第92條第1項
06 所授權就「車輛分類」事項為規範之範圍，亦與前揭所述母
07 法即道交條例第3條第8款之意旨並無牴觸，自無違反法律保
08 留原則之情事，原告上開主張，容有誤會，非可憑採。

09 (六)末原告考領有普通重型機車駕駛執照，有其駕駛人基本資料
10 在卷可參(本院卷第77頁)，對於應注意並遵守上開道路交通
11 法規，當有所認識，是就違反本件行政法上義務之行為，
12 縱無故意亦有過失，主觀上自具可非難性。準此，被告認定
13 原告有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違
14 規，而依道交條例第53條第1項及裁處細則等規定，以原處
15 分裁處原告罰鍰1,800元，自屬適法。原告訴請撤銷原處
16 分，為無理由，應予駁回。

17 五、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法核與判決
18 結果不生影響，無逐一論述之必要，併予敘明。

19 六、依行政訴訟法第237條之8第1項、第98條第1項前段，確定本
20 件訴訟費用額為原告已繳之起訴裁判費300元，並判決如主
21 文。

22 中 華 民 國 113 年 12 月 17 日

23 法 官 洪任遠

24 一、上為正本係照原本作成。

25 二、如不服本判決，應於送達後20日內，以原判決違背法令為理
26 由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原
27 判決所違背之法令及其具體內容，以及依訴訟資料合於該違
28 背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴
29 後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起
30 上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他
31 造人數附繕本）。

01 三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，
02 逕以裁定駁回。

03 中 華 民 國 113 年 12 月 17 日

04 書記官 磨佳瑄