

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1325號

原告 李兆麟

訴訟代理人 李志章

被告 新北市政府交通事件裁決處

代表人 李忠台

送達代收人 張雅婷

訴訟代理人 黃曉妍律師

複代理人 高宏文律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國113年3月28日新北裁催字第48-CQ2308543號裁決，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300元由被告負擔。被告應給付原告新臺幣300元。

事實及理由

壹、程序事項

原告不服被告依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8條所為裁決而提起行政訴訟，因卷內事證已臻明確，依行政訴訟法第237條之7規定，不經言詞辯論而為判決。

貳、實體事項

一、事實概要：原告駕駛車牌號碼000-000號普通重型機車（下稱系爭機車），於民國112年6月20日上午7時36分許，行經新北市樹林區俊英街10號前（下稱俊英街10號前），經民眾檢舉，為警以有「警鈴已響、閃光號誌已顯示，闖平交道」之違規，而於112年7月14日舉發（見本院卷第59頁）。經被告依道交條例第54條第1款及違反道路管理事件統一裁

01 罰基準及處理細則等規定，以113年3月28日新北裁催字第
02 48-CQ2308543號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處
03 分）裁處原告罰鍰新臺幣（下同）67,500元，吊扣駕駛執照
04 12個月，並應參加道路交通安全講習（原裁罰主文二「上開
05 罰鍰及駕駛執照逾期不繳納、繳送者：(一)罰鍰依法移送強制
06 執行，自113年4月28日起吊扣駕駛執照24個月，並限於113
07 年5月12日前繳送。(二)113年5月12日前未繳送駕駛執照者，
08 自113年5月13日起吊銷駕駛執照，並逕行註銷駕駛執照。(三)
09 駕駛執照吊（註）銷後，自113年5月13日起一年內不得重新
10 考領駕駛執照。」部分，經被告重新審查後撤銷並通知原
11 告，見本院卷第69、79、99頁）。原告不服，遂提起本件行
12 政訴訟。

13 二、原告主張及聲明：

14 (一)主張要旨：

15 我原本遵照號誌、遮斷器，在俊英街10號前等候，待遮斷器
16 完全升起後才開始通過該平交道（下稱系爭平交道），豈料
17 1秒後閃光號誌再次顯示，系爭機車已行進中，時間過短，
18 我無法即時反應，待反應後已行至禁止停車網狀線區域，只
19 能依標線繼續前行通過系爭平交道，顯非道交條例第54條第
20 1款所指強行闖越。再者，我行經系爭平交道時，主觀上對
21 所為將違反平交道之響鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器開
22 始放下，應暫停等待火車通過之義務並無認識或預見之可
23 能，且一般人處於相同情形下，均難以避免發生該行為之情
24 事，顯然欠缺行政法上義務之故意或過失，應不與處罰。況
25 當時系爭機車四周機車同為行進狀態、車距緊密，倘於網狀
26 線區域急煞，亦可能遭後方車輛追撞，造成生命身體受侵害
27 之風險，對於遵守「依閃光號誌指示不得穿越平交道」之行
28 政法上義務，顯無期待可能。我在網路上有找到類此情形撤
29 單的案件。

30 (二)聲明：原處分撤銷。

31 三、被告答辯及聲明：

01 (一)答辯要旨：

02 系爭平交道第一次警示燈熄滅至第二次警示燈亮起時，確實
03 僅有數秒，而有時間較短之問題，然平交道警示設置是為了
04 防止火車與通過平交道之車輛發生車禍，避免重大風險，只
05 要有火車經過即要啟動平交道警示之相關設施，而通過平交
06 道之車輛即應遵守各該規定、號誌及設施之規範，此為公眾
07 所肯認之事實，各該規定、規範、號誌之效力，並不會因為
08 兩次火車通過之時間過短而受影響。且車輛駕駛人行經平交
09 道時，本應減速慢行，隨時注意是否有火車經過而平交道警
10 示燈亮起或是警示鈴響起，縱使於第一次警示燈熄滅，遮斷
11 器升起、警鈴停止後，車輛駕駛人此一義務不因而減免。經
12 檢視採證影像及照片，系爭平交道號誌亮起、警鈴響起時，
13 系爭機車起步，尚未超過停止線，以系爭機車當時之速度仍
14 可停於系爭平交道前停止線，然原告無視前開號誌及警鈴之
15 作用，執意前行通過，駛越系爭平交道停止線，確有違規行
16 為。

17 (二)聲明：原告之訴駁回。

18 四、本院之判斷：

19 (一)應適用之法令：

- 20 1. 道交條例第54條第1款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平
21 交道有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以
22 下罰鍰，並吊扣其駕駛執照一年。因而肇事者，吊銷其駕駛
23 執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌
24 已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」。
- 25 2. 道路交通安全規則（下稱道安規則）第104條第1項第1款規
26 定：「汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，
27 應即將速度減低至時速十五公里以下，接近平交道時，應依
28 下列規定：一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，
29 如警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人
30 員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通
31 行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止

01 時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。」。

02 3. 道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱標誌設置規則）第
03 209條規定：「鐵路平交道號誌雙盞紅燈開始交替閃爍時，
04 表示行人與車輛均禁止進入平交道，車輛並應停止於停止線
05 前，如已在平交道中，應迅速離開。」。

06 (二)經查，原告於上開時間，駕駛系爭機車，在俊英街10號前停
07 等，待系爭平交道遮斷器開放後向前行駛，系爭平交道閃光
08 號誌隨即顯示、警鈴隨即響起，原告駕駛系爭機車通過系爭
09 平交道等情，有民眾檢舉明細（本件違規日期112年6月20
10 日，檢舉日期為同年月25日，合於道交條例第7條之1規
11 定）、新北市政府警察局新北市警交大字第CQ2308543號舉
12 發違反道路管理事件通知單、新北市政府警察局樹林分
13 局112年9月5日新北警樹交字第1124349632號函、113年7月5
14 日新北警樹交字第1134335762號函暨所附採證照片、國營臺
15 灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司）臺北電務段113年7月
16 22日北電號一字第1130004498號函、駕駛人基本資料、機車
17 車籍查詢、臺鐵公司113年11月5日鐵電號字第1130041912號
18 函、勘驗筆錄暨擷取畫面附卷可稽（見本院卷第59、67-
19 68、73-76、77、81-83、97-98、112-113、121-131頁、證
20 物袋內民眾檢舉明細），此部分之事實，應堪認定。

21 (三)原處分應予撤銷，理由如下：

22 1. 按行政罰法第7條第1項明定：「違反行政法上義務之行為非
23 出於故意或過失者，不予處罰。」，其立法理由記載：「現
24 代國家基於『有責任始有處罰』之原則，對於違反行政法上
25 義務之處罰，應以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前
26 提，如行為人主觀上並非出於故意或過失情形，應無可非難
27 性及可歸責性，故第1項明定不予處罰。」，是違反行政法
28 上義務之行為，乃行政罰之客觀構成要件；故意或過失則為
29 行政罰之主觀構成要件，兩者分別存在而個別判斷，尚不能
30 以行為人有違反行政法上義務之行為，即推論出該行為係出
31 於故意或過失。又適用行為罰規定處罰違反行政法上義務之

01 人民時，除法律有特別規定外，應按行政罰法及其相關法理
02 所建構之構成要件該當性、違法性（含有無阻卻違法事
03 由）、有責性或可非難性（含有無阻卻責任事由）3個階段
04 分別檢驗，確認已具備無誤後，方得處罰。如同刑法之適
05 用，於行政罰領域內，行為人如欠缺期待可能性，亦可構成
06 「阻卻責任事由」。亦即雖認定行為人有故意或過失，亦具
07 備責任能力，但仍容許有「阻卻責任事由」之存在，無期待
08 可能性即屬之，縱行政罰法或其他法律未明文，亦當容許此
09 種「超法定之阻卻責任事由」之存在。至何種情形始可認行
10 為人欠缺期待可能性，原則上宜視個案情節及相關處罰規定
11 認定之（司法院釋字第685號解釋林錫堯大法官提出、許宗
12 力大法官加入之協同意見書參照）。

- 13 2. 按標誌設置規則第157條第1項、第2項第5款規定：「（第1
14 項）『近』鐵路平交道線，用以指示前有鐵路平交道，警告
15 車輛駕駛人謹慎行車，並禁止超車。（第2項）本標線僅用
16 於無看守人員之鐵路平交道，其線條及標字規定如左：...
17 五、停止線 為橫向標線，白色，具反光性能，線寬三〇公
18 分，與路中心線垂直繪設，距離近端之鐵路外側軌條至少三
19 公尺。單股軌道設置一條，雙股以上軌道設置二條，間距三
20 〇公分。」；第173條第1項第3款規定：「網狀線，用以告
21 示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內暫停或臨時停車，
22 並應保持淨空，防止交通阻塞。其劃設規定如下：... 三、
23 『接近』鐵路平交道應予劃設，但無劃設空間者不在此
24 限。」；第194條第3款第2目規定：「號誌依其功用分為下
25 列各類：... 三、特種交通號誌包括：... (二)鐵路平交道號誌
26 係以並列之圓形雙閃紅色燈號，禁止行人、車輛穿越鐵路平
27 交道，設於鐵路平交道『前』。」；第224條第1款規定：
28 「各種閃光號誌之布設原則如下：一、鐵路平交道號誌應設
29 置於平交道『前』，並與平交道近端之鐵軌保持適當之安全
30 淨距。」。可見平交道之停止線設於「近」鐵路平交道處，
31 網狀線設於「接近」鐵路平交道處；號誌設於平交道

「前」，平交道前停止線、網狀線、號誌均非屬鐵路平交道範圍，參以交通部109年9月1日交路字第10950105311號函所載：「有關鐵路平交道範圍之認定，...有設置遮斷器之鐵路平交道者，以遮斷器界定其範圍」，據此，本件停止線（下稱系爭停止線）、網狀線（下稱系爭網狀線）、號誌（見本院卷第76頁採證照片），均在系爭平交道前，系爭平交道應以所設置之遮斷器界定其範圍，先予敘明。

3. 本院當庭勘驗採證影像，勘驗結果為：「錄影當時為日間，天氣晴朗，視距正常。畫面時間07:36:00-07:36:03，影片一開始可聽見平交道警鈴聲，並可看見閃光號誌顯示燈光（見圖1、2），此時車牌號碼000-000號普通重型機車（下稱系爭機車）尚位於車陣中等待平交道遮斷器開啟。畫面時間07:36:03，平交道警鈴聲停止；07:36:04，平交道遮斷器開啟（至07:36:06時完全開啟），停等之機車車陣開始起步通過平交道，此時系爭機車剛起步，尚未通過平交道前停止線（見圖3、4）；然隨後於07:36:08時，平交道之警鈴及閃光號誌再次開始運作，平交道上方告示牌亦顯示「列車接近中」，此時系爭機車位於平交道前停止線上，與後方機車距離約一輛機車之長度（見圖5）。畫面時間07:36:08後，畫面中可見平交道之警鈴及閃光號誌已再次開始運作，然遮斷器尚未放下，A車前方之機車車陣（含系爭機車）通過平交道（見圖6、7）；07:36:11開始可聽見看守人員之哨聲，A車並停於平交道前停止線後方（見圖8）；07:36:16，遮斷器開始放下（見圖9、10）。」，有勘驗筆錄及擷取畫面在卷可按（見本院卷第112-113、121-131頁）。依勘驗內容，系爭機車原在系爭停止線前等待遮斷器開放，於影片時間07:36:04，系爭平交道遮斷器開放，並至影片時間07:36:06時完全開放，系爭機車開始行駛，尚未通過系爭停止線（見本院卷第125頁圖3、4），於影片時間07:36:08，系爭平交道前警鈴、閃光號誌再次響起、顯示，系爭機車行經系爭停止線（見本院卷第127頁圖5），於影片時間07:36:09，系爭

機車超過系爭停止線，進入系爭網狀線（見本院卷第127頁圖6），於影片時間07:36:10，系爭機車直行通過系爭平交道（見本院卷第129頁圖7、8），於影片時間07:36:16，系爭平交道遮斷器開始放下（見本院卷第131頁圖9、10）。

4. 被告雖以：系爭平交道前警鈴、閃光號誌再次響起、顯示時，系爭機車起步，尚未超過系爭停止線，以系爭機車當時之速度仍可停於系爭停止線，然原告仍執意前行通過，而認原告有本件違規事實（見本院卷第51-52頁）。然查，依道安規則第104條第1項第1款規定，鐵路平交道設有遮斷器者，如警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下時，應即暫停，「俟遮斷器開放後，始得通過」，業如前述，原告原在系爭停止線前等待系爭平交道遮斷器開放，見遮斷器開放後（影片時間07:36:06時遮斷器完全開啟），依規定駕駛系爭機車向前行駛（影片時間07:36:07，見本院卷第125頁圖4），其原距離系爭停止線不遠，於系爭平交道遮斷器開放後約2秒行經系爭停止線（影片時間07:36:08，見到本院卷第127頁圖5），下1秒即超過系爭停止線進入系爭網狀線（影片時間07:36:09，見本院卷第127頁圖6。依道安規則第104條第1項第1款規定平交道速限15公里計算，1秒約通行4.166公尺，附此敘明），而系爭平交道前警鈴、閃光號誌在原告行駛後約1至2秒亦即原告行經系爭停止線時再次開始響起、顯示。依系爭平交道警鈴、閃光號誌於原告駕駛系爭機車行駛後約1至2秒再次運作，而當時原告因系爭平交道遮斷器開放甫行駛而已在行進中狀態，且警鈴、閃光號誌再次運作時，系爭機車之位置正行經系爭停止線等情，難認原告於系爭停止線「前」得知悉系爭平交道警鈴、閃光號誌再次響起、顯示，而得依標誌設置規則第209條規定停止於停止線前。再者，原告見系爭平交道遮斷器開放，而依規定向前行駛，主觀上對系爭平交道警鈴、閃光號誌會在約1至2秒後再次響起、顯示，其行駛行為將違反「鐵路平交道號誌雙盞紅燈開始交替閃爍時，車輛應停止於停止線前」之義務並無

01 預見之可能，且一般人處於相同情形下，均難以避免發生上
02 開行為之情事。參酌司法院釋字第780號解釋理由書所載
03 「就兩列以上列車交會通行或續行通過時，兩段限制通行之
04 時段間，均未設最低合理安全間隔時間，致在警報解除後於
05 間隔時間極短之情形下，隨即又啟動警報，易使駕駛人誤闖
06 平交道，造成事故，並因而受到系爭規定一及二（按：指道
07 交條例第54條第1款、第67條第1項）之處罰。相關機關應依
08 本解釋意旨，儘速檢討改進，並配合現代科技設置必要之資
09 訊、通訊等設備或其他管控機制」，亦認平交道兩段限制通
10 行之時段間，應有最低合理安全間格時間，否則易使駕駛人
11 誤闖平交道。是原告就警鈴、閃光號誌再次響起、顯示後仍
12 超越系爭停止線，欠缺違反行政法上義務之故意或過失，自
13 無從認其此舉（警鈴、閃光號誌再次響起、顯示後，未停止
14 於系爭停止線前）有強行闖越平交道之故意或過失，被告以
15 依原告於警鈴、閃光號誌再次響起、顯示時未停止於系爭停
16 止線前，執意前行通過而有本件違規，難認可採。

- 17 5. 又查，原告因爭平交道兩段限制通行時段間，無合理安全間
18 格時間，無從依標誌設置規則第209條規定停止於系爭停止
19 線前，業如前述。而系爭平交道遮斷器開放（影片時間
20 07:36:06時遮斷器完全開啟）約2秒後，警鈴、閃光號誌即
21 再次響起、顯示（影片時間07:36:08，見本院卷第127頁圖
22 5），系爭機車於約1秒後即進入系爭網狀線（影片時間
23 07:36:09，見本院卷第127頁圖6），再於約1秒後即進入系
24 爭平交道（影片時間07:36:10，見本院卷第129頁圖7），縱
25 原告行至系爭網狀線時，知悉系爭平交道閃光號誌再次顯示
26 （見本院卷第11頁），然此時系爭機車已行至依規定不得暫
27 停之系爭網狀線（標誌設置規則第173條第1項第3款規定參
28 照），且系爭機車左右及後方均有其他行進中的機車欲行經
29 系爭平交道（見本院卷第127頁圖6），倘原告驟然煞停，可
30 能致使其他機車煞停不及而發生交通事故。依系爭機車自系
31 爭平交道遮斷器開放後行至系爭網狀線僅短短3秒（且是在

01 警鈴、閃光號誌再次響起、顯示後1秒），及上開客觀情勢
02 及原告之情境，事實上無法期待原告遵守系爭平交道顯示之
03 閃光號誌而立即暫停於系爭網狀線，原告不得已遂繼續通過
04 系爭平交道，自無庸負擔本件行政處罰責任。

05 6. 綜上，原告駕駛系爭機車超過系爭停止線，並無闖越鐵路平
06 交道之故意或過失，再原告行至系爭網狀線時雖知悉系爭平
07 交道警鈴、閃光號誌再次響起，然因系爭平交道兩段限制通
08 行之時段間過短，依當時客觀情勢及原告之情境，事實上無
09 法期待原告駕駛系爭機車立即暫停，原告無庸負本件行政處
10 罰責任。被告認定原告有「警鈴已響、閃燈號誌已顯示，闖
11 平交道」之違規，即有違誤。

12 (四)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
13 料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，不另一一論述，
14 併予敘明。

15 五、綜上所述，原告訴請撤銷原處分，為有理由，應予准許。

16 六、本件第一審裁判費300元，應由敗訴之被告負擔，爰判決如
17 主文第2項所示。

18 中 華 民 國 113 年 12 月 4 日
19 法 官 林宜靜

20 一、上為正本係照原本作成。

21 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
22 由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原
23 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
24 背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴
25 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
26 上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他
27 造人數附繕本）。

28 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，
29 逕以裁定駁回。

30 中 華 民 國 113 年 12 月 4 日
31 書記官 許慈愷

