

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第二庭

114年度交字第1155號

原告 袁雲翔
被告 臺北市交通事件裁決所

代表人 紀勝源

訴訟代理人 楊承達

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國114年3月25日北市裁催字第22-AN00000000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

一、本件原告起訴後，被告之代表人於訴訟進行中由蘇福智依序變更為葉志宏、紀勝源，並具狀聲明承受訴訟，應予准許。

二、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。

三、事實概要：原告於民國113年11月18日9時49分許，駕駛訴外人大睦交通有限公司（下稱大睦公司）所有之車牌號碼000-0000號營業小客車（下稱系爭車輛），行經臺北市○○區○○○路0段000號前時，因有闖紅燈之違規，為民眾於同日檢具行車紀錄器錄影資料，向臺北市政府警察局大安分局（下稱舉發機關）檢舉，經舉發機關查證屬實，而於113年11月26日填製北市警交大字第AN00000000號舉發違反道路管理事件通知單（下稱原舉發通知單），記載應到案日期為114年1月10日前，並於113年11月26日移送被告處理。嗣大睦公司辦理歸責予駕駛人即原告，被告更新應到案日期為

114年3月3日，原告於114年1月24日到案陳述不服舉發，經被告函請舉發機關協助查明事實後，認原告確有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規，即依道交條例第53條第1項、違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則(下稱裁處細則)等規定，於114年3月25日填製北市裁催字第22-AN0000000號違反道路管理事件裁決書(下稱原處分)，裁處原告罰鍰新臺幣(下同)2,700元。原告不服，乃提起本件行政訴訟。

四、原告主張：

(一)原告身為營業車駕駛，每天都會多次在路口承受此種糾結，抉擇的煎熬，本件行駛路段，以時速59公里行駛是可以被接受，每當黃燈亮起時，是該踩煞車或快速通過？將發生下述情況：1.緊急煞車會讓客人非常不舒服，甚至埋怨我是危險駕駛；2.很可能會導致後車追撞；3.加油快速通過。在這樣抉擇過程中，需要約1秒鐘來思考，因為這1秒鐘就變成闖紅燈。原告後來多次都是以時速40至50公里行駛，當黃燈亮起，緊急煞車後，卻停在機車停車格，甚至超越停止線停在斑馬線上，不管怎樣都可能是錯的。原告認為判定闖紅燈的時間，需要再延2至3秒才算合理，黃燈亮的時間經常太短，在高速的情況下，不可能在變紅燈之前能夠通過路口。

(二)道交條例第7條之1製造人民間之對立，置被檢舉者個資外洩而無視，卻嚴密保護檢舉者的個資，這完全是兩套執法標準，請問這樣的開放民眾任意檢舉他人，法源何在？檢舉者非執法人員，沒有資格檢舉他人，本條文就是知法犯法。社會有許多心理變態，偏激的人，而且事實上已經發生過非常多次檢舉情事，是檢舉者心存報復，或是自以為自己是正義天使，以檢舉別人為樂。本條言明是因警力不足，所以開放民眾檢舉，如今許多的路口都設有攝影機，又如何能說警力不足？本條必須廢止，堅持反對繳交民眾檢舉的罰單等語。

(三)並聲明：撤銷原處分。

五、被告則以：據採證影像顯示，影像時間09:49:10秒許，前方

路口號誌已為圓形紅燈，系爭車輛前緣出現於影像左側，車
身前緣尚未超過停止線，離停止線約有1部車身距離，系爭
車輛續行，仍未預作紅燈前之減速因應，影像時間09:49:10
至12秒許，該車並未停等於停止線前，仍逕自通過停止線並
向前續行，原告駕駛行為自屬「闖紅燈」等語置辯。並聲
明：原告之訴駁回。

六、本院之判斷：

(一)按道交條例第4條第2項規定：「駕駛人駕駛車輛、大眾捷運
系統車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號
誌之指示、警告、禁制規定，……」第7條之1第1項第12
款、第2項規定：「(第1項)民眾對於下列違反本條例之行為
者，得敘明違規事實並檢具違規證據資料，向公路主管或警
察機關檢舉：……十二、第53條或第53條之1。……(第2項)
公路主管機關或警察機關對於第1項之檢舉，經查證屬實
者，應即舉發。但行為終了日起逾7日之檢舉，不予舉發。
」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1,800元以上5,400元以
下罰鍰。」道交條例第92條第1項授權訂定之道路交通安全
規則第102條第1項第1款規定：「汽車行駛至岔路口，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……」道交條例第4條第3項授權訂定之道路交
通標誌標線號誌設置規則(下稱設置規則)第170條第1項前段
規定：「停止線，用以指示行駛車輛停止之界限，車輛停止
時，其前懸部分不得伸越該線。……」第206條第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。……」準此可知，汽車駕駛人行駛至設有
燈光號誌管制之交岔路口，其行進應遵守標誌、標線及燈光
號誌之指示，而燈光號誌顯示圓形紅燈時，駕駛人應於停止
線前完全停止，不得超越停止線或進入路口。駕駛人於行車
管制號誌為圓形紅燈狀態下，未於停止線前停止，卻逕行超

01 越停止線或進入路口者，即屬未依該燈號指示之「闖紅燈」
02 行為。

03 (二)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
04 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
05 反道路管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不
06 同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同
07 裁罰之功能（司法院釋字第511號解釋理由意旨參照）。而
08 裁罰基準表記載小型車駕駛人行經有燈光號誌管制之交岔路
09 口闖紅燈，於期限內繳納或到案聽候裁決者，處罰鍰額度為
10 2,700元，業斟酌機車、小型車、大型車、載運危險物品車
11 輛等不同違規車種，依其可能危害道路交通安全之輕重程
12 度，並就其是否逾越於期限內繳納或到案聽候裁決之期限不
13 同，其衍生交通秩序危害之情節，分別為不同之處罰，符合
14 相同事件相同處理，不同事件不同處理之平等原則，且未逾
15 越法律明定得裁罰之上限，被告自得依此基準而為裁罰。

16 (三)前開事實概要欄所述之事實，有原舉發通知單暨採證照片
17 (本院卷第43頁)、汽車車籍資料查詢(本院卷第55頁)、違反
18 道路管理事件歸責通知書(本院卷第45頁)、交通違規陳
19 述(本院卷第52-53頁)、舉發機關114年2月13日北市警安分
20 交字第1143044405號函(本院卷第59-60頁)、原處分暨送達
21 證書(本院卷第73-75頁)等在卷可稽。復經本院當庭勘驗檢
22 舉人車輛行車紀錄器錄影檔案，勘驗結果略以：影片開始於
23 09:49:10秒初，原告駕駛系爭車輛出現在檢舉人車輛左前
24 方，行駛於臺北市大安區忠孝東路4段之內側車道，此時系
25 爭車輛尚未駛至停止線，尚在指向線直行箭頭之後方，檢舉
26 人車輛則於中線車道停等紅燈，此時行車管制號誌為紅燈；
27 09:49:10秒末，系爭車輛車頭駛越停止線，然未亮起煞車
28 燈；09:49:11秒許，系爭車輛繼續直行，並於09:49:12秒許
29 通過路口駛至銜接之忠孝東路4段內側車道等情，此有勘驗
30 筆錄暨擷取照片存卷可參(本院卷第113頁、第116-124頁)，
31 則該路口之行車管制號誌轉換為紅燈時，系爭車輛既尚未抵

達停止線，自應依上開規定於停止線前停等紅燈，待燈號轉綠再為續行，惟原告仍駕駛系爭車輛逕行超越停止線進入系爭路口直行駛往銜接路段，客觀上顯有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規甚明。

(四)原告固主張黃燈顯示時間過短，致其無法於燈號轉變紅燈前通過路口乙節，惟按設置規則第206條第4款規定：「圓形黃燈用以警告車輛駕駛人及行人，表示紅色燈號即將顯示，屆時將失去通行路權。」而忠孝東路4段298號前之行車管制號誌於113年11月14日並無故障報修之紀錄，且當日9時至13時許係採4時相運作，各時相黃燈顯示之時間均為3秒等情，有臺北市交通管制工程處114年7月30日北市交工控字第1143038700號函可稽(本院卷第104-106頁)，復由上開勘驗結果亦見影片起始時行車管制號誌即為紅燈，系爭車輛尚未抵達停止線，仍位於指向線直行箭頭後方，是系爭車輛斯時行車速率縱以該路段最高速限即時速50公里(道路交通安全規則第93條第1項)計算，於黃燈起始時，其距離路口停止線至少有42公尺(計算式：50公里 $\times$ 1000公尺 $\div$ 60分 $\div$ 60秒 $\times$ 3秒=42公尺，公尺以下四捨五入)，是原告自有充分之時間可預見號誌即將轉換為紅燈，並有適當之距離可為適當之處理，惟原告於燈號轉為紅燈後，猶未減速逕行駛越停止線進入路口，構成闖紅燈之違規明確，且其主觀上縱無故意亦有過失，自具可非難性及可歸責性，當不得以反應不及或見紅燈緊急煞車將造成其它交通事故等由為藉詞，其上開主張，非可憑採。

(五)另原告主張道交條例第7條之1開放民眾檢舉他人，侵害被檢舉者之個人資訊，並無法源依據，且多有存報復心態之檢舉人，該規定應予廢止云云。惟道交條例第7條之1為經立法院院會三讀通過、經總統依法公布之法律，當具法律之位階，參以該條於86年1月22日增訂時之立法理由載謂：「由於警力有限及民眾取巧違規成性，為交通秩序混亂原因之一，民眾如能利用適當管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足

01 外，亦將產生極大之嚇阻效果。」等語，可知立法者係因警
02 察機關之人力資源有限，為有效遏止交通違規行為，故透過
03 民眾檢舉交通違規機制之建立，彌補警力之不足，並產生極
04 大之嚇阻效果，其目的自屬正當，且有助於維護交通秩序、
05 保障用路人安全目的之達成；另依該條第2項規定，民眾提
06 出檢舉後，公路主管或警察機關應本於法定職權「查證屬
07 實」後，方得舉發，非謂一經民眾檢舉，公路主管或警察機
08 關即有舉發之義務，是民眾向公路主管或警察機關檢舉其他
09 人民之違規事實，僅在促使該等機關發動職權，是否發動調
10 查或取締違規之程序，仍應由該等機關為合義務性之裁量；
11 又個人縱於公共場域中，應享有依社會通念得不受他人持續
12 注視、監看、監聽、接近等侵擾之私人活動領域及個人資料
13 自主，而受法律所保護，惟在公共場域中個人所得主張不受
14 此等侵擾之自由，以得合理期待於他人者為限(司法院釋字
15 第689號解釋理由書參照)，而經檢舉之違規行為，多係檢
16 舉人在道路行駛過程中偶遇而予以短暫擷錄並向舉發機關提
17 出檢舉，不論是證據資料之蒐集或提出檢舉，均非屬持續性
18 侵擾私人活動領域及個人資訊自主之行為，依上開隱私之合
19 理期待判斷準則，難謂此時被檢舉人得主張於公共場域中不
20 受侵擾之自由，又縱被檢舉人之自由或權利受有侵害，其侵
21 害亦甚為輕微（至於違規人事後受交通主管機關裁罰，乃屬
22 另事），是立法採用上開民眾舉發制度，除與目的間具合理
23 關聯性，於立法目的之達成亦非顯失均衡之手段，自與憲法
24 第23條所揭示之法律保留及比例原則無違。原告上開主張，
25 亦非可採。

26 (六)末原告考領有職業小型車駕駛執照，有其駕駛人基本資料在
27 卷可參(本院卷第85頁)，對於應注意並遵守上開道路交通法
28 規，當有所認識，是其就違反本件行政法上義務之行為，縱
29 無故意亦有過失，主觀上自具可非難性。準此，被告認定原
30 告有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違
31 規，而依道交條例第53條第1項及裁處細則等規定，以原處

01 分裁處原告罰鍰2,700元，自屬適法。原告訴請撤銷原處
02 分，為無理由，應予駁回。

03 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及舉證，經本
04 院審酌後，認對於判決結果不生影響，爰不一一論述，併此
05 敘明。

06 八、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
07 件訴訟費用額為原告已繳之起訴裁判費300元，並判決如主
08 文。

09 中 華 民 國 114 年 8 月 27 日
10 法 官 洪任遠

11 一、上為正本係照原本作成。

12 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
13 由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原
14 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
15 背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴
16 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
17 上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他
18 造人數附繕本）。

19 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，
20 逕以裁定駁回。

21 中 華 民 國 114 年 8 月 27 日
22 書記官 磨佳瑄