臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭
115年度交字第969號

原　　告　陳坤榮
000000000000000000
000000000000000000
被　　告　桃園市政府交通事件裁決處

代　表　人　張丞邦
訴訟代理人　劉惠利律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告中華民國115年2月23日桃交裁罰字第58-DG7505734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。
三、被告應給付原告新臺幣300元。

事實及理由

一、程序事項：

本件事證已臻明確，本院認無言詞辯論的必要。因此，依行政訴訟法第237條之7規定，不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：

原告騎乘所有車牌號碼000-000號普通重型機車(下稱系爭機車)，於民國114年11月9日9時13分許，行經桃園市龍潭區東龍路與東龍路200巷路口（下稱系爭路口），因有「駕駛汽車行近行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過」之違規行為，由桃園市政府警察局龍潭分局(下稱舉發機關)聖亭派出所員警，填製桃警局交字第DG7505734號舉發違反道路交通管理事件通知單(下稱系爭舉發單)逕行舉發。嗣原告不服舉發提出申訴，經被告審認原告違規事實明確，乃依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第44條第2項、道路

交通安全講習辦法（下稱講習辦法）第4條及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）等規定，於115年2月23日開立桃交裁罰字第58-DG7505734號裁決書（下稱原處分），裁處原告罰鍰新臺幣（下同）1,200元，並應參加道路交通安全講習。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張及聲明：

㈠主張要旨：

1.原告騎乘系爭機車行經系爭路口，而原處分卻載明違規事實為駕駛汽車，且勾選原告為汽車所有人而非實際行為人，且號誌經原告實地勘查，為紅、黃、綠等三色運作，非閃光號誌，被告有上開瑕疵及錯誤之認定，違反明確性原則。

2.依採證照片所示，檢舉人將車輛違規停在路口10公尺內紅色實線禁停區，阻礙原告視線死角，且現場劃有黃色網狀線，因受限檢舉人車輛違停干擾視線，客觀上無法預見第二個行人穿越道之狀況，竟要求高齡75歲原告於禁停之網狀線煞停，顯見舉發機關執行已違反比例原則、誠實信用原則及期待可能性之法律界限。

㈡聲明：原處分撤銷。

四、被告答辯及聲明：

㈠答辯要旨：從採證影片可以清楚看到原告駛至系爭路口本應減速慢行，又行人早已站立在行人穿越道等候多時，原告無不能注意之情事，主觀上縱無故意，亦有過失。又原告自知視線死角會遮蔽行進中視野，更應於接近路口停止線、行人穿越道時，減速慢行，暫停以確認行人動向後再啟動前行，然原告直行通過系爭路口，全程無停頓，縱視線死角遮蔽視線，難以此構成免責事由。

㈡聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

㈠如事實概要欄所載之事實，為兩造所不爭執，並有員警職務報告（卷94）、採證照片（卷95-98、149-164）、原處分暨

送達證書（卷107-109）、系爭舉發單（卷111）、機車車籍查詢（卷113）、交通違規案件陳述書（卷115-116）等附卷可佐，上開事實堪以認定。

㈡本件應適用之法令：

1.道交條例

⑴第44條第2項

汽車駕駛人，駕駛汽車行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口，有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處1,200元以上6,000元以下罰鍰。

⑵第60條第2項第3款

汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一，而本章各條無處罰之規定者，處900元以上1,800元以下罰鍰：（第3款）不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示。

⑶第55條第1項第1款

汽車駕駛人，臨時停車有下列情形之一者，處300元以上600元以下罰鍰：（第1款）在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。

2.道路交通安全規則（下稱道交規則，依道交條例第92條第1項授權訂定）

⑴第2條第1項第1款

汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機車）。

⑵第103條第1項、第2項

（第1項）汽車行近未設行車管制號誌之行人穿越道前，應減速慢行。（第2項）汽車行近行人穿越道，遇有行人穿越、攜帶白手杖或導盲犬之視覺功能障礙者時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人、視覺功能障礙者先行通過。

3.道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則，依道交條例第4條第3項授權訂定）

⑴第185條第1項

枕木紋行人穿越道線，設於交岔路口；其枕木線型為平行行車方向之枕木紋白色實線，線段長度以2公尺至8公尺為度，寬度為40公分，間隔為40至80公分，儘可能於最短距離處銜接人行道，且同一組標線之間隔長度需一致，以利行人穿越。

⑵第173條第1項前段、第2項前段

（第1項前段）網狀線，用以告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，並應保持淨空，防止交通阻塞。（第2項前段）本標線為黃色。

4.講習辦法（依道交條例第92條第3項授權訂定）第4條第1項第10款

汽車駕駛人有下列情形之一者，除依本條例處罰外，並應施以講習：十、違反本條例第44條第2項至第4項規定。

5.按所謂內政部警政署強化行人路權執法計畫之取締認定原則（下稱取締原則）第1點規定：「路口無人指揮時，汽車在行人穿越道上以距離行人行進方向1個車道寬（約3公尺）以內及前懸已進入行人穿越道上為取締認定基準。」上開強化行人路權執法計畫係道路交通安全主管機關內政部警政署就如何判斷汽、機車等是否有道交規則第103條第2項規定所稱之「暫停讓行人先行通過」或道交條例第48條第2項所定之「暫停讓行人優先通行」而訂定之取締原則與認定標準，並未逾越母法意旨，且未增加法律所無之限制或處罰，其內容亦屬客觀合理，自得作為判斷之依據（本院高等庭111年度交上字第269號判決意旨參照）。

㈢原告確有「駕駛汽車行近行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過」之客觀行為：

觀諸採證照片所示：系爭路口之行車管制號誌為閃光號誌，該路口有前後二個行人穿越道（以檢舉人車輛所在位置及原告駛來之方向為第一個行人穿越道，再來則為黃色網狀線在路口中間，接著為第二個行人穿越道）；（影片時間9：13：34起）行人已站立在第二個行人穿越道第一個枕木紋

上，惟道路中行駛之車輛，包含機車、小客車等均未暫停讓行人與小孩通行；（影片時間9：13：38起）系爭機車駛入第一個行人穿越道，行人仍站在第二個行人穿越道第一個枕木紋，系爭機車通過第一個行人穿越道、黃色網狀線至第二個行人穿越道時，與行人距離約2組枕木紋，系爭機車通過行人穿越道後，行人方沿第二個行人穿越道行走通過系爭路口等情，此有採證照片（卷149-163）可佐，堪認原告騎乘系爭機車駛入第二個行人穿越道時，與上開行人行進方向之距離約在2組枕木紋之範圍內，參酌設置規則第185條第1項規定，1組枕木紋距離約為80至120公分，堪認原告騎乘系爭機車進入行人穿越道時，與上開行人行進方向之距離顯在3公尺之範圍內，符合取締原則第1點之規定，是原告有「駕駛汽車行近行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過」之客觀行為。又系爭路口為閃光黃燈，如上所述，且道交條例第2條第1項第1款已明文規範汽車包含「機車」，而原告為系爭機車之所有人，是原告主張違規事實為駕駛汽車，且勾選原告為汽車所有人而非實際行為人，號誌經原告實地勘查，為紅、黃、綠等三色運作，非閃光號誌等情，洵屬無據，自無可採。

㈣本件欠缺期待可能性，構成「阻卻責任事由」，原處分應予撤銷：

1.按「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」行政罰法第7條第1項所明定。此乃係因現代國家基於「有責任始有處罰」之原則，對於違反行政法上義務之處罰，應以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，如行為人主觀上並非出於故意或過失情形，應無可非難性及可歸責性，不予處罰。而所謂「故意」包含「直接故意」與「間接故意」，係指「人民對違反行政法義務行為之事實，明知並有意使其發生者，或預見其發生而其發生並不違背其本意者」；所謂「過失」則涵括「無認識之過失」與「有認識之過失」，意指「人民對於違反行政法義務行為之事實，按其

情節應注意，並能注意，而不注意，致其發生，或雖預見其發生而確信其不發生者」而言。又實務及學者見解認為，於行政罰領域內，如同刑法之適用，行為人如欠缺期待可能性，亦可構成「阻卻責任事由」。亦即雖認定行為人有故意或過失，亦具備責任能力，但仍容許有某種「阻卻責任事由」之存在，無期待可能性即屬之，縱行政罰法或其他法律未明文，亦當容許此種「超法定之阻卻責任事由」之存在。至何種情形始可認行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認定之，但於行政罰法制與法理之建構過程，亦宜設法逐步釐清其判斷標準（司法院釋字第685號解釋林錫堯大法官提出、許宗力大法官加入之協同意見書參照）。又凡行政法律關係之相對人因行政法規、行政處分或行政契約等公權力行為而負有公法上之作為或不作為義務者，均須以有期待可能性為前提。是公權力行為課予人民義務者，依客觀情勢並參酌義務人之特殊處境，在事實上或法律上無法期待人民遵守時，上開行政法上義務即應受到限制或歸於消滅，否則不啻強令人民於無法期待其遵守義務之情況下，為其不得已違背義務之行為，背負行政上之處罰或不利益，此即所謂行政法上之「期待可能性」原則，乃是人民對公眾事務負擔義務之界限（最高行政法院106年度判字第585號判決意旨參照）。另期待可能性係就法規所課予之抽象義務的具體適用（對特定之義務人無可期待），須視具體個案之「客觀情狀」、「特殊處境」判斷，即仍需於個案中依個案特殊狀況與行政法上義務之關連性、衝突性而為個案之價值判斷與權衡。

2.再按駕駛人駕駛車輛，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，乃汽車駕駛人於道路上從事交通行為所應恪遵之行政法上義務（道交條例第4條第2項規定參照）。又按汽車行近行人穿越道，遇有行人穿越，應暫停讓行人（道交規則條例第103條第2項規定參照），若違反則依道交條例第44條第2項規定裁處；而黃色網狀線，用以告示

車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內暫停或臨時停車，並應保持淨空，防止交通阻塞（設置規則第173條第1項前段、第2項前段規定參照），若違反則依道交條例第60條第2項第3款規定裁處；另機車臨時停車在行人穿越道時，則依道交條例第55條第1項第1款規定裁處。而本件依系爭路口之交通標誌、標線、號誌之劃設及原告之陳述，其所面臨相互衝突之法律上義務，即「禮讓行人」、「黃色網狀區禁止臨時停車」及「行人穿越道禁止臨時停車」，本院審酌上開規範俱屬同一交通安全法規範，其違反所處罰鍰金額縱有高低差異，惟俱屬抽象道路交通安全危險，俱造成妨害往來人、車通行之危害，亦難期待一般用路人於實際駕駛道路路況中得明確區辨其處罰金額高低之不同，本院認此等道路交通規範衝突間，並無何者優先之情形。進而，基於法秩序的無矛盾性，亦即法秩序不得宣示同一行為既應為之又不得為之，則遇有上開義務衝突情形時，其中一項義務之履行，即得為它項義務之阻卻事由。

3.是以觀諸採證影片所擷取按秒連續照片所示（卷149-164）：

⑴系爭路口之行車管制號誌為閃光號誌，該路口有前後二個行人穿越道（以檢舉人車輛所在位置及原告駛來之方向為第一個行人穿越道，再來則為黃色網狀線在路口中間，接著為第二個行人穿越道），二個行人穿越道間劃有黃色網狀線，第一個行人穿越道前設有機車待候區，行人則於影片時間9：13：34起站立在第二個行人穿越道第一個枕木紋上；

⑵員警駕駛小客車（下稱員警車輛）停駛在系爭路口第一個行人穿越道前即機車等候區旁即紅實線旁，並占用部分車道，員警車輛後方並停放一輛廂型車（下稱廂型車），車身極小部分亦占用在車道上，且照片中所示之員警車輛前部分車身與第一個行人穿越道重疊，且直線往前延伸來看，員警車輛與廂型車車寬至少有行人穿越道之2個枕木紋，而從員警車輛內看到系爭機車出現時，系爭機車已出現在第一個行人穿越道；

⑶綜上，是依當時系爭路口之現狀觀之，系爭機車駛至機車等候區前方時，右及右前方已有違規停放之員警車輛及廂型車，且均占有部分道路，車寬至少有行人穿越道之2個枕木紋，而行人站立在第二個行人穿越道上第一個枕木紋上，員警車輛及廂型車均較行人站立位置突出道路上，故原告騎乘系爭機車駛至機車等候區前方時，其右方及右前方之視線（即行人位置點）必會因員警車輛及廂型車而遭遮蔽，而繼續駛至第一個行人穿越道時，此為原告於駕駛時所得判斷及預見之狀態，又此際雖可看見行人已站立在第二個行人穿越道第一個枕木紋上，但此時原告無論暫停在第一個行人穿越道上或黃色網狀線上，均已違反上開道交條例第55條第1項第1款、第60條第2項第3款等規定，已不能期待其遵守道交條例第44條第2項及道交規則第103條第2項所定行政法上之義務，構成「阻卻責任事由」應予免罰之義務衝突情形。是原告以此為由，主張撤銷原處分，自有理由。

㈤綜上所述，被告以原處分裁處原告，於法未合。原告訴請撤銷，為有理由，應予准許，爰由本院將原處分撤銷。

㈥本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻防方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，不另一一論述，併此敘明。

六、結論：原處分違法，應予撤銷，原告訴請判決如聲明所示，為有理由，爰判決如主文第1項所示。至本件第一審訴訟費用為300元，應由敗訴之被告負擔，因原告已預納，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2、3項所示。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　10　　日

法 官　紀榮泰

一、上為正本係照原本作成。

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由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原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背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴

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上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

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，逕以裁定駁回。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　10　　日

書記官　陳季吟