

臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

112年度交字第73號

原告 百晨科技有限公司

法定代理人 黃靖

訴訟代理人 方裕元律師

被告 桃園市政府交通事件裁決處

設桃園市○○區○○路00號7至8樓

代表人 林文閔 住同上

訴訟代理人 周 岳律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年1月4日桃交裁罰字第58-U00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

- 一、原處分關於「吊扣駕駛執照12個月，並應參加道路交通安全講習」之部分撤銷。
- 二、原告其餘之訴駁回。
- 三、訴訟費用新臺幣參佰元由兩造各負擔二分之一。
- 四、被告應給付原告新臺幣壹佰伍拾元。

事實及理由

壹、程序部分

- 一、原告起訴時，被告代表人原為張丞邦，嗣於民國112年3月30日起變更為林文閔，並由被告新任代表人具狀聲明承受訴訟，應予准許。
- 二、本件原告不服被告於112年1月4日以桃交裁罰字第58-U00000000號裁決書（下稱原處分）所為之裁決，向本院提起撤銷訴訟，依兩造書狀所述各節及卷內資料所示，本件事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，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。

貳、實體部分

- 一、事實概要：原告所有之車牌號碼000-0000號自用大貨車（下

稱系爭車輛），於111年5月12日15時30分許，行經新竹縣湖口鄉信勢村平交道時，於警鈴響起、閃光號誌已運作，仍有「遮斷器開始放下，闖越平交道」，因民眾檢舉，經內政部警政署鐵路警察局臺北分局（下稱舉發機關）新竹分駐所員警於111年5月12日以鐵警行字第U00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發單）對車主即原告逕行舉發其違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第54條第1款規定，並載明應於111年6月26日前到案，系爭舉發單並於111年5月19日合法送達。嗣原告於111年6月22日到案陳述意見，被告於112年1月4日仍認上開違規事實明確，乃依道交條例第54條第1款規定，以原處分裁處原告罰鍰新臺幣（下同）9萬元，吊扣駕駛執照12個月及諭知易處處分，並應參加道路交通安全講習，原處分並於112年1月6日送達予原告。原告不服原處分，於112年2月3日向本院提起本件行政訴訟，被告則於審理中刪除原處分關於易處處分之諭知。

二、原告起訴主張：本件違規事實應由被告負擔完全舉證責任，若未能達到完全確信有違規事實存在之程度，即應為有利於原告之認定。鐵路平交道之範圍，應以柵欄設置位置定其範圍。依照採證照片，僅能顯示車輛在遮斷器放下前已進入平交道範圍，而非闖平交道。再者當日天候不佳，原告是否有故意或過失，仍待探求。採證照片是否足以明確認定系爭車輛起先無違停在網狀線範圍內，然於遮斷器外之最前緣，嗣因避免交通阻塞，再迅速通過平交道範圍之可能？本件平交道設有柵欄，則平交道範圍僅限於柵欄之內。又遮斷器設置不妥及網狀線標線不當，導致無法判斷之不利益，不可歸責於原告，請鈞院調取監視器影像查明事實等語。並聲明：原處分撤銷。

三、被告則以：

（一）按道交條例第24條第1項第4款規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：四、有第五十四條規定之情形。」、第54條第1款規定：「汽車駕駛人，駕車

在鐵路平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下罰鍰，並吊扣其駕駛執照一年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」。復按道路交通安全規則第104條第1項第2款規定：「汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速十五公里以下，接近平交道時，應依下列規定：二、鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。」，其為一般駕駛者必備之基本常識，並應加以遵守，於行經平交道之前該警鈴既已響、閃光號誌亦已顯示，即應暫停於該處，不可再行駛，以確保交通往來安全，避免發生遭行經火車撞擊之重大危險。違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條規定：「本細則依道路管理處罰條例（以下簡稱本條例）第九十二條第四項規定訂定之。」、第2條第1項規定：「處理違反道路管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。」、第2項規定：「前項統一裁罰基準，如附件違反道路管理事件統一裁罰基準表（以下簡稱基準表）。」。核上開統一裁罰基準及處理細則之規定，就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依道交條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」及其附件「違反道路管理事件統一裁罰基準表」，已考量「違反事件」、「法條依據」、「法定罰鍰額度或其他處罰」、「違規車種類別或違規情節」、「期限內繳納或到案聽候裁決者」及逾越應到案期限之日數長短等因素，作為裁處之基準。其用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同裁罰之功能。依本件行為時違反道路

交通管理事件統一裁罰基準表記載，大型車駕駛人違反道路交通管理處罰條例第54條第1款(不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越)，應處原告罰鍰「新臺幣90,000元整、吊扣駕駛執照12個月，並應參加道路交通安全講習」。

(二)依舉發機關111年7月18日鐵警北分行字第1110006094號函略以：「…經查111年5月12日15時30分21秒，新竹縣○○鄉○○村○○道0○○○○○○道0○○○○○○○號誌已顯示，旨揭車輛尚未行經該平交道，嗣於15時30分29秒警鈴、閃光號誌持續運作，惟該車行經該平交道未停止，仍越過該平交道停止線，進入平交道黃網線內，並於15時30分29秒至15時30分32秒，強行闖越該平交道路口，遭降下之遮斷桿碰撞車身，經員警調閱該平交道監錄影像查證違規屬實…」。依據採證光碟內容，影片(檔名：CH05)時間2022/05/12 15：30：21時警鈴已經響起，閃光號誌已顯示，於15：30：29時遮斷器開始放下，而原告於15：30：29至15：30：32時闖越該平交道且碰撞遮斷桿，並未遵守停、看、聽之準則，其違規屬實，舉發機關依法舉發應無違誤。

(三)按行政罰法第7條規定，違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰，其立法理由第1點及第3點明示：「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，故第1項明定不予處罰」，又按道路交通管理處罰條例第85條第4項：「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」。違反道路交通管理處罰條例行政法上義務之行為人，其於主觀上應注意使行為不違規，倘行為人並無不能注意之情事，竟疏於注意致其行為違規，即屬有過失而應予處罰，且前開過失責任係採推定過失，故一旦違法事實明確，受處罰者若對於處罰之合法性有所爭執，亦應由其負擔舉證

01 責任，證明自己並無過失責任。而汽車行駛中，駕駛人看到
02 鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速15公里以
03 下，接近平交道時，鐵路平交道設有遮斷器者，如遮斷器未
04 放下，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過；鐵路平
05 方道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，
06 駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛
07 來，始得通過，此不僅為道路交通安全規則第104條第1項第
08 1、2款所明定，更是一般駕駛者必備之基本常識。本件在系
09 爭車輛闖越平交道前，警鈴已響，遮斷桿已啟動，系爭車輛
10 並非在不能注意之情況下為本件違規行為，自屬有過失，根
11 據行政罰法第7條第1項規定，仍屬應處罰之行為，原告若認
12 自己就前開違法事實不具有主觀責任，亦應由原告負起舉證
13 責任，證明自己主觀上並無過失。

14 (四)道路交通標誌標線號誌設置規則第173條規定，網狀線是用
15 以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防
16 止交通阻塞，而在接近鐵路平交道應予劃設，但設有黃色網
17 狀線之目的並非要求駕駛人通過該路段時遇警鈴已響、閃光
18 號誌已顯示之情形時，仍可不予理會繼續通過平交道，倘原
19 告遇有遮斷器作用、警鈴、閃光號誌響起，以致需停留於該
20 黃色網狀線區，原告就臨時停車於黃網狀線就此部分違規當
21 無期待可能性，應不予苛罰(參照臺灣臺中地方法院102年交
22 字第230號行政判決)，是以，本件原告若於警鈴已響、閃光
23 號誌已顯示之情形下臨時停車於黃網狀線，其違規無期待可
24 能性而有阻卻責任事由；惟本件原告於警鈴已響、閃光號誌
25 已顯示之情形下未臨時停車於黃網狀線，卻仍闖越平交道以
26 致可能發生之更大危險。系爭車輛因有「遮斷器開始放下，
27 闖平交道」之情，該當道交條例第54條第1款規定所定要
28 件，原處分並無違誤等語置辯。並聲明：原告之訴駁回。

29 四、本院之判斷：

30 (一)按「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處
31 15,000元以上90,000元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照一年。

……：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」、「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：……四、有第54條規定之情形。」道交條例第54條第1款、第24條第1項第4款分別定有明文；又「汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速15公里以下，接近平交道時，應依下列規定：一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，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員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過」，亦為道路交通安全規則第104條第1項第1款所明定。再按，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項亦有明文。

(二)另按交通部79年8月3日交路字第022837號函就平交道範圍之函釋略以：「劃設有鐵路平交道停止線者，以該標線界定其範圍；未劃設停止線之鐵路平交道者，以設置鐵路平交道標誌「遵31」或「遵32」或「遵33」或「遵34」標誌之地點界定其範圍；停止線及鐵路平交道標誌均未設置者以近距離近端之鐵路外側軌條3公尺範圍界線定之」，上開函釋內容關於平交道範圍之認定標準，經核與前開道交條例第54條規定意旨無違，本院自得予以酌適用。

(三)道交條例第85條第1項規定：「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」之規定，核係因應大量交通事件調查所為之特殊立法設計，其規範目的是使受舉發交通違規行為之應歸責者，在處罰機關依法裁決之前就先予確認。茲因關於交通違規行為之

處罰，分為稽查、舉發與移送、受理與處罰等三個階段，有其個別的機能，並因汽車所有人通常是管領使用汽車之人，如就汽車查獲應處罰之違規事件，即可推斷汽車所有人為應歸責之人而對其舉發，雖無疑義。但是，汽車所有人有時不一定是實際違規的行為人，為使真正應歸責者為自己的交通違規行為負責，也慮及監理、逕行舉發交通違規之處罰是大量而反覆性的行政行為，乃要求受舉發人如果認為受舉發之違規行為應歸責他人，必須在一定時間內，檢證告知應歸責人以辦理歸責，逾期未依規定辦理，仍依各該違反條款規定處罰。換言之，逾期未依規定辦理歸責之受舉發人即汽車所有人，即視為實施該交通違規行為之汽車駕駛人，並生失權之效果，不可以再就其非實際違規行為人之事實為爭執。否則，如容許受舉發人逾期仍可爭執其非實際應歸責者，無異使道交條例第85條第1項「逾期仍依違反條例規定處罰」之規定成為具文，應非立法本意。本件原告為汽車所有人，且其為法人，此有汽車車籍查詢可憑（見本院卷第79頁），當無法駕駛系爭車輛，然原告與系爭車輛實際駕駛人並未於應到案期日前辦理歸責，並考諸前開道交條例歸責之立法目的，原告逾期未辦理歸責，視為該次交通違規之汽車駕駛人，先予敘明。

(四)經查，本院依職權勘驗卷附採證光碟之結果略以：

1.CH03.avi：影像為平交道上方之固定式監視器畫面，日期為『2022/05/12』，當時為白天有雨，於『15：30：21』時，可見平交道閃光號誌開始運作，於『15：30：28』時，平交道雙向之遮斷器橫桿均開始垂放。於『15：30：30』時，可見車牌號碼『KEE-2778』號大貨車（即系爭車輛）自畫面下方出現並往畫面上方穿越平交道。於『15：30：32』時，出口遮斷器橫桿遭系爭車輛之車頭勾碰並稍有變形並甩動，惟尚未斷裂。隨後系爭車輛通過平交道持續駛離。

2.CH05.avi：影像為平交道入口旁之固定式監視器畫面，日期為『2022/05/12』，當時為白天有雨，於『15：30：21』

01 時，可聽見平交道警鈴開始運作，於『15：30：28』時，平
02 交道雙向之遮斷器橫桿均開始垂放。於『15：30：29』時，
03 可見系爭車輛自畫面左下方出現並往畫面上方穿越平交道。
04 於『15：30：32』時，出口遮斷器橫桿遭系爭車輛之車頭勾
05 碰並稍有變形並甩動，惟尚未斷裂。隨後系爭車輛通過平交
06 道持續駛離。於『15：32：37』時，一部電力機車到達平交
07 道。

08 3.上開勘驗內容，業經本院製作勘驗筆錄並函達兩造命表示意
09 見在卷（見本院卷第63至71頁）可參，所呈畫面亦與卷附採
10 證照片相符（見本院卷第41至43頁）。原告於112年5月12日
11 收受上開勘驗筆錄，此有本院行政訴訟庭送達證書在卷（見
12 本院卷第67頁）可稽，原告迄未表示意見，視同不爭執。

13 (五)依上開勘驗結果所呈，系爭車輛於平交道閃光號誌及警鈴制
14 動時，尚未接近平交道，過7秒許始出現在畫面並持續直行
15 闖越平交道，並僅2秒即經過平交道，顯見系爭車輛當時係
16 已在行駛中，且已達通常之車速，並非於黃網線暫停再起步
17 行駛。且平交道閃光號誌及警鈴既已制動達7秒，顯有充足
18 時間可以依規定停車，亦無煞車不及之可能。且一般具有正
19 常智識程度之人，均應知平交道閃光號誌與警鈴制動時，縱
20 遮斷器尚未降下，仍不得再闖入平交道。縱使當日有降雨，
21 然道路交通安全規則第104條第1項第1款規定亦已明確要求
22 駕駛人接近平交道時，應主動減速慢行並充分觀察管制情形
23 再行通過，況當日之平交道閃光號誌及警鈴運作情形正常，
24 並無不能預先察覺之可能。但系爭車輛仍執意闖越平交道，
25 並勾損遮斷器橫桿後持續駛離現場，此行為顯屬有意為之，
26 足認原告所有之系爭車輛，於事實概要欄之時間、地點，行
27 經平交道時，確有於警鈴已響、閃光號誌已顯示後，仍有
28 「遮斷器開始放下，闖平交道」之違規行為無訛。再依道交
29 條例第85條第4項：「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰
30 其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失」之規
31 定可知，道路交通管理處罰條例就此係採推定過失責任，即

產生舉證責任倒置效果，則汽車所有人原則上應負推定過失責任，其須舉證證明確實無過失之程度，始得免罰。」，本件原告所舉證既尚未達證明確實無過失之程度，自不得據以免罰。

五、末查，汽車駕駛人與所有人有時非合而為一，本件原告為法人，為系爭汽車之所有人，但並非實際駕駛人，僅因未於規定期間內向被告申報實際駕駛人，致被告以汽車所有人即原告作為處罰對象，原告本身並無駕駛執照可供吊扣或吊銷，而無從加以執行，故無裁處吊扣駕駛執照處分之實益（原告之代表人並非受處分人），另就裁處應參加道路交通安全講習之部分，道路交通管理處罰條例亦無受處分人為法人時，應對其代表人施以道路交通安全講習之規定，是原處分對於原告裁處吊扣駕駛執照並應參加道路交通安全講習，容有未洽，就此部分，自應由本院將原處分關於吊扣駕駛執照12月，並應參加道路交通安全講習之部分予以撤銷。

六、綜上所述，原告違規事證明確，被告以原處分裁處原告罰鍰9萬元，核無違誤，原告訴請撤銷，為無理由，應予駁回，惟逾此範圍，依前開所述，即有未合，原告所訴為有理由，應予撤銷。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，經核均與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、本件第一審裁判費為300元，依法應由兩造各負擔二分之一。又此裁判費係由原告於起訴時預納，此有本院收據一件在卷可稽，依行政訴訟法第237條之8第1項規定，法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額；而其立法理由在於為免交通裁決事件之當事人於判決確後另行聲請確定訴訟費用之勞費，爰參考民事訴訟法第436條之19規定，明定本條。從而，確定費用額之方法，應依同法第237條之9、第236條、第104條規定準用民事訴訟法第93條規定。因之，本件被告自應賠償給付原告150元，爰確定第一審訴訟費用額如主文第3、4項所示。

01 九、結論：原告之訴部分有理由、部分無理由，依行政訴訟法第
02 98條第1項前段、第237條之8第1項、第237條之9、第236
03 條、第104條、民事訴訟法第79條、93條，判決如主文。

04 中 華 民 國 112 年 7 月 27 日
05 行政訴訟庭 法 官 徐 培 元

06 上為正本係照原本作成。

07 如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並表
08 明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可
09 認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應
10 於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均
11 須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上
12 訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

13 中 華 民 國 112 年 7 月 27 日
14 書記官 黃 敏 翠