

高雄高等行政法院 函

地址：

傳真：

股別：

聯絡電話：

100臺北市中正區重慶南路一段124號

受文者：憲法法庭

發文日期：

中華民國 112 年 9 月 26 日

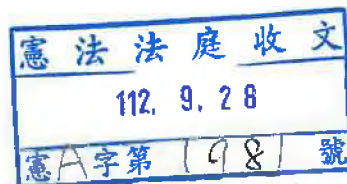
發文字號：高行津紀月112交75字第

1120010493 號

速別：

密等及解密條件或保密期限：

附件：



主旨：檢送本院聲請法規範憲法審查聲請書1紙，請查收。

說明：

- 一、本院受理112年度交字第75號交通裁決事件，對於應適用之法律位階、依合理之確信，認有抵觸憲法之疑義，且於裁判結果有直接影響，爰依憲法訴訟法第55條規定，聲請法規範憲法審查。

正本：憲法法庭

副本：

院長蘇秋津

法官郭書豪 決行



# 法規範憲法審查聲請書

壹、聲請人：

臺灣高雄高等行政法院地方行政訴訟庭。

法官郭書豪。

依憲法訴訟法第 55 條提出聲請。

貳、應受判決事項之聲明：

道路交通管理處罰條例第 53 條第 1、2 項：「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處 1,800 元以上 5,400 元以下罰鍰。前項紅燈右轉行為者，處新臺幣 600 元以上 1,800 元以下罰鍰」，違反憲法平等原則及體系正義而違憲，自宣示之日起失其效力。

參、應受審查法律位階法規範違憲之情形及所涉憲法條文或憲法上權利：

一、事實及原告主張概要

(一)事實概要：原告駕駛所有車牌號碼普通重型機車（下稱系爭車輛），於民國 111 年 12 月 4 日 17 時 25 分，在高雄市梓官區大舍東路與大舍北路口，有「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之違規行為。

(二)程序歷程：原告經民眾紀錄影像檢舉，經警逕行舉發，原告提出陳述並不服，被告仍依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 53 條第 1 項之規定，開立本件裁決書，裁處原告「罰鍰新臺幣（下同）1,800

元，並記違規點數 3 點」(下稱原處分)。原告不服，提起本件行政訴訟。

(三)原告主張其中略以：原告係停車於人行道，沒有闖紅燈等語。

## 二、涉及之法規範

(一)處罰條例第 53 條第 1、2 項：「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處 1,800 元以上 5,400 元以下罰鍰。前項紅燈右轉行為者，處新臺幣 600 元以上 1,800 元以下罰鍰」。又修正前處罰條例第 53 條原規定：「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處 1,800 元以上 5,400 元以下罰鍰」，嗣係於 94 年 12 月 28 日修正增訂同條第 2 項：「前項紅燈右轉行為者，處新臺幣 600 元以上 1,800 元以下罰鍰」，其立法理由略以：「汽車紅燈右轉之違規行為，其嚴重性未若闖紅燈直行、左轉彎或迴轉者，爰將紅燈右轉之行為另規定於第 2 項，並另為罰則之規定」。

(二)道路交通標誌標線號誌設置規則第 170 條第 1 項：「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。本標線設於已設有「停車再開」標誌或設有號誌之交岔路口，鐵路平交道或行人穿越道之前方及左彎待轉區之前端」，第 206 條第 5 款第 1 目：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。

三、本案事實與系爭規範之關聯性：本件原告於前揭違規地點號誌已為紅燈後，仍駕駛系爭車輛逾越停止線後，將車輛駛停於前方行人穿越道上停等，其並無穿越路口，亦無紅燈右轉之情形（如附件一相片第一幀），惟因原告所為已逾越停止線進入路口，仍屬該當處罰條例第 53 條第 1 項「行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」之情形，致仍應依該條項裁罰，又因處罰條例所指第 53 條第 2 項僅就「紅燈右轉」行為為減輕處罰之規定，聲請人乃認系爭條文規定仍有牴觸憲法第 7 條平等原則及體系正義之疑義，業已裁定停止其審理程序。

四、涉及之憲法條文：憲法第 7 條。

肆、聲請判決之理由及聲請人對本案所持之法律見解：

一、本案有爭處罰條例第 53 條「行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者」之適用：

（一）法規範之限制及處罰：國家為加強交通管理、維持交通秩序及確保交通安全，乃制定道路交通管理處罰條例，俾車輛及行人共同遵行。如有違反，則予處罰，以維護人車通行之安全，進而保障人民之生命、身體及財產。上開貳、二、（一）處罰條例之規定「行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者」等，對人民違反行政法上義務之行為予以處罰，為維持社會秩序及增進公共利益所必需，縱限制人民一般行為自由，惟仍與憲法第 23 條以法律限制人民自由權利之意旨尚無牴觸。

(二)權利衝突衡量與路權歸屬:道路「交岔路口」處因涉及不同動向用路人之一般行為自由衝突(駕駛車輛通過、行人穿越),即「路權衝突」,與用路人之生命、身體與財產安全之保護相關,立法者乃以上開貳、二、(二)等號誌及標線等規範,為相衝突用路人間路權行使之調和,並以上開參、二、(一)之處罰,促成立法目的之實踐。

(三)原告侵越「行人路權」屬「闖紅燈」行為:本件原告所主張,無非係略以其僅係停等於紅燈停止線前之人行穿越道上,未再更行穿越路口,依其對法律規範的認知,並沒有「闖紅燈」之行為。惟承前所述,交通號誌、標線之指示,係為了規範路權以避免用路人間發生衝突,此「用路人」間的衝突,並非僅只有原告認知的交岔路口車輛而已,還包括容易被忽視的該交岔路口的「行人」<sup>1</sup>。因此,本件原告於紅燈後駕車既已逾越停止線,「進入」橫向之「人行道」暫停,即侵越行人路權,依前揭說明,自屬系爭處罰條例第 53 條之「闖紅燈」行為,一般法院實務於相類似案例<sup>2</sup>及交通部相關函釋<sup>3</sup>,均亦同此認定。

## 二、處罰條例第 53 條違反平等原則、體系正義:

---

<sup>1</sup> 相關社會事件如 2023 年 8 月 20 日「還路於民一行人零死亡」行人路權大遊行。

<sup>2</sup> 超越停止線之行為如臺灣雲林地方法院 107 年度交字第 59 號判決。停等於機車待轉區之行為如臺灣基隆地方法院 110 年度交字第 77 號判決。

<sup>3</sup> 交通部 109 年 11 月 2 日交路字第 1095008804 號函發 109 年 6 月 30 日召開研商「闖紅燈行為之認定原則」會議記錄結論:如附件一所示。其中略以(一)車輛面對紅燈亮起後,仍超越停止線至銜接路段,含左轉、直行、迴轉及右轉(依箭頭綠燈允許行駛者除外),即視為闖紅燈之行為。(二)車輛面對紅燈亮起後,車身仍超越停止線並足以妨害其他方向人(若有行人穿越道)、車通行亦視同闖紅燈;若僅前輪伸越停止線者,則視為不遵守標線指示。

(一)平等原則與體系正義：「平等原則並非保障絕對的、機械的形式平等，

而係保障人民在法律上地位之實質平等，此迭經本院大法官解釋所肯定（參見釋字第 211 號、第 341 號、第 412 號），故法律或相關機關就個別案件事實上之差異及立法之目的，作合理之不同處理，並不違背憲法之意旨」、「關於平等原則之違反，恆以『一方地位較他方為有利』之『結果』存在為前提。不論立法者使一方受益係有意『積極排除他方受益』，或僅單純『未予規範』，只要在規範上出現差別待遇的結果，而無合理之理由予以支持時，即構成憲法平等原則之違反。因平等原則之旨趣在於禁止國家權力在無正當理由的情況下，對於相同類別之規範對象作不同之處理，故平等原則之本質，原就具有雙面性與相對性，嚴格而言並非各該『規範本身之違憲』，而是作為差別對待之兩組規範間的『關係』，或可稱為『規範關係之違憲』」<sup>4</sup>。亦即平等權主要亦係於個別不同事物差異之案件中以「平等原則」之方式審認，且「平等原則」之重心非在有無差別待遇，而應係著重於「該等差別待遇之合理性」，亦即「單獨的對該規範本身為審查，是無法得出違反平等原則之結論」。又涉及基本權利之各項法規範，可分為行為規範及制裁規範，此二者於法律規範中，可能係於同一法律條文中併為規定，亦可能係於前後不同條文而為前後規定規範，則很可能會導致審查結

---

<sup>4</sup> 翁岳生大法官釋字第 455 號解釋協同意見書參照。

果完全不同之結論，是而於平等原則之審查時，亦應就行為與制裁規範併為審酌。再體系正義，係指立法者於某特定事物或社會生活事實作出某種原則性之基本價值決定後，在後續相關之法體系規範中，即有義務遵守前開基本價值之決定，原則上立法者即不應於法體系規範中為違反前開決定之異質決定，以避免法秩序前後產生價值決定上之不合，破壞法體系之一貫性<sup>5</sup>。

(二)處罰條例第 53 條，第 1、2 項俱為就同類別「闖紅燈」行為之規範，應為一體性之評價：闖紅燈之行為態樣：駕駛人紅燈後逾越停止線之闖紅燈行為，即紅燈後闖越「停止線」進入路口之行為，約略包括下列三種侵害路權情節「由輕至重」之基本態樣：

- ① 紅燈後越停止線，停在人行道上(侵害橫向行人穿越道行人路權)。
- ② 紅燈後越停止線，右轉(侵害橫向行人路權及左側綠燈直行車輛路權)，而此紅燈右轉行為，原則上包含穿越橫向行人穿越道行為。
- ③ 紅燈後越停止線，直行過路口、迴轉、左轉。(侵害橫向行人穿越道路權、左側右側綠燈車輛路權等)。

(如附件二示意圖)

---

<sup>5</sup> 許宗力〈從大法官解釋看平等原則與違憲審查〉收錄於著〈法與國家權力(二)〉(2007 年 1 月) 165 頁。



核上開「闖紅燈」行為，均為處罰條例第 53 條所規範，自應為一體性之評價。

(三)處罰條例第 53 條僅以「紅燈右轉」為減輕處罰之事由，有違平等原則：

處罰條例第 53 第 1、2 項為不同規範之區別標準，依立法理由，為法益侵害之危險性，然上開①②③態樣均係侵越路口其他用路權人之「闖紅燈」行為，衡其與其他方向用路權人(含車輛、行人)之衝突範圍，以③最重②次之①為最輕，在立法裁量上，就此等「闖紅燈」之態樣，究有無區別其情節而為不同處罰之必要，或屬立法者之裁量，然苟立法者認有區別危險性之不同，而於立法上為輕、重不同處罰之必要時，依前揭說明，自應當就各別違法態樣為一體性之評價，以實踐法律之體系正義及憲法平等原則之要求。惟查，本件差別對待並不具合理性，因為上開②「紅燈右轉」行為與其他用路權人之衝突，一般而言，主要包含有二，即與「橫向綠燈之行人穿越道行人」、「橫向綠燈左側直行車輛」等二個動向的用路權人發生衝突，相較於此，上開①「紅燈逾越停止線並進入、穿越人行道」即為停等之行為，即如本件案例事實，其侵越行人路權後，未續行為「右轉、直行、左轉、迴轉」等進入他車道之行為態樣，其與其他路權人之主要衝突，一般來說，主要僅只有「橫向綠燈之行人穿越道行人」，是對道路交通安全及用路權人之保障而言，上開①行為對法益之侵害及危險，顯較②為輕，然系爭處罰條例

上開規定，僅就上開②闖紅燈右轉行為為處罰之減輕，致侵害法益較輕之上開①行為，於處罰上反而較重，依前揭說明，自違反平等原則。

(四)處罰條例第 53 條違反體系正義:立法者既認「紅燈右轉」行為嚴重性未若闖紅燈直行、左轉彎或迴轉者，則就該「紅燈右轉」行為前，依一般道路設置狀態所必然伴隨之進入、穿越人行道(或機車待轉區)等違規行為態樣，自應為相同之價值決定，即亦應一併予減輕其處罰，惟上開系爭條文僅以「紅燈右轉」為減輕處罰之態樣，亦有違體系正義。

(五)處罰條例第 53 條之差別規範致生裁罰上不合理之結果:承前，處罰條例第 53 條第 1、2 項應為規範關係之一體性觀察及評價，系爭處罰條例適用之結果，以「機車紅燈右轉」為例，最低處罰之金額為 600 元，相較於如本件情節較輕之「機車停等於人行道」之行為，最低處罰金額為 1800 元<sup>6</sup>，致於制裁規範生不合理之結果，系爭處罰條例自有違憲法平等原則及體系正義。

三、系爭條文無從由司法審查藉其它解釋方法得致合憲性之解釋:

(一)上開如本件停等於人行道之行為，依法律文義之解釋，顯然無法涵攝於系爭條例第 2 項之「紅燈右轉行為」，自難於解釋上以第 2 項裁罰。

(二)行政罰法第 19 條固規定:「違反行政法上義務應受法定最高額新臺幣 3000 元以下罰鍰之處罰，其情節輕微，認以不處罰為適當者，得免予

---

<sup>6</sup> 違反道路交通管理事件統一裁罰標準表參照。

處罰」，惟系爭條例第 1 項其處罰最高額達 5,400 元，已不符上開減輕之要件。又如本件停等於人行道侵越行人路權，為典型侵害行人路權之態樣，隨著人口及都市之發展導致車流持續成長，道路交通擁擠，擠壓行人及慢車對道路利用，近年相關民意、社會運動事件及行政、立法機關，均逐漸更為重視行人路權之保護，法院於審酌相關法規範之保護目的時，自亦應著重於此行人路權之保障，自亦難認其情節輕微。

(三)綜上，以解釋方法欲限縮系爭條例於本件之適用既不可採，徵諸立法者恆得修法或以重新立法之方式追求其原始的立法目的，而逾越司法權限所為之合憲性解釋，反而係屬犧牲對立法者意志之尊重，應認前揭系爭條文，無從依司法審查藉其他解釋方法限縮其應適用之範圍而得致合憲性之解釋。

四、結論：處罰條例第 53 條 1、2 項為「闖紅燈」行為之處罰，惟同條第 2 項之規定，僅就「闖紅燈」行為類型中之「紅燈右轉」行為列為減輕處罰之事由，致系爭處罰條例第 53 條違反平等原則及體系正義，牴觸憲法第 7 條平等原則之規定，聲請人有合理之確信並經提出上述客觀上形成確信法律為違憲之具體理由，裁定停止本案審理程序，聲請宣告該規定違憲，以保障人民權益。

伍、關係文件之名稱及件數：

一、原告違規照片。

二、示意圖。

三、停止審判之裁定。

此致

憲法法庭

中 華 民 國 112 年 9 月 19 日

聲請人：高雄高等行政法院地方行政訴訟庭

法官郭書豪

附件一