臺中高等行政法院判決

111年度交上字第115號

上　訴　人　沈聰富

被 上訴 人　交通部公路總局臺中區監理所

代　表　人　楊聰賢

上列當事人間因交通裁決事件，上訴人不服中華民國111年8月24日臺灣南投地方法院111年度交字第16號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

一、上訴駁回。

二、上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

事實及理由

一、事實概要：

上訴人於民國110年11月25日14時55分許，駕駛959-Q8車號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛）牽引20-NA營業半拖車載運鐵架，行駛於國道3號南向234.2公里名間南向地磅站前，未依號誌指示過磅，經內政部警政署國道公路警察局第七公路警察大隊名間分隊（下稱舉發機關）員警依違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之2第4項前段規定填製舉發日期110年11月25日內政部警政署國道公路警察局國道警交字第Z70539461號舉發違反道路交通管理事件通知單舉發，記載應到案日期為110年12月25日。嗣上訴人於110年12月23日向交通部公路總局臺中區監理所屬南投監理站提出交通違規案件陳述書，經南投監理站向舉發機關函查，舉發機關仍認定違規事實明確，以111年1月11日國道警七交字第1117700016號函復南投監理站，復經南投監理站於111年1月17日以中監投站字第1100363312號函通知上訴人。被上訴人續於111年2月16日以投監四字第65-Z70539461號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），因「汽車裝載貨物行經

設有地磅處所五公里內路段未依標誌指示過磅者」之違規行為，依道交條例第29條之2第4項、第63條第1項及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第41條、第43條、第44條、第67條之規定，裁處上訴人罰鍰9萬元，並記違規點數2點。上訴人不服，於111年3月18日向臺灣南投地方法院（下稱原審法院）行政訴訟庭提起訴訟。經原審法院以111年度交字第16號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回之，上訴人不服，遂提起本件上訴。

二、上訴人起訴之主張及聲明、被上訴人於原審之答辯及聲明暨原判決關於證據取捨、認定事實及適用法規之論據，均詳如原判決所載。

三、上訴人意旨略以：

㈠按道路交通安全規則第77條第9款、道交條例第29條之2第4項規定，及參照交通部高速公路局109年6月17日管字第1090013435號函釋意旨。而上開函釋，核屬交通部基於主管權責，就法令執行層面所為之解釋，與法律之本旨並無違誤，亦未牴觸母法，依法自得予以援用。因此，道交條例第29條之2第4項係為避免嚴重超載者採取消極方式抗拒過磅，甚至拒絕停車接受稽查等，危害行車安全而設者，則上開函釋所謂「直觀認定顯不可能超載」，應在上開立法理由與濫行舉發間，求得平衡。從而，「直觀認定顯不可能超載」應係指直接觀察，可知係從事載運工作所使用之工具或附屬物品者，一眼即知顯然不可能超載。是以，道交條例第29條之2第4項，貨車所載之空籃、棧板等隨車承載工具或附屬物，若一眼直觀即認定顯不可能超載者，即無上開法文之適用。

㈡上訴人駕駛系爭車輛為35噸重貨車，可承載24.8噸重之貨物，平時系爭車輛係載運鐵線圈，為避免運送途中搖晃，以及用於堆疊鐵線圈必須以鐵架作為支撐架，將鐵線圈套於支撐架上作為固定之用，易言之，系爭車輛上之鐵製支撐架實為類似棧板之隨車承載工具，且單支支撐架僅12公斤，以當天系爭車輛外觀無帆布遮蔽車輛，所有支撐架上無堆疊鐵線

圈情形，而支撐架數量共約40幾塊，顯屬隨車承載之附屬物，且外觀可直接觀察並未載有其他貨物（無鐵線圈），亦無須經警員攔停後始能確認是否載有其他貨物，則系爭車輛一眼直觀即可認知顯不可能超載，依據上開說明，上訴人之行為核與道交條例第29條之2第4項規定之要件不符。

㈢惟原判決竟以系爭車輛外觀雖無帆布遮蔽車輛，惟所載物品有諸多鐵架，且所占車輛空間約三分之一，外觀尚須經警員攔停始能確認是否載有其他貨物，無法直觀認定顯有不可能超載，而認上訴人仍有違反上開道交條例第29條之2第4項規定，然原判決既對原審卷第55頁之採證照片，就系爭車輛外觀已確認無帆布遮蔽車輛之事實，且車上僅有部分鐵架一目瞭然，何須警員攔停後始能確認是否載有其他貨物？原判決認定事實與所憑證據內容顯然不符，應屬判決違背法令。

㈣上訴人依循交通部高速公路局109年6月17日管字第1090013435號函釋意旨而未過磅，原判決竟違法認定上訴人仍屬違規行為而駁回上訴人於原審之訴，判決當然違背法令。並聲明：1.原判決廢棄。2.上開廢棄部分，原處分撤銷或發回原審法院行政訴訟庭。3.訴訟費用由被上訴人負擔。

四、本院經核原判決認事用法，並無違誤。茲就上訴意旨，再予論述如下：

㈠按道交條例第29條之2第4項規定：「汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣9萬元罰鍰，並得強制其過磅。……。」第63條第1項第2款：「汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：……二、有……第29條之2第1項、第2項、第4項……者，各記違規點數2點。」另道路交通安全規則第77條第9款規定：「汽車裝載時，除機車依第88條規定外，應依下列規定：……九、裝載貨物行經設有地磅處所，應依標誌、標線、號誌指示，或交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮停車過

磅。」上開道交條例第29條之2第4項規定係於94年12月28日所增訂，其立法理由已明示：「為避免嚴重超載者採取消極方式抗拒過磅，甚至拒絕停車接受稽查等，危害行車安全，爰增訂第4項規定。」嗣該項規定於105年11月16日修正施行，將原條文「行經設有地磅處所1公里內路段」擴大為「行經設有地磅處所5公里內路段」，該次修正立法理由更進一步指明：「原條文對於汽車違規超重之稽查，以汽車行經設有地磅處所1公里內之範圍為限。惟因設有固定地磅處所有限，實務上常見員警發現顯有超重車輛，卻因無法查明實際超載重量而無法舉發。倘該地點1公里內未設有固定地磅，即無法以本條例第29條之2第4項舉發拒絕過磅，形成法令漏洞。為強化載重車輛管理，爰將行經設有地磅處所『1公里內』路段之範圍酌予調整至『5公里內』，以有效落實違規超重車輛之稽查，維護行車安全。」由上述道交條例第29條之2第4項立法沿革及立法理由可知，道交條例第29條之2第4項之立法目的，乃係為有效遏止裝載貨物之汽車因超重違規肇事，故課予裝載貨物之汽車駕駛人停車接受稽查之義務，以避免其裝載之貨物過重致危害大眾行車安全。蓋汽車載重若超過原本車輛規劃負載範疇，不僅可能使該車輛控制失靈，危害自身及四周行進中之其他汽車，甚至容易損壞各類承重之道路設施（如柏油路面、橋樑等）。是以，本項立法目的既在於避免汽車超重可能造成之行車安全危害而課予汽車駕駛人停車接受稽查之義務，則僅須汽車駕駛人違反法定之停車稽查義務即已該當處罰要件，並不以汽車已確實超重，或汽車之裝載確實存在行車安全之具體危害為必要。又道交條例第29條之2第4項之立法目的既為杜絕超載超重，則該條所定「裝載貨物」自然是與汽車之重量有關，故所謂「裝載貨物」，只是汽車出廠後所運輸物品之統稱而已。換言之，汽車出廠後所運輸之物品既已增加該汽車原本出廠規格所無之重量，則汽車駕駛人原則上即被課予道交條例第29條之2第4項所定過磅義務（僅載運經海關查驗人員核對收貨

人、貨物標記箱號及件數等無誤後放行之進出口、轉運、轉口之整體貨物屬例外情況），此與該汽車種類為何，該貨車載運何等物品，抑或是該汽車以何種方式運輸貨品，均無相關。從而，縱使汽車係以「拖行」之方式運輸貨物，但因被拖行之貨物已可視為拖行汽車車體之延伸，且被拖行之貨物並非依自身動力行駛於道路，而是須依賴拖行汽車之動力始能行進，故對於拖行汽車而言，已增加其出廠規格所無之重量，被拖行之貨物自然亦屬其「裝載」之貨物。

㈡經查，上訴人於110年11月25日14時55分許，駕駛系爭車輛牽引20-NA營業半拖車載運鐵架，行駛於國道3號南向234.2公里名間南向地磅站前，未依號誌指示過磅，逕為行駛通過該地磅站，且上訴人經舉發機關警員攔查時，發現系爭車輛確有裝載鐵架等情，為原審依法確定之事實，並有被上訴人於原審附卷之光碟及照片可稽，核與卷內資料相符，自得為本院判決之基礎。上訴人既有駕駛系爭車輛並牽引20-NA營業半拖車且運載鐵架而行駛於國道上之事實，依前述說明，系爭車輛自屬「裝載貨物」無疑，是上訴人駕駛系爭車輛裝載貨物，卻於行經設有地磅處所5公里內路段未依標誌指示過磅，上訴人當有道交條例第29條之2第4項規定所課載重貨車停車稽查義務之違反，其所為即已該當道交條例第29條之2第4項之處罰要件。雖上訴意旨略以：上訴人駕駛系爭車輛為35噸重貨車，可承載24.8噸重之貨物，系爭車輛上之鐵製支撐架實為類似棧板之隨車承載工具，且單支支撐架僅12公斤，以當天系爭車輛外觀無帆布遮蔽車輛，所有支撐架上無堆疊鐵線圈情形，而支撐架數量共約40幾塊，顯屬隨車承載之附屬物，且外觀可直接觀察並未載有其他貨物（無鐵線圈），亦無須經警員攔停後始能確認是否載有其他貨物，則系爭車輛一眼直觀即可認知顯不可能超載，上訴人依循交通部高速公路局109年6月17日管字第1090013435號函釋意旨而未過磅，核與道交條例第29條之2第4項規定之要件不符等語。惟交通部高速公路局109年6月17日管字第1090013435號

函釋之說明略謂：「……二、……有關道路交通管理處罰條例第29條之2第4項之立法目的係為避免嚴重超載者採取消極方式抗拒過磅，甚至拒絕停車接受稽查等，危害行車安全，貨車載有空籃（籠）、棧板等隨車承載工具或附屬物品等以直觀認知顯不可能超載部分，行經地磅站若未進入過磅，員警可依個案情節認定不予舉發。……」顯見，上開函釋僅限於貨車運載空籃（籠）、棧板等隨車承載工具或附屬物品等，以直觀認知顯不可能超載之情形，且仍須由警員依個案情節認定。上訴人既坦承本件確有「支撐架數量共約40幾塊」，且依查獲時的照片顯示系爭車輛車斗護欄上方確有支撐架及鐵條露出，以一般人高度無法在車輛行進間看出護欄內部遮擋情形，自無從以直觀方式認知裝載貨物顯不可能超重，是上訴人仍有停車接受稽查之義務。此接受稽查義務源自於避免其裝載之貨物過重致危害大眾行車安全之立法旨意，並不以汽車已確實超重，或汽車之裝載確實存在行車安全之具體危害為必要，已如前述，自非上訴人所稱「一眼直觀即可認知顯不可能超載」之主觀認知所得規避。原審業於原判決內論明：「……觀諸被告所提採證光碟經本院翻拍照片所示（見本院卷第55頁），系爭車輛外觀雖無帆布遮蔽車輛，惟所載物品有諸多鐵架，且所占車輛空間約三分之一，外觀上尚須經員警攔停後始能確認是否載有其他貨物，尚無法直觀認知顯不可能超載，則依上開說明，不論原告是否有超重、超載之嫌者，均有過磅之義務。是以，原告確有行經設有地磅處所5公里內路段未依號誌指示過磅之違規行為。從而，被告依處罰條例第29條之2第4項、第63條第1項第2款對原告裁處9萬元罰鍰，並記違規點數2點之原處分內容，核無違誤。」等語，核與卷內資料相符，未違背證據法則、經驗法則及論理法則，並維持原處分之裁決結果，尚無不合。上訴人引用交通部高速公路局109年6月17日管字第1090013435號函釋，認為其駕駛系爭車輛牽引20-NA營業半拖車並運載鐵架，一眼直觀即可認定顯不可能超載，而無違道交條例

第29條之2第4項規定之要件乙節，容屬上訴人一己主觀之法律見解，並非可採。

㈢綜上所述，原審已依職權調查證據，並依調查證據之結果，依論理、經驗及證據法則判斷事實而為判決駁回上訴人在原審之訴，並已論明其認定事實之依據及得心證之理由，其所適用之法規與應適用之法規，並無違背，與解釋亦無牴觸，並無判決不適用法規或適用不當等違背法令之情形。上訴論旨猶執前開上訴理由並指摘原判決有違背法令情事，無非係重申其於原審之主張，及以其歧異見解就原審認定事實、適用法律之職權行使，指摘為違法，自無可取。

五、末按，行政訴訟法第237條之9第2項規定，交通裁決事件之上訴準用同法第237條之8第1項之規定，是交通裁決事件之上訴，行政法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額。本件上訴人對於交通裁決事件之上訴，既經駁回，上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）應由上訴人負擔，爰併予確定如主文第2項所示。

六、據上論結，本件上訴為無理由，應予駁回，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　4　　月　　28　　日

臺中高等行政法院第二庭

審判長法　官　劉　錫　賢

法　官　林　靜　雯

法　官　楊　蕙　芬

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　4　　月　　28　　日

書記官　蔡　逸　媚