

# 臺中高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第二庭

113年度交上字第73號

上訴人 蔡偉仁

訴訟代理人 施驊陞 律師

被上訴人 臺中市交通事件裁決處

代表人 黃士哲

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國113年5月13日本院地方行政訴訟庭112年度交字第247號判決，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、按民國112年8月15日行政訴訟法修正施行前繫屬於改制前地方法院行政訴訟庭之交通裁決事件，經裁判後，當事人於行政訴訟法修正施行後提起上訴或抗告者，應適用修正後之規定，為行政訴訟法施行法第1條、第22條第1項、第3項之規定。本件於111年9月19日繫屬改制前臺灣臺中地方法院（下稱臺中地院）行政訴訟庭，嗣因112年8月15日行政訴訟新制實施後，原地方法院已無行政訴訟庭之組織配置，無受理行政訴訟事件之審判權，遂移由本院地方行政訴訟庭接續審理，故屬修正行政訴訟法施行前已繫屬於地方法院行政訴訟庭之交通裁決事件。經本院地方行政訴訟庭於113年5月13日判決後，上訴人於113年6月4日提起上訴，其上訴係於修正行政訴訟法施行後，依前揭說明，本件應適用修正後行政訴訟法。

二、上訴人於111年7月21日上午8時40分許駕駛車牌號碼KLL-5998號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），行經臺中市大甲區

東西四路與南北二路之交岔路口（下稱系爭路口）時，因有「超載14.25公噸砂石，肇事致人死亡」之違規，經執勤員警製單舉發。被上訴人認舉發無誤，於同年9月14日依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之2第5項規定，以中市裁字第68-GV0518251號裁決吊銷上訴人之駕駛執照（下稱原處分）。上訴人不服，向臺中地院提起行政訴訟（案號：111年度交字第446號），嗣因112年8月15日行政訴訟新制實施後，原地方法院已無行政訴訟庭之組織配置，未能辦理交通裁決之行政訴訟案，臺中地院遂將本件移交本院地方行政訴訟庭（下稱原審）接續審理，經原審以113年5月13日112年度交字第247號判決（下稱原判決）駁回，上訴人仍不服，遂提起本件上訴。

三、上訴人起訴主張及訴之聲明、被上訴人於原審之答辯理由及聲明、原判決認定之事實及理由，均引用原判決書所載。

四、上訴意旨略以：

（一）依本院地方行政訴訟庭112年度交字第55號判決意旨略以：

「行政機關即被告依道交處罰條例第29條之2第5項規定以原處分對原告為行政罰，不僅應就原告『駕駛汽車裝載貨物超過核定之總重量』及『訴外人受傷』等節負舉證責任，更應就原告駕駛系爭車輛裝載貨物超過核定總重量之行為，與訴外人之傷害結果間，具有『相當因果關係』乙節負舉證責任，始足當之。」道交條例第29條之2第5項規定，非僅以「車輛超載」及「有人死傷」為要件已足，尚須以「車輛超載」與「有人死傷」間有相當因果關係為必要。本件依卷內證據所示並無任何煞車痕，則系爭事故與上訴人是否有充分之煞車距離無關，依據相當因果關係之要件，應判斷者若「上訴人未超載」，其餘客觀條件保持不變（天氣、行車速限、兩者相對距離及時速等），是否即可不發生本件事故？倘上訴人不超載而於符合法定限重內，仍保持相當時速56公里之時速行駛時，通常即可不發生系爭事故，方得認定具有相當因果關係，反之，若上訴人縱不超載符合法定限重內，

01 仍保持相當時速56公里之時速行駛時，仍會發生系爭事故，  
02 上訴人之超載行為即與致人死傷之結果不具有相當因果關  
03 係。原判決固以臺中市車輛行車事故鑑定委員會（下稱車鑑  
04 會）之鑑定意見記載「超速、超載」文字，認為系爭事故是  
05 因上訴人車輛超速、超載為肇事主因，然以卷內資料及車鑑  
06 會之鑑定意見可知，主因應係上訴人有超速之行為而與受害  
07 人發生撞擊，因上訴人於速限30公里之路段以時速56公里之  
08 速度行駛，該超過速限之時速方為真正的肇事因素。法院本  
09 不受車鑑會意見之拘束，且上開車鑑會之鑑定意見，充其量  
10 僅係記載上訴人違反交通法規之情形（上訴人不爭執超載，  
11 但爭執因果關係），但實質上並未就超載行為與事故發生間  
12 之因果關係有何實質調查或舉證，原判決未慮及此，並詳為  
13 調查，顯有判決不備理由之當然違背法令，違背論理法則、  
14 經驗法則、證據法則之事由。

15 (二)聲明：原判決廢棄，發回本院地方行政訴訟庭。

16 五、本院經核原判決認事用法並無違誤，茲就上訴意旨再予補充  
17 論述如下：

18 (一)按道交條例第29條之2第1項及第5項規定：「(第1項)汽車裝  
19 載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰  
20 鍰，並記汽車違規紀錄1次，其應歸責於汽車駕駛人時，依  
21 第3項規定處汽車駕駛人罰鍰，並記該汽車違規紀錄1次。  
22 ……(第5項)汽車駕駛人有第1項、第2項情形，因而致人受  
23 傷者，吊扣其駕駛執照1年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕  
24 駛執照。」(本條於112年5月3日有修正，惟第1項及第5項規  
25 定部分並未修正)，可知道交條例第29條之2第5項適用之要  
26 件，係以汽車駕駛人違反該條第1項所課予汽車駕駛人依核  
27 定重量裝載貨物之注意義務，導致傷亡之結果，亦即依道交  
28 條例第29條之2第5項規定，吊銷駕駛人駕駛執照，應以汽車  
29 駕駛人裝載貨物超過核定之總重量，與被害人受傷或死亡間  
30 具有相當因果關係；且汽車裝載貨物超過核定之總重量，其  
31 應歸責於汽車駕駛人時，始得依該條項規定加以裁處汽車駕

01 駛人。否則，主管機關不得依上開規定吊銷駕駛人之駕駛執  
02 照。

03 (二)經查，原判決以：上訴人於上揭時間駕駛系爭車輛，行經系  
04 爭路口時，系爭車輛前車頭因而不慎撞擊訴外人游宏仁所駕  
05 自小客車左側車身，發生系爭事故，並致訴外人游宏仁及搭  
06 載乘客林芳茂傷重不治死亡，經舉發機關員警到場處理，對  
07 系爭車輛及其所載貨物過磅，發現裝載總重達49.25公噸，  
08 超過核定之總重量35公噸達14.25公噸，遭舉發機關員警以  
09 舉發通知單，舉發上訴人有違反道交條例第29條之2第5項之  
10 違規行為，為原審依法確定之事實，並有原處分暨送達證  
11 書、臺中市政府警察局舉發違反道路管理事件通知單、  
12 臺中市政府警察局道路交通事故初步分析研判表、臺中市政  
13 府警察局大甲分局111年8月19日中市警甲分交字第11100235  
14 85號函、執勤員警之職務報告、嘉晉有限公司之地磅代秤  
15 單、臺中市車輛行車事故鑑定委員會中市車鑑1112229案鑑  
16 定意見書、臺灣高等法院臺中分院112年度交上字第1206號  
17 刑事判決、經濟部標準檢驗局D0BC1100398號度量衡器檢定  
18 合格證書等相關資料附卷可稽。原判決並依職權調取刑事卷  
19 宗，依卷附道路交通事故調查報告表(一)之記載及系爭聯結車  
20 行車紀錄器錄影畫面翻拍照片、現場照片所示（見相字卷第  
21 95、105至109、117至153頁），系爭事故發生時天候晴、日  
22 間自然光線、柏油路面乾燥、無缺陷或障礙物，視距良好等  
23 情狀，上訴人顯無不能注意之情事，竟超載砂石達總聯結重  
24 量（曳引車及拖車之車重與載重之全部重量）14.25公噸  
25 （秤得總重49.25公噸，超過法定容許之35公噸達14.25公  
26 噸），復在行車速限為時速30公里之路段，以時速約56公里  
27 之速度（依行車紀錄器資料推算，見臺灣臺中地方檢察署11  
28 1年度相字第1458號相驗卷第81頁）超速行駛。且於行經系  
29 爭路口時，亦疏未減速慢行，作隨時停車之準備，並暫停讓  
30 右方車先行，即貿然駛入系爭路口，其所駕系爭車輛前車頭  
31 因而不慎撞擊被害人所駕自小客車左側車身，而肇致系爭事

故之發生，上訴人自應負過失責任。且本案前經檢察官囑託臺中市車輛行車事故鑑定委員會鑑定本件事故肇事原因，該會分析相關駕駛行為、佐證資料、路權歸屬及法規依據後，認「①蔡偉仁駕駛營業用半聯結車，行至無號誌交岔路口，超速、超載行駛，左方車未暫停讓右方車先行，為肇事主因。②游宏仁駕駛自用小客車，行經無號誌交岔路口，未減速慢行作隨時停車之準備，為肇事次因」，有臺中市車輛行車事故鑑定委員會111年12月7日中市車鑑字第1110009592號函檢送之該會中市車鑑1112229案鑑定意見書在卷可參（見臺灣臺中地方檢察署111年度偵字第41889號偵查卷第29至32頁），同認上訴人違反道安規則之行為為系爭事故肇事因素。至被害人駕駛自小客車行經無號誌交岔路口，未減速慢行作隨時停車之準備，就系爭事故之發生，雖與有過失，然此仍無解於上訴人應負之過失責任。又系爭事故現場車體嚴重毀損，並導致被害人死亡之結果，可知撞擊猛烈，系爭車輛之嚴重超載對於損害之發生或擴大顯具有加乘加劇之效果，而具有相當因果關係，可以認定等由，駁回上訴人原審之訴，業經原審詳為檢視審認該等資料，而於原判決理由明確記載所為證據之評價取捨、調查證據之結果，其判決理由並無違背論理法則或經驗法則，對於卷內證據之評斷亦無矛盾違誤之處。

- (三)上訴意旨雖稱依卷內證據所示系爭車輛並無煞車痕，系爭事故與上訴人是否有充分之煞車距離無關，且依車鑑會之鑑定意見可知，系爭事故真正的肇事因素是超速，即使上訴人未超載仍保持相當時速56公里之時速行駛時，仍會發生系爭事故，該事故與超載並無相當因果關係等語。惟按半聯結車裝載之總聯結重量，不得超過曳引車及半拖車核定之總聯結重量；行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：(一)行車時速不得超過50公里。但在設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過40公里，未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，時速不得超過30

01 公里。(二)行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、  
02 醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無號誌  
03 之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道  
04 路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備；汽車  
05 行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，  
06 支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃  
07 分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道車先行；車道數  
08 相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車  
09 者，左方車應暫停讓右方車先行，道路交通安全規則第81條  
10 第1款、第93條第1項第1款、第2款、第102條第1項第2款前  
11 段分別定有明文。上訴人駕駛系爭車輛行駛道路自應注意遵  
12 守上述規定，而系爭車輛之總聯結重量為35公噸，上訴人竟  
13 超載砂石達總聯結重量49.25公噸，復在行車速限為時速30  
14 公里之本案事故路段，以時速約56公里之速度超速行駛，且  
15 於行經本案路口時，亦疏未減速慢行，作隨時停車之準備，  
16 並暫停讓右方車先行，即貿然駛入本案路口，其所駕系爭車  
17 輛前車頭因而不慎撞擊被害人游宏仁所駕自小客車左側車  
18 身，被害人游宏仁所駕自小客車車體嚴重毀損，並導致被害  
19 人死亡之結果，可知撞擊猛烈，車鑑會報告意見亦認上訴人  
20 之超速、超載、行經路口未減速暫停讓右方車先行等，均為  
21 肇事因素，並未載明超速是主要肇因，原判決亦論及系爭車  
22 輛之嚴重超載對於損害之發生或擴大顯具有加乘加劇之效  
23 果，而具有相當因果關係，並參酌85年道路交通安全與執法  
24 研討會所發表「重量對重型車操控性與穩定性之影響」報  
25 告，及國泰人壽保險股份有限公司零事故研究所所發表「大  
26 型車裝載不當之風險」一文，其內引用全日本卡車協會（JT  
27 A）之研究報告，認超載行車易造成車輛操控性、穩定性不  
28 佳，且煞停距離變長、撞擊力道增加之結果，對於其他參與  
29 交通用路人之生命、身體、財產顯具有更高風險，此即道交  
30 條例第29條之2第5項對於超載行車所導致人員傷亡之結果，  
31 特加重其罰則之立法緣由。況且，現場無系爭車輛煞車痕乙

01 事，僅可證明上訴人於事故發生當下並未為煞車動作，此或  
02 可能涉及上訴人之反應能力或其駕駛車輛之輕率心態等因  
03 素，惟均不能得出系爭車輛超載與訴外人死亡結果間無相當  
04 因果關係之結論。再者，車輛載重越重，對行進中動能具加  
05 強效果，復對駕駛車輛之操控性以及交通事故發生之衝擊力  
06 均會產生不利之影響，車輛超載除會增加行車中所需煞車距  
07 離外，因前開動能增強也將致使發生碰撞時之撞擊力道加  
08 劇，所造成之死傷結果自亦會加重，又車輛超載之駕駛行為  
09 於行車過程中，已形成車輛煞停不易、撞擊力道加重之客觀  
10 條件，並升高交通事故發生之風險，對於交通事故發生而生  
11 致人死傷等結果而言，前開車輛超載乙事自己屬因果關係之  
12 一環，即便再參入超速、左方直行車未禮讓右方直行車等因  
13 素，亦不能排除車輛超載與被害人死傷結果間之因果關係，  
14 尤其在本件事故發生之上訴人肇因屬多重因素之情況下，當  
15 無從單獨排除超載、超速或左方直行車未禮讓右方直行車等  
16 個別因素予以論究交通事故之因果關係，是縱系爭車輛與被  
17 害人車輛發生碰撞前，上訴人所駕系爭車輛並未煞車，然因  
18 系爭車輛已超過核定總重達14.25公噸，上訴人駕駛系爭車  
19 輛已形成對車輛操控性減弱、撞擊力道增大之客觀條件，已  
20 屬系爭交通事故發生並衍生被害人死亡結果等因果關係中之  
21 一環，因之，上訴人駕駛違規超載車輛之行為，對被害人2  
22 人之死亡結果，難謂無因果關係。是上訴人主張超速是造成  
23 被害人死亡之結果，與其是否超載無相當因果關係，原審未  
24 審酌現場無任何煞車痕，原判決有違背法令情事等云，核無  
25 可採。

26 六、綜上所述，原審已依職權調查證據，並依調查證據之結果，  
27 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  
28 審之訴，並已論明其認定事實之依據及得心證之理由，其所  
29 適用之法規與應適用之法規，並無違背，與解釋亦無牴觸，  
30 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  
31 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。

七、本件上訴人對於交通裁決事件之上訴，既經駁回，則上訴審訴訟費用750元（上訴裁判費）自應由上訴人負擔，併予確定如主文第2項所示。

八、結論：上訴為無理由。

中 華 民 國 113 年 8 月 6 日

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 113 年 8 月 7 日

書記官 朱子勻