臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第三庭
114年度交更一字第18號

原　　告　科通企業有限公司
000000000000000000
代　表　人　王宗淦
被　　告　交通部公路局新竹區監理所
000000000000000000
代　表　人　孫榮德
訴訟代理人　郭向文

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告所為裁決，提起行政訴訟，經本院地方行政訴訟庭以112年度交字第1246號判決後，原告不服，提起上訴，經本院高等行政訴訟庭以113年度交上字第389號判決將關於民國111年8月23日竹監裁字第50-KAU052626號違反道路交通管理事件裁決書部分廢棄，發回本院地方行政訴訟庭更為審理，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

第一審訴訟費用新臺幣300元及發回部分上訴審訴訟費用新臺幣375元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分

一、依行政訴訟法第237條之7規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料其事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰不經言詞辯論而為判決。

二、本件被告代表人於訴訟進行中變更為孫榮德，業經新任代表人具狀聲明承受訴訟（見本院卷第39至42頁），經核並無違誤，應予准許。

貳、實體部分

一、事實概要：

原告所有之車牌號碼000-0000號自用曳引車（下稱系爭車輛）附掛車牌號碼000-0000號營業半拖車（下稱系爭半拖車，車種：砂石專用車〈港〉），於民國111年5月16日清晨5時55分許，與數輛曳引車未熄火列隊停在雲林縣臺西鄉崙豐路即台17線西濱公路湖仔內交流道附近北向車道路旁，經雲林縣警察局臺西分局（下稱舉發機關）員警巡邏發現而進行盤查，因未攜帶磅單及土方來源證明，且有超載砂石、土方之疑慮，故員警指示系爭車輛之駕駛人，與其他在場曳引車跟隨警車往南至約600公尺處之湖仔內地磅站過磅。前述車隊迴轉後沿台17線南向行駛時，陸續有曳引車脫離逃逸，行至台17線與雲117線交岔路口時，系爭車輛之駕駛人駕駛系爭車輛向左迴轉，旋即北向行駛進入台61線西部濱海快速公路逃逸。被告於111年8月23日依行為時之道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之1第1項以原告涉有「裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛」開立竹監裁字第50-KAU052625號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）6萬元；另於同日依道交條例第29條之2第4項規定開立竹監裁字第50-KAU052626號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分）裁處原告罰鍰9萬元，並記汽車違規紀錄1次。原告不服，提起行政訴訟，經本院地方行政訴訟庭（下稱原審）以113年9月10日112年度交字第1246號判決（下稱原判決）駁回原告之訴。原告仍不服，提起上訴，經本院高等行政訴訟庭於114年6月17日113年度交上字第389號判決（下稱上訴審判決）關於原處分部分廢棄，發回本院更為審理（是本件審理範圍僅為原處分部分）。

二、原、被告主張、答辯及聲明，除下列補充部分外，餘均引用更審前判決所載：

㈠原告並補充表示：王宗淦為原告之代表人非原處分開車之司機，駕駛人是黃文諺。當時監理站要求提供駕駛人，王宗淦因黃文諺不認同本件舉發，遂將自己列為駕駛人。又依據攔停畫面，黃文諺有拿駕照給員警，員警亦有到車上檢查貨物

並將證件歸還黃文諺，黃文諺就正常駛離等語。

㈡被告則補充表示：

1.裝載貨物汽車逃磅，一般情形下應係由舉發機關依據科學儀器所取得證據資料，依登記車籍對汽車所有人逕行舉發，如汽車所有人認應歸責於汽車駕駛人，再依道交條例第85條第1項規定申請歸責。有關「逃磅」之違規，因往往無法及時攔查違規車輛，原則係採取「逕行舉發（處分車輛所有人）」之方式，例外於已當場攔停且確認駕駛人身分者始採取「當場攔停舉發（處分駕駛人）」之方式。

2.依舉發答辯報告表，囿於斯時警力之不足，且曳引車隊眾多，為執法安全與整體勤務考量，員警並未冒險追查系爭車輛，自無從確認孰為駕駛人而以之為舉發對象。準此，原處分係採「事後逕行舉發」之方式，以車輛所有人為舉發對象，且未經辦理歸責實際駕駛人。

3.至上訴審判決以「遍閱原審卷證，且未見有何證據資料可作為『應歸責』汽車所有人或汽車駕駛人之準據，原審亦未使兩造就此說明並舉證，或於判決中交代逕以原告為原處分受處分人之理由。」部分似有誤會，因本件既未追及攔查系爭車輛，自無從確認駕駛人究為何人，該判決或可能係因第KAU052627號違規辦理歸責實際駕駛人王宗淦，致誤以為確有攔查駕駛人之情事。

三、本院之判斷：

㈠應適用之法令：

1.行為時道交條例第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。其應歸責於汽車所有人時，除處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄1次外，汽車駕駛人仍應依第63條第1項第2款規定記違規點數2點。」

2.現行道交條例第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。其應歸責於汽車所有人時，處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄1次。」

3. 道交條例第92條第4項規定授權訂定之「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第36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被通知人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於通知單記載之應到案日期前，檢附相關證據及足資辨識、通知應歸責人之證明文件，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。」

4. 行政罰法第7條第2項規定：「法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織違反行政法上義務者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職員、受僱人或從業人員之故意、過失，推定為該等組織之故意、過失。」

㈡原告有「汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里內路段，不服從交通勤務警察之指揮過磅」之違規行為：

1. 按道交條例第29條之2第4項規定之立法意旨，在於有效遏止裝載貨物之汽車因超重違規肇事，是立法者授權警察機關針對「載運貨物車輛」加強稽查，為避免部分載重車輛不聽從指揮過磅，或以消極方式抗拒過磅，甚至拒絕停車接受稽查或棄車而逃逸，致汽車裝載貨物超重之取締困難，執法落空，造成行車安全之危害，方制訂本規定，以維交通秩序，其就「行經設有地磅處所5公里內路段」，自宜採取較寬之解釋，只要「自地磅站至攔停地點之車行距離未逾5公里」，員警即可要求過磅。

2. 查員警當場確認系爭半拖車車斗內係裝載砂石，且依裝載情形認有違規超載之疑慮後，隨即向駕駛車牌號碼000-0000號

自用小客車之領隊男子表明，要在場包含系爭車輛之7輛曳引車，均前往前方約600公尺處之湖仔內地磅站過磅。而後警方以2輛警車前後壓隊，由前方警車開啟警笛持續鳴笛，並引領系爭車輛等曳引車緩速前進，同時廣播「麻煩後面車輛跟上喔」、「麻煩後續車輛跟上」、「等後面的車跟上，我們再前進」等語，系爭車輛則起步並緩速跟隨在該警車正後方等情，此經原審當庭勘驗員警密錄器及行車紀錄器影像如原判決附表編號3至5、7（原審卷第276至278頁）所示及畫面截圖8張（原審卷第284至288頁）明確，並有距離示意圖（原審卷第317頁）、路線圖（原審卷第353頁）各1份附卷足憑。而由系爭車輛之駕駛人依員警廣播指示，駕駛系爭車輛緩速在後跟隨之舉止，可見其自係知悉員警指揮配合過磅一事。然系爭車輛之駕駛人跟隨至迴轉道附近時，突然恢復一般行駛速度，脫隊並迴轉往台61線北上路段駛離乙節，此經原審當庭勘驗監視器影像如原判決附表編號7（原審卷第278頁）及畫面截圖2張（原審卷第289至290頁）無誤，亦有路線圖1份在卷可參（原審卷第353頁），足證原告確有「汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里內路段，不服從交通勤務警察之指揮過磅」之違規行為。

3. 至原告雖主張員警並未告知系爭車輛之駕駛人須配合至地磅站過磅，且當時地磅站顯示暫停過磅，並提出非當日拍攝之地磅站照片云云。然地磅站當日為正常運作乙節，經原審當庭勘驗如原判決附表編號6所示之密錄器影像及畫面截圖2張明確（原審卷第278頁、第288至289頁），況道交條例第29條之2第4項並不以地磅站開啟與否作為駕駛是否服從警察指揮之前提要件。復審諸當時員警不斷透過廣播指示以及系爭車輛緊跟隨警車行駛路線前進之舉止，當能推斷系爭車輛之駕駛人明知須配合員警指示過磅，前已認定。再者，據如原判決附表編號3所示勘驗結果中之領隊男子及原告於審理中均表示，當時7輛曳引車為一車隊，在該處會合領貨後，要一同引領車隊往南行駛等語（原審卷第276至277頁），惟系

爭車輛之駕駛人不僅駕駛系爭車輛脫隊，竟往與目的地反方向即台61線北向行駛，益證系爭車輛之駕駛人主觀上不欲配合過磅進而逃逸，至為明灼，是原告上開主張，洵非可採。

㈢前開違規行為應歸責於汽車所有人即原告：

1. 交通是人民日常生活所必須，為確保人民可以順遂的快速移動，道路交通管理尤顯重要，其中交通稽查及舉發都是重要的手段之一，道交條例立法目的即在於加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全。舉發是對違規事實的舉報，乃是舉發單位將稽查所得有關交通違規行為時間、地點及事實等事項記載於舉發通知單，並告知被舉發者，屬處罰機關裁決前的行政行為之一。對於汽車駕駛人交通違規行為之取締，雖以攔停違規車輛予以舉發為宜，但有時礙於客觀環境的限制，當場不能或不宜攔截製單舉發時，若無其他救濟方式，將使法律秩序上之嚇阻性受到嚴重破壞，而無以維持交通秩序及安全，乃有逕行舉發制度的產生。此時，是由道路交通執法人員記明該違規車輛之牌照號碼、車型等可資辨識之資料，以汽車所有人為被通知人而製單舉發，其要件與適用的案件類型，依道交條例第7條之2第1項、第2項及第4項規定可知，逕行舉發基本上是以汽車所有人為被舉發人。

2. 又94年12月28日修正前道交條例第85條第1項至第3項規定：「本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於運送人、利用人或使用人，亦適用之（第1項）。本條例關於車輛所有人之處罰，如應歸責於車輛駕駛人者，處罰車輛駕駛人（第2項）。本條例關於車輛駕駛人之處罰，如應歸責於車輛所有人者，處罰車輛所有人（第3項）。」因此一規定究竟是採二罰或改變處罰客體未見分明，乃於94年12月28日修正為現行道交條例第85條第1項：「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。」此一規定係因應大量交通事件調查所為之特殊立法設計，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前就能先予確認。因交通違規行為之處罰，分為稽查、舉發、移送、受理與處罰等階段，各階段有其機能，又因汽車所有人通常是管領使用汽車之人，如查獲汽車有應處罰之違規事件，通常即可推斷汽車所有人為可歸責之人而對其舉發，固無疑義，但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，也慮及依道交條例第7條之2所定逕行舉發交通違規之處罰是大量而反覆的行政行為，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，並生失權效果，不可再就其非實際違規行為人之事實為爭執。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（最高行政法院107年度判字第349號判決意旨參照）。準此，關於經逕行舉發之汽車所有人，未依上開規定於舉發通知單應到案日期前告知應歸責人之法律效果為何，業經最高行政法院107年度判字第349號判決統一裁判見解在案。

3. 是依上開判決意旨，可知道交條例第85條應係賦予汽車所有人協力義務，希冀其可協助主管機關減輕其舉證負擔。於汽車駕駛人違反道交條例之規定，經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規者，得以汽車所有人為對象逕行舉發，受處罰人認為違規行為應歸責他人者，應於通知應到案日期前，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，逾期未辦理者，仍依該違反條款規定，對汽車所有人處罰。其規定目的，在使受舉發交通違規行為之應歸責

者，能在處罰機關依法裁決前確認，而課違規汽車之所有人於其自身非責任應歸屬者時，有於舉發通知單所載到案日期前，向處罰機關告知應歸責人之舉證義務，此乃為因應數量眾多之交通事件，能及早確認違規行為人所作之立法設計。所謂「向處罰機關告知應歸責人」，須以「檢附相關證據及應歸責人相關證明文件並告知歸責意願」為要件，而「逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」，當指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，不可以就其非實際違規行為人之事實再作爭執。若非作此解釋，而容許受舉發人逾期仍可爭執其非實際應歸責者，將無異使道交條例第85條第1項「逾期仍依違反條款規定處罰」規定成為具文，自非立法本意。

4. 再者，由於道交條例中有汽車所有人與駕駛人之區別，違規時二者未必同一，道交條例第29條之2第4項所謂「歸責於汽車駕駛人」，體系解釋上與同條例第85條相同，係以自己責任主義及無責任即無處罰之憲法原則為核心（司法院釋字第687號解釋文參照）。受處罰人雖為汽車所有人，但非駕駛車輛之違規行為人時，責任自應歸責於實際駕駛車輛從事違規行為之他人，例如受處罰人為車輛出租人、出借人、遺失人或喪失占有之被害人；然汽車所有人為法人時，因法人本身無法實際為行為，一定要透過自然人為之，法人僱用自然人取得勞務給付成果，亦應承擔自然人提供勞務時違反行政法規之風險，故法人所屬自然人在與執行業務有關範圍內之故意或過失違規行為，依行政罰法第7條第2項規定推定為法人之故意或過失，此時法人是汽車所有人，同時為駕駛車輛之違規行為人，在法人舉證推翻該法律上推定前，自無歸責予受僱人之問題。是除法人在期限內檢附相關證據及應歸責人相關證明文件辦理歸責外，尚無從推翻前揭法律上的推定。

5. 上訴審判決發回意旨雖略以：舉發機關員警既業於當場與系

爭車輛之駕駛人有所接觸交流，嗣後卻舉發汽車所有人即原告，而非汽車駕駛人，且未見有何證據資料可作為「應歸責」汽車所有人或汽車駕駛人之準據等語。惟衡諸本件盤查之客觀情形為「員警當場確認系爭半拖車車斗內係裝載砂石，且依裝載情形認有違規超載之疑慮後，隨即向駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車之領隊男子表明，要在場包含系爭車輛之7輛曳引車，均前往前方約600公尺處之湖仔內地磅站過磅，而後警方以2輛警車前後壓隊，由前方警車開啟警笛持續鳴笛，並引領系爭車輛等曳引車緩速前進，同時廣播「麻煩後面車輛跟上喔」、「麻煩後續車輛跟上」、「等後面的車跟上，我們再前進」等語，系爭車輛則起步並緩速跟隨在該警車正後方等情，然系爭車輛之駕駛人跟隨至迴轉道附近時，突然恢復一般行駛速度，脫隊並迴轉往台61線北上路段駛離」已如前所述，是舉發機關員警尚無法完成當場舉發之程序時，系爭車輛之駕駛人即已逃逸，實屬礙於客觀環境的限制，當場不能或不宜攔截製單舉發之情形，縱舉發機關員警於盤查時有與系爭車輛之駕駛人交談，然亦尚未確認系爭車輛之駕駛人身分，有舉發機關交通違規舉發申訴答辯報告表1紙可參（見本院卷第55頁），且原告於原處分裁決前自承：「……本公司駕駛心想……亦無要求查證身分……」，有交通違規案件陳述書可佐（見原審卷第73-75頁），益徵舉發機關不知系爭車輛駕駛人之真實年籍，則舉發機關逕行舉發系爭車輛所有人即原告，自無不合。

6. 而舉發機關第KAU052626號舉發違反道路交通管理事件通知單備註欄已載明：「被通知人認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於本單記載之應到案日期前，檢附相關證據及足資辨識、通知應歸責人之證明文件，向處罰機關告知應歸責人，逾期未依規定辦理者，依本條例違反條款規定處罰」等語，並於111年5月31日送達原告（見原審卷第51、57頁），然原告就原處分之舉發並未辦理歸責（見本院卷第50頁），而未依道交條例第85條第1項規定申請完成轉歸責程序，則

依前揭規定與說明，原告既未於期限內檢附證據向被告告知應歸責人，自應負擔受處罰之結果。是系爭車輛既為原告所有，且於上開時、地，行經設有地磅處所5公里內路段未依標誌指示過磅，而有違反行為時道交條例第29條之2第4項規定之違規情形，經逕行舉發，受舉發之原告雖於應到案期限內到案陳述不服意見，惟未於應到案日期（111年6月30日）前，依前揭說明，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件告知應歸責人辦理歸責，即屬「應歸責於汽車所有人即原告」之情形，則舉發機關以汽車所有人即原告為被舉發人填製舉發通知單予以舉發，而經被告依行為時道交條例第29條之2第4項規定，對原告所為罰鍰9萬元，並記汽車違規紀錄1次作成原處分，依上開規定及說明，自屬適法有據。

㈣綜上，被告適用道交條例第29條之2第4項規定，並依違反道路交通管理事件統一裁罰基準表作成原處分，並無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

四、本件判決基礎已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐為論駁，附此敘明。

五、本件第一審裁判費（含發回部分及上訴駁回確定之部分）為300元及發回部分之上訴審裁判費375元（至駁回部分之上訴審裁判費375元，業經上訴審判決令原告負擔），應由原告負擔，爰確定訴訟費用額如主文第2項所示。

六、結論：原告之訴為無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　29　　日

法　官　潘韋廷

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　　29　　日

書記官　林苑珍