高雄高等行政法院判決

107年度交上字第92號

上　訴　人　展曳交通有限公司

代　表　人　王信智

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107年9月14日臺灣橋頭地方法院107年度交字第40號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

理　由

一、上訴人所有KLB-6811號營業曳引車（下稱系爭曳引車）於民國107年1月15日9時28分許，由駕駛人黃宏祺在國道1號北向371公里處，因有「疑似超載」之違規，經內政部警政署國道公路警察局第五公路警察大隊（下稱舉發機關）員警攔查，並於國道1號北向357公里中興地磅（地址為高雄市○○區○○里○○路○○○號）過磅後，認上訴人有「載運煤炭會同司機過磅，總重43.96公噸，核重35公噸，超重8.96公噸」之交通違規，經舉發機關填製國道警交字第Z00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發違規通知單）舉發。上訴人不服舉發，向被上訴人申請裁決，被上訴人洵依據道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第29條之2第1項、第3項、違反道路交通管理事件統一裁罰基準表規定，於107年4月2日以中市裁字第68-Z00000000號裁決書（下稱系爭裁決書），裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）19,000元

，及記汽車違規紀錄1次之處分（下稱原處分）。上訴人不服提起行政訴訟，經原審法院以107年度交字第40號行政訴訟判決（下稱原判決）駁回後，復提起本件上訴。

二、原判決駁回上訴人在原審之訴，係以：

（一）上訴人有「汽車裝載貨物超過核定之重量、總聯結重量」之違規事實，為其所不爭執，並有中興地磅行磅量憑單及經濟部標準檢驗局106年3月9日度量衡器檢定合格證書附卷可稽，洵屬明確。又本件業據舉發機關於107年3月8日以國道警五交字第1075700391號函復載明：「……四、本案經舉發員警證稱，舉發當日於9時30分在國道1號北向370公里處，發現旨揭車輛疑似裝載貨物超載，爰攔車盤查，並詢問駕駛是否有順向經過楠梓交流道及是否願意配合員警前去過磅，旨車駕駛稱會經過且同意配合過磅，執行員警才帶領旨車前去過磅（非如陳情人指陳是在強行取走旨車之駕、行照不還及脅迫下前往過磅）。五、另陳情人指陳攔查地點是371公里，違規地卻填寫357公里，係警方偽造文書一節。查因執行員警攔查時尚未確認旨車超載重量，在引導至中興地磅（地點357公里）過磅後，方得確切之資料（如上述所指之總重及超載數額），既旨車確實違規超載，致違規地爰填寫357公里。旨案違規，本大隊依法舉發並無違誤，請貴處依權責裁處。」等語；暨舉發機關107年7月6日國道警五交字第1075700391號函所附公文交辦單亦載明：「一、職等107年01月15日執行巡邏勤務，09時30分在國道1號公路北上370公里處攔查營半聯結車（KLB-6811），當時駕駛（黃宏琪）未出示拖車板証，經警方電腦查詢該拖車（OX-38）核重為35公噸，職詢問駕駛載運何物？是否有順向往北經過楠梓交流道，駕駛回

答載運煤炭會經過楠梓交流道，於是職再次詢問駕駛，既然會經過楠梓交流道，是否願意配合警方至楠梓交流道底下的公正地磅過磅（非訴狀內容所寫私人工廠），當時駕駛並未拒絕也未請警方歸還駕、行照，且自願駕車配合警方至楠梓過磅（非訴狀內容所寫警方強行取走駕、行照不還，脅迫駕駛至楠梓過磅）。二、違規單所填寫違規地點國1北357公里，職是依駕駛會同警方過磅後有明確超載（43.96公噸）為發生地來填寫違規地，因當時在國道1號北向371公里處攔查時並不知所載貨物重量多少，所以違規地不能填寫國道1號北向北371公里（並非陳述單警方偽造文書）……。」等語。而上開公文交辦單之內容係本件舉發員警溫志平所撰寫之舉發經過，依行政訴訟法第176條準用民事訴訟法第355條第1項之規定，上開員警溫志平所填寫之公文交辦單，既係舉發員警依法作成之公文書，當可推定為真正。足徵本件係系爭曳引車之駕駛人黃宏祺自願同意配合警方，員警並未脅迫黃宏琪一同前往過磅之情事。另系爭舉發違規通知單上所填上訴人有「超載」之違規地點，即係會同過磅之地點，而非舉發員警發現系爭曳引車有「疑似超載」之違規地，即國道1號北向371公里處，亦無違誤，舉發員警並無偽造之情事。

（二）況交通違規行政爭訟之舉證責任原理，並非如刑事案件中應超越任何合理懷疑始可為有罪判決之嚴格程度，而係應與民事訴訟之舉證責任原理相類似，亦即，基本上應就行政機關與人民所各自主張有利於己之事實，分配其應盡之舉證責任。此觀諸行政訴訟法第136條規定，行政訴訟程序準用民事訴訟法第277條舉證責任分配原則之立法意旨，即可明瞭。是處罰條例科處交通違規之行政罰事件，依

據公法爭議之舉證責任分配法則，固應先由行政機關就其業已履踐相關正當法律程序，以及人民應受處罰之客觀違反法令行為，負證明之責，惟上訴人就行政機關已為相當證明之前開事項，若主張欠缺主觀歸責條件或為其他之抗辯，亦須就其所辯提出反證，始足當之。而本件上訴人有「超載」之違規事實，已臻明確，上訴人雖主張稱：駕駛人係遭舉發機關員警脅迫至地磅處強制過磅云云，惟經本院依職權調查，並無脅迫之情事，如上所述。且此為有利於上訴人之事實，自應由上訴人負舉證責任，惟上訴人亦未能提供任何可資調查之事證，故本院在無任何對上訴人有利之證據下，實無法僅憑其空言泛稱，即認其主張可採。

（三）又處罰條例第29條之2第4項規定係處罰「逃避過磅」之行為，與處罰條例第29條之2第1項及第3項，係處罰「汽車裝載超重」之行為，二者處罰目的並不相同，若其逃避過磅點未在設有地磅處所5公里內路段，固不得以該條例第29條之2第4項「逃避過磅」處罰，但並非該處所5公里內路段無固定式地磅，即不得以拖吊方式強制過磅，兩者不應混淆，上訴人對此顯有誤會，其此部分主張，亦難認為可信。末按填製舉發違規通知單，應就其違反行為簡要明確記載於違規事實欄內，並記明其違反條款及應到案處所，道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第13條第1項定有明文。是舉發違規通知單之記載，並未規定必須記載分秒無差之違規時間；及一字不漏之違規地點，而舉發違規通知單就違規時、地之記載，僅係令舉發對象得知悉違規時、地而不致有所誤認，並資以辨識行為同一性，是若所載時、地為舉發對象可得確知，而無誤認行為同一性之

虞者，即無違行政行為之明確性原則。本件上訴人既不爭執系爭曳引車有超載之事實，即無誤認行為同一性之虞，故系爭舉發違規通知單之記載，即符合行政行為明確性原則，併此敘明。從而，上訴人所有之系爭曳引車於上揭時、地，確實有「汽車裝載貨物超過核定之重量、總聯結重量」之交通違規，被上訴人依前揭違規事實裁處上訴人之情形，並無違誤等由，駁回上訴人在原審之訴。

三、上訴人上訴主張及聲明：

（一）上訴要旨：

1、依道路交通管理處罰條例第29條之2第4項規定，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對汽車執行強制過磅（如拖吊過磅、以警車押車過磅等）的前提，必須在警方攔查點5公里內路段設有地磅始能為之。惟原判決竟認為不管5公里內有沒有裝設固定式地磅，警方都可以以拖吊方式強制過磅，並基此判決上訴人敗訴，惟倘若汽車的送貨地點在10公里內，地磅處設在50公里外，而警方在沒有任何證據僅懷疑超載的前提下，即要求駕駛配合至50公里外的地磅處會磅，嗣經駕駛拒絕，警方竟然喚來拖吊車將車輛拖吊至50公里外的地磅處過磅但卻沒超載，所造成的時間浪費、油料往返浪費、拖吊費用該由國家或是百姓負責？原審的論述實悖於憲法第23條保障的比例原則並違反人權。

2、警方在毫無證據下要求司機遠至18公里外會同過磅，司機在明知有超載但可拒絕過磅的情形下豈可能會自己配合前往過磅，上訴人司機故意不予警方爭執，任憑警方強制取走證件強制押磅，目的是要告警方強制罪，以警告那些枉法執行強制過磅的警方，因上訴人的車輛從不超載，但被

警方任意攔查押磅造成損失不知凡幾，才會叫司機黃宏琪適日明知警方在371公里攔查，故意超載一點點讓警方攔查，目的就是要凸顯警方枉法執行的情況用訴訟來矯正警方違法取締行為，駕駛黃宏琪已對本件員警提出強制罪之告訴，原判決卻稱上訴人未負舉證責任，明顯袒護警方。

3、原判決指出「並非該處所5公里內路段無固定式地磅，即不得以拖吊方式強制過磅」部分已違反法律之規定及授權，有判決不適用法律之違背法令，將警方的違法程序改成合法，影響本件判決結果甚鉅；又原審法院從未公開辯論及傳訊當事人，即判決上訴人未負舉證責任而判決敗訴，有未踐行調查程序及違反公開辯論程序之違背法令。

（二）上訴聲明：1.原判決廢棄。2.原處分撤銷。

四、本院經核原判決駁回上訴人於原審之訴，尚無違誤，茲就上訴意旨再予論述如下：

（一）處罰條例第29條之2規定：「（第1項）汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄1次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第3項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第63條第1項第2款規定記點外，並記該汽車違規紀錄1次。（第2項）汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第3項規定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。（第3項）有前2項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣1萬元罰鍰，超載10公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣1千元；超載逾10公噸至20公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣2千元；超載逾20公噸至30公噸以

下者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣3千元；超載逾30公噸者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣5千元。未滿1公噸以1公噸計算。（第4項）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一次外，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。（第5項）汽車駕駛人有第1項、第2項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照1年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。」其中第4項規定於94年12月28日增訂時表明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、危害行車安全之故，嗣105年11月16日修正理由表示：「一、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。二、原條文拒絕過磅與違規超重之罰則顯失均衡，導致載重車輛以拒絕過磅規避嚴重超重之處罰。各警察機關舉發拒絕過磅之件數遠多於違規超載。以103年舉發件數為例，各警察機關舉發違規超載計1萬1,984件，舉發拒絕過磅則有1萬8,890件，拒絕過磅較超載之舉發件數多出6,906件（+57.63%）。顯見違規駕駛人

（業者）已將拒磅罰鍰納入營運成本，以拒絕配合過磅之方式規避重罰，使超重罰則形同具文。爰加重拒絕配合過磅之罰鍰金額。另，配合違規駕駛人記點、以及可歸責汽車所有人時違規車輛記違規紀錄外，併記汽車駕駛人違規點數等處分，以遏止違規行為。」是由處罰條例第29條之2規定制定及修訂歷程觀察，汽車裝載貨物超過核定總重量或載重限制者，原本即為處罰條例第29條之2第1至3項規定所欲禁止並課行政罰之道路駕駛行為，以及作為同條第5項加重處罰之前提要件，此與該駕駛行為究竟發生於「行經設有地磅處所5公里內路段」或「行經設有地磅處所5公里以外其他道路（或橋樑）」並無處罰條件上之差異，其本質上都屬違規駕駛行為而得處罰，只要舉發機關能證明該已上路駕駛之汽車確有裝載貨物超過核重或載重限制者即足。換言之，汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里以外其他道路經舉發機關疑似超載之違規而指揮過磅時，如汽車駕駛人消極抗拒過磅、拒絕停車接受稽查（積極抗拒者另有成立妨害公務刑事責任之可能），或經稽查過磅未逾核重或載重限制者，因舉發機關不能證明有超載行為而不得處罰；反之，汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里內路段經舉發機關疑似超載之違規而指揮過磅時，不得以消極方式拒絕過磅或拒絕停車接受稽查，否則該汽車縱未過磅，汽車駕駛人亦已該當處罰條例第29條之2第4項規定科處9萬元罰鍰之要件，並得強制其過磅，並於過磅確認其超載時，另得依處罰條例第29條之2第1項或第2項規定再課其超載之處罰。由是觀之，處罰條例第29條之2第4項規定僅係在同條第1至3、5項處罰基礎上，另於特定路段附加汽車駕駛人一項新的公法義務（即不得拒絕停

車接受稽查）及違反該公法義務之行政罰與即時強制，絕非謂汽車行經設有地磅處所5公里以外其他道路時，即不得處罰其違規超載之行為。

（二）經查，上訴人明知其所有系爭曳引車裝載貨物超過核定總重量，仍故意指使其受雇人黃宏祺駕駛超載之系爭曳引車行駛於國道1號北向高速公路，並於107年1月15日行經北向371公里處見舉發機關攔檢時自願停車接受稽查，又於舉發機關要求前往他處過磅時，故意不予舉發機關爭執，任憑舉發機關在國道1號北向357公里楠梓交流道附近公正地磅處所取證過磅，並經磅量後超載屬實等情，為原判決所確認之事實，並為上訴人於上訴理由狀所自承（見本院卷第29頁），是此，上訴人既無拒絕停車接受稽查之舉措，則舉發機關要求駕駛人取證過磅原本即屬其執行公務之範疇，此與處罰條例第29條之2第4項所指駕駛人於特定路段因拒絕停車接受稽查，致使其違反該條項所定義務而施予即時強制（即強制其停車接受稽查過磅）之手段，顯有差異，故舉發機關前揭所為當非處罰條例第29條之2第4項所指之強制過磅，而舉發機關既已證明系爭曳引車確有超載情事，則揆諸前揭規定之說明，被上訴人自得以上訴人違反同條例第29條之2第1項規定，而依同條第3項規定予以處罰。乃上訴人以處罰條例第29條之2第4項規定強制過磅必須在警方攔查點5公里內路段設有地磅始能為之，詎舉發機關在設有地磅處所5公里以外其他道路強制取走證件而強制押磅，已涉有強制罪嫌，且原判決有不當適用處罰條例第29條之2規定情事云云，洵屬無據，不應採取。

（三）綜上所述，原判決認事用法核無違誤，並已明確論述其事實認定之依據及得心證之理由，且對上訴人在原審之主張

如何不足採之論證取捨等事項，均詳為論斷，其所適用之法規與應適用之法規並無違背，亦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，求予廢棄，難認有理由，應予駁回。末按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，此觀行政訴訟法第237條之9第2項準用第237條之8第1項規定即明。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，爰併予確定如主文第2項所示。

五、據上論結，本件上訴為無理由。依行政訴訟法第237條之9第2項、第236條之2第3項、第255條第1項、第237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　1　　月　　8　　日

高雄高等行政法院第二庭

審判長法官　蘇　秋　津

法官　曾　宏　揚

法官　林　彥　君

以上正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　1　　月　　8　　日

書記官　謝　廉　縈