臺灣新北地方法院行政訴訟判決

110年度交字第776號

000000000000000000

原　　告　永竟通運有限公司

000000000000000000

000000000000000000

代　表　人　蘇娜

被　　告　新北市政府交通事件裁決處

設新北市○○區○○路○段000號2樓

代　表　人　李忠台（處長）

住同上

訴訟代理人　黃慧婷　律師

複代理人　　賴勇全　律師

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告民國110年10月29日新北裁催字第48-ZX0000000號裁決，向本院提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、原告不服被告所為道路交通管理處罰條例第8條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237條之1，應適用交通裁決事件訴訟程序。

二、本件原告經合法通知（見本院卷第112-1頁之本院行政訴訟庭送達證書），惟其未於言詞辯論期日到場，核無行政訴訟法第237條之9第1項、第236條、第218條準用民事訴訟法第386條各款所列情形，爰準用民事訴訟法第385條第1項前段規定，依被告聲請，由其一造辯論而為判決。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：緣原告永竟通運有限公司所有車牌號碼000-0000

號營業貨運曳引車（下稱系爭汽車）於民國110年9月21日4時6分，經人駕駛沿國道三號南向行駛而下119公里處之竹南交流道時，為內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊後龍分隊執勤警員於匝道口取締攔查，並要求其配合至國道三號公路南向122.2公里處之後龍南下地磅站過磅，因於同日5時21分過磅確認其裝載貨物超載，即有「裝載總（聯結）重量35噸，經過磅60.49噸，超載25.49噸（載運砂逾核定總重）」之違規事實，遂於同日填製掌電字第ZXVA41037號舉發違反道路交通管理事件通知單予以舉發（於110年9月30日送達原告），記載應到案日期為110年11月5日前，並移送被告處理。原告於110年9月22日提出違規申訴，嗣經被告調查認定原告有「汽車裝載貨物超過核定之總聯結重量」之違規事實，乃依道路交通管理處罰條例第29條之2第1項、第3項之規定，以110年10月29日新北裁催字第48-ZX0000000號裁決書（下稱原處分），裁處原告罰鍰新臺幣（下同）8萬8,000元，並記汽車違規紀錄1次。原告不服，遂提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張及聲明：

㈠、主張要旨：

⑴、本人於110年9月21日4時6分行駛於台一己平面道路，被國道員警攔下停車要求上國道地磅，並告知我如果不隨他去過磅，就要開我逃磅拒磅罰單，迫使我同意隨他去過磅，員警於平面道路等待卻要求我上國道地磅過磅，並非於國道上攔查，明顯違背比例原則。

⑵、道路交通管理處罰條例第29條之2（起訴狀誤載為第29條）規定要件為需行經、經過地磅處所，本人並未行經、經過後龍地磅，而是於地磅前已經下竹南交流道，員警取締方式與法規要件不相符，違反法定原則。

⑶、憲法第15條規定人民之工作權應予保障，員警此舉讓我從平面道路又要求上國道，讓我增加約20公里路程和時間，致我延誤送貨時間，嚴重影響我的工作權。

⑷、依據行政程序法第111條第7款行政處分具重大明顯瑕疵者無效，故本人申請撤銷違規單。

①、110年10月4日國道二隊回復：經尾隨下交流道，與事實不符，為附件影片可以佐證。

②、110年10月12日國道局長信箱回復：遂下竹南交流道閃避地磅點，本人送貨地點在竹南，不可能因為有地磅而刻意經過再繞道回來下貨點，造成營業損失。

③、2021年1月11日也曾有類似上序標題（波力士執法過當？），並且此人還有行經地磅站才下交流道，而我在地磅前就下去竹南交流道，該則新聞警方也表示「這張單有瑕疵確定會撤單」，警方出面受訪，證實這部大車確定有超載，但法規國道員警只能在國道上抓人，這張紅單有瑕疵已經撤銷，法規定律一致，請明察。

㈡、聲明：⑴原處分撤銷。⑵訴訟費用由被告負擔。

三、被告答辯及聲明：

㈠、答辯要旨：

⑴、處罰條例第29條之2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，方制定本規定，以維護交通秩序。

⑵、依原舉發單位提供之函復、員警職務報告及採證光碟中採證照片(附件一「採證照片IMG_8684.JPG、IMG_8687.JPG、IMG_8693.JPG」)所示，藉國道高速公路局所建立之閉路電視攝影機，並參酌警方取締經驗了解非砂石車專用車廂相較砂石車專用車廂所載運貨量多約2倍，據此合理懷疑系爭車輛顯有超載之虞，又因地點係匝道出口處，基於執法人員人身安全考量，由員警尾隨系爭汽車後鳴按喇叭示意受檢且引導其前往後龍地磅站過磅，經合格地磅(被證3)檢測後，確認過磅總重為60.49噸，顯已逾核定總重35噸，超載25.49噸(被

證3)，自符處罰條例第29條之2第1項之規定，原舉發單位按同條第3項計算罰鍰，並記汽車違規紀錄1次，處分之作成適法，無原告指稱具重大明顯瑕疵之情狀，處分應予維持。

㈢、原告固於起訴狀中具稱「其非行經過磅站，自不符處罰條例第29條處罰之規定；員警所稱尾隨其下交流道與事實不符…」等理由，本件處分所責難者，乃原告違反裝載貨物不得超過核定總重量之行為，依安全規則第77條第1項第9款規定，若遇交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮，駕駛人自具停車過磅之義務，不以行經過磅站為限；至於警員目睹違規後攔停指示之方式，非本件處分作成依據之基礎事實，且自上開事證可認，警員之攔停行為與正當程序之要求並無不合，職此，原告之主張均無解於本件違規事實之成立，原處分要屬合法。

㈡、聲明：⑴原告之訴駁回。⑵訴訟費用由原告負擔。

四、爭點：

㈠、本件警員示意攔查系爭汽車之地點位於何處？是否屬平面道路？又警員是否得要求其至後龍南下地磅站過磅？

㈡、原告主張，警員非尾隨下交流道、送貨地點在竹南不可能因有地磅而刻意經過再繞道回來下貨點、警員非在國道轄區上抓人，具重大明顯瑕疵者無效，是否有理可採？

五、本院的判斷：

㈠、前提事實：爭訟概要欄所載之事實，除上開爭點外，其餘事實業據原告於起訴狀所不爭執，並有掌電字第ZXVA41037號舉發違反道路交通管理事件通知單及送達證書與移送證明、原告之申訴書、內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊110年10月4日國道警二交字第1102705905號函、度量衡器檢定合格證書、後龍地磅站南下地磅超載車輛個別資料表、過磅擷取畫面及採證照片、內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊110年10月14日國道警二交字第1102706178號函、110年10月20日國道警二交字第1102706317號函、新北裁催字第48-ZX0000000號違反道路交通管理事件裁決書

及送達證書、內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊110年11月29日國道警二交字第1102707123號函、職務報告、汽車車籍查詢資料、採證光碟（見本院卷第79頁至第109頁）足資佐證，自堪認定。

㈡、本件應適用之相關法令：

⑴、道路交通管理處罰條例第29條之2第1項、第3項、第4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，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第三項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第六十三條第一項第二款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次。」「有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣一萬元罰鍰，超載十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣一千元；超載逾十公噸至二十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣二千元；超載逾二十公噸至三十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣三千元；超載逾三十公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣五千元。未滿一公噸以一公噸計算。」「汽車裝載貨物行經設有地磅處所五公里內路段，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九萬元罰鍰，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六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。」。

⑵、道路交通安全規則第79條第1項第1款：「貨車之裝載，應依下列規定：一、裝載貨物不得超過核定之總重量或行駛橋樑規定之載重限制。」。

⑶、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第19條第1項：「汽車裝載貨物行經設有地磅處所路程五公里內之路段，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，除依法舉發外，並得強制其過磅。」。

㈢、經查，系爭汽車於110年9月21日4時6分，經人駕駛沿國道三號南向行駛而下119公里處之竹南交流道時，為內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊後龍分隊執勤警員於匝道口取締攔查，並要求其配合至國道三號公路南向122.2公里處之後龍南下地磅站過磅（合格證書：COBC0000000、檢定合格日期：110年8月25日、有限期限：111年8月31日），因於同日5時21分過磅確認其裝載貨物超載，即有「裝載總（聯結）重量35噸，經過磅60.49噸，超載25.49噸（載運砂逾核定總重）」之違規事實，遂於同日填製掌電字第ZXVA41037號舉發違反道路交通管理事件通知單予以舉發等情，此有前揭掌電字第ZXVA41037號舉發違反道路交通管理事件通知單、度量衡器檢定合格證書、後龍地磅站南下地磅超載車輛個別資料表、過磅擷取畫面及採證照片、職務報告、採證光碟在卷可稽（見本院卷第79頁、第89頁至第93頁、第105頁、第106頁、第109頁），且原告亦不爭執系爭汽車確有超載之事實（見原告之起訴狀），事屬明確，要可認定。

㈣、原告之行政訴訟意旨略以：當時已下竹南交流道，行駛於台一己平面道路，警員並非尾隨下交流道，而於平面道路攔車要求重上國道，至往南之後龍地磅過磅，否則以逃磅開罰，並非於國道上攔查，明顯違背比例原則等語置辯。惟查：

⑴、關於「交流道」、「匝道」之定義，已於高速公路及快速公路交通管制規則第2條第1項第13款、第14款所明定，其屬於高速公路或快速公路結構之一部分，依文義或體系解釋乃係當然之理，則交流道之匝道口，自屬高速公路之一部分（臺北高等行政法院102年度交上字第173號裁定意旨可資參照）。

⑵、本件舉發經過，業據舉發警員以前揭職務報告載稱略以：「警員梁祖豪於110年9月21日約4時許，先藉由國道高速公路局所建立之閉路電視攝影機，再依警方之經驗法則（依取締經驗了解非砂石車專用車廂會比砂石車專用車輛所載運貨物多約2倍貨物量）確認行經設有攝影機某路段之系爭汽車

顯有超載之虞，且當時本轄南向122.2公里處之後龍南向地磅有開磅之情況下，推斷系爭汽車即有高度可能由南向119公里處之竹南交流道駛下（否則其只要再往南行駛勢必要進入地磅過磅並一定會超載）。由於高速公路警方執勤方式日趨強調避免追逐、強行於主線車道上攔阻違規車輛於非能安全攔檢之處所（例如國道上路幅不足處、無照明設施處等），故選擇在系爭汽車下匝道並『準備』駛入平面道路『前』（如警方所附光碟內之行車紀錄器影像檔案）將其攔停（此時依高管規則仍在國道警方管轄權範圍內），再示意其遵循警方指示移動至較安全之處受檢」（見本院卷第105、106頁）。而依現行法律規定，行政法院處理交通事件，並不限於科學儀器所採證據，惟仍須就事件所涉相關證據資料，包括供述及非供述證據，依據證據法則，憑以認定行為人交通違規行為之有無，此乃因交通違規事件之特性，行為態樣甚多，復不乏瞬間稍縱即逝之違規行為，亦不易即時利用科學儀器，取得證據資料。若舉發員警係親眼見聞違規經過，並書寫於公文書，仍不失為認定交通違規事實有無之證據方法。況警員舉發交通違規，係依道路交通管理處罰條例授權所為之職權行使。而汽機車駕駛人違規行為之取締，揆其行為本質，多係發生於瞬間，通常需由當場執行取締違規公務員之認識及判斷，且必須為立即取締作為，此為達成維持交通秩序目的所必要。且依道路交通管理處罰條例之規定，此種立即性之舉發違規，需依員警之認知判斷，並無必須另有其他積極證據佐證，始構成處分要件之規定，此係因執行職務之公務員，通常多具有一定之考選資格與專業訓練，且其執法之對象係不特定之大眾，經立法政策考量結果，原則上執法人員立場具有客觀、公正與公平之特質，而無故意偏頗之虞。復參酌舉發機關之舉發警員身為執法人員與原告並不相識、亦無任何仇隙，或有何糾葛之利害關係，殊無甘冒負刑事罪責，故為虛構情節誣陷不利於原告之必要與事理，而本院復查無任何證據足資證明執勤員警有何捏造

事實違法取締之不法情事及不法動機，復有上開採證光碟及所存取之擷取照片可資佐證（如前所述原告經合法通知，未於言詞辯論期日由其代表人或經合法委任之訴訟代理人到庭，自無從提示予渠等閱覽），自應認舉發員警本其維護交通秩序、安全職責所為本件舉發之違規情節，足堪採為憑信。

⑶、據上，舉發警員係藉由觀看閉路電視攝影機發現行駛於國道3號南向路段之系爭汽車，依取締經驗了解非砂石車專用車廂會比砂石車專用車輛所載運貨物多約2倍貨物量，認系爭汽車顯有超載之虞，且當時國道3號122.2公里處之後龍南下地磅有開磅，推斷系爭汽車為規避過磅將駛下南向119公里處之竹南交流道，基於系爭汽車為營業貨運曳引車及於高速公路上稽查之危險性，遂選擇在系爭汽車下匝道『準備』駛入平面道路『前』將其攔停，並示意其遵循警方指示移動至較安全之平面道路之處受檢，則警員為執行稽查系爭汽車違規超載（依前述其違規超載確達25.49噸），而依法先行駛至平面道路（詳如後述），並於系爭汽車仍行駛屬高速公路一部分之匝道內時即示意攔查，要非係於系爭汽車已行駛於平面道路時始予攔查無訛，基於國道公路之道路路幅有限、車輛高速行駛之特性及系爭汽車（營業貨運曳引車）為大型車輛，而國道公路警察於國道上稽查違規車輛，每每將自身及違規駕駛人置於易遭追撞之高度危險狀態中，亦迭經新聞媒體大幅報導，並為公眾所周知之事實，準此，本件警員基於保障違規駕駛人及自身執勤時之安全，研判系爭汽車將駛下竹南交流道，而於該匝道口予以攔查，並依匝道口為車輛出口須予淨空之規定，始示意系爭汽車前行至平面道路停車受檢，明顯係為兼顧稽查手段與交通及人身安全目的之合比例性，自無違反比例原則甚明。

㈤、原告再主張：警員要求重上國道至往南之後龍地磅過磅，否則以逃磅開罰，與道路交通管理處罰條例第29條之2規定要件不符，因此增加路程和時間，延誤送貨時間，嚴重影響工

作權等語。惟查，系爭汽車原行駛於國道3號，而於駛下竹南交流道之匝道口之際，即為警合法攔查，並經過磅顯示其確實超載等情，已如前述，且竹南交流道（119公里處）至後龍南下地磅站（122.2公里處）間隔約3.2公里明確，則依前揭道路交通管理處罰條例第29條之2第4項規定：「汽車裝載貨物行經設有地磅處所五公里內路段，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九萬元罰鍰，並得強制其過磅。」（其修正理由略以：『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一公里內之範圍為限。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。倘該地點一公里內未設有固定地磅，即無法以本條例第二十九條之二第四項舉發拒絕過磅，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「一公里內」路段之範圍酌予調整至「五公里內」，以有效落實違規超重車輛之稽查，維護行車安全。』），系爭汽車既沿國道3號南向路段行駛，而甫於行駛竹南交流道匝道口即為警以合乎前述比例原則之方式執行稽查，則警員指揮系爭汽車前往後龍南下地磅站過磅，於法自無違誤，要不得以其依前揭規定有配合過磅之義務，因此必然所生之額外成本，逕執為警察機關無正當理由侵害其工作權之主張。

㈥、原告另主張：送貨地點在竹南，不可能因為有地磅而刻意經過再繞道回來下貨點云云。惟本件系爭汽車並非遭裁罰不服從指揮過磅，而係經警員依合理懷疑認定其有超載之事實（其最終超載多達25.49噸，再次敘明），經合法攔查後，強制其至前述法定距離範圍即5公里內之後龍南下地磅站過磅，而裁罰其超載之違規事實，則原告此部分之主張，核屬誤解，顯不可採。

㈦、末以，原告主張：警員非在國道轄區上抓人，具重大明顯瑕疵者無效云云。惟按警察勤務條例就警察勤務機構，固區分

為基本單位、執行機構及規劃監督機構，並劃分警察勤務區，以警察分駐所、派出所為勤務執行機構，負責警勤區之規劃、勤務執行及督導，再規範警察勤務方式如勤區查察、巡邏、臨檢、守望、值班、備勤等，而警察局或分局設有各種警察隊（組）者，應依其任務，分派人員，服行各該專屬勤務，構成轄區點、線、面，整體勤務之實施（警察勤務條例第4條、第5條、第6條、第7 條、第11條、第20條參照），但並未規定警察於轄區外不得執行交通取締或其他任務；蓋警察於執勤時如發現犯罪事實或交通違規，如受限於轄區範圍，將無法有效打擊犯罪或避免交通危害至明。此外，「道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。」、「道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。公路主管及警察機關就其主管業務，查獲違反道路交通管理之行為者，應本於職權舉發或處理之。」、「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」道交處罰條例第7條第1項、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第6條、第10條第1項分別定有明文，其亦未規定警察只得對轄區內發生之違規事實稽查舉發始屬合法，遑論本件示意稽查之處為匝道口而仍屬高速公路之一部分（僅是最終攔停點係位於平面道路）。是原告此部分之主張，容有誤會，亦不可採。

㈧、本件屬依道路交通管理處罰條例之規定而逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，則依道路交通管理處罰條例第85條第4項：「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」之規定，應推定受逕行舉發人或該其他人有過失，而原告並未主張或證明其就系爭汽車之駕駛人已盡監督、管理之義務而仍難避免本件違規事實之發生，是其具備責任條件一事，亦核屬明確。

㈨、本件判決基礎已經明確，兩造其餘的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，無一一論述及調查之必要，一併說明。

六、結論：原處分並無違誤，原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。本件第一審裁判費為300元，所以確定第一審訴訟費用額為300元，由原告負擔。

七、依行政訴訟法第195條第1項後段、第236條、第98條第1項前段、第237條之8第1項、第237條之9第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　2　　月　　14　　日

行政訴訟庭　法　官　陳伯厚

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實，並繳納上訴費新臺幣750元。其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本），如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正，由本院逕以裁定駁回上訴。

書記官　陳柔吟

中　　華　　民　　國　　111　　年　　2　　月　　14　　日