

臺灣臺中地方法院行政訴訟判決

111年度交字第350號

原告 紀忠助

被告 臺中市交通事件裁決處

設臺中市○○區○○○路00號

代表人 黃士哲 住同上

訴訟代理人 黃曉妍律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國111年8月5日中市裁字第68-GV0000000號裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：按行政訴訟法第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、事實概要：原告於民國111年5月21日12時35分許，駕駛號牌LAL-681號營業貨運曳引車(下稱系爭車輛)，於臺中市○○○路○段00000號前停放，因「汽車裝載貨物經地磅處所5公里內路段不服交通勤務警察指揮過磅」之違規行為，遭臺中市政府警察局第六分局(下稱舉發機關)員警認原告違反道路交通管理處罰條例第29條之2第4項之規定，當場對原告掣開第GV0000000號舉發違反道路管理事件通知單。被告續於111年8月5日以中市裁字第68-GV0000000號裁決書(下稱原處分)，依道路交通管理處罰條例第29條之2第4項、第63條第1項第2款及「違反道路管理事件統一裁罰基準表及處理細則」之規定，裁處原告罰鍰新臺幣(下同)90,000元，並記違規點數2點。

三、原告主張略以：我的車輛都過磅沒超載，出廠的磅單也符合

01 裝載重量規定，該員警卻硬是開了一張九萬元的罰單... 等
02 語，並聲明：原處分撤銷，訴訟費用由被告負擔。

03 四、被告答辯則以：

04 按道路交通管理處罰條例第29條之2第4項規定所處罰之違規
05 行為，依其條文乃係屬一種違反作為義務之「不作為犯」態
06 樣。其作為義務之發生則係由交通勤務警察執行交通稽查時
07 「指揮」其過磅（與有無標誌、標線、號誌無關），且其行
08 駛之路段五公里內設有地磅處所，而行為人受到此過磅指揮
09 卻不遵從，其拒絕過磅之不作為，即構成行政法上秩序之違
10 反，而具可罰性。依舉發機關提供之資料顯示，員警已於臺
11 中市西屯區工業區四路1號前，攔查原告並指示過磅，此時
12 原告即發生配合過磅之行為義務。原告經員警告誡不得偷卸
13 貨物，卻仍乘隙駛往他處卸貨後，始配合員警過磅，足認其
14 明顯無遵從警員指揮之意思，而有故意違反法律上作為義務
15 之具體表現。又本條例係行為人違反作為義務之處罰，則原
16 告究竟有無超載，則非所問。是以，被告仍認原告違反前開
17 規定，理應受罰等語，並聲明：原告之訴駁回，訴訟費用由
18 原告負擔。

19 五、本院之判斷：

20 (一)按「汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里內路段，未依標
21 誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交
22 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
23 罰鍰，並得強制其過磅。其應歸責於汽車所有人時，除處汽
24 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
25 依第63條第1項第2款規定記違規點數2點。」為道路交通管
26 理處罰條例第29條之2第4項所明定。次按道路交通管理處罰
27 條例第29條之2於民國105年11月1日之修正修法理由：「1、
28 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
29 1公里內之範圍為限。惟因設有固定地磅處所有限，實務上
30 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
31 無法舉發。倘該地點1公里內未設有固定地磅，即無法以本

01 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
02 載重車輛管理，爰將行經設有地磅處所『1公里內』路段之
03 範圍酌予調整至『5公里內』，以有效落實違規超重車輛之
04 稽查，維護行車安全。」、「2、原條文拒絕過磅與違規超
05 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
06 之處罰。各警察機關舉發拒絕過磅之件數遠多於違規超載。
07 以103年舉發件數為例，各警察機關舉發違規超載計1萬1,98
08 4件，舉發拒絕過磅則有1萬8,890件，拒絕過磅較超載之舉
09 發件數多出6,906件(+57.63%)。顯見違規駕駛人(業者)已將
10 拒磅罰鍰納入營運成本，以拒絕配合過磅之方式規避重罰，
11 使超重罰則形同具文。爰加重拒絕配合過磅之罰鍰金額。
12 另，配合違規駕駛人記點、以及可歸責汽車所有人時違規車
13 輛記違規紀錄外，併記汽車駕駛人違規點數等處分，以遏止
14 違規行為。」，是以，汽車裝載貨物，經執行交通稽查勤務
15 人員目測有超載之疑慮，即得命令駕駛人將車輛駛往5公里
16 內設有地磅之處所過磅，如駕駛人不服從交通勤務警察之指
17 揮過磅者，即該當依本條項規定處汽車駕駛人90,000元罰鍰
18 之行政罰構成要件。

19 (二)經查，本院勘驗調查舉發機關提供之採證光碟，製成勘驗筆
20 錄附卷為證（見本院卷第127頁），勘驗結果為：(一)員警密
21 錄器畫面時間2022/05/21 10：49：30至10：50：28時，員
22 警巡邏時發現號牌LAL-681號營業貨運曳引車牽引第69-YW號
23 營業半拖車(下稱系爭車輛)顯示雙黃燈停於臺中市西屯區工
24 業區四路1號前車道上，當下要求系爭車輛駕駛即原告依其
25 指示至地磅站過磅，原告稱車輛故障無法移動，正等待維修
26 廠到場修理，10：50：54至10：56：20時，員警開始對系爭
27 車輛採證拍攝後車輪胎，以及要求原告出示磅單，並表示系
28 爭車輛車輪扁平，疑似超載，原告隨後向員警告知已通知他
29 車前來搬料，員警表示這樣變成卸貨，並要求原告車輛修理
30 完成後，通知警方一同過磅。10：56：21至10：58：21時，
31 員警再次對系爭車輛車輪採證。10：59：03至10：59：16

時，原告向員警約定中午時致電聯絡，員警表示同意，並告誡不可卸掉貨物，否則會開9萬元罰單，原告表示知悉，員警再次告誡有拍攝系爭車輛車輪狀態後即駛離現場。(二)員警密錄器畫面時間12：32：23至21：38：45時，系爭車輛於寶源企業商行過磅，員警確認系爭車輛過磅總重為30.96公噸，與稍早攔查時原告出示之餘慶堂興業股份有限公司產品出貨通行准單(總重38.23公噸)相較短少，員警據此認定原告過磅前偷卸貨物，遂對系爭車輛拍攝採證，並掣單舉發。

(三)道路交通管理處罰條例第29條之2第4項所處罰之違規行為，依其條文乃「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」，係屬一種違反作為義務之「不作為犯」態樣。本件情形其作為義務之發生則係由交通勤務警察執行交通稽查時「指揮」其過磅，且其行駛之路段五公里內設有地磅處所，而行為人受到此過磅指揮卻不遵從，其拒絕過磅之不作為，即構成行政法上秩序之違反，而具可罰性。依上開勘驗結果可知，原告當場表示配合舉發員警之指示前往過磅，然系爭車輛因有故障，需等待修理後才得以行駛前往過磅，舉發員警與原告約定車輛修理完成後一同前往過磅，員警並告知原告不得卸掉貨物；接著畫面顯示原告駕駛系爭車輛於寶源企業商行進行過磅，員警以系爭車輛過磅時之總重(總重30.96公噸)，短少於稍早攔查時原告出示餘慶堂興業股份有限公司產品出貨通行准單(總重38.23公噸)所載之總重，認定原告有故意拒絕過磅之情形，遂對原告當場掣單舉發等情。再按舉發員警檢附之交通違規相片及GOOGLE地圖(見本院卷第75-105頁)可知，系爭車輛車輪遭攔查時，其車輪有遭重壓而扁平並與地面呈現一直線，且車後左右兩輪間胎壁貼近間隙窄小，與系爭車輛於寶源企業商行進行過磅時之車輪未扁平、胎壁間隙大等情不符，顯有超載貨物違規之虞。況且員警事後調閱監視器發現系爭車輛11時16分，行駛於工業區3路，靠近工業區21路1

號國產建材公司前，並非於車輛維修後得以行駛時，直接開往寶源企業商行方向進行過磅，足見被告認定原告有乘隙駛往他處卸貨之後，始配合員警過磅之情，並非無據。

(四)雖原告事後有前往寶源企業商行進行過磅，然原告卻係利用員警給予時間修車之便前往他處卸貨，已如前述，即屬於不服從舉發員警指揮前往過磅之情形，又違反行政法上應作為之義務所造成者乃法秩序遭破壞之狀態，未必須有結果發生，因此無「不能犯」概念之問題，進而原告未依指揮前往過磅，已構成作為義務之違反。依上開說明及規定，足認原告所有系爭車輛確有汽車裝載貨物經地磅處所5公里內路段不服從交通勤務警察指揮過磅之違規事實。原告所執上開主張，並無實據，即非可採。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及陳述，經核於判決結果不生影響，爰不逐一論列，附此敘明。

七、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第237條之7、第98條第1項前段、第237條之8第1項，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 6 月 28 日
行政訴訟庭 法 官 楊萬益

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院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或依訴訟資料可認為原判決有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，如未按期補提上理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

中 華 民 國 112 年 6 月 28 日
書記官 陳貴卿