臺灣橋頭地方法院行政訴訟判決

110年度交字第7號

民國110年4月9日辯論終結

原　　告　勝發通運有限公司

代　表　人　黃靜慈

訴訟代理人　楊秉翰

被　　告　高雄市政府交通局

代　表　人　張淑娟

訴訟代理人　藍國峰

　　蘇健義

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國109年12月10日高市交裁字第32-ZVVB60980號裁決之處分，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、事實概要：原告所有00000000號營業大貨曳引車（下稱系爭曳引車）於民國109年11月4日17時11分許，由原告所屬司機即訴外人黃樹益駕駛，在國道一號北向313.9公里處（下稱系爭違規路段），因有「裝載總（聯結）重量46噸，經過磅60.62噸，超載14.62噸（載運裝潢合板）」之交通違規，經內政部警政署國道公路警察局第四公路警察大隊（下稱舉發機關）新市分隊警員張筵淞、黃浩軒當場攔停舉發，填掣掌電字第ZVVB60980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）。因原告未於期限內到案，亦未曾向被告提出陳述，被告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項暨違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）第45條規定，於109年12月10日開立本件裁決書，裁處原告「罰鍰新臺幣（下同）40,000元整，並記汽車違規紀錄1次」之處分（下稱原處分）。原告仍不服，遂提起本件行政訴訟。

二、原告主張：

（一）「遵6」之標誌屬於禁制標誌之遵行標誌，僅用以表示道路上遵行之特殊規定，告示車輛駕駛人及行人嚴格遵守，並非有指示車輛過磅之規制效果。又地磅站非全天候開磅，非有「遵6」標誌即須過磅，而係依「閃光燈亮時載重大貨車過磅」之告示牌上燈號閃燈，作為地磅站是否開磅之依據。縱使有「遵6」之標誌，也僅用以向大貨車駕駛人表示前方地磅站「可能」有過磅義務，而非賦予駕駛人行經地磅站皆有過磅量秤之義務；又系爭違規路段設有「閃光燈亮時載重大貨車過磅」號誌牌及設有燈號，皆非屬道路交通安全規則（下稱安全規則）第77條及處罰條例第29條之2第4項規定之「標誌、號誌指示」，無法對大貨車駕駛人產生任何法律上規制效力，僅屬一般之告示牌，故原告所屬之司機駕駛系爭曳引車行經系爭路段，雖設有新市北向地磅站（下稱系爭地磅站），然並無任何標線、標誌、號誌之指示，亦無交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮，原告並無過磅量秤之義務，本件過磅量秤之結果自屬違法，不得作為本件裁罰依據。

（二）又舉發員警於系爭地磅站實施違法攔查稽查勤務，是否經警察機關主管長官合法指定之稽查地點，尚有疑義；另參鈞院109年度交字第66號判決可知，系爭地磅站與岡山地磅站皆有檢驗合格證明，惟對於同一台車輛秤得之結果卻有誤差，故被告自不得僅依上開檢驗合格證明，即認定系爭地磅站量秤數據皆可採用；又當時是否有使用檢驗合格之地磅磅秤，抑或由人工輸入數據，應由被告舉證等語。原告並聲明：原處分撤銷。

三、被告則答辯以：

（一）經查，原告所有之系爭曳引車於109年11月4日17時11分許，由黃樹益駕駛在國道一號北向313.9公里處，因有「裝載總（聯結）重量46噸，經過磅60.62噸，超載14.62噸（載運裝潢合板）」之違規行為，經舉發機關新市分隊警員

張筵淞、黃浩軒當場攔停舉發之事實，此有舉發機關110年1月28日國道警四交字第1104700127號函、度量衡器檢定合格證書、超載車輛個別報表及採證照片附卷可稽。故原告之違規事實，洵堪認定。

（二）原告雖主張：地磅站「遵6」標誌並非有只是車輛過磅之規制效果，且因地磅站非全天候開磅，非有「遵6」標誌即須過磅，故原告車輛行經該路段並無過磅義務云云。惟按道路交通安全規則第77條第9款規定：「汽車裝載時，除機車依第88條規定外，應依下列規定：・・・（第9款）裝載貨物行經設有地磅處所，應依標誌、標線、號誌指示，或交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮停車過磅。」；道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）第60條規定：「（第1項）停車檢查標誌，用以告示車輛駕駛人應停車接受檢查或繳費等手續。設於關卡將近之處。（第2項）本標誌圖案內加註說明檢查事項：・・・地磅站寫明貨車過磅『遵6』。」依前揭規定，載重大貨車無論有無超載，行經高速公路地磅站且開磅時，均需要過磅，以防止車輛超載並維護行車安全，其理甚明。而原告車輛載運裝潢合板，自屬於載重大貨車，本應依道路主管機關沿途設置之過磅警示牌及警示燈之指示過磅，故原告主張「行經該路段並無過磅義務」，尚非有據。

（三）原告又主張：員警違法實施攔查稽查勤務云云。惟經檢視採證影片可知，原告車輛依規定過磅之後確有超載之行為，已如前述，則依警察職權行使法第8條第1項第3款規定，依客觀合理判斷原告車輛之行駛方式已違反道路交通安全且易生危害，即得要求原告配合攔查，核與法定發動要件之要求無違。而員警攔停原告車輛之地點為國道一號新市地磅站，屬處罰條例第3條第1項第1款所稱「道路」之範圍，亦屬於供公眾通行之公共場所，顯無違背司法院大法官會議釋字第535號解釋理由書針對警察勤務條例第11

條第3款有關臨檢之規定所為之論述：「除法律另有規定（諸如刑事訴訟法、行政執行法、社會秩序維護法等）外，警察人員執行場所之臨檢勤務，應限於已發生危害或依客觀、合理判斷易生危害之處所、交通工具或公共場所為之，其中處所為私人居住之空間者，並應受住宅相同之保障」之意旨。

（四）原告再主張：當時是否有使用檢驗合格之地磅，抑或由人工輸入數據，應由被告舉證，其秤得數據不可採云云。惟按固定地秤經列為法定度量器之秤重設備裝置，衡諸度量衡法第5條、度量衡器檢定檢查辦法第3條第1項第2款之規定，與大眾有關之公務檢測儀器，既經由國家專責機關檢定合格後加以使用，並定期檢測，自有公信力。經查，本件舉發員警採證使用之固定地秤，係依規定送請經濟部標準檢驗局檢驗合格領有合格證書（型號：EX-2001、器號：F00000000、檢定合格單號碼：E0BC0000000、檢定日期：109年10月13日、有效期限：110年10月31日）等情，此有經濟部標準檢驗局109年10月14日度量衡器檢定合格證書影本附卷可稽，足徵在系爭曳引車違規超載當時，該固定地秤確仍在合格期限內，且該固定地秤之準確性及正確性應值得信賴。另經檢視採證影片（檔名末3碼為015）可見：在畫面時間17:17:05處，原告車輛第1節車廂進入地磅區，站內廣播：第1節超載，現在磅第2節；在畫面時間17:17:28處，原告車輛第2節車廂進入地磅區，站內廣播：第2節超載，全部超載，麻煩旁邊停車。員警：全部超捏，怎麼會這樣？來，你往前開，停到前面去，直至影片結束。復經檢視車輛個別報表可見：原告車輛之第1節車廂限載26公噸，測得30.44公噸；第2節車廂限載20公噸，測得30.18公噸，故原告車輛裝載總（聯結）重量46噸，經過磅60.62噸，超載14.62噸，堪認屬實。

（五）末查，原告車輛經測得總重為60.62公噸（超載14.62公噸），已逾10％寬容值（達31.78％），爰被告依首揭處罰

條例第29條之2第1項、第3項規定（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10,000元罰鍰；・・・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2,000元・・・。未滿1公噸以1公噸計算），應處原告罰鍰40,000元（計算式：10,000元＋15×2,000＝40,000），並記汽車違規紀錄1次（超重0.62公噸以1公噸計算），亦無違誤等語，資為抗辯，被告並答辯聲明：原告之訴駁回。

四、本件如事實概要欄所述之事實，除後列之兩造爭點外，有經濟部商工登記公示資料（參本院卷第23頁）、系爭舉發違規通知單及送達證書（參本院卷第49、51頁）、本件裁決書及送達證書（參本院卷第53、55頁）、舉發機關110年1月28日國道警四交字第1104700127號函（參本院卷第57-58頁）、度量衡器檢定合格證書（參本院卷第59頁）、採證照片、交通部高速公路局南區養護工程分局新市地磅超載車輛個別報表（參本院卷第61-62頁）及採證影片光碟（存於本院卷第65頁）等件附卷可稽，堪認為真實。兩造之爭點厥為：原告所有之系爭曳引車，於上開時、地行駛時，是否有「汽車裝載貨物超過核定之重量、總聯結重量」之交通違規？原處分有無違法？

五、本院之判斷：

（一）按行政程序法第69條第2項規定：「對於機關、法人或非法人之團體為送達者，應向其代表人或管理人為之。」第72條第2項規定：「對於機關、法人、非法人之團體之代表人或管理人為送達者，應向其機關所在地、事務所或營業所行之。但必要時亦得於會晤之處所或住居所行之。」第73條第1項規定：「於應送達處所不獲會晤應受送達人時，得將文書付與有辨別事理能力之同居人、受僱人或應送達處所之接收郵件人員。」準此，對於法人送達，應向法人之代表人為之，原則上應以該法人之事務所或營業所為送達處所，此係因機關、法人、非法人團體之事務所、

營業所為其日常活動所在，通常亦為代表人、管理人執行職務之處所，以該處所送達自屬兩便。同條但書另規定，對於代表人、管理人之送達，如有必要，方得於會晤處所或代表人、管理人之住居所行之。所謂「必要時」，應本於社會一般經驗客觀合理予以認定。例如向法人之事務所或營業所送達，有不易送達或無法送達之情形，始可對代表人、管理人之住居所或會晤處所或其住居所行之（最高行政法院100年度判字第1950號判決參照）。依上開行政程序法第69條第2項規定，應對於系爭曳引車所有人即勝發通運有限公司為送達，並應向其代表人或管理人為之，始符合規定。經查，本件違規行為人所駕駛之系爭曳引車為原告勝發通運有限公司所有，且系爭舉發違規通知單經舉發機關按原告公司登記之監理地址同公司所在地（高雄市○○區○○街○○號）郵寄，經其代表人甲○○收受等情，此有經濟部商工登記公示資料、系爭舉發違規通知書及送達證書附卷可稽（參本院卷第23、49、51頁）。是本件按上開行政程序法之規定，已完成書面通知送達程序，惟原告公司仍未依限期到案，亦未曾被告提出陳述，被告遂依處罰條例第29條之2第1項、第3項暨處理細則第45條規定，於109年12月10日開立本件裁決書，並郵寄至原告公司代表人甲○○之住居所所在地，即「彰化縣○○鎮○○路○段○○○號」，並由甲○○收受，此有本件裁決書及送達證書可資參憑（參本院卷第53、55頁）。從而，系爭舉發違規通知及本件裁決書既均有合法送達原告，且原告之起訴狀及寄送予本院之信封袋封面，皆以「彰化縣○○鎮○○路○段○○○號」為送達地址，上揭地址顯係原告代表人日常活動所在，且本件裁決書業於109年12月15日向原告之代表人之住居所為送達，即無再向原告公司送達之必要。是原告訴訟代理人於本院言詞辯論期日辯稱本件裁決書未合法送達云云，自不足採。

（二）次按道路交通安全規則第77條第9款規定：「汽車裝載時

，除機車依第88條規定外，應依下列規定：・・・九、裝載貨物行經設有地磅處所，應依標誌、標線、號誌指示，或交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮停車過磅。」第79條第1項第1款規定：「貨車之裝載，應依左列規定：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。」；次按「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。」、「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。」處罰條例第29條之2第1項及第3項定有明文。

（三）經查，司機黃樹益駕駛原告所有之系爭曳引車於109年11月4日17時11分許，行經國道一號北向313.9公里處，因有「裝載總（聯結）重量46噸，經過磅60.62噸，超載14.62噸（載運裝潢合板）」之違規行為，經舉發機關員警當場攔停舉發等情，業據舉發機關110年1月28日國道警四交字第1104700127號函查復明：「四、本案經執勤員警證稱：109年11月4日16時至18時服地磅守望勤務，當時旨揭車輛駕駛人依標誌、標線、號誌指示自行進入地磅站，該車為全聯結車車身大於磅站，僅能指揮該車分別過磅，000-0000號營業大貨車過磅重量為30.44公噸，00000拖車過磅重量為30.18公噸，合計總重量為60.62公噸，本大隊員警依法據實製單舉發，並無違誤」等語（參本院卷第57-58頁）；並有系爭舉發違規通知單（參本院卷第49頁）、本件

裁決書（參本院卷第53頁）、採證照片及交通部高速公路局南區養護工程分局新市地磅超載車輛個別報表（參本院卷第61-62頁）等件附卷可稽，且原告訴訟代理人於本院言詞辯論期日亦到庭自陳：「（法官問：你的意思是對於客觀上有超重的事實不爭執，但對於新市地磅站是否準確存疑？）是」等語（參本院卷第87頁），足徵原告亦承認其確有超載之違規事實，洵堪認定。

（四）原告雖主張：「遵6」之標誌屬於禁制標誌之遵行標誌，僅用以表示道路上遵行之特殊規定，告示車輛駕駛人及行人嚴格遵守，並非有指示車輛過磅之規制效果。又地磅站非全天候開磅，非有「遵6」標誌即須過磅，而係依「閃光燈亮時載重大貨車過磅」之告示牌上燈號閃燈，作為地磅站是否開磅之依據。縱使有「遵6」之標誌，也僅用以向大貨車駕駛人表示前方地磅站「可能」有過磅義務，而非賦予駕駛人行經地磅站皆有過磅量秤之義務云云。惟按道路交通標誌、標線、號誌，係交通主管機關依道路交通狀況及用路人之需要而依法設置，故駕駛人有遵守標誌、標線、號誌指示之義務，駕駛人不得僅憑其個人認知或價值判斷，或主觀認為其行為不致影響交通秩序、安全，而任意決定不予遵守，否則將使交通秩序大亂，非但影響道路交通安全及用路人權益，亦將使道路交通標誌、標線、號誌形同虛設。而道路設置之標誌，係作為管制交通及維護用路人安全極為重要之交通標誌，駕駛人應予遵守。而交通標誌、號誌、標線在具體個案情形若無無效、非行政處分或不生效力之情形，法院仍應尊重該交通標誌、號誌、標線之構成要件效力，而不得介入審查其合法性，而僅能就該對物之一般行政處分（即交通標誌、號誌、標線）之構成要件效力所據以作成之原處分本身是否有違法之情形加以審查。若在主觀上就舉發地點標誌設置有不符合設置規則相關規定而認有不當情事，固有循正當行政救濟途徑，向各該路段標誌設置之權責主管機關陳述反映，促其

檢討改善，或另循訴願、行政訴訟之爭訟途徑救濟。惟在該路段之標誌設置未依法定程序變更前，所有用路人仍應有遵守之義務。否則，倘若所有汽、機車駕駛人見主管機關所設置之標線、標誌或號誌，全憑主觀之認知，認為設置不當即可恣意違反，將如何建立道路上所劃設標誌、標線或號誌之公信力，交通安全之秩序亦將無從建立，其他用路人之生命、財產安全，將失去保障。經查，系爭地磅站前路段上設有「貨車過磅，附牌：前一公里載重大貨車過磅（遵6）」、「閃光燈亮時載重大貨車過磅」等標誌，該等標誌之文字清晰可辨，標誌並無遭其他物品遮擋，足供行經該路段之駕駛人辨識及遵守，此為兩造所不爭執，並有本院依職權查詢之GOOGLE街景圖2紙（參本院卷第121、123頁）可供參憑。是以，原告所屬司機駕駛系爭曳引車行經系爭地磅站前，對於現場設置「貨車過磅，附牌：前一公里載重大貨車過磅（遵6）」、「閃光燈亮時載重大貨車過磅」等標誌，應有注意與遵守義務。又原告所屬司機為合法考領駕駛執照之人，就上開處罰條例關於載重車應過磅之規定，應知之熟稔；故原告上開主張，係屬對法令之誤解，顯無理由。

（五）原告又主張：員警違法實施攔查稽查勤務云云，並由其訴訟代理人於本院言詞辯論期日到庭為原告主張：「原告當時係依警察指揮停車過磅，而非依標誌、號誌指示停車過磅」等語（參本院卷第87頁）。惟經本院檢視舉發機關110年1月28日國道警四交字第1104700127號函查復明：「四、本案經執勤員警證稱：109年11月4日16時至18時服地磅守望勤務，當時旨揭車輛駕駛人依標誌、標線、號誌指示自行進入地磅站，該車為全聯結車車身大於磅站，僅能指揮該車分別過磅・・・」等語（參本院卷第57頁），復經本院當庭勘驗卷附採證光碟（檔名末3碼015）清晰可見：在畫面時間17:17:03至17:17:05處，原告車輛第1節車廂進入地磅區，站內廣播：第1節超載，現在磅第2節；在

畫面時間17:17:28處，原告車輛第2節車廂進入地磅區，站內廣播：第2節超載，全部超載，麻煩旁邊停車。員警稱：全部超（載），怎麼會這樣？來你往前開，停到前面去，直至影片結束。此有本院之勘驗報告在卷可資參憑（參本院卷第117-119頁）。故依上開舉發機關函文及前揭本院勘驗採證光碟之結果可知，原告所屬司機既自行進入地磅站，足徵系爭地磅站於當時係屬正常開磅，嗣因系爭曳引車車身過長，遂由員警指揮進入地磅站，而非原告所稱「員警違法實施攔查稽查勤務」。故原告上開主張，實有誤會。

（六）另揆諸處罰條例第29條之2第4項之立法意旨，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。亦即，立法兼衡駕駛人之權利與行車往來之安全，特別針對裝載貨物之汽車，以於設有地磅處所5公里內路段為限度，授權交通稽查任務人員，不論超載與否或地磅站是否開啟作業號誌，均得指揮其過磅，不服者，得科以罰鍰，並強制其過磅。是依上開條文之精神，汽車裝載貨物行經設有地磅處所5公里內路段，除應依標誌、標線、號誌指示過磅外，亦須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。換言之，雖然條文本身係記載汽車裝載貨物，但就立法目的以觀，只要是貨物延伸之相關物品，無法直接判斷是否超重者，理應遵守該條項之過磅義務，並非指卸貨後，而僅裝載卸貨配件之車輛即無過磅義務。據上可知，縱原告訴訟代理人主張：當時係依警察指揮停車過磅，而非依標誌、號誌指示停車過磅之情屬實，員警既客觀合理判斷系爭曳引車有疑似違規超載之虞，屬易生危害之車輛，遂依法攔停稽查，並指揮系爭

曳引車過磅，則系爭曳引車駕駛人依法負有配合過磅義務。從而，原告上開主張，自不足採信。

（七）原告又主張：當時是否有使用檢驗合格之地磅，抑或由人工輸入數據，應由被告舉證，其秤得數據不可採云云。惟經本院檢視車輛個別報表及採證照片（參本院卷第61-62頁）可知：原告車輛之第1節車廂限載26公噸，測得30.44公噸；第2節車廂限載20公噸，測得30.18公噸，故原告車輛裝載總（聯結）重量46噸，經過磅60.62噸，超載14.62噸；又查，系爭地磅站所設置之固定地秤（廠牌：東本、型號：EX-2001、器號：F00000000、檢定合格單號碼：E0BC0000000號），業於109年10月13日由經濟部標準檢驗局檢定合格，有效期限至110年10月31日等情，此有經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書（參本院卷第59頁）附卷可稽。足徵本件違規時間（109年11月4日）當時，該固定地秤確仍在合格期限內，且該固定地秤之準確性及正確性應值得信賴。

（八）再按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，惟原告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。參以原告所爰引本院109年度交字第66號判決，該件判決所涉事實為該案車輛依序行經岡山地磅站、新市地磅站，所秤得重量數據有所誤差，然本件為系爭曳引車僅行經新市北上地磅站，

其事實之地點、內容均有不同，本無法逕予援引比較。且原告僅空言泛指質疑本件員警不可僅依新市地磅站之過磅結果，即得認定有超載之違規云云，惟卻無法就其主張舉出任何反證（例如：系爭曳引車於違規當日至其他地磅站秤重數據）而可推翻上開新市地磅站之秤重結果，以實其所說，則原告上開之主張，洵無足採。

六、綜上所述，原告所有之系爭曳引車於上揭時、地，確有「汽車裝載貨物超過核定之重量、總聯結重量」之交通違規，被告依前揭違規事實裁處原告之情形，並無違誤。故原處分並無違法，原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。又本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，核與判決之結果並無影響，爰不逐一論列，併此敘明。

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

據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第237條之8第1項、第237條之9第1項、第236條、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　4　　月　　29　　日

行政訴訟庭　法　官　楊富強

上為正本係照原本作成。

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），其未載明上訴理由者，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，如未按期補提上訴理由書，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　　110　　年　　4　　月　　29　　日

書記官　邱秋珍