高雄高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭
115年度交字第181號

原　　告　南亨交通事業有限公司
000000000000000000
代　表　人　李塗生
被　　告　交通部公路局嘉義區監理所
000000000000000000
代　表　人　張耀輝
訴訟代理人　黃麗華

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國115年1月27日嘉監義裁字第76-ZVZB91548號裁決，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，交通裁決裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，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：訴外人莊孝文於民國115年1月6日11時54分許，駕駛原告所有之車牌號碼000-00號營業貨運曳引車（子車：59-R5號，以下合稱系爭車輛），行經國道1號北向246.7公里處（下稱系爭地點）時，因第三軸輪胎抬起行駛而為警攔查，經斗南地磅站北向過磅後，認原告有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、聯結總重量(經過磅總重46.76公噸，核重35公噸，超重11.76公噸)」之違規，掣單舉發並移送被告處理。嗣被告依據道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之2第1項、第3項、道路交通安全講習辦法第4條等規定，於115年1月27日開立嘉監義裁字第76-ZVZB91548號裁決

書（下稱原處分），裁處原告「罰鍰新臺幣(下同)34,000元，記汽車違規紀錄1次，並應參加道路交通安全講習。」原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張：系爭車輛為43噸營業貨運曳引車，根據現行有關貨車裝載與磅秤相關規範，有寬容值，於超載未逾10%且未危害安全者，得免予舉發之彈性，當日雖載重47.76噸，仍在超載10%範圍內，當天並非故意超載，亦非故意抬軸造成超載情況。又系爭車輛原審驗合格總重為46公噸，舉起一軸後，其結構安全性仍遠優於一般僅核定35公噸之輕型半拖車，被告不察物理實況，逕以35公噸認定，違反行政程序法之平等原則，被告對專業技術檢測之要求屬行政怠惰，若認舉軸行駛有安全疑慮，應修訂道安規則或於審驗規範中明確列出，而非在法規命令未規定之情況下，援引內部函釋限制原告權利等語，並聲明：原處分撤銷。

四、被告則以：本案係員警見該參軸半拖車僅以雙軸落地，且有超載之虞，爰指揮該車進磅，因查無該半拖車個別審驗核定總聯結重量資料，以35公噸為總聯結重量限制值。駕駛人進磅時雖已將參軸均落地，惟稽查時亦坦承疏忽忘記將軸組降下。嗣於國道1號斗南北向地磅處(246.7公里)，過磅總重為46.76公噸，爰依道交條例第29條之2第3項之規定，以該車核定總重量35公噸核算，超載11.76公噸違規，依法製填違規通知單舉發。本案既經舉發機關查證違規事實明確，本所依法裁處，於法應無不合。並聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

㈠應適用之法令

1.道交條例

⑴第29條之2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，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，依第三項規定處汽車駕駛人罰鍰，並記該汽車違規紀錄一次。

⑵第29條之2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10,000元罰鍰，超載10公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰1,000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2,000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3,000元；超載逾30公噸者，以總超載部分，每1公噸加罰5,000元。未滿1公噸以1公噸計算。

2.道交條例第92條第4項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（下稱道交處理細則）第12條第1項第13款：行為人有下列情形之一，而未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對其施以勸導，免予舉發：十三、駕駛汽車裝載貨物超過核定之總重量或總聯結重量，未逾百分之十。

3.道交條例第92條第1項授權訂定之道路交通安全規則（下稱道安規則）

⑴第2條第1項第15款至第21款：本規則用詞，定義如下：…十五、半聯結車：指一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成之車輛。十六、車重：指車輛未載客貨及駕駛人之空車重量。十七、載重：指車輛允許載運客貨之重量。十八、總重：指車重與載重之全部重量。十九、總聯結重量：指曳引車及拖車之車重與載重之全部重量。二十、雙軸軸組：兩個車軸其相鄰車軸中心點之距離小於2.4公尺，且由廠商宣告所形成之車軸組合。二十一、參軸軸組：三個車軸其相鄰車軸中心點之距離小於2.4公尺，且由廠商宣告所形成之車軸組合。

⑵第38條第1項第2款第3目、第3款第5目：車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依下列規定：（第2款第3目）二、軸組荷重之限制：…（三）經車輛型式安全審驗之車輛軸組荷重限制如下：1.單軸：軸荷重每軸不得超過10公噸；驅動軸軸荷重每軸不得超過11.5公噸。2.雙軸軸組：軸組荷重每組不得超過17.5公噸。3.參軸軸組：軸組荷

重每組不得超過22公噸。（第3款第5目）三、總重或總聯結重量之限制：（五）半聯結車：總聯結重量不得超過35公噸。

⑶第81條第1款：聯結車輛之裝載，應依下列規定：一、半聯結車裝載之總聯結重量，不得超過曳引車及半拖車核定之總聯結重量。

4.道交條例第92條第3項授權訂定之道路交通安全講習辦法第4條第1項第4款：汽車駕駛人有下列情形之一者，除依本條例處罰外，並應施以講習：四、違反本條例第29條之2第1項、第2項或第4項規定。

5.依交通部95年5月30日交路字第0950033500號函釋略以：「…有關裝置雙軸以上輪組載重車輛，於行駛中將軸組部分車軸懸空之執法認定乙節，…採行駛車輛落地軸數及其荷重，如有違反道路交通安全規則第38條第1項第2款及第3款規定情形，依道路交通管理處罰條例第29條之2規定舉發處罰，…。」

㈡經查，本件經本院當庭勘驗採證光碟內容，有勘驗筆錄附卷足憑（本院卷第83-87頁）。依前開事證可證訴外人駕駛系爭車輛上路，經員警攔查時承認半拖車之第三軸懸空、未放之情，則依上開交通部95年函釋及道安規則第38條第1項第2款第3目、第3款第5目規定，員警認系爭車輛以落地軸數及其荷重計算，核定總聯結重量為35公噸，並無違誤。復依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臺南分局檢驗合格領有合格證書（廠牌為：主立、型號：D2008FA、器號：00000000、最大秤量：80t、最小秤量：400kg、檢定合格證書號碼：E0BC0000000、檢定日期：114年11月10日、有效期限：115年11月30日）等情，此有經濟部標準檢驗局臺南分局度量衡器檢定合格證書影本存卷足憑（見交通部公路局嘉義區監理所處理高雄高等行政法院115年度交字第181號交通裁決事件卷宗【下稱原處分卷】第19頁），足證系爭車輛於115年1月6日違規當時，該固定地

秤確仍在合格期限內，該固定地秤之準確性及正確性應值得信賴。且有舉發警員據以舉發之系爭車輛過磅影像照片、超載車輛個別資料表（見原處分卷第17-18頁），顯示「過磅總重(kg)：46760、核定總重(噸)：35、車牌號碼：000-00、超載比率(%)：33.6%」等在卷可查，故系爭車輛確有「裝載貨物超過核定之總重量，超載11.76公噸」之違規無訛。

㈢至原告雖以前開情詞為主張，惟本件系爭車輛超載情形已逾百分之十之寬限值，並無道交處理細則第12條第1項第13款得免予舉發規定之適用，舉發員警依法舉發，並無違誤，則原告上開主張，非可採信。

㈣從而，本件系爭車輛超重11.76公噸，除罰鍰10,000元外，依道交條例第29條之2第3項規定，超載逾10公噸至20公噸以下者，以總超載部分，每公噸以2,000元加計罰鍰，未滿1公噸以1公噸計算，故共應處罰鍰34,000元【計算式：10,000＋12×2,000＝34,000】，並應依第29條之2第1項規定記汽車違規紀錄1次。被告依法裁處，並無違誤。

六、綜上所述，系爭車輛於前揭時、地確有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、聯結總重量(經過磅總重47.76公噸，核重35公噸，超重11.76公噸，第三軸輪胎抬起行駛)」之違規行為屬實。從而，被告以原處分裁處原告，核無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決不生影響，無一一論述之必要，併予敘明。

八、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二項所示。

九、結論：本件原告之訴無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　11　　月　　5　　日

法　官　蔡牧玨

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　　115　　年　　11　　月　　9　　日

書記官　駱映庭