

臺灣苗栗地方法院行政訴訟判決

111年度交字第9號

原告 立泰通運股份有限公司

法定代理人 謝興輝

被告 交通部公路總局新竹區監理所

代表人 吳季娟

上列當事人間交通裁決事件，原告不服民國110年12月17日竹監苗字第54-Z00000000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：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，合先敘明。

二、事實概要：原告所有車牌號碼000-0000號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛）牽引車牌號碼00-00號營業半拖車（下稱系爭半拖車）組成之半聯結車（下稱系爭半聯結車），於民國110年10月8日13時36分許行經國道1號北向218公里處，為內政部警政署國道公路警察局第三公路警察大隊員林分隊（下稱舉發機關）員警認系爭半聯結車有「載運污泥，會同司機過磅，總重38.97噸，核重35噸，超載3.97噸」之違規行為而填製第Z00000000號舉發違反交通管理事件通知單（下稱原舉發單）舉發，原告於原舉發單所載應到案日期內向被告所屬苗栗監理站（下稱苗栗監理站）提起申訴，惟被告仍認系爭車輛確有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」違規情事，遂於110年12月17日依道路交通管理

處罰條例（下稱處罰條例）第29之2條第3項、第1項及違反
道路管理事件統一裁罰基準及處理細則等規定，以竹監
苗字第54-Z00000000號裁決違反道路管理事件裁決書
（下稱原處分），裁處原告罰鍰新臺幣（下同）14,000元
整，並記汽車違規紀錄1次。原告對原處分不服，於法定期
間內提起本件行政訴訟。

三、原告主張：系爭半聯結車依汽車行車執照及拖車使用證核定
之載重總聯結重量為43噸，該車依路況而適時調整軸數行駛
屬偶發事件，不能僅以行駛國道之一時軸數而歸責全部未使
用雙軸而受超重之懲罰、不利益，且使用一軸行駛依載貨磅
單總重為38.860噸，未逾載重誤差容許值；原處分裁處違規
之理由係依據交通部公路總局99年9月6日路監牌字第099004
2198號函，有違明確性原則，且該軸數規定僅適用於省道縣
道之道路，縱一軸行駛國道路亦無任何危害道路之虞等語。
並聲明：原處分撤銷。

四、被告則以：

（一）系爭半聯結車被舉發當時，其最前方第1軸舉起懸空，僅以
後方之雙軸落地行駛。依交通部公路總局99年9月6日路監牌
字第0990042198號函說明二中段引據交通部96年8月17日交
路字第0960045186號函補充說明略以：「……本部函釋示該
等將部分車軸懸空行駛之車輛，因其部分車軸懸空行駛之軸
組使用狀態（即後2軸），並非核定總聯結重量所審驗之軸
組數（3軸）或軸距，除該等車輛個別依其車軸懸空行駛使
用狀態（即2軸），再申請經專業檢測審驗……故基於維護
道路交通安全……以其行駛落地軸數及其荷重作為是否逾法
規規定上限值之執法認定，應屬妥適」、說明四：「綜上，
本案旨揭將其中1軸舉起懸空，僅以雙軸落地行駛之半拖車
總聯結重量限制值之認定，應視其有否個別依其車軸懸空行
駛使用狀態申請經專業檢測審驗核定總聯結重量，若否，則
後雙軸複輪半拖車總聯結重量以35公噸為限」，本件原告並
未提出證據說明系爭半聯結車有依上開函釋依其車軸懸空行

01 駛使用狀態申請經專業檢測審驗核定總聯結重量，是系爭半
02 聯結車當時以將其中1軸舉起懸空，僅以雙軸落地之方式行
03 駛，依上開函釋說明，其總聯結重量應以35公噸為限，故原
04 告確有違反處罰條例第29條之2第3項之事實。

05 (二)為執行管理道路交通安全相關法令之規定，對於超載違規之
06 疑義，交通部基於職權可提出所為必要之釋示，以協助下級
07 機關或所屬公務員行使職權時依循；參司法院釋字第548號
08 解釋「主管機關基於職權因執行特定法律之規定，得為必要
09 之釋示，以供本機關或下級機關所屬公務員行使職權時之依
10 據，此即解釋性行政規則」。上開函釋為道路交通管理處罰
11 條例第8條所定之公路主管機關之上級機關，即交通部所發
12 布，其對該條例所為之釋示乃屬解釋性行政規則之性質，足
13 堪為各級公路主管機關或交通勤務警察執行公務時適用，故
14 本案援引並無不合之處。

15 (三)本件舉發當時值勤員警會同駕駛人秤量所使用之地磅，業據
16 經濟部標準檢驗局檢定合格，該地磅之誤差值係在法定公差
17 內等情，是以既然本件所使用之地磅檢測精確，系爭車輛裝
18 載貨物後測得之總重量38.97公噸，又查系爭半拖車第1軸升
19 起，依前揭函釋應取總聯結重量35公噸為重量限制，超載3.
20 97公噸，遂依法舉發，其超載行為屬實，應無違誤，原告之
21 訴為無理由。並聲明：駁回原告之訴。

22 五、本院之判斷：

23 (一)按「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽
24 車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄1次」、「有前二項規定
25 之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣1萬元
26 罰鍰，超載10公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰新
27 臺幣1千元；超載逾10公噸至20公噸以下者，以總超載部
28 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
29 者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣3千元；超載逾30公
30 噸者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣5千元。未滿1公
31 噸以1公噸計算」，處罰條例第29條之2第1項、第3項分別定

有明文。

(二)按汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照，公路法第63條第1項定有明文。而公路法之立法目的在為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，此觀該法第1條規定甚明。交通部依公路法第63條第5項授權訂定之車輛型式安全審驗管理辦法即為落實上開立法目的之法規命令，而該辦法所附車輛安全檢測基準中對於車輛規格規定即包含汽車軸重、總重量及總聯結重量限制規定。準此，汽車須經安全審驗核定載重限制，乃欲經由受交通部委託辦理車輛型式安全審驗相關事宜之國內車輛專業機構依上開車輛安全檢測基準進行審驗，確保車輛煞車效能及軸組承載安全，以達成維護行車安全及道路養護之目的。依兩造所提拖車使用證、行車執照、汽車車籍查詢、拖車車籍查詢（見本院卷第29頁至第31頁、第67頁至第69頁）所示，系爭車輛及系爭半拖車核定之總聯結重量為43公噸，是系爭半聯結車裝載貨物時，其總聯結重量不得超過43公噸。而系爭半聯結車於送請安全審驗時，係綜依原廠設計、軸組型態、軸距及相關法規，審驗核定其聯結總重量值，苟非依其原來送請審驗時之正常使用（無部分車軸懸空）情形，即難認得依上開經核定其聯結總重量值載重，系爭半聯結車如未提出個別依其部分車軸懸空行駛狀態另行申請經專業檢測審驗核定總聯結重量，即難認屬道路交通安全規則第38條第1項第3款第6目所稱「經車輛型式安全審驗之汽車」，而應適用同款第5目所定「半聯結車：總聯結重量不得超過35公噸」之規定甚明。而交通部公路總局99年9月6日路監牌字第0990042198號函釋（參本院卷第85頁至第87頁）關於總聯結重量的認定，原則上依照道路交通安全規則，如有申請審驗或變更，則依審驗或變更後之核重，若違反審驗或變更時的條件，則回歸道路交通安全規則認定，此見解符

01 合公路法加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，
02 發展公路運輸事業之立法目的，並無逾越法律保留原則，亦
03 與道路交通安全規則一致，應可援用，原告主張上開函釋違
04 反明確性原則云云，尚非可採。原告復主張系爭半聯結車以
05 第1軸舉起懸空行駛之偶然使用方式，總聯結重量亦應以43
06 公噸為準云云，顯然即係就非屬原來送請審驗時之正常使用
07 情形主張同樣適用正常使用情形下所核定之總聯結重量標
08 準，違背上開法規關於限制車輛總聯結重量及透過車輛專業
09 機構依上開車輛安全檢測基準進行專業審驗機制所欲達成之
10 立法目的，亦不足採。

11 (三)經本院勘驗卷附採證光碟所附影片內容，系爭車輛進入地磅
12 站及經員警舉發時，系爭半聯結車第1軸明顯升起懸空而行
13 駛等情，有本院勘驗筆錄、附圖在卷可參（見本院卷第111
14 頁至第115頁），並為兩造所不爭執，復有被告所提出原舉
15 發單、原處分、汽車車籍查詢、拖車車籍查詢、送達證書、
16 申訴書、舉發機關110年11月25日國道警三交字第110370267
17 1號函附採證光碟1片為證。依前揭勘驗結果，足認系爭半聯
18 結車確有將其中1軸舉起懸空，僅以雙軸落地行駛之事實，
19 堪可認定。又本件用以測定系爭半聯結車重量之員林地磅站
20 地磅，係型號D2008FA、器號00000000、固定地秤（下稱系
21 爭地磅），業於110年2月3日經經濟部標準檢驗局檢定合
22 格，有效期限至111年2月28日止，其最大秤量為80公噸，最
23 小秤量為200公斤，有被告提出之經濟部標準檢驗局度量衡
24 器檢定合格證書1份足憑（本院卷第83頁）。系爭地磅於110
25 年10月8日測得系爭半聯結車之總重為38.97公噸，此有當時
26 過磅照片、超載資料表在卷可憑（見本院卷第79頁至第81
27 頁），系爭地磅當時仍在檢定合格之有效期間內，且測得重
28 量未逾檢定合格之秤量範圍，其準確性及可靠性已獲充分擔
29 保，測重結果可以採信，是系爭半聯結車裝載貨物之總聯結
30 重量為38.97公噸之事實，亦堪認定。

31 (四)原告既未就系爭半聯結車以舉起1軸明顯懸空而行駛之方式

01 提出任何申請安全審驗核定總聯結重量，揆諸上開說明，其
02 總聯結重量自應受道路交通安全規則第38條第1項第3款第5
03 目所定半聯結車總聯結重量不得超過35公噸之限制。系爭半
04 聯結車為警舉發時裝載貨物之總聯結重量為38.97公噸一
05 節，已如前述，超過上開核重3.97公噸，原處分依前揭處罰
06 條例第29條之2第1項、第3項規定，應處原告罰鍰14,000元
07 （超重3.97公噸以4公噸計算，計算式： $10,000+4\times1,000=1$
08 $4,000$ ），並記違規紀錄1次，於法有據。原告主張駕駛人一
09 時疏忽而將系爭半聯結車其一後輪軸升起行駛，不應認有違
10 規而裁罰云云，要無可採。至於違反道路交通管理事件統一
11 裁罰基準及處理細則第12條第1項第13款，雖就駕駛汽車裝
12 載貨物超過核定之總重量或總聯結重量未達10%之情形，規
13 定交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得施以勸
14 導，免予舉發。然本條規定係考量交通執法儀器使用上容有
15 誤差、車輛於出發前自行過磅可能會有些微誤差、車輛可能
16 於行駛過程中因外力因素而增加重量（如下雨、加油、加
17 水）等，並非給予車主於裝載之初，將貨物裝載至接近逾核
18 定之總重量10%之利益。況依原告自行提出之南科企業社磅
19 單（見本院卷第33頁），其上所載之系爭半聯結車之總重已
20 達38,860公斤，已逾核定之總重量10%之38,500公斤，而無
21 上開規定適用之餘地，故原告主張系爭半聯結車之總聯結重
22 量在核定總重量10%之寬限內值云云，自屬無據。

23 六、綜上所述，本件違規事證明確，被告依法所為之原處分並無
24 違誤，原告訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

25 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，
26 經核均與判決結果不生影響，爰不逐一論列，併此敘明。

27 八、本件第一審裁判費為300元，應由敗訴之原告負擔，爰確定
28 第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

29 據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第237條之8第
30 1項、第98條第1項前段，判決如主文。

31 中 華 民 國 111 年 7 月 29 日

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 111 年 7 月 29 日

書記官 趙千淳