臺灣新竹地方法院行政訴訟判決

109年度交字第127號

原　　告　展望通運股份有限公司

000000000000000000

000000000000000000

代　表　人　鄭玉灶

被　　告　交通部公路總局新竹區監理所

000000000000000000

代　表　人　黃萬益

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國109年6月10日竹監裁字第50-E00000000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、程序部分：

本件係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，本院並依同法第237條之7規定，爰不經言詞辯論，附此敘明。

二、事實概要：

緣原告展望通運股份有限公司所有之牌照號碼為KLD-6007號之營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），領有「砂石專用車(港)」，並附掛牌照號碼9N-57號營業半拖車，於民國109年4月23日18時50分許，行經新竹縣橫山鄉力行村中豐路二段與中山街口附近時，為新竹縣政府警察局橫山分局（下稱橫山分局）警員攔查，認系爭車輛有「裝載土方未依規定使用專用車輛(使用港區半拖車行駛非港區路線)」之違規行為，遂當場舉發並填製竹縣警交字第E00000000號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），記載應到案日期為109年6月7日前，並移送被告處理。嗣原告於109年4月29

日到案陳述不服舉發，經被告查證明確後，仍認原告前開違規事實屬實，確有「裝載砂石土方未依規定使用專用車輛（未依規定使用專用車輛）」之違規行為，即於109年6月10日，按道路交通管理處罰條例第29條之1第1項及道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則等規定，以竹監裁字第50-E00000000號裁決書（下稱原處分）裁處原告罰鍰新臺幣（下同）6萬元。原告不服原處分，向本院提起本件行政訴訟。

三、原告主張略以：

(一)原處分違法理由如下：

1.被告依解釋性行政規則認原告違法，已違反法律保留原則：

(1)法律保留並非一個固定概念，因不同規範內容有不同標準，行政規則主要係用於業務分配、解釋法令。

(2)原處分處罰之依據係一行政規則，蓋交通部95年11月24日交路字第0950059883函釋僅為上級機關依其權限或職權為規範機關內部秩序及運作所為之抽象性解釋，是其性質應屬一解釋性行政規則。

(3)原處分依行政規則為處罰依據，違反法律保留原則，按登記為砂石專用車(港)之車輛，係以港區作業為登檢砂石專用車之傾卸框式半拖車，故車輛僅能自非港區處所載運砂石行駛於道路至集散地，而不能自非港區之處所載運砂石行駛於道路。若使用砂石專用車(港)之車輛自非港區之處所載運砂石於道路，即屬違反道路交通管理處罰條例第29條之1規定第1項裝載砂石未依規定使用專用車輛之規定，乃交通部96年11月7日交路字第0960010483號意旨。其內容在解釋何種車輛得或不得行駛於道路，實已涉及限制人民權利事項。倘行政機關就該內容要加以規範，應以法律定之或以法律授權主管機關發布命令為補充規定。且一旦違規上開函釋，即有遭處罰鍰之效果，亦係對人民財產權之限制，徵諸相關法律及司法院解釋，何種車輛得或不得行駛於道路攸關人民權利或義務之事項，本應以法律或法律授權命令定之，不得以僅具有內部效力之行政函釋為之，始謂符合法律保留原則。本件被

告卻逕以一解釋性行政規則，驟認原告違法，實已違反法律保留原則。且被告依該交通部函釋作為事實認定標準，然該函釋徒增加母法所未規定之事實，增加法律所無之限制，與裁罰法定主義顯有未符。

(4)本件另一重點在於道路交通管理處罰條例第29條之1所稱之「未依規定使用專用車輛」之「規定」何在？予受規範者有可預見性，始符法明確性原則，進而有處罰明確性原則可循。經查除道路交通安全規則第39條、第39條之1重複「以問答問」，規定「裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸框式半拖車」的容積應「合於規定」，確未見規定何在外，同規則第42條亦僅就「字體及標示方向」規定由交通部另定之。殊不論以法規命令性質之交通安全規則，可否再為授權的有無違反「禁止複委任」原則問題，交通部依據道路交通管理處罰條例第29條之1及道路交通安全規則第39條、第39條之1、第42條等規定，所制定「裝載砂石土方車輛使用專用車輛及專用車廂規定」，規定第1點雖規定「並為建立砂石用車制度及加強管理砂石車輛訂立之」，實看不出授權依據何在，更遑論授權目的、內容及範圍均不明確，足見職權命令性質，行政機關自不得以該規定為裁罰依據。

2.縱認交通部得未經法律授權自行以函釋限制人民權利或義務事項，依據司法院釋字第137號、第216號解釋意旨，法官依法獨立審判，不應受前該函釋拘束：

(1)前開交通部96年11月7日函釋意旨，為登記為砂石專用車(港)之車輛，係以港區作業為登檢砂石用之傾卸式半拖車，故車輛僅能自港區處所載運砂石行駛於道路至集散地，自不能自非港區之處所載運砂石行駛於道路。若使用砂石專用車(港)之車輛自非港區之處載運砂石於道路，即屬違反道路交通管理處罰條例第29條之1規定。從而，前開函釋重點在解釋所謂裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合於規定或變更車廂者之「未依規定」所指為何？

(2)且法條使用之法律概念，有多重解釋可能時，主管機關為執

行法律，雖得基於職權，作出解釋性之行政規則，然其解釋內容仍不得逾越母法文義可能範圍。有司法院釋字第586號解釋意旨可參。交通部如何能從「未依規定」此一不確定法律概念推導出「登記為砂石專用車(港)之車輛，係以港區作業登檢砂石車之傾卸框式半拖車，故車輛僅能自港區之處所載運砂石行駛於道路至集散地，而不能自非港區之處所載運砂石行駛於道路。若使用砂石用車(港)之輛自非港區之處所載運砂石於道路，即屬違反道路交通管理處罰條例第29條之1規定」之解釋，該函釋實已超脫母法文義解釋可能範圍，不應認其合法。

3. 另縱認交通部得未經法律授權自行以函釋限制人民權利或義務事項，前開二函釋亦未逸脫母法之文義可能解釋範圍，但仍違反比例原則：

(1)依上開二函釋意旨，乃指自港區駛出傾卸式大貨車及傾卸框式半拖車，因易與一般傾卸框式車輛混淆，衍生管理問題，應依規定申請變更登記為砂石專用車，而申請變更為港區砂石專用車後，則不應自非港區之處所載運砂石行駛於道路，應可足認其目的在管制載運砂石進出港區之卸框式大貨車及傾卸式框式半拖車，避免造成管理上困擾。手段即為要求有進出港區需求之業者應申請變更為港區之砂石用車，且變更完成後即不得自非港區之處所載運砂石行駛於道路，此手段應有助於目的之達成。

(2)但要管制載運砂石進出港區之卸框式大貨車及傾卸框式半拖車有多種可能之管制手段，除可以公告方式明定可通行時間外，尚可規範得行使何道路，足證上開函釋所示之手段並非最小侵害手段。行政機關不論車體大小、不問行駛狀況，一律限制不得行駛於道路上，難認合法。

(3)況前開函釋意旨操作，將產生自港區載運砂石後，經由道路行駛至集散地後，須更換一般車輛運輸，除對人民財產權造成無謂限制外，徒增營運成本，蓋一台車車輛即可完成運送現在卻需二台車，本可直接運至指定地點，現卻須於半路尋

找集散地，邏輯上難謂合理。且合理之規範應為申請變更為港區之砂石專用車，方可進入港區載運土石，而非申請變更為港區之砂石專用車僅得自港區運載至集散地，是以該二函釋內容，自不足採。

(4)且前開管制方式，固有助於行政機關行政效率，並節省勞費，如只要在道路上記為砂石專用車(港)之車輛基本上可認定有違規之事實，不用再為實質認定，但此管制方式卻嚴重違反明確性原則，除易造成不論此港區之砂石專用車之目的地為何？皆遭開罰結果外，尚可能導致難以確認集散地究位於何處，致管制目的落空之可能，蓋前開函釋仍允許變更為港區砂石車得藉由道路行駛至集散地，則現場執行公權力之員警如何判斷行駛於道路之港區砂石專用車究係前往集散地、抑或僅是行駛於道上？前該函釋內容徒增執法困難，毫無可採。

(二)並聲明：原處分撤銷。訴訟費用由被告負擔。

四、被告答辯理由略以：

(一)按道路交通管理處罰條例第29條之1 第1 項規定：「裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合於規定或變更車廂者，處汽車所有人新臺幣四萬元以上八萬元以下罰鍰，並當場禁止通行。」；另道路交通安全規則第39條明訂：「汽車申請牌照檢驗之項目及基準，依下列規定：二十、裝載砂石、土方之傾卸式大貨車、傾卸式半拖車及其貨廂應符合附件二十二規定（裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定）。」、同法第39條之1：「汽車定期檢驗之項目及基準，依下列規定：十六、裝載砂石、土方之傾卸式大貨車、傾卸式半拖車及其貨廂應符合附件二十二規定。」、同法第42條第4、15、16款：「車輛車身顏色及加漆標識，應依下列規定：四、大貨車、小貨車及曳引車應於兩邊車門或顯著位置標示牌照號碼及總重量或總聯結重量。全拖車及拖架車身兩側顯明位置應標示總重量；半拖車車身兩側顯明位置應標示總聯結重量。大貨車、小貨車及拖車應

於後方標示牌照號碼，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之。十五、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，應於貨廂兩邊之前方標示貨廂內框尺寸，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之。十六、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，貨廂外框顏色應使用台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十九號黃顏色。其他傾卸框式大貨車及半拖車之貨廂外框顏色，不得使用該顏色。」、同法第79條：「貨車之裝載，應依左列規定：六、不符合規定之傾卸框式大貨車不得裝載砂石、土方。」、同法第81條：「聯結車輛之裝載，應依左列規定：六、不符合規定之傾卸框式半拖車不得裝載砂石、土方。」；為建立砂石專用車制度、加強管理砂石車輛暨裝載砂石土方車輛管理授權規定明確，交通部會同內政部業依道路交通管理處罰條例第92條第1項之授權修訂道路交通安全規則修訂附件二十二裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定。裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及傾卸框式半拖車，應依前揭規定使用專用車輛。經公路監理機關檢驗查核，依規定裝設裝置及標示者，登檢為砂石專用車；另以「港區作業為由登檢為砂石專用車時，應併同出具相關貨運公會或港區主管單位出具之證明（如工作證、通行證等），俾供公路監理機關查核登記。登檢為砂石專用車之車輛，公路監理資訊系統及行車執照或拖車使用證，應加註貨廂內框長、寬、高(貨廂容積不受前揭規定第二點限制之車輛除外)及砂石專用車，另原砂石標示車、港區作業及總重八公噸以下混合裝載砂石、土方車輛，於砂石專用車字樣後，另行標示（標）、（港）、（混）以資識別。依規登記為砂石專用車(港)之車輛，限自港區駛出且出具港區過磅單始得裝載砂石、土方。」此於授權頒訂之裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定第3、4、5條詳細規定甚明。綜上，用以裝載砂石、土方之車輛，除需具備相關裝置與標示外，尚需向監理機關申請登檢為「砂石專用車」，方得作為裝載砂石、土方

之使用。

(二)本案經橫山分局於109年7月20日以竹縣橫警交字第1093500463函復略以，「…二、本分局員警於 109年4月23日18時50分許，行經新竹縣橫山鄉中豐路二段與中山街交岔口時，見范雲翔君所駕駛之KLD-6007號營業貨運曳引車聯結9N-57號營業半拖車載運砂石疑有超載，即依道路交通管理處罰條例第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「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」規定，予以攔查並會同該車駕駛人范君至新竹縣○○鄉○○路○段000號「亞洲水泥廠」所附設之合格固定地秤過磅(未超過核定重量)。唯查核該聯結之9N-57號營業半拖車行車執照登載為「砂石專用車（港)」，次據駕駛人范君稱其所載運為河川疏濬工程之砂石，故旨揭通知單舉發其違反道路交通管理處罰條例第29 條之1第1項「裝載砂石土方未依規定使用專用車輛」事實無誤。」及109年5月20日竹縣橫警交字第1093500299號函復略以，「…三、次據舉發員警復稱，「…范君所供稱為河川疏濬工程之砂石，…職調閱其行車軌跡，該車並未行駛於港區…」，綜上事實，旨揭通知單舉發…事實無誤。」等語。

(三)次查交通部所發佈95年11月24日交路字第0950059883號函、96年11月7日交路字第0960010483號函釋略以：「依裝載砂石車專用規定第5點規定，自港區駛出且出具港區過磅單之傾卸框式大貨車及傾卸框式半拖車，其貨廂容積及貨廂外框顏色不受限制，如准於港區外載運砂石土方，易與一般傾卸框式車輛混淆，衍生管理問題，業者如有港區外載運砂石土方，應依規定變更登記為砂石專用車」、「登記為砂石專用車（港）之車輛，係以港區作業為登檢砂石專用車之傾卸框式半拖車，故車輛僅能自港區處所載運砂石行使於道路至集散地，而不能自非港區之處所載運砂石行駛於道路。若使用砂石專用車（港）之車輛自非港區之處所載運砂石於道路，

即屬違反道路交通管理處罰條例第29條之1 規定第1 項裝載砂石未依規定使用專用車輛之規定」，乃交通部基於裝載砂石土方車輛之中央主管機關，本於其執掌之業務範圍，對「砂石專用車（港）」與「一般砂石專用車」間適用場合之差異及管理所為解釋，且其內容亦與處罰條例第29條之1 規範意旨相符，並無違反母法立法意旨之情事及違反法律保留原則。

(四)經檢視公路監理資訊系統原告當日所使用9N-57號營業半拖車係登記為砂石專用車(港)，乃依汽車所有人(展望通運)於港區內之載運需求所申請登記之專用車輛。依據交通部會同內政部於109年2月27日(自109年3月1日施行)修正發布之「裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定」，該砂石專用車(港)登檢時，應併同出具相關貨運公會或港區主管單位出具之證明（如工作證、通行證等），並限自港區駛出且出具港區過磅單始得裝載砂石、土方，即得由港區載運砂石至他處(非港區道路)。次按商港港務管理規則第18條：「進出港區各業作業人員或車輛，均應由各業負責人或車輛所有人檢具有關文件，向商港經營事業機構、航港局或指定機關申請核發港區通行證件並接受港務警察檢查後，始可通行。」及第23條第3、7款規定：「商港經營事業機構、航港局或指定機關及棧埠作業機構得拒絕委託人申請或停止裝卸搬運貨物：三、委託貨物項目或噸位與實際不符。七、委託人未能提供貨物件數、重量噸、尺碼噸或其他有關作業資料。」，本案原告使用9N-57號砂石專用車(港)載運河川疏濬工程之砂石行駛於非港區道路，且遭員警攔檢時並未出具港區過磅單供員警查驗；又據員警提供違規當日之行車軌跡，該車18時50分行駛於新竹縣橫山鄉力行村中豐路二段，由關西往橫山方向之外側車道上，於十分寮路口附近時遭攔停盤查，顯其未行駛於港區內，已違反上述規定，爰依道路交通管理處罰條例第29條之1第1項裁處，並無違誤。

(五)再者，車輛載運砂石、土方，由於其體積、重量異於一般裝

載物，對於駕駛人本身及其他用路人均具有較高之危險性，是道路交通管理處罰條例上開規定之意旨。另參照臺灣高等法院花蓮分院97年度交抗字第32號裁定意旨，為了方便港區砂石專用車短暫行駛道路，復允許載運砂石的車輛在駛出港區，且取得未超載磅單時，可以行駛於道路，但這並非開放讓港區行駛的砂石車輛行駛於道路上，而是鑑於港區行駛對於道路交通安全不至於有重大危害，為了方便港區行駛的車輛所為之通融規定。自不能因此推論，所有掛有砂石專用車（港）、（混）車牌的車輛只要不超載即可行駛於道路上，否則所有載運砂石的車輛只要提出該項未超載之主張，即可不受處罰，將使砂石車專用制度無法運作，此不僅危及法律的適用，也使得貨運業者、建材業者共同建立的砂石車專用制度，因為少數不願配合的砂石車，而必須忍受載運砂石的車輛逐輛被稽查的不利益，造成行政機關以及民間業者龐大的成本支出，顯非立法本旨。

(六)並聲明：原告之訴駁回。訴訟費用由原告負擔。

五、本件原告所有系爭車輛，係登檢合格砂石專用車(港)，於前開時地，行駛於道路，經舉發機關認有違反道路交通管理管理處罰條例第29條之1規定，載運砂石未使用專用車廂製單舉發，原處分認原告違反該條規定載砂石土方未使用專用車輛，裁處罰鍰6萬元之事實，為原告所自承，復有系爭車輛行車執照、舉發通知單、原處分在卷可稽，應為事實。本件爭點應為：被告機關所為之處分是否合法？本件有無違反法律保留等情況？

六、本院判斷：

(一)按裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合於規定或變更車廂者，處汽車所有人4萬元以上8萬元以下罰鍰，並當場禁止通行。道路交通管理處罰條例第29條之1第1項定有明文，其立法理由係「本條除對未依規定使用專用車輛、廂裝載砂、土方予以處罰外；另對專用車廂有加高裝載等亦予以處罰，以維護交通安全。」即其核心精神仍為交通

安全，亦為本條審酌時之考量重點。

(二)又按，因道交條例第29條之1「按裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合 於規定或變更車廂者，處汽車所有人4萬元以上8萬元以下罰鍰，並當場禁止通行。」乃行政罰，涉及人民基本權（財產權等），故有關裝載砂石、土方車輛應使用之專用車輛或專用車廂，應符合如何之「規定」因涉及行政罰成立與否之構成要件應以法律或經法律明確授權之命令定之，始符法律保留原則。此外，何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許。業據司法院釋字第638號、第734號、第524號及第443號解釋理由書闡述甚明。準此，行政罰之構成要件及其他對人民基本權利加諸限制之事項，原則上應以法律定之，如法律授權以命令為之，其授權應具體明確，且須為受規範者所能預見。又法律授權主管機關依一定程序訂定法規命令以補充法律規定不足者，該機關應予遵守，不得捨法規命令不用，而發布規範行政體系內部事項之行政規則以代之。（參見臺灣高等行政法院107年交上字第229號判決意旨）

(三)原告雖主張本件違反授權明確性、比例原則云云，惟：

1.為建立砂石專用車制度、加強管理砂石車輛暨裝載砂石土方車輛管理授權規定明確，交通部業已會同內政部業依道路交通管理處罰條例第92條第1項之授權修訂道路交通安全規則修訂附件二十二「即裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定」。以上有關「裝載砂石土方車輛使用專用車輛或

專用車廂規定」修法歷程、理由及授權依據參見以下：①道路交通安全規則附件二十二之修正說明：「依據道路交通管理處罰條例第92條第1項授權訂定，並參考現行『裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定』，新增裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂應遵守之規定」；②道路交通安全規則部分條文修正總說明（109.02.27修正）：「道路交通安全規則自五十七年四月五日發布施行後，歷經多次修正，、、、為因應『裝載砂石土方車輛管理授權規定明確』、、、修正相關規定。爰擬具本規則部分條文修正，共計八條及四附件，其修正重點如下：二、為裝載砂石土方車輛管理授權規定明確，依處罰條例第九十二條第一項授權訂定砂石土方車輛申請牌照檢驗及定期檢驗規定。（修正條文第三十九條、第三十九條之一及附件二十二）」；③道路交通安全規則第39條修法說明（109年2月27日交通部交路字第10950021951號令、內政部台內警字第1090870439號令會銜修正、109年3月1日施行）：「依據道路交通管理處罰條例第29條之1及最高行政法院107年度判字第345號判決，將現行『裝載砂石土方車輛，使用專用車輛或專用車廂規定』，檢討納入本規定，爰修正第20款該等車輛及其貨廂申請牌照檢驗之項目及基準，應符合新增訂附件二十二裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定之規定。」；④道路交通安全規則第39條之1修法說明（109年2月27日交通部交路字第10950021951號令、內政部台內警字第1090870439號令會銜修正、109年3月1日施行）：「依據道路交通管理處罰條例第29條之1及最高行政法院107年度判字第345號判決，將現行『裝載砂石土方車輛，使用專用車輛或專用車廂規定』，檢討納入本規定，爰修正第16款該等車輛及其貨廂申請牌照檢驗之項目及基準，應符合新增訂附件二十二裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定之規定。」。由上開修法歷程、道路交通安全規則部分條文修正總說明及道路交通安全規則第39條及第39條之1之修法說明業已清楚說明

相關授權依據及修法目的（因應裝載砂石土方車輛管理授權規定明確）。

2.再者，依道路交通安全規則附件二十二「裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規定」第3點：「港區作業為由登檢為砂石專用車時，應併同出具相關貨運公會或港區主管單位出具之證明（如工作證、通行證等），俾供公路監理機關查核登記。」、第4點：「登檢為砂石專用車之車輛，公路監理資訊系統及行車執照或拖車使用證，應加註貨廂內框長、寬、高(貨廂容積不受第二點限制之車輛除外)及砂石專用車，另原砂石標示車、港區作業及總重八公噸以下混合裝載砂石、土方車輛，於砂石專用車字樣後，另行標示（標）、（港）、（混）以資識別。」、第5點：「前二點登記為砂石專用車(港)之車輛，限自港區駛出且出具港區過磅單始得裝載砂石、土方。」，足見上開規定業已將「港區作業為由登檢為砂石專用車」之相關規範內容具體明確訂出，即港區作業為由登檢為砂石專用車者應具備相關工作證、通行證等供監理機關查核登記、標示規範、裝載規範及車輛行駛規範（含行駛路線及限制）。換言之，因道交條例第29條之1「按裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合於規定或變更車廂者，處汽車所有人4萬元以上8萬元以下罰鍰，並當場禁止通行。」乃行政罰，涉及人民基本權（即財產權等），故有關裝載砂石、土方車輛應使用之專用車輛或專用車廂，應符合如何之「規定」涉及行政罰成立與否之構成要件，故應以法律或經法律明確授權之命令定之，始符法律保留原則。綜上，本件被告據以裁罰原告之道路交通管理處罰條例第29條之1第1項之規定，業已透過相關修法過程明確化其構成要件及規範範疇，且亦符合授權具體明確並為受規範者所能預見。況觀諸本件違規時間為（109年4月23日），業於相關規定修法施行（109年3月1日）之後，本件原告主張本件不具備授權明確性乃屬修法前之狀況，然經此次修法後，不復存在，原告此部分主張應無

足採。

(四)從而，原處分認原告所有系爭車輛，於舉發當時確有「裝載砂石土方未依規定使用專用車輛」之違規事實，依道路交通管理處罰條例第29條之1第1項及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則之前開規定，裁處原告罰鍰60000元，核無違誤。原告以前開理由，指摘原處分不當，訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘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，爰無分別斟酌論述之必要，附此敘明。

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

中　　華　　民　　國　　110　　年　　5　　月　　31　　日

行政訴訟庭　法　官　　李毓華

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀，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。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　5　　月　　31　　日

書記官　　張懿中