

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭
112年度交字第753號

原告 源暢交通有限公司

代表人 林長寶

被告 交通部公路局臺中區監理所

代表人 楊聰賢

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國112年9月8日投監四字第65-ZYZB70669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300元由原告負擔。

事實及理由

一、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。經核兩造陳述及卷內資料，事證尚屬明確，爰不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：訴外人詹鴻章於民國112年6月30日15時15分許，駕駛原告所有牌照號碼527-X2號營業貨運曳引車（下稱系爭曳引車）牽引牌照號碼18-Q7號營業半拖車（下稱系爭半拖車，與系爭曳引車合稱為系爭車輛），行經國道1號北向9.4公里處（下稱系爭處所）時，因有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規，為警當場製單舉發。被告認舉發無誤，於同年9月8日依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項規定，以投監四字第65-ZYZB70669號裁決，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）1萬4000元，並記汽車違規紀錄1次（下稱原處分）。

三、訴訟要旨：

（一）原告主張：系爭車輛於當天14時7分許之總載重為38.2公

噸，少於核定總聯結重量之百分之10，而符合裝載取締規則，應不構成違規。當時係因臺北下豪大雨，雨水滲入覆蓋帆布之車斗導致積水，才使過磅之總重達到38.64公噸。依法定得勸導之載運重量計算，系爭車輛得載運之最大數值為38.5公噸，於此推算系爭車輛當時之超載數值，至多僅有0.14公噸【計算式：38.64-38.5=0.14】，原處分認定超載重量達3.64公噸顯有錯誤，被告基此所為之罰鍰數額亦有違誤。並聲明：1.原處分撤銷。2.訴訟費用由被告負擔。

(二)被告答辯：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12條第1項第13款規定，並非提高法定核定總重量之標準，亦未授予車輛所有人增加載貨重量之利益。系爭車輛當時之總載重，既經檢驗合格之磅器檢測後認定已超過核定之總連結重量，違規事實明確，罰鍰之計算亦無違誤。並聲明：1.原告之訴駁回。2.訴訟費用由原告負擔。

四、本件應適用法規：

(一)道路交通安全規則(下稱道安規則)：

1.第2條第1項第8、11款、第15款至19款：「本規則用詞，定義如下：…八、曳引車：指專供牽引其他車輛之汽車。…十一、半拖車：指具有後輪，其前端附掛於曳引車第五輪之拖車。…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。」

2.第81條：「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。二、全聯結車裝載之總聯結重量，不得超過兼供曳引大貨車核定之總聯結重量。三、全拖車裝載之總重量不得超過核定之總重量及兼供曳引大貨車裝載之總重量。四、兼供曳引大貨車裝載之總重量不得超過核定之總

01 重量。五、裝載之貨物及貨櫃不得伸出車尾以外，裝載貨
02 櫃時，並應與拖車固定聯結。六、不符合規定之傾卸框式
03 半拖車不得裝載砂石、土方。」

04 (二)處罰條例第29條之2：「(第1項)汽車裝載貨物超過核定之總
05 重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀
06 錄1次，其應歸責於汽車駕駛人時，依第3項規定處汽車駕駛
07 人罰鍰，並記該汽車違規紀錄1次。…(第3項)有前2項規定
08 之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣1萬元
09 罰鍰，超載10公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰新
10 臺幣1000元；超載逾10公噸至20公噸以下者，以總超載部
11 分，每1公噸加罰新臺幣2000元；超載逾20公噸至30公噸以
12 下者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣3000元；超載逾
13 30公噸者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣5000元。未
14 滿1公噸以1公噸計算。」

15 (三)處理細則第12條第1項第13款：「行為人有下列情形之一，
16 而未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適
17 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
18 施以勸導，免予舉發：…十三、駕駛汽車裝載貨物超過核定
19 之總重量或總聯結重量，未逾百分之10。」

20 五、本院判斷：

21 (一)前揭事實概要欄所載各情，除後述爭點外，未據兩造爭執，
22 並有原處分暨送達證書、內政部警政署國道公路警察局舉發
23 違反道路管理事件通知單、第一公路警察大隊112年8月
24 23日國道警一交字第1120019669號函(下稱第一公路警察大
25 隊112年函)、採證照片、系爭曳引車之車籍資料、有效日期
26 至113年3月31日之經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書
27 等附卷可證，堪信為真實。

28 (二)依卷內第一公路警察大隊112年函之記載(見本院卷第89
29 頁)，執勤員警係因於系爭處所執行勤務時，見系爭車輛有
30 明顯超載之情事，方予以攔停、稽查並會同駕駛人至地磅站
31 逕行過磅。經查該地磅站所使用之固定地秤(檢定合格單號

碼：BOBC0000000)，係經經濟部標準檢驗局於112年3月28日檢定合格，有效期限至113年3月31日，有檢定合格證書在卷可憑（見本院卷第86頁），是本件違規事實之發生時點，仍在該固定地秤有效期限內。而經濟部標準檢驗局所為檢測，既係依國家制定之標準及程序所為，則經其檢驗後所發給之檢驗合格證書自有相當之公信力，該經檢定合格固定地秤所為測量結果之準確性，自堪值信賴。本件系爭車輛之核定總連結重量依車籍資料之記載(見本院卷第97頁)，為35公噸，本院審視卷附採證照片（見本院卷第81頁），該照片之下方顯示：「日期：2023/06/30、時間：15：15：34、核定總重35000kg、車輛過磅總重：38640kg、合格證號：BOBC0000000、地點：汐止地磅站9.4K北向地磅1、超重百分比：10.40%、車牌：000-00。」是系爭車輛於上揭時地裝載貨物，有超過核定總連結重量達3.64公噸【計算式：38.64-35=3.64】之違規，堪予認定。按處罰條例第29條之2第3項後段規定，其罰鍰數額應以4公噸為基準加以計算，核計結果，被告處以罰鍰1萬4000元，自無違誤，原告主張依法定得勸導之載運重量38.5公噸計算，系爭車輛當時之超載數值，至多僅有0.14公噸云云，顯係誤解法文，尚非可採。

(三)原告固陳稱系爭車輛在被員警攔停稽查、至地磅區過磅前之總載重為38.2公噸，少於核定總連結重量之百分之10，而符合裝載取締規則，並提出系爭車輛於112年6月30日14時07分50秒許，在台北港埠通商股份有限公司-臺北港第二散雜貨中心之車輛過磅通行單(見本院卷第15頁)為佐。然查，處理細則第12條第1項所列各款規定，雖定有允許員警在遇有交通違規行為時，得視個案情節以勸導代替舉發之明文，其中第13款規定乃係有鑑於交通執法儀器使用上容有誤差所為之規範，但此並非提高法定核定裝載總重量之標準，亦非授予車輛所有人增加裝載重量之利益，原告自不得以系爭車輛之裝載重量為38.2公噸，並未超過核定之總連結重量百分之10(即38.5公噸)，而謂其不構成違規。又姑先不論系爭車輛

01 一開始之載重為38.2公噸一事是否屬實，因該數值亦已超過
02 系爭車輛核定總聯結重量達3.2公噸【計算式：38.2-
03 35=3.2】，依處罰條例第29條之2第3項後段規定，其罰鍰數
04 額仍應以4公噸為基準加以計算，核計罰鍰數額亦為1萬4000
05 元，故原告主張系爭車輛之載重係因臺北下豪大雨、雨水滲
06 入覆蓋帆布之車斗導致積水，才使過磅之總重達到38.64公
07 噸云云，對於本件違規事實之認定與罰鍰數額之計算尚無影
08 響，併予敘明。

09 六、結論：

10 (一)綜上所述，系爭車輛於前揭時地有「汽車裝載貨物超過核定
11 之總重量、總聯結重量」之違規，事屬明確，被告依前揭應
12 適用法規作成原處分，核無違誤。原告訴請撤銷，為無理
13 由，應予駁回。

14 (二)兩造其餘攻防方法及卷內事證，經核於判決結果不生影響，
15 無庸逐一論述，附此敘明。

16 (三)本件訴訟費用第一審裁判費300元，應由原告負擔。

17 中 華 民 國 113 年 9 月 24 日
18 法 官 李 嘉 益

19 以上正本係照原本作成。

20 如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院地方行政訴訟庭
21 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
22 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
23 體事實，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於
24 提出上訴後20日內補提理由書(上訴狀及上訴理由書均按他造人
25 數附繕本)。如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正而
26 逕以裁定駁回上訴。

27 中 華 民 國 113 年 9 月 24 日
28 書記官 林俐婷