

臺中高等行政法院判決

地方行政訴訟庭

115年度交字第28號

原告 良貿興業有限公司

代表人 鄭憲欣

送達地址：南投縣○○市○○里○○路

000巷00號

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115年1月6日投監四字第65-ZUSB62264號裁決書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣300元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件係因不服道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8條之裁決而提起之撤銷訴訟，為行政訴訟法第237條之1所稱之交通裁決事件，應適用交通裁決事件訴訟程序。又本件依兩造所述各節及卷內資料，事證已臻明確，爰依同法第237條之7之規定，不經言詞辯論逕行判決。

二、事實概要：

緣訴外人王國裕於民國114年9月15日14時52分許，駕駛原告良貿興業有限公司所有之車牌號碼000-0000號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛，拖車車牌號碼為00-00號），行經國道3號南向373公里處（田寮地磅站）時，遭國道警察局第五公路警察大隊（下稱舉發機關）員警認有違反道交條例第29條之2第1項、第3項規定之行為，當場填掣掌電字第ZUSB62264

號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）舉發車主即原告。嗣原告不服提出陳述，由被告所屬南投監理站函請舉發機關協助查明事實後，認原告有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規事實明確，依道交條例第29條之2第1項、第3項及道路交通安全講習辦法（下稱講習辦法）第4條第3項第2款等規定，於115年1月6日以投監四字第65-ZUSB62264號違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），裁處原告罰鍰新臺幣（下同）36,000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、原告之主張及聲明：

（一）主張要旨：

- 1.系爭車輛之子車62-S8新領牌照登記為三軸，其中一軸為可舉升設計，空車時舉起以減輕重量，載貨時放下以符三軸標準。案發當日載貨後，因氣囊突發破洞漏氣，致無法順利放下第一軸，在不及維修之情形下，迫於無奈始暫以雙軸行駛。
- 2.依車輛型式安全審驗相關規定，軸距10公尺以上之後三軸及後雙軸半拖車，總聯結重量限制分別登領為43公噸及40公噸。道路交通安全規則（下稱道安規則）對此既有明文，然舉發機關逕援引交通部公路總局99年9月6日路監牌字第0990042198號函（下稱99年9月6日函），要求舉升軸懸空行駛時須另申請專業檢測審驗核定總重，縱有此規範，亦應於新車審驗時即予告知。再車輛行駛中之突發狀況實難預測，本件確係氣囊漏氣所致，祈請將本件改依總聯結重量40公噸之標準，改為裁處罰鍰18,000元等語。

（二）並聲明：原處分撤銷。

四、被告之答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

- 1.本件經審視採證照片，系爭車輛半拖車之第三軸懸空、未放，且原告亦未就其軸懸空行駛使用狀態（即以二軸行駛），

申請專業檢測核定總聯結重量提出舉證資料，依上開交通部99年9月6日函、95年5月30日交路字第0950033500號函(下稱95年5月30日函)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，可知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，而系爭車輛於上揭時地裝載貨物，有超過核定總聯結重量達12.14公噸【計算式：47.14-35=12.14】之違規，堪予認定。

2.按道交條例第29條之2第3項規定，其罰鍰數額應以13公噸為基準加以計算，核計結果，被告處以罰鍰36,000元【計算式：10,000+13×2,000=36,000】，自無違誤。再原告在車輛裝載貨物未上路前，既已知悉第一軸無法放下，則當即卸下部分貨物，以減輕車輛荷重，即不得再以登載核重總重量43公噸裝載，進而符合裝載之規定，避免超載之情事，並對於系爭車輛進行修護之處置等情。

(二)並聲明：原告之訴駁回。

五、本院判斷如下：

(一)本件應適用之法令：

1.道安規則：

(1)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。」

(2)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。」

(3)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。」

2.道交條例第29條之2第1項及第3項規定：「（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1次，其應歸責於汽車駕駛人時，依第3項規定處汽車駕駛人罰鍰，並記該汽車違規紀錄1次。……（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1,000元；超載逾10公噸至20公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣2,000元；超載逾20公噸至30公噸以下者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣3,000元；超載逾30公噸者，以總超載部分，每1公噸加罰新臺幣5,000元。未滿1公噸以1公噸計算。」

3.講習辦法第4條第3項第2款規定：「汽車所有人有下列情形之一者，除依本條例處罰外，並應施以講習：……二、違反本條例第29條之2第1項、第2項或第4項規定。」

(二)本件如事實概要欄所述之事實，除後述爭點外，有舉發機關114年11月14日國道警五交字第1140014692號函(下稱114年11月14日函)、原處分、舉發通知單、拖車新領照登記書、度量衡器檢定合格證書、超載車輛個別資料表、採證照片、陳述單、送達證書、汽車車籍資料查詢、拖車車籍查詢等件在卷可稽（見本院卷第88至103、107、121至128頁），是此部分事實，堪認為真實。

(三)又用以測定系爭車輛重量之田寮地磅站地磅，係型號EX-200 1、器號AWRE01310，業於114年7月11日經經濟部標準檢驗局

01 檢定合格，有效期限至115年7月31日止，其最大秤量為80公
02 噸，最小秤量為200公斤等情，有經濟部標準檢驗局度量衡
03 器檢定合格證書1份在卷足憑（本院卷第97頁）。本件於114
04 年9月15日測得系爭車輛之總重為47.14公噸一節，亦有當時
05 過磅照片、超載資料表附卷可參（見本院卷第98至99頁）。
06 是以，系爭地磅當時仍在檢定合格之有效期間內，且測得重
07 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
08 保，測重結果可以採信，是系爭車輛裝載貨物之總聯結重量
09 為47.14公噸之事實，亦堪認定。復比對超載車輛個別資料
10 表與採證照片，系爭半聯結車確有將其中1軸舉起懸空，僅
11 以雙軸落地行駛之事實（見本院卷第98至103頁），為原告所
12 不爭執，是此部分事實，亦堪認定。

13 (四)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
14 車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，
15 始得辦理登記、檢驗、領照，公路法第63條第1項定有明
16 文。而公路法之立法目的在為加強公路規劃、修建、養護，
17 健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與
18 交通安全，此觀該法第1條規定甚明。交通部依公路法第63
19 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
20 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
21 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
22 制規定。準此，汽車須經安全審驗核定載重限制，乃欲經由
23 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
24 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
25 能及軸組承載安全，以達成維護行車安全及道路養護之目
26 的。依卷附所提拖車新領照登記書、超載車輛個別資料表、
27 汽車車籍查詢、拖車車籍查詢所示（見本院卷第93、98、12
28 3至125頁），系爭車輛及拖車核定之總聯結重量為43公噸，
29 是系爭車輛裝載貨物時，其總聯結重量不得超過43公噸。而
30 系爭半聯結車於送請安全審驗時，係綜依原廠設計、軸組型
31 態、軸距及相關法規，審驗核定其聯結總重量值，苟非依其

01 原來送請審驗時之正常使用（無部分車軸懸空）情形，即難
02 認得依上開經核定其聯結總重量值載重，系爭車輛如未提出
03 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
04 定總聯結重量，即難認屬道安規則第38條第1項第3款第6目
05 所稱「經車輛型式安全審驗之汽車」，而應適用同款第5目
06 所定「半聯結車：總聯結重量不得超過35公噸」之規定甚
07 明。

08 (五)而交通部99年9月6日函（見本院卷第115至116頁）關於總聯
09 結重量的認定，原則上依照道安規則，如有申請審驗或變
10 更，則依審驗或變更後之核重，若違反審驗或變更時的條
11 件，則回歸道安規則認定，此見解符合公路法加強公路規
12 劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業之
13 立法目的，並無逾越法律保留原則，亦與道安規則一致，應
14 可援用，原告主張上開函釋與道安規則不符云云，尚非可
15 採。原告復主張案發當日係因氣囊臨時破洞漏氣，無法放下
16 第一軸，屬情非得已，且主張縱使雙軸行駛亦應以40公噸為
17 標準裁罰云云。惟查，車輛於行駛途中發生故障，駕駛人本
18 應即時採取維修或停止行駛等安全措施，要難以車輛突發狀
19 況作為違規超載行駛之免責事由。況且，道安規則所定後雙
20 軸半拖車總重量40公噸之限制，係指「依法登領為雙軸」之
21 車輛，系爭車輛既登記為三軸，其未經變更審驗即懸空一軸
22 行駛，依法僅能適用35公噸之限制。原告要求比照40公噸之
23 標準予以裁罰，顯係就非屬正常使用之情形，要求適用正常
24 或他種車輛之核定標準，違背前揭限制車輛總重量以維護道
25 路安全之立法目的，洵不足採。

26 (六)原告既未就系爭車輛以舉起1軸明顯懸空而行駛之方式提出
27 任何申請安全審驗核定總聯結重量，揆諸上開說明，其總聯
28 結重量自應受道安規則第38條第1項第3款第5目所定半聯結
29 車總聯結重量不得超過35公噸之限制。系爭車輛為警舉發時
30 裝載貨物之總聯結重量為47.14公噸一節，已如前述，超過
31 上開核重12.14公噸，原處分依前揭道交條例第29條之2第1

01 項、第3項規定，應處原告罰鍰36,000元（超重12.14公噸以
02 13公噸計算，計算式： $10,000 + 13 \times 2,000 = 36,000$ ），並記
03 違規紀錄1次，於法有據，是原告主張應依軸距計算之載運
04 重量為40公噸計算，系爭車輛當時之超載重量為7.14公噸，
05 以8公噸計算，應處罰鍰18,000元云云，顯係誤解。

06 (七)至於違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條
07 第1項第13款，雖就駕駛汽車裝載貨物超過核定之總重量或
08 總聯結重量未達10%之情形，規定交通勤務警察或依法令執
09 行交通稽查任務人員得施以勸導，免予舉發。然本條規定係
10 考量交通執法儀器使用上容有誤差、車輛於出發前自行過磅
11 可能會有些微誤差、車輛可能於行駛過程中因外力因素而增
12 加重量（如下雨、加油、加水）等，並非給予車主於裝載之
13 初，將貨物裝載至接近逾核定之總重量10%之利益，而本件
14 系爭車輛已逾核定之總重量10%（見本院卷第112頁），故無
15 上開規定適用之餘地，併此敘明。

16 六、綜上所述，原告所有之系爭車輛於事實概要欄所示之時、
17 地，有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之
18 違規行為屬實。從而，被告依道交條例第29條之2第1項、第
19 3項及講習辦法第4條第3項第2款等規定，以原處分裁處原告
20 罰鍰36,000元，記汽車違規紀錄1次，並應參加道路交通安全
21 講習，核無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予
22 駁回。

23 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
24 料，經本院斟酌後，核與判決不生影響，無逐一論述之必
25 要，併予敘明。

26 八、本件第一審裁判費為300元，依行政訴訟法第98條第1項規
27 定，應由敗訴之原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文
28 第2項所示。

29 九、結論：本件原告之訴為無理由。

30 中 華 民 國 115 年 7 月 20 日
31 法 官 李婉玉

01 上為正本係照原本作成。

02 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
03 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
04 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
05 體事實，並繳納上訴費新臺幣750元；未表明上訴理由者，應於
06 提出上訴後20日內補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造
07 人數附繕本）。如逾期未提出上訴理由者，本院毋庸再命補正而
08 逕以裁定駁回上訴。

09 中 華 民 國 115 年 7 月 20 日
10 書記官 張宇軒