

臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

110年度交字第343號

原告 龍詮有限公司

代表人 游景元

被告 桃園市政府交通事件裁決處

設桃園市○○區○○路00號7、8樓

代表人 張丞邦 住同上

訴訟代理人 黃一鳴律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國110年6月28日桃交裁罰字第58—DAPB50050 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

壹、程序方面：

本件係因原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）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。本件因卷證資料已經明確，本院依行政訴訟法第237 條之7 規定，不經言詞辯論，直接裁判。

貳、實體方面：

一、事實概要：

原告於民國110年3月12日11時2分許，駕駛車牌號碼000—0000號自用大貨車（下稱系爭車輛），行經桃園市蘆竹區富國路與南青路口時，為桃園市政府警察局蘆竹分局（下稱舉發機關）員警認原告有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量（超載）」之違規，遂當場舉發並填製掌電字第DA

PB50050號之舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱系爭舉發通知單），記載應到案日期為110年4月26日前，並移送被告處理。嗣原告於110年4月14日到案陳述不服舉發，經被告函請舉發機關協助查明事實，認原告確有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規行為，即於110年6月28日填製桃交裁罰字第58—DAPB50050 號裁決書（下稱原處分），爰依處罰條例第29條之2第1項、第3項及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱裁罰基準及處理細則）等規定，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）13,000元，並記汽車違規記錄1次。原告不服，於是提起本件行政訴訟。

二、原告主張及聲明：

（一）主張要旨：系爭車輛駕駛於違規當日9時48分8秒許，會同舉發員警前往永豐餘公司進行過磅，測得總重為26.45噸（地磅記錄單序號：151），嗣於同日11時0分32秒許再進行第2次過磅，測得重量為26.39噸（地磅記錄單序號：155）。又臺灣水泥桃園二廠送貨單之出廠時間為10時26分2秒許，而地磅記錄單序號：151之時間卻為9時48分8秒許，明顯有誤差，故上開地磅時間與重量之準確度是否合乎規定？又考慮科學儀器（即地磅）之誤差值及對微少之超載行為，應有一成內誤差之彈性空間（即總重24噸加一成空間為26.4噸），故聲請撤銷原處分。

（二）聲明：撤銷原處分。

三、被告答辯及聲明：

（一）答辯要旨：

1.引用處罰條例第29條之2第1項、第3項、道安規則第2條第1項第18款、第79條第1項第1款、交通部98年8月14日交路字第0980042808號函釋等相關交通法規之條文與函釋（詳卷附答辯狀）。

2.復按處罰條例第29條之2規定，核其立法意旨，乃因車輛煞車能力與車輛重量有相當關聯，車輛重量越重，其動能加強，如行車中遇有狀況煞車，煞停距離將較正常載運量

之情形為長，對於道路交通安全有所危害；且每款車輛有不同之載重設計，若超重過多，將影響車輛懸吊系統無法負荷，導致方向盤操控不易，駕駛易發生翻車及撞車等意外，此有臺灣士林地方法院104年度交字第72號判決可資參照。

- 3.舉發機關110年6月1日蘆警分交字第1100015648號函文表示略以：「…本案為旨揭自用大貨車(核重24公噸)，載運貨物經本轄蘆竹區永豐餘工業用紙股份有限公司桃園廠地磅站，磅得總重量為26.45公噸，核定重量為24公噸，超重2.45公噸，已超過『違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則』第12條規定得施予勸導之百分之十範圍，執勤員警以『汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量』予以舉發核無違誤，有關陳述內容所稱：『…台灣水泥桃園二場混凝土標準乘載6 米總重26.35噸，…再進行過磅一次為26.39噸…』一節，經查本案過磅之永豐餘工業用紙股份有限公司桃園廠所設之地磅經經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格，有效期限至110 年12月31日，故該地磅所磅出之重量數字應屬可採…」等語。
- 4.又本件過磅之固定地秤經經濟部標準檢驗局檢驗合格，檢定合格單號碼：C1BC0000000，檢定日期：109年12月2日，有效期限：110年12月31日（涵蓋原告違規行為時點），所測得之重量採證值具公信力，可供執法採證之用。
- 5.再者，處罰條例有關汽車裝載貨物超載之處罰，係依超過核定之總重量、總聯結重量而分級處罰，檢測重量值將影響當事人權益至鉅，故而內政部警政署要求執勤警員在舉發違規超載時，原則上應以檢定合格之地磅實際過磅後再行舉發，以維當事人之權益。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內，是以既然本件所使用之地磅檢測精確，其超載行為屬實。又按交通警察掣單

01 舉發違反處罰條例所列之違規事實，本質上為行政處分，
02 係公務員基於職務上公權力，依法就特定之具體事件所為
03 具公法上效果之單方行政行為，基於公務員為公法上行為
04 具有公信力之原則，該行政處分當可被推定為真正，故執
05 勤警員方得當機處分以達其維護交通秩序、安全之行政目
06 的。

07 6.綜上所述，系爭車輛因有「汽車裝載貨物超過規定之總重
08 量、總聯結重量」之情，已該當處罰條例第29條之2第1
09 項、第3項等規定之要件，是被告依法裁處，應無違誤，
10 原告之訴為無理由。

11 (二)聲明：駁回原告之訴。

12 四、爭點：

13 (一)被告認定原告有「汽車裝載貨物超過規定之總重量、總聯
14 結重量」之違規，有無違誤？

15 (二)被告以原處分裁處原告罰鍰13,000元，並記汽車違規紀錄
16 1次，有無違誤？

17 五、本院之判斷：

18 (一)前提事實：

19 原告於110年3月12日11時2分許，駕駛系爭車輛行經桃園
20 市蘆竹區富國路與南青路口時，為舉發機關員警認原告有
21 「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量（超
22 載）」之違規等情，此有舉發機關110年6月1日蘆警分交
23 字第1100015648號函文（見本院卷第27頁）、系爭舉發通
24 知單（見本院卷第28頁）、序號151之地磅記錄單（見本
25 院卷第28頁反面）、度量衡器檢定合格證書（見本院卷第
26 29頁）、汽車車籍查詢（見本院卷第33頁）、交通違規陳
27 述單（見本院卷第35頁）、序號155之地磅記錄單（見本
28 院卷第36頁）、違規採證光碟（見本院卷第41頁）等資料
29 各1份在卷可憑。

30 (二)被告認定原告有「汽車裝載貨物超過規定之總重量、總聯
31 結重量」之違規，並無違誤：

- 01 1.按「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處
02 汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽
03 車駕駛人時，除依第三項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第63
04 條第1項第2款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次」，
05 處罰條例第29條之2第1項定有明文。又處罰條例第29條之
06 2規定，核其立法意旨乃因車輛煞車能力與車輛重量有相
07 當關聯，車輛重量越重，其動能加強，如行車中遇有狀況
08 煞車，煞停距離將較正常載運量之情形為長，對於道路交
09 通安全有所危害；且每款車輛有不同之載重設計，若超重
10 過多，將影響車輛懸吊系統無法負荷，導致方向盤操控不
11 易，駕駛易發生翻車及撞車等意外，特設此條之規定。
- 12 2.經查，本院依職權勘驗被告所提供之舉發員警密錄器影
13 像，其內容略以：「（一）檔案名稱：FILE0012。1.光碟
14 播放時間共15分，本檔案之錄影畫面係2021年3月12日11
15 時許所錄製，為舉發員警密錄器之影像。2.錄影畫面一開
16 始即為原告公司駕駛與現場員警爭執永豐餘地磅有問題，
17 要求現場員警能否重磅，但現場員警則未答應該名駕駛之
18 要求，並要求該名駕駛出示行、駕照。3.錄影畫面時間11
19 時12分22秒許，地磅站人員表示剛才重量為『26450』，
20 現在為『26430』，差20啦，後地磅站人員又表示為『264
21 20』，後舉發員警表示以『第一次』為準，並開始製單舉
22 發，嗣該名駕駛表示拒簽。（二）檔案名稱：FILE0013。
23 1.光碟播放時間共49秒，本檔案之錄影畫面係2021年3月1
24 2日11時許所錄製，為舉發員警密錄器之影像。2.本檔案
25 之錄影畫面係等待該名駕駛是否簽名收單之畫面。（三）
26 檔案名稱：FILE0014。1.光碟播放時間共9分47秒，本檔
27 案之錄影畫面係2021年3月12日11時許所錄製，為舉發員
28 警密錄器之影像。2.錄影畫面一開始，出現另一名男子與
29 現場員警發生爭執，並爭執此處地磅是否合格？能否重
30 磅？但現場員警仍是拒絕其要求，直至錄影結束」等情
31 （見本院卷第45頁正反面），核與舉發機關110年6月1日蘆

警分交字第1100015648號函文表示略以：「說明：二、本案為旨揭自用大貨車(核重24公噸)，載運貨物經本轄蘆竹區永豐餘工業用紙股份有限公司桃園廠地磅站，磅得總重量為26.45公噸，核定重量為24公噸，超重2.45公噸，已超過『違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則』第12條規定得施予勸導之百分之十範圍，執勤員警以『汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量』予以舉發核無違誤，有關陳述內容所稱：『…台灣水泥桃園二場混凝土標準乘載6米總重26.35噸，…再進行過磅一次為26.39噸…』一節，經查本案過磅之永豐餘工業用紙股份有限公司桃園廠所設之地磅經經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格，有效期限至110年12月31日，故該地磅所磅出之重量數字應屬可採…」等語（見本院卷第27頁），大致相符，並有序號151之地磅記錄單、系爭舉發通知單、度量衡器檢定合格證書等資料（見本院卷第28至29頁）在卷可佐，足認系爭車輛於110年3月12日11時2分許，行經桃園市蘆竹區富國路與南青路口處時，為舉發員警指揮原告駕駛系爭車輛前往永豐餘工業用紙股份有限公司桃園廠地磅站內進行過磅時，經檢驗合格之地磅過磅（見本院卷第29頁）後，顯示系爭車輛之過磅總重為26,450公斤，並無違誤。

- 3.又本件之固定地秤，業依規定送至經濟部標準檢驗局定期檢驗，其檢定日期為109年12月2日、有效期限為110年12月31日、型號為AB—700、器號為L0000000、最大秤量為60公噸、最小秤量為200公斤，並有經濟部標準檢驗局109年12月2日核發之度量衡器檢定合格證書影本附卷可參（見本院卷第29頁）。而系爭車輛之車重11.85公噸、載重12.15公噸及總重24公噸，為原告所不爭執，並有汽車車籍查詢（見本院卷第33頁）在卷可佐。是原告駕駛系爭車輛於本件違規時間、地點，有裝載貨物26,450公斤超過核定之總重量24公噸(即24,000公斤)，超載2.45公噸(即2,450公斤)一情，堪以認定。故被告認定原告有「汽車裝

載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規，並無違誤。

4.再者，系爭車輛核定之車重11.85公噸、載重12.15公噸及總重24公噸，已如上述，故系爭車輛之總重若超過24公噸時，即構成處罰條例第29條之2所規定之「超過核定之總重量、總聯結重量者」違規，僅是在超過核定重量未逾10%之情形，舉發機關依裁罰基準及處理細則第12條第1項第13款規定：「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。」，「得」考量「未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微」等情形，免於舉發，因此系爭車輛總重量之上限仍為24公噸，而非26.4公噸（24公噸加計10%）。上開裁罰基準及處理細則第12條第1項第13款之規定，僅是賦與舉發機關就法律明定之輕微違規事實免予舉發之裁量權，容許舉發機關就總重量超過24公噸至26.4公噸之間（即「超過核定之總重量或總聯結重量，未逾百分之10」之範圍），得裁量免於舉發，沒有增加車輛總重量上限之文義。故原告即使第二次過磅，測得系爭車輛總重為26.39公噸，仍屬違反處罰條例第29條之2所規定之「超過核定之總重量、總聯結重量者」規定。

5.原告雖主張：系爭車輛在第一次過磅測得總重26.45噸後，曾要求員警再進行第二次過磅，員警不肯，嗣系爭車輛司機於當日11時0分32秒許，再進行第二次過磅，測得總重26.39噸（地磅單序號155）等語。惟查，按處罰條例第29條之2上開規定之條文文義，只要「裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者」即構成違規事實，可見系爭車輛是否違反處罰條例第29條之2之規定，即應視系爭車輛當時有無「超過核定之總重量、總聯結重量者」，因此，爭執重點不在於得否進行第二次過磅，而在於第一次過磅之內容，是否正確，若系爭車輛在第一次過磅之證據資料，已足以認定「超過核定之總重量、總聯結重量者」事實，被告自得以原處分裁罰，後續原告再次秤重若有未

01 超載，則屬處罰條例第29條之2第3項是否「責令改正或當
02 場禁止通行」之考量，而與是否有「超過核定之總重量、
03 總聯結重量者」事實之認定無關。更何況本件原告即使第
04 二次過磅，測得系爭車輛總重為26.39公噸，仍屬違反處
05 罰條例第29條之2所規定之「超過核定之總重量、總聯結
06 重量者」規定，亦詳如前述。況且舉發員警於答辯意見書
07 內亦清楚表示略以：「…第一次過磅為合法檢測，其自行
08 過磅之部分，職並無全程檢視，無法知其駛出廠區後有無
09 做其他影響重量之舉，以第一次過磅單據為主，此案違規
10 人違規事實明確…」等語（見本院卷第48頁），足認系爭
11 車輛於第一次過磅並駛出廠區後，再繞回地磅站，進行第
12 二次過磅之整個過程，舉發員警並未全程陪同，縱系爭車
13 輛進行第二次過磅時，舉發員警仍在過磅現場，亦無法得
14 知系爭車輛是否有做出影響車重之舉動，故仍應以第一次
15 過磅之記錄單，作為本件判斷系爭車輛是否違規超載之依
16 據。

17 6.至原告主張：系爭車輛之出廠時間為10時26分2秒許，但
18 序號151之地磅記錄單之時間卻為9時48分8秒許，故質疑
19 地磅時間與重量之準確度是否合乎規定等語。惟查，依被
20 告110年12月29日桃交裁申字第1100137505號函文表示略
21 以：「說明：二、…（一）依據該車出廠時間及員警職務
22 報告書中所述員警攔查時間，第151號磅單時間應係漏未
23 校正」等語（見本院卷第47頁）觀之，足認序號151之地
24 磅記錄單上之時間「2021/03/12 09：48：08」，僅是系
25 爭車輛於測重時，該地磅站人員未將時間校正，並不影響
26 系爭車輛實際測重之結果，況上開地磅站已經經濟部標準
27 檢驗局檢驗合格，已如上述，並有度量衡器檢定合格證書
28 （見本院卷第29頁）在卷可參，故序號151之過磅記錄單
29 所記載之車重，應屬正確無誤。至原告於補充理由狀表
30 示：漏未校正者連同總重數據有連動關係，皆為影響等
31 語。惟按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證

之責任。民事訴訟法第277條前段定有明文。又上開規定依行政訴訟法第237條之9、第236條、第136條之規定，於交通裁決事件準用之。當事人主張事實，須負舉證責任，倘其所提出之證據，不足為主張事實之證明，自不能認其主張之事實為真實。經查，本件原告於補充理由狀內，並未提出任何證據以證明若地磅站時間漏未校正，則該時間未校正與總重數據有何連動關係？僅空言表示有連動關係，即質疑地磅站之準確度云云，實難憑採。故原告上開所述，顯係卸責之詞，不足採信。

(三) 被告以原處分裁罰原告罰鍰13,000元、並記違規紀錄1次點，並無違誤：

1. 按「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，除依第3項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第63條第1項第2款規定記點外，並記該汽車違規紀錄1次」、「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，每一公噸加罰1,000元；超載逾10公噸至20公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰2,000元；超載逾20公噸至30公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰3,000元；超載逾30公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰5,000元。未滿一公噸以一公噸計算」，處罰條例第29條之2第1項、第3項分別定有明文。
2. 次按裁罰基準及處理細則第1條規定：「本細則依道路交通管理處罰條例第92條第4項規定訂定之」、第2條第1項、第2項規定：「處理違反道路交管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。前項統一裁罰基準，如附件違反道路交管理事件統一裁罰基準表」，核上開裁罰基準及處理細則之規定，就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，依處罰條例第92條第4項所授權交通部會同內政部訂定之裁罰基準及處理細則及其附件

「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」（下稱裁罰基準表），用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交通管理事件受處罰民眾之公平，不因裁決人員不同，而生偏頗，寓有避免各監理機關於相同事件恣意為不同裁罰之功能，並非法所不許，於憲法上保障人民財產權之意旨並無牴觸（此並有司法院釋字第511號解釋意旨理由足資參照），是被告自得依此裁罰基準表而為裁罰。

3.原告確有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規行為，已詳如前述，且原告係於到案期限內到案聽後裁決，又依裁罰基準表規定：「依據本條文法定罰鍰額度計算裁處」，未於期限內繳納或到案聽候裁決者，裁處罰鍰，並記違規紀錄一次。是本件被告依處罰條例第29條之2第1項、第3項、裁罰基準及處理細則及裁罰基準表等規定，以原處分裁罰原告13,000元之罰鍰，並記違規紀錄1次，經核即屬於法有據，該等處分並無違誤。故原告訴請撤銷原處分為無理由，應予駁回。

（四）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審酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，附此敘明。

六、本件第一審裁判費為裁判費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。

七、據上論結，本件原告之訴無理由，依政訴訟法第237條之8第1項、第98條第1項前段等規定，判決如主文。

中 華 民 國 111 年 2 月 25 日
行政訴訟庭 法 官 黃漢權

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

01 訴)，並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

02 中 華 民 國 111 年 3 月 1 日

03 書記官 蕭竣升