

臺灣桃園地方法院行政訴訟判決

111年度交字第307號

原告 威誌建材有限公司

代表人 徐志豪

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111年6月17日桃交裁罰字第58—D5UD20013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：

原告所有之車牌號碼000—0000號自用曳引車（下稱系爭車輛），於民國111年3月3日14時6分許，行經桃園市○○區○○路000號前時，為桃園市政府警察局楊梅分局（下稱舉發機關）員警認原告有「裝載總（聯結）重量35噸，經過磅44.18噸，超載9.18噸」之違規，遂當場舉發並填製掌電字

第D5UD20013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111年4月17日前，並移送被告處理。嗣原告於111年4月6日到案陳述不服舉發，經被告函請舉發機關協助查明事實後，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，即於111年6月17日填製桃交裁罰字第58—D5UD20013號之違反道路交通管理事件裁決書（下稱原處分），爰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）20,000元，並記違規紀錄1次等處分。原告不服，於是提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張及聲明：

（一）主張要旨：舉發員警攔查當下並未出示商借中興紡織廠內之固定地磅之公文，已違法在先，應有濫用職權之行為，本件舉發應為無效。又系爭車輛之駕駛人本不願前往上開固定地磅站，卻仍被強行帶去過磅，故未簽名確認，並告知要申訴，舉發機關卻回覆駕駛人當場簽名確認，並無違誤等語，舉發機關有偽造文書嫌疑。

（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、道路交通安全規則（下稱道安規則）第2條第1項第18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文（詳卷附答辯狀）。

2.舉發機關111年5月19日楊警分交字第1110018377號函文表示略以：「…本分局楊梅派出所警員郭彥廷於111年3月3日勤務中，攔查自用曳引車KEE-3228號，該車運載石材，以目視觀察該車，依經驗法則判斷該車可疑為超載車輛，警方引導KEE-3228號自用曳引車至中興紡織廠過磅，該車

01 超重9.18噸，違規事實明確，當場依規定製單舉發…違規
02 車主威誌建材有限公司於交通違規案件陳述單中陳述內容
03 無關本交通違規(道路交通管理處罰條例第29之2條第3項)
04 構成要件…」等語。

05 3.又本件過磅之固定地秤，經經濟部標準檢驗局檢驗合格，
06 檢定合格單號碼：C1BC0000000，檢定日期：110年7月12
07 日，有效期限：111年7月31日（涵蓋原告違規行為時
08 點），所測得之重量採證值具公信力，可供執法採證之
09 用。另載重超過檢定之最大秤量值時，其秤量若無超過實
10 際設計之最大秤量，依衡器檢定檢查技術規範第5版之3.9
11 規定，足可證明60公噸以內之重量符合法定公差，超過60
12 公噸以上之重量僅供參考，是系爭曳引車於系爭固定地秤
13 在合格期限內所秤量之總重量於60公噸範圍內，應屬正確
14 無疑。是系爭曳引車於上揭時、地，經系爭固定地秤秤量
15 其實際總重量為44.18公噸，已超出該車核重35公噸總聯
16 結重量，而認定該車超載9.18公噸予以裁罰。

17 4.復按交通警察掣單舉發違反道交處罰條例所列之違規事
18 實，本質上為行政處分，係公務員基於職務上公權力，依
19 法就特定之具體事件所為具公法上效果之單方行政行為，
20 基於公務員為公法上行為具有公信力之原則，該行政處分
21 當可被推定為真正，故執勤警員方得當機處分以達其維護
22 交通秩序、安全之行政目的。

23 5.另原告稱員警有偽造文書嫌疑之部分，惟當事人主張有利
24 於己之事實者，就其事實有舉證之責任。民事訴訟法第27
25 7條前段定有明文。又上開規定依行政訴訟法第237條之
26 9、第236條、第136條之規定，於交通裁決事件準用之。
27 當事人主張事實，須負舉證責任，倘其所提出之證據，不
28 足為主張事實之證明，自不能認其主張之事實為真實。原
29 告無舉證以證其實，其所稱有偽造文書嫌疑應純屬臆測，
30 實不足採。

31 6.綜上所述，系爭車輛因有「汽車裝載貨物超過核定之總重

量、總聯結重量」之情，已該當處罰條例第29條之2第1項、第3項等規定之要件。被告依法裁處，應無違誤，原告之訴無理由。

(二) 聲明：駁回原告之訴。

四、本院之判斷：

(一) 前提事實：

原告所有之系爭車輛於111年3月3日14時6分許，行經桃園市○○區○○○路000號前時，為舉發機關員警認原告有「裝載總（聯結）重量35噸，經過磅44.18噸，超載9.18噸」之違規等情，此有舉發機關111年5月19日楊警分交字第1110018377號函文（見本院卷第33頁）、舉發員警職務報告書（見本院卷第34頁）、系爭舉發通知單（見本院卷第35頁）、地磅記錄單（見本院卷第36頁）、原告行車路線圖（見本院卷第37頁）、度量衡器檢定合格證書（見本院卷第38頁）、汽車車籍查詢（見本院卷第45頁）、交通違規案件陳述書（見本院卷第47頁）等資料各1份在卷可憑。

(二) 本件被告認定原告有「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：

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，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第三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一次」，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，特設此條之規定。

2. 經查，依111年5月18日舉發員警職務報告書表示略以：

「二、本分局楊梅派出所警員郭彥廷於111年3月3日勤務中，攔查自用曳引車KEE—3228號，該車運載石材，以目視觀察該車，依經驗法則判斷該車可疑為超載車輛，警方引導KEE—3228號自用曳引車至中興紡織廠過磅，該車超重9.18噸，違規事實明確，當場依規定製單舉發…」等語（見本院卷第34頁）觀之，足認系爭車輛於111年3月3日14時6分許，行經桃園市○○區○○○路000號前時，為警當場攔停舉發，並引導前往中興紡織廠過磅，測得總重量44.18公噸，超載9.18公噸，亦為原告所不爭執，堪認本件原告確實有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規行為事實，並有舉發機關111年5月19日楊警分交字第1110018377號函文、系爭舉發通知單、地磅記錄單、原告行車路線圖、度量衡器檢定合格證書等資料（見本院卷第33頁、第35至38頁）在卷可佐。

- 3.原告雖主張：舉發員警攔查當下並未出示商借中興紡織廠內之固定地磅之公文，已違法在先，應有濫用職權之行為等語。惟按處罰條例第7條之2第4項：「載重貨車行駛於設有地磅站之道路，不依規定過磅或裝載貨物超過核定之總重量、總聯結車重量，得採用科學儀器取得證據資料逕行舉發」、第29條之2第4項：「汽車裝載貨物行經設有地磅處所五公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者…」等規定，只要載重貨車行經於設有地磅處所5公里內之道路，不論該地磅站係屬私人或政府所設置，均應依標誌、標線、號誌指示或交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務等人員之指揮過磅。經查，本件舉發員警於111年3月3日執行勤務中，既然有指揮系爭車輛前往中興紡織楊梅化纖廠進行過磅，即已符合上開處罰條例第7條之2第4項、第29條之2第4項所規定之要件。再者，本件之固定地秤，業已依規定送至經濟部標準檢驗局定期檢驗，其檢定日期為110年7月12日、有效期限為111年7月31日、型

號為GW-1600、器號為MIT00000000、最大秤量為60公噸、最小秤量為200公斤，此有經濟部標準檢驗局110年7月12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38頁）。而系爭車輛之車重7.05公噸、總聯結重量35公噸，亦為原告所不爭執，並有汽車車籍查詢（見本院卷第45頁）在卷可佐。足認系爭車輛受測時，該中興紡織楊梅化纖廠之固定地秤，既經經濟部標準檢驗局定期檢驗合格，且仍在檢定合格之有效期限內，則其施測結果具有可靠之公信力，其所測得之數值應屬正確。而中興紡織楊梅化纖廠既未反對系爭車輛於其廠區內進行過磅，則原告對於舉發員警是否有權使用該固定地磅即無從置喙，至於舉發員警是否出示商借固定地磅站之公文，並非處罰條例第7條之2第4項、第29條之2第1項、第3項所規定之構成要件。則系爭車輛於本件違規時間、地點，有裝載貨物44.18公噸超過核定之總聯結重量35公噸，超載9.18公噸一情，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.至原告主張：系爭車輛之駕駛人本不願前往上開固定地磅站，卻仍被強行帶去過磅，故未簽名確認，申訴後，舉發機關卻回覆駕駛人當場簽名確認，並無違誤等語，舉發員警顯有偽造文書嫌疑等語。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，本件原告僅空言主張：當時駕駛人並不願前往地磅站，係被強行帶去，所以並未簽名確認云云，惟並未提出任何相關證據等資料，以證明駕駛人當時係遭舉發員警強行帶往地磅站，況依系爭舉發通知單（見本院卷第35頁）所示，可清楚看見舉發通知單上有駕駛人之簽名無誤。故原告上開主

張，顯屬卸責之詞，不足採信。

5. 綜上所述，本件系爭車輛確實有超載之違規行為事實，已詳如前述。原告縱非故意，亦有「應注意、能注意，而未注意」之過失責任。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。

(三) 被告以原處分裁罰原告罰鍰20,000元，並記汽車違規紀錄1次，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」、「有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處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1千元；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2千元；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3千元；超載逾30公噸者，以總超載部分，每1公噸加罰5千元。未滿1公噸以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。

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「違反道路交管理事件統一裁罰基準表」（下稱裁罰基準表），就其立法目的及功能，乃為防止處罰機關枉縱或偏頗，用以維持裁罰之統一性與全國因違反道路交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.綜上所述，系爭車輛確實有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」之違規行為事實，已詳如前述，又依裁罰基準表規定：「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量」、於期限內到案聽候裁決者，處20,000元罰鍰，本件原告係於期限內到案聽候裁決者，是被告依處罰條例第29之2條第1項、第3項、裁罰基準表等規定，裁處原告20,000元罰鍰，並記違規紀錄1次，經核即屬於法有據，原處分無違誤。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。

五、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。

六、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 11 月 30 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，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

中 華 民 國 111 年 11 月 30 日
書記官 蕭竣升

