臺灣苗栗地方法院行政訴訟判決

108年度交字第14號

原　　告　志鈞汽車貨運股份有限公司
法定代理人　曾俊彥
被　　告　交通部公路總局新竹區監理所
代　表　人　林翠蓉

上列當事人間因交通裁決事件，原告不服被告中華民國108 年3月18日竹監苗字第54-U4B007222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、程序事項：本件係交通裁決事件，依行政訴訟法第237 條之7 規定，不經言詞辯論，逕為裁判，合先敘明。

二、事實概要：

原告所有車號000-00號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），於民國108 年1 月18日10時40分至42分間，在臺中市○○區○○○道○段000 號為臺中港務警察總隊中突堤中隊員警攔停舉發「載運銑鐵經警方攔查過磅總重38.54 噸，核重35噸，超重3.54噸」之違規行為，為內政部警政署臺中港務警察總隊員警認原告車輛違反道路交通管理處罰條例第29條之2第3 項之規定，當場掣開中港警行字第U4B000000 號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），原告於上開舉發通知單所載應到案時間內至苗栗監理站陳述表示不服，嗣被告於108 年3 月18日以竹監苗字第54-U4B007222號裁決書（下稱原處分），依道路交通管理處罰條例第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表之規定，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）1 萬4,000 元，並記汽車違規紀錄1 次。原告不服，提起本件行政訴訟。

三、原告主張略以：

系爭車輛經過后里地磅時，皆屬實的過磅，都無超載之紀錄

顯示，系爭車輛在海邊地磅時，因海風較大，車輛搖動太大，以致於會有誤差40公斤之重量。本公司也提供當日4 張/次的承運過磅紀錄證明，本公司車輛從無超載之紀錄等語，並聲明：1.原處分撤銷。2.訴訟費用由被告負擔。

四、被告答辯略以：

（一）原告108 年1 月25日（本站收文日）向苗栗監理站陳述表示不服舉發（陳述單影本如附件4 ），經內政部警政署臺中港務警察總隊108 年2 月12日中港警行字第1080001795號函查復略以：「二、旨揭車輛於舉發時、地載運貨物（銑鐵），經本總隊執勤員警攔查並會同駕駛人進行過磅，經檢測總重38.54 噸，核重35公噸，超重3.54公噸之違規事實，遂依法製單舉發在案。三、汽車裝載貨物不得超過核定之總重量或連結重量，道路交通管理處罰條例第29條之2 定有明文。另按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1 項13款規定，駕駛汽車裝載貨物超過核定重量位於百分之十者，而未嚴重危害交通安全、秩序、且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對其施以勸導，免予舉發，前開規定並非容許汽車裝載貨物得有超載且未逾核定總重量百分之十之情形（非提高核定之總重量或總聯結重量），先予敘明。四、經查本案所使用之臺中港大邦物流倉儲中心固定地磅，業經經濟部標準鑑驗局檢定合格，有效期限至108 年10月31日，違規日仍在有效期限內，該地磅之準確性應無疑義。次查本案檢測總重38.54 公噸，已逾核定重量百分之十，自無上開裁量施以勸導之適用。至申訴人陳述係『海邊地磅因海風太大，車輛搖動』至有車輛誤差之情，尚難違本案免責之依據。五、綜上所述，本案車輛裝載貨物違規超重屬實，員警依違規事實舉發並無違誤。」（查復函暨相關資料影本如附件5 ）。

（二）原告就其上開主張，固提出該日之其他過磅紀錄為憑，惟無論係舉發機關秤得之38.54 噸，或原告提出在其他過磅

紀錄之38.4公噸，均已逾原告所有系爭車輛之核定總聯結重量35公噸，客觀上即有道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項所定之違規事實。又違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1 項第13款固規定有10％之寬容值，然此係考量測量儀器之正負公差及汽車因加油、加水導致總重量增加，避免執法爭議所定，並無提高法定核定總聯結重量之意，自不能以核定總聯結重量加計10％的寬容值後，再加計法定公差或其他因素導致之重量增加，作為舉發標準，否則豈非違反道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項規定意旨。原告既已知悉系爭車輛過磅重量已逾核定總重量（即35公噸），猶逕行發車行駛，主觀上即有違反道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項之故意，違規事實明確。

（三）按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1 項第13款之規定，其制定之目的乃在於考量儀器測量之精準度等因素，避免因交通執法儀器使用上發生誤差，而以一定之「寬容值」作為篩選舉發處罰對象之作法，由員警斟酌儀器測得之數據，決定是否舉發，並非提高法定核定總聯結重量之標準，亦非授與車輛所有人增加裝載量之利益，車輛所有人或駕駛人不僅不因之取得超載之權利，尤不得執為車輛裝載上限之標準，是以汽車裝載貨物若超過核定之總聯結重量，執勤員警依上述規定斟酌寬容值之限值而不予舉發固屬合法，惟其未斟酌寬容值之限值而為舉發，亦難謂為違法。況且，系爭車輛為警舉發時，裝載貨物已超過核定之總重量，超載率顯已逾越10％之寬容值，自無上開裁量不予舉發規定之適用，則員警依法舉發，於法並無違誤（苗栗地方法院107 年度交字第3 號判決意旨參照，裁判書影本如附件6 ）。

（四）按道路係屬供公眾通行之地方，即有遵守相關使用規定及維護範圍內交通秩序之必要，以確保往來人、車安全。又道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項禁止汽車超載裝

載貨物，除防止車輛超載易導致制動失靈從而引發側翻路側及增加輪胎壓力易致車輪爆胎，用維護該路段用路人之往來通行之安全，蓋貨車超載後轉向沉重，離心力增加，影響汽車操縱性能，延長制動距離甚至導致制動失靈，危害用路人之安全至明，原舉發機關之舉發屬依法行政行為，係考量當地之交通狀況、人車通行之方便及安全性等一切情形後，依其職權為綜合判斷，是其本有依法舉發之餘地。又本件舉發員警係執法人員，與原告素無怨懟，當無需取締未違規案件徒增糾紛之必要；復以一般執勤員警之專業訓練而言，對於該等職務上事項之觀察程度自遠較一般人更為專注，應無誤判可能。是以，員警為維持交通秩序掣單舉發並依法執行職務，立場應是客觀公正，屬依法有據，本所苗栗監理站裁處原告第U4B000000號違規單罰鍰新臺幣1萬4,000元整，並計汽車違規紀錄1次，應屬適法。

（五）綜上所述，本件原告之訴為無理由，並聲明：駁回原告之訴，訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

(一)按道路交通管理處罰條例第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，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。（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。未滿1公噸以1公噸計算」。

（二）本件有如事實概要所載之事實，有舉發機關員警製發之舉發通知單、過磅單、汽車車籍查詢等資料、陳述單、原處分暨送達證書、過磅單、內政部警政署臺中港務警察總隊108年2月12日中港警行字第1080001795號函及附件在卷

足憑，附卷可稽，堪認屬實。

（三）本件爭議之關鍵為：原告所有系爭車輛裝載貨物是否超過核定之總聯結重量？舉發機關員警舉發本件超載違規，是否適法？經查：

1、本件舉發機關採用之固定地秤（廠牌：富亮、型號：D2002G），係經濟部標準檢驗局於107 年10月19日檢定合格，且其合格有效期限至108 年10月31日，誤差值在法定公差內，此有舉發機關檢附之經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書影本1 紙在卷足憑，而據前揭過磅單之記載（本院卷第27頁），本件係在108 年1 月18日10時42分許進行過磅，尚在該固定地秤檢定合格之有效期限內，是該固定地秤之準確性應無疑義。

2、原告就其上開主張，固提出該日之其他過磅紀錄為憑，惟原告所提出之該日之其他過磅紀錄，於同日10時26分出發時之秤得已總重38.6噸，甚且高於本件舉發機關秤得之總重38.54 噸；又其中與舉發機關前揭測量時間較為相近之108 年1 月18日11時52分許（舉發機關於108 年1 月18日10時42分許秤重），該過磅紀錄亦顯示秤得總重38.5噸，均已逾原告所有系爭車輛之核定總聯結重量35公噸，客觀上即有道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項所定之違規事實。又違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1 項第13款固規定有10％之寬容值，然此係考量測量儀器之正負公差及汽車因加油、加水導致總重量增加，避免執法爭議所定，並無提高法定核定總聯結重量之意，自不能以核定總聯結重量加計10％的寬容值後，再加計法定公差或其他因素導致之重量增加，作為舉發標準，否則豈非違反道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項規定意旨。原告既已知悉系爭車輛過磅重量已逾核定總重量（即35公噸），猶逕行發車行駛，主觀上即有違反道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項之故意，違規事實明確。

3、按違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第12條第1項第13款之規定，其制定之目的乃在於考量儀器測量之精準度等因素，避免因交通執法儀器使用上發生誤差，而以一定之「寬容值」作為篩選舉發處罰對象之作法，由員警斟酌儀器測得之數據，決定是否舉發，並非提高法定核定總聯結重量之標準，亦非授與車輛所有人增加裝載量之利益，車輛所有人或駕駛人不僅不因之取得超載之權利，尤不得執為車輛裝載上限之標準，是以汽車裝載貨物若超過核定之總聯結重量，執勤員警依上述規定斟酌寬容值之限值而不予舉發固屬合法，惟其未斟酌寬容值之限值而為舉發，亦難謂為違法。況且，系爭車輛為警舉發時，裝載貨物之總重量為38.54噸，已超過核定之總重量3.54公噸，超載率顯已逾越10%之寬容值，自無上開裁量不予舉發規定之適用，則員警依法舉發，於法並無違誤。

4、原告雖以當日海風太強，可能有誤差，導致超重40公斤之誤差，惟按「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。」，改制前行政法院36年判字第16號著有判例，此一判例與現行行政訴訟法第236條、第136條準用民事訴訟法第277條（當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限。）之意旨相符，仍得引用。再按行政法院應依職權調查事實關係，不受當事人主張之拘束；行政法院於撤銷訴訟，應依職權調查證據，行政訴訟法第125條第1項、第133條前段分別定有明文，是行政法院在審理案件時應盡闡明義務，使當事人盡主張事實及聲明證據之能事，並盡職權調查義務，以查明事實真相，避免真偽不明之情事發生，惟如已盡闡明義務及職權調查義務後，事實仍真偽不明時，則作舉證責任之分配，使應負舉證責任之人負擔該不利之結果（參照最高行政法院94年度判字第58號判決）。亦即行政法院就應依職權調查證據之事件，僅

係免除行政訴訟當事人之主張責任（即所謂主觀舉證責任），並非免除當事人之舉證義務（所謂客觀舉證責任），亦即待證事實陷於不明時，當事人仍應負擔不利益之舉證責任分配，此依行政訴訟法第237 條之9 第1 項之規定，於交通裁決事件訴訟程序亦準用之。本件被告主張：原告所有系爭車輛於上揭時地有上揭違規行為乙節，業經被告提出相關書證證明如上，經核非屬無據。則原告就其主張：系爭車輛當日係因海風太強，導致超重40公斤之誤差之情，即屬有利於己之事實，原告完全未提出根據以實其說，況本院參酌原告所提出之當日其他過磅紀錄，系爭車輛於同日10時26分出發時之秤得已總重38.6噸，甚且高於本件舉發機關秤得之總重，又其中與舉發機關前揭測量時間較為相近之同日11時52分許，該過磅紀錄亦顯示秤得總重38.5噸，亦即超重3500公斤，足認原告所稱之超重40公斤，亦屬無稽。此外，並無任何積極證據或證據方法足資佐證或供調查，是本院調查證據後，尚無證據足資證明原告所主張之事實為真實，復查無積極可得為佐證之證據，則原告此部分所為之主張該等事實乃陷於真偽不明，故作舉證責任之分配，仍應由原告負擔不利益之結果，既乏積極證據足以證明，自難認原告此部分之主張為真實，殊無從為有利於原告之認定，附此敘明。

（四）綜上所述，原告所有系爭車輛於上開時、地，有超過核定總聯結重量之違規行為，堪以認定，其上述主張均無可採。從而，被告依道路交通管理處罰條例第29條之2 第1 項、第3 項規定，以原處分裁處原告1 萬4,000 元罰鍰（計算式：10,000元《罰鍰基數》+4公噸《超重3.54公噸，以4 公噸計算》x 1,000 元/ 公噸《超載10公噸以下者公噸者，每1 公噸加罰1,000 元》=14,000 元），並記汽車違規紀錄1 次，並無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

六、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻防方法及訴訟資料經本

院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不一一詳予論述，併此敘明。

七、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

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

中　　華　　民　　國　　108　　年　　4　　月　　16　　日

行政訴訟庭　法　官　王瀅婷

以上正本證明與原本無異。

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。

書記官　陳玉芳

中　　華　　民　　國　　108　　年　　4　　月　　16　　日