# 臺灣雲林地方法院行政訴訟判決

109年度交字第2號

原　　告　峻榮交通事業有限公司
代　表　人　張宏奕
被　　告　交通部公路總局嘉義區監理所
代　表　人　李輝宏
訴訟代理人　陳榮彬
　　吳冠頡

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國109 年1 月8 日雲監裁字第72-Z00000000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、程序事項

本件係因原告不服被告所為道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第8 條之裁決而提起撤銷訴訟，依行政訴訟法第237 條之1 規定，應適用交通裁決事件訴訟程序，本院並依同法第237 條之7 規定，爰不經言詞辯論，逕為裁判，先予敘明。

貳、實體事項

一、事實概要：緣原告所有車牌號碼000-0000號營業用大貨車（下稱系爭車輛）於民國（下同）108 年8 月8 日16時12分許於國道3 號北向72公里處，經內政部警政署國道公路警察局第6 公路警察大隊（下稱舉發機關）以第Z00000000 號違反道路交通管理事件通知單舉發其違反道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之2 第3 項「載運蔬果，經會同司機過磅，核重17,000公斤，總重17,280公斤，超載280 公斤」之違規。嗣原告不服舉發機關上開舉發，復於同年9 月17日向被告所屬雲林監理站提出陳述，雲林監理站於同年月18日以嘉監雲站字第1080240176號函請舉發機關查證，而舉發

機關於同年月24日以國道警六交字第1086702507號函復以：「…本案舉發，並無不當…」等語，雲林監理站爰於同年月25日以嘉監雲站字第1080233719號函復原告。然而，原告逾應到案日未繳納罰鍰，雲林監理站於109 年1 月8 日逕行裁決，製開雲監裁字第72-Z00000000號裁決書（下稱原處分）。原處分裁處原告罰鍰新臺幣（下同）11,000元，並記汽車違規紀錄1 次。原告不服，提起本件行政訴訟。

二、本件原告主張：

㈠、本件原告所有系爭車輛於事實概要欄所示時、地，經員警所使用之固定地秤測得總重量為17,280公斤，而該固定地秤雖有經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書，然當日因利奇馬颱風影響致北臺灣降下豪雨，有中央氣象局關西及龍潭觀測站觀測數據資料可證。嗣原告所屬司機即訴外人林源銘於當日因雨勢而疏於注意車前狀況，致煞車不及撞擊前方車輛，而該車所載運蔬菜雖有覆蓋防水帆布，仍無法完全防止雨水滲入貨物，而使系爭車輛因滲水而增加總重量。況且系爭車輛於過磅時，除因上開因素外，尚有因颱風因素致使系爭車輛過磅時晃動致測定結果不準確。是以，原告並無汽車裝載超過核定之總重量之違規行為。

㈡、又，按道交條例第29條之2 第4 項及道路交通安全規則第77條第9 款等規定，並參諸臺灣高等法院暨所屬法院101 年法律座談會刑事類提案第17號意旨，考其立法理由在於為避免嚴重超載者採取消極方式抗拒過磅，甚至拒絕停車接受稽查等，危害行車安全。故本條項雖授與執行稽查人員有強制汽車駕駛人過磅之權限，惟依法條文義解釋，當僅限設有地磅處1 公里內路段始得為之。而前揭道交條例第29條之2 第4 項規定復於105 年11月16日修正，自106 年7 月1 日施行，將行經設有地磅處所「1 公里內」路段之範圍酌予調整至「5 公里內」，以有效落實違規超重車輛之稽查，維護行車安全。然而，系爭車輛係於國道3 號北向87公里處發生交通事故，經員警到場處理後，並指揮系爭車輛至國道3 號北向72

公里處即龍潭北向地磅站過磅，二者距離有15公里，而按上開道交條例第29條之2 第4 項規定，在設有地磅處所5 公里內之路段，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得指揮駕駛人進行過磅，旨在距離地磅處所5 公里內，賦與警察或依法令執行交通稽查任務人員要求強制過磅之權力，反面言之，必須在此範圍內，駕駛人始有配合指揮進行過磅之法律上義務。是以，本件舉發員警指揮駕駛將系爭車輛駛至15公里外之龍潭北向地磅站過磅，其舉發程序顯不合法。

㈢、再者，參諸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 項規定，係賦與交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員審酌個案違規情節決定不予舉發之裁量權限。是行為人如有上開規定情形且發生交通事故者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員仍應依職權調查行為人之違規行為與交通事故之發生是否具有關連，據以裁量決定是否予以舉發。如一旦發生交通事故即完全未審酌事故發生原因，逕予排除上開有關不予舉發規定之適用，亦顯然違背該條授權裁量之意旨，而有裁量怠惰之違法。本件交通事故之發生，係因颱風豪雨致原告所屬司機疏於注意車前狀況，未保持適當安全距離而煞車不及撞擊前車所致，有內政部警政署國道公路警察局第6 公路警察大隊108 年9 月24日國道六交字第1086702507號函可證，足徵本件交通事故之發生與原告車輛超載並無關聯，然舉發機關員警卻以「本案係與其他車輛發生事故後發現超載違規情事，爰未符合處理細則第12條第1 項…」等語，作為未予裁量之理由。況道交條例授權訂定之處理細則已於第12條第1 項第13款、第2 項明文賦與員警裁量不予舉發之權限，員警自應依上開規定盡其合義務性之裁量，而非據此理由限制裁量權之行使。

㈣、綜上所述，原告並無汽車裝載貨物超過核定總重量、總聯結重量之情事，故無違反行政法上義務之過失；舉發機關未審酌系爭車輛發生交通事故之原因，與其過磅後有超載之情形是否具有關連，逕以系爭車輛與其他車輛發生事故即予以舉

發，被告於受理舉發機關移送之舉發交通違規事件後，亦未請舉發機關陳明或退回舉發機關查明補正，即逕予裁決，亦有裁量怠惰之瑕疵，是故原處分顯然有誤，爰聲明撤銷爰處分等語。並聲明：1.原處分撤銷。2.訴訟費用由被告負擔。

三、被告則答辯以：本件採證所使用之磅秤，係交通部高速公路局北區養護工程分局所持有之固定地秤（型號：EX2001，器號：F00000000），業經經濟部標準檢驗局於108年6月17日檢定合格，有效期限至109年6月30日止，此有經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書可稽，則上開檢定合格仍在有效期間內之固定地磅，既已秤得原告所有系爭車輛裝載超重，自具有相當之公信力，且依該檢定合格證書所載，本件使用之磅秤最大秤重為80公噸，最小秤重為200公斤，而系爭車輛之總重為17.28公噸，顯係在該磅秤所得測定之範圍內，是該地磅之準確性實無疑義，系爭車輛確有超載情事。又，按道交條例第29條之2第4項規定，係處罰行為人「逃避過磅」之行為，與本案裁處法條即道交條例第29條之2第1項、第3項規定係處罰行為人「汽車裝載超重」，二者處罰目的、對象及理由並不相同。蓋相關法律並未規定「在設有固定式地磅處所5公里外不得強制過磅」，若汽車裝載貨物超重之行為，發生在設有固定式地磅處所5公里外之地點，如不准將車輛移動至地磅處所強制過磅，則只要拒絕過磅，該車裝載貨物超重之行為，即完全無法制裁，等於變相鼓勵拒絕過磅，尚非立法之本意。再者，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項規定，僅賦與稽查人員「得」免予舉發之裁量權，並非強制稽查人員於行為人有同條項第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10」之情形時，一律不得舉發而應施以勸導方式為之。本件並經舉發機關以國道警六交字第1096700630號函復表示，係以系爭車輛有超載之違規事實，尚非以系爭車輛所發生交通事故可否歸責而為處罰與否之依據。是以，本案並無如原告所述將事故作為超載違規處罰

之事由，亦非有未逾1 成之超載視為輕微違規當然應予勸導之情形。準此，本案經舉發機關查證系爭車輛違規事實明確，雲林監理站依道交條例第29條之2 第1 項規定，以原處分裁處原告，於法應無不合等語，資為抗辯。並聲明：1.原告之訴駁回。2.訴訟費用由原告負擔。

四、本院之判斷：

㈠、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一次；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1 公噸加罰1,000 元；…未滿1 公噸以1 公噸計算。道交條例第29條之2 第1 項、第3 項分別定有明文。復按貨車裝載貨物不得超過核定之總重量或行駛橋樑規定之載重限制。道路交通安全規則第79條第1 項第1 款亦規定甚明。核其立法意旨，係因汽車裝載貨物超過核定之總重量者，對道路易造成損害，亦影響行車安全，有必要加以限制。經查，系爭車輛於上開事實概要欄所示時、地，經舉發機關審認其有超載280 公斤之情事，舉發機關遂依道交條例第29條之2 第3 項規定，而製單舉發，被告續以原處分裁處原告等情，有被告所提出舉發單位員警製開之舉發通知單、被告所屬雲林監理站交通違規陳述單及查詢單、原處分暨送達證書、採證照片等件在卷可稽（見本院卷第23頁至第24頁、第28頁、第30頁至第31頁），堪信為真實。

㈡、又按為確保交易公平、維護大眾安全健康及環境保護，主管機關得就供交易、證明、公務檢測、環境保護、公共安全、醫療衛生有關之度量衡器，指定為法定度量衡器。度量衡法第5 條定有明文；再按速度計：公務檢測用雷達測速儀，屬應經檢定之法定度量衡器；檢定合格並在使用中之度量衡器，應接受檢定機關（構）之定期或不定期檢查，度量衡器檢

定檢查辦法第3 條第1 項第7 款及第18條第1 項亦分別定有明文。復查，本件舉發原告超載之固定地秤，已經由經濟部標準檢驗局於108 年6 月17日檢定合格，檢定合格有效期限至109 年6 月30日止，此有卷存經濟部標準檢驗局度量衡器檢定合格證書可參（見本院卷第27頁），則該固定地秤既經由國家專責機關檢定合格後加以使用，且在檢定合格有效期限內，其準確性及正確性應值得信賴，故原告確有超載之情形無誤。對此，原告主張系爭車輛過磅時有超載之情事，係因當天風強雨驟，雖已使用防水帆布遮蓋，然其裝載貨物之紙箱均遭雨水淋濕，致生超重之情事，超重部分均係雨水云云，固提出中央氣象局關西及龍潭觀測站觀測資料為證（見本院卷第7 頁、第8 頁）。然而，系爭車輛之核定總重量為17公噸（即17,000公斤），該車於龍潭地磅站過磅時之總重量為17.280公噸（即17,280公斤），顯逾核定總重量0.28公噸（即280 公斤），而違反道交條例第29條之2 第1 項「汽車裝載貨物超過核定之總重量」規定。又，原告於109 年4 月9 日本院審理時陳稱：「（你們主張因為有雨水滲入的關係造成重量增加？）對。」、「（有無證據證明貨物有遭到雨水淋濕而損害？）沒有。」、「（有被退貨嗎？）沒有，因為只有紙箱濕了，裡面的蔬菜沒有問題。我們雖然有發生交通事故，不是因為超載280 公斤而發生的。」等語（見本院卷第46頁至反面），然系爭車輛覆蓋防水帆布，此有內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊108 年9 月24日國道警六交字第1086702507號函在卷可參（見本院卷第26頁），則原告上開主張，是否與事實，顯有疑問，再者，本件雖未逾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款所規定之駕駛汽車裝載貨物超過核定之總重量或總聯結重量之10%，然本條規定係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加重量（如下雨、加油、加水）等，並非給予車主於裝載之初，將貨物裝載至接

近逾核定之總重量10%之利益。而原告既為貨運業者，理應知悉載運蔬菜之紙箱有可能因下雨致吸水增加重量，應做好防水、防雨等防範措施，以避免紙箱吸水增加重量，並於行前預留可能因紙箱吸水而增加之重量，方得載貨上路，然原告亦明知當時天候狀況不佳，仍疏未做好防護措施，復未於汽車行駛上路前減少載運之蔬菜，以免超重，原告就本件載運超重情形顯有過失甚明，是原告前開主張，實不足採。

㈢、原告雖又主張本件測定之地磅位於國道3號北向72公里處，而系爭車輛係於國道3號北向87公里處發生交通事故，二者相距15公里，並援引道交條例第29條之2第4項規定，主張本件舉發程序顯不合法等語，惟按道交條例第29條之2第4項規定：汽車裝載貨物行經設有地磅處所5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，處汽車駕駛人90,000元罰鍰，並得強制其過磅，係處罰行為人「逃避過磅」之行為，與第29條之2第1項、第3項係處罰行為人「汽車裝載超重」，二者處罰目的並不相同。且依上開條文內容得見，條文並未排除在設有固定地磅處所數公里外之路段實施過磅取證並用以舉發汽車裝載貨物超重之行為。申言之，若車輛裝載貨物超重之行為，發生在設有固定式地磅處所數公里外之地點，如不准前往位於數公里外之處所過磅進行相關之測量取證該車裝載貨物超重之行為，無異會造成漏洞變相鼓勵違規，故原告上開主張，應無足採。至原告主張本件舉發機關未依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項規定予以裁量等語，惟按道交條例第92條第4項「輕微違規勸導」之授權規定，交通部制定「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」，該處理細則第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10，而未嚴重危害交通安全、秩序或發生交通事故，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

；此處理細則係經立法權授權行政機關行使，由交通部會同內政部定之，而賦予交通稽查執行機關就具體個案為裁量之權限，故施以勸導較之罰鍰而言，是否更具效果，乃屬行政機關之權限，除行政機關行使裁量權之過程或結果，有逾越權限或濫用權力之情形外，本於權力分立原則，法院基本上應尊重行政機關之裁量決定而作有限之司法審查，是以交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員斟酌儀器測得之數據，決定是否舉發，並非提高法定核定總重量之標準，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而取得超載之權利，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重量，稽查人員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，亦即遇有汽車裝載貨物超過核定總重量，未逾百分之10之情形時，稽查人員視「有無嚴重危害交通安全、秩序」、「有無發生交通事故」、「是否情節輕微」、「是否以不舉發為適當」等情形，來決定採用「勸導」或「舉發」之處置方式。因此，只要車輛在於實際上確有超載（重）之事實存在，執勤警員依據上述規定填單舉發，即不得認為違法，亦無所謂超載（重）未達總重量百分之10者，即得免予舉發，而置上述道路交通管理處罰條例第29條之2 之規定不顧之理（臺北高等行政法院102年度交上字第84號判決同此旨），而查本件舉發機關依據道交條例第29條之2 第1 項、第3 項等規定製單舉發之基礎，係以系爭車輛有超載之違規事實，尚非取決於系爭車輛所發生之交通事故可否歸責而為處罰與否之依據，有舉發機關109 年2 月21日國道警六交字第1096700630號函在卷可佐（見本院卷第34頁），揆諸上開說明，是本件舉發機關所為之裁量決定，其過程與結果並無違誤，本院自應予以尊重。從而，原告空言泛指本件舉發有裁量怠惰之情事，要無足採。

五、綜上所述，原告所有系爭車輛於前揭時、地，確有「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者」之違規行為，被

告爰依道交條例第29條之2 第3 項、第1 項等規定，以原處分裁處原告罰鍰11,000元，並記汽車違規1 次，核無違誤，原告猶執前詞請求撤銷原處分，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。

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

中　　華　　民　　國　　109　　年　　5　　月　　29　　日

行政訴訟庭　　法　官　溫文昌

上列為正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，以判決違背法令為理由，向本院行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（上訴理由應記載原判決所違背之法令及其具體內容、依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實）。如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

中　　華　　民　　國　　年　　月　　日

書記官　張宏清