臺灣高雄地方法院行政訴訟判決

107年度交字第135號

原　　告　順盟運輸有限公司
法定代理人　蘇惠桐
被　　告　高雄市政府交通局
代　表　人　鄭永祥
訴訟代理人　翁鶴銘

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國107 年4 月27日高市交裁字第32-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

一、程序事項：

（一）原告起訴後，被告代表人變更為鄭永祥，業據其具狀聲明承受訴訟，於法核無不合，應予准許。

（二）按行政訴訟法第237 條之7 規定，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。本件屬交通裁決事件，依兩造所述各節及卷內資料其事證已臻明確，本院認無經言詞辯論之必要，爰不經言詞辯論而為判決。

二、事實概要：原告所有車牌號碼000-00（附掛48-WX 號半拖車）號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛），由潘洪哲駕駛於民國107 年3 月1 日13時30分許，在國道1 號南下218 公里處，因有「載運貨物經過磅總重40.11 公噸，核重35公噸，超重5.11公噸（升起第3 輪）」之違規行為，經內政部警政署國道公路警察局第三公路警察大隊（下稱舉發機關）員警填掣公警局交字第Z00000000 號舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單）當場舉發。嗣原告於應到案日期前之107 年3 月21日向被告陳述不服，經被告函詢舉發機關後，認原告確有上揭違規行為，乃依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之2 第1 項、第3 項規定，於107 年

4月27日開立高市交裁字第32-Z00000000號裁決書（下稱原處分），裁處原告「罰鍰新臺幣（下同）16,000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：原告另外1台營業半拖車（YF-30）業經申請變更總聯結重量為40公噸，即自動適用於本件同型式的半拖車等語。並聲明：原處分撤銷。

四、被告則以：系爭車輛拖車所領牌照總聯結重量固為43公噸，但那是以3軸行駛為前提，該車為警舉發時車輛總重為40.11公噸，違規當時係以「1軸舉起懸空，僅以雙軸落地」之方式行駛，與該車通過安全審驗時之3軸行駛方式顯有差異，該車亦未曾申請變更總聯結重量，依交通部公路總局99年9月6日函釋意旨，總聯結重量為35公噸為限。系爭車輛超過總聯結重量（35公噸）計5.11公噸，其超重比例達14.6%，核非屬輕微不舉之情節，要無疑義。被告裁處原處分，應無違誤等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

（一）按道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第29條之2第1項規定「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項規定「有前2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」。違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則（下稱處理細則）第12條第1項第13款規定「行為人有下列情形之一，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：13. 駕駛汽車裝載貨物超過核定之總重量或總聯結重量，未逾10%」。道路交通安全規則第2 條第1 項第15款規定：「半聯結車：指一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成之車輛」、同規則第38條第1 項第3 款第5 目規定：「半聯結車：總聯結重量不得超過35公噸之限制」。次按公路法第63條規定：「汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，車輛型式安全審驗管理辦法並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照」；交通部公路總局99年9 月6 日路監牌字第0990042198號函釋：「…僅以雙軸落地行駛之半拖車總聯結重量限制值之認定，應視其有否個別依其車軸懸空行駛使用狀態申請，經專業檢測審驗核定總聯結重量，若否，則後雙軸複輪半拖車總聯結重量以35公噸為限」，關於總聯結重量的認定，原則上依照道路交通安全規則，如有申請審驗或變更，則依審驗或變更後之核重，若違反審驗或變更時的條件，則回歸道路交通安全規則認定，此見解符合公路法加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業之立法目的，並無逾越法律保留原則，亦與道路交通安全規則一致，應可援用。

（二）經查，原告所有之系爭車輛3 軸全部著地的情況下，牌照總聯結重量為43公噸。在1 軸舉起，僅以2 軸落地行駛的情況，如果沒有申請變更重量，則以總聯結重量35公噸為限；原告於前揭時地，過磅稽查時1 軸舉起未著地，過磅總重40.11 公噸等情，為兩造所不爭執（本院卷第46頁），並有拖車新領牌證登記書、車輛管理系統畫面、車輛總重量及總聯結重量限制規定、度量衡器檢定合格證書、舉發通知單、原處分、現場照片2 張在卷可稽（本院卷第20、22、26至34頁），首堪認定。次查，原告所有之其他營業半拖車（YF-30 ）固然於軸型組態為後雙軸時，有申請

變更總聯結重量為40公噸（本院卷第49頁），但「車輛安全審驗中心發出之使用中車輛總重量及總聯結重量變更審查合格證明只適用登載之該車輛或拖車，並不因車輛為同型式或同廠牌得比照適用，系爭車輛之車號00-00 半拖車並無申請變更總聯結重量」，有交通部公路總局高雄市區監理所107 年11月27日高市監車字第1070123587號函、財團法人車輛安全審驗中心108 年1 月16日車安審字第1080000192號函存卷可憑（本院卷第52、56頁），並無只要申請1 張變更總聯結重量的合格證明即可適用於同型式或廠牌車輛的情形，原告主張，應無理由。是以，系爭車輛舉起1 軸時，既未申請變更總聯結重量，仍應適用前揭交通部公路總局99年9 月6 日函，總聯結重量為35公噸。系爭車輛過磅時總重為40.11 公噸，超重5.11公噸，顯已超過總聯結重量10%，不適用處理細則第12條第1 項第13款輕微得不予舉發之規定，被告以總超載部分處原告罰鍰16,000元（超重5.11公噸以6 公噸計算，計算式：10,000＋6 × 1,000 ＝16,000），並記汽車違規紀錄1 次，於法有據。

六、綜上所述，原告所有之系爭車輛於前揭時、地裝載貨物超過核定總重量之違規事實，業已明確。被告依道交條例第29條之2 及處理細則規定，對原告裁處原處分核無違誤。原告訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已臻明確，兩造之其餘陳述及訴訟資料經本院審酌後，核與判決結果不生影響，爰不另一一論述。

八、本件第一審裁判費用為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237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　2　　月　　12　　日

行政訴訟庭　法　官　黃奕超

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　　108　　年　　2　　月　　12　　日

書記官　王翌翔