

# 監察院調查「高速公路地磅作業」案，促使交通部（高速公路局）修正相關交通法規、逐步增設動態地磅站，以降低逃磅率及超載率

## ~緣起與發現~

重車行駛高速公路，經地磅站過磅之違規超載，其中無員警到場而未予取締之案件，因交通部高速公路局（下稱高公局）與內政部警政署國道公路警察局（下稱公警局）之認事用法存有極大差異，肇致上述超載未取締案件一再發生，民國（下同）104年1月起至109年8月止，5年來已有約3成違規案件車輛行駛於國道，經統計，應罰而未裁處之罰鍰估計近新臺幣（下同）3億元，相關機關未積極謀求解決方案，不僅造成國庫鉅額損失，更可能危及大眾行車安全。

監察院調查指出，汽車裝載貨物行經高速公路地磅站，經過磅顯示違規超載，其中無員警到場而未予取締案件，高公局認為該局無權舉發，遂將超載未取締案件資料函送轄區相關公路警察大隊（下稱公警大隊），而公警大隊則依內政部警政署（下稱警政署）函示，認為上述案件因未符道路交通管理處罰條例第7條之2第1項規定「當場不能或不宜攔截」之適用要件，依法不得逕行舉發，爰擲回高公局本於權責卓處。高公局與警政署之認事用法存有極大差異，且歷時多年，延宕至今均未能解決舉發職權之歸屬，肇致上述超載未取締案件一再發生，5年多來已有近3成違規案件車輛行駛於國道，相關機關相互推諉，未本政府一體積極謀求解決方案，及時提出有效對策，置政府公權力於不顧。再者，高速公路於未設置地磅站路段，如發現有疑似超載車輛，係由公警局員警引導至交流道附近民間地磅站過磅，其過磅費用，原規定由員警代墊，再彙整報高公局核銷。部分民間地磅站業者卻收取過磅費用，但部分業者則未收取，恐有占人民便

宜之虞。另高公局曾於 106 年 10 月對高速公路大貨車交通量較高路段及時段之分析，作為各地磅站安排開磅之參考，惟嗣後未再更新，且實際開磅率亦呈逐年下降之勢；又動態地磅站既可有效解決車輛等待過磅時間過久及可能造成回堵至主線的情形，惟目前原則規劃每年僅增設 3 處動態地磅，恐有所不足，均亟待交通部正視並妥善解決。

### ~改善與處置結果~

經監察院調查及追蹤後，促使高公局持續每年分析並更新重車交通量較大之時段路段資料，供各分局配合安排地磅站開磅時段，以更提升地磅站之效能；有關處理超載違規無法逕行舉發之爭議，高公局所研提修正「道路交通管理處罰條例」第 7 條之 2 修正草案，將地磅超載的逕行舉發排除「當場不能或不宜攔截」之適用要件，修正為「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」，經立法院 110 年 12 月 22 日修正通過並經總統公布，由行政院核定後施行；交通部亦完成修正「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」及「道路交通標誌標線號誌設置規則」等 2 配套子法，並分別公告施行；高公局與警政署已獲共識，後續高公局均依上開處理細則規定，移送違規案件由公警局舉發。另高公局每年預計增設 3 處之動態地磅站，均循序進行建置，迄 112 年底已啟用 7 處動態地磅站，大多數重車駕駛對該系統運作已能瞭解與配合，遵行免過磅比率已達 9 成以上；逃磅部分，則由公警局依規定開單舉發。經統計動態地磅啟用後 1 年較啟用前 1 年減少 14%~69%；而上述 7 處動態地磅站自啟用後迄 112 年底除共節省時間成本約 1 億 8,650 萬元，節省油耗成本約 656 萬元之外，更減少 CO<sub>2</sub> 排放量約 735 公噸，達成節能減碳之功效。