

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

桃園市汽車貨櫃貨運商業同業公會 函

會址：320 桃園市中壢區中正路1282 號
聯絡人：總幹事 姚信宗
電話：03-2804160 傳真：03-2804161
網址：tyct.tw
信箱：a0937846102@yahoo.com.tw

受文者：本會各會員

發文日期：中華民國 113 年 11 月 04 日
發文字號：(113) 桃汽櫃貨德字第 241 號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如附件

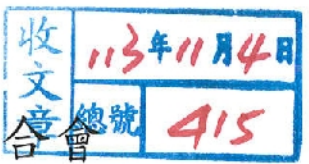
主旨：函轉陳情交通部 10 月 1 日起高速公路局要求貨櫃車配合動態地磅,而引發之爭議案，敬請 查照。

說明：依據中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 113.10.01 全櫃聯傳真函辦理。

正本：本會各會員

理事長 許崇溥

中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會



公會地址：台北市忠孝西路一段 41 號 14 樓之 13

聯絡方式：秘書長：李昭功

電話：02-23702103 傳真：02-23702102

2024. 11. 1

呈 立法委員 陳秀寶 轉呈

交通部 陳部長世凱

陳常務次長彥伯

主旨：10月1日起高速公路局要求貨櫃車配合動態地磅，而引發之爭議案。

說明：

一、進口貨櫃的超重問題 貨櫃運輸業訴求源頭管制

貨櫃是結合海、陸複合運輸的工具，不管是在海運或陸運的領域，台灣之起步均較主要掌控貨櫃運輸策略的國家為晚，所以都是在追隨世界潮流，扮演接軌的動作。但交通法規往往無法隨國內經濟發展的步調，即時適當修正，而無法和國際潮流完全接軌，就以「進出口超重櫃」就是一例。

從民國 7、80 年間開始，我從事貨櫃運輸業的會員，就對進口貨櫃的「超重」問題，一再向交通部及相關權責單位提出反應。交通部也於 85. 07. 12 就「進出口超重櫃」議題，邀集相關單位召開會議研商對策，並做出政策性的結論：

- (1)於轉運(南、北港口與南、北集散站間)、船邊(船邊與集散站間)、轉口(地區 性港口與港口間)作業之進口實櫃，均視同整體物，得申請連結總重量 42 公噸之超重臨時通行證，但需具備海關之貨櫃運送單及 EIR。
- (2)請航政司通函輪船公會全國聯合會、船務代理全國聯合會、海運承攬全國聯合會等轉知各船公司及貨主，輸入我國之貨櫃應遵循我國道路交通法規之規定。
- (3)由航政司協調各港務局及關稅局。研商進口實櫃過磅，及規劃進口超重實櫃於港區、貨櫃集散站或適當地點強制實施拆櫃分裝，以符合國內道路運輸裝載規範。

90 年 1 月 17 日總統府公布修訂「道路交通管理處罰條例」第 29 條之二，

「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，汽車駕駛人應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數 2 點」。因承運超重之「進口或轉出口貨櫃」，實非我業所願，亦非我業所能掌控之範疇，於是我貨櫃運輸業，再度向交通部陳情訴求，其陳情理由如下：

- (1)「進口實櫃」之載重量，涉及國際標準，而我國道路橋梁之負載重量，係屬交通法令所規範，鑑此，負責監管貨櫃進出口的航政主管機關，應依據交通法令之規定，公告責成進口廠商，於進口實櫃時，其載重必須符合我國交通法令之規定，否則依超載管制措施，應承擔超重之責任，接受處罰方符法理。
- (2)「進口實櫃」係屬密封，是否超重？承運人無權拆封，自無法管控，既不能管控，當然就不必負超載及接受處罰之責任，其理至明。
- (3)貨櫃運費之核價，係以櫃為單位，而不是按重量計價，站在承運者立場，超重只是有損而無益，當然不曾有超載的意願情事發生。
- (4)再查交通主管機關，對超重實櫃之舉發及處罰對象，未能明察原因而予錯植，應立即在交通處罰條例中修正排除，並另行訂定，凡「進口實櫃」如有違反交通處罰條例之超重規定者，其處罰對象明訂為進出口廠商(貨主)，由主管機關責成權責單位負責。

因此建請罰款請轉嫁課罰「船公司」或「進出口廠商」，並取消汽車駕駛人之違規記點規定，更希望主管機關能就源頭管制，遏止超重櫃進口，以維護道路交通安全及業者權益。

交通部於 93.05.14 以交航(一)字第 0930005043 號函覆貨櫃省聯會 93.03.24 第 593028 號函，在說明二：「一般控管收受貨櫃貨物之最大載重以不超過單位貨櫃規定(20 呎櫃 24 噸、40 呎櫃 30 噸)之重量為上限。我國內陸運輸取締貨櫃車超重之標準是以每貨櫃車 38.5 公噸或每一整體物 42 噸為上限。易言之，每輛貨櫃車裝在每一單位貨櫃(20 呎或 40 呎)並無超重之可能」。對我們的訴求「駕駛員因載運不知櫃重的超重櫃所引起的責任問題」，以不負責的言詞，不作正面的回應，用推委責任的方式來回應，再度引起我業不滿。

交通部於 93.7.20 以交航字第 0930007503 號函囑基隆港務局於 94.8.3 在基隆第三會議室召開會議，會中主席也認為本案並非道路交通安全問題，應屬起貨港船舶積載圖登錄櫃重和實際櫃重不符且超重，導致貨櫃車超重而受罰之罰責歸屬問題，情理上確實有不合理之現象。其後雖陸陸續續有邀相關單位開會討論，但對於我們的訴求：

- (1)源頭管制，貨櫃運出港區前，一律過磅。
- (2)超重轉歸責，駕駛員應免予以記點處分。

都無法獲得確切的結論，其成效不彰。

102 年 8 月 8 日本會台中縣公會轉向蔡立委其昌陳情，經我會詳細陳述實情

後，於102年10月9日前往交通部拜會葉部長匡時，陳情此沈痾多年之舊案。葉部長指示，先在台中港作實地堪察後再來研究，航港局也為此召開了三次會議。

第一次於102年10月14日，台中港實地勘察前，在航港局召開會前會，結合了船聯會、船代會、貨櫃儲運協會等之意見，一致認為應由源頭管制，而其配套措施是請公路總局研究，申請轉歸責於海運承攬業之可行性。

103年1月20日航港局召開第二次會議，由航港局訂出「超重櫃運出港區處理要點」(草案)，並決定以台中港在「不影響港區作業效率及海關規定」的原則下試辦，但「轉歸責處罰機制」，因路政司及公路總局認定轉歸責不具可行性，所以航政單位也表尊重，不另作處理。

第三次會議，要逐條審查其處理要點，並修正「商港港務管理規則」第26條之一，俾辦理後續法制作業時，因船聯會、船代會、貨運儲運協會、海關等都提出很多實務上之問題點，所以沒有獲得結論。而我會的原則，還是認為要源頭管制，並制定轉歸責機制，否則對司機不公平。

104.5.5交通部曾政務次長大仁，再次召開「解決進口貨櫃超重運出港區」協調會議，在會中明確指示：

- (1)為使貨櫃運送符合道路交通安全規範，請公路總局提供資料給航港局，並請航港局函請航商轉知國外起貨港遵循辦理。
- (2)將轉歸責部份，再進行討論證明文件格式，以供申請轉歸責之用。
- (3)因應「海上人命安全國際公約(SOLAS)」將於2016年7月1日起，要求貨櫃裝船前，須強制秤重之規定，請航政單位進行檢討。

並刻意委請國立海洋大學在「海運產業發展政策-航業法修正」的研究案中，將「貨櫃強制秤重」的問題列入研究議題。本會在該研究案中強調，顧及國內港區作業之現實狀況，在還沒有找到適當的解決辦法之前，應該是考慮本會之建議是為上策。

- (1)超重之罰款用轉歸責機制，請承運船公司負責。
- (2)司機之違規記點規定，建議修法取消，用轉歸責機制處理，以符公正原則。

其後104年、105年航港局雖然也很認真的以「防止進口貨櫃運出港區之風險管理作為」為題，就「公布櫃重」、「設置地磅」、「轉歸責機制」等，作了很多的討論，在還沒得到定論前，時間也過得很快，2016年7月1日國際公約的實施日，就逼在眼前。交通部於105.6.14公告「我國實施載重貨櫃總重驗證指導原則」，並於105年6月29日召開「我國因應海上人命安全國際公約實施貨櫃總重驗證作法」說明會議，配合國際公約之規定同步實施。

綜上陳述，對貨櫃超重的管制，只是隨國際海上人命安全公約之實施，暫時落幕而已。實質上並沒有真正達到落實源頭管制之目的。所以高速公路局對此

問題的處理態度，也只好從以往以潛規則的處理方式，於106.6.21正式召開會議，轉變成正式同意，並於會議中達成結論其第2點：「即日起行駛國道之貨櫃車，若未有現場員警指揮，可毋須進站過磅」。

二、高速公路局推動貨櫃車要配合動態地磅顯示資訊過磅

高速公路局隨著動態地磅系統之開發，於113.3.27突然邀請我業召開會議研商旨揭過磅事，會後本會隨即將會議結論轉知會員周知，因而激起會員不滿的情緒，於是於4月16日備文向交通部表達本會對支持政府之政策及關心行車安全，但因確實有部份因素尚待釐清，懇請大部能邀集相關主管單位，確實研商其可行性，以利政策之推動。並副本呈請陳立委秀寶為我業主持正義，委員於5月3日假立法院103會議室召開協商會，並獲共識二點：

1. 請航港局儘速辦理「港區載運進口超重貨櫃篩檢警示系統」。
2. 建議高公局俟113年底航港局將上述警示系統完成後再行實施貨櫃車過磅事宜。

因高公局主辦人員來電關心此案是否可如期順利於7月1日付諸實施？本會尊重高公局執法之決意，但實務上確實還有很多問題尚待澄清，所以才主動拜託委員再次召開第二次協調會。會中提出懇切的建議如下：

- (1)請確立源頭管制之必要性，以維我業者之生存空間，貨櫃上船前之強制秤重，雖是一種手段，但是否能確實執行？既然國際公約上有強制要提供VGM之規定，主管航政的大家長航港局，可以掌控此資料，我們希望能直接去要求航商、碼頭或貨櫃場等相關單位，在作業時，就直接明白的將重量顯現在提櫃單或EIR上，讓運輸業者能自主管理。因要司機依單一查詢APP去查詢此數據，是多此一舉的行為，且如果是在現場，要司機用光學辨識系統(OCR)去掃描輸入的話，那又是另一種非常危險的動作。因已有多起事故發生之事實存在，應儘量避免，因此我們誠懇的請求，希望能將此數據直接給我們，將來說不定也可做為我們轉歸責之依據。
- (2)動態地磅，其實在104年間，多次的會議中就有檢討過，如「台中港區設置公用地磅規劃」案中，大家都贊成動態地磅應設在港區出口，既不影響交通流量，準確性又高，又可確實達到源頭管制之目的。

當天會議順利完成，並獲三點共識：

- (1)維持原結論，在航港局未完成相關作業前，高公局暫緩實施。
- (2)航港區對超重櫃之篩檢作業，希望能於年底完成。
- (3)公會建議將櫃重明確顯示在提櫃單或EIR上，請航港局研究其可行性，又此資料是否可作為轉歸責之依據，請公路局在兩個月內提出方案來檢討。

113.8.12 ETTODAY 新聞雲報載「貨櫃車國道過磅新規 10/1 上路，逃磅重罰 9 萬元」。我會員聞訊紛紛來電詢問是否真實？本會因未曾獲得任何通知，所以只好再次請求陳立委於 8 月 20 日召開第三次協調會，會中獲三點結論：

- (1) 請航港局儘速於 113 年底完成「港區載運進口超重貨櫃篩檢警示系統」建置。
- (2) 建議高公局於 3 個月內宣導期後，再視航港局系統辦理情況研議是否延長宣導。
- (3) 請公路局針對轉歸責一案，儘速與相關公會召開會議。

三、單純的貨櫃車過磅 引發貨櫃承載限重疑慮

高速公路局對貨櫃車是否過磅，向來都是以「現行貨櫃車行駛高速公路時，依本局 106 年 6 月 21 日之會議結論，採「原則配合員警指揮過磅，若無員警指揮，可毋須進地磅站過磅方式」辦理。而主管一般道路及快速公路的公路局，也在 113.6.13 復航港局 113.6.3 航港字第 1130059207 號函中說明二，明確表示「考量高、快速公路地磅站過磅作業一致性，現況貨櫃車原則無須過磅，除依交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員指揮停車過磅外」。

對貨櫃業者來說，我們非常注重行車安全，並且絕對支持政府政策，但對超重問題，雖多年來會一再陳情，是因為我們的訴求，尚有部份未能釐清的因素存在尚待解決，所以我們訴求源頭管制和轉歸責機制，絕對不是為了要逃避過磅。

過去我們也一直深信認為出口沒有超重的問題，但最近因網站瘋傳「台灣進出口貨櫃限重快訊，20 呎 18 公噸、40 呎 24 公噸」，從 9 月初開始，幾乎每天都有接不完的電話，大都是從進出口商和貨主端打來，經我們解釋，大家都可以理解，但問我們要如何補救？其實我們也是無能為力，綜合大家關心的重點是：

- (1) 20 呎、40 呎貨櫃的限重是多少？
- (2) 貨已裝在船上，船還在海上，進口後怎麼處理？
- (3) CY 超重櫃，是否可申請超重臨時通行証？
- (4) 20 呎櫃限重，對整體產業造成的影響，對進口會提升國內物價，對出口，會削弱台灣產品在國際上的競爭力。
- (5) ISO TANK 因承運液體物，受自由液面之影響，如果低於 80%，其運送危險性高。

這些問題在法規上都有明確的規定，我們非常清楚，但並非是我們能代為回答的問題，但進出口商、貨主也不是無的放矢，所以努力爭取的問題，已在 10 月 22 日陳立委的協調會中，由本會提出，而主管機關原則上也同

意處理在案，如CY櫃從工廠到碼頭、集散站，同意比照進口櫃，20呎可以用有申請臨時超重通行証之40呎半拖車置放於中後擔承運。但對於20呎貨櫃因結構體的承運重量，隨世界的潮流，已演進到30.48公噸，要求修法一事，交通部認為貨櫃之承載重量和道路交通安全法規之規定，是兩回事，為此要求修改法規是不可行的，運輸業者要自行考慮去發展適當運具，來符合陸運法規，才是正途。對交通部的堅持，我們不予置評，但以目前貨櫃運輸業之現況，在短期間要去就範，確實有其難度。

四、本業對主管機關之期望

綜上陳述，雖有繁雜、老生常談之嫌，但本會會鏗而不捨，一再陳情，請相信我們絕對是有窒礙難行之處。在多次會議中也有長官明確表示：「貨櫃車超重受罰之罰責歸屬問題，訴諸情理雖可理解其不合理現象，但法令仍須以行為人為處罰對象，貨櫃車駕駛應憑多年經驗可拒載，然同業間為生計之競爭，使大多數駕駛人勉為承載，也是成為本案問題之主因」。由此可見：

- 1、上游的便宜行事，不將貨櫃重量告知司機，致無法自主管理。
- 2、貨主對法規上的不完全認知，或同業間為求生計之競爭。
- 3、相關主管機關間之橫向聯繫.....等因素是我會櫃運輸業者之最大隱憂，在遵循政府規定，注意行車安全的原則下，今後本會要如何去因應？我們已將多年來協商之結果，整理後，明白的告知會員遵守。

(1)進口部份航港局承諾，一定會提供貨櫃重量資料，而出口的部份切記一定要從貨主端取得貨櫃重量，在遵守道路交通安全規則、維修行車安全的大原則下，自主管理，超重的話，就要拒載，不可勉強。

(2)業內要自律，不可違法，在確實有達到實績後，才有資格要求貨櫃車恢復不必過磅。

(3)繼續和公路局建議，是否可適度提高20呎貨櫃之承載重量。

正本：立法委員陳秀寶 轉呈 交通部陳部長世凱、陳常務次長彥伯

副本：本會各縣市會員公會

理事長 王玉琳

理事長許崇溥

總幹事姚信崇

幹事簡家茵