

交通裁決事件上訴案件爭議點之探討

一 以高雄高等行政法院為例

蔡中志¹
李姿宜²

摘 要

警察機關為維護交通安全與秩序，依據道路交通管理處罰條例等相關法規實施交通稽查舉發，本屬行政機關所為之行政處分，故須遵守依法行政原則，落實相關規定之程序，以求國家干預人民權益之正當性。違反道路交通管理處罰條例之受處分人不服舉發事實，可依交通裁決事件之救濟程序，以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提起訴訟，自 101 年 9 月 6 日起，交通裁決採二審終決，行政訴訟庭法官見解影響裁決結果，故警察機關舉發違規程序及裁決機關裁罰，極有可能因法官見解相異而遭撤銷。本文以高雄高等行政法院，104 年 7 月至 12 月之行政訴訟 38 件交通裁決裁判書並分析裁定理由，其中多數上訴案件行政訴訟庭法官見解仍支持裁決及舉發機關，唯部份案件因舉發程序正當合法性與否或採用證據證據力缺乏完整性等原因，致高等法院判決原審廢棄，故警察機關於執行交通執法之實務上，除以保護違規人之交通安全考量下，對於違規事實之搜證及執法程序合法正當性，應更為落實謹慎。

關鍵字：道路交通裁決事件、上訴、爭議點

一、前言

警察機關為維護交通安全與秩序，依據道路交通管理處罰條例等相關法規實施交通稽查舉發，此本屬行政機關所為之行政處分，故須遵守依法行政原則，及落實相關規定之程序進行舉發。自 101 年 9 月 6 日起，交通裁決事件移回行政訴訟程序，其審判權改為「三級二審制」並由各地方法院設置行政訴訟庭審理，故違反道路交通管理處罰條例之受處分人不服舉發事實，可依交通裁決事件之救濟程序，以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提起訴訟。根據司法院統計 100、101 及 102 年各地方法院道路交通案件收結情形，其中新收違反道路交通管理處罰條例異議案件，分別為 100 年 22180 件、101 年 13136 件、102 年 39 件，反觀修法實施後 102、103 及 104 年各地方法院交通裁決總判決數分別為 102 年 3021 件、103 年 3245 件及

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授。

² 中央警察大學交通管理研究所研究生(聯絡地址:33304 桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，電話:03-3282321,E-mail:ts1043099@mail.cpu.edu.tw)。

104年3259件，案件數之轉移顯見受到交通裁決事件依公法審判，以行政訴訟方式救濟及有償主義之影響。然而行政訴訟庭法官見解將影響裁決結果，故警察機關舉發違規程序及裁決機關裁罰，極有可能因法官見解相異而遭撤銷，對於舉發機關而言，舉發程序正當合法性及違規事實之蒐證更需謹慎，因此本文以高雄高等行政法院，104年7月至12月之行政訴訟38件交通裁決裁判書，分析裁定理由，並統整上訴爭議點，探討被行政訴訟庭駁回原處分之判決理由，期能提供實務單位於執行取締交通違規勤務之參考。

二、文獻回顧

2.1 行政訴訟法之沿革

2.1.1 行政訴訟三級二審新制建立

我國基於公法與私法區分的理論將具體法上的爭議，分歸由普通法院與行政法院管轄，是為「二元化的訴訟制度」，此種制度上的設計，同於德、法、奧的體制，惟實務上因行政訴訟體制不成熟，故仍有許多本質上屬公法的案件，仍歸由普通法院審理，交通裁決事件即為適例³。行政訴訟法自民國89年7月1日起採行二級二審制，以高等行政法院為第一審管轄法院，最高行政法院為第二審管轄法院，負責審理各類型公法事件，而交通裁決事件，本質即屬於公法事件，但修法新制尚未建立前有關交通裁決事件之救濟程序，仍由各地方法院設置之交通法庭負責，並依刑事訴訟法程序進行，且採無償制，造成民眾濫訴消耗司法資源，加上高等行政法院僅有臺北高等行政法院、臺中高等行政法院、高雄高等行政法院3處，造成民眾訴訟之不便，另一方面行政法院法司人力及相關司法資源未有效配置，為改善此現象，司法院研訂修改事項，並經立法院三讀通過，於101年9月6日起施行行政訴訟新制「三級二審制」，有關交通裁決案件改依行政訴訟程序及有償制。

2.1.2 行政訴訟法修正之目的

1. 保障民眾訴訟權益—就近提起訴訟、及時訴訟輔導

為落實司法為民，保障民眾公法上之權利，加以目前高等行政法院僅設於臺北、臺中、高雄三個地點，其他距離法院所在地比較遠之民眾，想要提起行政訴訟，並不便利，尤以徧遠山區、外島、花東等地區實在不便，且相關的行政訴訟法令宣導及訴訟輔導無法普及，使得人民常不知如何為自己之權益請求法院主持公道，甚至不知如何起訴、如何撰寫狀紙，以上情況勢必極需提供一專業且便民的訴訟輔導，而在各地方法院設置行政訴訟庭，往後

³ 李惠宗（2000），*行政法要義*，初版，臺北：五南圖書出版股份有限公司，頁574-575。

如有與民眾食衣住行息息相關之行政訴訟事件，金額在四十萬以下者，民眾可就近向被告所在地之地方法院行政訴訟庭提起行政訴訟，比較修正前，確實較為便利。

2.簡易訴訟程序事件行言詞辯論，對民眾更有保障

民國87年行政訴訟法修法時，認為應適用簡易程序訟事件多屬簡單輕微之事件，為省勞費而規定其裁判得不經言詞辯論，惟目前適用簡易訴訟程序之金額已提高至四十萬元，且各地方法院設置行政訴訟庭後，當事人到庭應訴之勞費較諸以往更為節省，為妥適保障民眾的行政訴訟權益，本次修法將簡易訴訟程序事件改為須經言詞辯論⁴。

3.交通裁決為公法事件，回歸依公法審判

修法前交通裁決事件之救濟方式以聲明異議，依刑事訴訟法之程序進行，因無需徵收裁判費用而使受有輕微罰鍰或輕微不利處分之受處人，抱持姑且一試而濫行提起聲明異議，而排擠普通法院刑事庭法官審理重大刑事案件所需耗費之司法資源，修法後歸行政訴訟法程序並採有償制，有助於遏止濫行訴訟之發生⁵。

2.2 行政訴訟法修正對交通裁決事件之影響

2.2.1 交通裁決事件之審判權劃歸行政法院

交通裁決本質為行政處分，質輕量多，過去40年因行政法院未能普設，為顧及民眾訴訟便利，並兼顧行政法院負荷，立法規定其救濟程序由普通法院交通法庭依聲明異議方式，準用刑事訴訟法審理。此種以刑事訴訟程序處理行政法上爭議之作法，曾引發違憲爭議，為此大法官作出釋字第418號解釋，謂已給予當事人申辯及提出證據之機會，符合正當法律程序，與憲法第十六條保障人民訴訟權之意旨尚無牴觸，儘管如此，交通違規處罰事件由普通法院交通法庭依刑事訴訟程序審理，仍未盡允恰，例如刑事訴訟法中並無「撤銷行政處分」之規定。因應行政訴訟新制，各地方法院設置行政訴訟庭後，將交通裁決之行政爭訟回歸行政訴訟審判程序，以地方法院行政訴訟庭第一審管轄，消除過去有關救濟程序之顧慮。

⁴立法院第七屆第七會期司法及法制委員會第四次全體委員會會議資料，司法院報告「行政訴訟法暨其施行法等部分條文修正草案」書面報告（2011）。

⁵林家賢（2008），「交通聲明異議案件如採行有償制所生影響與交通執法關係之探討」，九十七年道路交通安全與執法研討會論文集，頁 17-39。

2.2.2 道路交通管理處罰條例之配合修正

1. 道路交通管理處罰條例第 65 條修改為：「汽車汽車所有人、駕駛人違反本條例，經主管機關裁決書送達後逾三十日之不變期間未向管轄之地方法院行政訴訟庭提起撤銷訴訟，或其訴訟經法院裁判確定，而不繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照者，依下列規定處理之：一、經處分吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關逕行註銷。二、經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，按其吊扣期間加倍處分；仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。三、罰鍰不繳納者，依法移送強制執行。於九十五年六月三十日前，十年內，汽車所有人、駕駛人因違反前項第三款修正前罰鍰不繳納，經易處吊銷汽車牌照或駕駛執照者，得於五年內繳清罰款後，申請核發。」，即違反道路管理事件，未依規定提起救濟程序或其訴訟經法院裁判確定，行為人不繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照時，公路主管機關得據以執行之規定。

2. 修改第 87 條為：「受處分人不服第八條或第三十七條第五項處罰之裁決者，應以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提起訴訟；其中撤銷訴訟之提起，應於裁決書送達後三十日之不變期間內為之。」受處分人不服本條例第 8 條或第 37 條第 5 項處罰之裁決者，應以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提出訴訟。其中撤銷訴訟之提起，應於裁決書送達後三十日之不變期間內為之。

3. 刪除第 88 條、第 89 條有關法院受理交通裁決事件準用刑事訴訟法及其處理規定，改由地方法院行政訴訟庭依行政訴訟新法規定處理。

2.2.2 增訂交通裁決事件之訴訟程序

交通裁決事件改依行政訴訟程序審理，納入地方法院行政訴訟庭第一審管轄，行政訴訟法亦作相應之修正，於第二編（第一審程序）增訂專章（第三章）「交通裁決事件訴訟程序」，主要內容如下⁶：

1. 交通裁決事件之範圍及合併提起非交通裁決事件之處置。

行政訴訟法第三章因應交通裁決事件質輕量多之特性，增設特殊之程序規定。為免提起此類訴訟並合併為其他之請求，致使訴訟過於複雜，新法爰限制合併提起交通裁決事件以外之訴訟者，即應另依簡易訴訟程序或通常訴訟程序審理。基於該等訴訟與交通裁決事件同樣性質特殊之考量，交通裁決事件之訴訟程序規定。

⁶ 李建良（2012），「行政訴訟審級與交通裁決事件審判權之改制—2011 年行政訴訟新制簡介」，台灣法學雜誌，第 192 期，頁 6-10。

2. 交通裁決事件之第一審管轄法院

行政訴訟法第 13 條第 1 項規定：「對於公法人之訴訟，由其公務所所在地之行政法院管轄。其以公法人之機關為被告時，由該機關所在地之行政法院管轄。」此即一般所謂「以原就被」之訴訟原則。交通裁決事件性質上既屬行政事件，其訴訟之提起理應同此原則。惟實務上，部分辦理交通裁決事務之單位（例如監理站），並不具機關資格，而無行政訴訟之當事人能力，原告（受處分人）提起訴訟，須以具有機關資格者為被告（例如監理所），若貫徹「以原就被」之訴訟原則，將使民眾訴訟不便，新法爰增訂特別審判籍，亦得由原告住所地、居所地、所在地或違規行為地之地方法院行政訴訟庭管轄，即採「以被就原」及「行為地法院」之原則。

3. 交通裁決事件之訴訟程序

交通裁決事件之起訴狀原應於不變期間內向管轄之地方法院行政訴訟庭提出，而修法前之救濟方式為聲明異議，係由受處分人將聲明異議狀提出於原處分機關，為免修法後因原處分機關未為告知或告知錯誤，致原告誤向原處分機關提出起訴狀，原處分機關復未能及時轉遞法院，而發生起訴逾期之不利利益，新法明定因原處分機關未為告知或告知錯誤，致原告於裁決書送達三十日內誤向原處分機關遞送起訴狀者，視為已遵守起訴期間，並明定原處分機關應即將起訴狀移送管轄法院，以免影響原告之訴訟權益。並考量交通裁決事件質輕量多，且裁罰金額普遍不高，如卷內事證已臻明確，尚須通知兩造到庭辯論，無異增加當事人之訟累，故新法明定其裁判得不經言詞辯論為之⁷。

2.3 交通裁決事件訴訟程序

2.3.1 交通裁決事件

「行政訴訟法」第 237 之 1 第 1 項條規定：本法所稱交通裁決事件如下：

1. 不服道路交通管理處罰條例第八條及第三十七條第五項之裁決，而提起之撤銷訴訟、確認訴訟。

2. 合併請求返還與前款裁決相關之已繳納罰鍰或已繳送之駕駛執照、計程車 駕駛人執業登記證、汽車牌照。

主要分成二部分，一部分是有關裁決事件之撤銷或確認訴訟，另一部分則為合併請求返還與裁決相關之事件。若提起前項以外之訴訟者，應適用簡易訴訟程序或通常訴訟程序之規定。

⁷參照行政訴訟法第 237 之 7 修法說明 2

2.3.2 交通裁決事件之管轄

「行政訴訟法」第 237 之 2 條規定：交通裁決事件，得由原告住所地、居所地、所在地或違規行為地之地方法院行政訴訟庭管轄。係為便利民眾就近提起訴訟，並兼採「以被就原」與「行為地法院」原則。

2.3.3 訴訟程序之提起

「行政訴訟法」第 237 之 3 條第 1 項規定：交通裁決事件訴訟之提起，應以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭為之。無需先經訴願或其他先行程序，亦或為撤銷訴訟之提起，則依同法第 2 項規定，應於裁決書送達後三十日之不變期間內為之。若因原處分機關未為告知或告知錯誤，致原告於裁決書送達三十日內誤向原處分機關遞送起訴狀者，則視為已遵守起訴期間，原處分機關並應即將起訴狀移送管轄法院。

2.3.4 行政機關重新審查機制

地方法院行政訴訟庭收受起訴狀後，應將起訴狀繕本送達被告，俾以維護被告得答辯應訟之權利，而交通裁決事件雖因其質輕量多，為使法律關係及早確定而免除其訴願等前置程序，惟為促使原處分機關能自我省察原裁決是否合法妥當，以符「依法行政」之要求，並使民眾就行政處分是否合目的性能獲審查之機會，暨兼顧救濟程序之簡便，以保障當事人之權益（藉由被告即原處分機關答辯及調取相關卷證之程序，使被告應重新審查；而非要求原告須經訴願等前置程序始能起訴），爰創設「重新審查」之特別救濟機制，以取代訴願程序⁸，即原處分機關依「行政訴訟法」第 237 之 4 條第一項規定，應於收受起訴狀繕本後應於二十日內重新審查原裁決是否合法妥當，並分別為如下之處置：

- 1.原告提起撤銷之訴，被告認原裁決違法或不當者，應自行撤銷或變更原裁決。但不得為更不利益之處分。
- 2.原告提起確認之訴，被告認原裁決無效或違法者，應為確認。
- 3.原告合併提起給付之訴，被告認原告請求有理由者，應即返還。
- 4.被告重新審查後，不依原告之請求處置者，應附具答辯狀，並將重新審查之紀錄及其他必要之關係文件，一併提出於管轄之地方法院行政訴訟庭。被告重新審查原裁決後，認為裁決違法或不當者，應為自行撤銷或變更原裁決、確認訴訟及返還請求有理由之合併提起給付之訴者，應即陳報管轄之地方法院行政訴訟庭；若被告於第一審終局裁判生效前已完全依原告之請求處置者，以其陳報管轄之地方法院行政訴訟庭時，視為原告撤回起訴。

⁸參照行政訴訟法第 237 之 4 修法說明 2

2.3.5 交通裁決事件之裁判費徵收標準

交通裁決事件裁判費之徵收，依「行政訴訟法」第 237 之 5 條規定如下：

- 1.起訴，按件徵收新臺幣三百元。
- 2.上訴，按件徵收新臺幣七百五十元。
- 3.抗告，徵收新臺幣三百元。

4.再審之訴，按起訴法院之審級，依第一款、第二款徵收裁判費；對於確定之裁定聲請再審者，徵收新臺幣三百元。

5.本法第九十八條之五各款聲請，徵收新臺幣三百元。

另被告，即原處分機關，經重新審查認原告合併提起給付之訴，請求有理由者，並做返還處置者，視為撤回起訴者，法院應依職權退還已繳之裁判費，應將起訴狀繕本送達被告。

2.3.6 交通裁決事件之管轄

「行政訴訟法」第 237 之 2 條規定：交通裁決事件，得由原告住所地、居所地、所在地或違規行為地之地方法院行政訴訟庭管轄，係為便利民眾就近提起訴訟，並兼採「以被就原」與「行為地法院」原則。

2.3.7 交通裁決事件之審理

1.不經言詞辯論

依「行政程序法」第 237 之 7 條規定：交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。係因考量交通裁決事件質輕量多，且裁罰金額普遍不高，如卷內事證已臻明確，尚須通知兩造到庭辯論，無異增加當事人之訟累，故修正明定，其裁判得不經言詞辯論為之⁹。

2.以傳喚受處分人及舉發員警為原則

交通法庭準用刑事訴訟法第 222 條規定，並適用道路交通案件處理辦法第 16 條：「交通法庭就聲明異議之案件，必要時，得訊問受處分人及其他關係人，並得傳傳喚證人，命行鑑定，實施勘驗。」之規定，原則上均會傳喚訊問受處分人¹⁰；依道路交通管理處罰條例第 8 條規定，處罰機關分為公路主管機關及警察機關，處罰於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會。

3.訴訟費用確定

依「行政程序法」第 237 之 8 條規定：行政法院為訴訟費用之裁判時，應確定其費用額。前項情形，行政法院得命當事人提出費用計算書及釋明費用額之文書。

⁹參照行政訴訟法第 237 之 7 修法說明 2

¹⁰鄭文竹(2015),「交通案件之救濟與案例探討」,104 年道路交通安全與執法研討會論文集,頁 87-88。

2.3.8 交通裁決事件之裁定移送

原告於地方法院行政訴訟庭第一審訴訟程序進行中，如有變更、追加之必要，且變更、追加後仍屬於交通裁決事件之範圍，基於訴訟經濟之考量，實無禁止之必要，惟若變更、追加後，致其訴之全部或一部，不屬於交通裁決事件之範圍者，其情形即與本章考量交通裁決事件內容較為單純、為期訴訟程序進行簡速而設有特殊規定之意旨不符，爰於本條明定此情形不得適用本章之規定，而應改依簡易訴訟程序審理；其應改依通常訴訟程序者，因通常訴訟程序係以高等行政法院為第一審管轄法院，爰明定並應以裁定移送管轄之高等行政法院¹¹。

依「行政訴訟法」第 114 之 1 條規定，適用通常訴訟程序之事件，因訴之變更或一部撤回，致其訴之全部屬於簡易訴訟程序或交通裁決事件訴訟程序之範圍者，高等行政法院應裁定移送管轄之地方法院行政訴訟庭。

2.3.9 上訴或抗告

對地方法院行政訴訟庭判決不服者，原則得向高等行政法院上訴，例外得向最高行政法院上訴，若對地方行政法院行政程序方面之裁定不服者，得向高等法院抗告；依「行政訴訟法」第 114 之 1 條規定，上訴或抗告應表明事由為：

1. 以原裁判所違背之法令。
2. 其具體內容依訴訟資料可認為原裁判有違背法令之具體事實。

此外因第二審為法律審，依「行政訴訟法」第 241 之 1 條規定，對於高等行政法院判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。

2.3.10 其他準用簡易訴訟程序之規定

依「行政訴訟法」第 237 之 9 條規定，交通裁決事件，除本章別有規定外，準用簡易訴訟程序之規定。交通裁決事件之上訴，準用第二百三十五條、第二百三十五條之一、第二百三十六條之一、第二百三十六條之二第一項至第三項及第二百三十七條之八規定。交通裁決事件之抗告、再審及重新審理，分別準用第四編至第六編規定。

¹¹參照行政訴訟法第 237 之 6 修法說明 2

三、研究方法

3.1 研究方法

本研究採用之研究方法如下：

1.文獻回顧：蒐集國內道路交通主管機關對於交通裁決救濟之行政命令，相關期刊、學術論文等文獻資料，加以整理、探討與分析，作為本研究之相關策略研擬之重要參考基礎。

2.循序歸納：以高雄高等行政法院，104年7月至12月之行政訴訟38件交通裁決裁判書，分析裁定理由，並統整上訴爭議點，探討被行政訴訟庭駁回原處分之判決理由，並循序收斂之方式進行歸納。

3.分析比較：藉由所統整之上訴爭議點及被撤銷原處分之判決理由，與現行實務單位執行交通取締勤務作業流程分析比較，期擇優汰劣，提供實務單位於執行取締交通違規勤務之參考及建議。

四、案例分析

本文利用司法院法學資料檢索系統之判決書查詢功能，以高雄高等行政法院行政訴訟判決，案由為交通裁決，蒐集104年7月至12月間，共計38件交通裁決裁判書，包含上訴案件30件，再審7件，抗告1件，判決結果為駁回28件、原判決廢棄6件、移送專屬管轄4件，其中支持舉發及裁決機關者而判決駁回27件，原判決廢棄3件，另不支持而判決駁回1件，原判決廢棄3件，顯見多數行政訴訟法官見解仍支持裁決及舉發機關；由於高等行政法院係為法律審，本文進一步分析說明高等行政法院將原判決廢棄之裁定理由。

4.1 判決不適用法規之違法，上訴人據以指摘原審判決違背法令

1.原審撤銷原因：本件被上訴人遭警方逕行舉發在國道十號30公里（東向）處超速，經比對相片地型地貌後，實際之測得超速地點應為30.65公里處，而本件「前有違規取締」之告示牌設置地點為29.4公里處，距測速地點已有1.25公里，亦即1250公尺，超過處罰條例第7條之2第3項規定之300公尺至1000公尺之距離。從而，本件警方逕行舉發之行為，違反上述應於300公尺至1000公尺間，明顯標示之規定，自有違法之處，被上訴人訴請撤銷，為有理由，而判決撤銷原處分

2.高等法院提出：原審調查未審酌被上訴人於原審所提照片說明，而逕自採用上訴人原審訴訟代理人之錯誤言詞陳述（上訴人原審訴訟代理人在原審調查證據庭實際上係將本案儀器架設地點國道十號東向30公里65公尺處，

錯誤以言詞陳述為 30.65 公里)，遽以舉發機關採證違反處罰條例第 7 條之 2 規定為由，判決撤銷原處分，顯違反處罰條例第 7 條之 2 第 2、3 項規定，而有判決不適用法規之違法。故上訴人據以指摘原審判決違背法令，即堪採取。

3.論結：原判決既有上述違背法令之情事，則上訴人求予廢棄，為有理由，自應由本院將原判決廢棄；又因本件依本院依法得斟酌之事實，其事實已臻明確，故依行政訴訟法第 259 條第 1 款規定，爰由本院自為判決，並駁回被上訴人在第一審之訴。(高雄高等行政法院，104 年度交上字第 29 號)

4.2 撤銷原處分未說明違法理由，有判決不備理由之違法

1.原審撤銷原因：依處罰條例第 54 條第 1 款規定所謂「肇事」應指車輛之駕駛人於闖越平交道時，另有與來往之火車或他人、他車發生碰撞，危及交通安全之情形，至於闖越平交道時撞斷遮斷桿，可認為二者之間有相當之聯結，亦即闖越平交道原本即有可能撞斷遮斷桿，其所造成之危險已包含於闖越平交道之違規行為內，難以認為達於肇事之程度而須加重處罰，否則恐有違反比例原則之虞。而本件被上訴人闖越系爭平交道僅撞斷遮斷桿，並未與他人、車或來往之火車發生碰撞，尚難認為構成「因而肇事」之要件。

2.高等法院提出：原判決僅謂被上訴人闖越平交道撞斷遮斷器且未與他人、車或往來之火車發生碰撞，惟並未記載其認定所憑之證據及理由；又原判決僅以本件不構成處罰條例第 54 條所稱之「因而肇事」要件為其判決撤銷原處分之理由，然查，該當「因而肇事」與否，所牽涉者僅是原處分關於吊銷駕照處分之合法與否，至於依處罰條例第 54 條第 1 款及第 24 條第 1 項第 4 款裁處罰鍰及命參加道路安全講習部分，並不以「因而肇事」為要件。既然原判決認定被上訴人有闖越平交道之事實，上訴人此部分處分，即難謂為違法，惟原判決卻撤銷此部分原處分，然未說明原處分在此有何違法之理由，凡此均有判決不備理由之違法。

3.論結：原判決有如上述之適用法規不當、不適用法規及不備理由等違背法令事由，即與判決結論有影響，是上訴論旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，為有理由。並因本件事證尚有未明，有由原審再為調查審認之必要，本院尚無從自為判決，故將原判決廢棄，發回原審更為適法之裁判。(高雄高等行政法院，104 年度交上字第 30 號)

4.3 上訴理由未提出對原判決如何違背法令之具體指摘，認其上訴不合法

1.原審駁回原因：警方採證照片所顯示之「十」字線符號標示在系爭車輛之車尾頂金屬部位，非上訴人所謂左上角玻璃部位，如射在玻璃部位因相片

顏色同屬黑色即無法如此清晰辨識，是以本件雷達測速儀，並無因其他同向或外側車輛之行駛，致發生超速車輛辨識錯誤或失準之情形，上訴人所訴，並無理由，核不足採等語，乃駁回上訴人在原審之訴。

2. 高等法院提出：檢視本件採證照片所顯示十字線，確實如上訴人所主張係對準系爭車輛車尾之「左上角玻璃處」，是即原判決認定採證照片所顯示之十字線符號標示在系爭車輛之「車尾頂金屬部位」，容有認定事實顯與證據不符之違背證據法則情事。又雷射測速儀十字線瞄準車輛玻璃處是否會影響測速結果之正確性，此為上訴人於原審主張之主要爭執點，原判決並未就此事實關係為調查認定，本院為法律審，原則上並無事實審法院之事實認定權限，自無從為法律上判斷而自為判決。

3. 論結：上訴論旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，為有理由，並因本件事證尚有未明，有由原審再為調查審認之必要。(高雄高等行政法院，104 年度交上字第 21 號)

4.4 上訴理由未提出對原判決如何違背法令之具體指摘，認其上訴不合法

1. 原審駁回原因：針對起訴當事人適格問題，未依法行使闡明權使上訴人為正確當事人之選擇，即逕以原處分之相對人即上訴人林○洲為原告，以原判決駁回上訴人林○洲於原審之訴。

2. 高等法院提出：原審顯係訴外裁判，而非適法。

3. 論結：上訴意旨雖未指摘及此，惟此部分原判決既有可議，仍應認上訴為有理由，而由本院予以廢棄，以臻適法（高雄高等行政法院，104 年度交上字第 32 號）

4.5 判決不備理由之當然違背法令，發回原審更為適法之裁判

1. 原審駁回原因：上訴人違規之事實堪以認定，於法並無違誤，乃駁回上訴人在原審之訴。

2. 高等法院提出：上訴人請求勘驗行車紀錄器錄光碟，原審對此攸關原處分是否合法事項，未能依上訴人之聲請為調查，復未於原判決中說明不予勘驗之理由，即遽依證人之證詞，而為上訴人不利之判斷，自有行政訴訟法第 243 條第 2 項第 6 款所謂判決不備理由之當然違背法令。

3. 論結：上訴論旨雖未指摘及此，然原判決既有上述違誤，仍應認本件上訴為有理由，並因本件事證尚有未明，故將原判決廢棄，發回原審更為適法之裁判。(高雄高等行政法院，104 年度交上字第 38 號)

4.6 原判決遽認員警未當場舉發，又不符逕行舉發要件，已不得再為舉發等情，即屬違誤

1.原審駁回原因：舉發單位舉發方式於法無據，自不生舉發效力，上訴人亦無裁罰之權限，是原處分核屬違法。被上訴人訴請撤銷原處分，為有理由，自應撤銷原處分。

2.高等法院提出：交通主管機關就交通違規之舉發，依處罰條例及處理細則之規定，除當場舉發及逕行舉發外，就查獲違反道路交通管理之行為者，應可本於職權舉發。

3.論結：原判決遽認員警未當場舉發，又不符逕行舉發要件，已不得再為舉發等情，即屬違誤，而有適用法規不當之違背法令。(高雄高等行政法院，104年度交上字第41號)

五、結論

現行交通裁決事件採二審終決，第一審為事實審第二審為法律審，而高等法院對於上訴案件之判決，以原裁判是否違背之法令、具體內容事實可認為原裁判有違背法令為準則，故行政訴訟庭法官見解往往會影響裁決結果，就本文分析之38件交通裁決裁判書中，多數上訴案件行政訴訟庭法官見解仍支持裁決及舉發機關，唯部份上訴案件因舉發程序正當合法性與否或採用證據證據力缺乏完整性等原因，致高等法院判決原審廢棄。

道路違規行為之發生，往往係在瞬間，警察機關於執行交通執法之實務上，除以保護違規人之交通安全考量下，對於違規事實之搜證及執法程序合法正當性，應更為落實謹慎。

參考文獻

司法院統計(2015)，地方法院辦理道路交通案件收結情形，網站：<http://www.judicial.gov.tw/juds/>。

鄭文竹(2015)，「交通案件之救濟與案例探討」，*104年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁87-88。

李建良(2012)，「行政訴訟審級與交通裁決事件審判權之改制—2011年行政訴訟新制簡介」，*台灣法學雜誌*，第192期，頁6-10。

立法院第七屆第七會期司法及法制委員會第四次全體委員會會議資料，司法院報告《行政訴訟法暨其施行法等部分條文修正草案》書面報告(2011)。

李惠宗(2000)，*行政法要義*，初版，臺北：五南圖書出版股份有限公司，頁574-575。

林家賢(2008)，「交通聲明異議案件如採行有償制所生影響與交通執法關係之探討」，*九十七年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁17-39。

