

交通裁決事件上訴之個案分析 — 告示明確性之爭論

A Case Analysis on Appeals of Traffic Violation Arbitration — Disputes on the Clarity of Warning Signs

陳冠宇 Guan-Yu Chen¹
吳俊良 Chun-Liang Wu²
雷國強 Guo-Qiang Lei³

摘要

對於交通違規裁罰之行政訴訟，如一審法官對法令規定意旨或交通部函釋等規定有不同之見解，而判決撤銷原處分案件，不僅使舉發及裁罰機關對於本行政程序有無違誤需行檢討，亦使執法人員無所適從；如再經新聞媒體負面報導，員警於執法時將受當事人質疑，警察機關執法公信力及專業形象，大受挑戰。內政部警政署重視此等問題之嚴重性，特於 104 年交通警察工作會報提案討論，促請各警察機關應積極舉證，並協請違規裁罰機關上訴，又為有效維護交通執法公信力，對辦理該類上訴案件獲勝訴者予以獎勵，提升工作士氣。本個案緣於 103 年 7 月間違規人不服裁決所裁決書之裁處，遂以舉發機關國道公路警察局設置之「前有違規取締」告示不明為由，向管轄地方法院提起行政訴訟，案經一審法官於 103 年 12 月底判決原處分撤銷，訴訟費用由被告裁決所負擔。後經國道公路警察局蒐集證據、檢討評估後，協請裁決所以原判決違背法令為理由，於法定期限內向管轄高等法院提出上訴，二審合議庭於 104 年 5 月間判決廢棄一審判決、駁回被上訴人在第一審之訴，並由被上訴人負擔第一審及第二審訴訟費用。二審判決前，尚有其他違規受處分人，以相同理由提出行政訴訟，臺灣臺北地方法院行政訴訟庭亦按前例判決撤銷處分（參照臺灣臺北地方法院 103 年度交字第 315、394 號行政訴訟判決），表示法官對於道路交通管理處罰條例第七條之二(2015)條文中，關於警察機關以科學儀器採證逕行舉發超速違規，應當在採證上游處豎立「明顯標示」標誌見解及意見相殊。本研究詳細分析本件行政訴訟案之歷程，包含：有關行政機關之行政作為、法院調查方式及內容、第一審答辯重點及上訴理由等，最終歸納本案上訴成功之可能原因，期能作為日後交通違規舉發及裁罰機關上訴，及行政機關從中探討如何改善行政作為等參考。

關鍵字：行政訴訟、交通裁決事件、交通標誌、法律保留原則

-
- 1 內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊交通組警務員兼組長（聯絡地址：26142 宜蘭縣頭城鎮二城里青雲路一段 82-1 號，電話：03-9889688，E-mail：sandey.happy@gmail.com）。
 - 2 內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊大隊長。
 - 3 內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊交通組警員。

Abstract

As a result of revoking the administrative penalty of the Road Traffic Adjudication Event, made by a trial judge on the Court of First Instance who provided different views from what the administrative government have issued, the governments should reflect on themselves for justice. Especially, the police officers would be affected by the event and won't know exactly how to justly practice enforcements. The enforcement professional image would also be challenged by those people who have been influenced by the widespread negative news reported on media. In its annual conference held in 2015, the National Police Agency, NPA, urged police departments that in such circumstance should provide positive proof and assistant the Road Traffic Management to appeal to the court for promoting enforcement credibility. The NPA will award such achievement to promote morale among enforcement professions. In the studied case, the judge adopted the causes drafted by the Road Traffic Adjudication Event offender. The major cause is that the traffic sign that says "Enforcement Area Ahead" is less conspicuous than the one that says "Targeted Enforcement Area Ahead". Although the posted sign is authorized by the Road Traffic Management and Penalty Act, the Article 7.2 rules the administrative penalty proof produced from the science enforcement equipment. The studied appeal, supported with many solid proofs, protested that it is the field of legal reservation; and the controversy traffic sign was posted through conducting serious administration procedures. The conclusion of this study can provide the methodology of making appeal and the improvement strategies to the administration.

Keywords : Administrative litigation, Traffic adjudication, Traffic signs, The principle of legal reservation

一、前言

近來偶有新聞媒體播出「交通違規裁罰遭行政法院撤銷」的案例，亦有「有酒後駕車公共危險之具體事實」，卻是被告無罪、甚至造成國家賠償之個案，皆引起民眾高度關注；這些新聞個案有別於往常「取締違規、政府搶錢」等不客觀的評論，而是直指行政處分的違失，使機關執法專業形象受挫，也使後續的執法出現信心危機；如再經新聞媒體負面報導，必然引發其他受相同違規裁處的當事人不滿，員警於執法時將受當事人質疑，警察機關執法公信力及專業形象，大受挑戰。緣此，內政部警政署特於 104 年交通警察工作會報提案討論，促請各警察機關應積極舉證，並協請違規裁罰機關上訴，又為有效維護交通執法公信力，對辦理該類上訴案件獲勝訴者予以獎勵，提升工作士氣。

本個案緣於 103 年 7 月間違規人因超速違規受罰新臺幣 3,500 元，而以簡短文字向裁罰機關陳述意見，未獲採納後請裁罰機關核發裁決書，以舉發機關國道公路警察局設置之「告示不明」、「路肩有施工圍籬無法確認測速器於何處」等理由，向管轄臺北地方法院行政訴訟庭提起行政訴訟，案經行政法院於 103 年 12 月底判決原處分撤銷，訴訟費用由被告裁決所負擔。後經國道公路警察局蒐集證據、檢討評估後，協請臺北市交通事件裁決所以原判決違背法令為理由，於法定期限內向管轄高等行政法院臺北分院提出上訴，二審合議庭於 104 年 5 月間判決廢棄一審判決、駁回被上訴人在第一審之訴，並由被上訴人負擔第一審及第二審訴訟費用。二審判決前，尚有其他違規受處分人，以相同理由提出行政訴訟，地方法院行政訴訟庭亦按前例判決撤銷處分、或於判決書再申該告示與立法意旨顯示行政法院審查對此尚有歧見，其中癥結，有研究必要，藉由行政訴訟歷程，對於現行實務上及法制面提供建議。本研究詳細分析本件行政訴訟案之歷程及內容、法院

之辯證重點，再探討遵守法律保留原則、強化行政程序作法等相關議題，最終歸納本案上訴成功之可能原因，期能作為日後交通違規舉發及裁罰機關上訴之參考。

為保護個人資料，違規當事人姓名修俣為黎○○、車牌號碼 1234-XX。

二、行政訴訟之歷程

2.1 行政處分緣起

當事人黎○○駕駛車號 1234-XX 號自用小客車，於 103 年 5 月 8 日下午 1 時 49 分許行經國道 3 號南下 31.1 公里處，因「限速 90 公里，經雷達（射）測定行速為 119 公里，超速 29 公里」，為內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊木柵分隊逕行舉發，並依法移送監理單位裁處；另臺北市交通事件裁決所於 103 年 7 月 9 日以北市裁罰字第 22-ZIB237432 號裁決書裁處罰鍰 3,500 元，並記違規點數 1 點之處分。

2.2 陳述意見及提起訴訟之歷程

當事人黎○○因不服舉發事實，依據道路交通管理處罰條例(2015)第 9 條第 1 項前段：「本條例所定罰鍰之處罰，受處罰人接獲違反道路管理事件通知單後，於 30 日內得不經裁決，逕依第 92 條第 4 項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於 30 日內，向處罰機關陳述意見」規定，於 103 年 6 月 16 日向臺北市交通事件裁決所陳述意見略以：「該路段目前路肩旁正在進行工程施工中，且有圍籬導致本人無法確認測速器於何處，所以請撤銷本人違規。」該所誤認管轄機關，於 103 年 6 月 19 日函轉請第六公路警察大隊辦理回復，該大隊以管轄錯誤於 103 年 6 月 26 日將案件轉由本大隊查處。

2.2.1 舉發機關答復裁罰機關之內容

1. 依據內政部警政署國道公路警察局第六公路警察大隊 103 年 6 月 26 日國道警六交字第 1036700986 號函轉裁決所 103 年 6 月 19 日北市裁申字第 10336663310 號函辦理。
2. 相關法規臚列如下：
 - (1) 道路交通管理處罰條例第 4 條第 1 項「道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。」。
 - (2) 道路交通管理處罰條例第 4 條第 2 項（略以）「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，…。」。
 - (3) 道路交通管理處罰條例第 7 條之 2（略以）「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：…9、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。…。對於前項第 9 款之違規行為，

採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，…，於高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1000 公尺間，明顯標示之。」。

(4) 道路交通安全規則第 105 條「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，應遵守其管制之規定。」。

(5) 高速公路及快速公路交通管制規則第 5 條（略以）「行駛高速公路及快速公路，應依速限標誌指示。…。」。

3. 本案經查如下：

(1) 「前有違規取締」標誌係用以告示駕駛人前方有超速違規採證或超速違規攔檢稽查，合先敘明。

(2) 於本案取攝違規地點國道 3 號公路南向 31.1 公里上游 30.5 公里處有設置「前有違規取締」標示（如附件），該標示設置清晰明確，足可供駕駛人辨識。

(3) 本案設置「標示」提醒用路人即無「隱匿性」執法疑慮。執勤員警著制服於公共場所公開執勤，依法令執勤亦無所謂「偷拍」不法行為之構成。

4. 綜上，本案舉發查無不當，請（裁決所）依權責裁處。

2.2.2 不服裁罰提起訴訟

臺北市交通事件裁決所依道路交通管理處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款、第 63 條第 1 項第 1 款規定，於 103 年 7 月 9 日以北市裁罰字第 22-ZIB237432 號裁決書裁處罰鍰 3,500 元，並記違規點數 1 點。當事人黎○○不服本案交通事件裁決，遂依道路交通管理處罰條例第 87 條「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；」並按「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。」規定，於期間內向所管轄臺灣臺北地方法院提起行政訴訟，其訴訟理由及聲明如下：

根據內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊 103 年 6 月 30 日國道警九交字第 0000000000 號函載：「…『前有違規取締』標誌係用以告示駕駛人前方有超速違規採證…」等語。原告認為「前有違規取締」之內容沒有清楚說明「前方有超速違規採證」之意。又所謂「前方」是指幾米，若能清楚寫明「前方 1000 公尺有超速取締」，原告就可以清楚知悉。再者，此照相位置目前施工中，有工程圍籬圍著，原告無法清楚知悉測速照相所在位置，被告就此並無解釋等語。並聲明：1. 原處分撤銷。2. 訴訟費用由被告負擔。

2.3 法院審理及裁判

2.3.1 監理機關答辯

臺北市交通事件裁決所收受起訴書後，函請舉發機關補充資料，依行政訴訟法(2014)第 237 條之 4 第 1 項第 4 款「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。」於期日內附具答辯狀。其答辯理由及聲明如下：

1. 依據內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊 103 年 6 月 30 日國道警九交字第 0000000000 號、103 年 8 月 15 日國道警九交字第 0000000000 號函略以：本件違規地點國道 3 號公路南向 31.1 公里上游 30.5 公里處設有「前有違規取締」標示，該標示設置清晰明確，足供駕駛人辨識。本件使用之雷達測速照相儀（主機 1204/天線 1250）業於 102 年 6 月 25 日經經濟部標準檢驗局檢定合格，有效期限至 103 年 6 月 30 日。
2. 本件違規事實明確。舉發機關依法舉發自屬適法。被告依道路交通管理處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款及第 63 條第 1 項第 1 款規定裁處罰鍰 3,500 元，並記違規點數 1 點，並無不合等語，資為抗辯。並答辯聲明：1.原告之訴駁回。2.訴訟費用由原告負擔。

2.3.2 一審判決重點

1. 查前開事實概要欄中關於原告於舉發時、地行車時速達 119 公里，違反速限 90 公里之規定，超速 29 公里之事實，為兩造所不爭執，且有內政部警政署國道公路警察局 103 年 5 月 28 日國道警交字第 ZIB237432 號舉發違反道路交通管理事件通知單、採證照片、違規查詢報表、內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊 103 年 6 月 30 日國道警九交字第 0000000000 號、103 年 8 月 15 日國道警九交字第 0000000000 號函、標誌照片、原處分、雷射測速儀檢定合格證書等附卷可稽，是原告有道路交通管理處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款之違章事實，應可認定。
2. 按道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 規定：「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：…七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規（第 1 項）。前項第 7 款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：…九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限…（第 2 項）。對於前項第 9 款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於 1 百公尺至 3 百公尺間，於高速公路、快速公路應於 3 百公尺至 1 千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同（第 3 項）。」……基於本法之立法目的係在於維護交通安全，非以處罰為目的，爰修正原條文第 3 項，對於行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，其係採定點當場攔截製單舉發者，亦應於一定距離內明顯標示之。」依此等修法意旨可知，立法者對於以科學儀器取締超速違規之情形，採取較為嚴格之態度，行政機關於舉發前須先提醒駕駛人注意、維持車速，而駕駛人仍違反速限規定者，始得予以舉發、裁罰，以避免執法機關便宜行事，恣意採取隱蔽式執法。是以，道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項所謂「明顯標示」，自應指明顯標示足以提醒駕駛人注意或保持速限之文字內容。
3. 本件採證地點國道 3 號南下 31.1 公里上游 30.5 公里處設有「前有違規取締」標誌，有內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊 103 年 6 月 30 日國道警九交字第 0000000000 號函及檢附之標誌照片在卷可稽，此與一般常見「前有測速照相」、「常有測速照相」等標誌內容不同。就文義理解而言，「前

有違規取締」係用以提醒駕駛人應注意所有之道路交通安全規則，例如行車保持安全間距、勿隨意變換車道、變換車道應打方向燈、勿蛇行、勿行駛路肩等，雖亦可包括應注意速限規定，然駕駛人應注意之交通安全規則眾多，看到上開內容標誌，未必能立即聯想到應注意速限規定之義務，又立法者既然特別就超速違規之違章，明定其使用科學儀器採證之限制，自應與其它違章情節有所區別。上開「前有違規取締」之標誌，因含括之範圍廣大，反而失去提醒駕駛人注意或保持速限之作用，顯不符立法意旨，是應認本件標誌內容不符合道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項所定「明顯標示」之規定，員警在該標誌下游 600 公尺處使用科學儀器採證超速違規，並逕行舉發，其舉發難認適法。

4. 綜上理由，原告固有道路交通管理處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款之違章事實，然舉發機關在未符合道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項所定要件下逕行舉發，舉發難認適法，被告據以裁罰，自有未恰，故本案裁決撤銷。

2.4 上訴理由

1. 對於簡易訴訟程序之判決不服者，得上訴於管轄之高等行政法院，其上訴，非以違背法令為理由，不得為之，有行政訴訟法第 235 條第 1 項、第 2 項規定可參。又按判決不適用法規或適用不當者，為違背法令。有下列各款情形之一者，其判決當然違背法令：(1)判決法院之組織不合法。(2)依法律或裁判應迴避之法官參與裁判。(3)行政法院於權限之有無辨別不當或違背專屬管轄之規定。(4)當事人於訴訟未經合法代理或代表。(5)違背言詞辯論公開之規定。(6)判決不備理由或理由矛盾。行政訴訟法第 243 條定有明文，依同法第 236 條之 2 第 3 項亦準用於簡易訴訟事件之上訴程序。前二規定，依同法第 237 條之 9 第 2 項，均準用於交通裁決事件之上訴程序。
2. 有關上訴審性質上屬於法律審(Revision)，當事人提起上訴必須以判決有「違背法令」為理由，申言之，以違背理由以外之原因（例如審判過程遲緩、有受外界壓力之嫌、與其他審判庭就同類案件之判決有歧異等），作為上訴理由，即不應准許而駁回之。惟所謂違背法令涵蓋甚廣，所有當事人不能折服之判決，幾乎皆可找到違背法令之藉口，為抑制當事人漫無限制之指摘判決違背法令，實務上有課予上訴人具體指陳違背法令之義務的例規(吳庚,2012)針對第一審判決部分，探究其撤銷原處分理由有無違背法令之問題，而非漫無目的提出上訴理由，後續將逐節說明各項上訴法定事由。
3. 原判決雖撤銷原處分；惟依下列理由說明，原判決有違背法令之具體事實，應認原判決適用法規有所不當，因此，提起本件上訴，請求廢棄原判決，改判如上訴聲明所示。
 - (1)判決不適用法規或判決適用不當者
 - A. 被告未能行使答辯權利。行政訴訟法第 108 條第 1 項規定，行政法院除依前條規定駁回原告之訴或移送者外，應將訴狀送達於被告。並得命被告以答辯狀陳述意見。本案地方法院依其規定，被告就起訴狀之事實及理由據

以答辯；惟地方法院之判決，逕引立法院修法理由為證據，認定「舉發難認適法，被告據以裁罰，自有未恰，應予以撤銷」（詳判決書事實及理由五、(三)）。

因該立法院修法理由非由原告主張，亦未記載於訴狀，被告難就此進行答辯，妨礙被告行使答辯權利。此與該答辯程序有違。

- B.地方法院調查證據違反程序。有關地方法院之判斷，包含：「道路交通管理處罰條例第7條之2第3項所謂『明顯標示』，自應指明顯標示足以提醒駕駛人注意或保持速限之文字內容」、「『前有違規取締』與一般常見『前有測速照相』、『常有測速照相』等標誌內容不同」、「然駕駛人應注意之交通安全規則眾多，看到上開內容標誌，未必能立即聯想到應注意速限規定之義務」等與個人經驗有關之主張，縱令原告不否認其亦具此主觀認知，地方法院仍應依行政訴訟法第123條規定，就此進行調查，於言詞辯論期日行之。而當事人應依第二篇第一章第四節之規定，聲明所用之證據。地方法院並應依行政訴訟法第141條規定，將調查證據之結果告知當事人，以為辯論。

(2)行政法院於權限之有無辨別不當

- A.該「前有違規取締」告示標誌之設置，屬係行政機關權責，如合乎行政程序，即屬合法；行政法院不宜就其文字內容進行審查、撤銷處分。查交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，係依道路交通管理處罰條例第4條「道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全」、「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮」、「前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之」規定，由交通部會同內政部訂定「道路交通標誌標線號誌設置規則」，供車輛駕駛人及行人據以遵守，以便利行旅並確保交通安全。有關「前有違規取締」標誌之內容，係由交通部道路管理機關臺灣區國道高速公路局與內政部警政署轄屬警察機關國道公路警察局協商研訂、統一調整，並依「道路交通標誌標線號誌設置規則」規則設置，其管理權責屬行政機關無誤；行政法院在詢問管理機關為何使用「前有違規取締」標誌後，竟不採信管理機關使用原因，逕自就其文字內容進行審查、撤銷處分，似已僭越管理機關權限。
- B.辨別道路交通標誌是否「明顯標示」，應依「道路交通標誌標線號誌設置規則」規定，非以個人主觀認知。查「道路交通標誌標線號誌設置規則」第3條標誌、標線及號誌之定義規定，第1款「一、標誌 以規定之符號、圖案或簡明文字繪於一定形狀之標牌上，安裝於固定或可移動之支撐物體，設置於適當之地點，用以預告或管制前方路況，促使車輛駕駛人與行人注意、遵守之交通管制設施。」，有「簡明文字」規定；至於，「明顯」

規定，則有「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 23 條警告標誌之設計第 4 款「四、警告標誌設置位置與警告標的物起點之距離，應配合行車速率，自 45 公尺至 200 公尺為度，如受實際情形限制，得酌予變更。但其設置位置必須『明顯』，並不得少於安全停車視距」、第 116 條里程碑第 2 項「里程碑碑面與行車方向垂直，里程數字正背兩面相同，設置地點應力求『明顯』，不妨礙交通」、第 128 條避車彎標誌第 1 項「用以指示前方設有避讓來車之處所。設於避車彎附近『明顯』之處，並得以附牌指示方向及距離」及第 141 條交通錐、交通筒、交通桿及交通板之規定，第 2 項「交通錐，設於日間或行車速限低於每小時 70 公里以下之路段者，高度至少 45 公分；其設於夜間、高（快）速公路、行車速限每小時 70 公里以上之路段或須『明顯』指引處者，高度至少 70 公分」等規定，均以標誌設置之位置（含安全停車視距）應「明顯」，足供車輛駕駛人及行人察看、據以遵守，而非以「內容」是否明確。本案起訴書所載「原告認為前有違規取締並沒有清楚說明『前方有超速違規採證』」，而為撤銷處分之理由，應不足採信。地方法院以個人主觀意見遽以辨別，確有不當。

(3)判決不備理由或理由矛盾

- A.判決理由矛盾。地方法院判決書既已認定「道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項規定，就超速違規之舉發，無論係逕行舉發或當場舉發，均限定應在一定範圍之距離內，明顯標示。『此項規定為其他違章類型所無。』（詳判決書（臺灣臺北地方法院-行政-103 交 233）事實及理由五、（三））亦即，依據上開規定，此標誌僅限於取締「超速」時設置，其他違章無須設置，熟悉此規定者，必能聯想到此路段取締「超速」；又於段末認定「『前有違規取締』係用以提醒駕駛人應注意所有之道路交通安全規則，例如行車保持安全間距、勿隨意變換車道、變換車道應打方向燈、勿蛇行、勿行駛路肩等，雖亦可包括應注意速限規定，然駕駛人應注意之交通安全規則眾多，看到上開內容標誌，未必能立即聯想到應注意速限規定之義務，又立法者既然特別就超速違規之違章，明定其使用科學儀器採證之限制，自應與其它違章情節有所區別。」認以「上開前有違規取締之標誌，『因含括之範圍廣大』，反而失去提醒駕駛人注意或保持速限之作用，顯不符立法意旨」。前節文字表示該標誌僅限於超速取締，係獨一無二，後節文字又認定該標誌含括之範圍廣大，駕駛人未必能立即聯想到應注意速限規定之義務，豈無矛盾？
- B.判決理由過於牽強。本案舉發單位國道公路警察局第九公路警察大隊，目前全轄計有「前有違規取締」標誌 82 面，供車輛駕駛人據以遵守，確保交通安全，而無「前有測速照相」、「常有測速照相」等標誌，該局所轄高速公路境內，亦同；惟地方法院不察此情，仍於判決書中認定「（『前有違規取締』）與一般常見『前有測速照相』、『常有測速照相』等標誌內容不同」，其所謂「一般常見」並未指明為何時、何處等具體事實，但可確信絕非「高速公路範圍」；而「前有測速照相」、「常有測速照相」等標誌，亦未見於「道路交通標誌標線號誌設置規則」，管理機關並無遵行義務。地方法院援引他轄交通標誌，遽以認定「本件標誌內容不符合道路交通管

理處罰條例第7條之2第3項所定『明顯標示』之規定，員警在該標誌下游600公尺處使用科學儀器採證超速違規，並逕行舉發，其舉發難認適法，判決理由過於牽強。

2.5 二審判決重點

1. 設置「前有違規取締」標誌，未逾越母法之授權範圍，於法律保留原則無違。按「本規則依道路交通管理處罰條例第4條第3項規定訂定之。」「標誌、標線及號誌之定義如左：一、標誌：以規定之符號、圖案或簡明文字繪於一定形狀之標牌上，安裝於固定或可移動之支撐物體，設置於適當之地點，用以預告或管制前方路況，促使車輛駕駛人與行人注意、遵守之交通管制設施。」「標誌、標線、號誌之設置、養護及號誌之運轉，由主管機關依其管轄辦理之。」「本規則所稱主管機關，指公路主管機關、市區道路主管機關及警察機關。」「告示牌，用以現有標誌無法充分說明或指示時，為維護行車安全與暢通之需要，得設置本標誌，其中禁制性質告示牌並應有相關之管制法令方得設置。本標誌為方形，依設置目的之不同，區分如左：一、警告性質告示牌用以促使車輛駕駛人及行人瞭解道路上之特殊狀況，提高警覺，並準備防範應變之措施，為黃底黑字黑邊。……。」道路交通標誌標線號誌設置規則第1條、第3條第1款、第4條第1項、第5條、第10條第4款、第137條分別訂有明文。查道路交通標誌標線號誌設置規則乃主管機關依道路交通管理處罰條例授權，就道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等所為之細節性、技術性事項規定，核其母法道路交通管理處罰條例授權範圍具體明確，且其內容並未逾越母法之授權範圍，於法律保留原則無違，本院自得予以援用。
2. 原判決有違論理與經驗法則，復未說明作成此一認定所憑之證據，自有判決不備理由之違法。被上訴人有如事實概要所載之違規行為，為原審所確定之事實。依道路交通安全規則第50條第1項規定：「汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之。汽車駕駛人經考驗及格，未領取駕駛執照前，不得駕駛汽車。」可知我國汽車駕駛執照之核給，非一經申請即可發給，必須駕駛人考驗及格，認證其對於道路交通安全法規具相當認知，且具一般駕駛技術後，始可取得駕駛執照。是以，道路交通參與者理應知悉道路交通安全法規並有遵守之義務，舉凡違反交通安全法規之行為均屬違規行為，為取締之對象。而未依限行駛為常見之違規行為，尤其行駛於高速公路，超速行駛更是取締違規行為之大宗，原判決認「前有違規取締」之標示，未必能使駕駛人立即聯想應注意速限規定之義務，有違論理與經驗法則，其復未說明作成此一認定所憑之證據，自有判決不備理由之違法。
3. 「前有違規取締」標誌核與道路交通標誌標線號誌設置規則所定之標誌設置規範並無不符。依道路交通標誌標線號誌設置規則第二章標誌第一節通則之規定觀之，該設置規則對於標誌之顏色、體型、牌面大小、文字書寫方式、設置位置、材質等事項均有詳細規定，其目的在於使駕駛人能在適當距離內辨認清楚標誌內容、理解標誌含義，且以不妨礙行車及行人交通為原則。是該設置規則

對於標誌之設置，係要求標誌「本體」之設置須明顯足供駕駛人及行人辨識其內容。由上訴人於原審提出之國道警察第九公路警察大隊 103 年 6 月 30 日國道交警九字第 1039700803 號函所附彩色照片觀之，系爭「前有違規取締」之標誌設置於國道 3 號北向 30.5 公里處，該標誌係黃底黑字黑邊之警告性質標誌，字體由上而下、由右至左書寫、豎立於行車方向之右側（見原審卷第 34 頁），用以提醒駕駛人前方有違規取締，促使駕駛人提高警覺，核與道路交通標誌標線號誌設置規則所定之標誌設置規範並無不符。原判決認因本件違規地點前設置之「前有違規取締」標示，與道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項之「明顯標示」規定不符，亦有未合。

4. 該標誌由公路主管機關與警察機關依據轄區特性研議設置，核屬有據。復依卷附國道警察第九大隊 103 年 11 月 3 日國道警九交字第 1039006519 號函：「說明：……二、所詢『前有違規取締』標誌，係由內政部警政署國道公路警察局研商律定，由交通部臺灣區國道高速公路同意設置；次查道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 規定，得以逕行舉發之違規，非僅限超速 1 項，而國道高速公路警察局設置之科學儀器功能，亦非僅超速取證，尚有：未保持行車安全距離、未依規定變換車道等，與其他地區警察機關不同，故其標誌內容亦有不同。」（見原審卷第 63 頁），可認「前有違規取締」之文字含義，至少包括超速取證、未保持行車安全距離、未依規定變換車道等。上訴人既依規定於本件違規地點前設置「前有違規取締」之明顯標示，其對被上訴人之違反道路交通管理處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款規定之行為，依同條例第 63 條第 1 項第 1 款規定，予以裁處，核屬有據。
5. 綜上，原判決認因本件違規地點前設置之「前有違規取締」標示，其文義含括範圍廣大，失去提醒駕駛人注意速限之作用，與道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項之「明顯標示」規定不符，本件舉發難認合法，而將原處分撤銷，尚有違誤，上訴人求為廢棄，為有理由，因本件依原審確定之事實已臻明確，故將原判決廢棄，並判決駁回被上訴人在第一審之訴。

三、爭點辯證

有關行政爭訟以解決公法上爭議為目的，爭議點之辯論，原告及被告各自主張，互為攻訐，係司法機關審查行政機關處分是否合法之基礎，訴訟程序為解決個案，於適用法規前，先認定事實，認定事實所依據之資料，稱為證據或證據資料，行政法院法官按照證據形成心證之強弱，作為對實體上爭點裁斷，為本案探討研究之核心（吳庚，2012）。

3.1 一審地方法院行政法庭

3.1.1 有關「前有違規取締」之內容未說明取締項目

1. 原告：內容未清楚說明「前方有超速違規採證」；「前有違規取締」標誌為證據。

- 2.被告：依法設置「前有違規取締」牌面、依法取締超速違規。
 - (1)「前有違規取締」標誌設立於國道3號公路南向31.1公里上游30.5公里處，該標示設置清晰明確，足供駕駛人辨識。
 - (2)本件使用之雷達測速照相儀（主機1204/天線1250）業於102年6月25日經經濟部標準檢驗局檢定合格，有效期限至103年6月30日。
- 3.法院：依道路交通管理處罰條例第7條之2第3項修法意旨，推論所謂「明顯標示」，自應指明顯標示足以提醒駕駛人注意或保持速限之文字內容。又「前有違規取締」與一般常見「前有測速照相」、「常有測速照相」等標誌內容不同，其含括之範圍廣大，反而失去提醒駕駛人注意或保持速限之作用，顯不符立法意旨，是應認本件標誌內容不符合道路交通管理處罰條例第7條之2第3項所定「明顯標示」之規定，員警在該標誌下游600公尺處使用科學儀器採證超速違規，並逕行舉發，其舉發難認適法。
- 4.此節，探究被告上訴理由，因道路交通管理處罰條例係屬以處罰為目的之法律，對於人民權益剝奪、義務或負擔之課予及其他不利之處分，亦即關於權力作用之「干預行政」，須以法律明定之方式為之（許宗力，1993）處罰條例之法位階係屬憲法定義之「法律」並無疑義，推論道路交通管理處罰條例第7條之2第3項條文所謂「明顯標示」應當如何闡述較能符合法律明確性原則，在取締超速違規前方設置標誌內容，目前實務上各機關主張不同，亦有「常有測速照相」、「前有測速照相」、「前有科學採證」、「前有違規取締」等，何為貼近法律明確性原則，亦須探討之。考量現行實務單位取締違反速限規定之交通違規，可分為當場舉發及逕行舉發，倘標誌牌面內容僅以「常有測速照相」、「前有測速照相」等照相字眼難以符合實務運作需求，因當場現場攔查舉發目前採證儀器並無法提供照相證據，法律上也毋須提供當事人相片之必要，故難以適法。如權衡評估建議採「前有科學採證」，是否得宜，有需多方印證及討論是否符合前述法制及實務上之需求。

3.1.2 有關「前有違規取締」之內容未說明取締距離

- 1.原告：內容沒有清楚說明「前方」是多少距離。
「前有違規取締」標誌為證據。
- 2.被告：依法設置「前有違規取締」牌面，毋須標明距離。
 - (1)「前有違規取締」標誌設立於國道3號公路南向31.1公里上游30.5公里處。
 - (2)符合道路交通管理處罰條例第7條之2第3項「300公尺至1000公尺間」距離規定。
- 3.地方法院：員警在該標誌下游600公尺處使用科學儀器採證超速違規，並無違反依法行政原則。

3.1.3 原告無法清楚知悉測速照相所在位置

- 1.原告：照相位置目前施工中，有工程圍籬圍著。
國道3號公路南向31.1公里上游30.5公里處有施工，現場照片為證。
- 2.被告：未予答辯。
- 3.地方法院：未說明於判決書。

3.2 二審臺北高等行政法院

3.2.1 設置「前有違規取締」標誌有無逾越母法之授權範圍

- 1.被上訴人（即一審原告）：未主張。
地方法院：與母法道路交通管理處罰條例之修法意旨不符。
- 2.上訴人（即一審被告）：設置「前有違規取締」標誌符合相關法令規定，認地方法院於權限之有無辨別不當。
 - (1)該標誌由公路主管機關與警察機關依據轄區特性研議設置，有兩局公文往返及內容可證。
 - (2)辨別道路交通標誌是否「明顯標示」，應依「道路交通標誌標線號誌設置規則」規定，非以個人主觀認知。例舉各相關條文。
- 4.高等行政法院：查道路交通標誌標線號誌設置規則乃主管機關依道路交通管理處罰條例授權，就道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等所為之細節性、技術性事項規定，核其母法道路交通管理處罰條例授權範圍具體明確，且其內容並未逾越母法之授權範圍，於法律保留原則無違，本院自得予以援用。
- 5.我國為法治國體制，行政機關恪遵憲法位階「依法行政原則」，行政應受法律與一般法的原則之拘束，憲法第23條：「以上各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由，避免緊急危難，維持社會秩序，或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之」，本案行政處分係屬維護交通秩序罰為干預行政，應以法律規定之，在沒有法律授權行政機關即不能合法的作成行政行為。
- 6.如前所述，憲法第23條以不確定法律概念所規範的是一種侵害保留。

原本沒有按照權利性質或權利主體影響之重要程度，建構不同層級的保留體系(System desabgestufen Vorberhalts)，而大法官釋字第443號解釋，具體建立了層級化的保留體系。至於何種事項應依法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合

具體明確之原則；若僅屬於執行法律之細節性、技術性、次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，尚非憲法所不許（吳庚、陳淳文，2015）。

- 7.此節，本案探討「前有違規取締」標誌牌面是否符合法律保留原則，有關標誌牌面設置依照道路交通標誌標線號誌設置規則為之，乃主管機關依道路交通管理處罰條例授權，就道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等所為之「細節性、技術性」事項規定，準此，本案符合母法上游設置明顯標示之範疇，尚無疑義。

3.2.2 「前有違規取締」之標示，能否提醒駕駛人應注意速限規定之義務

- 1.被上訴人：內容沒有清楚說明「前方有超速違規採證」。
- 2.地方法院：「前有違規取締」之標示，未必能使駕駛人立即聯想到應注意速限規定之義務；其含括之範圍廣大，反而失去提醒駕駛人注意或保持速限之作用，顯不符立法意旨。
- 3.上訴人（即一審被告）：判決書中認定「（『前有違規取締』）與一般常見『前有測速照相』、『常有測速照相』等標誌內容不同」，其所謂「一般常見」並未指明為何時、何處等具體事實；又「前有測速照相」、「常有測速照相」等標誌，亦未見於「道路交通標誌標線號誌設置規則」，管理機關並無遵行義務。認地方法院判決不備理由或理由矛盾。
- 4.高等法院：道路交通參與者（駕駛人）理應知悉道路交通安全法規並有遵守之義務，舉凡違反交通安全法規之行為，均屬違規行為，為取締之對象。而超速行駛更是高速公路取締違規行為之大宗，原判決認「前有違規取締」之標示，未必能使駕駛人立即聯想到應注意速限規定之義務，有違論理與經驗法則，其復未說明作成此一認定所憑之證據，自有判決不備理由之違法。
- 5.此節癥結點為第二審判決第一審判決廢棄之關鍵，係在於「前有違規」標誌之內容，是否適用道路交通管理處罰條例第7條之2第3項規定，能否讓一般人直接聯想到前面字義為取締超速違規；高等行政法院依職權調查之，證據證明力之取捨上處於重要地位之經驗法則，法院本可依其知識自行援用作為判斷，二審法官認同被告上訴理由，第一審判決有違論理與經驗法則。

3.2.3 「前有違規取締」標誌之明顯程度

- 1.被上訴人：內容沒有清楚說明「取締項目」與「距離」。
- 2.地方法院：依據道路交通管理處罰條例第7條之2第3項修法意旨，推論所謂「明顯標示」，自應指「足以提醒駕駛人注意」或「保持速限」之文字內容。又「前有違規取締」含括之範圍廣大，顯不符立法意旨。
- 3.上訴人（即一審被告）：辨別道路交通標誌是否「明顯標示」，應依「道路交通標誌標線號誌設置規則」規定，非以個人主觀認知。認地方法院於權限之有無辨別不當。

4. 高等法院：標誌核與道路交通標誌標線號誌設置規則對於標誌之設置，係要求標誌「本體」之設置須明顯足供駕駛人及行人辨識其內容。「前有違規取締」之標誌設置於國道3號北向30.5公里處，該標誌係黃底黑字黑邊之警告性質標誌，用以提醒駕駛人前方有違規取締，促使駕駛人提高警覺，核與道路交通標誌標線號誌設置規則所定之標誌設置規範並無不符。

3.2.4 「前有違規取締」之文字含義是否能具警告性質

1. 被上訴人：內容沒有清楚說明「取締項目」與「距離」。
2. 地方法院：依據道路交通管理處罰條例第7條之2第3項修法意旨，推論所謂「明顯標示」，自應指「足以提醒駕駛人注意」或「保持速限」之文字內容，該告示不能達到警告性質。
3. 上訴人（即一審被告）：有關「前有違規取締」標誌之內容，係由交通部道路管理機關臺灣區國道高速公路局與內政部警政署轄屬警察機關國道公路警察局協商研訂、統一調整，並依「道路交通標誌標線號誌設置規則」設置，其管理權責屬行政機關無誤；行政法院在詢問管理機關為何使用「前有違規取締」標誌後，竟不採信管理機關函復之使用原因，逕自就其文字內容進行審查、撤銷處分，似已僭越管理機關權限。
4. 高等法院：復依卷附國道警察第九大隊103年11月3日國道警九交字第1039006519號函：「說明：……二、所詢『前有違規取締』標誌，係由內政部警政署國道公路警察局研商律定，由交通部臺灣區國道高速公路同意設置；次查道路交通管理處罰條例第7條之2規定，得以逕行舉發之違規，非僅限超速1項，而國道高速公路警察局設置之科學儀器功能，亦非僅超速取證，尚有：未保持行車安全距離、未依規定變換車道等，與其他地區警察機關不同，故其標誌內容亦有不同。」，可認「前有違規取締」之文字含義，至少包括超速取證、未保持行車安全距離、未依規定變換車道等。上訴人既依規定設置「前有違規取締」之明顯標示，依法對違規行為予以裁處，核屬有據。

四、討論

討論議題為本案上訴第二審內容為針對上訴人提出部分理由，地方法院逕自引用立法院修法理由為證據，認定「舉發難認適法，被告據以裁罰，自有未恰，應予以撤銷」一節，是否違法或未恰，高等法院尚無論斷，未來行政訴訟案件能否探究之爭議點，再來討論行政訴訟程序上訴過程，討論出現行實務上舉發機關及處分機關跨機關之整合，兩機關互相針對第一審地方法院訴訟庭判決違背法令為理由，向高等法院提起上訴，需完備種種上訴理由及要件，並非漫無限制提起上訴。

4.1 交通裁決救濟事件回歸行政程序審理

本件訴訟上訴人於上訴狀具明理由，其中：「被告未能行使答辯權利」（行政訴訟法第 108 條第 1 項）、「地方法院調查證據違反程序」（行政訴訟法第 123 條、第 141 條）等 2 項理由，未見高等行政法院判決書中有採用或認有不適，故難以究明地方法院逕自引用立法院修法理由為證據，認定「舉發難認適法，被告據以裁罰，自有未恰，應予以撤銷」一節，是否違法或未恰。或如網路論壇所載（蕭忠仁，2014），101 年 9 月 6 日行政訴訟法修法，已將道路交通管理處罰條例裁決救濟事件回歸行政程序審理，交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之（行政訴訟法第 237 條之 7），如果行政法院不明交通裁罰行政程序，法官仍循簡易程序辦理，不進行言詞辯論，行政機關豈不有口難辯。且現行行政法院行政訴訟庭在實務上，審方倘認為案件證據或原（被）告陳述意見之內容尚疑義（點）之部分，普遍已有慣例通知各對照當事人及舉發單位證人到庭說明，或請舉發單位或被告機關再次提出（示）證據，此項實務運作不受交通裁決事件簡易程序拘束（不經言詞辯論程序），均有例可循，繁不備載。惟本案第一審地方法院對於相關疑點並未請被告當庭辯論，亦無通知或請求舉發單位之證人到場說明及補充證據，然行政法院可自行舉證，依其職權調查事實，不受當事人主張之拘束，惟本案判決內容與各對照當事人陳述意見內容均無主張，而自行論斷相關疑點，似與實務運作尚有出入之處。考量現行法制，交通裁決事件之訴訟為二審制度，如第一審相關爭議點若無到庭抗辯（說明）或提供證據說明，依循法制第二審為法律審，尚難以釐清相關訴訟標的之爭議點；建議行政法院職權調查證據時，於訴訟程序中依循原（被）告之進行中所生之訴訟標的及提供之證據作為判決基礎，相較允當，亦能貫徹憲法保障訴訟權（抗辯權）。

4.2 跨機關完成行政程序

本案「前有違規取締」標誌，係為道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 規定修法，告示之設置「其定點當場攔截製單舉發者，亦同。」，高速公路之告示牌面因而數量大增，有必要予以一致之規定；再考量高速公路之違規項目較多、科學儀器功能非限於測速，故由內政部警政署國道公路警察局研商律定，由交通部臺灣區國道高速公路同意設置，均有書面函文可稽，為本件訴訟重要爭點。第一審判決不適用法規或判決適用不當之理由，並未再次請舉發機關及被告提示證據，其標誌牌面研議案由為何，逕自依其職權調查證據，本案爭議點之告示內容，依循法律授權行政機關依行政程序訂定之，高等法院採納本上訴理由，實證本案告示之內容。

4.3 上訴條件之限定

依據行政訴訟法第 237 條之 9 第 1 項規定，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；又依第 235 條第 1、2 項規定，對於簡易訴訟程序之裁判不服者，除本法別有規定外，得上訴或抗告於管轄之高等行政法院。前項

上訴或抗告，非以原裁判違背法令為理由，不得為之。而違背法令之裁判，則依第 243 條之規定，(第 1 項)判決不適用法規或適用不當者，為違背法令。(第 2 項)有下列各款情形之一者，其判決當然違背法令：(一)、判決法院之組織不合法。(二)、依法律或裁判應迴避之法官參與裁判。(三)、行政法院於權限之有無辨別不當或違背專屬管轄之規定。(四)、當事人於訴訟未經合法代理或代表。(五)、違背言詞辯論公開之規定。(六)、判決不備理由或理由矛盾。故，交通裁決事件受撤銷之判決，裁罰機關如欲上訴，須以原裁判違背法令為理由。

4.4 交通裁決事件遭撤銷之後果

參考國道公路警察局取締超速違規案件為大宗之違規項目，以該局第九公路警察大隊就違反最高速交通違規部分，在 101 至 103 年度共 176,047 件，約占 101 至 103 年度總交通違規樣態數據（總件數為 226,315 件）中比率為 77.77%，倘相關告示牌面不符法制，勢必所有是類行政處分無效，政府在交通執法公信力將蕩然無存。

由於本件訴訟「前有違規取締」為國道公路警察局通令各公路警察大隊設置，如經行政法院撤銷違規裁罰處分，將導致嚴重影響，不僅執法威信受挫，對於現行實務執法上造成嚴峻挑戰，網路資訊公開迅速更將發生違規人群起效法之骨牌效應。本案當事人提出告訴後，承辦人即主動在網路搜尋行政訴訟庭判決，避免逾越上訴期限而不符上訴要件。

經持續追蹤 5 個月餘，果然發現一審法院撤銷裁罰處分，立即向臺北市交通事件裁決所說明上訴決心，與該所共同努力研擬上訴理由及補強證據，始獲司法審查之上級法院高等法院之認同。然可由本案討論之議題，深獲得知目前現今地方法院行政訴訟庭，對於警察機關實務上依法執行取締超速違規之行政行為，在取締上游處設置明顯告示部分已有不同見解及意見。是以，能否在此告示明確性議題中，參考第一審之見解，行政機關探討對於道路交通管理處罰條例第七條之二中取締超速違規明顯告示，當由上級機關內政部警政署統一作業，會同交通部等相關單位，訂定符合法制且貼近民意之標誌，以維適法性。

五、結論與建議

5.1 結論

觀交通違規裁罰遭行政院所撤銷案件，導論出未來警察機關執法專業重要性，對於行政機關所為之行政作為及處分，不能再以結果論斷，從相關判例中，司法機關對於行政機關所為之行政處分或刑事偵查，更加重視所為程序上是否違法，存有無效或得撤銷之瑕疵，須有行政處分之存在再行確認行政處分是否合法，顯見行政程序正當性與適法性之重要性，固不待言。

交通違規裁罰遭行政法院撤銷，使機關執法專業形象受挫，也使後續的執法出現信心危機。更有甚之，在近期的新聞輿情，出現「有酒後駕車公共危險之具

體事實」，卻是被告無罪、甚至造成國家賠償之結果；「行政程序」不僅是檢視行政處分有無效力的重要環節，也直接影響刑案的偵辦，不再「以結果論斷」了。重視交通裁決事件被撤銷之嚴重後果，進行上訴，將使警察及監理機關能多角度的檢視行政程序，更加符合民眾之期待。

5.2 建議

5.2.1 反守為攻始能上訴

警察機關協助裁罰機關辦理交通違規陳述意見或行政訴訟案，是要強調行政程序之正當性與適法性，防守陣地，使自己立於不敗；但，如果是辦理行政訴訟上訴案，建議上訴人應反守為攻，積極深入檢視地方法院之判決，找出原判決違背法令之事實，始能擬具上訴狀、開始訴訟。於此，有關現行法令不足及實務上運作建議如下：

1. 處罰機關（監理機關）處理受處分人不服處罰，依法提起行政訴訟時，依據違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 65 條辦理「重新審查」，但重新審查制定之理由為取代為先行政機關之「訴願」制度，衡量減化當事人賦予憲法保障之訴訟權利。檢視重新審查機制其法令內容，對於違反道路交通管理事件，受處分人不服處罰，依法提起行政訴訟者，處罰機關應於收受法院送達之起訴狀繕本後二十日內，由承辦人會同「法制單位或專責人員」就原裁決是否合法妥當重新審查，惟不見舉發單位，卻在實務上處罰機關一般慣例函請原舉發機關提供建議或補強證據，以利釐清事實辦理審查機制。是否法令修正將重新審查機制內，能否增修處罰機關亦可請舉發機關就原判決是否提供意見或補強證據機制，研議修正本條文法令，權衡舉發機關無逾越處罰機關之權責（權責區分）及避免球員兼裁判之疑慮，處罰機關依照行政程序流程強化行政調查密度，加以還原違規事實，讓處罰機關更能落實其處分是否違法，作出更適當之處分作為。
2. 對於違反道路交通管理事件處罰機關（監理單位）處理多起行政訴訟案件，實務上目前已有部分處罰機關對於行政法院第一審撤銷原處分，會即刻通知原舉發單位對於撤銷理由是否有相關意見或理由，參考舉發單位意見及理由向高等法院提起上訴，現行法令之建議有關行政訴訟第一審判決有違背法令之理由提起上訴時，適用「重新審查」機制，承辦人亦可向原舉發機關徵詢有無補強調查證據或提起上訴理由，將現行實務面上法制更加完善。

5.2.2 加強跨機關之行政程序並有文書可稽

依據行政程序法第 19 條(2013)：「行政機關為發揮共同一體之行政機能，應於其權限範圍內互相協助。行政機關執行職務時，有下列情形之一者，得向無隸屬關係之其他機關請求協助：一、因法律上之原因，不能獨自執行職務者。二、因人員、設備不足等事實上之原因，不能獨自執行職務者。三、執行職務所必要認定之事實，不能獨自調查者。四、執行職務所必要之文書或其他資料，為被請求機關所持有者。五、由被請求機關協助執行，顯較經濟者。六、其他職務上有正

當理由須請求協助者。前項請求，除緊急情形外，應以書面為之。」，係目前行政機關跨機關整合之法律依據，以本件訴訟為例，交通裁決事件之訴訟，牽涉公路管理機關與監理裁罰機關，在事前就告示標誌之設置，礙於時效所限，執法單位先以電話方式向被告機關充分溝通協調，再以函文確認；與裁罰機關建立互信，強化行政訴訟之能力。建議違規舉發及裁罰工作者，能解讀其他相關機關之行政程序，去除本位主義，以政府一體之精神，完備行政程序，有效發揮行政效能。再者，有關行政訴訟法提起上訴之期日為二十日部分，對於實務上而言過於緊縮被告機關訴訟權，建議亦可參照道路交通管理處罰條例第 87 條：「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。」，處分人有三十日提起訴訟之期限，是以，為何被告機關僅有二十日上訴之期間，建議有探討修正之必要。

5.2.3 提升舉發機關之執法品質

基於憲法之權力分立原則，以本國國家權力為例分為五權，而現行訴訟制度上互相制衡部分，仍大致以基本三權（行政、立法、司法）為考量，立法機關雖然得制定法律，但司法機關亦有權對法律進行違憲審查；行政機關雖然有權執行各項政策，但立法機關亦有權對各項政策的預算加以審查，國家權力之間互相制衡（法治斌、董保城，2014）。交通執法機關（警察機關或法律授予交通稽查單位）可藉由司法審查之內容，參考司法機關依權責審查行政機關，執法過程有無適用立法機關所發布法律（令），將司法判例作為借鏡，可謂司法判決之結果，視同行政機關在交通執法程序上之過濾器，逐一檢視在交通執法品質上有無缺漏或有待精進空間，列為執法機關之案例教育，持續教育第一線執法員警。另交通行為隨著人類科技及載具的進步種種因子，導致衍生特殊的交通行為，且影響交通安全之行為（例：行人穿越道路時使用智慧型手機、平板電腦），法（令）律難以隨著道路環境及交通行為與時俱進，勢必執法機關面臨無法可罰之窘境，建議執法機關亦可能向交通主管機關建議增訂法（令）律，送交立法機關審議，制定良善貼近民意之法令，營造更加近乎人性之道路環境。

參考文獻

- 吳庚(2012)，*行政爭訟法論*，六版，臺北：三民書局。
- 吳庚、陳淳文(2015)，*憲法理論與政府體制*，增訂三版，臺北：三民書局。
- 法治斌、董保城(2014)，*憲法新論*，六版，臺北：元照出版有限公司。
- 許宗力(1993)，*論法律保留原則*，初版，臺北：月旦出版社有限公司。
- 行政訴訟法(2014)。
- 行政程序法(2013)。
- 道路交通管理處罰條例(2015)。

(收稿 104.10.05，第一次修改 105.05.01，定稿 105.05.10)