

上報之自治條例，方符地方自治精神，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據台中市法制局統計，台中縣市合併後，共有 31 項地方自治條例送中央核定，其中 5 項尚未通過，已核定的 26 項法規，平均核定時間得花 5.5 個月，遠超過地方制度法規定的 1 個月，其效率實有待加強。
- 二、根據地制法精神，中央核定地方法規，應審查其合法性，而不要在立法目的、文字上修正。而據學界表示，中央對地方法案有不同意見，可不予核定，並建議修改。不能長期抱持「上級心態」，若逕行修改，恐有侵犯地方自治之虞；只要未牴觸中央法規或憲法，就應充分尊重。

（九十）本院楊委員瓊瓊，鑑於行政訴訟改制為「三級二審」制，關於交通裁決事件之被告機關應如何認定是目前實務所面臨的問題，各法院如何依各縣市不同之組織法制認定被告機關，將為新法施行面對主要課題，主管機關應統一函示其裁罰機關訴訟被告適格，俾符實務遵循，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、行政訴訟法第 237 條之 3 第 1 項明定，交通裁決事件起訴，係以原處分機關為被告。實務上部分辦理交通裁決業務者（例如監理站），不具機關資格，並無行政訴訟之當事人能力，如原告（受處分人）欲提起訴訟，須以具有機關資格者為被告（例如監理所）。
- 二、關於交通裁決事件之被告機關應如何認定是目前實務所面臨的問題，各法院如何依各縣市不同之組織法制認定被告機關，將為新法施行面對主要課題，主管機關應統一函示其裁罰機關訴訟被告適格，俾符實務遵循。

＊現行交通違規裁罰機關差異比較表：

機 關 別	直轄市之交通事件裁決機關	公路總局所轄之監理所站
差別比較	臺北市所設之交通裁決機關為臺北市交通局交通事件裁決所為 <u>獨立之機關</u> ；高雄市所設之交通裁決機關為高雄市交通局交通裁決中心，為 <u>高雄市交通局所轄之內部單位而非獨立機關</u> 。	監理站並非機關，因 <u>監理所</u> 才是行政法上之 <u>機關</u> 。