

103年特種考試地方政府公務人員考試試題

代號：42330 全一頁

等 別：四等考試

類 科：交通行政

科 目：交通行政概要

考試時間：1 小時 30 分

座號：_____

※注意：(一)禁止使用電子計算器。

(二)不必抄題，作答時請將試題題號及答案依照順序寫在試卷上，於本試題上作答者，不予計分。

- 一、何謂行政救濟？當民眾不服交通違規罰單時，所採取之救濟途徑（或方式）為何？（25分）
- 二、國際機場園區發展條例中，有關機場專用區、國際機場園區、航空城之定義為何？並請說明三者間之差異性。（25分）
- 三、地方主管機關依有關規定可以設置停車場作業基金，請問停車場法對於停車場作業基金籌措方式之規定為何？（25分）
- 四、依公營事業移轉民營條例，所指之公營事業定義為何？就捷運事業而言，請說明臺北捷運與高雄捷運在經營體制上有何差異？（25分）

申論題解答

一、行政救濟與對於交通違規罰單之救濟

【擬答】

(一)行政救濟之意義與基礎類型

1.意義

- (1)行政救濟依其救濟管道，可區分為訴願制度與行政訴訟制度。其中行政訴訟程序中又規定有部分訴願前置程序者，乃要求人民在向原處分之上級機關提起訴願之前，先向原行政處分機關尋求補救或改善之行政救濟機制。
- (2)而訴願前置程序可分為強制性與任意性兩種態樣。強制性之訴願先行程序，如稅捐稽徵法第 38 條第 1 項，納稅義務人對稅捐稽徵機關之「復查」決定如有不服，得依法提起訴願及行政訴訟。
- (3)任意性之訴願前置程序，如教師法第 33 條，教師「不願」申訴或「不服」申訴、再申訴決定者，得按其性質依法提起訴訟或依訴願法或行政訴訟法或其他保障法律等有關規定，請求救濟。
- (4)訴願，係在人民之權益遭受公權力侵害時可循國家依法所設之程序尋求救濟，使作成行政處分之機關或其上級機關經由此一程序自行矯正其違法或不當處分，以維持法規之正確適用，並保障人民之權益。

2.基礎類型

- (1)訴願前置程序，乃為維護人民之權利，且亦為減輕法院負擔而設，故相對人未提起訴願，基於訴願前置主義，原則上不得逕行提起行政訴訟。有訴願前置主義適用之行政訴訟：
 - ①撤銷訴訟，行政訴訟法第 4 條第 1 項。
 - ②請求應為行政處分之訴訟（即課予義務訴訟），行政訴訟法第 5 條。
- (2)免經訴願，而得直接提起行政訴訟者乃包括：
 - ①確認訴訟，行政訴訟法第 6 條；
 - ②給付訴訟，行政訴訟法第 8 條；
 - ③經聽證作成之行政處分，行政程序法第 109 條；
 - ④第三人訴訟，行政訴訟法第 4 條第 3 項；
 - ⑤維護公益訴訟，行政訴訟法第 9 條；
 - ⑥選舉罷免訴訟，行政訴訟法第 10 條。

(二)交通違規事件裁決爭議之救濟程序

依據行政訴訟法（下稱本法）之規定，析述如下：

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

依據本法第 237 條之 1 第一項之規定，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。

2.交通裁決事件之管轄法院

依據本法第 237 條之 2 之規定：「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。」

3.撤銷訴訟起訴期間之限制

依據本法第 237 條之 3 之規定：

- (1)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。
- (2)交通裁決事件中撤銷訴訟之提起，應於裁決書送達後三十日之不變期間內為之。
- (3)前項訴訟，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，原處分機關並應即將起訴狀移送管轄法院。

4.交通裁決事件之裁判得不採言詞辯論主義

依據本法第 237 條之 7 之規定：「交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。」

5.簡易訴訟程序之準用

依據本法第 237 條之 9 第一項規定：「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。」

(三)故當事人如不服交通違規之罰單時，應循上開程序提起救濟。

二、國際機場園區相關考題

【擬答】

(一)定義說明

依據國際機場園區發展條例（下稱本條例）第 3 條之規定，機場專用區、國際機場園區與航空城之定義如下：

- 1.機場專用區：指主管機關劃定提供航空運輸服務所需之機場範圍。
- 2.國際機場園區：指機場專用區及其區內或毗鄰之自由貿易港區（以下簡稱自由港區）。
- 3.航空城：指國際機場園區周邊因機場活動所衍生發展之各類商業、加工製造、會議展覽、休閒娛樂及住宅等相關使用之區域。

(二)比較部分

- 1.營運範圍不同：營運範圍，乃以航空城最大，乃包含「前店後廠、蛋黃蛋白」之區劃與分工概念，國際機場園區居次，而機場專用區則為專用於航空運輸（空勤與地勤部分）之機場範圍，範圍最小。
- 2.權責機關或機構不同：機場專用區，乃由交通部劃定，而國際機場園區之經營，乃由主管機關設有國營國際機場園區股份有限公司專責營運之。航空城則由中央與地方協力辦理之，依據其所營事業與規劃項目而有不同日的事業主管機關與機構。
- 3.規劃程序不同：國際機場園區計畫之擬訂，原則上乃由交通部為之，但依據本條例第 36 條之規定，為促進航空城之發展，園區所在地之直轄市、縣（市）政府得依區域計畫法規定，於特定範圍擬定區域計畫；其循都市計畫程序擬訂計畫者，應依都市計畫法相關規定辦理。而機場專用區者，則通常依法劃定之。

三、停車場作業基金之法源規範

【擬答提示】本題僅測驗停車場法第 4 條之規定，故考生回答停車場法之規定即可。

(一)籌措來源

依據停車場法（下稱本法）第 4 條第一項之規定，地方主管機關為籌措停車場興建、營運資金及獎助民營路外公共停車場，以提升其經營服務水準，得由左列各款籌措專款，依有關規定設置停車場作業基金：

- 1.地方政府之一般財源。
- 2.上級政府補助。
- 3.汽車燃料使用費部分收入。
- 4.交通違規停車罰鍰收入。
- 5.路邊及公有路外公共停車場之停車費收入。
- 6.違規停車之移置費及保管費收入。
- 7.民間機構繳交之權利金及租金收入。
- 8.依建築法第一百零二條之一規定，建築物附設停車空間繳納代金收入。
- 9.公有停車場經營附屬事業收入。
- 10.基金之孳息收入。
- 11.其他收入。

(二)基金管理委員會之設置

依據同條第 2 項之規定，停車場作業基金，得設置基金管理委員會，辦理其收支保管及運用事項；其收支保管及運用辦法，由地方主管機關定之。」

四、公營事業移轉民營條例之規定

【擬答】

(一)公營事業之定義

依據公營事業移轉民營條例（下稱本條例）第 3 條之規定，本條例所稱公營事業，指下列各款之事業：

- 1.各級政府獨資或合營者。
- 2.政府與人民合資經營，且政府資本超過 50% 者。
- 3.政府與前二款公營事業或前二款公營事業投資於其他事業，其投資之資本合計超過該投資事業資本 50% 者。

(二)臺北捷運之營運方式

1.臺北捷運乃由臺北大眾捷運股份有限公司擔任營運機構加以營運，為一特許經營機構。股東包含臺北市政府、新北市政府、中華民國交通部、唐榮鐵工廠、台北富邦商業銀行、兆豐國際商業銀行、合作金庫銀行等七家法人，其中臺北市政府持股 73.75%，為該公司最大股東。除了經營臺北捷運之外，亦受臺北市政府委託負責貓空纜車與臺北小巨蛋的營運。

2.故依據上開條例之規定，臺北捷運之營運，乃符合上述公營事業之定義。

(三)高雄捷運之營運方式

1.就營運上而言，臺北捷運與高雄捷運最大的差異在於，臺北捷運是以公辦公營之方式建設，建設經費全部由政府負擔，建設完成後成立公營之臺北捷運公司負責營運；高雄捷運則以 BOT 方式進行，即民間自籌自償部分之經費，負責建設與營運工作，特許期滿後再歸還給政府。

2.自統計資料而言，高雄捷運總經費為 1813.79 億元，其中政府出資 83.19%（計 1508.89 億元），民間出資 16.81%（計 304.9 億元，其中 198 億元向銀行團聯貸取得）。政府出資部分中央政府補助約 1191 億元，高雄市政府（縣市改制前）負擔約 286 億元，而高雄縣政府（縣市改制前）負擔約 32 億元。與臺北捷運營運模式不同之處在於，路線的興建與通車後的營運，皆由以民間興建營運後轉移模式（BOT）組成的「高雄捷運股份有限公司」負責，其興建、營運特許期限共 36 年（由簽約起算而非營運起算），高捷公司需負擔鉅額的折舊攤提及利息費用，營運以來，虧損嚴重，頻臨破產邊沿，以致需於 2012 年 9 月函請高雄市政府修改 BOT 合約。興建捷運當時政府亦提供三大土地開發案，作為交換條件，增加民間參與誘因。高雄市政府捷運工程局則只負責路線規劃與興建監督，不負責興建。

3.高雄捷運既然採取此一模式，則非屬上開公營事業之範圍，乃依據促進民間參與公共建設法第 8 條之規定所為之 BOT 模式，其性質上為民營事業。

(四)結語

1.學說上認為，捷運系統係一複雜且高成本之設施，其不但需要審慎之規劃設計、精緻之施工建造、以及企業化之經營管理，最重要的是它需要與都市發展、都市施政做緊密之接合，成為都市發展之核心部分，才能充分發揮其功能，達成建設之目標。惟 BOT 廠商只能就規劃設計、施工建造、經營管理上發揮其長才，在都市發展、都市施政上 BOT 廠商力難以逮，此部分必須政府部門有所作為，才可望突破改善。

2.由理論上看，民間參與捷運建設不必然是公私分際若高雄市，應進一步達成公私合作（Public Private Partnership）之關係，捷運經營之成敗關鍵就在此一關係是否達成、捷運能否成為城市施政之主要考量、以及捷運是否真正成為城市發展最主要之基礎設施。