

交通裁決事件上訴之個案分析 — 撤銷理由之論證

陳冠宇¹
雷國強²
吳亭葦³
吳艾芸⁴

摘 要

行政訴訟法於 100 年 11 月 23 日公布修正，增訂第三章交通裁決事件訴訟程序，其中第 237 條之 2 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，司法院於同年 12 月 26 日函定自 101 年 9 月 6 日施行，交通裁決案件之救濟制度自此改變，衍生相關議題。本個案違規人不服裁決所裁決書之裁處，依法向臺灣桃園地方法院提起行政訴訟，所據理由為「速限規定不合理」、「標誌牌面不夠明亮」、「政府公告未達全民知悉之標準」、「行為非故意超速或飆車」等，承審法官以原告違規超速屬實、主張不足採信，但「前有違規取締」標誌不符合處罰條例第 7 條之 2 所要求「明顯標示」之明確性原則、比例原則而撤銷處分。經國道公路警察局蒐集證據、檢討評估後，協請裁決機關以原判決違背法令為理由，於 104 年 10 月法定期限內向管轄高等法院提出上訴，迄今已逾半年，裁決機關尚未接獲法院裁判。本案勝負未定，但上訴內容有對法官所據理由之辯論，如：「前有違規取締」似「白馬非馬」般詭辯、「前有違規取締」犯了「述詞邏輯」上的錯誤等，非一般常見之論理及經驗法則，值得探究思索，期能作為日後交通違規舉發及裁罰機關上訴之參考。

關鍵字：行政訴訟、交通標誌、形式邏輯、法律邏輯

一、前 言

行政訴訟法於 100 年 11 月 23 日公布修正，增訂第三章交通裁決事件訴訟程序，其中第 237 條之 2 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，司法院於同年 12 月 26 日函定自 101 年 9 月 6 日施行，交通裁決案件之救濟制度自此改變。

該次修法同時修正行政訴訟法第 233 條「簡易程序訴訟規定，簡易訴訟程序之裁判，原得不經言詞辯論。此次修法於各地方法院設置行政訴訟庭，人民應訴不便之因素已獲改善，為保障人民之辯論權，爰刪除簡易訴訟程序

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。

² 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。

³ 逢甲大學運輸科技與管理學系學生。

⁴ 逢甲大學運輸科技與管理學系學生（聯絡地址：350 苗栗縣竹南鎮大埔里 19 鄰五福街 36 號，電話：0974012643，E-mail: irenewu103@gmail.com）。

之裁判得不經之規定，使簡易訴訟程序事件回歸常態，原則上均應經言詞辯論為之；但在「交通裁決事件」訴訟程序中第 237 條之 7 規定「交通裁決事件之裁判，得不經言詞辯論為之。」，又設下法院剝奪「交通裁決事件」原告與被告「言詞辯論」權利的職權；若承審法官認以「原告所提理由不足採信」、逕以其個人之「經驗與論理法則」審理被告行政機關答辯理由，不予答辯機會，最終，再於判決文末書明「本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資料經本院審酌後，核與判決結果不生影響，無再予論述回應之必要」，看似法院已完成全案審理之權責，實則司法功能不彰，不能保障人民權益或確保國家行政權之合法行使。

本研究即是真實訴訟個案，法院不採信原告所提出之撤銷理由，對於處分機關所提答辯狀內容，僅函文舉發機關提供補充證據，未經言詞辯論，逕以其個人見解論證被告行政機關答辯理由及相關法律修法理由，甚於判決理由中指謫行政機關一國兩制、有欺瞞或愚弄代表人民之立法機關欺騙等負面評價，而撤銷行政處分，是進行研究的好題材。

二、行政訴訟之歷程

2.1 行政程序歷程

當事人古○○駕駛車號○○-7356 號自用小客車，於 103 年 8 月 25 日上午 5 時 39 分許行經國道 3 號北向 25 公里處，因「限速 90 公里，經雷達（射）測定行速為 109 公里，超速 19 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。古○○不服舉發，至公路總局新竹區監理所中壢監理站到案陳述，經監理站查證後認有違規事實明確，爰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 款及道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則等規定，以裁決書裁處原告罰鍰新臺幣 3,000 元，記違規點數 1 點。

2.1.1 陳述意見

古○○不服舉發，於 103 年 11 月 5 日至公路總局新竹區監理所中壢監理站到案陳述，以「只看到有速限 100 公里之標示」、「路側標誌牌面之不夠明顯」、「超速係閃避大車之緊急避難行為」、「最高速限過低」等理由，依據道路交通管理處罰條例第 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交通管理事件通知單後，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」規定陳述意見，後轉請舉發機關國道公路警察局第九公路警察大隊協助確認陳述意見內容。

2.1.2 舉發機關答復裁罰機關之內容

舉發機關以內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊中華民國 103 年 11 月 21 日國道九交字第 1039701450 號函答復中壢監理站「舉發查無

不當，請依權責裁處」，其查復內容大要如下：

1. 相關法規：行政罰法第 8 條「不得因不知法規而免除行政處罰責任。但按其情節，得減輕或免除其處罰。」、第 10 條「對於違反行政法上義務事實之發生，依法有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生事實者同。」；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。」、第 4 條第 2 項「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，…。」；高速公路及快速公路交通管制規則第 5 條「行駛高速公路及快速公路，應依速限標誌指示。…。」
2. 國道高速公路各交流道進入主線處及沿途均有設置明顯之速限標誌，且國道因環境因素及設計速率不盡相同，駕駛人仍應遵循道路速限標誌指示行駛。國道 3 號公路速限如下：中和交流道(35.9 公里)以北維持 90 公里/小時、中和交流道(35.9 公里)至土城交流道(43 公里)調整為 100 公里/小時。土城交流道(43 公里)以南調整為 110 公里/小時。
3. 「速限」標誌用以告示駕駛人前方道路最高行車速之限制，故駕駛車輛應依道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之警告、禁制、指等資訊行駛。本案取締超速違規地點國道 3 號公路北向 25 里處係屬速限「90 公里/小時」路段，在該地點上游 26.2 公里~36.85 公里處即有設置明顯之速限「及「前方速限降低」等標誌，該標誌設置清晰完整，足可提供辨識。

2.1.3 不服裁罰提起訴訟

案經公路總局新竹區監理所中壢監理站查證事實明確後，認當事人確有「汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（未滿 20 公里）」之違規事實明確，爰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 款及道路管理事件統一裁罰基準及處理細則等規定，以壢監裁字第 53-ZIB242057 號裁決書裁處違規人罰鍰新臺幣（下同）3,000 元，記違規點數 1 點。

當事人古○○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 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起訴訟；」並按「其中撤銷訴訟之提起，應於裁決書送達後 30 日之不變期間內為之。」規定，於期間內向所管轄臺灣桃園地方法院提起行政訴訟，以「只看到有速限 100 公里之標示」、「路側標誌牌面之亮度及設置距離不足」、「降低最高速限未公告周知」、「無故意貪快也更非飆車駕駛」等理由提出告訴，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 監理機關答辯聲明及理由

交通部公路總局新竹區監理所收受起訴書後，函請舉發機關補充資料，並依行政訴訟法第 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。答辯聲明：1.原告之訴駁回。2.訴訟費用由原告負擔。

2.3.2 舉發機關補充

訴訟審理機關臺灣桃園地方法院行政訴訟庭為調查事證，於 104 年 4 月 14 日以桃院勤行語 104 年度交字第 5 號函發舉發機關國道公路警察局第九公路警察大隊，請查明開立如附件所示之超速違規舉發單時，有無依規定於測速點前 300 至 1,000 公尺設置測速標誌，並提出相關證明。該大隊於 104 年 4 月 21 日以國道警九交字第 1049002449 號函附國道 3 號公路北向 25.9 公里設置之「前有違規取締」告示標誌相片 1 份，函文敘明該告示標誌設置之地點，與本案違規取攝地點國道 3 號公路北向 25 公里處，與「前有違規取締」告示標誌地點距離約 900 公尺，尚符合上揭道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項規定。

2.4 上訴理由

本案一審判決書送達被告新竹區監理所中壢監理站後，函轉國道公路警察局第九公路警察大隊提供意見參辦，經該大隊蒐集證據、檢討評估，於 104 年 10 月 20 日將行政訴訟判決案上訴理由意見書 1 份，協請裁決機關中壢監理站以原判決違背法令為理由，於 104 年 10 月法定期限內提出上訴，上訴狀送請臺灣桃園地方法院行政訴訟庭轉送臺北高等行政法院。上訴之聲明為：1.原判決廢棄。2.第一、二審訴訟費用均由被上訴人負擔。其理由大要如下：

一、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，其判決當然違背法令：(一)判決法院之組織不合法者；(二)依法律或裁判應迴避之法官參與裁判者；(三)法院於權限之有無辨別不當或違背專屬管轄之規定者；(四)當事人於訴訟未經合法代理或代表者；(五)違背言詞辯論公開之規定者；(六)判決不備理由或理由矛盾者。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。

二、原判決以：原告主張雖無理由，惟原處分既有如上違法不當之處，自應予以撤銷；惟上訴人認原判決有：判決不適用法規或判決適用不當、法院於權限之辨別不當、判決不備理由或理由矛盾、違反論理及經驗法則等理由，判決違背法令，因此，提起本件上訴，請求廢棄原判決改判如上訴聲明所示。違法理由如下：

(一) 判決不適用法規或判決適用不當

1、上訴人未能行使答辯權利。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，應將訴狀送達於上訴人。並得命上訴人以答辯狀陳述意見。本案地方法院依其規定，上訴人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「原告主張雖無理由，惟原處分既有如上違法不當之處，自應予以撤銷」(詳判決書事實及理由五、(四))。因該立法院修法理由非由原告主張，亦未記載於訴狀，上訴人難就此進行答辯，妨礙上訴人行使答辯權利，此與該答辯程序有違。再者，有關證據舉證之分配當事人對於「前有違規取締」標誌牌面隻字未提，縱使行政程序法第 133 條「行政法院於撤銷訴訟，應依職權調查；其他訴訟，為維護公益者，亦同」之規定，可職權探知並非毫無限制。故行政訴訟不存在主觀之舉證責任，說明當事人若未依法院要求提供證據資料，或作事實陳述後，未能以證據支持或補充者，行政法院可就現有資料作成判斷，無須如同刑事法庭一般，必須窮盡調查之能事(參照吳庚，行政爭訟法論)。地院判斷之依據與理由(五)略以臺灣桃園地方法院以 104 年 4 月 14 日桃院勤行語 104 年度交字第 5 號函詢國道公路警察局第九公路警察大隊有關國道三號 25 公里前方是否有設置測速標誌，該大隊以 104 年 4 月 21 日國道警九交字第 1049002449 號函復臺灣桃園地方法院行政訴訟庭，固然行政法院為能釐清本案案情善盡調查，惟行使職權，仍應當注意各照當事人之答辯權，以避免有違反憲法位階公平權、答辯權之疑慮，亦違反正當法律程序。

2、地方法院調查證據違反程序。有關地方法院之判斷，包含：「樹立『前有違規取締』之標示，惟該標示欠缺標示『科學儀器』之立法要求，不若『前有測速照相』或『前有測速儀器』等更為明顯可辨」、「惟曾幾何時，此等標示，至少於高速公路上(如本案)之標示用語，默默以『前有違規取締』之用語標示所取代，所謂『前有測速照相』或『常有測速照相』之標示已不復見(部分快速道路或大部分一般道路，似仍維持「前有(或常有)測速照相」之標示」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。而當事人應依第二編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，以斟酌全辯論意旨及調查證據之結果。本案地方法院逕依同法第 237 條之 7 規定，「爰不經言詞辯論，逕為裁判」，可能誤用證據或審理錯誤。

(二) 行政法院於權限之有無辨別不當

- 1、標誌之設置為行政機關權責。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（如證據一、局函），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用「前有違規取締」標誌後，竟不採信管理機關使用原因、機關為何使用（如證據二、北工處及大隊函），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。
- 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。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七十公里以下之路段者，高度至少四十五公分；其設於夜間、高（快）速公路、行車速限每小時七十公里以上之路段或須『明顯』指引處者，高度至少七十公分」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。原判決所載「原告主張雖無理由，惟原處分既有如上違法不當之處，自應予以撤銷」，而為撤銷處分之理由。地方法院以個人主觀意見遽以辨別，確有不當。

（三）判決不備理由或理由矛盾

- 1、地方法院誤認審理之標的。地方法院反覆論述本條例第七條之二第三項規定，應知測速科學儀器區分「固定式」與「非固定式」二種，「固定式」科學儀器係依據同條第二項之規定，其規範早於「非固定式」，地方法院理應於審理時查明二種儀器之區別，卻於判斷之依據與理由（三）有「除固定式之測速器外，警察機關尚引進『可攜式雷達測速槍』等科學儀器（如本案）」，復於依據與理由（五）「查本件為舉發警察以『雷達測速槍』測定超速並拍照，有舉發通知單及所附相片一幀在卷可證（參見本院卷第十九、二十頁）」，一再誤認本案為「『非固定式』之可攜式雷達測速槍」取證，故而大篇幅批評執法機關故意便宜行事、行政機關濫權（請詳依據與理由（三）、（四）），末於依據與理由（八）「或有以為，或許是因為警察所持雷達測速儀器，未必均有照相功能」大加論述，鞭策警察機關應予檢討改進，藉以批評交通安全執法程序不當、突顯本案裁決處分之違法。地方法院據此判決，是無理由。
- 2、法院主觀認定系爭標誌無法發揮功能。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。」可知我國關於汽車駕駛執照之核給，並非一經申請即可發給，必須駕駛人經考驗及格，認證其對於道路交通安全法規具有相當認知，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到應注意速限規定之義務，有違論理與經驗法則。（摘錄高院之見解）

- 3、主觀認定系爭標誌違反明確性原則。地方法院判斷之依據與理由(七)「蓋『前有違規取締』是告知用路人前面有警察當場舉發，亦有可能是逕行舉發，但沒有告訴用路人，前方有『科學儀器』，更沒有說明是『測速科學儀器』，如此主、客體互易的標示，焉能說是『明顯』？如果還需要透過解釋，經由用路人自己想像及引申，才能得出『前有違規取締』可能包括取締超速在內，還能說沒有違反『明顯標示之』的明確性原則嗎？」一節，古今中外，普羅大眾，孰不知「警察」為捍衛國家公權力之主體，一般民眾認知，只要違反法律或「交通違規」，均能直接聯想通報警察機關處理或向警察機關檢舉交通違規，試想行駛道路違規者或違法宵小，亦當顧慮警察公權力之權威，顯有違一般民眾之邏輯乎？與社今社會生活經驗有所相悖？是否理由矛盾。
- 4、原判決未引用公路專業規範。地方法院判斷之依據與理由(一)(略以)「…原告所行駛路段為國道3號北上25公里處速限應為時速90公里。且依上述上訴人提出之相片顯示，速限標誌均立於路旁明顯處，且不止1處，至少有4處之多，原告實無理由，至少原告未提出足令本院合理懷疑有看不清楚之證據，只行駛在中線車道，以人類視線所及寬度範圍，斷無可能看不見路旁標誌，是此絕非合理理由，原告此處主張不足採信。…」，道路上之標誌、邊線、號誌公路主管機關，均依照「標誌標線號誌設置規則」、「公路路線設計規範」、「交通工程手冊」等相關規範，前揭規定有專家學者經過無數次客觀上試驗，得出科學驗證之專業，屬高度專業知識，能否以個人臆測在內側、中線、外側車道可能看不到，可想係屬推測，地方法院亦無相關證據或科學驗證學說作為實證，辯駁及推翻此專業及科學驗證之常理，判決過於牽強及有違經驗定律，與日常生活經驗所歸納而成的一切知識或法則顯有落差，判決有不備理由。

(四) 原判決違反論理及經驗法則

- 1、論述理論前後不一。地方法院所稱：「『前有違規取締』固然包括『前有測速照相』(白馬是馬)」一段(理由(六)第20、21行)，即承認「前有違規取締」為母集合、「前有測速照相」為子集合，但「(白馬是馬)」應該使用「白馬『屬於(或包含於)』馬」集合敘述文字，不應使用「白馬『是(等於)』馬」運算敘述；由於本段已經犯了語意學上的錯誤，誤導讀者將「子集合」等於「母集合」；故，地方法院再以運算敘述推論：「(前有違規取締)但卻不等於『前有測速照相』(白馬非馬)」，不按前段使用集合敘述(如：(前有違規取締)包含「前有測速照相」)，使讀者誤以為是上訴人是故意辯稱「白馬非馬」，而「有混淆視聽之虞」或「有欺瞞或愚弄代表人民之立法機關之嫌」。與行政訴訟法第189條，行政法院為裁判時「應依論理及經驗法則判斷

事實之真偽」有違。

- 2、未能適當運用邏輯推理。上訴人與地方法院均認同「白馬非馬」為詭辯之辭，「白馬是馬」才屬真實論述；另外，上訴人亦同意地方法院對「白馬」是「個別」、「馬」是「全稱」之論述。在此共識下，地方法院可正確運用邏輯推理，以「『白馬』是『馬』」的命題為真，可推論出「非『馬』則非『白馬』」為真，再導論出「非『前有違規取締』則非『前有測速照相』」，若將之口語化為「如果前方沒有『違規取締』，則前方沒有『測速照相』」，始為邏輯之正確運用，斷不致於將「包含」與「等於」混為一談，而陷入詭辯、違反論理法則，更無可能將錯誤運用邏輯之結果，歸咎於上訴人。
- 3、引喻取義太深與原旨未合。至於原判決理由（六）所舉簡單易懂的例子，「前有運動設施」與「前有游泳池」指示標誌，並未見於道路交通標誌標線號誌設置規則，其中「游泳池」確實使人望文生義、淺顯易懂，但「運動設施」並非如「運動場」或「體育館」般常見，更難令一般民眾想像「運動設施」與「游泳池」之關係，地方法院之引喻，縱不問是否脫離人民或社會經驗，確實不及「前有違規取締」或「前有測速照相」之明確性。
- 4、引用學理過於武斷無理。有關地方法院於原判決理由（五）遽稱（「前有違規取締」標誌）「顯然犯了『述詞邏輯』上的錯誤」一節，經查道路交通標誌標線號誌設置規則第3條第1款，「『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。」標誌之設計，指涉符號、圖案或簡明文字、形狀等，其內容淺顯易懂，使駕駛人在最短的時間內，瞭解其意涵，進而注意、遵守；其邏輯性質簡單，如：「注意落石標誌」（警46、47），用以促使車輛駕駛人注意落石。設於易於發生塌方或落石危及行車之路段將近之處。其內容並不涉及落石之外，是否仍有土方、樹木等圖案意義。該警告標誌設置至今，亦未聽聞有駕駛人計較「為何經過的時候沒有落石」或「為何掉下來的是土方、不是落石」等，或爭辯該圖案屬「個別」或「全稱」。地方法院於原判決遽稱「顯然犯了『述詞邏輯』上的錯誤」的嚴厲評價，其以邏輯學評議「前有違規取締」標誌，卻未分析該「前有違規取締」之標誌，究竟何為簡單命題（simple proposition）？如何分析該標誌之主詞（subject）、述詞（predicate）、量詞（quantity）、全稱（universal）及特稱（specularity）等？似屬「假論理之名、行霸凌之實」；而最終一句「『解釋適用法律』不是形式上的邏輯而已」，更突顯地方法院強調在字義上解釋「明顯標示」之法律意義，而否定「前

有違規取締」具有形式意義之價值，就如同否定前述「注意落石標誌」等所有警告標誌一般。

(五) 本件裁決處分符合行政程序規範

1、符合誠實信用原則。原判決使用「有混淆視聽之虞」或「有欺瞞或愚弄代表人民之立法機關之嫌」指摘處分機關，使讀者誤以為上訴人違反誠實信用原則；然，誠實信用原則是發乎人性中純良善美的道德標準，容易因人而異，屬自然法上的抽象法的概念，具體表現於法秩序時，成為「良善」與「衡平」，以多數人的主觀所形成之客觀標準作為「善意」之基礎，當事人間利益不均衡狀況下，發揮衡平之作用，予以利益衡量，此過程為「誠實信用原則」意涵之所在（謝孟瑤，行政法學上之誠實信用原則）；誠實信用原為民法中使債權及履行債務之重要原則，進而為一切私法行為均具有規範作用，在公法上是否存在？學界及實務上向來有不同見解，然實務上之通說及實例中，較為與本案得以援用部分，為有關於行政機關禁止權利濫用、利用以不正當方式取得之法律地位，但相關實例大致以給付行政、送達程序、公法上契約行為（最高法院 80 年判字第 1796 號判決），大致行政機關與民眾之間有部分契約行為或給付法律行為，在行政行為上已有權利、義務先決之法律關係，如同民法上債權上已有法律上繫屬關係相同，本案得否援用？有待商榷；本案對於「前有違規取締」判斷之依據與理由（一）（略以）：「立法者設有諸多不同於其他違規行為之正當程序規定，是本案爭點在於：原告違規超速屬實，惟警察舉發程序是否符合關此正當法律程序之要求？」，爭論點在於「正當法律程序」，本案係逕行舉發案件，國道公路警察局製作之逕行違規通知單「注意事項」以闡明陳述意見方式，舉發單位以善盡教示義務，當事人卻可在收受違規單後得知向監理單位陳述意見，當事人收受判決書又向地方法院申請行政訴訟，均無影響當事人憲法保障之抗辯權利。有關本案正當法律程序斟酌於行政機關是否依照法律授權之規定，依據正當程序執行行政行為，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，行政機關均遵照法律授權之規定核屬有據，並無違反相關正當法律程序。」

2、標誌設立符合最受保護平衡原則。地方法院判斷之依據與理由（八）（略以）：在此之前，「前有測速照相」的用語並非不可改為「前有測速儀器」，仍較用語不明確的『前有違規取締』為佳，也更符比例原則中之最小侵害原則。是上述理由仍無法證立改以『前有違規取締』之警示合法正當。」對此之論點，上述抗辯理由為有關本案是干預行政，其侵犯當事人憲法基本權利係

財產權，而訂定道路交通管理處罰條例維護之法益為大眾公共利益，其目的為保障用路人遵照交通秩序及安全，毋論道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 之明顯告示，行政機關是以「前有測速照相」、「前有測速儀器」、「前有違規取締」，其目的性均無脫離母法授權之範疇，基於憲法在基本權利之衝突情況下，在「最受保護平衡原則」下，適同時受憲法保護的兩個法益發生衝突時，國家負有選擇最佳方案（盡善盡美的選擇）的任務，亦即在發生衝突的基本權利兩者法益所設定界線範圍，必須是兩者法應最能達到有效之程度（法治斌、董保城，憲法新論）。在本案利益權衡下，當屬公共利益之法益優先受到保護，且符合比例原則及其必要性。

3、該標誌之設置並未違背法律保留原則。「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，理由如下：

- (1) 系爭「前有違規取締」告示牌，依設置規則第 137 條，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而設置，其屬「警告性質告示牌」之規範（同條第 2 項第 1 款），「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」，「前有違規取締」標誌，用以促使車輛駕駛人及行人瞭解前方道路上有「違規取締」之特殊狀況，提高警覺，並採取遵守高速公路管制規則，以防範應變之措施；至於，同項第 2 款之「禁制性質告示牌」應有相關之管制法令方得設置，其應明確指示「禁制之行為」，如「易肇事路段嚴禁超車」，則促使車輛駕駛人及行人瞭解前方道路上「易肇事」之特殊狀況，提高警覺，告示車輛駕駛人及行人應嚴格遵守道路上「禁止超車」之特殊規定。雖與「前有違規取締」同為告示牌，但其外觀不同，且其設置之內容具有「特殊規定」限制，二者作用明顯不同。地方法院認該告示牌應具有「禁止超速」之「特殊規定」明確性，則公路主管機關應依「禁制性質告示牌」設置規定，內容清楚標示為「前有違規取締嚴禁超速」，再依道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項之處所設置，惟本方式已逾越「保障用路人之可預見性」之目的，是否合宜？不言而喻。
- (2) 本標誌促使駕駛人瞭解道路上之特殊狀況、進而準備防範應變之措施，其防範違規取締之方式，除遵守交通規則之外，是否將因取締違規之項目不同，而有不同因應之方式？如：原以「超速競駛」，駕駛人見該牌面後，改以「常速競駛」即可不被取締。反之，若於告示牌註明取締項目為「超速」，是否意味行政機關不得在該處取締其他違規？引發更嚴重之爭議。

三、爭點論證

行政法院審酌原告及被告各自主張，通常按照證據形成心證之強弱，作為對實體上爭點裁斷。然本案殊異，原告不爭執超速違規之事實及科學儀器之準確性；法院對於原告所稱「只看到有速限 100 公里之標示」、「路側標誌牌面之亮度及設置距離不足」、「降低最高速限未公告周知」、「無故意貪快也更非飆車駕駛」等理由，認為原告實無理由，此處主張不足採信。惟法院認為：本案屬科學儀器取得證據而為逕行舉發之案件，因立法者對「超速違規之管制及舉發」設有與其他違規行為不同之正當程序規定，故主要爭點在「警察舉發程序是否符合相關正當法律程序之要求」。以下列舉主要爭點之論證。

3.1 該標誌之設置有無違背法律保留原則

一、法院

地方法院透過對超速違規行為的立法歷史及修法理由的闡釋及推演，認該告示牌應具有「禁止超速」之「特殊規定」明確性，保障用路人的「可預見性」而有明顯標示，不宜以「全稱」述詞（「前有違規取締」）來取代「個別」概念（「前有測速照相」），內容應清楚標示為「前有測速照相」或「前有測速儀器」，再依道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 3 項之處所設置。

二、被告

「前有違規取締」、「前有測速照相」或「前有測速儀器」之文字內容，均無法制；為符合現有法令規定及高速公路特性，不侷限於「速度違規」為警告項目，依「警告性質告示牌」規範設置；若按法院主張，則該告示牌內容應清楚標示為「前有違規取締嚴禁超速」，並使用「紅底白字白邊」之「禁制性質告示牌」，與立法理由亦未相符。

3.2 用路人難以辨識「前有違規取締」所指為超速

一、法院

「前有違規取締」以「全稱」述詞來取代「個別」概念，但駕駛人行車應注意之交通安全規則多如牛毛，看到「前有測速照相」可以立即知悉有測速科學儀器在前方，但看到「前有違規取締」卻未必能立即聯想到就是取締違反速限規定者；且告知用路人前面有警察當場舉發，亦有可能是逕行舉發，但沒有告訴用路人，前方有「科學儀器」，更沒有說明是「測速科學儀器」，如此主、客體互易的標示，絕非「明顯」。

二、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；而臺北高等行政法院（104

年交上字第 50 號)更認以,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「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。

3.3 論理邏輯

一、法院

「前有違規取締」固然包括「前有測速照相」(白馬是馬),但卻不等於「前有測速照相」(白馬非馬)。又,再舉一個簡單易懂的例子:一個要去游泳池游泳的人,如果路旁的指示標誌是「前有運動設施»,而非「前有游泳池»,他如何得知前面的運動設施究竟是籃球場、網球場、足球場或是游泳池?他必須走到籃球場旁邊時,才知道那不是游泳池,但他已經被騙了。

二、被告

「(白馬是馬)」應該使用「白馬『屬於(或包含於)』馬」集合敘述文字,不應使用「白馬『是(等於)』馬」運算敘述;由於本段已經犯了語意學上的錯誤,誤導讀者將「子集合」等於「母集合」。而所舉簡單易懂的「前有運動設施」與「前有游泳池」指示標誌,並未見於道路交通標誌標線號誌設置規則,法院之引喻取義太深,縱不問是否脫離人民或社會經驗,確實不及「前有違規取締」或「前有測速照相」之明確性,與原旨未合。

四、討 論

4.1 論證議題之邏輯屬性

本案判決書內容多次引用邏輯論證(如:全稱述詞、述詞邏輯等),而後有「顯然犯了述詞邏輯上的錯誤」、「解釋適用法律不是形式上的邏輯」等評價文句,全文似乎存在嚴謹之論理結構;然而,究其根本,爭論之核心即是「交通標誌之明顯性」。因此,在論證「交通標誌之明顯性」前,宜探討「交通標誌的符號邏輯,究竟屬於普通邏輯與法律邏輯之論述範圍」,將於本段後續討論。此段先釐清普通邏輯與法律邏輯關係。

學者認為「法律邏輯雖然關注的核心問題是法律推理,而且,它是以普通邏輯為其基礎,但是它絕不是普通邏輯在法學領域的簡單運用。」道出二者之間的層次差異;再考邏輯的演變史,「18 世紀後,機械的邏輯三段論已不適用法律推理,法律邏輯不能不超越普通邏輯的眼界,不能不有它特有的研究視界和內容,特別是在關於法律推理的構造,即大、小前提的建立和推理方式的研究上,都有別於普通邏輯」。顯然,「法律邏輯」已成為一門高深的學問,協助檢察官(司法行政)與法官(司法審判)嚴謹地處理所面對的議題。「法律推理不是簡單的形式邏輯(或稱普通邏輯)推理的觀點,現今已

成為法學家們的共識」，所以，當法學家們站在「法律邏輯」的高位，若不能區分「論證議題的屬性」是普通邏輯？抑或是法律邏輯？就可能說出「解釋適用法律不是形式上的邏輯」這類偏離本案「交通標誌」議題的文句，進而冒然抨擊行政機關設置的「交通標誌」，顯然犯了述詞邏輯上的錯誤。

4.2 交通標誌之邏輯屬性

依據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。』」就其定義，標誌如屬「簡明文字」，做為傳達重要訊息予大眾（車輛駕駛人與行人）的載體，本應精準無誤，但因受訊對象眾多，且須具簡明、通俗等易於意會的功能，其內容精準度必然存在誤差（至少以統計學的觀點），而非得以嚴謹邏輯論證。

至於標誌所具有之符號功能，有學者（雍琦，2009）認為「符號不僅是一種『物質現象』，可藉以傳達某種思想的『人為安排』，而且是與一定思想相聯繫。」至於，符號的有效性，取決於該現象是否與某種思想相聯繫，亦即是否賦予該現象以思想意義，是否確定了該現象的意義規則。因此，學者認為區別標誌符號之有效性，必須注意如下兩點：

- 一、要注意分析並區別出現某種符號的「具體場合」。同樣的符號，在其他特定環境中，可能傳達某種不同的訊息。
- 二、某種「人為安排」的「物質現象」，究竟是否傳達某種思想、傳達的是何種思想，通常是由「現象安排者」決定的，不能由其他人強加或者做任意解釋。

綜合上述，交通標誌的邏輯屬性是「普通的」、「簡明的」，其有效性在於「具體場合」及「由『現象安排者』決定」，其中「現象安排者」顯然是公路機關及執法機關，其欲傳達的思想，並不是任由法院或其他人強加或任意解釋的。

4.3 「白馬非馬」之詭辯

判決中以「『前有違規取締』固然包括『前有測速照相』（白馬是馬），但卻不等於『前有測速照相』（白馬非馬）」一段，誣指行政機關行「白馬非馬」之辯。其內容主要牽涉兩個邏輯議題如下：

一、集合概念與非集合概念

有學者（雍琦，2009）論述「集合概念外延指稱的對象都是集合體，而非集合概念外延指稱的對象則不是集合體，而是各個個體或個體具有的某種性質。」舉例而言，「馬」若所指為「馬群」，屬「集合概念」，「馬群」具有的繁衍後代與集體防禦的功能；但若所指為「一匹馬」，並不具有繁衍後代或集體防禦的功能，不可混為一談。而本案所謂「白馬」與「馬」，可以尤拉圖表（Euler Diagrams）

分析如下：圖 1.全同關係、圖 2.真包含於關係（即 A 真包含於 B 關係）、圖 3.真包含關係（即 A 真包含 B 關係）全異關係、圖 4.交叉關係、圖 5.全異關係。吾人可輕易瞭解兩個概念的關係，不致混淆，掉入「『全稱』與『個別』不同」命題錯誤的泥淖。

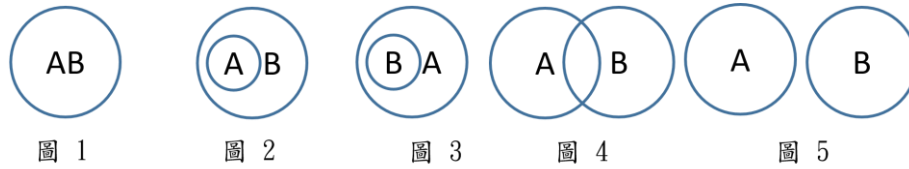


圖 4.1 尤拉圖表（雍琦，2009）

二、複合命題形式的變換及其應用意義

複合命題就是包含有其他命題成分的命題，或者說，以命題作為其組成成分的命題，其表現形式相當於語言學中所稱的複句。複合命題之命題成分稱為肢命題（邏輯學以小寫的 p、q、r 代表），可以代入具體內容的命題成分，是複合命題中的邏輯變項，決定了複合命題的具體內容。複合命題的真假，唯一取決於它所包含的各肢命題的真假組合（雍琦，2009）。

而複合命題形式之轉換，豐富了邏輯學的風貌，就是在不改變一個複合命題真假值的條件下，將原命題轉換為另一個命題形式不同的複合命題。而轉換是建立在不同命題形式等值關係的基礎上，亦即轉換後的命題與原命題必須真假等值（雍琦，2009）。例如：若 p 則 q ($p \rightarrow q$)，可以轉換為如下關係：

$$(p \rightarrow q) \leftrightarrow (\sim q \rightarrow \sim p) \leftrightarrow (\sim p \leftarrow \sim q)$$

在上訴理由中，應用複合命題形式的變換，設「『白馬』是『馬』」為真，轉換為「非『馬』則非『白馬』」為真，再導論出「非『前有違規取締』則非『前有測速照相』」，再將之口語化為「如果前方沒有『違規取締』，則前方沒有『測速照相』」，始為邏輯之正確運用，不至於搭犯「語義學」或「集合概念」之錯誤，更不會誤認行政機關行詭辯之實。

五、結論與建議

5.1 結論

本件上訴案迄今未仍接獲臺北高等行政法院之判決結果，勝負未知，或案件刻由臺北高等行政法院研議「認本件有確保裁判見解統一之必要，裁定移送最高行政法院」。惟經前揭討論分析，認為類此交通裁決事件之撤銷訴訟，於法院審理階段，可能被承審法官依「依行政訴訟法第 237 條之 1，應適用交通裁決事件訴訟程序，本院並依同法第 237 條之 7 規定，爰不經言詞辯論，逕為裁判」法院職權，剝奪行政訴訟法第 108 條賦予被告行政機關「以

答辯狀陳述意見」之權利，導致行政機關對於法院之「撤銷理由」，在判決前無從得知、審理中百口莫辯，最終，在面對承審法官跳脫原告所具狀文、滿篇均是自行以「修法理由」或「論理與經驗法則」論證的撤銷理由時，還得費心蒐集資料、在期限內上訴，只為貫徹行政訴訟法第 1 條「確保國家行政權之合法行使」立法宗旨，彌補因法院僅注意「保障人民權益」所產生的罅隙。

另外，本案掌理交通裁決事件之行政機關及舉發違規之警察機關，合作無間，從判決書艱澀、冗長的論述中，找出法院的邏輯論證過於獨斷，亦非易事，充分顯示交通裁決事件之撤銷訴訟，在現有的框架下，法院確實有「保障人民權益」與「確保國家行政權之合法行使」不能兼顧的事實。

5.2 建議

- 一、為避免承審法官過於獨斷，不能立於人民與行政機關兩造當事人間的公平點，我等交通執法人員應能建立邏輯論證能力，從撤銷理由中發現法院違法的事實，尋求公平受審的機會。
- 二、為能增進交通執法人員個別的專業能力，建議行政機關積極鼓勵屬員投入研究，引進外部資源，在知識面、策略面審慎評估，進行有效訴訟，累積訴訟成果，確保國家行政權之合法行使。

參考文獻

行政訴訟法，民國 103 年 06 月 18 日。

道路交通管理處罰條例，民國 104 年 05 月 20 日。

高速公路及快速公路交通管制規則，民國 104 年 06 月 30 日。

道路交通標誌標線號誌設置規則，民國 104 年 05 月 14 日。

行政程序法，民國 102 年 05 月 22 日。

臺灣桃園地方法院，104 年度交字第 5 號行政訴訟判決。

雍琦、楊智傑（校訂）（2009），法律邏輯學，初版，臺中市：五南圖書出版股份有限公司

香港中文大學哲學系編譯（1989），中譯邏輯學詞彙，初版，香港：中文大學出版社

陳波（2004），邏輯學，初版，臺北市：五南圖書出版股份有限公司

吳家麟（主編）、林文雄（校訂）（1993），法律邏輯學，初版，臺北市：五南圖書出版股份有限公司