

98年度



ETC全面實施後警察執法方式初探



國道公路警察局第**6**警察隊

*National Highway Police Bureau
6th Field Division*

自行研究報告
中華民國98年10月

摘 要

關鍵字：公路警察、ETC、問題導向策略、莎拉模式、避車彎攔查、車輛行駛歷史軌跡。

民國 101 年 12 月 22 日高速公路將全面以 ETC 方式實施計程收費後，目前採開放式主線車道收費站之收費方式，勢必被多車道車流系統架構取代。而現今之國道公路警察執法，絕大多數利用收費站區執行攔查違規人，取締違規；執行路檢，逮捕逃犯；利用收費站裝設車牌(贓車)辨識系統、攔查贓車；甚至利用收費站攔查 ETC 欠費大戶。高速公路全面以 ETC 方式實施計程收費後，一旦沒有收費站，警察執法空間勢必被壓縮；贓車辨識系統及監視錄影系統必須重新移置他處安裝。因此，公路警察該如何因應？其執法空間及其執法方式是否應利用高科技產物協助？對於其執法方式，實有深入探討之必要。

ETC 全面實施後之警察執法式，其實係在 ETC 全面實施前之工程環境的改善及整合現有之贓車辨識系統、監視錄影系統與以科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之科技器材，否則將導致現行執勤方式的面臨的困境。囿於工程環境的改善及整合現有之執法器材，需要相當時日與經費，加上公務體系經費規劃、編列、執行，並非可以在一年半載內完成。因此，本文以實際執行公路警察勤務經驗，大膽使

用「問題導向策略－Problem－Oriented Policing」的概念，預先以莎拉（SARA）模式四階段(掃描、分析、回應、評估)探討臺灣 ETC 全面實施後警察執法面臨執法的挑戰，進而建議相關單位，在 ETC 全面實施前，針對執法者之環境在工程上予以改善－設立現場攔查避車彎及整合現有之執法器材－建立車輛行駛歷史軌跡與數位化之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規，期使能為公路警察建立一套安全、科技數位化之執法方式。

ABSTRACT

The Taiwan local authority has implement the ETC for full coverage I/O part of the ETC for high way toll system starting from Dec 22, 2013 which will be tremendous efficiency in terms of cost saving and keep the country's high way system up to date.

As a result of the said new plan, the current manual tool system will be phase out which will totally replaced by fully ETC system when it functions with great efficiency.

The High Way Policy Authority are currently share the same platform the tolling gate which has offer the high way police officer scan the suspicious target such as individual, moving object ther substance might damage the highway safety and security., etc.

However, once the fully function ETC starts function which means the high way police officer has to work out other alterantive when the day comes without manual toll system which almost are defer the car drive into the gate which bring officer good enough buffer to react or response if it is needed. In short, it is a high time for us (highway police authority) to make new game plan for the new challenge after the fully function ETC. The priority will be how to identify good guy and bad guy by means of the-state-of-art equipement to minimize the impact or do a better job.

Below is the agenda/items we would like to review and look into further. We believe with this kind of fine-combed review efforts, we should be able to make things better.

1. Any high tech V-Cam will cover long range scan and duyt officer might make filther through base on their expertise? Any pre-warning system is built up from the original car maker? Any short wave system could send out signal is for SOS only? Or mobile system for SOS only?
2. Any instant gadget from the maket place will bring officer

3. Once the full coverage ETC is ready to use, the manual toll station where offer the good safe guard barrier will not be a benefit to high way police officer as ETC is fast drive through which will not be smart place for police officer to do their policing job. Therefore, any integrated the all the system which can help police officer impose more aggressive approach like Eagle Eye which can covers all the bad guys such as stolen car, fugitive, suspects., etc. It is an imperative that police officer needs the alternative for their imminent needs such as software (system integrated) and hardware such as high definition camera, night version camera, real time tracking smart camera scan the car plate number into the on line system for the real time base filter through...just make a good fine-combed check through the system, it can be shared among all government authority concerned.

Due to the government complicate inter-office procurement procedure starting from proposal, budget and open bids and installment then function (red tapes), what high police's imminent needs might takes forever and it will discount the police officer function quality without good support.

Being as senior high way officer, it will be plus for us to nourish the field experience and try to follow the SARA skeleton which will give us a good step by step review which will make us aggressively focus on problem – Oriented Policing.

Scan/Analysis/Response/Assessment

We believe after the thoroughly research, we will present a proposal to the high level official informative material for their review and consideration.

The contingency plan before the ETC fully function, we would like to give workable suggestion for immediately improvement or upgrade the service quality.

Stop & Check shoulder (police officer only) combined with current GPS

or mobile system integrated with SIM card for the real time tracking or some kind like black box (trip record) documented all the travel record which will be a good database for future improvement.

目 錄

摘 要	I
ABSTRACT	III
目 錄	VI
圖 目 錄	IX
表 目 錄	X
第一章 緒論	1
第一節 研究動機與目的	1
第二節 研究範圍與問題	2
一、 研究範圍	2
二、 研究問題	3
第三節 研究方法與限制	3
一、 研究方法	3
二、 研究限制	5
第四節 研究流程	6
第二章 相關文獻之研究	8
第三章 ETC全面實施後警察執法面對的挑戰	13
第一節 國道公路警察現行之執法方式	13
一、 國道公路警察局組織及人員編組現況	13
二、 執行現場攔查部分	17

三、 利用科學儀器舉證舉發部分.....	24
四、 偵辦刑事案件部分.....	26
第二節 現行與ETC全面實施後執法方式之差異	42
一、 壓縮執行現場攔查空間.....	43
二、 智慧型執法方式.....	44
第四章 問題導向探討公路警察執法問題.....	46
第一節 壓縮執行現場攔查空間	46
一、 掃瞄階段：	46
二、 分析階段：	48
三、 回應階段：	52
四、 評估階段：	55
第二節 智慧型執法方式	55
一、 掃瞄階段：	55
二、 分析階段：	56
三、 回應階段：	58
四、 評估階段：	62
第五章 結論與建議.....	64
第一節 結論	64
第二節 建議	64

一、 設立現場攔查避車彎.....	65
二、 車輛行駛歷史軌跡.....	65
三、 數位化之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規.....	66
參考書目	68
附錄一 警察法	71
附錄二 警察勤務條例(節錄)	76
附錄三 警察職權行使法	82
附錄四 道路交通管理處罰條例(節錄)	95

圖 目 錄

圖 1-1 研究流程圖	7
圖 3-1 收費站攔檢圖	20
圖 3-2 交流道攔檢圖	20
圖 3-3 收費站執行小型車ETC車道攔查執勤地點示意圖...	23
圖 4-1 交流道入口匝道儀控處攔查肇事現場圖	51
圖 4-2 建議設立現場攔查地點	54
圖 4-3 平面道路進入匝道前設立LED告示標示	54
圖 4-4 預計置整合執法器材之門架式圖	61
圖 4-5 預計置整合執法器材之門架式	62

表 目 錄

表 3-1 國道公路警察局組織架構表	14
表 3-2：國道公路警察局現行轄區簡表	15

第一章緒論

第一節 研究動機與目的

自民國 95 年 2 月 10 日臺灣ETC (Electronic Toll Collection, 簡稱 ETC) 正式上路, 高速公路 21 個收費站, 每一收費站南、北各開放一大一小或一大兩小車道實施ETC收費, 漸漸以電子付費系統取代傳統人工收費, 預期達到增加收費站容量、縮短繳費時間、提高道路使用路人之便利及安全性、降低空氣污染等目標。並且, 大幅降低傳統人工收費系統之維運、管理成本。此外, 透過ETC系統運作下之及時資訊擷取, 可達到電子收費與交通管理之整合性目標, 其中最為重要的是「使用者付費」觀念的產生, 高速公路全程將由計次收費更改為計程收費, 避免用路人將高速公路當成外環道路使用。雖然台灣ETC系統以BOT方式招商中產生諸多弊端¹, 最終預計在民國 101 年 12 月 22 日高速公路全面以ETC方式實施計程收費。惟在高速公路全面實施智慧型運輸系統後 (ETC), 警察之執法方式是否仍一成不變, 維持現在之執法方式呢? 若以現在之執法方式執法, 是否將面臨執法環境不同的挑戰?

民國 101 年 12 月 22 日高速公路將全面以 ETC 方式實施計程收費後, 目前採開放式主線車道收費站之收費方式, 勢必被多車道車流系

¹見張廣潮, 2007, <從企業倫理探討台灣 ETC 案>, 中央大學哲學研究所碩士論文。

統架構取代。而現今之國道公路警察執法，絕大多數利用收費站攔查違規人，取締違規；執行路檢，逮捕逃犯；利用收費站裝設車牌(贓車)辨識系統、攔查贓車；甚至利用收費站攔查 ETC 欠費大戶。高速公路全面以 ETC 方式實施計程收費後，一旦沒有收費站，警察執法空間勢必被壓縮，因此，高速公路全面以 ETC 方式實施收費雖是 101 年 12 月 22 日以後才實施，但警察該如何因應？其執法空間及其執法方式是否應利用高科技產物協助？身為高速公路執法者的一分子，對於其執法方式，實有深入探討之必要。

第二節 研究範圍與問題

一、研究範圍

警察法源係依憲法第108條第 1 項第 17 款制定警察法，而警察法第 5、6 條明定全國性保安、外事、國境、刑事、水上、各種專業警察業務及保安警察、刑事警察、專業警察之其他規定。又警察法第 9 條訂定八大項行使職權，然這些業務則必須透過「警察勤務條例」之方式達成。如戴天岳所言：「警察勤務是根據警察業務而來，而警察業務，則是根據警察任務而產生；質言之，完成警察任務，即是警察勤務之目的，而實施警察勤務，是完成警察業務的方法，警察勤務的型態，則是警察實際的活動，因此研究警察勤務規劃之

前，應先了解警察任務與業務的意義，才不致迷失工作目標與方向²。」綜此，本文所探討者為「ETC全面實施後警察之執法方式初探」，其範圍即依警察法第5條第1項第6款所規定之專業警察業務，以警察職權行使法為執勤法源，運用警察勤務之方式，配合道路交通管理處罰條例等各種相關法規之規定，執行其勤務，期使高速公路之使用人更加安全、順暢。換言之，ETC全面實施後，國道公路警察應以何種勤務？使用何種器材？運用何種方式？在執法空間被壓縮下執勤，以達到服務道路使用人，維護道路交通順暢，防制交通事故發生為目的。

二、研究問題

本文所要探討之問題為臺灣 ETC 全面實施後，因由現行之計次收費改為計程收費，屆時勢必將全國各收費站拆除，造成公路警察現場攔查空間被壓縮、贓車辨識系統及監視錄影系統安裝地點須移置等問題。進而衍生出公路警察執法問題的探討。

第三節 研究方法與限制

一、研究方法

² 見戴天岳，〈警察勤務規劃〉，警專學報第3期，79年6月版，頁369。

本文之研究方法係藉由「問題導向策略－Problem Oriented Policing」的概念，使 ETC 全面實施後之執法方式趨於明確且形成具體的新工作取向，同時放棄以往所採取之被動反應的勤務作為，改採以先發立場，主動蒐集資料針對問題，讓執勤警察深入瞭解 ETC 全面實施後所引發之問題，並加以有效地解決。「問題導向」的概念源出於運用於社區警政的程序－SARA 模式，本文試圖以此模式研究「ETC 全面實施後之執法方式」，幫助國道公路警察局設計出有效處理執法方式。

問題導向策略是一套技術與程序的研究模式，它的設計原則為：1.應用於日常的勤務作為。2.廣泛採用各方面的資訊。3.問題處理應考量民間及其他機關之資源。4.運作時儘量不增加額外人員及其他部門 5.同時能夠被較大的警察機關採用解決相同的問題。除了它的設計原則外，其整個策略大致可分為四個階段：掃瞄(Scanning)、分析(Analysis)、回應(Response)、評估(Assessment)，簡稱為莎拉 (SARA) 模式，分述如后：

(一) 掃瞄(Scanning) 階段：本文先行辨識ETC全面實施後，警察執法方式是否為警察所要面臨的問題，並蒐集

所言：「界定問題是掃瞄階段第一步驟，問題來源包括：

居民投訴、警察紀錄、情報資料、政府機構等資料」。

(二) 分析(Analysis) 階段：蒐集 ETC 全面實施後警察執法

各種資料以瞭解問題的範圍、性質及原因。認真分析，

將可促成警察機關（國道公路警察）形成政策、創造作

業程序、提供員警解決問題的有效準則。

(三) 回應(Response) 階段：指根據所得資料，研擬及實施

解決問題的策略付諸實施，尋求各方資源與協助，設計

及執行解決問題的方法。

(四) 評估(Assessment) 階段：測量與評估反應問題後之效

能。指不斷的審查，反覆的評估程序，以監測回應是否

成功，而這評量之結果，則可能被用來修改因應措施，

蒐集更多資料，或者從新界定問題。

二、研究限制

初入警職時，向學長請益：「欲當好警察，需具備何

種技能」？無奈學長回答：「警察除了無法生孩子

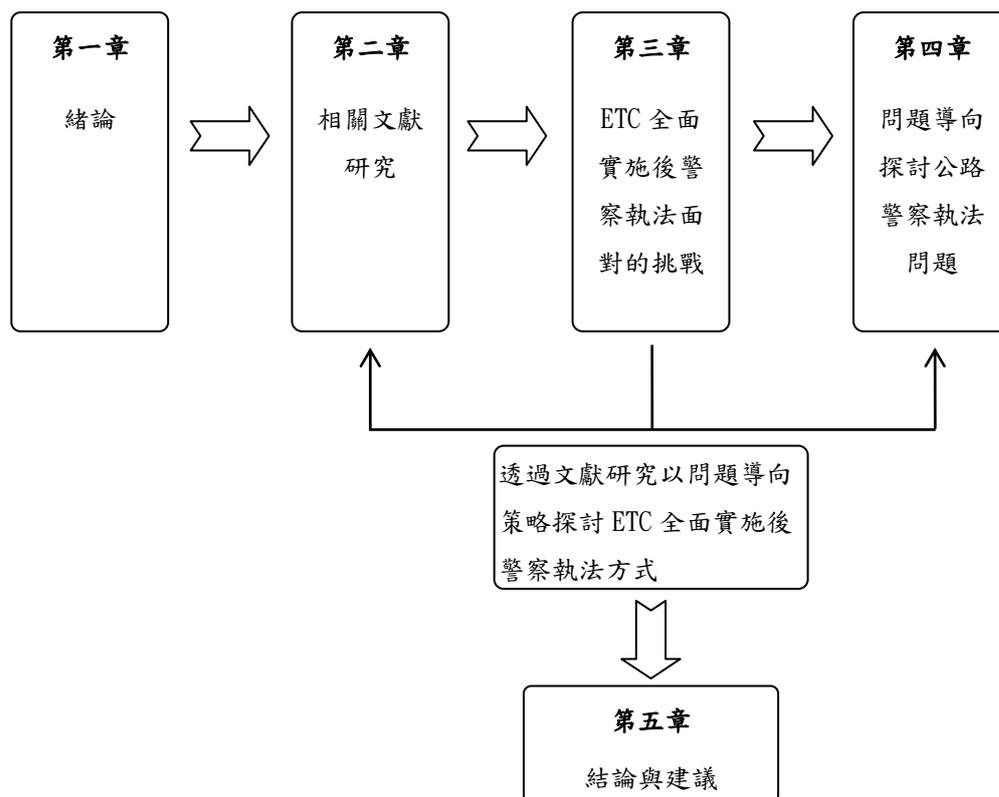
外，其他都必須具備」。30 年前如此，30 年後亦不

³ 見許春金、孟維德，〈警察組織與管理〉，三民書局，91 年 9 月版，頁 292-302。

復改善。由百姓遇上困難，第一個想到的就是警察就足為明證。因此，本文研究範圍必須加以限制，否則，「ETC 全面實施後警察執法方式初探」將包山包海，將無窮無盡，無以說明，本研究自不例外。本研究之範圍儘限於公路警察之執法方式與高速公路相關工程環境改善之建議，文中若涉及專有技術及知識，不在本文敘述之內；若與其他警察單位相關時，亦僅供決策單位參考。

第四節 研究流程

- 一、各章架構：全文第一章為緒論；第二章為相關文獻研究；第三章：說明 ETC 全面實施後警察執法面對的挑戰；第四章：問題導向探討公路警察執法問題；第五章為結論與建議。
- 二、個案分析：分析利用高速公路各收費站監視錄影系統偵破發生之道路交通事故肇事逃逸案件、在公路警察管轄內發生之重大刑事案件偵破過程與在交流道入口匝道儀控處實施攔檢發生道路交通事故案例。
- 三、本文主要研究方法與理論：以問題導向策略，透過掃瞄、分析、回應、評估等四個階段之莎拉（SARA）模式，比較出現在與 ETC 全面實施後之執法方式，面對挑戰並給出回應，



第二章相關文獻之研究

本文藉由相關專家之文獻研究，針對 ETC 全面實施前、後，國道公路警察執法空間及方式等基本架構之探討，並透過實務與經驗之論述，凸顯出其執法空間遭受壓縮等問題，最後試圖以問題導向策略概念，做出具體規範來回應這些問題。以下為本文有關之參考文獻：

- 一、蔡中志於「交通警察執法程序之探討⁴」文中點出：警察人員風雨無阻指揮、整理交通秩序，全國每年舉發違反道路管理事件之罰單達兩千萬張以上，處理各類道路交通事故幾十萬件，因此，警察的交通工作，與民眾接觸頻繁，與其權益亦最為密切，所以，警察執法之『程序正義』更顯重要。若對每一個人均公平正義，則執法者與民眾均需遵循法定程序。同時處理程序亦應有法律依據為宜。
- 二、劉嘉發在「美國警察交通攔停後得採取之措施簡介⁵」一文中說明：警察不論是取締交通違規，或實施犯罪偵查，均須透過攔停交通工具之方式為之。因此，警察對交通工具實施攔停、搜索、盤查等措施，實係警察例行性勤務中相當重要且具高可見度之作為之一。同時他亦表明我國機動車輛之成長，以及車輛零組件變得更加精密複雜化，未來警察交通攔停等執法問題勢將持續受到

⁴見蔡中志，〈交通警察執法程序之探討〉，90 年國家際交通安全與執法研討會，90 年 9 月。

⁵ 於 98 年 7 月 5 日下載瀏覽自<http://www.pra.cpu.edu.tw/paper/4/10.pdf>。

各方關切。

三、簡俊能、呂青霖發表之「交通警察執勤安全之研究⁶」一文中說明：台灣經濟迅速發展，解嚴帶來社會開放，交通工具、媒體一日千里，世界已然成爲『地球村』，加上西風東漸，使我國社會治安改變、犯罪率提高，無法自外於世界。但最重要的是，警察當局在觀念上、心態上無法跟上時代腳步，直接、間接影響警察訓練、管理，乃至於最後呈現出第一線執勤警察的執勤態度，一旦遭受攻擊，立即窘態畢現，造成輕者重傷，重者喪命。因此，簡、呂兩君分析美國警察與我國警察執勤傷亡案例，再依法律規定、刑事司法運作、民情、警察執法心態、教育等提出改進之道、藉此提升我國警察執勤安全、減少執勤傷亡案件發生。

四、蘇志強、黃宗仁、侯釋淵於「高速公路酒後駕車執法策略之研究⁷」一文中說明：自民國 86 年修正道路交通管理處罰條例有關酒後駕車之處罰規定，同時於民國 88 年 4 月增訂刑法 185 條 之 3，將酒後駕車納入刑法處罰。惟高速公路酒後駕車肇事致死案件，並未因此重罰政策而獲得改善，甚至於民國 94 及 95 年高速公路交通事故致死案件，肇因竟以酒後駕車爲第 1 位。因此，該文主

⁶ 見簡俊能、呂青霖，〈交通警察執勤安全之研究〉，90 年國際交通安全與執法研討會，90 年 9 月。

⁷ 見蘇志強、黃宗仁、侯釋淵，〈高速公路酒後駕車執法策略之研究〉，97 年道路交通安全與執法研討會，97 年 10 月。

要以『執法能量與能見度不足』、『攔查成功率偏低』、『資料回饋機制不足』、『安全宣導不足』、『警力不足』等議題作深入研究，研擬一套有效、可行且適用於高速公路之酒後駕車執法策略，藉此提昇違規取締與事故防制績效。

五、林亨杰根據歷年交通事故資料分析，以及歷年道路交通安全改善策略，研擬國內道路交通安全未來策略，作為政府相關單位研提道路交通安全改善計畫之參考。同時以『日本交通安全白皮書』為參考對象，藉由國內道路交通事故統計分析，結合世界主要國家實施中之道路交通安全策略與實施目標之經驗，歸納整理國內未來實施願景所發表之「2008年版道路交通安全白皮書⁸」。文中內容為：道路交通環境之整頓、交通安全思想之徹底普及、安全駕駛之確保、車輛安全性之確保、道路交通秩序之維持、充實救助與急救活動、充實損害賠償制度保護交通事故受害人、充實研究開發及研究調查等 8 大議題。

六、陳菀蕙、吳炳飛、陳昭榮、高桂娟、林思余、陳一昌、張開國、田養民共同發表之「智慧型行人違規行為監控與語音警示系統之建置與成效分析⁹」，鑑於學校人力不足，無法長時間進行交通違

⁸ 見林亨杰，〈2008年版道路交通安全白皮書〉，97年道路交通安全與執法研討會，97年10月。

⁹ 見陳菀蕙、吳炳飛、陳昭榮、高桂娟、林思余、陳一昌、張開國、田養民，〈智慧型行人違規行為監控與語音警示系統之建置與成效分析〉，97年道路交通安全與執法研討會，97年10月。

規行爲的勸導工作的思維，引發其爲節省人力，針對用路人違規行爲設置自動感應偵測系統，監控用路人之行爲。該研究進行現場調查行人違規闖紅燈數量，藉此分析該智慧型系統之成效。

七、陳斐鈐發表之「RFID電子車牌政策與法律之研究¹⁰」一文中，就政策分析觀點，探討我國導入RFID電子車牌的政策方向與法律觀點針對其所衍生之侵犯隱私權爭議，分析公部門導入此政策所需採取的法律配套措施，提供交通管理政策實務部門具體可行之政策建議。

八、蘇志強、許智仁、翁基超所發表之「慢車行人道路障礙裁罰e化系統構建之研究¹¹」，該文以使用者需求爲導向，進行整體系統架構、管理機制、使用者管理功能及資通架構之規劃，再依據執法各端不同作業需求，具體建構中、後端之功能及相關硬體設備。並針對管理效能的效益、對民衆的效益、對社會的效益等三個構面進行效益分析，說明e化系統可提昇整體作業效益及強化爲民服務等目標。

九、朱建民、葉保強、李瑞全合編之「應用倫理與現代社會¹²」一書中，其中葉保強在「組織文化的基本元素」一文中說明：組織文

¹⁰ 見陳斐鈐，〈RFID 電子車牌政策與法律之研究〉，97 年道路交通安全與執法研討會，97 年 10 月。

¹¹ 見蘇志強、許智仁、翁基超，〈慢車行人道路障礙裁罰 e 化系統構建之研究〉，97 年道路交通安全與執法研討會，97 年 10 月。

¹² 見朱建民、葉保強、李瑞全，〈應用倫理與現代社會〉，冠順印刷事業有限公司，94 年 12 月初版。

化的基本構成元素，探討國家的文化性質及功能，指出人類文化是集體的信念、價值、習慣、規範及行爲等元素所組成。文中陳述文化的不同，其功能亦未必相同，包括安頓集體不確定性、形成秩序、創造連續性、塑造集體身分及承擔。在其探討文中亦說明組織文化的基本功能，包括協調、激勵、減低衝突及提高競爭力。

十、章光明、黃啓賓在「現代警政：理論與實務¹³」中說明：近年來各國政府面對外在環境的遽變與社會殷切的盼望，致力於行政改革及政府組織再造工作，當前警政建設中警察政策規劃，刻正面臨警政工作的轉型與變革，並對組織目標、未來發展、人力評估、在職教育訓練、警察勤務、角色運作予以調整之際；警政政策執行者如何創造有利的環境以發揮統合力量，皆為當今從事警政政策制定時之重要課題。該書並說明環境轉型所導致之社會結構變遷，對於警政現代化必須有一番新作為，同時藉此制定一套符合新時代之新警察制度，以行動來重新打造一個符合國家建設、人民期盼的現代化優質警政。

¹³ 見章光明、黃啓賓，〈現代警政：理論與實務〉，揚智文化事業股份有限公司，92年11月。

第三章ETC 全面實施後警察執法面對的挑戰

現行之國道公路警察執法方式，雖然跟著時代的進步而有所改變，但領導者仍無法以更前衛之思維設計出一套對涉利者¹⁴（stakeholder）良好效能的政策。因此，爲了迎接ETC全面實施後，警察要如何面對執法的挑戰。本章將針對國道公路警察現行之執法方式與ETC全面實施後執法方式之差異先加以說明。

第一節 國道公路警察現行之執法方式

爲了瞭解國道公路警察現行之執法方式，必先明瞭國道公路警察局組織及人員編組現況，本節除了說明組織及人員編組現況外，依序針對執行現場攔查、利用科學儀器舉證舉發、偵辦刑事案件等四個部分加以敘明。

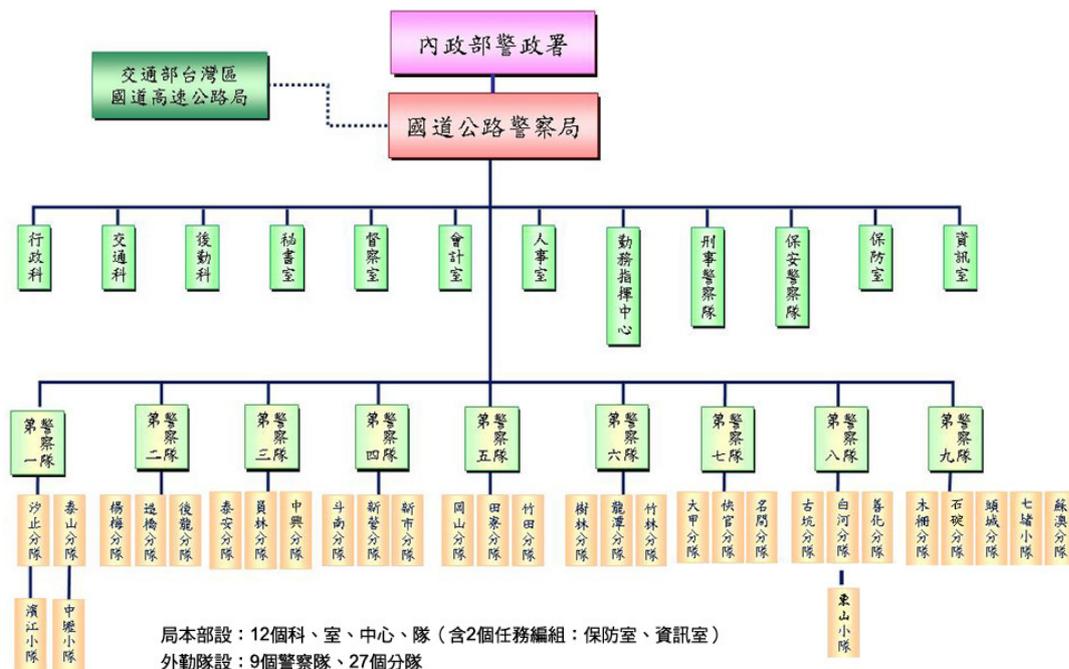
一、國道公路警察局組織及人員編組現況

高速公路之執法機關隸屬於內政部警政署國道公路警察局。其組織乃依據「內政部警政署國道公路警察局組織條例」（民國 90 年 11 月 21 日 修正）之規定所組成。該局內設行政科、交通科、後勤科、秘書室、督察室、勤務指揮中心，分別辦理「內政部警政署國道公路警察局組織條例」第二條第一項所列事項。並設人事室、會計室、保防室（任務編組）、

¹⁴ 見葉保強，〈建構企業的社會責任〉，鵝湖出版社，91年12月初版，頁72-89。所謂涉利者即是「任何受一個組織的行動、決策、政策、行爲或目標所影響的個人或團體，或任何影響一個組織的行動、決策、政策、行爲或目標所影響的個人或團體。」

資訊室、公路警察隊、刑事警察隊及保安警察隊。其組織架構如下表 3-1 所示。

表 3-1 國道公路警察局組織架構表



資料來源：國道公路警察局連外網站：
<http://www.hpb.gov.tw/fox/ezcatfiles/cust/img/img/5/image2.jpg>

國道公路警察局現行轄區共設有 9 個警察隊，27 個分隊，分別管轄國道一號、二號、三號、四號、五號、六號、八號、十號及汐五高架段、台 76 號。現有轄線總長為 995.59 公里。9 個警察隊警力（含隊部）共有 1,163 人，加上警察局（含刑警隊 20 人及保安隊 18 人），共有 1,308 人（其現行轄區簡表如下表 3-2 所示）。其各隊之分隊管轄範圍大多以交流道

爲分界。現有分隊多設在收費站附近或服、務區內。

表 3-2：國道公路警察局現行轄區簡表

單位名稱		道路編號	轄線(km)	轄長(km)	警力(人)	轄區
第一警察隊	汐止分隊 (含濱江小隊)	國道一號	0~34.4	34.4	44	基隆端至高公局涵洞
		汐五高架	12.6~33.1	20.5		汐止端至五股端
	泰山分隊 (含中壢小隊)	國道一號	34.4~69.1	34.7	54	高公局涵洞至楊梅交流道
		國道二號	0~11.6	11.6		機場端至南桃園交流道
	小計(含隊部)				101.2	144
第二警察隊	楊梅分隊	國道一號	69.1~110.4	41.3	33	楊梅至頭份交流道
	造橋分隊	國道一號	110.4~150.2	39.8	31	頭份至三義交流道
	後龍分隊	國道三號	103.9~144.3	40.4	28	茄荖至通宵交流道
	小計(含隊部)				121.5	123
第三警察隊	泰安分隊	國道一號	150.2~181.4	31.2	36	三義至南屯交流道
		國道四號	0~18.5	18.5		清水端至豐原端
	員林分隊	國道一號	181.1~230.5	41.5	32	南屯至西螺交流道
	中興分隊	台76線	10.86~33.9	23.04	23	埔鹽至中興系統交流道
	小計(含隊部)				114.2	124
第四警察隊	斗南分隊	國道一號	230.5~270.4	39.9	29	西螺至水上交流道
	新營分隊	國道一號	270.4~303.7	33.3	31	水上至麻豆交流道
	新市分隊	國道一號	303.7~338.3	34.6	30	麻豆至路竹交流道
		國道八號	0~9.8	9.8		台南端至新市交流道
小計(含隊部)				117.6	118	
第五警察隊	竹田分隊	國道三號	383~431.49	48.49	29	燕巢系統至大鵬灣端

察隊	岡山分隊	國道一號	338.3~372.7	34.4	37	路竹交流道至高雄端
	田寮分隊	國道三號	369.5~383	13.5	32	田寮至燕巢交流道
		國道十號	0~33.8	33.8		文字路至旗山交流道
	小計(含隊部)				130.59	124
第六 警 察 隊	樹林分隊	國道三號	31~54.3	23.3	32	安坑至鶯歌系統
	龍潭分隊	國道三號	54.3~72.3	18	29	鶯歌系統至關西服務區
		國道二號	11.6~20.4	8.8		南桃園至鶯歌系統
	竹林分隊	國道三號	72.3~103.9	31.6	26	關西服務區至香山交流道
	小計(含隊部)				81.7	119
第七 警 察 隊	快官分隊	國道三號	182.8~217	34.2	41	龍井至草屯交流道
	大甲分隊	國道三號	144.3~182.8	38.5	28	通宵至龍井交流道
	名間分隊	國道三號	217~260.3	43.3	28	草屯至斗六交流道
	小計(含隊部)				116	135
第八 警 察 隊	古坑分隊	國道三號	260.3~297.5	37.2	28	斗六至中埔交流道
	白河分隊	國道三號	297.5~334.8	37.3	36	中埔至官田系統
	善化分隊	國道三號	334.8~369.5	34.7	28	官田系統至田寮交流道
		國道八號	9.8~15.5	5.7		新市交流道至新化端
	小計(含隊部)				114.9	118
第九 警 察 隊	木柵分隊 (含七堵 小隊)	國道三號	0~31	31	53	基金至安坑交流道
		南港連絡道	0~1.4	1.4		台北市環東大道至國三號
		台二已線	0~3.4	3.4		港西聯絡道至基金交流道
		國道三甲	0~5.6	5.6		辛亥路端至深坑端
	石碇分隊	國道五號	0~14.7	14.7	27	南港系統至坪林交流道

頭城分隊	國道五號	14.7~35.8	21.1	29	坪林行控至頭城交流道
蘇澳分隊	國道五號	35.8~55	19.2	20	頭城至蘇澳交流道
	新馬聯絡道	0~1.5	1.5		蘇澳聯絡道
小計（含隊部）			97.9	158	
總計	（含警察局145人）		995.59	1,308	

資料來源：國道公路警察局連外網站：
<http://www.hpb.gov.tw/fox/front/bin/ptlist.phtml?Category=100029>

二、執行現場攔查部分

執行現場攔查區分為寓巡邏中發現違規攔查與執行專案勤務攔查兩種。論述如下：

（一）巡邏攔查

依「警察勤務條例」第 11 條第 1 項第 2 款規定：巡邏為警察執行勤務方式之一，其劃分巡邏區（線），由服勤人員循指定區（線）巡視，以查察奸宄，防止危害為主；並執行檢查、取締、盤詰及其他一般警察勤務。據此，國道公路警察局各警察隊依表 3-2（國道公路警察局現行轄區簡表）在所屬轄內執行巡邏，遇有道路使用人違反道路交通法令時或其有合理懷疑為違反刑事案件者，即以攔查方式執行取締、舉發或進行逮捕。然此攔查工作必定是

利用高速公路較爲寬敞之路肩或避車彎，方能保障
違規人及執勤者之安全。

(二) 專案勤務攔查

國道公路警察局各隊依警政署、局及隊規劃每月至少編排酒駕路檢勤務8次以上:執行小型車ETC車道攔查至少1次;擴大路檢勤務至少4次;順風專案至少2次;防飆勤務至少4次;配合公路總局各監理所、站執行攔檢違規大客車至少10次以上;配合各縣市環保局攔檢柴油檢測至少2次;攔查違規砂石車至少4次。以上零零總總各隊每月執行專案勤務攔查至少35次以上。現分述如下:

1. 酒駕路檢勤務

近年來雖然相關單位加強宣導駕駛人勿酒後駕車,甚至修訂法規提高罰則與增訂刑法185條之3。但酒後駕車肇事之死傷人數一直居高不下,造成嚴重的社會成本損失,從蘇志強、黃宗仁、侯釋淵於「高速公路酒後駕車執法策略之研究」一文中可以觀之。因此,爲遏止國內酒後駕車風氣,國道公路警察局各隊員

警除了在巡邏中，加強觀察駕駛人駕車之動態是否有酒後駕車行為外，另依據內政部警政署、局、隊規定各隊於每月至少執行酒後駕車路檢勤務 8 次以上。其勤務規劃原則如下：

- (1) 法令依據：道路交通管理處罰條例第 4、35 條、警察職權行使法第 6 及第 7 條、刑法 185 條之 3 及內政部警政署 97 年 11 月 26 日警署交字第 0970141884 號函規定。
- (2) 執勤地點：各分隊於收費站車道區（過站後方）與選定交流道入口匝道處，互換地點執行。如下圖 3-1 收費站攔檢圖、圖 3-2 交流道攔檢。

圖 3-1 收費站攔檢圖



資料來源：作者自攝

圖 3-2 交流道攔檢圖



資料來源：作者自攝

(3) 執勤時段：依轄區特性於夜間（20 至 03 時之間）時段執行為宜，每次規劃 1 至 3 小時內。

(4) 執勤方式：最少規劃 2 車 4 人以上，署辦由分隊長帶班；局辦由小隊長以上幹部帶班；隊辦由資深員警以上帶班。任務分工執行指揮、攔檢、警戒、酒測等工作。

2. 執行小型車 ETC 車道攔查

國道公路警察局研判疑因 ETC 電子收費車道無人看管，而形成執法漏洞；對於「汽車號牌未依規定銜掛、使用」、「汽車、號牌遭竊案件」、「通緝犯」、「攜帶違法（禁）物品」等違規違法者利用 ETC 電子收費車道規避攔查。為維護高速公路行車安全及促進電子收費正確使用，各隊於各收費站區規劃「小型車 ETC 車道攔查」專案勤務，加強車輛攔查取締。勤務規劃原則如后：

(1) 法令依據：道路交通管理處罰條例第 4 條、警察職權行使法第 6 及第 7 條、內政部警政署 97 年 11 月 26 日警署交字第 0970141884 號函及 98

- (2) 執勤地點：各收費站小型車 ETC 車道區（過站後方如下圖 3-3 收費站執行小型車 ETC 車道攔查執勤地點示意圖）。
- (3) 執勤時段：依轄區特性以車流量較低時段執行為宜，每次規劃 1 至 3 小時內。
- (4) 執勤方式：最少規劃 2 車 4 人以上，並由小隊長以上幹部帶班。任務分工執行指揮、攔檢、警戒、酒測等工作。

- (二) 攔查車輛時應符合比例原則，有疑似違反道路交通法令或違反刑事案件者，始由指揮人員（攔檢者）指揮其暫停、觀察，駕駛人有違反道路交通法令或違反刑事案件者，始得執行檢查、取締、盤詰、逮捕。
- (三) 指揮車輛停車受檢時，應在駕駛人有足夠停車距離下，使用指揮棒或紅旗示意受檢車輛停至稽查區，並注意執勤者及當事人安全。
- (四) 攔查以專案對象為主，使正常車輛通行過站，減少主線車道車流壅塞。
- (五) 經明確指揮制止攔檢不停車輛，應避免追車，依規定逕行舉發。
- (六) 請主動協調當地大眾傳播媒體，於執行前廣為報導，並展現執法決心。

三、利用科學儀器舉證舉發部分

國道公路警察局各隊利用科學儀器舉證，舉發違反道路交通違規計有使用 1.固定桿雷達（射）測速照相、2.移動式測速

雷達（射）照相、3.PDF 雷達（射）器材（含全程錄影）舉發未保持安全距離及超速、4.車載式錄影系統攔舉未依規定變換車道、5.雷射槍測速攔舉、6.長鏡頭照相違規行駛路肩
7.匝道儀控闖紅燈照相等。

現行使用科學儀器舉證舉發所面臨之挑戰－訂定法律不夠周延，易造成整個社會價值觀的扭曲。就如某甲無故被某乙追殺，法官並不詢問某乙為何追殺某甲，反問某甲為何被某乙追殺。又如依「道路交通管理處罰條例」第 7 條之 2 第 2、3 項規定：「略以…前項第七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：

- （一）蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。
- （二）行駛路肩。
- （三）行駛路肩。
- （四）違規停車而 30、駕駛人不 31、在場。
- （五）未依規定行駛車道。
- （六）未依規定變換車道。
- （七）未保持安全距離。
- （八）跨越禁止變換車道線或槽化線。

(九) 行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

(十) 汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

(十一) 汽車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路須至少於一百公尺，於高速公路、快速公路須至少於三百公尺前，明顯標示之。」依上述第3項規定，行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，無論採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於高速公路須至少於三百公尺前設置明顯標示。但若使用移動式測速雷達（射）照相、雷射槍測速攔舉，則必須受限於警示標示設置位置，甚至若使用雷射槍測速攔舉，其測距約 200 至 900 公尺，若於測點往前 300 公尺設立警示標示，等於違規人看到警示標示即被測到超速。因此，本條款是否會造成社會價值觀的扭曲？實是現代人值得深思的問題。

四、偵辦刑事案件部分

高速公路不論是偵辦大、小刑事案件或追查道路交通事故肇

事逃逸案件，第一個想到的就是到各收費站調取通過收費站之錄影檔案比對，藉此追查出犯案車輛，進而偵破。現以刑事偵辦人員利用收費站錄影檔案比對，進而偵破案件為例如下：

(一) 偵破道路交通事故致人於死肇事逃逸案件

95年8月9日12時23分在在國道三號公路南向85公里加600公尺處發生彭○淇駕駛NF-2○2號半聯結車因故停於外側路肩，於下車查看之際，疑遭他車撞擊後躺於車旁，經緊急送醫後不治死亡案件。

第○警察隊刑事組偵辦人員於案發後立即前往事故現場採證，但現場僅發現肇事車輛遺留一只車門握把、一片鐵片，且未接獲其他用路人報案提供肇事經過及肇事車號、廠牌、顏色等線索。偵辦人員經積極蒐證在事故現場採證中，將所發現遺留車輛車門握把等物品，於收費站比對過往大型車輛，得知該車門握把確實為「SCANIA」廠牌車款之車門握把無訛後，再透過調閱龍潭收費站案發前南下過往車輛之監視錄影資料，逐一過濾分析、電腦交叉比對車籍資料，以尋求符合肇事之車輛，並在偵辦人員大膽假設、小

心求證、通夜比對及縮小範圍下，並逐一訪查車主(駕駛人)，終究皇天不負苦心人，於案發次日凌晨 1 時許，偵辦人員在國道一號造橋收費站北上車道攔查由林○覺所駕駛之 FQ-9○0 號半聯結車並會同林嫌勘查該車，發現該車車頭有疑似撞擊損壞之痕跡涉有重嫌，經比對掉落把手、鐵片等證物並曉以大義、突破心防；林嫌始坦承肇事後，因驚慌隨即駕該車逃逸之事實不諱，全案終在事發後 12 小時內宣告偵破，並以涉嫌業務過失致死、肇事逃逸及遺棄等罪移送臺灣○○地方法院檢察署偵辦。

(二) 偵破道路交通事故致人受重傷肇事逃逸案件

賴○珊，駕駛 6○05-KX 號自小客車，於 95 年 7 月 13 日 16 時 30 分許駕車擦撞由王○斌所駕駛之 9○06-GG 號租賃自小貨車肇事(車上 2 人受傷，王○斌受重傷、劉○皇受傷)致 9○06-GG 號車又擦撞由黃○宏所駕駛之 IT-8○6 號營大貨車肇事(黃○宏受傷)，惟賴嫌未立即停車察看，即駕車離開現場往南行駛，案經用路人報案經處理員警處理後發現有部黑色休旅車肇事後逃逸而報請偵辦。

偵辦人員依據事故現場發生時間調閱國道龍潭收費站南向車道錄影光碟逐一過濾核對過往之車輛，逐一通知相關車輛到隊說明始發現 6〇〇5-KX 號車駕駛賴〇珊係當日肇事車輛（賴嫌到隊說明時已將車輛修復完畢），詢據賴嫌稱肇事當天有擦撞到其他車輛後因當時害怕亦不知(41)知有人員受傷，故未停車察看，隨即將車駛離車禍現場返家後再到竹南分局竹南派出所備案乙節，綜觀賴嫌車輛損壞程度（右邊前、後車門、右後輪損壞）賴嫌豈有不知擦撞到何種車輛肇事，肇事後竟未下車察看等待警方處理逕自駛離現場返回家中，事後又將車輛修復完畢等情，賴嫌所稱顯係避重就輕之飾詞。

該案車禍造成 9〇〇6-GG 號車駕駛王〇斌受重傷、乘客劉〇皇受傷、IT-8〇6 號車駕駛黃〇宏受傷，案經被害人提出刑事傷害告訴；賴嫌駕車發生交通事故，對於事故之發生後竟未下車察看處理逕自駛離現場返回家中且事後只向〇〇派出所備案登記後隨即將車輛修復完畢，其行為顯已觸犯刑法第二百八十四條過失傷害致重傷、第一百八十五條之四駕車肇事逃

逸致人受傷之罪嫌，於 95 年 8 月 15 日函送○○地方
法院檢察署報請 偵辦。

(三) 董○宗於關西服務區遭強盜案

董○宗於 97 年 12 月 12 日 23 時 50 分許因疲憊進
入關西服務區停車場後，將車輛熄火並將車窗半開休
息時，遭 3 名不詳年籍男子分持小剪刀、約 20 公分
長刀子及斜口剪各 1 把，以徒手未破壞車窗門鎖方式
侵入，並強行將該 B6-7○○3 號自小客車連同被害人
以束帶捆綁雙手並毆打被害人成傷逼問提款密碼
後，由駕車歹徒駕駛至新竹縣關西鎮正義路 201 號
7-11 便利商店以被害人所有中國信託帳號金融卡提領
3 次(時間各為 13 日 1 時 19 分、1 時 20 分、1 時 22 分)，
提領金額共計 7 萬 1000 元。旋即再駕該車沿台 3 線北
上至台北縣樹林市大安路將被害人棄置後，要被害人
約 5 分鐘撥打自己手機門號 093538○○○○，歹徒再
告知車輛停放處(樹林市中正路與大安路口)後，歹徒
自行搭計程車至板橋市民族路 260 號三信銀行板橋分
行以被害人所有之帳號之金融卡提領 2 萬及 4 萬 3000
元(時間各為 2 時 47 分、2 時 48 分)，且取走被害人身

上現金 6000 元，共不法所得 14 萬元。

被害人於 97 年 12 月 13 日 14 時 5 分向台中市警察局第五分局北屯派出所報案後，由該分局轉報本隊接續偵辦，偵辦人員經調閱關西鎮內監視器發現，犯嫌挾持被害人並駕駛 B6-7○○3 號自小客車下關西交流道於 13 日 1 時 17 分 34 秒途經縣 118 線公路往新埔方向行駛後，復掉頭進入關西鎮並由駕駛犯嫌（以下簡稱犯嫌 A）進入超商提領，經調閱該超商監視器發現該嫌身著淺綠色外套，該犯嫌提領後即駕車沿台 3 線出關西鎮往桃園縣龍潭、大溪等方向行進，惟沿途僅見 B6-7○○3 號自小客車，未發現有接應車輛尾隨，偵辦人員研判該案係該 3 名犯嫌組成強盜集團。

復經調閱台北縣板橋市民族路 260 號三信商業銀行行外監視器發現，該 3 名犯嫌係於 13 日 2 時 45 分許乘坐 1 部不詳車號計程車到達該處，再由犯嫌 A 進入領款，另 2 名犯嫌在行外人行道等候，因形跡可疑，引起該大樓大中華保全公司保全人員注意，經訪查該保全表示該 3 名男子於領款後即步行至對面車道攔另 1 部計程車離去。

經偵辦人員人員向台北縣政府警察局海山分局海山派出所調閱民族路 129 巷口監視器發現該時段確實有 1 部計程車經過，復調閱民族路 37 號前之監視器發現該計程車車號為 1○6-CU，經聯繫該 1○6-CU 號計程車司機陳○平表示確實有載送 3 名男子前往板橋市府中路與文昌街口，當時有見前座之男子手拿 1 疊仟元大鈔付款，隨即 3 名男子下車後即步行進入文昌街內，偵辦人員持續調閱監視器發現最後 3 名犯嫌進入台北縣板橋市後菜園街 35 號億○賓館，惟該賓館人員未確實登錄住宿客人資料，研判 3 嫌係該賓館常客，為避免影響案情，暫不請賓館人員配合指認。

偵辦人員另於 14 日 2 時許在關西服務區執行埋伏勤務時，發現 1 部 HN-8○○6 號自小客車為失竊車輛，該車與被害人車輛同停於小型車停車格 D 區靠近中間位置，研判可能為本案歹徒使用之交通工具。經桃園縣政府警察局○○分局鑑識組協助採證，並於該賊車車內右後座玻璃採獲 1 枚指紋，經送請刑事警察局進行比對後查得為男子宋○仁（有多項毒品、竊盜及強盜等刑案紀錄）所有，復經 HN-8○○6 號自小客

車車主謝○佑指證與宋○仁並無認識或借用他人使用情事。

偵辦人員次查台北縣政府警察局○○分局○○派出所員警並於 97 年 11 月 2 日查獲宋○仁與羅○成於上開億○賓館 503 號房查獲涉嫌吸食施用第一、二級毒品情事，經帶隊採尿送驗後，宋、羅 2 嫌均呈施用海洛因及安非他命陽性反應，研判宋、羅 2 嫌與該案涉案程度極高。

偵辦人員再查該 HN-8○○6 號自小客車失竊地點為台北縣板橋市中正路玫瑰公園停車場，轄區為台北縣警察局○○分局○○派出所，經調閱該所錄影監視系統發現該車於 97 年 12 月 12 日 21 時 34 分 49 秒經過台北縣板橋市漢生西路 28 號，與被害車主謝○佑供述比對該車行經上述時、地業已失竊。並詢據派出所承辦員警在該車失竊地點有發現一部失竊重型機車 CHZ-3○○，經電話聯絡失主吳○豪稱：其機車係於 97 年 12 月 12 日 18 時 32 分停放於捷運府中站 E1 出口機車停車場，歹徒係於 20 時 14 分許竊得該機車後離去，經調閱捷運府中站周圍監視器，發現竊盜

CHZ-3〇〇號重型機車之犯嫌同為該案犯嫌 A。研判歹徒可能在捷運府中捷運站竊得該機車後，尋找其他自小客車作為交通工具，復於 21 時許在板橋中正路玫瑰公園前竊得HN-8〇〇6號小白客車後接應同夥至關西服務區尋找犯案對象。

偵辦人員另清查宋〇仁之同案共犯，發現鐘〇城（有毒品及詐欺等刑案紀錄）曾與宋〇仁同犯毒品案，最近 1 次係遭〇〇分局於 97 年 12 月 2 日移送毒品案，經調閱鐘〇城之該案刑案照片與該案提領人對照極度相似，復經被害人指認表示極似駕車犯嫌。

綜此，偵辦人員研判該案強盜集團係由宋〇仁及另 2 名犯嫌所組成，宋嫌犯行明確，且宋嫌戶籍地址係登記新莊市戶政事務所，並曾於億〇賓館遭警查獲，顯係宋嫌平日居無定所，另宋嫌所犯為刑法第 330 條加重強盜罪，為最輕本刑 7 年以上有期徒刑，移請〇〇地方法院檢察署偵辦。

（四）王〇寶於安坑交流道入口匝道遭強盜案

被害人王〇寶於 98 年 6 月 10 日 20 時 43 分許駕駛 5〇〇5-KM 號自小客車由新店公司出發欲返回新

店市住處，於 20 時 55 分許行經安坑交流道入口匝道時，遭 1 部不詳車號之日產 CEFIRO 深色自小客車由後追撞肇事，被害人即停車於路肩查看車輛受損情形，該不詳車號自小客車亦停車於被害人車輛後方，車上下來 2 名約中年之男子，其中 1 人趁被害人蹲下查看車損時，從後朝被害人眼睛灑以不明粉末，並將被害人壓制於地上，造成被害人手腳擦傷與眼睛紅腫刺痛，同時另 1 人開啓左前車門搶走被害人車上 2 只皮包，內有現金約新台幣 184 萬元、消費券 15 萬元、支票 820 萬 9,978 元、手機 NOKIA N73 型 1 支、皮夾 1 個、國民身分證 1 枚、機車駕照 1 枚、彰銀金融卡及信用卡各 1 張、中信銀信用卡 3 張、好市多會員卡 1 張、健保卡 1 張、隨身碟 3 個、化妝包 1 個、國稅局查帳用的文件 3 份及客戶借貸用的本票 2 張等，隨即往高速公路方向逃逸。案經被害人攔車求救，後行之用路人以行動電話向 110 報案後，由國道公路警察局勤務指揮中心轉第○隊偵辦。

偵辦人員經調閱被害人行經路線沿途監視器，發現案發前約 20 時 20 分許 1 部懸掛 2E-4○○8 號失竊

車牌之自小客車，先至被害人公司對面空地暗處埋伏等候，俟 20 時 43 分許被害人車輛駛離公司時，立即沿途尾隨被害人車輛。復經調閱案發前 10 日內被害人行經路線監視器發現，該特徵相同之自小客車於 98 年 6 月 3 日 20 時 20 分許與 6 月 8 日 20 時 37 分許分別懸掛 DL-1○○7 號失竊車牌及 DV-1○○7 號失竊車牌，尾隨被害人車輛行經新店市安康路 2 段 14 號前。另 98 年 6 月 9 日 20 時 12 分許該車懸掛 8P-8○○0 號失竊車牌亦至被害人公司對面空地埋伏等候，並於 20 時 24 分許行經上述地點，惟當日被害人較平時提早 1 小時離開公司，致該車錯失尾隨機會，研判該車(以下簡稱 A 車)係本案涉案車輛。

偵辦人員經調閱上述各號牌失竊地周邊監視器發現，1 部懸掛 5○○2-QG 號移用車牌之自小客車曾於 DL-1○○7 及 2E-4○○8 號車牌失竊前均出現於失竊地附近，且該車(以下簡稱 B 車)特徵與本案涉案車輛均相符。查 B 車自 96 年移用號牌迄今，車主為陳○聖，另查 B 車於 98 年 6 月 16 日停於台北市文山區興隆路 2 段 95 巷內，且左前保險桿留有擦撞痕跡，

並發現陳○聖回到車上拿東西，研判 B 車之使用人係陳○聖無誤。復於翌(17)日發現 B 車仍停於上述地點後方巷子內，惟後車尾飛行盾標誌已拔除，顯有湮滅跡證之事實。

偵辦人員另清查 A 車於案發後可能逃逸路線沿途監視器發現，A 車於案發後係由安坑交流道往南行駛，下中和交流道接台 64 線前往板橋地區，次於 20 時 58 分許行經台 64 線東向西 19 公里處，復於 21 時 1 分行經江翠捷運站 5 號出口前，最後於 21 時 2 分許進入華江橋下洗車場後消失不見；惟查 B 車復於 21 時 31 分許出現在長江路 3 段 149 號前及 21 時 50 分 16 秒許出現於江翠捷運站 5 號出口前，最後於 21 時 50 分 50 秒許上華江橋往台北市方向，經分析比對 A、B 兩車各特徵與行車軌跡，研判 A、B 兩車係同一車輛，即為本案涉案車輛。亦即該 A 車於此時、地已將號牌更換為 B 車號牌行駛。

經調閱被害人公司前新店市德安里監視器發現，98 年 6 月 2 日 20 時 30 分許 1 名穿著深色衣褲、頭戴黑色帽子之男子（以下簡稱犯嫌甲）騎乘 1 部懸

掛 1○1-CNE 號失竊車牌之重型機車，搭載 1 名穿著白色上衣、深色褲子之男子(以下簡稱犯嫌乙)，在被害人公司前暗處勘查，且行跡可疑，並於 20 時 36 分許尾隨被害人車輛駛離公司，且沿途不時窺探被害人車輛內部情形，復經被害人指證表示，犯嫌乙極似本案駕車犯嫌，犯嫌甲則未能肯定為本案另 1 犯嫌，經調閱陳○聖之戶口通報台照片，經被害人指認亦表示似犯嫌乙，即本案駕車犯嫌。

經查證陳○聖目前使用之手機門號為 09○○57○○○8，登記於胞兄陳○義名下，復調閱該手機門號 98 年 5 月 31 日至 6 月 12 日之雙向通聯紀錄分析後發現，於涉案車輛尾隨及犯案時段前、後，其與 09○○36○○○4 手機門號聯絡頻繁，復調閱 09○○36○○○4 手機門號雙向通聯紀錄顯示，其發話時間與基地台位置均與失竊車牌地點、時間吻合，研判持有該號碼手機者應為本案犯嫌之一。復比對涉案車輛案發後於板橋地區之行車軌跡與陳○聖之雙向通聯時間、基地台位置均相符。復經偵辦人員向中國信託銀行訪查獲知陳○聖自 96 年迄今積欠該銀行約新台幣

25 萬元，目前已強制扣薪中，另陳○聖女友廖○旻，無刑案紀錄，與陳嫌育有 1 女，然未登記婚姻關係，自 92 年迄今亦積欠該銀行約新台幣百萬元，綜此，研判該案陳○聖涉案成份極高。

偵辦人員復調閱 2E-4○○8 號牌失竊地周邊監視器發現，98 年 6 月 10 日 19 時 4 分許 1 名身穿黑色上衣（背面有白色 S 字體）、深色長褲之男子騎乘 1 部 YRN-8○○號輕型機車前往竊牌，並於 19 時 11 分許得手後往新海路方向逃逸。經查該機車車主為涂○安，查無刑案紀錄，經清查其親屬關係發現，其胞兄涂○欽）有毀損、毒品及傷害等刑案紀錄），與本案有地緣關係，復於 98 年 6 月 20 日經前往現地查訪發現，該 YRN-8○○號輕型機車即停於板橋市金華街○巷○弄○號前，研判該車之使用人極可能係涂○欽。再次分析陳○聖手機通聯紀錄發現，其與 09○○36○○○4 與 09○○60○○○0 手機門號通話頻繁，調閱 09○○36○○○4 號碼申請人資料為蘇○敏（查無刑案紀錄，且該手機門號為預付卡），另 09○○60○○○0 號碼申請人資料為李○勛（查無刑案紀錄），復

比對 09○○36○○○4 與 09○○60○○○0 號碼之通聯走向、發話時間及基地台位置均相吻合，研判上述 09○○36○○○4 與 09○○60○○○0 號碼均為遭人冒用請領之人頭手機。

復清查陳○聖所持用門號 09○○57○○○8 於 98 年 5 月 3 日至同（5）月 8 日、同（5）月 29 日至 6 月 3 日及 6 月 5 日至 6 月 10 日之雙向通聯發現，與同為申裝人李○勛之門號 09○○86○○○6、09○○61○○○5 及 09○○60○○○0 互通頻繁，其中門號 09○○86○○○6 之帳寄地址與涂○欽之戶籍地及聯絡電話均相同，且門號 09○○36○○○4 與 09○○61○○○5 及 09○○60○○○0 均未互有通話，僅與 09○○86○○○6 有 1 通發話記錄（通話僅 33 秒），另門號 09○○36○○○4 有撥打涂嫌之弟涂○順（查無刑案紀錄）所持用門號 09○○08○○○2 之紀錄，另門號 09○○36○○○4 於 98 年 6 月 1 日及 3 日曾向財團法人法律扶助基金會板橋分會諮詢法律問題，經訪查係涂○欽向該會諮詢法律問題，綜此說明（六）、（七）可證涂○欽為該案犯嫌無誤。

偵辦人員經由通聯分析研判陳、涂 2 嫌之犯案模式為在作案前約 19 時許，由涂○欽(09○○36○○○4 持用人)會先聯絡陳○聖(09○○57○○○8 持用人)已在板橋新海地區竊得車牌，復由涂嫌聯絡陳嫌約定會合地點，陳嫌即駕車接應並換上竊得之車牌(2E-4○○8)後，隨即前往安坑地區尾隨被害人車輛伺機作案，復於作案得手後駕車返回板橋地區，於上述華江橋下洗車場內換回原本之車牌(5○○2-QG)，並於分贓後由陳嫌獨自駕車離開板橋市往台北市方向逃逸，且於尾隨及犯案過程中，陳、涂 2 嫌手機均關機致無任何通聯紀錄，顯有規避警方追緝之重嫌。

偵辦人員於 98 年 6 月 19 日跟監陳○聖駕駛 5○○2-QG 號自小客車至台北縣三重市仁美街○號○樓，該址與陳○聖所持用門號 09○○57○○○8 通話量頻繁之門號 09○○96○○○9 申裝人林○萍帳寄地址相符，且依通聯基地台研判陳嫌係經常停留該處，另案發後依通聯基地台研判陳嫌亦有可能前往該址，綜此研判台北縣三重市仁美街○號○樓為陳嫌另 1 女友住處。另依跟監結果及相關資料佐證顯示陳嫌

與廖姓女友實際居住於台北縣新莊市中和街○號○樓。

綜此，研判本案強盜集團係由陳○聖及涂○欽所組成，陳、涂 2 嫌犯行明確，且 2 嫌所犯為刑法第 328 條強盜罪，為最輕本刑 5 年以上有期徒刑，移請○○地方法院檢察署偵辦。

從以上 4 件案例¹⁵中可以印證，現在偵辦刑事案件必須利用科技器材舉證，否則將無從查起。就如上述案例之所以能偵破，係從監視錄影系統中觀看，過濾、分析、研判、求證、偵查，始能偵破，其證據力占有相當大的功能。因此，如何善用科技器材執法，當是現今執法者應深入研究的課題之一。

第二節 現行與 ETC 全面實施後執法方式之差異

上節所論國道公路警察局組織及人員編組現況除外，於專案勤務攔查部分，除了攔查違規砂石車執勤地點在各地磅站及酒駕專案攔查二分之一時間在選定交流道入口匝道處外，其他專案勤務攔查地點幾乎設於各收費站區執行；另偵辦刑事案件所需調閱監視錄影系統及警政署裝設之贓車辨識系統亦均設於各收費站區。因此，各收費站區可

¹⁵ 以上 4 件案件由國道公路警察局第六警察隊提供資料。

以說是國道公路警察局各隊最重要之執法地點，若某天，此地點已不復存在？國道公路警察對於現行與 ETC 全面實施後執法方式之差異如何？又應如何因應，實應先行加以研討，對於維護高速公路交通順暢，防制事故發生，始能克竟全功。本節雖係針對現行與 ETC 全面實施後之差異性加以說明，惟為能全面了解公路警察全般執法方式，對於相關之執法方式及為民服務之精神一併在本節中加以說明。

一、壓縮執行現場攔查空間

現行國道公路警察執法方式之地點，幾乎利用各收費站站區空間執行其勤務，依據高公局和遠通電收簽訂的合約，預計國道全面實施ETC的時間為民國 101 年 12 月¹⁶，屆時高速公路各收費站將面臨拆除，致使公路警察無適當之執法地點，間接影響公路警察之執法空間。例如，現在有許多所謂的ETC欠費大戶，雖然有其通過收費站之攝影相片，但其車輛不是使用住址不明之號牌、或冒用他車號牌，就是根本不理會繳交通行費通知。因此，為執行法令、公平正義、使用者付費精神，必須執行專案攔查，而現行攔檢地點在收費站區，但攔查地點將因ETC全面實施後而拆除收費站（即失去圖 3-3 收費站執行小型車ETC車道攔查執勤地點），導致嚴重壓縮公路警察執法空間。另警政署之贓車辨識

¹⁶ 98 年 9 月 22 日下載瀏覽自 http://tw.stock.yahoo.com/news_content/url/d/a/090415/1/1g2nw.html

系統安裝地點及偵辦刑事案件之監視錄影系統等亦均需另外尋找位置安裝等問題，於智慧型執法方式中論述。

二、智慧型執法方式

臺灣 ETC 的實施係智慧型運輸(Intelligent Transport Systems 《ITS》)系統的火車頭、制高點。這種智慧型運輸系統可提供高品質交通服務，進而促進國內各大產業成長及發展。此智慧型運輸系統與智慧型執法方式，雖然是不同系統與管理管理，但其目的卻殊途同歸，大底相同。但其兩者必須相輔相成，始能發揮其更大作用。現行之智慧型執法方式，雖謂智慧型，但大多屬於半智慧型。例如上節所述之偵辦刑事案件部分的 4 個案例中，大多是靠人力進行觀看、過濾、分析，始能釐清犯案者之交通工具。因此，在科技昌明時代，對於偵辦刑事案件，要如何減少人力付出又有效率執行過濾、分析案件，才是真正的智慧型執法方式。

偵辦刑事案件，必須使用智慧型執法方式外，對於取締交通違規更須以智慧型執法系統取代人力之作業系統。公路警察現行之取締違規方式除了寓巡邏發現違規，予以攔查告發外，尚有以固定桿雷達（射）測速照相、移動式測速雷達（射）照相、PDF 雷達（射）器材（含全程錄影）舉發未保持安全距離、車載式錄影系統攔舉未依規定變換車道、長鏡頭照相違規行駛路肩、匝道

儀控闖紅燈照相等，惟這些利用科學儀器舉證舉發違規均須使用過多的人力。例如固定桿雷達（射）測速照相流程為：定時更換底片→收回底片後→送至相片館沖洗→沖洗完送回單位→進行列管、篩選、比對、分析→製單作業→郵寄等流程。又如使用PDF雷達（射）器材（含全程錄影）舉發未保持安全距離之流程為：人力操作攝（錄）影未保持安全距離違規車輛（含全程錄影）→返回單位燒錄光碟→進行列管、篩選、比對、分析、列印相片→製單作業→郵寄等流程。然以上舉發違規雖係使用科學儀器，但其流程大多使用人力，未能全面使用電腦之數位化、自動化作業。因此，若要說現行之利用科學儀器舉證舉發違規為智慧型執法系統，則有點言過其實了。

囿於上述論述，ETC全面實施後，全國高速公路收費站將面臨拆除，其執法器材—政署之贓車辨識系統及偵辦刑事案件之監視錄影系統，要在何處安裝？又其安裝地點是否應與現行之科學儀器舉證舉發違規相互結合，使其全面數位化、自動化，達到減少人力成本輸出，始能成為真正的智慧型執法方式。

第四章問題導向探討公路警察執法問題

問題導向策略的定義係指放棄以往警察組織與人員一貫所採取之事後被動反應勤務作為，改以事先主動先發的方式，發現問題，並利用職責所在人員的才能，有效的解決特定的警察問題。本章將以「問題導向策略」SARA 模式，對第三章所討論之問題做出回應。亦即使用掃描、分析、回應、評估四個階段，對於 ETC 全面實施後壓縮公路警察執行現場攔查空間、智慧型執法方式試圖做出具體回應。

第一節 壓縮執行現場攔查空間

問題導向策略之 SARA 模式已於緒論中說明，現以四階段探討 ETC 全面實施後壓縮公路警察執行現場攔查空間，執法警察所面臨之挑戰。

一、掃描階段：

掃描係問題導向策略的第一階段，也就是說必須先界定問題，因此，ETC是否會全面由計次改為計程實施為第一考量。依據高公局和遠通電收所簽訂的合約，預計ETC於民國 101 年 12 月全面實施，惟因台灣ETC係以BOT方式招標實施，雖然在招標期間即產生諸多爭議與不公義情事，但終究必須全面實施。以得標廠商（遠東電通）在參與標案過程中的表現，要在 101 年 12 月全面實施，實讓人不敢置信，何況承辦廠商已於民國 98 年 9

月即以運量不如預期、民國 97 年免收費時數超過合約時數等問題要求政府補償七千四百萬元¹⁷。故ETC是否能於 101 年 12 月全面實施，實有待觀察。據此，必須ETC全面實施始有壓縮執行現場攔查空間，若否，則無此問題產生。

雖然遠東電通以各種理由向政府求償，讓人可以瞭解凡事以「利益」為導向，不負社會責任的企業。但在附加價值超過三千億產值的誘使、違約產生之行政訴訟及使用者付費的精神下，相信遠東電通必定會依約全面實施計程收費。因此，本問題進入第二考量。

當ETC必定會全面實施後，第二考量的是全國之收費站是否全部拆除。依現在公路警察執法模式，若收費站拆除，將失去執法地點，因而壓縮警察執法空間；若不拆除，則無此問題產生。ETC之所以要全面實施（計程收費），縱然是為達到使用者付費精神及保持高速公路之順暢，但同時也是為避免道路使用人將高速公路淪為城市之外環道。若要達此目的，必須減少高速公路停留時間，要減少停留時間，則現設之收費站必須拆除，若不拆除，將增加車輛行駛之危險性¹⁸。再言，ETC全面實施後係採計程收費，其感應器勢必設於各交流道出、入匝道口，否則無法計算其

¹⁷ 於 98 年 9 月 30 日下載瀏覽自<http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/sep/30/today-life4.htm>。

¹⁸ 所謂危險性即是容易肇事，因收費站區車道減小，若不減速，易撞上收費站之分隔導且現行收費站區之速限(時速)為 40 公里，ETC 車道為 70 公里。

行駛里程。綜上考量，ETC必定全面實施；ETC全面實施後，全國各收費站必定全面拆除；全國各收費站全面拆除後，必定壓縮公路警察執法空間。因此，此掃瞄階段經過相關政府資料與情報蒐集，其界定壓縮執行現場攔查空間之問題成立。

二、分析階段：

本階段最好模式為 ETC 全面實施後，利用警察執法之各種資料，借此瞭解問題的範圍。惟為未雨綢繆，實應以料敵為先之精神，先行準備，否則會造成執法者無所適從的窘境。何況經過界定問題的說明，已經非常瞭解「壓縮執行現場攔查空間」是必定會遇到的問題，若此問題無法解決，將影響公路警察執行現場攔查方式，同時造成執法者安全問題的產生與間接造成受檢之用人之安全威脅。下列是執勤員警在交流道入口匝道儀控處執行現場攔查，致發生道路交通事故之案例。

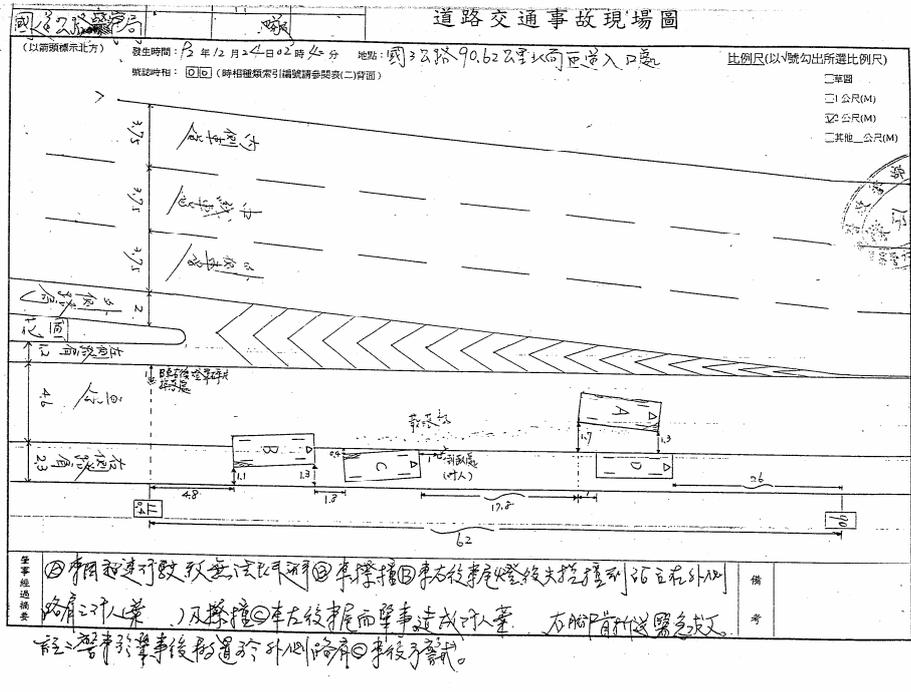
國道公路警察局第○警察隊○○分隊員警李○○、張○○，於 92 年 12 月 24 日 0 至 4 時在國道三號公路○○交流道北上入口匝道儀控處，執行現場攔查勤務。零晨 2 時 40 分李○○、張○○見李○風所駕之車號IK-1○○9 號自用小客車車號模糊不清，遂予攔檢稽查，致許○賜駕駛租賃小客車YY-8○○3 號行至竹林交流道北上入口匝道時，先擦撞停於匝道左側路肩之巡邏

車後，再撞擊李○風後方站立之葉○英後，再撞擊停於匝道右側路肩之李○風自小客車，致使葉○英因右腳外傷性截肢、頭部外傷、低血容積休克等重傷害。依道路交通標誌標線號誌設置規則第 171 條第 1 項規定：「槽化線……。劃設於交岔路口、立體交岔之匝道口、或其他特殊地點」，故劃設於立體交岔之匝道口之槽化線，應屬該匝道之一部分；另依高速公路交通管制規則第 2 條第 11 款規定：「匝道：指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分。」因此，高速公路匝道口之槽化線屬交流道之一部分。又高速公路交通管制規則第 12 條第 1 項前段規定：「汽車行駛高速公路，除於規定之停車處外，不得在路肩及路肩外、中央分隔帶、交流道或收費站區停車。」同條第 2 項規定：「執行任務之拖吊車、消防車、警備車、工程車、救濟車及經高速公路管理機關核准之拖吊車輛，得不受前項限制，但應依規定裝置明顯標誌。」爰此，高速公路執勤之巡邏車，得視實際需要在匝道口之槽化線停車執勤，惟應依規定裝置明顯警示標誌。詎料李○○、張○○2 人，原應注意在匝道之槽化線實施攔檢勤務時，應妥適停放車輛，且應注意開啓警用巡邏車車頂警示燈，並設置安全警告標示物。而依發生之當時情形，顯無不能注意情事，李、張 2 人竟均疏未注意。將巡邏車貿然停於匝道左側

路肩處，並佔用匝道 1 公尺寬度，且未注意開啓警用巡邏車車頂警示燈，亦未注意在後車適當距離處設置安全錐，而僅將安全錐放置於車後距離 1 個車身處。斯時，因葉○英駕駛車輛行經該處，亦遭攔檢稽查，復因與李○風相識，遂下車站立於李○風所駕之車輛後方，關切李○風受檢情形，豈料，適有許○賜駕駛 YY-8○○3 號自用小客車行經該匝道，竟疏於注意依匝道速率限制行駛及未注意車前狀況而肇事¹⁹（現場圖如下 4-1）。最後重傷當事人葉○英對執勤員警提出傷害告訴，並經臺灣新竹地方法院檢察署檢察官追加起訴，經過 2 年多和解談判，最終以新台幣 600 萬和解收場。

¹⁹ 以上資料整理自臺灣新竹地方法院檢察署 93 年度敦股偵字第 2613 號不起訴書及臺灣新竹地方法院檢察署 94 年度儉股偵續字第 23 號追加起訴書。

圖 4-1 交流道入口匝道儀控處攔查肇事現場圖



資料來源：國道公路警察局第六隊提供。

由上述案例中發現，若臺灣 ETC 全面實施後，全國收費站拆除，將失去現行在收費站區執行現場攔查地點，在交流道入口匝道儀控處攔檢又易生危險。所以，道路主管機關實應提供一個安全、適當之攔檢地點。

依劉嘉發在「美國警察交通攔停後得採取之措施簡介」一文中說明：「警察不論是取締交通違規，或實施犯罪偵查，均須透過攔停交通工具之方式為之」。但在攔停交通工具後之地點選擇執行勤務，對於執勤者之安全則更為重要。在簡俊能、呂青霖發表之「交通警察執勤安全之研究」一文，警察執勤造成傷亡數據

爲：「警察執勤過程被攻擊導致傷亡案件，7%是在攔車過程，警車與對方車輛併駛被攻擊，28%是在將對方車輛攔停後，執勤員警下車前被攻擊，22%是在執勤警察下車後，從警車步行到對方車輛過程中被攻擊，43%是在與對方接觸、交談、填寫違規單或索閱證照過程中被攻擊」。由上數據中可以觀察出，在員警執勤傷亡案件中，執勤員警有 93%是在將違規車輛攔停後造成傷亡。因此，若能給予執勤員警有一良好之執勤空間(環境)，尤其是執行現行之各項專案攔查勤務，相信能相對減少員警執勤傷亡案件。

三、回應階段：

綜合掃描與分析階段論述，對於 ETC 全面實施後之壓縮公路警察執行現場攔查空間，實應預先研擬改善。惟若要改善現場攔查空間，則必須尋求交通部臺灣區國道高速公路局（道路主管機關）之資源與協助，方能有效、徹底解決。

ETC全面實施後，全國 23 個收費站²⁰必定全面拆除，當其拆除後，勢將影響公路警察執行現場攔查地點，若公路警察在沒有安全攔查地點執勤時，務必導致執勤方式的改變。因此，爲了減少現行執勤方式改變幅度過大與公路警察執勤之安全，最佳的方

²⁰ 98 年 9 月 25 日下載瀏覽自<http://www.freeway.gov.tw/Publish.aspx?cnid=540>。

式就是尋求道路主管機關（交通部臺灣區國道高速公路局）在工程上謀求解決。易言之，建議道路主管機關在ETC全面實施前，在所有上高速公路入口匝道進入加速車道前設立長 120 公尺、寬 3.5 公尺之避車灣，避車灣旁建立小型置物櫃，放置執勤安全錐及各項攔檢器材，如下 4-2 圖（以國道三號公路竹林交流道北上匝道進入加速車道前為例），避免公路警察執行現場攔查空間被壓縮，提供公路警察執行現場攔查地點，增加執勤員警之安全強度。同時建請在平面道路進入匝道前設立LED告示標誌，如「前方酒後駕車路檢」、「前方執行擴大路檢」、「前方執行防飆路檢」等等，如下 4-3 圖。攔檢告示標誌的設立，務必嚇阻違法者利用高速公路作為犯罪走廊與酒後駕駛人、飆車族進入高速公路，將能達到減少道路交通事故發生。

圖 4-2 建議設立現場攔查地點



資料來源：作者自製(攝)

圖 4-3 平面道路進入匝道前設立 LED 告示標示



資料來源：作者攝於平面道路進入匝道處。

四、評估階段：

民國 101 年 12 月 ETC 將全面實施，而現在之所以提出警察執法方式－壓縮執行現場攔查空間，一方面是爲了提早反應問題，先行解決公路警察實施現場攔查執行空間：一方面是增加測量與評估反應問題的時間，進而監測此回應是否可以成功，然這評量之結果，相信可以用來修改因應措施，蒐集更多資料，若有所偏頗則可提前從新界定問題。但從以上三階段論述中可以非常確定的是，臺灣 ETC 的實施係智慧型運輸系統的火車頭、制高點，且該系統又是以 BOT²¹ 方式議約於得標廠商（遠東電通），公、民雙方明訂契約，ETC 於 101 年 12 月全面實施，已是既定事實。因此，提早測量與評估本文所反應問題，作爲評估程序、監測回應實應是一可行之方向。

第二節 智慧型執法方式

公路警察在 ETC 全面實施後所要面臨之挑戰，除了現場攔查空間被壓縮以外，尙牽涉現行之警政署之贓車辨識系統安裝地點及偵辦刑事案件之監視錄影系統移置問題，下列就問題導向策略四階段論述智慧型執法方式：

一、掃瞄階段：

²¹所謂 BOT 乃是“Build-Operate-Transfer”其原意是由民間機構興建公共建設，並取得經營權，營運一段時間，待投資完全回收後，再將該建設的資產移轉給政府，同時喪失經營權。

上文中已界定 ETC 全面實施將壓縮執行現場攔查空間之問題成立，相對在智慧型執法方式中亦因收費站的拆除而導致警政署之贓車辨識系統安裝地點及偵辦刑事案件之監視錄影系統移置問題界定成立，惟警察執行勤務的方式，主要為追求效率，在科技被導入警察工作的時代裏，除了為民服務案件、處理事故及刑事案件移送外，在取締違反道路交通違規及偵辦刑事案件過程，應逐步以智慧型執法方式取代以往以人力作業的方式。所以在重新選擇地點或方式安裝警政署之贓車辨識系統及偵辦刑事案件之監視錄影系統之時，應一併整合以科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之科技器材，始能符合真正智慧型執法方式。

二、分析階段：

在警察理論的發展中證明，現代警政的發展已從傳統重「量」的工作導向轉為提升「質」的要求。不僅注重工作量及績效，更重視服務品質的提升。因此，公路警察要在有限的警力下提升優良品質，值得深入分析。

民國 92 年公路警察巡邏道路轄線長 795.6 公里，當時全局員警人數為 1278 人；現（98 年）巡邏道路轄線長 995.59 公里比 92 年增加 200 公里，全局員警人數為 1308 人，比 92 年增加 30 人。從表 3-2：國道公路警察局現行轄區簡表中分析出 92 年每 1 個分

隊巡邏轄線長度為 34.56 公里；98 年每 1 個分隊巡邏長度 43.3 公里，平均每 1 個分隊增加 8.74 公里，但每 1 個分隊只增加 1.3 人。若從增加 200 公里巡邏長度計算，以 35 公里巡邏轄線長度設立 1 個分隊，則須增加 5.7 個分隊。易言之，以每 1 個分隊 30 人計算，應增加 171 人，現在國道公路警察局全局人數應為 1449 人，但現在全局人數為 1308 人，減少 141 人。因此，在警力明顯不足下，又要提升優質的服務品質，則必須改變公路警察的執法方式。也就是說，除了非以巡邏始能處理之情事外，其他執法方式，如以贓車辨識系統辨識贓車、偵辦刑事案件之監視錄影系統、過濾、分析犯罪嫌疑人使用之交通工具及科學儀器舉證舉發違反道路交通違規等，施以智慧型執法方式替代傳統之人力的運作。如此，不但能達到良好績效，又能兼顧優質工作量，甚至不必擔憂警力不足的問題。

在蘇志強、許智仁、翁基超所發表之「慢車行人道路障礙裁罰 e 化系統構建之研究」一文中，即說明：「以使用者需求為導向，進行整體系統架構、管理機制、使用者管理功能及資通架構之規劃，再依據執法各端不同作業需求，具體建構中、後端之功能及相關硬體設備。並針對管理效能的效益、對民眾的效益、對社會的效益等三個構面進行效益分析，說明 e 化系統可提昇整體

作業效益及強化為民服務等目標。」據此，可證明出智慧型執法系統整合之原則與重要性，若此整合成功，必能有效減少警力不足窘境的問題。

三、回應階段：

經過掃描與分析階段論述，對於 ETC 全面實施後之警政署之贓車辨識系統安裝地點及偵辦刑事案件之監視錄影系統移置問題，應一併整合以科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之科技器材。本文就贓車辨識系統與監視錄影系統結合成「車輛行駛歷史軌跡」與「數位化之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規」兩項加以回應。

（一）車輛行駛歷史軌跡：

本文所述車輛行駛歷史軌跡，建議由警政署設立專責單位整合高速公路全國各收費站監視錄影系統與全國各縣市政府警察局之天羅地網系統，利用智慧型執法方式執行任務。易言之，就是只要輸入車號，即可啟動全國監視錄影系統，將所輸入車號之車輛行駛過程之路線，依全國電子地圖繪製成行駛路線圖，提供給偵辦刑事案件人員或車輛失竊車主，若此車輛行駛歷史軌跡能夠建立，將可節省偵辦刑事案件人員跨越縣市，逐支調閱監視錄影系統人

力，並可協助尋找失竊車輛。惟要設立「車輛行駛歷史軌跡」必須先整合全國所有監視錄影系統，再付予智慧化，始能達到效果。但要整合此系統，必先進行下列各項共識：

1. 必須由警政署進行整合：現行之監視錄影系統由全國各縣市政府警察局招標、設立、管理、使用，若不是由警政署進行整合，將造成紛擾。且全國各縣市政府警察局之天羅地網系統未必相同，以一縣之財力、能力、人力，實無法勝任。
2. 設立專責管理單位：設立專責管理單位可以有效管控申請人依正常程序申請、登錄及其專業操作，若未設立專責單位管理，容易侵犯車輛使用人隱私權。甚至容易產生與徵信業者掛勾、貪瀆情事。管理單位之人員同時必須施以專業之倫理教育訓練。
3. 預算必須一次編足：因監視錄影系統有其相容性，若每年度不一樣廠商，不一定使用相容性系統，若系統不相容將無法其連續性。以桃園縣政府警察局天羅地網為例，其每年編列預算，但每年辦理公開招標，去年與今年得標廠商不一定同一家，系統不一定相容，造成承辦人員溝通、協商之困擾。因此，

(二) 數位化之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規：

由第三章中可知現行之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規計有固定桿雷達(射)測速照相、移動式測速雷達(射)照相、PDF 雷達(射)器材(含全程錄影)舉發未保持安全距離、車載式錄影系統攔舉未依規定變換車道、長鏡頭照相違規行駛路肩、匝道儀控闖紅燈照相等 6 項之多，但幾乎是需要大量人力處理，才能完成。若可於高速公路每兩個交流道之間至少設立 1 個以上門架式(如下 4-4、4-5 圖)，整合上述 5 項舉證舉發違反道路交通違規器材(匝道儀控闖紅燈照相維持原地，但其中、後端列入一併整合)及高速公路局路況監看系統(此系統無錄影設備)於該門架式上，並以光纖網路即時傳輸至各警察隊，並付予智慧化—即若有違規超速、未保持行車安全距離、任意變換車道等違規，電腦自動挑出進行製單列印。

依現行每 1 個分隊編排執行前 6 項勤務之員警人數每日 3 人計算，此智慧型執法系統若可成立，每分隊每日至少可節省 2 人次，每月則至少節省 60 人次；全局 27 個分隊，每月至少節省 1620 人次警力。綜上論述，整合數位化科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之智慧型執法系統是一項非實施不可之事。

圖 4-4 預計置整合執法器材之門架式圖



圖 4-5 預計置整合執法器材之門架式



4-4、4-5 資料來源：作者自攝

四、評估階段：

現在提出智慧型執法方式，似乎無法測量與評估反應問題後之效能。但現行之半智慧型執法方式，因耗費人力過多，應再進行整合，方能達到科技時代的執法要求，同時在此評估階段亦是針對現行之執法方式進行測量與評估所反應出之問題，進而界定問題。雖然 ETC 於民國 101 年 12 月才全面實施，對於贓車辨識系統安裝地點及偵辦刑事案件之監視錄影系統移置問題，應在 ETC 全面實施前完成移置安裝，同時將科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之科技器材一併整合出一套智慧型執法系統。

現在距 ETC 全面實施前有相當長時間，相信提早測量與評估並做出反應問題，進而監測此回應是否可以成功，評量之結果，應該可以用來修改因應措施，蒐集更多資料，反應問題若有所偏頗則可提前重新界定問題。

第五章結論與建議

第一節 結論

現代警察工作應視為一種專業，應更加重視以科學、高度熟練、使用科技執法及對道路使用人的滿意度來發展警察政策。同時應以開放的態度、堅定的倫理核心，為價值而工作而非只有一味的依規定執法。警察政策受到過去勤務或行為的影響，至今仍少因時代變化、科技進步，而徹底改變執勤方式。所以我們要從不斷與社會互動、實務執行的經驗與研究中更為精進。

本文以實際執行公路警察勤務經驗，大膽使用「問題導向策略－Problem－Oriented Policing」的概念，預先以莎拉（SARA）模式四階段(掃描、分析、回應、評估)探討臺灣 ETC 全面實施後警察執法面臨執法的挑戰，進而給出方法，期使能形成公路警察執法之政策。

通過上述四章的探討、分析與理論運用，本文研究出台灣 ETC 全面實施後，因公路警察執行現場攔查空間被壓縮、贓車辨識系統及監視錄影系統安裝地點須移置等問題，進而尋求道路主管機關（交通部臺灣區國道高速公路局）在工程上協助解決，同時一併整合贓車辨識系統、監視錄影系統與以科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之科技器材，使其成為一套有系統之智慧型執法方式。

第二節 建議

所謂 ETC 全面實施後之警察執法式，其實係在 ETC 全面實施前之工程環境的改善及整合現有之贓車辨識系統、監視錄影系統與以科學儀器舉證舉發違反道路交通違規之科技器材，否則將導致現行執勤方式的面臨的困境。囿於工程環境的改善及整合現有之執法器材，需要相當時日與經費，加上公務體系經費規劃、編列、執行，並非可以在一年半載內完成，所以，本文以實務經驗、運用問題導向策略，大膽預期台灣 ETC 全面實施後，警察執法所要面臨之挑戰。果爾如是，建議相關單位為道路使用人及執法者之安全計，在 ETC 全面實施前，針對執法者之環境在工程上予以改善及整合現有之執法器材。

一、設立現場攔查避車彎

在高速公路執行任務是一項非常危險的勤務，為保障執法者與道路使用者之安全，必須要有良好的執勤方式，良好執勤方式之先決要件，則必需具備安全的執勤空間。因此，在 ETC 全面實施前，為避免壓縮警察執法空間，讓執法者有一安全執勤環境，道路主管機關（交通部臺灣區國道高速公路局）應在全國高速公路各匝道入口進入加速車道前設立現場攔查避車彎如圖 4-2、4-3。

二、車輛行駛歷史軌跡

在知識爆炸的時代裏，犯罪人利用各種科技、方法、交通工

具實施犯罪，尤其是犯罪人利用各種交通工具，作為迅速逃離現場的工具。因此，偵辦人員要偵破案件，往往是從犯罪人使用之交通工具著手，尋線索驥，企圖在蛛絲馬跡中尋找犯罪人。從最近案例中發現，絕大多數案件之所以能偵破，係利用監視系統，經過偵辦人員日、夜辛苦觀看監視錄影檔案後，進行過濾、分析、研判，最後以此為證據，讓犯罪嫌疑人俯首認罪。惟在此觀看監視錄影檔案後，進行過濾、分析、研判中，耗費非常多的人力、物力，若能將高速公路全國各收費站之監視錄影系統結合全國各縣市政府警察局之監視錄影檔案系統，由最高警政單位，建置「車輛行駛歷史軌跡」之智慧型監視錄影系統，將有效節省人力成本付出，對於偵辦刑事案件及協助人民尋找車輛失竊，將有事半功倍之效。但在整合、設立「車輛行駛歷史軌跡」後之管控專責單位，應特別注意人民隱私權問題。

三、數位化之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規

地球村的來臨，網際網路已是無遠弗界，數位化幾乎是現代人生活的重心，尤其是年輕人，購買物品，使用網際網路；繳款納稅，使用網際網路；尋求知識，使用網際網路。因此，身為國家之執法者—最高警政單位更應編列經費，將現有之固定桿雷達（射）測速照相、移動式測速雷達（射）照相、PDF 雷達（射）

器材（含全程錄影）舉發未保持安全距離、車載式錄影系統攔舉未依規定變換車道、長鏡頭照相違規行駛路肩、匝道儀控闖紅燈照相等之科學儀器舉證舉發違反道路交通違規器材，整合一套完整的智慧型執法器材，讓現有警力短絀之公路警察，以智慧型執法方式執行取締違規，尤其是惡性違規，達到維護高速公路行車安全、順暢，減少道路交通事故發生之目的。

參考書目

- 戴天岳，〈警察勤務規劃〉，警專學報第3期，79年6月版。
- 許春金、孟維德，〈警察組織與管理〉，三民書局，91年9月版。
- 章光明、黃啓賓，〈現代警政：理論與實務〉，揚智文化事業股份有限公司，92年11月。
- 蔡中志，〈交通警察執法程序之探討〉，90年國家際交通安全與執法研討會，90年9月。
- 簡俊能、呂青霖，〈交通警察執勤安全之研究〉，90年國家際交通安全與執法研討會，90年9月。
- 林亨杰，〈2008年版道路交通安全白皮書〉，97年道路交通安全與執法研討會，97年10月。
- 陳菀蕙、吳炳飛、陳昭榮、高桂娟、林思余、陳一昌、張開國、田養民，〈智慧型行人違規行為監控與語音警示系統之建置與成效分析〉，97年道路交通安全與執法研討會，97年10月。
- 陳斐鈴，〈RFID電子車牌政策與法律之研究〉，97年道路交通安全與執法研討會，97年10月。
- 蘇志強、許智仁、翁基超，〈慢車行人道路障礙裁罰e化系統構建之研究〉，97年道路交通安全與執法研討會，97年10月。

朱建民、葉保強、李瑞全，〈應用倫理與現代社會〉，冠順印刷事業有限公司，94年12月初版。

葉保強，2002，〈建構企業的社會契約〉，台北：鵝湖出版社，初版。

葉保強，1992，〈企業社會責任的爭論〉，朱建民編，《管理與哲學研討會論文集》，中壢：中央大學。

張廣潮，2007，〈從企業倫理探討台灣 ETC 案〉，中央大學哲學研究所碩士論文。

臺灣新竹地方法院檢察署 93 年度敦股偵字第 2613 號不起訴書。

臺灣新竹地方法院檢察署 94 年度儉股偵續字第 23 號追加起訴書。

「通行費 95 折交部支持推動修法」

<http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/sep/30/today-life4.htm>。

劉嘉發〈美國警察交通攔停後得採取之措施簡介〉，

<http://www.pra.cpu.edu.tw/paper/4/10.pdf>。

「國道公路警察局」，

<http://www.hpb.gov.tw/fox/front/bin/ptlist.phtml?Category=100029>

「國道公路警察局」，

<http://www.hpb.gov.tw/fox/ezcatfiles/cust/img/img/5/image2.jpg>。

「立委:ETC省小錢花大錢 高公局:省時省能」，

http://tw.stock.yahoo.com/news_content/url/d/a/090415/1/1g2nw.html

「 」 <http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/sep/30/today-life4.htm>

「交通部臺灣區高速公路局」，

<http://www.freeway.gov.tw/Publish.aspx?cnid=540>

附錄一 警察法

第一條(立法依據)本法依憲法第一百零八條第一項第十七款制定之。

第二條(警察任務)警察任務為依法維持公共秩序，保護社會安全，防止一切危害，促進人民福利。

第三條(警察法制之立法與執行)警察官制、官規、教育、服制、勤務制度及其他全國性警察法制，由中央立法並執行之，或交由直轄市、縣(市)執行之。

有關直轄市警政、警衛及縣(市)警衛之實施事項，其立法及執行，應分屬於直轄市、縣(市)。

【相關法規】警察人員人事條例--91年5月15日公布修正前原條文--

警察官制、官規、教育、服制、勤務制度及其他全國性警察法制，由中央立法並執行之，或交由省、縣執行之。

有關省(直轄市)警政，與縣(市)警衛之實施事項，其立法與執行，應分屬於省(直轄市)、縣(市)。

第四條(全國警察行政之掌理及指揮監督)內政部掌理全國警察行政，並指導監督各直轄市警政、警衛及縣(市)警衛之實施。--91年5月15日公布修正前原條文--

內政部掌理全國警察行政，並指導監督各省及直轄市警政之實施。

第五條（警政署）內政部設警政署（司），執行全國警察行政事務，並掌理左列全國性警察業務：

- 一、關於拱衛中樞，準備應變及協助地方治安之保安警察業務。
- 二、關於保護外僑及處理涉外案件之外事警察業務。
- 三、關於管理出入國境及警備邊疆之國境警察業務。
- 四、關於預防犯罪及協助偵查內亂外患重大犯罪之刑事警察業務。
- 五、關於防護連跨數省河湖及警衛領海之水上警察業務。
- 六、關於防護國營鐵路、航空、工礦、森林、漁、鹽等事業設施之各種專業警察業務。

第六條（保安警察、刑事警察、專業警察之其他規定）前條第一款保安警察，遇有必要派往地方執行職務時，應受當地行政首長之指揮、監督。第四款刑事警察兼受當地法院檢察官之指揮、監督。第六款各種專業警察，得由各該事業主管機關視業務需要，商准內政部依法設置，並由各該事業主管機關就其主管業務指揮、監督之。

第七條（警政廳之設立及職掌）（刪除）--91年5月15日公布修正

前原條文--

省政府設警政廳（處科），掌理全省警察行政及業務，並指揮、監督各縣（市）警衛之實施。

第八條（警察局設立及職掌）直轄市政府設市警察局，縣（市）政府

設縣（市）警察局（科），掌理各該管區之警察行政及業務。

第九條（警察之職權）警察依法行使左列職權：

- 一、發佈警察命令。
- 二、違警處分。
- 三、協助偵查犯罪。
- 四、執行搜索、扣押、拘提及逮捕。
- 五、行政執行。
- 六、使用警械。
- 七、有關警察業務之保安、正俗、交通、衛生、消防、救災、營業建築、市容整理、戶口查察、外事處理等事項。
- 八、其他應執行法令事項。

第十條（行政救濟之提起）警察所爲之命令或處分，如有違法或不當時，人民得依法訴請行政救濟。

第十一條（警察之官職）警察官職採分立制。其官等為警監、警正、警佐。

第十二條（警察基層人員）警察基層人員得採警員制。其施行政序，由內政部定之。

第十三條（警察行政人員之任用）警察行政人員之任用，以曾受警察教育或經中央考銓合格者為限。其任用程序另定之。

第十四條（刑事警察之懲處）刑事警察受檢察官之命執行職務時，如有廢弛職務情事，其主管長官應接受檢察官之提請，依法予以懲處。

第十五條（警察學校之設立）中央設警察大學、警察專科學校，辦理警察教育。

--91年5月15日公布修正前原條文--

中央設警察大學，各省（市）設警察專科學校或警察學校。
前項警察專科學校或警察學校，必要時得由中央設置或由省（市）聯合設置之。

第十六條（地方警察機關預算及經費之補助）地方警察機關預算標準，由中央按各該地區情形分別規劃之。

前項警察機關經費，如確屬不足時，得陳請中央補助。

--91年5月15日公布修正前原條文--

地方警察機關預算標準，由中央按各該地區情形分別規劃之。

前項警察機關經費，如確實不足時，得呈請補助。省（直轄市）由中央補助，縣（市）由省補助。

第十七條（警察機關之設備標準）各級警察機關之設備標準，由中央定之。

第十八條（武器彈藥之調配）各級警察機關、警察大學、警察專科學校之武器彈藥，其統籌調配辦法，由內政部定之。--91年6月12日公布修正前原條文--

各級警察機關之武器彈藥，由中央統籌調配之。

第十九條（施行細則之訂定）本法施行細則，由內政部定之。

第二十條（施行日）本法自公布日施行。

附錄二 警察勤務條例(節錄)

第一章 總 則

第一條（本法之依據）本條例依警察法第三條規定制定之。

第二條（本法之作用）警察機關執行勤務，依本條例行之。

第三條（警察勤務之實施）警察勤務之實施，應晝夜執行，普及轄區，
並以行政警察為中心，其他各種警察配合之。

第二章 勤 務 機 構

第四條（警察勤務機構之區分）警察勤務機構，區分為基本單位、執行機構及規劃監督機構。

第九條（警察分局之任務）警察分局為勤務規劃監督及重點性勤務執行機構，負責規劃、指揮、管制、督導及考核轄區各勤務執行機構之勤務實施，並執行重點性勤務。

第十條（警察局之任務）警察局為勤務規劃監督機構，負責轄區警察勤務之規劃、指揮、管制、督導及考核，並對重點性勤務，得逕為執行。

第三章 勤 務 方 式

第十一條（警察勤務之方式）警察勤務方式如下：

- 一、勤區查察：於警勤區內，由警勤區員警執行之，以家戶訪查方式，擔任犯罪預防、為民服務及社會治安調查等任務；其家戶訪查辦法，由內政部定之。
- 二、巡邏：劃分巡邏區（線），由服勤人員循指定區（線）巡視，以查察奸宄，防止危害為主；並執行檢查、取締、盤詰及其他一般警察勤務。
- 三、臨檢：於公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢，執行取締、盤查及有關法令賦予之勤務。
- 四、守望：於衝要地點或事故特多地區，設置崗位或劃定區域，由服勤人員在一定位置瞭望，擔任警戒、警衛、管制；並受理報告、解釋疑難、整理交通秩序及執行一般警察勤務。
- 五、值班：於勤務機構設置值勤臺，由服勤人員值守之，以擔任通訊連絡、傳達命令、接受報告為主；必要時，並得站立門首瞭望附近地帶，擔任守望等勤務。
- 六、備勤：服勤人員在勤務機構內整裝待命，以備突發事件之機動使用，或臨時勤務之派遣。

第十二條（勤區查察及共同勤務）勤區查察為個別勤務，由警勤區員警專責擔任。巡邏、臨檢、守望、值班及備勤為共同勤務，由服勤人員按勤務分配表輪流交替互換實施之。

前項共同勤務得視服勤人數及轄區治安情形，採用巡邏及其他方式互換之，但均以巡邏為主。

第十三條（巡邏勤務之實施）巡邏勤務應視轄區面積及治安、地理、交通情形，分別採用步巡、車巡、騎巡、船巡、空中巡邏等方式實施之。

巡邏勤務應視需要彈性調整巡邏區（線），採定線及不定線；並注意逆線、順線，於定時、不定時交互行之。

第十四條（機動隊之編組）各級勤務機構因治安需要，得指派人員編組機動隊（組），運用組合警力，在指定地區執行巡邏、路檢、臨檢等勤務以達成取締、檢肅、查緝等法定任務；並得保留預備警力，機動使用。

第四章 勤 務 時 間

第十五條（勤務時間及劃分）每日勤務時間為二十四小時，其起迄時間自零時起至二十四時止。零時至六時為深夜勤，十八時至二十四時為夜勤，餘為日勤。勤務交接時間，由警察局定之。

服勤人員每日勤務以八小時為原則；必要時，得視實際情形酌量延長之。

服勤人員每週輪休全日二次，遇有臨時事故得停止之；並

得視治安狀況需要，在勤務機構待命服勤。

前項延長服勤、停止輪休或待命服勤之時間，酌予補假。

第十六條（服勤時間之分配）服勤時間之分配，以勤四、息八為原則，或採其他適合實際需要之時間分配。

聯合服勤時間各種勤務方式互換，應視警力及工作量之差異，每次二至四小時，遇有特殊情形，得縮短或延伸之。

但勤區查察時間，得斟酌勞逸情形，每日二至四小時。

服勤人員每日應有連續八小時之睡眠時間，深夜勤務以不超過四小時為度。但有特殊任務，得變更之。

第五章 勤 務 規 劃

第十七條（勤務規範）勤務規劃監督機構對勤務執行機構服勤人員之編組、服勤方式之互換及服勤時間之分配，應妥予規劃，訂定勤務基準表，互換輪流實施，並注意下列事項：

- 一、勤務時間必須循環銜接，不留空隙。
- 二、勤務方式應視需要互換，使每人普遍輪流服勤。
- 三、分派勤務，力求勞逸平均，動靜工作務使均勻，藉以調節精神體力。
- 四、經常控制適當機動警力，以備缺勤替班，並協助突發事件之處理。

五、每人須有進修或接受常年訓練之時間。

前項勤務編配，採行三班輪替或其他適合實際需要之分班服勤。如勤務執行機構人員置三人至五人者，得另採半日更替制；置二人者，得另採全日更替制；其夜間值班，均改爲值宿。

第十八條（勤務執行）勤務執行機構應依勤務基準表，就治安狀況及所掌握之警力，按日排定勤務分配表執行之，並陳報上級備查；變更時亦同。

第十九條（個別勤務與共同勤務之分別實施）警察局基於事實需要，須將個別勤務與共同勤務分別實施時，得以分局或分駐所、派出所爲單位，指派員警專責執行勤區查察；必要時，得將其警勤區擴大之，並另指派員警輪服共同勤務。

第二十條（專屬勤務）警察局或分局設有各種警察隊（組）者，應依其任務，分派人員，服行各該專屬勤務，構成轄區、點、線、面，整體勤務之實施。

第二十一條（執行特別勤務）勤務機構因臨時執行特別勤務，必須變更平時勤務編配者，服勤人員應依其上級命令服行之。

第二十二條（勤務指揮中心之工作）各級警察機關之勤務指揮中心，統一調度、指揮、管制所屬警力，執行各種勤務。轄區

內發生重大災害、事故或他案件時，得洽請非所屬或附近他轄區警力協助之。

第二十三條(裝備機具之配備)警察勤務之裝備機具，按需要配備之。

前項裝備機具配備標準，由內政部警政署定之。

第七章 勤 務 督 導

第二十六條(督導及獎懲)各級警察機關為激勵服勤人員工作士氣，指導工作方法及考核勤務績效，應實施勤務督導及獎懲。

黎明、黃昏、暴風、雨、雪、重要節日及特殊地區，應加強勤務督導。

第八章 附 則

第二十七條(專業警察機關執勤之準用)本條例之規定，於各專業警察機關執行各該專屬勤務時準用之。

第二十八條(施行細則)各級警察機關應擬訂實施細則，陳報其上級警察機關核准施行。

第二十九條(施行日期)本條例自公布日施行。

附錄三 警察職權行使法

第一章總則

第 1 條 為規範警察依法行使職權，以保障人民權益，維持公共秩序，保護社會安全，特制定本法。

第 2 條 本法所稱警察，係指警察機關與警察人員之總稱。

本法所稱警察職權，係指警察為達成其法定任務，於執行職務時，依法採取查證身分、鑑識身分、蒐集資料、通知、管束、驅離、直接強制、物之扣留、保管、變賣、拍賣、銷毀、使用、處置、限制使用、進入住宅、建築物、公共場所、公眾得出入場所或其他必要之公權力之具體措施。本法所稱警察機關主管長官，係指地區警察分局長或其相當職務以上長官。

第 3 條 警察行使職權，不得逾越所欲達成執行目的之必要限度，且應以對人民權益侵害最少之適當方法為之。警察行使職權已達成其目的，或依當時情形，認為目的無法達成時，應依職權或因義務人、利害關係人之申請終止執行。

警察行使職權，不得以引誘、教唆人民犯罪或其他違法之手段為之。

第 4 條 警察行使職權時，應著制服或出示證件表明身分，並應告知事由。

警察未依前項規定行使職權者，人民得拒絕之。

第 5 條 警察行使職權致人受傷者，應予必要之救助或送醫救護。

第二章身分查證及資料蒐集

第 6 條 警察於公共場所或合法進入之場所，得對於下列各款之人查證其身分：

- 一、合理懷疑其有犯罪之嫌疑或有犯罪之虞者。
- 二、有事實足認其對已發生之犯罪或即將發生之犯罪知情者。
- 三、有事實足認為防止其本人或他人生命、身體之具體危害，有查證其身分之必要者。
- 四、滯留於有事實足認有陰謀、預備、著手實施重大犯罪或有人犯藏匿之處所者。
- 五、滯留於應有停（居）留許可之處所，而無停（居）留許可者。
- 六、行經指定公共場所、路段及管制站者。

前項第六款之指定，以防止犯罪，或處理重大公共安全或社會秩序事件而有必要者為限。其指定應由警察機關主管長官為之。

警察進入公眾得出入之場所，應於營業時間爲之，並不得任意妨礙其營業。

第 7 條 警察依前條規定，爲查證人民身分，得採取下列之必要措施：

- 一、攔停人、車、船及其他交通工具。
- 二、詢問姓名、出生年月日、出生地、國籍、住居所及身分證統一編號等。
- 三、令出示身分證明文件。
- 四、若有明顯事實足認其有攜帶足以自殺、自傷或傷害他人生命或身體之物者，得檢查其身體及所攜帶之物。

依前項第二款、第三款之方法顯然無法查證身分時，警察得將該人民帶往勤務處所查證；帶往時非遇抗拒不得使用強制力，且其時間自攔停起，不得逾三小時，並應即向該管警察勤務指揮中心報告及通知其指定之親友或律師。

第 8 條 警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採行下列措施：

- 一、要求駕駛人或乘客出示相關證件或查證其身分。
- 二、檢查引擎、車身號碼或其他足資識別之特徵。
- 三、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。

警察因前項交通工具之駕駛人或乘客有異常舉動而合理懷

疑其將有危害行爲時，得強制其離車；有事實足認其有犯罪之虞者，並得檢查交通工具。

第 9 條 警察依事實足認集會遊行或其他公共活動參與者之行爲，對公共安全或秩序有危害之虞時，於該活動期間，得予攝影、錄音或以其他科技工具，蒐集參與者現場活動資料。資料蒐集無法避免涉及第三人者，得及於第三人。

依前項規定蒐集之資料，於集會遊行或其他公共活動結束後，應即銷毀之。但爲調查犯罪或其他違法行爲，而有保存之必要者，不在此限。

依第二項但書規定保存之資料，除經起訴且審判程序尙未終結或違反組織犯罪防制條例案件者外，至遲應於資料製作完成時起一年內銷毀之。

第 10 條 警察對於經常發生或經合理判斷可能發生犯罪案件之公共場所或公眾得出入之場所，爲維護治安之必要時，得協調相關機關（構）裝設監視器，或以現有之攝影或其他科技工具蒐集資料。

依前項規定蒐集之資料，除因調查犯罪嫌疑或其他違法行爲，有保存之必要者外，至遲應於資料製作完成時起一年內銷毀之。

第 11 條 警察對於下列情形之一者，為防止犯罪，認有必要，得經由警察局長書面同意後，於一定期間內，對其無隱私或秘密合理期待之行爲或生活情形，以目視或科技工具，進行觀察及動態掌握等資料蒐集活動：

- 一、有事實足認其有觸犯最輕本刑五年以上有期徒刑之罪之虞者。
- 二、有事實足認其有參與職業性、習慣性、集團性或組織性犯罪之虞者。

前項之期間每次不得逾一年，如有必要得延長之，並以一次爲限。已無蒐集必要者，應即停止之。

依第一項蒐集之資料，於達成目的後，除爲調查犯罪行爲，而有保存之必要者外，應即銷毀之。

第 12 條 警察爲防止危害或犯罪，認對公共安全、公共秩序或個人生命、身體、自由、名譽或財產，將有危害行爲，或有觸犯刑事法律之虞者，得遴選第三人秘密蒐集其相關資料。

前項資料之蒐集，必要時，得及於與蒐集對象接觸及隨行之人。

第一項所稱第三人，係指非警察人員而經警察遴選，志願與警察合作之人。經遴選爲第三人者，除得支給實際需要工作

費用外，不給予任何名義及證明文件，亦不具本法或其他法規賦予警察之職權。其從事秘密蒐集資料，不得有違反法規之行爲。

第三人之遴選、聯繫運用、訓練考核、資料評鑑及其他應遵行事項之辦法，由內政部定之。

第 13 條 警察依前條規定遴選第三人秘密蒐集特定人相關資料，應敘明原因事實，經該管警察局長或警察分局長核准後實施。

蒐集工作結束後，警察應與第三人終止合作關係。但新發生前條第一項原因事實，而有繼續進行蒐集必要且經核准者，得繼續合作關係。

依前條第一項所蒐集關於涉案對象及待查事實之資料，如於相關法律程序中作為證據使用時，應依相關訴訟法之規定。

該第三人為證人者，適用關於證人保護法之規定。

第 14 條 警察對於下列各款之人，得以口頭或書面敘明事由，通知其到場：

- 一、有事實足認其能提供警察完成防止具體危害任務之必要資料者。

二、有事實足認為防止具體危害，而有對其執行非侵入性鑑識措施之必要者。

依前項通知到場者，應即時調查或執行鑑識措施。

第 15 條 警察為維護社會治安，並防制下列治安顧慮人口再犯，得定期實施查訪：

一、曾犯殺人、強盜、搶奪、常業竊盜、放火、性侵害、恐嚇取財、擄人勒贖、組織犯罪之罪，經執行完畢或假釋出獄者。

二、受毒品戒治人或曾犯製造、運輸、販賣、持有毒品或槍砲彈藥之罪，經執行完畢或假釋出獄者。

三、經列入輔導或感訓處分執行完畢之流氓。

前項查訪期間，以刑執行完畢、感訓處分執行完畢、流氓輔導期滿或假釋出獄後三年內為限。但假釋經撤銷者，其假釋期間不列入計算。

治安顧慮人口查訪項目、方式及其他應遵行事項之辦法，由內政部定之。

第 16 條 警察於其行使職權之目的範圍內，必要時，得依其他機關之請求，傳遞與個人有關之資料。其他機關亦得依警察之請求，傳遞其保存與個人有關之資料。

前項機關對其傳遞個人資料之正確性，應負責任。

第 17 條 警察對於依本法規定所蒐集資料之利用，應於法令職掌之必要範圍內為之，並須與蒐集之特定目的相符。但法律有特別規定者，不在此限。

第 18 條 警察依法取得之資料對警察之完成任務不再有幫助者，應予以註銷或銷毀。

但資料之註銷或銷毀將危及被蒐集對象值得保護之利益者，不在此限。應註銷或銷毀之資料，不得傳遞，亦不得為不利於被蒐集對象之利用。

除法律另有特別規定者外，所蒐集之資料，至遲應於資料製作完成時起五年內註銷或銷毀之。

第三章即時強制

第 19 條 警察對於有下列情形之一者，得為管束：

- 一、瘋狂或酒醉，非管束不能救護其生命、身體之危險，或預防他人生命、身體之危險。
- 二、意圖自殺，非管束不能救護其生命。
- 三、暴行或鬥毆，非管束不能預防其傷害。
- 四、其他認為必須救護或有危害公共安全之虞，非管束不能救護或不能預防危害。警察為前項管束，應於危險或危害結束時終止管束，管束時間最長不得逾二十四小時；並應即時以適

當方法通知或交由其家屬或其他關係人，或適當之機關（構）或人員保護。警察依第一項規定為管束時，得檢查受管束人之身體及所攜帶之物。

第 20 條 警察依法留置、管束人民，有下列情形之一者，於必要時，得對其使用警銬或其他經核定之戒具：

- 一、抗拒留置、管束措施時。
- 二、攻擊警察或他人，毀損執行人員或他人物品，或有攻擊、毀損行為之虞時。
- 三、自殺、自傷或有自殺、自傷之虞時。

警察對人民實施查證身分或其他詢問，不得依管束之規定，令其供述。

第 21 條 警察對軍器、凶器或其他危險物品，為預防危害之必要，得扣留之。

第 22 條 警察對於依法扣留之物，應簽發扣留物清單，載明扣留之時間、處所、扣留物之名目及其他必要之事項，交付該物之所有人、持有人或保管人；依情況無法交付清單時，應製作紀錄，並敘明理由附卷。

依法扣留之物，應加封緘或其他標示妥善保管。因物之特性不適用於由警察保管者，得委託其他機關或私人保管之，

並通知所有人、持有人或保管人。必要時，得以處分之相對人爲保管人。

前項扣留之物，除依法應沒收、沒入、毀棄或應變價發還者外，期間不得逾三十日；扣留原因未消失時，得延長之，其延長期間不得逾二個月。

第 23 條 有下列情形之一者，扣留之物得予變賣：

- 一、有腐壞或價值重大減損之虞。
- 二、保管、照料或持有所費過鉅或有其困難。
- 三、扣留期間逾六個月，無法返還所有人、持有人或保管人，且不再合於扣留之要件。
- 四、經通知三個月內領取，且註明未於期限內領取，將予變賣，而所有人、持有人或保管人未於期限內領取。

前項之物變賣前，應將變賣之程序、時間及地點通知所有人、持有人或保管人。但情況急迫者，不在此限。

物之變賣，採公開方式行之。因物之性質認難以賣出，或估計變賣之費用超出變賣所得時，得不經公開方式逕行處置之。第一項第三款、第四款之物，於六個月內未賣出者，歸屬各該級政府所有，並得將該物提供公益目的使用；其屬第一項第四款之物者，應將處理情形通知所有人、持有人或保

管人。

扣留之物因腐壞、腐敗等理由而不能變賣者，得予銷毀之。

第二項通知之規定，於前項情形準用之。

第 24 條 扣留之物無繼續扣留之必要者，應將該物返還所有人、持有人或保管人；所有人、持有人或保管人不明時，得返還其他能證明對該物有權利之人。扣留及保管費用，由物之所有人、持有人或保管人負擔。扣留之物返還時，得收取扣留及保管費用。

物經變賣後，於扣除扣留費、保管費、變賣費及其他必要費用後，應返還其價金與第一項之人。第一項之人不明時，經公告一年期滿無人申請發還者，繳交各該級政府之公庫。

第 25 條 警察遇有天災、事變或交通上或公共安全上有危害情形，非使用或處置人民之土地、住宅、建築物、物品或限制其使用，不能達防護之目的時，得使用、處置或限制其使用。

第 26 條 警察因人民之生命、身體、財產有迫切之危害，非進入不能救護時，得進入住宅、建築物或其他處所。

第 27 條 警察行使職權時，為排除危害，得將妨礙之人、車暫時驅離或禁止進入。

第 28 條 警察為制止或排除現行危害公共安全、公共秩序或個人生命、身體、自由、名譽或財產之行爲或事實狀況，得行使本法規定之職權或採取其他必要之措施。

警察依前項規定，行使職權或採取措施，以其他機關就該危害無法或不能即時制止或排除者為限。

第四章救濟

第 29 條 義務人或利害關係人對警察依本法行使職權之方法、應遵守之程序或其他侵害利益之情事，得於警察行使職權時，當場陳述理由，表示異議。

前項異議，警察認為有理由者，應立即停止或更正執行行爲；認為無理由者，得繼續執行，經義務人或利害關係人請求時，應將異議之理由製作紀錄交付之。

義務人或利害關係人因警察行使職權有違法或不當情事，致損害其權益者，得依法提起訴願及行政訴訟。

第 30 條 警察違法行使職權，有國家賠償法所定國家負賠償責任之情事者，人民得依法請求損害賠償。

第 31 條 警察依法行使職權，因人民特別犧牲，致其生命、身體或財產遭受損失時，人民得請求補償。但人民有可歸責之事由時，法院得減免其金額。

前項損失補償，應以金錢爲之，並以補償實際所受之特別損失爲限。

對於警察機關所爲損失補償之決定不服者，得依法提起訴願及行政訴訟。損失補償，應於知有損失後，二年內向警察機關請求之。但自損失發生後，經過五年者，不得爲之。

第五章附則

第 32 條 本法自中華民國九十二年十二月一日施行。

附錄四 道路交通管理處罰條例(節錄)

第 1 條 為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例。

第 2 條 道路交通管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定。

第 3 條 本條例所用名詞釋義如下：

一、道路：指公路、街道、巷衕、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。

二、車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。

三、人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。

四、行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。

五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。

六、標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。

七、號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號。

八、車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛。

九、臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其引擎未熄火，停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。

十、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。

第 7-2 條 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：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行爲違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行爲屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、汽車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行爲，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路須至少於一百公尺，於高速公路、快速公路須至少於三百公尺前，明顯標示之。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人爲被通知人製單舉發。

第 33 條 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵
使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下
列行爲者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰
鍰：

- 一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。
- 二、未保持安全距離。
- 三、未依規定行駛車道。
- 四、未依規定變換車道。
- 五、站立乘客。
- 六、不依規定使用燈光。
- 七、違規超車、迴車、倒車、逆向行駛。
- 八、違規減速、臨時停車或停車。
- 九、未依規定使用路肩。
- 十、未依施工之安全設施指示行駛。
- 十一、裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮。
- 十二、不繳交通行費闖越收費站。
- 十三、未依標誌、標線、號誌指示行車。
- 十四、進入或行駛禁止通行之路段。
- 十五、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或其他方式迫使前車讓道。

十六、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。

前項道路內車道應為超車道，超車後，如有安全距離未駛回原車道，致堵塞超車道行車者，處汽車駕駛人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。

除前二項外，其他違反管制規定之行爲，處駕駛人新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。

不得行駛或進入第一項道路之人員、車輛或動力機械，而行駛或進入者，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。

前三項之行爲，本條例有較重之處罰規定者，適用該規定。

第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之。