

## 議題研析

一、題目：利用 ETC 抓超速之執法問題研析

二、所涉法律：道路交通管理處罰條例、個人資料保護法

三、探討研析

(一) 本(107)年4月23日發生國道警察遭大貨車追撞事件，社會輿論咸認應使用科技執法，以減少警察值勤之風險。以往，主管機關交通部認為國道「電子收費系統」(Electronic Toll Collection, ETC)雖可掌握車速資訊，但僅提供一段時間所有車輛的平均車速，無法提供單一車輛特定地點車速，不會作為取締超速違規之依據。近日，交通部表示將倣倣大陸或歐洲國家作法，利用 ETC 感測車輛通過兩點間距離及行車時間之「區間平均速率」抓超速，並計畫自本年7月1日起，第一階段由新北市警方在萬里隧道兩端設置車牌偵測設備，率先使用區間平均速率科技執法；第二階段將推廣至機車事故較多的山區道路，例如台3線苗栗路段、北宜公路、台北市仰德大道等；第三階段則在高速公路試辦，讓執法不再侷限於測速照相機，甚至降低警察執法之傷亡機率。

(二) 關於汽車超速違規之取締，依道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第7條之2規定，汽車駕駛人有行車速度超過規定之最高速限情形時，得以固定或非固定式「科學儀器」取得之證據資料證明其行為違規而逕行舉發。經查實務上係以固定測速照相桿、定點測速 PDA 雷射測速器或巡邏機動三眼測速槍等經主管機關驗證之測速儀器作為執法工具。至交通部擬利用 ETC 推計「區間平均速率」取締超速違規行為之作法，因 ETC 係由車牌辨識、扣款及全時錄影等相關系統所組成，並在交流道出入口裝設偵測儀器，以計程方式

收取國道通行費，則 ETC「車牌辨識」相關系統應不具測速效能，而與上開測速器（槍）等經主管機關驗證用以測速之「科學儀器」不同。交通部如欲利用 ETC 取得之數據資料抓超速，固屬安全便利且符合國際潮流之作法，惟法制上仍應遵守「依法行政」之原則。由是，利用 ETC 抓超速之執法方式是否符合現行道交條例上開「以科學儀器取得證據資料」之規定，應先予釐清。

- (三) ETC 係透過裝設於交流道出入口之偵測儀器，以計程方式收取國道通行費，為達收費目的，必須蒐集所有國道車輛之路程起迄及收費記錄。查「遠通電收」建置 ETC 取得之車牌號碼及路程紀錄等資料，乃得以直接或間接方式識別該用路人之資料，應屬個人資料保護法（下稱個資法）第 2 條第 1 款所稱「個人資料」。依該法第 20 條第 1 項規定，除有該條項但書所定情形，個人資料之利用，應於蒐集之特定目的必要範圍內為之；交通部對「遠通電收」所取得之個人資料，依該法第 15 條、第 16 條規定，亦須符合特定目的且於執行法定職務必要範圍內，始得為蒐集、處理或利用。現行交通部高速公路局所訂「電子收費服務契約」第 14 條僅約定車主同意「遠通電收」於履行有關電子收費服務之履約事項必要範圍或依據法令，得將所蒐集之相關資料轉移或揭露予第三人。因此，交通部擬將「遠通電收」透過 ETC 取得之相關資料用於取締超速違規行為，恐因欠缺當事人同意及法律明文規定而有適法性之疑慮。

#### 四、建議事項

- (一) 函釋釐清或修正道交條例有關規定：

基於前述說明，ETC「車牌辨識」相關系統，並未具對車輛測速之功能，其性質與經主管機關驗證之測速器（槍）等執法工具是否相同，而屬道交條例第

7 條之 2 所定用以舉發超速違規行為之「科學儀器」適用範疇，尚非無疑。為避免民眾質疑及法律解釋適用之困擾，交通部似可透過行政函釋方式加以釐清。另考量現行法制（例如入出國及移民法、性侵害犯罪防治法、家庭暴力防治法及組織犯罪防制條例等）多習用「科技設備」一詞，如欲利用 ETC 相關系統等科技設備取得之證據資料，作為取締交通違規行為之裁罰依據，道交條例第 7 條之 2 所定「科學儀器」之用語，不妨酌予修正為「科技設備」，俾其適用更具彈性，並利科技執法政策之推動。

**（二）研議增修相關法律，以符合個資法有關規範：**

依司法院大法官第 603 號解釋，人民有個人自主控制個人資料之資訊隱私權，以保障人民決定是否揭露其個人資料、及在何種範圍內、於何時、以何種方式、向何人揭露之決定權。

按 ETC 取得之車輛車牌號碼及路程紀錄等相關資料，既屬個資法所稱「個人資料」，為保障憲法關於人民個人自主控制個人資料之資訊隱私權，所涉個資法有關規定之適用，自應從嚴解釋，免遭濫用。

相關主管機關或認利用 ETC 抓超速之執法方式仍符個資法第 20 條第 1 項但書所列「為增進公共利益所必要」之法定事由，惟其究屬該條項本文及個資法第 5 條所定基本原則之例外情事，實應進一步釐清。爰建議交通部除透過契約約定方式取得車主同意外，亦可參照個資法上開條項但書第 1 款之「法律明文規定」方式，研議增修相關法律（例如道交條例）予以定明，以符個資法之規範意旨。

**撰稿人：彭文暉**

## 議題研析意見

撰稿人 張裕榮

### 一、爭點：

得否「以 ETC 設備蒐集之個人資料做為取締汽車駕駛人速限違規之證據」，茲提供淺見如下。

### 二、所涉法律：

《中華民國憲法》(第 22 條、第 23 條)

《道路交通管理處罰條例》

《個人資料保護法》

《個人資料保護法之特定目的及個人資料之類別》

《高速公路電子收費系統個人資料檔案安全維護處理要點》

### 三、研析意見：

(一) 隱私權是憲法保障的「未列舉基本權」(第 22 條、釋字 585)，核心概念是資訊之自主控制。

隱私權是憲法保障的「未列舉基本權」(第 22 條、釋字 585)，其核心概念是資訊之自主控制。《個人資料保護法》的制定，其目的即為隱私權保障之具體落實。易言之，個人資料之蒐集、處理及利用，原則上應由資料所屬之個人自主決定，若因特定公益目的，且有法律明文並符合比例原則(憲法第 23 條)下，方得為例外規定。

(二) 《道路交通管理處罰條例》之立法目的是「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全」；《個人資料保護法》之立法目的則是「為規範個人資料之蒐集、處理及利用，以避免人格權受侵害，並促進個人資料之合理利用」二者立法目的不同。

取締速限違規行為是《道路交通管理處罰條例》為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全之目的而規定。在蒐證過程中，難免觸及個人隱私而有與《個人資料保護法》之立法目的相衝突的部分。立法者本於法律政策抉擇與形成自由下，對於兩者衝突部分，選擇最佳調和方法，並具體規定在個別法律內。執法者有依法執行之義務，於取締速限違規時，本即應以法律規定之方式為之，方不致侵害人民基本權利，並落實立法者制定法律之既定本旨。

(三) ETC 設備的設置目的在基於「使用者付費」的原則下，透過最簡便的方式，正確公平合理計算資費。主管機關為規範 ETC 設備所屬廠商蒐集之個人資料，特別訂有《高速公路電子收費系統個人資料檔案安全維護處理要點》，其蒐集之合法性基礎是「當事人同意」。

ETC 設備的設置目的在透過最簡便的方式，正確合理計算資費，以符合「使用者付費」的經濟公平原則。以 ETC 設備所蒐集者屬個人資料而有《個人資料保護法》之適用。其蒐集、處理與利用之合法性基礎為「當事人同意」，該法對此有進一步對「公務機關或非公務機關」之蒐集、處理與利用為更細緻規定（第 7、15、16、19、20 條）。主管機關為規範 ETC 設備所屬廠商蒐集之個人資料，特別訂有《高速公路電子收費系統個人資料檔案安全維護處理要點》，目的在維護電子收費用路人個人資料權益，確保民間參與者蒐集、處理及利用個人資料之行為合於規範。

(四) 道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 規定，當場製單舉發為原則，當「不能或不宜攔截」時，才例外以科學

儀器取得證據資料證明其行為違規；且科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點(同條第2項)，並應於一定距離前之明顯處標示。

承前所述《道路交通管理處罰條例》第7條之2，對於取締速限違規行為有相關程序規定(包括：當場製單舉發為原則，科學儀器採證為例外；科學儀器取證應於一定距離明顯標示等。)特別是科學儀器採證之證據能力，應以符合法定程序所蒐集者為限。此與以ETC設備所蒐集者，不僅在目的性有所差異外，其程序性規定亦無法滿足。

#### 四、結論：

取締汽車駕駛人速限違規，其目的係為確保交通安全，具有公益性，非不得限制。以《道路交通管理處罰條例》做為限制依據，符合法律保留原則，惟仍應檢視比例原則。

姑且不論ETC設備技術與目前執法機關所使用之測速設備，在規格、準確度上是否相類等技術問題；從ETC設備的設置目的是落實「使用者付費」的公平原則，與《道路交通管理處罰條例》之目的即不相符合；遑論，ETC設備蒐集所有用路人資料亦非屬最小侵害性手段，而無法通過比例原則之檢驗。

退萬步言，即便認為ETC設備取證符合比例，亦難滿足「當場製單舉發為原則，科學儀器採證為例外」、「科學儀器取證應於一定距離明顯標示」等程序規定。率然將以「當事人同意」為合法性基礎之ETC設備蒐集個人資料，使用於取締汽車駕駛人之速限違規行為的證據，恐生違法、違憲疑慮。