

議題研析

- 一、題目：區間平均速率科技執法疑義之探討
- 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)報載公路總局表示，為有效降低超速可能造成較嚴重之交通事故，該局將於台 61 線沿線與桃園市、苗栗縣、臺中市、彰化縣及雲林縣政府警察局合作，設置區間測速執法設備，以執行速度管理。目前該設備均已建置中或已完成正進行宣導中，預計將於 109 年春節前陸續開始執法。
 - (二)區間平均速率科技執法重點，主要立基於「在封閉且固定的道路上」建置「偵測桿愈多則計算車速更準確」之設施基礎上。從而現行已實施多年之 ETC 系統遂成為最容易且最快速建置之區間平均速率執法系統，隨之則引發諸多質疑，如該執法方式是否合乎法源依據、ETC 系統是否會侵犯個人隱私等。
 - (三)據新北市政府警察局交通警察大隊針對萬里隧道執行區間平均速率科技執法公告說明，道路交通管理處罰條例（以下簡稱道交條例）第 40 條規定對於現行法令就超速之認定，並無限制僅能以雷達或雷射等設備偵測，換言之，以區間平均速率認定超速亦符合法令規定；至於偵測系統有無侵犯個資，該大隊則說明，車輛號牌係依交通法規公開之資訊，屬個人資料保護法（以下簡稱個資法）第 2 條第 1 款所稱個人資料，但車牌號碼在未有其他資訊（車籍資料）輔助下，尚不足以指向特定個人，屬間接個資。警察機關實施區間測速執法所蒐集車牌號碼資訊或處理係執法所必須，符合個人資料保護法第 15 條第 1 項第 1 款：「公務機關對個人資料之蒐集或處理，應有特定目的」，並符合執行法定職務必要範圍內之規定。

四、建議事項

- (一) 設置區間測速執法設備如以 ETC 設備為之，因道交條例以加強道路交通管理、維護交通秩序及確保交通安全為目的，相較於 ETC 設備係基於契約約定使用個資，其目的僅在透過便捷方式以利正確計算資費而繳交行政規費。二者目的不同，故以 ETC 設備蒐證資訊作為裁罰依據，難謂符合個資法第 15 條所稱「法定職務必要範圍」及第 16 條特定目的之外利用之規範。退一步而言，倘有以此為之必要，應由立法者基於法律政策抉擇與形成自由下，另以法律定之（如於道交條例明定）始符合個資法規範之目的。
- (二) 此外，就區間測速執法設備之證據能力而論，按臺北高等行政法院 106 年度交上字第 257 號判決指摘，現行「雷射測速儀」經列為度量衡法第 5 條、度量衡器檢定檢查辦法第 3 條第 1 項第 6 款第 2 目及第 17 條第 1 項規定之合格法定度量衡器，該公務測速設備裝置又必須符合「雷射測速儀檢定檢查技術規範」之嚴格要求，尤其於第 7 條規定速度偵測準確度檢定，不得高於實際速度時速 2 公里或低於實際速度時速 3 公里，故雷射測速儀所測得車輛之行速，自具有一定之公信力，其準確性及正確性值得信賴。然而，區間測速係由車輛通過偵測點時辨識號牌並記錄系統時間，以固定兩點間之距離及通行時間換算所得區間平均速率為科學證據。前述交通警察大隊雖聲明，區間測速系統兩點距離遠較雷達測速範圍更長且固定，系統誤差（甚微）影響程度甚低，精確度並無疑義等云云，惟依道交條例第 7 條之 2 規定，以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，應於一定距離前之明顯處標示之。是以，駕駛人倘於測速區間前段超速，而為免受罰反於區間末段龜速行駛，藉以降低平均速率，不僅無法滿足科學儀器採證所需證據能力，恐更造成行車安全之疑慮，故政府機關擬將設置之區間測速系統，皆應確實採用符合相關規定驗證認可之科學儀器，其採證結果始具證據能力及公信力。

撰稿人 黃俊容