

我國與英國警察追車執法模式之比較 —兼論我國追車治理之未來展望

A Comparative Analysis of Police Vehicle Pursuit Models in Taiwan and the United Kingdom: Implications for the Future of Police Pursuit Governance in Taiwan

林書慶 Shu-Ching Lin¹

摘要

追車乃警察執法中最具風險的勤務活動之一，如何兼顧查捕犯嫌、交通安全及保障人民生命、財產安全，已成為各國交通治理和警察執法的重要課題。近年來，我國警察機關雖已逐步建立追車程序及風險控管機制，並公布「執行路檢攔檢追緝車輛作業程序」等規範，以明確追車之啟動、通報及終止等操作流程，惟第一線員警仍須於瞬息萬變的現場情境中，進行高度風險裁量，且實務上仍面臨法制規範抽象、風險判斷困難和制度保障不足等問題。本文比較我國與英國警察追車執法之法制規範及決策模式，探討兩國在追車之治理理念、決策模式、授權管理、戰術運用、教育訓練和問責制度等面向上差異，據以探討其背後所反映的警政治理思維。結果發現，英國已建立以風險治理為核心之追車制度，強調國家決策模型（National Decision Model, NDM）、持續性風險評估、分級授權及完整問責制度，使追車成為最後執法手段；相較之下，我國追車制度近年雖已朝向程序化及風險控管方向發展，但在決策標準一致性、專業資格認證性、風險評估持續性及問責制度回饋性，仍尚有精進之改善空間。文末最後，則進一步提出建構風險導向決策機制、強化安全駕駛教育訓練、完善追車執法制度保障和健全事後檢討課責制度等政策建議，以建立兼顧執法效能、道路交通安全與人民權益保障之現代化追車治理體系。

關鍵詞：追車、國家決策模型、警察執法。

一、前言

隨著動力交通工具之日益普及，我國汽、機車數量亦持續攀升，已由 2020 年底計 2,229 萬 7,000 輛，逐年增加至 2025 年底計 2,339 萬 5,876 輛，僅僅過去這 5 年間，國內汽、機車數量便成長計 109 萬 8,876 輛（交通部公路局，2026）。伴隨車輛數目之不斷成長，道路交通流量和警察交通執法案件也隨之增加，特別是近

¹ 中央警察大學保安警察學系助理教授。

期國內毒後駕車案件層出不窮，駕駛人拒絕停車接受攔檢而逃逸情形，可謂時有所聞，致使警察追車已成為第一線員警執法工作中，最具風險且深具爭議的勤務活動之一。相關警察追車執法之案例，分述如下：

案例一、「毒駕拒檢衝撞警車 中市警追緝包夾逮獲送辦」

臺中市警察局第四分局日前執行查緝毒駕勤務時，發現 1 部懸掛註銷車牌車輛高速行駛，駕駛遇警攔查，衝撞警車企圖逃逸，……，考量周遭交通狀況，員警尾隨蒐證並伺機攔查。……，在警車前後包夾及優勢警力部署圍捕下，當場將陳男制伏，並起出毒品依托咪酯煙彈 4 顆、依托咪酯原油 1 瓶、電子煙霧化器 2 支、煙彈空殼 1 批及手機 3 支等證物。……，全案依違反《毒品危害防制條例》及公共危險等罪嫌移送檢察署偵辦，並建請檢察官向法院聲請羈押（郝雪卿，2026）。

案例二、「毒駕 3 死引『追車』爭議 警曝最新視角『圍捕依規』」

日前晚間在桃園發生 3 死的毒駕案件，駕駛為躲避警方追緝，在市區飆車，最後撞死 2 名無辜路人，不過員警追車程序也引發討論。有人質疑，嫌犯車尾於事故後，竟多出黑色擦撞痕跡，對此桃園分局火速回應，追緝期間都依照規定通報，攔截圍捕（東森新聞影音，2026）。

案例三、「未開大燈露餡！苓雅警追車逮 2 通緝犯 查獲毒品與毒駕」

高雄市政府警察局苓雅分局成功路派出所員警，日前晚間於 22 時 29 分巡邏時，在苓雅區四維三路與林森二路口發現 1 輛自小客未開啟大燈行駛，……，遂上前示意停車受檢，惟駕駛一度假意配合後，突然加速逃逸，警方立即尾隨追查，並掌握動向，最終於苓雅區興中一路與仁德路口成功攔截該車，……，車內 2 人皆為通緝犯，……。全案依涉嫌違反《毒品危害防制條例》及《刑法》公共危險罪移送高雄地方檢察署偵辦（港灣新聞網，2026）。

案例四、「基隆男見車沒熄火直接開走 『跑給警察追』撞 5 車釀 3 傷」

基隆 1 名 47 歲林姓男子行經仁愛區時，發現 1 輛廂型車沒熄火，且車主不在，直接將車偷走。……。警方隨即調閱監視器，發現林男將失竊車輛開往其他分局轄區，……，隨即通報線上警力，進行攔截圍捕。……。林嫌在仁愛市場周邊道路撞上多輛汽、機車，造成 1 名騎士擦、挫傷，1 名員警破窗逮人時遭割傷，以及加上林嫌共計 3 人受傷，……，全案依妨害公務、公共危險、毀損、竊盜及傷害等罪偵辦（傅乙珮，2026）。

案例五、「南檢偵辦家屬質疑員警追車導致翻車死亡案件偵結不起訴」

臺南市政府警察局第三分局安中派出所警員，於 2019 年 8 月 9 日凌晨 3 時 37 分，發現陳民駕駛自小客由海佃路一段闖紅燈左轉府安路急速離去，旋欲前往攔檢，然被害人見狀加速駛離，警員即在後跟隨，致被害人因心生緊張，於府安路三、四段與安和路一段交岔路口再度闖紅燈後，擦撞右邊河堤護岸，復斜轉向對向路邊府安路三段 367 號門前花臺水泥圍欄及鐵捲門後，反彈回道路上並翻覆，陳民因此事故死亡。……。本案警員深夜巡邏發現死者高速闖紅燈，予以跟車蒐證，此部分係依法令之阻卻違法行為，且偵查及交通稽查之執法蒐證手段合於比例原則，故認行為不罰；而警員復無遲誤救護之情形，故認此部分罪嫌不足（林仲斌，2019）。

透過上述案例，可知警察追車執法大多伴隨高速行駛或危險駕車等高風險情境。除此之外，警方追車結果亦呈現高度之不確定性，有些案件成功攔截緝捕犯

嫌，有些則造成交通事故、第三人傷亡，甚至引發社會大眾質疑警方執法的正當性與合法性等爭議。由此可見，警察追車已非單純之執法技術問題，實則涉及犯罪偵緝、交通安全、人權保障，以及國家公權力行使等多重價值衝突，其本質上更屬於高風險決策與警政治理等議題。另一方面，面對攔檢不停的車輛，第一線員警往往陷入「追與不追」之兩難困境。若選擇積極追車，固然有助於即時攔截犯嫌，回應社會大眾對警察積極執法的期待（黃華源，2019），惟亦可能因高速追逐而提高員警、犯嫌及第三人發生交通事故或傷亡之風險；反之，若基於公共安全考量而不予追車，雖可降低追逐所衍生的危害，卻可能使犯嫌逃逸或再犯，並影響犯罪查緝或預防成效，甚至引發社會大眾質疑警方執法態度消極，進而斲傷警察機關執行公權力之威信。

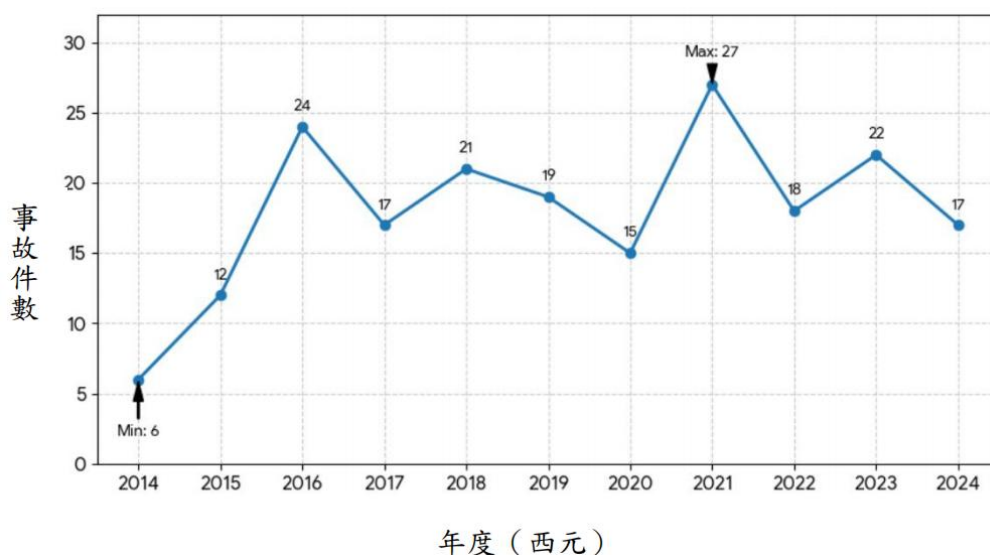
二、英國警察追車執法模式

英國乃現代警政之發源地，其雖屬於海洋法系警政國家，並與我國偏向大陸法系警政國家有所差別，但身為民主國家先驅之歷史地位，迄今仍深深影響世界各國警政（章光明，2022: 52, 70-71）。以下先介紹英國追車執法之現況，隨後再說明該國員警追車的執法模式。

2.1 英國追車執法概況

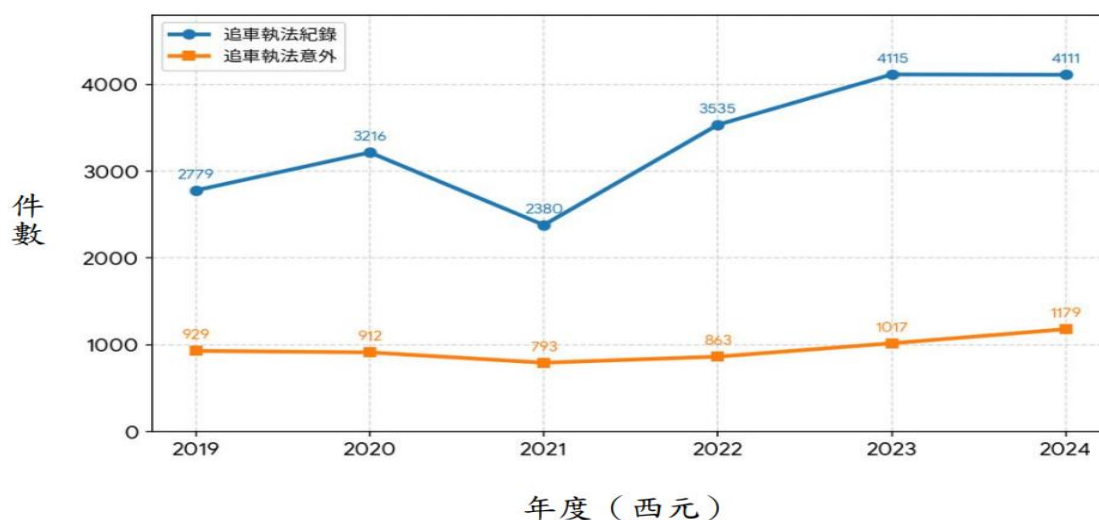
在 2024 年間，英國總共發生 17 起警察追車執法死亡事件，並造成 18 人死亡。其中，10 人為遭警方追車之車輛駕駛人，並於追車過程中發生交通事故死亡，4 人為遭警方追車之車內乘客，3 人為與追車案件無直接關聯之其他車輛駕駛人或乘客，並遭被追車輛撞擊致死，另 1 人則為遭被追車輛撞擊之行人。在上述這些案件，由英國獨立警察行為辦公室(Independent Office for Police Conduct, IOPC)調查者計 14 件，而由警察機關自行辦理地方調查者計 1 件，又交由相關警察機關依其權責自行檢討及處理者計 2 件(Independent Office for Police Conduct, 2025: 11)。如進一步觀察，發現在過去 11 年間，英國警察追車執法呈現高度的不穩定性，即從 2014 年之最低計 6 件，逐年攀升至 2016 年之次高計 24 件，期間歷經數次起伏變化，並上升至 2021 年之最高計 27 件，再逐年下降至 2024 年計 17 件（參照圖 1）。由此可知，現階段英國警方在交通治理策略或追車緝捕事件上，仍面臨相當之執法挑戰。

若再進一步以倫敦警察廳為例，在過去 6 年間，英國警察追車執法與相關意外事件，除於 2021 年曾發生明顯下降外，原則上均呈現逐年上升趨勢。在「追車執法紀錄」方面，係自 2019 年計 2,779 件，上升至 2020 年計 3,216 件，再下降至 2021 年之最低計 2,380 件，隨後員警追車執法頻率大幅攀升，並上升至 2023 年之最高峰計 4,115 件，以及 2024 年計 4,111 件。另一方面，在「追車執法意外」方面，係自 2019 年計 929 件，逐年下降至 2021 年計 793 件，再逐年上升至 2024 年之最高點計 1,179 件(Metropolitan Police, n.d.)。整體而言，倫敦警察追車執法頻率與相關意外事件大致呈現同步增加之趨勢（參照圖 2），除反映員警追車執法本身即伴隨一定程度的交通風險外，亦凸顯建立完善風險評估、決策授權和安全管理機制之重要性。



資料來源：Independent Office for Police Conduct (2025: 13)。

圖 1 2014 年至 2024 年英國警察追車執法事故件數趨勢圖



資料來源：Metropolitan Police (n.d.)。

圖 2 2019 年至 2024 年英國倫敦警察廳追車執法件數趨勢圖

2.2 英國追車執法管理制度

英國之「國家決策模型」(National Decision Model, NDM)，適用於員警執法的所有決策情境，無論是臨時突發或預先規劃的執法，或是個人或團隊的決策，抑或執勤或非執勤等情境，均可加以運用。決策者可運用 NDM 有系統地說明案件處理過程中所採取的行動，以及作成該等決策之理由。決策者最重要且核心的使命，乃以誠信為原則，以保護並服務群。關於 NDM 之內涵，主要包含下列六項關鍵要素而每項要素均為決策者提供所應關注和思考的面向，至於將整個模式連結在一起之核心要素，則是位於中央的「倫理守則」。申言之，透過這些關鍵要素 (CIAPOAR)，可協助決策者作為決策過程及記錄決策理由時的記憶輔助工具 (College of Policing, 2024)：

- 1.倫理守則(Code of Ethics)：即「警察倫理原則」(Ethical policing principles)，以及「警察倫理與專業行為指引」(Guidance for ethical and professional behaviour in policing)。其中，倫理守則乃警察追車決策之核心，亦為所有警察決策所必須符合者。換言之，透過一系列的指導性論述，協助警察人員以正確方式和正當理由，做出準確的執法，諸如對決策負責、勇於做出決定、傳達決定內容、承擔相關責任，以及同時對任何可能使警察專業蒙受不良聲譽行為予以抵制之「勇氣」；鼓勵、傾聽並理解他人觀點，努力辨識和回應自己與他人在身理、心理和情緒上可能面臨挑戰之「尊重與同理心」；以公共利益為工作核心，培養社會大眾對於警察的信任與信心，並以提供卓越公共服務為榮之「公共服務」。尤其在整個追車事件執法過程中，決策者應自我詢問下列問題：
 - (1)正在考慮的事項是否符合「警察倫理原則」及「警察倫理與專業行為指引」？
 - (2)在此情況下，社會大眾會期待我如何做？
 - (3)在此情況下，警察機關會期待我如何做？
 - (4)這項執法行動或決定是否能正向反映自身專業及整體警察形象？
 - (5)是否會影響社會大眾對於警察的信任與警察機關廉潔性？
 - (6)是否能向社會大眾解釋自身的行動或決定？
- 2.蒐集資訊(Information)與情報：在此階段，決策者必須判斷情況，亦即確認正在發生或已經發生之事件，並釐清與初步資訊和情報相關的事項。除此之外，執法者可自我詢問下列問題：
 - (1)目前發生什麼事？
 - (2)截至目前為止，知道哪些資訊？
 - (3)有哪些事尚未知悉？
 - (4)此刻還需要（或希望）取得哪些進一步的資訊或情報？
- 3.評估(Assessment)威脅與風險，並制定工作策略：此階段旨在針對情況進行評估，包括任何特定威脅、可能造成傷害的風險，以及可能產生之利益或正面結果。另一方面，決策者除須考量防止歧視、促進警民關係和平等機會等層面外，尚需透過下列問題來確立後續階段所應遵循之工作策略：
 - (1)是否需要立即採取行動？
 - (2)是否需要尋求更多資訊？
 - (3)可能發生何種錯誤（以及可能產生哪些正面結果）？
 - (4)造成目前情況的原因為何？
 - (5)發生傷害風險可能性多高？
 - (6)如果發生傷害，其嚴重程度如何？
 - (7)是否可以接受這樣程度的風險？
 - (8)這情況是否需由警察單獨處理？
 - (9)是否為處理此事件的適當人選？
 - (10)所欲達成目標為何？
 - (11)自身行動能否解決目前情況？

4. 考量權力(Powers)與政策(Policy)的授權：此階段意在考量特定情況下，員警所可能適用的法律授權、政策和相關法規範。一般來說，只要具有充分且合理的理由，在某些情況下採取與政策不同的作法，仍可能被視為是合理的，而執法者通常可自我詢問下列問題：
- (1) 可能需要行使哪些警察權力？
 - (2) 是否有適用於此類情況的國家層級指引？
 - (3) 是否有適用的地方組織政策或指導方針？
 - (4) 可能適用哪些法律規定？
 - (5) 是否有相關研究證據可供參考？
5. 確認選項(Options)與替代方案：此階段涉及考量不同之決策方式或解決情況的方法，並應選擇造成最低傷害風險之方案。此外，決策者日後如需說明決策的話，除須能夠證明決策符合「比例性」、「合法性」、「必要性」和「倫理性」外，亦須指出在當時所面臨的具體情況下，該決策係屬於合理處置。另一方面，決策者身處此一階段，通常尚需考量：
- (1) 有哪些可行的處置選項？
 - (2) 任何威脅的急迫程度？
 - (3) 目前所掌握資訊的限制程度？
 - (4) 可運用的時間長短？
 - (5) 可取得的資源與支援？
 - (6) 自身所具備的知識、經驗與技能？
 - (7) 可能採取的行動對於事件情勢和社會大眾所造成的影響？
 - (8) 若事情發展未如預期時，應採取何種措施？
6. 採取行動(Action)並檢討(Review)所發生的情況：在行動階段，決策者必須做出適當決定並加以執行，同時注意是否有其他人需要知道這項決定？如認為適當的話，應記錄所採取的行動，以及做出該項決定的理由。隨後，持續注意決定產生何種結果？結果是否符合所預期發生的情況？如案件仍在持續進行時，應循 NDM 模式持續評估與決策。如事件已經結束，則應運用 NDM 模式檢視決策，並思考下列問題：
- (1) 從事件最終發展結果中，可以獲得哪些經驗與教訓？
 - (2) 下次遇到類似情況時，是否會採取不同處理方式？
 - (3) 如有必要，是否已評估該決策對於最終結果所造成的影響？
 - (4) 是否已和參與決策過程人員，或受到該決策影響關係人進行聯繫與溝通？

值得注意的是，NDM 模式雖是警察機關主要採用之決策模式（參照圖 3），然關於緊急事件的應處，則屬於跨機關合作事項，且通常需要警察、消防救援和救護等緊急服務機關共同協作。準此，基於 NDM 模式調整發展而成之「聯合決策模式」(Joint Decision Model, JDM)，遂因此產生，並用以改善警察、消防救援與救護等緊急服務機關於重大且複雜事件中的協同合作。



資料來源：College of Policing (2024)。

圖 3 英國警察執法決策模型說明圖

英國警方對於「追車」具有明確定義，係指汽車駕駛人或機車騎士已明知警方要求停車，卻仍透過其行為或持續駕駛方式而表達拒絕停車之意，警方乃決定持續尾隨監控或攔停時，即屬追車狀態，但不包括追捕自行車之行為。關於英國追車執法之特色，分述如下(College of Policing, 2026)：

- 1.在啟動條件上，追車強調「預防勝於追車」之理念，員警應優先採取預防性或先發制人策略，避免追車情形發生。只有在基於保護生命、預防或偵查犯罪、逮捕犯嫌等公益目的，並經綜合評估追車具有必要性、符合比例原則，以及最小侵害原則時，始得啟動追車。
- 2.在分級授權上，員警原則上應先向勤務指揮中心報告駕駛資格、警車種類、逃逸車輛及犯嫌資訊等內容，經其授權後，始得展開追車，如屬緊急情況，得先行追車，再補正授權程序。開始追車後，勤務指揮中心須持續掌握現場資訊，依據風險變化決定是否持續授權。若追車進入戰術階段，則須由具備高階追車資格之員警接手，並指定追車指揮官統籌指揮各項戰術措施。
- 3.在風險評估上，員警應以 NDM 作為核心決策架構，並於追車過程持續評估案件性質、犯罪嚴重程度、是否具備其他替代方案、是否知曉犯嫌身分、是否持有器

械、車內是否有未成年人或其他弱勢者、周遭道路環境和交通流量，以及可運用戰術等因素，並隨時檢視追車是否仍符合必要性與比例原則。

- 4.在戰術運用上，員警追車可依不同情境區分為預先規劃行動與臨時追車兩種，而臨時追車則可再區分成初期階段及戰術階段。在初期階段，係以追蹤、監控及蒐集資訊為主，不得主動採取追車之戰術措施。進入戰術階段後，始由具備專業訓練之高階駕駛員及追車指揮官依現場情勢運用各項攔截或包圍等戰術。若涉及槍械或其他致命武器之武裝追車，則須由戰術武裝指揮官統一指揮，並運用 NDM 綜合權衡風險及可行的替代方案。
- 5.在終止機制上，追車並非意味一經開始即須持續到底，而應根據持續性風險來評估結果，並隨時決定是否終止追車。當危險已高於追車所能達成之執法利益，或已不符合比例原則時，員警應立即終止追車。在終止後，員警應停用警示設備，並完整記錄事件經過。
- 6.在教育訓練上，所有參與追車管理之相關人員，包括追車駕駛員、勤務指揮中心人員、通訊人員和空中支援人員，均須符合國家專業標準並定期接受複訓。尤其是制度特別強調辨識「紅霧」(Red Mist)現象，即追車執法者因高度專注於追捕目標而喪失風險判斷能力之心理狀態，此時管理人員應適時介入調整追車角色或終止追車，以避免個人情緒影響決策的品質。
- 7.在空中支援上，此為英國追車制度重要之風險管理措施，其主要功能在於持續監控目標車輛、提供即時影像，以及協助蒐證，並降低地面警力持續追車所造成之風險。在地面單位撤離後，空中支援警力仍可持續掌握目標動向，並將即時影像回傳勤務指揮中心，以提供決策時的參考。
- 8.在問責制度上，追車過程中的所有決策、風險評估、戰術運用及授權過程，均須完整記錄，並鼓勵使用事件資料記錄系統和車載攝影設備，以保存執法證據。若追車造成死亡或重大傷害，則必須進行完整檢討。

三、我國警察追車執法模式

關於警察追車執法之管理模式，常見可區分為「判斷模式」，即對於追車的發動、策略運用和停止時機，賦予員警最大之裁量空間；「限制模式」，即針對追車員警之行為判斷和決定進行某些限制，藉以約制員警個人的裁量行為，並降低追車之危害性；以及「禁止」或「不鼓勵」模式，即嚴格限制員警追車執法的行為，除在非常特殊情況下，始允許員警追車（黃苗僊，2021）。以下先說明我國追車執法之制度發展，其後再闡述當前員警追車的執法模式。

3.1 我國追車執法制度演變

觀察我國對於員警追車執法之治理態度和政策立場，於 1999 年精省之前，係採行「員警自主判斷模式」，此階段主要以第一線員警現場之專業判斷為核心，並根據前臺灣省政府警務處編印之「交通執法實用手冊」與「臺灣省政府警政廳執行警車追逐安全要領」等規定辦理，警察追車之執法立場，基本上仍屬於員警個人裁量的自我管理。其後，於 2000 年至 2009 年期間，係採取「法規限制裁量模式」，即對於不受稽查而逃逸者，員警得依「違反道路管理事件統一裁罰基準

及處理細則」及「警察人員駕車安全考核實施要點」等規定，實施追蹤稽查，或依據《刑事訴訟法》和《警察職權行使法》等規定，進行刑事或行政等追車攔檢，即透過法律限縮員警個人裁量的執法空間。然而，在 2010 年至 2013 年期間，係採行「禁止追車治理模式」，蓋當時警察追車執法事故頻傳，故內政部警政署（以下簡稱警政署）乃函文要求各地警察機關審慎評估追車執法，並強調遇案原則上不可尾追，應改採逕行舉發或通報攔查等方式處理。後來，警政署於 2013 年 9 月 3 日函頒修正「交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項」，表示並未全面否定員警追車執法，實則確立 2013 年至 2017 年間之「例外容許追車模式」。最後，警政署復於 2017 年公布「交通違規不服稽查取締執法作業程序」，指示員警發現交通違規經制止不停而逃逸時，須先判斷是否實施追蹤稽查，如實施追查者，應保持安全距離並通報勤務指揮中心，遇宜終止追查時機，則終止之，可謂建構 2017 年至 2023 年間之「風險控管優先模式」（內政部警政署，2017；張宗揚、吳麗珍、蔡宗昌、江建忠，2016）。

3.2 現階段我國追車執法治理模式

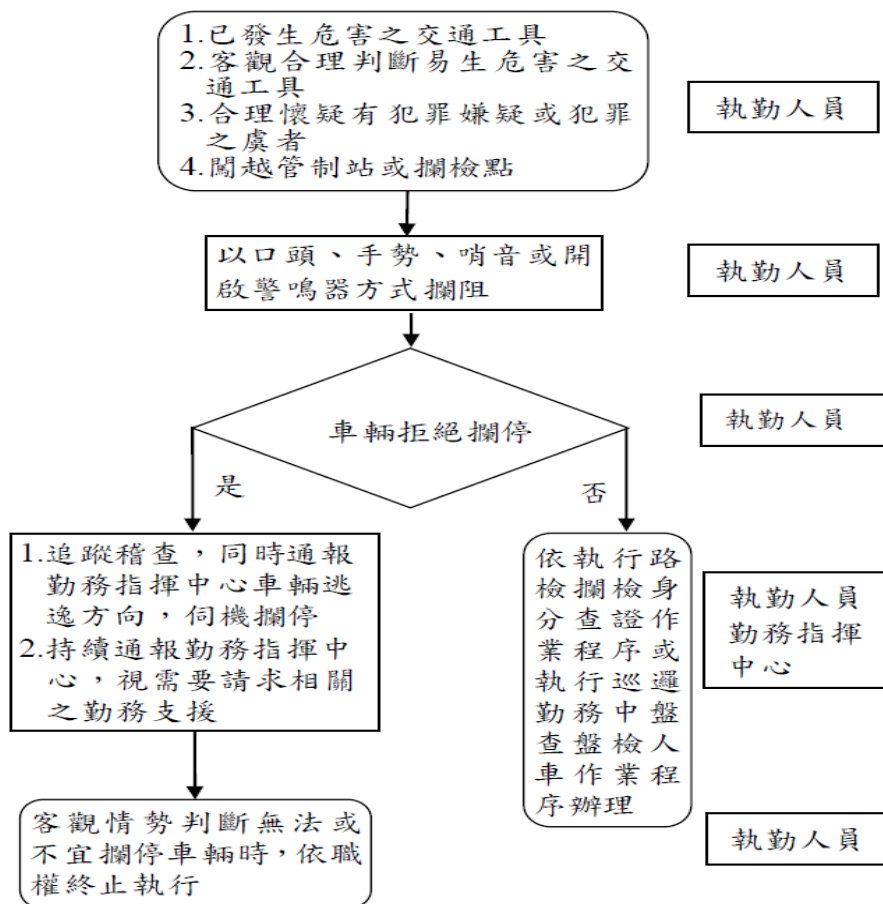
我國對於員警追車執法之治理態度，從早期授權員警自主進行裁量的開放態度，歷經法規限縮和諸多事故後的嚴格禁止模式，再逐步發展成為程序標準化與分級決策並行的治理框架，顯見追車執法之治理思維，已由「追緝優先」轉向為「風險管理優先」立場。然而，隨著警政署又於 2023 年公布「執行路檢攔檢追緝車輛作業程序」（參照圖 4），其內整合刑事和交通執法情境，同時建立更為周延之分級處置架構，而特色即在於明確列舉啟動要件，如已發生危害、易生危害、合理犯罪嫌疑或闖越管制點等態樣，並要求執勤員警應先以口頭、手勢、哨音或開啟警鳴器等方式進行攔阻而拒不停車時，始得追蹤稽查及同步通報支援，伺機攔停。除此之外，警政署特別強調客觀情勢判斷無法或不宜攔停車輛時，依職權終止追車。觀察於 2023 年迄今，這個階段可謂已形成追車執法之「整合分級治理模式」（內政部警政署，2023），兼顧啟動門檻、程序步驟與終止機制等完整流程化的追車治理體系。

四、我國與英國追車模式比較

觀察我國和英國雖均已逐步建立警察追車之執法程序規範，並皆強調追車應兼顧犯罪查緝與公共安全。然而，兩國在治理理念、決策模式、授權管理、戰術運用、教育訓練及問責制度等面向上，仍存在相當程度的差異。

4.1 治理理念面向

英國追車制度係建立於「風險治理」之理念上，並以保護生命安全作為最高價值，同時強調「預防勝於追車」，將追車定位為最後不得已之執法手段。反觀我國近年雖已透過「執行路檢攔檢追緝車輛作業程序」建立較為完整的程序規範，惟在治理制度設計上，仍較偏重於追車程序之合法性與操作流程管理階段，尚未完全建構以風險評估為核心的治理架構。



資料來源：內政部警政署(2023)。

圖 4 內政部警政署執行路檢攔檢追緝車輛作業程序流程圖

4.2 決策模式面向

英國警方追車係以國家決策模型(NDM)作為所有追車決策之核心指引，並要求員警於追車前、追車中及追車後持續進行必要性、比例原則和替代性方案等動態評估，使員警追車決策具有一致性與可說明性。相較之下，我國雖已建立追車的啟動條件和終止標準，但仍舊以第一線員警的現場經驗及當前勤務規範進行判斷，較缺乏標準化之決策分析工具。

4.3 授權管理面向

英國員警追車係採取完整之分級授權制度，除勤務指揮中心負責持續授權之外，追車執法進入戰術階段後，則須由具有高階資格的駕駛員接手追車任務，並設置追車指揮人員統籌指揮追車工作，尤其武裝追車更須由武裝指揮官負責現場決策。相形之下，我國雖已建立勤務指揮中心通報和支援機制，但對於追車不同階段的專責指揮、授權分級及專業資格等制度，仍略嫌簡化。

4.4 戰術運用面向

英國依追車的不同階段，係採取不同之執法戰術，如初期階段主要以監控、蒐證和資訊掌握為重點，而戰術階段始得採取攔截、包圍及其他終止戰術，並且運用空中支援來降低地面追車的風險。相較而言，我國目前是以線上警力進行攔截圍捕，輔以同步通報支援的人海戰術，對於空中支援、追車戰術及專業技術等制度化運用，其戰術策略仍相對有限。

4.5 教育訓練面向

英國追車執法已建立完整之專業資格制度，且所有參與追車的駕駛人員、勤務指揮中心人員、通訊人員和空中支援人員，均須接受專業訓練且定期複訓，並特別強調「紅霧」等高風險決策心理因素之教育內容。反觀我國目前雖有警車安全駕駛及相關教育訓練，但在員警追車執法之專業訓練上，尚未建構完整之專業認證與分級培訓制度。

4.6 問責制度面向

英國追車執法強調所有決策均須完整記錄，內容包括授權理由、風險評估、戰術選擇和決策過程。若發生死亡或重大傷亡事件，則須由獨立機關進行調查與檢討，並據以修正追車制度及教育訓練內容，形成制度性之回饋循環。相反地，我國目前雖已要求員警追車執法必須製作相關紀錄，但整體問責仍偏向個案行政檢討，一旦執法員警涉及刑事責任，更缺乏系統性的執法支持與回饋。

五、結論與未來展望

比較兩國制度可以發現，我國近年追車執法之治理觀點，已由過去偏重犯罪查緝，逐漸朝向兼顧程序正當與交通安全之治理方向發展，並能初步建立追車啟動、程序執行，以及終止機制之整合分級治理架構。然而，相較於英國已成熟發展出以 NDM 為核心、風險評估為基礎、分級授權為機制、專業訓練為支撐、完整問責為保障的風險治理模式，我國於員警追車執法之治理上，在決策標準一致性、專業資格認證性、風險評估持續性及問責制度回饋性，仍尚有精進之成長空間。準此，本文乃提出下列建議，以建構兼顧執法效能、交通安全與人權保障之現代化追車治理模式：

5.1 建構風險導向決策機制

我國現行追車制度雖已建立啟動要件和終止機制，但第一線員警於現場仍須依個案情境自行判斷是否追車，故容易因個人經驗差異而產生決策不一致的情形。因此，可參考英國 NDM 模式作為追車執法之決策核心，並建構以風險為導向的決策機制，同時具體化必要性、比例原則及最小侵害原則等追車決策流程，俾供員警於追車前、追車中及追車後持續檢視執法之正當性。除此之外，亦可建立追車

風險評估表，以協助勤務指揮中心和第一線員警能考量案件性質、道路環境、交通流量、犯嫌危險程度及替代方案等因素，進行追車執法之授權與決策，同時降低此類執法所產生的裁量爭議。

5.2 強化安全駕駛教育訓練

由於追車執法具有高度危險性，其成敗除取決於制度設計外，更有賴於員警個人專業能力之養成。我國目前雖已辦理警車安全駕駛訓練，惟訓練課程大多偏重駕駛技術的培養，對於緊急決策、追車戰術及心理壓力等內容，則仍有強化之空間。因此，未來可建立分級追車駕駛資格制度，並依不同勤務需求區分一般巡邏駕駛或戰術追車駕駛等專業資格，同時亦可建立追車執法能力認證與定期回訓機制，尤其應參考英國關於「紅霧」等高壓情境決策之訓練內容，以提升員警追車風險下的決策判斷能力。另一方面，警察機關亦可透過情境模擬、案例研討和跨單位演練等方式，強化員警追車執法之指揮調度、通訊協調和戰術運用等能力，以增進追車執法的安全。

5.3 完善追車執法制度保障

警察追車執法時常涉及犯罪偵查、公共安全和人民權益保障等多元價值之衝突，故使第一線員警經常處於「追車有風險，不追有責任」的兩難困境。因此，我國未來可進一步檢討現行追車執法之相關法令與作業程序，並明確規範追車授權、分級管理、風險評估和終止標準，以降低員警因法規抽象而承擔過度的個人裁量風險。除此之外，對於依規定執行追車任務且符合比例原則的員警，警察機關應建立合理之制度保障與行政支持機制，避免因事後負面結果導向而過度追究執勤人員責任，同時打擊員警工作士氣。另一方面，警察機關亦可充實科技執法設備，諸如無人機或空中支援等監控工具，以降低追車執法人員之意外事故風險。

5.4 健全事後檢討課責制度

正因追車執法具有高度風險，故完善之制度保障不應止於事前規範，更應建立完整的事後檢討與組織回饋機制。因此，可參考英國追車管理制度針對所有追車案件均應完整記錄決策理由、授權過程、風險評估和戰術運用等作法，建立執法事實之正當性基礎。遇有不幸發生死亡或重大傷害的追車事件，則應由客觀且公正之獨立機關進行調查，分析事故原因與治理制度缺失，而非僅聚焦於個別員警的行政或刑事責任。除此之外，未來我國亦可建立追車執法的標準化檢討作業程序，透過案例分享、訓練回饋與制度修正，持續精進追車執法政策及員警教育訓練內容，以有效提升警察追車執法之效率與品質。

參考文獻

內政部警政署(2023)，執行路檢攔檢追緝車輛作業程序，6月27日，警署行字第1120121325號函。

內政部警政署(2017)，交通違規不服稽查取締執法作業程序，5月24日，警署交字第1060096402號函。

交通部公路局(2026)，機動車輛登記數—按行政區別分，擷取日期：2026年7月2日，網站：<https://stat.thb.gov.tw/hb01/webMain.aspx?sys=220&ym=10900&yml=11400&kind=21&type=1&funid=1110007&cycle=4&outmode=0&compmode=0&outkind=1&fld0=1&cod00=1&rdm=R103427>。

東森新聞影音(2026)，毒駕3死引「追車」爭議 警曝最新視角「圍捕依規」，6月13日，擷取日期：2026年7月1日，網站：<https://tw.news.yahoo.com/%E6%AF%92%E9%A7%953%E6%AD%BB%E5%BC%95-%E8%BF%BD%E8%BB%8A-%E7%88%AD%E8%AD%B0-%E8%AD%A6%E6%9B%9D%E6%9C%80%E6%96%B0%E8%A6%96%E8%A7%92-%E5%9C%8D%E6%8D%95%E4%B%E9D%E8%A6%8F-072526018.html>。

林仲斌(2019)，南檢偵辦家屬質疑員警追車導致翻車死亡案件偵結不起訴，11月5日，擷取日期：2026年7月1日，網站：<https://www.tnc.moj.gov.tw/media/199686/1081105-%E5%8D%97%E6%AA%A2%E5%81%B5%E8%BE%A6%E5%AE%B6%E5%B1%AC%E8%B3%AA%E7%96%91%E5%93%A1%E8%AD%A6%E8%BF%BD%E8%BB%8A%E5%B0%8E%E8%87%B4%E7%BF%BB%E8%BB%8A%E6%AD%BB%E4%BA%A1%E6%A1%88%E4%BB%B6%E5%81%B5%E7%B5%90%E4%B8%8D%E8%B5%B7%E8%A8%B4%E6%96%B0%E8%81%9E%E7%A8%BF.pdf?mediaDL=true>。

郝雪卿(2026)，毒駕拒檢衝撞警車 中市警追緝包夾逮獲送辦，6月22日，擷取日期：2026年7月1日，網站：<https://today.line.me/tw/v3/article/rmKwZ8n>。

張宗揚、吳麗珍、蔡宗昌、江建忠(2016)，警察追車攔檢之法實例研究，8月，內政部警政署秘書室自行研究報告。

章光明(2022)，警察歷史，收錄於警察學，陳明傳、李湧清、朱金池、洪文玲、章光明（合著），頁35-76，桃園：陳明傳、李湧清、朱金池、洪文玲、章光明。

傅乙珮(2026)，基隆男見車沒熄火直接開走 「跑給警察追」撞5車釀3傷，3月9日，擷取日期：2026年7月1日，網站：<https://news.tvbs.com.tw/local/3146543>。

港灣新聞網(2026)，未開大燈露餡！苓雅警追車逮2通緝犯 查獲毒品與毒駕，3月17日，擷取日期：2026年7月1日，網站：<https://www.fclnews.com/177312/>。

黃苗倓(2021)，警車追逐之司法實務與管理政策之研究，中央警察大學法律學研究所碩士論文。

黃華源(2019)，如何強化員警追車攔檢之安全值勤環境，9月26日，擷取日期：2026年7月2日，網站：<https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=186945>。

College of Policing (2026), Police Pursuits, March 4, Retrieved July 16, 2026, Website: <https://www.college.police.uk/app/roads-policing/police-pursuits>.

College of Policing (2024), National Decision Model, January 24, Retrieved July 16, 2026, Website: <https://www.college.police.uk/app/national-decision-model/national-decision-model>.

Independent Office for Police Conduct (2025), Deaths during or following Police Contact: Statistics for England and Wales 2024/25, July, Retrieved July 16, 2026, Website: <https://www.policeconduct.gov.uk/sites/default/files/documents/Annual-deaths-statistics-report-England-and-Wales-202425.pdf>.

Metropolitan Police (n.d.), Police Pursuits and Road Traffic Collisions from April 2019 to March 2025, Retrieved July 16, 2026, Website: <https://www.met.police.uk/foi-ai/metropolitan-police/disclosure-2025/april-2025/police-pursuits-road-traffic-collisions-april2019-march2025/>.