

交通科技執法中個資蒐集之法制界限探討 兼論個人資訊自決權與目的拘束原則： 以雙北地區為例

鄭智泓¹

摘要

近年科技執法在雙北地區快速擴張，不論是透過車牌辨識系統、路口攝錄設施，或以偵防名義設置之監視裝置，均已涵蓋不特定多數用路人，且蒐集範圍與儲存期間多未明文限制。然我國憲法釋字第 603 號、個人資料保護法及相關實務見解，均已明示「資訊自決權」為基本權利之一。本文即以曾任交通警察之實務經驗為基礎，檢視雙北地區交通科技執法現況，指出目前在「目的拘束原則」、「最小侵害原則」及「蒐集對象特定性」方面，尚存不小爭議。並參酌警察職權行使法之適用界線，進一步比較行政機關內部作業指引與實務操作落差，探討其是否已超出合憲範圍，甚至可能構成「準偵查」狀態下未依法授權之個資蒐集行為。本文最後提出應建構透明資料管理流程、蒐集行為應回歸法律明文依據、並強化蒐集後之使用目的控管，以兼顧科技執法之效率與憲政秩序下之人權保障。

關鍵字：交通科技執法、個人資料保護法、資訊自決權、目的拘束原則、釋字第 603 號、釋字第 689 號

一、緒論

近年來，隨著科技進步與智慧城市政策推動，交通科技執法在雙北地區迅速擴展，從定點式測速照相、車牌辨識系統，到整合各式監視設備之雲端監控平台，其功能日益完備，執行密度與範圍亦不斷擴張。對於執法效率而言，科技手段無疑帶來高度提升，然相對地，也引發對個人隱私與基本權保障的諸多質疑。

其科技執法常採取「非針對特定人」之方式進行資訊蒐集，其所涵蓋對象係不特定多數用路人，若未有法律明確授權，或資料蒐集後未依「目的拘束原則」使用，極可能侵害人民所受憲法保障之資訊自決權。大法官釋字第 603 號已明確指出：資訊自決權係憲法第 22 條所保障之基本權利，國家機關於未經正當法律程序下即蒐集、保存、利用人民個人資料者，恐涉違憲。

交通科技執法與一般傳統臨檢或稽查不同，其蒐集資訊之特性包含：長時間、無感知、非針對特定人、資料量龐大且可交叉分析等，若未設防，將可能演變為一種「準監控」狀態。本文以筆者曾任交通警察之基層實務經驗為基礎，聚焦雙北地區實際執行模式，檢視目前科技執法手段之法源基礎、適用界限與資料處理

¹臺南市政府警察局學甲分局巡官，國立中正大學法律學研究所碩士，地址：台南市學甲區華宗路 294 號，電話：06-7820568，Email：wf0013@gmail.com

機制，並以「個人資料保護法」、「警察職權行使法」以及相關釋憲見解為據，深入探討是否已對人民資訊自主形成侵害。

本研究目的即在於釐清交通科技執法與個資保護間之法制緊張關係，並藉由現行規範與實務操作之落差，提出制度面調整建議，使我國在維持執法效率之餘，亦能健全人權保障機制。研究方法上，採文獻分析法與法規解釋結合法，兼參酌部分實地觀察與警察機關公開資料說明文件，期能建構出一個兼顧執法現實與憲政秩序之制度框架。

以下章節將分別從交通科技執法之實務現況切入，逐步檢討其法源依據、個資風險與規範盲點，並就其制度補正方向提出建議。

二、隱私權、資訊隱私權與資訊自決權的概念與學說基礎

在當代行政調查與資料蒐集的制度環境下，個人隱私權已從單純的身體空間保護延伸至資訊控制領域。行政機關進行特定政策執行時，所涉及之資料蒐集活動，若牽涉對象為一般民眾，無論直接或間接經由他機關蒐集取得，均與人民之隱私權與資訊自決權密切相關。資訊隱私權與資訊自決權均屬憲法保障之隱私權衍生概念，其核心在於人民對自身資料之取得、使用及傳播具決定權，形成資訊主體自主性保障。

綜合國內學者見解²，資訊隱私權與資訊自決權的發展，係因應現代社會快速發展與高度科技化背景之下，資料與人身關係不再侷限於空間性，而是透過資訊技術擴張到虛擬領域。部分地方政府已實施跨機關資料串接，將交通科技執法所蒐集之影像、行為軌跡等資訊，提供都市發展局等單位作為人流資料分析、計畫評估與政策模擬依據，並可能由資訊中心人員再進行分析應用。然此類資訊應用若無充分揭示使用目的，或超出原始蒐集目的，恐已違反個資保護原則與資訊自決權保障意旨，故亟需從制度面進行釐清。

Anita Allen (1997) 曾將隱私權區分為四類：(1) 資訊隱私權，即個人得自主決定其何時、以何種方式及範圍揭露個人資訊之權利；(2) 身體隱私權，指排除他人接近或侵入身體空間之權利；(3) 自主決定隱私權，係指個人不受他人或國家干預，做出人生重大決定之自由；(4) 財產性隱私權，則指個人對於資料人格利益或經濟價值之保有。

我國大法官釋字第 689 號解釋亦明示：「個人得自主控制其個人資訊之收集、處理及利用，為憲法第 22 條所保障之隱私權內涵之一」，進一步確認資訊自決權之憲法保障地位。該解釋係針對行政機關提供戶政資料予不特定第三人查詢之合法性提出，並指出除應有明確法律授權外，尚須受限於目的拘束與必要性原則，方符合法治國原則。若違反此原則，即已侵害人民對個人資訊之自主管控權，與目前部分地方政府未明示使用目的即大量串接與應用科技執法資訊之現象，相互對照下更顯爭議。

² 黃丞儀 (2017)，「資訊自決權的憲法地位與其保障內涵」，國立臺灣大學法學論叢，第 46 卷第 2 期，第 255-310 頁。李寧修 (2021)，「資訊隱私與資料主體權利之法制省思——以政府個資利用為中心」，月旦法學雜誌，第 310 期，第 104-117 頁；黃銘傑 (2019)，「目的外利用的界限與監督——從科技偵查到行政資料串接之檢討」，法令月刊，第 71 卷第 4 期，第 85-102 頁。

科技執法之基本法律依據為道路交通管理處罰條例第7條，其授權主管機關得以科技設備執行交通違規取締。然而在實務運作上，部分地方政府已推動跨機關資料串接，例如將車牌辨識系統所蒐集之數據提供都市發展局進行人流與流量分析，或由資訊單位整合進行其他未明確揭示用途之內部專案。此種使用超越了原本以交通執法為目的之資料蒐集範疇，逐漸出現資訊流動游離於既有法制監管之外的情形，顯示在目的拘束原則與個資保護規範上存在疑慮。相關學者亦指出，若行政資料於蒐集後被擴張用途，將侵蝕人民對資訊流通之可預期性，並影響資訊自決權之實質保障³。

三、科技執法之實務發展與現況分析

科技執法一詞在過去多僅泛指測速照相與紅燈違規取締，而今已涵蓋至多元感測與影像擷取技術整合應用之範疇，雙北地區在資源配置與交通執法策略上，更展現出前所未見的密集性與即時性。例如，台北市於主要幹道與高肇事路口大量佈建「高解析度車牌辨識系統（LPR）」、「科技執法違規拍照設備」以及「車流偵測器」，並同步將各項資料匯入交通警察勤務派遣系統與雲端儲存平台⁴。

新北市則強調「智慧交通治理」導向，除傳統違規拍照設備外，並運用人工智慧技術進行車流行為分析，甚至已規劃導入即時偵測違規變換車道、違規停等行為之AI偵測攝影機⁵。上述設施之共通點，在於其並非針對特定個體蒐集資訊，而係無差別地涵蓋所有進入其感測區域之人車資訊，包括車牌號碼、行駛時間、行駛路線、車種、車速等。

以臺北市交通警察大隊為例，自114年1月起新增29處路口設置科技執法設備，全面強化對「闖紅燈」、「不停讓行人」、「未依規定轉彎」及「不依標誌標線號誌指示行駛」等四大違規行為之自動偵測與取締⁶，並特別針對中山南路與常德街口等易發違停熱點，設置用以維護救護車通行之專責科技設備。此類設施普遍採AI技術辨識車種與行為，由系統即時偵測後交由專責員警審核，顯示科技執法已日趨自動化、常態化。

惟此種無須人工介入即進行違規監控與資料擷取之模式，其實質上係對所有通行該路段之用路人進行全時段、無差別之資訊蒐集，尚未明確規範蒐集範圍、儲存期間與再利用條件，將潛藏對個資保障之重大風險。

此外，該等設備多採「常態性啟用」模式，不具事前申請或發動機制，造成執法者與被蒐集者間權利不對等。曾有警方為追查車手而回溯LPR系統紀錄，即

³ 李寧修(2019)，「警察存取預防性資料之職權與個人資料保護：以監視器之運作模式為例」，臺大法學論叢，第48卷第2期，頁391-437。黃銘傑(2020)，「目的外利用的界限與監督——從科技偵查到行政資料串接之檢討」，法令月刊，第71卷第4期，頁85-102。劉靜怡(2015)，「監視科技設備與交通違規執法」，月旦法學雜誌，第248期，頁73-84。

⁴ 吳俊良等(2018)，「探討建置新式科技執法系統的決策要素——回顧雪山隧道案」，107年道路交通安全與執法研討會。

⁵ 楊漢鵬(2018)，「科技執法之現況與展望」，107年道路交通安全與執法研討會。

⁶ 臺北市政府交通處(2025)，協助本府警察局交通警察大隊宣導路口多功能及違規停車科技執法設備啟用，擷取日期：2025年7月18日。網站 https://www.dot.gov.taipei/News_Content.aspx?n=5BC98CB1A76B5FDD&sms=78D644F2755ACCAA&s=253E11165E22DA18

便能迅速篩查，仍引發是否合乎比例原則與法律保留原則之爭議⁷。更有部分行政區之科技執法設備由外包廠商維護與操作，其儲存端與讀取權限之管理責任界線模糊，潛藏個資外洩風險。

科技執法實務中另一大特徵，為「影像數據可再利用性」。執法過程中取得之資料，常被移作交通分析、都市規劃、交通政策研擬等其他用途，惟該等二次使用是否經過去識別處理？是否超出原始蒐集目的？多未有透明化規範。部分地方政府已實施跨機關資料串接，將科技執法影像資料提供都市發展局作為人流分析之依據，亦有由資訊人員進行技術串接供內部專案使用⁸。此舉是否違反「特定目的蒐集而不得目的外利用」之基本原則，值得進一步釐清。

四、現行交通科技執法之制度構造與爭點

4.1 科技執法的法源基礎與執行現況

科技執法之基本法律依據為道路交通管理處罰條例，第7條授權主管機關以科技設備執行取締行為。然而在實務執行上，部分地方政府已實施跨機關資料串接，例如將車牌辨識數據供都市發展局作為人流流量分析，或由資訊單位進行技術整合，作為未明揭示用途之內部專案使用，致使原本應受限制使用之資訊，逐漸游離於既有法制監管之外。

如前述，臺北市政府警察局交通大隊已於114年1月1日起新增29處科技執法路口，針對闖紅燈、不讓行人、未依標線轉彎等項目進行自動偵測與告發，並強調AI辨識與遠端監控將成常態化執法。新北市亦於112年底新增39處科技執法路口，僅在試行期即蒐集超過1.2萬件違規紀錄，其中包含未依標線行駛、違規迴轉與違規停車等⁹。然而，此類大量設點與高密度舉發亦引發民間批評。以新北市為例，於新店區設置8處科技執法點位後，違規總數並未顯著下降，卻有「密集取締、取代宣導」之疑慮¹⁰。另如臺北市多處科技執法針對臨停卸貨與載客行為自動舉發，部分計程車司機與市民即認為違反比例原則，且無法即時申訴¹¹。更有新北市議員質疑噪音照相設備蒐證過程不透明、申訴困難，並無適當公開其運作流程與AI判定標準¹²。這些科技執法實務上的反彈案例，顯示科技工具在應

⁷ 蔡中志（2019），「交通犯罪與科技執法」，108年道路交通安全與執法研討會。

⁸ 李寧修（2019），「警察存取預防性資料之職權與個人資料保護：以監視器之運作模式為例」，臺大法學論叢第48卷第2期，頁391-437；劉靜怡（2015），「監視科技設備與交通違規執法」，《月旦法學雜誌》第248期，頁73-84。

⁹ 新北市政府警察局交通警察大隊（2024），駕駛人注意 新北道路新增建置39處科技執法12月1日正式上路啟用，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://www.traffic.police.ntpc.gov.tw/cp-909-120715-27.html>

¹⁰ 高鈞麟（2025）新店設8處科技執法 違規未減民眾批搶錢，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://www.ctee.com.tw/news/20250507701423-431401>

¹¹ 尤榛嚴（2025）交通科技執法加點人性，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://newstaiwan.net/2024/02/05/145170/>

¹² 李育才（2025）聲音照相科技執法惹議 民代批：民眾陷「無法救濟」執法黑洞，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://www.mirrormedia.mg/story/20250418soc004>

用上若未謹守比例、正當法律程序與資料保護原則，恐造成行政濫權與社會信任危機。這些執法作為雖提升違規告發效率，惟其蒐集資料類型、對象、儲存期限、使用部門及調閱程序等，卻多未有清楚法律規範，亦未進行風險影響評估（PIA），難免引發個資侵害疑慮。

表 1 雙北地區科技執法爭議面向及說明一覽表

爭議面向	說明
救濟機制不透明	民眾抱怨取締系統複雜，申訴難度提高，突顯個人資料保護法授權前告知不足與程序落差。
自動取締之人性化侷限	AI 取締無法辨識上下車場景、救護車禮讓等特殊情況，易引發主客觀之間的不信任。
取締頻率與合理性質疑	過密的設點與高取締率雖有事故降低效果，但也被批疑為「搶錢」，即使制定目的得到部分成效，亦不等同比例原則之合法運用。
照片與車牌辨識品質問題	AI 取締系統中照片清晰度不足或只拍後五碼，易導致錯誤開單，引發民眾信賴危機。

來源：作者自製表格

4.2 警察職權行使法與個人資料保護法的法律界線

根據警察職權行使法第 6 條規定，警察行使職權應依比例原則、不得逾越必要範圍。進一步而言，交通科技執法中自動辨識車輛與行為之行為，若涉及即時或非即時之影像與定位資料留存，並非單純「觀察」或「紀錄」，而已屬資訊之蒐集與利用，須符合「明確目的性」、「最小必要性」原則。

若執法中涉及個人資訊之蒐集、處理與利用，尚須符合個人資料保護法之明確告知原則與特定目的限制。個人資料保護法（下同）第 5 條明確規定，蒐集個人資料應以特定目的為限，並不得超出必要範圍。第 8 條至第 11 條進一步規範資料主體之知情權與同意權，要求蒐集者應於蒐集時明確告知蒐集目的、資料項目、利用方式與資料接收者。若超出原目的範圍利用，應重新取得資料主體之同意，否則即構成違法。第 19 條與第 20 條亦要求資料持有者應採取適當安全措施保護資料安全，並應依「資料保存期限」刪除或去識別化，否則即可能構成對資訊自決權之侵害。科技執法之應用，若未落實上述保障，極易使原本行政效率目的反生侵權後果，造成警民信任斷傷。

學者李寧修指出，監視科技設備在未具特定調查或即時危害情資情況下，若長時間紀錄公眾活動，恐產生系統性監控效果，影響人民日常生活隱私¹³。劉靜怡亦認為，交通違規舉發應設有「蒐集特定性」之限，以防資訊自決權受架空¹⁴。

大法官釋字第 603 號強調資訊自決權屬憲法基本權利，須受明確法律保留原則保障，釋字第 535 號亦明示：即便為維護公共秩序，警察行使臨檢亦需符合法律保留與比例原則，否則恐侵害行動自由與資訊隱私^⑦。另依 111 年憲判字第 1 號，針對交通執法中以酒測或採血方式強制蒐集個人資訊，若未經司法授權，恐

13 李寧修 (2019)，「警察存取預防性資料之職權與個人資料保護：以監視器之運作模式為例」，臺大法學論叢，第 48 卷第 2 期，頁 399–403。

14 劉靜怡 (2015)，「監視科技設備與交通違規執法」，月旦法學雜誌，第 248 期，頁 73–84。

構成違憲。判決認定，道交條例中未規範正當程序與資料處理限制，恐侵害人民隱私權。

甚至有法界實務見解¹⁵指出：若行政機關以車牌資料、影像等非特定個人資料作長期記錄與用途外分析，則已超越原本行政目的，構成對資訊自決的侵害。此類發展，已非單純執法問題，而是憲政界限之重大挑戰。

五、法制檢討：個人資料保護與資訊自決權之憲法保障

憲法第 22 條規定：「凡人民之其他自由與權利，未妨害社會秩序或公共利益者，皆受憲法保障。」此為「概括基本權條款」，大法官於釋字第 603 號解釋中即明確指出，資訊自決權係現代法治國家中所保障之基本人權之一，其意義在於人民得自主掌控其個人資料是否蒐集、如何利用以及何時刪除等事宜。

大法官進一步於解釋文中指出，國家若欲蒐集人民個人資料，須符合比例原則三項要件：一、有明確法律授權；二、目的須正當且具必要性；三、所採手段須符合比例原則與最小侵害原則。科技執法中普遍存在的常態性錄影、無差別車牌辨識、資料跨機關整合等行為，若未經法律明文授權或用途過度擴張，顯有違背釋字 603 號精神之虞。

此外，「個人資料保護法」第 5 條亦明定：個人資料之蒐集、處理及利用，應符合「目的明確」、「正當合理」、「特定性」與「目的拘束原則」等要件。惟實務上交通執法所得影像，是否限縮於取締目的？或已廣泛用於其他行政分析用途？其界線並不清楚。

警察職權行使法第 2 條與第 7 條雖賦予警察為預防危害、保護公共安全可採必要措施，然其所指之「必要」行為，應有明確界線與法源依據。若交通科技設備因功能強大，實際上已具有「偵查」性質（如回溯路徑、分析比對等），是否須回歸刑事訴訟法第 228 條以下強制處分程序，抑或屬行政執法下之「資訊防控措施」，其界線模糊，實為必須加以探討之重要問題。

六、制度建議

6.1 建構法律明確授權之制度架構

科技執法的基礎應回歸法治原則。建議明確修正道路交通管理處罰條例與個人資料保護法，針對車牌辨識資料與影像紀錄之蒐集對象、保存期限、調用程序與異議機制設限，並明訂各機關之使用邊界，防止非目的使用或資料外流。

6.2 引入風險評估與透明審查機制

建議仿照歐盟 GDPR 制度，引入蒐集前之資料保護影響評估（PIA），設立跨機關資料串接需經專責審查與備查制度，杜絕無據整合與未經授權轉用。

15 臺北高等行政法院 104 年度交上字第 80 號判決。

6.3 落實比例原則與最小侵害原則

取締設備之設點應依違規熱區與事故風險等客觀指標設定，避免過度擴張取締範圍或形成民怨。應建立定期檢討與必要性驗證機制，並提供民眾查詢與申訴窗口。

6.4 加強執法人員教育與資訊內控

執法人員須接受個資法規與資訊倫理訓練，各警察機關亦應設置資訊管理專責單位，定期審核資料存取與使用紀錄，避免違規或濫權情形。

七、結論

交通科技執法作為提升道路秩序與減少違規的重要手段，若無明確法律規範與嚴謹使用程序，極可能淪為「監控工具」，侵害人民基本權益。雙北地區作為全臺交通科技執法密度最高區域，其制度運作與法律爭議亦最具代表性。

本研究建議：應強化法源依據、落實資料目的限制、引入風險評估制度，並建立透明審查機制，以回應資訊自決權保障與憲政秩序需求。唯有在兼顧效率與人權間取得平衡，科技執法方能真正成為法治社會中可靠之公共治理工具。

綜合觀之，當前科技執法於法律規範面臨以下幾項困境：一、法源不清或僅存行政命令層級依據；二、蒐集行為具持續性、擴張性，未經個案核實即涵蓋不特定人；三、資料保存年限、使用權限與查閱機制欠缺透明。上述問題若未釐清，不僅警察執法正當性將受質疑，亦將影響人民對整體政府科技治理之信賴基礎。

八、參考文獻

- 尤榛嚴（2025）交通科技執法加點人性，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://newstaiwan.net/2024/02/05/145170/>
- 吳俊良、林根勝、洪偵哲、雷國強、曾堂坤（2018），「探討建置新式科技執法系統的決策要素—回顧雪山隧道案」，107 年道路交通安全與執法研討會。
- 李育才（2025）聲音照相科技執法惹議 民代批：民眾陷「無法救濟」執法黑洞，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://www.mirrormedia.mg/story/20250418soc004>
- 李寧修（2019），「警察存取預防性資料之職權與個人資料保護：以監視器之運作模式為例」，臺大法學論叢，第 48 卷第 2 期。
- 李寧修（2019），「警察存取預防性資料之職權與個人資料保護：以監視器之運作模式為例」，臺大法學論叢，第 48 卷第 2 期。
- 李寧修（2019），「警察存取預防性資料之職權與個人資料保護：以監視器之運作模式為例」，臺大法學論叢第 48 卷第 2 期，頁 391-437
- 李寧修（2021），「資訊隱私與資料主體權利之法制省思——以政府個資利用為中心」，月旦法學雜誌，第 310 期。

高鈞麟 (2025) 新店設 8 處科技執法 違規未減民眾批搶錢，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://www.ctee.com.tw/news/20250507701423-431401>

停車科技執法設備啟用，擷取日期：2025 年 7 月 18 日。網站 https://www.dot.gov.taipei/News_Content.aspx?n=5BC98CB1A76B5FDD&sms=78D644F2755ACCA&s=253E11165E22DA18

黃丞儀 (2017)，「資訊自決權的憲法地位與其保障內涵」，國立臺灣大學法學論叢，第 46 卷第 2 期，

黃銘傑 (2019)，「目的外利用的界限與監督——從科技偵查到行政資料串接之檢討」，法令月刊，第 71 卷第 4 期。

黃銘傑 (2020)，「目的外利用的界限與監督——從科技偵查到行政資料串接之檢討」，法令月刊，第 71 卷第 4 期。

新北市政府警察局交通警察大隊 (2024)，駕駛人注意 新北道路新增建置 39 處科技執法 12 月 1 日正式上路啟用，擷取日期：2025.07.18，網站 <https://www.traffic.police.ntpc.gov.tw/cp-909-120715-27.html>

楊漢鵬 (2018)，〈科技執法之現況與展望〉，《107 年道路交通安全與執法研討會》。

臺北市政府交通處 (2025)，協助本府警察局交通警察大隊宣導路口多功能及違

劉靜怡 (2015)，〈監視科技設備與交通違規執法〉，《月旦法學雜誌》第 248 期。

劉靜怡 (2015)，「監視科技設備與交通違規執法」，月旦法學雜誌，第 248 期。

蔡中志 (2019)，「交通犯罪與科技執法」，108 年道路交通安全與執法研討會。擷取日期：2025.07.18，網站：<https://www.mirrormedia.mg/story/20250418soc004>