

毒駕和科技執法(高速公路執勤安全)意見

王銘亨¹

一、毒駕部分

(一)毒駕和使用毒品相關，和飲酒駕車不同，飲酒沒有犯罪，飲酒達標開車才違規犯罪，吸毒目前本身就犯罪，所以防制的方式就是遏止毒品氾濫，或可在「毒品防制條例中」，或「道路交通管理處罰條例中增修，加重其刑。目前僅對未禮讓行人通行，因而致受傷或死亡者，有加重其刑規定。

(二)若要強調毒駕所造成的危害，可以結合交通事故資料和犯罪斑點圖，製作使用毒品者查獲處所、毒駕事故斑點圖，作為稽查勤務安排的依據。

(三)另外，在路上查獲毒品後，由於駕駛人是否有毒駕認定上並不易，是吸食後即開車，還是之前吸的，事後驗尿不易認定何時吸的，所以不易認定告發。且在查獲毒品獎勵後，有多少員警會持續追蹤，等驗尿結果後再開單告發，可能須進一步統計，才呈現實際毒駕嚴重情形，並訂定標準取締程序或時程。下表為 2018 年與毒駕有關的交通事故，占在道路上查獲使用毒品案件僅不到 1%。

¹ 臺灣警察專科學校交通管理科副教授

表 1 2018 年毒駕有關事故件數和在道路上查獲毒品案件件數

2018年與毒駕有關交通事故				2018年查獲毒品案件-道路上					
縣市	A2	A1	Total	縣市	產業道路	高架道路	高速公路	一般公路	合計
高雄市	23	2	25	高雄市	15	0	12	2131	2158
花蓮縣	10	1	11	花蓮縣	2	0	0	276	278
基隆市	4	0	4	基隆市	2	0	0	884	886
嘉義市	3	0	3	嘉義市	2	0	7	330	339
嘉義縣	6	0	6	嘉義縣	21	1	13	382	417
金門縣	0	0	0	金門縣	0	0	0	5	5
連江縣	0	0	0	連江縣	0	0	0	1	1
苗栗縣	10	0	10	苗栗縣	1	0	0	488	489
南投縣	13	2	15	南投縣	13	0	3	188	204
澎湖縣	1	0	1	澎湖縣	0	0	0	12	12
屏東縣	17	0	17	屏東縣	7	1	5	903	916
臺北市	3	1	4	臺北市	2	1	1	3231	3235
臺東縣	1	0	1	臺東縣	2	0	0	119	121
臺南市	16	2	18	臺南市	17	0	37	1114	1168
臺中市	25	3	28	臺中市	8	0	31	2696	2735
桃園市	21	5	26	桃園市	10	1	20	4504	4535
新北市	27	0	27	新北市	0	2	12	4688	4702
新竹市	2	0	2	新竹市	0	0	1	277	278
新竹縣	11	0	11	新竹縣	0	0	11	747	758
宜蘭縣	9	0	9	宜蘭縣	0	1	10	232	243
雲林縣	7	1	8	雲林縣	60	0	25	529	614
彰化縣	14	0	14	彰化縣	7	0	21	605	633
				外國	0	0	0	1	1
合計	223	17	240	0.97%	169	7	209	24343	24728

(資料來源：警政署)

二、科技執法部分

隨著科技的發展，特別是影像辨識和無線傳輸技術，科技執法除了輔助現場執法人員對違規行為的認定(如超速)之外，也可以採自動舉證、辨別違規行為，甚至自動掣發違規單，若要發揮即時遏止違規的情形持續發生，也可透過即時簡訊通知違規車輛車主，達到執法的目的。在採用科學儀器輔助執法，除了要符合法規規定之外，必須要考量幾個問題和條件：

- (一)目的為何：採用科學儀器輔助執法的目的應為以違規行為危害到交通安全，卻難以遏止，如違規行為不易認定(如動態或易消逝)或舉證，無法攔停或攔停會有安全的疑時，而不應以警力不足為理由或補足警力不足為目的。而那一些違規項目，或在什麼樣的條件下或地點攔停會有安全疑慮應名列或訂有執行規定。
- (二)應針對會嚴重影響事故傷害的違規進行取締：應有精確完整的交通事故分析，確認影響事故嚴重傷害的違規項目，且不易取締。其中速率是影響事故傷害嚴重度的重要因素，但由事故資料並無法呈現，因為事故主因判定大都以路權為主，速率因素常被吸收，無法呈現，建議事故調查報告表中，應學美國，單獨紀錄事故是否與速率有關。
- (三)使用時間和地點應經科學和工程上的評估：如易肇事路段或地點，時間及肇事原因分析，並定期檢討調整，而不是以容易取締的地點為主。
- (四)採用科學儀器執法的成效，應有科學化的事前事後評估：以了解實際的執行成效，並作為檢討修正執行方式，和擴大使用之參考，也得以說明民眾接受。

三、有關公路執勤安全的部分

(一)勤務及執法規劃層面：儘量減少員警曝露於車外的機率和時間，檢討轄內危險路段且路肩狹窄路段，避免車輛停留或駐守，或設置較長且寬之避車彎，並規劃應用科技進行執法和處理交通事故，研擬相關科技應用範圍、環境條件及使用準則，提高執法和處理事故效率和安全性。

(二)技術層面：整合運用智慧型運輸系統設備，包含車流偵測、錄影系統，建立道路交通事件自動偵測及通報系統，建立整合交通事故通報及勤務派遣系統，縮短通報流程，強化可變資訊標誌內容，透過強制介入廣播或車聯網系統，提供駕駛人即時、明確交通事故地點及規模資訊。

(三)法規層面：參考澳洲對緊急車輛的減速和避讓規範(稱為 Slow Down and Move Over)，要求駕駛人只要發現有警備、消防、救護車輛在路肩或車道上執勤(閃光)時，則必須減速，並變換車道至臨近內側車道，確保執勤人員安全。初期可先修改「高速公路及快速公路交通管制規則」，優先實施。

(四)現場安全防護層面：參考國外實測經驗，增設電子火炬於交通錐、應用入侵管制區警報系統、或依規模及適用時機，考慮於事故上游或路檢點設置可攜式振動帶，提醒駕駛人注意減速及前方路況。

(五)執勤觀念與教育訓練層面：則建議強調攔停方式、地點的選擇，避免於彎道、坡道或路肩狹窄處攔停，並檢討警示燈的適用時機及其對酒醉、疲勞駕駛的可能影響等，確保執勤過程之安全與自我防護觀念。

