

「交通犯罪與科技執法」論壇發表兼主持人蘇志強之意見

以 2018 年為例，依衛生福利部死因統計台灣使用機動車輛發生道路交通事故的死亡人數為 2911 人；另依據運輸研究所運輸安全網站資料系統(TALAS)統計交通事故發生後 30 日內的死亡人數為 2730 人，顯示此數據超過發生一次 921 大地震死亡的人數 2415 人。談交通安全，常將交通教育（Traffic Education）、交通工程（Traffic Engineering）與交通執法（Traffic Enforcement）視是降低事故發生的 3E 原則，以執法來遏阻僥倖的交通違規行為，進而達到減少交通違規行為與降低事故發生，一直是各國提升交通安全常見的手段。交通犯罪係指交通領域上的犯罪行為，包含公共危險罪的一種行為，亦即交通犯罪是指構成「陸路上交通危害或危險」的行為，而違反刑法之陸路上的交通危害或危險行為，包括：肇事之過失致死罪(刑法第二七六條)、肇事之過失傷害罪(刑法第二八四條)、壅塞陸路罪(刑法第一八五條)、不能安全駕駛罪(刑法第一八五條之三)、肇事逃逸罪(刑法第一八五條之四)。目前國內利用交通執法科學儀器協助警方偵測，進行科技執法之交通違規行為包括：定點超速、區間超速、闖紅燈、違規變換車道、超速、龜速車及惡意逼車、插隊、任意變換車道、跨越雙白實線、違規停車、未繫安全帶等，其主要的目的係在於妥善運用科技執法降低用路人僥倖違規的心理，增加交通執法的效率、安全與公平，進而達到維護民眾用路安全，而非國內部分媒體誤導為「國庫進帳」的偏頗報導。科技執法不僅具有降低交通事故傷亡之功能，更能透過大數據的整合運用，找出危險駕駛的慣犯以及分辨出故意和不小心違規的用路人。交通安全是國家安全的一環，交通安全需以科技為加速器，我們衷心期盼政府各部會能通力合作，思考如何善用科技執法工具，例如：自動車輛定位(Automatic vehicle location, AVL)、自動車輛辨識(Automatic Vehicle Identification, AVI)等技術，遏阻以車輛為犯罪主體或危險駕駛之嚴重性交通違規等犯罪行為，進而達到向科技要「警力」、「預防力」、「破案率」及「安全感」等終極目標。

交通犯罪

- u 係指交通領域上的犯罪行為，包含公共危險罪的一種，亦即交通犯罪是指構成「陸路上交通危害或危險」的行為，而違反刑法之陸路上的交通危害或危險行為
 - u 過失致死罪(刑法第二七六條)、過失傷害罪(刑法第二八四條)
 - u 壅塞陸路罪(刑法第一八五條)
 - u 不能安全駕駛罪(刑法第一八五條之三)
 - u 肇事逃逸罪(刑法第一八五條之四)。

科技執法

- u 妥善運用科技執法降低用路人僥倖違規的心理，增加交通執法的效率、安全與公平，進而達到維護民眾用路安全，
- u 科技執法不僅具有降低交通事故傷亡之功能，更能透過大數據的整合運用，找出危險駕駛的慣犯以及分辨出故意和不小心違規的用路人。

交通安全需以科技為加速器，向科技要「警力」、「預防力」、「破案率」及「安全感」

- u 交通安全是國家安全的一環，交通安全需以科技為加速器，我們衷心期盼政府各部會能通力合作，思考如何善用科技執法工具，例如：自動車輛定位(Automatic vehicle location, AVL)、自動車輛辨識(Automatic Vehicle Identification, AVI)等技術，遏阻以車輛為犯罪主體或危險駕駛之嚴重性交通違規等犯罪行為，進而達到向科技要「警力」、「預防力」、「破案率」及「安全感」等終極目標。