



《高大法學論叢》

第 15 卷第 2 期 (3/2020), 頁 135-178

警察追車正當性界限之探討

方文宗*

摘要

警察在執行臨檢或交通稽查勤務，發現犯罪嫌疑重大而逃逸，基於維護治安，發動追車緝捕犯罪嫌疑人，為警察法定職責。但對於瞬間決定是否追車，實務未有一個明確判斷標準，以致爭議不斷。然人權保障與治安維護皆相當重要，警察追車除須符合法令規定或授權外，亦須符合比例原則。警察發現交通違規不服稽查逃逸者，法令僅賦予警察保持適當距離，得知車籍資料或身分，即應停止執行，並無授權警察得任意追車；執行路檢或臨檢勤務，客觀合理發現危害交通工具、合理懷疑有犯罪嫌疑或犯罪之虞者，闖越管制站或攔檢點等，法令僅能以追蹤稽查方式，並通報車輛逃逸方向，伺機攔停，客觀情勢判斷無法或不宜攔停車輛時，即應終止執行；發現現行犯、通緝犯、脫逃人犯等，必須發動追車，仍須考量現場人車、路段及交通狀況，客觀

*臺灣警察專科學校刑事警察科副教授、國立中正大學犯罪防治學系博士。

投稿日期：07/06/2019；接受刊登日期：12/13/2019

責任校對：林冠宏、邱陽

情勢判斷若無法或不宜繼續追車，應改以事後循線查緝方式為之，並遵守比例原則，以保障民眾權益。因此，警察可否追車，建議採下列情形判斷：（一）追車行為完全正當：發現犯罪當然可以追車，但須符合比例原則。（二）追車行為顯有過當：未有法律規定與授權可以追車，當然不能追車。（三）追車行為的正當性有所疑慮：發現犯罪嫌疑重大，有具體事實，經盤查逃逸，應可以追車。

Boundaries of Legitimacy of Police pursuit

Wen-Tsung Fang **

Abstract

Based on maintaining law and order, and social security, the pursuit of an actual or suspected violator is the legal responsibility of the police while they are conducting stop-and-check or routine traffic inspections on the road. In practice, no standards are explicitly set for the police to make an instant decision on pursuit, which leads to lots of controversies. However, maintaining the public's safety is as important as protecting human rights. In addition to meeting the requirements and rules prescribed and authorized by laws and orders, police pursuit should also be in line with the principle of proportionality. Upon discovering traffic violations, law enforcement officers are authorized to keep an appropriate distance while chasing those who refuse to inspect and attempt to escape. The police should immediately terminate a chase as long as they obtained sufficient information for issuing a citation. The police are not unconditionally authorized for vehicle pursuits. During the implementation of traffic stops, the police objectively and reasonably discover a suspicious car proceeding past a stop and check point, the law imposes a duty on law enforcement officers can only track and inform the way of the

** Associate Professor of Department of Criminal Investigation, Taiwan Police Collage; Ph.D. of Department and Graduate Institute of Criminology, National Chung Cheng University.

vehicle's escape direction, and wait for the opportunity to pull it over. The police objectively use their discretion in deciding when and how to terminate the pursuit. However, the police must use intensive measures to stop red-handed, wanted, or escaped criminals. For example, police high speed pursuits. Further law enforcement officers should still consider factors such as road conditions, population density, crime severity and necessity. Similarly, if the circumstances a pursuit should be discontinued, the police should terminate the chase and then conduct a follow-up investigation. Therefore, the following guidelines are suggested to police officers for making a decision on whether they should initiate vehicle pursuits or not. First, completely legitimate vehicle pursuits: pursuits are legally accepted upon discovering criminals but the principle of proportionality shall be applied. Second, excessive vehicle pursuits: pursuits are not accepted where no regulations or authorization can be referred to. Third, the questions about the legality of the police pursuit: the vehicle can be pursued if the police find hard evidence against the suspect and who flees after being examined and questioned.

警察追車正當性界限之探討

方文宗

目錄

- 壹、問題提出
- 貳、追車正當事由
 - 一、法律規定與授權
 - 二、危險防護目的
- 參、實務狀況分析
 - 一、警察機關情況
 - 二、案例分析
- 肆、追車界線客觀判斷標準
 - 一、追車衡量基準
 - 二、追車依事實狀況決定
- 伍、結論

關鍵字：追車、追蹤稽查、比例原則、依法令之行為、正當事由

Keywords: pursuit, tracing and inspection, principle of proportionality, conduct performed in accordance with law or order, reasonable cause

壹、問題提出

警察追車必然產生危險，發動追車必須符合正當程序及應有的規範，應是社會大眾的期望¹。警察在法律規定或授權，對於可疑犯罪嫌疑人，必要時得透過追車加以逮捕，以維護社會治安，但追車造成潛在危險，諸如在市區人多地方危險駕駛，造成的交通事故而逃逸，或是交通違規，疑似有犯罪情形，經盤查而逃逸，警察得否追車，倘若不同意警察追車，犯罪者無法逮捕，社會正義無法實現，若同意警察追車，造成用路人、警察及嫌犯傷亡，責任應如何判斷等問題²。因此，追與不追千萬難，但是執法者、法院與社會大眾必須正視該問題。

刑法第 21 條「依法令之行為，不罰」，警察追車行為屬於依法令行為，當警察執行勤務發現違法事實，必須採取有效作為，當下犯罪嫌疑人不服從警察作為，而有逃離現場，警察基於法定職責，當然必須發動追車，逮捕現行犯。倘若警察執行勤務不是發現犯罪嫌疑人，而是駕駛人有危險情事，警察基於危險防護，必須藉由追車達到目的，法律應授權警察得以追車，以達成警察任務³。警察追車正當性，來自以法律規定及法律授權，目

¹ Geoffrey P. Alpert/ Dennis. Kenney/ Roger Dunharn/ William Smith/ Michael Cosgrove, *Police pursuit and the use of force*, National Institute of Justice, 1-5 (1996).

² 2019 年 8 月 28 日 17 時許，新北市汐止分局薛姓警員執行巡邏勤務，於路口發現王姓男子「紅燈左轉」，疑似拉 K，騎車搖搖晃晃，一路緊跟，要求王男停車受檢，不料，對方卻拒檢加速逃逸，雙方一路從汐止追趕至基隆市明德二路、福三街口，雙方發生擦撞後，薛員撞上分隔島，頭部重創死亡。自由時報，<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2899112>（最後瀏覽日：9/6/2019）。

³ 例如發現駕駛者精神恍惚，駕駛不穩，高速行駛於道路，警察基於保護民眾的安全，必須追車或通報勤務中心協助攔截，以預防危害的發生。

的在於保障人民權利，維護社會治安，但法律僅能就抽象概念，規定於法律條文之中，是否能發動追車，應依發生具體事實，由執法警察依其個案專業判斷。但「專業判斷」不是評空想像，而須依據當時狀況，由執法人員依據具體事實決定，認為不追車不能達到治安維護及人權保障，始可發動追車。例如警察執行路檢勤務，發現被檢查車輛有毒品、通緝犯、槍枝等違法事實，犯罪嫌疑人不願停車接受檢查而逃逸，警察當然必須追車，以維護社會治安，但仍然必須注意安全，避免傷及無辜。

追車必須在法律規定與法律授權範圍內為之，不能不應追車而追車，而造成人民不必要傷害，也不能應追車而不追車，而使犯罪嫌疑人逍遙法外。警察追捕政策對公眾利益至關重要，這牽涉到國家公權力的行使以及駕駛車輛人的公眾利益，也是警察追捕事件中需要考慮的相關因素⁴。追不追車在實務上確實是個爭議議題，第一線執法警察與法院判決經常認知不同，特別是警察認為應追車，但法院認為無正當事由，違反比例原則等，判決警察過失傷害或過失致人於死，影響警察士氣。追車涉及諸多問題，從警察在執行路檢盤查勤務，是否全部車輛都可檢查，或是必須達到什麼狀況之下，警察才可以攔車檢查；追車發動必須達到什麼狀況，警察才可發動追車，在現有的法律規定與授權，警察具體的衡量基準是什麼；發動追車有無客觀的判斷基準，行為人交通違規或警察認為可疑即可追車；客觀判斷標準必須達到什麼情形，是由現場執勤警察判斷，或是上級長官認定等等問題，希望透過本文探討，能提供實務能有一個比較具體明確判斷標準，對於保障人權與治安維護有些許幫助。

⁴ Lee M. Wade, High-Risk Pursuit Classification: A Categorical Analysis of Variables from Georgia Police Pursuits, 26 Crim. Just. Policy Rev., 279 (2015).

貳、追車正當事由

一、法律規定與授權

警察追車從表面行為觀之，會被認為是干預人民自由權利的侵害行為，但干預行為具有合理正當的理由，雖然造成人民自由權利的侵害，仍然不能認定為違法行為。干預人民自由權利的行為，如具有法律授權，在符合比例原則的拘束下，所為的侵害行為，非但不能認定為違法行為，而是法律所允許的正當行為，屬於依法令的行為。警察在正當事由前提下發動追車，犯罪嫌疑人若發生自撞身亡，警察仍無須負責⁵。反之，追車發動不合法律規定，或是逾越法律的授權範圍，造成人民權利的侵害，當然是屬於違法行為。

（一）法律規定

警察執行路檢、交通稽查等勤務，發現民眾可疑車輛、交通違規、民眾檢舉或勤務指揮中心通報攔截圍捕等情形，當然得執行攔檢勤務，主要的法律依據來自於警察職權行使法第 6 條、第 7 條身分查證的必要措施，以及第 8 條攔停交通工具⁶，要求駕駛

⁵ Conan Becknell/ G. Larry Mays/ Dennis M. Giever, *Policy restrictiveness and police pursuits*, Policing: An International Journal of Police Strategies & Management, Vol. 22, No.1, 98(1999).

⁶ 警察職權行使法第 6 條：「警察於公共場所或合法進入之場所，得對於下列各款之人查證其身分：一、合理懷疑其有犯罪之嫌疑或有犯罪之虞者。二、有事實足認其對已發生之犯罪或即將發生之犯罪知情者。三、有事實足認為防止其本人或他人生命、身體之具體危害，有查證其身分之必要者。四、滯留於有事實足認有陰謀、預備、著手實施重大犯罪或有人犯藏匿之處所者。五、滯留於應有停（居）留許可之處所，而無停（居）留許可者。六、行經指定公共場所、路段及管制站者。前項第六款之指定，以防止犯罪，或處理重大公共安全或社會秩序事件而有必要

人或乘客查證身分、檢查車輛及要求駕駛人接受酒測等行政作為。倘若民眾不服警察檢查，而有逃逸情形，依據「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 10 條規定，得對違規人、車追蹤稽查之。此處「追蹤稽查」不是執行警察得依該規定追車，而是僅能追蹤尾隨，更不能依此規定作為追車的法律依據⁷。追蹤尾隨是遇有適當時機，俟機攔停，完成稽查目的，不是追車，更不能攔車，而是尾隨於後方適當安全距離，不以超車、攔車為目的，而是要蒐證車號、駕駛人個資及逃逸的情狀，遇有適當時機（如陷於車陣中）上前攔停舉發，若沒有適當機會，確認車號後放棄追蹤稽查，改採逕行舉發違規處理，若合理懷疑升高，尾隨一段相當時間，觀察對方有不尋常舉動，如冒險高速蛇

者為限。其指定應由警察機關主管長官為之。警察進入公眾得出入之場所，應於營業時間為之，並不得任意妨礙其營業。」；第 7 條：「警察依前條規定，為查證人民身分，得採取下列之必要措施：一、攔停人、車、船及其他交通工具。二、詢問姓名、出生年月日、出生地、國籍、住居所及身分證統一編號等。三、令出示身分證明文件。四、若有明顯事實足認其有攜帶足以自殺、自傷或傷害他人生命或身體之物者，得檢查其身體及所攜帶之物。依前項第二款、第三款之方法顯然無法查證身分時，警察得將該人民帶往勤務處所查證；帶往時非遇抗拒不得使用強制力，且其時間自攔停起，不得逾三小時，並應即向該管警察勤務指揮中心報告及通知其指定之親友或律師。」；第 8 條：「警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採行下列措施：一、要求駕駛人或乘客出示相關證件或查證其身分。二、檢查引擎、車身號碼或其他足資識別之特徵。三、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。警察因前項交通工具之駕駛人或乘客有異常舉動而合理懷疑其將有危害行為時，得強制其離車；有事實足認其有犯罪之虞者，並得檢查交通工具。」

⁷ 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 條第 1 項：「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」

行、逆向闖紅燈等，此時危險駕車的行為，不僅構成警察職權行使法第 8 條「已生危害或易生危害之交通工具」，且構成公共危險犯罪嫌疑，警察在比例原則拘束下當然可以實施強制力攔車⁸。惟實務第一線執法警察時有對於法律規定不清楚，以為違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 條「追蹤稽查」得作為追車的執法依據，產生追車致人傷亡，遭法院判處刑責，而認為法院判決不公。

警察追車必須有其合理的正當事由、法律依據及當時具體狀況，倘若發現交通違規，追車將會造成更大危險，當然不能追車，若發現重大暴力犯罪，或車內有槍枝、毒品、贓物等違法物品，在盤查過程中，而有逃逸情形，當然允許警察追車⁹。依據刑事訴訟法第 87 條第 1 項、第 88 條及第 88 條之 1 第 1 項¹⁰，發現現行犯或脫逃人犯，依法得予逮捕，在逮捕過程，犯罪嫌疑人有拒捕而逃逸的行為，執行的警察依據刑事訴訟法第 90 條，當然得使用強制力，但不得逾必要之程度。追車應為使用強制力方法之一，但必須考量到比例原則，亦即不追車而能達到目的，

⁸ 以上參考臺北市政府警察局交通警察大隊警員唐沛寧實務見解。

⁹ Benjamin Buchwalter, *Return to "Reasonable" in Section 1983 Police Pursuit Excessive Force Litigation*, *The Hastings Law Journal*, 1685(2014).

¹⁰ 刑事訴訟法第 87 條第 1 項：「通緝經通知或公告後，檢察官、司法警察官得拘提被告或逕行逮捕之」；第 88 條：「現行犯，不問何人得逕行逮捕之。犯罪在實施中或實施後即時發覺者，為現行犯。有左列情形之一者，以現行犯論：一、被追呼為犯罪人者。二、因持有兇器、贓物或其他物件、或於身體、衣服等處露有犯罪痕跡，顯可疑為犯罪人者。」；第 88 條之 1 第 1 項：「檢察官、司法警察官或司法警察偵查犯罪，有左列情形之一而情況急迫者，得逕行拘提之：一、因現行犯之供述，且有事實足認為共犯嫌疑重大者。二、在執行或在押中之脫逃者。三、有事實足認為犯罪嫌疑重大，經被盤查而逃逸者。但所犯顯係最重本刑為一年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪者，不在此限。四、所犯為死刑、無期徒刑或最輕本刑為五年以上有期徒刑之罪，嫌疑重大，有事實足認為有逃亡之虞者。」

追車可能造成更大損害，或是所犯之罪是否一年以上徒刑，應選擇不要追車。刑事訴訟法雖然有授權警察在執行路檢勤務，發現犯罪嫌疑，得使用強制力，但強制力的使用不是一有犯罪事實，就得使用，仍須考量當下具體情形，倘若不使用強制力，即能達到目的，當然不要任意為之。

（二）依法令行為位階優於其他正當事由

刑法構成要件所以作為犯罪類型的規範，主要是以行為事實在不具正當事由存在的一般情況下，即可視為法律所不允許的不法，但如有正當事由存在時，即使構成要件的正面規定，看似完全合致，卻不能認定有構成要件該當的不法存在。一般而言，正當事由的型態計有：依法令的行為、依上級公務人員命令的職務行為、業務正當行為、正當防衛行為等四種。刑法第 21 條第 1 項「依法令之行為，不罰。」舉凡合於法律所規定者，其所為的行為，都不能視為不法的行為。刑法第 21 條第 2 項「依所屬上級公務員命令之職務上行為，不罰。但明知命令違法者，不在此限。」下級公務員執行上級公務員職務的合法行為，即使有侵害，仍不屬於構成要件成立的犯罪行為，除非明知違法，仍然執行。刑法第 22 條「業務上之正當行為，不罰。」從事業務之人，在業務權限範圍，即使有侵害權利的狀態發生，仍視為正當行為。刑法第 23 條「對於現在不法侵害，而出於防衛自己或他人權利之行為，不罰。但防衛行為過當者，得減輕或免除其刑。」當權利受到侵害，為防衛權利所為反擊的行為，為正當合法行為¹¹。追車屬於依法令行為，警察機關發現犯罪嫌疑，符合法律規定追車要件，即使追逐過程中，造成嫌犯傷亡，仍為合法正當之行為。

¹¹ 柯耀程（2017），《刑法概論》，頁 182-190，台北：一品。

正當事由的事項並非每項均等，依其法律授權關係，是有優先順序，原則上依法令的行為是優於業務上的行為，業務上的行為優於正當防衛，依法令的行為是主動可以做，業務上正當行為，必須遵守業務作業流程，正當防衛是公權力無法保護狀況下，被動狀況才可以採取防衛行為。正當事由彼此間層次的差異，主要理由在於依法令之行為，法律直接授權執法人員可以直接做，例如警察人員路檢盤查發現現行犯，嫌犯駕車加速逃逸，警察依據刑事訴訟法規定，當然可以發動追車，在追車過程中，只要符合比例原則，即使造成嫌犯傷亡，警察仍無須負責，追車行為是屬於依法令行為。業務上正當行為，雖然法律沒有明文規定如何做，但執行業務之人員，遇有業務權限範圍內之事項，在執行業務必須遵守業務的作業流程，例如醫師為病人開刀，必須遵守醫療業務的作業程序，遇到什麼狀況，必須採取應有的流程。正當防衛採取的防衛行為，是被動的行為，必須自己或他人權利遭到侵害，當下無法獲得公權力的保護，國家允許採取防衛的行為，即先有不法的侵害，且無法受到公權力保護，法律才允許行為人可以採取防衛行為，屬於被動的行為¹²。因此在正當事由型態上，依法令行為位階優於其他正當事由，若有正當事由衝突時，仍以依法令行為為優先。

（三）執法專業判斷

警察追車必須經過衡量評估，考量追車所帶來危險性與不追車產生的危險性，而選擇追與不追。專業判斷不是憑空想像，而是參考法律依據、警察機關內部行政規則、作業程序、專業訓練等，並授權執法警察依據當下狀況採取適當方式為之。然而現行

¹² 方文宗（2019），〈警械使用正當性之刑法界限〉，《東海大學法學研究》，57期，頁58。

制度，追不追車，執法警察有時對於法律授權有所誤解，或是不遵守作業程序規定，以致不應追而追車，倘若造成傷亡，執行警察當然必須負過失責任。追不追車應屬於警察的專業判斷，但專業判斷必須依據客觀事實、當時狀況，以及當下執法人員專業知識及經驗，採取最適當方式為之。原則上法院在審查執法人員的行為是否過當，必須依據執法人員當下情況，作具體客觀審查，不宜以結果論，作為推論執法人員執法是否過當，如此容易造成恣意判斷，對於執法人員專業判斷產生不公。

追車的發動是執法警察發現犯罪嫌疑，法律賦予得使用強制力，但犯罪嫌疑人若未有抗拒或脫逃，執法警察不須使用強制力，反之，犯罪嫌疑人抗拒逮捕，執法人員依據法律授權當然得使用強制力¹³。所謂抗拒，包括以暴力積極拒絕，及以不作為消極抵制在內，至於逃脫，應以有脫逃行為之著手為要件。但所加強制力，不得逾必要之程度，使其能就範達到逮捕之目的為已足，當視抗拒或脫逃之情形而定¹⁴。因此警察執行路檢或盤查勤務，發現現行犯、脫逃人犯或犯罪嫌疑，法律有賦予逮捕的職責，渠等犯罪嫌疑人拒捕或脫逃，執法警察以追車方式達到逮捕目的，應是法律授予權力，但執行過程中，仍遵守比例原則，不得逾越必要程度與範圍，倘若逾越必要程度，造成犯罪嫌疑人死傷，仍須負過失責任。

¹³ 林山田（2001），《刑事程序法》，增訂4版，頁266，台北：五南。

¹⁴ 褚劍鴻（2001），《刑事訴訟法論（上冊）》，第5版，頁157-158，台北：臺灣商務。

二、危險防護目的

（一）警察任務

追車前提要件必須發現現行犯、通緝犯或犯罪嫌疑等，為了保全證據及刑事訴訟程序的順利進行，對於攔檢不停車輛，原則上得予追車，但對於違反道路交通管理處罰條例及警察職權行使法等行政法規，行為人攔車不停，原則上不得追車。警察對於攔檢不停車輛，如是違反道路交通管理處罰條例的規定，應依逕行舉發方式或通知行為人到案說明，不能使用強制力達到行政目的，否則即違反比例原則。對於違反行政法規的違規行為，原則上不得追車，例外得允許警察追車，對於違反行政法規者，追車前提要件，必須是不使用追車手段來防止危害，恐將造成嚴重危害，此時得允許警察以追車手段，達成警察維護社會治安目的。例如警察路檢勤務，發現駕駛人行駛車輛不穩，左右搖晃嚴重，攔檢不停而逃逸，警察基於保護駕駛人及用路人安全，必須追車及通報協助攔阻，避免危害發生。

人權保障與治安維護為警察任務，警察法第 2 條警察任務為「依法維持公共秩序，保護社會安全，防止一切危害，促進人民福利。」但對於干預人民權利事項，理論上必須有法律明文規定，但社會現象瞬息萬變，有時法律無法與時俱進，因此以概括性法律規定，藉以承接處理立法意識某些暫時無法解決法律漏洞問題，以期周延，並避免修法頻繁及法之安定性，概括性規定並不必然違反法律明確性之原則¹⁵。為避免概括條款被濫用而擴充警察職權，危害防止必須警察不採取干預作為，將造成更大範圍危害，此時應同意警察基於公共性的目的，得採取應有的干涉作

¹⁵ 李震山（2002），《警察法論－警察任務編》，頁 169，台北：正典。

為。因此警察在執行路檢盤查，發現駕駛人精神上及情緒上有問題，開車蛇行不穩，雖然沒有發現犯罪情形，基於保護駕駛人及用路人安全，警察發動追車強制攔停，應是法律所允許的行為。

（二）評估原則

追車為警察執行強制力的手段，亦是逮捕犯罪嫌疑人重要方法，發動要件除有發現犯罪或是為防止重大危害，基於公共性目的，所為不得已方法。這裡另外涉及了警察追車行為可能導致的負面或正面結果，以及相關的追蹤事件的變量與導致風險評估概況之間的關係¹⁶。因此追車的發動，不論是法律授權警察得以執行之強制力，或是防止危害擴大，所為不得已的行為，均須考量駕駛人、用路人及執勤的警察安全。倘若警察追車行為可能造成危害，已逾越執行員警所能控制之範圍，此時執勤警察應衡酌情勢，終止職權之行使，亦即停止繼續追車，以防止危害擴大，避免製造更大的危害¹⁷。對於危害發生，警察可以採取積極或消極的作為，不論採取何種作為必須依事實狀況作最適切的處置，採取積極作為將會成更大危害，警察的作為必須受到限制，否則將逾越法律授權範圍；倘若採取消極作為，反而能控制危險的蔓延，應是達成警察目的方法之一。因此，警察追車必須考量當時有無發現犯罪嫌疑，不能只臆測駕駛人身上藏有槍枝、毒品，或以駕駛人違反交通法規等因素攔檢不停，即發動追車，追車必須受到比例原則要求。

追車發動必須依據事實客觀的判斷，客觀的判斷係屬於警察的專業判斷，例如警察執行取締酒駕勤務，駕駛人有駕車不穩、

¹⁶ Lee M. Wade, *supra* note 4, at 283.

¹⁷ 陳俊宏（2017），〈警察攔車對不服稽查者追緝與否的探討〉，《警察法學》，16期，頁125。

蛇行或盤查時有語無倫次、口齒不清及有其他異常行為，經警察要求酒測而逃逸，此時警察認定行為人構成不能安全駕駛罪，不發動追車可能造成行為人及用路人的危險，當然必須發動追車，但在追車過程中仍須考量比例原則，避免傷及他人。行政程序法第 10 條規定：「行政機關行使裁量權，不得逾越法定之裁量範圍，並應符合法規授權的目的。」意指行政機關在法律積極明示之授權或消極默許範圍內，基於行政目的，得斟酌選擇認為正確之行為，但不能濫用及逾越，須為合義務性裁量¹⁸。因此警察評估追車，必須考量到駕駛人、用路人及當時客觀狀況等，作最妥適的判斷。追車必須依據客觀事實，判斷駕駛者是否構成犯罪，基於證據保全及犯行追緝，必須加以追捕，倘若僅是交通違規，以逕行舉發即能達到目的，則不宜發動追車；危害非常急迫，犯罪嫌疑人押走路人逃逸，警察裁量萎縮至零，不發動追車將造成更大危險，警察當然必須發動追車。

參、實際狀況分析

一、警察機關情況

大法官會議解釋釋字第 535 號解釋，認為臨檢對於人民行動自由、財產權及隱私權等權利影響甚鉅，警察人員不得不顧時間、地點及對象任意臨檢；對於場所之臨檢勤務，應限於已發生危害或依客觀、合理判斷易生危害之處所、交通工具或公共場所為之，其中處所為私人居住之空間者，並應受住宅相同之保障；對人實施之臨檢則須以有相當理由足認其行為已構成或即將發生

¹⁸ 李震山，同前註 15，頁 287。

危害者為限，且均應遵守比例原則，不得逾越必要程度。依據大法官會議解釋，警察機關制訂警察職權行使法，對於人別身分及交通工具的查證或檢查，必須有正當事由，且須符合法定程序，不能不擇手段達到目的。對於勤務執行中，盤查逃逸之人車，發現有犯罪嫌疑，依法應予逮捕，當然可以發動追車，但不得逾越必要程度，以符合法治國家原則。

（一）交通違規不服稽查逃逸

警察執行交整、巡邏等勤務，發現駕駛人有交通違規且不服稽查而逃逸，警察原則上不得追車，主要理由是交通違規逕行舉發即能達到目的，追車可能產生更大危害。依據「違反道路交通安全管理事件統一裁罰基準及處理細則」第10條規定，得對違規人、車追蹤稽查之，此處的追蹤稽查目的在於取得舉發必要的資訊，警察執行跟追的意思，對於違規人、車不能使用強制力。一般的追車目的在逮捕現行犯或脫逃人犯，目的在於確認或發現犯罪嫌疑，帶有強制的意思，即使行為人有抗拒不服從，警察仍得使用強制力。實務上對於交通違規者不服稽查得追蹤稽查，常誤認為是有強制力追車，顯然是錯誤觀念。

依據內政部警政署「交通違規不服稽查取締執法作業程序」規定¹⁹，不服稽查取締的追蹤稽查目的，在於完成交通違規稽查，即時制止或排除違規狀態，以回復交通秩序或避免擴大危險或實害，並得藉由執勤人員與行為人之對話溝通，即時釐清違規事實之有無，並由執勤警察本於專業判斷，就當時現場狀況（如天候狀況、是否為人、車潮繁忙路段以及自身駕駛能力……等主客觀因素），決定是否實施追蹤稽查。倘若追查之後已取得舉發必要資訊；依客觀合理判斷，繼續實施追蹤稽查顯有危及自身或

¹⁹ 內政部警政署（106）警署交字 1060096402 號函。

其他用路人之安全時；逃逸車輛速度過快、無法掌握逃逸車輛去向，或其他依當時情形認為目的無法達成，經員警判斷以停止實施為適當者等情形，即應終止追蹤稽查。交通違規不服稽查逃逸，法令授與執勤的警察得追蹤稽查之，目的在於完成交通稽查，確認違規事實，追蹤過程如已掌握違規者資訊，或有不能（宜）情形，即應停止追蹤稽查。因此行政目的達成，有多種可以選擇，應選擇對人民損害最小的方法，對於不服違規稽查取締者，以逕行舉發就可以達到目的，則不必要追蹤稽查，警察經常誤解追車的法律依據，產生不必要的傷亡，警察機關應加強法治專業教育，以保障民眾權益及確保警察執勤合法。

警察任務為人權保障與治安維護，兩者間之協調，似乎不易，必須考量社會環境、時代背景，不能為了治安而傷害人權，國家基於治安理由，得以法律限制自由，但並非漫無限制，治安應以保障人權為重要目的，限制人民自由除須法律明文規定，並須考量公共利益必要性及比例原則等基本權利²⁰。交通違規不服稽查在社會上經常發生，警察為維護交通安全，確保交通秩序，法律賦予舉發交通違規職權，若不服稽查而逃逸，可逕行舉發該交通違規及不服稽查兩項處罰，交通秩序的維護，舉發違規即可達到目的，法律並未授權警察得予追車來限制人民自由權利，倘若警察未能遵守追車而造成他人傷亡，行為已逾越法令賦予權限，而是違法之行為。

（二）路檢盤查逃逸

警察執行路檢勤務，依據警察職權行使法第 7、8 條規定，對於已發生危害之交通工具、客觀合理判斷易生危害之交通工具、合理懷疑有犯罪嫌疑或犯罪之虞者，得予盤查。另依道路交

²⁰ 李震山，同前註 15，頁 49-54。

通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定，對於路檢盤查酒測勤務，不接受稽查而闖越管制處所或攔檢點等行為，拒絕酒測，處新臺幣 18 萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車、吊銷該駕駛執照及施以道路交通安全講習等處罰。警察雖然得依上述法律規定盤查及舉發交通違規，惟行為人不服盤查而逃逸，警察機關作法僅能追蹤稽查，同時通報勤務指揮中心支援，並就車輛逃逸方向，伺機攔停，而且必須客觀情勢判斷無法或不宜攔停車輛時，依職權終止執行，不得逾越必要程度²¹。

依據內政部警政署「執行路檢攔檢追緝車輛作業程序」規定，目的在於執行路檢盤查逃逸，警察得依該程序規定因應，以提升執法品質，並維護員警執勤安全。因此警察執行臨檢盤查的職權行為，屬於行政行為，即使被盤查對象有逃逸行為，僅能依道路交通管理處罰條例第 35、60 條，拒絕酒測或不服稽查取締，並依違規事項逕行舉發處理。警察執行路檢盤查，認為行為人犯罪嫌疑或犯罪之虞，始得盤查，對於不服盤查而逃逸，警察得追蹤稽查。該處追蹤稽查應是行政機關為達行政目的的手段之一，且在客觀上無法達成目的，即應終止執行，屬於任意手段，不涉及對人民強制性質的行政行為，在法律的適用仍是行政法規。倘若執行強度密度增高，必須採取司法強制作為，其法律的適用當然必須依據刑事訴訟法規定，但前提是警察執行路檢盤查發現行為人犯罪事實，警察才可以發動追車。

（三）逮捕犯罪時駕車逃逸

依據內政部警政署「執行追緝刑案車輛作業程序」規定，執行職務遭遇刑案犯罪嫌疑人駕（乘）車逃逸，經判斷為現行犯、準現行犯、通緝犯或有事實足認涉有犯罪嫌疑時，即得發動追緝

²¹ 內政部警政署（106）警署交字 1060096402 號函。

車輛，並視情形通報勤務指揮中心。未達危急程度或依現場情狀，無實施追車之必要者，應以事後循線查緝方式為之。經判斷有追車必要，惟考量現場人車、路段及交通狀況不適宜執行時，得依執行圍捕作業程序通報勤務指揮中心實施攔截圍捕。對於不服攔查而逃逸之車輛實施追車查緝後，依客觀情勢判斷無法或不宜繼續追緝車輛，或經該管勤務指揮中心、長官命令中止時，應改以事後循線查緝方式為之；如造成用路人傷亡時，應立即通報救護傷患²²。

警察執行職務發現現行犯、準現行犯、通緝犯或有事實足認涉有犯罪嫌疑時，除依據刑事訴訟法第 88 條及 88 條之 1 的法律規定，授權警察得使用強制力，以符合法律性原則，警察在執行過程中，亦應遵守比例原則的規定。逮捕現行犯或脫逃人犯為強制處分的種類之一，強制處分乃國家機關使用強制手段之一種訴訟之一種訴訟行為，它限制或剝奪受處分人受憲法保障之基本自由或權利，自亦受比例原則之限制；否則，極易造成強制手段之濫用，而嚴重侵害人權，故刑事程序中之強制處分手段必須與受處分人涉嫌違犯之行為之輕重以及犯罪嫌疑之程度成相當比例²³。追車為達到查緝逃犯的方法，但須依據當時狀況決定是否追車，倘若追車地點為人多的地方，警察不應勉強追車，通報勤務中心進行攔截圍捕即可，以免傷及無辜；緝捕犯罪嫌疑人所犯之罪為輕罪，追車的發動可能造成用路人、警察及犯罪嫌疑人發生危險的情形，警察應選擇不要追車，以通知書通知犯罪嫌疑人到警察機關調查即可。因此警察追車除法律的授權之外，仍須考量當下的狀況，選擇對人民損害最小方式，達到維護治安的目的。

²² 內政部警政署（106）警署交字 1060096402 號函。

²³ 林山田，同前註 13，頁 256-257。

警察在執行交通稽查、臨檢、路檢等，依據道路交通管理處罰條例及警察職權行使法等行政法規，屬於執行行政警察工作範疇，倘若警察執行犯罪逮捕、拘提、搜索、扣押，依據刑法及刑事訴訟法等刑事法規，屬於執行司法警察工作範疇，若執行路檢、交通稽查、路檢發現犯罪行為，即由行政警察轉為司法警察，所依據的法律當然為刑事法規，而非行政法規，警察不能假行政盤查而行刑事違法拘束他人的人身自由。例如行為人交通違規逃逸，警察僅能追蹤稽查，得知相關資料後逕行舉發違規，法律並無授權警察追車，倘若因而造成傷亡，警察當然須負過失責任，若路檢盤查發現行為人有槍枝、毒品或是通緝犯，警察當然可以追車及使用警械，此時應是行政警察轉換為司法警察，在使用強制力過程，只要符合比例原則，應是法律賦予權限，屬於依法令之行為，若因而造成犯罪嫌疑人傷亡，警察仍無須負責。

二、案例分析

由於警察追車肇事造成傷亡案件具有新聞性，發生是類案件新聞媒體常大肆報導，但實務上判決此類案件數並不多。本文依據新聞媒體的資料，從法源資訊網及司法院判決書查詢系統搜尋資料，茲分析說明如下：

（一）聲請交付審判駁回²⁴

1.事實經過：依據告訴人聲請交付審判資料所述，2013年3月宜蘭縣政府警察局羅東分局警員甲、乙執行取締酒駕兼防制危險駕車勤務，見被害人A駕駛自小客車從卡拉OK店駛出，即尾隨高速跟追，且以開啟警示燈、鳴笛及車外廣播方式，欲攔停

²⁴ 臺灣宜蘭地方法院103年度聲判字第5號判決。

該自小客車，導致被害人慌亂，車輛失控打滑，擦撞設置於對向車道之告示牌及路樹後翻覆傾倒，彈出車外，傷重不治死亡，認定警員甲、乙涉有業務過失致人於死罪及強制罪。告訴人不服檢察官不起訴及高檢署再議駁回，而再聲請交付審判遭法院駁回。

2.駁回理由

(1) 被害人死亡係因自己規避警方攔檢，乃高速駕駛車輛失控自撞對向告示牌及路樹而翻車，而非被告所造成。

(2) 被告並無以追撞或突然緊急停車之情形攔停被害人，被害人是否停車或駕車逃逸有完全自由之決定權，被告主觀上並無強制犯意，不構成強制罪。

(3) 依據警察人員駕車安全考核實施要點第 2 點，警察人員為緝捕現行犯、逃犯、取締重大交通違規，不服稽查，得開啟警示燈及警鳴器，被告行為符合執法程序。

(4) 被告初始懷疑到決定迴轉追蹤被害人，係屬於臨檢前之預備階段，最後發現被害人行車不穩、闖紅燈，合理懷疑涉嫌觸犯刑法第 185 條之 3 公共危險罪（換算吐氣酒精濃度為每公升 0.9485 毫克）。

(5) 被害人酒醉駕車，被告身為警察人員，本於職權執行職務，予以追蹤稽查及使用警示燈、警笛為依法令行為，並無違法之處。

3.判決分析

(1) 警察依法行使職權，對於犯罪嫌疑或違反道路交通管理處罰條例之人，自有依法搜證及舉發之義務。因此警察於執行巡邏勤務時，發現有犯罪嫌疑或違反交通規則之人，為達舉發之目的，追蹤犯罪嫌疑人及違反交通規則之人，本為警察依法行使之職權。

(2) 警察追車係出於被動角色，行為人因交通違規或犯罪嫌疑害怕警察攔檢而逃逸，是否逃逸或接受檢查行為人有自由決定權利，對於選擇逃逸發生傷亡，當然要自負責任。因此，對於攔檢不停而逃逸之人，自己肇事或是發生交通事故，不可將責任由追車的警察負責任²⁵。

(3) 警察合理懷疑認為被害人有飲酒駕車，而追蹤尾隨，後發現行車不穩、闖紅燈，合理懷疑涉嫌觸犯刑法第 185 條之 3 公共危險罪，依法發動追車，法院認為警察無過失責任，最主要理由，違規者應該知道高速逃逸危險，遠大於收到違規單的代價，在自由意志狀況下，決定自己的冒險行為，選擇逃逸，造成傷亡的結果自不能歸責於警察，違規者必須自行負其責任，認為死亡與警察追車並無相當因果關係²⁶。

(4) 警察發現交通違規有不服稽查取締，得追蹤稽查之，若取得違規者舉發的必要資訊，認為繼續實施追蹤稽查可能產生更大危險，應終止追蹤稽查，本案追蹤尾隨未發現行車不穩前，應以不服稽查取締逕行舉發，即可達到行政目的，無須追車而產生不必要傷亡。

(二) 一審有罪、二審及三審無罪

1.事實經過：2009 年 12 月桃園市政府警察局保安警察大隊員警甲、乙、丙、丁執行巡邏勤務，由甲駕駛巡邏車，發現 A 所騎乘普通重機車並搭載 B，有超越紅綠燈停止線之違規情形，經警示意停車接受稽查，詎 A 見狀闖紅燈逃逸，在逃逸過程中 B 先拋甩白色不明物體，又脫下安全帽往背後砸，A 在產業道路

²⁵ 林東茂(2002)，《危險犯與經濟刑法》，頁 310，台北：五南。

²⁶ 曹昌棋(2016)，〈追與不追千萬難—談警察追車造成傷亡的法律爭議〉，《警專論壇》，18 期，頁 7。

蛇行自撞路旁水泥墩護欄，後車尾又緊接遭巡邏車之左前車門擦撞而倒地，導致 B 傷重死亡，A 骨折及頭部受傷。

2. 一審判決有罪的理由²⁷

(1) 被告追車違反比例原則，即追車須注意當時路況、車況，採取危險最小之追蹤方式，例如保持安全距離，避免自撞或追撞的反應時間。

(2) 警察發現交通違規不服稽查或丟棄疑似贓物及拒捕，當然可以追車，但追車未能注意採取必要安全措施。

(3) 被告未保持安全距離、或數秒鐘之反應時間，以避免自後追撞；被害人 A 未遵守交通安全規則自撞，過失責任高於被告，但仍不能憑此阻卻被告之責任。

(4) 本案車禍係機車撞擊護欄，緊接巡邏車左前車門擦撞機車之車尾，因此認定巡邏車駕駛甲行為與被害人死亡或受傷有相當因果關係，判處徒刑 6 月，得易科罰金。

3. 二、三審判決無罪的理由²⁸

(1) 被害人交通違規遭警攔查，必須停車接受警察舉發交通違規，被害人選擇逃逸及蛇行阻檔警察，因而造成傷亡，責任不可歸責於追車的警察。

(2) 自招的危險行為，與警察追車產生死亡並無因果關係，警察追車與被害人保持 3-4 公尺，並且鳴笛、開啟警示燈及要求停車，其行為符合比例原則。

(3) 警察追車起初是被害人交通違規，嗣因被害人在逃逸過程中丟棄毒品，警察的追車由交通違規取締，轉換為刑事犯行

²⁷ 臺灣桃園地方法院 103 年度交易字第 61 號判決。

²⁸ 臺灣高等法院 105 年台上訴字第 91 號判決；最高法院 107 年台上字第 51 號判決。

追緝，在強制力的使用符合比例原則。

(4) 無證據證明警察故意犯罪，檢察官所提出之證據，不足為被告有罪之積極證明，或其指出證明之方法，基於無罪推定之原則，自應為無罪判決。

4. 判決分析

(1) 一審認為被告有罪主要的理由，認為警察追車雖有其正當性，但追車未能保持適當安全距離及應有的注意義務，顯然違反比例原則，而有過失責任。

(2) 二、三審認為無罪的理由，認為被害人交通違規逃逸，造成傷亡，責任不能歸責於警察，且警察在追車過程中被害人有丟棄毒品，警察為逮捕犯罪，追車正當性應無問題，且追車過程亦符合比例原則。

(3) 警察追車過程中若有發現違反刑事法規，警察職權的行使當由行政警察轉換為司法警察，本案追車過程發現行為人持有毒品，並丟棄毒品，使用強制力手段當然須依刑事訴訟法規範，若未違反比例原則，屬於合法正當的依法令行為。

(4) 追車造成傷亡有無因果關係，必須考量追車有無正當性及當時狀況有無違反比例原則，綜合判斷，倘若法令無授權警察追車，當然不能追車，若法令有授權警察得以追車，當然可以追車，本案警察發現違規得追蹤稽查，應不可追車，但在過程中發現犯罪，依刑事訴訟法得逮捕犯罪嫌疑人，追車應有其正當性，追車過程亦符合比例原則。

(三) 一、二審判決均無罪²⁹

1. 事實經過：2014年8月新北市政府警察局警員甲、乙接獲

²⁹ 臺灣新北地方法院 103 年度交訴字第 39 號判決；臺灣高等法院 105 年度交上訴字第 48 號判決。

勤務中心通報指揮，前往轄內取締未戴安全帽，發現 A 騎乘普通重機車並搭載 B 未戴安全帽不服警察攔查而逃逸，甲、乙分別鳴警笛以時速 70 至 80 公里包夾 A 機車，A 因轉彎閃避不及撞上乙警所騎機車，二人均倒地，A 因撞擊力道過大，騰空後摔落地，經送醫不治死亡。檢察官起訴認為未戴安全帽依規定逕行舉發即可，不應以危險方式追車，且高速行駛未保持安全車距，追車無理由，認定甲、乙涉犯業務過失致人於死罪嫌。

2. 判決無罪理由

(1) 檢察官起訴認為被告未戴安全帽違規，逕行舉發即可，不得追車，惟未戴安全帽不是逕行舉發範圍，被告必須攔停當場舉發。

(2) 查被害人蛇行衝撞被告及加速逃逸，已非單純的交通違規，客觀上可能涉及妨害公務。

(3) 勘查被告 B 的警用機車在高速撞擊下卻無破裂毀損之情形，認定被告追撞被害人，顯不合常理。

(4) 被告追逐交通違規，本有正當理由，被害人逃逸係出於自由意志，其行為發生結果應自行負責。

(5) 被告 B 警用機車係先行倒地滑行，即無可能包夾而撞擊被害人。

(6) 不能排除被害人施用毒品怕被告查獲，而規避受檢，合理解釋其接二連三之逃逸規避行為。

(7) 被告查緝過程並無不當，亦無違背職務之行為，無積極證據證明被告犯行，檢察官舉證不足。

3. 判決分析

(1) 法院認為被告無罪的理由，被害人交通違規，警察奉命前往取締，為依法令之行為，被害人拒絕警察盤查而逃逸，造成傷亡，責任不可歸責於被告，且警察並無故意衝撞被害人，且

在追車過程中警察係先行倒地滑行，並無包夾而撞擊被害人。

(2) 依據「違反道路交通安全事件統一裁罰基準及處理細則」第 10 條規定，交通違規不服稽查，得追蹤稽查之，此處追蹤稽查不是追車，而是追蹤尾隨，若確認車號後即應放棄追蹤稽查，被害人未戴安全帽及不服稽查取締均可逕行舉發，而非不得逕行舉發。

(3) 依據內政部警政署函頒「交通違規不服稽查取締執法作業程序」規定，交通違規是不可追車，僅有發現犯罪或有事實足認涉有犯罪嫌疑時，才可以追車，本案被害人交通違規行為，並非犯罪行為，應不可追車，追車發動正當性顯然有問題。

(四) 一審判決有罪二審判決無罪³⁰

1.事實經過：1998 年 8 月前臺中縣警局警員甲、乙交通稽查巡邏勤務，發現 A 騎機車未戴安全帽，A 因未戴安全帽及無照駕駛，擔心遭警舉發，隨即加速逃逸，甲、乙乘警用機車緊追在後，A 遭警追逐之緊張情緒下，致無法充分操控所騎機車及注意車前狀況，不慎自後方擦撞當時正同向行駛於前方的自小貨車，當場飛離機車，跌落地面，造成第六頸椎粉碎性骨折合併脊髓損傷及四肢癱瘓等重大傷害，案經檢察官依業務過失傷害人致重傷罪提起公訴。

2.一審判決有罪理由

(1) 被告執法違反比例原則，對於騎機車未戴安全帽拒絕盤查逃逸者，本可紀錄其車號及其他資料，逕行舉發就能受到應有之處罰，達到行政目的。

(2) 依據交通警察實務手冊第二章第三節第六項稽查注意

³⁰ 臺灣臺中地方法院 89 年度交易字第 180 號判決；臺灣高等法院臺中分院 89 年度交上易字第 1992 號判決。

事項第四點規定，警察機關對於不服稽查逃逸車輛，非有載運重要逃犯、或明顯有犯罪嫌疑、或為贓車者，不得追蹤稽查。被告追車致被害人受重傷，即有過失。

(3) 被告對未戴安全帽執行追車之手段，既已超越舉發目的之達成所必要之程度，自不具合法性，並非依法令之行為。

(4) 被害人遇有警察取締，竟畏責超速逃逸，遂自陷危險之中，亦有過失；惟被告仍不能以此解免過失之責，且其過失行為與被害人受重傷害間具有相當因果關係。

3.二審判決無罪理由

(1) 被告未戴安全帽，為規避取締，自行駕駛機車快速駛離現場，因被告在後追逐，一時緊張，不慎自後追撞自用小貨車，造成第六頸椎粉碎性骨折，合併脊髓損傷及四肢癱瘓等重大傷害。

(2) 本件車禍之發生，其直接原因係由於被害人無照駕駛重機車，並違規超速，未注意車前狀況，不慎追撞前行車所造成。

(3) 被告於遭警員追捕取締時，是否停車受檢，或繼續逃避，均自主決定，被告並未給予任何理上之壓力，則其所發生之結果，自應由被害人負其責任。

(4) 警察於執行巡邏勤務時，發現有犯罪嫌疑或違反交通規則之人，為達舉發之目的，追蹤犯罪嫌疑人及違反交通規則之人，本為警察之例行公事。本案被害人未戴安全帽，為規避被告舉發，乃高速駕駛機車逃離現場，不慎追撞在前之自用小貨車而受傷，受傷並非由於被告之行為所肇致，難認被告之追逐行為與告訴人之受有傷害有相當因果關係。

3.判決分析

(1) 一審認為有罪的理由，被害人交通違規，逕行舉發即

可達到目的，且依警察內部規定亦不可追車，追車顯然逾越必要手段，雖然被害人逃逸亦有過失，但不合法追車仍須負過失責任，追車與傷害具有相當因果關係。

(2) 二審認為無罪理由，本案肇事主因係被害人無照駕駛重機車，並違規超速，未注意車前狀況，不慎追撞前行車所造成，警察追蹤違反交通規則之人，本為警察之例行公事，被害人自行逃逸造成的受傷不可歸責於被告。

(3) 違規者知道高速逃逸危險，遠大於收到違規單的代價，違規者在自由意志狀況下，決定自己的冒險行為，選擇逃逸，造成傷亡的結果自不能歸責於警察，違規者必須自行負其責任，認為死亡與警察追車並無相當因果關係³¹。所謂相當因果關係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係。亦即以所生之結果觀察，認為確因某項因素而惹起，又從因素觀察，認為足以發生此項結果，始克當之³²。

(4) 內政部警政署函頒「交通違規不服稽查取締執法作業程序」規定，交通違規不可以追車，警察未能遵守該規定而追車，顯然違反法令的規定，因此造成被害人受傷，若追車行為與受傷有相當因果關係，被害人當然有過失，對於警察行使職權法令，不能辯解不知法令，而免其責任。

³¹ 曹昌祺，同前註 26，頁 7。

³² 最高法院 76 年台上字第 192 號；最高法院 94 年台上字第 5315 號判決。

肆、追車界線客觀判斷標準

一、追車衡量基準

（一）法令規定與授權

警察追車屬於依法令行為，必須有正當事由，不是攔車不停逃逸即可追車，必須依據當時攔檢不停的客觀狀況加以判斷，如僅是交通違規心虛逃逸，即不適合追車，如攔檢車上發現槍枝、毒品或行為人通緝等違法情事，當然可以發動追車。發動追車必須依據現場事實狀況判定是否追車，並依規定通報勤務中心、錄影及遵守正當法律程序為之，而非警察想追車就追車³³。依法令行為，必須法律規定及法律授權到那裡，警察應以該範圍內為之，不得逾越法律規定範圍之外，否則即是違反法律的行為。警察追車係依法執行公權力，須為正當之行使，不得有不正當、超越必要程度或實質上係違反法令目的與旨趣之行使，否則即成為權利之濫用，不得視為依法令之行為³⁴。警察追車依據法令，自無違法的可能性，只要有法令依據，而行為人主觀上出於依法行事的意思，且行為未逾越法令的規定內容，即可有阻卻違法事由的適用³⁵。若因此造成被追緝人或其他用路人之危害，基於高速的警察追緝行為涉及在不可預見的情況下警察必須立即作成決定的要求，則若非追緝行為足夠認為魯莽（recklessness）到接近有害的目的地，達到意圖傷害（an intent to harm）的程度³⁶，否則對

³³ Cynthia Lum/ George Fachner, *Police Pursuits in an age of innovation and reform*, The IACP police pursuit database, National Institute of Justice, 74-75 (2008).

³⁴ 蔡墩銘（2005），《刑法精義》，頁 190，台北：翰蘆。

³⁵ 林山田（2008），《刑法通論（上）》，增訂 10 版，頁 354，台北：作者自版。

³⁶ Bonnie E. Bull, *In Pursuit of a Remedy: A Need for Reform of Police Officer Liability*, 64 S. C. L. Rev., 1030 (2013).

因此所造成他人的損害，仍屬免責之範圍。

警察攔檢車輛發現通緝犯、現行犯，必須發動追車緝捕，如果攔檢行為人逃逸並無具體犯罪事實，僅是臆測逃逸即認定為犯罪嫌疑人，就發動追車，此種追車行為，屬於創設風險，果真實現風險，行為人不能主張依法令行為。依據客觀歸責理論判斷，行為是否符合構成要件該當，必須滿足二個要件，即創設風險及實現風險³⁷。違反道路交通管理事件統一裁罰基準表第 10 條、內政部警政署頒布交通違規不服稽查取締執法作業程序及執行路檢攔檢追緝車輛作業程序等規定的追蹤稽查，均在於確認違規者的車籍資料或身分，且須保持適當距離，目的在達成行政任務；另交通警察實務手冊規定，不服稽查逃逸車輛的追蹤稽查，必須載運重要逃犯、或明顯有犯罪嫌疑、或為贓車者，始得為之。上述授權的行政命令或行政規定，對於交通違規或攔檢逃逸的車輛，未有違法具體事證，法令無授權警察得予追車，警察在無正當理由追車，產生傷亡，即是創設風險及實現風險，應對其行為負其責任。

刑法第 21 條第 1 項「依法令之行為不法」，此法令包含法律、行政規則與行政命令，警察依據法令追車行為，即為阻卻違法事由。違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 條第 1 項「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」，該規定係依據道路交通管理處罰條例第 92 條第 4 項法律授權訂定，符合法律授權明確性原則，惟此處「不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之」與警察追捕現行犯或逃逸的刑事法律依據目的不同，因為行政法規制訂

³⁷ 柯耀程（2014），《刑法總則》，頁 169，台北：三民。

的目的，在於達成行政目的，追蹤稽查在於確認違規者身分與車籍資料，事後逕行舉發即能處分違規者，在強度與密度上與刑事訴訟的強制處分目的不同。惟警察追車造成違規者傷亡，在判決實務案例中警察經常依此規定作為追車的法律依據，顯然對法律規範目的與範圍有所誤解。

（二）比例原則限制

警察的高速追車行為無論是在城市、城鎮還是農村地區，常會對無辜者造成重大危險，對警察的追車行為，電影、電視節目和電視新聞節目的描繪，通常認為，這種風險是警察查緝和逮捕危險罪犯所必需的³⁸。然而，所有的國家行為均必須遵守比例原則之誡命。比例原則為憲法對於干預人民權利，所設定的基本原則，其內容包含三種具體的基準，即干預的適當性、手段的必要性，以及程度的相當性。首先，干預的適當性，對於攔檢不停逃逸的犯罪嫌疑人，警察當然必須加以緝捕，以維持法律秩序，但不是不計一切代價的加以追捕，而是必須審慎採取最適當的干預手段，當以輕微手段能達到緝捕目的，應選擇干預較小的方式為之。例如以無線電通報線上警力加以圍捕，而非高速不斷追車。其次，手段的必要性，對於攔檢不停而逃逸的犯罪嫌疑人，追車為手段，逮捕為目的，但在追車的過程中仍須考量最小的侵害，並且必須考慮違法者、警察及用路人的安全。例如違法逃逸者往市區人潮眾多路段逃逸，警察在追捕的過程中仍須注意道路用路人的安全，而減速慢行。第三，程度的相當性，對於攔檢不停而逃逸的犯罪嫌疑人，逮捕犯罪嫌疑人為其目的，但逮捕不能不擇手段，而造成犯罪嫌疑人受到重大傷害或死亡，干預程度仍須受

³⁸ Benjamin Buchwalter, *supra* note 9, at 1666.

到利益衡量，必須注意到程度的相當性。例如在逮捕過程中，不能以警車追撞犯罪嫌疑人，避免產生更大危害³⁹。因此，追車必須有明確的犯罪事實或犯罪嫌疑重大，並考量當時社會大眾安全、及有無必要性，而非警察得任意追車⁴⁰。

追車必須符合比例原則，不能過度侵害人民權益。比例原則是源自於法治國家原則，並具有憲法位階，其得用以制約立法、行政、甚至司法，以避免各該權利行使之恣意與逾越，因此在刑法及行政法等領域中，皆應適用比例原則⁴¹。警察職權行使法第3條第1項「警察行使職權，不得逾越所欲達成執行目的之必要限度，且應以對人民權益侵害最少之適當方法為之。」刑事訴訟法第90條「被告抗拒拘提、逮捕或脫逃者，得用強制力拘提或逮捕之。但不得逾必要之程度」。因此對於交通違規者，不服稽查取締，依據道路交通管理處罰條例第7條之2規定逕行舉發即可達到目的，追車未必能達到目的，反而易造成違規者、警察及用路人危險。對於攔檢不停逃逸要發動追車，必須確認違法情事，不能僅是攔檢不停逃逸，僅憑單純臆測逃逸等於犯罪，而發動追車。對於攔檢發現現行犯、脫逃人犯及通緝犯，警察責無旁貸必須追緝，但在追緝的過程中仍受到比例原則的制約。追車仍有注意的義務，必須考量犯罪嫌疑人、警察及用路人安全，不能為達到目的不擇手段⁴²。依據警察人員駕車安全考核實施要點第2點，警察人員為緝捕現行犯、逃犯、取締重大交通違規，不服稽查，得開啟警示燈及警鳴器。目的在於告知犯罪嫌疑人警察正在追緝，以符合執法的正當性，另一方面要提醒用路人，避免傷

³⁹ 柯耀程，同前註37，頁356-357。

⁴⁰ Benjamin Buchwalter, *supra* note 9, at 1689.

⁴¹ 李震山(2019)，《行政法導論》，頁275，台北：三民。

⁴² 方文宗(2004)，〈警察機關取締飆車範圍與限制〉，《律師雜誌》，頁85-86。

及無辜。法律上雖然允許警察人員在執行追緝勤務時可以違反交通安全規則之規定，然而，這並沒有減輕警察的責任（do not relieve the [police officer] from the duty to drive with due regard for the safety of all persons），應在適當考慮所有人的安全的情況下開車執行追緝勤務⁴³。因此，警察人員執行追車勤務時，仍應該適度的考量到共同使用道路的其他所有人的安全。

二、追車依事實狀況決定

一般發動追車狀況計有交通違規、輕微犯罪、一般犯罪或重大暴力犯罪等，是否發動追車必須尊重警察的專業判斷，但追車易產生當事人、用路人及警察的危險，如果引發的事實狀況是非暴力或輕微的，而追車的行為是發生在擁擠的區域，因為追車反而會增加了公共危險⁴⁴，那麼追車行為可能就是不合理的。因此，原則上對於交通違規或輕微犯罪不應追車，追車應限於明確犯罪及重大犯罪較為妥適⁴⁵。

（一）交通違規

警察攔檢交通違規不服稽查而逃逸，依據內政部警政署頒布「交通違規不服稽查取締執法作業程序」規定，如當下已獲得舉發必要資訊，即不得追蹤稽查，如未取得舉發必要資訊，追蹤稽查須保持安全距離尾隨逃逸車輛，等待適當攔停時機，通報勤務中心協助攔查，已獲得舉發必要資訊，即須停止追蹤稽查，依道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 1 項第 4 款逕行舉發，除按原

⁴³ Bonnie E. Bull, *supra* note 36, at 1022.

⁴⁴ Benjamin Buchwalter, *supra* note 9, at 1687.

⁴⁵ Geoffrey P. Alpert, *Police Pursuit: Policies and Training*, National Institute Of Justice, 4 (1997).

違規項目舉發外，併依道路交通管理處罰條例第 60 條第 1 項舉發。道路交通管理處罰條例授權訂定違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 條第 1 項「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」另交通警察實務手冊第二章第三節第六項稽查注意事項第四點規定，警察機關對於不服稽查逃逸車輛，非有載運重要逃犯、或明顯有犯罪嫌疑、或為贓車者，不得追蹤稽查。

綜合上述規定，警察人員對於交通違規而逃逸者不得追車，其中道路交通管理處罰條例授權訂定「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」追蹤稽查規定，並不是警察追車的法律依據，對於交通違規不服稽查取締者，警察僅能保持安全距離尾隨逃逸車輛，當調查得知違規者的車籍資料後，即應停止追蹤稽查。實務上對於警察取締交通違規發生傷亡案件，警察常依該條規定來作為追車依據，顯然是對法律規定有所誤解。警察執行交通稽查巡邏勤務，目的在於維護交通秩序，確保交通安全，達成行政目的，對於交通違規者攔查不停而逃逸者，僅能依法律授與權力達成行政任務，追蹤稽查僅授與警察尾隨得知違規者的車籍資料，並未授與使用強制力的手段追車，因此對於交通違規者，警察不能追車，如因追車造成傷亡有因果關係時，仍應負過失責任。

（二）輕微犯罪

社會期待警察發現犯罪逃逸能合理的發動追車，但也期待警察追車必須考量大眾的安全，對於輕微犯罪犯罪，應不適合追車⁴⁶。

⁴⁶ Gabi Hoffmann/ Paul Mazerolle, *Police pursuit in Queensland: research, review and reform Policing*, *An International Journal of Police Strategies & Management*, 542 (2005).

警察在執行交通稽查巡邏勤務，發現現行犯、準現行犯或脫逃人犯，依據刑事訴訟法第 88 條規定得予逮捕，被盤查之犯罪嫌疑人有逃逸情形，為達成逮捕任務，預防證據湮滅，以利訴訟順利進行，以追車方式圍捕，應為法律所允許，但抗拒逮捕或脫逃，雖然得使用強制力，但不得逾越必要程度，依然受到比例原則的拘束。因此攔查逃逸的犯罪嫌疑人，所犯之罪如屬輕微，在執行逮捕的強度仍須考量，不得逾越必要程度，以免造成逮捕輕微犯罪追車，造成重大傷亡案件發生⁴⁷。

警察執行擴大臨檢、取締酒駕勤務，在選定路段實施檢查，對於認定有犯罪嫌疑重大之人，應當即時盤查，以確認身分與事實，此時犯罪嫌疑人不服盤查而逃逸，其所犯之刑為最重本刑一年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪，依據刑事訴訟法第 88 條之 1 規定，不得緊急拘提。該條文主要在賦予檢察官及司法警察緊急逮捕的權限，但限於情況急迫及具備該條的法定原因，但不包括最重本刑一年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪。該條文有主張緊急拘提限於司法警察從事偵查犯罪工作中，發現有事實足認為犯罪嫌疑重大者為限，若非從事偵查犯罪工作之一般警察，在執行查察或巡邏中，對於一經盤查即行逃逸者，自不得適用本款加以緊急拘提⁴⁸。本文認為行政警察執行臨檢勤務，特別是擴大臨檢、路檢勤務，其身分具有行政警察與司法警察，目的在於維護治安，對於盤查工作應解釋為從事犯罪偵查相關較為務實，但在盤查最重本刑一年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪者，因不能逮捕，即不適合追車。因此刑事訴訟法第 88 條之 1 的非現行犯之緊急拘提與第 88 條現行犯或準現行犯逮捕，在使

⁴⁷ 曹昌祺，同前註 26，頁 157-158。

⁴⁸ 林山田，同前註 13，頁 284。

用強制力情況並不同，警察攔檢發現現行犯或準現行犯，當然必須發動追車逮捕，但必須注意比例原則，不能不擇手段；對於攔檢盤查而逃逸，屬於非現行犯之緊急拘提，如所犯最重本刑一年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪者，當然不宜發動追車逮捕，以符合法律規定。

（三）確信犯罪嫌疑

警察在執行攔檢勤務，發現被攔檢人為現行犯、準現行犯、通緝犯或脫逃人犯等情形，當然得予追車逮捕，但追車必須注意客觀狀況是否危險，依據實際狀況採取必要措施，不得逾越必要程度。依據內政部警政署頒布「執行追緝刑案車輛作業程序」規定，警察執行職務遭遇刑案犯罪嫌疑人駕（乘）車逃逸，經判斷為現行犯、準現行犯、通緝犯或有事實足認涉有犯罪嫌疑時，即得發動追緝車輛，並視情形通報勤務指揮中心。未達危急程度或依現場情狀，無實施追車之必要者，應以事後循線查緝方式為之。經判斷有追車必要，惟考量現場人車、路段及交通狀況不適宜執行時，得依執行圍捕作業程序通報勤務指揮中心實施攔截圍捕。對於不服攔查而逃逸之車輛實施追車查緝後，依客觀情勢判斷無法或不宜繼續追緝車輛，或經該管勤務指揮中心、長官命令中止時，應改以事後循線查緝方式為之；如有造成用路人傷亡時，應立即通報救護傷患。

強制處分，係指於刑事程序中，偵查機關或審判機關為確保刑事程序的進行，釐清犯罪事實與保全刑事證據，並確保刑罰權最終實現的可能性，而於程序中所使用具有基本權力限制或剝奪的強制性手段⁴⁹。強制處分乃國家使用強制手段之一種訴訟行為，它限制或剝奪受處分人受憲法保障之基本自由或權利，自亦

⁴⁹ 柯耀程（2009），《刑事程序理念與重建》，頁165，台北：元照。

應受比例原則之限制；否則，極易造成強制手段之濫用，而嚴重侵害人權，故刑事程序中之強制處分手段必須與受處分人涉嫌違犯之行為之輕重以及犯罪嫌疑程度成相當比例⁵⁰。因此，警察執行交通稽查巡邏勤務，發現現行犯及逃犯攔檢不停而逃逸，警察可以發動追車，但必須注意當時狀況，選擇最適當方法達到逮捕目的，如不能達到目的，或達到目的會發生重大傷亡，警察必須採取其他方式，如於街道人車眾多處所追車，警察必須考慮犯罪嫌疑人及用路人安全，必要時通知勤務中心協助通報攔查緝捕，而非法律授權得予追捕犯罪嫌疑人，警察的強制處分就無任何限制。

伍、結論

人權保障與治安維護為警察職責所在，警察在執行攔檢勤務，發現交通違規、行跡可疑或犯罪情事，依據道路交通管理處罰條例、警察職權行使法及刑事訴訟法等法律規定，都有義務攔檢駕駛人，至於駕駛人拒絕警察的臨檢而逃逸，行政法規與刑事法規授權警察得使用強制力目的不同，警察僅能在法律授權範圍內為之，不得逾越必要程度，亦不能將道路交通管理處罰條例授與警察追蹤稽查規定，作為認定對於交通違規者，實施以強制力手段追車依據，該規定追蹤稽查僅是授與警察確認違規者資料，達到警察舉發交通違規之目的，並未授權警察得依該規定實施強制力追車，警察實務上常對追車法律規定、授權與目的有所誤解，應加強導正執法觀念，以保障民眾權益。

警察發動追車的專業判斷，法院在審查必須給予尊重，並依警察當時狀況作審查，不能以造成傷亡結果審查，但追車判斷標

⁵⁰ 林山田，同前註 13，頁 257。

準一直困擾著警察人員，造成不應追車而追車，應追車而未追車，本文認為追車發動要件，首先，必須確認攔檢逃逸者是否為現行犯、準現時犯、通緝犯或脫逃人犯，才可以發動追車，如果僅是可疑犯罪或是交通違規，心虛而逃跑者，尚不能作為發動追車條件。其次，追車過程中必須符合比例原則，倘若能以較小侵害、較適當方法即能達到目的，應選擇最適當方法為之，不得逾越必要程度，例如所犯之罪為輕罪，或是人群眾多的處所，追車的強度必須考量，但仍須尊重執法人員的專業判斷，以當時危險情狀評估，作出最符合比例的方法。第三、對於交通違規或攔檢不服稽查取締者，不能發動追車，交通法規雖然授權警察得追蹤稽查之，目的僅在確認車籍及身分，一經確認即應停止，倘若不服稽查而逃逸，警察可依違反道路交通管理處罰條例第 60 條第 1 項⁵¹，除按原違規行為處罰外，並依不服稽查處罰，而非發動刑事法的強制處分，避免追車產生不必要傷亡事件發生。

行政警察與刑事警察皆是司法警察，行政警察有時從事行政警察工作，有時從事司法警察工作，發現犯罪時，即由行政警察轉換成司法警察，所有發動強制處分必須依據刑事訴訟程序來執法，因此行政警察執行路檢、臨檢等攻勢勤務，自得適用緊急拘提規定，倘若發現有刑事訴訟法第 88 條之 1 第 1 項第 3 款有事實發現犯罪嫌疑重大，經盤查而逃逸者，得緊急拘提，但所犯最重本刑為一年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪，不得緊急拘

⁵¹ 立法院 2018 年 5 月 8 日通過「道路交通管理處罰條例第 60 條文修正案」，駕駛人遇警察「拒檢逃逸」者，由原處罰 3,000 元以上 6,000 元以下罰鍰，修正為處新臺幣 1 萬元以上 3 萬以下罰鍰，吊扣駕照 6 個月，累犯可處 3 萬元罰鍰，並吊扣駕照 1 年。該修法或許對於拒檢逃逸多少可以達到嚇阻效果，另也表示拒檢逃逸不一定要發動追車，只要確認車籍及身分，逕行舉發即能達到行政目的。

提。警察在臨檢攔查而逃逸者，對於現行犯、準現行犯、通緝犯、逃逸等犯罪嫌疑人或緊急拘提對象，所犯之罪為一年以下有期徒刑之人時，在追車必須嚴守比例原則，避免造成追捕微罪之人，發生重大傷亡的不幸案件發生。

追車責任在實務判決似乎找不到判斷基準，責任不應以結果論斷，而須依據是否有法律規定或授權，有無遵守比例原則，並依事實情況來論定其責任，因此，本文提出三個判斷標準：

（一）追車行為完全正當：發現現行犯、脫逃人犯、通緝犯等犯罪行為，發動追車有其正當性，為依法令之行為，只要符合比例原則，不論行為人是否有傷亡，均是合法正當行為。（二）追車行為顯有過當：不符合追車要件，沒有法律依據或授權，即是違法追車，即追車行為不符合刑事訴訟法得使用強制力規定，或是違反警察職權行使法合理懷疑盤查逃逸，以及道路交通管理處罰條例追蹤稽查等規定，而任意發動追車，造成傷亡，執行警察當然必須負過失責任。（三）追車行為的正當性有所疑慮：警察在執行巡邏、路檢勤務，合理懷疑犯罪嫌疑重大，經盤查而逃逸，依其專業判斷⁵²，認為非追車無法維護治安，通報攔截圍捕及追車，只要合乎比例原則，即使造成傷亡，應認定為正當行為。反之專業判斷無具體事實，僅憑臆測可能犯罪嫌疑重大，即發動追車，造成傷亡，仍應論以過失責任。

⁵² 盤查神色緊張，車內疑似有犯罪物品或涉有其他案件事證，要求接受檢查加速逃逸，在合乎比例原則前提，應允許追車。

參考文獻

一、中文部分

- 方文宗（2019）。〈警械使用正當性之刑法界限〉，《東海大學法學研究》，57期，頁51-85。
- 方文宗（2004）。〈警察機關取締飆車範圍與限制〉，《律師雜誌》，292期，頁78-89。
- 林山田（2008）。《刑法通論（上）》，增訂10版。台北：作者自版。
- 林山田（2001）。《刑事程序法》，增訂4版。台北：五南。
- 林東茂（2002）。《危險犯與經濟刑法》，台北：五南。
- 李震山（2019）。《行政法導論》，台北：三民。
- 李震山（2002）。《警察法論—警察任務編》，台北：正典。
- 柯耀程（2017）。《刑法概論》。台北：一品。
- 柯耀程（2014）。《刑法總則》。台北：三民。
- 柯耀程（2009）。《刑事程序理念與重建》。台北：元照。
- 陳俊宏（2017）。〈警察攔車對不服稽查者追緝與否的探討〉，《警察法學》，16期，頁109-140。
- 曹昌棋（2016）。〈追與不追千萬難—談警察追車造成傷亡的法律爭議〉，《警專論壇》，18期，頁2-9。
- 褚劍鴻（2001）。《刑事訴訟法論（上冊）》，第5版。台北：臺灣商務。
- 蔡墩銘（2005）。《刑法精義》。台北：翰蘆。

二、外文部分

- Alpert, Geoffrey P./ Kenney, Dennis./ Dunharn, Roger / Smith, William/
Cosgrove, Michael (1996). *Police pursuit and the use of force*.
National Institute of Justice, 1-48.
- Alpert, Geoffrey P. (1997). *Police Pursuit: Policies and Training*.
National Institute Of Justice, 1-8.
- Becknell, Conan/ Mays G. Larry / Giever, Dennis M. (1999). *Policy
restrictiveness and police pursuits*. *Policing: An International
Journal of Police Strategies & Management*, Vol. 22, No.1, 93-
110.
- Buchwalter, Benjamin (2014). *Return to "Reasonable" in Section 1983
Police Pursuit Excessive Force Litigation*. *The Hastings Law
Journal*, 65(6), 1665-1690.
- Bull, Bonnie E. (2013). *In Pursuit of a Remedy: A Need for Reform of
Police Officer Liability*. 64 *S. C. L. Rev.*, 1015-1036.
- Hoffmann, Gabi/ Mazerolle, Paul (2005), *Police pursuit in Queensland:
research, review and reform*. *Policing: An International Journal
of Police Strategies & Management*, Vol.28. No. 3, 30-542.
- Lum, Cynthia/ Fachner, George (2008). *Police Pursuits in an age of
innovation and reform: The IACP police pursuit database*.
National Institute of Justice, 1-102.
- Wade, Lee M. (2015). *High-risk pursuit classification: categorical analysis of variables from
georgia police pursuits*. *Crim. Just. Policy Rev.*, 26(3), 278-292.