

警察人員舉發交通違規之倫理研究 ——法律規範及執法倫理之探討

An Ethical Study on Police Issuing Traffic Tickets: Ethical and Legal Dilemmas

陳宗駿*

Tsung-Chun Chen

摘要

警察人員於交通違規執法時，除應遵守法律規範外，尚須秉持警察倫理相關規定。按法律與倫理衝突下產生之兩難，如何「合法」且合於「倫理」的對違規個案進行裁量，一向為我國警察人員所面臨之困境，若警察無裁量權，警察以自己之方式維護正義而放棄法律規範，是否合乎警察倫理？如對情節輕微案件予以舉發、處罰是否就有違警察倫理？「合法」不見得合於「倫理」；「合法」亦不一定就是「做對的事」。法律制定再怎麼完善，總有百密一疏，在警察受限於依法行政下，未來應思考放寬裁量權限，信賴警察並正視其面臨之倫理兩難，以兼顧「執法」與「倫理」。

關鍵字：警察倫理、警察裁量權、交通違規舉發、道路交通管理處罰條例

Abstract

When police officers are enforcing traffic regulations, they must both comply with the laws and ethics. However, how to enforce the laws ethically and legally has always been one of their significant issues. If law enforcement officials lack discretion over certain cases, but want to uphold justice and ignore unreasonable and rigid laws, would that be ethical? On the other hand, would it be unethical if police officers ticket and punish a minor traffic violation? “Legal” does not necessarily conform with “ethical” and does not necessarily mean “doing the right thing,” since a “perfect” law has its own flaws. Under the rule of law, this study suggests we should take the ethical dilemma of police work in traffic regulations seriously and trust in the officers’ professional judgment, and so a proper expansion of police discretion in the future is desired.

* 內政部警政署保安警察第六總隊第二警官大隊警務員、東吳大學法學碩士。

Key words : police ethics, police discretion, traffic citation, traffic penalty rules

壹、前言

交通執法乃我國警察人員主要工作內容之一，依照我國道路交通管理處罰條例規定，警察對於交通違規之行為人有依法稽查、舉發或處罰之權利¹。然警察對於交通違規具體個案之稽查、舉發或處罰，可否可按違規情形之原委、情節輕重運用比例原則或便宜原則而有裁量餘地？若警察無裁量權，警察以自己之方式維護正義而放棄法律規範，是否合乎警察倫理？如對情節輕微案件予以舉發、處罰是否就有違警察倫理？研究者曾於屏東縣政府警察局潮州分局中山路派出所擔任勤區警員職務，於交通執法時常遇上有民眾違規情節輕微、或是單親婦女、謀生攤販經濟能力薄弱，無力照顧家庭，而苦苦哀求警察不開單或是僅舉發較輕微之違規事實。如警察針對個案進行勸導即可收改善之效，是否仍應依法舉發不可？本研究最後將針對上述情形，以實例就我國道路交通管理處罰條例第 53 條闖紅燈之規定，探討如無人穿越之十字路口闖紅燈，此等客觀上無造成妨礙他人及交通危險之行為，且違規人情節亦屬輕微時，在告發與否之兩難，以實務規範及警察倫理之角度探討之。

貳、警察執法倫理意涵

本研究僅探討警察倫理學中警察「執法」之倫理。而警察執法倫理除應合乎倫理學之一般原理原則外，亦可參考警察倫理相關守則與概念。

一、倫理學的意涵

(一) 倫理學之意義

倫理學 (Ethics) 源於希臘文「ethos」，該字含有風俗習慣、個人特質及品性道德之意。倫理學基本上是探討個人和群體應該如何生活才能獲得幸福，以及道德的價值與意義之追求。倫理學在於研究善與惡、對與錯，分析、評價並發展規範行為的道德標準，對於人們之行為建立一套規範標準來適用與反省²。

¹ 我國道路交通管理處罰條例第 7 條、第 7 條之 1、第 7 條之 2、第 8 條規定。

² 林麗珊 (2008 年 12 月)，《警政倫理學導論》，初版，中央警察大學，頁 123-125。

倫理學與社會科學不同。社會科學對於一件事情關心的是「實然」—即依規定實際上該怎麼做；倫理學則是關注「應然」—應該要怎麼做才比較好。而倫理學也非不講理性或沒有規則可循，它雖然不是經驗科學，但它所提出之任何規範皆為基於理性、正確與專業的判斷，且該規範是經過層層論證方才提出，因此倫理學也是科學之一環。如果一個人大發議論，說我們應該怎麼做、不應該怎麼做，也許他的議論會得到他人之認同，但如果他提不出任何論據，那麼他的議論充其量僅是他對事非善惡的主觀意見，而不是一門知識、不是倫理學³。

總之，倫理學是對人類道德生活進行系統思考和研究的學科，它試圖從理論層面建構一種指導行為的法則體系，也就是「我們應該怎樣處理此類處境」，「我們為什麼/依據什麼這樣處理」，並且對其進行嚴格的評判⁴。

(二) 倫理學之系統理論⁵

倫理學的系統理論，一般可分為兩類：義務論 (deontological theory) 與目的論 (teleological theory)。而後更發展出調和主義 (coherentism) 與其他非屬原則主義之理論，說明如下。

1. 義務論 (deontological theory)

「義務論」又稱「形式論」，以主張普遍性道德律的康德 (Immanuel Kant) 學說為代表。「義務論」主張每一個人的心中都有一把「對與錯」的尺，此為「正義」的格律或律令，因此應以理性的倫理判斷是非，並作為具有一致與普遍性的道德規範。義務論者對於行為正當性的界定，並不在於行為目的或產生的結果，而是行為本身特質是否為善而定，亦即對的行為在於遵守道德原則；義務論者關心行為的動機 (motives) 而非結果，所以行為本身就是目的而非為了達成其他目的之工具⁶。例如警方交通執法如以達成績效考量，僅選擇在民眾容易違規的偏僻路段 (而非以容易發生車禍為考量) 或專門取締年長者的交通違規 (因較容易攔停取締)，則恐有違義務論的正當性。

2. 目的論 (teleological theory)

³ 施慶瑞 (2003 年 8 月)，《警察倫理學上冊總論篇》，初版，臺灣警察專科學校，頁 1：40。

⁴ 維基百科，檢自 <http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E4%BC%A6%E7%90%86%E5%AD%A6#.E5.9F.BA.E6.9C.AC.E6.A6.82.E5.BF.B5> (檢索日期 2018 年 02 月 18 日)

⁵ 參見釋昭慧 (2007 年 7 月)，〈系統理論之交集與歧異—重點比較：原則主義與非原則主義〉《玄奘佛學研究》，第七期，頁 37-58。

⁶ 林火旺 (2005 年 3 月)，《倫理學》，二版二刷，五南，頁 43-44。

相較於「義務論」，在「目的論」者眼中，判斷「對與錯」的那把尺無法歸納成固定形式的格律或律令，而是依行為結果的「效益」來做總體評估。「目的論」者重在「最大化效益」的考量，而此考量又可區分為二：「利己主義」考量的是個人的最大化效益；「效益主義」以公眾的最大化效益作為倫理判準。因此目的論者認為一個行為的對錯完全取決於行為產生的結果或實現的目的，以「結果論」來決定行為善惡，亦即對的行為在於最大化其結果⁷。目的論的效益主義將複雜的倫理問題簡化為量化的計算問題，將行為產生的善果和惡果相減，所得即為效益，然而所遭批評不同價值與善惡間常常難以換算。例如警方交通執法所採手段如何對於違規人產生最大嚇阻力即為「效益原則」所探討。

「正義」與「效益」，分別是「義務論」與「目的論」兩大理論的第一思考原則。但「目的論」及「義務論」之「正義」與「效益」兩衝突概念，在適用倫理議題的個案上，究竟該如何適用？是否我們可兼顧「正義」與「效益」的兩項原則？或是我們能否拋開這些原則主義，而依其他方式來尋求倫理判斷的依據？此即發展出之後之調和主義、德行倫理學與關懷倫理學。

3. 調和主義 (coherentism)

一般倫理學的系統理論，大都以「義務論」與「目的論」作為「原則主義」或是「基本主義」，即為判斷倫理行為的第一原則。但由於「義務論」與「目的論」的在理論上爭執不休，因此出現了「調和主義」，主張不必經由「義務論」與「目的論」等第一原則來建構穩固的思考體系，而應由個案審慎的判斷、以及理論內部的調和，在「理論」與「經驗」之間，交互修正的過程中達到一種交互平衡、調和一致的理論系統。

對於沒有受過專業的倫理與哲學訓練的一般人而言，在遇到倫理兩難困境時，多半會依「普遍性的正義」或「結果的效益」這兩個角度來作倫理判斷；而且在生活情境之中，也大都交錯運用這兩種原則來衡量事情。因此人一生對於道德的評斷行為，很難「純屬義務論」或「純屬目的論」。從此一角度以觀，大部分人其實都是調和主義者。

4. 德行倫理學 (virtue ethics) 與關懷倫理學 (ethics of care, caring ethics)

在「義務論」、「目的論」與「調和主義」外，尚有非屬原則主義的「德行倫理學」與「關懷倫理學」。德行倫理學不以行為的形式或結果論

⁷ 同前註。

究「對、錯」，改從行為「動機」以辨明「善、惡」；關懷倫理更是直指「義務論」、「目的論」等原則主義，特別是正義倫理的錯誤，而主張「關懷」，才是道德的基礎。

二、警察執法應遵守之倫理內涵

此指警察人員執法時，除按照法律規範外，尚須考量倫理學之一般原理原則，即警察之倫理決定。蓋警察雖依照法律執法，然「合法」不見得「合情」與「合理」，警察執法時若一切按照法律規定行事，則未必能合乎倫理學之要求。若警察在執法之「法律」與「倫理」有衝突時，該如何解決？此亦為警察倫理探討之對象。尤其警方在得行使裁量權時更容易面臨倫理兩難（ethical dilemma）困境，包括不知道如何正確作為或無法實行；以及警方明知決定有倫理瑕疵但仍因誘惑等因素實行⁸。以下就警察在具體個案執法時，常須考量之倫理學相關準則說明之⁹。

（一）警察倫理守則（Law Enforcement Code of Ethics）

「警察倫理守則」為國際警察首長協會（The International Association of Chiefs of Police, IACP.）所擬訂，可作為判斷警察人員之行為有無合乎警察倫理、道德標準之方針。「警察倫理守則」指警察人員執行職務時所應注意及遵守之倫理準則，其內容計有五段，大致為規定警察須遵從的基本職責，如服務社會，保衛無辜者、對抗暴力及失序、除暴安良、毋枉毋縱、行政中立、尊重憲法賦予人民之自由權利及禁止警察暴力、禁止警察撒謊、貪汙、行為不檢、禁止警察權利濫用及國際特赦組織所提出的「警察人員應知的十項基本人權標準」。

（二）效益原則

「效益原則」又稱「效益主義」、「功利主義」，為前述目的論者所強調，與其相反之概念為正義原則及社會公道。「效益原則」指要求行為效益的最大化，「效益原則」將道德上對的行為，解釋為在所有可能的行為中，選擇合乎效益原則的行為。亦即，所謂對的行為就是其實踐的結果能產生最大效益的行為¹⁰。

⁸ 汪子錫（2011年5月），〈將人權素養置入警察倫理學範疇的探析〉，收於《現代警察應有之素養學術研討會論文集》，頁30。

⁹ 施慶瑞，同前註3，頁1：2至1：128。施慶瑞（2003年8月），《警察倫理學下冊規範篇》，初版，臺灣警察專科學校，頁2：27至2：191。林麗珊，同前註2，頁287-298。

¹⁰ 惟「效益原則」以結果論看待事情，過於追求效益，若以「效益」為絕對優先的第一原則，將遭到不少質疑，如在質的方面，如何證明某一選擇確能帶來最大化效益？在量的方面，如何證明某

(三) 正義原則

「正義原則」又稱「正義主義」、「社會公道」，為前述義務論者所強調。「正義原則」相信正義即是公平，不允許為了一些人、甚或大多數人的利益而犧牲少數人的自由平等；且「正義原則」為努力調合社會上存在之不公，重視公平分配與機會均等，人因天生與後天環境之不同而造成不平等，而此不平等應以合乎正義的方法予以補救。

因此「正義原則」所強調之公正或公平就是「平等自由原則」、「公平機會原則」與「差異補償原則」：每一個人都具有和他人一樣最廣泛的基本自由之平等權利（平等自由原則）；根據此權利，面對社會和經濟的不平等，即可衍生出將職務和地位對所有人公平的開放（公平機會原則）；並且按照極大化弱勢的主張，讓最不利條件的人獲得最大之利益，以符正義（差異補償原則）。

(四) 調和原則

警察人員面臨道德兩難個案之倫理決定上，或是在執法之「法律」與「倫理」有衝突時，除依照專業適用法律外，亦可參考「警察倫理守則」、「道德標準」、「效益原則」、「正義原則」等初步之理論系統後，按個別事實、情況，統合分析並兼顧各種價值優位，考量「正義」與「效益」，交互修正，交互平衡判斷做出結論¹¹。

參、我國警察人員舉發交通違規之研究

一、現行交通違規處罰之程序與運作

交通違規處罰性質係秩序罰，為針對行為人或相關之人過去行為的一種處罰，其目的除了保護抽象之社會法益、公共秩序與交通安全的維持外，主要是在維護個人之用路權與其生命、身體、財產保護。依照我國現行道路交通管理處罰條例

一選擇確能帶來最大化效益？又要將時間拉到多長，面向拉到多廣，方能證明其結果確屬最大化效益？在道德兩難之個案考量上，我們難以依客觀標準檢驗是否符合效益，我們大多只能依賴直覺判斷，難以排除主觀偏見。且我們是否能不擇手段或犧牲少數無辜第三者，以獲取眾人的最大化效益？這些都是「效益原則」所面臨之疑問與難題。參見釋昭慧，同前註 5，頁 41-42。

¹¹施慶瑞，同前註 3，頁 1：4。學者施慶瑞認為此統合各種倫理，運用於個案上之結論為「道」，本研究認為以「調和原則」較符合字面意義。此外，警察人員在做出最後的倫理決定時，亦可參考「調和主義」中畢強樸(Tom Beauchamp)與蔡德斯(James Childress)為生命醫學倫理(biomedical ethics)所歸納的四項中層原則：「自律原則」(respect for autonomy)、「不傷害原則」(nonmaleficence)、「仁愛原則」(beneficence)與「公正原則」(justice)。

規定，違反道路交通規則之稽查，由交通勤務警察與助理人員為之¹²，至於違反交通規則之舉發，則是民眾、公路主管機關與警察機關皆可¹³。最後在舉發後之處罰，如為自行車、三輪車等慢車，或是行人及道路障礙之處罰上，由警察機關處罰；若是汽車、機車等之違規行為，則由公路主管之監理單位處罰¹⁴。因此，目前社會常見之汽、機車交通違規案件，如騎機車未戴安全帽、駕駛汽車闖紅燈等，雖可由警察機關稽查、舉發，然處罰須由公路主管之監理單位為之。

二、我國警察裁量與交通違規舉發之法制面向

如前述，警察機關在汽、機車交通違規之案件上，僅具稽查及舉發之權利，而不得為處罰。然警察於稽查交通案件時，對於違規個案之舉發是否有裁量權，此為我國交通執法實務常見之問題¹⁵。按我國 94 年制定之行政罰法規定，可免罰之便宜原則只適用於違反行政法上義務之「處罰」，而不包括「舉發」，因此警察人員不可依此規定，於舉發交通違規時行使裁量權¹⁶。也許立法者注意到，實務上交通警察人員在舉發案件時，行使裁量無法依據之尷尬問題，遂於 95 年 6 月 30 日由交通部及內政部會銜發布「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條，該條文共列舉計 16 款，將社會常見較輕微之交通違規案件，諸如騎乘機車未戴安全帽、超越最高速限未逾十公里、未帶行照等行為，明文授權警察人員可依職權裁量以勸導代替舉發。然「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條，立法者僅將其認為較輕微之交通違規態樣授權警察人員裁量，而未授予如闖紅燈等案件舉發與否之裁量權。則在闖紅燈等案件上，警察人員如認行為人違規情節輕微，是否可超越「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條之授權範圍，以勸導代替舉發？

（一）法律優位原則

法律優位原則又稱「消極之依法行政原則」，只要是行政機關之行為不

¹²我國道路交通管理處罰條例第 7 條。然學者許文義認為，該條文稽查之規定，如同我國警察勤務條例對於臨檢之規定一般，欠缺要件與程序之明顯授權。參見許文義（1999 年），〈交通警察任務與職權之分析與探討〉，收錄於 1999 年道路交通安全與執法研討會論文集。

¹³我國道路交通管理處罰條例第 7 條之 1、第 7 條之 2。

¹⁴我國道路交通管理處罰條例第 8 條、第 12 條至第 84 條。

¹⁵本研究僅探討警察人員於交通違規案件舉發之裁量權，尚不討論舉發前之稽查行為可否行使裁量。

¹⁶我國行政罰法第 19 條第 1 項規定：「違反行政法上義務應受法定最高額新臺幣三千元以下罰鍰之處罰，其情節輕微，認以不處罰為適當者，得免予處罰」。然有認為，警察人員對於交通違規案件之舉發，應可包含於廣義之「處罰」概念。

侵害人民基本權利或給付行政未涉及重大公益事項者，皆可在不抵觸法律的範圍下行使¹⁷。警察對於情節輕微之交通案件，選擇手段較和緩之勸導代替舉發，並非干預或涉及重大公益之給付行政，本不須法律保留，然警察對此案件行使裁量權之前提須是不違反法律規定。依照我國行政程序法第 10 條，「行政機關行使裁量權，不得逾越法定之裁量範圍，並應符合法規授權之目的」。但警察選擇是否舉發或勸導之裁量權，除了「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條外，並沒有其他依據。因此，警察人員對於交通違規舉發與否之裁量，僅限於「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條之列舉事項¹⁸。

(二) 比例原則

比例原則為具憲法位階之基本原則¹⁹，內容概為國家行為應符合目的正當性（適當性原則）、手段必要性（必要性原則）及限制妥當性（狹義比例原則）。此原則不僅拘束行政，亦拘束立法及司法活動，因此如果立法違反比例原則，將會受到違憲之指摘。而行政機關在個案之執法上，亦須嚴守比例原則，方符法律規範。因此警察人員在闖紅燈之交通舉發上，對於具體個案考量後，如認情節輕微，雖無法依「道路交通管理處罰條例」及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條規定行使裁量，法理上可否以適當之勸導代替舉發未來亦有討論空間²⁰。

(三) 裁量餘地

裁量餘地指依法律規定，對於法律之「構成要件」實現時，容許行政機關就「法律效果」自行決定是否採取措施或就多個措施中選擇其一行使之裁量權限²¹。警察人員對於民眾闖紅燈之行為，如該民眾行為事實符合道

¹⁷陳敏（2009 年 9 月），《行政法總論》，六版，編者自印，頁 156-174。

¹⁸然此衍生之疑義為是否法規沒有規定，警察人員就一概沒有裁量權？如今沒有「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條之制定，警察人員將連一毫之裁量判斷都沒有？行政程序法第 10 條所指之「法定之裁量範圍」須否以明文規定為限？按道路交通管理處罰條例並未提及警察舉發之裁量權，僅於第 7 條之 1 限制警察機關接獲民眾檢舉舉發之裁量權限。綜觀道路交通管理處罰條例之立法意旨，其目的在維持交通秩序，確保用路人安全，應許警察在交通違規個案判斷上有裁量權。

¹⁹我國憲法第 23 條。

²⁰然立法者立法當初，是否已將闖紅燈等其他非「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條列舉之行為，不論個案情況一律擬制為情節重大之交通違規，而排除警察之裁量權適用？此種立法固然可能，惟此可能與比例原則衝突，因此本研究認為解釋上仍應考量比例原則較為妥當。

²¹陳敏，同前註 14，頁 181-182。

路交通管理處罰條例第 53 條第 1 項之闖紅燈「構成要件」，則在「法律效果」上，警察人員依照現行法規並無裁量餘地²²。

三、我國警察裁量與交通違規舉發之實務探討

目前我國警察機關於交通違規舉發裁量之實務運作，係按內政部警政署所頒行之「交通違規勸導單」為之，該勸導單中可以勸導代替舉發之內容即為「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條所列情形，在其他如闖紅燈之情況，就算警察人員認為個案情況以勸導即可，而不必舉發，實務上仍然必須舉發，否則警察人員可能將遭受行政懲處甚至依刑事法律移送法院。因此警察於交通舉發之裁量上仍有諸多限制。

肆、以闖紅燈舉發為例探討警察倫理兩難思考

一、本研究交通違規案例探討

本研究曾服務於屏東縣政府警察局潮州分局中山路派出所，轄內有一「T」字路口設有交通號誌，因該路口東西向車流量較大，南北向不多，且又為「T」字型，常有機車騎士會在東西向紅燈時闖越，因此該處為警察舉發闖紅燈之「績效勝地」。在該處舉發的爭議點在於該路段並非交通事故發生熱點（甚至車禍率相當低），僅因違規者多且員警較易取締而成為開單熱門路段。研究者與同事常於交通整理勤務時至該處稽查闖紅燈，半個鐘頭之績效量即相當驚人，但該處遭開單之違規民眾多為對向沒車時闖越，且其中不乏單親母親、擺攤為生之攤販等經濟上較為弱勢之族群，常有苦苦哀求，甚至當場落淚請求警方不要開單。

本研究關注於員警的執法心態，本例員警選擇在此特殊路口取締的原因並非該路口常有違規者而藉取締防止事故發生，而是取締方便之故。該 T 字路口事實上為低事故率路口，因東西與南北向車流輻對比太大，常發生東西向擠滿通行車輛等待紅燈，而南北向 T 字綠燈根本沒有車子的情況。因此比起闖紅燈處罰，該路口更該檢討的恐怕是紅綠燈設置的技術問題。另外員警取締方便的心態更顯著於僅攔停年長或婦女違規者，因他們比起青少年更容易攔下取締。此種闖紅燈違規行為，客觀上可非難性較低，且斟酌行為人違規情形之原委、情節輕重及懊悔

²²然綜觀道路交通管理處罰條例之立法目的為維持交通秩序，確保用路人安全，該條例賦予警察機關稽查及舉發交通違規之權力，而執行舉發之警察人員，實際上比裁罰之監理機關更了解違規個案情形，行政罰法第 19 條既予監理單位裁罰與否之裁量，則第一線執法之警察機關更應要有裁量權才是。且按「裁量」之用意在於賦予執法人員實現個案正義，如警察在交通執法上無裁量權，那警察與開罰單之機器有何差別？因此本研究認為現行法未來仍有討論空間。

態度等，又似以不舉發為當，則在與績效考量、法令規定之衝突下，警察人員該如何作為方為妥當？

二、本研究交通違規性質研究

按道路交通管理處罰條例之立法目的，為加強道路交通管理，維護交通秩序與確保交通安全，因此訂定違規處罰之用意即在道路秩序之維持，與用路人生命財產安全之保護。而研究者派出所轄內「T」字路口民眾闖紅燈之情形，性質上影響其他用路人權利輕微，因為對向通常沒有來車，對他人個人法益之侵害危險較低，此行為所造成之結果頂多為抽象交通秩序之破壞，造成人民對於交通規則之不信任、政府執法威信之低落。然道路交通處罰之主要用意，除了對破壞抽象秩序者之處罰外，更在於保護他人安全，處罰僅為一種手段，重要的是人身安全的保障。因此本研究所舉例之交通違規案件，在違規舉發與處罰時，似應審慎考量綜觀情事，有無其他替代手段即可達成矯正違規人之效果。

三、警察依法舉發與警察倫理之思考

詳如前述，目前實務上警察告發交通違規案件，由於上級機關之見解，對於警察裁量權尺度之限縮，警察人員遇是類案件，「依法」僅能依照警政署頒布之「交通違規勸導單」為之，而無他裁量餘地。然本案民眾於「T」字路口闖紅燈行為，影響他人用路權利輕微，造成自己或他人生命財產安全之危害亦較小，如警察人員依照專業判斷²³，就個案違規情形原委、情節輕重及行為人懊悔態度考量，綜合判斷後認為勸導即可收改正之效，如仍依法舉發，是否有違警察之執法倫理？

就「效益原則」觀之，該原則要求行為效益的最大化，就本案而言，對交通違規人產生最大之嚇阻力即為「效益原則」所要追求的。無可否認，將違規人舉發並將案件送至監理單位裁決處罰，對違規人產生日後不敢違規的遏制力，比警察人員之勸導來的強；惟如以「正義原則」考量，該原則偏向「程序正義」，重視過程，而非「效益原則」之結果取向。「正義原則」強調個案判斷、努力調合社會上弱勢族群之處境。就本案言之，勸導雖然嚇阻力不比舉發來的那麼有效²⁴，但在效果上已相差無幾²⁵，因此如仍行使舉發那麼強烈之手段，恐怕是違背「正義原則」

²³可惜的，目前立法者甚至警察機關自身，普遍對於基層員警執法及專業度不信任，不敢授予第一線人員應有之裁量權限，此舉除造成基層人員執法士氣低落外，最嚴重的就是個案正義無法實踐。

²⁴惟就嚇阻力而言，是否舉發一定比勸導來的好？本研究無客觀數據探討，僅就社會一般人之主觀認知作依據。

²⁵本案假定違規人行為後之道歉悔改具真實懊悔之意。

的，因為就個案正義來看，勸導更是兼顧「嚇阻」及「適當」兩全其美之做法。

最後在「正義」與「效益」的衝突中，應考慮事實、情況，交互平衡判斷後依照「調和原則」為個案之倫理決定。本案倫理衝突點為「法令規範」、「績效考量」與「道德良知」之扞格，究竟執法者拿捏的尺度該偏向嚴格執法、達成績效？還是偏向為個案著想，以低手段的勸導因應不同個案即可？按「調和原則」強調應在「理論」與「經驗」之間，交互修正達到個案平衡。如今本案在理論上，我們知道應按法令舉發；但在經驗上，我們依「普遍性的正義」或「結果的效益」思考，考量比例原則，也許能得出勸導為較適當之手段，因為既然勸導即能達到目的，對於特殊個案，結果之效益跟舉發差不多，那麼在合乎正義之判斷下，以勸導代替舉發似乎具有可考量空間。

誠然，目前在法規未鬆綁給予警察人員是類案件的裁量權限下，第一線執法人員仍應以「法理情」優於「情理法」考量。蓋依法行政亦是執法倫理不可或缺之要素，且為人民信賴政府之基礎。惟本研究認為將來應考慮將法規鬆綁，釋放更多交通執法裁量權予第一線執法者。因這些員警對於違規態樣最為了解，也比在第二線執行「處罰」的監理人員有行使裁量更高的正當性；如能給予執法員警更高的信賴，未來在交通「執法」與「倫理」兼顧上亦能更上層樓。

伍、結論

法律與倫理衝突下產生之兩難，一向為我國警察人員所面臨之困境。本研究認為，警察人員對於闖紅燈之交通執法案件，於選擇舉發或是勸導時，如就個案違規情形原委、情節輕重及行為人懊悔態度考量，綜合判斷後認為勸導即可達到改正之效果時，如仍依法舉發，恐產生與警察執法倫理之衝突。

誠然，「合法」不見得合於「倫理」；「合法」亦不一定是「做對的事」。法律制定再怎麼完善，總有百密一疏。警察人員面對個案正義，於依法行政與道德勇氣間徘徊時，不免遇到倫理兩難困境。然如縱然放棄法律規範，警察人員將遇上機關懲處甚至刑事制裁，且違反了警察人員依法行政的重要角色。本研究認為往後在法規鬆綁上應有相當之探討空間，給予第一線執法人員更多之裁量權限。惟可思考的是，警察人員除了執法者角色外，在角色扮演上，是否更像是「正義維護者」？如果警察行為與社會期待及自我道德要求衝突，則在社會正義、法律規範及自我利益選擇中，執法者如何依照睿智與理性，找尋最好之解決方法，以符合警察倫理之真意，將為警察人員每日不斷面對之課題。

參考文獻

- 林火旺（2005年3月），《倫理學》，二版二刷，五南。
- 林麗珊（2008年12月），《警政倫理學導論》，初版，中央警察大學。
- 施慶瑞（2003年8月），《警察倫理學上冊總論篇》，初版，臺灣警察專科學校。
- 施慶瑞（2003年8月），《警察倫理學下冊規範篇》，初版，臺灣警察專科學校。
- 陳敏（2009年9月），《行政法總論》，六版，編者自印。
- 釋昭慧（2007年7月），〈系統理論之交集與歧異—重點比較：原則主義與非原則主義〉《玄奘佛學研究》，第七期。
- 汪子錫（2011年5月），〈將人權素養置入警察倫理學範疇的探析〉，收於《現代警察應有之素養學術研討會論文集》。
- 許文義（1999年），〈交通警察任務與職權之分析與探討〉，收錄於1999年道路交通安全與執法研討會論文集。
- 維基百科網站 <http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E4%BC%A6%E7%90%86%E5%AD%A6#.E5.9F.BA.E6.9C.AC.E6.A6.82.E5.BF.B5>（檢索日期 20180218）