

交警非现场执法优化研究

刘 芳

贵州师范大学法学院, 贵州 贵阳

收稿日期: 2024年6月17日; 录用日期: 2024年8月1日; 发布日期: 2024年8月12日

摘 要

非现场执法是当代科学技术信息化发展的产物, 将非现场执法运用到执法的各个领域中, 有利于节约执法资源、提高执法效率, 在一些不能及时有效执法的地方, 通过多元化执法主体的方式, 能够有效管理道路秩序, 维护好道路交通安全。但是在具体的实践中交警非现场执法仍然存在诸多问题, 例如行政相对人违法证据认定有问题、行政相对人认定错误、非现场执法技术有待完善等, 这些有待攻克的难题阻碍着非现场执法手段的发展, 虽然较之前的执法手段, 交警非现场执法已经有了很大的进步, 但是在原有的基础上应当进一步的提升, 努力完善技术手段, 制定更加明确标准, 进一步优化交警非现场执法, 这将对各个执法领域尤其是交警执法领域具有跨时代的进步作用, 并且能够提升交警形象, 展示交警执法的科学性、公正性, 增强公众对交警工作的认可。

关键词

非现场执法, 行政处罚, 执法效率

Traffic Police Off-Site Enforcement Optimization Research

Fang Liu

Law School, Guizhou Normal University, Guiyang Guizhou

Received: Jun. 17th, 2024; accepted: Aug. 1st, 2024; published: Aug. 12th, 2024

Abstract

Off-scene law enforcement is the product of the development of modern science and technology information technology. The application of off-scene law enforcement to all fields of law enforcement is conducive to saving law enforcement resources and improving law enforcement efficiency. In some places where law enforcement cannot be timely and effective, road order can be effec-

tively managed and road traffic safety can be maintained by means of diversified law enforcement bodies. However, in specific practice, there are still many problems in off-scene law enforcement by traffic police, such as problems in the identification of illegal evidence by administrative counterparts, errors in the identification of administrative counterparts, and off-scene law enforcement technology to be improved, etc. These problems to be overcome hinder the development of off-scene law enforcement means, although compared with previous law enforcement means, off-scene law enforcement by traffic police has made great progress. However, on the basis of the original should be further improved, strive to improve the technical means, formulate more clear standards, and further optimize the off-site law enforcement of traffic police, which will have a trans-era progress in various law enforcement fields, especially in the field of traffic police law enforcement, and can enhance the image of traffic police, show the scientific and fair law enforcement of traffic police, and enhance the public's recognition of traffic police work.

Keywords

Off-Site Enforcement, Administrative Penalties, Enforcement Efficiency

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

非现场执法是执法的重要组成部分,是实施全面依法治国的基本路径和必然选择。自改革开放以来,行政机关的行政执法行为面临着执法难、民众信任度低等问题。发展交警非现场执法多元化方式,提升交警非现场执法技术基础,积极探索非现场执法成为行政执法的主要方式,是一项重大而紧迫的任务。在近年来的全国“两会上”,2007年“电子警察”设备准入制度被首次提出,全国政协委员周振中的提案被采纳,2016年人大代表提出交通电子监控进行单独立法的议案,2021年全国人大代表韩德云根据现实情况提出防止滥设滥用电子监控设备的建议[1]。这些提案、议案和建议都与交警非现场执法有关,希望通过设立电子监控设备减少交警工作量,节约资源、提高效率,但是由于电子设备自身的问题导致交通违章“天量罚单”,对“电子警察”的管理有应当进行一定的规制。“电子警察”设立的目的在于节约司法资源、提高执法效率,但是近年来因为交通电子设备被滥设滥用,交通电子监控设备开出的罚单呈现出“全民化”的趋势,电子设备的滥用,导致违章行为被发现的概率提高。

交警非现场执法研究具有深刻的研究意义,理论意义:丰富行政法学理论,有助于深入探讨行政权力行使的新方式和边界,为行政法学在交通管理领域的发展提供理论支撑。完善执法监督理论,能进一步明晰如何对这类特殊执法形式进行有效监督,保障执法的公正性和合法性,充实执法监督的理论体系。拓展公共管理理论,从公共管理角度分析非现场执法对于交通秩序维护、公共资源分配等方面的影响,推动公共管理理论在具体实践领域的深化[2]。深化法治政府建设理论,通过剖析交警非现场执法与法治政府建设要求的契合度,为法治政府建设在交通管理等特定领域的推进提供理论依据。现实意义:通过交警非现场执法能够很大程度上提高执法效率,和传统的执法模式相比交警非现场执法可以迅速、大量地查惩交通违法行为,有效节约警力资源。增强执法公正性,减少人为因素干扰,确保执法的一致性和公平性。“电子警察”的设置可以加强交通管理,给驾驶人员以警示作用,有效阻止交通违法行为,维护交通秩序。在交通违法行为的审查的程序上,电子监控设备能够提供有力的证据,使用更具可靠性和说服力的证据以追究行为人的责任。助力法治建设,推动交通法规的严格执行,促进法治社会建设。

2. 交警非现场执法制度的概述

2.1. 交警非现场执法制度的概念解读

交警非现场执法是指交通管理部门利用科技手段,通过设置电子监控设备等,对道路交通违法行为进行监测、记录和处罚,在不需要交警在现场维护交通管理秩序的情况下,直接通过电子监控设备记录的内容发现和处理违法行为。交警非现场执法技术具有以下特征其特征,借助科技手段,利用电子监控设备、拍照、录像等技术进行执法。具有较强的客观性强,记录的违法信息准确客观,减少人为因素影响[3]。高效性,能够同时对多个路段进行监控,提高执法效率。覆盖面广,一个电子监控设备可以对大范围的交通道路进行管理,可以对广泛区域的交通违法行为进行监测。虽然说非现场执法主要依据电子设备,但并不是说完全依靠技术支持,这其中也需要非技术手段的参与,就比如当事人申诉的审核与回复,而且并不是全部执法过程都在非现场的状态下进行。

非现场执法可以利用技术手段实现对大量交通违法行为的自动监测和记录,大大提高了执法效率,减轻了交警的工作压力。非现场执法采用客观的技术手段进行监测和记录,减少了人为因素的干扰,保证了执法的公正性和准确性。对交通违法行为进行处罚的同时,也起到了教育和警示作用,提高了公众的交通安全意识[4]。

自实施非现场执法以来,相关职能部门先后制定相应文件以规范执法机关的执法行为,国务院办公厅关于印发《提升行政执法质量三年行动计划(2023~2025年)》的通知:“(二)全面推进严格规范公正文明执法。完善行政执法工作机制。严格行政执法程序,全面落实行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法制审核制度。依法健全以信用为基础的新型执法机制,规范涉企行政检查,完善联合检查、‘双随机、一公开’监管、非现场执法等工作机制,推动监管信息共享互认,避免多头执法、重复检查;对直接涉及公共安全和人民群众生命健康等的特殊行业、重点领域,依法依规实行全覆盖的重点监管。”以及交通运输部关于印发《“十四五”公路养护管理发展纲要》的通知:“(十二)深入推进车辆超限超载治理[5]。完善高速公路入口治超,实现精确称重、自动识别、自动疏导。加强源头治超,建立货物装载源头倒查机制和货车非法改装联动治理机制。积极探索非现场执法。加大信用治超力度。加快实施全国治超‘一张网’工程,构建以‘互联网+’为核心的智慧治超新模式,推动治超工作由人工执法向科技监管转变,由末端管理向源头治理转变,由以罚为主向综合治理转变。”

虽然交警非现场执法在我国已经出现很长时间,但是交警非现场执法的定义在我国法律、行政法规、部门规章都找不到具体的规定,直到2016年《超限运输车辆行驶公路管理规定》出台,交通管理领域“非现场执法”才有了部门规章的依据。《关于深化交通运输综合行政执法改革的指导意见》明确提出“大力推进非现场执法和信息化移动执法”,给交通“非现场执法”提供了法治依据。2021年施行的新修订《行政处罚法》第41条规定:“行政机关依照法律、行政法规规定利用电子技术监控设备收集、固定违法事实的,应当经过法制和技术审核,确保符合标准、设置合理、标志明显,设置地点应当向社会公布”[6]-[9]。2024年2月19日,国务院公开了《关于进一步规范和监督罚款设定与实施的指导意见》,该指导意见从依法科学设定罚款、严格规范罚款实施、全面强化罚款监督三大方面,对行政处罚进行全面规范。为了从源头杜绝乱罚款,此次《意见》首先从罚款设定上入手。《意见》要求,严守罚款设定权限,科学适用过罚相当原则。另外,《意见》提出,要充分运用大数据分析研判,对违法事实采集量、罚款数额畸高的监控设备开展重点监督,违法违规设置或者滥用监控设备的立即停用,限期核查评估整改。

二十世纪九十年代非现场执法在我国才刚见雏形,一直到二十一世纪由于小汽车的慢慢普及和交通管理问题的出现,交警非现场执法在我国才开始普及,所以关于交警非现场执法的法律规定在许多领域还存在空白[10][11]。目前相关的法律规范主要有《行政处罚法》中关于行政处罚决定和执行的原则性

规定、《道路交通安全法》第 114 条对非现场执法的“取证环节”所作的规定，以及《道路交通安全违法行为处理程序规定》中对于非现场执法程序的规定。2008 年 12 月公安部对《道路交通安全违法行为处理程序规定》进行了修订，与旧《程序规定》相比，新《程序规定》对电子监控的设置、违法行为的惩罚等方面进行了进一步的完善。

但是，立法上仍然存在以下缺陷。其一，法律条文的模糊性。一些法律法规对于非现场执法的适用范围、条件和程序等规定不够清晰明确，这容易导致执法部门在具体操作过程中出现理解偏差和随意性，进而影响执法的公正性和准确性。其二，证据认定标准不统一。非现场执法主要依赖电子设备获取证据，但对于这些证据的真实性、关联性和合法性的认定标准在不同地区或不同案件中可能存在差异，这使得一些案件在证据采信上存在争议，可能导致当事人的合法权益受到侵害。其三，缺乏对当事人权利的充分保障。在非现场执法中，当事人往往难以直接与执法人员进行沟通和申辩，其知情权、陈述权和申辩权等可能得不到有效保障，容易使当事人产生不满和抵触情绪。其四，处罚裁量权的滥用风险。由于缺乏明确的处罚裁量标准，执法人员进行非现场处罚时可能存在滥用裁量权的情况，导致处罚结果不合理，损害当事人的利益。其五，法律法规更新不及时^[12]。随着科技的不断发展，非现场执法的手段和方式也在不断更新，但相关法律法规的更新速度往往跟不上技术的发展，这使得一些新出现的违法行为无法得到及时有效的制裁。其六，监督机制不完善。对交警非现场执法的监督力度相对不足，缺乏有效的内部监督和外部监督机制，难以确保执法行为的合法性和公正性。其七，法律责任界定不明确。对于非现场执法过程中出现的违法违规行，如证据篡改、错误处罚等，相关法律责任的界定不够清晰明确，难以对责任人进行有效追究。这些缺陷的存在，不仅影响了交警非现场执法的效果和公信力，也给社会带来了一定的不稳定因素。因此，有必要进一步完善相关立法，明确非现场执法的各项规定，加强对当事人权利的保障，建立健全监督机制，确保非现场执法在法治轨道上健康运行。只有这样，才能更好地发挥非现场执法的作用，维护交通秩序和社会公平正义。

2.2. 国内外研究综述

2.2.1. 国内研究综述

在中国，针对交警非现场执法的研究主要集中在以下几个方面：执法技术和设备的研究，非现场执法依托技术手段实施交通管理，需要不断提高执法技术和设备的先进性与精准性。在交警非现场执法研究的典型案例中，上海市利用高清摄像头和智能识别技术，实现了对交通违法行为的自动抓拍和识别。通过与数据库的联动，系统可以自动识别车辆牌照、车型等信息，并将违法记录上传至交通管理部门。深圳市采用了多功能交通监控设备，不仅可以抓拍违法行为，还可以实时监测交通流量、路况等信息，为交通管理决策提供数据支持。研究关注如何更新执法技术，提高设备功能，如高清晰、全天候、全方位的交通监控设备，精确捕捉违法行为并识别车辆牌照、类型和颜色等信息，确保智能系统因为识别不清问题导致错误率上升，降低公众对执法机关的信任^{[13] [14]}。虽然智能算法应用也能使执法系统更加自动化，避免人工处理的主观性和误差，智能监控设备还可通过车牌识别等功能与其他数据库联动，更好地管理车辆违法信息，但是非现场执法技术的迭代更新仍然有待提高，较发达国家而言，我国人工智能应用到执法领域还不够成熟。

执法程序和法律问题，研究关注如何完善非现场执法的告知程序、保障行政相对人的陈述和申辩权、完善救济制度等，以确保执法的合法性和公正性。执法策略和应用，研究如何针对高发交通违法地段和路段，加强设备的布设密度和覆盖范围，确保执法全面、精确。同时，建立违法行为的流程化处理机制，减少人为干预，提升执法效能和公正性。针对程序性问题，余凌云教授认为，交警非现场执法程序的基本构造表明了人工的不可替代性。嵌入大数据分析、人工智能等新技术的执法应用，在功能定位上仍属

于辅助执法的方式。与此同时,在交警非现场执法的程序上,存在着诸如行政相对人权力被压缩、证据固定形式存在问题、行政机关的回复存在变动等挑战[15]。针对以上这些挑战,清华大学法学院余凌云教授提出了对非现场执法程序进行完善的建议:制定并加强听取意见作为非现场执法程序的规定;完善技术审核设备;固定行政机关说明理由的范围。

执法体系的完善,研究如何提高监管和维护水平,包括执法设备的标准化和规范化操作、执法记录的完整性和保密性等,以保障执法的准确性和可信度。关于交警非现场执法的法律规定,例如《中华人民共和国道路交通安全法》第114条就规定了,公安机关交警部门可以根据电子监控设备保留的证据,对违反交通管理的人员进行行政处罚。对能够确定驾驶人的,可以依照本法的规定依法予以处罚。此外,《道路交通安全违法行为处理程序规定》第19条还规定了,交通管理部门应当对电子监控设备的记录的违法内容进行审核,审核通过之后要录入信息管理系统,将电子监控设备记录的内容作为处罚当事人的依据。法律法规表明,交警非现场执法的规定在整个行政法的法律体系中具有一定地位,但是具体的规定却有待完善,应当结合其他法律文件,将交警非现场执法的体系进行清晰定位。此外,还应当关注国际比较和经验借鉴,研究国际上非现场执法的先进经验和做法,为中国的交警非现场执法提供参考和借鉴。总的来说,中国交警非现场执法的研究现状比较活跃,涉及到多个方面的问题和挑战。未来的研究需要进一步加强理论研究和实践探索,以推动非现场执法技术和制度的不断完善和发展。

2.2.2. 国外研究综述

由于不同国家的法律体系和执法环境存在差异,交警非现场执法的研究现状也有所不同。在国外,交警非现场执法的研究受到了广泛关注。不同的国家在根据自身情况以及借鉴其他国家的管理制度和技术的基础上,进行了进一步的深入研究并付诸实践。例如美国、英国和日本这些发达国家,在以下的这些方面取得了重要进展:先进技术应用,积极研发和应用高科技设备,如智能摄像头、自动识别系统等,提高执法的准确性和效率。数据分析与利用,通过对大量交通数据的分析,了解交通违法行为的规律和趋势,为执法决策提供依据。执法程序优化,确保执法过程的合法性和公正性,保障当事人的权益。对执法当事人隐私的保护,保护当事人的个人隐私,防止隐私泄露给当事人带来侵害。这些国家在研究中还面临一些挑战,技术可靠性,部分技术设备可能出现误判或故障,需要不断改进和完善。法律法规适应性,随着技术的发展,法律法规需及时更新以适应新的执法形式。跨地区协调,不同地区的执法标准和设备可能存在差异,需要加强协调。

3. 交警非现场执法制度存在的问题

在当下科学技术在道路交通管理领域的应用,提高了道路交通查处违法行为的效率以及准确性,这也是道路交通非现场执法技术得以普及的重要原因。但是在实践中,道路交通非现场执法技术仍然存在不完善的地方,相关法律法规的欠缺性、执行程序的规范性、以及技术设备的不准确性,都会带来削弱民众信任度、降低法律威慑力的不利后果。

3.1. 交警非现场执法制度中的程序性问题

3.1.1. 执法公正性存疑

虽然交警非现场执法提高了交通管理的效率,更加优化了道路交通警察的资源配置,但是机械化的执法也引发了人们对其执法公正性的疑虑[16]。一方面,因为设备的可靠性和准确性。部分设备可能出现故障或误差,导致对违法行为的判定不准确,从而影响执法的公正性。另一方面,执法标准的一致性也备受质疑。不同地区或不同时间段的执法标准可能存在差异,使得相同行为在不同情况下得到不同的处罚。此外,证据的真实性和完整性也存在疑虑。照片或视频等证据可能被篡改或缺失,影响对违法事实的认定。

3.1.2. 信息告知不及时

交警非现场执法的智能化,带来了非现场执法的便利性,行政处罚的告知作为其中的一个重要环节,却存在告知不及时的问题,它可能会给当事人带来诸多不便和不良影响。存在道路交通违法处罚告知不及时,主要是由于以下几个问题造成。首先,告知不及时可能导致当事人对违法行为的认知延迟。当事人无法及时了解自己的违法情况,可能在后续的驾驶中继续犯错,增加交通安全隐患。其次,可能影响当事人的合法权益[17]-[20]。当事人无法及时知晓违法行为,可能错过申诉和辩解的时机,导致不必要的处罚。再者,告知不及时会降低公众对交警执法的信任度。当事人可能认为交警执法不规范,从而对交通管理工作产生质疑。

3.1.3. 证据缺乏完整性

交警非现场执法的程序大致分为,电子监控设备抓拍到相关的违反《道路交通安全法》的行为,通过智能化的判断对驾驶人员的行为进行处罚,电子监控设备收集违法行为记录资料,由公安机关交通管理部门对记录资料进行审核,审核通过后将违法行为信息录入道路交通违法信息管理系统后,公安机关交通管理部门向社会提供查询,当事人可以通过各种途径查询到自己的道路交通违法信息。证据收集与固定是认定驾驶人员存在违法行为的关键,因此证据的完整性,形成完整证据链是认定行为违反《道路交通安全法》的关键。

交警非现场执法程序中,对于证据的完整性问题,存在诸多因素的影响,其中关键因素主要是以下几个方面:第一,拍摄角度的局限性可能导致证据无法全面呈现违法行为的全貌。由于设备安装位置或拍摄范围的限制,可能会遗漏关键信息,影响证据的完整性。第二,环境因素如光线、天气等也会对证据质量产生影响。例如,在恶劣天气条件下,拍摄的照片或视频可能模糊不清,难以清晰地展示违法事实。第三,证据链不完整是一个常见问题[20]。单独的照片或视频可能无法完整地说明违法行为的前因后果,从而降低了证据的可信度。另外,设备故障也是导致证据完整性受损的原因之一。设备的故障或损坏可能导致部分证据缺失或不清晰,给执法工作带来困难。数据丢失也是一个不容忽视的问题。在数据传输、存储或处理过程中,可能会发生数据丢失的情况,从而影响证据的完整性。

3.1.4. 救济途径不畅

“电子警察”误判造成交通管理部门对机动车驾驶人错误作出处罚,机动车驾驶人可以对交通管理部门做出的处罚提起行政复议,在交通管理部门纠查清楚以后,再给相应的当事人回复。但是在实践中交警非现场执法的行政复议存在一定的困难性,主要体现在以下几个方面:证据收集困难,当事人在申请行政复议时,可能难以获取充分的证据来支持自己的主张。行政复议的程序较为复杂,大大增加了当事人维护自己权利的成本。信息不对称,当事人可能对相关法律法规和执法程序了解不足,导致在复议过程中处于劣势。技术问题,如设备故障或误差等,可能影响证据的准确性和可靠性,增加复议的难度。时效限制,行政复议有时效限制,当事人需在规定时间内提出申请,否则可能失去复议的机会。

3.2. 交警非现场执法制度中的技术问题

3.2.1. 设备欠缺准确性

虽然和以前的执法设备相比,目前的设备已经做到更加精准,但是目前的非现场执法设备仍然存在准确性的问题。非现场执法技术就是利用当下高新科学技术取代人工工作,从而达到有效执法的效果,但是在实际中却总是会闹出机器设备误判的“乌龙”[21]。之前在网上看到一些网友发的帖子,大概内容就是因“电子警察”角度的问题,很离谱的将机动车驾驶人员的正常行为误判为违反《道路交通安全法》

的行为。例如因为距离以及驾驶人员上衣与安全带撞色的原因,电子监控设备并不能清晰准确的分辨出驾驶人员是否系安全带,最终做出驾驶人员没有系安全带的错误判断;还有就是因此机动车前方挡风玻璃上存在的污渍,“电子警察”错误的判断出驾驶人员在驾驶机动车时实施抽烟的违法行为,并对驾驶人员进行处罚;最为常见的就是电子监控设备对闯红灯的错误处罚。因为非现场执法设备的不准确性,导致对驾驶人员做出错误处罚的例子不仅仅存在上述几种情况,只是上述几种情况较为常见,因此解决当下“电子警察”准确性的问题,是一项需要突破技术的重大难题,对它的研究也刻不容缓。

3.2.2. 技术更新滞后

随着社会科学技术的不断进步发展,各个领域都面临着巨大的挑战,交通管理部门技术的问题也是一大难题,目前交警非现场执法技术的更新却存在滞后,这给交通管理带来了一定的困难。主要问题存在以下几个方面:首先,技术设备的老化和落后是一个突出的问题。许多地方仍然使用老旧的摄像头和监测设备,无法满足现代交通管理的需求[22]。这些设备可能存在分辨率低、识别准确率不高的情况,导致执法的准确性和公正性受到影响。其次,数据处理和分析能力的不足也制约了非现场执法的效果。大量的交通数据需要及时、准确地处理和分析,但现有的技术可能无法胜任这一任务,导致数据延误或错误。再者,技术更新的缓慢导致了对新型违法行为的监管不足。随着交通方式和行为的变化,一些新的违法形式出现,但执法技术未能及时跟上,无法有效地监管和处罚这些行为。

3.3. 对交警非现场执法的规制问题

3.3.1. 标识不够清晰

交通管理标识指的是用以提示驾驶人员的符号或者标志,特别是在非现场执法领域,标识的主要内容是提醒驾驶人员执法区域,对驾驶人员起到一定的警示作用。所以,交警非现场执法标识不清晰的问题,它可能会对执法的公正性、合法性和有效性产生负面影响。标识不清晰会导致驾驶员对执法区域或规定的认知模糊。这可能使他们在不知情的情况下违反交通规则,从而引发不必要的处罚争议。不清晰的标识难以起到有效的警示作用[23][24]。无法明确提醒驾驶员注意交通规则,可能导致交通违法行为的增加。另外,标识不清晰可能影响执法的公信力。驾驶员可能对处罚的合法性产生质疑,进而对整个执法体系产生不信任。

3.3.2. 数据安全风险

交警非现场执法数据安全面临着一系列风险问题,这些问题可能会对执法的公正性、公民的隐私保护以及社会的稳定造成影响。首先,数据的保密性可能受到威胁。非现场执法过程中采集的大量数据,包括车辆信息、驾驶员信息等,如果在存储或传输过程中未能得到有效保护,可能会被非法获取,导致个人隐私的泄露。其次,数据的完整性可能受到损害。一旦数据被篡改或破坏,将影响执法的公正性和准确性,甚至可能导致错误的处罚决定。再者,数据的可用性也存在风险。如果数据遭到恶意攻击或系统故障,可能导致执法工作的中断,影响交通管理的效率。

3.3.3. 区域设置的不合理

交警非现场执法区域的设置若存在不合理性,可能会引发一系列问题。不合理的设置可能导致执法不公。某些区域可能过于密集,而其他区域则疏于监管,使得一些驾驶员有机会规避执法。这可能会影响交通秩序。驾驶员可能会刻意避开执法区域,从而导致其他区域的交通违法行为增加。不合理设置还可能损害公众对执法的信任。如果公众认为执法区域的设置不公平或不合理,他们可能对整个执法系统产生质疑。

4. 交警非现场执法的制度优化

4.1. 重视程序性问题的解决

对于证据不够完整的问题。优化设备的设置,选择合适的拍摄位置和角度,以全面记录违法行为。提高设备本身的质量,可以通过进口和研发,来提高设备的稳定性,从而减少设备发生故障的频率。储备专业的维修人员,能够在设备出现问题后第一时间进行检查,还能对设备进行定期维护,预防设备出现问题。加强对执法人员非现场执法技术的培训,提高执法人员运用非现场执法设备进行执法的能力。结合其他证据,如现场勘查、证人证言等,以补充和完善证据链。交警非现场执法在证据完整性方面存在一些问题,但通过采取相应的措施,可以有效地提高证据的完整性和可靠性,确保执法的公正性和准确性。对于交警非现场执法公正性疑虑的问题。通过培训专业人员对设备进行定期的检测和维护,保障电子监控设备搜集的证据足够准确[25][26]。制定统一的执法标准,避免执法人员因为人为因素导致相同情况不同结果的出现。增加执法人员法律素养的培训,建立统一的执法监督机制。解决交警非现场执法公正性疑虑问题,需要各方共同努力。通过提高设备可靠性、统一执法标准、完善证据管理和加强监督,才能增强公众对执法公正性的信任。

交通管理部门对违反交通管理的处罚行为告知不及时的问题。优化信息传递流程,提高工作效率。加强系统维护和技术支持,确保信息传递的顺畅。增强工作人员的责任心,建立有效的监督机制。利用现代信息技术,如短信、APP等,及时推送告知信息。交警非现场执法告知及时与否关系到当事人的合法权益和交通管理的公正性[27]。相关部门应高度重视,采取有效措施确保告知的及时性,提高公众对交警执法的认可度和信任度。为了缓解交警非现场执法行政复议的困难性。完善相关的法律法规,在法律法规中明确行政复议的程序以及审核行政复议的标准,避免行政当事人权利受到限制。增强政府工作报告的公开,提高执法部门的执法透明度,建立完善的监督机制,增强执法的公正性。法人员的法律素养和业务水平。解决交警非现场执法行政复议的困难性问题,需要各方共同努力,不断完善相关制度和机制,保障当事人的合法权益,促进执法的公正性和合法性。

4.2. 及时更新技术设施

为了解决技术更新滞后的问题,可以加大对技术设备的投入,及时更新和升级现有设备,提高其性能和准确性。加强数据处理和分析能力,引入先进的算法和技术,确保数据的及时处理和准确分析[28]。建立良好的技术研发机制,鼓励创新,及时应对新型违法行为的出现。加强与相关部门和企业的合作,共同推动技术的更新和发展。交警非现场执法技术的更新滞后问题需要得到重视和解决。通过采取有效的措施,提高技术水平,才能更好地适应现代交通管理的需求,保障交通安全和秩序。

为了解决设备不够准确的问题,可以采取以下措施:定期维护和校准设备,确保其正常运行;不断升级设备技术,提高准确性和适应性;优化设备的安装位置和角度,以提高监测效果;加强对设备数据的审核,避免误判;提高公众对设备准确性的认识,减少不必要的争议。交警非现场执法设备在交通管理中具有重要意义,但其准确性问题需要得到关注和解决。通过采取相应措施,可以提高设备的准确性和可靠性,更好地服务于交通管理工作。

4.3. 采取有效措施解决规制问题

对于标识不清晰这一问题。制定明确的标识设计和安装规范,确保标识的清晰度和可视性。使用质量优良的标识材料,延长其使用寿命。合理选择标识的安装位置,避免被遮挡或难以察觉。定期对标识进行维护和检查,及时修复或更换损坏的标识。加强对驾驶员的宣传教育,提高他们对标识的关注和理解。总之,交警非现场执法标识的清晰与否直接关系到执法的效果和公信力。相关部门应高度重视这一

问题,采取有效措施加以解决,以确保执法的公正性、合法性和有效性,同时也提高驾驶员的交通安全意识。

降低交警非现场执法数据安全风险。加强技术防护,采用先进的加密技术、防火墙等,确保数据的安全。提高人员素质,对工作人员进行安全培训,增强其安全意识。建立健全管理制度明确数据管理流程和责任,加强监督[29]。加强与相关部门的合作共同应对安全威胁,提高防范能力。保障交警非现场执法数据的安全对于维护社会秩序、保护公民隐私具有重要意义。我们必须高度重视数据安全问题,采取有效措施加以防范和解决。为解决区域设置不合理的问题。进行科学规划,综合考虑各种因素,确保执法区域的设置合理。优化资源分配,根据实际情况,合理分配执法资源。确保交警非现场执法区域设置的合理性对于维护交通秩序、保障执法公正和提高公众对执法的信任至关重要。相关部门应不断改进和优化执法区域的设置,以实现更好的交通管理效果。

5. 结论

对交警非现场执法的优化研究,是从理论到实践研究的一个过程。在学习相关法律法规以及交警非现场执法的理论概念的基础上,对实践中交警非现场执法运行机制进行学习,找出实际中交警非现场执法程序的不足之处。交警非现场执法二十世纪九十年代发展起来的一种新型执法方式,对交通管理部门警力有限的问题得到一定的解决,并且新兴执法方式是高科技时代发展的产物,执法部门在总结自己问题的同时,也是紧跟时代潮流,交警非现场执法具有提高执法效率、增强执法公正性、提升执法规范性、强化对违法行为的震慑力、可以提供可靠证据、有效改善交通秩序、保障道路安全、促进科技在执法中的应用以及增强公众对执法的认可度等有利效果,但是交警非现场执法在实践运用中也存在例如设备技术不够完善、执法程序上存在问题等缺点,本文虽然对上述缺点进行了一定分析,并且给出了一些可行性建议,但是在实践应用中[30],还需要更多的专家学者投入到非现场执法的研究中去,优化非现场执法的实际应用,解决交警非现场执法的重大难题,保障一个更加和谐稳定的交通管理秩序。

交警非现场执法研究有着漫长的发展过程,特别是在新时代科技发展的大背景下,应当结合数据智能,更好的发挥科学技术的作用。对于交警非现场执法未来的发展趋势,具有以下认知。技术应用的深化,随着人工智能、大数据、5G 等技术的不断进步,非现场执法将更加智能化。例如,通过更先进的图像识别技术,提高对违法行为的识别准确率;利用数据分析预测交通违法行为的高发区域和时段,进行更有针对性的监控。执法范围的扩大,非现场执法可能会进一步拓展到更多的交通管理领域,涵盖更多类型的违法行为[31]。目前非现场执法主要集中在超速、闯红灯等常见违法行为,未来可能会包括一些较为复杂或难以现场发现的违法行为。系统的互联互通,不同地区、不同部门的非现场执法系统有望实现更广泛的互联互通,信息共享将更加便捷和高效。这有助于打破信息孤岛,实现对违法车辆和驾驶人员的全面监管。与其他智能交通系统的融合,非现场执法将与智能交通信号控制、车联网等系统深度融合,形成一个更加综合的智能交通管理体系。例如,根据实时交通流量和违法行为数据,动态调整信号灯配时,优化交通流。规范和标准的完善,针对非现场执法中出现的问题,相关的法律法规、技术标准和操作规范将不断修订和完善,以确保执法的合法性、公正性和准确性。例如,进一步明确电子证据的法律效力、采集标准和保存要求等。更加注重人性化执法,在提高执法效率的同时,会更加关注当事人的权益保护和服务体验。例如,优化自助处理平台的操作流程,提供更多的申辩渠道,确保当事人的合理诉求得到充分考虑。国际合作的加强,在全球化背景下,各国在交通管理和非现场执法方面的经验交流与合作可能会增加,促进共同发展和进步。

致 谢

时光荏苒,岁月如梭,转眼间我已经完成了这篇论文的撰写。在这篇致谢词中,我想向所有给予我

支持和帮助的人表示最衷心的感谢。我要感谢我的导师，他严谨的治学态度、深厚的学术造诣和无私的教诲，让我受益匪浅。在我论文写作过程中，他给予了我耐心的指导和宝贵的建议，让我能够更好地完成这篇论文。

最后，我要向所有给予我支持和帮助的人表示最衷心的感谢。你们的关心和支持是我前进的动力，你们的陪伴和帮助让我感受到了温暖和力量。

参考文献

- [1] 余凌云. 数字政府的法治建构[J]. 中国社会科学院大学学报, 2022, 42(1): 90-108, 145.
- [2] 孟然. 交警非现场执法的制度研究[D]: [硕士学位论文]. 长春: 吉林大学, 2022.
- [3] 余凌云. 政府信息公开的若干问题——基于 315 起案件的分析[J]. 中外法学, 2014(4): 907-924.
- [4] 龙宗智. 推定的界限及适用[J]. 法学研究, 2008, 30(1): 106-125.
- [5] 陈卫东. 证据法学[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2016: 213.
- [6] 王敬文. 论受行政处罚当事人无过错之证明——由《行政处罚法》第 33 条第 2 款展开[J]. 证据科学, 2022, 30(2): 223-236.
- [7] 谢明睿, 余凌云. 技术赋能交警非现场执法对行政程序的挑战及完善[J]. 法学杂志, 2021, 42(3): 48-58.
- [8] 余凌云. 交警非现场执法的规范构建[J]. 法学研究, 2021, 43(3): 36-51.
- [9] 马颜昕. 自动化行政的分级与法律控制变革[J]. 行政法学研究, 2019(1): 80-92.
- [10] 马颜昕. 自动化行政方式下的行政处罚: 挑战与回应[J]. 政治与法律, 2020(4): 139-148.
- [11] 周文清. 过程论视野下自动化行政行为的司法审查——以道路交通非现场执法时空情境分析为视角[J]. 行政法学研究, 2022(1): 105-118.
- [12] 米歇尔·福柯. 规训与惩罚[M]. 刘北成, 杨远婴, 译. 上海: 生活·读书·新知三联书店, 2007: 226.
- [13] 韩志明, 张鹏举. “面对面”与“键对键”: 城管执法形态的比较及其适用性[J]. 学海, 2022(3): 57-66.
- [14] 宋维志. 反思交通违法非现场执法中累积积分的应用[J]. 四川警察学院学报, 2015(4): 75-80.
- [15] 李弋强, 陈伟. 浅议交通管理非现场执法中的“记分”问题[J]. 江苏警官学院学报, 2014, 29(3): 64-67.
- [16] 陈鹏. 算法时代的国家治理: 在算法与法律之间[J]. 法治社会, 2019(6): 9-19.
- [17] 田思源. 交通违法行为非现场处罚研究[J]. 行政与法, 2007(5): 77-79.
- [18] 李弋强. 交通违法行为“非现场处罚”法律研究[J]. 法制博览, 2021(14): 32-34.
- [19] 王石, 金斌, 石京. 交警非现场执法效果分析[J]. 交通信息与安全, 2014(3): 62-68, 77.
- [20] 江国华, 张彬. 证据的内涵与依法取证——以行政处罚证据的收集为分析视角[J]. 证据科学, 2016(6): 645-655.
- [21] 邵志骅, 许卉莹, 崔林山. 公安交通管理非现场执法监管模式研究与实现[J]. 中国公共安全(学术版), 2015(4): 127-130.
- [22] 李智宇, 洪冬. “电子警察”执法问题研究[J]. 鸡西大学学报, 2012, 12(5): 59-60.
- [23] 姜明安. 行政程序研究[M]. 北京: 北京大学出版社, 2006: 166.
- [24] 殷呈悦. 电子眼“不讲理”, 应有人纠偏[N]. 北京晚报, 2021-04-14(12).
- [25] 马长山. 数智治理的法治悖论[J]. 东方法学, 2022(4): 63-74.
- [26] 杨曦. 利用自动监控进行非现场执法的进路及规范构建: 基于事实认定的视角[J]. 行政法学研究, 2022(6): 86-96.
- [27] 王正鑫. 机器何以裁量: 行政处罚裁量自动化及其风险控制[J]. 行政法学研究, 2022(2): 166-176.
- [28] 周雪光. 中国国家治理的制度逻辑[M]. 北京: 生活·读书·新知三联书店, 2017: 30.
- [29] 张凌寒. 算法自动化决策与行政正当程序制度的冲突与调和[J]. 东方法学, 2020(6): 4-17.
- [30] 刘启川. 交警非现场执法的根基及其法治意义[J]. 政治与法律, 2022(4): 15-29.
- [31] 黄海华. 新行政处罚法的若干制度发展[J]. 中国法律评论, 2021, 39(3): 47-61.