

取締危險駕車（飆車）之策略研究—以新竹市為例

簡華明

摘 要

危險駕車原本只是單純的交通違規而已，但近年來流行的集體飆車行為，甚至攜械自重、砸車、鬥毆及傷人等事件，儼然成為一股治安的瘟疫，在街頭上橫行。民眾對「飆車族」可謂咬牙切齒、深惡痛絕。至於警方的取締作為方面，輿論總認為警察慢半拍，且多在事發之後，巡邏車才到場處理或驅趕，欠缺主動積極的防制策略。深究其因，乃「飆車族」出現之時間飄忽不定、跨轄流竄，使警方疲於奔命；復以現今飆車之型態，經常在深夜時段成群結隊競駛，或者蛇行、甩尾競技等方式為之，而深夜時段警力單薄，面對「飆車族」大軍壓境，如果僅是採取驅離的方式，僅能圖得一時的平靜，難保其不再違犯。過去，新竹（南寮）漁港曾是飆車的天堂，港區開闊的道路空間及西濱公路海岸美景，讓「飆車族」流連不歸。在民國 89 年、90 年間新竹市警察局曾強力取締飆車行為，並以刑法第 185 條「公共危險」罪嫌移送法辦。但涉案者最終為法院判處徒刑 2 至 6 個月，且均得以易科罰金或緩刑結案；然而，此後的飆車風氣並未因此而根絕。民國 90 年 1 月 17 日，我國「道路交通管理處罰條例」修正公布的第 43 條「危險駕車條款」，增訂了吊銷駕照、吊扣牌照及加重處罰的諸多規定，且自 90 年 6 月 1 日起施行。此一條款賦予警察取締飆車的有效「法寶」，對遏止飆車違規必然會有實質效果。此時，警察採取何種勤務策略，有效防範及制止飆車惡風，即為本文之重心。新竹市警察局近來的取締策略及執法作為，具有初步成效；透過行政力的貫徹執法，並非不能達成壓制及預防飆車之目標。

關鍵詞：危險駕車；飆車族；競駛；競技；蛇行。

壹、前 言

危險駕車（飆車）是一種伴隨社會多元化，所衍生的社會現象。所謂的「飆車」，日本稱之為「暴走族」；美國稱之為「飛車」。我國早期亦以「飛車」稱之，現今則以「危險駕車」之法定用語統稱之。

台灣位處亞熱帶，氣候宜人，雖然飆車事件在夏、秋季較為猖獗，但幾乎一年四季，均有飆車事件發生，輕則在道路上飆車競駛、競技，重則發生聚眾滋事及傷人。大規模出現的飆車族，已非單純的滋擾事件；除了競速行駛外，有時也

會隨身攜械自重，遇有行車糾紛時，動輒對用路人暴力相害；砸車、砸店亦時有所聞，對社會治安構成嚴重的威脅。因此，飆車事件不但有「量變」情形，更有「質變」之憂，不可等閒視之。

貳、國內危險駕車現象分析

台灣地區出現大規模的「飆車」事件，乃民國 75 年出現在台北市大度路的機車集體飆車行為〔1〕，其後，台灣各地陸續出現集體飆車事件。在民國 76 年 8 月，台南市飆車族不滿警察強力取締，憤而燒毀警車及交通隊辦公室之重大暴力事件。儘管警方對飆車族的取締，未曾停歇，但飆車事件亦有變本加厲情事，且汽車飆車族亦伴隨而生，其競速所造成的交通事故傷亡，不容小覷。

飆車違規難以取締及根絕，在於其機動性及流竄性強，警方如果貿然以追車的方式取締，對警民雙方的安全，均有很大的安全顧慮，且一旦造成違規者的傷亡，即有違「比例原則」。這使得很多警察不願主動積極地取締飆車，恐在取締過程中有任何差池。因此，警察單位多以象徵性的驅離及沖散，不讓其聚集及坐大而已，遑論大規模的蒐證、包抄及圍捕等措施。在道消魔長之下，飆車族的氣燄更加地猖狂，且料準警察不會追車攔檢，有時也會公然地向警方挑釁。就算有飆車族大規模地聚集及滋事，警察僅能被動式的出動驅散及蒐證，取締效果非常有限；多半是藉由街頭監錄器所攝錄之畫面，查出涉案之機車牌號及騎士特徵，事後逮捕滋事者。

2.1 危險駕車（飆車）之定義

依據現行「道路交通管理處罰條例」第 43 條規定，駕駛汽、機車有下列情形之一者，即屬「飆車行為」：

1. 在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
2. 行車速度，超過規定之最高時速 60 公里以上。
3. 拆除消音器，或以其他方式造成噪音。
4. 二輛以上之汽車共同違反上述規定，或在道路上競駛、競技者。

上述第 2 款：「行車速度超過規定之最高時速 60 公里以上」，係於 94 年 12 月 28 日修正時所增列，以區分「飆車」及「超速行駛」之不同，並加重飆速行為之處罰。

2.2 國內近年飆車事件衍生治安事故情形

台灣從南到北，都有固定的飆車族群體出現，其以行動電話或網路家族的通訊聯絡方式，互相吆喝同好出遊飆車，在週末假日的夜間或深夜，其徹夜不歸地在外流連。由於仗著人多勢重，偶在街頭上擦槍走火，衍生傷人、砸車或砸店等

治安事故，是令警察頭痛的治安毒瘤。

目前台灣本島比較常出現飆車的地區，北部地區如：台北縣、桃園縣、新竹市等；中部地區如：台中縣市、南投縣；南部地區如：高雄縣市、屏東縣等。表 1 所示，為國內近年飆車事件衍生治安事故之摘要整理：

表 1 國內近年飆車事件衍生治安事故摘要表

編號	發生日期	案 類	發生地點	人 數	凶 器	犯者年齡	備註
01	95.07.01.	傷人 砸店砸車	屏東縣 屏東市	20-30 部 機車	球棒、 鐵棍	18 歲 以下	
02	95.06.15.	傷人	桃園縣 桃園市	不詳	棍棒、 刀械	不詳	
03	95.04.08.	肇事致人 死亡	台北縣 五股鄉	10-20 部 機車	無	16-18 歲	
04	95.02.26.	傷人	台中縣 豐原市	10-20 部 機車	瓦斯槍、 棍棒	不詳	
05	95.02.18.	傷人	台北縣 板橋市	20-30 部 機車	棍棒、 刀械	不詳	
06	95.02.01.	傷人	新竹市	10-20 部 機車	棍棒、 刀械	不詳	
07	95.01.31.	傷人 毀損公署	桃園縣 大園鄉	20-30 部 機車	棍棒	不詳	
08	94.12.25.	砸車	新竹市	50-60 部 機車	木棒、 酒瓶	不詳	
09	94.09.21.	傷人	高雄縣	30-40 部 機車	棍刀	不詳	
10	94.09.19.	傷人	台北縣 土城市	10-20 部 機車	棍棒、 刀械	不詳	
11	94.07.17.	殺人	高雄市	30-40 部 機車	刀械 球棒	不詳	
12	93.07.25.	傷人	台中市	不詳 機車	棍棒	不詳	
13	93.05.16.	肇事致人 死亡	國道 3 號 14.4 K	3-4 部 汽車	無	25 歲	時速 180
14	93.04.30.	持刀強盜 路人財物	台中縣 太平市	4 部 機車	開山刀	16-18 歲	
15	93.04.18.	傷人	高雄市	10-20 部	棍棒	不詳	

				機車			
16	93.01.11.	械鬥	台北縣 蘆洲市	100部 機車	棍棒 刀械	不詳	
17	92.09.09.	肇事致人 死亡	國道1號 29 K	2部 汽車	無	不詳	蛇行 競逐
18	92.08.03.	加霸王油	高雄縣	6部以上 機車	棍刀	15-18歲	戴頭套 遮車牌
19	92.07.28.	加霸王油	台南市	20-30部 機車	不詳	不詳	遮車牌
20	92.07.19.	殺人	新竹市	7部 機車	機車鎖	15-18歲	
21	92.07.13.	強盜路人 財物	高雄縣	70-80部 機車	棍棒 手槍	不詳	
22	92.07.08.	傷人	桃園縣 桃園市	40-50部 機車	棍棒 武士刀	不詳	
23	92.07.06.	加霸王油	高雄市	50-100部 機車	不詳	不詳	
24	92.04.11.	砸車	台中縣 清水鎮	不詳 機車	棍棒	不詳	
25	91.11.09.	傷人	台中市	不詳 機車	鈍器	不詳	
26	91.11.03.	械鬥殺人	高雄市	200-300 部機車	槍械	19歲	

資料來源：TVBS-N 網路新聞搜尋，作者製表整理。

由上表可知，近年來飆車族愈益凶狠、年齡愈是年輕，且以組成車隊方式，集體出遊、壯大聲勢。發生飆車的時間，不限於暑假或特定月份，一年四季均可能發生；其中不乏在學生，易在同儕慫恿下，以電話或網路即時通等聯絡方式，集體邀約夜間出遊飆車；而網際網路的通訊方式，亦成為飆車族招兵買馬的利器。加以近年來，飆車族擁械自重，動輒以上百輛的機車在道路成群結隊競飆，有些會卸下車牌，或以活動式上翻，甚至直接將車牌貼上膠帶或口罩掛住者，以避免遭到警方記下車牌或為路口監錄器拍下。其最常發生的治安事件，多為與用路人發生行車糾紛，進而衍生傷害或攻擊事件。另外，深夜加霸王油或砸車事件亦有發生；有時經過警察派出所時，亦會以石頭或沖天炮等攻擊挑釁，視法律為無物。

2.3 發生危險駕車之原因

飆車問題的產生，乃錯綜複雜的因素，以下即飆車發生之主要原因：

1. 好奇心作祟

飆車事件之形成，經常是因青少年無所適事，加上好奇心唆使及激情衝動之下，經過他人吆喝，即三五成群上街飆車。也因為在街上的追逐及有警察的攔檢，更加滿足其刺激感。

2. 良好的交通環境

近年來，國內道路設施不斷闢建，不斷寬敞筆直，而且四通八達。對於飆車族而言，寬直的道路能滿足他們競飆的慾望，且四通八達的道路，亦提供良好的逃脫路線，避免遭到警察圍捕取締。

3. 通訊聯絡極為方便

行動電話及網際網路，使飆車族成員間通訊聯絡快速便利，在帶頭者登高一呼下，即化零為整地聚集成壯觀的飆車車隊，甚至遇到警察的取締措施時，其逃避都變得更有效率。

4. 車輛改裝推陳出新

由於科技進步，汽、機車不管在外型或性能，均有明顯的進步及提升。且飆車族為了滿足飆車樂趣，對於車輛改裝的需求，是以流行時髦為取向，且其將車輛改裝，亦視為一種對外炫耀的表徵[2]。

5. 英雄主義的心態

飆車族是為一種次文化團體，在這個群體裡，他（她）們認為從事飆車行為，是一種不畏法律處罰、勇於向法律挑戰的英雄作風，愈是警察取締，愈是刺激好玩，就算被逮到，也會成就其不畏法律之壯舉。

參、新竹市取締危險駕車執行面分析

新竹市位於台灣西北部，西臨台灣海峽，南接苗栗縣之竹南鎮，東與新竹縣竹東鎮為界，東南邊臨接新竹縣寶山鄉，北隔頭前溪與新竹縣竹北市相望。新竹市面積 104 平方公里，人口將近 40 萬人，道路交通運輸網絡完善便捷。國道中山高與北二高貫穿本市，並設有 5 個交流道，南來北往極其便利；省道台一線、西濱快速道路（台 61 線）及東西向快速道路（台 68 線），對新竹的縱向及橫向交通連接，提供主要的輸送功能。市區道路或外環道路，近年亦不斷闢建，使新竹市的交通網路系統更為便捷。

良好的道路交通環境，能吸引飆車族匯集。在民國 85 年至 90 年代，新竹漁港港區內開闊筆直的道路，加上優美夜景及附近餐飲海鮮店林立，每逢假日飆車族即集結徹夜不歸，在港區及周邊道路中，得到飆車的滿足感。新竹市雖面積不大，但因天然良好的地理條件，成為桃竹苗地區飆車愛好者流連之地，尤其有長達 17 公里的海岸線及周邊便捷的道路設施，使得近年來，飆車風氣未曾禁絕，

3.1 初期對策

新竹市在民國 85 年至 90 年間，飆車風氣鼎盛，每逢週末或假日晚間，在新竹漁港的港區開闊道路內，均會聚集難以數計的人車形成市集，人聲鼎沸、徹夜不歸。而飆車族在圍觀之人愈多時，其飆車意圖愈強，甚至表演甩尾或迴旋等花式動作，使得現場圍觀及鼓噪的人氣不散。其次，飆車族為了展示其車輛性能良好，極盡所能地改裝車身或其他機組件，排氣管經改裝後，亦發出極大噪音；甚至加裝高分貝音響，在飆車的同時，亦享受「飆音響」的快感，嚴重妨害民眾深夜居家安寧。

新竹市警方初期取締對策，是以民國 90 年 1 月 17 日「道路交通管理處罰條例」第 43 條「飆車條款」修正前的取締策略而言，且該修正後的「飆車條款」明定在 90 年 6 月 1 日起施行。由於，修正前之「道路交通管理處罰條例」對「飆車」之處罰規定，不僅欠缺周延，處罰亦極為輕微，無法達到立法效果。修正前原條文內容為：「機器腳車駕駛人，在道路上蛇行，或僅以後輪著地，或以其他危險方式駕車，或拆除消音器，或以其他方式造成噪音者，處 600 元以上 1,200 元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。」是故，原條文規定簡陋及欠完備，使得防治飆車違規，力有未逮。深究其原因，分析如下：

1. 處罰對象僅限於「機器腳車駕駛人」而已。
2. 處罰的行為態樣為：在道路上蛇行，或僅以後輪著地，或以其他危險方式駕車，或拆除消音器，或以其他方式造成噪音者等，然而對於現今大規模的車隊方式集體進行飆車，以及競速、競技（如：甩尾）等新興的危險駕車行為，則未有明文規定。
3. 罰鍰的額度為 600 元以上 1,200 元以下，顯然當時立法時，並未認為其為情節重大之交通違規，造成後來的遏止飆車效果，極為有限。
4. 僅因肇事時，始有吊銷駕照之附帶處分，其他如：吊扣車牌、施以交通安全講習、再犯沒入車輛及未滿 18 歲人違規父母連坐處分等規定，則付之厥如。

因此，在民國 90 年 6 月 1 日新修正「飆車條款」施行前，新竹市警方取締飆車違規，多半捨交通法令，而就刑法「公共危險罪嫌」移送處罰。另外，在飆車最盛的假日晚間，亦會請新竹地檢署檢察官坐鎮現場指揮，並於新竹市警察局第一分局南寮派出所針對涉案人開設臨時偵查庭，查扣相關涉案之車輛等物品。此一大張旗鼓作法，經過媒體大肆報導，確實對一些有心挑戰法律的飆車族有警告嚇阻作用。但另一方面，聞聲而來看熱鬧的民眾，亦相對增多，圍觀助勢者久久不散；飆車族亦蠢蠢欲動，只要警力一撤，即大肆狂飆。民眾撥打 110 報案要

求警方處理，整夜未歇。

而刑法第 185 條之規定，係為保護公眾往來交通之安全而設，其規定：損壞或壅塞陸路、水路、橋樑或其他公眾往來之設備或以他法致生往來之危險者，處 5 年以下有期徒刑，拘役或 500 元以下罰金；因而致人於死者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑；本罪並處罰未遂犯。作者整理自民國 88 年以來，新竹市警方強力取締違法飆車行為，並以刑法「公共危險罪」嫌移送法辦後，相關案件經新竹地方法院之判決結果，整理如表 2 所示：

表 2 新竹市歷年飆車事件法院判決情形摘要表

編號	判決日期	案由	判決法院	判決結果	案發時間	案發地點	被告姓名
01	95.04.14.	公共危險	新竹地院	徒刑 2 月 緩刑 2 年	95.03.06	新竹市 中華路	陳○綸
02	92.03.10.	公共危險	新竹地院	徒刑 4 月 緩刑 2 年	91.07.21	新竹 漁港	林○益
03	91.12.04.	公共危險	新竹地院	徒刑 2 月 緩刑 2 年	91.07.21	新竹 漁港	黃○凱
04	90.12.18.	公共危險	新竹地院	拘役 40 日 得易科罰金	90.08.12	新竹 漁港	何○宏 張○偉
05	90.06.20.	公共危險	新竹地院	徒刑 5 月 得易科罰金	90.02.11	新竹 漁港	劉○志 等 11 人
06	90.04.26.	公共危險	新竹地院	拘役 40 日 得易科罰金	90.02.11	新竹 漁港	黃○強
07	90.04.11.	公共危險	新竹地院	徒刑 5 月 緩刑 3 年	89.10.08	新竹 漁港	陳○隆
08	90.04.06.	公共危險	新竹地院	徒刑 3 月 得易科罰金	89.05.14	新竹 漁港	涂○龍
09	90.03.13.	公共危險	新竹地院	無罪	89.05.21	新竹 漁港	成○本
10	90.01.12.	公共危險	新竹地院	徒刑 5 月 緩刑 3 年	89.05.21	新竹 漁港	陳○傑
11	89.12.29.	公共危險	新竹地院	無罪	89.05.20	新竹 漁港	何○田
12	89.11.09.	公共危險	新竹地院	無罪	89.05.20	新竹 漁港	王○鈞
13	89.11.09.	公共危險	新竹地院	拘役 50 日 緩刑 2 年	89.05.20	新竹 漁港	謝○達

14	89.10.31.	公共危險	新竹地院	徒刑 6 月 緩刑 3 年	89.05.14	新竹 漁港	葉○德
15	89.10.27.	公共危險	新竹地院	拘役 30 日 緩刑 2 年	89.05.14	新竹 漁港	陳○盛
16	89.10.19.	公共危險	新竹地院	徒刑 5 月 緩刑 2 年	88.12.05	新竹縣 台 61 線	鄒○國

資料來源：司法院法學資料檢索系統，作者製表整理。

由於少年事件受到法律之嚴密保護，不但其調查及審理不公開，且少年前科紀錄亦會依法塗銷。是故，本表對於少年從事飆車行為移送少年法庭之後續資訊無能取得，故排除其追蹤分析。由上表得知，飆車行為依刑法公共危險罪嫌移送法辦，其經檢察官起訴後，一審法官多以判決拘役、或 6 個月以下的徒刑為主，且給予被告緩刑或易科罰金機會；甚至亦有因罪證不足，判決無罪者。

由於交通處罰法令欠完備，對飆車違規無法有效處罰，故以刑法「公共危險罪嫌」移送法辦，乃不得不的手段，其結果亦未能收到預期效果。另外，新竹市政府藉道路交通工程設施的改善，在港區道路增設不規則的跳動路面，避免飆車行為，此一作法，亦達到一定程度的抑制作用。但飆車問題始終在周邊道路及市區的重要道路存在，甚至有坐大情形；且其更具組織、攜帶刀棍更為普遍、砸車傷人的事件頻頻發生。

3.2 現階段對策

飆車族認為警方對其束手無策，常在有恃無恐的心態下，勢力坐大，甚至無畏與警車正面交會，其料定單薄的警力，不會有任何的取締作為。事實上，很多的警察單位亦存有「多一事不如少一事」的心理，以驅離沖散的方式，為防範之主要手段。但此法無助於解決飆車的問題，僅是一時逃避問題而已；況且，飆車族愈有警方追逐，其愈覺刺激起勁。

面對問題是解決問題之道，過去亦有警方採用「口袋戰術」先例，但並非所有圍捕措施均謂「口袋戰術」，這項策略需要充分運用道路的地理條件，先期部署完成，掌握住飆車族的行進動線，特別是飆車族出現之時間及地點，常有一個週期性及慣性，在知彼知己之下，以優勢警力「守株待兔」、「以逸待勞」成就之。執行「口袋戰術」只要成功一次，即能給予飆車族當頭棒喝、有效打擊，藉著新聞媒體的報導，以及飆車族團體成員間之口耳相傳，必能收遏阻之效。作者以交通執法者身分，實際參與及觀察整個取締飆車作為，且主導取締策略，經過多次的臨場試驗及成果顯示，以下的措施，不失為現階段整治飆車族之良策：

1. 口袋戰術

目前飆車族係以車隊的方式，集體飆車。是故，取締飆車族絕非使用單打獨

鬥或各個擊破的方式，能克盡其功，而是須要有一套將之一網成擒的策略。尤其，取締飆車族還須兼顧對方安全，在比例原則的衡量外，追車攔停並非好的方法，以動用優勢的警力，配合地形地物的利用，掌握其行進路線及動態，而將飆車族困住於一個口袋封鎖區，特別是對於機車飆車族機動性強、流竄力佳，使用這種包夾圍捕的方式，較能達成全面取締及遏止的效果[3]。然而，使用「口袋戰術」絕非「紙上談兵」而已，須實地運用演練多次，且不斷變換口袋圍捕區，及培養執行經驗與默契後，始能駕輕就熟及成功機會。實施「口袋戰術」的具體的作法，詳述如下：

(1) 勘查轄區地形地物

施展「口袋戰術」最重要者，乃對轄區道路的熟悉及掌握。是故，期前的道路勘查瞭解，利用道路地形地物的掩蔽及封鎖效果，選擇適當的道路區間路段，為一個口袋圍捕的區域。尤其，所選定之區間道路其縱深長度，須有足夠距離，除了考量圍捕飆車族的反應時間外，飆車行進速度的緩衝空間，亦須一併考量在內。

(2) 規劃優勢的警力執行

運用「口袋戰術」絕非單打獨鬥的追車方式，因為飆車族乃成群結隊而來，其人數自然不在少數。因此，警力的派遣須迎合「口袋戰術」的人力需求，且圍堵包抄的警車數量，亦須足夠將車道密封圍住，防範其竄出。倘若口袋區內另有其他可能出口，亦須有警力在彼處封鎖，以免形成漏洞。但最重要者，乃在引誘車隊進入口袋區時，在口袋入口處，須形成一個「圍三缺一」之勢，將飆車族車隊順勢導入後包夾之。

(3) 機動跟拍的蒐證小組

取締飆車族若沒有蒐集齊全證據，易功虧一簣；即使不依刑法罪嫌移送法辦，依交通法令之行政秩序罰，仍須保留足夠證據。何況，在人權至上、證據優先的前提下，警察的任何取締作為，必須蒐證齊全。是故，取締飆車族時，須規劃多組蒐證小組，以刑警人員駕駛偵防車，於飆車族聚集之處，潛入其行伍之間，緊密跟拍其行進動態、車牌號碼及駕駛人特徵等，如其所攜帶武器有外露時（如：棍棒、開山刀、鋁棒等），尤須予以完整攝錄；若來不及攝錄，則蒐證人員得以口述方式，將現場情形描述（含人車資料），經錄音留存後，此一描述之情況證據，亦能獲得法官之採信。

(4) 前置的觀察哨人員

飆車族的動態情資，是現場指揮官預判狀況及下達圍捕命令之重要資訊，特別是成群的飆車族車隊，其目標極為明顯，此時即要編排有觀察哨的人員。其得以活動的方式，在口袋區前方一公里處，預先觀察反映飆車族行進方向、路線及人車數等資料，並以無線電通報現場指揮官為因應準備。如果警力允許下，至少須編排 2 至 4 組的觀察哨人員為宜。

(5) 現場的統一指揮

「口袋戰術」的現場的指揮官，主導了整個戰術的成敗得失。雖然警察機關均設有「勤務指揮中心」，遇轄內任何治安、交通狀況，理當由勤務指揮中心統籌調度指揮，但執行「口袋戰術」取締飆車，則是不同的狀況，此時統一指揮的事權，當授權予第一線的指揮官。因為，飆車事件的狀況瞬息萬變，下達圍捕的機會，也是稍縱即逝，若由勤務指揮中心層轉下，容易喪失先機；最重要者，現場狀況原本即是前線指揮官最清楚，當全權授予其指揮之權能，以統一調度指揮警力。另外，現場指揮官亦須對轄區狀況處理嫻熟，以及具備臨機應變的反應能力。

2. 市府統合力量

新竹市在民國 95 年年初即曾發生飆車族攜帶槍械、刀棍、鋁棒等凶器，無故砍殺路人、砸毀路旁汽機、車，此一事件經新聞媒體大肆報導後，引起市民的普遍不安。新竹市長林政則對於飆車族暴力事件影響地區治安、造成市民恐慌，甚至易對新竹市的就業投資環境，存有不良觀感。林政則市長即於市務會議中，指示成立新竹市防制危險駕車專案小組，成員包括市政府各相關局室（如：警察局、教育局、社會局、環保局、工務局、建設局、行政室等），統合新竹市政府的相關公務資源，由市長親自擔任召集人，宣示取締飆車不法的決心，並購置具有夜間紅外線攝錄功能之蒐證器材，提供警察局人員執勤使用[4]。

3. 祭出行政重罰

飆車族一旦遭警方取締到案，其所面對的行政處罰，最重將可處以「吊銷駕照（三年不能考領）」、「吊扣車牌三個月」、「罰鍰 3 萬至 9 萬」及「接受道安講習」等重罰；如果是累犯者，甚至將可沒入該車輛。如果未滿 18 歲人飆車，父母亦須同時接受道安講習。因此，其處罰之重，如同行政處罰上的極刑。是故，違規人事後均會循行政救濟程序，提出「陳述」、「聲明異議」及「抗告」了。

4. 蒐證提報流氓

對於飆車族暴力滋事，提報治平專案對象檢肅者，過去曾有先例。例如：台東縣警察局在民國 92 年 3 月，以迅雷目標檢肅到案當年 21 歲的男子劉○雄，警方蒐證其於民國 90 年 10 月至 91 年 9 月間，在台東地區連續率眾持刀、棒飆車，砍殺追打路人等，經檢肅到案後，移送台灣東成技能訓練所感訓處分。另外，屏東縣警察局亦於 92 年 5 月 13 日以迅雷目標將當時 26 歲的林○龍檢肅到案，其於民國 91 年 7 月至 12 月間，在高屏地區連續率眾持刀、棒飆車，故意砍殺路人或其他駕駛，林嫌最終遭地方法院裁定交付感訓處分。而新竹市警察局則是經長期蒐證，發現男子魏○洪自 94 年 7、8 月份起，長期吸收中輟生及在學學生數十人加入飆車行列，並將該組織對外以「YY 車隊」自詡，魏嫌更以隊長自居。該飆車族原為烏合之眾，無內部組織犯罪行為，後為壯大聲勢由新竹市風飛沙幫首惡李○榮吸收支配，該組織唆使魏○洪所統領之飆車族，從事暴力討債、圍事、械鬥等，且為了對外宣示其地盤，常於假日夜晚成群結隊騎乘改裝比雅久機車飆車，甚至持槍、刀械、棍棒等凶器，砍殺無辜路人及砸毀停於路旁之汽、機車。經蒐證新竹市轄區 94 年 8 月至 95 年 06 月止，遭受飆車族傷害案共 18 件，將該組織成員 20 餘人拘捕到案，提報治平專案對象[5]。

肆、取締危險駕車之法規面分析

「口袋戰術」僅能在執行面上，獲得治標的效果。然而，要如何達成取締飆車族的治本之道，有賴於法規面的制裁處罰。現行法律對於飆車行為的處罰規定尚稱完備，如何落實運用是為關鍵。就目前的飆車現況觀之，已非單純交通安全的問題了，更有牽連到暴力或組織犯罪等層面。以下即探討目前我國相關之法律規定：

4.1 道路交通管理處罰條例

飆車行為的處罰，最重得處以「吊銷駕照（三年不能考領）」等，已如前述。此時，警方取締過程的適法性，扮演重要關鍵。然而，「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 3 項所規定之「競駛」，係指競速爭先行駛而言；若同時集結多數車輛，於同一時間在特定道路上前後相接，超速行駛，然並無相互競速爭先之事實，仍難謂係「競駛」。如果多部汽車前後相接超速且有跨雙黃線行駛之情形，是否符合上開法條所規定之「競駛」之要件，似尚有審究餘地[6]。按道路交通管理處罰條例第 43 條第 3 項所指「二輛以上之汽車共同在道路上蛇行、或以其他危險方式駕車者、或在道路上競駛、競技者」，應指二輛以上汽車有相互超越追逐、競賽比快之情形，而競速過程中，二輛車或為並行競駕或為互相超越，倘非互相為超越追逐、競賽比快而僅係快速行駛而有逾越速限，亦僅為「超速行駛」，而非「競速行駛」[7]。表 3 為作者整理近年來高等法院裁定情形摘要：

表 3 國內近年飆車違規抗告案件台灣高等法院裁定情形摘要表

編號	裁定日期	案由	裁定法院	裁定結果	案發時間	案發地點	抗告人
01	94.03.10. 94 交抗 142 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	原裁定撤銷 發回地院	93.01.11	桃園大溪 台 7 線	呂○鈞
02	94.02.25. 94 交抗 909 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	93.07.11	台北五股 防汛道路	丁○群
03	94.01.28. 94 交抗 11 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	原裁定撤銷 發回地院	92.11.30	桃園大溪 台 7 線	曾○翰
04	94.01.21. 94 交抗 19 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	92.02.25	國道 1 號 南下 159K	陳○勇
05	93.09.21. 93 交抗 451 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	原裁定撤銷 發回地院	92.11.30	桃園大溪 台 7 線	盧○銘 張○笑
06	93.09.07. 93 交抗 653 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	原裁定撤銷 發回地院	92.11.30	桃園大溪 台 7 線	林○峰
07	93.08.31. 93 交抗 509 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	93.02.29	桃園大溪 台 7 線	許○群
08	93.07.29. 93 交抗 476 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	93.01.11	桃園大溪 台 7 線	林○衫
09	93.07.28. 93 交抗 524 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	92.10.26	桃園大溪 台 7 線	陳○元
10	93.07.13. 93 交抗 477 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	原裁定撤銷 發回地院	92.11.30	桃園大溪 台 7 線	曾○翰
11	93.06.29. 93 交抗 453 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	原裁定撤銷 發回地院	92.10.26	桃園大溪 台 7 線	王○興
12	93.06.09. 93 交抗 408 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	92.10.26	桃園大溪 台 7 線	林○鴻
13	93.05.12. 93 交抗 321 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	92.09.07	桃園大溪 台 7 線	唐○豪
14	93.03.31. 93 交抗 195 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	92.10.26	桃園大溪 台 7 線	陳○銘
15	93.03.31. 93 交抗 140 號	不服飆車 違規裁罰	台灣高等 法院	抗告駁回	92.10.28	國道 3 號 北上 53K	陳○定

資料來源：司法院法學資料檢索系統，作者製表整理。

另一方面，執行交通勤務之員警掣單舉發交通違規行為，係公務員基於職務上權力，依法就特定之具體事件所為具公法上效果之單方行政行為，基於公務員

為公法上行為具有公信力之原則，該行政處分當可被推定為真正，此為「公信原則」。若謂公務員一切行政行為均需預留證據以證其實，則國家行政勢必窒礙難行。據此，刑事訴訟法就犯罪證據有關之規定中，與屬行政秩序罰之交通違規裁罰本旨不合之部分，自不在準用之列[8]。因此，取締飆車有時舉證確有困難，雖然有些案件未必能成立處罰要件，但亦有法官本「公信原則」，採信警方的取締過程陳述。

4.2 刑法公共危險罪

刑法第 185 條第一項後段之以他法致生公眾往來安全罪，為一補充之規定，必須其方法有達類似損壞、壅塞之程度，因而致生往來之危險，始足當之，並非凡有足以產生往來之危險者，即可構成本罪，否則，駕車在道路上超速行駛、違規停車於車道上、無駕駛經驗且無駕照者駕車於公路或違規超車等違反道路交通安全規則之行為均因有足以產生往來之危險，即有可能構成本罪，如此擴張法律構成要件之解釋即有悖離刑法禁止類推原則之危險。故俗稱「飆車」行為，必須聚集足以遮斷道路往來之多數車輛，並佔據一定路段之道路而以極其快速之速度來回飆駛，因而壅塞道路達一定之時間而足以生往來之危險，始足構成該條之以他法致生往來之危險罪。且刑法上所謂之具體危險犯，係將危險狀態作為構成要件要素而規定在刑法條款中，法官必須就具體之案情，逐一審酌判斷，而認定構成要件所保護之法益果真存有具體危險時，始能成立犯罪之危險犯。是刑法第 185 條第 1 項損壞或壅塞陸路致生往來之危險罪，係採具體危險制，須損壞、壅塞之行為，造成公眾往來之危險之狀況為已足，不以全部損壞、壅塞發生實害為要，然仍必須以損壞壅塞或其他方法，有造成公眾往來之危險狀況，方屬相當 [9]。

4.3 少年事件處理法

未滿 18 歲之少年，如果有從事飆車行為，如：無正當理由經常攜帶刀械、有預備犯罪或犯罪未遂而為法所不罰之行為、參加不良組織、逃學逃家或經常與有犯罪習性之人交往等要件，自然得依據「少年事件處理法」第 3 條第 2 項各款，有觸犯刑法律之虞者，依照「虞犯少年」之規定，移送到少年法庭，依據少年保護事件的程序處理。另外，少年之法定代理人或監護人，因忽視教養，致少年有觸犯刑罰法律之行為，或有「少年事件處理法」第三條第二款觸犯刑罰法律之虞之行為，而受保護處分或刑之宣告，少年法院得裁定命其接受 8 小時以上 50 小時以下之親職教育輔導。在「保護優先主義」的立法精神下，少年事件採取「保護代替監禁、以教育代替刑罰」措施，能否讓這些飆車少年洗心革面，值得長時間觀察之。

4.4 組織犯罪條例

依「組織犯罪防制條例」第 2 條規定，「犯罪組織」係指在三人以上，有內部管理結構，以犯罪為宗旨或其成員從事犯罪活動，具有集團性、常習性、脅迫性或暴力性之犯罪組織而言。此類犯罪組織成員間雖有發起、主持、操縱、指揮、參與等之區分，然以組織型態從事犯罪，內部結構階層化，並有嚴密控制關係，其所造成之社會危害，遠甚於一般之非組織性犯罪[10]。其中的「內部管理結構」，是指有層級之分，下手需服從主持人或是首領之命令行事，違抗者依內部規範懲處，亦即屬「暴力、威權式內部管理」。警方近年來將所有的犯罪集團，如：刮刮樂詐財、擄車勒贖、恐嚇等集團，以組織犯罪條例移送，在法官多以上述法律見解做出不同判決後，檢察官也以不起訴，或改以竊盜、詐欺、恐嚇等罪嫌偵辦。是故，飆車族是否能符合組織犯罪條例的構成要件，其蒐證資料尤須更加嚴謹。

4.5 兒童及少年福利法

「兒童及少年福利法」第 55 條，對未盡管教兒童及少年職責之處罰，包括在道路上競駛、競技或以蛇行等危險方式駕車或參與其行為者；其情節嚴重者，得處以新臺幣 1 萬元以上 5 萬元以下罰鍰。飆車問題是新興的少年問題，故在少年非行行為中，予以明文規範禁止，並要求父母、監護人或實際照顧兒少年之人，應禁止其為飆車之行為。因此，在取締少年飆車行為時，警察機關須將案件行文於地方政府之社政單位，依照「兒童及少年福利法」規定，對未善盡管教兒童及少年職責之人，予以重罰之。

伍、結論及建議

取締飆車族在執行層面，有著極高的困難度，尤須注意雙方的安全，避免造成傷亡。另就法規面而言，不管在刑事罰抑或行政罰，其構成要件，仍會面臨法院嚴苛的審查及考驗。是故，依作者實際執行經驗，對於現階段取締危險駕車之策略，建議如下：

1. 口袋圍捕勝於追車驅趕：

基於執勤安全的考量，避免造成人員無謂的損傷，以優勢警力、利用轄區道路地理條件、掌握飆車族行進動態及現場靈活的指揮調度，一聲令下發動圍捕，必能對飆車族產生震懾效果，收到遏阻功能。尤其，此種執勤策略是須經常性地累積經驗，才會有出奇制勝之可能。

2. 蒐證優先則可立於不敗：

在證據裁判主義的原則下，法院對危險駕車的行為，會採取嚴格的認定；倘若警方不能藉蒐證資料還原現場飆車情形，僅憑執勤員警個人所見，會造成各執己見。此時，且法官會將舉證責任，歸責於執法的員警。因此，在取締任務的蒐證編組中，須將便衣的偵查隊人員納入，並混入飆車族車陣中，全程跟拍之

。

3. 善用法律制裁以遏止不法：

以刑事處罰固能彰顯飆車具有犯罪性，但法院判決結果及處罰效果，常非警方所能預期。故回歸「道路交通管理處罰條例」規定，以第 43 條的「飆車條款」處罰，對集體飆車行為處以吊銷駕照（三年不得考領）、吊扣車牌（三個月）、罰鍰 3 萬以上 9 萬以下、接受道路交通安全講習（未滿 18 歲人違規，法定代理人須同時受罰）、沒入車輛（經受吊扣車牌，再次危險駕車者），即足以收到懲罰效果。作者實際執勤經驗顯示，自 95 年 3 月 12 日以口袋戰術成功取締大規模之汽車飆車族，並以上述規定重罰，復多次前往法院作證，取締過程獲得法官採信，已給予飆車族當頭棒喝，達到阻嚇效果；目前均未聞汽車飆車族集體於新竹市出現。

4. 網路及媒體的傳播助力：

網際網路雖有助長飆車氣勢之效，但若能化阻力為助力，有成功的取締案例之後，即會在該飆車族團體裡口耳相傳，對相關處罰嚴厲，始感到戒慎恐懼。另外，警察機關若能於成功取締大規模飆車事件時，善用媒體傳播的力量，適時發布新聞，此一訊息亦足為其他蠢蠢欲動的飆車族一個嚇阻效果。

參考文獻

1. 陳志銘，「警察政策形成之利害關係人研究—台北市取締陽金公路飆車之個案分析」，中央警察大學行政警察研究所碩士論文，民國 90 年 6 月。
2. 簡華明，「當心改裝車遺禍」，中國時報時論廣場，民國 95 年 7 月 31 日第 A15 版。
3. 簡華明，「整治飆車族須標本兼顧」，中國時報時論廣場，民國 95 年 7 月 9 日第 A15 版。
4. 參照新竹市政府 95 年 5 月 25 日「防制危險駕車專案會議」會議資料。
5. 參照新竹市政府 95 年 7 月 21 日「新竹市政府電子報」市政新聞資料。
6. 參照臺灣高等法院 94 年 3 月 10 日刑事裁定 94 年度交抗字第 142 號。
7. 參照臺灣高等法院 94 年 1 月 28 日刑事裁定 94 年度交抗字第 11 號。
8. 參照臺灣高等法院 93 年 5 月 12 日刑事裁定 93 年度交抗字第 321 號。
9. 參照臺灣高等法院高雄分院 92 年 1 月 9 日刑事判決 91 年度上訴字第 1958 號。
10. 參照 90 年 6 月 29 日司法院大法官會議釋第 528 號解釋。

