

## 淺析單手騎車是否有《道路交通管理處罰條例》第 43 條 第 1 項危險駕車之適用

杜志強<sup>1</sup>

### 摘要

近年來汽、機車行車紀錄器普遍裝設，民眾交通安全意識抬頭，交通違規檢舉案件大幅增加，越來越多民眾檢舉「單手騎車」是危險駕車行為。本文將蒐集相關法院判決及行政機關函釋，並針對各類見解綜合判斷，不應僅因機車騎士「單手騎車」就直接認定為危險駕車，應再斟酌其單手騎車過程中，有無嚴重影響其他用路人安全，或有無其他不當行為。各警察機關受理民眾檢舉類似案件認定違規時，實應更為謹慎，務必於舉發通知單違規事實欄詳細記載危險駕車之具體事實，以免損害民眾權益。

**關鍵字：**單手騎車、飆車、其他危險方式駕車、穩妥掌控車輛

### 一、前言

近年來汽、機車行車紀錄影像設備普遍裝設，民眾交通安全意識抬頭，交通違規檢舉案件大幅增加，越來越多民眾檢舉「單手騎車」是危險駕車行為。而部分警察機關以道路交通管理處罰條例(以下簡稱道交條例)第 43 條第 1 項第 1 款「以其他危險方式駕車」舉發該行為，究竟單手騎車是不是危險駕車呢？目前各法院的見解並不統一。筆者整理最近幾年 12 件法院判決，其中 8 件分別由新北、臺北、臺南、高雄及橋頭地方法院認不足以構成危險駕車，判決撤銷原處分，其餘 4 件則由新北、高雄及屏東地方法院審認構成危險駕車行為，駁回原告之訴。

### 二、我國及外國對於危險駕車之定義

#### 2.1 香港

在香港，危險駕車定義為駕駛汽車的方式顯然可能對其他道路使用者、車上的乘客或駕駛者本身造成受傷的風險，或對財產造成嚴重損害。司機駕駛汽車的方式，遠低於合格和謹慎的駕駛人平均水準，例如在多燈號或多急彎路口超速行駛，或在行人或車輛過馬路時闖紅燈等(香港特別行政區運輸署，2020)。

#### 2.2 美國

在美國維吉尼亞州，危險駕車的樣態則有超過道路速限 20 英哩(約 32 公里)或時速超過 80 英哩(約 128 公里)、駕駛方式危害到他人身體或財產安全、將無法控制的車輛開上路、在無超車道情況下對併排行駛之車輛超車、在單車道併排行駛、對停在路上接送學童的校車超車或開車競速等行為(ALEXANDRIA FEDERAL ATTORNEY,2011)。

德州則將危險駕車定義為駕駛車輛故意或恣意不顧他人生命或財產安全，例如嚴重超速、低頭使用手機、毒駕或酒駕、蛇行、街頭競速、行駛高速公路跨越雙黃線、

---

1 內政部警政署保安組警務正(聯絡地址：臺北市忠孝東路一段 7 號，電話：02-23412861，E-Mail: goman@npa.gov.tw)。

逆向行駛、未禮讓有路權的其他車輛、自行車或行人、未停等前方已停車的校車等(Doug Murphy Law Firm, P.C.,2020)。

## 2.3 澳大利亞

在澳大利亞，危險駕車則歸類於反社會駕車行為(anti-social driving)，包括超速、疲勞駕駛、逼車及街頭競速(Australia Federal Police,2005)。

## 2.4 日本

在日本《道路交通法》將危險駕車定義為以妨礙通行為目的之尾隨貼近車輛、過度鳴按喇叭或是在車輛前面急踩煞車等行為(JAMES BOLINGER AND HANA KUSUMOTO,2020)。

## 2.5 我國

我國「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，可視為「危險駕車行為」：

- 一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
- 二、行車速度，超過規定之最高時速 60 公里以上。
- 三、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。
- 四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。
- 五、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。
- 六、二輛以上之汽機車共同違反第一項規定或在道路上競駛、競技者。

# 三、實務機關見解

## 3.1 相關法院判決撤銷原處分之見解

### 3.1.1 高雄地方法院 107 年度交字第 95 號及 107 年度交字第 180 號裁判書

- (1)道交條例第 43 條第 1 項第 1 款，所謂「以其他危險方式駕駛」係類似於飆車族聚集或在道路上蛇行、炫技等構成重大危害交通安全之故意行為，且其他處罰條文無法適當評價時，始能適用該條處罰。
- (2)內政部警政署 107 年 6 月 1 日警署交字第 1070095733 號函釋意旨：「有關『以其他危險方式駕車』，宜與『在道路上蛇行』整體視之，依個案認定 行為表現是否有類似蛇行等危害他人之虞，作為危險駕駛之認定依據。倘如眼睛直視前方，並注意車前狀況且穩妥掌控車輛，尚難逕以單手騎車認定有危害他人之虞」，符合道交條例第 43 條規範意旨，應可援用。
- (3)原告單手騎車的時間雖然較長，仍保持行車平穩，具體結合整體環境觀察，也無法認定有危害他人之虞，其行為雖不可取，惟尚未達到重大危害交通安全之程度，亦無從認為有何危險情狀發生，不能認為本件有類似飆車族聚集或在道路上蛇行、炫技等重大危害交通安全之行為，應不構成道交條例第 43 條第 1 項第 1 款「以其他危險方式駕駛」之客觀要件。

### 3.1.2 新北地方法院 107 年度交字第 226 號及 233 號裁判書

- (1)道交條例第 43 條第 1 項第 1 款之條文係規定「在道路上蛇行，或以其他危險方

淺析單手騎車是否有《道路交通管理處罰條例》第 43 條第 1 項危險駕車之適用

式駕車」，則立法者除以概括立法「其他危險方式駕車」之方式，規範各種嚴重違反交通法規而危及其他用路人安全之行為，另將「蛇行」與「其他危險方式駕車」並列，而以「蛇行」作為「危險駕車行為」之例示。

- (2)道交條例第 43 條第 1 項第 1 款「其他危險方式駕車」屬於不確定法律概念，然既與「蛇行」並列處罰條件，自須以駕駛人之行為與「蛇行」所造成之危險相當，始足當之。實務上常見者例如連續闖越紅燈、連續逆向行駛、僅以後輪著地行駛、沿途任意變換車道等駕駛行為皆屬之。
- (3)原告於上班尖峰時段，駕駛系爭機車，行經交通要衝路口及橋樑引道，前後均有機車行駛，以單手騎乘，然其尚能維持穩定速率及無變換車道或明顯行車不穩之重大危險駕駛行為等情。
- (4)單手駕駛機車，另一手持手機方式，分心使用行動電話或其他有礙駕駛安全之行為者，僅成立道交條例第 31 條之 1 第 2 項之違規行為，並不構成違反道交條例第 43 條第 1 項第 1 款之重大危險駕駛行為處罰之，則基於舉重以明輕之法理，僅以單手駕駛機車而穩定行駛，且另一手並未持手機（即無分心使用行動電話等之較輕行為），更無構成處罰違反（較重）道交條例第 43 條第 1 項第 1 款重大危險駕駛行為之法理。

### 3.1.3 臺北地方法院 107 年度交字第 285 號裁判書

- (1)道交條例第 43 條第 1 項第 1 款之「以其他危險方式駕車」，係指「機器腳踏車駕駛人僅以後輪著地」或「與汽車駕駛人在道路上蛇行、拆除消音器、行車速度超過最高速限」相類之飆車危險駕駛行為。
- (2)原告於交通並非壅塞之道路上，將左手置於機車後方坐墊，未握持任何物品，遇有突發狀況仍得隨時回復操縱機車手把，尚難逕認係與以後輪著地、在道路蛇行、拆除消音器、行車速度超過最高速限相類之飆車危險駕駛行為。
- (3)衡以單純之「單手騎車（另隻手未握持任何物品）行為」，未分心從事其他事務，遇有突發狀況仍得隨時回復操縱機車手把，「以手持方式使用行動電話」、「手持香菸、吸食、點燃香菸」則係以另隻手為其他行為，且手持行動電話尚須分心與他人交談，無法立即回復至操縱機車手把之狀態，堪認前者對於道路交通安全之危害較後者輕微。又立法者既於道交條例第 31 條之 1 特別規範「以手持方式使用行動電話」、「手持香菸、吸食、點燃香菸」之單手駕車行為，且處罰之法律效果顯輕於道交條例第 43 條第 1 項第 1 款之「以其他危險方式駕車」，則較「以手持方式使用行動電話」、「手持香菸、吸食、點燃香菸」行為危害更為輕微之單純「單手騎車（另隻手未握持任何物品）行為」，自不應在道交條例第 43 條第 1 項第 1 款「以其他危險方式駕車」之處罰範圍。

### 3.1.4 臺北地方法院 107 年度交字第 383 號裁判書

- (1)原條文之立法目的，原為遏阻飆車族之危害道路安全的行徑所設，是以該條構成要件列舉在道路上蛇行、行車速度超過規定最高時速 60 公里，及拆除消音器等均為飆車典型行為，為涵蓋實際上可能發生的危險駕駛態樣，第 1 項爰增訂第 3 款及第 4 款。是修正後之道交條例第 43 條第 1 項處罰行為，固已不侷限典型之飆車行為（第 1 款、第 2 款、第 5 款），而擴及逼車（第 3 款）、擋車（第 4 款）等危險駕駛態樣；然就第 1 款所稱之「以其他危險方式駕車」行為，仍須與「蛇行」之危險駕駛態樣相若，始足當之。
- (2)由本條文修正經過可知，道交條例第 43 條第 1 項第 1 款所指危險駕車態樣，應

包括「蛇行」、「僅以後輪著地」或「以其他危險方式駕車」等相類之典型飆車行為，方得予以裁處。

- (3)原告雖以右手單手騎車，左手未握機車把手控制行車之事實，然其行為時間短暫，騎乘過程又尚稱平穩，此與「蛇行」、「僅以後輪著地」或「以其他危險方式駕車」等相類之典型飆車行為並不相同。

### 3.1.5 臺南地方法院 107 年度交字第 66 號及橋頭地方法院 107 年度交字第 34 號裁判書

- (1)道交條例第 43 條第 1 項第 1 款的「其他危險方式駕車」型態應該與異常駕駛型態(「蛇行」、「超過規定之最高時速 60 公里」、「任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道」、「非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停」，以及主管機關列舉的「(機車)僅以後輪著地行駛」)的危險性相當，才不至於違反比例原則。而實務上歸類為「其他危險方式駕車」時，常見的情形是「連續闖越紅燈」、「連續逆向行駛」、「沿途任意變換車道等駕駛行為」等型態。
- (2)原告駕駛系爭機車的過程中，車速並非太快，單手駕車過程還算平穩，並沒有失去平衡或者偏離車道以致於影響到其他用路人。
- (3)原告不論煞車停等紅燈、綠燈起駛，尚能穩定操控，沿途均保持一定速度直行在慢車道內，且遇路旁停放之汽、機車，均可閃避，並無於車道上作 S 狀急行、穿梭行駛、任意變換車道、連續逆向行駛或連續闖越紅燈等重大違規之危險駕駛行為。

## 3.2 相關法院判決駁回原告訴之見解

### 3.2.1 屏東地方法院 106 年度交字第 30 號裁判書

- (1)判定駕駛人是否以「危險方式駕車」，除考慮駕駛人造成自身危害的程度，兼應將其他用路人所可能肇生的危害納入考慮，如駕駛行為足致其他用路人發生危險，即有構成「以危險方式駕車」的可能。
- (2)原告左手放進外套衣袋取暖，非僅短時間以單手操控機車，而是以相當時間只以右手駕駛機車，不如以雙手駕駛平穩；又路面常有坑洞、砂石、裂縫、減速突起物等如遇突發狀況，將直接影響機車操控之閃避、停煞，可能肇生事故風險，對全體用路人安全、公益維護應已造成危害。

### 3.2.2 屏東地方法院 107 年度交字第 68 號裁判書

- (1)「以危險方式在道路上駕駛」是一個不確定法律概念。按用路人除維護自身行車安全，同時亦應避免對其他用路人造成危險，如此能使全體用路人均便利安全、維護增進公益，故判定駕駛人是否以「危險方式駕車」，除考慮駕駛人造成自身危害的程度，兼應將其他用路人所可能肇生的危害納入考慮，如駕駛行為足致其他用路人發生危險，即有構成「以危險方式駕車」的可能。
- (2)原告將左手插在左側外套口袋內，確實有以單手駕駛系爭車輛長達 15 秒之情形。倘突然路況有變，原告僅以單手駕車除可能馬上失去平衡外，亦無法為隨時停車之準備，確實對於道路交通安全有危害。

### 3.2.3 新北地方法院 107 年度交字第 274 號裁判書

原告在當時交通流量甚大且人車往來頻繁之路口，非但以單手騎乘系爭機車，且跨越雙黃線至對向車道後而逆向行駛，並在號誌燈為紅燈禁止通行之狀況下，仍逕自

淺析單手騎車是否有《道路交通管理處罰條例》第 43 條第 1 項危險駕車之適用

紅燈右轉。堪認原告騎乘系爭機車於綜合評價上足以該當道交條例第 43 條第 1 項第 1 款所規範「以危險方式駕車」之要件。

### 3.2.4 高雄地方法院 107 年度交字第 362 號裁判書

原告單手騎乘機車、與右側機車騎士併行又交談，雖然車速不快，但考量原告單手騎車的時間（約 38 秒），周圍車輛也不少，仍應認為造成交通安全重大危害，違反道交條例第 43 條第 1 項第 1 款之規定甚明。

## 3.3 行政機關見解

### 3.3.1 交通部 98 年 6 月 26 日交路字第 0980039315 號函

該函內容略以：騎機車邊「看書」行為已違反道路交通安全規則第 94 條第 3 項駕駛人應「注意」車前狀況之規定，復於左手持書而僅以右手控制機車把手，無法安全控制機車行止，倘遇突發狀況更難採取必要之安全措施，更可能危及其他用路人之安全。針對前述行為可援引道交條例第 43 條第 1 項第 1 款後段「以其他危險方式駕車」舉發處罰，應於舉發通知單違規事實欄詳細記明危險駕車之具體事實，並儘量完整蒐證，以避免爭議。

### 3.3.2 內政部警政署 107 年 6 月 1 日警署交字第 1070095733 號函

該函略以：有關道交條例第 43 條第 1 項第 1 款後段規定「以其他危險方式駕車」宜與前段規定「在道路上蛇行」整體視之，依個案認定行為表現是否有類似蛇行等危害他人之虞，作為危險駕駛之認定依據。倘如眼睛直視前方，並注意車前狀況且穩妥掌控車輛，尚難逕以單手騎車認定有危害他人之虞。

## 四、結論與建議

觀諸各法院之判決理由，均有其合理論述，但從民眾角度，不免會對於各法院有不同之判決結果的狀況感到疑惑而無所適從。惟綜合相關法院之判決見解及行政機關之函釋，有關單手騎車是否屬於危險行為，不應僅因機車騎士「單手騎車」就直接認定為危險駕車，應再衡酌其單手騎車過程中，有無嚴重影響其他用路人安全，或有無其他不當行為（如 S 型急行、連續穿梭車陣、疾速行駛或連續緊急煞停等），將該「單手騎車」行駛過程作整體評價，如認定其行為與「在道路上蛇行」所造成之危險相當，即得以道交條例第 43 條第 1 項第 1 款後段規定「以其他危險方式駕車」舉發之。

考量危險駕車之處罰相當重，影響違規人之權益甚鉅，故建議各警察機關受理民眾檢舉類似案件認定違規時，實應更為謹慎，務必於舉發通知單違規事實欄詳細記載危險駕車之具體事實，以避免爭議。

## 參考文獻

香港特別行政區運輸署網站，危險駕駛介紹，擷取日期：109 年 8 月 20 日，網站：  
[https://www.td.gov.hk/tc/road\\_safety/safe\\_motoring\\_guides/dangerous\\_driving/index.html](https://www.td.gov.hk/tc/road_safety/safe_motoring_guides/dangerous_driving/index.html)。

Alexandria Federal Attorney, Reckless Driving Charge in the United States District Court for the Eastern District of Virginia in Alexandria, Retrieved October 20, 2020, website at <https://www.alexandriafederalattorney.com/federal-reckless-driving-charge-in-the-united-states-district-court-for-the-eastern-district-of-virginia-in-alexandria/>。

109 年道路交通安全與執法研討會

Doug Murphy Law Firm, P.C., Reckless Driving, Retrieved October 20, 2020, website at <https://www.dougmurphy.com/reckless-driving>。

Australia Federal Police, Road Safety, Retrieved October 20, 2020, website at <https://police.act.gov.au/road-safety/safe-driving/anti-social-driving>。

James Bolinger and Hana Kusumoto. (2020, June 15). New Japanese law imposes harsh penalties for aggressive driving and cycling. stars and stripes. Retrieved from <https://www.stripes.com/news/pacific/new-japanese-law-imposes-harsh-penalties-for-aggressive-driving-and-cycling-1.633910>。

中華民國交通部法規檢索，擷取日期：109 年 8 月 20 日，網站：  
<https://motclaw.motc.gov.tw/webMotcLaw2018/>。