高雄高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第一庭
114年度交字第896號

原　　告　郭雪真
被　　告　交通部公路局高雄區監理所
000000000000000000
代　表　人　馮靜滿
訴訟代理人　曾秀招
　　陳怡君

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國114年6月23日裁字第82-V4UA90676號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　　文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用新臺幣參佰元由原告負擔。

事實及理由

一、程序方面：原告不服被告依道路交通管理處罰條例(下稱道交條例)第62條第1項所為的裁決而提起撤銷訴訟，經核屬於行政訴訟法第237條之1第1項第1款規定之交通裁決事件，自應依行政訴訟法第2編第3章規定之交通裁決事件訴訟程序；且本件事證明確，本院爰依同法第237條之7規定，不經言詞辯論，逕為判決，合先敘明。

二、爭訟概要：原告於民國114年5月1日9時32分駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車(下稱系爭車輛)，於屏東縣○○鎮○○街000號前(下稱系爭地點)，因倒車撞擊訴外人洪禎伶所有之車牌號碼000-0000號普通重型機車(下稱A機車)及車牌號碼000-0000號普通重型機車(下稱B機車)，致A、B機車受有損傷，有「汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置逃逸」之違規(下稱系爭違規行為)，經屏東縣政府警察局東港分局(下稱舉發機關)警員到場處理並舉發，並移請被告裁決。被告認原告確有系爭違規行為，依道交條例第62條第1項之規定，於114年6月23日以裁字第82-

V4UA90676號違反道路交通管理事件裁決書(下稱原處分)，裁處原告罰鍰新臺幣(下同)3,000元，吊扣駕駛執照1個月，並應參加道路交通安全講習。原告不服，遂提起本訴訟。

三、原告主張意旨及聲明：

(一)原告於駛離時並無察覺任何事故發生，亦未明知發生碰撞；全程以正常低速操作車輛，並無任何逃逸意圖。若原告當下知情，必定會即時下車處理，無不顧而去之可能。而依實務與法理，所謂肇事逃逸，須以駕駛人「明知肇事且意圖逃避法律責任」為構成要件。若駕駛人主觀上未察覺事故，即不構成該條所稱之「逃逸」行為。原告既不知情，亦未故意逃離現場，即不符合構成要件。又被告稱現場有民眾揮手示意，但當下原告專注駕車，並未注意後方民眾揮手之舉，且無法證明該民眾係向原告揮手示意，以此推論原告知悉發生事故，欠缺事實基礎。

(二)被告僅憑監視錄影片段，即逕為裁罰，未進一步審酌駕駛人當時之駕駛狀況、視線死角、環境背景及主觀認知，亦未實地調查現場是否屬易誤判區域，裁罰認定明顯欠缺比例原則及正當行政程序。況且，原告知悉事故後，曾多次嘗試聯繫對方車主，雖一度未能聯絡上，仍主動留下聯絡方式；嗣後雙方於協調日會面時，原告亦表示如有損害願負賠償責任，惟對方車主當場回應：「沒什麼太大的問題」，表示車輛未受損，並明言不予求償，亦無意進一步追究責任。在原告堅持致意及補償之下，對方最終收受慰問性質之和解金2,000元。此一事實亦顯示事件性質輕微，並無實質損害產生。而被告稱原告經LINE得知可能涉及事故，卻未依規定報警，然原告當時對事發經過與損害情形尚不確定，正等待對方車主回電以釐清事實，確認情況後再安排報警。且原告於由友人轉知該LINE群組貼文，惟友人於114年5月2日上午8時左右點選該網址時，該貼文已經無法查看，即便如此原告仍持續以各種方式希望能與車主聯繫，以確認事故事實與損害狀況，避免依據不完整或失準資訊報警。惟尚未等到回電，

即接獲派出所通知。原告於隔日即派員至現場關切，並與對方車主協商達成諒解，足證原告積極處理之態度。且LINE並非正式執法或通知之管道，該等訊息常有失實、誇大或涉及詐騙情形，欠缺即時性與公信力。倘僅憑此類非官方管道PO文，即認定原告知悉事故後未依規定報警，顯屬事證不足，亦不符比例原則。

(三)原告於談話紀錄表所述「不慎撞到後面停放之普通重型機車」係事後經影像及當事人確認事實後，基於配合調查誠信義務所為之陳述，並非事故當下即知情之自白，該等事後陳述不能作為原告當下已知悉並故意離去之依據。且監視器影像顯示原告倒車中途曾暫停，惟該動作係為調整方向盤及確認周遭環境，並不代表察覺碰撞。車輛隔音及座位高度等各種因素均可能減弱對後方輕微碰撞之感知。又被告主張以A、B機車之倒地、車損情形判斷撞擊力道非小，與事實不符，交通違規陳述單中車主表示車子未受損，另機車倒地方式亦受多種因素影響，例如停放角度、周邊其他車輛距離、地面狀況等，並非僅由撞擊力道即可斷定。僅以影像判斷撞擊力道，屬事後觀點，不能證明駕駛當下確已知情。

(四)原告之道路交通事故談話紀錄表第十點，已明確記載原告當下並不知悉已發生肇事，足證原告並非故意逃離現場，而係於事後接獲派出所通知接受調查時才確認事故事實，足資佐證原告主觀上並無逃避意圖。原告當時主觀並不知事故發生，客觀上並無造成實質損害，亦積極面對後續協調事宜，與肇事逃逸應有的構成要件顯不相符。被告裁罰之依據不符比例原則，亦缺乏對駕駛行為與現場情境之全面審酌，屬裁量逾越，應屬撤銷之事由。

(五)聲明：原處分撤銷。

四、被告答辯意旨及聲明：

(一)經檢視採證影像，系爭車輛於採證影像時間9時31分57秒倒車致後方熄火停放狀態A、B機車倒地，於肇事當下旋有目睹民眾揮手示警，車輛仍駛離現場；縱原告陳述並不知情有事

故發生云云，當渠自承知悉事故發生訊息後，亦未見依規定報警，且經檢視採證光碟、事故談話紀錄及採證照片等資料亦可知，原告於114年5月1日晚間已經由LINE的影像資料知曉其有倒車擦撞A、B機車之情時，仍未主動到案(警察局係24小時值勤)，且直到警方聯絡前原告自始未主動到案，爰依道交條例第62條第1項前段之規定舉發，核無不當。

(二)復檢視採證影像可知原告於開車前其車輛後方業已停放A、B機車並十分貼近系爭車輛後車箱之情況下，原告仍倒車起駛，並於碰到後方A機車時先暫停了一下，然後又再次倒車時才將後方2輛機車撞倒，且於撞倒時系爭車輛亦未再向後倒車，而係轉動前車輪向左駛入車道，且於原告駛入車道同時，後方有目睹民眾走出至車道向系爭車輛揮手示意，原告仍然駛離，在此之前應該會查看後視鏡，亦可發現後方民眾揮手攔阻之畫面；又察看A、B機車之倒地、車損情形，可見其撞擊力道非小，此由後方民眾以手摀耳、躲避至騎樓之舉止，可知該次肇事非如同一般輕微碰撞，駕駛人理應查覺，亦無從推諉為不知。惟原告既未報案、亦未留下聯絡方式即駛離(且於警方聯絡原告前，原告業已於同日知曉本件事故之情事，仍未見依規定報警)；在衡酌原告領有普通小客車駕駛執照，原告對於道路現況掌握力理應較一般無照之駕駛人為佳，本即知悉其所駕駛小客車之整體高度較高、長度較長，尤須在開車時留意與後方車輛之距離，揆諸當時情況，於路邊停車本就有停放多部機車情形下，原告未注意車身寬度與路邊停放機車之距離即擦撞A、B機車致使該2輛機車因擦撞而有車損之情形，原告稱不知情，亦未故意逃離現場，核與常理不符；原告上開所述，核與事實及經驗法則不符，應可認定原告具有肇事逃逸之不確定故意。如原告當時未離開並主動報警，則警方即可現場取證並施以酒測等程序，以確定原告當下身心狀況(是否飲酒、疲勞或服用毒品駕駛)等情形，惟原告業已離開現場，致使警方需費時查閱監視器畫面、比對查證汽車號碼及行駛路徑等作業程序方能得知原告

之車籍、駕籍資料，為釐清責任並確保車禍中遭受損害一方的權益，肇事的各方有義務留在現場，本件核屬未依道路交通事故處理辦法(下稱事故處理辦法)第3條之規定處置，揆諸前揭規定及說明，自屬肇事後未依規定處置並逃逸之違規行為，而應受罰。

(三)本件所為之裁罰為違反道路交通管理事件統一裁罰基準表(下稱裁罰基準表)第62條第1項後段所明定，且已屬最低之裁罰效果；而行政機關即應為特定法律效果之行政處分，學理上稱之為「羈束處分」，對此種法律賦予單一法律效果之羈束處分，並無任何裁量空間，故本案本所僅得依上開法律規定作成罰鍰3,000元、吊扣普通小型車駕駛執照1個月，應參加道路交通安全講習之羈束處分，並無裁量空間。

(四)聲明：原告之訴駁回。

五、本院的判斷：

(一)應適用之法令及見解：

1.道交條例：

①第24條第1項：「汽車駕駛人或汽車所有人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並得令其或其他相關之人接受道路交通安全講習。」

②第62條第1項：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣一千元以上三千元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照一個月至三個月。」

③第92條第5項：「道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷患救護、管制疏導、肇事車輛扣留、移置與發還、調查處理及其他相關事項之辦法，由內政部會同交通部、衛生福利部定之。」

2.事故處理辦法：

①第2條：「本辦法用詞，定義如下：一、道路交通事故：指車輛、動力機械或大眾捷運系統車輛在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、大眾捷運系統車輛、財物損壞之事故。」。

②第3條第1項第4款、第5款：「發生道路交通事故，駕駛人或肇事人應先為下列處置：……四、不得任意移動肇事車輛及現場痕跡證據。但無人傷亡且車輛尚能行駛，或有人受傷且當事人均同意移置車輛時，應先標繪車輛位置及現場痕跡證據後，將車輛移置不妨礙交通之處所。五、通知警察機關，並配合必要之調查。但無人受傷或死亡且當事人當場自行和解者，不在此限。」。

(二)原告於114年5月1日9時32分許駕駛系爭車輛欲自路緣起駛之際倒車擦撞A機車，A機車傾倒壓及B機車導致A、B機車車身均有擦傷，原告於擦撞後未留於現場而逕自離開，嗣經洪禎玲於同日報案，警方為釐清事故經過，而通知原告到案接受調查，原告則於114年5月14日到案，雙方亦於同日和解，嗣原告經警舉發有系爭違規行為，並經被告裁處如上等情，業經洪禎伶陳稱：經查看監視器A機車左側遭撞擊造成A機車左右側車身、B機車左側車身擦傷等語(本院卷第107頁)，並有原處分及送達證書(本院卷第59至61頁)、本件舉發違反道路交通管理事件通知單(本院卷第63頁)、原告陳述單(本院卷第71頁)、原告LINE對話截圖(本院卷第73至79頁)、通話紀錄表(本院卷第81頁)、和解書(本院卷第83頁)、舉發機關114年6月4日東警分交字第1149006660號函(本院卷第87至89頁)、監視器影片截圖照片(本院卷第91至97頁)、舉發機關114年7月30日東警分交字第1149009711號函(本院卷第99至101頁)、本案道路交通事故照片(本院卷第119至125頁)等在卷可查，此部分事實應可認定。又A、B機車車損部分，業經被害人陳述如上，且撞擊後兩機車再度碰撞半傾倒，車輛如因為撞擊、與其他車輛相互刮擦而有表面輕微擦損，亦與常情並無不合，此亦為上引雙方和解書所載經過情形而需由原告負賠償責任之緣由(本院卷第83頁)，是原告於本案再度空言爭執上開機車並未損壞，既然與其和解時所未否認之肇事經過前後矛盾，又與被害人前揭所陳不合，且並未提出任何證據以佐其說，即難認有據，是上開交通事故確實有造成財

物損壞，亦可認定。

(三)原告主張其對上開肇事並未察覺，且事後已和解，未有主觀上為系爭違規行為之故意，並非可採。

1.經本院當庭勘驗監視器影片，製有勘驗筆錄及截圖(本院卷第154至156、159至169頁)在卷可佐，勘驗內容如下：

編號	影片顯示時間	畫面說明
1	09：31：57-09：32：15	系爭車輛停在畫面右側路邊，車頭朝左，車身尚在路面邊線外側，車尾與後方A機車極為貼近。
2	09：32：16-09：32：20	系爭車輛顯示煞車燈及倒車燈後，開始倒車，並於09：32：19時與A機車發生碰撞，A機車左後照鏡因受系爭車輛後載備胎處碰撞擠壓而彎折，A機車車身並有明顯晃動。系爭車輛停下(09：32：20)。
3	09：32：21-09：32：26	系爭車輛繼續倒車，並推擠A機車，致A機車倒下碰撞其右側B機車，A、B機車均向右傾倒未完全著地。嗣系爭車輛停下，前車輪由向右偏轉正。
4	09：32：27-09：32：44	系爭車輛倒車燈熄滅，並開始朝左前方前進，駛出路邊。有1女子朝系爭車輛走去，並在系爭車輛左後方高舉手示意系爭車輛，該位置與系爭車輛照後鏡，惟系爭車輛並未停下，繼續往前駛至路口停等，該女子未追趕系爭車輛轉身自畫面左側離開。

2.由上開勘驗內容可知系爭車輛一開始便與後方A機車極為貼近，佐以原告當庭自陳：我那天是從馬路對面的菜市場走過來要上車，但因為當時車子太多，所以我車子開不出去，我就在那邊等；我走回來時，系爭車輛車身前、後都有車，我就在車子右側騎樓等待，等了大概五分鐘，後來等到前方車

輛開走後，空間還是不夠，我又再移動前面機車位置後駛離，我有印象車輛停的很滿等語(本院卷第153至154頁)。是可認定原告於駕車起駛前，已經經由其行走路線或在周遭等待之期間充分認知系爭車輛前後停放之車輛狀態、與系爭車輛之距離，故其對於A、B機車緊貼系爭車輛後方停放乙節應有認識。且再由原告自己所陳其尚且需挪動前方機車始可駛離，亦可見其確認系爭車輛前後可移動空間甚窄，於此情況下一般領有駕駛執照之駕駛人經驗判斷，應可清楚判斷其於此情況下如仍駕駛系爭車輛倒車幅度稍大，便會與A機車發生碰撞，故在倒車時本會特別注意後方狀況。此由上開勘驗內容編號2所見系爭車輛初次擠壓A機車時，A機車有受力晃動，原告駕駛系爭車輛略有暫停，且系爭車輛緩慢倒車擠壓後方機車本會有異音等綜合觀之，可見原告認識其已經倒車一小段距離後，系爭車輛已經與A機車極度接近或已經接觸，且有異狀，否則為何無端會將系爭車輛在倒車過程中略暫停之必要。嗣後原告並未下車查看，仍繼續駕車倒車一小段距離，才導致A機車傾倒，原告倒車之距離顯然已經明顯與其所觀察到「車停很滿」所得知悉可供安全倒車之空間不合。對照路人有明顯摀耳受驚嚇之情狀(本院卷第164頁圖11右下角)可見碰撞當下應有產生相當之聲響及A、B機車疊加半傾倒(非僅晃動)之情況，可知該碰撞情況上非極度輕微而令系爭車輛內部全然無法感知之情況，原告就其駕駛行為、停車空間之認識及判斷，應足資使其認知到其倒車距離已經碰撞A機車。

3. 再者，原告將系爭車輛向左駛入車道內之際(車輛向左偏橫跨路緣線)，路人追出站在路緣線旁舉手警示(本院卷第166至167頁圖16至17)，原告在車輛起駛時因需禮讓車道內直行車，本應會觀察後照鏡確認後方有無來車，於此角度下自左側照後鏡向後觀察，亦非全然無從知悉該路人之警示動作，原告在種種判斷及跡象其向後倒車一段距離已經違背自己所觀察到系爭車輛前後均停滿車輛之認知，卻在有上開異狀情

況逕行駛離，其有縱使發生輕微碰撞，駛離仍不違背其本意之主觀上意圖，洵可認定，否則豈有在已經認知後方車停很滿，仍大幅度後退，全未再加以確認查看之理。是原告主張其並對於有肇事全無認知乙節，難認可採。

4. 按道交條例第62條第1項規定所規範之行為態樣包含二者，即前段之「依規定處置」，與後段之「逃逸」，如有「未依規定處置」之違規行為，即應科處該條前段之罰鍰；至後段「吊扣駕駛執照」之裁罰，則須該當「逃逸」之要件始得為之。該規定課予駕駛人肇事後為適當處置義務，無非係為維護現場安全、確認有無人員傷亡、保存事證及通知警察機關釐清責任，而處理辦法第3條規定，於無人傷亡情形，除當事人自行和解外，駕駛人仍有留置現場、維持現場並通報員警義務，係責令駕駛人善盡行車安全責任，屬維持社會秩序及增進公共利益所必要（最高行政法院104年度判字第558號判決意旨參照）。承上說明，原告既然對於上開肇事有所認識，本應依處理辦法第3條第1項第4款、第5款，無論碰撞程度輕重、造成財損之多寡，均有保存現場跡證、通知警察機關處理之義務，原告領有駕駛執照，對於事故後之處置流程自應加以遵守。然原告未依上述規定處理或留下聯絡資訊逕自離去，導致現場跡證遭破壞，警方尚須查閱報案相關證據釐清肇事人後再予輾轉聯繫肇事人到案、追查釐清肇事過程，導致處理本案肇事後續之社會成本增多，此本為處理辦法規定肇事者應留在事故現場、保存跡證、報警處理，避免後續調查追緝成本增加、釐清肇事責任困難之立法目的。是原告在並未現場與被害人達成和解，上述肇事之交通事故之所產生之責任尚未釐清及終結(和解)前逕行離去，顯然為逃逸之行為無誤，且原告經由社群軟體知悉肇事後亦未立即主動報警釐清肇事人身分，違反事故處理辦法之規定顯而易見。而原告具有上述主觀上可歸責之情事，即該當道交條例第62條第1項所定違規行為。

5. 原告固然主張其後續經LINE知悉肇事已經有積極聯絡致意、

已經和解等情，並提出和解書及LINE對話及通訊紀錄截圖(本院卷第25、73至81頁)為證。然上情及證據縱使均可認為原告在LINE上輾轉知悉肇事資訊後已經處理，但上述社會成本業經耗費，且其和解或與被害人聯繫均在肇事離開現場之後，均已經違背處理辦法應當場報警處理之義務。是原告一再以上開主張或其尚未報警是因為還不知車輛是否損害等情，均無從解免應擔負之違規行為責任。

(四)又同條例第62條第1項前段係就肇事未依規定處置所作之處罰規定，同條項後段則係肇事逃逸之處罰規定，處罰既然有所區別，顯然立法者已依憲法第23條所揭示之比例原則，參酌駕駛人違規行為之態樣及主觀犯意之不同，而採取不同之處罰規定。另裁罰基準表亦已就道交條例第62條第1項之各種行為類型與情節輕重，分別就「未依規定處置」部分定有1,000元至1,300元之罰鍰，而就情節較為嚴重之逃逸部分雖均處3,000元之罰鍰，但仍依情節決定處吊扣駕駛執照1個月至3個月，實已綜合考量該條第1項前段、後段之不同行為類型，斟酌違規情節應受責難程度或所生影響而給予對應之處罰，故裁罰基準表就有關道交條例第62條第1項之裁罰基準內容，並未牴觸母法，亦未違反比例原則，被告自得依此基準而為裁罰。

六、綜上，原告於前揭時、地有系爭違規行為，為被告認有違反道交條例第62條第1項之規定，故舉發機關逕行舉發程序無誤，並考量原告在期限內繳納罰鍰或到案聽候裁決，遂依違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第2條第2項所附統一裁罰基準表及道交條例第24條之規定裁處罰鍰3,000元，吊扣駕駛執照1個月，並應參加道路交通安全講習，經核並無違法。原告訴請撤銷為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已經明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，併此敘明。

八、本件第一審裁判費為300元，應由原告負擔。

九、結論：原告之訴無理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　8　　日

法　官　李音儀

以上正本與原本無異。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣750元。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　8　　日

書記官　吳　　天