臺灣嘉義地方法院行政訴訟判決

107年度交字第78號

原　　告　伯捷汽車租賃股份有限公司
法定代理人　陳明月
訴訟代理人　楊培德
被　　告　交通部公路總局嘉義區監理所
代　表　人　李輝宏
訴訟代理人　李姿穎

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國107年7月29日嘉監義裁字第76-Z00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原處分處罰主文欄「二、上開汽車牌照逾期不繳送者：（一）自107年11月2日起吊扣汽車牌照6個月，限於107年11月16日前繳送牌照。（二）107年11月16日前仍未繳送汽車牌照者，自107年11月17日起吊銷並逕行註銷汽車牌照。」部分均撤銷。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參佰元由被告負擔三分之一即新臺幣壹佰元，餘由原告負擔。被告應給付原告新臺幣壹佰元。

理　由

一、程序事項：

本件係因原告違反道路交通管理處罰條例（下稱同條例）第43條第4項規定，不服被告民國107年10月2日嘉監義裁字76-Z00000000號裁決，而提起行政訴訟，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、事實概要：

原告所有之車牌號碼000-0000號租賃用小客車（系爭車輛）租賃予訴外人樺正實業股份有限公司（下稱樺正公司），於107年7月29日下午17時22分許，訴外人即樺正公司員工郭俊

良駕駛系爭車輛行經國道三號北上368公里處（下稱系爭路段），經內政部警政署國道公路警察局（下稱國道警察）認有非遇突發狀況，在行駛途中驟然減速、煞車，遂製發舉發違反道路交通管理事件通知單（下稱舉發通知單），記載應到案日期為107年9月17日前。嗣被告認系爭車輛有「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速」之違規事實，依同條例第43條第4項、第41條、第44條、第67條之規定，於107年10月2日以嘉監義裁字第76-Z00000000號裁決書裁處，處罰主文為：一、吊扣汽車牌照3個月。二、上開汽車牌照逾期不繳送者：㈠、自107年11月2日起吊扣汽車牌照6個月，限於107年11月16日前繳送牌照。㈡、107年11月16日前仍未繳送汽車牌照者，自107年11月17日起吊銷並逕行註銷汽車牌照。㈢、汽車牌照經吊銷或註銷者，非經公路主管機關檢驗合格，不得再行重新請領，但經處分逕行註銷者，非滿6個月，不得再行請領。原告不服，遂提起本件行政訴訟。被告於訴訟進行中之107年12月6日，將前開違規事實更正為「非遇突發狀況，在行駛中任意驟然減速、煞車」，其餘之記載均與前開處分相同（下稱107年12月6日之裁決書為原處分，見本院卷第61頁）。

三、兩造之主張：

㈠、原告起訴主張：

1、本件駕駛人之駕駛行為並未有途中任意減速之違規。因並無相關科學儀器之證據可以證明有低於法定時速之違規行為。而且從影片觀之，系爭車輛車速並無重大變化，並非所謂之驟然減速。況且，變換車道之減速本為小心行車之必要行為。

2、又道路交通管理處罰條例第85條第4項，係推定該其他人有過失，並未排除併罰者之故意過失責任，僅係採舉證責任倒置之推定過失責任，汽車所有人仍可舉證其並無過失，又租車業者已審核承租人具備駕駛資格，並盡其監督承租人之駕駛行為應符合道路交通安全規則之義務，則業者就承租人承

租車輛在外違規駕車之行為，主觀上尚難認有故意或過失之情事。並舉相關法院判決認為，本件原告係將車輛出租予樺正公司，應以對於提供汽車予違規駕駛人之行為有無故意過失，方得加以裁罰，而原告業已盡審核義務，僅係賺取租金牟利，且有簽立契約，可見原告對於承租人之資料已為審核，復於契約內註明，承租人就承租期間因違規所生之處罰，概歸承租人負擔之旨。出租人對於承租人在外違規駕車之行為，實無法預防監督，且無其他事證證明原告知悉或預見承租人於承租前開汽車後予以違規使用，自不能以出租系爭車輛有故意過失而要求吊扣系爭車輛3個月。並請求傳喚當日使用汽車之郭俊良，用以證明何人指派其使用車輛，其駕車行為與原告無關

3、縱使本件認定違規，但是由於本件是長租，且可以隨時解約，每月租金8萬多元，如果被吊扣，將會使承租人解約，使原告受有損失，被告機關裁罰時，應考慮此點，受損害的還是原告，不是承租人。

4、聲明：原處分全部撤銷。訴訟費用由被告負擔。

㈡、被告答辯則以：

1、本案經原舉發單位查復：系爭車輛行經系爭路段時，係有違規，違規情形說明如下：⑴、17：22：07由內側車道迫近撿舉人之車輛（當時前方無其他車輛影響行徑）。⑵、17：22：22-23系爭車輛變換至中線車道過程踩煞車（煞車燈亮起）。⑶、17：22：46系爭車輛於中線車道減速（行速約每小時70公里以下，內外側車道車輛均超越中線車道車輛。）⑷、17：22：54系爭車輛隨檢舉人之車輛變換至內側車道，阻礙超車。⑸、17：23：03系爭車輛第2次隨檢舉人之車輛變換至中線車道，阻礙超車。⑹、17：23；11系爭車輛第2次踩煞車（煞車燈亮起減速）。⑺、17：23：23系爭車輛減速。⑻、17：23：45系爭車輛行速約每小時70公里以下，影像中，內外側車道車輛均超越中線車道車輛。

2、系爭車輛非遇突發狀況（前方視野良好，無障礙物），在行

駛途中驟然減速、煞車，危及其他用路人安全，舉發應無違誤。是以，被告舉發於法並無不合。

3、另原告所舉的案例應該都是短期租賃，但本件是屬於長期租賃契約，我們認為原告還是要負監督的注意業務，而且依照租約，系爭車輛實際上就算吊扣，負擔到此吊扣不利益的人應該是承租人。

4、聲明：原告之訴駁回。訴訟費用由原告負擔。

四、本院之判斷：

㈠、系爭車輛於前揭時間有行駛於系爭路段，並有變換車道之事實，為兩造所不爭執，並有本院勘驗筆錄1份在卷可稽（見本院卷第52頁）。是以，本件爭點厥為：1、系爭車輛是否有道路交通管理處罰條例第43條第1項之違規行為。2、原告就本件行為是否無故意過失而不得處罰？分述如下：

㈡、系爭車輛有違反道路交通管理處罰條例第43條第1項之行為：

1、汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣6000元以上2萬4000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：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。道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款定有明文。該條項所處罰行為之構成要件為，⑴、非遇突發狀況、⑵、在行駛途中、⑶、任意①「驟然減速」、②「煞車」或③「於車道中暫停」。由上構成要件可知，行為人必須符合⑴、⑵、⑶，而⑶的部分，僅需①驟然減速、②煞車、③、於車道中暫停其中一個符合，即會構成本件之違規。而原處分係以⑶之①、②認定系爭車輛有前揭道路交通管理處罰條例第43條第1項之違規行為，先予敘明。再按「汽車在行駛途中，除遇特殊狀況必須減速外，不得驟然減速或在車道中臨時停車或停車」、「汽車在行駛途中，因機件故障或其他緊急情況無法繼續行駛時，應滑離車道，在路肩上停車待援。滑離車道時，應先顯示方向燈逐漸減速駛進路肩，車身或所載貨物突出部分，須全部離開車道。待援期間除顯示危險警告燈外，

並在故障車輛後方50公尺至100公尺處設置車輛故障標誌警示之」，高速公路及快速公路交通管制規則第10條、第15條第1項分別定有明文。次按「汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動」、「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，應遵守其管制之規定」，道路交通安全規則第94條第2項、第105條亦分別定有明文。

2、經本院勘驗檢舉人之行車紀錄器影片，勘驗結果如下：一、錄影時間2018/07/29 17：22：07，原告之車輛（下稱系爭車輛）出現於檢舉人左側內側車道。二、錄影時間2018/07/2917：22：17，系爭車輛迫近檢舉人行駛於中間車道之車輛。三、錄影時間2018/07/29 17：22：22至23秒，系爭車輛由內側車道切入檢舉人行駛之中間車道，並行駛於檢舉人前方，變換車道過程中，煞車燈有亮起。四、錄影時間2018/07/29 17：22：36至52秒，系爭車輛與檢舉人車輛車速明顯變慢，且兩車保持距離均相當，未有明顯改變。五、錄影時間2018/07/29 17：22：53，檢舉人從中間車道變換車道至內側車道。六、錄影時間2018/07/29 17：23：11至12秒，系爭車輛煞車燈亮起，於13秒時，煞車燈熄滅。七、錄影時間2018/07/29 17：23：22秒至34秒，系爭車輛與檢舉人車輛明顯減速，兩車保持距離於此段時間均相當，未有明顯改變。有本院勘驗筆錄1份在卷可佐（見本院卷第52頁）。由前揭勘驗結果可知，系爭汽車行駛於系爭路段時，有減速之行為，且其減速之速度已明顯使其速度比其他車道之車輛慢，而其減速之時間由第一次踩煞車燈亮起與第二次煞車燈亮起，持續到明顯變慢結束，分別為14秒與12秒，且當時並無突發狀況。系爭車輛驟然降低速度，應可認定。

3、原告主張系爭車輛之行為，可分解為⑴、由內側車道迫近檢舉人車輛。⑵、變換車道過程減速。⑶、於中線車道無踩煞車減速。⑷、跟隨變換車道，阻礙超車。⑸、跟隨變換車道

，阻礙超車。⑹、踩煞車減速。⑺、無踩煞車減速。⑻、慢速行駛於中線車道。並主張⑵之減速為小心行車之必要行為，無違反相關法律、⑺、⑻非屬驟然減速，⑷、⑸非屬道路交通管理處罰條例之規範對象、⑹從影片觀之，該次踩煞車不到1秒，車速並無大幅變化，可能因為駕駛人主觀光影變化或眼睛不適造成，應該非屬驟然減速云云。就被告機關之答辯觀之，被告認定原告驟然減速係指原告所指之⑶及⑺、⑻兩者，原告主張之⑵、⑷、⑸、⑹均非該驟然減速行為之審酌範圍。

4、自前揭高速公路及快速公路交通管制規則第10條等規定以觀，其訂定及立法意旨乃在於駕駛人若恣意驟然減速，將導致後方之車輛應變不及而造成追撞，是除非遇有突發狀況影響行車動線而不得不然，否則依法即嚴禁驟然減速或停車，亦即上開規範目的乃在於使駕駛人能合理預期他方之行車動態，俾能有充分之時間應變，避免因無預期之驟然減速導致其他駕駛人因反應不及而失控，或因亦猝然減速而產生連鎖反應致肇事，故所謂「驟然減速」之認定自應考量其他駕駛人之合理預期之程度。本件就前揭勘驗結果，系爭車輛於變換車道減速，業已超出原行駛於該車道車輛之預期範圍，極有可能導致交通事故之發生，自符合定義上之驟然減速。是就就原告前揭主張之⑶、⑺、⑻觀之，系爭車輛前方並無突發狀況，其行駛途中減速，已達使原行駛於該車道之用路人反應不及之程度，自屬驟然減速之規範範圍。。

5、再者，系爭車輛於行駛時確有煞車燈亮起之情，此業據原告所自陳，並經本院勘驗屬實，有勘驗筆錄1份存卷可佐（見本院卷第52頁），亦符合道路交通管理處罰條例第43條第1項第4款之規定，故本件係爭車輛確有違反該款項之情，足堪認定，原告主張，礙難採憑。

㈢、本件原告就系爭車輛之違規行為係有過失：

1、按「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」行政罰法第7條第1項有明文規定。基於「有責任始有

處罰」之原則，行政罰之裁處以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提，故須其違反行政法上義務行為係出於故意或過失者，始予處罰；無故意或過失者，則非在處罰之列。又關於法律或自治條例所為併罰規定，揆其立法意旨係將原非「行政法上義務主體（通常即為處罰對象）」之人或組織，納入處罰對象，故除非立法意旨明白表示該併罰對象不以有故意過失為必要，否則其規定僅具擴大處罰對象之意義，尚不足以排除行政罰法第7條有關故意過失規定之適用（參見林錫堯著，行政罰法，95年9月版，第86頁至第89頁）。是以，道路交通管理處罰條例第43條第4項雖定有汽車駕駛人行車速度超過規定之最高時速60公里之行為者，並吊扣汽車所有人該汽車牌照3個月之併罰規定，惟參諸同條例第85條第4項「依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。」之規定，並未排除併罰者之故意過失責任，僅係採舉證責任倒置之推定過失責任，汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意過失責任而免罰。準此，道路交通管理處罰條例第43條第4項吊扣汽車牌照之規定，自仍有行政罰法第7條第1項規定之適用甚明。

2、次按，道路交通管理處罰條例（下稱道交處罰條例）第43條第4項前段之文義，吊扣汽車牌照之對象係「違規之汽車牌照」，並無違規汽車駕駛人應與汽車所有人為同一人始能吊扣汽車牌照之限制。考其立法目的係慮及汽車所有人擁有支配管領汽車之權限，對於汽車之使用方式、用途、供何人使用等，得加以篩選控制，非無擔保其汽車之使用者具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車所有人放任其所有之汽車供人恣意使用，徒增道路交通之風險，殊非事理之平。再觀該條文立法過程，原草案為「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第1項第1款、第2款及第3項之行為，而不予禁止駕駛者，並吊扣該汽車牌照3個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第1項第1款或第3項行為者

，沒入該汽車；前項規定，推定汽車所有人為明知」。惟因主管機關交通部認要如何推定汽車所有人為「明知」，在執行實務上有困難，而建議修改為現行條文，此有立法院第5屆第6會期交通委員會第6次全體委員會記錄可參，益證道交處罰條例第43條第1項第1款、第4項關於吊扣汽車牌照之處分，應係針對汽車所有人所設之特別規定，自不得僅以汽車所有人已依道交處罰條例第85條第1項規定，指出汽車之實際使用人即遽認無道交處罰條例第43條第1項第1款、第4項規定適用之餘地。惟上開吊扣汽車牌照之特別規定，究屬行政義務違反之處罰，而條文或立法過程，並未排除行政罰法第7條第1項「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」及道交處罰條例第85條第4項推定過失等規定之適用，是汽車所有人自仍得經由舉證證明其無故意及過失而免罰。準此，處罰條例第43條第4項之處罰客體包含非屬實際駕駛人之汽車所有人甚明，依同條例第85條第4項規定，並推定受逕行舉發人有過失，本件原告既為租賃車輛業，並收取租金為經營之代價，對於出租車輛之風險控管、經濟效益，自有基於專業而應盡之善良管理人義務。若所有人未能確實舉證證明其對於汽車駕駛人，已善盡篩選控制之義務，自難免除汽車所有人之過失責任。

3、次查，本件原告雖非駕駛人，而係系爭車輛之出租者（即所有人），惟其對於所出租車輛之使用方式、用途、供何人使用等，均可事先加以篩選控制，具擔保其使用者應具備法定資格及駕駛行為合於交通管理規範之義務，否則無異縱容汽車租賃業者一方面經由出租汽機車獲取利益；另一方面藉由一紙「汽機車租賃契約書」之抽象文字事先記載概括的免責約定，放任其所有之汽機車供承租人恣意使用，徒增道路交通風險，卻可免除道路交通管理處罰條例第43條第4項規定之適用。況法所明訂之吊扣牌照處分係為督促車輛所有人善盡保管之責，且限制該車輛之使用，以遏止違規發生。倘租賃業者得僅以上開約定內容，作為已善盡管理注意義務之證

明，而不負法律責任，進而免除受吊扣汽車牌照處分，則違規駕駛人概得以租賃方式取得車輛使用權，發生違規時，車輛所有人又不必受吊扣牌照處分之不利益，此相對於非租賃車輛之一般汽車所有人而言，顯然有失公平。是以應認原告除提出租賃契約契約上事先概括免責之約定外，更應舉證證明其對控制駕駛人使用系爭車輛之情形有何具體監督、管理之舉措，並證明其監督並未疏懈，或縱加相當之監督而仍不免發生違規，始能免其責任。原告雖主張已要求提供駕駛執照並於租賃合約書中盡告知義務云云。惟查，駕駛執照係能開車上路之先決且基本條件，尚無由要求租車者提供駕駛執照即得免責。又租賃合約書約定「但因承租人未善盡善良管理人注意所生之損害（含因此所生租金損失）概由承租人負責」實質上係由承租人實質上承擔處分之結果，原告權益之損害亦可依契約向承租人求償。原告既以租賃車輛為業，並收取租金為經營之代價，對於出租車輛之風險控管、經濟效益，自有基於專業而應盡之善良管理人義務，自不能一方面藉此營利、一方面卻又對於其經營方式所可能造成的違法成本全交由承租人承擔，甚且車輛違規所造成的潛在社會風險以及人車安全，自不許原告以此一定型化契約之約定而得全然免除其應擔負之責任。

4、本件駕駛人郭俊良，並非原告出租之對象，而係原告出租對象之公司員工，原告於出租系爭車輛之時，其承租人為樺正公司，承租人為公司，自不會有駕駛資格，縱認承租人有駕駛資格，則原告自陳其審查承租人之駕駛資格，對於承租人再將車輛交予第三人使用，原告並未審認駕駛資格，本件樺正公司係將車輛交予代表人外之第三人使用，並非簽約之人，則可認原告並未對該第三人郭俊良有盡到告知義務，亦未審認該第三人郭俊良之駕駛資格，難謂原告對於系爭車輛之使用人有盡到篩選義務，自有過失，被告據以處罰，當無違誤。原告主張其並無故意過失，難謂可採。

㈣、原處分處罰主文欄二、㈠、㈡部分（最高行政法院106年度

判字第633號判決參照）：

1、行政處分有下列各款情形之一者，無效：一不能由書面處分中得知處分機關者。二應以證書方式作成而未給予證書者。三內容對任何人均屬不能實現者。四所要求或許可之行為構成犯罪者。五內容違背公共秩序、善良風俗者。六未經授權而違背法規有關專屬管轄之規定或缺乏事務權限者。七其他具有重大明顯之瑕疵者。」行政程序法第111條定有明文，本條係仿自德國聯邦行政程序法第44條而來（見行政院版行政程序法草案第95條及陳婉真委員等提案版第74條之說明）。其中第7款「其他具有重大明顯之瑕疵者」所仿之德國聯邦行政程序法第44條第1項係規定：「行政處分有特別重大之瑕疵，依其一切足以斟酌之情形，加以合理之判斷，可認為明顯者，無效。」本條之原草案即行政院版行政程序法草案第95條說明欄載：「一本條規定行政處分無效之判斷標準。二……行政處分之瑕疵須達重大，且依一般人合理之判斷甚為明顯而一目了然者，始為無效。……」（陳婉真委員提案版之說明亦同）據上述可知，判斷行政程序法第111條第7款之行政處分所具重大瑕疵是否明顯，應斟酌與行政處分有關之一切情形，予以合理判斷之。

2、依行政程序法第93條第1項規定，行政機關作成行政處分無裁量權者，以法律有明文規定或為確保行政處分法定要件之履行而以該要件為附款內容者，得為「期限」「條件」「負擔」「保留行政處分之廢止權」「保留負擔之事後附加或變更」等附款之記載。上開規定所稱「為確保行政處分法定要件之履行而以該要件為附款內容」，係就授益行政處分而言，負擔處分不生「為確保行政處分法定要件之履行」而能「以該要件為附款內容」之問題。依道交條例第65條第1項第2款規定，汽車所有人、駕駛人經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照，處分形式或實質確定後而不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照，按其吊扣期間加倍處分；仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照，此等易處處分性

質上為羈束處分。道交條例第65條第1項第2款並未規定主管機關得作成附條件之易處處分。又主管機關依道交條例第65條第1項第2款作成之易處處分係負擔處分，且查無其他法律規定允許主管機關得作成附條件之易處處分，自不得附條件。

3、原處分係依道交條例第43條第4項規定，裁罰吊扣汽車牌照6個月。主文分別為「一、吊扣汽車牌照3個月，牌照限於107年11月1日前繳送」（下稱吊扣汽車牌照部分為「前處罰處分」）」；「二、上開汽車牌照逾期不繳送者：㈠自107年11月2日起吊扣汽車牌照6個月，並限於107年11月16日前繳送汽車牌照。㈡107年11月16日前未繳送汽車牌照者，自107年11月17日起吊銷並逕行註銷駕汽車牌照。」。裁決理由則載明逾期不繳送汽車牌照者，係依道交條例第65條及第66條處分。足見前裁決主文欄二，係作成以107年11月1日前及16日前不繳送汽車牌照為條件，分別將處罰主文欄一之吊扣汽車牌照3個月之前處罰處分，變更為吊扣汽車牌照6個月及吊銷汽車牌照之附條件易處處分（下稱系爭易處處分）。然而主管機關依道交條例第65條第1項第2款作成之易處處分係負擔處分，不得附條件已如上述，系爭易處處分違反行政程序法第93條之規定，具有瑕疵。又被告作成系爭易處處分之法律要件，除原告未依限期繳送駕駛執照外，尚必須具備前處罰處分已確定之要件。系爭易處處分僅以原告未依限繳送駕駛執照作為發生其所欲易處之法律效果即加倍吊扣駕駛執照期間及吊銷駕駛執照之要件，違反道交條例第65條第1項第2款規定。系爭易處處分違反行政程序法第93條及道交條例第65條第1項第2款之瑕疵，均屬重大。

4、由於道交條例第65條第1項第2款適用於本案，係駕駛人即被上訴人受吊扣汽車牌照之前處罰處分確定，及被上訴人未依限期繳送駕駛執照，作為易處處分之構成要件，法律規定甚明。而系爭易處處分不以被上訴人未依限期繳送駕駛執照作為發生規制效果之要件，觀諸裁決書亦甚明。又吊扣及吊銷

汽車牌照處分，為具裁罰性之不利處分，為行政罰（行政罰法第2條第2款，另參司法院釋字第418號及第699號解釋理由），涉及人民權利，處罰應明確。系爭易處處分所附條件即使成就，亦明顯不能自該處分內容確定是否已合法發生其所意欲之加倍吊扣汽車牌照期間或吊銷汽車牌照效果（系爭易處處分作成時前處罰處分何時始能確定未可知）。斟酌此等與系爭易處處分相關情形，合理可認系爭易處處分所具重大瑕疵明顯，依行政程序法第111條第7款，處分無效，縱原告符合原處分主文欄二所載之要件，亦不發生原告之汽車牌照遭吊扣或吊銷之效力。原處分逕予裁罰至此，屬無效事由，原告訴請撤銷，為有理由，應予准許。

5、至原處分主文欄二、㈢部分，係屬經吊銷或吊扣後欲重新取得汽車牌照之規定，屬法律規定之論述，非屬對外發生法律效果之行政處分，自無併予撤銷之原因。

㈥、另查原告聲請傳喚當天開車之郭俊良，用以證明原告並無過失，然本件事證業已明確，原告請求傳喚郭俊良，經核並無必要，爰不予以傳喚，附此敘明。

五、綜上所述，除原處分主文欄二、㈠、㈡外，原告之主張均不足採為解免其罰責之佐憑。原處分除主文欄二、㈠、㈡認係違法行政處分經本院撤銷外，認系爭車輛確有於系爭道路，在行駛中任意驟然減速及煞車之違規行為，處以吊扣汽車牌照3個月，並限於107年11月1日前檢送，並無違誤，故原告訴請撤銷原處分，除主文欄二、㈠、㈡為有理由外，其餘均無理由，應予駁回。

六、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及證據資料經本院審酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐一指駁，附此敘明。

七、本件第一審裁判費300元，爰依行政訴訟法第104條準用民事訴訟法第79條規定，酌量由被告負擔100元，餘由原告負擔。又上開第一審裁判費均係由原告預納，依行政訴訟法第237條之8第1項規定，法院為裁判費用之裁判時，應確定其

費用額。立法理由在於為免交通裁決事件之當事人於判決確定後另行聲請確定訴訟費用之勞費，爰參考民事訴訟法第436條之19規定，明定本條。從而，確定費用額之方法，應依行政訴訟法第104條規定準用民事訴訟法第93條規定。據此，被告應給付原告之訴訟費用額為100元，爰確定第一審訴訟費用額如主文第3項所示。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　3　　月　　28　　日

行政訴訟庭　法　官　唐一倖

上為正本係照原本作成。

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　　108　　年　　3　　月　　28　　日

書記官　黃妍爾