

臺北高等行政法院判決

111年度訴字第390號

112年5月25日辯論終結

原告 威碩精密實業有限公司

代表人 徐露仙（董事）

訴訟代理人 鍾凱勳 律師

黃姝嫻 律師

被告 交通部民用航空局

代表人 林國顯（局長）

訴訟代理人 張家川 律師

上列當事人間民用航空法事件，原告不服交通部中華民國111年1月25日交訴字第1100032035號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

訴願決定及原處分關於命原告繳交停留費超過新臺幣26,100元部分均撤銷。

被告應給付原告新臺幣376,500元。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

甲、程序事項：

按「訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但經被告同意或行政法院認為適當者，不在此限。」「有下列情形之一者，訴之變更或追加，應予准許：……二、訴訟標的之請求雖有變更，但其請求之基礎不變。」行政訴訟法第111條第1項、第3項第2款分別定有明文。查原告訴之聲明原為：「一、原處分及訴願決定均撤銷。二、被告應另為適法之處分。三、訴訟費用由被告負擔。」（見本院卷第13頁）。嗣原告於民國111年10月19日本院準備程序中變更聲明為：「一、原處分及訴願決定均撤銷。二、被告應給付原告新臺幣402,600元。三、訴訟費用由被告負擔。」（見本

院卷第177 頁）。核其變更訴之聲明之內容尚在本件固有之
審理範圍，無礙兩造前就本件實體爭點已為之攻擊防禦方法
及證據資料之實效性，是基於程序經濟，本院認原告所為訴
之變更，洵屬適當，應予准許。

乙、實體方面：

壹、事實概要：

訴外人遠東航空股份有限公司所有國籍編號B-28017（機
型：MD-82）航空器（下稱系爭航空器）經法務部行政執行
署臺北分署（下稱臺北分署）拍賣，由原告於110年2月3日
得標買受並繳足全部價金，臺北分署遂發給原告110年2月4
日北執戊109年費執特專字第00032284號權利移轉證書。原
告取得系爭航空器所有權後，仍將系爭航空器停留在被告所
屬臺北國際航空站（下稱臺北航空站）場站內，臺北航空站
爰依民用航空法第37條第1條、使用國營航空站助航設備及
相關設施收費標準及使用國營航空站助航設備及相關設施收
費費率表（如附表），核算原告應繳交系爭航空器110年9月
份停留費計新臺幣（下同）40萬2,600元，並以110年10月13
日北站航字第1105008191號函附收款書、機場設備使用及服
務各費明細表（下稱原處分），通知原告繳納系爭航空器11
0年9 月份停留費計40萬2,600元。原告不服，提起訴願，業
經交通部111年1月25日交訴字第1100032035號訴願決定（下
稱訴願決定）駁回，原告仍不服，遂提起本件行政訴訟。

貳、本件原告主張：

一、自110年2月9日起，被處分人應為土耳其公司Ege İnci
Havacılık Turizm Ticaret Anonim Şirketi（下稱「土耳其
公司」）而非原告，被告逕向原告徵收此等費用，於法無
據：

（一）原告為土耳其公司之代理人，代理土耳其公司向臺北分署
標購所拍賣之債務人遠東航空股份有限公司之航空器並協
助辦理除籍申請等相關事宜，於110年2月4日應買後，立
即將航空器所有權轉讓給土耳其公司，並經原告於2月4日

通知被告所有權人變更為土耳其公司並同時辦理除籍，此有被告110年2月異動統計表記載「B-28017，110.2.9註銷（售機）」、以及被告於110年2月9日對土耳其公司回覆系爭航空器業已除籍以為佐證，可見已知悉土耳其公司確實方為新的所有人及使用人。

（二）依據使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準（下稱收費標準）第12條規定，被告並不得對使用人以外之人徵收使用費。再依據民用航空法第8條規定，得以申請註銷航空器之中華民國國籍登記之人、以及收受主管機關通知業已註銷航空器之中華民國國籍登記之人，為航空器之前後任所有人或使用人。

（三）再對照原處分書之課稅區間為9月1日0時起至9月30日23分59秒止，飛機所有權早在2月9日移轉給土耳其公司，且實際上也是由土耳其公司使用、維修中，又各費明細表上記明「代理（商務）」，原處分之收款書亦有記載「威碩代理」之字樣，足見臺北航空站本身確實明知原告之地位僅為「代理」，並非真正所有權人，真正的義務人即處分書對象應為土耳其公司，不應為原告，被告逕向原告徵收此等費用，實屬有誤。

二、系爭航空器刻正屬損壞、報廢及修理中，被告未按收費標準第7條依國內收費費率徵收停留費，顯有違誤：

（一）依原處分後附之臺北航空站各費明細表所示，被告9月份對本航空器自國內航線均以代理（商務）計算停留費，亦即國際航線中之「商務專機」中之第一群（即臺北國際航空站），並按商務專機（或自用航空器）類別之每日220元計算。

（二）惟臺北航空站既已知本航空器業已損壞、報廢及修理中，即應適用國內航線計算使用費：

1、系爭航空器機齡已超過26年，依民用航空運輸業管理規則第11條第5項規定不得用於客運飛機，被告業已公告系爭航空器停用適航證之外，並已於109年5月18日公告註銷遠

東航空股份有限公司之維修廠檢定證書，故系爭航空器事實上已無法再飛航、亦無任何維修後勤單位可以修復使之飛航。

2、依臺北分署公告於109年10月8日對系爭航空器之第2次拍賣公告上對標的物現狀之記載「……二、航空器已閒置6個多月，自109年3月31日起處於無人維護狀態，目前停放於臺北松山機場機棚外。」是以本航空器無論在法律上、事實上已經屬於報廢損壞狀態，自屬無疑。

3、承前所述，系爭航空器屬於損壞報廢狀態，長久以來停留在松山航空站指定之偏僻地點，而與其他商務專機並非停放於同一地區；被告所屬臺北航空站確實對本航空器並非國際航線之商務專機、甚至損壞報廢與修理一事知之甚詳，自應按收費標準第7條依國內收費費率徵收停留費。其逕以國際航線中之商務專機（或自用航空器）核課，顯然適用法令錯誤。

三、縱認本航空器未達損壞報廢之程度（假設語氣），然收費標準並未規定除籍前後之停留費計算有所不同，被告所屬臺北航空站應適用國內航線標準計算停留費：

（一）被告所屬臺北航空站略以航空器除籍後即適用自用航空器之費率核課，惟該項區分標準毫無法律根據：

1、依臺北航空站110年4月13日北站航字第1105002823號函記載：「…該航空器於110年2月9日註銷本國籍登記，於停留費計算上，在除籍前以國內線費率計算，在110年2月9日註銷國籍編號，在未註冊新國籍登記前，以自用航空器費率計算」，亦即臺北航空站對相同之對象（均為原告）、相同之航空器卻採用不同之計算方式徵收停留費，在2月9日前是採用國內航線計算，但是在2月9日之後卻突然採用國際航線類型計算。惟遍查收費標準，並未規定除籍前適用國內航線、除籍後適用國際航線，亦未規定除籍後以自用航空器費率計算。被告所稱之「除籍前為國內

01 線，除籍後註冊新國籍前為國際線（自用航空器）」之判
02 斷標準，並無任何法令依據。

03 2、再者，航空器辦理除籍僅代表系爭航空器不再有中華民國
04 國籍，並不代表該航空器之航線立即從國內航線轉變為國
05 際航線。系爭航空器除籍後根本無法從事飛航，故應屬無
06 從判斷國內航線與國際航線，縱使系爭航空器復籍以後得
07 用於飛航，但是亦非必然飛國際航線，何以得按國際航線
08 計收停留費？臺北航空站於除籍後遽然適用國際航線計算
09 停留費，除逾越收費標準之外，對於事實僅曾從事國內航
10 線（且目前並未從事飛航）之航空器以國際航線計算使用
11 費，牴觸平等原則。

12 （二）系爭航空器從未從國內航線變更為國際航線，被告所屬臺
13 北航空站逕以國際航線收取使用費，顯然違背事實：系爭
14 航空器已不適航、且並未從國內航線變更為國際航線，航
15 空相關法規雖無直接對國際航線、國內航線之定義，然參
16 考航業法第3條規定可知，所謂國內航線是指為經營客貨
17 運之目的，航行於本國機場間；而國際航線則是為經營客
18 貨運之目的，飛航於本國機場與國外機場、或者國外機場
19 間。並按收費標準第4條規定可知，使用費的計算是按民
20 用航空器之飛航路線為國內航線與國際航線而適用不同收
21 費標準。然被告業已公告系爭航空器停用適航證，系爭航
22 空器在停飛前係飛航國內航線，停飛後自無飛航之事實，
23 又依據費用表的記載，來自地點與飛往地點均為臺北松山
24 機場（RCSS）。適用費用表之結果，起迄點均在國內機
25 場，故仍屬國內航線，停留費計算為何得從國內航線變成
26 國際航線？

27 四、退步言，縱認本航空器之停留費得按國際航線費率計收，然
28 被告所屬臺北航空站以商務專機類型（或自用航空器），亦
29 有認定事實、適用法令之違誤：

30 （一）被告所屬臺北航空站在原處分各費明細表標題記載代理
31 （商務），嗣後又於臺北航空站110年4月13日北站航字第

1105002823號函稱實際上是指國際航線類型中之「自用航空器」，惟此2種標的雖然使用費之費率相同，然其絕非相同之航空器，臺北航空站無法正確辨識系爭航空器之種類，顯有無法正確認識處分客體之違法。

(二) 依據原處分後附之各費明細表標題記載代理(商務)可推得，臺北航空站係以商務專機類型計算停留費。然系爭航空器除籍前並非商務專機(定義如民用航空法第64之1條第1項)、亦非自用航空器，除籍後當然亦為『非屬自用航空器以及商務專機之航空器』，被告所屬臺北航空站僅因該航空器除籍則逕行改變該航空器之性質，顯然牴觸客觀事實、並適用錯誤的收費類型。

(三) 縱使被告所屬臺北航空站得按國際航線類型徵收使用費(假設語氣，且原告反對)，然依據被告對自用航空器與商務專機之定義，除籍前本航空器非屬自用航空器及商務專機，除籍後當然亦非屬自用航空器及商務專機，被告所屬臺北航空站僅因該航空器除籍則逕行改變該航空器之性質，並無任何法規依據；因此，其未適用「除商務專機及自用航空器以外之航空器」之類型計算本案航空器之使用費，顯有適用錯誤法規之違法。

五、被告所引據國際公約，並無法得出被告所稱航空器在除籍後而未登記新國籍之前，當然等於外籍航空器之結論，國際公約中亦未看到任何關於本案類似情形費率應如何計算之說明，故原告主張被告答辯內容完全是出於己意，對國際公約所為之超意解讀；本件被告向原告收取場站使用費屬於規費性質，詳參鈞院110年度訴字第1273號判決中規費法目的進行詳細分析，該判決從系爭航空器使用被告場站之強度認定；另案111年度訴字第477號則是以體系解釋角度，以收費標準及其費率附表進行計算，本件爭點不在於航空器國籍，而是系爭航空器並未飛航過國際航線，故不得適用被告所主張之國際費率，本件相關爭點於前案判決業經詳細審酌，認定被告收費方式確實於法無據。

01 六、並聲明：

02 （一）原處分及訴願決定均撤銷。

03 （二）被告應給付原告新臺幣402,600元。

04 （三）訴訟費用由被告負擔。

05 參、被告則以：

06 一、原告雖稱被告向原告收取費用於法無據，其係代理土耳其公
07 司，應由土耳其公司繳納云云，被告答辯如下：

08 （一）原告自110年2月4日起迄今，為系爭航空器所有權人，系
09 爭航空器亦仍在使用臺北航空站場站設施及設備，即原告
10 係使用場站設備之人，原告依民用航空法第37條第1項自
11 應負擔停留費等場站費用，其自稱代理與客觀事實不符：

12 1、由臺北分署110年2月4日北執戊109年費執特專字第000322
13 84號函及權利移轉證書之拍賣資料、110年2月9日執行點
14 交筆錄以及臺北分署111年4月25日函等點交紀錄可知，買
15 受人係原告，從未記載土耳其公司，土耳其公司人員未出
16 席拍賣或點交，更無任何原告所稱代理土耳其公司之記
17 載，故原告所稱代理土耳其公司，土耳其公司使用、維修
18 系爭航空器云云，顯非事實。

19 2、依原告110年2月4日函、上開點交執行筆錄所載以及原告
20 與被告110年2月17日～3月2日間往來EMAIL，皆可見原告
21 明確表明由其繳納系爭費用，且在被告詢問，原告也表明
22 自己為繳納費用對象。又被告屢詢問，原告皆未回應土耳
23 其公司相關資料，也從未見土耳其公司自己回應。

24 3、縱為外籍航空器，也係由在我國之臺灣分公司代為繳納或
25 在臺公司繳納，原告亦已聲明由其繳納費用，故縱先不論
26 系爭航空器權屬，被告向原告收取系爭場站費用，當屬合
27 法。

28 （二）被告110年2月9日函文僅係依原告申請提供說明系爭航空
29 器已無中華民國國籍，無其他意思，亦非系爭航空器所有
30 權轉讓之認定。況被告該函係應原告申請理由而出具，係
31 被告回函原告之附件。又原告臨訟錯引民用航空法第8條

規定，自行解讀成除籍等同系爭所有權移轉，主張土耳其公司為系爭航空器所有權人，皆與其行為以及提出事證相反。

(三) 被告依收費標準附表欄位費率計算停留費用，明細表上記載乃係套用固定範本格式，不涉及所有權之認定，且原告已表明在臺期間各項規費由其處理、清償，而系爭航空器持續停放於臺北航空站內使用臺北航空站設備及設施乃事實，被告依民用航空法第37條第1項自有權向原告收取費用，均屬合法(最高行政法院109年度裁字第763號裁定意旨參照)。另原告持與本案同樣理由所提起訴訟，已有臺灣臺北地方法院110年度簡字第250號判決予以駁回在案。

二、本案依照民用航空法第37條第1項、收費標準第4條第1項第3款、第15條及附表收費，乃於法有據，且符合國際民用航空公約規範：

(一) 系爭航空器重量61,000公斤。被告依收費標準第15條之附表費率規定自用航空器國際航線欄位費率計算(臺北航空站即松山機場為第一群機場)，每1,000公斤每日220元，故自110年9月1日起至110年9月30日止，應納停留費：61(千公斤)×220元×30天=402,600元。

(二) 原告自110年2月4日取得系爭航空器權利移轉證書，至今仍為系爭航空器之所有權人。原告同日也發函向被告表明系爭航空器在臺停留期間各項規費等相關費用由其辦理、清償，即系爭航空器所生費用，原告於110年2月9日執行點交筆錄亦表明自110年2月後之各月費用皆由原告負責繳納，並於原告與被告110年2月17日～3月2日間往來EMAIL中，原告提供自己公司資料予被告，被告於往來email間回答原告關於停留費用計算，除籍後採自用航空器費率計費，原告自不能諉為不知。故本件被告依法令以及原告自己陳明向原告收取110年9月費用，當屬適法。

(三) 系爭費用收費期間(110年9月)，系爭航空器已註銷我國籍(除籍)完成，為外籍航空器，被告乃依收費標準自用

航空器計費，符合法令與過往收費慣例。我國當時乃國際民用航空公約簽署國之一，我國民用航空法、收費標準等相關法令，皆參照國際民用航空公約而定，因而相關法令皆參酌國際法令標準，而有國際、國內收費差異。故收費標準乃以航空器是否具我國籍為收費之區別，蓋國籍航空器需負擔之權利義務與外籍航空器不同，我國籍航空器適用較為優惠國內航線費率。本案系爭費用收費期間，系爭航空器已除籍，為外籍航空器，自不得適用國內航線費率，而以自用航空器費率（國際航線）計費：

1、依國際用航空公約，航空器須具國籍，且禁止雙重國籍（參公約第17-21條）。航空器國籍誰屬，攸關國防安全（領空、國內航線之飛航權）、動員徵用（僅能動員我國籍航空器）及國內航線費率之優惠等。國際民用航空公約僅規範締約國間國際航線之規定，不涉國內航線（參公約第15條），而該公約內容意旨，國際航線對締約國間，不能有差別待遇，國內線則未在規範內，乃內國自主權範疇。因此而有現行收費標準第4條第1項第1款規定，在國內航線自主權範圍內，按收費標準第4條第1項第2款搭配民用航空法第81條（僅本國籍航空器能飛國內航線），我國籍航空器飛國內航線按國內費率收費。收費標準第4條第1項第3款，外國籍航空器，縱使有短暫國內飛行之事實，亦需按國際費率收費。

2、場站費用等之收取以國籍為區別，並只分本國籍以及非本國籍（即外籍，含除籍）情形，航空器必須有國籍，因而註銷國籍（除籍）僅為轉換國籍程序進行時之短暫事實狀態。原告明知此事實，仍於拍定後旋即除籍以利系爭航空器登記外國籍，卻因原告自己原因一再拖延，然後於訴訟中將此短期變態事實特別列一類別作為費率減免之主張，明顯無理由。

（四）航空器具我國國籍，需負擔一定義務，當得享有一定權利以及國內優惠費率，系爭航空器既已除籍，無從適用優惠

之費率，否則有違收費公平。此參全民防衛動員準備法第20條第3款規定訂出之「航空器編管及運用辦法」，有配合政府動員等義務可知。亦須照顧國內偏遠或離島居民之運輸便利、配合政府政策，提供連續假期疏運加開班機，配合票價減免（如地震致鐵路中斷，提供往返臺東地區旅客），或配合航空站災害演練等義務，因而給予較優惠之收費費率。

（五）再者，原告不當主張可能造成本應得收取之合理費用短少結果，影響民航事業航空作業基金之收入，此攸關公共利益，此見民航事業航空作業基金用途，參「交通作業基金收支保管及運用辦法」第11條規定可明。自101年起，為籌辦航空事業之新興重大建設，面臨近2500億元之擴建資金需求，致使債務本息負擔沉重，作業基金可能將出現入不敷出之情況，若本得收取費用短少，不僅可能無法分配予地方政府（作為各項公益及行政支出），更可能需舉債。

三、原告另以系爭航空器損壞、報廢及修理中故不適航為由，爭執被告計算費率違法，被告答辯如下：

（一）系爭航空器為原告所有之財產，其狀況原告應已明確知悉，至於詳細狀況如何，該做何種處置或檢修，係原告自行負責，被告未受原告通知或申報其損壞狀況，或申請核准報廢等，亦未也無從認定系爭航空器是否係損壞報廢航空器。

（二）又系爭航空器停放臺北航空站（松山機場）為事實，被告即依法計算停留費收費。原告既稱系爭航空器已無法再飛航，此原告自始知悉之事實，依原告自稱之買賣關係，當應由原告與其交易對象處理報廢等事宜。原告未申請前，被告自不可能隨意認定原告之財產當如何，原告臨訟圖推責給土耳其公司，並辯稱被告應按收費標準第7條費率計算云云，自無理由。

（三）原告既未曾檢附資料正式函知被告有如何構成收費標準第7條之客觀事實，甚而告知松山機場人員系爭航空器正常

01 【亞洲航空股份有限公司李崇忠簽名之測試結果兩份（20
02 21.3.3-3.4及2022.9.7）】，被告依法及往例收費，並無
03 違誤，亦兼顧民航事業之發展及公共利益。

04 四、原告稱應適用國內航線收費標準，並稱臺北航空站依商務專
05 機類型（或自有航空器）收費係屬違法，並無理由：

06 （一）系爭航空器適用收費標準規定之費率，與系爭航空器實際
07 上有無飛行國際航線無涉，僅因是否為本國籍而應適用收
08 費標準附表何費率欄位之差異。自用航空器、商務專機，
09 於收費標準附表係相同欄位，費率也相同，系爭航空器確
10 係原告所有，為自用航空器無疑（原告百分之百擁有飛機
11 所有權，沒有租給任何民用航空運輸業或普通航空/運輸
12 業）。110年9月時系爭航空器已無本國籍，適用收費標準
13 附表自用航空器費率計費，自無違誤，被告業已於110年2
14 月以EMAIL、110年4月13日以北站航字第1105002823號函
15 告知原告，原告即已知悉被告收費費率計算標準，明細表
16 代理/商務等僅係收費單附件公版格式，自不能據此稱被
17 告違法。

18 （二）申言之，參酌收費標準第4條第1項第3款規定，系爭航空
19 器為原告自己所有之航空器，屬自用航空器，且已除籍，
20 即非本國籍航空器（非本國籍航空器無法飛航國內航
21 線），自然無法以原告所稱國內航線費率計費。縱退步
22 言，原告自稱與土耳其公司交易，若其所述為真，系爭航
23 空器也會是外籍航空器並飛往國外，故原告臨訟稱以國內
24 航線費率收費，不知所云為何。

25 五、關於場站費用計算之合理性，被告主張得以原告以物占用公
26 家土地，依相當於租金之不當得利方式衡量之：

27 （一）系爭航空器占用松山機場公用土地，係以自己之物占用他
28 人土地，應得按占有面積計算相當於租金之方式計價之，
29 經計算，至少每月應收取24萬餘元，非原告所主張之2萬
30 餘元。

01 (二) 系爭航空器占用面積系爭航空器所占土地平面面積約1477
02 平方公尺，即約447坪。如依市價計算，松山機場內停車
03 格面積分15平方公尺，約4.5坪，面積447坪約99格停車位
04 面積，則1個月也至少可收396,000元(=99位x附近里民
05 收費優惠標準4000元/月)，1天可收12,774元。若再寬認
06 大車格停車位面積為5坪，則面積447坪也約89格停車位面
07 積，同依里民優惠標準，1個月至少可收356,000元，1天
08 可收11,484元。另松山機場內停車位每一停車位以每日20
09 0元優惠計價，即每月6,200元(200元x31天)。(未申請
10 優惠則為1日630元計，每月19,530元)，若以89停車位寬
11 認計算，則每月至少551,800元(89位x6,200元)或1,73
12 8,170元(89位x19,530元)。松山機場外則有每月5,750
13 元、4,600元(里民優惠)計價，若以89停車位寬認計
14 算，每月至少需511,750元(=89位x5750元)、409,400元
15 (=89位x4,600元)，也有每一停車位以100元/時計價，每
16 日未限時。若依照坊間停車位計算，也不可能只有2萬餘
17 元。

18 (三) 縱退步言，曾有法院判決認為可比照土地占用面積以及航
19 空站土地面積計費方式計算(鈞院105年訴字第946號判
20 決)，如參酌以系爭航空器(物)放置松山機場之土地上
21 概念，而依民用航空局所轄航空站建築物土地及其他設備
22 使用收費規定，松山機場依當地時價及其位置擬定，土地
23 部分之租金為每平方公尺166元)，以土地租金計算費用一
24 個月費用約245,193元〔=系爭航空器所占土地面積約32.
25 78公尺(航空器最大寬)x45.06公尺(航空器最大長)x1
26 66(元/平方公尺)〕。

27 六、鈞院另案各判決之理由，有認應類推適用收費標準第7條者
28 (鈞院110年訴字1273號、111年度簡上字124號發回理由類
29 同)；有認應依以航線為區分者，不得類推適用收費標準第
30 7條者(鈞院111年訴字第477號)等，可見各判決理由互有
31 矛盾，並有諸多違背法令之處，亦與國際間法令不符。

01 七、並聲明：

02 (一) 駁回原告之訴。

03 (二) 訴訟費用由原告負擔。

04 肆、兩造不爭之事實及兩造爭點：如事實概要欄所述之事實，業
05 據提出原處分及所附各費明細表（見本院卷第27-30頁）、
06 訴願決定（見本院卷第33-40頁）、法務部行政執行署臺北
07 分署110年2月4日北執戊109年費執特專字第00032284號權利
08 移轉證書（見本院卷第41-42頁）、被告110年2月9日函（見
09 本院卷第45頁）、110年2月9日執行點交筆錄（見本院卷第12
10 7頁）、交通部民用航空局臺北航空站110年4月13日北站航
11 字第1105002823號函（見本院卷第63-64頁）、法務部行政
12 執行署臺北分署111年4月25日北執戊109年費執特專字第000
13 32284號函（見本院卷第129頁）、原告與被告110年2月17日至
14 3月2日間往來EMAIL（見本院卷第131-132頁）等本院卷所附證
15 物為證，其形式真正為兩造所不爭執，堪信為真，兩造之爭
16 點厥為：

17 一、本件被處分人應為土耳其公司抑或原告？

18 二、原告主張系爭航空器刻正屬損壞、報廢及修理中，應按照收
19 費標準第7條依國內收費費率徵收停留費（滯留費），有無理
20 由？

21 三、本件停留費應採國內航線費率，抑或國際航線費率？如採國
22 際航線費率，得否以自用航空器費率為收費標準？

23 四、被告收取原告系爭航空器110年9月停留費40萬2,600元，是
24 否合法？

25 伍、本院之判斷：

26 一、本件應適用之法條與法理：

27 (一) 民用航空法第37條第1項規定：「使用航空站、飛行場、
28 助航設備及相關設施，應依規定繳納使用費、服務費或噪
29 音補償金；使用國營航空站、助航設備及相關設施之收費
30 標準，由交通部定之。非屬國營之航空站、飛行場之收費

費率，由經營人擬訂，報請民航局核轉交通部核定；變更時，亦同。」

(二) 以下要點、規則核乃執行母法（民用航空法第37條第1項）之技術性、細節性行政規定，與立法意旨相符，且未逾越母法之限度，行政機關予以適用，自無違誤：

1、使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準第4條第1項規定：「降落費、夜航費、停留費，依下列規定收取：一、民用航空器飛航國際航線，按國際航線收費費率收費。二、民用航空器飛航國內航線，按國內航線收費費率收費。三、外籍民用航空器飛航國際航線，入境後或出境前在國內一個以上之飛行場、航空站起降時，其在國內之飛航視為國際之延長，仍按國際收費費率收費。」

2、使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準第7條規定：「民用航空器因損壞、報廢或修理改裝而在場、站內停留者，按下列規定收取滯留費：一、損壞報廢之航空器，經民用航空局所轄航空站核准在指定之偏僻地點停留者，依機型按日收取滯留費，未滿一日者以一日計。但以六個月為限。逾期者，自逾期之日起按國內收費費率收取停留費。二、修理及改裝之民用航空器，經民用航空局所轄航空站核准在指定地點停留者，依機型按日收取滯留費，未滿一日者以一日計。但以三個月為限。逾期者，除另經核准延期外，自逾期之日起按國內收費費率收取停留費。」

3、使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準第15條規定：「使用國營航空站、助航設備及相關設施所收取之費用及費率，依附表之規定。」

4、使用國營航空站助航設備及相關設施收費費率表規定：「站場使用費，停留費，計收單位：每千公斤；國際航線，商務專機、自用航空器，超過3小時至24小時以內，第一群(各機場費率)，220元；國內航線，航空器最大起飛重量20,000公斤以內者，23元，20,001公斤以上者，10

元。……以到達時為準24小時為1日。……第2日起，按日依最高費率計收。」。

二、本件被處分人應為原告：

（一）原告雖主張被告於110年2月9日對土耳其公司回覆，系爭航空器業已除籍，處分書之課稅區間為9月1日0時起至9月30日23分59秒止，飛機所有權早在2月9日移轉給土耳其公司，且實際上也是由土耳其公司使用、維修中，又各費明細表上記明「代理（商務）」，原處分之收款書亦有記載「威碩代理」之字樣，足見臺北航空站本身確實明知原告之地位僅為「代理」，並非真正所有權人，真正的義務人即處分書對象應為土耳其公司，不應為原告云云。

（二）惟查，系爭航空器原為遠東航空所有，經臺北分署拍賣，由原告於110年2月3日以自己名義得標買受並繳足全部價金，臺北分署於同年月4日發給原告系爭航空器權利移轉證書，取得系爭航空器所有權，並由臺北分署以110年2月4日北執戊109年費執特專字第00032284號通知臺北站協助應買人（即原告）辦理點交，原告以系爭航空器買受人身分派員於同年月9日會同到場完成系爭航空器之點交程序，有系爭拍賣公告（見本院卷第59-62頁）、系爭航空器權利移轉證書（見本院卷第41-42頁）、臺北分署110年2月4日北執戊109年費執特專字第00032284號通知（見本院卷第121-122頁）及執行點交筆錄（見本院卷第127頁）在卷可憑。上開系爭航空器權利移轉證書載明應買人為原告，且執行點交筆錄載明：「買受人：威碩精密實業有限公司……三、上開拍定之航空器業經點交由買受人接管完畢。……五、松山機場自2021年2月4日起有關B-28017飛機（按即系爭航空器）相關費用，由買受人負責清償（含颱風期間相關費用之衍生）」，及臺北分署111年4月25日北執戊109年費執特專字第00032284號函覆本院：「……點交應買之MD-82型B-28017航空器乙架予買受人威碩精密實業有限公司，該日執行點交筆錄第5點所載內容為

01 『松山機場自2021年2月4日起有關B-28017飛機（按即系
02 爭航空器）相關費用，由買受人負責清償（含颱風期間相
03 關費用之衍生）』」（見本院卷第129頁）。原告於110年
04 2月4日以碩發字第1100204001號函向被告表示：「本公司
05 因業務需要，向執行署台北分署標購1架國籍編號B-28017
06 之MD-82型客機（按即系爭航空器），於110年2月4日完成
07 標購程序，並取得執行署台北分署核發之所有權轉讓
08 書……。該航空器在台停留期間之各項規費繳納，由本公
09 司協助辦理。」（見本院卷第125頁），可知原告經拍賣
10 點交取得系爭航空器所有權後，確有使用航空設施以停留
11 系爭航空器，以待修復後實物交付土耳其公司。被告以原
12 告為對象徵收使用航空設施之規費（停留費），自無違
13 誤，原告主張，尚不足採。

14 三、系爭航空器並非屬損壞、報廢及修理中，不應按照收費標準
15 第7條依國內收費費率徵收停留費（滯留費）：

16 （一）原告雖主張系爭航空器機齡已超過26年，依民用航空運輸
17 業管理規則第11條第5項規定不得用於客運飛機，被告業
18 已公告系爭航空器停用適航證之外，並已於109年5月18日
19 公告註銷遠東航空股份有限公司之維修廠檢定證書，故系
20 爭航空器事實上已無法再飛航、亦無任何維修後勤單位可
21 以修復使之飛航。依臺北分署公告於109年10月8日對系爭
22 航空器之第2次拍賣公告上對標的物現狀之記載「……

23 二、航空器已閒置6個多月，自109年3月31日起處於無人
24 維護狀態，目前停放於臺北松山機場機棚外。」（見本院
25 卷第62頁）。是以本航空器無論在法律上、事實上已經屬
26 於報廢損壞狀態，長久以來停留在松山航空站指定之偏僻
27 地點，而與其他商務專機並非停放於同一地區云云。

28 （二）惟按收費標準第7條規定收取滯留費之構成要件，須民用
29 航空器因「損壞、報廢（第1款）」或「修理改裝（第2
30 款）」之特定原因而在場、站內「停留」，且須符合收費
31 標準第7條第1款或第2款所規定經被告所轄航空站核准在

01 指定地點停留之要件者，始得於特定期間內，依機型按日
02 收取「滯留費（按費率表之規定，計收單位：每日、計收
03 方式：按航空器型別計收、費率：暫不收費）」，逾特定
04 期間，仍繼續因該等特定原因而在場、站內停留，即自逾
05 期之日起按國內收費費率收取「停留費」。本件系爭航空
06 器為原告所有之財產，其詳細狀況如何，該做何種處置或
07 檢修，僅原告自行知悉，被告未受原告通知或申報其損壞
08 狀況，亦未申請核准報廢，原告反而告知松山機場人員系
09 爭航空器正常，有亞洲航空股份有限公司李崇忠簽名之測
10 試結果兩份（2021.3.3-3.4及2022.9.7）在卷可憑（見本
11 院卷第310、312頁），被告無從認定系爭航空器是否係損
12 壞或報廢。原告亦未申請系爭航空器「須在場、站內停
13 留」，亦未表明其有申請臺北站核准其在指定之偏僻地點
14 停留，或在指定之其他非偏僻地點停留，被告自無可能向
15 原告計收收費標準第7條所規定之特定期間內的滯留費
16 （依費率表規定：暫免收取），及自何日起算逾期之日以
17 按國內收費費率收取停留費，原告主張，尚無足採。

18 四、本件停留費應採國內航線費率，應依收費標準第4條、第15
19 條及費率表之規定，計收系爭航空器110年9月份之停留費：

20 （一）被告雖主張因原告申請註銷系爭航空器國籍登記（即除
21 籍），而系爭航空器於110年2月9日除籍後，即非本國籍
22 航空器，被告爰依收費標準第15條之附表自用航空器欄位
23 費率收費（110年9月費用），系爭航空器重量6萬1,000公
24 斤。被告依收費標準第15條之附表費率規定自用航空器欄
25 位費率計算（臺北站為第一群機場），每1,000公斤每日2
26 20元，故自110年9月1日起至110年9月30日止，應納停留
27 費：40,600元〔=61（千公斤）×220元×30天〕云云。

28 （二）惟按收費標準第3條規定，「停留費」、「滯留費」係分
29 屬「場站使用費」之不同使用項目。又依收費標準第6條
30 及第7條規定之文義解釋，民用航空器在場、站內露天停
31 留者，應計收「露天停留費」，在機坪停留則應計收「機

棚停留費」，而民用航空器僅限基於「損壞」、「報廢」或「修理改裝」此等特定原因而在場、站內「停留」，且須符合收費標準第7條第1款或第2款所規定經被告所轄航空站核准在指定地點停留之要件者，始得於特定期間內，依機型按日收取「滯留費（按費率表之規定，計收單位：每日、計收方式：按航空器型別計收、費率：暫不收費）」，如逾特定期間，仍繼續因該等特定原因而在場、站內停留，即自逾期之日起按國內收費費率收取「停留費」，而不再是以「滯留費」計收。

（三）又依收費標準第4條規定，降落費、夜航費及停留費之收費，均以民用航空器「飛航國際航線」或「飛航國內航線」作為「收費費率」之區別標準。參照費率表規定「站場使用費」之「降落費」項目的計收方式，明文區分為「國際航線」與「國內航線」而有不同的費率，該項目的備註欄載明「一、以入境飛航性質作為計收依據。二、國際航線之降落費收費為基本費率加上累進重量費率，而國內航線則維持既有累進重量費率之收費方式。……。」可知「停留費」與「降落費」均有區分「國際航線」與「國內航線」之不同計收費率，則依收費標準第4條及費率表相關收費項目予以體系解釋，「停留費」之收費理應同樣以入境（降落）飛航性質作為區分不同的費率計收之依據。而收費標準既係交通部依民航法第37條第1項規定授權訂定，則被告對於使用航空場、站及相關設施者徵收使用費，自應依據收費標準及費率表之相關規定予以計收。

（四）經查系爭航空器原為遠東航空所有，最後一次飛行任務係於108年12月12日由澎湖馬公機場飛抵臺北站，遠東航空於同日宣布自隔日起全面停飛，即停留於臺北站機坪上第47號停機位迄今，此為被告所不爭，堪認系爭航空器最後乙次入境飛航性質為國內航線。而系爭航空器迄至110年2月4日由原告拍得前，為遠東航空所有，被告就系爭航空

器自108年12月12日飛抵臺北站至110年2月3日之停留期間，皆向遠東航空收取停留費，依據費率表「國內線費率」計算【即系爭航空器61,000公斤： $\{20（千公斤）\times 23元+41（=61-20，千公斤）\times 10\}$ ×每月天數，迄至110年2月9日註銷本國籍止】，有被告民用航空局臺北站國際航空站110年4月13日北站航字第1105002823號函說明三可憑（見原處分卷第119-121頁），且系爭航空器之適航證書因屆期，經被告以109年1月31日第10901號民用航空器適航公告廢止，有該公告（節錄）在卷可憑（見本院卷第56-57頁），可知被告係以系爭航空器最後一次降落時之飛航性質，依據費率表所定「國內航線」之費率，向遠東航空收取系爭航空器自108年12月13日起至110年2月3日止期間之停留費，並未因系爭航空器之適航證書已遭廢止，亦未因其間系爭航空器事實上並無飛航之事實，而採取不同的停留費收費標準。

（五）經本院比對費率表各欄位，被告係按「國際航線」收費費率，向原告計收系爭航空器的停留費。然而，收費標準第4條第1項所規定須按國際航線收費費率收費之情形者，僅有「（第1款）民用航空器飛航國際航線」及「（第3款）外籍民用航空器飛航國際航線，入境後或出境前在國內一個以上之飛行場、航空站起降時，其在國內之飛航視為國際之延長」。但系爭航空器原本為我國國籍，為遠東航空所有，最後乙次飛行任務係於108年12月12日由澎湖馬公機場飛抵臺北站迄今，已如前述，且系爭航空器嗣經原告申請由被告於110年2月9日將之除籍，此有被告110年2月17日空運計字第1105003568號函（附件B-28017英文除籍函影本）在卷可稽（見本院卷第147頁）。又系爭航空器於除籍後，仍一直停留在臺北站，迄至110年9月份止，期間並未曾自我國境內前往外國一地之起飛，亦未曾自外國一地進入我國境內，可見系爭航空器並不符合前揭收費標準第4條第1項第1款及第3款所規定「按國際航線收費費率收

費」之情形。是被告依據費率表「按國際航線收費費率」向原告收取系爭航空器之停留費，尚屬無據。而系爭航空器最後一次降落時之入境飛航性質及停留在臺北市的狀態，並不會因原告取得系爭航空器所有權而有所改變，且系爭航空器在由遠東航空移轉予原告前之109年1月31日，即無適航證書，被告實應按費率表所定「國內航線」之費率，向原告計收系爭航空器自110年9月1日起至9月30日止期間之停留費應為26,100元〔計算式：（20千公斤×23元+41千公斤×10元）×30天=26,100元〕，始符合收費標準第4條第1項第1款及第15條之費率表規定，易言之，原處分依據費率表「按國際航線收費費率」命原告繳納停留費402,600元，於26,100元範圍內，並無違誤，於超過26,100元之部分，則應予撤銷。

（六）被告雖復主張依民航法第81條規定，具國內籍才可以飛國內航線，除籍後只能適用外國籍自用航空器費率來收費，系爭航空器適用收費標準規定之費率，與系爭航空器實際上有無飛行國際航線無涉，僅因是否為本國籍而應適用收費標準附表何費率欄位之差異，系爭航空器為原告自己所有之航空器，是自用航空器，且已除籍，即非本國籍航空器（非本國籍航空器無法飛航國內航線），自然無法以國內航線費率計費，縱原告與土耳其公司交易所述為真，系爭航空器將來也會是外籍航空器並飛往國外，不是飛國內。且系爭航空器占用面積系爭航空器所占土地平面面積約1477平方公尺，即約447坪。如依市價計算，松山機場內停車格面積1個月也至少可收396,000元，1天可收12,774元。松山機場外若以89停車位寬認計算，每月至少需511,750元（=89位×5750元）。亦有法院判決認為可比照土地占用面積以及航空站土地面積計費方式計算（鈞院105年訴字第946號判決），依松山機場依當地時價及其位置擬定，土地部分之租金為每平方公尺166元，以土地租金計算費用一個月費用約245,193元云云。

01 (七) 惟依據收費標準及費率表之規定，並未有何規定以航空器
02 具有「外國籍」或「非本國籍」或「除籍」，作為「按國
03 際航線收費費率」計收停留費之構成要件，更未有何規定
04 航空器一旦除去本國國籍之後，只能適用被告所謂「外國
05 籍自用航空器費率」來收費。觀諸民航法第81條規定：
06 「外籍航空器或外籍民用航空運輸業，不得在中華民國境
07 內兩地之間按有償或無償方式載運客貨、郵件或在中華民國
08 境內經營普通航空業務。但有下列情形之一者，不在此
09 限：一、外籍自用航空器經依第78條第1項許可在中華民國
10 境內從事非營利性之飛航活動。二、條約或協定另有規
11 定。」，可知縱使是外籍航空器，一旦經依交通部許可，
12 或因條約或協定另有規定，即有可能在中華民國境內兩地
13 之間飛航，並非一律只能飛航國際航線。且收費標準第4
14 條及費率表已明文規定計收停留費以民用航空器「飛航國
15 際航線」或「飛航國內航線」作為費率之區別標準，而依
16 收費標準第4條第1項第1款及第2款規定之文義解釋即可
17 知，該規定之規範對象為「民用航空器」，並未區分該民
18 用航空器究為「本國籍」、「外國籍」或「除籍（無國
19 籍）」而當然改變停留費之費率。系爭航空器不會因「除
20 籍」而改變其「並非飛航國際航線而入境臺北站」之事
21 實，系爭航空器最後一次降落之入境飛航性質，自無可能
22 符合收費標準第4條第1項第3款所規定之要件而按國際收
23 費費率收費之情形。再者，被告向遠東航空收取系爭航空
24 器自108年12月13日起至110年2月3日止之停留費，係依據
25 費率表所定「國內航線」費率予以計收，並未因系爭航空
26 器之適航證書已遭廢止，或系爭航空器事實上無法飛航國
27 內航線等因素，而採取不同的停留費收費標準，已如前
28 述，益徵被告在計收停留費所採之費率，並非以「是否於
29 停留期間在客觀上有飛航國內航線之可能」為依據。

30 (八) 故而，依據收費標準及費率表之規定，被告只能按收費標
31 準第4條、第15條及費率表所定「國內航線」之費率，向

原告計收系爭航空器自110年9月1日起至同月30日止期間之停留費26,100元〔計算式：(20千公斤×23元+41千公斤×10元)×30天=26,100元〕，已如前述，並無「適用或類推適用收費標準第7條規定」以為規範漏洞之填補的問題。縱認此收費與「松山機場內停車格收費」、「航空站土地面積計費方式」相比，過於低廉，亦屬收費標準及費率表規定本身不合理之問題，只能循「修正」收費標準及費率表之方式來解決，不能因此而謂被告即可違法依較高之「國際航線」費率來收費，被告主張，尚無足採。且被告對原告已如數繳納402,600元之事實，亦不爭執，並有該款項收款書在卷可稽（見本院卷第28頁）。則原處分關於停留費超過26,100元之部分確有違誤，原告訴請撤銷此部分，並依行政訴訟法第196條第1項規定，求為判決如訴之聲明第2項所示，該請求於376,500元（計算式：402,600元－26,100元＝376,500元）之範圍內以回復原狀，為有理由，應予准許，至於超過376,500元部分則為無理由，應予駁回。

五、綜上，原處分命繳納系爭航空器110年9月份停留費計40萬2,600元，其逾26,100元部分，尚有違誤，訴願決定未及糾正，竟予維持，亦有未合，原告訴請撤銷，為有理由，應予准許，被告應給付原告376,500元。至於原處分未逾26,100元範圍內，並無違誤，訴願決定予以維持，核無不合，原告訴請撤銷，為無理由，應予駁回。原告請求回復原狀，於超過376,500元部分為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及陳述，經核於判決結果不生影響，不再逐一論列，附此敘明。

據上論結，本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，依行政訴訟法第104條、民事訴訟法第79條，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 6 月 29 日

臺北高等行政法院第五庭

審判長法 官 陳心弘

法官 鄭凱文

法官 畢乃俊

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第1項但書、第2項）

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
(一)符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1. 上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2. 稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
(二)非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1. 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2. 稅務行政事件，具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4. 上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。

01

是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出(二)所示關係之釋明文書影本及委任書。

02

中 華 民 國 112 年 6 月 29 日

03

書記官 李依穎