

臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第七庭

113年度訴字第782號

115年3月26日辯論終結

原告 福和客運股份有限公司

代表人 吳東瀛（董事長）

訴訟代理人 張少騰 律師

張雅淇 律師

被告 交通部公路局

代表人 林福山（局長）

訴訟代理人 李元德 律師

參加人 皇家客運股份有限公司

代表人 許戎宏（董事長）

上列當事人間公路法事件，原告不服交通部中華民國113年5月9日交法字第1122530623號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

(一)本件原告起訴後，被告代表人由陳文瑞變更為林福山，茲據新任代表人具狀聲明承受訴訟（本院卷二第3頁至第5頁），核無不合，應予准許。

(二)本件參加人經合法通知，無正當理由未於言詞辯論期日到場，查無行政訴訟法第218條準用民事訴訟法第386條所列各

01 款情事，爰準用民事訴訟法第385條第1項前段規定，依原、
02 被告之聲請，由其等一造辯論而為判決。

03 二、事實概要：

04 原告與參加人前經被告許可聯營「【9026】基隆市安樂區-
05 汐止-臺北市南港展覽館」及「【9026A】基隆市安樂區-汐
06 止-臺北市南港展覽館〔南港轉運站〕」等國道客運路線
07 （下合稱系爭路線）。嗣被告以系爭路線自民國112年1月20
08 日開始營運後，即有駕駛人力不足、未依核定班次行駛、脫
09 班等情形，並經被告所屬臺北市區監理所（下稱北市監理
10 所）函限期改善、查核，被告審認原告與參加人有經營不
11 善、妨礙公共利益或交通安全之情形，經限期改善，逾期未
12 改善或改善無成效，乃依公路法第47條第1項第2款規定，以
13 112年11月1日路授北市監基字第1120211955號函（下稱原處
14 分），自112年11月9日起停止原告與參加人系爭路線行駛，
15 並收回路線經營權。原告不服，經訴願駁回後向本院提起本
16 件行政訴訟。

17 三、本件原告主張：

18 (一)111年初，民意代表、基隆市政府及臺北市政府強烈要求將
19 【9026】行駛路線再度調整為自基隆至南港火車站（轉運
20 站），原告及參加人為因應上開要求，只得額外增加【9026
21 A】路線，導致原告、參加人必須再額外增加車輛數及駕駛
22 人數投入經營。詎於112年2月，再次被要求調整路線，將原
23 先不行經南港火車站之【9026】路線，調整為假日時段額外
24 行經南港火車站，並將【9026A】路線之假日行駛時間延長1
25 小時。嗣於112年5月間，被告等復另調整增設「9026B」、
26 「9026C」等兩條臨時路線區間車。綜上足見，本案路線自
27 最初招標時起，至實際通車後，因被告及市府單位、民意代
28 表之介入與要求，確歷經多次變動調整，原告及參加人為能
29 通過營運籌備計畫，只得被迫配合辦理，即按被告等之要求
30 提出相關變更申請，惟此均係應被告等之要求所為，並非原
31 告、參加人主動提出者。換言之，被告所提出兩造過往多次

01 會議與協商紀錄，雖外觀上看來相關路線變更均係原告與參
02 加人於同意後自行申請辦理者，惟實際上原告與參加人均係
03 應被告之要求，不得以配合為之，其後始順利獲核發營運路
04 線許可證。

05 (二)細繹被告核發予原告及參加人之系爭路線營運許可證，均係
06 分別以原告、參加人為對象，「單獨」發予2家業者許可
07 證，且許可證上亦分別載明核發對象之應負擔行駛班次數
08 量。可見系爭路線雖為原告與參加人聯合籌備經營，惟2家
09 業者應負擔營運義務之「班次數」仍屬有別，且係各自獨
10 立。原告就【9026】路線（總營運班次數，平日168班、假
11 日72班）之應行駛班次數，實僅其中之平日104班（52
12 趟）、假日24班（12趟），其餘班次數則為參加人應負擔之
13 營運責任、非屬原告之行政法上義務範圍。

14 (三)參照原告整理北市監理所舉發單之表3，足見原告於112年3
15 月20日被告開始委請第三方業者代履行以前，並未如被告所
16 述已嚴重發生「營運行駛之班次數」低於「營運許可證所登
17 載原告應行駛班次數」從而違規缺班之情形。被告所開立之
18 舉發單，顯係錯誤將原告、參加人2家業者就【9026】路線
19 之合計應行駛班次總數，列為原告應單獨負擔行駛義務之班
20 次數。把參加人之營運許可證記載應負擔行駛義務之班次，
21 認為原告之應履行義務範圍，並據以認定原告涉及嚴重違
22 規缺班情事，然此洵與原告之營運許可證登載內容顯然相
23 悖，而屬錯誤之舉發。迺被告復依上開錯誤之缺班認定與舉
24 發單，以112年3月10日函、112年3月17日函指摘原告行駛班
25 次不足，且以112年3月27日函通知原告自2023年3月20日起由第三方業
26 者代履行，此舉即導致自112年3月20日起，因被告之錯誤行
27 政行為而處於遭第三方業者介入行駛班次之狀態，路線經營
28 遭到嚴重紊亂，則被告嗣後再以原告於被告違法代履行紊亂
29 下之缺班狀況，構成經營不善為由，依公路法第47條第1項
30 第2款規定，作成原處分同時停止原告與參加人就系爭路線
31 之行駛，並收回二家業者路線經營權，而捨棄其他如單純收

01 回參加人路線經營權，將之替換為其他汽車運輸業者等足以
02 達成維護公共交通利益目的之影響較輕手段，即顯違比例原
03 則等語，並聲明求為判決：①原處分、訴願決定均撤銷。②
04 訴訟費用由被告負擔。

05 四、被告則以：

06 (一)系爭路線自公告伊始至核准籌備，被告均一再告知業者，經
07 被告核准籌備後，確切路線及站位安排尚須經地方主管機關
08 協議定之：

09 1.被告於110年3月25日以路運大字第1100023196A號公告(下
10 稱第一次公告)之公告事項第二點載明本案路線行駛動
11 線、設置站位及行駛班次，原則應與原由首都、大都會客
12 運公司聯營之【9026】路線相同。而依汽車運輸業管理規
13 則第37條第1款及第4款規定，○○市區○○路線、設站地
14 點及實施隨招上車之路段，基於維護當地交通秩序之需
15 要，應與當地政府協議定之，並於公告事項第八點(四)注
16 意事項9.載明。

17 2.因第一次公告並無業者參與投標，被告遂於110年7月6日
18 再次公告(下稱第二次公告)，第二次公告仍提醒業者路線
19 站位尚須經地方政府協議定之。而原告及參加人在得以知
20 悉上開條件之情況下申請籌備獲准，原告及參加人後續亦
21 與地方政府及被告協商並承諾變更路線及站位以符合民眾
22 需求，始取得營運路線許可證。原告及參加人卻於112年1
23 月20日開始營運後，未依照營運路線許可證核定班次及路
24 線正常提供載客服務，反倒臨訟主張係被告於核准籌備後
25 始變更路線導致原告車輛及駕駛人數不敷需求，其所述顯
26 與事實不符，要無可採。

27 (二)營運路線許可證之路線及班次，係經被告、原告及參加人依
28 據原告及參加人所能提供之車輛及駕駛人數而共同規劃，並
29 經原告及參加人承諾行駛，方由被告核可確定：

30 1.有關班次部份，原告及參加人投標時投標計畫車輛為11輛
31 (7輛現有柴油車+預計新購4輛電動大客車)，計畫籌備平

01 日提供80班次、假日52班次。然於籌備過程中，原告及參
02 加人未能依上開規劃購置4輛國道電動大客車投入系爭路
03 線營運，遂申請以柴油車輛替代投入營運。原告及參加人
04 申請內容包括增加車輛數，以15部柴油車先行投入營運，
05 日後再辦理4部電動大客車採購。後續原告及參加人表示
06 可提供之車輛規模增加至18輛，並於111年10月13日被告
07 公路汽車客運審議會（下稱審議會）第237次全體委員會
08 議承諾增加班次至每日行駛168班次。由此可證，被告經
09 過與原告及參加人依據其所能提供之車輛及駕駛人數共同
10 規劃，並經原告及參加人承諾，方核定系爭營運路線許可
11 證之班次。參加人臨訟辯稱其籌備不及方導致系爭路線班
12 次脫班、經營不善，要與事實不符。

13 2.至於路線部份，系爭路線原先規劃包含「駛進南港轉運
14 站」。然因進入南港轉運站需繳納月費，原告及參加人規
15 劃不進駐南港展覽館，並經臺北市公共運輸處同意系爭路
16 線不進入南港展覽館。然因民意代表一再反映民眾仍有從
17 「南港轉運站」上車之強烈需求，北市監理所遂持續與原
18 告及參加人協調，原告及參加人乃承諾尖峰時段直達車進
19 駐南港轉運站，亦經被告同意變更。嗣後系爭路線改為全
20 面駛入南港轉運站，亦係原告及參加人於112年2月18日申
21 請變更。

22 3.綜上，系爭路線及班次規劃於籌備期間雖有變更，然係經
23 被告與原告及參加人討論協商，被告及參加人承諾行駛
24 後，方才核定路線發給許可證。參加人稱被告變更路線方
25 導致其營運困難，顯與事實不符。

26 (三)原告長期嚴重脫班，確有經營不善及妨害公益之違規情事，
27 被告依公路法第47條第1項第2款規定作成原處分，自屬有
28 據：

29 1.「營運路線許可證登載124班」係將原告負責主線24趟、
30 支線56班、參加人負責主線20趟及支線24班，相加得出總
31 計124班（趟次及班次），並非僅有原告部分。故舉發單

01 所載「當日總行駛班次」，亦係原告及參加人當日實際出
02 車之總數，並非全為原告出車。原告辯稱由舉發單所載實
03 際出車次數可證其未脫班，自屬無稽。以「112年2月8
04 日」為例，舉發單記載「當日總行駛班次為117班」，係
05 原告於其應負責之80(趟次及班次)中，僅出車67(趟次及
06 班次)；參加人於44(趟次及班次)中出車50(趟次及班
07 次)，兩家業者共計實際行駛117(趟次及班次)。由上可
08 知，原告確實在代履行開始日期112年3月20日前即已發生
09 脫班情事。除112年2月8日外，原告於112年2月至3月間陸
10 續發生脫班情形，被告皆記錄在案，益證原告所述其於11
11 2年3月24日前從未脫班，與事實不符。被告就原告與參加
12 人各自脫班次數皆有紀錄，要無誤將參加人脫班事實錯由
13 原告承擔之情事。

14 2.被告係彙整自各該日期當日各車輛之行車憑單，每張行車
15 憑單皆填載系爭路線之行使班次及起訖時間，班次與行車
16 憑單彙整相互勾稽，足證原告及參加人於營運期間持續發
17 生脫班情事。原告雖稱自112年2月8至同年3月20日間，出
18 車班次中車輛雖有屬參加人車牌之車輛，然係由原告之受
19 僱人擔任司機，故該等班次應計入原告開出之班次，而非
20 參加人開出之班次云云，惟查：原告及參加人開始營運系
21 爭路線後，北市監理所發現原告及參加人並未依照前開籌
22 備完成計畫書中所列駕駛人名單，各自駕駛其公司車輛。
23 原告及參加人實際上為方便聯營路線車輛及駕駛之聯合調
24 度，故將籌備計畫書中表列之駕駛人，全部登打於系統中
25 2間公司名下，顯示該21位駕駛人在系統中同時為2間公司
26 所屬之狀態。因原告與參加人於後續營運階段，動態系統
27 中各班次駕駛資料多有缺漏，無法認定為何人駕駛，且被
28 告並無業者與駕駛間之勞動契約，而原告與參加人又將全
29 部駕駛員混合調度，並於動態系統中將全部駕駛顯示為同
30 時為2間公司所屬之狀態，故被告已無法自原先2間公司籌
31 備完成計畫書中所列之駕駛人，認定實際上係由何公司出

車之班次。故被告自系爭路線營運之始，均以動態系統中出車車輛之車牌所屬公司，作為認定原告與參加人是否依系爭路線營運許可證所排定班次出車或有脫班之依據。

3.原告既經舉發單認定有脫班事實，且於嗣後遭被告據以作成裁罰處分，裁罰處分既未經撤銷，從而，依最高行政法院111年度上字第474號判決見解及學界通說，裁罰處分已具構成要件效力，其內容已成為本院判決之基礎構成要件事實。原告再執詞相爭行車憑單中所列參加人之班次均為原告之僱用人駕駛，故應認定為原告所開班次，原告並無脫班事實云云，實無足採。

4.原告雖稱因被告委請第三人為代履行之平日班次為140班次，故表示僅需140班次即可滿足運輸需求。惟被告基於維護民眾乘車權益之考量，委請第三人代履行。然第三人得以代履行之班次量實涉及第三人之運能及意願，且代履行係為代原告履行其未盡之部分義務，則於原告仍有行駛部分班次之情形下，被告係就原告無法履行部分，在第三人之運能可行及有意願參與之情形下，委由第三人代履行。故不代表平日140班次即足以滿足運輸量需求，更不因此而改變原告未確實達成原核定班次之事實。另原告尚有行車班次合格率未達90%，以及剩餘11名駕駛員中，有過半數之7人尿液篩檢已逾1年，與陸運特定人員尿液採驗實施要點第3點第2項規定不符等情事，足認原告顯具有公路法第47條第1項本文所定經營不善之情形。

5.系爭路線之任務，包含提供於基隆市與臺北市間通勤之大量工作人口適足之大眾運輸服務，使民眾得以利用大眾運輸工具準時上班及返家。然而原告長期、持續地發生未依核定班次行駛、公車脫班及上述諸多違規情事，嚴重侵害民眾最基本利用大眾運輸通行之利益，亦構成公路法第47條第1項規定之「妨害公共利益」。

(四)原告雖稱其脫班係因被告開啟代履行所致云云。惟被告為處理上開脫班情形，於112年3月14日、16日邀集原告及參加人

01 召開協調會及研議會議，要求原告及參加人不得再有脫班，
02 否則須安排支援業者代履行，填補原告及參加人脫班班次。
03 而原告既皆出席前開會議，嗣後又於訴訟中執詞否認有脫班
04 情形，實屬無稽。況且，本件代履行之發動，正係原告自開
05 始營運時起即出現多日未正常出車之情形，被告始協調業者
06 於112年3月20日後開始代履行支援。且代履行期間由原告、
07 參加人及支援業者共同行駛，並無將營收較佳之尖峰時段交
08 由支援業者單獨行駛之情形。原告及參加人稱其脫班係因被
09 告執行代履行，以及因代履行之實施導致其經營不善，顯係
10 倒果為因，臨訟卸責，毫無足採。

11 (五)原處分一併停止原告及參加人系爭路線之經營權，並無違反
12 比例原則：

13 1.原告自112年1月20日通車後，即有多次未經核准擅自減少
14 行駛班次及未依核定路線行駛等違規情事，經北市監理所
15 自112年2月至9月間舉發多達59次。如前所述，原告及參
16 加人各自有其應負責之班次，而原告就其所應負責班次部
17 分，自被告所整理自112年3月20日至112年6月20日之行駛
18 情況紀錄可見，無論係【9026】路線抑或【9026A】路
19 線，原告皆嚴重大量脫班，原告稱其脫班情節輕微云云，
20 與事實明顯不符。原告自身即已因經營不善，未依核定路
21 線班次行駛，嚴重影響民眾利用大眾交通工具通行之公
22 益，而該當停止營業之事由。

23 2.況且，參加人更指出其與原告間就系爭路線營運之內部分
24 工，係將經營管理權限全部交由原告管理，則原告既為系
25 爭路線全部營運之實際主導者，卻將脫班情事一律推諉由
26 參加人負責，而稱原處分違反比例原則，顯係臨訟置辯，
27 推諉卸責之詞。更且，被告於112年10月17日查核時，原
28 告依然未改善違規情形。故原告除確屬「經營不善」及
29 「妨礙公益」（基本民行之公共利益）外，更經被告長期
30 多次舉發、通知命其改善而未改善，被告依公路法第47條
31 第1項第2款規定，停止原告經營系爭路線之營業部分而收

01 回其路線經營權，自屬合法等語，資為抗辯。並聲明求為
02 判決：①駁回原告之訴。②訴訟費用由原告負擔。

03 五、參加人未於言詞辯論期日到庭，據其於準備程序中到庭暨提
04 出書狀，陳述略以：緣原告為爭取系爭路線等國道客運路線
05 經營權，尋求參加人合作，而向參加人提出為求整條路線營
06 運放率最佳化，要求參加人將本路線經營管理權限全部交由
07 原告管理。而審議會要求客運業者應提供15輛柴油大客車，
08 由於原告僅有10輛2017年柴油車，無能力購買新車，遂由參
09 加人購買5輛全新柴油車，交給原告通盤營運管理，包含駕
10 駛招募、考核、排班調度、油料費用、維修費用與營運收入
11 等，是以本路線從籌備、通車營運到後續管理，參加人皆未
12 參與經營。再者，系爭路線係自112年1月20日開始營運，而
13 自營運前有關「國道客運路線車輛配置及班次規劃」、「國
14 道客運路線協商」會議，迄至營運後有關「班次服務水準未
15 達原計畫標準之備援方案」、「營運缺失因應處理方式研
16 議」會議，均係由原告公司代表人或派員參與，參加人均未
17 參加。參加人完全僅係基於合作精神，提供5輛車投資，交
18 由原告經營，其餘概不干涉。況查，依據被告所提供之行車
19 憑單彙整，顯見未依照權責班次行駛、班次不足者多為原
20 告，原告卻一味將責任推給參加人，顯與事實不符等語。

21 六、本件原告與參加人經被告許可聯營系爭路線，被告以系爭路
22 線有駕駛人力不足、未依核定班次行駛、脫班等情形，經命
23 限期改善未果，被告遂依公路法第47條第1項第2款規定，以
24 原處分停止原告與參加人經營行駛系爭路線，並收回路線經
25 營權，原告不服經訴願駁回後提起本件行政訴訟等情，有系
26 爭路線營運許可證（本院卷一第83頁至第86頁）、北市監理
27 所112年3月10日北市監基字第1120034499號函（本院卷一第8
28 7頁）、原處分（本院卷一第27頁至第29頁）、訴願決定
29 （本院卷一第31頁至第39頁）等附卷可稽，兩造就此部分事
30 實且無爭執，應可採為裁判基礎。原告主張被告混淆其與參
31 加人應行駛班次數，錯誤認定原告有嚴重違規脫班情事，且

01 以原處分同時停止原告與參加人就系爭路線之行駛，並收回
02 原告與參加人路線經營權，亦有違比例原則，訴請撤銷訴願
03 決定及原處分。被告則否認原告主張，並以前開情詞置辯，
04 故本件應予審究者，自為原告經營行駛系爭路線，是否有經
05 營不善、妨礙公共利益或交通安全，經限期改善，逾期不改
06 善或改善無成效情形？被告依公路法第47條第1項第2款規定
07 停止原告經營系爭路線行駛，並收回路線經營權，是否有
08 據？有無違反比例原則？

09 七、本院之判斷：

10 (一)為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公
11 路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，特制定公路法。
12 該法第2條第14款規定：「本法用詞，定義如下：……十
13 四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而
14 受報酬之事業。」第47條第1項規定：「汽車運輸業經營不
15 善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為下列之
16 處理：一、限期改善。二、經限期改善，逾期不改善或改善
17 而無成效者，得停止其部分營業。三、受停止部分營業處分
18 一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照。」

19 (二)原告確有經營系爭路線不善而妨礙公共利益之情：

20 1.關於原告與參加人經營系爭路線之緣由，簡述如下：查基
21 隆、南港間旅客運輸（即【9026】路線），前係由首都客
22 運股份有限公司與大都會汽車客運股份有限公司所營運，
23 因該2公司不再繼續營運，被告於110年3月間公告徵求客
24 運業者接手營運，迄110年8月間，原告與參加人共同提出
25 經營籌備計畫書，申請繼續經營該【9026】路線，並經審
26 議會審議後，由交通部以110年11月2日交授公字第110013
27 2231號函核准原告與參加人聯合籌備。籌備期間，歷經臺
28 北市公共運輸處、市區及公路汽車客運路線審議委員會及
29 審議會之審議，111年12月20日由被告舉行之福和客運與
30 皇家客運聯合籌備「【9026】○○市○○區-汐止-臺北市
31 南港展覽館」國道客運路線協商會議中，作成結論略以：

01 由籌備業者即原告與參加人承諾提供每日168班次，路線
02 上則規劃尖峰時段提供5成班次（實際班次為42班次）直
03 達車不下汐止交流道以節省尖峰時段民眾通勤時間，並為
04 利民眾轉乘需求及轉乘效率，前述尖峰時段直達車並進駐
05 南港轉運站。被告因此於112年1月17日分別核發交路文字
06 第9003166號、第9003167號（前2者為關於【9026】路
07 線）、第9003168號、9003169號（前2者為關於【9026A】
08 路線）之營運路線許可證予原告及參加人，並載明前揭路
09 線營運許可期間為112年1月20日至117年1月19日。其後，
10 原告、參加人即自112年1月20日起，開始營運系爭路線。
11 此有被告第一次公告（本院卷二第143頁至第149頁）、原
12 告與參加人系爭路線經營申請書（另存本院卷外之被告行
13 政訴訟答辯四狀，下稱答辯四狀乙證22）、審議會第225
14 次全體委員會議紀錄（本院卷二第257頁至第264頁）、交
15 通部110年11月2日交授公字第1100132231號函（本院卷二
16 第265頁、第266頁）、臺北市公共運輸處111年3月11日北
17 市運綜字第1110108022號函（本院卷二第151頁、第152
18 頁）、○○市○○區○○路汽車客運路線審議委員會第101
19 次會議紀錄（答辯四狀乙證26）、審議會237次全體會議
20 紀錄（答辯四狀乙證25）、交通部公路總局營運路線許可
21 證（本院卷一第83頁至第86頁）等附卷可稽。

22 2.系爭路線自112年1月20日正式營運後，即持續發生未依路
23 線行駛或脫班現象，事證如下：

24 (1)原告於112年2月至7月間，因客運車輛涉有未依規定路
25 線行駛；或單日總行駛班次與營運路線許可不符，涉有
26 未經核准擅自減少行駛班次等違規，經北市監理所舉發
27 後，再為被告裁罰，○○市○○○○○○○○道路交通管
28 理事件通知單、被告對違反汽車運輸業管理事件處分書
29 等卷內可參（本院卷一第115頁至第129頁、本院卷二第
30 73頁至第121頁）。至其舉發裁罰事由、違規時間，詳
31 如附表一。

01 (2)另依被告就原告行車憑單（答辯四狀，乙證29）進行彙
02 整，原告與參加人於112年2月13日至3月20日間，實際
03 出車行駛班次，如附表二。

04 3.原告爭執其與參加人之營運路線許可證係分別核發，所載
05 營運班次亦不相同，原告僅負擔自己營運路線許可證所載
06 之營運責任，依此比對112年1月20日後至3月20日代履行
07 前出車狀況，原告並無實際行駛之班次數嚴重低於應行駛
08 班次數情形；至112年3月20日後，則因代履行之第三方業
09 者介入，導致行駛班次、路線經營紊亂，被告不能將路線
10 經營不善歸咎於原告云云。查：

11 (1)關於系爭路線之營運許可，被告係核發112年1月17日交
12 路文字第9003166號、第9003168號營運路線許可證予原
13 告，另核發交路文字第9003167號、第9003169號營運路
14 線許可證予參加人，業如前述。而前開營運路線許可證
15 所載平、假日應發班次，於原告部分係為【9026】平日
16 52趟、假日12趟，【9026A】平日28班、假日停駛；於
17 參加人部分則為【9026】平日32趟、假日24趟，【9026
18 A】平日12班、假日停駛，原告主張其與參加人各依其
19 營運路線許可證而負發送上述趟數或班次車輛營運之行
20 政法上義務，應屬有據，被告就此亦陳稱「原告及皇家
21 公司之行政法上義務，係提供足額之車輛及駕駛人數，
22 並依照許可路線班次行駛。兩家公司僅需完成各自負責
23 部分……並非連帶責任。」等語（本院卷一第191
24 頁），可認兩造就原告依其營運路線許可證所應負擔之
25 出車趟數或班次，並無爭執。

26 (2)詢諸原告與參加人就各自營運路線許可證所載核定車
27 次，如何排定班表依序出車乙節，原告代表人先係陳稱
28 「有的，有約定、協調，且當一方發生問題時，兩家可
29 以互相支援，但是皇家客運公司根本沒有派車，也沒有
30 安排駕駛人員，原告沒有辦法全部支援……」（本院卷
31 一第165頁），嗣稱「原告與參加人間就系爭路線之聯

營事務並無訂立正式的書面契約，但就聯營合作一事是有約定及分配各自投入參與營運的車輛數量及駕駛人數，這件事情反映在最後被告核定的系爭路線許可證上……」等語（本院卷二第387頁）。另一方面，參加人則具狀陳稱「緣原告為爭取……系爭路線等國道客運路線經營權，尋求參加人合作，而原告向參加人提出為求整條路線營運效率最佳化，要求參加人將本路線經營管理權限全部交由原告管理。而交通部公路總局公路汽車客運審議會要求客運業者應提供15輛柴油大客車，由於原告僅有10輛2017年柴油車，無能力購買新車，遂由參加人購買5輛全新柴油車，交給原告通盤營運管理，包含駕駛招募、考核、排班調度、油料費用、維修費用與營運收入等，是以本路線從籌備、通車營運到後續管理，參加人皆未參與經營……」等語（本院卷二第295頁、第296頁）。審之原告自陳其與參加人為申請經營系爭路線所提出的經營籌備計畫書（甲證3，本院卷一第209頁至第355頁）中，雖載稱由參加人增購5台全新柴油車（車號分別為FAC-173、FAC-175、FAC-176、FAC-178、FAC-179，參本院卷一第341頁）參與經營，然於112年2月8日至3月20日間駕駛前開5輛車之駕駛員均為原告所僱用，並提出該段期間之雇員紀錄為佐（本院卷二第43頁、第45頁）；以及原告與參加人就系爭路線之經營，除110年9月10日審議會第225次全體委員會審議經營籌備案時，原告與參加人均派員列席會議外（本院卷二第257頁至第264頁），其後有簽到紀錄可稽之會議中，包括111年10月13日審議會第237次全體委員會（本院卷二第301頁至第314頁）、111年12月20日系爭路線協商會議（本院卷二第319頁至第322頁）、112年3月14日系爭路線班次服務水準未達原計畫標準造成民行困難，後續支持及備援方案協調會（本院卷二第323頁至第325頁）、112年3月16日系爭路線通車迄今相關營運

01 缺失因應處理方式研議會議（本院卷二第327頁至第329
02 頁）等，均係由原告代表營運業者列席會議等情，堪認
03 系爭路線實際上確由原告負主要調度營運之責，則原告
04 無視聯營之參加人出車狀況，僅以自身公司出車班次
05 （含由原告僱用之駕駛員駕駛參加人所購買車輛），主
06 張並未嚴重低於營運路線許可證所載應行駛班次云云，
07 尚非可採。

08 (3)系爭路線自112年1月20日開始營運未久，即有未依核定
09 班次行駛、脫班等指摘，此由北市監理所於112年3月14
10 日、3月16日接連召開「研商福和客運及皇家客運公司
11 聯營之【9026】路線，班次服務水準未達原計畫標準造
12 成民行困難，後續支持及備援方案協調會」、「【902
13 6】國道客運路線通車迄今相關營運缺失因應處理方式
14 研議會議」可知，有該2次會議紀錄卷內足參（本院卷
15 一第443頁至第449頁）。北市監理所且於112年3月17日
16 以北市監運字第1120038438號函，向原告及參加人告稱
17 系爭路線倘發生運能不足之情事，將自即日起依行政執
18 行法第27條至第29條規定執行代履行；被告亦於112年3
19 月27日以路授北市監運字第1120044971號函知原告與參
20 加人，自該月20日起至112年6月20日止執行代履行，有
21 該2函文在卷為憑（本院卷一第89頁至第93頁），可知
22 第三方業者代履行而參與系爭路線之營運，仍肇因於原
23 告、參加人未能依籌備計畫書承諾執行而致運能不足。
24 原告指稱代履行後因第三方業者與原告間因欠缺妥善協
25 調機制使調度不善等情，縱或屬實，仍不能倒果為因，
26 認系爭路線之未依核定班次行駛、脫班等現象係因代履
27 行所致，原告爭執此節，亦不採取。

28 4.原告、參加人就系爭路線之營運業經被告數次限期改善而
29 無成效，對公共利益已生妨礙：

30 (1)原告、參加人自112年1月20日開始營運系爭路線後，因
31 有前述未依核定路線行駛、脫班等問題，經北市監理所

於112年3月10日以北市監基字第1120034499號函（本院卷一第87頁）、被告先後於112年6月8日以路授北市監運字第1120102900號函（本院卷一第105頁、第106頁）、112年9月15日以路授北市監運字第1120178506號函（本院卷一第109頁、第110頁）限期命改善，有上開函文可稽，原告及參加人確實業經數次命限期改善。然依附表一所載，可見系爭路線迄至112年9月間仍有行駛班次不足情形，被告審認原告、參加人經限期改善無成效，應屬有據。

(2)再查，系爭路線乃為服務○○市○○區與○○市○○區間通勤往來需求，南港端且可經由捷運南港展覽館站轉乘○○市○○○○路網，對尚待建構快速便捷大眾運輸系統的沿線居民而言，系爭路線為重要交通管道，應不待言，乃原告、參加人營運期間屢生未依核定路線行駛、脫班等情形，對使用該路線之民眾而言自有不便而妨礙公共利益。

(三)原告又主張被告可僅收回參加人路線經營權後，替換為其他汽車運輸業者，卻以原處分同時停止原告與參行人行駛系爭路線，並收回路線經營權，違反比例原則云云。查系爭路線雖係由原告與參加人申請聯營，然自112年1月20日正式營運起，主要係由原告調度管理，參加人並未積極參與營運等情，已如前述，故正式營運後持續發生之未依核定路線行駛、脫班等經營不善情形，原告實無推諉餘地；另酌以參加人於系爭路線營運未久，即先後向北市監理所基隆監理站、臺北市區監理所申請退出系爭路線經營，有參加人112年4月30日皇業字第1120430001號函（本院卷二第315頁、第316頁）、北市監理所112年5月17日北市監基字第1120078370號函（本院卷一第357頁至第359頁）附卷可參，可認參加人亦無續為經營系爭路線之意願。基於前述，被告以原處分停止原告、參加人對系爭路線之經營行駛，並收回該2公司路線營運許可證，並無違誤。原告猶以經營不善之責並非在己，

爭執被告應採侵害較小之替換其他業者參加營運始符比例原則云云，並非可採。

八、綜上所述，本件原告爭執各節，均無可採，原處分並無違誤，訴願決定遞予維持，亦無不合，原告猶執前詞訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

九、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經核均與本件判決結果不生影響，故不逐一論述，併此敘明。據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 115 年 4 月 16 日

審判長法官 林家賢

法官 郭淑珍

法官 吳坤芳

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，向本院高等行政訴訟庭提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告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（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

四、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49條之1第1項第3款）。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3項、第4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	1. 上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、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。

01

師為訴訟代理人	2. 稅務行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、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。
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 115 年 4 月 16 日

03

書記官 何閣梅