

臺北高等行政法院判決

地方行政訴訟庭第二庭
112年度簡更一字第18號

原告 威碩精密實業有限公司

代表人 徐露仙

訴訟代理人 鍾凱勳律師

被告 交通部民用航空局

代表人 何淑萍

訴訟代理人 張家川律師

上列當事人間民用航空法事件，原告不服交通部民國110年7月29日交訴字第1100009781號訴願決定，提起行政訴訟，經臺灣臺北地方法院行政訴訟庭110年度簡字第250號判決駁回，原告不服，提起上訴，經本院高等庭111年度簡上字第124號判決廢棄發回，本院於113年11月25日言詞辯論終結，更為判決如下：

主 文

訴願決定及原處分關於命原告繳交民國110年2月9日至同年月28日停留費超過新臺幣1萬7,400元部分均撤銷。

被告應給付原告新臺幣25萬1,000元。

原告其餘之訴駁回。

第一審訴訟費用新臺幣2,000元及發回前第二審上訴審訴訟費用新臺幣3,000元，由被告負擔百分之95，餘由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

(一)、本件原由臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（下稱臺北地行庭）審理（原案號：112年度簡更一字第5號），因行政訴訟法於民國112年8月15日修正生效，改由本院地方行政訴訟庭審理，先予敘明。

(二)、本件被告代表人原為林國顯，於訴訟進行中變更為何淑萍，茲據被告具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

01 (三)、按「訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但經被
02 告同意或行政法院認為適當者，不在此限。」「有下列情形
03 之一者，訴之變更或追加，應予准許：二、訴訟標的之請求
04 雖有變更，但其請求之基礎不變。」行政訴訟法第111條第1
05 項、第3項第2款分別定有明文。查原告訴之聲明原為：
06 「一、原處分及訴願決定均撤銷。二、被告應另為適法之處
07 分。三、訴訟費用由被告負擔。」（見臺北地行庭110年度
08 簡字第250號卷第17頁）。嗣原告於本院112年10月16日言詞
09 辯論程序變更聲明為：「一、原處分及訴願決定均撤銷。
10 二、被告應給付原告新臺幣26萬8,400元。三、訴訟費用由
11 被告負擔。」（見本院卷第112頁）。核其變更訴之聲明之
12 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
13 已為之攻擊防禦方法及證據資料之實效性，是基於程序經
14 濟，本院認原告所為訴之變更，洵屬適當，應予准許。

15 二、事實概要：訴外人遠東航空股份有限公司所有國籍編號B-28
16 017（機型：MD-82）航空器（下稱系爭航空器）經法務部行
17 政執行署臺北分署（下稱臺北分署）拍賣，由原告於110年2
18 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
19 2月4日北執戊109年費執特專字第00032284號權利移轉證書
20 （下稱權利移轉證書）。原告取得系爭航空器所有權後，仍
21 將系爭航空器停留在被告所屬臺北國際航空站場站（下稱臺
22 北航空站）內，被告爰依民用航空法第37條第1項、使用國
23 營航空站助航設備及相關設施收費標準（下稱收費標準）、
24 使用國營航空站助航設備及相關設施收費費率表（下稱費率
25 表），核算原告應繳交系爭航空器110年2月份停留費計新臺
26 幣（下同）27萬2,750元，並以110年3月8日北站航字第1105
27 001946號函（下稱原處分）附收款書、2件機場設備使用及
28 服務各費明細表，通知原告繳納系爭航空器110年2月份停留
29 費計27萬2,750元。原告不服，提起訴願，經交通部110年7
30 月29日交訴字第1100009781號訴願決定（下稱訴願決定），
31 駁回訴願。原告仍不服，提起本件行政訴訟。經臺北地行庭

01 以110年度簡字第250號判決駁回。原告不服，提起上訴，復
02 經本院高等庭以111年度簡上字第124號判決，廢棄發回。

03 三、本件原告主張：

04 (一)、自110年2月9日起，被處分人應為Ege İnci Havacılık Turi
05 zm Ticaret Anonim Şirketi（下稱土耳其公司）而非原
06 告，被告逕向原告徵收此等費用，於法無據：

07 1、依收費標準第12條，被告不得對使用人以外之人徵收使用
08 費。再依民用航空法第8條，得以申請註銷航空器之中華民
09 國國籍登記、以及收受主管機關通知業已註銷航空器之中華
10 民國國籍登記之人，為航空器之前後任所有人或使用人。

11 2、查本件原告代理土耳其公司向臺北分署標購系爭航空器並協
12 助辦理除籍申請等相關事宜。於110年2月4日應買後，原告
13 即將所有權移轉土耳其公司，並於同日通知被告所有權人已
14 變更並同時辦理除籍，此有被告110年2月異動統計表及被告
15 110年2月9日回覆土耳其公司之函為證，可見被告已知悉土
16 耳其公司為新所有人及使用人。

17 3、惟查原處分之收費區間，分為2月4日2時至2月9日1時及2月9
18 日2時至2月28日23分59秒，系爭航空器所有權既已移轉，實
19 際亦由土耳其公司使用、維修，則原處分第2段時間之對象
20 應為土耳其公司，被告逕向原告徵收此等費用，實屬有誤。

21 (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
22 第7條依國內收費費率徵收停留費，顯有違誤：

23 1、依臺北航空站各費明細表，於2月9日後，係以代理（商務）
24 計算停留費，亦即國際航線中之「商務專機」中之第一群，
25 並按商務專機（或自用航空器）類別之每日220元計算。

26 2、系爭航空器機齡已過26年，依法不得用於客運飛機，被告除
27 業已公告其停用適航證之外，並於109年5月18日公告註銷遠
28 東航空之維修廠檢定證書，故事實上已無法再飛航、亦無維
29 修後勤單位可修復之。且臺北分署109年10月8日之第2次拍
30 賣公告亦有標的物現狀記載。是以，系爭航空器屬損壞報廢
31 狀態，長久停於松山航空站指定之偏僻地點等待修繕，而與

其他商務專機停放地區相異，自應按收費標準第7條依國內收費費率徵收停留費。

(三)、縱認系爭航空器未達損壞報廢之程度，然收費標準未就除籍前後之停留費計算為不同規範，自應用國內航線標準計算：

1、臺北航空站以除籍後適用自用航空器之費率，惟遍查收費標準，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。再者，辦理除籍僅表不再有中華民國國籍，非謂其航線即從國內轉為國際。況其除籍後無法從事飛航，無從判斷航線，何以得按國際航線計收？此舉除逾越收費標準外，亦牴觸平等原則。

2、參航業法第3條規定可知，所謂國內航線為經營客貨運之目的，航行於本國機場間；而國際航線則為經營客貨運之目的，飛航於本國機場與國外機場、或者國外機場間。再參收費標準第4條亦可知，使用費之計算按民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費標準。然承前所述，系爭航空器既已不適航，其在停飛前為國內航線，又依據費用表記載，起迄點均為臺北松山機場，仍屬國內航線。

(四)、退步言，縱認得按國際航線費率計收，然臺北航空站以商務專機（或自用航空器），亦有認定事實、適用法令之違誤：

1、縱使除籍後，停留費費率按國際航線徵收，然費率表之國際航線中，除商務專機或自用航空器以外，仍有「除商務專機及自用航空器以外之航空器」之類型。參照被告文件中所載釋義，自用航空器與商務專機之定義並不相同。

2、查原處分後附之各費明細表標題記載代理（商務），嗣後又稱實際上是指國際航線類型中之「自用航空器」，此二種使用費費率雖相同，仍非相同之航空器，臺北航空站顯有無法正確認識處分客體之違法。況系爭航空器除籍前並非商務專機、亦非自用航空器，除籍後當然為「非屬自用航空器以及商務專機之航空器」，亦有適用錯誤法規之違法。

(五)、並聲明：

1、原處分及訴願決定均撤銷。

01 2、被告應給付原告新臺幣26萬8,400元。

02 3、訴訟費用由被告負擔。

03 四、被告答辯則以：

04 (一)、系爭航空器重量61,000公斤，於110年2月9日除籍後，被告
05 即依收費標準第15條之附表自用航空器欄位費率計算（臺北
06 航空站即松山機場為第一群機場），每1,000公斤每日220
07 元，故自110年2月9日起至110年2月28日止之停留費為：61
08 （千公斤）×220元×20天=268,400元。

09 (二)、原告自取得權利移轉證書，即為系爭航空器所有權人。渠亦
10 表明航空器在臺停留期間各項規費等費用由其辦理、清償：

11 1、原告於110年2月4日取得權利移轉證書，並向被告表明系爭
12 航空器在臺期間各項規費繳納由其協助辦理、清償。嗣原告
13 於同年月9日執行點交筆錄上簽名，筆錄上記載相關費用由
14 買受人（即原告）清償。原告亦於電子郵件提供相關資料，
15 被告另已告知原告停留費之計費標準。原告既為系爭航空器
16 所有權人，亦為臺北航空站設備設施使用人，被告依民用航
17 空法第37條第1項要求原告繳納停留費，核無違法。

18 2、系爭航空器除籍與否，僅係航空器是否具本國籍，與其所有
19 權歸屬，係屬二事。被告准予除籍，僅代表系爭航空器國籍
20 異動，原告之所有權，不因之變動。又原告雖稱與土耳其公
21 司有買賣關係，惟此與被告無涉，縱有費用支付等與買賣關
22 係有關事項爭議，亦應自行處理。

23 (三)、原告自稱其為代理，與客觀事實不符，應不可採：

24 1、由拍賣、點交資料可知，買受人係原告，未記載土耳其公
25 司，該公司人員自始未曾出席。其次，土耳其公司從未取得
26 系爭航空器所有權。易言之，原告主張代理土耳其公司部份
27 皆係其自稱，除與事實不符外，也反於自身行為。

28 2、被告110年2月9日函文僅係依原告申請說明系爭航空器已無
29 中華民國國籍，無其他意思，亦非所有權轉讓之認定。

30 (四)、原告另以系爭航空器損壞、報廢及修理中不適航云云，爭執
31 被告計算費率違法，應不可採：

01 1、原告參與拍賣時，由法院公告等相關資料，早已知悉系爭航
02 空器狀況，況其並不符收費標準第7條之規定。且系爭航空
03 器係因原告執意除籍，欲登記為外籍飛往國外，故不具本國
04 籍，自不得享國籍航空器優惠費率，方適用自用航空器費
05 率。且原告未為任何改善或維修行為，亦未提出維修申請，
06 反久占停機坪。

07 2、系爭航空器適用收費標準規定之費率，與系爭航空器實際
08 上有無飛行國際航線無涉，僅因是否為本國籍而有收費差異。
09 自用航空器、商務專機，於收費標準附表係相同欄位，費率
10 相同，原告擁所有權，未租給任何民用航空運輸業或普通
11 航空/運輸業。適用收自用航空器費率計費，自無違誤。

12 (五)、並聲明：

13 1、原告之訴駁回。

14 2、訴訟費用由原告負擔。

15 五、本院之判斷：

16 (一)、本件所涉之法令：

17 1、規費法第1條：為健全規費制度，增進財政負擔公平，有效利
18 用公共資源，維護人民權益，特制定本法。

19 2、規費法第8條第4款：各機關學校交付特定對象或提供其使用
20 下列項目，應徵收使用規費：四、依其他法律規定應徵收使
21 用規費之項目。

22 3、規費法第10條第1項第2款：業務主管機關應依下列原則，訂
23 定或調整收費基準，並檢附成本資料，洽商該級政府規費主
24 管機關同意，並送該級民意機關備查後公告之：二、使用規
25 費：依興建、購置、營運、維護、改良、管理及其他相關成
26 本，並考量市場因素定之。

27 4、民用航空法第37條第1項：使用航空站、飛行場、助航設備及
28 相關設施，應依規定繳納使用費、服務費或噪音補償金；使
29 用國營航空站、助航設備及相關設施之收費標準，由交通部
30 定之。非屬國營之航空站、飛行場之收費費率，由經營人擬
31 訂，報請民航局核轉交通部核定；變更時，亦同。

- 01 5、民用航空法第78-1條：第五條、第六條、第三十七條第一
02 項、第三十八條、第三十九條、第四十一條、第四十二條、
03 第四十三條第一項、第二項、第四十三條之一第一項、第四
04 十四條至第四十七條、第五十三條、第五十四條、第五十五
05 條第一項、第五十七條、第六十一條、第六十二條、第八十
06 九條、第九十條、第九十一條、第九十二條、第九十三條、
07 第九十三條之一、第九十七條及第九十九條規定，於外籍民
08 用航空運輸業、外籍航空器、外籍航空貨運承攬業、外籍航
09 空人員，準用之。
- 10 6、收費標準第1條：本標準依民用航空法第37條第1項規定訂定
11 之。
- 12 7、收費標準第2條：使用國營航空站、助航設備及相關設施者，
13 應依本標準繳納場站使用費、助航設備服務費或噪音補償
14 金。
- 15 8、收費標準第4條：（第1項）降落費、夜航費、停留費，依下
16 列規定收取：一、民用航空器飛航國際航線，按國際航線收
17 費費率收費。二、民用航空器飛航國內航線，按國內航線收
18 費費率收費。三、外籍民用航空器飛航國際航線，入境後或
19 出境前在國內一個以上之飛行場、航空站起降時，其在國內
20 之飛航視為國際之延長，仍按國際收費費率收費。（第2
21 項）前項各費之收取應按架次及機型計算，各民用航空器自
22 降落至起飛為一架次。
- 23 9、收費標準第7條：民用航空器因損壞、報廢或修理改裝而在
24 場、站內停留者，按下列規定收取滯留費：一、損壞報廢之
25 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
26 留者，依機型按日收取滯留費，未滿一日者以一日計。但以
27 六個月為限。逾期者，自逾期之日起按國內收費費率收取停
28 留費。二、修理及改裝之民用航空器，經民用航空局所轄航
29 空站核准在指定地點停留者，依機型按日收取滯留費，未滿
30 一日者以一日計。但以三個月為限。逾期者，除另經核准延
31 期外，自逾期之日起按國內收費費率收取滯留費。

01 10、收費標準第12條：（第1項）本標準應收取之各項費用，由民
02 用航空局填具繳款書，連同費用明細表通知使用人，使用人
03 應依繳款書所規定之期限內繳納。（第2項）前項作業得由
04 民用航空局委託航空站經營人辦理。

05 11、收費標準第15條：使用國營航空站、助航設備及相關設施所
06 收取之費用及費率，依附表之規定。

07 12、費率表（即收費標準第15條附表）：「站場使用費，停留
08 費，計收單位：每千公斤；國際航線：商務專機、自用航空
09 器，超過3小時至24小時以內，第一群（各機場費率），220
10 元；國內航線：航空器最大起飛重量20,000公斤以內者，23
11 元，20,001公斤以上者，10元。……。備註：一、本目指露
12 天停留費。二、以到達時為準24小時為1日。三、第2日起，
13 按日依最高費率計收。」「備註2：第一群機場為臺北國際
14 航空站，……。」

15 (二)、上揭事實概要欄所載事實，已經兩造分別陳述在卷，並有原
16 處分、被告所屬臺北國際航空站機場設備使用及服務各費明
17 細表（代理(商務)）及（國內線）、訴願決定、權利移轉證
18 書、中華民國國籍航空器異動情況統計表、被告110年2月9
19 日函、臺北分署109年10月8日第2次拍賣公告、臺北航空站1
20 10年4月13日函等在卷可參（見臺北地行庭110年度簡字第250
21 號卷第43至47、51至58、61至63、65、79至84、163頁），該
22 事實洵堪認定。

23 (三)、收費標準係依據民用航空法第37條第1項授權而來，而單就
24 民用航空法第37條第1項來看，的確無法解釋出授權之收費
25 標準除有特別規定外，有適用於非中華民國籍航空器，但民
26 用航空法第78之1條之規定使非中華民國國籍航空器準用第3
27 7條第1項，是以，在此一準用規定下，除有特別之情形外，
28 收費標準並未區分國外航空器與中華民國航空器而適用不同
29 標準，是以，不論是外國航空器或是中華民國國籍航空器，
30 其收費均應適用收費標準。而依據收費標準第4條之規定，
31 其收取降落費、夜航費、停留費是以飛航國際航線或國內航

線為收取標準（第1項第1款、第2款，第3款本身屬於入境銜接航線之例外規定），並未區分中華民國國籍航空器與國際航空器，是以，當不能以該航空器非屬中華民國國籍而主張不得適用第4條之國內航線標準進而適用國際航線之收費標準（包含收費標準第15條規定），被告主張原告將系爭航空器除籍而適用國際航線標準，係逾越法律授權增加法所無之限制，並據此作成原處分，該處分以民用航空法及其授權之收費標準所無之非本國籍航空器之標準，已適用國際航線，顯然違反法律保留原則，原處份顯有疑義。而本件適用之收費費率，因該航空器最後一次之飛行航線為馬公至台北，故依據前開收費標準規定，僅能適用國內航線費率。

(四)、原告於110年2月4日取得系爭航空器所有權，系爭航空器並於110年2月9日註銷中華民國國籍，此有法務部行政執行署臺北分署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（臺北地行庭卷第61至62頁）、中華民國國籍航空器異動情況統計表（臺北地行庭卷第63頁）、交通部民用航空局110年2月9日函（臺北地行庭卷第65頁）可稽。

依上開收費標準第15條之使用國營航空站助航設備及相關設施收費費率附表，本件並無所謂系爭航空器除籍後應適用國際航線之餘地，仍應依據國內航線計算場站使用費。系爭航空器重量61,000公斤，依收費標準第15條之附表國內航線欄位費率規定計算，20,000公斤以內者，每1,000公斤每天23元，20,001公斤以上者，每1,000公斤每天10元。故自110年2月4日起至110年2月8日止之停留費為： $(20 \times 23 \text{元} + 41 \times 10 \text{元}) \times 5 \text{天} = 4,350 \text{元}$ （此部分兩造並未爭執，業經原告更正訴之聲明，此部分已不予請求）；除籍後之場站使用費，自110年2月9日起至110年2月28日止（共20日）之停留費為： $(20 \times 23 \text{元} + 41 \times 10 \text{元}) \times 20 \text{天} = 1 \text{萬} 7,400 \text{元}$ 。是以，系爭航空器2月9日起至110年2月28日止停留費總計1萬7,400元，被告以原處分核算原告應繳交系爭航空器110年2月份停留費27萬2,750元，核予前開金額不符。

01 (五)、原告主張系爭航空器於110年2月9日已移轉與土耳其公司並
02 申請除籍，自該日起系爭航空器之場地使用費之收取對象應
03 為土耳其公司而非原告。然原告取得系爭航空器之時間為取
04 得該航空器之權利移轉證書日，即110年2月4日。（臺北地
05 行庭卷第61至62頁）時，原告即為系爭航空器之所有權人。
06 又原告110年2月4日曾發函（見臺北地行庭卷第149頁）給被
07 告，表明系爭航空器在臺期間各項規費繳納由原告協助辦
08 理，於被告請原告提供公司相關資料（透過email聯繫），
09 作為系爭航空器停放被告臺北航空站及其衍生相關費用之公
10 文及收款資料寄送處時，原告亦提供自己公司資料予被告
11 （見台北地行庭卷第153至154頁），足認原告亦認其需負擔
12 繳納系爭航空器所致生之相關費用。準此，系爭航空器使用
13 （停放等）被告臺北航空站（松山機場）場站設施，原告既
14 為系爭航空器所有權人（亦是使用臺北航空站設備設施之
15 人），自應繳納系爭航空器停留費用。至系爭航空器註銷中
16 華民國國籍（除籍）與否，係航空器是否具本國籍之差異，
17 此與系爭航空器所有權歸屬，係屬二事，原告雖稱其僅係代
18 理土耳其公司標購系爭航空器並協助辦理除籍事宜，系爭航
19 空器所有權屬於土耳其公司，惟依法務部行政執行署臺北分
20 署110年2月4日北執戊109年費執特專字第00032284號權利移
21 轉證書（見臺北地行庭卷第61至62頁），系爭航空器之所有
22 權人為原告，原告亦未提出相關買賣或移轉權利予土耳其公
23 司之相關資料以實其說，本院尚難採信，是原告上開主張，
24 並不足採，其仍須支付本件之場站使用費。

25 (六)、原告主張，系爭航空器屬損壞、報廢及修理狀態，被告應按
26 國內收費費率收取停留費云云。經查，原告雖提出系爭航空
27 器機齡統計資料（見台北地行庭卷第73至74頁），主張系爭
28 航空器機齡已超過26年，依法不得用於客運飛機，且適航
29 證、維修廠檢定書業經被告停用及註銷（見台北地行庭卷第
30 75至77頁），並依法務部行政執行署臺北分署就系爭航空器
31 第2次拍賣公告，系爭航空器現況LLP剩餘時間很少、已閒置

01 6個多月（見台北地行庭卷第79至82頁），惟上開資料僅得
02 證明系爭航空器設備老舊，而與是否已達損壞、報廢及修理
03 之程度，實屬二事。且原告未提出因航空器有損壞、報廢及
04 修理之情，而曾向被告申請核准在指定偏僻地點停留之資
05 料，抑或是提出曾對系爭航空器為改善或維修之相關證據。
06 是可認原告乃臨訟稱系爭航空器有損壞、報廢或修理狀態之
07 情，況且，適用國內收費費率與國外收費費率是以系爭航空
08 器最後航行之航程，不是以其是否損壞、報廢及修理狀態而
09 有所不同，雖其主張無理由，但本件仍應適用國內航線之費
10 率計算。

11 (七)、原告主張，收費標準附表並未有「除籍前適用國內航線，除
12 籍後適用國際航線之規定」，系爭航空器自始至終並未變更
13 為國際航線，自應全部以國內航線費率收取等語，被告主張
14 該收費方式收費標準係一貫以航空器是否具有中華民國國
15 籍，作為適用「國內航線」及「國際航線」欄位之區分標
16 準，此一標準實已為「行政先例」或「行政慣例」等語。按
17 行政機關對於某類事件反覆為相同處理時，將產生行政先例
18 （又稱行政慣行）。基於憲法上平等原則的要求，行政程序
19 法第6條規定「行政行為，非有正當理由，不得為差別待
20 遇。」是以，行政機關就同類事件行使裁量權時，如果沒有
21 正當理由，即應受行政先例之拘束，不得為相異的處理，此
22 即行政自我拘束原則。倘若行政機關對於同類事件，在欠缺
23 正當理由的情況下，未遵循行政先例，反而作成不同的處理
24 時，即屬違反平等原則。不過，平等原則僅保障合法的平
25 等，不保障不法的平等，故假如行政先例本身即已違法，行
26 政機關在處理同類案件時，仍應遵守依法行政原則，不受違
27 法行政先例的拘束。本件被告以國際航線標準收取系爭航空
28 器場站費，業已違反法律保留原則，自不能以行政先例或行
29 政慣例主張其收費合法。又被告於與原告間之email及函文
30 （見臺北地行庭卷第83、153至154頁），雖已說明收費標準
31 所定費率，係以系爭航空器國籍是否登記為本國為計算。是

01 被告以系爭航空器是否登記為本國國籍，作為適用收費標準
02 第15條之附表中「國內航線」及「國際航線」欄位之區分標
03 準，顯有疑義。

04 (八)、原告另主張系爭航空器非商務專機，亦非自用航空器，應適
05 用「非屬自用航空器以及商務專機之航空器」欄位計算停留
06 費等語。惟查，系爭航空器目前係原告所有，已於前述，而
07 原告亦未將系爭航空器租予民用航空運輸業或普通航空運輸
08 業，系爭航空器自屬自用航空器無疑，被告適用收費標準附
09 表自用航空器費率計費，自無違誤。

10 (九)、另被告以國際民用航空公約第15條之規定精神主張，一國對
11 他國航空器使用機場及航行設施可以徵收或准許任何費用，
12 可以在收費標準第4條體現該公約精神，被告係以國籍為標
13 準收取場站費，並無疑義。然國際公約雖有上開規定，但本
14 件係以行政處分收取場站費，關於該收取之標準，要有法律
15 及法律授權之行政命令定之，今收費標準並無區分國籍收
16 費，況授權收費標準之民用航空法第37條第1項業經同法第7
17 8之1條准用於非本國籍航空器，系爭航空器雖有無國籍狀
18 態，但收費標準本身既然非以航空器之國籍，而是以航線作
19 為計算標準。縱使收費標準本身符合國際民用航空公約第15
20 條之精神，但在行政行為上，仍不能因有公約而違反依法行
21 政原則。

22 (十)、被告再以縱使不計算系爭航空器之場站管理費，改以租金計
23 算，依據其所停放場站附近之租金計算，其金額約略等於本
24 件原處分收取之場站管理費金額，可證原處分合法，並引用
25 本院高等庭105年訴字第946號判決作為其論述依據。但105
26 年度訴字第946號事件所處理之問題為相當於租金不當得
27 利，並且參照金門航空站費率使用表，並與原告主張之債權
28 相抵銷，屬於債權抵銷之概念，也就是該案被告主張之抵銷
29 債權屬於相當租金不當得利計算是否合理，與本件直接以行
30 政處分收取場站管理費之狀況明顯不同，當不能比附援引。

31 (十一)、是以，就前開所述，被告所做之原處分（扣除未爭執之4,35

0元），其收取超過17400元之部分係屬違反法律保留原則而違法，且訴願決定就該部分遞予維持，顯有疑義。原處分及訴願決定就超過17400元部分應予撤銷，原告此部分主張為有理由，而原告再以類推適用不當得利請求被告返還部分，就前開1萬7400元部分，因處分及訴願決定均尚存在，原告請求自無理由，應予駁回，其餘部分即25萬1000元，因處分及訴願決定均經本院撤銷，原告請求為有理由，應予准許。

六、綜上所述，原處分命原告繳納系爭航空器110年2月4日起至2月28日止使用臺北國際航空站之停留費用共計27萬2,750元，兩造對原處分就110年2月4日至2月9日1時所核算之4,350元停留費均不爭執，且經原告減縮該部分聲明。惟110年2月9日2時至110年2月28日之停留費，應依據費率表「按國內航線收費費率」計收1萬7,400元〔計算式：20（系爭航空器每千公斤計收單位）×23元×20日＋41×10元×20日＝1萬7,400元〕，原處分命原告繳納110年2月9日至同年2月28日26萬8,400元自有違誤，訴願決定未予糾正，亦有未合，原告訴請撤銷，並求為判決如訴之聲明第2項所示，於25萬1,000元之範圍內為有理由，應予准許，超過25萬1,000元部分為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提出之證據，核與判決之結果不生影響，爰不逐一論列，併予敘明。

八、本件第一審訴訟費用及更審前之上訴費用，由兩造依勝敗比例負擔，原確定訴訟費用額如主文第4項所示，並諭知兩造應負擔之比例。

九、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 114 年 1 月 16 日
法官 唐一強

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，以原判決違背法令為理由，向本院地方行政訴訟庭提出上訴狀並表明上訴理由（原

01 判決所違背之法令及其具體內容，以及依訴訟資料合於該違
02 背法令之具體事實），其未表明上訴理由者，應於提出上訴
03 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
04 上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他
05 造人數附繕本）。

06 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，
07 逕以裁定駁回。

08 中 華 民 國 114 年 1 月 16 日
09 書記官 陳達泓