# 最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第27號

上　訴　人　交通部公路總局
代　表　人　陳彥伯
訴訟代理人　吳振聲
被 上訴 人　貨啦啦有限公司
代　表　人　許家維
訴訟代理人　簡榮宗律師
　　王智灝律師
　　臧　璟律師

上列當事人間汽車運輸業管理規則事件，上訴人對於中華民國107年8月23日臺北高等行政法院106年度訴字第1621號判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決廢棄，發回臺北高等行政法院。

理　由

一、緣被上訴人於民國106年2月間，以網址為「https:www.lalamove.com」之網路平台（名稱為Lalamove啦啦快送，下稱系爭網路平台）及手機APP應用程式，招攬使用機車司機及消費者利用該平台，由司機騎乘機車為下單消費者提供運送貨物之服務，經上訴人所屬臺北市區監理所調查認於106年2月9日上午10時20分許，有消費者使用手機APP應用程式下單，經被上訴人指揮調度訴外人林偉存騎乘車牌號碼000-000號機車（下稱系爭機車），提供載送貨物並收取報酬新臺幣（下同）140元之營業行為，屬未經申請核准違規經營汽車貨運業之情形，違反公路法第77條第2項、汽車運輸業管理規則第138條規定，遂以106年3月23日交公北市監字第20B00959號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單予以舉發，嗣上訴人以106年6月20日第20-20B00959號違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），認被上訴人違反前開規定而裁處罰鍰500萬元。被上訴人不服，乃循序提起撤銷訴訟，求為撤銷訴願決定及原處分，經原審法院以106年度訴字第1621

號判決（下稱原判決）撤銷訴願決定及原處分，上訴人不服，遂提起本件上訴。

二、被上訴人起訴主張、上訴人在第一審之答辯與聲明，均引用原判決所載。

三、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：㈠依公路法第2條第10款有關汽車定義，顯然包含機車，此參照道路交通安全規則第2條第1款規定亦可明，是公路法第34條第1項第7款所指汽車貨運業，自當包含騎乘有載貨能力機車運送貨物為營業者。又依被上訴人所設立系爭網路平台「用戶守則&條款」網頁內容，可知被上訴人有向使用系爭網路平台為汽車貨運交易之人，揭露其係從事招攬消費者下訂並為此媒合調度司機提供貨物運送服務，泓威國際物流有限公司（現已更名為小蜂鳥國際物流有限公司，下稱泓威公司）則負責執行貨物運送行為。惟依系爭網路平台上招攬網頁中文字內容可知，被上訴人招攬司機、消費者時，主要使用「Lalamove啦啦快送」名稱，並未標示任何令系爭網路平台使用人認知貨物運送只由泓威公司單獨處理，與被上訴人無關之資訊。可見被上訴人係統整規劃而透過系爭網路平台及手機APP招募司機與車輛作為汽車運輸之供給方，另受理登入表明汽車貨運需求之消費者作為需求方後，除媒合供需雙方交易外，關於交易地點、費用及後續付費等交易之執行，亦由系爭網路平台及手機APP快速提供電子資訊憑為確認、處理，不需如傳統業者須一對一確認具體交易資訊，即能完成交易，由前開交易過程及行為內涵觀之，被上訴人使用系爭網路平台及手機APP而為攬客、提供貨物運送暨報酬資訊並事後確認。甚且，被上訴人亦自承本件司機林偉存收取運費後，係將其中20%交付被上訴人，因泓威公司無償為被上訴人提供物流服務，不須分配泓威公司，在在可見使用貨物運送服務之人所認知提供貨運服務者，均為系爭網路平台及手機APP，而非另行單獨與泓威公司為貨物運送交易，被上訴人將貨物運送工作交由泓威公司分擔處理，為其內部分工，外觀上其

等既係共同透過系爭網路平台為汽車貨物運送之招攬、送貨，自該當於經營汽車貨運業，被上訴人謂其僅係透過電子系統媒合交易，並非經營汽車運輸（貨運）業，要與事實不符。㈡依被上訴人提出予泓威公司簽訂之合作協議內容可知，泓威公司為被上訴人之特約物流公司，同意無償為被上訴人提供物流服務。另本件送貨之司機亦有與泓威公司簽訂承攬契約，並為此繳交押金1,000元予泓威公司，足見司機林偉存另與泓威公司約定以該公司指派之形式，實質提供系爭網路平台經營之汽車貨運服務，則本件實際執行運送貨物時，既有透過泓威公司以從事汽車貨運服務，而泓威公司亦為經核准之合法汽車貨運業者。且上訴人復稱，汽車貨運業者只需召募執有機車駕駛執照之人，就能使用機車從事汽車貨運服務。另汽車貨運業針對司機係以僱用或個案承攬（委任），亦無相關管制規定，則泓威公司指派機車駕駛人林偉存從事汽車貨運行為，確在其經核准經營之汽車貨運業範圍內，不屬公路法第77條第2項、汽車運輸業管理規則第138條所定未經申請核准而經營之情形，泓威公司與非申准汽車貨運業者之被上訴人為前開共同經營之方式，亦非法所禁止，自無違反公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定可言等語，爰撤銷訴願決定及原處分。

四、上訴人上訴意旨謂以：㈠原審既認定被上訴人係透過系爭網站平台自行招募司機並運送貨物，故被上訴人未經申請核准經營汽車運輸業之違規事實業已明確。被上訴人宣稱僅提供Lalamove啦啦快送網頁及手機APP，並未經營汽車運輸業，顯屬推託之詞，並無足採。況系爭機車所有人並非泓威公司，足證被上訴人透過系爭網路平台自行招募司機並運送貨物，違法經營汽車運輸業之事實甚明。㈡被上訴人所稱泓威公司係無償為其提供物流服務，顯不合常理，且司機林偉存收取運費後，亦無須分配予泓威公司，顯見本件貨物運送行為僅由未經申准經營汽車貨運業之被上訴人及司機林偉存為之，泓威公司於106年2月1日至107年5月30日間，只是出借其

汽車運輸（貨運）業之營業執照供被上訴人使用，而非與被上訴人共同為汽車貨運經營行為。被上訴人利用該執照經營汽車貨運，自屬違反汽車運輸業管理規則第21條、第138條及公路法第77條第2項之規定。原判決未加詳查，逕認被上訴人未違反公路法而撤銷原處分，已違一般論理法則及經驗法則，而有適用法規顯有錯誤之判決違背法令，且認定事實與所憑證據內容不符，亦構成判決理由矛盾之違背法令等語。

五、本院按：

㈠按公路法第2條第10款、第14款規定：「本法用詞定義如下：……十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。……十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。」第34條第1項第7款規定：「公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：……七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。……」第37條第1項第1款規定：「經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：一、經營公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向中央主管機關申請。……」第77條第2項規定：「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，……。」第79條第5項規定：「汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之。」交通部依此授權而訂定發布之汽車運輸業管理規則第138條亦規定：「未經申請核准而經營汽車運輸業者，應依公路法第七十七條第二項之規定舉發。」依上開規定可知，經營汽車運輸業中之汽車貨運業，應先申經主管機關核准，否則即違

公路法第77條第2項之規定，主管機關得依該條項規定予以裁罰。是否符合所謂「經營汽車貨運業」，應依法律規定之構成要件判斷，並視行為本質核實認定。又公路法第2條第10款有關「汽車」之定義，應包含機車，另參道路交通安全規則第2條第1款規定：「本規則用詞，定義如下：一、汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機車）」亦明。是公路法第34條第1項第7款所指汽車貨運業，自包含騎乘有載貨能力之機車運送貨物為營業者。

㈡又按行政訴訟法第189條規定，行政法院為裁判時，除別有規定外，應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理法則及經驗法則判斷事實之真偽；依此判斷而得心證之理由，應記明於判決。而基於行政訴訟之職權調查原則，法院應充分調查為裁判基礎之事證以形成心證，是所有與待證事實有關之訴訟資料，無論有利或不利於訴訟當事人之任何一造，都必須用於心證之形成而不能有所選擇，亦即法院負有審酌與待證事實有關之訴訟資料之義務，如未審酌亦未說明理由，即構成行政訴訟法第243條第1項所謂判決不適用同法第125條第1項、第133條之應依職權調查規定，暨同法第243條第2項第6款所謂判決不備理由之當然違背法令。

㈢經查，依被上訴人所設立系爭網路平台中「用戶守則&條款」網頁，雖有揭露由泓威公司負責執行貨物運送之記載，但以系爭網路平台網頁內容整體觀之，主要均使用被上訴人「Lalamove啦啦快送」名稱，由被上訴人統整規劃而透過系爭網路平台及手機APP招募司機與車輛作為汽車貨運之供給方，另受理登入貨運需求之消費者後，除媒合供需雙方交易外，關於交易地點、費用及後續付費等交易之執行，均由系爭網路平台及手機APP快速提供電子資訊憑為確認、處理，按此交易過程及行為內涵，被上訴人使用系爭網路平台及手機APP而為攬客、提供貨物運送暨報酬資訊並事後確認，且司機林偉存收取運費後，係將其中20%交付被上訴人，因泓威公司無償為被上訴人提供物流服務，不須分配報酬予泓威公

司，在在顯示使用貨物運送服務之人所認知提供貨運服務者，均為被上訴人之系爭網路平台及手機APP，而非另行單獨與泓威公司進行貨物運送之交易，被上訴人自該當於經營汽車貨運業等情，為原審依法確定之事實。至原判決認定被上訴人並未違反公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定，無非係以被上訴人與泓威公司簽訂合作協議，泓威公司為被上訴人之特約物流公司，同意無償為被上訴人提供物流服務，本件送貨司機林偉存亦與泓威公司簽訂承攬契約，約定以該公司指派之形式，實質提供系爭網路平台經營之汽車貨運服務，是本件實際執行貨物運送時，既透過泓威公司從事汽車貨運服務，而泓威公司亦為經核准之合法汽車貨運業者，則泓威公司指派機車駕駛人林偉存從事汽車貨運行為，確在其經核准經營之汽車貨運業範圍內，並非未經申請核准而經營汽車運輸業之情形，泓威公司與非申准汽車貨運業者之被上訴人為前開共同經營之方式，亦非法所禁止，故無違反公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條之規定等語，因而撤銷訴願決定及原處分。實則，細究泓威公司於本件汽車貨運經營關係中，其既不負責招募貨運司機，亦不負責管理調度貨運車輛，且就核心之貨運行為而言，包括消費者下單、司機接單送貨、收取運費及最終報酬分配（被上訴人占20%、司機占80%），竟均與泓威公司無關，所有汽車貨運經營行為皆由未經申准經營之被上訴人掌控及執行，具申准經營身分之泓威公司並無實際功用，則被上訴人主張其係與泓威公司共同經營貨運云云，顯屬有疑。被上訴人雖舉其與泓威公司間簽訂之合作協議、本件送貨司機林偉存與泓威公司間勞務承攬契約書、押金存根聯及收執聯、泓威公司聲明書等為證，惟查該司機林偉存係由被上訴人之系爭網路平台所招募，其個人資料亦登錄於被上訴人之系爭網路平台，至泓威公司係無償為其提供物流服務，亦不涉與消費者間運費及司機報酬等金流，原審法院未依職權調查本件送貨司機林偉存如何與泓威公司簽訂勞務承攬契約書？如何

繳付押金？泓威公司就該司機押金有無入帳？泓威公司有無指派司機林偉存接貨運送？即所謂泓威公司共同經營汽車貨運等相關事實之真實性如何？逕採被上訴人有關與泓威公司共同經營汽車貨運行為之主張，自嫌速斷，並有判決不適用法規及理由不備之違背法令。

㈣原判決既有上揭違背法令事由，且其違法情事足以影響判決結果，上訴論旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，為有理由，並因事證尚有未明，本院無從自為判決，有由原審法院再行調查審認之必要，爰將原判決廢棄，發回原審法院另為適法之裁判。至被上訴人除本件遭舉發於106年2月9日指揮調度林偉存騎乘系爭機車載貨，而經上訴人以原處分裁罰外，前於同年月7日另因指揮調度第三人黃韋翔駕駛795-KTS號普通重型機車載貨，亦遭舉發而經上訴人以106年6月13日違反汽車運輸業管理事件第20-20B00905號處分書裁罰，該處分雖經原審法院106年度訴字第1604號判決撤銷，惟該判決上訴後，業經本院109年度判字第15號判決廢棄發回，則被上訴人上開兩次違反行政法上義務是否出於單一意思，攸關原處分是否違反一行為不二罰原則，原審法院於本件發回後，宜併予注意釐清。

六、據上論結，本件上訴為有理由。依行政訴訟法第256條第1項、第260條第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　1　　月　　20　　日

最高行政法院第三庭

審判長法官　吳　明　鴻

法官　劉　介　中

法官　林　文　舟

法官　林　欣　蓉

法官　高　愈　杰

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　　華　　民　　國　　109　　年　　1　　月　　21　　日

書記官　莊　俊　亨