臺北高等行政法院判決

）FKT64W1Z1X5L0;@106年度訴字第

107年12月12日辯論終結

原　　告　友力通運有限公司
代　表　人　黃鳳珠（董事）
訴訟代理人　胡原龍　律師
　　陳志峯　律師
　　洪崇遠　律師
複　代理人　洪殷琪　律師
　　李安傑　律師
被　　告　交通部公路總局
代　表　人　陳彥伯（局長）
訴訟代理人　李元德　律師
　　吳子毅　律師

上列當事人間公路法事件，原告不服交通部中華民國106年3月27日交訴字0000000000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、事實概要：

原告所有00-000號營業遊覽大客車（下稱系爭遊覽車），於民國106年2月13日21時6分許，在國道5號高速公路南港系統交流道接國道3號高速公路南下路段翻覆，造成33人死亡11人受傷，被告所屬新竹區監理所桃園監理站（下稱新竹監理所桃園監理站）調查後，認原告未善盡管理責任，違反汽車

運輸業管理規則第19條第1項規定，爰按公路法第77條第1項規定，以106年2月17日路授竹監桃字第1060028216號函（下稱原處分），廢止原告之汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。原告不服，提起訴願，遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

二、本件原告主張：

（一）被告就原處分之作成，顯係受其最高首長之裁示及輿論壓力而為，被告並未盡其行政調查之義務：依證人即被告承辦人安熙眾於本院106年12月12日準備程序時之證詞可知，其於事故發生後2日即106年2月14日、15日，曾至原告公司要求提供系爭遊覽車之保卡、行照、保養紀錄、行車紀錄卡紙及派車單，因原告司機尚未繳回106年2月份之行車紀錄卡紙及派車單，且系爭遊覽車仍在接受檢警調查，故原告未能尋找並即時取回。而被告於106年2月15日承辦人尚在進行調查期間，事證未明之情況下，逕以106年2月15日路運綜字第1060019139號函（下稱106年2月15日函）知新竹監理所，命該所對原告進行安全性查核，並以「倘確有重大疏失，請依公路法第77條第1項規定，……處以廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照之最重罰則。」復檢附交通部106年2月14日新聞稿，表明交通部欲處以最重罰則之立場。而新竹監理所於106年2月16日將該函文內容轉知桃園監理站後，承辦人安熙眾當日立即簽核長官作出原處分。觀諸被告作出原處分之過程，實際上僅短短2日，且桃園監理站人員未再進行後續調查，即作成原處分。顯見原處分之作成，確實受上級機關長官所指示，未為完足之調查程序，逕以當時所取得之資訊，逕以公路法第77條第1項中最嚴厲之手段，直接廢止原告之

汽車運輸營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，顯有調查未盡之重大違誤。再者，司機應多久期間繳回車輛之派車單或行車紀錄卡紙至公司，相關法規並無明確規範；且依桃園監理站提出之106年2月8日輔導紀錄表，亦無提出原告此部分有違反規定需改善之情形，被告事後反執此稱原告日常管理有重大疏失一節，原告實難甘服。

（二）被告於調查階段，未給予原告改善期間及陳述意見之機會，亦未曾說明本件何以不適用行政程序法第102條規定，逕行適用行政程序法第103條、行政罰法第42條第6款之除外規定，違反行政程序法第39條之規定。

（三）被告於訴願程序中，拒卻並遲誤給予原告閱覽相關卷證之事實，致原告未能及時回應並補充訴願理由，影響原告權益甚鉅：原告自原處分作成後，先於訴願書中向被告及訴願機關交通部申請閱覽原處分據以作成之證據資料及卷內文書，復於106年3月17日以書面方式再次陳請被告儘速依法提供原處分據以作成之相關證據資料，惟被告僅以需待上級機關核准後始得提供證據資料等云云，拒卻原告閱卷請求。而交通部則遲至106年3月17日始以交訴字第1065003875號函文通知原告於106年3月20日前往指定地點閱覽原處分相關卷宗資料，惟前函送達原告訴願代理人處時，已是106年3月21日，故原告受送達得閱覽卷宗之通知，已遲於訴願機關交通部指定閱覽卷宗之時間，原告根本不可能按時前往閱覽卷宗，復經向承辦人反應此情，被告及交通部猶以原告未於指定期日到場閱卷為由，拒卻原告取得原處分相關證據資料，並於106年3月27日作成本件訴願決定。是自原處分作成時起迄訴願駁回決定作成時止，被告及訴願機關均未曾提供相關證據資料供原告接觸或閱覽，令

原告無從提出意見，嚴重妨害原告之訴願權利。更甚者，被告於交通部作成訴願決定之隔日即106年3月28日，始以路運綜字第1060037657號函命其所屬機關新竹監理所將原處分證據資料提出於交通部，顯見交通部於訴願決定作成前，尚未取得相關證據資料，遑論曾就原處分所依憑之證據資料為具體研析，實難認交通部已依法就相關事實充分調查，更難認該訴願決定所依據之事實與理由為允當。

（四）原處分所記載之內容，並不足以使原告瞭解受處分之原因事實及法令依據，且被告遲至訴願程序中始追補法令依據，益徵其違反明確性原則：原處分僅泛稱原告違反汽車運輸業管理規則「相關規定」，卻未明確指出違反汽車運輸業管理規則何條規定，以致原告受處分時，完全不瞭解受處分之原因事實及其依據之法令，依最高行政法院96年度判字第594號判決見解，原處分已違反明確性原則。被告雖稱法令依據之欠缺得於訴願程序中補正云云；惟有關行政程序法第114條第1項第2款規定，行政機關追補理由，應亦僅限於事實、理由部分，並不包含法令依據，故被告遲至訴願程序中始補記原告所觸犯法規為汽車運輸業管理規則第19條第1項規定，已擅自擴大解釋行政程序法第114條第1項第2款之適用範圍，實有未洽。

（五）被告未就有利原告之事由予以調查，遽認本事故肇因於原告未盡管理責任，顯與事實不符，且與被告欲達成提升公共交通運輸安全之目的間有不當聯結之違法：本件依臺灣士林地方法院檢察署（下稱士林地檢署）調查106年2月13日21時6分發生國道5號翻車事故結果及相關資料可知，系爭遊覽車結構安全部分，依86年11月26日發布施行之道路交通安全規則第17條第2項規定，系爭遊覽車為合法取得

合格檢驗證明之營業大客車。而就有關車輛安全檢查部分，業經檢察官函調相關車輛檢驗紀錄、維修紀錄，並參酌逢甲大學車輛行車鑑定研究中心之鑑定後，亦認為系爭遊覽車並無車輛結構安全問題，且無煞車系統故障或失靈之情況，係因當時駕駛於過彎時車速過快以及道路設計不良所導致。而有關駕駛應依速限行駛一事，原告早已多次宣導，並責令各司機確實遵守，實已盡管理監督之責；故應足認系爭翻車事故之發生，與原告經營運輸業是否有未善盡管理責任一節，並無因果關係。即便司機康育薰確有違反勞動基準法並超時駕駛之情形，然康育薰並非受僱於原告，其有無違反勞動基準法有關超時駕駛，並非原告所能控制，被告以此認定原告有未盡管理責任之情事，亦有未當。

（六）又原處分僅以原告未能提供近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，即認定原告已構成「重大疏失責任」，且「重大」之程度已至必須裁處公路法第77條第1項規定之最重罰則，認事用法亦顯有違誤。再者，觀諸桃園監理站107年2月22日函附之輔導紀錄表，可知該站於106年2月8日輔導原告之內容多為針對員工教育訓練之建議，且僅有輔導建議，未有任何限期改善未果即將受裁罰之告知，足見該部分管理縱有缺失，亦未達到重大疏失或須予裁罰之程度。況且，依被告於訴願階段委外辦理之遊覽車客運業者評鑑結果所示，相較於其他同列為丙等之業者，原告之建議改善項目僅有4項，並未達需裁處之程度，足徵原告日常管理上尚未達到重大疏失之程度。惟被告事後卻以此為由反認原告長期管理有疏失，並予最嚴厲之廢止汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照之裁罰效果，顯係為裁

罰原告，先有處分結論，再找處分理由，裁罰實屬不當；亦無法達成提升公共交通運輸安全之法規目的，更有違不當聯結禁止原則。

（七）被告逕以最嚴厲手段廢止原告所有之汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，違反比例原則，並有裁量濫用、裁量怠惰之違誤：倘被告有意整頓交通運輸業者，應以合於公路法及其相關子法立法精神及「公共利益」及「提升交通安全」為考量基礎，通盤縝密而漸進達成，而非遇有重大交通事故，即配合輿論壓力草率處分。是以，被告對原告採取最嚴格之廢止營業執照及吊銷全部營業車輛牌照手段，對於我國公路運輸交通安全之提升難謂有任何助益，實不具有何行政行為之「妥當性」可言。次按公路法第47條第1項及第3項規定可知，縱認汽車運輸業者有經營不善，妨礙公共利益或交通安全之虞時，被告依法應先命業者限期改善，經命改善而未果或無成效者，始可停止部分營業，經停止營業達1年以上仍未改善者，始可命為停止廢止運輸業者之營業執照，而停止部分營業或廢止執照等，應由被告採取必要之措施使受處分人得以繼續維持運輸業務。而依公路法77條第1項規定，被告如認受處分人有違反公路法第79條所定規則而欲以同法第77條規定採取不利裁量處分時，亦有多種較輕微之手段，如吊扣牌照一定期間、定期停止營業、吊銷非法營業車輛牌照等可採。是以，倘被告認定原告有何妨礙公共利益或交通安全疑慮或違反公路法第79條相關規則之情事，被告依法亦可先命原告限期改善，或考量是否以定期停止原告之營業或吊扣牌照及吊銷非法營業車輛牌照等手段。準此，被告從未給予原告限期改善或定期停止營業之階段性處遇，逕以廢止

營業執照及吊銷全部車輛牌照之手段，將原告繼續為運輸業務之可能性完全抹殺，顯然不具比例原則之「必要性」。復以，原處分已然造成原告及所有靠行駕駛人受有難以回復之法益侵害，顯見被告於原處分手段之選擇與欲達成之目的間輕重失衡，違反「狹義比例性」。而本件法律效果之選擇並無裁量收縮至零之情形，被告逕以最嚴厲之手段作成原處分，顯有裁量濫用之違誤。

（八）被告並未就原告主觀上有違反汽車運輸業管理規則第19條第1項之故意或過失盡舉證責任：新竹監理所於106年2月14日、15日派人至原告公司進行調查程序時，並未明確指示原告應提出何等資料，或給予原告足夠之時間去取得系爭事故車輛上之近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，逕於106年2月16日即受上級機關指示作出原處分，被告事後又以原告未能即時提出上開資料，反推原告「長期以來皆有管理上之疏失，致生重大事故」，具有直接故意或間接故意云云，顯然係將實際上與原告無關之系爭事故之發生納為考量因素，而未具體說明有何事由足以認定原告主觀上必有直接故意或間接故意。又原告實際負責人黃河清於刑事案件雖曾陳述原告係受靠行，配合一些行政工作等語，然黃河清僅係說明於實務上靠行之實際狀況，並非表示自認於管理上有應注意能注意而未注意之過失。被告並未具體舉證說明原告有何主觀上過失之事實，僅以黃河清所述即推認原告主觀上有過失，亦屬無據。準此，被告不僅未具體舉證說明原告主觀上有何違反汽車運輸業管理規則第19條之故意或過失，復將系爭事故之發生納為考量因素，徒以原告未能即時提出系爭事故車輛上之近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，即認定原告主觀上有故意或

過失，原處分實屬無據等語。並聲明：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被告則以：

（一）原處分所據事實客觀上明白足以確認，是依行政程序法第113條第5款及行政罰法第42條第6款規定，被告未予原告陳述意見之機會，並無違法：原處分所據構成裁罰基礎之違反行政法上義務行為事實，係原告所屬系爭遊覽車於106年2月13日發生重大事故，被告因此啟動調查程序，而原告未能提供近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，故認定原告日常管理顯有疏失。而就原告未能提供相關資料等事實，客觀上實足以確認，則依行政程序法第113條第5款、行政罰法第42條第6款之規定及最高行政法院101年度判字第876號判決意旨，被告未予原告陳述意見之機會，並無違法。

（二）原處分所記載內容已足使原告瞭解其受處分之原因，且被告亦於訴願程序中依法補充事實，是原處分並未違反明確性原則：原處分業已詳細記載原告所屬系爭遊覽車發生重大事故，且原告未能提供近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料等日常管理之疏失處，對於原告應無不明確可言。是原處分內容均得據以認定原告違法行為之具體事實，就原告、法令依據、事實與理由及教示條款等，均符合行政程序法第96條第1項規定及最高行政法院105年度判字第264號判決意旨，並未違反明確性之要求。又被告業已於訴願程序中，依行政程序法第114條第1項第2款之規定，補記原告所觸犯之法規為汽車運輸業管理規則第19條第1項規定，且依實務見解，原告對於上開汽車運輸業管理規則之相關規定，負有知悉且遵守之義務，故原處分未記載汽

車運輸業管理規則具體規定，實未影響原處分之結論，且未妨礙原告之攻擊防禦，自不構成原處分得撤銷之原因。

（三）按汽車運輸業管理規則第19條第1項之規定，原告對於其所屬車輛及駕駛人本負有管理責任，如有違反前開責任，即得依公路法第77條第1項規定加以裁罰。依原處分所載，106年2月13日之重大事故為被告啟動調查程序之原因，而原告未能提供近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，為違反汽車運輸業管理規則第19條之基礎事實，且原告於105年度評鑑於「駕駛員違規」、「違反公路法令規定」等項目上皆為0分，除前開2項目外，「車輛整體效能」、「駕駛人教育訓練」、「違反道路交通管理處罰條例」、「肇事處理機制」及「車隊管理先進設備」等項目皆屬評鑑成績較差之項目，並建議列為丙等，建議改善項目包含「建議增加裝設比例」、「相關肇事記錄應保留完整」、「建議參與教育訓練之人數以簽到表完整紀錄保留」、「可考慮外聘講師進行教育訓練或安排經理人參加主管機關之教育訓練」，皆足證明原告長期以來皆有管理上之疏失，致生重大事故，則無論車輛是否為靠行，原告皆負有一般性管理責任。原告既未盡其依汽車運輸業管理規則第19條第1項規定所應負之管理責任，致生重大事故，縱無直接故意，亦應具有間接故意或過失責任。準此，被告綜合判斷原告違規情節後，以公路法第77條第1項規定，作成原處分對原告加以裁罰，並無違誤，至於106年2月13日重大事故之發生原因為何，實與原處分所為認定無涉。

（四）被告於訴願答辯時即已提出於訴願答辯書後檢附相關事證，且於訴願程序進行中，原告即應向訴願機關而非被告申請閱卷，始符法制。又訴願決定所為之認定亦未脫離被告

於訴願答辯書所附之證物，而訴願答辯書亦已送達原告，就此而論，原告之訴願權實無遭受侵害可言。

（五）依士林地檢署新聞稿所示，原告確有未盡汽車運輸業管理規則第19條所定管理責任之情事，是原處分並未違反不當連結禁止原則：士林地檢署雖對原告負責人黃鳳珠為不起訴處分，惟依其新聞稿內容所示，司機康育薰出勤確有違反勞動基準法規定，而行程安排違反汽車運輸業管理規則第19條之2第1款所定「每日最多駕車時間不得超過10小時」之規定，及未給與司機康育薰同條第3款所定10小時以上休息時間等事實以觀，原告有未盡管理責任之違章，且具不確定故意。況前開新聞稿亦認定：「本件連續出勤及超時駕車以致晃神疏忽而未減速過彎，僅為肇事的可能原因之一」，並未排除前開原告未盡管理責任之情事為重大車禍之原因，依改制前行政法院75年判字第309號判例意旨，原處分以本件事故作為啟動調查之原因，並納為原處分作成之考量因素，並無違反不當連結禁止原則。

（六）被告依公路法第77條第1項規定所賦予之裁量權，考量個案情形，以原處分廢止原告之汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，符合個案正義，並無裁量瑕疵，亦無違反比例原則：原告長期以來皆有管理上之疏失，已如前述，被告基於公路法第77條第1項規定賦予之裁量權限，綜合審酌前開因素，認原告確有重大疏失責任，廢止原告汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，以符合個案正義，並無裁量瑕疵，亦無違反比例原則。又為求排除對於全國一般國民用路及行的安全之危害，原處分核屬最有效達成目的之手段，就此而論，應無違反必要性原則。復參酌本院對於本件聲請停止執行之見解（106年度停字

第59裁定）可知，原告並未受有難以回復之損害，且與原處分所欲達成之公益性相較，手段與目的間並未失衡，故本件原處分並無違反狹義比例性原則。

（七）被告並未違反行政程序法第36條所定職權調查義務：原處分係以原告未善盡管理責任為其要件，被告業已就原告未善盡管理責任一事詳為調查，而原告未能提供詳細資料，事證明確，且原告於過往評鑑資料中確已呈現長期管理有疏失之情形，至被告調查時仍未見改善，而今發生重大事故，事實明確，並無違反行政程序法第36條之規定。

（八）被告適用公路法第77條第1項規定裁罰前，無須先依同法第47條第1項規定命原告限期改善：原處分並未以公路法第47條規定為裁罰依據，是原告主張原處分未先命其改善，違反公路法第47條規定云云，顯與事實相悖。且依改制前行政法院83年度判字第1084號判決及本院93年度簡字第458號判決意旨，適用公路法第77條第1項規定時，無須同時適用同法第47條規定，且未依公路法第47條第1項規定先命限期改善，亦得依公路法第77條第1項規定為裁罰。至公路法第47條第3項規定為發生同法第1項規定部分營業之停止或營業執照之廢止此一法律效果後，公路主管機關應採取適當措施之規定，而核與本件無涉。且如前所述，原處分根本未以公路法第47條第1項規定為依據，自亦無同條第3項規定之適用。又汽車運輸業管理規則第28條規定即為公路法第47條規定，而本件既無公路法第47條規定之適用，自亦無汽車運輸業管理規則第28條規定之適用可言等語。並聲明：駁回原告之訴。

四、依兩造上開主張，可知本件爭點在於：被告以系爭遊覽車翻覆造成死傷為由，以原處分廢止原告之汽車運輸業營業執照

及吊銷全部營業車輛牌照，有無違誤？本院之判斷如下：

（一）按為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，訂有公路法，該法第2條第14款規定：「本法用詞，定義如下：……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3條規定：「本法所稱公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」第37條第1項規定：「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。二、經營市區汽車客運業：㈠屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。㈡屬於縣（市）者，向縣（市○○路主管機關申請。三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。」第77條第1項規定：「汽車或電車運輸業，違反依第79條第5項所定規則者，由公路主管機關處新臺幣9,000元以上9萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照1個月至3個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。」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。」交通部依該授權而訂頒汽車運輸業管理規

則，以管理汽車及電車運輸業等相關事項，其第19條第1項規定：「汽車運輸業除對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任外，其營運應遵守下列規定：……。」第19之2條第1款、第3款規定：「營業大客車業者派任駕駛人駕駛車輛營業時，除應符合勞動基準法等相關法令關於工作時間之規定外，其調派駕駛勤務並應符合下列規定：一、每日最多駕車時間不得超過10小時。……三、連續兩個工作日之間，應有連續10小時以上休息時間。但因排班需要，得調整為連續8小時以上，1週以2次為限，並不得連續為之。」第86條第6款規定：「遊覽車客運業，應遵守下列規定：……六、應設置平時管理資料及自主檢查表，平時自行確實檢查，並提供詳實資料配合公路主管機關定期安全考核或評鑑，自主檢查表格式，由交通部定之。」本件系爭遊覽車屬營業遊覽大客車，依公路法第37條第1項規定，係向中央主管機關即被告申請核准，其後續監督及裁罰事宜，亦應由中央主管機關辦理，是被告就本件自有處理權限，先予敘明。

（二）經查，原告經營遊覽車客運業等業務，登記負責人是黃鳳珠，實際負責人是黃河清，2人為姐弟關係；系爭車輛由蝶戀花旅行社購買並登記在原告名下（即一般所稱「靠行」），原告固定每月向蝶戀花旅行社收取新台幣（下同）5,000元之靠行費用，此有訴外人黃河清、周比蒼（即蝶戀花旅行社實際負責人）等人於刑事案件偵查中證述明確，且有汽車遊覽業接受自備車輛靠行服務契約書、遊覽車承攬契約書、服務費收費收據等資料可稽　見卷附之士林地檢署106年度偵字第第12076至12099、12547號偵查卷（下稱士林地檢署偵查卷）電子檔Ⅴ，堪認系爭遊覽車係由

蝶戀花旅行社出資購買，並靠行登記在原告名下，供作蝶戀花旅行社使用。106年2月13日，蝶戀花旅行社安排訴外人康育薰擔任司機，駕駛系爭遊覽車搭載1名導遊、42名遊客前往武陵農場賞櫻，當日晚上20時57分行經國道5號高速公路轉入國道3號高速公路南向匝道，因車體擦撞護欄後翻覆衝出匝道翻覆，導致司機、導遊及遊客合計33人死亡、11人受傷，業經傷者即告訴人戴佑珊等人於刑事案件偵查中指訴在卷，並有士林地檢署相驗屍體證明書、檢驗報告書、相驗照片、內政部警政署刑事警察局鑑定書、路口監視器畫面光碟及翻拍照片、系爭遊覽車後方車輛行車記錄器光碟及翻拍照片、現場事故照片等資料可佐（見卷附之士林地檢署偵查卷電子檔）。此一重大車禍事故發生後，新竹監理所桃園監理站啟動調查程序，對原告系爭遊覽車之保養紀錄、駕駛人出勤工時、公司自主整體安全管理等項目進行查核，惟原告僅提供至106年1月初之派車單、行車紀錄卡。衡諸派車單、行車紀錄卡等資料係遊覽車客運業者派遣司機駕駛遊覽車之重要憑據，為求隨時且及時進行監督管理，遊覽車客運業者應於每次派車結束後取得上開資料。是縱車禍當天之資料放置在系爭遊覽車上而無法及時提出，然亦未能提供近期（106年1月初至同年2月13日車禍發生之前）派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，為證人即新竹監理所桃園監理站承辦人安熙眾於本院進行準備程序時證述在案（見本院卷第471頁，詳如下述）。又新竹監理所桃園監理站查得系爭遊覽車司機康育薰當天駕車時間超過10小時，違反勞動基準法連續出勤及汽車運輸業管理規則第19條之2駕車及隔日休息10小時之規定，即以原告「派任駕駛駕車時間超過10小時」之違規事

實，開立舉發違反汽車運輸業管理事件通知單（下稱違規通知單）等情，有系爭車輛汽車車籍查詢表、106年2月15日新竹監理所桃園監理站公路汽車客運及遊覽車客運駕駛時間管理檢查表、違規通知單等件影本附卷可稽（見訴願卷第150、190頁）。又被告於105年8月委外辦理之「104年遊覽車客運業安全與服務品質評鑑計畫期末報告」（下稱104年評鑑報告）所示，原告於「駕駛員違規」、「違反公路法令規定」等項目上皆為0分，另於「車輛整體效能」、「行車前安全檢查」、「駕駛人教育訓練」、「違反道路交通管理處罰條例」、「肇事處理機制」及「車隊管理先進設備」等項目皆屬評鑑成績較差之項目，並經建議列為丙等，而建議改善項目包含「建議增加車輛裝設輔助煞車比例」、「應倡導道路安全觀念，司機員駕駛時應留意周遭路況，避免事故發生」、「建議增加教育訓練參與人數」、「建議可外聘講師進行教育訓練或安排經理人參加主管機關之教育訓練」、「建議增加車隊先進管理設備裝設比例」、「應遵守汽車運輸業管理規則」等項，有104年評鑑報告影本附卷可參（見訴願卷第164至189頁），洵堪認定。按汽車運輸業應對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員負管理責任，前揭汽車運輸業管理規則第19條第1項定有明文，其規定汽車運輸業應負管理責任者，為「所屬車輛」，應管理之對象為「駕駛人及僱用之從業人員」，由「駕駛人」一語前，未如「從業人員」加註「僱用」，可見該「駕駛人」不以受汽車運輸業所僱用者為限，從而汽車運輸業應對所屬車輛之駕駛人，不問僱用與否，皆應負管理監督之責。原告主張系爭車輛所有人實為案外人蝶戀花旅行社，而車輛駕駛人亦為蝶戀花旅行社所僱

用，有關系爭車輛之保養、調度、行程安排等均係該公司自行管理云云，然汽車運輸業應對所屬車輛之駕駛人，不問僱用與否，皆應負管理監督之責已如前所述，系爭遊覽車既登記在原告名下，原告即應對其負管理責任，尚難以系爭車輛之實際所有人及駕駛人為他人所有並僱用為由而免責。被告以原告未對所屬車輛、駕駛人善盡管理責任，乃具違章故意，又其所屬車輛發生翻覆事故，造成人員死傷慘重，嚴重妨礙公共利益及交通安全，爰依公路法第77條第1項規定，以原處分廢止原告之汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，於法並無不合。

（三）原告雖主張原處分所記載之內容，並不足以使其瞭解受處分之原因事實及法令依據，且被告遲至訴願程序中始追補法令依據，其違反明確性原則；

1.按行政程序法第5條、第43條規定：「行政行為之內容應明確。」「行政機關為處分或其他行政行為，應斟酌全部陳述與調查事實及證據之結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽，並將其決定及理由告知當事人。」第96條第1項規定：「行政處分以書面為之者，應記載下列事項：一、處分相對人之姓名……。二、主旨、事實、理由及其法令依據。……六、表明其為行政處分之意旨及不服行政處分之救濟方法、期間及其受理機關。」又「行政程序法第96條第1項第2款規定，行政處分以書面為之者，固應記載主旨、事實、理由及其法令依據，惟為此等記載之主要目的，乃為使人民得以瞭解行政機關作成行政處分之法規根據、事實認定及裁量之斟酌等因素，以資判斷行政處分是否合法妥當，及對其提起行政救濟可以獲得救濟之機會；故書面行政處分關於事實及其法令依據等記載是否合法，

即應自其記載是否已足使人民瞭解其受處分之原因事實及其依據之法令判定之，而非須將相關之法令及事實全部加以記載，始屬適法。」「所謂『內容明確性』，應指行政行為各項重要之點均應明確而言，行政行為之內容是否明確，應就個案實質觀察，而不以其形式上有理由或說明欄為斷。又法律行為之內容雖不明確，得經由解釋排除者，則尚非足以影響其法律效力之不明確。」分別有最高行政法院96年度判字第594號、100年度判字第427號判決可資參照。又按行政程序法第114條第1項第2款、第2項規定：「（第1項）違反程序或方式規定之行政處分，除依第111條規定而無效者外，因下列情形而補正：……二、必須記明之理由已於事後記明者。（第2項）前項第2款至第5款之補正行為，僅得於訴願程序終結前為之；得不經訴願程序者，僅得於向行政法院起訴前為之。」是縱處分有關事實與理由之記載稍欠完足，尚難謂為理由不備或違反行政行為內容之明確性原則。於此情形，為處分之機關非不得於其後之訴願或事實審行政法院行政訴訟程序中，就作成行政處分時即已存在、且不改變行政處分之性質及不妨礙當事人防禦之前提下，為事實或理由之補充（追補理由），供受理訴願機關或事實審行政法院調查審酌（最高行政法院判決104年度判字第490號判決理由參照）。

2.查原處分說明2記載：「貴公司所屬00-000號營業遊覽大客車於106年2月13日21時6分於國道5號南港系統交流道接國道3號南下路段，發生翻覆致33人死11傷重大事故，經本局新竹區監理所桃園監理站依行政程序法第36條啟動調查程序，對原告系爭車輛之保養紀錄、駕駛人出勤工時、公司自主整體安全管理等項目進行查核，惟原告未能提供

近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，顯未善盡管理責任違反汽車運輸業管理規則相關規定，爰依公路法第77條第1項規定廢止貴公司所營旨揭特許營業項目暨領用之『交營字第0000000號』汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照（如附表）。」等語（見本院卷第84頁），已將違規車輛發生車禍事故之時間、地點及情節、違規之事實、簡要理由、法令依據及教示條款等逐一記載，意旨清楚，符合行政程序法第96條第1項規定，足使原告瞭解其受處分之原因事實及其依據之法令，原處分並無違反明確性原則。又依最高行政法院103年度判字第57號判決：「然被上訴人系爭2處分已對於所決定之公法上具體事件，及決定之效果，予以載明，僅缺少作成行政處分之理由，及法令依據，依行政程序法第114條規定，此一瑕疵，得於訴願程序終結前為補正。」是追補理由包括法令依據，原告主張法令依據之欠缺不得於訴願程序中補正云云，容有誤會，不足採認。

（四）原告復主張原處分未予原告陳述意見，另被告於訴願程序中未給予原告有關原處分作成所據之證據資料，影響其權益，又未給原告改善期間，均有違法云云。惟按行政程序法第102條、第103條第5款分別規定：「行政機關作成限制或剝奪人民自由或權利之行政處分前，除已依第39條規定，通知處分相對人陳述意見，或決定舉行聽證者外，應給予該處分相對人陳述意見之機會。但法規另有規定者，從其規定。」「有下列各款情形之一者行政機關得不給予陳述意見之機會：……五、行政處分所根據之事實，客觀上明白足以確認者。」另按行政罰法第42條規定之目的在於避免行政機關恣意專斷，並確保受處罰者權益，另基於

行政效能考量，同時規定得不給予陳述意見機會的例外情形，該條第6款既規定裁處「根據之事實」，客觀上明白足以確認者，行政機關得不給予當事人陳述意見之機會，自應指構成裁罰基礎之違反行政法上義務行為事實，客觀上明白足以確認者，即合於上引法條第6款規定而得不給予陳述意見機會，若事件已合於該款規定，對於同一事件之罰鍰裁量因素事實部分之事實，不論是否客觀上明白足以確認，縱未通知上訴人就該非基礎事實部分陳述意見，其程序亦難謂違法（最高行政法院101年度判字第876號判決意旨參照）。查原處分所據構成裁罰基礎之違反行政法上義務行為事實，係原告所屬系爭遊覽車於106年2月13日發生重大事故，被告因此啟動調查程序，而原告未能提供近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，故認定原告日常管理顯有怠惰。而就原告未能提供相關資料等事實，客觀上實足以確認，則依前開最高行政法院判決意旨，被告未予原告陳述意見，核無違法。再者，原告主張於訴願程序中向被告及訴願機關申請閱覽證據資料，惟原告訴訟代理人接獲通知時，已逾交通部通知原告閱覽日期乙情，縱然屬實；惟查被告於訴願答辯時已檢附相關事證，並送達原告，此有訴願答辯狀附卷可憑（見訴願卷第36至55頁），尚無侵害原告之訴願權益。再者，公路法第47條第1項固有限期改善之處理程序，惟該條構成要件為「汽車運輸業經營不善，妨礙公共利益或交通安全」，於汽車運輸業之營運有構成要件規定之情事時，主管機關得依序為：限令定期改善，停止部分營業及撤銷營業執照之處分，故公路法第47條第1項並非同法第77條第1項罰則之程序性規定（改制前行政法院83年度判字第1084號參照）。是被告適用

公路法第77條第1項規定為原處分時，無須同時適用同法第47條規定第1項規定先命限期改善，原告主張被告未命其限期改善即為原處分，容有違誤云云，並無憑據，此部分主張，亦難採認。

（五）原告又主張被告之調查程序顯屬率斷，未就有利原告之事證予以調查，受輿論壓力及長官指示而為原處分乙節：惟據證人即本件原處分承辦人安熙眾到庭結證稱：「（目前任職和單位？職務為何？）交通部公路總局新竹區監理所桃園監理站，擔任書記。（問：原處分作成過程為何？）當日發生事故後，先到桃園監理站進行車輛及駕駛人資格初步的瞭解，隔日早上到原告公司查閱保卡、行照、保養紀錄等資料，依照過去的作法，我們會請業者提供事故車輛事故前2至3天內的行車紀錄卡紙及派車單，瞭解事故駕駛事發前有無超時工作的情形，但當時原告無法提供該些資料。106年2月15日早上我再一次前往原告公司，希望他們能盡快提供行車紀錄卡紙給我們，但當時原告公司的人員說事故車輛的派車單、行車紀錄卡紙可能會放在事故車上，在事發當時可能散落在現場，在當天下午我們只取得到事故車輛自105年12月底到106年1月初的行車紀錄卡紙及派車單。調查及辦案進度我們隨時以電話或LINE跟新竹監理所桃園監理站的股長、副站長通報。106年2月16日接近中午時新竹監理所人員有直接將被告106年2月15日函拍照給我們，請我們對原告進行安全性查核，並說如確有重大缺失，就要依照公路法規定作成廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照之處分，而我在106年2月17日就簽核長官作成本次處分，並親自送到原告公司。（問：對公司進行安全查核要查核哪些項目？）通常會先看事

故車輛保養資料，以釐清是否是因車輛的問題導致事故發生，也會看行車紀錄卡紙、派車單等釐清駕駛有無疲勞駕駛等問題，這些都是一般我們作查核會作的事情。（106年2月17日作成處分前，你有無通知原告陳述意見或請其要改善？）因為106年2月14日到原告公司時沒有取得行車紀錄卡紙，所以當下有要求他們儘快提供給我們事故車輛的行車紀錄卡紙及派車單。（問：系爭事故發生之後，交通部長賀陳旦曾於記者會表示本件違規情節重大，會依照公路法第77條規定撤銷原告公司的營業執照，你或者長官作成本件處分時有無參考交通部長於記者會的陳述？）我沒有參考他的陳述來做處分，我們都是受上級機關即新竹監理所的指示。」等語（見本院卷第471至475頁之106年12月12日準備程序筆錄）。衡諸認定原告未善盡管理責任，違反汽車運輸業管理規則第19條第1項規定，依公路法第77條第1項規定而為本件原處分之主管機關為被告，已如前述，新竹監理所桃園監理站為被告之下級機關，依被告指示進行調查，合於行政機關上下指揮之體制，核無違法。至於原告主張被告受輿論壓力及長官指示而為原處分乙節，固提出當時交通部長賀陳旦於106年2月14日舉行記者會之新聞報導資料1則為證（見本院卷第214至217頁），惟原處分合法與否之重點在於未經調查而為處分，本件既經被告調查後始為原處分，原告上開主張純屬臆測，尚難作為有利於原告之認定。

（六）原告主張被告認定本事故肇因於原告未盡管理責任，顯與事實不符，且與被告欲達成提升公共交通運輸安全之目的間有不當聯結之違法乙節：

1.本件系爭遊覽車翻覆事故，造成33人死亡、11人受傷，被

害人及其家屬訴由士林地檢署檢察官實施偵查，就原告登記負責人黃鳳珠及實際負責人黃河清、蝶戀花旅行社登記負責人周繼弘及實際負責人周比蒼、職員王淑鳳及鄭沐昇、司機康育薰、導遊蕭如進等人雖為不起訴處分。惟同一案件所涉刑事責任與行政責任並不相同，本件刑事責任在於釐清黃鳳珠等人是否涉犯刑法上業務過失致死、業務過失致重傷罪、業務過失傷害罪，另訴外人周繼弘、周比蒼是否涉犯職業安全衛生法第40條第1項之罪嫌；而本件審究重點在於原告是否有未盡汽車運輸業管理規則第19條所定管理責任，是本件尚難以黃鳳珠、黃河清等人在刑事上獲不起訴處分，即認原告並無行政責任，亦與本件車禍事故是否直接肇因於原告無涉。

2.又士林地檢署檢察官就原告登記負責人黃鳳珠及實際負責人黃河清之刑事責任雖為前開不起訴處分，然由系爭遊覽車後方車輛行車紀錄，顯示在距離肇事地點約3.5公里處，系爭遊覽車氣壓煞車系統仍有作用，並無故障之情事；復依行車紀錄紙顯示系爭車輛最後42秒車速情形，該車從出南港隧道後，時速從84公里一路加速至98公里，之後再經過8秒，隨即擦撞護欄，撞擊時最後紀錄之時速為79公里，堪認司機康育薰於進入匝道彎道前，並未減速，反係一路加速至時速98公里，並以時速98公里速度進入匝道。再士林地檢署委託逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心分析「臨界速度」之結果，認司機康育薰駕車進入第1階段之匝道彎道時之時速高達98公里，明顯超過臨界速度時速87.3公里，撞擊時之時速79公里，亦超過第2階段之臨界速度時速64.71公里，對照後方車輛行車記錄器畫面顯示，司機康育薰駛入第1階段彎道後，不到2秒鐘，左側車身

隨即有抬升現象且車身往右傾，之後不到2秒鐘，車身隨即右傾擦撞護欄，堪認司機康育薰進入匝道彎道時，因未煞車減速，導致車速超過臨界速度以致翻車，上述認定有偵查筆錄、內政部警政署刑事警察局「0213專案」現場勘查報告、行車紀錄紙、逢甲大學鑑定報告等件附卷（影印自偵查卷電子檔）足佐。另查司機康育薰於105年7月間至蝶戀花旅行社擔任司機，康育薰自105年8月起至106年2月間之出勤狀況，其中105年8月份出勤28天，該月最高連續出車天數為13天；105年9月份出勤21天，最高連續出車天數為12天；105年10月出車天數為25天，最高連續出車天數為22天；105年11月出車天數為27天，最高連續出車天數17天；105年12月出車天數為28天，最高連續出車天數為15天；106年1月出車天數為25天，最高連續出車天數為14天；106年2月1日至2月9日連續出車9天，2月10日休假，2月11日出車至武陵農場（特早車5時30分出發），2月12日出車至九族文化村，2月13日9時出車至武陵農場等情，有LINE截圖（依系爭不起訴處分書所載）足佐，堪認蝶戀花旅行社於安排司機康育薰出車時，自105年8月起，每月均有違反勞動基準法第30條有關例假之規定。復查，依據系爭遊覽車完整之行車紀錄資料，司機康育薰駕車時間，於106年2月6日，其行程為草坪頭櫻花季，車輛總行駛時間共約為「11小時45分1秒」，106年2月7日行程亦為草坪頭櫻花季，車輛總行駛時間共約為「11小時14分14秒」，2月8日千島湖行程，車輛總行駛時間共約為5小時27分17秒，2月9日武陵農場行程，車輛總行駛時間共約為「10小時49分33秒」，2月11日為武陵農場行程，車輛總行駛時間共約為9小時57分54秒，對照106年2月13日當天監視

器畫面及ETC通行紀錄顯示，系爭遊覽車於106年2月12日晚上10時50分許，行經國道1號高速公路北上25.6公里處，同年月13日凌晨0時3分，經過司機康育薰住處附近停車，同日凌晨0時10分許，司機康育薰騎車返家，上午8時6分許，司機康育薰自其位於新北市○○區○○街住處騎機車至前日晚上系爭遊覽車停放處，同日上午8時17分許，司機康育薰駕駛系爭遊覽車前往蝶戀花旅行社，約於下午2時抵達武陵農場，之後於下午5點28分許離開武陵農場，晚上8時26分許，經由國道5號高速公路羅東交流道北上，晚上8時57分許，行經國道5號高速公路轉入國道3號高速公路南向匝道等情，復有行車紀錄紙附卷（影印自偵查卷電子檔）可稽。是司機康育薰當天自上午8時6分出門至晚上8時57分肇事時，扣除在武陵農場休息之3小時，其駕車時間亦達近9個半小時等情，堪認上開草坪頭行程、武陵農場行程，司機康育薰駕車時間確有違反汽車運輸業管理規則第19條之2第1款之每日駕車超過10小時之規定，且106年2月12日至13日連續兩天行程安排，亦未給與司機康育薰10小時以上休息時間，而有違同條第3款情事。綜上，司機康育薰駕駛系爭遊覽車確有超速之違規情事，另有關司機排班、調度方式，原告確有違背勞動基準法第30條有關連續出勤及汽車運輸業管理規則第19條之2有關駕車及隔日休息10小時之規定，士林地檢署系爭不起訴處分書亦同此認定（見本院卷第829至844頁）。

3.上開違規行為，涉及司機駕駛教育訓練、適職性之考核管理，及司機之駕駛時間、休息調配、人力安排等事項之管理機制。參以被告委外辦理之104年評鑑報告所示，原告於「駕駛員違規」、「違反公路法令規定」等項目上皆為

0分，另於「車輛整體效能」、「行車前安全檢查」、「駕駛人教育訓練」、「違反道路交通管理處罰條例」、「肇事處理機制」及「車隊管理先進設備」等項目皆屬評鑑成績較差之項目，並經建議列為丙等，而建議改善項目包含「建議增加車輛裝設輔助煞車比例」、「應倡導道路安全觀念，司機員駕駛時應留意周遭路況，避免事故發生」、「建議增加教育訓練參與人數」、「建議可外聘講師進行教育訓練或安排經理人參加主管機關之教育訓練」、「建議增加車隊先進管理設備裝設比例」、「應遵守汽車運輸業管理規則」等項，即原告就其運輸業之營運管理確係不善。而本件重大車禍之發生，突顯上開管理機制之欠缺未改善，對其所屬車輛、駕駛人等亦有管理之怠惰，有未善盡管理責任之情事。原告雖主張司機康育薰非原告所僱用，且安排司機康育薰出車違反勞動基準法有關連續出勤及汽車運輸業管理規則第19條之2有關駕車及隔日休息10小時之規定者，係蝶戀花旅行社而非原告，原告自無管理責任云云。惟按汽車運輸業管理規則第19條第1項規定汽車運輸業應負管理責任之標的，為「所屬車輛」，而駕駛人不以受汽車運輸業所僱用者為限，已如前述。且依我國現今靠行制度之現況，遊覽車僅能登記在合法成立之營業遊覽車公司，以致個人或其他未具資格之公司購買遊覽車，須藉由簽訂靠行契約來營運，造成遊覽車之所有人、營運人，在名義上與實質上有所不同。然名義上登記公司既收取靠行費用，對外亦以其名義載客營運，對於靠行車輛應負擔實質之管理、監督責任；否則名義上由名義上登記公司受主管機關監督、考核管理，然事實上該公司又無法或放棄對靠行車輛實施管理、監督，形成遊覽車實際上營

運情形弊端叢生，一旦發生事故，名義上登記公司以非其所有或經營以規避責任，而實質上經營之個人或公司又無力承擔責任，漠視乘客性命安全，影響公眾安全至巨，自非可取。

（七）復按行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」所謂故意者，乃行為人對於違反秩序行為之構成要件事實，明知並有意使其發生（直接故意），或預見其發生，因其發生不違背本意，而任其發生（間接故意）；所謂過失者，乃行為人對於違反秩序行為之構成要件之發生，雖非故意，但按其情節，應注意、能注意而不注意，以致未能預見其發生（無認識的過失），或雖預見其可能發生，而信其不發生之心態（有認識的過失）。查原告經營之遊覽車客運業，乃頻繁且大量運送乘客往來於各地之業務，其安全性攸關使用乘客之財產、身體，甚至生命權利，對於安全性之要求不可不慎。而依公路法第79條第5項規定授權訂定之汽車運輸業管理規則第19條第1項、第86條第6款等規定，原告負有管理責任，並設置平時管理資料及自主檢查表，平時自行確實檢查，並提供詳實資料配合公路主管機關定期安全考核或評鑑，自主檢查表格式，以落實安全運輸乘客之職責。惟原告於平日例行評鑑中即有多項管理缺失，且於本件重大車禍事故發生，亦未能提供近期派車單、行車紀錄卡紙等相關資料，原告於事故發生後一再主張其僅係靠行之名義上登記公司，司機僱用及行程安排實際由蝶戀花旅行社所為，或因上開認知，使其明知前揭管理及訓練內容有諸多缺失存在，仍未積極改善，以致容認上開義務違反之產生，且縱發生亦不違背本意，應認原告就其違規行為

，具有未必故意。則被告審酌本件原告上述違規情節，及所屬系爭遊覽車，於前揭所述時、地發生翻覆事故，造成33人死亡、11人受傷之事實，且核上開肇事地點，並非發生在崎嶇、狹隘或路面不平○○○區○鄉○道路，而係我國道路等級最高之國道高速公路（參公路法第2條第2款），且上開事故並非肇因由他車追撞所生，而係自行翻覆，竟造成上開高達33人死亡、11人受傷，實為我國交通史上極為罕見之死傷慘重事件，而認原告上開義務之違反，違規情節重大，且所屬系爭遊覽車翻覆，造成多人傷亡，致罹難者家屬痛失至親，傷者治療復健過程漫長痛苦，亦重創我國道路交通安全形象，影響重大，被告依公路法第77條第1項作成原處分，廢止原告之營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，侵益程度固然嚴重，惟相較於原告管理不善，而發生上開死傷慘重之重大交通事故，嚴重妨礙公共利益及交通安全，更具保護公益之必要，為求全國一般國民用路及行的安全之保障目的，若由其繼續經營遊覽車客運業，將產生發生類似安全疑慮，影響公眾利益至巨。經核上開處罰未逾越法定裁量範圍，亦無裁量濫用或裁量怠惰情事，實已考量原告違章程度所為之合義務性裁量，自屬適法。原告主張被告逕以最嚴厲手段廢止其所有之汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，違反比例原則，並有裁量濫用、裁量怠惰之違誤云云，尚難採認。

五、綜上所述，原告所訴各節，均無足採，原處分所為上開廢止汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照，認事用法並無違誤。訴願決定遞予維持，亦無不合。原告仍執前詞，訴請撤銷，為無理由，應予駁回。本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，核與前開論斷結果無礙，爰不逐一論究，

併此敘明。

六、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、第218條、民事訴訟法第385條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　1　　月　　2　　日

臺北高等行政法院第四庭

審判長法　官　林　玫　君

法　官　梁　哲　瑋

法　官　侯　志　融

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
㈠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。
㈡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㈠、㈡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㈡所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　108　　年　　1　　月　　2　　日

書記官　徐　偉　倫