

臺北高等行政法院判決

) FKT64W1Z1X5L0;@108年度訴字第

) FKT64W1Z1X5L0;@108年8月15日辯

原告 沙宗慶

被告 交通部公路總局

代表人 陳彥伯 (局長)

訴訟代理人 薛維萱

上列當事人間汽車運輸業管理規則事件，原告不服交通部中華民國107年12月24日交訴字0000000000號訴願決定，本院判決如下：

主 文

訴願決定及原處分均撤銷。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、事實概要：內政部警政署航空警察局（下稱航警局）於民國107年5月17日晚間8時許，在桃園國際機場第一航廈，查獲原告駕駛登記為其配偶張○芬所有之000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛，現登記為久旺汽車租賃有限公司所有，車牌號碼000-0000）違規攬載乘客，擬自桃園國際機場至臺北市○○區○○路○段，並議定車資新臺幣（下同）1,300元。案經移送被告所屬臺北區監理所，該所以107年8月6日交公北監字第4005451號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單，舉發原告未經申請核准經營汽車運輸業，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。被告繼以107年9月12日第00-0000000號違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），裁處原告10萬元罰鍰，並吊扣駕照4個月。原告不服，提起訴願遭駁回，遂提起本件訴訟。

01 二、原告主張：

02 (一)原告因107年5月17日在桃園機場搭載友人，經航警局認定違
03 法攬客，因前2次已完成上訴申復在案，屬雙方認知判定的
04 問題，不想再花時間解釋。原告只希望確認乘客是否有上車
05 ，因為任何違規都會有影片或照片為證，讓當事人稽查，才
06 能證明確實違規，但截至目前，原告未曾看過客人上車的畫
07 面或照片（事實是乘客並未上車）。原告請求檢視採證影片
08 或照片，否則直接受罰，心有不甘，如能看到乘客上車畫面
09 ，甘願受罰，不再爭執，畢盡原告的筆錄是在驚慌恐懼之下
10 完成，不能作為判定的絕對依據。

11 (二)聲明求為判決：1.訴願決定及原處分均撤銷。2.訴訟費用由
12 被告負擔。

13 三、被告則以：

14 (一)現場取締光碟第1影像第6秒，有一男子以臺語向原告大聲喊
15 叫：「不要載」；第4影像6分56秒，有乘客開啟車門上車畫
16 面；第7影像1分43秒時，原告向航警局稽查員警坦承剛開始
17 從事這項工作（未經申請核准經營汽車運輸業）。按訴願法
18 第58條規定，被告於訴願答辯時業將必要之關係文件（包含
19 採證光碟）送於訴願管轄機關；惟訴願管轄機關未接獲原告
20 聲請閱卷。復按行政訴訟法第96條規定，當事人得向行政法
21 院書記官聲請閱覽、抄錄、影印或攝影卷內文書，或預納費
22 用請求付與繕本、影本或節本。爰此，原告可依上開規定聲
23 請本件相關文書資料。

24 (二)依本院102年度訴字第1588號判決理由：「……雙方就此運
25 輸行為及每人車資50元已達成合意，運送契約即已成立，合
26 於汽車經營客、貨運輸而受報酬之要件，是原告其向每人收
27 取50元僅係補貼油錢，並非營業收入云云，顯係事後卸責之

詞，核不足採。」準此，乘客接受原告載運服務時必須同意運輸費率（即搭乘人與原告就車資已有合意），原告與乘客已達成合意，運送契約即已成立，合於汽車經營客、貨運輸而受報酬之要件。爰此，原告未經申請核准駕駛系爭車輛，違規攬載乘客，並議定收費1,300元，此行為已違反經營汽車運輸業之事實明確，被告依法裁處並無違誤。因原告未辦理合法汽車運輸業登記，自不能自行或與他人共同經營汽車運輸業。依交通部106年1月6日交路字第10650001091號令修正發布之未經核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業裁罰基準規定：「二、個人以小型車、機車經營汽車運輸業者，第1次，處新臺幣10萬元罰鍰，並吊扣該次非法營業車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照4個月；第2次，處新臺幣12萬元罰鍰，並吊扣該次非法營業車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照6個月…」，是原處分符合上開處罰基準表規定，於法無違。

(三)聲明求為判決：1.駁回原告之訴。2.訴訟費用由原告負擔。

四、本院的判斷：

(一)原告行為該當於公路法第77條第2項所定處罰要件：

1.公路法第2條第14款規定：「本法用詞，定義如左：……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4款、第5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：……四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。」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10萬元以上2,500萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之

車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣4個月至1年，或吊銷之，非滿2年不得再請領或考領。」公路法第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。」依此授權訂定的汽車運輸業管理規則第138條規定：「未經申請核准而經營汽車運輸業者，應依公路法第77條第2項之規定舉發。」此一規定乃執行公路法第77條第2項有關的細節性、技術性事項，與立法意旨相符且未逾越母法授權範圍，自得適用。

- 2.原告否認有駕駛系爭車輛違反公路法第77條第2項規定的事實，然查，原告於行政調查時陳稱：是0000000000以電話通知至入境小客車19號柱前載旅客，詳細地址尚未告知，該0000000000電話本人未看過，機場黃牛轉知前來接載客人5人，電話主人尚未告知價錢多少，原則是1千元，但未實際說明等等；同時為航警局查獲，亦為0000000000電話使用人之張○嘉於行政調查時亦陳述：本人於107年5月17日晚間8時10分許在桃園國際機場第一航廈入境14會面點違規攬客遭警查獲，其招攬5名韓國旅客，車資1,300元，目的地是臺北市，其打電話叫司機駕駛000-0000號車輛至第一航廈入境19號會面點載客，其抽成300元，餘為司機所有，其是在第一航廈入境14會面點招攬5名韓國旅客後，就帶旅客到第一航廈入境19號會面點，並打電話叫司機，等司機駕駛000-0000號車輛前來，看到警察前來取締，就站在旁邊看，等警察取締結束後就隨警察回分隊製作筆錄，其違規攬客的紀錄很多，不記得有幾次等等；搭乘系爭車輛之韓國籍女性乘客PM-KIM

01 -MINSEON於行政調查時，亦當場指認是透過張○嘉聯繫司機
02 ，車牌為000-0000號，目的地為臺北市○○區○○路○段
03 ○○○號12樓飯店，車資為1,300元等等，互核上開人等陳述內
04 容均相吻合，顯示係由張○嘉在機場內招攬乘客、談妥價錢
05 後，通知原告駕駛系爭車輛前來載客，自乘客收取之費用由
06 張○嘉與原告按一定比例分配，可證原告與張○嘉係基於共
07 同營利之目的，相互分工合作，攬載旅客以謀取報酬，有反
08 覆、繼續實施的意圖與準備。被告認定原告之行為已該當於
09 公路法第77條第2項規定的處罰要件，並非無據。

- 10 3.原告辯稱：與乘客剛碰面，還沒說什麼話，警察就出面了，
11 乘客並未上車，如有畫面拍到乘客上車，甘願受罰等等。依
12 被告提供的蒐證光碟內容顯示，（第1片光碟0分0秒開始）
13 原告站在系爭車輛後方行李箱處，打開行李箱後，手提一行
14 李準備送進汽車行李箱內，此時一男子在車外往系爭車輛走
15 去，以台語大聲重複「不要載啦」，原告即將行李放回地面
16 ；系爭車輛右後車門打開，一乘客站在已打開的右後車門旁
17 ，員警喊「證件」，原告稱「我沒有要載啦」，過程中有兩
18 名小孩在右後車門處向外走出，但無法確認是否從車內走出
19 ；自開啟的後車廂往車內看，燈光昏暗，無法辨識車內是否
20 有乘客；（第2片光碟6分56秒開始）一乘客打開系爭車輛右
21 後車門，從車旁走向右後車門後方，準備進入車內，但尚未
22 關閉車門，乘客隨即退出，復關閉車門，即未見有人自該右
23 後車門出來，有勘驗筆錄附卷可稽，是確無法明確辨識乘客
24 是否已進入系爭車輛，然從原告準備提送乘客行李置放在系
25 爭車輛後車廂，乘客亦已開啟右後車門準備進入系爭車輛，
26 係因疑似為張○嘉之人重複高喊「不要載啦」，原告始停止
27 提送行李，乘客亦退出已開啟的右後車門，未再上車，此情

均顯示，原告已與張○嘉聯繫妥當，始駕駛系爭車輛至現場，提供旅客運送服務。再參酌張○嘉及韓籍旅客上開陳述內容顯示，雙方已談妥價錢，成立旅客運送契約的事實。原告未經許可，與張○嘉為共同之意思聯繫及行為分擔，經營計程車客運業的營業行為，已勘認定，不因乘客已否上車，或原告是否完成載運、抵達目的地，或已否收取約定報酬而有差異，原告此部分主張，尚不足為對其有利之認定。

(二) 被告欠缺作成原處分的權限：

1. 公路法第34條第1項第4款、第5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：……四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。」比對公路法第34條第1項第4款及第5款關於計程車客運業及小客車租賃業的定義可知，計程車客運業的營業行為著重在人車合一（即車輛加司機）的載客服務，而小客車租賃業的營業行為，僅是出租車輛供他人自行使用，並不提供駕駛人駕車服務，因此，就有通行需求的消費者而言，對於計程車客運業的選擇經常是衡酌車況及司機雙重因素後，而為搭乘於否的決定；對於小客車租賃業的選擇則著重在租賃標的物即車輛本身的品牌、性能等考量。由此觀之，依公路法第79條第5項「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」所授權訂定的汽車運輸業管理規則第100條第1項第2款規定：「經營小客車租賃業及小貨車租賃

業應遵守下列規定：……二、經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。」允許小客車租賃業亦可提供人車合一（即車輛加司機）的載客服務，是否已逾越公路法第34條第1項第4款及第5款規定，而有違授權意旨，不無探究餘地。然無論如何，小客車租賃業仍是以出租車輛為業務主軸，僅於承租車輛的消費者有額外要求，須僱用駕駛人時，始由車輛出租的業者代僱駕駛人，提供載客服務，此與計程車客運業人車合一不可切割提供載客的營業模式，仍有不同。本件原處分違反事實欄記載「未經申請核准而經營汽車運輸業，違規營業駕駛自用小客車…攬載乘客議定收取車資…」等內容，已指明原告係駕駛汽車攬載乘客，而非出租車輛供人使用。又本件韓籍旅客，係以1,300元的代價，臨時性、一次性地自桃園機場乘車至位在臺北市○○○路的飯店，與租用汽車通常是一日或數日計價的情形不同。從市場競爭的角度觀察，受原告營業行為影響者，應屬計程車客運業，是原處分所指未經申請核准經營汽車運輸業，當指未經申請核准經營計程車客運業而言。

2. 公路法第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項第1款、第3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……小客車租賃業……向中央主管機關申請。……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78條第1項前段規定：「本法所定之罰鍰，由該管公路主管機關處罰之。」針對計程車客運業的申請核准籌備事宜，公路法第37條第

1項第3款已明定負有審核、判斷權限的公路主管機關，按業者主事務所位在直轄市或直轄市以外區域為區分標準：主事務所位在直轄市者，申請核准權限歸屬直轄市政府；位在直轄市以外區域者，則屬中央主管機關交通部的權限。依此，對於未經申請核准經營計程車客運業的違規態樣，公路法第78條第1項前段所稱的「該管公路主管機關」即應按此標準判別。查本件違規經營計程車客運業的營業行為發生在桃園市，而系爭車輛的車籍地則在新北市，有車號查詢汽車車籍資料附卷可參。審酌經營計程車客運業的營業活動多元，且可在全國各地實施，並不特定，是不宜以駕駛行為或與乘客議定運送契約的行為地，作為判別主事務所所在地的標準，而應以系爭車輛的車籍地為判準，較為妥當。依此，本件系爭車輛的車籍地位在新北市，是應以新北市政府為審核、裁罰違章權限的公路主管機關。被告尚無作成原處分的權限，原處分即非適法。

3. 在本院關於臺灣宇博數位服務股份有限公司經由Uber App網路平台違規經營計程車客運業的一系列案例中，被告雖曾主張：直轄市政府僅對業已申請核准經營計程車客運業的違反公路法行為具有裁罰權限，至於尚未申請核准經營計程車客運業的違章行為，則無管轄權等等。然直轄市○○○○路法第37條第1項第3款規定，對於尚未申請核准經營計程車客運業者，本有審核其申請合法與否的權限，如何謂僅就已申請核准的計程車客運業始有管轄權，對從事計程車客運營業活動的其他違章車輛反而無管轄權。被告此部分主張，尚乏憑據。況公路法第78條規定：「對於未依本法申請核准而經營汽車運輸業……之行為，民眾得敘明事實檢具證據資料，向公路主管機關檢舉……（第1項）。前項檢舉及獎勵辦法，

由中央公路主管機關定之（第2項）。」依此規定授權訂定的「檢舉未申請核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業案件獎勵辦法」第3條第1項第3款規定：「檢舉案件依經營業別受理檢舉機關如下：……三、未申請核准經營計程車客運業……案件：在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為交通部公路總局轄管監理所（站）。」第5條第1項規定：「檢舉案件經裁處確定並完成罰鍰收繳者，受理檢舉機關依下列規定核發檢舉人獎金後，應依規定繳庫：一、實收罰鍰在新臺幣十萬元以上未滿五百萬元者，按百分之十計算，最高金額以新臺幣三萬元為限……。」即按公路法第37條第1項第3款所定的管轄標準區別受理檢舉機關，並無因未申請核准經營計程車客運業，即認直轄市政府無管轄權，而應由被告管轄的情形。

4. 現行汽車運輸業管理規則第139條之1第1項固規定：「……計程車客運業、小客車租賃業……之申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，由交通部委任交通部公路總局或得委辦直轄市政府辦理。」然此係102年7月22日修正而來，在此之前，該條係規定：「臺灣省及福建省金門縣、連江縣轄內之計程車客運業、小客車租賃業……之申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，由交通部委任交通部公路總局辦理。」僅涉及直轄市以外計程車客運業的申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，而未包含直轄市的計程車客運業。實則公路法第37條第1項第3款已針對計程車客運業的經營管制，明定直轄市政府與中央公路主管機關的權限分配，關於直轄市轄內計程車客運業的申請核准籌備、立案、營運管理及處罰權限，均歸屬直轄市政府，中央公路主管機關交通部有何權限得將此等事務委辦直轄市政府辦理。再者，授權訂定汽車運輸業

管理規則的公路法第79條第5項規定，僅就汽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運輸業的限制、禁止事項及其罰鍰、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，授權交通部定之，並無管轄權變動的授權。在公路法第37條第1項第3款已有明文的情況下，汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定不無違反公路法第37條第1項第3款規定之情，業已違反行政程序法第150條第2項：「法規命令之內容……不得逾越法律授權之範圍與立法精神」，本院自得拒絕適用。況且，交通部依汽車運輸業管理規則第139條之1所為102年7月22日交路字第10250097788號公告委任被告辦理「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、臺灣省及福建省金門縣、連江縣轄內計程車客運業之申請核准籌備、立案、營運管理及處罰」的業務，並未將「直轄市轄內計程車客運業」的申請核准籌備、立案、營運管理及處罰等納入，被告仍欠缺本件的管轄權限。

5. 在本院關於臺灣宇博數位服務股份有限公司經由Uber App網路平台違規經營計程車客運業的一系列案例中，被告亦曾主張：未經核准經營計程車客運業與代僱駕駛的小客車租賃業，被告及直轄市政府均有管轄權，因管轄權爭議，行政院乃以106年7月24日院臺交字第1060182260號函載：「……經通盤考量一般立法例、運輸業跨區流動營業之特殊性等，決定貴部（即交通部）及直轄市政府均具有管轄權。二、另為避免未來裁罰、救濟之複雜化，現階段仍以貴部公路總局為裁罰機關……。」是被告具有管轄權等等。按行政罰法第31條第1、2項固規定：「一行為違反同一行政法上義務，數機關均

有管轄權者，由處理在先之機關管轄。不能分別處理之先後者，由各該機關協議定之；不能協議或有統一管轄之必要者，由其共同上級機關指定之（第1項）。一行為違反數個行政法上義務而應處罰鍰，數機關均有管轄權者，由法定罰鍰額最高之主管機關管轄。法定罰鍰額相同者，依前項規定定其管轄（第2項）。」行政程序法第13條第1項亦規定：「同一事件，數行政機關依前二條之規定均有管轄權者，由受理在先之機關管轄，不能分別受理之先後者，由各該機關協議定之，不能協議或有統一管轄之必要時，由其共同上級機關指定管轄…。」第14條第1項規定：「數行政機關於管轄權有爭議時，由其共同上級機關決定之…。」然就本件情形而言，原告係違規經營計程車客運業，而非小客車租賃業，且公路法第37條第1項第3款已就管轄權規定甚明，均已如前述，尚無管轄權有爭議或數機關均有管轄權的情形，上開行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函文，尚難作為得將直轄市內經營計程車客運業之裁罰授權被告辦理的依據。

6.交通部公路總局組織法第2條第4款、第6款僅規定：「交通部公路總局（以下簡稱本局）掌理下列事項：……四、公路監理業務之規劃、執行及督導管理。……六、公路運輸管理之規劃、執行及督導」，未見具體規範計程車客運業違章裁罰的權限。又組織法規定的法定職掌，仍不能脫逸作用法的具體行為規範。屬作用法性質的公路法第37條第1項第3款規定業已明確劃分中央公路主管機關與直轄市政府的權責，已如上述，自不允以較為概括，而無實體內容的交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定，作為被告作成原處分的權限依據，併予敘明。

（三）被告欠缺作成原處分的權限，原處分應予撤銷：

- 01 1. 行政程序法第111條第6款規定：「行政處分有下列各款情形
02 之一者，無效：……六、未經授權而違背法規有關專屬管轄
03 之規定或缺事務權限者。」所謂「欠缺事務權限」，基於
04 行政機關體制的複雜性、管轄錯誤識別的困難性，及為確保
05 行政機能有效運作，維護法安定性並保障人民信賴，當係指
06 行政處分的瑕疵已達同條第7款所定重大而明顯的程度，諸
07 如違反權力分立的情形而言。除此之外，其他違反土地管轄
08 或事務管轄作成的行政處分，尚屬得撤銷而非當然無效（最
09 高行政法院103年度判字第605號判決參照）。是以，被告雖
10 無作成原處分的事務權限，然觀諸前開管轄規定的相關法令
11 說明，本件管轄錯誤的識別性具有一定的困難度，原處分尚
12 未達重大而明顯的瑕疵程度，應屬得撤銷而非當然無效。
- 13 2. 行政程序法第115條固規定：「行政處分違反土地管轄之規
14 定者，除依第一百十一條第六款規定而無效者外，有管轄權
15 之機關如就該事件仍應為相同之處分時，原處分無須撤銷。
16 」然前述公路法第37條第1項規定係就經營汽車運輸業，按
17 經○○○區○○○○路主管機關與直轄市公路主管機關的事
18 務權限，例如小客車租賃業係向中央主管機關申請，直轄市
19 主管機關即無事務權限；計程車客運業則分由直轄市公路主
20 管機關及中央主管機關管轄，對於主事務所在直轄市者，中
21 央主管機關即無事務權限，此與臺北、臺中、高雄等具事務
22 管轄權限的各直轄市間，須再區別土地管轄的情形不同，並
23 非單純的土地管轄規定，應無行政程序法第115條規定的適
24 用。縱認該權限規定因以主事務所所在地為判準而有土地管
25 轄的性質，仍有行政程序法第115條規定的適用可能，然有
26 管轄權的主管機關（直轄市政府）對於原處分所涉違章行為
27 ，仍須就個案情節行使裁量權限，決定有無裁罰的必要，或

為裁罰數額的裁量決定，並非必然作成與原處分相同內容的處分，是原處分仍不符行政程序法第115條所定無須撤銷的情形，自應撤銷。

五、綜上，原告固已符合公路法第77條第2項所定的主、客觀處罰要件，惟被告就此違章情形無管轄權，欠缺作成原處分的裁罰權限，原處分即有違誤，訴願決定予以維持，亦屬有誤。原告訴請撤銷訴願決定及原處分，即有理由，應予准許。

六、本件判決基礎已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法、法律爭點及訴訟資料經本院斟酌後，認與判決結果不生影響，無一一論述的必要，一併說明。

七、本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中華民國 108 年 8 月 29 日

臺北高等行政法院第七庭

審判長法官 蕭忠仁

法官 林秀圓

法官 楊坤樵

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	所需要件
-----------	------

01	代理人之情形	
02		
03	(一)符合右列情形之一	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。
04	者，得不委任律師	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。
05	為訴訟代理人	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。
06		
07		
08		
09		
10		
11		
12	(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。
13		2.稅務行政事件，具備會計師資格者。
14		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。
15		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。
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23	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。	
24		
25		
26		

27 中 華 民 國 108 年 8 月 29 日

