臺北高等行政法院判決

108年度訴更一字第31號

）FKT64W1Z1X5L0;@108年6月13日辯

原　　告	台灣宇博數位服務股份有限公司	
代　表　人	Francois P. Chadwick（董事長）	
訴訟代理人	謝祥揚	律師
	王明莊	律師
	郭雨嵐	律師
上　一　人		
複　代理人	林欣儀	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

上列當事人間汽車運輸業管理規則事件，原告不服交通部中華民國105年6月27日交訴字第1051300353號訴願決定，經最高行政法院發回更審，本院更為判決如下：

主　　文

訴願決定及原處分均撤銷。

第一審及發回前上訴審訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、事實概要：緣訴外人何季衛於民國105年2月22日上午11時5分許，駕駛其所有車號0000-00 號自用小客車（下稱系爭車輛），在高雄市左營區新左營火車站（下稱新左營車站）前，遭被告所屬高雄市區監理所（下稱高雄市監理所）監警聯合稽查小組攔查，發現何季衛係經原告利用Uber APP網路平台派遣，前往高雄市○○路載客至新左營車站，並收取費用

新臺幣（下同）254 元，高雄市監理所乃於105年2月23日製單舉發。嗣經被告審認原告係未經核准而擅自經營汽車運輸業，以105年3月14日第00-000000000號違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），裁處原告15萬元罰鍰，並勒令停止未經依公路法申請核准之汽車運輸業。原告提起訴願及行政訴訟，經本院以106年5月31日105年度訴字第1159號（下稱前一審）判決駁回原告之訴。嗣經最高行政法院以108年1月29日108年度判字第41號（下稱前上訴審）判決廢棄原判決，發回本院更為審理。

二、本件原告主張略以：

㈠依公路法第3 條、第37條、第78條第1項第3款、汽車運輸業管理規則第139條之1規定，有關計程車客運業之申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，係汽車運輸業管理規則於102年7 月22日修正後，始規定由交通部委任被告或委由直轄市政府辦理。而依交通部102年7月22日交路字第10250097788號函（下稱交通部102 年函），並未將計程車客運業納入公告委任被告辦理汽車運輸業相關業務，是本件汽車運輸業管理事件之主管機關為臺北市政府（下稱北市府），被告自始無管轄權限，此可參兩造間類似爭議另案訴訟之上訴案件，最高行政法院均已認定被告對於本件汽車運輸業管理事件不具管轄權限。至於行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函（下稱行政院106 年函）並未述及其所依從之法律依據為何，根本無從知悉行政院係依何規定將直轄市內經營計程車客運業之裁處權限授權予被告，且直轄市政府亦「未曾」認其對於其轄區內計程車客運業事務無管轄權限，是本件根本不曾發生任何「管轄權爭議」，行政院自無從依行政程序法第14條第1 項規定，將「於直轄市未經核准經營計程車

客運業之裁罰機關」決定為被告負責辦理，是原處分有違反行政程序法第11條管轄法定原則之違法，仍應撤銷。

㈡是原告聲明：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被告則以：

㈠本事件確有管轄權認定不一致之情形，故行政院106 年函依行政程序法第14條第1 項規定，將未經申請核准而於直轄市區域內經營計程車客運業行為之裁罰事務決定由被告管轄，司法機關應予尊重。至於公路法第37條第1項第3款規定僅係「申請核准籌備」之權責劃分規定，而不及於「未經申請經營汽車運輸業」裁罰之權責劃分，且其僅係土地管轄，非專屬管轄之規定，是行政院106 年函所為決定核無違反專屬管轄之虞。退萬步言，縱本件被告對於原告未經申請核准於直轄市經營計程車客運業之行為所為裁罰有土地管轄之瑕疵，然被告依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6 款規定就本件原即具有事物管轄權，故原處分違反公路法第37條第1項第3 款規定實僅係欠缺土地管轄之瑕疵，而行政程序法第115 條所定「土地管轄之規定」係指非專屬土地管轄之情形，公路法第37條第1項第3款規定確非專屬土地管轄，因原告確有違反公路法第77條第2 項規定之事實，縱使將原處分撤銷，具有土地管轄之機關仍應為與原處分相同之處分，故依行政程序法第115條規定，原處分實無須撤銷。

㈡原告本件之行為本質，亦與代僱駕駛之小客車租賃業相當，而就原告未經核准經營小客車租賃業部分，被告依前開最高行政法院107年度判字第364號判決所引交通部102 年函，被告對未經核准經營小客車租賃業者，業經交通部依汽車運輸業管理規則第139條之1規定以前開交通部102 年函委任予被告，故被告對於未經核准經營小客車租賃業者，亦具有裁罰

之事務管轄權。

㈢現行公路法並未明文規範對「未經申准而以自用車違規經營汽車運輸業之主管機關」，是對於未經申准而以「自用車」違規經營「汽車運輸業」之裁罰或裁罰以外之不利處分，其管轄權可能由「汽車運輸業」之主管機關取得，亦可能由「自用車」之主管機關取得。依法務部94年9 月27日法律決字第0940034647號函說明二，管轄恆定原則之目的係保障人民的權益，不使人民因為不熟悉機關的權限分工及行政程序遭受到不利益，使人民得以預見並維持程序的安定性。而過去（含行政程序法施行前）一直係由公路監理機關作為自用小客車違規營業之裁罰機關，並未影響人民對管轄程序安定性之期待，是被告自得為本件裁處。

㈣是被告聲明：駁回原告之訴。

四、上開事實概要欄所述之事實，有Uber臺灣官方資訊網（含準備文件、加入常見話題）、檢舉人使用Uber APP搭乘之路線圖、報酬等APP 畫面下載資料、採證照片、被告所屬高雄地區監警聯合稽查小組乘客談話記錄、原處分、訴願決定等件附於訴願卷及本院卷可稽。是本件應審酌之爭點即為：原處分所指原告未經申請核准所經營之汽車運輸業究為計程車客運業或小客車租賃業；依公路法第37條第1項第3款、第78條第1 項前段及汽車運輸業管理規則第139條之1規定，被告是否有欠缺管轄權而仍作成原處分之違法；原告就原處分所指車輛經駕駛在前開時地搭載乘客並收取報酬之行為，是否應負違反行為時公路法第77條第2項之違章責任。

五、茲就兩造之上開爭執，析述如下：

㈠按行政機關之權限均係以法規為依據，不得任意設定或變更，尤其不允許當事人協議變動機關之管轄權，謂之「管轄恆

定原則」，此即行政程序法第11條第1項及第5項之意旨所在。而管轄之劃分，務必明確，否則極易造成權限不清及推諉責任，是縱然是上級機關亦不得在法律規定之外，變更其所屬下級機關之管轄權限，若因而影響行政救濟之層級或機關者，尤非法之所許。行政機關對事件管轄權之有無，應依職權調查，如認為無管轄權者，應即移送有管轄權之機關，並通知當事人（行政程序法第17條第1 項參照），此除有貫徹行政機關應依法執行其法定職權之用意外，尚有保障人權權益之作用，不致因不諳機關權限分工及行政手續而遭受不利益（行政程序法第17條第2項參照）。

㈡次按公路法第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。……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。……」行為時公路法第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，處

新臺幣5 萬元以上15萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣2個月至6個月，或吊銷之。」第78條第1 項規定：「本法所定之罰鍰，由該管公路主管機關處罰之。依本法所處之罰鍰，經限期繳納，屆期仍未繳納者，依法移送強制執行。」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。」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。」上開規定乃執行母法（公路法）之細節性、技術性事項，在與立法意旨相符且未逾越母法之授權範圍，即得適用。由上開規定可知，交通部、直轄市政府、縣市○○○○○路主管機關，惟所轄事務有所區別。經營計程車客運業，主事務所位於直轄市者，其申請及管理之主管機關應為直轄市政府；主事務所位於直轄市以外區域者，其主管機關則為交通部。此之管轄設定並又涉及直轄市自治權限中，轄區內關於交通之規劃、營運及管理（地方制度法第18條第10款第2 目參照），應認為因事務而生之法定管轄，尚非土地管轄；此觀諸直轄市以外區域，而屬於其他地方自治團體區域之計程車客運業，其管轄機關為交通部，而非其主事務所在地之縣（市）政府即明。從而，經營計程車客運業違反行為時公路法第77條第2 項規定者，依同法第78條規定，就轄區內交通營運所進行之相關裁罰及管制案件，如主事務所所在位於直轄市，自應由直轄市○路主管機關作成處分。

㈡本件被告雖先以：被告對於原告未經申請核准而於直轄市區域內經營「計程車客運業」之行為具有裁罰之事務管轄權，復以：縱其對上述業務並無管轄權，惟其對原告未經申請核准而於直轄市區域內經營「小客車租賃業」之行為亦具有裁罰之事務管轄權，進而主張原處分合法等情為主張，則原處分所指原告未經申請核准所經營之汽車運輸業究為計程車客運業或小客車租賃業，即為本件先決之爭點。茲以：

1.經細繹公路法第34條第1項第4款、第5 款就計程車客運業、小客車租賃業之定義可知，計程車客運業之營業重在載客之服務，同時提供駕駛人、車輛出租讓乘客搭載而收取報酬；至於小客車租賃業之營業，則僅出租車輛與他人自行使用，原則上並不提供駕駛人駕車服務之方式。換言之，計程車客運業者重在提供載客服務，小客車租賃業則重在提供租賃標的即車輛本身，縱使汽車運輸業管理規則第100條第1項第2款另有規定：「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……。」亦係小客車租賃業者遇租車人有要求時，方另代僱駕駛人，與計程車客運業係車輛與駕駛人不可切割而「載客」之營業模式，二者仍有不同。準此，本件被告在原處分簡要理由欄中，雖僅記載原告違反汽車運輸業管理規則第138 條、行為時公路法第77條第2 項規定，處罰如主文欄所示罰鍰並勒令原告停止之內容，亦僅敘明未經公路法申請核准之汽車運輸業，但違反事實欄中既經記載：「未經申請核准利用網路平台經營汽車運輸業派遣駕駛何季衛前往載客收取報酬」，接續方分別載明攬載之起迄點暨收費數額，所具體指明之原告「前往載客」行為（見前一審卷第32頁），顯非僅出

租車輛供人使用之情形，客觀文義上即可見係依據公路法第34條第1項第4款所定義之「載客」行為加以描述，所指原告未經申請核准者應係針對計程車客運業而言，被告辯稱各該原處分尚有就原告為小客車租賃業之營業為裁罰一節，難認亦在原處分記載內容所及，已難憑採。

2.次以，本件係由民眾提供資料檢舉，在原告透過Uber APP應用程式平台指定路線叫車後，由該平台業者指派調度駕駛人何季衛前往載客並收取報酬，有檢舉人使用Uber APP搭乘之路線圖、報酬等APP 畫面下載資料暨採證照片等件為憑（前一審卷第347至349頁），乘客並陳稱確係透過原告之Uber A-PP 叫車，亦有被告所屬高雄市監警聯合稽查小組談話紀錄附卷可稽（前一審卷第346 頁），另觀諸「Uber台灣官方資訊網」上「Uber司機端應用程式的操作流程」之影音內容列印資料，亦有「每個案子都是由系統自動配對給最合適的司機」、「但是當您上線後請盡可能的接案，接案率過低或接案後無故取消，帳號也會暫時被停權」、「騷擾客戶、詐領獎金、私下攬客、不是使用自己的帳戶與車輛、車上載有第三者，我們會立即終止與您的合作關係」、「使用Uber是不需要現金交易的」、「所有的交易都是過電子平台」、「請勿向乘客要求以現金支付」、「讓我們為您處理所有的款項問題」（見訴願卷二第22至25、29至31頁），可見前開駕車載客而收取報酬之行為，係原告透過Uber APP應用程式平台招募並審查司機與車輛，整合為汽車運輸之供給方，另亦受理需要使用車輛乘客之需求方，再由前開應用程式平台媒合供需雙方，原告即以此方式調派駕駛人駕駛系爭車輛將乘客運送至指定目的地，乘客並透過Uber APP以信用卡支付按里程計價所顯示之報酬，再按一定比例將報酬分歸駕駛人與系

統業者，相關「行車路線」及收據等資訊，乘客則可自行由手機截錄、列印，各該運輸行為及車資在經由Uber APP應用程式平台達成合意時，運送契約即已成立，原告明知未經申請核准，卻透過Uber APP應用程式之運作處理車輛調派、報酬計收等事務，與所招募之系爭車輛駕駛人何季衛共同合作從事以小客車經營客運而受報酬之事業，洵堪認定。再細繹前開APP 顯示之搭乘路線圖等畫面（見前一審卷第347至348頁），清楚標示載客車輛之車號暨駕駛人代號、相片，亦難認有何只可租用車輛而毋庸提供駕駛服務之選項，則無論就原告招募司機設有須自備車輛之條件，或提供乘客使用Uber APP應用程式叫車所得選擇之服務內容觀之，原告所提供載客服務必然由司機自備特定車輛駕駛，並無僅出租車輛、駕駛人另議之型態，實乏事證堪認原告併有從事小客車租賃業之營業，被告辯稱原告尚有混合小客車租賃業之營業型態，委無依據。

3.繼以，參諸被告所提出網頁名稱標記為「UBER Taiwan 」、「Uber臺灣官方資訊網」中（見前一審卷第553至566頁），除網頁上方有「現任合作駕駛」、「推薦合作駕駛」、「合作駕駛故事」等項目供點選閱覽，其中駕駛資訊網並詳細登載加入為合作駕駛須提供行照、駕照資料及車輛等，可見原告確有以自己名義對外招募必須備有車輛之司機外，並令司機下載Uber APP應用程式，再依程式設定內容為註冊登入等操作，以此對所招募之司機與車輛進行審核，顯然司機營業資格係由原告所處理決定，並據以為營業上管理，除尊榮優步外，招募對象更未見指定須為有職業駕駛執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之計程車駕駛人，將上開經營形態所提供載客服務，與傳統計程車客運業相較，均為以小客車出

租並有駕駛人開車載客之方式提供客運服務，報酬收取方式復係按行駛里程長短計價收取報酬，縱攬客及調派司機所使用Uber APP應用程式平台，為傳統計程車客運業者所未曾使用者，然與傳統計程車客運業者之「駕車行駛於道路上尋覓乘客或乘客以電話聯絡叫車中心再據以調派駕駛」而提供之載客服務，本質上仍無差異，以本件原處分所指行為之情節觀之，更與小客車租賃業之經營模式絲毫無涉，益見被告辯稱原告尚有因未經申請核准經營小客車租賃業而經以原處分裁處等情，並不足採。

4.至於原告主張其係Uber B.V. 公司於臺灣成立之100%子公司，僅受託為Uber B.V.公司行銷招募駕駛人加入Uber APP 平台，乘客以信用卡所支付費用之流向與原告無關等情，核為原告與Uber B.V. 公司間基於關係企業，如何聯繫處理彼此內部資金流向、利益分配等問題，並無礙於前述原告有招募駕駛人而與之共同為計程車客運業載客營業之認定，縱被告礙於法規而無法查證需求者（按指乘客）以信用卡所支付費用之分配及去向，仍不足為原告未收取報酬之認定。是以，原告既未曾經申請核准經營汽車運輸業（計程車客運業），卻仍為上開營業行為，綜合原處分記載內容及本件原告違規行為情節，原處分據以裁處之原告違反行為時公路法第77條第2 項之行為，應係針對未依同法第37條第1項第3款規定申請核准而經營計程車客運業，絕非被告辯稱原告同時違反經營計程車客運業及小客車租賃業。

㈣被告雖次以：縱原處分所指原告違反行為時公路法第77條第2 項未經申請核准而經營計程車客運業之行為，惟其仍有該項業務之事務管轄權；亦縱或欠缺管轄權之違法，依行政程序法第115條亦無須撤銷等情為主張。茲以：

1.本件被告係針對原告未經申請核准經營計程車客運業之違章予以裁罰，業如前述，而公路法第37條第1項第3款針對計程車客運業之申請核准籌備事宜，既明文以負有申請核准義務者之主事務所所在位於直轄市或直轄市以外區域作為區別標準，將位於直轄市者之申請核准權限歸屬直轄市公路主管機關，直轄市以外者則屬中央主管機關之權限，同法第78條第1 項復針對該法之罰鍰，明定由該管公路主管機關處罰，此所謂「該管公路主管機關」，在同法第37條第1項第3款已針對計程車客運業之監管權限特予明文之情況下，涉及違規經營計程車客運業之裁罰，自應適用同法第37條第1項第3款規定而以直轄市主管機關為同法第78條第1 項規定所指裁罰之該管公路主管機關。準此，本件原告經營計程車客運業，卻未先申請核准，違反公路法第37條第1項第3款所定之行政法上義務，又因本件原告主事務所所在位於臺北市大安區，有原告公司及分公司基本資料查詢表附卷可稽（見前一審卷第11至12頁），就其有無經申請核准一事，本屬臺北市公路主管機關之調查審究範圍，查認其違章與否而為裁罰、管制時，依同法第78條第1 項規定由同一之臺北市公路主管機關辦理，可收事權統一之效，亦可見該行政管轄權規制之合理性；是本件得依公路法第77條第2 項規定對原告為裁罰、管制者應為臺北市公路主管機關，並非被告，被告竟以原處分裁處罰鍰並勒令原告停業，確有欠缺管轄權限之違法。

2.被告雖執汽車運輸業管理規則第139條之1第1 項規定：「遊覽車客運業、計程車客運業、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。」主張交通部得據以將計程

車客運業之處罰權限委任被告或委辦直轄市辦理等情。然依前揭行政程序法第11條第1項、第5項規定，基於管轄法定原則，公路法第37條第1項第3款、第78條第1 項針對涉及計程車客運業違規之裁罰，既已明定違規者之主事務所所在位於直轄市者，由直轄市公路主管機關為有管轄權之行政機關，此時屬中央主管機關之交通部並無管轄權限，法律規定甚明，則汽車運輸業管理規則第139條之1第1 項所指交通部尚得委任或委辦之範圍，自應限縮解釋而不包括母法已明文排除、故其並無管轄權之事項。否則，基於訂定汽車運輸業管理規則之授權依據即公路法第79條第5 項規定所授權者，亦未包含管轄權變動之授權，在母法已就有管轄權行政機關予以明文之情況下，縱如被告所辯汽車運輸業管理規則第139 條之1第1項尚有交通部得就計程車客運業之違章裁罰另委任或委辦之規定意旨，亦因違反母法有明文之管轄法定原則，及違反行政程序法第150條第2項：「法規命令之內容……並不得逾越法律授權之範圍與立法精神」，本院亦得拒絕適用之。則關於交通部另有無針對計程車客運業之違章裁罰委任被告或委辦其他機關等，自亦無再為查究之必要，是被告此部分所辯，並無解於其欠缺作成原處分管轄權限之違法。

3.至於被告另舉行政院106年函（本院卷一第923頁），姑不論時間在本件原處分作成後，觀其內容，復未述及作成之法律依據，致難憑認行政院有何得將直轄市內經營計程車客運業之裁罰逕授權被告辦理之依據，況如前述，公路法第37條第1項第3款、第78條第1 項就此之管轄權規定甚明，委無疑義，自亦無適用行政程序法第14條第1 項規定而以該函為憑之問題。至於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之權限事務，遑論前述屬作用法之公路法第37條第1項第3款、第78條第1 項，業經明文，被告謂依此規定有作成本件原處分之權限，亦屬無由，均予敘明。

4.被告雖又辯稱前開欠缺土地管轄權限之瑕疵，依行政程序法第115 條規定屬有管轄權機關仍應為相同處分之情形，謂無須撤銷等情。然查，前述公路法第37條第1項第3款規定係按照業者之主事務所所在位於直轄市、直轄市以外之不同，據以劃分有管轄權之行政機關為何，並非以事務之種類為法定劃分標準，以直轄市政府與交通部既同列為公路法第3 條公路主管機關之一，就計程車客運業違規裁罰之權限歸屬，再視直轄市之轄區內、外而定，固可認該權限規定有涉及土地管轄性質者，然依行為時公路法第77條第2 項規定所為之裁罰，核屬裁量處分，有管轄權之主管機關對於原處分所涉違章行為，尚須就個案情節行使自身裁量權限予以作成裁處，並非必然為與原處分相同之處分，是原處分並不符行政程序法第115 條所規定無須撤銷之情形，自仍應撤銷。被告此部分主張，仍無足採。

六、綜上所述，原處分所指原告之違章行為，固有所憑，惟被告欠缺以原處分對原告裁罰之管轄權限，即有違誤，訴願決定遞予維持，亦屬有誤，原告訴請撤銷，即有理由，應予准許。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、陳述及證據（含原告其餘指摘原處分違法之事由），或與本件之爭執無涉，或對本件判決結果不生影響，爰不逐一論述，併予指明。

八、據上論結，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　　7　　月　　11　　日

臺北高等行政法院第二庭

審判長法　官　許　瑞　助

法　官　楊　得　君

法　官　鍾　啟　煌

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　　7　　月　　11　　日

書記官　吳　芳　靜