

臺灣臺北地方法院行政訴訟判決

108年度簡更一字第11號

108年9月24日辯論終結

原告 陳文演
訴訟代理人 黃慧萍律師
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事件，原告不服交通部中華民國106年1月23日交訴字第1051300992號訴願決定，提起行政訴訟，經本院以106年度簡字第94號判決訴願決定及原處分均撤銷，而經被告提起上訴，嗣經臺北高等行政法院以107年度簡上字第93號廢棄本院106年度簡字第94號判決發回本院審理，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

第一審及發回前上訴審訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、事實概要：緣原告於民國105年5月31日下午3時23分，駕駛其向訴外人行安小客車租賃有限公司（簡稱行安公司）承租牌照且登記為行安公司所有之車牌號碼000-0000號租賃小客車（簡稱系爭車輛），透過網路平臺Uber App搭載乘客自臺北市捷運忠孝復興站至臺北市松山機場，收取費用新臺幣（下同）284.55元（簡稱系爭行為）。交通部公路總局臺北市區監理所乃於同年6月27日，以原告系爭行為係「未經申請核准利用網路平臺租用租賃小客車經營汽車運輸業攬載乘客收取報酬」，舉發原告違反公路法第77條第2項、汽車運輸業管理規則第138條，應自違規填單日起15日內到案。嗣被告於同年9月1日以第40-20B 00089號處分書（即本件原處分），以原告系爭行為違反汽車運輸業管理規則第138條規定，依公路法第77條第2項，對原告裁處罰鍰5萬元。原告不服，提起訴願，經交通部於106年1月23日以交訴字第0000000000號訴願決定書駁回後，提起行政訴訟，前經本院以106年

01 度簡字第94號判決訴願決定及原處分均撤銷，而經被告提起
02 上訴，嗣經臺北高等行政法院以107年度簡上字第93號廢棄
03 本院106年度簡字第94號判決發回本院審理。

04 二、本件原告主張被告未盡調查證據之責，亦未提出證據證明原
05 告有何違規行為，即採信行安公司單方說詞，認定原告未經
06 行安公司同意或指派為系爭行為，違反行政程序法第36條、
07 第43條規定及牴觸最高行政法院39年判字第2號判例。又原
08 告與行安公司間係靠行關係，行安公司既為經核准經營汽車
09 運輸業者，則於行安公司接受原告靠行或合作之時，即可認
10 定行安公司同意並認可原告執行載客之營業行為屬於該公司
11 之營業活動範圍，故原告並無未經申請核准而經營汽車運輸
12 業之情事，充其量僅係租賃車業者是否違反汽車運輸業管理
13 規則第100條規定，原處分對原告裁罰，顯有違誤，應予撤
14 銷等語，並聲明：訴願決定及原處分均撤銷。

15 三、被告則以其已充分提出原告搭載、運送乘客及收取費用之證
16 據資料，並於函請行安公司說明後，就全部事證綜合判斷作
17 成原處分，並無未盡調查之情事。又小客車租賃業未如同計
18 程車客運業，於汽車運輸業管理規則第91條之1有關於靠行
19 契約之規定，以及有爭議時，函送該管公路監理機關依公路
20 法第77條第1項規定論處之明文，故如原告與行安公司間有
21 所謂之靠行契約，亦僅係民事契約，不拘束行政機關，且由
22 系爭車輛外觀亦無從令人知悉係行安公司所有，並令乘客誤
23 認原告係為行安公司服勞務，難認原告與行安公司間具有靠
24 行關係。縱認原告與行安公司間有靠行契約，惟行安公司已
25 函覆系爭行為非其所指派，原告透過Uber App平臺執行載客
26 業務，亦非屬汽車運輸業管理規則第19條第1項各款之法定
27 事由，行安公司無預見之可能，自非屬行安公司經核准經營
28 汽車運輸業之經營範圍，原告應自行負擔公路法第77條第2
29 項違規營業責任。況行安公司所營事業為小客車租賃業，與
30 原告經查獲未經申請從事計程車攬載行為性質迥異，系爭行
31 為自非涵蓋在行安公司經營許可範圍內，故原處分對原告為

裁罰，核無違誤，原告起訴並無理由，應予駁回等語置辯，並聲明：原告之訴駁回。

四、本院之判斷：

（一）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34條規定：「（第1項）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：一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。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。六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。（第2項）前項汽車運輸營運路○○區○○路主管機關得視實際需要酌予變更」、第37條規定：「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」。

(二) 次按汽車運輸業管理規則第1條規定：「本規則依公路法第79條規定訂定之」、第101條第1項第6款規定「汽車出租單應載明下列事項：…六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業」、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」。又司法院釋字第443號解釋理由書略以：「至何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許」。故行政機關於法規未明文訂定，根據行政目的考量，就執行法律之細節性、技術性次要事項，基於其職權訂定統一之行政規則，原非違法所不許。交通部依前開公路法第79條規定之授權，制定汽車運輸業管理規則，乃執行母法（即公路法）之細節性、技術性事項，與立法意旨相符，未逾載母法之授權範圍，自得適用。準此，苟未經申請核准而經營汽車運輸業者，自應依汽車運輸業管理規則第138條規定予以舉發，並應依行為時公路法第77條第2項規定處罰。

(三) 查系爭車輛實際上為原告所有之租賃小客車，原告與行安公司約定以行安公司領得之租賃小客車營業牌照對外營業，有汽車車主歷史查詢單、原告與行安公司於105年4月11

01 日簽立之契約書、切結書各1份、經濟部商工登記公示資
02 料查詢服務可稽，被告不爭執原告為系爭車輛之所有權人
03 （見本院106年度簡字第94號卷第66、184、196、213頁）
04 ，應認係真實；且參諸行安公司方面傳真回覆表示系爭車
05 輛RBE-3393為出租牌照車輛（見本院106年度簡字第94號
06 卷第182頁），另行安公司並向本院提出書面陳述陳稱「
07 陳文演曾向行安小客車租賃有限公司承租牌照節稅，且承
08 諾合法營業善意管理使用，且切結在案，年租金10000元
09 ，雙方並無任何業務、交易可察，唯原告於105年間自行
10 非法承接UBER業務」等語（本院簡更一卷第45頁），可認
11 原告係向行安公司承租RBE-3393牌照使用。復查原告於10
12 5年5月31日下午3時23分，駕駛登記為行安公司所有、原
13 告向行安公司承租牌照之系爭車輛，透過網路平臺Uber
14 App搭載乘客自臺北市捷運忠孝復興站至臺北市松山機場
15 ，收取費用284.55元，遭被告所屬臺北市區監理所監警聯
16 合稽查小組查獲非法攬載乘客，且原告就系爭車輛之汽車
17 出租單中規定事項亦明載「3.租車人不得利用所租車輛從
18 事營業或供作違法行為之工具」，據此認定原告未經核准
19 擅自經營汽車運輸業，舉發原告違反行為時公路法第77條
20 第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定，被告並據以裁
21 處原告5萬元罰鍰等情，此有原處分書（本院106年簡字第
22 94號卷第48頁）、被告所屬臺北市區監理所105年6月27日
23 交公北市監字第20B00089號舉發違反汽車運輸業管理事件
24 通知單（本院106年簡字第94號卷第68頁）、網路平臺
25 Uber App畫面（本院106年簡字第94號卷第52-60頁）、原
26 告與乘客談話記錄（本院106年簡字第94號卷第62、64頁
27 ）、汽車車主歷史查詢單（本院106年簡字第94號卷第66
28 頁）、Uber App會員註冊欄位（本院106年簡字第94號卷
29 第70-72頁）、行安公司汽車出租單（本院106年簡字第94
30 號卷第76頁）等資料影本附卷可稽，經核於法並無不合。
31 且按公路法第3條及第37條規定內容可知交通部及直轄（

縣)市政府雖均為公路主管機關，然其所轄事○○○區○○○○路法第79條第5項業授權交通部訂定有關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。交通部亦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，核與公路法發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全之立法目的無違，而得予援用。再依102年7月22日修正之汽車運輸業管理規則第139條之1規定：「(第1項)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。(第2項)公路汽車客運業之營運管理及處罰，由交通部委任交通部公路總局辦理或得委辦直轄市政府辦理」，依交通部102年7月22日交路字第10250097788號函「主旨：公告委任交通部公路總局辦理汽車運輸業相關業務，並自102年7月24日起生效。依據：一、汽車運輸業管理規則第139條之1。二、行政程序法第15條第1項。公告事項：一、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，委任交通部公路總局辦理。二、另公路汽車客運業之營運管理及處罰，亦委任交通部公路總局辦理」之內容，已將小客車租賃業納入委任被告辦理處罰範圍。查原告利用承租牌照之租賃小客車，有違反汽車運輸業管理規則第101條第1項第6款規定之情形，汽車運輸業管理規則第101條第1項第6款規定：「汽車出租單應載明下列事項：…六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業」，核其規範目的應在於為避免租車人將

租賃車外駛，個別攬載旅客謀利，以租賃車形式行計程車之實，藉以規避計程車須經主管機關較高密度之核准機制，且汽車運輸業管理規則係依公路法第79條規定授權所訂定。本件被告基於公路法主管機關資格，根據原告使用所承租車牌之租賃車輛違反規定而依公路法規定裁罰，應有事物管轄之裁罰權限，附此敘明。

(四) 原告雖主張伊領有職業駕駛執照，且所駕駛之系爭車輛係屬經申請核准經營小客車租賃業之汽車運輸業即行安公司所屬（牌照）車輛，伊又屬行安公司之駕駛人，則其參與汽車運輸業者即行安公司之經營所衍生之經營行為，應涵攝於該公司經營汽車運輸業之營業核准範圍，即汽車運輸業所取得之核准經營效力應及於所屬駕駛人參與汽車運輸業者之營業之經營行為，行安公司接受原告靠行或合作，當可認定為行安公司同意並認可原告執行載客之營業行為，屬於該公司之營業活動範圍，被告認定伊於上揭時、地未經申請核准而經營汽車運輸業，與事實不符，且與汽車運輸業管理規則第138條規定所指情形，亦顯然有間云云。惟據行安公司對被告所屬臺北市區監理所之回覆傳真所載：「前開車輛RBE-3393為出租牌照車輛，任務非本公司指派」等語，有該公司傳真資料附卷足佐（本院106年度簡字第94號卷第182頁），足見系爭車輛牌照雖屬行安公司所有，且行安公司係經依法核准經營汽車運輸業者，然原告於105年5月31日駕駛系爭車輛搭載Uber網路平台乘客之行為，與行安公司所經營之汽車運輸業無關。又按汽車運輸業管理規則第100條第1項第8款明文規定：「經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定：八、不得將供租賃車輛外駛個別攬載旅客、貨物違規營業」以及第101條第1項第6款規定「汽車出租單應載明下列事項：…六、租車人不得利用所租車輛攬載客貨營業」，且原告就系爭車輛之汽車出租單中規定事項亦明載「3.租車人不得利用所租車輛從事營業或供作違法行為之工具」，足知本

01 件將供租賃車輛外駛個別攬載旅客係屬違規營業。而原告
02 自承其係透過使用「Uber APP」應用程式取得乘客預約之
03 資訊，執行載客業務（見本院106年簡字第94號卷第8頁反
04 面），足證原告上揭擅自將屬行安公司所有牌照供租賃之
05 系爭車輛外駛個別攬載旅客之行為非屬經核准經營汽車運
06 輸業之行安公司依法令所核准之行為。是自難僅憑系爭車
07 輛為行安公司所有牌照之出租車輛，即謂原告於105年5月
08 31日駕駛系爭車輛搭載Uber平台乘客之行為係「經申請核
09 准而經營汽車運輸業」。再者，依前所述，行安公司方面
10 已傳真回覆表示原告於105年5月31日向行安公司承租車輛
11 RBE-3393，非行安公司指派之任務，另行安公司並向本院
12 提出書面陳述陳稱「陳文演曾向行安小客車租賃有限公司
13 承租牌照節稅，且承諾合法營業善意管理使用，且切結在
14 案，年租金10000元，雙方並無任何業務、交易可察，唯
15 原告於105年間自行非法承接UBER業務」等語（本院簡更
16 一卷第45頁），亦即原告加入Uber平台搭載乘客並非屬行
17 安公司之營業範圍，顯可認原告於105年5月31日駕駛系爭
18 車輛搭載Uber平台乘客之行為，僅係其使用行安公司所屬
19 牌照租賃車輛擅自外駛個別攬載旅客而從事汽車運輸業，
20 尚難謂係屬行安公司之營業範圍。且經營小客車租賃業將
21 供租賃車輛外駛個別攬載旅客係屬違規營業，已為汽車運
22 輸業管理規則第100條第1項第8款、第101條第1項第6款所
23 明定，原告自難以其擅自將行安公司所屬牌照租賃車輛自
24 行外駛個別攬載旅客之違法行為涵攝於該公司經營汽車運
25 輸業之營業核准範圍。是以，原告主張，要難憑採。

26 （五）原告主張稱被告未盡調查證據職責，亦未能具體提出證據
27 證明原告所為違規行為云云。惟查，系爭車輛於105年5月
28 31日於臺北市松山機場，經被告所屬臺北市區監理所稽查
29 人員查獲原告租用車輛未經申請核准利用網路平台於105
30 年5月31日15時23分許臺北市捷運忠孝復興站攬載乘客至
31 臺北市松山機場，收取費用284.55元，並對原告及乘客製

01 作談話紀錄等情，有被告所屬臺北市區監理所105年6月27
02 日北市監稽字第0000000000B號函（本院106年簡字第94號
03 卷第92頁）及談話紀錄（本院106年簡字第94號卷第62、
04 64頁）在卷可憑；被告又據以查獲之松山機場違規事實函
05 詢系爭汽車車主行安公司以調查是否於上述日期時間派遣
06 承租人即原告載客及系爭行為行安公司是否知情（本院
07 106年簡字第94號卷第182頁），經該公司傳真回覆「前開
08 車輛RBE-3393為出租牌照車輛，任務非本公司指派」等語
09 ，有該公司傳真資料（本院106年簡字第94號卷第182頁）
10 附卷足佐。再依卷附相關網路平臺Uber App叫車行程畫面
11 等資料內容（本院106年簡字第94號卷第52-60頁）所示，
12 有當日搭乘車輛行經路線之地圖、駕駛人照片、駕駛人名
13 稱「文演」、車資計算等，又臺北市監警聯合稽查小組對
14 乘客所製作之談話紀錄明載「（問？請問你是以網路平台
15 App或其他方式叫這輛車、車號幾號、車輛屬何人所有、
16 在何處購票（付款）上車、是由何地往何處去）Uber App叫
17 車，忠孝復興往松山機場」、「信用卡收費，App計算（
18 車資）」等語（本院106年簡字第94號卷第64頁），原告
19 亦於向被告所屬臺北市區監理所提出陳述書（本院106年
20 簡字第94號卷第19頁）與起訴狀均不爭執原告租用系爭車
21 輛（牌照）未經申請核准利用網路平台於105年5月31日15
22 時23分許臺北市捷運忠孝復興站攬載乘客至臺北市松山機
23 場，收取費用284.55元之事實。綜此可知，民眾確有於事
24 實欄所述時、地，搭乘系爭車輛，並給付搭乘車資之事實
25 ，是原告未經核准而經營汽車運輸業務之違規事證明確，
26 被告據以裁罰，自屬有據。故而由上開事證以觀，尚難謂
27 被告有未盡調查職責，及有未提出具體證據證明原告有未
28 經核准擅自經營汽車運輸業之違章行為，原告主張，自難
29 採取。

30 （六）未按行為時交通部105年3月21日交路（一）字第0000000000
31 0號令修正發布之自用車違規營業處罰基準表：「……三

、自用小客車、自用小貨車部分，第1次，處該行為人新臺幣5萬元罰鍰，並吊扣車輛所有人該次違規營業車輛牌照2個月。……」（本院106年簡字第94號卷第74頁）。此等處罰基準表，乃交通部基於中央主管機關之地位，對大量而易於發生之違章行為，訂頒一致性之行政規則供下級機關辦理違反公路法案件參考標準，避免專斷或有輕重之差別待遇，乃執行法律之細節性、技術性次要事項，依各該具體違章案件情節輕重，科以法定額度內不同之罰鍰，符合比例原則，為管制違反公路法行為所必要，被告以具體事證根據該裁罰基準裁處罰鍰，即合於依法行政原則，應予尊重。又上開處罰基準表雖係就自用車違規營業處罰而訂定之基準表，而本件原告所駕駛之系爭車輛係租賃小客車（見本院106年度簡字第94號卷第66頁汽車車主歷史查詢單），非自用小客車，被告認定原告未經核准擅自使用租賃小客車外駛個別攬載旅客，違反汽車運輸業管理規則第138條規定，按行為時公路法第77條第2項規定裁罰時，非不得參酌上開處罰基準表之裁罰基準裁處罰鍰。原告未經核准擅自經營汽車運輸業，縱無故意，亦有應注意能注意避免違法外駛個別攬載旅客卻不注意之過失，自應論罰。被告斟酌原告係駕駛租賃小客車，且屬第1次違犯行為，參酌上開處罰基準表之規定，處原告5萬元罰鍰，且已屬行為時公路法第77條第2項規定之最低法定罰鍰之處罰，核無違誤。

五、綜上所述，原告所訴各節均不可採，被告所為之原處分，洵無違誤，訴願決定予以維持，亦無不合，原告仍執前詞，訴請判決如其聲明所示，為無理由，應予駁回。

六、又本件判決基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，併予敘明。

七、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，判決如主文。

中華民國 108 年 10 月 1 日
行政訴訟庭法官 范智達

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，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（均須按他造人數附繕本），逾期未提出者，勿庸命補正，即得依行政訴訟法第245條第1項規定以裁定駁回。上訴理由應表明關於原判決所違背之法令及其具體內容，或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實。

中華民國 108 年 10 月 1 日
書記官 蔡凱如