

新北市立國民中學 105 學年度教師聯合甄選試題疑義回覆

公民科

試題及答案	考生疑義	命題教授回覆
(D) 8. UBER 司機載客收費，遭監理所罰新臺幣 5 萬元並吊扣牌照，下列敘述何者正確？ (A) 文中所稱之「罰」性質應屬執行罰 (B) 此「罰」在法規條文之名稱為罰金 (C) 對司機開罰單之行為屬於計畫行政 (D) 司機如不服監理所罰單應提起訴願	建議送分	維持原答案
未經核准擅自經營汽車運輸業，是違反汽車運輸業管理事件，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，並非依據道路交通管理處罰條例之交通裁決事件。 【相關法規及判例請參閱附件一】		

【附件一】

(一) 相關法條

行政訴訟法 第 237-1 條

本法所稱交通裁決事件如下：

- 一、不服道路交通管理處罰條例第八條及第三十七條第五項之裁決，而提起之撤銷訴訟、確認訴訟。
- 二、合併請求返還與前款裁決相關之已繳納罰鍰或已繳送之駕駛執照、計程車駕駛人執業登記證、汽車牌照。

合併提起前項以外之訴訟者，應適用簡易訴訟程序或通常訴訟程序之規定。

第二百三十七條之二、第二百三十七條之三、第二百三十七條之四第一項及第二項規定，於前項情形準用之。

(二) 個案之訴願決定書及判決

交通部訴願決定書

交訴字 1041300380 號

訴願人：○○○

原處分機關：本部公路總局

訴願人因違反汽車運輸業管理事件，不服原處分機關 104 年 2 月 25 日第 42-4201068 號違反汽車運輸業管理事件處分書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣有民眾檢舉使用 Uber app 叫車服務，登記於訴願人所有車號 3273-K9 自用小客車（下稱系爭車輛），於 103 年 12 月 21 日自臺北市松山區搭載乘客並收取費用等違規營業資料，原處分機關所屬臺北區監理所據此認訴願人未經核准擅自經營汽車運輸業，以 104 年 1 月 13 日交公基監字第

4201068 號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單，舉發訴願人違反公路法第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定。嗣原處分機關以 104 年 2 月 25 日第 42-4201068 號違反汽車運輸業管理事件處分書，裁處訴願人新臺幣 5 萬元罰鍰；並吊扣牌照 2 個月。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，（一）原處分未載明訴願人違章行為及原處分機關認其違法之理由，據以裁罰，顯非適法：原處分事實理由之記載俱有欠缺，就訴願人如何從事違章行為未置一語，究係如何認定訴願人於原處分所載時地有違章行為，未說明理據，不符行政程序法第 5 條及第 96 條第 1 項第 2 款規定。臺北區監理所雖曾函知訴願人，本件係依 Uber 會員檢舉為舉發，然所述極為空泛，無從自該等記載理解原處分機關據以裁罰之理由，益見原處分有未盡說明理由義務之瑕疵，確有違法。（二）原處分未詳查事實及證據，誤為反於事實之認定，有違行政程序法第 36 條、第 43 條規定及最高行政法院 39 年度判字第 2 號判例之違法：行政機關應盡調查證據之職責，依證據認定事實，不得以擬制方式推測事實，據此，行政機關對作成處分違規事實之存在負有舉證責任，尚不能以受處分人未提出對自己有利之資料，即推定其違規事實存在。原處分機關未盡調查證據職責，亦未能具體提出證據證明，即認訴願人有違章事實，有違反前開規定及牴觸判例之違法。（三）原處分錯誤適用公路法第 2 條第 1 項第 14 款、第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定自非適法：1、公路法第 2 條第 1 項第 14 款所指之汽車運輸業，係指以汽車經營客貨運輸而受報酬之事業，所稱事業須以反覆實施同種類行為為目的之社會活動，行政機關應證明行為人係以經營汽車運輸為業，有臺北高等行政法院 96 年度訴字第 1850 號判決、92 年度訴字第 2641 號及最高行政法院 99 年度判字第 32 號、94 年度判字第 1521 號判決支持，倘行為人僅單純從事少量、個別性、臨時性之汽車運輸服務，即與以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業不符。2、訴願人並非利用所屬自小客車經營客、貨運輸而受報酬之事業，訴願人為自然人非事業體，是依上開法院判決意旨，顯無從該當法規以汽車經營客、貨運輸而受報酬之「事業」之構成要件。再查 Uber APP 軟體僅係依即時媒介消費者與駕駛間能聯繫彼此共乘需求之軟體平台，訴願人加入此平台，可於平時業餘時間，駕駛所屬自用車之乘坐位置閒置時，透過相關應用程式搜尋行經路線附近是否恰有乘車需求之消費者，並可自由決定是否提供其共乘服務，訴願人僅偶然性地於自用車平時開車行經路線時，單純提供少量、個別性、臨時性之共乘服務以賺取外快，依前開法院判決意旨，訴願人絕非經營汽車運輸業為事業。（四）原處分未究明違章行為之行為人與裁罰對象，亦未能說明理由及法令依據，驟然裁罰顯非適法：原處分機關所稱違章行為之行為人為何人？與原處分裁處之對象是否同一？訴願人是否即為依公路法第 77 條第 2 項規定所應裁處之對象？訴願人就前開違章行為有無故意過失？訴願人究依公路法、汽車運輸業管理規則負有何等行政法上義務，乃至違反義務而有行政法上責任？系爭車輛之所有人與所謂違章行為之行為人如有不同時，其各該責任為何？均未究明，遽認訴願人即為本件所應裁罰之對象，顯屬率斷，自當依法撤銷等語。

理 由

一、按公路法第 2 條第 14 款：「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 77 條第 2 項：「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：「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。」；汽車運輸業管理規則第 1 條：「本規則依公路法第 79 條規定訂定之。」、第

138 條：「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。」；本部 94 年 5 月 27 日交路（一）09400054871 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。…」。

二、本件原處分機關係依民眾檢舉提供系爭車輛之相關搭乘、收費等資料，認訴願人有未經申請核准而經營汽車運輸業之情事乃據以裁罰，訴願人則以原處分未載明訴願人違章行為及違法之理由、未詳查事實及證據，誤為反於事實之認定、錯誤適用公路法第 2 條第 1 項第 14 款、第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定、未究明違章行為之行為人與裁罰對象，亦未能說明理由及其法令依據等為由，訴請撤銷原處分。

三、按前揭公路法第 2 條第 14 款之規定，汽車運輸業係以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業，所稱「經營」係以從事運輸（客、貨運）行為並因此受領報酬為認定，又所謂受領報酬，非僅以當場受領為限，如搭載乘客與行為人間，就載運乘客將給付車資、報酬等事已有共同認知亦應屬之。

（另有臺北高等行政法院 103 年度訴字第 739 號判決、102 年度訴字第 1588 號判決及 102 年度訴字第 1816 號判決參照）。依卷 Uber 收據影本所示，民眾係經由 Uber APP 軟體平台叫車系統，搭乘訴願人駕駛之系爭車輛，並以信用卡給付搭乘車資，與上述汽車運輸業經營載客運輸而受報酬之要件相符，是訴願人未經核准而經營汽車運輸業務之違規事實，洵堪認定。

四、本件訴願人雖訴稱原處分未載明訴願人違章行為及原處分機關認其違法之理由，據以裁罰，顯非適法；原處分機關未盡調查證據職責，亦未能具體提出證據證明，即認訴願人有違章事實，有違反行政程序法第 36 條、第 43 條規定及最高行政法院 39 年度判字第 2 號判例之違法；訴願人僅偶然性地於自用車平時開車行經路線時，單純提供少量、個別性、臨時性之共乘服務以賺取外快，原處分錯誤適用公路法第 2 條第 1 項第 14 款、第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定自非適法；原處分未究明違章行為之行為人與裁罰對象，亦未能說明理由及法令依據，驟然裁罰顯非適法云云。惟按卷 Uber 收據內容，載有當日搭乘車輛行經路線之地圖、上下車之時間及地點、駕駛人照片、駕駛人名稱（即訴願人名字）及車資等，並有行進中之地圖，綜此可知，民眾確有搭乘訴願人駕駛之系爭車輛，並以信用卡給付搭乘車資之事實，是訴願人既有從事運輸（客、貨運）行為並因此受領報酬，已合於前述汽車經營客、貨運輸而受有報酬之要件，況依訴願人自陳稱「…加入『Uber app 軟體』平台，可於『平時業餘時間，且駕駛所屬自用車之乘坐位置閒置』時，透過相關應用程式搜尋於訴願人開車行經路線附近是否恰有乘車需求之消費者…」等語可知，訴願人欲利用平時業餘時間搭載乘客賺取外快，即顯非以偶一為之的目的加入『Uber app 軟體』平台，是訴願人未經核准而經營汽車運輸業務之違規事證並無不明確之處，原處分機關據以裁罰自屬有據。次按原處分業記載被處分人、地址、違規車號、車種、車主證號、違反事實、違反時間、違反地點、違反通知單號、處罰主文、簡要理由等相關事項，應無訴願人所訴記載之欠缺等情。

五、綜上，本件訴願人未經核准而經營汽車運輸業之違規事實明確，原處分機關依首揭法條及處罰基準表規定所為本件處分，洵無違誤，應予維持。另本件違規經營汽車運輸業事實並無不明，訴願人請求陳述意見及言詞辯論等節，核無必要，併予指明。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	陳明月

委員 洪文玲
委員 蔡宗珍
委員 陳清秀
委員 涂春金

中華民國 104 年 6 月 29 日

如不服本訴願決定，得於決定書送達之次日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。如僅不服罰鍰部分，得於決定書送達之次日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

【裁判字號】 104,訴,1241

【裁判日期】 1050602

【裁判案由】 汽車運輸業管理規則

【裁判全文】

臺北高等行政法院判決

104 年度訴字第 1241 號

105 年 5 月 5 日辯論終結

原 告 謝凱曄
訴訟代理人 黃慧萍律師
被 告 交通部公路總局
代 表 人 趙興華（局長）
訴訟代理人 林材忠
包蓓琳
劉天佑

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 104 年 6 月 29 日交訴字第 1041300380 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：

緣原告經民眾檢舉於民國 103 年 12 月 21 日，駕駛其所有車牌號碼 0000-00 自用小客車（下稱系爭車輛），使用 Uber App 叫車服務，自臺北市松山區搭載乘客並收取費用，以非營業車從事載客營業行為，被告所屬臺北區監理所（下稱臺北所）基隆監理站（下稱基隆站）據此認原告未經核准擅自經營汽車運輸業，屬違規營業，以 104 年 1 月 13 日交公基監字第 42014068 號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單（下稱系爭

舉發通知單），舉發原告違反公路法第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定。嗣被告以 104 年 2 月 25 日第 42-4201068 號違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），裁處原告新臺幣（下同）5 萬元罰鍰，並吊扣牌照 2 個月。原告不服，提起訴願遭駁回，遂提起本件行政訴訟。

二、原告主張略以：

- (一)原處分裁罰原告 5 萬元，另吊扣牌照 2 個月。茲因被告業已於 104 年 3 月 10 日執行吊扣牌照 2 個月完畢，現實上已無回復原狀之可能。惟原告並非原處分所稱違章行為之行為人，亦非汽車運輸業管理規則第 138 條及公路法第 77 條第 2 項等規定之處罰對象，然被告竟以原告為裁罰對象，對原告裁處，確有違法。原處分關於吊扣牌照 2 個月之部分雖經執行完畢而無回復原狀之可能，然如容許該已執行完畢之處分繼續維持其形式上之存續，則關於被告認原告從事前開違章行為是否合法，乃至於被告得否依法裁處原告，均將陷於不明之危險狀態，進而危及原告合法使用其所有車輛之權利。從而，原告自有按行政訴訟法第 6 條第 1 項所謂即受確認判決之法律上利益。
- (二)原告於訴願程序中曾依訴願法第 63 條第 3 項、第 65 條規定請求訴願機關准其到場陳述意見或言詞辯論，然訴願機關竟未予原告到場陳述意見、言詞辯論，即作成不利原告之訴願決定，實與訴願法規定不合。
- (三)原處分雖於違反時間、違反地點等欄，各自記載被告所認原告之違章行為，然於違反事實欄，則僅稱「未經申請核准而經營汽車運輸業」等語。被告所屬臺北所雖於原處分作成前，曾以 104 年 1 月 20 日北監基字第 1040005060 號函通知原告，略以「依據 Uber 會員檢舉」、原告於 103 年 12 月 21 日搭載乘客等語。然原處分就原告究係如何從事違章行為，則未置一語，原處分雖列載原告之違反時間、地點，然被告究如何認定原告有違規行為，亦未曾說明其理據為何。按行政程序法第 5 條、第 96 條第 1 項第 2 款規定，書面行政處分之主旨、事實、理由及其法令依據為法定應記載事項。為使受處分人知所遵照及憑以提出救濟，裁罰性質之書面行政處分更須具體記載行為人違規之主要事實，方符合法定程式，若其事實、理由之記載有所欠缺，致無從認定是否與該處分所依據法令規定之要件相合致者，顯已影響該處分結論（主旨）之成立，且違反明確性原則。被告未盡調查證據職責，亦未能具體提出證據證明原告所為違規行為，即遽認原告有違規事實，其調查證據、認定事實均有違失。細繹原處分內容後可知，原處分通篇未論及其所憑以認定原告違規之證據為何？顯未附任何證據足供支持其所記載之違規事實。由此可知，

被告自始即未依職權調查，致使未能查證辨明本件相關重要事實。於諸多重要事實均未經查明之下，遽認原告有經營汽車運輸業等違規行為，與事實有間，原處分違法不當，當依法撤銷。

(四)被告未能究明本件違規行為實際行為人、所應裁罰對象究應為何人之違法：

1. 惟縱被告所認「載客、收費事實」存在，然所稱違規行為之行為人（利用系爭車輛提供載客服務、並收取費用之人）為何人？與原處分所裁處之對象（原告）是否同一？原告是否即為依公路法第 77 條第 2 項規定所應裁處之對象？就此均未曾究明。然而，前此情節不僅涉及為違規行為之具體事實，更與應裁罰對象，至為攸關。
2. 尤其，被告對於原告（本件受裁罰之對象）就前開違規行為有無故意過失？原告究依公路法、汽車運輸業管理規則負有何等行政法上義務，乃至於違反前此義務而應負有行政法上責任？系爭車輛之所有人與從事前開所謂違規行為之行為人如有不同時，其各該責任為何？亦均未究明。
3. 被告就前開事項，不僅未載明於原處分之「事實欄」、「理由欄」，更未於理由欄說明其所以認定原告即為本件應予裁罰對象之理由、法令依據，致使本件原告是否即為被告所稱違規行為之實際行為人、所應裁處之對象為何人、原告就違規行為有無故意過失、原告依公路法、汽車運輸業管理規則負有何等行政法上義務等節，均陷於未臻明確之狀態。凡此，俱足彰顯原處分確有未盡調查職責、未能充分說明理由之違失，其遽認原告即為本件所應裁罰之對象，不僅顯屬率斷，其認事用法亦有不當。

(五)原處分錯誤適用公路法第 2 條第 1 項第 14 款、第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定，自非適法：

1. 公路法第 2 條第 1 項第 14 款所指汽車運輸業，係指以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業，所稱「事業」須以反覆實施同種類行為為目的之社會活動，行政機關並應證明行為人係以「經營汽車運輸為業」，始足當之。申言之，倘行為人僅單純從事少量、個別性、臨時性的汽車運輸服務，即與上開規定所稱以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業不符，自難據以為裁罰之基準。
2. 原告為自然人，而非事業體，顯無從該當公路法第 2 條第 1 項第 14 款規定以汽車經營客、貨運輸而受報酬之「事業」之構成要件，甚為明確。又 Uber app 軟體僅係一即時媒介消費者與駕駛間能聯繫彼此「共乘」（car pooling）需求的軟體平台。原告加入「Uber app 軟體」平台，可於「平時業餘時間，且駕駛所屬自用車之乘坐位置閒置」時

，透過相關應用程式搜尋於原告開車行經路線附近是否恰有乘車需求之人，並可自由決定是否提供該乘客共乘服務。申言之，原告僅「偶然性」地於自用車平時開車行經路線時，單純提供少量、個別性、臨時性的共乘服務，所收取之費用，並非由原告向乘客收取報酬，乘客車資係以乘客自行加入成為 Uber 會員所累積或取得之點數，以 Uber 乘車點數扣點之方式支付，原告並無反覆性、繼續性實施運輸行為並藉此受領車費報酬之意圖及營業行為。是依最高行政法院 99 年度判字第 32 號判決、本院 96 年度訴字第 1850 號判決意旨，原告絕非經營汽車運輸為業之事業。

- (六)聲明求為判決：1.訴願決定及原處分關於罰鍰部分均撤銷。
2.確認原處分有關吊扣系爭車輛牌照之處分違法。

三、被告答辯略以：

- (一)據訴願法第 63 條及第 65 條可知，是否通知原告到場陳述意見或進行言詞辯論，係屬受理訴願機關職權，而非一經請求即應給予到場陳述意見，尚難謂訴願程序有瑕疵。
- (二)原告行為業已構成公路法第 2 條第 1 項第 14 款所定要件，被告依公路法第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定予以裁處並無違誤：
- 1.據公路法第 2 條第 1 項第 14 款、汽車運輸業管理規則第 138 條規定可知，經營汽車運輸業係受政府法令管制、限制之業務，原則上應依法向公路主管機關申請核准籌備始可為之。申言之，倘業者運送行為涉及載運旅客或貨物並受有報酬之行為即應為上開規範所規制。
 - 2.原告雖主張「乘客車資係以乘客自行加入成為 Uber 會員所累積或取得之點數，以 Uber 乘車點數扣點之方式支付」云云。惟依據檢舉資料可證本件係乘客以信用卡支付車資 75.84 元報酬（並註明凱擘 MAZDA CAPELLA 3273），由此可證原告有違規經營汽車運輸業而收取報酬之事實，被告依法裁處並無違誤。即倘運送旅客之雙方當事人就車資合意時，即已違反公路法第 2 條第 1 項第 14 款要件，不論該行為係屬原告第幾次行為，均應認定原告確係經營汽車運輸業而有違反汽車運輸業管理規則第 138 條規定，應依公路法第 77 條第 2 項規定舉發。
 - 3.原告有意以系爭車輛供載運乘客，並藉由此載運行為而受領報酬，顯見原告有反覆性、繼續性實施運輸行為並藉此受領車費報酬之故意，而非其所主張單純提供少量、個別性、臨時性的共乘服務。
- (三)原處分之表格式顯示記載被處分人、地址、違規車號、車種、車主證號、違反事實（含備註）、違反時間、違反地點、違反通知單號、處罰主文、簡要理由等詳實逐一記載，意旨

清楚，原處分右上角備註欄記載「所屬自用小客車（0000-00）違規營業載客收取費用」，敘述詳實，是依前開判決意旨，原處分並無原告所訴因記載欠缺致違反行政程序法第5條及第96條規定之情形。再者，被告所屬臺北所已於104年1月20日以北監基字第1040005060號函，敘明認定原告違反之相關法規及事實內容，原告應得具體認知原處分內容，自無原告所稱欠缺事實及理由之記載。原告亦未依該函，於到案期限內檢具相關證明文件提出說明或異議。且原告於104年4月27日提出訴願理由書第6頁已敘明：「訴願人僅偶然性地於自用車平時開車行經路線時，單純提供少量、個別性、臨時性的共乘服務以賺取外快」，已承認車主即為駕駛人。

(四)聲明求為判決：駁回原告之訴。

四、上開事實概要欄所述之事實，為兩造所不爭執，並有系爭舉發通知單（本院卷第35頁）、原處分（本院卷第36頁）在卷可稽，堪認為真正。本件爭點厥為：原處分於法定程式有無欠缺？有無違反行政程序法第5條規定之內容明確性？訴願機關未給予原告陳述意見之機會，是否合法？原告是否有未經核准擅自經營汽車運輸業之情事？被告以原告違反公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定予以裁處，有無違誤？

五、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。」第37條規定：「經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：……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，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，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。」次按交通部依上開授權而訂定發布汽車運輸業管理規則，其中第138條規定：「未經申請核准而經營汽車運輸業者，應

依公路法第七十七條第二項之規定舉發。」僅重申公路法第 77 條第 2 項之意旨，充其量無非規定主管機關應依職權舉發，並未涉及人民之生命、自由及其他自由權利之限制，要僅屬執行公路法之細節性、技術性次要事項，核未牴觸母法意旨，亦未逾越授權範圍，自得適用。

(二)又按交通部以 94 年 5 月 27 日交路(一)09400054871 號令修正發布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。…」該處罰基準表乃交通部基於中央主管機關地位，對大量而易發生之違章行為，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，自得為下級機關援為裁罰之準據。

(三)經查，本件係民眾檢舉原告經 Uber APP 平台連繫，而有以系爭車輛搭載乘客並收取費用之違規情事，經被告所屬臺北所調查發現原告以系爭車輛於 103 年 12 月 21 日在臺北市松山區搭載乘客，目的地為內湖區新明路，並收取費用，金額為 75.84 元，有行車路線圖（含司機凱曄之照片、車號 0000、車型 MAZDA CAPELLA）、付費收據等 Uber APP 平台搭乘資料（原處分卷被證 1）在卷可稽，核與原告所有之系爭車輛相符，亦有汽車車籍查詢報表（訴願卷）在卷可稽。又查，原告對於本件違規之駕駛人即為車主乙節，業於本院 104 年 11 月 25 日準備程序中自承在案（本院卷第 58 頁），並稱伊確有上開搭載乘客之事，但收取之費用係透過外國公司匯入，且只有上開金額之八成等語，亦有本院 105 年 1 月 6 日準備程序筆錄在卷可稽（本院卷第 73 頁），堪可確認原告即為本件以所有之系爭車輛搭載乘客並收取費用之駕駛人。是被告所屬臺北所因認原告有未經核准擅自經營汽車運輸業之情事，遂以系爭舉發通知單舉發原告違反公路法第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定，有臺北所 104 年 1 月 20 日北監基字第 1040005060 號函（本院卷第 34 頁）、系爭舉發通知單（本院卷第 35 頁）在卷可稽。從而，被告依公路法第 77 條第 2 項、汽車運輸業管理規則第 138 條及上開違規營業處罰基準表有關自用小客車第 1 次違章裁罰之規定，以原處分裁處原告 5 萬元罰鍰，並吊扣牌照 2 個月，洵屬有據。

(四)所謂「營業」，本質上固具反覆性及繼續性之特徵，如依整體客觀事實觀之，當事人確有反覆實施之意圖者，縱其僅被查獲一次（包括首次實施即被查獲，及實施多次僅被查獲一次之情形），仍不影響其為營業行為之認定。參諸被告提出

從網路搜尋關於 Uber 在臺灣招攬司機入會之資料，於其官網上登載：「成為 Uber 的獨立合作夥伴，並賺取豐厚的收入。」「只要為我們社群的乘客在市區內提供搭乘服務，就能每週獲得報酬。」「自己當老闆，並且自由安排服務時間以賺取車資。」「有車嗎？將車變成賺錢工具。」「在繁榮的城市中，Uber 讓您很輕鬆就賺到錢。」「不需要辦公室，自己就是老闆。」「不論您要養家餬口或想增加積蓄，Uber 都能夠讓您在適當的時段上路載客。」等語（本院卷第 60 至 64 頁）。足見以自小客車加入 Uber APP 平台，其目的即為提供該車載客服務，並收取費用，該司機係以營利為目的（賺錢、自己當老闆），有反覆實施之意圖，其載客服務顯有反覆性及繼續性之特徵。再參酌原告於自承加入 Uber APP 軟體平台，可於平時業餘時間，且駕駛所屬自用車之乘坐位置閒置時，透過相關應用程式搜尋於原告開車行經路線附近是否恰有乘車需求之人，並可自由決定是否提供該乘客共乘服務等語（本院卷第 10 頁），亦足徵原告確為營業行為。因而被告認定原告既有加入 Uber APP 平台之事實，復有利用該平台載客收費之行為，雖僅被查獲一次，仍無礙營業行為之成立，並無違誤。是原告主張其僅係單純為特定人以自有車輛提供從事一次或少量性、個別性、臨時性的汽車共乘服務，與上開規定所稱以汽車經營客、貨運輸而受報酬之事業不符，非屬公路法第 77 條第 2 項所稱汽車運輸業云云，自無可採。

- (五)再按行政程序法第 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，及獲得行政救濟之機會。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。經查原處分業已將違規車號、車種、違反事實、違反時間、違反地點、違反通知單號、處罰主文、簡要理由、法令依據等逐一記載，已足使原告瞭解其受處分之原因事實及其依據之法令。另被告所屬臺北所亦於 104 年 1 月 20 日以北監基字第 1040005060 號函（本院卷第 34 頁），檢送系爭舉發通知單予原告，亦敘明認定原告違反之相關法規及事實，原告已得具體認知原處分內容，至原處分固僅記載原告違規之日期，而無明確之時、分，亦僅記載違規地點為臺北市松山區，惟此已足令原告具體認知原處分內容，自無原告所主張原處分欠缺事實及理由之記載，不符行政程序法第 96 條第 1 項第 2 款規定之法定程式，欠缺明確性等情事。

(六)原告另主張其於訴願程序中曾請求到場陳述意見及言詞辯論，然訴願機關竟未准其到場陳述意見、言詞辯論，即逕行作成不利原告之訴願決定，與訴願法規定不合云云。惟按「訴願就書面審查決定之。」「受理訴願機關必要時得通知訴願人、參加人或利害關係人到達指定處所陳述意見。」「受理訴願機關應依訴願人、參加人之申請或於必要時，得依職權通知訴願人、參加人或其代表人、訴願代理人、輔佐人及原行政處分機關派員於指定期日到達指定處所言詞辯論。」訴願法第 63 條第 1 項、第 2 項、第 65 條亦有明文。準此，是否通知原告到場陳述意見或進行言詞辯論，係受理訴願機關之職權，並非一經原告請求即應給予到場陳述意見之機會。本件訴願決定理由未已載明，本件案情並無不明，原告請求陳述意見及言詞辯論，核無必要，於法尚無不合。是原告之主張，委難憑採。

六、從而，原處分並無違法，訴願決定予以維持，核無不合。原告訴請如其訴之聲明，為無理由，應予駁回。

七、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，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。

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 105 年 6 月 2 日
臺北高等行政法院第四庭

審判長法 官 王碧芳
法 官 程怡怡
法 官 高愈杰

- 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
(一)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。
(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。 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(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。	

中 華 民 國 105 年 6 月 2 日
書記官 何閣梅

試題及答案	考生疑義	命題教授回覆
<p>(A) 49.甲聲請法院向乙發支付命令，要求給付二十萬元，下列敘述何者正確？</p> <p>(A) 乙最遲得於二十天之內，向法院提出異議</p> <p>(B) 乙如異議，則該支付命令轉成甲向乙提起訴訟</p> <p>(C) 乙未能如期異議，則該支付命令具確定判決效力</p> <p>(D) 無論乙異議與否，甲均得依支付命令聲請強制執行</p>	A 或 C	維持原答案
<p>民事訴訟法已於中華民國一百零四年七月一日總統華總一義字第 10400077101 號令修正公布第 254、511、514、521 條條文；並自公布日施行，修正有關支付命令部分之規定。</p> <p>參見：</p> <p>一、民事訴訟法 一百零四年六月十五日 第 514、521 條修法理由（另附 PDF 檔）</p> <p>《民事訴訟法》修正明定支付命令確定後，僅有執行力，而不具確定判決效力，讓被害人還有提起債權確認訴訟的救濟機會。</p> <p>修法後，本次修法後，支付命令確定後得為執行名義，已無既判力而僅有執行力。債務人對於已確定之支付命令不服者，除於債權人已聲請強制執行時，提起債務人異議之訴外，尚可提起確認之訴以資救濟。</p> <p>二、新聞報導</p> <p>「支付命令」修法聽不懂？ 看這表就瞭</p> <p>http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20150616/629725/</p> <p>立法院院會昨三讀通過《民事訴訟法》部分條文修正案，明定未來支付命令確定後，僅有執行力，而不具確定判決效力，讓被害人還有提起債權確認訴訟的救濟機會。</p> <p>【民事訴訟法修訂內容，請參閱附加檔案《民事訴訟法 10407 修正條文》】</p>		