

訴 願 人 ○○○○○○股份有限公司

代 表 人 ○○○

訴 願 代 理 人 ○○○

訴 願 代 理 人 ○○○

原 處 分 機 關 臺北市政府交通局

訴願人因違反公路法事件，不服原處分機關民國 115 年 3 月 17 日北市交運字第 1153001601 號裁處書，提起訴願，本府決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

訴願人為經原處分機關所屬臺北市公共運輸處（下稱公運處）核准經營派遣業務之計程車客運服務業並領得營業執照，另經公運處於民國（下同）110 年 10 月 22 日核准經營及 114 年 9 月 24 日核准續營本市多元化計程車客運服務業務；訴願人使用 xxxx 叫車服務 APP（下稱系爭叫車 APP）提供其所屬 xxxx 車隊車輛派遣等服務。嗣公運處接獲檢舉，系爭叫車 APP 提供訴願人所屬 xxxx 車隊之車牌號碼 xxx-xxxx 多元化計程車〔駕駛人即案外人○○○○（下稱○○君），下稱系爭車輛〕車輛之乘車服務，該車輛疑似使用雙派遣平台，違反計程車客運服務業申請核准經營辦法（下稱經營辦法）第 16 條規定。案經原處分機關依監理服務系統查得○○君及系爭車輛於 113 年 11 月 26 日加入○○大車隊股份有限公司（下稱○○大車隊公司）之○○大車隊，審認訴願人經營派遣計程車客運服務業務，就其所屬 xxxx 車隊接受派遣之系爭車輛，已先加入案外人○○大車隊公司所屬○○大車隊，訴願人有未先確認系爭車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之情事，違反經營辦法第 16 條規定，乃依公路法第 77 條第 3 項規定，以 115 年 3 月 17 日北市交運字第 1153001601 號裁處書（下稱原處分），處訴願人新臺幣（下同）3 萬元罰鍰。原處分於 115 年 3 月 19 日送達，訴願人不服，於 115 年 4 月 16 日向本府提起訴願，115 年 6 月 1 日補正訴願程式，6 月 8 日補正訴願程式及補充訴願資料，並據原處分機關檢卷答辯。

理 由

一、按公路法第 2 條第 15 款規定：「本法用詞，定義如下：……十五、計程車客運服務業：指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。」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……。」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 56 條第 1 項規定：「經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准，其應具備資格、申請程序、核准籌備與廢止核准籌備之要件、業務範圍、營運監督、服務費收取、車輛標識、營運應遵守事項與對計程車客運服務業之限制、禁止事項及其違反之糾正、限期改善、限期停止其繼續接受委託或廢止其營業執照之條件等事項之辦法，由交通部定之。」第 77 條第 3 項規定：「計程車客運服務業違反依第五十六條所定辦法者，處新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託六個月至一年或廢止其營業執照……。」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……。」

計程車客運服務業申請核准經營辦法第 1 條規定：「本辦法依公路法第五十六條第一項規定訂定之。」第 2 條規定：「本辦法所稱派遣，係指接受消費者提出之乘車需求後，以下列方式之一提供計程車客運業及其駕駛人服務並收取費用之營運方式：一、指派消費者搭車所在地同一營業區域內特定計程車前往載客。二、指派一輛以上計程車予消費者選擇後前往載客。」第 3 條第 1 項、第 2 項規定：「計程車客運服務業得接受委託辦理下列服務業務：……六、車輛派遣。……」「計程車客運服務業之服務對象，應符合下列規定：一、須為領有有效之職業駕駛執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之駕駛人。……三、經營前項第六款車輛派遣服務業務，限對同一營業區域內之計程車提供服務。」第 16 條規定：「同一車輛以委託一家經營派遣業務之計程車客運服務業為限，經營派遣業務之計程車客運服務業應先確認委託車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業。」第 23 條第 1 項規定：「計程車客運服務業違反本辦法之規定，……依公路法第七十七條第三項規定處罰。」第 23 條之 1 第 1 項、第 2 項規定：「經公路主管機關核准經營派遣業務之計程車客運服務業並領得營業執照……。」「前項業者經營多元化計程車客運服務，準用汽車運輸業管理規則第四條第三項、第十一條之一、第九十一條第一項、第三項至第六項及汽車運輸業審核細則第七條第三項之規定。」

汽車運輸業管理規則（下稱管理規則）第 2 條第 4 項規定：「前項多元化計程車客運服務，指以網際網路平臺，整合供需訊息，提供預約載客之計程車服務。」第 4 條第 3 項規定：「經營多元化計程車客運服務，應檢具營業計畫書

……向該管公路主管機關提出申請核准；變更時亦同。」第 91 條第 1 項第 5 款規定：「經營計程車客運業應遵守下列規定：……五、對所屬車輛及其駕駛人應負管理責任。」

法務部 108 年 3 月 13 日法律字第 10803503320 號函釋（下稱 108 年 3 月 13 日函釋）：「……說明：……三、違法之事實是否為『一行為』，乃個案判斷之問題，並非僅就法規與法規間之關連，或抽象事實予以抽象之判斷，而係必須就具體個案之事實情節，依據行為人主觀之犯意、構成要件之實現、受侵害法益及所侵害之法律效果，斟酌被違反行政法上義務條文之文義、立法意旨、制裁之意義、期待可能性與社會通念等因素綜合判斷決定之。……」

臺北市政府 97 年 9 月 18 日府交管字第 09733315000 號公告：「主旨：公告本府主管業務委任事項，並自 97 年 10 月 1 日起生效。……公告事項：……二、本府將下列業務，除公路法規定之汽車運輸業罰則之本府權限事項……外，委任本市公共運輸處，以該處名義執行之：……（四）計程車客運服務業申請核准經營辦法中有關本府權限事項。……。」

100 年 9 月 23 日府交運字第 10032613500 號公告：「主旨：公告本府主管業務委任事項。……公告事項：本府將臺北市計程車共乘營運審議小組業務暨公路法中計程車客運服務業罰則之本府權限事項委任本府交通局，以該局名義執行之。」

二、本件訴願理由略以：

- （一）訴願人已建立完整管理制度，包含入隊資料審查機制、明文禁止雙車隊規範、定期教育訓練及法令宣導、發現違規即予退隊處理等，已盡管理上合理注意義務。部分案件雖有駕駛加入雙車隊，訴願人於接獲通知後，已迅速完成改善措施，包括要求駕駛退出其他車隊，並提出相關退隊證明文件。
- （二）駕駛人同時加入其他車隊，違規行為之實施主體為駕駛人而非訴願人，訴願人未指示、默許或參與，無故意或過失，難認訴願人具備可歸責性，縱認仍有管理上瑕疵，訴願人於知悉後，已立即查核並對違規駕駛予以退隊處分。
- （三）本案申訴來源之訂單紀錄，均於媒合成功後 1 分鐘內即取消，部分於 5 分鐘內反覆叫車後隨即取消，並無任何實際搭乘或完成行程之紀錄。未完成之訂單並不構成營業行為。原處分機關僅以未完成之訂單紀錄作為裁罰基礎，違反論理法則與經驗法則。
- （四）原處分機關未考量違規之可改善性、未給予合理改善期間，且訴願人已明確請求改善期間，未區分已改善與未改善情形，逕行裁罰，違反比例原則、裁量濫用，縱認違規成立，應據此大幅減輕處罰。未給予充分陳述意見機會，違反正

當法律程序。

- (五) 原處分機關就同一期間內車輛同時加入複數車隊之違規狀態，將單一違規事實拆分為 30 件裁罰處分，各案違規性質一致、未增加危害程度，亦未涉及不同法益。訴願人完成改善，裁處相同罰鍰，未審酌改善情形，構成裁量怠惰；對於已無違規狀態之案件，仍處以全額裁罰，已逾越必要程度，構成裁量濫用。對同一違規事實反覆評價並累加處罰，致裁罰失衡，違反一行為不二罰原則及比例原則，縱認違規成立，應依個案情節及改善情形，酌減至合理範圍。原處分機關未依行政罰法第 18 條審酌，構成裁量瑕疵。請撤銷原處分或減輕罰鍰。

三、查本件訴願人為經核准經營派遣業務及本市多元化計程車客運服務之計程車客運服務業，案經原處分機關查認訴願人有事實欄所述其委託車輛即系爭車輛及駕駛人○○君於加入訴願人所屬 xxxx 車隊前，已先加入案外人○○大車隊公司所屬計程車隊，訴願人有未先確認該車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之違規事實；有 115 年 2 月 13 日檢舉資料、○○君及系爭車輛之計程車車輛派遣資料、訴願人及案外人○○大車隊公司之計程車客運服務業營業執照、訴願人之多元化計程車隊營業計畫書、公運處 110 年 10 月 22 日北市運般字第 1103010879 號及 114 年 9 月 24 日北市運般字第 1143005881 號函等影本附卷可稽，原處分自屬有據。

四、至訴願人主張駕駛人同時加入其他車隊，違規行為之實施主體為駕駛人，訴願人未指示、默許或參與，無故意或過失，不具可責性；訴願人知悉後已即時改善；原處分機關僅以未完成之訂單紀錄作為裁罰基礎，違反論理法則與經驗法則；未考量違規之可改善性、未給予訴願人合理改善期間、未給予充分陳述意見機會、未區分已改善與未改善情形，逕行裁罰，違反比例原則、裁量怠惰、裁量濫用、正當法律程序；對同一違規事實反覆評價並累加處罰，違反一行為不二罰原則及比例原則云云：

- (一) 按計程車客運服務業，指以計程車經營客運服務而受報酬之事業；經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准，其應具備資格、營運應遵守事項、對計程車客運服務業之限制、禁止事項等事項之辦法，由交通部定之；計程車客運服務業違反依公路法第 56 條所定辦法者，處 3 萬元以上 9 萬元以下罰鍰，公路主管機關得按其情節，予以糾正並限期改善、限期停止其繼續接受委託 6 個月至 1 年或廢止其營業執照；為公路法第 2 條第 15 款、第 56 條第 1 項、第 77 條第 3 項前段所明定。次按經營辦法所稱派遣，係指接受消費者提出之乘車需求後，以指派消費者搭車所在地同一營業區

域內特定計程車前往載客，或指派 1 輛以上計程車予消費者選擇後前往載客等方式之一提供計程車客運業及其駕駛人服務並收取費用之營運方式；同一車輛以委託 1 家經營派遣業務之計程車客運服務業為限，經營派遣業務之計程車客運服務業應先確認委託車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業；違者，依公路法第 77 條第 3 項規定處罰；揆諸經營辦法第 2 條、第 3 條第 1 項第 6 款、第 12 條、第 16 條、第 23 條第 1 項規定自明。另按經核准經營派遣業務之計程車客運服務業者經營多元化計程車客運服務，準用管理規則第 4 條第 3 項、第 91 條第 1 項、第 3 項至第 6 項等規定；多元化計程車客運服務，指以網際網路平臺，整合供需訊息，提供預約載客之計程車服務；經營計程車客運業對所屬車輛及其駕駛人應負管理責任；揆諸經營辦法第 23 條之 1、管理規則第 2 條第 4 項、第 91 條第 1 項第 5 款等規定自明。

- (二) 查本件依卷附資料所示，訴願人為經核准經營派遣業務之計程車客運服務業，並經核准經營本市多元化計程車客運服務，訴願人另於系爭叫車 APP 提供其所屬 XXXX 車隊車輛派遣服務；是依經營辦法第 16 條及第 23 條之 1 第 2 項準用管理規則第 91 條第 1 項第 5 款規定，訴願人就委託車輛及其駕駛人應負管理責任，訴願人負有先確認委託車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之法定義務。經查，依民眾 115 年 2 月 13 日檢舉資料所示，系爭車輛及其駕駛人○○君於 115 年 2 月 12 日在系爭叫車 APP 提供多元化計程車載客服務，訴願人亦未否認系爭車輛係訴願人所屬 XXXX 車隊之派遣車輛；然依卷附系爭車輛之計程車車輛派遣資料（印製時間：115 年 5 月 28 日）影本所示，系爭車輛及駕駛人○○君於 113 年 11 月 26 日加入○○大車隊公司車隊，嗣後於 115 年 4 月 22 日離隊，可知系爭車輛及其駕駛人○○君於加入訴願人車隊並接受派遣於系爭叫車 APP 提供計程車載客服務之前，已先加入案外人○○大車隊公司之車隊。是原處分機關審認系爭車輛先後加入○○大車隊公司所屬計程車隊及訴願人所屬 XXXX 車隊，訴願人為經營派遣業務之計程車客運服務業，有未依經營辦法第 16 條規定先確認系爭車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之違規事實，洵堪認定。又如上所述，系爭車輛雖於 115 年 4 月 22 日離開案外人○○大車隊公司車隊，然其至遲於本案檢舉日期 115 年 2 月 13 日，仍為該公司車隊之委託車輛，則系爭車輛縱嗣後退出原車隊，亦屬事後行為，尚不影響本件違規事實之認定。

- (三) 另依原處分機關於 115 年 5 月 6 日北市交運字第 1153001132 號函附訴

願答辯書四、1. 所陳，交通部建置監理系統後，派遣車隊可直接在監理系統之前台監理服務網頁面進行委託車輛加入及退出作業，若車輛已先加入其他派遣車隊，監理服務網亦會即時顯示車輛已加入其他派遣車隊之結果；並有公運處通知訴願人監理服務網運輸業者帳號已開通暨配合辦理事項之該處 112 年 8 月 18 日北市運般字第 11230639982 號函影本在卷可憑；是訴願人應得經由監理服務網確認系爭車輛是否有重複加入其他派遣車隊之情事。訴願人雖於訴願書自陳，其已建立管理制度包含入隊資料審查機制、明文禁止雙車隊規範、定期教育訓練及法令宣導、發現違規即予退隊處理等語，然查訴願人既未先於監理服務網確認系爭車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業，縱有上述入隊資料審查、禁止雙車隊明文規範、定期教育訓練及法令宣導等管理措施，仍難認訴願人已善盡管理責任及經營辦法第 16 條規定之確認義務；本件原處分機關審認訴願人有未依經營辦法第 16 條規定先確認系爭車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之違規事實，應屬有據。據上，訴願人就其未依規定先確認系爭車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之違規事實，難認無可歸責。

- (四) 復查經營辦法第 16 條係規範同一車輛以委託 1 家經營派遣業務之計程車客運服務業為限，經營派遣業務之計程車客運服務業應先確認委託車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業；觀諸該條文義及規範意旨，經營辦法第 16 條之規範對象為經營派遣業務之計程車客運服務業，經營派遣業務之計程車客運服務業就每一委託車輛應負有一獨立之確認義務。是訴願人既為經核准經營派遣業務之計程車客運服務業，依經營辦法第 16 條規定，其就每一委託車輛即應負有一獨立之確認義務；訴願人主張駕駛人同時加入其他車隊，違規行為之實施主體為駕駛人，訴願人無故意或過失、不具可歸責性等語，實屬誤解法令，委難採憑。又查公路法第 77 條第 3 項並未定有訴願人所稱之乘客須實際搭乘、完成訂單、構成營業行為等情，始屬違反經營辦法第 16 條而得為裁罰之規定，是本件訴願人有未先確認系爭車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之違規事實，業如前述，此與系爭車輛之駕駛人是否完成訂單及有無營業行為無涉，尚不影響本件違規事實之認定；訴願人主張未完成之訂單並不構成營業行為，原處分機關僅以未完成之訂單紀錄作為裁罰基礎，違反論理法則與經驗法則等節，亦屬誤解法令，實難採憑。再查公路法第 77 條第 3 項並未定有主管機關應先通知違規行為人改善而未改善始得裁罰之規定，訴願人主張原處分機關未給予合理改善期間，未區分已改善與未改善情形，逕行裁罰，違反比例原則、裁量濫用等語，實屬誤解法令，尚難採據。

。另縱訴願人如其所陳於接獲通知後，已完成要求駕駛退出其他車隊等改善措施，惟屬事後行為，尚不影響本件違規事實之認定。

(五) 至訴願人主張原處分機關就同一期間內車輛同時加入複數車隊之違規狀態，將單一違規事實拆分為 30 件裁罰處分，違反一行為不二罰原則及比例原則，構成裁量濫用，原處分未依行政罰法第 18 條審酌，構成裁量瑕疵等節。按違反行政法上義務之行為是否為一行為，須就具體個案之事實情節，依據行為人主觀之犯意、構成要件之實現、受侵害法益及所侵害之法律效果，斟酌被違反行政法上義務條文之文義、立法意旨、制裁之意義、期待可能性與社會通念等因素綜合判斷決定之（法務部 108 年 3 月 13 日函釋意旨參照）。查經營辦法第 16 條係規範同一車輛以委託 1 家經營派遣業務之計程車客運服務業為限，經營派遣業務之計程車客運服務業應先確認委託車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業；觀諸該條文義及規範意旨，經營派遣業務之計程車客運服務業就每一委託車輛應負有一獨立之確認義務，已如前述。是依訴願書所附含原處分在內之 30 件裁處書影本所示，該 30 件裁處書之違規事實涉及之委託車輛均不相同，則原處分機關審認訴願人就系爭車輛及上開其餘車輛分別負有確認義務，然訴願人均未先確認該等車輛是否未加入其他經營派遣業務之計程車客運服務業之違規事實，屬不同之違反行政法上義務行為而分別裁罰，自屬有據，尚難謂有違反一行為不二罰之疑義。又本件原處分機關係裁處訴願人法定最低額 3 萬元罰鍰，且訴願人未能提出其有何減免罰鍰事由，尚難遽予減免罰鍰。是本件原處分自無訴願人所稱裁量瑕疵、違反比例原則等情。另訴願人及原處分機關業於 115 年 6 月 8 日至本府訴願審議委員會進行訴願陳述意見程序，依行政程序法第 114 條第 1 項第 3 款規定，應認已事後給予訴願人表示意見之機會。訴願主張各節，均不足採。從而，原處分機關以訴願人違反經營辦法第 16 條規定，依公路法第 77 條第 3 項規定，處訴願人法定最低額 3 萬元罰鍰，並無不合，原處分應予維持。

五、綜上論結，本件訴願為無理由，依訴願法第 79 條第 1 項，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 連 堂 凱（公出）

委員 張 慕 貞（代行）

委員 陳 愛 娥

委員 盛 子 龍

委員 邱 駿 彥

委員 李 瑞 敏

委員 陳 衍 任
委員 周 宇 修
委員 陳 佩 慶
委員 邱 子 庭
委員 陳 陽 升

中 華 民 國 115 年 6 月 26 日

本案依分層負責規定授權人員決行

如對本決定不服者，得於本決定書送達之次日起 2 個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟。（臺北高等行政法院地址：臺北市士林區福國路 101 號）