

臺北市政府 89.02.01. 府訴字第八九〇一二三五九〇〇號訴願決定書

訴 願 人 ○〇有限公司

代 表 人 ○〇〇

代 理 人 ○〇

原處分機關 臺北市政府交通局

右訴願人因違反汽車運輸業管理事件，不服原處分機關八十八年九月二十七日北市（交）監四字第〇〇六六三三號處分書，提起訴願，本府依法決定如左：

主 文

原處分撤銷，由原處分機關另為處分。

事 實

緣訴願人所有 XX-XXX 號營業小客車，由〇〇〇駕駛，於八十八年七月二十一日二十三時，在本市〇〇大道及〇〇街口，為本府警察局內湖分局交通分隊警員臨檢查獲〇〇〇無營業小客車駕駛人執業登記證駕駛該營業小客車，乃填具八十八年七月二十一日北市警交字第〇四一八五九號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單舉發訴願人，並移由原處分機關以訴願人違反汽車運輸業管理規則第九十一條第一項第七款規定，乃依公路法第七十七條第一項規定，以八十八年九月二十七日北市（交）監四字第〇〇六六三三號違反汽車運輸業管理事件處分書處以訴願人新臺幣九千元罰鍰。訴願人不服，於八十八年十月十四日向本府提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到府。

理 由

一、按公路法第七十七條第一項規定：「公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及依本法所發布之命令者，除本法另有規定外，處三千元以上三萬元以下罰鍰；公路主管機關並得按其情節，吊扣其營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，或報請交通部撤銷其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。」

汽車運輸業管理規則第九十一條第一項規定：「經營計程車客運業應遵守左列規定.... 五、對所屬車輛及其駕駛人應負管理責任。..... 七、不得將車輛交予無有效職業駕駛執照及營業小客車駕駛人執業登記證之駕駛人駕駛。」第一百三十七條第一項規定：「汽車運輸業違反本規則規定者..... 依公路法第七十七條第一項之規定處罰。」

二、本件訴願理由略以：

系爭 XX-XXX 號營業小客車駕駛〇〇〇有執業登記證，號碼為 XXXXXX，該車自八十五年間離開車行後至今下落不明，八十八年六月二十八日已逕行註銷在案，訴願人函請本市監

理處、本市及臺北縣交通大隊予以查扣，以防萬一。至今由裁決所電腦內列舉未罰年月日可觀，而警員皆配備電腦均可查詢有無執業登記證再登錄告發，若無執業登記證亦可扣該駕駛駕照，訴願人再三申明該車行蹤不明，亦知須向法院提起訴訟，始可依循辦理。

三、卷查訴願人所有 XX-XXX 號營業小客車，由○○○駕駛，於八十八年七月二十一日二十三時，在本市○○大道及○○街口，為本府警察局內湖分局交通分隊警員臨檢查獲○○○無營業小客車駕駛人執業登記證駕駛該營業小客車，雖有本府警察局八十八年七月二十一日北市警交字第 0 四一八五九號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單（被通知人為訴願人）及八十八年七月二十一日北市警交 A 字第一七一三四三號舉發違反道路管理事件通知單（被通知人為○○○）上均有駕駛人○○○之簽名承認違章事實可稽，且依卷附本市監理處於八十八年十月二十七日電請本府警察局交通警察大隊提供○○○之執業登記證審驗紀錄結果，○○○並無執業登記證。

四、惟查訴願人主張該車自八十五年離開後至今下落不明，曾函請本市及臺北縣交通大隊以及本市監理處予以協尋查扣等語，並提出八十六年五月三十日臺北市計程車客運商業同業公會八十六年五月三十日北市計客字第二八七號函佐證。依上述函請協詢查扣之日期可知系爭車輛至少應自八十六年五月三十日起至今，均長期存在訴願人無法知其下落之事實，亦即系爭車輛自八十六年五月三十日，實際上已脫離訴願人得予掌控之範圍，則在此情況下，訴願人是否仍有可能對系爭車輛予以實際之管理，不無斟酌之餘地。則原處分機關何以未考量訴願人已請求協尋，仍認定訴願人未盡到相關管理責任？原處分機關答辯並未敘明。是原處分機關遽依公路法第七十七條第一項規定處分訴願人新臺幣九千元罰鍰，即有未合，爰將原處分撤銷，由原處分機關查明路研後另為處分。

五、綜上所述，本件訴願為有理由，爰依訴願法第十九條前段之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 張明珠
委員 楊松齡
委員 薛明玲
委員 王惠光
委員 陳 敏
委員 曾巨威
委員 黃旭田
委員 劉興源
委員 曾忠己

協同意見書

本件原處分機關以訴願人違反汽車運輸業管理規則第九十一條第一項第七款規定，乃依

公路法第七十七條規定，處訴願人新臺幣九千元罰鍰，經多數意見以訴願人既請求協尋，不無可能對車輛已無法實際管理，原處分機關未能敘明理由何以仍認定其未盡到應負之管理責任，故撤銷原處分，由原處分機關另為查明處理，就撤銷原處分之結論可資贊同。

惟查，我國計程車業長期以來存有「車行」制度，因此又衍生出「靠行」之現象，就職業駕駛人而言，車輛可能根本是自己購買的，卻因為靠行制度而需登記為車行所有，因此，車行與駕駛人屢有糾紛，公路主管機關長期以來無力監督車行，至多只能鼓勵計程車合作社或放寬職業駕駛人個人執業資格，以逐漸減少車行的市場占有率，就政策的採擇即已難辭其咎。以本件之情形，車行確實無力監督駕駛人，其既已經由同業公會通報警方或監理處，試問又能以如何方式進一步「負管理責任」？雖原處分機關代表至本會說明時表示，業者只要提起返還車牌訴訟即可免責云云，然職業駕駛人失去聯絡，其原因未必均為惡意不願交還車輛，亦可能發生意外或與車行另有糾紛。主管機關既無力管理在先，對車行「善盡管理責任」之判斷又僅認可向法院為訴訟之方式，而認為主張協尋只是車行片面主張不足以免除車行責任在後，就此顯為權限行使濫用。

蓋主張協尋時僅表示「失去聯絡」之事實，若要提起訴訟，勢必主張駕駛人應返還而不返還，但事實上車輛歸誰所有，在靠行制度本即吊詭，在車行尚不願強硬表示職業駕駛人惡意不返還車輛之際，即強令車行若不為此主張，即須受「未盡管理責任」之處分，實不免強人所難。更不要說車輛可能係發生意外根本與駕駛人無關的情形所在多有。

事實上，對車行之管理大可透過較為綜合性之方式，例如每年度有多少車輛失去聯絡，則註銷多少車輛（或減少補發多少車輛數額），如此才有所謂「管理」可言，單純一部車找不回來就說是「未盡管理責任」實屬過苛，尤其本件訴願人已盡相當方式自行請求各方協助尋找，何以仍可謂訴願人「未盡管理之責」完全無法令人贊同，爰提出協同意見如上。

委員 黃旭田

中 華 民 國 八 十 九 年 二 月 一 日

市長 馬英九

訴願審議委員會主任委員 張明珠 決行