

最 高 行 政 法 院 判 決

108年度上字第527號

上 訴 人 交通部公路總局

代 表 人 許鈺漳

訴訟代理人 蔡承珊

被 上 訴 人 宏運保險代理人股份有限公司

代 表 人 楊光宇

上列當事人間汽車運輸業管理規則事件，上訴人對於中華民國108年4月17日臺北高等行政法院107年度訴更一字第129號判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決廢棄。

被上訴人在第一審之訴駁回。

第一審及上訴審訴訟費用均由被上訴人負擔。

理 由

壹、緣上訴人所屬臺北市區監理所據民眾檢舉資料，調查發現被上訴人以登記其所有之000-0000號自用小客貨車（下稱系爭車輛），供案外人何定安於民國105年11月17日10時17分許，搭載利用台灣宇博數位服務股份有限公司（下稱Uber公司）APP網路平台（下稱Uber APP平台）叫車之乘客，由臺北市○○區○○街0號至臺北市○○區○○路00巷0號，並收取費用新臺幣（下同）73.79元，涉未經核准擅自經營汽車運輸業，遂以106年1月25日交公北市監字第20B00861號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單（下稱106年1月25日舉發通知單），予以舉發，並移送上訴人。上訴人認被上訴人違反行為時公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定，以106年2月18日第20-20B00861號違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），裁處被上訴人吊扣牌照2個

01 月。被上訴人不服，提起訴願仍遭駁回，遂向臺北高等行政
02 法院（下稱原審）提起行政訴訟，聲明求為判決撤銷訴願決
03 定及原處分，經原審106年度訴字第1194號判決（下稱前程
04 序原審判決）駁回被上訴人之訴，被上訴人不服提起上訴，
05 案經本院107年度判字第667號判決將前程序原審判決廢棄，
06 發回原審更為審理，經原審判決撤銷訴願決定及原處分，上
07 訴人不服，提起上訴。

08 貳、被上訴人起訴主張及上訴人在原審答辯及聲明，均引用原判
09 決所載。

10 參、原判決撤銷訴願決定及原處分，係以：

11 □依公路法第2條第14款、第34條第1項第4款、第5款、第37條
12 第1項第1款、第3款、行為時公路法第77條第2項、第79條第
13 5項、汽車運輸業管理規則第138條規定，系爭車輛為被上訴
14 人所有，被上訴人於前揭時地提供系爭車輛予訴外人何定安
15 使用等情，為被上訴人所不爭執。本件係由民眾檢舉何定安
16 於上開時、地，利用Uber APP平台，駕駛系爭車輛攬載乘
17 客，並收取報酬73.79元，未經申請核准違法經營汽車運輸
18 業，嗣經上訴人所屬臺北市區監理所以106年1月25日舉發通
19 知單送達被上訴人；堪認何定安搭載利用Uber APP平台叫車
20 之第三人至指定地點，向乘客收取費用，其間就該趟運輸行
21 為及車資已有合意，運送契約即已成立，合於以汽車經營
22 客、貨運輸而受報酬之要件。又依本院106年4月份庭長法官
23 聯席會議決議意旨，公路法第78條第2項明定，汽車牌照的
24 吊扣或吊銷處分，並不因處分後該汽車所有權移轉、租賃他
25 人或租賃關係終止而免於執行。是以，吊扣（銷）車輛牌照
26 處分應屬管制性不利處分，不具裁罰性質，無行政罰法的適
27 用，自不以汽車所有人對實際駕駛人違反行政法上監督義務
28 行為有故意或過失，始應受處分。被上訴人主張原處分違反
29 處罰法定主義、自己行為責任原則、比例原則，均屬無據。

30 □本件駕駛人與Uber公司係共同違規經營計程車客運業之型
31 態：

01 (一)依民法第622條、第421、423、438條、汽車運輸業管理規
02 則第100條第1項第4款、第7款規定，可知計程車客運業與
03 小客車租賃業為兩種不同之營業型態，就計程車客運業而
04 言，不論是經派遣、預約或隨招隨停，旅客對於車輛及司
05 機之可挑選性較弱，多處於隨機及被動接受之成分，對於
06 受派遣或招攬之司機身分背景也乏資訊。而就小客車租賃
07 業而言，承租人對於車輛及代僱司機之可選擇性較高，且
08 屬主動性之選擇，對於租賃公司及代僱司機之背景較可掌
09 握。另計程車客運業應在核定區域內營業；計程車車輛應
10 符合特定形式；計程車客運業之駕駛人，其資格設有限
11 制，除當然應有職業駕駛執照外，尚應取得執業登記證始
12 得駕駛；計程車駕駛有某些犯罪前科時，尚設有消極資格
13 之限制，以保障旅客安全；計程車客運業車輛應裝設計程
14 車計費表，並按規定收費。而依汽車運輸業管理規則第10
15 0條第1項第2款規定可知，小客車租賃業分為自行駕駛及
16 代僱駕駛兩種，承租人自行駕駛承租車輛，與計程車之經
17 營型態顯不相同，顯而易見。因此，小客車租賃業者遇租
18 車人有要求時，方另代僱駕駛人，與計程車客運業係車輛
19 與駕駛人不可切割而「載客」之營業模式，兩者仍有不
20 同。準此，上訴人於原處分中，載明攬載之起迄點暨收費
21 數額，所具體指明之何定安「攬載乘客」行為，顯非僅出
22 租車輛供人使用之情形，客觀文義上即可見係依公路法第
23 34條第1項第4款所定義之「載客」行為加以描述，所指何
24 定安未經申請核准者應係針對計程車客運業而言，上訴人
25 主張原處分尚有就被上訴人為小客車租賃業之營業為裁
26 罰，自難憑採。

27 (二)本件為系爭車輛之駕駛人何定安自陳透過Uber APP平台通
28 知，前往載客並收取報酬，由此可知，當司機加入Uber A
29 PP平台，即可由Uber APP平台提供之乘客資訊，不定時、
30 不定點、為不特定之第三人提供運送服務，再由Uber公司
31 結算後，匯款至指定帳戶，收取運費，是Uber公司與所招

01 募司機共同合作，共同以車輛藉由Uber APP平台載運乘客
02 並收取報酬，具有反覆性、繼續性實施運輸行為並受領車
03 費報酬之故意，構成營業行為。再者，上開經營型態所提供
04 之載客服務，與傳統計程車客運業相較，縱攬客及調派
05 司機所使用Uber APP平台，非傳統計程車客運業者所使用
06 之方式，然與傳統計程車客運業者之「駕車行駛於道路上
07 尋覓乘客或乘客以電話聯絡叫車中心再據以調派駕駛」而
08 提供之載客服務，尚無本質上之差異，以原處分所載之違
09 反事實觀之，顯與小客車租賃業之經營模式無涉，又Uber
10 公司所提供載客服務必然由司機自備特定車輛駕駛，並無
11 僅出租車輛、駕駛人另議之型態，實乏事證可認併有從事
12 小客車租賃業之營業。故上訴人另主張駕駛人何定安行為
13 與代客駕駛之小客車租賃業相當，上訴人有管轄權乙節，
14 自屬有誤。

15 □上訴人欠缺作成原處分之權限：

16 (一)依司法院釋字第535號、第570號、第654號解釋意旨，公
17 路法第37條第1項、第39條第2項限定經營汽車運輸業應先
18 申請核准，以及行為時公路法第77條第2項所定對違法者
19 處以罰鍰並勒令歇業等，已對人民職業（營業）自由與財
20 產權形成限制，則有權限裁處此等行政罰不利益處分之機
21 關，自應以前述由公路法該等作用法規定所授權處理之該
22 管公路主管機關為限，尚不得僅以組織法規定之事務執掌
23 權限，為行為時公路法第77條第2項之裁罰權限基礎。上
24 訴人主張依行政程序法第11條第1項、交通部公路總局組
25 織法第2條第4款及第6款規定，具事務管轄權，容有誤
26 會。

27 (二)汽車運輸業管理規則係依公路法第79條第5項規定所授權
28 訂定，然公路法第79條第5項規定並未涉及有關管轄權變
29 動之授權。在母法本身已就管轄權行政機關予以明文之情
30 況下，縱如上訴人所辯汽車運輸業管理規則第139條之1第
31 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項規定，行政法院亦得拒絕適用之，是上訴人此部分抗辯，並無解於其欠缺作成原處分管轄權限之違法。又交通部102年7月22日交路字第10250097788號函公告委任上訴人之委任事項，並未將「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務納入，已難認有將「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務權限委任上訴人辦理，則上訴人就本件所為吊扣車輛牌照之處分，即欠缺管轄權限。

□上訴人作成原處分有欠缺管轄權之違法，應予撤銷：依本院103年度判字第605號判決、107年度判字第35號判決意旨，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，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，為預防將來繼續實施違規經營計程車客運業之行為，關於施以諸如吊扣牌照等管制處分之權限，自屬適用同法第37條第1項第3款規定之情形，而當以直轄市主管機關為吊扣牌照之該管公路主管機關。準此，被上訴人所有系爭車輛遭何定安用以經營計程車客運業，卻未先申請核准，係違反公路法第37條第1項第3款所定之行政法上義務，且參酌前述違規經營計程車客運業之營業模式，均係由Uber公司主導決定。是以，關於本件違規經營行為之主事務所，即應以Uber公司之主事務所定之，而Uber公司之主事務所所在臺北市，則本件違規行為有無經申請核准乙事，自屬臺北市公路主管機關之調查審究範圍，查認違章與否而是否為管制處分時，自當由臺北市公路主管機關辦理，方收事權統一之效；是本件依行為時公路法第77條第2項規定對被上訴人為吊扣牌照處分者，應為臺北市公路主管機關，上訴人竟作成原處分，自有欠缺

管轄權限之違誤，因其瑕疵尚未達重大明顯之程度，原處分尚屬得撤銷而非無效等語，爰判決撤銷訴願決定及原處分。

肆、上訴意旨略以：

□被上訴人提供車輛予訴外人加入Uber APP平台之經營型態具跨業（類）及跨區性質，原判決針對上訴人主張被上訴人之違法行為同時涉及代僱駕駛之小客車租賃業，未敘明不足採之理由，逕稱被上訴人之未經核准經營之違規內容，當指計程車客運業而言，而未就上訴人主張被上訴人違規事實予以論斷，顯有判決不備理由之情事。又公路法第78條第1項未明文規定吊扣處分之主管機關，依道路交通安全規則第8條、第25條規定，上訴人本具有吊扣自用車車牌之管轄權限，原判決僅以無法理上基礎之「事權統一」為由，強將不同案件歸於同一主管機關辦理，有違管轄法定原則，亦有判決適用法規不當之違法。

□依公路法第37條規定之立法沿革，未針對「未經申請經營汽車運輸業者」裁罰之權責劃分有所立論，尚難認立法者有意於本條規定「未經申請經營汽車運輸業者」裁罰之權責。況被上訴人自始自終未依公路法第37條第1項第3款規定，辦理計程車客運業之申請核准登記、設立計程車客運業之主事務所，自無從涵攝該款規定定其管轄權。原審逕認本條規定及於「未經申請核准者」之土地管轄，恐有過度擴張適用之嫌。

□以汽車運輸業之產業特性而言，「主事務所」常非違規事實所在地，倘以主事務所設於臺北市，而認定僅有臺北市政府方具管轄權，則期待臺北市政府去取締該業者於臺中市、高雄市之違規事實，亦不符土地管轄劃分之適當性與合目的性。足徵將公路法第37條擴張解釋及於未申登者，反而有悖於「管轄法定原則」。又依法務部94年9月27日法律決字第0940034647號函意旨，過去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。況受處分人並未曾爭執管轄權，顯見公路監理機

01 對於白牌車有裁罰權限一事，並未超乎被上訴人對管轄權之
02 法確信等語。

03 伍、本院查：

04 □按公路法第2條第14款規定：「本法用詞，定義如下：
05 ……。十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、
06 貨運輸而受報酬之事業。」第34條第1項第4款規定：「公路
07 汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道
08 路，營業汽車應依下列規定，分類營運：……。四、計程車
09 客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。」第
10 38條規定：「（第1項）公路主管機關，審核經營汽車運輸
11 業之申請，應按下列之規定：一、合於當地運輸需要者。
12 二、確能增進公眾便利者。三、具有充分經營財力者。四、
13 具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無
14 障礙設施、設備者。（第2項）前項審核細則，由交通部定
15 之。」行為時公路法第77條第2項規定：「未依本法申請核
16 准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣5萬元以上15萬
17 元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊
18 扣2個月至6個月，或吊銷之。」（此條文已於106年1月4日
19 修正）第79條第5項規定：「汽車及電車運輸業申請資格條
20 件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及
21 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
22 其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業
23 執照之要件等事項之規則，由交通部定之。」汽車運輸業管
24 理規則第91條第1項第3款規定：「經營計程車客運業應遵守
25 下列規定：……。三、車輛應在核定之營業區域內營業，不
26 得越區營業，其營業區域依附表七之規定。」第138條規
27 定：「未經申請核准而經營汽車運輸業者，應依公路法第77
28 條第2項之規定舉發。」準此，公路法為健全公路營運制
29 度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，就人
30 民經營計程車客運業予以管制，採行事前許可制，再按汽車
31 運輸業別規定基本要件（細節部分授權中央主管機關訂定汽

車運輸業管理規則及汽車運輸業審核細則），依核定營業區域規定受理申請及核准的主管機關，需先申請公路主管機關審核符合公路法相關法令規定，核准發給計程車客運業營業執照，方得開始營業，如未經申請核准而擅自經營計程車客運業者，自應依汽車運輸業管理規則第138條規定予以舉發，並依公路法第77條第2項規定處置。

- 依現行規定，對於計程車客運業之管理法規計有公路法、道路交通管理處罰條例、汽車運輸業管理規則、計程車運輸合作社設置管理辦法及計程車駕駛人執業登記管理辦法。另依公路法第56條及汽車運輸業管理規則第91條、第91條之1及第92條規定，個人欲以駕駛計程車為業，除依汽車運輸業管理規則第92條規定符合優良駕駛，得申請個人經營計程車客運業外，則須受僱於計程車客運業（即交通公司或車行）或自備汽車參與計程車客運經營（即靠行）、或為計程車運輸合作社社員。又計程車客運業者得以多少數量之營業車輛營業，主要係於申請籌設或申請增加營業汽車時，由公路主管機關依公路法第38條、汽車運輸業審核細則第4條第1項及第5條第1項規定，加以審核，並以計程車客運業者之資力及設備等營運條件決定其營業車輛之數量。且計程車客運業的營業區域範圍，係依汽車運輸業管理規則第91條第1項第3款規定，車輛應在核定之營業區域內營業，不得越區營業，其營業區域依該條附表七之規定，核定主事務所所在地至其鄰近縣（市）為營業區域。觀其內容，共分成22個縣市，再以此劃定其鄰近的縣市，其中固有直轄市，但主要是以縣（市）的基準，其區域劃分的考量因素顯然不在直轄市，而是由中央主管機關通盤考量各區域的面積與人口為受理申請業務（例如新北市其營業區包含臺北市、基隆市、桃園市、宜蘭縣；桃園市包含新北市、臺北市、新竹縣、新竹市、基隆市；新竹市包含桃園市、新竹縣、苗栗縣），而為一致性之監督管理，據以審核是否核准申請，是依前開營業區域劃分可知，直轄市非屬單一營業區域，而係包含其他鄰近縣市。

01 □公路法第37條第1項規定係就申請「核准籌備經營汽車運輸
02 業」為管轄權之分配，同條項第3款規定，經營計程車客運
03 業依其主事務所位在直轄市或直轄市以外之區域，應分別向
04 直轄市政府、中央公路主管機關（即交通部）申請，依同法
05 第39條第2項規定，其於籌備完竣，報請該管公路主管機關
06 核發汽車運輸業營業執照等許可後，方得開始營業。本院10
07 9年度大字第2號裁定就未經依公路法第37條第1項第3款規定
08 申請核准，而擅自經營計程車客運業者，具公路法第77條第
09 2項規定裁處罰鍰並勒令歇業權限之裁罰事務主管機關，作
10 成統一見解，認應依公路法第37條第1項第3款而定，即主事
11 務所在直轄市者，由該直轄市公路主管機關（即直轄市政
12 府）管轄；在直轄市以外之區域者，歸中央主管機關（即交
13 通部）管轄。且此以「主事務所」為連繫因素決定土地管
14 轄，屬行政罰法第29條及第30條之特別規定，依行政罰法第
15 1條但書而排除該規定之適用。惟公路法第37條第1項第3款
16 規定係就同法第39條第2項依法辦理公司或商業登記經營汽
17 車運輸業之申請規範，其所適用之情形係公司、車行或合作
18 社申請經營計程車客運業之情形，並不適用於個人經營計程
19 車客運業情形，上訴人主張本案違規行為人何定安為自然
20 人，自無從依公路法第37條第1項第3款規定定管轄機關等
21 情，自屬可採。從而本院109年度大字第2號裁定見解之解釋
22 範圍並不包括個人經營計程車客運業情形，該大法庭裁定見
23 解於本件並不適用之。

24 □行政罰法第29條第1項規定：「違反行政法上義務之行為，
25 由行為地、結果地、行為人之住所、居所或營業所、事務所
26 或公務所所在地之主管機關管轄。」違反行政法上義務之
27 行為，原則上由行為地、結果地、行為人之住所、居所或營
28 業所、事務所或公務所所在地之主管機關管轄。有關個人經
29 營計程車客運業權限之核准主管機關，公路法並未予以明
30 定，僅於汽車運輸業管理規則第92條第4項規定：「個人經
31 營計程車客運業者，應在該管公路監理機關轄區內設有戶

籍。其戶籍地如有遷移變動時，應向當地公路監理機關報備。」然依同規則第91條第1項第3款規定，計程車僅得在核定之營業區域內營業，而依前開計程車客運業營業區域劃分可知，計程車客運業具跨域流動性，直轄市非屬單一營業區域，而係包含其他鄰近縣市，從而關於個人得在直轄市經營計程車客運業之核准主管機關，係兼含直轄市及其他縣（市）之公路主管機關。例如要在新北市經營計程車客運業，向臺北市、基隆市、新北市、桃園市及宜蘭縣之任一地之公路主管機關申請許可均可。又戶籍所在地直轄市之個人未經核准而違規經營計程車客運業，其之所以違規，並不是其未向戶籍所在地之直轄市公路主管機關申請核准，而是未向有權限核准其在違規地經營計程車客運業之公路主管機關申請核准。例如戶籍設在臺中市之個人，其在新北市未經核准經營計程車客運業，其之所以違規，不是因其未向臺中市之公路主管機關申請核准經營計程車客運業，因為即使其已向臺中市之公路主管機關申請核准，亦不能在新北市經營計程車客運業，而是未向臺北市、基隆市、新北市、桃園市及宜蘭縣之任一地之公路主管機關申請核准。換言之，對未經申請核准而經營計程車客運業之個人，無論其戶籍所在地在何直轄市或縣（市），有權限核准在違規行為地經營計程車客運業之公路主管機關，均屬該個人違反公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條之行政法上義務（即未經申請核准不得經營計程車客運業）行為地之主管機關，有依行為時公路法第77條第2項規定為處分之管轄權。

- 復依公路法第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。」交通部依據前開公路法第79條第5項規定授權所訂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。」交通部依此規定及行政程序法第15條第1項規定，以102年7月22日交路字第10250097788號函，公告委任交通部公路總局即上訴人辦理遊覽車客運業、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，以及公路汽車客運業之營運管理及處罰等相關業務，並自102年7月24日起生效。因此交通部既將有核准個人經營計程車客運業權限之直轄市以外之其他縣市公路主管機關就計程車客運業的申請核准、營運管理及處罰權限授權給上訴人辦理，則上訴人就核定營業區域內未經申請核准經營計程車客運業自取得裁處罰鍰及吊扣牌照之權限，難謂營業區域內僅能由直轄市公路主管機關取得專屬管轄權限。

□經查，被上訴人將系爭車輛交予訴外人何定安駕駛，而駕駛人與Uber APP平台業者，藉該平台媒合乘客與司機在臺北市載客，向乘客收取報酬，駕駛人何定安與業主Uber公司有共同營業之客觀事實，為原審經依法調查證據所確認之事實。如前所述，本件違規行為地在臺北市，依汽車運輸業管理規則第91條第1項第3款附表七規定，何定安得向基隆市或宜蘭縣之任一公路主管機關申請核准，其計程車客運業之營業區域均包含臺北市，即得在臺北市經營計程車客運業，因此有權限核准在臺北市經營計程車客運業，自係兼含基隆市或宜蘭縣之公路主管機關，從而就違反行為時公路法第77條第2項規定行政法上義務之主管機關即上訴人自依法取得管轄權。原審以訴外人何定安與Uber公司共同違反行為時公路法第77條第2項規定，而依公路法第37條第1項第3款規定，適用於本件個人經營計程車客運業情形，認上訴人就直轄市轄內計程車客運業欠缺管轄權限，不具有作成原處分關於吊扣

01 牌照之管轄權限，據此撤銷訴願決定及原處分，自有不適用
02 法規、適用法規不當之判決違背法令。

03 □復依公路法第77條第2項後段所為吊扣違規營業用汽車之牌
04 照，因其性質係管制性行政處分，非屬裁罰性行政處分（本
05 院106年4月份庭長法官聯席會議決議意旨參照），此不利處
06 分之作成固不以系爭車輛所有人即被上訴人具有故意或過失
07 為要件，亦不以所吊扣之車輛牌照為違規駕駛行為人所有者
08 為限。然吊扣系爭車輛牌照，其目的在於積極地防患未然，
09 考量重點在於手段之採取與行政目的之達成是否相當，是主
10 管機關作成吊扣牌照處分時，應對於違規行為之規模、久
11 暫、型態等因素予以審酌，以妥適決定吊扣期間長短，俾有
12 效遏止再利用該等車輛為同類型之違規行為，未逾越必要之
13 程度等情狀。行為時即105年3月21日交通部交路（一）字第
14 10586000482號令修正自用車違規營業處罰基準表（下稱裁
15 罰基準）三關於自用小客車、自用小貨車第1次，處5萬元罰
16 鍰，並吊扣車輛所有人該次違規營業車輛牌照2個月〔106年
17 1月6日交通部交路字第10650001091號令修正發布名稱為未
18 經核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業裁罰基準、108
19 年5月17日交通部交路字第10850059841號令再修正發布名稱
20 為未經核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業裁量基準，
21 上開裁罰（量）基準關於個人以小型車、機車經營汽車運輸
22 業者，第1次均處10萬元罰鍰，並吊扣該次非法營業車輛牌
23 照及汽車駕駛人駕駛執照4個月〕。基本上係以違規行為規
24 模、久暫及型態，衡量應禁止該車輛得行駛於公路上之時間
25 久暫，以遏止再以相同車輛危害公路營運為判準，所選取之
26 手段亦屬正當，除非另有例外情節未審酌而致過度損害車主
27 權益者，主管機關援用上開標準為吊扣牌照期間之依據，即
28 與比例原則無違。經查，被上訴人將系爭車輛交予訴外人何
29 定安駕駛，駕駛人有未經申請核准而經營計程車客運業等
30 情，上訴人乃以原處分吊扣被上訴人牌照2個月，為原審依
31 法所確定之事實，核與卷附證據資料相符。被上訴人所有系

01 爭車輛既有供訴外人何定安未經申請核准而經營計程車客運
02 業之情事，上訴人基於公路主管機關之職權，以原處分吊扣
03 系爭車輛牌照，即屬於法有據。且依原審所確定之事實，本
04 件被上訴人之違規情節，亦未有若上訴人未審酌即有可能過
05 度損害被上訴人權益之例外情形，上訴人依裁罰基準，就被
06 上訴人第1次違規作成吊扣系爭車輛牌照2個月處分，即與比
07 例原則無違，且為法定之最低度法律效果，原處分自無違
08 誤，訴願決定予以維持，亦無不合。上訴人據以指摘原判決
09 違背法令，求予廢棄，為有理由。因本件事實已臻明確，且
10 兩造已就上訴人有無作成原處分管轄權限之爭點，為充分攻
11 防，本院自為判決，並不會對兩造造成突襲，故由本院本於
12 原審上開確定之事實，將原判決廢棄，並駁回被上訴人在第
13 一審之訴。

14 陸、據上論結，本件上訴為有理由。依行政訴訟法第256條第1項
15 、第259條第1款、第98條第1項前段，判決如主文。

16 中 華 民 國 110 年 5 月 20 日
17 最高行政法院第三庭

18 審判長法官 帥 嘉 寶
19 法官 林 惠 瑜
20 法官 鄭 小 康
21 法官 李 玉 卿
22 法官 劉 介 中

23 以 上 正 本 證 明 與 原 本 無 異
24 中 華 民 國 110 年 5 月 20 日
25 書記官 劉 柏 君