

1 不同意見書

附件二

2 大法庭法官 吳東都 提出

3 大法庭法官 胡方新 加入

4 本裁定多數意見以公路法第 37 條第 1 項第 3 款規定：「經營汽車運輸
5 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
6 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
7 者，向中央主管機關申請」，得出主事務所在之直轄市政府，對該未
8 經向其申請核准而經營計程車客運業之公司，有依公路法第 77 條第
9 2 項之裁罰權限，並進而謂該規定為行政罰法第 1 條但書所稱之「其
10 他法律有特別規定」，而排除行政罰法第 29 條及第 30 條之適用，此
11 即謂公司主事務所在之直轄市政府，對未經向其申請核准而經營計程
12 車客運業之公司，有依公路法第 77 條第 2 項之專屬裁罰權限，排除
13 其他主管機關依第 29 條及第 30 條之裁罰權限（專屬管轄）。惟觀裁
14 定理由，僅見文字堆砌，無法律依據及具邏輯之推論，所得出之結論
15 自不正確。爰提出不同意見如下：

16 一、為使本爭議法律問題之思考辯證能夠清晰，本席設具體事例如
17 下：

18 案例 1.

19 住居所在新竹市未經申請核准的甲，與台灣宇博數位服務股份有

限公司（下稱宇博公司）合作，以其所有之自用小客車，在新竹市載客營利。

案例 2.

住居所在高雄市未經申請核准的乙，與宇博公司合作，以其所有之自用小客車，在高雄市載客營利。

案例 3.

主事務所設在臺中市的 A 公司，與主事務所設在臺北市的 B 公司，共同未經申請核准在各縣市經營計程客運營業。

案例 4.

主事務所設於臺北市之 C 公司，未經申請核准經營計程車客運業，分別由其僱傭之司機丙在臺北市載客，司機丁在新竹市載客。

二、依汽車運輸業管理規則第 91 條第 1 項第 3 款之計程車客運業營業區劃分（附表七），直轄市政府核准經營計程車客運業權限，有其區域限制，例如經臺北市政府核准者，僅能在臺北市、新北市、基隆市、宜蘭縣及桃園市經營計程車客運業。在案例 4.，就丙之行為，臺北市既是 C 公司之主事務所所在地，也是行為地，同時具備行政罰法第 29 條第 1 項所稱決定管轄權之「行為地」、「主事務所所在地」之連繫因素。行為地及主事務所所在地之主管機關臺北市政府有管轄權。這不需要透過公路法第 37 條第 1

1 項第 3 款解釋。蓋該規定係規範「申請核准籌備經營計程車客運
2 業」，不是「未經申請核准經營計程車客運業」，文義甚明。另就
3 丁之行為，新竹市是行為地，臺北市是主事務所所在地，依行政罰
4 法第 29 條第 1 項規定，行為地之主管機關交通部公路總局（新
5 竹區監理所），及主事務所所在地之主管機關臺北市政府均有管
6 轄權。這也不需要透過公路法第 37 條第 1 項第 3 款解釋。臺北
7 市非行為土地，因為即使 C 公司依公路法第 37 條第 1 項第 3 款
8 規定，申請臺北市政府核准，也不能在新竹市經營計程車客運業，
9 公路法第 37 條第 1 項第 3 款加上依汽車運輸業管理規則第 91 條
10 之計程車客運業營業區劃分，反而是在劃定行為地之範圍。

11 三、多數意見認為公路法第 37 條第 1 項第 3 款規定事務管轄權，也
12 就是直轄市及交通部（委任公路總局）有對未經核准經營計程車
13 客運業者，有裁罰之事務管轄權。接下來不就是依行政罰法第 29
14 條及 30 條決定有哪些主管機關有管轄權嗎？案例 1. 之甲遭查
15 獲，其住居所及行為地在新竹市，典型的未經申請主管機關即交
16 通部公路總局（新竹區監理所）核准，在其管轄區域經營計程車
17 客運業，交通部公路總局（新竹區監理所）依行政罰法第 29 條
18 第 1 項規定，得對其裁罰。甲在臺北市無主事務所、住居所，即
19 使依照多數意見，臺北市政府本無法透過公路法第 37 條第 1 項

1 第 3 款對甲取得裁罰管轄權。此際，最多是因為宇博公司主事
2 務所設在臺北市，臺北市政府對其有管轄權，因甲與宇博公司是
3 共犯，透過行政罰法第 30 條規定，而取得對甲的裁罰管轄權。
4 如不因行政罰法第 30 條規定，臺北市根本無何連繫因素，可以
5 對甲取得管轄權。因此依多數說認為公路法第 37 條第 1 項第 3
6 款規定事務管轄權，只有臺北市政府有管轄權，無行政罰法第 30
7 條之適用，理由矛盾。又如果臺北市政府因宇博公司可以經由
8 行政罰法第 30 條規定，對甲取得裁罰管轄權，何以對甲有裁罰
9 管轄權之交通部公路總局（新竹區監理所），無法經由行政罰法
10 第 30 條對宇博公司取得裁罰管轄權？同樣的道理，在案例 2.，
11 如果不經由行政罰法第 30 條，臺北市政府如何對乙取得裁罰管
12 轄權？如果臺北市政府可以經由行政罰法第 30 條，對乙取得裁
13 罰管轄權，高雄市政府自亦得因行政罰法第 30 條規定，取得對
14 宇博公司裁罰管轄權。

15 四、有核准經營計程車客運業權限之主管機關，僅在其得核准經營之
16 範圍內（管轄區域），始有所謂未經申請核准經營計程車客運業
17 之問題。案例 1. 之甲在新竹市，案例 2. 之乙在高雄市經營計程
18 車客運業，干臺北市政府底事？其之所以違法，不是其未向臺北
19 市政府申請核准，而是未向有權限核准在新竹市、高雄市經營計

1 程車客運業之主管機關，即交通部公路總局（新竹區監理所）、
2 高雄市政府，不包括臺北市府，申請核准。現雖然加上有共犯
3 關係且主事務所設在臺北市的宇博公司，由於即使宇博公司曾向
4 臺北市府申請核准經營計程車客運業，因只能核准在臺北市及
5 鄰近地區，即基隆市、宜蘭縣、新北市、桃園市經營計程車客運
6 業，甲、乙仍然違規。此種情形，高雄市及新竹市違規行為地連
7 繫因素顯然遠重於無關行為是否違法的臺北市府。這時候依多
8 數意見，排除高雄市政府或交通部公路總局（新竹區監理所）對
9 宇博公司的裁罰管轄權，此種結論豈不荒唐？多數意見顯然不正
10 確。

11 五、案例 3.，因 A 公司主事務所設在臺中市，其未向臺中市政府申請
12 核准，經營計程車客運業，依多數意見之見解，因無行政罰法第
13 30 條之適用，只有臺中市政府對 A 公司有裁罰管轄權。又因 B 公
14 司主事務所設在臺北市，其未向臺北市府申請核准，經營計程
15 車客運業，依多數說之見解，只有臺北市府對 B 公司有裁罰管
16 轄權。兩者結果矛盾。

17 六、多數意見以公路法第 37 條第 1 項第 3 款規定對主事務所所在地的
18 直轄市政府有經營計程車客運業的核准權限，得出對未經核准而
19 經營計程車客運業的裁罰權限的論述，即使可採，最多也是指直

1 轄市政府有裁罰權限，而且是限於在其得核准的營業區域內之違
2 規經營行為，並不能得出有排他的專屬管轄權之結論。多數意見
3 所引交通部 106 年 5 月 16 日交路字第 1065006190 號函所稱之
4 公路法於核准條文中已規定核准機關者，對未經核准經營計程車
5 客運業者為裁罰機關，並未說其為專屬唯一裁罰機關。多數意見
6 以該函作為專屬管轄之依據理由，實屬恣意解釋。至於非法經營
7 汽車運輸業者之多次行為被評價為一經營行為，這本是本院向來
8 見解，無新穎之處。這時任何一非法經營汽車運輸業行為地之主
9 管機關都有裁罰權限，正如同刑法構成犯罪之法律上一行為之數
10 個行為，各行為地之法院均有管轄權。一行為違反同一行政法上
11 義務而應處罰，數機關均有管轄權者，行政罰法第 31 條定有解
12 決方法，即由處理在先機關管轄，不能分別處理之先後者，由各
13 機關協議定之，不能協議或有統一之必要者，由其共同上級機關
14 指定之。行政罰法第 31 條規定之目的，就是如何決定由一機關
15 作處理，但這不是一開始就排除其他機關的管轄權。本爭議法律
16 問題，如採有行政罰法第 29 條及第 30 條適用之見解，因交通部
17 公路總局已先處理，依同法第 31 條規定，由其處理，也是單一
18 機關處理，可以如多數說所稱「由單一機關整合考量，綜觀違章
19 情節，……，有利管理效能之發揮」。難道多數意見是認為一定

1 只有由主事務所在地之直轄市政府處理，在本提交事件是直臺北
2 市政府裁罰，才能發揮管理效能？真不知多數意見之所云為何！

3 七、專屬管轄必須法律明文規定。多數意見所引公路法第 78 條第 1
4 項前段：「本法所定之罰鍰，由該公路主管機關處罰之」之規定，
5 係重申處罰由主管機關為之，與專屬管轄有何干係？多數意見從
6 公路法第 37 條第 1 項第 3 款公司主事務所在之直轄市政府對公
7 司核准籌備經營計程車客運業權限規定，先得出對未經核准而經
8 營計程車客運業公司有裁罰管轄權，進而加上以無關之上開公路
9 法第 78 條第 1 項前段規定，跳躍式得出此管轄是土地專屬管轄
10 規定之結論，犯了邏輯上的謬誤，簡直是變魔術。

11 八、依多數意見，交通部公路總局對宇博公司的裁罰，將因無管轄權
12 而違法應撤銷，而改由直轄市政府裁罰，程序再走一遭，這會有
13 如多數意見所說之節省處理成本？