

最 高 行 政 法 院 裁 定

108年度裁字第1768號

上 訴 人 豐濱汽車客運股份有限公司籌備處

代 表 人 翁美雲

訴訟代理人 簡燦賢 律師

被 上 訴 人 花蓮縣政府

代 表 人 徐榛蔚

訴訟代理人 藍健銘 律師

林韋翰 律師

參 加 人 太魯閣客運股份有限公司

代 表 人 蘇麥克

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7月31日臺北高等行政法院107年度訴更一字第91號判決，提起上訴，本院裁定如下：

主 文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理 由

一、本件上訴不合法而裁定駁回之規範依據說明：

1.按對於高等行政法院判決之上訴，非以其違背法令為理由，不得為之，行政訴訟法第242條定有明文。依同法第243條第1項規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；而判決有同條第2項所列各款情形之一者，為當然違背法令。

2.當事人對於高等行政法院判決上訴，如依行政訴訟法第243條第1項規定，以高等行政法院判決有不適用法規或適用不當為理由時，其上訴狀或理由書應有具體之指摘，並揭示該法規之條項或其內容；若係成文法以外之法則，應揭示該法則之旨趣；倘為最高審判機關之裁判先例或司法院大法官解釋，則應揭示該裁判或解釋之字號或其內容。如以行政訴訟法第243條第2項所列各款情形為理由時，其上訴狀或理由書，應揭示合於該條項各款之事實。

3.上訴狀或理由書如未依此項方法表明，或其所表明者與上開

01 法條規定不合時，或表明內容與判決合法性判斷缺乏關連性
02 者，即難認為已對高等行政法院判決之違背法令有具體之指
03 摘，其上訴自難認為合法。

04 二、案件之原因事實及爭訟經過說明：

05 1. 本案參加人取得公車營運許可之客觀經過：

06 A. 被上訴人於民國102年8月28日以府建土字第0000000000B
07 號公告（下稱102年8月28日公告）開放以下2條公車營運
08 路線，徵求業者參與評選，上訴人與參加人均申請參與評
09 選。經花蓮縣市區客運審議委員會（以下稱為審議委員會
10 ）102年10月15日會議評選結果，以參加人為第1名、上訴
11 人為第2名，參加人取得優先經營權。

12 (1). 路線1——「新城火車站-太魯閣-天祥」。

13 (2). 路線2——「花蓮火車站-東華大學」。

14 B. 被上訴人因此於102年10月30日作成府建土字第102019995
15 0號函（下稱102年10月30日函），為以下之規制決定。

16 (1). 核准參加人為系爭2路線市區汽車客運業之籌備營業。

17 (2). 參加人應於103年4月30日前向被上訴人申報立案，逾期
18 撤銷籌設許可。

19 C. 其後參加人於103年3月18日向被上訴人申請展延籌備營業
20 期間6個月，經被上訴人以103年4月14日府建土字第10300
21 58321號函（下稱103年4月14日函），同意參加人展延至
22 103年10月30日前完成籌備作業，並通車營運。

23 D. 因參加人完成營業籌備，被上訴人乃依參加人之申請，於
24 103年6月27日作成府建土字第1030118355號函（下稱103
25 年6月27日函），核發經營前開2條公車營運路線之營業執
26 照。

27 2. 上訴人爭取前開2條公車營運路線營業權，而提起行政爭訟
28 之客觀經過：

29 A. 上訴人於105年9月1日向被上訴人提出請求書，以「參加
30 人有公路法第39條、第40條暨汽車運輸業管理規則第6條
31 、第8條」等事由為據，請求被上訴人作成：

01 (1).撤銷對參加人作成之籌設許可處分（該籌設許可處分，
02 以102年10月30日函表徵）。

03 (2).廢止發給參加人經營前開2條公車營運路線之汽車運輸
04 業營業執照（該營業執照以103年6月27日函表徵）。

05 (3).依102年8月28日公告，作成「准由上訴人籌備經營前開
06 2條公車營運路線」之行政處分。

07 B.因被上訴人逾2個月未予回復，上訴人逕提訴願，經訴願
08 機關交通部為訴願不受理之決定，上訴人乃向臺北高等行
09 政法院（下稱原審法院）提起行政訴訟，而為以下之訴訟
10 請求（含訴之追加部分）。

11 (1).請求撤銷「被上訴人對參加人作成、以102年10月30日
12 函表徵、許可籌設經營前開2條公車營運路線」之「籌
13 設許可處分」。

14 (2).請求廢止「被上訴人對參加人作成、以103年6月27日函
15 表徵、許可經營前開2條公車營運路線」之「發給營業
16 執照處分」。

17 (3).請求被上訴人作成「准許上訴人經營前開2條公車營運
18 路線」之行政處分。

19 C.受理該案之原審法院因此作成106年度訴字第466號裁定，
20 以上訴人之訴訟請求，不符行政訴訟法第5條第1項所定「
21 課予義務訴訟」之合法起訴要件，起訴不合法，而駁回其
22 訴。上訴人不服該裁定而提起抗告，經本院作成107年度
23 裁字第1166號裁定，廢棄原裁定，並發回原審法院更為裁
24 判。

25 D.臺北高等行政法院因此作成107年度訴更一字第91號判決
26 （下稱原判決），審查上訴人前開訴訟請求內容（後續訴
27 訟中未再變更），依相關實體法為法律適用，駁回上訴人
28 本件起訴（含訴之追加），上訴人從而提起本件上訴。

29 三、原判決認上訴人本件起訴於法無據之理由形成，則可歸結如
30 下：

31 1.本案中據為課予義務訴訟程序標的之下列二行政處分，均屬

01 「法定救濟期間已經過，而生形式確定力」之行政處分。上
02 訴人欲透過課予義務請求之行政程序，將之撤銷者。此等請
03 求之規範屬性應為「程序重開請求」，需依循行政程序法第
04 128條所規範之路徑及方式為之，並受該法規範之限制。

05 A.被上訴人對參加人作成、以102年10月30日函表徵、許可
06 其籌設經營前開2條公車營運路線之「籌設許可處分」。

07 B.被上訴人對參加人作成、以103年6月27日函表徵、許可經
08 營前開2條公車營運路線之「發給營業執照處分」。

09 2.上訴人稱「前開二行政處分應予撤銷」，其所持各項理由中
10 ，與行政程序法第128條所定「程序重開法定事由」有關者
11 ，不外是「參加人於核准籌備後未遵期完成」及「於領得營
12 業執照後未遵期營業或通車營運」等情，此等理由之規範定
13 性，當屬行政程序法第128條第1項第2款所定「發生新事實
14 」之法定事由。

15 3.但經原判決檢視本件相關事證為「認事用法」之法律涵攝，
16 確認以下事實為真，因此判斷本案並無上訴人所指、足以重
17 開「前述二行政處分」行政程序之「新事實」存在。因此本
18 案難認有重開行政程序之法定事由存在，上訴人之處分程序
19 重開請求，應予實體駁回。

20 A.參加人有「如期完成籌備」之客觀事實。法律涵攝判斷之
21 理由形成，詳見原判決書第27頁第15行起，至第33頁第24
22 行止之記載。

23 B.參加人亦有「如期通車營運」之客觀事實。法律涵攝判斷
24 之理由形成，詳見原判決書第33頁第26行起，至第35頁第
25 7行止之記載。

26 4.至於上訴人請求被上訴人作成「准許上訴人經營前開2條公
27 車營運路線」之授益處分部分，因本案屬「排他性競爭者訴
28 訟」，該授益處分以前開（對參加人）二行政處分經撤銷或
29 廢止為前提，上訴人該2項訴訟請求既然因為無理由而遭予
30 駁回，本項授益處分即失所附麗，應併予駁回。

31 四、上訴人對於原判決提起上訴，但其上訴理由僅針對「參加人

是否有如期通車營運」之法律涵攝提出爭議，而謂：

1. 原判決依下述客觀事實，作成「參加人就前開2條公車營運路線，均有如期通車營運」之判斷結論。進而謂「上訴人所稱：參加人於取得營業執照後之1個月內（103年7月26日前），僅有『301花蓮火車站-東華大學』之1條客運路線通車，違反公路法第40條前段所定『汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營業路線許可證之日起，均應於1個月內開始營業或通車營運…』之規定云云。其法律主張為不可採，無從動搖『參加人如期通車營運』判斷結論之合法性」。

A. 參加人於103年6月27日領得汽車運輸業營業執照。

B. 而就「301花蓮火車站-東華大學」之市區○○路線而言：

(1). 參加人於103年6月27日（與領得汽車運輸業營業執照同一日），向被上訴人申請該公車營運路線之營運許可。

(2). 被上訴人則於同年月30日，以府建土字第1030119444號函表徵之行政處分，為許可營運之規制決定。

(3). 參加人於103年7月1日通車營運。

C. 再就「302新城火車站-天祥」之市區○○路線而言：

(1). 參加人於103年10月20日申請該公車營運路線之營業許可。

(2). 被上訴人則於103年11月21日，以府建土字第1030206634號函表徵之行政處分，為許可營運之規制決定。而依營運計劃書所載，於同年月25日開始實施（即為實際營運日）。

2. 但依原判決所列之公路法第40條前段、汽車運輸業管理規則第8條前段、公路法第37條第1項第2款第2目、汽車運輸業管理規則第42條第1項等法規足知：

A. 只有公路客運業須領得路線許可證，市區客運無須取得路線許可證。除非其有延長路線至市區以外者。

B. 汽車運輸業營業執照之發給，其規制內容已內含許可經營之營運路線。

01 3.因此原判決所載「營業執照之取得與營業路線許可，乃屬不
02 同之行政程序，縱已領得汽車運輸業營業執照，若未經申請
03 營業路線並受核定許可，仍不得逕為通車營運」等法律見解
04 ，與實證法之規定不合。

05 4.又被上訴人作成之前開103年4月14日函，其所載內容，應解
06 為「有要求參加人在103年10月30日以前，『完成』前開2條
07 公車營運路線之營運」之規範意旨存在。

08 五、經查上訴人前開各項上訴理由，依下所述，實係對本案所涉
09 法制相關規範體系有所誤解，而擅指原判決之法律見解違法
10 。論之實質，乃係就原審符合規範意旨之法律論斷，泛言不
11 符規範本旨，而非具體表明原判決有何「不適用法規」、「
12 適用法規不當」、或「有行政訴訟法第243條第2項所列各款
13 」之情形，難認對該判決之如何違背法令已有具體之指摘。
14 依首開規定及說明，應認其上訴為不合法。

15 1.按依公路法第3章「公路運輸」（第34條至第57條之1）之規
16 範體系所示，所有「汽車運輸」之商業營業活動，皆被納入
17 「汽車運輸業」之範疇（公路法第34條第1項參照）。又凡
18 經營「汽車運輸業者」，均需事前申請核准籌備（公路法第
19 37條第1項參照）。

20 2.而汽車運輸業中之「汽車客運業」（內含「公路汽車客運業
21 」與「市區汽車客運業」二大類），其營業行為以取得「營
22 業執照」與「營運路線許可」為必要。此等法規分別規定
23 於下述法規範中：

24 A.「公路汽車客運業」部分，規定於公路法第39條第2項之
25 規定中（即「汽車運輸業應於籌備期間依法辦理公司或商
26 業登記，並報請該管公路主管機關核准發給汽車運輸業營
27 業執照及公路汽車客運業之營運路線許可證後，方得開始
28 營業或通車營運」）。

29 B.「市區汽車客運業」部分，則規定於「汽車運輸業管理規
30 則」第42條第1項之規定中（即「市區汽車客運業以行駛
31 市區內為原則，其行駛路線由核准立案之公路主管機關核

定。……」)。

3.而前開法規範之所以把「營業登記」與「營運許可」分成二個行政程序來處理，乃是因為審查重點不同，前者審查主體之資格與其設備等靜態事項；後者則審查履行實際營運活動之適格性。

4.因此原判決認為：「汽車運輸業營業執照之取得」，與「營運路線之許可核定」等二項法律要件之同時滿足，乃是決定參加人得否可以「合法開始」經營前述2條公車營運路線之前置條件。亦是決定參加人是否符合公路法第40條前段與汽車運輸業管理規則第8條前段所定：「於1個月內開始通車營運」之計算基準起始日。此等法律見解自屬無誤。

5.至於被上訴人在作成103年6月27日函，而核發「經營前開2條公車營運路線之營業執照予參加人」時，是否亦應一併「同時」為「實際運輸營業活動」之許可，實證法本無明文。事理上，本應尊重權責機關（即被上訴人）之作業慣例，由其針對參加人履行營運活動可能發生之情況，另為決定。並無一定要與「發給營業執照處分」同時作成之法理存在。

6.又上述實際營運活動之許可，實屬被上訴人建立之作業標準，參加人依其作業標準為申請及營運，也難謂其具備可責性，更與「排他性競爭者爭訟」之爭點無涉，因此尚不構成本件授益處分之違法瑕疵事由，亦非屬「參加人不履行授益處分法定要件」之事由。

六、據上論結，本件上訴為不合法。依行政訴訟法第249條第1項前段、第104條、民事訴訟法第95條、第78條，裁定如主文。

中華民國 108 年 12 月 12 日

最高行政法院第四庭

審判長法官 鄭 小 康

法官 蕭 惠 芳

法官 劉 介 中

法官 林 文 舟

01 法官 帥 嘉 寶
02 以 上 正 本 證 明 與 原 本 無 異
03 中 華 民 國 108 年 12 月 12 日
04 書記官 徐 子 嵐