最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第536號

上　訴　人　交通部公路總局
代　表　人　許鉦漳
訴訟代理人　陳政君
被 上訴 人　台灣宇博數位服務股份有限公司
代　表　人　Francois P. Chadwick
訴訟代理人　馮昌國　律師
　　郭瑋萍　律師
　　李雅歆　律師

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3月14日臺北高等行政法院107年度訴字第754號判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理　由

壹、緣上訴人所屬臺北市區監理所調查發現，被上訴人以網路招募個人司機使用自用車輛，分別於原判決附表所示時間、自用小客車，藉由Uber APP應用程式平台指揮調度車輛營運載客，載客完成後乘客以信用卡付費，再由被上訴人拆帳分配金額予接受調度之司機，認被上訴人有未經核准擅自經營汽車運輸業之情事，於民國106年11月30日以原判決如附表編號1至3號所示3件違反汽車運輸業管理事件處分書（下合稱原處分），各裁處被上訴人新臺幣2,500萬元罰鍰，並勒令歇業，不得再經營未經公路法申請核准之汽車運輸業。被上訴人不服，提起訴願，遭決定駁回後，遂向臺北高等行政法院（下稱原審）提起行政訴訟，聲明求為判決撤銷訴願決定及原處分，經原審判決撤銷訴願決定及原處分，上訴人不服，提起上訴。

貳、被上訴人起訴主張及上訴人在原審答辯及聲明，均引用原判決所載。

參、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：㈠綜觀原處分之記載內容，可認原處分係認定被上訴人與如原判決附表編號1至3號所示車輛之駕駛人故意共同為未經申請核准經營計程車客運業：㈠依原處分「違反事實」欄記載，具體指明被上訴人「攬載乘客」之行為，顯非僅出租車輛供人使用情形，故依原處分所載之客觀文義可見，係指被上訴人有公路法第34條第1項第4款規定所稱之「載客」行為，其未經申請核准所經營之汽車運輸業，乃係指計程車客運業而言。從而，上訴人辯稱原處分尚有就被上訴人為小客車租賃業之營業行為裁罰，與原處分記載內容不符。㈡次依乘客使用Uber APP搭乘之路線圖畫面列印資料、車資收據、採證照片，可見駕車載客而收取報酬之行為，係透過Uber APP應用程式平台媒合需要使用車輛之乘客後，調派車輛之駕駛人駕駛各該車輛將乘客運送至指定目的地，乘客並透過Uber APP按里程計價所顯示之報酬，再按一定比例將報酬分歸駕駛人與系統業者，各該運輸行為及車資在經由Uber APP應用程式平台達成合意時，運送契約即已成立，則被上訴人明知其未經申請核准，卻透過Uber APP應用程式之運作處理車輛調派、報酬計收等事務，與所招募之車輛駕駛人共同合作從事以小客車經營客運而受報酬之事業，洵堪認定。再細觀前開APP顯示之搭乘路線圖等畫面，有清楚標示載客車輛之車號暨駕駛人代號、相片等資訊，亦難認有何可只租用車輛而毋庸提供駕駛服務之選項，故被上訴人所提供載客服務必然係由司機自備特定車輛駕駛，並無僅出租車輛而駕駛人另議之型態，實乏事證堪認被上訴人併有從事小客車租賃業之營業，上訴人辯稱被上訴人尚有兼為小客車租賃業之營業型態，委無憑據。㈢再參酌上訴人所提出網頁，被上訴人經營型態所提供載客服務，與傳統計程車客運業相較，均為以小客車出租並有駕駛人開車載客之方式提供客運服務，報酬收取方式亦均係按行駛里程長短計價收取報酬，縱攬客及調派司機所使用Uber APP應用程式平台，為傳統計程車客運業者所未曾使用者，然

此與傳統計程車客運業者之「駕車行駛於道路上尋覓乘客或乘客以電話聯絡計程車業者後再據以調派駕駛」而提供之載客服務，本質上仍無差異，上訴人辯稱被上訴人因尚有未經申請核准經營小客車租賃業而經以原處分裁處，並不足採。

二、原處分雖係基於被上訴人違反公路法第77條第2項未經申請核准而經營計程車客運業之行為而為裁處，惟上訴人作成原處分有欠缺管轄權之違法，且難認有行政程序法第115條無須撤銷規定之適用：㈠被上訴人經營計程車客運業，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，又因被上訴人主事務所所在位於臺北市大安區，就其有無經申請核准乙事，本屬臺北市○○○路主管機關之調查審究範圍，查認其違章與否而為裁罰時，依同法第78條第1項規定由同一之臺北市○○○路主管機關辦理，可收事權統一之效，亦可見該行政管轄權規制之合理性；是本件得依公路法第77條第2項規定對被上訴人為裁罰者，應為臺北市○路主管機關，並非上訴人。㈡基於管轄法定原則，公路法第37條第1項第3款、第78條第1項針對涉及計程車客運業違規之裁罰，既已明定違規者之主事務所所在位於直轄市者，由直轄市公路主管機關為有管轄權之行政機關，此時屬中央主管機關之交通部並無管轄權限，法律規定甚明，則汽車運輸業管理規則第139條之1第1項所指交通部尚得委任或委辦之範圍，自應限縮解釋，並不包括母法已明文排除而其並無管轄權之事項。又汽車運輸業管理規則既係基於公路法第79條第5項規定所授權訂定，所授權之範圍並未包含管轄權變動，在母法已就有管轄權行政機關予以明文之情況下，汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定，違反母法有明文之管轄法定原則，及違反憲法第172條、行政程序法第150條第2項、第158條第1項第1款等規定，原審自得拒絕適用之。是以，關於交通部102年7月22日交路字第10250097788號函（下稱交通部102年7月22日函）是否得依據汽車運輸業管理規則第139條之1規定而針對計程車客運業之違章裁罰委任由上

訴人辦理等節，自亦無再為審究之必要。㈢觀諸行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函之內容，並未述及作成之法律依據，致難憑認行政院針對交通部「於直轄市未經核准經營計程車客運業之裁罰機關」管轄權疑義，何以得逕授權上訴人辦理之依據，況本案管轄權規定甚明，委無疑義，即無適用行政程序法第14條第1項規定或行政罰法第31條第1項規定之餘地。又交通部公路總局組織法第2條第4款、第6款規定未見具體規範計程車客運業違章裁罰之權限事務，上訴人謂依此組織法規定有作成原處分之權限，亦屬無稽。㈣公路法第37條第1項第3款規定係按照業者之主事務所所在位於直轄市、直轄市以外之不同，據以劃分有管轄權之行政機關為何，並非以事務之種類為劃分標準，直轄市政府與交通部既同列為公路法第3條公路主管機關之一，就計程車客運業違規裁罰之權限歸屬，再視直轄市之轄區內、外而定，固可認該權限規定涉及土地管轄性質，然而，依公路法第77條第2項規定所為之裁罰，核屬裁量處分，有管轄權之主管機關對於原處分所指被上訴人所涉違章行為，尚須就個案情節，本於其自身裁量權限予以作成裁處，並非必然為與原處分相同內容之處分，遑論原處分尚有涉及是否違反一行為不二罰原則之疑慮等情，亦非無據，是原處分並不符行政程序法第115條所規定無須撤銷之情形等語，爰判決撤銷訴願決定及原處分。

肆、上訴意旨略以：現行公路法並未明文規範對於「未經申准而以自用車違規經營汽車運輸業」之主管機關，且被上訴人所營事業態樣多元且跨類別，若強求歸為一類，將增加法所無之限制。又被上訴人自始未依法申請核准，自論理法則與實務運作面而言，自無從適用公路法第37條第1項第3款規定。且若將公路法第37條關於「申請核准」之土地管轄之規定，擴張解釋及於「未經申請核准者」之管轄權，亦悖於管轄法定原則，並徒生管轄劃分之爭議與跨區取締之不經濟。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，僅泛稱被上訴人有未經核准經營汽車運輸業之違反事實尚屬不明，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違法等語。

伍、本院查：

一、按公路法第2條第14款規定：「本法用詞，定義如下：……十四、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。」第34條第1項規定：「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：一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。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。五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。」第37條第1項規定：「經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：一、經營公路汽車客運業、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，向中央主管機關申請。二、經營市區汽車客運業：（一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。（二）屬於縣（市）者，向縣（市）○○路主管機關申請。三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市○路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。」第39條第2項規定：「汽車運輸業應於籌備期間依法辦理公司或商業登記，並報請該管公路主管機關核准發給汽車運輸業營業執照及公路汽車客運業之營運路線許可證

後，方得開始營業或通車營運。」準此，公路法將公路汽車運輸分為自用與營業兩種。自用汽車不受管制，得通行全國道路；而經營汽車運輸業，則因事涉公共福祉及交通安全，經分為9類，就其營運予以管制。故經營汽車運輸業須先申請核准籌備，其中公路汽車客運業、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，因營運範圍可及全國，故係統一向中央公路主管機關申請，俾利其通盤考量而為一致性之監督管理；另就營業區域相對侷限之市區汽車客運業乃依其經營區域所在向地方公路主管機關【即直轄市、縣(市)政府】申請；計程車客運業則依其主事務所位在直轄市或其外，依序向直轄市政府、中央公路主管機關（即交通部）申請。因而汽車運輸業於籌備完竣，報請該管公路主管機關核發汽車運輸業營業執照等許可後，方得開始營業。

二、次按行政法院組織法第15條之3規定：「最高行政法院各庭審理事件，經評議後認採為裁判基礎之法律見解具有原則重要性，得以裁定敘明理由，提案予大法庭裁判。」依行為時公路法第77條第2項規定：「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣5萬元以上15萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣2個月至6個月，或吊銷之。」（106年1月4日修正為「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣10萬元以上2,500萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣4個月至1年，或吊銷之，非滿2年不得再請領或考領。」）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。……」是對於行為時未經核准經營汽車運輸業之違反公路法上開申請義務者，係由該管公路主管機關為罰鍰及勒令停業（修正後為勒令歇業）之處罰。關於應為上述行政罰之該管公路主管機關誰屬？業經本院大法庭就該法律爭議，亦即就公司主事務所在直轄市○○○○○路法第37條第1項

第3款規定申請核准，而擅自經營計程車客運業者，上訴人無依行為時同法第77條第2項規定予以裁處罰鍰並勒令停業之權限，統一法律見解，作成本院109年度大字第2號裁定在案。

三、依106年1月4日公路法第77條第2項修法理由：「一、未依本法申請核准而經營汽車運輸業及計程車客運服務業者，係被評價為法律上一行為，而依『一行為，不二罰』原則，公路主管機關僅得以前次裁罰處分書到達後之持續違規行為做為下次裁罰之違規事實。是故，為避免『行為人事實上已因多次非法營業行為獲取高額不法利益，惟公路主管機關卻僅可裁處一次至多15萬元罰鍰』之顯不合理情形，爰參照公平交易法等規定，對於未依本法申請核准而經營汽車運輸業及計程車客運服務業者提高裁處罰鍰之額度，俾利公路主管機關得依行為人之違法情節及因違法獲致之利益而裁處合適罰鍰，以達成本法規範之目的。」可知，非法經營汽車運輸業者之多次行為，不論在修法前後，在法律上均有被評價成一行為之問題，是將反覆繼續經營汽車運輸業者多次之非法營業行為，由單一機關整合考量，綜觀違章情節全貌為適切之裁罰，避免多頭馬車造成之事實認定紊亂及違法重複處罰，乃最能貫徹上述公路法立法目的，有利管理效能之發揮。承前所述，公路法為健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，將人民經營之汽車運輸業分為9類，採行事前許可制之方式，予以管制。核立法者基於上述公共利益考量，就人民經營汽車運輸之營業自由，藉由許可而為預防性之限制，並於公路法第37條第1項規定就申請「核准籌備」為管轄權之分配，而自籌備起接受公部門一系列的管理措施。依公路法第37條第1項規定，各該公路主管機關對於應由其管轄之汽車運輸業類型，既有審核其申請合法與否的權限，則對其在申請獲准前，違章從事汽車運輸業之行為，自亦應有管轄權，以盡其管制權責。因此從體系解釋的觀點而言，公路法第37條第1項所為的管轄權劃分，應非

侷限在汽車運輸業之經營管理中的核准籌備事務，在法律另無其他規定的情形下，同時遍及該條以下的各項管理措施（包含同法第五章所規定的「獎勵與處罰」）。因此，公路法第77條第2項規定之裁罰管轄機關，在公路法別無其他明文規定之情形下，原則上既係依公路法第37條第1項規定決定。是對於未經核准，擅自經營計程車客運業者，依公路法第77條第2項規定裁處罰鍰並勒令歇業，其裁罰管轄機關係依公路法第37條第1項第3款而定：即主事務所在直轄市者，由該直轄市○○○○路法第77條第2項規定裁罰之管轄機關；主事務所在直轄市以外之區域者，則由交通部為同條項之裁罰管轄機關，此參現行公路法（106年1月4日修正公布）第78條之1規定：「（第1項）對於未依本法申請核准而經營汽車運輸業……之行為，民眾得敘明事實檢具證據資料，向公路主管機關檢舉……。（第2項）前項檢舉及獎勵辦法，由中央公路主管機關定之。」而依上開規定授權訂定之「檢舉未申請核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業案件獎勵辦法」第3條第1項第3款規定：「檢舉案件依經營業別受理檢舉機關如下：……三、未申請核准經營計程車客運業……案件：在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為交通部公路總局轄管監理所（站）。」即按公路法第37條第1項第3款所定之管轄標準，區別受理檢舉機關益明。又公路法第37條第1項第3款關於計程車客運業管轄權限之規劃，以主事務所是否在直轄市即以土地而為區分，不僅係就此事務管轄權之授與，復係以「主事務所」為連繫因素決定土地管轄，屬行政罰法第29條及第30條之特別規定，依行政罰法第1條但書規定，而排除該等規定之適用。從而上訴人主張將公路法第37條關於「申請核准」之土地管轄之規定，擴張解釋及於「未經申請核准者」之管轄權，悖於管轄法定原則，並徒生管轄劃分之爭議與跨區取締之不經濟云云，並不可採。

四、另依行政程序法第11條第1項、第5項規定：「（第1項）行政機關之管轄權，依其組織法規或其他行政法規定之。……

（第5項）管轄權非依法規不得設定或變更。」第15條規定：「（第1項）行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之。（第2項）行政機關因業務上之需要，得依法規將其權限之一部分，委託不相隸屬之行政機關執行之。（第3項）前2項情形，應將委任……事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。」依上規定可知，行政機關之權限均係以法規為依據（管轄權法定原則），行政機關不得任意設定或變更，尤其不允許當事人協議變動機關之管轄權。惟行政程序法第15條所規定之「委任」或「委託」乃其例外；亦即行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關或委託不相隸屬之行政機關執行之。其所謂「法規」亦即組織法規或其他行政行為法規皆屬之，包括法律及法規命令。又行政機關須有合於法律保留原則意旨之行為法（作用法）為授權依據，方享有行使具干預性之公權力措施的事務管轄權。因此，行政機關僅得依行為法（作用法），不得依組織法內有關權限之規定，訂定涉及人民權利義務之法規命令（參司法院釋字第535號解釋、第570號解釋意旨）。從而，若行政機關欲將部分權限委任所屬下級機關或委託不相隸屬之行政機關執行，仍須有個別作用法之具體法規依據，並由各主管機關依據行政程序法第15條規定辦理權限移轉之委任或委託行為，並踐行公告與刊登政府公報或新聞紙之正當程序。

五、按公路法第79條第5項規定：「汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之。」交通部據此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。」鑑於交通部就主事務所設在直轄市之計程車客運業之申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，並無管轄權，該部自無從將此部分處理權限委任上訴人辦理，是授權事項中所指「計程車客運業」範圍，應限縮解釋限於主事務所設在直轄市以外計程車客運業部分事務，始無違公路法第37條第1項第3款規定；此觀交通部於92年5月7日增訂之汽車運輸業管理規則第139條之1規定：「(第1項）臺灣省轄內之遊覽車客運業、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、立案及經營管理，由交通部委任交通部公路總局辦理。(第2項）福建省金門縣、連江縣轄內之遊覽車客運業、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、立案及經營管理，由交通部委託福建省金門縣政府及連江縣政府辦理。(第3項）臺灣省轄內公路汽車客運業之營運管理，由交通部委任交通部公路總局辦理；直轄市○○○路汽車客運業之營運管理，由交通部委託直轄市政府辦理。」復於93年11月26日(增列處罰事項）、101年6月6日及102年3月22日歷經數次修正，始終未曾將直轄市內有關計程車客運業之申請核准籌備、立案及經營管理列為交通部委任上訴人辦理之事項亦明。故交通部依汽車運輸業管理規則第139條之1及行政程序法第15條第1項規定，以該部102年7月22日函公告委任由上訴人即交通部公路總局辦理遊覽車客運業、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日起生效乙節。上開公告所委任之事項，並未納入「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務。

六、查原處分係依公路法第77條第2項規定，對被上訴人為罰鍰及勒令歇業處罰。而由公路法第34條第1項第4款、第5款就計程車客運業、小客車租賃業之定義可知，計程車客運業之營業重在載客之服務，同時提供駕駛人、車輛出租讓乘客搭載而收取報酬；至於小客車租賃業之營業，則僅出租車輛與他人自行使用，原則上並不提供駕駛人駕車之服務。換言之，計程車客運業者重在提供載客服務，小客車租賃業者則重在提供租賃標的即車輛本身，縱汽車運輸業管理規則第100條第1項第2款規定：「經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定：……二、經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛……。」惟此係小客車租賃業者遇租車人有要求時，方另額外提供代理乘客尋覓與僱用駕駛，使駕駛人處於受乘客僱傭者之地位的營業活動模式，此車輛承租人自行僱用駕駛人之情形，與計程車客運業係車輛與駕駛人不可切割而「載客」之營業模式，二者顯然有別。原審業據原處分所認定被上訴人以小客車出租載客之方式提供客運服務，並按行駛里程長短計價收取報酬，論明：上訴人對被上訴人之裁罰，乃係因其未經申請核准而經營以小客車出租載客為營業，核屬公路法第34條第1項第4款之計程車客運業，此與以小客車租與他人自行使用為營業之小客車租賃業不同，上訴人主張被上訴人亦有經營小客車租賃業云云，自無足採之得心證之理由，經核原判決此部分理由並無不備情事。上訴意旨主張原判決就此未敘明不足採之理由，係有理由不備之違法云云，自無可取。

七、按行政程序法第111條第6款規定：「行政處分有下列各款情形之一者，無效：……六、未經授權而違背法規有關專屬管轄之規定或欠缺事務權限者」，其所謂「欠缺事務權限」，基於行政機關體制之複雜性、管轄權錯誤識別之困難性，及其立法意旨，為確保行政機能有效運作，維護法之安定性並保障人民之信賴，當係指行政處分之瑕疵已達同條第7款所

規定重大而明顯之程度，諸如違反權力分立或職權分配之情形而言。除此之外，其他違反土地管轄或事務管轄，尚屬得撤銷而非無效（本院103年度判字第605號判決參照）。承前所述，上訴人係以被上訴人未依公路法申請核准，經營計程車客運業，而依公路法第77條第2項規定作成原處分。惟直轄市轄內計程車客運業相關事務之管轄權屬於直轄市政府，交通部就此不具管轄權，自無從將此事務之管轄權移轉上訴人，而交通部102年7月22日函委任事項亦不包括此事務，已如前述。原審且據其卷附被上訴人公司基本資料，確定被上訴人公司位於臺北市○○區○○○路○○○號4樓之事實（被上訴人係於上訴後之109年9月23日始變更為同市○○區現址）。則原判決以：被上訴人公司位於臺北市，其未向臺北市○路主管機關申請核准，即經營計程車客運業，顯然違反公路法第37條第1項第3款、同法第77條第2項規定，依同法第78條規定，本應由臺北市公路主管機關作成處分始為合法，上訴人對於直轄市轄內計程車客運業並無管轄權限，其逕依公路法第77條第2項規定所作成之原處分，欠缺管轄權限而屬違法之行政處分，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由，而將訴願決定及原處分均予撤銷，於法尚無不合。

八、綜上所述，原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，將訴願決定及原處分均予撤銷，於法尚無不合。上訴論旨，仍執前詞，指摘原判決違背法令，求予廢棄，難認有理由，應予駁回。

陸、據上論結，本件上訴為無理由。依行政訴訟法第255條第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　華　民　國　109　年　10　月　29　日

最高行政法院第四庭

審判長法官　鄭　小　康

法官　帥　嘉　寶

法官　林　玫　君

法官　李　玉　卿

法官　劉　介　中

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　　華　　民　　國　　109　年　　10　　月　　30　　日

書記官　劉　柏　君