最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第576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　郭雨嵐　律師
　　謝祥揚　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29日臺北高等行政法院107年度訴字第66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

一、上訴人之代表人原為陳彥伯，嗣變更為許鉦漳，茲據新任代表人具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

二、本件事實經過：

被上訴人招募司機，於如臺北高等行政法院（下稱原審）107年度訴字第66號判決(下稱原判決)附表所示時間、地點，經由Uber App應用程式平台，指揮調度如原判決附表所示車號（編號24車號應為0237-AC，原判決誤載為0327-AC）的自用車營運載客，乘客以信用卡支付車資後，再由被上訴人拆帳分配給接受調度的司機。上訴人認定被上訴人有未經核准擅自經營汽車運輸業的事實，違反汽車運輸業管理規則第138條規定，乃依行為時公路法第77條第2項規定，以原判決附表所示民國106年8月8日30件違反汽車運輸業管理事件處分書（編號27文號應為第20-20AA00493，原判決誤載為第20-20AA00492），各裁處罰鍰新臺幣（下同）15萬元（原判決誤載並勒令停止未經依公路法申請核准之汽車運輸業）。被上訴人不服，提起訴願，其中附表編號30部分，業經上訴人自

行撤銷，訴願不受理；其餘部分（即附表編號1至29，下合稱原處分）則訴願駁回，被上訴人就駁回部分提起行政訴訟，並聲明：訴願決定及原處分均撤銷，經原判決撤銷訴願決定及原處分，上訴人不服，遂提起本件上訴。

三、被上訴人起訴主張、上訴人於原審之答辯及聲明，均引用原判決所載。

四、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：

(一)查被上訴人及原處分所示的自用車未經申請核准經營計程車客運業，卻於原判決附表所示的時間、地點，透過被上訴人的Uber App應用程式平台，搭載乘客並收取費用；另按被上訴人招募司機加入Uber App應用程式平台的廣告及網頁內容，可知被上訴人與其招募的司機是共同合作，藉由Uber App應用程式平台載運乘客並收取報酬，有共同營業的意思。而被上訴人主張伊無利用該平台調度、派遣車輛並收取費用等等，尚無礙被上訴人已符合行為時公路法第77條第2項所定的主、客觀處罰要件。經比對公路法第34條第1項第4款及第5款規定關於計程車客運業及小客車租賃業的定義可知，小客車租賃業僅是出租車輛供他人自行使用，並不提供駕駛人駕車服務。然無論如何，小客車租賃業僅於承租車輛的消費者有額外要求須僱用駕駛人時，始由車輛出租的業者代僱駕駛人，提供載客服務，此與計程車客運業的營業模式，仍有不同。觀原處分已指明本件違章係駕駛人駕駛汽車攬載乘客，又被上訴人以合作司機駕駛小客車提供客運服務，且按行駛里程長短計價收取報酬，此與一般計程車客運業者提供載客服務，尚無本質上的差異，原處分所指未經申請核准經營汽車運輸業，當指未經申請核准經營計程車客運業而言。自被上訴人招攬司機加入Uber App應用程式平台的廣告資料顯示，可知被上訴人是著重人車合一的載客服務。難認被上訴人有何只出租車輛，而毋庸提供駕駛服務的業務內容，上訴人主張被上訴人係兼營計程車客運業及小客車租賃業等等，即不可採。

(二)另按公路法第37條第1項第3款規定已明定負有審核、判斷權限的公路主管機關。依此，對於未經申請核准經營計程車客運業的違規態樣，公路法第78條第1項規定前段所稱的「該管公路主管機關」即應按此標準判別。查本件違規經營計程車客運業的營業模式，無論個別駕駛人的違規行為地何在，即應以被上訴人主事務所在地判別有審核、裁罰權限的公路主管機關。由於被上訴人主事務所位在臺北市○○區○○○路○○○號4樓，就本件違規行為有無申經核准乙事，自屬臺北市政府調查審究的範圍，上訴人並無作成原處分的權限，原處分即非適法。

(三)上訴人雖主張直轄市政府對於尚未申請核准經營計程車客運業（即自用車）的違章行為，則無管轄權。然直轄市○○○○路法第37條第1項第3款規定，對於尚未申請核准經營計程車客運業者，本有審核其申請合法與否的權限，如何謂僅就對從事計程車客運營業活動的其他違章車輛反而無管轄權。況依公路法第78條之1規定授權訂定的「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款及第5條第1項規定，並無因未申請核准經營計程車客運業，即認直轄市政府無管轄權，而應由上訴人管轄的情形，益徵上訴人此部分主張尚不可採。且現行汽車運輸業管理規則第139條之1第1項於102年7月22日修正前，僅涉及直轄市以外計程車客運業的申請核准籌備、立案、營運管理及處罰，實則公路法第37條第1項第3款已針對計程車客運業的經營管制，明定直轄市政府與中央公路主管機關的權限分配，關於直轄市轄內計程車客運業的申請核准籌備、立案、營運管理及處罰權限，均歸屬直轄市政府。再者，授權訂定汽車運輸業管理規則的公路法第79條第5項規定，並無管轄權變動的授權。在公路法第37條第1項第3款規定已有明文的情況下，汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定不無違反公路法第37條第1項第3款及行政程序法第150條第2項規定之情，原審自得拒絕適用。且交通部以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）公告委任上訴人辦理的業務，並未將「直轄市轄內計程車客運業」的申請核准籌備、立案、營運管理及處罰等納入，上訴人仍欠缺本件的管轄權限。

(四)上訴人雖主張，依行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函載：「……經通盤考量一般立法例、運輸業跨區流動營業之特殊性等，決定貴部（即交通部）及直轄市政府均具有管轄權。二、另為避免未來裁罰、救濟之複雜化，現階段仍以貴部公路總局為裁罰機關…。」是上訴人具有管轄權等等，然就本件情形而言，公路法第37條第1項第3款規定已就管轄權規定甚明。尚無管轄權有爭議或數機關均有管轄權的情形，上開行政院函文，尚難作為得將直轄市內經營計程車客運業之裁罰授權上訴人辦理的依據。另按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的權限。又屬作用法性質的公路法第37條第1項第3款規定業已明確劃分中央公路主管機關與直轄市政府的權責，自不允以較為概括而無實體內容的交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定，作為上訴人作成原處分的權限依據，上訴人關於此部分的主張仍不可採。

(五)上訴人雖再主張Uber App應用程式平台通行全國，有取締上的困難及應訴之不便等等。然就人民應訴不便部分，本件由臺北市政府管轄，或由位在臺北市的上訴人管轄，並無差異，況行政訴訟法第130條之1已有視訊審理的規定。又行政程序法第19條已有職務協助的規定，直轄市政府並無難以取得違章車輛車（駕）籍資料的管道與法律依據。再者，Uber App應用程式平台雖是通行全國，且使用該平台的違章車輛也可能跨域流動，然公路法對於主事務所在直轄市境內之計程車客運業者的申准、管理、取締、裁罰等，既仍維持由直轄市政府主管的規範體例，即不能悖於法律，變更其主管機關。是以，上訴人此部分主張，仍不可採。另前述公路法第37條第1項規定係就經營汽車運輸業，按經○○○區○○○○

路主管機關與直轄市公路主管機關的事務權限，並非單純的土地管轄規定，應無行政程序法第115條規定的適用。縱認有該條的適用可能，然有管轄權的主管機關（直轄市政府）並非必然作成與原處分相同內容的處分。是原處分並不符行政程序法第115條所定無須撤銷的情形，自仍應撤銷。

(六)綜上，被上訴人固已符合行為時公路法第77條第2項所定的主、客觀處罰要件，惟上訴人就此違章情形無管轄權，欠缺作成原處分的裁罰權限，原處分即有違誤，訴願決定予以維持，亦屬有誤。被上訴人訴請撤銷訴願決定及原處分，即有理由，應予准許。

五、上訴意旨略謂：

(一)查上訴人於原審業已主張小客車租賃業亦有「人車合一的載客服務」，較接近「代僱駕駛之小客車租賃業」。另查Uber App應用程式平台提供使用者可事先依其需求選擇車種與車齡並將此區分收費標準，並事先提供使用者所需行程之預估收費金額等情，營業型態與「小客車租賃業」相似。準此，其行為構成未經核准經營「計程車客運業」，亦構成未經核准經營「代僱駕駛之小客車租賃業」。且上訴人亦補充：「只要係『未經申請核准』、『經營客、貨運輸』『受有報酬』（汽車運輸業），即構成公路法第77條第2項規定之要件。倘有業者未經核准以自用車有時載客及載貨收費，主管機關即能認定其為未經核准經營『汽車運輸業』」等語。惟原判決對上開主張僅泛稱「即不可採」，未敘明不可採之理由及行為時公路法第77條第2項規定需論及違規行為人係違反何種業別之論理依據，應有判決不備理由之違法情事。

(二)按原審107年度簡上字第155號判決意旨，認定小客車租賃業者其違法行為態樣縱涉及計程車客運業，上訴人仍應為該案公路主管機關，其具有管轄權並無違誤。原判決竟以被上訴人之違法行為態樣「僅」涉及計程車客運業為由，認定公路法第37條第1項第3款規定已明定負有審核、判斷權限的公路主管機關，按業者主事務所位於直轄市或直轄市以外區域為

區分標準，與前開判決認定管轄權之方式竟大相逕庭，顯有足以影響判決結果之適用行政訴訟法第189條論理法則不當之當然違背法令。另倘需逐案定性並區分業者違規經營之類別後，方能決定管轄權，恐徒增爭議。若以本案「違規車輛為自用車」之事實視之，自用車之主管機關亦可取得管轄權限，判斷上較為簡便，亦符合前開判決所認定管轄權之方式。

(三)綜上，公路法第77條第2項規定之構成要件並未設有分類要件，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，是○○○區○○路法第34條第1項各款分類之必要而限縮上訴人之裁罰範圍。且將公路法第37條「申請核准」之土地管轄規定，擴張解釋及於「未經申請核准者」之管轄權，似亦悖於管轄法定原則，徒生管轄劃分之爭議與跨區取締之不經濟。

六、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ㄨ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，作成本院109年度大字第2號裁定在案，此為本院統一之法律見解。

(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，原則上即係依公路法第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，依行為時公路法第77條第2項規定裁罰，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」，故對於未經申准而以「自用車」違規經營「汽車運輸業」之裁罰或裁罰以外之不利處分，其管轄權可由「自用車」之主管機關即上訴人取得等等，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)查原處分係依行為時公路法第77條第2項規定，對被上訴人為罰鍰處罰。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等等，自無足採之得心證理由，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等等，自非可採。

(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，而依行為時公路法第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日始變更為同市信義區現址）。則原判決以：被上訴人公司位於臺北市，其未向臺北市公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、行為時同法第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，其逕依行為時公路法第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)末按依法行政原則乃支配法治國家立法權與行政權關係之基本原則，是行政程序法第4條規定：「行政行為應受法律及

一般法律原則之拘束。」行政行為或其他一切行政活動，均不得與法律相牴觸（法律優越原則）；且沒有法律授權，行政機關亦不能合法的作成行政行為（法律保留原則）。核行政程序法第15條第1項規定行政機關為「權限委任」，須「依法規」始得為之，乃因管轄權依法規設定後，非經法規之明文授權，行政機關不得擅自以行政行為變更法規制定者之意志，否則有悖法治國之「法律優越原則」。故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，所指授權行政機關移轉管轄權之「法規」，原則上在法規範位階上至少應與賦予原管轄機關管轄權之法規相當，始符法治國之法律優越原則要求。因此行政機關若依據較劃定其管轄權之法規位階更低之法規移轉其權限予其他機關者，則該管轄權之移轉固不具合法性；惟若上位法規明文授權下位法規得自由形成權限之移轉與否，則以授權法規作為管轄權移轉之法規依據，應可認授權法規之位階係屬相當。查為配合公路法之實行，60年2月1日修正公布之公路法第55條即規定：「汽車運輸業管理規則，及汽車客運貨運規則，由交通部定之。」嗣於73年1月23日修正增訂第79條規定：「公路用地使用、公路修建養護、專用公路、公路經營業、汽車及電車運輸業管理規則，由交通部定之。」之後為使授權訂定各該規則之目的、內容及範圍具體明確，並逐步修正如現行規定。考之增訂該條規定之立法理由，係鑑於車輛日增，交通秩序難以維護，而遊覽車及自用車非法營業之禁止，公路兩側建築物與廣告物妨礙行車安全之取締等，均非在法律中釐訂其範圍，故無法執行等語，已見立法者審酌此等行政事務之龐雜、社會狀況之多變，無法以法律為鉅細靡遺之規範，乃賦予行政權更多形成空間，期能有效能地執行該等事項，而概括授權交通部處理。又現行公路法第79條第5項規定固無管轄權變動之明文授權，但該授權規定既將「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」等涉及人民財產權等基本權事項，明定其內容及範圍授權予交通部處理，則基於「舉重以明輕」之法理，及增進行政效率，以貫徹利於執行公路法上開事項之立法意旨等節以觀，核與人民基本權無直接關連性之權限移轉問題，可認為業概括授權而涵蓋在其授權意涵之中，始能確實達其授權目的。是於汽車運輸業管理規則第139條之1為上述權限移轉之規定，雖與授權移轉之法規在形式上位階有所不同，然因作為權限移轉授權基礎之汽車運輸業管理規則尚有公路法第79條第5項之概括授權，是其規定之合法性，應無疑義。原判決以公路法第79條第5項沒有授權由交通部將母法中已經確定之管轄權限再透過子法移轉給其他機關一節，尚有誤解，併予指明。

(九)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，指摘原判決違背法令，求予廢棄，難認有理由，應予駁回。

七、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　　11　　月　　18　　日

最高行政法院第一庭

審判長法官　侯　東　昇

法官　簡　慧　娟

法官　鍾　啟　煌

法官　蔡　紹　良

法官　王　碧　芳

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　　華　　民　　國　　109　　年　　11　　月　　18　　日

書記官　蘇　婉　婷