最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第579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　郭瑋萍　律師
　　謝祥揚　律師
　　林欣儀　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5月30日臺北高等行政法院106年度訴字第1073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：

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司機，分別於如臺北高等行政法院（下稱原審）106年度訴字第1073號判決（下稱原判決）附表所示日期，以如該附表所示之車輛藉由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，上訴人爰以如原判決附表所示民國106年2月2日11件違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱原處分），依公路法第77條第2項，各裁處被上訴人新臺幣（下同）2,500萬元、500萬元及100萬元罰鍰，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，仍遭決定駁回，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)被上訴人之運作模式係司機以自有車輛透過被上訴人Uber App應用程式平台運作方式，乘客要搭乘時以Uber App應用程式平台叫車，由被上訴人直接指揮調度車輛前往指定地點載客，乘客再以信用卡付費予被上訴人，再由被上訴人拆帳分配金額予所調度之自用車輛。由此可知，當司機加入Uber App應用程式平台，即可由Uber App應用程式平台為不特定之第三人提供運送服務，再由Uber結算後，匯款至指定帳戶，收取運費。顯見被上訴人與所招募司機共同藉由Uber App應用程式平台載運乘客並收取報酬，具有反覆性、繼續性實施運輸行為並受領車費報酬之故意，構成營業行為。又原處分已具體指明被上訴人「攬載乘客」行為，即係依公路法第34條第1項第4款規定所定義之「載客」行為加以描述，可見被上訴人上開行為屬計程車客運業。茲被上訴人未經申請核准經營汽車運輸業，仍為上開營業行為（計程車客運業），原處分據以裁處之被上訴人違反公路法第77條第2項規定之行為，應係針對未依同法第37條第1項第3款規定申請核准而經營計程車客運業而言。經查，被上訴人係透過Uber App應用程式平台以快速媒合可提供載客服務之駕駛人與提出乘車需求之乘客，並提供資訊予雙方，仍該當於乘客以電話聯絡計程車，或計程車行駛於道路上招攬消費者之行為。其後，駕駛人以自備車輛提供載客服務後，由消費者以信用卡付費，被上訴人再將報酬支付予駕駛人，則該當於計程車業者於提供載客服務後收取報酬。則被上訴人與加入Uber App應用程式平台之駕駛人之行為自該當於公路法第2條第14款汽車運輸業之要件，且被上訴人係與加入Uber App應用程式平台之駕駛人共同實施違反行政法上義務之行為。

(二)按公路法第3條、第37條、第77條第2項及第78條規定，可知經營計程車客運業，主事務所位於直轄市者，其申請及管理之主管機關應為直轄市政府；主事務所位於直轄市以外區域者，其主管機關則為交通部。從而，就違反公路法第77條第2項規定，「與主事務所在直轄市之計程車客運業」共同違反公路法第77條第2項規定者，依同法第78條規定，就轄區內交通營運所進行之相關裁罰及管制案件，應由直轄市公路主管機關作成處分。查被上訴人未經申請核准利用網路平台經營汽車運輸業攬載乘客收取報酬，違反汽車運輸業管理規則第138條規定，經上訴人依公路法第77條第2項規定而為裁處罰鍰並「勒令停止未經公路法申請核准之汽車運輸業」，被上訴人違規態樣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款規定之計程車客運業，而被上訴人公司位於臺北市○○區○○○路○○○號4樓，就其違規經營計程車客運業行為，應由臺北市公路主管機關作成處分始為合法，上訴人逕予作成原處分，即有違誤。原處分違背前揭管轄之規定，自屬違法之行政處分，因其瑕疵尚未達重大明顯之程度，尚屬得撤銷而非無效，從而被上訴人以上訴人所為原處分欠缺管轄權限，主張應予撤銷，即屬有據。

(三)雖行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函略謂：「……本案貴部及各直轄市政府之立論均有依據，經通盤考量一般立法例、運輸業跨區流動營運之特殊性，決定貴部及直轄市政府均有管轄權。……」等語，然其並未述及作成之法律依據，揆諸公路法規定及說明，關於直轄市未經核准經營計程車客運業之裁罰機關，由直轄市政府任之，毫無疑義，並無行政程序法第14條第1項規定機關間權限爭議的問題。況且，該函作成時間為106年7月24日，但原處分所載之違反時間均為106年1月間，上訴人亦無從溯及依該函就原處分之裁處取得管轄權限，仍應由「原始」權責機關即臺北市政府管轄。上訴人又辯稱其對於直轄市內未經核准經營計程車客

運業而違反公路法者予以裁罰，乃屬土地管轄錯誤之瑕疵，依行政程序法第115條規定亦無須撤銷云云。查上訴人所為原處分業已違反公路法第37條第1項第3款之管轄規定，乃屬有瑕疵之行政處分，且上訴人就被上訴人違規行為依公路法第77條第2項規定所為之裁罰係屬裁量處分，因此有管轄權之機關就前開事件，並非必然為相同處分。是依行政程序法第115條規定反面解釋觀之，原處分自仍應撤銷，上訴人此部分主張自無足採。另上訴人援引交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款之規定，主張其對於未經申請核准而於直轄市區域內經營計程車客運業行為之裁罰具管轄權云云。惟交通部公路總局組織法未有任何明文規定上訴人對於未經申請核准而於直轄市區域內經營計程車客運業之行為有管轄權限，故上訴人此部分上開主張，自無足採。

(四)綜上所述，原處分所指被上訴人之違章行為，固有所憑，惟上訴人就「直轄市轄內計程車客運業」欠缺管轄權限，不具有作成原處分之管轄權限，原處分既有上開瑕疵，自有違誤，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（市〇〇路主管機關申請。三、經營計程車客運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市〇路主管機關申請，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，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。」（106年1月4日修正公布前為「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。」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)依現行公路法第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日交路字第10250097788號函（下稱交通部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，對被上訴人為罰鍰處罰並勒令歇業。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○

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，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　王　俊　雄

法官　簡　慧　娟

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