最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第624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1月17日臺北高等行政法院107年度訴更一字第89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、本件上訴人代表人由陳彥伯變更為許鉦漳，茲經繼任者具狀承受訴訟，核無不合，應予准許，先此敘明。

二、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，分別於原審106年度訴字第365號判決（下稱前一審判決）判決附表一所示日期，以如同附表所示之自用車輛，藉由「Uber APP」應用程式平臺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，嗣上訴人分別民國105年10月12日、14日以前一審判決附表二所示8件違反汽車運輸業管理規則事件處分書（下合稱原處分），各裁處被上訴人新臺幣（下同）15萬元罰鍰，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，經交通部決定訴願駁回後，向臺北高等行政法院（下稱原審）提起行政訴訟，並聲明：訴願決定及原處分均撤銷，嗣經原審法院以前一審判決駁回被上訴人之訴。被上訴人仍不服，遂提起上訴。經本院107年判字

第384號判決「原判決廢棄，發回臺北高等行政法院。」發回原審更為審理。被上訴人於發回後聲明同前，經原審107年度訴更一字第89號判決（下稱原判決）撤銷訴願決定及原處分，上訴人遂提起上訴。

三、被上訴人起訴主張及上訴人於原審之答辯及聲明，均引用原判決之記載。

四、原判決撤銷訴願決定及原處分，其理由略以：

㈠依公路法第34條第1項第4款、第5款規定，可知計程車客運業的營業行為著重在人車合一（即車輛加司機）的載客服務，而小客車租賃業的營業行為，僅是出租車輛供他人自行使用，並不提供駕駛人駕車服務，因此，就有通行需求之消費者而言，對於計程車客運業的選擇經常是衡酌車況及司機雙重因素後，而為搭乘於否的決定；對於小客車租賃業的選擇則著重在租賃標的物即車輛本身的品牌、性能等考量。原處分違反事實欄已指明本件違章係被上訴人以合作司機駕駛汽車攬載乘客，提供客運服務，而非出租車輛供人使用，且按行駛里程長短計價收取報酬，另由被上訴人招攬司機加入Uber APP平台的廣告資料中合作駕駛的必備條件，對招募的司機與車輛進行審核則顯示駕駛人因素的重要性，可知被上訴人並非單純出租車輛供他人自駕使用，而是著重人車合一的載客服務，與一般計程車客運業者提供載客服務並無本質上之差異，原處分所指違反之汽車運輸業當指計程車客運業而言。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情，即無足採。

㈡按公路法第37條第1項第3款規定，明定負有審核、判斷權限之公路主管機關，故對於未經申請核准經營計程車客運業的違規態樣，同法第78條第1項前段所稱「該管公路主管機關」即應按該標準判別。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。由於被上訴人行為時主事務所位在臺北市○○區○○○路○○○號0樓

，就本件違規行為有無申經核准一事，自屬臺北市政府調查審究之範圍，上訴人並無作成原處分之權限，原處分即非適法。

㈢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）之違章行為則無管轄權等情，然依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之公路法第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。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之業務，並未將「直轄市轄內計程車客運業」之申請核准籌備、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。

㈣上訴人執行政院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……。」主張其就本件具有管轄權等情。然就本件情形而言，公路法第37條第1項第3款已就管轄權規定甚明，已如前述，尚無管轄權有爭議或數機關均有管轄權的情形。另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，要無行政院依行政程序法第14條第1項規定，將「於直轄市未經核准經營計程車客運業之裁罰機關」決定為上訴人負責辦理之問

題。

㈤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；縱認有公路法第37條第1項第3款之適用可能，行為時同法第77條第2項規定之裁罰係屬裁量處分，主管機關就對原處分所涉違章行為尚須行使裁量權，況本件尚涉及是否違反一行為不二罰原則之疑慮，並非必然為與原處分相同之處分，原處分不符行政程序法第115條所定無須撤銷之情形，自應予以撤銷。

五、上訴意旨略以：

㈠本件被上訴人之違規行為，就其「使用之車輛」與Uber APP通用全國「無營業區域之劃分」之特性，應較接近「代僱駕駛之小客車租賃業」。其依里程計費之模式雖類似「計程車客運業」，但其每日可依離尖峰時段而調整費率，且未加裝計費表卻又與「計程車客運業」不同。又由Uber APP提供使用者可事先依據其需求選擇車種與車齡，並以此將收費標準區分為尊榮優步與精英優步，復事先提供使用者所需行程之預估收費金額等情，可見被上訴人營業態樣顯與「小客車租賃業」相似。被上訴人行為既同時構成未經核准經營「計程車客運業」及「代僱駕駛之小客車租賃業」，其未經申請核准之經營型態具跨業性質。而行為時公路法第77條第2項構成要件按其文義並未設有分類要件，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。倘需逐案定性區分其違規經營之類別後，方能決定管轄權，恐徒增管轄爭議。若以本件「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，且由自用車之主管機關予以管轄，判斷上較為簡便，且不致落入業類定性之紛擾。

㈡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。依組織法或依公路法之體系解釋，由管理自用車之上訴人針對自用車違規營業裁罰，並及於與該違規自用車具共同行為分擔之被上訴人一併裁罰，仍合乎管轄法定原則，並易弭平未經申准者具跨業與跨域性時之管轄爭議。

㈢被上訴人自始未依法申請核准經營汽車運輸業，自論理法則與實務運作面而言，均無從適用公路法第37條第1項第3款規定。且擴張適用之結果反因定性之擾而徒生管轄爭議，亦不符合運輸業之特性並有悖於公路法第37條之立法目的與體系解釋。原判決將公路法第37條此一規範「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，似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。

㈣縱認公路法第37條第1項各款規定及於「未經申請核准者」之裁罰，因被上訴人未經申請核准之經營型態具跨業性質，上訴人對於未經核准經營小客車租賃業之部分，業經交通部依汽車運輸業管理規則第139條之1規定，以交通部102年7月22日函將公路法第37條第1項第1款所定事項委任予上訴人，故上訴人對於未經核准經營小客車租賃業者，亦具有裁罰之管轄權限。原判決針對上訴人於原審主張被上訴人同時涉及代僱駕駛之小客車租賃業，僅泛稱自無足採，而未敘明不足採之理由；又上訴人已於原審提出直轄市政府交通主管機關之函文，原判決竟謂本件根本不曾發生任何管轄權爭議云云，實已違背證據法則，則原判決亦有判決不備理由、理由矛盾及適用法規不當之違法。

六、本院按：

㈠按公路法第2條第14款規定：「本法用詞定義如左：……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：㈠屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。㈡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，向直轄市公路主管機關申請，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。

㈡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，本庭受理本件上訴事件認採為裁判基礎之法律見解，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，上訴人依行為時同法第77條第2項規定，有無予以裁處罰鍰並勒令停業之權限；因相關案件繫屬本院逾百件，為免本院各庭見解歧異，顯有預為統一見解之必要，經徵詢程序本院有不同見解，爰提案予大法庭，業經大法庭就提案之法律爭議，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，此為本院統一之法律見解。

㈢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5章所規定的「獎勵與處罰」）。因此，行為時公路法第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項規定裁處罰鍰並勒令停業，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，由該直轄市政府為行為時公路法第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，此參公路法第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云云，並不可採。

㈣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，此即管轄權法定原則，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。

㈤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日起生效一節。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。

㈥經查，原處分係依行為時公路法第77條第2項規定，對被上訴人為罰鍰及勒令停業處罰。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經營小客車租賃業云云，指摘原判決適用法規不當、不備理由、理由矛盾云云，自無可取。

㈦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，確定行為時被上訴人公司位於臺北市○○區○○○路○○○號0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。上訴人主張交通部業依汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定合法委任上訴人，上訴人作為自用車之管轄機關所為原處分亦無欠缺管轄權之瑕疵，原判決有判決適用法規不當之違法云云，要無可採。

㈧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，而謂：汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定就計程車客運業之處罰管轄權限授權，顯然逾越法律授權之範圍與立法精神云云，關於主事務所在直轄市以外之區域之計程車客運業者部分，顯有誤解。上訴意旨為上開指摘雖非無據，惟因不影響判決之結果，原判決仍應維持。

㈨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。

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　　30　　日

最高行政法院第一庭

審判長法官　侯　東　昇

法官　王　碧　芳

法官　簡　慧　娟

法官　蔡　紹　良

法官　鍾　啟　煌

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　　華　　民　　國　　109　　年　　12　　月　　1　　日

書記官　徐　子　嵐