最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第645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8月21日臺北高等行政法院107年度訴字第1700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，分別於民國106年1月20、26日，藉由Uber APP應用程式平台（下稱Uber平台），指揮調度如原判決附表所示車輛營運載客，並由乘客以信用卡利用上述Uber平台於搭乘後付費，所付金額再由被上訴人與接受調度司機拆帳分配之方式以營利，而有未經核准擅自經營汽車運輸業之情事。嗣上訴人即以被上訴人上述情事各自違反公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定為由，以如原判決附表所示2件違反汽車運輸業管理事件處分書（下合稱原處分），對被上訴人各裁處新臺幣（下同）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，併同對上訴人107年4月9日第20-20B10291號違反汽車運輸業管理事件處分書（下稱另案處分）提起訴願，訴

願決定就原處分部分駁回被上訴人之訴願，就另案處分部分決定不受理後，被上訴人就訴願決定所維持之原處分仍有不服，提起本件行政訴訟，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，上訴人遂提起上訴。

三、被上訴人起訴主張及上訴人於原審之答辯，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依原處分所載之違規事實，上訴人是認定被上訴人利用網路平台攬載乘客收取報酬之方式提供客運服務，參照卷附乘客檢舉資料，是按上下車地點間之行駛里程長短計價收取報酬（計程收費），客觀文義上已可明瞭是依據公路法第34條第1項第4款所定義之計程車客運業載客行為。又上訴人認定載客之司機則是基於自己獨立營業而非受僱接受指揮監督之角色，利用被上訴人提供之Uber平台，與被上訴人合作，共同違法經營汽車運輸業，參上訴人對司機利用Uber平台違法收費載客營運者，也一向以司機自己違法經營汽車運輸業為由，依公路法第77條第2項規定予以處罰，並非認定司機僅是出租小客車所代僱的駕駛。因此，原處分認定被上訴人此等違法經營之汽車運輸業，核應屬公路法第34條第1項第4款所定「以小客車出租載客為營業」之計程車客運業無誤，此與同條項第5款所定「以小客車租與他人自行使用為營業」之小客車租賃業，並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代僱駕駛小客車租賃業之營業活動模式明顯有別。原處分認定被上訴人未經核准所經營之汽車運輸業，當屬計程車客運業，而非代僱駕駛小客車租賃業。被上訴人行為時之主事務所設在臺北市，即應由臺北市政府為管轄之裁罰機關，上訴人並無依公路法第77條第2項規定為原處分之管轄權限。是上訴人辯稱：被上訴人行為與代僱駕駛之小客車租賃業相當或具有跨業性，不應先定性被上訴人行為決定管轄權歸屬，應以其利用小客車違法經營汽車運輸業，其即有管轄權云云，顯屬有誤，並不可採。

㈡汽車運輸業管理規則是依公路法第79條授權所訂定之行政命令，而母法公路法對未經核准經營計程車客運業之處罰既已定有明確之管轄機關，未經核准違法經營計程車客運業者事務所設於直轄市者，其違法經營計程車客運業之行為，依公路法規定，即應由直轄市政府管轄處罰，中央主管機關交通部並無處罰之管轄權限；交通部僅得對事務所非設於直轄市之未經核准經營計程車客運業之行為，有處罰之管轄權限。依管轄法定原則及法律優越原則，授權子法之管理規則即不得藉行政命令，恣意變動公路法對上述處罰管轄權限之分配秩序，且無此處罰管轄權之交通部，也無從藉由權限委任方式，將自己所無之處罰權限委任上訴人辦理。是以，汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定計程車客運業處罰，由交通部委任上訴人或得委辦直轄市政府辦理者，交通部僅得將針對「事務所非設於直轄市之未經核准經營計程車客運業」的處罰管轄權限委任上訴人或委辦直轄市政府辦理，斷無法將處罰管轄權限依母法本在直轄市政府，自己根本欠缺處罰管轄權限的部分，還得委任上訴人辦理，此亦係汽車運輸業管理規則上開規定於102年7月22日修正後，交通部依此規定及行政程序法第15條第1項之權限委任程序，僅以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「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，卻刻意未將「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務納入。是汽車運輸業管理規則第139條之1第1項實不能作為「直轄市轄內計程車客運業」相關業務權限已委任上訴人辦理，使上訴人得就本件為行政罰之權限基礎。

㈢公路法第37條第1項、第39條第2項限定經營汽車運輸業應先申請核准，以及同法第77條第2項所定對違法者處以罰鍰並勒令歇業等，已對人民職業（營業）自由與財產權形成限制

，則有權限裁處此等行政罰不利益處分之機關，自應以由公路法該等作用法規定所授權處理之該管公路主管機關為限，就事務所設在直轄市之未經核准經營計程車客運業者，應依公路法上開作用法之授權規定，定由直轄市政府為此等干預人民基本權作用之管轄機關，不得僅以組織法規定之事務執掌權限，為公路法第77條第2項之裁罰權限基礎，自不得無視作用法之授權對象，逕因上訴人有組織法之事務職掌權，即管轄權決定予無作用法授權之上訴人。

㈣上訴人並無以原處分裁罰被上訴人之管轄權限，就此等管轄權欠缺之瑕疵而言，因公路法第77條第2項針對未經核准經營計程車客運業之行為的裁罰權，繫於同法第37條第1項第3款、第39條第2項關於申請核准籌備、申請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等管轄權限之細部分配規定，管轄是否錯誤之識別有其困難，未達重大而明顯之程度，且此等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而區分，直轄市以外者，一律歸中央主管機關交通部管轄，顯係以土地為管轄區分標準，而非以事務種類別或層級為管轄區分標準，則本件交通部所屬上訴人作成原處分，應屬違反土地管轄而非事務管轄或層級管轄之規定。再者，未經核准經營計程車客運業以主事務所即營業活動中心設於直轄市與否，決定管轄之區分，與不動產無關，而計程車客運業雖有營業區域之限制，但依汽車運輸業管理規則第91條第1項第3款附表七所定計程車客運業之許可營業區域，並不僅侷限於主事務所所在之直轄市，亦包含鄰近之直轄市區域，故此營業權利非與管轄地域相結合，徵諸前開說明，公路法上開土地管轄之規定，並非土地專屬管轄之規定，則原處分雖有土地管轄欠缺之瑕疵，然尚不致達行政程序法第111條第6款所定應屬無效之程度。

㈤本件原處分違反非專屬之土地管轄規定，業如前述，然依公路法第77條第2項規定所為之裁罰係屬裁量處分，主管機關對於未經申請核准而經營計程車客運業，本得依其違反情節

輕重裁處罰鍰金額多寡，並斟酌比例原則是否勒令其停業，前開決定均屬主管機關之裁量權限，其決定均屬裁量處分，有管轄權之機關就如原判決附表所示事件，並非必然為相同處分，尤其行政罰法第24條第1項、第26條規定，本意在具體落實憲法法治國之比例原則，禁止國家對人民之同一違法行為，予以相同或類似之多次處罰，致承受過度不利之後果。

五、上訴意旨略以：

㈠原判決針對上訴人於原審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，且公路法第77條第2項之要件無需論及何種業別等事項，僅以「依原處分違反事實欄所載，已指明本件違章係駕駛人駕駛汽車攬載乘客，而非出租車輛供人使用；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」云云，認定被上訴人與原判決附表所示車輛之駕駛人共同違規經營計程車客運業，而未敘明不足採之理由，實有判決不備理由。

㈡原判決以Uber APP並無提供僅出租車輛然駕駛人另議之服務型態為由，即認定上訴人主張被上訴人與系爭小客車之駕駛人併有從事小客車租賃業之營業行為並不可採，顯有足以影響判決結果適用行政訴訟法第189條論理法則不當之當然違背法令。

㈢退步言之，縱認被上訴人之違法行為「僅」涉及計程車客運業，然原判決以「違法行為態樣」認定本件裁罰機關為直轄市公路主管機關，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。

㈣綜上，依公路法第77條第2項構成要件之文義，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，且對於合法經營之業者亦不公平，是○○○區○○路法第34條各款分類之必要而限縮上訴人之裁罰範圍，始能維持現有汽車或電車運輸業市場的公允性。且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。且將公路法第37條規範「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，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。

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。」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，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○○○○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，自無足採等得心證之理由，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。

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、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。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　　12　　月　　10　　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　　10　　日

書記官　徐　子　嵐