臺北高等行政法院判決

106年度訴字第1101號

）FKT64W1Z1X5L0;@108年2月14日辯

原　　告	台灣宇博數位服務股份有限公司	
代　表　人	Francois P. Chadwick（董事長）	
訴訟代理人	郭雨嵐	律師
	謝祥揚	律師
	劉景嘉	律師
複代理人	王明莊	律師
被　　告	交通部公路總局	
代　表　人	陳彥伯（局長）	
訴訟代理人	陳政君	
	李元德	律師
	吳子毅	律師

上列當事人間汽車運輸業管理規則事件，原告不服交通部中華民國106年6月28日交訴字第1060010178號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

訴願決定及原處分均撤銷。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

原告代表人原為Rob van der Woude，於本件訴訟進行中變更為Francois P. Chadwick，茲據原告現任代表人依法具狀向本院聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

二、事實概要：

緣被告所屬臺北市區監理所調查發現，原告以網路招募司機

，分別於民國105年8月20日，以車號0000-00、0000-00及000- 0000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，再由原告拆帳分配金額予接受調度之司機，認原告有未經核准擅自經營汽車運輸業之情事，嗣被告以106年3月11日第20-20B00902號、20-20B00903號、20-20B0094號等3件違反汽車運輸業管理事件處分書（下合稱原處分），各裁處原告新臺幣（下同）15萬元罰鍰，並勒令停止未經公路法申請核准之汽車運輸業。原告不服，提起訴願，遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

（一）原處分由於行政機關欠缺行政管轄權而無效：倘原告有違法經營即違反公路法規定之情事，依據公路法第3條之規定，就本件違章行為具有管轄權之公路主管機關應為臺北市政府，始為適法。

（二）原告並無經營汽車運輸業之行為：原告所營事業項目並未包含汽車運輸業，原告並非「Uber APP」軟體平台之經營主體。原告未曾與任何個人司機簽訂契約，更未曾「派遣」或「調度」任何車輛。原告並未自租車人收取報酬，亦未與駕駛人拆分報酬。使用Uber App平台系統之乘客，其透過信用卡支付之車資直接給付予荷蘭商Uber B.V.公司，而與原告無涉。實際上與乘客締結運送契約並收受報酬者為荷蘭商Uber B.V.公司，換言之，原告既然未與使用Uber App平台之乘客締結任何契約，又無與其就車資達成合意，則原告自不該當公路法關於經營汽車運輸業之要件，是被告認定原告有違反行為時公路法第77條第2項規定而作成裁罰之處分，顯非適法。

（三）原處分違反一行為不二罰原則：「經營行為」屬法律上一

行為，被告將「單一行為」逕自割裂為數行為並分別處罰，已有不合。被告既係認原告未經允許違法從事營業行為（然原告否認曾有此行為），該營業行為本質上具反覆實施之性質，在法律概念上應屬同一行為，被告自不得將原應評價為「單一行為」之同種類行為或相同狀態，逕自割裂後分別處罰。被告認原告自103年12月起涉有行為時公路法第77條第2項未依本法申請核准經營汽車運輸業，至今已作成700餘件之處分，並業已就與原處分相同之單一行為做成數件前處分。原告縱有如被告所稱之違章營業行為（惟原告否認之），該違章行為亦因被告前處分而經區隔為同一行為，被告不得就發生於前處分之營業行為再為處罰。

（四）被告未遑詳查，誤為反於事實之認定，顯有違反行政程序法第36條、第43條規定及改制前行政法院39年判字第2號判例之違法。被告並未證明原告與他人「故意共同實施違反行政法義務之行為」。原處分未載明原告與何人共同實施違反行政法上義務之行為，違反明確性原則。

（五）聲明求為判決：1.訴願決定及原處分均撤銷。2.訴訟費用由被告負擔。

四、被告則以：

（一）原告認為原處分機關就違法經營汽車運輸業之行為，依法欠缺行政管轄權，係屬誤解：查汽車運輸業管理規則第139之1條規定：「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。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。」；次查行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函(下稱106年7月24日函）核復事項第2點略為：「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。」，爰此，原告認為被告欠缺行政管轄權，顯有誤解。被告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，且因直轄市政府仍應為相同處分，依行政程序法第115條規定亦無須撤銷。

（二）原告確有經營汽車運輸業，且係與加入Uber APP平台之司機故意共同實施違反公路法及汽車運輸業管理規則上義務之行為。依Uber合作駕駛資訊網，加入Uber APP平台之司機確係由原告所招募加入前開平台，且經原告審核後允許加入該平台，而原告就申請加入前開平台之司機亦就其是否具有經營汽車運輸業之資格加以審查，甚者，原告亦自使用Uber APP平台司機處收取費用，且處分案件皆有搭乘時叫車畫面、採證照片及車資收據可稽，原告顯然有與加入Uber APP之司機故意共同實施違反公路法及汽車運輸業管理規則上義務之行為。

（三）原處分並無違反一事不二罰原則：本案原告係與其經由網路所招募、並無上下隸屬關係之汽車駕駛人合作，由原告提供有搭車需求之乘客資訊及計收車資所車駕駛人合作，由原告提供有搭車需求之乘客資訊及計收車資所需軟體，駕駛人提供車輛載運乘客，各自分別實施公路法第77條第2項所定違法行為之部分構成要件，而共同違反該條項所定行政法上義務，各汽車駕駛人係基於自身賺取運送報酬之利益考量，分別與原告共同從事違法行為，駕駛人彼此之間並無意思聯絡，主觀上亦無將其他駕駛人之行為作為

己用之意，則原告與每一汽車駕駛人合作從事載運乘客之行為，因係各駕駛人分別起意與原告共同實施之違法行為，行為主體互不相同，自應予以分別評價。因此，原告與駕駛人成立合作關係時，即係一次違反行為時公路法第77條第2項規定之決意，每次決意皆為一行為，數次與駕駛人成立合作關係即屬數行為，無一行為不二罰原則之適用。

（四）原告確有與加入Uber APP平台之司機故意共同實施違反公路法及汽車運輸業管理規則上義務之行為已如前述，原處分於車主證號欄業已記載與原告共同實施違反行政法上義務之車主證號及車輛車號原處分之記載已足使原告瞭解其受處分之原因事實及法令，是原處分並無違反行政程序法第96條第1項所定之行政行為明確性原則可言。等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回。

（五）綜上所述，聲明求為判決：1.原告之訴駁回。2.訴訟費用由原告負擔。

五、兩造爭執之要旨：

本件如事實概要欄所載之事實，業經兩造分別陳明在卷，自堪認屬實。原告主張其並無經營汽車運輸業之行為，被告認定原告違反行為時公路法第77條第2項係屬違法，依法本件被告欠缺行政管轄權，無權對原告為裁罰云云。被告則以前揭情詞答辯。依兩造之論述，本件應審酌爭點為：

（一）被告有無作成原處分之行政管轄權？

（二）原告有無經營汽車運輸業之行為？

（三）原處分有無違反一行為不二罰原則？

（四）被告有無違反行政程序法第36條及第43條規定？

（五）原處分是否違反明確性原則？以下分別論述之。

六、本院之判斷：

（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項第4款、第5款規定：「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：……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。」第37條第1項第1款、第3款規定：「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。……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。……」、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。」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。依本法所處之罰鍰，經限期繳納，屆期仍未繳納者，依法移送強制執行。」、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。」而授權訂定之汽車運輸業管理規則第138條規定：「

未經申請核准而經營汽車運輸業者，應依公路法第77條第2項之規定舉發。」上開規定乃執行母法（公路法）之細節性、技術性事項，在與立法意旨相符且未逾越母法之授權範圍，即得適用。

（二）經查，依卷附104人力銀行網頁所示（見訴願卷第142至147頁），原告於104人力銀行招募「合作駕駛服務中心服務專員」，依其工作內容說明，係以面對面的方式提供Uber合作駕駛需要的協助，在合作駕駛服務中心與營運團隊一起提供協助給合作駕駛。且原告公司簡介內容為「主打個人專屬司機概念的軟體叫車APP-安全、便利又舒適的乘車服務目前已在全球營運。不管在美國、歐洲或亞洲各大城市，使用者只需輕觸一下，高檔轎車就會前來接您。」，亦有104人力銀行網頁原告公司簡介在卷可憑（見訴願卷第140至141頁）。另查依卷附「台灣Uber合作駕駛資訊網」之網頁，該網站內有「加入流程」、「車輛條件」、「準備文件」、「車輛」及「其他」等資訊（見訴願卷第126至139頁）。綜合前開事證，足見原告係以自己名義對外招募司機及車輛，給予司機載有「Uber APP」之設備（或由司機下載APP），並對所招募之司機與車輛進行檢驗車輛、審核文件及相關問題之協助等營業上管理。再依原告於招募司機時公開之「台灣Uber司機資訊」網站所載，「司機須知」項目之「Uber司機端應用程式操作流程說明」影音內容「等待乘客，在倒數結束前點擊螢幕完成接案，每個案子都是由系統自動配對給最合適的司機，因此不需要搶案，但是當您上線後請盡可能的接案，按案率過低或接案後無故取消，除了會導致客訴，我們也會暫時予以停權……您的分數是每位乘客評分的平均值，如果您的平均

分數低於4.5，系統會暫時予以停權…」；另「付款機制」之影音內容為「Uber是一個無需現金交易的應用程式平台，無需現金代表所有的交易都是透過電子平台，讓我們為您處理所有的支付問題」在卷為憑，足見原告網站就「Uber APP」接案流程、停權規則、獎勵制度、費率及付款方式有詳細說明，對於接案率或乘客評分過低之司機均會給予停權，並以發給趟次獎金及加成計費方式鼓勵司機於尖峰時間或地區上線載客。堪認原告之運作模式係司機以自有車輛透過原告Uber APP平台運作方式，乘客要搭乘時以Uber APP平台叫車，由原告直接指揮調度，車輛前往指定地點載客，載客完成服務後，乘客再以信用卡付費予原告，再由原告拆帳分配金額予所調度之自用車輛，而乘客可自其手機截錄並列印出「行車路線」及收據等文件。由此可知，當司機加入Uber APP平台，即可由Uber APP平台提供之乘客資訊，不定時、不定點、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。且又依系爭Uber車資收據（見訴願卷第120至125頁）可知乘客確有以此「Uber APP」軟體平台提出乘車需求，司機接案搭載乘客完成運送行為後，乘客依所訂之費率及方式給付車資，顯見原告與所招募司機共同合作，共同以車輛藉由「Uber APP」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。原告並未向主管機關申請核准經營汽車運輸業，依前揭規定，不得以系爭車輛經營計程客運業而受報酬，被告乃認定原告有違反公路法第77條第2項未經申請核准而經營汽車運輸業之違規情事，並無不合。是以，原告既未曾經申請核准經營汽車運輸業（計程車客運業），卻仍為

上開營業行為，綜合原處分記載內容及本件原告違規行為情節，原處分據以裁處之原告違反行為時公路法第77條第2項之行為，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，堪以認定。

（三）原告雖主張其並非「Uber APP」軟體平台之經營主體，更未曾與個人司機簽訂契約及派遣或調度任何車輛，被告並未證明原告與他人有「故意共同實施違反行政法義務之行為」云云。惟查：

1.按「故意共同實施違反行政法上義務之行為者，依其行為情節之輕重，分別處罰之。」為行政罰法第14條第1項所規定。依該條規定之立法理由，行政法上共同違法之規定，不採刑法有關教唆犯、幫助犯之概念，所謂「故意共同實施」，係指違反行政法上義務構成要件之事實或結果由二以上行為人故意共同完成者而言。換言之，行政罰法關於共同違法，係採共犯一體概念，不再區分共同「正犯」、教唆、幫助，只要對違反義務之構成要件的實現有助益，且對於義務之違反具有故意者，均予處罰，處罰之輕重，則依各個參與人之情節定之（最高行政法院104年度判字第627號判決意旨參照）。

2.經查，原告雖未親自駕駛或提供車輛載運乘客，並向乘客收取對價，而與傳統計程車業者，或經由乘客以電話聯絡，或由駕駛人駕車行駛於道路上招攬乘客，並於提供載客服務後，向乘客直接收取報酬之營業形態未盡相同。惟原告於網路上刊登「台灣UBER司機資訊網」招募駕駛人時，即表示係為駕駛人找到需要用車的顧客，故其係透過Uber APP平台以應用程式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，雖因此降低傳

統計程車業者攬客及消費者叫車暨候車之時間及交易成本，然依其具體行為內涵觀之，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，原告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，是原告與加入Uber APP平台之駕駛人係分擔攬客及載客工作，則原告與加入Uber APP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，且原告係與加入Uber APP平台之駕駛人共同實施違反行政法上義務之行為。

3.原告雖主張其與加入Uber APP平台之駕駛人間無任何書面契約，而未涉入Uber APP平台之營運云云。惟原告於網路係以自己名義招募駕駛人，其行銷內容即係透過Uber APP平台提供乘客之乘車需求資訊予駕駛人，由駕駛人自備汽車經營載客服務，實質上即係利用Uber APP平台，使其招募之駕駛人未經核准經營計程車客運業，並透過信用卡等第三方支付平台收取費用，再將費用分給合作夥伴，此乃原告及使用Uber APP平台之駕駛人間之共識，則原告與駕駛人間即有共同提供載客服務而受報酬之意思聯絡與行為分擔，堪認原告係有意使其與所招募之司機，在「Uber APP」所建之規則下，共同合作以自用小客車載客營運（即故意共同違規以自用小客車載客營運），其本身已成為供給載運服務之一方。顯見原告就所招募司機就其提供之車輛供載運乘客並收取報酬之違規使用，已屬明知並有意使其發生，並有共同參與，自係出於故意。原告前揭主張，洵非可採。

4.至於原告主張其係Uber B.V.公司於臺灣成立之100%子公

司，僅受託為Uber B.V.公司行銷招募駕駛人加入Uber APP平台，乘客以信用卡所支付費用之流向與原告無關云云，核為原告與Uber B.V.公司間基於關係企業，如何聯繫處理彼此內部資金流向、利益分配等問題，並無礙於前述原告有招募駕駛人而與之共同為計程車客運業載客營業之認定。

（四）復按對於違反行政法上義務之行為，依法自得予以裁罰，其有數行為違反行政法上之義務者，得分別處罰。惟一行為不二罰原則，乃現代民主法治國家之基本原則，其本意即禁止國家對人民之同一行為，予以相同或類似之措施多次處罰，致承受過度不利之後果。詳言之，一行為已受處罰後，國家不得再行處罰；且一行為亦不得同時受到國家之多次處罰，故行為人所為違反行政法上義務之行為究為「一行為」或「數行為」，自應予以辨明。依行政罰法第14條規定，故意共同實施違反行政法上義務之行為，構成共同違法行為。而行政罰之處罰，是以行為人之行為作中心，行為人之行為究竟屬於違反行政法上義務行為之一行為或數行為，應以行為人之主觀意思及客觀上與所違反之行政法上義務規定之構成要件判斷之。行為時公路法第77條第2項所定「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業」之經營汽車或電車運輸業行為，係集合性概念，一次或反覆多次實施經營運輸行為，均屬之。是以出於違反行為時公路法第77條第2項不作為義務之單一意思，而未申請核准，多次實施運輸行為，係違反同一行政法上義務之接續犯，該多次違反行為，在法律上應評價為一行為，於主管機關處罰後，始切斷違規行為之單一性。本件原告係以相同Uber APP平台招募欲合作之司機與之合作，分擔

攬客及載客任務，完成運送乘客工作，並受有報酬，而共同實施完成經營汽車運輸業（公路法第2條第14款參照），自始即不限於單一司機，亦即原告與多數不同司機，分擔攬客及載客之運送工作，本在其一開始違反行為時公路法第77條第2項行政法上義務之犯意內。原告既自始即意在未經申請核准，提供相同Uber APP平台，並以前揭相同方式，與不同司機分別完成運送乘客之行為，而經營「汽車運輸業」（計程車客運業），可認為是出於違反行為時同法第77條第2項行政法上義務之單一意思，該當於一個違反行為時公路法第77條第2項行政法上義務行為。至原告每次與其共同完成運送行為之對象即司機不同，係各司機是否分別與原告成立共同違法行為之問題，並不影響上開原告行為單一性之判斷。原處分依與原告合作之司機遭查獲之行為作為違規行為數依據，未審究原告違反行政法上義務是否係出於單一意思？原告之前因相同之行為，是否業經被告以前處分裁罰，而有違反一行為不二罰之原則？而認定原告之行為係數行為，自於法有違。

（五）再按行政程序法第11條第1項、第5項規定：「行政機關之管轄權，依其組織法規或其他行政法規定之。」「管轄權非依法規不得設定或變更。」第15條第2項、第3項規定：「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。」「前2項情形，應將委任或委託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），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，此即所謂管轄恆定原則。惟「管轄恆定原則」亦有例外，即得不依增修法規之

程序與方式而依其他法定程序與方式變更管轄權。行政程序法第15條所規定之「委任」或「委託」即屬之。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」，包括憲法、法律、法規命令、自治條例、依法律或自治條例授權訂定之自治規則、依法律或法規命令授權訂定之委辦規則等有關委任事項之「行政作用法規」。如無法規依據，不得擅自委任或委託，以確保「管轄權恆定原則」。易言之，組織法一般係規範行政機關內部運作，以適用於機關內部為多，而作用法則以對外施行為主，其所規定者厥為具有實踐性質之「職權」，大都具有干預性質，是權利或權力之性質，需有法令具體授權基礎，因此，行政機關僅得依作用法，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號解釋及第654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條規定辦理委任或委託。若未踐行上開程序，即不發生授與權限之效力。至於行政程序法第111條第6款規定：「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（最高行政法院103年度判字第605

號判決參照）。

（六）按前揭規定可知，交通部、直轄市政府、縣市○○○○○路主管機關，惟所轄事務仍有區別。由上開規定可知，公路法對於主事務所位於直轄市而經營計程車客運業者，其主管機關應為直轄市政府。從而因違反行為時公路法第77條第2項規定而針對「主事務所在直轄市之計程車客運業」所進行之裁罰案件，依同法第78條規定，亦應係由直轄市公路主管機關作成處分。經查，本件被告係以原告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，而認原告違反汽車運輸業管理規則第138條規定，依行為時公路法第77條第2項規定而為裁處罰鍰，並勒令停止未經依公路法申請核准之汽車運輸業，依原處分所認定，原告係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，其所受裁罰，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（即公路法第34條第1項第5款）不同，被告辯稱原告亦有經營小客車租賃業云云，自無足採。又原告公司位於○○市○○區○○○路○○○號0樓（見本院卷㈠第15頁），原告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，被告對於直轄市轄內計程車客運業並無管轄權限，被告逕依行為時公路法第77條第2項規定作成原處分，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，依前開說明，原處分尚屬得撤銷而

非無效，從而原告以被告所為原處分欠缺管轄權限，主張應予撤銷，即屬有據。

（七）被告辯稱依汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定：「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。」，依行政院106年7月24日函，被告對於直轄市未經核准經營計程車客運業具有管轄權云云。惟查：

1.汽車運輸業管理規則係依公路法第79條規定所訂定，然依公路法第79條第5項僅授權交通部制定有關汽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，並未涉及有關管轄權變動之授權。公路法第79條第5項之授權條款是所謂「作用」上的授權，在母法本身有關管轄權限之規定並無不明確的情況下，也根本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。是依行政程序法第150條第2項規定：「法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。」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，被告辯稱其依汽車運輸業管理規則第139條之1第1項規定，已取得直轄市政府計程車客運業之管轄權限乙節，明顯違反管轄法定原則與法律保留原則，自無足採。

2.況縱依被告所主張汽車運輸業管理規則第139條之1第1項

規定係就計程車客運業之處罰管轄權限授權規定，然按公路法第3條及第37條第1項規定可知，交通部、直轄市政府、縣市○○○○○路主管機關，惟所轄事務仍有區別。交通部依公路法第79條第5項規定之授權，訂定汽車運輸業管理規則，以管理汽車及電車運輸業等相關事項。該規則第139條之1係92年5月7日修正時首次增訂，內容為「（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。」此規定於93年11月26日修正時，就委任或委託之事項，增列處罰一項；而101年6月6日則修正為無論是臺灣省轄內或福建省金門縣、連江縣轄內，均由交通部委任交通部公路總局即被告辦理；復於102年3月22日修正增訂轄區為改制後之直轄市，得暫由交通部委任交通部公路總局即被告辦理；嗣102年7月22日再修正為：「（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。」交通部依此規定及行政程序法第15條第1項規定，以102年7月22日交路字第10250097788號公告（被告答辯㈡狀證20號），公告委任交通部公路總局即被告辦理遊覽車客運業、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。惟上開公告所委任之事項，並未將「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務納入，已難認有將「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務權限委任被告辦理，則被告就本件所為裁處罰鍰及勒令停止未經依公路法申請核准之汽車運輸業之處分，即欠缺管轄權限。

3.被告雖援引行政院106年7月24日函，主張該函授予被告對於未經核准於直轄市內經營計程車客運業有裁處權限云云。然查，該函作成時間為106年7月24日，但原處分所載之違規時間為105年8月20日、作成時間為106年3月11日，被告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。況依行政院106年7月24日函並未述及其所依從之法律依據為何，亦無從知悉行政院係依何規定將直轄市內經營計程車客運業之裁處權限授權予被告。再者，公路法既業已規定主事務所位於直轄市經營計程車客運業應專由直轄市政府管轄，並無法律規定不明或就同一事件依法數機關有管轄權之情事，直轄市政府亦「未曾」認其對於其轄區內計程車客運業事務無管轄權限。是本案根本不曾發生任何「管轄權爭議」

，行政院自無從依行政程序法第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」決定為被告負責辦理。

4.被告雖援引最高行政法院103年度判字第694號判決，主張依行政程序法第14條第1項規定及交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款之規定「四、公路監理業務之規劃、執行及督導管理」、「六、公路運輸管理之規劃、執行及督導」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。然如前述，本事件並未涉及「管轄權爭議」，是無適用行政程序法第14條第1項規定之餘地。又交通部公路總局組織法僅規定被告依法或其主管機關之授權所得掌管之事項，本無可能違反公路法「法定管轄」之規定。更何況，該組織法未有任何明文規定被告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。被告所辯，自無足採。

（八）被告雖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，且因直轄市政府仍應為相同處分，依行政程序法第115條規定亦無須撤銷云云。惟查：

1.行政機關之管轄權，基本上可分為事務管轄、土地管轄與層級管轄。事務管轄乃指依行政事務之種類為標準所定之權限劃分，係指行政機關執行特定行政任務之權利及義務。土地管轄則指於事務管轄所及之地域範圍內，依地域之界限劃分行政機關之權限，亦即行政機關可以行使事務管轄之地域範圍。依公路法第3條、第37條第1項規定可知，交通部、直轄市政府、縣市○○○○○路主管機關，惟所轄事務仍有區別依業者之主事務所所在地之不同，而劃分

行政機關管轄之範圍，固屬土地管轄。本件被告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，應可認定。復按行政處分之種類依行政機關受法律拘束之程度，可分為羈束處分與裁量處分。羈束處分係指法律若規定行政機關應於一定要件下作成某種決定者，於此情形，行政機關無自由裁決之空間；裁量處分則係指行政機關在法定要件該當時，仍得依照個別之具體情況，就法律效果是否發生或如何發生，予以行政裁量，其所為之決定即為裁量處分。

2.本件被告所為原處分違反土地管轄規定，業如前述，然依行為時公路法第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。本件被告所為處分，既有管轄權欠缺，而本件處分又係屬裁量處分，並非羈束處分，因此有管轄權之機關就前開事件，並非必然為相同處分，則有管轄權之機關就前開事件，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。被告所辯，自無足採。

七、綜上所述，原處分所指原告之違規行為，固有所憑，惟被告欠缺以原處分對原告裁罰之管轄權限，即有違誤，訴願決定予以維持，亦屬有誤，原告訴請撤銷訴願決定及原處分，即有理由，應予准許。本件事證已臻明確，兩造其餘主張、陳述及證據（含原告其餘指摘原處分違法之事由），均無礙本院前開論斷結果，爰不予一一論述，併予指明。

八、據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第98條第

1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　3　　月　　7　　日

臺北高等行政法院第五庭

審判長法　官　林　惠　瑜

法　官　洪　遠　亮

法　官　張　瑜　鳳

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第1項但書、第2項）

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所　需　要　件
㈠符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。

㈡非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合㈠、㈡之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出㈡所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　108　　年　　3　　月　　7　　日

書記官　蕭　純　純