

臺北高等行政法院判決

106年度訴字第1190號

) FKT64W1Z1X5L0;@108年4月30日辯

原告 棠敏有限公司

代表人 張明富

訴訟代理人 黃慧萍 律師

被告 交通部公路總局

代表人 陳彥伯 (局長)

訴訟代理人 陳家浦

薛維萱

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27日交訴字第1060007477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、事實概要：

緣被告所屬臺北區監理所依據民眾檢舉資料，調查發現訴外人張育瑋於民國105年3月24日晚間11時16分許，駕駛登記原告所有之車牌號碼為0000-00號之自用小客車（以下稱為系爭車輛），於臺北市○○區○○○路○○號搭載利用Uber App叫車之乘客，並收取費用新臺幣105.1元，遂認原告涉有提供系爭車輛違規經營汽車運輸業之行為，並以105年12月12日交公北監字第4005152號舉發違反汽車運輸業管理事件通知單，舉發原告違反行為時公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定。嗣經原告對於舉發事實提出異議

01 申復，臺北區監理所仍移送被告裁處，被告乃以106年2月2
02 日第00-00000000號違反汽車運輸業管理事件處分書（以下稱
03 為原處分），裁處原告吊扣牌照2個月。原告不服，提起訴
04 願，經決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

05 二、本件原告主張略以：

06 (一)依原處分之違反事實欄所載，被告之所以認定原告違反汽車
07 運輸業管理規則，無非係認原告未經申請核准將車號0000-
08 00交由訴外人張育瑋利用網路平台經營汽車運輸業攬載乘客
09 收取報酬等情為據。惟綜觀原處分內容，通篇未論及其所憑
10 以認定原告違規之證據為何？亦未附任何證據足供支持其所
11 記載之違規事實。抑有進者，被告僅於系爭舉發通知單提出
12 自稱為Uber會員之檢舉人所提供之所謂搭乘資料，惟該搭乘
13 資料乃由未具名之檢舉人所提供，其形式上是否真正已堪嚴
14 重質疑。再者，經檢視被告憑以作成原處分之採證資料之客
15 觀形式上所呈現之內容可知，除其中1張拍攝系爭車輛處於
16 行駛狀態中之車輛外觀照片外，其餘資料根本與原告無關。
17 至檢舉人所拍攝之車輛照片，雖屬原告所有之系爭車輛，亦
18 僅為系爭車輛行駛之狀態，此乃車輛通常使用狀態，殊難理
19 解被告如何憑此認定原告有何檢舉人所稱違規行為之事實。
20 況提供搭載之實際行為人既非原告，亦無從執此資料得出原
21 告有收取費用之事實。是以，原處分認定違規事實與所憑之
22 證據資料不合，且未依職權調查證據，顯有違反行政程序法
23 第36條、第43條，及最高行政法院39年判字第2號判例，應
24 予撤銷。

25 (二)原處分固有記載原告違反之事實，但此僅係被告基於其主觀
26 認定所作成之結論，惟就原告究係如何從事被告所認之違章
27 行為，原處分則未具體說明，亦未具體載明究係何種事證及

01 如何認定原告有所謂未經申請核准利用網路平台經營汽車運
02 輸業攬載乘客收取報酬等情。縱認系爭車輛遭使用於該違規
03 行為，然徒憑原告為系爭車輛所有人之事實，又如何該當於
04 汽車運輸業管理規則第138條及行為時公路法第77條第2項所
05 定之裁罰要件，益徵原處分顯有不備行政程序法第5條及第
06 96條第1項第2款規定之違法。

07 (三)又縱系爭車輛有載客、收費事實存在，然被告所稱違規行為
08 之行為人（利用系爭車輛提供載客服務並收取費用之人）與
09 原處分所裁處之對象（原告）是否同一、原告是否即為行為
10 時公路法第77條第2項規定所應裁處之對象、原告就系爭違
11 規行為有無故意過失、原告依公路法及汽車運輸業管理規則
12 究負有何等行政法上義務，乃至於違反此義務而應負有行政
13 法上責任等節，均未見被告說明其理由及依據，亦未載明於
14 原處分之理由欄，益證原處分未盡調查職責，且有未能充分
15 說明理由之違失，認事用法亦有不當，應予撤銷。

16 (四)又公路法第2條第1項第14款所指汽車運輸業，係指以汽車經
17 營客、貨運輸而受報酬之事業，所稱事業須以反覆實施同種
18 類行為為目的之社會活動，行政機關並應證明行為人係以經
19 營汽車運輸業者，始足當之。原告僅係單純身為車輛所有人
20 ，既未有載客違規營業之行為，亦非利用所屬自小客車經營
21 客、貨運輸而受報酬之經營業者，顯無從該當於行為時公路
22 法第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條以汽車經營客
23 、貨運輸而受報酬之事業之構成要件，甚為明確。

24 (五)退萬步言，縱認原告所屬系爭車輛被訴外人張育璋使用於搭
25 載Uber會員屬違規行為，然實際從事違規行為之人既非原告
26 ，則被告對原告作成原處分，顯有違反行政罰法第4條所定
27 之處罰法定主義、處罰明確性原則及行政罰法第3條規定暨

司法院釋字第687號解釋所揭示之自己行為責任原則。蓋解釋上，公路法第77條第2項規定得吊扣之車輛牌照，應限於違反行政法上義務之行為人所有之車輛，而不應及於不知情之車輛所有人，否則豈非將實際提供搭載服務之駕駛人之違規行為，轉嫁對原告單純處於車輛所有權人之狀態科以處罰，如此等同課予原告無過失責任，顯有悖於行政罰係採自己行為責任及過失責任之違法。

(六)再者，依最高行政法院101年度6月份第1次庭長法官聯席會議意旨，行政機關所為裁處是否為裁罰性處分，應以裁處要件中是否包含違反行政法上義務之要件而定。而公路法第77條第2項規定所列之吊扣、吊銷汽車牌照之處分，其構成要件既包含未經許可經營汽車運輸業之違反行政法上義務之行為，則行政機關依該條項規定而為之吊扣、吊銷汽車牌照之處分，自屬對於人民違反行政法上義務之行為所為之裁處，具裁罰性，屬行政罰至明。準此，最高行政法院106年度4月份庭長法官聯席會議決議意旨，不僅違反行政罰法第2條之規定，且與公路法第77條第2項後段增訂關於吊扣牌照規定之立法理由不合，亦有悖於比例原則，洵無足採等情。並聲明求為判決：①撤銷訴願決定及原處分。②訴訟費用由被告負擔。

三、被告則以：

(一)原告所有車輛確實使用於該搭乘行程，足證原告有經營汽車運輸業之行為，是原告主張尚難認定伊有所謂經營汽車運輸業之行為云云，核與事實不符，難以為信。

(二)原處分之事實、理由及法令依據皆依行政程序法相關規定，具體記載原告違規經營汽車運輸業之時間、地址與行為人違規事實，均得據以認定原告違法行為之具體事實，且原處分

亦詳細描述行為人違規事實、時間、地點，故原處分就處分人、地址、違規車號、時間、法令依據、事實與理由、繳款方式與教示條款，均無不可特定之處，並未違反明確性及最高行政法院100年度判字第427號判決之要求。

(三)又最高行政法院106年4月份庭長法官聯席會議決議認為，公路法第77條第2項後段吊扣車輛牌照部分，並未以所吊扣或吊銷之車輛牌照為同條前段違規行為人所有者為限。考其立法意旨係基於行政管制目的，以法律賦與主管機關得為吊扣或吊銷車輛牌照之處分，使該車輛無法再繼續供做違規使用，是公路監理機關自得依上開規定對實際供非法營業之車輛車主作成吊扣或吊銷車輛牌照之處分，並不以所吊扣或吊銷之車輛牌照為違規行為人所有者為限。是原告雖非違規經營汽車運輸業之行為人，惟其所有之系爭車輛確係供非法營業所用，被告依上開規定以原處分吊扣系爭車輛牌照2個月，符合處罰基準表等規定，並無違誤。退步言之，原告為系爭車輛所有人，卻將系爭車輛借供訴外人張育璋管理使用，故於系爭車輛管理使用期間發生上開違規行為，按行政罰法第7條第2項，原告為法人組織，本身並無手足，無法有自然行為。因此其行為必須藉由其他代表人、管理人、職員、受僱人或從業人員為之，無法親自為之，故實際管理使用人員為一定行為時，應推定為該等組織之故意、過失責任，爰此，原告為系爭車輛所有人，卻將系爭車輛借供訴外人張育璋實際管理使用，故於系爭車輛管理使用期間發生上開違規行為，原告難解免使用人違規使用系爭車輛之推定故意或過失責任，而原告亦未舉證推翻上開推定之責任，依行政罰法第7條第1項規定，其亦應負責，原告主張核屬無稽。

(四)且本院103年度訴字第1614號判決事實與本件相同，皆涉及

被裁罰之人所有車輛係由被裁罰人以外之人駕駛之情形，而依上開判決意旨，被裁罰之人因其與被裁罰人以外之人具有一定關係，故被裁罰之人縱無實際駕駛車輛之行為，亦應予以處罰。自此以觀，本件依其情節，必得原告同意交付車輛他人始可能駕駛該車，故原告即車主將車輛供他人駕駛時，應有注意監督該實際駕駛者不將車輛供非法使用之義務（不作為義務），其未盡注意監督義務，致他人違規經營汽車運輸業，已具有行政罰法第7條第1項之責任，是以，原處分並無違反自己責任主義，原告主張核屬無稽等語，資為抗辯。並聲明求為判決：①駁回原告之訴。②訴訟費用由原告負擔。

四、本件原告所有之系爭汽車供訴外人張育瑋使用，因張育瑋涉有加入Uber App網路平台提供載客服務，被告所屬臺北區監理所經民眾檢舉查證後，依汽車運輸業管理規則第138條以原告未經申請核准經營汽車運輸業，再依公路法第77條第2項規定舉發，嗣被告則以原處分裁處吊扣系爭汽車牌照，原告經提起訴願遭駁回後再提起本件行政訴訟等情，有臺北區監理所105年6月24日北監運字第1050141345號函（本院卷第118頁至第120頁）、原處分（本院卷第123頁）與訴願決定書（本院卷第25頁至第32頁）等卷內可稽，兩造就此部分且為相同之陳述，應可採為裁判基礎。原告主張被告未詳查事實及證據即認定伊有未經申請核准經營汽車運輸業之違規行為，且錯誤適用公路法第2條第1項第14款、第77條第2項及汽車運輸業管理規則第138條規定，原處分並有違處罰法定主義、明確性原則，又對作為Uber載客使用之第三人汽車吊扣牌照應為行政罰而非屬管制性不利處分，被告未審酌原告就訴外人張育瑋之違規行為有無故意過失，即裁處吊扣系爭

汽車牌照亦有違誤等情，請求撤銷原處分；被告則否認原告主張，並以前開情詞置辯，故本件應予審酌之爭點乃為：①原告是否該當公路法第77條第2項所定要件？②原處分是否符合行政程序法第96條第1項第2款規定，並符合明確性原則？③被告以原處分吊扣系爭汽車牌照，於法有無違誤？

五、本院的判斷：

(一)訴外人張育瑋駕車載客行為已該當於公路法第77條第2項所定要件：

1.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。」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。」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。」依此授權訂定的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。」此一規定乃執行公路法第77條第2項有關的細

節性、技術性事項，與立法意旨相符且未逾越母法授權範圍，自得適用。

2. 查訴外人張育瑋所涉者乃Uber汽車載客服務，其運作模式係為訴外人臺灣宇博數位服務股份有限公司（以下簡稱為臺灣宇博公司）藉由公開網路，招徠不特定多數之網頁瀏覽者上網申請，經該公司審查後註冊成為Uber之會員（駕駛人），由會員自備車輛，於臺灣宇博公司經由Uber平台告知有乘客需要搭車時，提供載客服務，車資則由該公司扣取一定成數之平台服務費，餘額歸會員駕駛人取得。而欲經由Uber APP平台提供載客服務之司機，既須經過文件與汽車規格等審核，原則上應可相信該App所顯示之駕駛人資訊。本件係為民眾檢舉之案件，檢舉人既已提供系爭車輛之行車路線圖（含司機照片）、付費車資列表及系爭車輛之照片等（本院卷第119頁），已堪認定確係為訴外人張育瑋駕駛汽車提供載客服務，原告既未就張育瑋於臺灣宇博公司之Uber會員資格舉反證說明，而僅爭執被告有未詳查事實與證據等情，尚非可採。

3. 再按前揭公路法第2條第14款及第15款所謂「事業」，並未排除自然人，鑑於公路法之規範意旨，經營汽車運輸業係受政府法令管制、限制之業務，應依法向公路主管機關申請核准籌備始得為之，故不論法人或自然人，如以小客車出租載客為營業者，即屬上開法律之規範對象。況觀諸我國現況，經營計程車客運業者，多以自然人為主，是如將以小客車出租載客收費營利之自然人排除於前揭規範之外，顯有悖於公路法之立法意旨。另所謂「營業」，本質上固具反覆性及繼續性之特徵，如依整體客觀事實觀之，當事人確基於反覆實施之意圖而為之者，縱其僅被查獲一

次（包括首次實施即被查獲，及實施多次僅被查獲一次之情形），仍不影響其為營業行為之認定。查訴外人張育璋既係接受臺灣宇博公司之招攬，基於反覆性、繼續性而註冊加入成為該公司合作駕駛，渠確有駕駛系爭車輛與臺灣宇博公司共同合作從事載客運輸而受報酬之「未依法申請核准而經營汽車運輸業」的共同違規行為，遂堪認定，並符合公路法第34條第1項第4款所定之計程車客運業。

(二)公路法第77條第2項所稱之「吊扣車輛牌照」，並不限於違反該條項行為人所有之車輛：

1.按行為時公路法第77條第2項後段關於吊扣（銷）車輛牌照部分，依其73年1月23日修正理由表示：「至於未經申請核准而經營公路經營業、汽車運輸業…除處以罰鍰並勒令停業外，並增訂吊扣非法營業之汽車牌照或吊銷汽車牌照之規定，以利執行」，並參諸該條文規定：「…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。」並未以所吊扣或吊銷的車輛牌照為同條項前段違規行為人所有者為限。考其立法意旨，係基於行政管制目的，以法律賦與主管機關得為吊扣或吊銷車輛牌照的處分，使該車輛無法再繼續供做違規使用，是公路主管機關自得依上開規定對實際供非法營業的車輛作成吊扣或吊銷車輛牌照的處分，而不以所吊扣或吊銷的車輛牌照為違規行為人所有者為限（最高行政法院106年4月庭長法官聯席會議決議參照）。

2.且公路法第78條第2項明定，上開汽車牌照的吊扣或吊銷處分，並不因處分後該汽車所有權移轉、租賃他人或租賃關係終止而免於執行。是以，上開吊扣（銷）車輛牌照處分應屬管制性不利處分，不具裁罰性質，無行政罰法的適

用，自不以汽車所有人對實際駕駛人違反行政法上監督義務行為有故意或過失，始應受處分。

(三)原處分符合行政程序法第96條第1項第2款規定，並符合明確性原則：

1. 行政程序法第96條第1項第2款規定，行政處分以書面為之者，固應記載主旨、事實、理由及其法令依據，惟此等記載的主要目的，乃為使人民得以瞭解行政機關作成行政處分的法規根據、事實認定及裁量的斟酌等因素，以資判斷行政處分是否合法妥當，及對其提起行政救濟可以獲得救濟的機會，故書面行政處分關於事實及其法令依據等記載是否合法，應自其記載是否足使人民瞭解其受處分的原因事實及其依據的法令判定，而非須將相關法令及事實全部加以記載，始屬適法（最高行政法院96年度判字第594號判決參照）。
2. 查原處分違反事實欄記載：「未經申請核准將車號0000-00自小客車交由張育瑋利用網路平台經營汽車運輸業攬載乘客收取報酬，於所載違規地點載客收取費用新臺幣105.10元」等情；違反時間欄記載：「105年03月24日23時16分00秒」；違反地點欄記載：「臺北市○○區○○○路○○號」；違反通知單字號欄記載：「0000000」；處罰主文欄記載：「吊扣牌照2個月，於一週內自動將車輛牌照繳送者，可縮短吊扣牌照期間三分之一」；簡要理由欄內記載：「上列被處分人於上開時間、地點，因違反汽車運輸業管理事件，經臺北區監理所查獲移送本局處理，經核上列行為係違反汽車運輸業管理規則第138條之規定，依同規則第138條之規定，按公路法第77條第2項規定處分如主文」，已將違規車號、車種、違反事實、違反時間、違反

地點、違反通知單字號、處罰主文、簡要理由、法令依據等逐一記載，意旨清楚，足使原告瞭解其受處分的原因事實及法令依據。原告主張原處分不符行政程序法第96條第1項第2款規定，且欠缺明確性等等，尚不可採。

(四) 被告欠缺作成原處分的權限：

1. 本件駕駛人與臺灣宇博公司係共同違規經營計程車客運業的型態：

(1) 按公路法第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。」比對公路法第34條第1項第4款及第5款關於計程車客運業及小客車租賃業的定義可知，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，就有通行需求的消費者而言，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。由此觀之，依公路法第79條第5項「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」所授權訂定的汽車運輸業管理規則第100條第1項第2款規定：「

01 經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定：…
02 二、經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應
03 由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。」
04 允許小客車租賃業亦可提供人車合一（即車輛加司機）
05 的載客服務，是否已逾越公路法第34條第1項第4款及第
06 5款規定，而有違授權意旨，不無探究餘地。然無論如
07 何，小客車租賃業仍是以出租車輛為業務主軸，僅於承
08 租車輛的消費者有額外要求，須僱用駕駛人時，始由車
09 輛出租的業者代僱駕駛人，提供載客服務，與計程車客
10 運業人車合一不可切割提供載客的營業模式，仍有不同
11 。

12 (2) 原處分違反事實欄記載的前述內容，已具體指明本件違
13 章係駕駛人駕駛自用車攬載乘客，而非出租車輛供人使
14 用，是原處分所指系爭車輛未經申請核准經營汽車運輸
15 業，當指未經申請核准經營計程車客運業而言，被告辯
16 稱本件兼有未經申請核准經營小客車租賃業等等，尚非
17 事實。

18 (3) 再者，卷附臺灣宇博公司招攬司機加入Uber APP平台的
19 廣告資料顯示，加入Uber APP平台合作駕駛的必備條件
20 為：年滿21歲、沒有犯罪或重大肇事紀錄、持有符合Ub
21 er條件的車輛，亦即車長大於4.5公尺、車輛出廠年份
22 必須為西元2006以後、必須為4門車以上、不可為9人座
23 以上等，駕駛人應準備文件則有身分證、駕照、強制險
24 證明、行照、良民證等。由此可知臺灣宇博公司並非單
25 純出租車輛供他人自駕使用，而是著重人車合一的載客
26 服務，此觀卷附Uber APP平台顯示乘客搭乘路線圖畫面
27 下方附有駕駛人張育瑋姓名及相片資訊，亦甚明確。甚

且，臺灣宇博公司要求駕駛人提供相關準備文件，對其招募的司機與車輛進行審核，並協助處理相關問題而為營業上管理，顯示駕駛人因素的重要性。另車資收取標準也是按行車里程長短計價，與一般汽車租賃是按承租車輛的日數計價，顯然不同，而與計程車客運業較為相當。無論就臺灣宇博公司招募司機所設的條件，或乘客使用 Uber APP 平台所選擇的服務內容，臺灣宇博公司提供的載客服務必然由司機自備特定車輛駕駛，難認有何只出租車輛，而毋庸提供駕駛服務的業務內容，被告辯稱尚混合小客車租賃業的營業型態等等，委無依據。

2. 公路法第3條規定：「本法所稱公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」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…小客車租賃業…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。」第78條第1項前段規定：「本法所定之罰鍰，由該管公路主管機關處罰之。」針對計程車客運業的申請核准籌備事宜，公路法第37條第1項第3款已明定負有審核、判斷權限的公路主管機關，按業者主事務所位在直轄市或直轄市以外區域為區分標準，主事務所位在直轄市者，申請核准權限歸屬直轄市政府；位在直轄市以外區域者，則屬中央主管機關交通部的權限。依此，未經申請核准經營計程車客運業的違規態樣，即應按此標準判別具有裁罰權限的公路主管機關。查本件違規經營計程車客運業的營業模式，是由訴外人張育瑋加入臺灣宇博公司 Uber APP 平台，接受臺灣宇博

01 公司所定的經營管理模式而為違章行為的共同分擔，是以
02 本件違規經營行為的主事務所，即應以臺灣宇博公司的主
03 事務所定之。由於臺灣宇博公司的主事務所位在臺北市，
04 就本件違規行為有無申經核准乙事，自屬臺北市政府調查
05 審究的範圍；對於認定違章後是否為罰鍰及吊扣（銷）車
06 牌的管制處分，亦當由臺北市政府辦理，方收事權統一之
07 效而具合理性。被告並無作成原處分的權限，原處分即非
08 適法。

09 (五)被告欠缺作成原處分的權限，原處分應予撤銷：

10 1. 行政程序法第111條第6款規定：「行政處分有下列各款情
11 形之一者，無效：…六、未經授權而違背法規有關專屬管
12 轄之規定或欠缺事務權限者。」所謂「欠缺事務權限」，
13 基於行政機關體制的複雜性、管轄錯誤識別的困難性，及
14 為確保行政機能有效運作，維護法安定性並保障人民信賴
15 ，當係指行政處分的瑕疵已達同條第7款所定重大而明顯
16 的程度，諸如違反權力分立的情形而言。除此之外，其他
17 違反土地管轄或事務管轄作成的行政處分，尚屬得撤銷而
18 非當然無效（最高行政法院103年度判字第605號判決參照
19 ）。是以，被告雖無作成原處分的事務權限，然觀諸前開
20 管轄規定的相關法令說明，本件管轄錯誤的識別性具有一
21 定的困難度，原處分尚未達重大而明顯的瑕疵程度，應屬
22 得撤銷而非當然無效。

23 2. 行政程序法第115條固規定：「行政處分違反土地管轄之
24 規定者，除依第111條第6款規定而無效者外，有管轄權之
25 機關如就該事件仍應為相同之處分時，原處分無須撤銷。
26 」然前述公路法第37條第1項規定係就經營汽車運輸業，
27 按經○○○區○○○○路主管機關與直轄市公路主管機關

的事務權限，例如小客車租賃業係向中央主管機關申請，直轄市主管機關即無事務權限；計程車客運業則分由直轄市公路主管機關及中央主管機關管轄，對於主事務所在直轄市者，中央主管機關即無事務權限，此與臺北、臺中、高雄等具事務管轄權限的各直轄市間，須再區別土地管轄的情形不同，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。縱認該權限規定涉及土地管轄性質，惟公路法第77條第2項係規定「得」為吊扣牌照2至6個月的處分，是有管轄權的主管機關對於原處分所涉違章行為，仍須就個案情節行使裁量權限，決定有無作成管制處分的必要，或作成吊扣牌照多久期間的裁量決定，並非必然作成與原處分相同內容的處分。況原告主張被告作成吊扣處分未區分個案情節輕重，有裁量怠惰之違法，並違反不當連結禁止原則及比例原則等，容待有管轄權的直轄市○路主管機關斟酌處理，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、綜上所述，原告所有系爭車輛，確經訴外人張育瑋在臺灣宇博公司Uber APP平台註冊登記為攬載乘客所用車輛，被告認張育瑋與臺灣宇博公司故意共同未經申請核准經營汽車運輸業（計程車客運業），違反公路法第77條第2項規定，進而以原告將系爭車輛交付張育瑋使用，負有確保系爭車輛遵循公路法第77條第2項管制目的而為使用的責任，作成吊扣車牌的管制性行政處分，不以原告有故意或過失為限，亦不以所吊扣或吊銷的車牌為違規駕駛人所有者為限，均非無憑。惟原處分既有被告欠缺管轄權限的違法，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。

01 七、本件判決基礎已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法、法律爭點
02 及訴訟資料經本院斟酌後，認與判決結果不生影響，無一一
03 論述的必要，一併說明。

04 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
05 如主文。

06 中 華 民 國 108 年 5 月 9 日

07 臺北高等行政法院第七庭

08 審判長法官 蕭忠仁

09 法官 楊坤樵

10 法官 吳坤芳

11 一、上為正本係照原本作成。

12 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
13 明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判
14 決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

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

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

19

20 得不委任律師為訴訟
21 代理人之情形

所 需 要 件

22

23 (一)符合右列情形之一
24 者，得不委任律師
25 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。

26

27

01		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。
02		
03		
04		
05	(二)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。
06		2.稅務行政事件，具備會計師資格者。
07		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。
08		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。
09		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16	是否符合(一)、(二)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(二)所示關係之釋明文書影本及委任書。	
17		
18		
19		

20 中 華 民 國 108 年 5 月 9 日

21 書記官 林俞文