臺北高等行政法院判決

）FKT64W1Z1X5L0;@106年度訴字第

）FKT64W1Z1X5L0;@108年1月16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）	
訴訟代理人	謝祥揚	律師
	劉景嘉	律師
	郭雨嵐	律師
上　一　人		
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5月26日交訴字第1060009639號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

一、訴願決定及原處分均撤銷。

二、訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

本件原告代表人原為Rob van der Woude ，於訴訟進行中變更為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。

貳、實體方面：

一、爭訟概要：

本件行政訴訟起因被告所屬臺北市區監理所調查發現，原告以網路招募司機，分別於附表所示日期，藉由Uber APP應用程式平台（下稱Uber平台），指揮調度如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，所付金額再由原告與接受調度駕駛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。嗣被告即以原告上述情事違反行為時公路法第77條第2項及汽車運輸業管理規則（下稱管理規則）第138條規定，於106年3月3日，以如附表所示4件違反汽車運輸業管理事件處分書（下合稱原處分），對原告各裁處新臺幣（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後，於是提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張要旨及聲明：

（一）依最高行政法院105年度10月份第1次庭長法官聯席會議決議意旨，行為人基於同一目的而出於違反行政法上義務之單一意思，則應為違反同一行政法上義務之接續犯，該多次違規行為在法律上應評價為一行為，並於主管機關裁處後，始切斷違規行為之單一性。而如行政機關已就違章行為人某次行為作成裁處，行為人於接獲該次裁處前所為之其他行為，應不得再為處罰，否則即屬違反一行為不二罰原則。公路法第2條規定所稱「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而言。原告否認曾有經營汽車運輸業之行為。公路法第77條2項規定所禁止之「經營汽車運輸業」行為，依經驗法則及社會通念，應係指於特定期間內接續、反覆搭載乘客、收取報酬之同種類數行為，具反覆、繼續之特徵。就公路法規範之

目的而言，前述經營行為應屬反覆實施之同種類行為，遭其破壞之法益亦屬同一，應評價為一行為。本院104年度訴字第1396號判決、最高行政法院105年度判字第290號判決，均持相同見解。然被告就原告發生於如附表所示時間之「違章行為」，分別作成裁處，顯就原告發生時間彼此接近之行為作成不同處罰。此外，據原處分所載「違反地點」可知，原處分所涉「違章行為」均發生於臺灣地區之臺北市、新北市地區，其地點接近。原告縱有被告所稱「經營汽車運輸業」之行為，被告顯對發生地點相同（均為臺北市、新北市地區）、發生時間彼此接近之「違章行為」，認屬不同行為，並分別處罰，將原應評價為「單一行為」之同種類行為，逕自割裂為數行為，並分別裁罰。但被告既認原告未經核准違法從事營業行為，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，原處分確有違失。

（二）另被告認原告自103年12月起涉有公路法第77條2項未依本法申請核准經營汽車運輸業，至今已做成600餘件之處分，並曾於105年9月1日作成有22件裁處（下稱被告「前處分」）。從而，原告縱有如被告所稱之4件105年8月間之違章營業行為，該等違章行為亦因被告前處分而經區隔為同一行為，被告自不得就發生於前處分之同一營業行為再為處罰。原處分已違反一行為不二罰原則，更顯然牴觸比例原則，確有違法。

（三）被告自始未依職權調查，無從辨明原告所謂與他租車公司司機之合作契約關係內容為何？原告究有如何利用租車公司之車輛用於提供載客服務？在事實未經查明之下，被告

即驟然認定原告有經營汽車運輸業、利用Uber平台與駕駛合作而派遣調度車輛、收取報酬等違章行為，此均與事實有間，違反行政程序法第36條、第43條規定及牴觸最高行政法院39年判字第2號判例之違法，應予撤銷。否則，形同要求原告提出證據證明自己並無違章行為，並以原告未能證明違章行為不存在，遽為不利於原告之認定，顯將證明有否違章行為存在之舉證責任，轉嫁原告負擔，與前述行政機關應依職權調查證據之規定及法理、最高行政法院39年度判字第2號判例意旨，均顯相違背。

（四）被告雖於原處分之備註欄皆有註明「依行政罰法第14條處罰之」，惟被告未具體指明原告究與「何人」共同實施違反行政法義務之行為，更遑論提出任何具體事證，證明原告與該人間確有「共同實施違章行為」之故意。被告空泛指稱原告與他人「故意共同實施違反行政法上義務之行為」，認事用法有違失，且不符行政處分明確性原則。

（五）原處分誤認原告經營汽車運輸業：

1.原告是以管理顧問、資料處理服務、電子資訊供應服務等事項為業，並無被告所稱「汽車運輸業」。

2.Uber平台實由總部設於荷蘭之荷蘭商Uber B.V.公司（下稱荷商Uber公司）透過行動通訊網路而經營維護，原告無從介入，亦非該Uber平台之經營主體。

3.Uber平台僅是一即時媒介消費者與駕駛間能聯繫彼此乘車需求的軟體平台，無論原告，抑或Uber集團之任一公司，均未曾擁有系爭車輛，更未曾「派遣」或「調度」任何車輛。原告未曾與車輛之所有權人或其駕駛有任何合作契約，更無從對該車輛或駕駛有任何控制、利用或派遣行為。是被告指稱原告有派遣調度系爭車輛之行為

，與事實不符，遽以原處分認定原告有經營汽車運輸業之行為，顯欠憑據。

（六）原處分欠缺管轄權而違法應無效或得撤銷：

1.依據現行公路法及管理規則之規定，原處分所稱違章行為應屬未經核准經營計程車客運業之行為態樣，由學者程明修教授文章及最高行政法院與本院判決意旨，以及現行公路法第3條、第37條第1項第3款、第77條第2項、第78條第1項等規定可知，關於主事務所位於直轄市而未經核准經營計程車客運業行為，僅限直轄市政府具有裁罰之管轄權限，遍閱公路法規定，未授予被告就本件管轄權限，原處分逾越法律規定而裁罰原告。而公路法第79條第5項並未授權交通部得自行變動管轄權，交通部依法不得將直轄市政府之業務委任予被告，管理規則第139條之1違背管轄法定原則及法律保留原則。再者，交通部102年7月22日交路字第10250097788號函，也未將直轄市轄區內計程車客運業納入委任被告辦理之事務。

2.被告雖爰引行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函（下稱行政院106年函）而主張該函授予被告對本件有裁罰權限。然該函作成時間為106年7月24日，但原處分所載之違反時間為105年8月間、作成時間為106年3月3日，被告無從溯及依該函就原處分裁處取得管轄權限，仍應由「原始」權責機關即臺北市政府管轄。況行政院106年函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。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。

3.本件被告欠缺裁罰之事務管轄權限，原處分應屬無效。而縱屬土地管轄規定之違反，因管轄機關並非應為相同之處分，原處分也應撤銷。至被告辯稱原告行為同時破壞計程車客運業及小客車租賃業當中代僱駕駛之營業秩序，而認交通部與直轄市政府均有管轄權限等語，更顯見原處分違反行政處分明確性原則。

（七）聲明：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被告答辯要旨及聲明：

（一）原告利用Uber平台攬客，駕駛則分擔載客工作，並共同藉此獲有報酬收益，本質與計程車客運業及小客車租賃業相當，原告與駕駛未經申請核准即經營計程車客運業或小客車租賃業，與公路法第2條第14款所定汽車運輸業相符，依本院92年度簡字第5號判決意旨，被告自得以原告違反公路法第77條第2項規定為由，加以裁罰。因原告為新型態經營行為，其行為本質為小客車出租載客營業，而依實際進行模式，有可能司機巡迴待原告媒介以載客，亦有可能司機待在一地，待原告媒介後，予以載客，混雜計程車客運業及代僱駕駛之小客車租賃業，同時侵害計程車客運業及小客車租賃業市場，並藉由科技技術違法豁免對於計程車客運業及小客車租賃業之法規管制，進而有法規套利之情形。亦即藉由法規未針對原告此類經營行為特別管制

及嗣後立法管制的時間差，經由降低成本之方式，形成對其他競爭者之優勢，並獲取利益，破壞原有市場。故被告就原告經營行為之本質認定原告未經申請核准經營汽車運輸業，於作成原處分時，未區分其業別，對之加以裁罰，或於訴訟中補充陳述，認為原告實同時違規經營計程車客運業及小客車租賃業，係因應科技發展而積極為法規適用之作為。

（二）被告對於原告未經申請核准經營汽車運輸業之行為確具有裁罰之事務管轄權，且縱認有土地管轄瑕疵，原處分仍無須撤銷：

1.被告對於原告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具有裁罰之事務管轄權：

(1)直轄市政府曾認為公路法第37條規定自73年1月23日修正施行至今，其法條文字皆為「經營汽車運輸業，應依下列規定，申請核准籌備：……」乃有關「申請核准籌備」之權責劃分規定，其立法沿革與立法議事紀錄，並無針對「未經申請經營汽車運輸業者」裁罰之權責劃分有所立論。故自公路法第37條第1項第3款及同法第78條規定綜合以觀，直轄市政府針對業已核准經營計程車客運業者始有管轄權。復參酌同法第34條第1項規定，自用車通行全國，由被告進行監理，自用車違規營業，自應由被告裁罰。且101年監理業務一元化（即監理業務回歸中央，由中央統一監理車籍及駕籍）後，因自用小客車未向直轄市政府申請核准經營計程車客運業，故直轄市政府事實上並無該自用小客車之車籍及駕籍資料，而須另經由被告所管有之第3代公路監理系統取得車籍及駕籍資料，故有取

締上之困難。而過去一直由被告作為自用小客車之裁罰機關，並認定自用小客車違規經營「汽車運輸業」，直轄市政府爰認其無管轄權。然因交通部及被告均認直轄市○○○○路法第37條第1項第3款及第78條規定亦有管轄權，故就直轄市政府對於未經申請核准經營計程車客運業是否具有裁罰之管轄權，有認定不一致之情形。行政院經考量一般立法例（針對公路法第37條規定）、運輸業跨區流動之特殊性（針對公路法第34條規定），並避免未來裁罰、救濟之複雜化，由行政院決定本即具事務管轄權限之被告為裁罰機關，方以106年函決定管轄機關。換言之，客觀上，於公路法有關「未經核准經營汽車運輸業之裁罰機關」未臻明確，以致實務上衍生管轄權爭議之情況下，行政院綜合考量公路法、組織法相關規定及實務運作之可行性後，所為之管轄決定，並未悖於管轄法定原則。

(2)依最高行政法院103年度判字第694號判決及最高行政法院98年度判字第1366號判決意旨可知，倘依組織法有事務管轄權限者，即與行政程序法第11條第1項規定相符，無悖於事務管轄之虞。因被告依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款等組織法之規定對於公路監理及運輸業務具有事務管轄權，故根據此組織法上之依據，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行為之裁罰，具事務管轄權。承前所述，行政院106年函依行政程序法第14條第1項規定決定由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行為進行裁罰，乃緣於公路法中對於「未經申請經營汽車運輸業」裁罰之權責劃分未臻明

確，故依行政程序法第14條第1項所為之指定管轄，並未違反管轄法定原則，且其指定管轄結果，有組織法上依據。且基於對所轄機關之管轄事務及組織運作特性，應屬該上級機關最為明瞭，由該上級機關針對管轄爭議所為之決定，司法機關似應予尊重，方符權力分立原則。

(3)且自公路法第37條第1項第3款所定內容以觀，僅依直轄市之區域內、外，再區分土地管轄，與事務管轄無涉。本件涉及以小客車出租載客而為營業此一經營汽車運輸業之行為本身，與不動產無關。依管理規則第91條第1項第3款規定計程車客運業雖有營業區域之限制，然其營業區域並未限於主事務所所在地，亦包含鄰近區域，故亦非與地域相關聯之權利，依最高行政法院106年度判字第704號判決意旨，原處分即無違反土地專屬管轄之情事。再者，公路法第37條第1項第3款亦未明文規定對於未申請核准經營計程車客運業者之裁罰於直轄市區域內由直轄市政府專屬管轄，依最高行政法院107年度判字第35號判決意旨，公路法第37條第1項第3款規定確非專屬管轄，是行政院106年函所為決定核無違反專屬管轄之虞。

2.因原告之行為本質與代僱駕駛之小客車租賃業也相當，而就原告未經核准經營小客車租賃業部分，業經交通部依管理規則第139條之1規定，以交通部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），將權限委任予被告，故被告對於未經核准經營小客車租賃業者，確具有裁罰之事務管轄權。綜上，被告對於原告未經核准經營小客車租賃業者具有裁罰之事務管

轄權，故原處分無原告所稱欠缺管轄權之情事。

3.縱原處分對於未經申請核准於直轄市經營計程車客運業之裁罰欠缺土地管轄，原處分亦無須撤銷：

(1)綜觀公路法第37條第1項第3款於73年1月23日全文修正之原規定，及行政院版公路法修正草案經立法院審查僅略作文字修正之總說明，以及嗣後於91年1月18日修正、同年2月6日施行，而將原條文所定：「省公路主管機關」修正為「中央公路主管機關」，與現行公路法第37條第1項第3款於102年6月18日修正、同年7月3日施行時之修正理由可知，公路法第37條第1項第3款關於計程車客運業管轄權之劃分，是以直轄市區域「內」、「外」劃分土地管轄權，就直轄市區域以外部分，由中央主管機關管轄。故對於計程車客運業，中央及地方均有事務管轄權限。

(2)管轄權分為事務管轄與土地管轄，「事務管轄」乃指行政機關執行特定行政任務之權利及義務；「土地管轄」則指行政機關可以行使事務管轄之地域範圍；須先有事務管轄，而後有土地管轄，斷無有土地管轄而無事務管轄之情事。被告依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定，具有事務管轄權，與行政程序法第11條第1項所定相符。而由前述沿革可知，公路法第37條第1項第3款規定係在交通部及直轄市政府均有對於計程車客運業之事務管轄之前提下，再依地域範圍劃分由交通部及直轄市政府管轄，是公路法第37條第1項第3款規定確為土地管轄之規定。故行政院106年函決定由被告作為裁罰機關，即屬有據。而行政院106年函確定由被告作為裁罰機關，僅係在被告

依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定具有事務管轄之前提下，確認由被告作為裁罰機關，以解決直轄市政府與交通部間關於管轄權之爭議，故與溯及適用與否毫無關聯。

(3)縱認被告欠缺管轄權，原處分僅欠缺土地管轄之瑕疵，公路法第37條第1項第3款規定非專屬土地管轄。因原告確有違反公路法第77條第2項規定之事實，縱使將原處分撤銷，具有土地管轄之機關仍應為與原處分相同之處分，故依行政程序法第115條規定，原處分實無須撤銷。

（三）本件無一行為不二罰原則之適用，原處分應屬合法：

1.本件所涉事實是由不同司機駕駛自用車或租賃小客車，接受不同之第三人委託載客，且有不同之出發點及目的地，依本院103年度訴字第1614號判決意旨，非屬一事或一行為，且各該行為，分別違反公路法第77條第2項管制目的，顯非行政法上之「一行為」，故無違反一行為不二罰原則可言。且駕駛人先有違反公路法第77條第2項規定犯意，經由原告所創設之平台媒介，載運需用車輛之消費者。是以，駕駛人在此一共同違法的歷程中，非如受僱人一般僅擔任受指揮監督的角色。申言之，司機本即有違反公路法第77條第2項規定之犯意，方利用原告之系統，是此情形，核與受僱人受指揮監督有別，駕駛人個人實具有違反公路法第77條第2項之犯意。既具有個別犯意，則原告與駕駛人個人合作時，自亦有違反公路法第77條第2項之犯意。復駕駛人個人倘擬經營計程車客運業時，應依管理規則第92條規定申請核准始得經營，故原告就其與每一駕駛人所成立之合作關係

，自亦應個別申請核准經營計程車客運業。原告與駕駛人成立合作關係時，並未申請核准經營計程車客運業，故原告每與個別駕駛人成立合作關係時，皆屬一次違反公路法第77條第2項所定「未經申請核准經營汽車運輸業」之決意。而每次決意皆屬一次行為，數次與駕駛人成立合作關係即屬數行為。既為數行為，即無一行為不二罰原則之適用。

2.再者，原告利用之Uber平台，使用方式為消費者先經由Uber平台傳遞需求予原告，再由原告傳遞消費者需求予駕駛人，是原告每次傳遞消費者需求予駕駛人時，均一次違反公路法第77條第2項之決意，經由傳遞需求顯露其法敵對意識，侵害公路法第77條第2項之管制目的。每次傳遞消費者需求予駕駛人時，均一次決意，皆應認為屬一行為。本件若以「裁罰處分送達」作為切割行為數之時點，顯未慮及依管理規則第138條規定，對於未經申請核准而經營汽車運輸業者，應先予舉發，而依管理規則第138條之1規定所附舉發違反汽車運輸業管理事件通知單格式所載「應到案期限」為15日，是於前開「應到案期限」15日內，原告可能又產生其他違法行為，即會造成因以「裁罰處分送達」作為切割行為數之時點而對實際上對於未受評價之前開「應到案期限」15日內的違法行為不得再為裁罰之結果，與一行為不二罰原則係為避免重複評價之意旨相悖。又公路法第77條規定於105年12月16日修正之立法背景，實因最高行政法院105年度判字第290號判決明確引用該院98年度11月份第2次庭長法官聯席會議決議作為行為數認定之依據，故於民進黨黨團所提「公路法第77條及第78條之1條文草案總

說明」中即有提及前開決議，並認定為避免「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1次至多15萬元罰鍰」之顯不合理情形，爰此修正公路法第77條規定。由是可知，立法者修訂公路法第77條規定是因最高行政法院98年度11月份第2次庭長法官聯席會議決議所致，未及於最高行政法院105年10月份第1次庭長法官聯席會議決議。倘依最高行政法院105年10月份第1次庭長法官聯席會議決議認定原告之行為屬法律上一行為，顯與立法者修改公路法第77條規定意旨相悖，有助長原告破壞大眾運輸市場秩序之虞。故認定原告之行為屬法律上一行為顯不合理。

3.違反行政法上義務之行為數，宜就個案具體情節，斟酌法條文義，立法意旨、制裁意義、期待可能與社會通念等因素決定之。而公路法第77條第2項規定之立法意旨在遏阻不具汽車運輸業營業資格之人進入運輸市場，以避免運輸市場之惡化，並藉由申請核准之行政程序，檢視申請人是否具有營運之財力及設備，保障用路人行的安全，並確保運輸服務不中斷。原告每次與駕駛合作之行為，皆對運輸市場侵害一次，其與個別不同駕駛人之合作行為，與所謂「接續犯」實屬有別。倘除以裁處作為切割行為數之時點外，復亦不論其合作之駕駛人數多寡，皆視為一經營犯意而僅論以一行為，勢將無法達成公路法第77條第2項之立法目的，事實上將放縱原告經由法規套利而為不公平競爭，並可能導致不論業者違法經營之客觀規模大小，僅以主觀經營犯意，俱論以一行為之不公平現象。是本件原告每次與駕駛合作之行為確屬數行為，確無一行為不二罰原則之適用。

（四）聲明：駁回原告之訴。

四、爭點：

（一）原處分是否因被告欠缺管轄權而違法並影響其效力存續？

（二）原告是否未經核准擅自經營汽車運輸業而違反公路法第77條第2項及管理規則第138條規定？

（三）原處分是否因違反一事不二罰原則而違法？

五、本院的判斷：

（一）前提事實：

如爭訟概要欄所載之事實，有乘客利用Uber平台付車資搭乘小客車客運之檢舉資料與被告臺北市區監理所舉發違反汽車運輸業管理事件通知單各4份（見訴願卷第2-2卷第140-147、94-97頁）、原處分（見同卷第86-89頁）、訴願決定書（見同卷第7-14頁）等在卷可供查對屬實。

（二）被告就原告違規行為欠缺裁罰之管轄權限，原處分應予撤銷原處分：

1.應適用的法令及法理的說明：

(1)應適用的法令：

A.公路法第3條、第34條第1項第4款、第5款、第37條第1項、第39條第2項、行為時公路法(即106年1月4日修正公布，同年月6日施行前公路法)第77條第2項（附錄1）

B.行政罰法第24條第1項、第26條、第29條、第30條（附錄2）

C.行政程序法第11條第1項、第5項、第12條、第14條第1項、第15條、第17條第1項、第111條第6款、第115條（附錄3）

D.地方制度法第2條第3款（附錄4）

E.行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函（附錄

5，下再稱行政院106年函）

F.交通部102年7月22日交路字第10250097788號函（附錄6）

G.交通部公路總局組織法第2條第4款、第6款（附錄7）

(2)法理的說明：

A.本件原處分乃因原告未依公路法規定申請核准經營汽車運輸業，由被告依行為時公路法第77條第2 項規定處以罰鍰，並命停止違法營業，關於被告是否具有裁處此行政罰之處罰權限，而為本行政罰裁處事件之管轄機關的爭議，首應參照裁處行政罰所應依據之實體與程序準據法，即行政罰法之規定。而參酌行政罰法第7章「管轄機關」第29條、第30條之規定（見附錄2），乃就行政罰裁處的土地管轄機關而為規定，即由「行為地」、「結果地」、「行為人之住所、居所或營業所、事務所或公務所所在地」（下統稱行為人所在地）之主管機關管轄而為裁罰。至於行政罰法該等條文所謂「主管機關」，則視各授權行政機關對違反行政法上義務而得為行政罰之各別行政法律所定事務管轄情形而定。就公路法而言，該法第3條雖對該法所稱之「公路主管機關」有所定義，稱：「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」，但此應為我國立法上就該管事務於中央與地方間垂直權限分配時，就配予中央（狹義國家法人）或地方層級內，究竟何等各部會或機關應其事務具有事務管轄之分配條款。至於公路法上就各人民應遵守之特定行政法上義務事項，另於中央與地方間定有管轄權限分配之規定者，則應從其特別之規定。是故，行為時公路法第77條第2項關於未依該法申請核

准而經營汽車或電車運輸業之行為，固授權公路主管機關得裁處罰鍰與勒令停業之行政罰，但因公路法第37條第1項就經營汽車運輸業，應申請核准籌備，以及公路法第39條第2項就核准籌備外，另應申請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等等行政法上義務，已區別所經營之汽車運輸為公路汽車客運業、市區汽車客運業、計程車客運業等各業別，而另為中央、直轄市或各縣（市）等不同層級之垂直權限分配（見附錄1公路法第37條第1項、第39條第2項），其中經營小客車租賃業者，應向中央主管機關亦即交通部申請（公路法第3條、第37條第1項第1款規定參照）；經營計程車客運業者，則視主事務所是否在直轄市而定，主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關即直轄市政府申請，主事務所在直轄市以外之區域者，則向中央主管機關即交通部申請（公路法第3條、第37條第1項第3款規定參照）。是故，就違反公路法第37條第1項、第39條第2項所定義務，未經申請核准即經營汽車運輸業之行為，應視其違反之汽車運輸業別而定。若屬違法經營小客車租賃業者，其違反義務行為地之主管機關，為中央主管機關即交通部，則應由交通部為此等違法營業態樣依行為時公路法第77條第2項規定裁罰之管轄機關；但若屬違法經營計程車客運業者，則須視主事務所是否在直轄市而定：主事務所在直轄市者，由違反義務行為地之主管機關即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，則向行為地主管機關即交通部為同條項之裁罰管轄機關。

B.前述有關行政罰法第29條、第30條，連結公路法第37條第1項、第39條第2項等規定，關於行為時公路法第77條第2項所定「未經申請核准即經營汽車運輸業」違法行為之裁罰管轄機關，是立法者以行政罰法與公路法之法律位階所定之管轄機關，依行政程序法第11條第1項之管轄法定原則及同條第5項之管轄恆定原則（見附錄3），行政機關自不得任意設定或變更，也不允許當事人自行協議變動法定之管轄機關，更不容行政機關以子法行政命令抵觸母法規定而予變更侵奪之。惟管轄恆定原則有其例外，即行政程序法第15條（見附錄3）所規定之權限「委任」或「委託」，以及地方制度法第2條第3款（見附錄4）就中央或上級地方自治團體對下級地方自治團體依法律、上級法規或規章規定之「委辦」。然此等權限委任、委託或委辦，雖屬管轄恆定之例外，欲藉此變動原法定權限之分配，仍應遵循行政程序法第15條或委辦法規所定之程序，且依法本無管轄權限者，更無從將其欠缺之權限，藉由形式上之委任、委託或委辦程序，將之委予他人管轄行使，方符合管轄分配應符合法定之管轄法定原則。若未踐行法定之權限委任、委託或委辦所應循之程序者，即不發生權限變動之效力。

C.組織法固然得以決定行政主體內部組織權限之分配，而得決定事務之管轄機關，但行政機關干預人民權利或自由者，則不得僅具有組織法之職掌管轄，更應有行為法即作用法之授權為依據，始符合依法行政之原則，司法院釋字第535號、第570號、第654號等解釋對此已有明確闡述。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，以及行為時同法第77條第2項

所定對違法者處以罰鍰並勒令停業等，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，自應以前述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，尚不得僅以組織法規定之事務執掌權限，為行為時公路法第77條第2項之裁罰權限基礎。

D.行政機關對事件管轄權之有無，應依職權調查；其認無管轄權者，應即移送有管轄權之機關，並通知當事人，此經行政程序法第17條第1項定明。而參照行政程序法第111條第6款及同法第115條規定可知，行政處分違反土地管轄之規定者，除依第111條第6款規定而無效者外，有管轄權之機關如就該事件仍應為相同之處分時，原處分無須撤銷。至於行政處分有「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」之情形者，即屬無效。所謂「欠缺事務權限」而無效之情形，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）。至於所謂「違背法規專屬管轄之規定」，主要係指對不動產或與地域相關聯之權利，所為之行政處分，而欠缺土地管轄之情形。蓋行政程序法第111條第6款所謂「專屬管轄」，行政院版草案第95條第6款，原稱為「土地專屬管轄」。至於何謂「專屬管轄」或「土地專屬管轄」，則皆未有進一步之明文規定

。行政程序法第12條，雖對行政機關土地管轄之決定為規定，惟其認定標準，包括不動產所在地、住居所、營業所及事務所等，所據以認定者，尚非所謂之專屬管轄。因行政程序法第111條，係參考德國行政程序法第44條第1項及第2項之規定，可由該條規定之內容獲得啟示。依德國行政程序法第44條第2項第3款，無該法第3條第1項第1款所規定者，則係涉及不動產或與一地域相結合之權利或法律關係之事件，由該不動產或該地域在其轄區之行政機關具有土地管轄。因此，我國行政程序法第111條第6款所謂之專屬管轄，雖不再限定為土地專屬管轄，但除法規直接明定其他之專屬管轄外，仍應作上述土地專屬管轄之理解（最高行政法院107年度判字第35號判決意旨參照）。

2.被告欠缺裁罰原告違規行為之權限，原處分應予撤銷：

(1)依原處分所載以及被告陳述如附表所示之原告違規事實，被告是認定原告以如附表所示小客車出租載客之方式提供客運服務，且參照卷附被告認定原告違法所依據之乘客檢舉資料，乘客是按行駛里程長短計價收取報酬（計程收費），又被告認定載客之駕駛則是基於自己獨立營業而非受僱接受指揮監督之角色，利用原告提供之Uber平台，與原告合作，共同違法經營汽車運輸業（見本院卷　第551-552頁），且參被告對駕駛利用Uber平台違法收費載客營運者，也一向以駕駛自己即為違法經營汽車運輸之事業為由，依公路法第77條第2項規定予以處罰。依被告所認定原告此等違法經營之汽車運輸業之行為，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之服務，使駕駛人處於受僱人地位之代僱駕駛小客車租賃業的營業活動模式，明顯有別。依此而論，被告原處分認定原告未經核准所經營之汽車運輸業，當屬計程車客運業無誤。原處分依其職權調查所認定原告違規之事實，既然應屬未經核准經營計程車客運業，而原告主事務所設在直轄市之臺北市，此參卷附原告公司資料查詢結果即明（見本院卷　第105頁），參照前開說明，即應由臺北市政府為管轄之裁罰機關，被告並無就原處分所認定之違規事實依行為時公路法第77條第2項規定為原處分之管轄權限。且被告本應就其有無裁罰管轄權一節，善盡職權調查之能事，正確認知其並無對原告擅自經營汽車運輸業行為予以裁罰之權限，並應逕移送予有管轄權之臺北市政府處理。但被告竟未盡職權調查探知之能事，既知與原告合作之小客車駕駛非受僱司機，此等載客計程收費營運更與計程車客運業型態相符，而不符小客車租賃業之營業特徵，卻辯稱：原告行為與代僱駕駛之小客車租賃業相當，公路中央主管機關即交通部有裁罰權，並業以102年7月22日函將權限委任被告行使等語，顯屬有誤，並不可採。

(2)被告雖另辯稱：因直轄市政府認自己僅對已核准經營計程車客運業者始有管轄權，且因自用車由被告監理，車籍與駕籍資料須另經由被告所管第3代公路監理系統取得，有取締上困難，且過去一直由被告作為自用小客車裁罰機關，故自用車違規營業應由被告裁罰，直轄市政府無管轄權；而交通部及被告均認直轄市○○○○路法

第37條第1項第3款及第78條規定亦有管轄權，因此直轄市政府與中央主管機關間就自用小客車未經核准經營計程車客運業是否具裁罰之管轄權，曾有意見不一致情形，才由行政院依行政程序法第14條第1項規定，作成行政院106年函，決定被告為管轄機關，且有交通部公路總局組織法規定之職掌權限為依據，法院應尊重行政院未違反管轄法定原則之管轄決定結果，被告對裁罰原告有管轄權等語。但行政程序法第14條第1項（見附錄3）是因數行政機關於管轄權有爭議而發生積極或消極之權限衝突，為避免管轄權限衝突未決，影響國家行政任務執行之推行與法秩序之安定，才得由共同上級機關決定管轄。而國家行政任務之管轄權限分派，本須遵循管轄法定與恆定原則，且涉及人民基本權利之干預，依法律保留原則還須作用法之授權，已如前述，自不能容任行政機關欠缺管轄權卻擅行事務處理，對外已生行政行為違法爭議後，徒以管轄違法之爭議存在，即循行政程序法第14條第1項規定之程序，逕由共同上級機關恣意創設原不合法之管轄權限，不受管轄法定與法律保留原則之羈束，架空原法定管轄機關之權限。故行政程序法第14條第1項之管轄決定程序，參照同法第17條第1項關於事件管轄權有無本應盡職權調查之規定（見附錄3），其前提必須數行政機關間本於職權調查結果，就事件管轄權之有無，各憑其法之確信，而有權限積極或消極衝突之情形存在，才得由共同上級機關為避免權限衝突未決而影響行政事務推行與法安定性，依行政程序法第14條第1項規定決定管轄機關，且所決定之管轄機關，也不得逾越原對法定管轄有所爭議之範圍，擅以權限爭議

範圍以外之他機關為管轄機關，是故，倘若數行政機關對事件管轄本無爭議，均認定由其一為管轄機關者，縱該管轄認定違背法令有所違誤，數行政機關間也不得以原先錯誤管轄認定對外已生欠缺管轄爭議為由，提請共同上級機關錯引行政程序法第14條1項規定，即將管轄權指定予原欠缺管轄權而違法管理事務之機關。經查：

a.關於原告與合作之駕駛事業，藉由原告提供之Uber平台，共同未經核准違法經營汽車運輸業之相關事件，就違法經營計程車客運業者之主事務所設在直轄市者，直轄市政府向來固均錯以為自己僅得針對已申請核准之汽車運輸業違法營業行為裁罰，而誤認自己並無依公路法第77條第2項裁罰之權限，僅被告為裁罰管轄權限機關，此有被告提出之數件直轄市政府回復各地計程車客運商業同業公會函可為佐證（見本院卷第681-686頁），但被告則一貫認定自己為原告與各駕駛事業藉由Uber平台違規經營汽車運輸業之裁罰管轄機關，並一向以自己名義，對提供Uber平台之原告，或對本於自己獨立違規營業之駕駛事業，依行為時公路法第77條第2項予以裁罰，或吊扣汽車駕駛人之駕駛執照與非法營業之車輛牌照，此參原告與汽車駕駛人和車輛所有人不服被告處分所提眾多行政訴訟事件之判決，且被告根本不能舉出任何一件事例顯示，被告曾經其職權調查結果、本於確信，將類似Uber違規經營計程車客運業事件移轉予直轄市政府管轄處理，即可得知。由此足見，被告與直轄市政府間就違規經營計程車客運業者主事務所設在直轄市者，從未有被告辯稱之管轄權限消極衝突的爭議存在，而是彼此

間一致錯認被告就是管轄機關。參酌前開說明，既然直轄市政府與被告間從未有管轄衝突之爭議存在，被告與各地直轄市政府之共同上級機關行政院，也不能徒因被告管轄事務已遇欠缺管轄權限之違法爭議，即逕誤引行政程序法第14條第1項規定為基礎，為被告違法創設管轄權限。

b.尤其公路法第3條所定公路主管機關在中央者為交通部，並非被告，縱使直轄市政府曾誤認中央主管機關始為未經核准經營計程車客運業之裁罰機關，管轄爭議也僅存在於交通部與各地直轄市政府之間，且參卷附行政院106年函文之內容（見附錄5），乃依公路中央主管機關之交通部函請，就其所報各直轄市政府與交通部間關於直轄市未經核准經營計程車客運業之裁罰機關管轄權疑義，作成相關決定，行政院並決定「交通部」（非被告）與直轄市○○○○路法均具有管轄權，縱交通部曾依行政程序法第15條第1項規定，以102年7月22日交路字第10250097788號函（見附錄6），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（自102年7月24日起生效）。惟上開公告委任之事項，並未將「直轄市轄內計程車客運業」之相關業務納入委任範圍，換言之，「直轄市轄內計程車客運業」相關裁罰業務權限從未由交通部依行政程序法第15條法定程序委任予被

告辦理，則行政院縱在前述直轄市政府與中央主管機關間未有管轄權衝突爭議之情形下，錯依行政程序法14條第1項規定決定管轄機關，揆諸前開說明，也不得逾越原交通部與直轄市政府間法定管轄有爭議之範圍，擅以權限爭議範圍以外之被告為管轄機關，為被告創設法律所未定之管轄權限。

c.至於被告另辯稱因被告依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定（見附錄7）等，具有事務管轄權，故行政院106年函可以指定被告為管轄機關云云。然公路法第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，以及行為時同法第77條第2項所定對違法者處以罰鍰並勒令停業等，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，自應以前述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，為行為時公路法第77條第2項之裁罰權限基礎，已經本院敘明如前，行政院縱依行政程序法第14條第1項規定決定權限衝突之管轄機關，也不得無視作用法之授權對象，逕因被告有組織法之事務職掌權，即管轄權決定予無作用法授權之被告。

d.綜上，本件行政院不能逕以其106年函，即將「於直轄市未經核准經營計程車客運業」之裁罰權限，決定由依法本無可能得以管轄之被告負責辦理。被告辯稱

其依行政院106年函取得管轄權等語，容有誤會，也不可採。

(3)被告並無以原處分裁罰原告之管轄權限，業如前述，就此等管轄權欠缺之瑕疵而言，因行為時公路法第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，則本件交通部所屬被告作成原處分，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。

(4)本件原處分違反非專屬之土地管轄規定，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，有管轄權之機關就如附表所示事件，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（見附錄2），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。而所謂「一行為」，其概念包含「自然一行為」與「法律上一行為」，業經最高行政法院105年度10月份第1次庭長法官聯席會議決議明確。所謂法律上一行為，指透過應然規範面，將自然意義之數行為視為法律上單一行為，例如相同舉動具有反覆實施性質之營業行為，但主管機關裁處後即切斷其單一性（最高行政法院上開庭長法官聯席會議決議意旨參照）。而行為時公路法第77條第2項所定未經核准經營汽車運輸業之行為，本屬集合性概念之營業行為，包含反覆多次實施汽車運輸之行為，均屬一營業行為概念內。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，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4份原處分均因原告以相同Uber平台，招募駕駛與之合作，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計程車客運業。以原處分認定之原告違規營業事實，自始不限於單一駕駛，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；至原告每次與其共同完成運送行為之對象即駕駛不同

，係各駕駛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。則原處分在其調查認定事實之下，僅依不同駕駛遭查獲行為即認定數次違規行為數，未審究原告違反行政法上義務是否出於單一意思，尤其未查究本件如附表4次違規運輸行為後，於被告作成原處分裁罰前，被告已於105年9月1日針對原告前相同違規運輸營業行為，另依行為時公路法第77條第2項規定，作成有22件前處分裁罰（見本院卷　第83-104頁），更有違反一行為不重複處罰原則而有違法之疑慮。是則，有管轄權之直轄市政府就如附表所示原告違法經營計程車客運業之事件，更非必然為相同處分，是依行政程序法第115條規定反面解釋，原處分自仍應撤銷。被告辯稱本件縱違背土地管轄規定，管轄機關也應為相同處分，無須撤銷等語，並不足採。

六、綜上所述，被告就「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，原處分既有上開欠缺管轄權限之瑕疵，自有違誤，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。又本件訴願決定及原處分應予撤銷之事證已臻明確，兩造其餘攻擊及防禦方法，經本院審酌後，核與本件判決結果不生影響，故不逐一論究說明，附敘明之。

七、判決結論，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　　2　　月　　13　　日

臺北高等行政法院第四庭

審判長法　官　侯　志　融

法　官　羅　月　君

法　官　梁　哲　瑋

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
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。
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　、　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　所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　108　　年　　2　　月　　13　　日

書記官　林　苑　珍

附錄本判決引用的相關法令條文

附錄1

【公路法】

公路法

第3條：

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34條第1項第4款、第5款：

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：

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：
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。
行為時公路法第77條第2項：
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。
附錄2
【行政罰法】
第24條第1項：
一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰額最高之規定裁處。但裁處之額度，不得低於各該規定之罰鍰最低額。
第26條：
（第1項）
一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法

律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法院宣告沒收者，亦得裁處之。

（第2項）

前項行為如經不起訴處分、緩起訴處分確定或為無罪、免訴、不受理、不付審理、不付保護處分、免刑、緩刑之裁判確定者，得依違反行政法上義務規定裁處之。

（第3項）

第1項行為經緩起訴處分或緩刑宣告確定且經命向公庫或指定之公益團體、地方自治團體、政府機關、政府機構、行政法人、社區或其他符合公益目的之機構或團體，支付一定之金額或提供義務勞務者，其所支付之金額或提供之勞務，應於依前項規定裁處之罰鍰內扣抵之。

（第4項）

前項勞務扣抵罰鍰之金額，按最初裁處時之每小時基本工資乘以義務勞務時數核算。

（第5項）

依第2項規定所為之裁處，有下列情形之一者，由主管機關依受處罰者之申請或依職權撤銷之，已收繳之罰鍰，無息退還：一、因緩起訴處分確定而為之裁處，其緩起訴處分經撤銷，並經判決有罪確定，且未受免刑或緩刑之宣告。二、因緩刑裁判確定而為之裁處，其緩刑宣告經撤銷確定。

第29條：

（第1項）

違反行政法上義務之行為，由行為地、結果地、行為人之住所、居所或營業所、事務所或公務所所在地之主管機關管轄。

（第2項）

在中華民國領域外之中華民國船艦或航空器內違反行政法上義務

者，得由船艦本籍地、航空器出發地或行為後在中華民國領域內最初停泊地或降落地之主管機關管轄。

（第3項）

在中華民國領域外之外國船艦或航空器於依法得由中華民國行使管轄權之區域內違反行政法上義務者，得由行為後其船艦或航空器在中華民國領域內最初停泊地或降落地之主管機關管轄。

（第4項）

在中華民國領域外依法得由中華民國行使管轄權之區域內違反行政法上義務者，不能依前3項規定定其管轄機關時，得由行為人所在地之主管機關管轄。

第30條：

故意共同實施違反行政法上義務之行為，其行為地、行為人之住所、居所或營業所、事務所或公務所所在地不在同一管轄區內者，各該行為地、住所、居所或所在地之主管機關均有管轄權。

附錄3

【行政程序法】

第11條：

（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12條：

不能依前條第1項定土地管轄權者，依下列各款順序定之：一、關於不動產之事件，依不動產之所在地。二、關於企業之經營或其他繼續性事業之事件，依經營企業或從事事業之處所，或應經營或應從事之處所。三、其他事件，關於自然人者，依其住所地，無住所或住所不明者，依其居所地，無居所或居所不明者，依

其最後所在地。關於法人或團體者，依其主事務所或會址所在地。四、不能依前3款之規定定其管轄權或有急迫情形者，依事件發生之原因定之。

第14條第1項：

數行政機關於管轄權有爭議時，由其共同上級機關決定之，無共同上級機關時，由各該上級機關協議定之。

第15條：

（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，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。

第17條第1項：

行政機關對事件管轄權之有無，應依職權調查；其認無管轄權者，應即移送有管轄權之機關，並通知當事人。

第111條第6款：

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缺乏事務權限者。

第115條：

行政處分違反土地管轄之規定者，除依第111條第6款規定而無效者外，有管轄權之機關如就該事件仍應為相同之處分時，原處分無須撤銷。

附錄4

【地方制度法】

第2條第3款：

本法用詞之定義如下：……

三、委辦事項：指地方自治團體依法律、上級法規或規章規定，在上級政府指揮監督下，執行上級政府交付辦理之非屬該團體事務，而負其行政執行責任之事項。

附錄5

【行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函】

主旨：所報有關各直轄市政府與交通部針對「於直轄市未經核准經營計程車客運業之裁罰機關」管轄權疑義一案，照核復事項辦理。

說明：復106年5月16日交路字第1065006190號函。

核復事項：

一、本案交通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等，決定貴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，現階段仍以交通部公路總局為裁罰機關，後續實務上如有分工協作必要，再由交通部適時與各直轄市政府協議定之。

附錄6

【交通部102年7月22日交路字第10250097788號函】

主旨：公告委任交通部公路總局辦理汽車運輸業相關業務，並自102年7月24日起生效。

依據：

一、汽車運輸業管理規則第139條之1。

二、行政程序法第15條第1項。

公告事項：

一、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，委任交通部公路總局辦理。

二、另公路汽車客運業之營運管理及處罰，亦委任交通部公路總局辦理。

附錄7

【交通部公路總局組織法】

第2條第4款、第6款：

交通部公路總局（以下簡稱本局）掌理下列事項：……

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。