臺北高等行政法院判決

）FKT64W1Z1X5L0;@107年度訴字第

）FKT64W1Z1X5L0;@108年2月21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　馮昌國　律師
複　代理人　李雅歆　律師
訴訟代理人　郭瑋萍　律師
被　　告　交通部公路總局
代　表　人　陳彥伯（局長）
訴訟代理人　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107年4月27日交訴字第1070000975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：

被告所屬臺北市區監理所調查發現，原告以網路招募個人司機使用自用車輛，分別於附表所示時間，以如附表所示之自用小客車，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，於民國106年11月30日以如附表編號1至3號所示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）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。原告不服，提起訴願，遭決定駁回後，遂提起本件行政訴訟。

二、原告主張略以：

㈠原處分因被告欠缺管轄權而違法：

1.參公路法第3條、第37條、第56條可知，如認為行為人係未經申請核准而經營計程車客運業及計程車客運服務業以外之汽車運輸業，其公路主管機關為交通部，再由交通部委任被告執行。倘認為行為人係未經申請核准而經營計程車客運業及計程車客運服務業，則公路主管機關為直轄市○○○○路法第77條於106年1月之立法理由已明示修法前後，有權依據第77條第2項開罰者為公路主管機關，本件屬於未經核准經營計程車客運業，則公路主管機關為臺北市政府而非被告。最高行政法院107年度判字第363、364、419、420、443、546號判決，亦認定被告就原告違法經營汽車運輸業之行為並無事務管轄權限。

2.公路法第79條第5項規定並未授權交通部得變動行政事務之管轄權，故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之處罰由交通部委任被告辦理，違反管轄法定原則及法律保留原則而無效。而依交通部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）亦僅將遊覽車客運業、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，委任被告辦理，未包含計程車客運業，原告主事務所位於臺北市○○○路，倘原告有違法經營計程車客運業而違反公路法規定之情事，依據公路法第3條規定，具有管

轄權之公路主管機關應為臺北市政府，被告對於直轄市經營計程車客運業之業者並無事務管轄權限。

3.本件因公路法第3條、第37條已明確劃定管轄，並無生管轄爭議。故行政院106年7月24日院臺交字第1060182260號函（下稱行政院106年7月24日函）僅為行政院之意見而不生任何法效力，自不足以成為主張被告就本件有管轄權之立論依據。且交通部對於違反主事務所位於直轄市之計程車客運業本即無管轄權，無行政罰法第31條管轄衝突或競合之問題，行政院自不可逕發函協調。而行政機關之管轄因牽涉人民之權利義務，應以作用法為依據，而不得依組織法內有關權限訂定，無管轄權之機關本即無法再以委任、委辦、委託移轉管轄權給其他機關，否則即屬有瑕疵之處分。

㈡被告未能定性原告行為卻作成原處分，原處分違法：

依公路法第34條第1項規定，計程車客運業係以出租載客為營業，而小客車租賃業為租與他人自行使用為營業，二者顯係不同行為態樣，依原處分記載可知，本件遭舉發之車輛種類為自小客車載客，並非租賃車，故未涉及小客車租賃業，則臺北市區監理所舉發之營運類型，應僅存計程車客運業，倘原告確有該舉發通知書及處分書所稱之違章行為，應屬未經核准而經營計程車客運業之行為態樣，並非公路法第37條第1項第1款應由中央主管機關主管之事務。倘如被告所述，原告之行為既屬經營計程車客運業亦屬經營小客車租賃業，則原處分應記載原告係從事何種營業行為，然原處分卻僅空泛記載原告違反汽車運輸業，違反行政程序法第5條、第96條第1項第2款之規定。被告行使國家公權力侵害原告之權利，於判斷原告之行為自應由被告負明確性之舉證責任，且應就法律規範之精神與行為本質為實質認定，於遵守管轄法定

原則下適用法規。

㈢原處分違反一事不二罰原則：

1.按行為時公路法第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，於主管機關處罰並將處分書送達後，始切斷違規行為之單一性，有最高行政法院107年度判字第363號、第364號及第384號等諸多判決可參。且106年1月4日修正公路法第77條第2項規定之立法理由載明「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。」已明確指出該條違章行為之裁處確有一事不二罰之適用。

2.被告以原告未經核准而經營汽車運輸業，違反公路法第77條第2項規定為由，遂於106年11月30日作成原處分，而原處分記載之違章行為係分別發生於000年0月00日、同年月19日及同年月21日，惟被告於106年2月2日作成11份裁處（下稱前處分），而原處分與前處分記載之違章行為，依前開實務見解應屬法律上之同一行為，且係發生於被告作成前處分之前，則原告倘於被告作成前處分之前有其所稱之違章行為，亦已因前處分而區隔為同一行為而為裁處，被告自不得再就原處分所載之違章行為另為裁罰，原處分違反一事不二罰原則，至為灼然。為此，提起本件訴訟，並聲明求為判決：訴願

決定及原處分均撤銷。

三、被告答辯略以：

㈠本件被告具有管轄權限：

1.依公路法第3條及第78條規定，裁罰事項由公路主管機關處罰，在中央為交通部、在直轄市為直轄市政府；而同法第37條第1項第3款係規定欲經營計程車客運業者，「申請核准籌備」時應向何機關申請之規定，倘屬於未經登記而違反汽車運輸業相關規定時，直轄市公路主管機關因囿於缺乏違規駕駛車籍相關資料，仍須仰賴原始資料保存之中央主管機關以為提供。從未向公路主管機關登記為任一汽車運輸業，其經營結果同時破壞計程車客運業與小客車租賃業當中代僱駕駛之營業秩序者，應認定交通部與直轄市政府均具有管轄權限。另依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、小客車租賃業之管理及處罰，由交通部委任被告或得委辦直轄市政府辦理，是被告具有管轄權限。

2.又考量運輸業跨區流動特性，行政院乃依行政程序法第13條第1項規定而為管轄權協調，以106年7月24日函確認被告具有事務管轄權。行政院既已於行政權範疇內決定由被告管轄前開裁罰事務，則依最高行政法院103年度判字第694號判決意旨，自應予以尊重。再參最高行政法院103年度判字第694號及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，乃具事務管轄權。況公路法第37條第1項第3款規定僅係「申請核准

籌備」之權責劃分規定，而不及於「未經申請經營汽車運輸業」裁罰之權責劃分，且其僅係土地管轄，非專屬管轄之規定。是縱認被告欠缺管轄權，然被告依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定就本件原即具有事務管轄權，故原處分違反公路法第37條第1項第3款規定實僅係欠缺土地管轄之瑕疵。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，原處分無須撤銷。

㈡「未經核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業裁罰基準」（下稱裁罰基準）業衡酌各種違規行為態樣、構成要件及情節輕重，明定各種裁罰效果等比例原則之考量。原告分別於106年1月6日10時30分、106年1月6日11時17分及106年1月6日12時12分違規經營汽車運輸業，顯見原告有6個月內連續違規3次以上之情事，被告依裁罰基準第5條規定，於第3次處分起裁罰原告2,500萬元核屬有據，並無違反比例原則。

㈢依最高行政法院105年度判字第264號判決意旨，加入Uber APP平台之司機確有經營汽車運輸業之事實，原告雖未親自駕駛車輛，然依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、並經原告核准、審查資格後加入前開平台，原告亦自使用Uber APP平台司機處收取費用。依最高行政法院98年度裁字第994號裁定意旨，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。是依行政罰法第14條第1項所定分別處罰之意旨，被告對原告裁罰應屬有據。

㈣原處分無違一行為不二罰原則：

1.原告乃以所架設之APP媒合加入Uber APP之駕駛人與顧客，

並藉此各自分擔公路法第77條第2項構成要件之一部分，原告與其所招攬之駕駛人關係，僅是彼此合作、相互利用，並非如同民法第188條僱用人與受僱人之關係。原告主觀上有違法經營汽車運輸業之主觀意思，客觀上利用加入Uber平台之社會上潛在多數不特定之駕駛人為運輸業之行為，乃與多數不同駕駛人違反行政法上義務，依其客觀上違反行政法上義務之構成要件判斷，並不能認為原告違反行政法上義務之單一意思而評價為一行為。

2.復因運輸業有駕駛人數眾多以及運輸業跨區流動之特殊性，若以裁處書送達時間點為切斷行為數之認定，極可能短時間內分屬不同區域相同時間、不同時間點而有上百件違規行為，主管機關卻只能處以一次裁罰，顯與比例原則有違，亦未達106年1月4日修正公路法第77條第2項抑止「行為人事實上多次違法營業行為」之立法目的。再者，裁罰基準當中亦係以行為人之違規次數作為裁罰判斷標準，其法人、非法人團體或其他組織經營汽車運輸業者第6次以上或6個月以內連續違規3次以上處2,500萬元罰鍰。本案原告已於6個月以內連續違規3次以上，原處分並無違誤。

3.駕駛人個人倘擬經營計程車客運業時，即應依汽車運輸業管理規則第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，並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。是原告每次傳遞消費者需求予駕駛人時，均係一次決意，皆應認為屬一行為。

4.立法者修定公路法第77條規定之背景實係因最高行政法院98年度11月份第2次庭長法官聯席會議決議所致，而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（下稱最高行105年10月份會議決議）。而最高行105年10月份會議決議係針對單一公司刊播廣告之行為而為論述，然本件原告實係分別與個別駕駛人形成意思聯絡而違反公路法第77條第2項規定，原告對於個別駕駛人顯然具有個別不同犯意，即非屬法律上一行為，本件核無最高行105年10月份會議決議之適用餘地，否則顯與立法者修改公路法第77條規定之意旨相悖，且有助長原告破壞大眾運輸市場秩序之虞。

㈤原告利用Uber APP同時混合不同業別而為經營，實際上係同時侵害計程車客運業及小客車租賃業之市場，違法豁免法規管制。被告於作成原處分時，未區分業別，係因應科技發展而積極為法規適用之作為。為此，求為判決：駁回原告之訴。

四、上開事實概要欄所述之事實經過，除下列爭執事項外，其餘為兩造所不爭執，並有檢舉人使用Uber APP搭乘之路線圖、車資等APP畫面列印資料、採證照片（本院卷1第290至292頁）、原處分（本院卷1第201至203頁）、訴願決定（本院卷1第149至156頁）等影本在卷可稽，自堪認為真正。是本件爭執事項厥為：原告有無未經申請核准而經營汽車運輸業之行為？原處分所指原告未經申請核准所經營之汽車運輸業，究為計程車客運業或小客車租賃業？被告有無作成原處分之管轄權？原處分是否違反一行為不二罰原則？

五、本院之判斷：

㈠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。……」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。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。」次按交通部依公路法第79條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。

㈡經查：

1.綜觀原處分之記載內容，可認原處分係認定原告與如附表編號1至3號所示車輛之駕駛人故意共同為未經申請核准經營計程車客運業：

⑴按公路法第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以小客車出租載客之服務，係同時提供駕駛人、車輛出租讓乘客搭載而收取報酬，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服務之方式，亦即計程車客運業者重在提供載客服務，小客車租賃業則重在提供租賃車輛予租車者自行管領使用，縱使汽車運輸業管理規則第100條第1項第2款另有規定：「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。……。」亦僅係小客車租賃業者遇租車者有僱用駕駛人之需求時，方另依約代僱駕駛人，惟該車輛仍受租車者之管理支配，此與計程車客運業係由駕駛人管領使用車輛，用以載客營業之模式，二者仍屬有別。觀之原處分「簡要理由」及「處罰主文」欄雖僅記載原告有違反汽車運輸業管理規則第138條之規定，按公路法第77條第2項規定，各處以罰鍰2,500萬元，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之內容，「備註」欄亦僅記載「依行政罰法第14條處罰之」，但「違反事實」欄中既經記載：「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」，接續方分別載明攬載之起迄地點暨收費金額，所具體指明之原告

「攬載乘客」行為，顯非僅出租車輛供人使用之情形，故依原處分所載之客觀文義可見，係指原告有公路法第34條第1項第4款規定所稱之「載客」行為，其未經申請核准所經營之汽車運輸業，乃係指計程車客運業而言。從而，被告辯稱原處分尚有就原告為小客車租賃業之營業行為裁罰乙節，係與原處分記載內容不符，難認為原處分內容所及，自無足憑採。

⑵查搭乘如附表編號1至3號所示車輛之乘客，係透過Uber APP應用程式平台指定路線叫車後，由該平台業者指派調度各該車輛駕駛人前往載客，乘客透過Uber APP以信用卡扣款方式支付按里程計價所顯示之報酬，此有乘客使用Uber APP搭乘之路線圖畫面列印資料、車資收據、採證照片在卷可稽（本院卷1第290至292頁）。據上，可見前開駕車載客而收取報酬之行為，係透過Uber APP應用程式平台媒合需要使用車輛之乘客後，調派車輛之駕駛人駕駛各該車輛將乘客運送至指定目的地，乘客並透過Uber APP按里程計價所顯示之報酬，再按一定比例將報酬分歸駕駛人與系統業者，乘客則可自行由手機查閱或截錄相關「行車路線」及收費明細等資訊，各該運輸行為及車資在經由Uber APP應用程式平台達成合意時，運送契約即已成立，則原告明知其未經申請核准，卻透過Uber APP應用程式之運作處理車輛調派、報酬計收等事務，與所招募之車輛駕駛人共同合作從事以小客車經營客運而受報酬之事業，洵堪認定。再細觀前開APP顯示之搭乘路線圖等畫面，有清楚標示載客車輛之車號暨駕駛人代號、相片等資訊，亦難認有何可只租用車輛而毋庸提供駕駛服務之選項，則無論就原告招募司機設有須自備車輛之條件，或提供乘客使用Uber A

PP應用程式叫車所得選擇之服務內容觀之，原告所提供載客服務必然係由司機自備特定車輛駕駛，並無僅出租車輛而駕駛人另議之型態，實乏事證堪認原告併有從事小客車租賃業之營業，被告辯稱原告尚有兼為小客車租賃業之營業型態，委無憑據。

⑶再參酌被告所提出網頁名稱標記為「UBER Taiwan」、「Uber台灣官方資訊網」中（本院卷1第276至289頁），除網頁上方有「現任合作駕駛」、「推薦合作駕駛」、「合作駕駛故事」等項目供點選閱覽，其中並詳細登載加入為合作駕駛須持有符合Uber條件的車輛，上網註冊登記並提供身分證、駕照、強制險證明、行照等文件上傳，於「加入常見問題」中亦載明可藉由線上觀看教育影片或操作線上模擬APP教學以了解接案流程，及自105年1月18日起，加入合作駕駛的平台費用統一為25%等資訊，由此可見原告確有以自己名義對外招募必須備有車輛之司機外，並令司機下載Uber APP應用程式，再依程式設定內容為註冊登入等操作，以此對所招募之司機與車輛進行審核，及協助處理相關問題而為營業上管理，招募對象更未見指定須為有職業駕駛執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之計程車駕駛人，將上開經營形態所提供載客服務，與傳統計程車客運業相較，均為以小客車出租並有駕駛人開車載客之方式提供客運服務，報酬收取方式亦均係按行駛里程長短計價收取報酬，縱攬客及調派司機所使用Uber APP應用程式平台，為傳統計程車客運業者所未曾使用者，然此與傳統計程車客運業者之「駕車行駛於道路上尋覓乘客或乘客以電話聯絡計程車業者後再據以調派駕駛」而提供之載客服務，本質上仍無差異，則從原處分所指之客觀行為觀之，

更與小客車租賃業之經營模式絲毫無涉，益見被告辯稱原告因尚有未經申請核准經營小客車租賃業而經以原處分裁處云云，並不足採。

⑷綜合原處分記載內容及本件原告違規行為情節可知，原告既未曾經申請核准經營汽車運輸業（計程車客運業），卻仍為上開攬載乘客營業行為，原處分據以裁處原告違反公路法第77條第2項之行為，應係針對其與駕駛人共同未依同法第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。

2.原處分雖係基於原告違反公路法第77條第2項未經申請核准而經營計程車客運業之行為而為裁處，惟被告作成原處分有欠缺管轄權之違法，且難認有行政程序法第115條無須撤銷規定之適用：

⑴按公路法第37條第1項第3款規定針對計程車客運業之申請核准籌備事宜，既明文以負有申請核准義務者之主事務所所在位於直轄市或直轄市以外區域作為區別標準，將位於直轄市者之申請核准權限歸屬直轄市公路主管機關，直轄市以外者則屬中央主管機關之權限，同法第78條第1項復針對該法之罰鍰，明定由該管公路主管機關處罰，此所謂「該管公路主管機關」，在同法第37條第1項第3款已針對計程車客運業之監管權限特予明文之情況下，涉及違規經營計程車客運業之裁罰，自應適用同法第37條第1項第3款規定而以直轄市主管機關為同法第78條第1項規定所指裁罰之該管公路主管機關。準此，本件原告經營計程車客運業，卻未先申請核准，係違反公路法第37條第1項第3款所定之行政法上義務，又因原告主事務所所在位於臺北市大安區，此有原告公司及分公司基本資料查詢表1份附卷可

稽（本院卷1第20至21頁），就其有無經申請核准乙事，本屬臺北市○○○路主管機關之調查審究範圍，查認其違章與否而為裁罰時，依同法第78條第1項規定由同一之臺北市○○○路主管機關辦理，可收事權統一之效，亦可見該行政管轄權規制之合理性；是本件得依公路法第77條第2項規定對原告為裁罰者，應為臺北市公路主管機關，並非被告，被告竟以原處分裁處罰鍰並勒令原告歇業，確有欠缺管轄權限之違法。

⑵雖被告抗辯稱：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。」謂交通部得據以將計程車客運業之處罰權限委任被告或委辦直轄市辦理云云。惟按行政程序法第11條第1項、第5項已規定：「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。」基於管轄法定原則，公路法第37條第1項第3款、第78條第1項針對涉及計程車客運業違規之裁罰，既已明定違規者之主事務所所在位於直轄市者，由直轄市公路主管機關為有管轄權之行政機關，此時屬中央主管機關之交通部並無管轄權限，法律規定甚明，則汽車運輸業管理規則第139條之1第1項所指交通部尚得委任或委辦之範圍，自應限縮解釋，並不包括母法已明文排除而其並無管轄權之事項。況且，按憲法第172條規定：「命令與憲法或法律牴觸者無效。」又按行政程序法第150條第2項、第158條第1項第1款規定：「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。」「法規命令，有下列情形之一者，無效：一、牴觸憲法、法律或上級機關之命令者。」查汽車運輸業管理規則既係基於公路法第79條第5項規定所授權訂定，所授權之範圍並未包含管轄權變動，在母法已就有管轄權行政機關予以明文之情況下，縱如被告所辯汽車運輸業管理規則第139條之1第1項尚有交通部得就計程車客運業之違章裁罰另委任或委辦之規定意旨，亦因違反母法有明文之管轄法定原則，及違反前揭憲法及行政程序法規定，本院自得拒絕適用之。是以，關於交通部102年7月22日函是否得依據汽車運輸業管理規則第139條之1規定而針對計程車客運業之違章裁罰委任由被告辦理等節，自亦無再為審究之必要。從而，被告此部分所辯，並無解於其欠缺作成原處分管轄權限之違法。

⑶至於被告辯稱：行政院106年7月24日函（本院卷1第270頁）決定由被告作為裁罰機關，且依交通部公路總局組織法第2條第4款及第6款規定，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行為之裁罰，具事務管轄權云云。惟觀諸行政院106年7月24日函之內容，並未述及作成之法律依據，致難憑認行政院針對交通部「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，何以得逕授權被告辦理之依據，況如前述，公路法第37條第1項第3款、第78條第1項就此之管轄權規定甚明，委無疑義，即無適用行政程序法第14條第1項規定或行政罰法第31條第1項規定之餘地，益徵行政院106年7月24日函決定被告具有管轄權，係屬無據。又交通部公路總局組織法第2條第4款、第6款僅規定：「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」，未見具體規範計程車客運業違章裁罰之權限事務，遑論前述屬作用法之公路法第37條第1項第3款、第78條第1項，業經明文，被告謂依此組織法規定有作成原處分之權限，亦屬無稽，自非可採。

⑷被告尚辯稱：前開欠缺土地管轄權限之瑕疵，依行政程序法第115條規定屬有管轄權機關仍應為相同處分之情形，謂無須撤銷云云。惟按行政程序法第115條係規定：「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。」然查公路法第37條第1項第3款規定係按照業者之主事務所所在位於直轄市、直轄市以外之不同，據以劃分有管轄權之行政機關為何，並非以事務之種類為劃分標準，直轄市政府與交通部既同列為公路法第3條公路主管機關之一，就計程車客運業違規裁罰之權限歸屬，再視直轄市之轄區內、外而定，固可認該權限規定涉及土地管轄性質，然而，依公路法第77條第2項規定所為之裁罰，核屬裁量處分，有管轄權之主管機關對於原處分所指原告所涉違章行為，尚須就個案情節，本於其自身裁量權限予以作成裁處，並非必然為與原處分相同內容之處分，遑論原告尚主張原處分所指原告之違章行為，係與其之前經被告裁罰之違章營業行為屬一行為，而該同一行為業經裁罰，則原處分尚有涉及是否違反一行為不二罰原則之疑慮等情，亦非無據，是原處分並不符行政程序法第115條所規定無須撤銷之情形，自仍應撤銷。從而，被告此部分抗辯，亦無足採。

六、綜上所述，原處分所指原告之違章行為，固有所憑，惟被告

並不具有作成原處分對原告裁罰之管轄權限，原處分既有上開瑕疵可指，自有違誤，訴願決定予以維持，亦屬有誤，原告訴請撤銷，即有理由，應予准許。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法均與本件判決結果不生影響，爰不予逐一論述，併此敘明。

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　　14　　日

臺北高等行政法院第一庭

審判長法　官　曹瑞卿

法　官　林麗真

法　官　林淑婷

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　　14　　日

書記官　黃玉鈴