

臺北高等行政法院判決

108年度訴字第1727號

110年1月7日辯論終結

原告 花蓮汽車客運股份有限公司

代表人 張譽興（董事長）

訴訟代理人 鄭敦宇 律師

被告 花蓮縣政府

代表人 徐榛蔚（縣長）

訴訟代理人 藍健銘 律師

參加人 華聯遊覽車客運股份有限公司

代表人 許兆麟（董事長）

上列當事人間公路法事件，原告不服交通部中華民國108年8月23日交訴字第1080022118號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

被告於民國108年1月4日以府觀交字第0000000000A號公告「花蓮縣政府108年第1次新闢市區○○○○路線申請經營說明」（下稱系爭公告），就所新闢6條市區○○路線，徵求有意願之業者參加經營評選，其中「東海岸線（郵輪式列車）」市區○○路線（下稱系爭市區路線，途經處均位於被告縣○○區○○○○路段並與原告經交通部核准經營之編號1140、1145、1127公路客運路線《下稱另公路路線》重疊），計有原告及參加人華聯遊覽車客運股份有限公司（斯時參加人公

司登記營業項目為遊覽車客運業，尚無市區汽車客運業）申請參加評選，參加人且有檢送108年1月26日市區汽車客運業籌設申請書、路線圖說表、經營計劃書等資料。被告所屬市區客運審議委員會於108年2月18日召開108年度第2次市區客運審議委員會（下稱系爭評選審議會議），經評分結果由參加人取得系爭市區路線經營權。嗣被告先以108年2月21日府觀交字第1080034727號函檢送系爭評選審議會議紀錄與參加人及原告後，隨即以108年2月26日府觀交字第1080039300號函（下稱原處分）通知參加人經評選取得系爭市區路線經營權，並告知應儘速辦理公司登記及汽車運輸業營業執照事宜（嗣參加人已於108年3月7日申經經濟部以108年3月7日經授中字第10833139600號函，准予辦理增列市區汽車客運業公司之所營事業變更、修正章程變更登記，並申經被告以108年5月30日府觀交字第1080100882號函核給系爭市區路線許可及汽車運輸業營業執照）。原告不服，遞經交通部駁回訴願，遂提起本件訴訟。

二、本件原告主張：

（一）汽車運輸業管理規則第42條規定，市區汽車客運業不得跨越花蓮市市區及其鄰近鄉、鎮、市行政區域，如有跨越者，應歸中央主管機關以公路客運路線管理，本件系爭市區路線顯然跨越花蓮市之市區及鄰近鄉、鎮、市行政區域，自應歸由公路客運路線主管機關辦理，且被告開辦系爭市區路線之營運模式為利用既有遊覽車，提供每日可接受旅客預約之班次，法律定性實為遊覽車業範疇，非屬市區客運業範疇，依公路法第37條規定，均可見被告欠缺以原處分令參加人評選取得就系爭市區路線經營市區汽車客運業之事務權限，依行政程序法第111條規定，原處分亦應屬無效。

01 (二)再者，參加人現有車輛均為遊覽車，不得作為市區汽車客運
02 使用，參加人未經合法籌設階段，復未依法取得主管機關特
03 許，被告竟容任參加人將其遊覽車混充市區汽車客運業使用
04 ，並違法逕以遊覽車客運業者身分而令其取得市區汽車客運
05 業經營權，原處分實已違反公路法第46條第1項、汽車運輸
06 業管理規則第2條及第3至6條、汽車運輸業審核細則第4條關
07 於分類管理之強制規定。另系爭市區路線規劃與交通部公路
08 總局既有核定公路汽車客運路線發生重疊，所為共同經營之
09 路線規劃，違反公路法第41條明定公路之同一路線，由公路
10 汽車客運業一家經營為原則，侵害既有公路汽車客運業者之
11 營業權，原處分應有違法等語。

12 (三)並聲明：訴願決定及原處分均撤銷。

13 三、本件被告則以：

14 (一)系爭市區路線所行經之區域均位於花蓮縣轄內，並未有跨縣
15 市之情形，系爭市區路線應屬特定區域內之市區路線，並非
16 公路客運路線，依公路法第37條第1項規定，乃屬被告自治
17 之範疇，應有主管之權限，其所管轄之市區客運自得於花蓮
18 縣境內行駛。又公路法第5條第1項規定，僅係當省道、市道
19 ○縣道使用同一路線時，應以何者為主管機關之規定，與市
20 區○○○○○路線、範圍與其主管機關無關，是原告援引公
21 路法第5條第1項，主張被告開辦系爭市區路線違反事務權限
22 ，亦屬無據。況原告曾參與系爭市區路線經營權之評選，於
23 參與評選時，即已明示同意或至少默示同意被告為公告系爭
24 市區路線之主管機關，竟於落選後改稱被告並無核准系爭市
25 區路線之權限、非系爭市區路線之汽車運輸業主管機關，亦
26 違反禁反言原則、誠信原則，且若原告對被告事務管轄之主
27 張為真，則縱使原處分經撤銷，被告亦無權再給予原告獲准

系爭市區路線經營權之處分或召集審議委員會就系爭市區路線之經營權重新進行評選，且公路法、汽車運輸業審核細則等規定意旨，應無保障個別汽車運輸業者不受其他業者競爭影響之意，亦可見原告並無提起本件訴訟之權利保護必要。

(二)再者，公路法第41條第1項、第2項，分別對公路客運與市區客運區別規範，適用上○○○區○○○於○路法第41條規定，並非如原告主張就前述不同客運亦僅能以一家經營為原則，系爭路線雖部分與現有公路汽車客運業者之路線重疊，仍未悖於法令。另參加人雖以遊覽車客運業之身分參與系爭市區路線評選，惟申請評選中即已檢具相關法定資料，事後並已向經濟部辦理登記，及向被告申辦相關營業執照，並非以遊覽車客運業經營系爭市區路線；又被告依法本得於所轄縣轄區內依職權劃設、公告、核准市區○○○○○路線，被告核定參加人系爭市區路線許可範圍，乃依據參加人參與評選時之提案計畫書，故汽車運輸業管理規則第42條並未限制被告在縣轄區域範圍內公告、核定市區○○○○○路線之權限行使，原處分並無違法等語，資為抗辯。

(三)並聲明：駁回原告之訴。

四、本件參加人則以：

(一)參加人係於86年設立之合法立案公司，本即符合參與系爭市區路線評選之資格，事後且已根據原處分向經濟部申請並經許可增加營業項目，及向被告申請取得市區汽車客運業營業執照、市區客運業登記證等，相關程序均符合規定，原處分並無違誤等語，資為抗辯。

(二)並聲明：駁回原告之訴。

五、本件如事實概要欄所示事實，除下述所示爭點外，其餘為兩造所不爭執，並有被告之系爭公告（原處分卷第3至14頁）

、被告108年2月21日府觀交字第1080034727號函暨系爭評選審議會議紀錄（原處分卷第59至64頁）、經濟部108年3月7日經授中字第10833139600號函（本院卷第357至358頁）、參加人公司變更登記表暨變更後公司基本資料表（本院卷第359至362頁、第106至107頁）、被告108年5月30日府觀交字第1080100882號函（本院卷第371至372頁）、花蓮縣政府108年5月30日府觀交字第1080100882號汽車運輸業營業執照（本院卷第373至374頁）、原處分（本院卷第105頁）、訴願決定（本院卷第41至51頁）影本等件在卷可稽，堪認與事實相符。而兩造既以前詞爭執，則本件所應審究之主要爭點厥為：汽車運輸業管理規則第42條第1項所指「市區」，於本件是否限於縣轄市之花蓮市區，或係指被告之縣轄區？被告以系爭公告為系爭市區路線經營市區汽車客運業評選乙事，是否在被告為依公路法第37條1項第2款第2目辦理核准經營之事務權限範圍內？系爭市區路線是否違反汽車運輸業管理規則第42條第1項關於「以行駛市區內為原則」之規定？被告就系爭市區路線辦理之評選，有無違反公路法第37條第2項規定？系爭市區路線有部分與原告所經營另公路路線（屬省道公路路線系統）重疊情形，是否違反公路法第41條第1項規定？參加人參加評選時雖有檢具市區汽車客運業之籌設申請書，但僅具備遊覽車客運業者資格，並未使用類如籌備處等名稱，被告卻仍令參加人評選取得系爭市區路線經營權，是否違反公路法第46條第1項、汽車運輸業管理規則第2條及第3至5條、汽車運輸業審核細則第4條關於分類營運等規定？原處分是否適法有據？

六、本院之判斷如下：

（一）本件應適用之法令：

1.按公路法第2條第1、4、5、6、14款規定：「本法用詞，定義如下：一、公路：指國道、省道、市道○縣道○區道○鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。……四、市道：指聯絡直轄市（縣）間交通及直轄市內重○○○區○○道路。五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市○○○道路。六、區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。……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34條第1項第1至3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：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。……。」第37條規定：「（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○○路主管機關申請。……。（第2項）前項第2款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市○縣○市○○路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。」第38條規定：「（第1項）公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申

請，應按下列之規定：一、合於當地運輸需要者。二、確能增進公眾便利者。三、具有充分經營財力者。四、具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備者。（第2項）前項審核細則，由交通部定之。」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。」

2.次依公路法第38條、第40條之2規定所授權訂定之汽車運輸業審核細則第2條規定：「公路主管機關審核汽車運輸業申請籌設，除依公路法第34條至第34條及第41條之規定外，依本細則之規定。」第4條第1項規定：「公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，應合於下列第1款第1目以上及第2款至第4款之規定：一、合於當地運輸需要者：……。二、應能增進公眾便利者：……。三、具有充分經營財力者：……（二）市區汽車客運業最低資本額新臺幣1億元以上。但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。……。四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者：（一）車輛設備：……2.市區汽車客運業應具備全新大客車00輛以上。但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限；……。」第7條規定：「（第1項）公路汽車客運業或市區汽車客運業有2家以上同時申請經營時，以具備條件較優者核定之。（第2項）公路主管機關為審核公路汽車客運業營運路線、市區汽車客運業之設立申請及遊覽車客運業之設立申請、營運管理與增車申請之程序，

以審議會行之。」上開規定係為執行母法所為細節性、技術性事項之規定，經核尚符合母法授權意旨，自得予以適用。

3.又依公路法79條規定所授權訂定之汽車運輸業管理規則第42條規定：「市區汽車客運業以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案之公路主管機關核定。如需要延長路線至市區以外時，應敘明理由，檢同營運路線圖，報請各該管公路主管機關核准後方得行駛。受理申請之公路主管機關應依左列規定辦理：一、屬於直轄市者，應商得相鄰之縣(市○○路主管機關之同意。二、屬於省轄市者，如延長至直轄市者，應商得該直轄市公路主管機關之同意。三、屬於縣轄市者，準用第二款之規定辦理。四、該延長路線如有其他汽車客運業申請營運時，應無條件共同行駛。五、延長行駛至市區以外，以不超過鄰接鄉、鎮、市行政區域範圍，並以不變更原定票價為限。但依本規則第15條規定經相關公路主管機關同意辦理聯營者，得以鄰接縣(市)行政區域為延駛範圍。」此亦屬執行母法之細節性、技術性規定，並與母法授權意旨無違，亦得加以適用。

(二)被告以系爭公告辦理系爭市區路線之市區汽車客運業經營許可評選，並以原處分核給參加人前開經營許可，係在公路法第34條第1項第2款、第37條1項第2款第2目所定被告之權限範圍內：

1.分析公路法第37條第1項第2款針對市區汽車客運業之申請核准籌備事務規定，係將「市區汽車客運業」區分為第1目之屬於直轄市者，及第2目之屬於縣(市)者2種類，分別由直轄市公路主管機關或縣(市○○路主管機關受理；再與同條第2項規定為對照，若受理縣(市)市區客運業經營許可申請之縣(市○○路主管機關(依同法第3條規定即為縣(市)政府

01)，發覺所申請經營市區汽車客運業延長路線有至縣(市)
02 以外者，並應商得相鄰之「直轄市」、「縣(市○○○路主
03 管機關同意，均可見公路法所規定「市區汽車客運業」之市
04 區，係以地方組織體系中與省同級之「直轄市」(參見地方
05 制度法第3條第1項)，及省中之「縣」(或「省轄市」，非
06 指縣轄市，參見地方制度法第3條第2項)，將市區汽車客運
07 業按地方組織的種類而區分為2類，並讓此2類地方組織在其
08 行政轄區內，有各自決定是否及如何核准經營市區汽車客運
09 業之權限；參酌公路法第2條關於該法用詞定義中，並未見
10 針對「市區」有所定義，而公路運輸事業在不同地方自治區
11 域之發展，本涉及直轄市或縣(市)內關於交通的地方自治事
12 項(地方制度法第18條第10款、第19條第10款)，亦可佐證
13 公路法所指「市區汽車客運業」，當係本於地方組織體系中
14 之直轄市及縣(市)加以分類，雖使用「市區」之名稱，並非
15 排除地方組織為縣之情形，此所以公路法第37條第1項第2款
16 第2目明定屬於縣(市)者，係向縣(市○○路主管機關申
17 請，該目所指縣(市○○路主管機關得核准市區汽車客運業
18 經營之「核定區域」，自係指該縣之行政轄區範圍而言，並
19 無限縮而僅指縣轄區內的縣轄市之理，被告所提出交通部10
20 5年10月27日交路字第1050413583號函(係針對被告105年9
21 月30日府建土字第1050183832號函詢之回復，本院卷第102
22 至103頁、第259至260頁)，亦持相同見解。

23 2. 準此，本件被告在系爭公告所定開放申請經營市區汽車客運
24 業之系爭市區路線，全數位於被告之「花蓮縣轄區」內，有
25 系爭公告及參加人參與系爭公告評選所提出經營計劃書中記
26 載之路線及場站計畫影本各1份附卷可稽(原處分卷第3至6頁
27 、本院卷第324至329頁)，並為兩造所不爭執，被告在系爭

公告中指定系爭市區路線作為核准經營市區汽車客運業之內容，既在公路法第34條第1項第2款、第37條第1項第2款第2目所規定被告得為核定之區域內，核屬被告權限範圍內之職權行使，應無疑義；而被告後續依系爭公告辦理評選並經審議後，以原處分核准參加人經營系爭市區路線之市區汽車客運業，自亦在被告法定權限範圍內，更無須適用公路法第37條第2項商得其他直、縣轄市政府同意，或須由中央主管機關核准等問題，原告主張被告就此欠缺事務權限云云，並不足採。

3. 至於原告所指公路法第2條、第4條第1項第3款或第5條、第6條等規定，係針對市道○區道、縣道為定義規定，及就關於市道○縣道制定程序，或與省道使用同一路線時，應劃歸省道路線系統等加以規範，各該規定所指涉縣道是否劃歸、歸屬何種類公路路線系統暨其管理等事項，性質上均在規範「公路」本身之規劃或營運、管理等事務，與公路法第34條、第37條規定係在規範「公路運輸事業經營」之事務，並不相同；換言之，公路路線系統如何劃分、管理，與在地方組織○○○區○○○路系統，得否許可經營何種類汽車運輸業，乃不同事務，本件系爭市區路線無論劃歸為公路法第4條、第5條所規定何一種類公路路線系統，只須市區汽車客運業經核准經營範圍係在○○○區○道路，即為被告依公路法第34條第1項第2款、第37條第1項第2款第2目規定有權核准經營之「核定區域」內，與經核定經營所在道路之道路系統，應歸屬何機關規劃管理等情事，並不相干；原告以前開規定謂被告就原處分之作成欠缺事務權限，容有誤解，並不足採。

4. 另原告復稱汽車運輸業管理規則第42條第1至3款，針對受理

01 市區汽車客運業核准申請之公路主管機關，僅見區分直轄市
02 、省轄市、縣轄市3種，並未列載「縣」，及公路法於91年2
03 月6日修正增訂第37條第1項第2款第2目規定時，立法理由第
04 2點有說明：「二、修正第1項第2款第2目，增訂經營縣轄市
05 市區汽車客運業者，向所屬縣公路主管機關申請之規定。」
06 謂公路法第37條第1項第2款第2目，同於汽車運輸業管理規
07 則第42條第3款規定，均僅賦予縣公路主管機關有受理「縣
08 轄市」市區汽車客運業經營許可之事務權限。但查，公路法
09 第37條第1項第2款第2目規定內容，若解讀為僅限前開立法
10 理由所指：以縣轄市○○縣○路主管機關得核准經營之核定
11 區域，對於該目尚有明文列載之省轄市（即「（市）」情形
12 ），應由省轄市主管機關為受理申請機關，顯然未予納入說
13 明，由此即可見該立法理由第2點對增訂內容之說明，實未
14 涵括所增訂該目之全部規範內容，立法理由未完足說明，並
15 不代表法條文義本身未加規定；況且，立法理由之擇要說明
16 ，究非法條本身，更無法取代或逾越法條本身之文義，公路
17 法第37條第1項第2款第2目規定既使用「縣（市）」之文義
18 ，明顯與地方制度法第3條第2項、第19條將縣及省轄市併列
19 規範時所使用之「縣（市）」表述文字，全然相符，更與地方
20 制度法第3條第2項、第20條針對縣轄市情形，係與鄉、鎮併
21 列〈即「鄉（鎮、市）」〉之文字表述，並不相同，就前開
22 法條文義而言，乃針對縣及省轄市為規定，已甚為明確，實
23 難僅憑前開立法理由僅有部分摘要說明，即置法條本身之文
24 義於不論，甚至謂法條文義應受說理並不充分之立法理由所
25 限縮，尤其前開立法理由第2點之說明，實亦與法條本身文
26 義不符（按指法條本身並無涉及「縣轄市」之文字）。又汽
27 車運輸業管理規則第42條第1至3款規定，乃針對市區汽車客

運業需要延長路線至市區以外時，規定受理申請之公路主管機關應商得何一機關同意，此規定內容雖未見針對屬於縣者為相關規定，反而僅見於第3款列載屬於縣轄市情形之規定，惟此亦屬前開規定是否未逐一系列明各種情形，致未經列出者有應如何適用之疑義，基於層級性法律保留原則，下位階之汽車運輸業管理規則，本即在符合上位階之母法授權意旨範圍內，方為有效規定，自無從以下位階之汽車運輸業管理規則第42條第3款規定，即反於母法即公路法第37條第1項第2款第2目已明文屬於「縣（市）」之規定，謂應限縮解釋其核定區域僅及於縣轄市（以本件為花蓮市）。是原告此部分主張，仍無可採。

5.此外，關於原告所執被告就系爭市區路線為市區汽車客運業經營核准乙事，欠缺事務權限之主張，以原告前依系爭公告參與評選時，就此並無爭議而言，其事後竟爭執被告自始即無辦理之事務權限，固有違誠信原則，且若以原告相對於參加人，為此市區汽車客運業經營許可之競爭者而言，此主張亦與原告競爭取得系爭市區路線之市區汽車客運業經營許可權利，有所衝突，但原告另已陳明其現經營之公路汽車客運業，部分經核定路線（如編號1140、1145、1127之公路汽車客運路線），與系爭市區路線有所重疊，並據其提出前開其經營之公路汽車客運營運路線許可證等資料為憑（本院卷第453至463頁），被告對此亦不爭執，而原告復稱前開不同類別汽車運輸業經營範圍重疊部分，將對其所經營公路汽車客運業之法律上權益有所影響，其主張原處分違法與否涉其此部分權利之保護必要，即有所憑，附予指明。

(五)參加人與原告依系爭公告參與評選時，即係分別就系爭市區路線之市區汽車客運業經營許可提出申請，被告依公路法第

37條第1項第2款第2目、汽車運輸業審核細則第7條等規定審議後，擇定參加人條件較優而作成原處分，所為判斷復難認有何違法，原處分並無違誤：

- 1.按行政法院對行政機關依裁量權所為行政處分之司法審查範圍限於裁量之合法性，而不及於裁量行使之妥當性。至於不確定法律概念，行政法院以審查為原則，但對於具有高度屬人性之評定（如國家考試評分、學生之品行考核、學業成績評定、公務員考績、教師升等前之學術能力評量等）、高度科技性之判斷（如與環保、醫藥、電機有關之風險效率預估或價值取捨）、計畫性政策之決定及獨立專家委員會之判斷，則基於尊重其不可替代性、專業性及法律授權之專屬性，而承認行政機關就此等事項之決定，有判斷餘地，對其判斷採取較低之審查密度，僅於行政機關之判斷有恣意濫用及其他違法情事時，得予撤銷或變更，其可資審查之情形包括：
 - 1.行政機關所為之判斷，是否出於錯誤之事實認定或不完全之資訊。
 - 2.法律概念涉及事實關係時，其涵攝有無明顯錯誤。
 - 3.對法律概念之解釋有無明顯違背解釋法則或牴觸既存之上位規範。
 - 4.行政機關之判斷，是否有違一般公認之價值判斷標準。
 - 5.行政機關之判斷，是否出於與事物無關之考量，亦即違反不當連結之禁止。
 - 6.行政機關之判斷，是否違反法定之正當程序。
 - 7.作成判斷之行政機關，其組織是否合法且有判斷之權限。
 - 8.行政機關之判斷，是否違反相關法治國家應遵守之原理原則，如平等原則、公益原則等（司法院釋字第382號、第462號、第553號解釋理由參照）。
- 2.經查，本件原告、參加人均係依系爭公告而參與系爭市區路線之市區汽車客運業經營權評選，被告依汽車運輸業審核細則第7條第2項、行為時花蓮縣政府市區汽車客運業審議委員

會設置要點第3條、第6條等規定，由被告設置之市區汽車客運業審議委員會（委員共9人），於108年2月18日召開系爭評選審議會議，經副召集人代理主席，其中6位委員出席而過半數後，並經原告、參加人提出簡報，委員提問暨答詢後復經委員討論後，再依系爭公告捌之評選作業規定作為何一申請業者屬條件較優者之核定標準，經出席委員評分後，以原告平均評分76分、參加人平均評分79分，序位總和均為9，因二家業者均達及格標準75分以上，序位總和相同而有系爭公告捌、五所列載情形之適用，經擇配分最高之評選項目即「行銷策略」（配分佔25分）加以比較後，參加人為123分而高於原告之115分，方以參加人為第一名，且出席委員復針對參加人情形，全體同意認定參加人有行為時汽車運輸業審核細則第4條第1項第3款第2目但書、第4款第1目之2但書所規定，雖資本額雖未達新臺幣1億元，亦未具備全新大客車車輛50輛以上，但依其情形應能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，亦有系爭評選審議會議紀錄影本1份在卷可按（原處分卷第54至57頁）；衡酌系爭評選審議會議係藉由集思廣益及多元專業意見之參與，擇定參選廠商何者條件最優，公路法第38條第3項所授權訂定之汽車運輸業審核細則第7條第2項規定，復明定汽車客運業之設立申請，應以審議會行之，亦堪認有經法規授權被告所設置之系爭評選審議會，就何為同條第1項規定所指條件較優者加以判斷，被告並事先以系爭公告建立公平客觀的評選標準及制度，再由各該出席委員根據評選標準暨事項為評分，基於尊重其專業性及法規之授權，應認系爭評選審議會議就評選結果享有裁量空間及判斷餘地，法院對各該評分及評選結果當採取較低之審查密度。是以，系爭評選審議會議所為評選結果，既難

認有何出於錯誤之事實認定或不完全之資訊，亦難認其裁量或判斷有何恣意、濫用或違法等情事，被告基於上開審議決議，並同意依汽車運輸業審核細則第4條第1項第3款第2目但書、第4款第1目之2但書規定予以核可後，乃以原處分核給參加人系爭市區路線之市區汽車客運業經營許可，均與規定相符，並無違誤。

3.原告雖主張汽車運輸業管理規則第2條明定汽車運輸業採分類營運，參加人既屬遊覽車客運業，即不具備市區汽車客運業之經營資格云云。然查，原告所執汽車運輸業管理規則第2條之分類營運等規定，乃針對取得經營許可及後續為汽車運輸業之經營時，必須按各類別規定辦理而言；至於申請核准籌備時，就申請人是否設有不能取得其他汽車運輸業類別經營許可之條件限制，遍觀公路法、汽車運輸業管理規則或汽車運輸業審核細則等相關規定，均未見設有此限制，則參加人參與評選而提出經營許可申請時，縱然其公司名稱為「華聯遊覽車客運股份有限公司」，並經提出花蓮縣遊覽車商業同業公會會員證書，另提出之86年3月28日經核發汽車運輸業營業執照，所列載營業種類亦包含遊覽車客運業、公路汽車客運業（本院卷第348至350頁），固可認參加人同時具備遊覽車客運業者，但此節與其應備之公路法第38條、汽車運輸業審核細則第4條等關於經營汽車運輸業申請審核要件既無關，更無從執此謂參加人不符要件；況且，參加人於參加評選時即已檢具市區汽車客運業之籌設申請書（本院卷第265至266頁），經被告以原處分核給系爭市區路線之市區汽車客運業經營許可後，參加人並憑以辦理公司變更登記而將市區汽車客運業列入其公司所營事業項目（本院卷第357至362頁），及申經被告核給市區汽車客運業之汽車運輸業營業執

照（本院卷第371至374頁），其原遊覽車牌照，亦有經繳銷後重領市區汽車客運牌照等情（本院卷第355頁），上開情形亦足說明公路法、汽車運輸業管理規則關於分類營運之規定，實乃針對取得經營許可後的實際業務營運，須就所營事項不同類別，分別依法經營而言，確無單一業者僅能經營一類汽車運輸業之限制。否則，若如原告所指摘基於汽車運輸業應分類營運之規定，可認具備其他種類汽車運輸業經營資格者，即不得再申請經營其他類汽車運輸業，原告既自承其參與評選時，已具備其他種類之公路汽車客運業資格，豈非原告自身同樣不具備再申請市區汽車客運業之資格，由此益見原告此部分主張，容屬對前開規定之誤解，應不足採。

4.原告又主張原處分核給參加人經營市區汽車客運業之系爭市區路線，與原告取得經營許可之另公路路線（編號1140、1145、1127者），有所重疊，謂原處分違反公路法第41條規定。但查，原告主張系爭市區路線與其所營公路汽車客運業核定路線，在使用省道部分等有所重疊，固據其提出營運路許可證及路線搜尋資料等件為憑（本院卷第507至533頁），並為被告所是認；惟公路法第41條第1項係規定：「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。」所為原則上限一家經營之限制，僅係針對公路汽車客運業而言，若屬不同種類之汽車運輸業，本不在前開規定之原則限制；再者，由公路法第2條第1款規定之公路，係「指國道、省道、市道○縣道○區道○鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。」得經營之道路種類甚廣，同法第37

條第1項第1款方規定由中央主管機關為核准籌設申請之受理機關，為經營「路線」之核定；而市區汽車客運業經直轄市○縣○市○○路主管機關針對其轄區為經營「區域」之核定時，所使用道路必然有須與其他公路種類重疊而共同使用，方能貫通行駛之情況，但無論如何，市區汽車客運業行駛路線以受理申請之地方自治機關轄區內為主，縱使路線重疊部分會造成不同種類汽車運輸業彼此經營利益之競爭，亦當在可容許之合理範圍，此所以前述公路法第41條以一家經營為原則之規定，係針對公共汽車客運業此類別而言，並非如原告主張其可據以享有排除其他種類汽車運輸業者而獨占之利益，被告以原處分核給參加人經營之系爭市區路線，既屬市區汽車客運業，本無公路法第41條第1項規定之適用。是原告此部分主張，仍無從對其為有利之認定。

七、從而，原告主張各節，均無可採，本件被告以原處分核給參加人系爭市區路線之市區汽車客運業經營許可，並無違誤，訴願決定予以維持，亦無不合。原告仍執前詞，訴請撤銷原處分，並無理由，應予駁回。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、陳述及證據，均無礙本院前開論斷結果，爰不予一一論述，併予指明。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中華民國 110 年 1 月 28 日

臺北高等行政法院第六庭

審判長法官 陳心弘

法官 林淑婷

法官 林麗真

一、上為正本係照原本作成。

01 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
 02 明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判
 03 決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。
 04 三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴
 05 訟法第241條之1第1項前段）
 06 四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同
 07 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
(一)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。
(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。 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

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10

	、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(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。	

中 華 民 國 110 年 1 月 28 日
書記官 李淑貞