

最高行政法院具參考價值裁判選輯

※109 年度大字第 2 號裁定

【主文】

就公司主事務所所在直轄市，未經依民國 106 年 1 月 4 日修正前公路法第 37 條第 1 項第 3 款規定申請核准，而擅自經營計程車客運業者，交通部公路總局無依同法第 77 條第 2 項規定對該公司予以裁處罰鍰並勒令停業之權限

【提交事件之基礎事實】

1. 上訴人交通部公路總局所屬臺北市區監理所調查發現，被上訴人台灣宇博數位服務股份有限公司以網路招募司機，分別於臺北高等行政法院 105 年度訴字第 1238 號判決（下稱原判決）附表所示時間，多次利用被上訴人 Uber APP 應用程式平台，指揮調度司機以其車輛，在臺北市、新北市、桃園市載客營運，載客完成後乘客以信用卡付費，再由被上訴人與接受調度之司機拆帳分取款項。
2. 上訴人認被上訴人未經核准擅自經營計程車客運業，爰依行為時即 106 年 1 月 4 日修正前公路法（下同）第 77 條第 2 項規定，以原判決附表所示 105 年 1 月 18 日第 20-20AA00751 號等 167 件及 105 年 1 月 19 日第 20-20AA00453 號等 48 件違反汽車運輸業管理事件處分書（下合稱原處分），各裁處被上訴人新臺幣 5 萬元、10 萬元、15 萬元不等之罰鍰，並勒令停止未經依公路法申請核准之汽車運輸業。
3. 被上訴人不服，提起訴願遭駁回，循序提起行政訴訟，經原判決以上訴人對於主事務所設於臺北市，而未經核准經營計程車客運業之被上訴人，無為上述裁罰之管轄權，而撤銷訴願決定及原處分，上訴人遂提起本件上訴。

【理由摘要】

1. 公路法為健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，就人民經營汽車運輸業予以管制，採行事前許可制，即將汽車運輸業分為 9 類予以管制，均需申請公路主管機關審核符合公路法相關法令規定，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. 其中經營「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」及「汽車貨櫃貨運業」，因營運範圍可及全國，故係統一向中央公路主管機關申請，俾利其通盤考量而為一致性之監督管理。
3. 另就營業區域相對侷限之「市區汽車客運業」乃依其經營區域所屬於直轄市或縣（市），分別向該地方公路主管機關【即直轄市政府、縣(市)政府】申請；「計程車客運業」，則以其主事務所位在直轄市或以外者，分別向直轄市公路主管機關即直轄市政府申請、中央公路主管機關即交通部申請（公路法第 1 條、第 34 條第 1 項、第 37 條第 1 項、第 39 條第 2 項規定及 102 年 7 月 3 日修正第 37 條第 1 項立法理由參照）。
4. 立法者就人民經營汽車運輸之營業自由，藉由許可而為預防性之限制，並於公路法第 37 條第 1 項規定就申請核准籌備為管轄權之分配，而自籌備起接受公部門一系列的管理措施。

- 5.依公路法第 37 條第 1 項規定，各該管公路主管機關對於應由其管轄之汽車運輸業類型，既有審核其申請合法與否的權限，則對其在申請獲准前，違章從事汽車運輸業之行為，自亦應有管轄權，以盡其管制權責。
- 6.因此從體系解釋的觀點而言，公路法第 37 條第 1 項規定所為的管轄權劃分，應非侷限在汽車運輸業之經營管理中的核准籌備事務，在法律別無規定的情形下，同時遍及該條以下的各項管理措施（包含同法第五章所規定的「獎勵與處罰」）。
- 7.再按公路法第 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。」
- 8.而由公路法第 37 條第 1 項第 3 款劃分之計程車客運業管制機關即受理其申請核准籌備之該管機關（即主事務所所在直轄市者，為該直轄市政府；在直轄市以外之區域者，為交通部），各對違反該申請義務者，行使勒令停業之裁罰權，亦符合事權合一之管制原則。
- 9.因據公路法第 37 條第 1 項第 3 款具體規範解釋上述裁罰權之歸屬，不僅係就此事務管轄權之授與，復係以「主事務所」為連繫因素決定土地管轄，屬行政罰法以「土地管轄機關」就行政罰權限分配之特別規定。
- 10.綜上，就公司主事務所所在直轄市，未經依公路法第 37 條第 1 項第 3 款規定申請核准，而擅自經營計程車客運業者，上訴人無依公路法第 77 條第 2 項規定對該公司予以裁處罰鍰並勒令停業之權限。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！