

臺北市政府 95.07.19. 府訴字第 09584849200 號訴願決定書

訴 願 人：○○股份有限公司

代 表 人：○○○

送 達 代 收 人：○○○

原 處 分 機 關：臺北市政府交通局

訴願人因長途客運站位撤銷事件，不服原處分機關 94 年 11 月 4 日北市交二字第 09435032901 號公告所為之處分，提起訴願，本府依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

緣訴願人為經營國道客運路線之公路汽車客運業者，設立登記於高雄市，領有高雄市政府核發之 93 年 6 月 24 日高市交三汽字第 XXXXXX 號及 XXXXXX 號營運路線許可證，分別經營行駛

「臺北市－高雄市」及「臺北市－嘉義市」等路線，並於本市大同區○○路○○段○○號前設有路側上下客站位「○○站」。嗣原處分機關為落實推動城際客運轉運站政策，以減少大客車於本市市區道路繞行及於路側密集設站衍生之交通、環境、噪音及居住品質問題，乃於本市○○大道、○○○路口規劃設置國道客運臺北總站，並配合轉運站之設置，訂定長途客運管制區，自 92 年起即逐步辦理臺北車站周邊長途客運設站管制區分階段公告及站位、動線調整等作業。嗣原處分機關依公路法第 79 條第 5 項及汽車運輸業管理規則第 37 條第 1 項第 4 款

、第 2 項規定，以 94 年 11 月 4 日北市交二字第 09435032901 號公告，撤銷訴願人原設於本市

大同區○○路○○段○○號前之○○站上客站位，並以同日北市交二字第 09435032900 號函通知訴願人等業者，自 94 年 11 月 6 日起實施。訴願人不服，於 95 年 3 月 3 日經由原處分機關

向本府提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到府。

理 由

一、查本件訴願人提起訴願日期（95 年 3 月 3 日）距原處分書發文日期（94 年 11 月 4 日）已

逾 30 日，惟原處分機關未查告送達日期，致訴願期間無從起算，尚無訴願逾期問題，合先敘明。

二、按公路法第 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.....」第 34 條第 1 項第 1 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，營業汽車應依左列規定，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。」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。」

汽車運輸業管理規則第 1 條規定：「本規則依公路法第 79 條規定訂定之。」第 20 條規定：「中央及省市公路主管機關為促進汽車運輸業健全發展，維護營運秩序或增進公共利益，得發布命令採取必要之措施。」第 37 條規定：「公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依左列原則辦理：一、其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。二、市區行經路線，以能便捷直接到達業者在該市區所設之車站為原則。三、市區設站，其間隔不得少於五百公尺。四、經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理。前項各款，如發生爭議，報請上級機關核定之。」第 38 條規定：「公路汽車客運營業經營之路線，通過二省（市）以上之省（市）、縣、鄉道路者，其路線在該管公路主管機關轄區外需要變更或增加設站，受理申請之公路主管機關應先商得相鄰之公路主管機關同意，如僅增減班次或變更車種，應於實施前函請知照。前項路線僅在該管公路主管機關轄區內變更或增加設站，應於實施前函知相鄰之公路主管機關。如係部分班次變更路線致增加路線時，應先商得其同意。」第 40 條規定：「公路汽車客運業班車，應依營運路線許可證所核定之路線起點、經過地點、終點、里程行駛營運並停靠核定之站位上下客。除臨時性需要外，不得開行部分路段之班車。」

公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則第 1 點規定：「目的：為公路主管機關客觀審查公路汽車客運業申請營運路線延駛、變更起（迄）點或交流道、增加上下交流道並設站、及設置轉運站或設站等有關案件之需要，訂定本處理原則。」第 2 點規定：「依據：汽車運輸業管理規則第 23 條、第 37 條及第 38 條規定辦理。」第 3 點規定：「名詞

定

義：（一）變更路線：係指由營運路線起、迄點中途變更其原核定行駛路線。.....（三）轉運站：係指可由 1 家或多家大眾運輸業者參與營運，同時並與其它運具在路線、班次和時刻、資訊等方面進行整合，使乘客能夠方便、快速地完成相同或不同運具間轉運行為之客運場站。」第 4 點規定：「國道客運路線：（一）延駛：1. 起、迄點均位於直轄市或省轄市內之路線，不同意延駛，惟得於該市行政區域內調整行駛動線。.....

（四）設置轉運站：1. 為合併其他路線重疊路段或配合其他大眾運輸系統供需之整合，

以提昇城際運輸服務水準，有具體事證者，得於交流道附近之一般道路路外設置自設轉運站。……5. 因設置轉運站所增加之營運路線，應依『公路汽車客運路線開放申請經營實施要點』申請營運許可，並不得以免費接駁方式行駛，以區隔地區客運營運範圍，避免擾亂營運秩序。……」第 6 點規定：「本處理原則，執行時如有爭議，應提送『公路汽車客運審議委員會』審議。」

國道客運路線申請經營審議作業原則（業已於 91 年 2 月廢止）第 4 點第 2 款第 1 目規定：「核定開放路線：……（二）審議所通過之開放申請經營路線，以『起點名稱』—『上交流道名稱』—『國道名稱』—『下交流道名稱』—『迄點名稱』之格式核定之，其中：1. 起（迄）點以市、鎮、鄉、習慣性地名或轉運中心為原則。」

臺北市政府 91 年 7 月 4 日府交三字第 09106823500 號公告：「主旨：公告本府主管業務委任事項，並自 91 年 8 月 1 日起生效。公告事項：本府將下列業務委任本府交通局，以該局名義執行之。（一）公路法中有關本府權限事項。（二）汽車運輸業管理規則中有關本府權限事項。……」

三、本件訴願理由略以：

- （一）依汽車運輸業管理規則第 37 條，當地政府因實際需要欲變更路線及設站地點，須函請該管公路主管機關辦理，如發生爭議再報請共同上級機關核定。又本案業經高雄市政府以 94 年 12 月 29 日高市府交三字第 0940065826 號函通知訴願人於臺北市○○○

站

之站位係合法申請同意在案，此屬合法之授益處分，依法僅得廢止而非撤銷，且原處分機關之公告亦未依法定要件及程序為之，是應予撤銷。

- （二）「公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則」所指變更路線，係由營運路線起迄點中途變更，其起迄點根本就不得變更，原處分機關變更訴願人之起迄點，與上開處理原則之規定有違。
- （三）原處分機關撤銷訴願人於臺北市○○○站站位，等同變相勒令某一路段之路線停駛。依「交通部公路總局各區監理所審核公路汽車客運業者申請國道與一般客運路線增、減班次及停駛處理原則」，原處分機關未依上開原則先行公告 1 個月後並試辦 6 個月，程序上不合法。該公告顯與法有違，是應撤銷。

- ### 四、按「公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依左列原則辦理：一、其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。……四、經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理。」為汽車運輸業管理規則第 37 條第 1 項所明定。卷查原處分機關為落實推動城際客運轉運站政策，以減少大客車於市區道路繞行致路側密集設站所衍生之交通、環境、噪音及居住品質等問題，故於本市○○○大道、○○○路口規劃

設置國道客運臺北總站。而為配合轉運站之設置，訂定長途客運管制區，自 92 年起即逐步辦理本市臺北車站周邊長途客運設站管制區預告、分階段公告、動線規劃、站位及動線調整等行政作業，並依汽車運輸業管理規則第 37 條規定，於 94 年 7 月 11 日邀請各公

路

主管機關及汽車客運業者，就路線調整程序，召開「國道客運臺北總站周邊交通改善會議」。該會議除決議訴願人原設於本市大同區○○路○○段○○號前之路側上客站位遷移至國道客運臺北總站外，又考量營運初期行駛動線可能微調，為避免反覆進行加註作業，故採暫不加註之方式辦理撤銷站位事宜。嗣原處分機關依上開會議結論，以 94 年 8 月 2 日北市交二字第 09433236500 號函提報交通部有關國道客運臺北總站啟用及試辦 49 條國道客運路線市境行駛動線調整事宜，經交通部公路總局以 94 年 8 月 19 日路監運字第 0940035982 號函建請交通部依汽車運輸業管理規則第 37 條第 1 項第 4 款規定「同意辦理」，交通部乃以 94 年 9 月 7 日交路字第 0940048071 號函復原處分機關依該部公路總局意見辦理，是 49 條國道客運路線市境行駛動線之調整案自 94 年 8 月 16 日起實施。又考量

部

分客運業者或有銜接營運之需，若業者提出原上客站暫緩撤銷之申請者，原處分機關即給予 3 個月緩衝期，即自 94 年 11 月 16 日起，原上客站將予以撤除。惟訴願人並未自 94

年

8 月 16 日即國道客運臺北總站啟用日如期進駐，是原處分機關乃以 94 年 9 月 6 日北市

交

二字第 09433804600 號函請高雄市政府交通局促請訴願人應依核定之路線及站位行駛營運，高雄市政府交通局遂以 94 年 9 月 12 日高市交三字第 0940032412 號函請訴願人依臺

北

市政府核定行駛動線及站位營運。訴願人遲至 94 年 9 月 16 日（高雄市政府交通局之收文日）以內部作業準備不及為由，向高雄市政府交通局申請其原設於本市大同區○○路○○段○○號之站址暫緩撤銷。高雄市政府交通局乃以 94 年 9 月 20 日高市交三字第 0940033885 號函請原處分機關考量給予訴願人適當之緩衝期限。案經原處分機關以 94 年 9 月 29 日北市交二字第 09434360600 號函請訴願人補正於緩衝期間 2 站並行營運之路線圖，訴願人並於 94 年 10 月 6 日（原處分機關之收文日）補正其「臺北市—高雄市」、「臺北市—嘉義市」2 線於緩衝期間 2 站並行營運之路線圖。原處分機關考量訴願人既已補送申請案，遂以 94 年 10 月 11 日北市交二字第 09434616900 號函同意訴願人仍得適用緩衝期

之

規定，即訴願人之原上客站暫緩撤銷，至 94 年 11 月 15 日止。原處分機關並於國道客運臺北總站之啟用及試辦國道客運路線市境行駛動線調整完竣後，以 94 年 11 月 23 日北市交二

字第 09435240700 號函請各公路主管機關協助完成辦理國道客運業者許可證加註事宜。交通部公路總局亦以 94 年 12 月 29 日路監運字第 0940059030 號函囑各公路監理機關確依

原

處分機關之公告及前揭函文意旨，於文到 10 日內完成辦理客運業者許可證加註事宜。高雄市政府遂以 95 年 1 月 9 日高市交三汽字第 XXXXXX 號函核發予訴願人「臺北市—高雄市」營運路線許可證，另以同日高市府交三字第 0950001631 號函暫且同意訴願人「臺北市—嘉義市」國道客運路線續營在案。此有前揭字號函文、公告及所附會議紀錄等相關資料影本附卷可稽。是訴願人主張原處分機關之公告未依法定要件及程序為之而應予撤銷乙節，不足採據。

五、次查，訴願人主張本案業經高雄市政府以 94 年 12 月 29 日高市府交三字第 0940065826 號函

通知其於臺北市○○站之站位係合法申請同意在案乙節。查本案前因各公路主管機關看法不一，原處分機關遂於 94 年 12 月 28 日邀集交通部、交通部公路總局及高雄市政府交通局等各公路主管機關及相關單位就本案適法性進行討論。原處分機關並以 94 年 12 月 29 日北市交二字第 09436002100 號函檢送會議紀錄予各與會單位，其中會議結論：「依高雄市政府交通局 94 年 9 月 12 日高市交三字第 0940032412 號函請○○客運公司（即訴願人

）

『依臺北市政府核定行駛動線及站位營運』之行政處分，可確認該局已同意該公司站位調整案，……」。惟高雄市政府 94 年 12 月 29 日高市府交三字第 0940065826 號函之說

明

二載有：「……○○客運公司營運路線許可證所登載往返站『臺北市○○站』乙節，本府從未核復同意變更，該公司亦未提出申辦，本府既未完成○○客運公司營運路線許可證變更作業，該公司『臺北市○○站』係合法設站上下客。」等文字，原處分機關於接獲上開函文後，乃先與高雄市政府交通局之承辦人以電話確認其真意，該局表示上開函文係因先前已陳核完畢故仍予發文，是並未慮及上開會議紀錄之結論事項；本府復以 95 年 1 月 4 日府交二字第 09427797100 號函再次向高雄市政府表達執法過程完備且合法，該府旋即依 94 年 12 月 28 日之會議紀錄結論事項，協助辦理變更訴願人位於本市○○站上客站事宜，並核發 95 年 1 月 9 日高市交三汽字第 XXXXXX 號營運路線許可證，線別為「臺北市—高雄市」，其往程起點（○○站）為「臺北市國道客運臺北總站」，返程迄點（下客站）為「○○站」。是訴願人此部分之主張，亦不足採。

六、至訴願人主張「公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則」所指變更路線，係由營運路線起迄點中途變更，其起迄點根本就不得變更，原處分機關變更訴願人之起迄點，與上開處理原則之規定有違乙節。查本件訴願人係依據「國道客運路線開放申請經營實施

要點」及「國道客運路線申請經營審議作業原則」之規定（此 2 規定已於 91 年 2 月廢止，另由交通部訂頒「公路汽車客運路線開放申請經營實施要點」及「公路汽車客運路線申請經營審議作業須知」），原由原處分機關分別於 88 年及 89 年核發線別為「臺北市—高雄市」、「臺北市—嘉義市」2 線之營運路線許可證在案。依前揭國道客運路線申請經營審議作業原則第 4 點第 2 款第 1 目規定，審議所通過之開放申請經營路線，以「起點名稱」—「上交流道名稱」—「國道名稱」—「下交流道名稱」—「迄點名稱」之格式核定之，其中起（迄）點以市、鎮、鄉、習慣性地名或轉運中心為原則。次依交通部 89 年 5 月 26 日交路 89 字第 005296 號函略以：「……說明……二、有關國道客運業者

在臺北市區之行駛動線、站位及停車場設置乙節，查本部於公告及核准籌備相關文件中，均已特別敘明『獲准籌辦業者，對於所研提之經營計畫書相關場站設置地點、面積、設施、行駛路線及停靠站位、均需另向地方主管機關申請，由該管主管機關斟酌配合都市計劃、地區動線及交通狀況另行核定。』……」；另依公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則第 4 點規定：「國道客運路線：（一）延駛：1. 起、迄點均位於直轄市或省轄市內之路線，不同意延駛，惟得於該市行政區域內調整行駛動線。」及汽車運輸業管理規則第 37 條第 1 項第 4 款規定等，均明確揭示市區站位之核定係屬地方自治事項之範疇，並得於本市行政區域範圍內予以調整之原則，是訴願人此部分之主張亦不足採。

七、又訴願人主張原處分機關撤銷訴願人於臺北市○○站站位，等同變相勒令某一路段之路線停駛乙節。按「交通部公路總局各區監理所審核公路汽車客運業者申請國道與一般客運路線增、減班次及停駛處理原則」乃針對各路線營運之班次數調整之審核事項所為之原則性規範，並非為營運路線及站位之調整而訂定；且訴願人於本市境內之動線及站位調整，係將其原設本市○○站之上客站位移設至國道客運臺北總站，亦即訴願人之經營路線起點仍於「臺北市」範圍內，並無致訴願人所稱部分路段停駛之效果，自無前揭原則之適用。從而，原處分機關依前揭規定，所為撤銷訴願人於本市○○站之上客站位之處分，並無不合，應予維持。

八、綜上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 張明珠

副主任委員 王曼萍

委員 陳 敏

委員 曾巨威

委員 曾忠己

委員 陳淑芳

委員 林世華

委員 陳石獅

委員 陳立夫

委員 陳媛英

中 華 民 國 95 年 7 月 19 日市長 馬英九

訴願審議委員會主任委員 張明珠 決行

如對本決定不服者，得於收受本決定書之次日起 2 個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟，並抄副本送本府。

（臺北高等行政法院地址：臺北市大安區和平東路 3 段 1 巷 1 號）