最 高 行 政 法 院 判 決

108年度判字第256號

上　訴　人　遠東航空股份有限公司
代　表　人　張綱維
送達代收人　郭政碩
訴訟代理人　許瑋麟律師
被 上訴 人　交通部民用航空局
代　表　人　林國顯
訴訟代理人　陳秋華律師
洪國勛律師
謝佳穎律師

上列當事人間民用航空法事件，上訴人對於中華民國107年8月9日臺北高等行政法院106年度訴字第1623號判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理　由

一、被上訴人於民國105年11月28日、106年1月17日及同年2月17日，依民用航空法（下稱民航法）第56條第2項及第57條規定，派員對上訴人進行財務及營運情況檢查，發現上訴人有「將向銀行融資之新臺幣(下同)20餘億元貸與關係人即樺壹租賃股份有限公司（下稱樺壹公司）」之財務風險缺失，乃以106年3月21日空運計字第1065005368號函（下稱106年3月21日函）命上訴人應於106年4月15日前完成上開缺失改善。惟上訴人屆期未完成缺失改善，被上訴人經函請上訴人陳述意見後，認定上訴人屆期未改善，爰依民航法第112條第1項第6款規定，以106年6月7日空運計字第1065012610號函附裁處書（下稱原處分），裁處上訴人60萬元罰鍰。上訴人不服，循序提起行政訴訟，遭駁回後，遂提起本件上訴。

二、上訴人起訴主張：　民航法第57條及第112條第1項第6款所謂之缺失，係指與飛航安全或公共利益有關之缺失。高額資

金貸予關係人與影響飛航安全之間，顯欠缺關聯性。被上訴人以上訴人與關係人有高額貸款為由，逕認對飛航安全及公共利益有妨害，顯有認定事實不依證據之違法。　上訴人於103年至105年各年度關於客機之修護成本及機務薪資費用並無明顯減少，被上訴人逕以上訴人105年7月間形式上貸與母公司樺壹公司20餘億元，恣意推認影響飛航安全，顯屬率斷，有違不當聯結禁止原則及平等原則。原處分另以上訴人庫存資金水位低於流通在外機票款，上訴人若出現財務風險，旅客無法取回票款，嚴重影響旅客權益等公共利益云云為由，對上訴人裁罰，完全與民航法之立法目的無關，有違不當聯結禁止原則。　上訴人之財務報告既經會計師查無違誤，且系爭貸款計有6間公司及張綱維與訴外人許慧娟等人擔任連帶保證人，抵押物亦有47筆，經合作金庫銀行審慎評估還款能力及抵押物價值均屬妥適，上訴人亦無出現重大經營不善之表徵。被上訴人未說明有何具體標準及證據下，逕認定上訴人財務有風險，進而推認影響飛安，原處分顯有證據評價違法不當、理由欠備等違誤。上訴人耗時6年努力，於104年10月1日獲法院裁定重整完成。上訴人自98年以來之相關營運、財務報表，均依民航法第56條第1項規定，按期送請被上訴人核轉交通部備查在案，且合作金庫銀行貸款係代償上訴人本身之貸款及支應上訴人營運支出，並未於重整完畢後突然舉債增加財務風險之情形，被上訴人逕認與關係企業有資金往來即屬財務風險之缺失等語，純屬臆測之詞。ŋ上訴人向合作金庫銀行貸款，係為清償關係集團公司重整期間為上訴人墊付之重整債權及重整債務，有足額之不動產等為擔保，且繳息正常，並無任何財務虧損或財務力量不足之情事。被上訴人逕自以資金貸與他人即屬財務上缺失等語，未提出任何會計準則作為裁罰標準，指摘上訴人有財務上之缺失，純屬主觀恣意。此外，被上訴人將行政手段伸入企業經營權範疇，加諸法律所無限制，侵害憲法保障人民財產權及營業自由。ē被上訴人並無證明上訴人財務虧損、財務力量

不足。上訴人並無減少安全資源招資及維修成本投入等情形，且所屬母公司及關係企業之資產、財力雄厚，上訴人自重整完成後，應銀行要求更換借貸人名義，且企業提供足額之擔保品，數年來繳息均正常，資金調度向來沒有任何短缺或出現問題。被上訴人未調查有利上訴人事實，唯一援引作為支持其論理之期刊所描述情節，與上訴人之情形完全不符，足見被上訴人裁處欠缺法律上依據，顯有違誤。　依華航及長榮之財務報表可知，上訴人就流動比率、速動比率、利息支付倍數均優於華航及長榮，足見上訴人並無任何因資金貸與他人或庫存現金低於在外流動機票而有短期償債能力之風險。被上訴人卻只針對上訴人為如此財務檢查，顯然違反平等原則。ě上訴人既有之MD型航機B28007、B28011、B28017、B28021、B28025、B28027、B28035、B28O37H，均取得被上訴人發給之適航證書，且上訴人維護計畫是依據飛機製造原廠之維護手冊制定，並經報請被上訴人核准實施，且依檢查時間均非有A/C等級，顯見上訴人103年至105年每年持續投入維修及機務成本，更在106年底引進二架ATR新機，上訴人重視飛安及永續經營之決心、財務狀況均無問題。　原處分不見被上訴人通知「何種改善」，上訴人不知被上訴人具體改善內容，令人無所適從。上訴人努力參與被上訴人召集之會議，做各種營運及財務說明，被上訴人卻以3週期限要上訴人改善所謂22億元資金調度問題。其通知改善之內容、期限，均欠缺期待上訴人遵期履行之可能性。　依原處分第四點及第三點可知，被上訴人顯自認以上訴人有財務缺失為據，推認影響飛航安全才裁罰，足見被上訴人裁罰時，並非單純以財務缺失為由，故被上訴人以不存在之前提為據，遽認影響飛安而為裁罰，顯屬邏輯跳躍，有不依事實之違法等語。求為判決：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被上訴人則以：　參民航法第56條及第57條，可知被上訴人得派員檢查督導並命限期改善之範圍，並未限於航務及機務事項，亦涵蓋營運及財務事項。上訴人訴稱民航法第57條及

第112條所定應限期改善之缺失不包含財務事項等云云，顯無足採。　依國內外實證研究成果，民用航空運輸業者之財務狀況確實與飛航安全具有關聯性。上訴人就其向銀行融資之20餘億元貸予關係人樺壹公司，除影響飛航安全外，亦對公共利益造成內在風險。況庫存現金水位至少應大於在外流通機票總額，上訴人逕指原處分違反民航法立法目的及不當聯結禁止原則，洵屬無稽。　被上訴人於限期改善期間曾邀請上訴人召開會議，會中已表達保障飛航安全及維護公共利益之立場，並清楚說明具體標準及證據，於作成裁罰前，被上訴人亦以通知書通知上訴人陳述意見並詳述擬作成裁罰之理由，並無上訴人所指證據評價違法不當或理由欠備之違誤。ŋ被上訴人於105年11月28日會同會計師至上訴人進行實地檢查後，此後多次公文往來，可知上訴人已充分理解被上訴人所要求之具體改善內容為何，並於106年2月13日主動提出「由樺壹公司轉為融資主體」作為其改善措施，是上訴人抗辯被上訴人所為行政處分描述事實籠統，未具體說明資金貸與關係企業之情節為何云云，顯屬臨訟置辯，洵無可採。ē依上訴人104年第4季財報（年報）之「其他應收款-關係人」項目金額196,735仟元附註說明、105年第3季資產負債表所列「其他應收款-關係人」項目金額為2,488,765仟元；至105年第4季（年報）所列「其他應收款-關係人」項目金額為3,117,597仟元附註說明，可知上訴人實係將向合作金庫銀行貸得資金貸與關係人，並向關係人收取相當利息，非係清償關係人於重整期間為其墊付之重整債權及重整債務，其抗辯顯與卷證所示客觀事實不符，要無可採。　上訴人於106年3月間機隊故障及飛安事件出現頻率偏高等情形，足見其確實屢屢出現航機故障及飛安事件，經被上訴人要求限期改善後，上訴人始提出相應改善措施及增加維修成本投入，是上訴人逕以維修費用持續投入並未減少為由，遽謂其自身並無財務風險缺失，並無可採。ě由上訴人105年度財報可知，上訴人庫存現金水位低於在外流通機票款，顯已構成財

務風險之缺失。再依上訴人財報之簽證會計師於重編上訴人105年度財報時，所出具之查核報告內容可知，上訴人財報之簽證會計師亦認為上訴人營運資金猶有不足，且能否繼續經營需視上訴人是否回收款項而定，益徵上訴人確實已出現財務風險缺失。　上訴人於105年底資金貸與關係人金額，佔其資產總額之56.8%，上訴人雖稱其流動比率達263%，惟查，上訴人資金貸與關係人之款項佔其流動資產比例，高達84.3%，顯然高於第三人華航及長榮。倘流動資產扣除貸與關係人款項（假設關係人已用罄），則上訴人之流動比率將驟降為41.2%，亦顯低於華航及長榮。另上訴人庫存現金水位低於在外流通機票款，繼續經營尚需視其得否順利回收貸與關係人款項而定，確有財務風險缺失。　依一般客觀第三人之理解，均不致誤認原處分裁罰之理由係以「影響飛安危險」作為裁罰之事由，被上訴人亦無自認以「影響飛安危險」作為裁罰之依據，故上訴人所述顯屬曲解原處分裁罰依據與意旨，洵無足取等語，資為抗辯，求為判決：駁回上訴人在原審之訴。

四、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：　依民航法第56條第1項、第40條第2項、第41條之1第3項規定可知，該法第57條及第112條第1項第6款所謂「缺失」，應包括有關營運或財務狀況之缺失。　依上訴人104年第四季財報（年報）、105年第四季財報（年報）所載，可知其為避免債權人及訴訟對象對其營運資金執行強制執行暨保全營運資金運用順暢，故將營運資金委託樺壹公司代為保管並簽訂契約，且設有利息區間為2.896%～8.689%，足以顯示兩者間，債權人為上訴人、債務人為樺壹公司。然上訴人稱向合作金庫銀行融資係為清償關係集團公司（指樺壹公司）重整期間為上訴人墊付之重整債權及重整債務，且該銀行融資有足額不動產等為擔保，且繳息均正常，並無任何財務虧損或不足之情事。顯見上訴人之說明與104、105年度財務報表所呈現之內容完全不一致，亦即就財報所顯示之內容，無法被證實。既然

對樺壹公司清償債務之關係無法被證實，則上訴人將向銀行融資之20餘億元交付關係人樺壹公司，就欠缺實質之原因，上訴人可以不將向銀行借款轉交他人，卻將融資之20餘億元交付關係人樺壹公司，就是製造不必要的融資關係，其無端向銀行融資而交付他人，當然是財務缺失（無端欠下巨額貸款）。至該貸款之連帶保證人或抵押物是否充實，是否繳息均正常，皆與上訴人無需「銀行融資而交付他人」無涉，故上訴人請求查詢「該貸款之連帶保證人或抵押物是否充實，是否繳息均正常」，自無必要。且上訴人亦稱風險控管的具體做法將與融資銀行積極溝通，由樺壹公司轉為融資主體，以降低償債風險，足以證實上訴人具體知悉財務缺失之所在而能回應風險控管說明並提出控險具體作法，顯見上訴人稱原處分不見具體改善內容，被上訴人卻要上訴人改善所謂22億元資金調度問題，期限僅有3週，欠缺期待可能性云云，為不足採。　上訴人一種說法係為清償關係人於重整期間為其墊付之重整債權及重整債務，「借新還舊」這22億元是還債的，已經用盡，上訴人目前的財務狀況是欠合庫之貸款22億元（如何清償不詳）；上訴人另一種說法係將營運資金交母公司（樺壹公司保管），這兩種情形的改善情況，當然不同。原審基於上訴人104年重整期間及重整後1年間（105年）財報，均顯示上訴人將營運資金委託樺壹公司代為保管，而採信「樺壹公司為上訴人唯一投資人，上訴人面臨其他訴訟唯恐被強制執行，因此營運資金由母公司代管實有必要」之說法，並認為樺壹公司仍善盡責任保管該22億元款項，在此前提下，營運資金的籌措必有完整之營運計畫。由母公司樺壹公司籌措資金，是借予上訴人（利息收益）或投資上訴人（經營紅利），得以作不同之評估。這些均足以落實財務之改善，原處分限期改善，自非無期待可能性。萬一上訴人實際狀況是財務報表所顯示之另面，即清償關係人於重整期間為其墊付之重整債權及重整債務，則上訴人將向銀行融資之22億元交付關係人樺壹公司等，實際上是清償樺壹公司等

於重整期間為上訴人墊付之款項，這是上訴人重整期間的債務，只是未能呈現於重整期間相關之財務報表，但卻是上訴人實質之財務狀況。這份改善計畫，首要面臨的是如何證實「樺壹公司等於重整期間為上訴人墊付之款項（包括主債務、從屬債務、擔保品）」，才足以證實「借（多少）新還（多少）舊」，這是財務報表真實呈現的問題，現實上如何說明未能呈現於重整期間財報，而由樺壹公司於重整期間為上訴人墊付之債務，又如何取信大眾借新還舊才是真實。果真如此，上訴人如何償還向銀行融資22億元之本息；這也是需要營運計畫的落實，與航務、機務發展之配合，原處分限期改善，自非無期待可能性。然上訴人所提出兩種說法之財務狀況完全不同，其亦無法提出一種得以兼顧兩種說法之改善方案，因此上訴人稱被上訴人要求改善欠缺期待可能性，自無足採。ŋ上訴人稱相較華航及長榮105年度之財務報表，其流動比率、速動比率、利息支付倍數均優於華航及長榮。惟查，流動比率、速動比率、利息支付倍數均屬短期償債之指標，而合作金庫之貸款屬中期授信，自難以短期償債之指標，來觀察對中期授信之影響，且華航及長榮規模（營業收入均約1400多億元）與上訴人（約30億元）之規模顯有相當差距，自難以對照判斷。又依上訴人105年度財報可知，將自銀行貸得資金轉貸與關係人，致其庫存現金水位低於在外流通機票款，是自我判斷之現狀（財務狀況）之事實，為財務缺失應無疑義。ē上訴人財務狀況之缺失，必然影響其營運、航務、機務，上訴人將自合作金庫銀行貸得資金轉貸與關係人，致其庫存現金水位低於在外流通機票款，而構成財務風險之缺失。足證被上訴人依民航法第56條第2項及第57條規定，要求上訴人改善，上訴人屆期未完成缺失改善，爰依民航法第112條第1項第6款為原處分，應屬有據等語，因將原決定及原處分均予維持，駁回上訴人之訴。

五、上訴人上訴意旨以：　依民航法第57條92年修法理由可知，被上訴人得對航空運輸業者進行各類檢查之目的係為維護飛

航安全或公共利益，故民航法第57條、第112條第1項第6款所謂缺失，係指與飛航安全或公共利益有關之缺失，故應先檢視是否為有關飛航安全或公共利益之缺失，再論該營運或財務狀況之缺失是否構成要件成立，惟原判決卻因果倒置，顯有行政訴訟法第243條第1項判決不適用法規之違法。況上訴人縱出現財務風險，旅客無法取回票款，亦屬消費糾紛，與民航法之立法目的在保護飛航安全、健全民航制度何干？原處分顯已溢出民航法立法目的而違反不當聯結禁止原則。

上訴人103年至105年持續投入各年度客機維修成本及機務薪資，公司亦持續獲利，被上訴人沒有審酌具體情形，空泛以資金貸予他人即屬財務風險，毫無根據。且被上訴人未以相同標準要求其他航空公司，唯獨要求上訴人不得有資金借貸，其處分違法。另被上訴人於原處分未提及有無法律依據可禁止上訴人將資金貸與他人，更嚴重忽略有足額擔保之事實，原審逕認資金貸與他人即屬財務風險缺失，實已欠缺法律上依據，違反法律保留原則。企業經營向銀行融資本屬正常，然原判決偏離原處分記載之事實，指謫上訴人可以不向銀行借款，是製造不必要的融資關係，顯有判決不備理由之違法，更以行政權干涉民間公司之經營，侵害上訴人之財產權、企業經營權及營業自由。 航空公司有貸款存在或資金貸與他人之狀況，不等同有財務風險缺失，法院本應調查系爭貸與關係人是否惡化上訴人之財務狀況，惟原判決逕認無必要調查該貸款之連帶保證人或抵押物是否充實，是否繳息正常，顯見原判決未依職權調查，有違行政訴訟法第125條第1項、第133條規定。ŋ現行法規並無明文要求航空公司庫存現金水位必須高於在外流通機票款，被上訴人亦無要求其他航空公司必須符合此要件，原判決遽稱上訴人庫存現金水位低於在外流通機票款為財務缺失，於法無據，且增加法未明文之限制，亦不符合商業運作實務，有行政訴訟法第243條第1項判決不適用法規之違法。ē被上訴人通知上訴人限期改善，應符合明確性原則，原處分不標示如何改善，不符

明確性原則，即屬違法，原判決泛稱上訴人具體知悉缺失所在而能回應，卻未說明原處分究竟何處有具體改善內容？何以3週期限改善22億資金調度問題符合期待可能性？等應記載事項，原審恝置未論，顯有行政訴訟法第243條第1項判決不適用法規及第2項第6款判決不備理由之當然違背法令等語。

六、本院經核原判決駁回上訴人之訴，並無違誤。茲就上訴意旨補充論斷於下：

按民航法第56條規定：「（第1項）民用航空運輸業應將左列表報按期送請民航局核轉交通部備查：一、有關營運者。二、有關財務者。三、有關航務者。四、有關機務者。五、股本百分之三以上股票持有者。（第2項）民航局於必要時，並得檢查其營運財務狀況及其他有關文件。」第57條規定：「民航局得派員檢查民用航空運輸業各項人員、設備，並督導其業務，民用航空運輸業者不得拒絕、規避或妨礙；如有缺失，應通知民用航空運輸業者限期改善。」第112條第1項第6款規定（本條項於107年4月25日修法時並未修正）：「航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、岜通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、航空站經營人、飛行場經營人、管理人或民用航空人員訓練機構有下列情事之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰；情節重大者，民航局得報請交通部核准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可：六、其他依本法應接受檢查或限期改善事項而規避、妨礙或拒絕檢查或屆期未改善者。」依上開規定可知，被上訴人依民航法第57條規定，得派員檢查民用航空運輸業各項人員、設備，並督導其業務，如有缺失，應通知民用航空運輸業者限期改善，如屆期未改善，則依同法第112條第1項第6款規定，處60萬元以上300萬元以下罰鍰，情節重大者，並得報請交通部核准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可。關於民航法第57條派員檢查民用航空運輸業各項人員、設備及督導其業務之

事由，於92年5月28日修法前，原規定「為促進民航事業發展，維護飛航安全或公共利益之需要」，但修正後，已將該段文字刪除，立法理由則謂：「基於管理及輔導立場，主管機關基於權責，本得派員檢查所管事業之各項營業情形，不待其他要件之發生，爰將第一項『為促進民航事業發展，維護飛航安全或公共利益之需要』之要件，予以刪除。」顯見主管機關基於權責，本得派員檢查所管特許民用航空運輸業之各項營業情形，不待其他要件之發生。且依民航法第56條第1項規定，民用航空運輸業應將有關營運及財務表報，按期送請被上訴人核轉交通部備查；同條第2項更規定，主管機關檢查範圍即包括民用航空運輸業之營運、財務狀況及其他有關文件，蓋其營運、財務狀況不佳，自然影響飛航安全或公共利益，此即立法者所定民航法第56條規範之意旨。是原判決指明民航法第57條及第112條第1項第6款所謂「缺失」，應包括有關營運或財務狀況之缺失，自屬有據，並無溢出民航法之立法目的。是上訴人主張民航法第57條、第112條第1項第6款所謂缺失，係與飛航安全或公共利益有關之缺失，故應先檢視是否為有關飛航安全或公共利益之缺失，再論該營運或財務狀況之缺失是否構成要件成立，惟原判決卻因果倒置，有判決不適用法規之違法，況上訴人縱出現財務風險，旅客無法取回票款，亦屬消費糾紛，與民航法之立法目的何干，原處分已溢出民航法立法目的而違反不當聯結禁止原則云云，尚難認屬有據。

次按事實認定乃事實審法院之職權，苟其事實之認定符合證據法則，縱其證據之取捨與當事人所希冀者不同，致其事實之認定亦異於該當事人之主張者，亦不得謂為判決有違背法令之情形。又所謂判決不備理由，係指判決全然未記載理由，或雖有判決理由，但其所載理由不明瞭或不完備，不足使人知其主文所由成立之依據。故縱其說明為當事人所不認同，亦與判決不備理由有間。經查，被上訴人於105年11月28日、106年1月17日及同年2月17日，依民航法第56條第2項及

第57條規定，派員對上訴人進行財務及營運情況檢查，發現上訴人有將其向銀行融資之20餘億元貸與關係人樺壹公司之財務缺失等情，為原審依卷證資料及調查所得而依法確定之事實，核與卷附證據相符。而原判決已論明：依上訴人104年第四季財報（年報）之「其他應收款-關係人」項目金額196,735仟元、105年第四季財報（年報）之「其他應收款-關係人」項目金額3,117,597仟元，其附註說明均記載係為避免債權人及訴訟對象對上訴人營運資金執行強制執行暨保全營運資金運用順暢，故將營運資金委託樺壹公司代為保管並簽訂契約，保管期間遇上訴人資金需求，其即匯入使用，且設有利息區間，足以顯示兩者間一直是「債權人上訴人」、「債務人樺壹公司」之關係；然就原處分所指上訴人將向銀行融資之20餘億元貸與關係人樺壹公司乙節，上訴人卻反稱係為清償樺壹公司重整期間為其墊付之重整債權及重整債務之款項，明顯與上開財務報表完全不一致，其所謂清償債務之關係無法被證實，則上訴人無端向銀行融資20餘億元而交付他人，自屬財務缺失；上訴人財務狀況之缺失，必然影響其營運、航務、機務，只是外觀是否顯著而已，即如上訴人庫存現金水位低於在外流通機票款，而構成財務風險缺失，被上訴人依民航法第56條第2項及第57條規定，要求其改善，惟上訴人屆期未完成缺失改善，爰依民航法第112條第1項第6款規定為原處分，應屬有據等情，足認上訴人將其向銀行融資之20餘億元貸與關係人樺壹公司，確有財務缺失，原判決已明確論述其認定事實之依據及理由，亦對上訴人之主張如何不足採之論證取捨等事項詳為論斷，核無違誤。至於上訴意旨以其103年至105年持續投入各年度客機維修成本及機務薪資，公司亦持續獲利，被上訴人沒有審酌具體情形，空泛以資金貸予他人即屬財務風險，毫無根據，且現行法規並無明文要求航空公司庫存現金水位必須高於在外流通機票款，原判決遽指上訴人有財務風險缺失，違反法律保留原則，亦不符合商業運作實務，侵害上訴人之財產權、企業經

營權及營業自由，顯有判決不適用法規之違法云云，無非重述其在原審業經提出而為原判決摒棄不採之主張，並執其個人歧異之法律見解為指摘，洵不足採。

至於上訴意旨指航空公司有貸款存在或資金貸與他人之狀況，不等同有財務風險缺失，原審應調查貸與關係人是否惡化上訴人之財務狀況，惟原判決逕認無必要調查上訴人該貸款之連帶保證人或抵押物是否充實，是否繳息正常，顯見原判決未依職權調查，有違行政訴訟法第125條第1項、第133條規定，有判決不適用法規之違法云云。惟查，原判決係以上訴人所謂對關係人樺壹公司清償債務之關係無法被證實，則上訴人將其向銀行融資之20餘億元交付樺壹公司，即欠缺實質之原因，因認屬財務缺失。按上訴人既無以自己名義向銀行鉅額融資之必要，則該貸款之連帶保證人或抵押物是否充實，是否繳息均正常，皆與上訴人該財務缺失無涉，原審認上訴人請求查詢「該貸款之連帶保證人或抵押物是否充實，是否繳息均正常」，並無調查必要，自無違誤。又上訴人另舉華航及長榮之財務報表，並比較其流動比率、速動比率、利息支付倍數，主張其均優於華航及長榮，足見並無財務缺失，並指摘被上訴人未同等要求其他航空公司，有違平等原則云云。實則，被上訴人所認定上訴人之財務缺失，並非指航空公司不得向銀行貸款，亦非指航空公司不得與關係人有財務往來，重點是上訴人以自己名義向銀行融資20餘億元，未見其使用於公司營運，而是用於貸與關係人即母公司樺壹公司，卻由上訴人承擔鉅額融資之風險，此與上訴人所舉華航及長榮之財務報表有關流動比率、速動比率、利息支付倍數等數據，本非屬同一事項，自無從比較，自無原處分違反平等原則可言。是上訴人上開有關原判決違背法令之主張，委無可採。

㈡又上訴人指摘被上訴人雖通知限期改善，但未標示具體改善內容，不符明確性原則，何以3週期限改善22億資金調度問題符合期待可能性原則，原處分均屬違法，原判決恝置未論

，顯有行政訴訟法第243條第1項判決不適用法規及第2項第6款判決不備理由之當然違背法令云云。惟查，被上訴人係自105年11月28日、106年1月17日及同年2月17日，對上訴人進行財務及營運情況檢查，發現上訴人有「將向銀行融資之20餘億元貸與關係人樺壹公司」之財務風險缺失，乃以106年3月21日函命上訴人應於106年4月15日前完成上開缺失改善，關於缺失及改善內容，均延續先前檢查結果及上訴人之回應而來。依被上訴人106年3月21日函說明欄所載：「二、本局於會同委任會計師至貴公司實地檢查時，已告知應予改善貴公司將向銀行融資之25億元貸與關係人樺壹公司之作法，貴公司106年2月13日函提出風險管控作為，表示將與融資銀行積極溝通，由樺壹公司轉為融資主體，惟並無具體時程與承諾。」「三、為避免財務風險影響飛安或提供航空運輸穩定供給等公益事項，請於106年4月15日前完成說明二事項之改善並將辦理情形報局，屆期未完成改善者，將依民用航空法第112條予以處罰。」足見被上訴人該函命上訴人缺失改善之內容，即指上訴人106年2月13日函所提「風險管控作為」（將與融資銀行積極溝通，由樺壹公司轉為融資主體）之具體時程與承諾，並無不具體或不明確之情形，且此風險管控作為既是上訴人自行提出，應已作過可行性評估，被上訴人據以要求上訴人履行，難認有欠缺期待可能性之情形。又上訴人屆期未完成缺失改善，被上訴人尚函請其陳述意見，嗣始認定屆期未完成改善，於106年6月7日作成原處分予以裁罰，前後有53日之久，若自上訴人106年2月13日函自行提出風險管控作為時起算，更長達114日，自難認原處分有何違反比例原則之違誤，原判決予以維持，並無判決不適用法規或不備理由之違背法令可言。是上訴意旨上開主張，均非可採。

ē 綜上，原判決認事用法並無違誤，已明確論述其事實認定之依據及得心證之理由，對上訴人在原審之主張如何不足採之論證取捨等事項，亦詳為論斷，其所適用之法規與該案應適

用之法規並無違背，與解釋、判例亦無牴觸，並無所謂判決不適用法規或適用不當或判決理由不備等違背法令之情形。上訴論旨，仍執前詞，指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

七、據上論結，本件上訴為無理由。依行政訴訟法第255條第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　30　　日

最高行政法院第一庭

審判長法官　侯　東　昇

法官　沈　應　南

法官　蕭　惠　芳

法官　蘇　嫊　娟

法官　高　愈　杰

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　30　　日

書記官　黃　淑　櫻