臺北高等行政法院判決

）FKT64W1Z1X5L0;@107年度簡上字第

上　訴　人　中華航空股份有限公司
代　表　人　謝世謙（董事長）
訴訟代理人　陳金泉　律師
　　李瑞敏　律師
　　黃胤欣　律師
被上訴人　桃園市政府
代　表　人　鄭文燦（市長）
訴訟代理人　林三加　律師

上列當事人間因勞動基準法事件，上訴人對於中華民國107年6月29日臺灣桃園地方法院106年度簡字第52號行政訴訟判決，提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決廢棄，發回臺灣桃園地方法院行政訴訟庭。

理　由

一、本件訴訟中，上訴人之代表人由何煖軒變更為謝世謙，並經新任代表人謝世謙具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

二、事實概要：上訴人係從事航空運輸業，為適用勞動基準法之行業，經被上訴人於105年8月22日派員實施勞動條件檢查，發現上訴人所指派勞工葉莉萍等人於105年8月12日在航班CI-511上執行勤務，其當日報到時間為5時45分、報離時間為21時57分，扣除休息時間來回各1小時，當日總工時共15時12分，嗣訴願機關依改制前行政院勞工委員會（下稱勞委會）87年4月15日台87勞動二字第013133號函釋（下稱87年4月15日函釋）所示，認當日係因驟雨所致北京機場關閉，係屬事

前不能預知，非屬循環緊急事故，故屬突發事件，上訴人得依勞動基準法第32條第3項規定，主張延長勞工之工作時間（以上為背景事實，非上訴人起訴範圍，訴願決定認定係屬於突發事件）。另本件上訴人又指派鄧美慧等人於105年8月15日在航班CI-835、CI-836（總稱系爭航班）執行勤務，當日報到時間為11時10分，報離時間為翌日0時26分，扣除休息時間來回各1小時，其一天之正常工作時間連同延長工作時間共計12時16分，超出勞動基準法第32條第2項規定之12小時，遂移送被上訴人查處。被上訴人查證後認違規屬實，依行為時同法第79條第1項第1款及桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準第25條等規定，於105年8月31日以府勞檢字第10502139651號裁處書（下稱原處分），裁處上訴人罰鍰新臺幣（下同）30萬元。上訴人不服，提起訴願遭駁回，遂提起行政訴訟，經臺灣桃園地方法院（下稱原審法院）106年度簡字第52號判決駁回上訴人之訴（下稱原判決），乃提起本件上訴。

三、上訴人起訴意旨略以：

(一)勞動基準法第32條第3項所謂「事變」應係指人為的意外事故，至於所謂「突發事件」應視事件發生當時狀況判斷是否為事前無法預知、非屬循環性，及該事件是否需緊急處理而定。Force Majeure不可抗力，參照英美法學辭典之對於不可抗力之相關解釋，其字面含義為超級力量，作為法律用語，意指不能預見、不能控制的事件或結果。……不僅包括自然力，還包括人為的力量（例如暴亂、罷工、政府干預、戰爭行為等）。又行政院公共工程委員會之財物採購契約範本第14條第5項及勞務採購契約範本第13條第4項皆明文規定：「機關及廠商因下列天災或事變等不可抗力或不可歸責於契

約當事人之事由，致未能依時履約者，得展延履約期限；不能履約者，得免除契約責任」可見政府干預、我國或外國政府之行為等乃係人為因素所造成無法繼續履約或履行相關法定義務之情況，等同於遭遇自然災害之「不可抗力」情況，遇此情況而導致一方當事人遲延、違約或違反法定義務時，因不可歸責於當事人一方，故遭遇此情況一方得予以免除相關契約上或法定責任。而勞動基準法第32條第3項之規定亦係作相同之考量。

(二)所謂「機場流量管制」（或稱「機場流量控制」，即ATC），於其他國家亦認定係屬不可抗力之情況，航空公司對此無法預知、控制，因此所發生遲延之情事時，無庸對旅客負賠償之責任，此有相關新聞報導可佐：「航班延誤的原因還有很多另外幾個，包含不可抗力因素如天氣因素、航空管制、軍事演習等」、「所謂流量控制，目的是為了保證飛行安全，在航班流量較大的航路或者機場，空中交通管制部門為避讓各飛機之間出現危險接近或空中相撞，對飛機的流量進行控制。流量管制是客觀情況，目的是為了乘客的出行安全。航空公司作為承運人無法對該情況進行預見和避免。同時，流量控制由空中交通管制部門決定，航空公司無力對此進行掌控」。換言之，機場流量管制乃非經常性或循環性會發生，甚且該事件之發生地並不在我國境內，上訴人或其他航空公司皆無法、無力預見，更遑論控制、防範。是上訴人所僱勞工鄧美慧等人，於105年8月15日執行系爭航班，因當日曼谷機場進行流量管制，影響班機延誤起降，致上訴人所僱勞工工作時間固有逾12小時之情事，然因機場流量管制係天候、軍方演習或機場航班密集等偶發因素所致，應屬於勞動基準法第32條第3項之「事變」。況上訴人於事件發生後已於2

4小時內通知工會，並於事後給予勞工適當之休息，已依勞動基準法之相關規定辦理，尚無違法之情事。原處分及訴願決定，未能探究曼谷機場流量管制事件是否屬於勞動基準法第32條第3項之「事變」，逕認上訴人違法延長勞工之工作時間，自有違誤之處。

(三)本件105年8月15日CI-835由臺北起飛往曼谷之航班，表訂起飛時間（ETD)為13：30、表訂落地時間（ETA)為17：00，因曼谷機場流量管制原因將延遲抵達曼谷，實際起飛時間（ATD）為13：38、實際落地時間（ATA)為17：41，延誤41分鐘，此有客艙經理報告在卷可佐。另105年8月15日CI-836由曼谷起飛往臺北之航班，表訂起飛時間（ETD)為18：05、表訂落地時間（ETA)為21：55，艙門關閉時間（CABIN DOOR CLOSE)18：00，機場廣播致歉，由於曼谷機場流量管制的原因將在地面等待30分鐘……實際起飛時間（ATD)為18：39、實際落地時間（ATA)為23：26，延誤1小時31分鐘，此亦有該次航班之客艙經理報告可佐，該航班之機場電報資料亦載明「1800L A/C DOOR CLZD」、「1839L、A/C PUSH BACK」，據此電報資料可知，該航班於機艙關閉後確實有因ATC之原因在機坪等候39分鐘。可見前述航班因曼谷機場流量管制而有所延誤，此不可抗力因素導致該航班之勞工延長工作時間，應可認屬於勞動基準法第32條第3項之事變或突發事件。

(四)再者，依據上訴人聯合管制處飛航管制部之相關統計資料顯示，105年8月間因曼谷機場流量管制受影響之航班共有14班，當月總計受影響之時間為505分鐘，平均每日受影響之時數則為16.29分鐘（計算式：505/31＝16.29），且依上訴人製作之附表（見原審法院卷第151頁）得知，其他因ATC或其

他因素導致工作時間有超過12小時之航班則為編號11及編號17之航班，其中編號11航班受ATC影響（代號：RA、AJ)之時間為58分鐘、因其他因素受影響（代號：RN)之時間為41分鐘；編號17航班受ATC影響（代號：RA、AJ）之時間為78分鐘、因維修因素受影響（代號：RM)之時間為65分鐘。從而，機場流量管制並非上訴人可事前預料之情事，每次航班是否會發生機場流量管制、每次受管制之時間長短為何上訴人皆無從事前得知，更遑論事前預料可能延誤之時間後，排定備援人力加以防免。且因每次航班遭遇流量管制情事發生時，僅係當次航班之機長於飛機上臨時接獲當地政府機關或機場公司之通知，當地政府機關機場公司之航管人員並不會告知機長受管制時間之實際時間，只會告知目前因機場流量管制，要求機長延後原定之時間起飛或降落。

(五)甚者，透過統計資料雖可以大致得知系爭航班於105年8月份平均每日受機場流量管制時間約為11.6分鐘，惟於105年8月份之平均執勤時間約為12時22分，扣除排定休息時間1個小時後，平均工作時間則為11時22分，故上訴人公司業已事前寬估此段航班空服員值勤所需之工作時間，至少安排有30分鐘可以處理相關類似機場流量管制（平均每日約11.6分鐘）作為因應，避免遭受此等不可抗力、突發狀況之因素受影響，進而延長勞工之工作時間。然國外機場流量管制與受管制之時間等因素，乃屬因天候、軍方演習或機場航班密集等偶發事件所導致，並非得以事前預測或控制，縱上訴人業已事前排定至少30分鐘的折衝時間以適度因應，仍無法完全避免此類突發性之機場流量管制及遭遇受較長管制之時間等情，招致部分航班之勞工有工作時間超過12小時之情況，此確非可歸咎於上訴人。據上，上訴人所僱勞工超時工作乃肇因於

曼谷機場進行流量管制，影響航班延誤起降所致，此政府干預、外國政府之行為應符合勞動基準法第32條第3項所稱之「事變」或「突發事件」，上訴人乃係依法延長勞工之工作時間，自無違法，且顯非出於故意或過失，自不應受裁罰，原處分及訴願決有前述諸多違法謬誤之處，應予撤銷。

四、被上訴人答辯意旨略以：勞動基準法第32條有關延長工時之限制，在於保護勞工身心健康，超出每日正常8小時工時（同法第30條第1項參照），即已對勞工身心健康有所損害，至於超過12小時工作時間，對於勞工身心健康之損害，甚為巨大，因此縱肯認同法第32條第3項規定，係可排除每日工作時間12小時限制，其亦應從嚴解釋。又勞動基準法第32條第3項規定，係將突發事件與天災及事變並列，此當係指事先完全無法預料之情形，若屬事先得預料發生可能機會甚高時，當非屬完全無法預料之情形，而係雇主應於事先安排於事件發生時，使其所屬勞工得以相當休息而不至於當日工作時間超過12小時，其理自明。查曼谷國際機場為全球機場客運量前10名，上訴人經營航空運輸業，對於曼谷國際機場發生機場流量管制幾屬可以預知之情形，故不屬勞動基準法第32條第3項所指突發事件。且機場流量管制為航空運輸業之常態，上訴人對飛行機組員於工作時程安排時，應考量可能發生機場流量管制而產生之工時，避免機組員發生超過法定工時之情形發生。依上訴人出具之客艙經理報告、飛航執勤時間紀錄與遲延原因說明等資料觀之，其飛臺北－曼谷、曼谷－臺北當日來回之航班，於105年8月份即有4個航班發生員工當日工作時數超過法定工時上限之情況，其中有兩個航班（包含本件）之遲延原因即與曼谷機場流量管制有關。再者，於105年8月，即有14日遇有流量管制，遇有流量管制之

14日中，又高達7日之影響時間近1小時，甚而超過1小時（即被證3：編號1的54分鐘、編號3的66分鐘、編號7的53分鐘、編號11的58分鐘、編號15的44分鐘、編號17的78分鐘、編號20的53分鐘）。準此，上訴人CI-835、CI-836飛臺北－曼谷、曼谷－臺北當日來回之航班，依其遇有流量管制之頻率，確實非上訴人經營航空運輸業務範圍內無法預知之情形，實為航空運輸業之常態，顯然無法與戰爭、內亂、暴亂等人為外力造成社會或經濟運作動盪之重大事件等同視之，不符勞委會87年4月15日函釋意旨。綜上，機場之流量管制顯非上訴人經營航空運輸業務範圍內無法預知之情形，實為航空運輸業之常態，上訴人應可於事前規劃員工充分之休息，且曼谷國際機場為全球機場客運量前10名，上訴人對於曼谷國際機場發生機場流量管制應更屬其可以預知之情形，自難認曼谷機場之流量管制係足以影響勞雇雙方重大利益且不能控制、預見及防範之非循環性緊急事故，非屬勞動基準法第32條第3項所指事變或突發事件，彰彰明甚，上訴人因機場流量管制，致使員工當日工作時數超過法定工時上限，已違反勞動基準法第32條第2項無疑。

五、原判決以：

(一)曼谷國際機場進行流量管制並非屬於行為時勞動基準法第32條第3項所指之「事變」。本件上訴人僅空泛主張105年8月15日當天係因曼谷國際機場進行流量管制，而影響班機延誤起降，惟實施何種流量管制，並未提出任何說明或證據，況證人吳瑞陽即系爭航班班機之客艙經理於107年3月13日言詞辯論時亦表示：當日係因曼谷交通擁擠，排班流量管制，導致我們遲延等語，顯然係因曼谷國際機場交通擁擠，始導致系爭航班班機延遲起飛。縱如上訴人所述本件曼谷國際機場

進行流量管制，係因軍方演習或機場航班密集等偶發性因素所致，然上開軍方演習或航班密集等原因，亦非屬於造成社會或經濟運作動盪之「重大事件」，與戰爭、內亂、金融風暴相比，更無法等同視之，顯不符合勞委會87年4月15日函釋意旨所稱之「事變」。

(二)曼谷國際機場進行流量管制並非屬於行為時勞動基準法第32條第3項所指之「突發事件」。上訴人固主張因曼谷國際機場交通擁擠，致曼谷國際機場進行流量管制，應屬突發事件云云。惟是否屬「突發事件」，依前揭勞委會87年4月15日函釋意旨觀之，除應視事件發生當時之狀況為判斷外，尚須具備「是否為事前無法預知」、「非屬循環性」及「該事件是否須緊急處理」等3項要件而定。再者，因超過12小時工作時間，對於勞工身心健康之損害，猶為巨大，故所稱「突發事件」，原則上應採從嚴解釋。所謂機場流量管制（航空交通管制），係指由在地面的航空交通管制員協調和指導空域或機場內不同航空器的航行路線和飛航模式以防止飛航器在地面或者空中發生意外及確保可以運作暢順，達至最大效率，故於航空交通管制員判斷需要進行流量管制，航空器駕駛員即需依其指示排隊等待跑道起降，此顯非上訴人經營航空運輸業務範圍內無法預知之情形，應為航空運輸業之常態，上訴人可於事前規劃員工充分之休息。況依上訴人於行政訴訟準備（四）狀內表示（略以）：「三、甚者，透過統計資料顯示雖可以大致得知本案中之航班，……，惟系爭航班於105年8月份之平均執勤時間約為12時22分，扣除排定休息時間1個小時後，平均工作時間為11時22分，故上訴人公司業已事前寬估此段航班空服員執勤所需之工作時間，至少安排有30分鐘可以處理相關類似機場流量管制（總計受影響時

間505分鐘，平均每日16.29分鐘）以作為因應，避免遭受此等不可抗力、突發狀況之因素受影響……」等語（見原審卷第178頁）觀之，顯然上訴人公司對於曼谷國際機場進行流量管制之行為，早已司空見慣，否則豈會事先安排30分鐘以因應此種流量管制狀況，故「機場流量管制」並未具備「突發事件」所應具有之「事前無法預知」之要件。又依上訴人所整理系爭航班之飛航執勤時間紀錄與遲延原因說明觀之，該班機於105年8月份內有14次遇到流量管制，於遇有流量管制之14日中，又有高達7次之影響時間將近1小時，甚至超過1小時之延遲（即編號1之54分鐘、編號3之66分鐘、編號7之53分鐘、編號11之58分鐘、編號15之44分鐘、編號17之78分鐘、編號20之53分鐘），且於105年8月份內所發生4個航班員工當日工作時數超過法定工時上限之情況，其中有3個航班（即8月11日、8月15日、8月17日，包含本件8月15日）之遲延原因即與曼谷國際機場進行流量管制有關，亦即105年8月份使員工超時工作之航班延誤，即有75%係流量管制所致，此有上訴人提供之105年8月11日、15日、17日班機CI-835、CI-836之「CABIN CREW DIVISON」等資料在卷可佐。顯見機場進行流量管制之行為係屬每月常態性之狀況，縱使進行流量管制之時間並不固定，但仍為延誤航班之主要原因，且是常見之延誤原因，上訴人應可事先預知並防範事先規劃。綜上，「機場流量管制」係屬航空運輸業之常態，並未具備「突發事件」所應具有之「事先無法預知」及「非循環性」等要件，且本件發生機場流量管制之情，亦無需要緊急處理之狀況，自難認係足以影響勞雇雙方重大利益且不能控制、預見防範，及非循環性之緊急事故，並非勞動基準法第32條第3項規定所稱「突發事件」，而上訴人未檢討自身規劃制

度不當，預留應變時間不足，反而心存僥倖僅安排30分鐘因應，任由員工反覆檢舉，因而遭受多次裁罰，實不足取，故上訴人上開諸多主張，核無足採。

(三)被上訴人以原處分裁處上訴人罰鍰30萬元，並無違誤。上訴人指派105年8月15日在系爭航班班機上之勞工鄧美慧等人，其當日報到時間為上午11時10分許，報離時間為翌日0時26分許，扣除休息時間來回各1小時後，其一天正常工作時間連同延長工作時間共計12時16分，超出行為時勞動基準法第32條第2項規定之延長工作時間每日12小時上限，且上訴人前揭之主張，亦均不足採，已詳如前述，是上訴人違反行為時勞動基準法第32條第2項規定之事實，洵堪認定。故被上訴人依行為時勞動基準法第79條第1項第1款規定，並因上訴人亦不爭執本件係第7次以上違反同一規定之事實，且有被上訴人對上訴人之行政裁罰紀錄表附卷可稽，並經審酌行政罰法第18條第1項及桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準第29項規定（第7次以上違反同一規定處30萬元罰鍰），於法定罰鍰額度內裁處上訴人30萬元罰鍰，於法自屬有據，並無違誤。訴願決定予以維持，亦無不合等語，而駁回上訴人之訴。

六、上訴意旨略以：

(一)系爭航班係由於「機場流量管制」導致班機延誤，具體流量管制原因上訴人無法得知，可能與曼谷當地天氣狀況有關、亦可能與目的地桃園天氣狀況相關，亦可能係曼谷或桃園航空交通壅塞造成，上訴人公司均係聽命機場飛航管制員之安排，非上訴人所得控制或事先預防。本院106年度簡上字第79號判決明揭機場進行流量管制係航空公司於事前所無法預知之突發事件。且扣除機場流量管制時間後，鄧美慧等人當

日工時在12小時內，完全符合勞動基準法第32條第3項要件甚明。然原判決對於突發事件，並非從事件發生當時之時點判斷，而是以事後統計資料即105年8月有14次遇到機場流量管制認係運輸業常態，作為事前無法預知之判斷基礎，與勞委會87年4月15日函釋不符。又機場流量管制乃屬人為的力量所致，即由機場管制員取決當下一切情況（包含氣象、軍方演習、機場航班密集度等因素，安排調度是否進行機場流量管制及管制時間），符合勞動基準法第32條第3項「事變」要件甚明。原判決認曼谷機場流量管制非屬勞動基準法第32條第3項突發事件及事變，顯有行政訴訟法第243條第1項規定之判決適用勞動基準法第32條第3項規定不當之判決違背法令。

(二)上訴人延長鄧美慧等人工作時間，係因曼谷機場管制員進行交通流量管制造成航班延誤所致、並非上訴人公司刻意不起飛，更非上訴人進行努力就能控制交通流量管制之時間，上訴人主觀上顯無任何故意或過失可言。原判決未予適用行政罰法第7條第1項規定，且對此上訴人在原審提出之重要攻防方法完全未予審酌亦完全未說明為何不適用行政罰法第7條第1項規定之理由，洵有行政訴訟法第243條第1項判決不適用法規及同法條第2項第6款判決不備理由情事。復對於「曼谷機場係實施何種流量管制」乙事，原審本可依職權詳為調查，惟原判決卻應調查而未依職權予以調查，亦未說明不調查之理由，即直接為不利於上訴人之認定，顯有判決不備理由之當然違背法令之情事。

七、本院查：

(一)按行為時勞動基準法第32條規定：「（第1項）雇主有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，雇主經工會同意，如

事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將工作時間延長之。（第2項）前項雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日不得超過12小時。延長之工作時間，1個月不得超過46小時。（第3項）因天災、事變或突發事件，雇主有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，得將工作時間延長之。但應於延長開始後24小時內通知工會；無工會組織者，應報當地主管機關備查。延長之工作時間，雇主應於事後補給勞工以適當之休息。」立法理由謂：「企業內勞工工時制度形成與變更，攸關企業競爭力與生產秩序，勞雇雙方宜透過協商方式，協定妥適方案。為使勞工充分參與延長工時之安排，加強勞資會議功能，乃將第1項雇主經工會或勞工同意之規定，修正為雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後。原條文有關延長工作時間之規定較為繁瑣，各方反應不符實際需要，爰將延長工時之要件及程序予以修正，明定經工會或勞資會議同意，即可延長工時。至於每日正常工時與延長工時，合計不得超過12小時。」基上可知，勞動基準法係規定勞動條件最低標準之法律，該法所定工作時間、休息、休假等事項基準，均係權衡勞工健康福祉及事業經營型態特性而制定。故該法第32條第2項規定，雇主固可因應企業競爭力與生產秩序，透過協商方式，形成與變更勞工工時制度，然延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日仍不得超過12小時，即係基於兼顧雇主營運需求及為使勞工自其工作終止後至再工作前得有適當之休息時間，且不宜使勞工處於過度勞動之狀態，俾利勞工健康之維護，僅於勞動基準法第32條第3項所規定之例外情況，方得不受雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日不得超過12小時之限制。又前揭第32條第3項前段規定，係將突發事

件、事變與天災並列，當係指事先完全無法預料之情形，若屬事先得預料發生可能機會甚高時，則非屬完全無法預料之情形，係雇主應於事先安排於事件發生時，使其所屬勞工得以相當休息而不至於當日工作時間超過12小時。勞委會87年4月15日函釋：「勞動基準法第32條第3項及第40條所稱之事變，係泛指因人為外力（非天變地異之自然界變動）造成社會或經濟運作動盪之一切重大事件，如戰爭、內亂、暴亂、金融風暴及重大傳染病即是；所稱之突發事件，應視事件發生當時狀況判斷是否為事前無法預知、非屬循環性，及該事件是否需緊急處理而定」乃主管機關闡明上開勞動基準法規定原意，合乎勞動基準法立法意旨，且無違法律保留原則，應得予以適用。

(二)原審法院依調查證據之辯論結果，認定系爭航班因曼谷國際機場交通擁擠，始導致班機延遲起飛，認定本件系爭航班於曼谷國際機場受到之流量管制非屬於行為時勞動基準法第32條第3項所指之事變，亦非屬於行為時勞動基準法第32條第3項所指之突發事件，固非無見。惟按行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」其中所謂故意，係指行為人對於構成違規之事實及該事實係屬違規，明知並有意使其發生者（直接故意），或行為人對於構成違規之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意，且知悉該事實係屬違規者（間接故意）而言；所謂過失係指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者（無認識之過失），或行為人對於構成違規之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者（有認識之過失）而言。是以，違反行政法上義務之行為，乃行政罰之客觀構成要件；故意或過失則為行政罰之主觀構成要件，兩者分別存

在而個別判斷，尚不能以行為人有違反行政法上義務之行為，即推論出該行為係出於故意或過失。且依行政訴訟法第189條第1項前段、第3項、第209條第1項第7款、第3項規定，行政法院為裁判時，應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽，並將得心證之理由應記明於判決；判決書應記載理由，理由項下，應記載關於攻擊或防禦方法之意見及法律上之意見。故凡當事人提出之攻擊或防禦方法，行政法院應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理及經驗法則判斷其真偽，將得心證之理由記明於判決。如對於當事人提出之攻擊或防禦方法未加以調查，並將其判斷之理由記明於判決者，即構成行政訴訟法第243條第2項第6款之判決不備理由，其判決當然違背法令。經查，本件上訴人延長勞工之工作時間連同正常工作時間，一日超過12小時，有違反行為時勞動基準法第32條第2項之規定，固經原審認定如前，惟依前揭規定與說明，尚須上訴人主觀上有出於故意或過失情形，始得依勞動基準法第79條第1項第1款規定予以處罰。然上訴人是否具有故意或過失之行政罰主觀構成要件，亦即上訴人主觀上有無可非難性及可歸責性，未據原審法院論斷，原判決認上訴人違反勞動基準法第32條第2項規定，逕依勞動基準法第79條第1項第1款規定，裁處上訴人罰鍰30萬元，未區別原應分別判斷之行政罰主、客觀構成要件，而有適用行政罰法第7條第1項不當之違法。原判決就上訴人所提其無故意、過失之攻擊防禦方法何以不足採，並未敘明其法律上之意見或得心證之理由，亦有判決不備理由之違背法令情事。

(三)綜上所述，原判決有上揭違背法令事由，且其違法情事足以影響本判決結果，上訴論旨執此指摘，求予廢棄原判決，為

有理由。又因上開部分事證尚有未明，本院無從自為判決，有由原審法院再行調查審認之必要，爰將原判決上開部分廢棄，發回原審法院再為調查後，另為適法之裁判。

八、據上論結，本件上訴為有理由，依行政訴訟法第236條之2第3項、第256條第1項、第260條第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　7　　月　　29　　日

臺北高等行政法院第四庭

審判長法　官　林　玫　君

法　官　侯　志　融

法　官　羅　月　君

上為正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　7　　月　　29　　日

書記官　陳　又　慈