臺北高等行政法院判決

108年度訴字第1356號

）FKT64W1Z1X5L0;@109年12月3日辯

原　　告　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

　　葛百鈴　律師

　　黃胤欣　律師

被　　告　桃園市政府

代　表　人　鄭文燦（市長）

訴訟代理人　林三加　律師

上列當事人間勞動基準法事件，原告不服勞動部中華民國108年6月12日勞動法訴字第1070030904號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

訴願決定及原處分關於罰鍰部分均撤銷。

確認原處分關於公布原告名稱及負責人姓名部分為違法。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

原告從事航空運輸業，為適用勞動基準法之行業。經被告所屬勞動檢查處（下稱勞檢處）於民國107年8月28日及31日派員至原告位在桃園市○○區○○○路○號之營業場所實施勞動條件檢查，發現原告使所僱勞工CI-100/101航班客艙組員朱意涵、龐涵文及賴靜瑩等3人，於107年6月27日自6時35分報到出勤工作至20時12分下班退勤，期間有安排人員輪休（去回程兩組人員分別休息45分鐘），當日總工時共12小時又

52分；勞工黨小慧、彭紹威及陳以希等3人於107年6月27日CI-104/105航班執勤，渠等報到時間10時20分，報離時間為107年6月28日00時34分，期間有安排人員輪休（去程20分鐘、回程10分鐘），當日總工時共12小時44分鐘；勞工謝淑怡、奚修倩及李嫒玲等3人於107年7月6日CI-008航班執勤，報到時間22時40分，報離時間為107年7月7日14時50分，期間有安排人員輪休（去回程兩組人員分別休息3小時45分鐘），當日總工時共12小時22分鐘；勞工劉妮豔、劉子綺及何淑敏等3人於107年8月12日CI-0517/0518航班執勤，報到時間14時0分，報離時間為107年8月13日4時1分，期間有安排人員輪休（休息30分鐘），當日總工時共13小時31分鐘，有使勞工1日之延長工作時間連同正常工作時間逾12小時法定上限，違反勞動基準法（下稱勞基法）第32條第2項規定。案經被告審查屬實，並審酌原告係3年內第7次以上違反同一規定，乃以107年10月19日府勞檢字第1070251421號裁處書（下稱原處分），依同法第79條第1項第1款、第80條之1第1項及裁處時桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準第24項規定，處罰鍰新臺幣（下同）100萬元整，並公布原告名稱、負責人姓名。原告不服，提起訴願，遭決定駁回後，遂提起本件行政訴訟。

二、原告主張略以：

㈠朱意涵等12人扣除通勤而完全不須提供勞務之休息時間後，僅CI517/518涉及一日工時超過12小時：

1.原告之客艙組員可自行選擇於臺北松山或桃園華航園區報到，報到時間均為表訂飛機起飛前140分鐘。客艙組員於松山報到後，可自行決定是否搭乘原告提供的交通車前往華航園區，或搭乘親友私家車輛前往○○○區○○段通勤時間可自

由使用，當然絕不可能為提供勞務的工作時間。至於在華航園區報到的組員，也是於櫃檯報到後就可自由活動、休息，待松山報到的組員搭車抵達華航園區，才會一起在華航園區進行行前簡報（起飛前90分鐘）。於飛機起飛前140分鐘於臺北松山報到僅為原告優於法規計算法定休時之舉措，並非勞基法上實際提供勞務的工作時間，足見組員報到後至集合簡報前期間共50分鐘為休息時間，不應計入工時計算。

2.原告之表定系統報離時間為班機靠橋後加60分鐘，但此僅為表定系統報離時間，並非員工實際離勤時間。原則上除販售免稅品的組員須回華航園區繳交免稅帳款外，其餘組員均可於下機後自行下班，無須再回華航園區刷卡報離，故被告所謂的報離時間是原告公司系統自動帶出的時間(飛機靠橋後加60分鐘)，而非實際刷卡時間。故應以該航班繳交免稅品帳款之組員實際完成工作時為離勤時間（參甲證5、6及下方表格整理），其實際離勤時間均早於表定系統報離時間。另原告現已對組員之報離修改相關作業流程，要求當班客艙經理於報告中記載勤後簡報結束時間與回至園區內繳交免稅品時間（即實際離勤時間），在被告派員實施勞動檢查時，原告亦係提供上述時間記錄，並經被告所採納，足以證明被告已同意以實際離勤時間計算工作時間。

3.綜上，扣除通勤休息時間、及實際與表定報離的時間差後，僅CI-517/518航班涉及一日工時超過12小時，其他3航班所涉勞工均無一日工時超過12小時情事。

㈡縱認為4航班所涉12人一日工時均超過12小時，然亦係受天候因素致流量管制、等候可用停機坪及機場流量管制等天災、事變及突發事件之影響，符合勞基法第32條第4項規定：

1.機場流量管制及天候因素係屬突發事件，有本院107年度訴

字第142號、106年度簡上字第79號及臺灣桃園地方法院106年度簡更（一）字第15號判決肯認，且被告就前開地方法院判決未提起上訴，可見被告亦認同斯旨。

2.107年6月27日CI-100/101臺北-東京-臺北航班：

107年1至6月原告臺北－東京成田機場航班，平均受機場流量管制時間為約7分鐘、104至106年平均受機場流量管制時間為6分鐘。但本案107年6月27日CI-100/101航班當日受機場流量管制時間為90分鐘，且決定是否進行流量管制之控管權限為機場所在地之航管機構，並非原告所能掌握、置喙及提前預知，實屬天災、突發事件之情形。

3.107年6月27日CI-104/105臺北-東京-臺北航班：

按原告聯管處人員記錄代碼為WC（即離場站天氣低於航機最低起降標準或航管流量管制），延誤時間為1時23分。依客艙經理報告亦說明東京當日天候不佳，除遭受流量管制外，另被臨時通知改降落至臨時機場，為免發生油量不足導致墜機意外，也需臨時再加油，致班機延誤。另參原告107年1至6月東京成田機場離場時受WC延誤航班可看出，原告半年內眾多自東京成田機場離場的航班中，受WC影響竟僅107年1月22、23、4月6日、6月27日，受天氣影響延誤時間更有長達11或13小時以上者，實非原告所得事前預知，足證屬天災、突發事件情形。

4.107年7月6日CI-008臺北-洛杉磯航班：

當天因洛杉磯機場於落地後受限當地機場無法及時提供停機坪、無空橋可使用，考量航機安全必須在地面等候洛杉磯當地航管通知，致停留時間長達47分鐘，此節非屬原告可抗力之因素，屬勞基法第32條第4項之突發事件要件。

5.107年8月12日CI-517/518臺北-北京-臺北航班：

107年1至6月原告所有從北京機場起飛的航班，受機場流量管制（代碼AJ）平均時間為13分鐘，104至106年間平均受機場流量管制的時間為13.6分鐘。但107年8月12日CI-517/518航班當日受機場流量管制時間為140分鐘遠遠大於3年內流量管制的平均時間13.6分鐘。該航班之艙門已關閉而隨時可以起飛，然決定是否進行流量管制之控管權限為機場所在地之航管機構，並非原告所能掌握、置喙及提前預知，原告僅能被動等待航管機構通知。

6.被告提出之CI-100/101航班遲延分析紀錄表序號144為本案所涉航班，因天氣及流量管制延遲高達98分鐘，該航班為每天出航，長達1年半期間內，延遲超過98分鐘者僅有10班，僅約1%。另參CI-104/105航班遲延分析紀錄表序號71為本案所涉航班，因天氣及流量管制等因素延遲高達168分鐘，該航班為每天出航，長達1年半期間內延遲超過168分鐘者僅有2班，亦即超過168分鐘延遲僅約3 。CI-517/518航班遲延分析紀錄表序號119為本案所涉航班，因天氣及流量管制等因素延遲高達217分鐘，該航班為每周4班出航，長達1年半期間內延遲超過217分鐘者僅有7班，亦即超過217分鐘延遲僅約2%。足徵系爭三航班係由於受天氣影響、機場流量管制等因素導致遲勞工工作時間超過12小時，航班遲延情形長達約2至3個小時，類似情況甚為少見，顯屬勞基法第32條第4項之天災、突發事件。

7.被告主張CI100/101、CI104/105、CI517/518航班，分別只要遲延超過1分鐘、34分鐘、26分鐘工時即會超過12時云云，主張顯然是未將休息時間考量在內，正常情況下原告每個航班均會安排組員休息時間，且此為被告承認的休息時間，故被告上述主張並不足採。此外，本院107年度訴字第142號

案件係涉及機場流量管制（AJ）之延誤，原告當然係提出與AJ有關的資訊；本院107年度訴字第916號判決為AK、AB、AJ等因素延誤，原告當然不會只提出AJ的資訊，自屬當然。被告無視兩案件所涉延誤原因不同、遽稱原告兩案提出資料不同等語，顯不可採。另原告前有聲請傳喚客艙經理陳庭美、黃汪崇到庭作證，渠等可證明原告於24小時通知工會紀錄，為直接擷取報到及報離時間計算之執勤時間，尚未扣除交通時間、休息時間及實際離勤時間等非工作時間。

㈢參酌原告所涉機場流量管制等類此爭議，業經本院107年度簡上字第178號及第179號判決均認定原告並無故意、過失。故退萬步言之，縱認一日工時超過12小時，然原告並無故意、過失，原處分認事用法有違行政罰法第7條第1項之規定。為此，提起本件訴訟，並聲明求為判決：1.訴願決定及原處分關於罰鍰部分均撤銷。2.確認原處分關於公布原告名稱及負責人姓名部分為違法。

三、被告答辯略以：

㈠由勞動條件檢查紀錄表、勞檢處勞動條件檢查紀錄表（由原告空服處空管部組長陳昱萍受訪）、原告之客艙經理職務報告、原告通知工會各該航班空服員之執勤期間（Duty Periods/DP）超時12小時之紀錄、107年7月6日CI-008班機（臺北-洛杉磯）之飛航紀錄等文件可知，原告確有違反勞基法第32條第2項規定之事實。

㈡本件107年6月27日CI-100/101班機及107年6月27日CI-104/105班機（桃園-成田）航線，並無原告主張之天災或突發事件：

1.按改制前行政院勞工委員會（下稱勞委會）87年10月9日（87）台勞動二字第42710號函釋，勞基法第32條所稱之天災，

係泛指因天變地異等自然界之變動，導致社會或經濟環境有不利之影響或堪虞者，如暴風、驟雨、劇雷、洪水、地震、旱災等所生之災害；包括預知來臨前之預防準備及事後之復建工作均屬之。原告雖主張「東京氣候不佳」，但此與上開函釋之「天災」，顯不相同。

2.次按勞委會82年11月16日台（82）勞動二字第67798號函釋及87年4月14日（87）勞動二字第13133號函釋，勞基法第32條第3項所稱之「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，及該事件是否須緊急處理而定。原告所稱東京天候不佳、需要再次加油、強風而流量管制等情，均屬循環性及可預測性，不應認屬「事前無法預知」之因素，原告經營航空運輸業，對於營運上應注意之風險應有預見及注意之責任，對於可能因天候因素及流量管制而影響航班延誤，自應事前規劃相關因應對策，避免航班組員不定時的因該些機場常見之原因，造成必須超時工作之結果，始能確保勞基法保障勞工不超時工作之勞動權利。

3.本院107年度訴字第916號判決已就原告CI-101（成田-桃園）航班所遭遇機場流量管制，認屬原告應得事先防範並預作人力規劃，為企業經營者本需負擔之營業成本，不可泛稱不可預期之突發事件，而轉嫁由勞工以超時工作負擔。因此原告違反勞基法第32條第2項規定，縱不能認定係故意為之，至少核屬有過失。該判決再分析CI-101、CI-105航班在無任何遲延下，空服員執行任務時間至少需11時43分鐘，倘有任何遲誤超過17分鐘，即可能造成一日工時超過12小時，而自106年4月1日至同年10月14日上開航班起降紀錄以觀，在此期間內因機場流管、機坪壅塞或其他因素造成班機遲延逾17分鐘者並非少見，應已足使原告得預見系爭航班可能受頻繁

發生之機場流管、機坪壅塞等因素所影響，極可能使員工一日工作時數超時（乙證12）。原告主張本院107年度訴字第142號判決肯認天候因素及機場流量管制均屬勞基法上之「突發事件」，惟該案係因原告並未具實提出完整之機場流量管制之資訊，而基於不完全正確之事實所作成之判斷，尚難作為本件之參考。

4.再依原告CI-100/101自106年1月起至107年8月之航班起降紀錄以觀（甲證26、附表5、附表5-1），原告所排定從桃園機場往返日本成田機場，每日均有航班起降，超時情形頻繁；另由原告之CI-105航班自106年10月至107年8月（約11個月）期間，統計航班抵達桃園所統計遲延時間超過10分鐘之次數及比例（附表6、附表6-1），可見系爭航班之超時情形頻繁，均屬原告所可預見，應為營業上之必要因應及安排，而非逕以「突發事件」為由，轉嫁營運成本及風險予勞工，使勞工須以一日超時12小時工作之影響身心健康之方式承擔。

㈢本件107年7月6日CI-008班機（桃園-洛杉磯），並無原告主張之突發事件：

洛杉磯機場之停機坪、空橋使用等事宜，均屬機場常見之會造成客運班機延誤之原因，具有循環性及可預測性，原告本應且可以事先預作相關因應及規劃。再由被告提出之附表4（即CI-008航班自106年1月至107年7月，BLH（後推至靠橋）時間分析表），可見每年7月份之BLH之時間有很明顯的增長，具有循環性及可預知性。例如106年7月份CI-008航班總數為62次，BL）超過12個小時之航班有61次（佔98%）、達12小時30分以上之航班有39次（佔62%）、達12小時49分以上之航班有16次（佔25%）。107年7月份CI-008航班總數為31次，BLH超過12個小時之航班有31次（佔100%）、達12小時3

0分以上之航班有28次（佔90%）、達12小時49分以上之航班有19次（佔61%），足見系爭107年7月6日CI-008航班「落地」至「靠橋」達12小時49分，乃該月份超過60%航班之共同現象，足見原告辯稱系爭107年7月6日CI-008航班有因無停機坪而等候47分之「突發事件」之阻卻違法事由，顯難可採。

㈣107年8月12日CI-0517/CI-0518班機（桃園-北京）航線，並無原告主張之突發事件：

北京機場長期以來因空域受限而有嚴重的流量管制，致其機場準點率偏低，乃眾所周知之事（乙證9、10、乙證13至16），原告飛往北京機場之航班於此期間內，每日均有班機起降，且同一航班幾近每日均會遭遇機場流量管制，由CI-518航班自106年1月至107年8月（約20個月）期間，航班抵達桃園所統計遲延時間超過60分鐘之次數及比例，進行統計分析（甲證27、附表7、7-1）可知，系爭航班超時情形頻繁，於106年8月份及107年8月份均分別有高達7次離場遲延超過60分鐘，並分別佔各該當月份總航次之比率38%及41%。是以，原告對於北京機場之航班因機場流量管制造成遲延，實難諉稱事前無法預知，自應得事先防範並預作人力規劃。

㈤原告提出之104至106年東京成田機場及北京機場受機場流量管制時間僅提供AJ事由，故其主張原告之航班自日本東京成田機場出發之流量管制時間，104年平均6分鐘、105年平均5分鐘、106年平均7分鐘，以及自北京機場出發之流量管制時間，104年平均14分鐘、105年平均12分鐘、106年平均15分鐘，該項數據顯然失真。再者，原告於預留航班因流量管制而延誤之時間，應以曾經歷之最長或較長之時間作為基準，如僅以平均值計算，則將有一半的航班會發生可預期之超時

卻可以突發事件而免責之不良後果，顯非所宜。勞基法第32條第3項前段為特別容許之例外規定，自應從嚴解釋（本院107年度簡上字第197號判決、臺灣桃園地方法院107年度簡字第80號行政訴訟判決參照），不容原告任意將營業上之風險及成本，轉嫁予勞工，架空勞基法對於工時限制之勞工權利保障。

㈥經審視原告提出之106年至107年8月原告航班從成田機場飛往桃園之延誤代碼資訊及106年至107年8月原告航班從北京飛往桃園之延誤代碼資訊，並非各該航班之全程實際延遲之時間，而係僅限於離場機場之「實際後推時間」與「表訂離場時間」之時間差。因此，被告匯整原告提出之上開延誤代碼資訊中之「IN（實際靠橋時間）」與「STA（表訂抵達時間）」之「時間差」，進行分析，列出該「時間差」加上原告「表訂航班時間」已超過12小時之航班，甚至再減原告主張機上輪休30分鐘或45分鐘，仍有經常性之超時情形【附表9、9-1、10、10-1、11、11-1】，顯示原告就本件航班發生一日超時12小時之結果，應有可預見性，自應負有事先規劃、預防及避免可能發生之違章行為。

㈦臺灣桃園地方法院108年度簡更一字第4號及第5號行政訴訟判決，亦均認原告就機場有經常性的流量管制，非屬突發事件，可供參酌。為此，求為判決：駁回原告之訴。

四、上開事實概要欄所述之事實經過，除下列爭執事項外，其餘為兩造所不爭執，並有勞檢處勞動條件檢查紀錄表（本院卷第135至146頁）、原處分（本院卷第39至41頁）、訴願決定（本院卷第43至52頁）等影本在卷可稽，自堪認為真正。是本件爭執事項厥為：勞工通勤時間是否屬於休息時間而應不計入工作時間？本件超過工作12小時是否係受天災及突發事

件之影響，而符合行為時勞基法第32條第4項之事由？原告是否有本件違章行為之故意過失？

五、本院之判斷：

㈠按勞基法第1條規定：「（第1項）為規定勞動條件最低標準，保障勞工權益，加強勞雇關係，促進社會與經濟發展，特制定本法；本法未規定者，適用其他法律之規定。（第2項）雇主與勞工所訂勞動條件，不得低於本法所定之最低標準。」第32條第1項、第2項、第4項規定：「（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，但雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，延長之工作時間，1個月不得超過54小時，每3個月不得超過138小時。……。（第4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。」第79條第1項第1款規定：「有下列各款規定行為之一者，處新臺幣2萬元以上100萬元以下罰鍰：一、違反……第32條、……規定。」第80條之1第1項規定：「違反本法經主管機關處以罰鍰者，主管機關應公布其事業單位或事業主之名稱、負責人姓名，並限期令其改善；屆期未改善者，應按次處罰。」準此可知，勞基法第32條上開有關工作時間、休息之規定，是權衡勞工健康福祉及事業經營型態特性而制定，且為法定應遵循之勞動條件最低標準。依該條第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，這已是兼顧雇主營運需求及為使勞工得有適當休息時間，不宜使其處於過度勞動狀態，維護勞工健康之平衡機制，僅於同條第4項所定例外情況，方得不受延長工作時間連同正常工作時間合計1日不得超過12小時之限制。又上揭第32條第3項前段規定，將突發事件、事變與天災並列，乃因其事先完全無法預料，難以期待其為遵從法定工時限制，事前進行營業上適當準備，故而特別容許之例外規定，自應從嚴解釋。因此，若雇主已得預見事件發生可能機會甚高，且得以期待雇主為此事前為營業上之適當準備，使所屬勞工不致於1日工作時間合計超過12小時者，即非屬勞基法第32條第3項前段所稱「事變」或「突發事件」，始能貫徹同條第2項規定對勞工健康維護之目的。

㈡次按勞委會87年10月9日（87）台勞動二字第042710號函釋：「查勞動基準法第32條及第40條所稱之天災，係泛指因天變地異等自然界之變動，導致社會或經濟環境有不利之影響或堪虞者，如暴風、驟雨、劇雷、洪水、地震、旱災…等所生之災害；包括預知來臨前之預防準備及事後之復建工作均屬之。」（乙證6，本院卷1第153頁）；勞委會87年4月15日（87）勞動二字第013133號書函所釋：「勞動基準法第32條第3項（即現行勞基法第32條第4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。」（乙證8，本院卷1第157頁）。經核上

開函釋均係主管機關為協助下級機關統一解釋法令、認定事實之解釋性行政規則，與上開勞基法規定意旨相符，並無違法律保留原則，執法機關自得予以援用。準此，勞基法第32條第4項固許雇主遇有天災、事變或突發事件，且具必要性時，得有使勞工在正常工作時間以外延長工作時間，不受同條第2項規定之時數限制。惟其立法理由在於天災、事變情況危急，為保護生命、財產安全，延長工作具有迫切需要；而突發事件則因該緊急事故具有不能控制或不可預見之非循環性（非周而復始發生）事件，若按常態工作，不延長工作，足以影響勞雇雙方重大利益，法律特別明定其延長工作時間，得不受法定時數上限之限制。

㈢經查，稽諸卷附107年8月28日及31日桃園市政府勞動檢查訪談紀錄（本院卷1第139至146頁）可知，原告之空服部空管處組長陳昱萍陳稱：CI-100/101班機客艙組員朱意涵、龐涵文及賴靜瑩等3人，於107年6月27日6時35分報到迄至20時12分報離，期間有安排人員輪休（去回程兩組人員分別休息45分鐘，時間各為107年6月27日10時45分至同日11時30分、同日17時45分至同日18時30分），當日總工時共12小時又52分；CI-104/105航班客艙組員黨小慧、彭紹威及陳以希等3人於107年6月27日自10時20分報到迄至同年月28日00時34分報離，期間有安排分兩組人員輪休（去程20分鐘＜兩組輪休時間各為107年6月27日15時20分至同日15時40分、同日15時40分至同日16時＞、回程10分鐘＜兩組輪休時間各為107年6月27日22時40分至同日22時50分、同日22時45分至同日23時＞），當日總工時共12小時44分鐘；CI-008航班（往洛杉磯）客艙組員謝淑怡、奚修倩及李嫒玲等3人於107年7月6日CI-008航班執勤，報到時間22時40分，報離時間為107年7月7日1

4時50分，期間有安排人員輪休（去回程兩組人員分別休息3小時45分鐘），當日總工時共12小時22分鐘；CI-0517/0518航班（桃園—北京）客艙組員劉妮豔、劉子綺及何淑敏等3人於107年8月12日14時0分報到迄至107年8月13日4時1分報離，期間有安排人員輪休（去程休息30分鐘），當日總工時共13小時31分鐘等情明確，此亦為原告所不爭執（本院卷1第187頁），並有上開各班機客艙經理報告（含客艙組員之出勤資料，本院卷1第95至111頁）附卷可稽。且原告已將上開各航班執勤勞工有延長工作時間乙事於24小時內通知工會，亦有原告提出之延長工時登錄系統的通知紀錄在卷可憑（本院卷1第53至57頁、第499至517頁）。從而，原處分認定原告有使上開各航班之勞工1日之延長工作時間連同正常工作時間逾12小時法定上限，自屬有據。

㈣雖原告主張客艙組員於進行任務簡報前共有50分鐘為休息時間，不應計入工時，且扣除通勤休息時間及「表定系統報離」與「實際離勤」之時間差後，僅CI-517/518航班涉及一日工時超過12小時，其他3航班所涉勞工均無一日工時超過12小時情事云云。惟查：

1.按工作時間是勞動條件重要因素之一，也是勞資關係中主要問題；勞基法對於工作時間有諸多規範，例如為保護勞工免受雇主剝削，於勞基法第30條第1項規定勞工正常工作的最高時間，並於同法第32條規範雇主延長勞工工作時間之限制及程序，以限制雇主任意延長勞工工作時間，達到貫徹保護勞工本意，但勞基法對於工作時間的意義為何，並無詳細明確的規定。所謂工作時間應係指實際上使勞工工作的時間，然此非僅指勞工實際上從事身體的勞動或作業的時間，即使沒有具體的作業，勞工在雇主指揮監督下，處於特定之隨時

提供勞務狀態的待命時間，亦應是屬工作時間。又按勞基法施行細則第19條明文規定：「勞工於同一事業單位或同一雇主所屬不同事業場所工作時，應將在各該場所之工作時間合併計算，並加計往來於事業場所間所必要之交通時間。」依上揭規定，系爭4航班之客艙組員從臺北市松山機場訓練中心至桃園機場所必要之交通時間自應一併加計於渠等之工作時間至明。是以，原告主張應扣除通勤時間乙節，難認有據，並無足取。

2.復按勞基法所謂之「休息時間」，應係指未受雇主指揮監督及無須提供勞務或等待提供勞務之時間（最高行政法院89年度字第2659號判決可參）。又依據原告提出客艙組員作業手冊有關客艙組員出勤規範第3.2點「客艙組員任務報到時間」之規定（甲證43，本院卷2第150頁），航班出發地在桃園機場者，客艙組員任務報到之時間為表訂起飛前140分鐘；又依原告客艙組員獎懲規定第3.2點及第3.1.2點規定（甲證44，本院卷2第158頁），如待命之客艙組員未準時報到或擅離職守，致任務派遣未到者，以「未報到」論處，將視一年內遲到之次數，分別給予申誡或記過且不支當日薪等處分。依此可知，原告員工如有未依規定時間報到、待命時擅離職守等行為，原告均得依規定施予懲處。是以，無論客艙組員選擇在臺北或桃園報到，亦無論於報到後迄進行任務簡報前之期間是否約有50分鐘得稍作休息之可能，彼時其等客艙組員既仍須處於在通勤交通車上或桃園公司內待命，在難認前者有別於後者情況，另訂明前者通勤時間不須待命，勞雇同意以之為休息時間的情況下，仍屬隨時受原告指揮監督之狀態，此與原告在各航班客艙內安排客艙組員輪休，尚有其他空服員代理其原所須職司之工作而毋須待命加以比較，二者

實有顯著不同。從而，原告主張客艙組員於進行任務簡報前共有50分鐘為休息時間一節，並非有據，自不足採信。

3.又按勞基法第30條第5項、第6項及勞基法施行細則第21條第1項規定，雇主應置備勞工出勤紀錄（包括以簽到簿、出勤卡、刷卡機、門禁卡、生物特徵辨識系統、電腦出勤紀錄系統或其他可資覈實記載出勤時間工具所為之紀錄），逐日記載勞工出勤情形至分鐘為止，並保存5年，故雇主有保存勞工出勤紀錄之義務，應覈實記載俾明確勞資權益。而勞工出勤紀錄乃雇主對於勞工是否有於正常工作時間或延長工作時間內前往指定工作場所出勤之佐據，出勤紀錄所載勞工到、離工作場所之時間，衡諸常情固為勞工工作時間前、後之時點，惟尚非不得以反證推翻之，是以勞工有無於正常工作時間以外，在工作場所出勤而提供勞務之事實，乃應綜合各項證據調查所得核實認定。經核，觀諸卷存原告24小時內通知工會之紀錄（甲證3，本院卷1第499至517頁）可知，前揭各航班之客艙組員之出退勤時間業經原告於延長工時維護系統登錄以通知工會，如未有遲到者，其上均係顯示相同之報到時間，且有登錄各航班組員之報離時間。復參酌卷存CI-101航班客艙經理報告（本院卷1第98頁）已記載：「⑴本班次來回程任務，台籍組員FDP12:37（DP13:37），計加班費97分鐘以1.66倍計，已於延長工時維護系統登錄。客艙經理於去回程安排組員休息45分鐘，工時仍超過12小時。⑵因天候因素，班機延誤超過2小時，…，呈核。」又卷存CI-105班機客艙經理報告（本院卷1第103頁）係載明：「TPE/NRT/TEP FDP13:14（DP14:14）小時，計加班費134分鐘以1.66倍計，已於延長工時維護系統登錄，扣除TPE /NRT航程中安排休息20分鐘，NRT/TEP航程中安排休息10分鐘，共計30分鐘，

工時仍超過12小時，…呈閱。」另卷附CI-0518航班客艙經理報告（本院卷1第111頁）係記載：「⑴本班次全體組員FDP13:01（DP14:01）小時，計加班費121分鐘以1.66倍計，已於延長工時維護系統登錄。⑵當日PEK機場地面21:10—23:37ATC等候，等待期間由於無確切時間，旅客留於機上，…。⑶起飛後已簡化服務流程，然班機幾近客滿已盡量安排組員休息達30分鐘，扣除休息時間，組員工時仍超過12小時，…，呈核」。基上可知，原告之上開航班客艙經理確均有依據各該航班之實際狀況，於延長工時維護系統登錄，並經扣除去回程期間安排休息時間後，於向原告呈核的報告中表示其等組員之工作時間確有超過12小時之情形無誤。

4.雖原告主張系爭航班客艙組員之「實際離勤」與「表定系統報離」之時間差，為應予扣除之休息時間乙節，固係提出「106年至107年8月原告航班從東京成田機場飛往台北之延誤代碼資訊」（甲證26，本院卷1第367至389頁）、「106年至107年8月原告航班從北京機場飛往台北之延誤代碼資訊」（甲證27，本院卷1第391至396頁）、「106年1月1日—107年7月31日，從TPE（台北）飛LAX（洛杉磯）機場之所有客機延誤資料」（甲證32，本院卷2第29至64頁）、CI-101航班客艙組員賴靜瑩、CI-105航班客艙組員陳以希及CI-0518航班客艙組員何淑敏之刷卡紀錄（甲證5，本院卷1第59頁）及107年7月6日CI-008入境資料（甲證6，本院卷1第61頁）等件以佐其說。惟查，上開延誤代碼資訊，至多僅係證明系爭航班於表定系統之報離時間，而既稱之為表定報離時間，並據原告陳稱乃為控制準點率，由聯管處人員每班紀錄遲延離場原因及分鐘數（本院卷1第364頁），主要在針對「班機」紀錄，當然不足反映勞工之實際整體工作情狀，更無足證明為

客艙組員實際報離而退勤之時間，況該表定報離時間係明顯與前揭客艙經理報告所載客艙組員延長工時之時間不符，此部分客機延誤資料自不足援引為對原告有利之認定。又觀諸上開刷卡紀錄，至多僅係證明該3位客艙組員曾在T棟通道管制門所設置卡機刷卡進出之時間，尚無足證明系爭航班客艙組員退勤之時間，至該CI-008入境資料至多僅足證明該航班客艙組員離開該班機的時間，亦不足以證明該航班客艙組員退勤時間至明。且依據原告提出客艙組員作業手冊有關客艙組員出勤規範第3.5點「客艙組員任務結束」（甲證43，本院卷2第152頁）係規定：「3.5.1台北、高雄站—相關資料、調查表等置回資料準備室。負責售賣免稅品或受委託代繳之客艙組員簽名並繳交帳款。查閱Crew Internet Access資訊，自我管理並掌握個人班表異動情形」依此可知，系爭航班到站後客艙組員下機時間或出航站後，尚須完成上述任務始得退勤。是以，原告片面主張所謂「出勤情形」只限於勞工實際開始提供勞務之工作時間，「表定系統報離」及「實際離勤」之時間差應予扣除云云，並未提出積極證據以資證明該段時間差非屬系爭航班客艙組員之工作時間，難謂有據，洵無足採。

㈤原處分應予撤銷，理由如下：

1.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。

2.關於107年6月27日CI-100/101臺北-東京-臺北航班：

⑴原告係主張系爭CI-100/101航班受機場流量管制時間為90分鐘，且決定是否進行流量管制之控管權限為機場所在地之航管機構，並非原告所能掌握、置喙及提前預知，實屬天災、突發事件之情形等語。經查，原告107年6月27日CI-100/101航班客艙組員朱意涵、龐涵文及賴靜瑩等3人，於107年6月27日自6時35分報到出勤工作至20時12分報離下班退勤，共13小時又37分，扣除輪休45分鐘，當日總工時共12小時又52分，已如前述。又查，經比對原告所提出之「106年至107年8月原告航班從東京成田機場飛往台北之延誤代碼資訊」（甲證26，本院卷1第367至389頁）及航機延誤代號對照表（甲證22，本院卷1第319至328頁）可知，系爭CI-101航班係因等待航管許可（客艙門關閉後），延誤時間為1時38分（即98分鐘，航機延誤代碼為AJ），此核與上述系爭CI-101航班客艙經理報告「客艙經理報備事項」欄所記載「在成田機場地面，因為氣候因素航班在地面等候起飛…」等情相合，則應堪認系爭CI-101航班之延誤原因確為受機場流量管制所致。則若扣除當日因AJ因素所延誤時間98分鐘，該航班客艙組員原本工作所需時間僅為11小時又14分鐘，依此可知，若當日若有延誤超過46分鐘之情事時，勞工1日工作即會超過12小時。

⑵又原告依據其所提出之104至106年及107年1至6月東京成田機場受機場流量管制時間」資料（本院卷1第201至265頁之甲證16、本院卷1第345至355頁之甲證23），係主張東京成田機場於104至106年3年平均受AJ因素的機場流量管制時間為6分鐘，107年1至6月平均受AJ因素的機場流量管制時間為約7分鐘。而經被告勾稽原告所提出之前揭自106年1月起至107年8月原告航班從東京成田機場飛往台北之延誤代碼資訊（甲證26），係認CI-101航班表定時間為6時35分至18時15分，共計11小時40分，遂將「實際抵達時間」較「表訂抵達時間」晚20分鐘以上之航班次數予以分析，結果發現（詳見本院卷2第259至264之被告所提附表9、9-1），若是扣除休息時間為30分鐘後，各月份工作時間仍超過12小時之航班比率大多是介於0%至10%之間不等（僅有106年2月為25%，及另3個月份介於13%至16%之間），經計算上開期間（共20個月）內勞工工作時間超過12小時之航班數占同期間之總航班數的比率，約為12.14%；又若扣除休息時間為45分鐘後，則各月份勞工工作時間會超過12小時之航班所占各該月份總航班比率大多介於0%至10%之間（只有106年2月及107年8月各為12%及14%），且經換算上開20個月期間內各航班，勞工工作時間超過12小時之航班數（42個班次）占總航班數（607個班次）之比率，約為5.27%；甚且，細觀自106年1月1日起至107年6月27日止，因AJ因素而延誤時間大多在10分鐘以下，除107年6月27日因AJ因素而延誤98分鐘外，其餘日期均未有因AJ因素而延誤超過46分鐘之情形（詳見本院卷1第485至488頁之被告所提附表1）。基上可見，原告就系爭CI-100/101航班客艙組員之工時安排已預留46分鐘之彈性（以避免勞工工作時間超過12小時之風險），當足預作過往從東京成田機

場飛往台北之航班因AJ因素所導致平均延誤時間（6至7分鐘）。而系爭CI-101航班是因於107年6月27日當日受東京成田機場流量管制（AJ事由）影響致延誤長達98分鐘，並非屬循環性事件，且按機場之流量管制原因非一，機場之設備妥善與否、天候狀況是否達安全起降標準、機場周邊空域是否安全無虞等條件，均足以影響航空運送航空起降及準點率，其不確定因素甚高，況機場是否進行流量管制、或採取流量管制之時間，其控管權限屬於機場所在地之航管機構，並非個別航空公司所能掌握及置喙，如要求航空公司對於前揭系爭CI-101航班較長於過往一般常見之延誤時間情形亦應有所預見及採取預防措施，實屬強人所難而難認具有期待可能性。從而，原告主張系爭CI-101航班之延誤係因東京成田機場流量管制長達98分鐘，乃其事前無法預知之突發狀況所致，核屬有據，且亦難謂原告就此有何故意或過失。

3.關於107年6月27日CI-104/105臺北-東京-臺北航班：

原告係主張系爭CI-104/105航班延誤時間為1時23分，係因東京天候不佳，低於航機最低起降標準或航管流量管制等語。經查，系爭CI-104/105航班客艙組員黨小慧、彭紹威及陳以希等3人於107年6月27日自10時20分報到迄至同年月28日00時34分報離止，執勤期間有安排分兩組人員輪休（去程20分鐘、回程10分鐘），當日總工時共12小時44分鐘，已如前述。如經扣除原告主張WC因素之延誤時間83分鐘，即為11時21分鐘，則當日若延誤時間超過39分鐘，勞工工作時間即會超過12小時。經稽諸原告所提出之「106年至107年8月原告航班從東京成田機場飛往台北之延誤代碼資訊」（甲證26，本院卷1第367至389頁）及航機延誤代號對照表（甲證22，本院卷1第319至328頁）可知，系爭CI-105航班係因離場站

天氣低於航機最低起降標準或航管流量管制（航機延誤代碼為WC）而延誤時間83分鐘，以及因連帶原因（航機延誤代碼為RB）而延誤時間為85分鐘（共計168分鐘），此核與系爭CI-104航班客艙經理報告中即有記載：「駕駛艙通知，因目的地天候不佳，需再次加油……，抵達目的地（表訂抵達時間16:55），延誤約71分鐘，…」及系爭CI-105航班客艙經理報告中所載：「19:10駕駛艙組員通知ATC需等待約40分鐘，……，19:35駕駛艙組員通知，因備降場更改，需再加油，……20:01駕駛艙組員通知加油作業完成，……，23:32抵達目的地（表訂抵達時間21:10），延誤約2小時22分」等情大致相合（本院卷1第99至103頁），應堪認系爭CI-105航班之延誤原因確為受離場站天氣低於航機最低起降標準或航管流量管制及其連帶原因所致。固然被告依據原告所提出之前揭自106年10月起至107年8月原告航班從東京成田機場飛往台北之延誤代碼資訊（甲證26），認系爭CI-105航班表定時間為10時20分至22時10分，共計11小時50分，遂將「實際抵達時間」較「表訂抵達時間」晚10分鐘以上之航班次數予以分析後，結果發現（詳見本院卷2第265至269之被告所提附表10、10-1），若是扣除休息時間為30分鐘後，各月份工作時間仍超過12小時之比率大多是介於0%至16%之間不等（僅有107年1至3月為25%、22%、28%）；且經換算上開11個月期間內各航班，勞工工作時間超過12小時之航班數（42個班次）占總航班數（283個班次）之比率，約為14.84%。惟經細觀上開延誤代碼資訊（即甲證26）可看出，造成原告自106年1月起至107年8月原告航班從東京成田機場飛往台北之航班延誤情形甚多（包含例如AJ＜等待航管許可＞、RB＜連帶因素＞、AK＜機坪壅塞＞、PD＜旅客因個人因素臨時取消行

程＞PL＜旅客生病/受傷/死亡處理＞等各種因素），然均並非因人為外力（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等事變所致；而原告於上開20個月期間內各航班，使勞工工作時間超過12小時之航班數（42個班次）占總航班數（607個班次）之比率，約為5.27%，而其中大部分因AJ因素而延誤的時間大多在10分鐘以下，此等因素之流量管制屬機場主管單位之權限，並非個別航空公司所得掌控，已如前所述；又原告107年1至6月間自東京成田機場離場的眾多航班中，有受WC影響而延誤航班者，僅有107年1月22日（延誤712分鐘）、同年月23日（該日有3航班均因WC因素延誤，分別為814分鐘、20分鐘、54分鐘）、4月6日（延誤6分鐘）、6月27日（即含系爭CI-105航班延誤83分鐘、及同日下一航班延誤13分鐘），亦即僅有該4日之部分航班受天氣影響而有較長時間之班機延誤情形（見本院卷1第380頁、第383頁第386頁），足見東京成田機場因WC影響而延誤航班之發生機率非高，並非屬循環性事件，則實難謂原告已得事前預知其所預留39分鐘（作為避免勞工延長工作時間連同正常工作時間逾12小時之措施），仍不足以因應系爭CI-105航班長達83分鐘之離場站天氣低於航機最低起降標準或航管流量管制所致延誤，應認此情形核屬突發事件，原告為因應突發事件，使系爭CI-104/105航班之客艙組員工作時間延長，並於延長開始後24小時內通知工會，此部分即核與勞基法第32條第4項情形無違，且亦難認就此有何故意或過失。

4.關於107年7月6日CI-008臺北-洛杉磯航班：

⑴勞工謝淑怡、奚修倩及李嫚玲等3人於系爭CI-008航班執勤，報到時間22時40分，報離時間為107年7月7日14時50分，

期間有安排人員輪休（去回程兩組人員分別休息3小時45分鐘），當日總工時共12小時22分鐘，扣除遲延時間47分鐘，為11小時35分鐘，若當日有遲延超過25分鐘分鐘之情事時，勞工1日工作即會超過12小時，亦如前述。

⑵雖原告主張當天因洛杉磯機場於落地後受限當地機場無法及時提供停機坪、無空橋可使用，考量航機安全必須在地面等候洛杉磯當地航管通知，致停留時間長達47分鐘，非屬原告可抗力之因素，屬勞基法第32條第4項之突發事件要件云云。惟查，由被告依據原告所提供之「106年1月1日-107年7月31日，從TPE(台北)飛LAX(洛杉磯)機場之所有客機延誤資料」（本院卷2第29至64頁）予以分析後所製作之CI-008航班（台北-洛杉磯）106年1月至7月BLH（後推至靠橋）時間分析表（本院卷2第73頁）可知，該航線BLH時間超過12小時之次數，自每年6月開始，逐漸上升（106年6月為43%、7月98%、8月90%；107年6月70%、7月100%），BLH時間超過12小時之機率甚高。況且客艙組員自客機靠橋後迄至報離退勤前仍有工作待其等完成，亦如前述，而系爭CI-008航班既係於107年7月抵達洛杉磯機場，則衡情原告應可預見客艙組員延長工作時間連同正常工作時間逾12小時之機率勢將隨之增高，由此益證此航班執勤人員工作時間可能超過12小時，乃原告所得事前預知，並非突發事件。是以，原告此部分主張，並無足採。

⑶參以上述系爭CI-008航班客艙經理報告係記載「0053乘客到齊，因華膳未於G1裝載BC胡椒鹽罐。考量班機已延誤多時且為夜航，華膳告知仍需再等待十數分鐘，遂決定不再續等。0058關閉艙門，0102後推，0115起飛。……。2203機長廣播致歉因無停機坪班機需延遲等候，…。2250開啟艙門。」等

情，依此可知，系爭CI-008航班係因原告未及注意義務空廚未依規劃裝載，致該班機延誤，以致該班機客艙組員之工作時間亦隨之延長，顯屬可歸責於原告之事由，並非無法事先預見以採取預防措施，原告使該班機客艙組員之延長工作時間連同正常工作時間逾12小時之違規行為，縱無故意，亦難謂無過失可言。是以，原處分就系爭CI-008航班客艙組員工作時間逾12小時部分，認定原告違反勞基法第32條第2項規定，係屬有據。

5.關於107年8月12日CI-517/518臺北-北京-臺北航班：

⑴勞工劉妮豔、劉子綺及何淑敏等3人於系爭CI-0517/0518航班執勤，報到時間14時0分，報離時間為107年8月13日4時1分，期間有安排人員輪休（休息30分鐘，本院卷1第143至144頁），當日總工時共13小時31分鐘，扣除當日班機受機場流量管制時間（AJ）140分鐘，為11小時11分鐘。依此可知，若當日有遲延超過49分鐘之情事時，勞工1日工作即會超過12小時，已如前述。

⑵觀諸原告所提出之前揭自106年1月起至107年8月原告航班從北京機場飛往桃園之延誤代碼資訊（甲證27，本院卷1第391至396頁）可知，系爭CI-518航班之延誤原因為連帶原因（Late arrival due to airport and governmental authorities，航機延誤代號RA）60分鐘、表定地停時間不足（航機延誤代號BA）15分鐘、等待航管許可（客艙門關閉後）（航機延誤代號AJ）142分鐘，依此可知，系爭CI-518航班之主要延誤原因為AJ及RA。而該等原因乃控管權限屬於機場所在地之航管機構，並非個別航空公司所能掌握及決定，如要求航空公司對於系爭CI-518航班之較長於一般常見之延誤時間情形亦應有所預見及採取預防措施，實屬強人所難

而難認具有期待可能性。

⑶再者，經被告勾稽原告所提出之前揭自106年1月起至107年8月原告航班從北京機場飛往桃園之延誤代碼資訊（甲證27，本院卷1第391至396頁），係認系爭CI-518航班表定時間為14時至翌日1時，共計11小時，遂將「實際抵達時間」較「表訂抵達時間」晚60分鐘以上之航班次數予以分析，結果發現（詳見本院卷2第271至273之被告所提附表11、11-1），若是扣除休息時間為30分鐘後，各月份工作時間仍超過12小時之航班比率大多是介於0%至6%之間不等（僅有106年7、8月各為22%、11%之間），經計算上開期間（共20個月）內勞工工作時間超過12小時之航班數（18個班次）占同期間之總航班數（347個班次）的比率，約為5.18%，可見原告從北京機場飛抵桃園之航班客艙組員延長工作時間逾12小時之機率亦較低。

⑷雖被告抗辯北京機場長期以來因空域受限而有嚴重的流量管制，致其機場準點率偏低云云。然查，104年至106年間，原告自北京機場起飛之航班因AJ延誤時間平均為13.6分鐘，有原告提出之上開延誤代碼資訊（有關AJ部分）在卷可考（甲證17，本院卷1第267頁）。又依據上開延誤代碼資訊（甲證27，本院卷1第391至396頁）可知，經統計原告CI-518航班於106年8月間平均每次受AJ影響時間為31.8分鐘、107年8月平均每次受AJ影響時間則為44.3分鐘，雖高於3年平均之13.6分鐘近3倍時間，仍低於原告預留之49分鐘。況且，系爭CI-518航班卻受到遠高於年平均值及8月份平均值甚多之140分鐘流量管制，顯非原告所能預見並可期待能事前預防者。從而，原告主張系爭CI-518航班之延誤係因北京機場流量管制長達142分鐘（2小時22分），乃其事前無法預知之突發狀況

所致，核屬有據，洵堪採信，且亦難認原告就此有何故意或過失。

6.綜上各節，除上述CI-008航班以外之其餘3航班，各係因「機場流量管制」及「天氣低於航機最低起降標準或航管流量管制」致勞工延長工作時間連同正常工作時間逾12小時，均屬勞基法第32條第4項所規定之「突發事件」，難認原告主觀上有故意或過失之情，則被告以原告違反勞基法第32條第2項規定之行政法上義務之客觀條件，而未審酌原告無主觀上之非難性及可責性，亦即原告主觀上無故意或過失，即逕依勞基法第79條第1項第1款、第80條之1第1項規定予以處罰，原處分自有適用行政罰法第7條第1項不當之違法，應予撤銷。

六、綜上所述，被告以原告違反勞基法第32條第2項規定，依同法第79條第1項第1款、第80條之1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項規定予以裁罰及公布名稱，既有上述違誤可指，而訴願決定未予糾正，亦有未合；原告訴請撤銷訴願決定及原處分關於罰鍰部分，並以原處分關於公布原告名稱及負責人姓名部分業已執行完畢，而訴請確認此部分為違法，均為有理由，均應予准許。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊及防禦方法，經本院審酌後，核與本件判決結果不生影響，，故不逐一論述，併此敘明。

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

中　　華　　民　　國　　109　　年　　12　　月　　31　　日

臺北高等行政法院第六庭

審判長法　官　陳心弘

法　官　林麗真

法　官　林淑婷

一、上為正本係照原本作成。

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明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第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
㈠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。
㈡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	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。

訟代理人	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、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㈠、㈡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㈡所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　110　　年　　1　　月　　11　　日

書記官　黃玉鈴