臺灣高等法院高雄分院民事判決

112年度勞上更一字第1號

上　訴　人　臺塑汽車貨運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　黃振青

000000000000000000

訴訟代理人　陳錦隆律師

被 上訴 人　簡志賢

訴訟代理人　劉嵐律師

上列當事人間請求確認僱傭關係存在等事件，上訴人對於民國109年12月28日臺灣橋頭地方法院108年度勞訴字第81號第一審判決提起上訴，經最高法院第一次發回更審，本院於112年10月25日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決廢棄。

被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

第一、二審及發回前第三審訴訟費用，均由被上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：伊自民國87年9月22日起受僱於上訴人，104年6月25日遭上訴人非法解僱，經伊提起確認僱傭關係存在之訴獲勝訴判決確定後，於106年4月5日復職上班。惟上訴人將伊調職為CY貨櫃車駕駛，薪資從原新臺幣（下同）64,347元降至43,188元，並以伊於104年4月25日發生車禍事故（下稱系爭事故）為由，補記2大過2小過，且調降工作薪資相關旅費計算標準。嗣伊向上訴人之上級單位申訴，未料竟陸續發生上訴人管制伊出車時間、拒絕調薪、限制工作基數等，致伊薪水更形減少。上訴人並於107年7月2日調取伊之行車紀錄器，於同年月6日臚列伊有滑手機、匝道超速、出口未減速至30公里以下、未依指定路線行駛、臨停購物或買便當等疏失，然上訴人規劃之駕駛路線沿途並無販賣便當店家，伊依循資深駕駛員之告知前往適合之特定買便當處，該

處附近路段因整修而無車輛行駛通過，且更改後之路線屬台64線高架道路塞車時之替代路線，無危險之虞。另匝道若減速反而會有危險，上情均非重大，況伊於收到告誡後即已全數改正，惟上訴人仍於107年7月20日以伊連續違反工作規則（下稱系爭工作規則）第15條第1項第11款之違背國家法令或公司規章情節重大、勞動契約等相關規定（下稱系爭規定），情節重大為由，終止兩造間之勞動契約，自非合法。又伊於次1工作日仍前往公司欲提供勞務，遭上訴人拒絕，爰依民事訴訟法第247條第1項前段、民法第486條、第487條等規定，聲明：㈠確認兩造間之僱傭關係存在。㈡上訴人應給付被上訴人403,088元及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息，及自108 年5 月1 日起至准許被上訴人復職之日止，按月於次月5 日給付被上訴人43,188元，及自各期應給付日之翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息。㈡上開第二項聲明，願供擔保，請准宣告假執行。

二、上訴人則以：伊於被上訴人復職後，撤銷被上訴人之原免職處分，就系爭事故之違規肇事「改」記2大過2小過，並非「補」記過。又伊係因配合桃園客戶調整行車基數，始調整被上訴人負責路線之行車旅費。另被上訴人前於103年、104年間曾超速肇事，伊之各級主管乃對被上訴人之駕駛行為定期觀察及輔導，嗣就被上訴人之工作表現而不予調薪；而避免被上訴人工作負荷過重再肇事，乃管制其工作時間。且伊基於對員工之照顧，已就系爭事故恩惠性補償其145,100元。再者，被上訴人知悉貨櫃聯結車不得任意停駛路旁，伊亦於駕駛員座談會中宣導，詎被上訴人於宣導後仍私自改道行駛路線、任意路旁逆向停車購物等違規駕駛行為，無視國家法令及伊之工作規則，伊已給予被上訴人多次機會改正，且反覆藉教育訓練進行輔導，然其仍頻繁違規駕駛，是兩造間之勞雇關係已生破綻，彼此信賴已受嚴重干擾，難期待採用解僱以外之懲處手段以繼續僱傭關係，則伊終止雙方間勞

動契約，符合必要性、相當性、比例原則，與最後手段性無違等語，資為抗辯。

三、原審判決被上訴人勝訴，並就被上訴人聲明請求之第二項金額附條件准、免為假執行之宣告。上訴人不服，提起上訴，經本院前審駁回上訴，上訴人不服前審判決，提起第三審上訴，嗣經最高法院廢棄前審判決發回更審，上訴人於本院聲明：上訴聲明：㈠原判決廢棄。㈡被上訴人於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項如下：

㈠被上訴人自87年9月22日起受僱於上訴人，95年5月開始擔任煤炭車駕駛，嗣遭上訴人以於103年、104年二度發生超速肇事而解僱，其後被上訴人起訴請求確認僱傭關係存在，經臺灣高雄地方法院105年度重勞訴字第4號、本院105年度勞上字第10號、最高法院106年度台上字第849號判決被上訴人勝訴確定在案（下合稱前案確定判決）。

㈡被上訴人於106 年4 月5 日復職上班，上訴人指派被上訴人擔任CY貨櫃車駕駛，經上訴人安排新進人員課程與隨車學習後，始由被上訴人復行駕駛職務。

㈢上訴人於被上訴人復職後，就被上訴人於104 年4 月25日發生之系爭事故，記大過2 次、小過2 次。

㈣上訴人之車種，除被上訴人所駕貨櫃車總重為35噸貨櫃聯結車（上訴人前稱總重為40噸，被上訴人對此有爭執）外，尚有化學油罐車、高壓氣體槽車、傾卸車等，僱用783 名駕駛員工，所營事業均為行車風險高之車種，有訂定工作規則、相關行車安全管理制度，控管運輸風險，並嚴格要求駕駛員工確實遵守之必要，此亦係駕駛員工應恪遵之義務。被上訴人受僱上訴人擔任駕駛19年，對於行車安全之系爭工作規則均知悉。

㈤上訴人指定行駛台64線高架道路，係為避免行駛於人車往來較多之市區平面道路。

㈥上訴人自106 年5 月9 日起迄107 年6 月1 日止，上訴人以

被上訴人在駕駛中未繫安全帶、長時間單手駕駛、行駛中滑看手機、轉彎前未依規定顯示方向等，經告誡等處分12次（但被上訴人爭執告誡事由全部屬實）。

㈦上訴人於107 年7 月20日以被上訴人違反系爭規定而終止勞動契約解僱被上訴人，該終止之意思表示於當日到達被上訴人。

㈧被上訴人遭上訴人終止勞動契約前每月平均工資為43,188元，如被上訴人請求有理由，其107 年7 月21日至108 年4月30日之薪資為403,088 元。

五、兩造爭執事項為：㈠本件有無確認利益？㈡上訴人終止兩造間之僱傭關係是否合法？㈢被上訴人請求上訴人給付403,088元本息，並自108 年5 月1 日起至准許復職日止，按月給付43,188元本息，有無理由？茲分述如下：

㈠本件有無確認利益？

按確認法律關係之訴，非原告有即受確認判決之法律上利益者，不得提起之，民事訴訟法第247 條第1 項前段定有明文。而所謂即受確認判決之法律上利益，係指因法律關係之存否不明確，致原告在私法上之地位有受侵害之危險，而此項危險得以對於被告之確認判決予以除去者而言（最高法院42年台上字第1031號判決參照）。經查，被上訴人主張上訴人對其所為之免職處分不合法，兩造間之僱傭關係仍存在等語，惟為上訴人以前詞否認之，是兩造間僱傭關係之存否即屬未明，致被上訴人私法上地位有受侵害之危險，且此種不確定之狀態得以本件確認判決除去之，揆諸前揭說明，上訴人提起本件確認之訴，自有受確認判決之法律上利益，合先敘明。

㈡上訴人終止兩造間之僱傭關係是否合法？

1.按勞動基準法（下稱勞基法）第12條第1項第4款規定，勞工違反勞動契約或工作規則，情節重大者，雇主得不經預告終止契約。所謂「情節重大」，係指勞工違反勞動契約或工作規則之具體事項，客觀上已難期待雇主採用解僱以外之懲處

手段而繼續其僱傭關係，且雇主所為之解僱與勞工之違規行為在程度上相當，舉凡勞工違規行為之態樣、初次或累次、故意或過失、對雇主及所營事業所生之危險或損失、勞雇間關係之緊密程度、勞工到職時間之久暫等，綜合判斷勞工之行為是否達到應予解僱之程度，倘勞工違反工作規則等之具體事項，嚴重影響雇主內部秩序紀律之維護，足以對雇主及所營事業造成相當之危險，即難認不符上開勞基法規定之「情節重大」之要件，以兼顧企業管理紀律之維護；衡量是否達到懲戒性解僱，亦不以發生重大損失為要件（最高法院111 年度台上字第 697 號判決意旨參照）。

2.本件上訴人於107 年7 月20日以被上訴人違反系爭規定情節重大而予以免職等情，有人事通知單、簽呈為證【見原審審勞訴50號卷第127頁、原審卷三第73頁】，此為兩造所不爭執。又上訴人於原審並具體指明係因被上訴人違反被證10簽呈所載於107年6月19日至同年7月4日間有「未依規定路線行駛」5次、「違規逆向臨停」5次、「車輛行進中吃便當」2次、「匝道連續超速10公里以上」6次等4項異常事項（下稱系爭違規行為），認違反系爭規定情節重大，乃予以免職（見原審卷三第73頁、卷四第107頁、第227頁），而被上訴人則否認上開事由已構成情節重大等由，主張上訴人終止勞動契約不合法云云，揆諸前揭說明，自應審酌系爭違規行為是否嚴重影響雇主內部秩序紀律之維護，足以對雇主及所營事業造成相當之危險，而認定是否符合「情節重大」之要件，得否為懲戒性解僱，以兼顧企業管理紀律之維護，且不以發生重大損失為要件。經查：

⑴上訴人係以汽車貨物運輸為業，並受主管機關交通部公路總局高度管制之貨運業，政府所頒布之「公路法」、「汽車運輸業管理規則」、「道路交通安全規則」等明文要求汽車貨運公司應建立內控制度，包括制定員工行為準則，以經營貨運公司，安全載送貨物，維持公司責任目標及健全經營，並保護社會大眾用路安全，是上訴人稱其基此乃制定工作規

則、相關行車安全管理制度、增設行車安全輔助設施等規定，要求員工遵循。若員工違反該規定，因將影響上訴人內部秩序紀律之維護，對社會大眾用路亦有安全之虞，應有相對應之管理措施予以約束，否則放任員工違規，其結果勢必導致獲主管機關停止營業之處分，並遭託運人解除或終止運送合約，亦無法繼續經營，故基此制定系爭工作規則，定期召開司機座談安全會議，發布相關行車函文、公告，要求員工遵守，俾維持內部紀律及保障社會大眾用路之安全，持續經營貨運業等情，已提出系爭工作規則及相關函文、公告附卷可稽；又被上訴人對上開系爭工作規則、函文等內容真正亦未爭執，且自承已擔任駕駛19年，對於系爭工作規則均知悉（見本院卷一第152頁頁），足見上訴人上開所述，堪信屬實。又上訴人稱其車種，除被上訴人所駕貨櫃聯結車總重為35噸貨櫃聯結車（長約20公尺、高約4公尺、寬約2.5公尺）外，尚有化學油罐車、高壓氣體槽車、傾卸車等，僱用783名駕駛員工，為兩造所不爭執，可見上訴人所營事業均為行車風險高之車種，為達成經營目標，確有訂定系爭工作規則、相關行車安全管理制度，控管運輸風險及嚴格要求駕駛員工確實遵守之必要，此亦係受僱為駕駛員工履行職務所應恪遵之義務。則被上訴人受僱於上訴人，自應遵循系爭工作規則規定、函文及公告以執行職務，否則，依前揭說明，如違規情節重大，上訴人自得依法終止兩造間之勞動契約。

⑵次按系爭工作規則第15條第1項第11款、第22款分別規定：從業人員有違背國家法令或公司規章情節重大者、未依規定執行職務之路線行駛及其所附之休息站休息，如因而肇事者，予以免職（見原審卷一第169、170頁）；系爭工作規則第58條規定：一、駕駛員有左列情形之一具有實證情形重大者，應予免職處分㈠超速駕駛致肇事者或超速駕駛年累計達三次者。…。…四、超速駕駛被查獲者，每次記大過一次處分。系爭工作規則第40條規定：從業人員有左列情形之一者，應由直接主管或人事部門簽報懲處之：四、有以下情之

一者記大過處分：㈠、擅自變更工作方法致公司蒙受重大損失者、㈨、違犯安全規定情節嚴重者、五、其他違反公司規定或瀆職失職失察情事者，參酌上列懲處規定酌情簽報懲處之。同規則第41條懲處之種類：一、免職：…。二、記大過：記三次大過予以免職…（見原審卷一第181-189頁）。暨依道路交通安全規則第93條第1項規定行車速度，依速限標誌或標線之規定；第111條第2項規定：汽車臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路邊緣；第140條第4款規定：任何人不得利用道路放置拖車貨櫃或動力機械；另道路交通管理處罰條例第55條第4款及第56條對於汽車駕駛人臨時停車有不依順行方向不緊靠道路右側之情形，或利用道路放置拖車貨櫃或動力機械者，處以罰鍰等規定相互以觀，足認被上訴人受僱於上訴人而駕駛貨櫃聯結車，應依上訴人指定之路線行駛，且應遵守法令，不得任意利用道路臨時停車，應依順行方向緊靠道路右側臨時停車，如有違反，即屬違反系爭工作規則及上開法規甚明，如構成情節重大，上訴人並得無須經告誡，即可依系爭工作規則簽報懲處之。

⑶本件被上訴人係自87年9月22日起受僱於上訴人，期間曾因系爭事故遭上訴人解僱，嗣前案確定判決確認兩造僱傭關係存在後，被上訴人已於106年4月5日復職，經上訴人指派其擔任CY貨櫃車駕駛，安排新進人員課程與隨車學習後，被上訴人復行駕駛職務，並知悉系爭工作規則係駕駛員工應恪遵之義務等情，此為被上訴人所不爭執（見不爭執事項第㈠、㈡、㈣）。又依被上訴人入職後即於88年11月8日簽立之誓約書承諾「願遵照公司規定執行業務之路線之行駛」、「如未依規定經發覺者免職」等語（見原審卷三第83頁），是被上訴人自應遵照公司規定執行業務路線行駛，且應依順行方向緊靠道路右側臨時停車，如有違反，即屬違反系爭工作規則及上開法規，如情節重大，上訴人得依系爭工作規則簽報懲處之。而上訴人既已指定被上訴人行駛至台北港，其路線應行駛台64線高架道路，以避免行駛於人車往來較多之市區

平面道路，此為被上訴人所不爭執（見本院卷一第151-152頁），被上訴人復職日並簽署表明知悉上訴人於84年8月14日台貨北經字第074號函主文內載：「重申本公司所屬之營運車輛，須依執行業務之路線行駛外，一律行駛國道高架公路」等語(見本院前審卷一第227頁)，並簽署上訴人於84年、92年、96年、95年、98年、100年以函文公告司機應依速限或執行務之路線行駛，且一律行駛國道高速公路及所附設之休息路休息，如未依規定經發覺者記大過2次議處，並為遏止『超速』、『任意停留』及『逾時停留』 等違規行為，公司車輛配置GPS行車監控系統輔助管理等情（見本院前審卷一第221-267頁），被上訴人自應遵循系爭工作規則及上開函文規範內容。惟被上訴人竟為購買個人午餐便當，恣意未依上訴人指定之台64線高架道路行駛，私自行改道至市區平面道路即新北市八里區商港三路逆向道路臨時停放車輛，且有多次匝道超速行駛違規行為，有上訴人提出之DVR截圖、簽呈所附截圖可稽，並經原審勘驗此情在卷，此有勘驗筆錄在卷可稽（見原審卷四第107-115、233-235、309-319頁），而被上訴人對原審之勘驗結果亦無意見，僅陳稱：系爭違規行為中之「車輛行進中吃便當」2次行為，實係車輛行駛等待過磅而車輛靜止時食用便當等語為辯（見原審卷四第235頁、本院前審卷一第150頁），依此足見被上訴人在上開期間執行職務時，確有「未依規定路線行駛」5次、「違規逆向臨停」5次、「匝道連續超速10公里以上」6次等行為，並在車輛駕駛期間食用便當2次（不論食用時點為車輛行駛中或靜止時所為）無訛。復觀諸被上訴人不爭執前因違規而經上訴人告誡多次，則其仍在107年6月19日至同年7月4日之短期間連續發生系爭違規行為，顯見其違反系爭工作規則、道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例規定及勞動契約約定頻繁。再審酌一般貨櫃車體形龐大，如有超速行駛或路邊臨時停車、逆向停車，顯均有礙視線及大眾行車安全，甚且妨礙交通並造成機車騎士死亡，此經相關新聞報

導，已為一般大眾所周知，並有上開新聞附卷可參（見原審卷一第103至157頁、本院前審卷一第361至369頁），則被上訴人擔任貨櫃駕駛多年，知悉系爭工作規則要求下，先前又遭上訴人告誡12次（見兩造不爭執事項㈥），且曾發生系爭事故，竟仍違反誓約書承諾、系爭工作規則及前開法規規定，仍於上開短期間內為系爭違規行為，違規行為頻繁，如依系爭工作規則懲處，得對其記大過逾三次以上，足見其為系爭違規行為，顯不顧及上訴人及其他用路人之利益，自堪認定違反系爭工作規則、勞動契約及國家法令之事實明確，且情節重大。故上訴人以被上訴人違反指定路線行駛、匝道超速行駛等系爭違規行為，違反系爭工作規則情節重大，依系爭工作規則第40條規定，簽報予以免職，於107年7月20日終止兩造間勞動契約，自屬適法。被上訴人以上訴人未先對其告誡，即逕予簽報免職，該免職不合法云云，顯有誤會，亦無足採。

㈣被上訴人雖引用汽車運輸業管理規則第19-2條規定，主張連續駕車4小時，至少應有30分鐘休息，且因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間等，則其前往台北港之工作時間係連續7個半小時至10個小時間，已逾越4小時，上訴人又未設休息區購買午餐，乃下八里交流道，前往人車稀少且為台64線高架道路塞車時之替代道路購買便當，該道路因整修而左側禁止通行，無車輛行駛通過，並無危險之虞，上訴人前亦未就其改道買便當進行告誡或輔導，不能認為違反系爭工作規則云云。惟查：

①被上訴人於106年4月5日復職後，既簽署同意遵守「依執行業務之路線行駛」，亦親立誓約書承諾遵守公司所定規章（見本院前審卷㈠第215頁），自應依規章及指定之路線行駛。又依證人即上訴人原營運處處長劉儀松證稱：從公司到台北港時間為30分鐘等語（見原審卷㈢第143頁），及參以被上訴人於原審稱：從公司到台北港時間約約40、50分鐘，一天3趟，一般早上有2趟等語（見原審卷一第313頁），依

此足見正常情況下，被上訴人早上前往台北港2趟，每趟交通時間約30分或4、50分鐘，縱使每趟交通時間略有差異，惟台北港2趟時間差距約僅半小時，而被上訴人多係在11時許至12許前往購買午餐，此有其提出與配偶提及購買午餐便當用餐之LINE對話與照片可稽（見本院卷一第189-191頁、第369頁），用餐後始進行下午第3趟工作，足見其應無連續工作7至10小時，故其引用汽車運輸業管理規則第19-2條規定，主張有該規定適用而得基於飲食需求變更上行駛路線臨停購買便當云云，已屬無據。

②又依劉儀松證述：CY組從公司跑台北港路線，在五股交流道接台64線，台64線右轉台北港進入CY碼頭，路線前後不到20公里，沒有設置休息站，上訴人車次單趟超過2小時會設休息站，公司到台北港時間30分鐘。又司機午餐可以自備便當，在台北港裡面亦有停車位可以停車(用餐），且廠區有附設福利社、餐廳及大型停車位供司機停車休息用餐等語（見原審卷三第139-141、143頁）；並依證人即上訴人CY組司機郭文龍證述：走台北港時不會特別下車用餐。台北港有外包福利社，買東西吃，若來不及吃，回到工三廠有泡麵機買泡麵吃。7點多出車，第二趟到台北港大約11點多，塞車會到12點，若早一點就回來工廠，要看時間，看那裡方便。司機都要遵守此路線，開會都有說，未遵守，公司會記大過等語（見原審卷三第153至157頁），足見上訴人指定之CY組行車路線前後不到20公里，因而未設置休息站，而台64線為高架快速道路，上訴人亦無從在公共道路自設休息站，上訴人既規定每日行駛至台北港之路線，而司機跑第二趟到台北港大約11點多，塞車會到12點，司機可於中午用餐時間自備便當、廠區有附設福利社、餐廳等休息用餐，或在完成第二趟運輸後回到工廠吃泡麵等，是司機在知悉公司排定行車趟次後，即可自行判斷行車時間，以自備便當或購買三明治等簡餐或依劉儀松、郭文龍之證述方式用餐。又佐以被上訴人於原審自承其會自行購買早餐食用（見原審卷一第311

頁），且其與配偶對話時提及曾準備三明治供作午餐等情以觀，顯見其應得每日自行準備午餐或以輕食（如三明治等）或得自備便當（並得以保溫飯盒保溫），或至台北港或回廠再解決生理需求，惟被上訴人卻在11時至12時，前往非上訴人指定行駛路線之便當店買便當，恣意不遵守上訴人之路線要求，且逆向臨停購買便當，自屬嚴重違反系爭工作規則甚明。被上訴人雖稱其未依規定路線行駛係屬替代道路，而違規臨停路段因前方施工而封閉一端道路，無危險之虞云云。然被上訴人本應依指定路線行駛，並應遵守法令，不得任意利用道路臨時停車亦不得逆向停車，否則，自屬違反系爭工作規則及上開法規甚明，已如前述。況主管於司機座談會時亦一再重申須遵守指定路線行駛，若未遵守，公司會記大過，被上訴人自應照章執行。惟被上訴人未獲上訴人同意即逕行偏離原規定路線，逆向臨停購買便當，縱使所停路段因道路部分封閉而車輛不多，然既仍有少數車輛在其旁行駛或停放，有原審勘驗筆錄及照片可稽（見原審卷四第309至313頁），則仍隨時可能因用路人無法迅速察覺被上訴人任意違規逆向臨停之情，肇生事故，故被上訴人以無發生危險或肇事可能，而主張得因飲食需求而違規逆向臨停，自屬無據。況被上訴人自陳除系爭違規行為外，先前在106年6月起至107年6月間，亦多次為購買便當而未依指定路線行駛並逆向臨停以購買便當之行為等情（見本院卷一167頁），顯見其習於違反系爭工作規則，而無視於上訴人之勸導或告誡甚明，是其稱並無違反系爭工作規則情節重大云云，顯無足採。

⑸被上訴人雖稱系爭違規行為中之匝道行駛若減速，反而會有危險，故此違規亦非重大云云。惟以被上訴人駕駛之貨櫃聯結車車身長、重心高、裝載貨物易影響車輛穩定性，若行駛匝道違規超速，實極易導致全車翻覆，是其理應更要保持車速及安全距離，而非超速行駛；又由原審勘驗被上訴人行車第1至第6個檔案，各檔案長度約在3分多秒或2分多秒，其中3個檔案之達2分35秒、1分多秒車速在50公里以上(見原審卷

四第313-315頁），另3個案亦有數十秒車速達50公里以上(見原審卷四第315-319頁)，均非一時逾越速限（40公里），而係在匝道超速情節頻繁，恝置車輛翻覆之高風險不顧，自屬忽視匝道速限刻意違規，超速情節重大。

⑹再者，上訴人為管理貨運運輸之交通安全，除訂定系爭工作規則外，亦訂定「重點觀察人員管理辦法」定期對有駕車肇事之司機執行觀察與輔導（包含路旁檢查、GPS行車記錄檢查、DVR行車記錄影像檢查），如有異常即予規勸、訓練、輔導，違規嚴重事項給予處分，目的無非冀望駕車安全、正常執行交運工作，否則如駕駛員在執行業務時肇事，上訴人之損害賠償責任除需檢修貨櫃車外，尚有諸如依勞基法第59條為職災補償、依民法第188條負連帶賠償責任等，嚴重時甚而面臨主管機關停業之處分，是其責任重大，自需要求駕駛人嚴格遵守交通法規工作規則，以維護企業內控之目的。而被上訴人前因系爭事故經上訴人在前案確定判決後，改記二大過二小過，並在復職後已受告誡所違規之事項，且經上訴人自107年3月起依上開辦法列為重點觀察對象，此為被上訴人所自陳，足見被上訴人應知上訴人乃為維護司機執行交運工作安全，而為此處置。又依證人劉儀松證稱：被上訴人復職後，我們全力輔導、訓練、矯正他，希望他可以正常工作，但他在此期間常發生違規行為，我們告誡希望他改善，給他看行車紀錄器的影像，他一直認為我們管理部門刁難等語（見原審卷㈢第129頁），及依證人林鈞華證稱：被上訴人的缺失一直都無法矯正又變多，之前處長（劉儀松）還是希望以輔導矯正的方式讓他回復正常，都用告誡單暫時結案，但其實他的缺失依規定要受較重懲處，處長說若仍然無法改變就依照公司規定懲處等語(見原審卷三第113頁、第117頁、第121-123頁)，核其等證述情節，與被上訴人陳稱：自106年5月9日起迄107年6月1日已因駕駛中未繫安全帶、長時間單手駕駛、行駛中滑看手機、轉彎前未依規定顯示方向等，經上訴人為告誡等處分12次等情（見一審卷㈣第43頁至

第45頁），及卷附告誡單、DVR截圖所示之系爭違規行為內容均相合，足見證人所述均屬有據。故被上訴人主張係遭上訴人百般挑剔或不公平對待云云，難認屬實。再佐以被上訴人就12筆告誡單所載行為，製作明細表表明均已改善等情（見本院卷一第173-180頁），惟觀諸其於匝道未減速、路口未減速乙情，甫經上訴人於107年4月10日、6月12日予以書面告誡（見原審卷㈣第81頁、第85頁），其並於107年6月15日甫完成輔導訓練課程並寫完心得報告（見本院前審卷一347至360頁），竟又於同年6月19日至7月4日為「匝道連續超速10公里以上」6次及其他系爭違規行為，可見其於復職後，仍頻繁違反交通規則，未依上訴人要求駕駛之行車標準，經上訴人予以糾正輔導後，仍為系爭違規行為，對於上訴人公司內部對司機之管理、紀律，自己造成干擾、破壞。並衡以被上訴人受僱擔任駕駛19年，熟知工作性質及未遵守標準作業程序可能產生之危害，其多次違反規定未見改善，依其情節，確已達重大之程度；遑論上訴人稱被上訴人前揭違規日期，均無拖運當日應結關之貨櫃，且未遵行路線行駛當日之下班時間均相當早；依其提出被上訴人未依規定路線行駛之照片，亦未見交通阻塞情事（見原審卷㈢第75頁至第76頁、卷㈣第275頁至第276頁、本院前審卷㈠第106頁、第430頁至第431頁），被上訴人於本院亦不爭執當時下班時間約在下午2時，且無法提出有何交通阻塞而需改道違規之必要（見本院卷一第155頁），足見被上訴人經上訴人一再輔導無效，亦不願服從指揮監督，仍恣意不遵行指定路線違規臨停或在匝道超速行駛甚明。是上訴人稱被上訴人之系爭違規行為，已嚴重破壞兩造間之信賴關係及企業紀律、秩序之維持，無法採用解僱以外之懲戒手段達到監督管理之效果，而為免職處分，此無違比例原則及最後手段性原則，信屬有據。被上訴人主張此等違規情節非屬重大，上訴人處分違反比例原則及最後手段性原則云云，自屬無據。

⑺至被上訴人雖主張其行經橋下道路路線人煙稀少，又上訴人

所屬司機前往該處購買便當行之有年，且係郭文龍帶其前往購買便當，上訴人先前未曾有反對意見或宣導禁止前往該處購買便當，其乃誤認上訴人允許；又訴外人郭建志、賴克明、戴俊賢等人未依規定路線行駛，且撞毀限高欄架或肇事，違規行為較其為重，上訴人卻未為免職，有受不公平對待云云(見本院卷二第190、205-207頁)，並提出與「英姐便當店」老闆娘之對話紀錄為佐。惟查，依郭文龍原審證述，已難認有帶被上訴人違規行駛至平面道路前往購買便當；且被上訴人提出之對話紀錄，並無法確認對話者身分，縱使與被上訴人對話之人為英姐，然其內容亦未指明係郭文龍帶被上訴人前往購買便當之情；又對話譯文中，英姐就被上訴人詢問事項，或簡略以嗯應答，或稱我都不想知道，我也不想介入那些，台塑公司稱那些司機不准在英姐便當那邊買便當等語（見本院前審卷一第171頁），自不得以此等簡易應答，即認上訴人有同意司機在英姐便當店買便當，或郭文龍有帶被上訴人前往買便當乙節為真。況觀諸上訴人於107年5月份司機座談會中，重申禁止「未依路線行駛、任意停車購物」等行為，且經工安李朝順再次提醒上情，被上訴人亦於座談會議紀錄簽名，有該會議紀錄可佐（見原審審勞訴42卷第103-106、109頁），足見上訴人一再重申未依路線行駛、任意停車購物等違規駕駛行為係公司所禁止，則縱使曾有部分駕駛員前往購買便當為真，惟上訴人既已重申應遵循路線行駛，否則將記大過，顯有反對不依路線行駛並臨停購買便當之行為，被上訴人不得以有其他賀駛前往購買便當作為有利於己之論據。是被上訴人稱其無法獲悉便當店老闆年籍資料，請求傳配偶林素芬證明於109年5月13日有陪同其至英姐便當店，見聞上開對話譯文內容乙節（見本院卷二第312頁），自無再予調查之必要。另本件上訴人係因被上訴人為系爭違規行為，而為免職處分，並非以被上訴人之系爭事故行為或告誡行為而為免職處分，被上訴人稱上訴人無限上網將陳年舊事翻出作為終止契約事由，有違誠信云云，顯有誤

會。至被上訴人另舉郭建志、賴克明、戴俊賢等人肇事，情節較其嚴重，未受免職處分，主張其受不公平對待，上訴人違反比例原則及最後手段性原則云云。而上訴人則辯稱：已對郭建志違規臨停處分記大過；而賴克明因遇台64線塞車，且屬支援非熟悉之運輸業務以致誤判行駛路線，事後已接受輔導訓練，至今未有違規異常發生；又戴俊賢發生事故後，經檢察官囑託新北市政府車輛行車事故鑑定會鑑定意見其無肇事因素，已為不起訴處分，戴俊賢亦已離職而無從處分等情，已提出相關資料附卷供佐（見本院卷二第213-233頁之），本院審酌被上訴人所舉之司機案例，核與其所為之系爭違規行為有別，且未見在上訴人持續輔導訓練後，仍如被上訴人在上開短時期，再密集為系爭違規行為，被上訴人自不得比附援引，執為有利於己之論據，併予指明。

3.綜上，上訴人對被上訴人所為免職處分應屬適法有據，已生合法終止兩造間勞動契約之效力，則被上訴人請求確認兩造間之僱傭關係存在，為無理由，不應准許。是就爭點㈢被上訴人請求上訴人給付403,088元本息，並自108 年5 月1 日起至准許復職日止，按月給付43,188元本息部分，自亦無理由，無再予贅論之必要。

六、綜上所述，被上訴人請求確認兩造間之僱傭關係存在；並請求上訴人應給付被上訴人403,088 元，及自起訴狀繕本送達翌日即108 年7 月5 日起至清償日止，按年息5 %計算之利息，及自108 年5 月1 日起至准許被上訴人復職之日止，按月於次月5 日給付被上訴人43,188元，及自各期應給付日之翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息，均無理由，應予駁回。原審為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨求予廢棄改判，為有理由，爰由本院予以廢棄改判如主文第2項所示。又本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

七、據上論結，本件上訴為有理由，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　11　　月　　22　　日

勞動法庭

審判長法　官　洪能超

法　官　李珮妤

法　官　楊淑珍

以上正本證明與原本無異。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）。上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　11　　月　　22　　日

書記官　葉姿敏

附註：

民事訴訟法第466 條之1 ：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1 項但書及第2 項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。