

臺灣新北地方法院民事判決

111年度勞訴字第235號

原告 邱琪祥

訴訟代理人 涂惠民律師

被告 三重汽車客運股份有限公司

法定代理人 李博文

訴訟代理人 苗怡凡律師

上列當事人間請求給付加班費等事件，經本院於民國114年11月20日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及其假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基礎事實同一、擴張應受判決事項之聲明者，不在此限，此觀民事訴訟法第255條第1項第2、3款規定甚明。查本件原告起訴聲明：被告應給付原告新臺幣（下同）60萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息，嗣於民國113年4月30日以民事擴張聲明狀為下列原告主張（三）所載（見本案111年度勞訴字第235號「下稱勞訴字」卷三第171頁），經核原告上開所為，係基於原告向被告請求加班費及資遣費之同一基礎事實所為原聲明之擴張，依首揭規定，應予准許。

貳、實體方面：

一、原告主張：

（一）原告自106年9月15日起受僱於被告，擔任大客車駕駛之工作，駕駛810、265路線公車，與被告間僱傭關係為不定期限之勞動契約；約定工資每月4萬元以上，原告任職期間，被告未依勞動基準法規定標準，發給原告延長工作時

01 間工資，損害原告權益甚鉅。準此，原告於111年6月30日  
02 依勞動基準法第14條第1項第5、6款規定向被告終止勞動  
03 契約。

04 (二) 經查，被告規定原告於發車時間提早30分鐘前到停車場，  
05 進行酒測、身心狀況檢查、檢視車輛狀況。又每日每趟次  
06 間，常因交通車況變化造成駕駛時間經常延後，並為符合  
07 交通局規定每天應出車班次，隨時處於被告調度員派車提  
08 供駕駛工作狀態之待命狀態等情，而無休息時間。為此，  
09 爰依勞動基準法第24條第1項第1、2款、第2項、第30條第  
10 1項、第36條第1項、第39條規定，請求包含薪資項目「年  
11 資加給」、「工作薪給」、「安全獎金」、「遊覽津  
12 貼」、「運價補貼」、「特別加給」、「特休結算」等項  
13 目之差額加班費52萬6,314元及資遣費11萬3,654元，茲詳  
14 述如下：

15 1. 加班費部分：

- 16 ①原告任職期間自106年9月27日起至111年6月30日止，以被  
17 證1每月應領薪資金額扣除「平日加班」「休息日加班」  
18 等加班費餘款金額之每月工資經除以30除以8，計算加班  
19 費基礎之平日每小時工資額。
- 20 ②上開期間每日實際工作時間，以第一班車發車時間減除20  
21 分上班報到時間，末班車加計20分下班時間，及中間超過  
22 30分休息時間，即為原告每日出勤時間。平日出勤時間減  
23 去8小時為平日加班時間；而例、休假日、國定假日出勤  
24 時間即為加班時間。
- 25 ③原告依法得請求每日加班費金額如附件A加班費計算表所  
26 載。經計算加班費總額為160萬5,679元（計算式：102,46  
27 6元+467,262+170,134元+150,053元+98,410元+77,3  
28 54元=1,065,679元），扣除被告已給付不足額加班費總  
29 和53萬9,365元（計算式：39,138元+215,201元+119,97  
30 7元+97,480元+41,938元+25,631元=539,365元），原  
31 告自得請求被告給付差額加班費52萬6,314元（計算式：

01 1,065,679元－539,365元＝526,314元)。

02 2.資遣費部分：

03 原告離職前6個月之平均工資金額為4萬7,356元，又原告  
04 受僱被告工作年資6年9個月又16天，工作年資每滿1年之  
05 資遣費為2分之1個月平均工資，未滿1年以比例計給，是  
06 故資遣費基數應為2.4個月平均工資【計算式： $(4+9/1$   
07  $2) \times 1/2 + (16 \div 365 \times 1/2) = 2.4$ 】。則資遣費金額11萬3,  
08 654元（計算式： $47,356 \times 2.4 = 113,654$ 元）。

09 (三)聲明：

10 1.被告應給付原告63萬9,968元；及其中60萬元、3萬9,968  
11 元，分別自起訴狀繕本送達翌日及民事擴張聲明狀送達翌  
12 日起，均至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

13 2.第一項請求，請依職權宣告假執行。

14 二、被告抗辯：

15 (一)原告任職期間係自106年9月15日至111年7月1日止。原告  
16 薪資項目，其中年資加給、工作薪給、安全獎金、遊覽津  
17 貼等項目為平日正常工作時間工資，計入計算加班費；至  
18 於中休獎金為選擇單班特別給予之獎金，新進或介紹獎金  
19 係為鼓勵介紹駕駛進入公司服務所給予之獎金，均為被告  
20 恩惠性給予；至於平日加班、休息日加班、國定假日加  
21 班，則均屬被告給付之加班費，特休結算則係針對未休特  
22 休假之給付。

23 (二)加班時間及給付加班費方式之說明：

24 1.依被告工作規則第37條後段規定：「本業為配合大眾運輸  
25 需要，其例假日得由本公司分別排定輪休之」，故不能以  
26 通常之星期六、日作為判斷例假、休假日之標準，而仍應  
27 依班表決定。原告主張每周日為例假日，故下周一固定為  
28 休假日，惟查，被告之營業登記項目包括遊覽車客運業，  
29 為得適用八週彈性工時行業，且被告勞資會議於98年即同  
30 意適用兩周變形工時，不受每七天一例一休之限制，併參  
31 班表、工時統計表，記載例假日及休息日、休息日加班及

01 國定假日之挪移。原告主張休息日固定為每周一不可採。

02 2.依平日、休息日、國定假日之實際工作時間依規定加權計  
03 算加班費：被告依修正前勞動基準法第24條規定加權計算  
04 加班費，是以，縱法規已修正改以實際加班時間計算，然  
05 被告仍採用4小時內以4小時計算(2小時以內者以加給1.34  
06 倍計算、2小時至4小時以1.67倍計算)、4至8小時以8小時  
07 計算、8至12小時以12小時計算之方式給付加班費；故如  
08 原告於該段時間加班時數未達上開門檻，就被告溢付加班  
09 費之範圍，即不能認為被告有短付加班費之情。

10 3.平日延長工作時間之加班費計算：各該日之上班時間，於  
11 正常工作日，8小時以內者，為「正常上班時間」欄，紀  
12 錄為480分鐘；延長工作時間在2小時內；即上班時間超過  
13 8小時至10小時內之實際分鐘數，紀錄於「正常134」欄，  
14 依平日正常工作時間工資加給三分之一；延長工作時間在  
15 10小時至12小時以內者，即上班時間超過10小時至12小時  
16 內之實際分鐘數，紀錄於「正常167」欄，依平日正常工  
17 作時間工資加給三分之二；此三欄之加總即為「分鐘數」  
18 欄。

19 4.休息日延長工作時間之加班費計算：根據統計表，於「勤  
20 態狀態」欄記載「休息日加班」而有工作時間紀錄者，均  
21 係以「休息日加班」之方式計算加班費；即於2小時以內  
22 應按實際工作時間加給1.34倍、2小時以上應按實際工作  
23 時間加給1.67倍計算之加班費；而被告於110年4月前，休  
24 息日工作於4小時以內者，均會以4小時計算、前2小時加  
25 給1.34倍之加班費、後2小時加給1.67倍之加班費，工作  
26 滿4小時於8小時以內者，就該部分亦會以加給1.67倍給滿  
27 4小時之加班費，如工作滿8小時以上者，就該部分亦會加  
28 給以2.67倍計算之加班費；如係「國定假日挪移」，則會  
29 加倍計算工資。

30 5.被告之薪資標準：

31 ①中休獎金不計入計算加班費。中休獎金並非對於每一位駕

01 駛均有給予；如果計入計算加班費，則生為何無須工作之  
02 時間還給加班費之公平性質疑。

03 ②補發金額不計入計算加班費。原告僅曾於107年7月領取過  
04 一次、金額為2,000元之補發金額，故非經常性給予甚  
05 明；故原告主張該筆金額為經常性給予，顯失所據。

06 ③特別加給不計入計算加班費。原告固主張該項目為有價之  
07 經常性給予，惟原告於任職之始即同意依據被告之薪資標  
08 準，主張無據。

09 ④特休不計入計算加班費。特休本為應「休」未休之給予，  
10 自非正常工作時間之工資。

11 (三)原告主張其單班時上班時間為上午6時30分至21時30分，  
12 除中間休息3小時外，其餘並無休息時間；雙班時上班為  
13 上午5時30分至15時30分，中間亦無休息時間；且每日需  
14 提早30分鐘抵達，進行刷卡、酒測、一級保養等項目，惟  
15 單班時每日延長工作時間5.5小時，雙班時每日延長工作  
16 時間2.5小時等情並非事實。經查，

17 1.被告之主管機關即臺北市政府公共運輸處及新北市政府交  
18 通局建置有「雙北公車動態系統後端平台OMS系統」，可  
19 作為判斷駕駛員實際駕駛時間之依據。據原告111年6月各  
20 日之駕駛工時管理明細報表，以111年6月2日原告駕駛FAD  
21 -021號車輛行駛810路線共4趟次為例，第一趟次被告所上  
22 傳之工時較系統觸發之駕駛時間核算多出8分鐘；第二趟  
23 次核算多出2分鐘，中間有8至10分鐘可以休息；第三趟次  
24 核算多出13分鐘，與第二趟次間有50分鐘可以休息；第四  
25 趟次核算多出14分鐘，與第三趟間有20分鐘可以休息，故  
26 原告主張於趟次之間完全不能休息，與事實不符，其主張  
27 應連續計算工作時間，要屬無由。

28 2.被告工作規則第24條，要求駕駛員提早10分鐘報告進行行  
29 車前檢查、保養等工作，復依被告工作規則第27條僅要求  
30 駕駛員於排定「第一班車」發車前10分鐘報到，第二班以  
31 後之班次則無須再行提早10分鐘行車前檢查；酒測作業僅

01 需30秒，連同行車前檢查，總共亦僅需要3分鐘，原告主  
02 張被告要求30分鐘前即須開始進行整備等工作云云，並非  
03 事實。且被告就上開整備時間已計入計算工時工資，有OM  
04 S系統於業者上傳工時欄較系統觸發工時欄均多出不只10  
05 分鐘，可證就原告主張之發車前酒測以及整備時間，被告  
06 已核給工時、計算工資。再依工作規則，駕駛員於前後班  
07 次之間隔時間為休息時間，不得拘束駕駛員之行動自由，  
08 原告主張應連續計算、不論趟次間之休息時間、應全部計  
09 算工時，自亦無由。原告固以內政部74年台內勞字第3108  
10 35號函主張報到後即應開始計算工時、待命時間亦應計為  
11 工作時間云云。惟查，姑不論上開函釋已歷時久遠，且原  
12 告將酒測時間解釋為報到時間、報到後開始計算工作時  
13 間、班次與班次間之休息時間為工作時間等主張，皆未獲  
14 目前實務見解支持。

15 3.被告除於應徵時有說明工作內容及大略薪資外，實際具領  
16 薪資還需要依所駕駛之路線進行調整，原告亦就平均每月  
17 以8天休假日計給、同意配合出勤與加班等約定簽訂切結  
18 同意書，且實際上被告係以每月含國定假日1日共10天之  
19 天數計算休假；故全年含國定假日之休假天數達120天；  
20 被告另於107年間亦應主管機關要求，再次說明一例一休  
21 加班費之計算方式。故兩造並非在工作時間、天數均無約  
22 定之情況下有月薪4萬元之約定，而原告於明知周休1日之  
23 薪資條件下接受駕駛員工作，自無嗣後再以已經計入加班  
24 費之薪資總額更行計算請求加班費之理。

25 (四)原告雖於擴張聲明狀提出附表，以自行計算之工作時間總  
26 計加班費、扣除已給付之加班費，為擴張請求之金額。惟  
27 以106年9月27日為例，原告第一班車之發車時間為13:4  
28 5，原告卻自13:25即開始計算上班時間，且該日原告並非  
29 駕駛第一班車，毋庸進行整備，原告提早20分鐘起算，自  
30 屬無由。且當天之各班次，第一趟次係從13:45至15:24，  
31 行駛時間為101分鐘，休息31分鐘後，第二趟次從15:55至

01 17:30，行駛時間為95分鐘，休息30分鐘，第三趟次係從1  
02 8:00至19:37，行駛時間為97分鐘，休息時間為38分鐘；  
03 第四趟次係從20:15至21:40、行駛時間79分鐘，第五趟次  
04 為21:40至23:11，行駛時間95分鐘；總計行駛時間為467  
05 分鐘，中間每一趟次休息均超過30分鐘，故均不應計入工  
06 作時間；而總計趟次時間尚不及8小時，並無加班，無須  
07 給付加班費，原告卻計達1小時28分鐘之加班時間；可證  
08 原告對於加班時間計算膨脹，並非可採。

09 (五) 復查，上開附表所記載之例如編號5月安全服務獎金、編  
10 號6績效獎金、編號7敬老津貼、編號8半薪津貼、編號9公  
11 出津貼、編號10分段津貼、編號11專案獎金、編號12膳食  
12 費、編號15加班費三等，皆非被告之薪資項目；且依原告  
13 每小時工資之計算式，上開項目均未扣除；表單欄位、扣  
14 除項目等前後不符、矛盾，加班費計算式，錯謬甚多。

15 (六) 原告於任職期間既未反應有任何工作時間計算不明、計算  
16 有誤、薪資結構不理解之情；卻於終止勞動契約相當時間  
17 後，因他人之挑唆或招攬訴訟，而以技術性全面否定證據  
18 形式真正之方式、空泛指摘被告對於班表、薪資等資料均  
19 係造假，故意拒卻電子紀錄列印資料之真實性，迫使被告  
20 耗費大量人力、時間，然原告卻對已提出之資料根本毫不  
21 在乎，迫使被告於考量時間成本之無益勞費下，無奈地同  
22 意和解，藉此獲取不當之超額利益；此種手段，絕非被告  
23 可以妥協。且因本次遭挑起之多案訴訟，被告發現駕駛員  
24 多有耍小手段超額填載工作時間之惡習，此次勞資爭議，  
25 應為糾正惡習之良機。以上，原告主張均無理由。

26 (七) 聲明：

27 1.原告之訴及假執行之聲請均駁回。

28 2.如受不利之判決，被告願供擔保，請准宣告免為假執行。

29 三、本件經協商整理兩造不爭執之事實：（見勞訴字卷一第241  
30 頁）

31 (一) 原告自106年9月15日起至111年7月1日止受雇於被告擔任

01 公車駕駛員。

02 (二) 原告於111年6月30日以存證信函向被告為終止勞動契約之  
03 意思表示，並於同年7月1日經被告收受。

04 四、得心證之理由：

05 (一) 按雇主延長勞工工作時間者，其延長工作時間之工資，依  
06 下列標準加給：一、延長工作時間在二小時以內者，按平日  
07 每小時工資額加給三分之一以上。二、再延長工作時間  
08 在二小時以內者，按平日每小時工資額加給三分之二以  
09 上；雇主使勞工於第三十六條所定休息日工作，工作時間  
10 在二小時以內者，其工資按平日每小時工資額另再加給一  
11 又三分之一以上；工作二小時後再繼續工作者，按平日每  
12 小時工資額另再加給一又三分之二以上；勞工正常工作時  
13 間，每日不得超過八小時，每週不得超過四十小時；勞工  
14 每七日中應有二日之休息，其中一日為例假，一日為休息  
15 日；第三十六條所定之例假、休息日、第三十七條所定之  
16 休假及第三十八條所定之特別休假，工資應由雇主照給。  
17 雇主經徵得勞工同意於休假日工作者，工資應加倍發給。  
18 因季節性關係有趕工必要，經勞工或工會同意照常工作  
19 者，亦同，勞動基準法第24條第1項第1、2款、第2項、第  
20 30條第1項、第36條第1項、第39條分別定有明文。查原告  
21 依上開規定主張其擔任被告公車駕駛員期間，原告每日實  
22 際工作時間包括發車前準備時間20分鐘、趟次間間距少於  
23 30分鐘之待命時間、末班車返站處理事務時間20分鐘，應  
24 計算加班費用，且係依勞動基準法第14條第1項第5款、第  
25 6款規定合法終止勞動契約，被告應給付資遣費，並主張  
26 被告提出被證2班表紀錄及被證3加班時間統計（見勞訴字  
27 卷一第103頁至第197頁、第199頁至第216頁）不得採用，  
28 被告應提出如原證4之行車憑單（見勞訴字卷二第105頁）  
29 作為計算基礎，惟被告提出雙北公車動態系統後端平台即  
30 OMS系統，主張被告就駕駛員工時輸入時間較OMS系統為  
31 多，應足以採認，而觀諸OMS系統為主管機關所建置，功

01 能包括班表上載管理、稽核管理整合、駕駛工時管理、班  
02 表即時檢核、異常事件控制等功能，有雙北公車動態系統  
03 後端平臺網頁截圖影本附卷可稽（見勞訴字卷一第253  
04 頁），其上就「系統觸發工時」之記載應堪採信，並比對  
05 被告所提出之111年1月至6月間原告加班時間統計及原告O  
06 MS系統工時紀錄，被告提出之111年1月至6月間原告加班  
07 時間統計之分鐘數均高於或等於「業者上傳工時」欄位，  
08 以及「業者上傳工時」欄位均較「系統觸發工時」欄位高  
09 （見勞訴字卷一第215頁至第216頁、第255頁至第279  
10 頁），又佐以被告提出之111年2月間行車憑單上所記載趟  
11 次及值勤時間，與被告提出之111年2月間班表紀錄及加班  
12 時間統計亦大致相符（其中僅2月3日班表紀錄回站時間較  
13 行車憑單上趟次到達時間晚、2月14日加班時間統計分鐘  
14 數較行車憑單值勤時間少列10分鐘、2月17日加班時間統計  
15 分鐘數以行車憑單上出發時間及到達時間實際計算後同為  
16 309分鐘，其餘均相符）（見勞訴字卷二第13頁至第42  
17 頁、勞訴字卷一第191頁至第192頁、第215頁），堪認被  
18 告所提出之被證2班表紀錄及被證3加班時間統計均優於OM  
19 S系統內之「系統觸發工時」，且亦大致與行車憑單相  
20 符，當足以作為本件原告實際工作時間之認定。

21 （二）又原告主張實際工作時間包括發車前準備時間20分鐘、趟  
22 次間間距少於30分鐘之待命時間、末班車返站處理事務時  
23 間20分鐘，應計算加班費用等情，惟查被告工作規則第24  
24 條約定：「本公司員工之正常工作時間，以每天不超過8  
25 小時（不含休息時間）及每週工作總時數不超過48小時為  
26 原則，但為因應大眾交通需要起見，其工作之起訖時間，  
27 得視實際需要排定之」、第25條約定：「本公司員工連續  
28 工作4小時，至少應有30分鐘之休息。但其工作有連續性  
29 或時效性者在工作時間內另行調配其休息時間」、第27條  
30 約定：「行車人員之工作時間區分如下：(1)駕駛時間：為  
31 駕駛員實際擔任駕駛工作時間。(2)預備時間：①排定班次

01 人員應於第一班車發車前10分鐘報到，並做行車前檢查、  
02 保養及清潔工作之時間。②前後班次間隔時間為休息時  
03 間，休息時間內不得拘束行車人員行動自由，亦不列為工  
04 作時間，但如各站因業務需要，而要求行車人員於休息時  
05 間內待命或工作而約束行車人員之行動自由者均列為工作  
06 時間」（見勞訴字卷一第313頁至第315頁），且上開工作  
07 規則亦經原告簽收（見勞訴字卷一第355頁），嗣上開工  
08 作規則修正後於109年8月31日核備，將上開工作規則第24  
09 條移列為第21條，並修正為「本公司員工之正常工作時  
10 間，以每天不超過8小時（不含休息時間）及每週工作總  
11 時數不超過40小時為原則，但為因應大眾交通需要起見，  
12 其工作之起訖時間，得視實際需要排定之」，第25移列為  
13 第23條，並修正為「本公司員工連續工作4小時，至少應  
14 有30分鐘之休息。但實行輪班制或其工作有連續性或緊急  
15 性者，本公司得在工作時間內，另行調配其休息時間」，  
16 第27條移列為第24條，並修正為「行車之工作時間區分如  
17 下：(1)駕駛時間：為駕駛員實際擔任駕駛工作時間。(2)預  
18 備時間：①排定班次人員應於第一班車發車前10分鐘報  
19 到，並做行車前檢查、保養及清潔工作之時間。②前後班  
20 次間隔時間為休息時間，休息時間內不得拘束行車人員行  
21 動自由，亦不列為工作時間，但如各站因業務需要，而要  
22 求行車人員於休息時間內待命或工作而約束行車人員之行  
23 動自由者均列為工作時間」（見勞訴字卷一第395頁），  
24 是上開工作規則多僅為文字修正，自仍應適用。而原告就  
25 發車前及返站處理事務時間之主張，僅提出本院另案112  
26 年度勞簡字第53號事件中證人王長雄及112年度勞訴字第1  
27 06號事件中證人周康年之言詞辯論筆錄為證（見勞務字卷  
28 三第335頁至第341頁、第343頁至第363頁），惟觀諸另案  
29 證人王長雄證稱發車前準備即酒測吹氣及等待機器反應時  
30 間大約3分鐘、車輛檢查大約要10來分鐘，返站處理事務  
31 大約20分鐘等語（見勞訴字卷三第339頁），另案證人周

01 康年則證稱發車前準備最少要半個鐘頭才夠做完，返站處  
02 理事務需半個鐘頭以上，做完才能下班等語（見勞訴字卷  
03 三第347頁、第357頁），則另案證人王長雄及周康年就發  
04 車前及返站處理事務時間長短認知顯然歧異，亦與原告主  
05 張發車前及返站處理事務時間為各20分鐘不同，而被告亦  
06 提出酒測暨行車前檢查錄影光碟及截圖、每天最末班次收  
07 班作業影片光碟及截圖（見勞訴字卷一證件存置袋、勞訴  
08 字卷二第115頁至第137頁、第113頁、第139頁至第157  
09 頁），辯稱行車前酒測及檢查僅需要約3分鐘，收班作業  
10 僅需要4分鐘，則各駕駛員顯然基於個人經驗，就發車前  
11 及返站處理事務時間長短認知不一，然原告僅提出上開兩  
12 位另案證人主觀陳述為證據，並未提出其他積極客觀證據  
13 為證，自難認原告此部分主張可採。再按營業大客車業者  
14 派任駕駛人駕駛車輛營業時，除應符合勞動基準法等相關  
15 法令關於工作時間之規定外，其調派駕駛勤務並應符合下  
16 列規定：二、連續駕車四小時，至少應有三十分鐘休息，  
17 休息時間如採分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因  
18 工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最  
19 多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休滿四十  
20 五分鐘，汽車運輸業管理規則第19條之2第2款定有明文，  
21 並依上開被告工作規則第25條及修正後第23條，被告得調  
22 配休息時間，原告主張趟次間間距少於30分鐘即屬工作時  
23 間，自屬無據，且原告上開主張既不足採，自無從依勞動  
24 基準法第14條第1項第5、6款規定向被告終止勞動契約，  
25 其請求資遣費部分，亦屬無據。

26 （三）再原告主張每個星期日都是休息日，並依照被證三班表資  
27 料認為星期一是休息日，應依休假日工作計算加倍發給工  
28 資，然按勞工每七日中應有二日之休息，其中一日為例  
29 假，一日為休息日；經中央目的事業主管機關同意，且經  
30 中央主管機關指定之行業，雇主得將第一項、第二項第一  
31 款及第二款所定之例假，於每七日之週期內調整之；前項

01 所定例假之調整，應經工會同意，如事業單位無工會者，  
02 經勞資會議同意後，始得為之。雇主僱用勞工人數在三十  
03 人以上者，應報當地主管機關備查，勞動基準法第36條第  
04 1項、第4項及第5項分別定有明文。又被告為遊覽車客運  
05 業，屬經主管機關指定為適用八周彈性工時之業者，業經  
06 原告提出現行適用勞動基準法彈性工時之行業為證（見勞  
07 訴字卷四第283頁至第285頁），且原告於受僱時，當時被  
08 告工作規則第37條約定：「員工每七日中有一日之休息，  
09 作為例假。本業為配合大眾運輸需要，其例假日得由本公  
10 司分別排定」（見勞訴字卷一第317頁），並經被告提出  
11 勞資會議紀錄為證（見勞訴字卷四第287頁），被告自得  
12 依上述規定調整例假及休息日，再觀諸被告所提出之加班  
13 時間統計，其上確實均有記載「公休」之時間（見勞訴字  
14 卷一第199頁至第216頁），然原告僅主張每個星期日及星  
15 期一為休息日，卻未說明何以原告會有其他休息日，實難  
16 認原告此部分主張為可採。

17 （四）綜上所述，原告依勞動基準法第24條第1項第1、2款、第2  
18 項、第30條第1項、第36條第1項、第39條規定，請求被告  
19 應給付原告63萬9,968元；及其中60萬元、3萬9,968元，  
20 分別自起訴狀繕本送達翌日及民事擴張聲明狀送達翌日  
21 起，均至清償日止，按年息百分之五計算之利息，為無理  
22 由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請，  
23 亦失所附麗，併予駁回。

24 五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻防方法及所提證據，經本院  
25 斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不予逐一論駁，併此敘  
26 明。

27 六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

28 中 華 民 國 115 年 1 月 8 日  
29 民事第五庭 法官 陳園辰

30 以上正本係照原本作成。

31 如對本判決上訴，須於判決送達後20日之不變期間內，向本院提

01 出上訴狀。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。  
02 中 華 民 國 115 年 1 月 8 日  
03 書記官 董怡彤