

臺灣高等法院臺南分院民事判決

112年度勞上字第12號

上訴人即附

帶被上訴人 張國偉

訴訟代理人 林祈福律師

被上訴人即

附帶上訴人 國光汽車客運股份有限公司

法定代理人 王雅萱

訴訟代理人 蔡順雄律師

陳怡妃律師

鄭凱威律師

上列當事人間請求給付加班費事件，上訴人對於民國112年7月31日臺灣臺南地方法院111年度勞訴字第87號第一審判決提起上訴，被上訴人提起附帶上訴，本院於114年3月25日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴及附帶上訴均駁回。

第二審訴訟費用，關於上訴部分由上訴人負擔，關於附帶上訴部分由附帶上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人即附帶上訴人（下稱被上訴人）之法定代理人原為陳麒盛，嗣變更為王雅萱，有被上訴人變更登記表（本院卷一第169頁）可稽，並經聲明承受訴訟（本院卷一第165-167頁），核無不合，應予准許。

二、上訴人即附帶被上訴人（下稱上訴人）主張：上訴人前受僱於被上訴人擔任客運司機，於民國100年10月26日到職，111年2月1日離職。任職期間投保勞工保險、全民健康保險，每月5日發底薪新臺幣（下同）19,000元，每月20日發其他薪資項目。兩造約定原則上固定每週六為例假日，其餘均為工作天。上訴人曾外調臺北駐點，週一至週五跑被上訴人北部

路線，週五另給上訴人一班車趟自臺北到臺南，周六為例假日，週日一班車由臺南到臺北。上訴人每日工作時間常長達16至18小時，開車時間超過10小時，班次間之間隔時間約5小時，均為待命時間，無從自由支配，且無任何國定假日、特別休假。上訴人自106年2月至111年1月之工資總額，如原判決附表1所示，為2,937,487元，每月平均工資為48,958元，平均時薪為204元，上訴人每月平均上班22日，自106年2月至111年1月，共加班6,600小時，平均每日工作超過8小時至10小時之加班時數為每月44小時，平均每日工作超過10小時之加班時數為每月66小時，則上訴人上開期間工作超過8小時至10小時之加班費為718,080元，工作超過10小時之加班費為1,346,400元，合計2,064,480元，上訴人僅請求1,835,400元及自起訴狀繕本送達翌日起之遲延利息。另上訴人依被上訴人所提上訴人加班資料檔記載之上訴人每日加班類型及時數計算，上訴人加班費如原判決附表2-1（下稱附表2-1）所示之2,037,069元，上訴人僅請求1,835,400元及自起訴狀繕本送達翌日起之遲延利息。爰依勞動基準法（下稱勞基法）第24條規定，請求就上開二計算方法，擇一為有利於上訴人之判決等語。

三、被上訴人則以：被上訴人訂有「駕駛員獎金計算說明」（下稱駕駛員獎金計算說明），針對超時加給（包括超時一及超時二）即加班費用之相關計算方式已有清楚說明，上訴人應受拘束。被上訴人係以「標準區間工時」即採取平均合理之固定時間，計算每趟車之工時，每位駕駛員亦會因每次排班及路況，同時享有可縮短或延長駕駛時間之利益及風險，對勞資雙方均屬合理有利，無顯較實際工作時間為少之情況。且被上訴人經營國道長途客運，所屬駕駛員之工作內容，與一般有固定工作時間、地點之生產線勞工，並不相同，依被上訴人行業之特性，有訂定「標準區間工時」供被上訴人及各駕駛員共同遵守之必要，避免駕駛員為貪圖工時而故意以龜速駕駛，造成跑車趟數較少卻能獲得較多工時之不公平情

形發生。上訴人自受僱以來，均同意按被上訴人訂定之駕駛員獎金計算方式受領工資，被上訴人依法給付之加班費並無短少。又被上訴人駕駛員之排班均為預先排定，在班次所載應到時間前，上訴人無到班之義務，班次與班次間之時間，駕駛員可自由活動，不受被上訴人管制，非屬工作時間。被上訴人每月計算上訴人平日加班費之平日工資，高於各年度法定基本工資，且超一以每日駕駛工時加計出、收班各20分鐘，介於8至10小時部分，以平日每分鐘工資額乘以4/3計算，超二以每日駕駛工時加計出、收班各20分鐘，超過10小時以上，以平日每分鐘工資乘以5/3計算，均未低於各月法定基本工資加計延長工資之總額，未違反勞基法規定，勞雇雙方應受拘束。另夜班跨日費、節油獎金、服務費、無肇事獎金、專案獎金，僅於特定月份或符合特定條件才能領取，外站駐點津貼為固定數額（每日600元），與駐點之遠近、時間、駕駛行為等無涉，僅用以獎勵配合外站駐點之司機，待命津貼、車留人返津貼、配合調度獎金亦屬恩惠性、勉勵性津貼，不具備勞務對價性及給付經常性之性質，不應計入平均薪資計算等語，資為抗辯。

四、原審為上訴人一部勝訴，一部敗訴之判決，上訴人就其敗訴部分不服，提起上訴，上訴聲明：(一)原判決關於不利於上訴人部分廢棄。(二)上開廢棄部分，被上訴人應再給付上訴人18,181元，及自起訴狀繕本送達翌日（即111年9月8日）起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(三)願供擔保請准宣告假執行。

被上訴人答辯聲明：上訴駁回。並就其敗訴部分，提起附帶上訴，附帶上訴聲明：(一)原判決不利於附帶上訴人部分廢棄。(二)附帶被上訴人在第一審之訴駁回。

上訴人答辯聲明：附帶上訴駁回。

五、兩造不爭執事項：

(一)上訴人前受僱於被上訴人，於110年（應為100年之誤載）10月26日到職，於111年2月1日離職，任職期間曾外調臺北站

01 駐點；約定底薪19,000元，依勞基法規定之一例一休、國定
02 假日、特別休假，得挪移到其他天休假或給付加班費，其餘
03 均為工作日。（原審判決不爭執事實(一)、原審卷一第31頁）
04 (二)上訴人於100年10月17日由被上訴人加保勞保，投保薪資為4
05 0,100元，自101年3月1日起調整投保薪資為43,900元，自10
06 5年5月1日起調整投保薪資為45,800元，至111年1月31日退
07 保。（原審卷一第23、81頁）
08 (三)上訴人離職後，曾於111年5月23日向臺南市政府申請勞資爭
09 議調解，於111年7月4日調解不成立。（原審卷一第31-32
10 頁）
11 (四)被上訴人計算及給付上訴人加班費，係依上訴人之本薪、工
12 時獎金、考核獎金、趟次獎金作為基準。（原審判決不爭執
13 事實(四)）
14 (五)自106年2月起至111年1月止，被上訴人已給付上訴人加班費
15 1,318,766元。（原審卷二第23、38頁）
16 (六)上訴人自106年2月起至111年1月止之每月加班時數，如上訴
17 人所提附表2-1所載之加班時數（即被上訴人計算上訴人加
18 班費時數）。（原審卷二第39、15-20頁）
19 (七)如上訴人主張之1.夜班跨日費、2.節油獎金、3.服務費、4.
20 無肇事獎金、5.專案獎金、6.外站駐點津貼、7.待命津貼、
21 8.B班津貼、9.配合調度獎金、10.車留人返津貼，均屬工
22 資，則上訴人得請求自106年2月起至111年1月止之加班費差
23 額為718,303元。（原審卷二第38-39頁）

24 六、兩造爭執事項：

25 上訴人依勞基法第24條、第39條規定，請求被上訴人給付自10
26 6年2月至111年1月之加班費差額1,835,400元（上訴：1,818,1
27 81元，附帶上訴：17,219元），有無理由？

28 七、得心證之理由：

29 (一)按當事人主張之事實，經他造於準備書狀內或言詞辯論時或
30 在受命法官、受託法官前自認者，無庸舉證。自認之撤銷，
31 除別有規定外，以自認人能證明與事實不符或經他造同意

者，始得為之，民事訴訟法第279條第1項、第3項定有明文。又當事人於訴訟上所為之自認，於辯論主義所行之範圍內有拘束當事人及法院之效力，法院應認其自認之事實為真，以之為裁判之基礎，在未經自認人合法撤銷其自認前，法院不得為與自認之事實相反之認定。而自認之撤銷，自認人除應向法院為撤銷其自認之表示外，尚須舉證證明其自認與事實不符，或經他造同意者，始得為之（最高法院93年度台上字第2341號判決參照）。

1. 上訴人於原審已提出民事辯論意旨狀及附表2-1，主張上訴人自106年2月至111年1月之每月加班時數如附表2-1所載（原審卷二第11、15-20頁），並於原審112年4月13日言詞辯論期日，經兩造同意將之列為不爭執事項六（原審卷二第39頁），依前揭說明，自屬民事訴訟法第279條第1項規定之自認，有拘束當事人及法院之效力。

2. 上訴人嗣後否認前開加班時數，主張：除附表2-1之加班時數外，應再加計每個工作日班次間之待命時間，總計為6,600小時云云（原審卷二第69-70頁、本院卷一第252頁），依前揭說明，上訴人應舉證證明其自認與事實不符。查：

(1) 上訴人所舉證人張仁政於本院證稱：伊於107年10月至111年6月間在被上訴人公司擔任駕駛員。任職期間，每天上班打卡地點在新北市○○區○○路0段000號被上訴人之五股調度室，此址也是上訴人每天上下班地點。（班次跟班次間之休息時間，你是如何處理？）所謂班次跟班次間，指憑單上看到之一趟抵達後，次趟出發前之空檔，只能說是所謂的休息，憑單上看起來很多空檔，但實際上因路況關係，有時無縫銜接，有時慢分，甚至DELAY到次趟。駕駛員駕駛工時，是按憑單上記載之起訖時間認定，即標準區間工時，不是按照實際行駛時間認定。趟與趟間之時間，最普遍情形是用來停車。停合法停車場不會被開罰單，隨便停就可能被開罰單。休息時間原則上除非把車子停到合法停車場之情形外，其餘情形，駕駛員都知道要留在車上，盡可能降低違規被處

01 罰之風險。沒有合法停車場之狀況下，原則不可以離開車
02 子，但有時為了買午餐，難免離開車子，離開車子就要擔風
03 險，萬一被開單，就要繳罰款及接受公司行政處分。如果有
04 合法停車場，駕駛員就停合法停車場，因為不希望有違規風
05 險，但停到停車場後，被上訴人公司要求夏天不能在車上吹
06 冷氣，且要求駕駛員不能在車內吸菸，不然乘客會投訴車上
07 有菸味，沒有合法停車場的話，必須自己找一個角落躲起
08 來，且車上有類似GPS追蹤系統，可以看到哪台車在熄火、
09 移動、啟動、車速多少，公司都可以掌握，不會因有合法停
10 車場，公司就放任不加約束。這段所謂之休息時間，除用來
11 停車外，還經常發生被上訴人公司某車站現場人員，發現某
12 路線有很多乘客，要臨時機動調派加班車，看到你這段時間
13 是空檔，就會要你加班，這叫機動性支援加班，也是很常見
14 之情形，變成原本所謂休息時間，在你沒有預期跟準備之情
15 形下被臨時加班。還有的情形，是可能叫駕駛員去驗車，這
16 是車輛監理之工作，他會指定駕駛員在趟次間之空檔去指定
17 處所驗車。伊還遇過趟次間空檔用來教育訓練、上課。（公
18 司是否強迫駕駛員支援加班？）伊107年10月到職後不久，
19 記得當時副站長跟伊說：「之前有一個司機，要他加班，他
20 就一堆意見，你不配合是不是，我就排你兩個禮拜待命」，
21 因副站長直接負責每個駕駛員跑的路線、班次、何時休假
22 等，伊馬上懂他意思。伊還在調度室看過一份公告，說駐點
23 駕駛員對排班、加班有任何意見，就送回中南部原車站。
24 （你本身或有無聽過駕駛員因拒絕支援被懲處？）伊不是很
25 確定，伊很少聽過駕駛員拒絕調度員之排班或加班。公司懲
26 處紀錄會作成一份表格，某某某什麼事由被罰申誡、小過、
27 大過等，但不是伊被罰，不會去注意別人的情形，特別是伊
28 不認識之駕駛員。伊是本地駕駛，跑三重基隆這條路線佔最
29 多，上訴人是駐點駕駛，跑的路線很多，本地駕駛不要跑的
30 班次、路線，都塞給駐點駕駛，伊知道上訴人跑過臺北金山
31 路線、三重基隆路線，其他的，伊不清楚。三重端沒有合適

可以讓大客車停車、等候發車之位置。金山端有合法停車場，臺北車站有部分停車格，不夠用，被上訴人公司有指定幾個停車場。基隆、桃園機場有停車場。國立護院往基隆路線，國立護院沒有合法停車場等語（本院卷一第347-348、349-351、354-357頁）。

(2)被上訴人所舉證人林炳憲於本院證稱：伊97、98年間進入被上訴人公司，105年進入五股場至今，現在擔任行車保安兼臺北站副站長。伊97、98年剛進來時，約擔任4、5年司機職務。駕駛員每天之調度表，會事前讓駕駛員知道，一般排2、3天出來，例如今天26日，可能看到28日、29日之調度表。調度表公開放在調度室桌上，由駕駛員下班自行翻閱。駛車憑單記載之班次所需時間，是以標準區間工時計算。區間工時是由公會代表跟資方即公司管理部門派一台車，在實際營運路線實際走一趟所得出，這過程，勞工局跟公路局都有參與。一般來講，區間工時會比駕駛員實際開車時間多一點，因為在公路上開車之時間沒辦法抓很準，早上開、晚上開時間就不一樣，區間工時是一種妥協結果，多了，公司不會扣回來，例如這個區間是2小時15分或20分，你那個時段很好跑，2小時跑完，公司不會把你的15分、20分扣回來。依伊之前擔任駕駛之情形，駕駛員於班次跟班次間之休息時間，可以自由活動或休息，休息時間不會指派做其他事情。（駕駛員到三重站後，車輛要如何停放？班次跟班次間休息情形為何？）被上訴人公司在三重站有兩格上下乘客之專用停車格。三重站是起站，發車往基隆，從基隆發車回來三重，上下車停車格可以稍作暫停，通常10到15分鐘，下一班就要跑，司機下來休息一下，有的抽菸，有的上廁所，伊等不會管他做什麼事情。有比較空的時間在基隆端，那裡有完整之停車場可以休息。伊自己做過司機，駕駛員作息，伊基本上瞭解。目前司機休息時間之工作情形，跟伊當時一樣，休息時間不會指派工作，伊每天跟司機生活在一起。（司機把車子開回五股調度場時，是否可以從車子之GPS理解司機

01 使用車子情形？) GPS一般做車子定位，車子有無在開動，
02 是衛星定位之用途。(教育訓練或驗車工作，會利用班次跟
03 班次間休息時間嗎？)一般來講不會，有時是駕駛員下班，
04 例如那天只跑6小時或4小時半天班，上午跑完下午請他去驗
05 車，如果全班跑完就不會請他去驗車。教育訓練不會強制，
06 伊等利用駕駛員有空班時間，或有回來，或上午班跑完，下
07 午還不到下班時間，教育訓練會利用這些時間來做，駕駛員
08 不回來，伊等不會強制他回來，會等駕駛員回來，有時間再
09 做，所以站上教育訓練很少一次做完，花半個月、一個月才
10 把所有人做完很常見，公總規定每年至少兩次以上教育訓
11 練。在班次與班次間，有時會因乘客數量較多，請駕駛員支
12 援增加班次，但不是常態，通常現場操作都用詢問的，駕駛
13 員不願意的話，伊等不勉強等語(本院卷一第358-365
14 頁)。

15 (3)依上訴人不爭執之駕駛員獎金計算說明(原審卷一第105、2
16 91頁)，上訴人每日工時，係以每日駕駛工時(即區間工時
17 +調車工時+排車工時)，加計待命工時及出、收班各20分
18 鐘計算。而依證人張仁政、林炳憲之前開證述，駕駛員採計
19 之區間工時，已較實際駕駛時間為多，且班次與班次間，駕
20 駛員可自由活動、休息，縱使因某車站偶有需臨時機動性支
21 援加班之情況發生，亦係以詢問駕駛員意願之方式為之，並
22 非強制支援，證人張仁政復不曾見聞有駕駛員因拒絕機動性
23 支援加班而遭懲處之情形，自難認駕駛員於班次間之休息時
24 間，有受被上訴人之指揮監督。且證人張仁政證稱上訴人所
25 駕駛之臺北金山、三重基隆路線，於金山端、基隆端、三重
26 站、臺北車站均有合法停車場或停車格，停車格不夠者，亦
27 有被上訴人指定之合法停車場，上訴人亦不否認班次與班次
28 間，車輛可停於臺北車站或五股車場，五股車場有休息室及
29 宿舍，可以隨時回去宿舍(本院卷一第254-255頁)，則縱
30 駕駛員於班次與班次間之休息時間，選擇不停於合法停車場
31 或停車格，而在車上用餐、休息，亦係各人依其預估每次出

車時間及斟酌趟次間時間長短之權宜措施，尚難以此遽認班次與班次間之時間應計入工作時間。再者，被上訴人縱可透過電子設備，知悉駕駛員於班次與班次間之休息時間有無啟動或移動車輛、怠速吹冷氣等，然此係被上訴人對車輛使用之控管，而非限制駕駛員於班次與班次間之休息時間不能自由活動、休息或外出。另證人張仁政雖證稱其曾遇班次間之空檔，經通知驗車或教育訓練等語，惟與證人林炳憲證稱驗車或教育訓練，一般不會利用班次與班次間之休息時間等語之情節不同，且證人張仁政所述僅係其個人經歷，其與上訴人之駕駛路線既不完全相同，班次時間自有不同，尚難僅憑證人張仁政之證述而為有利於上訴人之認定。上訴人以證人林炳憲為被上訴人臺北站副站長，受僱於被上訴人為由，主張證人林炳憲之證述不可採云云，尚難憑採。至於證人張仁政所述打卡上班至開車前之檢查、到達發車站之交通路況，或收班後之加油、整理車輛、排洗車、加尿素等情，依駕駛員獎金計算說明，被上訴人既已將調車工時（即證人張仁政證稱從五股調度站，空車到達發車站之路程，本院卷一第355頁）及出、收班各20分鐘均計入工時，且證人張仁政所證稱發車前之檢查或收班後之加油、加尿素、洗車所需時間，一般情形亦未逾20分鐘（本院卷一第352-353頁），證人林炳憲並證稱：進加油站很順的話，到出加油站不用10分鐘，當天不加油沒關係，隔天再加也可以。洗車是洗車機加人工，基本上洗車不需駕駛員自己動手，連同拖地、掃地約花5分鐘到10分鐘等語（本院卷一第363頁），則除難認上訴人有超逾被上訴人已計入前開工時（含出、收班各20分鐘）以外之加班時數外，亦與上訴人所主張班次間之時間應計入加班時數一事無涉。

3. 綜上，上訴人既未能舉證其自認與事實不符，則上訴人自106年2月至111年1月之加班時數，仍應以上訴人所提附表2-1所載加班時數（即被上訴人計算上訴人加班費時數）為計算上訴人加班費之基準。

01 (二)次按勞基法為勞動條件最低標準之規定，於勞工平日延長工
02 時或於休息日工作者，雇主應依勞基法第24條規定按平日每
03 小時工資額發給延長工時之工資，乃屬強制規定，除非有法
04 律明文規定，如勞基法第84條之1規定之情形，並經中央主
05 管機關核定公告之勞工外，勞雇雙方均應遵守。所謂平日每
06 小時工資額，依勞基法第2條第3款規定，係指勞工於正常時
07 間因工作而獲得之報酬，凡經常性給與，包括工資、薪金及
08 計時、計件之獎金、津貼等，及其他任何名義之經常性給與
09 均屬之。是工資按一般社會通念以「勞務對價性」及「經常
10 性之給付」為要件，至於給付名稱則非所問（最高法院111
11 年度台上字第4號判決參照）。

12 1.依被上訴人所提上訴人之薪資明細表（原審卷一第177-178
13 頁）所示，包括本薪、工時獎金、考核獎金、趟次獎金、夜
14 班跨日費、節油獎金、服務費、無肇事獎金、專案獎金、外
15 站駐點津貼、待命津貼、B班津貼、配合調度獎金等項目，
16 與上訴人提出之項目（原審卷一第363-367頁）相符。

17 2.茲就上訴人主張之夜班跨日費、節油獎金、服務費、無肇事
18 獎金、專案獎金、外站駐點津貼、待命津貼、B班津貼、配
19 合調度獎金、車留人返津貼，是否屬於工資，分述如下：

20 (1)夜班跨日費係駕駛員符合單趟班次4小時以上或表定發車班
21 次為凌晨0點至5點等規定，即發給夜班跨日費，有上訴人不
22 爭執之駕駛員獎金計算說明可考（原審卷一第105、291
23 頁），衡諸夜間駕駛不利生活及健康，此等給付與駕駛員提
24 供勞務間有密切相關，符合「勞務對價性」及「經常性給
25 與」之要件，應屬工資。

26 (2)節油獎金係被上訴人為節省油耗並啟發駕駛人員自主管理意
27 識，有效提升燃油使用效率及效益，進而減少營運成本，在
28 所定規範標準內即為給付。服務費係駕駛員無申誡、小過、
29 大過、SOP或出車前檢查不潔，即予發給。無肇事獎金係駕
30 駛工時須達176小時，且無有責肇事紀錄或危險駕駛之懲處
31 紀錄，即予發給，有駕駛員獎金計算說明及上訴人不爭執之

駕駛員節油獎金實施辦法可稽（原審卷一第105-106、331-332、349頁）。衡諸前開項目之給付條件，係於駕駛員執行駕駛勤務時遵守節油標準、交通規則及相關規定，無所列消極事由發生，被上訴人即會支付，無庸與他人評比，並與駕駛員所服勞務具有對價性，屬經常性給付，均應認屬工資。

(3)專案獎金係就108年新路線開通，提供專案獎金1天200元，110年為鼓勵特休，1天200元。B班津貼係駕駛員支援基隆（10點前）、金山、桃園、中壢B班（上午9點前），依實際時數乘以24元發放，除經被上訴人陳明在卷（原審卷一第329頁）外，並有駕駛員獎金計算說明，及上訴人不爭執之業務部調度中心簽、2002台北長庚-基隆長庚路線專案任務獎懲規定（下稱系爭專案規定）可考（原審一第105-106、335-340、349頁）。衡諸駕駛員於固定之特定時間出車及駕駛，且無系爭專案規定之消極事由發生，被上訴人即給付專案獎金、B班津貼，應與駕駛員所服勞務具有對價性，且屬經常性給付，均應認屬工資。

(4)依駕駛員獎金計算說明，及上訴人不爭執之駕駛員駐點申請單說明欄(七)之記載，暨被上訴人所陳（原審卷一第105-106、341、299、329-330、373頁），外站駐點津貼係中南部駕駛員提出申請，獲被上訴人同意支援北部車站路線班次，每日給予600元，為被上訴人考量駐點駕駛離開戶籍地至外站服務之辛勞，所給與額外之勉勵性質津貼。待命津貼係預備班次，駕駛員於車站待命隨時機動發車，依實際時數乘以24元給予之津貼。配合調度獎金係視主管考評及駕駛工時，發放500元至1,800元不等之津貼，惟駕駛員當月無正當理由臨時請假（事、病假）、抽趟、曠職、遲到、早退、擅離紀錄者，致班次須另由原例假日、休息日之駕駛員出勤或加班派代，第1次減發全勤獎金1,000元，第2次再減發1,000元，第3次再減發1,000元（當月考核獎金3,000元全數減發），另減發當月配合調度獎金。車留人返津貼係配合被上訴人調派，將行駛之車輛留在他站，搭乘公司班車返回所屬車站，

01 依實際時數乘以145元給予之津貼。足見外站駐點津貼、待
02 命津貼、配合調度獎金、車留人返津貼，均係被上訴人基於
03 人力調度及經營成效之目的而另外發給，非以上訴人提供勞
04 務為對價，具有恩惠性給與之性質，應認均非工資。

05 3.綜上，上訴人自106年2月至111年1月之加班費，應以上訴人
06 每月薪資明細之本薪、工時獎金、考核獎金、趟次獎金、夜
07 班跨日費、節油獎金、服務費、無肇事獎金、專案獎金、B
08 班津貼加總之工資為計算基準。上訴人主張：其加班費之計
09 算基準，應加計外站駐點津貼、待命津貼、配合調度獎金、
10 車留人返津貼云云，及被上訴人抗辯：上訴人之加班費，僅
11 應以本薪、工時獎金、考核獎金、趟次獎金為計算基準云
12 云，均無可採。

13 (三)再按雇主延長勞工工作時間者，其延長工作時間之工資，依
14 下列標準加給：一延長工作時間在2小時以內者，按平日每
15 小時工資額加給3分之1以上。二再延長工作時間在2小時以
16 內者，按平日每小時工資額加給3分之2以上。三依第32條第
17 4項規定，延長工作時間者，按平日每小時工資額加倍發
18 給。雇主使勞工於第36條所定休息日工作，工作時間在2小
19 時以內者，其工資按平日每小時工資額另再加給1又3分之1
20 以上；工作2小時後再繼續工作者，按平日每小時工資額另
21 再加給1又3分之2以上。第36條所定之例假、休息日、第37
22 條所定之休假及第38條所定之特別休假，工資應由雇主照
23 給。雇主經徵得勞工同意於休假日工作者，工資應加倍發
24 給。因季節性關係有趕工必要，經勞工或工會同意照常工作
25 者，亦同。勞基法第24條、第39條分別定有明文。

26 1.被上訴人自106年2月至111年1月，未以全薪（即含夜班跨日
27 費、節油獎金、服務費、無肇事獎金、專案獎金、B班津
28 貼）計算上訴人之加班費，已如前述，被上訴人即有短付上
29 訴人加班費之情事。

30 2.依附表2-1所載加班時數（即被上訴人計算上訴人加班費時
31 數），及以全薪（即含本薪、工時獎金、考核獎金、趟次獎

01 金、夜班跨日費、節油獎金、服務費、無肇事獎金、專案獎
02 金、B班津貼）為基準，依勞基法第24條、第39條規定，計
03 算上訴人自106年2月至111年1月之加班費，應為1,335,985
04 元（即被上訴人所提被證17，同原判決附表3）一節，為兩
05 造所不爭執（原審卷二第82頁），則上訴人請求被上訴人給
06 付自106年2月至111年1月短付之加班費17,219元，洵屬有
07 據，逾此部分之請求，則屬無據。

08 八、綜上所述，上訴人依勞基法第24條、第39條規定，請求被上
09 訴人給付加班費17,219元，及自起訴狀繕本送達翌日（即11
10 1年9月8日，原審卷一第49頁）起至清償日止，按週年利率
11 百分之5計算之利息，應予准許，逾此範圍之請求，不應准
12 許。原判決就上開不應准許部分，駁回上訴人之請求，就上
13 開應准許部分，為被上訴人敗訴之判決，並依職權宣告假執
14 行及被上訴人供擔保後得免假執行之諭知，均無不合。兩造
15 就其敗訴部分分別上訴、附帶上訴，指摘原判決不利於己之
16 部分不當，求予廢棄改判，均無理由，應予駁回。

17 九、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所用之證
18 據，經本院斟酌後，認均不足以影響本判決之結果，爰不逐
19 一論列。另上訴人原聲請命被上訴人提出106年2月至112年
20 （應係111年之誤載）1月上訴人之駛車憑單原本，以資核對
21 上訴人上班時間，惟被上訴人除已於原審提出駛車憑單檔案
22 （被證9）外，並陳報依汽車運輸業管理規則第19條之3第2
23 項，駛車憑單保存義務僅2年，上訴人最後駕駛日為111年6
24 月，迄今已超過保存年限，無法提出原本等語（本院卷二第
25 17頁），而上訴人除於原審陳稱其每日有至調度室領取駛車
26 憑單，並有影印之駛車憑單為證等語（原審卷二第21頁）
27 外，亦已於本院提出駛車憑單影本（本院卷二第35-429
28 頁），復於言詞辯論期日未再就此聲請調查（本院卷二第44
29 0頁），附此敘明。

30 十、據上論結，本件上訴及附帶上訴均為無理由，依民事訴訟法
31 第449條第1項、第78條，判決如主文。

01 中 華 民 國 114 年 4 月 15 日
02 勞動法庭 審判長法官 吳上康

03 法官 李素靖

04 法官 林育幟

05 上為正本係照原本作成。

06 上訴人即附帶被上訴人如不服本判決，應於收受送達後20日內向
07 本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日
08 內向本院補提出理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本），
09 上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律
10 師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事
11 訴訟法第466條之1第1項但書或第2項（詳附註）所定關係之釋明
12 文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。
13 被上訴人即附帶上訴人不得上訴。

14 中 華 民 國 114 年 4 月 15 日

15 書記官 凌昇裕

16 **【附註】**

17 民事訴訟法第466條之1：

18 (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
19 訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

20 (2)上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人
21 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
22 經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

23 民事訴訟法第466條之2第1項：

24 上訴人無資力委任訴訟代理人者，得依訴訟救助之規定，聲請第
25 三審法院為之選任律師為其訴訟代理人。