臺灣臺北地方法院民事判決

112年度勞訴字第72號

原　　告　林美君

訴訟代理人　張清浩律師

被　　告　國光汽車客運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　陳麒盛

訴訟代理人　耿秉瑞

上列當事人間給付加班費等事件，經臺灣士林地方法院以111年度勞訴字第110號裁定移送前來，本院於民國113年4月19日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

被告應給付原告新臺幣121萬9514元，及自民國111年4月9日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔。

本判決第一項得假執行。但被告如以新臺幣121萬9514元為原告預供擔保，得免為假執行。

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、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第2款、第3款均定有明文。本件原告起訴時聲明請求被告給付原告新臺幣（下同）70萬元及自民國111年4月9日起至清償日止按週年利率5%計算之利息，嗣變更聲明為請求被告給付132萬8462元及上開法定利息，核與前開規定相符，應予准許。

貳、實體方面：

一、原告主張：

（一）原告自104年11月30日起受僱被告擔任大客車駕駛員，自104年11月30日至109年4月30日擔任主要自圓山轉運站發

車駕駛員，自109年5月1日起至111年4月7日擔任被告於宜蘭地區發車駕駛員，最後工作日為111年4月7日，於每月5日給付當月底薪1萬9000元、20日給付前一個月剩餘工資。原告於臺北圓山站發車期間，每日需先至被告設於五股之臺北保養場設置之感應打卡機打卡上班，收班將大客車開回臺北保養場後打卡下班，此即為原告實際工作時間。班次間時間，因各轉運站並未設置足夠停車格，被告又要求原告需保管車輛不得因違停遭開罰單，導致原告需於該期間待命，而未有休息時間。被告創設標準區間工時計算原告工作時間，並依照駕駛員獎金計算說明，計算加班費，違反勞動基準法第24條規定。

（二）原告工時原則應按上述打卡出勤紀錄計算工時，然就被告未完整提出之部分出勤紀錄，原告爰以附表1-1所示之上下班時間計算原告工作時間，而原告星期六工時皆以休息日工時計算，國定假日、補假有出勤者，皆加上假日應加一倍計算之8小時工時，將每日工作時間歸類為正常工時、加成1倍工時，工資加成1又1/3工時，工資加成1又2/3工時及工資加成2又2/3工時；再統計出每個月之各類型工時。

（三）原告每小時薪資計算方式，將原告薪資，先區分成非計件薪、計件薪，原告薪資中本薪、工時獎金、考核獎金、配合調度獎金、敬業津貼、專案獎金、待命津貼、無肇事獎金等項目屬於非計件薪，前開項目金額總計後除以30再除以8做為平日每小時工資額。原告薪資中趟次獎金、節油獎金等項目，則納入計件薪範圍，該數額合計，再除以當月總工時，做為平日每小時工資額，將計件、非計件薪資計算工資合計，計算出如附表1-2所示之每小時工資數額。

（四）將每月平日每小時工資額，依照附表1-1統計出之各類型工時，依法定加成標準計算，即得出應給加班費，再扣除原告薪資中具有加班費性質之免稅加班費、應稅加班費、

公休出勤、夜班跨日。又原告之計件薪有一定比例屬於延長工作時間工作才能取得之工資，此亦屬於加班費，將應給加班費減去前述加班費性質工資，即為應補加班費，詳細計算如附表1-3。

（五）爰依勞基法第24條第1條、第2項、第39條之規定，請求被告給付加班費，並聲明：被告應給付原告132萬8462元，及自111年4月9日起至清償日止按年息5%計算之利息。

二、被告則以：

（一）被告以「標準區間工時」計算駕駛員每趟車之工時，「標準區間工時」之工時計算方式，因係採取平均合理之固定時間計算，且每位駕駛亦會因每次排班及路況而同時享有可縮短駕駛時間或延長駕駛時間之利益及風險，對勞資雙方均屬合理有利，更無顯然必較實際工作時間為少之情況。更況，被告所經營者乃國道長途客運，所屬駕駛員之工作內容與一般有固定工作地點、固定工作時間之生產線上勞工，並不相同，故依被告行業之特性，實有訂定「標準區間工時」供被告及各駕駛員共同遵守之必要，以避免駕駛員有為貪圖工時而故意以龜速駕駛，而造成跑車趟數較少卻能獲得較多工時之不公平情形發生，蓋此一情形不但對於其他遵守規定之駕駛員或被告公司不公平外，更將嚴重損及乘客利益而耽誤其寶貴時間，故被告以「標準區間工時」計算每趟車之工時尚無不合理之處，更有其必要性。

（二）被告公司「駕駛員獎金計算說明」均經勞資會議同意通過，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，原告自應受其內容之拘束。而原告自受僱於被告以來，既均同意按被告所訂定之駕駛員獎金計算方式，受領工資，從無異議，亦證原告有以所領取工資為應得工資之意思，自不得事後翻異。

（三）至於班次與班次間之時間，駕駛人員即可自由活動，不受被告公司管制，自難認為此段期間係於雇主指揮命令下受

拘束之時間，應屬勞動基準法第35條所規定之休息時間，該中間休息時間應非所謂工作時間而毋庸給予工時。何況，被告公司駕駛之排班均為預先排定，在預先排定之班次所載應到時間前，原告並無任何應到班之義務，被告自無從在該時段對原告為指揮監督等語置辯。

（四）爰聲明：原告之訴駁回；如受不利之判決，願提供擔保請准宣告免為假執行。

三、不爭執事項（見本院卷一第278頁）：

（一）原告自104年11月30日起受僱被告擔任大客車駕駛員，最後工作日為111年4月7日，於每月5日給付當月底薪1萬9000元、20日給付前一個月剩餘工資。

（二）原告於於111年4月6日寄發存證信函予被告，表明依照勞動基準法第14條第6款規定，於111年4月8日終止雙方勞動契約關係。被告於111年4月7日收受。

（三）原告於111年4月12日申請勞資爭議調解，請求被告給付加班費、資遣費，於111年5月5日調解不成立

四、本院之判斷

（一）被告以標準區間工時計算原告實際工時，是否有利於原告？

1. 按國家為保障勞工權益，加強勞雇關係，促進社會與經濟發展，而制定勞基法，規定勞工勞動條件之最低標準，並依同法第3條規定適用於同條第1項各款所列之行業。事業單位依其事業性質以及勞動態樣，固得與勞方另訂定勞動條件，但不得低於勞基法所定之最低標準。而勞雇雙方就工時、工資之特別約定，如其計算方式優於勞基法規定，固得拘束勞雇雙方，如有不足，則屬違背強制規定，勞工仍得就該不足之部分，請求雇主給付。

2. 次按雇主應置備勞工出勤紀錄，並保存5年；勞工請求之事件，雇主就其依法令應備置之文書，有提出之義務；出勤紀錄內記載之勞工出勤時間，推定勞工於該時間內經雇主同意而執行職務，勞基法第30條第5項、勞動事件法第

35條、第38條分別定有明文。文書、勘驗物或鑑定所需資料之持有人，無正當理由不從法院之命提出者，法院得以裁定處新臺幣3萬元以下罰鍰；於必要時並得以裁定命為強制處分。當事人無正當理由不從第1項之命者，法院得認依該證物應證之事實為真實，勞動事件法第36條第1項第5項，亦有明文。雇主為管理勞工出勤所負出勤紀錄之備置義務，對於勞工之工作時間固具有較強之證明能力，得推定勞工於該出勤紀錄記載時間內經雇主同意而執行職務，惟雇主如主張不應列入工作時間計算者，亦得提出其他反證，而推翻上述推定。又勞基法並未對「工作時間」做定義性規定，僅就每日及每週工時、工時變更原則、特殊工時、休息及延長工時之給付等為規定（勞基法第24條、第30條至第35條參照）。就勞動契約為勞工提供勞務以換取雇主提供報酬之性質而言，工作時間自應解釋為勞工處於雇主指揮監督支配下，提供勞務之時間，而勞基法第35條所稱之休息時間，係指勞工得自由活動離開崗位，不受雇主指揮監督支配之時間。

3. 經查，被告計算原告工時之方式，係以其憑單工時明細各班次之行車工分，即表定之開車時間、抵達時間，加計起調、迄調工分、第一班最末班待命工分各20分鐘，其每日總工分，均如被告所提之工時表，班次間之空檔均不記入工時（見外放光碟B，檔案名：林美君綜整資料第二版，工作表：工時含出收班20分鐘），前開工時計算方式，係以推估行車所需時間給予區間工分，加計固定之起調、迄調、待命工分。而原告實際行車時間本非固定，需視行駛國道或省道、行駛時為尖峰或離峰時段、是否有交通壅塞及其他不可抗力因素而受影響之路況及載客情形而定，則被告欲擬以此為原告工時標準，需標準區間工分加計起調迄調待命工分總和，合於或優於原告實際工作工時，方符勞基法規定。被告固提出100年7月28日勞資會議紀錄及所附駕駛員獎金計算說明以佐（見本院卷一第249至254

頁），並以證人林炳憲證述：駕駛需準時從各站出發，到達終點時間可以從後台抓GPS知悉，伊大概知道提前10幾分鐘到達等語（見本院卷一第502至503頁），然就原告均於行車工分設定之抵達時間之前或同時即抵達，而可於班次間休息一節，均未見被告實際提出證據以佐，已難認定表定班次間隔期間均屬於休息時間。

4.復就班次間隔、駕駛實際工時及休息情形，業據證人翁山恩證述：伊自104年10月至000年0月間任職被告擔任司機，負責支援同事。如首班圓山發車至宜蘭，伊要先去位於五股之調度室報到，刷識別證後才可以酒測，確定通過後，調度員會給駛車憑單、領錢箱、到車場找自己的車做一級保養，包含檢查三油五水胎壓，結束後再將車子自五股開到圓山，如果不塞車25分鐘可以到，塞車要50分鐘，因此至少要1個小時以上之準備時間。如開車至宜蘭之羅東轉運、宜蘭、烏石等站，需要原地等待，如果有可以停車的地方就算運氣好，可以休息，但如果沒有停車的地方，因不能怠速需要熄火停路邊，有警察來需立刻開離，不要被開單，開單沒寄回公司還可以自己處理，單據寄到公司除了要繳罰鍰外，還要接受處分。回到圓山站後，圓山站只有兩個大客車停車格，但不是只有國光客運可以停，跳蛙公車的其他客運也可以停，因此伊如果間隔時間，會在庫倫街違規停車，要機警注意開單。最末班次開回圓山站後，要先去加油，到五股站請調度室開錢箱拿走，進站加尿素，繞場排隊等待進洗車機，清潔人員上車清潔車輛，把駛車憑單該填金額及票據填好，找尋停車位把車停好，才可以準備去調度室把憑單給調度員，問明天的班，調度員會說要記得打卡離開，最快要2個小時才可以離開下班。班次與班次休息時間，如果伊可以有合法停車格可以使用，確實可以自由活動休息，但實際上沒有停車格，班次間隔時間也不定，班次間應到班時間，被告有要求應於表定發車時間前5分鐘進站等語（見本院卷一第

494至499頁）。證人林炳憲證述：伊自98年起受僱被告任司機，約100年間轉站務員，105年調入五股，目前擔任五股副站長，班次間空檔時間駕駛員可以自由活動休息，只要求發車前5分鐘進月台，圓山轉運站有地方可以停車，但不是專用停車格，而烏石、羅東、宜蘭等地區停車情形伊沒去不知道，就證人翁山恩所述出車前程序、返場後程序均正確，僅所需時間有差距，約各40分鐘等語（見本院卷一第501至503頁）。則證人所述之出車前準備程序及返場後程序均一致，僅時間差距為40分至2小時間。

5.將原告打卡出勤紀錄比對其憑單工時明細之首班出發時間，原告打卡上班時間通常早於首站發車時間，平均為53分鐘，下班打卡時間，通常晚於憑單工時所載末站到達時間，平均晚1小時5分（證據見外放光碟A，檔案0000000至0000000出勤紀錄表、外放光碟B檔案：多重憑單，說明見本院卷二第305頁）。則原告主張於表定發車前平均需53分先至五股站打卡準備，而末班到站後需1小時又5分方能離去一節，已非全然無憑。被告所列區間標準工時，僅就圓山站發車者於出車前給予起調工分26分鐘、20分鐘待命工分共計46分，相比前開平均原告實際提早準備之時間不足。而其所給予之圓山站終站到站後之迄調工分26分，加計待命工分20分共計46分，亦核與原告實際末班到達時間後，需平均再花1小時又5分方得離開五股車場打卡下班，亦顯然不符，則被告抗辯以前述起調工分、待命工分計算原告出車前準備時間、返場後程序時間，應無可採。

6.就班次間可否離開車輛休息一節，據證人林炳憲陳述駕駛於班次間得自由活動休息等語，核與證人翁恩山證述：如果有合法停車位確實可以自由離去等語相同如前，可徵班次間被告確實未要求原告服勞務。但就原告負有保管大客車義務，如因違規停車遭開罰單，需自行負擔罰鍰亦為被告所不爭執（見本院卷二第472頁）。則班次間原告可否離去自由休息，需視該站是否有可供合法停車之位置可供

原告休息停車為基礎，以下分述

⑴就圓山站部分，被告固抗辯有2個大客車停車位可供休息，然該車位並非專供被告使用，除被告各路線需停車者會使用外，該區客運業者包含噶瑪蘭客運、首都、三重、大都會客運均可使用（見本院卷二第158至159頁），需視該期間停車位是否有人使用而定，復依照被告提出之圓山站停車照片（見本院卷二第119頁），其中除2個停車位為被告車輛合法停車，其餘被告車輛亦係違規停車，則原告主張如班次間隔期間，無停車位可供停車，需違規停車而注意保管車輛，避免遭開單，應屬可採。

⑵就羅東轉運站部分，被告提出106年12月4日至000年00月0日間租賃契約（見本院卷二第111至115頁），則被告抗辯租賃範圍內之空地均可為停車位一節，應可採信。

⑶就宜蘭轉運站部分，被告提出110年4月15日至000年0月00日間租賃契約（見本院卷二第109至110頁），可認該期間被告有租賃場地提供停車位休息，然就原告任職其餘時間，未見被告提出證據以佐。

⑷就烏石站部分，已經被告提出該區大客停車位照片為佐，可認該站應有車位可供停車。

⑸末就原告駛經之其餘站如西站、桃機、方澳、台北、朝中、明潭、北六等地，未見被告提出該區域均有得以合法停車休息之證據，亦難認被告抗辯趟次間均給予休息時間可採。

7.綜上，被告雖以標準區間工時計算原告工時，然就行車工分即為原告實際行車時間或優於原告實際行車時間期間一節，未見被告提出證據以佐，而除行車工分外，原告於首班發車前之準備程序、末班到站後返回程序時間，亦顯然較被告所給予之起調、迄調、待命工分為長，且被告要求各班次開始前5分鐘應提前入站等待，此部份亦未計入任何工分，且各班次間是否得休息，亦顯然需視該站有無合法停車位而定，並非必定可休息，則被告就標準區間工時

之約定，合於或優於勞基法基本規定一節，未見其提出充足證據以佐，並無可採。

（二）就出勤打卡紀錄，業經本院命被告提出，然被告未提出完整出勤紀錄，依前述規定，本院得認原告主張其出勤時間之應證事實為真實。而原告主張以出勤打卡紀錄計算其真實工時，就被告未提供出勤紀錄或出勤紀錄異常者，以駛車憑單明細之首站發車時間往前推算53分為上班時間，以駛車憑單明細末站到達時間往後推算1小時5分為其下班時間，核與其有出勤紀錄之打卡時間與駛車憑單明細相比之時間大致相符，則原告主張如附表1-1之工時應為可採。復被告對於如原告附表1-1所示之工時如為可採，則其就每小時加班費計算方式及已給加班費均無意見（見本院卷二第471至472頁），則原告主張其加班費如附表1-3共計121萬9514元，應為有據，其逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。

（三）遲延利息：

按給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任；遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%，民法第229條第1項、第233條第1項前段、第203條定有明文。又按依本法終止勞動契約時，雇主應即結清工資給付勞工，勞動基準法施行細則第9條亦有明文。原告表明於111年4月8日終止勞動契約意思表示係於111年4月7日到達，則兩造勞動契約已於111年4月8日終止，就原告前述加班費之工資，應於勞動契約終止時結清，則就前開准許金額，原告請求自111年4月9日起至清償日止，計付前述法定遲延利息，亦屬有據。

五、原告依勞基法第24條、第39條規定，請求被告給付121萬9514元，及自111年4月9日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍，為無理

由，不應准許。本件係勞工之給付請求訴訟，並經本院就本判決主文第一項為雇主敗訴之判決，應依勞動事件法第44條第1項、第2項之規定，依職權宣告假執行，同時宣告被告得供擔保而免為假執行，並酌定相當之擔保金額。

六、本件為判決之基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，亦與本案爭點無涉，自無逐一詳予論駁之必要，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　5　　月　　15　　日

勞動法庭　法　官　曾育祺

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　5　　月　　15　　日

書記官　林祐均

附表1-1、1-2、1-3（即原告原證21-1、21-2、21-3）