

臺灣高等法院民事判決

114年度勞上易字第28號

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

鄭凱威律師

吳承軒律師

被上訴人 林美君

訴訟代理人 張清浩律師

上列當事人間請求給付加班費等事件，上訴人對於中華民國113年5月15日臺灣臺北地方法院112年度勞訴字第72號第一審判決提起上訴，本院於114年12月2日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、原判決關於主文第一項命上訴人給付新臺幣壹佰貳拾壹萬玖仟伍佰壹拾肆元本息部分，及該部分假執行之宣告，並訴訟費用之裁判均廢棄。

二、上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

三、第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

上訴人法定代理人原為陳麒盛，嗣於原審審理中變更為王雅萱，並向原審具狀聲明承受訴訟〔見原審卷(二)第539頁至第543頁〕，核無不合，先予敘明。

貳、實體方面：

一、被上訴人主張：伊自民國104年11月30日起受僱於上訴人，自104年11月30日起至109年4月30日止，擔任主要自臺北市圓山轉運站（下稱圓山站）發車之大客車駕駛員，自109年5月1日起轉調至羅東站，擔任自宜蘭縣羅東鎮（下稱羅東鎮）羅東轉運站（下稱羅東站）發車之大客車駕駛員，往返圓

山站與宜蘭地區（包括宜蘭轉運站、羅東轉運站、烏石港轉運站、南方澳等站，下合稱北宜路線）間，最後工作日為111年4月7日，上訴人於每月5日給付當月底薪新臺幣（下同）1萬9,000元、20日給付前1個月剩餘工資。伊於圓山站發車期間，每日需先至上訴人設於新北市五股區保養場（下稱五股場）設置之感應打卡機打卡上班，做好出車前準備工作後，即將首班車從五股場駛至圓山站，所需時間約53分鐘，收班則將大客車開回五股場，完成收班作業後打卡下班，此為伊實際工作時間（下稱工時）。至班次間時間，則因上訴人未在各轉運站設置足夠停車格供駕駛員下車休息，又要求需保管車輛不得因違規停車而遭警開罰單，致伊需待命，而未有休息時間。如圓山站停車位嚴重不足，伊只能待在車上，隨時警惕警察驅離或開單，其他車站亦為相同情形。另上訴人以「標準區間工時」計算伊工時，導致伊在超出該標準區間所提供之勞務未獲足額之延長工時工資，違反勞動基準法（下稱勞基法）第24條、第39條規定。是以，除駕駛時間外，出車前準備、班次間及收班後作業時間，即自上班打卡至下班打卡之時間，均應計為每日工時。依106年3月1日至111年4月7日止之打卡機紀錄計算，上訴人應補給付伊加班費132萬8,462元。爰依勞基法第24條第1條、第2項、第39條之規定，求為命上訴人應給付被上訴人132萬8,462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（原審判令上訴人應給付被上訴人121萬9,514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；另駁回被上訴人其餘之訴。上訴人就前開敗訴部分聲明不服，提起上訴，被上訴人就其敗訴部分則未據聲明不服，不在本院審理範圍）。並答辯聲明：上訴駁回。

二、上訴人則以：

(一)被上訴人自104年11月30日起受僱於伊，隸屬於臺北站，另自109年5月1日起則轉調於羅東站。伊係以「標準區間工時」計算駕駛員每趟車之工時，「標準區間工時」之計算方式

，係採取平均合理之固定時間計算，且每位駕駛員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，並無顯較實際工時為少之情形。況伊係經營國道長途客運，所屬駕駛員之工作內容與一般有固定工作地點、固定工時之勞工不同，故依其行業之特性，實有訂定「標準區間工時」供伊及所屬駕駛員共同遵守之必要，以避免駕駛員有為貪圖工時故意以龜速駕駛，造成跑車趟數較少卻能獲得較多工時，而對其他遵守規定駕駛員之不公平情事發生，故伊以「標準區間工時」計算每趟車之工時尚無不合理之處，且有其必要性。被上訴人任職期間，主要係行駛北宜路線，該路線經伊與主管機關實際行駛後核定區間工時為90分鐘，經伊調取113年5月間行駛北宜路線之各車輛GPS定位並彙整發車及到站時間可知，自圓山站發車行駛北宜路線往程之實際行駛平均時間為1時23分37秒，返程之實際行駛平均時間為1時22分1秒，可證伊給予駕駛員之「標準區間工時」確已將各路線可能順暢、塞車等路況均已納入整體評估，並給予略高於實際行駛平均時間之「標準區間工時」，故伊以「標準區間工時」計算被上訴人及其他駕駛員之工時，確有其合理性及必要性。又被上訴人於104年11月30日任職，並接受新進駕駛職前訓練時，講師即證人李夢盈即有明確告知包含被上訴人在內之新進駕駛員有關「駕駛員薪資係如何計算」之內容，並針對「區間工時」部分，詳細解說制定「區間工時」之目的，及如何以「區間工時」計算駕駛員薪資，且被上訴人任職期間就工時計算係採「標準區間工時」，及以「區間工時」計算薪資乙事，從未表示異議，應認兩造已就被上訴人之工時及薪資之計算方式達成合意，並無違反勞基法第24條規定之情事。

(二)又駕駛員於首班車出車前之準備工作，包含駕駛員抵達停車場領取駕駛憑單、接受酒測、檢查車輛三油三水等事項；末班車返廠之整理工作，係由駕駛員利用感知快速檢查車輛之儀表燈光、引擎、轉向、煞車、傳動等設備，所需時間遠低

於發車前之檢查時間；伊就被上訴人首班車出車前之準備工作及末班車收班後之整理工作，各給予20分鐘之工時，已足夠被上訴人順利完成。首班車從五股場出車至圓山站之調車工時，及末班車從圓山站返回五股場之調車工時，伊各給予26分鐘，與前揭首班車出車前之準備工作及末班車收班後之整理工作，各20分鐘工時，合計各為46分鐘，已高於證人林炳憲於原審所證稱駕駛員一般所需之工時40分鐘。另被上訴人於羅東站發車期間，則每日需先至伊設於羅東鎮之羅東保養場（下稱羅東場），做好出車前準備工作後，將首班車從羅東場分別駛至宜蘭站、羅東站、烏石港站、南方澳等站，所需調車工時分別為24分鐘、11分鐘、48分鐘、37分鐘，收班則將大客車開回羅東場，完成收班作業後打卡下班。又伊公司駕駛員之排班均為預先排定，被上訴人僅須按預先排定之班次所載應到時間前到班即可，並無提前到班之義務，伊亦未規定各駕駛員須於首班車發車前提前多久到班，是被上訴人如欲提早1個小時，甚至2、3個小時到班，純屬被上訴人個人決定，伊並未在該時段對被上訴人為指揮監督，末班車收班後整理工作之工時亦同，故不能以被上訴人打卡出勤紀錄之上、下班時間作為計算被上訴人每工作日之工時。至於班次間之間隔時間，被上訴人可自由休息、活動或外出，不受伊指揮監督，與備勤時間或待命時間不同，應屬勞基法第35條所規定之休息時間，無須計入工時等語，資為抗辯。並上訴聲明：(一)原判決不利於上訴人部分廢棄。(二)上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。

三、兩造不爭執事項〔見原審卷(一)第278頁，本院114年度勞上易字第28號卷（下稱本院第28號卷）(二)第22頁、第27頁〕：

(一)被上訴人自104年11月30日起受僱上訴人擔任大客車駕駛員，最後工作日為111年4月7日，於每月5日給付當月底薪1萬9,000元、20日給付前1個月剩餘工資。

(二)被上訴人於111年4月6日寄發存證信函予上訴人，表明依勞基法第14條第6款規定，於111年4月8日終止兩造間勞動契約

，上訴人於111年4月7日收受。

(三)被上訴人於111年4月12日申請勞資爭議調解，請求上訴人給付加班費、資遣費，於111年5月5日調解不成立。

(四)被上訴人自104年11月30日至109年4月30日隸屬臺北站期間，行駛自圓山站發車之北宜線大客車駕駛員時，每日需先至五股場做好出車前準備工作後，將首班車從五股場駛至圓山站，收班則將大客車開回五股場，完成收班作業；109年5月1日起轉調羅東站後，則每日需先至羅東場做好出車前準備工作後，將首班車從羅東場分別駛至宜蘭站、羅東站、烏石港站、南方澳等站，收班則將大客車開回羅東場，完成收班作業。

四、本件爭點為：被上訴人請求上訴人給付加班費共計121萬9,514元，有無理由？

五、得心證之理由：

(一)標準區間工時、起迄調車工時、及首、末班車之出車前準備工時、收班後之收班作業工時部分：

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，勞雇雙方自應受該約定之拘束。次按公車（客運）業僱用之駕駛員，其薪資結構除底薪為固定數額外，另有里程津貼、載客津貼等變動金額項目，各該項目常因狀況不同而變動，駕駛員每日正常工作時間所得之報酬隨之變動。因此，為免計算假日工作及平日延長工作時間加班費之繁雜，並顧及上揭客運業司機所憑以計算加班費之平日工資，難以計算其確定數額，倘客運業與其所屬駕駛員另行議定假日工作及平日延長工作時間工資加給之計算方式，且其金額不低於法定基本工資，即與勞基法第21條第1項規定工資由勞雇雙方議定，但不得低於

01 基本工資之立法意旨無違。是以，本件上訴人基於其行業特
02 性及駕駛員工作之特性，經與工會討論及實際測定後，以平
03 均合理之固定時間計算區間標準工時，首、末班車之出車前
04 準備工時、收班後之收班作業工時，及起迄調車工時，若未
05 違反勞基法關於工時、報酬計算之強制規定，復非屬單方加
06 重勞工責任，或減輕雇主責任之條款，勞資雙方自得約定以
07 區間標準工時，首、末班車之出車前準備工時、收班後之收
08 班作業工時，及起迄調車工時，計算被上訴人之駕駛工時。
09 經查：

- 10 1.被上訴人受僱於上訴人，簽訂員工任職同意書（下稱系爭任
11 職同意書），於第1條至第4條分別約定：「本人（即被上訴
12 人）對所擔任之工作內容、待遇、福利、工作規則、退休辦
13 法及公司管理規章均已知悉並同意遵守。」、「本人同意因
14 交通壅塞、工作之連續性或其他業務需要，公司（即上訴人
15 ）得按勞基法規定彈性調整本人之工作時間，並在合於勞基
16 法之規定下，接受公司調動至任何地區。」、「本人同意因
17 年節、紀念日、勞動節日及其他由中央主管機關規定應放假
18 之日或從事工作之地點具特殊性（如高山或偏遠地區等），
19 其交通相當耗時，致有連續工作逾6日之必要，同意於2週期
20 內適當調整原定之例假，其間隔至多12日。」、「本人同意
21 因工作需要於夜間10時以後工作，並在不違反相關法令下，
22 配合工作需要加班。」〔見臺灣士林地方法院（下稱士林地
23 院）卷第90頁〕。上訴人於100年7月28日第4屆第1次勞資會
24 議決議通過修正「駕駛員獎金計算說明」（下稱系爭獎金說
25 明），規定駕駛員之薪資及駕駛工時、各項獎金之計算方式
26 說明〔見原審卷(一)第249頁、第253頁至第254頁〕，並分別
27 於101年2月1日起至106年8月1日歷經10次進行文字修正〔見
28 原審卷(一)第39頁至第40頁〕。依100年7月28日勞資會議決議
29 通過修正之系爭獎金說明所載，駕駛員駕駛工時為「全月累
30 計時數＝區間工時＋純調車工時＋起迄調車工時＋核定工時
31 」，「超時一（即介於8-10小時部分）」為每日駕駛工時＋

01 出、收班各20分鐘，「超時二（即超過10小時部分）」為每
02 日駕駛工時＋出、收班各20分鐘；「超時一」之超時加給為
03 「每分鐘×〔本薪（即底薪19,000）＋工時獎金（4,224）＋
04 考核獎金（3,000）＋趟次獎金（平均5,500）＋包車加給－
05 請假扣薪〕〕/30/8/60×4/3」，「超時二」之超時加給為「
06 每分鐘×（本薪＋工時獎金＋考核獎金＋趟次獎金＋包車加
07 給－請假扣薪）〕/30/8/60×5/3」〔見原審卷(一)第253頁至
08 第254頁〕；依106年8月1日進行文字修正後之系爭獎金說明
09 所載，駕駛員本薪分為6級，自19,000－21,000（每一級加4
10 00），駕駛員駕駛工時為「全月累計時數＝區間工時＋調車
11 工時＋排車工時」，「超時一（即每日加班在2小時以內）
12 」為每日駕駛工時＋待命工時＋出、收班各20分鐘，「超時
13 二（即每日加班超過2小時以上）」為每日駕駛工時＋待命
14 工時＋出、收班各20分鐘；「超時一」之超時加給為「每分
15 鐘×（本薪＋工時獎金＋考核獎金＋趟次獎金＋包車加給）/
16 30/8/60×4/3」，「超時二」之超時加給為「每分鐘×（本薪
17 ＋工時獎金＋考核獎金＋趟次獎金＋包車加給）/30/8/60×5
18 /3」〔見原審卷(一)第39頁〕。另上訴人90年7月17日第10次
19 董事會審議通過，並分別經107年5月3日第23次董事會、110
20 年4月8日第7屆第22次董事會修訂審議通過之員工工作規則
21 （下稱系爭工作規則）第2章第6條規定：「新進員工受僱後
22 ，應接受職前訓練，訓練考核成績未達標準即終止試用。」
23 、第8條規定：「經本公司僱用之員工到職時均應簽訂勞動
24 契約。」、第3章第16條規定：「本公司員工之工資由勞雇
25 雙方議定之，但不得低於基本工資。工資之項目如左，並於
26 勞動契約約定之：……二、行車人員（駕駛員）：(一)本薪。
27 (二)獎金：工時獎金、趟次獎金、考核獎金。」、第17條規定
28 ：「員工工資之給付，除法令有規定或與員工另有約定外，
29 全額直接給付員工，並應提供工資各項目計算方式明細（即
30 薪資單），於次月5日及20日分兩次發給之。」、第18條第1
31 項規定：「本公司有使員工在正常工作時間以外工作之必要

者，經工會同意及員工同意後，得將工作時間延長之。」、第19條第1項規定：「本公司延長員工工作時間者，其延長工作時間之工資，依下列標準加給：一、延長工作時間在2小時以內者，按平日每小時工資額加給3分之1以上。二、再延長工作時間在2小時以內者，按平日每小時工資額加給3分之2以上。三、依勞基法第32條第4項規定，延長工作時間者，按平日每小時工資額加倍發給。」、第2項規定：「本公司有使員工於勞基法第36條所定休息日工作，工作時間在2小時以內者，其工資按平日每小時工資額另再加給1又3分之1以上；工作2小時後再繼續工作者，按平日每小時工資額另再加給1又3分之2以上。」〔見原審卷(一)第280頁後附之系爭工作規則〕。

2.另證人即上訴人公司五股站代理副站長林炳憲於本院109年度勞上字第167號給付工資等事件（下稱本院第167號案件）準備程序證稱：伊於97年間進入上訴人公司擔任駕駛員，100年間擔任站務員，105年間擔任五股站代理副站長，公司新進駕駛員有接受職前訓練，訓練內容包含機械操作、室內行政，及工資、工時、獎金之計算說明，基本上薪資明細表內容與伊擔任駕駛員時的大部分內容都一樣，伊擔任駕駛員時也有駕駛工時，駕駛工時基本上依勞基法的規定，有最低工時為基本工時。公司關於區間工時與實際行車時間的規定沒有改變，從臺北開到各地的工時都不一樣，憑單上會有記載。出發站至到達站的區間標準工時是用核定的，是上訴人與工會、勞工局等三方討論後，將每一區段核定工時，並報請公路總局核定，在正常行車狀況下，區間標準工時較實際行車時間而言，是比較寬鬆；現在車子都有裝GPS，出發至到達的時間都能掌握，從GPS的紀錄來看，實際駕駛的時間比區間標準工時短，如果某路線時間比較緊迫，上訴人與工會開會討論，也會實際派車出去測定駕駛工時等語〔見本院第28號卷(一)第460頁至第462頁〕；證人即上訴人公司管理部副總經理李夢盈於本院準備程序證稱：伊約於99年間在公司人

01 事課任職，104年間擔任人事課股長或課長，伊在人事課時
02 有負責新進駕駛員教育訓練課程之工作規則及薪資管理辦法
03 部分，伊會跟新進駕駛員說下站後，駕駛員都會有1張憑單
04 ，伊以投影方式PO出憑單內容，告訴駕駛員如何看憑單上所
05 記載的資料，並強調憑單資料對於獎金的發放數額很重要，
06 因為公司的薪水分每月5日、20日發給，5日是發固定本薪，
07 20日獎金來源計算基礎都是憑單。然後會針對行車各路線，
08 並舉臺北到臺中為例，說明公司這個行業屬性上會有一個區
09 間工時，區間工時來源是從尖、離峰取平均值，給予區間工
10 時，跟駕駛員解釋有可能因為塞車，駕駛員可能會覺得工時
11 沒有給足，但是如果駕駛提早到站，公司也不會減去提早到
12 站的工時差額。伊也有說明駕駛員1天的工時是如何計算，
13 駕駛員出勤1天會給予前後各20分鐘的車輛準備時間，加上
14 區間工時、非路線上的調車工時，此即為駕駛員1天的工時
15 。原則上如果調度排班，會以8小時為主，但有時候車站需
16 要有人加班，會排10到12個小時。另會告知駕駛員每1個獎
17 金項目的用意及如何發放，獎金項目很多，有工時獎金、考
18 核獎金、趟次獎金，及外宿費等津貼。區間工時採尖、離峰
19 的平均值，是由營業單位去制定。伊會拿憑單上的例子做說
20 明，向駕駛員解釋憑單上看到的發車時間是他要到車站發車
21 的時間，不是準備來公司上班的時間，以臺北到台中為例，
22 如果是上午10時從臺北發車，就要預抓上午9時要到五股場
23 ，20分鐘是行前準備時間，約30分鐘是調車時間，最後一趟
24 次的收班時間假定為下午6時，會再加調車時間即收班回五
25 股場，再加20分鐘的勤後時間，這樣是完整的工時，但各車
26 站的調車時間會有不同，所以駕駛員每日上下班時間不是固
27 定的，是依照排班的時間再加調車時間、行前準備時間或勤
28 後時間。被上訴人是羅東站的駕駛員，羅東站旁邊就有停車
29 場，以羅東站為發車站的調車時間不會這麼長，首班車從羅
30 東場到羅東站的行車時間約10至15分鐘，從羅東站旁邊停車
31 場到羅東站約5分鐘，調車時間加上行前、勤後各20分鐘，

01 再加區間工時，就是被上訴人1天的工時。伊上課會就講義
02 上的區間工時做說明及舉例，並提醒駕駛員下到各自所屬的
03 車站後一定要與資深教練或調度去做了解。另區間工時如果
04 有駕駛員反應有路段塞車頻率頻繁時，會請營業單位去檢核
05 駕駛員反應的路線，查看行車紀錄器去做調整。因為區間工
06 時是此行業的特性，事關勞工的重要勞動條件，所以每年都
07 會向新進駕駛員說明清楚。例如投影片第26頁之講義〔見本
08 院第28號卷(一)第373頁〕，即有就超時獎金部分做說明，如
09 超時一為每日駕駛工時＋待命工時＋出收班各20分鐘（8-10
10 小時）等語〔見本院第28號卷(二)第6頁至第8頁、第10頁至第
11 11頁、第14頁至第15頁〕。另觀諸投影片第26頁講義關於駕
12 駛員工資之計算方式已載明：「(一)本薪（新進人員19,000元
13 ）。(二)工時獎金：區間工時＋待命工時＋排車工時。(三)超時
14 獎金：超時一：每日駕駛工時＋待命工時＋出收班各20分鐘
15 （8-10小時）；超時二：10小時以上……實補工時：特休、
16 公、婚、喪、產、公傷及公出；工時獎金：每分鐘0.4×當月
17 （駕駛工時＋實補工時）；每月基本工時獎金為176小時×60
18 分鐘×0.4元＝4224元」。

19 3.至證人即前上訴人駕駛員翁山恩於原審雖證稱：伊開首班車
20 時，會先到五股場的調度室報到，做完酒測後，調度員會交
21 給駛車憑證及領錢箱，之後找到車輛做保養（檢查三油、五
22 水、胎壓等），保養時間約30至40分鐘，保養時間長短，因
23 個別車子特性而有不同，保養結束後，從五股場開到圓山站
24 之時間，不塞車約25分鐘，塞車約50分鐘。另末班車開回五
25 股場前要先加油，回到五股場請調度員開錢箱拿走，車輛排
26 隊等進洗車機洗車，清潔人員上車清潔車輛，填寫駛車憑單
27 上的金額及票據，洗完車再去調度室把憑單交給調度員，最
28 後打卡下班，從末班車開回五股場到打卡下班，最快要2小
29 時等語〔見原審卷(一)第494頁至第495頁、第498頁〕。惟參
30 以證人林炳憲於原審證稱：駕駛員出車前的準備工作是檢查
31 三油、五水、胎壓，正常程序不會超過15分鐘，加上從五股

場開到圓山站之時間，每個駕駛員都不一樣，正常狀況要40分鐘。末班車從圓山站乘客下車後開回五股場到打卡下班，正常大概40分鐘，車輛開回五股場以洗車機洗車體兩側約30秒，加上以人力分別刷洗車頭及車尾，約需5分鐘，排隊等洗車的時間要看回來時，等洗車的車輛多不多而定，證人翁山恩所述末班車開回五股場到打卡下班，最快要2小時云云，是比較極端的情形等語〔見原審卷(一)第503頁〕；及證人即上訴人駕駛員曾元朋於本院第167號案件準備程序證稱：伊會提早到調度室進行出班前之準備工作，包括酒測、量體溫、領當天的駕駛憑單、檢查車輛（引擎蓋打開檢查有無漏水或漏油、皮帶有無太鬆、胎壓是否足夠等，時間約10至15分鐘）等語〔見本院第28號卷(一)第453頁〕。則以正常情形而言，上訴人就被上訴人首班車出車前之準備工作及末班車收班後之整理工作，各給予20分鐘之工作時間；首班車從五股場出車至圓山站之調車工時，及末班車從圓山站返回五股場之調車工時，各給予26分鐘，合計各為46分鐘，已足夠被上訴人完成首班車出車前之準備工作，並將車駛至圓山站，及末班車將車駛回五股場，並完成收班後之整理工作；至於證人翁山恩前揭證述末班車從圓山站開回五股場到打卡下班，最快要2小時云云，則屬極為少見之情形，尚難據此認定被上訴人每次末班車從圓山站開回五股場到打卡下班，均需2小時。另證人曾元朋、林炳憲於本院第167號案件準備程序雖均證稱：渠等均會提早1小時到班等語〔見本院第28號卷(一)第453頁、第463頁〕，惟此僅能證明證人曾元朋、林炳憲提早至工作地點，尚不能證明上訴人要求其駕駛員應於出班前及收班後所為準備工作超逾20分鐘。是被上訴人主張其每日工時，應各加計出車前準備時間、收班後完成收班作業，及五股場至圓山站所需時間各53分鐘云云，尚難憑採。

4. 綜上，上訴人於聘僱新進駕駛員時，於新進駕駛員職前教育訓練課程中，上訴人已告知新進駕駛員該公司駕駛員每日上下班時間並非固定時間到站打卡上下班，而是依其每日排班

01 時間再加上預估之調車時間、行前準備時間或勤後時間上下
02 班，並說明區間工時之制定標準及駕駛員工資之計算方式，
03 且系爭工作規則、系爭獎金說明、系爭任職同意書均已載明
04 駕駛員之工資計算方式，包括工資不得低於勞動部公佈之基
05 本工資，工時獎金、考核獎金、趟次獎金等項目，及超時
06 一、超時二之延長工時計算方式。而被上訴人受僱擔任上訴
07 人駕駛員時即已存在系爭獎金說明，並受領上訴人據以發放
08 之薪資及薪資明細，有被上訴人提出之110年6月至111年4月
09 之薪資明細為憑（見士林地院卷第40頁至第50頁）。觀諸薪
10 資明細內容，記載每月5日發給本薪19,000元，每月20日發
11 給工時獎金、考核獎金、趟次獎金、專案獎金、免稅加班費
12 、敬業津貼、手排津貼、無肇事獎金、應稅加班費、節油獎
13 金、配合調度獎金、季優良員工獎金等項目名稱，並於說明
14 欄記載總工時、出車收班、實補工時、超一加班（每日加班
15 在2小時以內）、超二加班（每日加班逾2小時以上）、假日
16 加班、休息加班、公假、特休等時數，及超一加班、超二加
17 班、假日加班、休息加班之加班計算金額，各項給付名稱核
18 與系爭獎金說明及系爭工作規則規定相同。則上訴人每月給
19 付被上訴人薪資時，既已提供詳載項目及總工時（包含出車
20 收班、實補工時、超一加班、超二加班、假日加班、休息加
21 班）之薪資明細，使被上訴人據以核對，倘有疑義，即可立
22 時反應，並已行之有年。則衡諸一般社會常情，被上訴人於
23 受僱期間單純按月領取薪資之行為，應視為同意上訴人依系
24 爭獎金說明所示項目計算及支付薪資，因此被上訴人雖未為
25 反對之意思，應視為默示同意之意思表示，並非單純之沉默
26 。可見兩造就上訴人依系爭獎金說明計算駕駛員之工時（含
27 區間標準工時、起迄調車工時、及首、末班車之出車前準備
28 工時、收班後之收班作業工時），並發給工資及延時工資之
29 勞動條件已達成契約合意，且上訴人依此標準計算被上訴人
30 之工時及所為延時工資給付已逾約定正常工時工資計付之標
31 準，合於勞基法規定，而為兩造勞動契約之一部。準此，上

01 訴人基於其行業特性及駕駛員工作之特性，經與工會討論及
02 實際測定後，以平均合理之固定時間計算區間標準工時，首
03 、末班車之出車前準備工時、收班後之收班作業工時，及起
04 迄調車工時，既未違反勞基法關於工時、報酬計算之強制規
05 定，復非屬單方加重勞工責任，或減輕雇主責任之條款，勞
06 資雙方自得約定以區間標準工時，首、末班車之出車前準備
07 工時、收班後之收班作業工時，及起迄調車工時，計算被上
08 訴人之駕駛工時，於法並無不合。被上訴人主張：系爭獎金
09 說明係上訴人單方制定之計算工資標準，未經勞資會議協商
10 或決議通過，亦未經上訴人公開揭示，不能對伊發生拘束之
11 效力，非為兩造勞動契約之一部分云云，並無可採。

12 (二)班次間之空檔時間部分：

- 13 1.依證人翁山恩於原審證述：如開車至宜蘭之羅東轉運、宜蘭
14 、烏石等站，需要原地等待，如果有可以停車的地方就算運
15 氣好，可以休息，但如果沒有停車的地方，因不能急速需要
16 熄火停路邊，有警察來需立刻開離，不要被開單，開單沒寄
17 回公司還可以自己處理，單據寄到公司除了要繳罰鍰外，還
18 要接受處分。回到圓山站後，圓山站只有兩個大客車停車格
19 ，但不是只有國光客運可以停，跳蛙公車的其他客運也可以
20 停，因此伊如果間隔時間，會在庫倫街違規停車，要機警注
21 意開單。班次與班次休息時間，如果伊可以有合法停車格可
22 以使用，確實可以自由活動休息，但實際上沒有停車格，班
23 次間隔時間也不定，班次間應到班時間，上訴人有要求應於
24 表定發車時間前5分鐘進站等語〔見原審卷(一)第497頁、第49
25 9頁〕；證人林炳憲於原審證稱：班次間空檔時間駕駛員可
26 以自由活動休息，只要求發車前5分鐘進月台，被上訴人任
27 職臺北站期間，上訴人並未要求被上訴人在班次與班次間的
28 空檔休息時間做任何事情，圓山轉運站有地方可以停車，但
29 不是專用停車格，之前沒有劃設停車格時，有司機反應過，
30 後來和臺北市政府協調在護國禪寺附近劃設停車格後，就沒
31 有聽過司機反應沒有停車格等語〔見原審卷(一)第501頁至第5

02頁〕；證人林炳憲於本院第167號案件準備程序證稱：「
〔問：班次與班次間所載之應到班時間前被上訴人公司（按
即本件上訴人）是否有規定駕駛員應提前多久到班待命？〕
答：公司規定是發車前5分鐘到達月台。」、「（問：班次
與班次間的時間，駕駛員是否得自由活動、休息？）：可以
。」、「（問：在上訴人駐點於被上訴人公司臺北車站期間
內，被上訴人公司是否曾要求上訴人應於班表所載之時間，
提前到班待命？）答：沒有。」、「（問：被上訴人公司有
無要求比5分鐘以前更早到站待命？）答：沒有。」、「（
問：你擔任駕駛員期間，班次與班次間你會做什麼事情？）
答：臺北-南投我以前跑過，我的站都有停車位，停完車後
我可以自行活動。班次與班次間，如果我的車發動過，沒有
問題我會原車發回台北，至於乘客遺留的垃圾我處理不用太
久的時間。」等語〔見本院第28號卷(一)第462頁至第463頁〕
；證人曾元朋於本院第167號案件準備程序證稱：上訴人公
司並未規定趟次間之時間一定要待在車上，伊是看趟次間之
時間有多長，來決定是否有時間自行活動，如果不夠，伊就
不會去站外或自由活動，平常日看到站時間，時間如果夠的
話，會跟站務員訂便當帶車上吃，週六、日會塞車，就會事
先買麵包後，在車上用餐，如果時間超過1個小時，才有辦
法出站去吃飯等語〔見本院第28號卷(一)第453頁至第458頁〕
。可知班次間之空檔時間，上訴人並未要求駕駛員須提早到
班待命，駕駛員得視與下班次車發車時間之空檔時間長短，
決定是否留在車上用餐、休息，或出站外出用餐、休息，並
不受上訴人之指揮監督以備隨時準備出車，與備勤時間或待
命時間，應計入工作時間有別。縱駕駛員於車上用餐、休息
，乃係預估每次出車時間，斟酌班次間之空檔時間長短所為
權宜措施，自難據此而認係待命時間而應計入工作時間。

2.被上訴人主張：圓山站車位嚴重不足，伊只能待在車上，隨
時警惕警察驅離或開單，其他車站亦為相同情形云云，雖與
證人翁山恩於原審證稱：圓山站只有兩個大客車停車格，但

01 不是只有國光客運可以停，跳蛙公車的其他客運也可以停，
02 因此伊間隔時間會在庫倫街違規停車，要機警注意開單等語
03 〔見原審卷(一)第497頁〕，及證人曾元朋於本院第167號案件
04 準備程序證稱：圓山站只有兩個車格，國光客運的車輛太多
05 ，基本上車位都不夠，休息時間都會在路邊找地方停車，人
06 會待在車上，因為會有警察取締，其他路線的車站，有的有
07 地方休息，有的則沒有地方休息等語〔見本院第28號卷(一)第
08 456頁〕相符。惟上訴人於圓山站發車駛往宜蘭之北宜路線
09 計有5條路線，分別為1877路（往頂埔、頭城、烏石港）、1
10 878路（往壯圍、宜蘭）、1879路（往冬山、蘇澳、南方澳
11 ）、1879A路（往五結、羅東）、1881A路（往礁溪），有維
12 基百科之圓山站進駐路線及上訴人提出圓山站第3月台照片
13 可參〔見原審卷(二)第158頁至第159頁，本院第28號卷(二)第27
14 3頁至第274頁〕。又圓山站除於月臺後方劃設有2個大客車
15 專用停車格外，上訴人前開5條路線分別使用第3至第5月台
16 乙節，亦有月台照片附卷可佐〔見本院第28號卷(二)第276頁
17 至第281頁〕，依月台照片所示，至少可供停放4輛大客車〔
18 見本院第28號卷(二)第280頁〕，而依上訴人所稱：1879路每
19 週僅行駛4天，每天4班車，1881A路每天4班車〔本院第28號
20 卷(二)第107頁〕，則被上訴人於返回圓山站至下班車發車時
21 間之空檔時間，縱大客車專用停車格有其他客運業者之車輛
22 停放，亦可直接停靠於第3至第5月台，並下車休息，無須冒
23 遭警取締於路邊違規停車之必要。況上訴人為提供圓山站及
24 臺北轉運站駕駛員於趟次間獲較長之休息時間，亦向臺北市政府
25 工務局水利工程處承租3號水門堤外停車場，並設有簡
26 易型廁所之情，有上訴人提出之臺北市3號水門堤外停車場
27 使用行政契約、堤外停車場照片在卷可證〔見本院第28號卷
28 (一)第283頁至第308頁〕。是被上訴人主張：圓山站車位嚴重
29 不足，伊只能待在車上，隨時警惕警察驅離或開單云云，證
30 人翁山恩、曾元朋證稱：圓山站只有兩個車格，停車位不足
31 ，休息時間都會在路邊找地方停車，人會待在車上，隨時警

01 惕警察驅離或開單等語，均不足採為有利被上訴人之認定。

02 3.另就羅東站、宜蘭站、烏石港站、桃園機場、朝馬轉運站、
03 臺中轉運站、日月潭、向山服務中心、臺北轉運站停車部分
04 ，業據上訴人提出土地租賃合約書、土地租賃契約、大客停
05 車位照片、桃園國際機場第二航廈3號大客車停車場車輛停
06 放合約及大客停車位照片、租賃契約書及大客停車位照片、
07 交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所臺中貨運服務所土地（
08 停車場）租賃契約及大客停車位照片、日月潭及向山服務中
09 心大客停車位照片、臺北市3號水門堤外停車場使用行政契
10 約及堤外停車場照片等為證〔見原審卷(二)第109頁至第115頁
11 、第117頁，本院113年度審勞上易字第82號卷(一)第451頁至
12 第461頁、第463頁至第471頁、第473頁至第483頁、第485頁
13 至第488頁，本院第28號卷(一)第283頁至第308頁〕。是上訴
14 人抗辯其在各車站均有提供停車位讓駕駛員在趟次間之時間
15 休息等語，堪以採信；被上訴人主張停車位不足，故班次間
16 之空檔時間均須待在車上，無法獲得充分休息云云，則無可
17 採。

18 4.被上訴人復主張：伊駕駛大客車到站至下班車發車間之空檔
19 時間，若少於30分鐘，縱伊得自由運用，至多只能在上訴人
20 框限之工作場域內活動，並無法離開工作場域從事與工作無
21 關之事務，參照勞基法第35條本文「至少應有30分鐘之休息
22 」之規定，及勞動部「勞工在事業場所外工作時間指導原則
23 」關於汽車駕駛休息時間仍應至少1次給足30分鐘等規定，
24 及勞基法第1條所定保障勞工權益之立法目的，應認定伊在
25 班次間之空檔時間少於30分鐘者，縱處於未提供勞務或非待
26 命狀態下，因仍在車站內或大客車上之工作場所，實際上仍
27 處於雇主之指揮監督下，應算入其工時內云云〔見本院第28
28 號卷(二)第221頁至第222頁〕。查觀諸勞基法第35條規定：「
29 勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息。但實行輪班
30 制或其工作有連續性或緊急性者，雇主得在工作時間內，另
31 行調配其休息時間。」，及勞動部106年11月30日修正之「

勞工在事業場所外工作時間指導原則」之3(四)汽車駕駛規定
「1. 汽車駕駛，包括客車、貨車及主管之駕駛，其工作時間以實際工作時間為準，包含熱車時間、駕駛時間、驗票時間、等班時間、洗車時間、加油時間、保養時間、待命時間、上下貨時間或其他在雇主指揮監督下從事相關工作之時間。2. 駕駛得不受雇主之指揮、監督，並得自由利用之時間，為休息時間……。4. 駕駛因行駛路線長短不一，交通離尖峰狀況差異甚大，其工作時間及休息時間與一般固定工時之勞工有別。依勞基法第35條但書所定『連續性』工作，因具有一旦執行工作即無法中斷之特性，事業單位如有符合前開但書規定之情形，得於勞工工作時間內另行調配休息時間，該休息時間仍應至少1次給足30分鐘。雇主是否確依勞基法第35條規定給予勞工休息時間，得由勞動契約、工作規則、工作日誌等資料或訪談勞工以為判定。5. 至於未行車之等候時間，是否屬工作時間及其工作時間如何計算，應先釐清該時段內是否受雇主指揮監督，並得否自由利用……。」〔見本院第28號卷(二)第271頁〕可知，駕駛因行駛路線長短不一，交通離尖峰狀況差異甚大，其工作時間及休息時間與一般固定工時之勞工有別，如因長途駕駛需求，於繼續工作4小時之際，無法給予連續30分鐘休息時，雇主得依勞基法第35條但書規定，於勞工工作時間內，另行調配休息時間，該休息時間仍應至少1次給足30分鐘，而該休息時間係指不受雇主之指揮、監督，並得自由利用之時間。至於未行車之等候時間如趟次間之時間，倘未受雇主之指揮、監督，並得自由利用，即不屬工作時間。查，依前揭證人翁山恩、林炳憲、曾元朋之證述可知，上訴人對於行駛國道長途路線之駕駛員，並未要求駕駛員須提早到班待命，駕駛員得視下班次車發車時間之間隔時間長短，決定是否留在車上用餐、休息，或出站外出用餐、休息，並不受上訴人之指揮監督以備隨時準備出車，與備勤時間或待命時間不同。且上訴人依駕駛員行駛國道長途路線之長短不一，及交通離尖峰狀況之差異，已制定

01 「標準區間工時」乙節，已如前述，堪認上訴人就駕駛員之
02 班次間之空檔時間已預留相當之休息時間，縱駕駛員因路上
03 突發交通狀況致行駛時間較「標準區間工時」為長，致其班
04 次間之休息時間減少，並少於30分鐘，而於車上用餐、休息
05 ，此係駕駛員斟酌班次間之空檔時間長短所為權宜措施，且
06 路上突發交通狀況均非勞僱雙方所得事先預見。是被上訴人
07 主張：伊趟次間之休息時間少於30分鐘部分，縱處於未提供
08 勞務或非待命狀態下，因仍在車站內或大客車上之工作場所
09 ，實際上仍處於上訴人之指揮監督下，應算入其工時內云云
10 ，尚難採信。

11 (三)綜上，兩造既已就依系爭獎金說明，以區間標準工時，首、
12 末班車之出車前準備工時、收班後之收班作業工時，及起迄
13 調車工時，計算被上訴人之駕駛工時之勞動條件達成契約合
14 意；且班次間之空檔時間，被上訴人得決定是否留在車上用
15 餐、休息，或出站外出用餐、休息，並不受上訴人之指揮監
16 督以備隨時準備出車，非屬待命時間，不應計入被上訴人之
17 駕駛工時，則被上訴人主張：上訴人應依伊上、下班打卡時
18 間，即如原審卷(二)第305頁至第367頁所示之上下班時間計算
19 工作時間云云，委無可採。

20 (四)本件上訴人業已依系爭獎金說明，以區間標準工時，首、末
21 班車之出車前準備工時、收班後之收班作業工時，及起迄調
22 車工時，計算被上訴人之駕駛工時，並依系爭獎金說明計付
23 106年3月至111年4月之薪資（含本薪、工時獎金、考核獎金
24 、趟次獎金、專案獎金、免稅加班費、敬業津貼、手排津貼
25 、無肇事獎金、應稅加班費、節油獎金、配合調度獎金、季
26 優良員工獎金、超一加班、超二加班、假日加班、休息加班
27 之加班費等等項目）等情，有被上訴人提出之110年6月至11
28 1年4月薪資明細，及上訴人提出被上訴人之106年11月至111
29 年4月之薪資明細表、106年11月及12月之每日加班費明細表
30 、106年4月至111年4月之駛車憑單、標準區間工時、加班費
31 明細表、薪資明細等資料之光碟、106年3月1日至111年4月7

01 日之憑單工時明細等在卷可參〔見士林地院卷第40頁至第50
02 頁，原審卷(一)第43頁至第49頁，本院113年度審勞上易字第8
03 2號卷(一)第145頁至第420頁〕，則被上訴人主張依勞基法第2
04 4條第1條、第2項、第39條之規定，請求上訴人給付如原審
05 卷(二)第373頁至第375頁所示之加班費共計121萬9,514元，即
06 屬無據，不應准許。

07 六、綜上所述，被上訴人依勞基法第24條第1條、第2項、第39條
08 之規定，請求上訴人給付121萬9,514元，及自111年4月9日
09 起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，為無理由
10 ，不應准許。從而，原審判令上訴人給付被上訴人121萬9,5
11 14元本息，並依勞動事件法第44條第1項、第2項之規定，依
12 職權宣告假執行，及宣告上訴人供擔保得免為假執行，自有
13 未洽。上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為
14 有理由，應由本院予以廢棄，改判如主文第2項所示。

15 七、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
16 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
17 逐一論列，併此敘明。

18 八、據上論結，本件上訴為有理由，依民事訴訟法第450條、第7
19 8條，判決如主文。

20 中 華 民 國 115 年 1 月 13 日
21 勞動法庭

22 審判長法 官 邱 琦

23 法 官 邱靜琪

24 法 官 高明德

25 正本係照原本作成。

26 不得上訴。

27 中 華 民 國 115 年 1 月 13 日

28 書記官 郭彥琪