

勞動部不當勞動行為裁決決定書

108 年勞裁字第 47 號

申 請 人：長榮國際儲運股份有限公司企業工會
設桃園市八德區介壽路 1 段 199 號 3 樓

代 表 人 黃佳騰
住桃園市

申 請 人：蔡甲 OO
住桃園市

上 二 人 彭甲 OO

共 同 代 理 人 姚 OO
住桃園市

相 對 人：長榮國際儲運股份有限公司
設桃園市桃園區經國路 899 號

代 表 人：陳義忠
住桃園市

代 理 人 張清浩律師
設臺北市大同區長安西路 58 號 6 樓
廖 OO
住桃園市桃園區經國路 899 號

上列當事人間不當勞動行為爭議案，經本部不當勞動行為裁決委員會
（下稱本會）於民國（下同）109 年 04 月 10 日詢問程序終結，並於同

日作成裁決決定如下：

主 文

申請人之請求駁回。

壹、 程序部分：

勞資爭議處理法第 39 條第 2 項規定：「前項裁決之申請，應自知悉有違反工會法第三十五條第二項規定之事由或事實發生之次日起九十日內為之」，同法第 51 條第 1 項規定：「基於工會法第三十五條第一項及團體協約法第六條第一項規定所為之裁決申請，其程序準用第三十九條、第四十條、第四十一條第一項、第四十三條至第四十七條規定。」。查相對人於 108 年 8 月 19 日公布懲處申請人蔡甲 OO 違規駕駛分別記大過 1 次及小過 1 次，申請人蔡甲 OO 自該日知悉被懲處，而於同年 11 月 3 日提起本件裁決之申請，並未逾越 90 日之期間，故申請人提起本件裁決之申請合法。

貳、 實體部分：

一、 申請人之主張及聲明：

(一) 申請人蔡甲 OO 擔任工會幹部期間，積極參與企業工會運作，包括協助工會會員勞資爭議，並積極參與客車部管理階層協商，相對人 108 年 8 月 19 日懲戒行為，意圖打壓及不利益對待申請人蔡甲 OO 之動機，具有不當勞動行為之認識及意圖，違反工會法 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款：

1. 申請人工會自 108 年 1 月 12 日成立（申證 1），並於同年 2 月 26 日發函給相對人公司並告知申請人工會理、監事（申證 2），以利

工會幹部辦理會務。

2. 申請人蔡甲 OO 曾因國定假日遭相對人公司挪移及相對人公司排班不公等問題，號召工會會員於 108 年 3 月 8 日申請調解並於 108 年 4 月 23 日親自出席調解會議，但因雙方難以達成共識，故調解不成立（申證 3）。因申請人工會知悉相對人公司有違反勞動基準法之相關情事，申請勞動檢查，桃園市政府於 108 年 5 月 2 日進行勞動檢查，申請人工會進行陪檢，最後桃園市政府查有不法並依法裁罰在案（申證 4）。此外，申請人蔡甲 OO 及工會理事長黃佳騰因休假排班問題，於 108 年 5 月 31 日拜訪客車部課長李甲 OO，但申請人蔡甲 OO 在保障會員權益的立場下，與客車部課長李甲 OO 發生爭執，最後針對休假排班仍未有共識，雙方不歡而散。申請人蔡甲 OO 與相對人公司及主管間勞資關係緊張已不言而喻。
3. 相對人公司針對申請人蔡甲 OO108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日執行勤務時，疑有不當駕駛行為，依長榮國際儲運公司管理規則第 10 章第 5 條第 27 款「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」及 28 款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致使公司蒙受損害者」之規定懲處大過 1 次及小過 1 次（申證 5）。
4. 先不論申請人蔡甲 OO 是否有不當駕駛之行為，相對人公司係針對大客車行車人員另已制定「大客車行車人員管理規則」（申證 6），用以規範相對人公司大客車行人員，其管理範圍包含任用、服務、勤務時間、肇事原則、待遇、給假、考核、懲處、解職、

福利、殘廢補助及撫卹等，故相對人公司獎懲大客車行車人員時，皆以「大客車行車人員管理規則」辦理，但相對人公司此次懲處申請人蔡甲 OO 時，卻以長榮國際儲運公司管理規則懲處，顯然與相對人公司慣例不符。

5. 相對人在本案中，未依往例「大客車行車人員管理規則」，而採用文字敘述較模糊且嚴苛的「長榮國際儲運公司管理規則」，不但與往例不符，更實質導致申請人蔡甲 OO 降低年終獎金達新臺幣（下同）18,000 元，且時間上皆發生在申請人工會於 108 年 1 月成立後，工會並於 108 年 6 月 18 日、6 月 24 日、7 月 2 日、7 月 5 日及 8 月 14 日皆申請進行勞動檢查，申請人蔡甲 OO 亦代表工會陪檢，並另外進行多次勞資爭議，對照相對人違背慣例採用的懲處手段，即可證明相對人公司具有不當勞動行為之認識，刻意對於申請人蔡甲 OO 針對性的不利益對待，意圖造成申請人工會幹部之恐懼。
6. 而蔡甲 OO 行為是否已達大過及小過之程度有待商榷，但相對人公司僅以「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」及「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致使公司蒙受損害者」等模糊不明理由懲處申請人蔡甲 OO1 大過 1 小過，到底如何程度違反公序良俗、法令或損害公司信譽？相對人公司並無說明，更與申證 5 之懲戒事由顯無相關。
7. 另外，相對人公司並未針對上述懲處更進一步調查，相對人公司僅以行車紀錄器便片面判斷申請人蔡甲 OO 應懲處，且此懲處

接近 2 大過（詳見申證 7 第 2 頁第 9 行及申證 7 第 5 頁第 8 條第 2 點）免職門檻，相對人公司竟未召開相關會議讓申請人充分說明便逕行懲處，相對人公司懲處之輕率相較於申請人接近免職懲處之重，顯然不成比例原則。且申請人蔡甲 OO 在本案懲處前，106 年至 108 年 3 年間只收到 4 張「改進通知單」，107 年整年更是完全未受到任何通知單，有關超速或手持智慧性手機都是在 106 年間，足證申請人蔡甲 OO 擔任職業大客車駕駛員的工作表現堪稱穩定。從相證 17 中可知，106 年到 108 年 3 年間收到的 4 張「改進通知單」，其懲處為：書面告誡、罰扣服勤獎金 20 點，108 年的 2 張與駕駛工作無直接關係，皆為勸導性質，與本次懲處比較，更證明相對人公司有意圖打壓及不利益對待。

8. 另查，相對人公司駕駛吳 OO 於 108 年 2 月 23 日駕駛大客車（車號 429-V6），其危險駕駛行為遭桃園市政府裁罰在案（申證 10），事後，吳姓駕駛遭吊扣駕照，相對人公司大客車（車號 429-V6）之汽車牌照亦遭吊扣，造成相對人公司營業損失，但令人詫異的是，駕駛吳 OO 竟未受相對人公司任何懲戒，吳員嚴重跨越車道分隔線，「迫近外側」並且實際撞到隔壁車道車輛造成事故，甚至使相對人遭吊扣大客車（車號 429-V6）牌照，難道在相對人公司認知中，相較於申請人蔡甲 OO 至多僅係「迫近前車」與「鳴按喇叭」，竟然比肇事吊扣牌照還要更為嚴重？如此與常理違背的說法，更證明相對人針對申請人蔡甲 OO 不利對待，刻意打壓申請人蔡甲 OO 之意圖，已明顯構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及

第 5 款。

9. 申請人蔡甲 OO 擔任相對人公司大客車駕駛一職已逾 3 年，工作表現良好，此期間從未被相對人公司懲處，但擔任工會幹部協助爭取會員權益，使相對人公司遭主管機關處罰後，旋即遭相對人公司懲處 1 大過 1 小過接近 2 大過免職處分，其時間之緊密跟懲處之重，相對人公司顯有秋後算帳之嫌，並以此打壓工會幹部並妨礙工會組織跟運作意味濃厚，已顯違反工會法 35 條第 1 項第 5 款之規定。而申請人蔡甲 OO 本俸為 12,000 元，依據「大客車行車人員管理規則」第 9 章獎懲(申證 7 第 2 頁第 14 行及第 15 行)，扣年終獎金大過 12,000 元，小過 6,000 元，共計 18,000 元，相對人公司打壓工會幹部已造成申請人蔡甲 OO 實質上不利待遇，顯違反工會法第 35 條第 1 項第 1 款之規定。綜上，相對人有違反工會法 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之情事。

(二) 相對人公司聲稱申請人蔡甲 OO 於 108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日「不當按鳴喇叭、逼車行為」一事，並於 108 年 8 月 19 日遭相對人公司懲戒，但從現場影片與相對人主張，相對人刻意忽略小客車違規事實，將過程完全導向申請人蔡甲 OO 違規，並予以加重懲處，構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為：

1. 有關申請人蔡甲 OO 108 年 8 月 19 日遭懲戒大過，其於 108 年 6 月 27 日駕駛狀況如下（詳參相證 2 光碟）：

(1) 05：32：51 申請人蔡甲 OO 駕駛於外二車道，對方白色小客車（車號 RBF-5151）駕駛於最外車道，忽然切入申請人蔡甲 OO

前方，因此長按喇叭警示白色小客車。

(2) 05：33：01 對方在前方無車狀況下，無故踩剎車。

(3) 05：33：09 對方在前方無車下減速，引發危險可能性，因此申請人蔡甲 OO 按鳴喇叭。

(4) 05：33：58 申請人蔡甲 OO 要從外車道變換至外二車道對方車後，對方卻又故意踩剎車，造成危險。

(5) 05：34：20 對方利用外二車道有一輛大貨車，故意減速造成阻擋申請人蔡甲 OO，造成危險，因此申請人蔡甲 OO 按鳴喇叭。

(6) 05：34：29 申請人蔡甲 OO 換至外二車道，對方在最外車道。

(7) 05：35：13 對方切至外二車道，申請人蔡甲 OO 立刻變換至最外車道。

(8) 05：36：03 高速公路國道 2 號轉接國道 1 號，對方上高架，駕駛人入平面車道。

2. 有關申請人蔡甲 OO108 年 8 月 19 日遭懲戒大過，其於 108 年 7 月 1 日駕駛狀況如下（詳參相證 5 光碟）：

(1) 05：23：27 申請人蔡甲 OO 駕駛於外二車道，對方白色小客車忽然左打方向燈後立刻變換車道，申請人蔡甲 OO 因此鳴按喇叭。

(2) 05：23：27 申請人蔡甲 OO 想加速超車，但對方立刻加速且不讓道，申請人蔡甲 OO 只好從他後方變換至左側車道。

(3) 05：24：32 對方忽然放掉油門，讓速度減慢，引發危險，申請人蔡甲 OO 因此鳴按喇叭。

3. 根據相證 7 及相證 8，可知申請人蔡甲 OO 已把 108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日當日行車狀況完整報告給相對人客車部課長李甲 OO，但無論是勞資雙方在 108 年 8 月 2 日的面談紀錄，或是 108 年 8 月 19 日相對人的懲處內容中，申請人的陳述皆完全沒有納入相對人公司評估，申請人認為相對人公司此種未經實際狀況調查，直接懲處的作法，明顯不符常理且造成申請人蔡甲 OO 的權益受損，更將造成申請人工會幹部與會員心生恐懼。
4. 退萬步言，縱使申請人蔡甲 OO 於 108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日駕駛行為有所瑕疵，從相證 21 可以看出，過去相對人公司管理所慣常使用的「大客車行車人員管理規則」相關規定，亦即相證 19 中第 9 章第 4 條及第 5 條，都是以「同年度第 2 次」為警告，以及「同年度第 3 次」為申誡，可見對於駕駛行為的懲處標準是以年度為思考，但在申請人蔡甲 OO108 年 6 月 27 日的案例中，竟然在凌晨 5 點 10 分到 5 點 35 分短短 25 分鐘以內，遭記 1 小過及 2 個申誡，在相對人公司工作規則中已經可以合併為 1 大過；在 108 年 7 月 1 日的案例中，同樣在 17 分鐘內遭記 1 小過及 1 申誡，與原本規定中的概念有極大落差，這種明顯的差異正好表現出相對人對於申請人蔡甲 OO 及申請人工會的不利益對待，已經明顯構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之行為。
5. 另外根據相證 9 可知，在 108 年 8 月 2 日的面談當中，面談紀錄「內容」中的 3 項要點，相對人也都未曾提到將要進行懲處，僅表示要求相對人「提醒你務必注意，並對個人違規行為深切進行檢

討」，因此申請人蔡甲 OO 並未表示反對，但相對人卻在相證 11 中以有別於往例的管理規則，進行加重懲處，且對於申請人蔡甲 OO 於駕駛狀況之陳述，完全未予參考或核對，直接以完全不利於駕駛人蔡甲 OO 的偏頗詮釋，並以違背過往案例的處理方式，明顯對於申請人蔡甲 OO 針對性不利益對待，更造成申請人工會會員心生恐懼。

6. 綜上，相對人公司在過程當中，未曾針對申請人蔡甲 OO108 年 6 月 24 日及 7 月 1 日之行車狀況進行約談調查，更未考量申請人蔡甲 OO 當時作為客運駕駛，須以按鳴喇叭方式避免危險，相對人卻在未開人評會的方式下，旋即以 1 大過 1 小過的方式懲處申請人蔡甲 OO，此種未合常理的做法，更證明其打壓擔任企業工會幹部的申請人蔡甲 OO，並造成妨礙企業工會運作的意圖。

(三) 相對人公司聲稱申請人蔡甲 OO 於 108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日「超速」一事，忽視客運產業常態性超速狀況及刻意以單一趟次連續加重懲處，明顯有針對並打壓申請人意圖：

1. 根據衛星犬企業車隊管理系統所示，相對人公司旗下之客運車輛無論在任何時段中，皆有超速情事發生，如申證 9 行駛狀態表可稽，此為客運產業內常態之情況，相對人公司必然知悉。
2. 如相對人公司抽查超速紀錄發現駕駛有超速情況時，相對人公司僅發布「改進通知單」，並請該名超速駕駛改進，例如相證 17 第 1 頁所示。
3. 除此之外，相對人公司之駕駛從未因超速而遭受相對人公司懲

戒，但此次申請人蔡甲 OO 卻因超速遭相對人公司懲戒，甚至以同一車趟連續計算 4 次（108 年 6 月 27 日）及 3 次（108 年 7 月 1 日），並加重其懲處，其懲處不僅有失公允，更有針對打壓申請人之意圖，若非申請人工會幹部身分，相對人公司並不會刻意大張旗鼓打壓申請人蔡甲 OO，此舉無疑是殺雞儆猴，造成公司同事間寒蟬效應，嚴重影響申請人工會運作。

(四) 相對人以及證人李甲 OO 雖稱無員工離職後懲處案例，然相對人公司確實曾有離職後懲處案例，相對人說詞與事實不符，意圖掩蓋其打壓工會幹部之行為，更反映相對人因人設事、無合理標準：

1. 相對人雖辯稱因吳 OO 已經要辭職，所以沒有深究，證人李甲 OO 亦證稱相對人公司並無員工離職後予以懲處案例，然相對人公司客車部車管課駕駛員李乙 OO，於 107 年 12 月 23 日因變換車道不當，發生連續追撞車輛重大違規事故，相對人公司於李乙 OO108 年 2 月 1 日退休離職後（詳見申證 14 第 2 頁第 11 項），相對人公司才於 108 年 2 月 11 日懲處李員大過 1 支（詳見申證 15），相對人以及證人李甲 OO 所稱，相對人公司並無員工離職後懲處案例，明顯與事實不符，更凸顯其意圖掩蓋對申請人蔡甲 OO 針對性不利益對待之事實。

2. 承上，李乙 OO107 年 12 月 23 日變換車道不當，導致連續追撞車輛，造成相對人公司損失重大，僅記大過 1 支，相較於本案申請人蔡甲 OO 在主管機關未判定任何違規，亦未造成公司任何具體損失，竟遭記大過 1 支，可見相對人公司懲處判斷脫離常理，

顯然為意欲對於工會幹部進行針對性不利對待。

3. 再查，根據申證 12，107 年 8 月 23 日相對人公司駕駛員陳 OO 以手持行動電話聊天長達 20 多分鐘，遭相對人公司懲處申誡 1 支，但本案中，申請人蔡甲 OO 以「擴音」方式向國道警察進行備案動作，全程時間僅為 1 分 13 秒，竟遭到相對人公司同樣程度懲處，完全未顧及申請人蔡甲 OO 當時狀況，且故意忽視影片中申請人蔡甲 OO 未有手持事實。

4. 綜上可知，相對人公司在不同案例當中，對於違規司機的懲處程序、強度，皆無一定合理的標準，甚至因人設事，並讓整體程序淪為打壓工會的手段，凸顯相對人公司根本沒有合理制度與程序，申請人蔡星峰才需要利用手機蒐證，並且當下立刻以擴音方式進行報案，對於自身權益進行保護。

(五) 請求裁決事項：

1. 請認定相對人於 108 年 8 月 19 日懲處蔡甲 OO 大過 1 次之行為，構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為。
2. 請認定相對人於 108 年 8 月 19 日懲處蔡甲 OO 小過 1 次之行為，構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為。
3. 請相對人撤回申請人蔡甲 OO 於 108 年 8 月 19 日大過 1 次及小過 1 次懲處。

(六) 其餘參見調查程序會議紀錄及申請人提出之書狀與證物。

二、 相對人之答辯及聲明：

(一) 申請人於 105 年 6 月 6 日起受僱於相對人公司，擔任職業大客車

駕駛員乙職，主要工作內容為駕駛營業遊覽大客車載送乘客與客戶員工上、下班通勤旅運等工作，茲分別說明相對人申請裁決事項，即 108 年 8 月 19 日分別予申請人懲戒大過 1 次及小過 1 次之調查程序與懲戒緣由：

1. 108 年 8 月 19 日懲戒大過 1 次部分之調查說明：

依據交通部公路總局新竹區監理所桃園監理站（目的事業主管機關）108 年 7 月 1 日函文（竹監桃站字第 1080153234B 號）通知，用路人投訴相對人所屬（車號 500-V6）營業遊覽大客車，於 108 年 6 月 27 日約 5 時 32 分許，於國道 2 號機場支線轉國道 1 號逼車案說明辦理（相證 1）。案經相對人調閱比對申請人當日執勤營業遊覽大客車 500-V6 行車錄影 DVR（相證 2-光碟 1 只）與司機日報表、行車紀錄器（紙）（相證 3）；查證申請人行駛該路段確有行車超速、不當按鳴喇叭逼車及行進中違規手持使用手機等嚴重影響行車安全之行為，詳述如下：

(1) 不當按鳴喇叭、逼車行為（DVR 影片時間）：

A. 05：32：51~05：32：56

a 事實發現：迫近前車，並連續按鳴喇叭長達 5 秒（不間斷），迫使前車讓道行為。

b 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 1 項第 3 款規定：「汽車駕駛人，任意以迫近…或其他不當方式，迫使他車讓道（連續按鳴喇叭達 5 秒）」，另按「道路交通安全規則」第 92 條第 2 項規定：「按鳴喇叭以單聲

為原則，並不得連續按鳴三次，每次時間不得超過半秒鐘。」；申請人迫近前車並長鳴喇叭，迫使前車讓道，顯有惡意逼車危險駕駛行為。

B. 05：33：09~05：33：11

a 事實發現：申請人行駛外線第二車道，並位於（車號 RBF-5151）車同一車道後方，未與前車保持行車安全距離，迫近前車並連續按鳴喇叭達 3 秒（不間斷）要求前車讓道。

b 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 1 項第 3 款規定：「汽車駕駛人，任意以迫近…或其他不當方式，迫使他車讓道（連續按鳴喇叭達 3 秒）」。申請人未保持行車安全距離，迫近前車並連續按鳴喇叭，有逼車讓道之危險駕駛行為。

C. 05：34：20~05：34：26

a 事實發現：申請人行駛外線第二車道，並尾隨於（車號 RBF-5151）後方，（車號 RBF-5151）變換至外線車道同時，申請人亦追逐並變換車道於其後方緊隨，再次連續按鳴喇叭長達 6 秒（不間斷），迫近前車，逼車讓道。

b 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 1 項第 3 款規定：「汽車駕駛人，任意以迫近…或其他不當方式，迫使他車讓道（連續按鳴喇叭達 6 秒）」；未保持行車安全距離，驟然變換車道並按鳴喇叭迫使前車讓道。

D. 影響行車安全行為說明：

依據「道路交通安全規則」第 94 條第 1 項及第 3 項分別律定：「汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意以迫近或其他方式，迫使前車讓道。」、「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」。申請人於國道 2 號機場支線路段，連續多次發生行駛於車道間，與前車競速追逐，沿路鳴按喇叭、逼車，迫使前車讓道之行為，即所謂大車欺侮小車之危險道路駕駛行為，依據行車錄影 DVR 紀錄，違規事實至為明確。

申請人雖辯稱前車採取引擎剎車方式故意減速云云，但此係申請人猜測之詞，不可採信。因當時左側即外側第二車道有藍色小貨車行駛，（車號 RBF-5151）小客車是逐漸加速從藍色小貨車右後方超過該車到藍色小貨車之右前方，可見（車號 RBF-5151）小客車並無刻意減速阻擋後側申請人車輛之行為。假設（車號 RBF-5151）小客車真的要阻擋申請人車輛，（車號 RBF-5151）小客車就會與其左側的藍色小貨車併行行駛。

故申請人於上開危險駕駛行為，因未保持行車安全距離與行車安全間距，倘若發生緊急路況之情形，即有因剎車距離不足與反應不及，而追撞前車，衍生重大交通事故之風

險。

(2) 行進間，不當使用手機行為：

A. 05：34：52~05：35：40

a 事實發現：申請人於 05：34：52 行進間以手持方式，使用手機拍照（攝影）前車達 48 秒，無視同向車道有前車行駛之路況，仍持續以手機拍攝(車號 RBF-5151)車，直至 05：35：40 止；申請人於 05：36：07 行進間以手持方式，使用手機撥接通話達 73 秒，依據通話內容為申請人向警察告知（車號 RBF-5151）有故意煞車行為，並轉給泰山分隊備案。

b 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 31-1 條「汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者。」。

B. 影響行車安全行為說明：

申請人行駛高速公路行進間，以手持方式，使用手機拍照（攝影）、撥接通話，此駕駛行為足以影響駕駛人之專注力，易造成有分心、閃神之駕駛狀況，影響行車安全甚鉅。申請人顯然有違規持續按鳴喇叭且惡意逼車之危險駕駛行為，以及在行駛中以手持方式使用行動電話等違規行為；申請人罔顧行車安全辯稱係以手機蒐證保全證據之詞，不足採信。

(3) 超速：

A. 行車紀錄器（紙）車超速紀錄：

- a 第 1 趟次 6/26 長榮航空往臺北 19：20~19：30 超速（時速 118 公里/小時，速限 90 公里/小時）。
- b 第 2 趟次 6/26 臺北往長榮航空 20：20~20：30 超速（時速 115 公里/小時，速限 90 公里/小時）。
- c 第 3 趟次 6/26 桃園機場往八德 23：10~23：15 超速（時速 118 公里/小時，速限 90 公里/小時）。
- d 第 4 趟次 6/27 桃園機場回桃園公司 05：10~05：30（時速 116 公里/小時，速限 90 公里/小時）。
- e 事實發現：經勘驗申請人當日（108 年 6 月 27 日）執勤 500-V6 行車紀錄器（紙），檢視所執行 4 趟次之勤務，均有明顯違反道路速限之規定。
- f 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 33 條第 1 項第 1 款：「行車速度超過規定之最高速限」

B. 影響行車安全行為說明：

申請人當日勤務，連續多次超過行車速限之規定，顯見其駕駛行為有連續性超速違規之事實，其行車風險驟增。

2. 108 年 8 月 19 日懲戒小過 1 次部分之調查說明：

依據交通部公路總局新竹區監理所桃園監理站（目的事業主管機關）108 年 7 月 9 日函文（竹監桃站字第 1080161903B 號）通知用路人投訴相對人所屬營業遊覽大客車（車號 500-V6），於 108

年 7 月 1 日約 5 時 20 分許，於國道 2 號大園交流道超速並長鳴喇叭逼車案說明辦理（相證 4）。案經相對人調閱比對申請人當日執勤營業遊覽大客車（車號 500-V6）行車錄影 DVR（相證 5-光碟 1 只）與司機日報表、行車紀錄器（紙）（相證 6）；查證申請人行駛該路段有行車超速、不當按鳴喇叭逼車等嚴重影響行車安全之行為（當時車上搭載乘客 36 名），說明如下：

(1) 不當按鳴喇叭、逼車行為（DVR 影片時間）

A. 05：23：26~05：23：28

- a 事實發現：用路人（車號 ATK-3918）行駛於外側出口車道，申請人行駛於外側出口第二車道，用路人（車號 ATK-3918）依規定事先打方向燈預警並變換車道，申請人無減速不願意讓道，並按鳴喇叭表示不讓道，並加速追逐前車。

- b 違規事項：未依規定按鳴喇叭。

B. 05：24：32~05：24：37

- a 事實發現：申請人尾隨（車號 ATK-3918）車後方，二車行駛於同一車道，申請人未保持行車安全距離，迫近前車並長鳴喇叭達 5 秒逼車行為。

- b 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 1 項第 3 款規定：「汽車駕駛人，任意以迫近...或其他不當方式，迫使他車讓道（連續按鳴喇叭達 5 秒）」；未保持行車安全距離，按鳴喇叭迫使前車讓道。

C. 影響行車安全行為說明：

依據「道路交通安全規則」第 94 條第 1 項及第 3 項分別訂有：「汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意以迫近或其他方式，迫使前車讓道。」、「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

申請人於國道 2 號機場路線大園交流道段，發生行駛於車道間，與前車追逐，並鳴按喇叭、逼車，迫使前車讓道之行為，依據行車錄影 DVR 紀錄，違規事實明確。且申請人未保持行車安全距離與行車安全間距之危險駕駛行為，若發生緊急路況，即有因剎車距離不足與反應不及，而追撞前車肇事，衍生重大交通事故風險。

(2) 超速：

A. 行車紀錄器（紙）車超速紀錄：

- a 第 1 趟次 108 年 6 月 30 日桃園機場往長榮航空 19：45~19：48 超速（時速 118 公里/小時，速限 90 公里/小時）
- b 第 3 趟次 6/30 桃園機場往長榮航空 23：10~23：15 超速（時速 110 公里/小時，速限 90 公里/小時）
- c 第 4 趟次 108 年 7 月 1 日中壢往桃園機場 05：38~05：40 超速（時速 118 公里/小時，速限 90 公里/小時）

- d 事實發現：經勘驗申請人當日（108 年 7 月 1 日）執勤（車號 500-V6）行車紀錄器（紙），檢視所執行之 4 次勤務，計有 3 次明顯違反道路速限之規定。
- e 違規事項：依據「道路交通管理處罰條例」第 33 條第 1 項第 1 款：「行車速度超過規定之最高速限」。

B. 影響行車安全行為說明：申請人當日多次發生超過行車速限之事實，嚴重影響行車安全。

3. 申請人於執勤過程中，發生連續不當之危險駕駛行為，除違反道路交通安全相關規定之外，並嚴重影響行車安全與用路人權益，損及公司形象甚鉅；如有肇事情形，不但危及乘客以及用路人之安全，更影響公司長久以來建立之安全品牌形象。相對人於 7 月初 2 次收到監理站來函與用路人投訴申請人前述不當危險駕駛行為後，便立即約談申請人、調閱行車紀錄器，要求其提出相關說明，申請人隨後亦提出書面報告（相證 7 及相證 8）；相對人於 108 年 8 月 2 日再度對申請人個別面談，要求申請人對其行車安全問題以及個人違規行為作出檢討（相證 9），公司除定期進行勤前教育訓練外，復於 108 年 8 月 13 日個別對申請人進行個人教育訓練（相證 10），加強其行車安全意識與行車禮節。
4. 相對人在給予申請人數次說明意見的機會外，尚與申請人面談和施行教育訓練，相對人確已善盡事前查證，方於 108 年 8 月 19 日對申請人發出懲戒通知（相證 11）；而非如申請人所言片面判斷、輕率施以懲處，另為導正其行車違規作為，相對人亦已盡力

對申請人施以矯正措施。

5. 申請人 108 年 6 月 27 日及 108 年 7 月 1 日之數項違規行為，包含不當按鳴喇叭、逼車、使用手機拍照攝影及撥打電話、同日不同趟次數次超速等，違反較為具體之「大客車行車人員管理規則」第 9 章及附錄 4 相關規定所對應之懲處，共計應有小過 2 次與申誡 6 次及其他書面警告（相證 12），果若相對人依「大客車行車人員管理規則」予以懲戒，應核予小過 2 次與申誡 6 次，再依「大客車行車人員管理規則」第 9 章第 3 條（相證 13）、應換算為記大過 2 次與記小過 1 次，已達到記大過 2 次，應予免職。然申請人蔡甲 OO 亦同時該當於「長榮國際儲運公司管理規則」第 10 章第 5 條第 27 款「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」及第 28 款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致使公司蒙受損害者」所述情節之規定，依「長榮國際儲運公司管理規則」僅核予記大過 1 次與記小過 1 次。相對人衡情判斷，仍再予申請人蔡甲 OO 矯正其違法行為之機會，而未依「大客車行車人員管理規則」施以免職之懲處，改依「長榮國際儲運公司管理規則」核以較輕微之記大過及小過之處分，如此豈能再謂相對人有打壓申請人蔡甲 OO 之情。

6. 申請人蔡甲 OO 於 105 年 06 月 06 日到職，於到職當日相對人即協同申請人蔡甲 OO 辦理「長榮國際儲運公司管理規則」及「大客車行車人員管理規則」研習課程。申請人蔡甲 OO 對於「長榮國際儲運公司管理規則」及「大客車行車人員管理規則」之全部

內容於是日均已詳閱瞭解，並簽立同意書（相證 15），該等管理規則視為雙方勞動契約之一部分，故申請人蔡甲 OO 對「長榮國際儲運公司管理規則」或「大客車行車人員管理規則」內之懲處規定，已生拘束雙方之效力，申請人不得推諉不知。

7. 相對人考量申請人蔡甲 OO 已服務多年，且自 108 年 7 月 1 日監理站兩度來函後迄至 108 年 8 月 19 日本公司作出懲處之前，相對人並未再接獲有關申請人之投訴或主管機關檢舉來函；若逕依「大客車行車人員管理規則」對申請人蔡甲 OO 施以懲處，恐會遏止申請人蔡甲 OO 改善行車安全與行車禮節的努力，甚至遭有心人士連結相對人有借懲戒之名打壓工會幹部之實；相對人乃從輕以「長榮國際儲運公司管理規則」對申請人蔡甲 OO 作出懲戒。爰相對人對申請人蔡甲 OO 施以之懲戒處分，悉依雙方間勞動契約為據已如前述，並已酌情施以較輕微之懲處結果，於法於情並無申請人所指涉工會法 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款不當勞動行為之情。

- (二) 相對人公司對於申請人蔡甲 OO 之危險駕駛等嚴重違規行為，並未給與超過合理程度之懲處，對申請人蔡甲 OO 所為懲戒處分並無構成不當勞動行為：

1. 按「雇主縱使依據勞動契約或工作規則，對於懲戒處分具有裁量權限，如該懲戒處分依一般社會通念判斷已超過合理之程度，並綜合上述判斷基準，認為存在不當勞動行為之意思時，即有構成不當勞動行為之可能（參貴會 101 年勞裁字第 1 號、103 年勞裁

字第 29 號裁決決定書意旨)。因此，若雇主所處以之懲戒處分，如果依照一般社會通念判斷，並未超過合理之程度，應不能認為構成不當勞動行為。

2. 相對人公司是因為收到相證 1 及相證 3 桃園監理站的民眾投訴逼車函文，才會調查其逼車的危險駕駛行為，在調查中附帶發現有超速、手持電話，而一併予以懲處。而關於申請人蔡甲 OO 持續按鳴喇叭及惡意逼車等危險駕駛之行為，皆有錄影檔存在。相對人公司對於有客訴駕駛員違規時，會加以調查。調查後，如果發現駕駛員有違反交通法規之行為，會加以懲處。相對人公司就駕駛員違規行為，都是因為駕駛員遭到投訴、駕駛員發生車禍肇事、交通警察舉發、相對人公司隨機抽查而發動調查程序，在查明事實後，才給與懲處。駕駛員被投訴有違反交通法規之行為，而予以懲處之案例，例如：相對人公司在 106 年 1 月 2 日通知劉繹中的「員工懲戒通知」，其上有載明「致客戶投訴」等語（相證 22）；在 108 年 1 月 14 日通知蔡甲 OO 的「改進通知單」，其上有記載「遭地勤人員投訴」的字樣（請見相證 17 第 5 頁）。

3. 駕駛員發生違規行為後，相對人公司會依其情節及態度、初犯或累犯，決定是否先開具改進通知單；又如果駕駛員之違規行為，屬於大客車行車人員管理規則所規定之書面告誡事項，也會先開具改進通知單：

(1) 在駕駛員發生違規行為後，就情節輕微、有抱持悔悟態度、且係初犯者，又沒有肇事、沒有造成相對人公司車輛或乘客

損失；或是以相對人公司獎懲規定只要書面告誡即可者，相對人公司通常只會開具改進通知單。只要駕駛員切實瞭解與反省其所犯疏失，相對人公司並不會予以嚴重之懲處，以免造成駕駛員獎金因被懲處而減少。但駕駛員如果是累犯、犯後態度不佳，或有造成實際損失者，相對人公司為使違規之駕駛員知所警惕，維護職場紀律與工作安全，也只能依獎懲規定施予懲處。此應屬於雇主懲戒權裁量之範圍。

- (2) 就相證 17 第 1 頁的 106-021 改進通知單，是因為蔡甲 OO 在 106 年第 1 次超速，又依據相對人公司大客車行車人員管理規則附錄 4「行車紀錄器使用管理辦法」第 8 條第 1 項第 1 款：「行車超速者，年度第一次予以書面告誡。」（相證 23），因此相對人公司發出書面的「改進通知單」，對蔡甲 OO 書面告誡。
- (3) 就相證 17 第 3 頁的 106-049 改進通知單，是因為蔡甲 OO 駕駛時手持智慧型手機通話，由於蔡甲 OO 是初犯、又有保證不再犯（請見相證 17 第 4 頁由蔡甲 OO 所寫的書面），因此還是給與書面告誡。
- (4) 就相證 17 第 5 頁第 108-012 改進通知單，是因為蔡甲 OO 被客訴在 108 年 1 月 14 日有口氣態度不佳的行為（客訴文請見相證 17 第 6 頁），相對人公司經調閱行車錄影，查證確有此事，除了對蔡甲 OO 口頭告誡外，礙於蔡甲 OO 為工會理事的身分，還是再次給與蔡甲 OO 改善工作態度的機會。

(5) 就相證 17 第 7 頁第 108-049 改進通知單，是因為蔡甲 OO 在 108 年 6 月 11 日下午 1 時許於排班空檔向班長告知要外出 1 小時，結果遲至下午 5 時才返回，等於是晚了 3 個小時，因而造成班長派車排班的困擾。但由於此非相對人公司獎懲規定所規範應予懲處之行為，相對人公司又礙於蔡甲 OO 為工會理事的身分，故相對人公司還是只是給與書面告誡而已。

(6) 不料，蔡甲 OO 變本加厲，除了 108 年已有的兩次不當行為以外，在 108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日有多次超速、危險駕駛、手持手機等嚴重違規之行為，又被人投訴。蔡甲 OO 任職相對人公司擔任大客車駕駛乙職，理應清楚駕駛員執行職務首重行車安全，惟其竟反其道而行，多次脫序行為不斷已如前述，尤以本件懲處事由為例（108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日之重大違規），蔡甲 OO 危險駕駛行徑已達危害乘客生命安全之程度，相對人公司豈能坐視不管？相對人公司如今實在忍無可忍，只好依長榮國際儲運公司管理規則獎懲章規定予以一大過、一小過之懲處，而非逕依大客車行車人員管理規則直接給與免職處分，無非係盼申請人蔡甲 OO 能藉由此次處分，從此戒斷不當駕駛之行為，重拾職業駕駛之初心，好好完成每趟任務。

4. 相對人公司懲處蔡甲 OO 之過程並無不當：

(1) 相對人公司在接獲相證 1 之桃園監理站 108 年 7 月 1 日民眾投訴（車號 500-V6）大客車在 108 年 6 月 27 日約 5 時 32 分

有逼車之函文，就由客車部車管課李甲 OO 課長先調出當時行車錄影檔案，再通知該車駕駛員蔡甲 OO 前來車管課 2 樓辦公室觀看，在蔡甲 OO 觀看完畢後，要求蔡甲 OO 提出書面報告。蔡甲 OO 大約在過兩天後提出相證 7 之報告書。

- (2) 相對人公司後來又接獲相證 4 之桃園監理站 108 年 7 月 9 日民眾投訴（車號 500-V6）大客車在 108 年 7 月 1 日約 5 時 20 分有超速按喇叭逼車之函文，同樣由客車部車管課李甲 OO 課長先調出當時行車錄影檔案，再通知該車駕駛員蔡甲 OO 前來車管課 2 樓辦公室觀看行車錄影檔案，此次蔡甲 OO 拒絕觀看，但李甲 OO 仍然要求蔡甲 OO 提出書面報告。蔡甲 OO 大約在過兩天後提出相證 8 之報告書。但蔡甲 OO 在前後 2 次書面報告書全都指稱是對方車輛的問題，對於個人的不當駕駛行為絲毫沒有檢討改善的意思。

- (3) 對於蔡甲 OO 連續發生不當逼車行為致遭客訴，損及公司安全品牌形象乙事，相對人公司先由李甲 OO 向蔡甲 OO 在 108 年 8 月 2 日實施面談，告知如相證 9 面談紀錄表所示之內容，也向蔡甲 OO 強調身為職業大客車駕駛員與一般車輛駕駛的差別，因為大客車駕駛肩負著車上乘客的安危，若有所閃失都須由公司來承擔。當天面談結束後即當場要求蔡員就該面談紀錄簽名，此有相證 9 面談紀錄表為憑。

- (4) 相對人公司再於 108 年 8 月 13 日由李甲 OO 對蔡甲 OO 實施行車違規缺失教育訓練，內容包括道路交通安全法規講解、

交通安全態度與行車禮貌、安全駕駛之重要性及交通事故案例宣導（包括阿羅哈客運 106 年司機因低頭翻找物品造成發生 6 死案例），教育訓練課程結束後，由蔡甲 OO 在相證 10 之行車違規缺失教育訓練課程表上簽名。

- (5) 由於蔡甲 OO 2 次遭投訴按鳴喇叭逼車的行為情節嚴重，有損公司形象之餘，更置車上乘客安全於不顧，蔡甲 OO 身為職業大客車駕駛，應控制自己的情緒以免影響行車安全；且蔡甲 OO 在 108 年此次被懲處以前，相對人公司已經發出 2 次「改進通知單」（即相證 17 第 5 頁及第 7 頁），蔡甲 OO 仍無悔悟之意思，相對人公司才就蔡甲 OO 2 次按鳴喇叭逼車之危險駕駛行為，酌情分別處以 1 大過及 1 小過之懲處，而非逕依大客車行車人員管理規則予以免職處分。

5. 相對人公司就吳 OO 危險駕駛的事件，對比蔡甲 OO 危險駕駛的情形，並無處置不公的情形：

- (1) 申請人舉出吳 OO 在 108 年 2 月 23 日危險駕駛，指摘相對人公司未對其懲處，而認為相對人公司之處置不公云云。但查，吳 OO 在 108 年 2 月 23 日有駕駛違規後，相對人公司僅知悉吳 OO 有駕駛車輛擦撞他車之行為。經相對人公司李甲 OO 課長檢視行車錄影畫面（相證 24，此亦為相對人公司提供給國道警察局之檔案），並未發現有追逐他車及按喇叭逼車等行為。因為吳 OO 在辭職報告（相證 25）所述之他車即（車號 AKR-5382）白色廂型貨車（在相證 24 行車錄影檔約 30 秒出

現在右下方方格中)，經研判吳 OO 與該車間並無連續按鳴喇叭逼車之行為。相對人公司因而未認定吳 OO 有危險駕駛而予以懲處。

- (2) 而且，相對人公司在每一個月都會查核駕駛員的駕照是否有被吊銷之情形，在 108 年 4 月 19 日查詢時，還沒有發現吳 OO 的駕照被吊銷，此有駕駛員駕照查詢紀錄（相證 26，查詢日期請見最右側欄位數字的前 7 碼）為憑；相對人公司當時也還不知道警察機關調查後的認定結果。吳 OO 隨後在同一天提出相證 25 辭職報告，表示其係遭到國道警察局依道路交通安全處罰條例第 43 條第 1 項第 3 款（註：該款即逼車之危險駕駛）及第 62 條第 1 項前段處罰並自請辭職。由於吳 OO 已辭職，相對人於其自請辭職後始知悉吳 OO 遭受桃園市交通裁決處裁罰。至吊扣三個月牌照之情形，也是在吳 OO 自請辭職後遭受吊照之執行，相對人對此處分已提起訴願、行政訴訟，目前相對人與桃園市政府交通事件裁決處仍在訴訟中。

6. 申請人稱，相對人係因申請人為工會幹部對相對人提出排班問題及向主管機關申請勞動檢查等，有秋後算帳之嫌，故對之為不當勞動行為云云。就此，相對人否認，特此澄清如下：

- (1) 就申請人蔡甲 OO 所提 108 年 3 月 8 日之申請調解案，雖當下調解未成立，公司於事後仍以勞資和諧為重，依申請人蔡甲 OO 所提議，於 108 年 5 月 31 日同意春節期間申請事假同

仁假別可依其調整為特休，經徵詢申請人蔡甲 OO，據其個人表示並無意願調整為特別休假。

(2) 申請人蔡甲 OO 表示 108 年 5 月 2 日係因申請人工會向桃園市政府申請勞動檢查致相對人受裁罰在案云云；爰依主管機關執行勞業務檢查係依「勞動檢查法」執行業務，相對人無從知悉係何人？於何時？向主管機關申請該次勞動檢查之情，自無申請人所云相對人藉此打壓申請人蔡甲 OO（同時為工會幹部）以及妨礙工會組織運作之事實。

(3) 相對人對申請人蔡甲 OO 處以記大過及小過各 1 次，縱有造成申請人蔡甲 OO 本年度年終獎金上之不利益，惟該處分已是相對人考量申請人蔡甲 OO 之情況後，本於雙方勞動契約規定並衡情予以從輕懲處之結果，並無打壓工會幹部之實，且若因懲戒工會幹部（同時為公司員工）即認有打壓工會之連結，則相對人維持職場紀律之原則，豈非無從落實。

(4) 相對人公司除了定期辦理員工教育訓練（相證 16），規範教導員工執勤規定、行車安全宣導、法令等課程，針對違反作業規定員工，另依調查事實給予適當之懲戒與改善機會；職業大客車駕駛員，肩負車上乘客與用路人之共同安全，申請人蔡甲 OO 自述其「擔任相對人公司大客車駕駛乙職已逾 3 年，工作表現良好...」，然經查，申請人蔡甲 OO 任職期間即曾數次違反作業規定，相對人於調查申請人蔡甲 OO 違反事實後，並分別多次要求申請人蔡甲 OO 改善（相證 17），

今申請人蔡甲 OO 連續遭用路人投訴與主管機關函文調查，其不當駕駛行為確已嚴重影響行車安全並損及公司形象，相對人經已善盡查證之能事並要求申請人蔡甲 OO 提供說明後，衡情裁量予記大過與小過各 1 次，並無不當，自無構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款不當勞動行為。

(三) 相對人公司對申請人蔡甲 OO 並無不當勞動行為之故意、過失與認識：

1. 申請人蔡甲 OO 雖然曾號召工會會員於 108 年 3 月 8 日就國定假日調移申請勞資調解並在同年 4 月 23 日進行調解，然雙方無法達成共識，且會議中相對人也只是單純表達自己的立場，絲毫沒有疾言厲色指摘調解申請人或有出現敵視工會言詞的情形；相對人公司對於所有參與調解之申請人，事後也無任何不利對待之情形。
2. 申請人工會在 108 年 5 月及 12 月間勞動檢查時陪同勞動檢查員，相對人公司尊重其等行為，也沒有疾言厲色指摘陪同檢查的工會幹部或有敵視性言詞出現，還是尊重申請人權利之行使。蔡甲 OO 與黃佳騰在 108 年 5 月 31 日拜訪客車部李甲 OO 課長，雙方並沒有發生爭執。
3. 申請人工會雖然屢屢檢舉相對人公司違法，並陪同勞動檢查員進行勞動檢查，相對人公司雖感無奈，但相對人公司人員從來沒有對申請人工會及其幹部、會員惡言相向或達到劍拔弩張、相互嚴重對立之情形，從勞資脈絡觀察，相對人公司對於申請人蔡甲

OO 及申請人工會，並無敵視與打壓工會之情形。因此，尚難認為相對人公司懲處蔡甲 OO 有何不當勞動行為之動機存在。

- 4.再按道路交通管理處罰條例第 90 條規定：「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾三個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算。」。所以，果若相對人公司因敵視申請人蔡甲 OO 的工會理事身分而欲除之而後快，大可在 3 個月內，將申請人蔡甲 OO 的 2 次按鳴喇叭逼車的行為，移請交通警察機關處罰，惟相對人公司未有仇視之意，更遑論有任何藉此打壓申請人蔡甲 OO 或申請人工會之行為。核申請人蔡甲 OO 的 2 次按鳴喇叭逼車的行為，係該當於道路交通管理處罰條例第 43 條第 1 項第 3 款「任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。」之情形，依同條第 1 項規定，應處 6,000 元以上 24,000 元以下罰鍰；如果被認定有 2 輛以上之汽車共同違反，或在道路上競駛者，依同條第 3 項之規定，還會被吊銷駕駛執照。但相對人公司並未移請交通警察機關處罰。若真要使工會勢力縮減，相對人公司大可移請交通警察機關處罰，並依處罰結果按章懲處即可，也免得遭到工會同仁懷疑打壓工會，惟相對人公司亦無此番作為，使相對人蔡甲 OO 遭受吊銷駕照之處分。更可證明相對人公司並無不當勞動行為之動機存在。

(四) 相對人公司並沒有以「衛星犬企業車隊管理系統」管理司機有無

超速：

相對人公司使用「衛星犬 GPS 管理系統」是作為掌握車輛動態及查詢行駛軌跡紀錄，此並不適合作為駕駛員是否超速之認定依據，因為並沒有顯示超速的實際情形。申證 9 之行駛狀態表，雖然是相對人公司駕駛員之駕駛狀態，但相對人公司平常並不會調閱。而且，該表存有誤差，又沒有顯示超速的公里/時數，無法察知超速的實際狀況，所以不會以此作為懲處之依據。就駕駛員是否有違規超速，相對人公司是依行車紀錄紙（即俗稱大餅圖）為認定依據，因為該圖才有顯示駕駛違規超速的具體情形。

(五) 相對人公司主張「申請人所述行車紀錄器模糊，只能拿手機蒐證」部分，並無理由，屬卸責之詞：

1. 蔡甲 OO 謂：「相對人公司客運所配置的行車紀錄器影像非常模糊，經過反映後相對人仍無法改善，所以我當時只能自己拿出手機蒐證。相關情況下，相對人公司也未必會提出相關資料，所以申請人為了自保只能自己蒐證。」云云，相對人公司否認之。
2. 相對人公司車輛行車錄影誠如相證 2 及相證 5 光碟內的行車錄影檔所示，並無模糊不清的情形。相對人公司車管課課長李甲 OO 在訪談蔡甲 OO 時，即已明確告知，有任何行車糾紛都應循正常途徑解決，絕不可開著公司的大客車向對方挑釁。而且，駕駛員真有與他車發生行車糾紛，只要先跟相對人公司報告，相對人公司絕對會保留行車錄影檔留待警方調查，也會先調出行車錄影檔供駕駛員觀看。所以，蔡甲 OO 辯稱行車影像模糊而不得不拿出

手機蒐證，實屬卸責之詞。

3. 承前所述，相對人公司對於蔡甲 OO 被投訴有 2 次逼車之危險駕駛的嚴重違規行為，並未給與超過合理程度之懲處。相對人公司也沒有因為蔡甲 OO 的工會理事身分而加重懲處。

(六) 答辯聲明：

駁回申請人之裁決申請。

- (七) 其餘參見調查程序會議紀錄及相對人提出之書狀與證物。

三、 雙方不爭執之事實：

- (一) 蔡甲 OO 於 108 年 1 月 12 日當選申請人工會理事
- (二) 相證 2 光碟影片(108 年 6 月 27 日，蔡甲 OO 駕駛(車號 500-V6)營業遊覽大客車行車紀錄器影像)。
- (三) 相證 3 行車紀錄器(紙)(108 年 6 月 27 日(車號 500-V6)營業遊覽大客車行車時速紀錄)。
- (四) 相證 5 光碟影片(108 年 7 月 1 日，蔡甲 OO 駕駛(車號 500-V6)營業遊覽大客車行車紀錄器影像)。
- (五) 相證 6 行車紀錄器(紙)(108 年 7 月 1 日(車號 500-V6)營業遊覽大客車行車時速紀錄)。

四、 本案爭點：

相對人於 108 年 8 月 19 日以申請人蔡甲 OO108 年 6 月 26 日車班、108 年 6 月 30 日車班違規駕駛，分別懲處大過一次、小過一次之行為，是否構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及 5 款之不當勞動行為？

五、 判斷理由：

(一) 按構成工會法第 35 條第 1 項各款之不當勞動行為的主觀要件不以故意為限，只要行為人具有不當勞動行為之認識為已足。又雇主依勞動契約或工作規則之規定，對勞工所為懲戒處分，可能同時存在不當勞動行為及權利行使之雙重動機競合。此時，是否成立不當勞動行為，其判斷基準應就該受懲戒處分之勞工在工會中的地位、參與活動內容、雇主平時對工會的態度等集體勞動關係的狀況、所為不利之待遇的程度、時期及理由之重大性等因素加以綜合判斷，特別應以雇主之處分與過去同種事例之處理方式是否不同，或同種事例因人而為不同之處分或不為處分，作為重要的判斷基準。因此，雇主縱使依據勞動契約或工作規則，對於懲戒處分具有裁量權限，如該懲戒處分依一般社會通念判斷已超過合理之程度，並綜合上述判斷基準，認為存在不當勞動行為之意思時，即有構成不當勞動行為之可能，不因其具有行使合理企業管理權限之外觀而有異（本會 101 年勞裁字第 1 號、102 年勞裁字第 18 號、102 年勞裁字第 41 號裁決決定書可參）。

(二) 本會認定相對人於 108 年 8 月 19 日以申請人蔡甲 OO108 年 6 月 26 日車班、108 年 6 月 30 日車班駕駛違規，分別懲處大過 1 次及小過 1 次之行為，不構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為，理由如下：

1. 有關申請人蔡甲 OO 於 108 年 6 月 26 日車班交通違規遭相對人記大過 1 次部分：

- (1) 相對人主張：交通部公路總局新竹區監理所桃園監理站 108 年 7 月 1 日函文（竹監桃站字第 1080153234B 號）來函通知，用路人投訴相對人所屬（車號 500-V6）營業遊覽大客車，於 108 年 6 月 27 日約 5 時 32 分許，於國道 2 號機場支線轉國道 1 號有逼車一案（相證 1）。經相對人調閱申請人蔡甲 OO 當日執勤營業遊覽大客車（車號 500-V6）行車錄影 DVR（相證 2-光碟 1 只）與司機日報表、行車紀錄器（紙）（相證 3），認定申請人蔡甲 OO 行駛該路段確有行車超速、不當按鳴喇叭逼車及行進中違規手持使用手機等嚴重影響行車安全之行為，乃記大過 1 次。對此，申請人辯稱：從現場影片與相對人主張可知，相對人公司皆刻意忽略小客車突然變換車道、降低速度，甚至故意在內線道無車時保持在外線道之事實，刻意將過程完全導向申請人蔡甲 OO 違規，並予以加重懲處，已明顯構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為等語。
- (2) 本會於 109 年 2 月 12 日第 2 次調查會議時勘驗相證 2 光碟影片及審視雙方主張，雙方各自主張如下：（A）相對人主張 05：32：51 時開始，申請人車輛有迫近外側車道（車號 RBF-5151）小客車之行為（見本件第 2 次調查會議紀錄第 2 頁）。申請人對此亦未否認。（B）申請人主張 05：32：51 申請人蔡甲 OO 駕駛於外二車道，對方白色小客車（車號 RBF-5151）駕駛於最外車道，忽然切入申請人蔡甲 OO

前方，申請人蔡甲 OO 長按喇叭警示白色小客車，就此相對人未考量小客車在前方無車時刻意減速之狀況，即完全歸責於申請人蔡甲 OO，顯不合常理等語（見第 2 次調查會議紀錄第 1 頁）。(C) 相對人主張 05：32：51~05：32：56 申請人迫近前車，並連續按鳴喇叭長達 5 秒（不間斷），迫使前車讓道行為。就此，申請人主張：對照相對人主張，可知其並未參考影片中小客車 05：32：51 時忽然切入申請人蔡甲 OO 前方，亦未考量小客車在前方無車時刻意減速之狀況，即完全歸責於申請人蔡甲 OO，顯不合常理等語（見第 2 次調查會議紀錄第 1 頁）。(D) 申請人主張 05：33：01 對方在前方無車狀況下，無故踩剎車。05：33：09 對方在前方無車下減速，引發危險可能性，因此申請人蔡甲 OO 按鳴喇叭。相對人未予否認。(E) 相對人主張 05：33：09~05：33：11 申請人行駛外線第二車道，並位於（車號 RBF-5151）車同一車道後方，未與前車保持行車安全距離，迫近前車並連續按鳴喇叭達 3 秒（不間斷）要求前車讓道。申請人未予否認。(F) 申請人主張 05：33：58 申請人蔡甲 OO 要從外車道變換至外二車道對方車後，對方卻又故意踩剎車，造成危險；05：34：20 對方利用外二車道有 1 輛大貨車，故意減速造成阻擋申請人蔡甲 OO，造成危險，因此申請人蔡甲 OO 按鳴喇叭。相對人未與否認。(G) 相對人主張 05：34：20~05：34：26 申請人行駛外線第二車道，並

尾隨於（車號 RBF-5151）車後方，（車號 RBF-5151）車變換至外線車道同時，申請人亦追逐並變換車道於其後方緊隨，再次連續按鳴喇叭長達 6 秒（不間斷），迫近前車，逼車讓道。就此，申請人主張 05：34：20 時，小客車故意減速，申請人認為當時小客車煞車燈並未亮起，推測小客車駕駛使用引擎減速方式減速，且從影片全程可知，小客車駕駛全程在內線車道明顯無車狀況下，刻意保持在外一及外二車道，並用引擎降速方式造成申請人蔡甲 OO 所駕車輛發生危險，因此，始有鳴按喇叭警示（見第 2 次調查會議紀錄第 1 頁）等語。（H）申請人主張 05：34：29 申請人蔡甲 OO 換至外二車道，對方在最外車道。相對人未與否認（I）相對人主張 05：34：52 申請人於車輛行進間，以手持手機方式，使用手機拍照（攝影）前車達 48 秒，無視同向車道有前車行駛之路況，仍持續以手機拍攝（車號 RBF-5151）車，直至 05：35：40 止。其次，申請人於 05：36：07 於車輛行進間，以手持方式，使用手機撥接通話達 73 秒，依據通話內容為申請人向警察舉發（車號 RBF-5151）故意剎車行為，並轉給泰山分隊報案。對此，申請人主張：對方切至外二車道，申請人蔡甲 OO 於 05：35：13 立刻變換至最外車道。另查，申請人車輛在前方有車之際，白色小客車在前方未有車輛時，竟於 05：35：28、05：35：37、05：35：38、05：35：43，等四個時間點踩踏剎車，意圖

以等速併駛方式阻礙申請人蔡甲 OO 車輛變換車道等語。

(J) 申請人主張 05：36：03 高速公路國道 2 號轉接國道 1 號，對方上高架，申請人蔡甲 OO 入平面車道。

- (3) 據上，申請人蔡甲 OO05：32：51 迫近外側車道（車號 RBF-5151）小客車，之後，小客車切入申請人車輛前方，申請人長按喇叭警示白色小客車，之後，小客車減速，申請人車輛尾隨、迫近小客車並 3 次按鳴喇叭等節，難謂誰是誰非；甚且，自交通規則而言，姑不論小客車有無突然變換車道或故意減速等行為，單就申請人駕駛車輛尾隨、迫近小客車並 3 次按鳴喇叭，高速行進間使用手機攝影小客車，使用手機通話 73 秒向警察舉發等節，已然違反高速公路行車安全規範，影響高速公路所有用路人之行車安全，此項違規行為不因申請人係主動或被動挑起而得免責，因之，相對人懲處申請人蔡甲 OO 應屬有理。

- (4) 蔡甲 OO 雖不否認相對人得對其上述違規行為進行懲處，但爭執懲處過重，構成不當勞動行為云云。惟有關相對人之懲處是否過重一節？相對人主張如下：(A) 6 月 27 日 05：32：51~05：32：56/05：33：09~05：33：11/05：34：20~05：34：26 未與前車保持安全距離，並有迫近前車、驟然變換車道追逐、鳴按喇叭逼車讓道等危險駕駛行為，違反道路交通安全處罰條例第 43 條第 1 項第 3 款：汽車駕駛人駕駛汽車有任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式

迫使他車讓道者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛、並吊扣該汽車牌照三個月；以及違反相對人所頒大客車行車人員管理規則第 9 章第 6 條第 12 款「有其他應受懲戒之行為或事實，經呈報判定予以記小過處分者」(懲處參考依據)，就申請人危險駕駛行為，如援用長榮國際儲運公司管理規則第 10 章第 5 條第 27 款：員工有「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」、第 28 款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致蒙受損失者」，視情節輕重予以懲處，而得予記小過 1 次。(B) 6 月 27 日 05：34：52 至 05：35：40 申請人行進間不當使用手機(以手持方式)拍照(攝影)他車，無視同向車道有前車行駛中；及使用手機撥打電話行為，違反道路交通安全處罰條例第 31-1 條：汽車駕駛人於行駛道路時，以手持方式使用行動電話者，處新臺幣三千元罰鍰；以及違反相對人所頒大客車行車人員管理規則第 9 章第 5 條第 10 款「有其他應受懲戒之行為或事實，經呈報判定予以申誡處分者」(懲處參考依據)；如援用長榮國際儲運公司管理規則第 10 章第 5 條第 27 款：員工有「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」、第 28 款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致蒙受損失者」，視情節輕重予以懲處，而得予申誡 1 次。(C) 6 月 26 日 19：20 至 19：30 違規超過行車速限，時速 118 公里/小時，超過速限 100 公里/小時(相對人

原主張速限 90 公里/小時，但於本會詢問會議時具狀更正)。其次，6 月 26 日 20：20 至 20：30 違規超過行車速限，時速 115 公里/小時，超過速限 100 公里/小時。其次，6 月 26 日 23：10 至 23：15 違規超過行車速限，時速 118 公里/小時，超過速限 100 公里/小時。再其次，6 月 27 日 05：10 至 05：30 違規超過行車速限，時速 116 公里/小時，超過速限 100 公里/小時，皆違反道路交通安全處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款：行車速度超過規定之最高速限，處 3000 元以上 6000 元以下罰鍰；以及違反大客車行車人員管理規則第 9 章第 4 條第 2 款「行車人員行車超速，同年度第二次者」、第 9 章第 5 條第 8 款「行車人員行車超速，同年度第三次（含）以上者」（懲處參考依據）；如援用長榮國際儲運公司管理規則第 10 章第 5 條第 27 款：員工有「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」、第 28 款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致蒙受損失者」，視情節輕重予以懲處，其中，6 月 26 日 19：20 至 19：30 違規超過行車速限部分，得予書面告誡；6 月 26 日 20：20 至 20：30 違規超過行車速限部分，得予警告 1 次；6 月 26 日 23：10 至 23：15 違規超過行車速限部分，得予申誡 1 次；6 月 27 日 05：10 至 05：30 違規超過行車速限部分，得予申誡 1 次（4）針對蔡甲 OO 上述 6 次違規行為，相對人本得依序予以懲處：小過 1 次、申誡、書面告誡、警告、申誡、申

誠等，但經相對人綜合考量後（包含蔡甲 OO 擔任工會幹部），於 108 年 8 月 19 日懲處大過 1 次（本會第 3 次調查會議紀錄第 2 頁）等語。

- (5) 經本會審酌相對人所頒大客車行車人員管理規則第 3 條第 2 項規定：「同一年度，警告兩次以申誡一次辦理，申誡二次以記小過一次計，記小過兩次以記大過一次計，記大過兩次免職」，據此，相對人本得對蔡甲 OO 依序予以懲處：小過 1 次、申誡、書面告誡、警告、申誡、申誡，而如嚴格適用大客車行車人員管理規則第 3 條第 2 項規定，相對人得對蔡甲 OO 懲處為：記大過 1 次（即小過 1 次、申誡 2 次以記小過 1 次、記小過 2 次以大過 1 次）及警告 1 次、申誡 1 次。然相對人綜合各項因素（包含蔡甲 OO 擔任工會幹部），予以記大過 1 次，尚難謂過重、有針對性。再者，申請人主張上述危險駕駛及超速行為均發生於 108 年 6 月 26 日車班，與大客車行車人員管理規則第 9 章第 4 條第 2 款及第 5 條第 8 款以同年度作為計次標準有極大落差云云，然查申請人上述 6 次交通違規行為均發生於同年度，相對人之懲處尚無違反大客車行車人員管理規則。又申請人指稱相對人向來係引用大客車行車人員管理規則懲處駕駛員違規行為，但此次引用長榮國際儲運公司管理規則，顯然與相對人慣例不符云云，然如前述相對人引用長榮國際儲運管理規則綜合懲處蔡甲 OO，反而對於蔡甲 OO 有

利，尚難遽指為構成不當勞動行為。

1. 有關申請人蔡甲 OO 於 108 年 6 月 30 日車班交通違規遭相對人記小過 1 次部分：

- (1) 相對人主張交通部公路總局新竹區監理所桃園監理站 108 年 7 月 9 日函文（竹監桃站字第 1080161903B 號）來函通知用路人投訴相對人所屬（車號 500-V6）營業遊覽大客車，於 108 年 7 月 1 日約 5 時 20 分許，於國道 2 號大園交流道超速並長鳴喇叭逼車一案（相證 4），經相對人調閱蔡甲 OO 當日執勤營業遊覽大客車（車號 500-V6）行車錄影 DVR（相證 5-光碟 1 只）與司機日報表、行車紀錄器（紙）（相證 6）後，以申請人行駛該路段有行車超速、不當按鳴喇叭逼車等嚴重影響行車安全（當時車上乘載乘客 36 位）等行為，記小過 1 次。對此，申請人辯稱：相對人未曾針對申請人蔡甲 OO108 年 6 月 27 日及 7 月 1 日之行車狀況進行約談調查，更在未考量申請人蔡甲 OO 當時作為客運駕駛的情況下，須以按鳴喇叭方式避免危險，刻意導向係可全部歸責於申請人蔡甲 OO 違規，並予以加重懲處，已明顯構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為云云。

- (2) 本會於 109 年 2 月 12 日第 2 次調查會議時勘驗相證 2 光碟影片及審視雙方主張，雙方各自主張如下：（1）申請人主張：05：23：26~05：23：28 蔡甲 OO 駕駛於外二車道，

對方黑色小客車（車號 ATK-3918）忽然左打方向燈後立刻變換車道，蔡甲 OO 因此鳴按喇叭。05：23：27 蔡甲 OO 想加速超車，但對方立刻加速且不讓道，蔡甲 OO 只好從他後方變換至左側車道。05：24：32 對方忽然放掉油門，讓速度減慢，引發危險，蔡甲 OO 因此鳴按喇叭等語。對此，相對人主張 05：24：32~05：24：37 申請人尾隨黑色小客車（車號 ATK-3918）車後方，二車行駛於同一車道，申請人未保持行車安全距離，迫近前車並常鳴喇叭達 5 秒逼車行為；並補充說明在蔡甲 OO 第 2 次按鳴喇叭 05：24：32 以後，申請人前方（車號 ATK-3918）車輛前方還有車輛，相對人認為在此情形下，申請人不應指責前方車輛刻意減速阻擋等語（見本件第 2 次調查會議紀錄第 1 頁）。

(3) 如上所述，自交通規則而言，申請人行使高速公路未保持行車安全距離，迫近前車並常鳴喇叭達 5 秒逼車之行為，姑不論是否可歸責於黑色小客車（車號 ATK-3918），以申請人駕駛之大客車當時還搭乘 36 位乘客以觀，蔡甲 OO 之行為亦不可取，因之，相對人懲處蔡甲 OO，尚屬有理，就此，蔡甲 OO 雖不否認因違規本得接受懲處，但爭執懲處過重，構成不當勞動行為云云。

(4) 惟關於蔡甲 OO 上述違規行為，相對人之懲處是否過重一節？相對人主張如下：(A) 7 月 1 日 05：23：26~05：23：28/05：24：32~05：24：37 未與前車保持安全距離，並有

迫近前車、鳴按喇叭等危險駕駛行為（2次），違反道路交通安全處罰條例第43條第1項第3款：汽車駕駛人駕駛汽車有任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式迫使他車讓道者，處6,000元以上24,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛、並吊扣該汽車執照3個月；以及違反相對人所頒大客車行車人員管理規則第9章第6條第12款「有其他應受懲戒之行為或事實，經呈報判定予以記小過處分者」（懲處參考依據），如果援用長榮國際儲運公司管理規則第10章第5條第27款：員工有「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」、第28款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致蒙受損失者」，視情節輕重予以懲處，而得予記小過1次（B）6月30日19：45至19：48申請人違規超過行車速限，時速118公里/小時，超過速限100公里/小時、6月30日23：10至23：15申請人違規超過行車速限，時速110公里/小時，超過速限100公里/小時、7月1日05：38至05：40申請人違規超過行車速限，時速118公里/小時，超過速限100公里/小時，皆違反道路交通安全處罰條例第33條第1項第1款：行車速度超過規定之最高速限，處3,000元以上6,000元以下罰鍰；以及違反相對人所頒大客車行車人員管理規則第9章第4條第2款「行車人員行車超速，同年度第二次者」、第9章第5條第8款「行車人員行車超速，同年度第三次（含）以上者」；如果援用長榮

國際儲運公司管理規則第 10 章第 5 條第 27 款：員工有「其他違反公序良俗、法令或公司各項規定者」、第 28 款「其他因故意或過失足以損害公司信譽或致蒙受損失者」，視情節輕重予以懲處；其中，6 月 30 日 19：45：至 19：48 申請人違規超過行車速限、6 月 30 日 23：10：至 23：15 申請人違規超過行車速限、7 月 1 日 05：38：至 05：40 申請人違規超過行車速限，各得予申誡 1 次（C）針對蔡甲 OO 上述六次違規行為，相對人本得予以依序懲處小過 1 次、申誡 3 次，但經相對人綜合考量後（包含蔡甲 OO 擔任工會幹部），於 108 年 8 月 19 日懲處小過 1 次等語。

- (5) 經查相對人所頒大客車行車人員管理規則第 3 條第 2 項規定：「同一年度，警告兩次以申誡一次辦理，申誡二次以記小過一次計，記小過兩次以記大過一次計，記大過兩次免職」，其次，違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條規定：「行為人有下列情形之一，而未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對其施以勸導，免予舉發：…（十一）、駕駛汽車行車速度超過規定之最高時速未逾十公里」。因之，申請人 108 年 6 月 30 日 23：10 至 23：15 行車時速 110 公里/小時，雖然超過速限 100 公里/小時，但得免予舉發，故不得為申誡處分之對象，相對人主張得對申請人為申誡，不能成立。據此，相對人本

得對蔡甲 OO 予以懲處：小過 1 次、申誡 2 次，如嚴格適用大客車行車人員管理規則第 3 條第 2 項規定，相對人得對蔡甲 OO 懲處為：記大過 1 次（即小過 1 次、申誡 2 次以記小過 1 次、記小過 2 次以大過 1 次），然相對人綜合各項因素（包含蔡甲 OO 擔任工會幹部），予以記小過 1 次，亦難謂過重、有針對性。其次，申請人主張上述危險駕駛及超速行為均發生於 108 年 6 月 30 日車班，相對人之懲處違反大客車行車人員管理規則第 9 章第 4 條第 2 款及第 5 條第 8 款以同年度作為計次之標準云云，然查申請人蔡甲 OO 上述 3 次交通違規行為均發生於同年度，相對人之懲處尚無違反大客車行車人員管理規則。再者，相對人引用長榮國際儲運公司管理規則綜合懲處申請人蔡甲 OO，反而對申請人蔡甲 OO 有利，尚不構成不當勞動行為，已如上述，不再贅言。

2. 相對人對於申請人蔡甲 OO 之懲處，與相對人其他懲處案例對照，並無過重之情：

- (1) 關於危險駕駛之懲戒前例部分：因相對人於本會第 3 次調查會議時陳稱並無駕駛員因未與前車保持安全距離，並有迫近前車、鳴按喇叭等危險駕駛行為遭檢舉而予懲處之前例，另舉駕駛員林 OO 因非公務使用無線電談話及誤靠停靠站，且於高速公路上因行駛過頭危險倒車等危險駕駛之案例佐證，該案相對人引用大客車行車人員管理規則第 9

章第 7 條第 8 款「有其他應受懲戒之行為或事實，經呈報判定予以記大過處分者。」，予以記大過（相證 32），相對人並稱經比較林 OO 與蔡甲 OO 兩案之懲處程度，蔡甲 OO 之懲處較輕等語。

- (2) 本會依據於第 3 次調查會議調查證據所知，相對人代理人陳稱：林 OO 上述危險駕駛行為該當道路交通管理處罰條例第 33 條第 7 款「汽車行駛於高速公路、快速道路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處以汽車駕駛人新台幣三千元以上六千元以下罰鍰：…七、違規超車、迴車、倒車、逆向行駛」。大客車行車人員管理規則第 7 條第 9 款：「有左列行為發生經查屬實者，予以記大過一次處分：…九、有其他應受懲戒之行為或事實，經呈報判定予以記大過處分者」，經審酌林 OO 危險駕駛行為，本會認定相對人所述可採，而相對人對林 OO 予以記大過 1 次；對照之下，申請人上述危險駕駛行為，若依道路交通管理處罰條例第 43 條第 1 項第 3 款得處以汽車駕駛人 6,000 元以上 24,000 元以下罰鍰，當場禁止駕駛，吊扣汽車號照 3 個月，據此可見，蔡甲 OO 之危險駕駛行為之違法性重於林 OO 之危險駕駛行為，然相對人記林 OO 大過 1 次，對申請人蔡甲 OO 予以記小過 1 次，就此，相對人代理人陳稱：「相對人認為對於林 OO 及申請人蔡甲 OO 之懲處還算適當。對申請人

108 年 6 月 30 日違規行為綜合考量後處以小過 1 次處分，有從輕處理。」，應屬可採。

- (3) 就此申請人代理人雖陳稱：「一、綜觀該次林員駕駛狀況，包含手持無線電聊天忘了下交流道、停錯停靠站，甚至在高速公路上倒車。顯然明顯超過本案申請人蔡甲 OO 駕駛違規之程度，但是相對人卻以較為嚴厲之標準懲處工會幹部蔡甲 OO，已構成工會法第 35 條第 1 項第 1 款及第 5 款之不當勞動行為。」云云，惟觀上述道路交通管理處罰條例罰則，林 OO 與蔡甲 OO 所犯者雖同屬在高速公路的危險駕駛行為，但經對照道路交通管理處罰條例之懲處規定，林 OO 之行為情節較輕，而相對人對林 OO 記大過 1 次，但對蔡甲 OO 分別給予記小過 1 次，應屬輕罰，故難謂相對人懲處蔡甲 OO 有過重、針對性。

- (4) 關於發生兩車擦撞之懲戒前例部分：申請人舉申證 23 中 5 個懲處案例均有發生擦撞擊雙方車輛受損，其中 2 案發生蔡甲 OO108 年 6 月 27 日駕駛的前 7 天內，這 5 個案例相對人均以警告 1 次處理云云。經本會檢視申證 23 的 5 個案例：(A) 駕駛員徐 OO 係於桃園機場第二航廈出境高架道路上坡彎道處未禮讓同向左側直行車，造成對方車輛受損、(B) 駕駛員吳 OO 行經臺北市承德路與酒泉街口處因未注意車前狀況不慎擦撞自小客車，造成雙方車輛受損、(C) 駕駛員彭乙 OO 於桃園市蘆竹區新南路 2 段，未注意

車前狀況擦撞前方小客車，導致雙方車輛受損、(D) 駕駛員簡 OO 於臺北市民生東路 2 段 166 號，因未保持行車安全間距不慎與違停自小客車擦撞導致雙方車輛受損、(E) 駕駛員李甲 OO 於桃園國際機場第二航廈 4 號停車場外環道路前因未注意車前狀況，且違反特定標線禁制，擦撞前方自小客車導致雙方車輛受損。核本 5 件均屬雙方車輛因事故受損案例，顯與蔡甲 OO 於高速公路危險駕駛影響交通安全之案例不同，後者之高速公路危險駕駛行為自不能與前者互相比擬，故申請人主張尚無可採。

- (5) 關於其他民眾舉發案件遭懲處之前例部分：申請人舉申證 13 稱：多項遭民眾舉發案件，相對人皆為發改善通知單，至多為罰扣服勤獎金，但對蔡甲 OO 卻與前例不同，記大過 1 次及小過 1 次云云。本會檢視申證 13 所載各該駕駛員違規案例及情節如下：(A) 郭 OO：未依道路交通標線指示行車（跨越槽畫線）、(B) 郭 OO：違規停車（公車招呼站 10 公尺內臨停）、(C) 彭丙 OO：未懸掛車頭牌、未車門開啟、(D) 黃甲 OO：闖紅燈、E. 王志宏：服務態度不佳遭乘客投訴、(F) 黃乙 OO：行車超速、(G) 黃丙 OO：提早發車、(H) 黃丁 OO：闖紅燈、(I) 蘇 OO：未依公司規定發車地點與時間報到、(J) 彭乙 OO：未依道路交通標誌、標線指示行車、(K) 王 OO：行經國道 1 號準備下南崁交流道的出口車道上，不預先行駛出口車道排隊下交流

道，行駛到接近車道上的槽化線才急進入出口車道上，差點擦撞用路人車輛、(L) 蔡乙 OO：行車超速、(M) 蔡丙 OO：行車超速、(N) 李 OO：未依公司規定發車時間報到發車、(O) 彭丙 OO：未依規定下車，開啟李廂門，組員未全部下車，車輛突然關上車門，差點造成人員夾傷及跌落意外、(P) 黃丙 OO：未能依照租車訂單至苑裡鎮公所報到、(Q) 李乙 OO：違規超車、(R) 劉瑞棋：違規行駛中內車道、(S) 李丙 OO：車趟延誤報到時間、(T) 洪 OO：乘客未下車，就駕車、(U) 蘇 OO：車前 LED 路線燈未開致乘客無法辨識而未搭上車、(V) 莊 OO：闖紅燈、(W) 鄭 OO：行經高速公路，行駛內車道、(X) 黃甲 OO：違規行駛中內車道，亦顯示上述 24 件違規案例均與蔡甲 OO 於高速公路上的危險駕駛違規行為相異，不能比附援引，申請人蔡甲 OO 據此主張相對人刻意加重蔡甲 OO 之懲處，尚不足採。

(三) 申請人另主張：蔡甲 OO 擔任申請人工會幹部期間，積極參與申請人工會運作，包括協助工會會員勞資爭議，並積極參與客車部管理階層協商，引發相對人意圖打壓申請人工會之動機，構成工會法第 35 條第 1 項第 5 款之不當勞動行為云云。經查相對人懲處申請人蔡甲 OO 於高速公路上的危險駕駛行為無過重及針對性等情，已如上述，且申請人亦未能舉證相對人有其他具體事證，足該當不當影響、妨礙或限制申請人工會之成立、運作或活動，

因之申請人請求確認相對人構成工會法第 35 條第 1 項第 5 款不當勞動行為一節，亦應予駁回。

六、至申請人之救濟命令請求，係憑藉所指相對人行為構成不當勞動行為而生，則既已經本會審酌判認相對人不構成不當勞動行為，該救濟命令之請求即失所附麗，不應准許。另本件事證已臻明確，雙方其他之攻擊、防禦或舉證，經審核後對於本裁決決定不生影響，故不再一一論述，附此敘明。

七、據上論結，本件裁決申請為無理由，爰依勞資爭議處理法第 46 條第 1 項及第 51 條規定，裁決如主文。

勞動部不當勞動行為裁決委員會

主任裁決委員 黃程貫

裁決委員 劉志鵬

康長健

蔡志揚

侯岳宏

林垵君

張國璽

黃雋怡

徐婉寧

蘇衍維

吳慎宜

邱羽凡

中 華 民 國 1 0 9 年 4 月 1 0 日

如不服本裁決有關工會法第35條第1項各款之決定部分，得以勞動部為被告機關，於裁決決定書送達之次日起2個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區福國路101號）提起行政訴訟。