

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5307/2567

นาย ก. โจทก์ บริษัท ล. จำเลย

ย่อ / หลักกฎหมาย

โจทก์เป็นพนักงานขับรถบรรทุกมีหน้าที่ขับรถบรรทุกไปรับแร่ทองแดงที่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวแล้วกลับมายังประเทศไทยผ่านด่านชายแดนจังหวัดหนองคาย โจทก์จึงเป็นลูกจ้างในงานขนส่งทางบก ซึ่งตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความใน พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 2 กำหนดว่า "ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง" ข้อ 3 วรรคหนึ่ง กำหนดว่า "ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถขนพาหนะทำงานล่วงเวลาเว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง" และวรรคสอง กำหนดว่า "ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้างตามวรรคหนึ่งแล้ว นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุหรือปัญหาการจราจร" และข้อ 6 กำหนดว่า "ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างในงานขนส่งทางบกทำงานล่วงเวลา ในวันทำงาน และทำงานล่วงเวลาในวันหยุดให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำ เว้นแต่นายจ้างตกลงจ่ายค่าล่วงเวลาหรือค่าล่วงเวลาในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างดังกล่าว" ดังนั้น งานขนส่งทางบกจึงมีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาการทำงาน โดยลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถขนพาหนะในงานขนส่งทางบกมีเวลาทำงานปกติไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และนายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาโดยได้รับความยินยอมจากลูกจ้างได้ไม่เกินวันละ 2 ชั่วโมง ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาเกินวันละ 2 ชั่วโมง แม้จะไม่ชอบด้วยกฎหมาย ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความใน พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 3 วรรคสอง แต่เมื่อลูกจ้างยินยอมทำงานล่วงเวลาเกินวันละ 2 ชั่วโมง ลูกจ้างก็ย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำทุกชั่วโมง เมื่อข้อเท็จจริงได้ความว่างานที่โจทก์ต้องปฏิบัติให้แก่จำเลยตามสัญญาจ้างแรงงานคือการขับรถบรรทุกสินค้า โดยจำเลยจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเดือนและค่าเที่ยวให้แก่โจทก์ ในส่วนของเงินค่าเที่ยวเป็นการจ่ายตามผลงานที่โจทก์ทำได้ และจ่ายให้เป็นรายเที่ยวในลักษณะเป็นหน่วยการทำงานในแต่ละหน่วย ในการปฏิบัติหน้าที่งานขนส่ง โจทก์จะเดินทางไปและกลับพร้อมกับพนักงานขับรถคู่กะ พนักงานขับรถคนใดเป็นผู้ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกจะต้องนำใบขับขี่ของตนไปรูดที่เครื่องรูดบัตรประจำรถก่อน เพื่อบันทึกเป็นข้อมูลประจำรถ การทำงานของโจทก์มีเวลาสิ้นสุดที่ไม่แน่นอน จำเลยจึงจัดให้มีระเบียบว่าด้วยการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกหรือนโยบายความเหนื่อยล้าจากการขับรถที่กล่าวถึงการนำกฎหมาย ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความใน พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ดังกล่าว มาใช้ในการทำงาน การปฏิบัติหน้าที่ของโจทก์กับพนักงานขับรถคู่กะจะสลับกันขับรถบรรทุกตลอดเส้นทาง แสดงให้เห็นว่าจำเลยกำหนดให้มีพนักงานขับรถบรรทุกสองคนประจำรถบรรทุกแต่ละคันเพื่อกำหนดให้มีการทำงานขับรถขนส่งสินค้าทางไกลของลูกจ้างแต่ละคนเกินระยะเวลาการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด เมื่อคำนึงถึงการจ่ายค่าจ้างประเภทค่าเที่ยว การบันทึกข้อมูลของพนักงานขับรถก่อนปฏิบัติหน้าที่ ประกอบข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะเวลาทำงานของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกแล้ว งานขับรถของโจทก์ย่อมเริ่มขึ้นก็ต่อเมื่อโจทก์ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็น

ผู้ขับรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ตนรับผิดชอบเท่านั้น เพราะหากนับระยะเวลาที่โจทก์อยู่ในรถบรรทุกตลอดเวลารวมกันโดยไม่พิจารณาว่าโจทก์ขับรถบรรทุกจริงในช่วงเวลาใดแล้ว จะทำให้การนับระยะเวลาการทำงานของโจทก์หรือพนักงานขับรถทุกคนเกินระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดซึ่งที่ไม่มีการปฏิบัติงานจริงแต่อย่างใด แม้โจทก์ต้องพักอยู่ในรถบรรทุกในระหว่างที่พนักงานขับรถคู่กะกำลังปฏิบัติหน้าที่ขับรถอาจทำให้โจทก์ขาดความสะดวกสบายหรือไม่มีอิสระไปบ้าง แต่ก็เพราะลักษณะหรือสภาพของงานขนส่งทางบกซึ่งมีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะเวลาการทำงานตามกฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษแตกต่างจากการจ้างแรงงานในประเภทอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อให้ลูกจ้างต้องขับรถทางไกลเป็นระยะเวลานานติดต่อกันจนกระทบต่อสวัสดิภาพของลูกจ้างเองตลอดจนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน แต่อย่างไรก็ดี ในกรณีที่พนักงานขับรถคู่กะของโจทก์ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้และโจทก์ต้องขับรถบรรทุกแทนจนเกิน 8 ชั่วโมง โจทก์ก็ชอบที่จะได้รับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติได้ตามความจริง ดังนั้น เวลาที่โจทก์พักในรถบรรทุกโดยไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกจึงไม่เป็นการทำงานให้แก่จำเลยตามสัญญาจ้างแรงงาน โจทก์จึงไม่สามารถนำเวลาที่โจทก์มิได้ขับรถบรรทุกมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติได้

คำพิพากษา

โจทก์ฟ้องและแก้ไขคำฟ้อง ขอให้บังคับจำเลยจ่ายค่าที่เยวย้อนหลัง 6 เดือน คือเดือนกันยายน 2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2563 รวมเป็นเงิน 95,635 บาท ค่าล่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2561 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 จำนวน 5,416 ชั่วโมง เป็นเงิน 693,503 บาท ค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2561 ถึงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2563 รวม 30 วัน จำนวน 443 ชั่วโมง เป็นเงิน 58,053 บาท ค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 180 วัน เป็นเงิน 188,553.44 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี และเงินเพิ่มอีกร้อยละ 15 ทุกระยะเวลา 7 วัน นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ กับค่าเสียหายจากการเลิกจ้างที่ไม่เป็นธรรม 120,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันผิดนัดเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ แก่โจทก์ จำเลยให้การและแก้ไขคำให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลแรงงานภาค 2 พิพากษาว่าให้จำเลยจ่ายค่าชดเชย ค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ และค่าทำงานล่วงเวลาเป็นเงิน 251,146.19 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ของต้นเงิน 73,953.96 บาท นับแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 และของต้นเงิน 177,192.23 บาท นับแต่วันที่ 3 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก จำเลยอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษแผนกคดีแรงงานพิพากษาแก้เป็นว่า ให้ยกคำพิพากษาศาลแรงงานภาค 2 ในประเด็นว่า จำเลยต้องจ่ายค่าชดเชย ค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงาน และค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์แก่โจทก์หรือไม่ เพียงใด โดยให้ศาลแรงงานภาค 2 ฟังข้อเท็จจริงเพิ่มเติมว่า โจทก์มีสิทธิได้รับค่าจ้างโดยรวมค่าที่เยวซึ่งเป็นค่าตอบแทนการทำงานตามสัญญาจ้างโดยคำนวณตามผลงานที่โจทก์ทำได้ในเวลาทำงานปกติของแต่ละวันทำงานเป็นอัตราชั่วโมงละเท่าใด โจทก์ทำงานแต่ละวันเกินเวลาทำงานปกติหรือไม่ ก็ชั่วโมง มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในแต่ละวันทำงานหรือไม่ เพียงใด จำเลยต้องจ่ายค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานเพิ่มเติมให้แก่โจทก์อีกหรือไม่ เพียงใด ให้คำนวณค่าชดเชยจากเงินเดือนสุดท้ายรวมค่าที่เยวส่วนที่เป็นค่าจ้างตามผลงานในเวลาทำงานปกติ 180 วันทำงานย้อนหลังนับแต่วันเลิกจ้าง

และให้รับฟังข้อเท็จจริงเพิ่มเติมในส่วนค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ แล้วให้ศาลแรงงานภาค 2 พิพากษาในประเด็นดังกล่าวใหม่ตามรูปคดี นอกจากนี้ก็แก้ไขให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลแรงงานภาค 2 จำเลยฎีกาโดยได้รับอนุญาตจากศาลฎีกา ศาลฎีกาแผนกคดีแรงงานวินิจฉัยว่า ศาลแรงงานภาค 2 ฟังข้อเท็จจริงและปรากฏข้อเท็จจริงที่คู่ความไม่ได้โต้แย้งกันว่า บริษัท ก. ทำสัญญาจ้างจำเลยให้เป็นผู้ขนส่งแร่ทองแดงจากเหมืองในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกลับมายังประเทศไทยเพื่อส่งมอบแก่บริษัท ก. ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โจทก์เป็นลูกจ้างจำเลยเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2558 ตำแหน่งพนักงานขับรถบรรทุก ประจำหน่วยงานบริษัท ก. ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีหน้าที่ขับรถบรรทุกไปรับแร่ทองแดงที่ประเทศ

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกลับมายังประเทศไทย ผ่านด่านชายแดนจังหวัดหนองคาย ได้รับเงินเดือนอัตราสุดท้ายเดือนละ 14,514.74 บาท กำหนดจ่ายทุกวันที่ 28 ของเดือน นอกจากเงินเดือนแล้วโจทก์ยังได้รับค่าเที่ยว ค่าขับรถไปให้พนักงานล้าง ค่าคลุมผ้าใบ และค่าพักรอในกรณีต่าง ๆ วันที่ 27 มกราคม 2563 จำเลยเลิกจ้างโจทก์และให้มีผลเป็นการเลิกจ้างในวันที่ 28

กุมภาพันธ์ 2563 จำเลยจ่ายค่าชดเชยแก่โจทก์แล้ว 87,088.44 บาท แล้ววินิจฉัยว่า การเลิกจ้างของจำเลยไม่ใช่ว่าเลิกจ้างที่ไม่เป็นธรรม เวลาที่โจทก์อยู่ในรถบรรทุกโดยไม่ได้ขับแต่มีพนักงานขับรถคู่กะเป็นผู้ขับ และเวลาที่โจทก์รออยู่ที่บ้านพักจังหวัดหนองคายเป็นเวลาทำงานและเวลาพักรวมอยู่ด้วยกัน เพื่อให้เวลาทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานเป็นไปโดยเหมาะสมและเป็นธรรม จึงให้หักจำนวนชั่วโมงทำงานล่วงเวลา 5,414 ชั่วโมง ออกไปจำนวนครึ่งหนึ่งหรือหนึ่งในสอง คงเป็นเวลาทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงาน 2,707 ชั่วโมง ค่าตอบแทนที่เรียกว่าค่าเที่ยวตามข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน หมวดที่ 5 ข้อ 5.1 ใช้บังคับกับโจทก์ไม่ได้ ค่าเที่ยว ค่าขับรถไปให้พนักงานล้าง และค่าคลุมผ้าใบเป็นการจ่ายค่าตอบแทนในการทำงานถือเป็นค่าจ้าง ส่วนค่าพักรอที่จังหวัดหนองคายเป็นสวัสดิการในระหว่างรอไม่ใช่ว่าจ้าง ค่าจ้างของโจทก์คิดจากเงินเดือนรวมกับค่าเที่ยว ค่าคลุมผ้าใบ และค่าขับรถไปให้พนักงานล้าง แต่ไม่อาจกำหนดได้โดยแน่นอน เนื่องจากในแต่ละเดือนมีจำนวนไม่เท่ากัน จึงหาค่าเฉลี่ยแล้วเป็นค่าจ้าง 26,840.57 บาท ต่อเดือนหรือคิดเป็นรายวันได้วันละ 894.68 บาท โจทก์ทำงานติดต่อกันเกินกว่า 3 ปี แต่ยังไม่ครบ 6 ปี มีสิทธิได้รับค่าชดเชยในค่าจ้างอัตราสุดท้าย 180 วัน เป็นเงิน 161,042.40 บาท จำเลยจ่ายค่าชดเชยให้แก่โจทก์บางส่วนจำนวน 87,088.44 บาท คงเหลือค่าชดเชยค้างจ่าย 73,953.96 บาท โจทก์ทำงานเกินเวลาทำงานปกติ มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงาน 167,139.79 บาท จำเลยจ่ายค่าเที่ยวย้อนหลังรวม 6 เดือน ตั้งแต่เดือนกันยายน 2562 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 รวมเป็นเงิน 95,635 บาท ครบถ้วนแล้ว โจทก์ควรได้วันหยุดประจำสัปดาห์ในเดือนมกราคม 2563 เพิ่มอีก 1 วัน และเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เพิ่มอีก 1 วัน รวมเป็น 2 วัน และมีสิทธิได้รับค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ 3,578.56 บาท เห็นควรกำหนดให้จำเลยจ่ายค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันหยุด 2 วัน ให้แก่โจทก์ในอัตราเท่ากับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานจำนวน 6,473.88 บาท เพื่อความเป็นธรรม จำเลยต้องรับผิดชอบค่าชดเชยส่วนที่ขาด ค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ และค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานและค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันหยุด พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษวินิจฉัยว่า ค่าขับรถไปให้พนักงานล้างและค่าคลุมผ้าใบไม่ใช่ว่าจ้าง ขณะที่พนักงานขับรถคู่กะเป็นผู้ขับรถ โจทก์พักอยู่ในรถแต่ไม่มีความเป็นอิสระที่จะไปทำอย่างอื่นได้ หากมีกรณีเหตุจำเป็นที่

คู่ที่ไม่สามารถชำระได้อาจโจทก์ก็สามารถเปลี่ยนเป็นผู้ชำระได้ทันทีซึ่งเป็นประโยชน์แก่จำเลยโดยตรง จึงเป็นการทำงานให้แก่จำเลยมิใช่เวลาพัก โจทก์จึงสามารถนำเวลาที่โจทก์มิได้ชำระและพักอยู่ในรถขณะที่คู่จะเป็นผู้ชำระมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติได้ ส่วนเวลาที่โจทก์รออยู่ที่บ้านพักจังหวัดหนองคายนั้นมิใช่การทำงานให้แก่นายจ้าง ไม่มีสิทธินำเวลาดังกล่าวมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติ ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี้นพาหนะในงานขนส่งทางบกมีเวลาทำงานปกติไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง เมื่อโจทก์ชำระใช้เวลาไม่เกิน 8 ชั่วโมง เงินค่าเที่ยวที่จำเลยจ่ายให้แก่ลูกจ้างในช่วงระยะเวลาดังกล่าวจึงเป็นค่าจ้าง หากโจทก์ชำระใช้เวลามากกว่า 8 ชั่วโมง ระยะเวลาการชำระในส่วนที่เกิน 8 ชั่วโมง โจทก์มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามชั่วโมงที่ทำ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 6 โดยอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงดังเช่นกรณีนี้ ต้องถือเกณฑ์ค่าจ้างทั้งส่วนที่เป็นเงินเดือนและส่วนที่เป็นค่าเที่ยวเฉลี่ยต่อชั่วโมงรวมกันเท่านั้น โดยคำนวณจากเงินเดือนหารด้วย 30 แล้วหารด้วย 8 อีกครั้งหนึ่ง จะเป็นอัตราค่าจ้างในส่วนของเงินเดือนเฉลี่ยต่อชั่วโมง ส่วนค่าเที่ยวให้หารด้วยจำนวนชั่วโมงทำงานในเที่ยววันนั้น โดยใช้ทั้งเวลาที่เป็นผู้ชำระและเวลาที่พักอยู่ในรถขณะพนักงานชำระคู่เป็นผู้ชำระ จะเป็นอัตราค่าเที่ยวต่อชั่วโมงของวันนั้น ซึ่งโจทก์มีสิทธิได้รับค่าจ้างส่วนที่เป็นค่าเที่ยวเท่ากับอัตราค่าเที่ยวต่อชั่วโมงคูณด้วย 8 ชั่วโมง เมื่อนำค่าจ้างในส่วนของเงินเดือนเฉลี่ยต่อชั่วโมงกับค่าจ้างตามผลงานคือค่าเที่ยวต่อชั่วโมงของวันทำงานนั้นมารวมกันก็จะได้อัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงของวันทำงานนั้น ซึ่งค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในแต่ละวันทำงานจะเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงของวันทำงานนั้นคูณด้วยจำนวนชั่วโมงที่ทำงานเกินกว่า 8 ชั่วโมง หากได้คำนวณตามวิธีการข้างต้นแล้ว เมื่อหักค่าเที่ยวที่เป็นค่าจ้างตามผลงานออกแล้ว คงเหลือค่าเที่ยวที่เป็นค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานซึ่งโจทก์ได้รับไปแล้วเป็นเงินน้อยกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 6 เพียงใด โจทก์ย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว โดยถ้าวันทำงานนั้นมีชั่วโมงทำงานไม่เกินเวลาทำงานปกติ 8 ชั่วโมง ค่าเที่ยวที่จำเลยจ่ายให้แก่โจทก์ในวันนั้นก็จะเป็นค่าจ้างตามผลงานสำหรับการทำงานในเวลาทำงานปกติของวันทำงานนั้นทั้งจำนวน ดังนั้นหากโจทก์ทำงานเกินเวลาทำงานปกติ ค่าเที่ยวที่จำเลยจ่ายจึงเป็นค่าจ้างตามผลงานในเวลาทำงานปกติและค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติปะปนอยู่ด้วยกัน วิธีคำนวณการหาเวลาทำงานเกินเวลาทำงานปกติในวันทำงานของศาลแรงงานภาค 2 ไม่ชอบเพราะเป็นการกำหนดให้แตกต่างไปจากความเป็นจริง ค่าชดเชยที่โจทก์มีสิทธิได้รับไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 180 วัน ย้อนหลังขึ้นไปนับแต่วันเลิกจ้าง ศาลแรงงานภาค 2 จึงไม่อาจนำค่าจ้างส่วนที่เป็นค่าเที่ยวแบบค่าเฉลี่ยเป็นรายเดือนและรายวันที่เท่ากันทุกวันมาคำนวณเป็นค่าชดเชยได้ แต่ต้องคำนวณค่าชดเชยจากเงินเดือนสุดท้ายของโจทก์รวมค่าเที่ยวที่เป็นค่าจ้างตามผลงานในเวลาทำงานปกติของแต่ละวันทำงานเพื่อเป็นฐานค่าจ้างอัตราสุดท้าย 180 วันทำงานย้อนหลัง ซึ่งหากเป็นเงินมากกว่า 87,088.44 บาท ที่จำเลยจ่ายให้แก่โจทก์ไปแล้วเท่าใดจำเลยก็ต้องจ่ายค่าชดเชยให้ครบถ้วนแก่โจทก์ ที่ศาลแรงงานภาค 2 วินิจฉัยว่าโจทก์ได้ทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ 2 วัน และมีสิทธิได้รับค่าทำงานในวันหยุดประจำสัปดาห์ 3,578.56 บาท เป็นการ

ชี้ขาดตัดสินคดีนอกฟ้องนอกประเด็น ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยประการเดียวว่า เวลาที่โจทก์พักอยู่ในรถบรรทุกโดยไม่ได้ขับรถ เป็นเวลาทำงานหรือไม่ และต้องนำเวลาดังกล่าวมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติหรือไม่ โดยจำเลยฎีกาว่า จำเลยจ่ายค่าตอบแทนให้แก่โจทก์เป็นเงินเดือนและค่าเทียว โดยค่าเทียวเป็นการจ่ายตามผลงานที่คำนวณตามระยะทางไปส่งสินค้าและระยะเวลาในการขับรถบรรทุก และจำเลยจ่ายให้โจทก์เป็นรายเทียว โดยใช้เวลาขับรถของโจทก์มาเป็นฐานในการคำนวณ มิได้นำเวลาที่พนักงานขับรถคู่กะของโจทก์เป็นผู้ขับ โดยโจทก์อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับมาเป็นฐานในการคำนวณด้วย ซึ่งเป็นไปตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2446 - 2528/2564 โจทก์กับพนักงานขับรถคู่กะทำหน้าที่ขับรถบรรทุกโดยสลับกันขับรถคนละ 8 ชั่วโมง เรื่อยไปตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางทั้งขาไปและขากลับ ภายในรถบรรทุกมีที่นั่งนอนหลังที่นั้คนขับสามารถพักผ่อนหลับได้ หากนับเวลาพักในรถเป็นเวลาทำงานปกติและทำงานล่วงเวลา จะเท่ากับโจทก์กับพนักงานขับรถคู่กะใช้เวลาขับรถคนละ 16 ชั่วโมง ซึ่งไม่สอดคล้องกับลักษณะธุรกิจขนส่งที่แตกต่างจากงานทั่วไป และขัดเจตนารมณ์ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 นอกจากนั้นตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2563 - 2565/2552 ศาลฎีกาเคยวินิจฉัยว่า นายจ้างอาจจัดสถานที่พักให้แก่ลูกจ้างได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม ซึ่งพิจารณาจากสถานที่ ลักษณะการทำงาน และจำนวนลูกจ้าง ดังนั้น เมื่อธุรกิจขนส่งทางบกของจำเลยก็มีลักษณะเฉพาะตัว ที่พนักงานขับรถไม่สามารถพักด้วยการออกจากรถบรรทุกที่ขับได้ การพักในรถจึงควรถือเป็นเวลาพักที่ชอบเช่นกัน หากโจทก์จะต้องทำหน้าที่ขับรถในกรณีฉุกเฉินนอกเหนือจากเวลาทำงานปกติของโจทก์ โจทก์ก็มีสิทธิได้รับค่าล่วงเวลา ดังนั้น เวลาที่โจทก์อยู่ในรถบรรทุก แต่ไม่ได้ขับรถ จึงไม่ใช่เวลาทำงาน โจทก์ไม่มีสิทธินำเวลาดังกล่าวมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติ เห็นว่า โจทก์เป็นพนักงานขับรถบรรทุกมีหน้าที่ขับรถบรรทุกไปรับแร่ทองแดงที่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวแล้วกลับมายังประเทศไทยผ่านด่านชายแดนจังหวัดหนองคาย โจทก์จึงเป็นลูกจ้างในงานขนส่งทางบก ซึ่งตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 2 กำหนดว่า "ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง" ข้อ 3 วรรคหนึ่ง กำหนดว่า "ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลาเว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง" และวรรคสอง กำหนดว่า "ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้างตามวรรคหนึ่งแล้ว นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุหรือปัญหาการจราจร" และข้อ 6 กำหนดว่า "ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างในงานขนส่งทางบกทำงานล่วงเวลา ในวันทำงานและทำงานล่วงเวลาในวันหยุดให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำ เว้นแต่นายจ้างตกลงจ่ายค่าล่วงเวลาหรือค่าล่วงเวลาในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างดังกล่าว" ดังนั้น งานขนส่งทางบกจึงมีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาการทำงาน โดยลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะในงานขนส่งทางบกมีเวลาทำงานปกติไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และนายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาโดยได้รับความยินยอมจากลูกจ้างได้ไม่เกินวันละ 2 ชั่วโมง ในกรณีนายจ้างให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาเกินวันละ 2 ชั่วโมง แม้จะไม่ชอบด้วยกฎหมาย กระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 3 วรรคสอง แต่เมื่อลูกจ้างยินยอมทำงานล่วงเวลาเกินวันละ 2 ชั่วโมง ลูกจ้างก็ย่อมมีสิทธิได้รับ

ค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำทุกชั่วโมง เมื่อข้อเท็จจริงได้ความว่างงานที่โจทก์ต้องปฏิบัติให้แก่จำเลยตามสัญญาจ้างแรงงานคือการขับรถยนต์ทุกสัปดาห์ โดยจำเลยจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเดือนและค่าเที่ยวให้แก่โจทก์ ในส่วนของเงินค่าเที่ยวเป็นการจ่ายตามผลงานที่โจทก์ทำได้ และจ่ายให้เป็นรายเที่ยวในลักษณะเป็นหน่วยการทำงานในแต่ละหน่วย ในการปฏิบัติหน้าที่งานขนส่ง โจทก์จะเดินทางไปและกลับพร้อมกับพนักงานขับรถคู่กะ พนักงานขับรถคนใดเป็นผู้ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกจะต้องนำไปขับซึ่งของตนไป รูดที่เครื่องรูดบัตรประจำรถก่อน เพื่อบันทึกเป็นข้อมูลประจำรถ การทำงานของโจทก์มีเวลาสิ้นสุดที่ไม่แน่นอน จำเลยจึงจัดให้มีระเบียบว่าด้วยการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกหรือนโยบาย ความเหนื่อยล้าจากการขับรถที่กล่าวถึงการนำกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ดังกล่าวมาใช้ในการทำงาน การปฏิบัติหน้าที่ของโจทก์กับพนักงานขับรถคู่กะจะสลับกันขับรถบรรทุกตลอดเส้นทาง กล่าวคือ เมื่อพนักงานขับรถคนแรกขับรถบรรทุกจากอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ไปถึงจังหวัดขอนแก่นแล้ว จะเปลี่ยนให้พนักงานขับรถคนที่สองขับรถบรรทุกจากจังหวัดขอนแก่นไปยังจังหวัดหนองคาย หลังจากนั้นจะสลับให้พนักงานขับรถบรรทุกคนแรกขับรถบรรทุกต่อไปยังประเทศ

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ส่วนพนักงานขับรถคนที่สองจะต้องพักรออยู่ที่จังหวัดหนองคาย จนเมื่อรับสินค้าเสร็จแล้วพนักงานขับรถคนแรกจะขับรถบรรทุกกลับมายังจังหวัดหนองคาย พนักงานขับรถคนที่สองจึงกลับมาทำหน้าที่ขับรถบรรทุกต่อไปยังจังหวัดขอนแก่น หลังจากนั้นพนักงานขับรถคนแรกจะรับช่วงต่อเป็นผู้ขับรถบรรทุกต่อไปยังอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยเส้นทางแต่ละช่วงพนักงานขับรถจะปฏิบัติหน้าที่คนละ 6 ถึง 8 ชั่วโมง ยกเว้นบางวันที่อาจขับรถเกินเวลาทำงานปกติ แสดงให้เห็นว่าจำเลยกำหนดให้มีพนักงานขับรถบรรทุกสองคนประจำรถบรรทุกแต่ละคันเพื่อมิให้การทำงานขับรถขนส่งสินค้าทางไกลของลูกจ้างแต่ละคนเกินระยะเวลาการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด เมื่อคำนึงถึงการจ่ายค่าจ้างประเภทค่าเที่ยว การบันทึกข้อมูลของพนักงานขับรถก่อนปฏิบัติหน้าที่ ประกอบข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะเวลาทำงานของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกแล้ว งานขับรถของโจทก์ย่อมเริ่มขึ้นก็ต่อเมื่อโจทก์ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ตนรับผิดชอบเท่านั้น เพราะหากันระยะเวลาที่โจทก์อยู่ในรถบรรทุกตลอดเวลารวมกันโดยไม่พิจารณาว่าโจทก์ขับรถบรรทุกจริงในช่วงเวลาใดแล้ว จะทำให้การนับระยะเวลาการทำงานของโจทก์หรือพนักงานขับรถทุกคนเกินระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดทั้งที่ไม่มี การปฏิบัติงานจริงแต่อย่างใด แม้โจทก์ต้องพักอยู่ในรถบรรทุกในระหว่างที่พนักงานขับรถคู่กะ กำลังปฏิบัติหน้าที่ขับรถอาจทำให้โจทก์ขาดความสะดวกสบายหรือไม่มีอิสระไปบ้าง แต่ก็ เป็นเพราะลักษณะหรือสภาพของงานขนส่งทางบกซึ่งมีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะเวลาการทำงาน ตามกฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษแตกต่างจากการจ้างแรงงานในประเภทอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อมิให้ลูกจ้างต้องขับรถทางไกลเป็นระยะเวลานานติดต่อกันจนกระทบต่อสวัสดิภาพของลูกจ้างเองตลอดจนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน แต่อย่างไรก็ดี ในกรณีที่พนักงานขับรถคู่กะของโจทก์ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้และโจทก์ต้องขับรถบรรทุกแทนจนเกิน 8 ชั่วโมง โจทก์ก็ชอบที่จะได้รับค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติได้ตามความจริง ดังนั้น เวลาที่โจทก์พักในรถบรรทุกโดยไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกจึงไม่เป็นการทำงานให้แก่จำเลยตามสัญญาจ้างแรงงาน โจทก์จึงไม่สามารถนำเวลาที่โจทก์มิได้ขับรถบรรทุกมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติได้ ที่ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษวินิจฉัยให้นำเวลาที่โจทก์อยู่ใน

รถบรรทุกทั้งหมดแม้โจทก์จะไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงาน
เกินเวลาทำงานปกติด้วยนั้น ไม่ต้องด้วยความเห็นของศาลฎีกา ฎีกาของจำเลยฟังขึ้น พิพากษาแก้
เป็นว่า โจทก์ไม่มีสิทธินำเวลาที่โจทก์พักอยู่ในรถบรรทุกขณะที่พนักงานขับรถคู่กะเป็นผู้ขับ
รถบรรทุกมาเป็นฐานในการคำนวณค่าตอบแทนการทำงานเกินเวลาทำงานปกติ นอกจากที่แก้ไข
คงเป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ

องค์คณะ

สมบูรณ์ จิตรพัฒนากุล · จำแลง กุลเจริญ · อนันต์ คงบริรักษ์

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://thaideka.online/deka/5307/2567>