

臺灣新北地方法院民事裁定

111年度簡上字第468號

上訴人 大都會平台科技股份有限公司

法定代理人 陳室喜

訴訟代理人 陳業鑫律師

陳立強律師

被上訴人 洪上山

訴訟代理人 張繼文律師

被上訴人 洪裕淵

洪雅萍

洪裕文

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，上訴人對於民國112年5月24日本院111年度簡上字第468號第二審判決提起上訴，本院裁定如下：

主 文

上訴駁回。

第三審訴訟費用由上訴人負擔。

理 由

一、按對於民事訴訟法第427條第2項簡易訴訟程序之第二審判決，其上訴利益逾第466條所定之額數者，當事人僅得以其適用法規顯有錯誤為理由，逕向最高法院提起上訴，民事訴訟法第436條之2第1項定有明文。所謂適用法規顯有錯誤，係指原第二審判決就其取捨證據所確定之事實適用法規顯有錯誤而言，不包括認定事實不當之情形在內，或確定判決所積極的適用之法規，顯然不合於法律規定，或與司法院現尚有效及大法官會議之解釋，顯然違反者而言，並不包括消極的不適用法規，或漏未斟酌證據及認定事實錯誤之情形在內（最高法院80年臺上字第1326號判例意旨、63年度臺上字第880號判例意旨參照）。又依第436條之2第1項提起上訴或抗告者，應同時表明上訴或抗告理由，民事訴訟法第436條之4

第1項前段亦定有明文。是以，上訴狀或理由書如未依上開
意旨表明簡易訴訟程序之第二審判決適用法規顯有錯誤，即
難認為已合法表明上訴理由，其上訴自非合法。次按對於簡
易訴訟程序之第二審裁判，提起第三審上訴或抗告，須經原
裁判法院之許可。前項許可，以訴訟事件所涉及之法律見解
具有原則上之重要性者為限。第1項之上訴或抗告，為裁判
之原法院認為應行許可者，應添具意見書，敘明合於前項規
定之理由，逕將卷宗送最高法院；認為不應許可者，應以裁
定駁回其上訴或抗告。前項裁定得逕向最高法院抗告，民事
訴訟法第436條之3定有明文。又所謂「法律見解具有原則上
之重要性」，係指該訴訟事件所涉及之法律問題意義重大，
而有加以闡釋之必要者而言。蓋適用簡易程序之事件，因其
訟爭金額不高，或通常不致牽涉複雜之法律問題，基於訴訟
經濟之考量，本以不得上訴第三審為原則。惟若為避免法律
見解歧異，維持法律之安定，倘訟爭之簡易事件中，涉有
「原則上重要性」之法律爭議，遂例外准許提起第三審上
訴，俾使第三審法院得有解決此等法律爭議之機會。因此，
倘上訴之理由非屬訟爭之法律問題，或不具原則上之重要
性，尚不得許其上訴第三審。

二、本件上訴意旨：

(一)本案事實為「計程車駕駛人」周中行靠行於「計程車客運
業」即謙順交通有限公司（下稱謙順公司），由謙順公司進
行訓練、監督，由其車身外觀可知周中行係委託訴外人大都
會車隊股份有限公司即「計程車客運服務業」，進行居間媒
合，向周中行、謙順公司報告締約機會，並非委託上訴人公
司。縱認周中行委託居間、媒合之計程車客運服務業為上訴
人公司（假設語），本案爭點涉及「計程車客運服務業」是
否為「計程車駕駛人」或「計程車客運業」之民法第188第1
項僱用人，而應負擔民法第188條第1項連帶賠償責任。而計
程車客運服務業依據公路法第56條第1項、計程車客運服務
業申請核准經營辦法（下稱系爭經營辦法）第10條規定，不

01 得購買計程車牌照，轉賣他人，或僱人駕駛，或出租經營，
02 亦即不得經營計程車客運業之業務，則委託計程車客運服務
03 業居間、媒合、報告締約機會之駕駛人，理應不可能「為計
04 程車客運服務業服勞務並受其監督」，否則計程車客運服務
05 業即須適法實質經營計程車客運業業務，並監督委託人。綜
06 上所述，本案所涉及之法律見解顯有原則上重要性。

07 (二)原判決以周中行駕駛車輛上有張貼大都會字樣、M標章、叫
08 車專線及「大都會衛星車隊」設有載客服務標準作業流程之
09 訓練管理、提供制服予司機穿著等，且誤以訴外人大都會車
10 隊股份有限公司之資料，及上訴人公司於車禍事故發生前之
11 過往資料等，逕認上訴人公司為周中之僱用人，顯有錯誤
12 適用民法第188條第1項、系爭經營辦法第10條、第14條第1
13 項之違誤：

14 1.上訴人原名為大都會車隊股份有限公司，於民國108年3月20
15 日變更名稱為大都會平台科技股份有限公司；訴外人大都會
16 計程車股份有限公司原名婦安衛星車隊股份有限公司，於10
17 8年1月28日變更名稱為大都會計程車股份有限公司，可知上
18 訴人公司與大都會車隊為無關係之不同法人。108 年之後，
19 大都會車隊股份有限公司經營大都會車隊，大都會平台科技
20 股份有限公司雖然更名前為「大都會衛星車隊股份有限公
21 司」，惟「大都會計程車」及「大都會車隊」皆非上訴人公
22 司。而本件原審因僅行一次準備程序，致未釐清上開二公司
23 為不同法人之事實，原判決逕以經濟部商業司之資料顯示上
24 訴人曾經使用「大都會衛星車隊」為公司名稱，即不當推論
25 車身張貼訴外人公司之「大都會車隊」商標與叫車電話之駕
26 駛係與上訴人公司合作者，顯然誤認客觀證據及事實，而認
27 定與上訴人無關係之駕駛(即周中行)為僱傭關係，有認定
28 事實及適用民法第188條錯誤之違誤。

29 2.次查原證15、16之服務標準流程，刊載於「大都會車隊」網
30 頁，該網頁屬訴外人大都會車隊公司所有，被上訴人所呈網
31 頁、新聞(參上證1-4、上證2-3)為110年8月13日、5月21

01 日刊載，是其內容提及之「大都會計程車」，顯指訴外人大
02 都會車隊公司，自無法以此作為認定上訴人公司是否為周中
03 行僱用人之證據，有認定事實及適用民法第188 條錯誤之違
04 誤。

05 3.另查本案交通事故發生於000年0月00日，而卷證中關於上訴
06 人公司之資料（參二審上證1-3、1-5、1-6、1-7、2-1、2-
07 2、2-4、2-5）皆為本案事故發生前，且為上訴人公司更名
08 前，自無法以上開歷史資料逕予推認上訴人公司仍有經營大
09 都會衛星車隊，事實上，上訴人公司早已不再經營「大都會
10 衛星車隊」，改以經營楷模車隊，並已於108年更名，再
11 者，卷證資料中並無109年8月14日當時或該日以後上訴人公
12 司有經營大都會車隊之證據。

13 4.綜上所述，原判決認定上訴人公司設有載客服務標準作業流
14 程之訓練管理、提供制服予司機穿著等，皆以訴外人大都會
15 車隊及上訴人公司於車禍事故發生前之過往資料認定，顯有
16 認事用法之違誤及適用民法第188條錯誤之違誤。

17 5.又按「委託計程車客運服務業代辦業務之車輛，除應依規定
18 標示個人姓名外，並得依規定位置與規格標示受託代辦業務
19 之公司或商業名稱。但委託經營派遣業務之車輛，應依規定
20 位置與規格標示受託之公司或商業名稱。」系爭經營辦法第
21 14條第1項定有明文。查上訴人公司確僅經營計程車客運服
22 務業，此有上訴人公司之經濟部商業司商工登記、計程車客
23 運服務業者相關資訊（參二審上證 1-1、1-2）查詢可證。
24 而計程車客運服務業，係提供計程車客運業及其駕駛人服務
25 並收取費用者，上訴人公司提供電子系統媒合服務，駕駛人
26 等計程車客運業得委託上訴人公司提供媒合服務，上訴人公
27 司則利用電子系統為駕駛人等計程車媒合乘客，並以此向駕
28 駛人收取報酬，此即為計程車客運服務業之運作模式。而本
29 件上訴人公司與周中行並無任何法律關係，原審以周中行於
30 車身張貼訴外人「大都會車隊」之商標，以及上訴人公司曾
31 經營大都會衛星車隊，即逕認周中行係上訴人公司之受僱

01 人，顯有認事用法之達誤，已如上述。

02 6.退步言之，縱認周中行係與上訴人公司間具法律關係，而非
03 訴外人大都會車隊公司（假設語，上訴人公司否認之），則
04 事實上，與上訴人公司合作之計程車駕駛，係委託上訴人公
05 司居間、媒合乘客、報告締約機會等，上訴人公司實為提供
06 勞務之受託人。而委託人即駕駛人依系爭經營辦法第14條第
07 1項後段，負有張貼其受託人即上訴人名稱等義務，則自難
08 以此反論上訴人公司為駕駛之僱用人。

09 7.更何況，本件周中行所張貼之車身外觀屬於訴外人大都會車
10 隊公司，亦無任何證據指出周中行係委託上訴人公司。故縱
11 認周中行所駕駛之車輛所委託之計程車客運服務業者為雇主
12 （假設語，上訴人否認之），也不能以上訴人公司曾經經營
13 「大都會衛星車隊」，即應就上訴人公司放棄經營車隊、更
14 名後之車禍事故負責。

15 8.事實上，周中行亦有依道路交通安全規則第42 條第1項第3
16 款標示「運輸業者」即謙順公司於後葉子板，並將「牌照號
17 碼及公司行號」一同標示，是依據上開法律規定，用路人應
18 可清楚知悉運輸業確為謙順公司，而非上訴人公司。

19 9.而原判決之認定，係將計程車上標示之所有公司名稱皆認屬
20 民法第188條第1項僱用人，此已違反民法第188條第1項之事
21 實上僱傭關係指「為他人服勞務，並受其監督」之要件。且
22 原判決將法令張貼「受託人」義務（係張貼為駕駛提供勞務
23 之人之意思），做出與法令所張貼意思「勞動方向」之完全
24 相反解釋：「遑論一般人見該車身、車頂燈標誌，客觀上均
25 會產生司機乃為被上訴人使用為其服勞務而受其監督之認
26 知」（原判決第16頁），上訴人所必須遵循之法令，竟為陷
27 阱。更使依法被標示於駕駛人車輛上之計程車客運服務業
28 者，無端負擔連帶賠償責任，對計程車客運服務業者而言，
29 實屬過苛。

30 (三)原判決未詳究計程車客運服務業與計程車客運業之不同，逕
31 認計程車客運服務業為駕駛人之僱用人，顯已違反公路法34

第1項第4款、第37第1項第3款、汽車運輸業審核細則第2條、系爭經營辦法第2條、第3條第1項、第10條、民法第188條第1項等規定，而有未正確適用法律之錯誤：

1. 查計程車客運服務業與計程車客運業為迥然不同之行業，得經營之業務種類亦大相逕庭，分別如下：

- (1)計程車客運業：分類營業之公路汽車運輸共9類，第4類為計程車客運業，係在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。經營汽車運輸業之計程車客運業，向主管機關申請核准籌備，並依汽車運輸業審核細則規定辦理。公路法第 34條第1項第4款、第37條第1項第3款、汽車運輸業審核細則第2條分別定有明文。

- (2)計程車客運服務業：係指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准，此觀諸公路法第2條第15款、第56條第1項規定自明。

2. 按公路法第56條第1項授權公路主管機關制定之系爭經營辦法第2條規定『本辦法所稱派遣，係指接受消費者提出之乘車需求後，以下列方式之一提供計程車客運業及其駕駛人服務並收取費用之營運方式：一、指派消費者搭車所在地同一營業區域內特定計程車前往載客。二、指派一輛以上計程車予消費者選擇後前往載客。』，可知，計程車客運服務業與駕駛係成立委任居間契約，駕駛與乘客之間係成立旅客運送契約，二契約關係之當事人與契約內容不相同。計程車客運服務業係介紹人，媒合消費者與計程車客運業或駕駛，由計程車客運業或駕駛自行決定是否為消費者提供運送服務並向其收取車資。是以，委任居間勞務契約，係計程車客運服務業接受駕駛委託，為駕駛提供搭乘媒合服務而向駕駛收取服務費用；載客運送勞務契約，係駕駛對乘客提供運送服務，並非駕駛為計程車客運服務業提供運送服務。是僱用人與（受任）居間人之勞務本質、權利義務迥然有別，居間人顯非民法第188條所規定之僱用人。

- 01 3. 再按系爭經營辦法第3條第1項規定「計程車客運服務業得接
02 受委託辦理下列服務業務：一、車輛牌照之請領、換發、繳
03 銷、車輛檢驗及各種異動登記。二、車輛違規罰鍰及稅費等
04 之繳納。三、汽車責任保險之投保。四、行車事故之有關處
05 理事項。五、購車貸款申請及動產擔保之登記。六、車輛派
06 遣。七、其他經公路主管機關核准之業務。」其中已明文表
07 示「計程車客運服務業得接受委託辦理下列服務業務」，足
08 見計程車客運服務業係勞務債務人，與僱傭關係或事實上僱
09 傭關係中雇主係勞務債權人之情形完全相反。
- 10 4. 故依前揭公路法及系爭經營辦法第3條之規定，可知「計程
11 車客運業」係以載客運送為其營業內容，以消費大眾之乘客
12 為對象。而「計程車客運服務業」則以對「計程車客運業」
13 之業者提供媒合等服務為營業內容，其服務之對象為從事
14 「計程車客運業」之車行或個人；是「計程車客運業」與
15 「計程車客運服務業」之營業服務內容及對象，均有不同。
16 且為區隔「計程車客運業」與「計程車客運服務業」為不同
17 之事業經營，若不具備此資格而經營計程車客運業，於公路
18 法第77條第2項處新臺幣10萬元至2,500萬元之鉅額罰款，於
19 系爭經營辦法第10條明文規定經營計程車車輛派遣之「計程
20 車客運服務業，不得購買計程車牌照，轉賣他人，或僱人駕
21 駛，或出租經營。」。即「計程車客運服務業」與「計程車
22 客運業」為不同行業，且不得經營「計程車客運業」之業
23 務。益徵立法者對於上開二不同事業亦採取不同之法令規範
24 及行政管制手段，是「計程車客運服務業」與「計程車客運
25 業二者，確屬不同之事業無疑。且「計程車客運服務業」係
26 為「計程車客運業」提供服務，並非「計程車客運服務業」
27 執行「計程車客運業」之職務，亦不符合民法第188條執行
28 職務之要件。
- 29 5. 另由最高行政法院110年度上字第281號等判決要旨「依現行
30 規定，對於計程車客運業之管理法規計有公路法、道路交通
31 管理處罰條例、汽車運輸業管理規則、計程車運輸合作社設

置管理辦法及計程車駕駛人執業登記管理辦法。另依公路法第56條及汽車運輸業管理規則第91條、第91條之1及第92條規定，個人欲以駕駛計程車為業，除依汽車運輸業管理規則第92條規定符合優良駕駛，得申請個人經營計程車客運業外，則須受僱於計程車客運業（即交通公司或車行）或自備汽車參與計程車客運經營（即靠行）、或為計程車運輸合作社社員。」可知，最高法院對於個人以駕駛計程車為業的三種方式已經闡明相當完整，當予尊重，亦不應混淆。

6. 綜上所述，「計程車客運服務業」與「計程車客運業」二者確屬不同之事業無疑，僅經營計程車客運服務業業務之公司，依法不得從事計程車客運業業務，其為駕駛人之「受託人」（即與事實上僱傭關係之雇主勞動方向相反之人），反而係為駕駛人提供居間、媒合報告締約機會之勞務，而駕駛人亦得不使用上訴人公司司提供之派遣服務，以路邊招停為主要招攬客戶手段，是計程車客運服務業對駕駛人而言，顯然並非民法第188條第1項之僱用人，而原判決漏未審酌，而將法令規定必張貼（受託人）之義務，做出與法令所張貼意思「勞動方向」之相反解釋【追論一般人見該車身、車頂燈標誌，客觀上均會產生司機乃為被上訴人使用為其服勞務而受其監督之認知】，逕自認定【系爭辦法乃係著重於計程車客運服務業之職業規範，從系爭辦法無從逕予認定計程車客運與受派遣計程車間並無事實上僱傭關係存在，則不論周中行與被上訴人公司間之契約關係為何，被上訴人公司與駕駛司機間既有事實上僱傭關係存在】（原判決第16頁）。顯然有違反公路法34條第1項第4款、第37條第1項第了款、汽車運輸業審核細則第2條、系爭經營辦法第2條、第3條第1項、第10條、民法第188條第1項等規定，而有未正確適用法律之錯誤。

(四)縱如原審所認定之事實(假設，非自認)，本件原判決既然以事實上僱傭關係為要件(即「客觀上」『被他人使用為之服勞務而受其監督』)，就當忠實引用，即不能將法令明定

是「為駕駛服勞務」(即勞務債務人)、且有義務對外張貼是為駕駛服勞務，解釋成被駕駛服勞務(即勞務債權人)：

1. 事實上僱傭關係並非來自法律規定，而係源自最高法院57台上字1663號(原)判例(依法院組織法第 57-1條應參考其基礎事實是「學徒為師傅服勞務」)要旨「凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者均係受僱人。」，已經明白指出民法第188條僱用人侵權連帶責任之成立，縱不以是否具備「僱傭契約」及「報酬」為必要，亦必須是「為雇主勞動」及「為此勞務聽命於雇主指揮監督」關係，兩個要件必須同時具備為前提，而最高法院後續判決亦對(原)判例兩個要件解釋相當清楚明白：

- (1)第一個要件：(原)判例要旨前半段「凡客觀上被他人使用為之服勞務」，已經說明「勞務施與受」的關係，即應檢驗「受僱人為雇主服勞務」要件，即【「勞務施與受」要件中，受僱人必須客觀上、事實上是勞務債務人(勞務給付者)；而且雇主是其客觀上、事實上勞務債權人(勞務收受者)】。即如最高法院87年度台上字第2688號、102年度台上字第18號判決要旨「惟必須客觀上受僱人選任、監督而為其服勞務之人，始足當之」，若不依此為要件，任何雙務契約均有選任、監督之性質。法律應當保障每一個人的平等地位。

- (2)第二個要件：(原)判例要旨後半段「為之服勞務而受其『監督』」，正確意涵是「雇主監督受僱人是否依照雇主指示、安排，為雇主服勞務」，顯非「凡監督均屬之」，亦明顯有別於其他型態對客戶之管理監督(如乘客搭乘捷運不得飲食)。即如最高法院102年度台上字第18號(附件11)、89年度台上字第300號、88年度台上字第628號判決要旨釋明「民法第188條...受僱人縱不以僱傭契約之受僱人為限，亦需在客觀上有被他人使用為之服勞務而受其監督者，始足當之。至所謂監督，係指勞務之實施方式、時間及地點加以指示或安排之一般監督而言。」或如最高法院100 年度台上字

第2945號(附件12第2頁第18至21行)判決理由「上訴人…可自由決定工作時間、地點、方式，與勞動契約之受僱人依雇主指示為『機械性之勞務』提供形式迥異。…被上訴人對於所屬保險業務員於資格登錄、訓練、管理、監督及懲戒之義務，與勞動關係中雇主實施之指揮監督權無關。」亦可相佐上開最高法院(原)判例後段「為之服勞務而受其監督」正確意義是「雇主指揮監督受僱人何時、何地及如何實施為雇主服勞務」(完全依照雇主指示機械性服勞務)。加入上訴人車隊之駕駛是為自己服勞務，無須對上訴人服勞務，因此無須對上訴人服勞務而受上訴人指示。故駕駛自己決定營運時間、地點與實施方式，均無需上訴人指揮，上訴人無法要求駕駛停工，此乃眾所周知之事實，顯與「雇主可要求停工，則受僱人豈會再工作」明顯有別。

2. 故，如本段標題既然引用「事實上僱傭關係」為民法第188條之要件，當忠實引用「事實上僱傭關係」，這些最高法院歷來見解，應當尊重。

(五)綜上：

1. 此即如最高法院 80年度台上字第2662 號判決(近來車隊實務見解常引用)要旨：「查民法上之受僱人必以存有事實上之僱傭關係或客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督為前提。」。而廢棄「原審係以：駕駛噴有上訴人所屬玉井糖廠字樣之大貨車，客觀上已足認其係執行受僱之運送職務…為其判斷之基礎。」，已經說明車身標示不足構成事實上僱傭關係之要件，其要旨載明「客觀上」而廢棄「外觀上」，就如學生穿有學校標誌之制服並非受僱人，而學校工友未穿著制服反而是受僱人。故基於訴訟或賠償利益之原告方對自己有利之「主觀認知」，顯然與最高法院57台上字1663號(原)判例基礎事實學徒性質上，及(原)判例要旨明文「『客觀上』『被他人使用為之服勞務而受其監督之前提要件不合。即原判決以【一般人見車身頂燈標誌，『客觀上均會產生』司機乃為被上訴人使用為其服勞務而受其監督之

『認知』充當替代事實上雇傭關係【「客觀上」「被他人使用為之服勞務而受其監督」】之前提要件，與所引用之(原判例)規定不合，顯有認事用法之違誤及適用民法第188條錯誤之違誤。

2. 如前開所論事實上雇傭關係並非來自法律規定，而係源自最高法院57台上字1663號(原)判例。既然引用(原判例)為判決要件，即應遵守適用(原判例)之規則並依據法院組織法第57-1 條廢除無事實判例之立法理由「即應參考其基礎事實」(該判例即「學徒為師傅服勞務」)，而原判決【客觀上會產生是雇主認知】係對原告方對自己有利之「主觀認知」，顯然與上開所論事實上雇傭關係要件及其基礎事實均不合。
3. 故原判決以車身外觀，認定駕駛是為上訴人公司服勞務之人，本身已經是與客觀車身外觀所張貼之受任關係，所表示車隊是為駕駛服勞務之人產生矛盾。做出與法令義務張貼意思之勞動方向相反解釋，上訴人所必須遵循之法令，竟然會是陷阱，國家信賴何在，令人難以折服。
4. 民法第188 條計程車駕駛雇主為實務見解通說可知「運輸業是雇主」以及「執行(車行)運輸業之職務」。而上訴人公司並無「計程車客運業(車行)」之營業項目，無可從事運輸，即執行「計程車客運業(車行)」職務。
5. 法令明定「計程車客運服務業」「不得經營計程車客運業，亦不得聘僱駕駛」，故合法經營「計程車客運服務業」而被認是從事「聘僱駕駛」的行為，是完全背離法令所規定的意思。而若將「計程車客運服務業」必須依法張貼「受託人」的車身解釋成「雇主」，是將法令遵循的義務變成連帶究責的陷阱，明顯違背法律本質目的「是要讓大家遵守，而非陷人民於不義。」。即如法令明定計程車客運服務業是受託人，亦不應對此類比比皆是主管機關透過法令對客戶之監督性質(如捷運對乘客之監督、飛機職員對乘客之監督、亦皆有保險)，即認捷運是乘客，若乘客打人，捷運要負擔民法

第188條之責任，皆違背法律本質目的陷人民於不義。

6. 承上，法律本身是由國家強制實施的規範(不遵守被處罰，遵守者不罰)，是具有公共利益，解決爭執衝突，保障個人權利，並使人類社會可以在穩定的秩序下正常運轉的目的，而為人類社會的規範。若假定可依被上訴人對上訴人之主張而曲解法令原本的規範，說黑成白，法令將毫無信賴感，影響所及是2千300 萬百姓面臨法律規定是真或假，毫無所措，故要求大家遵守法令，此應為台灣民主法治社會之基石，不應自毀而應強化，乃法律人甚至任何百姓都應該站出來面對的大是與大非，不應被扭曲這最基本的價值。故請鈞院衡量被上訴人雖可依程序主張其權益，也一併斟酌「計程車客運服務業」所應面臨的遵守法令規範，不應是「不依法會被處罰，而依法亦會被連帶究責」的窘境，猶如法律下之低等公民與低等行業，上訴人想強調的是法律應當保障每一個人的平等地位，並且所有人都應當受到同樣的法律規範和對待，顯然本案所涉及之法律見解顯有原則上重要性。

7. 若此，是非黑白立判，即應尊重立法機關所明定公路法第56條對計程車客運服務業之基本定義，該行業是駕駛「受託人」，也應尊重行政主管機關依公路法第56 條所制定的「計程車客運服務業申請核准經營辦法」相關規定，這皆是透過民主程序授權所制定而公告之法律與法令，並具備強制力，以及最高法院事實上僱傭關係「受僱人為雇主服勞務之前提」(依據法院組織法第 57-1 條所應一併參考基礎事實是「學徒為師傅服勞務」)，不應歧視與曲解。

(六)並聲明：1. 原判決廢棄。2. 上開廢棄部分，被上訴人於第二審之上訴駁回，或發回新北地方法院。

三、經查：

(一)本件上訴人不服本院於112年5月24日所為之判決，於112年6月17日提起上訴，其上訴狀內雖表明原審判決有前開公路法34第1項第4款、第37第1項第3款、汽車運輸業審核細則第2條、系爭經營辦法第2條、第3條第1項、第10條、民法第188

條第1項等規定之不適用或適用不當。惟本院業已說明周中行於車禍當時所駕駛系爭計程車輛之外觀車門兩側及車頂燈板均標示有被上訴人之「大都會」字樣及「M」標章，後車門亦張貼有被上訴人專屬之手機叫車專線「55178」等情，有周中行駕駛車輛照片在卷可佐（見附民卷第37至39頁），上開「55178」、「大都會」及「M」字圖案、字樣等，依被上訴人所提出之嘉義區監理所網站、新竹區監理所網站顯示「計程車客運服務業者相關資訊」、悠遊卡股份有限公司網站顯示「大都會衛星車隊」、「手機直撥55178」、臺中市政府觀光旅遊局台中觀光旅遊網網站顯示、東部海岸國家風景區探索東海岸網站顯示、新北市政府雲端櫃臺網站顯示「合約車隊聯絡電話」、「大都會衛星車隊」、「手機直撥55178」、台北市交通資訊無障礙網網站顯示「大都會衛星車隊」、「市話叫車專線55178」等頁面（見本院簡上卷第131至171頁），均足證上開圖案、字樣所彰顯者確為上訴人公司，而上訴人公司原名即為大都會衛星車隊股份有限公司，此亦有商工登記公示資料查詢服務之歷史資料顯示，本院依憑上開事證及上訴人公司更名前名稱為「大都會衛星車隊股份有限公司」，以及上訴人公司確亦有經營計程車客運服務業，暨上訴人公司亦不爭執關於本院簡上卷之上證1-3、1-5、1-6、1-7、2-1、2-2、2-4、2-5為上訴人公司之資料（上訴人僅係爭執該部分資料為本案事故發生前之資料），綜上認定上訴人公司應屬所載資料顯示之大都會車隊公司無訛，復因周中行所駕駛之車輛車身標示、制服及各種媒體報導等行為，足使一般民眾認為司機乃係大都會公司所屬之員工，而依一般社會觀念，足認周中行係被上訴人公司使用為之服務而受其監督之客觀事實存在，堪認上訴人係為周中行之僱用人等節。上開認定乃係依證據調查結果而為認定，乃屬取捨證據認定事實之結果，難認適用法規顯有錯誤之情形，故上訴人此部分之指摘，應屬無據，且並非屬例外得上訴第三審之理由。

(二)且參上訴人公司就所屬計程車司機設有載客服務標準作業流程等等之訓練、管理；如其所屬計程車司機對乘客有不當行為或重大糾紛時，上訴人公司更得強制該司機退隊；又上訴人公司並提供制服予司機穿著，用以彰顯其所屬司機為被上訴人公司之成員，足使一般民眾對於被上訴人公司所屬司機係為被上訴人公司所僱用之成員發生相當之信賴，佐以上訴人公司尚有成立計程車「模範司機學院」，模範司機學院禮聘台灣大車隊創辦人洪鈞澤為院長，為司機量身打造各項訓練，包括「載客服務標準作業流程」、「服務禮儀與表演藝術」等課程，畢業學員車輛編號統一為「9」字頭，車內貼有「模範司機」名牌，乘客搭乘時可方便辨識。參加模範司機學院訓練的司機，可優先裝設衛星派遣車機、行動網咖機、悠遊卡機與派遣導航機等4項新科技法寶等情，亦係強調為加強培養上訴人公司車隊司機之道德觀念、提升專業素養、讓司機具備足夠之專業知識，而提供「載客服務標準作業流程」、「服務禮儀與表演藝術」等各項服務訓練，更依司機營業時數、載客數、服務品質、乘客投訴、司機糾舉及開發客戶等項目為計算基數，發放年終獎金予司機等節，此均有供大眾周知之新聞網頁、上訴人公司網頁可考；從而，系爭計程車之車身既印有大都會之標示，乘客係依據車身上車隊之標誌叫車，而加入上訴人公司所屬車隊之司機，得付費使用上訴人公司之商標及衛星派遣機等相關設備，及應依約定位置與規格標示「大都會」之商標與文字，以接受媒合載客；而上訴人公司為提升載客量，以獲取較高媒合費用及其他商業利益（例如於計程車內設置廣告面板等），除對之進行載客服務訓練，以提昇服務精神、工作態度外，對營業時數、載客數高，服務品質優良之司機，發放年終獎金作為獎勵，對行為不當之司機，則可強制其退隊，自己對其所屬司機產生強制力，其所屬司機主觀上亦認自己為大都會公司之員工；且上訴人公司甚至可單方決定乘客得享有之優惠方案，而直接影響司機收取車資之多寡等，均足認上訴人公司

01 對所屬司機有選任、監督關係，其等間堪認具有人格上、組
02 織上、經濟上之從屬性，並藉所屬司機擴張其經濟活動範
03 圍，同時享受其利益，則司機為享有上訴人公司掌控之媒合
04 客戶資源，而遵循上訴人公司之各項要求並配合其行銷方
05 式，且實質上受上訴人公司監督之事實，業如前述，則上訴
06 人公司一再抗辯對所屬司機無指示、監督關係云云，自無可
07 取。而審諸此部分亦屬原審法院事實認定範疇，即認定上訴
08 人公司與周中行間是否具有事實上僱傭關係乙節乃認定事實
09 之情形，並非適用法規顯有錯誤之問題。

10 (三)至上訴人抗辯依系爭辦法及公路法，上訴人公司為計程車客
11 運服務業，僅屬派遣業者，與計程車司機駕駛間僅有居間或
12 委託關係，不應使上訴人依循法令反而解釋為僱用人等云
13 云，惟審諸系爭辦法第14條規定：「委託計程車客運服務業
14 代辦業務之車輛，除應依規定標示個人姓名外，並得依規定
15 位置與規格標示受託代辦業務之公司或商業名稱。但委託經
16 營派遣業務之車輛，應依規定位置與規格標示受託之公司或
17 商業名稱。前項標示內容，於終止委託時應即塗銷之。」，
18 第15條：「計程車客運服務業對其委託人，應負責宣達政令
19 並督促其遵守。」，第17條：「計程車客運服務業對受託服
20 務之車輛發生行車事故時，應協助或代為處理。經營派遣業
21 務對其委託人，並應盡下列責任：一、維持服務品質。二、
22 提供專業訓練。三、確認已投保每人新臺幣150萬元以上之
23 旅客責任保險。四、解決消費爭議。」，第18條：「經營派
24 遣業務應遵守下列規定：一、須24小時自動錄音，記錄話務
25 內容。其以數據通訊派遣車輛者，另須24小時自動記錄下列
26 車輛派遣資料：(一)計程車牌照號碼（或代號）。(二)日期及時
27 間。(三)載客狀態。(四)有定位功能者，其車輛定位座標。二、
28 每日應記錄下列車輛派遣資料：(一)日期及時間。(二)乘客上下
29 車地點。(三)派遣車號（或代號）。(四)有定位功能者，至叫車
30 地點時間。三、應設申訴專線，並有專人處理申訴案件，申
31 訴案件應做流水編號，並將處理結果詳實記錄。四、應保存

最近6個月之下列統計資料供公路主管機關查核：(一)乘客要求派車次數（含電話及網路）。(二)車輛派遣次數。(三)平均可派車輛數。(四)申訴次數，區分乘客對車輛未準時到達或未到達之申訴，及乘客對車輛或駕駛之一般申訴。五、叫車電話、申訴電話、通話費率、車資收費標準及收費方式應刊登於電話簿或企業網站，並提供公路主管機關刊登於機關網站。六、叫車電話與申訴電話，應顯示於車內前座椅背明顯處。七、接通電話時，應先告知乘客足以識別該員工之編號或真實姓名。八、應告知乘客派遣車輛預估到達時間。九、應接受公路主管機關辦理之考核、評鑑或查訪。前項第1款至第3款資料應保存3個月，並應整理保持隨時接受檢查。但派遣設備為無線電者，應保存15日。」等規定內容，即便縱認派遣業者與計程車駕駛間就派遣業務間有成立委任契約關係，仍不影響計程車客運服務業之派遣業者(即上訴人公司)對所屬司機(周中行)所負管理、訓練、監督之法定責任，所屬司機亦有於車身標示派遣業者，以對外彰顯其有受該業者派遣及相關規範之義務，益證派遣業者與所屬司機間客觀上確實存在選任、監督關係，遑論一般人見該車身、車頂之標誌，客觀上均會產生司機乃為上訴人公司使用為其服勞務而受其監督之認知，蓋車身標示目的，本在於令一般社會大眾得以知悉、辨識該受派遣而來之計程車是委託哪一家派遣業者媒合叫車，且釋之系爭辦法規範內容，堪認計程車客運服務業者亦有提供派遣計程車相當訓練，甚至代為解決消費爭議，並有投保保險責任及義務，自非僅係單純派遣委託關係，系爭辦法乃係著重於計程車客運服務業之職業規範，從系爭辦法無從逕予認定計程車客運服務業與受派遣計程車間並無事實上僱傭關係存在，則系爭計程車在外觀上既有為上訴人公司服勞務並有受其監督管理之事實存在，則不論周中行與上訴人公司間之契約關係為何，上訴人公司與駕駛司機間客觀上既有事實上僱傭關係存在，自仍應依民法第188條第1項規定，就周中行之不法侵害行為負僱傭人之連帶賠償

責任，自堪認定。

(四)上訴人公司為維持其服務品質，對加入其車隊之駕駛確有選任審核權限，須經審查合格之駕駛始能加入該公司車隊，與駕駛間自存有選任、監督關係，且其提供營業名稱供本件駕駛司機即周中行使用後，客觀上足使一般人認周中行係為上訴人服勞務而受其指揮、監督，上訴人自屬民法第188條規範之僱用人。雖上訴人復抗辯其依系爭辦法第10條規定，不得購買計程車牌照轉賣他人，或僱用駕駛，或出租經營云云，然此僅涉及上訴人營業項目，不影響上訴人實質上得選任、監督計程車司機之認定，上訴人又未能舉證其選任受僱人即周中行及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，自仍應依民法第188條第1項規定負僱用人責任。又周中行客觀上既有為上訴人執行職務之外觀，上訴人與周中行間有無具勞動法上從屬性之僱傭關係存在，即非所問，附此敘明。

(五)從而，上訴人前揭上訴理由所為各項指摘，經核乃係對原審判決取捨證據、認定事實所為之爭執。是上訴人形式上雖以第二審判決適用法規顯有錯誤為理由，惟其上訴理由經核與適用法規是否顯有錯誤無涉，亦無所涉及法律見解具有原則上重要性之情事。

四、綜上，原審判決適用法律並無顯有錯誤之情事，且亦無何所涉及之法律問題意義重大而有加以闡釋之必要，難謂具原則上之重要性，而有進一步闡明之必要，是本件上訴自不應許可。

五、據上論結，本件上訴不應許可，依民事訴訟法第436之3第3項、第95條、第78條，裁定如主文。

中 華 民 國 112 年 8 月 10 日
民事第一庭 審判長法 官 張紫能

法 官 毛崑山

法 官 張惠閔

以上正本係照原本作成。

如不服本裁定應於送達後10日內向本院提出抗告狀，並應繳納抗告裁判費新臺幣1,000元整。

中 華 民 國 112 年 8 月 10 日

書記官 林沂仔