臺灣高等法院民事判決

108年度再易字第105號

再 審原 告　大都會平台科技股份有限公司
　　隊股份有限公司）
000000000000000000
法定代理人　陳室喜
訴訟代理人　林佳胤
　　謝明宏
再 審被 告　陳詹會
　　陳瑞珠
　　陳巨源
　　陳巨清
　　陳瑞英
000000000000000000

上列當事人間侵權行為損害賠償再審之訴事件，再審原告對於中華民國108年9月25日本院108年度上字第538號確定判決提起再審，本院於109年2月12日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

再審之訴駁回。

再審訴訟費用由再審原告負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

一、再審原告提起本件再審之訴係基於個人之抗辯，有言詞辯論筆錄載：「（是否基於個人關係抗辯？）是」在卷可參（本院卷第296頁，是再審原告提起再審之訴之效力，不及於連帶債務人楊秉宏，爰不列楊秉宏為視同再審原告。

二、按「再審之訴，應於三十日之不變期間內提起。前項期間，自判決確定時起算，判決於送達前確定者，自送達時起算」，民事訴訟法第500條第1項、第2項前段定有明文。再審原告於民國108年10月5日收受本院108年度上字第538號確定判決（下稱原確定判決），有送達證書在卷可參（本院108年度上字第538

號卷二第203頁），再審原告於108年11月3日提起本件再審之訴（本院卷第3頁），合於上開規定。

三、當事人依民事訴訟法第496條規定提起再審之訴，以主張同條項各款規定之情形，即為合法，至其情形是否果屬實在，則為其訴有無理由之問題，除其再審之訴尚欠缺其他合法要件外，即應依判決程序調查裁判。再審原告於再審之訴狀已載明依民事訴訟法第496條第1項第1款、第13款、第497條之規定提起本件再審之訴（本院卷第4頁），揆諸上開說明，再審原告之再審之訴即為合法，至其情形是局果屬實在，則為其訴有無理由之問題。

四、再審被告經合法通知，未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條所列各款情形，應准再審原告之聲請，由其一造辯論而為判決。

乙、得心證之理由：

一、再審原告主張：原確定判決命伊與楊秉宏依序連帶給付陳詹會、陳瑞珠、陳巨清、陳瑞英、陳巨源（下稱陳詹會等5人）新臺幣（下同）299,227元、159,228元、159,228元、159,228元、374,989元，及自106年8月29日起加計法定遲延利息。惟原確定判決消極不適用公路法第2條、第2條第14款、第15款、第34條第1項第4 款、第64條第1項本文，及「法律明示其一排除其他」之法理認定民法第188條之僱用人並不包括從事「計程車客運服務業」之再審原告，消極不適用汽車運輸管理規則第2條、第91條第1項第5款、第6款、第7款認定從事計程車客運服務業之再審原告對於萬隆公司所屬職業駕駛人楊秉宏執行萬隆公司之載客運輸職務並無監督管理責任，消極不適用計程車客運服務業申請核准經營辦法第1條、第2條、第3條第1項第6款及第13條第1項之規定，消極不適用計程車客運服務業申請核准經營辦法第3條第1項第6款、第2項第1款及計程車駕駛人執業登記管理辦法第1條、第2條、第5條第1項前段、第3項、第7條第1項前段、第2項第1款、第2款之規定，致顯然錯誤適用該經營辦法第17條之規定，顯然影響裁判，適用法院組織法

第57條部分，法院組織法第57條業經立法院於107年12月7日刪除，並增訂同法第57條之1，原確定判決仍援引判例，亦屬適用法規顯有錯誤，以上均屬原確定判決有適用法規顯有錯誤之再審事由；另原確定判決所載之大都會官網資料係訴外人「大都會計程車股份有限公司（下稱大都會計程車公司）」之官網資料（再原證6），非伊之官網資料，伊於收受判決後方知上開大都會計程車公司官網資料被引為判決理由之證物，應屬新事實及新證據且經斟酌可受較有利益之裁判；又伊於前訴訟程序提出之上證5即再原證9、再原證5臺北市政府警察局交通警察大隊北市警交大綜字第0000000000號及再原證6，均係足以影響於判決基礎之重要證物，然原確定判決均漏未斟酌，亦構成再審事由。因依民事訴訟法第496條第1項第1款、第13款、第497條之規定，提起本件再審之訴。聲明：

㈠原確定判決關於命再審原告給付本息部分，及第一審此部分均廢棄。

㈡上開廢棄部分，再審被告陳詹會等5人於前訴訟程序之第一審之訴及假執行之聲明均駁回。

再審被告經合法通知未於準備程序、言詞辯論期日到場，亦未提出任何書狀。

二、查再審被告陳詹會等5人前以再審原告、楊秉宏、萬隆交通股份有限公司（下稱萬隆公司）為被告，請求侵權行為損害賠償，臺灣臺北地方法院以107年12月13日107年度訴字第486號判決「被告楊秉宏、被告大都會公司應連帶，或被告楊秉宏、被告萬隆公司應連帶給付原告陳詹會、陳瑞珠、陳巨清、陳瑞英、陳巨源各35萬元、28萬元、28萬元、28萬元、499,164元……及被告大都會公司自106年8月29起至清償日止，按年息5%計算之利息。如前開其中一被告已為給付，其餘被告於其給付範圍內即免除給付之義務。原告其餘之訴駁回」，兩造提起上訴，本院以108年9月25日原確定判決「原判決關於命大都會公司與楊秉宏連帶或萬隆公司與楊秉宏連帶給付陳詹會、陳瑞珠、陳巨清、陳瑞英、陳巨源各超過299,227元、159,228

元、159,228元、159,228元、374,989元本息部分……廢棄。上開廢棄部分，陳詹會、陳瑞珠、陳巨清、陳瑞英、陳巨源在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。大都會公司、萬隆公司及楊秉宏其餘上訴駁回。陳詹會、陳瑞珠、陳巨清、陳瑞英、陳巨源上訴駁回」，有原確定判決一份在卷可按（本院卷第25-42頁），並經本院調閱原確定判決歷審卷宗閱覽屬實。

三、再審原告主張原確定判決有民事訴訟法第496條第1項第1款之再審事由，為再審被告所否認，並以前揭情詞置辯。

㈠按民事訴訟法第496條第1項第1款所謂適用法規顯有錯誤者，係指確定判決所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，含消極之不適用法規，顯然影響裁判者，但不包含漏未斟酌證據、判決理由不備、判決理由矛盾、取捨證據及認定事實錯誤之情形在內。至事實審取捨證據、認定事實容有不當，當事人僅得據為上訴理由，尚難以此指為合於前述「適用法規顯有錯誤」之再審原因。

㈡本件再審原告主張原確定判決消極不適用公路法第2條、第2條第14款、第15款、第34條第1項第4 款、第64條第1項本文，及「法律明示其一排除其他」之法理認定民法第188條之僱用人並不包括從事「計程車客運服務業」之再審原告，消極不適用汽車運輸管理規則第2條、第91條第1項第5款、第6款、第7款認定從事計程車客運服務業之再審原告對於萬隆公司所屬職業駕駛人楊秉宏執行萬隆公司之載客運輸職務並無監督管理責任，消極不適用計程車客運服務業申請核准經營辦法第1條、第2條、第3條第1項第6及第13條第1項之規定，消極不適用計程車客運服務業申請核准經營辦法第3條第1項第6款、第2項第1款及計程車駕駛人執業登記管理辦法第1條、第2條、第5條第1項前段、第3項、第7條第1項前段、第2項第1款、第2款之規定，致顯然錯誤適用該經營辦法第17條之規定，顯然影響裁判云云。惟原確定判決認定：「㈡大都會公司……就系爭事故是否應連帶負損害賠償責

任？1.按受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任，民法第188條第1項前段定有明文。次按民法第188條第1項所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服務勞務而受其監督者均係受僱人；該條規定僱用人之連帶賠償責任，係為保護被害人，避免被害人對受僱人請求賠償，有名無實而設。故此之所謂受僱人，並不以事實上有僱傭契約者為限，凡客觀上被他人使用，為之服勞務而受其監督者，均屬受僱人。換言之，依一般社會觀念，若其人確有被他人使用，為之服勞務而受其監督之客觀事實存在，即應認其人為該他人之受僱人……3.大都會公司辯稱：楊秉宏係受僱於萬隆公司，一人不可能同時受僱於兩家公司。其為計程車客運服務業，係服務楊秉宏媒合與不特定乘客間之交易機會，向楊秉宏按次收取10元居間報酬，與楊秉宏間係屬居間關係，而與楊秉宏駕駛系爭車輛執行計程車客運業之汽車運輸業務並無任何選任、監督關係，其公司工作規則不適用於楊秉宏，依計程車客運服務業申請核准經營辦法第10條規定，計程車客運服務業不得僱人駕駛或出租經營，其與楊秉宏間並無上下指揮監督之隸屬關係，不負民法第188條之僱用人責任云云……4.經查，楊秉宏加入大都會公司車隊，編號為8650號，大都會公司並自承楊秉宏駕駛時身著大都會車隊之背心，而系爭車輛車頂燈板明顯標示大都會公司所屬之「大都會」字樣及「M」字標章，後保險桿貼有大都會公司標章及手機叫車專線「55178」等情，均顯而易見……是一般人由系爭車輛外觀一望即知楊秉宏執行計程車業務為大都會公司所屬車隊，並受大都會公司之派遣，一般人出於對車隊品牌形象及管理之信任，發生事故時自也預期車隊會出面處理。其提出之其他排班計程車之車頂燈罩及兩側照片或公車兩側標示照片等，均與本件事實有別，部分甚至一望即知係屬宣傳廣告。而大都會公司自承收取派遣報酬，故仍有藉由楊秉宏之營業行為而獲取利益。其雖稱未留存與楊秉宏簽訂之合

約，引用其與第三人於108年間簽立之載客運送媒介契約書上載明為居間契約為據……然該契約書並非其與楊秉宏間之契約，且係系爭事故發生後逾2年始簽訂之契約，自難逕採。至於大都會官網資料雖記載「接受媒合的計程車駕駛，只是增加媒合機會，並非大都會員工」等語……然大都會公司官網上亦提供計程車駕駛人輔導考執業證照、專人帶跑、傳授經驗、結合APP派車、線上支付及簽單系統等等多元項目……並針對駕駛人入隊資格審核及定期教育訓練等情……且與駕駛人間之契約仍應符合計程車派遣車隊與駕駛人定型化契約範本之規定，並參照計程車派遣車隊與駕駛人定型化契約應記載及不得記載事項規定第2點規定：「本契約應記載規定如下：(一)服務費收費方式之約定。……(三)派遣車隊應為駕駛人依規定投保旅客責任保險。(四)駕駛人應提供執業地有效之『計程車駕駛人執業登記證』及『職業駕駛執照』供派遣車隊查核。(五)駕駛人應參加派遣車隊舉辦之職前專業訓練講習課程。(六)車輛應依規定位置與規格標示派遣車隊名稱，契約終止時應即塗銷之……亦即駕駛人應參加派遣車隊所舉辦之職前訓練，派遣車隊並應查核駕駛人之執業證照並為駕駛人投保，故駕駛人與派遣車隊間並非單純居間契約關係。再依計程車客運服務業申請核准經營辦法第18條規定：「經營派遣業務應遵守下列規定：一、須24小時自動錄音，記錄話務內容。其以數據通訊派遣車輛者，另須24小時自動記錄下列車輛派遣資料：(一)計程車牌照號碼（或代號）。(二)日期及時間。(三)載客狀態。(四)有定位功能者，其車輛定位座標。二、每日應記錄下列車輛派遣資料：(一)日期及時間。(二)乘客上下車地點。(三)派遣車號（或代號）。(四)有定位功能者，至叫車地點時間。三、應設申訴專線，並有專人處理申訴案件，申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」。可知，計程車客運服務業對受派遣計程車顯具有相當程度之監督管理，且同辦法第17條亦明定：「計程車客運服務業對受託服務之車輛發生行車事故時，應協助或代為處理。經營派遣業務對其委託人，並應盡下列責任：一、維持服務品質。二、提供專業訓練。三、確認已投保每人新臺幣150萬元以上之旅客責任保險。四、解決消費爭議」。足認計程車客運服務業亦有提供受派遣計程車相當訓練，甚至代為解決消費爭議，並投保相關保險之責任及義務，自非僅係單純報告締約機會之居間關係。其雖引用同辦法第10條計程車客運服務業不得僱人駕駛或出租經營之規定，然民法第188條僱用人責任之規定，係為保護被害人而設，故該條所謂受僱人，非僅限於僱傭契約所稱受有報酬之受僱人，本院綜合上情，認依一般社會通念，楊秉宏外觀上確有為大都會公司服勞務，而受其監督之客觀事實存在，參照首開判解，大都會公司即應負民法第188條第1項之僱用人責任。另所提出之交通部函文並非法規命令，自無拘束本院之效力，大都會公司前開所辯，實無可採」，有原確定判決在卷足參（本院卷第32-35頁）。

㈢是原確定判決明確認定民法第188條之所謂受僱人，非僅限於僱傭契約所稱受有報酬之受僱人，在一般社會通念，楊秉宏外觀上確為再審原告服勞務，而受其監督之客觀事實存在，大都會公司即應負民法第188條第1項之僱用人責任。該

事實之認定縱有錯誤，亦不屬適用法規顯有錯誤，則再審原告所稱原確定判決有前開消極不適用法規或錯誤適用法規等情形，均不屬適用法規顯有錯誤之情形。

㈣再審原告又主張法院組織法第57條已刪除，原確定判決仍援引最高法院判例，顯然原確定判決適用法院組織法第57條有顯然錯誤之情形云云。查法院組織法增設最高法院大法庭制度，修正刪除第57條並增訂第57條之1於108年7月4日生效施行，最高法院決議及判例制度已廢止，前依舊法編選之判例，若無裁判全文可資查考者，應停止適用；其餘判例之效力與未經選編為判例之最高法院裁判相同。而原確定判決作成日期雖為108年9月25日，時法院組織法第57條確已刪除，惟最高法院有裁判全文可資查考者，亦僅其效力與未經選編為判例之最高法院裁判相同而已，非謂有裁判全文可資查考之判例不具裁判之效力。顯然原確定判決援引最高法院判例，應認與援引最高法院判決同，僅在說明實務上之見解。再審原告主張原確定判決於法院組織法第57條已刪除之情況下，仍援引最高法院判例，有適用法規顯然錯誤之再審事由，非屬可採。

㈤以上，再審原告主張原確定判決有民事訴訟法第496條第1項第13款之再審事由，於法無據。

四再審原告另主張原確定判決有民事訴訟法第496條第1項第13款之再審事由云云。然該條款所謂當事人發見未經斟酌之證物，係指前訴訟程序事實審之言詞辯論終結前已存在之證物，因當事人不知有此，致未經斟酌，現始知之者而言。再審原告所稱其發見未經斟酌之證物係指再原證6（本院卷第247頁），而再原證6係大都會計程車公司之官網（本院卷第55頁），此證物已存在於原確定判決卷一第234-246頁，有再審原告再審之訴狀可考（本院卷第16頁），尤以再審原告陳稱：「原確定判決所稱大都會官網資料係訴外人大都會計程車之官網資料……」（本院卷第16頁），原確定判決亦載：「至於大都會官網資料雖記載『接受媒合的計程車駕駛，只是增加媒合機會，並非大

都會員工』等語（本院卷一第447頁）……」（本院卷第34頁）。顯然再原證6不惟前訴訟程序事實審之言詞辯論終結前已存在之證物，且經原判決經斟酌，揆諸上開說明，再原證6非屬民事訴訟法第496條第1項第13款所稱之新證物，再審原告據此提起再審之訴，亦屬無據，不應准許。

五、再審原告又主張原確定判決有重要證物漏未斟酌，其依民事訴訟法第497條之規定提起再審之訴云云。

㈠然按不得上訴於第三審法院之事件，其經第二審確定之判決，就足以影響於判決之重要證物漏未斟酌者，得為再審事由，固為民事訴訟法第497條前段所明定。惟所謂之重要證物漏未斟酌，係指前訴訟程序第二審言詞辯論終結前，已經存在並已為聲明之證據，而第二審並未認為不必要，竟忽略而未予調查，或雖調查而未就其調查之結果說明其取捨之理由而言。如已在確定判決理由中說明不為調查或取捨之理由，即屬已加以斟酌，即不得據為再審事由。

㈡再審原告提出之再原證9係其與吳瑞雄、楊祖光簽訂之載客運送媒介契約書（本院卷第77-79頁），已據再審原告於前訴訟程序提出，編號上證6-7。而原確定判決已載：「其雖稱未留存與楊秉宏簽訂之合約，引用其與第三人於108年間簽立之載客運送媒介契約書上載明為居間契約為據（本院卷一第419、421頁），然該契約書並非其與楊秉宏間之契約，且係系爭事故發生後逾2年始簽訂之契約，自難逕採」等語（本院卷第33-34頁）。顯見再原證9已經原確定判決加以斟酌。

㈢再原證5部分（本院卷53頁），亦經原確定判決認定：「所提出之交通部函文並非法規命令，自無拘束本院之效力，大都會公司前開所辯，實無可採」等語（本院卷第35頁），顯見再原證5已經原確定判決加以斟酌，苟認原確定判決所稱「交通部函文」非指再原證5，然原確定判決載：「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據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不

逐一論列，附此敘明」云云（本院卷第42頁），應認再原證5經原確定判決斟酌後，認為不足以影響本判決之結果。

㈣再審原告所舉再原證6已經原確定判決斟酌，有如前述。

㈤以上，再審原告提出之再原證5、6、9，均經原確定判決斟酌，無漏未斟酌之情形，再審原告依民事訴訟法第497條之規定提起再審之訴，於法無據，不應准許。

六綜上所述，再審原告主張原確定判決有民事訴訟法第496條第1款、第13款、第497條前段之再審事由云云，均不足取。從而，再審原告執此提起本件再審之訴，為無理由，應予駁回。

七本件因事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及所為之立證，經審酌後認與判決之結果不生若何影響，無庸再逐一予以論列；另再審原告所為其他陳述，均為再審之訴有理由，前訴訟程序之再開或續行後所應審酌之實體問題，然再審原告之再審之訴無理由，前訴訟程序無從再開或續行，該等實體問題，本院亦無庸再逐一予以論究，均合併敘明。

據上論結，本件再審之訴為無理由，依民事訴訟法第78條、第463條、第385條第1項前段判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　26　　日

民事第二十二庭

審判長法　官　張靜女

法　官　丁蓓蓓

法　官　湯美玉

正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　26　　日

書記官　陳美宜