

臺灣桃園地方法院民事判決

114年度簡上字第22號

上訴人

即被上訴人 上禾工程行

法定代理人 謝東斌

訴訟代理人 蔡文健律師

王又真律師

黃信豪律師

上訴人 有限責任台北市人人計程車運輸合作社

法定代理人 林耀華

訴訟代理人 林育任律師

視同上訴人 徐進富

被上訴人 桃園國際機場排班計程車自律委員會

法定代理人 賴岡宏

訴訟代理人 黃良易

被上訴人 桃園國際機場股份有限公司

法定代理人 楊偉甫

訴訟代理人 劉蕙瑜律師

複代理人 蔡承謙律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償（交通）事件，上訴人對於民國113年11月29日本院桃園簡易庭113年度桃簡字第248號第一審判決提起上訴，本院於民國114年11月5日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人有限責任台北市人人計程車運輸合作社對上訴人即被上訴人上禾工程行給付新臺幣壹佰參拾捌萬陸仟壹佰零肆元本息部分，及命視同上訴人徐進富給付上訴人即被上訴人上

禾工程行超過新臺幣壹佰參拾壹萬伍仟伍佰參拾肆元本息部分，暨訴訟費用之裁判（除確定部分外）均廢棄。

上開廢棄部分，上訴人即被上訴人上禾工程行在第一審之訴駁回。

上訴人即被上訴人禾工程行其餘上訴駁回。

第一審（除確定部分外）、第二審訴訟費用由視同上訴人徐進富負擔百分之九十五，餘由上訴人即被上訴人上禾工程行負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、民法第275條規定連帶債務人中之一人受確定判決，而其判決非基於該債務人之個人關係者，為他債務人之利益亦生效力，故債權人以各連帶債務人為共同被告提起給付之訴，被告一人提出非基於其個人關係之抗辯有理由者，對於被告各人即屬必須合一確定，自應適用民事訴訟法第56條第1項之規定（最高法院33年上字第4810號判例意旨參照）。又民事訴訟法第56條第1項第1款，所謂共同訴訟人中一人之行為，有利益於共同訴訟人或不利益於共同訴訟人，係指於行為當時就形式上觀之，有利或不利於共同訴訟人而言。非指經法院審理結果有利者其效力及於共同訴訟人，不利者其效力不及於共同訴訟人而言（最高法院52年台上字第1930號判例意旨參照）。本件上訴人即被上訴人上禾工程行於原審向視同上訴人徐進富、上訴人有限責任台北市人人計程車運輸合作社（下稱人人合作社）、被上訴人桃園國際機場排班計程車自律委員會（下稱系爭自律會）、被上訴人桃園國際機場股份有限公司（下稱桃機公司）請求賠償其因本件交通事故所受損害，經原審判決部分勝訴後，人人合作社不服，提起上訴，形式上有利於徐進富，揆諸前開規定及說明，徐進富為上訴效力所及，而為視同上訴人，合先敘明。

二、按當事人法定代理人代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人承受其訴訟以前當然停止，民事訴訟法第170條定有明文。復按第168條至第172條及前條所定之承受訴訟人，於得

01 為承受時，應即為承受之聲明，同法第175條第1項亦有明
02 文。本件系爭自律會之法定代理人原為黃良易，嗣於本件繫
03 屬中變更為賴岡宏等情，經其陳報在案（見本院卷第185、
04 186頁），其承受訴訟於法有據，應予准許。

05 貳、實體事項：

06 一、上禾工程行起訴主張：

07 （一）上禾工程行前以每日新臺幣（下同）1萬7,000元之租金，
08 將其所有車牌號碼：000-00號自用大貨車（下稱系爭大貨
09 車）及其搭載之緩撞設備（下稱系爭緩撞設備）出租與訴
10 外人漆屋工程有限公司（下稱漆屋公司），約定租期為民
11 國112年2月28日至3月30日。

12 （二）詎徐進富於112年3月6日14時27分許，駕駛車牌號碼：
13 000-0000號營業小客車（下稱系爭小客車），沿桃園市
14 ○○區○道0號高速公路由北往南之方向行駛，行經南向
15 高架44.4公里處之高乘載車道時，並無不能注意之情事，
16 竟疏未注意車前狀況，自後追撞由訴外人即漆屋公司員工
17 張鈞皓駕駛停放在該處車道執勤之系爭大貨車，致系爭緩
18 撞設備毀損，上禾工程行因此支出系爭緩撞設備之維修費
19 用97萬8,104元，並因該設備迄至113年4月10日方維修完
20 畢，而損失112年3月7日至30日間之租金40萬8,000元。

21 （三）徐進富過失不法侵害上禾工程行之系爭緩撞設備所有權，
22 上禾工程行得依侵權行為之法律關係，請求其賠償前開損
23 害；另徐進富為人人合作社之社員，人人合作社對於徐進
24 富應有業務監督關係，加以系爭小客車外觀漆有「人人」
25 字樣，是人人合作社與徐進富之間應有僱用人與受僱人之
26 關係。

27 （四）又系爭小客車之車頂印有「桃園機場」字樣及商標，且依
28 民用航空機場客運汽車管理辦法（下稱系爭辦法）第2條
29 第3款、第18條、第24條第3款、第4款規定，系爭自律會
30 定有自律公約以管理內部事務，其對駕駛人之考核培訓、
31 車輛狀況、保險理賠及收費方式皆有明確規範，至桃機公

01 司對機場排班計程車駕駛人亦有監督管理權限，且設有嚴
02 格甄選規定，兩者均利用前開外觀，擴大機場服務措施，
03 增加使用機場服務之機率，基於損益兼歸原則，及民法第
04 188條保護目的，系爭自律會、桃機公司均應同為徐進富
05 之僱用人。

06 (五) 是以，徐進富與人人合作社、系爭自律會、桃機公司應就
07 本件交通事故連帶負損害賠償責任，並於任一人為給付之
08 範圍內，其他人免除該範圍之給付義務，爰依侵權行為之
09 法律關係，求為命：(1)徐進富與人人合作社應連帶給付上
10 禾工程行138萬6,104元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清
11 償日止，按週年利率百分之5計算之利息；(2)徐進富與系
12 爭自律會應連帶給付上禾工程行138萬6,104元，及自起訴
13 狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算
14 之利息；(3)徐進富與桃機公司應連帶給付上禾工程行138
15 萬6,104元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按
16 週年利率百分之5計算之利息；(4)上3項聲明部分，如任一
17 人已為給付，於給付範圍內，其餘人免給付義務；(5)願供
18 擔保請准宣告假執行之判決等語。

19 二、徐進富、人人合作社、系爭自律會、桃機公司則以：

20 (一) 視同上訴人徐進富以：就肇事責任及上禾工程行主張之修
21 繕期間均不爭執，惟系爭緩撞設備維修費用應依法計算折
22 舊等語，資為抗辯。

23 (二) 人人合作社以：計程車運輸合作社以符合計程車運輸合作
24 社設置管理辦法第13條資格者為社員，其業務係對其社員
25 提供該管理辦法第19條規定之服務，又社員須繳交股金並
26 自備計程車，車輛登記為司機所有，與靠行車須將計程車
27 登記為車行所有不同，是計程車運輸合作社與社員間並無
28 事實上僱傭關係。至於系爭小客車之所以漆有「人人」字
29 樣，係因道路交通安全規則第42條第1項第3款設有規定，
30 非即代表徐進富係為人人合作社服勞務，人人合作社毋庸
31 依民法第188條第1項規定負連帶損害賠償責任等語，以資

01 抗辯。

02 (三) 系爭自律會以：系爭自律會係依系爭辦法成立之非營利組
03 織，在外營業區合格之計程車司機參加內政部警政署航空
04 警察局（下稱航警局）抽籤後，由航警局進行資格審查，
05 審查通過取得機場營運資格者即成為系爭自律會之會員，
06 是系爭自律會會員組成方式與車行、車隊不同，若會員違
07 反桃機公司服務規定，系爭自律會僅能對其停派或禁止排
08 班，會員仍能在機場外營運載客，故系爭自律會僅能規範
09 會員於機場內之營業行為；另會員之營業車輛為其自備，
10 系爭自律會並未提供營業車輛，亦無抽成。是系爭自律會
11 並非徐進富之僱用人毋庸依民法第188條第1項規定負連帶
12 損害賠償責任等語，以資抗辯。

13 (四) 桃機公司以：桃機公司為機場園區經營業，非計程車客運
14 服務業，桃園機場排班計程車係由交通部民用航空局（下
15 稱民航局）委託航警局選定並核發機場排班登記證，桃機
16 公司雖受民航局委託執行桃園機場排班計程車之營運監
17 督、駕駛人管理及績優駕駛人選拔獎勵等相關營運管理事
18 項，然僅針對排班計程車進入桃園機場之營運行為為監督
19 及管理，自無從與徐進富成立僱傭關係。至於系爭小客車
20 外觀設有「桃園機場」之標識，係為表彰其具有進入桃園
21 機場營運之權利，尚不至於因此使一般人認為徐進富為桃
22 機公司之受僱人，況徐進富載客所得全部車資係由其收
23 取，桃機公司並未收取該等營業所得，顯見徐進富係為自
24 己利益載運乘客，故上禾工程行依民法第188條第1項規
25 定，請求桃機公司與徐進富連帶負損害賠償責任，為無理
26 由等語，以資抗辯。

27 三、原判決命徐進富與人人合作社連帶給付上禾工程行138萬
28 6,104元，及自112年12月28日起至清償日止，按週年利率百
29 分之5計算之利息，駁回上禾工程行其餘之訴，暨就上禾工
30 程行勝訴部分依職權宣告假執行。上禾工程行就系爭自律
31 會、桃機公司應與徐進富連帶負損害賠償責任敗訴部分聲明

不服，提起上訴，並聲明：(1)原判決關於駁回後開3項部分廢棄；(2)徐進富與系爭自律會應連帶給付上禾工程行138萬6,104元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；(3)徐進富與桃機公司應連帶給付上禾工程行138萬6,104元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；(4)上開第2、3項聲明部分，如任一人已為給付，於給付範圍內，其餘人免給付義務。系爭自律會、桃機公司答辯聲明：上訴駁回。人人合作社就其敗訴部分亦提起上訴，並聲明：(1)原判決不利人人合作社部分廢棄；(2)上開廢棄部分，上禾工程行於第一審之訴駁回。上禾工程行則為答辯聲明：上訴駁回。

四、因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害，民法第184條第1項前段、第191條之2前段定有明文。又汽車行駛時，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，道路交通安全規則第94條第3項定有明文。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。此條項所謂之受僱人，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勞務而受其監督者，均係受僱人（最高法院42年台上字第1224號、57年台上字第1663號判例意旨參照）。僱用人對於行為人是否有選任監督關係，應以外觀上可使人查知行為人係為他人服勞務而受其監督者，諸如僱用人對於行為人執行之職務具有規劃、指定、評核及獎懲之權限，並外觀上可認係為僱用人服勞務且受其監督者即屬之（最高法院100年度台上字第3號判決意旨參照）。

五、經查，上禾工程行主張：徐進富於上開時、地駕駛系爭小客車，未注意車前狀況而追撞系爭大貨車，致系爭大貨車搭載之系爭緩撞設備毀損等語，有國道公路警察局第一公路警察

大隊道路交通事故初步分析研判表、調查報告表(一)、(二)、談話紀錄表、現場圖、調查筆錄、現場照片在卷可稽（見原審卷第1宗第51至66頁），且為徐進富、人人合作社、桃機公司、系爭自律會所不爭執，堪可採認，然上禾工程行之請求，為徐進富、人人合作社、桃機公司、系爭自律會所否認，並以前詞抗辯，則本件主要爭點在於：(1)按民法第188條第1項前段規定之意旨，人人合作社、桃機公司、系爭自律會是否為徐進富之僱用人？(2)系爭緩撞設備應否折舊？倘應折舊則如何計算？經查：

(一) 關於人人合作社是否為徐進富之僱用人之爭執：

1. 民法第188條第1項規定，僱用人與行為人連帶負損害賠償責任的要件是「受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利」。按此規定，受僱人就是為他人執行職務之人，僱用人就是他人為其執行職務之人。受僱人所執行的職務，須為僱用人的業務、營業或其他事務，若被害人指為受僱人之人為侵權行為時正在進行的活動，本非僱用人的業務、營業或其他事務，民法第188條第1項規定自無適用之餘地。

2. 依合作社法第3條第1項第8款規定，合作社得經營之「運輸」業務，是指「提供經營運輸業所需服務之業務」，亦即對運輸業提供服務，而不是對消費者提供運輸服務。計程車運輸合作社設置管理辦法第4條亦規定：「本辦法所稱計程車運輸合作社，係指依合作社法……核准成立，其社員以在核定區域內，以小客車出租載客為營業之運輸合作社。」其中，「以小客車出租載客為營業」者，乃計程車運輸合作社之會員，並非計程車運輸合作社本身。依此等法令，對乘客提供運送服務，並非計程車運輸合作社之業務。

3. 另道路交通安全規則第42條第1項第3款前段規定，計程車應於兩側後門或後葉子板標示牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，後窗玻璃標示牌照號碼。又如前所

01 述，計程車運輸合作社與社員之間本無民法第188條第1項
02 所定選任監督關係，加以我國計程車之經營方式，有個
03 人、受僱、靠行、加入運輸合作社等，計程車司機與車身
04 標示之公司行號組織單位名稱之間的關係，不一而足，也
05 不以僱傭為限，此亦屬一般社會交易往來之通念，則車身
06 之標示，外觀上尚不能使人查知計程車司機係為他人服勞
07 務而受其監督。

- 08 4. 於本件之情形，上禾工程行主張人人合作社為徐進富之僱
09 用人，應依民法第188條第1項規定連帶賠償云云，但依前
10 揭規定及說明，一方面，作為計程車運輸合作社，對消費
11 者提供運輸服務依法本來就不是人人合作社的業務，亦別
12 無證據足認其有對消費者提供運輸服務，則徐進富作為社
13 員而以小客車出租載客為營業，顯然不是在為人人合作社
14 執行職務；另一方面，車身上的標示，外觀上也不足以使
15 人查知徐進富係為人人合作社服勞務而受其監督，人人合
16 作社與徐進富自非民法第188條第1項規定之僱用人與受僱
17 人。

18 （二）關於桃機公司、系爭自律會是否為徐進富之僱用人之爭
19 執：

- 20 1. 系爭辦法第11條第1項第2款規定，備具機場排班登記證之
21 計程車客運業，得進入桃園機場營運，可見，機場排班計
22 程車是由備具機場排班登記證之計程車客運業營運，並非
23 由桃機公司營運，並非桃機公司之業務、營業或事務。系
24 爭辦法第13條設有選定計程車客運業、核發桃園機場排班
25 登記證之規定，第6至9條雖設有機場排班計程車駕駛人除
26 應遵守之事項，第32條、第33條又分別設有吊扣、吊銷機
27 場排班登記證之規定，這乍看之下很像選任監督，但這其
28 實是場地管理的規定，而不是對受僱人的選任監督。
- 29 2. 系爭辦法第2條第3款另規定，自律委員會是機場排班計程
30 車駕駛人為管理其內部營運等事項所成立之自律性組織，
31 按此規定，提供計程車運輸服務亦非其業務、營業或事務

甚明。

3. 據此，對消費者提供運輸服務既非桃機公司或系爭自律會之業務、營業或事務，亦別無證據足認渠等有對消費者提供運輸服務，則徐進富作為機場排班計程車司機，以小客車出租載客為營業，顯然不是在為桃機公司或系爭自律會執行職務；又系爭小客車車身雖有「桃園機場」的字樣跟標誌，但如同前面的說明，還有原審判決所指出的，在一般社會交易往來通念上，外觀上也不足以使人查知徐進富係為桃機公司服勞務而受其監督，則桃機公司或系爭自律會與徐進富均非民法第188條第1項規定之僱用人與受僱人。

（三）關於折舊之爭執：

1. 按民法第196條規定，不法毀損他人之物者，應向被害人賠償其物因毀損所減少之價額。另請求賠償毀損所減少之價額，得以修復費用為估定標準，但以必要者為限，例如修理材料以新品更換舊品，應予折舊（最高法院77年度第9次民事庭會議決議參照）。
2. 經查，上禾工程行主張其系爭緩撞設備於本件事故毀損，支出維修費97萬8,104元（含營業稅4萬6,576元），有隆太國際有限公司（下稱隆太公司）報價單、統一發票及維修照片等件在卷可憑（見原審卷第1宗第39頁、第2宗第94至96頁），堪信為真。又系爭緩撞設備係於111年5月16日新購（見統一發票可憑，本院卷第193頁），至其毀損即本件事故發生之112年3月6日已使用10個月，其維修時以新零件更換，折舊差價自應扣除。
3. 依行政院公布之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，道路號誌及行車保安設備耐用年數為10年，就營業稅以外部分採平均法計算折舊結果（即以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算折舊額），每年折舊率為10分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提

列折舊採用平均法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，以1月計」，則零件扣除折舊後之修復費用估定為86萬0,958元。

4. 上開折舊後之金額，加計營業稅及租金損失40萬8,000元部分（租金損失經原審判決審認在案，兩造並無爭執），則上禾工程行所得請求賠償之金額為131萬5,534元（計算式：860958+46576+408000）。

六、綜上所述，上禾工程行依侵權行為之法律關係，請求徐進富給付131萬5,534元本息，為有理由，應予准許；上禾工程行依侵權行為之法律關係，請求徐進富給付逾前開金額，及請求人人合作社、桃機公司、系爭自律會連帶給付部分，為無理由，不應准許。原判決駁回上禾工程行對於桃機公司、系爭自律會之請求，當無違誤，上訴意旨指摘原判決違法不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回；又原判決准許上禾工程行請求徐進富給付超過131萬5,534元本息部分，及准許上禾工程行對人人合作社之請求，容有未洽，上訴意旨指摘原判決違法不當，求予廢棄改判，為有理由，爰廢棄改判如主文第2項所示。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、陳述及其所提證據，核與判決結果不生影響，爰不逐一論述，附此敘明。

八、據上論結，上禾工程行之上訴為無理由，徐進富之上訴為一部有理由、一部無理由，人人合作社之上訴為有理由，依民事訴訟法第463條、第436條之1第3項、第449條第1項、第450條、第78條、第79條、第87條，判決如主文。

中 華 民 國 114 年 11 月 21 日
民事第四庭 審判長法 官 謝志偉

法 官 傅思綺

法 官 孫健智

01 正本係照原本作成。

02 本判決不得上訴。

03 中 華 民 國 114 年 11 月 25 日

04 書記官 彭明賢

05 附件：折舊之計算方式

06 1. 殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1），即：931,528÷（10+1）

07 ≐84,684（小數點以下四捨五入）

08 2. 折舊額＝（取得成本－殘價）×1／（耐用年數）×（使用年

09 數）即：（931,528－84,684）×1/10×（0+10/12）≐70,570

10 （小數點以下四捨五入）

11 3. 扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即：931,528－

12 70,570＝860,958