

## 計程車營運肇事法律責任之探討

吳家慶<sup>1</sup>  
周文生<sup>2</sup>  
張朝能<sup>3</sup>

### 摘 要

為瞭解司法機關受理有關計程車駕駛肇事，因而導致乘客（消費者）或第三人受損害時，計程車客運業（計程車行、個人車行）、計程車客運服務業（車隊、運輸合作社）、司機及消費者或第三人間法律關係，本文完整搜尋各級法院判決並逐一檢視，發現計程車肇事後，除司機應負侵權行為責任之外，對於司機以「靠行」或受僱於車行營業，幾乎都受到最高法院對於靠行見解的影響與拘束，令車行應負僱用人責任。品牌車隊對計程車客運業者與司機，應否負民法第 188 條第 1 項之僱用人責任，實務上則具有重大爭議，法院判決甚為歧異。基於消費者保障觀點，本文特別提出檢討並研提相關建議，期望建構一個對消費者安全有保障的乘車環境。

**關鍵字：**計程車、靠行、法律責任

### 一、前 言

傳統上計程車以巡迴攬客或在車行、計程車招呼站定點排班為主要營業模式。隨著資通訊網路科技快速發展與創新，透過網路平台直接連結司機與消費者，提供預約制的運輸服務，不僅節省攬客營運成本、創造更多商機與經濟價值，也衍生出相關之管理與規範問題。面對新興的叫車資訊服務，資訊媒合業者與消費者間法律關係之性質為何？被派遣司機接受媒合業者派遣載客或巡迴攬客等待派遣時，因故意或過失肇事致第三人遭受生命、身體、健康或財產上之損害時，除被派遣司機作為行為人應負損害賠償責任外，車行與資訊媒合業者是否應對被害人負賠償責任？此問題不僅與乘客消費權益保障有關，也是法院釐清事故責任歸屬時，所需面對之具有高度爭議的問題。

司機為自己營業或受僱於他人服勞務，所產生之消費爭議或致第三人受損害，在契約責任或侵權責任的判斷與歸屬上，法律關係與請求權基礎並不相同。為瞭解司法機關受理有關計程車駕駛肇事，因而導致乘客（消費者）或第三人受損害時，計程車客運業（計程車行、個人車行）、計程車客運服務

<sup>1</sup>中央警察大學行政警察學系副教授(聯絡地址：桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，E-mail: una157@mail.cpu.edu.tw)。

<sup>2</sup>中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授，E-mail: una141@mail.cpu.edu.tw。

<sup>3</sup>交通部運輸研究所運輸經營管理組組長。

業（運輸合作社、品牌車隊）、司機及消費者或第三人間法律關係，本文完整搜尋各級法院判決並逐一檢視，期望從中瞭解實務爭議問題並予分析，俾供主管機關與法院判決參考。

## 二、法院判決考察

現行司法實務判決中，消費者與司機或車行乃至車隊間就事故致死傷或純粹接受運送服務所生消費爭議，尚無依契約請求債務不履行損害賠償之案例。幾乎所有判決，都以侵權行為作為損害賠償之請求權基礎。本文完整搜尋各級法院判決並逐一檢視，發現與計程車肇事有關損害賠償訴訟，消費者或第三人受有損害，除向司機請求損害賠償外，於同一訴訟中通常將計程車客運業者、計程車客運服務業者列為被告，要求業者負民法第 188 條的僱用人責任。業者對司機侵權行為，應否負僱用人責任，與計程車營運模式有關。為釐清各方關係，特依計程車於同一營運模式下肇事，對法院判決現況予以分類說明。

### 2.1 司機肇事法律責任

本於「自己責任原則」，法院判決認定司機駕駛計程車肇事使乘客（消費者）或第三人受到損害時，只要其行為事實該當民法第 184 條規定之侵權行為要件，司機即應就其行為造成他人權利之損害負損害賠償責任。此一結果，於侵權責任之判斷上，並不因司機駕駛計程車營運係屬靠行營運、受車行僱用、個人車行、租用計程車或加入車隊接受派遣而有不同。

### 2.2 司機「靠行」營運肇事法律責任

#### 2.2.1 車行是否對靠行司機負僱用人責任？

##### （一）最高法院判決演變

最高法院 77 年台上字第 665 號民事判決對司機「靠行」營運肇事，車行是否對乘客或受害第三人負法律責任，有詳細說明，經常受各級法院判決引用。最高法院判決略謂：「目前在台灣經營交通事業之營利私法人，接受他人靠行（即出資人以該交通公司之名義購買車輛，並以該公司名義參加營運），而向該靠行人（即出資人）收取費用，以資營運者，比比皆是，此為週知之事實。是該靠行之車輛，在外觀上既屬該交通公司所有，乘客又無從分辨該車輛是否他人靠行營運者，則乘客於搭乘時，祇能從外觀上判斷該車輛係某交通公司所有，該車輛之司機即係受僱為該交通公司服勞務。按此種交通企業，既為目前台灣社會所盛行之獨特經營型態，則此種交通公司，即應對廣大乘客之安全負起法律上之責任。蓋該靠行之車輛，無論係由出資人自行駕駛，或招用他人合作駕駛，或出租，在通常情形，均為該交通公司所能預見，苟該駕駛人係有權駕駛（指非出自偷竊或無權占有後所為之駕駛），在客觀上

似應認其係為該交通公司服勞務，而應使該交通公司負僱用人之責任，方足以保護交易之安全。」而此一判決說理，為各級法院判決實務所引用，亦受最高法院其後之判決所維持<sup>4</sup>。

其後，最高法院 77 年度台上字第 1699 號判決，更以法規目的肯定車行應對靠行之司機負僱用人責任，判決理由略謂：「民法第一百八十八條第一項所定，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，而設之規定，故此之所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用，為之服勞務而受其監督者，均係受僱人。」最高法院 78 年度台上字第 207 號判決除再次重申上旨外，更進一步指出：「民法第一百八十八條僱用人責任之規定，係為保護被害人而設。故此所稱之受僱人，應從寬解釋，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，均係受僱人。亦即依一般社會觀念，認其人係被他人使用為之服務而受其監督之客觀事實存在，即應認其為該他人之受僱人。至於該他人之主觀認識如何，要非所問。」換言之，藉由一般社會觀念的說理，使民法第 188 條僱用人責任，得以從寬適用。

## （二）其他各級法院判決

受最高法院前述見解影響，各級法院對於計程車靠行營業，致乘客或第三人受損害的實務判決，雖說理略有不同，但結論一致認為車行對被害人應負民法第 188 條之僱用人連帶責任。

### 2.2.2 僱用人責任與「執行職務」等抗辯

由於民法第 188 條第 1 項規定：「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。」僱用人成立連帶責任，主要以受僱人「執行職務」為前提。而「執行職務」之定義與認定標準，實務見解有二：(1)客觀說：最高法院 42 年台上字第 1224 號判例意旨指出：「民法第一百八十八條第一項所謂受僱人因執行職務不法侵害他人之權利，不僅指受僱人因執行其所受命令，或委託之職務自體，或執行該職務所必要之行為，而不法侵害他人之權利者而言，即受僱人之行為，在客觀上足認為與其執行職務有關，而不法侵害他人之權利者，就令其為自己利益所為亦應包括在內。」換言之，受僱人之行為是否屬於執行職務之行為，主要以行為的外觀作為判準基礎。(2)內在關聯說：僱用人責任的依據，係使用他人，享用其利者，應承擔其害，負其責任，僱用人並具有較佳能力，得藉商品勞務的價格或保險分散損害。準此以言，關於執行職務範圍的認定，應採「內在關聯」的判斷基準，即指凡與僱用人所委辦職務具有通常合理關聯的行為，對此僱用人可為預見，事先防範，並計算其可能的損害，內化於經營成本，予以分散<sup>5</sup>。

關於計程車司機肇事，車行經常以司機肇事時非屬執行職務作為抗辯，

<sup>4</sup>如最高法院 87 年度台上字第 86 號判決、

<sup>5</sup>王澤鑑，侵權行為法，自刊，2015 年 6 月增訂新版，頁 570-572。

相關事例略有：靠行車輛，司機於事故發生時未載客<sup>6</sup>、司機因故毆打乘客<sup>7</sup>、司機乘機性侵乘客<sup>8</sup>等，法院均以客觀說（外觀理論）認定司機係在執行職務中，判決靠行車行應負連帶責任。值得注意的是靠行車輛未於計程車外觀標示車行名稱時，則有判決自靠行契約關係及司機所駕駛計程車外觀，未在車身作何足堪使人認為該計程車係為車行所有或司機為車行所僱用，雙方不存在僱傭關係，外觀上亦無使人誤認司機與車行間有僱傭關係之情形，認定車行不須對司機負民法第 188 條第 1 項僱用人連帶責任<sup>9</sup>。

## 2.3 「車行」營運肇事法律責任

### 2.3.1 車行僱用之司機肇事法律責任

與司機「靠行」營運肇事法律責任類似，受僱於車行之司機駕駛車輛肇事時，車行應否負僱用人責任、司機於肇事時是否在執行職務中，亦為車行在訴訟中經常提出的抗辯事由。就前一抗辯事由言，司機既與車行有僱傭契約之關係，並無另外討論該司機是否客觀上或外觀上受車行所指示、為車行服勞務或受車行所選任、監督之需要。蓋民法第 482 條規定：「稱僱傭者，謂當事人約定，一方於一定或不定之期限內為他方服勞務，他方給付報酬之契約。」基於僱傭契約關係存在，車行對司機本有選任、監督之可能性，受僱人執行僱用人指示之勞務侵害他人權利時，僱用人應依民法第 188 條負僱用人責任<sup>10</sup>。最高法院 56 年台上字第 1612 號判例指出：「僱傭契約於當事人間，固以約定一方於一定或不定之期限內為他方服務勞務，他方給付報酬為其成立之要件，然其與第三人間之關係，受僱人既係以聽從僱用人之指示而作為，倘受僱人確係因服勞務而生侵害第三人權利之情事時，僱用人即不能藉口曾與受僱人有何約定，而諉卸其對第三人之責任。」

現行實務對受車行僱用的司機駕駛計程車肇事，判決上皆以「司機受僱於車行，事故發生時所駕駛的營業用小客車為車行所有，依民法第 188 條規定，車行應負僱用人責任」<sup>11</sup>一語，判定車行應負僱用人責任。附帶一提，在小客車租賃業中，受租車公司僱用之司機載客發生事故，致乘客或第三人受損害時，法院亦認定租車公司應負僱用人連帶賠償責任<sup>12</sup>。

<sup>6</sup>台高院 96 上 265、台高院 106 上易 44 等判決。

<sup>7</sup>台高院 96 上 639 判決。

<sup>8</sup>104 台上 670 判決、台高院 104 訴更(一)2 判決。

<sup>9</sup>台北地院 93 訴 1805 判決。

<sup>10</sup>此從最高法院 57 年台上字第 1663 號判例：「民法第一百八十八條第一項所謂受僱人，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。」之意旨，即僱傭契約所稱之受僱人係屬民法第 188 條所稱之受僱人之說明，正相符合。

<sup>11</sup>如台北地院 92 北簡 18942、台高院 95 上 699、台高院 97 上易 665、台高院 98 上易 490、台高院 101 上易 503 等判決。

<sup>12</sup>南投地院 104 重訴 49。另外消費者以銀行發行之白金信用卡購買旅遊行程，消費者依信用卡卡友專屬權益向發卡銀行預定機場接送服務，發卡銀行通常將接送服務業務委由小客車

### 2.3.2 車行將計程車出租，承租人駕駛計程車肇事

由於車行可將計程車出租、出借予有營業小客車駕駛執照之駕駛人營業使用，因此在車行將計程車出租，承租人駕駛計程車肇事時，法院判決仍以外觀理論及具有租賃、借貸關係之終止權等，作為認定車行對該承租或借用車輛之人有選任、監督之依據。例如，在一則判決中，法院即謂：「○○交通有限公司將計程車出租予被告乙營業，且其所出租之計程車車門上均有被告○○交通有限公司之標示。被告○○交通有限公司將該公司之營業名稱借與乙使用，就外觀而言，其對是否借與被告乙營業名義，仍具有選任之關係，且借與名義，並可中止其借用關係，無形中對被告乙之營業使用其名義，仍有監督關係，是兩者之間仍存有選任、服勞務及監督關係，與僱傭無殊」<sup>13</sup>。

### 2.3.3 「個人車行」，車身外觀標示其他車行及司機個人名字

車行或個人車行營運，除司機以「靠行」營運較為特殊已於前述外，個人車行或車行所有之計程車車身標示，基於權利外觀理論，的確是明確而簡易的判斷標準。惟倘若個人車行於車身外觀標示其他車行名稱及司機個人名字時，該司機是否屬於計程車車身外觀標示之車行所僱用，抑或存在其他法律關係，不無疑問。

在新北地院一則判決中，法院並未從計程車車身標示逕自認定司機係受該標示之車行所僱用。法院判決指出：「系爭營業小客車…，車主名稱為『范○○個人計程車行』。被告范○○既已申請設立個人計程車行自行營業，何需再靠行○○計程車行營業？交通部函文稱：依道路交通安全規則第42條第2款規定略以：『有關計程車於車身標示車行及個人姓名，是否判斷為個人計程車行或車行所僱用或靠行乙節：依道路交通安全規則第42條2款規定略以：『…計程車應於兩側後門標示牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱…』，爰按上開規定於車身標示個人姓名者即為個人計程車行，標示計程車行名稱者即為該車行所僱用或靠行。』等語，然系爭營業小客車既除標示『○○』二字外，亦標示被告范○○個人姓名，是尚難以上開交通部函文為準，判斷系爭營業小客車是否為標示『○○』之公司或行號所僱用或有靠行關係。『范○○個人計程車行』之行車執照所載，其服務公司或承租人欄係記載『○○汽車服務公司』，並非『○○計程車行』，由此益證系爭營業小客車與○○計程車行並無僱傭或靠行關係<sup>14</sup>」。

自本案判決考察，現行汽車運輸業管理規則規定主要採雙軌制，分為「計程車客運業」與「個人經營計程車客運業」兩者（汽車運輸業管理規則第91、92條規定參照），在此雙軌之行政管制下，駕駛人個人自行擁有車輛，而以單一車輛從事計程車客運服務之情形，既已申請「個人經營計程車客運業」，則不應以車身標示即又認定其為「計程車客運業」（汽車運輸業管理規則第

---

租賃公司辦理，公司派遣其僱用司機駕駛租賃車輛擔任接送工作，若途中發生事故，租賃車公司亦應負雇用人連帶賠償責任(台高院 98 上易 416)。

<sup>13</sup>士林地院 89 訴 1213。

<sup>14</sup>新北地院 105 訴 1067。

92 條第 3 項)。是以，法院於本則判決之認事用法並無違誤。摯言之，可否僅以計程車車身標示，逕將該計程車駕駛認定為係受車行所僱用或為車行服勞務，不無值得檢討之處。

## 2.4 加入「運輸合作社」營運肇事法律責任

個人經營計程車客運業者或司機加入運輸合作社營業，與乘客發生消費爭議或因故意過失致第三人受損害時，運輸合作社對肇事駕駛是否應負民法第 188 條僱用人責任，實務上亦有爭執。早期有少數判決認為自社員駕駛之計程車車身標示外觀，既載有運輸合作社名稱，即應令其負僱用人責任者，但已為現行實務判決所不採。現行司法實務判決一致認為運輸合作社對所屬社員駕駛計程車肇事不須負僱用人責任。

### 2.4.1 運輸合作社負僱用人責任

早期法院對於運輸合作社之性質並未詳細探究，僅以當時運輸合作社設置管理要點與計程車之外觀，即認定運輸合作社應負僱用人責任。例如，在台北地方法院 92 年度訴字第 5600 號判決中，法院以「(當時適用之)計程車運輸合作社設置管理要點台北市補充規定第十二條規定：『計程車運輸合作社對所屬社員及車輛應負管理責任，並督促遵守計程車駕駛人服務品質自律公約』，可見被告日○合作社之社員係經過被告日○合作社之選任，並受其監督。本件被告戊既是經過被告日○合作社之選任而成為其社員之一，且系爭車輛之車門印有『日○』二字，而其汽車行照之服務公司或承租人欄上亦載明『日○計程車運輸合作社』。是以，綜合上開客觀情事觀之並揆諸前揭說明，應認被告戊係為被告日○合作社服勞務，並受其指揮監督，二者間有僱用關係存在，被告日○合作社否認伊與被告戊有僱用關係，顯非可採」<sup>15</sup>。

其後高雄地方法院亦有判決指出：「惟查，依卷附被告○○合作社之章程第 6 條規定…、計程車運輸合作社設置管理辦法第 31 條規定：『計程車運輸合作社應訂定社員自律公約，並督導社員遵守。』，足見○○合作社之社員，須具備一定資格，且其加入係經過○○合作社之選任，並須受其監督。又計程車汽車行照之服務公司或承租人欄上亦載明『有限責任○○計程車運輸合作社』，客觀上堪認司機係為合作社服勞務，並受其指揮監督，二者間有僱傭關係存在<sup>16</sup>」。實則，前述兩判決所引合作社有關章程內容，與現行計程車運輸合作社設置管理辦法之規定並無不同，純以車身外觀標示與上開設置管理辦法或章程規定，據以認定社員受合作社所選任、監督，實有不當。

### 2.4.2 運輸合作社不負僱用人責任

現行法院判決實務對於加入運輸合作社營運之社員肇事，均自合作社法

<sup>15</sup>台北地院 92 訴 5600。

<sup>16</sup>高雄地院 95 訴 2178。

令與一般社會通念觀點，認定運輸合作社不需對入社司機之肇事行為負僱用人責任。特別是前引台北地院判決，法院認定運輸合作社應對社員駕車肇事負僱用人責任後，被告運輸合作社不服提起上訴，經台灣高等法院以 94 年度上字第 23 號民事判決廢棄原一審判決，改判運輸合作社不需負僱用人責任。法院所持理由係：「被上訴人雖主張：系爭營業小客車之車門標註有『日○』字樣，廖○○之行照及營業執照上亦記載其為上訴人之社員，是在外觀上，廖○○係以上訴人之名義從事旅客運送業務，上訴人應負僱傭人責任云云。惟按道路交通安全規則第 42 條第 2 項規定：『…營業小客車應於兩側後門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』，可見廖○○所駕駛之系爭營業小客車車門噴有『日○』字樣，係依據上述行政法令所為，乃主管機關基於方便管理計程車駕駛人所作之規定；而廖○○係以加入上訴人之合作社方式申請執業執照，已如前述，是其行照、營業執照上記載其為上訴人之社員，亦屬基於行政法令之規定，凡此均不足作為判定上訴人與廖○○間有僱傭關係之依據。參以上訴人之合作社運作方式係受法令明文規範，依合作社法、公路法、計程車運輸合作社設置管理要點暨相關法令規定，由主管機關視實際需要輔導核准成立，此觀計程車運輸合作社設置管理要點第 2 條之規定至明。而合作社法第 1 條規定合作社之定義，係指依平等原則，在互助組織之基礎上，以共同經營方法，謀社員經濟之利益與生活之改善，並以社員大會為其意思決定機關，是合作社與社員之關係為組織體與構成員之關係，並無指揮監督關係。因此，依一般社會通念，上開於營業小客車車門及營業執照標註『日○合作社』之外觀，尚不致使人認為計程車駕駛人係為上訴人之合作社服勞務，即與交易安全無礙，自難憑此認定上訴人與廖○○有事實上之指揮監督關係，而責令上訴人負僱用人之責任」。

在台灣高等法院針對運輸合作社與社員關係表示意見後，其後各法院判決再無認為運輸合作社應為社員駕駛計程車肇事之行為負僱用人責任者<sup>17</sup>。然此一判決所示營業執照記載、車身標示等，係屬基於行政法令或主管機關基於方便管理計程車駕駛人所作規定，不致使人認為計程車駕駛人係為合作社服勞務之判決理由，為何在其他營運模式下，反成為應負僱用人責任之依據，不免令人疑惑。

## 2.5 司機接受「車隊派遣」營運肇事法律責任

有關計程車肇事，司法實務上以消費者或第三人，因被派遣司機駕駛計程車肇事受損害時，車隊應否對被派遣司機負僱用人責任最具爭議。經考察各級法院判決得知，目前司法實務就車隊應否對被派遣司機負僱用人責任之爭議，判決結果相當分歧，肯定與否定判決難分軒輊，係屬實務上之難題。

<sup>17</sup>如台高院 90 勞上 11、台北地院 97 重訴 375、台高院 97 上 665、板橋地院 99 訴 856、基隆地院 99 重訴 8、台南地院 101 訴 541、台北地院 101 訴 2479、士林地院 102 重訴 158、台北地院 103 訴 4914、台北地院 104 北簡 85、台北地院 105 重訴 49、新北地院三重簡易庭 105 重小 580、台高院 105 上 1307 等判決。

對於車隊以衛星定位派遣司機為消費者服務之方式，車隊與司機之間關係性質，有判決認為屬於僱傭契約者，有認為屬於居間契約者，亦有認為雖非僱傭關係但車隊應負僱用人責任者，論點不一、結果差異甚大，除不利於消費者權益保障外，對於提供衛星派遣之車隊或以新興科技提供網路運輸服務業者投入市場，也產生一定的進入障礙。為有效解決行政管制面臨困境，確保消費者權益，謹依目前實務認定結果說明如下。

### 2.5.1 品牌車隊應否負僱用人責任有重大歧異

截至目前為止，近半數法院判決，以品牌車隊對入隊之司機有選任、監督、管理、訓練機制；司機加入車隊，接受該公司之編隊管理與調派，依一般社會觀念，應有為車隊使用，為其服勞務而受車隊監督管理之客觀事實，車隊應負民法第 188 條僱用人之連帶賠償責任。

近來亦有逾半法院判決，認定車隊與被派遣司機間關係非屬僱傭關係者，甚至在判決中直接認定兩者間關係應屬民法第 565 條規定之「居間契約」(即一方為他方報告訂約之機會，或為訂約之媒介，他方給付報酬之契約)，車隊對被派遣司機肇事之行為，不需負僱用人責任者。

### 2.5.2 法院對車隊應否負僱用人責任理由之比較

針對法院判決結果來比較，判決結果形成差異主要原因在對車身外觀標示性質、有無選任監督及管理處罰之事實、對計程車客運業與計程車客運服務業認識理解之社會通念解讀不一所致。為便於理解法院判決所持理由，爰予表列如表 1。

表 1 派遣車隊對司機肇事法院判決理由比較一覽表

序號	項目/理由	車隊負僱用人責任	車隊不負僱用人責任
1.	營運模式		未靠行於車隊營運，不足以使人認其係為車隊服勞務。
2.	經營業務		經營業務種類為計程車客運服務業，營業項目係代為驗車、申請各項登記及繳納罰鍰等等，並不包括計程車客運運輸。
3.	司機為自己或車隊利益		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車隊僅為司機提供與不特定乘客締結旅客運送契約之機會，或為締約之媒介，司機從事旅客運送契約業務，係專為自己之利益，並非為車隊之利益而提供其勞務。</li> <li>2. 司機未自車隊領取勞務報酬(薪資)，尚需給付費用于車隊，車隊所稱「年終獎金」並</li> </ol>



			非一般社會通念所認知之年終獎金，應屬獎勵金之性質，而非薪資報酬。
4.	車身標示	<p>採外觀理論、客觀說：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車身標示車隊名稱，並以此之營業搭載乘客。外觀上足使他人認為司機係為車隊使用而為其服勞務而受其監督。</li> <li>2. 司機身著車隊之制服。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 計程車車身所漆車隊字樣、服務標章及手機直撥叫車專線及市話等，僅係便利乘客知悉得由無線電台之通訊途徑叫車，以增進搭乘載送之機動性而已，尚難謂車隊對司機有何選任、監督之關係存在。</li> <li>2. 營業小客車之車頂燈殼印有車隊字樣及服務標章充其量僅顯示系爭營業小客車之車主姓名，及其委託處理派遣業務之公司名稱及車輛編號，與計程車客運服務業申請核准經營辦法第 14 條第 1 項前段規定相符，一般人應不致於誤認系爭營業小客車及其司機係受車隊使用而在道路上招攬乘客。</li> <li>3. 在計程車上懸掛計程車服務業者公司名稱，乃法令之規定，無從使客運服務公司成為事實上或形式上之僱用人。</li> </ol>
5.	選任監督或管理處罰	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 訂有衛星隊員管理守則，對司機有選任、管理載客之具體規範與懲處機制。</li> <li>2. 對司機之選任、載客勞務實施之監督及管理有明確完整之指示與安排。</li> <li>3. 司機應於排班點排班載客或接受派遣載客服務，無正當理由不得拒絕載客，若違反相關規範且情節重大者，車隊得提前終止契約。</li> <li>4. 司機加入該公司車隊，接受該公司之編隊管理與調派，依一般社會觀念，</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 加入車隊，僅成為該品牌車隊成員，表明屬同一服務、營運方式或使用同一商標或服務標章之組織系統，難謂車隊或其所屬公司對司機有何選任、監督之責任。</li> <li>2. 受僱人除係受僱於合夥事業或以契約與多數人議定受其共同僱用者外，受僱人於同一時間區段內，物理上僅可能為單一之僱主服勞務，要無可能在法及契約無明定之情況下同時受二人以上之指揮監督。司機既已依外觀認定係某車行之僱用人，又謂其於同一時間亦受他公司之指揮監督而服勞務，顯與僱傭之法性格扞格。</li> <li>3. 車隊網站資訊如：衛星全程監控、乘客須知、客服中心資訊</li> </ol>

		司機有為該公司使用，為其服勞務而受該公司監督管理之客觀事實。	<p>等內容，乃車隊有關營運管理之說明，難據此認定車隊對司機有何選任、監督之關係。</p> <p>4. 車隊核發年終獎金，係對加入公司「媒合服務」行列之司機，因其服務品質優良所給予之獎勵金，與司機有無適合從事「職業駕駛」之技能、經驗等績效無關，尚難僅憑核給參與「媒合服務」司機年終獎勵金，即認車隊對司機之「職業駕駛」有監督事實。</p> <p>5. 司機均按規定使用電台，無遭處分繳納罰款之事，則無公積金之存在。與福利金採提撥制不同。</p>
6.	社會責任	車隊規模龐大，法律上要求車隊應就司機駕駛行為，負僱用人責任，誠屬合理、必要。	
7.	契約簽訂方式	車隊「授權」科技公司對外以該公司名義與司機簽約，並再轉授權車隊商標予司機使用。車隊係透過不同公司法人格建立『防火牆』，試圖規避自身在法律上可能應負之責任。	
8.	契約性質		契約性質為民法第 565 條所示之居間及無線電設備租賃之混合契約。無線電台係提供乘客叫車服務之資訊平台，非計程車車主，僅於接獲乘客叫車需求後，回報無線電通知客戶（計程車駕駛）締約之機會，各該駕駛仍有選擇是否前往載客之權利。
9.	社會通念與一般人認知	司機加入該公司車隊，接受該公司之編隊管理與調派，依一般社會觀念，司機有為該公司使用，為其服勞務而受該公司監督管理之客觀事實，應認司機與車隊公司間，有民法第 188 條第 1 項規定之受僱人與僱用人	依現今之一般社會通常概念，計程車車輛派遣之「計程車客運服務業」存在已有相當時期，並非新興之行業，已係屬一般社會常見之營業態樣，一般人之認知尚無混淆計程車車輛派遣業（俗稱為叫車服務）與計程車客運業（即

	之關係存在。	派遣之計乘車)之差異之虞。
--	--------	---------------

資料來源：作者自行整理。

## 2.6 司機、車行與第三人輪替駕駛或替代駕駛之責任

### 2.6.1 輪替駕駛、替代駕駛規定

汽車運輸業管理規則第 95 條第 2、3、5 項規定：「個人經營計程車客運業者除其配偶及同戶直系血親持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者得輪替駕駛營業外，不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。」、「個人經營計程車客運業者，如因疾病或其他重要事故，本人不能駕駛營業，需要僱用其他人臨時替代時，其受僱人之資格，必須持有有效之營業小客車駕駛人執業登記證，而無第九十三條之情事者，且一次以一人為限。」、「計程車運輸合作社社員，除報請公路主管機關核准得將車輛交予符合規定資格之配偶或直系血親輪替駕駛營業外，不得轉讓車輛牌照或僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。」是為輪替駕駛或替代駕駛之規定。

### 2.6.2 「第三人駕駛」肇事法律責任

#### (一) 靠行司機將車輛出租出借第三人肇事責任

當司機以靠行方式營業時，如司機不自行載客，而將計程車出租、出借第三人，第三人駕駛計程車肇事致其所搭載乘客或其他用路人損害時，車行是否亦應負民法第 188 條僱用人責任，實務上屢有爭執。各級法院判決認為司機將靠行車輛轉租或交付第三人駕駛。車行應對實際駕駛車輛肇事司機之侵權行為，負僱用人連帶責任；靠行司機與第三人則無僱傭關係之適用。相關判決理由，彙整如下。

1. 車行與高○○司機簽訂靠行契約時，即同意靠行司機可以再僱用其他司機駕駛車輛，對外以車行名義營業，該車又屬營業用之計程車並漆有車行名稱字樣之靠行車輛。司機將該車輛再轉租第三人吳○○駕駛，外觀上足以使人認為吳○○係駕駛車行所有之車輛並執行計程車之業務，車行仍應與承租計程車之駕駛人負僱用人連帶損害賠償責任。而吳○○並非高○○僱用之司機，外觀上亦無證據足認吳○○係為高○○服勞務且受其監督，難認兩人間有僱傭關係，故高○○就吳○○所為侵權行為，自無與之負僱用人連帶賠償責任之適用<sup>18</sup>。

2. 林○○購買計程車靠行於大○公司，外觀上車輛屬於大○公司所有。林○○將車輛出租與受吳○○委任承租車輛之陳○○，陳○○將該承租車輛交予吳○○，吳○○駕車肇事。法院認為依通常情形，難認係大○公司所不

<sup>18</sup>如 77 台上 1699、98 台上 1791、高雄高分院 98 重上更(一)25、99 台上 1496、台北地院 106 訴 472 等判決。

能預見，從而認定林○○將系爭計程車轉交由吳○○駕駛，係為大○公司服勞務，此不僅係為保護交易之安全，亦與最高法院 45 年度台上字第 1599 號判例所闡釋之民法第 188 條第一項所稱之受僱人，係以事實上僱傭關係為標準，及 57 年度台上字第 1663 號判例所論述之上開條文所謂之受僱人，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為受僱人之法理，不相違忤。另外，兩造之靠行契約並未完全禁止林○○將計程車轉交他人輪替駕駛，大○公司亦得隨時向主管機關查詢乙方之駕籍及執業登記證狀態，是大○公司原應隨時注意並監督林○○之駕駛狀況，惟林○○於 99 年 9 月 1 日加入大○公司靠行後，迄於 100 年 7 月 10 日吳○○開車肇事，已出現多張因不依規定、未繫安全帶、紅線停車、超速等違規罰單，顯見林○○已不適合擔任職業駕駛工作，詎大○公司不查，仍准林○○靠行，圖營取其繳納之靠行費，卻置對林○○之選任或監督於不顧，實難認大○公司對林○○之選任或監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害。法院最後認定吳○○為系爭交通事故之肇事者，應就所為侵權行為依民法第 184 條第 1 項前段規定，對被害人負賠償責任；大○公司為系爭計程車之登記名義人，外觀上為靠行車，屬吳○○之僱用人，依同法第 188 條第 1 項前段規定，應與吳○○共負連帶賠償責任<sup>19</sup>。

從上述判決理由分析可知，目前法院實務係依最高法院 77 年台上字第 665 號判決意旨，對於靠行之車輛，認定無論係由出資人自行駕駛，或招用他人合作駕駛，或出租，在通常情形，均為該交通公司所能預見，苟該駕駛人係有權駕駛（指非出自偷竊或無權占有後所為之駕駛），在客觀上即應認其係為該交通公司服勞務，交通公司應負僱用人之責任，方足以保護交易之安全。換言之，民法第 188 條所稱之「受僱人」，不僅指靠行司機，即使向司機承租或借用車輛之人，或承租人再轉租或交付使用之人，均包括在內。

## （二）車行司機出借車輛予第三人駕駛車輛肇事

與靠行司機將車輛出租、出借，第三人駕駛車輛肇事時，法院判決車行應負僱用人責任之情形類似，受車行所僱用之司機，如將車輛出借或出租第三人時，法院亦判決車行應負僱用人責任。較特殊的是，車行司機出借車輛予職業小型車駕駛執照遭註銷之人，該駕駛人駕駛計程車肇事時，司機、實際駕駛車輛之第三人及車行是否應負侵權或僱用人責任？就司機與實際駕駛人之關係言，法院判決指出：「實際占有管領使用營業小客車且平日以駕駛該營業小客車為業之司機，既詳悉賴○○不能駕駛小汽車上路，竟仍將前開營業小客車交予賴○○駕駛使用，堪認司機對於賴○○駕駛系爭小客車肇致本件車禍之發生，係違反保護他人之法律，致生損害於他人，自應負賠償責任。且司機、賴○○就其等二人行為肇致本件車禍之發生間，顯具有行為關連共同關係，故應就他人所受損害連帶負賠償責任。」至於車行是否對實際駕駛人駕車肇事負責，法院則以「查尚○公司為前開營業小客車之所有權人，…則尚○公司顯係在客觀上可得預防…，猶任令由司機利用其職務上管領使用系爭小客車之機會，擅將車輛交予賴○○駕駛使用，使賴○○駕駛前系爭小客車時在外觀上足認為與執行職務有關，實堪認定尚○公司與司機應依民法

<sup>19</sup>如台高院 102 上 1025、台高院 102 上易 446 等判決。

第188條第1項規定，對於賴○○駕駛前開營業小客車肇致本件車禍之發生，連帶負損害賠償責任。」。

本案係受車行僱用之司機，違反道路交通管理處罰條例第22條第1項第1款規定，將車輛出借與無職業駕照之人，該實際駕駛人肇事衍生之損害賠償訴訟。法院認為司機應依民法第184條第2項違反保護他人法律之規定負侵權責任，且與借用該車輛之駕駛人之侵權行為間具共同關連性。因此，受僱司機與實際駕駛人應依民法第185條共同侵權行為之規定負連帶損害賠償責任。而實際駕駛人駕駛尚○公司所有之營業自小客車，司機於外觀上顯係為該經營人服勞務，從而判決尚○公司負僱用人連帶責任，以保護交易安全<sup>20</sup>。

## 2.7 乘客開啟車門肇事之法律責任

就計程車駕駛肇事致消費者或第三人受損害時，依自我責任原則，計程車司機固應負侵權行為損害賠償責任。然實務上亦有因乘客搭乘計程車，抵達目的地後欲開啟車門下車時，未注意後方來車即將車門開啟，致使後方來車閃避不及，因而肇事者。此時，開啟車門之乘客或司機，何人應對此肇事行為損害賠償責任，不無疑問。

在刑事責任方面，最高法院103年度台上字第2570號判決指出：「縱然被害人受傷，是由於不詳姓名乘客的過失所致，但因係在蕭○○駕車過程中發生，蕭○○仍有停留現場的義務；況且上述乘客上車不久，即擅開車門，未付車資離去，顯然已經醉酒、失理性，難以期待能盡責防免事端擴大、確保交通往來安全，及協助被害人夫妻就醫；蕭○○身為職業駕駛人，長期參與交通活動，更當理解其若在场，可以有助於肇事責任的釐清，參與救護，和保障被害人的民事求償權，乃竟不留下任何聯繫資料，逕自駛離，可見純為避免牽連，具有逃逸故意甚明。」據以判令駕駛對於乘客開啟車門肇事，未留下處理善後，應負肇事逃逸罪責。

民事責任方面，乘客開啟車門肇事，如司機有違反交通法規或停車規定時，司機對於乘客開啟車門肇事行為，有民法第184條第2項違反保護他人法律侵權責任；乘客則應負第184條第1項前段過失侵權責任。司機與乘客依民法第185條規定應負共同侵權行為之連帶賠償責任。例如，在最高法院98年度台上字第2330號判決中，最高法院維持台灣高等法院98年度上字第344號二審判決，認為「上訴人乙將其計程車停在距路面邊緣2公尺處之道路上停等紅燈時，因丙稱要下車，為圖方便，即讓丙在該處下車，而未依規定將計程車駛至緊靠道路右側，其右側前後輪胎外側距離路面邊緣未逾60公分處，方讓丙下車，其有過失至明。另丙為用路人，自應知悉並遵守上開規定，而其第一次推開計程車右後門之前，彭○○之機車已駛至計程車右後方，已如前述，丙於開啟計程車車門前，祇要稍加留意，即可看見位在計程車右後方之彭○○，其竟未注意即貿然開啟車門，亦難謂無過失」，據以判決

<sup>20</sup>台中高分院105重上74。

乘客與司機對被害人負連帶賠償責任。

附帶一提，司機依前述判決應負賠償責任時，自應另依本文前述有關司機係屬靠行營運、受僱、承租計程車或加入車隊接受派遣等關係，作為判斷車行或車隊應否負民法第 188 條僱用人責任之依據。

### 三、檢討與建議—代結論

#### 3.1 法院判決檢討

##### 3.1.1 契約責任付之闕如，對消費者權益保證不周

從法院判決考察，發現我國法院對於計程車營運肇事案件中，並無以契約關係向司機、車行或車隊主張債務不履行損害賠償之案件。或許是因為計程車車資不高，消費者通常遇有消費爭議時，皆透過私下和解、申訴或者自認倒楣放棄求償。經過法院判決的民事事件，幾乎都是消費者或乘客遭受到身體健康權甚至生命權的損害。以契約作為請求權基礎相關案例仍付之闕如，對於司機就地加價(如微搬家費、寵物清潔費)、加收高額清潔費(幼兒暈車不慎吐出穢物，清潔費 2,000 元)、多次派車未到、司機報價高於車隊之報價、未依原報價卻依跳表後之車資收費、司機開錯路跑錯目的地…等爭議，實務上尚無相關案例，且無定型化契約相關規定，消費者權益保障難謂周延。

##### 3.1.2 品牌車隊是否負僱用人責任仍有爭議

目前這些由消費者或第三人提起的訴訟，幾乎都以侵權行為人司機為被告，有時也會將車行、品牌車隊列為共同被告，請求業者負僱用人的連帶責任。通常法院認定肇事司機構成侵權行為責任要件後，緊接著處理司機於侵權行為發生時是否係執行職務的狀態、司機與車行或車隊有無僱傭契約，若雙方不存在僱傭契約，則司機是否受車行或車隊業者所選任監督、外觀上有無使人認為司機是為業者服勞務等等待證事實與法律評價，法官雖得本於自由心證認定，但也不能違反論理與經驗法則。

本於自己責任原則，法院對司機駕駛計程車肇事，一旦符合侵權行為要件，司機即負有侵權行為損害賠償責任。至於依營運方式不同，司機不論「靠行」營業或受車行僱用者，各級法院見解都堅守最高法院對靠行營業車行法律責任一貫見解的影響與拘束，認為車行應負民法第 188 條僱用人連帶責任。整體說來，我國法院判決對計程車營運肇事侵權責任的判斷，自一開始嚴格立場，轉而依照外觀理論、社會通念，採取對消費者最有利的寬鬆認定方式。

但具有重大爭議的是：作為計程車客運服務業的品牌車隊、運輸合作社，在司機駕駛計程車肇事時，是否應與計程車客運業者一樣，負民法第 188 條第 1 項之僱用人責任？司法實務對兩者態度不一。運輸合作社經營派遣業務時，法院認為合作社與社員之關係為組織體與構成員之關係，並無指揮監督關係；品牌車隊部分，法院判決則有重大歧異。肯定車隊應負僱用人責任之

判決，以車身外觀標示有車隊名稱、品牌車隊對司機依法有選任監督之權利，甚至以社會責任作為連帶責任之重要理由；反之，持否定見解者，自車隊與司機間關係、營業利益歸屬、司機具有接受派遣自主決定與自由權，甚至車身外觀僅為依法令所為標示，一般人叫車社會通念上不致誤認司機係為車行服勞務，認為品牌車隊不需負僱用人責任。

在訴訟攻防中，品牌車隊經常以其與司機間契約性質係屬居間、委任或其他關係作為抗辯，期盼法院判決業者不需負賠償責任。品牌車隊與司機間法律關係之性質，無論定性為何，在侵權責任的判斷上，只要對司機有選任、監督之事實，或者外觀上係為他人服勞務者，本於被害人保護立場，均可將其評價為民法第 188 條之僱用人。契約定性，則與當事人間應負何種權利義務有關。從而，實務判決對品牌車隊與司機間關係之定性，非必然與車隊應否負僱用人連帶責任有關。實務判決對此仍有未能詳予分析，混淆契約與侵權責任之功能定位者，或可藉由最高法院民事庭會議決議或判例選編，使判決歧異問題獲得解決。

### 3.1.3 新興計程車派遣納管機制亟待研擬

隨著科技發展，現行計程車客運服務業提供派遣服務，也產生新興營運模式。亦即，由品牌車隊或科技業者在網路平台或行動裝置上，以 App 或資訊平台提供計程車媒合服務。此種媒合服務與傳統的無線電派遣、進化後的衛星定位派遣（品牌車隊）不同。正如消費者自傳統面對面磋商交易的購物型態，進化到網路購物時，網路販售商品或服務業者與第三方平台隨之興起。自網路購買商品（或服務），又進展到線上由第三方媒合，由線下提供運送服務的司機接案服務消費者。

自現行法院判決觀察，儘管實務上尚無涉及網路平台或 App 叫車業者責任相關事例，惟此等新興營運模式的發展，對法律的解釋與適用、行政管制與自由競爭、傳統產業保護與鼓勵產業創新各方面造成衝擊，也形成是否納管、管制程度取捨與法規能否因應變革諸問題，宜盡速研擬妥為因應，方能保障消費者權益。

## 3.2 建議—建構對消費者安全有保障的乘車環境

本文自法院判決考察結果發現，消費者或第三人受損害後，由於肇事司機經濟上通常較為弱勢，除強制汽車責任保險或特別補償基金外，受害者經常面臨勝訴後仍無從獲得完全賠償的窘境。現行的計程車客運業及客運服務業法規較重視業者的行政管制，缺乏對消費者權益保障的機制。為此，本文提出以下建議，期望使消費者乘車環境與安全保障，獲得提升與改善。

### 3.2.1 建構資訊透明公開的乘車環境

實務上諸多爭議，與司機品質良莠不齊及乘車資訊不透明有關。因應科技發展與共享經濟推波助瀾，現行計程車司機無論以何種方式營運，在契約

自由原則底下，應該讓消費者搭車、叫車相關資訊，包括車齡、司機違規紀錄與評價、車輛可提供的特殊服務、費率或折扣、候車時間等締結契約重要資訊，得以依法強制公開，以有助於消費者在乘車資訊透明下做出選擇，促使計程車司機與業者良性競爭，使消費者乘車環境獲得改善與提升。

### 3.2.2 資訊蒐集、利用與處理及查詢

為維護消費者乘車安全，不論傳統計程車派遣服務或透過電子商務平台、社群網站或 App 叫車，業者對消費者提供之姓名、身份證件號碼、住址、電話、住居所、聯繫方式、位址資訊、信用卡資訊、交易記錄、支付記錄、快遞物流記錄等，只要能夠單獨或與其他資訊結合識別特定使用者的資訊，除個人資料保護法規定外，應於行政法規特別規定保存期間、查詢權限，同時在定型化契約再次宣示，以強化個人資料保護。

### 3.2.3 法律責任方面

乘客透過計程車巡迴攬客搭車，或經由計程車客運服務業者叫車時，未必均能知悉司機究係以前述何種方式營運。雖不論以何種方式營運，計程車車身、車頂等處均應依主管機關發布之管理法規標示車行名稱(或車主姓名)與車隊名稱。此等依行政法規所為標示，雖然使搭乘車輛之消費者產生一定信賴，但實務對其解讀仍有不一致情形，影響乘客受償可能性。為消費者權益完整保障考量，或可思考修法將計程車客運服務業或網路上提供運輸資訊的媒合業者，在經營業務過程中，因可歸責於己之事由，不履行其應盡之業務責任，或僱用之業務人員或使用人因故意或過失侵害其所服務當事人之權益而須負賠償責任時，由該服務業者負賠償責任(或連帶責任)。又主管機關可引導業者組織同業公會，本於自律精神，設置賠償基金管理委員會以營業保證金代為賠償，以利糾紛解決。