

臺灣臺中地方法院民事判決

110年度勞簡上字第10號

上訴人 許郁欣 住○○市○○區○○○道0段000巷00

訴訟代理人 鄭志明律師

被上訴人 台灣大車隊股份有限公司台中分公司

法定代理人 林村田

訴訟代理人 林聖鈞律師

複代理人 洪云柔律師

訴訟代理人 黃維俊

上列當事人間請求損害賠償等事件，上訴人對於中華民國110年6月16日本院臺中簡易庭109年中簡字第744號第一審簡易判決提起上訴，本院於民國113年1月12日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

於簡易訴訟程序第二審為訴之變更或追加，非經他造同意不得為之，但請求之基礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限。民事訴訟法第436條之1第3項準用第446條第1項、第255條第1項第2款、第3款定有明文。又不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加。民事訴訟法第256條亦有明文。所謂請求之基礎事實同一，係指變更或追加之訴與原訴之主要爭點有共同性，各請求利益之主張在社會生活上可認為同一或關聯，而就原請求之訴訟及證據資料，於審理繼續進行在相當程度範圍內具有同一性或一體性，得期待於後請求之審理予以利用，俾先後兩請求在同一程序得加以解決，避免重複審理，進而為統一解決紛爭者，即屬之。經查，上訴人（即原

審原告)於原審以兩造於民國106年3月16日簽立臺灣大車隊
隊員入隊定型化契約書(下稱系爭契約)之性質係屬民法僱
傭契約、勞動基準法(下稱勞基法)規定之勞動契約,且被
上訴人(即原審被告)於109年1月8日向上訴人終止系爭契
約,不生合法終止效力,被上訴人並應依民法第229條第1
項、第231條第1項(給付遲延之損害賠償)規定賠償上訴人
自109年1月9日起2個月之營業損失290,366元等情為由,據
此聲明請求:一、確認兩造間僱傭關係存在;二、被上訴人
應自109年3月起至上訴人復職日止,按月於每月15日前給付
上訴人工資(或稱僱傭報酬,下簡稱工資)新臺幣(下同)
145,183元;三、被上訴人應給付上訴人290,366元,及自起
訴狀繕本送達被上訴人翌日起至清償日止,按年息百分之五
計算之利息等。上訴人提起上訴後,就其於原審前揭聲明請
求第一項、第二項部分,縮短請求確認兩造間僱傭關係存在
之期間,並就被上訴人應按月給付上訴人之工資數額減少為
每月90,000元,及擴張其中109年1月9日起至同年2月底之工
資請求,據此於本院先位聲明請求:一、確認兩造間自106
年3月16日起至110年12月8日(即上訴人自被上訴人處離職
日)止有僱傭關係存在;二、被上訴人應給付上訴人
2,070,000元【即主張自109年1月9日起至110年12月8日止之
每月工資90,000元,即合計23個月工資為2,070,000元
($90,000 \times 23 = 2,070,000$)】及其法定遲延利息。上訴人另
就其於原審前揭聲明請求第三項部分,於本院陳明倘認系爭
契約之性質非屬僱傭契約、勞動契約,上訴人另依民法第
226條第1項(給付不能之損害賠償)、第549條第2項(委任
契約終止後之損害賠償)之法律關係(見本院卷第337、338
頁),主張被上訴人應賠償其營業損失290,366元為由,據
此於本院備位聲明請求:被上訴人應給付上訴人290,366元
及其法定遲延利息。則上訴人於本院之前揭先位聲明請求,
核屬減縮(即減縮請求確認兩造間僱傭關係存在之期間為:
自106年3月16日起至110年12月8日止,及就被上訴人應按月

給付上訴人之工資數額，減縮為每月90,000元）及擴張（即請求被上訴人給付其109年1月9日起至同年2月底之工資部分）應受判決事項之聲明，且上訴人追加依民法第226條第1項、第549條第2項之備位請求，係植基兩造間系爭契約效力為其主要爭點，與上訴人所為先位請求及其餘備位請求（即給付遲延損害賠償，見原審卷一第14頁、本院卷第254頁）間，證據資料於相當程度範圍內亦具有同一性，堪認請求之基礎事實同一；至上訴人於本院移列前揭備位聲明請求部分，則屬更正其法律上之陳述（即與不相容之前揭先位聲明請求，二者互為區隔），依前開說明，應予准許。

乙、實體方面：

壹、上訴人主張：

一、先位請求：

(一)上訴人自兩造於106年3月16日簽立系爭契約起，即為被上訴人轄下之計程車司機，由被上訴人提供上訴人一般派遣、特定企業戶派遣、排班點使用及電子付費機制等服務，並由上訴人支付服務費予被上訴人，系爭契約之性質為僱傭契約、勞動契約，上訴人係受僱於被上訴人之勞工。被上訴人主張系爭契約之性質為委任及居間之混合契約，並無可採。說明如次：

1.兩造間具有人格上從屬性：

(1)上訴人於106年3月16日入隊後，需備妥應備證件、接受服裝規範、進行車輛檢查、且入隊後編入各分隊、小隊管理、每月固定需回公司檢查車輛、司機狀況、做好服務品質管理；且駕車時會開啟車上GPS聽命被上訴人派遣，並隨時接受被上訴人公告即通知載客及以外之接電、搬家等工作，並不得委任其他隊員或他人代理；被上訴人進行行銷策略時，上訴人需配合實質減收車資金額，並按被上訴人指示及規定於計程車車身張貼廣告，車上客座位置螢幕須不中斷撥放廣告，惟上訴人並無分潤廣告收益。由上可知，上訴人給付勞務方法及勞務地點需受被上訴人指揮或

01 管制約束。

02 (2)上訴人駕車營業期間，需受被上訴人派遣載客及監督考
03 核，一旦經被上訴人認定違規或遭消費者投訴，被上訴人
04 會依情節通知隊員回隊說明或停機一天，甚至重達強制退
05 隊處分，並視情節評等增減派遣次數或內容。因此，上訴
06 人不能拒絕被上訴人指派工作且必須接受被上訴人考核，
07 另需遵守服務紀律及懲處及需親自提供勞務，亦不能以自
08 己名義提供勞務。

09 (3)被上訴人於車機上會顯示隊員司機駕駛工作「已超過8小
10 時」而提醒休息，壓縮上訴人接受派車之機會，顯見上訴
11 人並無自由決定勞務提供之時間。

12 2.兩造間具有組織上從屬性：

13 (1)上訴人入隊應備證件、規範服裝、進行車輛檢查，並簽立
14 系爭契約，入隊後編入各分隊、小隊管理，每月需固定回
15 公司檢查車輛、司機狀況，做服務品質管理，則上訴人已
16 納入被上訴人公司組織體系。

17 (2)依系爭契約，被上訴人應協助處理行車事故，並維持各計
18 程車司機之服務品質、提供專業訓練、確認投保內容、解
19 決消費爭議，故兩造具有選任監督關係。且依系爭契約第
20 9條、第14條第2款約定，可知被上訴人非僅係提供上訴人
21 與乘客訂約之機會，尚可指揮監督上訴人如何提供乘客運
22 輸服務，並限制不得同時委託其他計程車客運服務業者，
23 上訴人在提供乘客運輸服務時自主性甚低。實務上，亦認
24 為計程車派遣服務業者具有選任監督計程車司機之責，對
25 侵權行為之被害人應負民法第188條之僱用人責任。

26 3.兩造間具有經濟上從屬性

27 (1)依被上訴人網站招募司機內容，上訴人入隊時應備證件、
28 規範服裝、進行車輛檢查，每月繳交平台服務費1,500
29 元，乘客意外險加行政費每月200元、派遣費每通10元、
30 非現金交易收取3%。此外，尚有代車機費、大車隊接
31 電、微搬家等其他分潤報酬，隊員得查詢月帳單，隊員分

01 發加油卡得以優惠加油並自車資所得直接扣除。且被上訴
02 人規定隊員司機被指派擔任被上訴人合作之飯店酒店外之
03 排班服務，每趟客人車資、不論遠近均被限制只能收250
04 元，故上訴人收入全賴被上訴人派遣，上訴人乃依被上訴
05 人訂立或片面變更之標準獲取報酬。

06 (2)上訴人不易於路邊接到消費者隨機攔車搭載（即巡迴攬
07 客），上訴人主要仰賴被上訴人提供之媒合載客服務而獲
08 取收入。

09 4.再者，被上訴人既係依法從事計程車客運服務業並提供計程
10 車派遣服務，堪認上訴人為受被上訴人派遣從事計程車駕駛
11 勞務之司機，兩造間自屬勞基法第17條之1勞動派遣性質之
12 勞動契約。退萬步言，至少在上訴人等候派遣期間、接受派
13 遣後從事載客期間及因此取得之工作報酬，即使上訴人部分
14 職務內容具若干獨立性，仍應從寬認定兩造間具有勞動契約
15 從屬性特徵，始能保障上訴人之勞動權益。

16 (二)被上訴人於109年1月8日向上訴人終止系爭契約，並非合
17 法：

18 1.被上訴人於109年1月8日係向上訴人之配偶王秉宗為終止系
19 爭契約之意思表示，被上訴人未曾向上訴人為終止系爭契約
20 之意思表示，其後，因被上訴人片面主張上訴人違規並停
21 機，上訴人始於109年1月13日返還車上例如車機、電子付費
22 設備等相關設備，但上訴人並未簽立自願離職切結書，是兩
23 造間僱傭關係依然存在。

24 2.上訴人並未簽立自願離職同意書，亦否認被上訴人已合法終
25 止系爭契約，則上訴人於109年1月8日後仍繼續提供勞務，
26 惟被上訴人片面主張上訴人違規，以致上訴人車內車機、電
27 子付費設備等相關設備遭停機無法使用，兩造間僱傭關自仍
28 繼續存在，依民法第487條規定，被上訴人仍應給付上訴人
29 自109年1月9日起至110年12月8日上訴人自被上訴人處離職
30 而改至他處服勞務止之工資。又被上訴人自承上訴人於108
31 年12月派遣載客次數320次及非現金部分32,298元，若加計

01 被上訴人拒絕提供該月現金部分合計後，應與上訴人於108
02 年1月、同年2月經被上訴人提供派遣設備統計之載客月營收
03 金額分別為145,186元、145,780元，大致相當，再佐以臺中
04 市計程車每日每車營業收入平均為1,777元，與上訴人主張
05 108年12月現金與非現金合計且未扣除油資等成本前之營收
06 金額約每月90,000元互核，上訴人主張兩造間僱傭關係存續
07 期間之每月工資為90,000元，並無不當。基此，上訴人爰請
08 求被上訴人給付上訴人自109年1月9日起至110年12月8日止
09 （合計23個月）之工資每月90,000元，合計2,070,000元及
10 其法定遲延利息。

11 二、備位請求：

12 退步言，倘認系爭契約之性質非屬僱傭契約、勞動契約，兩
13 造間並無僱傭關係存在。則上訴人依民法第229條第1項、第
14 231條第1項、第226條第1項、第549條第2項之法律關係，請
15 求被上訴人賠償上訴人自109年1月9日起2個月之營業損失
16 290,366元，並擇一為上訴人有利之判決：

17 (一)上訴人加入「司機相互支援分享區」群組，係計程車司機彼
18 此私人群組，並非車隊亦非叫車平台群組，自無違反系爭契
19 約第14條第2款所指「其他經營派遣業務之計程車客運服務
20 業者」。又被上訴人主張上訴人已違反「隊員重大違規退隊
21 處分規定」第4項謂「私下參加其他計程車隊、計程車叫車
22 平台或群組，經勸導後仍不改善者」，但系爭契約並未將上
23 開規定納為契約內容之一部分，且被上訴人迄今未能舉證以
24 實其說，自不生拘束上訴人之效力。從而，被上訴人自109
25 年1月8日以遠端控制停止派遣設備運作，使上訴人無法獲得
26 派遣工作，此顯屬可歸責於被上訴人之事由，致給付遲延或
27 給付不能，上訴人自得依民法第229條第1項、第231條第1
28 項、第226條第1項規定，請求被上訴人賠償上訴人自109年1
29 月9日起2個月之營業損失，並以上訴人前一年同時期即：
30 108年1月、同年2月依系爭契約所得之車資收入各為145,186
31 元、145,180元，合計290,366元作為損害賠償金額，自屬有

據。

(二)關於勞務給付之契約不屬於法律所定其他契約之種類者，適用關於委任之規定，民法第529條定有明文。被上訴人逕於109年1月初以口頭終止系爭契約，並於109年1月8日以遠端控制停止派遣設備運作而向上訴人終止系爭契約。縱認被上訴人得隨時終止系爭契約，惟被上訴人顯係於不利於上訴人之時期終止系爭契約，使上訴人無法獲得派遣工作，上訴人亦得依民法第549條第2項規定，請求被上訴人賠償上訴人自109年1月9日起2個月之營業損失290,366元。

貳、被上訴人抗辯：

一、系爭契約係媒合上訴人與乘客締結運送契約，上訴人並委託被上訴人代收電子支付之車資，系爭契約之性質乃兼具居間、委任之混合契約。系爭契約之性質並非僱傭契約、勞動契約。說明如次：

(一)依兩造簽立之系爭契約，被上訴人對上訴人提供一般派遣、特定企業用戶派遣、排班點使用及電子付費機制之服務，而上訴人則給付服務費（即月租費、派遣費、行政事務處理費及非現金支付系統使用費）予被上訴人，而非由上訴人提供被上訴人勞務，被上訴人給付報酬予上訴人，因此並非僱傭契約。

(二)上訴人每日是否要駕駛計程車營業、何時開始營業、何時休息結束等項，均由上訴人自行決定，上訴人陳稱「車機上會顯示隊員司機駕駛工作已超過8小時而提醒休息，限制上訴人之勞務提供時間」乙節，該提醒通知僅為車機之例行配置，目的係為避免司機疲勞駕駛，並無任何強制力。且被上訴人通知上訴人有乘客叫車時，上訴人得自行決定是否前往，上訴人之行車路線由其自行與乘客討論決定即可，乘客所付車資全數交予上訴人，上訴人僅需依系爭契約支付被上訴人派遣費或非現金支付系統使用費。況且，上訴人除被上訴人提供媒介乘客搭車之服務外，上訴人尚得自行決定巡迴攬客或在計程車招呼站排班攬客，顯見上訴人就駕駛計程車

01 業務有高度自主性，兩造間並未具有人格、經濟及組織上之
02 從屬性，系爭契約並非僱傭契約、勞動契約，實堪認定。

03 (三)依系爭契約第2條約定，可知系爭契約之標的分為「提供派
04 遣、排班點使用」、「提供電子付費機制」兩部分，就「提
05 供派遣、排班點使用」而言，被上訴人媒合上訴人與乘客訂
06 定運送契約，由上訴人自行決定載客時間，依運送契約收受
07 乘客車資，並按月給付居間報酬：平台服務費1,500元、行
08 政費用200元及派遣費每趟10元予被上訴人，故具有居間性
09 質；就「提供電子付費機制」而言，上訴人委任被上訴人代
10 收電子支付之車資，並按上訴人載客收取每趟車資之3%比
11 例給付被上訴人報酬，其餘車資則由被上訴人依民法第541
12 條規定交付於上訴人，故具有委任性質，是系爭契約媒合上
13 訴人與乘客締結運送契約，上訴人並委託被上訴人代收電子
14 支付之車資，屬居間為主、部分委任之混合契約。

15 二、被上訴人於109年1月8日向上訴人終止系爭契約，已生合法
16 終止之效力：

17 (一)依系爭契約第22條第2項約定，契約屆滿後，乙方（即上訴
18 人，下同）仍舊繼續接受甲方（即被上訴人，下同）之派遣
19 服務，而甲方未為反對之意思表示者，視為以不定期限繼續
20 契約，系爭契約於107年3月15日屆滿，則自107年3月16日起
21 即變更為不定期繼續性供給契約，應可類推適用民法相關規
22 定，允許當事人任意終止系爭契約，則被上訴人於109年1月
23 8日向上訴人終止系爭契約，自屬合法。

24 (二)被上訴人於105年10月1日就原有隊員重大違規退隊處分規定
25 增訂「私下參加其他計程車隊、計程車叫車平台或群組，經
26 勸導後仍不改善」規定，並於增訂後以「發送通知至隊員車
27 輛所裝設之車機」及「於隊員專區APP上永遠置頂公告」等
28 方式公告全部隊員知悉，上訴人於000年00月間以「25199
29 欣」帳號（嗣更名為「堅強」）參加名為「司機互相支援分
30 享區」群組，上訴人於群組內除承接群組成員所發佈之載客
31 任務外，亦有發佈載客任務予其他隊員承接，被上訴人於

000年00月間發現上訴人於LINE群組發佈及承接載客任務後，陸續在同年10、11月間請求上訴人必須停止違反被上訴人管理政策之行為，並於同年12月為最後之通牒，直至109年1月初被上訴人發現上訴人情形更為嚴重，即口頭通知上訴人終止系爭契約。是以，上訴人至遲於108年10月已知悉其行為有悖於被上訴人公告之退隊規定，上訴人陳稱「系爭契約並未將退隊規定納為契約內容之一部分，不生拘束上訴人之效力」乙節，並無可採。

(三)依系爭契約第22條第3項約定，一方欲提前終止時應於一個月前先期通知他方，係指在契約所定期限內提前終止系爭契約而言，若系爭契約業已變更為不定期限之繼續性契約，被上訴人自得隨時終止系爭契約，被上訴人於109年1月8日向
上訴人終止系爭契約，自屬合法，兩造間就系爭契約關係於該日消滅，自無債務不履行可言，上訴人主張被上訴人給付遲延或給付不能，顯無理由。再者，被上訴人係因上訴人屢勸不聽，多次違反退隊規定，為有效管理車隊秩序，不得不終止系爭契約，當不可歸責於被上訴人，依民法第549條第2項規定，被上訴人對上訴人自無須負損害賠償責任。

參、原審經審酌兩造所提出之攻擊防禦方法後，為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請。上訴人對原審判決不服提起上訴，於本院聲明：一、先位聲明：(一)原判決廢棄；(二)確認兩造間自106年3月16日起至110年12月8日止有僱傭關係存在；(三)被上訴人應給付上訴人2,070,000元，及自112年5月31日民事辯論意旨狀繕本送達被上訴人翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。二、備位聲明：(一)原判決廢棄；(二)被上訴人應給付上訴人290,366元，及自起訴狀繕本送達被上訴人翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息【至於原審判決上訴人其餘敗訴確定部分（即前述經上訴人減縮而不為請求部分，及原審駁回上訴人對被上訴人按月提繳8,550元至
上訴人設於勞工保險局勞工退休金專戶之請求部分），本院無從審究而不在本院審理範圍內，附此敘

01 明】。被上訴人答辯聲明則為：一、駁回上訴；二、如受不
02 利益判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

03 肆、兩造不爭執之事項及爭點所在：

04 一、兩造不爭執之事項（見本院卷第383、384頁）：

05 (一)兩造於106年3月16日有簽立系爭契約。

06 (二)系爭契約期限至107年3月15日屆滿，其後變更為不定期限繼
07 續性契約。

08 (三)被上訴人於109年1月8日向上訴人終止系爭契約。

09 (四)被上訴人於109年4月16日、同年月24日給付上訴人車內刷卡
10 車資共3,855元。

11 二、本件爭點：

12 (一)先位請求：

13 上訴人以系爭契約之性質係屬僱傭契約、勞動契約為由，據
14 此依民法僱傭及勞基法關於勞動契約之法律關係，請求確認
15 兩造間自106年3月16日起至110年12月8日止有僱傭關係存
16 在；及請求被上訴人給付上訴人自109年1月9日起至110年12
17 月8日離職日止（合計23個月）之工資每月90,000元，合計
18 2,070,000元及其法定遲延利息，有無理由？

19 (二)備位請求：

20 倘系爭契約之性質非屬僱傭契約、勞動契約，兩造間並無僱
21 傭關係存在。則上訴人依民法第229條第1項、第231條第1
22 項、第226條第1項、第549條第2項之法律關係，請求被上訴
23 人賠償上訴人自109年1月9日起2個月之營業損失290,366元
24 及其法定遲延利息，有無理由？

25 伍、本院得心證之理由：

26 一、上訴人之先位請求：

27 (一)民法關於有償勞務給付之契約，可能為僱傭、委任、承攬或
28 居間等契約類型。僱傭契約，係指當事人約定，一方於一定
29 或不定之期限內為他方服勞務，他方給付報酬之契約。勞動
30 契約，係指約定勞雇關係而具有從屬性之契約；勞工，指受
31 雇主僱用從事工作獲致工資者。民法482條、勞基法第2條第

6款、第1款亦有明文。受僱人、勞工對於雇主具有提供勞務而受雇主指揮監督之從屬性。僱傭契約通常亦該當勞基法規定之勞動契約，在一般情形下，勞工為受僱人，雇主則為僱用人。而是否屬於勞基法第2條第6款規定之勞動契約，主要以勞雇關係具有從屬性為判斷標準。所謂從屬性，勞務債務人對於勞務債權人通常具有人格、組織或經濟上從屬性等特徵，從屬性之有無，係依各職務的特性而為綜合判斷，具有部分從屬性，固不排除成立勞動契約之可能。惟從屬性之判斷乃為「程度」高低之問題，並非全有、全無（0或1）之問題，若從屬性程度非高，尚難認係屬勞動契約。換言之，應就個案事實及整體契約內容，審酌勞務契約之類型特徵，若勞務債務人得自由決定勞務給付之方式（例如得自行決定工作時間、是否提供勞務等自由裁量權限），並自行負擔業務風險（例如報酬給付方式並無底薪或業績等要求），則其與所屬勞務債權人間之從屬性程度不高，非屬勞動契約。再者，委任契約，係指當事人約定，一方委託他方處理事務，他方允為處理之契約。關於勞務給付之契約，不屬於法律所定其他契約之種類者，適用關於委任之規定。而居間者，謂當事人約定，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。民法第528條、第529條、第565條分別定有明文。基於契約自由原則，當事人所訂立之契約，並不以法定之典型契約為限，其因契約內含有多種契約之實質而構成混合契約或多種契約相互結合成為聯結契約之情形亦所在多有。又混合契約係以二個以上有名契約應有之內容合併為其內容之單一契約，兩者有不可分割之關係；此與契約之聯立，係為數個契約便宜上互相結合，兩者並無不可分割之關係，有顯著之區別（參見最高法院77年度台上字第1286號民事裁判，亦同此旨）。準此，當事人所訂立之契約，係由委任之構成分子與居間之構成分子混合而成，且各具有一定之分量時，其既同時兼有「事務處理」與「報告或媒介訂約以取得報酬」之特質，即不能再將之視為純粹之委任或居

01 間契約，而應歸入非典型契約中之混合契約，而成為一種法
02 律所未規定之無名勞務契約，及就該混合契約未予約定之事
03 項，應依民法第529條規定，適用關於委任之規定，始符合
04 立法意旨，先予敘明。

05 (二)上訴人以其依兩造簽立之系爭契約為被上訴人提供勞務，有
06 上訴人前揭主張之人格、經濟、組織上從屬性，固據上訴人
07 於原審提出被上訴人之月報表（即108年1月、同年2月就上
08 訴人部分）、里程計費表、招募廣告、官網資料、懲處公
09 告、隊員專區畫面、官網招募隊員資料、車機翻拍照片及上
10 訴人之月帳單查詢、歷史違規查詢（見原證1至3、5、7、8、
11 10至14）及於本院提出車上機翻拍相片、萬楓酒店派遣群
12 組、加油卡、婚喪喜慶補助表（見上證1至4）等件為證，並有
13 系爭契約附卷可按。惟查：

14 1.一般計程車之收入來源包含「派遣」、「巡迴攬客」、「招
15 呼站排班或定點候客」等方式（含現金收入及非現金收
16 入），此觀交通部統計處107年10月計程車營運狀況調查報
17 告甚明（見原審卷一第81、83頁）。又系爭契約第2條第1項
18 約定：「乙方支付服務費與甲方以取得甲方對其提供一般派
19 遣、特定企業用戶派遣、排班點使用及電子付費機制之服
20 務」（見原審卷一第49頁）；而上訴人依前開約定及系爭契
21 約第3條約定應按月支付被上訴人之服務費包括：平台服務
22 費1,500元、乘客意外險及行政費每月200元、派遣費每通10
23 元、非現金交易3%乙節，有上訴人提出之前揭官網招募隊
24 員資料（即其中「入隊規範」之費用部分）附卷可按（見原
25 審卷一第328頁），顯見被上訴人依系爭契約對上訴人提供
26 服務之內容僅以前述「派遣」、「招呼站排班或定點候客」
27 中之使用被上訴人之排班點為限【含通知上訴人乘客有乘車
28 需求（此部分派遣費每通10元），或媒介上訴人與乘客訂約
29 載送（此部分被上訴人就其為上訴人代收乘客之電子支付車
30 資《即非現金交易》，被上訴人自上訴人處收取之報酬為該
31 車資數額之3%）】，上訴人仍得自行「巡迴攬客」或在

「計程車招呼站排班攬客」並獲取收入（此部分收入均與被上訴人無涉），不受系爭契約之限制。且被上訴人為上訴人提供前述「派遣」、上訴人「使用被上訴人之排班點」服務，上訴人需給付被上訴人之對價乃為：被上訴人所提供上訴人使用之車機、電子付費設備（如無線刷卡機）等派遣設備（併見系爭契約第10條之約定）之前述平台服務費用，及被上訴人媒介上訴人與乘客訂約之前述派遣費（即每趟10元）及乘客以電子付費設備實際給付車資予上訴人（即非現金交易）時之該車資數額3%，該非現金交易之其餘97%車資仍歸上訴人取得。於此情形，上訴人除得自由決定以何種方式攬客（即自行決定：(1)依系爭契約之約定載客或(2)自己另以「巡迴攬客」、「計程車招呼站排班攬客」等方式載客），且在二者時間互斥（即上訴人駕車依(2)方式載客時，即會排斥其依(1)方式載客之時間）之情形下，上訴人對於是否依系爭契約提供勞務給付（含工作時間）具有自由裁量權限，並自行負擔業務風險，亦即上訴人可選擇與乘客現金交易或非現金交易，且上訴人係駕車載客並自乘客處獲取收入，上訴人並非自被上訴人處獲致工資，系爭契約亦無對於上訴人有任何底薪、業績之要求，上訴人對於駕車載客財務歸屬決定自由之程度甚高，堪認上訴人就其駕車載客獲取收入之勞務給付方式及業務風險負擔具有高度自主性，核與受僱之勞工僅為雇主提供勞務，對於服勞務之方法並無自由裁量之餘地，至為歧異。依前開說明，兩造間之系爭契約非屬僱傭契約、勞動契約，堪以認定。

2. 實則，由被上訴人前揭通知上訴人乘客有乘車需求或媒介上訴人與乘客訂約載送之勞務內容（即系爭契約第2條第1項「派遣」、「排班點使用」之約定，此部分具有「報告或媒介訂約以取得報酬」之勞務內容），及被上訴人為上訴人代收乘客之電子支付車資（即系爭契約第2條第1項「電子付費機制」之約定，此部分具有「受上訴人之委託而為事務處理」之勞務內容），堪認二者勞務內容具有一定分量而無從

01 分割，依前開說明，系爭契約乃兼括居間、委任之混合契
02 約，亦堪認定。

03 3.系爭契約之內容固使用「派遣」一詞。惟被上訴人乃為依法
04 經營計程車客運服務業之業者，此觀系爭契約第6條之約定
05 即明（見原審卷一第49、50頁）。又計程車客運服務業，係
06 指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。公路汽車運輸，
07 分自用與營業兩種。營業汽車應依下列規定，分類營運：

08 「四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為
09 營業者」。經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管
10 機關申請核准。公路法第2條第15款、第34條第1項第4款、
11 第56條第1項分別定有明文。又計程車客運服務業得接受委
12 託辦理下列服務業務：一、車輛牌照之請領、換發、繳銷、
13 車輛檢驗及各種異動登記。二、車輛違規罰鍰及稅費等之繳
14 納。三、汽車責任保險之投保。四、行車事故之有關處理事
15 項。五、購車貸款申請及動產擔保之登記。六、車輛派遣。
16 七、其他經公路主管機關核准之業務。計程車客運服務業之
17 服務對象，應符合下列規定：一、須為領有有效之職業駕駛
18 執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之駕駛人。二、前項
19 第1款至第5款及第7款服務業務，限對同一公路監理機關轄
20 區內個人經營計程車客運業者提供服務。三、經營前項第6
21 款車輛派遣服務業務，限對同一營業區域內之計程車提供服
22 務。計程車客運服務業申請核准經營辦法第3條亦有明文。
23 而該辦法係依公路法第56條第1項規定所訂定。綜核前開規
24 定，可知計程車客運業係以載客運送為其營業內容，以消費
25 大眾之乘客為對象；而計程車客運服務業則以對計程車客運
26 業之業者提供服務為營業內容，其服務之對象為從事「計程
27 車客運業」之車行或個人。且為區隔兩者為不同之事業經
28 營，計程車客運服務業申請核准經營辦法第10條明文規定經
29 營計程車車輛派遣之「計程車客運服務業」，不得購買計程
30 車牌照，轉賣他人，或僱人駕駛，或出租經營，亦即「計程
31 車客運服務業」不得經營「計程車客運業」之業務。則為屬

「計程車客運服務業」之被上訴人，依前開規定既受「不得僱人駕駛」之限制，堪認系爭契約係援用「計程車客運服務業申請核准經營辦法」第2條、第3條等規定而使用「派遣」之用語，自無從依此逕認該當於勞基法第17條之1（即要派單位、派遣單位、派遣勞工）規定並作為有利上訴人認定之依據。

4.至民法第188條僱用人責任之規定，係為保護被害人而設，故所稱之受僱人，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（最高法院84年度台上字第1151號、86年度台上字第332號民事裁判意旨參照）。基此，自無從依侵權行為關於民法第188條之規定，作為兩造內部間究有無契約關係或係何種契約關係之認定依據。是上訴人援引民法第188條規定，據此主張兩造間之契約關係為僱傭契約、勞動契約，亦無可採。

(三)上訴人主張系爭契約之性質為僱傭契約、勞動契約，並無可採，已如前述。則上訴人以其為受僱於被上訴人之勞工為由，據此依民法僱傭及勞基法關於勞動契約之法律關係，請求確認兩造間自106年3月16日起至110年12月8日止有僱傭關係存在；及請求被上訴人給付上訴人自109年1月9日起至110年12月8日離職日止（合計23個月）之工資每月90,000元，合計2,070,000元及其法定遲延利息，為無理由，不應准許。

二、上訴人之備位請求：

(一)「當事人之任何一方，得隨時終止委任契約。」、「當事人之一方，於不利於他方之時期終止契約者，應負損害賠償責任。但因非可歸責於該當事人之事由，致不得不終止契約者，不在此限。」民法第549條第1項、第2項定有明文。契約終止者，僅向將來發生效力，因此，不論那一方當事人終止契約，就行使終止權以前之部分，其契約效力不受影響。則民法第549條第2項規定，旨在規範契約終止後之損害賠償

甚明。經查：

- 1.系爭契約之性質為居間、委任之混合契約，有如前述。又系爭契約第22條第1項、第2項約定：「本契約有效期間自106年3月16日起至107年3月15日止。」、「契約期限屆滿後，乙方仍接受甲方之派遣服務，而甲方未為反對之意思表示者，視為不定期限繼續契約」，有系爭契約附卷可按（見原審卷一第49至52頁）。而系爭契約期限至107年3月15日屆滿，其後變更為不定期限繼續性契約；被上訴人於109年1月8日向上訴人終止系爭契約等情，為兩造所共認，亦如前述。則系爭契約自107年3月16日起既為不定期限繼續性契約，依民法第549條第1項規定，上訴人本得隨時終止系爭契約（原審判決就此部分參照援引民法第450條第2項前段即：各當事人得隨時終止未定期限租賃契約之規定，與系爭契約之性質不合，容有誤會）。於此情形，系爭契約第22條第3項關於「甲、乙欲提前終止契約，應於一個月前先期通知他方，他方並不得拒絕」之約定，被上訴人縱使未於一個月前先期通知上訴人終止系爭契約，亦不影響合法終止之效力。換言之，違反系爭契約第22條第3項之約定，解釋上仍生終止效力，僅於該當民法第549條第2項中關於「於不利於他方之時期終止契約」之要件，應負損害賠償責任而已。
- 2.又被上訴人於109年1月8日向上訴人終止系爭契約時，當時係上訴人之配偶王秉宗在場，上訴人不在場，上訴人嗣於同年月13日即將被上訴人之車機、電子付費（刷卡機）等設備返還被上訴人等情，業據上訴人陳明在卷（見原審卷一第224頁），堪認上訴人至遲於同年月13日知悉被上訴人對其終止系爭契約而生合法終止之效力。
- 3.損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間有相當因果關係為其成立要件。故主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件，即難謂有損害賠償請求權存在（最高法院48年台上字第481號民事裁判意旨參照）。上訴人固舉108年1月、同年2月之月報表為證（見原審卷一第17

頁），據此主張其自109年1月9日起受有2個月營業損失之損害。惟民法第549條第2項規定，旨在規範契約終止後之損害賠償，已如前述。則就系爭契約於109年1月13日終止前部分，上訴人依民法第549條第2項對被上訴人所為之請求，自屬無據。又一般計程車之收入來源包含「派遣」、「巡迴攬客」、「招呼站排班或定點候客」等方式（含現金收入及非現金收入），且上訴人縱使於系爭契約存續期間，仍得自由決定：(1)依系爭契約之約定載客，或(2)自己另以「巡迴攬客」、「計程車招呼站排班攬客」等方式載客以獲取收入（此部分均與被上訴人無涉），且(1)、(2)二者時間互斥，亦如前述；再佐以參諸上訴人自陳其有加入「司機相互支援分享區」群組，顯見上訴人亦有與其他計程車司機間相互支援而載客獲取收入等情以觀，自難認上訴人於109年1月13日系爭契約終止以後，確受有營業損失之情事。此外，上訴人就其於系爭契約終止以後，確受有營業損失之有利於己事實，復未提出確切證據證明以實其說，自無從為有利上訴人之認定。

(二)再者，給付遲延，係指債之發生原因成立後，債務人有給付可能，但於債務屆期時，因可歸責於債務人之事由，未為給付之債務不履行損害賠償責任；給付不能，則指債之發生原因成立後，因可歸責於債務人之事由，致不能依債之本旨而為給付之債務不履行損害賠償責任。又被上訴人於109年1月8日向上訴人終止系爭契約，於同年月00日生合法終止之效力，已如前述。則兩造間系爭契約至遲於109年1月13日既已終止，被上訴人自系爭契約終止起無從再依系爭契約之債之本旨對上訴人負給付義務，不生給付遲延及給付不能之債務不履行問題。且觀諸卷附上訴人之載客及其收入明細表（即被證8，見原審卷一第85頁），可知被上訴人就109年1月9日至同年月13日該段期間應給付上訴人之營業收入（即上訴人搭載乘客之車內刷卡車資）為3,855元；又被上訴人於109年4月16日、同年月24日已給付上訴人該車內刷卡車資共3,855

元乙節，為兩造所共認，有如前述，則上訴人此部分期間亦無受有營業損失，堪以認定。

(三)綜核上情，上訴人依民法第229條第1項、第231條第1項、第226條第1項、第549條第2項之法律關係，請求被上訴人賠償上訴人自109年1月9日起2個月之營業損失290,366元及其法定遲延利息，為無理由，不應准許。

三、綜上所述，上訴人先位請求：(一)確認兩造間自106年3月16日起至110年12月8日止有僱傭關係存在；(二)被上訴人給付上訴人2,070,000元，及自112年5月31日民事辯論意旨狀繕本送達被上訴人翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息，為屬無據，不應准許。又上訴人備位請求：被上訴人給付上訴人290,366元，及自起訴狀繕本送達被上訴人翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息，亦屬無據，不應准許。原審就上開部分為上訴人敗訴之判決，其理由雖有部分未洽，但結論並無二致，仍應予維持。上訴意旨指摘原判決此部分不當，聲明廢棄改判，為無理由，其上訴應予駁回。

陸、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及所提證據，核與本判決結果不生影響，自無庸逐一論述，附此敘明。

柒、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第2項、第1項、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 113 年 2 月 23 日

勞動法庭 審判長法官 黃渙文

法官 吳昀儒

法官 何世全

上正本證明與原本無異。

如不服本判決，僅得於收受本判決正本送達後20日內，以適用法規顯有錯誤為理由，向本院提起第三審上訴狀（均須按他造當事人之人數附繕本及繳納第三審上訴裁判費），經本院許可後始可上訴第三審，前項許可以原判決所涉及法律見解具有原則上重要性者為限。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

01 中 華 民 國 113 年 2 月 23 日
02 書記官 江婉君