運輸計劃季刊
第五十五卷 第三期
民國一一五年九月
頁 269～頁 292

Transportation Planning Journal
Vo1. 55 No. 3
September 2026
PP. 269～292

運輸業之隱憂－商用車靠行成因與風險

HIDDEN CONCERNS IN THE TRANSPORTATION INDUSTRY - CAUSES AND RISKS OF COMMERCIAL VEHICLE DEPENDENCE SYSTEM

賴弘爵 Hung-Chueh Lai[1]
賴文祥 Wen-Hsiang Lai[2]

(113 年 8 月 23 日收稿，113 年 10 月 20 日第一次修正，113 年 11 月 25 日接受)

摘　要

運輸產業在 COVID-19 疫情期間與疫情後經濟復甦的浪潮下，運輸需求與發展日益興盛，看似產業春天來臨；但全球暖化、碳排放等議題，以及激烈的市場競爭，促使業者營運成本不斷攀升；為了降低成本、提高運輸效率，業者紛紛放寬了自有車輛的靠行限制，以突破營運困境；然而，靠行制度尚無明確法律規範，故其背後隱含的風險不容忽視；經由借名登記、信託契約、雇主連帶責任與車輛所有權等角度進行分析；透過實際的社會案例，援引用最高法院判決見解及學者觀點，呈現出靠行制度仍待改進之處，期望引起社會各界重視，推動相關法律政策制定，定義靠行關係，界定權利義務，以促進運輸產業健全發展。

關鍵詞： 靠行制度、借名登記、信託契約、連帶責任、車輛所有權

ABSTRACT

Under the wave of economic recovery during the COVID-19 epidemic and the post-pandemic period, the demand for transportation and industry development is booming, making it seem as though the industry is entering a

1. 逢甲大學商學博士研究 (聯絡地址：407102 臺中市西屯區文華路 100 號，電話：04-24517250，E-Mail：P1235817@o365.fcu.edu.tw)。
2. 逢甲大學行銷學系專任教授。

period of growth. However, issues such as global warming, carbon emissions, and fierce market competition have led to rising operational costs. In order to reduce costs and improve transportation efficiency, industry operators have relaxed the restrictions on the parking of their own vehicles to break through the operational difficulties.

However, the dependence system lacks clear legal regulations, and the risks associated with it cannot be ignored. An analysis from the perspectives of borrowed name registration, trust deeds, joint and several liability of employers, and vehicle ownership reveals that the system requires further refinement. By examining actual social cases and citing opinions from the Supreme Court and legal scholars, it becomes evident that the dependence system still has room for improvement. It is hoped that this will attract attention from all sectors of society, promote the formulation of relevant laws and policies, clarify the dependency relationship, and define the rights and obligations involved in order to facilitate the healthy development of the transportation industry..

Key Words: *Dependence System；Borrowing Name Registration；Trust Deed；Joint and Several Liability；Vehicle Ownership*

一、緒　論

1-1 研究背景

臺灣，位於亞洲東部且四面環海的島嶼，東西短南北狹長，由中央山脈分隔東西；西部地區以平原與盆地為主，地勢平坦，故人口較為東部密集；也由於天然地形上的限制，使得早期東西向的交通較為不便，使得縱向的發展條件較橫向更加優越；因此，各式商業交易與民生物資等貨品在昂貴的空運與耗時的海運之中，陸運成為島內最便利也是最主要的運輸選擇。

近年來，隨著電子商務等虛擬商店崛起，網購宅配模式改變了民眾的消費習慣，尤其於 COVID-19 疫情期間，民眾配合了政府的政策，降低人與人之間的直接接觸，故減少外出購物的次數，轉而選擇網購宅配模式進行生活用品的採買，而這趨勢也帶動了網購宅配運輸量的快速成長；故當物流活動已漸漸成為提升生活品質不可缺少的環節之時，其汽車運輸產業駕駛人力的需求問題也浮上檯面，於是，貨運車行紛紛放寬或解除對於個人車輛的靠行限制；透過開放對個人車輛的參與限制，使其加入營運，提高運輸效率，進而提高盈利，協助提升產業整體營運效能。

而汽車運輸業的營運成本加重，駕駛人力短缺之時，靠行制度彷彿是產業明燈，促使車行放寬其限制；然而，單就字義上而言，「靠」有倚靠、倚傍之意；而「行」泛指的是公司、企業名稱，例如：商號、行口，故「靠行」二字根據字面所描述的意思為司機將其個人營業車輛登記於汽車運輸車行名義下；而該制度也是目前各式營業車行業中普遍存在

的一種借名行為，也逐漸成為一種固定的運輸產業經營模式，但無論是否獨自承攬客運、貨運業務，其營運車輛的所有權還是在司機手上，故靠行制度也衍生出車輛事故責任釐清與所有權歸屬模糊的問題；因此，當模糊的法規，造就了雙方產權歸屬糾紛或連帶賠償責任之時，如何制定靠行制度相關法規，值得政府部門與業界深思。

1-2 動機與目的

當運輸產業競爭激烈與市場需求的推波助瀾下，靠行制度更加受到業者與車主的推崇，而該制度所衍生的爭議也層出不窮；其中一宗令人矚目的事件發生於 2003 年 5 月 15 日晚間，發生了一起自殺攻擊事件，任職於桃園縣龜山鄉ＯＯ交通有限公司的貨車司機吳 XX，駕駛載運汽油的貨車，直接衝撞位於臺北市博愛特區的交通部大門，貨車上所載運的汽油隨即產生爆炸起火，而貨車在猛烈撞擊及高溫燃燒之下，造成駕駛員當場死亡。根據警方事後調查指出，該事件為駕駛自殺式的預謀攻擊，疑為不滿營業貨車之靠行制度，而選擇以衝撞交通部大門的方式來發洩個人憤怒情緒，此舉動也凸顯了靠行制度所帶來的爭議。然而，該事件雖然發生在 20 多年前，但其反映的關鍵問題在現今依然存在，所衍生的社會案例與法律糾紛仍層出不窮，從而引發重新審視「靠行制度」的動機；故此，本文藉由現行法律規範來呈現其成因，分析實務案例來反映現狀與爭議，期望能為政府調整相關政策和法規修訂上提供參考。

1-3 研究範圍與方法

汽車運輸業中，靠行制度是一種非常普遍的營運模式，故本文以遊覽車客運業、汽車貨運三業等各式商用營業車類別為研究範圍與對象，目的在評析國內汽車客運、貨運業靠行制度的利弊與司機趨之若鶩的原因，並探討車行與車主之間的巧妙關係與爭議話題；而此靠行由過去至今仍持續發生，已為既成之事實，且已有其他研究者論述靠行源由、人車管理與勞雇關係，故不再重複贅述。本文將文章評析重心置於法規說明、事件案例與實務判決，著重於頻繁發生的車輛所有權爭議、駕駛人與雇主之間責任歸屬等社會案件，另深入探討法律規範及營運風險，以協助相關業者更了解靠行制度的面貌；另一方面，文中見解可提供其他研究靠行制度之學者先進，持續共同為研究靠行制度而努力，給予汽車運輸產業與靠行車主最實質建議。

參照交通部交路字第 050282 號函釋[1]說明：「查公路法第 55 條規定汽車運輸業得接受個別經營者之委託辦理相關監理業務，其適用之行業僅計程車客運服務業並以接受個人計程車客運業者為限，該汽車貨運業非其適用範圍，礙難照辦」。上述函釋明確說明計程車客運業可依公路法第 55 條得個別經營，故計程車客運業並未納入本文之研究範圍內。

本文採用定性研究方法，以文獻分析為研究架構，深入解析法規援引與實務判決，建立完整研究基礎，而定性研究方法屬性多為已發生的事件資料蒐集，從過往的文獻資料與社會事件進行評析與解釋，常應用於社會科學領域；但靠行制度尚無明確法律條文規範，

實務判決上如何用來評價民、刑事等責任義務等問題，尚無相關性整理之文獻；故為達完整評析之目的，本文首先蒐集與整理靠行制度相關的政府報告、期刊論文與交通法規，並結合社會爭議事件與法院實務判決，匯整與解析，能更清楚地認識並理解靠行制度對於運輸產業現況的影響，並藉由具體的案例，為靠行制度參與者提供借鑒與啟示。

二、靠行制度之演變與現況

靠行制度概指車輛所有人將自己的營業用車登記在其他合法經營的運輸車行的名下，雙方簽訂靠行契約，明定權利義務與責任劃分；這樣的合作模式能夠幫助許多個人車主克服法規上的限制，而這種模式國內常見於遊覽車客運業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等商用車領域。

本文使用 Google 學術搜尋，關鍵字為「靠行」，篩選資料首重於期刊文章，確保文獻資料的品質和相關性；經搜尋結果顯示，現有文獻多集中於 2010 年前的法規探討與稅務問題，但近年來因其所衍生的社會爭議事件頻頻發生，發覺研究尚存不足之處；有鑑於此，本文透過剖析實務案件判決，凸顯出「靠行制度」在現行運作中所面臨的爭議與挑戰，在既有研究基礎上提出新的發現與論點，以填補現有研究空缺，彰顯本研究之學術價值。

表 1　靠行文獻

作者、年份	題目	期刊名稱
陳清秀、1987	汽車靠行的法律關係與靠行車肇事的法律責任	植根雜誌
陳清秀、1987	汽車靠行的課稅問題	植根雜誌
蘇千祿、1988	名義貸與（靠行）之民事責任	軍法專刊
蘇盈貴、2000	貨物運送靠行制度連帶損害賠償責任之研究	全國律師
鄧湘全、2001	靠行車輛所有權歸屬問題之探討	全國律師
林更盛、2004	車行對靠行司機侵權行為的僱用人責任	台灣法學雜誌
黃茂榮、2007	靠行信託之稅捐義務	植根雜誌

資料來源：本文整理

本章節將依序介紹靠行制度發展歷程、營業車與自用車之靠行需求與法律規範，其使用目的之差異，最後分析了靠行與信託和借名之間的關係，並以實務判決闡述其差異性與定義。

2-1 靠行制度之發展歷程

「靠行」是現今我國汽車貨運業、計程車客運業及遊覽車客運業等汽車運輸業中普遍存在的一種現象 (公路局高雄區監理所屏東監理站，2017)[2]。靠行一詞依學者蘇坤成 (2017)[3]說明，駕駛人未領得營業執照前向已領取營業執照之貸與名義人，借用營業名義經營計程車或貨運業務，而將營業名義貸與他人使用。靠行模式即擁有車輛的車主，利用運輸公司名義進行商業交易行為。

首先針對遊覽車客運業，其隨著經濟穩步成長與景點交通便利之下，對於國內觀光產業的發展，其功不可沒；引述交通部運輸研究所 (1999)[4]之研究報告，其將遊覽車客運業之發展分為四階段，以下分別概述其發展歷程。

第一階段 (民國 42 年~民國 60 年) 政府為提倡發展觀光事業，於民國 42 年先後核准成立 18 家遊覽汽車公司，其中 8 家公司係由當時現有之民營汽車客運公司及汽車行 (小客車出租業) 兼營。但是當時由於遊覽客運定期班車之業務並不理想，所以遊覽汽車客運業成立時，均申請兼營大客車出租業，甚至以後者為主要業務。第二階段 (民國 61 年~民國 72 年) 政府鑒於定期遊覽班車業務不理想，業者紛紛停開。為了符合實際情況，因此在修正汽車運輸業管理規則時，將大客車出租業歸類為特種汽車客運業之一種，而遊覽車客運業則為大客車出租業之一種特例。第三階段 (民國 73 年~民國 80 年) 依據民國 73 年元月修正之「公路法」與 75 年修正公佈之「汽車運輸業管理規則」，汽車運輸業已無大客車出租業，而將其歸併為遊覽車客運業，屬於營業公路汽車運輸業之一種，並定義為「在核定區域內以遊覽車包租載客為營業者」，第四階段 (民國 80 年~迄今)。

而遊覽車牌照採兩階段開放進行，民國 82 年 9 月 23 日前開放增車申請，之後開放新行號設立；而當牌照和行號先後開放，直接造成駕駛人力的需求增加，業主於是鼓勵並協助其受雇司機購車創業，受雇司機在日常耳濡目染之間，對於遊覽車的業務承攬與營運策略非常熟悉，加深了自立門戶之意願，因此多數受雇司機會願意購置車輛，以靠行的方式經營；故遊覽車營業牌照開放政策，促成了更多的駕駛購車創業，也造就遊覽車客運業普遍靠行之情況。

貨運業方面，交通部運輸研究所 (1988)[5]說明臺灣地區汽車貨運業，於日據時代原已州廳為單位，設立臺北、新竹、臺中、臺南、高雄、臺東、花蓮等 7 家貨運公司，分別經營各該行政區內之公路貨運業務。光復之後，因日方軍事機關及日資公私團體遺留之貨車，部分流入民間，以致私車充斥，四出私營，致使營運秩序混亂。爰於 37 年間，公路主管機關督促各私有貨車，集合組設汽車貨運公司 14 家，連同原有 7 家共 21 家，計有貨車 1,452 輛，共同經營普通汽車貨運業，惟新組設之 14 家公司自成立後，因系份子組合而組織不健全，公司徒有其名，而車輛各屬公司，然實際上仍由各車主自行攬貨營運，甚至貶價競爭，影響公司之營運至鉅。如今，在司機難雇又難管的情況下，許多車行乾脆鼓勵司機以靠行方式，作為勞資雙方新的合作關係。此一現象在運輸服務業實施勞動基準法後，因人事成本大增而更加盛行，遂導致今日汽車貨運業普遍存在的靠行現象 (交通部運輸研究所，1997)[6]。

另參照公路局高雄區監理所屏東監理站 (2017)[2]，我國汽車貨運業營運及管理與先進

國家之差異研究 (以美日兩國為例) 報告指出，該研究中提到營運門檻，美國以登記與財務擔保的方式，日本則以營運計畫書審核資金需求，皆為確保業者是否具備完整的營運能力；相較之下，我國汽車運輸業營運門檻建立在業者之資本能力，導致未達能力的車主透過靠行的方式來進入市場營運，演變成車輛靠行掛名，營運自行承攬。白話言之，靠行演變成「車輛編制內、營運管制外」的狀況，其獨特營運模式，也反映出管理制度上的困境。

2-2 營業車與自用車之靠行需求

營業車與自用車之區別，就法規定義而言，首先依據公路法[7]之規範，公路汽車運輸共分為自用與營業兩種，自用汽車得通行全國道路，而營業汽車共分為 9 大類，須依規定分類營運。另交通部依道路交通管理處罰條例[8]第 92 條第 1 項後段而訂定的道路交通安全規則[9]，該規則第 4 條將車輛使用目的分為兩類，第一類為自用車輛，為機關、學校、團體、公司、行號或個人自用而非經營客、貨運之車輛；第二類為營業車輛，為汽車運輸業以經營客貨貨運為目的之車輛。除此之外，交通部依公路法[7]第 34 條之 1 第 2 項、第 79 條第 5 項規定而訂定的汽車運輸業管理規則[10]，其中第 2 條條文述明了汽車運輸業須依車輛使用目的進行分類營運。

上述經由概述營業與自用之法規定義，本章節所要探討的，就是處於公路法[7]第 34 條、道路交通安全規則[9]第 4 條的營業車與自用車；而所謂營業之意，可初步理解為已完成籌備、募資與登記程序的企業，以營運各式商業交易活動達成客戶指定需求，並從中獲取利潤的團體；故企業宣告開始營業時，此時表示已正式投入商業交易活動，並開始提供服務給需求市場，而自用車在一般通念下，為供個人私用或企業自用，不對外營利進行商業行為的客貨車輛。

營業車與自用車能否以個人名義營運呢？營業車輛依公路法[7]第 34 條規定分類營運，同法第 37 條述明經營汽車運輸業，應依規定申請核准籌備，表明了營業車輛必須取得相應的營運許可；除外，道路交通安全規則[9]第 8 條指出汽車牌照包括號牌、行車執照及拖車使用證，為行車之許可憑證；故營業車輛需持有營業牌照，並遵守其法規進行分類營運。總結來說，自然人不能以個人名義申請汽車運輸業營業牌照，依據公路法[7]、道路交通安全規則[9]須以公司或企業行號的法人名義申請，規範意旨在確保營業車輛的合法性和安全性，維護競爭秩序和公共利益。因此，自然人若欲從事汽車運輸業務，需依法規要求申請籌備公司或行號，或利用靠行形式以該靠行公司之名義進行營運。

其次，在自用車方面，依道路交通安全規則[9]第 16 條第 7 款前段的規定，自用大客車、自用大貨車、自用大客貨兩用車、自用小貨車或幼童專用車牌照，不得以個人名義申請登記；該條文後段但書述明經公路監理機關依該規則附件一及附件一之一審核核准，裝載本身所需或生產之物品時，得申請領用自用大貨車、自用小貨車牌照，從事休閒遊憩露營活動得申請領用自用小貨車牌照，並以一付為限；故自用車輛的用途和目的是滿足企業、團體與私人的營運需求，並不對外參與商業交易等活動，也不參與市場競爭，故無需

懸掛營業牌照；因此，自用車不需靠行即可以企業或自然人名義合法上路。

而未依法申辦汽車運輸業並領用營業牌照之自用客貨車，私自進行商業營利行為，將依公路法[7]第 77 條罰則：「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處新臺幣十萬元以上二千五百萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣四個月至一年，或吊銷之，非滿二年不得再請領或考領」。此外，自用客貨車未經申辦變更用途而私自經營貨運業務，其收受報酬載運乘客或貨物等類似行為可能影響其相關保險的有效性，一旦發生事故可能難以獲得應有的權益保障，進而衍生交易之間的糾紛，更可能觸及法律責任而面臨訴訟，此現況不僅影響了客貨市場的公平競爭與產業發展，也為交通安全埋下風險隱患。

營業車和自用車於法規定義、使用目的和市場需求皆有明顯區別；首先，自用車輛主要服務於企業或個人內部，不以營利為目的，其使用範圍較小；相較之下，營業車輛則以提供客貨運輸服務為核心，其營運目的為市場需求，車輛需取得營業牌照，確保其營運行為的合法性；而上述諸多條文皆強調車輛依用途區分為自用與營業，因其車輛的使用需求與規劃目的不同，其牌照樣式、駕駛執照、保險類別、稅賦課徵等方面均有所差異；因此，若不加以區分，需求市場恐導致不公平競爭；故若將營業車和自用車相提並論，將可能導致市場競爭失序，不利運輸產業之發展。

2-3 營業車的法律規範與營運限制

營業車輛是為了滿足市場需求，提供客運、貨運服務的交通工具；無論是載運乘客的客運車，或是運送貨物的貨車，其目的都是為了在商業交易中，協助企業或個人完成商品或服務的流通，並從中獲取利潤；由於營業車輛屬於營利性質，故其運作上受到公路法[7]、道路交通安全規則[9]、汽車運輸業管理規則[10]等規範限制，以確保運輸作業的適法性，也維護需求市場的競爭秩序。在此之中，營業牌照是營業車輛得以合法上路的關鍵，持有營業牌照，意味著車輛所屬的運輸公司或車行已經取得了政府核發的營運許可，可以合法進行客、貨運等業務承攬之行為，而自然人透過靠行的方式，合法地駕駛營業車輛並從事客貨運業務。此一制度已行之有年，但現行法規對其尚無明確規範，導致許多業者游走於法律邊緣，開放車主靠行，並收取行費牟利，形成了上有政策、下有對策的窘境。

而倘若選擇自行籌設汽車運輸業進行營運，依據公路法[7]規定，須先向中央主管機關申請核准，並於核准之日起六個月內籌備完竣，而申請籌設汽車運輸業最嚴苛的限制是汽車運輸業審核細則[11]，該審核細則由交通部依公路法[7]第 38 條與第 40-2 條之條文訂定之，而其第 2 條明確指出「公路主管機關審核汽車運輸業申請籌設，除依公路法第 34 條至第 37 條及第 41 條之規定外，依本細則之規定」；而該細則第 4 條對於經營財力、車輛數量與場站設備皆有明確要求，也是運輸業界中公認的關鍵門檻。如遊覽車客運業除專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上；汽車貨運業最低資本額新臺幣二千五百萬元以上，應具備全新貨車二十輛以上；汽車路線貨運業最低資

本額新臺幣五千萬元以上，應具備全新大貨車三十輛以上；汽車貨櫃貨運業最低資本額新臺幣三千萬元以上，汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車十五輛及半拖車三十輛以上。以上營業所、站之設備及停車場、地皆需符合營業需要，並依停車場法第 2 條第 3 款路外停車場定義而訂定的汽車運輸業停車場設置規定，該設置規定明確說明汽車運輸業應備具之停車位數量，以確保其營運車輛有充足的停車區域，避免車輛佔用公共空間而影響道路交通安全；故選擇籌設汽車運輸業，雖能擁有經營自主權，但也面臨更大的營運壓力。

綜上所述，申請設立汽車運輸業除了要符合公路法[7]的規定外，還必須通過審核細則之要求，許多個人車主得知上述資本額與車輛數的限制，對於籌設汽車運輸業一途望之卻步，退而選擇以靠行的方式來規避相關法規；故在靠行制度下，以車行角度來說，透過提供營業牌照，吸引更多的車主加入營運，擴大業務規模；對於車主而言，免去自行籌設運輸業與申請牌照的繁瑣程序，是一種快速進入運輸業的途徑，檯面上雙方形成了互利共贏的局面。

2-4 靠行制度中信託和借名

在法律觀點上，私法自治原則中，參照民法[12]第 71 條、第 72 條述明，法律行為無違反強制或禁止之規定與公共秩序或善良風俗，即為有效契約並具有法律效力。而其靠行模式中的信託行為與借名登記是較為常見的契約行為，信託行為為委託人將車輛移轉登記至車行名下，受託人即成為信託財產的所有權人；而借名登記是指借名人與出名人約定，由借名人將車輛登記在出名人下，但實際管理、使用、收益與處分仍屬借名人，在形式上有一定的相似度，本文綜合最高法院實務判決中針對兩者所代表之涵義進行說明。

首先，靠行模式與信託契約之間的關聯性；參照最高法院 72 年台上字第 3524 號民事判決[13]、85 年度台上字第 2962 號民事判決[14]、105 年度台上字第 634 號民事判決[15]所述，當委託人依信託契約將財產權移轉或設定財產權給受託人之後，法律上受託人即成為信託財產的所有權人，而受託人須遵循雙方所簽定的信託契約內容，以委託人之利益或其他特定目的，進行財產管理或處分；而靠行制度既屬信託行為之一種，委託人相對得隨時終止其信託行為，且在信託關係存續中，受託人需依契約履行其管理義務，確保符合信託目的。

依信託法[16]之意涵，委託人將財產權移轉，使受託人依信託本旨，為受益人之利益或為特定之目的，管理或處分信託財產之關係；而民法[12]第 761 條前段條文所述之物權讓與行為須以占有為其公示方法，雖車藉資料已登記為車行，但實際車輛非由其管控，故造成信託法[16]下的車輛所有權尚有疑慮。參照臺灣高等法院 87 年度上字第 1712 號民事判決[17]認為「車籍資料僅係監理機關為便利車輛之管理所為之行政措施，不得作為車輛所有權歸屬之唯一依據」。法律字第 1000007940 號行政函釋[18]說明，「車輛屬動產，其所有權之歸屬以民法規定為準，不以監理機關之車籍資料所載車主為準」。綜上得知，車藉資料僅為符合監理法規便於車輛管理所做的登記行為，不可視為車輛所有權的依據，而

車輛所有權的實際歸屬應以民法[12]規定為準。

其次，何謂借名登記？學者詹森林 (2003)[19]之定義：「當事人約定，一方 (借名人) 經他方 (出名人) 同意，而就屬於一方現在或將來之財產，以他方之名義，登記為所有人或其他權利人。另參照最高法院 102 年度台上字第 2215 號民事判決[20]，上述學說與實務對於借名登記之定義，有著相同的看法。

借名登記的效力可參照最高法院 98 年度台上字第 1048 號民事判決[21]指出，該行為在現行法律制度下，契約雙方依照私法契約自由原則而定之；其含義概指借名人不使用自身名義，而是使用出名人之名義，為個人自身利益而與他人進行法律行為，倘其行為若無違反禁止規定與公序良俗，就不是法律所禁止的行為。另參照最高法院 98 年台上字第 76 號民事判決[22]、99 年台上字第 1662 號民事判決[23]詮釋了借名登記之屬性，其述明了契約的成立著重於借名者與出名者雙方的信任關係，故於借名登記契約後，其財產之使用、收益及處分，可類推適用於民法[12]中委任契約之規定；倘其不違反禁止規定或公序良俗者，就應賦予其法律效力。總結來說，借名登記在法律上是允許的，只要其行為不違反法律禁止規定和公序良俗，並且契約雙方有充分的信任關係，其效力應當受到法律的承認。

三、研究方法

3.1 方法論概述

研究方法可概分為定性與定量兩類；Hammarberg et al. (2016)[24]說明定性和定量研究方法經常並列代表兩種不同的世界觀。量化研究的資料蒐集，通常以調查法、實驗法等進行個人為單位，進行意見、態度或知識的測量，雖對於個人觀點亦有所捕捉，然受限於工具，無法深入瞭解主體的想法。質性研究者必須在自然的情境中，透過與被研究者密切的互動過程，透過一種或多種的資料收集方法，對所研究的社會現象或行為進行全面式的、深入式的理解 (黃麗鈴，2019)[25]。而在研究方法的設計上，定量係將收集所得資料予以量化，經由統計、檢定、分析與驗證等方式，詮釋某種人類行為或社會現象；而定性則是在自然情況下蒐集原始資料，對研究事物進行歷程資料收集與客觀事實觀察，進而描述研究主題其意涵；故經由以上概述定量、定性研究方法，可以略知其方法之優勢與範圍，研究者可依不同的研究主題和背景選擇最適合的方法來進行研究架構。

本文於蒐尋靠行模式的文獻資料時，因其社會背景與文化特質，考量定性研究可以通過案例分析與過往文獻等方式，深入探悉其對於研究主題的關聯性。誠如國外學者 Kitto et al. (2008)[26]說明，定性研究通常涉及系統地收集、排序、描述和解釋從談話、觀察或記錄中產生的文本數據。另外，因靠行模式涉及到法律規範、實務判決、個案背景等因素交叉相互影響，故較難用數據將其量化；綜上所述，認同定性研究能夠深入了解靠行歷程，並對研究主題提供的全面理解和詳細描述，以深入分析社會案例事件，揭示其複雜性和多樣性；故相比之下，定量研究在這些方面可能存在局限，難以全面呈現靠行模式的複雜性；

因此，選擇定性研究的方式較為適當本文實際的研究情況，而非選擇定量方式。

3-2 研究方法之應用

本文研究主題中，透過對文獻資料來瞭解靠行模式所衍生的社會事件，多為法規範之闡釋，然而，對於法律解釋多樣化，猶如學說、通說與實務判決之中，該如何擇一成為分析方法的選擇；首先，學說是學者針對法規範所提出的解釋與見解，為現行法律條文提供不同的詮釋觀點；通說則是經學術討論後，獲多數學者認同的主張，在學理研究與法學教育上具有參考價值。然而，學說與通說皆不具法律拘束力，面對複雜的實務案例時，其適用性仍可能受到限制；而實務判決具有權威性與法效力，皆為法院針對案件上所引用的法條進行解釋，直接地反映出法律條文的應用情況；因此，本文多數見解採用實務判決為主，學說與通說為輔。

靠行制度在實務判決中的應用案例非常豐富，也是法律在實際生活中的體現，因為這些案例往往涉及到各種不同層面與情況，例如雇主連帶賠償責任的適用條件、車輛所有權歸屬爭議等等，皆呈現出靠行制度於實務操作上可能會面臨的問題；因此，通過分析案例與判決，車行與車主先行評估相關的營運風險，並制定相應的風險策略和管理措施，以有效應對可能的突發狀況；降低靠行制度的運營風險，以保障雙方的權益。

四、研究分析

交通工具為人們的日常生活帶來諸多便利，但也伴隨交通事故與行車糾紛等社會問題。此類事件不僅可能造成財產損失、危及生命安全，亦可能導致道路設施損毀，進而增加設施修復、事故處理及醫療救援等社會成本。在靠行模式下最容易引發的爭議就是車輛事故責任，而在這研究主題之下，人們印象最深刻，也是社會大眾最矚目的事件就是蝶戀花旅行社翻車事故，時間於 2017 年 2 月 13 日晚上 21:06 時，事故車輛於行經國道 5 號南港系統交流道時，因超速行駛而導致翻覆，該事件共造成 33 人死亡、11 人輕重傷；依據事後調查，友力通運名下多數均為靠行車輛，且該通運公司收取靠行費用，卻無實質進行管理、監督等等，事故發生後主管機關交通部撤銷該公司營業執照，導致掛名該通運公司旗下的遊覽車營業牌照連帶吊銷，此事件造成其他車行的靠行車主惶恐不安，不知何時會因靠行的公司出事而遭受牽連。

4-1 實務爭議-車輛事故連帶責任

靠行制度之中，其多數車主的目的，僅單純利用其車輛來擴大經濟活動範圍，進而增加營業收入；然而，若未深入了解實務運作現況，客觀角度下以為車主是受僱駕駛，但實際上，車主為靠行自營個體戶；也因多數靠行車主皆會自行承攬客運及貨運業務，長久下來，車行開始疏於管控；也因車行沒有直接指揮、管理與調度靠行車主，故其雇傭關係處

於模糊地帶；而當事故發生需要理賠時，車行會協助申請出險事宜，當事件行為人無法負擔理賠之時，其被害人或家屬只能訴諸法律來維護自身權益；然而，就過往多數法院的實務判決中，車行皆須負擔連帶賠償責任，而其支撐判決的事由為何？針對案件中最重要的勞雇關係進行分析，以客觀角度切入，試以人、車等面向分別進行分析，利用法院實務判決及見解，讓內文評析更客觀公正。

首先，以客觀第三人之角度檢視駕駛人身分，參照最高法院 88 年度台上字第 2618 號民事判決[27]、92 年度台上字第 2802 號民事判決[28]等見解，在一般社會客觀角度上，當受僱用人是由僱主選任指派、提供勞務並接受僱主監督，且其行為外觀具有執行職務之形式，不論雙方是否有簽訂勞務種類與勞動期間等相關契約，無論有無薪酬收入，即應認定其人之身分為受僱人；故經上述最高院實務判決內文了解，受僱人的客觀角度認定上較為寬鬆，也未以民法第 482 條之僱傭契約為限。其次，在車輛的公示外觀部分，參照最高法院 87 年度台上字第 2470 號民事判決[29]、92 年度台上字第 779 號民事判決[30]見解之意涵，靠行的車輛須依道路交通安全規則[9]第 42 條之規範，在車身外觀上清楚標示所屬車行名稱，而消費者僅能由其外觀判別該車輛為某某車行所有，故易造成乘客與託運者之誤判，誤認本身是與車行直接進行交易行為。故綜上所述，以實務判決中對於受雇人的認定條件較為寬鬆；而在車輛的外觀上，僅車身標示所屬可稽尚足；故依上開判決之見解，靠行制度下的車行與車主之間應屬僱傭關係；換言之，即靠行車主駕駛著標示車行外觀的車輛進行營業，乃為車行所能預見，故在客觀角度上堪以認定其為該車行之受僱駕駛人。

當前述判決見解述明靠行車主和其車輛與車行之間的僱傭關係之後，而對於事故責任分擔有何影響？依民法[12]第 188 條第 1 項指出，「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」。參照最高法院 111 年度台上字第 589 號民事判決[31]：「查民法第 188 條第 1 項所謂受僱人因執行職務不法侵害他人之權利，包括受僱人利用職務上之機會，而在客觀上足認與其執行職務有關之行為」。最高法院 110 年度台上字第 1092 號民事判決[32]：「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」。實務判決中援引僱用人連帶損害賠償責任浩如煙海，也未限於車禍案件所衍生的損害賠償；而民法[12]第 188 條之設立背景係為保障被害人權益，確保被害者對侵權事件行為人求償時，能夠有效獲得賠償。

再參照最高法院 112 年度台上字第 611 號民事判決[33]中述明連帶賠償的觀念源自雇用人之利益乃借助受雇人代其完成業務而獲取，故僱用人應可有較佳的經濟能力進行賠償；當受僱人的執行職務的行為侵害了他方的權利時，僱用人應與其受僱人共同承擔賠償責任。而另一個連帶承擔責任之因，當靠行車主繳交行費，車輛外觀上標示車行名稱之時，車行應對所屬駕駛與名下車輛有管理義務；倘若坐收行費牟利，卻罔顧應盡管理、監督之責，其應作為而不作為之情狀，違背了汽車運輸業管理規則[10]第 19 條「汽車運輸業除對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任」。當車行怠於落實人車管理，而所發生的侵權行為，車行皆需負連帶的損害賠償責任，也非能藉詞推托其責。

當受僱人行為與車輛外觀皆可分辨其雇傭關係之時，僱用人似乎無法避免其連帶責

任，故剖析民法[12]第 188 條第 1 項前段之要件，受僱人因執行職務而不法侵害他人之權利，其首要構成要件為執行職務，而實務上又該如何斷定？參照最高法院 42 年台上字第 1224 號民事判例[34]見解，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，此判例屬客觀主張。而另參照最高法院 90 年度台上字第 1991 號民事判決[35]見解，受僱人之『行為外觀』具有執行職務之形式，在客觀上足以認定其為執行職務者，此判決屬行為外觀說。當民法[12]第 188 條第 1 項的演變歷程從客觀主張至行為外觀，使其僱用人的連帶責任已趨近於無過失責任；也就是受僱人於發生侵權行為時與執行職務有關，即使雇用人不存在故意或過失，也需針對受僱人的侵權行為負擔損害賠償連帶責任，無限上綱其雇用人責任；而此勞雇雙方之權益，是否有失公允。

然而，受僱人損害賠償的連帶責任是否可免除呢？首先參照最高法院 100 年度台上字第 609 號民事判決[36]、104 年度台上字第 977 號民事之判決[37]意旨，為降低僱用人責任的適用範圍，即在客觀角度上，當受僱人不具有執行職務的外觀，或受僱人的侵權行為與職務無關，故僱用人對其受僱人之侵權行為無須負擔連帶之責。

最後，據民法[12]第 188 條第 1 項後段但書指出，「但選任受僱人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，僱用人不負賠償責任」。依其條文闡明，雇用人在選任受僱人與監督其職務執行時皆無怠忽其職，並負舉證之責，進而依條文主張免除受僱人侵權行為的連帶賠償責任；倘雇用人為其利益而未落實選任及監督之責，甚至無法舉證內部管理上已盡相當之注意，因此，對於事件之發生仍須負連帶賠償責任；也因為如此，實務上能成功舉證已盡相當之注意而免責的案例也相對較少。

針對受僱人因民法[12]第 184 條前段不法侵害他人權利，須負損害賠償責任，造成雇用人因民法[12]第 188 條第 1 項須與受僱人連帶負損害賠償責任，而法人身分是否會單獨成立民法[12]第 184 條侵權行為呢？參照最高法院 95 年度台上字第 338 號民事判決[38]見解：「民法第 184 條所規定之侵權行為類型，均適用於自然人之侵權行為，上訴人為法人自無適用之餘地」。最高法院早期對於法人能否直接成立民法[12]第 184 條的侵權行為，採取否定見解，其判決文認為侵權人若為企業代表，則法人需依民法[12]第 28 條負連帶賠償責任，倘若侵權人是員工，法人需依民法[12]第 188 條負僱用人責任，故法人尚無適用民法[12]第 184 條之判決。

而法人之侵權責任於最高法院 108 年度台上字第 2035 號民事判決[39]中述明，法人既藉由其組織活動，追求並獲取利益，復具分散風險之能力，自應自己負擔其組織活動所生之損害賠償責任，認其有適用民法[12]第 184 條規定，負自己之侵權行為責任，俾符公平。白話言之，法人責任建立從事社會經濟活動，應有防範侵害他人權利之義務，而組織義務上，法人應確保其受雇人須具備所從事工作及危險防範之專業能力，倘其侵害他人權利，應負損害賠償責任。綜上之意，早期受僱人若因職務上行為侵害第三人之權利，皆依民法[12]第 28 條法人侵權責任或第 188 條雇主連帶責任對雇主進行究責；然而，上述最高法院判決見解的改變，法人可直接適用民法[12]第 184 條的侵權行為，而此意謂，僱用人如欲切割其受雇人之侵權行為而衍生的連帶責任，難度將變得更高。

前述之文即說明民法[12]第 184 條侵權行為與第 188 條連帶責任，主要針對當事人因故意或過失等不法行為，侵害他人權利所造成的損害賠償責任，而後，本文持續補充民法與公路法運送相關規範。首先，所謂運送，以物品或旅客之運送為給付義務之內容的有償勞務契約 (黃茂榮，2012)[40]。另可參照最高法院 105 年度台上字第 781 號民事判決[41]同民法[12]第 622 條規定；同法第 623 條明定了相關賠償請求權時效，而後分物品運送、旅客運送及承攬運送等三類；物品運送契約可參照最高法院 71 年度台上字第 2715 號民事判例[42]，另旅客運送契約參照最高法院 87 年度台上字第 2688 號民事判決[43]見解；綜上說明，其契約皆透過當事人雙方的意思表示合意而成立，也立下後續運送行為之依據。

其次，公路法[7]之運送可參照該法第 64 條第 1 項、最高法院 97 年度台上字第 357 號民事判決[44]：「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。」條文第 2 項說明貨物損毀、滅失之損害賠償；條文第 3 項針對人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，並授權交通部制定之「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥費補助費發給辦法。」上述條文及規定確保公路運輸使用者在行車事故中，能依法獲得合理賠償，故綜前所述之條文，彙整如下侵權責任及契約責任對比資料表 (表 2)。

表 2　侵權責任及契約責任對比資料表

法源基礎	適用類型	法律性質	責任範圍
民法 §184	侵權行為	侵權責任 (故意或過失)	因故意或過失，不法侵害他人權利並造成損害，應負賠償責任。
民法 §634	物品運送	契約責任 (附免責但書)	運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。
民法 §654	旅客運送	契約責任 (附免責但書)	旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。
民法 §661	承攬運送	契約責任 (附免責但書)	承攬運送人，對於託運物品之喪失、毀損或遲到，應負責任。
公路法§64	運輸業行車事故	無過失責任 (附免責但書)	汽車或電車運輸業遇行車事故，造成人身或財物之損害，應負賠償責任。

資料來源：本文整理

4-2 實務爭議-車輛所有權歸屬

靠行制度下最容易引發的爭議除了釐清車輛事故責任，其次就是車輛所有權；因車輛的形式登記為車行，而實際使用權則是車主，每當車行現金周轉不足而發生財務困難，使用動產抵押權將名下車輛設定借貸抵押，以作為清償借款之擔保；若車行無法還款甚至倒閉之時，債權人即藉由動產擔保交易法[45]，並依其第 17 條第 1 項後段查扣車行所設定的

抵押物，而靠行車主為了取回車輛，被迫與債權人進行債務協商；因此，車主利用靠行模式，擴大了經濟活動範圍，相對的，也需承擔車輛成為借貸抵押擔保品或是車行經營不善而倒閉的風險。針對運輸業的靠行現象，所延伸出的車輛所有權爭議，本文將援引最高法院針對信託契約與借名登記實務案例判決，並闡述法院之見解。

首先以信託契約的角度來評析靠行制度，參照最高法院 85 年度台上字第 2962 號民事判決[14]：「靠行制度下，車輛駕駛人為營業之經濟上目的，將車輛在監理機關登記為車行所有，其登記之行為實已超過營業之經濟上目的，故其為信託行為之一種」。另參照最高法院 109 年度台上字第 217 號民事判決[46]：「汽車運輸業所稱之靠行，係指汽車所有人為達營業之目的，將汽車所有權移轉於車行，使成為權利人而為管理行為之謂，應屬信託行為一種，車行即為其受託人」。其判決文說明了車輛所有人為達營業之經濟目的，將車輛之所有權移轉於車行，因此，車行可被視為車輛所有權的受託人，並承擔管理之責，故靠行制度尚屬信託行為的其中一種。

而何謂信託呢？參照最高法院 110 年度台上字第 293 號民事判決[47]：「按稱信託者，謂委託人將財產權移轉或為其他處分，使受託人依信託本旨，為受益人之利益或為特定之目的，管理或處分信託財產之關係，此觀諸信託法第 1 條規定即明」。依據信託法[16]之意涵，委託人將其財產權轉移或進行其他處分，而受託人依照雙方所簽屬的信託契約，為委託人之利益或特定目的，協助管理或處分其財產；但該信託物之所有權於法律上即為受託人，而非信託人。

在信託關係存續間，受託人違反委託人之意願，而進行信託物的處分，其處分行為是否有效？參照最高法院 110 年度台上字第 293 號民事判決[47]：「依信託契約，將信託物之所有權登記為受託人所有，該信託物之法律上所有人即為受託人，而非信託人。雖受託人於信託關係消滅後，負有返還信託物與信託人之義務，然在未辦畢返還登記以前，仍難謂受託人非信託物之所有人」。在信託關係存續中，因信託物的所有權轉移給受託人，因此在法律名義上，受託人仍被視為信託物的所有權人；即便在信託契約終止後，受託人雖有責任義務返還其信託物給委託人；但在相關返還程序完成前，信託物的所有權人尚屬受託人；故其受託人針對委託人之信託財產進行處分乃是有效的法律行為。

其次以借名登記的觀點來看靠行制度，參照最高法院 98 年台上字第 76 號民事判決[22]、99 年台上字第 1662 號民事判決[23]：按稱「借名登記」者，謂當事人約定一方將自己之財產以他方名義登記，而仍由自己管理、使用、處分，他方允就該財產為出名登記之契約，其成立側重於借名者與出名者間之信任關係，在性質上應與委任契約同視，倘其內容不違反強制、禁止規定或公序良俗者，固應賦予無名契約之法律上效力，並類推適用民法[12]委任之相關規定。上述最高法院的判決見解說明了借名人與出名人雙方私下約定，借名人的資產以出名人的名義進行登記，但實際上仍由借名人管理、使用和處分；此類無名契約的成立主要取決於借名人與出名人之間的信任關係，借名人以出名人的名義與他人進行法律行為。

何謂委任呢？依民法[12]第 528 條：「稱委任者，謂當事人約定，一方委託他方處理事務，他方允為處理之契約」。參照最高法院 85 年度台上字第 2727 號民事判決[48]見解：所謂委任，係指委任人委託受任人處理事務之契約而言。委任之目的，在一定事務之處理，故受任人給付勞務，僅為其處理事務之手段，除當事人另有約定外，得在委任人所授權限範圍內，自行裁量決定處理一定事務之方法，以完成委任之目的。係指委任人委託受任人處理事務之契約，並在指定的事務內協助處理為目的，故受任人在委託之事務內提供所需的勞務，除非當事人另有約定，受任人得以在委任人授權的範圍內自行決定處理事務的方式，以達到委任的目的 (如：訴訟委任、代辦委任)。

而在借名關係存續間，出名人違反借名人之自主意願，進行借名登記的財產處分，其法律行為是否有效？參照最高法院 107 年度台上字第 2096 號民事判決[49]、108 年度台上字第 1744 號民事判決[50]：「出名人既登記為該財產之所有權人，則在借名關係存續中，其將該財產處分移轉登記予第三人，自屬有權處分」。借名人與出名人之借名契約存在中，出名人對於借名登記物之處分行為，本屬有權處分，對於上述判決，靠行營業之借名人不可不慎。

靠行制度與信託契約、借名登記兩者之間的關係為何呢？參照最高法院 105 年度台上字第 634 號民事判決[15]:「借名登記者，謂當事人約定一方將自己之財產以他方名義登記，而仍由自己管理、使用、處分，他方允就該財產為出名登記之契約。信託契約之受託人在法律上為信託財產之所有人，其就信託財產所為之一切處分行為完全有效，倘其違反信託本旨處分信託財產，僅對委託人或受益人負契約責任而發生債務不履行之損害賠償問題；至借名登記，在借名關係存續中，出名人就借名之財產並無處分權，而由借名人自己管理、使用及處分，二者並不相同。當事人間所成立之法律行為 (契約)，究係信託或借名登記，應依具體之事實認定之」。依據上述判決意旨，靠行車輛究竟是資產信託還是借名登記，因各車行所提供的靠行契約內容皆略有差異，故應依個案其雙方所簽訂的靠行契約以及營運事實來認定。

信託契約與借名登記的法律關係，信託契約是一種法律行為，依據信託法[16]之規範，當委託人將財產權利轉移給受託人，受託人則依照信託目的為受益人管理或處分財產；倘若信託關係消滅時。依信託法[16]第 65 條受託人將返還其信託財產。而借名登記則可能缺乏法律上明確規範和保障，故其風險較高。若需解除借名登記的存續關係，參照最高法院 110 年度台上字第 511 號民事判決[51]：「主張借名登記者，應就該借名登記之利己事實，提出符合經驗法則、論理法則之事證以資證明，始可謂已盡舉證責任」。借名人需負舉證之責，證其借名真實存在；但若借名登記無明確契約，而僅是口頭上意思表示合致，其所有權舉證的情況會更加困難。

信託契約與借名登記異同之處，首先兩者相同之處在於將契約協定後將特定物的所有權 (房屋、土地、車輛) 移轉給受託人，使其成為該資產法律名義上的所有權人，而其兩者相異之處則為民法第 761 條物權之讓與行為，而信託契約須交付財產的占有權，受託人對

其信託資產有處分權；而借名登記則未交付其占有權，仍由借名人自行管理與處分其借名資產；但出名人為借名資產之名義登記人，故對其借名資產仍有處分權。本文針對上述兩者之間的區別製表進行對比 (如表 3)。

表 3　契約對比資料表

	信託契約	借名登記
成立要件	簽署契約須說明信託目的、財產範圍、受益人資訊。	雙方意思表示合致即可，契約內容不得違反禁止規定或公序良俗。
資產交付	受益人之利益或為特定之目的，管理或處分信託財產之關係。	財產以出名人名義登記，依約定仍由借名人管理、使用及處分。
法源基礎	依據信託法第 1 條。	類推適用民法委任相關規定，屬於未特別命名、規定的無名契約。
管理權限	依據受益人的利益或特定目的，進行管理或處分信託財產。	出名人為受託資產之登記人；故對借資產有處分權。
契約解除	依據信託法第 62~65 條，明訂信託終止、消滅與財產歸屬。	類推適用民法第 549 條，並依契約內容判斷終止及返還義務。
法律風險	依據信託法明訂規範。	借名契約舉證、出名人擅自處分及財產所有權回復等風險。

資料來源：本文整理

4-3 社會案例分析

近年來，重大傷亡事故除了遊覽車運輸業外，汽車貨運業也同樣帶來類似事件，造成重大社會成本的支出；本章節將探討靠行制度下的重大社會案件，透過具體案例來瞭解法院判決進行案例分析，並試以法院的判決摘要，了解案例之判決爭點、適用法條與判決理由。

事故連帶責任案例；2019 年 8 月間，XX 通運股份有限公司所屬營業小貨車，於某日上午約 06:40 時，行經桃園市某市區道路時，未留意道路速限，超速行駛於事故路段，造成車輛失控撞擊道路右側行人與車輛；依據國家運輸安全調查委員會之事故調查報告 [52] 指出，事故駕駛員未持有交通部公路總局核發之有效駕駛執照，於夜間執行貨物運送勤務前，未有充足之休息時間，於駕駛期間飲用含酒精之飲料，事故發生前該車超速行駛於事故路段，以約 98 公里/小時之車速進入事故彎道，隨後駕駛員雖使用煞車，地面留有 52 公尺之左彎弧形輪胎痕跡，仍不能及時將車輛減速，失控撞擊路旁之路人及車輛。本事故共造成志工 2 人及行人 1 人送醫後不治死亡，另志工 2 人、駕駛員及乘客受傷送醫。

在此事件中，暴露了多重安全漏洞和違規行為，也直接反映了車行在管理和監督方面

的缺失，依前述調查報告所載之駕駛員訪談紀錄，靠行車主之家人知悉該名駕駛尚未持有駕駛執照，仍委請其代班出勤；該駕駛亦自述對事故當日返回廠區之路線並不完全熟悉。依據道路交通安全規則[9]第 50 條第 1 項後段之規定，汽車駕駛人經考驗及格，未領取駕駛執照前，不得駕駛汽車。究因駕駛執照的核發過程不單只是形式上的手段，從小客車到大貨車，自用到職業，經過逐層的試驗進階與經驗累積，因此，駕駛執照是一種對駕駛技能和安全意識的認證；另調查報告也表示本次事故除涉及無照駕駛外，亦包含駕駛人休息時間不足及於駕駛期間飲用含酒精飲料之情形，顯示業者對於駕駛安全教育與疲勞管理仍有加強之必要。

經分析調查報告內容，本事件涉及受僱人 (駕駛員)、實質雇用人 (靠行車主)、名義雇用人 (登記車行) 及地方政府等，在車輛管理、駕駛安全、監控機制及事故環境等面向，均存在不同程度的管理風險。各項缺失彼此交織，提高了事故發生之機率。為釐清各方責任及其涉及之風險，故將管理缺失彙整如表 4 所示。

表 4　安全管理缺失分析

責任主體	缺失項目
駕駛人員	➢ 事故駕駛員未持有交通部公路局核發之有效駕駛執照。 ➢ 夜間執行貨物運送勤務前，未有充足之休息時間。 ➢ 事故駕駛員於駕駛期間飲用含酒精之飲料，並超速行駛於事故路段。
靠行車主	➢ 依駕駛員訪談內容，委託代班者知悉其尚未取得汽車駕駛執照，仍請其協助送貨。
登記車行	➢ 事故駕駛員未做勤前酒測，由乘客代簽靠行車主姓名後送貨。 ➢ 公司未完整建立駕駛員名冊，報到時未確認駕駛員身分及駕照。 ➢ 物流中心未使用即時監控機制，未能即時察覺超速行為。
地方政府	➢ 事故道路之彎道路段未依道路交通標誌標線號誌設置規則相關規定，設置適當之禁制 / 警告標誌或標線。

資料來源：國家運輸安全調查委員會，TTSB-HOR-20-09-001[52]。

駕駛員的法律責任，法院認定駕駛人於無照駕駛期間飲用含酒精飲料，導致注意力降低、超速過彎而肇事，其應負之法律責任詳如表 5 所示。

靠行車主 (僱用人) 的法律責任，法院以實際僱用關係為基礎，認定私下委請駕駛人 (受僱人) 代班者具備實質僱用人身分，其法律責任如表 6 所示。

車行的法律責任，法院綜合車籍登記、車身名稱標示及營運情形，認為駕駛人具有為車行服勞務並受其監督的客觀外觀，因此車行應負僱用人責任如表 7 所示。

表 5　案例駕駛責任

責任類型	客觀事實	適用條文	責任效果
刑事責任	無照駕駛、疲勞駕駛、酒駕肇事。	§185-3	法院論以不能安全駕駛動力交通工具致人於死罪，判處駕駛人相應之有期徒刑。該判決經二審維持，第三審則以上訴不符法定要件為由駁回上訴，刑事判決因而確定。
民事責任	侵害他人生命、身體及財產權利。	§184、§192、§194。	駕駛人負侵權行為損害賠償責任，審認醫療費、必要殯葬費及精神慰撫金等項目，並於扣除已受領的強制汽車責任保險給付及應扣抵款項後，認定尚應賠償之金額。

資料來源：本文整理

表 6　案例車主責任

責任類型	客觀事實	適用條文	責任效果
民事責任	知悉代班駕駛無有效駕照，仍委託出勤。	§188-1	受僱人（駕駛員）因執行職務，不法侵害他人之權利者，其僱用人與受僱人須負連帶負損害賠償責任。且僱用人並未落實選任及監督，故不得主張但書免責。

資料來源：本文整理

表 7　案例車行責任

責任類型	客觀事實	適用條文	責任效果
民事責任	車輛登記於車行名下，並標示其名稱。	§188-1	採客觀外觀理論；靠行車輛標示車行名稱，客觀上具監督外觀，需擔負名義僱用人之責任，並與實質僱用人及受僱人(駕駛人)負連帶賠償責任。
民事責任	對駕駛人之侵權行為負連帶賠償責任。	§188-3	各僱用人之間構成不真正連帶債務，車行對受害人進行損害賠償後，得依靠行契約與保證條款，向靠行車主及連帶保證人行使內部求償權。

資料來源：本文整理

車輛所有權案例；2018 年間，位於北部某交通公司，無預警驚傳惡性倒閉，該交通公司長期以來為許多車主提供穩定的營業貨車靠行服務，多名靠行車主賴以為生的營業貨車，突遭交通公司設定抵押貸款，消息曝光後，融資公司連夜拖走抵押車輛，車主們面臨了前所未有的困境，而此事件不僅揭露了車主在這種突發情況下的無助，在缺乏法律知識和資源下，面對債權人依動產擔保交易法強行扣押擔保品的行為時，往往不知如何應對，甚至連申訴的途徑和程序一無所知，以至無法有效地維護本身權益；倘若交通公司未出面還款，其名下抵押車輛恐將遭受拍賣還款，導致車輛尚未被扣的車主人人自危，也陷入了困惑與無助之中。

上述車行係提供個人營業大貨車、曳引車之所有權人信託登記營業、管理車籍事務，

為靠行車輛處理事務之人，竟違背靠行司機之託付信任，利用管理車籍之機會，將旗下靠行登記之車輛設定買賣與動產抵押等，獲得款項供己私用，造成靠行車主財產權受有損害，其之所為應予非難；故被告因不當處置信託財產，業經檢察官依背信罪提起公訴，其裁判內容概述如表 8 所示。

表 8　案例車行權責

責任類型	客觀事實	適用條文	責任效果
刑事責任	違背誠信與忠實義務，致生損害於他人財產。	§342	利用靠行車輛信託登記於其公司，未經同意將車輛設定抵押而獲取貸款；背信罪事證明確。法院並認定業者應負相應刑事責任，凸顯受託管理應善盡受託義務，不得任意處分他人財產。
民事責任	因故意或過失，不法侵害他人權利。	§184	車行負責人將系爭車輛設定附條件買賣之動產擔保登記或動產抵押設定登記，以此方式為違背任務之行為，使靠行車主對系爭車輛之所有權及處分利益受到侵害，屬於故意侵權行為，應負損害賠償責任。

資料來源：本文整理

就靠行車主之權益而言，前述案件主要涉及動產抵押登記塗銷、附條件買賣登記塗銷及返還信託物等爭議。在擔保登記爭議案件中，法院認為，借名登記雙方限制出名人處分車輛之約定，僅具內部效力，不能據以對抗第三人，並認定出名人於借名關係存續期間所為之相關處分屬有權處分。此外，動產擔保登記存續期間，車輛過戶仍受其限制。而在牌照繳銷案件中，法院認定車主已終止借名登記契約，且為車輛之真正所有權人，因而准許其單獨向監理機關申請繳銷牌照。惟該牌照繳銷判決未涉及相關動產擔保登記之塗銷或效力認定。綜前所述如表 9 所示。

表 9　案例車主權益

裁判案由	裁判理由
塗銷動產抵押	借名登記關係存續期間，車輛既登記於出名人名下，出名人就該車輛對第三人所為之附條件買賣或動產抵押設定，原則上仍屬有權處分，不因借名人未同意而當然無效。借名人如僅主張出名人違反雙方約定，尚不足以據此請求塗銷第三人之動產擔保設定。
塗銷附條件買賣登記	借名登記契約雖已終止，原告亦為車輛真正所有權人，但因系爭車輛仍尚有有效之附條件買賣登記，依相關規定不得辦理過戶，原告亦無權請求貨運公司逕予塗銷該登記，故其請求將車輛過戶返還之部分，仍無理由。
返還信託物	借名登記關係係基於當事人間之信任而成立，性質上與委任契約相類，得類推適用民法第 549 條第 1 項而隨時終止；借名登記終止後，真正所有權人即得依相關規定，就登記於出名人名下之車輛，單獨向監理機關申請繳銷牌照。

資料來源：本文整理

五、結論與建議

5.1 研究結論

靠行制度的形成可以追溯到農業社會轉型為工業社會的時代背景，在這演變歷程中，隨著經濟發展、人口增長、政策修訂與市場需求等因素，導致客運與貨運需求急速上升。然而，隨著時間推移和科技進步，市場對客運與貨運的要求越來越高。在遊覽車客運業方面，最初的設計以四排座椅為主，優先考量的是乘坐數量最大化；而現今，多數遊覽車和國道客運都改為三排座椅，以營造更寬敞舒適的乘坐空間，以吸引更多顧客的青睞。貨運方面，早期載重貨車的貨斗多為平板或框式，貨物僅用布繩固定，設計簡陋，目的是增加載重空間並降低超載風險；而現今的貨斗多數採用鷗翼式對開車廂，雖然車廂較重而降低了貨車的載重，但密閉式設計使貨物免受日曬雨淋，降低了託運物品損壞機率，提高了客戶信賴度，進而增加運輸車趟數。

總體而言，國內的遊覽車客運業和汽車貨運業發展逐漸朝著市場導向型態，根據市場需求進行調整改變，運輸業為了應對營運成本上升和司機短缺的挑戰，採取了多種營運模式，其中，大規模開放車輛靠行營運正是因應市場變化與需求的重要策略；而靠行制度主要分為傳統類型、掛名類型以及合資類型，為不同需求的車行和車主提供了多元選擇，雙方在互惠互利的基礎上，得以持續穩定發展，這也是靠行制度經久不衰的主要原因之一。

然而，靠行制度在臺灣已行之有年，在遊覽車客運業及汽車貨運業間衍生出許多問題，其形成原因可歸咎於汽車運輸業申請營業牌照的法規門檻，包括營運資金和車輛數量等要求，這對於自行創業的車主來說難度較高，當無法逾越法規限制時，靠行制度便相應而生，車主便順勢而為；靠行車主將自有車輛掛靠在汽車運輸公司名下，以公司的名義進行商業營利活動，但此情況也衍生出事故連帶賠償責任與車輛所有權爭議等問題。

雇主連帶負賠償責任係指受雇人於執行職務時若發生侵權行為，僱用人需對受雇人的侵權行為所造成的損害負連帶賠償責任，此源於民法[12]第 188 條，因受雇人在執行職務時，其行為應被視為僱用人的行為延伸，此外，僱用人之利益從受雇人執行工作而獲取，理應承擔受雇人因職務行為所帶來的風險，且於社會通念上，僱用人會比受雇人具有更高的經濟賠償能力，較能滿足受害人的損害賠償之請求；故民法[12]第 188 條之意旨主要基於保護受害人的權益得到充分保障，並確保能夠有效獲得賠償，以維護社會公平與正義；此外，同時也督促僱主落實安全管理，加強對員工的職務管理與行為監督，降低企業營運風險，故此為經營者必須關注的議題。

然而，雇主是否能免除連帶責任呢？依據民法[12]第 188 條第 1 項後段但書條文闡明，雇用人在選任受僱人與監督其職務執行時皆無怠忽其職，並負舉證之責；倘若雇用人為其利益而未落實選任及監督受僱人之責，甚至無法舉證內部管理上已盡相當之注意，因此，對於事件之發生仍須負連帶賠償責任；也因為如此，實務上能成功舉證免責的案例也相對較少。而另參照最高法院 109 年度台上字第 2064 號民事判決[53]見解，當受雇人行為客觀

上並不具備執行職務之外觀的情況時，或受僱人犯罪行為與執行職務無關者，僱用人則可排除民法第 188 條第 1 項之適用，即為無須負擔連帶賠償責任。

雖然雇用人對受僱人的侵權行為需負擔損害賠償連帶責任，但僱用人非侵權行為人，其權益該如何保障？依民法[12]第 188 條第 3 項，當雇主因連帶責任進行部分或全部賠償後，可對製造侵權事件的受僱人行使求償權，賠償雇用人之經濟損失。故條文意味著，當僱用人連帶承擔了受僱人因侵權行為所帶來的損害賠償責任後，可依法向受僱人求償其事件賠償；民法[12]第 188 條條文不僅確保了受害者能夠得到適當的賠償，同時也保護了雇主的合法權益，使其不會因為受僱人的過失而承擔不公平的經濟賠償，使雙方在事故案件中各付其責，以維護法治社會的公平正義。

車輛所有權爭議中，車行因違背旗下靠行司機的信託義務，而面臨刑事究責，在類似案件中，皆因車行提供個人營業大貨車、曳引車之所有權人信託登記營業、管理車籍事務，為靠行車輛處理事務；車行為信託受託人，本應誠信執行信託事務，竟違背了靠行車主之託付，利用管理車籍資料之機會，將借名登記之車輛設定附條件買賣或動產抵押，進行貸款供己私用，造成靠行車主財產權受有損害，其之所為應予非難。而其不當處置信託財產的行為造成靠行車主的財產損失，明顯違背了委託人對受託人之信任；經法院認定構成刑法[54]背信罪，該事件可作為經營靠行業務之案例，提醒業者善盡受託義務，並重視靠行司機之財產權益。

車主權益部分，其皆為民事案件，靠行常見的爭議訴訟有塗銷動產抵押、塗銷抵押登記、塗銷附條件買賣登記、返還信託物 (借名登記)、所有權移轉登記、解除契約與損害賠償等車輛登記及所有權問題；而在民事訴訟法[55]中，第 277 條述明當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任。而依條文涵義，原告負有舉證之責，且提出之事證需與訴訟內容相關，並於言詞辯論終結前提出，以支持其訴訟主張或抗辯；此條文之重要性在於它保障了訴訟雙方的平等權利，並有助於法院做出公正判決，以確保訴訟程序的公平和效率。

5-2 研究建議

靠行制度為運輸業的一項特殊營運模式，參照最高法院的判決見解，72 年台上字第 3524 號民事判決[13]說明靠行制度屬信託行為之一種，98 年台上字第 76 號民事判決[22]意旨借名登記可類推適用於民法[12]中委任契約，上述判決雖然提供了靠行行為的法律解釋方向，但因缺乏具體規範，容易造成實務操作中的不確定性，進而在不同立場下，容易引發了各持己見的爭議；倘若欲強制規範或全面取消靠行制度，恐怕會引發憲法[56]條文中第 15 條保障人民工作權之爭議，因此，在進行任何相關法規修訂前，應審慎評估其可能對各方權益所造成的影響，尋求保障勞動權益、產業發展需求且符合社會期待的解決方案。

靠行制度在無法律明文規範下進行營運，其業主、車主與消費者等權益該如何維護呢？建議參照法治國理念，並依據法明確性原則 (大法官釋字第 432 號、第 521 號、第 594

號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號等解釋文) 明訂其制度規範，且其文字定義須具體、清楚，使受規範者能了解規範內容，並能預見違反規範之後果；故在此原則基礎下，針對靠行制度的特殊性，進一步制定專法來規範，以建構完善的法律框架；透過專法，明確界定靠行關係中各方的權利義務，減少業主與車主之間的爭議，透過提升透明度與公平性，建立良性競爭機制，促進產業健全發展。

總結來說，靠行制度在提升運輸產業方面具有顯著成果，然而，其潛在的風險不容忽視，如靠行關係定義、事故責任分擔、勞動權益模糊、車輛所有權歸屬、車輛維護義務、消費者權益等等問題亦不可忽視；因此，立法者於須善盡其立法責任，積極推動靠行制度立法，會同學界、業界、消費者共同參與，且遵循明確性原則來制定，避免語意不明之詞，確保當事者能夠理解並遵循其規範要求，減少法律適用上的爭議和模糊空間；此乃保障民眾權益，更是維持法律秩序與社會穩定的基礎；通過上述政策建議，期望建立一個公平、透明、且符合法治原則的靠行營運環境。

參考文獻

1. 交通部交路字第 050282 號函釋 (民國 85 年 01 月 04 日公布) 。
2. 交通部公路局高雄區監理所屏東監理站，**我國汽車貨運業營運及管理與先進國家之差異研究(以美日兩國為例)**，民國 106 年。
3. 蘇坤成，「析論靠行營業車輛所有權及駕駛人侵權行為責任-由強制執行面向探討」，**軍法專刊**，第 63 卷，第 1 期，民國 106 年，頁 142-164。
4. 交通部運輸研究所，**遊覽車牌照管制政策之研究**，民國 88 年。
5. 交通部運輸研究所，**台灣地區公路貨運經營管理之研究**，民國 77 年。
6. 交通部運輸研究所，**汽車運輸業靠行問題之研究**，民國 86 年。
7. 公路法(民國 112 年 12 月 06 日修正公布)。
8. 道路交通管理處罰條例 (民國 112 年 05 月 03 日修正公布)。
9. 道路交通安全規則 (民國 113 年 01 月 18 日修正公布)。
10. 汽車運輸業管理規則 (民國 113 年 05 月 21 日修正公布)。
11. 汽車運輸業審核細則 (民國 112 年 06 月 07 日修正公布)。
12. 民法 (民國 110 年 01 月 20 日修正公布)。
13. 最高法院 72 年度台上字第 3524 號民事判決。
14. 最高法院 85 年度台上字第 2962 號民事判決。
15. 最高法院 105 年度台上字第 634 號民事判決。
16. 信託法 (民國 98 年 12 月 30 日修正公布)。

17. 高等法院 87 年度上字第 1712 號民事判決。

18. 法律字第 1000007940 號行政函釋 (民國 100 年 04 月 27 日發文)。

19. 詹森林，「借名登記契約之法律關係」，**台灣法學雜誌**，第 43 期，民國 92 年，頁 128~132。

20. 最高法院 102 年度台上字第 2215 號民事判決。

21. 最高法院 98 年度台上字第 1048 號民事判決。

22. 最高法院 98 年度台上字第 76 號民事判決。

23. 最高法院 99 年度台上字第 1662 號民事判決

24. Hammarberg, K., Kirkman, M., & De Lacey, S., "Qualitative research methods : when to use them and how to judge them" , *Human reproduction*, Vol.31, No.3, 2016, pp. 498-501.

25. 黃麗鈴，「從社會科學研究典範質量之辯探析混合研究」，**臺灣教育評論月刊**，第 8 卷，第 6 期，民國 108 年，頁 163-177。

26. Kitto, S. C., Chesters, J., & Grbich, C. "Quality in qualitative research" , *Medical journal of Australia*, Vol.188, No.4, 2008, pp. 243-246.

27. 最高法院 88 年度台上字第 2618 號民事判決。

28. 最高法院 92 年度台上字第 2802 號民事判決。

29. 最高法院 87 年度台上字第 2470 號民事判決。

30. 最高法院 92 年度台上字第 779 號民事判決。

31. 最高法院 111 年度台上字第 589 號民事判決。

32. 最高法院 110 年度台上字第 1092 號民事判決。

33. 最高法院 112 年度台上字第 611 號民事判決。

34. 最高法院 42 年度台上字第 1224 號民事判例。

35. 最高法院 90 年度台上字第 1991 號民事判決

36. 最高法院 100 年度台上字第 609 號民事判決。

37. 最高法院 104 年度台上字第 977 號民事之判決。

38. 最高法院 95 年度台上字第 338 號民事判決。

39. 最高法院 108 年度台上字第 2035 號民事判決。

40. 黃茂榮，「靠行信託之稅捐義務」，**植根雜誌**，第 23 卷，第 2 期，民國 96 年，頁 37-39。

41. 最高法院 105 年度台上字第 781 號民事判決。

42. 最高法院 71 年度台上字第 2715 號民事判例。

43. 最高法院 87 年度台上字第 2688 號民事判決。

44. 最高法院 97 年度台上字第 357 號民事判決。

45. 動產擔保交易法 (民國 96 年 07 月 11 日修正公布)。

46. 最高法院 109 年度台上字第 217 號民事判決。

47. 最高法院 110 年度台上字第 293 號民事判決。

48. 最高法院 85 年度台上字第 2727 號民事判決。

49. 最高法院 107 年度台上字第 2096 號民事判決。

50. 最高法院 108 年度台上字第 1744 號民事判決。

51. 最高法院 110 年度台上字第 511 號民事判決。

52. 國家運輸安全調查委員會，TTSB-HOR-20-09-001，**和致通運 QAE-976 小貨車重大運輸事故調查報告**，民國 109 年。

53. 最高法院 109 年度台上字第 2064 號民事判決。

54. 刑法 (民國 113 年 07 月 31 日修正公布)。

55. 民事訴訟法 (民國 112 年 11 月 29 日修正公布)。

56. 憲法 (民國 36 年 01 月 01 日公布)。