

Uber 網路叫車平臺經營模式為居間行為？汽車客運？計程客運服務業？ —從臺灣臺北地方法院 105 年度簡上字第 386 號民事判決談起

編目 | 民法

出處	月旦裁判時報·第 86 期·頁 14~24	
作者	侯英冷教授	
關鍵詞	Uber App 網路叫車平臺、與數位科技結合之實體服務、汽車運輸業、小客車計程運輸業、居間行為。	
摘要	<p>一、Uber 推廣其平臺立基於「共享經濟模式」，自認其屬網路居間，並非提供計程運輸服務，無意承擔汽車運輸之風險，而不以汽車運輸業者或計程客運服務業營運。</p> <p>二、然 Uber 公司所提供之服務應屬於與數位科技結合之實體服務，而依其實體服務性質定性其經營行為，乃以派遣駕駛之小客車計程運輸服務業，應依公路法第 56 條第 1 項向所在地公路主管機關申請核准營業。</p>	
重點整理	案件事實	<p>一、背景：</p> <p>(一) Uber 透過網路平臺建構一資訊透明化方式，提供乘客及計程車司機締約空間，使其雙方有一定的自主性及獨立性，頗受使用者喜愛。</p> <p>(二) 然 Uber 業者自認其屬網路居間，並非提供計程運輸服務，自始無意承擔汽車運輸之風險，而不以汽車運輸業者或計程客運服務業營運，此舉於各國備受爭議。</p> <p>(三) 我國主管機關認為 Uber 屬計程車客運服務業，依公路法第 56 條第 1 項負有申請計程車客運服務業營業許可之義務，歐盟立場與此相近。</p> <p>(四) Uber 於多國碰壁後，改與租賃車業者合作，提供同時出租車子與代僱司機之模式，規避汽車運輸業之法律外觀。</p> <p>(五) 本案之經營模式雖已不存在臺灣，但本案以共享經濟概念之網路交易模式仍值得探討。</p> <p>(六) 本案雖為行政爭訟判決，但法律爭議之事實基礎在於民事契約關係，本文試從民法之基礎契約關係分析 Uber 網路平臺的經營模式與實體經營模式對民事關係成立之影響與判斷。</p> <p>二、本案中，被告（交通部）主張原告未經申請核准利用網路平臺經營汽車運輸業攬載乘客收取報酬。</p>

重點整理	案例事實	<p>三、原告 (Uber 公司) 則主張其所經營項目未含汽車運輸業，未攬載乘客收取報酬，亦無與任何司機簽立契約、派遣或調度車輛。</p> <p>四、被告則主張原告利用 Uber App 攬客，由司機分擔載客工作並共同獲有利益，原告之行為本質乃經營計程車客運業，運送契約存在於原告與乘客間。</p>
	本案爭點	<p>Uber 公司透過網路平台提供乘客搭乘運輸之資訊以配對車與駕駛，由乘客透過預約叫車指定上下車地點，Uber 即依此資訊配對附近空車，經乘客與駕駛人都同意後進行載客服務，此行為態樣是否屬汽車運輸業之行為，或僅為共享經濟模式？旅客運輸契約存在於何人之間？</p>
	判決理由	<p>一、法院認為 Uber 之經營模式非屬汽車運輸業，亦非計程車客運服務業，其透過 Uber App 平臺所提供之乘客與駕駛配對屬於居間行為。</p> <p>二、理由為該平臺開放符合條件之車輛免費註冊帳號，加入無須任何費用、月租費、Uber 司機可自由決定工作時間、是否接案、主動取消行程等，Uber 公司對駕駛並無管理、監督之權，僅提供乘客與駕駛人配對媒合服務，而認為旅客運送契約僅存在於駕駛與乘客間。</p>
重點整理	解評	<p>一、Uber 服務分析：</p> <p>(一) Uber 推廣其平臺立基於「共享經濟模式」，認其非屬營業行為而無申請核准之義務。而此主張於德國行政法院被否決，其理由認為，共享經濟應是閒置資源的再分配，讓有需要者得以便宜代價借用資源，亦讓閒置資產者更有效利用資源，但 Uber 平臺是利用額外資源營運，非資產閒置之利用，基於運輸工具之公共安全考量，屬於需申請核准之營業項目。</p> <p>(二) Uber 公司對其 App 叫車平臺定位於數位科技服務，僅透過數位技術提供網路平臺居間，故主張其經營內容並非汽車旅客運輸。</p> <p>1. 本案判決對此肯定其經營模式為居間行為，僅提供旅客與駕駛人配對媒合服務，並非旅客運輸服務。</p> <p>2. 本文則認為：</p> <p>(1) 參考歐盟 98/34/EG 指令、2000/31/EG 指令、2015/1535 指令曾對數位資訊服務加以定義，其指出數位資訊服務是透過遠距或使用者個別指示，透過電子所提供之服務。</p> <p>(2) 依此定義，於交易過程中有實體物的服務或交付皆不屬於數位資訊服務，故 Uber 經營模式亦非純數位資訊服務。</p> <p>(3) 又其整個交易服務重點在於後端之實體服務，亦不符合歐盟對混合實體服務歸類於數位資訊服務之定義。</p>

重點
整理

解評

- 二、Uber 叫車平臺經營模式之法律定位為居間或結合數位之實體服務：
- (一) 本案法院判決肯定 Uber 叫車平臺屬網路居間服務，本文持懷疑立場。
1. 居間係將互相所不知的締約意願引導再一起，居間人在居間活動中為獨立中介者，僅為委託人提供資訊及機會，或進行周旋、磋商，使委託人與第三人訂立契約。
 2. 本院判決忽視成立民法居間之重要因素：
 - (1) Uber 公司對駕駛或乘客整個運送過程有相當大的控制，法院基於駕駛能決定是否接单、自主決定何時工作，即認為 Uber 僅係媒介駕駛與旅客之居間，稍嫌速斷。
 - (2) 尤其駕駛若無 Uber App 則無接单之可能，且亦無法決定最重要之交易價格，如何能成為 Uber 乘客的旅客運送契約當事人？
 - (3) 本文認為整個旅客計程運輸交易主體為 Uber，其所提供之服務並非單純數位居間，而是結合數位科技提供實體服務，乃短程旅客運輸行為。
- (二) 本文認為：
1. 依 Uber 公司之經營模式，其係透過 App 將乘客需求與駕駛供給配對後，提供 Uber 駕駛，經駕駛接单後上傳乘客需求給駕駛，駕駛再依指示前往載客。
 2. Uber 公司派遣駕駛，應屬於計程客運服務業，應依公路法第 56 條第 1 項申請所在地公路主管機關核准營業。
- 三、乘客方對於透過 Uber App 叫車之法律效果為何：
- (一) Uber App 已事先於其網頁公布其使用者條款，然此條款乃 Uber 公司事先單方面完成、內容冗長，乘客多不會閱讀或表達反對意見，因為不同意即無法使用平臺叫車，則此些條款之法約束力，於法律解釋上對於真實契約關係之成立不具有重要意義。
- (二) 本文認為：
1. 乘客透過 Uber App 叫車行為之定性，應依一般交易認知來定性其所提供之服務性質，即應回到當事人真意、目的、交易習慣及其他具體情事，本於誠信原則，討論此行為之定性，而非依照 Uber App 使用條款定性。
 2. 依一般人之認知，透過 Uber App 叫車與透過台灣大車隊叫車，法律效果應該是相同的，對於乘客來說兩者僅為不同車隊而已，而相對人通常即為車隊，而非駕駛個人，乘客叫車時針對的是車隊，亦非駕駛。此解釋符合交易實際運作，亦符合契約相對性原則。

重點整理	解評	<p>四、結論：</p> <p>(一) Uber 公司所提供之服務應屬於與數位科技結合之實體服務，而依其實體服務性質定性其經營行為。</p> <p>(二) Uber 公司之經營模式乃以派遣駕駛之小客車計程運輸服務業，應依公路法第 56 條第 1 項向所在地公路主管機關申請核准營業。</p> <p>依一般交易認知，與誠信原則解釋，應由乘客與 Uber 公司成立短程旅客運輸契約。</p>
考題趨勢	Uber 公司提供叫車平臺供程客叫車，其經營模式之行為態樣屬汽車運輸業之行為或居間服務？	
延伸閱讀	<p>一、林冠宇(2018)〈簡評歐洲法院認定 Uber 商業模式為運輸服務之判決〉，《科技法律透析》，第 30 卷第 2 期，頁 21-25。</p> <p>二、張瑞星 (2017) 〈論自用小客車網路叫車平台 Uber 之合法性爭議〉，《興大法學》，第 22 期，頁 141-205。</p> <p>※ <u>延伸知識推薦，都可在最多法學資源的【月旦法學知識庫】www.lawdata.com.tw 立即在線搜尋！</u></p>	

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！