



MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.

中華民國交通部

# 「共享經濟」-Uber自用車營業爭議

交通部

中華民國104年8月27日



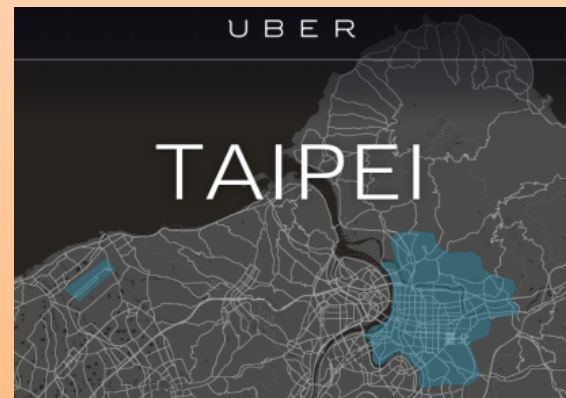
# 背景說明

## 汽車運輸業管理規範

- 汽車運輸業提供的運輸服務，皆與使用者及用路人之消費權益與生命安全息息相關，故多數國家對於汽車運輸業皆採行必要的管制(如費率)及經營規範。
- 管制目的係確保運輸業者能在合理報酬下維持車輛人員安全管理，提供消費者安全完善的運輸環境。
- 過去自用車輛雖有違規載客營業情形發生，惟多發生於公共運輸資源不足之時段/地區，且屬個別、分散案例。

## Uber+ 自用車載客

- 台灣宇博公司以Uber名義對外營運，按公司自訂費率向乘客收取車資與駕駛拆分，招聘個人司機以自用車輛(白牌車)集體非法從事載客經營，實質從事客運營業，並規避相關法律責任，違法經營事實與其科技應用或創新無涉。
- 單就自用車載客來說，偏鄉地區市場的確因公共運輸資源不足存在空窗，惟亦並非 Uber 目前著力之發展區塊。





# 主要國家監管現況

## Uber主張：部分國家及城市中已有合法納管之營運模式

- 首都華盛頓通過「營業車輛創新法規」對於Uber模式之駕駛、車輛、收費等進行管理。
- 維吉尼亞州臨時性協議，符合安全、保險及該州法規且持有交通營業牌照，核准臨時經營許可。
- 印度加爾各答將共乘平台納入資訊科技條例管理、預期將在近期內於菲律賓推動合法化。

## 主要國家監管現況

- 本部調查各國監管情形與Uber資料尚屬一致，除美國部分州(如加州)透過立法允許Uber運輸網路公司(Transportation Network Company, TNC)設立外，尚無資料顯示Uber以自用車輛從事載客服務情形於他國屬合法經營，包含荷、德、法在內等歐盟國與南韓等亞洲國家皆明令禁止。
- 截至目前為止，僅菲律賓以國家地位於2015年5月通過法規允許TNC模式經營。

- 允許地區分析：
  - 1.計程車供給量不足，或牌照數量受到嚴格管制。
  - 2.當地存在需求大於供給情形。
  - 3.儘管市場已有重疊，似有填補供給不足之機會。
- 我國市場現況：
  - 1.都會區計程車市場趨於飽和，或已經產生供過於求情形。
  - 2.Uber低價搶市，不僅存在市場重疊及經營門檻差異問題，更存在降低整體市場獲取合理利潤、永續經營之結構性問題。



# vTaiwan徵集意見與回應 (共識項目)



# vTaiwan徵集意見

## #1 共享經濟面



# 共享經濟面-意見與回應

## 1.我覺得類似共乘，但由開車的人向共乘者收費的概念，是可行的。

- 共乘(car pool)：屬於旅次**成本分攤**的概念、所收費用係分攤該旅次所必須產出之成本、所稱閒置資源利用係指該**既有旅次**之空間座位。
- 共乘媒合平台在我國已運行多年(如北北基桃共乘網、Ptt共乘板)，在平台管理者監控與供需雙方皆足具法治觀念自律下，鮮有共乘提供者藉由共乘獲取營利報酬情形。
- Uber：招聘白牌車**為Uber開車**，商業模式與汽車運輸業無異，差異僅在規避運輸業法定營業資格及法定駕駛執業資格，與共乘並無關聯。

## 2.我覺得 Uber 是一個共享平台的概念，而非僱員的概念。Uber 是以一個平台管理者的角度來監督在平台上的合作司機及乘客。

- Uber與駕駛之僱傭關係本應就其營業事實依法認定。
- 2015年6月加州勞工委員會裁定，**Uber司機屬於雇員身分**，非獨立合約人員。(The New York Times, 2015/6)
- 即便已通過允許Uber經營之政府，亦面臨來自**Uber實際經營情形**與違反法規之衝突爭議。







# 共享經濟面-意見與回應

(Uber營運模式 = 共享經濟概念?)

## 何謂共享經濟

2013年3月經濟學人以「崛起中的共享經濟」為標題，強調透過網路的溝通與協調，讓供需雙方得以互取所需，成為崛起中的創新服務模式。

傳統經濟中很大的一部份是中介、代理收著不合理的費用。但是在共享經濟裡，經過網路就可以讓資源提供者和需求者直接搭配。  
(前google大中華區總裁李開復)

## 共享經濟營運案例

591租屋網  
eBay-二手物拍賣平台  
ebay

媒合資源提供與需求二者  
成交金額由交易雙方決定

供需雙方以平台互取所需  
無控制雙方合意成交金額

## Uber實際營運模式

駕駛招募、審核管理、車輛檢驗、教育訓練、運費控制權、調度指派、人員獎懲、皆由Uber執行。且有一定比例之全職駕駛。

乘客依Uber所訂費率給付車資給Uber後與駕駛拆分，供需雙方不得自由以合意價格直接搭配。

矛盾的共享概念  
OR  
實質運輸業?



# 共享經濟面-意見與回應

## 3.我認為，Uber 是一個可以創造彈性就業機會的商業模式。

彈性就業特性早已存在於我國計程車客運經營模式。

- 個人之閒置資源(時間、車輛)，即可向車行租車營業、或以自備車輛方式參與經營。
- 閒置資源欲以載客行為獲取報酬，即應肩負相對之營業責任。
- 符合法定執業與營業資格、接受公權力之監督僅係法規最低之要求。
- 彈性就業並無法規避對於員工的勞動和保障責任，亦無法忽視對於原本倚賴小客車載客維生之正職駕駛權益之傷害。

## 4.我認為，共享經濟能降低社會資源的浪費。

我國暨歐盟、南韓後亦積極針對共享經濟推動相關政策。

- 惟歐盟主要國家及南韓對Uber之禁止已表明Uber個案非屬該國共享經濟政策之立場。





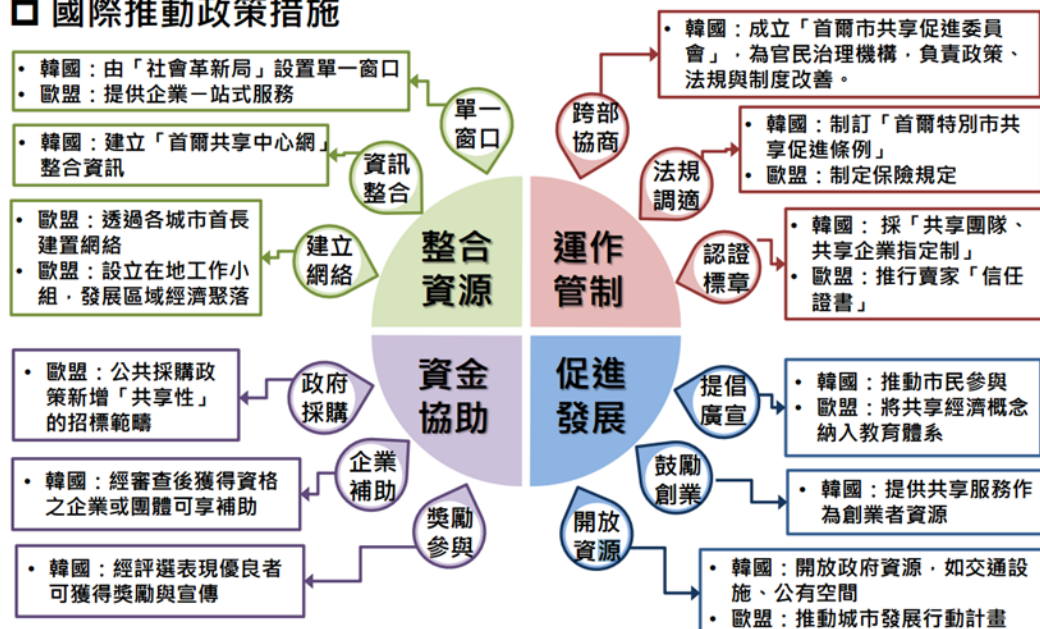
# 共享經濟面-意見與回應

積極推動共享經濟政策  
，整合資訊及調適法規



同步宣告Uber自用車經營模式  
屬違規經營並明確採取重罰

## 國際推動政策措施



(資料來源：共享經濟崛起對臺灣中小企業之機會與挑戰，經濟部產諮會，2015年4月)

計程車法規發展相對完備、營運相對成熟之國家幾無Uber自我詮釋共享之空間



# vTaiwan徵集意見

## #2 法規管理面



# 法規管理面-意見與回應

1.我覺得政府應該對運輸業設置公平的管制規則，而不是保護特定的既得利益者。

就本個案而言，既有計程車業並非既得利益者。

- 運輸業法規對於營業與執業資格僅有**最低要求之基準**，符合資格者如Uber皆可申請籌設。
- Uber迫使各國符合法規基準之計程車業者抗議反彈之癥結即在於「**不公平**」。
- 政府必然歡迎科技，但計程車是一個行業，對業態的管理必須兼顧安全、公平、合法之精神。

2.我覺得政府應該能藉由面對 Uber 的挑戰，同時改善計程車的監管與評價制度，讓計程車的司機與乘客也能獲得如 Uber 一樣的服務品質。

- 運輸服務品質的高低，**應在共同遵守法規下進行才有實質比較意義**。
- 豪華車款、客製化乘車已在小客車租賃業法規規範下提供服務。
- 針對資通訊科技之應用發展是否足具提供計程車更多的法規鬆綁空間，交通部已配合計程車優質化推動時程進行研議。



# 法規管理面-意見與回應

3.我覺得我覺得現在已經是一個科技時代，很多事物及法令規範都應該因時因地制宜，而不是墨守成規。

計程車是個非常古老的行業，長久以來法令規範皆持續依現況發展程度持續變更。

- 我國**已完成**各(實體、網路)平台派遣計程車業務納管法規，並規範其應負之管理監督責任。
- App叫車、信用卡給付車資等技術早有商業應用，與法令規範之管理監督責任無涉。
- 即便Uber踏足**無人車載客**研發，倘商業模式不脫客運本質，終須回歸運輸業法規調適。

## Uber爭議後 他國修法案例

(外館函復財政部調查結果)



新加坡	法國
<ul style="list-style-type: none"><li>• 因應第三方計程車訂車服務擬訂定基礎規範</li><li>• 須向交通主管機關申請核准</li><li>• 僅能派遣合法計程車及合格計程車駕駛</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 針對Uber網上租車的非法營業模式已完成立法程序。</li><li>• 自2015.1.1起禁止類似Uber的逃避賦稅的網上租車公司進行非法的地下經濟活動。</li><li>• 違反者將處以罰鍰30萬及2年徒刑。</li></ul>

- Uber以其資本財力於各國經營計程車同類業務，在無法遊說多數國家政府其合法化經營之合理性下，亦能以因地制宜標準思考**與欲投資經營國家之法規調和**，尋求合法永續經營。



# vTaiwan徵集意見

## #3 安全議題面



# 安全議題面-意見與回應

- 1.我覺得我覺得應該審核人員。乘客保障。駕駛權益都要兼顧。最重要還是安全第一。
- 2.我覺得 UberX 自用車載客時，應該要投保汽車乘客責任險。

政府對計程車諸項之限制規範於立法時亦源自當時社會上對安全議題之疑慮。

- 重點仍在於Uber如何看待自身的企業責任。

## Uber身家調查漏殺人犯 加州檢擴大提告

推薦

15



REUTERS 路透社 - 2015年8月20日 下午1:53

（路透舊金山19日電）今天公布的法庭紀錄顯示，美國加州檢方擴大針對線上叫車服務平台「優步」（Uber）的民事訴訟，認定「優步」的身家調查有所缺漏，沒有查到一些曾因殺人和性侵遭定罪者。

舊金山與洛杉磯地檢署檢察官昨天遞出修訂後的訴訟書，訴訟書指出，他們去年12月提告之後，又發現「優步的身家調查過程有系統性缺失」。

新遞出的訴訟書寫道，登記在案的性侵犯、身份盜竊、闖空門的小偷、綁架犯、殺人罪定罪者，都曾通過「優步」的篩選程序，為該公司開車，直到該公司被指提供違法載客。

舊金山地區檢察官賈斯康（George Gascón）今天發布聲明說：「我支持技術創新，但創新不是給公司執照，讓公司在攸關安全的議題上誤導消費者。」

創新法規指標之加州政府於法規開放後，仍面臨必須務實檢視Uber持續發生的顧傭關係、企業責任等本質爭議。





# 安全議題面-意見與回應

3.我覺得即使 UberX 沒有職業駕照或車體有明顯標示以辨識，但因其每趟行程皆有行程紀錄，也感到安全。。

4.我覺得 UberX 現有保障乘客權益的機制已經足夠，放行營運可以讓民眾多一個便捷的交通方式。

企業經營者對於安全與消保機制無法作為規避營業責任及政府監理之理由。

- 任何為保障乘客乘車安全制度與人性相抗衡下，皆不可能十全十美，僅能降低危害安全事件發生之機率，因此需要政府使用**公權力**持續、反覆地進行稽查與檢核。
- 經營成本外部化不等於成本不存在。

## 假Uber載客遭識破 女跳車滿身傷

f 推薦 3.1k

中時電子報  
china-times.com

作者謝幸恩／新北報導 | 中時電子報 - 2015年8月22日 上午

5:50

中國時報【謝幸恩／新北報導】

22歲詹姓女子16日透過手機叫車系統「Uber」叫車，劉姓男子**佯裝Uber駕駛**，哄騙詹女與其友人上車，事後向詹女索取車資不成，竟趁詹女友人下車時，駕車載她揚長而去，詹女跳車脫逃，滾得滿身傷（見圖，謝幸恩翻攝）；劉男昨到案後矢口否認，警訊後，被依詐欺、傷害、妨害自由等罪函送。



簡報結束  
敬請討論