在全球頗受爭議的Uber，前年與車行及租賃車業者合作，「轉型」為平台經營，以「靠行」的方式，維持Uber的市場經營。 但這種換湯不換藥的作法，仍然引起計程車業者不滿，交通部傳出擬修正汽車運輸業管理規則103之１條，要求租賃車輛須以時租、日租方式計費，被視為是Uber條款，此議題也引起Uber司機不滿，於四月底群集在凱道前抗議。 　 交通部為顧及現有計程車司機和業者的權益，要求Uber轉型為多元計程車，並成立車行。多元計程車與一般計程車的差異，主要是在「外觀」，不需要車頂燈、車身不需要是黃色、不需要噴車行識別、車牌為白底紅字，而Uber最在意的是收費方式，多元計程車的費率不得低於現行計程車，且一樣要裝錶收費。 Uber對於消費者最大的「吸引力」就在於彈性費率，不一定真的比計程車便宜，但會根據選擇的車款、車輛供需狀況來計費，一旦收費方式被納入規範，就失去Uber的商業模式了。 若以市場機制而言，Uber提供車款選擇，在不同時間可藉由不同價格來決定供需媒合的狀況，且價格在「成交」前就會被計算出來，此外，車款有別於黃色計程車，常常會有意外的「驚喜」，因此廣受消費者喜愛，在台灣加入Uber平台的消費者已超過300萬，顯示Uber的營運模式的確有吸引到消費者。 而政府為了廣大計程車司機的生計，也「不得不」出手干預，以保障計程車司機的生計，但此舉也反應出現行的計程車制度受到了市場機制的挑戰。 計程車屬於大眾運輸工具之一，所以要受到政府的監督管理，每次計程車費率要調整，也都引起社會上的注意。有趣的是，有公訂價的計程車費率反而受到沒有標準價格的Uber挑戰，而社會上也沒有一面倒的支持現行計程車制度，顯示消費者不是真的在乎那五塊、十塊，而是哪一種選擇更能符合自己的需求。 經濟學之父亞當史密斯在《國富論》中提到，市場上有一隻「看不見的手」會穩定市場機能，也就是市場中的供需機制。在完全競爭市場中，政府應該減少干預，讓市場機制自己找到平衡。而政府對於一些攸關民生經濟的商業行為，的確必須要伸出干預的手，來維持民眾的權益，以免獨占或寡占市場掌控市場，讓市場價格過高而導致民眾無力負擔。 台灣的計程車市場原則上是開放的市場，但計程車是被管制的行業，事實上被許多車隊所控制，因此，台灣的計程車市場應該屬於寡占市場，理應受到政府管理，但政府的管理有沒有顧及民眾需求，又是另一層考量。 Uber雖然被稱作是共享經濟，但筆者之前以多篇文章分享，其實就是一種商業模式，一個新的商業模式會成功，必然是獲得市場的接受，對政府管理單位而言，除了「維持公平」外，也應思考現行制度是否有調整的空間，畢竟Uber的營運模式已經被市場所認可，若能列入政策考量，甚至刺激現行計程車業者，對市場和整體計程車業者而言，或許更是一種提昇消費者滿意度的作法。  
  
原文網址: 動腦新聞 https://www.brain.com.tw/news/articlecontent?ID=47773#7SDFNOXM