

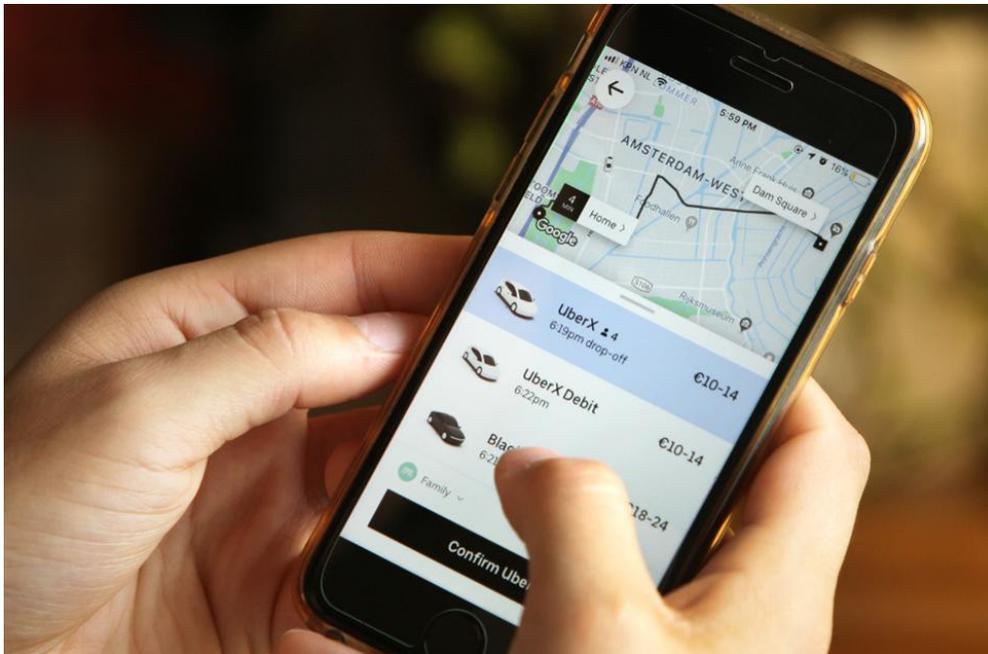


Uber行不行？目前沒問題！

記者 林怡恩 報導

2019/10/13

共享經濟正夯 Uber從中竄起



Uber叫車示意圖 (圖片來源 / [Forbes](#))

用兩句話來形容共享經濟：「我需要它，但不需要擁有它。」以及「我擁有它，但好像不需要用到全部，乾脆分給大家一起用好了。」簡單來說，共享經濟就是將多餘的資源分享出去，讓需要的人使用，如此一來能將資源發揮到最大值：使用者能以相對便宜的價格獲得幫助，也能分攤資源擁有者的成本，可謂雙贏。近年來，共享經濟興起，從汽車到住宿、從食物到醫療，無論什麼行業或項目都可以共享，共享什麼都不奇怪。

Uber便是在這個趨勢下的產物，更可說是共享經濟B2C (business to customer) 類型中的典範。其公司成立於2009年，總部位於美國舊金山，目前已在全球785個城市提供服務。Uber透過平台的建立，媒合車主和乘客，讓轎車司機多一個工作機會，也提供需要搭車的民眾一個新選擇，而後Uber再從中收取手續費，三方皆獲利。Uber和一般計程車最大的不同在於乘客可以透過app迅速地叫車，而

app結合衛星定位，讓駕駛和乘客獲得對方的正確位置，同時計算行車路途以事先報價。

爭議頻傳 規範不及

2018年10月，Uber在台北發生一起嚴重車禍，司機在轉彎途中撞上對向計程車，導致計程車翻覆，對方乘客被拋出車外，送醫急救。這起車禍誰該負責？此時網路謠言四起：「搭乘Uber等於租車，乘客在法律上是承租人，因此發生車禍乘客須負連帶責任。」根據《民法》第188條規定：「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。」對於搭車的乘客是否需要負責，前公平會主委、現國立政治大學法律學系教授吳秀明持否定意見：「《民法》第188條規定的是受僱人需選任、監督受僱者，但乘客只是叫車而已，並沒有達到『選任、監督』這個條件，因此『乘客須負連帶責任』並不成立。」那麼Uber公司會負責嗎？據關鍵評論報導，其發言人曾表示：「提供運輸服務的是租賃業者，Uber只是協助媒合雙方。誰提供交通服務，誰就是主要承擔者。Uber的責任是如果檢方需要資訊，我們可以提供交通過程、行車定位等資訊。」也就是說Uber主張它僅僅是一個供駕駛和乘客使用的平台而已，Uber肇事後的責任歸屬仍有待討論。

另外傳統計程車規定司機得將車牌號碼和駕駛執照掛在車內，駕駛姓名、證號等全寫在上面供乘客瀏覽，Uber卻只有駕駛名稱寫在app上，因此許多民眾憂慮可能因駕駛資訊不完全使得駕駛大膽犯罪。這種憂慮並不是子虛烏有，2016年8月發生了全台首起Uber駕駛被起訴的事件：某司機將女性乘客載至汽車旅館性侵犯成功。對此，Uber回應會全力配合警方的調查工作，也在第一時間終止與該駕駛的合作。Uber表示有參與統一保險，且每一位駕駛在申請合作前皆會進行背景審查。不過Uber仍因保險內容不透明且審查機制有漏洞而飽受外界批評，Uber司機犯罪的新聞也時有所聞。

除了上述例子，Uber仍有許多爭議尚未平息，讓些許民眾對此叫車平台保持懷疑的態度。Uber是優是劣，民眾也各持所見：經常搭乘Uber代步的民眾王怡昕表示：「我覺得Uber可以在線上叫車很方便，又比計程車便宜。不會特別去想它不安全，不然也還有評價可以看。」而從沒搭乘過Uber的民眾趙立雯則表示：「Uber不像計程車會把駕駛名字掛在車內，且計程車出事的話還有車行可以保障，我比較安心。」

與其說是Uber的問題，倒不如說是共享經濟這個趨勢所帶來的共同問題。目前法律規範的是舊有的營運模式，共享經濟的概念太新，且在未做好配套措施和規範前就已上路，導致問題日益顯現。該如何去緩解此種營運模式所帶來的爭議，應當是政府近年在制定規範時的首要之急。

Uber進軍台灣 合法之路坎坷

Uber來台大事紀

- 2013.4 ○ Uber進軍台灣
- 2014.7 ○ 計程車司機首次上街
抗議Uber司機沒有執照、非營業用車
- 2017.1 ○ 修改《公路法》
Uber將被裁罰11億
- 2017.2 ○ Uber退出台灣
- 2017.4 ○ Uber重返台灣
轉向「多元計程車模式」營運
- 2018.2 ○ 計程車二度上街抗議
- 2018.5 ○
- 2019.2 ○ 政府擬定《新Uber條款》
將嚴重影響Uber目前營運模式
- 2019.10 ○ 《新Uber條款》上路
政府允諾給予寬限輔導期至12月



Uber來台大事紀年代表 (圖片來源 / 林怡恩重製) 資料來源 : [Uber部落格](#)

自2013年Uber正式進軍台灣以來，民眾對其接受度頗高，一下就可以和計程車業抗衡，卻也因此侵蝕計程車生意。2014年7月，計程車司機首次上街，抗議「Uber司機沒有司機執照」、「Uber車輛不是職業用車」等問題，並質疑Uber的合法性。

2016年蔡政府上任後正視Uber問題，指正Uber並未「納稅、納保、納管」，更於隔年1月修改了《公路法》78-1條：「在未合法登記的情況下行計程車載客之實，得依法罰款最高2500萬元。」罰金加上高額檢舉制度，使Uber在不到兩個月間就被裁罰超過11億。

面對高額罰款，Uber決定於2017年2月暫時退出台灣市場，並於同年4月調整營
國立交通大學機構典藏系統版權所有 Produced by IR@NCTU

運模式後返台。新Uber與「租賃車」及「計程車」合作，駕駛得是「合作車行司機」或考取「職業小客車」證照，且汽車得依法登記為「職業用車」才能上街載客。

2018年5月和11月，小黃司機二度上街，抗議政府並未積極取締網路叫車和小客車租賃間的灰色地帶，仍有許多並無職業駕照的司機透過網路（Line群組等）攬客。為輔導計程車業者競爭，政府於2019年推動計程車汰舊換新方案，並規劃補助金。

2019年2月，政府更研擬推動《新Uber條款》（全名：汽車運輸業管理規則第103條之1修正草案）。法規生效後將對Uber造成嚴重影響：計費方式改為日租、時租，並不得提供優惠卷給乘客；租賃小客車不可以在路上巡迴，也就是說司機載完一趟必須回車行等待下一位乘客叫車。Uber公司對於此條款非常不能接受，稱《新Uber條款》「完全犧牲了台灣『創新』的機會」。條款釋出後，上千位Uber司機用汽車排出「103-1 NO」字樣，希望政府能調整法規。此事件甚至引起了美國政府關注，美國在台協會去函，直指蔡政府可能讓台灣成為對投資者不友善的環境，不但讓外資不敢進入，也會讓台灣錯過數位創新帶來的經濟成長與消費利益。

與交通部攜手合作 沒有人應該輸

《新Uber條款》訂定2019年10月6日上路，交通部次長王國材表示，9月之前Uber司機大多抵制此條款，而9月之後則許多駕駛開始有意報考，導致場次爆滿。交通部也收到許多駕駛陳情，表示時間太趕沒辦法報名考試。

對此，10月交通部允諾給予Uber兩個月寬限期，暫緩實施此條款，初步規劃11月前駕駛要取得職業證照，而車輛需在12月前擁有計程車牌，否則將開罰。Uber同時也宣布轉型為「多元化計程車」，並與交通部合作，一同輔導駕駛獲得執照和牌照。

Uber的轉型對於駕駛來說影響重大，Uber駕駛唐翊中即表示：「要花時間考試很麻煩，不過還是先考看看，之後怎樣再說。」對於乘客則不會有太大影響，App叫車、信用卡付款等功能皆照舊，上路的車子也仍為私家轎車，只是車牌將改為紅字白底的營業用牌照。至於消費者最關心的費率問題，交通部提出「協議費率」配套方案，只要Uber合法，未來將讓Uber保有浮動費率，不過可能會有下線的限制。

縮圖來源：[Forbes](#)

關鍵字：Uber、合法性、新Uber條款、計程車、共享經濟



記者 林怡恩



編輯 馬鈺絜