

投稿類別：  
商業類

篇名：  
Uber 共享經濟模式在台的寧靜革命

作者：  
段彥慈。曉明女中。高一丙班。  
江采容。曉明女中。高一丙班。  
吳芷妮。曉明女中。高一丙班。

指導老師：  
林倍賢老師

## 壹、前言

### 一、研究動機

近年來 Uber 在台灣合法與否的議題正引起全國來自不同群體的聲浪，反對者持其立場，贊成者亦所在多有，Uber 也因此和計程車所屬的台灣大車隊對簿公堂。我們希望藉由此篇文章的研究與探索更深入的了解這個新興交通運輸工具的營運模式，藉此探討究竟是提供高品質車款、司機服務的 Uber，還是傳統且較普遍的計程車會得到最後的勝利？又或者如何在 Uber 與計程車之間達到平衡？

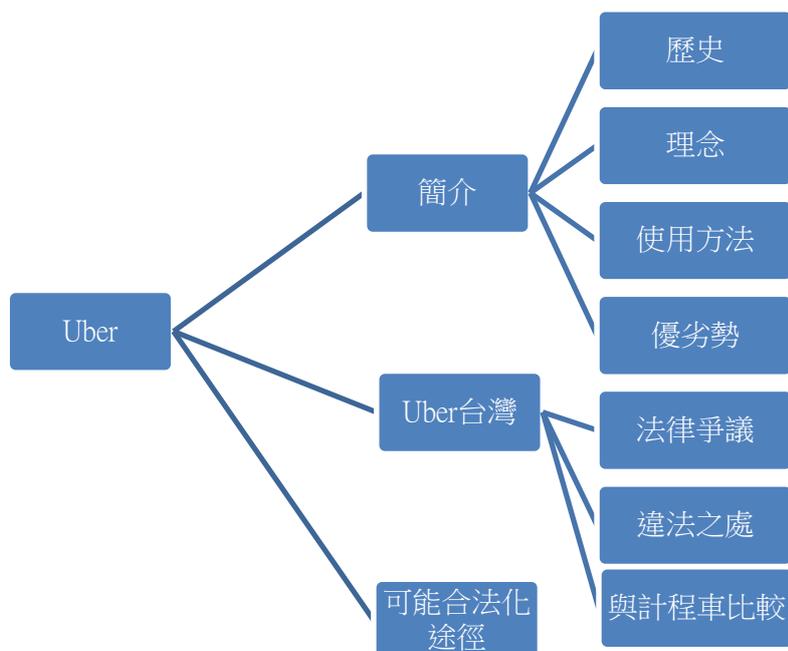
### 二、研究方法

由於 Uber 是新興產業，因此我們透過文獻分析法，蒐集各類雜誌、新聞、專訪等資料，參考相關書籍，如分享經濟的華麗騙局、共享經濟時代等，並與指導老師討論，進一步統整出研究內容。

### 三、研究目的

透過此研究深入了解 Uber 的理念、經營模式及在台現況，並探討其與計程車之差別及合法途徑與爭議等，以分析 Uber 在台合法化的可能性。再經由研究其商業活動及營運模式，瞭解共享經濟的利弊。

### 四、研究大綱



(圖一資料來源：研究者繪製)

## 貳、正文

### 一、Uber 簡介

Uber 是一間交通網路公司，以應用程式連結乘客與司機，提供租車及實時共乘的服務。Uber 有兩種車款供消費者選擇：價格低於一般計程車的「菁英優步」和以高級車款為主的「尊榮優步」。近年來，Uber 成為崛起中的創新產業，新型的服務使其橫掃全球市場，成為共享經濟的代表性企業。

#### (一) 歷史

表一：Uber 的發展歷程

時間	發展
2009 年	由特拉維斯·卡蘭尼克 (Travis Kalanick) 和格瑞特·坎普 (Garrett Camp) 成立，最初名為 UberCab
2010 年	在美國舊金山提供首次服務
2011 年	在法國巴黎正式營運
2012 年	進入倫敦市場
2013 年	在台北試運，並於 7 月 31 日正式營運
2014 年	擴展到中國北京
2016 年	與中國滴滴車行合併

(表一資料來源：研究者整理)

#### (二) 理念

Uber 的核心理念是：提供每個城市更好的生活品質，它們堅持高服務性質並為城市帶來正面的能量。而其經營理念則是共享經濟，「**其主要的精神是把自己目前用不到的東西出租給需要的人使用，用閒置資產來創造經濟效益**」(胡會榮，2015)。Uber 是一個網路平台，媒合顧客及提供服務者。乘客被載往目的地，司機則賺得利潤，而 Uber 從中抽成。Uber 共享經濟模式，可謂一箭三雕。

#### (三) 使用方法

使用者下載 Uber App 後，新用戶需要輸入基本資料及信用卡資訊以註冊新帳號，接下來選擇費率方案、確認上車地點，就可順利搭乘。若想取消訂車，五分鐘內取消不額外收費。另外，頁面亦提供「車資平分」、「分享行程」、

「聯絡司機」、「變更付款方式」等服務。

#### (四) 優勢與劣勢

##### 1、優勢

Uber 是一個經營資訊服務媒合平台的新型企業，所有 Uber 的交易均是以電子化的方式進行。搭車前，乘車的時間、距離、費用由系統事先估算。若經查實司機有繞路的行為，Uber 會將多出的里程及時間費用退回給乘客。搭車時，Uber App 可以即時分享搭乘資訊，增加安全性。下車時，搭乘費用直接由註冊時填寫的信用卡支付，省去支付車資的時間。最後，Uber 的一大特點是採雙向評價機制。司機與乘客互相評價，評價過差的司機可能面臨解聘。因此 Uber 司機普遍服務優良、車輛的整潔及舒適度皆有一定的水準。

##### 2、劣勢

**「Uber 跟計程車公司和叫車公司最大的不同，就是旗下司機幾乎都沒有營業用駕照、車子也沒有營業用保險和牌照。」**（客座投稿，2016）第一，Uber 司機未領有國家所核發的職業駕駛執照，也未經過國家考試及專業訓練。第二，乘客保險不明確。台灣計程車業者須依法投保 1600 萬責任險，而 Uber 官方雖稱有投保商業責任險，卻不對外公開細節。若 Uber 未確實投保乘客責任險等保險，一旦乘客發生意外，未必能得到相應的補償。

## 二、Uber 在台灣

### (一) 簡介

雖然目前 Uber 在台灣是不合法的，但因它多元性和方便性，使用者不斷地在增加，即使尊榮優步的價錢高於計程車，其優良的服務，如為乘客開門、車內非常乾淨、車上備有雜誌和礦泉水等，仍強烈吸引眾多消費者。

在使用人數增加的同時，Uber 累積的罰款高達 5000 萬元。交通部 2016 年三月修正「自用車違規營業裁罰基準」，加重處罰自用車違規營運載客。也呼籲民眾不要搭乘 Uber 或成為 Uber 駕駛；同年 12 月《公路法》第七十七條，即所謂的 Uber 條款更修法通過，最高罰金從原本的新台幣 15 萬元增至 2500 萬元。由於罰金不堪負荷，Uber 宣布在 2017 年 2 月 10 起暫停在台服務。雖然雙方在已在法庭多次交鋒，但目前仍無法有效的溝通。Uber 要在台成為合法經營的行業，還須與政府進行多方協商。

## (二) Uber 的爭議點

在Uber合法與否的爭議中，政府抱持的立場為希望Uber合法成為在地企業，遵從台灣法規，並與計程車公平競爭，因此在Uber經營符合法律規範前，政府不會同意其在台灣的發展。除此之外，計程車業者考慮的是自身的商業利益。只要Uber順利發展，就會有激烈的市場競爭存在，而他們的生計恐怕會受到嚴重的影響，想當然耳，他們不會希望Uber在台灣合法。

另一方面，Uber 考量的則是它在台灣的市場利潤。Uber 在台的載客量已達到一定的水準，且營收也不算一筆小數目，因此雖然 Uber 遊走法律邊緣，也繳了不少罰款，卻仍堅持這條創新產業的路，並與政府及計程車業者積極協商。

## (三) 與台灣法規不合之處

### 1、未經許可經營汽車運輸業

Uber 在台灣成立時，登記為「台灣宇博數位服務股份有限公司」，屬於資訊服務業。但 Uber 卻從事汽車運輸相關業務，此部分沒有營業許可。

### 2、未依汽車運輸業管理原則執行

交通部認定 Uber 以科技公司之名，從事運輸業經營之實。但在汽車運輸業的法規中，營業的車輛和公司除了要有駕駛和車輛登記外，還須繳交其他相關費用。交通部官員在今年 8 月表示，Uber 若要在台灣合法經營，就要申請汽車運輸業執照或計程車客運服務業執照。並且提供服務的須為合法司機和經過登記的車輛。

### 3、未完成繳交稅金之義務

在 Uber 的經營模式中，乘客是透過信用卡將消費的金額付費給 Uber 位於荷蘭的總部，因此乘客所消費的金額被視為境外交易；連 Uber 對司機的抽成費用也是交由總部一併處理，台灣分公司僅進行品牌推廣和司機服務等業務，因此 Uber 在台灣的经营只有業務支出，卻沒有收入紀錄。也就是說，根據台灣的法規，政府幾乎無法向 Uber 課稅。

雖然台灣區總經理顧立楷表示 Uber 有按時繳稅，但是這番說法卻引來各

方質疑。且有議員指出，Uber 在台灣所繳的營業稅是來自系統開發的收入，而非營業行為。Uber 在台載客累積營運收入約 30 億元，而 Uber 從中抽成的金額有 7.5 億，但政府在這部分卻課不到任何稅。對此 Uber 回應：「是台灣沒有制定稅法讓 Uber 繳稅，且司機仍需申報個人所得稅。」(聯合新聞網，2016)

#### (四) Uber 與台灣傳統計程車業者的比較

Uber 來到台灣後，衝擊傳統計程車業市場。相較於計程車業者，Uber 的服務品質普遍較高，車輛狀況及司機水準也較佳。創新且便利的服務吸引許多台灣民眾搭乘。Uber 的加入影響台灣舊有的計程車業生態，卻為大眾提供另一種新選擇。下表為 Uber 與計程車的比較：

表二：台灣傳統計程車與 Uber 的比較

	Uber	計程車
申請營業項目	資訊服務業	運輸業
叫車方式	App (自動配對車輛，並顯示司機、車輛的資訊，可估算車資)	電話、App、便利商店叫車
計費方式 (以台北為例)	尊榮優步： 1、基本車資115元+每公里22元+每分鐘5元 2、最低車資：150元 菁英優步： 1、基本車資30元+每公里11.5元+每分鐘2元 2、最低車資：50元	起程 1.25 公里 70 元， 續程每 200 公尺五元
司機條件	1、申請良民證 (無任何刑事紀錄) 2、駕照審查證明書 (無違規肇事紀錄) 3、若要加 Uber Black (尊榮優步)，另須取得職業駕照及投保第三方責任險	1、需取得職業駕駛執照 2、申請執業登記證 (每年定期檢驗) 3、所有司機必須由車行管理 4、依道路交通管理處罰條例第 37 條，特定刑事犯罪者(如蓄意殺人、擄人勒索、妨害性自主等)不得執業
車輛狀況	依監理規定驗車，車況新，且對內裝及外觀有一定要求	依監理規定定期驗車

(表二資料來源：研究者整理)

### 三、Uber 可能合法化的途徑

Uber 在國外，因各國法律差異，產生不同的結果，有的國家視其不合法，如南韓、德國、法國。另一方面，Uber 在許多國家擁有高滿意度，以多倫多為例，在 802 名受訪者中有 93% 的人滿意 Uber 的服務，而僅有 52% 的人認同傳統計程車服務。Uber 在台灣同樣擁有高支持度，其在台灣也有相當程度的潛力與合法的必要。而 Uber 若要在台灣合法，有以下幾點可能的途徑：

#### (一) 美國加州模式

2013 年，加州公共事業委員會授予如 Uber 等以網際網路提供運輸服務的公司合法性，成為最早針對網路運輸業立法的地區，並稱其為交通運輸網路公司 (Transportation Network Company, TNC)。台灣政府可修法或提出類似 TNC 法規，使 Uber 在台灣能合法營運。

交通運輸網路公司是指：**「利用線上使用的應用程式或平台，聯繫駕駛和乘客一起使用駕駛私人車輛，提供預先安排的交通運輸服務。」** (Tom Slee, 2016)。其規定包括：第一，司機至少有一年駕駛經驗、近三年內無重大違規行為及近七年內未有酒駕和吸毒影響駕駛的紀錄。第二，網路運輸業者須提出司機訓練計畫和相關報告，例如載客紀錄、駕駛工作時數等。第三，載客車輛須經權威認證的第三方機構進行 19 個車輛部件的安全檢測，每年複檢。第四，每輛車均須投保每件交通事故至少一百萬美元的商業責任保險。

台灣若要效法加州設立類似 TNC 法規管理如 Uber、Airbnb 等新興網路平台公司，使其在台灣合法的前提是，Uber 願意遵守台灣法規，在公司的營運上進行彈性的調整，針對台灣的法律、政府和外界的疑慮修正平台的經管模式。繳交稅捐、營業登記符合服務內容。並考慮乘客的權益，投保保險，與政府及計程車業者審慎地溝通後，加州的合法化途徑才能在台灣順利施行。

#### (二) 中國合併模式

2016年8月1日下午中國滴滴出行宣布與中國Uber合併，將收購Uber在中國的品牌、業務等營運。

Uber進軍中國後，所帶來的獲利遠比不上付出的成本。光是2015年Uber就損失了超過10億美元，龐大的成本也對Uber的首次公開上市造成阻礙。除了成

本過高之外，短時間內難以超越中國本土的滴滴出行也是原因之一。Uber創始人之一的Travis Kalanick在今年年初接受採訪時表示，因為對手過於強大，因此Uber在中國的業務沒有取得預期的成果。滴滴出行在中國市場的占比超過八成即使Uber位居第二，但市占率仍相差懸殊。雙方在競爭時為了爭奪較高的市佔率，都付出了高額的現金補貼。在這樣的競爭狀況下雙方都處於虧損狀態，可謂兩敗俱傷。

但是在合併後，對於兩方都有好處。對於Uber來說，它不僅可以卸下經營中國業務的重擔，也能繼續往公開上市的目標前進；對於滴滴出行來說，收購了Uber後，它成為了一間由騰訊、阿里巴巴和百度共同投資的公司，且估值上看350億美元。綜上所述，Uber被收購也不代表它在中國市場經營失敗，因為這場交易為雙方帶來了不容小覷的商機。

目前Uber在臺灣遭到反對的主要因有：保險問題、稅金繳納問題、部分司機未符合計程車司機駕駛資格等，若與在臺灣合法登記的業者合併，即可有效解決上述問題。不過依臺灣目前的市場看來，並沒有太大的誘因促使Uber採取與中國相同的方法。Uber與滴滴出行合併的目的是「以退為進」，光是滴滴出行的年訂單就有14億，臺灣的業者根本無法達到如此之大的訂單量。除此之外，Uber與滴滴出行的股東重疊度相當高，但在臺灣並沒有Uber股東重疊度如此高的企業。因此，雖然仿中國滴滴出行模式也是一種辦法，但是執行的可能性並不高。

### （三）Uber 出資入主台灣業者

這是一個較少國家採納的方法，但因UberTaiwan已有約 100 萬註冊用戶、上萬名司機的規模，且台灣法規上對交通運輸產業的外資投資沒有限制，所以Uber也可考慮以這種方式進入台灣市場。

不過採行這種方式需付出相當成本，Uber可能會面臨成本與利益間的兩難。台灣雖沒有像中國般龐大的市場，但依舊為Uber帶來不少利益。Uber是否要與台灣業者合作，也是一個值得思考的問題。

### （四）加州及中國的Uber概況

前述所敘的美國加州模式及中國合併模式，皆可能使Uber在臺灣成為合法企業，且兩種模式間有許多不同之處，下表則對兩者進行比較：

表三：Uber 加州模式與中國模式的比較

國家	美國(以加州為例)	中國
監管平台方式	1、另設「交通運輸網絡公司」(TNC)，與計程車分開監管 2、需提供車輛及駕駛意外保險	1、另設新行業「交通運輸網絡公司」，與計程車分開監管 2、要求平台伺服器設在中國 3、平台業者擔負承運人責任，負責監管網約車與司機
營運模式	凡公司、合夥、個人獨資或其他創投方式皆適用於加州「交通運輸網絡公司」的概念。	基於資金及中國對本土產業照顧扶持的情勢，Uber 以讓滴滴出行加入 Uber 全球董事會為籌，和滴滴合併。中國將建立一套城市交通運輸的體系，利用大數據的收集，實現城市效率的最大化。
駕駛員資格	1、一年載客天數超過七天 2、須有商業駕照 3、通過身家調查	1、除了自用車駕照外，需取得網約車駕駛員證 2、需通過身家調查
車輛限制	車輛須經平台或第三方機構檢驗	1、擁有網約車運輸證 2、需配置行車紀錄器與緊急通報裝置

(表三資料來源：辜樹人(2016)。「被 Uber 噎到，整鍋飯丟掉？」。天下雜誌，604 期，第 152 頁。)

## 參、結論

Uber 的共享經濟經營模式，近年來迅速傳播至世界各地，台灣政府也面臨此一議題所衍生的許多法律、社會問題。「Uber 代表一種新產業型態，一種改革價值。」(辜樹人·2016) 面對 Uber，政府應在傳統計程車與創新網路平台間取得平衡。其中最有效的方法，是修正計程車與 Uber 的缺點並互相學習。

### 一、解決 Uber 爭議的建議

#### (一) Uber 在地化

目前政府應先處理 Uber 與計程車之間的矛盾與衝突。可從落實 Uber 的在地化經營開始。要求業者於台灣註冊，繳交稅金，弭平 Uber 與計程車業者之間的不公平競爭。並令其司機參加教育訓練，審查司機資格、購買相關保險等，使 Uber 與計程車間形成平等且良性的關係。

## (二) 提升計程車品質

傳統計程車司機的品質與形象普遍不如 Uber 司機，因此政府應培育駕駛專業素養，提升司機的服務品質，要求車行管理車輛的清潔等。此外，車行可舉辦專業課程訓練，教授司機英語、日語等外語專長，增加外籍旅客的載客數，提供更多元且優質的服務。

## 二、消費者應抱持的態度

Uber 來到台灣，的確為大眾提供不同的選擇，而運輸業的多元化也是我們樂於見到的。但是消費者應思考：Uber 是否與計程車公平競爭？搭乘 Uber 是否有安全之虞？面對初來乍到的 Uber，一味的盲從、跟隨流行，無益於我們了解 Uber 這股潮流以及其潛在的問題，社會大眾應更慎重的思忖及看待 Uber。

科技的發展，使得社會變遷速度加快。我們為了提升生活的便利性，往往會提出創新且跳脫尋常思維的想法。Uber 所代表的共享經濟即是一個絕佳的例子。創新的產業勇於挑戰舊有制度，衝擊各國原有的商業生態，雖帶來許多疑慮，但是它們代表革新，也為社會注入新的契機。政府應審慎評估新型產業對國家帶來的影響，提出更加完善的計畫，以因應日後可能面對的更多類似 Uber 爭議的議題。

## 肆、引註資料

胡會容 (2015)。共享經濟之商業平台模式研究-以 Uber 為例。國立清華大學經營管理碩士在職專班：碩士論文。

INSIDE (2016)。Uber是真共享經濟，還是破壞交通體制的吸金大法？2016年9月1日，取自<http://www.inside.com.tw/2016/03/01/uber-sharing-economy-traffic-safety-system>。

Tom · Slee(2016)。分享經濟的華麗騙局。臺北市：大寫。

辜樹人 (2016)。被 Uber 噎到，整鍋飯丟掉？天下雜誌，604 期。

聯合新聞網(2016)。無法規可繳稅 Uber：等跨境電商法。2016 年 9 月 8 日，取自<http://udn.com/news/story/9/1883320>

陳世超 (2016)。共享經濟立法方向之研析\_以 Uber 爭議為例。2016 年 8 月 28 日，

Uber 共享經濟模式在台的寧靜革命

取自 [http://www.ly.gov.tw/05\\_orglaw/search/lawView.action?no=23217](http://www.ly.gov.tw/05_orglaw/search/lawView.action?no=23217)

Uber 台灣官方資訊網。2016 年 8 月 27 日，取自 <http://www.driveuber.tw>

翁書婷（2016）。Uber 在台灣合法的三種可能途徑。2016 年 8 月 30 日，取自 <http://www.bnext.com.tw/column/view/id/40595>