

## 大陸 UBER 能! 台灣 UBER 能不能?

- 台北市計程車客運商業同業公會 常務理事 王明雄

105.08.03

大陸國務院於 105 年 7 月 28 日對「出租車(在台稱計程車)」之外另訂定所謂「網路預約出租汽車(簡稱網約車)」,並聯合交通運輸部、公安部、國家質檢總局等多部會研商二年餘的時間,由國務院公布《關於深化改革推進出租車汽車行業健康發展的指導意見》與《網路預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》兩項對網約車的新規定,將於同年 11 月 1 日起實施,所有從事網路叫車平台經營者,如滴滴出行、易到用車、神州…等多家互聯網網路叫車平台,都將依前兩項新規定申請經營許可證,協助私家車及司機符合新規定,才是合法化的開始,並非漫無限制的合法化,更沒有就地合法化的可能。

兩項新規定觀之,雖然劃開了出租車與網約車名稱不同,但性質一樣,本質上還是汽車運送契約類型,以不同的路招、電話、網路、手機等方式達到運送乘客目的。網約車要說就地合法的話,也只能說私車(白牌)車,可以轉換網約車,但要符合多項的條件,如七人以下座車、60 萬公里/8 年強制淘汰,行駛記錄功能及衛星定位裝置、緊急求救的設置及車輛安全相關標準等,將私家車按照地方政府規定和程序進行轉換登記「預約出租客運車」,取得《網路預約出租汽車運輸證》;司機要取得網約執照必須有 3 年以上駕駛出租車經驗,無重大犯罪、危險駕駛、交通事故駕駛紀錄、無吸毒、無酒後暴力犯罪,且連續 3 個記分週期內未記滿 12 分違規紀錄(類似台灣未記點)及遵守當地交通規定等,發給《網路預約出租汽車駕駛證》,從上網約車車輛和駕駛員之條件,豈是台灣白牌車及普通駕照就從事載客行為。

而網路叫車平台仍須按照兩項新規定申請運輸業公司的經營

資格，其資格及其責任義更須公佈符合規定計程、計價方式供司機及乘客認知收費，不得低於成本價格(一般出租車運價)，致妨礙公平競爭、擾亂市場，最重要乃承擔運營人(運送人)損害賠償責任，保證營運安全，保障乘客合法權益，大陸國務院從善如流訂下分享經濟的認可走向規範化，供叫車平台按兩項新規定，對私家車兼職司機區別管理，資訊平台進入市場種種限制及申請要件，與其說大陸 UBER 合法化，不如說大陸 UBER 照規定就合法化。

大陸 UBER 在第一時間聲明回應：UBER 符合暫行辦法中《預約出租汽車經營許可證》申請所需的企業法人，CCP 許可證數據庫和服務器設置在中國大陸，網路安全管理和安全保護技術措施等方面的所有資質的要求，看似大陸 UBER 俯首稱臣將按新規定成為性質一樣出租車，甚比一般出租車限制更多網約車，大陸 UBER 為廣大中國市場都同意按照規定申請合法化，而台灣 UBER 呢？會按照台灣法令嗎？

從大陸對網路平台，以預約叫車或即時叫車確定以法規範後，要求按新規範申請，符合條件的私家車登記為預約車，司機駕駛預約車必須符合規定，才有 UBER 所稱共享、分享及併(共)乘的新經濟營業行為，但上述相關規定某程度以共享之名，無共享之實，說穿了也是美其名，真要達到一路共享分擔運費還有一段距離；滴滴出行亦從未以該共享經濟之名為號召，仍擁有最高市場佔有率，UBER 在全球各國各城市發跡，其對抗各國法令體制而盛名，潛在目的皆受到質疑及挑戰。

在台灣私家車在偏鄉或偏遠地區補足計程車營運不足是事實，在都會區台灣 UBER 利用其全球威名優勢，打開私家車及普通駕照司機賺外快的心態，進入經營計程車客運運輸市場，並以低廉運價等其他行銷手段招攬司機及其私家車、乘客進入其資訊平台，線上下載/線下服務機動快速媒合交易迅速竄起不法的營運行

為，引起國家機關交通部勒令停業處罰、公平交易委員會處分、經濟部撤資及計程車業者抗議，但法治國家就是緩不濟急，利用行政救濟期間漫漫長長，至今仍變本加厲我行我素，從北向南延伸大張旗鼓，不管國家法令規定如何，擺明本尊只是資訊業，其他本公司都不管，但消費者尤其年輕族群仍盲目以下 UBER 平台為首選，成為政府曖昧，業者抗議無效，在行政高層授意發展出「多元化計程車」另一條路。

其實，在台灣法令與實務已運行多年的車隊，即《公路法》《計程車客運服務業申請准經營辦法》《運輸業管理規則》《道路交通管理處罰條例》相關規定，即對互聯網資訊平台、司機、車輛行政管制，已某程度含括大陸兩項新規定，較有不同乃在私家車如何轉換計程車，費率如何不傷害現有小黃營運市場。因此，多元化計程車就車輛顏色、車型、計費表安裝與否、營業區限制、費率與運價、第三方電子支付及司機資格條件等法規修正案，我們要問倘一切法規抵定，台灣 UBER 會同意按此規定申請合法化嗎？