

選定地方對網約車應用程式的規管

RT08/19-20

2020年3月27日

1. 引言

1.1 近年，共享經濟¹日漸興起，衍生出各類數碼平台，作為中介者讓個別人士向其他平台用戶提供服務。當中，網約車應用程式配備全球定位系統軟件，把司機與乘客直接連繫起來，提供過往由的士主導的個人化點對點交通服務。

1.2 香港並無特定法例規管網約車應用程式服務。根據香港法例，在任何情況下，如車輛並非持牌的士或領有出租汽車許可證，其載客取酬即屬違法²。近年，司機因受聘於網約車應用程式而使用無牌私家車載客的檢控及起訴個案有所上升，引起公眾就網約車服務施加規管的討論。應易志明議員要求，資料研究組就八個選定地方³對網約車應用程式的規管進行研究。這些國家的規管方式各有不同，介乎全面禁止，以及將的士/私人出租汽車的現行規管套用到共乘車輛應用程式上，令兩者在公平的經營環境競爭。有關文件經整理後收納於一個資料套，下文概述主要研究結果。

2. 選定地方對網約車應用程式的規管

2.1 Uber 業務遍及全球多個地方⁴，加上在經營的市場經歷多次規管挑戰，因此 Uber 一直是大部分研究有關規管共乘車輛應用程式的探討對象。Uber 在多個司法管轄區曾牽涉多項法律訴訟，案件主要涉及 (a)傳統的士業指控 Uber 進行不公平競爭；(b)公共安全的責任問題；及 (c)Uber 司機與公司的法律關係。隨着各個司法管轄區就上述法律訴訟作出的裁決，Uber 的業務亦因此經歷被禁制、暫停、限制或變動的命運。

¹ "共享經濟"一詞現時未有公認的通用定義，但它大致上指公眾可透過網上平台短暫共享未被充分使用的資源(例如汽車)。

² 請參閱 Section 52(3) of the Road Traffic Ordinance (Cap. 374)。

³ 該八個選定地方分別為法國、德國(法蘭克福)、新西蘭、西班牙(巴塞隆拿)、南韓(首爾)、台灣、英國(倫敦)及美國(加利福尼亞州)。

⁴ Uber 現時在全球 65 個國家及超過 700 個城市經營業務。

的士業對 Uber 進行不公平競爭的指控

2.2 Uber 一直面對的士行業的法律挑戰，尤其是提供個人對個人 (peer-to-peer) 的 UberPop 服務⁵。Uber 辯稱經營的是科技服務，而非運輸交通服務，因此無須遵守與的士司機同樣的發牌規定，的士司機就此認為 Uber 對他們構成不公平競爭。在 2017 年，歐洲法院作出里程碑式的裁決，認為 Uber 旗下司機對乘客所提供的是交通服務，故此裁定 Uber 是運輸交通服務公司。歐洲法院的裁決為德國等歐洲國家提供理據，以 Uber 本身缺乏出租汽車牌照而提供載客服務為由，全面禁止該公司的業務。在法國，Uber 亦只獲准經營由專業持牌司機提供的載客服務，如較高級的 UberBlack 服務。在亞洲，Uber 曾被南韓政府控告非法提供運輸交通服務，因而在 2015 年 3 月結束當地所有業務，其後雖然恢復經營，但業務只限於提供 UberBlack 服務。

2.3 另外，亦有地方為 Uber 制定特定規則，避免其業務對的士構成直接競爭。例如，西班牙在 2019 年引入新規則，規定乘客使用程式網約車服務時，要在用車前 15 分鐘預訂。在台灣，交通當局規定 Uber 等小客車租賃服務不論車程遠近，如果路程不到一小時，也要付一小時的車資。此外，西班牙及台灣規定 Uber 司機載客後須先回到車行，才可接載下一位乘客^{6、7}。

公共安全的責任

2.4 Uber 業務無須像傳統的士行業般接受規管，令公眾關注到其載客服務是否安全。在 2019 年 11 月，倫敦交通當局拒絕延續 Uber 的私人出租汽車營運商牌照，緣於當局認為 Uber "並非適當" (not fit and proper) 的牌照持有人⁸。新西蘭亦基於公共安全的考慮，要求 Uber 司機須持有 "載客許可證"，而載客車輛則要持有車輛安全證書。在新西蘭，所有 "載客許可證" 申請者均要接受交通部的背景審查，例如審查司機的案底紀錄和健康狀況。

⁵ UberPop 透過應用程式連繫乘客及駕駛自己汽車的私人司機，UberPop 司機一般沒有遵守施加於的士司機的規管(例如領有牌照及購買汽車保險)。

⁶ 由於的士不可拒載，並須提供一定程度的交通服務，一些地方只容許的士在街上兜載乘客(即乘客可在街頭截乘的士)，作為補償。

⁷ 管轄巴塞隆拿的加泰隆尼亞地區政府制定有關新規則後，Uber 在 2019 年 1 月暫停巴塞隆拿的網約車服務。

⁸ 當局識別出的問題之一，是 Uber 曾更改其系統，容許未獲授權的司機上載其照片到其他 Uber 司機的帳戶。當局發現未獲授權的司機曾透過 Uber 平台提供 14 000 次載客車程，對乘客構成安全風險。

Uber 司機與公司的法律關係

2.5 所研究地方的勞資審裁法庭受理有關 Uber 司機應視為僱員或是獨立承包商(independent contractor)的案件，而作出的裁決可影響 Uber 須給予員工的權利和福利。在美國，加利福尼亞州通過一項法案，將如何判定僱員為獨立承包商的審查措施寫入法例。Uber 現正改變經營模式，以證明旗下司機為獨立承包商，從而通過審查。在英國，當地的勞資審裁處在 2016 年裁定 Uber 司機的權利應與當地全職僱員等同。



法國規管 Uber 時序記要

- **2011 年 12 月**：總部位於三藩市的 Uber 開始在全球擴充業務，首先在巴黎推出 UberPop 服務。UberPop 媒合沒有專業牌照的人士提供載客服務，服務收費因而較的士低廉。當地的士司機指責 Uber 進行不公平競爭，數度發起罷工並上街騷動。
- **2014 年 10 月**：法國通過《薩文努法案》(Thévenoud Law)，將點對點交通服務分為：(a) 的士服務，即司機可在公共街道停泊等待及兜截乘客；及(b) 由的士以外車輛提供的預約交通運輸服務(即由私人司機駕駛的車輛)。該法案將 Uber 歸類為私人司機駕駛車輛。

《薩文努法案》亦訂有以下規定：

- (a) 禁止的士以外由私人司機駕駛的車輛按公里收取車資；
 - (b) 由私人司機駕駛的車輛載客後，須駛回總部或在認可停泊點停泊，才可接受應約接載下一位乘客；
 - (c) 禁止以軟件向欲乘車的人士顯示附近可載客車輛的實時位置；及
 - (d) 私人司機須為乘客購買適當保險，並完成 250 小時培訓從而獲得專業牌照。
- **2015 年 7 月**：Uber 暫停 UberPop 服務及推出新的 UberX 服務，UberX 以專業持牌司機提供接載服務，並遵守相關的規定。
 - **2020 年 3 月**：法國最高法院(Court of Cassation)判決一名要求將與 Uber 的合約改為僱傭合約的 Uber 司機勝訴。法院認為 Uber 利用應用程式連繫司機，藉此控制車隊運作，並以程式指派司機接載乘客，因此 Uber 司機不應視為獨立承包商，而應被視為公司的僱員。

德國(法蘭克福)規管 Uber 時序記要

- **2013 年 1 月**：Uber 首先在柏林推出服務，其後將業務迅速擴展至慕尼黑、漢堡、法蘭克福及杜塞爾多夫等地。Uber 提供個人對個人(peer-to-peer)的 UberPop 服務，由非專業司機以自己的車輛接載乘客。
- **2014 年 9 月**：當地的士業界組織 Taxi Deutschland 對 Uber 提出訴訟，指控 UberPop 在未領有合適牌照及沒有保險的情況下提供接載服務。法蘭克福地方法院裁定 Taxi Deutschland 勝訴，並向 UberPop 頒下臨時禁制令。Uber 提出上訴，兩周後禁令獲撤銷，UberPop 得以繼續營運。
- **2015 年 3 月**：Taxi Deutschland 再次提出訴訟，法蘭克福地方法院聆訊後再次頒令全國禁止使用 UberPop。法院裁定 UberPop 屬個人對個人共乘車輛服務，司機未領有專業牌照，而 UberPop 媒合司機提供載客服務，因此違反當地相關法例，Uber 在法院的裁決後停止 UberPop 服務。繼後 Uber 與德國國內的持牌私人出租汽車公司合作，由後者的司機接載以應用程式預約服務的乘客。
- **2019 年 12 月**：Taxi Deutschland 再就 Uber 的業務運作提出訴訟，法蘭克福地方法院裁定 Uber 並無所需牌照提供出租汽車服務，因此禁止 Uber 提供相關的交通接載服務。

法官表示，Uber 的營運範疇已超越連繫司機與乘客的中介平台服務，故此公司應領有本身的牌照以提供出租汽車服務。法官亦指出 Uber 違反當地競爭法例，指派特定司機接載乘客，並釐定車資，而且個別司機在完成接載後未有先返回總部等候，而是直接再接載其他乘客，有違法例規定。

新西蘭規管 Uber 時序記要

- **2014 年 5 月**：Uber 在奧克蘭開展服務。及至 2014 年年底，公司業務迅速擴展至威靈頓，繼而進一步擴充至哈密爾頓、陶朗亞、基督城、昆斯敦及達尼丁等地。

雖然 Uber 備受本土乘客歡迎，但當地的士行業協會指責 Uber 違法經營。有別於的士須接受的規管，Uber 司機無須持有**載客許可證**，因此在提供載客服務前無須先經過刑事紀錄背景審查及健康檢查。

- **2015 年 2 月**：新西蘭交通部進行小型車輛載客服務檢討 (Small Passenger Services Review)，以更新適用於的士及私人出租汽車等小型客車的法例。
- **2016 年 9 月**：在小型車輛載客服務檢討後，新西蘭交通部部長向國會提交《陸路交通修訂法案》(Land Transport Amendment Bill)。這項法例修訂旨在確保包括 Uber 在內的小型車輛載客司機與的士司機遵守同一規則。
- **2017 年 8 月**：《陸路交通修訂法案》獲得通過，除了規定 Uber 司機須持有小型車輛載客牌照外，他們必須持有載客許可證方可營運。此外，載客的車輛必須持有車輛安全證書，才可提供載客服務。

根據修訂法案，小型客車司機如 Uber 司機在申領或續領載客許可證時，須接受"適當人選審查"(fit and proper person check)，而有關審查將每 12 個月進行一次。

"適當人選審查"涵蓋多個範疇，包括司機是否曾有交通違規、被乘客投訴與嚴重行為失當等紀錄，以及警方的刑事審查紀錄(例如司機是否曾在海外被定罪)。

西班牙(巴塞隆拿)規管 Uber 時序記要

- **2014 年 4 月**：Uber 在巴塞隆拿推出車費低廉的個人對個人 UberPop 服務，並在該年稍後將服務擴展至馬德里。的士司機投訴 UberPop 進行不公平競爭，指 UberPop 司機無須遵守與的士司機相同的規定，並就此對 Uber 提出訴訟。
- **2014 年 12 月**：西班牙法院接納當地的士司機的申訴，並裁定全國禁止使用 UberPop 服務。Uber 決定撤出西班牙。
- **2018 年 3 月**：Uber 再度在巴塞隆拿營運，推出新的 UberX 服務，只接受持有私人出租汽車許可證的司機提供服務，令他們可以合法地載客取酬。然而，的士司機並未就此平息不滿情緒，多次發起罷工，指 Uber 司機無須像他們須接受法例規管，對的士做成不公平競爭。
- **2018 年 8 月**：隨着中央政府批准加泰隆尼亞可自行訂定區內各城市私人出租汽車許可證數目上限，西班牙的士司機結束六日的全國性罷工。(加泰隆尼亞是西班牙東北部一個自治區，由巴塞隆拿、基羅納、萊里達和塔拉戈納等四個省份組成。)雖然持有私人出租汽車許可證的司機在新安排下依然可以提供載客取酬服務，但地方當局可待許可證到期後停止續發相關證件，從而減少這類司機的數目。
- **2019 年 1 月**：加泰隆尼亞地區政府訂立新規則監管私人出租汽車後，Uber 暫停巴塞隆拿的網約車服務。新訂的規則包括：
 - (a) 規定乘客要在用車前 15 分鐘預約司機；
 - (b) 禁止私人出租汽車接載乘客後在街上巡迴攬客，而須返回指定停泊地點，例如停車場或車房，等待接載下一位乘客；及
 - (c) 禁止網約車應用程式在接獲預約前，顯示當時可供預約車輛的實時位置。

南韓(首爾)規管 Uber 時序記要

- **2013 年 9 月**：Uber 在首爾提供三個月免費乘車服務，藉以測試市場反應，推廣活動結束後 Uber 推出 UberBlack 服務。
- **2014 年 8 月**：Uber 推出另一項 UberX 服務。UberX 推出後，當地的士司機大為不滿，指責 Uber 利用非職業司機營運以減低成本，從而收取較低車資。據悉，要獲得計程車運營資格，首爾的的士司機需要支付大約 7,000 萬韓圓(495,120 港元)，以獲取許可證件，而 UberX 司機則無需申領任何的證件。
- **2015 年 1 月**：首爾市政府發表聲明，指 UberBlack 及 UberX 違反相關交通法例，並列出多項 Uber 營運不善之處，例如乘客受保範圍並不全面及司機背景審查不足。首爾市政府並設立獎金制度，鼓勵市民舉報 Uber 司機。
- **2015 年 3 月**：Uber 被控違法經營後結束當地業務。
- **2016 年 1 月**：Uber 再推出高端 UberBlack 服務，由持牌的士司機接載乘客。
- **2019 年 4 月**：Uber 與首爾當地的士業界合作，乘客可透過 Uber 的應用程式召喚的士。

台灣規管 Uber 的時序記要

- **2013 年 7 月**：Uber 進入台灣市場。雖然 Uber 在申請當地營運牌照時申報為"資訊服務"提供者，但實際上以經營載客服務為主。由於不少 Uber 司機並無專業執照提供載客服務，因此被交通部視為非法經營，同時當地的士司機亦認為該公司的營運模式對業界不公平。
- **2017 年 2 月**：在台灣營運三年半後，據報 Uber 總共被罰款 11 次，涉及金額 742 萬美元(5,770 萬港元)，並遭交通部勒令停業。Uber 在 2 月 20 日宣布結束台灣業務。
- **2017 年 4 月**：Uber 重返台灣市場，引入新經營模式，包括與當地汽車租賃公司合作。在新經營模式下，與 Uber 合作的汽車租賃公司及其持牌司機可透過 Uber 應用程式營運網約車業務。
- **2019 年 6 月**：當地的士司機投訴有 Uber 司機在街上兜載乘客或停泊在的士站等待乘客。結果在的士團體壓力下，交通部修訂《汽車運輸業管理規則》第 103-1 條(所謂的"Uber 條款")，並表示儘管 Uber 自 2017 年起與汽車租賃公司合作經營，其運作基本上仍與的士公司相若。

"Uber 條款"規定 Uber 等小客車租賃服務須採用時租或日租收費。如果採用時租，即使車程不足一小時，仍需按一小時收費。此外，租賃車輛司機不可在街上兜載乘客，而接載下一位乘客前，必須先返回公司等候。

- **2019 年 10 月**：Uber 宣布改變經營模式。除與的士業界合作外，Uber 計劃定位為資訊科技平台提供者，為"多元化計程車"司機提供服務。根據台灣法例，"多元化計程車"司機無須以法律規定的黃色的士載客，而車資按錶計算，但乘客必須透過應用程式召喚司機。

英國(倫敦)規管 Uber 時序記要

- **2012年6月**：倫敦交通管理局(Transport for London)根據《2000年私人出租汽車(倫敦)(營運商牌照)條例》向 Uber 授予為期五年的營運商牌照。相對於當地的士司機，Uber 司機在申領牌照方面門檻較低，而且在釐定車資上有較大彈性，故此自 Uber 開始營運後，倫敦的士司機協會(London Cab Drivers Club)及持牌的士司機協會(Licensed Taxi Drivers Association)等組織提出抗議，指 Uber 應與當地的士接受相同的規管。
- **2017年5月**：倫敦交通管理局向 Uber 發出為期四個月的臨時牌照繼續經營，給予當局時間考慮是否向 Uber 續發為期五年的新牌照。
- **2017年9月**：倫敦交通管理局基於"公共安全及保安隱憂"，拒絕發給 Uber 新牌照，並就決定指出 Uber 管理不善之處，包括未能對司機進行妥善的背景審查，以及其自行開發的專用軟件可用於阻礙當局監察。Uber 就管理局的決定提出上訴，並獲准於上訴期間繼續營運。
- **2018年6月**：英國法院向 Uber 發出 15 個月臨時牌照，當中附帶額外條件，包括當司機觸犯罪行時，Uber 須直接向警方通報，而非向倫敦交通管理局匯報，以致延誤跟進。
- **2018年12月**：上訴法院維持"勞資審裁處"及"勞資上訴審裁處"分別於 2016 年 10 月和 2017 年 11 月所作的裁決。根據有關裁決，Uber 司機應界定為僱員，而非自僱人士，並可享有僱員福利，例如有薪假期及全國最低工資。
- **2019年9月**：倫敦交通管理局在 Uber 的 15 個月臨時牌照屆滿前一日，發出兩個月臨時暫緩令，容許該公司在倫敦運作。
- **2019年11月**：兩個月暫緩令後，Uber 再度被倫敦交通管理局拒絕續牌。管理局指出 Uber 的經營模式出現"連串問題"，對乘客安全及保安構成風險，並非"適當"的牌照持有人。
- **2019年12月**：Uber 提出上訴，並獲准在上訴程序完結前繼續營運。

美國(加利福尼亞州)規管 Uber 時序記要

- **2010 年 7 月**：Uber (前稱 UberCab)正式在加利福尼亞州推出服務，以黑色轎車接載首名乘客穿梭三藩市。
- **2011 年 5 月**：UberCab 接獲三藩市運輸局 (San Francisco Municipal Transportation Agency)的終止業務信，原因是未領有所需牌照經營"的士"業務。
- **2013 年 6 月**：洛杉磯交通部 (Los Angeles Department of Transportation)勒令 Uber 旗下所有車輛即時停駛。
- **2013 年 9 月**：加利福尼亞州公用事業委員會 (California Public Utilities Commission)("加州公用事業委員會")一致通過，新設"交通網絡公司"服務類別，以承認 Uber 等網約車公司的合法性。加利福尼亞州因而成為美國首個在法律上准許經營共乘車輛服務的州份。
- **2014 年 4 月**：Uber 獲加州公用事業委員會授予"交通網絡公司"許可證，容許 Uber 在州內營運，Uber 司機須持有相關專業牌照方可提供服務。
- **2018 年 4 月**：加利福尼亞州最高法院作出裁決，就如何界定獨立承包商 (independent contractor) 訂立檢測標準。根據所謂的"ABC 審查"，工作者只有符合以下條件，才可適當界定為獨立承包商：(a)不受有關公司控制；(b)工作範疇不屬於聘用相關人士的公司的一般業務範圍；及(c)在行業內有獨立的業務。
- **2019 年 9 月**：加利福尼亞州州長簽訂《法案 5 號》，將如何界定受聘人士僱員身份的審查寫入法例。該法案規定採用"ABC 審查"，判定相關機構所聘人員是僱員還是自僱人士。

假若 Uber 違反《法案 5 號》，未能通過"ABC 審查"以確定其司機為自僱人士，Uber 須把司機視為僱員，提供醫療保險及有薪假期等福利。
- **2020 年 1 月**：Uber 現正改變經營模式，例如容許旗下的司機自行釐定車資，以及不會因曾拒絕乘客預約而遭扣減獎金，藉以證明為其服務的司機均屬獨立承包商的身份。

Regulation of ride-hailing apps in selected places

References

Global

1. Corporate Europe Observatory and AK EUROPA. (2019) *Über-influential? How the gig economy's lobbyists undermine social and workers rights*. Available from: <https://corporateeurope.org/sites/default/files/2019-09/%C3%9Cber-influential%20web.pdf> [Accessed March 2020].
2. *Asociación Profesional Élite Taxi v Uber Systems Spain SL* [2017] CJEU Case C 434/15 (20 December 2017). Available from: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=502242> [Accessed March 2020].
3. KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. (2015) *International comparison of taxi regulation and Uber*. Available from: https://www.researchgate.net/publication/285235126_International_comparison_of_taxi_regulations_and_Uber [Accessed March 2020].
4. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2018) *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background Note by the Secretariat*. Available from: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf) [Accessed March 2020].

Hong Kong

5. Consumer Council. (2017) *A Study of the Competition in the Personalised Point-to-Point Car Transport Service Market*. Available from: https://www.consumer.org.hk/sites/consumer/files/competition_issues/CarHailing/report.pdf [Accessed March 2020].
6. GovHK. (2017) *LCQ7: Personalised and point-to-point transport services*. Available from: <https://www.info.gov.hk/gia/general/201706/28/P2017062700726.htm> [Accessed March 2020].



7. The Law Reform Commission of Hong Kong. (2018) *"Should ride-hailing services be regulated in Hong Kong? If so, why and how? If not, why not"* Available from: https://www.hkreform.gov.hk/en/docs/essay2018_no_3.pdf [Accessed March 2020].
8. Transport and Housing Bureau. (2017) *Public Transport Strategy Study*. Available from: https://www.td.gov.hk/filemanager/en/publication/ptss_final_report_eng.pdf [Accessed March 2020].

France

9. European Commission. (2016) *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU (France)*. Available from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> [Accessed March 2020].
10. The French Court of Cassation. (2020) *Press Release – Uber*. Available from: https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_uber_communique_eng.pdf [Accessed March 2020].
11. Claire Chapla. (2017) *Regulating the Sharing Economy at the Legal Frontier: The Case of Uber in the European Union. Stanford-Vienna European Union Law Working Paper No. 17*. Available from: <http://tllf.stanford.edu>. [Accessed March 2020].

Germany (Frankfurt)

12. Landgericht Frankfurt am Main. (2019) *Landgericht Frankfurt am Main untersagt Fahrdienstvermittlung für Mietwagen durch Uber-App*. Available from: https://ordentliche%2Dgerichtsbarkeit.hessen.de/sites/ordentliche%2Dgerichtsbarkeit.hessen.de/files/PM%2019_12_2019%20Untersagung%20Uber%20App_0.pdf [Accessed March 2020].
13. European Commission. (2016) *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU (Germany)*. Available from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> [Accessed March 2020].



14. Politico. (2019) *Court rules against Uber operations in Germany*. Available from: <https://www.politico.eu/article/uber-germany-court-ruling/> [Accessed March 2020].

New Zealand

15. Ministry of Transport. (2017) *Land Transport Rule: Operator Licensing 2017*. Available from: <https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/rules/docs/operator-licensing-2017.pdf> [Accessed March 2020].
16. Office of the Minister of Transport. (2016) *Small Passenger Services – Future Regulatory Regime*. Available from: <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Land/Documents/e5ee029fd6/Small-Passenger-Services-Future-Regulatory-Regime.pdf> [Accessed March 2020].
17. Victoria University of Wellington. (2015) *Rationales for regulating Uber*. Available from: <https://researcharchive.vuw.ac.nz/xmlui/bitstream/handle/10063/5094/paper.pdf?sequence=1> [Accessed March 2020].

South Korea (Seoul)

18. Business Insider. (2015) *Uber to relaunch premium taxi service in South Korea*. Available from: <https://www.businessinsider.com/r-uber-to-relaunch-premium-taxi-service-in-south-korea-2015-11> [Accessed March 2020].
19. Kittilaksanawong, W. and Afanyan, M. (2018) Uber technologies Inc.: re-entering the South Korean Taxi hailing service after the eviction. *Emerald Emerging Markets Case Studies*, vol. 8, no. 1. Available from: <https://doi.org/10.1108/EEM-04-2017-0070> [Accessed March 2020].
20. Seoul Metropolitan Government. (2013) *Seoul Transportation 2030*. Available from: <https://seoulsolution.kr/sites/default/files/gettoknowus/Seoul%20Transportation%202030.pdf> [Accessed March 2020].
21. Seoul Metropolitan Government. (2015) *Seoul offers monetary reward for reporting Uber Taxies*. Available from: <http://english.seoul.go.kr/seoul-offers-monetary-reward-reporting-uber-taxies/?keyword=uber&cat=46> [Accessed March 2020].



Spain (Barcelona)

22. European Commission. (2016) *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU (Spain)*. Available from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> [Accessed March 2020].
23. Intelligent Transport. (2019) *Barcelona brings in new law to crack down on ride-hailing services*. Available from: <https://www.intelligenttransport.com/transport-news/75516/barcelona-brings-in-new-law-to-crack-down-on-ride-hailing-services/> [Accessed March 2020].
24. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2018) *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Note by Spain*. Available from: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)11/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)11/en/pdf) [Accessed March 2020].
25. U.S. Securities and Exchange Commission. (2019) *Uber Technologies Inc. Annual Report – Risk factor section*. Available from: <https://sec.report/Document/0001543151%2D20%2D000010/#s42010575C2385C2588C29AC17617EB07> [Accessed March 2020].

Taiwan

26. The American Chamber of Commerce in Taipei. (2019) *Uber on the Brink Again in Taiwan*. Available from: <https://topics.amcham.com.tw/2019/08/uber-taiwan-on-the-brink-again/> [Accessed March 2020].
27. China.org.cn. (2017) *Uber fined US\$35.47 million in Taiwan*. Available from: http://www.china.org.cn/china/2017-02/03/content_40214991.htm [Accessed March 2020].
28. Pei-Fen Kuo & Wen Sheng Chou. (2017) Challenges to Taxi and Car Rental Industry – A Review of Uber. *Journal of Traffic Science*, vol. 17, no. 1, May 2017, pp. 57-82. Available from: <https://ts.cpu.edu.tw> [Accessed March 2020].
29. 全國法規資料庫：《汽車運輸業管理規則第 103-1 條》，2019 年，網址：<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSingle.aspx?pcode=K0040003&flno=103-1> [於 2020 年 3 月登入]。



30. 經濟部投資審議委員會：《有關 Uber 案經濟部說明新聞稿》，2016 年 8 月 3 日，網址：https://www.moeaic.gov.tw/news.view?do=data&id=973&lang=ch&type=new_ann [於 2020 年 3 月登入]。

[The United Kingdom \(London\)](#)

31. *Mr Y Aslam, Mr J Farrar & Others v Uber B.V. & Others* [2016] Employment Tribunals Case Nos: 2202550/2015 & Others (28 October 2016). Available from: <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf> [Accessed March 2020].
32. European Commission. (2016) *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU (United Kingdom)*. Available from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> [Accessed March 2020].
33. Government Office for Science. (2018) *Taxis and private hire vehicles in the UK transport system: how and why are they changing?* Available from: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/766753/Taxisprivatehire.pdf [Accessed March 2020].
34. Legislation.gov.uk. (2000) *The Private Hire Vehicles (London) (Operators' Licences) Regulations 2000*. Available from: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2000/3146/contents/made> [Accessed March 2020].
35. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2018) *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Note by United Kingdom*. Available from: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)25/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)25/en/pdf) [Accessed March 2020].
36. Transport for London. (2017) *Licensing decision on Uber London Limited*. Available from: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2017/september/licensing-decision-on-uber-london-limited> [Accessed March 2020].
37. Transport for London. (2019) *Uber London Limited found to be not fit and proper to hold a private hire operator licence*. Available from: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2019/november/uber-london-limited-found-to-be-not-fit-and-proper-to-hold-a-private-hire-operator-licence> [Accessed March 2020].

[The United States \(California\)](#)

38. California Legislative Information. (2019) *Assembly Bill No. 5*. Available from: https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201920200AB5 [Accessed March 2020].
39. Department of Industrial Relations, State of California. (2019) *Independent contractor versus employee*. Available from: https://www.dir.ca.gov/dlse/faq_independentcontractor.htm [Accessed March 2020].
40. *Dynamex Operations West Inc. v The Supreme Court of Los Angeles County* [2018] *The Superior Court of California* S222732 (30 April 2018). Available from: <https://www.courts.ca.gov/opinions/archive/S222732.PDF> [Accessed March 2020].

