

在卑詩省透過
應用程式提供的
網約車和送餐服務：

《我們所聽到的》

目錄

引言	2
網上問卷：速覽	4
我們聽到的：關鍵議題	5
網約車和送餐工人	5
平台公司.....	9
勞工組織.....	12
商業協會.....	14
學者與研究員	14
卑詩省的其他人.....	16
利益相關者共同關注的議題.....	17
普遍的共識議題.....	17
普遍的意見分歧.....	18
總結	20

引言

2022 年 10 月，勞工廳發起一項公眾諮詢，為網約車和送餐工人審查及提出適當就業標準及其他保護措施。議會秘書在授權書提及這項優先措施，也是政府建設卑詩省人人受惠的經濟更廣泛策略的關鍵部分。

透過這次諮詢，勞工廳從網約車及送餐服務工人直接聽取有關他們的實際情況、所面對的挑戰及優先事項的意見。這次諮詢包括與在卑詩省營運的平台公司¹、勞工組織、商業組織、非牟利團體、研究員和學者進行會議。我們透過這次諮詢所聽取的意見都概述於本報告中，將有助政府作出未來決策，並使工作更可靠、更穩定。



¹ 本報告使用「平台公司」一詞，以統稱交通網絡公司及提供網約車及送餐服務的公司。

我們與誰討論？討論如何展開？

2022 年 11 和 12 月，勞工廳議會秘書與卑詩省各地區的網約車及送餐服務工人舉行面對面的圓桌會議，會議在喬治王子市 (Prince George)、錦祿 (Kamloops)、基隆那 (Kelowna)、維多利亞、納奈莫 (Nanaimo)、帕克斯維爾 (Parksville)、阿博斯福 (Abbotsford)、列治文、溫哥華及素里舉行。超過 150 名網約車及送餐服務工人參與，包括依靠這份工作作為唯一或主要收入來源的人士、透過零工來補充其他工作收入的人士，以及學生、退休人士和最近移民加拿大的人。

除了這些面對面的會議之外，我們還與平台公司、商業組織、勞工組織、非牟利團體、學者及研究員舉行了 22 場網上會議。當中許多利益相關者還提供了書面意見。

省勞工廳還向網約車和送餐服務工人以及公眾展開調查。網上調查問卷提供英語、法語、旁遮普語、他加祿語、阿拉伯語、繁體中文和簡體中文版本。在 2022 年 11 月 23 日至 2023 年 1 月 6 日的調查期間，一共完成 1,470 份調查問卷。當中，1,106 名參與者是現任或曾從事網約車和送餐服務的工人。

儘管會議參與者及調查受訪者都就此議題表達廣泛的觀點，但也產生了明確的議題。這份文件概述不同群組所強調的重要議題，包括主要團體之間的共識和分歧範圍。

網上問卷：速覽

- 網上問卷是卑詩省民可參與諮詢的方法之一，有超過 1,400 份問卷已經完成。
- 完成問卷的絕大多數零工工人都在低陸平原和菲沙河谷工作，其次是溫哥華島、沿岸地區、內陸地區，以及極少數在北部的零工工人。
- 超過 1,000 名卑詩省網約車及送餐服務工人完成這項問卷調查，調查結果令我們深入了解本省許多網約車及送餐服務工人的實際情況。不過，我們在歸納這行業所有工人的時候也必須謹慎。
- 完成調查的工人當中，超過三分之二 (69%) 只在送餐服務工作，17%的工人只在網約車平台工作，14%的工人則同時在兩類平台工作。
- 在完成調查的網約車及送餐服務工人當中，超過一半的受訪者表示他們正於多個平台工作；少於一半的受訪者 (44%) 表示他們只在一個平台工作；39%的受訪者說他們在兩個平台工作，15%的受訪者稱他們在 3 至 5 個應用程式平台工作，2%的受訪者則說他們在超過 5 個應用程式平台工作。

我們聽到的：關鍵議題

網約車和送餐工人 — 關鍵議題

我們在卑詩省各社區的面對面圓桌討論會上聽取了 150 多名網約車和送餐服務工人的意見，並從超過 1,000 名工人完成的網上調查問卷了解他們所分享的經驗和觀點。詳細分析工人意見後，我們得出數個關鍵議題。

對許多送餐服務及網約車工人來說，零工並非「副業」——這是他們的生計

超過一半的受訪者表示，他們依靠零工工作為主要收入來源。對於約近五分之二的受訪者 (39%) 來說，零工是他們唯一的收入來源；對於另外 15% 的受訪者來說，這是他們主要 (但非唯一) 的收入來源。在面對面的交流中，我們聽到許多零工工人的工作時間都超過「全職」工時。四分之一完成調查問卷的工人 (26%) 表示他們每周都在這些平台上記錄超過 40 小時的工作時間。總共有 42% 的工人記錄每周工作超過 30 小時。



低微而不可預測的薪金是工人最關心的問題；許多人的收入皆低於最低工資

調查問及：「對於您的零工工作，您還可分享甚麼其他意見？」回答當中，最低時薪及提升以每項工作計算的收入都是重要議題。這些都與面對面的圓桌會議上聽取的意見一致，即是「更高及更可預測的收入」持續被提出成為優先事項。我們從許多工人方面聽到，一旦他們的小費和開支被扣除，他們以工時計算所賺取的報酬，就會低於最低工資。

➤ 不能報銷燃料或車輛開支

以應用程式為工作基礎的工人必須自行支付燃料和車輛維修開支。工人表示，燃油價格大幅上漲，直接影響他們在減除車輛營運成本後的最終收入。工人進一步表示，燃油和車輛維修成本可以是難以預計，令計劃和預算變得困難。透過網上問卷，工人被問及他們希望零工工人可獲甚麼保障，最常見的回答是「資本成本支援」。

➤ 接受低工資工作項目的壓力

在某些情況下，工人告訴我們，工作²的報酬低於完成該項工作所需的燃油成本。不過，由於工人感到要為維持「接單率」(acceptance rates)的壓力，他們感到要被迫接受這些虧本的工作。

➤ 保持高接單率的壓力

工人在不同的情況下都提出一個問題維持高接單率的壓力。工人強調，他們重視能夠接受或拒絕訂單的權利，但也注意到他們面臨很多保持高接單率的激勵措施。在各平台上，最低接單率和員工因為能符合最低接單率而獲得的激勵都不一樣，更可能有很大差別。例如，一些工人提到有一家平台公司，向保持 80%接單率的工人提供最低每次送貨/旅程費用。最低工資的保障對工人的收入有重大影響，因此一些工人認為保持 80%的接單率至關重要。

➤ 每次旅程/ 每次送貨的低工資

在我們的公眾參與中，很多工人認為他們完成任務 (或為乘客提供接載服務或送餐的參與工作時間) 獲取的報酬太低。工人指出，他們遇到愈來愈多情況，完成送餐只獲取 2 至 3 元，並強調在完成任務扣除成本後所獲取的低報酬使他們難以維生。

² 參與工作的時間 (包括接載乘客或送餐)

➤ **等待分派工作期間沒有工資**

工人等待分派工作的時間 (未參與工作時間) 沒有報酬。他們指，等待的時間愈長 (有時可能很長) 代表所獲得的總工資愈低。一些送餐員認為，他們花更多時間等待獲派工作的原因，可能是因為點餐的人減少，又或者是有較多工人同時等候工作。

➤ **送貨費並不總是反映花在交通中的長時間等待、遲到的乘客或緩慢的餐廳服務**

工人說，一些無法控制的情況通常會導致工資低於預期。他們並指出，網約車平台因交通延誤會向乘客收取費用，但平台並不會將這些額外費用轉交給工人。

➤ **並非每次都有收到小費**

工人認為應該將客戶給予的 100% 小費轉交給工人，但他們指出並非每次都是這樣。

➤ **每項工作報酬的透明度**

工人表示，在接受工作之前，他們通常不知道該項工作的報酬是多少，因此很難確定該項工作的價值是否可以抵消燃油和使用車輛的成本。

工人重視透過應用程式提供服務的靈活度

一些工人解釋說，他們重視透過應用程式提供服務的工作，因為它提供了一種賺取收入的方式，可以隨時增加或減少，並且可以解決不可預測的家事或學業安排。其他人則表示，他們專門選擇這項工作是為了保持更大的自由度，不需要受制於傳統僱主的要求，他們重視這些平台提供的自由度，允許員工選擇工作時間和工作量。在調查中，88% 的受訪者將可選擇工作時間的靈活度評為「重要」或「非常重要」，86% 的受訪者將可選擇工作量的靈活度評為「重要」或「非常重要」。

➤ **選擇任務的能力**

工人重視是否接受或拒絕平台提供的特定訂單的靈活度。

➤ **選擇工作時間和工作時數的能力**

雖然有些平台限制了工人的工作地點和時間，但很多工人都重視在一天中幾乎任何時候可以停止工作或長時間離開工作的靈活度。

➤ 跨平台工作的能力

參與我們調查項目的大多數工人均有同時在多個應用程式上工作，並且重視這種靈活性。



工人面臨安全風險，他們希望獲得更好的保護

總體而言，工人強烈支持各種保護措施。在我們的調查中，超過五分之四的受訪者認為額外的工人保護對他們來說「重要」或「非常重要」。在問卷調查和圓桌討論中確定的一些優先事項包括：

➤ 拒絕不安全工作的能力

工人指出，他們很難拒絕不安全的工作，主要的原因有兩個。首先，一些應用程式會在工人接到乘客或拿到食物前，將最終目的地的資料保密，因此工人在接受任務之前難以評估任務是否安全。其次，一些應用程式雖然會顯示最終目的地，但工人覺得有義務接受任務，即使他們認為這是一個不安全的社區或街道 (尤其是騎單車者)，否則他們將面臨處罰。工人希望有權拒絕不安全的工作而不會被追究。

➤ 由僱主提供的工人保障

工人表示他們希望獲得由僱主提供的工人賠償保險。目前，一些工人透過卑詩勞工安全局 (WorkSafeBC) 為自己的個人自選保障 (Personal Optional Protection) 付費。其他人則在沒有任何保障的情況下工作。

➤ **有薪病假**

除了有關工傷的工錢損失賠償之外，很多工人表示，他們擔心在病重而無法工作時未能享有有薪病假。

➤ **對不公平終止/停用服務的追索權**

遭不公平地停用服務和適時恢復是網約車司機最常提出的一個問題，他們指出，他們的帳戶會因為乘客的負面評語而遭暫停數天甚至終止服務。有司機更表示，一些顧客的投訴毫無根據或與事實不符，突然被中斷服務，失去可能是他們唯一的收入來源，對他們造成重大影響。有從業員認為，當他們與平台公司發生糾紛時，投訴與終止服務程序應該更重視他們對事實的陳述。同時，他們認為，一旦遭不公平地終止或暫停服務時，他們理應在損失收入方面得到一些補償。

許多從事這個行業的工人是有色人種及新移民

在圓桌研討會上，一些工人表達了他們作為新移民和有色人種所面對的種種挑戰。有人訴說如何遭受餐廳員工或乘客的種族歧視和無禮對待。也有工人指出，在透過網上聊天功能與某些只使用英語的平台公司溝通時感到十分困難。對於在英語方面有障礙的工人來說，若要解決一些問題時，他們更難以透過電話與公司代表溝通。有工人表示，該行業工作條件欠佳的其中一個原因，正是因為從業者是新移民和有色人種，並會被認為不應獲得與其他工作者同等的福利和保障。在完成網上調查問卷的工作者中，有 8.2% 的人使用非英語的語言填寫問卷。

平台公司 — 主要議題

在卑詩省，網約車及送餐服務業包括大型的跨國平台公司，以及較小型的網約車及送餐服務公司。在諮詢過程中，我們曾經與多間網約車和送餐平台公司代表進行視像對話。我們收集了來自不同規模的平台公司意見，其中一些企業的業務主要是市區，也有一些公司的業務集中在較小型的社區和近郊地區。許多企業更在會議後提交跟進意見書。分析收集所得意見後，我們總結出多個議題。

維持工人「靈活度」的重要性

差不多每間公司都強調，在其營運模式中維持工人「靈活度」的重要性。具體來說，這是指工人能夠：

- 選擇他們想要的工作地點、時段及工時長短
- 拒絕或接受特定工作
- 同時為多個應用程式工作

企業認為，這種靈活度對他們的員工尤為重要。一間平台公司指出，旗下員工中，佔 65% 是家庭照顧者，他們需要在履行家庭方面的責任同時，也希望透過平台提供的靈活度來賺取收入。



工人不應被視為僱員

很多平台公司向我們表示，為平台工作的從業員不應該被歸類為僱員。主要原因包括：

➤ 將這些工人歸類為僱員會令工人失去想要和需要的靈活度

許多平台公司表示，如果他們被迫將零工工人視為僱員，公司將無法再給予工人這項工作現時所提供的靈活度。他們認為，如果不得不把工人視為僱員並支付最低時薪，平台公司便無法再允許工人選擇工作，或是同時為多個應用程式工作。

➤ **為平台公司工作的工人不想成為僱員**

一些平台公司引用過去有其他司法管轄區嘗試把這類工人歸類為僱員作為例子，結果是工人對這個安排感到不滿，甚至決定退出平台。一間平台公司指出，試行僱員模式失敗，導致許多工人離開該平台公司，而另一間平台公司則表示，在實施僱員的模式後，旗下工人人數急跌了 70%。

➤ **鑑於工作性質，將這類工人歸類為僱員並不合理**

有平台公司認為，零工工作與一般工作有著根本上的分別；不少工人每周從事零工工作僅數個小時，並作為是其正職的「外快」，而不是主要收入來源。

許多人把使用應用程式工作當作其主要收入的補充，以及透過其他途徑獲得員工福利

一間平台公司指出，佔 90% 工人每周工作時數不足 10 小時。另一間公司則指出，許多工人是透過其他工作或其配偶而獲得員工福利。更有平台公司聲稱，旗下佔多數員工是退休人士。

勞工市場競爭激烈，促使平台公司不得不提供具吸引力的賺取收入機會和福利來吸引工人加入

許多公司指出，他們經常要與競爭對手「搶工人」，因為愈多工人提供送遞或載客服務，他們的平台便會有更強大的競爭力。一間平台公司表示，為了吸引司機優先處理其應用程式的工作，該公司提供較高的服務費。為了提高市場競爭力，有平台公司不斷研究調整工人待遇及福利。

平台公司支持設立可維持靈活度的最低標準

許多公司認同，這個行業的工作條件仍有改進空間。有幾間平台公司建議將工傷保險列入該行業的最低標準之內。加拿大優步公司 (Uber Canada) 及加拿大聯合食品與商業工人工會 (UFCW Canada) 均倡議為網約車司機及送遞員制訂 [一籃子的就業標準](#)，包括一項保證最低收入標準為相等於最低工資 120% 的建議。其他一些平台公司則對設立最低標準持開放態度，條件是不會影響靈活度。

業界普遍支持的事項分別有：

➤ **集資與自管式的工人福利計劃**

多間平台公司提倡設立集資福利計劃，理由是可以：

- 容許工人選擇與他們最相關/其他計劃未有提供的福利。
- 確保使用多個應用程式工作的工人享有可以結合所有應用程式工作記錄在單一福利計劃內。
- 讓政策制定者更清楚地了解個別工人在不同應用程式工作的累計工時。

➤ **強制工傷保險**

幾間平台公司表示支持強制工傷保險，以補償工人的工資損失。這些公司在提交的參考文件中直接引用的是勞工賠償。

➤ **建立公平的營商環境**

平台公司提出在業界設立最低標準的好處，除了為工人提供更多福利及保障之外，更可為企業維持一個公平的營商環境。較小型的平台公司更強調，必須設立可同時適用於不同規模的應用程式公司的統一標準。

勞工組織 — 主要議題

與包括工會及其他工人權益倡議者在內的勞工組織代表進行視像討論會後，我們總結出多個重點。

工人安全是一個關鍵事項

許多勞工組織強調，工人福利及保障十分重要，特別是在工人安全方面，這些組織更引用了最近發生有零工工人在工作期間受傷作為例子。這些組織均倡議，必須確保所有工人都獲得工傷賠償。

工人並不察覺缺乏福利及保障的問題

許多勞工組織指出，工人普遍不了解被歸類為獨立承包商所涉及的問題。有勞工界人士指出，工人往往誤以為個人受到僱主的勞工保險所保障，但實際卻並非如此。

《就業標準法》中的最低標準應適用於使用應用程式的行業

為避免損害對卑詩省所有工人的就業標準，有勞工組織建議，使用應用程式工作的工人亦應享有與較傳統工作的工人同等的最低就業標準。一些勞工組織代表強調，透過應用程式工作的工人不應該被免去任何與傳統工作工人同等的就業標準，但亦有勞工組織認為，可考慮採用其他合適的就業標準。無論是採用與傳統工作同等的標準，抑或是替代方案，均必須有強大的理據支持。



使應用程式工作的工人被錯誤地歸類為「獨立承包商」，應該採用一種新的方法來確定其身分

一些勞工組織認為，使用應用程式工作的工人缺乏適當的就業標準或保障，原因是他們被錯誤地歸類為獨立承包商，而沒有適當地被賦予僱員身分。這些組織表示，現行制度未能妥善地解決工人身分被錯誤歸類問題，因為如果工人認為個人就業身分被錯誤歸類時，他們需要自行負責提出理據以挑戰有關決定。有勞工組織建議，應該為這些工人創建一個更統一的「就業推定」，從而解決這個問題。

卑詩勞工聯會 (BC Federation of Labour) 提倡一種稱為「ABC 測試」(ABC Test) 的方法；在其關於零工經濟工人權益的[公開立場文件](#)中對此曾進行表述。這種方法的一個重點是責任倒置，即將工人視為僱員，並由僱主負責提出理據支持他們的工人為獨立承包商。

適時及主動的執法工作

勞工組織認為，確保工人被適當地歸類的另一個關鍵要素，就是就業標準處 (Employment Standards Branch) 能夠適時和主動地執法。

商業協會 — 主要議題

在諮詢過程中，我們曾經與多個商業協會代表進行多次視像對話，當中有多位代表更提交了跟進的書面意見書。分析所有收集所得意見後，我們總結出多個主要議題。

商會促請政府考慮 Uber 及 UFCW Canada 所提出的建議

Uber Canada 及 UFCW Canada 就網約車及送遞服務提出了一套[行業標準](#)。一些商會注意到這些建議，並促請政府在制定送餐及網約車就業標準時考慮採用相關方法。

政府應與業界合作制定適當的就業標準

商業協會強調，政府應與業界密切合作，為網約車司機及送餐員制定適當的就業標準。其中有組織建議成立一個工作小組，當政府推出任何具體提議之前，應先與該工作小組商討，以確保有關建議是「可行」的。

學者與研究員 — 主要議題

政府曾與來自多方面的專家進行視像對話，包括在勞工法、經濟學、零工工作、對研究不穩定工作及就業標準等方面具專業知識的學者及公共利益研究員。多名專家更分享了研究所得成果，並提供書面意見書。分析收集所得意見後總結出多個主要議題。

為使用應用程式的工人制定就業標準及其他就業保障時，必須考慮工人在種族、語言、性別及經濟上所存在的弱勢問題

一些學者和研究人員指出，較多新移民及有色人種從事使用應用程式的工作。他們指出，相對從事被視為僱員的工作的其他國民，缺乏最低標準及保障導致這類本身已處於不利的人士進一步被邊緣化。有專家警告，如果政府任由這個行業的工人繼續在缺乏保障及標準下工作，這種不平等現象可能會變得更加牢不可破。同時，有學者及研究人員注意到，曾經發生女乘客在乘搭網約車時遭性侵事件，因此，健康及安全標準對保障弱勢乘客和工人均十分重要。

零工工人不應被視為獨立承包商

儘管參與諮詢工作的專家承認這是一個複雜的問題，但他們仍認為，由於網約車及送餐員的議價能力有限，加上他們的工作往往會受到平台公司的控制，因此，他們不應被視為獨立承包商。有多位專家指出，這類工人應被視為他們所服務的平台公司的員工，這樣才是合理的做法。

政府不應該創設一個新的工人類別

有研究人員表示，從公共利益的角度來說，創造一個權利/保障低於僱員的新工人類別存在危險性，理由是設立以種族化工人為主、享有較少權利和保障的二等工作類別，勢將加劇不平等現象。另一些專家則指出，創設一個具有強大保障的新工人類別可能是一個解決方法，但卻同時警告，這樣做可能會令到本身已複雜的就業標準制度更見錯綜複雜。

這種獨立承包商模式可能會被廣泛應用至其他行業

有多位學者警告，如果網約車及送餐司機繼續被歸類為獨立承包商，卑詩省另一些行業的僱主可能會效法採用這種模式，從而降低公司的工資成本。也有學者指出，在卑詩省，愈來愈多人在缺乏最低就業標準及其他工作保障的情況下工作，這個現象將會為社會帶來種種負面影響。一些勞工組織亦異口同聲地提出有關憂慮。

透過應用程式提供服務的工人表示因為他們的工資太低，所以強調他們對靈活度的需求

幾位學者表示，正正是行業內缺乏最低標準，令工人特別需要靈活度。他們認為，員工重視跨平台工作或拒絕某些訂單的權利，是因為這項工作可能無法預測而且報酬低，他們需要靈活度來盡可能增加收入。專家建議，如設立最低收入標準，工人將不會再收到他們目前尋求拒絕的低報酬工作，他們也不會覺得有需要在平台之間跳槽以尋找更好的工作機會。專家認為，如果透過應用程式提供服務的員工獲得更高的報酬，他們將不再需要具彈性的工時，以兼顧多份不同工作的方式來維持生計。

卑詩省的其他人

公眾參與調查並歡迎感興趣的人士提供意見，有近 400 名省民完成了網上調查。大多數公眾受訪者均支持為零工工人提供更多保護。

- 95% 認為零工工人在工作時應有權拒絕不安全的工作；
- 83% 的人認為零工工人應有權獲得公平的終止服務程序；
- 73% 認為零工工人應享有有薪病假及工傷與工資保障等福利；
- 三分之一的公眾受訪者 (34%) 表示，如果他們知道工人將獲得公平的工資、福利及工人權利，他們願意為透過應用程式提供的網約車或送貨服務支付更多費用。略低於一半的受訪者 (45%) 表示，他們是否願意支付更多費用取決於成本增幅，21% 的受訪者則表示不願意支付更多費用。

最後，邀請公眾受訪者在調查結束時提供有關零工工作的任何最終想法。在這些意見中最常出現的議題包括：

- 司機實際上是僱員，不應被歸類為承包商 (佔整體意見的 40%)；
- 零工經濟平台具有剝削性 (佔整體意見的 21%)；
- 零工工人需要安全保護 (佔整體意見的 20%)；及
- 零工工人需要獲得更多報酬 (佔整體意見的 16%)。

利益相關者共同關注的議題

在公眾參與中所歸納出的共同議題及有分歧的議題。

普遍的共識議題

檢閱從不同群組收集得來的意見後，我們確定了一些所有參與群組都感關注的範疇。雖然協議很少能獲得一致的意見，而且各群組對於每個問題的重點都有不同的看法，但還是有一些普遍共識的議題值得注意。

保證最低收入標準很重要

工人、勞工組織、多間平台公司及商會都確認為工人制定最低工資或「保證收入標準」的重要。然而，關於這一方面的意見並未有共識——對於這類最低收入標準應該以哪種形式提供，參與者表達了不同的看法。例如，有人建議最低收入標準應適用於「參與工作時間」(當工人執行任務時，即送餐或運送乘客)，而其他人則表示標準應適用於工人登錄「應用程式」的所有時間(「參與」工作的時間，以及等候分派工作的時間，即非參與時間)。



工傷賠償是一項重要的最低標準

工人、平台公司、學術界及勞工組織表示支持所有透過應用程式提供服務的工人都應獲得工傷賠償。多間平台公司一致認為，應將強制工傷保險列為最低行業標準。

靈活度很重要

出於不同的原因，很多群組同意保持靈活度很重要。從平台公司的角度而言，他們目前提供的靈活度對工人很重要，可以吸引那些不能或不願從事其他類型工作的人。幾間公司表示，如果他們不提供現有的靈活度，很多網約車或送餐員將不得不停止在他們的平台上工作。考慮到上文中概述的注意事項，很多工人、學者、工人組織和社區組織一致認為，有很多透過應用程式提供服務的人士在工作中重視並依賴這種靈活度。

普遍的意見分歧

雖然各群組表達的意見存有一些共通點，但在一些普遍提及的問題上，不同群組在我們的參與中提出的意見仍存在分歧。

有群組認為，這些工人的就業狀況或分類很重要，但對如何分類則有不同的看法

- 很多專家和工人組織都認為，最需要解決的關鍵問題是將透過應用程式提供服務的工人錯誤分類為獨立承包商。他們認為，為這些工人建立適當標準和保護的最佳方式，是確保他們在《就業標準法》獲確定為僱員。他們明確反對新增一個新的工人類別，認為這樣的舉動並不合理，並且可能使保護卑詩省其他工人的法律法規變得複雜並受到破壞。
- 主要的平台公司則持相反觀點——工人不應被視為僱員。一些公司認為這些工人是，並且應該繼續是獨立承包商。其他公司則同意這些工人不應被視為僱員，但暗示為透過應用程式提供服務的工人新增一個新的法律類別，可能是為這類工人制定最低標準的適當方法。
- 移民服務機構的代表指出，很多從事透過應用程式提供服務的工作的加拿大新移民並不了解獨立承包商和僱員之間的分別，又或每種就業身份在法律上的意義。



為工人提供福利很重要，但對適當方法的看法不一

- 一些人認為要為網約車和送餐工人制定一個可轉移 (portable) 的福利計劃。
- 在網上調查中，76%的員工表示健康和福利計劃對他們來說「某程度上」或「非常」重要。在圓桌會議中，工人有提出缺乏福利這個問題，雖然他們並沒有經常提出或倡議任何特定的方案。
- 一些學者尤其反對制定可轉移福利計劃，認為將工人納入現有的聯邦及省級計劃，在行政上較為沒那麼複雜，並且會為工人提供更好的福利。

總結

這種公眾參與為網約車和送餐工作提供了廣泛的意見。我們收到的意見顯示，這項工作已成為卑詩省經濟生活的重要一部分。它提供了一種靈活的賺取收入的方式，愈來愈多人正依賴這種方式，而且他們提供的網約車和送餐服務亦受到卑詩省各地居民的重視。

我們亦從公眾參與中了解到，人們對低報酬、不可預測的工資以及網約車和送餐工人缺乏保護感到非常擔憂。很多參加公眾參與的人，包括工人、學者、勞工組織和平台公司的代表，都同意這些範圍有改進的空間，而為這個行業建立適當的最低標準是有益處的。

卑詩省政府非常感謝在這次公眾參與過程中所收集的意見與評論。這些意見為卑詩省網約車和送餐工人的標準問題奠定了堅實的基礎。省府承諾在未來數月將繼續與所有合作夥伴和利益相關者進行對話，以確保我們能一起建設更美好、更強大的卑詩省。