



◀ 的士業界指政府未能有效取締網約白牌車，直接影響的士司機生計。

▶ 警方曾採取打擊行動，拘捕網約白牌車司機控以「駕駛汽車以作出租或取酬載客用途」。



時事追擊

17個的士團體原定前日(22日)罷駛三小時，抗議Uber等網約車平台影響業界生計，惟事件峰迴路轉，最後業界以「政府方面已釋出善意」為理由取消罷工行動。

的士與網約車之爭持續多年，的士業界不滿政府多年來未有效取締網約「白牌車」，直接影響的士司機生計；但有學者指出，要全面取締網約車平台存在一定困難，網約車和的士各有市場需求，可以透過合作尋找新出路。

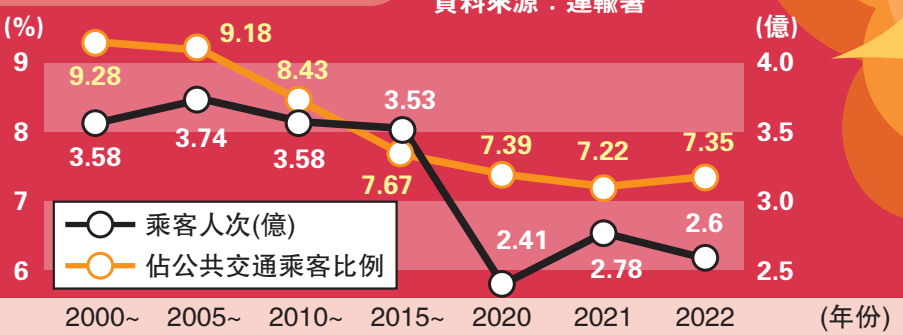
大公報記者 賴振雄

Uber香港服務車程距離*

年份	累計車程距離
2019	3.69億公里
2020	未有提供
2021	8億公里
2022	9.29億公里

*Uber於2014年起發展本港業務，2020年推出「Uber Taxi」服務
資料來源：Uber香港網頁

的士乘客量走勢



網約車掀風波的士業如何面對?

學者：各有需求 可合作共贏

的士團體質疑，網約「白牌車」不按錶收費，政府卻未有加大力度執法取締，一度醞釀在本月22日號召500輛的士罷駛，停泊在林村許願廣場三小時。

的士司機：先解決害群之馬



▲ 的士業雖然經常指控被白牌車影響生意，但在繁忙時間要截乘的士並不容易。

罷駛行動前一日，林村代表以車輛過多，憂慮行動癱瘓附近交通，以及活動未獲警方不反對通知書為由拒絕租出場地。的士業界終於在星期二晚宣布無條件罷工。的士團體解釋，由於政府已釋出善意，包括審視網約「白牌車」非法取酬行為，答應加強執法，並考慮讓業界參與共同打擊，所以暫停罷工。

對於網約「白牌車」搶生意，部分前線的士司機卻持有不同的見解，有人甚至覺得並無問題。新冠疫情後，市民生活習慣改變，減少夜間活動，加上外地遊客尚未恢復至疫情前的水平，影響的士司機收入。的士司機劉先生表示，早前為了增加收入，加入10多個網約的士平台，他並不反對網約「白牌車」存在，甚至認為可以跟的士共存。

「大家都只是想維持生計，但其實可以共存，或想出一個雙贏的方案。他們的(的士團體)說想取締「白牌車」，不如反過來，先了解自己(的士)行業的問題所在。」劉先生認為，業界

必須先解決害群之馬，例如拒載、兜路、割客(濫收車資)等問題，否則罷工也沒有意義，只會令市民更反感。

根據運輸署統計，本港去年的士乘客人次達2.6億，佔公共交通總人次約7.4%，但回顧近20多年數據，的士乘客人次自2009年開始出現顯著跌幅，並持續有下降趨勢，直至2020年疫情時回升。

Uber於2014年起發展本港業務，使用量持續上升，2020年推出「Uber Taxi」服務，用家可透過平台預約的士。2021年收購本地的士電召平台HKTaxi，平台司機數量持續增加，已佔本港電召車大部分市場份額。

警方多次以非法取酬載客檢控網約「白牌車」司機，但要取締相關平台，有學者認為十分困難。

倡白牌車部分收入補貼的士

香港中文大學劉佐德全球經濟及金融研究所常務所長莊太量回覆《大公報》查詢時表示，現時的法律只限於控告網約「白牌車」，違反香港出租汽車「載客取酬」法例，相關法例只針對「個體戶」，而非網約平台，採取執法行動時只可以「逐個司機控告」；若修改法例，全面取締網約「白牌車」可能欠缺足夠的法律基礎，甚至影響香港國際的形象，破壞自由競爭。

莊太量認為，網約車和的士各有市場需求，可以透過合作尋找新出路，例如建議成立一個基金，當網約「白牌車」完成一次服務後，抽取一部分車酬納入基金，再按比例發派給現有的士牌持有人作為補償，政府可以尋求第三方充當調解員的角色。

他指出，如果把網約「白牌車」合法化，也要訂立一些條例，與的士要求看齊，「一些既得利益者，例如已經持有的士牌的人必定提出反對，但我覺得，政府最終應該有決定，不可以繼續模稜兩可。」



◀ Uber網約車平台提供資料較一般的士App詳盡，選項亦較多。

Uber來港九年引發網約車搶客戰

爭議不斷

Uber始創於美國，後來服務擴展至全球幾百個城市，2014年6月登陸香港提供服務，截至去年車隊已在本港行走9.29億公里，相等於超過7000次香港飛往紐約的單程飛行距離。不過，多年來的士業界質疑，Uber旗下的網約「白牌車」違法經營，雙方已非首次「對壘」，由門提供優惠，以致的士業界慢駛，鬥爭持續多年。

的士業屢促執法取締

Uber登陸香港初期，以銀彈政策吸引市民乘搭，包括指定某日「請全香港人免費搭兩程的士」，每程上限200元；當時，同為電召的士App的「快的Taxi」立即反擊，繁忙時段接單的司機每程可獲18元「利是」，乘客則可獲雙倍積分，可用以兌換超市及百貨公司現金券，為網約車掀起首場搶客戰。

2015年7月，Uber高調在本港招攬司機及車主，提供各種不同類別獎金。據了解，當時司機加入後，只要做夠五宗生意，可享有額外1000元獎金，生意越多獎賞越多。有Uber司機透露，當時每單交易的車費中，Uber只扣除20%，其餘屬於司機收入，因而吸納不少司

機加盟。

不過，香港的士業界質疑，市場正被網約「白牌車」蠶食，一度發起慢駛行動表達不滿，更揚言政府若不理會，不排除將行動升級，堵塞主要幹線，或跟「白牌車」作正面衝突。

打擊網約「白牌車」方面，警方曾經多次採取執法行動。2015年8月11日，警方派出警員喬裝乘客於Uber預約服務，拘捕五名提供「白牌車」服務的司機，Uber更加一度宣布暫停部分在香港的服務。

2017年中，警方採取第二波打擊行動，28名司機被捕，經審訊後被裁定「駕駛汽車以作出租或取酬載客用途」罪名，各被判罰款3800至4500元不等。其中24名司機向高等法院提出上訴，但被駁回，之後再向終審法院提出終極上訴，但在2020年仍被終院駁回。

Uber在2020年推出Uber Taxi車隊服務，讓用戶可網約選乘的士，有關車隊等同電召的士平台，加上一般按錶收費，運作上完全合法。Uber並透過額外獎金及低抽成等銀彈攻勢，吸引更多的士司機加入，至今仍透過不同平台大力宣傳，聲稱註冊Uber的士司機的收入對比加入前，增加兩至三成。

Uber推免費培訓課程吸引的士司機加盟

夥拍駕校

Uber進軍的士市場，除了收購本地網約的士平台，更與駕駛學校合作推出「的士司機安全駕駛培訓課程」，涵蓋駕駛技術、道路安全和客戶服務，課程費用全免，開放予全港所有的士司機報名參與，一方面希望進一步提升形象，提升搭乘體驗，同時吸引更多的士司機加盟。

資料顯示，Uber早在2021年

與鏗鏘駕駛學校合作，推出「的士司機入行回贈計劃」，吸引新司機入行，通過筆試並成功取得的士駕駛執照，即可獲1000元回贈。如申請者之後登記成為Uber Taxi司機夥伴，並完成首次Uber Taxi行程後，即可額外獲得800元獎勵，共可賺取1800元的回贈獎勵。

今年9月，Uber再度出招，與李健駕駛學校合作推出全新「的士司機安全駕駛培訓課程」，每月定期開班，所有持有有效的士司機證的的士司機，均可免費報名參加，課程費用全免，由Uber全額資助。大公報記者昨日(23日)致電李健駕駛學校查詢，職員回應有關課程由Uber負責，可直接向Uber報名。

Uber香港區總經理鍾志靈早前表示，舉辦的課程內容，包含如何協助長者及殘障人士等，希望透過課程，改善的士乘客的體驗。



▲《大公報》在今年7月推出《的士面面觀》系列報道，探討的士行業面臨人手不足等問題，引起廣泛關注。

的士業「有車無人開」「截車難」受關注

問題多多

《大公報》在今年7月推出《的士面面觀》系列報道，探討的士行業面臨人手不足，以致「有車無人開」、乘客「截車難」、司機服務質素參差不齊等問題和挑戰。運輸及物流局早前建議修例，改善的士服務質素。

《大公報》的專題系列，首篇從乘客角度出發，探討「截車難」問題，經過五日的不同時段截車實測，部分司機機會以不同理由，包括「方向不順」、「要指定行駛西隧才過海」、「準備交更」等拒載。有的士司機工會承認，部分司機質素參差，建議政府規管司機入職要求，並重罰違例

司機。

全港共有18163輛的士，但不少市民感覺，繁忙時間愈來愈難「截車」。有行業內人士透露，多達2000至3000輛的士長期閒置，有業界歸咎生意被網約「白牌車」蠶食，影響的士司機收入，難以維持生計，部分人無奈轉行。

運輸及物流局早前提出改革方案，包括引入「的士車隊制度」等，各界對改革提出不同意見，支持車隊制度者認為有助恆常管理，但組成車隊涉及更新，設備、制服、司機培訓等費用，期望政府能提供津貼。

話你知道

香港有多少Uber司機?

Uber曾於2021年11月表示，共有超過21.6萬名註冊為Uber和Uber Taxi司機。

香港有多少的士及的士司機?

本港有18163輛的士，包括15250輛市區的士、2838輛新界的士和75輛大嶼山的士，雖然全香港有超過20萬人持有的士駕駛執照，但活躍的士司機只約有4萬人。