



# 的士業：須限制數量 學者：宜循序漸進 發牌規管網約車 引入競爭締共贏



## 出租車出路 1

網約車平台規管框架即將出台，政府參考海外網約車平台做法，制定規管本地網約車的法規，確保網約平台車輛全部持牌。的士業界關注政府會否發牌予網約車引入競爭，以及最終發牌數量。

有學者認為，網約車已是全球趨勢，要解決問題必須發牌，制定合適條文規管，推出的士業界接納方案，達至雙贏局面。

大公報記者 賴振雄

## 規管框架最快年中提出

政府正研究如何更有效處理網約車，消息人士透露，最快今年年中提出規管框架，原則上確保網約平台車輛全部持有認可牌照，載客車輛必須有出租車許可證。

至於會否另發新牌子網約車，據了解，暫時仍然未有最終定案，政府仍在「摸底」，同時要考慮對的士行業帶來的影響。

現時全港共有18163個的士牌照，當中包括15250個市區的士牌、2838個新界的士牌及75個大嶼山的士牌，根據的士交易所最新報價，市區的士牌價312萬元，新界的士牌則236萬元，雖然已較2016年的最高位，分別逾700萬及近600萬下跌超過一半，但仍然有價有市。

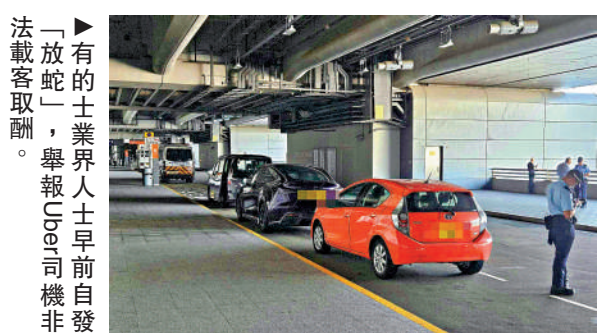
有的士業界人士坦言，若然政府最終決定另發新牌照予網約車，也並非完全不可以接受，重點是發出的數量，參考目前「出租汽車許可證」的數目，私家出租汽車服務上限1500個，網約車牌照不能夠多於1500個，否則對的士業界不公平。

的士車行車主協會永遠會長吳坤成回覆《大公報》查詢時表示，的士行業的經營成本持續增加，包括車輛維修保養、行政費、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本，對租車司機而言，每月營運成本包括燃料成本和車租，若政府推出的網約車方案不合理，業界必然反對。

## 倡的士牌可等價換網約車牌

「網約車是全球大趨勢，外國非常盛行，要阻止也阻止不了，的士業界也要面對現實，不能永遠覺得不能擁有的士牌照，就不容許其他人加入競爭！」嶺南大學潘蘇通滙港經濟政策研究所所長何樂生相信，政府研究網約車平台規管框架時，重點是「平衡」，推出一個的士業界和乘客也接受的方案，他支持發牌制，而要避免損害的士業界的利益，可考慮循序漸進，先發出數量不多的網約車牌照，分階段增加數目，持有的士牌的人士可以選擇，以一個的士牌照，交換一定數量的網約車牌，作為等價交換，令業界滿意。

立法會議員梁文廣則認為，網約車平台規管框架的重點，是確保受管制的車輛購買保險，讓乘客坐得安全，框架推出後必須加強執法，嚴厲打擊「白牌車」。



「放蛇」的士業界人士早前自發載客取酬。舉報Uber司機非

有的士業界人士坦言，政府就網約車另發新牌照並非完全不可接受，重點是發出的數量。大公報記者何嘉駿攝



## 的士下月加價 服務差屢遭詬病

### 問題癥結

的士下月14日起加價，落旗一律加兩元。多名議員關注，的士司機服務態度參差，有損旅客對香港的整體形象，建議政府考慮為不同車款訂分級收費，又建議放寬的士考牌，吸引新人入行。

市區的士、新界的士和大嶼山的士落旗價一律加兩元，落旗後每次跳錶收費亦會增加，現時紅的首2至9公里收費每跳1.9元，加至每跳2.1元；9公里後由目前每跳1.3元，加至1.4元。

選委會界別議員管浩鳴質疑，若然的士加價後服務仍然未有改善，甚至維持差劣的態度，將會令香港顏面無存，建議政府考慮為不同車款訂分級收費，同時放寬的士考牌，吸引年輕人入行，例如持有三年車牌，即可成為的士司機。

### 市民以「荷包抗議」

立法會議員梁文廣認為，市民並非不接受的士加價，而是不接受的士服務無進步、管理無做好，寧願搭更貴的網約車，以「荷包抗議」，除了影響市民觀感外，行業形象欠佳更難以吸引新人入行。

立法會議員楊永杰指出，的士的服務質素差，揀客拒載等情況，也令市民不滿，甚至迫使市民轉乘網約車，的士業界若然不改善服務質素，只是不停要求打擊白牌車，只會導致的士業界形象繼續下降，他更引用電影《武狀元蘇乞兒》結尾

的一段劇情，「皇帝問蘇乞兒，可不可以解散丐幫，令乞兒變少，蘇乞兒回應皇帝『是取決於你』！」

航運交通界易志明認為，過去20年的士收費調整幅度，仍然落後於累積通脹，的士司機作為自僱人士，與其他職業司機相比，收入相差超過三成，有關市民對的士服務有意見，但不希望因一小撮的害群之馬而懲罰所有司機。

### 運輸署研強制加裝攝錄系統

運輸署署長李頌恩回應，不能單靠加價解決的士問題，業界必須提升服務質素，政府近日推出的士車隊制度，可提供較為豪華和高質服務，署方已收到15份申請，將會小心審核，希望於下月公布結果，令的士車隊盡早投入服務。對於外界建議的士強制安裝攝錄系統，李頌恩指出，當局正積極研究，計劃今年內諮詢業界意見。



▲警方多次進行放蛇行動，打擊的士司機違規行為。

## 的士司機違例記分制 最重可罰停牌

### 話你知

立法會去年底三讀《2023年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）（修訂）條例草案》及《的士司機違例記分條例草案》，引入的士車隊管理制度、引入的士司機違例記分制等，提升的士服務質素。

在違例記分制下，的士司機如兩年內被記滿15分，可被停牌三個月，法例將會在2024年9月22日起實施。記分制列明濫收車費、拒載、拒絕或忽略駕駛的士至指示地方、毀損或更改的士計程錶為嚴重罪行，會被記10分；兜客、兜路及「釣泥鯁」等記5分；拒發收據、無將的士計程錶

設定於記錄位置等記3分。

若的士司機兩年內，被記8分或多於8分，但少於15分，運輸署署長送達一份的士司機違例記分提示；若記10分或以上，當局會送達一份通知，要求該名的士司機在指定限期內，自費修習並完成的士服務改進課程，如無合理辯解而沒有遵從要求，即屬犯罪，一經定罪可被罰款5000元及監禁一個月。

至於被記15分或多於15分，司機被停牌三個月，其後再被取消資格，如屬首次，其停牌期由裁判官作出命令當日起計為期三個月，其後每次為期六個月。



《大公報》去年中推出系列報道，探討的士業面對的種種問題，引起社會廣泛關注。

## 的士業難題 《大公報》率先拆解

### 引發討論

《大公報》去年年中推出的士專題系列，拆解的士業界種種問題及面對的挑戰，引發社會極大反響，運輸及物流局提出改革方案，當中包括引入的士車隊制度等。

面對的士業各種問題，運輸及物流局局長林世雄早前表示，明白有市民乘搭的士時有不愉快體驗，當局去年推出多項改善的士服務的措施，包括成立的士車隊並計劃發出不多於五個車隊牌照，期望今年內發出牌照。他強調業界要爭氣，期望作出結構性改變，並形容「唔改變唔得」，否則的士業會越做越差，市民越無信心。

現時全港共有18163輛的士，其中15250輛為市區的士「紅的」，2838輛為新界的士「綠的」，75輛為大嶼山的士「藍的」。以此計算，每407港人可享用一輛的士，惟現時打的日漸困難，甚至出現「六輛的士，一輛閒置」、有的士卻無司機的情況。運輸署資料顯示，現時本港持有的士牌照的個人車主、即「單頭車主」約7900人。如果要組成車隊，市區的士最少要300輛。



▲內地網約車服務已合法化，成為主流出行工具。

## 內地網約車合法 服務質素優勝

### 他山之石

自從網約車誕生後，世界各地都有傳統出租車與網約車的競爭。由於網約車的便利及乘客能對行程更具時間把握等特性，近年在不少地方已成為主流出行工具。內地於2016年頒布出租車行業改革指引，鼓勵在政府統籌下發展網約車。

在內地，網約車已經合法化，對的士業是不小的衝擊，內地亦發生過網約車與出租車在馬路上互相圍堵以發洩不

滿的事。雖然出租車亦能夠參與到網約車的行列中，但由於車型、舒適度和服務質素都跟不上新型網約車，以致遊客寧願站在路邊等車也不上身旁出租車的現象時常出現。有內地網民表示，網約車價格公開透明，而且有平台能夠申訴不合理待遇，亦有途徑能更容易找回失物，這幾點都是的士做不到的。

### 澳洲Uber向的士業賠14億

當Uber進軍澳洲時，亦引起過不少

風波。澳洲2015年修例，允許Uber合法經營，的士司機被搶去逾半生意，再加上新冠疫情衝擊，令的士司機收入大減，連帶拖累的士牌價大跌。逾8000名澳洲的士司機和出租車公司老闆自2019年興訟，入稟維多利亞州最高法院向Uber提出集體索償訴訟，官司糾纏5年，Uber終於同意與原告人和解，賠償2.72億澳元（14億港元），成為澳洲歷來第5高集體訴訟和解金額。

大公報記者伍軒沛