



# 車資有預算 付款更便利 投訴更有效 Uber 有優勢 的士勿趕客

## 本報實測

網約白牌車進軍香港多年，搶佔正規的士的「乳酪」。17個的士團體原定今日發起3小時罷駛行動，表達對白牌車不滿，最終在香港特區政府極力斡旋下，昨晚宣布取消行動。風波雖然暫時平息，但非法白牌車獲不少市民光顧，箇中原因值得的士業思考。香港文匯報記者昨日實測搭乘Uber平台安排的私家車，了解白牌車取勝之道。白牌車因為有網上評分制度，負評司機會被平台處罰，服務態度較優，而且未上車平台已知預算收費，又不怕司機兜路。惟未能隨處截車，加上白牌車屬違法，即使司機已買第三者保險，但保單列明違法行為不受保，都是白牌車最大缺點。有白牌車司機透露，平台收取每張單四分之一的分成，司機收入不比的哥豐厚。

◆香港文匯報記者 張弦、文森



車費因需求增加而稍微升高



◆Uber頁面顯示，黃昏時分由銅鑼灣至田灣的車資定價為123元。



◆Uber在旺區將可上落客的地點固為上車點。

## 收據

原有收據

總計 HK\$96.83

好消息：由於預計路線有變，你已獲退回此行原有定價的部分金額。

行程費用 HK\$87.83

小計 HK\$87.83

預約費用 HK\$9.00

◆行程實際收費為96.83元，比原定價低26.27元。



◆Uber司機Kam。香港文匯報記者張弦攝

17個的士團體日前商議原訂今日中午發起約500輛的士停泊罷工，抗議白牌車為患。直至昨晚，香港無線電的士聯誼會主席黃羽庭表示，由於政府在會面時已經釋出善意，加上業界計劃在林村停車場停泊車輛未有成功申請不反對通知書，獲地方通知未能提供車位服務，因此在時間緊迫和權衡輕重下，罷工行動暫時取消。

不過，白牌車成功吸引市民乘搭，當中的取勝之道更值得的士業深思。香港文匯報記者昨日進行實測，直擊白牌車營運情況。記者在Uber平台叫車，路線是從銅鑼灣到香港仔田灣，作為「新手用家」的記者下載App後，便發現付款方式除了現金之外，還可以選擇AlipayHK、PayPal及登記使用信用卡，比起目前搭乘的士大都需用現金支付及找數，只有一小部分的司機提供八達通等電子支付方式，白牌車較方便，上落車無需翻出銀包付款。

### 定位不準 與司機捉迷藏

記者選擇了起返點及叫車之後，便發現平台要求到附近幾個可上落客的上車點登車，然而由於系統定位不準確，記者與白牌車司機玩捉迷藏；尋找一個上車點後，還要步行近10分鐘才找到司機順利上車，這與通常在路邊抬手便能輕鬆截到的士，明顯稍遜一籌。記者在Uber平台叫車時，畫面顯示的路程預算收

費123.1元，但最終只收96.83元，包括9元的預約費，相同路程車費與搭乘的士相若。不過，過往不時亦有乘客指出，坐的士時被兜遠路、不按咪錶高價收費的經歷，白牌車讓乘客更安心、更有預算。同時，平台要求乘客對司機進行評分，不兜遠路、不亂收費，司機可獲得滿分5分好評。接載記者的司機閒聊期間表示：「不單止你哋可以評我，司機都可以評乘客。如果乘客被負評，平台同樣可以將他列為黑名單，大家就互相尊重。」

### 更改增加停靠點 需改單

這位司機表示，評分制度使司機及乘客「投訴有門」，不佳態度一定會收斂，「開Uber通常無咁多刁蠻客人，我哋做司機的體驗都好啲。」他透露，若司機多次被評低分、達不到評分標準，平台便會暫停其接單資格，甚至會被平台解約，「現時平台每3個月檢視一次司機的評分，仲會對新入職司機進行審查，無刑事紀錄才取錄。」對乘客而言，是另一保障。

在行程中，記者亦發現司機行駛的路線會在Uber平台上實時顯示，不過若中途想更改最終落車點及增加停靠點，需要在App上進行操作，這方面則不及的士方便，搭的士若想起改地點及讓同伴中途落車，與司機直接口頭講述地址即可。

## 網約車司機：收入未必高過的哥

香港文匯報訊（記者張弦）的士業界經常控訴網約車司機費輕，收入比一般的哥為高，不過有全職Uber司機Kam向香港文匯報記者表示，每張單都要與平台拆賬，車資四分之一歸平台所有，他們與的士司機一樣，與平台沒有勞資關係，司機需自行負擔相關保險費、車輛維修保養費等，扣除平台費用及油費後，每日賺取約550元。Kam形容：「我哋收入未必好過的士司機。」

昨日接載記者的Uber司機Kam，加入Uber平台斷斷續續約有七八年，中途更換了幾架汽車。他指出，加盟條件並不苛刻，只需在平台上進行登記，審核個人身份證、車輛信息等資料，「無什麼大問題通常很快便能通過審核，雙方並不存在勞資關係，平台主要的工作是負責審核車輛登記信息及派送訂單。」

### 還需保險費維修保養費

登記成為Uber司機不難，是否意味輕易捧住

「金飯碗」，每日賺大錢？Kam指出經營成本不斷上漲，舉例燃油價格不斷攀升，他駕駛的汽車每行走1公里需耗用約1.5元的燃油，「好似今程由銅鑼灣到香港仔約7公里，收費96元，平台拆賬扣去24元，再扣除約10元的油費，我大概賺取62元。」已退休的Kam現在算是全職Uber司機，他透露每日接單收入約1,000元，減去成本，淨賺約550元收入，「這筆錢還沒有計算保險費、維修保養費等，未必好賺過的士司機勤力的話，每日應該賺不少。」

至於有沒有遇到過「發難」客人，Kam表示很少，「叫Uber車的通常是比較斯文有素質的客人，而且平台還有一個司機對乘客評分的功能。」他亦指途中不時與顧客「傾下偈」，聽他們講開心或煩惱的事，日子較易過，所以打算繼續做Uber司機。「退休後先得閒四圍圍開車，年紀大沒什麼工作可以做。」



掃碼睇片

## 學者倡白牌車徵稅補貼的士牌

◆的士業界已商議成立一個統一的網約App。香港文匯報記者黃艾力攝



香港白牌車可以追溯到上世紀七十年代之前，時至今天與的士之爭霸戰更白熱化。的士小巴商總會理事長周國強昨日表示，業界已商議成立一個統一的網約App，並同意由政府出面推行和監管：「可以與Uber平台一樣，網上預約點對點，網上付款，網上打分及網上投訴等，改善整體服務素質。」浸會大學會計、經濟及金融學系副教授麥萃才建議特區政府不妨效法其他地區，將網約車等新式計程車服務規範化，例如要考取計程車牌照、保險，與的士在同一起跑線上競爭，促進整體服務素質。

### 的士業稱難找投資作改善

周國強指出，該個擬設立的網絡平台能為乘客提供更安全、更有保障的優質的士服務：「最重要我們有齊第三者保險，合法牌照，為顧客提供合法的計程車服務。」對於政府早年推行的優質的士、車隊管理等計劃，他表示業界支持所有能為乘客提供多樣化服務、引入競爭的任何計劃，但前提是消除違法網約白牌車問題，「白牌車經營成本遠比正規的士低……導致他們可以投放更多資源吸客。但我哋皮費重，如果要改善服務，又要投放好大筆資金，除非確定無白牌車違法競爭，否則好難

搵到投資者投資的士業。」麥萃才則指出，香港的士拒載、講價、宰客等現象普遍，很大程度是由於舊有的士牌制度：「的士車牌本應是一個有時限的營運許可證，但目前的士牌成為一個可投資炒賣的資產，政府就失去對業界的有效監管。而分散的的士車牌亦難以形成一個統一的監管機制。」他表示的士車牌有價，車主當然拒絕引入新的競爭，削弱的士牌價值。因此任何新的計程車服務形式，都會引起業界強烈反對。

### 籲回購的士牌 還原定位

「問題在於，政府要衡量保障這些車主的利益，還是經濟發展、市民出行便利的需要。」麥萃才說，網約車雖然在傳統的士業抵制下，於世界大多數國家地區難以取得合法地位，仍廣受歡迎，就是因為白牌車提供符合社會發展需要的新型計程車服務，「從經濟學角度，的士業引入競爭十分必要，才能形成不斷改善服務的良性循環。」他建議政府將網約白牌車規範化，與正規的士要求一致，有相關牌照、保險等，情況與世界各地的做法相若，「可以修例要求網約車需

### 各地Uber及計程車運營規定

◆中國內地：司機、車輛符合《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》規定，允許經營

◆中國台灣：需考取計程車資格、申請計程車執業登記、加入多元計程車隊、沒有犯罪或肇事紀錄，允許Uber受規範後合法經營

◆中國澳門：全面禁止Uber等載客取酬商業行為，Uber平台亦已撤出澳門市場

◆美國：Uber或載客取酬在不同州份有不同規定，有些州份無特別附帶條件，容許合法經營；有些州份需要司機申請營業牌照

◆澳洲：暫時准許營運，並要求Uber審核加盟者駕駛背景及車輛條件

◆日本：Uber司機需符合的士經營標準，取得個人營業駕駛資格，但服務範圍大多在東京、大阪、京都等大城市；當地還有以下幾種計程車叫車App，使用地區更廣，如S.RIDE、Japan Taxi、GO等，即使不諳日語也能輕鬆上手

◆韓國：Uber受規範後合法經營，司機必須擁有計程車營業執照

◆德國：當地法庭早年裁定Uber司機必須持有計程車營業牌照，否則屬違法經營，Uber也開始在德國輔導駕駛取得證照，並補助營業牌照稅

整理：香港文匯報記者 文森

先行申請商業載客執照及交稅，購買乘客險，對司機和車況有詳細要求等，同時以這些稅收補貼傳統的士車主，達至一個滿足各方利益的平衡。」長遠而言，他建議政府自行或與財團合作，回購所有的士車牌，再還原的士牌應有定位，而非炒賣工具。

◆香港文匯報記者 文森

香港文匯報訊（記者吳健怡）的士業界昨晨與特區政府運輸及物流局副秘書長麥震宇、運輸署署長李頌恩等政府代表會面近3小時。運輸署會後向業界發信表示，已經清晰表明，利用汽車作非法出租或取酬載客屬違法行為，一定嚴厲打擊。目前立法會正審議涉及提高罰則的法案，政府會提出修正案，進一步提高最高監禁期，下月會再與業界會面。運輸及物流局表示，會檢視現有法例，如何更有效處理有關問題，並研究規管網約出租汽車平台。

### 表明定會嚴厲打擊白牌車

運輸及物流局發言人表示，政府一定會嚴厲打擊白牌車，並已將提高阻嚇的草案提交予立法會審議。政府一直關注的士行業的營運環境，並會繼續與的士業界保持緊密溝通，聽取他們的意見，期望的士業界以公眾利益為大前提，理性務實地解決問題。

消息人士指出，針對非法載客取酬活動，警隊一向以「放蛇」方式，派遣警員喬裝乘客拘捕違法司機，由蒐集情報至安排人手進行放蛇，需要調配大量時間及人力資源。另一方面，網約汽車需透過流動應用程式平台進行預約，個別平台甚至會對乘客進行背景審查，亦增加了「放蛇」的難度。

根據過往的判刑紀錄，非法載客取酬定罪一般罰款1,000元至5,000元及吊銷汽車牌照3至6個月，與警方投放的調查資源不成正比，相對阻嚇力亦成疑；針對網約車平台的調查，由於流動應用程式的伺服器通常位於海外，增加調查及舉證困難。「現階段，社會似乎需要一個更有效的法律框架去釐清現行法例未能處理的問題。」



◆有學者建議政府回購所有的士牌。香港文匯報記者北山彥攝