

的士又申加價 稱輸通脹追落後

紅的落旗32元 綠的28蚊起錶 倡深夜設附加費減拒載

香港新一年「加風」繼續吹，的士業打響今年加價潮第一槍。香港的士業界已達成加價共識，多個業界團體早前向特區政府運輸署提交申請，市區及新界的士起錶分別上調至32元及28元，每次跳錶一律加2毫，期望今年首季通過加價申請。對於再度申請加價，業界解釋，舊有收費落後通脹兩成，其間的士保費增加近一倍，今次加價只是「追落後」。運輸署回應表示，現正評估相關申請，會適時將建議提交行政會議及立法會審議。

◆香港文匯報記者 吳健怡

香港多個的士團體早前建議兩個加價方案，方案一是市區的士（紅的）和新界的士（綠的）落旗一律加6元，即分別以33元和29.5元起錶，跳錶維持不變；方案二是，紅的落旗加5元，建議新收費為32元起錶，綠的則加4.5元，至28元起錶，每次跳錶加兩毫。

香港的士小巴商總會理事長周國強昨日表示，業界經過討論後，最終達成共識支持方案二。他引述運輸署最新進度，據了解運輸署已就加價方案完成評估報告，獲得最終審批後，將交由行政會議和立法會審議。

他認為，相比起幾乎「年年加價」的港鐵，以及動輒加幅高達10%的專營巴士，的士業已是「加價較少的交通工具」。「巴士公司近兩年都加價三次，短程最低也加1元，其實大家看到公共交通工具，特別是短途服務的收費是要增加。」

業界稱彌補保險增幅

的士車行車主協會會長吳坤成昨日接受香港文匯報訪問時指出，對上一次的士加價是2022年7月，當時紅的、綠的和大嶼山的士分別以27元、23.5元和22元起錶，他認為的士行業加價已經相對滯後，「現時行業正處於非常惡劣階段，經營成本根本追不上物價通脹。」

他解釋今次加價除了追通脹，亦彌補其間保險費近一倍的增幅，單計每日的保險成本已近200元，加上的士維修費升70%，都對業界造成相當沉重的負擔，在目前聘請司機困難的情況下，業界收益並不多。

促政府主動監管打擊「黑的」

吳坤成亦理解，近期坊間對的士司機服務態度有微言，但認為應先改善司機收入，才能令服務提升以符合市民的期望。他建議，對司機應該要有賞有罰，需要政府主動監管，要求在的士上安裝攝錄系統以幫助舉證，打擊「黑的」，同時都需要提出誘因，建議在深夜時間增設附加費，以吸引的士司機夜間提供服務，減少的士拒載的情況。

對於違規經營的網約「白牌車」，他指出，加價後拉近的士與「白牌車」收費距離，但亦不擔心流失更多客源使用「白牌車」，「白牌車本身就是非法的，而且有時候任由他們隨意加減價，的士還要貴。」他建議，政府應該立即取締「白牌車」平台，打擊這種不公平的經營環境。

運輸署昨日回覆媒體查詢時指出，去年3月就業界的建議加價方案取得共識，正按包括的士營運的財務可行性、營運成本、與其他公共交通工具的收費之間的合理差距、整體供求情況、服務質素，及市民對收費加幅的接受程度等所有相關因素，審視市區、新界和大嶼山的士業界提出的加價申請。在完成評估後，會適時將建議提交行政會議及立法會審議。

澳門重罰「白牌車」 推官方「網約的士台」

香港文匯報訊（記者 廣濟）香港的士業因「白牌車」加入競爭，嚴重打擊生意及生存空間，業界為維持收支平衡要調整收費，卻造成惡性循環。相比之下，澳門特區多年來嚴打「白牌車」，為正規持牌的士業營造公平理想的營商環境。香港文匯報記者日前到當地採訪，發現澳門有三大經驗可供香港的士業借鑒：「白牌車」罰款上升兩倍至9萬澳門幣；政府推出官方網約平台，監管網約車在符合法例要求下運作；同時警方執法時，一併要乘客作供，甚至作證，增加罪機會。

的士與「白牌車」的經營成本差之千里，香港一個的士牌動輒數百萬元，用作「白牌車」的私家車首次登記稅數十萬元；兩者保費更是數萬元與數千元之別，部分的士司機更要承擔車租，「白牌車」卻沒有這方面的成本，並與經營成本高昂的的士業爭生意，被指是不對等的競爭關係，對的士業來說，無疑有失公允。

早在2015年，網約平台Uber進駐澳門時，當地政府已雷厲風行，不准該平台在澳門上架，保障澳門正規的士的權益。澳門的士司機工會理事長郭良順日前接受香港文匯報訪問時表示，澳門政府一開始對「白牌車」及網約平台的態度強硬，Uber剛剛登陸澳門半日，政府便發出通告，表明若有證據顯示透過手機應用程式提供車輛載

的士申加價概況

落錶	加價前	加價後
	紅的:27元 綠的:23.5元	紅的:32元 綠的:28元
跳錶(短途)	加價前	加價後
	紅的:1.9元 綠的:1.7元	紅的:2.1元 綠的:1.9元
跳錶(長途)	加價前	加價後
	紅的:1.3元 綠的:1.3元	紅的:1.5元 綠的:1.5元

資料來源：香港的士小巴商總會、的士車行車主協會

圖：香港文匯報記者郭木又攝

服務能保證？ 加價可理解

熱點民議

文：香港文匯報記者 唐文

的士司機巫先生：確實應該要加價，現在有通脹，人工成本也貴，上一次從24元加到27元，加價幅度不是很夠力，今次這個加幅比較合理。我相信市民始終有搭的士的需求，加價也是行業自我調節的市場行為，不擔心因為加價而減少客人。

市民邵先生：我平時很少搭乘的士，只有在趕時間，例如送孫子去興趣班的時候，才會坐的士，但一般路途不遠，車費也不是很貴。我能理解的士司機想加價的心情，畢竟這兩年物價騰貴，但是加價後，會影響我搭的士的意願。

市民單先生：我出行比較多時搭的士，短中長途都有，這次加幅對我而言，是可以接受範圍，的士司機也很艱難，他們要面對Uber的競爭，生意不容易做。不過，我希望加價之後，香港的士的質素可以更有保障，不要再出現向遊客胡亂索價的事件。



◆在香港「搶到客」的Uber，在澳門迅速「敗走」。設計圖片

▼澳門的士業有藍色輪椅特別的士。

▼澳門的士司機總會推出的叫車App上，司機頁面只會顯示乘客上車地點而無落車地點，避免司機揀客。



客服務亦涉及收費，即屬非法載客取酬，車主可被罰款3萬元澳門幣。隨着2019年「新的士法」頒布，對「白牌車」的罰款更進一步上升至9萬元澳門幣，再配合積極執法，把澳門「白牌車」一網打盡。

一併要乘客作供增阻嚇力

郭良順指出，「白牌車」侵害的士業的利益，加上缺乏保險保障，澳門警方加強查獲似「白牌車」，並將乘客拉落水，要求作口供，甚至作證，增加罪證，無形中對於乘客也增加阻嚇力。

在澳門警方不斷加強執法力度下，Uber進軍澳門一年間，共被澳門警方罰款近400次，罰金上千萬元澳門幣，這些罰金全部由Uber公司承擔。2016年9月，Uber公司一度宣布退出澳門市場，但因大量使用者支持，之後暫緩離開計劃。澳門政府便「加辣」狙擊，交通事務局曾向Uber提出多宗行政訴訟，直到2017年7月，Uber公司罰款總額逾2,300萬元澳門幣，終決定撤出澳門。

澳門政府打擊「白牌車」的同時，也汲取網約車制度的方便之處，隨後便成立官方的「網約平



台」，並於2017年發出300個專門接網約生意的的士牌照，「簡單來說，這300輛特別的士不會在路面等客人截，而是通過電話或網絡的方式進行叫車服務。」官方網約平台使整個網約服務受政府規管，保障的士及乘客權益。郭良順說：「現在愈來愈少司機鋌而走險經營白牌車了，非法電召白牌車App更是絕跡，即使有白牌車，亦多數是傳統在路上兜截客人，譬如在關口跟遊客議價。」

郭良順向記者示範官方網絡平台App的使用方法，「乘客一旦叫車，500米內的的士便會收到訊號可以選擇接單，但司機手機上並不會顯示乘客目的地，只顯示上車地點，此舉是為了避免司機揀選客人，是保障乘客的措施。」他說：「澳門政府唔反對用任何形式叫車，但要求司機必須有的士證，汽車必須合規格，並要按錶收費，因此澳門目前坊間App均無計價收費功能，只有導航及聯絡功能。」



◆的士業界申請市區及新界的士起錶分別上調至32元及28元。香港文匯報記者郭木又攝

香港文匯報訊（記者 廣濟）「白牌車」不單損害正規的士業的合法權益，由於「白牌車」不合法，其第三者保險亦失效，一旦發生交通意外，乘客也不受保險保障。不過，香港當初未有在網約平台萌芽階段就嚴厲打擊，如今已錯過取締「白牌車」的最佳時機。業界認為，政府現階段只能透過數碼化打擊「黑的」，以提升的士整體服務質素，與網約「白牌車」抗衡；同時必須盡快大幅提升「白牌車」載客取酬的罰款，以及效法周邊城市成立政府官方網約車平台。長遠將合規格的「白牌車」納入監管，雙軌並行。

議員：須改革港的士服務

立法會交通事務委員會主席陳恒鑽昨日接受香港文匯報訪問時表示，加強的士監管，提升的士服務質素，有助於提高市民對的士服務的信心，「近期立法會通過的關於改善的士服務的條例草案中，包括的士司機計分制度、的士車隊制度，希望這些改革能嚴厲打擊的士司機不良行為，挽回市民對的士服務的信心。」

長遠方面，陳恒鑽認為香港特區政府有必要考慮成立官方的網約車平台，為市民提供更多選擇。他表示，現行法例下，持牌合法的士除了正常按錶收費，亦可以提供包車服務，而不按錶收費前提是乘客及司機提前協定，某些App正是利用這個灰色地帶提供電召車服務，「政府若成立官方網約車平台，除按錶收費外，同樣可以考慮提供包車服務，若市民與司機議價可以接受，令call車更有效率，亦可以為雙方提供誘因，不失為一個選項。」

的士管理人員協會主席梁達壯身兼車主、司機、打工人三職，他昨日接受香港文匯報訪問時亦表示，在打擊「白牌車」問題上，香港有兩方面可以參考澳門的做法，一是加重罰則，梁達壯認為，目前「白牌車」罰則最高5,000元並不具有阻嚇力，「澳門係9萬元澳門幣，香港最高5,000港幣罰款，而且5,000元是最高罰則，法官未必罰到盡，如果可以提高罰款至數萬元，相信只要罰幾個人，就可以起到殺雞儆猴的作用。」

業界認同官方平台控制網約車數量

梁達壯認為，二是香港可借鏡澳門乃至內地或國外將網約車規範化，他坦言：「我都係的士佬之一，我們不是針對Uber或私家車，而係無監管下的不公平競爭，既然打擊『白牌車』成效低，長遠睇，不如將他們納入監管。」他指出，香港的士約1.8萬部，而「白牌車」已經超過一萬部，如果無數量限制，「白牌車」只會愈來愈多，蠶食合法的士市場。

「網約的士也好，網約私家車也好，最重要的是政府統一監管、計價方式劃一、控制數量。」他建議，由政府成立專門部門，設立網約平台監管機制，「符合一定條件的網約車App，便可以合法化，無論是按錶收費，抑或是按照繁忙時間智能議價都是可討論的方案，最重要的是平台受到政府監管，保障安全。」

他認為周邊城市如澳門與廣州的經驗都可借鑒，「澳門有300部特別牌照的士即是擁有的士牌的網約車，同樣需要投標獲得牌照，與普通的士一樣接受監管。」他認為，廣州市目前的方案也值得參考，「當地政府發出專門的網約車牌，而網約車司機必須是持牌的士司機，透過統一的監管平台，控制網約車數量，以及從網約車平台中抽取部分收入補貼普通的士牌主，有助平衡營運開支。」至於網約車保險方面，「只要政府能夠規管網約車，相信保險公司會推出相應的保險產品。」

嚴打「黑的」挽信譽 冀加罰「白牌」納監管