

德強制Uber司機持的士牌 星延長的士使用期紓營運壓力 增的士競爭力 嚴審網約車 各地探尋「共存之道」

他山之石

香港文匯報訊 過去10多年間，網約車平台在全球興起，挑戰各地的士業界營運。全球多國近年逐步完善監管措施，加強對網約車司機的資格審核，旨在保證司機在安全載客基礎上，提升出租車市場競爭力。各地當局亦推動降低的士營運成本、完善叫車服務細節等方式，令民眾尤其有特殊需求群體更便捷出行。

在部分國家和地區，當局嚴格監管網約車服務。例如在意大利和德國等國家，網約車平台不得自行招募司機，只允許與的士公司合作，提供持牌司機叫車服務。日本等國家稍微放寬規定後，網約車平台提供叫車服務，同樣必須與的士公司合作。但司機無須重新考牌，可以直接與的士公司簽約，通過健康測試和自用私家車的安全測試後，以網約車形式載客。

德國法庭年前裁定，網約車平台Uber的司機在當地必須持有的士營業牌照，即「運送乘客駕駛證」(P-Schein)。多個網約車平台都在德國向司機提供申請執照指引，包括最低年齡為21歲、每次續牌需進行視力測試和駕駛能力考核，考取牌照費用約為300歐元(約2,543港元)。司機考牌後，才能尋找的士公司、車隊和網約車平台註冊，提供叫車服務。

顯示全部車資避免糾紛

叫車服務通常會在乘客預訂時，直接顯示全程車資，避免傳統的士服務中偶爾因交通延誤或咪錶問題引發糾紛。柏林市政府計劃今年下半年，同樣允許的士司機與乘客確認全程車資。當局相信，此舉有助提升的士服務競爭力，增加的士司機載客量以提高收入。

日本今年4月在東京都等地區，首次有條件開放「白牌車」，即允許私家車司機以網約車形式載客。私家車司機與的士公司簽約後，由公司安排司機接受體檢，以及所使用車輛的運行前檢查，其車資與的士看齊。共同社統計顯示新方案推出約一個月後，日本的網約車服務獲使用超過1.2萬次，東京都23個區內，網約車服務平均每小時使用率是士的兩倍。

友善使用程式便利長者操作

新加坡2017年起允許網約車服務合法化，持牌的士數量隨之下滑，當地今年1月錄得約1.35萬輛持牌的士，不及2014年最高峰的一半。交通部今年3月推出新方案，包括將非電動的士的法定使用壽命由8年延長至10年、取消小型的士營運商維護預訂系統要求等，交通部高級政務部長許連暉表示，新加坡的士司機承受更嚴格監管要求、營運成本偏高，新計劃旨在協助他們降低成本、確保的士服務穩定。

交通部還表示，現時在新加坡的網約車平台，多未有詳細提供服務特殊需求人士選項，包括是否擁有摺疊式輪椅、配置兒童座椅等。當局會據此要求營運商改進應用程式界面、突出相關選項，同時加強對網約車司機培訓。

新加坡國立大學經濟學家萊特稱，當局減輕的士營運成本負擔，有助幫助不便使用網約車的乘客，依然可以乘坐的士。萊特補充稱，網約車平台可透過提供友善應用程式或使用AI助理，更好滿足長者等群體的需求，「對於難以使用應用程式的群體，業界可以思考新的解決方案。」



◆意大利主要城市發放的士牌照數量，遠不及紐約和倫敦。 網上圖片

意的士短缺 限Uber服務變相助揀客

香港文匯報訊 意大利是歐洲少數幾乎「封殺」網約車的國家，當地由各個城市的市議會自行決定全市的士牌照數目，每年僅透過公開招標方式發布極少數新牌照，且的士不得跨城市駕駛。當局尋求引入網約車服務時，往往遭到司機罷工抗議。總理梅洛尼政府嘗試推動當地主要城市發放新的士牌照，數額是各城市現有牌照數目的20%，避免的士短缺問題惡化。

《金融時報》去年8月統計，在意大利主要城市羅馬、米蘭和那不勒斯，當地發放的士牌照分別只有約7,703、4,852和2,365個，遠不及紐約和倫敦分別的1.3萬和2.1萬個。Uber在意大利可以提供的叫車服務僅限「UberBlack」一種，由駕駛豪華轎車的持牌私人司機提供，費用遠超乘坐的士。例如從米蘭市中心前往機場，的士費用固定為104歐元(約881港元)，Uber則要收費超過200歐元(約1,695港元)。

美國《國家評論》雜誌指出，除設法持有的士牌照外，意大利司機想提供合法網約車服務，只能選擇考取私人司機的NCC牌照。然而該牌照數目同樣由各個城市的市議會決定，對司機的座駕顏色和設計等要求嚴格，在羅馬和米蘭等城市，一個NCC牌照折合可達10萬歐元(約84萬港元)。

報道分析，意大利當局在的士業界施壓下阻攔網約車業務，Uber僅能向用戶提供乘坐的士選項，換取在當地繼續經營，幫助的士司機「揀客」，卻無助解決的士短缺。

司機僅收現金避稅

報道也指出，意大利的士司機通常僅收現現金車資以避稅。意大利消費者聯盟主席多納強調，當地叫車服務需合理自由化，「我們知道的士司機以天價持牌，有意維持現有的士數目，但民眾的利益不應忽視。」



◆柏林市政府計劃允許的士司機與乘客事先確認車資，提升服務競爭力。 網上圖片

香港文匯報訊 (特約記者成小智多倫多報導) 在加拿大，由於地大人稀，除非在大城市的市中心，否則不像香港那樣方便，伸手便有機會截到的士，旅居多倫多的港人Patrick因此認為，香港由於人口集中，的士其實仍有很大經營空間，反過來說，加拿大難在街上見到的士，選擇網約車則較方便。Patrick認為，香港的士業界應擺脫陳舊思維，與時並進提升服務方便度，例如不要拒載傷殘客，改善交更時間難截車，以及解決行李擺放空間不足等對旅客尤其重要的問題，若乘客一出街就能輕易截到的士，根本不需要花時間花功夫上網約車。

網約車Uber自2016年在多倫多取得加拿大第一張營業執照以來一直引起爭議，尤其是與傳統的士行業間的競爭愈來愈白熱化。Uber服務目前已覆蓋全國9個省的超過140個城市，並且持續擴張。當地華人表示Uber加入後改變了過往的士獨佔市場的格局，並能憑着服務質素贏得大眾口碑。

Patrick認為，Uber服務較的士方便，因為Uber的應用程式設計易用，乘客能夠預知車輛到達時間和車費，而且支付車資也在同一平台處理，省卻在下車前以信用卡付費的時間，收據也即時電郵給乘客。他指出當地城鎮多，而政府規定的士不能越區接客，乘客若要選搭的士，他們會較為麻煩，需要打不同電話或用不同平台預約的士。

Uber評分制監察司機乘客

從事銀行業的Roger批評很多的士公司仍然保留電話召車方式，乘客不能經網上預約車。Uber是貫通全國的單一平台，他稱讚Uber對司機以至乘客採用評分制，有監察及約制行為作用。不過，他指出Uber網約車的收費本應與的士相若，但Uber是按照供求而定車費，以致一些客人認為收費浮動可能失預算。大部分Uber司機是斜槓兼職族，只會在需求大時才隨時開工，不像的士服務保持穩定。在加拿大，的士不一定預約，但由於加國地大面積的士數量有限，除了繁忙鬧市中心外，人們很難在街上截的士，故有需要電召。

Uber服務在4月23日進一步擴展到最東端的紐芬蘭省，當地的士業嚴陣以待，為了提高競爭力，省會聖約翰斯市兩大的士公司各自提供訂車應用程式，方便乘客透過應用程式訂車、取消和追蹤司機，接單方式與Uber相若。Uber投入紐省的服務時間尚短，省府和各大營運商仍未能評定Uber對的士業的影響，包括的士公司收益和的士司機收入。



◆Uber上月開始在紐芬蘭提供網約車服務。 成小智攝

日的士司機老齡化 開放「白牌車」減安全隱患

香港文匯報訊 日本因應的士服務供不應求，今年4月宣布有條件開放被稱作「白牌車」的網約車。日本昭和女子大學經濟學教授八代尚宏指出，的士司機整體較為年邁，是影響日本的士服務原因之一。國土交通省統計顯示2022年，有64%的士司機年齡都超過60歲，司機老齡化令人手日趨不足，安全問題也會浮面。

八代分析稱，日本政府早年依照官方估算的數據，在每個地區都限定的士數目。不過2002年，時任首相小泉純一郎領導市場改革，取消了的士數目限制，大批司機紛紛轉向駕駛的士。伴隨供應增加，但需求不變，的士司機收入隨之下降，政府最終轉軌，恢復的士數目限定制，由此一來，日本的士司機隊伍逐步陷入「供不應求、長者居多」的狀態。

優化的士考牌制度

八代稱，日本的士司機和工會都反對網約車加入，堅稱私家車司機的加入對日本乘客風險過大。在補充人手方面，業界普遍建議放寬獲取的士牌照的繁瑣程序、取消過時測試，八代認為相關要求合理，但僅僅是程序上的變動，不足以彌補司機退休導致的人手短缺。



◆2022年，日本有64%的士司機年齡超過60歲。 網上圖片

旅加港人比較兩地叫車 籲的士業擺脫陳舊思維

的士業屢遭投訴 韓推遊客App加強司機培訓

香港文匯報訊 韓國的士及網約車服務發達，不過外國遊客乘坐的士體驗並不理想。韓國旅遊發展局(KTO)本月初一份報告顯示，當地去年收到808宗外國遊客投訴個案，當中170宗是關於的士服務，佔比為18.8%。韓國當局近年推動加強的士友善服務，希望提升的士服務質素。

收取中國遊客近10倍車費

《韓國時報》引述KTO報告顯示，外國遊客投訴韓國的士問題，多集中在額外收費、咪錶問題，司機對乘客不禮貌，以及故意繞路收取高額車費等。濟州警方本月初稱，當局拘捕一名獅子大開口的士司機，該司機搭載一名中國遊客，從濟州機場到一間濱海酒店，正常車費為2.3萬韓元(約131港元)，該司機卻要收取20萬韓元(約1,141港元)。

首爾市政府為改善遊客乘坐的士服務，去年12月發布面向海外乘客的叫車應用程式「TABA」，設有包括中文和英文在內5種語言，並向首次使用的外籍客戶提供5%車費優惠。首爾市政府亦計劃頒令，要求的士司機若被乘客投訴3次或以上，必須接受4小時強制客戶服務培訓，違者可被處以10萬韓元(約571港元)罰款。