

今日香港

載客風波

Uber電召汽車服務在港掀起爭議，先後有多次本地的士團體遊行抗議，早前警方也首次拘捕「白牌車」車主。那麼到底什麼是Uber？Uber的經營模式是否合法？它提供了一個更方便乘客的運輸模式嗎？下文將一一討論。

■香港聖公會何明華會督中學
通識科主任 麥挺



Uber 硬撼的哥 或掀牌照改革

逾七成客曾遭的士拒載

新聞背景

香港警方首次針對被指通過信用卡交易「走法律罅」、提供「白牌車」服務的Uber（優步）採取打擊行動。警方派警員「放蛇」假扮乘客，透過Uber的手機應用程式（App）電召汽車

服務，成功拘捕5名涉嫌走「白牌車」的司機，並扣查5輛名貴「白牌車」。警方稍後再到Uber的辦事處搜查，拘捕3名職員並檢走電腦等證物。警方表示，有信心有足夠證據檢控收信用卡的「白牌車」司機，如遇上問題，會向律政司尋求指引。
智庫組織獅子山學會7月訪問逾550名市民，調查對的士服務的滿意度，發現逾85%

的士客人對的士司機的態度感到不滿意，更有超過七成的士乘客曾被拒載。學會認為的士業界在長期欠缺競爭的情況下，服務質素每況愈下，問題亦源於私家車客運牌照僵化，要求當局放寬有關牌照規限，解決消費者對客運私家車的需求，活化交通。
台灣法院曾於9月判決Uber應勒令停業。近年，Uber在台灣引發不少合法性爭議，且陸續發生有乘客受害事件，許多地區紛紛禁止。Uber前年進軍台灣市場，「交通部」多次表達希望業者以合法方式申請營業，但Uber屢勸不聽。

四大爭議點

1. 牌照供不應求

現時香港的士牌照有18,138個，自1994年後香港政府就沒有發出新牌照，一個的士牌照的成交價高達700多萬，反映牌照嚴重供不應求。除了的士牌照，運輸署現時發出了884個出租汽車許可證。對比香港居民的乘車需求，有關供應也是嚴重不足。

2. 道路使用權分配

香港是一個地少人多的地方，道路不足，需求龐大。香港政府通過不同方法控制使用路面的車輛數目，其中一個方法是以發牌去控制出租車的數量。但有意見認為，長期（20多年）不發出新的士牌照，造成供不應求的情況非常嚴重。因此，幾乎是壟斷性的的士服務提供者就欠缺了改善服務的動力，拒載或揀客等行為令不少港人不滿。其不斷提高的收費也大部分落在了牌照持有人，而非的士司機或港府手中。

但也有人指出，一旦放開了出租車牌照的批核，就會有大量的私家車出現在道路上載客取酬，這將令道路更加擠塞。有反駁者提出，如果私家車可以載客，就減少了的士在路面兜客的情況，這可令路面車輛減少。另外，的士站在市區佔據了不少道路資源，如果取消了，道路供應也會提高。一加一減，道路是否會更加堵塞？

3. 法治VS壟斷

像Uber般的創新科技在不違法的情況下，雖然能令消費者得益，但同時會損害現有的既得利益者。特區政府要在保障既得利益者的同時，鼓勵創新科技讓市民得益，確實不易。以法治精神觀之，港府的做法是在現行法律框架內執法，但有市民質疑，現行法例是保護一個劣質服務提供者壟斷的市場牟取暴利，阻止新的市場參與者提供更佳服務，令市民生活素質受損。

4. 乘客安全

在香港，Uber因不符合《道路交通條例》，其第三方保險失效，乘客的安全不受保障。最近在美國就接連爆出Uber司機涉嫌性侵犯乘客，以及聘請謀殺犯，被指公司背景審查系統有嚴重漏洞。

第三保或無效 安全成疑



■的士司機要求港府打擊白牌車利用手機程式非法載客問題。 資料圖片

Uber是一間科技公司，它提供手機應用程式給乘客以召喚計程車，在不少國家及地區以此模式已經營運了好幾年，它扮演一個中介者的角色，把乘客和計程車連結起來，並通過乘客的點評提升競爭和服務質素。

現在爭議的關鍵是：普通私家車主能不能通過Uber這類手機程式進行收費經營？因為在香港，車輛載客營運有兩個最低要求，一、車輛必須持有「出租汽車許可證」；二、車輛需具備有效和符合法例規定的第三者風險保險。

Uber和車主必有商業關係？

根據《道路交通條例》，除非獲發有關牌照，否則任何人不得容許他人駕駛或使用汽車作出租或取酬載客。

Uber部分提供服務的車輛，是沒有領有出租汽車許可證的普通私家車。在此層面，這些私家車車主是違反了香港的法例。但Uber與這些車主是否有商業關係呢？Uber是否只是一個純粹的中介者？如果兩者沒有商業關係，特區政府就較難在現行法律下起訴Uber這個中介平台提供者。

根據《汽車保險(第三者)條例》，任何人若沒有為汽車購買第三者保險，即屬違法。

Uber北亞區總經理Sam Gellman日前表示「有提供足夠的保險予司機、乘客和道路使用者」。但數額是否足夠呢？根據Uber網頁資料，他們的保險賠償金額上限是100萬美元。香港第三者保險賠償的上限是一億港元。不過，Uber自行提供保險的保險覆蓋範圍和細節與香港保險公司提供的是否一致呢？值得深究。如果未能釐清，這對車輛駕駛者、乘客和途人都有隱藏的風險。

港府強調，未領有出租汽車許可證而用作出租或取酬載客的私家車，不會備有「有效和符合法例規定的第三者風險保險」，這暗示了Uber自行提供的保險並不合法。

香港保險業聯會亦發出新聞稿，闡釋保險的原則是「並不保障任何違反公共政策的非法/犯罪行為」，若使用Uber的車輛不合法，它的第三者保險也會因此無效。

總括而言，車輛的第三者保險是否有效，是根據該車輛的使用是否合法。那麼，就回到了第一個問題：車輛是否具備出租汽車許可證？在法理下，Uber私家車司機是違反了現行法例，非法載客取酬。

袁國強：合法方可經營

多 律政司司長袁國強
當局執法並無針對性，一旦涉及違法行為定會處理。以不同的科技或不同的平台經營，可以有合法的手段，也可以有不合法的手段。無論Uber或其他平台，只要符合香港法例，就可以在港經營。

角 交通諮詢委員會成員雲維熹
現時全港只有248輛私家車持有運輸署發出的出租牌照，近10年沒有大改動，執得好看，很多都不獲批准，可以放寬申請迎合市場需要。

度 乘客
歡迎有更多選擇和競爭，而且因為的士的服務態度令不少港人不滿，希望有更多競爭，以提高服務素質。

觀 的士牌照持有人
花巨資買入的士牌照，在現行法律框架下做生意，不希望出現競爭對手降低我的投資回報。

點 警方
Uber在現行法律框架以外營運，違反了香港的法例，必須繩之以法，以儆效尤，以保障現行合法營運者的利益。

的士司機
生意被搶，收入受影響，對手機召車程式感到不滿。歡迎當局打擊Uber，又計劃成立委員會設立投訴機制，改善的士服務。



■警方從長沙灣Uber寫字樓帶走3男助查。 資料圖片

概念鏈接 **白牌車**
在1980年代中以前，香港的正常的士車牌為黑底白字，非商用車輛如私家車則為白底黑字，所以以私家車而非非法充作的士用途便稱為「白牌車」。

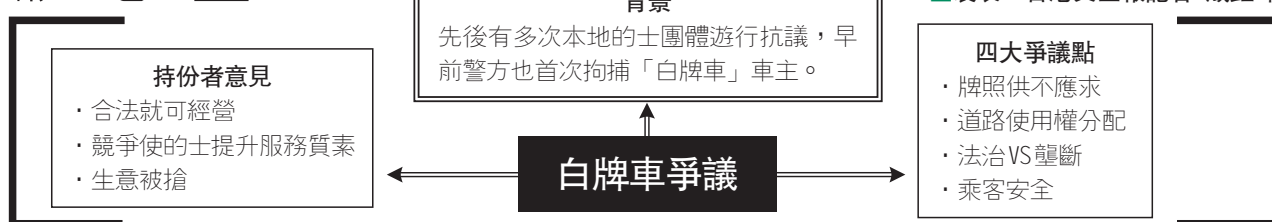
想一想

- 根據上文，指出Uber在香港引發的爭議。
- 承上題，指出該爭議中各持份者的意見和理據。
- 「『白牌車』將有助改善香港的道路生態，迫使的士提升服務質素，特區政府應該放寬私家車客運牌照批核，並修改法例。」你在多大程度上同意以上觀點？

答題指引

- 試指出Uber與《道路交通條例》和「第三者風險保險」的關係，以及該營商手法如何和現有的的士業界有衝突。
- 首先指出各持份者為何，再指出他們之間的關係如何影響所持的理據。
- 分析型題目，很大程度同意者可提出該措施能改善的士壟斷局面，提供競爭動力，也能使港府重新檢討發牌制度的不足之處；很小程度同意者可提出Uber系統的不足之處，如保險額度小、背景審查系統被揭有嚴重漏洞等。

概念圖



延伸閱讀

- 《跳出框框：白牌車》，香港《文匯報》，2015年9月17日
<http://paper.wenweipo.com/2015/09/17/OT1509010012.htm>
- 《台法院勒令Uber停業》，香港《文匯報》，2015年9月12日
<http://paper.wenweipo.com/2015/09/12/TW1509120001.htm>
- 《Uber正受調查 運房局暫拒見》，香港《文匯報》，2015年8月22日
<http://paper.wenweipo.com/2015/08/22/HK1508220030.htm>

■香港文匯報記者 戚鈺峰