

## 交通咨询委员会发表的士营运检讨报告

\*\*\*\*\*

交通咨询委员会（交諮会）今日（六月五日）公布《的士营运检讨报告》，并提出一系列建议，以提高的士业的竞争力，令市民和的士业界同时受惠。

交諮会主席郑若骅在公布检讨报告的记者会上表示：「交諮会应政府邀请，于去年展开的士营运检讨，就的士服务的营运模式和质素进行检讨，目标是研究如何提高的士业的竞争力，一方面达致拓展的士行业商机，另一方面使服务更切合市民需要，令市民和业界同时受惠。」

「交諮会并于去年十月至今年一月进行公众咨询，邀请公众和的士业界就如何促进的士业发展提供意见，期间共收到超过六千份意见书。」

交諮会经详细分析和考虑公众和业界意见，并参考了其它地方有关的士营运的模式和经验后，就的士的（一）收费模式、（二）服务模式和（三）服务质素三方面提出建议，以期提高的士的竞争力，令市民和业界受惠。

在的士车费结构政策方面，交諮会建议把现时市区、新界和大屿山的士收费结构政策由现时「落旗首两公里采用较高的收费率，而其后车程收费以划一的收费率计算」，修订为「落旗首段车程采用较高的收费率，其后车程收费则以按不同车程长度而递减的收费率计算车资」。

郑若骅解释作出这样的建议是因为在咨询期间收到的意见多支持长程减费，短程加费，而且建议亦令的士的收费结构与铁路、专营巴士、小巴等的收费结构更为一致，提升的士的竞争力。此外，这项建议亦有助因折扣党提供中、长途收费折扣而令其生意受损的的士从业员恢复公平竞争的环境。的士从业员将得到公平和具透明度的机会去建议具竞争力的较长途收费，以切合市场情况。

郑若骅亦指出上述的建议有助提供更具竞争力的的士服务让乘客受惠，尤其是较长途车程，因为新的收费结构政策框架容许的士业界视乎市场情况建议按不同车程长度而递减的收费率去计算较长途车程的收费。

她说：「交諮会曾考虑应否订明短、中、长途车程的距离和相应的收费，但鉴于咨询期内所收到的大量调整收费结构建议的意见相当纷纭，而且市场情况瞬息万变，故此即使交諮会在现阶段订明相关的细则，将很快变得不合时宜。较佳的做法是由交諮会制订收费结构政策的框架，让三类的士按不断变化的市场情况，就各自的收费结构提出调整的建议。」

「除了以上建议的政策修订外，交谘会认为在处理的士收费调整申请的时候，应继续采用现时的各项考虑因素。交谘会亦知悉的士业界已向运输署提交了几个不同的调整的士收费建议，而运输署亦会继续与业界商讨。交谘会期望业界能够继续致力达致共识。」

就着的士收费规管机制方面，交谘会留意到咨询期内收到不同的意见，当中大多数对本港的士现时划一按照行驶里数、等候时间和其它附加服务计算收费的模式感到满意。

郑若骅说：「交谘会建议，长远而言，当香港具备合适情况，应考虑迈向一个更灵活的的士收费规管机制，例如容许个别的士从业员向政府申请自订不同收费表，但所订的收费不得高于政府就落旗收费和其后跳旗表收费所订的上限。这最终可让乘客享有更多选择，并促进的士业界的竞争。」

她说：「不过，交谘会认为香港现阶段的情况并未适合作此改变，因为现时实施这种较灵活的的士收费规管机制的地方，例如东京，当地的士业界架构是由少数的士公司主导，当中七成的士由企业营运，但香港的士大部分（七成）由个人车主营运。现时全港的士从业员有超过三万人，如果容许个别的士从业员申请自订不同收费表，可能为乘客造成混乱，当局亦难以处理大量的申请。长远而言，当香港的士的市场结构在个人车主与企业的士车主的比例方面发展至与东京等地的情况更为接近时，并在上述难题得以解决后，香港将可考虑提高的士收费规管机制灵活度的可行性。」

在乘客议价方面，交谘会认为的士乘客应按咪表缴费。

交谘会参考过十多个海外城市的做法，理解到这些城市大多没有禁止的士乘客议价。至于那些禁止的士乘客议价的的城市，如北京、上海、温哥华、多伦多、墨尔本及首尔，全部没有对议价的乘客施加惩罚。

郑若骅解释：「我们留意到部分的士业界强烈要求立法禁止乘客议价，但是公众对此则意见纷纭。我们审慎考虑过立法禁止乘客议价是否合适与可行。虽然交谘会认为的士乘客应按表缴费，然而支持这项原则不等于赞成采取极端行动去立法对议价的乘客施加惩罚。」

「首先，根据现行法例，的士司机可拒绝接受乘客减低收费的要求，而的士乘客不得对司机动粗。所以，现行法例对的士司机的利益已提供保障。因此，问题症结不在于增订新法例条文，而是在于鼓励的士司机充分运用现有法例对他们提供的保障。」

再者，警方认为搜集议价活动的证据有困难，因为若没有司机的同意和许可，的士乘客根本不能获得折扣。由于自愿的司机或感满意的乘客不会向警方举报，即使制订禁止乘客议价的法例亦难以执行。同样，如果的士司机同意提供折扣并收取折减收费，尽管提出议价的是乘客，举证时亦有困难。

「此外，假如乘客只口头询问便会受刑事制裁，将吓怕公众包括旅游人士，令他们不敢搭的士。其它海外城市亦没有对议价的乘客施加罚则。」

「在详细考虑各方面因素后，交谘会认为立法禁止议价并非合适和有效的措施。」

负责检讨工作的交谘会公共交通服务小组委员会主席詹志勇教授详述委员会对的士服务模式提出的多项建议。他表示：「交谘会建议以现有的的士牌照，在香港引入豪华的士，一方面为业界开拓商机，另一方面为乘客提供不同类型的的士服务，切合不同的需要，以进一步改善的士服务。」

另外，詹志勇说：「委员会亦建议在本港引入个人化定线定额的士服务，并以试验方式先开办往来各边境管制站与机场的服务，因为这些起点及终点的定义相对地较为清晰，也是游客常到之处。」

「鉴于交谘会有关的士收费结构政策的建议修订，已容许的士采用按不同车程长度而递减的收费率计算表收取跳表收费，令全港乘客受惠，以及为免同一时间推出太多改变而令乘客和业界混淆，交谘会并不建议现时在全港开办个人化定线定额的士服务。」

落实豪华的士及个人化定线定额的士服务有若干实际问题须先与业界研究如何解决，交谘会鼓励的士业界向交谘会或运输署提出具体建议。运输署会继续与业界商讨如何解决相关的实际问题，并于业内人士就具体建议达成共识后，交谘会将在适当时候邀请公众参与。

交谘会亦支持香港引入可供轮椅上落的的士，并鼓励的士业界继续物色适合本港轮椅使用者乘坐的车辆。交谘会知悉运输署会加强与其它相关部门的合作令引入过程更为畅顺，并促进的士业界与制造商进一步的沟通。

在提升的士服务质素方面，交谘会在报告中提出以下的改善措施：

( i ) 交谘会建议鼓励更多的士司机参加培训计划，并建议安排时间较短而更集

中的培训课程，以配合的士司机的营运模式；

( i i ) 推行一系列的措施，以优化「的士司机嘉许计划」，提供更多诱因以鼓励的士司机改善服务质素，例如提供更丰富的?品，并设计特别而显眼的优秀的士司机证，以协助乘客识别这些优秀司机；

( i i i ) 交谘会建议印制标贴，以便在的士车厢内展示，让乘客知道车上备有《旅游翻译手册》可供使用，以及可考虑在新一版的手册中加入更多语文；

( i v ) 交谘会亦建议运输署改良现有的的士司机证，交谘会知悉运输署会制订改善措施，以维持签发的的士司机证的质素和规格的一致性；以及

( v ) 交谘会欢迎业界引入新科技，以助提升的士服务的质素。交谘会亦支持政府方便业界引入新科技。

郑若骅和詹志勇在总结时表示，整体来说，交谘会认为以上的建议可以令的士收费结构引入更大弹性，以及令的士服务更多元化和质素得以提高。这不但有助提升的士业的竞争力和商机，同时亦会令市民受惠。

有关《的士营运检讨报告》全文可于运输署牌照事务处索取，或于交谘会网页<http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/tac.htm>下载。

完

2 0 0 8 年 6 月 5 日 (星期四)