交通諮詢委員會發表的士營運檢討報告
＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

交通諮詢委員會（交諮會）今日（六月五日）公布《的士營運檢討報告》，並提出一系列建議，以提高的士業的競爭力，令市民和的士業界同時受惠。

交諮會主席鄭若驊在公布檢討報告的記者會上表示：「交諮會應政府邀請，於去年展開的士營運檢討，就的士服務的營運模式和質素進行檢討，目標是研究如何提高的士業的競爭力，一方面達致拓展的士行業商機，另一方面使服務更切合市民需要，令市民和業界同時受惠。」

「交諮會並於去年十月至今年一月進行公眾諮詢，邀請公眾和的士業界就如何促進的士業發展提供意見，期間共收到超過六千份意見書。」

交諮會經詳細分析和考慮公眾和業界意見，並參考了其他地方有關的士營運的模式和經驗後，就的士的（一）收費模式、（二）服務模式和（三）服務質素三方面提出建議，以期提高的士的競爭力，令市民和業界受惠。

在的士車費結構政策方面，交諮會建議把現時市區、新界和大嶼山的士收費結構政策由現時「落旗首兩公里採用較高的收費率，而其後車程收費以劃一的收費率計算」，修訂爲「落旗首段車程採用較高的收費率，其後車程收費則以按不同車程長度而遞減的收費率計算車資」。

鄭若驊解釋作出這樣的建議是因爲在諮詢期間收到的意見多支持長程減費，短程加費，而且建議亦令的士的收費結構與鐵路、專營巴士、小巴等的收費結構更爲一致，提升的士的競爭力。此外，這項建議亦有助因折扣黨提供中、長途收費折扣而令其生意受損的的士從業員恢復公平競爭的環境。的士從業員將得到公平和具透明度的機會去建議具競爭力的較長途收費，以切合市場情況。

鄭若驊亦指出上述的建議有助提供更具競爭力的的士服務讓乘客受惠，尤其是較長途車程，因爲新的收費結構政策框架容許的士業界視乎市場情況建議按不同車程長度而遞減的收費率去計算較長途車程的收費。

她說：「交諮會曾考慮應否訂明短、中、長途車程的距離和相應的收費，但鑑於諮詢期內所收到的大量調整收費結構建議的意見相當紛紜，而且市場情況瞬息萬變，故此即使交諮會在現階段訂明相關的細則，將很快變得不合時宜。較佳的做法是由交諮會制訂收費結構政策的框架，讓三類的士按不斷變化的市場情況，就各自的收費結構提出調整的建議。」

「除了以上建議的政策修訂外，交諮會認爲在處理的士收費調整申請的時候，應繼續採用現時的各項考慮因素。交諮會亦知悉的士業界已向運輸署提交了幾個不同的調整的士收費建議，而運輸署亦會繼續與業界商討。交諮會期望業界能夠繼續致力達致共識。」

就着的士收費規管機制方面，交諮會留意到諮詢期內收到不同的意見，當中大多數對本港的士現時劃一按照行駛里數、等候時間和其他附加服務計算收費的模式感到滿意。

鄭若驊說：「交諮會建議，長遠而言，當香港具備合適情況，應考慮邁向一個更靈活的的士收費規管機制，例如容許個別的士從業員向政府申請自訂不同收費表，但所訂的收費不得高於政府就落旗收費和其後跳旗錶收費所訂的上限。這最終可讓乘客享有更多選擇，並促進的士業界的競爭。」

她說：「不過，交諮會認爲香港現階段的情況並未適合作此改變，因爲現時實施這種較靈活的的士收費規管機制的地方，例如東京，當地的士業界架構是由少數的士公司主導，當中七成的士由企業營運，但香港的士大部分（七成）由個人車主營運。現時全港的士從業員有超過三萬人，如果容許個別的士從業員申請自訂不同收費表，可能爲乘客造成混亂，當局亦難以處理大量的申請。長遠而言，當香港的士的市場結構在個人車主與企業的士車主的比例方面發展至與東京等地的情況更爲接近時，並在上述難題得以解決後，香港將可考慮提高的士收費規管機制靈活度的可行性。」

在乘客議價方面，交諮會認爲的士乘客應按咪表繳費。

交諮會參考過十多個海外城市的做法，理解到這些城市大多沒有禁止的士乘客議價。至於那些禁止的士乘客議價的城市，如北京、上海、溫哥華、多倫多、墨爾本及首爾，全部沒有對議價的乘客施加懲罰。

鄭若驊解釋：「我們留意到部分的士業界強烈要求立法禁止乘客議價，但是公眾對此則意見紛紜。我們審慎考慮過立法禁止乘客議價是否合適與可行。雖然交諮會認爲的士乘客應按錶繳費，然而支持這項原則不等於贊成採取極端行動去立法對議價的乘客施加懲罰。」

「首先，根據現行法例，的士司機可拒絕接受乘客減低收費的要求，而的士乘客不得對司機動粗。所以，現行法例對的士司機的利益已提供保障。因此，問題癥結不在於增訂新法例條文，而是在於鼓勵的士司機充分運用現有法例對他們提供的保障。」

再者，警方認爲搜集議價活動的證據有困難，因爲若沒有司機的同意和許可，的士乘客根本不能獲得折扣。由於自願的司機或感滿意的乘客不會向警方舉報，即使制訂禁止乘客議價的法例亦難以執行。同樣，如果的士司機同意提供折扣並收取折減收費，儘管提出議價的是乘客，舉證時亦有困難。

「此外，假如乘客只口頭詢問便會受刑事制裁，將嚇怕公眾包括旅遊人士，令他們不敢搭的士。其他海外城市亦沒有對議價的乘客施加罰則。」

「在詳細考慮各方面因素後，交諮會認爲立法禁止議價並非合適和有效的措施。」

負責檢討工作的交諮會公共交通服務小組委員會主席詹志勇教授詳述委員會對的士服務模式提出的多項建議。他表示：「交諮會建議以現有的的士牌照，在香港引入豪華的士，一方面爲業界開拓商機，另一方面爲乘客提供不同類型的的士服務，切合不同的需要，以進一步改善的士服務。」

另外，詹志勇說：「委員會亦建議在本港引入個人化定線定額的士服務，並以試驗方式先開辦往來各邊境管制站與機場的服務，因爲這些起點及終點的定義相對地較爲清晰，也是遊客常到之處。」

「鑑於交諮會有關的士收費結構政策的建議修訂，已容許的士採用按不同車程長度而遞減的收費率計算表收取跳錶收費，令全港乘客受惠，以及爲免同一時間推出太多改變而令乘客和業界混淆，交諮會並不建議現時在全港開辦個人化定線定額的士服務。」

落實豪華的士及個人化定線定額的士服務有若干實際問題須先與業界研究如何解決，交諮會鼓勵的士業界向交諮會或運輸署提出具體建議。運輸署會繼續與業界商討如何解決相關的實際問題，並於業內人士就具體建議達成共識後，交諮會將在適當時候邀請公眾參與。

交諮會亦支持香港引入可供輪椅上落的的士，並鼓勵的士業界繼續物色適合本港輪椅使用者乘坐的車輛。交諮會知悉運輸署會加強與其他相關部門的合作令引入過程更爲暢順，並促進的士業界與製造商進一步的溝通。

在提升的士服務質素方面，交諮會在報告中提出以下的改善措施：

（ｉ）交諮會建議鼓勵更多的士司機參加培訓計劃，並建議安排時間較短而更集

中的培訓課程，以配合的士司機的營運模式；

（ｉｉ）推行一系列的措施，以優化「的士司機嘉許計劃」，提供更多誘因以鼓勵的士司機改善服務質素，例如提供更豐富的?品，並設計特別而顯眼的優秀的士司機証，以協助乘客識別這些優秀司機；

（ｉｉｉ）交諮會建議印製標貼，以便在的士車廂內展示，讓乘客知道車上備有《旅遊翻譯手冊》可供使用，以及可考慮在新一版的手冊中加入更多語文；

（ｉｖ）交諮會亦建議運輸署改良現有的的士司機證，交諮會知悉運輸署會制訂改善措施，以維持簽發的的士司機證的質素和規格的一致性；以及

（ｖ）交諮會歡迎業界引入新科技，以助提升的士服務的質素。交諮會亦支持政府方便業界引入新科技。

鄭若驊和詹志勇在總結時表示，整體來說，交諮會認爲以上的建議可以令的士收費結構引入更大彈性，以及令的士服務更多元化和質素得以提高。這不但有助提升的士業的競爭力和商機，同時亦會令市民受惠。

有關《的士營運檢討報告》全文可於運輸署牌照事務處索取，或於交諮會網頁http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/tac.htm下載。

完

２００８年6月5日（星期四）