



對的士加價申請之意見書

就運輸及房屋局和運輸署於2012年5月提交給立法會交通事務委員審議之的士加價申請討論文件（下稱文件），本會（汽車交通運輸業總工會的士司機分會）現就文件內容向委員會提交本意見書。由於文件涉及的士申請加價和要求增設燃氣附加費機制兩大範疇，故本會亦按照文件所表述的內容作出以下回應。

在的士申請加價方面：

- 對於大部份前線司機來說，他們是不希望的士加價的。主要原因在於每次加價後，隨之而來的便是車租不斷上升以及乘客在加價後的一段時間裡都會大幅減少的問題，使他們根本難以在加價中改善經營收入。事實上，從近年數次的士加價中，不少車行在政府和立法會審批相關申請之際，便已搶先提高車租，使前線司機不見其利已見其弊，生計受到頗大影響。
- 運輸當局在處理的士加價申請的考慮原則時也存有偏頗之處，如文件的 (c) 點指需要在的士與其他公共交通工具的收費之間維持合理的差距，但是運輸及房屋局局長鄭汝樺女士在提出的士「短加長減」方案時便明確地表示縮短的士與其他公共交通工具收費之間的差距。由此可見，運輸當局容許的士申請加價是與此相抵觸的。
- 在計算的士業界的財政狀況時，運輸當局所羅列的數字也有很多不符合實際情況的地方。以市區的士司機為例，文件將2011年7至12月與2012年1至4月作了一個比較，得出前線司機每月平均營運成本由13,198元增至13,508元，即增加了310元（每天為10元左右），幅度為2.3%。如按實質計算，更得出下降0.5%的結果。然而，文件其後又表明，石油氣價格自去年年底開始不斷攀升，升幅達四成。即使和2011年的全年平均價格比較起來，升幅也高出12%。事實上，據本會工作人員反映，在今年石油價格飆升四成的情況下，

前線司機每更要額外支付 80 元，而按文件的計算方法，那麼前線司機每月平均營運成本便要增加約 2,400 元。換言之，也就是 8 倍於文件所提供的數字。

- 在淨收入方面（同樣以市區的士司機為例），雖然文件也指前線司機在 2011 年 1 至 4 月的每月平均淨收入不論按名義或實質計算，均在不同程度低於 2011 年 7 至 12 月的相關水平，但是實際的數字只有 589 元。不過，文件又在其後的段落中指出，受到石油氣價格上調的影響，前線司機每月平均淨收入下降了約 11% 至 13%（由 1,097 元至 1,630 元）不等。可見文件提供的數字是前後不一的。還有一點本會必須在指出的是，文件指前線司機每月的平均淨收入高達 12,000 元，顯然這與實際情況是不符的。雖然本會未能清楚地掌握文件計算這項數字的具體方法，但是以現時前線司機收入來看，在高車租、石油氣價格不斷上升、需要長時間輪候入氣、中長途客源被「折扣黨」壟斷、運輸當局增設越來越多禁區等的情況下，他們每月只能賺取 8 千元左右的收入，與文件提供的數字相差了三分之一。

從以上幾點來看，文件所表明的加價申請內容不僅沒有符合前線司機的實際期望，而且其間存在許多差後不一致和相互矛盾的地方，因此令人感到相關官員缺乏專業水平及對行業的基本認識，甚至有誤導立法會議員和社會大眾之嫌。

在增設燃料附加費機制方面：

- 對於這個問題，本會認為這不但是廣大前線司機的合理訴求，而且是業界達成的共識。事實上，許多業界團體不但在各個場合裡都表達了希望政府能夠早日落實這個機制的意見，而且很多團體（包括本會）亦已經向政府提出了申請及遞交具體方案。然而，文件對這種業界的共識採取輕描淡寫的態度，完全抹殺業界的期望和努力。
- 承接上點，很多業界團體都認為，增設燃料附加費機制有著可加可減的優點。具體一點來說，也就是當石油氣價格飆升至一定水平時，前線司機可以透過這個機制來減輕營運負擔。反之，則可以暫不實行。然而，從文件的內容來看，運輸當局反而選擇缺乏彈性的加價方案，其取向實在令人費解。

- 在文件中，運輸當局表明石油氣價格波動屬的士營運成本的一部份，因此要各項成本在有不同增減的情況下以相互抵銷的方式來處理調整收費的問題。可是，在現實營運中，如文件所述，的士從業員主要劃分為三類，即租車司機、車主司機及出租車主，而他們的營運方式不一，故成本也有著很大差別。在這種情況下，運輸當局要以相互抵銷方式來處理他們的營運成本是根本不可能的事情。
- 雖然運輸當局認為的士推行增設燃氣附加費機制是一個純粹將石油氣價格波動的開支完全及直接地轉嫁給消費者，但是實際狀況是，在石油氣價格飆升時，前線司機便要無奈地承受這種成本大幅上漲的沉重負擔，使他們的營運出現很大困難。在這種情況下，政府同意在的士業界推行增設燃料附加費的措施只不過是相應地減輕前線司機的部份營運負擔，而主要的成本開支仍然落在前線司機的身上，因此談不上完全及直接地轉嫁給消費者。
- 對於開徵燃氣附加費，文件也認為的士營運涉及不同成本項目，因此不一定能直接增加司機的實際收入。其實，這種說法隱含著車主將藉著推行燃氣附加費的時機而提高車租，結果使司機未能藉此來減輕營運負擔。然而，這只是運輸當局的一個主觀臆測和負面看待問題而已。事實上，在推行燃氣附加費時，也就是前線司機面對石油氣價格上升而導致營運成本上漲之際，因此車主難以再增加前線司機的負擔。否則的話，必然引起前線司機的強烈反彈。相反來說，當石油氣價格回落後，增設燃料附加費措施也會暫停實施，因此車主也同樣需要考慮和理解到前線司機的負擔和反應。
- 還有一點，文件指明運輸當局在的士推行增設燃料附加費機制的最根本考慮是對其他公共交通工具及相關乘客所帶來的連帶影響。然而，在現行交通運輸業的運作中，有多個大型企業進行營運，因此無論他們從規模效益、利潤保障和資本運作等多個方面來說，都不能和的士業裡的勢單力弱的前線司機混為一談。事實上，在現實生活中前線司機不但要無情地被政府摒除在《勞工法例》的保障之外，而且要支付高昂的「墊底費」，其中辛酸實不足外人道。

從另一方面來說，以內地多個大城市的情況來說，雖然當地政府都容許的士徵收燃料附加費，但是從來沒有聽到有關官員在大談這些所謂的連帶影響。

- 此外，文件也提到一旦的士推行增收燃料附加費機制後，可能出現執行方面的難題，如引起混淆、司機和乘客之間的糾紛、甚至被濫用等等。可是，本會認為這是運輸當局在借詞推搪和危言聳聽之舉。事實上，香港絕大部份的司機都是奉公守法，因此出現這些問題的機會頗低。相反來說，的士行業裡時有所聞的「折扣黨」、乘客議價、暴力襲擊和濫收車資等多種性質比前述所提的要惡劣得多的問題，運輸當局也是向來聽之任之，根本沒有採取切實的措施來加以解決，故這種說詞也就根本不為廣大前線司機所接受。

縱觀上述兩大方面的內容，本會認為在的士行業在營運困難重重的情況下，推行增設燃料附加費機制顯然是一項較好的選擇。因為這不但具有可加可減的優點，而且符合行業裡大多數前線司機的合理訴求，故本會期望各位議員能根據本會提供的上述各項意見，敦促有關政府部門摒除僵硬的官僚心態，並以實事求是的方式來處理這個問題，從而造福廣大前線司機以至社會各界人士。

汽車交通運輸業總工會的士司機分會

24-5-2012