

CB(4)1271/14-15(01)



新民主同盟就《公共交通策略研究》- 的士服務意見書

政府多年來限制的士牌照數目，令牌照供應受到嚴格限制。由於牌照沒有限制持牌人必須親自營運的士，加上的士牌照可自由轉讓，有持牌人持有多於一個的士牌照，而且不會親自營運。據報，持牌人中擁有牌照最多者，便坐擁 671 輛市區的士、193 輛新界的士及 7 輛大嶼山的士。由於政府已經多年沒有增發牌照，現時有意加入的士行業人士，只能向持牌人購買牌照，或以租車形式營運。

的士牌炒賣成風

但近年的士牌照已成為可供炒賣的資產，由於持牌人只需出租的士便可獲得穩定收入，他們甚少自己駕駛的士，反而藉買賣牌照圖利。2015 年 4 月，一個的士牌照的價錢已經炒賣至超過 700 萬港元，一般的士司機根本難以自行購入牌照營運的士，只能取租車一途。

故此，車租成為了的士司機的主要營運成本，不少業界人士均指出，近年每逢的士加價，車主均會因應司機收入提升而加車租，令加價只有車主受惠，司機無法分享得益。

杜絕炒賣的士牌照

新民主同盟認為政府應該採取措施，令的士牌照不再成為炒賣工具，首要適量增發牌照，以增加牌照供應，降低轉售價格。

其次，目前韓國首爾 72,000 輛的士中，有約 49,000 輛由個人營辦商營運，且同時身兼司機，比例達到約 68%；澳洲維多利亞州於 2014 年亦引入以定額年費經營的的士牌照，限制持牌人必須親自營運的士，牌照不得分配或租予第三者。政府應該參考這些城市的措施，杜絕的士牌照的炒賣行為。

政府亦應研究為的士牌照引入年期限制，令牌照轉售價值隨年期遞減，以控制炒賣風氣。

新民主同盟認為，只要政府有效杜絕炒賣的士牌照，讓的士牌照重回提供優質公共交通服務的本意，才有望令的士司機的收入得到保障，業界亦毋須單靠加價去改善收入，以及提升服務質素。

新民主同盟
2015 年 6 月