

致：交通事務委員會主席 田北辰議員

「公共交通策略研究 - 的士服務」意見提供

就政府現正進行上述研究，本團體有以下意見欲提供予政府考慮：

- 因應現時政府不會增發新的士牌，的士牌照不斷飆升，奇貨可居下甚至出現投資者只買的士牌而不將的士出租營運的報導。政府應因應需求而增發新的士牌，但最重要的是新發牌照必須設有年限 (如 10 年)，以增加政府控制供應的靈活性，亦避免刺激炒風，確保新的士牌照持有人會為市民提供服務。
- 我們建議政府應考慮在特定路線或區域設立「的士共乘」服務 (即坊間俗稱的「泥鯁的」)，尤其是鄉郊地區的通宵時段，以解決的士供應緊張的局面，在國外也有相關的例子，這些地方通宵一般沒有小巴和巴士服務，如在指定上客點前往特定路線，只收取獲政府核准的金額。「的士共乘」亦可推廣至乘客特別高的時段和地點，例如機場的回港高峰期，可安排前往相近地點的乘客共乘一輛的士，以節省乘客的候車時間。
- 現有的士的三色分區 (即紅、綠、藍) 做法應予維持，以確保新界和大嶼山偏遠地區有的士服務供應；而因應假日可能出現於大嶼山的的士供應緊張情況，可考慮容許部份市區的士進入南大嶼山以支援現有大嶼山的士供應的不足，惟在數目和發出許可證的條件和安排都要週全考慮，以免影響原大嶼山的士的收入和破壞南大嶼山的環境。
- 的士服務多年來沒有與時並進，不管是來自行業內 (如折扣的士) 還是行外的轉變 (如客貨車載客和手機程式電召轎車等) 都對原有的的士服務帶來壓力。政府和的士經營者總不能永遠地站在道德高地似的，將這些運輸同業打為「非法經營」便了事。事實上，一如香港一直都奉行的商業原則，有需求才有供應，市民渴求多樣化的服務，自然會有經營者變通去滿足這些空間，而政府卻一味只懂維護著既得利益者，毫無魄力和視野推動任何改革，在的士這個牽涉眾多持份者的問題上，政府的無能尤其明顯。市場上實在存在不同種類出租車服務的需求，例如七人車或高級轎車等，為何他們不能以的士的面目示人？
- 根據交通投訴組的統計數字，2013 年就有超過九千宗關於的士服務質素的投訴，例如兜路、拒載、濫收車費的。香港人生活繁忙，遇上無理對待也未必會投訴，相信這只是冷山一角，當局實在應該加強公眾教育，以協助市民面對這些行為，例如在的士車廂內張貼告示，提醒乘客何謂不合理的行為和可投訴跟進的渠道。
- 現時香港的士按每件行李會收取行李費，但在國內和外地此收費都不流行，香港這做法顯得過時，而且的士司機亦不一定會主動協助搬運行李，乘客感覺付了費也不會得到額外服務。再者，香港的客貨車服務充足，濫用的士運貨的情況並不存在，因此我們建議取消行李費。
- 八達通／信用卡在的士上付費多年前已提出了，也做了可行性研究，但因業界反對而擱置。但應用新科技的步伐總不能永遠停下吧，政府何時會再進行有關研究和諮詢？

此致！

Facebook 專頁「運輸講講理 – Sensible Transport」

2015 年 6 月 25 日