

立法會 Legislative Council

立法會CB(1)199/08-09號文件

檔 號：CB1/SS/1/08

2008年11月14日內務委員會會議文件

《2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》 小組委員會

目的

本文件旨在匯報《2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》小組委員會(下稱"小組委員會")的商議工作。

大嶼山及市區的士收費調整

2. 行政會議於2008年9月23日的會議上批准大嶼山及市區的士的收費調整。根據立法會參考資料摘要所載，現時的收費及批准的收費調整如下——

車程	大嶼山的士收費		市區的士收費		
	現時	批准的收費調整	現時	批准的收費調整	
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	12元	13元	16元	18元	
跳錶收費(其後每200米或其部分及每1分鐘或其部分的等候時間)	1.2元	130元(20公里 ^{註1})以下	1.4元	70.5元(9公里 ^{註2})以下	1.5元
		130元起計		1.2元	70.5元起計
平均加幅	---	+7.67%	--	+5.46% ^{註3}	

^{註1} 在沒有涉及等候時間收費的情況下，根據批准的收費調整，20公里車程的總收費將會是130元。

^{註2} 在沒有涉及等候時間收費的情況下，根據批准的收費調整，9公里車程的總收費將會是70.5元。

^{註3} 如計及2008年2月起落旗收費增加1元，加幅則為7.8%。

《2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(2008年第219號法律公告)

3. 《2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(下稱"修訂規例")是行政長官會同行政會議根據《道路交通條例》(第374章)第7(1C)條作出。修訂規例修訂《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374章附屬法例D)(下稱"主體規例")，以——

- (a) 訂明修訂規例由2008年11月30日起生效；
- (b) 在主體規例釋義條文中，加入"應收款額"的定義；
- (c) 就現時有關過渡安排條文(主體規例第62條)作出修訂，以訂明在的士計程錶尚未調校至可記錄按經修訂收費表計算的車費，以及——
 - (i) 沒有在的士內顯眼處展示運輸署署長所指明的換算表；或
 - (ii) 沒有於向乘客發出之收據上以手寫方式列出主體規例附表5所載的經修訂收費表應收的車費總款額；及
- (d) 修改主體規例附表5，以實施上文第2段的表格所列的獲批准收費調整。

小組委員會

4. 內務委員會於2008年10月10日的會議上，同意成立小組委員會研究修訂規例。小組委員會的委員名單載於**附錄I**。小組委員會由劉健儀議員出任主席，先後舉行了4次會議，與政府當局進行討論。小組委員會亦曾聽取大嶼山及市區的士業界代表的意見。曾向小組委員會表達意見的團體／個別人士的一覽表載於**附錄II**。

5. 為了讓委員有足夠的時間審議修訂規例，立法會已於2008年10月29日通過決議，將修訂規例的審議期延展至2008年11月26日。

小組委員會的商議工作

收費調整及新訂的士收費結構

6. 小組委員會察悉，實施修訂規例會令大嶼山及市區的士的收費，按照的士收費結構新政策而改變，而根據新收費結構政策，"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收費"(下稱"新收費結構政策")。在修訂規例生效後，

就租用大嶼山及市區的士的收費而言，長途車程的收費將會下降，而短途車程的收費將會上升。

7. 政府當局表示，新收費結構政策是由交通諮詢委員會(下稱"交諮會")在2008年6月5日發表的《的士營運檢討報告書》內建議提出。據政府當局所述，新收費結構是經過漫長和深入的商議程序，由的士業界從業員擬訂，並獲得業界普遍同意。新收費結構透過調低長途車程收費，從而盡量縮減可提供折扣的空間。折扣黨向長途車程乘客提供折扣，對於生意因此受影響的的士從業員而言，新收費結構有助恢復一個可讓他們公平競爭的經營環境。新收費結構可令的士收費結構與鐵路、專營巴士和綠色專線小巴等其他公共交通工具的收費結構更為一致，提升的士的競爭力。

8. 雖然大嶼山的士業界普遍同意修訂規例所訂的收費調整，但小組委員會察悉並關注到，市區的士業界不同的從業員對新收費結構及收費調整意見分歧。委員察悉，大部分向小組委員會表達意見的團體代表支持修訂規例所訂的收費調整。這些團體代表籲請小組委員會支持修訂規例，使收費調整得以在2008年11月30日實施。他們認為，批准的收費調整一方面可有助的士業界應付不斷上升的成本，另一方面，亦可提升的士服務在長途交通方面的競爭力。儘管如此，的士司機從業員總會有限公司對收費調整及新收費結構表示強烈反對。該會認為，自月前釐定收費調整以來，經濟環境出現急劇變化，收費調整會大幅減少的士司機的收入。因此，該會要求維持市區的士收費在現時的水平。另一方面，香港計程車會促請小組委員會適當考慮市區的士業界在新收費結構上欠缺共識，並建議初步把落旗收費由16元增至18元，待業界有關各方透過進一步討論，就收費結構達成共識。

9. 小組委員會質疑新收費結構是否能有效縮減折扣黨的活動空間，以及恢復的士市場的秩序。雖然長途車程的收費按新收費結構會調低，但就長途車程而言，折扣黨可能會繼續就咪錶所示的收費提供折扣。小組委員會察悉政府當局的意見，就是儘管沒有單一措施可完全杜絕折扣黨的活動，新收費結構是在進行的士營運檢討時，經過漫長的商議後制訂，交諮會及的士業界大部分從業員亦認為是切實可行和可以接受的。新收費結構預期會提升長途的士服務的競爭力，從而有助透過恢復市場秩序杜絕折扣黨的活動。

10. 小組委員會察悉，鄭家富議員可能就修訂規例提出修正案，以進一步減低長途車程的收費，藉此有效抑制折扣黨的活動。

的士業界的營運環境

11. 小組委員會察悉，在2008年2月落旗收費增加1元之前，市區的士對上一次是在1998年6月加價。就大嶼山的士收費而言，上次是在1998年3月加價。多年來，的士業界營運成本大幅上升，對他們的營運環境構成相當大的壓力。鑒於短途車程的收費按新收費結構調高後，短途車程的乘客數目可能會因此減少，而的士租金亦可能會因此增加，劉健儀議員、鄭家富議員及葉偉明議員質疑，租車司機的營運收

入會否因收費上調而提高。鑒於營運成本不斷上升，加上金融海嘯令經濟急轉直下，這些委員關注到，收費調整可能會對整個的士業界的營運環境造成負面影響，以致影響的士司機的收入及生計。何秀蘭議員認為，雖然涉及調低長途車程收費的新收費結構對的士車主的影響不大，但如租車司機的營運收入在新收費結構下減少，他們或會難以負擔可能因收費調整而增加的的士租金。

12. 政府當局表示，經合理調整的的士收費結構預期會令的士業界整體得益，因為將獲調高收費的短途車程約佔的士車程的八成。新收費結構未必會令的士租金相應增加，因為租金將是由的士租賃市場的供求決定。政府當局向委員保證，當局會繼續監察的士業界營運情況的轉變，並會就的士業界關注的事宜及改善業界營運環境的可行措施，與業界保持溝通。因應委員關注到擬議的士收費調整會影響的士司機的生計，政府當局已進一步提供有關租車司機及車主在過去10年平均每月營運成本的詳情。

13. 小組委員會亦察悉，部分的士業界團體代表表示，其業界成員已同意在收費調整生效後的6個月內，不會調高的士租金。另有其他出租車主的代表指出，的士租金是由供求決定。倘若租車司機的收入在收費調整後沒有增加，市場情況亦不會容許他們增加的士租金。在實施收費調整最初數個月，他們會監察的士司機的營運收入有何轉變，然後才決定是否增加的士租金。

恢復的士市場秩序的措施

14. 小組委員會殷切期望能確保當局會制訂恢復的士市場秩序的有效措施，以保障守法的的士從業員及乘客的權益。張學明議員關注到，就長途車程減低收費的幅度，或許不足以完全消除折扣黨的營運空間。王國興議員、何秀蘭議員及李鳳英議員關注到，由於沒有立法禁止司機接納乘客索取折扣的要求，對折扣黨採取的執法行動不會奏效。鄭家富議員及湯家驊議員亦質疑，由於沒有有效措施確保的士乘客按錶付費，新收費結構能否有效抑制折扣黨的活動。

15. 政府當局表示，現時已訂有法例同時保障的士司機及乘客。現行法例禁止司機濫收車資，並訂明乘客應繳付主體規例所訂的應付合法車費，以及不可使用不良或冒犯性的語言或作出不守規矩的行為。政府當局強調，公共交通工具的乘客應繳付訂明的費用，的士乘客亦應按錶付費。儘管有意見支持立法禁止乘客議價，政府當局表示，鑒於此建議影響深遠及所涉及的考慮因素，當局須審慎研究。該等考慮因素包括：應否施加刑事罰則及罰則與罪行是否相稱；在搜集證據方面會否存在實際困難；以及會否對司機在行走錯誤路線時收取低於咪錶收費構成過大的限制。

16. 關於對的士折扣黨採取的執法行動，警方於2007年至2008年9月期間，曾根據主體規例第40條採取合共1 314次執法行動，並就當中225宗個案進行起訴。在採取這些執法行動時，當局派出超過800名警

務人員參與約600次針對的士折扣黨的行動。當局在行動中發現10宗涉嫌進行折扣黨活動的個案，當中6宗個案的司機被定罪。

17. 小組委員會關注到，現行法例及執法行動對議價未能構成足夠的阻嚇作用。李鳳英議員促請政府當局着手就其後可採取的各個步驟作準備，以便在發現新收費結構未能有效恢復市場秩序時，處理有關的情況。王國興議員及葉偉明議員關注到汽車交通運輸業總工會強烈要求立法禁止乘客議價，他們促請政府當局引入有關法例，不要再作拖延。對於政府當局未能即時行動制定法律條文，確保乘客繳付咪錶所示的收費，湯家驊議員及鄭家富議員亦表示失望。

18. 政府當局解釋，折扣黨出現是因為市場情況轉變。處理此問題的最有效方法是透過市場機制，適當地調節收費結構和水平，使兩者更切合市場的情況。政府當局表示，交諮會及的士業界的成員均支持此做法。政府當局籲請小組委員會支持擬議收費調整，以紓緩的士業界因為營運成本不斷上升而承受的壓力，以及處理折扣黨活動的問題。

19. 對於當局並不即時就禁止議價提出立法修訂建議所提出的理由，湯家驊議員、鄭家富議員及王國興議員並不信服。他們批評政府當局沒有回應小組委員會的要求。湯家驊議員要求政府當局作出承諾，答允在6個月內提出有關禁止議價的立法建議。鄭家富議員認為，當局應盡快立法禁止議價。他建議當局參考海外城市的做法及法例。劉健儀議員贊同委員的意見。她要求政府當局研究海外規管的士按錶收費的經驗，以及與的士業界進行討論，並在6個月內向交通事務委員會作匯報。王國興議員及葉偉明議員亦籲請政府當局立即制訂立法建議。

20. 政府當局回應時表示，當局會研究海外規管的士按錶收費的經驗。政府當局亦會透過運輸署的的士事務會議諮詢的士業界，藉以更瞭解業界的意見及關注。當局會在6個月內向交通事務委員會匯報當局就海外經驗進行研究及諮詢的士業界的結果。

21. 對於政府當局並未答允在6個月的時間內制訂立法建議或就立法建議提供具體時間表，小組委員會表示失望。小組委員會曾考慮湯家驊議員提出廢除修訂規例的建議。然而，委員未能就該建議達成共識。何秀蘭議員建議就修訂規例動議修正案，就收費調整訂定失效日期，即就修訂規例施加"日落條文"。該"日落條文"會容許收費調整由2008年11月30日起實施，同時亦就政府當局向立法會提交具體的立法建議設定時限。部分委員對何秀蘭議員建議動議的修正案有所保留。

22. 小組委員會主席要求委員在2008年11月17日前通知秘書處他們是否擬就修訂規例提出修正案，以便她可考慮會否徵求內務委員會同意，讓她根據《議事規則》第16(4)條動議立法會在2008年11月26日休會待續的議案，使議員可就修訂規例進行辯論。

徵詢意見

23. 謹請內務委員會察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處

議會事務部1

2008年11月13日

《 2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例 》
小組委員會

委員名單

主席 劉健儀議員, GBS, JP

委員 鄭家富議員
李鳳英議員, BBS, JP
王國興議員, MH
張學明議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
何秀蘭議員
葉偉明議員, MH

(合共：8位委員)

秘書 馬海櫻女士

法律顧問 盧詠儀小姐

日期 2008年10月21日

《2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》
小組委員會

曾向小組委員會表達意見的團體／個別人士一覽表

1. 環保的士車主聯會有限公司
2. 全利電召的士聯會有限公司
3. 忠誠車行有限公司
4. 城市的士車主司機聯會
5. 港九電召的士車主聯會
6. 香港計程車會
7. 大嶼山的士聯會
8. 汽車交通運輸業總工會
9. 沙田區議會議員及地區設施管理委員會副主席鄭楚光先生
10. 的士權益(四海)電召中心有限公司
11. 的士權益協會有限公司
12. 泰和車行有限公司
13. 的士、小巴權益關注大聯盟
14. 的士車行車主協會有限公司
15. 的士司機從業員總會有限公司
16. 香港的士小巴商總會有限公司
17. 市區的士司機聯委會
18. 惠益港九及新界的士車主聯會有限公司
19. 榮泰車主及司機聯會
20. 市區的士十八聯席