

《2008 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》 小組委員會資料文件

的士收費

引言

本文件闡釋現行有關的士收費的法例規定，以及當局就著處理的士司機和乘客議價問題而採取的有關措施。

現行法例

2. 根據現行法例，任何的士之登記車主或司機所收取之的士租用費，不得超過附表 5¹指明的收費率，違反規定者可處\$10,000 及監禁 6 個月。乘客亦應繳付依法應付的合法車費，違例者一經定罪，可處罰款\$3,000 及監禁 6 個月。即使乘客要求折扣，在法律上司機可以拒絕接受。的士司機及其代表不得以任何方式吸引或致力吸引任何人，以誘使其使用該車輛，例如提供折扣以招攬乘客，違法者一經定罪，可處罰款\$10,000 及監禁六個月。的士乘客亦不得使用不良或冒犯性的語言或作出不守規矩的行為，違例者一經定罪，可處罰款\$3000 及監禁 6 個月。

3. 從以上可見，香港現行法例已經對的士司機和乘客提供保障。一方面法例規定司機不可濫收車資；與此同時亦規

¹ 這是指《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章附屬法例 D)附表 5。

定乘客必須繳付依法應付的合法車費，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。

產生的士議價的背景

4. 香港的士的營運情況在過去十多年起了不少變化。的士行業在運輸市場的競爭力，尤其在較長途的服務方面，面對很大的挑戰。香港在較偏遠的地區建設新市鎮和發展大型基建設施，市民對長途公共交通服務的需求有所增加。同時，其他公共交通工具服務網絡和水平不斷提升，又不時提供長途票價折扣。部分的士司機為了爭取更多乘客，提供收費折扣以吸引乘客。的士業界對這些問題十分關注。

交諮會的檢討

5. 因此，政府邀請交諮會就的士營運進行檢討，研究可行而合適的改善措施，拓展的士業界的商機，同時提供切合市民需要並具競爭力的服務。交諮會進行了為期三個多月的諮詢，廣泛徵詢市民和的士業界的意見，並且參考了一些海外城市的的士服務的規管機制和營運模式。交諮會在今年6月公佈了的士營運檢討報告。就著收費模式方面，交諮會建議的士收費結構的政策應該由「落旗首段車程收費採用較高的收費率，其後車程收費以劃一的收費率計算」，改為「落旗首段車程收費採用較高的收費率，其後車程收費則以按不同車程長度而遞減的收費率計算」。這建議一方面可令的士收費結構與鐵路、專營巴士和專線小巴等其他公共交通工具的收費結構更為一致，以提升的士的競爭力。目前，鐵路、專營巴士和專線小巴長途車程每公里的平均收費，一般較短途車程的每公里平均收費

為低。另一方面，這項建議亦讓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長途收費，以切合市場情況，有助因折扣黨提供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。

6. 交諮會亦已審慎考慮立法禁止乘客議價是否合適和可行。就此，交諮會強調的士乘客應按錶繳費，以確保市場秩序。然而，交諮會認為，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刑事懲罰，原因是：

- (i) 根據現行法例，的士司機可拒絕接受乘客減低收費的要求；
- (ii) 根據現行法例，的士乘客不得使用不良或冒犯性的語言或作出不守規矩的行為。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在遇到這種情況時向警方舉報；
- (iii) 交諮會曾經邀請警方從執法角度，就立法禁止乘客議價的可行性提供意見。警方認為搜集議價活動的證據有困難，因為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。除非「違例者」認罪，否則作為自願參與者的雙方都不會互相指控；以及
- (iv) 交諮會關注到有建議要求乘客口頭上查詢能否減價便要遭到刑事懲罰，若實施這種建議恐怕會嚴重打擊市民，包括旅客，使用的士服務的意欲。

7. 鑑於上文所述，交諮會並不認為立法禁止議價是合適和有效的措施。交諮會認為，該委員會提出的有關的士收費結構政策的建議，可令業界有更大空間去調整收費結構以配合實際的市場情況，並有可能幫助減輕乘客議價的問題。

8. 交諮會亦參考了十多個其他成主要城市的相關情況，包括新加坡、東京、倫敦、紐約、深圳、北京、上海、新西蘭、溫哥華、多倫多、法蘭克福、荷蘭、墨爾本及首爾。這些城市同樣地規定的士司機不可收取高於法定的收費，當中有部分城市(東京、北京、上海、溫哥華、多倫多、法蘭克福、墨爾本及首爾)同時規定不可收取低於咪錶收費。以上的城市都是通過規管的士從業員，並且制定對從業員的罰則，去執行有關不可收取高於或低於法定收費的規定。即使有個別城市表示禁止的士乘客議價，它們皆沒有立法懲罰議價的乘客，而是通過規管的士從業員，去執行有關禁止議價的規定。

9. 交諮會留意到部分其他城市現時的做法是禁止收取低於咪錶所示的收費。不過，交諮會認為除非相關的問題得以解決並獲業界支持，否則此建議在香港未必可行。相關的問題包括令的士司機失去了在行車路線有誤並願意接受較低收費時與乘客議定較低收費的彈性；以及需克服執法困難，因為自願的司機和感滿意的乘客都不大可能會向警方舉報。

當局的立場

10. 當局認同交諮會的看法。的士業應該有一個公平和具透明度的競爭環境，以維持市場秩序。折扣黨問題主要因為市場情況的變化而產生，所以最有效處理這個問題的方法就

是通過市場機制，適當地調節收費結構和水平，以更加切合實際市場的情況，這才是針對這個問題的最根本的方法。事實上，很多的士業界人士亦非常明白這一點，在經過了詳細和深入的討論後，提出了兩個十分接近的「短加長減」方案。這兩項申請都符合交諮會建議的新的士收費結構政策。當局在考慮和平衡了多方面的因素後，採取了中間落墨的方案，以期一方面幫助紓緩業界因為營運成本上升而面對的壓力，另一方面令的士收費結構更切合市場的實際情況，從而減輕議價的問題。

11. 我們知道仍然有意見認為應立法禁止乘客議價。我們認為立法禁止乘客議價的建議影響深遠，而且牽涉多方面的考慮因素，需要十分謹慎處理。

12. 在考慮應否立法去處理一個問題的時候，我們需要從以下多方面作考慮：

- (i) 就法理而言，採取刑事罰則的方式是否與有關的行為的嚴重性相稱？
- (ii) 假如要立法禁止乘客議價，必須考慮是否制訂罰則。究竟應該規管乘客抑或是司機？在這方面，社會普遍會認為應該保障消費者，所以應從規管的士從業員方面去考慮。
- (iii) 執行上的可行性：現實中在車廂內只有司機和乘客，要搜集乘客議價的證據有一定的實際困難。

- (iv) **的士營運上的實際問題**：有意見認為如果香港考慮立例規定司機不可收低於咪錶收費，亦要顧及這會否削弱了現時收費的靈活性，例如現在若有司機行走了錯誤路綫，一般會自動提出收取低於咪錶費用，假如硬性規定不可收低於咪錶收費，司機便會少了處理這些情況的彈性。

未來路向

13. 我們與議員在小組委員會 10 月 28 日會議上一起聽取了很多的士團體所表達的意見，發表意見的大部分的士業界都表示支持新的收費方案，與他們當初向政府提交建議時的看法一樣。不過，我們亦明白部分業界對方案有顧慮。市區的士「短加長減」的收費調整申請是由 30 個的士團體，經過詳細討論及深思熟慮之後向政府提出，交諮會亦支持這方案。

14. 的士營運成本(包括燃油成本)的不斷上升，對業界造成壓力，影響他們的生計。因此，我們同意的士收費有需要調整，以紓緩業界的營運困難。

15. 在充分考慮了各方面，包括的士收入和營運成本轉變、市民的接受程度、的士收費與其他公共交通工具的收費之間維持合理的差距等因素，方案最後交由行政長官會同行政會議審議，並獲得批准。

16. 公共交通工具的收費以平均每公里計算普遍都是長途較短途低，這「短加長減」新方案會令的士收費更貼近市場，有助提升他們與其他公共交通工具競爭的能力。事實上，交諮會早前進行的士營運檢討公眾諮詢時，從市民和業界收到的意

見均顯示他們希望降低較長途收費的意願。與此同時，警方亦會繼續致力執法。

17. 當局認為應先實施行政長官會同行政會議批准的市區和大嶼山的士的車費調整安排，令車費結構更為切合市場的實際情況，這有助提升的士業較為長途方面的競爭力，並且減少折扣黨的運作空間。政府會密切觀察有關車費結構調整實施後的士營運情況的變化，並且與的士業界保持溝通，共商改善的士業營運環境的可行措施。

運輸及房屋局

運輸署

2008年11月