

討論文件
2009年5月22日

立法會交通事務委員會

的士收費調整後營運情況的變動 以及有關按錶收費的海外研究和與業界討論

目的

本文件旨在告知委員有關的士收費調整後營運情況的變動情形，以及當局就其他城市有關按錶收費的規定和經驗取得的進一步資料，及透過運輸署的士事務會議與的士業界就按錶收費問題所進行的討論。

「短加長減」收費結構

2. 政府實施「短加長減」的士收費結構的目的，是爲了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；同時，亦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爲一致，以提升的士的競爭力。

3. 在收費調整實施後，政府一直密切留意的士業界營運情況的變動，一方面監察的士咪錶收入的變化，同時亦透過不同渠道，包括運輸署的士事務會議，收集業界意見，以了解收費調整後的士業界營運情況的轉變。

的士收費調整後營運情況的變動

(i) 市區的士

收費調整

4. 市區的士於2008年11月30日實施以下的收費調整：-

市區的士	收費		
	調整前收費	調整後收費	
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	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)	1.40元	70.50元以下 (9公里以下)	1.50元
		70.50元(9公里)起計	1元

調整收費後營運情況的變動

5. 市區的士收費於2008年11月調整後，其整體營運環境亦出現了其他變化，包括石油氣價格由2008年11月的每公升\$4.37下降至12月的\$3.01，其後在2009年1至5月維持在平均每公升\$2.73水平，有助降低的士的營運成本。在這段期間，市區的士車租並沒有變動。與此同時，整體經濟情況隨着全球金融海嘯而出現下調情況，本地生產總值繼在2008年第四季收縮2.6%後，在2009年第一季較一年前同期再大幅倒退7.8%，消費市道亦因而偏軟，的士的生意亦無可避免地受到影響，市區的士咪表收入輕微減少1.5%。然而，由於成本顯著下降10.7%，整體而言市區的士的淨收入較車費調整前增加10.5%。

6. 市區的士司機於調整收費前後平均收入及支出的變動如下：-

市區的士	平均每月咪錶收入	平均每月營運成本	平均每月淨收入
2008年1至11月	21,016元	11,828元	9,188元
2008年12月至2009年3月	20,711元	10,562元	10,149元
對比2008年1至11月的變動	-1.5%	-10.7%	+10.5%

7. 市區的士業界普遍認為收費調整對司機的收入帶來正面作用，以致在經濟逆轉情況下，仍能維持穩定收入。長途客的數量亦有增加，短途客的數量則輕微減少。電召台的代表表示，新收費實施後電召的士的長途客有所上升。根據咪表數據顯示，每程的士的平均車程由2008年11月的4.6公里，增加至現時的5公里，增幅約9%。

(ii) 大嶼山的士

收費調整

8. 大嶼山的士於2008年11月30日實施以下的收費調整：-

大嶼山的士	收費		
	調整前收費	調整後收費	
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	12元	13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)	1.20元	130元以下 (20公里以下)	1.30元
		130元(20公里)起計	1.20元

調整收費後營運情況的變動

9. 大嶼山的士與市區的士收費於去年同時實施，故此，其收費調整後在整體營運環境出現的變化與市區的士相若。然而，大嶼山的士亦受到大嶼山島內的獨特營運情況所影響。在收費調整後，大嶼山的士服務的需求並沒有明顯變動；大嶼山的士的車程次數和里數維持穩定。

10. 大嶼山的士司機於調整收費前後平均收入及支出的變動如下：-

大嶼山的士	平均每月 咪錶收入	平均每月 營運成本	平均每月 淨收入
2008年1至11月	35,353元	22,552元	12,801元
2008年12月至2009年3月	36,523元	19,489元	17,034元
對比2008年1至11月的變動	+3.3%	-13.6%	+33.1%

11. 大嶼山的士業界認為新收費有助司機增加收入。業界並表示，大嶼山的士的乘客數量沒有明顯變動。

(iii) 新界的士

收費調整

12. 新界的士於2009年1月16日實施以下的收費調整：-

新界的士	收費		
	調整前收費	調整後收費	
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	13.5元	14.5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)	1.20元	53.5元以下(8公里以下)	1.30元
		53.5元(8公里)起計	1元

調整收費後營運情況的變動

13. 在營運成本方面，石油氣價格在2009年首五個月處於平均每公升\$2.64水平，較2008年全年平均每公升\$4.37的價格水平為低，有助紓緩的士業界的營運壓力。在車費調整後，新界的士車租並沒有變動。

14. 在收入方面，雖然整體經濟環境繼續下調，新界的士的收入仍有輕微增加。司機的平均淨收入則較2008年平均每月淨收入\$7,545為高。

15. 新界的士司機於調整收費前後平均收入及支出的變動如下： -

新界的士	平均每月 咪錶收入	平均每月 營運成本	平均每月 淨收入
2008年1至12月	16,590元	9,045元	7,545元
2009年1月16日至3月	16,788元	7,579元	9,209元
對比2008年1至12月的 變動	+1.2%	-16.2%	+22.1%

16. 新界的士業界普遍認為新收費對改善經營環境帶來正面作用。撇除節日假期等季節性因素，大部分業界人士認同新收費實施後司機的咪錶收入增加，並認為如非因為金融海嘯的影響，新收費的成效相信會更為顯著。部分業界人士表示收費調整後長途及短途客的數量均有輕微上升，亦有人表示短途客的數量稍為減少，至於電召的士的長途乘客量則與新收費實施前相若。此外，有二百多部以往一直沒有租出的新界的士亦現已成功出租予司機營運。

17. 從上述資料顯示，的士的收入與支出受多種因素所影響，而自市區及大嶼山的士收費於去年11月調整實施後，業界的營運環境起了多方面的變化，包括石油氣價格和經濟環境的變動。整體而言，的士司機的淨收入一般稍高於收費調整實施前。至於新

界的士方面，收費調整實施了大約三個月，司機的淨收入與收費調整前比較亦有所上升。

其他城市按錶收費的規定和經驗

18. 我們向八個曾經表示有禁止收取低於咪錶收費的城市查詢有關當地實施按錶收費的規定和執法經驗，當中有七個城市回覆。所取得的資料載述如下。

(1) 按錶收費的規定

19. 墨爾本在規例上只明文規定司機不可收取高於牌照條件許可的收費，而牌照條件要求在街上以截車或以普通電召形式租用的士服務必須按錶收費，但亦訂明司機可向長期及經常光顧的乘客收取較低收費。

20. 在多倫多，的士營運者或司機必須按錶收費，除非乘客是殘疾或六十五歲以上人士。有關規定列於附屬法例。

21. 至於溫哥華方面，有關法例訂明的士營運者不可以收取高於或低於當局指定的收費水平。法蘭克福、東京、北京及上海亦於有關法例上列出相類似的規定。

(2) 執法情況

22. 墨爾本當局表示並無就按錶收費的規定採取執法行動，故此，亦無相關的檢控個案。當局表示，當地的士車主通常以與司機平均攤分收入的方式出租的士予司機，故此，一般都要求司機必須按錶收費。

23. 在多倫多，當局是在收到有關收取高於咪錶收費的投訴後進行執法行動，但並沒有就收取低於規定收費進行執法行動的記錄。

24. 在溫哥華方面，當局是通過要求司機於咪錶展示規定收費去執行按錶收費的法例。

25. 北京當局表示，當地的司機沒有出現少收費的情況，所以執法部門多年來也沒有就此類案件進行處理。

26. 而東京和上海當局則表示，由於執法當局需要倚賴有關人士(司機和乘客)的證供，假如收取的費用低於計價器而得到司機及乘客的同意，執法上存在困難。

27. 而法蘭克福當局則沒有就如何執行按錶收費規定作出回應。

(3) 施加刑罰的對象

28. 所有回覆的城市所訂定的罰款皆是以的士司機、的士公司或司機及公司為懲罰對象，而並沒有對乘客訂定罰則。

(4) 豁免條款

29. 對於的士司機在行走錯誤路綫等情況下可否收取低於咪錶車費的問題，不同城市有不同的回應。墨爾本於發牌條件中只訂明容許司機/從業員向長期及經常光顧的顧客收取低於咪錶的收費，但並沒有就個別情況(例如行走了一條較長的路綫)訂明豁免條款，雖然當局表示在這些情況下，司機可自行決定向乘客收取低於咪錶的收費。

30. 多倫多當局在法例上訂明可向殘疾人士及六十五歲以上長者收取低於咪錶收費。

31. 上海當局表示如遇到司機行走錯誤路綫的情況，乘客可與司機協商解決，但法規中並無明文規定可獲豁免。

32. 北京方面，在法例中只列明“計價器損壞”的情形下司機可與乘客協商解決。

33. 此外，溫哥華及東京並沒有訂明任何豁免條款，而法蘭克福則沒有就這方面作出回應。

與的士業界的討論

34. 我們亦已透過運輸署的士事務會議，向的士業界介紹海外城市實施按錶收費的經驗，並與業界就按錶收費的問題進行討論。的士業界人士表示，新收費實施後乘客議價的情況減少。折

扣的士給予乘客的車費折扣亦有所下調，顯示折扣的士的生存空間已經收窄。

35. 業界對立法按錶收費的問題持有不同意見。較多市區及新界的士業界認為應立法規定按錶收費，亦有部分業界人士對此有所保留。而大嶼山的士業界則一致反對有關建議。

36. 同意立法規定按錶收費的業界人士認為，有關規定可以幫助警方更有效執法，持這意見的業界人士較多認為法例應同時對司機及乘客施加罰則。亦有業界人士認為假如立法，必須處理如何豁免司機在行走錯誤路線等情況下收取低於咪錶收費的做法。

37. 對立法持保留意見的業界人士認為，應透過調整的士收費結構以切合市場情況，去解決折扣的士問題，並提升服務水平，以增加的士服務的競爭力，從而改善業界的經營情況。他們認為立法規定按錶收費可能會削弱的士運作的靈活性，對司機和乘客造成負擔，打擊市民使用的士服務的意慾。

當局就立法規定按錶收費的看法

38. 要將某種行為定為刑事罪行是一個重大的問題，將議價行為列為刑事罪行，對公眾而言是一個具爭議性的做法。我們一方面要衡量以立法方式去處理議價問題是否一個有效的方法；同時，亦需顧及會否造成擾民及令到的士運作失去靈活性。

39. 歸根究底議價問題是由於市場供求失衡而產生，所以對症下藥的方法是通過市場機制，調節收費結構和水平，使之切合實際市場的情況。據我們了解，隨著新收費實施，乘客議價的情況減少，而部分折扣的士給予乘客的車費折扣已有所下調，顯示它們的生存空間已經收窄。

40. 事實上，現時法例已禁止司機提供折扣以招攬乘客。警方的意見認為，立法訂明禁止收取低於咪錶收費或禁止乘客議價，對打擊折扣的士的執法行動不會有實質幫助，因為有關行為通常是司機和乘客有默契下進行，舉證困難這一點沒有改變。警方在進行放蛇行動仍然不可主動提出或索取折扣以搜集證據。故此，即使制定按錶收費或禁止乘客議價的法例，對警方的執法行動不會有實質的幫助。

41. 海外城市的經驗亦顯示，儘管法例/牌照條件中訂明按錶收費(即同時不准收取低於和高於咪錶收費)，這些城市一般都沒有就禁止收低於咪錶收費作出實質的執法行動。即使個別城市有執法，執法當局亦承認，如果車費得到乘客及司機雙方同意，執法人員只能依賴他們所作的供詞作為證據，按錶收費的規定在實際執法上存在舉證困難。所以，其他城市的經驗顯示，即使在法例上訂明不可收取低於咪錶收費，但實際上難於執行，法例形同虛設。以立法的方式去處理市場行為問題，並不能夠起到甚麼實質作用。

42. 綜觀以上各點，我們認為立法並非有效杜絕議價問題的方法。歸根究底，市場問題應通過市場機制去處理，現時「短加長減」的收費結構調整已初見成效，乘客議價的情況減少，而部分折扣的士給予乘客的車費折扣已有所下調，顯示它們的生存空間已經收窄。我們會繼續密切監察的士營運情況的變動。在警方繼續執法的同時，我們亦會加強公眾宣傳和教育工作，以加強司機和乘客按錶計算車資的意識。

43. 歡迎委員就上文所述事宜提供意見。

運輸及房屋局

運輸署

二零零九年五月