

同路不同價苦主聯盟是一個車費關注團體，主要針對現時即使來往地區相同，行車時間相當，但只因營辦商或交通模式不同，車費卻有極大出入的問題。我們在這裏必須指出，根據我們對香港公共交通的理解及願景，我們是在原則上認為以現時的合約模式批出或延續公共交通專營權均不恰當，故我們反對向新巴、城巴（二）及龍運巴士延續專營權。

同路不同價最常見於行走相似路段的巴士路線，因一條路線較長(或更兜路)，而令其收費根據分級表上升，巴士公司從而將業務集中在該等路線，長期更順勢陰乾盈利較低的路線。同路不同價不單令乘客極度混淆，乘客需要特地選擇價格較低廉的公共交通方法，亦造成無理的資源浪費。

雖然八達通轉乘理應可以減低此等情況，但現實卻是八達通轉乘的車資減免卻相當不一致。往往要麼只是一個幾毫的蠅頭小利，要麼就是折扣率相當低的優惠(如東隧或紅隧路線)，要麼只是因應不時的路線取消或重組，以求區議會支持而提供的「補償」。當中原因，包括各巴士公司因為盈利分配不均而無法達成對乘客實際有利的方案，又或巴士公司為保護較昂貴路線而不設轉乘或只設極低的折扣。而且八達通轉乘計劃的車費減免程度不一，更表示公共交通機構明知能以較低廉的價錢提供服務卻不為之。

同路不同價苦主聯盟認為，現時香港各公交專營權四分五裂，本來有助不同營辦者進行競價競爭；但在二零零三年起，因新巴的主要股東收購了城巴，故一方面令香港島兩公司競爭的環境早就名存實亡，另一方面在多年的「整合」下，新巴手上的低收益路線遠比城巴為多，亦造就了新巴能夠根據可加可減機制屢次申請加價，出現同一集團不同公司收費表不同的怪現象，更令同路不同價的情況日益嚴重。

同路不同價苦主聯盟認為，現時的公共交通收費系統已經去到一個無可救藥的地步，必須推倒重來才能令市民能夠以更公正的價格享用香港的公共交通。我們認為新的車費系統，必須做到由香港任何一點到另一點，除非使用特快的交通服務，或乘搭主要為遊客而設的路線，否則無論使用任何專利公共交通工具(亦即專利巴士，專利小型巴士，除山頂纜車、昂坪 360 外的各條鐵路及電車)，車費必須完全一致，當中更包括容許乘客作合理次數的轉乘及轉換公共交通工具種類。而達到這點，以以往設立八達通轉乘所需要的難度而論，我們認為數十個營辦商的確難以為一個如此龐大的分帳計劃達到任何層面上的共識，故此我們認為收費的部份應統一由一個非牟利的法定團體負責，並由該團體招標選出路線的營辦者，營辦者則向該法定團體收取服務費，以作日常開支之用。

在這種建議下，明顯地現時的合約並不能符合我們的要求。我們有以下的具體建

議：

1. 成立香港公共交通公司。此非牟利法定團體負責設計公共交通路線，批出及收回公共交通路線專營權，向乘客收取車資，在營辦商無法履行責任時協調其它營辦商提供替代服務，接受政府不定期作出之注資維持運作，及按批出專營權的條件向營辦者付服務費。此公司得由各區議會互選各兩席之代表會作為其最高權力機關，並輔以執行委員會進行其日常運作。
2. 在切實可行的時間內收回所有以現有模式批出之專營權。並交予香港公共交通公司。在下一個續約限期時，不再批出巴士公司的專營權；小巴的專營權應在約滿後立即結束，收回相關小巴的營業證，並不作任何補償；地鐵之營運亦應經香港公共交通公司收取車資。唯現時營辦者得保留所有(除根據營辦條件所得的)固定資產及裝備。
3. 政府應收例取消專利公共小型巴士的限額，使其在營運上除駕駛者的資格有異外與專利公共巴士一致。
4. 與此同時，香港公共交通公司應進行一次全面的公共交通大重組，整合各項公共交通，並決定未來需要營運的路線及其所需的運載能力。
5. 按照不同路線的需要，將需要營運的路線分成由一條至十數條路線不等的組別，進行投標。投標基本上應以價低者得的形式進行，唯須確保營辦商有實際能力營辦路線。

我們理解，如此建議即是要求政府放棄以私營作為主導的政策。然而，這其實是撥亂反正，政府實在有責任介入提供市民急切需要的交通服務。歸根究底，政府若果能夠重新負責一個政府應有的責任，改善同路不同價的情況，這絕對比派糖派錢等更會被視為政府的德政，對政府重建一個關愛社區(而不是關愛基金)的形象甚為有利。

此致

立法會交通事務委員會

同路不同價苦主聯盟