

## 立法會 交通事務委員會

邀請各界提交意見書 - 「公共交通策略研究 - 的士服務」

2015年7月7日



### 書面意見

林鴻達 - 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher

本人現就 2015 年 7 月 7 日立法會交通事務委員會特別會議（俗稱「公聽會」）— 公共交通策略研究 - 的士服務，向交通事務委員會提交書面意見。

## 的士的角色與其他公共交通服務並無牴觸

的士的功能是點到點運輸，並有較高私人性質服務。對應「公共交通策略研」工作另外三項公共運輸系統，是獨立、獨特性質的項目，與巴士、小巴以至鐵路並沒有任何關連。

也許其他公共交通服務有所不足，因而增加了使用的士服務的需求，尤其是小巴座位限制，乘客因久候未能上車而改乘的士。即是的士業界反對小巴增加座位的意見，只是建構在市民的「痛苦」之上、妄顧市民合理權益自私自利的思想，根本就沒有需要理會。

因此，本人認為在處理改善的士服務的研究工作，該是獨立進行，並只需考慮市民大眾的利益。

## 的士數目不足是肯定的

特區政府近期透露欲增發大嶼山的士牌照，本人認為是必須的，但不足夠，而必須重發所有的士牌照。理據包括以下：

### 對照鄰近國家/城市的士數目

#### ➤ 新加坡

《蘋果日報》2013年6月25日刊登本人的文章

## 全面收回的士牌照

林鴻達 時事評論員

立法會交通事務委員會在上周五討論的士業界申請加價，會上討論到過去五年以來加價之後車主都增加車租，司機收入並未得到受惠之餘，但牌價五年累計升幅接近一倍。翻查的士牌價數據，08至09年底維持在350萬水平；到了2010年飆升至最高見480萬，近期更升至約710萬。運輸及房屋局副局長邱誠武在會上表示當局會作出研究，並關注司機收入下跌問題，甚至考慮重新發牌以遏止炒風。今次議會和政府方面終於抽出問題癥結所在，考慮尋求解決的士牌炒賣影響司機生計以至社會的方法，遲來總好過無來。

這事的第一個大前提，是香港可有增發牌照的空間。參考社會條件與香港相若的新加坡——國土面積約670平方公里，人口大約570萬；目前的士總數為25176部，當中有9341部是在04年發出。純粹這些數據已經充份證明，香港不但有增加發牌的空間，更可說是有必要。

的士車行車主協會、的士商會等車主組織已表明反對增加發牌，完全意料之內。擔心加劇交

通擠塞之說彷彿不無道理，但是從「增加供應降低升值能力」的基礎投資理論來看，真正原因是他們不欲牌價升幅放緩甚至下跌。循投資角度來看，過去五年他們透過申請加價，獲批後就加車租，目的是透過增加租金收入抬高自己的償還牌照按揭供款能力，使財金機構能提高貸款額來推高牌價。這行徑反映車主們食髓知味，不顧的士司機生計乃至「的士本質是公共交通服務」的自私行徑。引用已故前港督尤德爵士在1982年10月發表的施政報告中所意「正常經營受干擾、工人得不到公平待遇的話，政府會作出干預」，特區政府今次打算遏止炒風是絕對恰當。

但在目前的士牌照可自由轉讓的制度下，增加發牌的結果可能是炒家以財力「掃貨」，促成另一個炒風。另一方面，不少數據反映炒家大多是中共財閥，大手「掃貨」絕不成問題。加之幹部689說過「制訂政策要顧及內地感受」的政治因素，結果可能是只為向公眾交差的政治公關「騷」，而增發牌照的數目少得對炒家無甚影響。

既然問題根源在牌照制度上，就該針對其作出解決。已故前民政司黎敦義著作《歷變中看香港》中述說着1964年財政司郭伯偉指摘第一次拍賣的士牌照所得的收入是不義之財；而黎事後追悔，應該採用租牌方法避免牌照淪為私人產權交易的工具；引證現今的士牌照制度的不公義。特區政府該考慮收回所有的士牌照，重新發牌以年期限制形成資產減值局面杜絕炒賣，並以「撞者有其車」的原則批出牌照保障司機生計；或是參考新加坡的做法引入公司制使的士業有雙軌運作，促進良性競爭。

至於回收價這個敏感項目，筆者認為只要堅守「不會成為炒家最後一個圖利機會」和清楚訂出收回近千億公帑的時間表，計劃以公眾利益為先的方向去制訂，應該會得到市民的支持，並能把近年參與炒賣的投機者的強烈反抗壓下去。不過始終涉及到中共資本的利益問題，到底要「顧及內地感受」還是只考慮香港社會所需，就以「的士是公共交通服務」的大原則，中共各層該閉嘴好了！

網上版連結：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130625/18311286>

文中提及新加坡的例子：

國土面積約670平方公里，人口大約570萬；目前的士總數為25176部

根據新加坡陸路運輸局（Land Transport Authority）最新公佈，直至2015年4月，新加坡的士總數為28606部<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [http://www.lta.gov.sg/content/dam/lta/web/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/taxi\\_info\\_2015.pdf](http://www.lta.gov.sg/content/dam/lta/web/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/taxi_info_2015.pdf)

## ➤ 台灣台北市及新北市

因應地理及常住人口流動條件，台北、新北兩市的資料該合併處理分析。

城市	面積	人口	的士數目 *
台北市	272km <sup>2</sup>	約 270 萬	30130
新北市	2053km <sup>2</sup>	約 396 萬	22765
合計	2325km <sup>2</sup>	約 668 萬	52895

\*的士數目來自中華民國 103 年 11 月交通部統計處《計程車營運狀況調查報告》<sup>2</sup>

整合香港、新加坡及台北/新北市的資料作比較：

表 1：的士數目與人口關係

國家/城市	面積 (km <sup>2</sup> )	人口	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	的士數目	每架的士對應人口數目 (人口÷的士數目)	每架的士對應人口密度 比例基數 (的士數目÷人口密度)
香港	1107	710 萬	6413	18138	391.4	2.828
新加坡	670	570 萬	8507	28606	199.3	3.362
台北市	272	270 萬	9926	30130	89.6	3.035
新北市	2053	396 萬	1928	22765	173.9	11.807
台北及新北市 合併計算	2325	668 萬	2873	52895	126.3	18.411

<sup>2</sup> <http://www.motc.gov.tw/uploaddowndoc?file=survey/201412171457290.pdf>

表 2：因應地理條件，將表 1. 得出數據作計算比較

比較項目	平均值： 每架的士對應人口數目	平均值： 每架的士對應人口密度比例基數
2.1 香港、新加坡及台北新北市合併計算	239	8.201
2.2 香港、新加坡及台北市的基數	226.7	3.075
2.3 香港、新加坡及新北市的基數	254.7	5.999
平均計算	240.1	5.758

按照表 1. 及表 2. 的計算結果，推算出香港需要的的士數目：

表 3. 香港與三地(新北併入台北計算)比較

比較項目	按人口數目推算的士總數	按人口密度推算的士總數
參考新加坡數字	35624	21560
參考台北市數字	79241	19463
參考台北新北市合併數字	40828	118069
參考平均數	51898	53030

但因為新北市的地理條件與香港的差異過大，僅作參考，而需要以表 2. 的數據重新計算：

參考表 2 第 2.1 項數字	29707	52593
參考表 2 第 2.2 項數字	31318	19720
參考表 2 第 2.3 項數字	27876	38471
最終平均數	29637	36928

表 3. 的結果反映，香港最少需要增加約 10000 – 18000 部的士。

不過，考慮到本港離島面積約  $200\text{km}^2$  形成的地理條件，與及居住人口分布等因素，香港需要的的士數目該為約 26000 – 30000 部，即要增發約 8000 – 12000 個的士牌。

### 乘客候車時間增加就是要增加發牌的原因

根據立法會文件編號 CB(4)1143/14-15(03)，附件 4(C)大嶼山的士繁忙時間乘客在的士站等候的士超過 10 分鐘的比例，平日是由 1.4% 升至 6.5%，升幅近五倍。

數字上的確高於市區及新界的士，增發大嶼山的士牌絕對是合理的建議。但這些數字卻引證「增發 50 個」打算只是杯水車薪。本人基於這項數字認為該增發 80 – 100 個才是合理。

不過，文件的附件 4(A)同時載述市區的士的情況由 2012 年的 1.7% 升至 2014 年的 2.7%，增幅近六成；附件 4(B)新界的士的比例更是由 0.1% 升至 0.6%，升幅達五倍。

由此可見，增發市區及新界的士牌同樣是必要。

## 的士營運條件與客貨車、出租車輛許可證服務重疊

### 的士 vs. 客貨車

的士業界近年「投訴」有乘客不帶「貨物」使用電召客貨車，形成「載客取酬」的違法情況，影響的士的「正當經營」。

到底 .....

- 一個 22" 「手提行李箱」
- 一架滿載從街市買到新鮮食物的手拉車



- 一個裝修師傅常用的 2HP 手提氣泵



甚至是……

■ 一個背囊



■ 一個斜預袋

## 算不算「貨物」？

警方因應的士業界的「投訴」而向客貨車「加強執法」，但翻查所有有關道路交通的條例，均沒有對「貨物」作出清楚訂義。警方的行動、以至的士業界的投訴，似乎根本缺乏清晰的法律基礎。

但又不過.....

的士經常出現載滿「貨物」得連車尾行李廂蓋也沒法關閉的情況



## 《道路交通(交通管制)規例》(Cap. 374G)

### 第 57 條「負載物的穩固」

在道路上的汽車的司機須確保—

- (a) 在第 55 及 56 條的規限下，任何負載物已適當地固定在該車輛上或已盛載在該車輛上或該車輛內；

### 第 58 條「危險車輛或危險拖車的禁止」

(1) 儘管本規例已有任何其他條文，在道路上的汽車的司機須確保該汽車及其牽引的任何拖車、該汽車及拖車的一切部分及附件、該汽車及拖車的負載物的重量、分類包裝及調整，以及所運載的乘客人數，無論何時均不會對在該汽車或拖車上的人或對在道路上或附近的任何人造成或相當可能造成危險，亦不會對道路或對公共或私人財產造成或相當可能造成損害：

(摘要部份)

一條「橡筋繩」就能保證沒有觸犯以上法例？還是警務署視乎那個運輸業界嘈得較大聲而決定是否執法？

警方沒對有向的士作出檢控，對照客貨車的情況，不單是厚此薄彼、執法不公，更是因應法例的本義，就是妄顧其他道路使用者的安全。

因此，本人認為警務處必須依法辦事，取締的士這類危及其他道路使用者安全的情況。遵守法律，還我法治。

即使警方加強執法杜絕的士「門唔埋尾冚」形成的道路安全危機，因為「貨物」體積、數量使乘客流向採用電召客貨車，也無疑在使的士及客貨車兩個不同運輸業之間的積怨加深，隨時引發衝突。可見也只是治標不治本。

但另一方面，機場管理局規定「客貨車」只能在距離客運大樓最遠的二號停車場停泊及上落客/貨。如果警方依法辦事檢控的士「冇唔埋尾冚」，即是對市民構成不便。

根源問題就是：

1. 對「貨物」沒有清晰的法律定義，只顧藉詞針對客貨車；
2. 的士車種選擇有限，沒有合適能運載大量「貨物」的車款能用作的士。

參考新加坡、台灣、東京、德國、澳門等地，均有採用如客貨車、俗稱「MPV」的車款營運的士。



左上：澳門的豐田 Hiace「客貨車」的士。右上：新加坡的平治 V-Class「MPV」的士。左下：日本東京的日產 Elgrand「MPV」的士。右下：德國的福士 Caravelle 「MPV」的士

既然客貨車能運載大量「貨物」又同時能接載乘客，



因此本人建議修訂法例和政策，容許使用客貨車、俗稱「MPV」等較大型車款；或將現時的「電召客貨車」納入為的士制度管理。

具體建議及對於現行法例形成的限制和問題，另章說明。

## 的士 vs. 出租車輛許可證

撇除無牌出租的違法問題，「出租汽車許可證」接載乘客的公司，其經營情況與電召的士根本沒有分別。只不過運輸署以行政指引對申請「出租車輛許可證」的車輛價值設有下限。

根據《東方日報》2014年5月27日題為「探射燈：無牌花車走法律罅 假借真租」的報導<sup>3</sup>

私家車申請私家服務（豪華房車）牌照，有關車輛於本港首次登記日期為九四年七月三十一日或以前者，其到岸價格須超過港幣十萬元；或若於首次登記日期為九四年八月一日或以後者，其應課稅值須超過三十萬元，即車價約七十萬元車輛  
(節錄部份)

縱然這類服務收費較的士高，例如赤臘角機場至九龍市區收費 HK\$600 (較的士約 HK\$250 高出一倍有多)，但乘客租用的過程確與透過電召的士台租用的士沒有分別。情況有如新加坡的 Premium Taxi (如下圖)、南韓首爾的 Deluxe Taxi 類似。



<sup>3</sup> [http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20140527/00176\\_115.html](http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20140527/00176_115.html)

的確，近年無牌經營出租私家車載客情況轉趨嚴重，甚至如 UBER 利用智能電話程式招攬乘客，但 UBER 並沒有在香港註冊開立公司經營而「招收」到的服務車輛根本無法取得「出租汽車許可證」，根據法例進行取締絕對是合理的。

但既然經營模式、乘客使用服務模式與的士無疑，就有必要作出檢討有關政策和法例。

### 對「出租車輛許可證」的補充意見

透過內部行政程序，將「出租車輛許可證」服務納內與的士（包括本人建議的客貨車「的士」）在同一管理制度之下，方便管理；

參照新加坡的按車種實施不同等級收費而出現的 Premium Taxi 服務、南韓首爾的 Deluxe Taxi，制訂一套「出租車輛許可證」的收費標準。透過較一般的士（包括本人建議的客貨車「的士」）高的費用，使市場出現「豪華的士」服務；

對於。

本人認為上述有關客貨車及「出租車輛許可證」的建議，將能有效解決目前的士、客貨車、出租汽車服務性質重疊的問題，並能使市民、遊客等有更多不同的選擇。

## 牌照炒賣，後患無窮

近年活躍「投資」的士牌的所謂投資者，他們勢必反對增發的士牌照，以免因「增加供應導致牌價下跌」招致招失。

但是，炒賣活動已對本港社會構成多重而且深遠的影響：

連年加價，市民受苦；

每次加價後就增加車租，司機收入升幅未有跟隨加價幅度

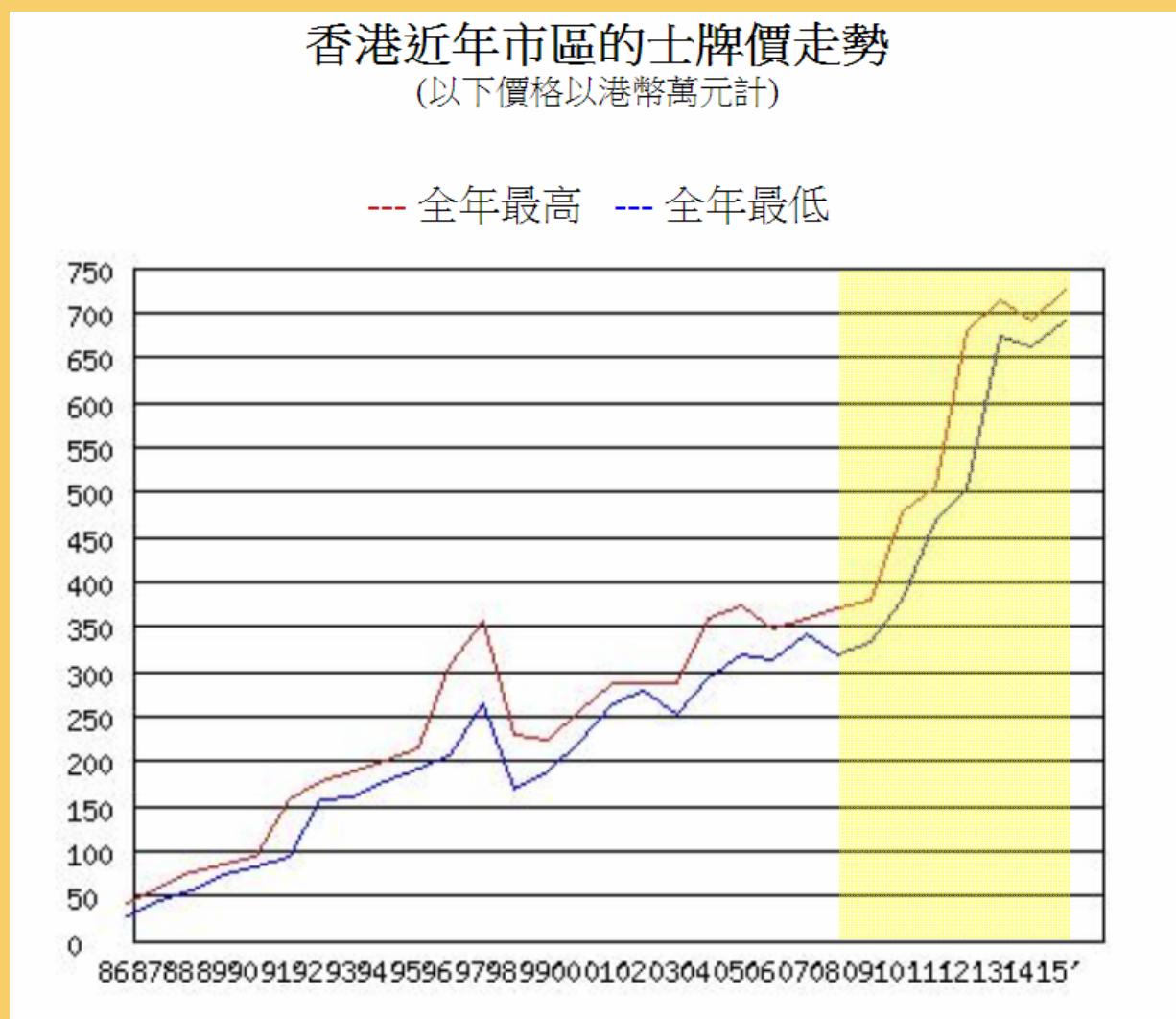
根據立法會文件編號 CB(1)1298/12-13(03)

### (c) 淨收入

11. 市區的士從業員在二零一一年（七至十二月）至二零一三年（一至三月）期間的每月平均淨收入對比如下：

市區的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年7至12月	12,174元	23,964元	12,719元
2012年1至12月	12,126元	24,353元	13,210元
2013年1至3月	11,675元	24,347元	13,732元
對比2011年7至12月的變動 (撇除通脹後實質變動)	-4.1% (-10.1%)	+1.6% (-4.7%)	+8.0% (+1.2%)

但市區的士牌價 .....



圖表來源網址：[http://www.taxixchange.com/taxixchange/a\\_license\\_reward.php](http://www.taxixchange.com/taxixchange/a_license_reward.php)

2009 年至今年上半年，由約 370 萬升逾倍至約 720 萬，升幅近一倍

加價與牌照炒賣的關係：

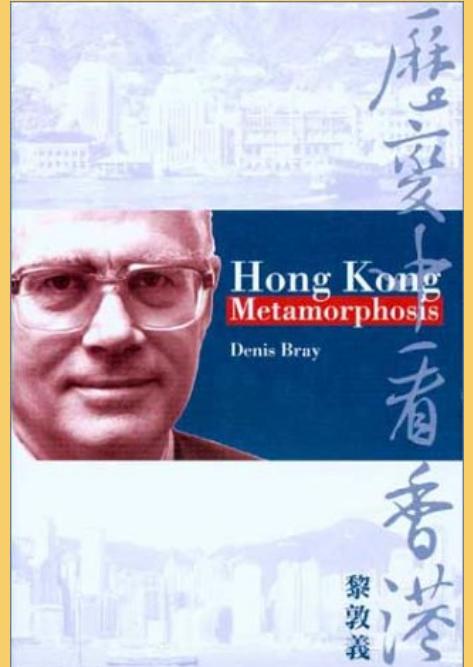


足見這班所謂投資者的行為，就是不斷向市民同租車司機開刀來榨取利益，簡直令人髮指！

既然牌價上升只有炒家得益，市民、司機同時受害。還要容許這樣事情下去嗎？

的士的本質是一項公共交通服務，而不是炒賣投機平台。這是無容置異的！

已故前民政司黎敦義著作《Hong Kong Metamorphosis 歷變中看香港》載述：1964 年財政司郭伯偉指摘第一次拍賣的士牌照所得的收入是不義之財。事後追悔，認為應該採用租牌方法，避免牌照淪為私人產權交易的工具。  
(原文為英文，意譯大意)



另一方面，以財金角度分析炒賣的土牌行為：

「貨源」沒有增加 VS. 價值高得只餘小數人有能力「接貨」

如今的炒賣活動極有可能「塘水滾塘魚」，小數人以「循環式買賣」，尤如 *collusion* 進行「托市」行為。

所謂投資者以這種手法炒賣，使能：

1. 沽貨時升值，償還按揭後有剩餘資金；
2. 持貨者可因估值上升而申請「加按」，增加手頭現金；

不論沽貨或持貨，因有多餘資金，就能接續下一輪「買賣交易」，繼續推高牌價，然後又出現上述 1. 或 2. 的情況。

這種情況接續下去，就產生一個資產泡沫的局面。承接按揭的財務機構其實面對一個嚴重的財政風險。

但當泡沫爆破的話，不單使財務機構出現危機，倒閉潮是可能出現之餘，的士牌炒賣泡沫的現值高達約 1200 億港元，更必連累本港的經濟及財金系統。

要是這類情況出現在股票市場，證監會該已經「拉人封艇」報警查辦。

所謂「爆只爭在遲早」，而管理學概念有謂「早爆好過遲爆」，馬上發牌提早引爆，將對香港的經濟損失減至最低，香港政府就是責無旁貸。

## 增發的士牌的方式及條件等建議

### 一般性質建議

- 根據前段「的士數目不足是肯定的」所述，本人認為香港政府應在未來 3 年，增發市區及新界的士牌數目不少於 8000 個；不少於 100 個大嶼山的士；
- 新發出的牌照必須為有年期限制，形成「資產價值隨年期遞減」的經濟條件；
- 以「租牌」方式批出，不能單純以價高者得為審批標準，並且限制轉讓。以完全杜絕所有炒賣投機活動；
- 建議分為 5 年期及 10 年期，以供不同財政能力的申請人申請，並使政府能因應經濟週期對的士服務需求的變化調整的士數目，避免過多車輛影響道路負荷和影響司機收入；
- 新發出牌照審核資格該以保障司機收入為基礎，採取「揸者有其車」，先予現職的士司機有優先權申請；
- 參考新加坡做法，實行所謂「公司牌」制度，但申請者必須為註冊有限公司及不得採取拆賬式聘用司機。為司機提供另一層就業保障之餘，公司模式會有較佳的服務質素，形性行業的良性競爭，維持優良的服務水準；



## 對於將客貨車納入的士牌照制度的建議

- 新發的不少於 8000 個牌照，其中不少於 2000 個規定必須採用現時登記類別為「輕型貨車」的客貨車的車輛；
- 「客貨車」只能以預約方式接載乘客。但有鑑於智能手機預約程式的普及，建議預約到乘客上車之間有不少於 15 分鐘的時間距離；
- 車輛按特定條件進行改裝，包括加裝收費咪錶。車身無需如現行法例噴塗顏色，但必須有明顯的標記。例如車頭至兩側第一扇車門噴塗一條闊度最少達 150mm 的黃色線條，預約聯絡方式例如電話號碼、電郵地址、網址等等。杜絕任何混水摸魚、私下取用公司車輛經營運載服務；



(模擬圖片)

## 對於出租車輛許可證的建議

- 出租車輛許可證的數目不在「8000 個牌照」之內，另行處理；
- 建議三年內，運輸署署長根據《道路交通(公共服務車輛)規例》(Cap. 374D)第 19(1)條賦予的權力，撤銷《出租汽車許可證(數目限定)公告》(Cap. 374L)。完成立法程序後，發出不少於 200 個牌照；
- 修訂《道路交通(公共服務車輛)規例》(Cap. 374D)第 III 部，尤其是第 14(1)條，該參照本人提交予委員會意見書(文件編號：CB(4)736/14-15(05))提出簡化非專營巴士客運營業證的做法，簡化「出租汽車許可證」類別；
- 修訂行政指引對申請「出租車輛許可證」的車輛價值下限，使有不同車種供應市場以滿足不同客人的需要。例如車輛價值低而有特色的「倫敦的士」、「卡通車」、經適度改裝改善排放的古董車；
- 「出租車輛許可證」申請人及司機有較高的經營及駕駛要求，以使「豪華的士」有較一般的士高的服務水平；

## 藉機重訂「新界的士」的經營模式

- 隨著香港的都市化發展，新界「鄉郊」及九龍「市區」分野已經變得模糊，新界的士的經營範圍限制已變得不合時宜。
- 建議全面取消「新界的士」的經營範圍限制，而參照馬來西亞吉隆坡的 Executive Taxi 制度，透過實施最低收費限額將新界的士變為「長途的士」。以現時市區的士收費標準，建議「長途的士」落旗收費為 HK\$40.00
- 建議新發的 8000 個牌照中，有不少於 2000 個為「長途的士」



## 落實增發牌照、改善的士服務的相關事宜

### 不修訂法例重新容許的士使用柴油車，一切都是空談

雖然根據《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(Cap. 311J)第 7(1)條(a)及(ca)節，容許的士使用石油氣或汽油引擎驅動車種，但汽油車的行駛成本比石油氣高逾一倍，形同迫使的士業界傾向使用石油氣車款。

但 2001 年推動石油氣的士政策之時，政府規定只能採用「原廠規格」而不容許車廠或代理商仿效中國、澳洲、英國等地，將汽油引擎車輛進行改裝轉用石油氣。

當年全球的車廠只有五個車款符合要求，其中有三款供應予香港的士業界採用。包括：



左上：豐田 Crown Comfort

右上：日產 Cedric

左下：福特 Falcon

但後來因各種因素，豐田 Crown Comfort 壟斷本港的士供應長達近八年時間。

縱近期福特汽車代理商引入 Transit-Connect 石油氣的士



又或日產汽車代理商以「無障礙運輸」概念突破 Cap. 311J 只容許使用一種燃料限制，引入 NV200 汽油/石油氣兩用的士



但始終受燃料使用的限制，車款選擇的確有限。

新加坡容許使用柴油車，又容許電油車改裝使用天然氣（留意以下圖片圈示的 CNG 標誌）



以上僅為部份車款。根據新加坡陸路運輸局 (Land Transport Authority)的資料，目前新加坡的士車款有近 30 個。

台灣也容許使用柴油車，將汽油車改裝使用石油氣，或油、氣兩用



以上僅為部份車款。而據本人在台北、新北、高雄所見，車款多達近 20 個。即使扣除部份較舊型號而以約 5 年車齡為指標，也有十多個車款。

另一方面，翻查豐田 Crown Comfort「100%佔有率」時期（約 2008 – 2014 年）代理商或海關根據《汽車（首次登記稅）條例》公佈領售價記錄，車價由最低約 19 萬多，最高曾近 27 萬。但期間日元匯率不斷下跌……

直到去年日產汽車代理商重新引入 Cedric 的士，車價又回落至約 20 萬。

2012 年 1 月 17 日改善空氣質素小組委員會公聽會會議記錄<sup>4</sup> 第 17 頁

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
014634 - 014755	林鴻達先生	表達意見 —  (a) 當局指稱歐盟V期柴油車輛所排放的氮氧化物較石油氣車輛高出5倍以上的說法是不能成立的。事實上，歐盟V期柴油車輛的排放氮氧化物標準為石油氣車輛的3倍。應考慮引用《立法會(權力及特權)條例》(第382章)對環境保護署助理署長(空氣質素政策)莫偉全先生傳布虛假資料進行調查；及  (b) 柴油車輛的廢氣排放控制系統比汽油及石油氣車輛更加可靠。	

莫偉全當日說了三次「5 倍」，直到如以上擷取的會議記錄向他發出警告，才支吾以對的不再提「5 倍」，但仍沒有收回失實的言論。

<sup>4</sup> [http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/ea/ea\\_iaq/minutes/iaq20120117.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/ea/ea_iaq/minutes/iaq20120117.pdf)

石油氣的士（以至小巴，詳見公共交通策略研究 - 小型巴士服務的文件編號：CB(4)866/14-15(08))的政策和法例規限，是否有涉貪之嫌的指控，並非本人無的放矢。

另一方面，要將客貨車納入的士管理制度之內，Cap. 311J 不容許的士使用柴油車，也是最大的阻力。

既然「石油氣的士」政策規限了的士業界用車選擇，阻礙了的士服務發展，更不能排除有貪瀆可能，縱 Cap. 311J 並非運輸及房屋局的職權範圍，而是屬於環境局，但得要向運房局局長指出有關情況，以使能知道與環境局協調有關工作。

## 有關柴油車的補充意見

一直以來，特區政府吹噓之下，柴油車予人「高污染」的印象仍存。但事實上，柴油車排放近二十年來已大幅改善（可參考本人予 2012 年 1 月 17 日改善空氣質素小組委員會公聽會的意見書，文件編號 CB(1)868/11-12(01)）。

另一方面，普遍又認為石油氣車才是「最環保」，但是《東方日報》2007 年 11 月 5 日頭條報導



網址：[http://orientaldaily.on.cc/archive/20071105/new/new\\_a00cnt.html](http://orientaldaily.on.cc/archive/20071105/new/new_a00cnt.html)

# 加強司機培訓，刻不容緩

政府自 2001 年提出培訓計劃至今已 14 年多，仍然議而不決、決而不行。

## 消息專欄

### 建議中的士司機入職條件及的士司機職前訓練課程



為提高的士司機的服務標準和表現，交通諮詢委員會的士發牌制度工作小組在1998年檢討了發出的士駕駛執照的基本條件以及的士執照考試的內容，並提出下列建議：

- 的士駕駛執照的申請人必須參加一項強制性的的士司機職前訓練課程，內容包括駕駛技巧、駕駛態度及行為、閱讀地圖技能和基本普通話及英語；及
- 擴大的士駕駛執照考試的範圍，以納入優質的士駕駛服務的其他重要範疇，包括正確駕駛態度、閱讀地圖技能、基本普通話及英語等。

工作小組並認為，增加上述有關職前訓練的新規定及進行更嚴格的考試後，應准許已持有有效的私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少一年(而非三年)的人士申請的士駕駛執照，以增加曾受適當訓練的的士司機的供應量，從而在將來逐步改善的士服務的質素。

鑑於市民普遍期望改善的士司機有更佳的表現和質素，優質的士服務督導委員會提出實施下列改善的士司機及的士服務質素的建議：

- 規定所有的士執照申請人必須參加一項強制性的職前訓練課程，才符合參加的士執照考試的資格，課程內容包括顧客服務技巧、語言技巧(基本英語及普通話)、路線及目的地、的士規例、道路使用者守則、基本的士營運技巧、駕駛技巧，以及正確駕駛態度及行為；
- 擴大的士駕駛執照考試的範圍，以納入優質的士服務的其他重要範疇，包括駕駛態度、閱讀地圖技能和普通話及英語聆聽考試等；

- 准許已持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照一年(而非三年)的人士申請的士執照；及
- 維持現時的年齡規定，即申領的士駕駛執照者必須年齡在21歲或以上。

建議的強制性職前訓練課程為期約兩天半，將會分為六個單元，擬議的內容詳列如下：

- 單元一一 顧客服務技巧(3小時)，包括了解乘客的期望、基本顧客服務技巧、改善服務的技巧、禮貌談吐及的士服務標準。
- 單元二一 滿足乘客需要(4小時)，包括了解乘客需要、與遊客溝通的技巧、職業英語、職業普通話，以及向遊客和殘疾乘客提供協助的技巧。
- 單元三一 路線及目的地(2.5小時)，包括澄清及識別路線和目的地的技能、閱讀地圖技能、使用輔助資料的技能，以及有關的士筆試的規定。
- 單元四一 的士規例及道路使用者守則(2.5小時)，包括有關的士的規例、道路使用者守則，以及有關的士執照考試的規定。
- 單元五一 基本的士營運技巧(6小時)，包括基本車輛維修技巧、基本的士運作技巧、處理緊急情況及意外的程序，以及的士司機職業健康指引。
- 單元六一 的士司機改善課程(4小時)，包括運輸署建議舉辦的駕駛改善課程的相關內容。有關詳情有待落實。

的士司機的駕駛態度不單有改善必要，又是與乘客最接近的公共交通服務，而且不少訪港遊客採用的公共運輸。根據 2001 年的單張所述，培訓內容正好針對這兩個重大問題。

特區政府以小巴司機質素問題，不顧小巴業界反對，強推強制入職前培訓計劃。同樣問題多多的的士司機，為何卻一拖再拖，實在說不過去的。

因此，本人認為香港政府該對小巴司機、的士司機一視同仁，在半年內落實這項拖延了十四年的培訓計劃，並設為入職前強制培訓，以使在官僚程序上能保證的士司機的駕駛安全和服務質素。

## 其他有關的士政策的意見

### 擴展大嶼山的士經營範圍

隨著東涌的發展，居住人口增加形成的交通需求，在考慮到大嶼山的地理條件，建議准許大嶼山的士經青馬大橋、青衣北岸公路、青敬路，來往青衣港鐵站。

### 配合納入客貨車及其他提升服務建議，放寬座位數目

根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(Cap. 374A) 附表三，私家車的乘客座位數目上限為 7 座位，但的士是 5 座位。

目前香港以至世界各地，的士服務都是建基於私家車的車輛類別。即是現行法例 (撇除燃料限制導致車款選擇小) 是浪費了的士的運載能力。

因此，建議修訂 Cap. 374A 附表三，將的士體齊私家車，提高座位上限至 7 座位，以使日後有不同的車款供應香港時，例如引入「MPV」車款可接載更多乘客，提高服務靈活性。

另一方面，配合本人建議將客貨車納入於的士牌照制度之內，而客貨車本身的設計其實可裝設多一排座椅，接載多二至三名乘客，或裝設符合法例要求的「大班椅」提供更高級服務。

## 鼓勵或強制採用「無障礙」的士

面對本港人口老化，與及殘疾人士公平使用交通工具的原則，建議制訂鼓勵購置能接載輪椅傷健人士的車款。甚至訂定發牌比例（建議比例為 20%），強制部份的士必須採用能接載輪椅傷健人士的車款。



## 研究推出「旅遊的士」服務的可能性

台北市公共交通運輸處與台灣觀光局合作，推出的士司機旅遊培訓及考核制度。培訓及考核內容包容外語會話，待客之道，旅遊點知識，路線策劃及安全駕駛防範等等。



完成培訓及成功通過考核，就能參與「觀光計程車」計劃，為訪台遊客提供「包車暢遊連導遊」服務。除可參照觀光局擬定的行程接載遊客之外，也可以因應司機及旅客的溝通交流，自行編排路線。收費亦完全透明公開，既為遊客提供多一個觀光選擇方法，亦為的士司機開拓多一個收入渠道。

本人認為，這是一個值得參考的長遠計劃，為香港旅遊業開創新機，並使的士服務邁向多元化、專業化。

以上為本人對是次議題向立法會交通事務委員會提交的書面意見，本人同意公開予公眾查閱，但必須同時載於會議議程網頁（網址：<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/agenda/tp20150707.htm>），視為納入會議議程的文件。

林鴻達  
時事評論員/獨立政策研究員