



立法會 LEGISLATIVE COUNCIL

田北辰 議員 太平紳士 Hon. Michael TIEN, JP

香港添馬

添美道二號

政府總部東翼二十二樓

運輸及房屋局局長辦公室

運輸及房屋局局長

張炳良教授, GBS, JP

尊敬的張局長：

的士政策與時並進 「的士牌照」轉「出租車牌照」適度有為開放市場

近月警方積極打擊非法載客取酬車輛，拘捕多名涉事司機，並突擊到出租車服務公司 UBER 香港分公司搜證，引起社會的關注。警方接二連三採取大規模拘捕行動，針對 UBER 等「白牌車」司機，有的士團體支持警方執法，回應早前的士團體的反「白牌車」示威行動。反觀市民的態度，挑起支持 UBER 等出租車服務公司，認為的士車輛的服務質素每下愈況，寧可付較高的車資選坐 UBER，享受整潔的車廂環境、態度友善及儀表端莊的司機和安全的駕駛技術，都不支持的士司機。本人作為立法會交通事務委員會主席，對上述情況深表關注，並在多個公開場合接受傳媒訪問，表達對現時的士政策的意見和解決現時兩難局面的可行方法。

過去十年，的士平均每日乘客人次，由一百零三萬下跌至九十萬，跌幅近百分之十三，其中原因是政府以鐵路為骨幹，搶走一部分的士客源。其次，的士的起錶價因通漲改變且由政府控制，往往加價後大部分的收入落到車主身上，導致市區的士牌價升至七百萬元，司機永遠不能分享加價的成果。因此司機抱著「無錢無命」的心態工作，影響待客和駕駛態度。有關的士服務的投訴在短短十年間急增百分之九十，特別是濫收車資，投訴增加近四倍。市民乘坐交通工具的模式改變，不介意付更高的車費，只為追求更好質素和不受的士司機的氣，取而代之，乘客會選擇其他交通工具代替的士，私家（豪華房車）服務、UBER 等網上電召服務隨之發展迅速。的士業界前線司機為生計日夜奔馳，面對新興的競爭者加入，共享經濟之下必須尋找其他出路。

另一方面，本港私家車的數目增加約百分之四十，平均每年增加百分之四點六，相反，公共道路的增長非常緩慢，總長度每年平均增長率為百分之零點八，遠低於私家車每年增加率，造成嚴重交通擠塞。現時出租車許可證中有二百四十八個擁有私家（豪華房車）服務批准，若現階段新增出租車許可證，勢必增加道路的負荷，本人認為要再提高出租車牌照上限是不設實際。

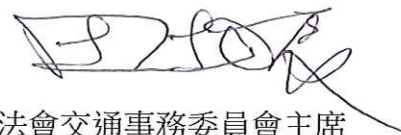
本人建議，政府考慮以試驗計劃形式，在一萬八千個的士牌照下，放寬一定數目的士牌照「轉型」用作「出租車牌照」，例如豪華私家車或的士服務，有興趣的持牌人可申請，成為合法「出租車」服務。同時，政府透過創新及科技局協助的士或出租車行業建立網上平台以增加業界的科技競爭力，抗衡外國競爭者。若「出租車」持牌人不想加入此平台，可自由選擇加入 UBER 等其他網上平台，購入符合規格或水平的車種載客。另一方面，類似 UBER 的經營者即時可合法經營出租車生意，變相是「適度有為」地開放載客市場，的士與出租車以質素競爭市場，市民選擇即時變得更多元化，私家車的數目亦無因此而增加，且法律、保

險等也會保障乘客和司機，的士業界有望脫離困境。由的士轉型的新服務，走高檔路線不會直接和一般的士競爭，過去十年的士乘客量下跌百分之十三，若有更多豪華車種進入的士行業，一般的士為增加收入必提高服務質素，業界已表明值得考慮及支持。

最後，的士業界已有另一「轉型」出路，政府必須大力執行法例並提高罰則，包括不選擇「轉型」的一般的士，對濫收車資和拒載等不合作司機殺一儆百，整頓行業質素。警方也要嚴格執行對出租車服務的條約，即只能接載預先預約的客人，不能在街上兜客，保障的士業界的營運環境。

本人現專函 閣下，懇請局方積極考慮以上建議，並撥冗與本人聯同的士團體代表會面，詳盡了解此方案的可行性。敬候 示覆。順頌

時祺。



立法會交通事務委員會主席

田北辰議員

二零一五年九月七日