

## 個案撮要

### 投訴運輸署向交通諮詢委員會提供的資料有誤導成分

本署收到一宗投訴，指運輸署就西區海底隧道(以下簡稱「西隧」)的士收費徵詢交通諮詢委員會(以下簡稱「交諮會」)意見時，提供的資料有誤導成分，使交諮會以為：

- (a) 只有10%的士在接載乘客過海後，回程時沒有接載到乘客；及
- (b) 在西隧通車後，現有的紅磡海底隧道(以下簡稱「紅隧」)不會再有車輛擠塞情況。

2. 運輸署在一九九六年十月二十九日提交予交諮會委員的文件中，指出只有10%過海的士是沒有載客。不過，投訴人卻表示，過海的士空車回程的比率遠高於10%。因此，投訴人認為交諮會其實是被運輸署誤導，才通過建議的西隧的士收費。

3. 關於(a)點投訴，本署留意到，一九九六年十月二十四日發出的交諮會討論文件第28/96號關於西隧的士收費的第5段，曾提及「只有10%過海的士沒有載客」，不過文件並沒有提供數據作為佐證。另一方面，根據運輸署在一九九四年四月至一九九六年九月期間進行的五次調查所得出的結果，本署得悉空的士使用紅隧過海佔9%至12.2%，空的士使用東區海底隧道(以下簡稱「東隧」)則佔18%至18.8%。有鑑於此，似乎該份交諮會文件的上述說法，只是反映紅隧情況，但不足以反映東隧的情況。

4. 本署向運輸署查詢為何把紅隧的士空車率當作整體空車率，該署解釋原因是大部分的士均使用紅隧(而非東隧)過海。由

於西隧位置較接近紅隧，很可能會吸引原先使用紅隧的車輛改用西隧，但卻不會吸引原先使用東隧的車輛。故此預計西隧的士空車率，應該較接近紅隧，而不是東隧。本署認為該署的解釋有欠充分，原因如下：

- (a) 上述交諮會文件指空車率是10%，但卻不見任何數字作為證據，而且從會議紀錄所見，當局也沒有就空車率向交諮會委員作任何澄清；
- (b) 紅隧並非唯一的過海隧道，而且的士空車使用東隧的比率較高，不應不納入統計；及
- (c) 假設的士空車使用西隧的比率較為接近紅隧，純屬推測，尚待西隧通車後才能確定是否屬實。

5. 雖然本署不能確定關於運輸署提供數據，指空車率是10%一事是否確曾誤導交諮會，也不能肯定如果該署當時提供全部數據，交諮會會否改變這事(40元的士隧道費)的決定，但運輸署向交諮會提供關於的士空車的資料，確實有欠齊全，而且未能反映真實情況。故此，這點投訴是成立的。

6. 關於(b)點投訴，運輸署否認曾經作出投訴人所指的言論。根據上述交諮會討論文件，運輸署預計西隧在一九九七年通車後的一段時間，行車量不會達到飽和，但紅隧和東隧在繁忙時間的行車量則會持續飽和。由於這項指控沒有任何證據，所以這點投訴並不成立。

7. 經審研上述調查所得後，申訴專員的總結是，這宗投訴是部分成立。

8. 申訴專員建議運輸署盡快就的士空車使用三條過海隧道的比率向交諮會提供以往及現時最新詳盡數據。

9. 申訴專員得悉運輸署經接納上述建議。不過，運輸署表示，既然本署不能確定該署提供數據，指的士空車率是10%一事確曾誤導交諮會，也不能肯定如果該署提供全部數據，交諮會會否改變這事的決定，故此該署不同意(a)點投訴宣告成立。該署同時強調，交諮會在決定，是否贊成40元的士隧道費一事上，關鍵並非空車率。基於不論空車率是高是低，的士均可選擇行走其他較廉宜的路線，所以上述交諮會文件並沒有詳列所有數據。

10. 本署認為這宗投訴的着眼點，在於運輸署是否在該份交諮會文件上就的士空車率提供誤導資料，而不在於交諮會對西隧的士收費的討論過程和決定。由於運輸署經承認沒有向交諮會提交全部資料，故此，申訴專員不能接納運輸署以上的論點。有鑑於此，申訴專員認為有關這宗投訴的調查所得和結論應維持不變。

-----

申訴專員公署

檔案編號：OMB 2347/96

一九九七年九月

JT/EL/WL