



1. 引言

1.1 的士是香港公共交通運輸系統的組成部分，提供全日 24 小時個人化的客運服務，可填補其他公共交通服務的不足。的士亦是本港唯一合法可同時提供的士站候客、路邊截乘及預約服務的點對點客運交通工具。儘管的士是公共交通重要的一環，其載客人次最近已跌至 1990 年代以來的歷史低位，而其佔整體公共交通每日平均載客人次的比例亦由 1998 年的約 12% 跌至 2018 年的 7%。事實上，近年鐵路等其他公共交通服務的擴張，加劇了該行業面對的競爭。同時，的士乘客對服務的要求改變及提高，亦為業界持續帶來改善服務的壓力。最近興起的網約車 (ride-hailing) 服務¹，涉及在沒有許可證的情況下以出租或取酬方式載客，亦為業界帶來挑戰。面對各種新舊挑戰，的士行業的競爭力及營運持續能力備受關注。

1.2 應易志明議員的要求，資料研究組完成了就提升的士行業競爭力的研究。本資料摘要先詳述香港的士行業的概況，繼而討論全球的士行業發展趨勢。本文選定澳洲新南威爾士州及加拿大多倫多市為研究對象，因為兩地最近完成檢討點對點個人化交通服務，並推出措施協助的士行業應對市場、政策及規管方面的轉變。兩地和香港的士行業的主要特點載列於**附錄**。

¹ 本資料摘要的網約車服務相等於共乘車輛 (ride-sharing) 或共享出行 (ride-sourcing) 服務，一般指利用智能手機應用程式直接為乘客與非的士司機配對，提供點對點交通服務。服務特點包括位置追蹤、非現金支付車費及網上服務評分。乘客一般以信用卡支付服務營辦商按距離計算的車費，而營辦商與司機會根據議定的比率拆帳。在某些地區，以上運作模式被認為使街上截乘的士和預約出租汽車的傳統市場界線變得模糊。

2. 香港的士行業概況

2.1 香港目前有 18 163 輛登記的士，即每 1 000 名人口有 2.4 輛的士。² 據政府所述，當局的政策是按需求發出新的士牌照。最近一次發出市區的士牌照是 1994 年。³ 因此，儘管全港人口在過去 25 年間增加 21%，的士總數未有明顯增長。⁴ 據政府表示，的士擁有權高度分散，約由 9 000 名個人及企業持牌人持有。⁵ 雖然本港有 21 萬人持有有效的士司機牌照，只有約 59 000 人是常規司機，佔總數 28%，主要以自僱形式工作。

2.2 此外，亦有的士公司以中介人身分，代部分持牌人管理持牌的士租務，另有約 20 至 30 個"的士電召台"和多個的士應用程式營辦商，提供的士預約及派遣服務。⁶ 的士車費是根據的士咪錶計算，而且須受標準收費率規管。⁷ 基本的士服務及安全標準於《道路交通條例》(第 374 章)及其附屬法例內訂明，當中包括司機資格和行為及汽車裝備與器材的規格。在執法方面，警方負責處理的士違規行為，例如濫收車資及兜攬乘客，而其他的司機不當行為則由運輸署負責處理。

² 截至 2019 年 2 月，在 18 163 輛的士中，84%(15 250 輛)為市區的士，服務範圍遍及全港(大嶼山部分地區除外)。另外，本港亦有 2 838 輛新界的士及 75 輛大嶼山的士。新加坡在 2018 年每 1 000 名人口有 3.5 輛的士。

³ 政府考慮是否發牌時，除的士服務需求，亦會顧及營運和交通狀況。如果有需要發牌，政府會考慮應發牌的數目。所有發出的牌照均屬永久及可轉讓。

⁴ 人口增長指 1994 年至 2017 年間的增長。同期，的士數目增加 0.3%，增幅全部來自大嶼山的士牌照。

⁵ 約 76%(約 6 800 名)持牌人只有 1 個牌照。有 146 名持牌人各持有 10 個或以上牌照，共控制市場逾 8%的牌照。請參閱 Legislative Council Secretariat (2018)。

⁶ 截至 2018 年 5 月，運輸署網頁顯示有 25 個市區、新界及大嶼山的士電召台，較 2012 年少 4 個，因有部分電召台重組合併。

⁷ 法例未有明確禁止乘客要求營辦商收取較低車費，亦不設繁忙時段或深夜時段車費。

2.3 小巴、巴士和鐵路等其他車費較便宜的公共交通工具，對的士帶來的競爭有限，亦較為間接。政府在設定的士車費時，特意在的士與其他公共交通的收費之間維持足夠差距(市區的士車費差距達 5 至 7 倍)，以盡量減少它們之間的競爭。⁸ 雖然私家車數目近年大幅上升，但除非車主取得運輸署的出租汽車許可證，否則不能出租或以取酬方式載客。即使取得有關許可證，車主亦只能接受預約，並收取雙方議定的車費。車主若仿效的士在街上兜截乘客，即屬違法。目前，私人出租汽車許可證配額有 1 500 個，截至 2019 年 2 月底，只有 877 個許可證批出，即約有 41.5% 的配額閒置。⁹

2.4 網約車服務於 2014 年年中在香港興起，為的士行業帶來新挑戰。然而，如網約車司機在無有效私人出租汽車許可證及未有就業務投購相關保險下提供有關服務，即屬違法。¹⁰ 在 2016 年至 2018 年間，警方針對非法出租汽車進行合共 117 次執法行動，包括在 2018 年進行 54 次行動。至今，法庭對被定罪人士判處的最重刑罰為罰款 1 萬港元及暫時吊銷駕駛執照("停牌")12 個月。¹¹ 所有涉案司機均沒有被判監禁。在 2019 年 2 月，政府建議提高有關罪行的罰款及延長監禁刑期。¹²

⁸ 請參閱 Transport and Housing Bureau (2017a)。

⁹ 自 2017 年 2 月起，運輸署更新申請出租汽車許可證的要求，以吸引新經營者加入出租汽車服務市場及確保車輛質素。這些要求包括"預先評估"及在申請人未能提供所需出租紀錄或將履行合約的個案時，按個別情況給予特別考慮。有關汽車車齡的規定亦有所更改。在 2015 年年底至 2019 年 2 月，發出的許可證數目增加了 43%。

¹⁰ 截至 2017 年，有透過應用程式提供網約車服務的營辦商表示聘用了 3 萬名司機，大部分為兼職司機，在 2017 年第一季提供載客車程逾 30 萬次。

¹¹ 根據媒體報道，在 2015 年 8 月，警方拘捕 7 名司機及突擊搜查一個網約車服務營辦商的辦公室。兩名認罪司機其後被罰款 7,000 港元及停牌，其餘 5 名司機最終亦被定罪，各被罰款 1 萬港元及停牌 1 年。各人的車輛均被扣押，而手機則被充公。在 2018 年 7 月 17 日另一個案的法庭裁決中，28 名司機因提供非法出租汽車服務被定罪，各被罰款達 4,500 港元。在 2019 年 5 月 20 日，一名就提供非法出租汽車服務認罪的司機亦被罰款 3,000 港元。另有 29 名司機的案件尚待聆訊。

¹² 請參閱 Transport and Housing Bureau (2019c)。政府對網約車服務的立場是，當局會維持科技中立和鼓勵創新，但認為服務必須合法。

香港的士行業近期發展趨勢

2.5 網約車服務或許對的士行業帶來前所未見的挑戰，但亦可能暴露了業內的一些結構性問題。的士行業的近期發展趨勢概述如下：

- (a) **乘客人次減少**：根據 1990 年代以來公布的數據，的士每日平均載客人次在 2018 年跌至 889 000 人次的新低。在長期跌勢中，的士乘客人次往往隨經濟周期變化而起伏，但在 2014 年至 2018 年間則連續 5 年下跌，累計跌幅達 12%。¹³ 乘客人次持續下跌，或許反映的士行業面對其他交通服務日趨激烈的競爭，經營環境逐漸變差；¹⁴
- (b) **投訴增加**：雖然的士數目自 1997 年以來維持不變，而乘客人次持續下跌，但針對的士服務的投訴卻飆升 56%，由 2006 年的 7 051 宗增至 2018 年的 11 000 宗。¹⁵ 在 2018 年的投訴中，約 25% 關乎"拒載"，19% 則關於"舉止無禮和不守規矩"(圖 1)。針對這些司機的違規行為，一般可由警方檢控以作懲處。然而，在 2018 年轉介警方的個案中，只成功票控 5.7% 的司機；¹⁶

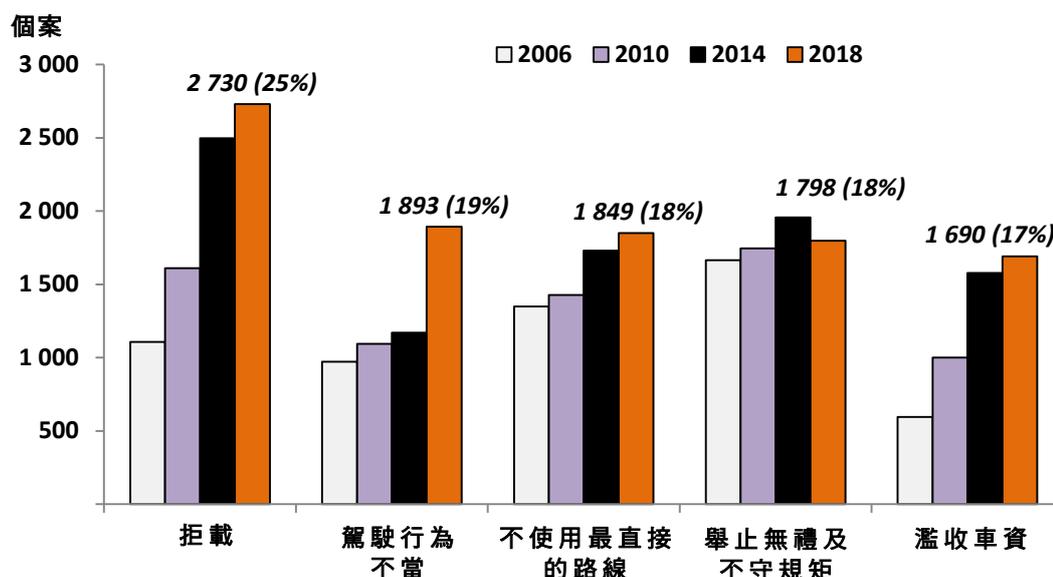
¹³ 同期，專營巴士和鐵路乘客人次分別上升 1.35% 和 5.38%。

¹⁴ 《公共交通策略研究》仍預期的士乘客人次所佔比重到 2031 年將增至 8%。

¹⁵ 投訴增幅遠高於同期的士行業的全年載客車程增幅估計，即在 2006 年 (19.91 億公里) 至 2017 年 (24.72 億公里) 間增加 24.2%。

¹⁶ 根據交通投訴組，2018 年約 68% 轉介警方處理的個案由投訴人撤回，而 26% 因證據不足而未能跟進。由於司機和乘客或會對引起投訴的事件有爭議，但缺乏有關事件的客觀紀錄或令警方搜證困難。與新南威爾士州等地不同，香港並無強制的士安裝車廂攝錄機。然而，本港同時未有任何規例，監管的士車廂攝錄機所錄製影像的使用、檢索、儲存及銷毀，這或會引起私隱保障方面的關注。

圖 1 —— 的士服務 5 大投訴事項

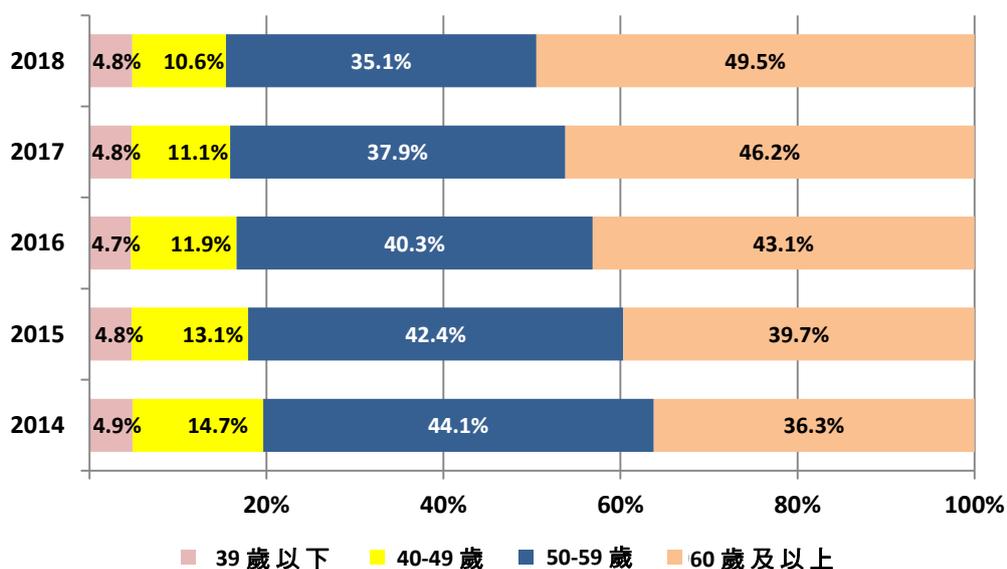


資料來源：Transport Complaints Unit。

(c) **司機老化及人手問題**：自 2000 年以來，本港持有的士駕駛執照的人數多達 20 萬以上，但公眾仍普遍認為只有半退休或兼職人士才會擔任的士司機。這個印象似乎與司機老化的趨勢吻合。在 2018 年，近半的士司機駕駛執照持有人已年逾 60 歲，只有少於 5% 的人年齡不足 40 歲(圖 2)。¹⁷ 隨着較多資深司機退休，的士行業的長遠人手供應能否持續穩定備受關注。儘管如此，的士司機駕駛執照的需求仍穩步上升，在 2018 年有超過 9 000 人參加筆試，而 2008 年則約有 4 800 人。在 2018 年，約 42% 新申領的士駕駛執照的人士為 40 歲以下；

¹⁷ 此外，的士司機平均年齡據報已由 2016 年的 58 歲升至 2019 年 3 月的 58.4 歲。請參閱 SCMP (2019)。目前，年滿 21 歲、體格良好及沒有任何嚴重駕駛罪行紀錄的司機在通過筆試後，可獲發的士司機駕駛執照，而無須符合任何語言能力規定，亦無須強制接受刑事定罪紀錄審查。為鼓勵更多人投身的士行業，政府計劃在 2019 年修訂法例，將申領的士司機駕駛執照的要求，由須持有私家車或輕型貨車駕駛執照至少 3 年減至 1 年。的士司機駕駛執照有效期為 10 年，申領費用為 900 港元，而的士牌照每年續期費用為 3,159 港元。

圖 2 —— 持有有效的士司機駕駛執照人士的年齡分布 (2014年至2018年)



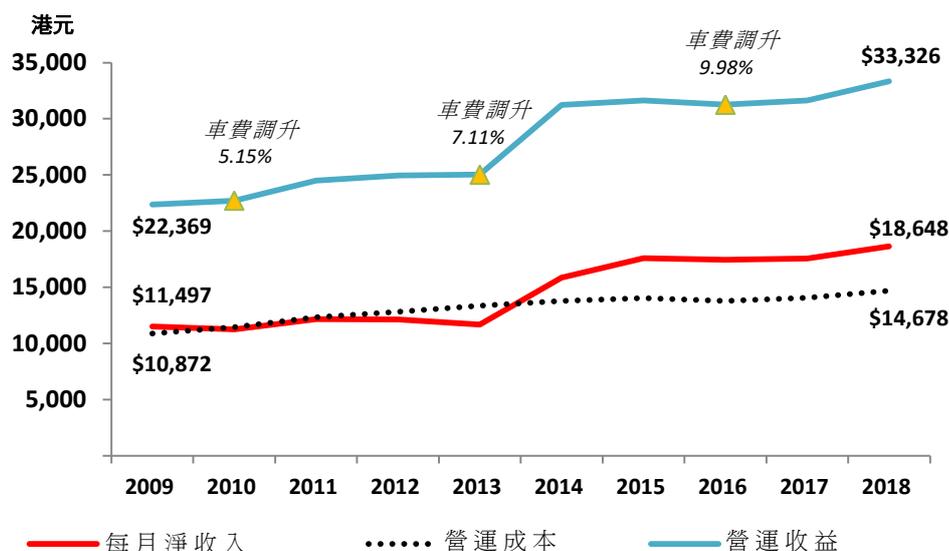
資料來源：Transport and Housing Bureau。

(d) 收入低於平均水平：雖然市區的士租車司機在 2017 年 4 月至 2018 年 3 月期間的每月平均淨收入達 18,648 港元(圖 3)，但仍較同期整體交通行業平均月薪 20,297 港元低 8%。¹⁸ 除了薪金較低外，的士司機被視為自僱人士，通常不像其他受僱司機般享有醫療福利、退休保障、最低工資及年假和病假。這亦會影響業界招攬司機入行；¹⁹ 及

¹⁸ 請參閱 Census and Statistics Department (2019)。

¹⁹ 請參閱 Transport and Housing Bureau (2019d)。

圖3 —— 租車司機的收入、成本及收益(市區的士)



註：有關數據為運輸署調查所得數字。2009年、2012年、2014年及2015年的數字為該年每月平均數字，其他年份的數字則為該年其中3個月或6個月期間的數字，或橫跨兩年共12個月的數字。
資料來源：運輸及房屋局在各年度就市區的士收費調整申請向立法會提交的文件。

(e) **車費偏低和欠缺彈性**：香港的士司機收入較低，或與的士車費相對較低有關。根據2015年一項國際調查，在全球各大城市中，香港的士車費是最低之一。²⁰ 相比倫敦和紐約，香港的實際車費分別低60%和40%(以5公里車程計)。如計及深夜時段或繁忙時段車費，則差距更大。部分業界人士曾認為的士車費結構欠缺彈性，未能靈活回應市場需求變化。²¹

²⁰ 請參閱 UBS (2015)及 Transport and Housing Bureau (2017a)。事實上，政府刻意將的士車費定於其他公共交通工具收費至少5倍的水平。

²¹ 然而，根據2008年一項的士營運檢討的結果，香港的士行業結構分散，不利實施較靈活的車費模式。請參閱 Transport Advisory Committee (2008)。

政府就的士行業推出的措施

2.6 自 1980 年代起，政府就的士行業進行多次檢討。在早期，由於公眾關注的士牌照投機活動及其可能對的士服務造成的不良影響，故當時的檢討主要聚焦於的士發牌制度。在 1998 年，交通諮詢委員會("交諮會")完成另一項有關發牌的檢討，當中亦涵蓋改善服務的措施。在 2008 年，因應鐵路及巴士服務擴展令經營環境出現變化，加上部分的士同業以提供車費折扣競爭乘客，交諮會全面檢討了的士營運。該項檢討建議"短加長減"的車費模式，並獲政府在同年採納和實施。²² 該項檢討亦提出其他建議，包括引入豪華的士及可供輪椅上落的的士。

2.7 在 2017 年，政府公布《公共交通策略研究》報告，檢討了各項公共交通服務的角色和發展。在的士服務方面，報告特別提到各項不利服務改善的結構性障礙，特別是已批出的士牌照屬永久性質，令當局無法再就服務條件及標準施加發牌條款，而且牌照擁有權分散，致使的士車主難以集中管理服務質素。報告的結論認為，的士制度應一分为二，當中包括受現行制度監管²³，而一般市民較能負擔的普通的士；以及全新的專營的士，以提供較優質的服務，但同時會收取較高收費，並遵守新設的監管制度。²⁴ 在 2019 年 4 月，行政會議通過引入為期 5 年的試驗計劃，推出不多於 600 輛較優質及兼備"網約"特色的專營的士，而相關法案已提交立法會。除專營的士外，政府亦建議就 18 項的士罪行向的士司機實施扣分制，以提升服務水平。然而，這項扣分制建議尚未有任何進展或新發展。

2.8 除了政府的各項措施，的士業界亦採取措施改善服務，例如成立特別的士車隊，為有特別需要的人士提供更優質服務。此外，的士營辦商採用非現金支付車費的方式亦較以前普遍。另外，多個主要的士團體亦已組成新的業界組織²⁵，推廣行業自律

²² 政府以往推出的其他措施，包括在禁區設立落客處、臨時燃料附加費及資助更換石油氣的士等等。政府亦曾在 2003 年提出的士司機強制職前培訓計劃，而根據政府的資料，有關安排計劃於 2019 年立法推行。政府亦就優質的士服務與業界成立委員會。

²³ 針對普通的士，報告提出 5 項改善措施：(a)檢討的士違規行為罰則；(b)放寬在某些道路停車的限制；(c)降低申領的士司機駕駛執照的要求及推出職前培訓課程；及(d)考慮資助司機報讀培訓課程。

²⁴ 在新制度下，專營的士牌照將有期限、不能轉讓及不能續期。當局將透過公開招標批出 3 個專營牌照，並准許車費定於較普通的士高出約 50% 的水平。請參閱 Transport and Housing Bureau (2019b)。

²⁵ 這個業界組織名為"香港的士業議會"。

及提升的士服務。現時市場亦已推出多個的士召喚應用程式，這些程式均配有位置追蹤和司機評分功能。

3. 的士行業的海外趨勢

3.1 不少海外地方的的士行業亦面對類似上述的挑戰，有地方因而推出各項有助提升行業競爭力的措施。其中，**芝加哥**和**紐約**當局，²⁶ 推出措施協助業界利用科技加強服務和競爭力。芝加哥特別選定及認可兩個的士應用程式作為官方的士應用程式，強制要求所有的士司機使用，以方便居民乘搭的士，並為的士行業注入創新元素。²⁷ 大概由於乘客認為這些官方應用程式較其他應用程式可靠，據報在兩官方案式投入運作 1 年後，經其召喚的車程總數增加 1 倍。紐約同樣透過一項為期兩年的先導計劃與兩個的士應用程式合作，容許預先議定車費，以吸引更多乘客，從而增加司機收入。²⁸ 為處理的士拒載問題，紐約當局最近成立專責辦公室，開辦司機培訓課程及拓展公眾教育計劃，鼓勵乘客被拒載後提出投訴。

3.2 在**加拿大**，²⁹ 部分省份與城市亦已採取措施，放寬的士行業的監管。例如，**卑詩省**准許的士持牌人將車隊數目增加 15%，以加大的士服務供應，應對來自網約車服務的競爭。同時，的士持牌人可就每牌照配備最多兩輛的士，分別供日更和夜更使用，以解決的士交更時段的拒載情況。自 2019 年 9 月起，營辦商將可向在非繁忙時段以應用程式召喚的士的乘客收取較低車費。³⁰

²⁶ 在美國部分大城市，的士業界對行業的長遠營運能力表達深切關注。當地的報道提及業界面對的各種情況，例如的士牌價大跌、載客量下降、車程數目減少、司機收入下降、司機招募困難、車隊規模萎縮及持牌人與提供牌照融資的放債人出現債務問題，甚至公共交通使用量有所下跌。

²⁷ 這些應用程式在該市官方網頁列為認可的“電子召喚”(E-Hail)服務供應商，有助提高乘客對相關應用程式技術功能及乘客保障的信心。

²⁸ 芝加哥市長在 2014 年推出的士司機公平改革計劃(Taxi Driver Fairness Reform)，協助的士行業應對規管改革，以適應網約車服務的出現。改革措施包括調低車費、減少驗車次數及增加車費彈性。為改善司機收入，的士車費在 2016 年調高 15%，而的士車主須與司機分享廣告收益。請參閱 City of Chicago (2014)。

²⁹ 加拿大各省份和城市大多已開放網約車服務市場。

³⁰ 請參閱 Hara Associates Inc. (2018)。

3.3 在**倫敦**，當地市長在 2016 年公布一項行動計劃，當中措施包括促進的士營運效率，推動的士行業的健康發展。例如，市長決定將全市的士站數目增加 20%至 600 個；容許傳統黑色的士 (black cab)使用額外 60 多條巴士線；試行開放 4 個地鐵站的職員洗手間予的士司機使用；以及資助更換更環保的士。為提供更多乘客付款選擇，倫敦交通局 (Transport for London)曾就強制在的士內安裝非接觸式付款裝置諮詢公眾，諮詢期間的民調指有 88%受訪者歡迎引入信用卡付款。因此在完成諮詢後，當局決定自 2016 年 11 月起，強制規定的士提供非接觸式付款選項。

3.4 在**新加坡**，的士數量在 2014 年至 2018 年間減少 28%，的士乘客人次亦下跌 37%。³¹ 為應對網約車服務帶來的挑戰，新加坡政府剛完成就理順的士及私人出租汽車監管制度諮詢市民的工作，提出的措施包括建議禁止司機獨家合約安排³²，以及推出兩類點對點營辦商牌照，分別為路邊截乘 (street-hail)服務及網約車服務。³³ 為應對未來司機人手供應的挑戰，新加坡已加速研發無人駕駛的士。³⁴

3.5 在其他地方，的士車廂的服務設施亦已提升，為乘客提供嶄新便捷的服務。**杜拜**政府在 2018 年 10 月與當地一間電訊公司簽訂合約，為超過 1 萬輛的士安裝免費無線上網 (wifi)設備。³⁵ 各地的士業界亦自發提升設施，以改善乘客體驗。例如，**新加坡**一間的士營辦商為最少 1 000 輛的士提供手提電話充電 USB 連接埠及互動屏幕。為解決的士司機短缺問題³⁶，**愛爾蘭**國家交通局 (National Transport Authority)在過去兩年推出的士司機招聘廣告計劃，宣傳自僱的士司機在工作上可享有"更大彈性"，並在 2019 年推出宣傳

³¹ 請參閱 Land Transport Authority (2018)。

³² 新加坡的士服務主要由 7 個的士營辦商提供。營辦商可向司機提供獨家合約，以防司機為其他營辦商工作。這個安排被認為限制了當地的市場競爭。

³³ 兩類擬議營辦商牌照與現行監管框架不同。目前，新加坡訂有一套規例，適用於同時提供的士路邊截乘及網約車服務的營辦商，但沒有劃一規例適用於只提供網約車服務的營辦商。

³⁴ 請參閱 Economic Development Board (2016)。

³⁵ 當地在 2016 年曾有 500 輛的士試行提供免費無線上網 (wifi)服務，現時服務正擴展至 1 萬輛的士。作為阿聯酋政府"願景 2021"("Vision 2021")計劃項目之一，該項服務旨在提供通達利便的現代通訊服務。至於項目涉及多少開支，當局則未有披露。此外，在 2017 年當地亦有 700 輛的士安裝了 LED 電子顯示屏。請參閱 Gulf Business (2018)。

³⁶ 由 2009 年至 2017 年，據報愛爾蘭的士業的常規司機人數因退休而減少 45%。

計劃，教育公眾尊重的士司機。此外，當地一個的士召喚應用程式營辦商亦提供獎賞予通過的士司機考試及加入其車隊的司機。

4. 澳洲新南威爾士州的士行業

4.1 新南威爾士州約有 6 700 輛的士，當中 5 600 輛(約 15%可讓輪椅上落)在悉尼都會區(Sydney Metropolitan)行駛。的士作為其中一種點對點交通服務³⁷，只佔悉尼每日總車程次數不足 2%。與香港的情況類似，當地的士牌照的供應數目由政府控制，但新南威爾士州有各種的士牌照，部分只准在繁忙時段提供的士服務，以補其他服務的不足。³⁸ 在所有發出的牌照中，約 82%是由只擁有 1 個牌照的個人持有，而大部分持牌人都將的士租予司機。當地的士行業的結構共有 4 層的從業者，包括司機、持牌人、的士營辦商及的士網絡³⁹。新南威爾士州政府不僅規管的士車費上限及相關費用，同時亦規管租車司機向的士營辦商或持牌人繳交的租金水平。⁴⁰ 新南威爾士州的私人出租汽車業界約有 1 700 輛登記車輛，對的士業界帶來的競爭有限，因為出租汽車與的士兩者只在以企業客戶為主的預約服務市場上有所重疊。⁴¹

新南威爾士州的士行業的近期發展及趨勢

4.2 然而，隨着 2012 年出現網約車服務，當地的士及私人出租汽車市場均面對更激烈的競爭。當時，新南威爾士州政府曾採取積極的執法行動，打擊這種被視為非法的服務。⁴² 不過，當地時有報道指的士營辦商營業額每況愈下。雖然沒有官方估算數字，新南威爾士州的士行業協會(NSW Taxi Industry Association)估計車程

³⁷ 新南威爾士州的點對點交通包括的士、出租汽車、共乘車輛服務，以及提供 12 座或以下(包括司機)車輛載送服務的社區交通提供者。

³⁸ 當地共有 17 種牌照，各有不同發牌條件。約 65%牌照是在 1990 年前免費發出的可轉讓永久牌照，其他牌照則設有特定條件，如營運時限及地區範圍。目前，悉尼都會區的新牌照已不容許轉讓，只可每年續期，最長為期 9 年。請參閱 Point to Point Transport Commissioner (2018)。

³⁹ 的士營辦商指的士車隊經理或個別車主司機，而的士網絡則提供的士預約及派遣服務。

⁴⁰ 新南威爾士州的士車費由獨立定價及監管審裁處(Independent Pricing and Regulatory Tribunal)訂定。

⁴¹ 請參閱 IPART (2017b)。

⁴² 執法行動包括暫停提供非法服務的車輛登記及向司機罰款。

次數下跌約 35%至 40%。根據報道，協會所指的營業額下跌，亦導致的士牌照價值自 2011 年起持續下滑。⁴³ 此外，的士司機收入亦停滯不前，而且持續偏低。根據一項由政府委託進行的調查，2014 年日更的士司機平日平均只賺取低至 10 澳元(70 港元)的時薪，較法定最低工資低約 41%。⁴⁴

提升新南威爾士州的士行業競爭力的措施

4.3 過去 20 年，新南威爾士州至少曾進行 3 次的士行業檢討，以探究行業的發展障礙，並尋求改善的士及私人出租汽車市場的競爭環境。例如，當地在 2004 年進行的**士行業調查(Taxi Industry Inquiry)**，並隨後在 2005 年成立專責小組，就改善的士服務作出各項建議，例如設定的士網絡服務標準；改善司機的職業前景，重推資深司機計劃，向年資長的司機發出免費牌照，或提供免息貸款以供購買可讓輪椅上落的士，以作獎勵。⁴⁵

4.4 在 2010 年代，隨着網約車服務日漸流行，新南威爾士州政府因應市場的改變，在 2015 年成立**點對點交通服務專責小組(Point to Point Transport Taskforce)**。該專責小組認為，現行的監管規定對的士"過度規範，窒礙業內人士在管理方式和科技應用上追求創新，而且增添不必要的成本"。因此，專責小組的結論指出，"監管模式須作重大改革"，而當地隨之推出了一個涵蓋所有點對點交通服務的新監管框架，涵蓋的士、私人出租汽車及網約車服務，以推廣"具成本效益及創新的服務模式"。作為改革一環，當地放寬了的士行業規則，以改善業界的經營環境，各項主要措施概述如下：

- (a) **推出彈性車費**：雖然新南威爾士州的士可在繁忙及深夜時段提高收費，但不可高於按的士咪錶計算的車費。在 2015 年的監管改革後，當地撤銷對預約的士車程的車費管制，但乘客須事先獲告知預計車費總額，同時不會被收取多於議定的車費。撤銷管制被認為有助業界透過收取較高車費，提供更優質及多元化的服務，從而更有效地與其他服務提供者競爭。然而，的士站候客及路邊截乘的最高車費仍受規管；

⁴³ 的士牌照價值由 2011 年 425,000 澳元 (341 萬港元) 的高峰跌至 2015 年的 220,000 澳元 (128 萬港元)，到 2019 年初再跌至不足 10 萬澳元 (556,000 港元)。請參閱 Point to Point Transport Commissioner (2019)。

⁴⁴ 請參閱 IPART (2014)。

⁴⁵ 新南威爾士州政府最終未有採納資深司機計劃方案。

- (b) **減輕監管負擔**：為撤除過度規範的規例和減低營運成本，新南威爾士州當局已(i)廢除的士營辦商必須與一個的士網絡(即電召服務台)聯營的強制規定；(ii)將驗車次數由每年 2 次減少至每年 1 次；及(iii)撤銷有關汽車標準的設備規格。按照專責小組的建議，當局亦廢除有關悉尼的士車齡的規定，在此之前只有車齡 6 年以下的的士方可在市內提供服務；
- (c) **調低保險費用**：鑒於強制的士第三者保險保費佔的士服務總成本約 8%，而保費水平至少是私家車的 10 倍，為協助的士行業節省營運成本，新南威爾士州政府根據專責小組的建議，採用新的保費估算方法，按車輛用量或行車里數釐定保費。以此取代按汽車級別估算保費的方式，最多可節省 40%保費；⁴⁶
- (d) **鼓勵業界提供可讓輪椅上落的士服務**：新南威爾士州政府將鼓勵業界提供有關服務的津貼金額倍增：(i)在免入息審查的士交通津貼計劃下，殘疾人士乘搭的士每程津貼上限增至 60 澳元(351.6 港元)(按錶收費)；及(ii)提高可讓輪椅上落的士服務獎勵津貼，每名司機的每程津貼金額增至 15 澳元(87.9 港元)。在 2016 年，當地政府為超過 190 萬次車程支付 2,600 萬澳元(1.5 億港元)津貼。⁴⁷ 此外，政府亦向業界提供免息貸款，用於購買或翻新的士，金額可達 10 萬澳元(586,000 港元)；及
- (e) **提供困境援助及津貼**：為協助的士業界適應監管改革，當局為業內人士提供總額高達 2.5 億澳元(14.6 億港元)的過渡援助方案。⁴⁸ 方案包括兩部分：(i)過渡援助金計劃(Transitional Assistance Payment Scheme)，向 4 000 名持牌人提供每個牌照 2 萬澳元(117,200 港元)的援助金(最多兩個牌照)；⁴⁹及(ii)額外援助金計劃(Additional Assistance Payment Scheme)提供多達 1.42 億澳元(8.32 億港元)的援助金，為的士業內任何有經濟困難的人士提供援助，

⁴⁶ 請參閱 IPART (2014)及 State Insurance Regulatory Authority (2016)。

⁴⁷ 該計劃有逾 44 000 名登記參加者，當中超過 32 000 名為活躍參加者，而約有 21 000 名活躍參加者年屆 65 歲以上。請參閱 Transport for NSW (2017)。

⁴⁸ 方案措施包括以 1,000 萬澳元(5,860 萬港元)回購出租汽車牌照。

⁴⁹ 為協助業界過渡，新南威爾士州政府同意在 4 年內不再發出悉尼都會區的士牌照，直至 2019 年。

資格釐定準則參照退休金的申領門檻，即全年收入 52,000 澳元(304,720 港元)和資產淨值 561,250 澳元(328 萬港元)。⁵⁰ 當局在額外援助金計劃下接獲共 1 250 人的申請，並成立了審核小組專責進行審批工作。然而，援助金的款項來自由 2018 年 2 月 1 日起開始收取的點對點交通服務徵費，每程 1 澳元(5.86 港元)，僅限於在人口稠密地區收取，並由的士服務提供者或預約服務提供者支付，為期最多 5 年。據報有關徵費預期會轉嫁至乘客。⁵¹

4.5 除了上述政府推行的措施外，當地的士業界亦積極致力改善服務。例如，新南威爾士州是全澳洲最先開發的士非現金付款系統的州份。截至 2010 年，新南威爾士州逾 90%的士已安裝非現金支付系統。為了與網約車服務競爭，澳洲一些規模最大的的士服務網絡，包括在新南威爾士州營運的網絡，聯手開發了一個的士召喚應用程式，供乘客在多個主要城市使用。⁵²

4.6 根據新南威爾士州當局進行的調查，在網約車輛服務使用量顯著增加的同時，的士市場亦見回穩。⁵³ 的士預約服務據報亦有增長。當局放寬點對點交通服務的監管措施，估計亦可為業界節省 3,000 萬澳元(1.75 億港元)的成本。⁵⁴ 雖然監管負擔有所紓緩，但為保障司機和乘客，當局仍維持強制規定的士須符合若干安全標準，例如安裝呼救鐘(duress alarm)、位置追蹤及保安攝錄鏡頭。⁵⁵ 儘管經營環境過去數年不斷轉變，州內的士服務質素尚算良好。根據新南威爾士州交通局(Transport for NSW)進行的調查，在 2013 年 11 月至 2018 年 5 月期間，受訪者對的士服務整體滿意度介乎 81%至 86%之間。

⁵⁰ 如申請人並非其居所的業主，淨資產值門檻將提高至 768,250 澳元(450 萬港元)。

⁵¹ 請參閱 Transport for NSW (2019)及 Daily Telegraph (2015)。

⁵² 據報在新南威爾士州所有的士應用程式中，由相關的士網絡推出的應用程式控制了澳洲約 50%的士。除了該應用程式外，新南威爾士州政府在 2011 年亦曾向一間初創公司提供 25 萬澳元(200 萬港元)的創新補助金，用作研發的士應用程式。該應用程式目前亦有提供網約車服務。

⁵³ 請參閱 IPART (2017a)。

⁵⁴ 請參閱 Daily Telegraph (2015)。

⁵⁵ 在悉尼都會區等若干地區，的士須安裝呼救鐘和位置追蹤設備。至於保安攝錄鏡頭，的士須在車廂內外張貼告示，讓人得知在車廂內或附近或會受到攝錄鏡頭監視。除非有關當局另有要求，否則錄影紀錄應在錄影後不早於 30 日及不遲於 60 日內刪除。

5. 加拿大多倫多的士行業

5.1 多倫多是加拿大最大城市，全市有 5 000 輛的士，⁵⁶在公共交通系統中發揮輔助作用。在 2016 年，多倫多的士每日提供約 65 000 次車程，而該市鐵路系統則每日提供多達 147 萬次車程。多倫多有超過 1 萬名持牌的士司機，據報當中不少為具移民背景的全職租車司機。此外，當地有多家持牌服務供應商，稱為"的士中介"或"的士營辦商"，提供的士派遣服務或為車主提供的士牌照管理服務。多倫多市政府根據"乘客服務水平"控制的士牌照供應數目。市政府亦訂定的士車費，包括落錶收費及按車程距離遞增的收費，⁵⁷以及監管司機資格和就違規事項執法。的士行業每日收入估計為 150 萬加拿大元(910 萬港元)。

多倫多的士行業的近期發展和趨勢

5.2 多倫多的士與私人出租汽車之間直接競爭不大，後者的持牌車輛數目合共少於 1 000 輛。然而，以應用程式運作的網約車服務在 2012 年出現，並派遣"未領有許可牌照的個人汽車接載乘客"，同時擾亂了的士和私人出租汽車市場。據報，這類未經許可的服務由 15 000 名合夥司機提供，涉及的車程曾每日多達 45 000 次。⁵⁸根據加拿大競爭事務局(Canadian Competition Bureau)2015 年的一份報告，的士牌照價值已由 2012 年 36 萬加拿大元(279 萬港元)的高位，跌至 2014 年的 188,235 加拿大元(132 萬港元)，大概反映了市場狀況的變化。

5.3 事實上，多倫多市政府曾於 2014 年申請法庭禁制令，以圖禁止網約車服務。然而，法庭基於"沒有證據"顯示有關公司以的士中介方式營運或違反該市的附例，最後駁回市政府的申請。⁵⁹其後，市政府就的士、私人出租汽車及網約車服務的營運進行檢討，並於 2016 年通過新的《私營汽車出租管理附例》

⁵⁶ 在 2016 年 5 月前，當地設有 4 種的士牌照，大致以的士是否由營辦商擁有或可讓輪椅上落區分。這些牌照分別為標準(Standard)、大使(Ambassador)、無障礙(Accessible)及多倫多的士牌照(Toronto Taxicab Licence)。標準的士是多倫多唯一一種的士，可由非持牌人駕駛。多倫多的士牌照在 2014 年設立，但自《私營汽車出租管理附例》在 2016 年通過後，當局再沒有發出這種牌照。

⁵⁷ 車費自 2005 年起每年檢討，當中會考慮多種成本因素。

⁵⁸ 根據多倫多市政府，提供網約車服務的司機人數在 2016 年增至 6 萬名。

⁵⁹ 請參閱 National Post (2015)。

(Vehicle-for-Hire Bylaw)，以規管"私人運輸公司"利用軟件或電訊平台提供交通服務。與此同時，政府亦推行新規例，保障的士車主及司機。為了與網約車服務競爭，多倫多各大的士車隊亦已自行開發的士召喚應用程式。

提升多倫多的士行業競爭力的措施

5.4 過去 20 年，多倫多至少進行 3 次的士行業檢討。在 1998 年成立的**的士行業檢討專責小組(The Taskforce to Review the Taxi Industry)**提出了 50 項建議，例如推行大使的士計劃(Ambassador Taxi programme)⁶⁰。該計劃有更嚴格的服務質素標準、司機培訓及的士車輛標準。⁶¹ 在另一次於 2014 年完成的檢討中，專責小組建議簡化的士發牌架構⁶² 及增加可讓輪椅上落的士數量。最新的**地面交通檢討(Ground Transportation Review)**在 2015 年完成，當中評估的士及私人出租汽車市場的經營環境，以及科技對市場所帶來的影響。這項檢討促使當局在 2016 年改革監管措施，在容納網約車服務的同時，亦放寬的士及私人出租汽車行業的規例。當地在檢討後推行了多項措施，改善的士行業的持續營運能力，其中主要措施載述如下：

- (a) **將最低車費減至更可負擔的水平**：為提高的士行業競爭力，多倫多市自 2015 年 11 月起將基本的士車費由 4.25 加拿大元(25.5 港元)下調 1 加拿大元(6 港元)至 3.25 加拿大元(19.5 港元)，減幅約 24%。調低車費被認為是當時緊急和必要的措施，因為相對於北美洲其他類似城市，多倫多的士車費已屬最高之列，當地的士業界認為，高昂車費令乘客轉而選擇較便宜的網約車服務；
- (b) **推出彈性車費**：政府在 2016 年的監管改革中推出彈性"加成計費"("surge pricing")安排，容許的士收取高於法定

⁶⁰ 大使的士必須由車主營運，讓司機以"身為車主為榮"，從而更樂於改善服務，而司機亦須接受一定時數的專業司機培訓。該計劃亦旨在減少的士牌照過度集中由某些公司或個人擁有而造成的影響，並免除由中間人管理的士牌照的需要，為司機減省成本。然而，該計劃在 2016 年終止，部分原因是發牌規定過於嚴格，例如設有最低服務時數及禁止將牌照租予租車司機。

⁶¹ 請參閱 City of Toronto (2015a)。

⁶² 例如，專責小組建議將標準及大使牌照轉換成新設的多倫多的士牌照。

按咪錶計算的車費，但乘客須經應用程式預約車程，而司機須事先將車費清楚告知乘客，以及發出印刷收據。當局亦容許的士中介就市外車程訂定劃一車費，並提供車費折扣予直接向中介預約的車程。儘管如此，主要的士營辦商據報抗拒採用"加成計費"措施，認為這種收費安排不受乘客歡迎，亦無助改善他們的經營困境；⁶³

- (c) **減少入行及營運障礙**：自 2016 年 5 月起，所有出租汽車司機再毋須參加過去為期 17 天的強制培訓課程。該培訓課程在 1998 年推出，作為發牌規定之一。據稱，這項豁免有助減少司機入行障礙和營運成本，可望增加司機人手供應。⁶⁴ 除了免除培訓外，路上行駛的士的車齡上限亦由 5 年調高至 7 年。為推廣無障礙的士，政府亦豁免相關牌照申領和續期費用；
- (d) **容許使用高乘載車道(High Occupancy Vehicle lanes)以提高服務效率**：為鼓勵公眾共乘車輛或使用公共交通工具，而避免一人自行駕車，多倫多將高乘載車道預留予乘載兩人或更多人的車輛。自 2010 年代初，當局容許無載客的士及機場豪華房車在市內不受限制地使用高乘載車道，以避開在某些時段出現的交通擠塞。⁶⁵ 這項安排屬試行性質，最近已延長至 2020 年；及
- (e) **擴大收入來源**：多倫多的士附例容許的士在不載客情況下送遞包裹或文件，每程車費最低 10 加拿大元(60.5 港元)。⁶⁶ 這項安排在監管改革後仍然維持。然而，暫時未有數據顯示相關業務的規模、能否為司機帶來額外收入及對的士服務供應的影響。除此以外，自 2014 年起，車費表亦列明乘客如弄髒的士，可被收取的最高費用，即 25 加拿大元(151.3 港元)。為保障司機收入，如司機認為乘客可能不付車費，的士附例亦容許司機預先收取最高 25 加拿大元(151.3 港元)的車費。

⁶³ 請參閱 The Star (2016)。

⁶⁴ 當局認為引入競爭、採用全球定位系統等科技及司機評分，可有助保障乘客。取消強制培訓後，當局預期業界人士會加強行內現有培訓及新推行其認為合適的培訓。為促進上述行業發展，當局亦將所有培訓材料上載網絡。然而，如司機駕駛可讓輪椅上落的士，則仍須接受強制培訓。

⁶⁵ 多倫多有 5 條相關車道，但安大略省則有超過 400 條。

⁶⁶ 新加坡的士聯會在 2017 年亦提出類似構思。儘管有關服務現時仍屬違法，陸路交通管理局(Land Transport Authority)正考慮能否以試行形式推行。

5.5 多倫多市政府在實行地面交通檢討的建議後，目前正準備作進一步檢討，以了解監管制度改革對經濟、社會和交通的影響。事實上，在 2016 年修訂《私營汽車出租管理附例》時，市政府已計劃研究可否成立過渡基金，以協助的士牌照投資因有新服務經營商加入市場而受影響的持牌人。⁶⁷ 儘管現時上述可行性研究仍未有結果，亦未得知監管改革的檢討結果，但在放寬監管後，業界對現時的士經營環境的情況觀察不一。部分的士司機仍然報稱車程減少，而據報部分司機更放棄牌照，但一個主要的士車隊卻表示，透過應用科技及提升顧客服務，例如自行開發的士應用程式及要求司機接受顧客服務等必要培訓，服務需求仍穩定增長。⁶⁸ 最近，該營辦商亦推出具備二維碼支付功能的應用程式。另外，兩家營辦商近期與一家電訊公司合作，在旗下 900 輛的士安裝免費無線上網設備，顯示業界積極推行措施，致力提升服務。

6. 結語

6.1 在全球多個地方，的士行業的長遠競爭力正面對前所未見的挑戰，香港的情況亦不例外。這些挑戰源自業界本身一些根深蒂固的問題、乘客對服務更高的期望及近期興起的網約車服務。為應對這些挑戰，香港的士業界近年致力加強行業的競爭力，例如推出具備多樣功能的預約應用程式，以及成立新的業界組織，以推廣更優質服務。

6.2 最近，政府提出試行豪華的士計劃的立法建議，透過更多應用科技，提供更優質的服務。然而，有利改善香港的士行業現行經營環境的其他具體支援措施，目前仍然有限。在芝加哥和紐約，當局以合作或認可方式支持開發的士預約應用程式，為乘客提供更多預約選擇。由於的士司機人手短缺，愛爾蘭當局推出宣傳計劃，鼓勵更多人投身的士行業。杜拜等其他地方則透過政府計劃在所有的士安裝免費上網設備。在新南威爾士州和多倫多市，儘管當地行業結構和監管制度不同，兩地近年均已修改有關規例，令的士營運模式更具彈性。

⁶⁷ 的士業界未有等待成立過渡基金的研究結果，最近向市政府進行集體訴訟，就政府對網約車服務執法疏忽造成牌照價值損失，索償 17 億加拿大元 (103 億港元)。

⁶⁸ 請參閱 Canadian Business Journal (2015)及 Beck Taxi (2017)。

6.3 兩地均引入彈性的士收費，適用於透過應用程式預約的車程，同時亦放寬部分被視為有礙的士業界自我改善服務的規則。例如，多倫多取消強制規定司機參加 17 天培訓課程，被認為有助增加司機人手供應。這些措施能否及在多大程度上振興的士行業，仍有待觀察。新南威爾士州除了提高行業的營運彈性外，亦推出特別措施，為的士車主及司機提供經濟困難援助。雖然這些轉變／措施是源自當局為容納網約車服務而推行的監管改革，但亦令的士行業運作變得更具彈性。為改善的士司機收入，多倫多亦容許的士在不載客的情況下提供包裹送遞服務。

立法會秘書處
資訊服務部
資料研究組
張志輝
2019 年 6 月 20 日
電話：3919 3583

資料摘要為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期資料摘要的文件編號為 IN16/18-19。

香港、新南威爾士州及多倫多的士行業的主要特點

	香港	新南威爾士州	多倫多
的士牌照			
的士牌照數目	• 18 163 個。	• 6 700 個(悉尼 5 600 個)。	• 5 000 個。
牌照類型	• 3 種。	• 17 種，各有不同發牌條件，如持有限期、服務地區、可否轉讓等。	• 4 種。
每 1 000 名人口的士數目	• 約 2.4 輛。	• 約 1.0 輛(悉尼適用)。	• 約 1.7 輛。
政府設定牌照數目上限	• 有。	• 有。	• 有。
提供豪華的士	• 專營的士(有待推出)。	• 沒有。	• 沒有。 ¹
車費結構			
受規管的車費上限	• 有。	• 有。	• 有。
落錶劃一收費	• 首 2 公里 24 港元。	• 租車費用：3.6 澳元(21.1 港元)。	• 首 0.143 公里 3.25 加拿大元(19.7 港元)。
按車程距離遞增的收費／等候時間收費	• 每 0.2 公里 1.7 港元／每分鐘 1.7 港元，在車費達到 83.5 港元後，則為 1.2 港元。	• 每公里 2.19 澳元(12.8 港元)／時速低於 26 公里時，每分鐘 0.944 澳元(5.5 港元)。	• 每 0.143 公里 0.25 加拿大元(1.5 港元)／每 29 秒 0.25 加拿大元(1.5 港元)。
指定時段附加費或按車程距離收費	• 沒有。	• 繁忙時段租車費用：2.5 澳元(14.7 港元)；深夜時段按車程距離收費：每公里 2.63 澳元(15.4 港元)。 ²	• 沒有。

¹ 大使的士計劃在 2016 年終止。

² 另有假日車程距離收費，行駛新南威爾士州郊區的車程設有每公里定額收費。

香港、新南威爾士州及多倫多的士行業的主要特點

	香港	新南威爾士州	多倫多
車費結構(續)			
政府徵費	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。 	<ul style="list-style-type: none"> 每程徵收 1 澳元(5.86 港元)作為行業支援方案徵費。 	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。
車費(5 公里、非繁忙時段、日間)	<ul style="list-style-type: none"> 49.5 港元。 	<ul style="list-style-type: none"> 14.55 澳元(85.3 港元)，不包括徵費。 	<ul style="list-style-type: none"> 11.7 加拿大元(70.7 港元)。
彈性車費	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。 	<ul style="list-style-type: none"> 有(預約車程)。 	<ul style="list-style-type: none"> 有(預約車程)。
多人租用(的士共乘)	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。 	<ul style="list-style-type: none"> 有，向每名乘客收取最多 75%的車費。³ 	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。
其他的士收費／收入措施	<ul style="list-style-type: none"> 行李費：每件 6 港元。 預約費：5 港元(電召)。 	<ul style="list-style-type: none"> 最多 120 澳元(703 港元)的清潔費。 	<ul style="list-style-type: none"> 最多 25 加拿大元(152 港元)的清潔費。 非載客包裹／文件送遞：最少 10 澳元(60.8 港元)。
政府車費資助／貸款	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。 	<ul style="list-style-type: none"> 為殘疾乘客和的士司機提供的士車費津貼。 	<ul style="list-style-type: none"> 沒有。

³ 多人租用指一輛的士同時由兩名或以上租用者使用。租用者可以是個人或一夥同行人士。這種租用方式必須符合以下條件：(a)所有租用者在同一時間開始租用該的士；(b)各租用者同意司機可接受其他租用要求；及(c)所有租用者大致前往同一地區或同一方向的地方。然而，如一夥朋友、親屬或同事一同乘車前往同一地點，則視為單一共乘，而非多人租用。

香港、新南威爾士州及多倫多的士行業的主要特點

	香港	新南威爾士州	多倫多
有關的士司機的規定			
的士司機人數	• 約 59 000 名。	• 約 24 000 名。	• 約 1 萬名。
強制培訓	• 沒有。	• 沒有。	• 沒有。
入職前須具備的駕駛經驗	• 3 年。	• 過去兩年有 12 個月駕駛經驗。	• 12 個月。
語文能力要求	• 沒有列明。	• 足以溝通的英語能力。	• 沒有列明。
背景審查	• 嚴重駕駛罪行。	• 刑事背景紀錄。	• 刑事背景紀錄。
有關車輛的規定			
驗車	• 每年 1 次。	• 每年 1 次。	• 每年最多 2 次。
車齡上限	• 沒有。	• 沒有。	• 7 年。
強制安裝車廂攝錄機	• 沒有。	• 有。	• 有。

參考資料

香港

1. Census and Statistics Department. (various years) *Quarterly Report of Wage and Payroll Statistics*. Available from: <https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp210.jsp?productCode=B1050009> [Accessed June 2019].
2. Legislative Council Secretariat. (2018) *Statistical Highlights on Taxi Service*. LC Paper No. ISSH14/18-19. Available from: <https://www.legco.gov.hk/research-publications/english/1819issh14-taxi-services-in-hong-kong-20181227-e.pdf> [Accessed June 2019].
3. Transport Advisory Committee. (1998) *Review of Taxi Licensing System*.
4. Transport Advisory Committee. (2008) *Report on Review of Taxi Operation*. Available from: <https://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/tp/papers/tpcb1-1815-1-e.pdf> [Accessed June 2019].
5. Transport Advisory Committee. (various years) *Transport Complaints Unit Annual Reports*. Available from: <https://www.tcu.gov.hk/annual/04-05/index.htm> [Accessed June 2019].
6. Transport and Housing Bureau. (2016) *Legislative Council Panel on Transport Taxi Fare Increase Applications*. LC Paper No. CB(4)285/16-17(05). Available from: <https://www.legco.gov.hk/yr16-17/english/panels/tp/papers/tp20161216cb4-285-5-e.pdf> [Accessed June 2019].
7. Transport and Housing Bureau. (2017a) *Legislative Council Brief: Taxi Fare Increase Applications*. File ref.: THB(T)L 3/3/5. Available from: https://www.legco.gov.hk/yr16-17/english/subleg/brief/2017ln020_brf.pdf [Accessed June 2019].
8. Transport and Housing Bureau. (2017b) *Public Transport Strategy Study*. Available from: https://www.td.gov.hk/filemanager/en/publication/ptss_final_report_eng.pdf [Accessed June 2019].

9. Transport and Housing Bureau. (2019a) *LCQ22: Enhancing service quality and improving operating environment of taxi industry 20 February 2019*. Available from: https://www.thb.gov.hk/eng/legislative/transport/replies/land/2019/0220_LCQ%2022%20Annex.pdf [Accessed June 2019].
10. Transport and Housing Bureau. (2019b) *Legislative Council Brief: Franchised Taxi Services Bill*. File Ref: THB(T)CR1/1136/2015. Available from: https://www.legco.gov.hk/yr18-19/english/bills/brief/b201904261_brf.pdf [Accessed June 2019].
11. Transport and Housing Bureau. (2019c) *Review of Penalty Level for Illegal Carriage of Passengers for Hire or Reward*. LC Paper No. CB(4)519/18-19(03). Available from: <https://www.legco.gov.hk/yr18-19/english/panels/tp/papers/tp20190215cb4-519-3-e.pdf> [Accessed June 2019].
12. Transport and Housing Bureau. (2019d) *Taxi Fare Increase Applications*. LC Paper No. CB(4)618/18-19(07). Available from: <https://www.legco.gov.hk/yr18-19/english/panels/tp/papers/tp20190315cb4-618-7-e.pdf> [Accessed June 2019].
13. SCMP. (2019) *Nearly half of Hong Kong's taxi drivers are 60 or above, sparking health concerns as industry struggles with lack of new blood*. Available from: <https://www.scmp.com/news/hong-kong/transport/article/2189392/nearly-half-hong-kongs-taxi-drivers-are-60-or-above> [Accessed June 2019].
14. UBS. (2015) *Prices and earnings 2015*. Available from: <https://files.illinoispolicy.org/wp-content/uploads/2015/09/ubs-pricesandearnings-2015-en.pdf> [Accessed June 2019].

新南威爾士州

15. ABC. (2017) *Uber launch saw start of Sydney taxi plate price tumble, NSW data shows*. Available from: <https://www.abc.net.au/news/2017-03-11/uber-launch-saw-start-of-sydney-taxi-plate-price-tumble-nsw-data/8343438> [Accessed June 2019].

16. Australian Taxi Industry Association. (2017) *Annual Report 2017*. Available from: <http://www.atia.com.au/wp-content/uploads/ATIA-Annual-Report-2017-excerpt-only.pdf> [Accessed June 2019].
17. Daily Telegraph. (2015) *Uber legal in NSW, taxi owners to be compensated*. Available from: <https://www.dailytelegraph.com.au/news/nsw/uber-legal-in-nsw-taxi-owners-to-be-compensated/news-story/ac75ae856b9963c847a9d528e92a70f4> [Accessed June 2019].
18. Deloitte Access Economics. (2013) *The economic and social contribution of the NSW taxi industry*. Available from: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/au/Documents/Economics/deloitte-au-economics-economic-social-contribution-nsw-taxi-industry-121213.pdf> [Accessed June 2019].
19. Independent Pricing and Regulatory Tribunal. (1999) *Review of the Taxi Cab and Hire Car Industries*. Available from: https://www.ipart.nsw.gov.au/files/sharedassets/website/trimholdingbay/final_report_%2D_review_of_the_tax_cab_and_hire_car_industries_%2D_november_1999.pdf [Accessed June 2019].
20. Independent Pricing and Regulatory Tribunal. (2014) *Draft report on 2014 survey of taxi drivers and operators*. Available from: https://www.ipart.nsw.gov.au/files/sharedassets/website/trimholdingbay/draft_report_-_the_cie_-_2014_survey_of_taxi_drivers_and_operators_-_december_2014w142654_59f780bb-c657-41e1-a3a0-d49f29ad07a2.pdf [Accessed June 2019].
21. Independent Pricing and Regulatory Tribunal. (2015) *Final report on 2014 survey of taxi drivers and operators*. Available from: https://www.ipart.nsw.gov.au/files/sharedassets/website/trimholdingbay/final_report_-_cie_-_2014_survey_of_taxi_drivers_and_operators_for_sydney_metro_politan_area_-_february_2015.pdf [Accessed June 2019].
22. Independent Pricing and Regulatory Tribunal. (2017a) *Report on: Comparing Surveys of Point to Point Transport Use, November 2014 to February 2017*. Available from: <https://www.ipart.nsw.gov.au/files/sharedassets/website/shared-files/investigation-administrative-taxi-passenger-survey/taverner-research-comparing-surveys-of-point-to-point-transport-use-november-2014-to-february-2017.pdf> [Accessed June 2019].

23. Independent Pricing and Regulatory Tribunal. (2017b) *Survey of Point to Point Transport Use February 2017*. Available from: [https://www.ipart.nsw.gov.au/files/sharedassets/website/shared-files/investigation-administrative-taxi-passenger-survey/information-paper-survey-of-point-to-point-transport-use-february-2017-\[w171028\].pdf](https://www.ipart.nsw.gov.au/files/sharedassets/website/shared-files/investigation-administrative-taxi-passenger-survey/information-paper-survey-of-point-to-point-transport-use-february-2017-[w171028].pdf) [Accessed June 2019].
24. Independent Pricing and Regulatory Tribunal. (2019) *Taxi*. Available from: <https://www.ipart.nsw.gov.au/Home/Industries/Transport/Reviews/Taxi> [Accessed June 2019].
25. NSW Government. (2004) *Taxi Industry Inquiry Interim Report*. Available from: <https://catalogue.nla.gov.au/Record/3422425> [Accessed June 2019].
26. NSW Government. (2015) *Point to Point Transport Taskforce*. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/file/1314/download?token=bi04qdYu> [Accessed June 2019].
27. Parliament of New South Wales. (2010) *Inquiry into NSW taxi industry*. Available from: <https://www.parliament.nsw.gov.au/lcdocs/inquiries/2316/1006%20Final%20report.pdf> [Accessed June 2019].
28. Parliament of New South Wales. (2016) *Second reading of Point to point transport (taxis and hire vehicles) Bill 2016, Legislative Assembly, 2 June 2016*. Available from: <https://www.parliament.nsw.gov.au/bill/files/3308/2R%20Point%20to%20Point.pdf> [Accessed June 2019].
29. Point to Point Transport Commissioner. (2018) *Taxi Licence Tender 2018-2019*. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/file/1689/download?token=sg1o3K4N> [Accessed June 2019].
30. Point to Point Transport Commission. (2019) *Sydney and NSW Taxi Licence Transfers Prices*. Available from: <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/sites/default/files/Sydney%20Metropolitan%20Transport%20District%20taxi%20licence%20transfer%20data%20to%20April%202019.pdf> [Accessed June 2019].

31. Transport for NSW. (2017) *Transport Disability Incentives and Subsidies*. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/projects/programs/point-to-point-transport/transport-disability-incentives-and-subsidies> [Accessed June 2019].
32. Transport for NSW. (2018) *Customer Satisfaction Index*. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/news-and-events/reports-and-publications/customer-satisfaction-index> [Accessed June 2019].
33. Transport for NSW. (2019) *Point to Point – Industry Assistance*. Available from: <https://www.transport.nsw.gov.au/projects/point-to-point-industry-assistance> [Accessed June 2019].
34. State Insurance Regulatory Authority. (2016) *Review of Compulsory Third Party (CTP) motor vehicle insurance for point-to point transport vehicle*. Available from: https://www.sira.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0017/102338/IAG.pdf [Accessed June 2019].
35. Sunday Morning Herald. (2018) *Taxi and ride-sharing passengers to be slugged levy for 'unnecessary bailout'*. Available from: <https://www.smh.com.au/business/taxi-and-ridesharing-passengers-to-be-slugged-levy-for-unnecessary-bailout-20180130-h0qdc.html> [Accessed June 2019].

多倫多

36. Beck Taxi. (2017) *North America's largest taxi fleet celebrates a 50-year legacy of success*. Available from: <https://www.newswire.ca/news-releases/north-americas-largest-taxi-fleet-celebrates-a-50-year-legacy-of-success-629633973.html> [Accessed June 2019].
37. Canadian Business Journal. (2015) *Beck Taxi*. Available from: http://www.cbj.ca/brochures/2015/Oct/Beck_Taxi/files/assets/common/downloads/Beck_Taxi.pdf [Accessed June 2019].

38. Canadian Competition Bureau. (2015) *Modernizing Regulation in the Canadian taxi industry*. Available from: <https://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/04007.html> [Accessed June 2019].
39. Cantech Letter (2016) *Co-op Cabs and Crown Taxis offer first GTA in-car Wi-Fi through Telus partnership*. Available from: <https://www.cantechletter.com/2016/09/co-op-cabs-crown-taxis-offer-first-gta-car-wi-fi-telus-partnership/> [Accessed June 2019].
40. City of Toronto. (1998) *Final Report of the Task Force to Review the Taxi Industry*. Available from: <https://www.toronto.ca/legdocs/1998/agendas/council/cc/cc981125/ep13rpt/cl001.htm> [Accessed June 2019].
41. City of Toronto. (2012) *Toronto's Taxicab Industry Discussion Paper*. Available from: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2012/ls/bgrd/backgroundfile-50094.pdf> [Accessed June 2019].
42. City of Toronto. (2014) *Toronto's Taxicab Industry Review Final Report*. Available from: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ls/bgrd/backgroundfile-77893.pdf> [Accessed June 2019].
43. City of Toronto. (2015a) *2015 Ground Transportation Review: Taxis, Limos and Uber*. Available from: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ls/bgrd/backgroundfile-83268.pdf> [Accessed June 2019].
44. City of Toronto. (2015b) *Ground Transportation Review Findings Report*. Available from: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ls/bgrd/backgroundfile-83503.pdf> [Accessed June 2019].
45. City of Toronto. (2017) *2017 Greater Toronto Area Industry Profiles*. Available from: <https://www.toronto.ca/city-government/data-research-maps/toronto-economy-labour-force-demographics/labour-force-survey-industry-profiles/> [Accessed June 2019].
46. Global News. (2015) *Toronto taxi licence prices are plummeting. Is Uber to blame?* Available from: <https://globalnews.ca/news/1780260/toronto-taxi-licence-prices-are-plummeting-is-uber-to-blame/> [Accessed June 2019].

47. National Post. (2015) *Uber is not a taxi company, judge rules in rejecting City of Toronto complaint*. Available from: <https://nationalpost.com/news/toronto/uber-is-not-a-taxi-company-judge-says-in-rejecting-city-of-toronto-complaint> [Accessed June 2019].
48. Taxi Research Partners. (2013) *Determining the Appropriate Number of Taxicabs and its Impacts for the City of Toronto*. Available from: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2013/ls/bgrd/backgroundfile-59690.pdf> [Accessed June 2019].
49. The Star. (2015) *Cherry-picking cab drivers major complaint of riders*. Available from: <https://www.pressreader.com/canada/toronto-star/20150808/281492160038829> [Accessed June 2019].
50. The Star. (2016a) *Toronto taxi companies reject surge pricing, call it 'extortion'*. Available from: https://www.thestar.com/news/city_hall/2016/05/11/toronto-taxi-companies-reject-surge-pricing-call-it-extortion.html [Accessed June 2019].
51. The Star. (2016b) *Toronto taxi industry resurrects driver training after city eliminated it*. Available from: https://www.thestar.com/news/city_hall/2016/08/24/toronto-taxi-industry-resurrects-driver-training-after-city-eliminated-it.html [Accessed June 2019].
52. The Star. (2018) *Toronto taxi owners sue city for \$1.7 billion over arrival of Uber, lost plate value*. Available from: <https://www.thestar.com/news/gta/2018/11/02/toronto-taxi-owners-sue-city-for-17-billion-over-arrival-of-uber-lost-plate-value.html> [Accessed June 2019].
53. The Toronto City. (2018) *Beck "Hail" Feature Lets You Hail a Cab and Pay with the App*. Available from: <https://www.torontocity.com/2018/04/30/beck-hail-feature/> [Accessed June 2019].

其他

54. City of Chicago. (2014) *Mayor Emanuel Introduces Innovative 2014 Taxi Driver Fairness Reforms*. Available from: https://www.chicago.gov/city/en/depts/mayor/press_room/press_releases/2014/sep/mayor-emanuel-introduces-innovative-2014-taxi-driver-fairness-re.html [Accessed June 2019].
55. City of Chicago. (2015) *Taxicab Driver Fairness Task Force Recommendations*. Available from: <https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/bacp/publicvehicleinfo/publicchauffer/taxidriverfairnesstaskforcerecom20150522.pdf> [Accessed June 2019].
56. City of Chicago. (2016a) *2016 Budget Proposal*. Available from: <https://ward43.org/wp-content/uploads/2015/09/Rideshare-and-Taxi-Reform.pdf> [Accessed June 2019].
57. City of Chicago. (2016b) *Mayor Emanuel Announces Arro and Verifone Selected to Provide Universal Taxi App Service in Chicago*. Available from: <https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/mayor/Press%20Room/Press%20Releases/2016/1.6.16UniversalTaxiApp.pdf> [Accessed June 2019].
58. City of Chicago. (2018) *Taxicab Industry Reforms*. Available from: <https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/bacp/publicvehicleinfo/medallionowners/2018-TaxicabIndustryReformFlyer.pdf> [Accessed June 2019].
59. Dnainfo. (2017) *Suffering Taxi Industry Finds Hope In City's Cab-Hailing Apps*. Available from: <https://www.dnainfo.com/chicago/20170922/west-ridge/curb-arro-chicago-taxi-cab-uber-lyft-hail-rides-app/> [Accessed June 2019].
60. Economic Development Board. (2016) *World's first driverless taxi system comes to Singapore*. Available from: <https://www.edb.gov.sg/en/news-and-resources/insights/innovation/world-s-first-driverless-taxi-system-comes-to-singapore.html> [Accessed June 2019].
61. Gulf Business. (2018) *Dubai to provide free wifi onboard all its 10,800 taxis*. Available from: <https://gulfbusiness.com/dubai-provide-free-wifi-onboard-10800-taxis/> [Accessed June 2019].

62. Hara Associates Inc. (2018) *Modernizing Taxi Regulations*. Available from: http://www.th.gov.bc.ca/rpt/Documents/20180718_Modernizing%20Taxi%20Regulation.pdf [Accessed June 2019].
63. Irish Times. (2017) *Mytaxi offers €1 million to attract new drivers*. Available from: <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/mytaxi-offers-1-million-to-attract-new-drivers-1.3263056> [Accessed June 2019].
64. Land Transport Authority. (2018) *Annual Vehicle Statistics 2018*. Available from: https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/MVP01-1_MVP_by_type.pdf [Accessed June 2019].
65. National Transport Authority. (2018) *NTA launches campaign to recruit 1,600 taxi drivers*. Available from: <https://www.nationaltransport.ie/news/nta-launches-campaign-recruit-1600-taxi-drivers/> [Accessed June 2019].
66. Passenger Transportation Board. (2019) *Taxi Modernization – Short Term Actions*. Available from: <https://www.ptboard.bc.ca/modernization.htm> [Accessed June 2019].
67. Transport for London. (2016) *Taxi and Private Hire Action Plan 2016*. Available from: <http://content.tfl.gov.uk/taxi-and-private-hire-action-plan-2016.pdf> [Accessed June 2019].