

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)950/18-19(02)號文件

檔 號：CB4/BC/2/18

## 《專營的士服務條例草案》委員會

### 背景資料簡介

#### 目的

本文件就政府當局在香港推出專營的士服務的立法建議提供背景資料，並綜述交通事務委員會("事務委員會")委員曾就該議題提出的主要意見及關注。

#### 《專營的士服務條例草案》

2. 《專營的士服務條例草案》("《條例草案》")在 2019 年 4 月 26 日於憲報刊登，並於 2019 年 5 月 8 日提交立法會。《條例草案》旨在設立新的規管制度，賦權行政長官會同行政會議批出和管理香港專營的士服務的專營權。

#### 背景

3. 現時，的士是香港提供個人化點對點公共交通服務的主體。目前，的士牌照有超過 18 000 個，牌照擁有權分散，由約 8 400 名持有人持有。<sup>1</sup> 近年，社會上對普通的士服務及部份的士司機的行為(例如拒載、待客服務態度欠佳及濫收車資)批評日多。與此同時，市面出現一些透過使用手機應用程式召喚車輛但不符合載客服務相關法例要求的個人化點對點服務。政府當

---

<sup>1</sup> 截至 2018 年 12 月 31 日，的士牌照有 18 163 個，其中約 60%由個人持有，餘下則由公司持有。個人及公司牌照持有人合共約有 8 400 名。在這些牌照持有人中，約 75%持有 1 個的士牌照；約 20%持有 2 至 4 個的士牌照；約 3%持有 5 至 9 個的士牌照；約 2%持有 10 個或以上的士牌照。

局認為有必要在《公共交通策略研究》中檢視提供的士服務的事宜。研究的其中一項主要建議是在香港推出專營的士。<sup>2</sup>

## 專營的士建議

4. 關於政府當局提出的專營的士建議，詳情載於有關《專營的士服務條例草案》的立法會參考資料摘要(檔案編號：THB(T)CR 1/1136/2015)第 5 至 23 段。普通的士與擬議專營的士的特點比較載於**附錄 I**。建議重點綜述如下：

- (a) 專營權將設有時限、不可轉讓及不能續期。在試驗計劃下，專營權將為期 5 年。在專營權期滿後，專營的士營辦商必須與其他有意營辦專營的士的公司重新競投專營權。專營權會透過公平公開招標方式批出；
- (b) 營運專營的士總數上限為 600 輛，即全港 18 000 多輛的士的 3% 左右。當局將批出 3 個專營權，每個專營權容許在某一時間營運 200 輛車輛提供專營的士服務；<sup>3</sup>
- (c) 當局不會強制規定專營的士營辦商須與旗下司機維持僱傭關係。然而，專營的士的申請者如在標書表明擬維持僱傭關係，則會在標書評審過程中得到較高分數；<sup>4</sup>
- (d) 專營的士的擬議收費水平應較普通的士收費水平高約 50%，<sup>5</sup> 使普通的士與專營的士的收費有明顯差距，令兩者的市場定位更清晰。運輸署會聘請顧問，再確定確實收費水平。若《條例草案》獲得通

---

<sup>2</sup> 《公共交通策略研究》於 2017 年 6 月完成。研究報告建議政府當局雙管齊下，提升個人化點對點公共交通服務。一方面，政府應推出專營的士服務，以滿足市民對質素較佳、收費較高並具備網約特色的的士服務的新需求。另一方面，政府應繼續改善現有普通的士的服務質素及經營環境。

<sup>3</sup> 一間公司不會獲發多於一個專營權。

<sup>4</sup> 部分的士業界擔憂規定專營的士營辦商須與旗下的士司機維持僱傭關係，會增加經營專營的士的成本。他們認為，即使營辦商與司機以現行租車模式提供服務，營辦商仍可透過引入合適的監察和賞罰機制，確保司機的服務質素。

<sup>5</sup> 的士業界於 2018 年 9 月向運輸署提交申請，要求增加落旗收費、落旗後的跳錶收費，以及縮減跳錶停車等候時間。市區的士、新界的士及大嶼山的士的擬議落旗收費分別為 30 元、26.5 元及 26 元。

過，行政長官會同行政會議將藉命令於經制定的條例的附表指明確實收費水平。專營的士收費結構的詳情載於**附錄 II**；

- (e) 專營的士專營權會透過公開招標方式批出。投標者須就技術及財務兩個範疇提交建議，技術建議和財務建議的評分比重將為 80：20。標書評審準則載於**附錄 III**；
- (f) 專營的士的投標者必須符合 5,000 萬元的最低資本要求。此外，營辦商須在專營期開始前向政府當局繳交 500 萬元擔保，當局會從中扣除營辦商未有如期繳交的罰款。專營權期滿後，擔保會在扣除任何未有如期繳交的罰款後歸還營辦商；
- (g) 《專營的士服務規例》("《規例》")的擬議框架載於**附錄 IV**。如《條例草案》獲得通過，政府當局會把《規例》草擬本及指明收費水平的命令草擬本(上文第(d)項)提交行政長官會同行政會議審批，然後一併提交立法會；及
- (h) 政府當局建議引入的士司機違例記分制度，以及提高對重犯相關罪行的普通的士司機所施加的罰則(即兩級制罰則)，以加強阻嚇力和提高普通的士的服務質素。的士司機違例記分制度和兩級制罰則的適用範圍會擴展至專營的士。

## 公眾諮詢

5. 政府當局於 2016 年 6 月向事務委員會簡介專營的士的初步構思，並於 2017 年 4 月的事務委員會會議上提交最新建議，當中包括經考慮各持份者的意見後作出的合適調整。<sup>6</sup> 此外，政府當局一直透過不同渠道與的士業界團體、工會及其他持份者溝通，聽取他們的意見。

---

<sup>6</sup> "專營的士"在政府當局過往的文件中稱為"優質的士"。為了使普通的士服務及將以專營權模式引入的新的士服務在體制上的分別更見清晰，"優質的士"現改稱為"專營的士"。

## 委員的主要意見及關注

### 推出專營的士及改善普通的士服務

6. 事務委員會在 2017 年 4 月 21 日舉行的會議上討論當局推出專營的士的建議時，部分委員質疑專營的士是否可解決普通的士服務質素欠佳的問題。他們亦質疑當局有否充分諮詢的士業界，就該項建議凝聚共識。他們促請政府當局立即擱置該項建議，並成立一個由的士業界及其他持份者組成的多方工作小組，督導改善的士整體服務的工作。他們在會議上建議當局採取改善措施，例如讓以往表現良好的現有的士營辦商營運收費較高的優質的士車隊，以及實施違規記分制度，懲罰行為不當的的士司機。事務委員會為此通過一項由這些委員提出的議案，該項議案的措辭載於**附錄 V**。

7. 部分其他委員認為，在 5 年的專營期內，並不能確定專營的士是否能有效滿足公眾對更優質的士服務的需求。僅 600 部專營的士是否足以應付公眾需求，亦屬未知之數。此外，鑒於專營權設有 5 年期限及不能續期的性質，營辦商未必有興趣投資。

8. 關於委員以上關注，政府當局重申，推出專營的士的目標並非取替普通的士，而是提供多一個選擇，照顧社會對質素及收費較高的個人化點對點公共交通服務的新需求。政府當局會繼續在現有牌照制度下積極改善普通的士服務，並多管齊下，推出專營的士。在這方面，政府當局對委員及的士業界的建議持開放態度，包括設立有不同持份者參與的任何新聯絡渠道。

9. 雖然部分委員對推出專營的士的建議有保留，但其他委員則基於該項建議會促進競爭從而改善服務，歡迎該項建議。鑒於當局最初會推出 600 輛專營的士，他們相信普通的士司機的生計不會大受影響。此外，鑒於的士牌照屬永久性質，加上牌價高企，部分的士車主認為的士牌照是投資工具。增加的士供應可能有助遏止的士牌照的投機活動，並提供誘因，鼓勵的士車主改善服務。一名委員認為，長遠而言，政府當局應考慮改變的士牌照的永久性質或回購現有牌照。

10. 政府當局解釋，根據普通的士的現有牌照制度，的士牌照屬永久性質，在簽發時沒有附帶任何與服務質素有直接關係的條件。政府當局認為更可取的做法是透過推出專營的士，滿

足社會對更優質個人化點對點公共交通服務的新需求。至於普通的士的牌價，政府當局沒有責任將牌價維持在某水平。

11. 一名委員建議把現有的士牌照轉換為專營的士牌照，以減輕繁忙路段的交通負擔，並達致與的士業界雙贏的局面。政府當局回應時表示歡迎任何公司(包括現有的士營辦商)申請專營的士的經營權。此外，專營的士或能吸引部分私家車使用者乘搭，因而可能會減輕對道路交通的影響。

### 僱傭關係

12. 委員質疑規定專營的士營辦商須在專營權模式下與旗下司機保持僱傭關係的做法是否可行。他們指出，的士車主過往會聘請司機提供的士服務，但由於薪酬水平急升，以及有需要遵從《僱傭條例》(第 57 章)的規定，因此的士車主轉為透過出租的士收取費用。該等委員亦質疑是否維持僱傭關係，服務質素便會有保證。不過，一名委員表示，部分的士司機工會強烈要求專營的士營辦商與旗下司機維持僱傭關係，以致營運的士服務的風險不會轉嫁至的士司機。

13. 政府當局表示，雖然維持僱傭關係並非強制性要求，但該做法會較可取，而且在標書評審過程中會得到較高分數。一名委員詢問在標書評審過程中，維持僱傭關係所佔的比重為何。政府當局回答時表示，當局須因應持份者的意見，進一步擬訂具體細節。

### 專營的士的營運細節

14. 委員曾就專營的士的專營權條款、標書評審、為確保服務質素而設立的監察機制(例如在的士車廂內安裝閉路電視系統)、收費結構及收費調整機制作出查詢。政府當局回應時解釋，當局在評審專營的士的標書時，專營權費用的建議水平並非首要考慮因素，當局反而會把重點放在投標者的技術建議。此外，專營權模式能讓政府當局透過專營權條款監察營辦商的表現，以及對表現欠佳的營辦商施加懲罰甚至撤銷專營權。政府當局認為在訂定專營的士的收費水平和收費結構時，有需要在普通的士與專營的士的收費之間維持合理差距。日後如調整收費，須經行政長官會同行政會議批准，並經立法會以先訂立後審議的程序處理，才可實施新收費。

15. 關於在的士車廂內安裝閉路電視系統的建議，政府當局表示，若在的士車廂內安裝攝錄機系統不會影響車輛結構及行車安全，便無須向運輸署申請。政府當局察悉安裝攝錄機系統會涉及私隱保障的問題，並已就有關事宜向個人資料私隱專員公署作出查詢。由於強制安裝攝錄機系統的影響範圍廣泛，而公眾亦持不同意見，因此政府當局當時無意推行任何強制性安排。

### 出租汽車服務

16. 在 2017 年 6 月 16 日舉行的事務委員會會議上，部分委員深切關注在發展出租汽車服務方面，現行發出出租汽車許可證的機制存在限制。他們指出，出租汽車許可證的法定配額為 1 500 張，但當局只發出 650 張許可證。這些委員建議當局成立一個跨部門工作小組檢視有關事宜，並就共乘車輛進行公眾諮詢。

17. 政府當局解釋，雖然政府當局會就應用科技提供汽車"網約"服務持開放態度，但根據法例，任何人須領取有效的出租汽車許可證，才可以出租或取酬方式載客。因應公眾對出租汽車服務的意見，政府當局已完成研究可如何改善評審出租汽車許可證申請的工作，以便利新經營者進入市場及確保車輛質素。

### 在 2017 年 4 月 21 日的事務委員會會議上通過的議案

18. 在上述會議上，事務委員會通過 5 項有關推出專營的士的議案，當中包括在上文第 6 段提述的議案。該等議案的措辭，以及政府當局對該等議案所提事宜作出的回應，分別載於**附錄 V**及**附錄 VI**。

### **最新發展**

19. 在 2019 年 5 月 10 日的內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會研究《條例草案》。

## 相關文件

20. 相關文件一覽表載於**附錄 VII**。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2019年5月31日

## 普通的士和專營的士的特點比較

特點	普通的士	專營的士
1. 營運模式	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過簽發永久性普通的士牌照營運，牌照無須續期</li> <li>- 普通的士牌照並無訂立直接與服務質素有關的條件</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過五年期專營權的方式營運，專營權不能續期和不可轉讓</li> <li>- 透過專營權條款規管專營公司，而專營公司須監察其服務(包括司機)</li> </ul>
2. 數目	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 已簽發 18 163 個的士牌照</li> <li>- 普通的士牌照擁有權分散，現時約有 8 400 名牌照持有人</li> <li>- 約六成為個人，其餘為公司</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過批出三個專營權以營運共 600 輛專營的士</li> <li>- 每個專營權的車輛數目為 200 輛</li> </ul>
3. 收費	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 收費受規管，並須符合《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)的規定；或當以整段時間形式租用(即「包車」)時，由乘客和服務提供者雙方議定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 收費受規管，並須符合《專營的士服務條例》的規定(比普通的士高約五成)</li> </ul>
4. 司機	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 司機必須持有有效的士駕駛執照<sup>1</sup></li> <li>- 普通的士司機大多為</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 司機必須持有有效的專營的士駕駛執照</li> <li>- 司機必須完成有關專</li> </ul>

<sup>1</sup> 當局正準備修訂法例，要求的士正式駕駛執照的申請人，必須完成由運輸署署長指定並核准的的士職前課程，並通過該課程的考核。



特點	普通的士	專營的士
	自僱的租車司機或車主司機	營的士的職前課程，以及通過該課程的考核 - 司機會接受由專營公司提供的培訓 <sup>2</sup> - 鼓勵專營公司與司機建立僱傭關係 <sup>3</sup>
5. 經營範圍	- 普通的士按營運地區可分為三類：市區的士、新界的士及大嶼山的士(大嶼山的士可申請大嶼山封閉道路通行許可證，以便進入南大嶼山)	- 與市區的士相同；每間專營公司亦可獲發三至五張大嶼山封閉道路通行許可證，以便進入南大嶼山
6. 召喚安排	- 可以在街頭或的士站接載乘客，或透過預約服務(例如透過手機應用程式或電話)召喚的士	- 可以在街頭或專營的士站接載乘客，或透過預約服務(包括透過手機應用程式 <sup>4</sup> 或電話)召喚專營的士——這是專營公司必須提供的服務
7. 車輛類型	- 沒有在車價和輪椅上落設施方面就車輛類型作出規定 - 已購買有效的第三者風險保險 - 最多五個乘客座位	- 設有最低車價標準 - 每個專營權有最少五成車輛可供輪椅上落 - 已購買有效的第三者風險保險

<sup>2</sup> 根據專營權條款，專營公司必須為司機提供培訓。

<sup>3</sup> 專營權申請者如承諾與其轄下司機建立僱傭關係，會在標書評審工作中得到較高分數。

<sup>4</sup> 如進出南大嶼山，乘客才須輸入目的地資料，否則，乘客可自行選擇是否輸入目的地資料。

特點	普通的士	專營的士
		- 最多五個乘客座位
8. 車齡限制	- 沒有就車齡限制作出規定	- 上限為五年，以配合專營期
9. 全球定位系統裝置	- 沒有就全球定位系統裝置作出規定	- 必須配備全球定位系統裝置，以及儲存實時運作數據記錄，供政府查閱
10. 顧客服務及投訴處理	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 沒有就顧客服務或處理投訴渠道作出規定</li> <li>- 乘客可向運輸署及交通諮詢委員會轄下的交通投訴組提出投訴和意見</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 專營公司必須提供24小時顧客服務電話熱線，以及提出投訴和意見的電子渠道(例如電郵、網上意見表及手機應用程式)</li> <li>- 專營公司須在合理時間內回應投訴及意見</li> <li>- 乘客可在手機應用程式內就司機的服務給予評分</li> </ul>
11. 付款方式	- 沒有就提供電子支付方式作出規定 <sup>5</sup>	- 專營公司必須接受現金，以及提供最少一種電子支付方式

<sup>5</sup> 現時少部分的士營辦商有提供微信支付及支付寶等電子支付系統。

## 專營的士的收費結構及調整模式

專營的士的收費結構及收費調整模式的建議詳情如下：

### 收費結構

2. 我們建議專營的士可採用與現時普通的士相似的收費結構，分為落旗、跳錶以及其他收費<sup>1</sup>。收費結構的建議考慮到專營的士作為公共交通服務，以及參考其他城市的經驗，其收費結構須簡單清晰，以方便市民使用服務。我們了解有建議增加繁忙時段的附加收費，以使營辦商在繁忙時段更能有效地回應乘客的需求。事實上，現時在電召的士服務時或召喚的士服務的手機應用程式內，已可讓乘客在符合現行法例下按其需要提供額外的小費，加快特別在繁忙時間或有特別需要乘客的配對。現行的模式應可提供足夠的彈性讓營辦商有效地回應乘客的需求，因此我們不建議在試驗計劃下引入繁忙時段的附加收費。

### 收費調整機制

3. 參考現時普通的士的收費調整模式，我們建議收費調整由行政會議審議，並以先訂立後審議方式由立法會通過修例。處理收費調整的考慮因素可包括：

- (a) 需要確保專營的士營運的財務可行性，包括考慮收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持專營的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客對服務意見等方面在令人滿意的水平；
- (c) 需要在普通的士、其他公共交通工具，以及出租汽

---

<sup>1</sup> 其他收費包括運載物件及動物的費用，以及使用收費隧道、收費道路或收費區的附加費。

車的收費之間維持合理的差距；

(d) 市民對建議收費的接受程度；以及

(e) 專營的士收費結構 – 應為落旗首段車程收費較高，跳錶收費率則按不同車程長度而適度遞減。

4. 我們建議營辦商在專營權開展的首年內不可申請調整收費，此規定是考慮到專營的士的營運及財政情況須待經營一段時間後才可觀察。營辦商其後可按需要作出申請。

## 標書評審準則

在評審專營的士服務專營權的標書時，會考慮投標者能否符合各方面的強制要求，當中包括但不限於以下各項：

### 公司架構

- (a) 必須是根據《公司條例》(第 622 章)或舊有公司條例註冊的公司；

### 營運安排

- (b) 車隊車輛數目的最低要求；
- (c) 車齡限制；
- (d) 車隊的擁有權；
- (e) 車隊內的車輛最少五成可供輪椅上落；
- (f) 最低車價標準；
- (g) 設有所需車廂設施，包括安全裝置(例如電子數據記錄儀)、全球定位系統、USB 充電設施、免費 Wi-Fi 無線上網，以及最少一種電子支付方式；
- (h) 車輛可經手機應用程式或電話召喚，也可在街頭截乘；
- (i) 設有 24 小時客戶服務電話熱線；
- (j) 與司機維持僱傭關係或主事人與代理人關係；
- (k) 開放數據；

### 財政能力

- (l) 最低資本要求；以及

(m) 在專營期內提供財務擔保。

2. 由於良好服務質素是專營的士的重要一環，對於能夠承諾達到比強制要求更佳的標準的投標者，我們會給予較高分數，以鼓勵他們提供更高質素的服務。舉例來說，投標者如提議使用較環保的車輛、使用更多可供輪椅上落的車輛、提供更多創新和實用的車廂設施(包括安全裝置)、提供更多電子支付方式、與更多司機建立僱傭關係等，其標書會在評審過程中得到較高分數。

3. 政府會以投標者申請中的技術及財務建議作為評審基礎。由於我們強調專營的士須有良好服務質素，因此技術建議會在總分中佔較大比重(80%)，而財務建議則屬次要考慮，所佔比重較小(20%)。技術建議的擬議評分方法將涵蓋以下四方面(括弧內為暫定所佔分數)：

- (a) 公司管理能力及經驗(20分)；
- (b) 車輛質素、安全及保養(20分)；
- (c) 司機管理(30分)；以及
- (d) 服務提供和顧客服務(30分)。

## 《專營的士服務規例》的框架

《專營的士服務規例》(《規例》)的擬議框架如下：

- (a) **第 1 部**將訂明《規例》的生效日期和若干詞語的釋義。
- (b) **第 2 部**將載有關於指定專營的士站的條文。
- (c) **第 3 部**將載有關於專營公司一般責任的條文，以確保：
  - (i) 旗下所有專營的士均有有效的第三者風險保險單或保證單；
  - (ii) 提供專營的士服務的司機均持有有效的專營的士駕駛執照；
  - (iii) 專營的士車廂內均按照《規例》的規定，妥為展示特定的文件／通告(例如專營的士服務收費表、專營的士司機證等)；以及
  - (iv) 如乘客直接付款給專營公司，必須按照《規例》的規定，向乘客發出收據。

**第 3 部**亦會載有條文，訂明除非獲運輸署署長批准，否則專營公司不得收取《專營的士服務條例》所訂車費表以外的車費；亦不得拒載。另外，如提供專營的士服務的司機因觸犯《規例》所訂罪行而被定罪，而經證明是專營公司引致或指示該司機作出有關罪行，或該司機就有關罪行被定罪可歸因於專營公司的疏忽、不作為、罔顧實情或罔顧後果，則該專營公司亦會因未有履行其管理責任，而須承擔法律責任。

(d) **第 4 部**將載有關於專營的士司機一般責任的條文。專營的士司機：

- (i) 如沒有在專營的士內妥為展示司機證和適當通告，不得提供專營的士服務；
- (ii) 除非獲運輸署署長批准，否則不得收取《專營的士服務條例》所訂車費表以外的車費；
- (iii) 不得拒載；
- (iv) 不得未經租用人的同意，允許該人以外的人登車；
- (v) 不得拒絕或忽略租用人就駕駛專營的士前往任何目的地的要求；以及
- (vi) 不得兜客。

這部分亦載有條文，訂明乘客上落地點、專營的士站內行為、使用專營的士計程錶、發出收據，以及專營的士司機當值時的其他一般操守。

(e) **第 5 部**將載有關於乘客一般責任的條文，包括乘客使用專營的士服務時的一般行為(例如乘客不得故意妨礙或阻撓司機駕駛，或分散其注意力；不得故意毀損專營的士的任何部分等)，以及有關乘客繳付車費和配戴安全帶等方面的行為。

(f) **第 6 部**將載有關於運載物件及動物的條文，有關安排與普通的士類似。舉例來說，專營的士不得運載屬危險品或厭惡性的物件，亦不得運載未經牢固包裝的行李；專營的士運載動物與否，以及運載動物所根據的條款及條件，由司機酌情決定；如乘客獲准攜帶動物上車，而該動物對車輛造成損壞，則該乘客須負上責任，並就車輛的損壞作出賠償。



- (g) **第 7 部**將載有關於處理失物的條文。舉例來說，任何人如發現任何意外留在專營的士上的財物，須以該財物被該人發現時的狀態，將之交予專營的士司機或獲專營公司授權的人士。專營公司須妥為保管有關失物，直至失物由物主認領，或按照《規例》的規定處置。

## 二零一七年四月二十一日立法會交通事務委員會會議上通過 關於個人化點對點服務的議案

### 第一項議案

動議人：易志明議員

和議人：姚思榮議員、鍾國斌議員、何君堯議員及劉國勳議員

由於政府推出之600個新“專營的士”牌照計劃，並沒有解決普羅市民對提升整體的士服務的訴求；與此同時，增加600個新“專營的士”牌照只會進一步加劇路面交通擠塞的問題；而事前又沒有諮詢的士業界及立法會各政黨／團之意見，因而引致議會各政黨／團之批評及的士業界強烈反彈，故本會現嚴正要求政府擱置“專營的士”計劃，並盡快與的士業界及立法會各政黨／團組成工作小組，為全面提升的士服務水平制訂一個全面的方案。

### 第二項議案

動議人：陸頌雄議員

和議人：何啟明議員

本會支持政府提升的士行業的服務水平，唯在推出專營的士服務以前，當局應多加與業界溝通，並需確立專營的士營辦商與轄下司機僱傭關係為必要條件，否則難以透過改善司機生計及職業保障來提升服務質素；與此同時政府亦需要整體改變業界經營環境，其中包括放寬上落客限制、加強打擊“折扣的”及“白牌車”等違法行為，以多方面確保及提升的士服務。

### 第三項議案

動議人：莫乃光議員

本委員會對本港的士服務水平表示強烈不滿。香港人口和香港的交通需求均有增長，永久性可轉讓之的士牌照令現時香港的士牌淪為投資工具，的士司機卻須付上高昂租用牌照費用，缺乏改善服務的誘因。本委員會促請政府增加個人化點對點交

通服務，促進市場競爭，改革香港的士牌照制度，增加設有牌照時限、需定期續牌的“專營的士”。本委員會亦建議政府檢討出租車服務牌照，為網絡召車服務引入合適的規管制度，提升整體服務質素和為市民提供多元化選擇。

#### **第四項議案**

動議人：田北辰議員

鑑於政府將推出專營的士，為的士業界開拓新客源並提升業界質素，但必會增加路面車輛流量，而“優先舊牌轉新牌”可達兩全其美，所以應為必然條件之一。基於必須確保服務質素，政府建議5年專營權對確保服務質素作用有限，本委員會促請政府成立“優質的士督導和評審委員會”，成員代表業界佔少數，其職責是審視專營的士的申請，申請的條件包括但不限於安裝車廂閉路電視系統，符合相關條件就可批出專營權。若然某專營的士司機服務欠佳而屢次不改，「該」委員會有權隨時收回該牌照，令持牌者因投資受損而有所警惕。

#### **第五項議案**

動議人：劉國勳議員

面對市民對個人「化」點對點交通服務的質與量需求不斷上升，本委員會要求政府協助的士業界改善服務質素，加強從業員培訓，引入合適的業內服務質素監管機制，並檢討出租服務車輛的政策及法例，讓日新月異的召車服務模式可在合適的規管下經營，迎合市民需要。

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港添馬添美道2號  
政府總部東翼



**Transport and  
Housing Bureau**  
**Government Secretariat**  
**Transport Branch**  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.:  
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

電話Tel. No.: 3509 7211  
傳真Fax No.: 3912 4818

香港中區立法會道1號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
立法會秘書處秘書長  
經辦人：盧慧欣女士  
[傳真號碼：2840 0269]

盧女士：

#### 4月21日交通事務委員會 會議上所通過的議案

謝謝貴秘書處4月25日就上述事宜致運輸及房屋局局長的來函收悉。本局現作回覆。

我們自2015年11月起研究推行專營的士以來，透過不同渠道多次與的士業界團體、工會及其他持份者保持溝通，聽取多方面的意見，亦同時留意社會民意和輿論。總括而言，市民普遍歡迎推出專營的士，認為能為他們提供新選擇，期望新服務盡早推出。部分的士業界則擔心專營的士對現有的士行業帶來衝擊，認為即使要推行專營的士，也只應透過讓部分普通的士牌照轉換成專營的士經營權施行。當局不認同這個訴求，因它等同封閉市場，有違公開競爭的原則。

我們在4月21日向立法會交通事務委員會提交最新建議方案<sup>1</sup>。當中對去年的初步建議方案作出了一些合適的調

<sup>1</sup> 詳情見立法會文件第CB(4)666/16-17(05)號。

整，一來回應的士業界的關注和憂慮，二來也使專營的士更符合市民對更便捷及較高質素的「網約」服務的要求。

在該會議上，委員對優化個人化點對點服務的意見紛陳。通過的五項的議案中，一項要求擱置建議（七票支持、五票反對及一票棄權）。其餘的四項議案基本上在支持推出專營的士的同時，就執行細節提出不同的意見，例如：認為在推出專營的士的同時，應透過加強打擊違法行為、加強司機培訓及引入合適的業內服務質素監管機制，全面提升普通的士服務質素；認同新服務應以有別於現有牌照的新制度推出，亦應設有期限；認為政府應檢討出租車服務政策，為「網約」模式服務引入合適的規管制度，迎合市民的需要；認為政府應重新考慮規定專營的士營辦商須與轄下司機維持僱傭關係；以及考慮優先讓現時普通的士牌照轉換成專營的士經營權。

因應上述就專營的士諮詢立法會交通事務委員會的結果，以及社會上普遍支持的意見，我們的結論仍是透過推出專營的士可以回應社會上對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點服務的新需求。至於應否探索引入其他新服務（如受規管的網約車），則可視乎立法會將來審議專營的士法案的結果而決定。

然而，提升的士服務必須雙管齊下。普通的士收費較為廉宜，會繼續是普羅大眾主要使用之的士服務。推出專營的士後，18 000多輛現有的士仍會繼續是個人化點對點公共交通服務的主體。因此，一方面政府繼續致力改善現行的士服務質素及經營環境，當中包括（一）檢視現行各種的士違規行為的罰則；（二）永久放寬的士在時速70公里以下路段內的繁忙時段及「上午7時至下午7時或8時」限制區的停車限制；（三）延長司機證有效期；（四）修訂的士等駕駛執照申請人須持有效私家車或輕型貨車駕駛執照最少三年的規定，將規定改為最少一年，並要求申請的士正式駕駛執照的人士，須修畢由運輸署署長指明並認可的職前訓練課程及取得及格成績；以及（五）積極考慮提供資助予的士司機報讀培訓課程。上述措施預計可於兩、三年內推行。

另一方面，政府會繼續與的士業界維持緊密聯繫，我們建議在現有的士牌照制度下，透過全面改組現行運輸署下的優質的士服務督導委員會，加強與業界及其他重要持份者（包括例如運輸學會、乘客關注組織、消費者委員會、競爭事務委員會及勞工團體）的互動合作，推動改革及商討可行的配套措施。改組工即將展開。

上述措施屬《公共交通策略研究》下的建議之一。我們將在6月16日向交通事務委員會匯報《公共交通策略研究》的研究結果，並聽取委員會的意見。《公共交通策略研究》的研究報告可於運輸及房屋局網頁下載 (<http://www.thb.gov.hk>)。

運輸及房屋局局長

(吳慧鈞



代行)

2017年6月7日

**有關《專營的士服務條例草案》的  
背景資料簡介**

**相關文件一覽表**

會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
5.12.2012	立法會會議	葛珮帆議員就的士違規行為提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201212/05/P201212050268.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201212/05/P201212050268.htm</a>
--	--	王國興議員、鄧家彪議員及郭偉強議員於2013年11月18日就的士業界經營情況發出的聯署函件及政府當局的回應	CB(1)368/13-14(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-368-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-368-1-c.pdf</a> CB(1)611/13-14(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-611-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-611-1-c.pdf</a>
20.11.2013	立法會會議	鍾樹根議員就打擊使用手機應用程式提供的士車費折扣優惠提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201311/20/P201311200244.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201311/20/P201311200244.htm</a>
19.2.2014	立法會會議	王國興議員就的士司機駕駛時使用流動電話提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201402/19/P201402190426.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201402/19/P201402190426.htm</a>
16.4.2014	立法會會議	郭家麒議員就大嶼山的士服務提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201404/16/P201404160333.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201404/16/P201404160333.htm</a>
25.6.2014	立法會會議	郭偉強議員就打擊提供的士車費折扣優惠的措施提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/25/P201406250401.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/25/P201406250401.htm</a>

會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
--	--	易志明議員於 2014 年 7 月 24 日就電召的士手機應用程式對的士業界生意的影響發出的函件及政府當局的回應	CB(1)1910/13-14(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1910-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1910-1-c.pdf</a> CB(1)1963/13-14(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1963-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1963-1-c.pdf</a>
12.11.2014	立法會會議	郭偉強議員就提供的士車費折扣優惠提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201411/12/P201411120372.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201411/12/P201411120372.htm</a>
15.4.2015	立法會會議	蔣麗芸議員就打擊非法載客取酬提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201504/15/P201504140705.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201504/15/P201504140705.htm</a>
29.4.2015	立法會會議	易志明議員就召喚的士手機應用程式提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201504/29/P201504290227.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201504/29/P201504290227.htm</a>
16.6.2015	交通事務委員會	政府當局就《公共交通策略研究》——的士服務提供的文件	CB(1)1143/14-15(03) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150616cb4-1143-3-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150616cb4-1143-3-c.pdf</a>
		立法會秘書處資料研究組擬備有關選定地方的的士服務的資料摘要	IN13/14-15 <a href="http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1415in13-taxi-service-in-selected-places-20150612-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1415in13-taxi-service-in-selected-places-20150612-c.pdf</a>



會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
16.6.2015	交通事務委員會	政府當局提供的跟進文件	CB(4)106/15-16(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150616cb4-106-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150616cb4-106-1-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)165/15-16 <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/minutes/tp20150616.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/minutes/tp20150616.pdf</a>
17.7.2015	交通事務委員會	政府當局就公《公共交通策略研究》——的士燃料附加費提供的文件	CB(1)1306/14-15(03) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150717cb4-1306-3-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150717cb4-1306-3-c.pdf</a>
		立法會秘書處資料研究組擬備有關選定地方之的士燃料附加費的資料摘要	IN14/14-15 <a href="http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1415in14-taxi-fuel-surcharge-in-selected-places-20150713-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1415in14-taxi-fuel-surcharge-in-selected-places-20150713-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)228/15-16 <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/minutes/tp20150717.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/minutes/tp20150717.pdf</a>
--	--	田北辰議員於 2015 年 9 月 7 日就的士牌照事宜發出的函件	CB(4)1451/14-15(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1451-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1451-1-c.pdf</a>

會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
14.10.2015	立法會會議	莫乃光議員就規管出租汽車服務提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201510/14/P201510140389.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201510/14/P201510140389.htm</a>
--	--	莫乃光議員於 2015 年 10 月 9 日就網絡召車服務及共乘出租汽車服務發出的函件及政府當局的回應	CB(4)1517/14-15(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1517-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1517-1-c.pdf</a>  CB(4)92/15-16(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-92-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-92-1-c.pdf</a>
6.11.2015	交通事務委員會	政府當局就的士服務提供的文件	CB(4)119/15-16(08) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-8-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-8-c.pdf</a>
		政府當局提供的跟進文件	CB(4)267/15-16(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151106cb4-267-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151106cb4-267-1-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)513/15-16 <a href="http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/minutes/tp20151106.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/minutes/tp20151106.pdf</a>
20.1.2016	立法會會議	易志明議員就的士服務提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201601/20/P201601200615.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201601/20/P201601200615.htm</a>

會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
21.6.2016	交通 事務委員會	政府當局就公《公共 交通策略研究》《角 色定位檢視》——優 質的士及增加公共小 巴座位提供的文件	CB(4)1124/15-16(01)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/papers/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/papers/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)1315/15-16  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/papers/tp/minutes/tp20160621.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/papers/tp/minutes/tp20160621.pdf</a>
13.7.2016	立法會會議	梁美芬議員就優質的 士提出的質詢	<a href="http://www.info.gov.hk/gia/general/201607/13/P2016071200606.htm">http://www.info.gov.hk/gia/general/201607/13/P2016071200606.htm</a>
16.12.2016	交通 事務委員會	政府當局就的士加價 申請提供的文件	CB(4)285/16-17(05)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/papers/tp/papers/tp20161216cb4-285-5-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/papers/tp/papers/tp20161216cb4-285-5-c.pdf</a>
		在 2016 年 12 月 16 日 會議上議程項目"的 士加價申請"下通過 的議案	CB(4)335/16-17(05)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/papers/tp/papers/tp20161216cb4-335-5-ec.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/papers/tp/papers/tp20161216cb4-335-5-ec.pdf</a>
		政府當局就在 2016 年 12 月 16 日會議上議 程項目"的士加價申 請"下通過的議案(載 於立法會 CB(4)335/ 16-17(05)號文件)作 出的回應	CB(4)640/16-17(01)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/papers/tp/papers/tp20161216cb4-640-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/papers/tp/papers/tp20161216cb4-640-1-c.pdf</a>

會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
16.12.2016	交通事務委員會	政府當局提供的跟進文件	CB(4)480/16-17(01) <a href="http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20161216cb4-480-1-c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20161216cb4-480-1-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)513/16-17 <a href="http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20161216.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20161216.pdf</a>
21.4.2017	交通事務委員會	政府當局就《公共交通策略研究》《角色定位檢視》——個人化點對點交通服務提供的文件	CB(4)666/16-17(05) <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-5-c.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-5-c.pdf</a>
		立法會秘書處就香港個人化點對點交通服務擬備的背景資料簡介	CB(4)666/16-17(06) <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-6-c.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-6-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)1616/16-17 <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20170421.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20170421.pdf</a>
		政府當局就 2017 年 4 月 21 日會議提供的跟進文件	CB(4)1184/16-17(01) <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170421cb4-1184-1-c.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170421cb4-1184-1-c.pdf</a>

會議日期	會議	會議紀要/文件	立法會文件編號
16.6.2017	交通 事務委員會	政府當局就《公共交通策略研究》提供的文件	CB(4)1176/16-17(03)  <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170616cb4-1176-3-c.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170616cb4-1176-3-c.pdf</a>
		立法會秘書處就《公共交通策略研究》擬備的背景資料簡介	CB(4)1176/16-17(04)  <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170616cb4-1176-4-c.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170616cb4-1176-4-c.pdf</a>
		會議紀要	CB(4)177/17-18  <a href="https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20170616.pdf">https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20170616.pdf</a>

立法會秘書處  
 議會事務部 4  
 2019年5月31日