

《專營的士服務條例草案》委員會

政府就法案委員會在 2019 年 11 月 18 日會議席上 所提事項作出的回應

本文件載列我們就法案委員會在 2019 年 11 月 18 日會議上討論的回應。

的士使用情況

2. 現時，全港共有 18 163 輛的士，包括 15 250 輛市區的士、2 838 輛新界的士及 75 輛大嶼山的士。運輸署每年均會就三類的士的服務水平進行調查，以了解的士服務的供求及行業運作的情況。2019 年的調查在 5 月至 6 月期間於全港 100 個主要的士站和 36 個路邊觀察點進行。市區和新界的士服務在平日的需求較大，故調查針對平日的服務水平進行，至於大嶼山的士服務，由於需求不少屬週末的休閒性質，故調查除了在平日進行外，亦在週末進行。與 2014 年的同類調查結果比較，市區的士和新界的士乘客的候車時間在 2019 年雖稍有增加但幅度並不明顯，而大嶼山的士乘客在 2019 年調查的候車時間則比 2014 年有所縮短¹。

3. 整體的士服務營運方面，運輸署曾於 2019 年 7 月在全港營運中的石油氣加氣站進行的士營運調查²，

¹ 根據 2019 年的調查結果，市區的士乘客在路旁的平均候車時間保持為 2 分鐘，在的士站的平均候車時間由 1 分鐘變為 2 分鐘。新界的士乘客在路旁的平均候車時間由 4 分鐘變為 6 分鐘，在的士站的平均候車時間保持為 1 分鐘。大嶼山的士乘客在路旁的平均候車時間在平日及週末由 14 至 15 分鐘變為 10 分鐘，在的士站的平均候車時間在平日及週末由 1 至 3 分鐘變為 2 分鐘。

² 全港絕大部分的士均使用石油氣作為燃料，只有 4 輛的士是採用汽油或汽油與電混能作燃料。

共有 13 579 輛市區的士、2 465 輛新界的士及 72 輛大嶼山的士到石油氣加氣站加添石油氣，即全港共有 16 116 輛的士在調查期間營運，出車率約為 89%。運輸署估計在 2019 年 7 月約有 2 040 輛的士是暫停營運，即佔全港 18 163 輛的士的整體車輛約 11%。計及部分的士因進行定期檢查或維修而未能投入服務，實際上可能因為司機人手不足而在沒有人承租的情況下被閒置的的士數目應低於 10%。運輸署沒有就日間及晚上營運的的士數量的細項資料。

4. 至於的士的平均每日乘客人次，由 2019 年 4 月至 6 月期間約 869 000 人次，下跌至 2019 年 7 月至 9 月期間約 855 000 人次，跌幅約為 1.6%。

5. 運輸署曾就個別遊客較多之的士站進行實地調查。然而，運輸署並未有備存有關全港遊客乘坐的士的數據。針對遊客與非遊客的分布，運輸署稍後會就三類的士在全港多處進行一次全面的調查。

優質的士車隊認證計劃

6. 香港的士業議會曾於 2019 年 8 月向政府建議推出「優質的士車隊認證計劃」（下稱「認證計劃」），在毋須修訂現有的法例的前提下，協助業界組織優質車隊，提升現有的士的服務質素。根據認證計劃建議，政府須委任優質車隊認證委員會（下稱「認證委員會」）並制定認證條款（例如聘請一名專業車隊管理人員負責管理至少 100 輛的士、有司機培訓課程、有釐定收費的機制、有手機應用程式或電話召喚的士服務、的士車齡在 5 年以下、車內提供免費無線上網、為乘客提供不同非現金支付車費方式等）。認證委員會須定期審批認證計劃的申請，向符合認證條款的的士車隊予以認證。獲認證為優質的士車隊可享有特別待遇，

例如可使用巴士專線、可使用額外的上落客設施、全面開放限制區方便乘客上落、向使用輪椅乘客發放津貼等。認證委員會亦須定期審查已獲認證車隊的表現報告，如發現有車隊違反認證條款，會作出警告及採取罰則，甚至被剔除認證。

7. 我們留意到認證計劃下部分擬議的認證條款參考了專營的士方案的建議(例如有關車齡限制、司機培訓課程、免費無線上網、手機應用程式或電話召喚服務的要求等)。獲認證的優質的士車隊服務始終受現行的士營運模式所限，是否參與認證計劃及符合認證條款只屬自願性質，並需視乎車主及司機的意願或表現而定，服務質素未能在法律及根本制度上得到保證。當出現違反認證條款的情況，除了將車隊剔除認證外，亦缺乏制度化的機制向車隊施加罰則，以及長期確保車隊的服務質素。

8. 認證計劃當中有部分建議可能涉及修訂現有法例或實際上並不可取：

(一) 釐定收費機制

9. 認證計劃提到優質車隊的目標乘客是願意付較高車費獲取優質服務的人士，建議獲認證的車隊可有其釐定收費的機制，並在乘客上車前展示預計收費。在現行法例框架下，獲認證的的士車隊本質上仍然屬於的士車輛類別，須按法例下訂明的的士收費水平按錶收費。運輸署亦有一套既定機制審批的士業界提出的加價申請。因此，在不修訂現有法例的情況下，獲認證的車隊只可按法例訂明的的士收費水平按錶收費，不能另訂的士收費水平。

10. 至於現行法例所容許的「包車」安排，的士登記

車主必須以整段時間租用形式提供服務，服務收費亦須由提供和接受服務雙方自行議定，同時必須嚴格遵守相關法例要求。

(二) 容許認證車隊使用巴士專用通道

11. 巴士是最有效率和載客量最高的路面集體運輸工具。為了便利市民大眾，政府在適當路段劃設了巴士專線，減少巴士服務受交通擠塞影響，從而確保其班次的穩定性。若放寬獲認證的的士車隊使用巴士專線，可能會影響巴士專線的整體效益、有限路面空間的交通流量，以至其他道路使用者。故此，政府認為放寬的士使用巴士專線的建議並不可取。事實上，政府已在全港不同地點設置了的士上落客點，並在交通情況可行的情況下放寬部分禁止停車限制，讓的士使用及上落乘客，以方便他們營運及提升服務質素。

(三) 增加的士上落客點及全面開放禁區予的士上落客

12. 運輸署會按交通情況和地區實際需要，並在平衡交通流量、上落客貨活動及泊車需求等各項因素後，在適當路段加設不同停車限制區，以保持交通暢通。為協助的士業界改善經營情況，運輸署已成立的士禁區研討小組，定期與業界代表舉行會議，並就業界提出增加的士上落客設施及要求放寬停車限制區的建議作出詳細研究，在交通情況可行的情況下作出適當配合，方便的士業界營運。然而，考慮到設立停車限制區可有效控制及管理交通流量，我們認為全面開放停車限制區予獲認證的的士車隊上落客的做法並不可取。

(四) 向輪椅乘客派發津貼

13. 現時，部分業界為乘客(包括輪椅乘客)提供預約「包車」服務，並會收取預約費用以應付較高的服務成本。認證計劃因此建議政府向輪椅乘客派發津貼，以支付相關預約費用。事實上，現時法例並無就輪椅乘客及普通乘客劃分不同的士收費水平，而行動不便人士所攜帶上車的輪椅和拐杖亦不需額外收費。有關派發津貼的建議安排將涉及繁複的行政安排，尤其是界定何謂合資格的輪椅人士，必須小心研究考量。

專營的士方案

14. 相對而言，政府透過試驗計劃推出專營的士服務，以專營權條款為服務水平定下統一的標準，使政府可對營辦商的服務水平(尤其在司機的服務質素方面)在制度上作出更有效的監察，從而讓專營的士的整體服務質素得到長期、充分的保證。營辦商(及司機)會受法例及專營權規管，若未能達到專營權所訂的服務水平或標準，政府可按法例對營辦商施加經濟罰則，甚至撤銷專營權。專營權條款在體制上可與時俱進，政府可於每次就新專營權招標前作出檢討及修訂。

15. 我們必須再次強調，專營的士與普通的士在公共交通系統中的市場定位不同，兩者相輔相成，優勢互補。日後普通的士依然是提供個人化點對點公共交通服務的主要工具，其收費水平是市民大眾較有能力負擔的，我們亦樂見並鼓勵業界自發以車隊形式營運，並引入各種監察車隊內司機服務質素的措施，以提升服務水平。同時，政府一直與業界保持緊密溝通，積極提升的士服務質素。運輸署已於2018年1月成立的士服務質素委員會(下稱「委員會」)，作為一個多方平台，討論及推行各項推動改革的策略及措施，以提升

現有的士的服務質素。運輸署及委員會同意業內服務表現優良的的士服務管理團隊應獲認可及讚揚，因此已擴大了本年度的士服務嘉許計劃，除頒發獎項予優秀的士司機外，亦增設獎項頒予服務表現優良的的士服務管理團隊，表揚提供良好的士服務的司機及服務管理團隊。運輸署會繼續與的士業界攜手合作，透過委員會推展各項提升的士服務質素及改善營運環境的措施。

16. 至於有的士業界曾提出將部分普通的士牌照轉換成專營的士經營權的建議，透過現有普通的士「先行先試」，而非就新專營權進行招標，我們就專營的士方案諮詢的士業界意見時已多次解釋有關建議並不是簡單課題，在概念和操作上也牽涉複雜的法律和財務等問題，例如：

- (i) 法律上，兩種的士的規管框架根本不同，現有的士牌照是根據《道路交通條例》發出，「牌照」有價，屬永久有效，可自由轉讓；而專營的士則會以專營權經營，設有時限，不可轉讓，可被政府收回，並需要透過新的法律框架推行。業界提出以的士牌照轉換成專營的士經營權的建議，是希望在現有牌照制度下透過收取較高的收費以提供較高質素的服務，屬完全不同的安排。我們固然鼓勵業界在現有制度下提升服務，但在現有的士牌照擁有權分散的前提下，即使容許普通的士轉換成專營的士經營亦無法根本地解決難以集中管理服務質素的問題，故政府認為仍須以專營權引入新的的士服務營運模式。
- (ii) 財務上，現有的士牌照是由公開招標的方式發出，價高者得。牌照可自由買賣，不同車

主購入的士牌照的價格不一，因此每輛的士以專營的士模式經營的成本亦不同。而專營的士服務下的專營權有時限，不可轉讓，營辦商須繳交其投標時所建議的專營權費用。上述會令兩種牌照的經濟價值有所不同。普通的士牌照持有人是否願意向政府交出現有永久牌照，以換取設有時限的專營的士專營權實屬疑問。

17. 此外，考慮到公開競爭的原則，政府認為只讓現有的士轉換為專營的士的建議等同封閉市場，實際效果是窒礙引入新的經營者和的士數目的有序增長，有礙的士市場公平發展，並不可取。既然社會上對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點公共交通服務有一定的需求，政府認為必須引入一定數目的專營的士，而非透過讓部分現有 18 000 多輛的士轉換成專營的士經營權。事實上，現有的士營辦商亦可投標申請專營的士專營權，而具備在香港營運的士及其他公共交通服務經驗的投標者，其申請將可獲得較高分數。

運輸及房屋局
運輸署
2019 年 12 月