



香港金鐘

香港特別行政區立法會

《專營的士服務條例草案》委員會

致各委員：

HKTaxi 自 2013 年成立至今一直為的士業和廣大市民服務，現時擁有超過 6 萬名註冊司機，每月處理超過 150 萬張訂單，近年更一直推動電子付款在網約的士普及化，過去 12 個月已錄得過億的交易額，同時我們亦從事的士管理業務多年，擁有管理逾 200 台的士經驗，清楚了解到司機和乘客的不同需求，亦收集了不少資訊，特意來函分享一些對《專營的士服務條例草案》的意見。

近年，市民萌生了對嶄新的點對點出行方式的需求，同時對傳統的士服務之期望亦不斷提升，但傳統的士牌照制度令政府不能作出有效率的監管，導致出現「不願加，不會減，不能改」的怪現象。現在草案雖未能全面開放的士市場，亦非對出租汽車許可證的制度進行大革新，但總算是對封閉多年之的士市場打開新出路，最終得益的將會是可以有更多選擇的普羅大眾。我們認同方案中為的士服務尋找新出路的大方向，但要有效確保新服務的質素，還需要在多方面作出配合。

首先，我們認為必須要考慮到用家希望能夠「有車坐」的最基本要求。根據政府目前的建議，3 個專營的士營運商總共能營運 600 輛專營的士，這數目對於整體逾 1.8 萬輛的的士市場而言其實非常有限，以我們的經驗估算，需要有更多的數量才可以做到有效率地配對預約。若能夠在牌照的試驗期內，加入不同的評估準則，保留政府在期內批准再增加專營的士數量的彈性，相信到時候可以更及時地滿足廣大市民的需求。



在「牌照年期」方面，現在草案提出的專營權只有 5 年時間，營運商要達至合理的商業規模並不容易，故此我們提議延長兩至三年，並加入讓優秀的營運商優先續牌的條款，令專營的士成為一個可持續發展的新模式，與傳統的士互補不足。

另外，專營的士牌照比傳統的士牌照有更多的限制，如年期、轉讓、新的監管罰則等等，所以應該在營運上給予更多靈活性，例如可彈性調節車費、降低採購車輛的限制(七人車)、可更自由地在不同地點上落客等等。

最後我們希望大家可以考慮到，創新求變往往會為市場帶來突破及震盪，可能會令人猶豫甚或卻步，所以正正需要一個有法可依的環境，讓大家公平以及良性地競爭，不斷改善服務，才會為社會帶來最佳的成果。

順祝

政安!

HKTaxi