

《專營的士服務條例草案》委員會

政府就法案委員會在 2020 年 1 月 6 日會議席上 所提事項作出的回應

因應委員於 2020 年 1 月 6 日會議上的要求，本文件載列我們就競爭事務委員會(下稱「競委會」)所提交意見(立法會文件編號: CB(4)222/19-20(05))的回應。

2. 政府知悉競委會就《專營的士服務條例草案》(下稱「條例草案」)向法案委員會提交意見，進一步闡述該會對《條例草案》中特定條文的看法，並就推行更廣泛的行業改革提供參考資料。當中附件 A 分別就(一)設定車費的方式、(二)專營的士數量及試驗期長短、(三)小費，以及(四)其他考慮因素提出不同建議。

(一) 設定車費的方式

3. 競委會認為政府應透過具競爭性的程序鼓勵投標者以最低收費互相競爭，而非強制為專營的士設定較高車費。首先，我們必須強調普通的士及專營的士在公共交通系統中的定位各有不同。普通的士是個人化點對點公共交通服務的主體，供應最多，收費水平相對較能照顧大眾的消費力；專營的士的主要客路是消費力較高的乘客群，數目不會太多，為市民提供普通的士以外的另一選擇，以滿足社會上對質素較佳並具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。

4. 由於專營的士服務標準較高，服務水平亦有較嚴格規定，經營成本會因而較高。因此，專營的士的收

費水平須提供足夠及合理誘因令營辦商及司機可長期維持優質服務。同時，為普通的士和專營的士之間設立一定的收費差距有助清晰確立兩者在市場上的不同定位，以免因定位模糊而影響現時公共交通服務之間得來不易的生態平衡。然而，考慮到專營的士本身仍屬公共交通服務，故收費水平亦不能太高。

5. 經考慮上述因素，以及推出新服務營運上可能存在的一些未明朗因素(例如乘客需求、新服務在運作初期有待適應，以及燃料價格波動)，政府現時建議專營的士收費水平應較普通的士高約五成。我們理解競委會希望在釐定收費水平時引入競爭元素所表達的關注。若法案委員會審議《條例草案》的最終共識為專營的士收費可具備一定彈性，或可在招標過程引入適當的競爭方式釐定收費水平，我們願意在有需要時進一步研究其可行性，小心考慮和平衡各持份者的意見及有關做法的影響等，特別是考慮相關建議如何清晰區分專營的士和普通的士在市場上的不同定位。

(二) 專營的士數量及試驗期長短

6. 競委會認為不應在《條例草案》中訂明專營的士的數目上限，並應提前於專營的士試驗期兩年內作出檢討，視乎情況增加專營的士數目以反映市場需求。

7. 政府原則上同意日後需按實際需求檢討專營的士數目。然而，由於專營的士是一項新服務，具體成效及市場反應有待服務推出後始能確定。若過早作出檢討，可能未能充份及準確地反映實際營運情況，亦令營辦商難以有效地作出財務估算。因此，我們認為較合適的做法是在試驗計劃結束後，因應試驗期間社會對專營的士服務的反應，在諮詢不同持份者後透過修訂法例調整上限，使新的專營權可更有效回應需

求。事實上，在《條例草案》清晰訂明專營的士數目的做法與適時檢討及調整有關數目，兩者並無矛盾，有關安排反而有助回應的士業界對專營的士數目的關注。

(三) 小費

8. 至於競委會對容許專營的士營辦商收取小費的關注，我們必須強調該小費必須在符合法例要求的情況下由乘客自願向營辦商提供，營辦商在任何情況下不能主動向乘客收取小費，此做法與現時普通的士的安排相同。事實上，我們要求專營的士營辦商必須提供召喚服務的手機應用程式，根據乘客所在位置分配車輛，並且規定除非乘客自願，手機應用程式不得要求乘客輸入目的地。這些安排的目的，就是要杜絕現時市民乘客經常詬病的個別的士司機拒載及揀客的問題。此外，為確保營辦商可維持適當的服務水平以應付每日的乘客需求，專營權條款會要求營辦商在每日不同時段達到不同的營運車輛比率，例如超過九成的車輛須於繁忙時段提供服務等。因此，我們認為應該不會出現專營的士營辦商或司機選擇性接載願意提供小費的乘客的情況。

(四) 其他考慮因素

9. 競委會認為專營權的安排可能導致首輪營辦商永久持有專營權的情況。事實上，為專營的士設立專營權期限(現建議五年)，正正是要打破以往普通的士牌照永久有效的框架。在現時建議的方案下，當專營權年期屆滿後，曾經經營專營的士的營辦商亦須與其他有興趣經營專營的士的公司重新競投新的專營權。專營權重新招標時，政府會按當時的營運環境、社會關注事項等，適當地調整所涵蓋的評審項目，務求令

投標安排及評審程序以公平及具透明度的原則進行，為所有投標者提供一個公平競爭的環境，同時能夠遴選出質素較佳的投標者。若新加入的營辦商所提出的技術建議相比其他投標者(包括曾經經營專營的士或其他公共交通工具的營辦商)更有質素，在競投專營權的機制下絕對有機會成功獲批專營權加入專營的士市場。這亦有助促進營辦商之間的競爭，達致持續提升專營的士服務質素的效果。

10. 最低資本要求方面，政府在決定相關水平時須考慮該水平能確保營辦商日後有足夠的財政能力營運專營的士的同時，不會令入場門檻過高。我們認為現時建議五千萬的最低資本要求應可平衡上述考慮。政府會在正式就專營權招標時訂定確實的最低資本。

11. 服務質素要求方面，政府在專營權的機制下可透過專營權條款清晰訂明服務標準及水平。這些質素要求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，以回應當時的社會需求。現時建議的服務標準(例如車廂設施¹、至少五成可供輪椅上落的車輛、「網約」安排、24小時客戶服務電話熱線等)旨在為乘客提供較高質素的服務，以便利市民使用專營的士出行。

總結

12. 正如早前我們於《條例草案》的立法會參考資料摘要中指出，我們明白競委會從競爭角度提出的意見，但亦須強調引入專營的士本質上絕對不會令的士市場競爭減少，反而有助促使普通的士業界進一步提高其服務質素。現時《條例草案》中的專營的士方案，

¹ 政府鼓勵專營的士營辦商採用更多元化的車輛種類及車廂設施提供服務，但仍須根據現行的士的載客人數規定，最多可載客5人。

包括所建議的收費模式及水平，專營的士的數目及營運細節，為政府多年來諮詢業界及其他不同持份者，並平衡多方面考慮後所建議的方案，旨在回應社會上對服務質素較佳及具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求，為市民提供普通的士以外的另一種選擇。在制定政策過程中，除了競爭方面的考慮，政府亦必須一併考慮的士業界的意見、乘客需求、服務標準及要求、專營的士營辦商的營運效率及財務可行性等多方面的因素。

13. 與此同時，政府會繼續透過的士服務質素委員會與的士業界攜手合作，討論各項在現行的士牌照制度下的改革策略及措施，提升整體的士服務質素。

運輸及房屋局

運輸署

2020年1月