

立法會
《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》小組委員會
會議紀要

日期：2024年6月3日(星期一)
時間：上午10時45分
地點：立法會綜合大樓會議室2A

出席名單

出席議員及官員和列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。

(會議程序的[逐字紀錄本](#)載於[附錄2](#)。)

I. 與政府當局舉行會議

政府當局向小組委員會簡介《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》。此項附屬法例旨在修訂租用市區、新界及大嶼山的士的收費率，經修訂的收費率由2024年7月14日起生效。

2. 小組委員會就此項附屬法例進行討論，政府當局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序):管浩鳴議員、易志明議員、田北辰議員、何俊賢議員、何敬康議員、李世榮議員、楊永杰議員、陳紹雄議員、梁文廣議員、郭偉強議員、李鎮強議員及陳家珮議員。

跟進行動

3. 小組委員會已完成研究此項附屬法例的整體優劣及原則，以及完成逐項條文審議。小組委員會不反對此項附屬法例。

延展審議期

4. 小組委員會同意由主席在2024年6月12日的立法會會議上動議一項議案，將此項附屬法例的審議期延展至2024年7月10日的立法會會議，讓小組委員會能在上述審議期完結前向內務委員會匯報小組委員會的商議工作。

立法時間表

5. 小組委員會察悉，若上述擬議議案獲得通過，主席將會在2024年6月28日的內務委員會會議上匯報小組委員會的工作。就修訂此項附屬法例作出預告的期限為2024年7月3日。

II. 其他事項

6. 議事完畢，會議於中午12時結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2024年6月20日

立法會
《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》小組委員會
會議

日期：2024年6月3日(星期一)
時間：上午10時45分
地點：立法會綜合大樓會議室2A

出席情況

出席(小組委員會委員)

陳恒鑾議員, BBS, JP (主席)
何俊賢議員, BBS, JP
易志明議員, GBS, JP
郭偉強議員, JP
李世榮議員, MH, JP
李鎮強議員, JP
吳傑莊議員, MH, JP
梁文廣議員, MH
陳家珮議員, MH, JP
陳紹雄議員, JP
楊永杰議員
管浩鳴議員, BBS, JP
何敬康議員

列席(非小組委員會委員)

田北辰議員, BBS, JP

缺席(小組委員會委員)

陸頌雄議員, JP

出席官員

議程第I項

運輸署署長李頌恩女士, JP
運輸及物流局副秘書長2李碧茜女士, JP
運輸及物流局首席助理秘書長12郭善兒女士
運輸署助理署長/管理及輔助客運馮惠筠女士
律政司高級政府律師林嘉璐女士
運輸署總運輸主任/的士策劃1黃培中先生

列席秘書

總議會秘書(4)2劉素儀女士

列席職員

助理法律顧問8容芷羚小姐
議會秘書(4)2馮曦瑜小姐
議會事務助理(4)2林潔文小姐

立法會
《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》小組委員會會議
逐字紀錄本
Subcommittee on
Road Traffic (Public Service Vehicles)(Amendment) Regulation 2024
of the Legislative Council
Verbatim record of meeting

日期：2024年6月3日(星期一)
Date: Monday, 3 June 2024

時間：上午10時45分至中午12時
Time: 10:45 am to 12:00 noon

地點：立法會綜合大樓會議室2A
Venue: Conference Room 2A of the
Legislative Council Complex

主席：各位委員，早晨，我們現在時間已到，也有足夠法定人數。現時請官員進入會議室。

今早，我收到邱達根議員要求退出本小組委員會，我同意了。

有意提問的議員，現在可以按下按鈕。我現在請官員進入會議室。我們歡迎運輸署署長李頌恩女士、運輸及物流局副秘書長李碧茜女士，以及其一眾同事。

我們歡迎政府代表進入會議室。現在我先請政府當局介紹《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》的內容。請署長。

運輸署署長：多謝主席。各位委員，早晨。政府在今年5月14日向立法會提交了《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》，調整市區、新界和大嶼山的士的收費。我們知道市民近年對於的士服務的質素非常關注，政府也非常重視市民的意見。因應社會的期望和的士業界的情況，政府早前檢視了的士的整體營運和管理，而且自去年開始陸續落實措施，提升的士的服務質素，當中包括引入的士車隊制度、加強打擊司機違規行為等。 [000501]

在落實的士車隊制度方面，的士車隊的牌照申請剛剛在上星期五結束，業界反應積極，我們一共收到15份申請書。這顯示業界有不少有心人希望做好的士服務，我們會小心評核每一份申請，希望在今年7月可以公布申請結果，令車隊的士盡早投入服務。

我們相信引入的士車隊制度，透過就着車隊的車輛、司機和服務質素水平施加管理的要求，將有助於改善行業的生態，推動業界良性競爭，同時也能回應市民對於的士服務質素的關注。

另外，有議員建議我們強制在所有的士車廂內安裝攝錄系統，當司機和乘客發生爭拗時，可以提供到一些客觀的證據，保障雙方的權益，這樣也有助於提升的士服務質素。在這一方面，我們正積極研究這項建議，也計劃在今年內諮詢的士業界

的意見。

除了上述的措施外，要促進的士業的長遠健康發展，並維持的士服務的穩定供應，以滿足市民對於點對點交通服務的需求，我們有需要即時檢視的士收費和營運的財務可行性。市區、新界和大嶼山的士的業界在去年3月達成了共識，並向政府提出了加價申請。運輸署隨即收集有關的士業界的營運數據，並按機制審視了業界的加價申請。

分析顯示，除了市區和新界的士的租車司機之外，其他的士從業員的實質淨收入均較2019年下跌，當中又以出租車主的情況為最差。有關數據已載列於立法會參考資料摘要第9和第11段。

從數據中，我們可以看到，在現行的士收費之下，的士業界的確難以維持營運的財務可行性。我們在今年4月，已就的士加價申請諮詢了立法會交通事務委員會的意見。有不少議員注意到的士業界正面對艱難的經營環境，認為的士加價並非不合理。其後，我們也諮詢了交通諮詢委員會。該會委員普遍認為有合理的理據增加的士收費，並支持政府的加幅方案。行政會議考慮相關的因素後，在今年5月14日批准市區、新界和大嶼山的士調整收費，落旗收費將會增加2元，而落旗後首段和後段跳錶收費，分別會增加2角和1角。根據這個方案，市區、新界和大嶼山的士收費的平均加幅，分別是8.86%、9.56%和10.92%，而加權平均加幅為8.98%，明顯低於業界提出的16.7%加幅。

政府的方案已充分考慮了市民的接受程度、的士營運成本的轉變和從業員的收入，以及的士和其他公共交通工具的收費差距，同時也平衡了業界的財務可行性和公眾的接受程度。調整收費可以增加前線司機的收入，吸引更多多新人入行，同時也會減輕的士業界面對的財政負擔。

至於生效日期方面，視乎立法會的審議，新的士收費將自今年7月14日起生效。

主席，我的介紹到此為止。

主席：好的，謝謝。我現在請委員提問，每人連問連答4分鐘。我先讀出發言次序：管浩鳴議員、易志明議員、田北辰議員、何俊賢議員、何敬康議員、李世榮議員、楊永杰議員、陳紹雄議員、梁文廣議員、郭偉強議員、李鎮強議員。各位議員連問連答有4分鐘時間。現在請管浩鳴議員。

管浩鳴議員：多謝主席。主席，我發言不是要針對任何人。老實說，我個人認為的士加價並不是一個問題，不過，如果加價後仍舊是這樣子，那麼我覺得大家已忍受太久了。的士最大的問題——主席，我相信大家都知道，香港其他交通工具在區內都是首屈一指的，例如在準時度各方面，以至服務都是一流的。不過，的士真的令人“頭都痛埋”——遊客抵港後通常第一時間看到機鐵，但是很多人不懂得如何乘搭機鐵，因此便一定會尋找的士，可是的士的問題卻真的令香港幾乎顏面無存。所以，對於加價，我是絕對支持的。不過，在加費背後，如果只是有空便來向我們要求加費，其他問題卻不改善，繼續這樣下去確實“搞唔掂”。

所以，主席，我想請政府考慮兩個問題，第一，政府一直不願意為的士設立分級收費，例如說增設“豪華版”的士，我不太明白這樣為何不可行？特別是旅客所需的7人車，很多亞洲城市都有提供。第二，為了吸引新人入行，主席，可否考慮不再要求的士從業員必須持有的士駕駛執照？簡單來說，例如所有人只要持有車牌3年即可。主席，因為以往最主要是擔心司機不懂路，但現在大家都知道，只要使用手機便可知道行車路線。所以，我認為可以藉放寬要求來吸引年青人嘗試入行，這樣總好過現在“塘水滾塘魚”，不知道“滾”到何時。多謝主席。

主席：我們請運輸署回應。署長。

運輸署署長：多謝議員的意見。我們同意的士業不是單靠加價便可處理其服務問題。我們都很清楚聽到市民對於的士服務質素的要求，認為當中有些從業員尚未達標，所以我們在這方面需要多做工夫。我們剛才在開場發言時提到，我們早前得到了議會的支持，將會引入的士車隊制度。我們會為組成車隊的營運商提供一些彈性，容許他們按其市場策略提供一些較豪

華的服務。例如，我們要求他們引入一些較豪華的車輛用作的士來營運。對於預定行程，我們也容許他們向乘客收取一筆在計程車錶顯示的車費以外經雙方同意的較高收費。這樣做是希望業界在現有服務以外，可以按其市場策略提供一些另類或者更加高質的服務。這與議員剛才提出的建議方向一致。我們希望在車隊制度落實時，確實會看到有這一類服務提供。

關於司機入行方面，我們早前已實行了一些措施，務求將入行門檻放鬆一點。例如，報考商用車輛駕駛考試的資格中，持有駕駛執照的年期已縮短至一年。我就這方面分享一些數字，推行這項措施後，2023年的士駕駛考試的報考人數較2019年增加了15%至17%。未來，當我們為業界營造到一個較好的營運環境，而他們也透過一些新的車隊服務滿足到更多對點對點服務的不同需求時，希望他們(計時器響起)能建立車隊的形象。我們有信心透過司機培訓提高的士司機的形象，從而有效吸引更多新人入行。

主席：好的，謝謝。易志明議員。

易志明議員：多謝主席。我翻查了過去20年的士收費調整的幅度，並將其與我們的累積通脹作比較。以市區的士而言，的士收費調整幅度仍然落後於累積通脹，這是第一點。過去12年，的士收費調整幅度大致上接近累積通脹——我指的是過去12年，但以過去20年來計算仍然落後。與運輸行業比較，的士司機的薪酬仍然滯後。 [001431]

大家從政府當局的文件可見，的士司機目前每月平均收入約為19,100元至21,800元，平均是20,450元(即2萬元多一點)；相對於運輸行業的中位數24,800元低了大約17.5%。大家都必須明白，受僱的司機還享有其他的僱傭福利，例如年終雙糧、強積金、年假、法定假期、醫療福利等，這些合計大約相當於薪酬的20%。換句話說，今天的的士司機因為是自僱人士，其薪金或整體收入與一個受僱的職業司機相比，兩者相差了大約三成多。

司機的收入當然視乎乘客量而定。隨着鐵路不斷擴展和“白牌車”肆虐，根據運輸署的數字，雖然整體公交乘客量已經

回復到高峰期的1 200萬人次，但是的士的乘客量只有大約70萬人次。的士乘客量在高峰期曾達到130萬人次，其後一直下跌，與最近的100萬人次相比，也下跌了三成，回復至疫情前的大約八成而已。

有人說，市場調整收費之後，一般得益的是車主，的士司機是沒有“着數”的。如果這是事實，過去12年的3次加價就不會出現司機收入有所增長，而車主收入則每況愈下的情況。從政府當局的文件可見，上一次加價後，司機收入增長了大約2,000元，但車主收入則下跌了大約48%，現在非常艱難。

之前3次加價，每一次的士司機的收入都是有增長的：第一次多了大約3,000多元；第二次大約1,000元；第三次，正如剛才所述，大約多了2,000元。然而，到今時今日，的士司機收入才不過大約21,000元，即20,000元的水平而已。

除了個別例子外，現時的車主、車行一般都會在加價後先觀察司機實質收入的增長，然後才決定是否調整車租。根據我的觀察，絕大部分業內人士已經跟隨了這個做法，尤其是在大家都知道現時業界面臨司機短缺的情況下。如果你有本事加車租，我會立即把車匙還給你，轉而去隔鄰租車。所以，在這方面，市場是有一個定律的，而不是好像某些人說，加價是沒有“着數”的，只是“益”車主而已。

我當然很明白，正如剛才“管牧”所說，市民對的士服務有意見；而事實上，的士業界同樣對“黑的”非常討厭，也多次要求政府要求法庭重罰。可惜，每次都只是罰款三兩千元，這樣是沒有辦法解決的。法例本身規定的最高刑罰是即時停牌，而業界都希望能立即停違法司機的牌照，不要讓其“攪亂檔”。所以，我們不能因為小部分的害群之馬而不讓他們加價，懲罰所有好的司機，我認為這是不恰當的，我當然也希望各位支持這次的加價調整。

另外，剛才署長也提到，我們最近審議關於“電子牛肉乾”的法例時都有討論過，而運輸及物流局亦承諾會於今年年底前來立法會交代一下，會否仿效澳門安裝一系列防撞和CCTV監察系統，我絕對相信這樣會有助於打擊“黑的”的非法行為，以提升的士服務水平。我希望署長真的會在今年年底回來向

我們交代此事(計時器響起)，而我也相信立法會是支持的。多謝主席。

主席：我想這已很清晰了。署長，關於車cam方面，你有否補充？

運輸署署長：雲端攝錄系統方面，我們現時正在進行研究，包括參考不同地區的執行方法。事實上，我們正在進行多方面的檢視，因為這牽涉到在車廂這麼狹小的空間內攝錄，所以有私隱的考慮。我們需要詳細研究：要錄取甚麼影像？在甚麼權限下可以使用相關紀錄？業界是否負擔得起安裝的成本，還是需要提供一些資助？就這幾方面，我們都正在進行研究。我們會在今年內諮詢業界，也會回來議會作交代。 [001839]

主席：多謝。田北辰議員。

田北辰議員：多謝主席。的士於2017年加價，增幅為10%，一直到2022年才再加價，那5年每年平均只是加價約2%，與通脹掛鈎。5年之後，這10%已全消化了，所以，在2022年7月時，即兩年前再提出加價大約13%，我認為是合理和應該支持的。 [001918]

但是，這次加價與上次只是相隔兩年，還要加價14%，對此我真的很難支持。原因很簡單，上次已加價13%，按邏輯，現時每年通脹介乎2%到3%，理應還餘下9%讓你撐下去，“捱多幾年”才再加價，而且你前後兩年的增幅加起來高達27%，市民的薪酬肯定沒有增加那麼多，對嗎？我也幾乎能肯定兩三年之後，又會以的士保費一直上升，的士業界承受不了為理由，又再申請加價，那麼加起來的剩餘累積幅度可能是通脹的5倍，數目越滾越大，乘客怎麼辦呢？難道又是乘客“硬食”所有加幅？

我認為在現時的制度下，行會只視乎業界的財政狀況審批，而不理會市民的負擔能力和通脹的關係，簡直是完全失控，是沒有邏輯和不可持續的做法。當然，政府批准加價，一定是看到業界的困難，我也看到。我認為的士加價以抵銷通

脹，這是完全沒有問題的，只不過抵銷通脹那一部分由市民負擔。但是，這次加價的理由是要維持業界生態，我支持的——如果他們有問題而你亦已將其全盤納入考慮，我是支持的，但問題是高於通脹的差額由誰負擔。

我們實政圓桌認為，政府作為港鐵大股東，應該利用其收取的股息收入補貼的士高於通脹的加幅，因為某程度上業界的困難是源於鐵路“發達”了，導致部分市民多乘搭鐵路而少乘搭的士。另一個令的士乘客量減少的因素，大家都說過了，就是服務質素不好。政府即使要補貼，也不是沒有條件的。一定要施加條件，例如要求為所有年齡高於75歲的司機設定每日工時的上限，以及要求所有的士在車內安裝CCTV，以減少意外，這樣有助減輕車輛保費一直上升的情況。另外，有了CCTV拍攝司機的情況，司機便不敢作出拒載、超速等違規行為，否則就要被罰款，這些大家都說過了。

現在的士業界要甚麼，你看過“唔掂”就批准，批准後便要市民來承擔，而你就變了“無牙老虎”，因為你無權強迫業界做甚麼。但是，現在的情況很簡單，市民只是承擔通脹，如果高於通脹，你便與業界坐下來商討——說清楚，如果你要求我承擔這一part，我便會要求你做甚麼，這才是我們做事應有的方式。

坦白說，我剩餘的時間不多，我想着想着，如果的士乘客量持續下降，豈不是會逐漸變得像渡輪？主席，渡輪現時是怎樣？是需要政府補貼的。如果政府不補貼渡輪，那些乘客如何出行？現在整個的士行業人似乎逐漸傾向於渡輪那種狀況，對嗎？因為乘搭的士的人次越來越少，所以你便採用渡輪的方法來處理的士加價。*(計時器響起)*

主席：好的，或者我們請署長簡單回應。多謝。

運輸署署長：首先，我不承認沒有理會市民的負擔能力，我們作整體考慮的時候，是考慮了多方面的因素。當然，我們確實有考慮到的士業界營運成本的變化和狀況，以及怎樣的收費水平可以令市面上有穩定的點對點個人化服務提供。正因如此，政府現時方案比業界申請的加幅降低了很多。業界提出

[002323]

的是16%以上，而我們現時的方案僅為8%多。

但是，我也同意業界除了透過增加收費，也應自行採取其他措施，包括控制成本和提升自己的服務質素，以吸引更多乘客量。這些都是我們認為他們必須做的事情，而不能僅依靠加價。

主席：好的。

田北辰議員：我絕對不是反對的士加價，如果業界有問題，而你又“睇過盤數”，我便相信你，問題是由誰出錢而已。

主席：好的，我認為你已清楚表達你的意見了，你希望政府提供一些補助。

何俊賢議員。

何俊賢議員：多謝主席。其實某程度上，我是比較同意易志明議員的方向。坦白說，我們住新界的，雖然有時會在電視上看到警察拘捕那些“劏客”的司機，但事實上數量不算太多，而自己遇到的，九成都是好司機。問題源於政府在管理的士司機的制度方面非常鬆散，對害群之馬的懲罰也不高。其實，香港很多法例亦出現類似情況，例如非法捕魚，被抓到只是罰款幾千元，然後又繼續偷捕。害群之馬被罰後又重新作惡，令市民對整體的士行業帶有非常負面的觀感。 [002432]

其實政府審批加價，可以使用一個很簡單的方程式，計算通脹和成本後便可以得出一個數目。但是，過去10年，我在議會一直看到政府如何“啞”這些加價。通常業界要求加價5元、10元，而政府審視後，通常只批准加價2元，很少批准加價5元。這反映出政府顧及了市民的感受，甚至跳出了數據，以平衡社會的觀感——如果加價2元、3元，市民會很“嘈”；而且考慮到最近的士司機又被罵，又多拘捕了五六個。我是有這樣的看法的。政府是否有數據，支持你為何批准加價2元呢？文件中雖有寫到的，但有關內容很“虛”，沒有很實質的數字。

第二，我認為特區政府在管理的士牌照的制度方面，是否可以下點工夫呢？當然，你剛才提及過安裝車cam和推出優質的士車隊等措施，但是很多這些措施尚未看到成效。現時市民對提升的士服務的最大要求，是希望不需攜帶現金支付車費。你們能否將某些要求寫入牌照要求中？不一定要指明某種方式，只需要求的士接受某種類型的付款方式即可。否則，你們無法協助的士業界開拓客源。當局經常說需要依賴的士的個體戶推行相關工作。例如，他們喜歡增設八達通便自行增設，但這樣的做法無法使整個行業的質素得到整體提升。

我不知道政府在這方面是否擁有權力，但在其他行業，政府卻有很多權力。例如，出現H5N1或豬流感時，你們喜歡在豬牌上添加甚麼便添加甚麼，我們都“冇得聲”。然而，為何對於這些行業，你又不選擇採取有助於行業建立形象的措施呢？可否先回答我這兩個問題。多謝主席。

主席：好的，多謝。請署長。

運輸署署長：關於牌照的條件，何議員，在現有的士發牌制度下，我們未有空間施加條件。然而，我們可以透過我們未來的措施，即引入車隊牌照制度——這不是對的士牌照，而是對將來發出的車隊牌照施加條件。其中包括剛才議員提到的，的士車隊必須提供電子支付方式，這一要求也將納入車隊牌照中，我們會要求車隊提供最少兩個電子支付的途徑。

[002711]

除此之外，我們也還將透過車隊牌照要求提供改善司機質素的培訓。在車輛車齡方面，會要求有多少percent的車輛在新加入車隊時不得超過3年，或要求提供一定數量能接載輪椅乘客的車輛……

何俊賢議員：不用再對我說這些了。

運輸署署長：……這些條件都為了提高其服務質素。

何俊賢議員：這是另一個制度。但是，你要明白，並不是全部的士都會加入車隊，所以，仍然有大部分的士是不受你這種制度所規管。而市民是無從選擇的，我不會知道我“截”的那輛的士是接受現金付款、信用卡付款，還是其他方式付款。因此，這隻“怪物”仍然存在，我們每年都會回來繼續爭拗，而(計時器響起)的士整體的服務質素卻不能得到提升。你們要成立一個小組再次研究一下，甚至重新引用法例，或者審視是否可以通過法例做到一些工作，而不是說一句我沒有辦法便算，法例是可以修訂的。多謝主席。

[002812]

主席：希望政府聽到關於電子支付那個問題。

何敬康議員。

何敬康議員：多謝主席。我知道這次會議是因應的士加價所涉及的修訂規例的變動而召開的，但是，我也期望特區政府就這次的士加價對業界的好處多作解釋。會議的參考資料提到，考慮的士加價申請的主要準則，包括需要維持的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客服務意見等方面在可接受的水平。在此，我盡量避免問一些很久以前的資料，請問在上一至兩次加價之後，特區政府有否檢視過的士服務有否真正達到文件提及的這5項準則？

[002853]

又或者，在每次加價實施之前，政府有否預期達到某些效果，例如加價會為前線司機帶來多少收入增幅等？如果政府沒有訂立這些相關的指標，我們又怎能知道加價是否真的可以令的士業界受惠？當中包括的士司機的待遇，以及享用服務的乘客是否會因為加價而受惠呢？

如果加價之後，在繁忙時間仍然很難截車，又或者司機拒載等差劣的行為仍然沒有改善，其實只會令市民對於的士行業更加反感。市民亦不會認為加價會對的士服務帶來正面的影響，更不要說帶來改善。最後，只會造成矛盾加劇，反而變相慢性傷害的士行業。所以，我希望就這次加價，特區政府多交代加價前後的預期情況和檢視準則。多謝主席。

主席：署長。

運輸署署長：多謝議員的意見。就每一次的加價申請，運輸署都會透過不同方式了解業界的營運狀況，使我們能夠根據不同的考慮準則好好考慮如何處理每次的加價申請。雖然我們可以根據的士“錶頭”了解的士的行程和收費的分布情況，但我們也會定期向業界進行不同調查，從而知道他們的成本變化情況。關於其他考慮因素，包括在車輛供應方面，我們每年都會在站頭進行一個關於乘客等候的士時間的調查，以了解供應情況是否充足。這些都能幫助我們在考慮加價申請時有一些數據參考。

[003107]

至於加價之後對業界有何幫助，我們分析這次建議的加幅，是希望業界的不同從業員，包括租車司機、車主司機和出租車主3方面都能在營運上和收入方面較以往得到改善。這樣才能使業界得以維持其財務可能性，使他們繼續願意提供穩定的服務，滿足市民對點對點服務的要求，並為這個需求帶來穩定的供應。我們認為需要在業界不同的從業員之間取得平衡，讓他們的收益都可以有所增加，因此我們便建議現在的增幅。每次加價，我們都會*(計時器響起)*進行相關的調查。

主席：李世榮議員。

李世榮議員：多謝主席。主席，我認為對於的士問題，其實應該要有一套“組合拳”去處理才行。即是應該幾方面的事宜一起處理、推出，同步進行，才會對整體的士業界有所幫助。將的士保險、車cam、車隊和收費這幾方面的事宜一併討論，才可以幫助到業界。但現在政府一開始便先行加價，而在處理其餘3方面的事宜實際上未見成效，因此所得結果令市民對於這次加價感到不滿。的士加價，再加上有小部分的士從業員的服務質素問題，確實造成了一些不理想的情況。因為從市民的角度來看非常簡單，他們乘坐的士所講求的是性價比這一方面，現在大家也經常在計算性價比。因此，加價之後，再加上有小部分的士從業員的服務質素問題，其實市民眼中會覺得現在的性價比已降低了。所以剛才我為何說需要有一套“組合拳”，

[003301]

是要加上處理那幾方面的事宜，相信這樣才能令服務質素提高。

我非常同意剛才同事提出設立分級制度的意見，我認為這是一個值得考慮的措施。透過分級制度，“乖”的、好的、服務質素較高的的士從業員不會受影響；同時也能讓其他可能是下一級收費的的士從業員看到，原來只要略為提升服務水平，就能增加生意和收入。這樣，他們就會有一個目標，提供稍高收費的的士服務。所以是否可以以“組合拳”的方式來處理呢？關於這方面，我希望稍後署方在回應時能說明有否考慮，或者是否會探討分級制度的可行性。

另外一點，我也要反映的是，加價時應考慮到市民的感受，特別是那些必須乘坐的士的一羣人——社福中的傷殘人士、照顧者和長者，他們需要乘坐的士前往覆診。這次加價對他們來說，是“硬食”的。我只是想告訴署方，有這一羣人，而且這群人的數量不少。根據政府統計，照顧者的人數達到四五十萬人，因此，每次加價對他們來說都是“硬食”的。謝謝主席。

主席：署長。

運輸署署長：多謝議員的意見。關於分級制度，正如我剛才所解釋的，我們引入的士車隊制度的想法是相類似的。我們計劃首批發出不少於5個的士車隊牌照。每個牌照的車隊營運時，其實有空間根據自身的服務定位及目標客源來設定自己的服務水平。這些車隊可以選擇提供優質的服務，並與顧客擬定收費水平。實際上，我們為這些車隊提供了空間，視其表現而定。如果它們做得好，就能在業內與不同的車隊進行內部競爭。我們希望透過的士車隊制度引入一種內部的良性競爭。

[003537]

議員剛才提到的組合想法，實際上正是我們在整個的士業界及整體行業營運的長遠發展中非常認同的做法，也即是需要多軌進行。因此，除了引入車隊外，我們還認為需要加強對行為不規矩的的士司機的執法工作。為此，我們之前已提高了罰則。幾方面的措施都需要同步進行。關於車cam方面，剛才我已提到，我們目前正在進行(計時器響起)研究，並計劃在今年內諮詢業界的意見。

主席：謝謝。楊永杰議員。

楊永杰議員：多謝主席。市民對於這次加價其實沒有甚麼意見，但最大的意見是，加了價後，“條氣不太順”，因為的士服務的質素仍然沒有甚麼大改變，仍然有出現“黑的”、拒載甚至挑選客人等情況。

[003707]

這次加價的主因，剛才署長也提到了，是由於保費上升，這是主要的問題。我們應該要解決保費上升的問題，如果無法解決，未來很快又要加價，因為保費持續上升。保費上升的原因是意外發生率增加和claim保險的人數增多。那麼，我們是否可以建立一個名為“的士從業員黑名單”的機制呢？過去曾有“黑的”紀錄，甚至經常發生交通意外的的士司機，是否可以納入這個黑名單，讓車行的車主能夠辨識，原來這是一位屢犯的司機，可以選擇不租車給他。否則就會像現在這樣，只要對方有眼、有耳、有鼻，願意租用你的車，你就會將車輛租給他，這樣保費當然會上升。當局是否會建立這樣的機制，讓車主都能知道“這是衰人，不要租車給他”，從而降低保費呢？

除此之外，當然署長剛才也提到未來將會有的士車隊，我相信這確實將會改善的士服務質素。不過，你算一算，每個的士車隊牌照營運300輛車，乘以5個牌照，總數只有1 500輛車，相較於1萬多輛的士而言，是“零頭”。其實，即使在這方面有所改善，如果整體情況沒有改善，也是無用的。當局提到安裝車cam，我相信這有助於減少兜路和乘客糾紛。但問題在於，像挑選乘客和拒載這些情況，即使你安裝了車cam也無法看到。有朋友告訴我，下班時間去一些商業區(即寫字樓區)，會看到的士排成長龍、“冚晒旗”，這是因為他們都在等待接收的士App call，通常只接長途而不接短途。當局需要監察這些情況，因為市民最大的怨氣源自這些問題。為甚麼在整條街上看不到有“開晒旗”表示願意載客的的士，而是全部“冚晒旗”呢？因為這些的士司機要等人call他們的車，他們會選擇接最長途的車程。這些問題我們都需要改善，我也期望業界要好好監察這些情況。否則，坦白說，下次你加價時，市民“條氣不順”，最後迫使大家轉而選擇乘搭Uber(即網約車)，這並非市民所想的。

許多的士從業員提出現在應打擊Uber，我想引用《蘇乞兒》這套電視劇的結尾情節來與大家分享。在劇中，皇帝問蘇乞兒是否可以解散丐幫，讓乞丐的數目少些。蘇乞兒回答皇帝說：“取決於你”。同樣地，網約車數量並不取決於市場狀況，而是取決於的士從業員的服務質素。如果的士從業員提供的服務是好的，網約車其實是可以消失的，因為網約車的收費比的士還要高昂。多謝主席。

主席：署長。

運輸署署長：議員提出了幾個問題，首先是有關保險方面的問題。我們分析了業界的營運數據，發現車主保險費上升是一個最主要的原因。在與業界商討時，我們明確表示，要處理這個問題，始終要從源頭着手。他們需要做好自身的風險管理，無論是他們自己的車輛質素，還是司機的駕駛態度和技能，都必須從源頭做起。當然，我們也希望透過車隊，提升對司機的管理。至於剛才議員提到的名單，正是在車隊中，如果車隊營運商能知道自己管理哪些司機，就可以篩選出那些他們認為駕駛態度良好的司機(計時器響起)加入車隊，從而改善風險管理。我們希望車隊營運商與保險公司商討保費時，能採取一些風險分隔的措施，以此降低保費。我們希望從這個方向能為他們提供幫助。

[004023]

另外，議員剛才提到仍然存在許多拒載和其他不規矩行為的情況。簡單來說，我們對於這些情況是有所了解的。因此，我們已經針對4項較嚴重的罪行(包括濫收車費、拒載等)加重了罰則，相關罰則已於去年生效。此外，在今年9月，我們將實施的士司機違例記分制度。對於行為不良的司機，我們設立了一個記分制度。一旦的士司機被記的分數達到某個分數，他們將被暫時取消的士駕駛執照的資格。

主席：黑名單方面，希望你們考慮一下。

陳紹雄議員。

陳紹雄議員：主席，首先我很高興政府表示積極研究強制要求的士車廂安裝攝錄機，甚至考慮建立一個中央雲端平台。我期望政府能夠盡快進行這項研究，並希望能快點回來向立法會提交相關建議。無論當局允許的士業界調高的士收費的幅度有多大，又或如何提升服務水平，我們都期待有一些措施來提供協助，讓的士司機和乘客透過創新科技應用來改善的士服務質素。

另外，關於這次的士加價申請，政府批准的士業界增加收費約2元。我理解的士業界面對着多種因素，包括收入增幅低、營運開支(如保險費用、維修費用等)的大幅上升。為了確保的士營運的財務可行性和可持續性，政府對於的士業界提出的加價申請作出了回應，基本上是差不多中間落墨。大家同事們剛才都分別提到，市民所關心的是加價有否與服務質素掛鈎。市民最擔心的是，加價後的士服務沒有改善；乘客雖然多付了錢，但“氣就照受”。當然，有不少的士司機的服務是不錯的，但的士業界始終存在着害群之馬，導致怨聲載道。

我希望藉此機會審視，在政府審批的士加價幅度時，如何能夠在加幅合理的情況下平衡到市民的接受程度，同時又可以確保的士營運財務的可行性和可持續性。我先前在事務委員會的不同討論階段都追問了政府關於加價幅度是否合理的問題。除了署長和文件中提到考慮了一連串的因素外，能否更具體加以說明，署長？目前政府容許的士業界加價約2元。如果政府容許業界加價1元，或者甚至容許加價3元，這些不同的加價幅度分別對的士業界(包括的士司機或車主的收入)以及對市民帶來的價格需求會有何影響呢？這一點非常重要，這讓我們議會甚至市民大眾可以衡量這個加幅是否合理。現在的加價申請(包括以前的加價申請)給人的感覺像是討價還價，業界“開天殺價”，然後等待“落地還錢”，這樣的觀感並不好。我也認為政府並不是以這個態度處理一個加價申請。

因此，署長能否更具體地說明，根據當局的分析，如果允許業界加價1元、2元、3元或其他加幅，在你們的預算和估算中，未來的士司機或車主的收入是否會因而有若干程度的改善？我希望了解這些更詳細的資料。謝謝主席。

主席：署長。

運輸署署長：多謝議員的提問。我們處理的士加價申請，確實涉及一個多因素考慮的機制。政府當局文件的第 3 段載述了我們主要的 5 類考慮因素。事實上，我們並不是依據一個方程式的模式來處理，而是需要作多方面的平衡。簡單來說，我們目前採用的是一個“2-2-1”加價方案。我們已考慮了幾方面(計時器響起)。首先，我們認為業界提出的要求和訴求一定超出了市民所能接受的程度，這是我們非常重要的考慮因素。同時，在處理加幅時，我們也要幫助車主控制成本。雖然目前的加價幅度——我可以向議員說，從車主的角度來看——其實還未必能回到 2019 年的水平，但我們仍然認為有需要給予他們一定程度的加價幅度，以減輕他們在營運成本方面所面對的困難。

[004539]

另一方面，我們希望這個加價方案可以讓業界的不同從業員——主要是租車司機、車主司機和出租車主這 3 類——都能夠分享加價後的成果。我們認為這是平衡了多個方案的結果，真的並非按照一個方程式來處理。現在我們認為“2-2-1”這個方案可以讓這 3 類從業員都能夠分享到加價後的效益。

主席：梁文廣議員。

梁文廣議員：多謝主席。現在我們討論的士加價的情況，猶如我所形容的，打了一個“困籠”，陷入了一個循環。市民並非完全不接受的士加價，因為社會氣氛和的士行業的經營環境大家都已經看到了。然而，市民卻不完全接受，問題在於的士服務並沒有進步，的士司機管理也沒有做好，這導致市民寧願無聲抗議。由於一些害群之馬，市民轉而使用網約車。而大家知道現時網約車的收費比的士還要高昂，換句話說，市民使用自己的荷包來進行抗議。簡單來說，這是對的士行業司機管理不善——目前政府對此做得不夠好——進行一種無聲的抗議。這顆“老鼠屎”弄壞了這鍋粥，不僅影響了外界對的士行業的觀感——剛才署長一直提到，希望能增加前線的士司機的收入，然後吸引新人入行——但這顆“老鼠屎”弄壞了這鍋粥後，大家

[004704]

對的士司機的觀感並不佳。當一個行業的形象不佳時，如何吸引新人入行呢？現在這種情況就像是打了一個“困籠”，陷入了一個死胡同。

因此，有兩方面的問題。首先，當然是了解的，在日後實施的士司機違例記分制度後，將會有多項措施對違規司機進行處分。然而，仍有部分案件或情況需要在法庭上處理。當局是否應研究增加刑罰，而不是像現在這樣，每次只是可能罰款數千元就了事？因為我們收到了一些個別的投訴，主席，希望容許我舉一個例子。有一位外地遊客從會展往灣仔，隨後又從灣仔再往機場。上車後，的士司機才向該遊客開價700元。請想一想，當你攜帶着全部行李上車時，司機所要的費用是正常乘搭的士費用的一倍。請想一想，即使將有關司機入罪，他也只需付數千元的罰款。該名司機做10宗案件也足以收回成本。因此，在這方面，目前的罰則看來是否不足呢？

第二是，如何提升的士司機整體的行業形象或的士行業的整體形象？在加價後，無論是車主、司機還是主管部門都應制訂一些計劃來提升的士行業的整體形象。這樣才能讓市民和遊客對我們有信心，相信我們希望正面地處理好的士行業。我認為，這是我們往後需要做的工作。

最後一點，剛剛新加入的問題是關於保費。剛才提到成立車隊之後，希望可以有一個優質的士司機名單，並期望能實現保費分隔，與保險公司進行洽商，以降低車隊的士的保費。我想了解一下，運輸署在這方面是否有扮演中間人的角色，是否有計劃協助安排未來的車隊與保險公司進行洽談，還是讓他們自行洽談？如果讓他們自行洽談，我擔心保險公司不會理睬他們，因此希望有關部門能夠處理這事宜。多謝主席。

主席：署長。

運輸署署長：多謝議員的提問。行業的形象方面，我們知道過去的而且確存在一些害群之馬，因此市民對的士業界過往的服務可能不太滿意。但是，我們剛才也聽到，並且感到很高興的是，有議員肯定了我們有不少的士從業員在提供良好的服務。的士車隊牌照的申請剛剛結束，我們共收到了15個申請，

[005022]

這讓我們感到鼓舞。營運的士車隊並不容易，因為我們對他們施加了許多要求。然而，業內人士仍然願意提交申請，這顯示了他們有心提升服務質素。我們(計時器響起)向前看，希望他們能夠真的做得好。事實上，運輸署設有的士服務質素委員會，而香港的士業議會也主動舉辦了許多活動，旨在改善的士業界的形象，以及為旅客和市民提供的服務。其中包括早前可能大家都聽說過的，在蘭桂坊或五一黃金周期間，在山頂纜車站推行的“的士大使計劃”。香港的士業議會在本周也將與業界舉行“的士禮貌運動”的啟動禮。這些都是具體的措施，可見業界內有有心之人希望將整體業界的形象重新建立起來。在明年的士車隊真的落地時，也將有一些實質的改變再讓市民看到。我們希望的士車隊能帶動整個業界朝向更好的方向發展。

主席：郭偉強議員

郭偉強議員：多謝主席。首先，我同意大家的說法，即對“黑的”必須嚴打。對此，大家都沒有人會幫忙說話，也應該有多重就罰多重，甚至可以考慮建立黑名單等措施。然而，我們現在討論的是的士加價問題，政府已清楚交代，這次加價的主要原因是為了維持的士的基本營運，主要是由於保費的增加。其實透過這次加價，司機能增加的收入並不多，並隨時會被“白牌車”蠶食市場，使他們得不償失。事實上，根據政府當局的文件，一名的士司機的平均每月收入約為兩萬元左右。若要養家或養妻活兒，這筆收入基本上是不夠的。即使加價，也無助解決這個問題。很多從事司機行業的代表都表示，不如轉行駕駛巴士，因為駕駛巴士的收入也有兩萬多元。再不是，如果真的要養家，不如轉行做建造業，因為建造業的收入相對較高。所以，這是為何現在大家發現，從事駕駛的士工作的往往是一些較年長的人士或退休人士，這是的士行業的生態。如果不改變這種生態，說甚麼都沒有用。

[005154]

所以，這次加價基本上不可能帶來脫胎換骨的轉變，也不能期望通過這次加價能夠使服務突然有很大的改善。歸根究底，正如各位議員同事都一致同意的，我們必須打擊“白牌車”。如果不打擊“白牌車”，即使的士服務有所改善，也難以

看到出路，也難以看到政府會嚴打“白牌車”。的士業界人士會問，即便他們改善了服務，如果收入沒有增加的話，這一切努力又是為了甚麼？因此，大家都看到打擊“白牌車”成為重中之重的要務。

剛才有議員同事提到，如果的士服務改善了，就不會有“白牌車”，但事實上並非如此。事實上，由於的士司機的收入長期處於較低水平，的士業界真的無法吸引年輕人入行。“白牌車”司機自由自在，想開工就開工，不想開工就不開工，而且他們基本上有車可用，不會增加額外成本，卻能獲得額外收入，這是一場完全不對等的競賽。同時，由於“白牌車”的存在，政府原本應該成為管理或管制持牌的士的責任人。但由於政府在打擊“白牌車”方面“放軟手腳”，政府處於一個非常尷尬的位置——既無法完全杜絕“白牌車”，又要監管的士，的士業界便聲稱他們的處境很艱難。這使得政府在做事時無法“落重藥”，也畏首畏尾。所以說到底，是要打擊“白牌車”。希望政府及各部門能夠加強溝通，加強跨部門執法，從根源着手。如果能夠杜絕“白牌車”的話，由政府全權負責管制持牌出租的士，才能根據政府的想法或回應市民的訴求進行根本的改革。多謝主席。(計時器響起)

主席：請署長簡單回應。

運輸署署長：打擊“白牌車”是我們將會繼續進行的行動。我們一直與警方保持緊密聯繫，而從過往的經驗可見，一旦警方成功檢控，他們都會予以公布，希望這能對業界起到阻嚇作用。去年12月，我們獲得議會的支持，提高了對“白牌車”的罰款額、延長了吊銷車輛牌照的期限，並提高了監禁期。由於這些罰則是新生效的，我們將密切關注成功檢控的數字，並留意法庭判決的相關案例，以了解是否有些案例真的會判處較重的刑罰。

[005559]

主席：李鎮強議員。

李鎮強議員：多謝主席。香港雖然是一個很細小的地方，但卻

[005645]

擁有 18 163 輛持牌的士在街道行駛，這些的士分為“紅的”、“綠的”和“藍的”。這樣一個細小的地方，還區分不同類別的的士，實在是一個較為特別的現象。在的士擁有者中，有 8 000 名屬於個體戶——單頭車主；而在的士行業中其實有區分車主、車主司機以及純司機的不同崗位。剛才有些議員提到，的士司機的平均收入為兩萬元。不過，大家想一想，雖然他們的收入是兩萬元，但他們沒有假期、沒有病假、沒有福利，甚至沒有強積金等，才有兩萬元的收入。這樣是否夠競爭力呢？相信市民可以深思一下。的士司機很多時候因為收入不多，可能會無所不用其極，甚至走偏門，以賺取更多的收入。因此，出現了一些害群之馬，導致“黑的”、兜路等情況，他們這樣做都是為了增加收入。剛才有很多議員提到“一粒老鼠屎掉進一鍋粥”的問題，我們應該如何處理呢？這些“老鼠屎”主要體現於兩方面：第一方面是一些存心欺騙、詐騙，甚至故意佔人便宜的司機；另一方面，有些司機因年齡或疲勞問題導致意外發生，使保險費上升。今時今日，很高興看到政府終於有少許“落水”。所謂“落水”，是指政府引入的士車隊制度，這可視為改變的一根稻草。在這根稻草中，我們未來一定要審視我們的 KPI，並考慮是否能夠打鐵趁熱。剛才提到有 15 個車隊參與競標，但實際上只能選取四五隊。因此，這次是否可以增加車隊數量，從而改變的士行業的生態呢？這個建議真的值得你們回去深思一下。

政府“落水”後可以採取哪些措施呢？我認為可以從幾方面入手。首先，在科技方面，無論是車cam、能追蹤行車路線的電子咪錶，還是錄音設備，正所謂“真金不怕紅爐火”，這些都能減少乘客與司機之間的爭拗。此外，可以利用大數據和雲端技術來處理相關工作，包括建立統一的call車平台。這些都是業界想要、想得到的。再者，我們應該如何改善車廂環境，甚至推出傷健關愛券，讓那些需要覆診或需要前往其他地區的朋友能夠使用。這些人士坐輪椅時可能會感到害怕，想想他們“截的士”需要花費時間和力氣，司機也需要時間幫助他們上車。對此，我們可以給予司機少許補貼，這樣雙方都得益。為何政府不願意“落水”呢？在這種情況下，政府“落水”是非常重要的。我們也可以大膽思考一下，是否可以讓司機直接購買保險？如果修改法例，允許司機直接購買保險，他們就可以利用其NCD(即其折扣)，從而減低保險的支出。這樣表現良好的司機就不怕繼續駕駛的士。他們不僅可以降低保費，還可以減

少車租，從而增加收入。目前整體保險費上升的原因之一，是因為存在各種司機，包括可能騙取保險的司機，這導致保險費上升。因此，政府“落水”是非常重要的，主席。

最後一點，許多不同的交通工具都有既定的加價機制，甚至有一套方程式。(計時器響起)每隔數年，的士業界便爭拗一次，有甚麼意義呢？政府是否會更大程度地“落水”，例如在兩年或三年內，訂立一個機制，為市民提供透明度，以監察他們如何進行有關工作。

我想申報，我是的士服務質素委員會的委員和香港的士業議會的顧問。謝謝主席。

主席：謝謝。署長簡單回應。

運輸署署長：就政府推動業界長遠發展而言，我相信大家都知道，為了推動的士車隊的落實，政府提供了不同的誘因，包括將來成立的士車隊後，我們將在一些熱點(例如邊境關口和旅遊點等)為車隊挑選一些位置，作為車隊的士專用的上客點。此外，為了方便的士車隊正式投入服務時能夠順利運作，我們要求他們須安裝不同的系統，包括管理系統、網約召喚服務系統，並進行安全監察，也可能涉及到一些科技應用。因此，我們在智慧交通基金中，會為每支車隊預留一筆款項，供他們申請使用。這些都是政府對的士車隊的發展和的士業界的發展所投放的支援。

[010108]

主席：陳家珮議員。

李鎮強議員：不好意思，我想補充一句。你剛才提到的的士車隊，我相信大家都非常期待，包括全港市民和立法會議員。不過，有一點你們一定要注意，那就是如何統一Apps，讓旅客或乘客方便地call車？否則5支車隊就有5個App，尚未加上其他……

[010205]

主席：第二輪，好嗎？第二輪可以說。接下來陳家珮議員。

陳家珮議員：多謝主席。我相信大家都與全港市民一樣，應該都是的士的常客。我們乘搭的士這麼多年，當然有一些好的體驗，也有些不好的體驗。但我們現在討論加價時，當然不能只單純考慮市民的體驗或乘客的感覺來加價，我們都需要看理據，去了解加價的實際需要。原則上，我都會支持，因為我看到目前的士的經營環境確實很惡劣。我們看到到處的的士站都大排長龍，政府打擊“白牌車”或“黑的”的力度也不足。

[010226]

我想問一問，因為我知道每次的士加價，政府修改《道路交通(公共服務車輛)規例》，都是作一些小修小改。基本上每次我們修改的地方都是大同小異的，可能因為這個原因，我看到當局提交立法會的文件大部分內容都好像是抄自以往加價的文件，所以我找回2017年和2022年那兩次加價的文件來對比。每一次解釋為何加價，有關原因幾乎都是“搬字過紙”。例如，政府當局文件的第12段提到，業界認為的士加價會有助吸引更多新人入行，同時鼓勵的士業界改善服務和投資更多新設備等。這幾個支持加價的論點，基本上每一次都是隻字不漏般重複出現。我也不介意當局這樣寫，因為這可能是事實，而現時的經營環境甚至可能更複雜。但是，業界和政府這麼多年來制訂了這些改善方向，其間也加了幾次價，我認為，如要給市民好一點的交代，是否應該要提及上兩次加價後，究竟在這3方面——即剛才我提及的吸引更多新人入行、改善服務、投資更多設備——做了些甚麼？加價後有甚麼進展？我知道當局現時正在籌備大家都很期待的車隊，亦很高興聽到有15份申請，但現在距離車隊出現還有一段時間，我們可否給市民少許交代，讓市民得知加價換來甚麼改善呢？謝謝主席。

主席：請署長。

運輸署署長：多謝議員的提問。我們的文件其實分析了業界在上一次加價後營運狀況的轉變，即在他們的營運環境中，他們是否能維持其財務可行性。我們在數據上對此作出了分析，希望大家了解我們在這個原則下所考慮的情況。雖然文件主要

[010523]

是關於加價，但對於的士的整體發展和服務質素，我們也特別在文件第18段之後的部分，描述了業界整體發展的最新情況。從現時業界的經營環境和成本上升的情況來看，我們認為，業界個別人士在投資系統方面會有點困難。但是，我們沒有因此卻步，我們希望組織(計時器響起)能力高一點的業內人士，可以透過車隊在車隊牌照的要求下額外提升一些服務，包括新車輛的購置、司機的培訓和管理，以及在車廂內安裝新系統等。這些工作我們都希望透過車隊繼續做。剛才各位議員都聽到，我們剛收到了15份的士車隊牌照申請，現正密鑼緊鼓地進行審批工作。

主席：我們看看有多少位委員按下按鈕作第二輪提問，讓我計算一下時間。有嗎？現在我看到有兩位，如果人數沒有增加，我會在兩位委員提問完畢後，開始逐項審議相關附屬法例的條文。

[010657]

田北辰議員，連問連答4分鐘。

田北辰議員：主席，我應該不需要這麼多時間，我只是想澄清一些事情而已。關於我剛才所說的，本質上完全沒變，不過有些數字我說錯了，我要盡快澄清。這次業界要求加價14%、15%，當局最後建議8%至9%，而並不是我之前所說的——你們現在讓他們加價14%。此外，我也提及到，前後兩年加起來的增幅是27%，其實應該是22%才對，即兩年前的13%加上這一次的8%、9%，便是大約22%。

[010717]

只是這些數字有誤——我不小心，有點看錯，但本質沒變。我之前說，我很擔心整個的士行業，長遠而言，在香港會變成像渡輪般的交通工具——你有此需要，你要保持生態，但這些交通工具單靠市場制度卻無法支撐下去。我翻查13條渡輪服務航線過去一年的調查，我覺得頗為有趣。調查中，對服務非常滿意及滿意的，你們猜結果如何？香港的渡輪乘客是否好像我們今天的的士乘客那樣不滿呢？該調查結果是，在13條航線當中，有11條的服務讓乘客感到非常滿意或滿意的比率竟然高於90%，很有趣的。如果有任何服務是政府“落水”、政府資助，政府便會施壓，而人們會因此而怕了政府，因為是它

作主，是它開價。如果市民有投訴，給政府壓力，政府便反過來給他們壓力。很奇怪，為何我不希望將來進行的士調查時，有九成乘客覺得非常滿意和滿意呢？

剛才有位議員說，皇帝問蘇乞兒是否可以解散丐幫，蘇乞兒便回答皇帝說：“取決於你”。我聽起來頗順耳，其實我們的服務質素也取決於皇帝，而皇帝不就是你——署長，你就是皇帝，是嗎？問題是你以往在發牌時沒有施加這些條件，如要現在後加就不行，香港是講法律的地方，是嗎？如果業界現在要求加價的幅度高於通脹，那麼對於超出通脹那part，你可以開聲，你開聲便做皇帝，對嗎？這樣的話，很多事情你都可以做。正如在渡輪方面，你正是在扮演渡輪的皇帝，因為全部補貼都是出於你，你說甚麼，他們一定要做，要是不做，你便不補貼他們，對嗎？不論是扣分又好，甚麼都好，採取這個制度便行。我剛才說無需要這麼多時間，不過算了。我想表達的大致上是這樣一個概念，真的不是說笑，的士這樣下去，真的早晚會陷入與渡輪相似的境地，你們思考一下吧。

主席：我去到有些地方，顧客就是上帝。

田北辰議員：還有一點，剛才有同事說安裝CCTV對打擊拒載沒有幫助，我有不同看法。CCTV整天拍攝着司機，如果司機搖下車窗問“你去哪裏？”，他一問“你去哪裏？”就已經出事——我去哪裏關你甚麼事，你先開車門讓我上車再說。

主席：大部分同事都說CCTV有幫助。

田北辰議員：對嗎？當然有。

主席：好，局方有否回應？

運輸署署長：我簡單回應一下。關於渡輪，我們對不同交通工具的政策都不同。我們都理解到，渡輪，尤其是離島線，對很

[011106]

多市民來說確實是唯一(計時器響起)可選擇的服務，但我們對的士採取的是另一個政策。暫時來說，我們真的沒有對的士提供任何直接資助，因此與渡輪是有分別的。但是，我們也認為的士業不能單單透過加價來改善其營運環境。正如我剛才所說，的士業界必須要自強，要着力控制成本、減低風險、減低保費，以及要做好自己去吸引更多乘客使用。

主席：我也希望的士司機願意以“顧客就是上帝”的態度去服務市民，最好是這樣。

陳紹雄議員。

陳紹雄議員：主席，這次我們討論的士加幅，行政會議批准其加幅多少，或多或少都會影響有興趣人士是否積極申請的士車隊牌照。我很高興署長剛才透露，在上星期五截止申請時，已經收到15份申請。希望透過的士車隊，能夠為的士業界帶來優質服務的景象。

[011152]

我想問，假如署長已有些相關資料在手上，我有興趣了解一下，那15份申請涉及到多少輛的士呢？我們較早前在另一個法案委員會討論車隊規模時已經提及到，政府要求混合或市區的士車隊須有300至1 000輛的士，而新界的士車隊則須有100至350輛。我想問，在18 000多輛的士中，這15份申請加起來，所提供的車隊的士約佔多少輛呢？你們打算批出5個或以下的士車隊牌照，計算一下，即使5個都擁有上限1 000輛的士，那麼也只是5 000輛而已，與18 000多輛相比，只得四分之一。這是否足以在業界或的士服務中起到定海神針的作用？——為的士服務水平建立參考標準，希望其他單頭車主也會考慮，如果他們的服務無法維持一定水平，他們便可能沒甚麼生意可做。其實我們大家都對的士車隊寄予厚望，主席，可否請署長透露一下其目前掌握的資料？

主席：因為這個問題與我們這項附屬法例沒有太大關係，看看署長有否甚麼可以透露一下？

運輸署署長：或者我分享一些初步觀察所得的資料，因為個別審視的工作我們確實要小心進行。我們收到15份申請，當中市區或混合的士車隊較多，但也有新界的士車隊。而車輛數目方面，他們當然知道我們的規矩，混合車隊須有300至1 000輛的士，在這個範圍之內的都有，有的多，有的少。新界的士車隊的情況也是一樣。至於個別分布，我相信這個階段尚未成熟到可以透露的程度。

陳紹雄議員：OK。

主席：如果委員沒有其他提問，我們的討論到此為止。我想問委員，是否需要邀請公眾就《2024年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(“《修訂規例》”)的內容發表意見？不需要吧，因為今年我們已就的士事宜多次召開會議，也多次徵詢公眾的意見，我相信我們已清楚了解他們的意見，大家亦已代表他們發言。

如果沒甚麼問題，我們現在便進入逐條審議條文的階段。我現在請政府當局代表帶領進入逐條審議，請郭善兒女士。

運輸及物流局首席助理秘書長12：謝謝主席。大家可以翻閱標明修訂文本，這次審議的《修訂規例》旨在修訂《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)附表5，以調整的士收費。《修訂規例》的生效日期是今年7月14日。

先說標明修訂文本第1頁，關於《修訂規例》第3(1)至(5)條——修訂附表5第1項，有關市區的士的收費調整，包括落旗收費及落旗後首段和後段的士每行駛200米的跳錶收費。

接着到標明修訂文本第2頁，關於《修訂規例》第3(6)至(10)條——修訂附表5第2項，有關大嶼山的士的收費調整。

接下來是關於《修訂規例》第3(11)至(15)條——修訂附表5第2a項，有關新界的士的收費調整。

接下來是標明修訂文本第3至5頁，關於《修訂規例》第

3(16)至(27)條——修訂附表5第3項，有關修訂是關於等候時間的收費，因為現時的士每行駛200米或每等候1分鐘便會跳錶一次。因此，當我們調整那3類的士的跳錶收費時，便須對附表5第3項“等候時間”作出相應的修訂。我的介紹到此為止，謝謝主席。

主席：內容是相對簡單的。我想看看委員對《修訂規例》的內容有沒有提問？如果沒有的話，請問法律顧問對相關附屬法例的英文本有沒有任何意見？ [\[011648\]](#)

助理法律顧問8：沒有。 [\[011705\]](#)

主席：好，OK。如果沒有，審議工作即告完畢。 [\[001706\]](#)

關於立法時間，我想提醒各位委員，我將於6月12日的立法會會議上動議延展上述附屬法例的審議期，以便擬備報告。如果審議期獲得延展，上述附屬法例的審議期將於7月10日屆滿。向內務委員會作出匯報的日期是6月28日，而就有關附屬法例動議修正案作出預告的限期則是7月3日。有沒有意見？如果沒有，我已沒有其他事項。請問有沒有其他事項？如果沒有，我們的會議結束，謝謝各位。