

擬稿

(以在立法會發言為準)

2017年4月21日

立法會交通事務委員會

《公共交通策略研究》角色定位檢視-
個人化點對點交通服務

開場發言

主席：

近年社會上對的士服務多所詬病，並同時要求有高質「網約」服務的供應。

2. 政府在《公共交通策略研究》下全面檢討了對個人化點對點交通服務的需求，包括的士及出租汽車，並於2015年11月首次提出探討推行新類型「優質的士」的可行性和可取性。

3. 去年6月，政府向上屆立法會交通事務委員會提交文件，簡介就「優質的士」的較完整構思，定位為普通的士以外、照顧消費力較高的乘客群組需要的個人化點對點公共交通服務的新選擇，其主要特色包括：以專營權模式營運，透過專營權條款對車輛類型、車廂設施、司機培訓、客戶服務及投訴處理等定下服務標準，同時規定營辦商與司機維持僱傭關係，以監管司機服務質素。新服務收費會比一般的士為高，可用手機應用程式召喚，兼備「網約」的特色。

4. 政府一直有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，至今超過十次，聽

取多方面的意見，亦同時留意社會民意和輿論。概括而言，的士業界關注「優質的士」對現有的士行業帶來的影響。而普通市民方面，一般反應是正面的，部分更認為應盡早推行。也有認為應全面推行「網約」出租車服務。

5. 政府認為，現行的個人化點對點交通服務體制須予改革，以與時並進，回應新需求。政府樂於推動多些服務選擇，大前提是載客取酬必須依法規管，若放棄此原則，則等同鼓勵「白牌車」活動，影響深遠。

6. 目前，香港的士服務單一。一些其他國際大城市¹均設有不同類別的士及／或網約車供乘客選用。因此增設較高標準、具備「網約車」特色、收費也較高之新類型的士服務（現稱「專營的士」，簡稱「專的」），符合社會需要，是對症下藥。

7. 我要強調，政府建議透過專營權模式引進的 600 部「專的」，並不是去取代現時超過 18 000 部²的士在本港公共交通系統中的角色。600 部「專的」只等於目前的士總數約 3%，所以它們只能填補現有市場上之不足，聚焦回應市場上對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點的公共交通服務的需求。這個新需求經我們的顧問研究結果確定，是十分實在和迫切的。

8. 當然，與此同時，我們也急需改善現有的士服務的表現，特別是針對乘客經常詬病之處，如拒載、濫收車資及待客態度欠佳等，否則對廣大的士乘客有

¹ 首爾：普通的士及“Deluxe taxis”，“Deluxe taxis”收費較高；
新加坡：普通的士及“Premium taxis”，“Premium taxis”收費較高；及
東京：普通的士、機場的士及觀光的士，機場的士及觀光的士收費較高。

² 的士總數為 18 163 部（18 138 部及 25 部在 2016 年批出大嶼山的士）。

欠責任。我們會繼續緊密聯繫業界，並會聯同律政司研究增加罰則。

9. 今次的討論文件已詳細解釋了政府的最新建議方案。在此，我只重點說明當中主要內容：

- (一) **600 輛「專的」的數目是一個上限**，透過立法規定，日後要修改，須立法會同意。這安排是回應部份業界擔心缺口一開日後便是無底深潭的疑慮；
- (二) **透過公平公開招標，批出 3 個專營權**，一間公司不會獲發超過一個專營權，以讓「專的」市場維持良性競爭。現有的士服務營辦商既可參與，新人亦有機會入場。而擁有營運及管理本地的士或其他公共交通服務的經驗的公司，在投標時可獲加分數；
- (三) **專營權會就「專的」的經營和服務質素定下明確要求**，包括有「網約」服務的特色，並要求營辦商的車隊中不少於五成可供輪椅上落。如「專的」的申請者擬在其車隊提供更高比例可供輪椅上落，其申請將在評審過程得到較高分數；
- (四) **營辦商在試驗計劃下須繳交專營權費用**，以回應業界擔心新人「免費」入場，造成不公；
- (五) **因應業界不少意見，我們可以考慮不堅持向司機提供僱傭關係為投標的硬性規定**，不過，我們仍然認為僱傭關係有助加強對司機的職業保障、吸收新人入行。因此，申辦者提出對司機服務質素的監察及賞罰機制，仍會作為評審申請的項目之一；

- (六) 「專的」的整體收費水平宜較現時普通的士高約三成半至五成，使「專的」與普通的士和出租汽車之間維持一定的市場分工、客路分流；以及
- (七) 試驗計劃下專營權為期 5 年。專營權不屬永久發牌，將不能續期，屆滿後須重新競投，讓政府在新專營權批出時對專營權條款作出檢討及按需要修訂調整。

10. 就部份的士業界團體提出的質疑，我也藉此機會作兩點回應：

- (一) 政府是否不理現時的士的前景？當然不是。600 部「專的」只佔 18 000 多部現有的士約 3%。現有的士收費較為廉宜，會繼續是普羅大眾主要使用之的士服務。推出「專的」後，18 000 多部現有的士仍會繼續是個人化點對點公共交通服務的主體，因此政府會繼續在現有牌照制度框架下與業界溝通，合力改善其服務水平、回應乘客期望。

政府將積極考慮提供資助予的士司機報讀培訓課程。我們會透過優化現行運輸署下的士服務督導委員會的組成及工作，加強與業界的互動合作，推動改革，及商討可行的配套措施。如果議員認為有擴大的新渠道值得考慮，則除了的士業界外，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、勞工團體）以及其他公共交通服務業界的參與也不應忽略。

(二) 「專的」會否做成搶司機的惡性競爭？：現時約有 22 萬人持有的士駕駛執照，估計當中有少於兩成(即約四萬人)為現職司機。因此，若有足夠的配套，包括司機培訓課程和較穩定及具保障的僱用安排，可有助吸引新人入行。此外，政府現正研究放寬包括的士在內的商業車輛駕駛執照申請人必須持有有效的私家車或輕型貨車駕駛執照達三年或以上的規定。

11. 在聽取了本事務委員會意見後，我們仍會繼續諮詢不同持份者。在進一步綜合各方的意見後，政府會在今年 6 月發表的《公共交通策略研究》報告中，交代下一步的工作。

12. 主席，政府絕對不是如一些人士所指，搞甚麼閉門造車。我們面對全社會，社會要求有選擇、有改革，任何政府都須負責任地好好回應。