

新聞公報

運輸及房屋局局長在立法會交通事務委員會會議有關優質的士及增加公共
小巴座位開場發言（只有中文）

以下是運輸及房屋局局長張炳良教授今日（六月二十一日）在立法會
交通事務委員會會議上，就《公共交通策略研究》《角色定位檢視》——優
質的士及增加公共小巴座位的開場發言：

主席：

我們今日向委員匯報三個課題的研究工作進度及諮詢委員意見：（一）
關於推出優質的士；（二）增加公共小巴座位；以及（三）優化出租汽車
服務的審批。首先我要強調文件中的建議只是屬於初步構思，並非已敲定
的實施方案。我們在稍後會繼續與業界保持溝通，目標是在今年年底完成
研究，推出實施方案。

我先講優質的士。推出優質的士的政策目標是為市民提供普通的士以
外多一個服務選擇，以及照顧對服務質素要求較高、消費力亦較高的乘客
群組需求，所以基本上是開拓新客源，客路不同，並且不是搶普通的士的
客。

的士服務近年為人詬病，急須改革，部分業界呼籲積極改善，自然值
得支持，但這與以新制度推出優質的士並無衝突。觀乎社會上對「優質的
士」構思的初步反應，我們認為基本上是正面的。部分的士營運者有所擔
憂，怕衝擊的士行業，政府會加強與其溝通，澄清一些誤解。其實政府的
政策考量基礎，是希望普通的士與優質的士各有發揮，回應市場上對點對
點、個人化公共交通服務的不同需求。

有業界人士問，為何不可由現存的士轉為優質的士經營？原因在於我
們須從根本營運制度入手去確保優質的士的服務質素：

（一）目前的的士牌照屬永久「買斷」，亦不設與服務質素直接有關連的
附帶條款，服務的監督只能一般地透過《道路交通條例》執法進行。但因
檢控搜證的門檻高，執法效力始終有局限；及

（二）牌照擁有權分散，全港18 000多輛的士由多達9 000名牌主持有，
而車主與司機之間一般並無僱主僱員關係，缺乏維持服務質素的激勵機
制，有時會質素參差，以致拒載、揀客、兜路、濫收車資的情況時有發
生。

我們建議為優質的士引入另類制度，從兩處着手：（一）以專營權模
式經營，政府定下清晰規管服務標準的條款；（二）規定營辦商必須與司
機維持僱傭關係，以吸引新人入行及確保司機服務質素。

作為一項新服務，我們建議優質的士先以試驗形式推行。初步建議，
主要包括：

(一) 推出約三個專營權，以維持良性競爭；

(二) 每個專營權車隊數目約為150至200輛，總數約450至600輛優質的士，相等於全港現時18 000多輛的士的3%左右。這顧及了對這類新服務的需求、全港整體的士供求、的士行業的經營情況、以及對交通的影響。每一個專營權下車輛不能太少，以維持營運效率；

(三) 專營權設有時限，為期約四至六年，這年期顧及了財務可行性；

(四) 由於預計優質的士經營成本較高，因此其收費會較高；我們所進行的意見調查結果顯示，即使收費較現時普通的士高六成至一倍，仍然有超過3%的受訪者表示一定會考慮乘搭優質的士，但政府對構思中的優質的士收費尚未有定案；及

(五) 專營權會就車輛類型定下基本服務及車價標準，以確保優質的士市場定位有別於現時的士，滿足對服務及車種要求較高的乘客的需要。當中，亦會鼓勵提供可供輪椅上落的車種，並且會為數量定下下限規定。

其他專營權細節的方向，已詳列於會議文件第17至28段。試驗計劃完成後，政府會作出檢視，以決定未來路向。

主席，我必須強調，推行優質的士不是替代現有的士。為數18 000多輛的普通的士會繼續是點對點、個人化公共交通服務的主體，以照顧普羅大眾的需求。因此，普通的士服務也急須改善。而優質的士基本上是照顧新增乘客群的需求。兩者各有分工，以提供市民多些選擇。

在試驗計劃下，我們歡迎任何公司申請專營權，包括現時的士業界。有業界人士提出可否以普通的士牌照轉為建議中的優質的士？我們認為這不是簡單課題。普通的士牌照屬永久，可自由轉讓；而我們構思中的優質的士專營權則有時限，不可轉讓。再者，普通的士可以自僱形式經營，而我們構思中的優質的士必須以具一定規模的公司經營。因此，普通的士要轉作優質的士，即使數目不太多，在概念上和操作上也會牽涉比較複雜的法律、財務、政策、乘客需要及不同持份者利益等問題，所以必須小心探討其可行性和合理性。目前首要工作是測試市場反應及新的經營模式在財務上是否可行。待試驗計劃完成後，我們會檢討其成效，並且按需要作出優化，屆時可一併探討業界的建議。業界就所牽涉的複雜課題如果有任何具體構思提出來，政府會樂於深入研究。

事實上，我們一直和業界的不同持份者保持溝通，曾多次會晤，明白他們的憂慮，亦向他們作出解釋。這溝通仍會繼續。例如，我們已安排了與香港的士業議會及汽車交通運輸業總工會於稍後時間會晤。我們目標是在今年年底敲定優質的士的政策框架和執行安排的細節。細節敲定後，執行仍須通過修改法例，因此政府和業界會有充裕的時間溝通商討。

除了引進優質的士外，普通的士的服務質素亦應當提升。我們注意到部分業界近期在積極討論提升的士服務的做法。業界自強，我們非常歡迎，亦樂見其成，並且會考量如何予以可行的配合。與此同時，我們正着手研究多項改善的士營運環境的措施，包括（一）將目前容許的士在限制

區停車的臨時安排作永久性放寬、(二)延長司機證的有效期以及(三)放寬的士駕駛執照的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,以吸引新人入行,希望有助紓緩業界現時面對司機短缺的情況。此外,我們會按照一貫政策處理業界提出的合理加價申請。在顧及乘客的接受程度的同時,亦會關注收費與改善司機待遇及吸引新人入行的關係。

與此同時,我們正研究如何優化出租汽車許可證的審批,以方便新服務提供者入場,包括考慮按個別情況彈性審批未能提供出租汽車租用記錄或將來服務合約的申請,以及推出許可證申請預先評估服務,讓申請人減低出現投資損失。在優化出租汽車審批時,政府會密切留意包括優質的士在內的個人化交通工具發展,在有需要時增加出租汽車的供應,使服務能夠滿足社會上不同的需求。

主席,引入優質的士、改善的士服務以及優化出租汽車服務的審批三方面同步推展下,我們相信可相輔相成,大大提升香港的點對點、個人化交通服務,令乘客有多些選擇。

最後講講公共小巴座位。政府委託的顧問建議,維持全港4 350輛公共小巴的上限,但須適度增加公共小巴的座位,以提升公共小巴整體的可載客量,改善繁忙時段服務供不應求的情況。

我們參考了顧問的研究結果,我們的初步建議如下:

(一) 座位增加不多於三個。這建議既可在符合現時公共小巴法定尺寸上限(即車輛總長度不超過七米)的規定下實行,這樣小巴站及一些道路的配套設施便仍可讓因加了座位而車身加長的小巴使用;同時亦顧及到維持目前得來不易的公共交通服務的生態平衡。事實上,專營巴士及部分的士團體對大幅增加小巴座位表示憂慮。至於確實應該容許的座位增幅,顧問將會作進一步分析;

(二) 容許專線小巴營辦商可根據不同路線的乘客需求自行決定應否增加座位,以靈活調配車隊供不同線路使用;及

(三) 專線小巴的座位增幅同樣適用於紅巴。這可讓紅巴營辦商如果在轉為專線小巴經營時,無需作額外的車輛更換或增加座位的安排,配合政府一貫鼓勵紅巴轉為專線小巴的政策目標。

我們亦會繼續鼓勵業界採取各項改善公共小巴服務的措施。當中,政府正與業界一起物色是否有適合香港使用、可供輪椅上落的低地台小巴車種在某些合適的醫院線作測試,以期確定引入這類小巴在合適路線行駛是否可行可取。

主席,我們歡迎各位委員就多項初步建議提出意見。政府的目標在今年年底敲定推出優質的士及增加公共小巴座位的政策框架及主要執行安排的細節,同時完成優化出租汽車許可證審批的檢討工作。屆時會一併向本事務委員會匯報結果。多謝主席。

完

2016年6月21日(星期二)
香港時間10時48分