

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼
本局檔號 Our Ref.
來函檔號 Your Ref.



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong
電話 Tel. No.: 3509 8203
傳真 Fax No.: 3904 1775

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
交通事務委員會
(經辦人：劉素儀女士)

傳真號碼：2840 0269

劉女士：

**交通事務委員會
莫乃光議員就提升的士服務質素議程之意見書**

謝謝你於 2018 年 7 月 24 日的來函，本局經諮詢政策創新與統籌辦事處(下稱「創新辦」)後，現就莫議員提出的事宜回覆如下。

政府明白社會上近年對服務質素較佳的個人化點對點公共交通服務的需求。就此，政府在 2017 年 6 月公布的《公共交通策略研究》中，已就優化個人化點對點交通服務作出檢視，並建議多項措施，一方面提升現行約 18 000 輛的士的服務質素及改善營運環境，另一方面建議推出專營的士，以期回應社會上對個人化點對點公共交通服務的新需求。

在提升的士服務質素方面，正如本局向立法會提交的討論文件中所提及，運輸署於 2018 年 1 月成立「的士服務質素委員會」，作為一個多方平台，討論各項推動改革的策略及措施，以提升的士服務質素。的士服務質素委員會陸續落實一系列建議措施，包括更新的士服務標準及指引、提升現職的士司機服務質素的培訓課程、以及檢視現行有關的士的各種違規行為的罰則等。

在現時的士牌照制度下，政府會按既定政策，在需要時會發出新的士牌照，而當中考慮因素包括市民對的士服務

的需求、的士業的經營狀況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。政府樂意聽取議員就活化的士牌照制度的具體建議，然而，政府亦必須小心考慮相關建議對行業帶來的影響。

至於的士收費方面，根據現行法例，的士須按錶收費或以整段時間租用（即「包車」）形式提供服務。就按錶收費方面，租用的士的收費率須為《道路交通（公共服務車輛）規例》附表 5 指明的收費率。現時租用的士的收費率並無所謂「彈性模式」（例如沒有分繁忙時段及非繁忙時段的收費表），引入「彈性」安排會改變沿用已久的收費模式，對乘客有一定影響，必須小心考慮，尤其是市民的接受程度。「包車」服務收費則由提供和接受服務雙方自行議定，以靈活滿足不同乘客的需要。

另外，閣下在來信中建議改革出租汽車規管制度，並進行獨立研究和公眾諮詢以制定網約車規管制度。根據現時交通模式的分類，出租汽車被定位為提供高檔次個人化服務的優質交通模式。出租汽車服務並不屬於公共交通服務，其票價亦不受規管。私家車車主必須取得由運輸署署長根據《道路交通條例》（第 374 章）及《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374D 章）發出的出租汽車許可證（“許可證”），方可經營出租汽車服務作載客出租或取酬用途。

在有關法例下，運輸署署長如信納下列各項，便可發出許可證 —

- (a) 申請中的出租汽車服務類型是有合理理由需要的；
- (b) 有關私家車的車輛牌照是有效的；以及
- (c) 有關第三者風險保險單是有效的。

申請中的出租汽車服務亦必須符合第 374D 章第 15 條就特定許可證類型所訂明的規定。法例規定運輸署署長可發出的各類許可證的類別及數目表列於附件。

我們必須強調，出租汽車的政策及相關法例反映其歷史背景。現行有關出租汽車的法例在 1981 年實施時，主要目的是將當年的「白牌車」（即非法出租汽車服務）合法化。當時的政策目的並不容許無限制地簽發許可證予營運「白牌車」的人士，以免助長疑似的士的營運，甚至影響其他公共

交通工具的運作，以及加劇道路擠塞。因此，運輸署署長可發出的各類型許可證有其法定上限(載列於附件)，這些亦是當運輸署署長行使發出許可證酌情權時的考慮因素。

為了優化現時出租汽車規管制度、便利新經營者加入出租汽車服務市場，以及在出租汽車規管制度上提供更多彈性，運輸署自 2017 年 2 月 1 日開始，推出了以下優化措施 —

(a) 就私家服務(豪華房車)出租汽車許可證申請人未能提供所需出租記錄或將履行的服務合約的個案，會按個別情況(例如擬議經營模式/計劃的理據及證明資料)給予特別考慮。截至 2018 年 7 月底，運輸署已處理 47 宗此類型的申請，當 23 宗獲得批准；

(b) 推出可供自由選擇的「預先評估」安排，讓有意申請的人士在購買私家車前，可先測試獲批許可證的機會。截至 2018 年 7 月底，運輸署接獲 33 宗「預先評估」要求，其申請有很大機會獲批的申請人已獲相應的通知；以及

(c) 就私家服務(豪華房車)出租汽車許可證的申請引入車齡規定(即在申請時的車齡，由以「全新車輛」在香港首次登記的日期起計，應少於 7 年)。

閣下在來信中亦提及消費者委員會(下稱「消委會」)關於個人化點對點交通服務市場競爭的研究報告，當中建議政府推出專營的士後若未達預期效果，應積極考慮以現有出租汽車制度為起點，規管網約車服務。在任何取酬載客行為均須依法規管的前提下，我們同意應積極回應社會近年對質素較佳而具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務，並願意為此付出較高收費的新需求。因應政府諮詢立法會交通事務委員會的結果，以及社會上普遍支持的意見，政府將推行專營的士以回應新需求。

建議中的專營的士屬公共交通服務，以專營權營運，其數目、服務、收費、司機質素等方面均受政府規管。若營辦商未能達到若干服務水平及標準，政府可通過專營權條款對營辦商加以處罰，甚或可以提早收回專營權。專營的士數目上限(目前建議 600 輛)會透過法例清晰訂明。專營的士會以車隊模式營運，有助解決目前普通的士車主擁有權分散、難以集中管理司機服務質素的問題。

專營的士與消委會建議推出的「網約」車有不少類同的特色。例如，專營的士須提供「網約」服務；專營權會設時限；專營的士設有車齡上限，須配備全球定位系統裝置並儲存營運資料供政府查閱；營辦商須提供司機培訓，以及投訴及意見提供平台等。相對於消委會的建議，專營的士的收費將較為透明清晰。政府正積極籌備相關的條例草案，會爭取於 2018-19 立法年度提交立法會審議。

另一方面，「創新辦」自成立以來，一直就共享經濟、創新科技等新經濟活動的發展與相關政府部門和持份者會面，以瞭解有關法規的現況並聽取其意見。創新辦亦正就不同城市針對個別新經濟活動所採用的監管制度進行研究，並參考有關制度所帶來的影響。研究的課題包括具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務，以供相關政策局參考。

我們感謝莫議員就個人化點對點交通服務提出的寶貴意見。

運輸及房屋局局長

(謝亦晴



代行)

2018 年 8 月 20 日

運輸署署長根據法例可發出的許可證類型及數目

許可證類型	法定上限	有效的 許可證數目 (截至2018年7月 31日)
私家出租汽車服務 ¹	1 500	716
酒店出租汽車服務	400	167
旅遊出租汽車服務	400	134
機場出租汽車服務	60	0 ²
學校出租汽車服務	1 500	0 ²
總計：	3 860	1017

¹ 運輸署將私家出租汽車服務劃分為私家服務(一般); 私家服務(豪華房車); 以及私家服務(豪華房車)(過境)。

² 機場出租汽車於上世紀八十年代中期已逐步由私家出租汽車服務中的豪華房車代替; 同期, 學校出租汽車亦逐步由學校私家小巴取代。自當時起已再沒有發出這兩類許可證。