

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)345/19-20號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB4/BC/2/18

《專營的士服務條例草案》委員會

第二次會議的紀要

日 期：2019 年 11 月 18 日(星期一)
時 間：上午 8 時 30 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 2

出席委員：張宇人議員, GBS, JP (主席)
謝偉俊議員, JP
易志明議員, SBS, JP
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
邵家輝議員, JP
譚文豪議員
謝偉銓議員, BBS

缺席委員：陳恒鑠議員, BBS, JP(副主席)
梁耀忠議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP
朱凱迪議員
何君堯議員, JP
林卓廷議員
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH

政府當局：蔡傑銘先生, JP
運輸及房屋局
副秘書長(運輸)2

李萃珍女士, JP
運輸署副署長
/公共運輸事務及管理

陳慧欣女士
運輸及房屋局首席助理秘書長
(運輸)(特別項目)

吳翰禮先生
運輸署總運輸主任/的士策劃 1

何豐怡女士
運輸署總運輸主任/的士策劃 2

屈顯庭先生
運輸及房屋局助理秘書長
(運輸)(特別項目)A

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 3
崔浩然先生

高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

I. 與政府當局舉行會議

(立法會 CB(4)42/19-20(01)至(02)號文件、檔案編號：
THB(T)CR 1/1136/2015、立法會 CB(3)559/18-19、
LS71/18-19、CB(4)950/18-19(01)及 CB(4)950/18-19(02)號
文件)

討論

法案委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

申報利益

2. 姚思榮議員及譚文豪議員申報，他們是的士服務質素委員會成員。

政府當局須採取的跟進行動

3. 法案委員會要求政府當局就會議席上所提出的以下事項提供書面資料：

- (a) 有關提供的士服務的統計數字，包括：
 - (i) 正在營運的的士數目，並按在平日、周末及公眾假期日間和夜間營運的的士提供分項數字；
 - (ii) 沒有營運和已閒置超過 1 個月的的士數目，以及閒置的原因；及
 - (iii) 2019 年 5 月至 10 月期間平均每日的的士乘客人數，當中遊客所佔的比例，以反映近期公眾活動爆發之前及之後的士乘客人數及組成的變化；及
- (b) 鑒於的士業界已向運輸署建議推出優質的士服務嘉許計劃，藉此顯示願意改善及加強的士服務，並提出了其他建議，例如在市面推出更優質的的士車隊，提供的服務特點與專營的士擬提供的服務特點相若，請解釋當局為何不考慮這些建議；推展這些建議時有何行政及法律上的限制，以及與業界所提建議相比，專營的士的擬議法律制度有何優點/缺點。

(會後補註：政府當局就上述事項提供的回應的中文本及英文本，已分別於 2019 年 12 月 19 日及 31 日隨立法會 CB(4)209/19-20(02)號文件送交委員。)

II. 其他事項

4. 主席建議舉行公聽會，聽取市民及業界對《條例草案》的意見。委員表示同意。公聽會訂於 2020 年 1 月 6 日舉行。

(會後補註：共有 185 名個別人士/團體代表提交申請，要求在 2020 年 1 月 6 日舉行的公聽會上口頭陳述意見。由於座位有限，首 60 名提交申請的個別人士/團體代表獲邀在會議上表達意見，其餘個別人士/團體代表將獲邀在其後的會議上表達意見。)

5. 議事完畢，會議於上午 10 時 30 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2020 年 2 月 24 日

《專營的士服務條例草案》委員會

第二次會議的過程

日期：2019年11月18日(星期一)

時間：上午8時30分

地點：立法會綜合大樓會議室2

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
<i>議程第 I 項 —— 與政府當局舉行會議</i>			
000534 – 001640	主席 政府當局	政府當局簡介《條例草案》的整體優劣、原則，以及在政策方面的事宜。	
001641 – 002331	主席 邵家輝議員 政府當局	<p>邵議員認為，增設 600 輛專營的士會有以下影響 ——</p> <p>(a) 為普通的士帶來直接競爭，並對普通的士的營商環境構成威脅；</p> <p>(b) 加劇道路交通擠塞問題；</p> <p>(c) 擾亂香港不同公共交通服務之間的生態平衡；及</p> <p>(d) 未能提高 18 000 多輛普通的士的服務質素。</p> <p>邵議員建議撤回《條例草案》，原因是近期公眾活動已對香港的經濟構成負面影響，並加劇的士業界面對的經營困難。現時並非提交《條例草案》的合適時機。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 當局在制訂專營的士建議時已考慮多項因素，包括對道路交通的影響、公共交通服務之間的生態平衡，以及專營的士營辦商的財務可行性；</p> <p>(b) 公眾對質素及收費較高的個人化點對點公共交通服務的需求殷切，而且日漸增加；</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>(c) 推出專營的士是長遠政策，目的是提升香港的個人化點對點公共交通服務，以滿足市民對更優質服務的新需求。與此同時，政府當局會繼續改善普通的士的服務質素及經營環境；及</p> <p>(d) 《條例草案》旨在建立新的規管制度，賦權行政長官會同行政會議批出和管理專營的士服務的專營權。當局會審視相關因素，包括香港的經濟前景，適當地考慮推出專營的士的合適時機。</p>	
002332 – 002924	主席 姚思榮議員 政府當局	<p>姚議員表示 ——</p> <p>(a) 推出 600 輛專營的士無法解決 18 000 多輛普通的士的服務質素問題。此外，專營的士會引起標籤效應，令乘客產生普通的士質素較差的印象；</p> <p>(b) 的士服務質素委員會由的士業界代表及其他相關持份者組成，是督導改善普通的士服務的有效平台；及</p> <p>(c) 的士業界已表示有意及渴望改善服務質素，並已自發採取多項措施提升服務。推出專營的士會大大挫減業界改善服務質素的動力。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 雖然近年普通的士的服務質素已見改善，但現行的士牌照制度在規管服務質素方面有某些局限，因為普通的士牌照全屬永久性質，而且可以轉讓，在簽發時亦沒有附帶任何與服務質素有關的條件。</p> <p>(b) 考慮到的士業界的關注，當局建議透過試驗計劃推出 600 輛專營的士，數目約佔全港 18 000 多輛的士的 3%；</p> <p>(c) 海外地方(例如東京及新加坡)普遍採用兩級的士制，為不同乘客群組提供</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>服務；及</p> <p>(d) 政府當局會繼續與的士業界緊密合作，透過的士服務質素委員會提高普通的士的服務質素。</p>	
002925 – 003537	主席 盧偉國議員 政府當局	<p>盧議員認為 ——</p> <p>(a) 18 000 多輛普通的士之間已存在激烈競爭，推出 600 輛專營的士會進一步加劇業界面對的經營困難；</p> <p>(b) 由於的士長時間在道路上行走，行車里數較私家車多出 10 倍，因此單看專營的士的數目，會低估增設 600 輛專營的士對道路交通造成的影響；</p> <p>(c) 推出專營的士會帶來問題，例如交通擠塞的情況惡化、業界面對的經營困難加劇，以及的士司機更加短缺，但政府當局對這些問題視若無睹；及</p> <p>(d) 政府當局沒有理會交通事務委員會提出的意見，以及該事務委員會在 2017 年 4 月 21 日通過的議案。該議案要求政府當局擱置專營的士計劃，並與不同持份者成立工作小組，制訂提升的士服務水平的建議。</p> <p>政府當局重申現行制度在規管的士服務質素方面的局限，以及有需要透過試驗計劃設立新的規管制度，推出專營的士。儘管如此，政府當局會繼續推行措施，改善普通的士的服務質素及經營環境。</p>	
003538 – 004132	主席 易志明議員 政府當局	<p>對於政府當局未有制訂任何措施協助的士業界提升服務、開拓客源及招募新血，讓業界可持續發展，易議員表示失望。同樣令他失望的，是政府當局未有回應業界為提升服務質素而提出的建議。易議員提述海外地方為協助的士業界發展而採取的措施，並促請政府當局考慮以下方法，改善業界的營商環境 ——</p> <p>(a) 強制規定所有的士司機須使用統一</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>"網約"車平台，提高為乘客與司機配對的效率；</p> <p>(b) 增加的士站數目，並把合適路段的巴士專用線開放予的士使用；</p> <p>(c) 協助司機在的士車廂內安裝免費 Wi-Fi 無線上網及 USB 充電設施；</p> <p>(d) 制訂吸引新血入行的措施；</p> <p>(e) 資助業界購置環保車隊，並提供誘因，鼓勵的士業界向輪椅使用者提供服務；</p> <p>(f) 加強針對非法"網約"車平台的罰則及執法行動；及</p> <p>(g) 採用彈性收費結構，並容許的士司機在繁忙時段向乘搭的士的乘客收取附加費。</p>	
004133 – 005115	主席 譚文豪議員 政府當局	<p>譚議員表示——</p> <p>(a) 他察悉專營的士的車齡上限為 5 年，並認為應彈性處理，因為《條例草案》第 6 條訂明行政長官會同行政會議可行使權力，將為期 5 年的專營權延長，為期不超過 1 年。車齡上限應配合專營期；</p> <p>(b) 關於車輛在南大嶼山行走所需的大嶼山封閉道路通行許可證，當局應清楚訂明擬向每間專營公司發出的許可證數目；</p> <p>(c) 考慮到可供輪椅上落的車輛的成本及實際乘客需求，每個專營權的車隊中至少 50% 須可供輪椅上落的規定過於嚴苛；</p> <p>(d) 專營的士的最高乘客座位數目應由 5 個增至 7 個，以更切合乘客需求。此外，車主可把 7 座位車輛改裝為可供輪椅上落，或把可供輪椅上落的車</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>輛改裝為 7 座位，以應付營運需要；及</p> <p>(e) 每間專營公司營運 200 輛專營的士，規模過小。他亦詢問每間專營公司會營運獨立的"網約"的士平台，抑或當局會為 3 間專營公司設立綜合"網約"平台。若採取後述做法，是否會引起有關競爭的關注。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 訂定專營的士車齡上限的原因，是向乘客提供更優質服務。政府當局察悉委員的建議，並會因應專營期的長短彈性處理；</p> <p>(b) 當局會因應南大嶼山的交通情況，在招標文件中清楚訂明大嶼山封閉道路通行許可證的數目；</p> <p>(c) 鑒於可供輪椅上落的士的成本較高，專營的士收費會定於較普通的士收費高約 50% 的水平；</p> <p>(d) 政府當局對於把 7 座位車輛用作專營的士持開放態度，但最高乘客座位數目仍會定為 5 個，與現有的士的最高乘客座位數目一致；</p> <p>(e) 當局經考慮的士業界及相關持份者的意見後，建議推出 600 輛專營的士，由 3 間專營公司各營運 200 輛的士，這項建議已兼顧各項考慮因素。此外，運輸署將提供一個附有不同專營公司流動應用程式超連結的綜合網頁，方便市民使用各個"網約"平台。政府當局亦會向競爭事務委員會交代有關安排，以評估是否會引起有關競爭的關注。</p>	
005116 – 005941	主席 政府當局	<p>主席表示 ——</p> <p>(a) 在 5 年的專營期屆滿後，專營公司若重新競投專營權以繼續營運，便需更</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>換車隊，而專營的士的車齡上限將定為 5 年。這樣會不必要地增加專營公司在更換車輛方面的資本投資，並會引起有關環保方面的關注；</p> <p>(b) 當局是否會放寬可用作專營的士的車輛型號的規定，例如容許使用電動車輛、柴油車輛及石油氣車輛；</p> <p>(c) 規定車隊中 50%須為可供輪椅上落的車輛，會增加專營公司的資本投資，而較高的車輛成本會透過較高的收費轉嫁至乘客；及</p> <p>(d) 促請政府當局與的士製造商協商製造更多 5 座位普通的士，以更切合乘客需求。</p> <p>政府當局重申，把車齡上限定為 5 年及規定車隊中最少 50%為可供輪椅上落的車輛，旨在提供更優質服務及應付輪椅使用者的需求。鑒於專營權所訂的規定較為嚴格，引致營運成本增加，專營的士收費可定於較高的水平。關於車輛型號，政府當局持開放態度，但車輛須符合最低車價標準及最多 5 個乘客座位的規定。</p>	
005942 – 011005	主席 姚思榮議員 政府當局	<p>姚議員表示 ——</p> <p>(a) 增設 600 輛收費有別於普通的士的專營的士，可能會令乘客及遊客感到困惑。此外，專營的士及普通的士使用不同"網約"服務平台的安排，會對乘客造成不便；</p> <p>(b) 政府當局是否有考慮修訂現行法例，容許普通的士營辦商把部分車隊升級為專營的士；</p> <p>(c) 鑒於多個"網約"平台提供非法出租汽車服務平台的情況普遍，政府當局是否會針對這些不法行為加強執法行動。若這些"網約"平台成功投得一個或多於一個經營專營的士的專營權，當局是否會採取措施，防止這些平台</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>利用專營權提供非法出租汽車召喚服務。</p> <p>政府當局作出以下回應 ——</p> <p>(a) 就現有的士施加服務質素規定有制肘；</p> <p>(b) 關於將若干數目的普通的士牌照轉換為專營的士牌照的建議，政府當局認為此方案在法律及財務上均不可行，因為普通的士牌照屬永久性質的私人財產，除附帶收費條件外，並沒有附帶任何與服務表現有關的條件。普通的士牌照持有人是否願意向政府交回永久牌照以換取設有時限的專營的士專營權，實在存疑。此外，的士牌照可以轉讓，價格由市場決定，並會隨時間而變動，令情況更為複雜。兩類的士將由不同的制度規管；</p> <p>(c) 政府當局已加強打擊非法出租或取酬載客的執法行動，包括建議修訂相關法例，提高相關罪行的罰則水平；及</p> <p>(d) 在擬議的專營權模式下，政府當局能透過專營權條款監察營辦商的表現。當局可向專營公司索取實時營運資料，而專營的士亦會展示特定標記，讓乘客輕易分辨有關車輛是專營的士抑或非法出租汽車。若專營公司未能符合專營權所訂的規定，政府當局可施加經濟罰則，甚至撤銷專營權。</p>	
011006 – 011432	主席 政府當局	<p>主席詢問，政府當局有否考慮容許的士業界籌組服務質素較高的的士車隊有何優點/缺點，以及不採納此方案的原因為何。</p> <p>政府當局回應時表示，當局已考慮多項方案，包括主席及姚議員建議的方案，但該方案涉及許多複雜問題。此外，僅以普通的士牌照換取專營的士的營運權，亦會違反公開及公平競爭的原則。事實上，當局歡迎的士營辦商提交營運專營的士的申請，並會因應其經驗給予較高的分數。</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
011433 – 012722	主席 邵家輝議員 政府當局 主席	<p>邵議員重申立場，表示現時並非推出專營的士的合適時機。他要求政府當局提供以下統計數字，讓法案委員會加深了解的士業界現時的經營環境 ——</p> <p>(a) 在平日、周末及公眾假期日間和夜間營運的的士的數目；</p> <p>(b) 閒置的士的數目，以及閒置的原因；及</p> <p>(c) 在近期公眾活動之前及之後平均每日的的士乘客人數，當中遊客所佔的比例，以反映的士乘客人數及組成的變化。</p> <p>政府當局回應時表示兩個月前每日的士乘客約有 88 萬人次，並承諾在會議後提供更詳細的資料。政府當局察悉的士業界面對的經營困難，並建議向運輸業界提供燃料補貼，作為短期紓困措施。政府當局強調，推出專營的士是長遠的政策措施，並會透過試驗計劃推展這項措施。政府當局會適當地考慮何時進行公開招標，邀請有意競投專營的士經營權的人士遞交標書。</p> <p>(會後補註：政府當局的回應的中文本及英文本已分別於 2019 年 12 月 19 日及 31 日隨立法會 CB(4)209/19-20(02)號文件送交委員。)</p>	政府當局須提供書面回應。
012723 – 013758	主席 易志明議員 政府當局	<p>易議員重申以下意見 ——</p> <p>(a) 政府當局一直對的士業界面對的問題視若無睹；</p> <p>(b) 政府當局建議在短期內引入的士司機違例記分制度，以懲罰違例的士司機，但當局沒有就提高非法出租汽車的罰則水平，以及放寬商用車輛駕駛執照申請要求以吸引新血入行，制訂時間表；及</p> <p>(c) 要求政府當局解釋為何不接納業界提</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>出的建議，例如優質的士車隊認證計劃。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 提高非法出租或取酬載客的罰則水平，以及縮短商用車輛正式駕駛執照申請人須持有私家車駕駛執照的年期的法例修訂建議，將提交立法會考慮；及</p> <p>(b) 政府當局已收到的士業界提出的有關設立優質的士車隊認證計劃的建議。不過，考慮到現時的法律框架及道路交通情況，部分建議如實施彈性收費機制或容許認證車隊使用巴士專用線，未必可行。儘管如此，政府當局歡迎業界自行組成優質的士車隊，並會繼續透過的士服務質素委員會與業界合作，以提高整體的士服務質素。</p> <p>主席建議政府當局就上述事宜與的士業界保持緊密對話。</p>	
013759 – 015056	主席 譚文豪議員 政府當局	<p>譚議員表示/詢問 ——</p> <p>(a) 鑒於政府當局答稱 7 座位車輛可用作專營的士，但專營的士的最高乘客座位數目仍會是 5 個，是否須修改有關車輛的車輛登記文件；若然，有關修改可能會影響該等 7 座位車輛在 5 年專營期屆滿後的轉售價值；</p> <p>(b) 鑒於專營的士營辦商可能大多會使用 7 座位車輛，為乘客提供更優質服務及更舒適的旅程，政府當局是否會考慮把專營的士的最高乘客座位數目由 5 個放寬至 6 個；</p> <p>(c) 鑒於香港路面空間有限，交通擠塞，是否會有足夠路面空間可劃為專營的士站；</p> <p>(d) 政府當局應降低可供輪椅上落車輛的比例，若試驗計劃證實有殷切需求，</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		<p>當局才應提高比例。這樣，一般乘客便無需因專營公司投資較多金錢購置可供輪椅上落車輛而支付較高車費；</p> <p>(e) 要求當局提供為 3 間專營公司而設的綜合"網約"平台的操作細節，以及此安排是否會窒礙而非促進競爭。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 當局准許將 7 座位車輛改裝為專營的士，前提是不會構成任何安全問題，以及專營公司可按既定程序安排旗下車輛接受運輸署的車輛類型評定，確保車輛宜於道路上使用，才可在道路上行走；</p> <p>(b) 政府當局察悉委員就可供輪椅上落車輛的比例提出的建議。有關規定只會在招標文件中指明，不會在《條例草案》中指明，因此不會影響《條例草案》的審議工作；</p> <p>(c) 專營的士站主要會設於對的士服務需求較高的地區，例如機場及邊境管制站。該等的士站會有別於普通的士站，以免令人混淆。政府當局預計乘客主要會透過"網約"平台召喚專營的士；及</p> <p>(d) 3 間專營公司的"網約"平台會一併載於"香港出行易"平台，以便乘客輕易使用該 3 個"網約"平台。當局會在適當時候制訂詳細安排。</p>	
015057 – 020015	主席 盧偉國議員 政府當局	<p>盧議員重申不滿政府當局對推出專營的士可能引起的問題視若無睹，亦沒有理會委員的建議及的士業界為改善服務質素而付出的努力。對於政府當局解釋現行牌照制度在提高的士服務質素方面的局限，他並不認同，並認為可透過與業界磋商達到提高的士服務質素的目標。</p> <p>政府當局重申，就現有的士牌照施加與服務質素有直接關係的條件，以持續確保整</p>	

時間 標記	發言者	主題	須採取 的行動
		體的士服務質素，會有困難。透過試驗計劃推出專營的士，是當局平衡各項考慮因素後多年諮詢的士業界及不同持份者的結果。專營權將設有時限及不可轉讓，政府當局亦可就專營權訂明服務標準及服務水平，以監察專營公司的表現。政府當局歡迎委員及公眾就《條例草案》表達意見。另一方面，政府當局會繼續與的士業界合作探討不同措施，以改善普通的士的服務質素及經營環境。	
020016 – 020107	主席	主席認為，在現行法例下與業界合作探討有何方法提高服務標準及經營效率，遠較在市場引入新服務模式簡單及容易處理。	
議程第 II 項 —— 其他事項			
020108 – 020356	主席 易志明議員 政府當局	<p>討論舉行公聽會，邀請市民及業界就《條例草案》表達意見。</p> <p>政府當局會提交補充資料，說明推展的士業界就改善服務質素提出的建議時有何行政及法律上的限制，以及與這些建議相比，專營的士的擬議法律制度有何優點/缺點。</p> <p>(會後補註：政府當局的回應的中文本及英文本已分別於 2019 年 12 月 19 日及 31 日隨立法會 CB(4)209/19-20(02)號文件送交委員。)</p>	政府當局須提供書面回應。

立法會秘書處
議會事務部 4
2020 年 2 月 24 日