

立法會參考資料摘要

《專營的士服務條例草案》

引言

在二零一九年四月十六日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**《專營的士服務條例草案》（《條例草案》）（載於附件 A）應提交立法會，以建立新的規管制度，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。

理據

2. 現時，的士是提供個人化點對點公共交通服務的主體。雖然出租汽車亦提供個人化點對點服務，但出租汽車數量少，其服務亦不屬於公共交通服務。近年，社會上對普通的士服務及一些的士司機的行為（如拒載、待客態度欠佳及濫收車資等）批評日多，有廣泛意見認為政府應加強監管的士服務，並考慮增發的士牌照¹，以促進競爭。與此同時，市面出現一些透過手機應用程式召喚，但不符合與載客服務相關法例要求的個人化點對點服務。這些都顯示公眾對較高質的個人化點對點公共交通服務的需求日見殷切。為此，政府在《公共交通策略研

¹ 政府上一次發出的士牌照的時間是二零一六年，當時發出了 25 個大嶼山的士牌照；市區及新界的士牌照則自一九九四年以來未再發出。在過去 25 年，本港的人口已由 600 多萬增加到現在的 700 多萬，在繁忙時間乘客對的士的需求亦有上升的趨勢，而鄰近的一些城市的人均的士數目亦比香港高。

究》中優先檢視的士服務。該研究於二零一七年六月完成，其中一項主要建議是在香港推出專營的士(前稱「優質的士」)²。

3. 現行的普通的士營運模式對於長期確保整體的士服務質素有相當的局限。目前，的士牌照超過 18 000 個，全屬永久性質，無須續牌，而簽發牌照時亦沒有附帶任何直接與服務質素有關係的條件。因此，我們不能根據的士牌照去懲罰服務欠佳的的士車主及／或司機。如藉著修改法例在現有牌照加入新的條件規管的士服務，涉及的法律問題非常複雜，因此政府認為並不可行³。換言之，在現有制度下，只能根據《道路交通條例》(第 374 章)及其附屬法例採取執法行動，以規管的士服務。然而，多年來的實際經驗顯示，這方法亦有其局限⁴。因此，現有的士服務質素主要依靠政府的教育／宣傳工作，以及個別車主或司機的自律性及表現。這個情況顯然並不理想。此外，普通的士牌照擁有權分散，由約 8 400 名牌主持有⁵，的士車主因而難以合力集中管理服務質素，亦難以長期維持司機的服務質素。此外，由於的士牌照可在市場上自由轉讓，部分

² 《公共交通策略研究》報告建議政府雙管齊下，提升個人化點對點公共交通服務。一方面政府應推出專營的士，以滿足市民對質素較佳、收費較高並具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。另一方面，政府應繼續改善現有普通的士的服務質素及經營環境(詳見下文第 18 段)。

³ 有別於的士牌照，現時受客運營業證規管的客運行業，其客運營業證設有年期限制(一般為一至三年)。政府可在發出新的客運營業證(即續證)時加入新的發證條件。若違反發證條件，情況嚴重者其客運營業證可被暫停或撤銷。由於現有的士牌照均屬永久性質，無須續牌，政府無法在現有牌照中加入新的發牌條件，令其達到與客運營業證相同的效果。

⁴ 違規行為發生時，通常只有司機及乘客在場，在沒有其他獨立佐證下，蒐證工作難度甚高。現時所採取的執法行動，除了進行「放蛇」行動外，主要就是在回應市民的投訴並進行調查後發出傳票。然而，此等投訴個案能否轉介警方跟進調查或檢控，視乎投訴人是否願意協助調查、參與檢控程序或出庭作證而定。即使修改現行法例，加重針對的士司機違規行為的各項罰則，執法成效始終因為蒐證提出檢控的門檻高而有一定的局限。

⁵ 截至二零一八年十二月三十一日，的士牌照總數為 18 163 個，其中約六成為個人持有，餘下的則由公司持有。個人及公司持有人合共約有 8 400 個。在這些牌照持有人中，持有一個的士牌照的約佔七成半；持有二至四個的士牌照的約佔兩成；持有的士牌照達五至九個的約佔 3%；持有的士牌照達十個或以上的約佔 2%。

牌主基本上視牌照為投資工具。基於上述背景，我們認為有必要設立新的規管制度，引入專營的士這種新形式的士服務，以滿足社會對質素較高的個人化點對點公共交通服務的需求。

4. 政府在二零一六年六月向立法會交通事務委員會(「事務委員會」)簡介專營的士的初步構思。其後，政府在二零一七年四月的事務委員會會議上提交最新建議方案，當中包括考慮各持份者的意見後，對二零一六年六月的初步建議作出的合適調整。專營的士建議的要點詳載於下文各段。

專營權模式

5. 相對於上文第 3 段提到普通的士現行牌照制度，以專營權批予營辦商經營專營的士服務，一如專營巴士服務，政府可通過專營權條款監督營辦商的表現⁶，營辦商則負責確保其服務(包括司機的表現)達到專營權所訂明的適當且具效率的水平。這有助解決目前普通的士業界因擁有權分散而難以集中管理服務質素的問題。同時，政府可通過專營權條款，清晰訂明服務水平，並為車輛類型、車廂設施、車齡限制、以手機召喚服務應用程式(即所謂「網約」)的安排、司機服務質素等多方面訂定服務標準。除了規管服務質素，專營權條款還會包括有關安全設施及裝置、司機的安全駕駛訓練、司機的工作條件及環境等規定。若營辦商未能達到專營權所訂的服務水平或標準，政府可對營辦商施加罰則，甚至撤銷專營權。

6. 鑑於現有永久牌照制度的局限，專營權將設有時限、不可轉讓及不能續期。考慮到政府須檢討試驗計劃，並按需要予以調整，而營辦商達至財務可行的狀況所需的時間，專營權將在試驗計劃下為期五年⁷。在專營權年期屆滿後，專營的士營

⁶ 專營權條款由行政長官會同行政會議根據新法例所授予的權力訂立。

⁷ 倘若政府預期下一個專營權須延遲開始，以可能令專營的士服務中斷，而行政長官會同行政會議信納現有專營公司有能力繼續提供適當而具效率的服務，且延長其專營期可確保專營的士服務不致中斷，實屬恰當，行政長官會同行政會議便可延長其專營期一次，為期不得超逾一年。

辦商必須與其他有意營辦專營的士的公司重新競投專營權。專營權會透過公平公開招標方式批出，其申請會按下文第 14 至 17 段所述的程序處理。

專營權及專營的士數目

7. 我們在決定專營的士的數目時，已考慮在試驗計劃下新服務的乘客需求的不確定性、的士業界對專營的士數目的關注，以及專營的士對普通的士業務發展的影響。在試驗計劃下，我們建議引入共 600 輛專營的士(即為全港 18 000 多輛的士的 3% 左右)。我們認為該數目已兼顧各個考慮因素，從中取得平衡；而我們在二零一七年四月向事務委員會提交專營的士建議，以及在同年六月向公眾發表《公共交通策略研究》報告時，亦已交代有關資料。因此，我們建議在《條例草案》⁸訂明專營的士營運的總數上限為 600 輛。若須修訂上限(例如在試驗計劃結束後)，政府會在進行所需修例工作前，充分諮詢包括的士業界在內的各持份者。此舉與現時就公共小巴數目訂明法定上限的做法相若。

8. 此外，我們建議批出三個專營權，每個專營權可在某一時間營運 200 輛專營的士提供專營的士服務⁹。我們在建議這個車輛數目時，參考了現時的士業界以車隊運作的經驗，亦顧及每支車隊須有一定規模以服務乘客及維持營運效率。我們認

⁸ 《條例草案》訂明，在某一時間可用作提供專營的士服務的專營的士總數不得超過 600 輛，該數目可藉行政長官會同行政會議的命令修訂。鑑於營辦商基於運作需要而須有後備車輛替代常規車隊中未能運作的專營的士，以及在專營權年期屆滿時及下一個專營權開始前，新舊營辦商需時登記和取消登記專營的士車輛，因此某一時間登記為專營的士的車輛總數可能多於 600 輛。

⁹ 《條例草案》訂明行政長官會同行政會議會指明(i)每個營辦商在專營期內就提供專營的士服務可使用的專營的士數目上限(即 200 輛)；以及(ii)每個營辦商可登記的專營的士數目上限，一如上文備註 8 所述，有關數目可能因為基於須有後備車輛調配的運作需要而多於 200 輛。

為專營權的數目不應過多或過少，以維持專營的士市場的良性競爭¹⁰。

僱傭關係

9. 專營公司與司機之間建立僱傭關係，應可提供最有效的機制，以助維持司機的服務質素，加強保障司機的勞工權益，以及吸引新人入行。雖然如此，考慮到的士業界的關注，同時參考了的士業界以車隊形式營運的經驗¹¹，我們同意不必把僱傭關係訂為強制規定。然而，如專營的士的申請者擬與其轄下的司機建立僱傭關係，其申請將在評審標書過程中得到較高分數。另外，申請者如提出有關司機服務質素的監察措施及賞罰機制的建議，將會在評審標書時一併考慮。

專營權的其他細節

B

10. 有關專營的士建議的其他細節，包括營運範圍、車輛類型、車廂設施、車齡限制、所需的營運車輛數目及服務水平、手機召喚服務應用程式、司機培訓、顧客服務及投訴處理，以及付款方式等，詳見附件 B。

車費

11. 我們了解部分立法會議員及的士業界對專營的士的車費水平表示關注。就此，我們於二零一六年委託財務顧問公司研究專營的士的收費模式及水平。在研究過程中，我們審慎兼顧以下因素並從中求取平衡：

¹⁰ 一間公司不會獲發多於一個專營權。

¹¹ 部分的士業界擔憂規定專營的士營辦商須與其轄下的司機維持僱傭關係會增加經營專營的士的成本。他們認為即使營辦商與司機以現行租車模式提供服務，營辦商仍可透過引入合適的監察和賞罰機制，以保證司機的服務質素。我們亦注意到，近年部分的士業界以車隊形式經營的士服務，並引入各種監察司機服務質素的措施。

- (a) 普通的士和專營的士的市場定位截然不同。專營的士的服務標準較高，服務水平亦會有較嚴格規定，因而經營成本會較高。因此，專營的士的收費水平應比普通的士為高，以抵銷較高的經營成本，並提供足夠及合理誘因令營辦商及司機可長期維持優質服務；以及
- (b) 專營的士的主要客路雖然是消費力較高的乘客，但本身仍屬公共交通服務，故收費不能太高。

12. 基於第 11 段所提到的考慮因素，以及新服務推出時在營運方面或有不明朗因素(例如乘客需求、新服務在運作初期有待適應，以及燃料價格波動)，我們建議專營的士的收費水平應**較普通的士高約五成**¹²。這個水平貼近我們於二零一七年四月向事務委員會所建議的收費範圍(即較普通的士收費高約三成半至五成)的上限。我們認為普通的士和專營的士的收費應有明顯差距，令兩者的市場定位更加清晰，同時對營辦商來說，在財務上更為可行。無論如何，正如我們在二零一七年四月事務委員會會議上所提到，我們稍後會聘請顧問，因應屆時的普通的士車費，再確定專營的士的確實收費。行政長官會同行政會議將在《條例草案》通過後，藉命令於《條例草案》附表列明指定的收費。

C 13. 專營的士收費結構(即落旗、跳錶及其他收費)和收費調整機制大致上與普通的士的現行安排相同，詳情載於附件 C。

專營權招標及專營權費用

14. 我們建議以公開招標方式批出專營的士專營權。政府歡迎任何公司(包括現有的士營辦商)申請專營的士營運權。

D 15. 投標者須就技術及財務兩個範疇提交建議。標書評審準則載於附件 D。由於我們的目標是向公眾提供優質的專營的士服務，技術建議和財務建議的評分比重將為 80：20。技術建議

¹² 以現時市區的士起錶價 24 元為基礎，專營的士起錶價將約為 36 元。

包括投標者的公司架構、擬議使用的車輛及車廂設施、監察和賞罰機制、司機培訓、顧客服務及投訴處理制度等。此外，我們認為在香港營運普通的士及／或其他公共交通服務的經驗，有助有效營運專營的士服務，因此具備這些經驗的申請者將會獲得較高分數。

16. 我們了解到有業界認為專營的士營辦商應繳交專營權費用，以維持整體的士市場的公平競爭。根據顧問的初步評估，現建議的車費水平(即較普通的士車費高約五成)，對個別營辦商而言應是財務上可行的。換言之，回報水平應可提供一些空間讓政府收取專營權費用。因此，在試驗計劃下，投標者須建議在專營權開始生效前向政府繳交的一筆過專營權費用。所提議的專營權費用會成為投標書中財務建議的部分。

17. 專營的士的投標者亦必須符合最低資本要求，現建議定為 5,000 萬元。我們相信這個資本水平應是合適的，既足以確保營辦商有足夠的財政能力營運專營的士，亦不會令入場門檻過高。此外，我們建議專營的士營辦商須在專營期開始前向政府繳交 500 萬元擔保。如營辦商未有如期繳交罰款，政府可在擔保中扣除有關罰款。專營權完結後，擔保會在扣除任何未有如期繳交的罰款後歸還營辦商。政府會在正式就營運專營的士招標時訂定確實的最低資本和擔保金額。

角色及定位

18. 我們必須強調，引入專營的士的目的並非為了取替普通的士，而是與普通的士服務相輔相成，優勢互補。普通的士按錶收費，其收費水平是市民大眾較有能力負擔的；亦可根據現行法例以整段時間形式租用(即「包車」)，由乘客和服務提供者議定收費。普通的士依然會是提供的士服務的主要工具。政府會繼續致力提升現有普通的士的服務質素和營運環境，通過「的士服務質素委員會」推行多項措施，包括更新的士服務標準及指引、強化為現職的士司機提供的服務質素培訓課程，以及檢視現行有關的士的各種違規行為的罰則等。

E

19. 專營的士的定位是作為普通的士以外的另一種選擇，以滿足社會上對服務質素較佳、收費較高並具備「網約」特色的新型個人化點對點公共交通服務的需求。在試驗計劃推行期間，專營的士的供應會限於 600 輛。普通的士與專營的士的特點比較載於附件 E，以供參考。

其他事宜

F

20. 《條例草案》賦權行政長官會同行政會議就有關專營的士的營運事宜(包括專營公司的一般責任、專營的士司機及乘客的一般操守等)制定規例；就違反任何規例的行為定為罪行，並指明有關該罪行的最高罰則；以及作出命令以指明收費水平。擬議《專營的士服務規例》(《規例》)的框架載於附件 F。待立法會通過《條例草案》後，政府會把《規例》草案連同指明收費水平的命令草案(詳情見上文第 11 至 12 段)提交行政長官會同行政會議審批。待行政長官會同行政會議批准後，《規例》草案及擬議收費表會一同提交立法會。

21. 正如上文所述，《規例》會訂明與提供和使用專營的士服務有關的法定要求和罪行。在訂定關於專營的士司機的罪行和罰則時，我們會參考現時適用於普通的士司機的相類似罪行和罰則。

22. 政府已建議引入的士司機違例記分制度，以及提高對重犯相關罪行的普通的士司機所施加的刑罰(即兩級制罰則)，以期加強阻嚇力和提高普通的士的服務質素。現正籌備相關立法工作，初步目標是在二零一九年內向立法會提交立法建議。

23. 鑑於上述建議旨在提高的士的服務質素，我們認為該等措施獲通過後，亦應適用於專營的士。為此，我們在草擬相關立法建議時，已考慮如何令擬議的士司機違例記分制度和兩級制罰則可適用於專營的士。假如有關普通的士的的士司機違例記分制度和兩級制罰則，早於《條例草案》通過成為法例，我們會在《條例草案》加入所需的相應修訂，將的士司機違例記分制度和兩級制罰則引入專營的士。相反，若《條例草案》較

早通過，我們則會考慮對的士司機違例記分制度和兩級制罰則的立法建議提出全體委員會審議階段修正案。

其他方案

24. 我們曾探討可否在現有普通的士牌照加入直接與服務質素有關的新條款。然而，正如上文第 3 段所提到，由於現有的士牌照屬永久性質，這個方法涉及的法律問題非常複雜，因此政府認為並不可行。鑑於現行的士營運模式對於長期確保整體的士服務維持良好質素有相當局限，若不引入新規管制度，便難以滿足社會對質素更高的個人化點對點公共交通服務的需求。因此，我們建議推展專營的士計劃，透過訂立新法例為專營的士的規管制度提供法律框架。

25. 我們也曾研究應否容許其他新的個人化點對點「網約」服務在香港經營。考慮到普通的士、出租汽車及擬議的專營的士各自擔當的角色，以及公共運輸業內的生態平衡，加上的士業界擔憂引入其他新的個人化點對點服務對現有的士行業所帶來的衝擊，若我們容許新的「網約」服務在路面經營，我們不會低估此舉可能對現時整體公共交通系統造成極大破壞。再者，相對於現時不合法的「網約」出租車服務，政府建議推出的專營的士屬公共交通服務，其數目、服務、收費、司機質素方面均受政府規管。對乘客而言，安全較有保障、服務質素較有保證、收費亦較為透明清晰、對路面的影響亦較容易預計。從運輸政策而言，專營的士能給市民多一項選擇，亦能令公共交通系統繼續有序地規劃和發展。因此，我們認為推出專營的士是較為務實的方案，在顧及現時公共交通業界的生態平衡的同時，迎合社會對個人化點對點公共交通服務的新需求。視乎立法會審議《條例草案》的結果，以及假如新的專營的士服務未能發揮其作用，我們會考慮應否研究引入其他新服務(包括新的「網約」服務)。

條例草案

26. 主要條文如下：

- (a) 草案**第 1 條**列出簡稱，並就生效日期訂定條文；
- (b) 草案**第 2 條**為在《條例草案》中使用的字句下定義；
- (c) 草案**第 3 條**限制專營公司，不得在其專營權並非屬有效的期間，使用專營的士提供載客服務；以及任何人不得使用專營的士進行其他與提供專營的士服務無關的活動。
- (d) 草案**第 4 條**賦權行政長官會同行政會議批出經營專營的士服務的專營權；並就專營權的批出作出某些規定(包括有效期、專營公司可登記的專營的士的數目上限、在某一時間專營公司可用以提供專營的士服務的專營的士的數目上限、專營公司須繳付的專營權費用等)。專營權亦受行政長官會同行政會議批出該專營權時所施加的任何條款規限。
- (e) 草案**第 5 條**賦權行政長官會同行政會議在專營公司書面同意下，修改有關專營權。
- (f) 草案**第 6 條**規定專營權的有效期不得超過五年，並賦權行政長官會同行政會議，如信納有關專營公司能維持適當而有效率的專營的士服務，及顧及持續提供專營的士服務的需要後，認為延長有關有效期是適當的，則可延長該專營權的有效期一次，為期不超過一年。
- (g) 草案**第 7 條**規定專營公司須在行政長官會同行政會議批出專營權後 30 日內，向運輸署署長繳交專營權費用，否則其專營權可被撤銷。
- (h) 草案**第 8 條**規定專營公司須向運輸署署長給予擔保，而該擔保須在有關專營權屆滿或被撤銷後解除。如擔保根據下文第 17 條被執行，第 8 條亦規定專營公司必須重新給予被執行部分的擔保。

- (i) 草案**第 9 條**限制專營公司，不得在沒有行政長官會同行政會議批准下轉讓其專營權，或任何其他方式處置其專營權。
- (j) 草案**第 10 條**規定專營公司須維持適當而有效率的專營的士服務，至令運輸署署長滿意。
- (k) 草案**第 11 條**訂定專營的士服務的收費表，並規定乘客可於專營的士免費攜帶輕便而車廂可容納的物件。該條亦賦權行政長官會同行政會議，藉命令修訂有關收費表。
- (l) 草案**第 12 條**指明在某一時間，用以提供專營的士服務的專營的士的總數，不得超過 600 輛。該條亦賦權行政長官會同行政會議，藉命令修訂該數目。
- (m) 草案**第 13 條**賦權行政長官會同行政會議、運輸及房屋局局長或運輸署署長，可在諮詢某專營公司後，就任何關乎其提供的專營的士服務或其專營權的事宜，以書面方式向該公司作出任何指示或要求。
- (n) 草案**第 14 條**賦權運輸署署長檢查專營的士，以及要求專營公司對專營的士進行維修或其他工作。
- (o) 草案**第 15 條**賦權運輸署署長可要求專營公司備存指明文件，並向運輸署署長提供該等文件。該條亦賦權運輸署署長查閱和複製該等文件。
- (p) 草案**第 16 條**賦權運輸署署長，若專營公司沒有遵從本條例、任何根據本條例所作的指示或要求，或並非依循其專營權提供專營的士服務，則可向該專營公司施加經濟罰則。在專營期下重犯相同性質的違規可被施加較重的經濟罰則。
- (q) 草案**第 17 條**賦權運輸署署長從專營公司的擔保中扣除欠繳的經濟罰則款項。

- (r) 草案**第 18 條**訂明如行政長官會同行政會議認為某專營公司在無合理因由的情況下，沒有維持或相當可能無法維持適當而有效率的專營的士服務，則可表達暫停或撤銷其專營權的意向。
- (s) 草案**第 19 條**賦權行政長官會同行政會議在表達暫停某專營公司專營權的意向後，而該專營公司並未解釋，或行政長官會同行政會議認為該專營公司未能提出合理因由，解釋為何不應暫停其專營權，則可暫停有關專營權。
- (t) 草案**第 20 條**賦權行政長官會同行政會議在表達撤銷某專營公司專營權的意向後，而該專營公司並未解釋，或行政長官會同行政會議認為該專營公司未能提出合理因由，解釋為何不應撤銷其專營權，則可撤銷有關專營權。
- (u) 草案**第 21 條**訂明專營公司無權就其專營權被暫停或撤銷獲得任何補償。
- (v) 草案**第 22 條**訂明專營公司可就運輸及房屋局局長、運輸署署長等所作的某些決定、指示或要求，向行政長官會同行政會議提出上訴，而行政長官會同行政會議對有關上訴所作的決定，屬終局決定。
- (w) 草案**第 23 條**賦權行政長官會同行政會議，就專營的士服務訂立規例；規定違反其中條文可構成罪行，以及就該罪行指明最高罰則。該條亦賦權運輸及房屋局局長修訂該等規例。
- (x) **第 6 部**載有對其他條例和附屬法例所作的相關及相應修訂。
- (y) **附表**載有專營的士服務的收費結構。

立法程序時間表

27. 立法程序時間表會如下：

刊登憲報	二零一九年四月二十六日
首讀和開始二讀辯論	二零一九年五月八日
恢復二讀辯論、委員會 審議階段和三讀	另行通知

建議的影響

G

28. 建議會帶來財務、公務員、經濟、競爭和環境影響，詳情載於附件 G。附件 G 所載有關經濟和環境的影響有利於可持續發展。建議對生產力、家庭及性別議題沒有影響。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。《條例草案》不包含關於約束力的條文。

公眾諮詢

29. 一直以來，政府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，聽取多方面的意見，亦同時留意社會民意和輿論。總括而言，市民普遍歡迎推出專營的士，認為能為他們提供新選擇，期望新服務盡早推出。

30. 部分的士業界擔心專營的士對現有的士行業帶來衝擊，認為即使要推行專營的士，也只應透過讓部分普通的士牌照轉換成專營的士經營權施行，而非就新專營權進行招標。我們不認同這個訴求，因它等同封閉市場，有違公開競爭的原則。一如上文第 15 段所提到，如專營的士專營權的投標者具備在香港營運普通的士及其他公共交通服務的經驗，其技術建議可得到較高分數。我們鼓勵現有的士營辦商參與專營的士市場。

31. 部分人士擔憂以專營權模式推出專營的士或會造成較大規模的公司壟斷的情況。就此，我們必須強調以專營權模式推出專營的士的目的是透過集中管理維持專營的士服務質素，而

營辦商的車隊必須有一定規模，以維持其車隊的營運效益。我們亦建議批出三個專營權，此數目應可以維持專營的士市場的良性競爭。

32. 我們早於二零一五年十一月六日就研究推出專營的士的可行性向事務委員會匯報。其後，我們於二零一六年六月十六日向事務委員會提出專營的士的初步建議，並於二零一七年四月二十一日就最新建議諮詢事務委員會。在二零一七年四月二十一日的事務委員會會議上，部分立法會議員對優化個人化點對點服務的意見紛陳，並通過了五項不具約束力的議案(見附件 H)。四項議案支持推出專營的士，並就執行細節提出不同的意見，例如：部分立法會議員認為在推出專營的士的同時，應透過加強打擊違法行為、加強司機培訓及引入合適的業內服務質素監管機制，全面提升普通的士服務質素；認同新服務應以有別於現有牌照的新制度推出，亦應設有期限；認為政府應檢討出租車服務政策，為「網約」模式服務引入合適的規管制度，迎合市民的需要；認為政府應重新考慮規定專營的士營辦商須與轄下司機維持僱傭關係；以及考慮優先讓現時普通的士牌照轉換成專營的士經營權。五項議案中只有一項要求擱置建議(七票支持、五票反對及一票棄權)。

H

33. 因應上述諮詢事務委員會的結果，以及社會上普遍支持的意見，我們於二零一七年六月發表的《公共交通策略研究》報告中總結推出專營的士可以回應社會上對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點服務的新需求。至於應否探索引入其他新服務(如新的「網約」服務)，則可視乎立法會審議專營的士法案的結果而決定。

宣傳安排

34. 我們會發出新聞稿介紹《條例草案》，並安排發言人解答傳媒及公眾查詢。

查詢

35. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請致電 3509 8214 與運輸及房屋局首席助理秘書長陳慧欣女士聯絡。

運輸及房屋局

二零一九年四月十七日

《專營的士服務條例草案》

目錄

條次		頁次
第 1 部		
導言		
1.	簡稱及生效日期.....	1
2.	釋義.....	1
3.	限制使用專營的士.....	2
第 2 部		
專營權		
4.	批出專營權.....	3
5.	修改專營權.....	4
6.	有效期.....	4
7.	專營費.....	4
8.	擔保.....	5
9.	限制轉讓專營權等.....	5
第 3 部		
規管專營的士服務		
10.	維持適當而有效率服務.....	6
11.	收費.....	6

條次		頁次
12.	專營的士的數目上限.....	7
13.	可向專營公司作出指示或要求.....	7
14.	檢查和維修專營的士.....	7
15.	備存文件等.....	8
16.	經濟罰則.....	8
17.	追討欠繳的經濟罰則款項.....	10
第 4 部		
暫停或撤銷專營權		
18.	第 4 部的適用範圍.....	11
19.	暫停專營權.....	11
20.	撤銷專營權.....	12
21.	暫停或撤銷不獲補償.....	12
第 5 部		
雜項		
22.	上訴.....	14
23.	規例.....	14
第 6 部		
相關及相應修訂		
第 1 分部 —— 修訂成文法則		
24.	修訂成文法則.....	16

條次	頁次
第 2 分部 —— 修訂《公職指明公告》(第 1 章, 附屬法例 C)	
25. 修訂附表(公職指明)	16
第 3 分部 —— 修訂《電訊(電訊器具)(豁免領牌)令》(第 106 章, 附屬法例 Z)	
26. 修訂第 2 條(釋義)	17
27. 修訂第 4 條(對關乎的士的無線電通訊器具作出的豁免).....	17
28. 修訂第 5 條(對其他無線電通訊器具作出的豁免).....	17
第 4 分部 —— 修訂《應課稅品條例》(第 109 章)	
29. 修訂第 15 條(檢取用作犯罪的東西).....	17
30. 修訂第 19 條(已裝載以供出口的貨品不得再次卸在陸上).....	18
第 5 分部 —— 修訂《稅務規則》(第 112 章, 附屬法例 A)	
31. 修訂第 2 條(折舊率)	18
第 6 分部 —— 修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)	
32. 修訂附表(罪行)	18
第 7 分部 —— 修訂《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第 240 章, 附屬法例 A)	
33. 修訂附表	19
第 8 分部 —— 修訂《邊境禁區(准許進入)公告》(第 245 章, 附屬法例 H)	
34. 修訂第 1A 條(釋義)	20
35. 修訂附表	20
第 9 分部 —— 修訂《深圳灣口岸港方口岸區(准許進入)公告》(第 245 章, 附屬法例 K)	

條次	頁次
36. 修訂第 2 條(釋義)	21
37. 修訂附表	21
第 10 分部 —— 修訂《危險品(一般)規例》(第 295 章, 附屬法例 B)	
38. 修訂第 7 條(公共車輛不得運載爆炸品).....	22
第 11 分部 —— 修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章, 附屬法例 J)	
39. 修訂第 2 條(釋義)	22
40. 修訂第 7F 條(在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的私家車及的士的車輛設計標準).....	22
41. 修訂第 10 條(引擎及燃料方面的規定).....	23
第 12 分部 —— 修訂《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)	
42. 修訂第 2 條(釋義)	23
43. 修訂附表(汽車類別及稅率)	24
第 13 分部 —— 修訂《廢物處置條例》(第 354 章)	
44. 修訂第 16A 條(禁止非法擺放廢物).....	24
第 14 分部 —— 修訂《行車隧道(政府)規例》(第 368 章, 附屬法例 A)	
45. 修訂第 2 條(釋義)	24
46. 修訂附表 2(隧道費及其他費用)	25
第 15 分部 —— 修訂《吸煙(公眾衛生)條例》(第 371 章)	
47. 修訂第 2 條(釋義)	25
48. 修訂附表 1(禁止吸煙的公共交通工具).....	26

條次	頁次
第 16 分部 —— 修訂《道路交通條例》(第 374 章)	
49.	修訂第 2 條(釋義).....26
50.	修訂第 9 條(車輛構造及保養的規例).....27
51.	修訂第 23 條(規管登記車輛數目的權力).....27
52.	修訂第 24 條(拒絕登記的權力).....27
53.	修訂第 25 條(拒發或取消牌照、以及對的士施加條件的權力).....28
54.	修訂第 52 條(車輛使用的限制).....28
55.	修訂第 69 條(就某些罪行的定罪而取消駕駛資格).....29
56.	修訂第 102I 條(署長可指定職前訓練學校).....29
57.	修訂附表 1(車輛種類).....30
58.	修訂附表 3(車輛檢收費).....30
第 17 分部 —— 修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)	
59.	修訂第 2 條(釋義).....30
60.	修訂第 37 條(視象顯示器).....30
61.	修訂第 39 條(反射鏡).....31
62.	修訂第 III 部標題(的士、巴士及小型巴士).....31
63.	加入第 46A 條.....31
	46A. 關於專營的士的規定.....31
64.	修訂第 47 條(車輛的塗漆).....32

條次	頁次
65.	修訂第 52 條(一些車輛的標記及塗漆的保養).....32
66.	修訂第 53 條(巴士及的士以外的車輛的標記及塗漆).....33
67.	修訂第 54 條(巴士、小型巴士及的士的標記).....33
68.	修訂第 92 條(須安裝的燈的性質的限制).....34
69.	修訂第 12I 條(罪行).....34
70.	修訂附表 1(車輛的總尺寸).....35
71.	修訂附表 2.....35
72.	修訂附表 3(最高乘客座位數目).....35
73.	修訂附表 6 標題(的士的字牌).....35
74.	修訂附表 7(關於強制性後燈的數目及在車輛上位置的規定).....35
75.	修訂附表 8(關於強制性反光體的數目及在車輛上位置的規定).....35
76.	修訂附表 16.....36
第 18 分部 —— 修訂《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374 章，附屬法例 B)	
77.	修訂第 5 條(有關發出駕駛執照的汽車分類).....36
78.	修訂第 8 條(以前的駕駛經驗及駕駛紀錄).....36
79.	修訂第 8A 條(職前課程).....36
80.	修訂第 11 條(正式駕駛執照的發出).....37
81.	修訂第 12L 條(向暫准駕駛執照持有人發出的正式駕駛執照的取消等).....38

條次	頁次
82.	38
83.	38
第 19 分部 —— 修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374 章, 附屬法例 E)	
84.	40
85.	41
第 20 分部 —— 修訂《道路交通(安全裝備)規例》(第 374 章, 附屬法例 F)	
86.	41
87.	41
88.	42
89.	42
90.	42
91.	43
第 21 分部 —— 修訂《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章, 附屬法例 G)	
92.	43
93.	43
94.	44
第 22 分部 —— 修訂《道路交通(快速公路)規例》(第 374 章, 附屬法例 Q)	
95.	45

條次	頁次
第 23 分部 —— 修訂《道路交通(交通管制)(指定禁區及限制區)公告》(第 374 章, 附屬法例 U)	
96.	45
97.	46
第 24 分部 —— 修訂《西區海底隧道條例》(第 436 章)	
98.	46
99.	46
100.	47
第 25 分部 —— 修訂《大欖隧道及元朗引道條例》(第 474 章)	
101.	47
102.	47
第 26 分部 —— 修訂《機場管理局附例》(第 483 章, 附屬法例 A)	
103.	47
第 27 分部 —— 修訂《青馬管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 498 章, 附屬法例 A)	
104.	48
105.	48
第 28 分部 —— 修訂《香港鐵路條例》(第 556 章)	
106.	49
107.	49

條次	頁次
108. 修訂第 34 條(附例)	49
第 29 分部 —— 修訂《香港鐵路(運輸交匯處)規例》(第 556 章, 附屬法例 C)	
109. 修訂第 11 條(的士候客處的指定).....	50
第 30 分部 —— 修訂《香港鐵路(運輸交匯處)附例》(第 556 章, 附屬法例 D)	
110. 修訂第 1 條(釋義)	51
111. 修訂第 VI 部標題(專利巴士、公共小巴及的士)	51
112. 加入第 26A 條	52
26A. 專營的士	52
113. 修訂附表 1(訂明交通標誌、訂明道路標記及訂明管制燈號)	52
114. 修訂附表 2(罰則)	62
第 31 分部 —— 修訂《娛樂特別效果(一般)規例》(第 560 章, 附屬法例 A)	
115. 修訂第 26 條(不得在公共車輛等上運送煙火特別效果物料)	62
第 32 分部 —— 修訂《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 594 章, 附屬法例 B)	
116. 修訂第 2 條(釋義)	63
117. 修訂附表 1(使用費)	63
118. 修訂附表 6(移走、鎖押及貯存車輛的收費).....	63

條次	頁次
第 33 分部 —— 修訂《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》(第 611 章)	
119. 修訂附表 1(禁止引擎空轉的規定所不適用的司機).....	63
附表 專營的士收費	65

本條例草案

旨在

通過賦權批出專營權和訂立規管制度，設立專營的士服務；以及就附帶和相關事宜，訂定條文。

由立法會制定。

第 1 部

導言

1. 簡稱及生效日期

- (1) 本條例可引稱為《專營的士服務條例》。
- (2) 本條例自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施。

2. 釋義

在本條例中 ——

可用擔保 (available guarantee)就任何專營公司而言，指該公司根據第 8(1)或(2)條給予的擔保當中，未經根據第 17 條強制執行的部分；

有效期 (validity period)——參閱第 4(3)(a)條；

局長 (Secretary)指運輸及房屋局局長；

命令 (order)指於憲報刊登的命令；

專營公司 (franchisee)指獲批予專營權的公司；

專營的士 (franchised taxi)具有《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所給予的涵義；

專營的士服務 (franchised taxi service)指在專營權下提供的服務；

專營費 (franchise fee)——參閱第 4(3)(d)條；

專營權 (franchise)——參閱第 4(1)條；

署長 (Commissioner)指運輸署署長。

3. 限制使用專營的士

- (1) 任何專營公司在其專營權並非屬有效的期間，使用、安排使用或准許使用任何專營的士，提供載客服務，即屬犯罪。
- (2) 除非獲署長書面批准，否則任何人使用、安排使用或准許使用任何專營的士，進行其他並非關乎提供專營的士服務的活動，即屬犯罪。
- (3) 就第(1)及(2)款而言，有關服務或活動屬取酬與否，無關重要。
- (4) 任何人犯第(1)或(2)款所訂罪行，一經定罪，可處第 6 級罰款。

第 2 部 專營權

4. 批出專營權

- (1) 行政長官會同行政會議可向任何註冊公司授予權利(專營權)——
 - (a) 使用專營的士，按公眾人士的個別行程提供載客服務(包括附帶服務)；及
 - (b) 按照附表，就該項服務收取車費。
- (2) 專營權可在公開投標後批出，或以行政長官會同行政會議認為適當的其他方式批出。
- (3) 行政長官會同行政會議在向專營公司批出專營權時，須指明——
 - (a) 該專營權屬有效的期間(有效期)；
 - (b) 該公司可就該專營權而登記的專營的士的數目上限；
 - (c) 可於某一時間用以在該專營權下提供專營的士服務的專營的士的數目上限；及
 - (d) 該公司就該專營權的批出而承諾繳付的費用(專營費)。
- (4) 凡行政長官會同行政會議在批出專營權時，施加任何條款，該專營權即受該等條款規限。
- (5) 在本條中——

註冊公司 (registered company)指——

 - (a) 根據《公司條例》(第 622 章)註冊的公司；或
 - (b) 根據在 2014 年 3 月 3 日之前不時有效的《公司條例》(第 32 章)第 IX 部註冊的公司。

5. 修改專營權

在不影響本條例任何其他條文的原則下，行政長官會同行政會議可在專營公司書面同意下，修改其專營權。

6. 有效期

- (1) 專營權的有效期，不得超過 5 年。
- (2) 然而，行政長官會同行政會議如——
 - (a) 信納有關專營公司能維持適當而有效率的專營的士服務；及
 - (b) 在顧及向公眾提供持續的專營的士服務的需要後，認為延長有關有效期，是適當的，則可在該公司書面同意下，將有關有效期延長，僅限一次，為期不超過一年。
- (3) 行政長官會同行政會議在延長專營權的有效期前，須在該有效期屆滿前的不少於 6 個月前，將延長有效期一事，以及延長的期間，以書面告知有關專營公司。
- (4) 行政長官會同行政會議如延長有關專營權的有效期，可重新就該專營權指明第 4(3)(b)或(c)條所述的數目上限。

7. 專營費

- (1) 專營公司須在自獲批專營權翌日起計的 30 日內，向署長繳付有關專營費。
- (2) 行政長官會同行政會議如信納，任何專營公司在無合理理由的情況下，沒有遵從第(1)款，則可撤銷該公司的專營權。
- (3) 有關撤銷於行政長官會同行政會議指明的日期生效。
- (4) 根據第(2)款撤銷的專營權，視作根據第 20 條撤銷。

8. 擔保

- (1) 專營公司獲批專營權後，須在署長指明的期限前，向署長給予擔保。
- (2) 如署長根據第 17 條，就某專營公司強制執行擔保，則該公司須在自該項強制執行翌日起計的 30 日內，再次給予擔保，以使就其專營權而向署長給予的擔保，維持在與根據第(1)款所給予者相同的水平。
- (3) 根據第(1)或(2)款給予的擔保，須以署長指明的方式給予。
- (4) 署長須 ——
 - (a) 在任何專營公司的專營權屆滿後；或
 - (b) 如任何專營公司的專營權根據第 20 條撤銷——在該項撤銷後，在合理地切實可行的範圍內，盡快解除該公司的可用擔保。

9. 限制轉讓專營權等

未得行政長官會同行政會議批准，任何專營公司不得 ——

- (a) 轉讓其專營權，或其專營權的任何部分；或
- (b) 以任何其他方式，處置其專營權，或其專營權的任何部分。

第 3 部

規管專營的士服務

10. 維持適當而有效率服務

- (1) 專營公司須在有關專營權屬有效的期間內，維持適當而有效率的專營的士服務，達致令署長滿意。
- (2) 在不局限行政長官會同行政會議或署長可顧及的事宜的原則下，行政長官會同行政會議或署長每當為本條例的目的，斷定任何專營公司有否或能否維持適當而有效率的專營的士服務時，可顧及該公司有否遵照本條例(包括根據本條例作出的指示或要求)及其專營權，維持專營的士服務。

11. 收費

- (1) 附表列出專營的士服務的收費表。
- (2) 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)(《規例》)第 47(3)及(4)條就專營的士而適用，一如該條就的士而適用。
- (3) 就第(2)款而言 ——
 - (a) 《規例》第 47(3)條提述“私人手提行李”之處，須解釋為提述“物件”；
 - (b) 《規例》第 47(3)條英文文本提述“taxi”之處，須解釋為提述“franchised taxi”；
 - (c) 《規例》第 47(4)條提述“的士”之處，須解釋為提述“專營的士”；
 - (d) 《規例》第 47(4)條提述“行李”之處，須解釋為提述“物件”；及
 - (e) 《規例》第 47(4)條提述“附表 5”之處，須解釋為提述附表。

(4) 行政長官會同行政會議可藉命令修訂附表。

12. 專營的士的數目上限

- (1) 所有專營公司可於某一時間用以在有效專營權下提供專營的士服務的專營的士，總數不得超過 600。
- (2) 行政長官會同行政會議可藉命令，修訂第(1)款所指明的數目。

13. 可向專營公司作出指示或要求

- (1) 行政長官會同行政會議、局長或署長可在諮詢某專營公司後，就任何關乎其專營權或關乎該公司所提供的專營的士服務的事宜，向該公司作出書面指示或要求。
- (2) 第(1)款所述的指示或要求 ——
 - (a) 可就一般情況作出，亦可在個別個案中作出；及
 - (b) 不得抵觸本條例，亦不得抵觸有關專營權。
- (3) 本條不影響第 14 條，亦不影響第 15 條。

14. 檢查和維修專營的士

- (1) 署長或獲其以書面授權的人可 ——
 - (a) 在任何合理時間，檢查任何專營公司旗下專營的士；及
 - (b) 要求該公司在指明時間內，對指明的專營的士，進行指明的維修或其他工作。
- (2) 有關專營公司須承擔 ——
 - (a) 根據第(1)(a)款作出的檢查所招致的一切合理費用；及
 - (b) 根據第(1)(b)款進行的工作所招致的一切費用。
- (3) 在本條中 ——

指明 (specified)指由署長或獲其授權的人(視何者屬適當而定)以書面指明。

15. 備存文件等

- (1) 署長可要求任何專營公司 ——
 - (a) 備存任何關乎該公司所提供的專營的士服務的紀錄、收據、帳目或其他文件(*相關文件*)，達致令署長滿意；及
 - (b) 在指明的時間，按指明的方式，向署長或獲其以書面授權的人提供指明相關文件的文本。
- (2) 署長或獲其以書面授權的人可 ——
 - (a) 在任何合理時間，查閱任何相關文件；及
 - (b) 製作和取走任何相關文件的複本。
- (3) 在本條中 ——

指明 (specified)指由署長或獲其授權的人(視何者屬適當而定)以書面指明。

16. 經濟罰則

- (1) 如 ——
 - (a) 某專營公司違規；
 - (b) 署長信納該公司有合理機會遵從本條例(包括根據本條例作出的指示或要求)及有關專營權；
 - (c) 署長已藉書面方式，將該項違規及其詳情，告知該公司；及
 - (d) 該公司已獲給予合理機會，作出書面申述以提出因由，說明為何不應根據本條就該項違規施加經濟罰則(*書面申述*)，而 ——
 - (i) 該公司並未有作出書面申述；或

- (ii) 該公司已作出書面申述，而署長在考慮該申述後，認為該公司並未有提出合理理由，說明為何不應施加該罰則，
- 則署長可藉給予該公司書面通知，向該公司施加經濟罰則。
- (2) 有關通知書須指明 ——
- (a) 有關經濟罰則的款額；及
- (b) 繳付有關款項的期限。
- (3) 根據第(2)(a)款指明的款額，不得超過 ——
- (a) 如屬首次就某專營權及某性質的違規，而施加經濟罰則——\$10,000；
- (b) 如屬第二次就該專營權及性質相同的違規，而施加經濟罰則——\$20,000；或
- (c) 如屬第三次或其後就該專營權及性質相同的違規，而施加經濟罰則——\$50,000。
- (4) 就第(3)款而言，兩項違規的性質是否相同，由署長斷定。
- (5) 根據第(2)(b)款指明的期限，不得早於第 22(2)條所訂的有關上訴期限。
- (6) 如有關專營公司根據第 22(2)條，就署長施加經濟罰則的決定，提出上訴，而該項上訴遭駁回或撤回，則該公司須在自該項上訴遭駁回或撤回翌日起計的 30 日內，繳付有關經濟罰則款項。
- (7) 在本條中 ——
- 違規** (non-compliance)就任何專營公司而言，指該公司 ——
- (a) 沒有遵從本條例(包括根據本條例作出的指示或要求)；或
- (b) 並非遵照其專營權提供專營的士服務。

17. 追討欠繳的經濟罰則款項

如某專營公司根據第 16(1)條遭施加經濟罰則，而該公司沒有在第 16(2)(b)或(6)條(視何者屬適當而定)所述的期限前，全數繳付有關經濟罰則款項，則 ——

- (a) 如該公司有可用擔保，而該項擔保不少於有關經濟罰則款項——署長可在相等於該罰則款額的範圍內，強制執行該項擔保，以使該公司繳付該經濟罰則款項的法律責任，完全得以解除；
- (b) 如該公司有可用擔保，而該項擔保少於有關經濟罰則款項 ——
- (i) 署長可強制執行該項擔保的全數，以使該公司繳付該經濟罰則款項的法律責任，在相等於該項擔保的範圍內，得以解除；及
- (ii) 該經濟罰則款項中尚未根據第(i)節繳付的款額，可作為民事債項由政府向該公司追討；或
- (c) 如該公司並無任何可用擔保——該經濟罰則款項可作為民事債項由政府向該公司追討。

第 4 部

暫停或撤銷專營權

18. 第 4 部的適用範圍

如行政長官會同行政會議認為，某專營公司在無合理因由下，沒有維持或相當可能無法維持適當而有效率的專營的士服務，則本部適用。

19. 暫停專營權

- (1) 行政長官會同行政會議可指示署長向有關專營公司發出意向書，表達暫停其專營權的意向。
- (2) 有關意向書須 ——
 - (a) 述明擬暫停有關專營權的理由；及
 - (b) 促請有關專營公司，在自該意向書送達該公司翌日起計的 28 日內，作出書面申述以提出因由，說明為何不應暫停其專營權(書面申述)。
- (3) 在第(2)(b)款所述的限期屆滿後，如 ——
 - (a) 有關專營公司並未有作出書面申述；或
 - (b) 該公司已作出書面申述，而行政長官會同行政會議在考慮該申述後，認為該公司並未有提出合理因由，說明為何不應暫停有關專營權，
則行政長官會同行政會議可暫停該專營權。
- (4) 有關暫停於行政長官會同行政會議指明的日期生效，以及在行政長官會同行政會議指明的期間內有效，該期間不得超過 6 個月。
- (5) 行政長官會同行政會議如暫停任何專營權，則須 ——
 - (a) 向有關專營公司，送達暫停專營權的通知；及

- (b) 在送達該通知後，在合理地切實可行的範圍內，盡快在憲報刊登該通知。
- (6) 暫停專營權可涵蓋有關專營公司旗下所有專營的士，亦可涵蓋有關專營公司旗下任何數量的專營的士。行政長官會同行政會議可在根據第(5)(a)款送達的通知內，指明有關暫停所涵蓋的專營的士的數目。

20. 撤銷專營權

- (1) 行政長官會同行政會議可指示署長向有關專營公司發出意向書，表達撤銷其專營權的意向。
- (2) 有關意向書須 ——
 - (a) 述明擬撤銷有關專營權的理由；及
 - (b) 促請有關專營公司，在自該意向書送達該公司翌日起計的 28 日內，作出書面申述以提出因由，說明為何不應撤銷其專營權(書面申述)。
- (3) 在第(2)(b)款所述的限期屆滿後，如 ——
 - (a) 有關專營公司並未有作出書面申述；或
 - (b) 該公司已作出書面申述，而行政長官會同行政會議在考慮該申述後，認為該公司並未有提出合理因由，說明為何不應撤銷有關專營權，
則行政長官會同行政會議可撤銷該專營權。
- (4) 有關撤銷於行政長官會同行政會議指明的日期生效。
- (5) 行政長官會同行政會議如撤銷任何專營權，則須 ——
 - (a) 向有關專營公司，送達撤銷專營權的通知；及
 - (b) 在送達該通知後，在合理地切實可行的範圍內，盡快在憲報刊登該通知。

21. 暫停或撤銷不獲補償

專營公司無權 ——

- (a) 就根據第 19 條遭暫停專營權，獲得任何補償；或
- (b) 就根據第 20 條遭撤銷專營權，獲得任何補償。

第 5 部

雜項

22. 上訴

- (1) 如以下人士根據本條例或任何專營權，作出任何決定、指示或要求，而有關專營公司因該項決定、指示或要求，感到受屈，則本條適用 ——
 - (a) 局長(包括獲其授權的人)；或
 - (b) 署長(包括獲其授權的人)。
- (2) 有關專營公司可在自有關決定、指示或要求作出翌日起計的 28 日內，以呈請方式，就該項決定、指示或要求，向行政長官會同行政會議提出上訴。
- (3) 行政長官會同行政會議對有關上訴的決定，屬終局決定。
- (4) 凡有上訴根據第(2)款提出，則除非行政長官會同行政會議另有指示，否則在行政長官會同行政會議裁定該項上訴或有關專營公司撤回該項上訴之前，有關決定、指示或要求不生效。

23. 規例

- (1) 行政長官會同行政會議可就所有或任何以下事宜，訂立規例 ——
 - (a) 指定和規管專營的士站；
 - (b) 訂明專營公司的一般責任；
 - (c) 訂明專營的士的司機的一般責任；
 - (d) 訂明專營的士的乘客的一般責任；
 - (e) 規管專營的士運載物件或動物；
 - (f) 規管專營的士上乘客所遺留財物的處理；

- (g) 為《道路交通條例》(第 374 章)第 69 條的目的，指明關於專營的士的罪行；
- (h) 一般而言，更有效地施行本條例。
- (2) 有關規例可規定，凡違反其中指明的條文，即構成罪行，可處不超過第 3 級的罰款及不超過 6 個月的監禁。
- (3) 在不影響《釋義及通則條例》(第 1 章)第 28(1)(c)條的原則下，局長可藉規例，修訂根據第(1)款訂立的規例(包括第(2)款所述條文)。

第 6 部

相關及相應修訂

第 1 分部 —— 修訂成文法則

24. 修訂成文法則

第 2 至 33 分部指明的成文法則現予修訂，修訂方式列於上述各分部。

第 2 分部 —— 修訂《公職指明公告》(第 1 章，附屬法例 C)

25. 修訂附表(公職指明)

- (1) 附表，在關乎為施行《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 594 章，附屬法例 B)而指明的運輸署署長的記項之後 ——

加入

“運輸署署長

《專營的士服務條例》(2019 年第 號)。”。

- (2) 附表，在關乎為施行《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)而指明的運輸及房屋局局長的記項之後 ——

加入

“運輸及房屋局局長

《專營的士服務條例》(2019 年第 號)。”。

第3分部 —— 修訂《電訊(電訊器具)(豁免領牌)令》(第106章, 附屬法例Z)

26. 修訂第2條(釋義)
第2條 ——
按筆劃數目順序加入
“專營的士 (franchised taxi)具有《道路交通條例》(第374章)第2條所給予的涵義;”。
27. 修訂第4條(對關乎的士的無線電通訊器具作出的豁免)
(1) 第4條, 標題, 在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
- (2) 第4(1)(a)條, 在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
28. 修訂第5條(對其他無線電通訊器具作出的豁免)
第5(1)(a)(iv)條, 在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。

第4分部 —— 修訂《應課稅品條例》(第109章)

29. 修訂第15條(檢取用作犯罪的東西)
第15條 ——
廢除第(2)款
代以
“(2) 在第(1)款中 ——

公共交通工具 (public transport)就車輛而言, 指《道路交通條例》(第374章)第2條所界定之的士、專營的士或公共巴士。”。

30. 修訂第19條(已裝載以供出口的貨品不得再次卸在陸上)
第19條 ——
廢除第(2)款
代以
“(2) 在第(1)款中 ——
公共交通工具 (public transport)就車輛而言, 指《道路交通條例》(第374章)第2條所界定之的士、專營的士、公共小巴或公共巴士。”。
- 第5分部 —— 修訂《稅務規則》(第112章, 附屬法例A)
31. 修訂第2條(折舊率)
第2條, 列表, 第1部, 第15項 ——
廢除
“的士計程器”
代以
“《道路交通條例》(第374章)第2條所界定之的士計程錶或專營的士計程錶”。

第6分部 —— 修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)

32. 修訂附表(罪行)
(1) 附表, 第20項, 在“的士站”之後 ——
加入
“、專營的士站”。

- (2) 附表，第50項，在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。

第7分部 —— 修訂《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第240章，附屬法例A)

33. 修訂附表

- (1) 附表，表格1，罪行及定額罰款一覽表，編號20，在“的士站”之後 ——
加入
“、專營的士站”。
- (2) 附表，表格1，罪行及定額罰款一覽表，編號20，在“taxi stand”之後 ——
加入
“franchised taxi stand”。
- (3) 附表，表格1，罪行及定額罰款一覽表，編號50，在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
- (4) 附表，表格1，罪行及定額罰款一覽表，編號50，在“taxi”之後 ——
加入
“or franchised taxi”。

第8分部 —— 修訂《邊境禁區(准許進入)公告》(第245章，附屬法例H)

34. 修訂第1A條(釋義)

- (1) 第1A條，英文文本，*specified route* 的定義 ——
廢除句點
代以分號。
- (2) 第1A條 ——
按筆劃數目順序加入
“的士 (taxi)具有《道路交通條例》(第374章)第2條所給予的涵義；
專營的士 (franchised taxi)具有《道路交通條例》(第374章)第2條所給予的涵義；”。

35. 修訂附表

- (1) 附表，第1部，第2C項 ——
廢除
“的的士”
代以
“之的士、專營的士”。
- (2) 附表，第1部，第2D項 ——
廢除
“的的士司機並穿著制服的行走指明路線的專利巴士的司機，及”
代以
“之的士及專營的士的司機，及僅為上述目的而進入或離開邊境禁區的、行走指明路線的專利巴士的司機(穿著制服者)，以及”。

第 9 分部 —— 修訂《深圳灣口岸港方口岸區(准許進入)公告》(第 245 章, 附屬法例 K)

36. 修訂第 2 條(釋義)

- (1) 第 2 條, 英文文本, *specified route* 的定義 ——
廢除句點
代以分號。
- (2) 第 2 條 ——
按筆劃數目順序加入
“的士 (taxi) 具有《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條所給予的涵義;
專營的士 (franchised taxi) 具有《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條所給予的涵義;”。

37. 修訂附表

- (1) 附表, 第 2 項 ——
廢除
“的的士司機和專線服務的公共小巴的司機, 及”
代以
“之的士、專營的士及專線服務的公共小巴的司機, 以及”。
- (2) 附表, 第 5 項, 在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。

第 10 分部 —— 修訂《危險品(一般)規例》(第 295 章, 附屬法例 B)

38. 修訂第 7 條(公共車輛不得運載爆炸品)

- 第 7 條, 在“的士”之後 ——
加入
“(《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條所界定者)”。

第 11 分部 —— 修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章, 附屬法例 J)

39. 修訂第 2 條(釋義)

- 第 2 條 ——
按筆劃數目順序加入
“專營的士 (franchised taxi) 具有《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條所給予的涵義;”。

40. 修訂第 7F 條(在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的私家車及的士的車輛設計標準)

- (1) 第 7F 條, 標題 ——
廢除
“該日後登記的私家車及的士”
代以
“之後登記的私家車、的士及專營的士”。
- (2) 第 7F(3) 及 (5) 條 ——
廢除
所有“或的士”
代以

“、的士或專營的士”。

- (3) 第 7F(8)、(10)、(12)及(14)條，在所有“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。

41. 修訂第 10 條(引擎及燃料方面的規定)

- (1) 第 10(1)條，在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- (2) 第 10(3)條，在所有“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。

第 12 分部 —— 修訂《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)

42. 修訂第 2 條(釋義)

- (1) 第 2(1)條，私家車的定義 ——
廢除
“或的士”
代以
“、的士或專營的士”。
- (2) 第 2(1)條 ——
廢除的士的定義
代以
“的士 (taxi)具有《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所給予的涵義；”。
- (3) 第 2(1)條 ——

廢除的士計程錶的定義。

- (4) 第 2(1)條 ——
按筆劃數目順序加入
“專營的士 (franchised taxi)具有《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所給予的涵義；”。

43. 修訂附表(汽車類別及稅率)

- 附表，在第 2 項之後 ——
加入
“2A. 專營的士..... 3.7”。

第 13 分部 —— 修訂《廢物處置條例》(第 354 章)

44. 修訂第 16A 條(禁止非法擺放廢物)

- 第 16A(6)條，在“的士”之後 ——
加入
“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

第 14 分部 —— 修訂《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，
附屬法例 A)

45. 修訂第 2 條(釋義)

- (1) 第 2(1)條，私家車的定義 ——
廢除
“或的士”
代以
“、的士或專營的士”。
- (2) 第 2(1)條 ——

按筆劃數目順序加入

“專營的士 (franchised taxi) 具有《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條所給予的涵義；”。

46. 修訂附表 2(隧道費及其他費用)

- (1) 附表 2, 第 2 部, 第 2 項, 在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- (2) 附表 2, 第 3 部, 第 2 項, 在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
- (3) 附表 2, 第 3 部, 第 3 項 ——
廢除
“及”
代以
“、專營的士(第 2 項指明者除外)及”。
- (4) 附表 2, 第 3A 部, 第 2 項, 在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- (5) 附表 2, 第 4 部, 第 1 條, 甲類車輛的定義, 在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。

第 15 分部 —— 修訂《吸煙(公眾衛生)條例》(第 371 章)

47. 修訂第 2 條(釋義)

第 2 條 ——

廢除公共交通工具的定義

代以

“公共交通工具 (public transport carrier) 指附表 1 所述的交通工具；”。

48. 修訂附表 1(禁止吸煙的公共交通工具)

附表 1, 在第 4 項之後 ——

加入

“4A. 《道路交通條例》(第 374 章) 所指的專營的士。”。

第 16 分部 —— 修訂《道路交通條例》(第 374 章)

49. 修訂第 2 條(釋義)

- (1) 第 2 條, 小型巴士的定義 ——
廢除
“或的士”
代以
“、的士或專營的士”。
- (2) 第 2 條, 私家車的定義 ——
廢除
“或的士”
代以
“、的士或專營的士”。
- (3) 第 2 條, 公共服務車輛的定義 ——
廢除
“或的士”
代以

“、的士或專營的士”。

(4) 第 2 條 ——

按筆劃數目順序加入

“專營的士 (franchised taxi)指根據本條例登記為專營的士的汽車；

專營的士公司 (franchised taxi company)指《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 2 條所界定的專營公司；

專營的士計程錶 (franchised taxi meter)指獲署長批准作以下用途的裝置 ——

(a) 計量使用專營的士的時間或路程，或同時計量使用專營的士的時間及路程；或

(b) 按時間或路程，或按時間及路程，記錄車費；”。

50. 修訂第 9 條(車輛構造及保養的規例)

第 9(1)(i)條，在“計程錶”之後 ——

加入

“及專營的士計程錶”。

51. 修訂第 23 條(規管登記車輛數目的權力)

在第 23(1)條之後 ——

加入

“(1A) 第(1)款並不就專營的士而適用。

附註 ——

《專營的士服務條例》(2019 年第 號)就可登記的專營的士的數目上限，作出規定。”。

52. 修訂第 24 條(拒絕登記的權力)

(1) 第 24(1)(d)條 ——

廢除

“或”。

(2) 在第 24(1)(d)條之後 ——

加入

“(da) 為符合根據《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 4(3)(b)或 6(4)條有效的數目上限；或”。

53. 修訂第 25 條(拒發或取消牌照、以及對的士施加條件的權力)

在第 25(4)條之後 ——

加入

“(5) 在不局限第(1)款的原則下，凡專營的士公司的專營權根據《專營的士服務條例》(2019 年第 號)屆滿，或根據該條例遭撤銷，則署長 ——

(a) 可拒絕就任何汽車發出牌照，以將該汽車在該專營權下用作專營的士；及

(b) 如該公司並未有遵照有關專營權，交回發予該公司的專營的士牌照——可取消該牌照。

(6) 在第(5)款中 ——

專營權 (franchise)具有《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 2 條所給予的涵義。”。

54. 修訂第 52 條(車輛使用的限制)

第 52(3)(i)條 ——

廢除

“或的士”

代以

“、的士或專營的士”。

55. 修訂第 69 條(就某些罪行的定罪而取消駕駛資格)

(1) 在第 69(1)(f)條之後 ——

加入

“(fa) 根據《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 23 條訂立的規例，為本條的目的而指明的關於專營的士的罪行；”。

(2) 第 69 條 ——

廢除第(2)款

代以

“(2) 根據第(1)款就任何人作出的命令須 ——

(a) 如屬就第(1)(f)或(fa)款指明的罪行而作出——取消該人駕駛的士及專營的士的資格；或

(b) 如屬就第(1)款指明的任何其他罪行而作出——取消該人持有或領取任何駕駛執照的資格。”。

56. 修訂第 102I 條(署長可指定職前訓練學校)

(1) 第 102I(3)(b)(i)及(ii)條 ——

廢除

“或專利巴士”

代以

“、專利巴士或的士”。

(2) 第 102I(3)(b)(iii)條 ——

廢除

“或專利巴士”

代以

“、專利巴士、的士或專營的士”。

57. 修訂附表 1(車輛種類)

附表 1，在“的士”項目之後 ——

加入

“專營的士”。

58. 修訂附表 3(車輛檢驗收費)

附表 3，第 2 部，在第 3 項之後 ——

加入

“3A. 專營的士..... 585”。

第 17 分部 —— 修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》
(第 374 章，附屬法例 A)

59. 修訂第 2 條(釋義)

第 2 條 ——

廢除收據打印設備的定義

代以

“收據打印設備 (receipt printing device)指 ——

(a) 就的士而言——遵照第 42A 條安裝於的士的設備；或

(b) 就專營的士而言——遵照(根據第 46A 條而適用的)第 42A 條安裝於專營的士的設備；”。

60. 修訂第 37 條(視象顯示器)

(1) 第 37(2)條，英文文本，在“driver”之後 ——

加入

“of a motor vehicle the following information or view may be installed in or on the vehicle”。

(2) 第 37(2)(c)條 ——

廢除

“或”。

(3) 第 37(2)條 ——

廢除(d)段

代以

“(d) 其他只供為該汽車導航的資料；

(e) 如該汽車屬專營的士——關於該汽車所提供的專營的士服務(《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 2 條所界定者)的資料。”。

61. 修訂第 39 條(反射鏡)

第 39(1)條，在“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

62. 修訂第 III 部標題(的士、巴士及小型巴士)

第 III 部，標題，在“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

63. 加入第 46A 條

在第 46 條之後 ——

加入

“46A. 關於專營的士的規定

(1) 第 41、42、42A、43、44、45 及 46 條就專營的士而適用，一如該等條文就的士而適用。

(2) 為施行第(1)款 ——

(a) 除(b)及(d)段另有規定外，第 41、42、42A、43、44、45 及 46 條提述“的士”之處，須解釋為提述“專營的士”；

(b) 第 41、42、42A、43 及 44 條提述“的士計程錶”之處，須解釋為提述“專營的士計程錶”；

(c) 第 42(1)及 45 條提述“TAXI”之處，須解釋為提述“FRANCHISED TAXI”；及

(d) 第 44 條提述“的士登記車主”之處，須解釋為提述“有關專營的士公司”。

64. 修訂第 47 條(車輛的塗漆)

(1) 第 47(1)條 ——

廢除

“及的士”

代以

“、的士及專營的士”。

(2) 第 47(3)條 ——

廢除

“及的士”

代以

“、的士及專營的士”。

65. 修訂第 52 條(一些車輛的標記及塗漆的保養)

(1) 第 52 條 ——

將該條重編為第 52(1)條。

(2) 在第 52(1)條之後 ——

加入

“(2) 專營的士公司須確保 ——

- (a) 本規例規定有關專營的士上須有的標記，無論何時均須保持清楚易讀；及
- (b) 該專營的士無論何時均按照本規例髹上油漆。”。

66. 修訂第53條(巴士及的士以外的車輛的標記及塗漆)

- (1) 第53條，標題 ——

廢除

“及的士”

代以

“、小型巴士、的士及專營的士”。

- (2) 第53(1)及(2)條 ——

廢除

所有“或的士”

代以

“、的士或專營的士”。

67. 修訂第54條(巴士、小型巴士及的士的標記)

- (1) 第54條，標題 ——

廢除

“及”

代以

“、的士及專營”。

- (2) 第54(1)及(2)條 ——

廢除

“或的士”

代以

“、的士或專營的士”。

68. 修訂第92條(須安裝的燈的性質的限制)

- (1) 第92(2)(b)條 ——

廢除

“或的士計程錶”

代以

“、的士計程錶或專營的士計程錶”。

- (2) 第92(2)條 ——

廢除(c)段

代以

“(c) 照明 ——

(i) 遵照第45條安裝在的士車頂的標誌；或

(ii) 遵照(根據第46A條而適用的)第45條安裝在專營的士車頂的標誌；或”。

69. 修訂第121條(罪行)

在第121(4)條之後 ——

加入

“(4A) 第(3)及(4)款就專營的士而適用，一如該等條文就的士而適用。

(4B) 為施行第(4A)款 ——

(a) 除(b)段另有規定外，第(3)款提述“的士”之處，須解釋為提述“專營的士”；

(b) 第(3)及(4)款提述“的士計程錶”之處，須解釋為提述“專營的士計程錶”；及

(c) 第(3)(f)款提述“按照第42A條安裝”之處，須解釋為提述“遵照(根據第46A條而適用的)第42A條安裝”。

70. 修訂附表 1(車輛的總尺寸)
附表 1, 在關乎的士的記項之後 ——
加入
“專營的士 6.3 米 2.3 米 2.0 米”。
71. 修訂附表 2
附表 2, 第 1 部, 在關乎的士的記項之後 ——
加入
“專營的士 3.0 公噸”。
72. 修訂附表 3(最高乘客座位數目)
附表 3, 在關乎的士的記項之後 ——
加入
“專營的士 5”。
73. 修訂附表 6 標題(的士的字牌)
附表 6, 標題, 在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
74. 修訂附表 7(關於強制性後燈的數目及在車輛上位置的規定)
附表 7, 第 7 項, 在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
75. 修訂附表 8(關於強制性反光體的數目及在車輛上位置的規定)
附表 8, 第 7 項, 在“的士”之後 ——
加入

- “、專營的士”。
76. 修訂附表 16
附表 16, 第 2 部, 第 4(a)條, 在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- 第 18 分部 —— 修訂《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374 章, 附屬法例 B)**
77. 修訂第 5 條(有關發出駕駛執照的汽車分類)
在第 5(b)條之後 ——
加入
“(ba) 專營的士;”。
78. 修訂第 8 條(以前的駕駛經驗及駕駛紀錄)
(1) 在第 8(1)(a)條之後 ——
加入
“(ab) 專營的士;”。
- (2) 在第 8(2)條之後 ——
加入
“(2A) 除第(4)款另有規定外, 任何人除非屬有效之的士的正式駕駛執照的持有人, 否則無資格取得專營的士的正式駕駛執照。”。
79. 修訂第 8A 條(職前課程)
(1) 第 8A 條 ——
廢除第(1)款
代以

- “(1) 本條適用於申請以下執照的申請人 ——
- (a) 第 11(2BA)條所指的專營的士的正式駕駛執照；或
 - (b) 第 11(2C)條所指的公共小巴的正式駕駛執照。”。

- (2) 第 8A(3)條，在“公共小巴”之前 ——
加入
“專營的士或”。

80. 修訂第 11 條(正式駕駛執照的發出)

- (1) 第 11(2)條，在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。

- (2) 在第 11(2B)條之後 ——
加入

“(2BA) 除第 6、7、8、8A 及 9 條另有規定外，申請專營的士的正式駕駛執照的申請人如符合以下說明，署長須向該申請人發出該執照 ——

- (a) 該申請人 ——
 - (i) 是永久性居民身分證持有人；或
 - (ii) 是永久性居民身分證以外的身分證持有人，並且不受任何逗留條件所規限，但《入境條例》(第 115 章)第 2(1)條所界定的逗留期限除外；及
- (b) 該申請人 ——
 - (i) 持有根據第(1B)款發出的有效之的士的正式駕駛執照；或

- (ii) 持有有效的某一種類汽車的正式駕駛執照，而署長接納該執照證明該申請人具能力駕駛專營的士。”。
- (3) 第 11(2D)條，在“第”之後 ——
加入
“(2BA)(a)或”。

81. 修訂第 12L 條(向暫准駕駛執照持有人發出的正式駕駛執照的取消等)

- (1) 第 12L(1B)(b)條，在“11(1B)”之後 ——
加入
“或(2BA)”。

- (2) 第 12L(1D)(b)(ii)條 ——
廢除
“或(2A)”
代以
“、(2A)或(2BA)”。

82. 修訂第 15 條(正式駕駛執照的續期)
第 15(2)、(3)及(4)條，在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。

83. 修訂第 19 條(有權駕駛其他種類車輛的規定)

- (1) 第 19(1)條，在“駕駛的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- (2) 第 19(1)(b)條 ——

- 廢除
“及”。
- (3) 第 19(1)(c)條 ——
廢除句號
代以
“；及”。
- (4) 在第 19(1)(c)條之後 ——
加入
“(d) 如屬專營的士，專營的士計程錶指示器須予掩蓋，使專營的士外的人不能看見。”。
- (5) 第 19(2)條，在“駕駛的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- (6) 第 19(2)(b)(ii)條 ——
廢除
“及”。
- (7) 第 19(2)(c)條 ——
廢除句號
代以
“；及”。
- (8) 在第 19(2)(c)條之後 ——
加入
“(d) 如屬專營的士，專營的士計程錶指示器須予掩蓋，使專營的士外的人不能看見。”。
- (9) 第 19 條 ——
廢除第(4)款

- 代以
- “(4) 在本條中 ——
的士計程錶指示器 (taximeter indicator)指遵照《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)第 42(1)條就的士安裝的指示器；
專營的士計程錶指示器 (franchised taxi meter indicator)指遵照(根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)第 46A 條而適用的)該規例第 42(1)條就專營的士安裝的指示器。”。

第 19 分部 —— 修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》 (第 374 章，附屬法例 E)

84. 修訂第 15 條(因未領牌而取消登記)
- (1) 第 15 條，標題 ——
廢除
“因未領牌而”。
- (2) 第 15(2)條 ——
廢除
在“取消該車輛的登記”之後的所有字句
代以句號。
- (3) 在第 15(2)條之後 ——
加入
“(3) 在不局限第(1)款的原則下，凡專營的士公司的專營權根據《專營的士服務條例》(2019 年第 號)屆滿，或根據該條例遭撤銷，而該公司並未有遵照該專營權，取消任何專營的士的登記，則署長可取消該專營的士的登記。”

- (4) 如任何汽車的登記根據第(2)或(3)款取消，署長可在符合第 9、12A、12B、12C、12D、12E、12F、12G、12H、12I、12J、12K、13 及 14 條的規定下，將原先配予該汽車的登記號碼，配予任何其他汽車。”。

85. 修訂附表 2(費用)

附表 2，在“每年牌照費”的標題下，在第 4 項之後 ——

加入

“4A. 專營的士 3,045”。

第 20 分部 —— 修訂《道路交通(安全裝備)規例》(第 374 章，附屬法例 F)

86. 修訂第 6 條(安全帶及固定點)

(1) 在第 6(4)(c)條之後 ——

加入

“(ca) 適用於每一輛專營的士；”。

(2) 第 6(5)(d)及(e)條，在“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

87. 修訂第 6A 條(前排中座安全帶及固定點)

第 6A 條 ——

廢除第(4)款

代以

“(4) 本條適用於 ——

- (a) 在 1996 年 6 月 1 日或之後登記的每一輛私家車、的士、貨車及小型巴士；及

(b) 每一輛專營的士。”。

88. 修訂第 6B 條(後排座位安全帶及固定點)

第 6B 條 ——

廢除第(4)款

代以

“(4) 本條適用於 ——

- (a) 在 1996 年 6 月 1 日或之後登記的每一輛私家車；
(b) 在 2001 年 1 月 1 日或之後登記的每一輛的士；及
(c) 每一輛專營的士。”。

89. 修訂第 7A 條(的士、小型巴士及貨車司機及乘客須配用安全帶)

(1) 第 7A 條，標題，在“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

(2) 第 7A(1)及(2)條，在所有“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

90. 修訂第 7B 條(私家車、的士及公共小巴後排座位的乘客須配用安全帶等)

(1) 第 7B 條，標題，在“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

(2) 第 7B(1)及(5)條，在所有“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

91. 修訂第 8 條(第 7、7A 及 7B 條不適用的情況)

第 8(a)條，在“的士”之後 ——

加入

“、專營的士”。

第 21 分部 —— 修訂《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)

92. 修訂第 27 條(道路的封閉)

(1) 第 27(3)(c)條，在“的士”之後 ——

加入

“或專營的士”。

(2) 第 27(3A)(a)條，在所有“的士”之後 ——

加入

“或專營的士”。

93. 修訂第 45 條(停車)

(1) 第 45 條 ——

將該條重編為第 45(1)條。

(2) 第 45(1)(c)條 ——

廢除

“或”。

(3) 在第 45(1)(c)條之後 ——

加入

“(ca) 專營的士站，但如該車輛是專營的士，則不在此限；或”。

(4) 在第 45(1)條之後 ——

加入

“(2) 在本條中 ——

專營的士站 (franchised taxi stand)指根據《專營的士規例》指定為專營的士站的道路範圍；

《專營的士規例》(Franchised Taxi Regulation)指根據《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 23 條訂立的規例。”。

94. 修訂附表 1(交通標誌)

(1) 附表 1，第 427 號圖形 ——

廢除

“或“Urban taxis”及“市區的士””

代以

“、“Urban taxis”及“市區的士”或“Franchised taxis”及“專營的士””。

(2) 附表 1，第 430 號圖形，在“司機”之後 ——

加入

“或專營的士司機”。

(3) 附表 1，第 430 號圖形 ——

廢除

“或“Urban taxis”及“市區的士””

代以

“、“Urban taxis”及“市區的士”或“Franchised taxis”及“專營的士””。

(4) 附表 1，第 433 號圖形，在“顯示的士”之後 ——

加入

“或專營的士”。

- (5) 附表 1，第 433 號圖形 ——
廢除
“及／或“大嶼山的士”及“Lantau taxis””
代以
“、“大嶼山的士”及“Lantau taxis”及／或“專營的士”及
“Franchised taxis””。

第 22 分部 —— 修訂《道路交通(快速公路)規例》(第 374 章，附屬法例 Q)

95. 修訂第 4 條(獲准車輛)
在第 4(1)(b)條之後 ——
加入
“(ba) 專營的士；”。

第 23 分部 —— 修訂《道路交通(交通管制)(指定禁區及限制區)公告》(第 374 章，附屬法例 U)

96. 修訂附表 1(禁區)
- (1) 附表 1，第 4 項，第 2 欄，在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
- (2) 附表 1，第 7 項，第 2 欄 ——
廢除
“及的士”
代以
“、的士及專營的士”。

97. 修訂附表 2(限制區)
- (1) 附表 2，第 1 部，第 2 項，第 2 欄 ——
廢除
“及的士”
代以
“、的士或專營的士”。
- (2) 附表 2，第 1 部，第 3 項，第 2 欄，在“的士”之後 ——
加入
“、專營的士”。
- (3) 附表 2，第 2 部，第 3 項，第 2 欄，(a)段，在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。
- (4) 附表 2，第 2 部，第 4 項，第 2 欄，(a)段，在“的士”之後 ——
加入
“或專營的士”。

第 24 分部 —— 修訂《西區海底隧道條例》(第 436 章)

98. 修訂附表 1(西區海底隧道隧道費)
附表 1，第 2 分類，在“的士”之後 ——
加入
“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。
99. 修訂附表 2(西區海底隧道隧道費的加幅)
附表 2，第 2 分類，在“的士”之後 ——

加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

100. 修訂附表 3(西區海底隧道隧道費的加幅)

附表 3, 第 2 分類, 在“的士”之後 ——

加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

第 25 分部 —— 修訂《大欖隧道及元朗引道條例》(第 474 章)

101. 修訂附表 1(大欖隧道及元朗引道使用費)

附表 1, 第 2 分類, 在“的士”之後 ——

加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

102. 修訂附表 2(大欖隧道及元朗引道使用費的加幅)

附表 2, 第 2 分類, 在“的士”之後 ——

加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

第 26 分部 —— 修訂《機場管理局附例》(第 483 章, 附屬法例 A)

103. 修訂附表 5(交通標誌、道路標記(如有的話)及交通燈訊號)

(1) 附表 5, 第 11 號圖形 ——

廢除

“的士行車綫”

代以

“的士及專營的士行車綫”。

(2) 附表 5, 第 11 號圖形 ——

廢除

“的的士”

代以

“之的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)或專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)的”。

第 27 分部 —— 修訂《青馬管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 498 章, 附屬法例 A)

104. 修訂附表 1(使用費)

附表 1, 第 2 分類, 在“的士”之後 ——

加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

105. 修訂附表 6(移走、鎖押和貯存車輛的費用及收費)

附表 6, 第 1(a)項, 在“的士”之後 ——

加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

第28分部 —— 修訂《香港鐵路條例》(第556章)

106. 修訂第2條(釋義)

第2(1)條 ——

按筆劃數目順序加入

“的士 (taxi)具有《道路交通條例》(第374章)第2條所給予的涵義；

專營的士 (franchised taxi)具有《道路交通條例》(第374章)第2條所給予的涵義；”。

107. 修訂第33條(規例)

第33(3)(e)(i)條，在“候客處”之後 ——

加入

“、專營的士候客處”。

108. 修訂第34條(附例)

(1) 第34(1)(d)(ii)條 ——

廢除

“及的士”

代以

“、的士候客處，及專營的士”。

(2) 第34(1)(d)(vi)(A)條，在“候客處”之後 ——

加入

“、專營的士候客處”。

第29分部 —— 修訂《香港鐵路(運輸交匯處)規例》(第556章，附屬法例C)

109. 修訂第11條(的士候客處的指定)

(1) 第11條，標題，在“候客處”之後 ——

加入

“及專營的士候客處”。

(2) 第11(1)條 ——

廢除

在“任何”之後的所有字句

代以

“範圍 ——

(a) 指定為的士候客處，供的士在其內停車候客，或讓乘客下車；或

(b) 指定為專營的士候客處，供專營的士在其內停車候客，或讓乘客下車。”。

(3) 第11(2)條 ——

廢除

“定的的士”

代以

“定之的士候客處或專營的士”。

(4) 第11(2)條 ——

廢除

“的的士使”

代以

“之的士或專營的士使”。

(5) 第11(3)條，在“候客處”之後 ——

加入

“或專營的士候客處”。

第 30 分部 —— 修訂《香港鐵路(運輸交匯處)附例》(第 556 章，附屬法例 D)

110. 修訂第 1 條(釋義)

(1) 第 1(1)條 ——

廢除*的士*的定義。

(2) 第 1(1)條 ——

按筆劃數目順序加入

“*專營的士候客位* (franchised taxi bay)指在專營的士候客處內以訂明交通標誌或訂明道路標記劃定的、供專營的士在其內停車候客或讓乘客下車的單一專營的士候客位；

專營的士候客處 (franchised taxi rank)指以訂明交通標誌、訂明道路標記或訂明管制燈號劃定的、由一個或多於一個專營的士候客位組成的區域；

專營的士輪候車道 (franchised taxi queue lane)指以訂明交通標誌、訂明道路標記或訂明管制燈號劃定的、供專營的士排隊進入專營的士候客處的行車線；”。

111. 修訂第 VI 部標題(專利巴士、公共小巴及的士)

第 VI 部，標題 ——

廢除

“及”

代以

“、的士及專營”。

112. 加入第 26A 條

第 VI 部，在第 26 條之後 ——

加入

“26A. 專營的士

(1) 以下條文就專營的士而適用，一如該等條文就的士而適用 ——

(a) 第 22、25(3)及 26 條；

(b) 第 37 及 62 條及附表 2(在該等條文關乎(a)段所述的條文的範圍內)。

(2) 為施行第(1)款 ——

(a) 除(b)、(c)及(d)段另有規定外，第 22、25(3)及 26 條及附表 2 提述“的士”之處，須解釋為提述“專營的士”；

(b) 第 22、25(3)及 26 條及附表 2 提述“的士候客位”之處，須解釋為提述“專營的士候客位”；

(c) 第 22 及 26 條及附表 2 提述“的士候客處”之處，須解釋為提述“專營的士候客處”；及

(d) 第 22 及 26 條及附表 2 提述“的士輪候車道”之處，須解釋為提述“專營的士輪候車道”。

113. 修訂附表 1(訂明交通標誌、訂明道路標記及訂明管制燈號)

(1) 附表 1，在第 4 號圖形之前 ——

加入

“限制標誌

第 3A 號圖形



專營的士輪候車道

本標誌須面對迎面而來的車輛豎立，以顯示在運輸交匯處內專營的士輪候車道的起點。

本標誌可連同第 33A 號圖形所示的道路標記使用，亦可單獨使用。”。

- (2) 附表 1，在第 5 號圖形之前 ——
加入

“限制標誌

第 4A 號圖形



專營的士輪候車道終止

本標誌須面對迎面而來的車輛豎立，以顯示在運輸交匯處內專營的士輪候車道的終點。”。

- (3) 附表 1，在第 6 號圖形之前 ——
加入

“限制標誌

第 5A 號圖形



專營的士候客處

本標誌界定運輸交匯處內專營的士候客處的範圍。
本標誌可連同第 26 號圖形所示的輔助字牌使用。”。

- (4) 附表 1，第 6 號圖形，在“21、”之後 ——
加入
“21A、21B、”。
- (5) 附表 1，在第 22 號圖形之前 ——
加入

“輔助字牌

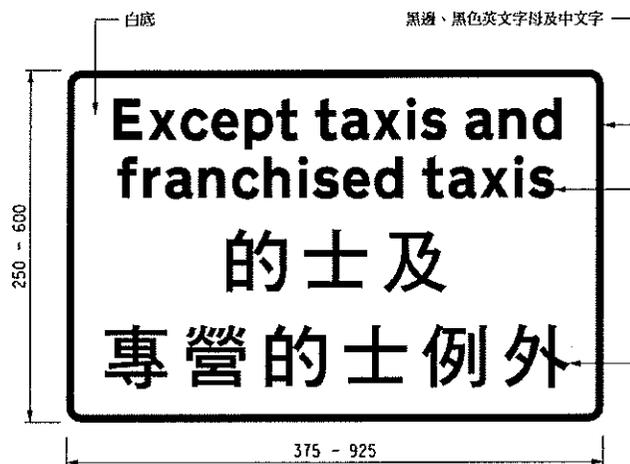
第 21A 號圖形



本字牌可附設於第 6 號圖形所示的標誌，以顯示專營的士不在該標誌所指的禁止的適用範圍之內。

輔助字牌

第 21B 號圖形



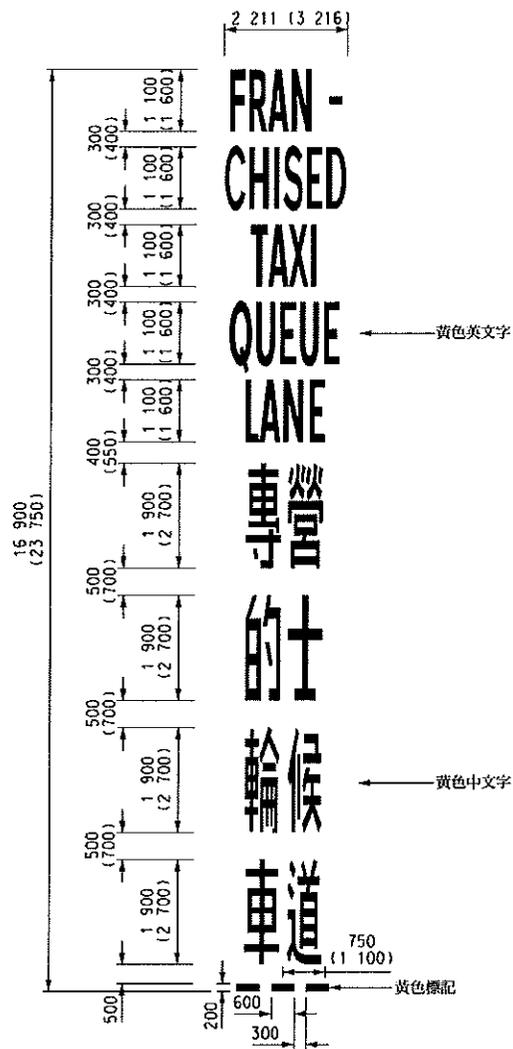
本字牌可附設於第 6 號圖形所示的標誌，以顯示的士及專營的士不在該標誌所指的禁止的適用範圍之內。”。

- (6) 附表 1，第 26 號圖形 ——
廢除
“5、”
代以
“3A、5、5A、”。
- (7) 附表 1，第 28 號圖形 ——
廢除
“或 4”
代以
“、3A、4 或 4A”。

- (8) 附表 1，第 30 號圖形 ——
廢除
“只供的士”
代以
“只供本字牌所指定類型或種類的車輛”。
- (9) 附表 1，第 30 號圖形 ——
廢除
““Taxi”的英文字母及“的士”的中文字可按獲准在泊車位停泊的指定類型或種類的車輛予以變更”
代以
““Taxis”及“的士”字樣，可分別變更為“Franchised taxis”及“專營的士”，或“Taxis and franchised taxis”及“的士及專營的士”，亦可變更為其他指定類型或種類(或類型或種類的任何組合)的車輛”。
- (10) 附表 1，在第 34 號圖形之前 ——
加入

“限制標記

第 33A 號圖形



道路標記
專營的士輪候車道

本標記顯示運輸交匯處內的專營的士輪候車道，黃色橫向虛線顯示輪候車道的起點。

本標記可連同第 3A 號圖形所示的標誌使用，亦可單獨使用。

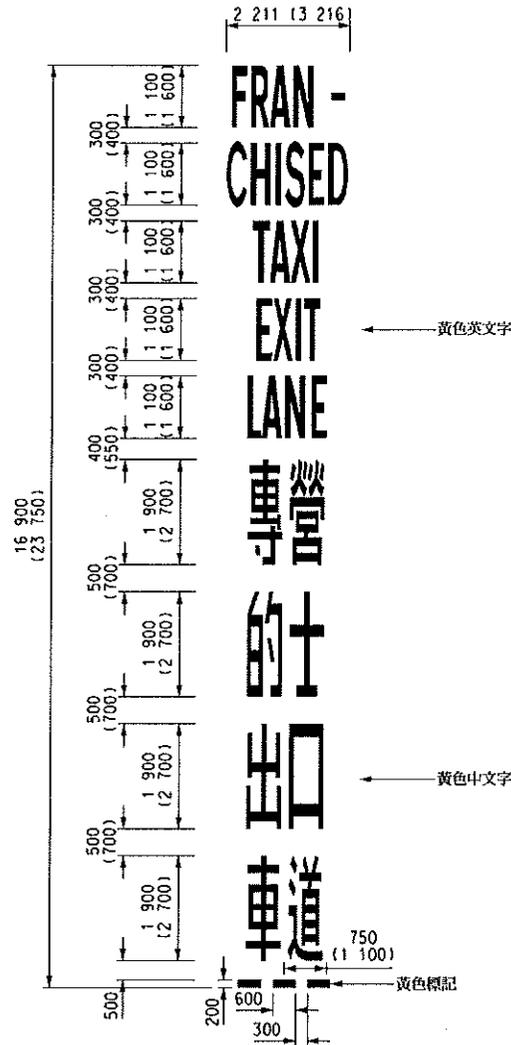
本標記會經常連同在其一旁或(如專營的士輪候車道任何一旁不設路邊石)兩旁的車道標記使用。

專營的士輪候車道沿途每隔一段距離，可使用本標記上的中英文字而不用黃色橫向虛線，作為重複標記。”。

- (11) 附表 1，在第 35 號圖形之前 —— 加入

“限制標記

第 34A 號圖形



道路標記
專營的士出口車道

本標記顯示運輸交匯處內的專營的士出口車道，黃色橫向虛線顯示出口車道的起點。

本標記會經常連同在其一旁或(如專營的士出口車道任何一旁不設路邊石)兩旁的車道標記使用。

專營的士出口車道沿途每隔一段距離，可使用本標記上的中英文字而不用黃色橫向虛線，作為重複標記。”。

114. 修訂附表 2(罰則)

附表 2，在“[第”之後 ——
加入
“26A、”。

第 31 分部 —— 修訂《娛樂特別效果(一般)規例》(第 560 章，附屬法例 A)

115. 修訂第 26 條(不得在公共車輛等上運送煙火特別效果物料)

第 26 條，在“的士”之後 ——
加入

“(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)、專營的士(《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所界定者)”。

第 32 分部 —— 修訂《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 594 章，附屬法例 B)

116. 修訂第 2 條(釋義)

第 2 條 ——

按筆劃數目順序加入

“專營的士 (franchised taxi) 具有《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所給予的涵義；”。

117. 修訂附表 1(使用費)

附表 1，在第 2(c)分類之後 ——

加入

“(d) 專營的士 \$8”。

118. 修訂附表 6(移走、鎖押及貯存車輛的收費)

附表 6，在第 1(a)(v)項之後 ——

加入

“(va) 專營的士； \$280”。

第 33 分部 —— 修訂《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》(第 611 章)

119. 修訂附表 1(禁止引擎空轉的規定所不適用的司機)

(1) 附表 1，第 2(1)條，在“司機”之後 ——

加入

“，亦不適用於在專營的士站的專營的士的司機”。

(2) 附表 1，第 2(6)條 ——

按筆劃數目順序加入

“專營的士 (franchised taxi) 具有《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所給予的涵義；

專營的士站 (franchised taxi stand) 指根據《專營的士規例》指定為專營的士站的道路範圍，但第(8)款另有規定者除外；

《專營的士規例》(Franchised Taxi Regulation)指根據《專營的士服務條例》(2019 年第 號)第 23 條訂立的規例；”。

(3) 附表 1，第 2 條 ——

廢除第(7)款

代以

“(7) 凡倘無本款，某道路範圍本屬的士站、綠色小巴士或紅色小巴士，則當該站根據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)第 32 條而暫停使用時，該範圍就本條而言不屬的士站、綠色小巴士或紅色小巴士。

(8) 凡倘無本款，某道路範圍本屬專營的士站，則當該站根據《專營的士規例》而暫停使用時，該範圍就本條而言不屬專營的士站。”。

附表

[第 4 及 11 條]

專營的士收費

項	車費類別	款額
1. 行車路程	(A) 最初 2 公里或其任何部分	\$;
	(B) 其後每 200 米或其任何部分	\$, 直至應收款額達\$; 及
	(C) 在應收款額達\$ 後, 每 200 米或其任何部分	\$ 。
2. 等候時間	(A) 專營的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分	\$, 直至應收款額達\$; 及
	(B) 在應收款額達\$ 後, 專營的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分	\$ 。
3. 附加車費	(i) 按照根據第 23(1)(e)條訂立的規例攜帶的每件物件	\$
	(ii) 按照根據第 23(1)(e)條訂	

項	車費類別	款額
(iii)	立的規例攜帶的每隻動物	\$
	每次涉及使用獅子山隧道、城門隧道、將軍澳隧道、大老山隧道、香港仔隧道、大欖隧道、海底隧道、東區海底隧道或西區海底隧道的租用	在租用時專營的士司機所繳付的隧道費。
(iv)	(a) 每次並非由過海專營的士站開始而經由海底隧道駛往海港另一方之目的地的租用	\$
	(b) 每次並非由過海專營的士站開始而經由東區海底隧道或西區海底隧道駛往海港另一方之目的地的租用	\$
(v)	每次涉及使用青嶼幹線的租用	在租用時專營的士司機為使用青嶼幹線而繳付的使用費。
(vi)	符合以下情況的每次租用 ——	
	(a) 從大嶼山、赤鱗角及馬灣以外的地方開始；	
	(b) 目的地在大嶼山、	

項	車費類別	款額
	赤鱸角或馬灣；及	
	(c) 涉及使用青嶼幹線.....	\$
(vii)	符合以下情況的每次租用 ——	
	(a) 從大嶼山、赤鱸角或馬灣開始；	
	(b) 目的地在大嶼山、赤鱸角及馬灣以外的地方；及	
	(c) 涉及使用青嶼幹線.....	\$
(viii)	符合以下情況的每次租用 ——	
	(a) 從大嶼山或赤鱸角開始；	
	(b) 目的地在馬灣；及	
	(c) 涉及使用青嶼幹線.....	\$
(ix)	符合以下情況的每次租用 ——	
	(a) 從馬灣開始；	
	(b) 目的地在大嶼山或赤鱸角；及	
	(c) 涉及使用青嶼幹線.....	\$
(x)	每次涉及使用《青沙管制區條例》(第 594 章)所	

項	車費類別	款額
	指的收費區的租用.....	在租用時專營的士司機為使用該收費區而繳付的使用費。

摘要說明

本條例草案的主要目的，是通過賦權批出專營權和訂立規管制度，設立專營的士服務。

2. 本條例草案分為 6 部，並有 1 個附表。

第 1 部——導言

3. 草案第 1 條列出簡稱，並就生效日期訂定條文。
4. 草案第 2 條為在本條例草案中使用的字句下定義。
5. 草案第 3 條就專營的士的使用，訂定限制。任何專營公司不得在其專營權並非屬有效的期間，使用專營的士提供載客服務，而任何人不得在無運輸署署長書面批准下，使用專營的士進行其他並非關乎提供專營的士服務的活動。

第 2 部——專營權

6. 草案第 4 條賦權行政長官會同行政會議向註冊公司批予經營專營的士服務的專營權；該條亦就專營權的批出，作出某些規定。
7. 草案第 5 條賦權行政長官會同行政會議在專營公司書面同意下，修改有關專營權。
8. 草案第 6 條規定，批出有關專營權時指明的專營權有效期，不得超過 5 年，並賦權行政長官會同行政會議在某些情況下，延長該專營權的有效期不超過一年。
9. 草案第 7 條規定，專營公司須在某期限前就其專營權向運輸署署長繳付費用，否則其專營權可遭撤銷。
10. 草案第 8 條規定，專營公司須就其專營權向運輸署署長給予擔保，以及運輸署署長須在有關專營權屆滿或撤銷後，解除該項擔保。
11. 草案第 9 條限制有關專營權的轉讓。

第 3 部——規管專營的士服務

12. 草案第 10 條規定，專營公司須在其專營期內，維持適當而有效率之專營的士服務。
13. 草案第 11 條訂定專營的士服務的收費表，並限制專營公司對專營的士乘客攜帶物件的收費；該條亦賦權行政長官會同行政會議，藉命令修訂有關收費。
14. 草案第 12 條訂定可用以在有效專營權下提供專營的士服務的所有專營公司專營的士的總數，所不得超過的上限，以及賦權行政長官會同行政會議，藉命令修訂該上限。
15. 草案第 13 條賦權行政長官會同行政會議等就任何關乎專營權或關乎有關專營公司所提供的專營的士服務的事宜，向該公司作出任何指示或要求。
16. 草案第 14 條賦權運輸署署長檢查專營的士，亦賦權運輸署署長要求專營公司對專營的士進行維修或其他工作。
17. 草案第 15 條賦權運輸署署長要求專營公司備存和向運輸署署長提供相關文件，以及查閱和複製該等文件。
18. 草案第 16 條賦權運輸署署長在某些情況下，向專營公司施加經濟罰則；該條亦就該經濟罰則的施加，作出某些規定。
19. 草案第 17 條賦權運輸署署長藉着強制執行有關專營公司所給予的擔保，追討欠繳的經濟罰則款項，或在該項擔保不足的範圍內，將該款項作為民事債項追討。

第 4 部——暫停或撤銷專營權

20. 草案第 18 條訂明行政長官會同行政會議表達暫停或撤銷有關專營權的意向，須先符合的條件。
21. 草案第 19 條賦權行政長官會同行政會議在某些情況下，暫停有關專營權；該條亦就該項暫停，作出某些規定。
22. 草案第 20 條賦權行政長官會同行政會議在某些情況下，撤銷有關專營權；該條亦就該項撤銷，作出某些規定。

23. 草案第 21 條訂明，專營公司無權就其專營權的暫停或撤銷，獲得任何補償。

第 5 部——雜項

24. 草案第 22 條訂明，專營公司可就根據本條例作出的某些決定、指示或要求，向行政長官會同行政會議提出上訴。
25. 草案第 23 條賦權行政長官會同行政會議，就專營的士服務的相關事宜，訂立規例，亦賦權運輸及房屋局局長修訂該等規例。

第 6 部——相關及相應修訂

26. 草案第 24 至 119 條對以下成文法則作出相關及相應修訂 ——
- (a) 《公職指明公告》(第 1 章，附屬法例 C)；
 - (b) 《電訊(電訊器具)(豁免領牌)令》(第 106 章，附屬法例 Z)；
 - (c) 《應課稅品條例》(第 109 章)；
 - (d) 《稅務規則》(第 112 章，附屬法例 A)；
 - (e) 《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)；
 - (f) 《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第 240 章，附屬法例 A)；
 - (g) 《邊境禁區(准許進入)公告》(第 245 章，附屬法例 H)；
 - (h) 《深圳灣口岸港方口岸區(准許進入)公告》(第 245 章，附屬法例 K)；
 - (i) 《危險品(一般)規例》(第 295 章，附屬法例 B)；
 - (j) 《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章，附屬法例 J)；
 - (k) 《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)；
 - (l) 《廢物處置條例》(第 354 章)；

- (m) 《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，附屬法例 A)；
- (n) 《吸煙(公眾衛生)條例》(第 371 章)；
- (o) 《道路交通條例》(第 374 章)；
- (p) 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)；
- (q) 《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374 章，附屬法例 B)；
- (r) 《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374 章，附屬法例 E)；
- (s) 《道路交通(安全裝備)規例》(第 374 章，附屬法例 F)；
- (t) 《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)；
- (u) 《道路交通(快速公路)規例》(第 374 章，附屬法例 Q)；
- (v) 《道路交通(交通管制)(指定禁區及限制區)公告》(第 374 章，附屬法例 U)；
- (w) 《西區海底隧道條例》(第 436 章)；
- (x) 《大欖隧道及元朗引道條例》(第 474 章)；
- (y) 《機場管理局附例》(第 483 章，附屬法例 A)；
- (z) 《青馬管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 498 章，附屬法例 A)；
- (za) 《香港鐵路條例》(第 556 章)；
- (zb) 《香港鐵路(運輸交匯處)規例》(第 556 章，附屬法例 C)；
- (zc) 《香港鐵路(運輸交匯處)附例》(第 556 章，附屬法例 D)；
- (zd) 《娛樂特別效果(一般)規例》(第 560 章，附屬法例 A)；

- (ze) 《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 594 章，附屬法例 B)；
- (zf) 《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》(第 611 章)。

附表——專營的士收費

27. 附表載有專營的士的收費結構。行政長官會同行政會議可藉命令修訂附表，以指明該等收費。

專營的士建議的其他細節

政府就推出專營的士建議的其他細節如下：

經營範圍

2. 我們建議專營的士的經營範圍與現時普通市區的士相同。另外，顧及南大嶼山乘客對專營的士的需求，運輸署考慮向每個營辦商發出三至五張大嶼山封閉道路通行許可證。除了街頭接載乘客，我們亦建議專營的士只可在專營的士指定的士站上落客，不可使用普通的士站。專營的士站將設於預期需求高的地點，例如機場及口岸區。

車輛類型、車廂設施及車齡限制

3. 我們建議在專營權下就車輛類型定下基本服務及車廂設施的標準。當中，我們建議規定營辦商的車隊中不少於五成須為可供輪椅上落的士。如專營的士的申請者擬在其車隊提供更高比例的可供輪椅上落的士，其申請將在評審過程得到較高分數。同時營辦商須提供無線上網及手機充電設施等車廂設施。考慮到普通的士與專營的士不同的市場定位以及更適切地回應專營的士客群的需要，我們建議為專營的士定下的最低車價標準。除以上的基本標準外，我們建議營辦商可自行決定採用不同的車輛類型，如包括電動車輛及混合動力車輛在內的環保車。為鼓勵營辦商採用更多環保車，如專營的士的申請者擬在其車隊使用更多環保車，其申請將在評審過程得到較高分數。此外，我們會在批出專營權時考慮申請者擬議的其他車廂設施，例如特大車廂及行李空間等，以鼓勵營辦商採用更多元化的車輛種類及車廂設施。

4. 為增加行車安全及改善車輛外觀，我們建議專營權設定車齡上限，車齡上限不超過專營權年期，即五年。事實上，鄰近城市亦就的士車齡作出規管，例如日本規定的士行車滿五年須退役，悉尼的規定是六年半，而新加坡的規定則為八年。

5. 車身顏色及顯示專營的士字樣方面，我們建議劃一規定，但容許不同營辦商各自在旗下的車隊以合適的方式附加公司標記。參考其他地方經驗，專營的士的顏色可以是黑色。

車隊的營運車輛數目及服務水平

6. 專營的士是一項新服務，營辦商在新服務的運作初期需適當地作出調整。因此，我們建議營辦商可分階段引入其車隊下的專營的士。例如，營辦商須在專營權開展時提供不少於150輛專營的士，其餘的50輛專營的士須在專營權營運的首兩年內引入。另外，為確保營辦商維持適當的服務水平以應付每日的乘客需求，營辦商須在每日不同時段達到不同的營運車輛比率，例如超過九成的車輛須於繁忙時段提供服務，在非繁忙時段和通宵時段的比率則可以較低。

手機應用程式

7. 我們建議營辦商必須提供召喚服務的手機應用程式。營辦商可自行研發或者使用現有手機應用程式平台，運輸署亦會在其網頁上提供各個專營的士營辦商的手機應用程式的連結。營辦商所使用的手機應用程式須符合專營權下的標準規定，包括須設有投訴、提供意見及司機評分等功能，讓營辦商更有效監察服務質素。除非乘客自願，手機應用程式不得要求乘客輸入目的地，營辦商須根據乘客所在位置分配車輛，不得拒載。我們亦建議專營權規定所有專營的士須配備全球定位系統的裝置，並儲存每輛專營的士包括載客情況、收費、行車路線、司機資料在內的實時營運資料，供政府查閱。在決定所須收集的營運資料時，政府會小心評估相關的營運資料會否涉及的個人資料，並會按《個人資料(私隱)條例》下六項保障資料原則處理可能涉及的個人資料，確保乘客的個人資料得到保障。此外，營辦商須於「資料一線通」網站以機器可讀格式開放實時車輛位置及服務狀況等資料。

司機培訓

8. 我們建議營辦商須提供司機培訓課程。培訓課程包括待客態度、駕駛態度、緊急及交通意外處理、乘客投訴處理、基

本職業英語及普通話等。在批出專營權時，申請者提出的司機培訓課程會是一項重要的評審項目。

客戶服務及投訴處理

9. 我們建議營辦商須提供 24 小時客戶服務電話熱線及電子渠道(如電郵、網上意見表或手機應用程式)作為投訴及提供意見的平台。營辦商亦須在合理的時間內處理及回應乘客的投訴及意見。

付款方式

10. 我們建議營辦商須在收取現金外提供最少一種電子支付方式，如信用卡、手機應用程式付款方法及八達通卡。如專營的士的申請者擬提供更多的電子支付方式，其申請將在評審過程得到較高分數。

專營的士的收費結構及調整模式

專營的士的收費結構及收費調整模式的建議詳情如下：

收費結構

2. 我們建議專營的士可採用與現時普通的士相似的收費結構，分為落旗、跳錶以及其他收費¹。收費結構的建議考慮到專營的士作為公共交通服務，以及參考其他城市的經驗，其收費結構須簡單清晰，以方便市民使用服務。我們了解有建議增加繁忙時段的附加收費，以使營辦商在繁忙時段更能有效地回應乘客的需求。事實上，現時在電召的士服務時或召喚的士服務的手機應用程式內，已可讓乘客在符合現行法例下按其需要提供額外的小費，加快特別在繁忙時間或有特別需要乘客的配對。現行的模式應可提供足夠的彈性讓營辦商有效地回應乘客的需求，因此我們不建議在試驗計劃下引入繁忙時段的附加收費。

收費調整機制

3. 參考現時普通的士的收費調整模式，我們建議收費調整由行政會議審議，並以先訂立後審議方式由立法會通過修例。處理收費調整的考慮因素可包括：

- (a) 需要確保專營的士營運的財務可行性，包括考慮收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持專營的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客對服務意見等方面在令人滿意的水平；
- (c) 需要在普通的士、其他公共交通工具，以及出租汽

¹ 其他收費包括運載物件及動物的費用，以及使用收費隧道、收費道路或收費區的附加費。

車的收費之間維持合理的差距；

(d) 市民對建議收費的接受程度；以及

(e) 專營的士收費結構 – 應為落旗首段車程收費較高，跳錶收費率則按不同車程長度而適度遞減。

4. 我們建議營辦商在專營權開展的首年內不可申請調整收費，此規定是考慮到專營的士的營運及財政情況須待經營一段時間後才可觀察。營辦商其後可按需要作出申請。

標書評審準則

在評審專營的士服務專營權的標書時，會考慮投標者能否符合各方面的強制要求，當中包括但不限於以下各項：

公司架構

- (a) 必須是根據《公司條例》(第 622 章)或舊有公司條例註冊的公司；

營運安排

- (b) 車隊車輛數目的最低要求；
- (c) 車齡限制；
- (d) 車隊的擁有權；
- (e) 車隊內的車輛最少五成可供輪椅上落；
- (f) 最低車價標準；
- (g) 設有所需車廂設施，包括安全裝置(例如電子數據記錄儀)、全球定位系統、USB 充電設施、免費 Wi-Fi 無線上網，以及最少一種電子支付方式；
- (h) 車輛可經手機應用程式或電話召喚，也可在街頭截乘；
- (i) 設有 24 小時客戶服務電話熱線；
- (j) 與司機維持僱傭關係或主事人與代理人關係；
- (k) 開放數據；

財政能力

- (l) 最低資本要求；以及

(m) 在專營期內提供財務擔保。

2. 由於良好服務質素是專營的士的重要一環，對於能夠承諾達到比強制要求更佳的標準的投標者，我們會給予較高分數，以鼓勵他們提供更高質素的服務。舉例來說，投標者如提議使用較環保的車輛、使用更多可供輪椅上落的車輛、提供更多創新和實用的車廂設施(包括安全裝置)、提供更多電子支付方式、與更多司機建立僱傭關係等，其標書會在評審過程中得到較高分數。

3. 政府會以投標者申請中的技術及財務建議作為評審基礎。由於我們強調專營的士須有良好服務質素，因此技術建議會在總分中佔較大比重(80%)，而財務建議則屬次要考慮，所佔比重較小(20%)。技術建議的擬議評分方法將涵蓋以下四方面(括弧內為暫定所佔分數)：

- (a) 公司管理能力及經驗(20分)；
- (b) 車輛質素、安全及保養(20分)；
- (c) 司機管理(30分)；以及
- (d) 服務提供和顧客服務(30分)。

普通的士和專營的士的特點比較

特點	普通的士	專營的士
1. 營運模式	<ul style="list-style-type: none"> - 透過簽發永久性普通的士牌照營運，牌照無須續期 - 普通的士牌照並無訂立直接與服務質素有關的條件 	<ul style="list-style-type: none"> - 透過五年期專營權的方式營運，專營權不能續期和不可轉讓 - 透過專營權條款規管專營公司，而專營公司須監察其服務(包括司機)
2. 數目	<ul style="list-style-type: none"> - 已簽發 18 163 個的士牌照 - 普通的士牌照擁有權分散，現時約有 8 400 名牌照持有人 - 約六成為個人，其餘為公司 	<ul style="list-style-type: none"> - 透過批出三個專營權以營運共 600 輛專營的士 - 每個專營權的車輛數目為 200 輛
3. 收費	<ul style="list-style-type: none"> - 收費受規管，並須符合《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)的規定；或當以整段時間形式租用(即「包車」)時，由乘客和服務提供者雙方議定 	<ul style="list-style-type: none"> - 收費受規管，並須符合《專營的士服務條例》的規定(比普通的士高約五成)
4. 司機	<ul style="list-style-type: none"> - 司機必須持有有效的士駕駛執照¹ - 普通的士司機大多為 	<ul style="list-style-type: none"> - 司機必須持有有效的專營的士駕駛執照 - 司機必須完成有關專

¹ 當局正準備修訂法例，要求的士正式駕駛執照的申請人，必須完成由運輸署署長指定並核准的的士職前課程，並通過該課程的考核。

特點	普通的士	專營的士
	自僱的租車司機或車主司機	營的士的職前課程，以及通過該課程的考核 - 司機會接受由專營公司提供的培訓 ² - 鼓勵專營公司與司機建立僱傭關係 ³
5. 經營範圍	- 普通的士按營運地區可分為三類：市區的士、新界的士及大嶼山的士(大嶼山的士可申請大嶼山封閉道路通行許可證，以便進入南大嶼山)	- 與市區的士相同；每間專營公司亦可獲發三至五張大嶼山封閉道路通行許可證，以便進入南大嶼山
6. 召喚安排	- 可以在街頭或的士站接載乘客，或透過預約服務(例如透過手機應用程式或電話)召喚的士	- 可以在街頭或專營的士站接載乘客，或透過預約服務(包括透過手機應用程式 ⁴ 或電話)召喚專營的士——這是專營公司必須提供的服務
7. 車輛類型	- 沒有在車價和輪椅上落設施方面就車輛類型作出規定 - 已購買有效的第三者風險保險 - 最多五個乘客座位	- 設有最低車價標準 - 每個專營權有最少五成車輛可供輪椅上落 - 已購買有效的第三者風險保險

² 根據專營權條款，專營公司必須為司機提供培訓。

³ 專營權申請者如承諾與其轄下司機建立僱傭關係，會在標書評審工作中得到較高分數。

⁴ 如進出南大嶼山，乘客才須輸入目的地資料，否則，乘客可自行選擇是否輸入目的地資料。

特點	普通的士	專營的士
		- 最多五個乘客座位
8. 車齡限制	- 沒有就車齡限制作出規定	- 上限為五年，以配合專營期
9. 全球定位系統裝置	- 沒有就全球定位系統裝置作出規定	- 必須配備全球定位系統裝置，以及儲存實時運作數據記錄，供政府查閱
10. 顧客服務及投訴處理	<ul style="list-style-type: none"> - 沒有就顧客服務或處理投訴渠道作出規定 - 乘客可向運輸署及交通諮詢委員會轄下的交通投訴組提出投訴和意見 	<ul style="list-style-type: none"> - 專營公司必須提供24小時顧客服務電話熱線，以及提出投訴和意見的電子渠道(例如電郵、網上意見表及手機應用程式) - 專營公司須在合理時間內回應投訴及意見 - 乘客可在手機應用程式內就司機的服務給予評分
11. 付款方式	- 沒有就提供電子支付方式作出規定 ⁵	- 專營公司必須接受現金，以及提供最少一種電子支付方式

⁵ 現時少部分的士營辦商有提供微信支付及支付寶等電子支付系統。

《專營的士服務規例》的框架

《專營的士服務規例》(《規例》)的擬議框架如下：

- (a) **第 1 部**將訂明《規例》的生效日期和若干詞語的釋義。
- (b) **第 2 部**將載有關於指定專營的士站的條文。
- (c) **第 3 部**將載有關於專營公司一般責任的條文，以確保：
 - (i) 旗下所有專營的士均有有效的第三者風險保險單或保證單；
 - (ii) 提供專營的士服務的司機均持有有效的專營的士駕駛執照；
 - (iii) 專營的士車廂內均按照《規例》的規定，妥為展示特定的文件／通告(例如專營的士服務收費表、專營的士司機證等)；以及
 - (iv) 如乘客直接付款給專營公司，必須按照《規例》的規定，向乘客發出收據。

第 3 部亦會載有條文，訂明除非獲運輸署署長批准，否則專營公司不得收取《專營的士服務條例》所訂車費表以外的車費；亦不得拒載。另外，如提供專營的士服務的司機因觸犯《規例》所訂罪行而被定罪，而經證明是專營公司引致或指示該司機作出有關罪行，或該司機就有關罪行被定罪可歸因於專營公司的疏忽、不作為、罔顧實情或罔顧後果，則該專營公司亦會因未有履行其管理責任，而須承擔法律責任。

(d) **第 4 部**將載有關於專營的士司機一般責任的條文。專營的士司機：

- (i) 如沒有在專營的士內妥為展示司機證和適當通告，不得提供專營的士服務；
- (ii) 除非獲運輸署署長批准，否則不得收取《專營的士服務條例》所訂車費表以外的車費；
- (iii) 不得拒載；
- (iv) 不得未經租用人的同意，允許該人以外的人登車；
- (v) 不得拒絕或忽略租用人就駕駛專營的士前往任何目的地的要求；以及
- (vi) 不得兜客。

這部分亦載有條文，訂明乘客上落地點、專營的士站內行為、使用專營的士計程錶、發出收據，以及專營的士司機當值時的其他一般操守。

(e) **第 5 部**將載有關於乘客一般責任的條文，包括乘客使用專營的士服務時的一般行為(例如乘客不得故意妨礙或阻撓司機駕駛，或分散其注意力；不得故意毀損專營的士的任何部分等)，以及有關乘客繳付車費和配戴安全帶等方面的行為。

(f) **第 6 部**將載有關於運載物件及動物的條文，有關安排與普通的士類似。舉例來說，專營的士不得運載屬危險品或厭惡性的物件，亦不得運載未經牢固包裝的行李；專營的士運載動物與否，以及運載動物所根據的條款及條件，由司機酌情決定；如乘客獲准攜帶動物上車，而該動物對車輛造成損壞，則該乘客須負上責任，並就車輛的損壞作出賠償。

- (g) **第 7 部**將載有關於處理失物的條文。舉例來說，任何人如發現任何意外留在專營的士上的財物，須以該財物被該人發現時的狀態，將之交予專營的士司機或獲專營公司授權的人士。專營公司須妥為保管有關失物，直至失物由物主認領，或按照《規例》的規定處置。

建議的影響

對財政和公務員的影響

政府將可收取一筆過的專營權費用，為政府一般收入帶來進帳，該筆費用經公開投標決定，現階段無法評估金額。現時適用於普通的士的首次登記稅和費用，會同樣向專營的士徵收，政府的一般收入亦會因而有所增加。

2. 推出專營的士所需的立法準備工作及招標事宜，以及監察新服務推出後的情況會帶來額外工作量。運輸署已由二零一八年四月起成立了一支專責隊伍，以應付這些額外的工作量。如有需要，我們會按既定的資源分配程序，提出理據要求增撥人手資源。

對經濟的影響

3. 引入專營的士有助增加個人化點對點公共交通服務的供應，以滿足社會的新需求。此外，推出專營的士服務可讓使用者節省一些時間，亦能創造新的工作機會。由於建議推出的專營的士只有 600 輛（約等如全港現有的士的 3%），數目不多，因此整體影響應該不大。

對競爭的影響

4. 我們已就專營的士建議下競爭方面的事宜諮詢競爭事務委員會（競委會）。競委會認為該建議在競爭方面會引起重大關注。競委會的意見詳載於附錄（只備英文本）。總括而言，競委會認為政府可考慮修訂專營的士建議，在招標期間容許具競爭性的過程來釐定收費，並使專營的士的數目能夠更容易地增加，以反映需求。競委會關注現時的做法涉及政府人為地訂定較高的專營的士收費，使專營的士較難與現時持牌的士從價格上作競爭。如果能夠以較低收費提供類似而高質素的士服務，從公眾利益而言，政府無須訂定較高收費。

5. 競委會提議修訂專營的士建議，與其在法例下指明收費水平，政府應容許專營權投標者透過自行訂定收費水平(但須符合政府所訂的最低標準)及服務質素，互相競爭。根據競委會的建議，擬議收費可設上限，但專營的士服務投標者可在具競爭性的投標過程中競爭，以盡量低的收費提供明顯較高質素的服務。競委會又認為，政府應持續檢討專營的士的總數，而非在法例指明專營的士數目。如事實證明專營的士備受歡迎，而有關交通擠塞等問題或有更有效的方法處理，政府應在考慮交通擠塞等其他因素後，准許增加專營的士數目以配合市場需求。競委會亦有就專營權結束時需重新招標，以及提供小費的安排所涉及的競爭問題表示關注。此外，競委會亦就專營的士建議提出其他方案，並認為其方案更有助促進競爭，同時可進一步回應市民對優化的士服務的需求，符合政府的政策目標。

6. 我們明白競委會從競爭角度所提出的意見，但亦須強調，從根本上而言，引入專營的士並不會令的士市場競爭減少，反而可能促使普通的士業界進一步提高其服務質素。此外，值得注意的是按的士計程錶清晰收取車費，是的士服務其中一項重要元素。因此，競委會提出讓專營的士投標者自訂收費水平以互相競爭的建議，實際上即容許個別專營的士公司收取不同車費，並從根本上改變專營的士服務作為一種新型的士服務的本質。事實上，政府在二零一六年五月進行的調查結果顯示，乘客願意付出更高的費用以換取質素較佳的新型的士服務¹。在決定專營的士服務的合適收費水平時，除了考慮市民的接受程度，亦要顧及須向營辦商提供足夠和合理誘因，使他們能夠在較高的營運成本下長期維持高質素的服務。此外，為普通的士與專營的士訂立明確的收費差距，使兩者各自有更清晰的市場定位，同樣重要。一如正文第 12 段所述，我們認為專營的士服務的擬議收費水平(即較普通的士收費高約五成)已在這方面取得適當的平衡。

7. 另外，我們認為為專營的士總數訂明法定上限(即 600

¹ 政府委託顧問在二零一六年五月進行電話意見調查，以了解公眾對專營的士服務的意見。超過七成的受訪者認為，專營的士收取較高的車費屬合理。若專營的士的整體費較普通的士高三至五成，有近 9% 的受訪者表示一定會乘搭專營的士。

輛)，有其必要。此舉可為政府提供一個合理基礎，以在試驗計劃期間評估乘客對新服務的需求、專營的士營辦商的財務可行性和營運效率、對普通的士業務發展和普通的士司機生計的影響等。試驗計劃結束後，如確認社會對新專營的士服務的需求殷切，並已諮詢不同持份者的意見，則可在獲得立法會支持後，藉著修訂法例調整法定上限。無論如何，政府都會密切監察專營的士服務的營運情況，並會檢討試驗計劃，包括研究如何促進公共交通行業內及各專營的士公司之間的競爭，並有需要時對計劃作出調整。

對環境的影響

8. 由於現時建議中的試驗計劃只涉及 600 輛專營的士，這批車輛額外排放的路面廢氣十分輕微。為了鼓勵專營的士營辦商使用更多環保車輛(包括電動或混合動力車輛)，政府會在評審標書時，向提出在專營的士車隊中使用一些環保車輛的投標者給予較高分數。

競爭事務委員會的意見

競爭事務委員會就專營的士建議的意見如下(只備英文本)：

1. The Competition Commission (the **Commission**) has been asked to advise on the competition aspects of the Transport and Housing Bureau's (**THB**) proposal to introduce franchised taxi services (**FTS Proposal**). The core elements of that proposal are set out in a 17 March 2017 Legislative Council Panel on Transport discussion paper (**FTS Discussion Paper**).
2. There are several aspects of the FTS Proposal that the Commission considers raise specific competition concerns. These are set out in paragraphs 1 to 20. But most significantly, the Commission firmly believes that the FTS Proposal should not be considered in isolation of the current taxi licensing regime. As acknowledged by THB (see paragraph 5 of the FTS Discussion Paper), there has been “*strong public demand on enhancing the personalized point to point public transport services*”. Structuring the FTS Proposal in such a way that it only facilitates a niche service for a small group of people does not seem to align with this clear public demand. An impetus for change in the taxi industry is clearly needed and we believe that suitable changes made to the FTS Proposal highlighted in this paper may go some way to achieve this. In addition, in paragraph 20, we set out three alternatives to the FTS Proposal which the Commission believes would be more pro-competitive and go further to address public demand for enhanced taxi services while meeting the Government's policy goals.

The FTS Proposal

Fare level

3. Underlying the FTS Proposal is a surprising assertion that there is a demand for better quality service at *higher* fares. While there are likely to be some consumers who are less price sensitive about the taxi fare they are willing to pay, it makes no economic (or common) sense to assume that they would

demand higher fares. Everyone has an interest in receiving a higher quality service and if it could be obtained at a price level which a consumer considers to be a bargain, all the better.

4. The FTS Proposal proposes that the Government (artificially) sets the price that consumers are required to pay for franchised taxi services at 50% above the current price of licensed taxis. This rate is based on a survey which suggests 9% of people would be willing to pay that price for such services. The problem with this is that consumers will have no choice but to pay more for these franchised taxi services than if the Government allowed for the price to be set based on a competitive process. This is clearly not in the overall interest of consumers. The amount extra consumers will need to pay as a result of the Government setting the fare is currently unclear but can be expected to be consistent with the “franchise fee” offered by the successful franchise operators.
5. The Commission notes the taxi trade’s view that “*operators of franchised taxis should pay a franchise fee so as to maintain a fair competition in the taxi market*” (Paragraph 29 of the FTS Discussion Paper). This is a plain misunderstanding of what “fair competition” means.
6. Fair competition does not require the Government to ensure everyone charges the same amount, or those who provide a better service are forced to charge a fixed amount more than those who provide a worse service. The principle behind fair competition does not entail favouring or protecting the incumbents by imposing a franchise fee or tax on a new potential source of competition, or requiring them to set high prices to make it harder for them to compete. Instead, new franchise holders should be encouraged to compete and be provided the flexibility to offer a combination of low fares and high quality. A way in which this might be achieved is set out in paragraph 9 below. If a franchise taxi provider can offer a higher quality of service at the lowest possible price (which may even be below the price of existing taxis), this is a pro-competitive outcome that is in the interest of Hong Kong people. This should be the objective of the FTS Proposal.

7. Of course, if the franchised taxi service providers are able to provide a higher quality taxi service at a price close to the existing taxi services, those providing the current taxi services may find it harder to attract customers. The solution to this is to amend the ordinary taxi regime to either give taxi owners greater flexibility in setting their charges or reduce the flag fees to allow taxis to compete effectively. Licensed taxis could also seek to improve their service quality and reputation.
8. This in turn would have a likely impact on the value of taxi licences as owning an ordinary taxi licence would potentially be less profitable (although the effect is likely to be very small if the total number of franchised taxis is kept at 600). But “fair competition” does not require the Government to artificially increase the price that consumers pay for a service to protect investments or licences from declining in value in the face of competition.

Competition for franchise holders

9. One pro-competitive way to ensure the public are able to benefit from the FTS Proposal would be to use the level of fares proposed by franchise bidders as a criterion alongside quality of service. So that, if two parties are bidding to operate a franchise offering a similarly high level of service quality, the party intending to charge customers less would be successful. A competitive process would therefore be allowed to set the price of franchised taxi fares. This would provide a mechanism for competition on price to be a feature of the Hong Kong taxi market in a way that also ensures high quality and transparency. The Government would also be able to avoid acting as a price regulator.
10. While this approach might appear to result in fewer providers of franchised taxi services, there would be ways of designing the tender exercise so this could be addressed. Ultimately the key point is that consumer would be able to benefit from franchise operators competing vigorously on price. This approach would require measures to be taken to ensure subsequent

competition to win the franchise is equally vigorous. These are addressed in paragraph 17 below.

11. A possible concern about allowing the market to set the price of franchised taxi fares, or any increased role for competition to set prices, is that it would have a negative impact on taxi drivers. However, the terms on which taxi drivers would be employed could be introduced as either a requirement of winning a franchise or a criteria against which bids would be assessed. This would in turn put pressure on taxi licence holders to compete to retain drivers who may prefer to work for franchise holders who would be required to pay them generously. In addition, the extra franchised taxis will provide more employment opportunity for drivers. Although if the number of franchised taxis is kept low, the possibility of improved driver welfare will be minimal.
12. In so far as the Government is looking to raise funds through the operation of taxis, a tax could be levied across all providers of taxis both franchised and licensed. This could potentially be based on congestion (see paragraph 13 below) or emissions or other harmful externalities that the Government wishes to minimize.

Number of franchised taxis

13. The Commission fully understands the THB's concerns about increasing the total number of taxis might "*aggravate the road burden*". This issue has been the subject of a number of studies some of which are summarized in a June 2018 OECD paper - Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services. This states:

One of the most cited arguments for quantitative restrictions on taxis is preventing congestion and pollution. This argument suggests that without quotas, the supply level will be higher than an optimum supply level, causing negative externalities such as pollution (OECD, 2007, pp. 23-24). This will depend on the substitutes that passengers use when they are unable to find a taxi. If majority of the passengers

switch to private vehicles the impact on pollution and congestion is likely to be negative. If they would switch to ride-pooling and ride-sharing services there is likely to be a positive impact on pollution and congestion (Alonso-Moraa et al., 2017).

Instead, there may be less intrusive options for addressing congestion and pollution. For instance Scheller (2017, p. 20) proposes other methods which aim at decreasing the unoccupied time of both taxis and for-hire vehicles including ride-sourcing cars. Other options can be the imposition of a congestion or pollution tax on each ride, improving public transport by focusing on end-to-end passenger experience, or regulating the traffic in specific locations suffering from congestion.

14. The FTS Paper gives no indication that the THB considered these studies or what the effect of increasing the number of taxis (but not licences) in Hong Kong would be. Instead we note that the justification for limiting the number of franchised taxis is the effect on demand for existing taxi services (see footnote 7 of paragraph 23).
15. Reference is made (in paragraph 23) to the concern that increased number of franchised taxis would “*adversely affect the development of ordinary taxis*” but the FTS Discussion Paper makes no reference to what that development is, or whether people would directly benefit from such development. It is not clear how the proposals for enhancing ordinary taxi services set out in paragraphs 34 to 40 of the FTS Discussion Paper are in any way related to the number of franchised taxis. Indeed paragraph 9 of the FTS Discussion Paper provides the “*the problem widely criticized by the public cannot be resolved within the existing taxi regime*”.
16. While the Commission understands that the FTS Proposal could benefit from being part of a trial scheme, the justification for specifying the 600 vehicle limit in legislation appears unnecessary. If franchised taxis are able to provide a higher quality of service at favourable market prices rather than those artificially set by the Government, then they are likely to be popular. In such circumstances, there are good reasons for reassessing the total

number of such vehicles to reflect demand. If the evidence suggests the current total number of taxis is appropriate, then the THB could also consider purchasing licences and using that capacity to provide greater number of franchised taxis.

End of franchise competition

17. The FTS Discussion Paper does not address the concern that after the first round of competition, the incumbent franchise providers will become entrenched. This is a common concern with franchise arrangements. While there might be tenders every five years in practice the existing providers who own all the necessary assets and employ the drivers may be at such an advantage that the role of competition to drive ongoing innovation and higher quality of service will no longer apply.
18. These concerns can be addressed by strict end of franchise transition provisions that address what happens with the incumbent providers existing assets and potentially employees. The FTS Discussion Paper does not appear to address this point (including in annex 4) even though failing to do so could result in the franchised providers becoming similarly immune from competition to drive quality and efficiency as existing licensed providers.

“Tips” or surge pricing

19. To deal with increased demand during peak hours, THB proposes to allow tipping through apps. Presumably this tip would need to be indicated in advance of the matching process otherwise it would have no influence on it. There would seem to be no restriction on the amount consumers might need to “tip” to get a franchised taxi at certain times. This appears to undermine the core justification for having a metered taxi system which is to prevent consumers being taken advantage of at peak times. While there are arguments on both sides of this issue, it seems strange that such a key feature of the FTS Proposal is left to be implied in annex 4.

General Competition Related Concerns

20. The Commission has focused its comments on the FTS Proposal. However, we believe that innovation, most notably the widespread adoption of smart phones, and new forms of competition, warrant at least consideration of more wide-ranging reforms to the current taxi licensing regime. Several of the justifications for the existing taxi licensing regime no longer apply in the way they once did. Such reforms should look at providing more opportunity for ride hailing services to compete legally, albeit with necessary measures to protect the health and safety of drivers, passengers and other road users. While the Commission acknowledges that more dramatic change is not straightforward it will ultimately be required if Hong Kong people are to benefit from competition and innovation in taxi services that are evident in comparable cities around the world. By way of example some alternative approaches include:

- a. Providing for the introduction of a limited number of franchised taxis with some threshold service and quality requirement, but without setting the fare. Franchise holders could then respond to market demand in regard to the price and quality combination people are willing to pay.
 - b. As with (a) but in order to facilitate more competition on price and quality, the market could be left to decide the number of taxis each franchisee holds. This could be done by regularly auctioning off franchises. Although to avoid concentration, an upper bound could be set on the total number of taxis each franchisee could operate.
 - c. Introduce the variant of the FTS Proposal as discussed above but making the price offered in the franchised bid an upper-bound on the fare, with the franchises free to otherwise compete on price and services above some minimum threshold.
21. In addition, there is no indication in the FTS Discussion Paper that a competition impact assessment has been conducted by the THB on the FTS Proposal, nor is there an indication that it considered how the current licensing regime for taxis may be harming competition. There is a large

volume of studies and research, including in the OECD report referenced above, that provides a strong evidence base for policy makers to draw upon. The Commission does not underestimate the challenges of reform in this area, nor does it consider that the concerns of the taxi trade are not relevant, but it does believe that there are pro-competitive alternatives to how the FTS Proposal can be implemented that would achieve the Government's policy aims and should be explored.

22. The Commission is keen to provide whatever further assistance it can in this matter.

二零一七年四月二十一日立法會交通事務委員會會議上通過
關於個人化點對點服務的議案

第一項議案

動議人：易志明議員

和議人：姚思榮議員、鍾國斌議員、何君堯議員及劉國勳議員

由於政府推出之600個新“專營的士”牌照計劃，並沒有解決普羅市民對提升整體的士服務的訴求；與此同時，增加600個新“專營的士”牌照只會進一步加劇路面交通擠塞的問題；而事前又沒有諮詢的士業界及立法會各政黨／團之意見，因而引致議會各政黨／團之批評及的士業界強烈反彈，故本會現嚴正要求政府擱置“專營的士”計劃，並盡快與的士業界及立法會各政黨／團組成工作小組，為全面提升的士服務水平制訂一個全面的方案。

第二項議案

動議人：陸頌雄議員

和議人：何啟明議員

本會支持政府提升的士行業的服務水平，唯在推出專營的士服務以前，當局應多加與業界溝通，並需確立專營的士營辦商與轄下司機僱傭關係為必要條件，否則難以透過改善司機生計及職業保障來提升服務質素；與此同時政府亦需要整體改變業界經營環境，其中包括放寬上落客限制、加強打擊“折扣的”及“白牌車”等違法行為，以多方面確保及提升的士服務。

第三項議案

動議人：莫乃光議員

本委員會對本港的士服務水平表示強烈不滿。香港人口和香港的交通需求均有增長，永久性可轉讓之的士牌照令現時香港的士牌淪為投資工具，的士司機卻須付上高昂租用牌照費用，缺乏改善服務的誘因。本委員會促請政府增加個人化點對點交

通服務，促進市場競爭，改革香港的士牌照制度，增加設有牌照時限、需定期續牌的“專營的士”。本委員會亦建議政府檢討出租車服務牌照，為網絡召車服務引入合適的規管制度，提升整體服務質素和為市民提供多元化選擇。

第四項議案

動議人：田北辰議員

鑑於政府將推出專營的士，為的士業界開拓新客源並提升業界質素，但必會增加路面車輛流量，而“優先舊牌轉新牌”可達兩全其美，所以應為必然條件之一。基於必須確保服務質素，政府建議5年專營權對確保服務質素作用有限，本委員會促請政府成立“優質的士督導和評審委員會”，成員代表業界佔少數，其職責是審視專營的士的申請，申請的條件包括但不限於安裝車廂閉路電視系統，符合相關條件就可批出專營權。若然某專營的士司機服務欠佳而屢次不改，「該」委員會有權隨時收回該牌照，令持牌者因投資受損而有所警惕。

第五項議案

動議人：劉國勳議員

面對市民對個人「化」點對點交通服務的質與量需求不斷上升，本委員會要求政府協助的士業界改善服務質素，加強從業員培訓，引入合適的業內服務質素監管機制，並檢討出租服務車輛的政策及法例，讓日新月異的召車服務模式可在合適的規管下經營，迎合市民需要。