

附錄 2:

爭取公平合理服務環境，繼續要求撤回「專營的士條例草案」及要求政府打擊非法白牌車及爭取降低每年保險費升幅



創會會員(排名不分先後)

- 1.九龍的士車主聯會
- 2.新界的士牌照協進會
- 3.西貢的士工商聯合會
- 4.屯門的士聯會
- 5.元朗車行
- 6.鴨脷洲機能議會
- 7.鰂魚涌的士車主協會
- 8.香港的士司機商總會
- 9.深水埗的士商會
- 10.葵青計程車會
- 11.荃利車行
- 12.華發的士車主聯會
- 13.港九電三輪車主聯會
- 14.新界的士司機商總會
- 15.新界的士司機商總會
- 16.新蒲崗的士車主聯會
- 17.城東的士司機商總會

會員(排名不分先後)

- 1.香港的士車仔聯會
- 2.新界的士營運協會
- 3.大嶼山的士聯會
- 4.新界東的士聯會
- 5.基層港九及新界的士車主聯會
- 6.鴨脷洲聯會
- 7.順豐車仔投標管理
- 8.尖沙嘴的士車主聯會
- 9.新界的士司機商總會
- 10.榮泰車王及司機協會
- 11.利來的士車主聯會
- 12.榮利無線童車商會

《專營的士服務條例草案》委員會的發言稿

熊永達

香港的士業議會主席

2020年3月2日

- 一. 今天我會從政策的角度分析專營的士服務條例，說明港府政策的不一致性和可能產生的惡果。
- 二. 專的條例實質上是用有別於現時公開競投牌照的方法，發出的士牌照，讓600部的士車輛營運。
- 三. 就的士發牌制度，我們經歷過二個階段。從1923年到1964年，由警務處免費發牌給有規模的的士公司，警務處全權決定分配牌照的方法。1964年以後，公開投牌，任何個人或公司都可投牌，價高者得。
- 四. 轉變發牌方法是由於有細小經營者認為配牌不公平，興起訴訟，法庭頒令港府應有更公平的方法發牌。由兩局議員簡悅強爵士領導的公共交通諮詢委員會（即交諮詢會前身）建議用公開投牌的方法，但委員會及當時的的士商會都提出警告，由無數經營者營運的士會產生難於控制的弊端。港府接受投牌的方法，其中原因是為庫房帶來可觀的收入，但卻沒有切法壓止弊端。公開投牌每年平均1000至2000個，直至路面嚴重擠塞才停止。
- 五. 交諮詢會經多次檢討的士發牌政策，結論是的士牌除了營運，亦是投資產品之一；但牌價與的士收費和租金的關係甚微，服務質素與營運模式有關。雖然如此，交諮詢會亦探討過種種的發牌方法，包括發給公司或合作社等，或有年期的牌照。在2008最後一份檢討報告中，建議探討設立豪華的士，由現時的士持牌者經營。主要考慮是在行業內製造良性競爭，而非在行業外造成惡性競爭。可惜港府並無跟進這些重要的建議。
- 六. 1984年初，港府在未經公眾諮詢下頒布，一夜間大幅增加的士的各類稅收並讓的士大幅增加收費，試圖強力壓抑乘搭的士的需求，從而遏制的士車輛的增長，導致罷駛及其後的暴動。增加的士稅的法案最終被立法局否決而撤回。經此一役，往後的的士政策改動，都經正式的公眾諮詢程序，而的士會造成交通塞擠一直是增加牌照的重要政策考慮。
- 七. 值得指出，港府曾發牌給野鷄車（約1912年至1946年）和紅牌車（1960年至1976年）為另類的士，但這些車輛違規經營，與正規的士惡性競爭，混淆及危害乘客。港府最終全面取締這些車輛，讓它們轉成的士或出租車。
- 八. 今次港府重蹈覆轍，在沒有經正式公眾諮詢的程序下，推出專營的士為另類的士。而專營的士發牌方法違背港府一貫的發牌政策。這樣做法，肯定大錯特錯，制造的混亂和惡果會遠遠大於政府聲稱的好處。

完



香港的士業議會

創會會員 (排名不分先後)

1. 九龍的士車主聯會
2. 自由的士權諮詢委員會
3. 香港的士工商聯合總會
4. 廣場的士聯會
5. 志誠車行
6. 的士司機促進計劃總會
7. 的士車行車主協會
8. 香港的士小巴商總會
9. 香港的士業議會
10. 香港計程車會
11. 紳利車行
12. 聚友的士車主聯會
13. 鐵九電的士車主聯會
14. 新星的士司機業者
15. 新界的士車主司機運營總會
16. 新輝的士車主聯會
17. 鑽友的士同盟聯會

會員 (排名不分先後)

1. 香港的士電召車會
2. 新界的小營運協會
3. 大嶼山的士聯會
4. 新界電召的士聯會
5. 邊緣港九及新界的士車主聯會
6. 7-11的士聯會
7. 順達車行投資管理
8. 友聯的士車主聯會
9. 邊界的小巴營運聯誼會
10. 榮泰車王及司機聯會
11. 利來的士車主聯會
12. 築利無障礙車連

致：香港特別行政區行政長官林鄭月娥女士
警務處長鄧炳強先生
運房局局長陳帆先生
運輸署署長陳美寶女士

敬啓者：

疫情下酌情執法

在新冠狀病毒的打擊下，市民大幅減少出街，的士生意大跌，無論司機、車主、車行收入大幅減少，的士行業正處於水深火熱之中。

政府昨天（2020年3月27日）宣佈進一步採取減少人群聚集措施，以遏止病毒進一步傳播，定必令市民進一步減少外出，尤其是晚上人流更稀疏；更多的士司機選擇放棄夜更開工，的士車輛只能停放在街上，減輕營運成本，希望能渡過因疫情而造成的財務難關。

我們欣賞政府想方設法協助各行各業共渡難關，包括直接和間接的資助。我們期望政府對援助的士行業也能一視同仁，給予業界相同的援助；更不應讓業界百上加斤，趕絕業界。

因此，的士業界要求警方在晚間對不阻礙主幹公路交通停泊的的士車輛，酌情執法，可首先警告或通知車主把阻塞的的士車輛駛離，而不是即時發告票。

的士業界殷切期望政府能協助業界渡過時艱。

本會期望當局能儘快回覆。

順祝祺安

香港的士業議會主席
熊永達博士

2020年3月28日

副本送呈：立法會交通航運界易志明議員



香港的士業議會

致：港聞版採訪主任

香港的士業議會就優步(Uber)亞太總部來港的聲明

(2020年5月27日)

創會會員(排名不分先後)

1. 九龍的士車主聯會
2. 自由的士權益協進會
3. 西貢的士工商聯誼會
4. 車馬樂的士聯會
5. 忠誠車行
6. 的士司機從業員總會
7. 的士車行車主協會
8. 香港的士小巴商總會
9. 香港的士商會
10. 香港計程車會
11. 泰和車行
12. 偉發的士車主聯會
13. 港九電召的士車主聯會
14. 新星的士同業聯會
15. 新界的士車主司機同業總會
16. 新興的士電召聯會
17. 聯友的士同業聯會

會員(排名不分先後)

1. 香港的士電召中心
2. 新界的士營運協會
3. 大嶼山的士聯會
4. 新界電召的士聯會
5. 惠益港九及新界的士車主聯誼會
6. 的士同業聯會
7. 順豐車行投資管理
8. 友聯的士車主聯誼會
9. 新界的士商業聯誼會
10. 禮泰車王及司機聯會
11. 利來的士車主聯會
12. 禮利無線電車商會

1. 優步(Uber)發展成為全球的一個大企業，為乘客提供叫車服務。乘客以至一般市民對它的質素有殷切的期望。人們期望它完全遵守國際法規及營運所在地的法律，履行企業社會責任，幫助社會的發展；尤其是期望它絕不去剝削弱勢社群，進行損人利己的勾當。
2. 優步(Uber)自從2014登陸香港，曾令許多人以為它為香港引入共享經濟的概念，為本港經濟注入新動力。但優步在港經營的手法，令市民和政府大失所望；不但看不到它對本港經濟有任何好處，只見它不斷生事，製造麻煩。
3. 優步(Uber)在港的經營手法與奉公守法的市民、生意人和政府的期望有很大的落差。它招聘大量沒有合法出租車證的車輛（即白牌車），非法接載乘客。在強大的法律團隊的支持下，明知香港法例不容許司機駕駛白牌車載客取酬，卻讓可能無知被招攬的司機犯法，讓乘客在無一般交通意外事故保險的保障下乘車。
4. 優步(Uber)利誘及不阻止、甚或鼓勵沒有合法出租車証的司機加入其叫車平台，承接柯打，非法載客取酬，司機當然要承受犯法和被控的風險。到現時為止，優步(Uber)引致幾十名司機被告上法庭，司機可謂得不償失，優步(Uber)則不單置身事外，從來沒有被告上法庭；它更從司機為其接柯打而獲利。這些行為很容易被視為販賣司機（許多是弱勢社群）的痛苦和焦慮、進行損人利己的勾當；是任何一個有良心企業感到可恥的惡行。
5. 2019年，優步(Uber)的一名司機在非法接載乘客途中，遇上交通意外死亡。優步(Uber)並沒有採取如同其他良心企業以開誠佈公和具透明的處理方法，公開它對死亡司機的協助和補償，讓其他為其效力而有可能遇上同一命運的司機安心；而是用極密的手法處理，不讓相關人士透露詳情。這樣的營商手法對香港奉行的公開、公平、公正的營商文化和傳統做成極大衝擊。
6. 香港的士業議會和香港社會一樣，歡迎競爭，的士業界深信競爭才有進步。不過，競爭一定要在合法的公平、公開和公正的平台上進行。用非法白牌車與合法的士競爭，如同用走私水貨與正牌正價貨競爭，是社會不能接受的。的士業界同時更歡迎在合法的前提下，與任何有心營運客運服務的經營者合作把客運服務做得更好，讓乘客得益。優步(Uber)有大量的優質乘客，與香港的士業界應有良好的合作空間。但能否合作要視乎優步(Uber)是否履行優良企業的責任，遵從香港的營商文化和法規。
7. 根據現行的法規，優步(Uber)可招聘合法載客取酬的車輛(可以是的士或出租車)。只要優步(Uber)採用合法車輛，無論與的士競爭或合作，香港的士業議會都無任歡迎。
8. 優步(Uber)把亞太總部移師香港，香港的士業議會期望優步(Uber)能修正過往幾年的錯誤營商手法，履行良心大企業的應有社會責任，招聘合法的車輛和司機為乘客提供服務，為香港經濟帶來正能量，起碼停止讓為它辛勤工作的司機（估計大部份屬弱勢社群）受苦。

傳媒查詢，請聯絡：香港的士業議會主席 熊永達博士 (電話：9843 9807)、副主席吳坤成先生 (電話：9035 6619)。

副本送：易志明議員 (立法會交通事務委員會主席)

運房局局長

運輸署署長



香港的士業議會

創會會員 (排名不分先後)

- 1.九龍的士車主聯會
- 2.自由的士權益協進會
- 3.西貢的士工商聯誼會
- 4.車馬樂的士聯會
- 5.忠誠車行
- 6.的士司機從業員總會
- 7.的士車行車王協會
- 8.香港的士小巴商總會
- 9.香港的士商會
- 10.香港計程車會
- 11.泰和車行
- 12.偉發的士車王聯會
- 13.港九電召的士車主聯會
- 14.新星的士同業聯會
- 15.新界的士車主司機同業總會
- 16.新興的士電召聯會
- 17.聯友的士同業聯會

議會會員 (排名不分先後)

- 1.香港的士電召中心
- 2.新界的士營運協會
- 3.大嶼山的士聯會
- 4.新界電召的士聯會
- 5.蕙益港九及新界的士車主聯誼會
- 6.的士同業聯會
- 7.順豐車行投資管理
- 8.友聯的士車主聯誼會
- 9.新界的士商業聯誼會
- 10.榮泰車主及司機聯會
- 11.利來的士車主聯會
- 12.榮利無線電車商會

聲明

香港的士業議會歡迎終審法院就 24 名 UBER 司機上訴的判決

就終審法院於9月1日決定駁回24名Uber司機的上訴，香港的士業議會認為是合情合理，相信對從事非法載客取酬的行為能夠起阻嚇作用。

香港的士業議會再次重申，的士業界認同科技能夠有效提升的士和乘客的配對，因此，市場上亦有多個的士網約車應用程式，包括業界共同開發的「e的士」。但就算是一個叫車平台，其營運者絕對有責任核實提供接載的車輛是否合乎香港法例的要求；若利用叫車平台，安排沒有合法「出租汽車許可證」的私家車接載乘客並取酬，業議會認為不單止是違規，對守法從規的營運者不公，還嚴重威脅乘客及其他道路使用者的安全，甚至保障。

事實上，為保障乘客及道路使用者的權益，多個國家均嚴正要求透過網約車應用程式提供接載服務的車輛及司機均須合符當地法規。因應終審法院的決定，業議會敦促警方加強打擊非法載客取酬活動，包括拒捕和檢控涉及招攬、誘使和協助這些非法活動的機構和人事；運輸及房屋局盡快向立法會提交進一步嚴厲打擊非法載客取酬罪行的法例修訂。

查詢：熊永達博士(議會主席)：98439807; 李鎮強(常務副主席)98585080、吳坤成(副主席)90356619

2020 年 9 月 3 日

關於香港的士業議會

香港的士業議會於 2016 年成立，由十七個業內團體發起組成，現有二十九個成員團體，包括車主、打理人、傳呼台、司機等持份者，約佔業內一半從業員。議會的宗旨為致力改善香港的士服務質素，以滿足香港市民及遊客對服務的期望；接收公眾人士對的士服務的投訴或嘉獎，並以公平及不偏不倚的態度處理；提升及推動的士服務專業化；協助的士業界對公眾提供更優質的服務；及協助公眾選擇及正當使用各項的士服務。



致：香港特別行政區行政長官林鄭月娥女士

2020 年《施政報告》有關的士政策措施建議

創會會員 (排名不分先後)

1. 上龍智士車主聯會
2. 香港的士權益協進會
3. 西貢的士車主聯誼會
4. 直轎的士聯會
5. 壹誠有份
6. 的士司機從善諮詢會
7. 的士行者車主協會
8. 香港的士小巴服務會
9. 爭奪的士車會
10. 空港的士車會
11. 香港的士車行
12. 傑強的士車主聯會
13. 香港九龍的士車主聯會
14. 行駛的士司機聯會
15. 新界的士司機司機同業總會
16. 新界的小巴車主聯會
17. 聯友的士司機聯會

會員 (排名不分先後)

1. 香港的士電召中心
2. 新界的士營運協會
3. 大埔的士聯會
4. 珀界電召的士聯會
5. 講義達的士及的士車主聯誼會
6. 的士司機聯會
7. 櫻豎車行投資管理
8. 安聯的士車主聯誼會
9. 香界的士司機聯誼會
10. 黃金車王及司機聯會
11. 手來的士車主聯會
12. 系列無線電車新會

香港的士業議會謹向特首 2020 年《施政報告》提交以下政策措施建議，希望特首能體恤的士行業的困境，施政能為行業解困，舒緩怨氣。

一、提供寬鬆營運環境，讓的士能提升服務，滿足市民對的士服務的不同需求。大體上，有市民期望的士收費與其他公共交通具有競爭力，對車輛舒適度等要求是次要。但又有市民對車輛的舒適度和司機服務態度的要求較高，亦願意付出較高的收費。目前政府對車輛和收費的規管只局限於一類車輛和一種收費，業界完全無彈性提供不同服務，不能滿足不同乘客的需求。我們要求政府

- a) 放寬的士車輛的座位數目至七位（包括司機）；容許有限額（初期 500 部）的士車輛可選擇較寬敞的車輛；
- b) 容許較大型和寬敞的士車輛自行釐定收費，以預約形式經營，及確保乘客預約時清楚收費；及
- c) 尽快審批已久候多時的加價申請，讓業界不致因通脹的蠶食令實質收入下降，無法維持現有的服務水平。

二、採取有效措施，改善的士安全駕駛，保障乘客安全，同時減少意外和保險索賠，減低營運成本。我們要求政府

- a) 制定的士車輛的監控和防撞規格，要求的士車輛必須安裝合規格的監控及防撞設備，如車 Cam 及車距太近煞車系統；同時資助現時行走的車輛安裝這些設備，令他們達到這些規格要求；
- b) 規範的士司機必須負責其駕車的安全保險，讓司機為其駕駛態度和技巧負責；車主只負責車輛結構安全及防盜的保險。

三、全力打擊非法載乘客取酬經營的機構和個人，保障合法經營者利益。最近終審法院裁定 Uber 司機載客取酬終極敗訴，即 Uber 和他們登記及營運的司機都犯法，警方理應全力跟進，檢控 Uber 和其登記司機。我們要求政府

- a) 即時檢控 Uber 及根據其紀錄，拘捕及檢控曾經非法接客取酬的司機，把他們繩之於法；
- b) 加強政府宣傳有關終審法院就非法載客取酬的裁決，嚴重警告包括 Uber 的司機，停止進行非法活動，及提醒市民不要乘坐非法車輛；
- c) 加強拘捕及檢控提供非法載客取酬的機構和司機，包括在互聯網頁及 Apps 刊登這些非法服務的團體及個人。

最後，的士業界一直支持政府的施政，我們期望政府能與我們一道，提升的士服務，讓乘客滿意，提升香港的聲譽。

祝施政順利。

香港的士業議會主席
熊永達博士

2020 年 9 月 18 日

副本送呈：
運輸及房屋局局長 陳帆先生，JP
立法會航運交通界易志明議員



創會會員 (排名不分先後)

1. 九龍的士車主聯會
2. 自由的士權促進協進會
3. 西貢的士及商務車聯會
4. 電梯的士聯會
5. 志誠車行
6. 銅鑼灣的士司機總聯合會
7. 銅鑼灣的士車主協會
8. 金鐘的士及商務車聯會
9. 美孚的士商會
10. 尖沙咀的士車會
11. 東利車行
12. 雷頓的士車主聯會
13. 香港的士車主聯會
14. 新界東的士司機同業總會
15. 新界西的士司機同業總會
16. 新蒲崗的士車主聯會
17. 湖景的士同業聯合會

會員 (排名不分先後)

1. 香港的士電召中心
2. 新界的士營運協會
3. 大澳的士車主聯會
4. 鑽導發行的一聯會
5. 聚益港九及新界的士車主聯會
6. 銅鑼灣的士聯會
7. 賴致車行投資管理
8. 支聯的士車主聯誼會
9. 新界西的士產業聯誼會
10. 荃葵車王及司機聯會
11. 利來的士車主聯會
12. 筵利無喉道車商會

的士保費大幅飈升逼成大量「死」車

新聞稿
(2020年9月22日)

保險費完全不合理的現象：

2020年以來的士車輛的保險費用（全保、三保及墊底費）大幅飈升，最高至每年90000元水平，甚至不獲續保。法例規定，車輛沒有保險，不能營運。雖然車輛都通過運輸署驗車，證實安全，但未能購買保險，導致越來越多的士變成「死」車。

這裡舉幾個例子，說明事態嚴重，政府必須出手，為的士（公交一種）解決這困境：

車輛1 (SG35xx)

車齡：7年

續保（三保）年費：加150%loading至港幣61335.58元、墊底費港幣65000元

車輛2 (SB94xx)

續保（三保）：不獲續保（根據保險業行規，其他保險公司不會承保）

車輛3 (SZ56xx)

車齡：6年

續保（三保）年費：加75%loading至港幣42934.9元、墊底費港幣40000元

的士每天行走平均約500公里，很難避免會有意外。意外發生時，保險公司首先要收墊底費，即就算是車齡7年的車輛（上述例一），每年保費支出就是港幣126335.58元；而且涉及的車輛可能無法續保。這保險費佔平均租金收入約60-70%，若果加上車輛維修和按揭支出，無論車主和司機必會虧蝕。根據的士車齡分佈，會有約50%的士車輛無法經營，逼出以千計「死」車！！！業界請求政府立即處理。

幾點觀察：

1. 的士交通意外數字平均每年約4300至4500宗，2019年增至4810宗，有上升趨勢。
2. 涉及的士交通意外向保險公司索償的數額上升，導致保險費大幅上升。毛保費由2009年的2.09億增至2018年4.21億。
3. 全港約80間保險公司只有8間承保的士車輛保險。
4. 1979年5月1日成立交通意外傷亡援助計劃被濫用，司機因輕微意外都會索償，加上包攬訴訟日益嚴重，令保險業虧損日益嚴重。但保險公司不去打擊包攬訴訟，反而是不斷增加保費以彌補虧損。
5. 的士保險費由車主支付，令車主的營運開支大幅增加。而政府又對的士加價申請，採取壓制和拖延手段，令的士無論司機和車主的收入均不斷下降。

的士業界要求保險公司：

1. 立即停止瘋狂加保費和
2. 對安裝了監察及/或防止交通意外設備的的士車輛，訂明優惠的保費，鼓勵車主安裝有關設備。



的士業界要求政府：

1. 資助的士車輛安裝監察交通意外和防撞的設備，例如車 CAM 或車距太近煞車系統，減少意外和索償。
2. 全力打擊濫用交通意外傷亡援助計劃和包攬訴訟，遏止非法活動損害行業。
3. 實施駕駛者責任制，由的士司機直接購買保險，車主則扣減租車費以抵銷保險費用。
4. 運輸署立即審批久候多時的加價申請，以舒解增加經營成本的壓力。

傳媒查詢，請聯絡：香港的士業議會主席 熊永達博士(電話：9843 9807)、副主席吳坤成先生(電話：9035 6619)。

副本送：易志明議員 (立法會交通事務委員會主席)

運房局陳帆局長

運輸署羅淑佩署長



創會會員(排名不分先後)

- 1.九龍的士車主聯會
- 2.自由的士權治協進會
- 3.西貢的士車業聯合會
- 4.東博深的士聯會
- 5.宏誠車行
- 6.的士及機能業者總會
- 7.的士車行車主協會
- 8.香港的士小巴業者總會
- 9.香港的士商會
- 10.香港計程車會
- 11.多利車行
- 12.雄發的士車主聯會
- 13.港九電召的一般士車會
- 14.新界的小巴司機聯合會
- 15.新界的士車主司機同業總會
- 16.新興的士車業者聯會
- 17.獅安的士司機業者

會員(排名不分先後)

- 1.香港的士童子軍中心
- 2.新嘉坡的士營運協會
- 3.大嶼山的士聯會
- 4.新界電召的士聯會
- 5.惠深港九及新界的士車主聯誼會
- 6.正仁的士黃聯會
- 7.順捷車行從資管理
- 8.友聯的士車主聯誼會
- 9.新界的士怡慶運聯誼會
- 10.榮泰車主及司機聯會
- 11.利來的士車主聯會
- 12.榮利城緣車商會

致：香港特別行政區運輸署
管理及輔助客運科
渡輪及輔助客運部的士組
梁昌杰總運輸主任

敬啓者：

要求的士車輛規定出廠時有防追撞設備

近年的士涉及交通意外(見圖一) 及索償保險金額(見表一和表二) 不斷增加，備受關注。業界飽受保險成本急增的壓力。

香港的士業議會敦促署方採取有效措施，協助減低的士車輛意外率，一來可保障乘客安全，同時減少保險索賠，減低營運成本。

我們要求署方規定的士車輛供應商提供車輛防撞設備，即車距太近煞車系統；同時資助現時行走的車輛安裝這些設備。

我們殷切期望收到署方對以上請求早日回覆。

香港的士業議會主席

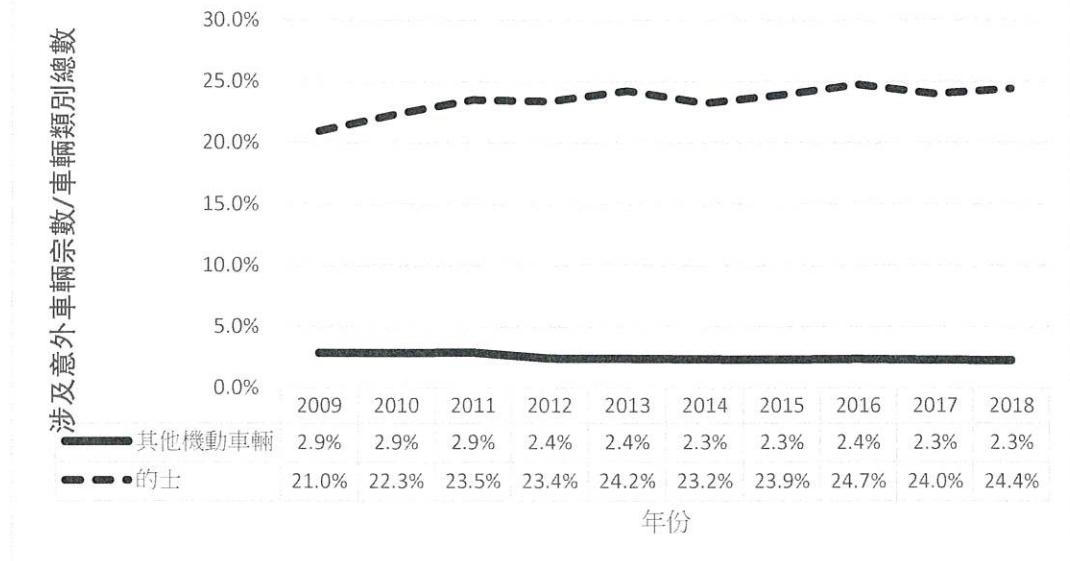
熊永達博士

2020年10月8日



圖一：

車輛交通意外率





表一：「於二〇一五至二〇一九年首三季期間，的士每年綜合保險平均保費、第三者保險平均保費和這兩項保費與去年同期相比時的變化幅度載列如下：

年份	二〇一五	二〇一六	二〇一七	二〇一八	二〇一九 首三季
綜合保險平均保費（港元）	26,565	25,911	25,859	25,537	27,218
與去年同期比較	不適用	-2.5%	-0.2%	-1.2%	+6.9%
第三者保險平均保費 (港元)	20,636	20,435	20,381	20,670	21,545
與去年同期比較	不適用	-1.0%	-0.3%	+1.4%	+4.2%

表二：保險騙案(於二〇一五至二〇一九年第三季期間，警方備存有關保險騙案的案件宗數及涉案金額如下)：

年份	二〇一五	二〇一六	二〇一七	二〇一八	二〇一九 首三季
案件宗數	50	74	42	60	41
損失金額（百萬港元）	3.0	8.1	5.4	9.1	6.5



創會會員 (排名不分先後)

1. 九龍的士車主聯會
2. 自由的士權諮詢組委會
3. 負責的士司機諮詢會
4. 車場裏的士聯會
5. 運城車仔
6. 的士員機能諮詢組委會
7. 的士車行車主協會
8. 爭取的士司機諮詢會
9. 積善的士業會
10. 積善計程車會
11. 泰和車行
12. 廣發的士車主聯會
13. 港九電子的士車主聯會
14. 斯堪的士司機諮詢會
15. 新界的小車士司機諮詢會
16. 新鴻的士電召諮詢會
17. 駕友的士司機諮詢會

會員 (排名不分先後)

1. 香港的士電子中心
2. 新界的士營運協會
3. 大嶼山的士聯會
4. 新界電子的士聯會
5. 專營港九及新界的士司機諮詢會
6. 的士同業聯會
7. 賴昌車行投資管理
8. 支聯的小車士聯會
9. 新界的士商務諮詢會
10. 荃泰車主及司機諮詢會
11. 初來的士車主聯會
12. 福利無限計程車商會

致：新聞傳播機構港聞版主任

回應政府撤回專營的士草案

新聞稿

(2020年10月20日)

運輸及房屋局於昨天（10月19日）宣布，不再推動「專營的士條例」，稍後會向立法會撤回條例草案。

香港的士業議會認為政府在疫情嚴重，經濟萎縮，乘客大幅下跌，的士業界收入大幅減少，保險年費瘋狂飈升的惡劣情況下，政府撤回具爭議的條例，是明智之舉，避免添煩添亂，火上加油。

的士業界一直認為專營的士條例草案旨在另起爐灶，對提升現時18163輛的士服務毫無幫助，只會讓大財團得益，蠶食的士生意，爭奪司機，嚴重打擊現時艱苦尋求提升服務的的士車隊的動力；最終會令18163輛現有的士服務下滑，市民利益受損。

專營的士條例最主要是推動的士以車隊形式經營，這是業界一直努力提升服務的方向。政府在放棄推動專營的士條例下，理應大力協助業界形成車隊，加強車隊的管理及培訓，實現共同目標，讓的士業界有明確的前景，真正為市民謀福祉。

香港的士業議會

傳媒查詢，請聯絡：香港的士業議會主席 熊永達博士(電話：9843 9807)、副主席 吳坤成先生(電話：9035 6619)。

副本送：易志明議員 (立法會交通事務委員會主席)

運房局陳帆局長

運輸署羅淑佩署長



創會會員 (排名不分先後)

1. 九龍的士車主聯會
2. 自由的士權志願者連線
3. 西貢的士及的士駕駛員會
4. 東涌的士聯會
5. 忠誠車行
6. 的士司機從業員會
7. 的士車行車主協會
8. 香港的士小巴理總會
9. 香港的士商會
10. 香港計程車商會
11. 泰和車行
12. 廉價的士車主聯會
13. 雜九童子的士車主聯會
14. 斷堤的士司機連線
15. 新界的士車主司機連線網
16. 新界的小巴司機連線
17. 驚天的士司機連線

會員 (排名不分先後)

1. 香港的士童子中心
2. 新界的士營運協會
3. 大欖山的士聯會
4. 新界童子的士聯會
5. 惠臨港九及新界的士車主聯會
6. 九十四個聯會
7. 賴錢車行投資管理
8. 安聯的士車主聯會
9. 新界的士營運聯誼會
10. 荃葵泰車王及司機聯會
11. 利來的士車主聯會
12. 美利無限童車商會

致：香港特別行政區行政長官林鄭月娥女士

敬啓者：

懇請特首救的士：馬上審批及公布的士加價

的士業界懇請特首救的士業界，立即審批延誤多時的的士加價申請，讓的士加價。在疫情肆虐下救業界於水火。

的士業界加價申請早於 2018 年 9 月已向運輸署提出申請，其後立法會交通事務委員會亦在 2019 年 3 月 15 日的會議上作討論，但申請至今已超過兩年，政府卻遲遲未完成有關審批。加價的理據充份，的士上一次加價是 2017 年 4 月，但當時的加幅完全追不上通脹，結果除租車司機收入有輕微增加外，車租則沒有明顯增加。不過，司機的實質收入仍然下降，追不上通脹，比其他職業司機的收入還越來越低，既不能吸引新人入行，還導致現有司機不斷流失；加上車租沒有提升，車主缺乏資源，令推動提升的士服務質素的工作難上加難。

2020 年開始，新冠疫情肆虐，更令業界雪上加霜。業界的生意在疫情下減少 50% 以上，更多司機不願開工，令司機不足的問題加劇。雖然政府向司機提供了為期六個月的補貼，但補貼已於本年 10 月屆滿。雖然近日疫情有所緩和，但的士每天的乘客量仍遠低於疫前，司機不足和流失的情況持續，預計未來數月的士經營環境難有改善。業界不期望政府發放長期補貼，但若能適時調整收費，肯定可以舒緩司機不足的問題，解業界燃眉之急。

業界理解的士加價申請只待特首聯同行政會議的批准，我們懇請特首馬上審批，讓的士落實加價，救業界於水火。不勝銘感。

祝安好！

香港的士業議會主席 熊永達博士

2020 年 10 月 27 日

副本送呈：立法會交通事務委員會主席易志明議員



創會會員 (排名不分先後)

1. 九龍的士車王聯會
2. 開油的士權益協進會
3. 西貢的士及摩打頭牌
4. 荃灣的士大聯會
5. 忠誠專行
6. 酒吧巨機能善諮詢會
7. 銅鑼灣的士車主協會
8. 參選的士小組總召集人
9. 參選的士促進會
10. 奉連計程車會
11. 奉利車行
12. 嘉頓的士車王聯會
13. 香港電召的士車王聯會
14. 新嘉坡的士及摩打頭牌
15. 新界的小巴士司機同業總會
16. 新界的小電召總會
17. 駕友的士司機業議會

會員 (排名不分先後)

1. 香港的士電召中心
2. 新界的士營運協會
3. 大嶼山的士聯會
4. 新界電召的士聯會
5. 連結港島及新界的士車王聯會
6. 銅鑼灣的士聯會
7. 順發車行投經管理
8. 安聯的士車王聯會
9. 新界的士營運聯會
10. 嘉連車王及司機聯會
11. 利來的士車王聯會
12. 奉利無線電車商會

致：香港特別行政區行政長官林鄭月娥女士

敬啓者：

「電子道路收費計劃」應豁免向的士徵費

據《星島網》2020年10月10日的報導，政府打算在新一份《施政報告》繼續推動「電子道路收費計劃」，以舒緩道路擠塞的問題，計劃將率先在中環實施。

的士業界一直支持政府實施電子道路收費，以減少車輛在繁忙時間進入繁忙地區，縮短行車時間，推動經濟復甦和發展。業界期望計劃能早日實施。

「電子道路收費計劃」的有效性取決於如何收費，向那些車輛徵費和徵費水平是重中之重。而有沒有足夠的公共交通可供市民選擇，在放棄駕車時能方便進入收費區，也十分重要。

香港的士業議會認為「電子道路收費計劃」應豁免向包括的士在內的公共交通工具徵費。要有效令駕駛人士放棄駕駛車輛，取決於是否有方便的公共交通工具作為選擇，進入收費區。由於公共交通工具必須要符合法定的行車路線和班次，徵費不可能減少它們進入收費區或減少它們的班次，無助減少交通的目的，反增加加價壓力。為鼓勵市民放棄駕駛私家車，並使用公共交通服務，政策應鼓勵公交營辦商提升服務，包括增加班次。

的士作為公交重要的車種，雖然並不是定班定線，但其個人化點到點服務是作為駕駛者放棄駕駛車輛的主要替代，讓他們更方便快捷地進出收費區，是促使道路收費計劃能有效地降低擠塞的關鍵環節；但倘若的士不獲豁免徵費，的士只會在有乘客的情況下才進入收費區，令收費區內的士供應緊張，對市民造成不便。我們期望政府能接納業界的意見，業界亦會積極配合，讓「電子道路收費計劃」能成功落實。

熊永達 香港的士業議會主席

2010年10月27日

副本呈交：

運輸及房屋局局長陳帆先生

立法會交通事務委員會主席易志明議員