

二零一八年七月二十五日
討論文件

立法會交通事務委員會

提升的士服務質素

目的

本文件載述政府就提升的士服務質素的建議，並徵詢委員的意見。

背景

2. 政府一直致力提升的士的服務質素及經營環境，令的士服務可更配合市民需要，並促進的士業界的長遠健康發展。為了加強與的士業界及其他持份者的互動合作，運輸署於 2018 年 1 月成立「的士服務質素委員會」。的士服務質素委員會為一個多方平台¹，討論各項推動改革的策略及措施，以提升現有約 18 000 輛的士服務質素。經過半年左右的工作，的士服務質素委員會已取得一定進度，提出一系列建議措施，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。

更新的士服務標準及指引

3. 現時運輸署分別編製了《香港的士服務標準》及《香港的士服務指南》，詳述的士司機應有的行為及表現，並為的士司機及乘客提供實用資訊。為提升現有的士服務質素，運輸署已檢視兩份文件的內容。在作出檢視時，運輸署考慮了現時的士行業的實際運作情況、不同持份者在法例下須遵守的行為及責任，以及處理有關的士服務投訴和建議的實際情況等。

¹ 的士服務質素委員會由運輸署署長擔任主席，非官方成員包括來自的士業界、立法會、區議會、學術界、交通諮詢委員會、消費者委員會、香港旅遊發展局和殘疾人士團體等。

4. 全新的《香港的士服務標準》將強調九項的士服務要點²，涵蓋的士司機應有的行為和表現、待客態度，以及與的士相關的法定要求等。

5. 至於《香港的士服務指引》的更新版本³，將更新現有有關的士服務的基本資料、的士司機的責任和須注意事項，以及乘客須注意的行為等部分。鑑於的士車主/代理人在監察的士服務及司機行為表現擔當重要角色，因此更新版本將加入闡述車主/代理人的責任和應注意事項的章節，以期提升服務質素及保障各持份者的權益。

6. 運輸署預計於 2018 年第三季完成編輯及印刷工作，並透過各種渠道（包括專用石油氣加氣站、的士業界團體、運輸署轄下牌照事務處、各區民政事務處等），派發予的士車主、司機及乘客。全新的服務標準及指引亦會上載到運輸署及的士服務質素委員會的網頁，方便市民瀏覽及下載。同時，署方將推動的士業界及司機參與簽名運動，以鼓勵業界支持及遵守更新的服務標準和指引，加強宣傳及教育。

² 該九項的士服務要點包括：

1. 保持個人整潔；
2. 提供一部清潔及狀態良好的車輛；
3. 待客以禮；
4. 按照計程錶收費；
5. 使用最直接可行或乘客指定的路線；
6. 主動向乘客提供協助，以確保乘客上落車的安全；
7. 提供一個安全和平穩的旅程，駕駛時應集中精神，不可在車輛行駛時，使用手持式無線電通訊設備；
8. 遵守法例，不拒載及不濫收車資；及
9. 保持個人健康，不要酒後或藥後駕駛。

³ 《香港的士服務指引》的更新版本將包括以下章節：

1. 的士服務的基本資料；
2. 的士司機、車主／代理人及乘客的責任及行為；
3. 常見違規行為及罰則；
4. 表揚及投訴的士服務渠道；及
5. 常用電話號碼。

為的士司機提供提升服務質素的培訓課程

7. 為提升現職的士司機的服務水平，運輸署計劃提供培訓課程。參考了的士服務質素委員會及業界的意見，培訓課程將會於運輸署的專屬網頁以網上短片方式推出，利用多媒體的特性，提供內容廣泛而有趣味的網上學習平台，讓司機可隨時搜尋和收看相關課程的各個單元短片。網上課程涵蓋不同單元，當中包括的士司機與乘客有效溝通的技巧、處理衝突的方法、良好顧客服務的技巧及無障礙設施的知識，以及如何配合的士車主/代理人跟進市民的投訴及建議等，從而提升服務質素。為鼓勵的士司機積極參與相關培訓課程，學員在完成網上課程後，可免費預約參加由運輸署安排的考試。修畢課程及考試合格者可獲運輸署頒發證書以茲嘉許，並可於車廂內展示完成相關課程和考試的標誌。網上培訓課程預計可於 2018 年年底起分階段開展。

為加強阻嚇作用而檢視現行有關的士的各種違規行為的罰則

8. 《道路交通條例》(第 374 章)及其附屬法例下 24 項與的士司機相關罪行的最高罰則介乎罰款\$2,000 至罰款\$10,000 及監禁 6 個月。根據現行法例⁴，法庭亦可就拒載、兜路及濫收車資等罪行取消有關的士司機駕駛的士資格一段時間。相關罪行及其最高罰則詳列於附件一。

9. 本港有關的士罪行的罰款安排，與其他國家及城市大致相若⁵。此外，新加坡設有記分制，當分數累積至一定水平，便會將有關司機停牌一段時間。在 2013 至 2017 年，警方每年平均提出約 1 200 宗與的士罪行相關的檢控個案。鑑於社會近年十分關注的士服務質素，而的士司機違規行為（如拒載、兜路及濫收

⁴ 《道路交通條例》(第 374 章)第 69(1)(f)及(2)條列明判處任何人違反香港法例第 374D 章第 37(a)、(b)、(c)、(d)或 47 條罪名成立的法庭或裁判官，可命令該人取消駕駛資格為期一段其認為適當的期間。

⁵ 新加坡、澳洲、倫敦及紐約等國家及城市就違反的士罪行主要判處罰款。以濫收車資為例，新加坡最高的罰則為罰款新加坡幣 2,000 元(約為港幣 11,500 元)，澳洲的最高罰款為澳元 1,612 元(約為港幣 9,400 元)，紐約的最高罰款為美金 1,000 元(約為港幣 7,800 元)，而倫敦的最高罰款為英鎊 1,000 元(約為港幣 10,300 元)。

車資等) 相關的投訴個案亦持續上升⁶，政府已檢視現行各種的士司機違規行為的罰則，以期加強阻嚇作用及提升的士服務質素。

10. 在檢討過程中，我們小心平衡罰則必須有足夠的阻嚇力的同時，亦是合理及與違反有關罪行的嚴重程度相稱。檢討的主要考慮因素包括：-

- (a) 目前各項罪行的嚴重性及普遍性；
- (b) 以往法庭對此類罪行的判例；以及
- (c) 其他法例中相類刑罰的最高罰則水平。

11. 因應社會的訴求及業界的意見，政府建議採取以下方向，加強與的士司機相關罪行的罰則，尤其是對重犯者加強阻嚇力，從而提升的士服務質素：

- (a) 就性質較嚴重的違規行為（包括濫收車資、拒載、兜路、兜客及毀損、損壞及更改的士計程錶），建議**實施兩級制罰則**，初犯者的罰款上限及最高監禁期維持現行水平，而重犯者則面對更高的罰款上限及最高監禁期，以阻嚇屢犯者，詳情載列於附件二；及
- (b) 為加強整體阻嚇性（尤其是針對屢犯各項違規行為的司機），建議參考現行的違例駕駛記分制度，引入的士司機**違例記分制度**。當的士司機違反與的士相關的法例而被法庭定罪時，除按現行相關法例被判處罰則外，亦同時會被記分；當被記的分數達到一個指定數目時，有關司機會被取消的士駕駛資格一段時期，詳情載列於附件三。

⁶ 交通諮詢委員會轄下的交通投訴組在過去五年（2013 至 2017 年）收到的投訴當中，的士服務屬主要投訴項目，佔涉及公共交通服務個案的約 43%至 48%不等。有關的士服務的個案由 2013 年的 9 306 宗上升至 2017 年的 10 759 宗，升幅約 16%。當中涉及拒載行為的數目最高（每年 2 255 宗至 2 841 宗不等，佔約 25%），其次則為司機舉止無禮和不守規矩的投訴（每年 1 672 宗至 1 982 宗不等，佔約 18%）。

12. 在檢視有關罰則時，我們留意到有意見認為《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)(「《規例》」)中某些條文未必合時宜或與其他法例或有所重疊。我們已就該等條文作出檢視，詳情見附件四。

13. 政府會繼續與業界和其他持份者保持緊密溝通，以開放的態度聆聽意見，以制訂切實可行的措施，提升的士服務質素。政府稍後亦會諮詢交通諮詢委員會的意見，並會就建議準備相關立法修例的工作，初步目標是在 2019 年向立法會提交立法建議。

其他措施

改善現行處理的士服務投訴機制

14. 鑑於近年的士服務相關的投訴持續上升，除了檢討的士司機各種違規行為的罰則外，的士服務質素委員會已就改善現行處理的士服務投訴機制的可行措施進行初步探討，以期對屢被投訴的司機採取跟進行動，以及協助的士業界設立自行監察和規管的制度。運輸署已建議的士車主或其代理人以自願性質在租車合約加入條款⁷，要求司機同意及確認，車主或其代理人若接獲運輸署轉介市民對司機的投訴時，須向署方提供有關司機姓名和聯絡資料，以便署方直接向司機了解投訴個案內容及作出針對性的跟進工作。除了繼續按現行做法向的士車主發出轉介信或勸諭信外⁸，運輸署亦會直接通知有關司機，警惕司機改善其服務表現。被投訴的司機亦可就投訴個案的指控作出回應及解釋，協助運輸署更有效地處理投訴個案。運輸署亦會要求有關的士車主/司機匯報就有關投訴個案所採取的跟進行動。

15. 在落實上文第 14 段的建議措施後，運輸署將設立內部資料庫⁹，整合投訴個案紀錄及跟進詳情、法院就的士司機違規

⁷ 運輸署已就建議的標準租車合約條款字句諮詢律政司及個人資料私隱專員公署的意見，並且已向業界提供。

⁸ 現時，涉嫌干犯刑事罪行的投訴個案（如濫收車資及兜客等）均交由警方處理，並視乎情況提出檢控及採取進一步執法行動。至於有關的士司機不當行為的投訴（如司機待客態度及表現等）則會由運輸署跟進。一般而言，運輸署會向的士車主發出轉介信或勸諭信，要求車主作出跟進及囑咐有關司機改善服務。

⁹ 由於資料庫涉及的士司機之敏感個人資料及刑事定罪紀錄，必須謹慎處理及僅作署方內部使用。

行為的判決詳情、以及違例駕駛記分制度記錄。此舉可協助運輸署更有效地掌握整體的士服務質素，分析是否有個別車輛或個別公司名下的車輛在投訴方面有明顯上升趨勢，並按個案情況作出適當跟進及針對性行動（如約見屢被投訴之的士車主及司機，以深入了解其被投訴的原因，及勸喻相關車主及司機作出改善）。運輸署亦會向警方提供屢被投訴之的士車主及司機的資料，以便警方作出適當跟進調查及執法行動。建議措施預計可在 2018 年第四季起陸續實施。

召喚的士服務應用程式平台及在的士車廂內安裝閉路電視系統

16. 運輸署及的士服務質素委員會鼓勵業界善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務應用程式平台，為乘客更佳的服務體驗。我們留意到有意見認為在的士車廂內安裝閉路電視系統將有助檢控及處理投訴。就此，運輸署現正草擬在的士車廂內自願性安裝閉路電視系統的指引，以供業界參考。在草擬過程中，運輸署會諮詢相關政府部門及團體，包括個人資料私隱專員公署、律政司、的士服務質素委員會及的士業界等，以期保障司機及乘客的權益。

徵詢意見

17. 請委員就上述各項建議措施提供意見。運輸署會繼續與業界和其他持份者保持緊密溝通，以進一步優化上述建議措施的推行細節，攜手提升的士服務質素。

運輸及房屋局

運輸署

二零一八年七月

附件一

現行與的士司機相關的罪行的最高罰則

序號	罪行	規例	條文	罰款	監禁	取消駕駛資格
1	濫收車資	374D	47(2)	第 3 級罰款 (\$10,000)	6 個月	✓
2	拒絕或忽略接受租用	374D	37(a)	第 3 級罰款 (\$10,000)	6 個月	✓
3	拒絕或忽略駕駛的士至乘客指示的地方	374D	37(b)	第 3 級罰款 (\$10,000)	6 個月	✓
4	兜路	374D	37(d)	第 3 級罰款 (\$10,000)	6 個月	✓
5	兜客	374D	40	第 3 級罰款 (\$10,000)	6 個月	不適用
6	毀壞、損壞或更改的士計程錶	374A	121(4)	\$10,000	6 個月	不適用
7	拒絕接載符合法例要求的乘客數目	374D	37(c)	\$5,000	6 個月	✓
8	的士被租用時，未經租用人同意，允許租用人以外的任何人登上的士(即俗稱「釣泥鯁」)	374D	37(e)	\$5,000	6 個月	不適用
9	拒絕發出收據	374D	37(f)	\$5,000	6 個月	不適用
10	就有關收費及前往某處的路綫，對乘客作出欺騙或拒絕作出知會	374D	45(2)(a)	\$5,000	6 個月	不適用
11	未有攜帶足夠輔幣以供找續	374D	45(2)(b)	\$5,000	6 個月	不適用

序號	罪行	規例	條文	罰款	監禁	取消駕駛資格
12	遊蕩或在的士站以外的地方等客對交通做成阻礙、沒有在的士站守秩序排隊接載乘客或企圖在的士站附近地方揀客	374D	45(2)(c)	\$5,000	6 個月	不適用
13	接載乘客往返任何公共娛樂場所或集會地方時，未有遵從警務人員或交通督導員的指示，以造成最少妨礙及擠塞方式駛走的士	374D	45(2)(d)	\$5,000	6 個月	不適用
14	未有迅即開始記錄或按停的士計程錶	374D	49(2)	\$5,000	6 個月	不適用
15	在非可供停泊之的士站或准許時間內，在的士站泊車	374D	34(2)	\$3,000	6 個月	不適用
16	司機在的士站的行為(例如的士司機未有在的士站內有空位時將的士駛上前、的士站內最前面的 2 輛的士的司機未有坐在車內或站在車旁等)	374D	36	\$3,000	6 個月	不適用
17	司機的一般操守(例如不得在車內或車上吸煙、採取一切合理預防措施以確保乘客安全、不得無理延誤行程等)	374D	45(1)	\$3,000	6 個月	不適用

序號	罪行	規例	條文	罰款	監禁	取消駕駛資格
18	供租用的士未有展示的士計程錶指示器及在黑夜時間亮着車頂之“TAXI”燈號	374D	49(1)	\$3,000	6 個月	不適用
19	在的士站以外位置或未有乘客示意要求的情況下停車讓乘客上落	374D	33(5)	\$2,000	不適用	不適用
20	運載個人手提行李以外的貨物	374D	41(1)	\$2,000	不適用	不適用
21	未有在當值時一直將其證章佩戴於顯眼處	374D	43(2)	\$2,000	不適用	不適用
22	未有確保車輛保持整齊清潔	374D	44	\$2,000	不適用	不適用
23	未有正確展示收費表、車輛的登記號碼及按照指明規格的司機證	374D	51	\$2,000	不適用	不適用
24	未有根據香港法例第 374D 章處理失物	374D	53,54, 55	\$2,000	不適用	不適用

附件二

對較嚴重的罪行實施兩級制罰則

政府建議對濫收車資、拒載、兜路、兜客，以及毀損、損壞及更改的士計程錶等六項性質較嚴重罪行，實施兩級制罰則。在的士司機首次觸犯這些罪行而被定罪時，罰則應維持在現行水平，即最高第 3 級罰款(\$10,000)及監禁最多 6 個月。當的士司機第二次或隨後再次觸犯該些罪行而被定罪時，可處的最高刑罰應提升至第 4 級罰款(\$25,000)及監禁 12 個月。我們考慮了下列因素：

- (a) 在審視現行與的士司機相關的 24 項罪行的嚴重性及普遍性，並考慮以往法庭對有關罪行的判例後，我們認為載於附件一內的首六項罪行（即濫收車資、拒載、兜路、兜客及毀損、損壞或更改的士計程錶）均涉及欺詐行為，導致乘客需要付出較正常收費為高的車資及/或直接影響的士作為點對點服務的供應，因此我們認為屬於性質較嚴重的罪行，加重罰則實屬合理；
- (b) 儘管根據現行法例，法庭可就濫收車資及拒載等較嚴重的違法行為判處監禁¹⁰及取消的士司機駕駛資格一段時間¹¹，而法庭對重犯者一般也會判處較高的刑罰，但是觸犯該等罪行之的士司機數目仍有所上升。以濫收車資為例，在 2012 至 2016 年期間，儘管法庭判處最高的罰則已為罰款\$7,000、監禁三個月及停牌 12 個月，然而濫收車資的檢控個案仍由 2013 年的 47 宗上升至 2017 年的 62 宗；
- (c) 現時，《道路交通條例》(第 374 章)的其他條文亦有類似的兩級制罰則機制。以在體內酒精濃度超過訂明限度的情況下駕駛為例，一經簡易程序定罪，如屬首次犯罪，可被判處第 3 級罰款(\$10,000)及監禁 6

¹⁰ 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)第 57(4)條。

¹¹ 《道路交通條例》(第 374 章)第 69(1)(f)及(2)條。

個月；如屬第二次被定罪或隨後再次被定罪，可處第 4 級罰款(\$25,000)及監禁 12 個月¹²。此外，上文第(a)段所述之較嚴重罪行涉欺詐行為，我們參考了性質類近的《度量衡條例》(第 68 章)第 12 條，有關使用量衡器具作商業用途的欺詐行為的罪行可處的最高罰款為\$20,000，亦與第 4 級罰款水平相若；以及

- (d) 至於附件一內其他罪行，由於性質較輕微而過往檢控及投訴個案數字亦相對較少，我們建議維持現行的罰則，即兩級制罰款並不適用這些罪行。

¹² 其他例子包括《道路交通條例》第 39A、39B(6)、39C(5)及 39J(1)條，以及《道路交通(交通管制)規例》第 61(1)條。

附件三

引入的士司機違例記分制度

雖然根據現行法例，法庭可對違反與的士司機相關的罪行處以取消有關司機駕駛的士資格一段認為合適時期的罰則，但只限於部分性質較嚴重的罪行，例如濫收車資、拒載及兜路等。因應社會及的士業界早前提出的建議，我們建議參考現行的《道路交通(違例駕駛記分條例)》(第 375 章)下的違例駕駛記分制度¹³，引入的士司機違例記分制度，涵蓋主要與的士司機服務相關而在現行條例中屬刑罰較高的違例事項，以加強整體阻嚇性，尤其是針對屢犯各項與的士服務相關的違規行為的司機，以期向他們傳達清楚的信息，若他們屢犯相關的違例事項，最終會因被記滿分而面對被取消駕駛的士資格一段時期的後果。

2. 在制訂建議制度時，我們已檢視現行與的士司機相關罪行的性質及嚴重性，並按照有關罪行的現行罰則水平配以相應的分數。我們亦已就初步建議諮詢了的士服務質素委員會及透過的士事務會議諮詢業界，因應該委員會和的士業界對有關記分制的意見和關注，我們現建議只針對較嚴重、涉及欺詐行為和很大程度影響的士服務質素的違規行為實施記分制，有關詳情請見附表。簡單而言，附表內第 1 至 6 項配予最高的 10 分，而 5 分則會配予附表內分別第 7 至 11 項。至於載列於附件一內其他與的士相關的 13 項罪行，由於過往干犯這些罪行而被定罪的個案數

¹³ 違例駕駛記分制度自 1984 年 8 月 25 日起實施。駕駛者如觸犯該制度所規定的任何交通違例事項，而被法庭裁定罪名成立；或駕駛者須繳付定額罰款的情況下，即會被記分。為了改善道路安全，制度的主要目的是阻嚇經常違反交通規例的人士和提高駕駛水準，從而減少交通意外所引起的傷亡。這制度不是包括所有交通違例事項，只涵蓋對道路安全有直接影響的五十多種違例事項。駕駛者被記之分數如在 8 分或以上而未滿 15 分時，運輸署會向駕駛者發出一份違例駕駛記分通知書，通知書上會詳列駕駛者在兩年內因違例駕駛而被記之分數紀錄，促請他注意再被記分的後果，希望警惕駕駛者改善駕駛行為。駕駛者如在兩年內因觸犯違例事項而被記滿 10 分或以上，運輸署會向駕駛者發出一份強制修習駕駛改進課程通知書。駕駛者須於通知書發出日期後的 3 個月內自費修讀並完成駕駛改進課程。駕駛者如在兩年內因觸犯違例事項而被記滿 15 分或以上，法庭可以取消他持有或領取駕駛執照的資格，首次被取消資格，為期 3 個月；以後如有再犯，則會被取消資格 6 個月。每項交通違例的記分，不論是否由同一宗事故引起，都會獨立計算。當駕駛者兩年內所犯的違例事項累積分數達 15 分時，法庭將會發出傳票。餘下未有包括在該傳票上的分數，將被保留。如果在兩年內累積的分數再次達 15 分時，駕駛者將再次收到法庭傳票。

字基本上並不多¹⁴，而部分罪行亦屬於較輕微違規問題，因此建議的士司機違例記分制度將不包括這些罪行。

3. 與現行的違例駕駛記分制度一樣，當違例事項經法庭判決定罪後，被記分數會由觸犯違例罪行日期起生效。如司機對罪行的定罪判決提出上訴，該司機就該罪行而被記的分數即告無效，直至上訴獲得裁定為止，裁定後被記的分數同樣由觸犯違例罪行日期起生效。每項違例的記分，不論是否由同一宗事故引起，均會獨立計算。

4. 的士司機如在兩年時間（以滾動模式計算）內因觸犯違例罪行而被記滿 15 分或以上，法庭可取消他持有或領取的士駕駛執照的資格，首次被取消資格，為期 3 個月；以後如再被記滿 15 分或以上，則會被取消資格 6 個月。程序上而言，當的士司機在兩年時間內所犯的違例事項累積分數達 15 分時，法庭將會發出傳票，裁判官將就取消持有或領取的士駕駛執照資格作出命令。未有包括在該傳票上的其他被記分數，將予以保留。換言之，如果在兩年時間內累積的分數再次達 15 分時，的士司機將再次收到法庭傳票。

5. 當的士司機被記之分數在 10 分或以上而未滿 15 分時，運輸署會向司機發出一份的士司機違例記分通知書，通知書上會詳列司機在兩年時間內因觸犯的士司機違例罪行日期起計而被記之分數紀錄。此舉能適時促請的士司機注意再被記分的後果，並提醒司機改善其服務行為及態度。因應業界的意見，我們會考慮參考現行違例駕駛記分制度的安排，如的士司機在兩年時間內因觸犯的士司機違例事項而被記滿 10 分或以上，運輸署會向的士司機發出一份強制修習的士服務改進課程¹⁵通知書。的士司機須於通知書發出日期後的 3 個月內自費修讀並完成改進課程，而修畢課程者亦可於記分總分中扣減 3 分。

6. 各違例事項的被記分數，在生效後兩年屆滿時，又或因

¹⁴ 在非可供停泊之的士站或准許時間內在的士站泊車的違規行為的定罪數字相對較多，但由於其性質屬於一般交通違規問題而非與的士之服務質素相關，我們建議不納入的士司機違例記分制度。

¹⁵ 運輸署會考慮委聘服務提供者提供相關的士服務改進課程，內容將考慮包括與的士服務相關的法例內容、安全駕駛、處理衝突情況、有效溝通技巧及處理投訴等。

該等分數而導致司機被暫時取消的士駕駛執照的資格，該等事項的所記的分數即告失效。

7. 上述建議的士司機違例記分制度將同時適用於現時或日後持有或領取的士駕駛執照資格的人士。

附件三
(附表)

建議的士司機違例記分制度

建議納入記分制的 11 項罪行

序號	罪行	規例	條文	建議 被記分數
1	濫收車資	374D	47(2)	10
2	拒絕或忽略接受租用	374D	37(a)	
3	拒絕或忽略駕駛的士至乘客指示的地方	374D	37(b)	
4	兜路	374D	37(d)	
5	兜客	374D	40	
6	毀壞、損壞或更改的士計程錶	374A	121(4)	
7	拒絕接載符合法例要求的乘客數目	374D	37(c)	5
8	的士被租用時，未經租用人同意，允許租用人以外的任何人登上的士(即俗稱「釣泥鯁」)	374D	37(e)	
9	拒絕發出收據	374D	37(f)	
10	就有關收費及前往某處的路綫，對乘客作出欺騙或拒絕作出知會	374D	45(2)(a)	
11	未有迅即開始記錄或按停的士計程錶	374D	49(2)	

附件四

修訂過時的罪行條文

有意見認為《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)(「《規例》」)中部分條文未必合時宜或與其他法例或有所重疊。我們已作出檢視，結果如下 -

- (a) 《規例》第 43(2)條(須在當值時一直佩戴證章於顯眼處)：由於現時已沒有要求的士司機佩戴證章，我們建議廢除該項條文；
- (b) 《規例》第 45(2)(b)條(的士司機任何時候均須攜帶不少於\$10 面額鈔票或\$2 或以上面額硬幣達\$90；及\$1 或以下面額硬幣達\$10)：有意見認為由於電子支付方式日漸普及，司機未必有需要備有輔幣，亦有意見認為應將金額要求提升。我們認為即使電子支付方式日趨普遍，的士司機有責任備有足夠小面額鈔票及輔幣，為以現金支付車費的乘客提供找續。現時司機須備有合共\$100 之小面額鈔票及輔幣亦只是最低要求，數目合理。因此，我們認為應繼續保留該項條文，但不納入建議的士司機違例記分制度；
- (c) 《規例》第 45(2)(c)條(如的士可供租用時，不得遊蕩或將車輛停在的士站以外的地方，除非因意外或不可避免的原因)：本條旨在防止數項的士違例行為，包括(i)在不適當的地點形成未經批准的士站，以致阻礙交通；(ii)的士司機的不當行為，例如沒有在的士站排隊接載乘客而在的士站附近載客；以及(iii)的士司機停在的士站附近，遮蓋計程錶，企圖揀客。這項條文對維持的士的服務秩序十分重要，因此我們認為應繼續保留該項條文，但不納入建議的士司機違例記分制度。我們理解有意見認為「遊蕩」一詞可能帶來誤解，我們會進一步探討修訂相關條文字眼，以更貼切地反映上述政策原意；
- (d) 《規例》第 45(2)(d)條(的士司機在前往公共娛樂場所或集會地方時，或從該處接載乘客，須按先後次序，並服

從警務人員或交通督導員的任何指示，以造成最少妨礙及擠塞)：警方表示類似的違規行為可援引《道路交通條例》(第 374 章)第 61 條(忽視或拒絕服從該警務人員或交通督導員的指示)及其他違例泊車或交通管理罪行條文¹⁶作出檢控，而在 2012 至 2016 年期間未有的士司機因干犯此罪行而被定罪。因此，我們建議廢除該項條文；以及

- (e) 《規例》第 34(2)條(公共小巴或的士司機不得將其車輛停泊在非可供停泊之公共小巴站或的士站或非准許時間內停泊)：在 2013 至 2017 年期間每年平均約有 700 多宗按本條作出檢控的個案。這項條文有效管制違法停泊於的士站的車輛，對維持的士站的運作十分重要，而其他泊車相關的條文並不可完全替代這項條文的功能(例如《道路交通(泊車)規例》(第 374C 章)第 4 條所指的交通標誌並不涵蓋本條針對的士站和小巴站的交通標誌)。因此，我們認為應繼續保留該項條文，但不納入建議的士司機違例記分制度。

2. 另外，有意見認為司機一般操守及保持車輛整齊清潔等要求未必需要列於法例中。我們必須強調，這些均是對公共服務車輛司機應有的基本要求，以期為乘客提供舒適服務，因此我們認為有需要保留這些條文。

¹⁶ 例子包括：《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 4 條(汽車對道路所造成的障礙)、《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)第 59 條(沒有遵從交通標誌及道路標記)等。