



## 香港汽車及交通關注組

### 就「檢討汽車非法出租或取載客的罰則水平」意見書

政府提出增加非法載客取酬的罰則，其理據是違法行為日漸普遍，及其罰則與外國刑罰不相稱。無疑，網約車服務已成為市民日常生活之一部分，香港亦難以重回的士獨大的境況。政府雖然在向立法會交通事務委員會提交的建議文件中承認現況，但卻不去正視現實（市民用實際行動作出的選擇），反而倒行逆施，限制市民日常使用個人點對點交通服務的選擇。

本關注組反對政府現階段提高罰則，政府應先讓網約私家車服務合法化，將實質已存在並廣受市民採用的交通服務導入正軌，然後才修例打擊違法的害群之馬。

#### 一、城市需求 宜疏不宜堵

政府的建議文件污名化網約私家車服務，一味強調違法，打算以法律之名打壓城市需求。其實網約車的最大難關，就是沒有出租汽車許可證及第三者保險。然而，坊間具規模的網約平台已能提供有效第三者保險，政府亦明白此非問題關鍵，因此今次修例亦非針對保險範疇。而是否擁有出租汽車許可證則是政策問題，全權掌握在政府手中。

政府提出的理據中，沒有一項是說明網約車的弊處，例如關乎服務水平、乘客滿意度、收費水平、司機待客禮儀、跟進服務質素等因素一律沒有提及。就算關乎道路安全，政府亦只能提及「近期發生數宗交通意外」。以發生交通意外的比率而言，各種車輛當中以的士排首位。於 2017 年，18,000 架的士就發生了 4,300 多宗交通意外；而同年，540,000 架私家車就只有 8,600 宗交通意外，數字反而突顯「近期發生數宗交通意外」的網約車發生意外的情況未見嚴重。

因此，網約車並非有任何先天不足，只是政府盲從舊有過時政策，窒礙現時實質存在、有龐大需求的交通服務發展。硬加罰則，只會讓有實際需求的市民繼續以身試法，難收阻嚇之用，亦有違智慧城市的發展方針。

#### 二、網約車合法化是國際趨勢

政府提高罰則的另一個理據，就是外國的罰則遠比香港嚴厲。運輸署挑選 10 個司法管轄區作研究，卻隻字不提該些地區是否已將網約車合法化。

關注組仔細審視運輸署提及的各個地區，發現 10 個當中已有 8 個已經或將會讓網約車合法化，包括中國內地、新加坡、芝加哥、德國（將於 2021 年完成修例）、倫敦、紐約市、澳洲等。



市民及網約車業界並非不願守法，而是法例過時，令合理行為變成非法。若此時再加罰則，不但與世界趨勢脫節，更顯政府只會偏頗地挑選合用例子，而非持平理性地參考外國法例。結果政府將會失去市民信任，並非良好管治之道。

### 三、偏聽既得利益者 模糊修例目的

政府指今次修例是要向公眾「傳達清晰訊息，表明政府致力打擊該類非法行為」。可是政府在諮詢業界的過程，只接觸了貨車業界及保姆車業界。前者載貨，後者載學生，兩者都並非接載公眾乘客的行業。相比起諮詢首當其衝的士及網約車平台，挑選這兩個業界作諮詢的做法顯得莫名其妙。再者，既然政府得悉網約服務已成行成市，為何不諮詢廣大市民及乘客，從而認清市民的需要？

而坊間亦有網約平台宣稱，多次約見政府不果。眾所周知，今次修例的最大原因就是的士業界的大力遊說，政府亦曾多次與的士業界作閉門會議。政府偏聽、有欠全面的諮詢，讓人覺得修例建議起因純粹是政府對網約車服務有偏見，結果可能會引起公眾認為政府做事不公允的印象，抵銷修例的預期傳訊成效。

相信政府亦已明白，現時營運網約車平台並無違反任何法例，過去亦無相關檢控。關注組希望運輸署在修例之前，盡快約見網約車平台營運商，共同制訂措施減少違法行為的出現。政府亦應進行公眾諮詢，了解市民對個人點對點交通服務的訴求。

### 四、改弦易轍 撥亂反正

現時個人點對點交通服務問題的根本，乃源於的士服務強差人意，讓市民轉投以金錢購買質素的網約車服務。因此，重罰新興及具競爭力的網約車並不能解決問題。正途應該是引入網約車與的士作良性競爭，讓市民從中受惠。

可是整份建議文件中，不見對此有任何著墨，唯一只有政府即將推出的「專營的士」，打算以 600 架少數車輛處理市民龐大的需求。關注組預期專營的士並不足以吸納現有的網約車，亦無法提供「梗有一架喺左近」的服務，結果鐵定失敗而回。因此，在新興網約車的課題上，政府仍未交出任何可靠的政策方案。

回想當年，的士也是由違法白牌車起家。隨著時代進步及公眾需求，政府當年從善如流，將非法服務引入正軌，市民才可享用得到法例框架保障之的士服務。同樣，今日社會大眾並無要求政府趕絕網約車，坊間對網約車合法化亦無太大爭議，只有少部份受影響的既得利益者強烈施壓。

去年十一月的交通事務委員會上，在譚文豪議員追問下，運輸及房屋局副局長蘇



Hong Kong Vehicle and Transport Concern Group

## 香港汽車及交通關注組

偉文終於承諾會檢討「出租汽車許可證」政策。同年十二月，委員會待議事項上有一項「對出租汽車服務的規管」的議程，當時有望推動各界討論這項過時政策，凝聚共識。但到了今年一月，該項待議事項卻突然消失，變成今次議程的「檢討非法以出租或取酬方式載客的罰則水平」。政府突然抽起議程，連副局長的莊嚴承諾也置之不顧，令人聯想政府是屈服於的士業界近月的示威。

特首林鄭月娥曾揚言「政府施政中並無『既得利益』這四個字，亦無責任維護既得利益者的利益，只有責任維護『公眾利益』」。當局不應怯於的士業界的施壓，反而應以當年同樣勇氣看待網約車，以合理可營運的空間引導網約平台提供受保障服務，此方為公眾利益所在。

競爭方可帶來進步，希望政府在提高罰則的思維上，三思而後行。最後關注組呼籲：

1. 諮詢市民及網約車平台業界，盡快提出合理可行的網約車規管法例；
2. 暫緩提高罰則的建議，直至網約車規管法例出台；
3. 立法會或運輸署盡快研究外國網約車的法律地位及規管方法。

葉世雄

《香港汽車及交通關注組》召集人

2019年2月13日