



## 香港的士業議會

致：各立法會交通事務委員會委員

### 就汽車非法出租或取酬載客的罰則水平檢討的意見書

2019年2月15日立法會交通事務委員會討論運輸及房屋局提交的「汽車非法出租或取酬載客的罰則水平檢討」文件。香港的士業議會有如下意見:-

1) 香港的士業議會歡迎政府加強對非法白牌車的罰則，以遏止日趨猖獗的非法白牌車活動。

2) 非法白牌車對市民的生命財產造成莫大損傷，亦對政府的載客運輸服務造成嚴重干擾。政府必須嚴厲打擊，以保障市民的生命財產及載客市場的正常運作。現時白牌車採用不合規格的車輛，有些甚至機件有問題去接載乘客。而載客取酬的非法活動不受一般的保險擔保，乘客生命財產得不到保障。而白牌車司機良莠不齊，有女士被白牌車司機侵犯甚至姦殺的案件，不時發生，令人心寒。本港有接六十一萬輛私家車和七萬五千輛輕型貨車都可以做白牌車，若果讓接近七十萬部車都可以隨時非法載客取酬，那交通必然擠塞，尤其是繁忙時間的交通，將難以負荷。

3) 政府發牌規管載客取酬的車輛，是合情合理，亦有必要。政府不但規管這些車輛的數量、規格，安全設備及保險，亦規管司機的駕駛執照等要求。容許白牌車營運將令政府所有這些規管形同虛設，挑戰法治。

4) 究竟現時的規管是否能夠應付市場的需求和能否保障乘客的權益和安全? 是需要定期檢討，但沒有檢討前，容許白牌車營運，這是不合理和造成混亂。在現時的情況下，政府別無選擇，應大力遏止和打擊白牌車的滋長。

5) 政府文件建議對白牌車加重罰則，最高罰款額由現時 5000 元加至 10000 元，再犯，由一萬五千元加至 25000 元。最高監禁期不變。而吊銷牌照的期限由三個月加至六個月，再犯由六個月加至十二個月。這些措施只能有震懾一時的作用，並不能根治白牌車的問題。香港的士業議會贊成政府加重罰則，我們同時認為政府應檢討法例，從根本防止白牌車的出現。

6) 白牌車主要有兩種:-一般私家車和輕型貨車。若果要杜絕私家車做白牌車，一經法庭定罪，永久吊銷白牌車司機的駕駛執照，是無可避免。至於輕型貨車，香港的士業議會認為應該還原貨車的本位，盡量增加載貨的位置，取消輕型貨車後排座位，方可遏止輕型貨車非法載客取酬活動。希望政府和立法會議員考慮從根本杜絕白牌車出現的有效措施。

7) 有意見認為部分白牌車，是共享經濟和創新科技的產物，我們絕不苟同。所謂共享經濟，現時的所有載客車輛都是以共享經濟的形式營運。所謂創新科技，無非是用來配對的 apps，現時所有營運的車輛，都可以用 apps 增加配對的效率，以至提供資訊。現時個別利用國際品牌而營運的白牌車，唯一特點是他們可以自由定價，剝奪乘客和司機的利益。這個國際品牌的 apps 可以為乘客提供的服務，本地 apps 都可以提供，而且比它更好。

8) 亦有意見認為現時的士沒有競爭，而引入其他載客車輛會有更好的競爭。香港的士業議會認為現時的合法出租車和的士已有相當大的競爭。我們贊成增加競爭，讓出租車和的士都能提供更好服務，應付各種乘客的需求。關鍵是政府要提供合適的競爭環境。車款、車種、車身設計和司機質素都取決於收費水平。若政府能夠開放收費水平，由規定幾種不同收費水平到自由定價，我們相信現時的出租車和的士是完全有能力提供各類不同服務水平的個人點對點載客服務，給市民選擇。

9) 有人認為政府維護既得利益者的利益，尤其是的士車牌持有人，這完全罔顧事實。現時 18163 部的士，總共有 8900 多名持牌人。75% 的車主只是單頭車主，擁有十間以上的士車牌的車主只佔 2%。數據顯示絕大部分的車主都是克勤克儉，勞累一生，而把積蓄投資在一部的士上，這是否社會不容呢？是否要打擊他們呢？請有關人士撫心自問，這是不是社會可以容忍的核心價值？

10) 又有人認為的士服務不佳，有許多投訴。但是這些人沒有察覺一個事實，這些投訴數字都是不能核實的，一部分乘客可能出於誤會，投訴司機。我們也不否定在四萬多個司機中，有害群之馬，有進行黑的活動，這我們是不會姑息的。事實上，整個的士業界都敦促政府加重刑罰，打擊這些害群之馬。

11) 從 2017 年開始，香港的士業議會委託恆生大學進行一項獨立的調查，監察的士乘客對服務的滿意度。調查的結果顯示六成以上的乘客滿意的士服務，大約三成多的乘客認為服務水平一般，只有少於 2% 的乘客不滿的士服務。五次調查的結果亦顯示，乘客對的士服務的滿意度緩緩上升。最近一次的調查結果，歡迎到以下網址瀏覽 (<http://www.hk-tc.org/web/tc/>)。

熊永達博士  
(香港的士業議會主席)

(2019 年 2 月 14 日)