

2022 年 4 月 8 日
討論文件

立法會交通事務委員會

提升個人化點對點交通服務

目的

政府建議採取一系列措施，改善的士業界的經營環境，同時提升個人化點對點交通服務的整體質素，以及改革的士業界。本文件載述政府的建議，並徵詢委員的意見。

背景

2. 現時，大部分個人化點對點交通服務由的士提供，而出租汽車則為特定市場（如酒店及旅遊）提供另一種不屬於公共交通服務範疇的個人化點對點交通服務。政府一直致力提升的士服務質素及經營環境，促進的士業界的長遠健康發展。過去兩年，本地經濟飽受 2019 冠狀病毒病疫情衝擊，加上營運成本上升，的士業界面臨非常艱難的經營環境。另一方面，市民一直關注整體的士服務質素及部分的士司機的不當行為（如拒載、濫收車資等），對優質的士服務的需求日見殷切。

3. 因應的士業界的情況和市民的期望，政府檢視了整體的士營運和管理，並建議推出一系列措施改善的士行業的發展，包括處理的士加價申請、引入的士車隊管理制度、增加的士最高乘客座位數目，以及引入的士司機違例記分制，並就部分與的士司機相關且性質較嚴重的罪行實施兩級制罰則。同時，我們亦建議提高有關利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則，以加強阻嚇力和對乘客及道路使用者安全的保障。我們相信上述措施有助提升個人化點對點交通服務的整體質素和可持續性。

的士加價申請

4. 市區、新界及大嶼山的士業界於 2018 年 9 月向運輸署申請加價¹，要求增加落旗收費及落旗後的跳錶收費，以及縮減跳錶停車等候時間。市區、新界和大嶼山的士的擬議平均加幅，分別為 20.39%、22.89%和 25.71%。詳請見下表一

	市區的士	新界的士	大嶼山的士
	落旗收費（最初2公里或以下路程）		
現時收費	24元	20.5元	19元
業界建議收費	30元 (+6元)	26.5元 (+6元)	26元 (+7元)
	落旗後的跳錶收費		
	2-9公里	2-8公里	2-20公里
現時收費	每跳1.7元	每跳1.5元	每跳1.5元
業界建議收費	每跳1.9元 (+0.2元)	每跳1.7元 (+0.2元)	每跳1.8元 (+0.3元)
	9公里後	8公里後	20公里後
現時收費	每跳1.2元	每跳1.2元	每跳1.4元
業界建議收費	每跳1.4元 (+0.2元)	每跳1.4元 (+0.2元)	每跳1.5元 (+0.1元)
	跳錶停車等候時間		
現時安排	60秒		
業界建議安排	45秒		

5. 另外，三個的士業界均申請增加所運載每隻動物或鳥類的收費，市區及新界的士業界申請每隻加收 1 元，由 5 元增至 6 元，而大嶼山的士業界則申請每隻加收 3 元，由 5 元增至 8 元。大嶼山的士業界亦申請增加所運載每件行李的收費，每件加收 2 元，由 6 元增至 8 元，以及每程電召預約服務的收費，每程加收 3 元，由 5 元增至 8 元。

6. 政府曾於 2019 年 3 月向立法會交通事務委員會(「事務委員會」)簡介業界的加價建議，並於同月徵詢交通諮詢委員會

¹ 市區、新界及大嶼山的士上次加價是在 2017 年 4 月，平均加幅分別為 9.98%、11.15%及 8.60%。

(「交諮會」) 的意見。然而，因應當時的社會情況，政府未有進一步處理有關申請。近年，的士保險費用及燃料成本上升，的士業界希望政府能盡早處理加價申請，以改善業界的經營環境，部分的士團體亦先後於 2020 年 10 月和 2021 年 11 月向運輸署提議徵收保險附加費及燃油附加費。就此，運輸署重新就的士加價申請進行評估，當中考慮了最新的經濟狀況及 2021 年的的士營運環境。根據一貫政策，運輸署按照以下五項主要準則考慮申請：

- (a) 需要確保的士營運的財務可行性，包括考慮其收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客對服務的意見等方面在可接受的水平；
- (c) 需要在的士與其他公共交通工具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) 的士收費結構應為落旗後首段車程收費較高，其後則按不同車程長度而遞減的跳錶收費率計算車費。

7. 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)附表 5 訂明租用的士的收費表。根據《道路交通條例》(第 374 章)第 7(1C)條，行政長官會同行政會議可修訂規例，以調整租用市區、新界及大嶼山的士的收費。在評估的士加價申請時，政府會考慮事務委員會及交諮會的意見，然後向行政長官會同行政會議提交建議。實施新收費的相關修訂規例須經過立法會「先訂立後審議」的程序確立。

營運數據及前景

8. 運輸署會定期進行的士咪錶讀數調查，及以問卷調查方式收集的士司機收入和營運資料。此外，運輸署會以問卷調查等

方式²向的士車主及業界團體收集的士營運成本的數據，並透過石油氣供應商取得石油氣價格的數據。

9. 的士行業主要由租車司機、車主司機和出租車主組成³。根據的士最新的營運數據，市區、新界及大嶼山的士的租車司機、車主司機和出租車主於 2021 年的每月平均淨收入，在撇除通脹後，均較 2019 年（即疫情前的營運狀況）有所下跌。詳情表列如下—

	每月平均淨收入		變動百分比 (即(b)與(a)相比)	
	2019年 (a)	2021年 (b)	名義變動	撇除通脹後的實質變動 ⁴
租車司機				
市區	19,359 元	19,578 元	+1.1%	-0.7%
新界	17,872 元	18,143 元	+1.5%	-0.3%
大嶼山	20,283 元	18,594 元	-8.3%	-10.0%
車主司機				
市區	30,638 元	23,988 元	-21.7%	-23.1%
新界	25,817 元	20,768 元	-19.6%	-21.0%
大嶼山	28,900 元	19,939 元	-31.0%	-32.2%
出租車主				
市區	11,740 元	4,880 元	-58.4%	-59.2%
新界	7,380 元	2,051 元	-72.2%	-72.7%
大嶼山	8,569 元	1,245 元	-85.5%	-85.7%

三種的士各自的營運開支及收入的數據載於 附件 A。

² 運輸署除透過問卷調查方式取得車租、維修費、保險費等的士營運成本數據外，亦會參考的士咪錶讀數調查取得的行車哩數，從而推算出燃料費的開支。

³ 租車司機向的士車主租賃的士。車主司機身兼車主與司機，部分把其中一更的士租予租車司機駕駛。出租車主只把的士租予租車司機，自己並不駕駛的士。

⁴ 與 2019 年相比，用作衡量消費市場通脹情況的綜合消費物價指數在 2021 年上升了 1.8%。

10. 受疫情影響，市區、新界及大嶼山的士於 2021 年的每日咪錶收入較 2019 年的水平低約 8%至 16%。租車司機方面，在撇除 2021 年首六個月政府在「防疫抗疫基金」下為的士提供的燃料補貼後，燃料成本於同期上升 22%⁵。雖然 2021 年的的士車租比 2019 年的水平低約 30%至 36%，但租車司機在 2021 年的淨收入在撇除通脹後，依然比 2019 年的水平實質下跌約 0.3%至 10%。至於出租車主和車主司機方面，保險費用在 2019 年至 2021 年間急漲近三成。同時，的士的維修及保養費用亦按年增加約 1.8%，這些因素均加重了的士車主的財務負擔。另一方面，為了將的士租出，車主只能以 2019 年水平的約 64%至 70%收取車租。因此，出租車主及車主司機於 2021 年的淨收入在撇除通脹後，較 2019 年分別大幅減少 59%至 86%及 21%至 32%。從數據可見，現時的的士收費水平或難以維持的士營運的財務可行性。

11. 租車司機在 2021 年的每月平均淨收入約為 18,100 元至 19,600 元。根據政府統計處的資料，2021 年第四季的運輸行業平均每月薪金達 22,432 元。相比之下，的士業界確實難以吸引新人入行，而現時約有八成的士司機為五十歲以上，平均年齡約為五十九歲。與此同時，的士服務質素一直受到公眾關注，業界希望透過增加司機收入待遇，吸引新人入行，並藉此鼓勵業界改善服務及投資更多新設備，以提升整體的士服務質素。

12. 的士車租方面，的士租賃一直是車主與司機在自由市場下的商業安排，租金價格會隨市場供求而變動，而車種、車齡、維修情況等因素亦會影響個別車輛的租金水平。據我們理解，如車費有調整，車主一般情況下會先觀察車費調整後初期的生意及收入的變化，然後才按實際情況就車租調整的幅度與司機團體商討。

13. 政府在考慮加價申請時會按上文第 6 段臚列的各項準則衡量，並會考慮事務委員會及交諮會的意見，在平衡維持的士營運的財務可行性和公眾接受程度後，向行政會議及立法會提交加價建議。

⁵ 如將燃料補貼計算在內，燃料成本的升幅約為 8%至 10%。

引入的士車隊管理制度

14. 政府理解市民對的士服務質素的關注，並一向認同透過專業車隊管理提升服務質素的大方向。就此，我們於 2019 年 5 月向立法會提交《專營的士服務條例草案》，以期建立新的規管制度，引入共 600 輛專營的士，以滿足社會上對服務質素較佳並具備「網約」特色的個人化點對點交通服務的需求。然而，考慮到當時的經濟情況和法案委員會的意見，政府於 2020 年 11 月撤回該條例草案。

15. 儘管如此，公眾對優質的士服務的需求仍然殷切，而部分的士業界人士和第六屆立法會議員亦曾建議政府探討其他方案讓現有的士提升服務質素。有鑑於此，並考慮到早前有關專營的士方案的意見及評論，我們建議進行根本性的改革，引入新的規管制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士營辦商車隊牌照（「車隊牌照」）。該車隊牌照並不會取代現有的士牌照，經營的士業務亦無須先取得車隊牌照。車隊牌照制度旨在鼓勵及區分有能力並致力組建專業車隊管理團隊的的士車主、司機和營辦商，在受監管的平台下提供優質的士服務。

16. 政府的初步建議是車隊牌照持有人在經營的士車隊時，必須符合若干條件和要求（詳情載於 **附件 B**）。舉例來說，車隊須由不同類型的車輛組成，包括一定數量可供輪椅上落之的士；車隊的士須配備車內裝置（例如行車記錄器和全球定位系統）和乘客設施（例如無線上網和電子支付設備），而且不超逾某特定車齡；車隊須透過電子預約應用程式提供網約服務，而乘客可透過該應用程式對司機的表現進行評分和提出查詢或投訴；車隊的士的所有司機均須完成的士服務職前課程，相關課程涵蓋有關駕駛安全及乘客服務的知識和技巧等。車隊牌照持有人須向運輸署提交經營報表和經審計的年度財務報告。運輸署亦會進行中期評核，以評估的士車隊的表現，並決定是否延長其車隊牌照。

17. 為鼓勵現有的士業界人士申請車隊牌照，運輸署可賦予車隊的士一些特別營運權利，包括准許車隊牌照持有人自行設計的士的車身及標記（須經運輸署批准），以便公眾易於識別相關車隊；在機場和口岸為經預約的車隊的士劃定停留／等候區；以及在政府宣傳渠道（例如「香港出行易」流動應用程式、旅遊發展局和運輸署的網站）宣傳獲發牌的車隊。至於車費方面，我們

建議車隊的士應與普通的士按照同一收費表收費，但可在咪錶所示車費之外收取預約費。車隊牌照持有人可視乎預約時車隊的士的供應情況，就個別的士車程收取不同的預約費（例如繁忙時段或特定車種的預約費較高）。

車隊管理和的士保險

18. 近年，的士車主不時就高昂的保險費用表示關注。根據保險業監管局，保險公司會參考意外發生率、過往賠償金額等數據進行核保和訂立保費，而的士保險業務在過去數年錄得持續虧損，成為保險公司參與這類業務與否的考慮因素之一。就此，第六屆立法會於 2021 年 1 月成立交通運輸業保險事宜聯合小組委員會（「聯合小組委員會」），探討的士業界購買汽車保險的問題，並建議推出措施改善的士司機的駕駛安全，當中包括鼓勵的士業界採用車隊管理，以加強的士和司機管理。

19. 我們認為擬議的車隊牌照制度可鼓勵業界透過專業的車隊管理，為車隊中的的士提供更好的維護和管理。同時，車隊管理將有助更好地管理的士司機，從而提升的士服務質素。當中包括鼓勵的士營辦商選用有良好駕駛記錄的司機，並就的士司機建立一個交通意外和保險索償資料庫，以便識別有不良駕駛記錄的司機。此外，建立該資料庫可方便業界在投保時向保險公司提供司機的資訊。這可讓保險公司進行更準確的風險評估，以釐定合適的保費，同時亦鼓勵的士司機的正確駕駛行為，有助於從源頭減少交通意外。

20. 此外，擬議的車隊牌照制度亦有助鼓勵的士業界採用科技減少交通意外，並吸引更多願意採用現代化管理工具的營辦商提供的士服務。政府亦一直鼓勵業界申請「智慧交通基金」。該項基金提供資助予本地機構或企業研究和應用與車輛有關的創新科技，資助範圍亦包括改善駕駛安全的項目。至今獲批資助的其中兩個項目會通過研發分析系統及流動應用程式，收集的士司機的駕駛數據及分析駕駛行為，從而提醒司機注意駕駛安全及改善司機駕駛習慣。

21. 我們相信引入的士車隊管理制度可鼓勵現有業界人士組成專業的士車隊，以滿足乘客對更優質的士服務的期望。同時，運輸署可透過這個新的規管制度持續有效地監察車隊的士的服

務質素。政府會繼續聽取各持份者的意見，以完善車隊牌照的建議，並敲定相關規管架構的細節。有關工作屬現正進行的《交通運輸策略性研究》的其中一項專題研究。

增加的士最高乘客座位數目

22. 根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)附表三規定，的士的最高乘客座位數目為五人。目前全港有 18 163 輛的士，當中約七成半為四乘客座位的士，其餘為五乘客座位的士。考慮到市民的不同出行需要，以及部分乘客對車廂較大之的士車輛的需求，部分的士業界人士早前向運輸署建議將的士最高乘客座位數目由五個增至六個。

23. 運輸署於 2021 年 7 月和 8 月分別就有關建議諮詢的士業界和的士服務質素委員會。業界人士和委員會成員普遍支持該建議，認為引入六乘客座位的士可為業界和乘客提供更多選擇，尤其是攜帶較多行李來往機場／口岸或一行五至六人的乘客，亦有助提高的士在市場上的競爭力。據了解，現時部分的士營辦商已採用六乘客座位車輛，但他們須減少座位以符合現時法例要求，而的士業界亦正積極物色其他合適的車輛型號，以期引入香港用作六乘客座位的士及／或可供輪椅上落的士。

24. 考慮到上述建議可為乘客帶來更多選擇，而市場上亦已有合適的車輛型號，加上業界和的士服務質素委員會委員普遍反應正面，我們建議修訂法例，將的士最高乘客座位數目由五個增至六個。至於六乘客座位的士的收費方面，我們認為更高的車費應與更佳的服務質素掛鉤，而非單純取決於的士座位數目，因此我們不建議為六乘客座位的士另訂獨立的收費表。

引入的士司機違例記分制及兩級制罰則

25. 除了上文各項有助改善的士營運和競爭力的措施，政府亦注意到社會對提升的士服務，以及就的士司機的不當行為和罪行提高罰則的訴求。現時，《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為罰款 2,000 元至 10,000 元不等，當中 18 項罪行最高可判處監禁 6 個月。此外，24 項罪行當中有 5 項罪行，包括拒載、兜路及濫收車費等，一經定罪可判取消駕駛的士資格。現行該 24 項與的士司機相關

罪行的最高罰則載於 **附件 C**。

26. 因應社會訴求及業界意見，政府已檢視現行罰則，並建議加重部分性質較嚴重罪行的罰則，以加強阻嚇作用。具體而言，我們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（「記分制」），涵蓋影響的士服務質素而在現行法例中屬刑罰較高的 11 項罪行，並按有關罪行的嚴重性劃分為三級，分別給予 10 分、5 分及 3 分（詳情見 **附件 D**）。當的士司機因違反該 11 項罪行而被法庭定罪時，除按現行相關法例被判處罰則外，亦同時會被記分；當被記的分數在任何兩年期間內達到 15 分時，有關司機會被取消的士駕駛資格一段時期⁶。另外，如司機在兩年內被記 8 分或以上，會收到運輸署的提示；而被記 10 分或以上，則須強制修習的士服務改進課程，完成課程並通過考試的人可獲減除 3 分。我們相信有關機制除了就不法行為作出懲處外，亦可適時警醒和敦促的士司機改善其行為，提升服務質素。

27. 與此同時，我們亦建議對濫收車費、拒絕或忽略接受租用、拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方，以及毀損、損壞及更改的士計程錶這四項性質較嚴重的罪行，實施兩級制罰則。初犯者的罰款上限及最高監禁期會維持現行水平，即最高處第 3 級罰款（10,000 元）及監禁最多 6 個月，而重犯者則面對更高的罰款上限及最高監禁期，即第 4 級罰款（25,000 元）及監禁 12 個月，以加強對屢犯者的阻嚇作用。提高與的士司機相關罪行的罰則旨在懲戒業內的害群之馬，對大部分奉公守法的良好的士司機並無影響。我們相信有關措施可有助提升整體的士服務質素。

提高利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則

28. 根據《道路交通條例》第 52 條的規定，任何人士不得駕駛或使用汽車；或容受或允許他人駕駛或使用汽車以作出租或取酬載客用途，除非該車輛符合《道路交通條例》訂明的若干條件，例如領有有效的出租汽車許可證，否則即屬違法。鑑於利用汽車作非法出租或取酬載客的個案近年有所增加，政府致力執法

⁶ 首次被記 15 分或以上，停牌期為期 3 個月。其後如再次被記 15 分或以上，停牌期每次為期 6 個月。

和宣傳之餘，為加強非法出租或取酬載客罪行罰則的阻嚇力，以及對乘客和道路使用者安全的保障，運輸署亦已就相關罪行的罰則進行檢討，並建議提高最高罰款額，由現時就首次定罪判處的第 2 級罰款（5,000 元）及再次定罪的第 3 級罰款（10,000 元），分別增至第 3 級罰款（10,000 元）及第 4 級罰款（25,000 元）；以及延長暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限，把吊銷期及扣押期由現時首次定罪判處的 3 個月及再次定罪的 6 個月，分別增至 6 個月及 12 個月。

29. 此外，政府會繼續採取多管齊下的方式，包括執法、教育及宣傳，打擊利用汽車作非法出租或取酬載客。在執法方面，警方會繼續採取針對性執法行動，以及對接獲的轉介和投訴個案展開調查和跟進行動，以打擊非法出租或取酬載客活動。在宣傳及教育方面，運輸署會繼續透過不同渠道，宣傳如何辨別非法出租汽車服務，並已推出網上查詢系統，讓市民查詢有關車輛是否獲發有效的出租汽車許可證。

徵詢意見

30. 請委員就上述各項建議措施提供意見。政府會繼續與業界和其他持份者保持緊密溝通，攜手提升個人化點對點交通服務的質素。政府稍後亦會就上述建議諮詢交諮會的意見，並會就建議準備相關修訂法例的工作，以期適時向立法會提交立法建議。

運輸及房屋局
運輸署
2022 年 4 月

的士從業員在 2019 年及 2021 年期間的
每月平均營運收入、成本及淨收入

市區的士營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
2019年	33,500元	43,976元	20,941元
2021年	30,504元	37,802元	14,589元
對比2019年的變動 ¹	-8.9%	-14.0%	-30.3%
(撇除通脹後實質變動 ²)	(-10.6 %)	(-15.6%)	(-31.6%)
(b) 每月平均營運成本³			
2019年	14,141元	13,338元	9,201元
2021年	10,926元	13,814元	9,709元
對比2019年的變動	-22.7%	+3.6%	+5.5%
(撇除通脹後實質變動)	(-24.1%)	(+1.7%)	(+3.6%)
(c) 每月平均淨收入			
2019年	19,359元	30,638元	11,740元
2021年	19,578元	23,988元	4,880元
對比2019年的變動	+1.1%	-21.7%	-58.4%
(撇除通脹後實質變動)	(-0.7%)	(-23.1%)	(-59.2%)

¹ 與2019年的每月平均營運數據作比較後的名義價值（即沒有計及通脹因素）的變動。

² 與2019年相比，用作衡量消費市場通脹情況的綜合消費物價指數在2021年上升了1.8%。

³ 就租車司機而言，每月營運成本包括燃油成本和車租。
就車主司機而言，每月營運成本包括燃油、車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。
就出租車主而言，每月營運成本包括車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

新界的士營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
2019年	29,667元	37,728元	16,121元
2021年	27,286元	32,834元	11,095元
對比2019年的變動	-8.0%	-13.0%	-31.2%
(撇除通脹後實質變動)	(-9.7%)	(-14.5%)	(-32.4%)
(b) 每月平均營運成本			
2019年	11,795元	11,911元	8,741元
2021年	9,143元	12,066元	9,044元
對比2019年的變動	-22.5%	+1.3%	+3.5%
(撇除通脹後實質變動)	(-23.9%)	(-0.5%)	(+1.6%)
(c) 每月平均淨收入			
2019年	17,872元	25,817元	7,380元
2021年	18,143元	20,768元	2,051元
對比2019年的變動	+1.5%	-19.6%	-72.2%
(撇除通脹後實質變動)	(-0.3%)	(-21.0%)	(-72.7%)

大嶼山的士營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
2019年	34,928元	44,873元	19,320元
2021年	29,418元	35,783元	12,365元
對比2019年的變動	-15.8%	-20.3%	-36.0%
(撇除通脹後實質變動)	(-17.3%)	(-21.7%)	(-37.1%)
(b) 每月平均營運成本			
2019年	14,645元	15,973元	10,751元
2021年	10,824元	15,844元	11,120元
對比2019年的變動	-26.1%	-0.8%	+3.4%
(撇除通脹後實質變動)	(-27.4%)	(-2.6%)	(+1.6%)
(c) 每月平均淨收入			
2019年	20,283元	28,900元	8,569元
2021年	18,594元	19,939元	1,245元
對比2019年的變動	-8.3%	-31.0%	-85.5%
(撇除通脹後實質變動)	(-10.0%)	(-32.2%)	(-85.7%)

車隊牌照制度的主要建議特點

特點	牌照條件的初步建議
1. 車隊牌照持有人	- 在香港註冊的公司 - 為一定數量的士(佔車隊的士數目下限的若干百分比)的登記車主
2. 車隊牌照期限	- 最初不超過五年，視乎中期評核結果，可再延長一段或多段期限，每次不超過五年
3. 車隊的士數目	- 車隊的士數目下限：300 輛 - 車隊的士數目上限：600 輛(視乎需求檢討)
4. 車隊組成	- 混合的士車隊：包含若干比例的市區、新界和大嶼山的士 - 新界的士車隊：最少 100 輛新界的士
5. 車輛類型	- 每個車隊應包含一定百分比可供輪椅上落之的士，課稅價值較高(例如不少於 400,000 元)之的士和電動的士(視乎試驗結果)
6. 車齡限制	- 加入車隊時車齡上限為三年，整個牌照期內車齡上限為 10 年
7. 車內裝置和乘客設施	- 車隊的士須配備車內裝置(例如全球定位系統裝置、行車記錄器等)和乘客設施(例如無線上網和電子支付設施等)

特點	牌照條件的初步建議
8. 手機應用程式	- 必須透過手機應用程式提供網上預約、讓乘客提出查詢或投訴、就司機的表現進行評分，並提供其他司機管理功能
9. 司機要求	- 司機必須完成的士服務職前課程並取得及格成績 - 可供輪椅上落之的士的司機應就如何為殘疾人士提供協助接受訓練 - 車隊牌照持有人必須妥善管理司機，並發出駕駛和休息時間的指引以確保駕駛安全 - 車隊牌照持有人應與若干比例的車隊司機保持僱傭關係
10. 顧客服務	- 車隊牌照持有人必須提供 24 小時顧客服務電話熱線
11. 收費	- 與普通的士一樣按錶及同一收費表收費 - 可就預約車程在咪錶車費外收取預約費
12. 監管機制	- 車隊牌照持有人必須： (a) 向運輸署報告事故 (b) 就車隊管理事宜妥善保存記錄 (c) 向運輸署提交營運報表 (d) 向運輸署提交經審計的年度財務報表

附件 C

現行 24 項與的士司機相關罪行的最高罰則

序號	罪行	規例	條文	罰款	監禁	取消駕駛的士資格 ¹
1	濫收車費	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租用人指示的地方	374D	37(b)	第 3 級罰款 (\$10,000)	6 個月	✓
4	沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地（俗稱「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	毀損、損壞或更改的士計程錶	374A	121(4)	\$10,000	6 個月	不適用
7	拒絕或忽略運載租用人要求數目的乘客	374D	37(c)	\$5,000	6 個月	✓
8	未經租用人同意，允許租用人以外的任何人登上的士（俗稱「釣泥鯁」）	374D	37(e)	\$5,000	6 個月	不適用

¹ 《道路交通條例》第 69(1)(f)條和 69(2)(a)條訂明，法庭或裁判官判處任何人就某些與的士司機相關罪行罪名成立時，可命令取消該人的駕駛的士資格為期一段其認為適當的期間。

序號	罪行	規例	條文	罰款	監禁	取消駕駛的士資格 ¹
9	拒絕或忽略發出收據	374D	37(f)	\$5,000	6 個月	不適用
10	欺騙或拒絕知會乘客或有意乘車的人有關適當的收費及前往某處的路綫	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
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	沒有將的士計程錶設定於記錄位置	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	在的士站的不當行為(例如未有在的士站內有空位時將的士駛上前等)	374D	36	\$3,000	6 個月	不適用

序號	罪行	規例	條文	罰款	監禁	取消駕駛的士資格 ¹
17	司機的不當行為(例如在車上有乘客時，在車內或車上吸煙、沒有採取一切合理預防措施以確保乘客安全等)	374D	45(1)	\$3,000	6 個月	不適用
18	在的士可供租用時，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、車輛的登記號碼及符合指明規格的司機證	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

建議納入的士司機違例記分制度的
各項與的士司機相關的罪行

序號	罪行	建議被記分數
1	濫收車費 [^]	10
2	拒絕或忽略接受租用 [^]	
3	拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方 [^]	
4	毀損、損壞或更改的士計程錶 [^]	
5	兜客	5
6	沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地（俗稱「兜路」）	
7	未經租用人同意，允許租用人以外的任何人登上的士（俗稱「釣泥鯁」）	
8	欺騙或拒絕知會乘客或有意乘車的人有關適當的收費及前往某處的路綫	
9	拒絕或忽略運載租用人要求數目的乘客	3
10	拒絕或忽略發出收據	
11	沒有將的士計程錶設定於記錄位置	

[^] 有關罪行包括在兩級制罰則