

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)214/2022(03)號文件

檔號：CB4/PL/TP

交通事務委員會  
2022年4月8日舉行的會議

## 有關改善個人化點對點交通服務的 最新背景資料簡介

### 目的

本文件提供有關香港個人化點對點交通服務的最新背景資料，並綜述交通事務委員會（“事務委員會”）就此議題所提出的主要意見及關注。現時，的士服務大致上已滿足市民對個人化點對點交通服務的需求。

### 背景

#### 的士服務

2. 全港共有18 000多部的士。的士的營運範圍及收費均受政府監管。<sup>1</sup> 普通的士牌照屬永久性質，由多達9 000名牌主持有。根據既定政策，政府會按需要發出新的士牌照，考慮因素包括市民對的士服務的需求、的士業界的經營狀況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。

---

<sup>1</sup> 市區的士可在全港各區(大嶼山南部除外)營運。新界的士的營運範圍限於新界西北和新界東北，以及位於此許可營運範圍邊緣的大型基建發展區。該等發展區包括香港國際機場和香港迪士尼樂園，以及某些公共運輸交匯處。大嶼山的士只可在大嶼山(包括赤鱘角島及大嶼山南部)內提供服務。

3. 多年來，社會上對的士服務及一些的士司機的行為批評日多。政府已在公共交通策略研究的角色定位檢視中檢視的士服務，並於2016年向事務委員會匯報有關的檢視結果。<sup>2</sup>

4. 運輸署於2018年成立的士服務質素委員會，討論各項推動改革的策略及措施。的士服務質素委員會已推展一系列措施，包括更新的士服務標準及指引，以及提升現職的士司機服務質素的培訓課程。此外，政府正檢視現行有關的士的各種違規行為的罰則，以加強阻嚇作用。就此，政府建議引入的士司機違例記分制度並實施兩級制罰則，以阻嚇的士違規行為。該兩項建議的詳情分別載於**附錄1**及**2**。據政府所述，政府將會諮詢相關持份者，並會在適當時候向立法會提出相關立法建議。

### 的士業界的加價申請

5. 政府於2019年3月就的士業界於2018年9月提交的加價申請(“2018年的士加價申請”)<sup>3</sup>，諮詢事務委員會。有關申請旨在建議市區的士、新界的士及大嶼山的士加價，平均加幅分別為20.39%、22.89%及25.71%。<sup>4</sup>在評估的士加價申請時，政府除考慮立法會的意見外，亦會諮詢交通諮詢委員會，然後向行政長官會同行政會議提交建議。2018年的士加價申請仍未生效，而為實施新收費而進行的相關法例修訂須經過立法會先訂立後審議的程序確立。

### 出租汽車

6. 出租汽車提供另一種個人化點對點交通服務。根據既定政策，出租汽車不屬公共交通服務。私家車車主須根據法例獲發出租汽車許可證才可營運。出租汽車的車費不受監管。現行法例訂明的私家出租汽車服務(包括跨境和本地)許可證上限為1 500張。

---

<sup>2</sup> 立法會CB(4)666/16-17(05)號文件。

<sup>3</sup> 立法會CB(4)618/18-19(07)號文件。

<sup>4</sup> 的士業界建議把市區的士、新界的士和大嶼山的士落旗後首2公里的收費，分別由24元增至30元、20.5元增至26元，以及19元增至26元。請參閱立法會CB(4)618/18-19(07)號文件第2段，以了解有關加價建議的詳情。

## 汽車非法出租或取酬載客

7. 根據法例，任何人在沒有符合若干指明條件的情況下，駕駛或使用汽車以作出租或取酬載客用途，即觸犯《道路交通條例》(第374章)(“《條例》”)第52條。<sup>5</sup>政府注意到，利用“網約”平台使用汽車作非法出租或取酬載客的個案已越趨普遍。此外，涉及非法出租車輛的交通意外進一步凸顯了乘客和道路使用者在這些情況下欠缺保障。就此，政府於2019年3月向事務委員會簡介提高有關非法出租或取酬載客的罰則以加強阻嚇作用的建議。<sup>6</sup>擬議的修訂罰則扼要載於**附錄3**。與此同時，香港警方一直透過採取針對性執法行動以嚴厲打擊該等罪行。政府表示現正開展修訂《條例》的工作，並會盡快把修例建議提交立法會審議。

## **事務委員會委員的主要意見及關注**

### 實施的士司機違例記分制度

8. 委員普遍支持引入的士司機違例記分制度，以加強對的士違規行為的阻嚇作用和提升的士服務質素。對於性質較嚴重的違規行為，委員支持施加較重的罰則，例如立即取消有關司機持有或領取的士駕駛執照的資格。在2018年7月25日的會議上，事務委員會就此通過一項議案。<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> 《條例》第 52 條訂明如下：(a) 任何人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，除非該車輛符合若干指明條件，例如領有有效的出租汽車許可證；(b) 任何人不得招攬或企圖招攬他人乘坐以出租或取酬方式載客的私家車、私家小巴、私家巴士或貨車；以及(c) 任何人不得允許或容受獲發私家車、私家小巴或私家巴士牌照的汽車，為了出租或取酬而停車候客或來回兜客。

<sup>6</sup> 立法會 CB(4)519/18-19(03)號文件。

<sup>7</sup> 議案措辭如下：“本會要求加強罰則，打擊的士業界害群之馬，包括將嚴重濫收車資等欺詐乘客的定罪個案，以計分制，令嚴重違規違法的黑的司機，即時停牌，以維護乘客權益及業界專業形象。”

9. 另一方面，部分委員擔心該制度或未能區分某些罪行的嚴重與輕微違規行為，因而令的士司機的生計受到負面影響。有委員詢問是否會設立上訴機制，處理與記分紀錄相關的爭議。

10. 政府表示，建議納入的士司機違例記分制度的罪行均屬性質較嚴重的違規行為。有關的士司機被法庭定罪時，才會被記分。任何的士司機如被定罪，可根據現有法庭程序，就有關決定及/或刑罰提出上訴。此外，兩級罰則制度可區分初犯者及屢犯者的罰則水平，屢犯者會被判處更高級別的罰款及監禁。在訂定罰則水平時，政府已留心注意求取平衡，確保罰則具有足夠的阻嚇作用，同時亦訂於與有關違規行為的嚴重程度相稱的合理水平。

11. 有建議認為，如要有效實施的士司機違例記分制度，應在的士車廂內安裝閉路電視，藉以收集證據。委員亦提出多項建議，以解決有關的私隱問題，例如應規管閉路電視系統的使用，以及所記錄的數據只可由警方或獲授權人士解密，以免這些數據遭不當使用。

12. 政府表示，由於不同持份者對此事意見分歧，因此現階段較適宜由運輸署頒布自願在的士車廂安裝閉路電視系統的指引。視乎該指引的成效，政府會進一步考慮是否有需要強制規定在的士車廂安裝閉路電視。

#### 為的士司機提供提升服務質素的培訓課程

13. 關於委員就為的士司機提供提升服務質素的培訓課程(尤其在處理與乘客發生的糾紛方面)所提出的查詢，政府表示，運輸署將在專屬網站推出旨在提升的士服務質素的培訓課程，該等課程會涵蓋的士司機與乘客有效溝通的技巧、處理衝突的方法，以及良好顧客服務技巧等課題。政府亦以貼紙形式派發《香港的士服務標準》，供的士車主在的士車廂內張貼。

14. 政府進一步表示，為鼓勵的士司機積極參加有關培訓課程，學員可免費預約參加由運輸署安排的考試。政府亦會鼓勵的士司機在完成網上課程後將獲頒發的嘉許證書展示在的士車廂內。一名委員建議政府准許的士司機在的士車廂外展示有關證書，讓乘客在登上的士前知悉司機曾參加相關培訓。

## 2018 年的士加價申請

15. 在 2019 年 3 月 15 日的事務委員會會議上，政府就的士業界提交的 2018 年的士加價申請諮詢事務委員會。數名委員認為，與的士上次在 2017 年加價後同期的通脹率及每月家庭入息中位數的變動比較，建議的加幅過高。另一方面，支持的士加價申請的委員指出，的士業界的營運環境正變得更困難，這情況是由於多項因素所致，包括非法出租汽車服務普遍、司機高齡化的問題，以及難以吸引新血入行。他們認為香港的士收費水平相對低於世界其他城市，有上調空間。此外，的士司機的平均薪金遠低於相關行業的平均薪金，因此有必要增加的士收費，以改善業界的營運環境及前線司機的生計。

16. 政府表示，在評審的士業界提交的加價申請時，政府會考慮多項因素，包括市民對建議收費的接受程度、維持的士服務在可接受水平的需要、乘客對服務的意見，以及的士營運的財務可行性。對於有委員詢問有何方法紓減因燃料成本增加而產生的的士加價壓力，政府答覆時進一步表示，政府一直鼓勵的士業界安排旗下車隊轉用更節能的電動車或混合動力車。運輸署會繼續鼓勵的士業界提升旗下車隊，以提供更佳服務和減低燃料成本。

17. 部分委員認為，的士加價會導致的士車租增加，繼而會直接影響前線司機的入息和生計。他們詢問政府如何確保前線的士司機亦可受惠於的士加價。

18. 政府引述過往的經驗，指出在上次的士加價後的首 12 個月內，租車司機的實質入息有輕微增長，但出租車主的入息有所下跌。在自由市場中，的士車租是車主與司機之間的商業安排。其實，由於的士司機短缺，因此的士車租自上次的士加價後大致維持不變。政府表示，就是次加價申請而言，大部分車行及的士車主商會已表示在的士加價實施後約 3 至 6 個月內不會調整的士車租，並會在其後視乎情況決定是否調整車租。

## 改善的士業界經營環境的措施

19. 事務委員會委員不時就的士業界經營情況困難提出關注。他們促請政府當局採取改善措施，例如設置更多的士站、增加的士上落客點的數目，以及開徵的士燃料附加費，以減輕燃料價格波動對的士司機收入的影響。

20. 政府表示已採取措施協助改善的士業界的經營環境，包括在合適地點設置的士站及指定上落客點。運輸署已於2018年1月成立的士服務質素委員會，討論各項改革策略及措施，以提升的士業界的服務質素。該等策略及措施包括改善對違規行為投訴的處理，以及鼓勵業界善用科技提升營運效率及服務質素。與此同時，政府已推出多項便利措施，例如將的士司機證的有效期由一年延長至10年，以及讓的士業界無須每年續領限制區許可證。

21. 在吸引年青司機入行方面，政府已將商用車輛駕駛執照申請人須持有有效私家車或輕型貨車駕駛執照的規定年期，由目前最少3年放寬為最少一年，從而吸引新血入行。

### 對汽車非法出租或取酬載客的關注

22. 政府向事務委員會簡介提高《條例》所訂有關非法出租或取酬載客的罰則的建議。委員關注到，不少輕型客貨車及未領有出租汽車許可證的私家車的車主從事汽車非法出租或取酬載客的活動。由於該類行為可能涉及風險，例如第三者保險無效，委員支持政府加重罰則和加強執法行動，打擊該等行為。在2019年3月15日的會議上，事務委員會通過一項議案，促請政府採取嚴厲的行動打擊這些非法活動。<sup>8</sup>

23. 部分委員認為，現時未領有出租汽車許可證的私家車提供的“網約”服務，對的士業界構成不公平競爭，因為任何人只要擁有私家車，便可透過“網約”平台直接向乘客提供出租汽車服務，無須遵守收費結構、車輛要求等適用於的士業界的法律要求。這類“網約”服務亦對為營運而投放了大量金錢購買的士牌照的的士車主不公平，並已直接影響前線的士司機的收入。

24. 政府解釋，使用“網約”平台本身不會構成違法行為。使用車輛作出租或取酬載客用途而違反《條例》第52條所訂

---

<sup>8</sup> 議案措辭如下：有鑒於利用汽車作非法出租或取酬載客（“白牌車”）的違法行為愈見猖獗，威脅乘客及道路使用者的應有保障權益，本會促請政府盡快落實擬建議提升非法載客取酬罪行的罰則水平，由於建議的是最高罰則水平，對於判刑過輕的個案，警方及律政司必須提出覆核刑罰，務求刑罰能反映罪行的嚴重性及具阻嚇力；與此同時，警方應繼續進行“放蛇”行動，對從事非法載客取酬的“白牌車”嚴厲執法。

的要求，例如沒有有效的出租汽車許可證，才構成犯罪。政府的政策目標是規管出租或取酬載客服務，從而加強保障乘客和道路使用者的安全及利益。政府必須透過加重罰則打擊該類違法行為，以增加對相關罪行的阻嚇力。

25. 部分委員指出，法庭過去數年就涉及非法出租車輛並已定罪的案件頒布的罰則可能過輕，以致沒有任何阻嚇力。他們詢問提高《條例》所訂的罰則水平是否有效。亦有委員詢問警方會如何加強打擊這些非法行為的執法行動。

26. 政府表示，法庭就每宗已定罪的案件判處適當刑罰時，會考慮每宗個案的相關事實和情況。提高《條例》所訂的罰則水平，可為法庭提供新的參考指標，讓法庭在考慮適當刑罰時作為參考。此外，訂定更重刑罰，以及增訂一項有關暫時吊銷駕駛執照的具體條文，可向公眾傳達清晰信息，表明政府致力打擊該類違法行為。在執法方面，警方一直透過採取針對性的行動(例如收集情報、進行"放蛇"行動，以及調查和跟進轉介個案)，打擊有關罪行。運輸署會透過執法、宣傳及教育，提醒公眾該類服務不合法，以及乘客使用該類服務時欠缺保障。

## 最新情況

27. 在 2022 年 4 月 8 日舉行的會議上，政府將就提升個人化點對點交通服務質素的建議，包括的士業界提交的的士加價申請，以及引入的士司機違例記分制度和提高利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則的立法建議，諮詢事務委員會。

## 相關文件

28. 在立法會會議上提出的相關質詢及其他相關文件分別載於**附錄 4**及**5**。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2022 年 4 月 1 日