

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1051/2023 號文件

檔號：CB4/BC/11/23

《2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》及《的士司機違例記分條例草案》 委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》及《的士司機違例記分條例草案》委員會(“法案委員會”)的審議工作。

背景

2. 近年社會上有聲音呼籲政府推出措施，提升的士服務的質素和可持續性，並對涉及非法出租汽車服務的交通意外中的乘客安全表示關注。因此，政府檢視了整體的士營運和管理，並建議推出一系列措施，以提升個人化點對點交通服務的整體質素，以及促進的士行業的長遠健康發展。政府當局向立法會提出《2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》，以實施相關建議措施，包括就的士車隊的營運引入發牌制度及就以汽車作非法出租或取酬載客用途的罪行增加罰則。

3. 另外，現時《道路交通條例》(第374章)及其附屬法例下有24項與的士司機相關的罪行，相關罰則涵蓋罰款(第1級罰款(即2,000元)至第3級罰款(即10,000元)、監禁，以及有關司機被取消

駕駛的士資格(為期一段法庭或裁判官認為適當的期間)。¹ 政府已檢討各種與的士司機相關罪行的現行罰則，並建議引入的士司機違例記分制度(“記分制”)，以期加強對的士司機不當行為的阻嚇作用和提升的士服務質素。擬議的記分制參照現行《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，並建議涵蓋現行法例下11項與的士司機相關的罪行。政府當局向立法會提交《的士司機違例記分條例草案》，以實施擬議記分制。

《2023 年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》的主要條文

擬議新增的的士車隊發牌制度(條例草案第 2 部)

4. 現時並無規管的士車隊營運的制度。條例草案建議就的士車隊的營運引入新的發牌制度，具體內容載列於第2部，其主要條文綜述如下：

- (a) 條例草案第3條建議在第374章加入新訂第7A條，以賦權運輸及物流局局長訂立規例，就擬議新增的的士車隊制度的細節訂定條文；
- (b) 條例草案第7至13條旨在修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)，就有關車隊的士的照明標誌、標記及塗漆的規定訂定條文；
- (c) 條例草案第15條旨在於《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)加入新訂第IIA部(擬議新訂第12A至12Z條)，就擬議新增的的士車隊制度的運作細節，包括有關申請及發出的士車隊牌照(可施加條件)、牌照費用及有效期、發出車隊的士證明書、車隊持牌人的責任(例如維持適當且具效率的服務)，以及交通審裁署可覆核運輸署署長(“署長”)根據擬議新訂第IIA部作出的某些決定等事宜，訂定條文；

¹ 議員可參閱運輸及物流局就《的士司機違例記分條例草案》發出的立法會參考資料摘要(檔案編號：TLB CR 7/3/5591/71)附件B，以了解適用於在第374章及其附屬法例下24項與的士司機相關罪行的現行最高罰則的進一步詳情。

- (d) 條例草案第16至22及32條建議修訂第374D章，就關乎車隊的士停車處的事宜訂定條文；及
- (e) 條例草案第23至25、27至30、33及34條建議修訂第374D章，就關乎租用車隊的士的事宜，包括預定行程或其他行程的車費計算，訂定條文。

擬議增加的士最高乘客座位數目(條例草案第3部)

5. 條例草案第47條建議修訂第374A 章附表3，將的士最高乘客座位數目，由5增加至6。

擬議就某些關於的士司機的罪行設立兩級制罰則及更新某些關於的士司機的罪行的條文(條例草案第4部)

6. 條例草案建議就4項關於的士司機的罪行設立新的兩級制罰則，該等罪行為(i)第374A 章第121(4)條下無合法辯解而毀損、損壞或更改任何的士計程錶的罪行；(ii)第374D 章第37(a)條下無合理辯解而故意拒絕或忽略接受租用人租用的罪行；(iii)第374D 章第37(b)條下無合理辯解而拒絕或忽略駕駛該的士至租用人指示的任何地方的罪行；及(iv)第374D 章第47(2)條下無合理辯解而濫收的士車費的罪行。

7. 就上述4項罪行，條例草案第49、50及53(3)條建議首次定罪的最高罰則維持在現行水平，即第3級罰款(10,000元)及監禁6個月；而再次定罪的最高罰則，則建議加重至第4級罰款(25,000元)及監禁12個月。

8. 條例草案亦建議更新某些關於的士司機罪行的條文。舉例而言，就第374D 章第45(2)(c)條關乎禁止的士在可供租用時遊蕩或將車輛停下(某些情況除外)的罪行，條例草案第52(3)條建議刪除“遊蕩”一詞，並作出其他修訂，使有關罪行更為清晰。

擬議增加關乎以汽車作非法出租或取酬載客用途的罪行的罰則(條例草案第5部)

9. 就第374章第52(3)、(5)或(6)條關乎以汽車作非法出租或取酬載客用途或相關招攬客人活動的罪行，條例草案第55及56條旨在分別修訂第374章第52(10)條及附表4，以：

- (a) 把首次定罪的最高罰款額由第2級罰款(5,000元)增加至第3級罰款(10,000元)，以及把再次定罪的最高罰款額由第3級罰款(10,000元)增加至第4級罰款(25,000元)；²及
- (b) 延長就違反任何上述罪行可予暫時吊銷汽車牌照的期間，即就首次定罪判處的吊銷期由3個月延長至6個月，而就再次定罪判處的吊銷期則由6個月延長至12個月。

《的士司機違例記分條例草案》的主要條文

擬議表列罪行及相應的的士司機違例記分

10. 一如條例草案附表所列(“表列罪行”)，擬議記分制將涵蓋《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)及《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)下11項與的士司機相關的罪行(例如故意拒絕或忽略接受租用，以及濫收車費)。條例草案的附表亦建議就表列罪行訂定相應的的士司機違例記分(“違例分數”)。條例草案建議根據《釋義及通則條例》(第1章)第35條的規定，立法會可按先審議後訂立的程序，藉決議修訂該附表(條例草案第43條)。

記下、計算、註銷及減除違例分數

11. 條例草案第3部旨在訂明如何記下及計算違例分數，以及在何種情況下違例分數會被註銷或從某人的已記違例分數的總數中減除，具體內容載於下文各段。

² 根據現行法律，監禁亦是第374章第52(3)、(5)或(6)條所訂罪行下可判處的刑罰，而條例草案並無建議對可判處的最長監禁期作出修訂。

記下及計算違例分數

12. 根據條例草案，凡任何人在某日就任何表列罪行負上繳付《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)下的定額罰款的法律責任(即該人繳付(或被裁判官命令繳付)有關定額罰款)，或被裁定犯任何表列罪行，該人即在該日就條例草案附表所指明的該罪行被記相應的違例分數(條例草案第7及8條)。

13. 條例草案旨在訂明，如某人就任何兩年期間內所犯的一項或多於一項表列罪行被記8分或多於8分(但少於15分)，則署長須向該人送達一份違例分數提示，知會該人其已如此被記的違例分數，以及一旦該人就任何兩年期間內所犯的表列罪行被記15分或多於15分，該人將會被取消駕駛的士資格(條例草案第9條)。

14. 在計算違例分數方面，條例草案旨在訂明，如某人就多於一宗表列罪行被記分，而該等表列罪行是由同一作為(或大致上是由同一作為)構成的(i)則只計最高違例分數的表列罪行的違例分數；或(ii)如就該等表列罪行中每一宗的違例分數相同，則只計其中一宗表列罪行的違例分數(條例草案第18條)。

註銷及減除違例分數

15. 根據條例草案，在某些情況下(例如：條例草案第12、14及16條)，在計算某人已記的違例分數總數時，不會將其被記的違例分數計算在內(即條例草案第17條所界定的“無效”)，以及違例分數會從某人已記的違例分數的總數中減除。

擬議記分的後果

16. 條例草案第4部旨在訂明就任何兩年期間內所犯的一項或多於一項表列罪行被記違例分數的某些後果，詳情載於下文各段。

修習的士服務改進課程

17. 條例草案旨在訂明，如某人就任何兩年期間內所犯的一項或多於一項表列罪行被記10分或多於10分，該人須在署長向該人送達的通知的日期之後的3個月內，或在署長定出的一段較長限期

內，自費修習和完成的士服務改進課程(條例草案第20及21條)。條例草案旨在訂明，任何人無合理辯解而沒有修習和完成的士服務改進課程，即屬犯罪，一經定罪，可處第2級罰款(即5,000元)及監禁1個月，並會被飭令在該命令指明的限期內，自費修習和完成的士服務改進課程(條例草案第23條)。

取消駕駛的士資格

18. 條例草案旨在訂明，如某人就任何兩年期間內所犯的表列罪行被記15分或多於15分，該人可以下述方式被取消駕駛的士資格：

- (a) 署長須向裁判官申請發出傳票(條例草案第27條)，而裁判官在聆訊該傳票時，如信納取消駕駛的士資格的情況適用於該人，則裁判官須作出命令，飭令取消該人駕駛的士的資格。如該人屬首次被取消駕駛的士資格，停牌期由作出該命令當日起計為期3個月；或如該人屬再次被取消駕駛的士資格，則停牌期由作出該命令當日起計為期6個月，但如裁判官信納有理由飭令取消駕駛的士資格，為期一段較短期間，或不飭令取消駕駛的士資格，則屬例外(條例草案第31條)；
- (b) 不遵從該取消駕駛的士資格令會構成罪行，一經定罪，可處第3級罰款(即10,000元)及監禁12個月(條例草案第38條)；及
- (c) 被取消駕駛的士資格的人須在該命令作出後的72小時內，或在法庭或裁判官定出的一段較長限期內，將其駕駛執照存放於法庭或裁判官處(條例草案第36條)。條例草案建議，任何人無合理辯解而沒有存放其駕駛執照，即屬犯罪，一經定罪，可處第2級罰款(即5,000元)及監禁1個月(條例草案第37條)。

擬議記分冊

19. 根據條例草案，署長須備存一份違例分數記分冊，以記錄有關人士的姓名及被記的違例分數等資料(“記分冊”)(條例草案第

3條)。條例草案亦旨在賦權署長註銷記分冊內在註銷當日超過5年之前被記的違例分數的記項(條例草案第4條)，以及更正記分冊內不正確的記項(條例草案第5及6條)。

雜項事宜及相關修訂

20. 條例草案第5部旨在就送達提示及通知的方式、署長作出轉授的權力、《裁判官條例》(第227章)的適用情況等雜項事宜訂定條文(條例草案第40至43條)。條例草案第6部建議對《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第240A章)、第374章及《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)作出相關修訂(條例草案第44至61條)。

法案委員會

21. 在2023年7月7日的內務委員會會議上，內務委員會主席表示，《2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》及《的士司機違例記分條例草案》(“兩條條例草案”)將於2023年7月12日的立法會會議上提交。為了讓相關的審議工作可盡早展開，內務委員會主席建議委員可於2023年7月7日的內務委員會會議上，預先考慮是否需要成立法案委員會研究上述兩條條例草案。如委員認為有需要成立法案委員會，待兩條條例草案正式提交立法會，以及法律事務部就兩條條例草案所擬備的報告送交議員後，秘書處會發出通告邀請議員加入相關的法案委員會。內務委員會委員表示贊同。

22. 在上述內務委員會會議上，共有14名委員認為有需要成立法案委員會對《2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》詳加研究。另有議員認為，由同一法案委員會一併研究上述條例草案和《的士司機違例記分條例草案》，是較可取及具效率的做法，因為該兩條條例草案均關乎推出一系列措施以提升個人化點對點交通服務的質素。委員表示贊同。

23. 法案委員會由陳健波議員擔任主席。法案委員會曾與政府當局舉行5次會議，並邀請公眾就兩條條例草案出席公聽會及提交書面意見。法案委員會的委員名單載於**附錄1**。曾向法案委員會口頭陳述或提交書面意見的團體或個別人士共有33個，名單載於

附錄 2。應法案委員會的要求，政府當局就上述意見書提供了書面回應(請參閱立法會 CB(4)861/2023(01)號文件)。

法案委員會的審議工作

24. 法案委員會委員察悉兩條條例草案旨在提升個人化點對點交通服務的整體質素和促進的士行業的長遠健康發展，對此政策方向予以肯定。他們普遍支持引入的士車隊制度。在審議過程中，他們對制度的執行及計劃的部分內容表達了意見。另外，有委員認為應增加以汽車作非法出租或取酬載客用途（即白牌車）的最高監禁刑期，以進一步加強罰則的阻嚇力。委員對於的士的最高乘客座位數目由5人增加至6人，以及就的士司機相關的某些罪行引入兩級制罰則，並無異議。此外，不少委員亦就的士司機違例記分制度的成效、執行及對行業的影響表達了深切關注。以下各段綜述委員的意見和關注。

引入的士車隊制度

欠缺誘因鼓勵業界參與

25. 大部分委員贊成引入的士車隊制度，認為可為乘客提供多一項選擇，而新的規管模式亦有助建立專業的車隊管理，長遠對的士業界發展有正面幫助。部分委員指出，由於擬議的的士車隊牌照條件就多個範疇定下詳細的要求(包括車隊規模、車輛類型、車齡限制、車廂設施、司機要求及顧客服務等)，這將增加的士車隊持牌人所需投入的資金及營運成本。然而，當局並沒有為車隊的士在營運及收費上提供足夠的誘因以吸引業界參與。就收費而言，委員備悉的士車隊持牌人可就預定行程自訂車費，而自訂車費的形式可以是在的士計程錶所示車費之外收取一筆與租用人協定的預約費用，或是就該租用收取與租用人協定的整筆車費；而在街頭截乘的行程則與一般的士一樣按錶收費。有委員認為上述收費模式與現時一般的士並無太大差異。考慮到營運車隊的士需投入一定的成本，有委員建議容許車隊的士(特別是營運成本較高的車種如 6 乘客座位的士)可收取較高的費用；亦有委員建議提供其他誘因方便的士車隊的營運，例如將某些用地以短期租約形式批予的士車隊持牌人作車隊管理及維修之用，以及在機場和跨境口岸劃定指定的車隊的士停車處，方便車隊的士等候接載已預約行程的客人。

26. 政府當局回應稱，擬議的士車隊制度可讓政府透過施加牌照條件，監察的士車隊持牌人的表現。當局可因應車隊營運情況和的士業界的最新發展，靈活調整牌照條件。為鼓勵的士業界參與擬議的士車隊制度，當局容許的士車隊持牌人經署長批准後，為其車隊的士設計車身及標記，這將有利於的士車隊持牌人建立車隊的品牌和營銷策略。此外，當局亦建議在機場和跨境口岸，為已預約行程的車隊的士劃定指定停車處，以方便市民和旅客使用車隊的士服務。當局亦會在不同的渠道協助宣傳持牌的士車隊，以提升車隊的知名度和競爭力。

27. 至於收費方面，當局建議的士車隊持牌人可就預訂行程自訂收費，自訂收費的形式可以是按計程錶之外收取一筆預約費，有關預約費並無設定上限；車隊持牌人亦可與租用人於行程開始前協定整筆車費。因此，車隊持牌人可按預約時的實際情況和租用人的要求而調整收費，以靈活回應市場需求，如繁忙時間或特定車種的收費可較高。當局相信有關措施可提高車隊的士的財務可持續性。

車隊的士對一般的士的影響

28. 一些委員關注到車隊的士會否對一般的士（即個別營運的單頭車）構成競爭。他們詢問當局引入的士車隊制度的長遠目標，是否為了逐步取締及淘汰一般的士。亦有委員關注到，建立的士車隊的門檻過高，對欲參與計劃的小型車行或單頭車車主不利。

29. 政府當局強調，引入的士車隊制度的政策目標，是提升整體的士服務質素，促進業界長遠健康發展。當局期望建立的士車隊管理的良好典範，提升乘客對的士服務的信心，鼓勵更多同業陸續加入車隊，逐步建立行業的品牌及改善行業發展的前景。當局預期，引入的士車隊制度初期會批出約 3 至 4 個的士車隊牌照，所涉及的車隊的士最多約為 3 000 至 4 000 輛，只佔全港 18 000 多個的士牌照總數約兩成多，故不存在的士車隊會取締或淘汰一般的情況。此外，的士車隊持牌人(或其股東之一)所擁有的車隊的士數量，須不少於最低車隊規模的 10%，即混合或市區的士車隊持牌人(或其股東之一)須擁有最少 30 輛的士(相關最小的車隊規模為 300 輛的士)；而新界的士車隊持牌人(或其股東之一)則須擁

有最少 10 輛的士(相關最小的車隊規模為 100 輛的士)。當局認為有關規定不會窒礙小型車行或個別單頭車車主合資組成的士車隊，以參與有關制度。

建立統一的士車隊網約平台

30. 為方便乘客以電子方式預約車隊的士，當局建議車隊持牌人須提供網約渠道，供乘客預約行程。部分委員認為，由於開發有關預約平台的費用不菲，這或對車隊持牌人造成財政壓力，故建議當局設立一個跨車隊的網約平台，供所有車隊的士統一使用，除了可減低車隊的士的營運成本外，統一的平台亦可提升配對的成功率，讓市民及遊客無須下載多個不同車隊的預約程式。此外，部分委員認為當局可藉此掌握網約的士的相關數據，這將有利於推動智慧出行的各種措施。

31. 政府當局解釋，的士網約服務將越趨普及，市場目前亦有不少的士營運者為乘客提供網約服務。當局認為相對於由政府設立一個網約平台，讓市場自行演化是較好的做法，可讓行業有更大的發展空間，並透過市場力量去推動行業的長遠發展，政府的過度參與反而會扼殺了行業的發展動能。舉例而言，的士車隊持牌人可按其獨特的營銷策略及目標顧客的需要，透過網約平台提供針對性的服務。當局亦會要求的士車隊開放數據，讓第三方平台可發展合乎市場需要的預約服務。為了讓市民及遊客更方便使用預約的士服務，當局會要求的士車隊持牌人提供預約網站。市民及遊客只需掃描相關二維碼，便可登入網站預約車隊的士服務，而不一定要下載車隊的預約手機程式。

市民如何識別車隊的士

32. 委員察悉車隊的士可以有其獨特的車身設計及標記，讓車隊的士建立自己獨特的品牌及營銷策略。由於現時市區、新界及大嶼山的士的車身已用上不同顏色（即分別為紅、綠和藍），而不同的士車隊的車身設計、照明標誌及標記亦將有所不同，加上市面上的的士普遍接受商戶在其車身刊登廣告，有委員詢問市民將如何識別不同車隊的士及其所服務的地區（即市區、新界及大嶼山）。此外，由於市民難於識別在街上行駛而未有載客的車隊的士中，哪些是可供市民租用，哪些是已被預約而未能提供服務的，有委員促請當局考慮增設措施，協助市民對此作出識別。

33. 政府當局回答稱，根據擬議新訂的《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)第 12U 條，車隊的士須展示車隊的士識別牌，識別牌的展示位置和方式，以及其設計、顏色等，須為署長藉憲報刊登的公告所指明者。為了讓乘客可辨別車隊的士的許可營運地區範圍，當局初步建議要求車隊的士須在車頭及車尾位置展示車隊的士識別牌，識別牌上須清楚顯示其的士車隊牌照號碼，而識別牌的底色亦須對應其許可的營運地區範圍：如車隊的士為市區的士，其識別牌底色須為紅色，如此類推。此外，當局會透過不同渠道宣傳有關制度和持牌的士車隊，讓市民了解應如何辨別不同車隊之的士，以及其許可的營運地區範圍。

34. 至於如何識別在街上行駛而沒有載客之的士屬可供租用還是已被預約，當局指出目前如的士未能提供服務，一般會用“暫停載客”的字牌來掩蓋其的士計程錶指示器，以表示該的士不可供其他乘客租用。車隊的士可採用同樣的做法，讓市民能夠識別有關的士是否屬可供租用。就當局以上的解說，數名委員建議當局參考新加坡的做法，即是當的士已被客人預約，有關的士會在車身或車廂內前方當眼位置展示指示牌，表示的士已被租用，這做法可避免引起其他乘客誤會，例如誤以為有關的士拒載。就此，當局進一步解釋現行法例並沒有規定有關字牌的式樣，政府亦鼓勵的士業界可按照的士的實時租用狀態，顯示相應的字牌，例如使用“往接客”的字牌來顯示有關的士已被預約，因此未能向街上截車的乘客提供服務。

鼓勵的士車隊轉用電動的士

35. 委員察悉政府當局計劃透過一些措施，鼓勵的士車隊採用電動的士。一些委員詢問當局如何協助業界轉用電動的士，特別是在提供充電設施方面。

36. 政府當局稱，環境保護署已聘請承辦商在大嶼山及西貢興建不少於 10 個電動的士專用快速充電設施，該些充電設施預期將分別在 2023 年第四季及 2024 年第二季起開始陸續投入服務。此外，政府將透過新能源運輸基金，資助設立電動的士專用快速充電裝置及流動快速充電系統，並在全港各區物色合適的位置提供設置的士專用充電設施。中長線而言，政府亦會逐步把現有的油站及液化石油氣加氣站轉型至快速充電站，供電動的士及不同類型的電動車充電。

的士司機違例記分制度

令的士司機面對雙重罰則

37. 法案委員會曾在 2023 年 9 月 29 日舉行公聽會，聽取公眾人士對兩條條例草案的意見。大部分與會人士本身為的士團體代表或司機，他們對於設立的士司機違例記分制度存在憂慮，認為現行法例已有就記分制所涵蓋的 11 項罪行訂定懲處和罰則，故有關記分制會令的士司機面對雙重懲罰，對大部分奉公守法的司機不公平，亦難於吸引新人入行。部分委員認同記分制過於嚴苛，的士司機若在兩年內被記 15 分或以上，便會被取消駕駛的士資格一段時間；加上建議納入記分制的部分罪行(如兜路)定義含糊，亦難於舉證，因此要求當局解釋將如何就有關罪行作公平及有效的執法，以減低業界的疑慮。

38. 政府當局解釋，的士服務質素近年備受關注，社會對提高與的士司機相關罪行的罰則有強烈的訴求，當局在諮詢的士業界及立法會後，認為有需要推行有效措施以打擊行業內的害群之馬。擬議的記分制涵蓋影響的士服務質素且在現行法例中屬刑罰較高的 11 項罪行，並不涉及增設新的罪行，而當中最嚴重的 4 項罪行（分別是毀損、損壞或更改的士計程錶、濫收車費以及兩項涉及拒載的罪行）會被記 10 分。這些罪行涉及具明顯犯案意圖及欺詐行為，故需加強罰則的阻嚇力。在執法方面，檢控人員會按證據、適用法律和《檢控守則》（包括考慮每宗案件的實際情況、罪行的性質及嚴重程度等）決定是否提出檢控。的士司機不會單純因為被乘客投訴而被記分，而是需要經過警方調查取證和被法庭定罪後，才會被記分，所以委員無須憂慮會有守法司機誤墮法網的情況。

39. 有委員認為擬議記分制內有關“故意拒絕和忽略接受租用”及“拒絕或忽略運載租用人要求數目的乘客”兩項罪行的性質相同，建議刪除後者以減低混淆。政府當局解釋，“故意拒絕和忽略接受租用”是指有關的士司機故意拒絕乘客的租用，而“拒絕或忽略運載租用人要求數目的乘客”的情況是有關司機願意接受租用，但卻拒絕接載乘客所要求的乘客數目到達目的地，上述兩項罪名的性質和可應用的情境是不盡相同的，故有需要將兩項罪名納入擬議記分制內以處理不同的情況。

重點打擊違法司機

40. 有委員認同的士司機的不當行為及罪行應以嚴懲，但重點應針對行業內一小撮不守法的害群之馬，因此認為應聚焦提高某些嚴重罪行的罰則以及加強執法，較引入記分制更為可取。亦有委員建議當局考慮建立的士司機中央資料庫，記錄的士司機違反交通規則的次數或定罪情況，在不違反私隱及在司機同意的情況下，容許獲授權車主檢查由署長備存的的士司機違例記分冊，這樣車主便可拒絕出租的士給駕駛紀錄欠佳的司機，保障的士司機的質素。

41. 政府當局解釋，當局認為確有需要提高較嚴重罪行的罰則，以嚴懲不守法的司機，因此當局建議引入兩級制罰則，涵蓋 4 項性質較嚴重的罪行（分別是毀損、損壞或更改的士計程錶、濫收車費以及兩項涉及拒載的罪行），就有關罪行初犯而被定罪的罰款上限及最高監禁期，將維持於現行水平（即第 3 級罰款（10,000 元）及監禁 6 個月），而隨後再次被定罪的最高罰則，則提升至第 4 級罰款（25,000 元）和監禁 12 個月。然而，政府當局強調，上述兩級制罰則所針對的是不法司機干犯同一罪行，而記分制則可針對不法司機於短期內干犯不同的嚴重罪行，兩者所針對的情況不同，相輔相成。

42. 此外，就查閱的士司機的違例紀錄方面，政府當局解釋，的士司機可向香港警務處申請“交通違例判罪記錄證明書”、定額罰款(刑事訴訟)的繳費紀錄、違例駕駛記分紀錄，以及(在《的士司機違例記分條例草案》生效後)的士司機違例記分紀錄。當局歡迎司機申請查閱這些紀錄，以協助車主辨別擁有良好駕駛紀錄的司機。

設立中央雲端攝錄系統

43. 就記分制的執法問題，有委員建議當局參考澳門政府的做法，由政府當局為所有的士在車廂內裝置中央雲端攝錄系統，以便當的士司機與乘客發生爭議時，執法部門可由中央雲端提取相關影像檔案，作為客觀的佐證，以保障司機及乘客雙方的權益。此外，有關數據的存取由政府當局負責處理，在有需要時執法人員才可取得有關影像，相信可減低乘客對私隱方面的憂慮。

44. 政府當局回應指，當局一向鼓勵的士業界善用科技，以提升服務質素。在擬議的士車隊制度下，所有車隊的士必須安裝行車記錄儀器和閉路電視系統，這亦能在業界起帶頭和示範作用，進一步鼓勵非車隊的士安裝有關裝置。就強制所有的士必須安裝中央雲端攝錄系統的建議，當局認為會涉及較複雜的問題，要小心處理。例如營運者每月需支付數據服務費、日常維修及保養等費用，對的士業界而言會衍生恆常的財政支出。當局需要與的士業界和不同持份者探討有關建議的可行性，凝聚共識，再考慮是否推行有關措施。

提高以汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則

打擊利用汽車作非法出租或取酬載客

45. 有委員認為當局打擊利用汽車作非法出租或取酬載客的罪行成效不彰、打擊不力、執法不嚴，未能解決非法網約白牌車的問題，這不但對的士行業造成不公平競爭，亦難以保障乘客的安全及有可能招致的財物損失。執法方面，委員認為警方的「放蛇」行動只能針對小部分的違法行為，加上現時法庭對以汽車作非法出租或取酬載客用途罪行的判決往往過輕，難起阻嚇作用。委員建議當局應加強打擊有關罪行，並就法庭過輕的判刑提出上訴，要求判以更高的刑罰以嚴懲不法之徒。此外，亦有委員建議向訪港旅客加強宣傳，解釋乘坐非法出租汽車的風險。

46. 政府當局回應指，當局一直採取多管齊下的方法，包括透過執法、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，警方一直有採取針對性執法行動，包括收集情報、進行俗稱「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等。事實上，近期警方已加強行動及宣傳，包括於 2023 年 9 月底進行專設行動，在不同地點如港珠澳大橋、灣仔、機場等採取執法行動，共拘捕了 7 人。當局會繼續嚴厲打擊相關罪行。此外，運輸署亦有提醒市民，用作非法出租或取酬載客車輛的第三者風險保險可能失效。運輸署亦推出網上查詢系統，讓市民查詢某車輛是否獲發有效的出租汽車許可證。至於法庭判刑方面，當局已在條例草案中建議提高利用汽車作非法出租或取酬載客用途的最高罰則，以向法庭提供一個反映有關罪行嚴重性的新的參考指標，讓法庭因應案件的具體情況，對定罪案件判處適當的刑罰。

47. 有委員詢問當局如何加強規管提供白牌車服務的網約平台。政府當局解釋，當局正審視現行法例是否已有相關的規管條文對網約平台的責任有適用的法律要求。執法方面，有關平台是否有干犯相關條文，須視乎具體證據及犯罪意圖等因素，而有關涉嫌犯罪行為亦須在香港發生或進行。根據警方的經驗，不少網上平台均並非在香港運作，須考慮如何判斷有關的法律責任誰屬，例如有關平台在香港聘請的員工未必直接參與或涉及提供出租汽車服務的工作。當局亦正密切留意法院就一宗涉及網約平台司機就有關未獲簽發出租汽車許可證的司法覆核案件的進展，以及有關案件對規管制度或會帶來的影響。

提高罰則以加強阻嚇力

48. 委員察悉當局建議提高以汽車作非法出租或取酬載客用途及相關招攬客人活動的罪行的最高罰款額，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）；此外亦會延長暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限，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。有委員關注到，涉及有關罪行的最高監禁期並無增加，他們認為利用汽車作非法出租或取酬載客的罪行的罰則，應與的士司機不當行為和罪行有關最高監禁期的罰則看齊，以避免令人誤以為從事利用汽車作非法出租或取酬載客的罪行，不及的士司機不當行為和罪行般嚴重。此外，現時很多利用汽車作非法出租或取酬載客的不法之徒，是以租車形式干犯有關罪行，因此增加暫時車輛吊銷牌照期限對租車司機而言，並未有足夠阻嚇作用，因他們或會從另一間出租車公司租用汽車，繼續干犯有關罪行。因此，有關委員建議當局應增加利用汽車作非法出租或取酬載客罪行的可判處最高監禁期，由首次被定罪的 3 個月增加至 6 個月及再次定罪的 6 個月增加至 12 個月，以加強對司機的阻嚇力。

在法律草擬方面的意見

49. 委員曾討論第 374 章第 1 部第 2 條“釋義”內有關的士的定義。有意見認為當局應修訂有關定義，進一步闡明的士可分為“一般的士”及“車隊的士”，令有關定義更加清晰。此外，有委員提出就第 374A 章第 47 條、擬議新訂第 47(3A)條及第 52 條當中有關“髹上油漆”及“塗漆”的提述應予以修訂，以更能適切反映實際情

況，因現時就車輛車身相關的做法不單是髹上油漆或使用塗漆，亦包括其他方式如噴漆、黏貼等。

50. 政府當局解釋，根據現行第 374 章，汽車須獲登記方可成為的士，登記是的士的關鍵特徵，故第 374 章第 2 條藉提述此特徵以界定“的士”一詞。《2023 年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）（修訂）條例草案》並不會改變現行的登記制度，故無需修訂第 374 章第 2 條下“的士”的定義。除擬議新訂第 7A 條外，第 374 章中的條文凡適用於的士，即適用於所有類別之的士，並無區分“一般的士”或“車隊的士”，因此不需要在第 374 章中特別提出或界定這兩個詞語。至於擬議新訂第 7A 條，此條文只適用於車隊的士，並已就此載有車隊的士的標籤式定義詞。再者，有關規例中“一般的士”及“車隊的士”的定義，是藉引用第 374 章中“的士”的定義來界定的，如後者交叉引用前者，便會出現循環論證的問題。

51. 至於“髹上油漆”及“塗漆”的提述，當局解釋根據現行的第 374A 章第 47 條，每輛的士須按署長藉憲報刊登的公告所指明的顏色、顏色組合或配搭髹上油漆。上述規定是為了有效分辨的士的許可營業地區。一般而言，相對於以黏貼方式改變車身顏色，以髹上油漆的方式改變車身顏色較為困難，所以從執法和規管角度而言，現行規定能夠更有效防止有人非法改動的士車身的顏色，在其許可地區範圍之外營運。基於上述考慮，當局認為擬議新訂的第 47(3A)條應沿用“髹上油漆”的字眼。一般而言，不論油漆是以塗上或噴上的方式覆蓋的士的外面，均能符合第 374A 章第 47 及 52 條中有關“髹上油漆”及“塗漆”的規定。

全體委員會審議階段擬議修正案

52. 易志明議員在 2023 年 10 月 18 日向法案委員會發出函件，表示擬就《2023 年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》(“該條例草案”)提出修正案。易議員建議增加利用汽車作非法出租或取酬載客用途罪行的可判處最高監禁期，由首次被定罪的 3 個月增加至 6 個月及再次定罪的 6 個月增加至 12 個月，以加強阻嚇力。法案委員會在 2023 年 11 月 3 日的會議上討論有關建議。大多數委員贊成易議員的擬議修正案，認為增加有關罪行的可判處最高監禁期，可加強阻嚇力，亦會向公眾發出清楚

信息，表明當局將大力打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罪行，嚴懲知法犯法的司機，以及減少司機重犯有關罪行的可能性。

53. 政府當局表示，當局在聽取委員的意見後，認為提高有關罪行的最高監禁期符合該條例草案提高相關罰則的政策原意，將有助阻嚇車主使用其車輛以及司機借用或租用別人車輛進行有關違法行為。綜合提高以汽車作非法出租或取酬載客用途相關罪行的罰則及警方加強執法的力度，當局相信可雙軌並行加強阻嚇力。

54. 因此，當局擬提出針對條例草案第 55(3)條的修正案，旨在於建議新加入的第 374 章第 52(10)(c)(i)條中，以“6 個月”取代“3 個月”；並在建議新加入的第 52(10)(c)(ii)條中，以“12 個月”取代“6 個月”以修訂相關的監禁期。當局提出的擬議修正案擬稿載於附錄 3。

55. 法案委員會委員已察悉載於附錄 3 的擬議修正案擬稿，並且對該等擬議修正案並無異議。

56. 法案委員會不會就兩條條例草案提出任何修正案。

恢復二讀辯論

57. 法案委員會已完成審議兩條條例草案。法案委員會對政府當局提出擬在 2023 年 12 月 13 日的立法會會議上恢復兩條條例草案的二讀辯論的建議，並無異議。

諮詢內務委員會

58. 法案委員會已於 2023 年 12 月 1 日向內務委員會匯報其商議工作。

立法會秘書處
議會事務部 4

2023 年 12 月 8 日

《2023年道路交法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例草案》及《的士司機違例記分條例草案》委員會

委員名單

主席 陳健波議員, GBS, JP

委員 易志明議員, GBS, JP
陳恒鑾議員, BBS, JP
郭偉強議員, JP
陸頌雄議員, JP
謝偉銓議員, BBS, JP
江玉歡議員
李世榮議員, MH, JP
李梓敬議員
李鎮強議員, JP
梁子穎議員, MH
陳沛良議員
陳紹雄議員, JP
張欣宇議員
尚海龍議員

(總數：15位委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 尹仲英女士

容芷羚小姐

**2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)
(修訂)條例草案》及《的士司機違例記分條例草案》
委員會**

**曾向法案委員會口頭陳述或提交書面意見的團體或
個別人士名單**

團體

1. 忠誠車行有限公司
2. 消費者委員會
3. 香港的士商會有限公司
4. 恆信的士管理服務公司
5. 城市的士車主司機聯會有限公司
6. 香港無線電的士聯誼會
7. 汽車交通運輸業總工會的士司機分會
8. 西北區的士司機從業員總會
9. 順豐車行投資管理有限公司
10. 新星的士投資公司
11. 泰和車行有限公司
12. 的士車行車主協會有限公司
13. 香港保險業聯會
14. 香港的士小巴商總會有限公司
15. 香港的士業議會
16. 新思維
17. 聯友的士同業聯會有限公司
18. 華威車行有限公司
19. 自由黨
20. 自由黨青年團
21. 香港的士管理人協會
22. 的士權益協會有限公司

個人人士

1. 陳漢聲先生
2. 陳守智先生
3. 張志鈞先生
4. 蔡達春先生
5. 何家駿先生
6. 劉桐芳先生
7. 勞士正先生
8. 莊海傑先生
9. 譚志達先生
10. 譚文龍先生
11. 翁國豪先生

中華人民共和國
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China

政府總部
運輸及物流局

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. TLB CR 2/5591/2015

電話 Tel. No.: 3509 8196

來函檔號 Your Ref. .

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
總議會秘書 4 (2)
劉素儀女士

劉女士：

**《2023 年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）
（修訂）條例草案》委員會審議階段修正案擬稿**

就《2023 年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）（修訂）條例草案》（“《條例草案》”），如 2023 年 11 月 3 日法案委員會會議上所討論，政府經考慮委員的意見後，將提出委員會審議階段修正案（“修正案”），現於本函附件附上針對《條例草案》第 55（3）條的有關修正案擬稿，供法案委員會參閱。

根據《道路交通條例》（第 374 章）（《條例》）現行第 52 條及附表 4 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，除非該車輛領有有效的出租汽車許可證，否則即屬違法。首次定罪最高可被判第 2 級罰款（5,000 元）及監禁 3 個月，以及暫時吊銷車輛牌照並扣押車輛 3 個月；再次定罪則最高可被判第 3 級罰款（10,000 元）及監禁 6 個月，以及暫時吊銷車輛牌照並扣押車輛 6 個月。為加強阻嚇力，我們在《條例草案》建議提高《條例》中有關的最高罰款額及吊銷車輛牌照/扣押車輛期限，詳情如下：

- (1) 提高最高罰款額，首次定罪及再次定罪分別增至第 3 級罰款 (10,000 元) 及第 4 級罰款 (25,000 元)；及
- (2) 把吊銷車輛牌照及扣押車輛期首次定罪及再次定罪分別延長至 6 個月及 12 個月。

在法案委員會會議上，有委員建議修訂《條例草案》，以提高有關罪行的最高監禁刑期，由首次定罪的 3 個月增加至 6 個月；再次定罪則由 6 個月增加至 12 個月。其他委員普遍支持《條例草案》提高罰款額及吊銷車輛牌照/扣押車輛期，亦同意同時提高最高監禁刑期。政府在委員會會議上聽取意見後，認為提高最高監禁刑期符合《條例草案》提高相關罰則的政策原意，將有效阻嚇車主使用其車輛以及司機借用/租用別人車輛進行有關違法行爲。綜合上述提高利用汽車作非法出租或取酬載客的刑罰，配合警方加強執法力度，可雙軌並行加強阻嚇力。

因此，政府擬提出針對《條例草案》第 55 (3) 條的修正案，旨在於新加入的《條例》第 52 (10) (c) (i) 條的中文文本，以「監禁 6 個月」取代「監禁 3 個月」；並在新加入的第 52 (10) (c) (ii) 條的中文文本，以「監禁 12 個月」取代「監禁 6 個月」。修正案亦會對《條例》的英文文本作相應修改，以確保內容一致。

如需進一步資料，請與本人聯絡。

運輸及物流局局長

(梁兆燾



代行)

二零二三年十一月十日

副本致： 運輸署署長 (經辦人：郭惠英女士)
警務處處長 (經辦人：丘紹箕先生)
律政司司長 (經辦人：關琅天女士、林曼雲女士)
立法會高級議會秘書 (4) (2)

《2023 年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）（修訂）條例草案》
委員會審議階段

由運輸及物流局局長動議的修正案

條次

建議修正案

- 55(3) 在建議的第 52(10)(c)(i)條中，刪去“3 個月”而代以“6 個月”。
- 55(3) 在建議的第 52(10)(c)(ii)條中，刪去“6 個月”而代以“12 個月”。