

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(3)1435/2025號文件

檔 號：CB3/BC/11/25

## 《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》 委員會報告

### 目的

本文件匯報《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》委員會(“法案委員會”)的商議工作。

### 背景

2. 現時香港的法例並沒有規管網約車平台的運作，以致有些平台安排以私家車提供載客服務，當中的私家車不一定持有有效的載客牌證和購買合適的第三者風險保險。政府當局表示，這不單使乘客的出行安全和權益得不到有效的保障，亦對其他道路使用者構成安全隱患，不利於整體個人化點對點交通服務行業的健康和可持續發展。當局表示，社會各界(包括的士業界和網約車平台公司)均期望政府早日規管網約車服務，以保障乘客安全和權益，滿足和便利市民出行需要，並為個人化點對點交通服務市場締造一個良性的競爭環境。

### 《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》

3. 《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)於2025年9月5日在憲報刊登，並於2025年9月10日的立法會會議上首讀。《條例草案》旨在修訂《道路交通條例》(第374章)，以及對其他成文法則作出相關修訂，藉以：

- (a) 訂定規管網約車服務的事宜；
- (b) 引入網約車平台、網約車車輛及網約車司機的發牌制度；
- (c) 訂定規管任何透過持牌網約車平台預約的其他公共車輛載客服務的事宜；
- (d) 強化針對非法出租或取酬載客的執法機制；及
- (e) 訂定相關事宜。

4. 《條例草案》如獲通過，將自運輸及物流局局長以憲報公告指定的日期起實施。

## 法案委員會

5. 在2025年9月12日的內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會審議《條例草案》。法案委員會的委員名單載於[附錄1](#)。

6. 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4次會議及邀請公眾人士就《條例草案》提交意見書。曾向法案委員會提交意見書的團體/個別人士的名單載於[附錄2](#)。政府當局已就意見書作出綜合回應(立法會CB(3)1367/2025(01)號文件)。

## 法案委員會的商議工作

### 建議的規管框架

7. 政府當局建議的網約車服務的規管制度，要求提供網約車服務的平台、私家車和司機三方均須領牌。任何一方無牌提供網約車服務，即屬犯罪，須負上刑責。法案委員會委員贊成政府當局從提供網約車服務的平台、車輛及司機三方面着手，確保所提供的網約車服務符合法例，以及有關的安全標準和服務質素的規管要求，以保障乘客安全和權益，滿足和

便利市民的出行需要。法案委員會期望在有關規管制度落實後，的士與網約車兩者並存互補，滿足乘客多元化的出行需求之餘，亦為個人化點對點交通服務市場締造一個良性及可持續發展的競爭環境。

## 對網約車平台的規管

### *規管網約車平台(包括聚合平台)事宜*

8. 政府當局建議，任何提供網約車平台服務的電子或電訊平台(包括直接調配車輛和司機的一般平台，以及聚合平台)，均須領有網約車服務牌照。持牌平台必須為在香港註冊的公司，並符合指定的入場門檻，以確保它們具備足夠的營運能力。平台須對旗下車輛和司機進行盡職審查、監察司機的服務質素，並向運輸署提交營運紀錄。如果平台違反法定要求或運輸署日後施加的牌照條件，視乎嚴重程度，運輸署可以施加罰款，亦可以更改、暫時吊銷或取消其牌照。

9. 委員進一步問及網約車平台的入場門檻。政府當局表示，運輸署署長(“署長”)在決定批准或拒絕網約車服務牌照的申請(及續領申請)時，可考慮多個因素，包括申請人經營網約車平台的經驗、財政能力、在香港為經營平台而計劃作出的投資、其公司董事的資格，以及平台擬提供的網約車服務的水準。

10. 有委員關注有關聚合平台的規管。政府當局表示，聚合平台在提供網約車服務的過程中會處理大量個人資料及向夥伴平台收取服務費，因此，當局建議規定聚合平台亦須領有網約車服務牌照。當局會在下一階段透過附屬法例或牌照條件訂定施加於一般平台和聚合平台的具體要求。

### *營運數據*

11. 委員察悉，持有網約車服務牌照的平台(“持牌平台”)須妥善備存營運數據和按要求向監管當局呈交相關資料及紀錄。就此，有委員關注政府當局會否參考內地《網絡安全法》，限制本港平台的營運數據不能流出境外，並建議規定平台所採集的營運數據必須在香港儲存和使用，確保數據安全。

12. 政府當局回應指，政府十分重視數據安全。《條例草案》建議賦權署長可就網約車服務資料的收集、傳送、儲存和提供，以及備存紀錄等事宜向平台施加牌照條件；運輸署亦可根據監管需要要求平台提供營運數據。此外，平台須遵守《個人資料（私隱）條例》（第486章）的規定，確保用戶的個人資料安全。經參考部分國際網約車平台的全球運營模式和考慮到其實際操作情況，當局不打算強制要求平台儲存營運數據的伺服器必須設於香港，但即使伺服器設於香港境外，平台亦必須符合香港相關法例和牌照條件的要求，確保營運數據安全。

### *網約車平台與網約車司機及乘客的關係*

13. 有委員關注，政府當局會否透過立法確立網約車平台與網約車司機之間的僱傭關係，以助第三方（如網約車乘客）在使用網約車服務期間發生意外時有權向有關平台提出申索。委員亦關注網約車平台對於乘客而言，是否僅屬服務中介人。政府當局表示無意透過立法確立網約車平台與網約車司機之間的僱傭關係。當局希望透過監管措施和合約，清晰界定網約車平台與網約車司機雙方之間的責任與權益。當局又指出，《條例草案》訂明網約車平台服務乃指透過電子或電訊平台將服務預約者與服務提供者連繫起來，因此，當局亦會要求網約車平台清楚介定乘客與平台之間的協議、權益等事宜。

14. 有委員建議設立由政府、平台及司機的代表組成的三方協商機制，就佣金收取、派單演算法等事宜提供協商的渠道，保障司機權益。政府當局表示，在擬議規管框架下，網約車車輛司機可向多於一個持牌平台註冊及透過不同持牌平台接收訂單。當局期望透過引入規管制度，可鼓勵更多合資格的平台參與提供網約車服務，促進網約車平台之間的良性競爭，讓市民和司機有更多選擇，並且透過市場力量，將網約車平台向網約車司機收取的佣金維持在合理的水平。

## 網約車平台營運模式

15. 有委員提及內地已發展出不同的網約車平台營運模式，例如網約車平台會為司機提供車輛，而司機以月供方式向網約車平台繳付買車費用。委員詢問當局就不同的網約車平台營運模式有何考量。政府當局回應指，為避免網約車車輛許可證(“車輛許可證”)被用作炒賣，在擬議的規管框架下，只有以個人名義登記的私家車才可申請車輛許可證，日後亦只可由該私家車的登記車主駕駛該輛私家車提供網約車載客服務。當局表示了解不同地方的網約車服務已發展出不同的營運模式，當局會抱持開放態度吸取相關的成功經驗，持續審視網約車服務的發展路向。

## 網約車服務牌照費用

16. 委員詢問網約車服務牌照的費用為何。政府當局表示，當局建議向網約車平台收取牌照申請費、牌照費<sup>1</sup>和延長牌照有效期的費用，而有關費用可高於收回行政成本的水平。

## 對網約車車輛的規管

### 網約車車輛許可證

17. 政府當局建議，所有提供網約車服務的私家車必須領有車輛許可證，並購買合適的第三者風險保險；在申請或每年續領車輛許可證時，車齡須低於12年並符合有關的驗車要求，以確保車輛機件安全。車輛許可證不得轉讓。當局要求網約車車輛在營運時須展示標識；而提供服務的司機必須為該車輛的登記車主，當局表示這個“人車綁定”的安排的目的是避免衍生租賃市場，防止車輛許可證淪為炒賣工具，亦有助加強杜絕“黑工”司機。

### “人車綁定”的安排

18. 委員普遍支持擬議“人車綁定”的安排，惟有個別議員認為有關規定過於嚴厲，不利釋放私家車的閒置運力，

---

<sup>1</sup> 當局建議持牌平台牌照費可根據其營運規模釐定，相關因素包括但不限於持牌平台旗下的車輛數目、車程數目。

建議准許每輛網約車車輛可登記多於1名合資格司機，以在不同時段透過共享模式提升網約車車輛使用率，增加營運靈活性。亦有委員建議當局容許登記車主的直系親屬使用其網約車車輛提供網約車載客服務。

19. 政府當局回應指，放寬網約車綁定範圍可能會衍生司機辨識、監管、保險費釐定等問題。因此，當局現階段傾向維持以個人名義車主為基礎及起步點，以確保規管制度可穩妥落實。

20. 委員進一步詢問，網約車乘客日後如何確認駕駛的司機是否該網約車的登記車主。政府當局表示，網約車平台有責任確保提供網約車載客服務的司機是其駕駛的網約車車輛的登記車主，違反有關規定屬犯罪，須負上刑責。

21. 就如何杜絕非登記車主使用領有車輛許可證的私家車提供網約車載客服務，有委員建議當局要求持牌平台確保旗下的車輛必須使用人臉識別技術，或當乘客預約服務時，向乘客提供有關車輛司機照片的資料，以助其確認司機身份。政府當局回應指，據悉現時提供網約車服務的平台公司已使用人臉識別技術協助管理其服務，當局歡迎日後持牌平台運用科技(包括人臉識別技術)，協助其履行盡職審查。

#### *車輛許可證數量及分派方法*

22. 政府當局表示，政府認為需要對網約車數量實施總量控制，以推進個人化點對點交通服務有序發展。委員就此課題表達不同意見。部分委員認為車輛許可證的發放應穩健，避免過度發牌導致交通擠塞。另有委員認為當局除限制車輛許可證總數外，亦應限制網約車的營運時間，例如的士一般在晚間生意較差，假如容許大量網約車在晚間營運，的士晚上的生意額跌幅會更大。另一方面，個別委員認為政府當局不需就車輛許可證數目設限，而是只需透過平台控制接單數目，便既能避免影響道路交通，亦能夠確保在任何時段均有足夠網約車提供服務。

23. 政府當局表示，考慮到社會各界對車輛許可證數量意見紛紜，政府現階段會先透過《條例草案》確立規管框架，

凝聚共識，然後在2026年上半年向立法會提交附屬法例建議時處理有關網約車數量的具體規管安排。當局表示在作決定時會考慮及平衡多項因素，包括市民的乘車需求和體驗、道路網絡的承受能力、公共交通系統的生態，以及整體個人化點對點交通服務行業的健康和可持續發展。

24. 鑒於車輛許可證的總數有限，有委員認為屬社會寶貴資源，並關注日後若發現有獲發車輛許可證的車輛只營運很少時數，當局會如何規管。政府當局回應指，局方已就網約車司機制訂入場門檻，司機須投入一定成本，包括購買保險、通過相關考核，因此相信出現上述情況機會不大。此外，由於網約車平台須建立營運數據的資料庫，以掌握網約車車輛的上線率及接單數量，而署長亦有權要求平台提供有關數據，因此，署長可作出監管，並且在審理車輛許可證的續牌申請時，可考慮相關數據。

25. 《條例草案》授權署長可採用適當的分派方法決定車輛許可證的申請，就此，有委員建議現有全職網約車司機應優先獲得編配。政府當局表示，當局會就車輛許可證的分派方法繼續聆聽業界意見，以在下一階段的附屬法例工作中敲定具體細節。

### *網約車車輛的標識*

26. 委員察悉，《條例草案》訂明網約車車輛在提供網約車載客服務期間，必須在附屬法例通過後所指定的位置(例如車輛前方的擋風玻璃上)展示指定的標識，以加強對乘客安全的保障。至於如何能識別一架已展示指定標識的私家車是否正在提供網約車載客服務，當局表示可在附屬法例進一步細化網約車標識的樣式、張貼位置及如何區分營運中的網約車，以便公眾識別。

27. 為方便市民辨識其所預約的網約車是否領有車輛許可證，有委員建議，運輸署可將所有已領有車輛許可證車輛的車牌號碼上載於署方網頁，供公眾查閱。政府當局回應指，《條例草案》規定網約車服務持牌人須對透過其網約車平台提供網約車載客服務的車輛及司機作盡職審查，確保他們屬網約車車輛及領有合適的網約車車輛駕駛許可證(“駕駛

許可證”)。就委員的提議，當局承諾會在運輸署的網頁提供有關資料，以增加資料的透明度及便利市民。

### 車齡要求

28. 《條例草案》訂明，網約車車輛在每次申請車輛許可證(或申請續期)時的車齡須低於12年。有委員表示，7年或以上車齡的二手私家車一般售價便宜，若能運作多5年至12年，有關的成本計算起來便會遠低於現時市面上的士車輛成本價。有委員關注上述成本的差異會引發大量的士司機轉行提供網約車服務，加劇的士司機短缺問題。有關委員認為現時將網約車車齡上限定於12年過於寬鬆，建議將網約車車齡上限要求降至5年或7年。

29. 當局表示，目前建議的車齡上限是平衡了安全與供應的考慮，並參考了內地和海外不同地區的相關要求，亦與政府早前建議<sup>2</sup>的政策考慮一致，即是在安全為本的前設下，增加彈性，讓更多有意參與提供網約車服務的私家車可符合申請資格。就此，易志明議員表示會考慮就降低網約車車齡上限要求提出修正案。

### 驗車標準及其他

30. 有委員關注網約車車輛的驗車標準如何。政府當局回應指，考慮到網約車會作取酬載客的商業用途，當局擬規定網約車須在營運期間每年通過車輛檢查，確保機件可靠以及宜於道路上使用，以保障乘客的安全和利益。

31. 有委員關注當局會否規定網約車必須安裝全球導航衛星系統、車廂攝錄機等裝置。政府當局回應指，因為營運需要，現時大部分網約車平台已要求網約車車廂內需安裝全球導航衛星系統等裝置。當局認為透過網約車平台施加這項要求是合適的做法。日後如有需要，當局亦會因應情況，在有需要時考慮在附屬法例訂定相關要求。

---

<sup>2</sup> 政府早前考慮規定在申請車輛許可證時，有關私家車的車齡須低於7年，而許可證最多可獲續期5年。換言之，如某私家車在申請車輛許可證當日的車齡低於7年，並獲發車輛許可證和獲准續期5年，有關私家車最多可營運至12年車齡。



## 對網約車司機的規管

### 網約車車輛駕駛許可證

32. 政府當局建議，所有駕駛網約車車輛的司機必須持有駕駛許可證，並符合指定的條件及完成相關考核。駕駛許可證不得轉讓。申請人須年滿21歲、持有香港永久性居民身分證、<sup>3</sup>持有私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少一年、申請日期前5年內無嚴重交通定罪記錄、在申請日期前的指定限期內通過指定測驗和完成職前課程等。持駕駛許可證的司機和車輛許可證的車輛所提供的網約車載客服務，必須透過持牌平台預約。

33. 政府當局亦建議讓已持有的士駕駛執照的人士無須另行通過網約車車輛駕駛測驗或職前課程，若符合其他有關條件，便可向運輸署申請取得駕駛許可證，當局相信有關措施可助增加的士司機的就業選擇。

### 相關考核

34. 此外，為了便利更多新人加入點對點交通服務行業，壯大司機供應，當局建議將來申請的士及駕駛許可證的人士可參與同一個筆試。而在引入網約車規管制度和統一筆試前，運輸署剛已就現行的士筆試完成全面檢討，並將於今年11月實施經優化的筆試，加入與提升的士服務質素相關的新措施(例如記分制)的試題，同時回應社會訴求，大幅減少和簡化有關地方和路線的試題，以便讓的士筆試與時並進，更為簡化，而且切合業界運作需要，回應的士業界多年來的訴求。

35. 委員贊成整合的士與網約車駕駛資格考試，讓將來有意申請這兩類駕駛執照或許可證的人士均只須通過同一套經優化的筆試，相信有關措施可有助改善司機短缺以及老化的情況，繼而推動點對點交通服務行業持續發展。

---

<sup>3</sup> 任何人如持有身分證，並且不受任何逗留條件(不包括《入境條例》(第115章)第2(1)條所界定的逗留期限)所規限，亦可申請駕駛許可證。當局表示，這與現時申請商用車(例如的士、公共小巴、公共巴士)駕駛執照的規定一致。

## 體格檢驗證明要求

36. 有委員關注對申請駕駛許可證人士所施加的體格檢驗證明要求為何。政府當局表示早前已進行檢討，建議提高商用車輛司機提交體格證明的要求，包括將年齡門檻由70歲調整為65歲等，並縮短其駕駛執照有效期至1年。當局會盡快將有關法例修訂建議提交立法會。屆時適用於商用車輛司機的體格要求規定，亦將同樣適用於網約車車輛司機。

## 商業登記及抵押/信託事宜

37. 委員詢問網約車司機是否需要辦理商業登記，並認為此規定可確保網約車司機需要報稅及承擔繳付稅款的責任。有委員認為，無論司機是否需要辦理商業登記，當局亦應處理如何讓網約車司機履行報稅及繳稅責任，以維護稅收制度的公平性。

38. 政府當局解釋，根據《條例草案》，網約車服務包括網約車平台服務與網約車載客服務。網約車平台服務負責接受預約及將乘客與提供網約車載客服務的人連繫，載客服務則是由網約車及網約車司機(即車主)負責提供。《條例草案》規定網約車服務持牌人必須是香港註冊的公司，即需要領有商業登記證。至於載客服務，由於基於“人車綁定”的安排，網約車車主不能將其車輛出租賺取收入。政府當局指出，《條例草案》並沒有改變現時自僱人士商業登記的制度，並同意網約車司機作為自僱人士賺取收入，理應需要報稅，政府當局會循現有商業登記和稅務制度的原則，結合網約車服務的特點，研究通過商業登記或其他合適的方式，讓網約車司機履行報稅及繳稅責任。

39. 有委員詢問政府當局如何防止網約車司機通過抵押或信託規避其因提供網約車服務而引致的責任。政府當局表示，《條例草案》訂明，車輛許可證或駕駛許可證不得轉讓，即使車主購買車輛時已向銀行申請按揭，車主仍會是車輛的登記人，以及受到許可證條件規管。基於“人車綁定”的規定，信託安排無法改變車輛登記人與實際運營責任的綁定關係，登記車主仍須就其提供網約車服務引致的問題負責。

## 的士司機違例記分制度

40. 有委員關注，現時法例訂明的的士司機違例記分制度（“記分制”）日後會否亦適用於網約車司機。政府當局表示，記分制重點針對的士較常見的罪行，例如濫收車資、兜路等。由於網約車平台會預先與乘客協定車費和路程，因此相對而言，網約車出現濫收車資或兜路的機會會大大減少，當局目前認為記分制並不需要施加於網約車司機。

## 保險安排

41. 《條例草案》訂明網約車車輛必須有符合《汽車保險(第三者風險)條例》(第272章)所規定及有效的第三者風險保險單或保證單。有委員認為，由於部分網約車司機屬兼職性質，建議保險公司針對網約車推出較有彈性的保險產品，例如容許網約車在載客時才購買該行程的保險。委員亦要求網約車平台開放服務時間、行駛里數等數據，供保險公司評估風險，以確保保費合理。

42. 政府當局表示，會繼續與保險業監管局及香港保險業聯會密切商討網約車購買保險的事宜，期望為網約車提供合適的保險產品。政府當局亦會推動網約車平台開放營運數據，以助保險業界釐定保費。

## 網約車車費規管

43. 有委員認為若日後網約車服務開始營運後，有網約車收取低於的士收費水平，或網約車平台透過提供乘客補貼進行大幅減價以搶佔市場，而由於的士車費受政府規管，則將會對的士行業造成不公平競爭，因此建議當局對網約車車費施加規管，或訂立網約車收費下限。

44. 政府當局表示，由於的士提供在街上即時截車的服務，故須訂定法定車資以避免產生爭拗。而網約車司機則可透過網約車平台與乘客於行程開始前先協定價錢，讓乘客知悉收費安排。政府傾向利用市場力量和科技平台的透明定價機制，而非實施法定收費，以保持網約車收費靈活性。另一方面，政府亦會保留規管定價的權力，在有需要的情況

下，可規管收費安排。例如，當市場上出現惡性競爭，甚至一些割喉式減價的情況，並對行業的良性競爭和健康發展造成嚴重影響時，政府可考慮是否需要規管車費的安排。

### 對的士行業的影響

45. 有委員表示，隨着科技進步和出行模式改變，使用網約車日趨普遍，因此社會各界(包括的士業界)亦明白政府有必要早日規管網約車服務，以保障乘客安全和權益。惟委員關注在有關規管制度下，政府當局除要顧及滿足乘客多元化的出行需求外，亦會否致力達致的士與網約車兩者並存互補、公平競爭，從而為個人點對點交通服務市場，締造一個良性及可持續發展的競爭環境。有委員表示，政府當局應尤其針對網約車車齡要求及網約車車費規管兩方面(見上文第28至29及43至44段)，檢視相關政策能否符合確保公平競爭的原則。

46. 政府當局表示，政府引入規管網約車制度的願景，是達致的士、網約車、市民多方共贏。當局強調，的士與網約車絕對不是零和博弈。一方面，的士獨特和固有的營運優勢將維持不變(包括既可直接在街上接載截車的乘客，亦可透過網約渠道接受乘客訂單、可使用各區的的士站，以及可在指定限制區上落客)，另一方面，網約車可透過共享經濟的模式釋放閒置運力，為市民提供更多元的選擇。當局承諾在制定各項技術細節時，會將“促進的士與網約車共存互補”作為重要考慮因素，切實考慮的士業界的實際困難。

### 透過附屬法例處理其他技術細節

47. 政府當局進一步建議，現階段先向立法會提交相關的《條例草案》，就社會上和立法會已確立共識的原則性事宜訂定規管框架及條文。至於其他技術細節(例如網約車車輛許可證數量、牌證費用水平)，當局會和各持分者聚焦討論磋商，並將其適當地納入於2026年上半年向立法會提交的附屬法例或牌證條件當中。

48. 法案委員會支持政府先向立法會提交主體法例修訂以訂明原則性事宜，並在下階段透過附屬法例或牌證條件處理其他技術細節，以期盡快落實網約車服務的規管。

## 更有效打擊非法出租或取酬載客活動以保障乘客和合法合規的點對點交通服務

---

49. 政府當局表示，雖然引入網約車規管制度有助大幅提升對乘客的保障，但考慮到可能仍有少數不法分子以私家車非法取酬載客，政府當局建議加強措施打擊這些非法出租或取酬載客活動，整體強化對合法合規個人化點對點交通服務和乘客的保障。為更有效打擊上述非法出租或取酬載客活動，政府當局建議加強在司機被定罪後取消其駕駛資格的罰則，並強化在未能識辨司機的情況下扣押車輛及暫時吊銷相關車輛牌照的安排。

### *加強在司機被定罪後取消其駕駛資格的罰則*

50. 現時第374章第69條規定若任何人被判與駕駛汽車相關的罪行罪名成立(包括非法出租或取酬載客)，法庭可取消該人的駕駛資格為期一段其認為適當的期間，但是現行法例沒有訂明相關取消駕駛資格的確切或最短期限。為了更有效打擊非法出租或取酬載客活動，《條例草案》訂明若任何人被判非法出租或取酬載客的罪行罪名成立，除非法庭因特別理由而認為適合另作命令，其駕駛執照的資格須被取消不少於12個月及不多於3年。委員對此建議並無異議。

### *強化有關扣押車輛及暫時吊銷相關車輛牌照的安排*

51. 現時，當車主收到警務處根據第374章第63條發出的“要求提供司機個人詳情通知書”，要求車主提供可能涉及第374章所訂罪行(其中包括有關非法出租或取酬載客)或交通意外的車輛的司機資料時，車主須在第374章訂明的期限前向警務人員提供相關資料。政府當局表示，留意到有部分涉事車主拒絕提供司機資料，以致當局因未能確認涉事司機的身份而無法提出檢控。有委員亦表達同樣關注，要求政府當局堵塞有關漏洞。經法案委員會同意，政府當局提出擬議修正案，強化有關扣押車輛及暫時吊銷相關車輛牌照的安排。

52. 政府當局建議在第374章加入擬議新訂第9C部，在相關車輛涉嫌干犯非法出租或取酬載客的罪行時，即使基於各種原因未能識辨涉事司機故未能向該司機就違反第374章第52(3)(a)條的罪行(“指明罪行”)提出檢控，仍可按擬議新訂

法定程序暫時吊銷涉事車輛的車輛牌照及將車輛移交署長保管，為期6個月(“擬議機制”)。當局表示上述建議旨在強化暫時吊銷相關車輛牌照的安排，以更有效打擊非法出租或取酬載客活動，保障乘客和合法合規的個人化點對點交通服務。擬議機制的要點說明載於[附錄3](#)。

53. 委員察悉，就政府當局提出的修正案中，根據第374章擬議新訂的第9C部第88S(3)條，<sup>4</sup>在發出“要求提供司機個人詳情通知書”60日後，如警務處處長(“處長”)有合理因由相信車輛涉及指明罪行，即使無法辨認司機作刑事檢控，處長仍可向署長發出通知書，啟動扣押車輛程序。委員及法案委員會法律顧問(“法律顧問”)均關注到，何種情況可構成新加入的第88S(3)(c)條所提述的“合理因由”；以及該條文會否侵犯受到《基本法》及《香港人權法案條例》(“《人權法案》”)保障的某些權利。<sup>5</sup>有委員建議當局提供工作指引以確保處長行使相關權力時達致公平公正。

54. 政府當局表示，根據第374章擬議新訂第9C部第88S條，處長啟動擬議機制的其中一個條件是，在自向車主送達根據第374章第63條要求其提供涉事司機資料的通知書當日起計的60日期間屆滿後，處長有合理因由相信，無法識辨涉事司機以針對指明罪行而對其提出刑事檢控。

---

<sup>4</sup> “88S.警務處處長向署長發出通知書

...

(3) 有關情況是 ——

- (a) 有人涉嫌在本部開始實施的日期或在該日期之後的日期，以及在某特定時間及地點，干犯關乎某汽車的指明罪行(涉嫌罪行)；
- (b) 已有一項要求，根據第63(2)(a)條針對涉嫌罪行而向該汽車的登記車主作出；及
- (c) 在自根據第63A(1)或(3)條向該登記車主送達關於該項要求的通知書當日起計的60日期間屆滿後，警務處處長有合理因由相信，無法識辨該汽車於涉嫌罪行的關鍵時間的司機以針對涉嫌罪行而對其提起刑事法律程序(不論是否因為該登記車主沒有遵從該項要求)。”

<sup>5</sup> 例如接受公正公開審問的權利(《人權法案》第十條及《基本法》第八十七條)及任何人在未經確定有罪之前應被假定為無罪的權利(《人權法案》第十一條)。

55. 當局表示，警務處會致力循刑事方向調查案件，識辨涉案司機以提出刑事檢控。警務人員會根據案件性質及其調查和執法經驗，採用不同方式蒐證，包括按上述第63條要求車主提供司機資料、調查相關影像及考慮目擊者口供。因此，第374章擬議新訂第88S(3)(c)條所指的合理因由，須由警務處按具體個案的事實及情節而作出評估。因應委員的意見及提議，當局承諾警務處會就擬議機制(包括按第374章擬議新訂第88S條可啟動機制的情況)與運輸署保持緊密溝通，訂立清晰的工作指引。

56. 當局解釋，擬議機制是一個在未能檢控涉事司機的情況下、針對涉事車輛的程序。在設計有關機制時，當局參考了《進出口條例》(第60章)下針對物品的沒收機制。雖然暫時吊銷車輛牌照與扣押車輛，並不等於沒收物品，但無論是擬議機制或上述第60章的沒收機制，均是針對涉嫌違例的情況(而非有人已在相關條例下被定罪的情況)，而兩者同樣涉及物品被予以扣押或沒收，因此可作參考。

57. 當局進一步解釋，根據第60章第27(1)條，被海關檢取的物品、船隻或車輛均可予以沒收，不論是否有人就相關違例行為被定罪。根據終審法院案例黃瀚笙訴香港特別行政區 (2009)12 HKCFAR 877，法院裁定沒收物品的法律程序屬民事而非刑事性質，而舉證標準須採用“相對可能性衡量”。擬議機制同樣屬民事而非刑事性質，並不涉及《人權法案》第10和11條及《基本法》第87條所指的受刑事控告時接受公正公開審問的權利和所保障的受刑事控告之人假定無罪權利。

58. 當局表示，為了確保程序公義及保障車主的權益，在擬議機制下，處長可在滿足第374章擬議新訂第88S(3)條清晰臚列的情況下，按具體個案的事實及情節作出評估，決定是否根據第374章擬議新訂第88S(1)條向署長發出通知書以啟動機制，而車主在收到署長指示暫時吊銷車輛牌照和移交汽車的通知書後，亦可按第374章擬議新訂第88T(5)條，向署長就通知書上的指示提出反對。當車主提出反對，該指示即告失效，署長在收到有關反對書後，須根據第374章擬議新訂第88V(2)條盡快向處長提供有關通知書的副本及該反對書的副本，處長可按第374章擬議新訂第88X(1)條向裁判官提出申請，尋求暫時吊銷車輛牌照的命令。車主可按第374章擬議

新訂第88Z(3)條向裁判官作出口頭或書面申述，提出因何理由裁判官不應作出暫時吊銷車輛牌照的命令，而裁判官處理有關申請的考慮要素亦已在第374章擬議新訂第88ZA條下清晰列出。當局認為，擬議機制容許車主反對署長決定以致使相關事宜須由裁判官經聆訊後裁決，而且車主在聆訊之前和/或出席聆訊時有作出申述的機會，已保障車主在《人權法案》第10條規定的受獨立無私之法定管轄法庭公平聆訊的權利。

59. 另外，有委員關注，若有車主因涉嫌進行非法出租或取酬載客活動後被調查或檢控，當局如何防止有關車主利用運輸署未趕及吊銷其車輛牌照，透過盡快出售有關車輛以規避法律責任。

60. 政府當局表示，現時運輸署會備存車輛涉嫌罪行的紀錄，當轉讓車輛時，買家(新登記車主)可以向運輸署申請無違例記錄證明書(“證明書”)，證明有關車輛是否曾涉及證明書上列明的罪行。第374章擬議新訂第88ZL條，旨在將有關機制延伸至在擬議機制下車輛涉及非法載客取酬的罪行。若證明書顯示有關車輛曾涉及指明罪行而買家仍然購買該車輛，則買家需承擔有關車輛日後可能會被扣押的風險。相反，若新車主在辦理過戶時，持有有效的證明書顯示有關車輛未被指控曾犯有證明書上所列罪行，則即使在過戶後該車輛被指控之前曾犯有該等罪行，已過戶至新車主名下的涉事車輛亦無需被暫時吊銷車輛牌照及移交運輸署保管。

61. 政府當局補充，證明書有效期為由發出時起計72小時，為避免車主在運輸署還未記錄相關調查或檢控前出售涉事車輛以逃避責任，警務處在進行調查時，會盡快通知運輸署以作紀錄。

62. 委員普遍支持上述為強化扣押車輛及暫時吊銷車輛牌照的擬議機制，認為有關措施能提高針對非法出租或取酬載客活動的阻嚇力，從而更好保障使用個人化點對點交通服務的市民的利益，亦保障合法合規運作的點對點服務提供者。

63. 委員察悉，第374章擬議新訂第88ZE(1)條訂明，在任何對某汽車作出第374章擬議新訂第88ZA條命令的裁定成為終局裁定之後，署長須將一份連同該項命令的文本的通知書，



送達予該汽車的登記車主。有委員認為可以在條文中就通知書的送達訂定14天的期限，使有關安排更為清晰。

64. 當局解釋，有關條文參照現時第374章第93(3)條的寫法，而第374章第93(3)條並無另外訂明送達通知書的期限。儘管如此，當局接納委員的意見，同意修改第374章擬議新訂第88ZE(1)條，訂明如任何對某汽車作出第88ZA條命令的裁定，成為終局裁定，則署長須在該項裁定成為終局裁定當日後的14日內，將一份連同該項命令的文本的通知書，送達予該汽車的登記車主。

65. 當局表示，第374章擬議新訂第9C部下的機制與刑事檢控有機會雙軌並行，為確保新車主不會因同一宗“白牌車”活動而面臨雙重刑罰，當局建議，如果車主是首次定罪，現行機制(即第90至96條)將不適用，因為車主已根據第374章擬議新訂第9C部被吊銷車輛牌照6個月。但若屬再次定罪，署長或交通審裁處在執行現行機制(即第374章第10部第93條)時，所執行的吊銷期(應為12個月)須扣減已在第374章第9C部下發生的6個月。法律顧問留意到就首次定罪而言，第374章擬議新訂第102AA(2)條的草擬方式有一個前設，就是現行第374章第10部及擬議新訂第9C部，兩者針對初次犯罪的車輛牌照吊銷期為一致。法律顧問請政府當局澄清，假若行政長官會同行政會議根據第374章擬議新訂第88ZF(2)修訂第374章擬議新訂第9C部就首次定罪的車輛牌照吊銷期，會否相應修訂現行第10部就首次定罪的吊銷期。當局確認，屆時會一併考慮擬議機制下與現行機制下的吊銷期，務求兩者保持一致。

#### 政府當局就《條例草案》個別條文提出的修正案

66. 經考慮委員的意見，當局建議就《條例草案》提出修正案，將第374章擬議新訂的第55P(1)(a)條和第55P(1)(b)條之間的連接詞由“及”改為“或”。經建議的修訂後，如署長經考慮公職人員根據第374章擬議新訂的第55N(2)條作出的匯報後，信納有第55N(1)(a)、(b)或(c)條所列的事宜，署長可根據第55O(1)條施加罰款、根據第55P(1)(a)及(2)條更改、暫時吊銷或取消網約車服務牌照，或同時施加罰款並更改、暫時吊銷或取消網約車服務牌照。另外，如網約車服務持牌人沒有全數繳付署長根據第55O(1)條向其施加的罰款，署長亦可根據

第55P(1)(b)及(2)條更改、暫時吊銷或取消網約車服務牌照。當局表示，經修訂的條文可給予署長較大彈性，因應具體的違規情況向網約車服務持牌人施加適當的懲處。

67. 此外，委員察悉，根據《條例草案》第374章擬議新訂第55Z(1)條，署長如信納有(a)至(e)段指明的情況，可按第55Z(2)條取消或暫時吊銷駕駛許可證，或更改駕駛許可證的有效期或條件，然而第374章擬議新訂第55Z(4)條指署長的有關決定將自第374章擬議新訂第55Z(3)條所述的書面通知發出當日起計的21日期間屆滿翌日生效。委員關注當局會否重新考慮上述擬議安排，以達致有關人士一旦被取消其駕駛執照或駕駛的士的資格，其駕駛許可證亦應同時被取消。

68. 經考慮委員的意見，當局建議就《條例草案》提出修正案，在第374章擬議新訂的第55Z(1)條中，刪去第(b)及(c)段，並在第374章擬議新訂的第6A部、第5分部、第2次分部中，加入第374章擬議新訂第55ZAA條，訂明：

- (a) 如某名駕駛許可證持有人的私家車或輕型貨車正式駕駛執照已被取消，有關的駕駛許可證即予取消；及
- (b) 如某名駕駛許可證持有人根據第374章或《的士司機違例記分條例》(第647章)被取消駕駛的士資格，為期一段期間，則有關的駕駛許可證須在該段期間暫時吊銷。

69. 當局表示，經上述建議的修訂後，如某人被取消其私家車或輕型貨車的正式駕駛執照或被取消駕駛的士資格一段期間，則其所領有的駕駛許可證亦會被取消或暫時吊銷(視屬何情況而定)，而無須待21天後才生效。

### **法案委員會法律顧問就《條例草案》及政府當局的修正案提出的查詢和政府當局的回應**

70. 法律顧問曾就《條例草案》及政府當局提出的修正案向政府當局提出書面查詢，有關的函件載於立法會 [CB\(3\)1323/2025\(01\)](#) 及 [CB\(3\)1346/2025\(01\)](#) 號文件。

當局已就該等查詢作出回覆，當局的回覆載於立法會 [CB\(3\)1346/2025\(02\)](#) 及 [CB\(3\)1365/2025\(02\)](#) 號文件。委員察悉上述文件的內容。

71. 法律顧問的函件曾就《條例草案》多項事宜向政府當局查詢，政府當局曾於會議上作概括回應，其後亦提交上述的詳細書面回應。法律顧問的查詢包括：

- (a) 第374章擬議新訂第55N條旨在訂明署長可委任公職人員進行研訊。是否須就進行研訊的程序，訂定條文(例如就訂定的研訊時間及地點送達通知的規定)；
- (b) 第374章擬議新訂第55J條沒有規定須在網約車服務牌照內指明某些基本資料，亦沒有在第374章擬議新訂第55U及55Y條所指的車輛許可證及駕駛許可證內指明某些基本資料(例如有效期、許可證號碼)。是否會在上述牌照/許可證內加入作識別用途的基本資料；
- (c) 根據第374章擬議新訂第55M(2)條，署長可發出書面通知，述明其作出指示的決定。該通知會否指明該決定的生效日期；若會，是否應在《條例草案》指明為一項規定；及
- (d) 根據第374章擬議新訂第55K(1)(a)條，網約車服務持牌人有責任“確保適當且具效率的網約車服務予以維持，達到令署長滿意的程度”。在維持“適當且具效率的網約車服務，達到令署長滿意的程度”的擬議規定下，持牌人的責任所涵蓋的範圍為何。

72. 政府當局就上述問題分別作出以下回應：

- (a) 當局計劃在下一階段向立法會提交的附屬法例中訂定研訊的程序的相關條文；

- (b) 當局會透過附屬法例訂明須在網約車服務牌照、車輛許可證，以及駕駛許可證內指明的基本資料；
- (c) 就指明決定的生效日期的相關規定，當局計劃在附屬法例中訂明；及
- (d) 擬議新訂第55K(2)條說明了署長在決定網約車服務持牌人有否維持適當且具效率的網約車服務時可顧及的事宜(例如有關持牌人有否按照法律條文、牌照條件，以及署長發出的指示確保服務質素)。當局日後在發出網約車服務牌照時，亦會在牌照條件內訂明具體的營運要求。

## **《條例草案》恢復二讀辯論**

73. 法案委員會已完成《條例草案》的審議工作。政府當局表示擬於2025年10月15日的立法會會議上恢復《條例草案》的二讀辯論。法案委員會對此並無異議。

## **修正案**

74. 對於上文第51-52、63-64及66-69段所述由政府當局提出的擬議修正案，委員並無異議。

75. 法案委員會不會就《條例草案》提出任何修正案。

## **諮詢內務委員會**

76. 法案委員會已於2025年9月26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  
2025年10月8日

**《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)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  
陳恒鑌議員, BBS, JP  
廖長江議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
陸頌雄議員, JP  
江玉歡議員  
李世榮議員, MH, JP  
陳沛良議員  
陳祖恒議員  
陳紹雄議員, BBS, JP  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
管浩鳴議員, SBS, JP  
黎棟國議員, GBS, IDSM, JP  
何敬康議員

(合共：15位委員)

**秘書** 麥麗嫻女士

**法律顧問** 鄭朗晞先生

**《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》委員會**  
**Bills Committee on Road Traffic (Amendment)**  
**(Ride-hailing Service) Bill 2025**

**曾向法案委員會提交意見書的團體/個別人士名單**  
**List of organizations/individuals which/who have**  
**provided submissions to the Bills Committee**

名稱	Name
1. 滴滴(香港)科技有限公司	DiDi(HK) Science and Technology Limited
2. 香港的士業議會	Hong Kong Taxi Council
3. 自由黨	Liberal Party
4. 汽車交通運輸業總工會	Motor Transport Workers General Union
5. 新界的士營運協會	NT Taxi Operations Union
6. 公共運輸研究組	Public Transport Research Team
7. 香港公共交通智庫	Public Transport Think Tank of Hong Kong
8. 順豐車行投資管理有限公司	Shun Fung Motors Investment Management Company Limited
9. 的士車行車主協會有限公司	Taxi Dealers & Owners Association Limited

名稱	Name
10. 香港運輸物流業工會聯會	The Federation of Hong Kong Transportation and Logistics Industry Unions
11. 香港的士小巴商總會	The Hong Kong Taxi & Public Light Bus Association Ltd.
12. Uber香港團隊	Uber HK team
13. Benny CHAN	Benny CHAN
14. Jacky CHAN	Jacky CHAN
15. Mr John CHAN	Mr John CHAN
16. Ken CHAN	Ken CHAN
17. Sean CHAN	Sean CHAN
18. Ms Tiffany CHAU	Ms Tiffany CHAU
19. 周啟文先生	Mr CHAW Kai-man
20. Mr Brian CHOI	Mr Brian CHOI
21. FONG Tsz-kit	FONG Tsz-kit
22. Wally HO	Wally HO
23. Jerry HUI	Jerry HUI
24. Kevin KWAN	Kevin KWAN
25. Ms KWAN Li-chu	Ms KWAN Li-chu

名稱	Name
26. 林修齊	LAM Sau-chai
27. Mr Gavin LAU	Mr Gavin LAU
28. Mr LEE	Mr LEE
29. Mr Eric LEE	Mr Eric LEE
30. Myran LI	Myran LI
31. 廖東強	George LIU
32. LSK	LSK
33. LUI Wai-chung	LUI Wai-chung
34. Arjun NAIR	Arjun NAIR
35. Sally NG	Sally NG
36. Tony NGAI	Tony NGAI
37. 蘇淑娟女士	Ms Natalie SO
38. Stephen TANG	Stephen TANG
39. Anthony TSANG	Anthony TSANG
40. Eugene WONG	Eugene WONG
41. Kevin WONG	Kevin WONG
42. 余銘基先生	Mr YU Ming-kei



名稱	Name
43. YU Tsz-lam	YU Tsz-lam
44. Prof ZHOU Wen	Prof ZHOU Wen
45. 朱岸南先生	朱岸南先生
46. 黃永祥	黃永祥
47. 一名公眾人士	a member of the public

## 《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》

### **扣押車輛及暫時吊銷車輛牌照的要點**

雖然引入網約車規管制度有助大幅提升對乘客的保障，但考慮到可能仍有少數不法分子以私家車非法取酬載客，政府當局建議加強措施打擊“白牌車”，整體強化對合法合規個人化點對點交通服務和乘客的保障。當局建議強化扣押車輛及暫時吊銷車輛牌照的安排，即使未能識辨涉事司機以作出刑事檢控，仍有機制可扣押涉嫌干犯非法取酬載客的車輛。

2. 現時的《道路交通條例》(第374章)已有扣押車輛機制存在。當有人涉嫌非法出租或取酬載客時，警務處接報後會進行蒐證(包括要求車主提供司機資料以辨認涉案司機)，並會在有足夠證據的情況下提出刑事檢控。當司機經司法程序被裁定罪成，運輸署署長會啟動程序，暫時吊銷涉事車輛的車輛牌照，而車輛須移交運輸署保管(簡稱“扣押車輛”)。吊銷期首次定罪為6個月，再次定罪為12個月。

3. 為加強打擊“白牌車”，並處理有車主拒絕提供司機資料，令司機規避檢控、車輛免受扣押的情況，當局建議將現行機制延伸至定罪之前。由於這會直接影響車主對車輛的使用，所以具有阻嚇力，可有效地遏止非法出租或取酬載客。具體而言：

- (a) 當出現非法出租或取酬載客活動時，警務處會辨認涉案司機，包括根據第374章第63條向車主發出“要求提供司機個人詳情通知書”。當局建議，在發出上述通知書60日後，<sup>1</sup>如警務處處長有合理因由相信車輛涉及第374章第52(3)(a)條的罪行，但無法辨認司機作刑事檢控，則警務處

---

<sup>1</sup> 當局表示，在發出上述通知書60日後才啟動機制，是因為要給予警務處時間在接報後蒐證(包括要求車主提供司機資料、與證人落口供、收集環境証供)，爭取能辨認涉案司機作刑事檢控。

處長可向運輸署署長發出通知書，啓動扣押車輛程序；

- (b) 當運輸署署長接獲警務處處長的通知書，運輸署署長須向車主發出暫時吊銷車輛牌照及扣押車輛通知書，要求車主在指明日期及時間將車輛移交運輸署署長保管。該通知書會訂明車主可在30日內向運輸署署長提出反對，以保障車主的合法權益；<sup>2</sup>
- (c) 如車主在30日內沒有提出反對，則運輸署署長須在指明日期開始吊銷車輛牌照及扣押車輛，吊銷期為6個月。建議吊銷期與現行機制下首次定罪的吊銷期一致，並可由行政長官會同行政會議修訂；
- (d) 如車主在30日內提出反對，則運輸署署長會通知警務處處長，由警務處處長在30日內向裁判官提出申請，尋求法庭的命令以暫時吊銷車輛牌照；
- (e) 裁判官收到警務處處長申請時，會邀請車主向法院提出因何理由不應暫時吊銷車輛牌照，車主可選擇作書面申述或出席聆訊。這個步驟保障車主能在司法機構面前，作出申述。參考《進出口條例》(第60章)聲請人反對海關沒收申請的做法，法庭會採用民事舉證準則。而在考慮應否作出有關命令時，裁判官的考慮要點如下：
  - 是否信納有關車輛涉及所指的非法出租或取酬載客活動；
  - 是否信納車主沒有提出因何理由法庭不應作出命令；及

---

<sup>2</sup> 為確保有關機制的效率和確定性，運輸署必須在涉嫌非法出租或取酬載客罪行發生的6個月內送達有關通知書。

- 法庭認為對該車輛作出命令是適當的。
- (f) 當裁判官作出命令後，運輸署署長須向車主發出通知書，通知車主其車輛牌照何時會被吊銷，以及車主須於何時將車輛移交運輸署署長保管。

XXXXXXXX