

2025年7月18日

討論文件

立法會交通事務委員會  
規管網絡預約出租汽車服務的立法建議

目的

香港擁有發達而高效的公共交通系統，政府亦一直提倡和推動各公共交通營辦商和服務提供者善用科技，提升服務質素。近年，透過網絡預約個人化點對點交通服務的出行模式在世界各地日漸普遍，香港作為國際大城市，情況亦不例外。特區政府銳意改革個人化點對點交通服務，引入清晰的法律框架規管網約平台的運作，決心處理多年以來有關網約私家車服務所引起的爭議。本文件旨在就規管網絡預約出租汽車服務（下稱「網約車」服務）的立法建議，徵詢委員意見。

背景

2. 香港是全球發展密度最高的城市之一，目前香港接近九成的出行人次均使用公共交通服務，比例位居世界前列。為了維持可持續發展和有效運用有限的道路資源，當局一直秉持以公共交通為本的運輸政策。不同的公共交通服務各有定位，當中零排放及高效快捷的鐵路是公共交通系統的骨幹，高載客量的專營巴士擔當主要的路面公共交通工具，其餘不同的交通服務（例如小巴、的士）亦各自擔當重要的輔助角色。現時，的士負責提供大部分每程載客量較低的個人化點對點交通服務，約佔整體公共交通服務乘客人次約 6%。

3. 隨著科技進步和出行模式改變，近年透過網約渠道預訂及提供個人化點對點交通服務已經成為國際趨勢。在香港，除了在街上截乘的士，市民和旅客亦會通過網約平台預約的士或私家車出行。事實上，大部分的士司機亦對應用相關科技和平台的運作十分熟識，並慣常地透過平台接收預約訂單安排行程及預先協定車費。惟現時香港的法例並沒有規管網約平台的運作，以致有司機透過網約平台安排以私家車提供服務，當中的私家車不一定持有合法牌證和購買合適的第三者意外保險。這不單使乘客的出

行安全和權益得不到有效的保障，以及對其他道路使用者構成安全隱患，亦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。就此，社會各界、的士業界和網約平台公司均表示期望當局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。

4. 政府一向十分重視提升個人化點對點交通服務的質素<sup>1</sup>。過去數年，本屆政府積極推出多項改善的士服務的措施，包括推出系統化管理的的士車隊作為行業改革的領頭羊、增加的士最高乘客座位數目、引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則，以及即將進一步優化的士筆試以切合業界的實際運作需要和吸引新人入行等，讓選用的士的乘客有更好的出行體驗。另一方面，政府建議規管網約車服務，並將該服務視為公共交通服務的一種，施加相應的規管和限制，以保障乘客的安全及利益，為乘客提供多元出行選擇；並且在維持公共交通系統高效運作的前提下，推動的士和網約車之間的優勢互補和良性競爭，促進個人化點對點交通行業的長遠健康發展。

## 政府就個人化點對點交通服務進行的調查研究

5. 為進一步了解本地個人化點對點交通服務的需求和現況，運輸署透過顧問公司於 2024 年 11 月至 2025 年 1 月以電話調查和實地問卷形式，收集市民使用個人化點對點交通服務（包括以網約方式召車）的習慣和的士司機接受乘客訂單的情況。顧問公司成功訪問了約 1 400 名本地居民和口岸旅客。根據調查結果，顧問公司推算現時每日個人化點對點交通服務的乘客量約為

<sup>1</sup> 為提升的士服務質素，政府於 2018 年成立的士服務質素委員會，就推動的士改革向政府提供意見，並於同年宣布落實永久放寬的士在指定限制區上落客的限制措施。政府其後於 2019 年向立法會提交《專營的士服務條例草案》，建議引入 600 輛全新的專營的士，以回應社會上對服務質素較佳和具備網約特色的個人化點對點公共交通服務的訴求。然而，因應當時的經濟情況和法案委員會的意見，政府於 2020 年年底撤回《條例草案》。為吸引更多新人入行，政府於 2020 年優化的士筆試，並放寬申請的士駕駛執照的規限（由過往要求申請人必須持有有效私家車或輕型貨車的正式駕駛執照最少三年，縮短為最少一年）；而為了提升服務質素，政府同時要求申請人在取得的士駕駛執照前必須先完成職前課程。

88 萬人次，當中的士和網約車分別佔約 69 萬人次（78%）和 19 萬人次（22%）。換言之，現時每五程由個人化點對點交通工具提供的服務當中，約一程由網約車提供。

6. 顧問公司亦透過實地問卷形式訪問了超過 300 名的士司機。調查發現，超過七成的受訪的士司機有透過網約渠道取得訂單。就這些司機而言，其載客行程中約三分之一是透過網約渠道取得，而其餘行程（即超過六成）的乘客則是直接在街上截車。在調查中，分別約 65%的受訪市民和 85%的受訪司機支持政府立法監管網約車平台。

7. 上述的調查結果顯示，現時社會上對網約車服務有一定的需求，但的士服務依然是個人化點對點交通服務的主要提供者，而網約車則擔當輔助角色。值得注意的是，的士司機的主流客源仍然是在街上直接截乘的乘客，反映的士有其獨特的營運優勢，能夠在符合現行交通法例的情況下，在的士站和街道上自由接載乘客，並同時能夠透過網約渠道接單。大部分受訪市民亦表示，在街上截乘的士仍是他們的首選做法。我們近年亦觀察到，的士業界亦有和不同的網約平台合作，透過網約渠道接單，拓闊客源以增加生意。

8. 除了進行需求調查，政府亦在 2024 年 7 月委託交通諮詢委員會（下稱「交諮詢會」）成立提升個人化點對點交通服務工作小組（「工作小組」），就如何規管網約車服務，包括對平台、車輛和司機各方的要求等，向政府提供意見。工作小組於 2025 年 2 月分別與的士業界及網約車平台公司代表會面，聽取他們的意見和建議。工作小組其後也收到不同的士業界代表、網約車平台公司及公眾人士就規管網約車服務的意見。此外，工作小組亦就內地和海外其他城市在規管網約車服務方面的政策和安排進行調研。工作小組收到的意見和有關調研的詳情載於附件。

## 規管網約車服務的政策考慮

9. 政府在參考了個人化點對點交通服務的需求調查、交諮詢會工作小組提供的建議，以及其他海內外的城市的經驗後，認為政府有需要立法規管網約車服務，而社會對此亦有清晰的共識。政府在訂定規管框架時，一直將市民的安全和利益放於首位，希

望在引入規管後，市民在選用個人化點對點交通服務時有更多選擇，能夠方便地召車，而有關行程亦是安全和受到保障的。同時，我們也要確保規管理制度為個人化點對點交通服務行業締造良性的競爭環境。我們的重點政策考慮如下。

### (一) 以民為本、安全出行

10. 隨着科技進步，市民於日常生活及出行時應用科技愈趨普及，透過網約渠道召車亦成為國際趨勢，不少本地乘客和旅客亦傾向選擇此類服務。根據上述個人化點對點服務需求調查的數據顯示，現時每日點對點交通服務的乘客量約為 88 萬人次，當中網約車佔約 19 萬人次，反映社會對網約車服務有一定需求。此外，早晚高峰時段的士運力亦接近飽和，因此政府應容讓網約車提供補充運力，滿足市民多元化的出行需求。

11. 同時，網約車服務是一種全新的公共交通服務，因此提供有關服務的平台、車輛和司機三方均須領牌，並符合有關安全標準和服務質素的規管要求，以保障市民安全和權益。平台亦須對旗下車輛及司機履行盡職審查的責任，確保所提供的載客服務合乎本地法規。

### (二) 良性競爭、優勢並存

12. 的士與網約車各有不同優勢和定位，兩者可以並存互補，於整個公共交通系統中充分發揮其輔助角色，滿足乘客對個人化點對點交通服務的多元化需求。一方面，的士可以透過其獨特的營運優勢（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、可使用遍佈香港各區的的士站，以及可在指定限制區上落客），提供 24 小時較穩定的服務；而網約車則可以透過共享經濟模式釋放私家車的閒置運力，回應社會的出行需求。

13. 除了上述的營運權利外，我們會為提供網約車服務的車輛和司機訂定適當要求及相應的罰則，以保障乘客的安全，及促進網約車和的士兩者的良性競爭。我們亦會對網約車平台設定適合的准入門檻和規管，以推動個人化點對點交通服務有序和長遠健康發展。

### （三）總量控制、健康發展

14. 政府接納交諮詢會工作小組的意見指，除考慮市民的出行需求外，政府需要兼顧和適當考慮香港的實際情況，包括人口和發展密度、道路承載力、公共交通生態平衡，以確保規管網約車服務的制度實施後，道路資源得以繼續高效運用，交通順暢。

15. 相對於其他有規管網約車經驗的地區而言，香港情況的獨特之處在於多元發達的公共交通系統每日已服務接近九成的出行人次。雖然個人化點對點交通服務能便利乘客，但其載客效率不高，僅適宜定位為輔助性質，不能滿足絕大部分市民的出行需求。因此，政府有必要維持現有得來不易的高效公共交通系統，善用有限道路資源，對網約車的發牌數目實施總量控制，推進個人化點對點交通服務有序發展。否則，無限制或無序地發出網約車牌照很可能會引發負面後果，導致網約車數量過多，引起交通擠塞，降低的士和網約車的營運效率，或引發市場惡性競爭，令的士和網約車司機的收入減少，影響行業的可持續發展，最終影響本港公共交通系統的生態平衡。

### 建議的規管框架

16. 基於上述的政策考慮和相關因素，我們建議透過立法規管網約車服務，並就提供相關服務的平台、車輛及司機三方面訂立規管框架，詳情如下：

#### 對平台的規管

17. 我們建議規定所有提供網約車服務的平台（包括一般平台及聚合平台<sup>2</sup>）必須領有網約車平台牌照，並須遵守指定的牌照條件。任何人如沒有持有有效的牌照而提供網約車平台服務，即屬違法，可被處監禁及罰款。牌照有效期為五年，可以續期，但不得轉讓。運輸署會就平台持牌人的服務表現作中期評核，並考慮有關的評核結果決定是否延長其牌照有效期。平台持牌人必

<sup>2</sup> 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網約車平台收取服務費，因此，我們建議規定網約車聚合平台亦須領有牌照。

須確保旗下提供網約車服務的車輛和司機持有合法牌證，如果平台安排無牌的車輛或司機接載乘客，不單須負上刑責，被處監禁和罰款，亦屬違反牌照條件，視乎個案的嚴重程度，運輸署可暫停或取消其平台牌照。

18. 申請資格方面，平台公司須為在香港註冊的公司，並在香港常設行政人員及辦事處。我們希望引入競爭，但亦須避免因平台數量太多而令市民召車時花多眼亂，或因平台公司不具備足夠的營運能力而導致服務質素未如理想，影響乘客的出行體驗。就此，我們建議平台公司須符合一定的入場門檻(包括營運經驗、財力證明和資本投入)，而其公司董事亦須符合指定準則。每間公司只可持有一個網約車平台牌照。我們初步估計日後大概會有數個網約車平台公司能夠符合申請資格和入場門檻。平台持牌人須繳付牌照申請費、牌照年費<sup>3</sup>，以及就網約車車程的徵費(詳情見下文第 28 段)。

19. 我們亦會對平台持牌人施加責任，包括須就旗下車輛及司機作盡職審查，確保為平台服務的車輛和司機均合法合規，並須監察司機的服務質素，以及維持適當且具效率之服務。平台公司須確保旗下車輛及司機已購買有效的商用車載客取酬服務的第三者責任保險、設立處理投訴機制及司機服務評分系統，以及向政府提交指定的營運資料，以便利政府監察其日常營運情況，確保其服務達致合適的水平。

20. 營運規定方面，平台可因應市場情況自訂車費，但須於行程開始前讓乘客知悉收費安排<sup>4</sup>。平台亦不得就旗下網約車及司機向其他平台註冊作出限制。另外，我們亦重視平台的資訊保安。我們建議平台須確保營運資料收集、傳輸及儲存的方式符合所有本地法例，並將相關資料儲存於本港。

---

<sup>3</sup> 我們建議按平台公司旗下的車輛數目收取牌照年費，有關費用可高於收回行政成本的水平。

<sup>4</sup> 政府會保留權力，在有需要的情況下規管平台就行程的收費安排。

## 對車輛的規管

21. 我們建議規定所有提供網約車服務的私家車必須領有網約車車輛許可證，並須遵守指定的牌證條件。任何人（不論其是否持有網約車司機許可證）如使用沒有持有有效許可證的私家車提供網約車服務，即屬違法，可被處監禁和罰款。許可證有效期為一年，不得轉讓。如符合相關要求（例如通過車輛年檢），可獲續期不多於五年。

22. 申請資格方面，車輛必須以個人名義登記。在申請許可證時，車齡不得超過七年<sup>5</sup>，車輛亦須每年通過車輛檢查。持證人須就其車輛購買商用車的第三者責任保險，並須繳付牌照年費。

23. 營運規定方面，持證的網約車只可經持牌的網約車平台提供載客取酬服務，不得在街上直接接載非預約的乘客，違者可被處罰款和監禁。網約車可向多於一個網約車平台註冊，並接受由不同平台安排的行程。

## 對司機的規管

24. 所有駕駛網約車的司機必須領有網約車司機許可證。任何人如沒有持有有效的許可證而駕駛車輛（不論有關車輛是否持有網約車車輛許可證）提供網約車服務，即屬違法，可被處監禁和罰款。許可證有效期為五年，如符合相關要求（例如司機駕駛記錄保持良好），許可證可獲續期，續期次數不設上限。如持證人違反許可證的條件，運輸署可取消其許可證或實施其他罰則。

25. 申請資格方面，司機須年滿 21 歲，並須持有私家車駕駛執照最少一年、五年內無嚴重交通定罪記錄，以及在提供服務前通過指定考核和完成職前課程。持證人須繳付辦理許可證的費用，方可獲簽發許可證。根據現行法例，70 歲或以上的人士在申

---

<sup>5</sup> 網約車服務是一種全新類型的公共交通服務，我們認為應對網約車施加相對嚴謹的要求，確保乘客可享有較舒適的乘車體驗。現時，車齡滿六年或以上的私家車須每年接受檢驗，以確保車輛符合安全標準和宜於道路上行駛，方可續領車輛牌照（即由第七年開始私家車須通過檢驗後方可續牌）。我們認為將網約車申請牌照時的車齡上限訂於七年為合適的做法。

請任何種類汽車的正式駕駛執照時，須同時提供體格檢驗證明，證明其健康狀況適宜駕駛及控制相關車輛種類。當局早前已進行檢討，並建議將商用車輛司機提交體格證明的年齡門檻由 70 歲調整為 65 歲，當局會繼續有關的工作。將來駕駛網約車的司機亦須符合適用於商用車輛的規定。

26. 營運規定方面，持證人必須經持牌的網約車平台安排提供網約車服務，違者可被處罰款和監禁。持證人可向多於一個網約車平台註冊及透過不同平台接收訂單。

### 持續提升的士業界服務質素的措施

27. 政府理解部分的士司機或會憂慮其生意會因網約車服務所帶來的競爭而受影響。正如上文的分析，的士固有的營運優勢不會因為網約車規管而改變，的士仍然會是個人化點對點交通服務的主要提供者。政府亦建議在規管網約車服務框架下，同步引入持續提升的士業界服務質素的措施。

28. 我們留意到有意見提出參考例如澳洲的做法，以按程徵費支援的士行業<sup>6</sup>。我們會考慮透過法例規定向網約車平台公司徵費，並提供資源用以支援的士行業提升其服務質素，促進行業持續發展，從而惠及市民。

29. 我們留意到現時部分網約平台，亦有同時提供網約車和的士的預約服務。我們建議容許並鼓勵網約車平台同時提供網約車和的士的召車服務。這一方面可提升的士司機的競爭力，同時亦可增加平台的總運力供應，為乘客提供更多選擇，讓令乘客更方便和更快捷地透過網約車平台預約行程。

30. 為了進一步加強的士司機的競爭力，我們建議在引入網約車司機考核制度時，容許現時擁有的士駕駛執照的人士無須再作另行考核便可以向運輸署申請取得駕駛網約車的資格。這安排有助增加的士司機的就業選擇，相信會受到司機歡迎。

---

<sup>6</sup> 現時澳洲維多利亞州政府就每程點對點交通服務徵費 1.2 澳元（約 6 港元），以支持政府向的士業提供過渡援助和紓困津貼的財務費用。

## 打擊非法出租或取酬載客

31. 政府一直持續透過執法、教育和宣傳打擊非法出租或取酬載客的活動，以保障乘客的安全和權益<sup>7</sup>。因應我們建議規管網約車服務，從平台、司機和車輛三方面著手加強規管，除了如上文所述訂立罰則（例如司機必須透過持牌平台方可提供網約車服務，否則屬違法）之外，我們亦建議進一步完善法例，加強及打擊非法出租或取酬載客活動。

32. 根據現行法例，警方可根據法例要求車主提供可能涉及《道路交通條例》（第 374 章）所訂罪行的車輛的司機資料。我們建議修訂第 374 章，在有足夠證據顯示相關車輛確曾涉及非法出租或取酬載客的活動時，即使基於各種原因未能確認涉事司機的身份故未能向該司機提出檢控，執法部門仍可向法庭申請將涉事車輛扣押並暫時取消其車輛牌照。由於扣押車輛會影響車主對車輛的正常使用，我們認為對拒絕提供司機資料的行為具相當的阻嚇力。

33. 另外，雖然現時第 374 章已規定若任何人被判犯非法出租或取酬載客的罪行罪名成立，法庭可取消該人的駕駛資格為期一段其認為適當的期間，但沒有訂明取消駕駛資格的確切或最短期限。因此，我們建議修訂第 374 章，清晰列明若任何人被判犯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，其領取或持有駕駛執照的資格須被取消一個指明期限（建議不少於 12 個月及不多於三年）。

---

<sup>7</sup> 在立法方面，立法會已於 2023 年 12 月通過修例，提高有關利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則，罰款由首次定罪判處的最高第二級罰款（5,000 元）及再次定罪的最高第三級罰款（10,000 元），分別增至第三級罰款（10,000 元）及第四級罰款（25,000 元）；暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限由首次定罪判處的三個月及再次定罪的六個月，分別增至六個月及十二個月；而最高監禁期亦由首次定罪判處的最高三個月及再次定罪的最高六個月，分別增至六個月及十二個月。

在執法方面，警務處一直採取針對性執法行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等，以打擊非法出租或取酬載客活動。

## 就如何釐定網約車數目的考量

34. 以私家車透過網約渠道提供個人化點對點交通服務一事已存在超過十年，當中涉及社會不同界別（包括的士行業、網約服務營辦商，以及市民和乘客）的利益，以及各項考慮（例如公共交通系統效率、道路容量管理、整體個人化點對點交通服務的生態和競爭環境等），而不同界別對此議題亦有不同的意見，令相關爭議延續不斷。

35. 社會各界對於應容許多少網約車營運有不同意見。我們留意到部分的士業界認為現時的士的運力已足夠應付市民需求，無需引入網約車，亦有業界認為即使引入網約車，數量亦不應超過一千輛。平台公司則普遍希望政府不要就網約車數目設上限，以免影響平台公司的營運模式和窒礙業界發展。至於乘客相對重視的，則是現時的出行體驗會否受影響，同時亦有市民認為政府應該就網約車數量設定上限，以免超出道路的承載力，導致交通擠塞。而縱觀其他地區的經驗，我們看到不同地區有不同做法，有些地區沒有就網約車數量設上限（例如：倫敦、坎培拉）；有些地區雖然沒有就網約車數量設限，但卻採取措施嚴格控制整體私家車的數量增長（例如：新加坡）；另外一些地區則為了緩和交通擠塞、維護市場秩序和避免惡性競爭等考慮，暫停發出新的網約車牌照（例如：上海、紐約），而深圳亦於近期發出風險提示，表示網約車市場已飽和。

36. 從上述可見，網約車數量規管並沒有世界通用的做法，必須結合本地的實際情況和行業發展作通盤的考慮。如上文提到，香港情況獨特，市民主要使用公共交通工具出行，佔每日出行人次接近九成。政府有必要維持現有得來不易的高效公共交通系統，善用有限道路資源。因此，我們認為需要對網約車數量實施總量控制，推進個人化點對點交通服務有序發展。至於具體的數字，考慮到社會各界對此意見紛紜，我們現階段會先聚焦於透過修訂主體法例確立規管框架，凝聚共識，然後在 2026 年上半年向立法會提交附屬法例修訂建議和釐定牌證條件時處理有關網約車數量的具體規管安排。我們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。

## 立法時間表和未來工作計劃

37. 本屆政府有破局的決心，銳意處理有關爭議，並重塑個人化點對點公共交通服務。我們清楚了解到社會上有廣泛聲音希望政府盡快落實規管網約車服務，為市民提供安全的出行選擇。有見及此，我們認為應該盡快就社會上和立法會已確立共識和原則的事項，敲定規管框架並進行立法。就此，我們正全速推進相關的法例草擬的工作，亦會邀請交諮詢會工作小組由現在至八月中繼續收集的士行業、網約車平台公司及市民的意見，並適當地在主體法例修訂中反映。如得到委員的支持，政府的目標是在今年第三季向立法會提交主體法例修訂，訂明原則性事宜，並爭取於本立法年度內完成審議法律程序。這可為我們接下來的工作打下堅實的基礎，讓我們於下一階段可聚焦處理意見較為紛紜的事宜（包括網約車數量）和其他技術細節。

38. 至於其他技術細節，包括對平台、車輛和司機在營運模式、硬件配套和相關牌證要求等事宜（例如就網約車車程的徵費水平、保險安排等），我們會繼續和各持分者（包括的士車隊、的士車行、單頭車主、的士司機、網約車平台公司和司機等）聚焦討論磋商，以敲定有關細節，並將其適當地納入附屬法例的修訂建議或牌證條件當中。我們計劃待修訂附屬法例的建議通過後，在 2026 年下半年進行相關的準備工作，包括邀請有興趣的網約平台營運者遞交申請，同步進行司機考核、簽發網約車車輛許可證等工作。

## 徵詢意見

39. 請委員就上述的建議規管框架提供意見。政府會在敲定細節後盡快向立法會提交法例修訂建議。

運輸及物流局

運輸署

2025 年 7 月

交通諮詢委員會（「交諮詢」）  
提升個人化點對點交通服務工作小組  
的相關調研結果和所收到的意見

就其他地區規管網約車服務的經驗的調研

交諮詢工作小組的其中一個研究範圍，是其他城市在規管網約車服務方面的政策和安排，當中包括內地城市（例如上海和深圳），以及海外城市（例如新加坡、倫敦、坎培拉及紐約市）。這些城市均有訂定法例規管網約車服務，包括要求提供有關服務的平台、車輛和司機必須符合指定資格和持有相關的牌證。相關牌證一般有指定的有效年期及可容許續牌。這些城市主要的規管情況載列於附錄。

2. 平台方面，概括而言，所有調研的城市均要求網約車平台公司須在營運地區設立公司和團隊，方便政府監察服務，而平台公司亦有責任就其業務作盡職審查，確保加盟的司機和車輛持有合適的牌證和有效的商用車保險，並監管旗下車輛和司機的服務質素，保障乘客的安全和提升出行體驗。此外，平台公司亦須按要求向監管當局呈交相關的財務和營運資料，以及確保其平台營運數據的安全。如有任何平台公司沒有持有政府發出的相關牌照而提供取酬載客服務，或安排沒有合法牌證或持有有效保險的車輛或司機提供取酬載客服務，均屬違法，違者可以被暫停或撤銷其平台牌照，並須承擔罰款和刑責。

3. 車輛方面，相關調研的城市一般會要求網約車須持有有效的商用車保險，並須定期通過車輛檢驗，以至針對車輛年齡、最高乘客座位數目和里程等亦有不同規定。

4. 司機方面，各調研的城市均要求網約車司機須通過指定考核以取得相應類型的牌證，並要求司機通過其他審查或滿足指定要求，例如背景、駕駛經驗、年齡以及過往駕駛安全記錄等。一般而言，網約車司機可以同時向多於一個平台公司註冊以提供網約服務。

5. 車費方面，調研的城市一般會要求網約車平台公司須確保每個預約行程的收費清晰透明，並須在行程開始前告知乘客有關車費的安排。一般而言，平台公司可按市場情況自行決定它所安排的每個預約行程的車費。儘管如此，部份城市（例如深圳和新加坡）的交通部門亦保留了不同程度的控制權，可在有需要的情況下對平台訂定的車費設定限制。

### 持分者的意見

6. 交諮詢會工作小組於在 2025 年 2 月至 6 月期間收集了不同公眾人士、的士業界代表以及網約車平台公司的意見。主要意見如下。

7. 市民普遍期望政府規管網約車服務，以滿足其多元的出行需要和補充現時的士有限的運力。規管方面，部分市民認為政府不應該對網約車服務作出過多的規管要求，以免影響服務的供應，令市民出行時難以召車，影響出行體驗；亦有市民認為政府應該就發出的網約車牌照訂定數目上限，以免超出道路的承載力，導致交通擠塞。另外，有市民認為政府不應偏袒任何業界或維護既得利益者的利益，以免扼殺提供網約車服務的營辦商的生存空間。

8. 的士業界普遍支持政府規管網約車服務及相關的平台的運作，以確保網約車平台能在滿足法例的情況下提供服務。部分的士業界亦認為，現時的士供應已能提供足夠運力滿足乘客的需求，無需引入新類型的牌照；而另外一些的士業界則認為政府可考慮發出網約的士牌照，以滿足市民的新型出行需求，有關網約的士只可透過網約渠道接受訂單，不可在街上提供截乘服務。

9. 網約車平台公司一致支持政府規管網約車服務，並認同政府對平台及旗下的車輛和司機作基本的規管，以確保所提供的網約車服務安全和能符合法例的要求。不過，平台公司普遍希望政府不要過度規管，亦希望政府不要就網約車牌照數目設上限，以免減低車主或司機提供網約車服務的誘因，及影響平台公司的營運模式和窒礙業界發展。

## 不同地區規管網約網約車服務的概況

	中國 上海	中國 深圳	新加坡	英國 倫敦	澳洲 坎培拉	美國 紐約市
<b>基本資料 (2024 年<sup>1</sup>)</b>						
人口 (百萬人)	24.8	18.0	6.0	9.1	0.5	8.4
面積 (平方公里)	6 341	1 997	736	1 572	814	778
的士數量	37 000*	21 524	13 117	14 280	226 <sup>#</sup>	13 587
網約車數量	95 000*	126 800	59 371	92 600	2 799 <sup>#</sup>	106 156
的士與網約車比例	1 : 2.6	1 : 5.9	1 : 4.5	1 : 6.5	1 : 12.4	1 : 7.8
的士及網約車總數	132 000*	148 324	72 488	106 880	3 025 <sup>#</sup>	119 743
<b>網約車平台</b>						
<b>對平台的要求</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必須領牌</li> <li>對旗下車輛和司機作盡職審查</li> <li>須設平台伺服器於中國內地</li> <li>所採集的信息和數據須在中國內地儲存及使用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必須領牌</li> <li>對旗下車輛和司機作盡職審查</li> <li>須設平台伺服器於中國內地</li> <li>所採集的信息和數據須在中國內地儲存及使用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必須領牌<sup>2</sup></li> <li>對旗下車輛和司機作盡職審查</li> <li>須保存紀錄並按時呈交營運資料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必須領牌</li> <li>對旗下車輛和司機作盡職審查</li> <li>須保存紀錄並按時呈交營運資料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必須領牌</li> <li>對旗下車輛和司機作盡職審查</li> <li>須保存紀錄並按時呈交營運資料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必須領牌</li> <li>對旗下車輛和司機作盡職審查</li> <li>須持續提供行車和收入數據</li> </ul>

<sup>1</sup> 有「\*」號的數字為 2020 年的數字，而有「#」號的數字為 2022 年的數字。

<sup>2</sup> 如平台營運商旗下的車輛少於 800 輛，新加坡政府可藉憲報刊登的命令，豁免有關營運商須持有牌照的要求，但有關營運商仍須遵守命令內的條件。

	中國 上海	中國 深圳	新加坡	英國 倫敦	澳洲 坎培拉	美國 紐約市
牌照條款	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領（須通過服務品質評估）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領（於牌照期滿前 30 日提出申請）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 有效期在牌照條款內訂明（現時為 1 至 3 年）</li> <li>• 可轉讓（須獲當局同意或符合牌照條款）</li> <li>• 可續領（於牌照期滿前 6 個月提出申請）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領</li> </ul>
<b>網約車</b>						
對車輛的要求	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 須持有商用車保險</li> <li>• 乘客人數上限為 6 人</li> <li>• 須為上海市註冊車輛</li> <li>• 營運期間車齡上限為 8 年</li> <li>• 行車里數上限為 60 萬公里</li> <li>• 每年驗車（車齡超過 5 年須每半年驗車）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 須持有商用車保險</li> <li>• 乘客人數上限為 6 人</li> <li>• 領牌時車齡不超過 2 年，營運期間車齡上限為 8 年</li> <li>• 行車里數上限為 60 萬公里</li> <li>• 每年驗車（車齡超過 5 年須每半年驗車）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 須持有商用車保險</li> <li>• 乘客人數上限為 7 人</li> <li>• 車輛淨重不得超過 3 000 公斤</li> <li>• 每年驗車（車齡超過 10 年須每半年驗車）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 須持有商用車保險</li> <li>• 乘客人數上限為 8 人</li> <li>• 領牌時車齡上限為 5 年（合資格車輛的車齡上限可放寬至 10 年），營運期間車齡上限為 10 年</li> <li>• 每半年驗車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 須持有商用車保險</li> <li>• 乘客人數上限為 7 人</li> <li>• 每年驗車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 須持有商用車保險</li> <li>• 乘客人數上限為 20 人</li> <li>• 每 2 年驗車</li> </ul>

	中國 上海	中國 深圳	新加坡	英國 倫敦	澳洲 坎培拉	美國 紐約市
牌照條款	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 年有效期</li> <li>• 可續領</li> <li>• 自 2023 年 7 月起，為維護市場供求和秩序，暫停批出新牌照至今</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 最長 8 年有效期(視乎車齡)</li> <li>• 不可轉讓</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 至 6 年有效期</li> <li>• 不可轉讓</li> <li>• 可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 年有效期</li> <li>• 不可轉讓(除非轉讓至純電動車)</li> <li>• 可續領</li> <li>• 自 2018 年 8 月起，為應對交通擠塞的狀況和維持司機的薪酬，暫停批出新牌照至今(可供輪椅上落的車輛除外)</li> </ul>
<b>網約車司機</b>						
對司機的要求	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 年齡介乎 21 至 65 歲</li> <li>• 須持有相關車型的機動車駕駛執照最少 3 年</li> <li>• 須通過定罪記錄審查(包括交通記錄)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 年齡介乎 21 至 65 歲</li> <li>• 須持有私家車駕駛執照最少 3 年</li> <li>• 須通過定罪記錄審查(包括交通記錄)</li> <li>• 司機須為車主</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 年齡介乎 30 至 75 歲</li> <li>• 須持有私家車駕駛執照最少 1 年</li> <li>• 須滿足語文要求、通過健康檢查及定罪記錄審查(包括交通記錄)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 年滿 21 歲</li> <li>• 須持有私家車駕駛執照最少 3 年</li> <li>• 須滿足語文要求、通過健康檢查及定罪記錄審查(包括交通記錄)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 年滿 21 歲</li> <li>• 須通過健康檢查及交通定罪記錄審查，並持有「與弱勢群體工作」的許可</li> <li>• 司機無須為車主本人</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必須領牌</li> <li>• 年滿 19 歲</li> <li>• 須持有商業駕駛執照</li> <li>• 須通過定罪記錄審查(包括交通記錄)</li> <li>• 司機無須為車主本人</li> <li>• 司機可同時加</li> </ul>

	中國 上海	中國 深圳	新加坡	英國 倫敦	澳洲 坎培拉	美國 紐約市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>司機無須為車主本人</li> <li>司機可同時加盟多個平台</li> </ul>	<p>本人（除非車主為公司車主）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>司機可同時加盟多個平台</li> </ul>	<p>交通記錄</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>司機無須為車主本人</li> <li>司機可同時加盟多個平台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>司機無須為車主本人</li> <li>司機可同時加盟多個平台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>司機可同時加盟多個平台</li> </ul>	盟多個平台
牌照條款	<ul style="list-style-type: none"> <li>3年有效期</li> <li>不可轉讓</li> <li>可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3年有效期</li> <li>不可轉讓</li> <li>可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3年有效期</li> <li>不可轉讓</li> <li>可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3年有效期</li> <li>不可轉讓</li> <li>可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10年有效期</li> <li>不可轉讓</li> <li>可續領</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3年有效期</li> <li>不可轉讓</li> <li>可續領（須完成持續進修課程）</li> </ul>