

# 發牌規管網約車 擬明年立法

## 參考內地新加坡等地經驗 增「白牌車」罰則停牌一年

為提升的士服務質素，運輸及物流局雙軌齊下引入車隊制度的同時，擬透過發牌規管網約出租車平台，已領牌平台只能提供的士及持牌合規車輛網約服務，並規定司機已領取合適牌照和購買相關保險，令的士和相關車輛優勢互補，目標明年訂定立法建議。針對非法出租或取酬載客的「白牌車」罪行「加辣」，包括在指定情況下，即使未能確認涉事司機身份，法庭亦可視乎具體情況，扣押有關車輛並暫時取消其牌照，並建議清晰列明任何人非法出租或載客取酬罪成，必須停牌最少一年。



運輸及物流局建議以牌照及若干發牌條件方式規管網約車平台，的士面對的競爭將加劇。

為達至市民放心使用多元化點對點交通服務，運輸及物流局昨向立法會提交文件，建議規管網約車平台，透過法例明確以牌照及若干發牌條件方式規管。調研結果顯示，平台公司需向政府申請相關牌照或許可才可營運，並按審批條件營運業務，及需就業務作盡職審查，包括確保透過平台獲安排提供服務的車輛，以及司機已領取合適牌照和購買相關保險，司機亦要做體檢及考牌。運輸署將於6個月內檢視進展，預計一年內完成，視乎研究結果，再評估可透過平台提供合規服務的車輛類別和數目及牌證要求。

不過是次初步調研並沒詳細提及有關合規服務車輛等要求，但調研中提及特區政府會參考深圳、新加坡、倫敦、坎培拉、多倫多及日本等地的做法。

同時為了加強打擊非法載客取酬，即針對「白牌車」司機，文件中提及初步建議修訂相關條例，一旦罪名成立，其領取或持有駕駛執照資格，會被取消不少於一個指明期間，例如12個月；過往由於部分涉事車主或司機拒絕提供司機資料，因未能確認司機的身份而無法

提出檢控，故建議修訂條例後，無須確認司機身份，法庭可命令扣押涉事車輛或取消其車輛牌照。

特區政府發言人表示，扣押車輛及暫時取消相關車輛牌照，會使該車輛暫時不能使用或駕駛，影響車主對車輛的正常使用；如車輛是公司名下的車輛，扣押車輛更可能影響該公司的正常商業運作，故有關罰則對非法出租或取酬載客的活動具相當阻嚇力。

### 的士業界贊成 須商業登記

的士業界贊成發牌規管網約車平台，汽車交通運輸業總工會第一副主席莊永德認為，網約車必須要有商業登記，「登記車主將獲發獨有網約車輛的登記牌照，即行車證，並需要貼於車頭擋風玻璃，車身要標明這車是網約車。」

網約車平台Uber發言人表示，期望政府在規管網約車平台的同時，制訂可行合理的網約共乘汽車發牌標準；並重申該平台有政策確保行程安全，包括車輛標準及車齡限制，而行程也受保險保障，公司隨時準備與政府和其他持份者合作，共同討論規管細節。

## 欖隧三方案減價 私家車或收20元

特區政府明年5月將收回大欖隧道專營權，並計劃藉此契機調低大欖隧道的收費。昨日運輸及物流局向立法會提交文件，提出三個擬議收費方案造成的情景，其中一個方案是維持現時的固定收費結構，並大幅下調私家車、的士及其他商用車輛的收費至劃一45元，其中私家車和的士收費減幅達22%，其他商用車輛的收費減幅則介乎約30%至約79%。該局指出，該收費情景旨在回應社會期望下調隧道費，同時能達至較理想的交通管理效果，預期大欖隧道的車流量將上升並

盡用其容車量，但隧道仍維持交通暢順，亦可紓緩屯門公路以至吐露港公路現時的交通。

大欖隧道自1998年啟用以來，私家車收費共加價13次，由10元加至最新的58元，收費高昂故不少汽車都傾向使用屯門公路，但隨着政府明年收回該隧道的專營權，收費有望下調。

昨日運輸及物流局提交文件提出三個減價方案，其中一個參考目前「三隧分流」，不同時段有不同收費水平，例如私家車繁忙時段收45元、一般時段收35元、非繁忙時

### 乘客冀規範 快捷更保障



李先生

香港現時的網約車平台仍未完善，每次Call車都要等候很長時間，有次在灣仔叫網約車去北角，等候將近半小時。周末去深圳玩，用內地的網約車平台打車很方便、很快捷，所約的車輛兩三分鐘內就能到達上車的地點，如果香港未來要將網約車規範化，我希望能達到這種效果。

我十年前從台灣地區移居香港，香港的交通非常發達，即便沒有網約車也不會影響出行，台灣地區一些公共交通相對落後，才使用網約車比較多，在香港暫時沒有這個需要。如果香港未來能規範化，作為乘客會覺得安全更有保障。



林先生

我來自菲律賓，已在港居住數年。政府將網約車平台規範化能為市民提供更多一種出行方式的選擇。我從未在香港使用過網約車，但在菲律賓的時候倒是經常使用網約車平台，因為在菲律賓打的士需要等待比較長時間。



Uber是其中一個網約車平台。資料圖片

## 業界：對乘客司機都是好事

特區政府計劃規管網約出租車平台，對目前一批Uber司機有多大影響仍屬未知之數。有Uber司機相信，他日正式實施時亦不會有太大限制，「相信是網約車公司要符合某條件，同時規限提供服務的網約車的車齡、型號及要有保險等；司機應透過登記制度去登記，應該未必要交牌費，相信不會太複雜。」他又認為，透過規管容許網約車合法營運，對乘客及司機都是好事。

該名司機昨日指出，當年政府訂立的士發牌制度，原意是保障乘客安全，以及要求司機有一定服務，「如果是這樣，為什麼網約車平台不能營運呢？達到這個效果便成，現時Uber都自律地做到這個效果的。」他指出，現時Uber司機及乘客都有評分機制，司機亦要為車輛購買保險，且車輛達到某一個車齡便不可用來載客，「從監管角度而言是做足的。」

從業近三十年之的士司機鄧先生表示，其公司暫時未有加入的士車隊安排，「有聽聞政府要將網約的士平台規範化，引入的士車隊制度，但我從來沒有做過網約車司機，因為年紀較大，不太會使用網上應用程式，亦習慣了目前的接客方式，我怕加入新的接客方式我是贏不了。」但他支持政府對網約車進行規管，「低價的網約車無疑搶走了我們傳統的士生意。」

另一位的士司機楊先生則表示，有聽聞其公司正在申請的士車隊牌照，「如果能夠將網約車合法合規化，我也想嘗試這種接客方式。」他說，網約車和傳統的士相比有不少優勢，例如能夠更精準地接載乘客。



大欖隧道自1998年啟用。資料圖片

減價至35元，推算繁忙時段，車流量超負荷至少5%，隧道入口會出現長約700米車龍，額外車流亦會增加。政府會就三個建議聽取意見，期望第四季提交修例草案。

另一方案建議這三類車種的隧道費大幅