



徐啟方在京會見香港民青局局長麥美娟一行

【大公報訊】中央港澳工作辦公室、國務院港澳事務辦公室分管日常工作的副主任徐啟方，昨日在北京會見香港特區政府民政及青年事務局局長麥美娟一行。據特區政府新聞網，麥美娟向徐啟方匯報民青局的工作，包括地區治理、青年發展、婦女事務等的最新進展和未來工作計劃。她也感謝國務院港澳事務辦公室對民青局的支持和指導。

麥美娟14日率領代表團展開北京的訪問行程。她昨日亦拜訪中共中央社會工作部副部長賀志亮，就基層治理工作

進行交流。香港特區的地區治理已進入新階段，政府充分實現行政主導。區議會、地區三會、地區服務及關愛隊伍是完善地區治理後的「三駕馬車」，在民政事務專員領導下，互相合作服務有需要的市民，發揮協同效應。

民青局和民政事務總署定期組織培訓，提升區議員履職能力，包括去年安排區議員前往上海、浙江考察培訓，了解國家基層治理經驗。麥美娟表示，民青局會繼續團結地區力量，增強服務效能，致力提升市民的幸福感和獲得感。

麥美娟隨後與國家宗教事務局副局長王志剛會面，就宗教事務進行交流。麥美娟表示，特區政府一直與香港宗教團體保持緊密溝通。她也指出，香港各宗教一直和衷共濟，除弘揚教義，也提供各種教育、醫療和福利服務，對構建和諧社會貢獻良多。

麥美娟昨日下午出席中國科學院青年實習計劃開學禮，恭賀20位香港青年在選拔中脫穎而出。計劃為期六個星期，是民青局與中國科學院共同推展的重要合作項目，每年暑假為香港青年提供以高端科研為主題的實習機會。



7月15日下午，中央港澳工作辦公室、國務院港澳事務辦公室分管日常工作的副主任徐啟方在北京會見香港特區政府民政及青年事務局局長麥美娟一行。

立法規管建議出爐 車輛數量將設上限

網約車平台車輛司機均須領牌



焦點新聞

網約車規管方案出爐。政府建議營運平台、司機及車輛都要領取營運許可證。平台及司機牌照有效期5年，車輛牌照有效期1年，可每年續期至最多5年。司機數量不設限，但網約車車輛數量會設上限，正研究具體數字。網約車平台設入場門檻，必須是香港註冊公司，有營運經驗、資本投入及財力證明，當局考慮每個網約車繳交徵費，並按旗下車輛數目繳交平台牌照費。運輸及物流局爭取今年立法年度完成主體法例立法，明年上半年敲定細節安排並納入附屬法例。

交通諮詢委員會期望規管落實後，的士與網約車並存互補，滿足乘客多元化的出行需求。有立法會議員認為設立網約車規管框架是行前一步，可見政府有決心回應社會聲音。

大公報記者 伍軒沛 曾敏捷

特首：網約車問題複雜 但不應再拖

網約車在港出現第11年，政府踏出立法規管網約車第一步。行政長官李家超昨日在行會前見傳媒時表示，網約車問題複雜，但不應再拖，他要求運輸及物流局按7大原則，制定立法方案，包括規管平台營運、車輛要求、司機資格、保險要求等，強調須營造網約車與的士共存環境，為市民提供優質網約車對點對點出行服務。

運輸及物流局昨日向立法會提交文件，就規管網約車服務提出立法建議，目標是在今年第三季提交主體法例修訂建議，爭取今年立法年度內完成審議，明年上半年敲定細節安排並納入附屬法例。

政府建議，網約車司機數量不設限，但必須年滿21歲、持有駕駛執照最少1年，申請牌照前5年內無嚴重交通定罪紀錄，並需通過指定考核。現時擁有的士駕駛執照的人士毋須再作另行考核，便可以向運輸署申請取得駕駛網約車的資格。

牌照有效期5年 不得轉讓

網約車必須以個人名義登記，申請許可證時車齡不得超過7年、須買第三者保險，亦要每年驗車，許可證有效期為1年，不得轉讓但可續期，最多5年。網約車更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。

網約車平台牌照有效期為5年，同樣不得轉讓，運輸署會就持牌平台服務作中期評核，決定是否延長有效期。平台必須是香港註冊公司，在香港常設行政人員及辦事處，每間公司只可持有一個網約車平台牌照，就旗下車輛及司機作盡職審查，更要監察司機服務質素，設立處理投訴機制及司機服務評分系統。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。

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，亦不得就旗下網約車及司機向其他平台註冊作出限制，政府更建議平台

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。政府考慮每個網約車向平台徵費，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。

交諮會歡迎：締良性競爭環境

交通諮詢委員會對規管網約車服務的立法建議表示歡迎，交諮會主席張仁良認為，隨着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成為國際趨勢。規管網約車服務，能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。期望在有關規管落實後，的士會繼續保持現時的優勢，亦與網約車兩者並存互補，滿足乘客多元化的出行需求。

立法會交通事務委員會委員陳學鋒認為，設立網約車規管框架是行前一步，可見政府有決心回應社會聲音。他認為，網約車需要交保險費用等要求非常合理，至於網約車以後的價格會否調整，相信市場會按需求調整，政府可按市場需求再慢慢打磨這個規管框架。他亦關注，現時框架提出網約車平台、車輛及司機三方分別發牌，並非一人一車的形式，或會衍生出一架有牌私家車由多個不同司機分更運作的模式，或有違網約車營運模式及靈活性。

立法會議員陸頌雄歡迎政府提出規管網約車框架，認為是共贏方案，「我們覺得這是適合香港實際情況的方法，既能為市民提供更多乘車選擇，亦為司機提供更多就業選擇，但不會導致如某些地方因為網約車導致過度競爭，令交通擠塞。」他期望政府可以透過更精準的市場調查，找出適合香港的網約車數量。

網約車規管 框架建議

司機
數量不設上限，許可證有效期5年，不得轉讓，可續期

主要要求

- 年滿21歲以上
- 持有私家車駕駛執照最少一年
- 5年內無嚴重交通定罪紀錄
- 通過指定考核

車輛

車輛設總量控制，許可證有效期1年，不得轉讓，可續期（最長5年）

主要要求

- 申請許可證時車齡不得超過7年
- 購買商用車第三者保險
- 每年驗車
- 車輛必須以個人名義登記

平台

設入場門檻（營運經驗、資本投入、財力證明）
牌照有效期5年，不得轉讓；運輸署會就持牌平台服務作中期評核，決定是否延長牌照有效期

主要要求

- 須為香港註冊公司，在香港常設行政人員及辦事處
- 每間公司只可持有一個網約車牌照
- 就旗下車輛及司機作盡職審查
- 監察司機服務質素，設立處理投訴機制及司機服務評分系統
- 可因應市場情況自訂車費
- 考慮就每個網約車繳交徵費
- 按旗下車輛數目繳付平台牌照費

立法時間表

- 2025年第三季向立法會提交主體法例修訂，爭取本立法年度內完成審議程序
- 2026年上半年敲定細節並提交附屬法例，2026年下半年進行籌備工作

數看本港點對點 服務現況

- 個人化點對點交通服務佔整體公共交通服務乘客人次約6%
- 現時有約1.8萬個的士牌照、4.6萬名活躍的士司機
- 每日點對點交通服務乘客量約為88萬人次，的士佔69萬人次（78%），網約車佔19萬人次（22%）
- 逾七成受訪的士司機有透過網約渠道取得訂單
- 受訪的士司機1/3乘客來自網約渠道，2/3乘客是直接上車
- 65%受訪市民和85%受訪司機支持政府立法監管網約車平台

市場規模增大的士業冀保費可降低

行政長官李家超要求營造網約車和的士共存環境，的士業界歡迎政府提出網約車規管方案；有網約車司機表示，很多網約車司機都是兼職形式，不介意政府立法規管網約車，但關注規管會否增加經營成本。

的士小巴商總會會長周國強表示，業界普遍滿意網約車規管框架。他表示，昨日約見了政府相關部門，表達對規管的關注及建議，包括網約車數量上限、經營時間等。他又表示，認同網約車要購買商用車第三者保險，希望市場規模增大，保險公司可以降低的士業保費，減輕經營成本。

網約車司機關注經營成本增加

「其實網約車不同的士，大部分司機出來都是做幾個鐘兼職。」張先生是網約車司機，平日有一份餐飲業正職，但放假或下班後，會兼職做網約車。他說，認識的圈子中大部分網約車司機情況與他類似，平均一個星期駕駛時間不超過20小時，「立法監管無所謂，相信好多司機都預咗。」

大公報記者 伍軒沛

網約車當輔助角色 與的士並存互補

良性競爭 本港現時每日個人化點對點交通服務的乘客量約88萬人次，當中的士服務佔八成，網約車佔兩成。政府消息人士表示，網約車規管框架設計有四面考慮，核心以民為本，的士與網約車各有不同優勢和定位，的士服務會是點對點交通服務的主要提供者，而網約車則擔當輔助角色，兩者可以並存互補。

運輸及物流局引述交諮會及運輸署委託顧問研究數據顯示，目前每日個人

化點對點服務使用人次達88萬，當中的士佔69萬人次、網約車佔19萬人次，比例約為八比二。有超過七成的受訪的士司機有透過網約渠道取得訂單，其載客行程中約三分之一是透過網約渠道取得，而其餘行程的乘客則是直接在街上截車。

政府消息人士表示，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，且的

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。

的士牌價升跌不影響方案推進

網約車規管框架設計有四面考慮，以乘客為首位，必須做到以民為本、安全出行；讓司機有更多元的選擇及多做一些生意，讓市民坐車時感到安心；為的士及網約車平台提供良性競爭；最後是確保道路管理有序，故網約

車數量必須有總量控制。

網約車合法化後對的士牌價的影響受關注，政府消息人士表示，的士與網約車並非「零和」、「對立」的關係，立法框架是希望提供更多乘車選擇予市民，聆聽到的士牌主對於的士牌價的意見，惟牌價由市場決定，「牌價升跌唔影響（方案）推進、唔會窒礙速度同決心」，方案有助的士業界進步，平衡不同持份者利益，並以市民利益放在首位。

網約車規管框架將車費釐定交到網約車平台手中，由平台與乘客自行釐定，政府消息人士表示，參考世界各地情況，乘客一般會以較高的協定價錢叫車，有地方亦曾出現叫車式減價惡性競爭，「平約對市民好，但影響司機生意收入，影響質素」，政府不希望窒礙競爭，透露擬定附屬法例的時候，有需要「預設權力」令到網約車營運不會不利市民利益。

大公報記者 曾敏捷