



的士須強制裝智能系統 集錄影記錄行車軌跡等功能

香港立法會昨日三讀通過的士違例記分制條例草案，濫收車資、拒載等「黑的」行為最高扣十分，9個月後生效，兩年內扣滿15分停牌3個月。然而，扣分制治標不治本，仍未能解決舉證和執法困難的問題。而澳門早年「黑的」問題比香港現在更猖獗，但當地借助科技和推出「新的士法」後，有關檢控個案大減，一度錄得零檢控。香

港文匯報記者日前赴澳門「取經」，發現當地新法規定每輛的士均須安裝車載智能終端系統，行車日誌、軌跡、交通信息等紀錄上傳到運輸部門伺服器內，司機與乘客一舉一動無所遁形。當有舉報或發生刑事案件時，執法人員才能獲授權查閱紀錄，保障私隱，根治行業劣行。 ◆圖/文：香港文匯報專題組



善用科技治劣行

香港立法會昨日以68票贊成、3票反對、13票棄權通過的士違例記分制條例草案，不少投票棄權的議員都指出警力有限，缺乏執法扣分制也只是擺設。

香港文匯報記者日前到打擊「黑的」效果顯著的澳門觀摩，並試搭當地的士。甫登上車廂，記者已察覺當地的士較香港的士更自動化，最明顯是咪錶除了顯示里數和車資，還有一欄顯示行李費等附加費，都是全自動計算。車廂內還有一個錄影系統，並貼上告示指系統正在錄影。到達目的地後，咪錶顯示總車資，乘客可選用多種電子支付找數。

外行人對該咪錶的認識大概就局限於表面，而該套系統的供應商「新利達資訊科技(澳門)有限公司」董事總經理魏子傑在接受香港文匯報訪問時，逐一拆解了這套系統的玄機。

他介紹，澳門的士車載終端系統(俗稱「車載機」)於2020年12月正式推行，這是2019年「新

的士法」生效後，法例強制規定全澳所有營運的士車輛必須安裝的，安裝費由政府資助，車主繳交5,000元按金，之後每月繳交300元租金，政府也每月支付150元營運津貼。

定期面容識別 防「頂包」駕駛

該系統標準配置包括車載智能終端設備，以及錄音錄影系統，其中「車載機」功能是核心所在，司機營業前要先使用人面識別和的士駕駛證拍卡雙重認證登入「車載機」，變相是為司機進行打卡，行

車期間系統更會定期進行面容識別，防止司機找不合資格者駕駛「頂包」。

無法改跳字快慢 免非法改咪錶

「車載機」也是智能計價咪錶，魏子傑表示，任何人(包括司機或第三方)都無法更改跳字快慢，避免非法改動咪錶，而附加費全部在螢幕上以中文選項顯示，「例如由澳門國際機場上車，兩件行李，附加費總共幾多?系統已按政府規定設定好相關價格，司機只需選擇相關附加費項目和數量，就會自動計算車資總價。」

「車載機」之處是能記錄行車軌跡、交通信息等等，魏子傑說：「它採用GPS+北斗雙定位系統，精準記錄每一程路線，並實時上傳至交通事務局相關部門。」加上車廂內的錄音錄影系統，全程記錄車內司機和乘客一舉一動，並儲存在「車載機」的「黑匣子」內，只有政府授權人才可查閱相關內容，法例並規定只能作特定案件調查用途，除了交通局和相關司法部門外，其他政府部門也無權查閱。

執法者獲授權方可取證查錄音錄影

錄音錄影則在車內硬盤儲存30天，並設有封條，一般讀卡器和播放器無法查看其內容，只有當司機或乘客投訴對方，執法人員方獲授權取證，保障各方私隱，違者會被處罰。此外，車內還具備一個緊急按鈕，司機遇到危險可即時通知供應商聯絡警方求助。

魏子傑表示，明年澳門特區政府發500個的士新牌，規定該批的士必須安裝電子支付設備，以及司機行為監察系統，車內外還安裝攝像頭和雷達，監察司機有無疲勞駕駛、單手握方向盤等，車外鏡頭和雷達則用以識別司機有否危險駕駛、不遵守交通規則，並透過AI技術記錄並分析行為次數。

該系統保障的士車廂內所有人的權益，魏子傑舉例指，曾有一位乘客在車廂內取走上一手乘客遺留的手機，失主報警後，司機成嫌疑人，但系統還他清白，警方更成功透過車內錄像和行車路線拘捕該名偷走手機的乘客。

2019年實施「新的士法」次年一度零違規

澳門自2019年「新的士法」實施後，2020年交通事務局一度錄得零違規紀錄，治安警察局只錄得不足150宗。2020年底「車載機」全面啟用後，翌年全年違規個案更不足100宗。



業界倡港仿效 着力保障私隱

對於引入智能系統加強的士監管，香港立法會交通事務委員會主席陳恒鑌在接受香港文匯報訪問時表示，全面安裝錄音錄影系統和收集GPS數據對的士司機利多弊，既能解決爭拗，亦有助於降低的士保費價格，的士司機「身正不用怕影子歪」。的士業界也支持該做法，但認為行業以個體戶為主，猶如盤散沙，香港必須仿效澳門，由政府牽頭，由上而下推動電子化，並在保障私隱方面下工夫，給予市民大眾信心。

陳恒鑌：全面電子化有望調低的士保費

陳恒鑌表示，目前香港的士業界也有與供應商合作，透過特區政府「智慧交通基金」，試行一套「的士安全駕駛大數據智

能系統」，在車廂安裝三組鏡頭，透過收集的司機駕駛數據和人工智能計算、大數據雲計算等技術，適時提醒司機注意駕駛安全，並協助車隊和車主了解的使用情況，降低意外率和管理效率。據他了解，該系統已具備錄音錄影功能，可作為日後監管的司機的基礎，但系統不具備GPS功能，無法記錄行車路線，且試行階段數據僅上傳至供應商雲端作測試用，「要作監管使用，還需得到運輸署支持。」陳恒鑌認為，香港的士若能全面電子化，將有助解決各類老生常談的的士問題，加強各種違規建法的阻嚇力，減低意外率，有望調低的士保險費用。「澳門同內地的的士智能系統各有特色，值得香港參考，研發適合香港的系統。」

的士管理人員協會主席梁達壯，身兼車主、司機、打工人「三角」。他向香港文匯報表示，支持透過科技加強對行業監管。目前，香港的士業亦有應用不同程度智能系統，但主要用途是判定交通意外責任、解決保險爭議和保障駕駛安全，對於行業監管暫未有作用。他建議特區政府牽頭，在立法時加強解釋，特別是在保障私隱方面，讓信息更公開透明，釋除大家的疑慮，才能獲得業界支持，讓市民和旅客重拾信心。在設備費用方面，梁達壯並不擔心：「目前不少的士自發租用的設備每月租金要120元，若能統一監管，作為車主每月幾百元的費用，對全年營收來說是小數目，能讓香港的士業走上正途才是關鍵。」

港立法會通過引入「的士司機違例記分制」

香港文匯報訊 立法會昨日以78人贊成、8人棄權，三讀通過《的士司機違例記分制條例草案》，引入的「的士司機違例記分制」，設11項扣分準則，如濫收車費、拒載、拒絕或忽略駕駛的士至指示地方、毀損或更改的士計程錶為嚴重罪行，會被記10分；兜客、兜路、「釣泥鯁」等扣5分；拒發收據，無將的士計程錶設定於記錄位置等記3分。

根據法例規定，若有司機在兩年內被記10分或以上，會被通知自費修習並完成的士服務改進課程；若被記15分或多於15分，該司機可以被取消駕駛的士資格，若首次被取消駕駛的士資

格，會被停牌三個月，其後再被取消資格則每次為期六個月。法例將會9個月後生效，運輸及物流局局長林世雄昨日強調，的士司機不會單純因為乘客投訴而被記分，而是要經過警方調查取證及被法庭定罪之後才被記分，又強調記分制對大部分奉公守法的良好的士司機並無影響。被問及會否強制要求所有的士車廂安裝攝錄系統協助舉證，林世雄表示，特區政府會要求車隊持牌人將來安裝攝錄系統，至於是否強制安裝，就涉及較複雜問題，政府會在通過條例草案後，着手研究可行性，於明年諮詢的士業界意見。

香港的士扣分制

違規行為	所扣分數
1.濫收車資	10
2.故意拒絕或忽略接受租用	10
3.拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示地方	10
4.毀損、損壞或更改的士計程錶	10
5.兜客	5
6.兜路	5
7.未經租用人同意，允許租用人以外的任何人登上的士(俗稱：釣泥鯁)	5
8.欺騙或拒絕知會乘客適當收費及前往路線	5
9.拒絕或忽略運載租用人要求數目的乘客	3
10.拒絕或忽略發出收據	3
11.沒有將的士計程錶設定於記錄位置	3

資料來源：立法會文件

澳門「黑的」近絕跡

年長司機：監控保安全 唔怕被打劫

澳門的士司機跟香港一樣都有高齡化問題，司機亦多數是個體戶。在推行電子化管理前，業界也擔心過數碼鴻溝、私隱等問題，但使用幾年以來，不少年長的司機反而更看重系統的好處。年過70歲的關錦波向香港文匯報說：「一開始都擔心自己唔識用、驚麻煩，但之後好快適應，現在反而覺得方便，有監控又可以保障司機安全，唔怕被打劫。」

適應過程非想像般困難

關錦波向記者示範「車載機」操作時熟練地按鍵。他表示，適應的過程並非想像般困難，「車載機上面都係中文，所有功能選項清清楚楚，都唔難用，仲可以見到每天做幾多生意，唔使自己手記。」

同時，該系統採用4G網絡實時聯網，司機無須通過手機，可隨時在螢幕上查看交通道路信息，「譬如某個區域有大量乘客需要的士，但該區車輛較少，司機便會收到通知，可自行選擇前往該區載客。」

對錄音錄影全程記錄司機和乘客的一舉一動，關錦波並不擔心私隱問題，「政府已規定錄音錄影只有執法部門才有權查閱，而且一定是作調查用途。」

他認為該系統不單保障乘客，更能在司機與乘客發生爭拗時清楚判定責任歸誰，更具阻嚇力，「澳門娛樂場所咁多，如果三更半夜載咗幾個醉漢，我都驚！有咗呢套系統，不單監管司機，乘客都唔敢亂來，有事發生警察分鐘鐘到你。」

澳門的士司機總會理事長郭良順在接受香港文匯報訪問時表示，推出時的反對聲音主要來自「黑的」司機的阻力，「因為有了科技監管佢哋嘅行為就無所遁形。」雖然也有長者司機擔心唔識用，但他認為行業要與時並進，年長司機也十分配合接觸新科技，慢慢也上手，畢竟該系統不太複雜。