

## 習近平會見匈牙利總理：所有大國發揮正能量 俄烏才能現停火曙光

詳刊A4

# 港運輸局回應市民出行需求 加辣打擊「白牌車」 網約平台研發牌 引入競爭納監管

為提升香港的士服務質素，香港特區政府運輸及物流局雙管齊下，引入車隊制度的同時，擬透過發牌規管網約出租車平台，已領牌的網約平台只能提供的士及持牌合規車輛網約服務，並規定相關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，亦回應市民不同出行需要，目標在明年訂定立法建議。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。

◆香港文匯報記者 吳健怡



▶特區政府運輸及物流局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。  
香港文匯報記者北山彥攝

### 規管平台公司

地區	規管概況
深圳	1.須持有《網路預約出租汽車經營許可證》；2.須為企業法人，並在深圳市設立公司，提供聯絡地址及負責人；及3.牌照營運年期最長5年
新加坡	1.800輛或以上車隊營運商須持有召車執照；2.須在新加坡有聯絡地址及負責人；及3.執照有年期
倫敦	1.須持有政府發出牌照；2.須在營運地區設立公司，提供聯絡地址及負責人；及3.牌照最長5年有效期

### 向平台公司施加責任

地區	規管概況
深圳	1.司機和車輛已領取合適許可證和保險；2.確保車輛符合相關法例營運要求及通過安全檢查；3.確保司機具合法資格；4.營運數據連接市政府監管平台；及5.須將平台伺服器設置在內地
新加坡	1.司機和車輛已領取合適牌照和保險；2.確保車輛符合相關法例營運要求及通過安全檢查；3.須保存紀錄並按時呈交賬目、審計、營運資料等；及4.須符合政府發出的工作手冊。
倫敦	1.司機和車輛已領取合適牌照和保險；2.確保車輛符合相關法例營運要求及通過安全檢查；3.司機通過身體檢查及背景審查；及4.保存紀錄並按時呈交相關賬目、審計等

◆資料來源：立法會文件 ◆整理：香港文匯報記者 吳健怡

## 業者：對乘客司機都是好事

### 特寫

香港特區政府計劃規管網約出租汽車平台，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，應該未必必要交牌費吧，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。



◆的士司機鄧先生



◆的士司機楊先生

其公司暫時未有加入的士車隊的安排，「有聽聞政府要將網約的士平台規管化，引入的士車隊制度，但我從來沒有做過網約司機，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。」但他支持政府規管網約車，「低價的網約車無疑搶走了我們傳統的的生意。」

### 的士司機：想嘗試新平台

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，「現時很多時候都要在的士站等人，浪費了一些時間。」

◆文：香港文匯報記者 費小嫻、郭倩 圖：香港文匯報記者 萬靄靈攝

### Uber司機：贊成做足監管

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

為了達至市民放心使用多元化點對點交通服務，特區政府運輸及物流局昨日向立法會提交文件，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。

### 平台司機須考牌體檢買保險

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，及需就其業務作盡職審查，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。

### 非法載客取酬或停牌12個月

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，故政府建議修訂條例，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。因為任何就網約共乘汽車供應的數量限制，均會嚴重影響依賴平台來獲取靈活賺取收入機會的司機，以及可能導致香港市民面對更昂貴及可靠性較低的點對點交通服務。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。

## 上班族：現時平台有待完善

香港文匯報訊（記者 郭倩）經常乘搭的士上班的李先生昨日向香港文匯報記者表示，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，等候的時間不亞於在街上截的士，或在的士站等的士。」他有一次在灣仔叫網約車去北角，等候將近半小時。他認為香港現行的網約車並沒有讓市民更便利，「有時周末去深圳玩，我用內地的網約車平台打車很方便、很快速，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管化，我希望能達到這種效果。」

### 多一種選擇利市民

來自菲律賓的Albert已在港居住數年，他認為政府將網約車平台規管化能為市民提供多一種出行方式的選擇，「其實現在在街截的士也很方便，的士站很多，街上來來往往的的士也很多，很容易截的

士。」他從未在香港使用過網約車，「但我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。」

十年前從台灣地區移居香港的林先生亦同樣表示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。」他又指：「如果香港未來能規管化，作為乘客會覺得安全更有保障。」

### 機遇香港

洞庭湖大堤一線決口合龍

詳刊A6

投資移民設家辦研政策聯動

詳刊A8

法政壇「三分天下」或陷長期動盪

詳刊A20