



李浩然立法會議員辦公室
Legislative Councillor Office
Dr. Hon. Hoey Simon Lee

關於引入網約車服務的 研究報告



摘要

近年的士業界與網約車的矛盾持續升級，的士團體更以自發「放蛇」行動甚至罷駛行動表達訴求，然而政府去年只就其他地區引進網約車進行研究，至今仍未提出引進網約車服務的策略方案。

就此，李浩然立法會議員辦公室與基本法基金會研究團隊開展引入網約車服務的研究，探討現時的士制度的歷史淵源和發展，分析的士與網約車之間的矛盾和問題，並借鑒其他地區取酬載客服務政策，結合香港的實際情況、司法考慮、社會需求等因素，力求提出有效回應社會各界對個人化點對點服務需求的切實可行方案。

的士制度的發展造就了現時牌照資產化、的士行業分散並難以監察管理，以及服務供應不足等等問題。網約車服務的出現正正回應了社會大眾長久以來對的士服務質量欠佳的不滿，以及成為部分人賺取額外收入的渠道，加上網約車平台在進入市場初期的大量優惠補貼措施及宣傳推廣，迅速進入香港點對點交通服務市場。然而，現時香港未有就網約車平台進行規管，而大部分網約車都在沒有取得運輸署發出的出租汽車許可證的情況下營運，早在2018年已有個案由法院裁定違反香港法例第374章《道路交通條例》第52(3)非法出租載客取酬，所以網約車目前在香港營運屬違法行為。

網約車與傳統的士在營運成本上存在不對等的競爭優勢，毋須承擔的士牌照成本、的士車租、商業車輛保險，以及車輛規範所致的遵從成本。網約車營運成本較低的情況下，可以選擇只在高峰時段接單營運賺取額外收入，而的士司機則要不斷接單營運以應對車租及營運成本。此外，現時的士司機面對網約車競爭、市民對個人化點對點交通服務需求的提升、政府對的士業者營運要求的提升等種種因素，引致的士司機在各種壓力下令服務品質下降，進一步促使消費者轉投網約車市場，進入惡性循環的困境。

	傳統的士	香港 的士車隊	澳門新發 的士牌照	國內網約的士	違法網約車
收費	按咪錶	可按咪錶也可 在網上約定 收費辦法	按咪錶	按咪錶	根據平台 按距離和 時間計算
服務監管	員警執法	車隊平台	的士公司	網約平台	網約平台
准入	擁有或租用 有牌照的士	現有的士 加入的士車隊	加入的士公司	現有的士 加入網約平台	私家車司機 加入平台
車輛種類	單一	引入車型 較大車輛	單一	單一	多樣選擇

各種取酬載客服務比較



分析和建議

綜合以上的種種考量，現在社會大眾對於取酬載客服務所關心的議題可被歸納如下：

- 因為人口和環境的改變，對取酬載客汽車的需求有所增加，市場卻供應不足，尤其是在繁忙時段問題更加明顯；
- 的士發牌制度的歷史問題導致監管困難，服務態度被市民長期詬病；
- 營運的士種類選擇有限，在舒適度和載客人數上不能滿足市場的多樣性需求；
- 近期經濟下行壓力增大，導致部分私家車司機有意以參與網約車服務去改善財政狀況；
- 世界潮流趨勢，作為國際大都會的香港科技上不應落後其它地區。

司法考慮

綜合香港情況及借鑒其他地方取酬載客服務的經驗，要一勞永逸地解決前文所述的問題，唯一的解決方案便是**向市場增發取酬載客車輛營運的執照**。不論政府以什麼形式增加取酬載客服務牌照數量，現時的士牌照價格都會受影響，或會面對的士牌照持牌人針對《基本法》第6、105及109條，有關保護私有產權、私人財產被徵用時得到補償，以及提供適當經濟和法律環境，以保持國際金融中心地位的司法覆核挑戰。研究進行了多個案例分析認為增加取酬載客服務牌照供應在法理上被挑戰的機會不大，但有責任適當規管和保護，避免影響國際金融中心形象。



建議措施

引入網約車平台牌照

建議參考內地的多元性模式引入網約車服務，政府發放網約車平台牌照，平台在統籌分配旗下合作網約車司機的工作外，要確保網約車服務水平，以及司機和車輛符合法定要求，亦要協助政府推行交通政策，包括營造公平和可持續競爭環境的行政措施。此舉便於政府管理，既增加效率亦能減省行政成本。

法定的要求

A) 司機資格審查

司機需通過類似的士牌照考試的考核並就進行背景審查，避免干犯嚴重罪行人士進入行業，以保障乘客安全。

B) 營運資質審查

網約車輛在營運時必須持有效的商業營運保險，亦可參考新加坡的做法由網約車平台統一集體代網約車司機與保險公司進行談判爭取保險費用上的優惠。網約車內亦建議必須安裝行車記錄儀、全球定位系統和攝像頭等，安障乘客安全並監督司機服務。



公平競爭的要求

為了維繫一個良性公平的競爭環境，我們以的士租賃作為參考基礎，建議政府對網約車平台的合作司機發出有限度營業執照，費用可參考公開市場上的租金；兼職網約車司機的營運時長和時段；及網約車司機自帶的私家車的維護成本。由政府釐定一個短期營業許可費用，網絡平台可根據司機選擇不同的營運時段和時長組合，再根據政府的收費標準，替平台旗下的網約司機先墊付這些許可費用，從而將現在沒有營運許可的網約車運作合法化。此舉能解決競投永續的士牌照恆久以來把公用服務資源產業化的弊病，也可以保證一個公平競爭的營運環境，保護現有營運的士的合理利益。

李浩然立法會議員辦公室

2025年3月

關於引入網約車服務的研究報告

李浩然立法會議員辦公室

基本法基金會

近年，的士業界與俗稱「白牌車」的非法網約車之間的矛盾持續升級。去年的士團體更於啟德郵輪碼頭自發採取「放蛇」手段，以打擊非法網約車司機¹。然而，對於的士業團體因為該次行動向警方作出的舉報，警方僅將其列作交通投訴處理，未有即時拘捕相關非法營運的網約車司機，也未向業界作出進一步的解釋，直接損害業界的合法利益，致使業界認為警方縱容此等違法行為。

作為持牌提供取酬載客服務的的士司機，白牌車非法入侵市場參與競爭，必然損害了的士業界的合法利益，警員

未有積極執法取締，使其認為此等不作為間接鼓勵了網約車繼續非法營運。然而，社會輿論並非全然支持的士業界的訴求，坊間也有不少支持網約車的市民，他們詬病的士司機長久以來不友善的服務態度、車輛的衛生惡劣和舒適度不足。此外，針對網約車的違法經營現象，他們也指出部分的士司機亦同樣存在濫收車資、拒載等違法行為，「黑的」在香港一些著名景點例如山頂廣場、中環花園道纜車站等著名景點更是屢見不鮮²；事實上，的士服務供應在繁忙時段存在不足，網約車合法化同樣是回應市民對個人化點對點交通服務需求的方式。

1. 「放蛇」捉白牌 的士業消息稱屬忍無可忍自發行動 周國強籲克制；見<https://www.hk01.com/社會新聞/1020342/放蛇-捉白牌-的士業消息稱屬忍無可忍自發行動-周國強籲克制>
2. 黑的直擊：黃金周後山頂車輪轉割客復常 踢走警方雪糕筒設站頭；見<https://www.hk01.com/黑的直擊-黃金周後山頂車輪轉割客復常-踢走警方雪糕筒設站頭>

問題的根源



i. 的士的發牌制度

自1923年，的士牌照是免費發給營運公司的，香港九龍的士有限公司是第一間持牌的士公司。營運的公司要按照發牌條款的規定，購買車輛，組織車隊，聘請及培訓司機提供的士服務。因此，車輛安全和服務水準受到政府的間接規管。及至1964年，香港的士行業仍然是由數間的士公司瓜分，亦即所謂寡頭壟斷。這些公司基本上持有特許權利控制的士車輛數目，但亦同時互相競爭。的士車身顏色代表其所屬公司品牌，與其服務的質素相互掛鉤。公司任何試圖把自己的品牌留在消費者腦海中的行為都是一種競

爭的手法，希望阻止消費者跑到其它競爭者手上³。

六十年代初期，交通部門仍然傾向於依靠規模較大的的士公司平台提供服務，其操作方法包括：1)當準備發一定數量的士牌照時，大型公司所獲分配數量較多；且曾拒絕批准小型公司開業，以限制其與大公司競爭；2)在人流最為密集之處設立的士站，但僅允許大公司車輛使用。該政策可能是源於方便管理的考量，因大公司通常具有較為完備的規章和較充足的資源，可契合政府的安排，但此舉也引發眾多小型的士公司的不滿。

3. 政府「壟斷」的士最差管理模式；見<https://paper.hket.com/article/1074623/政府「壟斷」的士%20最差管理模式>

到了1964年，當時由兩局議員領導的公共交通顧問委員會（即現時交通諮詢委員會）認為宜採取投標制度，由價高者得的標準取替以往直接發牌予的士公司的做法更為公平、公正和透明。原本讓的士公司基於市場競爭決定的士數量的方法，變更為由政府以壟斷者的身份基於社會需求來決定⁴。因應當時社會對的士的需求，該委員會最終建議大幅增發550個的士牌照，持牌人將永久擁有牌照，按法例規定營辦的士⁵。當年的士牌照開始以10個作為單位公開競投，至1967年改為以1個作為單位開投，從此引發個人車主普及化的現象，及後政府再讓1,300多輛紅牌車以每部\$75,000費用轉為的士，進一步導致的士牌照的商品化，然而牌照持有人分散，經營者又各自為政，無法建立長遠的服務規劃。由於當年所發的牌照具永久性質，且可以自由交易及繼承，的士牌照逐漸變質成為一種投資工具。

坊間有意見認為當年政府發牌，其中一個目的就是增加庫房的收入來源，而限制的士的數目，有奇貨可居烘托牌價之嫌，但從增加政府收入的角度看，這方法不失為非常見效的手段。在以往的制度

下，的士公司對旗下司機的服務態度負責任，政府不用操心的士司機在市場上的表現。在新的發牌政策下，政府想規管也無法有效進行，只能倚賴從業員自我約束。這導致大眾的觀感是政府僅負責管理的士數量和收費，其他方面則未能體現管理職能。

ii. 的士牌照的資產化

自公開投標政策逐步推出後，大批個人車主湧現，加上「駕者有其車」⁶的理念被廣泛接納，的士公司聘請司機出現嚴重問題，加之失去了政府在政策上的支持，的士公司的經營愈見困難，最終導致的士公司陸續倒閉。以公司僱傭制經營的士的年代，最後逐漸被個別司機成為車主的自僱制度所取代。的士牌照買賣也因應市場的需求暴增，而大多數的司機買家也需向銀行借貸，間接令銀行的業務水漲船高。為加快處理這些借貸申請，往往要找相熟客戶轉介，於是也出現了「車行」中介人服務，一條完整的產業鏈也因此而應運而生。

政策推出初期的買家全部是職業司機，這些車主司機自己開車之餘也將另

4. 同上

5. 熊永達、劉國偉《獵夢香港的士業的傳承》；中華書局，頁54-56和152

6. 「駕者有其車」和居者有其屋的概念一樣，的士司機努力工作，賺錢積蓄，儲夠了錢就向車行支付首期付款買的士車牌，車行可安排向銀行或財務公司借貸，司機每月供款，知道供款完畢，的士就屬於司機。

外的空檔租予其他司機。1997年金融危機後，由於買賣的士車牌如同投資其他物業一樣，可以帶來穩定的回報，加之手續簡單且費用低廉，愈來愈多非司機的投資者也選擇進行的士車牌的買賣。

1994年交通諮詢委員會發佈《的士政策檢討報告書》⁷，針對「壓抑的士牌照投機活動」提出建議，包括「不應預定某段指定期間發出的士牌照數目的限額」、「應在有需要時發出的士牌照，但須考慮市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況，以及道路系統的承受能力等因素」。然而，政府卻自1997年5月後停止發出市區和新界的士牌照。在1997年的臨時立法會交通事務委員會上，的士政策檢討工作小組認為「現行的士發牌制度給予個人永久持有的士牌照和經營的士服務的權利，因而營造了一個分散和個人化的行業，如此有礙當局對的士業進行有效監察」。在2005年至2015年間，的士牌價格不斷攀升，曾從2005年最高成交價375萬元，上升至2015年的歷史最高位725萬元⁸。即使在近十年價格有所回落，但目前的士牌照的公開價格仍然徘徊在300萬元左右。

的士牌照資產化主要由3個因素所導致，分別為1)永久性質、2)可自由交易且交易成本低；和3)政府多年間不再發牌。

如前文所述，政府從1997年至今近三十年也沒有增加市區的士牌照數量⁹。所謂的永久性質，就是的士牌照只要求的士符合特定的標準便能繼續續牌，其實際上沒有時限而且也缺乏服務質素上的強制要求¹⁰；另外，法例對於的士服務質素只有相對空泛和模糊的規定¹¹，加之違反這些規定也沒有被註銷牌照的罰則¹²。再者，的士牌照能夠以低成本進行買賣，無需向政府支付印花稅，只需要買賣雙方到運輸署做過戶手續及繳付\$1,000的過戶費用，的士連牌照的租賃可以透過中介車行全權代辦，流程簡單方便，也是吸引非司機投資者的重要因素。

政府於1997年5月增發市區的士牌照後，現在的士牌照總數量維持在18,163個，持牌人中約四成為公司，餘者皆為個人¹³。根據報道，在8,977名牌照個人持有者中，約有6,873持牌人僅持有一個牌照，而持有兩個牌照的約有1,058人，持

7. Transport Advisory Committee : Final Report of the Taxi Policy Review (March 1994)

8. Uber 合法化=的士服務質素提升?政府應監管網約車平台；見<https://www.hk01.com/01觀點/147860/01倡議-uber合法化-的士服務質素提升-政府應監管網約車平台>

9. 政府僅曾於2016年推出25個大嶼山的士牌照。

10. 見注釋8

11. https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_276/guidebook.pdf；pp. 15-28

12. 根據《道路交通（公共服務車輛）規例》，的士兜客、拒載以及濫收車資為違法行為，涉事司機定罪後最高可被罰處10,000元與監禁6個月。然而條例並沒有強制註銷牌照的機制，的士司機繳納罰款或服刑後便可重新執業，不具阻嚇作用。

13. 立法會參考資料摘要；檔案編號：THB(T)CR 1/1136/2015

有3至10個牌照的僅約901人，然而卻有一人獨佔約600個的士牌照。牌照數量維持不變、可以一人持有多牌以及牌照屬於永久性質，當市場對的士需求增加的時候，牌照便自然而然地成為了投資甚或炒賣的工具¹⁴。

iii. 網約車的出現

共用經濟和網約車

共用經濟是一種共用土地、人力和資本的新興社會運作模式，其目標是重配閒置資源使其獲得更有效的利用，從而讓資源的整體利用效率變得更高。常見的形式有順風車、汽車共用、公共自行車以至交換住宿等等，其目的是淡化人們對擁有權的追求，強調閒置物的可使用權的高度利用。有別於以盈利為目的

製造的「共用」商品的租賃經濟，「共用」的精髓是把物件的使用效益最大化而非從分享過程中獲取商業利益¹⁵。共用經濟概念衍生出各類數碼平台作為中介配對服務提供和接受人士。該理念也衍生出為盈利而營運的網約車平台，把司機與乘客直接連繫起來，提供個人化點對點交通服務¹⁶。

共用汽車最早於七十年代中期因應當時嚴重的石油危機而應運而生，直至九十年代互聯網崛起，網絡配對程式也開始湧現。到2009年第一個商業模式網絡配對平台Uber(後稱“優步”)於美國成立¹⁷。如今商業網約車平台的營運模式被稱為C2B2C¹⁸，即司機與乘客都必須通過網約平台配對才能達成服務協議。



14. 見注釋8

15. 見<https://zh.wikipedia.org/wiki/共用經濟>

16. 選定地方對網約車應用程式的規管：立法會秘書處資料研究組(RT08/19-20)；見<https://www.legco.gov.hk/research-publications/cn/1920rt08-regulation-of-ride-hailing-apps-in-selected-places-20200327-c.pdf>

17. 見https://en.wikipedia.org/wiki/Ridesharing_company

18. Consumer-to-Business-to-Consumer的縮寫

	網約車		的士車隊	電召的士	出租私家車
	私家車	的士			
商業營運牌照	沒有	的士牌照	的士與 的士車隊牌照	的士牌照	出租 汽車許可證
合法性	不合法	不合法 ^{19, 20}	合法	合法 ^{21, 22}	合法 ²³
營運平台	需要	需要	非必需使用 ²⁴	不需要	不需要
法定收費標則	否	否	是	是	是

現行網約車和其他取酬載客車輛的比較

不同的網約車應用程式的運作也大同小異，其背後皆依靠網約平台的科技支援。整體運作大致分為四個步驟，即1) 消費者必需先提供起點和目的地讓平台規劃交通路綫及預估收費、2) 然後當消費者確認作出的選擇後，平台便生成訂單並在網約車司機的內部平台發佈、3) 合作的網約司機在平台上選擇接單後便徑往起點接送消費者、4) 到達目的地後網約車平台便會依據行程的時間和距離等因素計算最終的價格並向消費者收費。

在 C2B2C 營運模式中，網約車要依靠網約車平台應用程式才能運作，由此可見無論是司機還是乘客在模式下均是被動角色，串聯兩者的網約平台才是服務的關鍵部分。網約車司機不能在街上接單，也不是按錶收費，客源、路綫和收費完全

由平台篩選和規劃。因此，網約車平台佔據一個明確的主導勢態。再者，當訂單完成後，網約車平台一方面會向相關網約車司機發放其應得的車資外，另一方面該訂單的乘客也可以就網約車司機的服務作出評價甚至投訴。因此，這模式能有效地提升和監督網約車司機的服務。



19. 香港的士需要根據《道路交通(公共服務車輛)規例》所指明的收費率計算。網約的士卻依賴平台的收費準則計算費用而非按法例規定根據咪錶收費，因此屬於違法。

20. https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/taxi/index.html

21. 需依照法例付電召預約服務附加收費

22. https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/taxi/taxi_fare_of_hong_kong/index.html

23. https://www.td.gov.hk/tc/public_services/licences_and_permits/hire_car_permit/index.html

24. 的士車隊可以以兩種方式營運：街上兜客(按錶收費)或載網約客(自訂收費)

新的營運生態誕生

網約車龍頭優步早在2014年進駐香港提供網約車服務。初期優步為司機及乘客提供大量優惠及補貼，瞬間在香港建立了點對點交通服務的市場。其優惠及補貼除了客觀上能夠對參與提供服務的私家車司機帶來可觀的利潤外，網約平台登記加入的門檻亦較寬鬆，而且可以高度自由地制定個人的作息時間，加上能夠滿足年輕人自僱的心態，推出不久便吸引了大批私家車司機加入。在優步的大力宣傳和推廣下，迅速地在社會上形成了網約車的生態環境。

近年來，隨着香港經濟不景氣狀況持續加劇，各行業從業者面臨失業困境，致使更多有車人士利用閑置車輛及時間投身網約車行業，以獲取更多經濟收益，緩解財政壓力，從而在社會中成為一種新興的行業。

公眾對網約車的訴求

公眾對的士服務質量欠佳的抱怨由來已久，然而該問題始終未獲得妥善解決。事實上，為了增加收入，的士司機違法載客之舉屢見不鮮，諸如六十年代出現的「泥鯁的」現象、載客不落旗、濫收車

費和超載等行為長期存在²⁵。因執法力度欠缺、罰則阻嚇力不足，致使「黑的」違法現象越演越烈。很多市民對於的士服務深感失望，有議員甚至指出「害群之馬」一詞亦不足以形容「黑的」的禍害²⁶。由於的士的服務水準與市民大眾的期望有嚴重落差，促使部分市民寧願使用網約車作為替代的出行交通工具。綜合各方的意見得知，市民對的士服務的不滿主要有三種，分別為1)的士車輛本身殘舊不潔，欠缺不同檔次的選擇、2)的士司機的服務態度惡劣、和3)的士數量在繁忙時段嚴重不足。

政府曾經試圖於2019年4月以推出《專營的士服務條例草案》滿足市民的相關訴求²⁷。然而在2020年1月舉行第一次公聽會後，公眾以及業界對是否引入專營的士意見分歧，政府最後因應當時的經濟環境和疫情的影響，在2020年11月12日正式宣佈撤回該草案²⁸。

違法經營網約車

早於2018年7月17日，27名優步網約司機已經被裁判法院裁定違反香港法例第374章《道路交通條例》第52(3)非法出租載客取酬²⁹，隨後眾被告在優步

25. 見注釋5；頁42、43和47

26. 每星期被拒載3次 政府研措施提升質素；見 <https://www.hk01.com/政情/925529/批的士服務差-張欣宇-每星期被拒載3次-政府研措施提升質素>

27. 立法會參考資料摘要；檔案編號：THB(T)CR 1/1136/2015，第2段

28. 2020年11月12日立法會會議過程正式記錄；第1014頁

29. *HKSAR v. Chung Tze Chun Ivan*; KCCC No 3428 of 2017

的資助下，對該判罪提請上訴³⁰，案件最後亦上訴至終審法院。然而終審法院卻一致駁回該上訴並認同下級法院的裁斷，即眾被告是純粹為了稍後獲取報酬而容許乘客乘搭他們的汽車，而他們必然知道並懷有意圖有人會為該程車付款。相關法例第52(3)條的立法目的不僅限於禁止私家車在街上非法招攬乘客，俗稱「兜客」的行為，亦同時延伸至稅收、行政規管、道路安全，以至更為具體的運輸服務規管上。終審法院明確指出雖然立法機關在訂立第52(3)條時不可能考慮到今天會出現如優步乘車應用程式此等服務，卻也不代表立法機關沒有意圖刑事化被告人現有的犯罪行為³¹。

另外，在2022年兩名優步司機嘗試向運輸署申請汽車出租牌而被拒，針對這個決定他們正向法院提請司法覆核，相關案件仍然在審理之中，暫時沒有定案。由此可見白牌車在現階段是無法申請到商業營運許可證，除了立法修例外亦沒有任何合法的途徑引入網約車，所以網約車目前在香港營運屬於違法行為³²。雖然網約車應用程式暫時仍未有受到特定

法律的監管³³，但是為違法行為提供作業平台，被認為存在教唆、煽惑或者合謀等罪行的嫌疑。

社會上具體需要補充多少營運車輛才能解決短缺問題仍然是未知之數。根據政府以往發牌的政策，其中人口數目是關鍵的考慮因素。自1997年起，市區的士數量差不多三十年間都不曾增加，而本地人口數目則從大約640萬躍升至750萬³⁴，增加超過17%，加上普遍的生活水準的提升，顯而易見的就是路上的士數量並不能滿足當下的社會需求，也許就是因為這個短缺原因，市民普遍亦接受以非法網約車作為點對點交通服務的補充替代品³⁵。

可是，非法網約車在現實中除了與的士存在不公平競爭狀況外，因其缺乏有效營運牌照，致使政府難以對其進行監管，同時也造成了財政收入的潛在損失³⁶。政府在推行網約車合法化的過程中應綜合考慮的士行業的訴求以及市民的期望，並基於政府在交通、環保和安全等多方面政策來進行權衡。

30. Uber司機被裁定非法載客取酬罪成 提終極上訴被裁敗訴；見 <https://www.hk01.com/社會新聞/517988/uber司機被裁定非法載客取酬罪成-提終極上訴被裁敗訴>

31. HKSAR v. Yung Ho Cheung & others; FACC No. 1 of 2020

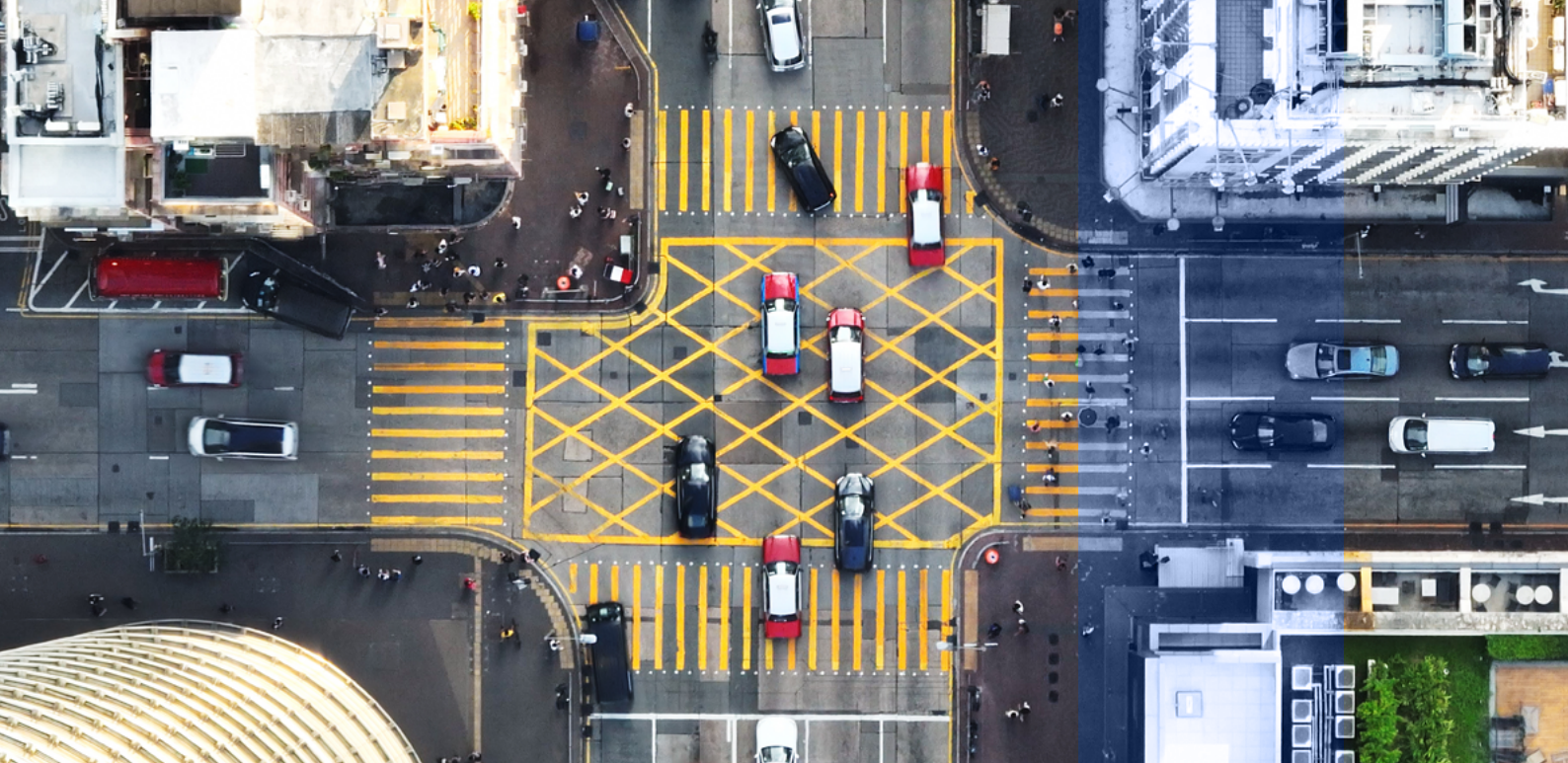
32. Section 52(3), Road Traffic Ordinance (Cap. 374); 第374章《道路交通條例》

33. Uber在香港合法嗎？乘客會否犯法？；見 <https://thewitnesshk.com/法律101-uber在香港合法嗎-乘客會否犯法/>

34. <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/HKG/hong-kong/population>

35. 調查揭近60%市民滿意網約車服務 團體籲當局規管發；見 https://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/news/20240707/bkn-20240707-184903443-0707_00822_001.html

36. 見注釋5；頁141-144



問題的癥結

i. 不公平競爭環境

網約車與傳統的士最大的矛盾就是在營運成本上出現不對等的競爭優勢。這問題主要反映在兩方面：第一，就是行業准入的附加溢價和行業營運法例合規要求所反映的成本。眾所周知的士營運牌照已經變成一種投資產品，的士牌的資產化會導致營運的的士司機將負擔轉嫁給乘客；情況就像營運餐飲業一樣，需要對鋪面的使用承擔費用。優步網約車在2014年進軍香港時，當年的士牌價最低約6百60萬，而且一直攀升到2015年

5月份歷史高峰的7百20萬。如果繼續用餐廳作為比喻，提供網約車服務就像無牌小販在人家的餐館門口售賣一模一樣的菜式，理所當然會引起餐館老闆的不滿。要解決這種溢價上的矛盾必須理順在現實中出現這種優勢的根源和選擇恰當的手段作出針對性的處理。

其次，現在的網約車是非法經營，其運作不受政府的監管。雖然優步司機自帶的私家車根據法例要求經已購買相關的第三者保險，但並不保障利用該私家車作

商業的用途。因此，當這些網約司機接單載客時按理是沒有有效的保險保障³⁷，當不幸出現交通事故時，乘客可能得不到相應的賠償。除了保險問題外，根據《道路交通（公共服務車輛）規例》，的士車輛本身也需要符合不少規範上的要求，包括其車身與內廂的設備與安全，滿足這些法定的要求亦會增加商業車輛營運的成本。由此可見非法網約車在運作成本上對傳統的士擁有極度不對稱的競爭位置。

ii. 擇肥而噬現象

靈活運營模式是吸引車主加入網約車行業的重要因素。此類車主中相當一部分將營運網約車視為閒暇時賺取額外收入的副業。在有限的營運成本下，他們可選擇只在高峰時段接單運營，非繁忙時段則蟄伏休息。與之相較，職業的士司機承擔着車租及其他營運成本，這致使傳統職業司機認為網約車司機擇肥而噬，進而加深雙方對立情緒。

iii. 惡性循環困境

市民支持網約車合法化的主要緣由之一是士服務態度欠佳。新青年論壇在2024年6月初通過電話訪問820名市民，結果顯示45%受訪者對的士服務表示不滿，44.4%表示滿意，另有10.6%表示「沒有意見」。而網約車服務獲「一面倒」好評，56.5%受訪者表明若車資相近，在的士和網約車中「二選一」時會優先選擇網約車。現時的士司機面對網約車進入市場、市民對個人化點對點交通服務需求的上升、政府修例加強規管的士業者等因素，引致的士司機在各種壓力下令服務品質下降，進一步促使消費者轉投網約車市場，此惡性循環若無外部干預，的士司機生存空間只會逐步經市場力量調節而難以為繼。

37. 根據坊間報道和Uber網頁上的資訊，Uber早於2016已經為旗下的Uber司機提供有效的第三者商業保險。然而，保險業界有聲音質疑Uber並不可能根據法例的要求替代網約車司機購買商業營運所需要的第三者保險，而且至今Uber並沒有公開相關保單的條款和保障範圍，尤其是不能理解為何有保險原意對明確的違法行為作出承保。見：<https://www.uber.com/zh-HK/newsroom/ridesharinginsurance-zh/>; 和<https://www.hk01.com/73930/uber-宣佈-aig-提供-第三-保-稱可賠一億-保險界-不能代司機購買>



政府的立場

從政府於2024年7月12日向立法會交通事務委員會提交的《打擊非法出租或取酬載客活動及規管網約出租汽車平台的研究》³⁸的討論文件（後稱“研究文件”）中可見，政府尚未提出全面解決的士與網約車矛盾的根本性方案。儘管市場上非法網約車數量眾多，但政府僅着重強調現行的士許可制度，以及未來將加大對非法網約車的打擊力度，缺乏更具針對性的政策措施。事實上，立法會已於2023年12月22日已經通過修例，提高有關利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則。政府提交的研究文件對梳理網約車與的士的矛盾並未提出建設性的建議。研究文件對的士牌照資產化的問題闡述仍不夠清晰明確，未能展現出積極應對並解決問題的決心和力度。

雖然研究文件也羅列了不同地區對規管網約車營運的相關經驗，但卻沒有明確地闡述如何將這些經驗融入至網約車合法化的進程中，的士服務和網約車服務之間的矛盾仍在繼續發酵。回顧2017年的交通事務委員會會議，政府曾經提出「專營的士服務」計劃以回應社會大眾對的士服務的投訴，當時在優步的大力推廣下，網約車服務已經在社會中形成一種獨特的生態。但政府提出的研究文件中仍然迴避面對相關問題，甚至需要更多時間收集數據再作研究，除了寄望剛引入的的士車隊制度能舒緩公眾的怨氣和暫時姑息非法網約車的營運外，核心矛盾依然尖銳。

38. 打擊非法出租或取酬載客活動及規管網約出租汽車平台的研究；見 <https://www.legco.gov.hk/yr2024/chinese/panels/tp/papers/tp20240712cb4-976-3-c.pdf>

優步對規管網約車的意見

在政府提交研究文件前，優步已致函立法會交通事務委員會，提供其對相關政策的意見書³⁹（後稱“意見書”）。優步指出，網約車平台已經成為了香港經濟重要的部分，有逾100,000名司機經此渠道賺取收入，每個月創造了超過三億港元的經濟價值，希望香港政府將網約車合法化。意見書亦提出根據他們於2024年3月對旗下司機的調查，超過一半旗下司機（51%）表示透過優步平台駕駛是他們唯一的收入來源；而約有84%的司機表示透過優步平台獲得的收入佔他們總收入當中「非常重要」或「很重要」的部分。甚至有大約22%的司機表示，如果不能透過優步營運網約車服務，他們將無法負擔日常家庭開支，最嚴重的情況下可能需要申請政府的福利補助的司機也佔超過15%。關於優步聲稱部分司機若無法繼續營運網約車就需申請政府福利補助的說法，存在爭議。因為從常理來看，擁有閒置私家車和時間來從事網約車工作的人士，其經濟狀況或許並不符合申請社會福利的條件。

參與優步平台提供服務的大部分都是無牌照的非法車輛。優步作為在香港第一大網約車平台，卻與違法網約車合

作從中獲利，這並不能改變它協助犯法行為的本質。企業在營運過程中必須遵守法律法規，亦應承擔應有的社會責任。優步在平台未有確定網約車持有合法營運牌照的情況下，只在運營過程中提醒司機需獲得相關批核，實際上將違法風險轉嫁給合作司機，在監督和審查合規營運方面未能充分履行責任，存在逃避法律責任的嫌疑。

優步的行為已超出了一般企業在合法範圍內利用法律灰色地帶的範疇，存在唆使或協助違法經營網約車服務的嫌疑。此外，優步長期支持違法網約車司機與政府進行訴訟，一定程度上也對政府執法和改革進程造成了阻礙。



39. 見：立法會CB(1)1022/2024(01)號文件



其它地區取酬載客服務的經驗

地區	人口數量 (萬)	的士數目 (輛)	比例
香港	740	18,163	407:1
北京	2154	67,000	321:1
新加坡	546	14,084	388:1
英國倫敦	898	21,000	427:1
澳門	68.64	1,602	428:1
深圳	1766	21,514	821:1

的士和人口比例⁴⁰

上述地方除了澳門仍然堅持以的士滿足市民對點對點交通服務的需求外，其它地方作為傳統的士服務補充的網約車皆已經被合法化。

40. 話你知/的士數量 VS 人口比例 港遜北京新加坡；見<https://www.takungpao.com.hk/news/232109/2023/0711/870107.html>

i. 澳門

澳門仍然以公開競投的形式新增的士牌照⁴¹，但有別於以往允許個人持有，現在只發限期為8年及有車輛上限的營運執照予的士公司，由它們管理旗下的車輛。雖然有限期的牌照能夠避免炒賣的問題，但以競投的方式發牌仍然會推高牌照的價格，增加行業營運成本。當然，相對於可個人永續持有並自由買賣的的士牌來說，這個成本不會引致的士牌照資產化的問題，只是增加了的士營運的成本。

有輿論批評澳門政府對於網約車「一刀切」的處理方法⁴²，指出其對優步違法營運採取過分嚴厲的執法手段，在短短600天的營運期內，優步司機已累計被罰款千萬澳門元，最終促使優步在2017年宣佈暫停澳門所有服務。澳門當局一直堅決否定網約車的合法性，也沒有作出公眾諮詢或討論改革的意圖。根據澳門政府的解釋，現在合法營運的電召的士平台，乘客可以經網站或應用程式，輸入起點和終點預約電召的士，此方法已經充分涵蓋了網上預約點對點交通的功能，因此無需再立法引入優步此類網約車服務。

從歷史角度來看，早期澳門的士發牌制度與香港極為相似，兩者皆是永續並可以由個人身份擁有，同樣在整體發牌數量上有管制，牌照也可以自由轉讓，導致跟香港一樣形成了一個投機買賣的市場，最高峰時牌價曾達到一千萬澳門元。然而澳門政府早於2005年開始引入只有8-10年營運期限以及不可轉讓的的士牌照，數年增發一次，到2017年時營運的士數量已經翻了一倍⁴³，牌價回落並一直徘徊在一百萬澳門元水準，相對於傳統永續的士牌價大約為500萬澳門元，的士牌照市場價格已大幅下降⁴⁴。

澳門政府當時為了將的士營運回歸公共交通的本質，去除的士牌照資產化，於2019年通過修訂法例引入特別電召的士牌照⁴⁵，主要是經由的士公司營運電召平台，監督旗下的士運作，規管平台下司機的服務；該牌照只有8年營運期，而且，平均每輛的士的牌價僅約7萬澳門元，對遏制的士牌照資產化起到一定的作用。

41. 新的士判給十個月內投運：澳門日報；見https://www.cyberctm.com/zh_TW/news/detail/3104558

42. 澳門「妄」約車-亞博匯；見https://zh-asgam-com.translate.google/index.php/2024/03/01/let-it-ride-zh/?_x_tr_sl=zh-TW&_x_tr_tl=zh-CN

43. 增發的士牌照_中止炒賣圖利_澳門給香港三個啟示；<https://www.hk01.com/01觀點/325833/增發的士牌照-中止炒賣圖利-澳門給香港三個啟示>

44. 澳門的士牌制度值得香港參考；https://pingsum.blogspot.com/2012/03/blog-post_23.html

45. 《輕型出租汽車客運法律制度》修訂

ii. 英國

英國對取酬載客服務的規管比較複雜和混亂，既存在傳統的黑色的士(Hackney Carriage)，也有私人僱用汽車(Private Hire Vehicle)，在不同的地區亦會出現不同的規定。而從2024年7月1日開始⁴⁶，在私人僱用汽車類別下更新增了一種由網絡預約的共乘服務(Ridesharing)。無論如何，以倫敦為例，出租車服務可以簡單地分類為兩種，其一就是可以在路上招手乘坐的傳統的士及經預約的私家車，倫敦地區並不存在同時涵蓋兩項功能的牌照，但倫敦以外的地區因應不同的法規就有可能兩者並存。

英國規管的士市場的思維跟香港的完全不同，雖然的士牌照的數量是有

限制的，但是發牌並不是以競投方式進行，而是以司機個人申請為基礎，想駕駛的士人士必須先考取駕駛的士的個人駕駛執照，然而考牌的過程並不輕鬆，一般需要三至四年的時間，因此被喻為世界上最難的考試之一，而成功考取的士駕照的司機在當地一般也被視為一種專業技能。通過了考試的司機便有資格向政府申請的士營運執照，政府會對申請人進行包括背景的審查⁴⁷，成功取得營運執照後司機便可購置或租賃的士開始載客營業。

雖然的士牌照數量實際上是有數量限制，但是政府會因應不同的社會需求調節的士的供應數目，而且只要符合條件便可不限次數申請延續牌照，因為



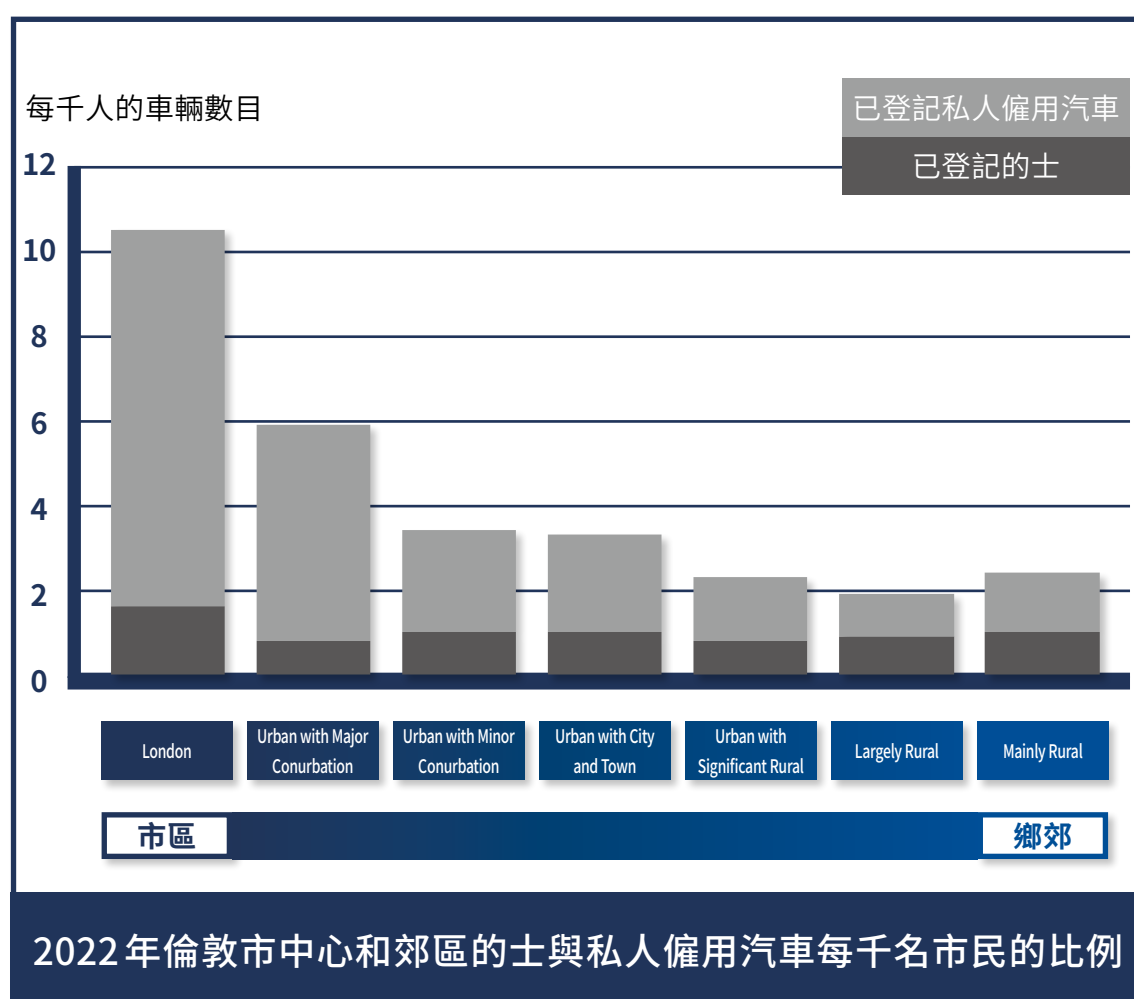
46. <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/changes-to-operating-models#on-this-page-0>

47. 部分曾干犯嚴重暴力或性罪行、正接受特赦或者緩刑和在黑名單上的人士均不允許駕駛的士

它並不需要以競投方式去爭取，只要符合要求就可以向政府申請的士營運執照⁴⁸，客觀上也不存在自由買賣的士牌照的行為，一直保持着為一種純粹的公共交通資源。

據報道，在倫敦以專業自詡的傳統的士司機不願意與優步等網約車平台合作，的士業界難以融入新科技領域。倫敦的的士和網約車的比例按年下跌，網約車對的士業的衝擊非常大，根據2022年

3月公開發佈的統計數字，每一千名倫敦市民平均對應有1.4輛的士和8輛私人僱用汽車，簡而言之，的士和網約車的比例約為1:5.5，點對點交通服務的車輛總數約為95,000輛，的士約佔14,600輛。由此可見網約車佔據了大部分取酬載客的市場，加上早前新冠疫情的影響，在距離倫敦20英里的埃平鎮(Epping)滿佈泥濘的空地上停泊了大量來自倫敦的閒置的士。



48. <https://www.gov.uk/taxi-vehicle-licence/eligibility>

iii. 新加坡

從2020年10月開始新加坡點對點交通服務許可證分別有三類⁴⁹：

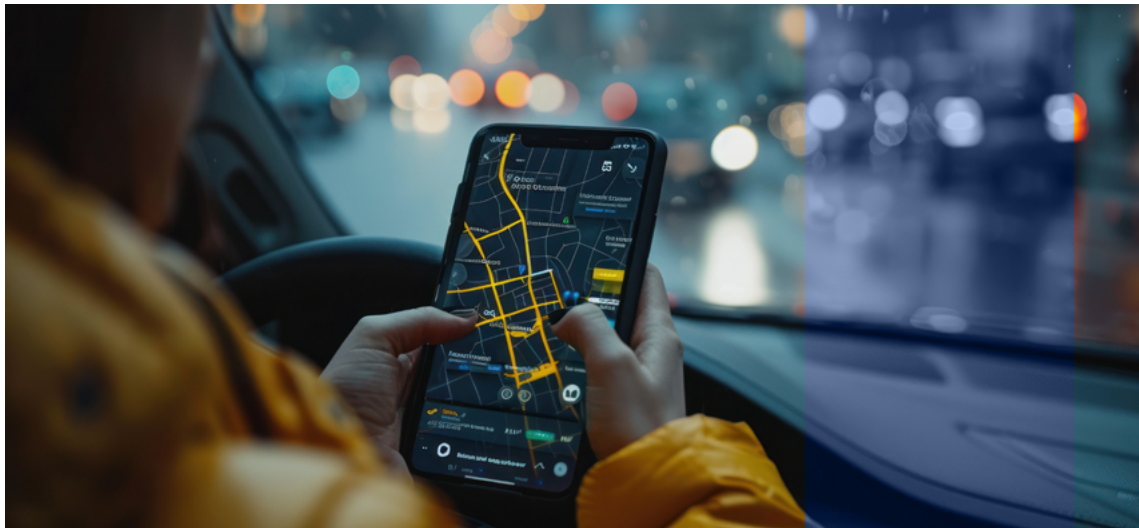
- 1) 招手召車服務營運商許可證
(Street-hail Service Operator Licence);
- 2) 網約車服務營運商許可證
(Ride-hail Service Operator Licence);及
- 3) 拼車服務營運商許可證
(Car-pool Service Operator Licences)。

第一種就是傳統依照咪錶收費的的士服務；第二種即時下流行的網約車服務，包括部分登記的的士在內，經平台預約並依照路程距離和行車時間作為收費標準；及第三種是經過平台配對，提供拼車的網上服務⁵⁰。新加坡的士和網約車服務的數目比例懸殊⁵¹。街頭招手召車佔點

對點服務的總體只有大約一成二，網約服務則佔約八成八，明顯為點對點交通服務的主流。路上招手召的士的情況也逐漸減少，現在的士主要服務機場和旅客以及不諳使用網絡平台的人群⁵²。

然而，香港很難借鑒新加坡引入網約車的經驗，兩地的制度與情況非常不同。主要體現在兩個方面：

首先，持有傳統黃頂的士營運牌照的個人現在只剩下寥寥之數，原本亦僅佔據的士數量的5%，加之士牌照有效期只有8年，已經逐步被淘汰或者被的士公司收購⁵³，現在絕大部分的營運牌照也在數間的士公司手上，而且士牌照並非永續持有，因此當地的士牌照沒有出現資



49. <https://www.mot.gov.sg/what-we-do/taxi-and-private-hire-car>

50. 私家汽車車主可以經程式共用其駕駛，並從共用中與乘客攤分汽油和路費的成本，達到共贏的結果；見：<https://www.taxisingapore.com/carpooling-in-singapore/>

51. https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who_we_are/statistics_and_publications/statistics/pdf/P2P_info_2024.pdf

52. https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2023/9/news-releases/review_of_point-to-point_industry_structure.html

53. <https://www.taxisingapore.com/taxi-companies/yellow-top-taxis/>

產化的投機現象，亦不存在為了保護該資產市場而抗拒引進網約車服務的情況。

其次，新加坡政府奉行已久的政策是鼓勵使用公共交通，所以擁有私家車的成本非常高，除了超過100%的附加登記押金(Additional Registration Fee)外⁵⁴，還要獲取一個大約價值十萬坡幣為期僅十年期的使用權證書(Certificate of Entitlement)，撇除每年的登記費、保養費、道路使用費和保險外，要擁有一輛私家車的起動投資動輒就要十三、四萬坡幣，折合港幣八十多萬，而且只有十年的使用期，所以網約車准入的門檻非常高，從營運成本上考慮，對比從的士公司租用的士的成本⁵⁵來看並沒有多少優勢。

基於新加坡的的士數量比較少，而個人擁有的的士更加鳳毛麟角，加上網約車的營運成本亦高，兩者在公開市場競爭並不十分尖銳，與香港的情況大相逕庭，因此難以借鑒其做法。

iv. 內地

內地的士(“出租車”)不存在由個人持有相關核准執照進行合法營運，全部需統一經由出租車公司管理運作。幾乎所有的出租車公司皆是國有或者准國有企業，但是私人企業也可以通過向相關行政部門申請營運批核⁵⁶，包括交通行政許可、營業執照和經營許可證等。所以，內地出租車營運不存在特定的牌照費用，加上出租車營運權沒有自由轉讓的可能，沒法衍生任何資本投資的價值，無論是出租車還是網約車，本身亦受制於國家地方的行政指令和規劃，情況和香港可以說截然不同，因此不存在直接仿效的意義。然而，內地在網約服務發展過程中遇到的問題和解決的經驗，仍然對香港將來考慮引入網約車服務時有非常大的參考價值。

從2012年內地網約車平台龍頭滴滴出行成立伊始，在短短十來年間國內網約車行業迅速發展，成為市民出行最受歡迎的點對點交通工具。相對於傳統出租車而言，早期網約車具有價格便宜、服務質素高、叫車便利等優勢。據交通運輸部全國網約車監管資訊交互平台統計，從2021年底至2022年底，全國取得經營許可的網約車平台公司增加40間至298間，到2024年1月底，該數目增長41間到339間，而全國各地共簽發網約駕駛員證661.4萬本、車輛運輸證281.3萬本，

54. 車主於10年使用期終止前報廢車輛可獲得退款。

55. 租金平均每天80元坡幣折合港幣大約480元

56. <https://lvlin.baidu.com/question/1956836217515471308.html>

以2022年底人口14.12億計算⁵⁷，每213人就有一人擁有網約駕駛員證，平均每502人就有一輛網約車；而根據交通運輸部資料顯示，在2022年11月各主流中心城市中有16個城市的網約車訂單合規率超過80%，與2021年相比滴滴出行、美團打車、曹操出行等平台訂單合規率普遍呈現翻倍增長，由此可見網約車的普及率和滲透率正不斷的增加⁵⁸。

然而，網約車的興起對於傳統出租車業界的打擊也是災難性的。網約車平台初期實施低價戰略，同時補貼消費者和司機，大規模搶佔市場。出租車作為標準化、具有本土公共服務性質的點對點交通工具，在面臨多樣化推銷手法的網約車平台競爭時更顯得無力招架，加上網約車近年已經出現飽和現象，更加速蠶食出租車

的營運空間⁵⁹。以南京為例，自2017年初至今，當地因無人承租而閒置的傳統的士已經超過3,000輛，佔全市營運出租車總數的1/4。越來越多的人為了補貼選擇加入網約車平台，而傳統的士行業慢慢無人問津⁶⁰。有出租車公司曾抱怨：「等到哪一天網約車平台實現壟斷，價格上升了，原來的的士企業已垮了」。儘管網約車合法化在一定程度上規範了市場，但也引發了對於剝奪了傳統的士行業生存空間的廣泛爭議⁶¹。

面對這些爭議，有一部分支持網約車人士認為任何營運上出現的問題應該首先留待市場自身作出調節，畢竟引入網約車的競爭，使消費者擁有更多的選擇，而且在一定程度上解決就業問題，總體來說對社會是利大於弊的發展方向。



57. <https://zh.wikipedia.org/wiki/中國大陸人口>

58. 2024年中國網約車行業研究報告；見<https://www.21jingji.com/article/20240531/herald/8bacc0bf116f82ceb0d8a4e565c1c3ce.html>

59. 網約車僧多粥少 司機訂單及收入下跌；見https://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/cnnews/20240819/bkn-20240819010035210-0819_00952_001.html

60. <https://finance.sina.com.cn/chanjing/cywx/2018-04-13/doc-ifyteqtq9539598.shtml>

61. http://www.ce.cn/cysc/newmain/yc/jsxw/201804/09/t20180409_28762895.shtml

v. 澳洲

澳洲的士業發展的歷程與香港非常相似，雖然澳洲不同省份領地有不同的法律規範，但是基本的管理模式也大致一樣，同是面對的士牌照資產化的問題。然而，澳洲政府十多二十年前已經開始探討的士去資產化的方案，所以當面對引入網約車而導致與傳統的士間的矛盾時，澳洲政府可以採取相對進取的手段去處理，單憑這點來看，似乎香港政府難以借鑒採納。

根據由澳洲北領地國會下議院轉介成立的針對的士牌照與租賃調查委員會於2017年11月發表的報告內的複述⁶²，澳洲於30年代已經開始立法規管的士營運，並嚴格控制的士牌照的數量，所有的士牌皆以公開競投方法向市場投放，牌照屬永久有效，持有人亦可以在公開市場上買賣並隨意出租牌照予第三方營運⁶³，情況與香港政府於60年代採取的手法同出一轍，結果造就了一個產業市場，的士牌價甚至比一般房產還要昂貴。

這種資產化現象改變了的士作為公共交通的本質，導致澳洲北領地政府決心進行改革，1998年同意打算以約2,700萬澳元（折合現時約28億港元）回購當地所有傳統的士牌照，並於1999年1月後

對新發的士牌照再沒有數目上的限制，而且不能轉讓，從而杜絕炒賣行為。

優步於2012年進入澳洲市場，據資料表明，其知曉自身運營與當地法律相悖。優步在澳洲沿用了在其他地區的類似策略，即先通過向乘客和合作司機提供優惠迅速拓展市場，積累客戶資源，之後試圖向政府遊說、施加壓力以謀求合法化運營，且在市場份額擴大後，出現了對合作司機不利的經營行為⁶⁴。



62. https://parliament.nt.gov.au/__data/assets/pdf_file/0005/462821/Inquiry-into-Taxi-Licensing-and-Subleasing-Report.pdf; para. 1.25-1.35

63. 同上；第1.26段及見附件1

64. <https://www.theguardian.com/news/2022/jul/15/the-uber-files-australia-launched-operated-illegally-document-leak>

最終於2015年10月優步成功在首都特區合法化經營並逐步擴大到其它省份地區，然而由以往非法營運所引起的不公平競爭導致的士業界的收入下降、的士牌照價格的下滑⁶⁵，8,000多名的士司機和的士車主於2019集體起訴優步索取賠償，訴訟纏繞五年後最終優步在本年的三月同意以2.718億澳元（折合約14億港元）和解⁶⁶。

客觀觀察可見澳洲將非法網約車合法化有兩個前置條件，1)推行多年的法律改革，不再對的士牌照數目作出上限的規定；2)逐步回購或者補償優步進軍澳洲前已經購買了的士牌照的人士⁶⁷。現時網約車合法化問題迫在眉切，而實施後者的補償計劃，估計牽涉數以百億計的巨額公帑⁶⁸，以現在政府面對的經濟環境和財政壓力並不現實，所以筆者認為澳洲的經驗並不能有效地解決現在面對的非法網約車問題。



65. <https://www.smh.com.au/national/nsw/cost-of-buying-a-taxi-licence-in-sydney-drops-to-lowest-in-six-years-20141213-126fzp.html>

66. <https://std.stheadline.com/daily/article/2579812/> 日報 - 國際 - Uber 向澳洲的士司機賠 14 億元和解

67. 見 <https://www.acd.com.au/australian-news/nanaonidalidugaigechuzucheye-feishuliangshangxianbuchangsiqipiaizhaosunshi/> 和 [https://nswliberal.org.au/dominic-perrottet-\(1\)/news/\\$645-million-assistance-package-for-taxi-industry](https://nswliberal.org.au/dominic-perrottet-(1)/news/$645-million-assistance-package-for-taxi-industry)

68. <https://std.stheadline.com/daily/article/2579875/> 日報 - 社論 - 借鑑 Uber 澳洲和解經驗 - 促網約車的士共存

分析和建議

如前文所述，從上一次增發市區的士牌至今已經近三十年，在人口增長、經濟發展和生活指數不斷提升的背景下，政府仍然未向市場加推的士牌照。供需失衡導致的士牌照的市場價格不斷攀升，而市民亦抱怨的士服務和供應趕不上社會的發展，強烈要求將網約車合法化，引入競爭和提供更多選擇。事實上，就算忽略從九十年代末到現在經濟的發展、生活指數的上揚和消費模式的改變，單從人口上的增長來看⁶⁹，依照以往政府採納的政策估算，的士數目也應有百分之十七的增幅，即現在的士市場大約欠缺3,000個牌照 (18,163 X 17%) 服務市民。綜合以上的種種考量，現在社會大眾對於取酬載客服務所關心的議題可以被歸納如下：

1. 因為人口和環境的改變，對取酬載客汽車的需求有所增加，市場卻供應不足，尤其是在繁忙時段問題更加明顯；
2. 的士發牌制度的歷史問題導致監管困難，服務態度被市民長期詬病；
3. 營運的士種類選擇有限，在舒適度和載客人數上不能滿足市場的多樣性需求；
4. 近期經濟下行壓力增大，導致部分私家車司機有意以參與網約車服務去改善財政狀況；

5. 世界潮流趨勢，作為國際大都會的香港科技上不應落後其它地區。

i. 政府新推出的士車隊牌照

對於以上羅列的問題，政府暫時只是以推出的士車隊牌照作為應對，其構思類同於澳門所採納的手段，既有的士的性質，也有網約車的功能，最終成效如何，大眾也要拭目以待。

雖然引入了的士公司或者車隊平台作為中間的管理層，理論上可以更有效率監督司機的服務態度，從而達到提升司機的服務質素，然而卻並未能解決的士數量不足的根本性問題，無法滿足市場對取酬載客的需求。再者，從當年政府推動立法引入「專營的士服務」的基礎來看，這種有限度的網約車功能，也遠遠達不到市民期望有更舒適更多樣性車種選擇的訴求。

從現階段來看，如果要一勞永逸地解決前文所提及的問題，唯一的解決方案就是向市場增發取酬載客車輛營運執照。

69. 見本文第8頁

	傳統的士	香港 的士車隊 ⁷⁰	澳門新發 的士牌照	國內網約的士	違法網約車
收費	按咪錶	可按咪錶也可 在網上約定 收費辦法 ⁷¹	按咪錶	按咪錶	根據平台 按距離和 時間計算
服務監管	員警執法	車隊平台	的士公司	網約平台	網約平台
准入	擁有或租用 有牌照的士	現有的士 加入的士車隊	加入的士公司	現有的士 加入網約平台	私家車司機 加入平台
車輛種類	單一	引入車型 較大車輛	單一	單一	多樣選擇
各種取酬載客服務比較					

ii. 發牌的法律考慮

要解決以上對的士服務的不滿和網約車的需求問題，增加取酬載客車輛牌照數量不失為一個有效的方案，一方面可以增加提供服務的車輛數目，至少能在繁忙時段舒緩公眾的需求，另一方面亦可引入額外的競爭，進而提升取酬載客服務的總體水平。先不討論應該以增發傳統的士牌照還是引入全新的網約私家車牌照作為提高供應的手段，成本上的考慮是關鍵的因素。究竟應該沿用政府的一貫政策，以市場價格進行競投去增加供應，還是僅以象徵式的價格推出新發的牌照。

如果政府打算以前者解決網約車非法營運的問題，以現在的士牌照的公開市場參考價格大約三百萬為基準，恐怕沒有多少現在利用空閒時間加入網約車行列的私家車車主願意作出如此龐大的投入，參與這種兼職性的營運中。反之，如果政府以後者，即以明顯低於公開市場的價格發牌，將非法網約車納入正常規管中，從的士業界現在針對非法網約車的態度來估計，很可能會引爆的士業界長期壓抑的怒火，認為政府漠視他們營運的成本壓力和網約車長期的不公平競爭。而且，這種有別於一貫做法的做法必然衝擊着

70. 《2023年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例》

71. 香港法例第374D章《道路交通(公共服務車輛)規例》；第47(6)(b)條

的士牌照的市場價格，直接損害了的士牌照持有人的利益⁷²，極有可能導致業界為保護自身的財產價值而對此提起訴訟，進一步推高業界對政府的不滿情緒。

如前文所述，的士牌照除了作為公共交通營運的准許外，因為其可以自由買賣的原因，導致它亦衍生成為一種大眾的投資工具⁷³，一直有公開的市場價格，這些市民的合法資產理應根據法律受到保護。如果政府更改一貫奉行的政策，放棄以公開競投形式向市場發放新的取酬載客服務牌照，有機會面對持份者的司法覆核挑戰。

根據《基本法》第6條：

「香港特別行政區依法保護私有財產權。」

《基本法》第105條：

「香港特別行政區依法保護私人 ... 財產 ... 以及依法徵用私人 ... 財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。

徵用財產的補償應相當於該財產當時的實際價值， ... 」

《基本法》第109條：

「香港特別行政區提供適當的經濟和法律環境，以保持香港的國際金融中心地位。」

在玉堂電器有限公司 訴 運輸署署長 (HCAL 94/2002)⁷⁴一案中，申請人玉堂電器是一家在1945年創辦於灣仔太原街的地舖商戶，業務是批發和零售工業用電力產品包括電纜與管道，每天皆有貨車在門前的公用道路上裝貨物。建於六十年代的店舖大廈沒有停車設施，長約200米的太原街是一條狹窄短小街道，兩旁有不少已擺賣超過20年的有牌流動小販攤檔，行人道的使用率亦很高，常有人車爭路的情況。經調查發現，該路段在12個月內曾發生超過六宗導致行人受傷的交通意外。因此，政府逐禁止車輛在早上10時至下午6時進入太原街。申請人企圖為四輛送貨的貨車申請禁區許可，但政府卻以違背設立禁區目的為由而拒絕。申請人逐提出司法覆核認為政府在做出決定前未有諮詢申請人、無視申請人的合法預期、決定極為不合理，抵觸了《基本法》第105條，剝奪了它享有的使用財產權利。

然而，法院並不支持申請人的理據。法院認為結合《基本法》第6與105條的正確解釋，僅私有財產的“取得、使用、處置和繼承”會受到保護，而申請人使用自己財產的權利並不能延伸至使用周邊的公共設施，更遑論設置管制區只會對其營運引起不便而非剝奪申請人繼

72. 注釋7，第22段

73. *ibid*; para. 2 & 6

74. 見 https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/search/search_result_detail_frame.jsp?DIS=26013&QS=%2B%7C%28HCAL%2C94%2F2002%29&TP=JU

續在該店經營它的批發和零售業務的權利。據此，法院認定政府在保障公共利益而施加限制的決定並沒有干擾申請人使用其私有財產的權利，所施加的限制也不等同於徵用申請人的財產，因此並無權獲得補償。

在另一個案件 Fine Tower Associate Ltd 訴 城市規劃委員會 (FAMV 20/2008)⁷⁵ 中，上訴人於1993年獲政府批出兩幅位於鯉魚涌海旁的土地作為工業倉庫等用途，賣地的條款並沒有跟當時的城市規劃分區計劃大綱草圖有任何衝突。在得到政府批准發展該土地前，上訴人曾以付費寬免形式向政府申請在兩幅土地上營運臨時停車場。上訴人亦曾提議將該地段批准用途改為酒店及零售設施，但答辯人城市規劃委員會（簡稱“城規會”）認為不合適而拒絕。後來城規會提出修訂該地段的分區計劃大綱草圖（“OZP草圖”）為文化、商業、休閒及旅遊相關的發展並向公眾作出諮詢。上訴人得知後向城規會提出反對，上訴人認為不能同時滿足賣地條款的規定和OZP草圖的規劃限制，從而被剝奪了發展該兩幅土地的權利；然而，城規會卻不接納上訴人的反對意見。上訴人就此向原訟庭申請司法覆核，堅持認為城規會的決定構成實質徵用該

兩幅土地的結果，違反《基本法》第105條保障私有財產在合法徵用時得到補償的規定。但原訟庭拒絕接受上訴人的論據並駁回其司法覆核申請。上訴人遂向上訴庭提出上訴。

上訴庭明確指出城規會毫無爭議的是為了公眾利益而修訂OZP草圖，而且，不應僅僅因為它的規劃限制與地段內土地租契條款有衝突而判斷該修訂違憲。問題重點應該是在OZP草圖限制下，上訴人是否完全失去了所有經濟可行的途徑使用這兩幅土地，實質地被奪取了該物業而政府需要作出賠償。根據 Pennsylvania Coal Co. v. Mahon (1922) 260 US 393一案的分析，如果相關管制措施對財產的使用和享用施加過大的限制，可視為取去財產，上訴庭認為答案將取決於特定的事實與程度。法庭最後採納 Penn Central Transportation Co. v. New York City (1978) 438 US 104一案中的“以投資支持的期望”作為衡量標準，並指出這參考標準“以是否移除所有經濟上既可行又具意義的使用”也廣泛地得到歐洲人權法院和英國法院所支持。從事實上考慮，上訴人的兩幅土地並不是完全失去市場價值，政府也有政策去修改賣地條款和土地置換。而且，

75. 見 https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/search/search_result_detail_frame.jsp?DIS=62522&QS=%2B%7C%28FAMV%2C20%2F2008%29&TP=JU

上訴人也曾經提議違反賣地使用條款的發展計劃，因此，對上訴人而言，該兩幅土地在OZP草圖限制下並非毫無用處。上訴庭最後認為不應削弱議會推出利好社會的法律，所以，僅是使用上的管制而非達到實質徵用的程度前，上訴人不應獲得任何賠償。

除了本地的案例外，根據2000年愛爾蘭高等法院的司法覆核案件 Gorman, Kearns, and National Taxi Drivers Union v. The Minister of State at the Department of the Environment & Others ⁷⁶，法庭亦確認政府不需要因為取消數量管制等政策而需要對的士牌照持有人作出賠償。

當年為了解決的士供應短缺問題，愛爾蘭政府計劃通過法例倍增的士數目，國營的士司機聯會作為其中一個申請人認為該法例違反當初的數量管制承諾，所以政府不能立法修改，否則持牌人受憲法保障的投資將受損害⁷⁷。法庭雖然接納當私有財產被衝擊損害時，受害人應得到相關賠償，然而，在客觀的公共利益因素出現時，法定賠償卻有機會低於市值的估算。法庭進而引用另外一個高院案例⁷⁸指出，對於由牌照衍生的物權來說，

它必然受到不同的發牌條件所影響，這些條件也必然受到法例的更改而改變，所以在獲取該牌照時，持牌人理應洞識這些限制⁷⁹而不能因法例的改變而自動得到賠償。事實上，法院認定在該案的情況下，申請人的的士牌照並沒有被褫奪，它們仍然可以被自由地使用，新引入的法例對其應用在的士的日常營運中可說非常輕微，並沒有失去當年購買的士牌照的目的。

法院最後強調一個公共機構可以因應客觀的原因和環境的改變更改它以前對某些行事手法或表述的立場，雖然法理上持份者可以對準備修改的政策提出意見，但不能期望能由此篡奪公共機構為了社會利益而更改政策的合法裁量權，據此駁回聯會的司法覆核申請。

綜合上述多個案例來看，無論政府以什麼形式增加取酬載客服務的牌照，也不可能排除現在持有的士牌照人士繼續營運的事實，因此，並不能達到徵用的標準而得到適當的賠償。雖然，從常理來看，如果政府增加供應，的士牌照的公開價格必然受到衝擊；然而，參考玉堂電器有限公司一案的分析，政策是因應公共利益而推出，對部分人士會引起不便是在

76. *Gorman, Kearns, and National Taxi Drivers Union v. The Minister of State at the Department of the Environment & Others* [2001] IEHC 47

77. 同上，見裁決第18段

78. *Hempenstall v. Minister for the Environment* 1994 2IR 20

79. 見注釋77，裁決第32至34段

所難免，也是意料之中。事實上，當年政府推出的的士政策是為了解決社會的交通問題而非為了構建一個相對的投資市場⁸⁰，政府沒有任何責任去維護某些機會主義者濫用公共政策後進行投機買賣活動的成果。所謂「保護私有財產權」並非保證它的價值不會減少，而只是在法律的框架下不被侵害。情況就如土地供應般，政府有責任照顧市民大眾住屋需要，在扮演着土地供應者的角色時必須平衡各方的需求，不能一概維護既得利益者而忽略民間疾苦，雖然向市場投放用地增加房屋供應可能會導致樓價受挫，但為着解決社會矛盾，在沒有更好的方案下也需迎難而上採取適當行政手段紓解民困。

話雖如此，作為一個國際金融中心，政府亦要合理地保障投資者的利益。就以前文引用的土地政策為例，因為地少人多的客觀因素，居住困難長期困擾着香港市民，從來也是政府極度關注的議題，相關問題在踏入千禧年後更加尖銳，新生代投訴無能力置業，再遇上當年內地的經濟騰飛，「北水南流」導致本地房價不斷攀升，無論是租房還是還房貸的工薪階層也是叫苦不迭，然而在這樣嚴峻的情況下政府推出土地儲備也不能不考慮對市場的衝擊，亦只能

選擇沿用已久根據市場價格公開招標的手段增加供應，以防破壞投資者信心。誠然，當年政府的房屋政策並沒有鼓勵投資炒賣的意圖，但是在自由買賣的現實下，買樓投資便應運而生，一旦形成公開市場政府就有責任適當規管和保護。以此推斷，《基本法》第109條的精神就是政府有責任維持一個既長遠而又穩定的經濟和法律環境。貿然改變一個長遠政策，有機會打擊海外投資者的信心，影響香港作為國際金融中心的聲譽。

因此，雖然以象徵式的價格推出新發的士牌照增加取酬載客服務的供應從法理上被成功挑戰的機會不大，但可能會對香港以自由貿易為基礎的國際金融中心形象造成打擊。

iii. 引入網約車牌照需要考慮的因素

如果政府最終選擇順應民意，引入網約車的服務，根據以上的討論，建議參考內地的多元性模式引入網約車服務。

政府以發放網約車平台牌照形式，依據訂定的條款下放管理權限與施加責任予網約車平台，平台除了要統籌分配

80. 臨時立法會交通事務委員會會議記錄(CB(1)362號文件)；第16段

旗下合作的網約車司機的工作外，還需要保證司機以至其使用的車輛符合法定的要求，其服務亦要達至應有的水準。其次，它們也要協助政府推行交通政策，包括為營造公平和可持續競爭環境的行政措施。簡而言之，政府以平台和進入門檻規管網約車服務，同時將絕大部分的管理責任施加於平台上，既可增加效率亦能減輕行政成本，可謂一舉兩得。

法定的要求⁸¹

對於網約車行業合規的要求，主要反映在兩方面，一個是網約車司機的資格上，而另外一個就是營業運作的核准。

a) 司機資格審查

首先，網約車司機提供的服務與的士載客服務類似，所以亦要進行類似的士駕駛執照的考核，通過考試獲取網約車司機駕照才能投身網約車行業。其次，有必要參考英國倫敦和內地的標準，需要對網約車司機進行背景審查，其中可以考慮是否需要更加嚴格地規管曾經有干犯嚴重罪行的人士進入該行業，以保障乘客的安全。

b) 營運資質審查

法例要求所有在路上行駛的車輛必須持有符合法律要求的有效保險，所以網

約車司機自帶的私人車輛在營運時必須持有效的商業營運保險。當然，平台作為其中的合作方，可以參考新加坡的做法，統一集體代網約車司機與保險公司進行談判爭取保費上的優惠。

另一方面，也可以參考內地某些地區做法，要求車輛必須安裝行車記錄儀、全球定位系統和攝像頭等，保障乘客安全並作為監督司機服務的手段。

公平競爭的要求

如前文所述，增加網約車牌照前提是在現行一萬八千多個的士牌照與新增的網約車之間維繫一個良性公平的競爭環境。它們之間的不對等營運成本中最明顯的因素就是的士牌價，或者是租用的士的成本。儘管遵從以往價高者得的競投政策也能達到平衡雙方競爭力，但考慮到很大部分網約車司機僅僅是兼職性質參與提供服務，很難想像這部分人士會願意為此投入龐大的資金，而增加的士牌照從而提高供應也不是短期可以看到效果的方法，必須尋找一種可以讓現在違法的兼職網約司機可接受的准入要求。

現在從事的士工作的司機不外乎本身是的士牌照的持牌人或者是以租賃方式得到營運的許可。以的士租賃作為參

81. 打擊非法出租或取酬載客活動及規管網約出租汽車平台的研究；見 <https://www.legco.gov.hk/yr2024/chinese/panels/tp/papers/tp20240712cb4-976-3-c.pdf>

考基礎，政府可以對網約平台的合作司機發出有限度的營業牌照，而牌照費用可以參考以下的因素：

- a) 公開市場上的士的租金；
- b) 兼職網約車司機的營運時長和時段；
- c) 網約車司機自帶的私家車的維護成本。

在考慮了所有相關因素後，由政府釐定一個短期營業許可費用，情況就如同時租停車服務和自購停車位一樣，網約車平台可根據司機選擇不同的營運時段和時長組合，再根據政府的收費標準，替平台旗下的網約司機先墊付這些許可費用，從而將現在沒有營運許可的網約車運作合法化。這種方法既可解決競投永續的士牌照恆久以來把公用服務資源資產化的弊病，也可以保證一個公平競爭的營運環境，保護現有營運的士的合理利益。

iv. 引入網約車的其它考慮

在網約車的營運中，平台掌握了不同的資訊，包括網約車司機的營運時段與時長，顯然也包括他們接單的情況、行車路線和營運的收入。因為需要代政府收取或者代旗下司機墊付短期營運牌照費，平台須向政府披露這部分資料，甚至司機的收入，以就營運所得繳交利得稅。

根據香港法例第310章《商業登記條例》第5(1)條，自僱人士除根據法例受豁免外需要擁有一個商業登記，究其原因相信是方便對該商業營運作出徵繳稅款。

據了解，所有的士牌照的持有人在運輸署的要求下，必須提供一個商業登記號碼，因此這些持牌人亦會收到稅務局的報稅要求，然而絕大部分租用的士的司機是以個人名義承租，並沒有根據法例進行商業登記，因此繳付稅款在的士行業裡可說是一個公開的灰色地帶。但是在現今的科技年代，既然所有的士也需要安裝咪錶，不可能沒有手段收集每一輛的士的營運數據，從而客觀地獲取司機的實質收入，最後釐定應該繳付的稅金，這個灰色地帶總有一天需要消除，屆時無論是傳統的士還是網約汽車，也需要負起繳交利得稅這公民責任。

然而在處理這個灰色地帶之前，對於前文建議用短期營業許可收費來解決非法網約車問題，政府可以採納一個更為進取的方法就是對已經在平台登記的司機，以分成的概念對他們的營運發出許可，例如收取他們收入的一定百分比作為牌照和後續獲得豁免繳稅的責任等，這種安排更加精簡了相關的行政手續，作為加盟平台的網約車司機，既不用擔心牌照問題，也不用煩惱商業登記和稅務的安排，而且營運的投入成本更低，唯一跟現在不同的地方就是利潤可能有明顯的下降。

最後，在引入網約車的過程中，政府也可以超前地參考新加坡的網約拼車平台服務。這種以非盈利為目的的網約服務，能充分體現共用駕駛的精神和意義，

更加有效的分配社會資源，在現今的環保理念下，某程度上很有推廣的價值，只要對平台制定一套防止濫用的機制，相信可以完全開放、豁免任何形式的牌照需求。毋庸置疑，在新興共用經濟理念的流行下，網約車在大眾市場裡被視為創新與潮流的產物，對於舊有產業和市場都有一定的衝擊性，往往會在社會上引來不公平競爭的批評，因此政府若有決心要將龐大的私家車隊伍納入個人化點對點交通服務的一部分，必須小心謹慎地平衡各方的利益，既不應扼殺創科發展的空間，同時也不能忽略其他持份者的合理訴求。

至於對網約車平台的監督，政府大可考慮英國倫敦的經驗，設立一專門的檢查專員，每年不定期對平台公司進行合規檢視 (Compliance Inspection)，保證它們能有效的執行政府的相關政策和管理旗下的司機，提升他們的服務質素。



總結

近年的士業界與網約車的矛盾日漸升溫，的士團體更採取「放蛇」和罷駛的形式表達訴求。社會大眾對的士業界的固有成見始於的士發牌制度的歷史包袱和執法難度。香港的士採用投標制，以價高者得的方法發牌並且可以個人持有，導致牌照持有人變得分散且不平均，加大了執法難度。「黑的」的湧現、的士業界服務態度持續下降，加上供應量不足，支持合法引入網約車的民意不斷擴大。

事實上，市區的士牌照數量將近三十年間未變。社會的發展步伐急速，的士供應跟不上需求，導致「黑的」橫行。及至非法網約車的湧現，不公平的競爭環境不斷壓縮的士的生存空間，加劇的士業界的不滿。從龍頭網約車平台「優步」最近公佈的數據可見，非法網約車產業龐大，牽涉層面廣泛，這種尖銳的矛盾亟待政府及時且妥善地處理。

在梳理這個問題時，除了要對非法網約車進行管理外，亦要安撫現有的士

牌照持有人的不安情緒。雖然從法律層面看不到政府有保護牌照市值的責任，但是問題成因有部分是政府持久的政策所導致，違反了投資者的合理預期，故完全忽略他們的感受和意見整體上不利於構建和維持一個持久穩定的投資環境。

縱觀已引入網約車的地區，除了澳洲外，大多數地區的的士牌照並沒有被轉化成為投資工具，它們的的士業情況和香港大相逕庭，香港政府很難依樣畫葫蘆，必須要另闢新徑解決當前的問題。而澳洲的情況具有特殊性，其經驗對於香港的借鑒意義相對有限。

最後筆者認為，引入網約車以紓解民怨也必須要秉承合法及公平的原則。對於在傳統的士和網約車之間構建一個公平競爭的環境，政府可考慮以租賃的概念徵收營業許可費或在分成的基礎上收取司機部分營業所得而對其發出營運牌照，後者更可同時解決職業司機繳付利得稅的老問題。



參考資料

書籍及文獻

1. 熊永達、劉國偉《獵夢香港的士業的傳承》
中華書局
2. (De)Regulation of the Taxi Industry (2007); Round
Table (133) European Conference of Ministers of
Transport
8. Uber司機被裁定非法載客取酬罪成 提終
極上訴被裁敗訴；見<https://www.hk01.com/社會新聞/517988/uber司機被裁定非法載客取酬罪成-提終極上訴被裁敗訴>
9. 調查揭近60%市民滿意網約車服務 團
體籲當局規管發；見https://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/news/20240707/bkn-20240707184903443-0707_00822001.html

網絡報道

3. 「放蛇」捉白牌 的士業消息稱屬忍無可忍
自發行動 周國強籲克制；見<https://www.hk01.com/社會新聞/1020342/放蛇-捉白牌-的士業消息稱屬忍無可忍自發行動-周國強籲克制>
4. 黑的直擊：黃金周後山頂車輪轉割客復常
踢走警方雪糕筒設站頭；見<https://www.hk01.com/黑的直擊-黃金周後山頂車輪轉割客復常-踢走警方雪糕筒設站頭>
5. 政府「壟斷」的士最差管理模式；見<https://paper.hket.com/article/1074623/政府「壟斷」的士%20最差管理模式>
6. Uber合法化=的士服務質素提升?政府應監
管網約車平台；見<https://www.hk01.com/01觀點/147860/01倡議-uber合法化-的士服務質素提升-政府應監管網約車平台>
7. 每星期被拒載3次 政府研措施提升質素;
見<https://www.hk01.com/政情/925529/批的士服務差-張欣宇-每星期被拒載3次-政府研措施提升質素>
10. 話你知/的士數量VS人口比例港遜北京新加
坡;見<https://www.takungpao.com.hk/news/232109/2023/0711/870107.html>
11. 增發的士牌照_中止炒賣圖利_澳門給香
港三個啟示；見<https://www.hk01.com/01觀點/325833/增發的士牌照-中止炒賣圖利-澳門給香港三個啟示>
12. 網約車僧多粥少司機訂單及收入下跌:見
https://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/cnnews/20240819/bkn-20240819010035210-0819_00952_001.html
13. <https://www.hk01.com/社會新聞/73930/uber宣佈aig提供第三保-稱可賠一億-保險界-不能代司機購買>
14. Uber在香港合法嗎?乘客會否犯法?;見
<https://thewitnesshk.com/法律101-uber在香港合法嗎-乘客會否犯法/>
15. 澳門的士牌制度值得香港參考;見https://pingsum.blogspot.com/2012/03/blog-post_23.html

16. 新的士判給十個月內投運：澳門日報；見 https://www.cyberctm.com/zh_TW/news/detail/3104558
17. 澳門「妄」約車-亞博匯；見 https://zh-asg.com.translate.goog/index.php/2024/03/01/let-it-ride-zh/?_x_tr_sl=zh-TW&_x_tr_tl=zh-CN
18. <https://std.stheadline.com/daily/article/2579812/> 日報-國際-Uber向澳洲的士司機賠14億元和解
19. <https://std.stheadline.com/daily/article/2579875/> 日報-社論-借鑑Uber澳洲和解經驗-促網約車的士共存
20. <https://www.theguardian.com/news/2022/jul/15/the-uber-files-australia-launched-operated-illegally-document-leak>
21. <https://www.smh.com.au/national/nsw/cost-of-buying-a-taxi-licence-in-sydney-drops-to-lowest-in-six-years-20141213-126fzp.html>
22. <https://www.acd.com.au/australian-news/nanaonidalidugaigechuzucheye-feishuliangshangxianbuchangsiijipaizhaosunshi>
23. [https://nswliberal.org.au/dominic-perrottet-\(1\)/news/\\$645-million-assistance-package-for-taxi-industry](https://nswliberal.org.au/dominic-perrottet-(1)/news/$645-million-assistance-package-for-taxi-industry)
26. https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/search/search_result_detail_frame.jsp?DIS=26013&QS=%2B%7C%28HICAL%2C94%2F2002%29&TP=JU
27. https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/search/search_result_detail_frame.jsp?DIS=62522&QS=%2B%7C%28FAMV%2C20%2F2008%29&TP=JU
28. 香港法例第374章《道路交通條例》第52(3)條
29. 香港法例第374D章《道路交通(公共服務車輛)規例》；第47(6)(b)條
30. 《2023年道路交法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例》
31. 澳門法例《輕型出租汽車客運法律制度》修訂條例
32. Gorman, Kearns, and National Taxi Drivers Union v. The Minister of State at the Department of the Environment & Others [2001] IEHC47
33. Hempenstall v. Minister for the Environment 19942IR20

立法會記錄

法條和案例

24. HKSAR v. Chung Tze Chun Ivan; KCCC No 3428 of 2017
25. HKSAR v. Yuong Ho Cheung & others; FACC No. 1 of 2020
34. 立法會參考資料摘要；檔案編號：THB(T) CR1/1136/2015
35. 選定地方對網約車應用程式的規管：立法會秘書處資料研究組(RT08/19-20)；見 <https://www.legco.gov.hk/research-publications/cn/1920rt08-regulation-of-ride-hailing-apps-in-selected-places-20200327-c.pdf>
36. 打擊非法出租或取酬載客活動及規管網約出租汽車平台的研究；見 <https://www.legco.gov>

hk/yr2024/chinese/panels/tp/papers/tp20240712cb4-976-3-c.pdf

37. 立法會CB(1)1022/2024(01)號文件

38. 2020年11月12日立法會會議過程正式記錄

39. 臨時立法會交通事務委員會會議記錄(CB(1)362號文件)

40. 打擊非法出租或取酬載客活動及規管網約出租汽車平台的研究；見<https://www.legco.gov.hk/yr2024/chinese/panels/tp/papers/tp20240712cb4-976-3-c.pdf>

政府網站

41. https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_276/guidebook.pdf

42. https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/taxi/index.html

43. https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/taxi/taxi_fare_of_hong_kong/index.html

44. https://www.td.gov.hk/tc/public_services/licences_and_permits/hire_car_permit/index.html

45. TransportAdvisoryCommittee:FinalReportoftheTaxiPolicyReview(March1994)

其它網絡資源

46. <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/HKG/hong-kong/population>

47. <https://www.uber.com/zh-HK/newsroom/ridesharinginsurance-zh/>

48. <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/>

changes-to-operating-models#on-this-page-0

49. <https://www.gov.uk/taxi-vehicle-licence/eligibility>

50. <https://www.mot.gov.sg/what-we-do/taxi-and-private-hire-car>

51. <https://www.taxisingapore.com/carpooling-in-singapore/>

52. https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who_we_are/statistics_and_publications/statistics/pdf/P2P_info_2024.pdf

53. https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2023/9/news-releases/review_of_point-to-point_industry_structure.html

54. <https://www.taxisingapore.com/taxi-companies/yellow-top-taxis/>

55. <https://lvin.baidu.com/question/1956836217515471308.html>

56. <https://zh.wikipedia.org/wiki/共用經濟>

57. <https://zh.wikipedia.org/wiki/中國大陸人口>

58. https://en.wikipedia.org/wiki/Ridesharing_company

59. 2024年中國網約車行業研究報告；見<https://www.21jingji.com/article/20240531/herald/8bac0bf116f82ceb0d8a4e565c1c3ce.html>

60. <https://finance.sina.com.cn/chanjing/cyxw/2018-04-13/doc-ifyteqtq9539598.shtml>

61. http://www.ce.cn/cysc/newmain/yc/jsxw/201804/09/t20180409_28762895.shtml

62. https://parliament.nt.gov.au/__data/assets/pdf_file/0005/462821/Inquiry-into-Taxi-Licensing-and-Subleasing-Report.pdf

研究團隊

倫昌頌（實習研究員）

尹國華（執業大律師）

在香港執業超過20年的大律師。香港大學理學士；1989年進入香港大學修讀法律，其間曾取得獎學金赴劍橋大學進修，並在2002年於清華大學修讀法律，曾是香港大學專業進修學院法律系兼職教授。著作包括：《國籍的抉擇：香港永久性居民身份研究》、《香港基本法案例彙編(1997-2010)（第一條至第四十二條）》、《香港基本法案例彙編(1997-2010)（第四十三條至第一百六十條）》等等。

李浩然 法學博士 榮譽勳章 太平紳士
（全國人大常委會香港基本法委員會委員、立法會議員）

清華大學法學博士，曾出版《基本法起草過程概覽》、《基本法案例彙編》一，二冊、《以法達治》、《行政長官產生辦法考》、《一國兩制下的香港法治和管治研究》、《數字香港·回歸20年》、《國安法，廿三條，安全與自由？》、《從世界工廠到世界工程師——新時代下中國的一帶一路倡議》、《基本法與香港——回歸二十五周年特刊》、《數字大灣區》、《國籍的抉擇：香港永久性居民身份研究》等專著。

李博士現任全國人大常委會香港基本法委員會委員、香港特區立法會議員和選舉委員會商界（第三）界別分組委員、北京市政協委員、華潤集團粵港澳大灣區首席戰略官、華潤科學技術研究院院長、香港特區政府教育局課程發展議會價值觀教育常務委員會主席及全國港澳研究會理事。

李博士因基本法研究和教育工作成就突出，於2016年獲特區政府頒授榮譽勳章(M. H.)，2017年獲選為香港十大傑出青年，2019年獲特區政府委任為太平紳士(J.P.)。



李浩然立法會議員辦公室
Legislative Councillor Office
Dr. Hon. Hoey Simon Lee

✉ simonlee@simonleeoffice.com

☎ +852 6488 0132

☎ 6488 0132

💬 [simonhoylee](#)

f 李浩然博士, MH, JP

🌐 www.simonleeoffice.com

