

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港添馬添美道2號  
政府總部東翼



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)CR 1/1136/2015  
來函檔號 YOUR REF.: LS/B/20/18-19

電話Tel. No.: 3509 8214  
傳真Fax No.: 3912 4816

香港中區立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
法律事務部  
助理法律顧問  
崔浩然先生  
[傳真號碼：2877 5029]

崔先生：

### 《專營的士服務條例草案》

謝謝你於 2019 年 9 月 3 日就《專營的士服務條例草案》(「條例草案」)致運輸及房屋局的函信(檔號.: LS/B/20/18-19)。本文件闡述政府對你於信中提及各項事宜所作出的回應。

#### 草案第 3 條

2. 草案第 3 條就專營的士的使用訂定的限制，旨在反映政府的政策原意，禁止(i)任何專營公司在某專營權並非屬有效的期間(即專營權開始前及專營權暫停期間)，使用專營的士提供載客服務；以及(ii)任何人使用專營的士進行其他並非關乎提供專營的士服務的活動(獲運輸署署長書面批准者除外)。任何專營公司或人士如進行上述的非法行為，不論所提供的服務及活動屬取酬與否，即屬犯罪。除了「使用」專營的士外，有關罪行也應涵蓋任何專營公司或人士「安排使用或准許使用」專營的士作上文(i)及(ii)所述的非法用途的情況。

3. 至於專營公司與其提供專營的士服務的司機之間的僱用關係，立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)CR 1/1136/2015)第 9 段旨在說明不會強制規定僱傭關係。就此，我們須補充即使專營公司沒有與其司機維持僱傭關係，該公司仍必須在專營權下以主事人與代理

人關係僱用司機，讓司機獲委聘為代理人代表專營公司(即主事人)提供專營的士服務。有關安排將會清晰列明為其中一項標書要求，以規定專營公司必須與其(沒有維持僱傭關係的)司機訂立代理協議。有關代理協議須清楚訂明主事人(即專營公司)及代理人(即專營的士司機)的責任，作為協議條款的一部分。專營公司須與其司機維持僱傭關係或主事人與代理人關係的要求，與現時普通的士的做法不同—普通的士車主與其司機之間一般為承租人及租用人關係，後者並不是前者的代理人。因此，對擬議的專營的士服務施加的要求有助確保專營公司須負責管理及監察代表其提供專營的士服務的司機。

4. 一個廣泛接受的法律原則是成文法的用語需按當中的文意及目的解釋。依照這原則，與規管道路交通及機動車輛相關的法例當中，若「使用」、「安排」及「准許」並列出現於法律條文中並構成罪行，則「安排」及「准許」一般須由控方證明犯罪意圖(即控方須證明被告對非法使用的相關事實知情)，而「使用」一詞會構成絕對法律責任的罪行(即控方毋須證明被告對不合法使用知情)<sup>1</sup>。某人可透過代理另一人駕駛或使用車輛而間接地「使用」車輛。但在這情況下，「使用」一詞會採用受限的解釋，使該使用人限於駕駛或主動使用車輛人士的僱主，而該駕駛或使用行為是為了僱主的業務<sup>2</sup>。在這情況下，控方毋須證明僱主就有關使用知情。

5. 根據上文第 4 段提及「使用」、「安排」及「准許」在一般法律上的解釋，如專營公司的僱員為了專營公司的業務以草案第 3 條所禁止的方式使用專營的士，則專營公司可犯「使用」、「安排使用或准許使用」專營的士的罪行。若專營公司的代理人為了專營公司的業務以草案第 3 條所禁止的方式使用專營的士，專營公司不可被控有關「使用」的罪行。然而，如證明專營公司就有關的不合法使用知情，該專營公司可被控「安排」或「准許」使用專營的士的罪行。

### 草案第 8 條

6. 由於透過專營權模式規管個人化點對點公共交通服務在香港屬嶄新概念，因此我們在擬備條例草案時已適當地參考不同現有法

---

<sup>1</sup> 請見 *Wilkinson's Road Traffic Offences* (28th edition, 2017)，第 1-161、1-162、1-166 及 1-176 段。

<sup>2</sup> 請見 *HKSAR v Cheung Wai Kwong* (2017) 20 HKCFAR 524，第 69(7) 段。

例(包括《公共巴士服務條例》(第 230 章))。然而，鑑於新的專營的士服務與專營巴士服務在規模及運作模式上的差異，加上第 230 章早在數十年前制定，我們認為不適宜在條例草案中採用第 230 章的方式及直接複製條文。

7. 正如條例草案的立法會參考資料摘要第 17 段所述，政府建議專營公司須在專營期開始前向運輸署署長繳交 500 萬元擔保。根據草案第 17 條，政府可在擔保中扣除專營公司未有如期繳交的經濟罰款(根據草案第 16 條施加的罰則)。專營權完結後，擔保會在扣除任何未有如期繳交的罰款後歸還專營公司。擬議的擔保規定旨在讓政府在專營公司未有在運輸署署長指明的期限前全數繳交罰款時，向專營公司追討欠繳的經濟罰則款項。此規定確保專營公司會履行在限期前繳交因違規而施加的經濟罰款的責任，從而有助監察有關公司的表現。

#### 草案第 13 條

8. 正如上文第 6 段所述，雖然我們在草擬條例草案時會參考現有的法例的類似條文，但我們認為在適當情況下以不同形式草擬條文的做法較為恰當，以更貼切地反映政策原意。考慮到新專營的士服務屬試驗性質及其靈活的運作模式，我們認為較可取的做法是在條例草案中加入明確的條文(即草案第 13 條)，給予行政長官會同行政會議、運輸及房屋局局長或運輸署署長一般權力，使他們可在諮詢某專營公司後，按需要就該公司的專營權或專營的士服務向該公司作出指示或要求。另一方面，一如第 230 章，條例草案中訂有具體的條文賦權運輸署署長，就一些與專營權或專營的士服務相關而較為顯著及重要的範疇，向專營公司發出某些指示或要求。舉例說，草案第 14 條規定運輸署署長可檢查某專營公司的任何專營的士，並要求該專營公司對指明的專營的士進行指明的維修或其他工作；草案第 15 條則規定運輸署署長可要求某專營公司備存相關文件，並向運輸署署長提供相關文件的複本。

#### 草案第 16 條

9. 草案第 16 條的政策原意是要提供一個機制，在專營公司沒有遵從條例或並非遵照有關專營權提供專營的士服務時，向專營公司施加經濟罰則。有關「合理機會」的條文旨在確保專營公司透過獲給予適當的通知，在政府採取進一步行動前有機會作出或被邀請

作出所要求的行動。值得注意的是，「合理機會」一詞在不同的法律條文中十分常見(例如第 230 章第 22(4)(a) 節、《渡輪服務條例》(第 104 章) 的第 23(1) 節)，而某特定情況中有否提供一個合理機會，取決於該個案的實際情況。換言之，我們須根據實際情況才能確定個別案件是否提供了合理的機會。

10. 就遵從專營權而言，由於專營權會透過公開招標的方式批出，專營公司在投標過程中應已充分了解專營權條款中列明的規定(包括標書提及的條例/規例要求，專營公司在申請專營權時作出的承諾)。舉例說，專營公司應該明白符合車隊要求所需購置的車輛數目，並有責任在專營權內的任何時間遵守該要求。專營權文件中亦會指明專營權開始的日期。因此，專營公司在專營權生效時已有合理機會遵從有關車隊要求及專營權的其他規定，符合草案第 16(1)(b)條所示的條件。

11. 同樣地，為給予專營公司一個合理機會遵從由行政長官會同行政會議、運輸及房屋局局長或運輸署署長就專營權或專營的士服務相關事宜所作出的書面指示或要求，政府會知會專營公司相關的指示或要求，並在作出書面指示或要求時指明該專營公司根據有關個案實際情況所須遵從的時間。

12. 如運輸署署長擬根據草案第 16 條向某專營公司施加經濟罰則，則須按照草案第 16(1)(c)條藉書面方式，將該項違規及其詳情告知該專營公司。為給予該專營公司合理機會解釋情況，或說明為何不應施加經濟罰則，運輸署署長發出的通知書亦會指明專營公司就運輸署署長施加經濟罰則的意向提交書面申述的期限。如該專營公司並未有在運輸署署長指明的期限前作出書面申述，或運輸署署長認為該專營公司的書面申述中並未有提出合理因由說明為何不應施加該罰則，則運輸署署長可向該專營公司施加經濟罰則，並以通知書指明有關款額及繳付有關款項的期限。

### 草案第 37 條

13. 我們同意第 2 項在“taxi” (英文文本)一詞之後應沒有逗號。我們會就草案第 37(1)條提出相關的全體委員會審議階段修正案。

## 草案第 56 條

14. 政府建議合資格取得專營的士正式駕駛執照的人士，必須(i)為有效之的士正式駕駛執照持有人；以及(ii)已參加並完成專營的士職前課程(有關的相應修訂載於條例草案第 78、79 及 80 條)。草案第 56 條的擬議修訂旨在將現有條文延伸至包括已申請或通過的士駕駛測驗的人士<sup>3</sup>，以及持有的士或專營的士正式駕駛執照的人士，使他/她合資格參加專營的士職前課程。此安排與現時公共小巴司機職前課程的做法相似，即已申請或通過私家/公共巴士駕駛測驗或私家/公共小巴駕駛測驗的人士<sup>4</sup>，或公共小巴、私家小巴、公共巴士、私家巴士或專營巴士正式駕駛執照持有人，均合資格參加公共小巴職前課程。

15. 值得一提的是，政府亦已建議(在專營的士建議之外)規定的士及非專營公共巴士正式駕駛執照的申請人，必須完成並通過由運輸署署長指定和批准的職前課程。政府現正擬備相關立法建議，並會適時把建議提交立法會。

## 草案第 60 條

16. 就草擬法例而言，如「以下」(“the following”)一詞已用於條文的引入句，段落之間便毋須使用連接詞。經條例草案第 60 條作出的修訂後，“the following”(英文文本)及「以下」(中文文本)的字眼會用於《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)第 37(2)條的引入句，我們認為沒有特別需要為了使該條文更清晰而加上連接詞。

## 其他規定

17. 與專營的士的車輛類型、車廂設施及車齡有關的建議規定，以及與服務標準及服務水平相關的其他規定，均屬運作層面的規定，會載列於行政長官會同行政會議按照條例草案第 4(4)條批出專

---

<sup>3</sup> 持有的士正式駕駛執照是申請專營的士正式駕駛執照的必備條件，而申請專營的士正式駕駛執照的人士須在取得的士正式駕駛執照的過程中通過的士駕駛測驗。專營的士將不會另設獨立的駕駛測驗。

<sup>4</sup> 在現行安排下，已完成公共小巴職前課程的人士，可於通過私家/公共巴士(即代號9、10)或私家/公共小巴(即代號4、5)駕駛考試後，獲發公共小巴(即代號5)正式駕駛執照。

營權時所施加的專營權條款中。運輸署會於專營權批出後監察專營的士服務的運作情況。如某專營公司未有遵從專營權條款的規定，運輸署署長可根據條例草案第 16 條向該專營公司施加經濟罰則。此外，行政長官會同行政會議在顧及某專營公司有否遵照專營權條款維持專營的士服務後，如認為該專營公司未有維持適當而有效率的服務，則可根據草案第 19 及 20 條暫停或撤銷有關專營權。

運輸及房屋局局長

(陳慧欣



代行)

2019年10月23日

副本送：

律政司

(經辦人：高級助理法律草擬專員 林少忠先生)

(經辦人：高級政府律師 吳文俊先生)

(經辦人：高級政府律師 梁煒珊女士)

運輸署

(經辦人：總運輸主任 何豐怡女士)

法案委員會秘書