



司法裁決摘要

香港特別行政區 訴 Yuong Ho Cheung 及另 23 人(統稱“上訴人”)
終審法院刑事上訴 2020 年第 1 號；[2020] HKCFA 29

裁決：駁回就定罪提出的最終上訴

聆訊日期：2020 年 9 月 1 日

判案理由書日期：2020 年 9 月 23 日

背景

1. 上訴人均是 Uber 駕駛者。當乘客利用 Uber 乘車應用程式提出要求後，上訴人分別駕車到指定地點接載乘客，然後把乘客載到其指定目的地。乘客會在每次車程結束後，以信用卡把車資轉帳給 Uber 實體。上訴人駕駛的汽車均無有效的出租汽車許可證，因此，他們各被控「在沒有出租汽車許可證的情況下駕駛汽車以作出租或取酬載客用途」，違反《道路交通條例》(第 374 章)(《條例》)第 52(3)及 52(10)條，被裁定罪名成立。

爭議點

2. 此上訴的爭議點為如何詮釋《條例》第 52(3)條，特別是如何正確詮釋第 52(3)條所用的「以作出租或取酬載客用途」這一詞組。

律政司就法院的裁定的摘要

(法院的判決全文(只有英文版)載於

https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/search/search_result_detail_frame.jsp?DIS=130996&QS=%2B&TP=JU)

3. 法院認為，按第 52(3)條的文意所示，「以作出租或取酬用途」此詞組應理解為關乎載客的性質或情況，而非如各上訴人所辯稱的必須存在直接協議。該等字眼著眼於以汽車載客的性質。在大多數(如非所有)情況，主要問題在於載客是否作出租或取酬之用，不論有關報酬是否由該乘客(通常的情況)或其他人支付，或是否來自該乘客(通常的情況)或其他人。(第 36 段)
4. 法院裁定，由於第 52(3)條的涵蓋範圍必不限於為出租而在街上來回兜客的活動，按其自然文意，該條擴展至涵蓋商業實體營運的商業收費載客服務，即使個別駕駛者與所載乘客沒有另訂協議。(第 45 段)



5. 一名受僱司機在受僱期間接載其僱主的配偶或子女，一般不會當作第 52(3)條所指的為出租或取酬用途而載客，理由是他雖然收取報酬載客，但接載僱主的配偶或子女乃其僱主使用作為私家車的車輛的自然模式，而非另一項商業載客安排的一部分。(第 47 段)
6. 第 52(3)條所指的「出租或取酬」屬商業行為，只有在構成「超越出於友好安排」的情況時，才屬為出租或取酬而載客。通過 Uber 應用程式提供運輸服務明顯具有獨立商業載客安排的特性，而不僅是身為駕駛者的另一種形式的附屬工作。(第 48 至 49 段)
7. 法院又認為，儘管訂立相關的禁制法例時，並未特別考慮到智能手機應用程式會令 Uber 商業模式興起，但上訴人的活動構成第 52(3)條所指的「出租或取酬載客用途」，而且完全屬於法定機制意欲補救的缺失。(第 55 段)
8. 法院將第 52(3)條所載罪行的犯罪行為撮錄如下：
 - (a) 一個人駕駛或使用了一輛汽車，或容受或允許他人這樣做；
 - (b) 該輛汽車的駕駛或使用是作為出租或取酬載客用途的，而載客是以業務或商業安排形式進行，當中乘客會為該安排付款或由他人代付（不管是付給駕駛者或第三方），而該款項的收取乃是就該載客安排的（不論款項是由駕駛者或由第三方所收）。

「駕駛」、「使用」、「容受」或「允許」他人「駕駛」或「使用」等字眼的涵義與香港特別行政區 訴 張惠光 (2017) 20 HKCFAR 524 一案裁定該等字眼具有的涵義相同。(第 56 至 57 段)
9. 在本案，上訴人均為駕駛者，他們各自駕駛一輛並無有效的出租汽車許可證的汽車，以作出租或取酬載客用途。若載客是 Uber 乘車服務業務的一部分，便已滿足第 52(3)條，各駕駛者與他們的乘客之間不必存在直接的合約關係。(第 58 段)
10. 至於罪行的犯罪意圖問題，法院認為，上訴人容許陌生乘客乘坐其汽車純粹是為了收取車資，而上訴人必然知道有人會為車程支付車資，並打算收取車資。上訴人犯案時駕駛的汽車均無有效的出租汽車許可證，因此，就「作出租或取酬用途」的元素而言，即使犯罪意圖的假定沒有被移除，有關罪行的犯罪意圖無疑已清楚確立。(第 62 段)