



判決摘要

陳海濤及殷偉豪(申請人) 訴 交通審裁處(答辯人)
及運輸署署長(有利害關係的一方)
高院憲法及行政訴訟 2021 年第 1597 號 ; [2025] HKCFI 2686

裁決 : 司法覆核申請得直
聆訊日期 : 2022 年 8 月 24 日
判決日期 : 2025 年 7 月 3 日

背景

1. 各申請人申請司法覆核，尋求推翻交通審裁處(審裁處)的決定(該決定)，即確認運輸署署長(署長)拒絕向申請人發出出租汽車許可證(許可證)，讓申請人以自僱司機身分通過“Uber”手機應用程式利用其私家車提供點對點網約出租汽車(網約車)服務的決定。
2. 根據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)第 14(3)(b)條(規例第 14(3)(b)條)，如署長“認為申請中所指明出租汽車服務的類型是有合理理由需要的”，便可發出許可證。署長於 2018 年 6 月 8 日拒絕兩名申請人的許可證申請，理由是根據規例第 14(3)(b)條，擬議出租汽車服務並非“有合理理由需要”。兩名申請人向審裁處申請覆核署長的決定，但有關覆核於 2021 年 8 月 31 日被駁回。
3. 申請人基於三項理由對該決定提出質疑：
 - (i) 審裁處犯了法律錯誤，錯誤詮釋及 / 或錯誤應用規例第 14(3)(b)條的“有合理理由需要”驗證準則(理由 1)；
 - (ii) 作為理由 1 的替代理由，如審裁處的詮釋正確，則該詮釋違反了《基本法》第六和第一百零五條下憲法保障的財產權，以及《基本法》第三十三條訂明的自由選擇職業權利(理由 2)；以及
 - (iii) 該決定建基於錯誤分析，因此不合理(理由 3)。
4. 2021 年 11 月 29 日，申請人獲高浩文法官以書面方式批予申請司法覆核的許可。2022 年 8 月 24 日，案件在原訟法庭高浩文法官席前進行實質聆訊。

律政司就法院的裁定的摘要

(原訟法庭的判決全文(只有英文版)載於

https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/ju/ju_frame.jsp?DIS=170126&currpage=T)

5. 法庭基於理由 1 裁定司法覆核得直。理由 2(作為理由 1 的替代理由)無須予以處理，而理由 3 則被裁定不成立。



理由 1—規例第 14(3)(b)條的詮釋存在法律錯誤

6. 申請人主要指稱，審裁處犯了法律錯誤，錯誤詮釋及 / 或錯誤應用規例第 14(3)(b)條的“有合理理由需要” 驗證準則，正確的詮釋僅為“申請中所指明出租汽車服務的類型”，而非“申請中所指明出租汽車服務”。審裁處的詮釋基本上剔除或忽略了明文訂定的“的類型” (第 81 至 89 段)。
7. 署長辯稱，許可證申請人必須證明其申請中所指明的擬議出租汽車服務是“有合理理由需要的”。單憑市場需要這點來評估有關申請是否符合該項驗證準則，並非立法機關的原意。再者，許可證制度也非旨在開拓其他公共車隊(第 91 至 98 段)。
8. 法庭裁定，審裁處錯誤詮釋規例第 14(3)(b)條，並拒絕接納署長有關任何申請人均須證明其擬議私家出租汽車服務必須“獨一無二”的陳詞(第 109 至 110 段)。研訊的重點並不在於個別申請人或其車輛的特點(第 111 段)。
9. 法庭拒絕接納署長有關申請人的詮釋會為網約車服務大開中門的陳詞，因為法庭認為供私家出租汽車服務的許可證數目設有 1 500 份的法定上限，而申請人並無要求修訂該上限或質疑其合法性(第 106 及 108 段)。再者，“公共”和“私人”交通工具的界線不會變得模糊，因為即使通過網約車應用程式出租車輛是為公眾提供服務，但這仍屬於私人服務(第 112 段)。
10. 署長進一步陳詞指規例第 14(3)(b)條的“有合理理由需要” 驗證準則應按立法機關把“公共 / 私人”區分的原意理解，即如擬議私家出租汽車服務是以原意由某公共交通工具(例如的士)提供的模式營運，這便不應視為“有合理理由需要”，因為私家車不得以“偽的士”形式運作。由於立法歷史似乎並不支持這個觀點，因此法庭拒絕接納該進一步陳詞。在許可證制度實施後，的士及持有許可證的私家車均可合法地作出租或取酬用途，兩者的主要區別在於其招攬乘客的方式。主要因為為公眾提供的個人化點對點服務本應由的士提供因而應明確禁止私家出租汽車提供該類服務，這說法並不恰當(第 128、144、151、155 至 156 及 161 至 162 段)。
11. 至於合憲性的論點，法庭不接納有關論點，即法庭不認為其按照立法機關的原意釐清法定條文的涵義時，即使條文的涵義清晰明確，仍應自動考慮個別人士的憲法權利。無論如何，法庭認為，即使發出或拒絕發出許可證可能會影響個別人士選擇職業或自由使用其財產的權利，也不可能有任何實質的申訴(第 117 至 118 段)。



12. 法庭也考慮了終審法院在 *香港特別行政區訴 Yuong Ho Cheung* (2020) 23 HKCFAR 311 案(涉及 Uber 司機因違反《道路交通條例》(第 374 章)第 52(3)條而被檢控)的評論，但不認為該案有助闡明對“申請中所指明出租汽車服務的類型”的正確詮釋(第 119 段)。
13. 基於上述理由，理由 1 成立。

理由 2—合憲性質疑

14. 理由 2 為理由 1 的替代理由：如法庭認為審裁處對規例第 14(3)(b)條的詮釋正確，則這種詮釋會對車主根據《基本法》第六和第一百零五條享有的財產權和根據《基本法》第三十三條所享有自由選擇職業的權利構成不能容許的限制。法庭認為既已裁定審裁處對規例第 14(3)(b)條的詮釋並不正確，便無須處理理由 2(第 165 至 166 段)。

理由 3—不合理

15. 申請人援引的論點全部被裁定不足以支持其提出的不合理質疑。理由 3 因而未能成立(第 172 段)。

濟助及訟費

16. 法庭頒令給予適當的濟助，即推翻針對兩名申請人的該決定，以及把有關事宜發還審裁處重新考慮。法庭又命令署長(以本法律程序中有利害關係的一方和“對立者”的身分)支付申請人的訟費(第 173 至 175 段)。

律政司

民事法律科

2025 年 7 月 3 日