

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)1919/07-08 號文件

檔號： CB1/HS/1/05

2008 年 6 月 27 日內務委員會會議文件

研究殘疾人士的交通需要及 為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會(下稱"小組委員會")的商議工作。

背景

2. 殘疾人士的交通服務是立法會議員近年來日益關注的事務。立法會自 2002-2003 年度會期以來，曾通過多項相關的議案。此外，在以往的會期內，福利事務委員會及交通事務委員會曾在多次會議上討論相關的事宜。主要關注的範疇包括促請公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠，加強向殘疾人士提供不同形式的交通工具，以及改善公共交通設施，讓殘疾人士更方便使用。由於有關事項涉及該兩個事務委員會的職權範圍，以及前衛生福利及食物局¹和前環境運輸及工務局及相關部門的政策範疇，令人關注到立法會缺乏跟進此事的專門渠道，而且政府內亦缺乏協調，以有效跟進此事。

小組委員會

3. 為了推動探討滿足殘疾人士的交通需要及向他們提供公共交通票價優惠的可行方案，內務委員會在 2005 年 11 月 18 日的會議上同意成立本小組委員會。小組委員會的職權範圍載於**附錄 I**。李卓人議員獲選為小組委員會的主席，而委員名單載於**附錄 II**。

¹ 在 2007 年 7 月政府總部重組後，當時的衛生福利及食物局轄下的福利政策範疇和當時的環境運輸及工務局轄下的交通政策範疇，分別撥歸勞工及福利局和運輸及房屋局

4. 小組委員會共舉行了 17 次會議，並接獲有關機構或個別人士提交的共 41 份意見書。委員曾與殘疾人士團體會晤，瞭解他們對票價優惠及提供復康巴士服務的訴求，並與公共交通營辦商舉行會議，促請他們探討向殘疾人士提供票價優惠的可行計劃。小組委員會亦曾與香港復康會及的士業團體舉行會議，討論引入易達轎車及可供輪椅上落的的士的事宜。勞工及福利局和運輸及房屋局¹的代表均獲邀出席小組委員會的會議。平等機會委員會(下稱"平機會")的代表(包括其主席)，亦曾出席小組委員會的會議，就涉及殘疾歧視的各項事宜提供意見，並因應《殘疾歧視條例》(第 487 章)的條文確定可行的票價優惠計劃。

5. 曾向小組委員會提出意見及／或曾出席小組委員會會議的殘疾人士團體及個別人士、公共交通營辦商、的士業團體及其他機構的名單載於**附錄 III**。在商議的過程中，小組委員會通過了多項與殘疾人士交通服務相關的議案，詳情載於**附錄 IV**。

小組委員會的商議工作

向殘疾人士提供公共交通票價優惠

殘疾人士對提供公共交通票價優惠的訴求

6. 政府的康復政策是盡量發揮殘疾人士的潛能及能力，透過提供所需的設施及在機會均等的基礎上，讓他們可全面融入社會。除了透過提供復康巴士服務及財政資助(包括傷殘津貼及綜合社會保障援助金(下稱"綜援"))來照顧殘疾人士的基本交通需要外，政府當局一直促請公共交通營辦商改善為殘疾人士所提供的服務及設施，讓殘疾人士更方便使用，並鼓勵它們向殘疾人士提供票價優惠。

7. 殘疾人士團體指出，殘疾人士由於殘疾而普遍收入微薄，故應向所有殘疾人士提供票價優惠，以紓緩他們的財政困難，並協助他們全面投入及融入社會。殘疾人士團體認為，公共交通營辦商作為良好的企業公民，應向殘疾人士提供票價優惠。向殘疾人士提供票價優惠與其他海外國家的做法一致。他們強調，單靠改善交通設施，不能令殘疾人士融入社會。

8. 委員認同殘疾人士的意見，認為由於大部分公共交通營辦商的營運均有盈利，它們有能力向殘疾人士提供票價優惠。鑒於前地下鐵路(下稱"地鐵")及前九廣鐵路(下稱"九鐵")的營辦商和主要的巴士營辦商，已為改善殘疾人士的交通設施而作出龐大投資，向殘疾人士提供票價優惠，將會鼓勵他們多乘搭公共交通工具，令公共交通營辦商在改善設施方面的投資更具成本效益。部分委員促請政府當局透過在兩間前鐵路公司的董事局及管理局內發揮影響力，引入殘疾人士的票價優惠計劃。為了對該兩間鐵路公司施加壓力，促使它們認真考慮有關要求，部分委員建議在審議《兩鐵合併條例草案》的過程中，透

過在該條例草案加入適當的修訂來推動此事。至於巴士營辦商，委員亦建議，政府在為營辦商的現行協議續期及批出新專營權時，應規定有關營辦商向殘疾人士提供票價優惠。然而，部分其他委員則認為，由於公共交通營辦商要按照審慎商業原則運作，它們不願向殘疾人士提供票價優惠是可以理解的。要推展此事，政府當局應從福利角度來考慮向公共交通營辦商提供資助。

9. 小組委員會察悉公共交通營辦商的意見，而以後者之見，它們已加強改善其設施的方便程度，以照顧殘疾人士的交通需要，並推動他們融入社會。公共交通營辦商認為，向殘疾人士提供票價優惠屬於社會福利問題，而所需的資金不應由公共交通營辦商提供。部分公共交通營辦商又指出，由於經營環境困難，例如油價飆升，工資上漲，以及市場競爭激烈，它們的財務狀況不容許其向殘疾人士提供票價優惠。公共交通營辦商又認為，在欠缺殘疾人士使用公共交通工具模式的相關資料的情況下，實無法計算出向殘疾人士提供票價優惠所帶來的財政影響。

10. 政府當局重申其從交通政策的層面，為全體市民(包括殘疾人士)提供無障礙運輸系統的目標。從福利角度而言，政府一直提供多類援助，以照顧殘疾人士在交通方面的基本需要。由於香港的公共交通營辦商是按照審慎商業原則營運，在法例中加入具體條文，規定它們向特定組別的乘客提供票價優惠並不恰當，因為此等條文將無法適當地顧及當時的經營環境。向殘疾人士提供票價優惠，可能會導致整體票價上升。公共交通營辦商需考慮票價上升對乘客的影響。另一方面，政府當局一向鼓勵公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠。此舉符合政府促進三方夥伴合作，以及動員社會資源協助有需要人士的福利政策。目前，公共交通營辦商為普羅市民提供約50項不同類別的優惠計劃，此等計劃包括八達通票價優惠、月票計劃及回程票價優惠等。65歲或以上和11歲或以下的殘疾人士目前已享受公共交通營辦商所提供的票價優惠。

確定可行的殘疾人士票價優惠計劃

11. 小組委員會委員深切關注到，政府當局敦促公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠，這方面的工作進展不大。在研究為殘疾人士提供可行的票價優惠計劃時，委員察悉有需要考慮《殘疾歧視條例》所體現的平等原則。此外，亦有需要界定殘疾人士的定義，並識別合資格的殘疾人士數目，以便落實任何票價優惠計劃，並釋除公共交通營辦商對於向殘疾人士提供票價優惠所帶來的財政影響的關注。因此，小組委員會曾研究採用不同準則，決定殘疾人士享有票價優惠資格的各項票價優惠計劃的利弊，包括《殘疾歧視條例》所採用的有關殘疾的定義、前衛生福利及食物局自1999年起發出，以便就殘疾人士本身的殘疾身份及類別提供文件證明的殘疾人士登記證、領取傷殘津貼的人士、喪失100%謀生能力的綜援受助人、政府統計處在2001年發表的《第二十八號專題報告書》所述的殘疾人士定義等。政府當局

及小組委員會所研究的可行計劃的詳情，連同律政司及平機會提供的意見載於**附錄 V**²。

12. 小組委員會察悉，雖然為所有符合《殘疾歧視條例》中殘疾定義的殘疾人士，以及需要照料者陪同才能乘搭公共交通工具的殘疾人士提供票價優惠的計劃(載於附錄 V 的附件 A)，違反《殘疾歧視條例》的可能性最低，但由於《殘疾歧視條例》中有關殘疾的定義非常概括廣泛，故第一項計劃將會意味幾乎所有人均會獲得整體的減價，因而會對公共交通營辦商的收入影響深遠。至於第二項計劃，小組委員會注意到，此項計劃將有助早日向殘疾人士提供票價優惠，而無需經過冗長的立法程序，以減低可能違反《殘疾歧視條例》的風險。然而，在推動此項計劃時，必須制訂合適的方法，用來評估對照料者協助的需要。

13. 在為殘疾人士制訂票價優惠計劃方面，委員察悉殘疾人士的意見，就是有關計劃應以涵蓋所有類別的殘疾人士為目標，以便充分照顧殘疾人士的需要。然而，為了加快有關程序，委員及殘疾人士認為，應首先推動為領取傷殘津貼和綜援，而又喪失100%謀生能力的受助人提供票價優惠的計劃，然後再擴展至其他類別的殘疾人士。鑒於已有評估機制以供識別此計劃下的殘疾人士，此方面的行政工作可盡量減少，從而有助早日實施此項計劃。

為推動向殘疾人士提供票價優惠作出的法例修訂

14. 委員曾考慮各種方法，以解決若選擇性地向某些組別殘疾人士提供票價優惠，而可能違反《殘疾歧視條例》的問題。律政司認為，為了盡量減低因有關計劃被指違反《殘疾歧視條例》而在法律上受到挑戰的風險，對《殘疾歧視條例》作出修訂是審慎的做法。為回應公共交通營辦商對可能受到法律質疑的關注，委員促請政府當局對《殘疾歧視條例》作出修訂，以便明確無疑地澄清，選擇性地向殘疾人士提供票價優惠不會違反該條例。就此，律政司在徵詢平機會的意見後，提出了兩個修訂《殘疾歧視條例》的方案，即修訂主體條例或修訂該條例附表5。平機會認為，修訂《殘疾歧視條例》附表5較修訂主體條例的條文，更為快捷及有效。此舉亦可提供更大的彈性，以便顧及將來任何未能預見的變化。若公共交通營辦商同意向殘疾人士提供票價優惠，政府當局準備對《殘疾歧視條例》附表5作出修訂，以便明確無疑地澄清，公共交通營辦商向選定組別的殘疾人士提供票價優惠，不會違反《殘疾歧視條例》。當局計劃在2007年下半年把所需的法例修訂提交立法會藉決議案通過。

² 附錄 V 的附件 A 是被認為屬違反《殘疾歧視條例》的可能性最低，而又可行的殘疾人士票價優惠計劃。附錄 V 的附件 B 則是或會違反《殘疾歧視條例》的可能計劃。

有關殘疾人士使用交通工具習慣的調查

15. 為瞭解領取傷殘津貼的人士和喪失 100% 謀生能力的綜援受助人(下稱"該兩類殘疾人士")使用交通工具的模式，前衛生福利及食物局委託了香港大學社會科學研究中心在 2006 年 9 月至 10 月期間，進行一項有關殘疾人士交通習慣的調查(下稱"有關調查")。該項調查的主要目的是確定目標受訪者使用交通工具的一般習慣；評估影響殘疾人士選擇公共交通工具的因素；估計殘疾人士用於每類公共交通工具的開支；以及瞭解提供票價優惠可能產生的影響。有關調查涵蓋約 85 000 名經抽樣選出的殘疾人士。約有 3 000 名殘疾人士從目標人口中選出參與有關調查，而調查數據則透過電話訪問及面談收集得來。

16. 有關調查的結果顯示，受訪者平均每星期用於公共交通工具的開支為 45.8 元，其中約 27.5 元用於 5 種交通工具(即巴士、九鐵、輕便鐵路(下稱"輕鐵")、地鐵及電車)。根據有關調查所涵蓋的 3 個可行的票價優惠方案，即公眾假期優惠、非繁忙時段優惠及全日優惠，每位殘疾人士每星期用於乘搭地鐵、九鐵、輕鐵及電車的總開支均有所增加，而主要的增加是乘搭地鐵和九鐵的開支。在實施票價優惠後由於會為地鐵、九鐵、輕鐵和電車帶來新增的乘客人次，此等交通工具每星期的現金流將會有所增加。至於巴士，由於半數受訪者現時已是巴士乘客，故新增乘客人次的比例及他們預期花費的款額相對會較少，導致非繁忙時段優惠方案及全日優惠方案下的每星期現金流，實質上有所減少。每位殘疾人士每星期乘搭巴士的總開支，估計只會在公眾假期優惠方案下才有所增加。

17. 鑒於有關調查的結果，委員認為有強烈理據要求公共交通營辦商，尤其是地鐵和九鐵，向該兩類殘疾人士提供票價優惠，因為這樣做可為有關的營辦商帶來額外收入。尤其是政府作為九廣鐵路公司的唯一擁有人及地鐵有限公司(現稱"港鐵公司")的大股東，應運用其在相關管理局及董事局的影響力，以確保該兩間鐵路公司率先向殘疾人士提供票價優惠。向殘疾人士提供票價優惠，符合公共交通營辦商須按照審慎商業原則營運的規定，因為有關調查的結果已清楚顯示，在提供票價優惠後，有關營辦商的現金流將會有所增加。

18. 前環境運輸及工務局局長和前衛生福利及食物局局長在 2007 年 1 月聯署去信各公共交通營辦商，籲請它們參照有關調查的結果，向殘疾人士提供票價優惠。小組委員會在 2007 年 2 月與公共交通營辦商舉行會議，跟進有關調查的結果，並促請它們向殘疾人士提供票價優惠。公共交通營辦商對有關調查提出多項關注，尤其是有關調查問卷的設計涉及邀請殘疾人士受訪者回答關於在票價優惠方案下，他們乘搭交通工具的習慣和開支的假設性問題，以及計算 3 個可行的票價優惠方案的財政影響的方法。部分公共交通營辦商亦重申其經營困境及財政負擔。巴士營辦商進一步指出，根據有關調查的結果，在提供票價優惠後，它們每星期的現金流實質上有所減少。

19. 在同年2月的會議上，對於各公共交通營辦商(尤其是兩間鐵路公司)以諸多藉口，不願向該兩類殘疾人士提供票價優惠，委員深表失望。小組委員會通過兩項議案，要求平機會跟進研究政府當局及公共交通營辦商沒有落實向殘疾人士提供票價優惠的政策和措施的情況，並促請政府根據與公共交通營辦商共同承擔的原則，從速落實殘疾人士交通半價優惠政策。

20. 然而，另有意見認為，公共交通營辦商須按照審慎商業原則營運，而向殘疾人士提供票價優惠屬於社會福利，為了推進此事，政府當局應考慮在這方面向公共交通營辦商提供資助。

政府從福利的角度向殘疾人士提供票價優惠

21. 關於根據政府與公共交通營辦商共同承擔的原則，向殘疾人士提供票價優惠的建議，政府當局解釋，當局一直有從福利的角度提供以下援助，照顧殘疾人士的基本交通需要：

- (a) 復康巴士服務 —— 當局每年投放約3,000萬元的經常撥款，資助復康巴士服務，以滿足殘疾人士的基本交通需要；
- (b) 傷殘津貼 —— 傷殘津貼的目的是在無需資產審查的情況下，向嚴重殘疾人士提供一定程度的財政援助，以應付他們因傷殘而引致的需要。普通及高額傷殘津貼受助人每月分別獲發1,170元和2,340元。在2007-2008年度，這方面的支出約為19億元；及
- (c) 綜合社會保障援助金 —— 在綜援計劃下的傷殘受助人除可獲發較高的標準援助金額外，亦可領取多種特別津貼，以應付他們的特別需要，例如往返醫院、診所和其他必需的交通支出，以及醫療、復康、外科器具和衛生用品等。領取綜援的每名單身傷殘受助人平均每月可獲發約3,600元。在2007-2008年度，發放給殘疾人士的綜援金約為50億元。

22. 委員察悉，政府當局強調兩間鐵路公司在考慮向包括殘疾人士在內的市民提供票價優惠時，會顧及審慎商業原則。然而，政府當局在推動殘疾人士全面融入社會的目標時，亦促請有關公司履行其在向殘疾人士提供票價優惠方面的企業社會責任。委員認為政府當局存在角色衝突。為轉達委員對政府當局的冷漠態度，以及當局一直未能制訂向殘疾人士提供票價優惠的全面政策感到失望，主席曾在2007年5月致函政務司司長，要求他親自關注此事，以期確保有關的各個政策局和部門共同努力，制訂向殘疾人士提供票價優惠的積極、貫徹及清晰的政策。

23. 政務司司長在2007年6月的回覆中澄清，政府當局立場是，向殘疾人士提供票價優惠並非交通政策範疇的事宜，並強調從運輸角度而言，維持兩間鐵路公司的營運能力，是政府一個重要的政策目

標。政務司司長認為，如有充分理據向殘疾人士提供票價優惠，將會在福利政策綱領下撥款資助。

向殘疾人士提供交通補貼

24. 在2007年10月9日的會議上，小組委員會察悉，勞工及福利局正考慮可否在福利政策範疇，資助殘疾人士使用公共交通工具。鑒於政府有龐大的財政盈餘，委員促請政府當局加快處理此事，務求可在2008年4月1日落實殘疾人士票價優惠計劃。

25. 行政長官在2007年12月20日的社會企業高峰會上宣布，政府已決定為殘疾人士提供票價優惠，協助他們融入社會，而財政司司長將會在2008年2月發表2008-2009年度財政預算案時，公布有關的計劃。在2008年3月11日的會議上，勞工及福利局局長向小組委員會簡介政府當局向殘疾人士提供交通補貼(下稱"交通補貼")的建議。根據該項建議，政府將會每年額外撥出2億3,000萬元，直接向12至64歲殘疾程度達100%的綜援計劃受助人及傷殘津貼受助人，每人每月提供200元的交通補貼金。截至2008年3月底，屬此選定年齡組別的殘疾人士約有96 000人。有關建議顯示政府當局的持續承擔，因為提供交通補貼金所需的2億3,000萬元額外款項屬每年撥款，而非一次過的撥款。

26. 委員認為交通補貼是一項值得歡迎的突破之舉，有助加強殘疾人士融入社會，但認為這並非殘疾人士團體及小組委員會一直爭取的票價優惠計劃。委員察悉，殘疾人士團體對透過交通補貼向殘疾人士提供票價優惠有所保留，而殘疾人士希望透過改動八達通系統，令他們可在不受任何限制的情況下，享有使用公共交通工具的半價優惠。有委員關注到殘疾人士會傾向將交通補貼用作乘搭交通工具以外的用途，因而無法達到鼓勵殘疾人士更多外出以融入社會的目的。

27. 政府當局解釋，交通補貼是最實際及最具彈性的安排。由於交通補助金會直接存入受助人的銀行戶口，有關的殘疾人士可因應各自的情況，自由決定如何善用額外的補助金，以應付其交通需要。此外，有關的殘疾人士將會盡早受惠。由於有關建議並不直接涉及任何其他機構，因而可在短時間內推行。

28. 政府當局其後在2008年5月16日獲得財務委員會批准撥款，由2008年7月起發放交通補助金。政府當局進一步解釋，由於交通補貼將會由政府根據現行的綜援及傷殘津貼機制提供，故無需為落實有關建議而修訂《殘疾歧視條例》。

公共交通營辦商在共同承擔的原則下提供票價優惠

29. 委員強調有需要敦促公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠，以履行其企業社會責任。就此，委員促請政府當局繼續跟進此事。特別是應把工作聚焦在政府作為大股東的港鐵公司，以確保該公司起

帶頭作用。小組委員會在2008年3月通過議案，促請政府當局與港鐵公司立即展開討論，本着企業社會責任的精神，向殘疾人士提供半費優惠，並於兩個月內匯報有關進展。

30. 在推動政府與公共交通營辦商在共同承擔的原則下向殘疾人士提供票價優惠方面，委員察悉，地鐵公司曾在2007年初建議向可識別的殘疾人士組別提供優惠票價，前提是政府將會補貼因有關計劃所帶來的任何赤字，而任何盈餘則會支付給政府(下稱"地鐵公司的建議")。因此，委員促請政府當局與各公共交通營辦商聯絡，探討就地鐵公司的建議推行試驗計劃。小組委員會在2007年10月9日與各公共交通營辦商會晤時察悉，雖然大部分公共交通營辦商願意承擔地鐵公司的建議所涉及的行政費用，並推動落實該項建議，但它們無一願意承擔所涉及的技術及資本開支，包括更改軟件及硬件所需的開支。

31. 小組委員會在2008年5月的會議上，再次研究港鐵公司提供票價優惠一事，當時該公司的回應只是重申，兩鐵在2007年12月合併後已調減車費，令包括殘疾人士在內的所有乘客受惠，以及該公司在2009年6月底前不會加價的承諾，委員對此表示失望。雖然委員認同港鐵公司致力改善設施，以提高殘疾人士使用時的方便程度，但他們認為，港鐵公司只是履行了其在《殘疾歧視條例》下的法定責任，而不是其企業社會責任。委員通過議案，促請港鐵公司進行在非繁忙時間向殘疾人士提供半價優惠的試驗計劃。

32. 政府當局解釋，透過在福利政策綱領下提供交通補助金，政府已在協助殘疾人士融入社會方面，向前踏出重要的一步。從協作的角度而言，公共交通營辦商應根據共同承擔的原則，透過向殘疾人士提供票價優惠扮演本身的角色，以履行其企業社會責任。就此，運輸及房屋局會繼續鼓勵公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠，並在審慎商業原則與公眾利益之間取得合理的平衡。

33. 港鐵公司在回應時重申，該公司過去10年共投放了超過6億元進行車站改善工程，並承諾在未來5年再投放2億元，進一步改善無障礙運輸。該公司亦會因應各方面的因素，包括其營運情況、市場情況及乘客需求等，不時考慮為市民及殘疾人士提供各類優惠計劃的需要。

關於向殘疾人士提供公共交通票價優惠的意見及建議

34. 儘管小組委員會和殘疾團體作出多方面努力，包括爭取修改《殘疾歧視條例》、縮窄票價優惠計劃下受惠人士的範圍，以及進行有關調查，以回應公共交通營辦商對提供殘疾人士票價優惠所造成的財政影響的關注，但公共交通營辦商仍不願向殘疾人士提供票價優惠，委員對此表示遺憾。小組委員會向政府當局及公共交通營辦商提出以下意見及建議：

- (a) 政府當局在處理向殘疾人士提供票價優惠的事宜方面，整體

上須向市民負責及承擔責任。公共交通營辦商是企業公民，對社會負有責任。向殘疾人士提供票價優惠，是履行企業社會責任的明確方法。在推進此事方面，政府當局應考慮在公共交通營辦商的專營權或牌照內規定，它們必須向殘疾人士提供票價優惠。小組委員會知悉，澳洲維多利亞州政府在公共交通營辦商私有化的過程中規定，營辦商在私有化後，仍須繼續向有需要的人士提供票價優惠。另一做法是，政府當局可以其為兩間鐵路公司股東或董事局成員的身份，決定向殘疾人士提供票價優惠。政府當局若採取這做法，將會就公共交通營辦商可如何履行企業社會責任，樹立良好榜樣；

- (b) 向殘疾人士提供交通補貼，只應屬過渡性安排。長遠而言，政府當局應規定公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠，以履行企業社會責任；
- (c) 政府當局需要擬訂適當的策略及時間表，以推動公共交通營辦商向殘疾人士提供票價優惠；
- (d) 為促使由公共交通營辦商提供的票價優惠計劃得以落實，政府當局須加快對《殘疾歧視條例》作出修訂；
- (e) 政府應考慮向公共交通營辦商撥款，由它們透過改動八達通系統向殘疾人士提供票價優惠，而非直接向殘疾人士提供交通補貼。根據此模式，便可達到根據政府與公共交通營辦商共同承擔的原則，向殘疾人士提供票價優惠的目標；及
- (f) 為有助落實向殘疾人士提供公共交通票價優惠，下屆立法會應繼續跟進此事。

殘疾人士的交通需要

殘疾人士的復康巴士服務

復康巴士服務概況

35. 復康巴士是為殘疾人士提供的一項特設的交通服務。復康巴士由香港復康會在勞工及福利局的資助下營辦，旨在應付在就業、教育、受訓、求診和社會參與方面未有其他點到點公共交通服務的殘疾人士的交通需要。運輸署負責監察復康巴士的營運情況。截至2007年5月，復康巴士車隊共有95部車輛，當中大部分車輛的座位數目為10至11個。截至2006年年底，復康巴士的平均車齡為5.8年。在2006-2007年度，政府當局向香港復康會撥款2,640萬元，用以營辦復康巴士服務。復康巴士提供3類服務，詳情如下：

- (a) 固定路線服務 —— 這是在繁忙時間接載殘疾人士往返目

的地(例如工作地點、訓練中心、醫療機構及學校)的固定班次的運輸服務。固定路線服務為殘疾人士提供不同的固定路線；

- (b) 電話預約服務 —— 這是全日24小時提供的個人化預約服務，接載殘疾人士前往診所、店鋪、運動場館及康樂設施場地。使用者包括個別殘疾人士及為殘疾人士籌辦活動的團體。除劃一的預約收費外，電話預約服務是按使用時間的長短、路程及每程車程接載乘客的數目等計算收費；及
- (c) 穿梭服務 —— 這是電話預約服務的輔助服務，並提供班次頻密的直接交通服務，來往醫院、診所及鐵路車站。現時共有3條穿梭服務路線，行走南區、九龍城、沙田及一條行走荔景³的試辦路線。此等穿梭服務在特定周日的日間提供。有關車輛是從提供固定路線服務及電話預約服務的車輛調配過來。

36. 為蒐集乘客對復康巴士服務的意見，有關方面成立了一個用戶諮詢小組。該小組由復康巴士和用戶的代表組成，每季舉行會議，運輸署代表亦有列席會議。

在提供復康巴士服務方面所發現的問題

37. 小組委員會察悉，由於近年來對復康巴士服務的需求不斷增加，導致固定路線服務輪候名單人數眾多，而且電話預約服務申請被拒的數目亦為數甚多。就固定路線服務而言，截至2007年5月底，輪候申請的人數達43人，預期到了2008年年底會達到52人。至於電話預約服務，在2006年期間收到的88 213宗電話預約服務申請當中，被拒的有8 173宗，拒絕申請的比率為9.3%。至於穿梭服務，委員察悉，用者對於穿梭服務路線數目太少，以至未能滿足殘疾人士需要的情況提出關注。

38. 關於復康巴士服務的運作安排，小組委員會察悉，殘疾人士團體關注到服務時間欠缺彈性(例如在黑色暴雨警告或8號颱風信號懸掛期間不提供服務)、收費政策不公平、繁複的預約步驟、車輛老化，以及安裝在復康巴士上的設施過時，對使用者構成危險。部分弱能兒童家長團體亦要求在復康巴士上提供裸母跟車服務，以便照顧殘疾兒童。

改善復康巴士服務的建議

39. 委員認為，復康巴士服務是殘疾人士點到點的主要交通工具，可照顧他們的交通需要，並協助他們融入社會。他們強調政府當

³ 政府當局其後表示，試辦路線在2007年11月因使用量偏低而告取消。

局有需要增加資源，以應付服務需求急升的情況，並提高服務質素。委員提出以下建議，供政府當局考慮：

- (a) 訂定有具體時間表及所需資源的目標，以有效改善復康巴士服務，包括消減固定路線服務的輪候名單及縮短輪候時間，減少電話預約服務要求被拒的數目、增加固定路線服務及穿梭服務路線，以滿足日益增加的服務需求；
- (b) 加強向住在偏遠地區(例如東涌、將軍澳及天水圍)殘疾人士提供的復康巴士服務，並訂定具體措施，以達致有關目標；
- (c) 加快復康巴士老化車輛的更換計劃，以期改善車上的設施，並加強使用者的安全；
- (d) 與香港復康會一同全面檢討復康巴士服務在各方面的運作情況，包括預約服務的安排、車輛編配及行程編排、在惡劣天氣下提供服務、電話預約服務的收費結構，以及就其後更改或取消預約服務徵收附加費等；及
- (e) 與教育局聯絡，商討滿足家長要求的措施，即在提供固定路線服務的復康巴士上提供跟車褓姆，以確保弱能學童的安全。

政府當局及香港復康會引入改善復康巴士服務的措施

40. 關於復康巴士服務的資源分配，小組委員會察悉政府當局已採納委員的意見，並會在 2007-2008 年度增購 6 輛復康巴士，以便加強有關服務。此外，當局將會在 2008-2009 年度撥款 560 萬元，以便購買 8 輛新巴士，從而將復康巴士車隊的數目增至 109 輛。在該 8 輛新巴士中，用作提供固定路線服務及電話預約服務的分別有 6 輛及兩輛。新添置提供固定路線服務的車輛，亦會在非繁忙時間提供電話預約服務。假設固定路線服務需求維持在現水平，預期所添置的車輛可完全滿足目前輪候名單上的殘疾人士對該項服務的需求。

41. 關於更換復康巴士車隊中的老化車輛一事，委員察悉政府當局自 2005 年年中起，一直透過巴士更換計劃，更換設有單臂升降台的復康巴士。政府當局在 2007-2008 年度已更換 9 輛車齡為 10 至 12 年的老化復康巴士。當局亦會撥款 1,650 萬元，以便在 2008-2009 年度更換 24 輛老化的復康巴士。在更換計劃完成後，復康巴士的平均車齡將會是 3.8 年。

42. 關於提高服務質素方面，政府當局及香港復康會承諾實施多項改善措施，有關措施綜述如下：

- (a) 香港復康會繼續定期檢討固定路線服務的路線及時間表，以配合新申請人的需要，並為現有乘客提供更佳服務。香港復

康會現時以人手編配行程和車輛。該會已向"2006年余兆麒殘疾人士基金"申請撥款，供改善其電腦設施，藉以提高在編配復康巴士和策劃聯載服務的路程方面的效率。預計在2008年年底以前，將會試行以電腦編配車輛和編訂路線的工作，並在2009年正式推行；

- (b) 運輸署會繼續與香港復康會和殘疾人士團體研究營辦更多穿梭服務路線的可行性。舉例而言，香港復康會與運輸署現正探討提供往來南區大口環與最鄰近鐵路車站的穿梭服務的可行性；
- (c) 至於偏遠地區的復康巴士服務，現時固定路線服務的路線有40條，為新界區提供服務。至於電話預約服務，新界區電話預約服務申請的數目約佔26%。該項服務被拒的比率約為17%，較九龍及港島區為低。然而，在擬添置用以提供電話預約服務的車輛後，新界區的復康巴士服務將會有所改善；及
- (d) 由於特殊學校的校巴服務有短缺情況，部分弱能學童目前使用固定路線服務的復康巴士往返學校。雖然對於指明座位數目的車輛而言，在用以接載小學及幼稚園學童的校巴上提供褓姆跟車服務是一項強制性的規定，但對復康巴士卻沒有這樣的規定。然而，香港復康會會先進行審查，確保所有乘客的身體條件屬合理及適合自行乘搭復康巴士。有特殊需要的復康巴士乘客可要求由照料者陪同一起乘搭復康巴士。復康巴士車隊的所有車輛均設有輪椅扣鎖，以便將輪椅繫穩，而復康巴士上的所有安全門都裝有警報系統。復康巴士車長的職責包括當乘客上落車時操作輪椅升降板及車上的輪椅扣鎖裝置。車長曾經過訓練，而每年均須接受有關其駕駛技術和操作車上輪椅扣鎖裝置知識的測試。所有車長亦須具備有效的急救資格。勞工及福利局已向教育局轉達家長對殘疾學童校巴服務不足及高收費的關注。政府當局將會考慮適當的解決方法，以釋除家長的疑慮。

43. 香港復康會已聯同用戶諮詢小組檢討有關運作及車費安排，並同意實施以下措施：

- (a) 當黑色暴雨警告及8號颱風信號懸掛後，不會取消聯載電話預約服務，而僅會暫停有關服務；當信號除下後，便會立即恢復有關服務。為免在惡劣天氣情況下對殘疾人士、復康巴士車長及其他道路使用者構成危險，當黑色暴雨警告及8號颱風信號懸掛時，復康巴士服務將會繼續暫停；
- (b) 現時星期日及公眾假期電話預約服務收費起碼以4小時計算

的做法，已修訂為以每小時計算，即採用與平日相同的安排。1至3名乘客電話預約服務的收費率會放寬至適用於1至4名乘客；及

- (c) 關於更改或取消電話預約服務時所徵收的附加費，香港復康會對高用量乘客及低用量乘客實施兩級收費。根據該項計劃，若個別人士申請使用超過一輛巴士，或其預約涉及超過一個上客／落客點或多於一名乘客，他們會被列作"團體"，並會因更改或取消所預約的服務而被徵收較高的附加費。香港復康會曾檢討對"個別人士"和"團體"徵收不同附加費的做法，並曾就此事諮詢用戶諮詢小組。若預約服務者能為取消服務提供充分理由，並附以書面證明，便可獲豁免繳付附加費。

向殘疾人士提供全新的交通服務

44. 政府就交通服務方面所訂的康復政策目標，是發展一個能提供適當設施，以切合殘疾人士需要的公共運輸系統，藉此提升他們外出活動的能力，並協助他們全面參與及融入社會。小組委員會曾與政府當局、殘疾人士團體及相關機構共同探討為殘疾人士提供全新的交通服務。

引入全新的無障礙出租車服務

45. 小組委員會察悉，香港復康會在2007年獲得香港賽馬會慈善信託基金撥款1,524萬元，用以購買20輛可接載輪椅的7座位轎車，為殘疾人士推出一項無障礙出租車服務(下稱"易達轎車服務")。該筆撥款將會用作購買有關轎車，以及應付為期3年的經常性開支。提供服務的轎車將會配備電動升降台或斜道，方便使用輪椅的乘客上落。車廂內會配備輪椅的安全繫固裝置及乘客安全帶，而該車可同時接載兩部輪椅。香港復康會需向運輸署申請許可證，以營辦該項新服務。該會計劃盡快開始提供新服務。

46. 小組委員會委員歡迎提供易達轎車服務，為殘疾人士提供多一個交通工具的選擇，並知悉殘疾人士支持該項新服務，但他們察悉的士業界對該項服務與的士服務的競爭表示關注。另一方面，殘疾人士亦關注他們有否能力負擔易達轎車服務，因為該服務所收取的費用將會較的士服務高出很多。

47. 關於易達轎車可能會與的士服務競爭的關注，小組委員會察悉香港復康會的解釋，就是易達轎車服務專為使用輪椅的殘疾人士而設。有關服務的目標是為殘疾人士提供個人化、更易於使用及舒適的無障礙交通服務。由於易達轎車服務必須預約，並只限使用輪椅的乘客及他們的同行者才可以使用，故該服務的收費水平會較的士為高。香港復康會在釐定易達轎車服務的收費時，將會參考出租車服務現時的收費模式，亦會考慮分區安排及車程遠近。

48. 香港復康會採納委員、殘疾人士及的士業界的意見，決定將易達轎車服務的收費訂在大約高於的士收費兩成或以上的水平，以期在的士業界的關注與殘疾人士的負擔能力之間取得平衡。小組委員會察悉，運輸署將會向香港復康會簽發20個出租汽車許可證，並會在許可證條件內訂明易達轎車服務必須預約，以及只有使用輪椅的乘客及他們的同行者才可使用該服務。委員察悉，香港復康會將於2008年6月左右開始提供易達轎車服務，以配合殘疾人士的需要，以及預期在2008年8月至9月在香港舉行奧運會及傷殘人士奧運會馬術比賽期間，對無障礙交通服務的需求將會大增的情況。

在本港引入可供輪椅上落的的士

49. 小組委員會認為，可供輪椅上落的的士服務對殘疾人士而言，是全新的交通服務，可提升他們外出活動的能力，並有助他們全面參與並融入社會。小組委員會歡迎的士業自發地在香港引入可供輪椅上落的的士。殘疾人士團體對於將香港發展為一個無障礙城市的措施，亦表示支持。

50. 然而，小組委員會察悉，的士業界對政府當局沒有協助本港引入可供輪椅上落的的士，表示失望。有關業界亦關注易達轎車服務將會對可供輪椅上落的的士服務構成競爭。業界須在發展可供輪椅上落的的士方面作出巨額投資，包括在物色符合本港嚴格廢氣排放規定的適當車款方面，須承擔高昂的成本及投資風險。為了確保可供輪椅上落的的士服務在營運上可行，的士業界促請政府當局考慮利用易達轎車服務的撥款，重新推行的士代用券計劃，並資助將的士改裝為可供輪椅上落的的士。

海外國家提供無障礙的士服務的情況

51. 為協助委員瞭解海外在向殘疾人士提供可供輪椅上落的的士方面的經驗，立法會資料研究及圖書館服務部曾研究悉尼及倫敦可供輪椅上落的的士服務(下稱"有關研究")。

52. 小組委員會察悉，英國《1995年殘疾歧視法》(Disability Discrimination Act)規定，所有的士須分期達致可供輪椅上落，並到2020年全部符合此項規定。倫敦的士由2000年1月起已可供輪椅上落。有關研究亦顯示，政府提供優惠措施，鼓勵的士營辦商提供可供輪椅上落的的士服務非常重要。舉例而言，澳洲新南威爾士州政府實施了多項優惠措施，包括向的士營辦商提供財政資助，以便購置可供輪椅上落的的士或將現有的士改裝為可供輪椅上落的的士、向可供輪椅上落的的士徵收較低的牌照費，以及資助可供輪椅上落的的士司機接受培訓的費用。委員進一步察悉，為了推動殘疾人士使用可供輪椅上落的的士服務，新南威爾士州政府自1981年起推行的士運輸津貼計劃，資助殘疾的居民使用可供輪椅上落的的士。成功申請者將獲派發代用券，供乘坐可供輪椅上落的的士時使用。倫敦市亦已實施的士卡

計劃，以資助殘疾人士乘搭可供輪椅上落的的士。

53. 小組委員會察悉，由於相關政府的努力及鼓勵，有多個型號的可供輪椅上落的的士在倫敦及悉尼營運。此等車輛是為了照顧殘疾人士的特殊需要而專門設計，並配備斜道、特別的安全帶、旋轉座椅、彩色扶手及對講機等設施。

政府當局為本港引入可供輪椅上落的的士所做的工作

54. 委員察悉，政府當局已確保現行規管架構不會妨礙引入可供輪椅上落的的士。《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)指明，的士車身的長、闊、高分別可達6.3米、2.3米及2米，並可重達3公噸。這些規格已容許採用較大型的車種，以放置輪椅。為管制的士的廢氣排放，《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第311J章)第10(3)條規定，的士只可使用石油氣或汽油作為燃料。現時世界市場可放置輪椅的石油氣或汽油的士均有供應。

55. 為協助的士業界尋找合適的可供輪椅上落的的士車種，運輸署與機電工程署曾為主要車輛供應商舉辦簡介會，以便講解關乎的士安全規定及燃料供應系統的各種標準和規格。運輸署亦曾主動與車輛供應商聯絡，進一步探討在本港引進可供輪椅上落的石油氣的士，是否可行及有否商業前景。就此，車輛供應商吉利汽車控股有限公司(下稱"吉利")表示有興趣研發供香港使用的石油氣"倫敦的士"。在2007年5月，吉利把一輛"倫敦的士"運來香港作示範用途，並為的士業界舉辦研討會，以蒐集業界對這款新型號車輛的意見。另一個車輛供應商皇冠汽車有限公司亦表示有意以試驗性質為香港入口一款石油氣客貨車，以可供輪椅上落的的士的模式營運，藉此測試市場的反應。至於的士業界方面，一個新界的士營辦商引入了兩輛設有可供輪椅上落的斜道的汽油電力混能的士，在整段時間提供出租服務。

56. 政府當局強調，可供輪椅上落的的士所採用的確實車輛型號及引入時間，屬於商業決定。政府當局知悉供應商關注市場對可供輪椅上落的的士的需求，因為可供輪椅上落的石油氣的士的售價應高於普通石油氣的士。另一方面，的士業界仍然關注可供輪椅上落的的士在財務上的可行性、所涉及的投資風險及較高的資本成本、營運及維修保養成本。可供輪椅上落的的士的服務收費水平，是的士業界關注的另一問題。部分的士業從業員認為，目前的收費水平或不足以維持這項服務長遠的財務可行性，但他們亦明白，收取較高費用可能會對這項服務的需求造成負面影響。

殘疾人士的的士代用券計劃

57. 小組委員會察悉，政府當局曾在1987年4月獲香港賽馬會贊助實施一項為期一年的的士代用券試驗計劃，資助使用輪椅的的士乘客，以期促進殘疾人士融入社會。該項試驗計劃因為不受殘疾人士及的士業界歡迎，故在試辦期滿後便告結束。殘疾人士認為有關計劃的

申請手續太繁複，而的士司機則認為要兌現代用券不方便。

58. 雖然小組委員會察悉在八十年代實施的士代用券計劃，並非成功經驗，但時移勢易，委員促請政府當局重新考慮有關計劃，並處理有關的行政問題，以便促成引入可供輪椅上落的的士。政府當局認為有關的各項措施，包括提供和改善復康巴士服務、透過綜援計劃提供財政援助、傷殘津貼，以及按月發放200元的交通補助金，將可以照顧殘疾人士的交通需要，並進一步鼓勵他們多些外出參與活動。當局沒有計劃以公帑推行的士代用券計劃。

向殘疾人士提供全新交通服務的建議

59. 小組委員會認同殘疾人士的意見，認為政府當局應繼續致力為殘疾人士引入更多公共交通服務，並優先確保殘疾人士可使用易達轎車服務和可供輪椅上落的的士服務，以及確保有關服務所收取的費用合理，以及是殘疾人士所能負擔的。

60. 小組委員會表示極度失望的是，政府對本港引入可供輪椅上落的的士一事採取不鼓勵的態度，以及未能制訂用以確保易達轎車及可供輪椅上落的的士服務長遠上可持續營運的政策。小組委員會在2007年7月及2008年4月通過兩項議案，對有關事宜表示關注，並促請政府當局立即採取跟進行動。小組委員會主席亦於2008年5月致函政務司司長，促請他親自關注此事。小組委員會的主要建議如下：

- (a) 政府有需要制訂為殘疾人士提供全新交通服務的全面政策。政府目前採用各自為政的做事方式，導致各政策局與部門之間在解決相關事宜時缺乏協調。政府在制訂政策時應採用“殘疾人士觀點主流化”的策略，在該項策略下，當局在制訂政策及發展計劃的整個過程中，將會顧及殘疾人士的需要。有關策略將能加強各政策局與部門之間的協調，並在適時滿足殘疾人士需要方面，取得更具成效的效果；
- (b) 敦促政府當局制訂具體計劃及時間表，以協助及加快在本港引入可供輪椅上落的的士，並考慮提供鼓勵性措施，協助的士業界提供可供輪椅上落的的士服務及殘疾人士使用該項服務；
- (c) 為處理的士業界對易達轎車服務與可供輪椅上落的的士服務存在競爭的關注，政府應確立該兩項服務作為殘疾人士長遠的全新運輸工具的定位，並為有關服務相應訂定可行的收費政策；
- (d) 為處理的士業對可供輪椅上落的的士在財務可行性方面的關注，政府當局應積極考慮放寬第311J章下的限制，容許使用其他種類燃料的可供輪椅上落的的士在香港營運；

- (e) 敦促政府當局參照海外在協助的士業界提供和殘疾人士使用可供輪椅上落的的士方面，所取得的成功經驗。當局應考慮透過簡化申請程序及發還款項的安排，重新推行的士代用券計劃，並鼓勵的士司機接受培訓，以改善他們向殘疾人士所提供的服務；及
- (f) 為確保為殘疾人士提供全新交通服務的政策，可符合殘疾人士的期望，並為運輸業界提供鼓勵誘因，政府當局在擬訂政策及訂定這方面的具體行動計劃時，應諮詢有關各方，包括殘疾人士團體、社會服務機構及的士業界。

61. 小組委員會察悉，政務司司長在2008年6月的回覆中表示，政府將會繼續在多方面協助的士業界及車輛供應商引入可供輪椅上落的的士，以及解決所遇到的問題。關於放寬第311J章對的士燃料種類限制的建議，委員察悉，環境保護署對該項建議有所保留，因為柴油的士的廢氣排放量會高很多，放寬限制可能會令香港的空氣質素變差。儘管如此，運輸及房屋局一直與環境局聯繫，研究放寬的士燃料規定的可行性，以協助引入可供輪椅上落的的士。政府已承諾在取得進展時會與的士業界及殘疾人士團體商討。

62. 就易達轎車服務可能與可供輪椅上落的的士服務存在競爭所引起的關注，政府當局指出，香港復康會會把易達轎車服務的收費訂在高於的士收費約兩成或以上水平，以期在的士業界的關注與殘疾人士的負擔能力之間取得平衡。易達轎車許可證⁴申請續期時，運輸署會審慎評估對該項服務的需求，此方面會考慮市場上是否有同類服務，包括在本港引入可供輪椅上落的的士的進展。

對殘疾人士現有的交通服務作出改善

政府當局及公共交通營辦商推行的改善措施

63. 改善殘疾人士在使用公共交通服務時的方便程度，是協助殘疾人士融入社會的重要方法。小組委員會一直監察政府當局及公共交通營辦商近年來在改善及推動殘疾人士無障礙公共交通設施方面，所做的各種工作及新措施。有關的改善措施的詳情如下：

- (a) 在致力實踐"無障礙運輸"的理念方面，政府當局將會繼續確保所有公共運輸交匯處(下稱"交匯處")符合《運輸署規劃及設計手冊》規定的標準，包括提供下斜路緣及凹凸紋引導徑等方便殘疾人士的設施。當局會定期檢討《運輸署規劃及設計手冊》，務求配合公共交通設計的發展，以滿足殘疾人士的需要；

⁴ 出租汽車許可證的有效期限將與其車輛的牌照有效期一同屆滿。因此，出租汽車許可證的有效期限最長為 12 個月。

- (b) 運輸署會繼續改良現有的交匯處，以符合《運輸署規劃及設計手冊》的標準。該署將會在2008年及2009年檢討40多個交匯處，以作出改善。在2005年，運輸署更新《殘疾人士公共交通指南》，該指南為殘疾人士提供各種公共交通工具的設施的資料，協助他們計劃行程；
- (c) 所有專營巴士公司⁵均已同意在添置新車時會選購可供輪椅上落的巴士。截至2007年12月，有超過2 700輛可供輪椅上落的巴士。巴士營辦商將會繼續推行購入低地台巴士取代舊車的計劃。作為新措施，新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司現正進行一個由全球定位系統啟導的報站試驗計劃，務求提供更多資料及更準確的巴士報站信息；及
- (d) 所有鐵路車站至少設有一個提供無障礙通道的出口。各個車站已安裝方便使用的設施，例如雙向闊閘機、凹凸紋引導徑、報站系統、點字地圖、八達通發聲閱讀器及感應環迴系統等，以方便不同殘疾類別的人士使用。作為新措施，港鐵公司將會在所有輕鐵月台鋪設凹凸紋引導徑，並為所有輕鐵站安裝附設發聲功能的八達通出站收費器。

建議

64. 為提高改善無障礙公共交通設施的措施的成效，小組委員會強調，政府當局及公共交通營辦商應諮詢殘疾人士，以瞭解他們的需要，此點非常重要。委員察悉，運輸署為此目的成立了殘疾人士使用公共交通工具工作小組，成員包括殘疾人士、公共交通營辦商和有關部門的代表。該工作小組提供一個平台，以便各方就與改善殘疾人士使用公共交通的方便程度相關的事宜範疇交換意見。除此之外，港鐵公司亦會定期與殘疾人士團體舉行會議，聽取他們對鐵路服務和鐵路系統相關設施的意見。委員籲請政府當局繼續徵詢殘疾人士的意見及與公共交通營辦商聯絡，以便改善有關設施，從而進一步提高殘疾人士使用公共交通服務的方便程度。

徵詢意見

65. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作及其建議。

立法會秘書處

議會事務部 1

2008年6月26日

⁵ 這不包括因地形所限的新大嶼山巴士(一九七三)有限公司("新大嶼山巴士")。儘管如此，新大嶼山巴士已計劃購置可供輪椅上落的巴士，用以行走地形許可的路線，以盡量照顧殘疾人士的交通需要。

**研究殘疾人士的交通需要及
為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會**

職權範圍

- (a) 研究殘疾人士的交通需要，並探討滿足此等需要的可行方案；及
- (b) 探討為殘疾人士提供公共交通票價優惠的可行方案。

研究殘疾人士的交通需要及
為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會

委員名單

主席

李卓人議員

委員

梁耀忠議員

劉江華議員, JP

劉健儀議員, GBS, JP

鄭家富議員

譚耀宗議員, GBS, JP

王國興議員, MH

梁國雄議員

張超雄議員

(總數：9位議員)

秘書

司徒少華女士

法律顧問

馮秀娟女士

研究殘疾人士的交通需要及
為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會

曾向小組委員會提交意見及／或出席其會議的團體／個別人士

1. 自強協會
2. 新界電召的士聯會有限公司
3. 基督教家庭服務中心綜合復康服務
4. 忠誠車行有限公司
5. 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
6. 路向四肢傷殘人士協會
7. 殘疾人士爭取交通半費優惠聯席
8. 殘障人士及照顧者關注組——四輪之友組員
9. 平等機會委員會
10. 香港肢體弱能人士家長聯會
11. 香港聾人協進會
12. 香港失明人協進會
13. 香港傷殘青年協會
14. 香港失明人互聯會
15. 香港弱智人士家長聯會
16. 香港計程車會
17. 香港電車有限公司
18. 九廣鐵路有限公司
19. 香港心理衛生會——觀塘工場家長會
20. 長者政策監察聯席
21. 陳偉雄先生
22. 郭德輝先生
23. 余偉強先生
24. 香港鐵路有限公司
25. 西北區的士司機從業員總會
26. 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司
27. 新界的士營運協會
28. 新世界第一巴士服務有限公司
29. 百佳的士車主聯會有限公司
30. 香港復康聯盟
31. 香港視網膜病變協會
32. 新興的士電召聯會
33. 新興台的士從業員聯會
34. 泰和車行有限公司
35. 的士、小巴權益關注大聯盟
36. 的士車行車主協會有限公司
37. 香港防止虐待長者協會

38. 嚴重弱智人士家長協會
39. 新界的士商業聯誼會
40. 香港社會服務聯會
41. 香港路德會社會服務處
42. 香港復康會
43. 香港聾人福利促進會
44. 香港的士小巴商總會有限公司
45. 九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司
46. 九龍的士車主聯會有限公司
47. 學前弱能兒童家長會
48. 香港大學
49. 荃灣區議會
50. 聯友的士同業聯會有限公司
51. 香港傷殘青年協會
52. 香港精神康復者聯盟

**研究殘疾人士的交通需要及
為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會**

小組委員會通過的議案

2007年2月27日的會議

第一項議案

"本會促請平等機會委員會跟進研究有關政府部門及所有交通營辦商沒有落實為殘疾人士提供交通票價優惠的政策、措施和辦法的情況，研究進行相關的調查，並向本會提交跟進的報告。"

第二項議案

"本委員會對於政府一直未能為殘疾人士制訂一個讓他們融入社會的交通政策，表示極度遺憾，並要求政府在與交通營辦商共同承擔的原則下，從速落實殘疾人士交通半價優惠政策。"

2007年5月22日的會議

"本委員會促請政府立即制訂計劃及時間表，以滿足傷殘人士，尤其是偏遠新市鎮的傷殘人士使用復康巴士的需要，包括引入可讓輪椅進出之大型多元化的士，以促進他們融入社會；並檢討現時殘疾學童跟車服務，讓學童在往返學途中得到充份照顧；此外，靈活處理假日復康巴士服務收費及考慮提供傷殘人士乘坐的士的資助計劃，以鼓勵傷殘人士參與正常社交活動。"

2007年7月24日的會議

"本委員會就引入為殘疾人士而設的全新無障礙公共交通服務，促使政府

- (一) 立即制訂具體計劃及時間表，並考慮提供鼓勵措施，盡快引入適合殘疾人士使用之的士；
- (二) 在發牌予「易達轎車」前，必須釐清此項服務之收費和其作為長遠運輸工具之定位，並確保此種轎車不會對其他公共交通工具造成不公平競爭及照顧低收入殘疾人士的需要；及
- (三) 立即與殘疾人士團體、運輸業界、社會服務團體，及復康諮詢委員會等商議，在半年內制訂為殘疾人士提供的交通服務政策及具體行動計劃，包括考慮引入的士代用券計劃。"

2008年3月11日的會議

"鑒於政府建議以每月增加\$200傷殘津貼為提供予傷殘人士交通優惠之措施未臻完善；本委員會認為政府有責任繼續與公共交通營辦商商討以企業社會責任之精神，向傷殘人士提供半費優惠；本會促請政府立即展開與港鐵公司商量有關安排，並於兩個月內向本委員會匯報有關進展。"

2008年4月29日的會議

"本委員會對於政府一直拒絕為殘疾人士制訂交通服務政策，迴避提出適合殘疾人士使用之的士之具體計劃和時間表，表示遺憾；

本委員會強烈要求政府：

- (一) 在半年內訂下引入傷殘的士計劃及時間表；
- (二) 積極考慮放寬香港法例第311J章之限制及其他有助於引入無障礙的士的措施；及
- (三) 在發牌予易達轎車前，必須與各持份者，包括殘疾人士團體、運輸業界、非政府機構等商議，釐清此項服務作為長遠運輸工具之定位及運作細則。"

2008年5月22日的會議

"鑒於港鐵表示未能證實在非繁忙時間提供殘疾人士半價優惠的影響，本會促請港鐵盡快推行在非繁忙時間殘疾人士半價優惠的試驗；並將試驗結果交本會和政府部門及平機會跟進，以期盡快落實給予殘疾人士使用港鐵的半價優惠服務。"

為殘疾人士提供票價優惠的可行方案

可行方案	殘疾人士 資格／定義	原因	預計受助 人士數目 (12-64歲)	法律意見	
				律政司	平等機會委員會
1. 所有符合《殘疾歧視條例》中殘疾定義的殘疾人士	《殘疾歧視條例》第487章第2條 [CB(1)645/05-06(01)的附件B]	沒有違反《殘疾歧視條例》的條文	沒有現成的預計，估計數字會非常龐大(廣泛及涵括性定義)	這個方案並沒有對《殘疾歧視條例》定義內的殘疾人士構成直接或間接歧視。	所有在《殘疾歧視條例》定義下的殘疾人士都包括在內，因此不大可能產生殘疾歧視。但這方案為差不多每個人提供減價優惠，因此有可能偏離票價優惠的原意。
2. 需要照料者陪同乘搭公共交通工具的殘疾人士	乘搭交通工具需要照料者協助的殘疾人士(所有殘疾類別)			這個方案可能消除不利殘疾人士使用公共交通設施的因素，故不違反《殘疾歧視條例》。	接受票價優惠的資格並不限於殘疾類別，在所有建議的票價優惠方案中，這可能是最不容易招致根據《殘疾歧視條例》作出的投訴，亦不會變成為所有人提供減價優惠，但必需有妥善的評估，來評核對照料者協助的需要。

可行方案	殘疾人士資格／定義	原因	預計受助人士數目 (12-64歲)	法律意見	
				律政司	平等機會委員會
(a) 殘疾人士票價優惠	在照料者陪同下乘搭交通工具才符合票價優惠的資格	需付出兩倍車資(殘疾人士和照料者)	20 000-25 000 [來源：統計處第28號專題報告書(統計處報告)的粗略估計，包括殘疾人士(不包括弱智)但包括沒有殘疾表徵的長期病患者。]		
(b) 照料者票價優惠	陪同殘疾人士乘搭交通工具才符合票價優惠的資格	需付出兩倍車資(殘疾人士和照料者)	20 000-25 000 [來源：同上]		

為殘疾人士提供票價優惠但可能違反《殘疾歧視條例》的方案

方案	殘疾人士資格／定義	原因	預計受助人士數目(12-64歲)	法律意見	
				律政司	平等機會委員會
1. 有較大行動困難的殘疾人士組別，即視覺受損、肢體傷殘及弱智	根據政府統計處第28號專題報告書(統計處報告) [CB(1)645/05-06(01)附件H]	所列類別的殘疾人士有較大的行動困難 (參考海外同類的票價優惠例子)	141 000 (來源：統計處報告)	這個方案可能排除部份行動不便的殘疾人士，因此需要確保這方案符合《殘疾歧視條例》第50條的例外條款。再者，這方案亦需符合《香港人權法案》第22條及基本法第25條所保障的不歧視原則。	接受票價優惠的資格是以殘疾類別作區分，所要針對的是要解決殘疾人士行動上的困難。面對同樣行動不便但不受惠的殘疾人士，可因此作出投訴。但如可根據實質理據來顯示選定的殘疾人士面對較其他人更大的困難，或可建立特別措施(《殘疾歧視條例》第50條)作抗辯理由。

方案	殘疾人士資格／定義	原因	預計受助人士數目 (12-64歲)	法律意見	
				律政司	平等機會委員會
2. 統計處報告內的殘疾人士數字(無殘疾表徵的長期病患者並不計算在內)	定義來源參考： - 諮詢政府及非政府機構 - 同類的海外調查 - 康復計劃方案 [CB(1)645/05-06(01)的附件H]	大致上包括康復計劃方案內所界定的殘疾人士	220 000* (來源：統計處報告的粗略估計)	這個方案可能拼除部份行動不便的殘疾人士，因此需要確保這方案符合《殘疾歧視條例》第50條的例外條款。再者，這方案亦需符合《香港人權法案》第22條及基本法第25條所保障的不歧視原則。	接受票價優惠的資格是根據殘疾類別而定，所要解決的目標困難並不清晰。面對相同或類似困難但不受惠的殘疾人士，可因此作出投訴，但如可根據實質理據來顯示選定的殘疾人士面對較其他人更大的困難，或可建立特別措施(《殘疾歧視條例》第50條)作抗辯理由。
3. 傷殘津貼受助人	根據《僱員補償條例》(第282章)附表1審定為嚴重殘疾[無須調查經濟狀況] [CB(1)645/05-06(01)的附件A]	嚴重殘疾	55 000 (來源：社會福利署)	這個方案可能拼除部份行動不便的殘疾人士，因此需要確保這方案符合《殘疾歧視條例》第50條的例外條款。再者，這方案亦需符合《香港人權法案》第22條及基本法第25條所保障的不歧視原則。	接受票價優惠的資格是根據殘疾類別而定，所要解決的目標困難並不清晰，面對相同或類似困難但不受惠的殘疾人士，可因此作出投訴，但如可根據實質理據來顯示選定的殘疾人士面對較其他人更大的困難，或可建立特別措施(《殘疾歧視條例》第50條)作抗辯理由。

* 這數字包括 74 500 名所有年齡的弱智人士，及已為多重殘疾人士作出的重複計算。詳見於 2006 年 1 月 9 日小組委員會會議資料文件立法會 CB(1)645/05-06(01)的附件 I。

方案	殘疾人士資格／定義	原因	預計受助人士數目 (12-64歲)	法律意見	
				律政司	平等機會委員會
4. 殘疾程度達100%的綜合社會保障計劃(綜援計劃)受助人	根據《僱員補償條例》(第282章)附表1審定為嚴重殘疾[無須調查經濟狀況]及須接受綜援計劃的入息審查[調查經濟狀況] [CB(1)645/05-06(01)的附件A]	嚴重殘疾及經濟有困難	40 000 (來源：社會福利署)	這個方案可能拼除部份低收入及行動不便的殘疾人士，因此需要確保這方案符合《殘疾歧視條例》第50條的例外條款。再者，這方案亦需符合《香港人權法案》第22條及基本法第25條所保障的不歧視原則。	接受票價優惠的資格是以殘疾類別作區分，所要針對的目標困難並不清晰，但由於須調查經濟狀況的要求，低收入可能是其中一個針對的目標困難。面對相同或類似困難但不受惠的殘疾人士，可因此作出投訴，但如可根據實質理據來顯示選定的殘疾人士面對較其他人更大的困難，或可建立特別措施(《殘疾歧視條例》第50條)作抗辯理由。
5. 已在康復服務中央檔案室登記的人士	參考香港康復計劃方案(1998/99 – 2002/03)內的定義 [CB(1)645/05-06(01)的附件E]	已有現成的發證系統及殘疾證明資料庫備用	81 000 名登記人，其中34 000人已獲發登記證	這個方案可能拼除部份行動不便的殘疾人士，因此需要確保這方案符合《殘疾歧視條例》第50條的例外條款。再者，這方案亦需符合《香港人權法案》第22條及基本法第25條所保障的不歧視原則。	接受票價優惠的資格是根據殘疾類別而定，所要解決的目標困難並不清晰。面對相同或類似困難但不受惠的殘疾人士，可因此作出投訴，但如可根據實質理據來顯示選定的殘疾人士面對較其他人更大的困難，或可建立特別措施(《殘疾歧視條例》第50條)作抗辯理由。

(來源：節錄自前衛生福利及食物局和前環境運輸及工務局提供予2006年2月16日會議參考的資料文件(立法會CB(1)869/05-06(01)號文件)。