

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1279/20-21 號文件

(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號 : CB4/PL/TP/1

交通事務委員會 會議紀要

日 期 : 2021 年 5 月 21 日(星期五)
時 間 : 下午 4 時 30 分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室 1

出席委員 : 易志明議員, SBS, JP (主席)
陳恒鑽議員, BBS, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北辰議員, BBS, JP
姚思榮議員, BBS
梁志祥議員, SBS, MH, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
何君堯議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員, JP
柯創盛議員, MH
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
謝偉銓議員, BBS, JP

出席公職人員 : 議程第 III 項

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
李潛穎女士

運輸署助理署長/行政及牌照
郭惠英女士

運輸署助理署長/技術服務
羅慶新先生

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準
岑毅安先生

運輸署總工程師/道路安全及標準研究
胡建國先生

議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
黃珮玲女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)12
郭善兒女士

運輸署助理署長/管理及輔助客運
黃志光先生

運輸署首席運輸主任/渡輪及輔助客運
馮惠筠女士

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會秘書(4)2

羅雲珊女士

議會事務助理(4)2

林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)842/ —— 政府當局對事務委員會在 2021 年 2 月 19 日會議上就項目 "6170TB —— 寶馬山行人通道系統" 提出的事宜所作的回應

立法會 CB(4)851/ —— 政府當局對謝偉銓議員有關要求當局就 2021 年 1 月 5 日會議的討論項目 "3023TP — 上水第 4 及第 30 區(地盤 2)的公眾停車場、3024TP — 東涌第 99 區的公眾停車場及 B085TI — 東涌第 99 區的公共運輸交匯處" 提供資料的函件所作的回應

立法會 CB(4)852/ —— 政府當局對事務委員會在 2021 年 1 月 5 日會議上就項目 "3023TP — 上水第 4 及第 30 區(地盤 2)的公眾停車場、3024TP — 東涌第 99 區的公眾停車場及 B085TI — 東涌第 99 區的公共運輸交匯

處"提出的事宜所作的回應

立法會 CB(4)914/ —— 政府當局對事務委員會在 2021 年 3 月 19 日會議上就項目"十一號幹線(元朗至北大嶼山段)——勘查研究"提出的事宜所作的回應
20-21(01)號文件

立法會 CB(4)969/ —— 政府當局對事務委員會在 2021 年 2 月 19 日會議上就項目"引入不同的小型巴士緊急出口類型"提出的事宜所作的回應
20-21(01)號文件

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 下次會議的討論事項

立法會 CB(4)987/ —— 待議事項一覽表
20-21(01)號文件

立法會 CB(4)987/ —— 跟進行動一覽表
20-21(02)號文件

2. 委員同意在 2021 年 6 月 18 日舉行的下次例會上討論以下事項：

- (a) 城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)、龍運巴士有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的專營權事宜；及
- (b) 提升公共小巴的乘客配套設施及在公共小巴應用科技。

III. 自動駕駛車輛規管框架建議

立法會 CB(4)987/ —— 政府當局提供的文件
20-21(03)號文件

立法會 CB(4)987/ —— 立法會秘書處擬備的
20-21(04)號文件 資料摘要

政府當局的簡介

3. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局有關在本港訂立新的自動駕駛車輛規管框架的初步建議。簡介詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局副局長表示，由於自動駕駛車輛並非根據傳統汽車的技術標準或駕駛規則設計、構造和運作，因此自動駕駛車輛無法根據《道路交通條例》(第 374 條)在香港登記及領牌。為便利業界進行自動駕駛車輛測試，運輸署一直根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)向在符合相關的道路安全規定下進行自動駕駛車輛測試的機構發出車輛行駛許可證。截至 2021 年 4 月底，運輸署已向 6 個機構就 11 部自動駕駛車輛發出車輛行駛許可證。

4. 鑑於現行監管制度存在局限，政府當局建議在《道路交通條例》下為自動駕駛車輛訂立一條新的附屬法例。在新框架下，任何人如欲在若干道路上測試或使用自動駕駛車輛或系統，須向運輸署署長申領運作牌照，而相關自動駕駛車輛則須通過檢驗並獲發許可證，方可在道路上進行測試或應用。新的附屬法例亦會涵蓋適用於自動駕駛車輛測試和使用的保險保障、紀錄保存、事件報告、各方的法律責任等方面的要求。此外，運輸署署長將獲授權豁免進行自動駕駛車輛測試的機構遵守《道路交通條例》及其附屬法例的若干條文。政府當局亦會在新的附屬法例下訂明自動駕駛車輛操作者、相關牌照及許可證持有人的法律責任，以及與自動駕駛車輛測試或使用相關的罪行和罰則。為了向業界闡述在香港測試和使用自動駕駛車輛的詳細技術及操作要求，運輸署署長將會就車輛設計和構造、網路安全等事宜發出《實務守則》。政府當局的目

標是在 2022 年向立法會提交相關的立法建議，並會在擬定規管框架的細節時諮詢有關持份者。

5. 運輸署助理署長/行政及牌照以電腦投影片向委員簡介在香港進行自動駕駛車輛測試的最新情況。

(會後補註：電腦投影片簡介資料已於 2021 年 5 月 21 日隨立法會 CB(4)1018/20-21(01)號文件發送給委員。)

討論

自動駕駛車輛在香港的發展

6. 陸頌雄議員、梁志祥議員及盧偉國議員支持政府當局的建議，即為自動駕駛車輛訂立新的規管框架，以為自動駕駛車輛在香港的發展締造有利條件，但他們關注到，與中國或海外的其他城市比較下，自動駕駛車輛在香港的發展進度。他們表示，自動駕駛車輛的測試活動約於 8 年前已在香港科學園開展。然而，直到 2019 年 11 月，政府當局才成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會("委員會")，以促進自動駕駛車輛在香港的發展。上海和深圳等內地城市已陸續為用以提供公共交通服務的自動駕駛車輛(例如無人駕駛巴士及的士)進行載客測試。與之比較，香港在發展成熟至可推出市場的自動駕駛技術方面幾乎毫無進展。副主席詢問，政府當局對自動駕駛車輛在香港的願景和發展策略為何。

7. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局一直密切關注全球各地在自動駕駛車輛方面的最新趨勢和發展情況。政府當局於 2017 年 12 月公布《香港智慧城市藍圖》，當中載列的其中一項"智慧出行"措施，是促進自動駕駛車輛進行測試。鑑於自動駕駛車輛技術仍在不斷發展，加上有專家曾提到自動駕駛車輛要到 2030 年或以後才能達致完全自動化，引入具彈性的規管框架，以利便業界在香港更廣泛地測試和應用自動駕駛車輛，會是務實的

做法。政府當局歡迎不同業界及持份者在香港的自動駕駛車輛測試方面協作。

8. 潘兆平議員詢問，與世界其他地方比較，本港發展自動駕駛車輛的進展如何。運輸署助理署長/行政及牌照答稱，根據國際汽車工程師學會，自動化駕駛的進程可以 6 個階段，即由第 0 階段(完全手動)至第 5 階段(完全自動化)予以界定。目前，香港在自動駕駛車輛科技方面的發展已到達第 4 階段，即高度自動化駕駛。香港在這方面的發展進展與世界其他地方看齊。

9. 姚思榮議員察悉，截至 2021 年 4 月，運輸署已向 6 個機構發出車輛行駛許可證。他認為，所涉及的測試地點主要是與政府有關的場所，例如香港科學園。如果沒有私營機構的廣泛參與，自動駕駛車輛在香港的發展可能會受到局限。他建議，運輸及房屋局應與創新及科技局和其他政府部門更緊密地合作，鼓勵私營機構參與有關測試。他亦詢問有何措施幫助香港成為全球發展自動駕駛車輛的領導者。

10. 陸頌雄議員提到海外大學和研究機構成功吸引私人資金促進研究及發展("研發")項目的發展及商業化。他詢問政府當局如何能深化研究機構與私人公司的合作，以促進自動駕駛車輛在香港的發展。

11. 運輸及房屋局副局長回應時表示，運輸署已於 2019 年 11 月成立委員會，積極促進自動駕駛車輛技術的發展，包括探討制訂適合香港的自動駕駛車輛規管框架。委員會由業界和相關研發機構的代表和專家組成。運輸署透過與業界的緊密合作及聯繫，一直汲取自動駕駛車輛在本地的技術測試經驗。此外，運輸署於 2019 年 12 月發出了《自動駕駛車輛測試指引》，為有興趣的機構提供指引，以便它們在現行的規管框架下，在道路上安全地進行自動駕駛車輛測試。運輸署在 2020 年 12 月再次更新相關指引，更詳細地列明自動駕駛車輛測試的要求。政府當局會留意自動駕駛車輛在本港以至全球的發展情況。

12. 運輸署助理署長/技術服務補充，擬議的新發牌制度不但將容許業界對自動駕駛車輛的技術進行更廣泛的研究和測試，例如在公共道路進行自動駕駛車輛測試，而且長遠而言，亦會支持業界在香港應用自動駕駛車輛技術及自動駕駛車輛。此外，政府當局已成立 10 億元的智慧交通基金，提供資助予企業或機構進行創新科技研究和應用。私營機構可向該基金申請資助，以進行與車輛有關的項目，例如與車輛有關的大數據分析和有關車聯網技術的項目。

13. 周浩鼎議員指出，香港機場管理局已宣佈計劃在 2028 年或之前引進往來機場至東涌及港珠澳大橋邊境管制的自動駕駛車輛系統。對於政府當局未能向公眾提供就如何在香港實現自動駕駛的願景所擬訂的藍圖或具體落實方案，他感到失望。副主席、謝偉銓議員及劉國勳議員持相若意見，還籲請政府當局在勾劃自動駕駛車輛在香港的發展時要高瞻遠矚，全盤考慮包括安全、道路基礎設施、法律責任等在內的所有相關因素。

政府當局

14. 應主席的要求，政府當局答允提供資料，說明政府當局在促進自動駕駛車輛在香港的長遠發展方面所採取的策略，包括落實方案及時間表。

(會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2021 年 6 月 18 日隨立法會 CB(4)1141/20-21(01)號文件發送給委員。)

讓市民可在香港採用車輛的車輛召喚功能

15. 副主席及謝偉銓議員建議香港採取分階段方式實施自動駕駛車輛技術，在完全自動化駕駛得以實現前，容許業界及早實施市場上提供的成熟而安全的自動駕駛車輛技術。田北辰議員察悉，某些型號的電動車輛已配備名為"車輛召喚功能"的自動駕駛技術，讓駕駛者無需親自坐在車內，便可利用流動應用程式在短距離內遙距控制其車輛。他詢問，這項技術是否獲准在香港使用。

16. 運輸署助理署長/行政及牌照答稱，根據現行規例，駕駛者被禁止在未有停止引擎和固定制動器的情況下離開車輛。因此，讓駕駛者遠離駕駛座椅而可遙距控制車輛的駕駛輔助功能會抵觸現行法例，不能在香港使用。運輸署會繼續透過與持份者保持聯繫，密切留意相關汽車科技的最新發展。

17. 田北辰議員認為，"車輛召喚功能"是一項既安全又可為駕駛者帶來莫大方便的技術，尤其當駕駛者把其車輛停泊在狹窄的泊車位，不能輕易開啟車門上落車時為然。他詢問可否修訂現行法例，使"車輛召喚功能"得以在香港使用。副主席及主席亦促請政府當局，以開放的態度看待使用安全而又可為駕駛者帶來方便的可行技術。他們認為現行的規管制度應保持彈性，讓市民能夠靈活採用市場上最新的技術。

18. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局在決定是否修訂現行法例容許香港的駕駛者遠離駕駛座椅而可遙距控制車輛時，須就遙距控制的無人駕駛車輛仔細研究有關安全和責任等方面的事宜，並須在方便駕駛者和保障公眾安全兩者之間取得適當平衡。

19. 劉國勳議員詢問，政府當局在甚麼情況下會認為容許業界在香港採用自動駕駛車輛技術是恰當的。運輸署助理署長/技術服務答稱，自動駕駛車輛技術仍在不斷演變和發展，目前尚未有廣為接受和完整的國際標準。為確保公眾安全，有必要對自動駕駛車輛在香港的測試和使用施加更多條件和限制。當出現自動駕駛車輛技術和適用的國際標準時，政府當局會考慮相應地再放寬相關條件。

與自動駕駛車輛測試和使用有關的法律責任

20. 梁美芬議員對自動駕駛車輛的司機或車主的法律責任表示關注，因為自動駕駛車輛在"無人駕駛"的駕駛模式是由自動系統所控制，這或會令部分原本屬於駕駛者的法律責任不適用。她詢問，在新的規管制度下，政府當局將如何明確規定自動駕駛車輛的操作者、駕駛者和許可證持有人在自動駕駛

車輛測試和使用方面所涉及的法律責任，以及相關罪行和罰則。

21. 運輸署助理署長/行政及牌照解釋，在現行的規管制度下，相關許可證已訂明由司機或車主承擔的相關法律責任，以確保自動駕駛車輛在道路上行駛時能適當顧及其他道路使用者的安全。此外，車上必須有一名合資格的駕駛者在必要時掌控車輛，以確保安全。在擬訂各方在新規管制度下的相關法律責任和違規後果時，政府當局會參考海外司法管轄區的做法，研究類似的條文是否適用於香港。運輸署現時正與律政司緊密合作，研究有關法例。

22. 梁美芬議員認為，在香港落實應用自動駕駛車輛將會對駕駛者、道路使用者和相關持份者有廣泛的影響，更不用說要對現有的道路基礎設施、駕駛規則和規定法律責任的法例作出所須的修改和修訂。她促請政府當局在制訂未來路向時，審慎及通盤考慮所有相關事宜。

23. 潘兆平議員及盧偉國議員從政府當局的文件察悉，根據擬議的規管制度，任何人若妨礙或阻礙已獲批准的自動駕駛車輛測試或使用，或干擾正在測試或使用中的自動駕駛車輛上任何設備或裝置，即屬犯罪。潘議員要求政府當局講解上述的擬議罪行。盧議員認為，在新制度下擬訂與自動駕駛車輛測試和使用有關的罪行及罰則時，明確界定法律責任，以確保各方(包括其他道路使用者)的安全，將至為重要。

24. 運輸署助理署長/行政及牌照答稱，根據擬議的規管制度，任何人若故意妨礙或阻礙自動駕駛車輛測試和使用，即屬犯罪，而當中所指的妨礙和阻礙將會包括實際和技術上的妨礙和阻礙。在擬訂相關罪行和罰則的細節時，運輸署會參考海外司法管轄區的規管制度，包括各方的法律責任的定義。運輸署亦會在制訂或修訂相關法例時與律政司緊密合作。她補充，現時自動駕駛車輛在測試或使用期間必須裝設電子數據記錄儀。在發生意外時，相

關數據可提供環境資料和證據，以助釐清負責各方的法律責任。

政府當局

25. 應潘兆平議員的要求，政府當局答允在會議後提供資料，說明其他海外司法管轄區就自動駕駛車輛測試及使用訂立的規管理制度、罪行及罰則，供委員參考。

(會後補註：政府當局提交的補充資料已於2021年6月18日隨立法會CB(4)1141/20-21(01)號文件發送給委員。)

26. 邵家輝議員察悉，在現行規管理制度下，如違反運輸署發出的車輛行駛許可證所訂定的駕駛者責任，《道路交通(車輛登記及領牌)規例》內規定的相關罰則為第1級罰款，即一經定罪，可處罰款2,000元。他詢問，如發生涉及正在測試或使用中的自動駕駛車輛的意外，對有關駕駛者或許可證持有人施加的刑罰為何。

27. 運輸署助理署長/行政及牌照解釋，目前，運輸署發出車輛行駛許可證予自動駕駛車輛進行測試時，會附設條件，訂明所有相關法律責任。如違反車輛行駛許可證所訂定的條件，一經定罪，可處罰款2,000元。此外，相關意外的受害者亦可就其蒙受的損失或損傷，循民事途徑尋求補救。

總結

28. 主席總結時表示，委員支持政府當局引入新規管理制度，以利便業界在香港更廣泛地測試和應用自動駕駛車輛。他促請政府當局聽取委員就下述事項提出的意見：香港在自動駕駛車輛方面的發展策略；以及放寬相關法例，容許採用市場上已提供的安全技術，以方便駕駛者。

IV. 檢討公共交通費用補貼計劃

立法會 CB(4)987/ —— 政府當局提交的文件
20-21(05)號文件

立法會 CB(4)987/ —— 立法會秘書處擬備的
20-21(06)號文件 文件(最新背景資料
簡介)

政府當局的簡介

29. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")的實施情況及檢討結果。簡介詳情載於政府當局的文件。

30. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，政府當局自 2020 年 1 月 1 日起優化補貼計劃，將補貼比率由原來超出 400 元的每月公共交通開支的四分之一提升至三分之一，並將每月補貼金額上限由 300 元提高至 400 元。為了讓更多市民可在 2019 冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府當局於 2020 年 7 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日期間，將每月公共交通開支水平由 400 元暫時放寬至 200 元，並於 2021 年 4 月 1 日至 12 月 31 日期間，將每月補貼金額上限由 400 元暫時提高至 500 元。截至 2021 年 4 月，補貼總金額超過 50 億元，每月平均受惠人數約 215 萬，而每月人均補貼金額則約為 83 元。

31. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2匯報，政府當局已完成補貼計劃的檢討工作。整體而言，市民滿意補貼計劃的運作安排，而大部分公共交通服務營辦商("營辦商")亦歡迎補貼計劃，因為補貼計劃對其營運及票務收入起了正面作用。隨著多個電子支付平台興起，政府當局會研究方法加快將適用的電子繳費系統納入補貼計劃，並會在擬訂具體的推行方案後，與營辦商聯繫商討。

補貼計劃的實施情況

32. 對於補貼計劃能在 2019 冠狀病毒病全球大流行帶來的艱難時期為市民減輕交通費用負擔，副主席、劉國勳議員、盧偉國議員、陸頌雄議員及邵家輝議員均表示讚賞。副主席表示，補貼計劃不但能紓緩市民在交通開支方面的壓力，而且能鼓勵市民多加使用公共交通服務。委員察悉，政府當局已將補貼計劃的每月公共交通開支水平由 400 元暫時放寬至 200 元，並將每月補貼金額上限由 400 元暫時提高至 500 元，直至今年年底為止。他們強烈促請政府當局將上述的臨時措施轉為一項長遠安排。

33. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，引入相關臨時措施的目的，是為了讓更多市民可在 2019 冠狀病毒病全球大流行期間受惠於補貼計劃。由於當局提供交通費用補貼涉及動用公帑，因此委員的建議須予以審慎考慮。政府當局在考慮補貼計劃的安排時，會把全球大流行疫情的發展、香港的經濟情況、票價水平等多項因素納入考慮之列。

34. 副主席、劉國勳議員和盧偉國議員再次促請政府當局把有關臨時措施改為長期安排。他們認為，與其他政府開支比較，補貼計劃每月平均發放約 1 億 8,000 萬元補貼所涉及的金額不多，但補貼計劃平均每月卻可讓多達 215 萬名乘客受惠。劉議員補充，政府作為香港鐵路有限公司的最大股東，通常每年都會收取巨額股息。他認為，政府當局可運用所收取的股息補貼該計劃。

35. 鄭松泰議員對補貼計劃的實施情況表示有保留。鄭議員舉出當局在 2021 年 3 月批准專營巴士加價為實例，指出市民獲得的補貼已被增加的車費所抵銷。他批評，政府當局正在通過補貼計劃補貼營辦商，而非市民。他又認為，補貼計劃的行政費用過高。

36. 邵家輝議員指出，補貼計劃受社會大眾歡迎，並強調政府當局應繼續推行能惠及市民的政策。他補充，營辦商在香港提供公共交通服務和提交票價調整申請的事宜均受到相關機制及規例的嚴格規管。事實上，由於過去兩年的乘客量急劇下降，許多營辦商都正在虧本經營。確保公共交通服務的財務可行性實屬必要。

37. 葉劉淑儀議員認為，與把以每程 2 元的優惠票價使用公共交通服務的合資格長者的年齡由現時 65 歲下調至 60 歲的建議比較，補貼計劃在補貼市民的交通費用方面確實是一項更佳的計劃，因為補貼計劃涵蓋的受惠人士類別廣泛得多，包括學生及工作人口。此外，鑑於香港人口日漸老化，長遠而言，補貼計劃對政府當局構成的財政壓力較政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃的為小。

38. 潘兆平議員提及政府當局的文件附件一，並察悉 2020 年的補貼計劃受惠人數較 2019 年有所下降，但 2020 年的補貼金額卻較高。他詢問箇中原因為何。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2解釋，出現這情況的主要原因有二。首先，政府當局自 2020 年 1 月 1 日起已優化補貼計劃，提高補貼率及補貼金額上限。其次，當局在 2020 年下半年已暫時放寬補貼計劃的每月公共交通開支水平。因此，即使 2020 年的受惠人數在疫情下因出行人數減少而有所下降，補貼金額也有所增加。應潘議員的要求，政府當局答允提供資料，說明自補貼計劃推出以來，公共交通費用按交通工具的分布情況。

(會後補註：政府當局就上述要求所作的回應已於 2021 年 6 月 7 日隨立法會 CB(4)1086/20-21(01)號文件發送給委員。)

營辦商參與補貼計劃事宜

39. 盧偉國議員察悉，68 個公共交通服務營辦商及組織已完成運輸署就補貼計劃運作安排所進行的問卷調查。他詢問補貼計劃的參與情況，以及

有何方法鼓勵更多營辦商參與該計劃。潘兆平議員亦詢問，營辦商參與補貼計劃是否有期限。

40. 運輸署助理署長/管理及輔助客運答稱，營辦商參與補貼計劃並沒有期限。小型營辦商，包括運輸署批准的紅色小巴、提供居民服務或僱員服務的非專營巴士及街渡的營辦商，在符合補貼計劃的訂明營運要求方面(例如安裝八達通收費系統，以及適時上傳八達通交易紀錄，以計算補貼金額)或會遇到困難。運輸署會繼續與營辦商保持密切聯繫，並在有需要時提供所需的協助和技術支援。

41. 潘兆平議員詢問，營辦商在符合訂明營運要求方面是否有嚴重違規的情況。葉劉淑儀議員亦詢問是否有濫用的情況，以及當局曾推行甚麼措施，以防止補貼計劃被小型營辦商利用，因為其票價不受運輸署規管。

42. 運輸署助理署長/管理及輔助客運答稱，自補貼計劃推出以來，當局並未發現營辦商嚴重違規的情況。然而，有兩個營辦商的內部監控系統共發現 3 宗懷疑詐騙個案，其中兩宗個案現正由有關執法當局進行調查。如營辦商有意參與補貼計劃，他們須向運輸署提交申請，並提供有關其營運路線和票價水平的資料。此外，運輸署會定期收集相關的營運資料及乘客數據，並定期核實營辦商提交的報告和交易紀錄，以盡量減少濫用風險。迄今並未發現嚴重違規情況。

引入更多電子支付方式

43. 鑑於可用以支付公共交通費用的不同電子支付平台興起，副主席詢問將八達通以外的電子繳費系統納入補貼計劃的時間表。劉國勳議員指出，政府當局將會透過 4 個電子支付平台實施 "5,000 元電子消費券計劃"，讓市民在使用消費券時有更多選擇。他亦表示，運輸署應積極探討方法加快將不同的電子繳費系統納入補貼計劃。

44. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2解釋，由於補貼計劃每天涉及處理大量交易，使用電子支付平

台推行"5,000 元電子消費券計劃"和補貼計劃時，兩者須予考慮的因素並不相同。當局需要進一步制訂詳細的運作安排，包括上傳和核實交易紀錄、計算和發放補貼的安排及形式、監察機制、所需的籌備時間及成本預算等。儘管如此，運輸署已初步接觸個別電子繳費系統營辦商，以探討可行的未來路向。

45. 陸頌雄議員察悉，現時只有以八達通支付的公共交通費用才會被視為在補貼計劃下適用的開支。如以其他電子繳費系統支付交通開支(例如乘搭港鐵時，使用二維碼付款)，該等開支不會計入補貼計劃的補貼金額。陸議員詢問，如將更多電子支付平台納入補貼計劃，補貼計劃能否整合八達通及所有其他電子繳費系統的交易紀錄。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，如要合併計算透過不同電子繳費系統支付的公共交通開支，會有實際困難，問題是難以要求電子繳費系統營辦商與其他有關各方分享其商業敏感資料。政府當局在擬訂未來路向時，會考慮所有相關事宜。

對從事水貨活動人士受惠於補貼計劃的關注

46. 邵家輝議員關注到從事水貨活動人士可能會濫用補貼計劃。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，政府當局在設計補貼計劃時，目的是要令補貼計劃盡可能簡單易明，操作簡便，以便利市民。根據補貼計劃實施以來收集所得的實際數據，每月公共交通開支超過數千元的八達通卡使用者為數極少。此外，政府當局難以單憑市民的出行習慣或實際的公共交通開支分辨出從事水貨活動人士。再者，由於補貼計劃只就市民每月超出某數額的公共交通開支提供三分之一的補貼，而且補貼金額亦設有每月上限，補貼計劃的設計會有效減低市民濫用計劃的風險。

V. 其他事項

47. 議事完畢，會議於下午 12 時 47 分結束。

經辦人/部門

立法會秘書處
議會事務部 4
2021 年 7 月 23 日