

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1605/20-21 號文件

檔 號：CB4/PL/TP

交通事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告按立法會《議事規則》第 77(14)條的規定擬備，旨在匯報交通事務委員會("事務委員會")在 2020-2021 年度立法會會期內的工作。

事務委員會

2. 立法會藉於 1998 年 7 月 8 日通過，並於 2000 年 12 月 20 日、2002 年 10 月 9 日、2007 年 7 月 11 日及 2008 年 7 月 2 日修訂的決議成立事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄 I**。

3. 在 2020-2021 年度會期，事務委員會由 22 名委員組成。易志明議員及陳恒鑌議員分別獲選為事務委員會的正、副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄 II**。

會議

4. 在 2020 年 10 月至 2021 年 10 月期間，事務委員會共舉行 11 次會議。

主要工作

公共交通服務

2021 年港鐵票價調整

5. 事務委員會於 2021 年 4 月 20 日聽取政府當局簡介香港鐵路有限公司("港鐵公司")票價調整機制下 2021 年港鐵票價調整的詳情，以及日後向乘客提供的各項車費優惠。根據港鐵票價調整機制的方程式，港鐵公司在 2021 年會調低票價 1.7%。原本由 2019 年及 2020 年延後至 2021 年實施的合共+1.58%票價調整幅度，將會延後實施。事務委員會察悉，港鐵公司將推出不同票價優惠，包括進一步提升票價調整機制內承諾的車費扣減，讓港鐵乘客可繼續節省約 5%的實際車費，直至 2022 年 1 月 1 日止。

6. 一名委員指出，在過去 10 年，港鐵在其中 9 年調升票價，一年凍結票價。在票價調整機制下，車費總額在 10 年內上升 27%。他表示，港鐵公司在賺取豐厚利潤的情況下仍每年增加票價，令市民深感失望。

7. 另一名委員表示，票價調整機制方程式未能有效地計算恰當的票價調整幅度。他建議簡化該方程式，將票價調整幅度與通脹直接掛鉤。票價調整幅度將會相等於某一年通脹率的 50%，這樣港鐵票價對市民造成的負擔便會低於整體通脹水平。此外，利潤因素亦應納入票價調整機制方程式，當港鐵公司的利潤達到某一水平時便凍結票價。一名委員補充，市民非常關注港鐵公司獲授予土地資源供發展物業所帶來的巨額收入，並籲請政府當局認真檢討有關政策。

8. 一名委員認為，即使港鐵公司今年調低票價 1.7%，公眾對票價調整的幅度仍感失望。他指出，市民不滿港鐵公司的服務，是由於有服務延誤事故發生和港鐵對項目管理不善所致。因此，他促請港鐵公司考慮如何恢復香港人對港鐵公司的信心。

9. 雖然港鐵公司由 2021 年 6 月 27 日起調低票價 1.7%，但部分委員對港鐵公司由 2021 年 4 月 1 日起停止提供八達通"程程 20%車費扣減"("20%車費扣減")優惠表示失望。他們認為，雖然港鐵票價將下調 1.7%，但在沒有提供 20%車費扣減優惠的情況下，實際上是變相增加票價。一名委員表示，在 2019 冠狀病毒病疫情全球大流行的影響下，香港仍面對着艱難時期，旅遊業等多個不同行業仍未復蘇。

10. 政府當局解釋，當局已在公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")下推出一項特別措施，於 2020 年 7 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日期間，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，並於 2021 年 4 月 1 日至 12 月 31 日期間，將補貼計劃的每月補貼上限由 400 元暫時提高至 500 元。

11. 港鐵公司代表亦解釋，雖然港鐵公司在 2021 年錄得營運虧損，但該公司決定動用本身的資源，在 2021 年 4 月 1 日至 6 月 26 日期間為港鐵乘客提供"程程 5%車費扣減"特別優惠。此外，由 2021 年 6 月 27 日至 2022 年 1 月 1 日，港鐵公司將進一步提升票價調整機制內承諾的每程 3%車費扣減，連同票價下調 1.7%，讓港鐵乘客維持節省約 5%的實際車費。就以其他城市的鐵路票價水平為評比基準而言，港鐵票價獲評定為在下四分位值的水平，以及被認為具有與鄰近城市如新加坡的鐵路票價可相比的競爭力。

12. 政府當局於 2021 年 5 月底通知事務委員會，由於政府統計處於 2021 年 5 月 28 日公布，2020 年 12 月綜合消費物價指數按年變動由-0.7%修訂為-1.0%，因此港鐵公司會根據票價調整機制方程式，將 2021 年整體票價調整幅度相應修訂為-1.85%。

城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)("城巴(專營權二)")、龍運巴士有限公司("龍運")及新世界第一巴士服務有限公司("新巴")的專營權事宜

13. 在 2021 年 6 月 18 日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介有關城巴(專營權二)、龍運及新巴("3 間專營公司")的專營權事宜目前的狀況。城巴(專營權二)及龍運的專營權將於 2023 年 5 月 1 日屆滿，而新巴的專營權則將於 2023 年 7 月 1 日屆滿。事務委員會察悉，政府當局計劃與 3 間專營公司就為期 10 年的新專營權進行商議。新專營權會在 2023 年現有專營權屆滿時接續生效。

14. 鑒於近日發生一宗涉及公共小巴司機沒有妥為佩戴安全帶的致命意外，委員對專營巴士的安全問題表示關注。他們跟進在專營巴士加裝乘客座位安全帶的進展，及詢問有何方法鼓勵乘客佩戴安全帶。一名委員認為，政府當局應立法強制規定所有公共交通工具的乘客佩戴安全帶。

15. 政府當局表示，香港專營巴士服務獨立檢討委員會就香港公共巴士服務的安全和可靠度提交了報告，運輸署一直有

積極推展報告中的建議，包括在運輸署內部委任一名安全總監及一支專責安全小組，以促進及加強專營巴士安全。立法會財務委員會("財委會")其後在 2021 年 7 月 2 日的會議上批准開設所需職位。關於在專營巴士加裝乘客座位安全帶的進展，政府當局表示，到 2022 年，約 3000 輛新購入及現有巴士將會安裝或加裝乘客座位安全帶，同時亦會安裝提醒乘客佩戴安全帶的合適裝置。至於立法強制佩戴安全帶的建議，政府當局表示須作審慎考慮，包括當中涉及的執法問題。

16. 委員察悉城巴(專營權二)和新巴近年的財務表現，並對兩者的財務狀況深表關注，尤其是新巴已連續 3 年虧本經營。他們擔心專營巴士營辦商可能會經常要求提高票價以彌補損失。一名委員認為，政府當局應考慮為專營巴士服務引入票價調整機制，並研究如何穩定專營巴士票價。有鑒於各專營巴士營辦商均設立了專用基金，以保存獲豁免使用政府隧道的收費所節省的隧道費，相關專營巴士營辦商如獲政府批准增加票價，須先利用基金結餘抵銷加幅，有委員建議政府當局探討如何擴大該基金的規模。亦有委員建議政府當局在西區海底隧道("西隧")的建造、營運及移交專營權於 2023 年屆滿時豁免使用西隧的收費。

17. 政府當局解釋，城巴(專營權二)經營往來機場及港珠澳大橋的路線，其財務表現因 2019 冠狀病毒病全球大流行所引致的旅遊限制而受到嚴重影響。另一方面，新巴主要在香港島營運巴士路線。自從港鐵西港島綫和南港島綫(東段)分別於 2014 年和 2016 年全面通車後，新巴乘客量顯著下降。此外，近年香港島人口增長停滯，以致新巴發展新路線的空間不大。在上述背景下，運輸署一直與該兩間專營巴士營辦商緊密合作，研究如何增加營運收益和減省成本。關於在 2023 年西隧的營運專營權屆滿後豁免使用西隧收費的建議，政府當局表示須在交通流量重新分布和交通流量管理方面作更廣泛的考慮。收費水平的釐定將與其他交通管理措施(例如擠塞徵費和電子道路收費等)一併審慎考慮。

引入不同的小型巴士緊急出口類型

18. 政府當局於 2021 年 2 月 19 日就引入不同的小型巴士("小巴")緊急出口類型的立法建議諮詢事務委員會。委員普遍不反對有關立法建議。

19. 政府當局回應委員提問時表示，一項評估採用不同的緊急出口設計對逃生難度和乘客遇上交通意外時安全離開車輛所需時間的影響的技術研究顯示，在不同碰撞情況下，司機車門聯

同緊急窗口和逃生艙口一併使用時所達到的安全水平和所需的安全疏散時間與在小巴內使用一道緊急門相若，因此得出的結論是，小巴使用不同類型的緊急出口皆能在緊急情況下維持乘客安全。

20. 一名委員注意到，部分司法管轄區會根據不同小巴型號的載客量釐定小巴的緊急出口數目，而鑒於公共小巴的乘客座位數目在數年前已增至 19 個，他詢問將香港小巴的緊急出口數目定為 2 個的理據為何。政府當局解釋，根據有關立法建議，除了需要符合有關小巴緊急門設計和規格的現有要求外，小巴製造商亦可一併使用司機車門、緊急窗口和逃生艙口代替緊急門來符合對小巴緊急出口的法律要求。因此，建議的緊急出口數目會是 3 個。

21. 鑒於超速駕駛的問題非常嚴重，部分委員藉此機會就公共小巴乘客安全表達關注。他們認為，運輸署應加強執法行動，打擊超速駕駛行為。政府當局表示，公共小巴已須安裝若干速度管制裝置，包括車速限制器、俗稱"黑盒"的電子數據記錄儀及車速顯示器，以監察公共小巴的車速。若公共小巴行駛的速度超逾對公共小巴實施的每小時 80 公里速度限制，車速顯示器便會發出聲響警惕司機和乘客。兩名委員促請政府當局考慮應用先進技術，協助運輸署偵測公共小巴超速駕駛的情況，以確保小巴乘客的安全。

22. 政府當局表示，運輸署會繼續加強這方面的工作，並會為香港的專線小巴安裝實時到站資訊系統，該系統會蒐集專線小巴的相關營運數據，包括某特定路線的平均車速。

運輸基建

"人人暢道通行"計劃

23. 事務委員會一直密切監察改善行人環境的措施。委員於 2020 年 11 月 20 日聽取政府當局簡介"人人暢道通行"計劃的進展，以及政府當局在整體撥款分目 6101TX 項下尋求撥款 5 億 6,500 萬元以在 2021-2022 財政年度落實"人人暢道通行"計劃的建議。

24. 部分委員對為公共行人通道增設升降機和斜道等無障礙通道設施以為市民提供更大方便的政策表示讚賞，但亦有委員對"人人暢道通行"計劃推行進展緩慢深表關注。鑒於每個項目

需時至少 3 至 4 年才完成，一名委員詢問政府當局在推展該等項目的過程中，通常面對的主要困難和挑戰為何。

25. 政府當局解釋，他們已按工務計劃的既定程序推展"人人暢道通行"計劃下所有加建升降機的項目。政府當局需要耗用相當多時間處理工程的行政及技術性事宜，例如遷移密集的地下公用設施。而交通情況和噪音管制等其他因素，亦對政府當局擬減省"人人暢道通行"計劃所需的成本和時間造成限制。

26. 一名委員詢問是否可能透過將升降機塔及升降機的設計標準化，以降低加建升降機的工程費用。政府當局向委員表示，路政署已一直探討改善效率及成效的不同方法，例如在市區採用組裝合成建築法及將升降機塔的設計標準化等。

27. 委員察悉，政府當局於 2019 年宣布在"人人暢道通行"計劃下推展一項特別計劃，為租者置其屋計劃屋邨、可租可買計劃屋邨和已拆售非住宅物業的公共租住屋邨這 3 類屋邨的行人通道加建升降機。就此，一名委員詢問，若有關業權人或負責管理有關土地/行人通道的人士或機構，例如領展房地產投資信託基金("領展")及香港房屋委員會("房委會")，不贊同該等加建升降機建議，政府當局將如何解決可能出現的問題。該名委員又詢問，若他們不願意就升降機設施其後的管理和維修工作與政府當局合作，政府當局會採取甚麼措施。

28. 另一名委員亦詢問，政府當局會否考慮在公契中加入條文或修訂有關法例，訂明有關業權人或負責管理有關土地/行人通道的人士或機構須授予政府當局通行權，在有關屋邨的範圍內進行加建升降機工程及其後進行相關的維修工程。

29. 政府當局回應時表示，在特別計劃下推行的項目須符合一定條件，包括公契經理人或所有業權人贊同已載於地役權契據內以下方面的安排：提供土地以設置升降機設施；賦予政府當局施工及日後為相關設施進行維修保養的通行權；以及負責已建成設施的日常運作和管理。事務委員會進一步察悉，政府當局已就上述事宜尋求法律意見，以期統一特別計劃下所有項目所涉及的相關程序。

30. 財委會在 2021 年 1 月 22 日舉行的會議上批准撥款 5 億 6,500 萬元，用以支付"人人暢道通行"計劃下每項需費不超過 7,500 萬元的工程的費用，以便為現有的行人通道提供人人暢道通行設施。

31. 在 2021 年 2 月 19 日政府當局向事務委員會簡介上述工程計劃時，大部分委員均對工程計劃進展緩慢深表關注。委員表示，寶馬山地區的居民一直長時間等待工程計劃施工，期望在工程計劃完成後，長者及殘疾人士往返上坡地區時可以有安全及便捷的途徑，該系統並可望紓緩雲天徑尤其在早上繁忙時段嚴重擠塞的問題。政府當局解釋，該工程計劃屬大型工務工程，牽涉複雜的技術問題。此外，由於居於山坡上和山坡下的人士對擬議項目意見分歧，當局需要不少時間進行公眾諮詢，而且需要頗長時間協調各方對工程計劃走線所提出的不同關注及意見。

32. 主席及數名委員促請政府當局提高推展該工程計劃的工作成效，並籲請政府當局對發現有欠效率的現行制度進行檢討。部分委員察悉，建造工程分兩個階段進行，行人隧道/通道將會在 4 年時間內建成，而連接位於地底的港鐵炮台山站大堂的升降機塔則需再多約 2 年才建成。他們促請政府當局探討如何能進一步壓縮完工時間表。另一名委員建議優先進行可滿足大量需求的工程項目。他亦詢問，把工程項目外判予不同的承建商以加快工程進度是否可行。

33. 政府當局解釋，一個上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建造工程通常約需時 4 年完成。鑒於有需要確保英皇道的行人流量及港鐵炮台山站的運作維持正常，加上施工場地的限制和複雜的挖掘工程，興建一條行人隧道連接擬議升降機塔和港鐵炮台山站所需的時間會比興建該工程計劃的其他部分為長。政府當局會在切實可行的範圍內盡量加快有關建造工程。政府當局計劃以單一工程合約批出該工程計劃，以確保不同工程項目能夠更妥善地協調和配合。

34. 一名委員得悉沿雲天徑興建的有蓋自動扶梯只能單向往上運行後，詢問提供雙向自動扶梯以方便下山乘客是否可行。政府當局解釋，由於地理環境所限，只可以沿雲天徑設置單向自動扶梯。

35. 由於此行人通道系統項目可能對往來港鐵炮台山站附近一帶及寶馬山地區的部分短途小巴路線造成不良影響，事務委員會主席促請政府當局與業界保持緊密溝通，並視乎情況提供其他服務路線。政府當局備悉此建議。該工程計劃的撥款建議最終於 2021 年 6 月 4 日獲立法會財委會批准。

上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場、東涌第99區的公眾停車場及東涌第99區的公共運輸交匯處

36. 政府當局於2021年1月5日就提升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這3項工程計劃為甲級的撥款建議，諮詢事務委員會。事務委員會委員察悉，位於上水的該座9層高的地面公眾停車場的預算造價達4億2,130萬元，而位於東涌的該個可提供約80個私家車泊車位的地下單層公眾停車場的預算造價則約為1億6,750萬元。委員亦察悉，為提供專營巴士運作所需設施而在東涌建造的公共運輸交匯處的建設費用為2億6,900萬元。

37. 不少委員對該3項工程計劃的預算建設費用高昂表達關注。有委員指出，根據有關的預算建設費用，位於上水及東涌的公眾停車場每個泊車位所需的建設費用分別高達約127萬元及211萬元。政府當局表示，一項工務工程計劃的造價估算會受有關工程計劃的地基工程、電力及消防規定等多項因素影響。政府當局會確保該等工程計劃符合成本效益，並會審慎運用公帑。鑒於東涌的擬議公眾停車場會在填海土地上興建，其造價估算會較上水的擬議公眾停車場相對高。

38. 關於在東涌第99區興建一個地庫公眾停車場的理據，政府當局表示，位於東涌第99區的擬議公眾停車場、公共運輸交匯處及公營房屋發展項目將由香港房屋委員會("房委會")規劃及興建。事實上，項目工地的核准地積比率經已用盡。考慮到該區的建築物高度限制及地質情況，房委會認為上述項目的選址合適。事務委員會進一步察悉，若擬議公眾停車場建於公共運輸交匯處之上，會令低層的樓宇間距減少，因而不符合可持續建築設計指引下就給予總樓面面積豁免所訂的樓宇間距指引，結果會令第99區的房屋供應減少約200個住宅單位。

39. 對於有委員的意見認為，東涌的擬議公眾停車場只可提供約80個泊車位，應不足以應付該區的公營房屋發展項目所提供的約4800個住宅單位的泊車位需求，政府當局表示，政府的運輸政策是鼓勵市民盡量使用公共交通系統。在整體出行人次中，約九成使用公共交通工具。單單根據有關地區的人口或住戶數目來評估私家車泊車位的需求，未必是恰當的做法。

40. 至於上水的擬議公眾停車場，政府當局回應委員的查詢時表示，該停車場會提供電動車充電設施。其他委員建議政府當

局應未雨綢繆，考慮在上水的擬議公眾停車場安裝自動泊車系統。然而，有鑒於上水的相關公營房屋發展項目的施工時間表緊迫，加上自動泊車系統的發展仍處於初步階段，政府當局認為在該區興建傳統的停車場較為合適。政府當局承諾會參考自動泊車系統先導項目所得的經驗，積極考慮在其他新的政府停車場項目引入自動泊車系統的可能性。

41. 有關把 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這 3 項工程計劃提升為甲級的撥款建議，其後在 2021 年 5 月 21 日的財委會會議上獲得批准。

其他諮詢

政府收費隧道和青沙管制區的不停車繳費系統

42. 委員於 2021 年 1 月聽取政府當局簡介在政府收費隧道及青沙管制區(以下統稱"收費隧道")推行不停車繳費系統的計劃。委員普遍歡迎政府當局於收費隧道推行不停車繳費系統的政策措施。

43. 事務委員會察悉，政府當局計劃在 2022 年年底左右開始分階段推行不停車繳費系統，而在過渡期內，駕駛人士在某些政府收費隧道的收費亭停車，仍須以人手繳費。一名委員關注到，上述安排或會令駕駛人士感到混亂，並詢問可否分兩個階段推行不停車繳費系統，即第一階段涵蓋收費隧道，而兩條以"建造—營運—移交"模式運作的隧道，即西區海底隧道和大欖隧道，則安排在第二階段推行。他進一步詢問，政府當局有否考慮可否在 2023 年 8 月及 2025 年 5 月分別接收西區海底隧道及大欖隧道前，於該兩條隧道實施不停車繳費系統，以壓縮推行時間表。

44. 政府當局解釋，分階段推行不停車繳費系統，是為了確保從收費亭繳付隧道費的現有模式順利過渡至使用不停車繳費系統的無收費亭模式。此外，實施此系統前，須安裝路面設備和設施，並移除隧道口的收費亭。要於同一日在所有收費隧道推行不停車繳費系統，在技術上會有困難，在運作上亦不可取。不過，政府當局答允會密切留意駕駛人士的適應能力，並在適當情況下盡量壓縮推行時間表。

45. 事務委員會委員亦考慮了不停車繳費系統的實施細節。政府當局表示，每部車輛的第一張"個別車輛繳費貼"將免費提供

予申請人，而"個別車輛繳費貼"的可使用年期約為 7 年。當車主其後再申請(包括更換)"個別車輛繳費貼"時，一般將按收回全部成本原則向車主收取費用，估計每張約 60 元至 70 元。

46. 數名委員詢問政府當局為何建議修例，令沒有繳付隧道費的人士不會被判處監禁。政府當局解釋，當局曾檢討現行法例所訂的道路交通罪行的罰則水平。經檢視現行法例的相關條文後，政府當局認為，有關條例草案下的避繳隧道費罪行的刑罰無需包括監禁。

47. 政府當局於 2021 年 3 月向立法會提出《不停車繳費系統條例草案》，以就於收費隧道推行不停車繳費系統提供所需的法律依據。該條例草案其後於 2021 年 6 月 23 日獲立法會通過。

電子交通執法系統

48. 在 2021 年 3 月 19 日，政府當局就擬議的電子交通執法系統，以及為根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)以電子方式送遞定額罰款通知書("告票")提供法律基礎而提出的相關立法建議，諮詢事務委員會。

49. 委員普遍歡迎政府當局推行電子交通執法系統，以提升警方的交通執法準確性及效率，並為司機和車主提供方便。司機和車主日後將可透過系統的專屬網站在網上繳交罰款和取得相關資訊。

50. 部分委員關注高昂的推行費用，並詢問當局就擬議系統進行的衡工量值式評估為何。政府當局表示，因節省人手而變現的成本節約，要待擬議系統全面推行後才能確定。隨着因手寫發出違例泊車告票及人手輸入資料而造成的人為錯誤減少，預料市民就檢控提出的查詢和爭議數目亦會減少，從而進一步增加因節省人手而變現的成本節約。

51. 關於觸犯交通罪行的車主或司機如何接收電子告票的問題，有委員指出，部分車主或司機未必熟悉使用智能流動電話，亦未必能接達互聯網，因此或難以在網上查看電子告票。有鑒於擬議系統下會建立便利市民的電子交通執法專屬網站，有委員亦認為政府當局應考慮精簡或整合不同政府網站或應用程式，為市民帶來更多便利。

52. 政府當局解釋，在相關法例修訂通過後，當局會強制規定所有車主及司機必須向運輸署提供其流動電話號碼或電郵地址。智能流動電話和非智能流動電話均能接收透過流動電話短訊服務發送的有關電子告票的通知。此外，政府當局最近為方便市民而推出了一站式流動應用程式"智方便"，市民可透過"智方便"登入電子交通執法專屬網站。在擬議系統全面推行後，有關車主或司機可透過專屬網站瀏覽相關的交通違例照片及/或影片。

53. 關於更廣泛應用擬議系統，部分委員認為政府當局應考慮利用收集所得的數據作大數據分析用途，以達致紓緩交通擠塞情況、減少交通意外的發生、有效運用路面空間等目標。一名委員亦認為，運輸署應與其他相關政府部門分享與違例泊車有關的交通違例資料及數據，以制訂有效政策打擊違例泊車的情況。另一方面，一名委員關注到系統保安及個人資料私隱問題，並促請政府當局確保車主/司機的個人資料不會外泄。

54. 財委會在 2021 年 6 月 25 日的會議上批准有關的撥款建議，以開立一筆為數 351,586,000 元的新承擔額，用以開發電子交通執法系統。至於修訂相關法例以為應用擬議電子交通執法系統的功能和特點提供法律基礎，政府當局在上述財委會會議上表示，相關立法建議會在下年度立法會會期提交立法會。

自動駕駛車輛規管框架建議

55. 在 2021 年 5 月 21 日的會議上，政府當局向事務委員會簡介在本港訂立自動駕駛車輛規管框架的建議。委員支持政府當局的建議，藉以訂立新的規管框架，為自動駕駛車輛在香港的發展締造有利條件，但他們普遍關注到，相對於中國或海外其他城市，自動駕駛車輛在香港的發展進程。部分委員對政府當局未能就如何在香港實現自動駕駛向公眾提供清晰的願景或具體發展策略，表示失望。

56. 一名委員認為，政府當局應鼓勵私營機構更廣泛地參與自動駕駛車輛測試，並建議運輸及房屋局與創新及科技局和其他政府部門在這方面作出緊密合作。一名委員亦建議政府當局研究如何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。

57. 政府當局表示，鑒於自動駕駛車輛技術仍在不斷發展中，加上有些專家曾提及自動駕駛車輛要到 2030 年或以後才能達致完全自動化，引入具彈性的規管框架，以便利業界在香港更

廣泛地測試和應用自動駕駛車輛，會是務實的做法。目前，香港在自動駕駛車輛科技方面的發展已到達高度自動化駕駛的階段，本港在這方面的發展進程可與世界其他地方看齊。

58. 在促進自動駕駛車輛在香港的發展方面，政府當局表示，運輸署成立了香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會，成員包括業界和相關研發機構的代表和專家。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，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。私營機構可向智慧交通基金申請資助，以進行相關項目，例如與車輛有關的大數據分析和有關車聯網技術的項目。

59. 部分委員建議香港以分階段方式推行自動駕駛車輛技術，在完全自動化駕駛得以實現前，容許業界及早採用市場上提供的成熟而安全的自動駕駛車輛技術，例如容許在香港採用"車輛召喚功能"，讓駕駛者無需親自坐在車內，便可利用流動應用程式遙距控制其車輛。政府當局表示，"車輛召喚功能"抵觸現行法例。政府當局在考慮是否修訂現行法例以容許香港駕駛者在遠離駕駛座椅的情況下遙距控制車輛時，須就遙距控制的無人駕駛車輛仔細研究有關安全和責任的事宜。運輸署會透過持續與持份者保持聯繫，密切留意相關科技的最新發展。

60. 關於自動駕駛車輛的司機或車主的法律責任，委員察悉，由於自動駕駛車輛"無人駕駛"的駕駛模式是由自動系統所控制，在現行法例下某些駕駛者的法律責任或會因而變得不適用。此外，根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)，運輸署發出車輛行駛許可證時會附設條件，訂明自動駕駛車輛測試及使用的相關法律責任。委員察悉，如違反上述條件，一經定罪，可處的罰則為第 1 級罰款(即 2,000 元)。因此，委員關注一旦發生涉及正在測試或使用中的自動駕駛車輛的意外時所須承擔的法律責任，並促請政府當局在制訂擬議規管制度時，審慎及通盤考慮所有相關法律事宜，以明確界定有關各方的法律責任，從而確保所有道路使用者的安全。

61. 政府當局解釋，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可以適用於香港。運輸署會與律政司緊密合作，研究相關法例。至於發生涉及正在測試或使用中的自動駕駛車輛的意外時所須承擔的法律責任，除《道路交通(車輛登記及

領牌)規例》所訂明的法律責任外，有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。

其他

62. 事務委員會於 2020 年 12 月 18 日聽取運輸及房屋局局長就 2020 年《施政報告》內有關陸路和水上交通方面的各項施政措施作出簡報。運輸及房屋局局長將於 2021 年 10 月 15 日就行政長官 2021 年《施政報告》的相關施政措施作出另一次簡報。委員積極就交通相關事宜提出意見及建議。

63. 政府當局亦曾就下述事宜諮詢事務委員會：提升公共小巴的乘客配套設施及在公共小巴應用科技；檢討公共交通費用補貼計劃；以及建議在路政署開設 6 個常額職位，以加強管理及支援"香港好·易行"政策措施下各工程項目的推展工作，並加強道路維修及區域行政工作。政府當局計劃在 2021 年 10 月 15 日的會議上，向委員簡介交通運輸策略性研究。

64. 此外，事務委員會亦曾在本年度會期考慮以下撥款建議：

- (a) 6856TH —— 連接葵青交匯處上斜路至葵涌道的天橋；
- (b) 8003QR —— 港珠澳大橋 —— 主橋撥款資助；
- (c) 十一號幹線(元朗至北大嶼山段) —— 勘查研究；及
- (d) 更換獅子山隧道的交通管制及監察系統。

其他

鐵路事宜

65. 鐵路在香港的運輸系統中擔當重要角色。事務委員會轄下成立了小組委員會，繼續跟進涉及鐵路的規劃、推行及運作的事宜。¹ 在 2020 年 10 月至 2021 年 10 月期間，鐵路事宜小組委員會舉行了 5 次會議。小組委員會的工作綜述於**附錄 III**的報告內。

¹ 根據小組委員會的職權範圍，涉及合併後的公司管治及票價事宜(包括檢討票價調整機制)，應由事務委員會處理。

交通運輸業的保險

66. 在 2020 年 11 月 20 日的交通事務委員會會議上，委員同意委任小組委員會，研究及跟進交通運輸業在購買保險時所遇到的困難及相關事宜。基於小組委員會所討論事項的性質，交通事務委員會在 2021 年 1 月 5 日的會議上進一步決定，財經事務委員會應獲邀加入小組委員會，研究所涉及的問題並提出解決方案。秘書處在 2021 年 1 月諮詢財經事務委員會委員對上述建議的意見，財經事務委員會對此項建議表示支持。內務委員會在 2021 年 1 月 29 日的會議上支持有關建議，在該兩個事務委員會轄下成立聯合小組委員會，研究交通運輸業保險事宜。交通運輸業保險事宜聯合小組委員會曾與政府當局及保險業界代表舉行 5 次會議。聯合小組委員會的工作綜述於**附錄 IV**的報告內。

立法會秘書處

議會事務部 4

2021 年 10 月 7 日

立法會

交通事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
交通事務委員會

2020-2021 年度會期委員名單*

主席	易志明議員, SBS, JP
副主席	陳恒鑌議員, BBS, JP
委員	石禮謙議員, GBS, JP 張宇人議員, GBS, JP 陳克勤議員, SBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 黃國健議員, GBS, JP 葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 田北辰議員, BBS, JP 姚思榮議員, SBS 梁志祥議員, SBS, MH, JP 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, GBS, 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, JP 劉業強議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS, JP

(總數：22 名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 崔浩然先生

* 委員名單的變更載於附錄 II 的附件

委員名單的變更

(2020-2021 年度)

議員	相關日期
許智峯議員	至 2020 年 10 月 18 日
葉建源議員	至 2020 年 10 月 20 日
張超雄議員	至 2020 年 10 月 21 日
邵家臻議員	至 2020 年 10 月 21 日
李國麟議員, SBS, JP	至 2020 年 11 月 10 日
莫乃光議員, JP	至 2020 年 11 月 10 日
譚文豪議員	至 2020 年 11 月 11 日
毛孟靜議員	至 2020 年 11 月 12 日
黃碧雲議員	至 2020 年 11 月 12 日
胡志偉議員, MH	至 2020 年 11 月 12 日
林卓廷議員	至 2020 年 11 月 12 日
尹兆堅議員	至 2020 年 11 月 12 日
鄭俊宇議員	至 2020 年 11 月 12 日
涂謹申議員	至 2020 年 11 月 12 日
陳振英議員, JP	至 2020 年 12 月 1 日
吳永嘉議員, BBS, JP	至 2020 年 12 月 2 日
何俊賢議員, BBS, JP	至 2020 年 12 月 8 日
林健鋒議員, GBS, JP	至 2020 年 12 月 9 日
鄭泳舜議員, MH, JP	至 2021 年 1 月 11 日
鄭松泰議員	至 2021 年 8 月 25 日

請透過以下連結參閱立法會議員名單的變更：

(<https://www.legco.gov.hk/general/chinese/members/yr16-20/notes.htm>)

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1572/20-21 號文件

檔號：CB4/PS/1/20

鐵路事宜小組委員會 向交通事務委員會提交的報告

目的

本報告旨在匯報鐵路事宜小組委員會在 2020-2021 年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 交通事務委員會("事務委員會")在 2020 年 10 月 15 日的會議上同意成立鐵路事宜小組委員會("小組委員會")。小組委員會的職權範圍和委員名單分別載於**附錄 I 和 II**。

3. 小組委員會由陳恒鎮議員擔任主席，按照職權範圍履行其職務，並曾與政府當局及香港鐵路有限公司("港鐵公司")的代表舉行 5 次會議(截至 2021 年 8 月底)。

主要工作

4. 小組委員會於本年度會期繼續跟進與現有鐵路運作及推行新鐵路項目有關的事宜。小組委員會與政府當局和港鐵公司的討論內容綜述於下文各段。

現有鐵路的運作

提升鐵路綫信號系統

5. 提升鐵路綫信號系統一直是小組委員會關注的事宜。在 2021 年 4 月 9 日的會議上，小組委員會聽取港鐵公司匯報提升

7 條港鐵綫信號系統工程的最新進展。委員獲告知，承辦商聘請的新軟件設計及開發團隊已完成建構新信號系統軟件的驗證工序及確認相關流程與細項要求，之後會進行逐項檢測及確認軟件功能表現。

6. 港鐵公司表示，由於新信號系統的檢測軟件工作須在加拿大多倫多軟件測試工作室實地進行，當地疫情的衝擊及封城等防疫抗疫措施嚴重影響工作進度。儘管如此，港鐵公司一直督促承辦商全力跟進，並盡力繼續進行新軟件開發流程的相關工作。為把握時間，港鐵公司已同步開展在各鐵路綫安裝硬件信號系統設備的工作，以及在青衣站設立新信號系統模擬綜合測試平台的準備工作。要達到 2023 年完成荃灣綫信號系統更換工程的目標極具挑戰性。港鐵公司估計港島綫新信號系統需在荃灣綫新信號系統投入服務後至少一年半才能投入服務，而觀塘綫及將軍澳綫的新信號系統則需在港島綫的新系統投入服務後至少兩年才能相繼投入服務。

7. 委員詢問港鐵公司在 2019 年 3 月 18 日荃灣綫新信號系統測試事故後實施各項追回進度措施的情況，以及對有關承辦商採取的跟進行動。港鐵公司回應時表示，該公司與有關承辦商已就合約條款達成協議。該等條款涵蓋的範圍包括事故所招致的賠償及額外工作量的問題。該公司亦已督促承辦商增派人手以加快軟件更新流程。承辦商亦已委任獨立的軟件品質驗證顧問，並會不斷檢視及改良整個更新流程。港鐵公司會以內部資源應付實施追回進度措施所招致的額外開支。

8. 港鐵公司進一步表示，鑒於在事故後發現承辦商有不足之處，該公司會全力確保新信號系統軟件安全可靠。港鐵公司及承辦商同意，在荃灣綫新信號系統及其他鐵路綫投入服務時，不會使用備用電腦(C 電腦)。待新信號系統的軟件檢測及修正完成後，港鐵公司會進行反覆檢測，並會充分利用新增設的信號系統模擬測試平台，在切實可行的情況下，為更多不同情境進行模擬測試。

加強新鐵路項目和營運中的鐵路的監察、控制和規管策略，以及建議成立鐵路署

9. 委員於 2021 年 2 月 5 日聽取政府當局簡介其提出的建議，即在新鐵路項目的設計、施工、測試和試行運作各階段加強監察和控制策略。有關建議包括(a)優化項目監督和溝通平台；(b)加強監察和查核力度；(c)引入新的"工程項目安全檢討"程序；(d)設立主動匯報和預警機制；(e)監察港鐵公司的項目推展表現；

及(f)建立協作文化，以及優化鐵路運作規管制度。政府當局亦就其提出在運輸及房屋局("運房局")轄下成立鐵路署的建議，以及其為加強政府對鐵路規劃及項目推展的監管並優化鐵路安全規管而提出的人手編制建議，徵詢委員的意見。

10. 委員要求政府當局澄清擬議鐵路署的首長級與非首長級人員編制的職責。就此，政府當局表示，擬成立的鐵路署的人員編制會包括增設 3 個新的首長級常額職位，以及把一個首長級編外職位轉換為常額職位。至於非首長級人員的支援，政府當局表示將開設合共 61 個新職位，以承擔與下述有關的新職務：新的"工程項目安全檢討"程序、強化的"安全表現監察"制度、加強監察及檢查，以及因成立擬議鐵路署所帶來的其他部門行政和會計職務。

11. 有委員詢問，新任鐵路署署長是否有權調查任何鐵路事宜，以及政府當局可否承諾，擔任鐵路署署長一職的人員，將是一名在鐵路領域具備經驗的專業人士。政府當局回應時向委員保證，政府(包括運房局在內)將向新任鐵路署署長給予全力支持，使出任該職位的人員能夠有效地履行其職務，以及對鐵路事故進行深入調查。當局建議在新成立的鐵路署轄下設立兩個辦公室，即鐵路署鐵路規管處和鐵路署鐵路拓展處，分別負責規管鐵路系統的營運安全和監察新鐵路項目的推展工作。

12. 有委員詢問，擬議鐵路署會如何加快推展新鐵路項目(包括北環綫和東涌綫延綫項目)及減低建造費用。政府當局表示，鐵路署鐵路拓展處將負責在新鐵路項目的規劃、設計和施工階段，監察項目工期和開支。在敲定新的鐵路項目之前，運房局、新成立的鐵路署和其他相關的政策局/部門，將會詳細審核工程預算和工期。政府當局察悉社會對壓縮新鐵路項目的工期及減低建造費用的訴求，並答允會進一步加強監控鐵路項目在施工安全、質量、工期和成本方面的表現。

13. 有委員認為，政府當局對港鐵公司工作表現的監察受制於政府與港鐵公司簽訂的《營運協議》及兩者就相關鐵路綫簽訂的項目/委託協議。就此，政府當局表示，擬議鐵路署承擔的監察和規管工作在涵蓋範圍和時間性方面將會大為改善。擬議加強的監察和規管策略將會具前瞻性，並設有預警機制。在推展新鐵路項目的過程中，政府當局將會加強其監察和控制工作，特別是對於在系統啟用後無法重複進行的關鍵測試和程序所作的檢查。此外，政府當局並不排除修改《營運協議》的條文，以及政府與港鐵公司日後簽訂的其他項目/委託協議的條文的可能性，

使當局可以表現欠佳為理由，向港鐵公司施加罰則。政府當局認為，涵蓋鐵路項目周期各個階段的擬議措施不僅全面，亦會為日後推展和營運鐵路項目奠下良好的基礎。

14. 鑒於過往發生與沙田至中環綫("沙中綫")建造工程有關的鐵路事故時，部分港鐵職員沒有把重要情況/事故在內部上報，亦沒有適時通報政府當局，政府當局因此建議在推展新鐵路項目時，促進政府與港鐵公司之間的協作文化。政府當局知悉採用"新工程合約"模式為工務工程的時間、質量和成本帶來效益，並認為應推廣採用協作形式的合約模式，以利便有關各方在推展新鐵路項目時建立協作文化。

15. 政府當局相信，路政署鐵路拓展處(鐵路項目推展機關)及機電工程署鐵路科(鐵路規管機關)的擬議合併將可產生協同效應，以致能在整個工程項目周期加強對各個工程領域(包括土木基建、軌道、列車及信號系統)的監控工作，有利本港日後的鐵路發展。

16. 部分委員支持政府當局的建議，部分其他委員則對成立鐵路署的建議表示保留。從專家顧問團("顧問團")就沙中綫項目提交的最終報告所見，多項不當情況涵蓋有關質量保證、沉降事宜、與設計相關事宜及項目管理等方面。委員認為，在沙中綫工程期間發現的不當情況，是由於港鐵公司同時推展過多新鐵路項目、擴充海外鐵路業務，以及壟斷本港鐵路服務等因素所致，該等不當情況不能通過成立鐵路署而得到妥善解決。委員亦要求政府當局修訂相關條例，把其他鐵路營辦商引入市場。

17. 政府當局解釋，鐵路署鐵路規管處轄下將會開設約 40 個新職位，負責執行擬議的優化鐵路安全規管制度所帶來的額外職務，即推行新的"工程項目安全檢討"程序、強化"安全表現監察"制度，以及就港鐵公司的資產和安全管理系統進行擴大範圍的全面及直接審核。鑒於鐵路的載客量約佔每日公共交通總載客量的 40%，而鐵路事故會對市民的生活帶來重大的潛在影響，政府當局認為有必要進一步提高港鐵公司營運中的鐵路在安全性和可靠性方面的表現。由於部門秘書的工作會歸屬鐵路署鐵路規管處，在 40 多個新職位中，將有約 11 個職位負責為新成立的鐵路署提供行政及資訊科技支援。

18. 政府當局亦表示，促進政府與港鐵公司建立協作文化的措施將會包括採用在全球及本地廣泛推廣的"新工程合約"模式。"新工程合約"是一種強調合約雙方的合作和互信的合約模式。具

體而言，政府當局會與港鐵公司合作，在不同項目階段制訂共同的短期及長期目標。

19. 政府當局解釋，新成立的鐵路署不再專注於監察和控制單一鐵路項目，而是在整個鐵路周期的規劃、施工、營運及資產更新各階段加強對新鐵路項目和營運中的鐵路的監察和規管。此外，新成立的鐵路署會在考慮多項因素(包括社會及科技發展)後，以具前瞻性的態度推展鐵路項目，並在早期識別潛在關鍵事宜及相關風險，以便能適時採取跟進行動。為令營運中的鐵路的長遠安全得到保障，相關人員會參加與鐵路安全相關而在系統啟用後無法重複進行的測試，並會確保妥善備存與鐵路安全關鍵系統有關的紀錄。

推展新鐵路項目

沙田至中環綫

20. 沙中綫是一個全港策略性鐵路項目，全長 17 公里，由(a)大圍至紅磡段及(b)紅磡至金鐘段組成。¹ 小組委員會於本年度會期繼續密切監察政府當局及港鐵公司推展沙中綫項目的工作。該項目由政府當局撥款，採用服務經營權模式推行。²

21. 2011 年 2 月，財務委員會("財委會")通過前期鐵路工程及非鐵路工程的撥款申請，按付款當日價格計算，撥款額分別為 62 億 5,490 萬元及 14 億 4,820 萬元(63TR 及 64TR 號工程計劃)。2012 年 5 月，財委會通過餘下的鐵路及非鐵路工程撥款申請，按付款當日價格計算，撥款額合共約 714 億元(61TR 及 62TR 號工程計劃)。其後，政府當局與港鐵公司簽訂協議，委託港鐵公司進行沙中綫的建造、測試及試運行，費用為 708 億 2,700 萬元。政府當局於 2016 年 12 月告知小組委員會，沙中綫前期鐵路工程(63TR 號工程計劃)的修訂造價將較核准工程預算超出 8 億 4,770 萬元，由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。財委會在 2017 年 6 月 17 日的會議上通過有關的追加撥款申請。

¹ 大圍至紅磡段會把現有的馬鞍山綫由大圍經東南九龍延伸至西鐵綫，形成"屯馬綫"；紅磡至金鐘段會把現有的東鐵綫延伸過海至灣仔北部和金鐘。

² 根據服務經營權模式，政府當局負責出資興建有關鐵路項目，而項目的規劃和設計則委託港鐵公司進行。待建造工程完成後，政府當局會向港鐵公司批出服務經營權，由港鐵公司負責該鐵路綫的營運，並向政府當局按年繳付服務經營費。

22. 財委會於 2020 年 6 月通過沙中綫餘下的鐵路及非鐵路工程(61TR 及 62TR 號工程計劃)的追加撥款申請，該兩項工程計劃的核准工程預算分別由 654 億 3,330 萬元增至 741 億 3,010 萬元，以及由 59 億 8,310 萬元增至 73 億 5,010 萬元。沙中綫整項工程的核准工程預算其後由原先估算的 798 億元上調至約 907 億 3,000 萬元(按付款當日價格計算)。

23. 路政署聯同其監察及核證顧問("監核顧問")，先後與港鐵公司舉行多次會議。經考慮路政署的意見後，港鐵公司於 2020 年 2 月 21 日向政府確認，沙中綫主要建造工程的委託費用預算須修訂至 829 億 9,930 萬元。然而，政府認為港鐵公司就其增加項目管理費(約 13 億 7,100 萬元)的建議所提交的理據並不充分³，因為委託協議中的工程範圍、委託工作及/或委託計劃均未有重大修改，因此不同意港鐵公司提出的額外項目管理費。基於上述原因，政府把修訂委託費用預算調整為 816 億 2,830 萬元，較原先的預算增加約 108 億 130 萬元，即較 2017 年評估的預算下調約 57 億元。計及原來預留的項目備用金額、由其他工程項目支付的費用，以及監核顧問的費用和其他政府開支後，政府需要把沙中綫主要工程(即 61TR 及 62TR 號工程計劃)的核准工程預算提高約 100 億 6,380 萬元⁴，以繼續推展沙中綫項目餘下的工程。

24. 在 2021 年 1 月 15 日、2021 年 2 月 5 日及 2021 年 6 月 4 日的小組委員會會議上，委員聽取政府當局簡介沙中綫主要建造工程的進度。屯馬綫已於 2021 年 6 月 27 日投入服務。政府當局表示，過海隧道段的工程已大致完成，港鐵公司現正進行信號系統的測試工作。

³ 根據委託協議中有關增減項目管理費的條款，如載於委託協議內的主要工程範圍、委託工作或委託計劃有重大修改，或就工程或建造方法方面的法律、規例或指令有任何改變，而港鐵公司或政府合理地認為有關改變會對港鐵公司的項目管理責任或費用造成實質的增減，港鐵公司和政府須本着誠意進行磋商，以商定增減項目管理費。

⁴ 在增加的 108 億 130 萬元委託費用中，約 2 億 5,470 萬元為沙中綫項目受其他項目所委託進行的工程的費用，其中主要包括土木工程拓展署委託的重建及改善前啟德機場北面停機坪的渠務工程，以及在灣仔北一帶興建的一段 P2 路及相關道路設施，因此需由 61TR 及 62TR 號工程計劃承擔的金額約為 105 億 4,660 萬元。這筆款項加上約 4,400 萬元的額外監核顧問費用，以及約 6,000 萬元支付予其他項目的開支，再減去原來預留的約 5 億 8,680 萬元項目備用金額後，61TR 及 62TR 號工程計劃的核准工程預算合共需提高約 100 億 6,380 萬元。

25. 委員深切關注 2020 年 5 月在非行車時間發生的東鐵綫新信號系統測試事故，尤其是港鐵公司延遲向政府當局通報該事故。港鐵公司表示，該公司已於 2021 年 1 月向政府提交由調查委員會編撰的調查報告，以及由港鐵公司編撰的技術調查報告。經審閱報告及基於多月來參與的測試，政府於 2021 年 2 月批准東鐵綫新信號系統及新 9 卡列車投入服務。現時東鐵綫以新 9 卡列車及舊 12 卡列車並行的方式營運，其間舊 12 卡列車會逐步被新 9 卡列車所取代。至於紅磡至金鐘段的目標通車日期能否維持在 2022 年第一季，委員察悉，追回進度措施的成效至為關鍵。路政署和港鐵公司正就東鐵綫新信號系統暫緩啟用對紅磡至金鐘段通車日期的影響作出評估，並正研究可行的追回進度措施。

26. 關於沙中綫項目擬議的額外項目管理費(約 13 億 7,100 萬元)的付款責任，政府當局在 2021 年 1 月的會議上重申其立場，表示港鐵公司提交的理據並不充分，因此不同意增加項目管理費。港鐵公司補充，該公司正按照既定機制處理此事，與政府當局的磋商仍在進行中。港鐵公司會在適當時候讓公眾知悉磋商結果。

27. 政府當局在 2021 年 4 月的會議上向委員簡介最終報告及實施報告內各項建議的進度，包括如何保證紅磡站擴建部分及其他沙中綫車站的質量、改善鐵路工程的項目管理和工程設計，以及完善沉降監測和管制。

28. 因應最終報告所載顧問團的觀察所得，有委員詢問，政府當局會否繼續以服務經營權模式推展新的鐵路項目。政府當局表示，服務經營權模式和擁有權模式各有本身的優點。日後如有鐵路項目以服務經營權模式推展，根據有關的委託協議，港鐵公司須在適當期限內主動向政府匯報任何重大問題/事故，以便項目委員會在得悉有關問題/事故後，能適時採取合適的跟進行動。

29. 有委員詢問，是否有任何一方須就紅磡站擴建部分建造工程出現的不當情況而被刑事檢控。政府當局表示已把涉及懷疑行為失當或刑事行為的事宜轉交相關的執法機關跟進。據了解，屋宇署已根據香港法例第 123 章向有關的承建商提出檢控。由於案件已進入司法程序，政府當局不適宜在現階段作任何評論。

30. 政府當局進一步回應時表示，根據沙中綫的委託協議，若確立港鐵公司因未能履行協議中的責任而導致政府蒙受損

失，政府將會保留向港鐵公司追究責任的權利。鑒於沙中綫項目仍未完成，政府當局會確保妥善備存有關的建造工程紀錄，如有需要，會適時對港鐵公司採取跟進行動。

北環綫(及古洞站)

31. 北環綫是《鐵路發展策略 2014》中建議的 7 個鐵路方案之一，該鐵路方案包括興建古洞站，並在現有西鐵綫錦上路站及古洞站之間興建一條 10.7 公里長的連接鐵路。港鐵公司獲邀以擁有權模式為基礎，就北環綫提交建議書。小組委員會在 2021 年 1 月 15 日的會議上聽取政府當局簡介北環綫項目的擬議未來路向。

32. 根據港鐵公司的建議，北環綫的建造工程會分兩期進行。第一期工程是在落馬洲支綫上增設古洞站；第二期工程是在錦上路站及古洞站之間興建北環綫主綫，並增設新田、牛潭尾及凹頭 3 個中途站。北環綫第一期預計於 2023 年動工興建，並於 2027 年竣工，以配合古洞北新發展區公營房屋首批大量居民遷入的時間；北環綫第二期則預計於 2025 年動工興建，並於 2034 年竣工，以帶動新田、牛潭尾及凹頭一帶的發展。北環綫第一期和第二期的預算成本分別約為 35 億元及 585 億元(按 2015 年 12 月的價格計算)。

33. 委員普遍支持北環綫項目，但同時深切關注到當局推展該項目所需的準備時間甚長。委員促請政府當局壓縮該項目的施工時間，例如透過同期進行北環綫第一期及第二期工程，以應付 2026 年古洞北新發展區公營房屋單位首批居民遷入後的交通需要。部分委員質疑，港鐵公司既然已於 2016 年提交建議書，過去數年有何重大進展。部分委員亦關注工程建造費用高昂，他們質疑政府當局是否只能委託港鐵公司推展新的鐵路項目，並鼓勵政府當局考慮委託其他機構推展日後的鐵路項目。

34. 政府當局表示，當局在接獲建議書後需要進行評估，並與港鐵公司釐清多項事宜，以確保建議切實可行，並在財務上可行，以便盡早把建議提交行政會議審批。古洞北新發展區的公營房屋單位將於 2026 年起陸續入伙。古洞站預計於 2027 年竣工，屆時約 7 400 個公營房屋單位(即約四分之一)將會落成。政府當局會與港鐵公司探討有何方法加快推展北環綫第一期。此外，有關文件所載北環綫第二期的工程計劃只屬初步計劃。視乎該項目的詳細規劃及設計，政府當局會致力縮短北環綫第二期的施工時間。

35. 政府當局回應委員的詢問時解釋，就過往鐵路項目而言，在"鐵路加物業"發展模式下向港鐵公司批予物業發展權的目的，是為新鐵路綫的整個營運周期提供資助。當局已在古洞站附近物色合適用地，並建議在"鐵路加物業"模式下向港鐵公司批予有關用地的物業發展權，以填補古洞站及北環綫第二期的詳細規劃及設計的資金差額。在進行北環綫第一期的建造工程之前，政府當局與其獨立顧問會審核港鐵公司提交的造價估算，以確定所需的財政資助。

洪水橋站

36. 小組委員會於 2021 年 6 月 4 日聽取政府當局簡介有關洪水橋站的建議。委員察悉，洪水橋站是《鐵路發展策略 2014》中建議的 7 個鐵路方案之一。洪水橋站將設於西鐵綫現有的天水圍站與兆康站之間，主要滿足未來洪水橋/厦村新發展區的交通需求，該新發展區在全面發展後將可容納合共約 218 000 人口。港鐵公司於 2019 年 5 月獲邀以擁有權模式為基礎，就洪水橋站提交建議書。為配合洪水橋/厦村新發展區的發展時間表，洪水橋站預計於 2024 年動工興建，並於 2030 年竣工。洪水橋站的預算建造成本約為 41 億元(按 2018 年 12 月的價格計算)。

37. 數名委員認為 41 億元的建造費用高昂，因為有關工程只涉及在現有鐵路綫建造一個新車站。部分委員不滿當局在《鐵路發展策略 2014》公布 7 年後才推展洪水橋站項目。政府當局表示，鐵路項目涉及巨額投資。政府必須因應人口、建造費用和其他發展計劃，審慎規劃未來的鐵路項目。政府當局一直逐步推展《鐵路發展策略 2014》所建議的鐵路項目。洪水橋站的預算建造費用只是初步估算。

38. 委員指出，洪水橋站無法配合附近發展項目的時間表，而 2030 年的通車目標似乎與"基建先行"及"創造容量"的規劃方式背道而馳。政府當局表示，洪水橋站的主要功能是服務洪水橋/厦村新發展區的人口，而大部分人口在 2030 年才會遷入。在 2030 年之前，其他公共交通工具將足以滿足約 4 000 新增人口的需要。當局認為，在洪水橋站落成之前由其他公共交通工具服務首批遷入的人口，較具成本效益。

39. 政府當局進一步表示，為減低對現有鐵路綫的影響，以及確保西鐵綫正常運作，洪水橋站的建造工程將於非行車時間進行。若干前期工程會預早開始，以盡量縮短施工時間。在洪水橋站落成後，將會檢討西鐵綫的列車服務。為鼓勵市民使用公共

交通工具，政府當局會積極考慮透過泊車轉乘計劃，為使用洪水橋站的市民提供優惠。

屯馬綫的通車安排

40. 在屯馬綫於 2021 年 6 月 27 日通車前，委員在 2021 年 6 月 4 日的會議上聽取政府當局簡介該鐵路綫的開通安排。委員察悉，屯馬綫全長約 56 公里，連接烏溪沙站和屯門站，整條鐵路綫共設 27 個車站，全程行車時間約為 73 分鐘。兩個新車站(即宋皇臺站和土瓜灣站)以及現時何文田站的兩個新月台和紅磡站擴建部分將會開通，貫通原有的馬鞍山綫和西鐵綫。屯馬綫新車站的票價結構與現時港鐵公司本地綫服務的票價結構相同，基本上是按車程距離訂定。

41. 數名委員察悉並關注到，在屯馬綫全綫通車後，使用該綫的乘客就部分車程支付的票價，較更遠車程的票價還高。舉例而言，由紅磡站前往顯徑站的乘客，將較經多一個站前往大圍的乘客多支付 3.4 元。港鐵公司表示，除了距離之外，新鐵路綫的票價結構亦會受市場因素(包括便利程度和車程，甚至是歷史因素)所影響。在屯馬綫全綫通車後，乘客在出行路線方面會有更多選擇。在現時的屯馬綫票價結構下，或會產生不規則的情況。港鐵公司承諾會在未來數年透過票價調整機制處理此事。

42. 委員詢問屯馬綫全綫通車後的公共交通服務重組計劃。政府當局回應時表示，運輸署預期在屯馬綫全綫通車後，屯馬綫新車站附近居民選用公共交通工具出行的模式將會有所改變。運輸署認為必須作出檢視，並會按實際的乘客需求調整有關地區的現有公共交通服務，該署亦已就此向相關區議會提交資料文件，供其參考。

建議

43. 謹請事務委員會察悉小組委員會的工作。

立法會秘書處

議會事務部4

2021 年 10 月7 日

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

職權範圍

跟進整體鐵路的規劃(註 2)、及由策劃及推行新鐵路項目和現有鐵路運作所引起的下列各項事宜：

- (a) 《鐵路發展策略 2014》的推行進度；
- (b) 新鐵路項目的規劃及財務安排；
- (c) 新鐵路項目的環境影響評估工作；
- (d) 因推行新鐵路項目而根據《鐵路條例》(第 519 章)進行的收地工作；
- (e) 推行新鐵路項目的最新進展情況；
- (f) 為新鐵路項目提供輔助基建設施；
- (g) 協調新鐵路綫通車後與其他公共交通服務安排及相關事宜；
- (h) 現有鐵路綫的表現，包括列車服務表現及安全管理事宜；
- i) 維修保養計劃；及
- (j) 列車服務中斷及故障事故，以及處理緊急情況的安排。

註 1： 涉及合併後的公司管治及票價事宜(包括檢討票價調整機制)，應由交通事務委員會處理。

註 2： 根據 1997 年進行的《第三次整體運輸研究》，鐵路是客運系統的骨幹，其發展對整體民生有重大影響，在 2020 年 11 月 20 日的交通事務委員會上，有委員認為鐵路事宜小組委員會不應只跟進個別鐵路的運作，而應宏觀地關注整體鐵路的規劃及發展的時間表。

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

2020-2021 年度會期的委員名單*

主席 陳恒鑌議員, BBS, JP

副主席 陸頌雄議員, JP

委員 石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
姚思榮議員, SBS
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, GBS, MH, JP
柯創盛議員, MH
劉國勳議員, MH, JP
謝偉銓議員, BBS, JP

(總數：14 名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 崔浩然先生

* 委員名單的變動

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
委員名單的變動
(2020-2021 年度)

委員	相關日期
鄭松泰議員	至 2021 年 8 月 25 日

請透過以下連結參閱立法會議員名單的變更：

(<https://www.legco.gov.hk/general/chinese/members/yr16-20/notes.htm>)

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1576/20-21 號文件

檔號：CB4/PS/2/20

交通事務委員會及財經事務委員會

交通運輸業保險事宜聯合小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報交通運輸業保險事宜聯合小組委員會("聯合小組委員會")的商議工作。

聯合小組委員會

2. 在 2020 年 11 月 20 日的交通事務委員會會議上，委員同意委任小組委員會，研究及跟進運輸業在購買保險時所遇到的問題。基於小組委員會所討論事項的性質，交通事務委員會在其 2021 年 1 月 5 日的會議上決定，應邀請財經事務委員會加入小組委員會，共同研究所涉及的問題並提出解決方案。為此，秘書處在 2021 年 1 月 8 日以傳閱文件方式諮詢財經事務委員會委員，各委員對上述建議表示支持。內務委員會在 2021 年 1 月 29 日的會議上通過在交通事務委員會及財經事務委員會轄下成立聯合小組委員會研究交通運輸業保險事宜的建議。聯合小組委員會的職權範圍及委員名單分別載於**附錄 I 及 II**。

3. 聯合小組委員會由易志明議員擔任主席。根據其職權範圍，聯合小組委員會決定把商議工作聚焦於研究可行措施，解決的士業界在購買保險保障方面所遇到的問題。聯合小組委員會在 2021 年 2 月至 9 月期間共舉行了 5 次會議，其中 4 次與政府當局會面，保險業監管局("保監局")和香港保險業聯會("保聯")的代表亦參與了該等會議。聯合小組委員會曾邀請有興趣人

士或團體就相關事宜發表意見。曾向聯合小組委員會提交意見的團體名單載於**附錄 III**。

4. 為方便委員進行討論，聯合小組委員會曾要求立法會秘書處資料研究組研究推動的士業界加設車輛安全裝置的措施。

聯合小組委員會的商議工作

保費高昂成因

5. 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)，車主須向獲授權保險公司購買保險，以承保其或其授權司機因使用汽車而對第三者造成人身傷亡的賠償責任。聯合小組委員會注意到，的士車主/車行近年對保費飆升、保險公司就不同項目(例如高齡司機、高車齡等)徵收附加費以及扣減無索償折扣的安排表示關注。聯合小組委員會察悉並關注到，根據保監局及運輸署提供的數據，的士第三者保險的平均保費由 2016 年的 20,435 港元上升至 2020 年的 26,189 港元，升幅達 28%，而同期涉及的士的交通意外數字則相對穩定。

6. 政府當局表示，保險的主要功能是透過風險管理及緩解，減低保單持有人在不可預見情況下須承受的損失，從而協助促進各類社會經濟活動。就汽車保險而言，保險公司會參考意外發生率、過往賠償金額等數據進行核保和釐定保費。一般來說，擁有良好理賠紀錄的保單持有人在購買汽車保險時會有較高的無索償折扣。保險業界認為，車主將的士租予有良好駕駛紀錄的司機，有助保險公司從源頭區分風險。然而，由於現時的士車主/車行一般並無向保險公司提供個別的士司機的駕駛經驗、駕駛違規紀錄等資料，保險公司只可依據車輛或車隊的過往索賠紀錄來區分車輛風險。

7. 部分委員認為，香港只有少數保險公司承保的士保險，或會導致市場缺乏競爭，此情況並不理想。政府當局表示，保險公司是否提供的士保險服務，純屬商業決定。根據保監局的資料，在 2005 年至 2020 年的 16 年間，的士保險業務有 11 年錄得虧損，這點成為保險公司在決定是否參與這類業務時的考慮因素之一。就此，保聯亦解釋，的士保險業務長期錄得承保虧損，而這方面的虧損在 2019 年更急速擴大，促使有關保險公司較大幅度地上調保費，藉以彌補所蒙受的損失。保險公司不會以盈利的產品來補貼出現虧損的產品，而是會力求為每一種保險產品採用合適的保費率，以確保每種產品都能達到收支平衡。

8. 聯合小組委員會同意，的士保險業務持續錄得虧損，主要原因是索償成本增加，而索償成本增加可能是由於部分司機的不良駕駛行為及保險詐騙和包攬訴訟個案所致。這些問題應從風險管理的角度從根本解決。為處理保費高昂的問題，聯合小組委員會曾研究多項措施，以改善的士司機的駕駛安全，以及打擊保險詐騙和包攬訴訟。運輸署、香港警務處("警方")、保監局、保聯、的士業界和相關持份者等有關各方曾舉行會議，就解決問題的可行方案交換意見。

改善的士司機駕駛安全的措施

實施的士司機責任制

9. 部分委員認為，由於部分的士司機的不良駕駛行為，令的士車主/車行須承受第三者保險保費飆升所帶來的沉重負擔，這樣並不理想。此情況令的士業界經營困難，導致的士車租壓力上升，因而影響所有的士司機，包括那些駕駛行為良好的司機。有建議認為應要求的士司機自行購買第三者風險保險，讓他們為自己的駕駛行為負責。而的士車主/車行可向已購買第三者保險的的士司機提供車租減免。

10. 政府當局表示，的士業界對要求的士司機自行購買第三者風險保險的建議，仍然意見紛紜。雖然有業界人士支持建議，認為建議可令司機為自己的駕駛行為負責，但亦有業界人士反對建議，認為建議只針對的士司機有所不公，亦會減低新人投身的士行業的意欲，更可能令以兼職形式租車的年長司機離開行業，令的士業界人手短缺的問題更趨嚴重。考慮到有關建議會對的士行業帶來重大影響和改變，且涉及相當複雜的問題，包括對業界人手的影響、保費的水平，以及對處理保險索償的程序、時間和費用的影響等，而現時其他司法管轄區的法例一般要求商用載客車輛的車主(而非司機)購買第三者風險保險，政府當局在小心考慮和謹慎平衡各持份者的意見後，認為現時並不適宜推行的士司機責任制。

11. 政府當局又表示，的士車主/車行一般在租出的士時會向的士司機收取一筆按金，做法與租車公司相似。若發生交通意外而涉及司機過失，有關按金會被沒收。若沒有發生意外，該筆按金會在租用期完結後退還給租車司機。政府當局相信有關安排能為的士司機提供一定誘因，促使他們注意駕駛安全，以期減少意外發生。

鼓勵的士業界聘請駕駛紀錄良好的司機

12. 聯合小組委員會認為，鼓勵的士車主/車行聘請駕駛紀錄良好的司機，或可從源頭減少交通意外及索償金額，從而或有助減低保費。委員促請政府當局協助的士業界建立交通意外和索償資料庫，讓的士車主/車行能識別有不良駕駛紀錄的司機，藉此鼓勵的士司機培養良好駕駛習慣和減少交通意外。

13. 政府當局表示歡迎的士業界自發建立交通意外和索償資料庫，該資料庫將有助的士車主/車行在投保時向保險公司提供個別司機曾涉及的交通意外或索償紀錄，使保險公司能更準確地評估風險，並釐定合適的保費金額。據保監局表示，現時已有一些保險公司以"司機記名"的方式進行核保，為可以提供指定的士司機資料(包括司機交通罪行紀錄等)的保單持有人提供保費折扣。由於有關資料庫會涉及收集和儲存個別的士司機的個人資料，政府當局建議業界在建立資料庫時，必須謹慎處理收集、儲存、查閱及向第三者轉移個人資料的事宜，以確保有關資料庫的使用符合《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)及其他法例的規定。

14. 儘管建立資料庫一事或須再作考慮，部分委員認為，短期而言，如的士車主/車行在投保時能提供由警方就相關司機發出的過往定罪事項證明書，將有助保險公司評估風險和釐定合適的保費金額。聯合小組委員會察悉，在業界與運輸署近期舉行的會議上，的士業界初步同意要求租車的士司機向的士車主/車行提供過往定罪事項證明書，讓他們了解租車司機過往的違規駕駛定罪紀錄，以免把車輛租給有不良駕駛紀錄的的士司機。運輸署會與業界及相關政府部門保持溝通，探討合適措施(例如簡化申請程序)便利的士業界申請過往定罪事項證明書。

鼓勵的士業界應用科技減少交通意外

15. 聯合小組委員會認為，防撞裝置和行車記錄儀可以有效減少交通意外並提倡良好駕駛態度。保險公司亦可為已安裝認可安全裝置的的士提供保險折扣優惠。為鼓勵的士業界應用科技減少交通意外，委員促請政府當局協助的士業界物色能有效減少交通意外並在發生交通意外後有助釐清相關責任問題的合適裝置。為方便取得駕駛紀錄和防止保險詐騙，委員還要求政府當局推動的士業界和保險業界使用雲端平台儲存交通意外的錄影片段。

16. 政府當局表示對能有效改善道路和駕駛安全的創新科技持開放態度，亦歡迎車輛製造商為各類型車輛引入先進駕駛輔助系統。現時，的士業界正積極參與測試不同防止碰撞警報、保持行車線警報及監察司機狀態/駕駛行為的裝置。運輸署會繼續與的士業界緊密跟進測試進度及成效，以物色適合在的士安裝的安全裝置。如車主有意安裝有關系統，運輸署會根據法例檢驗及核准車輛，確保道路安全。

17. 保監局表示，保險業界認為鼓勵車主在車輛上安裝行車記錄器等措施，可有助從源頭降低的士交通意外發生的機率，從而減少理賠。再者，安裝行車記錄器並在意外發生後提供相關事件的錄影副本，有助釐清交通意外中的責任。現時，保險公司已推出不同措施，推動的士行業安裝行車記錄器，並在申請索賠時一併提交意外錄影副本。例如有保險公司與服務提供者合作，贊助的士車主安裝行車記錄器的費用。此外，如果的士業界可以在申請索賠時提供相關事故的錄影副本，部分保險公司會對保單持有人提供扣減保險索償自付額的優惠。

18. 聯合小組委員會歡迎政府當局設立 10 億元智慧交通基金，資助本地機構或企業進行與車輛相關的創新科技研究和應用，其涵蓋的範圍還包括改善駕駛安全的項目。除了資助進行有關駕駛安全的研究外，部分委員建議政府當局應仿效一些海外地方的做法，提供補貼以鼓勵的士行業更廣泛地採用安全裝置，藉此減少交通意外，長遠而言應強制所有的士安裝安全裝置。

採用車隊管理以加強車輛和司機管理

19. 部分委員建議制訂合適的政策和措施，鼓勵的士業界採用車隊管理，以加強車輛和司機管理。政府當局回應時表示，當局一向認同透過專業車隊管理，集中管理的士服務質素的大方向。現時，有部分的士營辦商正以車隊形式經營的士服務，提供不同渠道讓乘客就的士服務反映意見或作出投訴，以便監察司機的表現。此外，部分的士營辦商已加強司機職前培訓，並會對屢次涉及駕駛不當行為或服務態度欠佳的現職司機作出訓示或提供訓練。運輸署會繼續鼓勵更多的士業界人士採用車隊管理，並利用創新科技提升管理的營運效率和質素，從而提升的士服務質素。與此同時，運輸署亦會繼續聯同的士服務質素委員會舉辦的士服務嘉許計劃，表揚優秀的的士司機和的士服務管理團隊。

20. 關於加強司機駕駛安全意識的措施，政府當局表示會繼續透過不同措施加強這方面的工作，當中包括：加強執法行動；

發放宣傳短片及小冊子提醒駕駛者應保持專注、避免駕駛時使用智能電話或裝置及切勿超速等；以及舉辦有關安全駕駛的座談會和講座等。政府當局亦已由 2020 年 10 月起規定所有的士正式駕駛執照的申請人，除須通過相關駕駛考試外，亦須修習及完成的士職前課程，才可獲發正式駕駛執照。

21. 部分委員對的士司機(特別是年長司機)的健康狀況表示關注。政府當局表示，運輸署每年會為商用車輛司機(包括的士司機)舉辦"至 fit 安全駕駛大行動"，為參與的司機提供免費健康測試。為鼓勵公共交通業界接種 2019 冠狀病毒病疫苗，運輸署最近亦特別為的士及公共小巴司機提供一次身體檢查服務。根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)，所有駕駛執照持有人，包括的士司機，均有責任確保自己的體格適宜駕駛，才可駕駛車輛。為確保的士司機的健康狀況宜於駕駛，以減少交通意外，主席建議政府當局與其提供自願身體檢查，不如引入措施，規定達到某個年齡的的士司機須接受免費健康測試，藉此保障道路使用者的安全。

吸引司機加入的士行業

22. 聯合小組委員會察悉，為紓緩現時的士業內司機短缺的問題，並促進行業的持續發展，運輸署已由 2020 年 2 月 14 日起優化的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格標準，以期在確保的士筆試的嚴謹程度和穩健考核制度的大前提下，吸引更多新血加入的士業界。政府當局亦已於 2020 年 10 月 1 日起放寬申請商用車輛(包括的士)駕駛執照的規限，由原先要求申請人必須持有最少 3 年有效私家車或輕型貨車的駕駛執照，改為最少一年。

23. 對於有建議認為政府當局應加快審批的士業界提交的加價申請，以增加的士司機收入和吸引年青人入行，政府當局表示，運輸署一直密切留意的士業界的營運環境，並就這方面與業界保持溝通。鑒於 2019 年的公眾活動及 2019 冠狀病毒病疫情對社會經濟的影響，政府當局正重新審視相關加價申請並收集最新數據。政府當局會在完成有關評估後，在切實可行的情況下盡快將加價建議提交行政會議及立法會審議。

打擊保險詐騙及包攬訴訟的措施

警方採取的行動

24. 在打擊保險詐騙的措施方面，聯合小組委員會察悉，警方一直就保險騙案進行專業調查，包括在商業罪案調查科轄下成立保險騙案專責小組("專責小組")，監察有組織騙案的新興趨勢，進行針對性的調查及分析。警方與其他政府部門、保監局、保聯及其他持份者保持緊密聯繫，同時透過加強情報搜集，進行情報主導行動。在宣傳教育方面，警方透過網上平台和傳統媒體等不同媒體平台，向市民發放各種常見騙案最新手法的資訊及防騙訊息。警方亦設立反詐騙協調中心熱線"防騙易 18222"，為市民提供 24 小時適時協助。

25. 委員及保聯大體上感謝商業罪案調查科就涉及交通意外的保險騙案所進行的工作。為加快調查過程，保聯建議警方應加快提供保險業界所要求的有關道路交通意外的資料，以及加強與保險業界溝通。警方表示，在處理保險公司索取交通意外詳情的要求時，警方會按照既定機制，應保險公司要求，在適當情況下適時提供有關資料。由於警方須在核實涉及有關意外雙方的保險資料的真確性後，方可根據現行法例將所要求索取的資料轉交予第三方，因此警方需時處理有關要求。警方備悉保險業界的意見，並會在切實可行的情況下盡量提供協助，以幫助有需要的市民。警方建議，保險公司如欲加快取得所要求的資料，在意外發生後可盡快提出申請，並與相關案件調查人員保持溝通，以便獲取進一步資料。

26. 警方亦表示，專責小組定期與保監局舉行會議，並與保聯進行特別會議。除了保監局和保聯外，專責小組亦就保險相關案件及事宜與保險業界不同持份者保持緊密溝通。為讓保險業界對於防止、調查及舉報保險騙案有更深入的了解，專責小組於 2021 年 6 月與保聯舉行會議，分享最新資訊，並於 2021 年 7 月與保聯合辦一個就懷疑保險騙案進行調查及搜證工作的經驗分享會。警方會繼續就保險騙案與保險業界不同持份者保持緊密聯繫，並定期舉辦分享會，與業界交流經驗。

27. 對於保聯建議由具備這方面專業知識和經驗的專責小組或商業罪案調查科而非地區警署就懷疑保險騙案進行調查，警方表示，警方在接獲保險相關騙案的舉報後，會把舉報轉介至涉案警區的調查單位展開調查。至於具高度組織性、複雜性，或涉及大額款項的案件，警方會將之轉介至商業罪案調查科跟進處理。此外，專責小組會為不同警區的偵緝人員提供處理保險騙案的

相關訓練及舉辦經驗分享會。警方已為偵緝人員設立一條內部查詢熱線，確保案件得以徹底調查。

28. 聯合小組委員會亦察悉，保險公司通常調派理賠人員辨識需要進行詳細審查的可疑個案，以及考慮是否尋求警方協助。為提升成效和效率，保聯於 2018 年建立預防保險詐騙偵測系統，透過人工智能及數據分析查找出懷疑索償詐騙個案。因應聯合小組委員會提出進一步發展該數據庫的建議，保監局於 2021 年 7 月聯同保聯舉辦會議，向獲授權經營汽車保險業務的公司簡介聯合小組委員會的討論情況，同時鼓勵這些公司參與預防保險詐騙偵測系統。計及近期同意加入該系統的 3 家汽車保險公司，參與公司所佔的汽車保險市場份額已接近八成。保監局會繼續支援保聯的宣傳推廣工作，以提升參與率和數據流量，以及改善預防保險詐騙偵測系統的運作成效。

檢討交通意外傷亡援助計劃

29. 交通意外傷亡援助計劃根據《交通意外傷亡者(援助基金)條例》(第 229 章)成立，並由社會福利署("社署")負責執行。交通意外傷亡援助計劃的目的是向道路交通意外受害人士，或這些人士的受養人(如受害人因傷死亡)迅速提供經濟援助，而無須通過經濟審查及考慮有關交通意外是因誰人的過失而造成。援助金按意外受害人的傷亡情況支付，財物損失則不包括在援助範圍內。

30. 聯合小組委員會關注懷疑詐騙交通意外傷亡援助計劃的情況。委員從的士業界及保險業界察悉，有索償代理派代表在社署的交通意外傷亡援助組附近，招攬交通意外傷亡援助計劃的申請人提出保險索償及申請法律援助以提出訴訟申索賠償，並引導申請人誇大意外傷勢，意圖索取較高的保險賠償金額而從中獲利。為防止詐騙援助金的行為，委員促請社署加強核對交通意外傷亡援助計劃申請人所提交的資料，以及探討如何避免索償代理進行兜售推銷活動。部分委員認為，政府當局應檢討現時申請交通意外傷亡援助計劃的資格準則，以防止濫用。

31. 政府當局表示，第 229 章或交通意外傷亡援助計劃的申請資格準則並無規定申請人須就有關交通意外提出保險索償或法律訴訟。根據第 229 章，申請人如就同一宗交通意外循其他途徑獲得損害賠償或補償，須在指定期限內通知社署，並須退還從交通意外傷亡援助計劃獲得的援助金，或所獲得的損害賠償或補償，兩者以金額較少者為準。若申請人故意違反有關通知社署的承諾，即屬犯罪，一經定罪，可被判處罰款及監禁。為進一步防

止濫用及詐騙援助金的情況，社署已在交通意外傷亡援助計劃的申請表格及網頁上明確闡明詐騙援助金的法律後果，並會在申請人的聲明表格，以及社署發給自僱職業司機申請人轉交車行代理和車主為該申請人證明其租車情況的證明書上，加上相關警告字句以加強阻嚇作用。此外，交通意外傷亡援助組職員已加緊全面審查所有申請人的入息證明及資料，包括要求自僱職業司機提交所有相關車行代理和車主的證明文件。

32. 聯合小組委員會亦獲告知，為遏止索償代理進行兜售推銷活動，社署已於交通意外傷亡援助組辦事處裝設閉路電視系統和張貼禁止兜售推銷活動的告示。社署會繼續加強宣傳親自前往交通意外傷亡援助組以外的申請途徑，包括透過電郵、網上表格、傳真或郵寄方式提交申請，藉此減少申請人在辦事處外聚集。社署亦會繼續監察交通意外傷亡援助計劃的推行情況，並與警方、醫院管理局及衛生署保持緊密合作，打擊欺詐個案。

33. 聯合小組委員會察悉，保聯認為社署與保險業界互通資料可有助阻遏及防止詐騙援助金的行為。就此，社署表示，交通意外傷亡援助計劃申請人如表示有意提出保險索償，社署會向相關保險公司發出通知書。社署會優化現時與保險公司溝通的信函模板，並會加入申請人的姓名、地址及電話。社署會與保聯進一步商討如何優化與保險公司溝通的信函模板。

受助人根據《法律援助條例》揀選律師的權利

34. 部分委員關注到，受助人根據《法律援助條例》(第 91 章)有權自行揀選律師的做法，或會助長包攬訴訟的活動。他們促請政府當局檢討受助人可就交通意外的民事索償案件揀選律師的做法。委員提出的建議包括：將法律援助個案輪流分派予《法律援助律師名冊》("《名冊》")內的律師，而非容許受助人自行提名律師辦理案件；以及降低《名冊》內每名律師可獲委派的個案數目上限。

35. 政府當局表示，第 91 章訂明，法律援助署("法援署")可透過署內專業律師為受助人行事，亦可指派由法援署署長或受助人在《名冊》內挑選的私人執業律師代為行事。當受助人按照第 91 章自行提名律師時，法援署基於受助人的利益，一般會重視有關提名。但若法援署認為受助人所提名的律師並非適當人選，法援署亦可拒絕有關提名。對於要求受助人在自行提名律師時提供充分理由，以及由法援署在資源許可下直接處理個案的建議，法援署會適時予以考慮。

36. 政府當局表示，基於保障受助人利益和善用公帑的原則，法援署會考慮一系列相關因素，才決定委派法援個案予《名冊》上的哪一位律師。法援署會按既定的指引及準則，同時考慮所委派的律師在相關工作範疇內至少需要具備的經驗、過往處理案件方面的表現紀錄、接辦的法律援助案件數目有否超出限額，以及案件的性質及案情的複雜程度等一系列相關因素，然後從《名冊》中挑選適當人選。由於法援署需因應案件的性質及案情而考慮委派勝任的律師代表受助人行事，因此不會把法律援助工作輪流分配給《名冊》內的律師。

37. 政府當局亦表示，由於法援律師委派制度是以個人為基礎，因此法援署就每名律師能接辦的個案數目設立上限，而非以律師事務所為單位。有關上限最近在 2018 年曾作調整。法援署會小心考慮同一律師事務所的律師所接辦的個案數目，例如能否就處理案件獲得所需的支援，有需要時亦會考慮停止委派個案予同一律師事務所的其他律師。法援署會在適當時候諮詢法律援助服務局，檢討《名冊》律師可獲委派的個案上限。

38. 政府當局進一步表示，法援署十分重視並密切監察外委律師的表現。法援署已向《名冊》內的所有律師和大律師發出指引，列明有關法律援助的法定條文，以及法援署在處理法律援助個案方面所要求的準則。法援署會根據有關的法定條文和指引，對外委律師的工作表現作出評估，並就工作表現欠佳的外委律師採取行動，包括發出勸誡信、列入工作表現/行為操守欠佳紀錄冊內、將有關律師從《名冊》中剔除、或/及把個案重新委派給其他律師。

39. 就保聯建議法援署應考慮將傷勢輕微或責任並無爭議的個案直接轉交保險公司跟進處理，政府當局指出，在批出法律援助證書前，法援署並不是申請人的律師，故此不可就賠償金額向申請人提供法律意見。因此，就傷勢輕微或責任並無爭議的個案，申請人需自行決定與保險公司商討的方法。此外，若法律援助證書遭取消或撤回，傷者便不再是法律援助受助人，法援署不能再代傷者行事。

其他事宜

40. 聯合小組委員會亦藉此機會討論有關如何減輕交通運輸業界在購買保險方面的經濟負擔的事宜，詳情綜述於下文。

暫停汽車保險徵費

41. 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)第 4 條，任何人在道路上使用汽車，致使或允許任何其他人在道路上使用汽車，必須備有一份有效保單，覆蓋就該等人士所導致或引起任何人死亡或身體受傷而招致的法律責任。香港汽車保險局("汽車保險局")是一間由保險業界成立的公司，其成員包括所有獲授權在香港從事汽車保險業務的公司。該局負責管理第一基金及無償付能力賠償基金，分別在有關車主沒有投保或不知所終，又或保險公司無力償債時，向交通意外受害人提供賠償。上述兩項基金的資金均來自汽車保單保費中收取的徵費。自 2012 年 7 月起，第一基金及無償付能力賠償基金的徵費率一直分別維持在汽車保單毛保費的 1%及 2%。

42. 委員察悉，截至 2019 年 12 月 31 日，第一基金及無償付能力賠償基金的資產淨值分別為 4 億港元和 28 億 2,000 萬港元。考慮到該兩個基金現時的資產淨值，他們促請保監局與汽車保險局探討暫緩汽車保險徵費或下調徵費率的可行性。汽車保險局在考慮精算顧問的意見及諮詢政府當局和保監局後，宣布由 2021 年 10 月 1 日起停收一年汽車保險徵費(此前徵費為汽車保單毛保費的 3%，2021 年的徵費總額約為 1 億 4,300 萬港元)，以減輕公眾在 2019 冠狀病毒病疫情下的財務負擔。此措施可直接減低汽車保費成本，惠及各個運輸業界，包括的士業界。

運輸業跨境保險

43. 有委員建議優化運輸業跨境保險安排，提供以日數計算和具彈性的保險產品。就此，政府當局表示，粵港跨境巴士、出租汽車及貨車營辦商須按香港及內地的法規為有關車輛分別購買兩地法定的汽車保險，有關車輛才可獲發相關牌證在道路上行駛及提供服務。保監局與保險業界一直保持密切聯繫，務求令使用港珠澳大橋的車主可便捷地購買汽車保險，以及開發短期產品。據保監局了解，目前市面上已有個別保險公司提供有效期由 7 日至一年不等的跨境車輛保險，以供消費者選擇。

建議

44. 聯合小組委員會觀察到，的士保費近年飆升。導致此情況的原因有多方面，但一般而言，的士意外率相對偏高，以及保險詐騙及包攬訴訟這類不良行為，被認為是主要原因。為解決這問題，政府當局應考慮委員及持份者提出的意見及關注，並應繼

續加強工作，以提高的士司機的駕駛安全、打擊保險詐騙和包攬訴訟，以及建立與不同持份者溝通的恆常機制。

45. 聯合小組委員會亦建議政府當局應：

改善的士司機駕駛安全及減少交通意外的措施

運輸及房屋局和運輸署

- (a) 長遠而言考慮修訂法例，對的士業界實施司機責任制，讓的士司機為自己的駕駛行為負責；
- (b) 制訂措施便利的士業界申請過往定罪事項證明書，藉以鼓勵的士業界聘請駕駛紀錄良好的司機；
- (c) 協助的士業界物色合適的安全裝置及使用雲端平台儲存錄影片段，藉以鼓勵業界應用科技減少交通意外；
- (d) 考慮資助的士業界加裝合適的安全裝置，長遠而言強制所有的士安裝這類裝置；
- (e) 制訂政策及措施鼓勵的士業界採用車隊管理，以加強的士和司機的管理；
- (f) 引入措施規定達到某個年齡的的士司機須接受免費健康測試，以確保他們適宜駕駛，從而提高駕駛安全；
- (g) 加快審批的士業界提交的加價申請，以增加的士司機的收入，吸引年青人入行；

打擊保險詐騙及包攬訴訟的措施

警方

- (h) 加強警方與保險業界的溝通，定期安排經驗分享會，以加快調查過程；
- (i) 加快提供保險業界所要求有關道路交通意外的資料；

法援署

- (j) 檢討法律援助制度，特別是受助人可提名律師的現行做法及案件分配機制，以防止濫用；

社署

- (k) 加強核實交通意外傷亡援助計劃申請人所提交的資料；
- (l) 檢討應否收緊現時申請交通意外傷亡援助計劃的資格準則，以防止濫用；
- (m) 與保險業界保持密切聯繫，並應業界要求提供有關交通意外傷亡援助計劃申請個案的資料；及
- (n) 監察索償代理可能在交通意外傷亡援助組辦事處附近進行兜售推銷活動。

46. 與此同時，保監局應繼續推動保險業界與的士業界進行商討，以風險管理為本的方式，根據的士司機的駕駛安全水平、交通意外率及所引致的索償，為的士保險進行核保和釐定保費，使的士保險業務得以持續發展。

徵詢意見

47. 謹請委員察悉聯合小組委員會的工作。

立法會秘書處
議會事務部4

2021 年 10月 7 日

交通事務委員會及財經事務委員會

交通運輸業保險事宜聯合小組委員會

職權範圍

研究及跟進運輸業在購買保險時遇到的問題，並提出適當的解決建議。

交通事務委員會及財經事務委員會
交通運輸業保險事宜聯合小組委員會

委員名單

主席 易志明議員, SBS, JP

委員 陳健波議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
姚思榮議員, SBS
盧偉國議員, GBS, MH, JP

(合共：5 名委員)

秘書 陳向紅女士

法律顧問 崔浩然先生

交通事務委員會及財經事務委員會

交通運輸業保險事宜聯合小組委員會

曾向聯合小組委員會提交書面意見的團體名單

1. 香港保險業聯會
2. 香港的士業議會
3. 香港的士商會有限公司
4. 自由黨
5. 的士車行車主協會有限公司
6. 港九勞工社團聯會交通運輸業委員會