

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2025年10月15日星期三
Wednesday, 15 October 2025

上午11時會議開始
The Council met at Eleven o'clock

出席議員

MEMBERS PRESENT

主席梁君彥議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE PRESIDENT

THE HONOURABLE ANDREW LEUNG KWAN-YUEN, GBM, GBS, JP

張宇人議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, GBM, GBS, JP

林健鋒議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE JEFFREY LAM KIN-FUNG, GBM, GBS, JP

李慧琼議員，GBS, JP

DR THE HONOURABLE STARRY LEE WAI-KING, GBS, JP

陳克勤議員，SBS, JP

THE HONOURABLE CHAN HAK-KAN, SBS, JP

陳健波議員，GBS, JP

THE HONOURABLE CHAN KIN-POR, GBS, JP

梁美芬議員，GBS, JP

PROF THE HONOURABLE PRISCILLA LEUNG MEI-FUN, GBS, JP

葉劉淑儀議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE MRS REGINA IP LAU SUK-YEE, GBM, GBS, JP

謝偉俊議員，JP

THE HONOURABLE PAUL TSE WAI-CHUN, JP

田北辰議員，BBS, JP

THE HONOURABLE MICHAEL TIEN PUK-SUN, BBS, JP

何俊賢議員，BBS, JP

THE HONOURABLE STEVEN HO CHUN-YIN, BBS, JP

易志明議員，GBS, JP

THE HONOURABLE FRANKIE YICK CHI-MING, GBS, JP

馬逢國議員，GBS, JP

THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK, GBS, JP

陳恒鑽議員，BBS, JP

DR THE HONOURABLE CHAN HAN-PAN, BBS, JP

郭偉強議員，BBS, JP

THE HONOURABLE KWOK WAI-KEUNG, BBS, JP

葛珮帆議員，SBS, JP

THE HONOURABLE ELIZABETH QUAT, SBS, JP

廖長江議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

THE HONOURABLE MARTIN LIAO CHEUNG-KONG, GBM, GBS, JP

盧偉國議員，GBS, MH, JP

IR DR THE HONOURABLE LO WAI-KWOK, GBS, MH, JP

吳永嘉議員，SBS, JP

THE HONOURABLE JIMMY NG WING-KA, SBS, JP

何君堯議員，BBS, JP

DR THE HONOURABLE JUNIUS HO KWAN-YIU, BBS, JP

周浩鼎議員, JP
THE HONOURABLE HOLDEN CHOW HO-DING, JP

邵家輝議員, BBS, JP
THE HONOURABLE SHIU KA-FAI, BBS, JP

容海恩議員, JP
THE HONOURABLE YUNG HOI-YAN, JP

陳振英議員, BBS, JP
THE HONOURABLE CHAN CHUN-YING, BBS, JP

陸頌雄議員, JP
THE HONOURABLE LUK CHUNG-HUNG, JP

劉國勳議員, MH, JP
THE HONOURABLE LAU KWOK-FAN, MH, JP

劉業強議員, SBS, MH, JP
THE HONOURABLE KENNETH LAU IP-KEUNG, SBS, MH, JP

鄭泳舜議員, BBS, MH, JP
THE HONOURABLE VINCENT CHENG WING-SHUN, BBS, MH, JP

謝偉銓議員, SBS, JP
THE HONOURABLE TONY TSE WAI-CHUEN, SBS, JP

江玉歡議員
THE HONOURABLE DOREEN KONG YUK-FOON

朱國強議員
THE HONOURABLE CHU KWOK-KEUNG

李世榮議員, MH, JP
THE HONOURABLE STANLEY LI SAI-WING, MH, JP

李浩然議員, MH, JP
DR THE HONOURABLE HOEY SIMON LEE, MH, JP

李惟宏議員, JP

THE HONOURABLE ROBERT LEE WAI-WANG, JP

李梓敬議員

THE HONOURABLE DOMINIC LEE TSZ-KING

李鎮強議員, BBS, JP

IR THE HONOURABLE LEE CHUN-KEUNG, BBS, JP

狄志遠議員, SBS, JP

DR THE HONOURABLE TIK CHI-YUEN, SBS, JP

吳秋北議員, GBS, JP

THE HONOURABLE STANLEY NG CHAU-PEI, GBS, JP

吳傑莊議員, MH, JP

DR THE HONOURABLE JOHNNY NG KIT-CHONG, MH, JP

周小松議員

THE HONOURABLE CHAU SIU-CHUNG

周文港議員, JP

PROF THE HONOURABLE CHOW MAN-KONG, JP

林哲玄議員

DR THE HONOURABLE DAVID LAM TZIT-YUEN

林振昇議員

THE HONOURABLE LAM CHUN-SING

林素蔚議員

THE HONOURABLE LAM SO-WAI

林琳議員

THE HONOURABLE NIXIE LAM LAM

林順潮議員, JP

DR THE HONOURABLE DENNIS LAM SHUN-CHIU, JP

林新強議員, JP
THE HONOURABLE LAM SAN-KEUNG, JP

林筱魯議員, SBS, JP
THE HONOURABLE ANDREW LAM SIU-LO, SBS, JP

邱達根議員
THE HONOURABLE DUNCAN CHIU

姚柏良議員, MH, JP
THE HONOURABLE YIU PAK-LEUNG, MH, JP

洪雯議員
DR THE HONOURABLE WENDY HONG WEN

梁子穎議員, MH
THE HONOURABLE DENNIS LEUNG TSZ-WING, MH

梁文廣議員, MH
THE HONOURABLE LEUNG MAN-KWONG, MH

梁熙議員
THE HONOURABLE EDWARD LEUNG HEI

梁毓偉議員, MH, JP
THE HONOURABLE KENNETH LEUNG YUK-WAI, MH, JP

陳月明議員, MH
THE HONOURABLE CHAN YUET-MING, MH

陳仲尼議員, SBS, JP
THE HONOURABLE ROCK CHEN CHUNG-NIN, SBS, JP

陳沛良議員
THE HONOURABLE CHAN PUI-LEUNG

陳勇議員, SBS, JP
THE HONOURABLE CHAN YUNG, SBS, JP

陳祖恒議員

THE HONOURABLE SUNNY TAN

陳家珮議員, MH, JP

THE HONOURABLE JUDY CHAN KAPUI, MH, JP

陳曼琪議員, MH, JP

THE HONOURABLE MAGGIE CHAN MAN-KI, MH, JP

陳紹雄議員, BBS, JP

IR THE HONOURABLE CHAN SIU-HUNG, BBS, JP

陳凱欣議員

THE HONOURABLE CHAN HOI-YAN

陳穎欣議員

THE HONOURABLE JOEPHY CHAN WING-YAN

陳學鋒議員, MH, JP

THE HONOURABLE CHAN HOK-FUNG, MH, JP

張欣宇議員

IR THE HONOURABLE GARY ZHANG XINYU

郭玲麗議員

THE HONOURABLE LILLIAN KWOK LING-LAI

陸瀚民議員

THE HONOURABLE BENSON LUK HON-MAN

黃英豪議員, BBS, JP

DR THE HONOURABLE KENNEDY WONG YING-HO, BBS, JP

黃俊碩議員

THE HONOURABLE EDMUND WONG CHUN-SEK

黃國議員, BBS, JP

THE HONOURABLE KINGSLEY WONG KWOK, BBS, JP

楊永杰議員
THE HONOURABLE YANG WING-KIT

管浩鳴議員, SBS, JP
REVD CANON THE HONOURABLE PETER DOUGLAS KOON HO-MING,
SBS, JP

鄧飛議員, MH
THE HONOURABLE TANG FEI, MH

鄧家彪議員, BBS, JP
THE HONOURABLE TANG KA-PIU, BBS, JP

黎棟國議員, GBS, IDSM, JP
THE HONOURABLE LAI TUNG-KWOK, GBS, IDSM, JP

劉智鵬議員, BBS, JP
PROF THE HONOURABLE LAU CHI-PANG, BBS, JP

霍啟剛議員, BBS, JP
THE HONOURABLE KENNETH FOK KAI-KONG, BBS, JP

龍漢標議員
THE HONOURABLE LOUIS LOONG HON-BIU

顏汶羽議員
DR THE HONOURABLE NGAN MAN-YU

簡慧敏議員, JP
THE HONOURABLE CARMEN KAN WAI-MUN, JP

譚岳衡議員, JP
DR THE HONOURABLE TAN YUEHENG, JP

蘇長榮議員, SBS, JP
DR THE HONOURABLE SO CHEUNG-WING, SBS, JP

嚴剛議員, JP

THE HONOURABLE ERIK YIM KONG, JP

何敬康議員

THE HONOURABLE ADRIAN PEDRO HO KING-HONG

尚海龍議員

THE HONOURABLE SHANG HAILONG

陳永光議員

PROF THE HONOURABLE CHAN WING-KWONG

缺席議員

MEMBER ABSENT

黃錦輝議員, MH

PROF THE HONOURABLE WILLIAM WONG KAM-FAI, MH

列席政府官員

PUBLIC OFFICERS ATTENDING

政務司司長陳國基先生, GBS, IDSM, JP

THE HONOURABLE CHAN KWOK-KI, GBS, IDSM, JP

CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

商務及經濟發展局局長丘應樺先生, JP

THE HONOURABLE ALGERNON YAU, JP

SECRETARY FOR COMMERCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT

醫務衛生局副局長兼任

醫務衛生局局長范婉雯醫生, JP

DR CECILIA FAN YUEN-MAN, JP

UNDER SECRETARY FOR HEALTH AND

SECRETARY FOR HEALTH

發展局局長甯漢豪女士, JP
THE HONOURABLE BERNADETTE LINN HON-HO, JP
SECRETARY FOR DEVELOPMENT

創新科技及工業局局長孫東教授, JP
PROF THE HONOURABLE SUN DONG, JP
SECRETARY FOR INNOVATION, TECHNOLOGY AND INDUSTRY

勞工及福利局局長孫玉菡先生, JP
THE HONOURABLE CHRIS SUN YUK-HAN, JP
SECRETARY FOR LABOUR AND WELFARE

運輸及物流局局長陳美寶女士, JP
THE HONOURABLE MABLE CHAN, JP
SECRETARY FOR TRANSPORT AND LOGISTICS

創新科技及工業局副局長張曼莉女士, JP
MS LILLIAN CHEONG MAN-LEI, JP
UNDER SECRETARY FOR INNOVATION, TECHNOLOGY AND
INDUSTRY

**列席秘書
CLERKS IN ATTENDANCE**

秘書長衛碧瑤女士
MS DORA WAI, SECRETARY GENERAL

副秘書長余蕙文女士
MS AMY YU, DEPUTY SECRETARY GENERAL

助理秘書長韓敏儀女士
MS TAMUS HON, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長韓律科女士
MS MIRANDA HON, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

提交本會省覽的文件

LAYING OF PAPERS ON THE TABLE OF THE COUNCIL

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

The following papers were laid on the table under Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

文件

香港房屋委員會

2024/25年度年報及截至2025年3月31日止年度的財務報表(包括審計署署長報告)

入境事務隊福利基金

截至二零二五年三月三十一日止年度的基金管理報告、財務報表及審計署署長報告

西九文化區管理局

2024/25周年報告

通訊事務管理局辦公室

2024/25營運基金報告書(包括財務報表及審計署署長報告)

魚類統營處

截至二零二五年三月三十一日止年度的財務報表及獨立核數師報告

蔬菜統營處

截至二零二五年三月三十一日止年度的財務報表及獨立核數師報告

海魚獎學基金

二零二四年四月一日起至二零二五年三月三十一日止的報告、財務報表及獨立核數師報告

農產品獎學基金

二零二四年四月一日起至二零二五年三月三十一日止的報告、財務報表及獨立核數師報告

環境及自然保育基金
2024-2025年度受託人報告書(包括審計署署長報告及財務報表)

香港科技園公司
2024-2025年報(包括獨立核數師報告及綜合財務報表)

香港生產力促進局
2024-25年報、獨立核數師報告及財務報告

香港海關福利基金
截至2025年3月31日止年度的財務報表、審計署署長報告，以及海關關長法團報告

香港海關人員子女教育信託基金
二零二四年四月一日至二零二五年三月三十一日的受託人報告書、財務報表及審計署署長報告

截取通訊及監察事務專員
向行政長官提交二〇二四年周年報告(連同依據《截取通訊及監察條例》(第589章)第49(4)條作出的陳述)

回應《申訴專員年報2024/25》的政府覆文

回應政府帳目委員會第八十四號(2025年7月)報告書的政府覆文

獨立監察警方處理投訴委員會
2024/25工作報告(包括財務報表及獨立核數師報告)

政府帳目委員會
就審計署署長2024-2025年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書提交的報告書(2025年10月)

香港特別行政區立法會議事規則委員會
2025年1月至10月的工作進度報告

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第23/2025號報告

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》委員會報告

環境事務委員會向立法會提交的報告

房屋事務委員會向立法會提交的報告

福利事務委員會向立法會提交的報告

食物安全及環境衛生事務委員會向立法會提交的報告

衛生事務委員會向立法會提交的報告

公務員及資助機構員工事務委員會向立法會提交的報告

教育事務委員會向立法會提交的報告

資訊科技及廣播事務委員會向立法會提交的報告

司法及法律事務委員會向立法會提交的報告

Papers

Hong Kong Housing Authority
Annual Report 2024/25 & Financial Statements for the year ended 31 March 2025 (including Report of the Director of Audit)

Immigration Service Welfare Fund
Report on the Administration of the Fund, Financial Statements and Report of the Director of Audit for the year ended 31 March 2025

West Kowloon Cultural District Authority
Annual Report 2024/25

Office of the Communications Authority
Trading Fund Report 2024/25 (including Financial Statements and Report of the Director of Audit)

Fish Marketing Organization

Financial Statements and Independent Auditor's Report for the year ended
31 March 2025

Vegetable Marketing Organization

Financial Statements and Independent Auditor's Report for the year ended
31 March 2025

Marine Fish Scholarship Fund

Report, Financial Statements and Independent Auditor's Report for the
period from 1 April 2024 to 31 March 2025

Agricultural Products Scholarship Fund

Report, Financial Statements and Independent Auditor's Report for the
period from 1 April 2024 to 31 March 2025

Environment and Conservation Fund

Trustee Report 2024-2025 (including Report of the Director of Audit and
Financial Statements)

Hong Kong Science and Technology Parks Corporation

Annual Report 2024-2025 (including Independent Auditor's Report and
Consolidated Financial Statements)

Hong Kong Productivity Council

Annual Report, Independent Auditor's Report and Financial Statements
2024-25

Customs and Excise Service Welfare Fund

Financial Statements for the year ended 31 March 2025, Report of the
Director of Audit and Report by the Commissioner of Customs and Excise
Incorporated

Customs and Excise Service Children's Education Trust Fund

Report by the Trustee, Financial Statements and Report of the Director of
Audit for the year 1 April 2024 to 31 March 2025

The Commissioner on Interception of Communications and Surveillance Annual Report 2024 to the Chief Executive (together with a statement under section 49(4) of the Interception of Communications and Surveillance Ordinance (Cap. 589))

The Government Minute in response to the Annual Report of The Ombudsman 2024/25

The Government Minute in response to the Report of the Public Accounts Committee No. 84 of July 2025

Independent Police Complaints Council Report 2024/25 (including Financial Statements and Independent Auditor's Report)

Report of the Public Accounts Committee on the Director of Audit's Report on the Accounts of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region for the year ended 31 March 2025 (October 2025)

Committee on Rules of Procedure of the Legislative Council of the Hong Kong Special Administrative Region
Progress Report for the period January to October 2025

Report No. 23/2025 of the House Committee on Consideration of Subsidiary Legislation and Other Instruments

Report of the Bills Committee on Road Traffic (Amendment) (Ride-hailing Service) Bill 2025

Report of the Panel on Environmental Affairs for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Housing for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Welfare Services for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Food Safety and Environmental Hygiene for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Health Services for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Public Service for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Education for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Information Technology and Broadcasting for submission to the Legislative Council

Report of the Panel on Administration of Justice and Legal Services for submission to the Legislative Council

發言

ADDRESSES

主席：發言。政務司司長就“回應《申訴專員年報2024/25》的政府覆文”向本會發言。

回應《申訴專員年報2024/25》的政府覆文

The Government Minute in response to the Annual Report of The Ombudsman 2024/25

政務司司長：主席，今年7月2日，我向立法會提交了《申訴專員年報2024/25》。今天提交政府覆文，全面回應《年報》建議。

政府重視申訴專員公署就政府的公共服務提出務實、具建設性及可行的建議，以進一步推動高效和以民為本的公共服務。在2024-2025年度，公署以全面調查方式完成處理40宗申訴個案，以及完成8項主動調查行動，合共提出了254項建議，為近年新高。各相關政府部門和公營機構認真審視公署的報告，並接納所有建議，反映今屆政府加強提升公共服務管理和效能的決心。相關部門已採取或正在積極採取跟進行動，詳細回應載列於政府覆文之中。

此外，公署近年積極採用調解方式處理不涉及或者只是涉及輕微行政失當的申訴，目的是以非對抗態度解決問題，讓事涉各方達致雙贏局面。各政府部門和公營機構全力配合公署的調解工作。在2024-2025年度，公署以調解方式處理了555宗個案，對比之前一年增加3倍，而調解一般只需一天至數天便能完成。政府部門會繼續與公署合力推動調解工作，務求盡快幫助市民處理申訴。

為表揚在處理投訴和服務市民方面表現優秀的政府部門及公職人員，公署於2024年10月舉辦申訴專員嘉許獎頒獎典禮，向6個政府部門和辦公室，以及79名公職人員頒發獎項。

我們明白市民對公共服務的期望日益提高。今年5月，我邀約申訴專員會面，商討如何強化部門管理制度和績效問責。行政長官在今年的施政報告中，提出建立部門首長責任制，希望透過制度化和系統化的管理，持續提升部門效能，進一步強化治理，營造不斷求進的文化，提升市民信心。

主席，我衷心感謝申訴專員以及其專業團隊，透過獨立、客觀及公正的調查和調解工作，為政府的良政善治提供支撐。完善的監察制度是社會進步的基石，公署的工作和政府的運作是相輔相成的。政府會一如既往全力支持公署的工作，持續為市民提供高效、優質、以人為本的公共服務。

多謝主席。

主席：政務司司長就“回應政府帳目委員會第八十四號報告書的政府覆文”向本會發言。

回應政府帳目委員會第八十四號(2025年7月)報告書的政府覆文
The Government Minute in response to the Report of the Public Accounts Committee No. 84 of July 2025

政務司司長：主席，我今天向立法會提交政府覆文，回應政府帳目委員會(“帳委會”)於今年7月23日向立法會提交的第八十四號報告書。

我歡迎帳委會的報告書，並且感謝帳委會主席邵家輝議員及各位委員付出的投入和貢獻。政府接納帳委會的各項建議，並在覆文中詳細交代相關政策局及部門的具體回應。帳委會就審計署署長第八十四號報告書內關於“屋宇署對強制驗窗計劃的管理”及“街道潔淨服務”兩個章節進行了公開聆訊。我在此重點說明兩個部門跟進帳委會建議措施和取得的進展。

屋宇署對強制驗窗計劃的管理

強制驗窗計劃方面，屋宇署按“風險為本”的原則優化了揀選目標樓宇的機制，包括向過去一年曾經發生墮窗事故、而先前發出的驗窗通知已超過5年的樓宇，重新發出驗窗通知。屋宇署亦完成分析445宗墮窗事故的成因，歸納出多項風險因素；而跟進措施則包括把有較高墮窗風險的樓宇納入揀選準則，並透過加大教育和宣傳力度，特別在雨季、颱風季節及農曆歲晚，提高業主正確使用與保養窗戶及抹窗安全的意識。

就跟進驗窗通知的遵辦情況，屋宇署已加強內部督導和監察，透過由首長級人員領導的3層架構，定期檢視進度和適時將複雜個案上報至高層處理。另外，為加強監管並確保負責驗窗合資格人士的工作符合部門需求，屋宇署將抽查署方人員審核個案的目標增加兩成至每年600宗。

屋宇署會繼續善用科技和精簡程序提升工作效率。屋宇署電腦系統於本年年底完成更新後，將自動化編製向未遵辦業主發出警告信，亦會適時提示署方人員按時完成工作。屋宇署亦會探討研發人工智能系統，從而更有效率地處理合資格人士就強制驗窗計劃呈交的相關表格。

最後，政府會於2026年上半年向立法會提交修訂《建築物條例》的條例草案，修訂建議將包括提升驗窗通知遵辦率的措施，例如提高不遵辦驗窗通知的定額罰款及最高罰則，以及對未有遵辦驗窗通知而導致傷亡或財物損毀的個案引入新罪行等，進一步加強阻嚇力。

街道潔淨服務

食物環境衛生署(“食環署”)致力為市民提供清潔衛生的生活環境。為實現這目標，署方在過去數年推出多項措施，以優化和加強街道潔淨服務的監察工作，並提升執法效率及推展宣傳教育。

在服務監察方面，食環署已更新工作指引和流程，並持續監察署方執勤人員及承辦商遵從情況，以加強對街道潔淨服務承辦商的表現監督。此外，食環署亦着手優化電子管理系統，讓承辦商及署方執勤人員以電子方式提交、更新及審批工作計劃和報告，進一步提升署方監察街道潔淨服務的效率。

為加強執法成效，食環署自2017年成立專責執法小隊，打擊違反潔淨法例的行為。自2023年10月起，亂拋垃圾及非法擺放廢物的定額罰款已大幅提高。對比罰款提高前的12個月，食環署就這兩類行為發出的定額罰款通知書大幅減少三成，反映整體執法成效提高。為進一步提升專責執法小隊運作效率，食環署已更新小隊的工作紀錄及相關工作指引，亦會全面檢討隊伍數目、分布及編制等範疇。

此外，食環署會繼續檢視安裝網絡攝錄機地點，以打擊非法棄置垃圾的情況，並計劃於一年內將安裝點由現時的500多個大幅增加至超過1 500個，以進一步擴大監察範圍並提升執法效率。

食環署亦積極應用科技，提升街道潔淨服務的質素及效率。署方目前已廣泛應用配備高速清洗盤的小型洗街車，並正測試不同新設備，包括自動化清潔機械人、電動輔助手推車及以工業級機械狗搬運重物等。這些設備除提升工作效率外，亦有助減輕前線員工體力消耗及降低工傷風險。署方將積極推動這方面的工作。

此外，食環署不時檢討外判服務的安排，確保可以按運作需要、服務性質及效益等，採取最合適的方式提供服務。署方亦正檢視現行承辦商失責扣費金額及相關招標評分機制，並會積極考慮作出調整，以鼓勵承辦商提供優質服務。同時，食環署正檢討服務承辦商履行合約條款，特別是有關僱傭規定的核查機制。署方亦會檢視現行指引，以及探討增加與非技術員工會面次數的可行性，以確保承辦商遵循合約條款和保障員工權益。

主席，我再次感謝帳委會的努力和建議。相關政策局及部門會嚴格按照覆文所述的回應，全力落實各項改善措施。

多謝主席。

主席：謝偉俊議員就“議事規則委員會2025年1月至10月的工作進度報告”向本會發言。

香港特別行政區立法會議事規則委員會2025年1月至10月的工作進度報告

Committee on Rules of Procedure of the Legislative Council of the Hong Kong Special Administrative Region—Progress Report for the period January to October 2025

謝偉俊議員：多謝主席。主席，我謹以議事規則委員會主席的身份，向本會提交工作報告。

在每屆立法會任期完結前，議員都會總結經驗，檢討和優化議會運作。在本會期，立法會進行了一籃子檢討，議事規則委員會考慮了並同意以下4項優化建議。

第一項是有關完善立法會議員履職制度。新訂的《立法會議員守則》（“《守則》”）參考了公職人員的履職安排及行為守則，並在《議事規則》的基礎上擬訂，旨在全面及系統地整合和優化現有規範，訂明對議員行為操守及工作表現的要求，引入按不當行為嚴重程度而釐定處分的機制，並優化議員利益申報機制。議事規則委員會審視了《守則》並予以同意。為配合《守則》的執行，議員個人利益監察委員會的職能需要擴大，並改稱為“立法會監察委員會”。

第二項是優化委員會運作，容許非事務委員會委員加入事務委員會轄下的政策事宜小組委員會，以及優化職務訪問的安排。

第三項是簡化政府帳目委員會、議員個人利益監察委員會、議事規則委員會，以及查閱立法機關文件及紀錄事宜委員會的委員及正副主席的選舉程序，使之與立法會其他委員會的選舉程序一致。

第四項是因應在“電子版香港法例”提供《議事規則》經核證文本的新安排，對《議事規則》作一些行文或技術修訂，並優化編印《議事規則》的安排。

上述4項建議已先後獲內務委員會及立法會通過。立法會亦通過了《2025年立法會(權力及特權)(修訂)條例草案》，使根據《議事規則》被暫停職務的議員，包括違反《守則》而被暫停職務的議員，在停職期間不獲發酬金及津貼。各項建議將於第八屆立法會任期開始生效。

本屆議會任期即將結束，過去4年，議事規則委員會能在本屆任內完成一系列優化工作，令議會運作更趨完善，讓新一屆立法會可更有效履行憲制職能，展現了立法會自我完善、精益求精的擔當。最後，我感謝各位議員對議事規則委員會的工作提出寶貴意見並給予支持。

多謝主席。

主席：劉國勳議員就“環境事務委員會報告”向本會發言。

環境事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Environmental Affairs for submission to the Legislative Council

劉國勳議員：多謝主席。主席，我謹以環境事務委員會主席的身份，提交事務委員會2025年會期的工作報告，並簡述委員會幾項重點工作。

今屆政府力推源頭減廢及擴大回收網絡，都市固體廢物每日平均棄置量已連續3年下降，至2024年減少共7.5%。委員樂見當局成功扭轉廢物棄置量的上升趨勢，並要求當局加快與大灣區其他城市建設“無廢灣區”，共同制訂區域廢物管理的具體方案。

委員促請政府盡快推出《規劃新發展區的通用綠色框架》，為所有新發展區的規劃提供指引，優化新發展區成為碳中和社區，同時亦要監察《綠色框架》的可持續發展，特別是在規劃或改劃土地

用途時，要與時並進，加入綠色產業元素。另一方面，委員建議當局積極推動製氫的技術研發，使本地的氢能產業發展更加全面。委員亦促請當局在氢能標準認證、氢能試驗和應用等方面，着力配合大灣區的整體發展需要。

委員要求當局提速為本地引入更多清潔能源，以及評估“淨零發電”、降低發電廠的排放限額等措施對電費可能造成的影響，做好期望管理，讓市民了解有關影響。委員支持當局以更有彈性的方式建設區域供冷系統，並建議當局盡快制訂措施，促進非政府機構或私人發展商參與，同時減低參與者的財務風險。

就更新香港《生物多樣性策略及行動計劃》，委員促請當局加強跨政策局及部門之間的協作，把握生物多樣性的機遇，達致經濟發展和自然生態保育並行，令生態旅遊及康樂“片區”等項目的發展更具經濟效益。

在本年度會期，事務委員會亦曾與當局討論多項法例修訂建議，主要包括修訂《氣體安全條例》、《建築物能源效益條例》及《產品環保責任條例》的建議；相關的條例草案亦已在今個會期內獲立法會通過。

主席，我亦藉此機會感謝事務委員會各委員在過去一年的參與和支持。謝謝。

主席：吳秋北議員就“房屋事務委員會報告”向本會發言。

房屋事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Housing for submission to the Legislative Council

吳秋北議員：多謝主席。主席，我謹以房屋事務委員會主席的身份，提交事務委員會2025年會期的工作報告，並簡述幾項重點工作。

事務委員會在討論“簡樸房”規管制度的立法建議時，提醒政府當局須監察出租分間單位的供應，並推出措施便利及推動營運者為分間單位盡早完成認證。委員同時支持在過渡性房屋新增“丙類租

戶”，並建議靈活調整有關限額，以更有效地為受規管理制度影響而又未能符合現行申請資格的分間單位住戶提供短暫居所。

當局在本會期提出修訂《房屋條例》的建議。委員一方面認同透過修例加強對濫用公屋資源的執法工作，另一方面促請當局情理兼備地處理濫用公屋個案，並加強有關修例建議的宣傳教育，使公屋租戶可避免誤墮法網。

在公屋申請者的資格方面，委員認為有必要在公屋供應增加後，盡快檢討公屋入息限額機制，從而確保設定的入息限額水平能達到適當平衡，以鼓勵有能力的基層市民及年輕人積極工作，同時確保可照顧他們入住公屋的需要。

在與當局討論應用創新科技於公營房屋發展和屋邨管理時，委員促請當局盡快整合和分析應用各項創新科技的成果，以降低建築成本、提升發展項目的成本效益及屋邨管理效率，並着力引入更多有助照顧長者住戶的智慧屋邨管理創新科技。在科技及建築機器人的應用方面，政府須推出相應措施，保障本地建築工人的就業機會。

為持續改善屋邨設施，委員建議當局就幸福設計指引的實施情況，訂定可量化的指標，以評估成效和加快推展速度。屋邨設施的設計和功能亦應與時俱進，隨屋邨的人口結構變化而調整。此外，如有屋邨因環境所限而未能在有需要的位置加裝升降機，當局應研究優化有關無障礙通道的其他可行方案。

主席，我亦希望藉此感謝各委員在過去1年積極就各項議題提出寶貴意見和建議。謝謝。

主席：管浩鳴議員就“福利事務委員會報告”向本會發言。

福利事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Welfare Services for submission to the Legislative Council

管浩鳴議員：主席，我謹以福利事務委員會主席的身份，提交2025年會期的工作報告。在本會期，委員聚焦多項議題，並就弱勢社群支

援、院舍服務質素、資源配置與政策優化提出多項務實建議，助力政府當局回應社會所需。

在支援弱勢社群方面，委員支持將關愛隊支援長者及照顧者先導計劃擴展至全港，但要求當局同步完善探訪紀錄與職責分工，避免關愛隊與社署服務重疊。委員樂見照顧者資料庫已於今年7月試行，促請當局盡快檢視成效，並規劃全面推行，實現“早發現、早介入”。關於殘疾人士就業，委員認為應把握科技應用普及的趨勢，創造更多適任職位。委員亦建議優化共創明“Teen”計劃、擴展社區客廳服務範圍，讓扶貧措施能夠更貼近基層所需。

委員指出，人手充裕是提升院舍服務質素的關鍵因素。鑑於《2023年院舍法例(雜項修訂)條例》部分規定已實施，委員要求當局增加巡查頻次，嚴肅處理違規個案。對於新設“護理保健師”職級，委員強調必須配備具競爭力的薪酬與優質培訓，以吸引和挽留人才。在院舍輸入護理員方面，委員要求當局須保障其權益，及確保本地員工獲優先聘用，以平衡人手供應與本地就業優先。

委員亦關注到，支援非政府機構的專項基金申請率偏低，建議當局加強宣傳，鼓勵更多機構申請。同時，就社會對福利設施的需求與日俱增，委員促請當局建立與樓盤相關的系統化資料收集機制，活化空置校舍與政府物業，加快釋出空間，讓福利服務真正落地，回應社會急需。

此外，委員支持當局全面檢討交通意外傷亡援助計劃，並建議設立嚴格核查機制，主動驗證醫療證明真偽，防範詐騙。為配合《強制舉報虐待兒童條例》於2026年1月實施，委員認為所有強制舉報者必須在條例實施前完成培訓，當局應設立諮詢專線，確保舉報有支援、有跟進。

最後，我藉此機會衷心感謝各委員的積極參與和寶貴意見，讓政策建議能夠落地，轉化為改善福利服務的實際措施。

多謝主席。

主席：張宇人議員就“食物安全及環境衛生事務委員會報告”向本會發言。

食物安全及環境衛生事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Food Safety and Environmental Hygiene for submission to the Legislative Council

張宇人議員：主席，我謹代表食物安全及環境衛生事務委員會匯報2025年會期的主要工作。

為加強保障食物安全，事務委員會普遍支持政府當局修訂《食物攬雜(金屬雜質含量)規例》，以及透過法例修訂加強對蒟蒻果凍的規管。此外，委員促請當局適時調整食物監測策略，以確保跨境及網上購買的食物均符合本港食物安全標準及標籤法例。委員一直關注本港對大閘蟹訂定的食物安全標準是否較其他地區嚴格，並多次促請特區政府加快與國家海關總署商討直接從內地進口大閘蟹的安排。我樂見近日已有大閘蟹直接從內地進口至香港，既縮短運輸所需時間，降低業界營運成本，亦為市民提供更多選擇。我在此感謝中央政府及特區政府的協助。

關於漁農業發展，事務委員會支持政府當局為推動塘魚養殖業和都市農業發展而制訂的針對性措施，當中包括為本地優質漁農產品建立統一新品牌。為促進休閒漁業發展，委員支持當局推出“漁+樂”魚場計劃，並促請當局盡快完成有關允許領有第III類別牌照的漁船作“一船兩用”的可行性研究。

至於環境衛生方面，委員對不同政府部門採取多項強化防蚊滅蚊措施表示高度肯定。委員建議當局試行“以蚊滅蚊”方式，以及利用人工智能技術預測及消滅蚊患，提升相關工作的成效。

為進一步保障泳池使用者安全，事務委員會支持當局加強監管持牌私人泳池救生員。委員促請當局研究設立及公開合資格救生員名冊的可行性，以節省現時向相關機構查閱救生員的救生章資料所需的時間及開支，亦可便利持牌人及其他持份者按需要核實救生員的資格。

動物福利方面，委員歡迎政府當局優化進口貓狗的檢疫安排，並讓符合相關檢疫和證書規定的內地進口貓狗的檢疫期，由120日大幅縮減至30日。委員亦欣悉，當局在聽取委員的建議後，提出2026年推行容許狗隻進入食肆的牌照計劃。

我的匯報到此。多謝各位委員支持事務委員會的工作和秘書處的工作。

主席：林哲玄議員就“衛生事務委員會報告”向本會發言。

衛生事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Health Services for submission to the Legislative Council

林哲玄議員：主席，我謹以衛生事務委員會主席的身份，就事務委員會在本立法年度的工作，向立法會提交報告。我會重點介紹事務委員會的數項主要工作。

委員會普遍支持政府當局推進基層醫療發展的工作，包括推行慢性疾病共同治理先導計劃、整合婦女健康服務，以及制訂社區藥物名冊及推出社區藥房計劃。委員會亦就相關事宜提出意見及作出建議。

就政府當局及醫院管理局有意將港島東聯網及港島西聯網合併為一個聯網，有委員認為，若合併能更有效運用資源便應該進行。但亦有多名委員關注合併對市民的影響，以及合併後會否精簡人手，因而影響醫護人員的士氣。

此外，部分委員對政府當局推動公營醫療收費改革表示理解或支持，並希望新收費能有效分流輕症病人。但亦有委員關注調整收費對減少浪費及濫用方面有何效用，以及對病人有何好處。此外，有委員指出，政府當局雖然放寬醫療收費減免門檻，但減免機制複雜，認為政府當局應簡化有關程序。

委員支持政府當局持續提升公營醫療服務。有委員關注到：普通科門診與家庭醫學專科服務統一命名後的服務名額變化；關注到

增加普通科門診夜診服務及為合資格婦女提供預防癌症篩查及護理服務名額增加的可行性；避免公立醫院醫療事故的措施；解決專科門診輪候時間過長的措施；是否有足夠專科醫生應付新增的輔助生育服務名額；以及中西醫協作的成本效益和病人滿意度。

此外，委員支持政府當局就提高私營醫療服務收費透明度的立法和長遠優化建議措施，並希望政府當局盡快落實相關措施。委員亦就該等建議措施提出意見及作出建議。

最後，本人藉此機會，多謝委員支持事務委員會的工作。多謝。

主席：林琳議員就“公務員及資助機構員工事務委員會報告”向本會發言。

公務員及資助機構員工事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Public Service for submission to the Legislative Council

林琳議員：主席，本人謹以公務員及資助機構員工事務委員會主席身份，匯報事務委員會本年度的重點工作。

事務委員會就公務員及資助機構員工的聘任、紀律、培訓、家庭友善僱傭措施等多項議題，與政府當局進行了深入討論，並提出了多項建議。

首先，在公務員規定工作時數方面，事務委員會關注有部分公務員的工作時數並不包括用膳時間，而且不同職系的公務員每周規定工作時數亦不同，認為會令他們感覺不公平。委員建議政府當局應考慮統一所有公務員的規定工作時數，以及為所有公務員提供有薪用膳時間。

關於紀律機制方面，事務委員會支持政府當局簡化公務員紀律程序及優化停職安排等措施，以提升公務員紀律機制的效率和效能。委員認為，政府在處理員工的紀律個案時，必須公平、公正，並建議政府當局保留實體申述程序，以保障公務員的權益。

在培訓與人才培育方面，事務委員會支持公務員學院推出“政府治理人才培育計劃”，為政府培養對服務國家和香港有承擔的管治人才。委員建議在課程中加入國家歷史、文化，以及答問技巧等內容；並安排學員暫駐不同機構，培養他們全方位思考的能力。

在家庭友善措施方面，委員關注仍有公務員未能按照5天工作周模式工作，並促請政府當局全面實行該措施。委員亦建議擴大恩恤假的涵蓋範圍、增加侍產假日數、推動在家工作安排等，以照顧員工家庭需要。

事務委員會亦曾討論資助機構員工的薪酬與績效管理。委員建議政府當局對資助機構加強監管，避免出現“肥上瘦下”、“同工不同酬”的情況。

此外，事務委員會亦曾於本年5月前往深圳考察，了解深圳使用人工智能輔助公職人員處理政務的情況，並向政府當局作出多項建議。

最後，本人多謝各委員對事務委員會過往一年工作的支持。

我謹此陳辭。

主席：周文港議員就“教育事務委員會報告”向本會發言。

教育事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Education for submission to the Legislative Council

周文港議員：主席，本人以教育事務委員會主席身份，提交本年度立法會會期的工作報告，並重點陳述委員會幾項關注。

事務委員會積極跟進建設國際專上教育樞紐的進展。委員欣悉，當局廣納委員的意見，包括擴大非本地生限額、推出“城中學舍計劃”，以及成立“留學香港專班”，令香港建設成為國際專上教育樞紐“從無到有，從有到蓬勃發展”。為加強培育本地人才及進一步吸納

全球生源，委員建議當局加快發展北都大學城和設立職專教育品牌，並引導非本地生畢業後留港發展。

對於政府在2025-2026至2027-2028三年期內，調整對8所資助大學的撥款，有委員憂慮會影響教研水平，促請當局多與大學溝通，通過開源節流，確保教研質素，維持競爭力。另有委員建議當局善用節省的開支，推廣“留學香港”品牌，以推進專上教育高質量發展。

另外，委員支持在中小學推動數字教育，為創科發展提供人才支撐，認為當局應制訂數字教育發展藍圖、優化學校課程、提升師生資訊素養、減輕家長購買電子產品的負擔，以及定期檢視推行成效。

事務委員會亦就國際學校及其他提供正規課程的私立學校的發展提出意見，認為該等學校所提供的優質課程，有助香港打造成為國際高端人才集聚高地。委員建議當局制訂發展計劃，包括盡早推出涵蓋營辦方式、管理水平、收費準則等的《私立學校實務守則》和“私校名冊”。

事務委員會對於維持一支穩定而優秀的教師團隊高度重視。有委員指出，近年不少資深校長和教師退休，恐怕會青黃不接，建議當局考慮延長教師退休年齡，並做好經驗傳承的工作。至於專業操守，當局應加強培訓及把關工作，優化教師管理，加強師德師風，建設高質素專業化的教師隊伍。

事務委員會亦殷切關注學生精神健康，要求當局及早識別有精神健康需要的學生、擴展三層應急機制至小學、推進愉快學習，以及研究網絡世界對學生的影響，共同守護學生成長。

主席，我謹此陳辭。

主席：葛珮帆議員就“資訊科技及廣播事務委員會報告”向本會發言。

資訊科技及廣播事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Information Technology and Broadcasting for submission to the Legislative Council

葛珮帆議員：多謝主席。我謹以資訊科技及廣播事務委員會主席的身份，提交事務委員會2025年會期的工作報告，並概述委員會的數項重點工作。

事務委員會關注政府當局推動創新科技的工作，特別是人工智能的發展及應用。委員支持當局設立香港人工智能研發院，並期望研發院能統籌相關研發機構的分工及資源整合，以對接國家“人工智能+”策略。委員亦促請當局積極利用人工智能及其他科技提升服務，並加快整合各政府部門的流動應用程式到“智方便”，實現政府服務“一網通辦”，進一步促進智慧城市的建設。

在打擊電話詐騙方面，委員普遍支持政府當局加強電話智能卡實名登記制的建議，同時亦對現時“短訊發送人登記制”的參與程度表示關注。委員促請當局要求所有政府部門及公私營機構必須進行登記和獲得認證後，才可向市民發出短訊，以助打擊偽冒身份的詐騙短訊。

委員歡迎政府當局推出多項優化流動通訊的措施，包括“擴展5G網絡至鄉郊及偏遠地區資助計劃”，以及於今年10月進行一次2.5/2.6吉赫頻帶頻譜拍賣，以支持應用更先進的通訊科技。委員認為，當局應研究透過施加發牌條件等措施，要求流動網絡營辦商就提升本港網絡覆蓋承擔更大責任；同時亦應與營辦商加強協調，以改善口岸及大型公眾活動場地的流動網絡容量。委員亦建議，當局應在頻譜的規劃及供應上配合低空經濟等未來發展需要。

在廣播事務方面，委員察悉，3間免費電視台已向政府當局提交免費電視牌照的續期申請。委員促請當局適度放寬免費電視播放廣告的規管，以提升業界的競爭力。另一方面，委員建議當局推動免費電視台提供更多元化的英語節目，並增加製作介紹香港最新發展和獨特文化的節目，以配合招商引資和旅遊推廣的工作，說好香港故事。

最後，我藉此機會感謝各委員和秘書處在過去一年對事務委員會工作的支持。

主席，我謹此陳辭。

主席：林新強議員就“司法及法律事務委員會報告”向本會發言。

司法及法律事務委員會向立法會提交的報告

Report of the Panel on Administration of Justice and Legal Services for submission to the Legislative Council

林新強議員：主席，我謹以司法及法律事務委員會主席的身份，匯報事務委員會在2025年會期的主要工作。

事務委員會於本年會期內，持續關注如何強化本港作為國際法律及爭議解決服務中心的地位。就此，事務委員會首次邀請多個法律團體代表出席會議，就推動本港法律業界的發展，以及培養國際一流律師事務所和仲裁機構交換意見。事務委員會亦曾與相關持份者探討，如何優化本港法律執業者的在職培訓，推動律師採用律師法團模式執業等事宜。

事務委員會支持律政司積極推動本港法律及爭議解決服務的發展，以及在2025年會期內提出的多項優化建議和措施，包括爭取擴展“港資港法”及“港資港仲裁”措施所涵蓋的內地城市範圍、推動本港法律科技發展和法律業界更廣泛使用法律科技、持續推進香港國際法律人才培訓學院的發展，以及進一步深化調解文化和檢視調解規範制度。另外，考慮到成熟穩健的法治基礎建設，是本港作為國際法律及爭議解決服務中心的重要優勢，事務委員會亦曾與政府當局探討如何進一步優化本港的法治教育和推廣工作。

事務委員會亦曾聽取政府當局匯報，自2021年落實有關完善法律援助制度的措施後，本港提供的法律援助服務的最新情況，並就如何有效落實各項優化家事司法制度法庭程序的措施，推動在法庭運作中更廣泛使用科技等事宜與司法機構政務處交換意見。就立法工作方面，事務委員會繼續密切監察就香港成文法作系統性檢討的

工作進展，期望政府當局能早日完成法律適應化的修改工作，並就此訂立更明確具體的時間表。

事務委員會的工作已經在書面報告中詳細交代。藉此機會，本人感謝事務委員各委員、政府當局、司法機構政務處及各持份者支持事務委員會的工作。

我謹此陳辭，多謝主席。

議員質詢的口頭答覆 ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。第一項質詢。

推動北部都會區發展的措施

Measures to foster the development of the Northern Metropolis

1. **林健鋒議員**：主席，今年的《施政報告》提出加快發展北部都會區(下稱“北都”)。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於政府表示會以包括“片區開發”等多元開發模式推動市場參與以加速北都發展，並擬在今年第四季及明年分別推出洪水橋，以及粉嶺北新發展區和新田科技城的“片區”試點，該3個片區的具體招標程序為何，以及何時公布相關時間表；
- (二) 據報政府計劃以“雙信封制”就北都部分土地項目進行招標，以便在評審過程中可同時考慮投標企業所帶來的技術、經濟和稅收貢獻等因素，有關招標的具體評分準則(包括技術與價格的各佔比重)為何；政府將如何確保評審過程公開透明；及
- (三) 北都的河套深港科技創新合作區香港園區的最新招租情況為何，包括目前已簽署租約的企業數目，以及首批租戶預計開始營運的日期；當局有何進一步的配套及優惠措施吸引高端科創企業進駐園區？

發展局局長：主席，北部都會區（“北都”）是引領香港未來發展、推動產業轉型的重要引擎，也是香港與大灣區其他城市聯動發展的新平台，提升香港作為連接內地與國際的關鍵樞紐地位。由於北都幅員廣闊，投資龐大，香港特別行政區政府會採用創新及多元的發展模式，善用政府和市場資源推展計劃。

就質詢的各部分，經諮詢創新科技及工業局後，我答覆如下：

(一) 在“片區開發”模式下，投得項目的發展商會綜合開發較大規模的地塊，當中包括具商業價值的住宅和產業用地，以及公共設施用地。政府已提出3個“片區”試點，分別位於洪水橋/廈村新發展區（“洪水橋”）、粉嶺北新發展區和新田科技城。早前完成的市場意向徵集共收到22份意向書，有助我們敲定招標條款前了解市場看法。

我們計劃先為洪水橋“片區”於今年年底進行招標，而另外兩個“片區”則計劃於明年陸續推出。我們正因應市場意見，調整洪水橋“片區”的相關安排和要求，包括將私營房屋住宅用地由兩幅增至3幅，以及取消要求投標者興建一條主要道路以減少建設公共設施的要求，增加項目的盈利能力。“片區”內有3幅企業及科技園用地，原本我們只要求成功投得片區的企業發展和營運其中一幅，其餘兩幅只需完成土地平整後交還政府。我們正考慮在標書提供選項，讓願意參與建設“片區”內更多產業用地的投標者，在“雙信封制”的招標模式下為此額外承擔而獲得分數。另外，我們正考慮提供較長的建築規約，以及較有彈性的地價繳付安排，包括分期支付。我們年底招標時會公布最終安排。

(二) 我們將靈活批撥北都內的土地，推動企業落戶和投資。如果是採用招標方式，可因應情況考慮是否單純看投標者出價，或採用“雙信封制”方式進行招標。最近創新科技及工業局推出的沙嶺數據園區用地，便採用了“雙信封制”招標模式，洪水橋“片區”亦傾向採用這種模式招標。採用“雙信封制”招標，將綜合考慮非價格和價格建議，並按個別情況制訂評審的比重和元素。以沙嶺的招標作為例子，非價格建議和價格建議的比重分別為70%和30%，非價格

建議會評審投標者在投資和發展產業方面為香港帶來的貢獻，例如聘用人數、投資規模和啟用時間。為確保招標工作公開透明，評審準則會詳列於招標文件，讓投標者清楚理解項目要求和評分準則。政府會成立由相關政策局和部門組成的標書評審委員會，根據《物料供應及採購規例》客觀專業地評審標書。評審結果會提交予財經事務及庫務局轄下的中央投標委員會作審批。

- (三) 河套深港科技創新合作區香港園區(“河套香港園區”)第一期首3座大樓已落成。港深創新及科技園有限公司(“港深創科園公司”)正積極推進相關的招租工作，現時已經與近30家分別來自內地、香港及國際的企業、大學及研究機構就進駐河套香港園區深入磋商，其中相當部分已簽署租約，預計首批涵蓋生命健康科技、微電子、新能源及人工智能等支柱產業的租戶將於今年年底前正式投入營運。港深創科園公司的招租工作正持續進行中，簽署租約的企業和機構將會陸續有所增加。

港深創科園公司會提供相應的配套設施，例如人才公寓、商業及其他附屬設施，支援進駐企業及機構的營運。同時，公司正積極籌備在2025-2026年度內展開“河套港深創科園培育計劃”，為初創團隊和企業提供資助和支持服務，發揮“以產聚才”的作用。此外，政府正探討透過籌備中的北都專屬法例為管理指定地區提供跨境流動的便捷方法，包括人流、數據流和物資流等，財政司司長亦領導政策局制訂優惠政策包，涵蓋批地、地價、資助或稅務減免優惠等，這些策略措施均有助吸引科研及高端製造業落戶香港包括河套香港園區。多謝主席。

林健鋒議員：多謝主席。局長提到財政司司長將領導政策局制訂優惠政策包，涵蓋稅務、土地等優惠政策，我認為這些彈性安排有助吸引企業來港落戶。我想請問局長，優惠政策包的細節將於何時公布？這些優惠政策包會否採用統一標準，還是會根據不同公司的不同要求而度身訂定(例如選址、地積比和價錢等)優惠政策？多謝主席。

主席：哪位官員作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：主席，所謂“政策包”是指一個框架，由不同政策局在各自範疇內提出其認為可提供優惠的政策，並向財政司司長提出建議。政策包制訂後，這個框架將有助政府部門，包括投資推廣署和引進重點企業辦公室，在與有興趣的企業洽談時，得知有甚麼範疇可以提出。

舉例而言，某政策包涵蓋批地，部門或會指出特區政府願意考慮直接批地。又例如某政策包涵蓋地價成分，則可向有關企業表示，特區政府的一般政策是收取十足的市值補價，但也願意考慮不同形式的寬免，例如按不同百分比計算。然而，雖然這個框架便於部門與企業洽談，但商談之後究竟應如何批地予個別企業呢？如果地價有寬免，寬免至何種程度呢？這一定是度身訂造的，而不是對所有企業適用同一尺度。我認為放諸於其他與我們爭企業的城市，也會同樣以度身訂造的方式處理。

政策包的好處在於至少提供一個框架，讓部門知道應如何進行商談。然而，最終為每間企業度身訂造的方案，均需由財政司司長拍板，然後以公開透明的方式讓社會知道。多謝主席。

盧偉國議員：主席，發展商對政府的拆牆鬆綁措施表示歡迎，包括“按實補價”和“1.5級開發”模式等。在目前香港私人工程建築工作量不足的情況下，我希望能為工程業界打下一支強心針，同時也能加快北都的發展。我想請問局長，如何確保工程建造業界在回收棕地及開發土地的複雜過程中能維持生計，同時能夠助力北都開拓呢？

主席：哪位官員作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：主席，在發展北部都會區的過程中，確實會影響很多現時運作中的棕地作業。我們一直表示，除了發放金錢補償外，我們也會為有志繼續營運的棕地作業提供運作空間。雖然不是以“一對一”的方式提供，但我們會提供途徑，協助他們找到合適的土地。

這些途徑包括甚麼呢？我們早前已放寬一些土地的規劃限制。如棕地作業有興趣在某些用途地帶申請臨時土地，讓他們遷置，我們的同事會協助他們，無論是在城規或土地行政方面均會獲得支持。

另一方面，現時在很多情況下，我們就新發展區徵收土地，在土地復歸政府後，可能相關工程部分尚未立即開展，當中存在一個短短的緩衝時間。我們希望，如果棕地作業願意的話，可以臨時遷入這些地方，我們將以短期租約的形式向他們提供土地。

另外，政府最近亦表示，將在洪水橋約20多公頃的土地上，成立由政府全資擁有的園區公司，管理和建設這些土地。這些土地會分批落成，有部分土地現在已經完成平整。我們現正部署，希望短期內先將這些土地提供予相關棕地作業，我們透過簡單搭建，讓他們可以進駐。日後，當園區公司成立後，將會接收這部分的租約。我們希望多管齊下，照顧棕地作業的需要。

當然，另一項舉措是，我們已調整部分收地時間表，希望在棕地作業受影響的時間，以及我們提供新土地照顧他們的時間之間，這兩個相關時間點盡量銜接得更好。多謝主席。

劉國勳議員：多謝主席。首先，我非常支持“片區”發展。早前聽到局長向媒體表示會調整“片區”發展，例如增加一些住宅，並將某些基建改由政府負責，這一點我絕對支持。雖然“片區”發展有22份意向書表示有興趣，但如何將意向轉為實質行動，是要增加市場吸引力及更加市場化。

除了局長已接納我提出的“雙信封制”和自行負責基建外，我想問下一步是否可以在整個“片區”中進行調整？例如是否能夠使規劃更具彈性，允許企業和發展商與局方就土地用途、規劃和發展參數進行調整？在財務安排上，是否可以更加彈性，例如分階段開發，甚至將一些之前的規劃工具納入新的發展中？

如整個“片區”能更加靈活和具彈性，我相信現在表示有意向的人士，在稍後投標階段將會有實質行動。因此，我也想向局長了解一下，除了基建和“雙信封制”，是否會有更靈活彈性的規劃，容許發展商與你們商談？

發展局局長：主席，以洪水橋這個“片區”為例，我們將會有3幅住宅用地，另外會有3幅產業用地。住宅用地的發展參數按照我們的城市規劃圖則制訂，就住宅用地而言，發展商一般不會擔心進行調整，因為大家會盡量使用這些土地。然而，產業用地隨着經濟發展有不同的需要，因而的確需具一定彈性。

以洪水橋“片區”中的產業用地為例，我們並無註明是哪一種產業，相關城規圖則容許的產業可以多元多樣，因為該區的規劃用途為“企業科技園”，範圍很闊，本身的規劃參數給予一定彈性。

至於容積率，在投標時始終需要一個公開的最高參數，讓所有有意的投資者在同一平台上出價。如果大家對容積率一無所知，出價可能會差異很大。究竟政府評定時應採用哪個標準呢？我們一定會採用目前容許的最高參數。

然而，投標者進場後，如希望按序發展，我們一定會彈性地容許。正如我剛才在主體答覆中提到，我們現正積極思考有關地價繳付的安排，並朝着分期的方向發展，因此具有一定的彈性。多謝主席。

陳祖恒議員：多謝主席。施政報告中提到加快發展北部都會區，而北部大學教育城是其中一個非常重要的部分。有鑑於北都3批大學城土地中，最早是洪水橋(2026年)，然後是牛潭尾(2028年)，新界北新市鎮(2030年)才可供使用。待學校建成並入伙時，可能已經是很多年之後的事。

當局會否考慮加強規劃，用好我們本港現有的土地資源和閒置商廈，推動更多國際教育機構和知名的院校來港先設立據點，協助將要入駐北都的院校解決過渡性的問題，為院校無縫進駐北都大學城做好準備？謝謝。

發展局局長：主席，在行政長官北都發展委員會之下，設有一個專責工作組，負責大學城各批用地的使用和籌備工作，並會涉及招引不同大學使用這些用地。在過程中，如我們得知個別有興趣進駐的大學，現在很希望在香港有地方可供使用，這個專組也會統籌各有關部門作出協調和介紹的工作。

舉例而言，如有個別大學有興趣進駐，而政府也非常希望引入該校，在洽談過程中，我相信政府會向他們提出，例如現時市區已發展的土地，特別是有很多商廈有一定的空置率，當中有哪些地方可以用得着呢？

另一項舉措與今年施政報告提出的一項措施有關，我們提出在合適的產業用地可以先採用“1.5級開發”模式。換言之，如果在北都內有工商業用地，我們未必一步到位，立即發展一個永久和高密度的產業設施。我們可能容許進行簡單的搭建，而該地點亦非常合適。有興趣進駐的大學，會否考慮先進駐北都一些簡單的搭建，然後再部署在大學城用地籌組一個具規模的校園呢？這也是我們願意探討的方法。多謝主席。

陳月明議員：多謝主席。政府在日前公布，面積約10公頃的沙嶺數據園正式以“雙信封制”招標出售，是北都最早一批投入市場的創科用地。我和地區全力支持沙嶺的發展，也期望沙嶺的發展可以為地區帶來新景象。

由於沙嶺是北都首批檢驗市場反應的成績表，早前也有媒體報道，預測入標踴躍度可能不高，因為沙嶺屬於純產業用地，有別於含有住宅盈利內容的3個“片區”試點。我的補充質詢是，局長可否進一步解說政府針對沙嶺會提供甚麼誘因，以鼓勵市場反應，並促進市場對這類型產業用地的入標更為踴躍呢？謝謝。

創新科技及工業局副局長：多謝主席，也多謝陳議員一直對沙嶺用地的支持。正如陳議員所說，在推出沙嶺用地之前，我們進行了多輪市場意向的徵集，包括最早在2024年年中進行了一次EOI，然後在2025年3月再向市場徵求進一步意見。大家會留意到，這次沙嶺招標中，不論是在“雙信封制”，以及如何進行設計，以至在招標文件中也提及一些優化措施，當中亦吸納了很多市場發展的需要和意見。

舉一個例子，我們在稍早前到城規會，特別因應需要進行了地界的擴闊。我們希望全力發展沙嶺，推動其成為區內一個先進算力及數據產業園。多謝主席。

主席：第二項質詢。

BUD專項基金

The BUD Fund

2. 陳祖恒議員：《2025年施政報告》宣布向“發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金”(下稱“BUD專項基金”)注資14.3億元，並擴大資助地域範圍。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於有業界人士反映，BUD專項基金下的簡易申請計劃(簡稱“申請易”)極受業界歡迎，政府會否考慮將申請易的項目資助上限由10萬元調高至30萬元；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 政府會否考慮將BUD專項基金的適用範圍進一步擴大至所有境外市場，以與明年整合至該基金的“中小企業市場推廣基金”的適用範圍看齊，從而更好地支援業界開拓內銷、傳統及新興市場；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑑於政府經營帳目有望於下一財政年度錄得盈餘，政府會否考慮將BUD專項基金的資助配對比率，調整為政府與企業以1對1比率分擔總核准開支，以協助業界升級轉型；如會，詳情為何；如否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，“發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金”(“BUD專項基金”)是政府支援中小企業的其中一項措施，目的是支持本地企業升級轉型及拓展多元化市場。由2012年成立至2025年9月，“BUD專項基金”共批出近12 000宗申請，涉及總資助額約75億元，惠及約7 800家企業。政府自2018年起多次優化“BUD專項基金”，包括注資共77億元、擴闊資助地域範圍、分階段提高每家企業的累計資助上限由50萬元至700萬元，以及推出“申請易”和“電商易”等。

就陳祖恒議員的質詢的3個部分，現答覆如下：

(一) “申請易”於2023年6月推出，旨在加快審批涉及特定措施而資助金額為10萬元或以下的申請，其申請表格、所須遞交的證明文件要求及審批安排均已簡化，而申請處理時間亦較“BUD專項基金”一般申請的服務承諾大幅減少一半至30個工作天內完成。

截至2025年9月底，“申請易”共批出760宗申請，平均資助額約為7.2萬元。我們相信維持現時每宗10萬元的資助上限已可滿足大部分企業的需要。此外，我們亦需確保公帑用得其所，故釐定“申請易”每宗申請款額的上限時，需小心平衡資助款額和潛在財政風險。我們認為目前的安排是合適的。

另外，為了讓企業更迅速地獲得資助，以應對多變的經濟環境，我們自2025年3月起已優化“申請易”的安排，讓每間企業由之前每6個月只可遞交一項申請，放寬至每3個月可遞交一項；同時亦增加了建立網上銷售平台為可獲資助的項目措施。

(二) “BUD專項基金”現時的資助地域範圍涵蓋40個已與香港簽署自由貿易協定(“自貿協定”)及/或促進和保護投資協定(“投資協定”)的經濟體，佔2024年香港對外商品貿易總值約80%。行政長官於2025年施政報告宣布進一步擴大“BUD專項基金”的資助地域範圍，覆蓋多8個包括“一帶一路”國家在內的經濟體，亦即把基金適用的地域範圍增加20%，以協助中小企業拓展更多元化的市場。同時，鑑於“中小企業市場推廣基金”將於2026年7月整合至“BUD專項基金”，我們會加強宣傳和協助企業透過“BUD專項基金”——“申請易”參與展覽會和出口推廣活動。

香港正與多個經濟體探討簽訂投資協定，其中與卡塔爾的投資協定談判已大致完成，雙方將在各自完成所需內部程序後簽署協定。隨着香港日後簽署更多自貿協定或投資協定，“BUD專項基金”資助適用的地域範圍將進一步擴大。

步擴闊。我們亦已自2025年3月起擴大“電商易”的資助地域範圍至東南亞國家聯盟10個國家。

(三) 多年來，“BUD專項基金”一直積極支援中小企業，其間亦推出了多輪優化措施。同時，企業對政府資助的需求近年大幅攀升，“BUD專項基金”2024年的申請宗數較2019年增加超過320%，而基金近九成的資助是於最近6年(2019年至2024年)批出。

為確保“BUD專項基金”的財政可持續性，政府於2025年3月推出措施，當中包括調整基金的資助比例至1(政府):3(企業)，希望企業能更慎重選擇適當及具成本效益的項目，並更願意投放資源。有關措施剛於2025年3月推出，我們需時檢視成效，故未有計劃調整基金的資助比例。

支援中小企業是政府其中一項重要政策，因此政府於今明兩個財政年度會向“BUD專項基金”注資共超過30億元，惟我們需確保資助計劃的財政可持續性，令更多企業能獲得支援及讓受惠面保持廣泛，故政府會以適時和聚焦的方式審慎運用公帑，以應對複雜多變的經濟環境。

除優化“申請易”和“電商易”外，我們亦已更針對性資助企業推行綠色轉型項目和列明成立新業務單位的有關專業服務費用為可獲資助項目，協助企業重整供應鏈，以應對貿易戰帶來的挑戰。

我們會繼續與業界密切溝通，不時檢視基金的運作情況，為中小企業作出合適支援，同時顧及基金負擔能力及其財政可持續性。多謝主席。

陳祖恒議員：多謝主席。在關稅戰之下，業界均十分積極主動開拓內銷和不同的境外市場，而電子商貿是十分重要的一環。目前，BUD“電商易”可獲資助的項目，包括建立網上銷售平台的開支、製作流動應用程式、聘用代言人或網紅等費用。有業界反映，資助範圍未涵蓋聘請電商營運專員或銷售人員的相關費用，我想問當局會否考慮從這方面繼續優化“電商易”，幫助業界更有力地開拓電商機遇？

商務及經濟發展局局長：主席，多謝議員的補充質詢。政府在2024年7月推出“電商易”，讓企業可較靈活地運用累計資助上限，在內地推行電商項目。自2025年3月14日起，“電商易”的地域資助範圍已擴展至東盟10個國家。“電商易”支援企業進行電商相關項目，是旨在發展內地和東盟市場，可獲資助項目包括於第三方網上銷售平台設立網站，其中包括註冊費、店面設計和製作費、網店代營運服務費、投放廣告，以及製作或優化流動應用程式或網站，例如在企業網站加入電子支付功能等。

我列舉一些例子，網上銷售平台在第三方平台建立網站的開支(例如帳戶註冊費)、網店的代營運服務費(例如線上客服、網店推廣策劃)，亦包括支付予第三方平台的官方服務費，以及支付其他營辦商的服務費。廣告開支亦包括在第三方銷售平台和社交媒體，例如網店相關平台的廣告、關鍵字廣告、引流推廣等服務，亦包括搜尋引擎優化，也可聘用代言人或網紅，包括聘請費用和其他附帶開支。

在上述支援下，我們相信現有階段所包含的項目，可以應付“電商易”的發展。當然，我們會繼續留意，並與業界磋商在電商發展中，還可在哪些地方加強服務和支援。自2024年7月推出至2025年9月底，我們已接獲約660宗“電商易”申請，批核情況亦理想。我們會繼續審視“電商易”的推行，並作出優化。多謝主席。

林順潮議員：多謝主席。據了解，坊間有中介公司身兼服務供應商，以“一條龍”方式協助企業申請“BUD專項基金”撥款，部分更以包括“報大數”等方式瓜分撥款。不少傳媒曾派員到中介公司“放蛇”，揭露有關的違法行為。想問局長會否深入調查有否此等情況，並如何防止此等情況？

商務及經濟發展局局長：多謝主席，多謝議員的補充質詢。我們有密切監視“BUD專項基金”有否被濫用的情況。為了確保公帑用得其所，“BUD專項基金”有十分嚴謹的審核程序，以防濫用資助或詐騙的情況。雖然坊間有許多關於中介人的說法，但實際情況未必如外界所說，因為我們的審查機制非常嚴謹。基金秘書處會首先評審企業提交的申請，確認企業符合申請資格，亦會按實際情況和需要向企業跟進和核實申請內容。其後，秘書處會將已審核的申請交由政

府的跨部門小組審閱，再交由計劃管理委員會考慮和審批。如發現企業提交的申請有不準確的聲明或陳述，有關申請會被拒絕。在項目完成後，秘書處會審視由企業提交的項目報告及其他文件，按需要審核帳目。所有項目報告最終必須提交計劃管理委員會考慮和批核，才會發放最終撥款。秘書處亦會按照實際情況，抽樣進行實地審查，以防濫用資源。如企業未能執行項目或違反資助協議所載條款，秘書處在獲得計劃管理委員會同意後，可停止向申請者發放資助款項或部分款項，或有權要求申請者歸還全部或部分已發放的資助款項。另外，如果懷疑申請或獲批項目涉及違法和詐騙行為，有關個案將會轉介執法部門處理。

另外，我們已在“BUD專項基金”的申請指引中清楚訂明，在申請過程中，項目推行的監察期間任何階段，基金秘書處香港生產力促進局可要求與項目統籌人或副統籌人會面、進行面談或探訪。如果生產力促進局無法聯繫項目統籌人或副統籌人，或項目統籌人或副統籌人在沒有合法理由的解釋下，未能或拒絕出席會面，或未能就有關申請查詢提供圓滿解答，申請會被拒絕。我們亦會不時檢視基金的運作情況，不排除在有需要時實施其他適當措施，防止基金被濫用。多謝主席。

黃俊碩議員：多謝主席，亦感謝政府的“BUD專項基金”在過往經濟困難時，幫助了不少中小企業擴大市場。我的補充質詢是，有關當局會否考慮向外公開一些成效報告，讓公眾知道基金如何幫助受資助企業——無論是市場份額或營業額——令基金申請人、未來的申請人或現有企業可更有針對性地檢視哪些市場可以得到基金的幫助，有哪些市場符合它們未來的動向？多謝主席。

商務及經濟發展局局長：多謝主席，多謝議員的補充質詢，亦感謝議員認可“BUD專項基金”對企業的資助。數字方面，自從基金推出以來，自2012年至2025年9月，“BUD專項基金”共批出12 000宗申請，涉及總資助額75億元，惠及約7 800家企業。至於資助詳情或細化資料，我們會上載網絡供大家參考，我們或可在會後補充資訊，供議員參考。多謝主席。

林健鋒議員：主席，首先感謝政府設立“BUD專項基金”，其實基金確實能幫助很多中小企業。財政司司長和局長經常乘坐飛機到外，為香港工商界開拓新市場。局長剛才答覆時，亦有指出哪些地區與香港簽署了自貿協定或投資協定。我認為，這類接觸會一直增加。如果每次也要修改，是否可以一次過把範圍擴大？因為審批權始終在政府手上。如果把範圍擴大，中小企業便可更容易利用這些資金開拓市場。多謝主席。

商務及經濟發展局局長：主席，多謝林議員的補充質詢。政府多年來一直擴大“BUD專項基金”資助適用的地域範圍，由只覆蓋內地市場到目前40個已與香港簽署自貿協定及投資協定的經濟體，佔本港2024年整體貨物貿易約八成。基金資助適用的地域範圍，將根據2025年施政報告所宣布，多覆蓋8個經濟體。

我們為何陸續增加覆蓋的經濟體？最主要是視乎經濟體和香港貿易合作的情況，以及是否可以幫助香港整體的經濟發展，並幫助中小企業到外地發展業務。如果全面開放，可能會引來一些不必要或沒甚效益的申請，令整個流程複雜化，對於公帑運用或幫助企業到外地發展未必有整體效益。所以，涵蓋與我們簽訂自貿協定和投資協定的經濟體，是有實質作用，因為數據顯示，這已包含80%的貿易總額。暫時在現階段而言，我們覺得足夠，但不排除在有實際需要或在全球經濟環境改變時，我們會再次審視“BUD專項基金”的涵蓋範圍是否可以擴大，增加其他地方。多謝主席。

嚴剛議員：多謝主席。在美國關稅戰升級、地緣政治變化急速的背景下，今年的施政報告提出向“BUD專項基金”注資，並延長“還息不還本”計劃，相信可有效紓緩企業資金的周轉壓力，繼續積極開拓周邊的新興市場。針對關稅衝突和現時越見不明朗的情況，中小企業更容易受外圍因素影響，請問政府能否進一步放寬“BUD專項基金”——“申請易”的申請頻率，由現時的3個月放寬至2個月或1個月？謝謝。

商務及經濟發展局局長：多謝主席，多謝議員的補充質詢。其實在關稅戰之下，中小企業是受到影響，所以在“BUD專項基金”中的“申

請易”已進行了優化措施，可以在30天申請期作出批核。申請時始終有些手續，我們要肯定申請的正確性和適當性，在流程上需要時間，以保障公帑運用。所以在我們的研究中，30天是一個適當的時期。當然，議員的提議，我們會回去再考慮，看看有否再修改的空間，以加速審批。但暫時來說，我們覺得30天是適合的時期。多謝主席。

尚海龍議員：多謝主席。可以肯定政府推出“BUD專項基金”是幫助了不少中小企業，從數字來看，過去有7 800多間中小企業受惠於這項計劃。我亦關注到商經局和貿發局都有舉辦“好物節”，大家都知道，那是關於電商的集中推廣。我亦有查閱數字，有二百數十家香港商戶已開始參與“好物節”，以推廣自己的商品。如果“BUD專項基金”中最主要的一塊是“電商易”，如何與我們主導的“好物節”互動起來？政府有否這方面的規劃？多謝。

商務及經濟發展局局長：主席，“好物節”其實是一項活動，是香港貿易發展局推動電商在內地發展，已舉辦兩屆，每次也有200多家企業參與，非常有效益。另外，我們明年除了在內地舉辦“好物節”外，亦會在東盟國家舉辦“好物節”。

對於企業來說，如要參與電商業務，可以申請並利用“電商易”資助，幫助它們在電商平台推出廣告、推廣電商產品或聘請網紅等各方面。其實這個“電商易”申請基金，是可幫助它們推行電商項目。這是兩個不同安排，一是項目的安排，在內地和東南亞進行推廣；另一是資金在項目上的資助，是相輔相成的。得到“電商易”資助的企業亦可參與電商推廣項目，在內地或東南亞也好，甚或自己參與電商推廣都好。這可幫助中小企業進行企業轉型，由現在的不同情況轉用電商服務，把業務擴展至不同的領域。多謝主席。

主席：第三項質詢。

政府部門推出的流動應用程式

Mobile applications launched by government departments

3. 李鎮強議員：有意見認為，政府推出的流動應用程式功能分散，市民往往需要下載多個應用程式，以獲取不同的政府資訊和服務，變相浪費時間及公帑。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年下載量最少的10個政府流動應用程式及其下載次數為何；該等應用程式的下載量是否達到推出時所訂立的目標；
- (二) 過去5年，每年提供最多流動應用程式供市民下載的10個政府部門為何，並列出該等部門應用程式的主要功能及每年的維護成本；及
- (三) 鑑於政府表示，目標在今年年底前將所有政府流動應用程式所提供的服務，遷移至“智方便”的小程序平台上，以達至“一網通辦”，並在未來兩年內將政府的應用程式數量減半，有關工作的具體詳情及進展為何，包括會否將運輸署最新推出的“電子駕駛執照”流動應用程式整合至“智方便”內，以減省維護成本？

創新科技及工業局局長：主席，就李鎮強議員質詢的3個部分，經諮詢相關政策局及部門(局/部門)後，我現綜合答覆如下：

流動應用程式是政府推行電子政務的其中一種途徑，而“便民利民”一直是我們的指導原則。各局/部門會按其業務需要開發不同流動應用程式，供市民下載和使用。現時，34個局/部門正在營運75個流動應用程式，涉及不同的政策範疇。就問題(一)及(二)有關政府流動應用程式下載量最少及提供最多流動應用程式的部門等資料，現分別載於附件一及附件二。

數字政策辦公室(“數字辦”)已就開發及推行政府流動應用程式發布《流動應用程式實務指南》，當中要求各局/部門在開發前須確立流動應用程式的目的和用途，並在推出後定期檢討，以具成本效益的方式更新、優化或整合現有的流動應用程式。在衡量成效時，除了下載量之外，各局/部門亦會綜合考慮流動應用程式的目標用

戶群組(例如是否專為有特殊需要人士而設)、用戶意見、需求變化等因素。過去5年，局/部門已將約40個流動應用程式下架或整合至其他平台。

與此同時，為了加強統籌有關局/部門推出數字政府服務的工作，數字辦於今年年初發出通告，要求各局/部門須以“智方便”作為其新的流動應用程式或網上服務的優先服務提供平台，除非理據充分並獲得局/部門首長及數字辦的批准，局/部門不可開發全新和獨立於“智方便”平台的流動應用程式。

事實上，數字政府的其中一個政策目標，就是透過“智方便”中央平台讓市民大眾一站式獲取政府資訊和服務，以及辦理電子政務時可“一網通辦”。數字辦於今年在“智方便”推出“小程序平台”界面，是達至數字政府一體化的重要一步，市民屆時無須下載不同局/部門推出的流動應用程式，便可透過“智方便”小程序直接登入並使用局/部門的電子服務。如局/部門因應其政策、用戶體驗及運作考慮需要繼續保留或推行個別流動應用程式(尤其是一些具備眾多或複雜功能的程式)，局/部門亦可利用“智方便”把部分用戶常用流動應用程式功能轉移至“小程序平台”，大大提升市民使用電子政府服務的便捷度。

“智方便”的“小程序平台”將於今年12月推出。我們預計目前政府流動應用程式中約20多個可於兩年內逐步轉移至“小程序平台”運行，另外有約20個程式會陸續下架，從而大大減少政府流動應用程式的數量。至於餘下約30個應用程式(包括運輸署的“電子駕駛執照”)，數字辦會與相關局/部門持續檢視推行情況，以確保政府流動應用程式達致其“便民利民”的初心。

附件一

過去5年下載次數最少的10個政府流動應用程式 (截至2025年7月31日)

局/部門	流動應用程式名稱	下載次數 ^註
懲教署	Captain Gor同學會 ⁺	1 200
稅務局	稅務局eTAX ⁺	1 620

局/部門	流動應用程式名稱	下載次數 ^註
水務署	水知園	2 210
環境保護署	香港泳灘水質預報*	2 900
地政總署	香港有聲地圖 [#]	10 100
香港電台	RTHK聽・電視 [#]	10 300
漁農自然護理署	香港珊瑚礁普查	14 300
政制及內地事務局	“悅”讀基本法*	15 000
屋宇署	窗安無事	17 200
民政事務總署	香港持牌旅館	20 500

註：過去5年累計下載次數約數

+ 剛於2025年推出

* 已下架

專為特定組別或有特殊需要人士而設

附件二

過去5年提供最多流動應用程式供市民下載的10個局/部門^註
(截至2025年9月30日)

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
香港警務處 (7個)	香港警隊流動 應用程式	用戶可透過智能電話 使用此應用程式，隨 時隨地獲取警隊最新 資訊。	調配內部資源 維護，不涉及 額外開支。
	少年警訊流動 應用程式	提供一個集少年警訊 (JPC)會員登記、活動 報名、網上學習套件 及獎賞計劃等功能於 一身的數碼平台，藉 以加強與會員之間的 互動。	相關開支未能 與項目整體開 支分項計算。
	防騙視伏App	協助市民辨識詐騙及 網絡陷阱和提升他們 的防罪意識。	相關開支未能 與項目整體開 支分項計算。

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
	HKSOS	HKSOS 是一個可以拯救生命的戶外安全應用程式，及加快救援行動，直接聯絡 999 報案中心，成為您緊急情況下的生命線。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	警察牌照易	香港警務處警察牌照課推出“警察牌照易”流動應用程式，以簽發八種電子牌照及許可證，包括槍械牌照、按摩院牌照、在公眾街道或道路奏玩樂器許可證、當押商牌照、臨時酒牌、舞龍/舞獅/舞麒麟許可證、保安人員許可證及社團註冊。牌照/許可證持有人可透過“警察牌照易”隨時查閱獲批核的牌照或許可證，及向執法人員展示有關牌照/許可證。該應用程式亦設有提示功能，會適時提醒用戶續領牌照或許可證。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	香港警察招募 App	“香港警察招募 App”提供一站式與招募有關的服務包括：工作申請、追蹤遴選進度及結果、報名警察招募活動及計劃等。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
	電子交通告票 平台	為配合警務處實施交 通告票電子化，警務 處同步推出“電子交 通告票平台”專屬網 站及流動應用程式， 讓市民隨時隨地於平 台查閱告票詳情及加 入新的電子支付方式 清繳罰款，為車主及 司機提供一站式服 務。	相關開支未能 與項目整體開 支分項計算。
數字政策 辦公室 (5個)	1823	讓市民可向1823提交 個案、接收部門回覆 及跟進個案，亦可透 過智能助理及1823常 見問答搜尋器即時獲 取資訊。	相關開支未能 與項目整體開 支分項計算。
	消閒一站通	讓用戶透過智能流動 裝置方便地搜尋各項 政府部門舉辦或於政 府場地設施舉行的活 動。	調配內部資源 維護，不涉及 額外開支。
	香港政府通知 你	讓市民以智能手機接 收政府跨部門的資訊 和提示。	調配內部資源 維護，不涉及 額外開支。
	智方便	提供一站式個人化數 碼服務，讓市民以單 一數碼身份登入使用 各項網上服務。	相關開支未能 與項目整體開 支分項計算。
	Wi-Fi.HK	方便市民及訪客搜尋 香港通用Wi-Fi品牌 “Wi-Fi.HK”提供的完 全免費或設有免費使 用時段的熱點位置。	\$165,000

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
環境保護署 (5個)	EV充電易	提供的可用充電服務實時資訊。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	綠綠賞手機應用程式	主要功能是協助市民以智能手機參與《綠綠賞(電子)積分計劃》。綠綠賞會員於“回收環保站”、“回收便利點”及“回收流動點”提交回收物進行乾淨回收，可獲取積分以換取禮品。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	好好斗	好好斗流動應用程式協助市民和裝修工人妥善處理小量建築廢物，提供建築廢物收集預約服務、廢物回收車的實時位置與廢物收集人員溝通工具等。	\$120,000
	香港空氣質素健康指數	提供環境保護署的15個一般和3個路邊空氣質素監測站所錄得的實時空氣質素健康指數(AQHI)。	\$72,000
	築好運	“築好運”是環保署開發的內部程式/應用程式，用於處理電子載運入帳票。用戶在手機上收到電子票，到達廢物處理設施的磅橋後，用戶可以打開手機的藍牙功能或使用安裝在磅橋上的	相關開支未能與項目整體開支分項計算。

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
		二維碼掃描器來使用電子票。	
香港電台 (5個)	RTHK聽・電視	香港電台製作一系列口述電視節目，配合特定的流動應用程式，透過簡潔、生動的口語演繹，將影像信息轉換成言詞，使視障者享受以耳觀劇、影像傳心的樂趣，感受不一樣的全新視聽觀感，藉以照顧社會不同群體的需要，促進社會共融。	\$256,750
	RTHK電台	提供港台電台直播、相關精華短片、節目重溫，交通資訊、天氣消息，更可利用“最愛”、“稍後播放”等個人化設定，製作不同的播放清單，並將熱門節目和短片，透過社交媒體跟朋友分享。	\$155,000
	RTHK新聞	提供文字、圖片和影音兼備的中、英文即時新聞及新聞節目，以及天氣和交通消息，並可收聽香港電台第一台或第三台的直播。透過“推播通知”功能，用戶更可即時得知世界及本地新聞大事。	\$68,000

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
	RTHK隨身版	功能包括收聽香港電台(港台)直播、查看即時新聞、圖片新聞、視像新聞以及天氣預報；另外，程式亦提供了接近100個港台Podcast精選節目，用戶可收聽或收看各節目中最新10集內容。	\$113,000
	RTHK電視	提供港台電視31及32網上直播、點播及下載功能，讓用戶隨時收看節目，更可用“訂閱”功能自訂播放清單，方便觀賞喜愛節目。	\$121,000
康樂及文化事務署 (4個)	我的圖書館	<p>“我的圖書館”為市民提供安全快捷的途徑使用香港公共圖書館的服務。市民透過應用程式可：</p> <ul style="list-style-type: none"> — 登入個人圖書館帳戶 — 搜尋、預約和續借圖書館資料 — 在我的清單內存取圖書館資料 — 查閱公共圖書館的地址及開放時間 <p>應用程式更利用推送服務技術，提供個人化提示服務，收取預約待取及到期日提示通知等。</p>	\$290,000

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
	My SmartPLAY	“My SmartPLAY” 提供便捷的途徑預訂康文署的康體服務。用家可透過應用程式建立SmartPLAY帳戶，更新用戶檔案資料，預訂康體設施及報名參加康體活動。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	星夜行	配備中西星圖模擬星空，預載雙語錄音資料，介紹星座和天體的故事，並提供太空館活動的最新資料和各類天象資訊。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。
	URBTIX	全 新 開 發 的 “URBTIX” 流 動 購 票 應 用 程 式 於 2022 年 12 月 1 日 推 出，方 便 購 票 人 士 在 智 能 手 機 上 購 票。此 應 用 程 式 更 會 為 已 登 記 成 為 會 員 的 購 票 人 士 提 供 一 系 列 的 個 人 化 服 務，包 括 將 喜 愛 的 節 目 納 入 書 簾 方 便 日 後 快 速 查 看、接 收 電 郵 提 示 出 席 所 購 節 目、在 智 能 手 機 上 儲 存 電 子 票 以 及 進 行 轉 贈、可 使 用 指 紋 / 人 臉 識 別 技 術 登 入 個 人 帳 戶 等，享 受 更 貼 心 便 捷 的 購 票 體 驗。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
運輸署 (4個)	入錶易	提供咪錶的實時資訊協助駕駛者尋找空置泊車位。駕駛者亦可透過此流動應用程式利用多款電子付款方法遙距繳付泊車費。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	香港出行易	“香港出行易”是一個一站式交通運輸流動應用程式，透過優化了的用戶界面，讓市民可方便快捷地搜尋不同出行方式的路線、行程時間及交通費用，並獲取即時交通消息，從而選擇最合適的出行安排。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	易通行	運輸署推出“易通行”手機應用程式，為公眾提供一站式平台服務，讓駕駛人士輕鬆地以多種付款方式遙距繳付政府收費隧道和青沙管制區的隧道費。從而帶來便利、暢順的道路體驗。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。
	電子駕駛執照	運輸署推出“電子駕駛執照”流動應用程式，為駕駛執照持有人提供實體駕駛執照以外的另一個選擇，以符合攜帶或出示駕駛執照以供執法人員檢查或查閱的相關法定要求。	相關開支未能與項目整體開支分項計算。

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
水務署 (4個)	水知園	“水知園”是水務署的教育活動中心，以各種互動遊戲和展品帶出有關香港水資源以及節水、惜水的教育信息。這流動應用程式配合“水知園”的成立，提供預約及導賞功能，方便參觀者參與中心內的各項活動。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。
	水務署自動讀錶系統	“水務署自動讀錶系統”為智能水錶客戶提供適時的用水資訊，用水基準指標參考和慳水錦囊。用戶需以註冊水務署自動讀錶服務的使用者名稱及密碼登入才能使用相關功能。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。
	水務署一般認可產品目錄	用戶可利用“水務署一般認可產品目錄”以種類、牌子或型號搜尋已獲水務署發出《一般認可》的水喉產品。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。
	水務易	“水務易”讓市民可隨時隨地掌握多項水務資訊，包括即時推送暫停及恢復供水通知。市民亦可透過“水務易”直接管理帳戶和辦理不同水務服務和申請，包括承接及取消供水帳戶、透過	\$110,000

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
		“轉數快”選擇指定銀行流動應用程式點對點繳交帳單、申請電子帳單、查閱過往帳單摘要和繳費紀錄等，省卻郵寄或親身辦理手續的需要，享受更輕鬆自主和具彈性的優質用戶體驗，逐步實現水務服務“一網通辦”。	
衛生署 (3個)	@DH 流動應用程式	@DH 流動應用程式是香港衛生署專屬的電子入門，為醫護專業、院舍及學校、醫療機構及業界、和市民提供便捷途徑以取得部門的資訊、電子服務和網上資源，例如預約服務、查牌易、電子申請表格、有關公共衛生的建議、刊物、各類型的短片、資訊圖表和衛生署將會推出的活動日程等。@DH更備有推播通知功能，可實時收到有關公共衛生的信息，及你有興趣的最新活動資訊。	\$93,200
	IMPACT	《IMPACT》是一份抗菌素指引，讓醫護人員為病人處方抗菌藥物時作為參考，有助對抗細菌耐藥性的問題。該應用程式可	\$137,100

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
		在線上和離線模式下使用，讓使用者不受網路限制，隨時瀏覽資訊。	
	戒煙達人	衛生署控煙酒辦公室推出“戒煙達人”應用程式，幫助吸煙者戒煙。吸煙者可於此應用程式評估他們對尼古丁的依賴程度、訂下戒煙計劃及記下他們的戒煙進度。此外，他們亦可以瀏覽應用程式內提供的戒煙資訊及貼士，以協助遠離煙草。	\$97,000
教育局 (3個)	教育多媒體	提供一個方便快捷的平台，讓學生、教師及家長隨時隨地瀏覽在教育局教育多媒體網站超過1 200個配合本地課程的教育多媒體資源。	\$289,000
	幼稚園及幼稚園暨幼兒中心概覽	為家長提供全港幼稚園的相關資料，提升學校的透明度，讓家長為子女選校時能掌握更多相關資訊。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。
	歷史科考察易	本流動應用程式提供長洲太平清醮實地考察的電子學習資源，當中包括考察前準備、考察路線，以及延伸學習的部分。同時，考察活動採用了擴增實景功能及虛擬	\$50,000

局/部門 (程式數目)	流動應用程式 名稱	開發目的/主要功能	每年維護開支
		實景功能等電子學習功能，創新地將電子學習隔入實地考察，使歷史科的學習能夠在課堂內外進行，既提高學生的學習興趣，亦促進他們自主學習，發展歷史技能，以及培養正確價值觀與態度。	
勞工處 (3個)	互動就業服務 iES	方便求職人士隨時隨地透過流動裝置從勞工處的職位空缺資料庫搜尋合適的職位空缺。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。
	職安健2.0	以優化的流動應用程式之用戶界面，為持份者及公眾人士提供最新的職業安全及健康資訊。	\$125,000
	青年就業起點	向青年發放“青年就業起點”的最新就業支援資訊。	調配內部資源維護，不涉及額外開支。

註：過去5年累計提供最多流動應用程式供市民下載的10個政府部門

李鎮強議員：多謝主席。我看到在市面上，“智方便”越來越受市民大眾歡迎，我更歡迎政府推出“小程序平台”，讓更多政府流動程式可以轉移到“小程序平台”上運行，做到“一網通辦”。其實，關於盡快推出AI助手方便市民使用的工作，我相信政府會一直努力推進。不過，我亦收到不少市民反映，當他們更換新電話後，因為認證問題難以用新電話登入“智方便”，希望局方能夠跟進。

我的補充質詢是，政府推出這些流動應用程式後，會否設立實際的KPI以檢討相關流動程式的成效？會否先推出網頁版或試用版以測試水溫？當發現使用人數未如理想時，局方又會如何處理？謝謝主席。

創新科技及工業局局長：多謝主席，多謝議員的補充質詢。正如我剛才所說，政府各局/部門在推出新的流動應用程式時，除了要得到部門首長的同意之外，亦要諮詢數字辦的意見。現時數字辦的整體方向是盡可能利用“智方便”平台，為市民提供盡可能多的服務小程序，這是一個大原則。正如我所說，部分流動應用程式下載量較低是有原因的，有的是因為其服務對象的人數較少。但總體來說，數字辦設有一個指標，就是對於下載量少於1萬次的流動應用程式，我們會檢視是否需要下架或併入其他平台。這是我們整體對未來流動應用程式的基本要求。實際上，我們今後大多數的流動應用程式會與“智方便”整體結合，真正實現“智方便”“一網通辦”的功能。

就“智方便”來說，我們所訂需於2024年達到的用量指標是約1 750萬次，少於2 000萬次；到2024年，“智方便”的使用數量已超過4 400萬次。截至今年10月初，“智方便”已有超過380萬登記用戶，我們的目標是年底要達到400萬，而且要實現“一網通辦”。目前有超過1 300項政府及公私營機構網上服務和電子表格可以通過“智方便”平台使用，我相信未來隨着越來越多的AI工具及AI助手逐漸與“智方便”的功能結合，我們很多流動應用程式會為市民提供更多便利服務。多謝議員。

林順潮議員：多謝主席。我曾經收到社福團體及病人的反映，指病人申請撒瑪利亞基金的手續繁複，並需要親自到相關部門提交表格及證明文件，這對於行動不便的病人而言是一個挑戰。我想問局長，撒瑪利亞基金的申請有沒有機會可以納入“智方便”，以方便病人申請？

創新科技及工業局局長：數字辦一直致力透過不同渠道促進數碼無障礙，推動政府及公私營機構在其網站及流動應用程式採用無障礙設計，特別是便利長者及殘疾人士瀏覽網上資訊及使用網上服務，

當中也包括要求各政策局及部門的流動應用程式須加入無障礙功能。

林議員提到的基金涉及醫衛局，醫衛局現時也有自行開發的網上服務平台，例如“醫健通”及“HA Go”等。我們現時要求各部門開發的平台盡可能與“智方便”平台進行有機結合和整合，關於個別基金如何做到進一步的“便民利民”，我相信未來數字辦會與相關政策局對個別情況作進一步探討。謝謝議員。

林振昇議員：多謝主席。這次局方的答覆是積極的，未來部分App會整合至“小程序平台”，部門日後開發App時，數字辦亦會作出清晰把關。不過，單一部門有時會推出很多App，例如香港電台就有5個App，開發總成本要百多萬元，每年維護費用也要70萬元。就香港電台這幾個App，只有一個較為特別，主要是讓視障朋友使用，其他App只是用來觀看不同節目。針對這些例子，部門是否可以將相關流動應用程式加以整合，一App在手便可以使用所有服務，同時亦可節省部分維護成本？多謝主席。

創新科技及工業局局長：謝謝議員的補充質詢。正如我剛才所說，我們在考慮部門的應用程式時，一定要考慮其服務對象。比如剛才議員提到香港電台的一些服務平台，其服務對象是視障人士，屬一個人數不多的群體。有時我們一定要平衡服務對象與整體運營維護的情況，但大原則一定是盡量減少單獨的流動應用程式，或盡可能將相關流動應用程式併到“智方便”中央平台。當然，個別平台根據實際情況需要保留，我們會充分尊重各局/部門的意見。我們現時有75個各部門保留的流動應用程式，未來我們計劃把20個下架，另外20個要併到“智方便”平台。至於餘下的30多個流動應用程式，我們會繼續跟各局/部門探討，以進一步改進相關服務。謝謝。

陳祖恒議員：多謝主席。首先，很感謝數字政策辦公室開發“智方便”。剛才主體答覆中亦有提及，各局/部門一直主動開發流動程式和小程序。不過，施政報告亦提到，我們要透過“AI效能提升組”研究重組工作流程(*process re-engineering*)，與時並進。我認為，大家可否從另一個角度思考服務？目前我們是以部門或政策局為單位

開發程式，但如果我們提供電子政務時以社會群體為單位，例如老人、學生、病人、勞工或企業，是否可以從跨局的角度思考如何開發適當的程式，例如讓長者可以透過一個程式領取養老金，同時又可以查閱其病歷等不同紀錄？數字政策辦公室等會否循上述跨局整合的方向作出改變？

創新科技及工業局局長：謝謝陳議員提出補充質詢。我認為未來特區政府關於利用人工智能技術提高工作效能的工作，即“AI效能提升組”開展的工作，與數字辦現時推行、盡可能使用“智方便”推出應用小程序，大方向是吻合的。當然，我們也會考慮未來很多部門會在工作流程方面推動一些非常具針對性的流動應用程式，目的仍是讓市民能夠很容易地使用相關服務。我認為無論如何，如果通過“智方便”，由一個大家公用的平台實現“一網通辦”，有利於我們“便民利民”的大方向。我認為陳議員提出的補充質詢非常有建設性，未來我們希望跟立法會議員繼續保持緊密溝通。謝謝。

簡慧敏議員：多謝主席。我在2022年的議員議案提及電子政務的優化，我感謝創科局及後來成立的數字辦，對“智方便”進行了不少優化，包括盡量將服務集中於一個App，實現“一網通辦”。

不過，我留意到在“智方便”的“精選服務”中約有20多項服務，有意見向我反映，當用戶使用當中涉及支付功能的服務時，須跳到另一個App或支付工具，這正是現時未能透過“智方便”一鍵完成或一次登入完成服務的障礙。我一方面想反映意見，另一方面也想知道局方是否了解“智方便”在支付上出現障礙的原因，以及有何計劃處理這個問題？多謝主席。

創新科技及工業局局長：謝謝簡議員的問題。我認為，“智方便”作為市民的綜合性服務平台，應盡可能實現“一網通辦”。支付問題牽涉到更複雜或更高層次的功能，安全是首要考慮。在目前情況下，數字辦可能仍需借助其他服務模式，所以便出現議員剛才提到，可能要從“智方便”轉換到其他平台的情況。我們已收到議員的反饋，我相信“智方便”未來在這方面會有進一步的改進空間。

實際上，未來一段時間，“智方便”會推出很多改進的技術，譬如加入AI助手、AI導航、政務服務，而我們即將推出的“港話通”亦會通過“智方便”平台讓市民容易地下載。未來一段時間，我們會推出多種服務，包括將於今年12月推出的流動應用“小程序平台”。我相信越來越多相關的新服務會逐漸推出。

朱國強議員：多謝主席。幾乎每個政府部門都會開發App，但很多時候一些不受歡迎的App仍然留在架上，而個別很受歡迎的App卻不知為何無聲下架。例如康文署在2017年推出了一個博物館流動資訊及導覽平台——“智博行”，載有不同博物館和史蹟徑的展品非常深入的圖文介紹，並設有很多媒體互動功能，深受師生歡迎。財委會今年的文件亦顯示，該流動應用程式年初有近72 000次下載，下載量比其他同類性質的App多出許多倍。然而，“智博行”不知為何由6月起分階段停止更新，最終下架。我想問局長，“智博行”為何會無疾而終？當局決定把程式下架前，有沒有對使用者的影響作出評估？謝謝。

創新科技及工業局局長：我現在手上有過去幾年提供最多流動應用程式供下載的局/部門資料，以康文署一欄為例，下載服務量最多的包括“我的圖書館”、“My SmartPLAY”、“星夜行”，還有“URBTIX”。這是根據我們統計過去幾年針對個別機構服務量最多的流動應用程式。我手上也有過去幾年各機構下載次數最少的流動應用程式。當然，多與少視乎我們的服務對象。就過去幾年已經下架的流動應用程式而言，首先要由部門根據自身需要提出下架，如果認為程式推出一段時間後已達到目的，不是最積極需要的，部門可知會數字辦，大家協作，把相關程式下架。同時，各部門亦會根據自身工作需要提出一些新的流動應用程式。這是一個互相的、動態的、共同合作的過程，我相信這種進程在未來還會繼續。謝謝各位。

黃俊碩議員：多謝主席。政府過往推出不同的Apps，我相信原意是好的，亦可讓市民更容易接觸他們所需的資訊或接受推送。不過，過去十年八年，確實有不同政府部門推出了各種不同的Apps，甚至有一個部門推出許多Apps。我給局長舉一個例子，例如昨天香港對孟加拉的賽事，由港台直播，我嘗試透過平時收看的新聞台收看賽

事，卻發現沒有，原來要download港台另一個電視台App才能夠觀看，我認為這對用家來說確實很不方便。

局方在主體答覆中提到，“小程序平台”推出後，仍然有超過30個不同的Apps尚未轉移過去。我想問局方，有沒有計劃或誘因讓不同政府部門將現有的Apps整合到“智方便”平台，讓香港市民可以使用一個更方便的平台？多謝主席。

創新科技及工業局局長：謝謝議員的補充質詢。之前我們有超過100個流動應用程式，過去這段時間我們已經把40多個下架或整合到其他平台，現在還剩75個，當中有40個要麼下架，要麼併到“智方便”平台，正如議員所說，現在還剩30個。就這30個流動應用程式，各局/部門有其獨立保留的原因，譬如有的非常專業，針對一個獨特群組，又或附設非常複雜的功能。即使如此，數字辦也會跟相關部門商討，希望即使這些流動應用程式獨立保留，也能把一些市民大眾經常使用的功能移到“智方便”平台，以便市民大眾“一網通辦”地使用。

總而言之，我相信數字辦在過程中會持續跟相關部門探討。以“電子駕駛執照”平台為例，早於2021年便提出設立，最近獲立法會通過才落實，但在當年設計時，“智方便”並沒有把該程式引入平台。現時數字辦正與運輸署探討，把這些有獨特性的App併入“智方便”平台。

主席：第四項質詢。

清除危害道路安全的障礙物

Clearing obstructions which pose hazards to road safety

4. 李世榮議員：主席，上月先後發生巴士司機在駕駛期間被路面輾起的鐵通插傷，以及巴士擋風玻璃遭路面彈起碎石擊中的事故，引起公眾高度關注路面障礙物對道路使用者造成的風險。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否採取措施加強清除公路上的障礙物，例如增加巡查次數、在路面增設閉路電視及完善清理流程等，以切實保障所有道路使用者的安全；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 政府會否檢討現行法例，就在行車道路丟棄或遺下可能危害道路安全物件的行為，提高罰款及其他罰則以加強阻嚇力；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 會否檢討現時市民通報路面障礙物的機制，以及設立更便捷的路面安全隱患通報渠道，例如專屬熱線及線上平臺等，並加強道路安全宣傳教育，鼓勵市民主動通報，以及在安全情況下清除路面隱患，共同防範相關意外重演；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及物流局局長：主席，政府非常關注道路安全，包括車輛在行車時須適當盛載或固定負載物的要求。就李世榮議員的質詢，經諮詢香港警務處(“警務處”)、路政署及運輸署後，我現答覆如下：

- (一) 路政署委聘承辦商每日主動巡查及清掃轄下的快速道路，採用專設的道路清掃車，若發現障礙物包括建築物料等散落路面，承辦商會即時調派人手和設備加快清理。署方除定期審視承辦商的工作紀錄外，亦會實地抽查清掃效果。當接獲公眾投訴或報告後，路政署亦會迅速安排承辦商作即時清理，以減低路面障礙物對道路使用者造成的風險。

路政署為清理快速道路上的障礙物訂立服務承諾，以接獲轉介後1.5小時內到達現場為目標，並即時安排清理工作。過去3年，全部個案均達標。

此外，路政署在道路維護中亦積極應用創新科技，例如利用配備激光掃描設備及全球衛星定位技術的檢測車迅速識別路面坑洞及其他潛在缺陷，以全面掌握路面狀況及準確制訂維修次序，提升安全及維修效率。

(二) 根據《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)，司機須確保負載物適當地固定或盛載在車輛上，不可對任何人士造成危險。警務處負責就此執法，初犯者最高可處罰款5,000元及監禁3個月。如多次被定罪，則最高可處罰款1萬元及監禁6個月。此外，運輸署亦根據政府隧道及管制區的規例於相關範圍內就未有穩妥固定負載物的車輛執法，違者最高可處罰款5,000元及監禁6個月。

最近3年，各部門持續加強執法，而檢控數字有所下降，顯示執法和罰則有效。我們會繼續密切留意情況，適時檢視法例。此外，警務處亦持續監察嚴重及致命交通意外的數據，展開全港性專題執法行動，包括特別留意貨車的違規情況，例如剛於今年9月進行“打擊貨車違例行為”行動，以提升整體道路安全水平。

相關部門亦積極探索應用新科技，提升執法效率和道路安全。最近，警務處首次在非市區路段試驗使用無人機作交通錄影執法，打擊危險駕駛行為。警務處將會檢討成效，考慮擴展至其他地區或違例項目的可行性，例如負載物不穩固及超載等。

(三) 現時政府隧道及管制區設有熱線電話，讓市民向營辦商報告事故。運輸署一直密切監察營辦商的表現，並定期監察熱線的運作情況。

就早前有市民表示於本年9月15日至16日上午未能成功以熱線聯絡大欖隧道營辦商一事，營辦商已向運輸署提交報告，指事發時電話對話錄音裝置的轉駁機制失靈，導致外部來電無法轉駁至隧道人員接聽。經緊急維修，系統已於9月16日回復正常。由於營辦商未能及時接聽熱線，署方已責成營辦商必須加強隧道緊急事故的準備及應變，確保系統運作暢順。

我們認為營辦商未能有效營運24小時熱線的情況絕不合理，運輸署已按合約向營辦商發出失責通知書追究責任，營辦商已按合約要求向政府作出賠償。署方會繼續嚴肅跟進事件，並加強監察熱線的運作情況。

現時市民可透過多個途徑向政府部門反映道路狀況。此外，運輸署計劃在更換隧道及管制區的交通管制及監察系統時，引入人工智能閉路電視偵測路面障礙物和路面事故，優化事故管理。

運輸署一直透過不同渠道進行宣傳和教育，提高貨車業界對載貨安全的意識。例如，根據法例制訂《車輛載貨守則》，就載貨安全提供指引；出版《貨車運輸通訊》和與貨車業界舉行定期會議；在交通燈控制器和隧道區內可變信息顯示屏發放提示信息。運輸署及警務處會繼續聯同道路安全議會進行宣傳教育，包括出版和派發《道路安全通訊》及透過社交媒體平台發放資訊等，加強道路使用者的安全意識。多謝主席。

李世榮議員：多謝主席。主席，“衣食住行”是每位市民生活中最主要的元素。特別在出行方面，我相信絕大部分市民都會使用道路，不論是駕駛者還是乘客。從主體答覆可見，政府的運輸及物流局或相關部門都已採取措施，加強阻嚇力。

然而，我想道出的現實是現時有不少駕駛者貪一時方便，罔顧其他人的生命安全，在其載貨車輛上只是簡單或隨便地捆扎雜物，然後駛出公路高速行駛，以致障礙物甚或利器(包括裝修工程用具等)容易掉落，十分危險。我認為，當局要認真探討如何處理這類駕駛者。雖然說實話，可能只是一小撮人這樣做，但他們的不小心或貪圖方便會造成生命危險和威脅。

我記憶所及，環保署曾推出黑煙車輛義務檢舉員計劃。要加強阻嚇力，政府會否推出相關計劃，讓更多人留意駕駛者運載雜物的方式，從而保障道路使用者的安全呢？多謝主席。

運輸及物流局局長：多謝李議員的補充質詢和意見。貨車業界確保車輛盛載的物件穩固，對維持道路安全屬必要責任。我十分同意，加強執法以確保駕駛者遵守法例要求、市民舉報，以及加強向市民和貨車業界的宣傳教育3方面都同樣重要。現行的《道路交通(交通管制)規例》，以及有關政府隧道、青馬管制區和青沙管制區的法例

都訂有適用的條文。我們會朝這方向向市民和貨車業界加強宣傳有關信息，藉以提升阻嚇作用。

議員問及在舉報方面，現時除政府隧道設有專屬熱線外，當局可否增設專屬網上舉報平台，增加市民的投訴或舉報渠道。我們會持開放態度與營辦商、警方和運輸署研究，以提升維護道路安全的整體氛圍。多謝。

陸瀚民議員：主席，局方的主體答覆提及，路政署的承辦商每日會主動巡查和清掃轄下的快速道路，但我相信不少駕駛者在快速道路行駛時經常面對一個隱患。

當駕駛者在快速道路行駛時，特別是駛近路邊之際會輾起路邊的小碎石群。這是十分容易察覺的，因為輾起小碎石時會發出“噠噠”的聲音。當車輛，特別是配有大尺碼輪軸的大型車輛輾起小碎石時，不僅可能對車輛本身造成損毀，更有可能輾起碎石，擊中後方車輛的擋風玻璃，影響正常的行車安全。我本人不止一次被前車輾起的小碎石擊中擋風玻璃。

對於這種不太明顯但絕對屬公路安全陷阱和隱患的小碎石群，局方有否針對性措施加以清理呢？多謝主席。

運輸及物流局局長：在道路維修和檢查方面，路政署為全港所有行車速度和車流量高的快速道路每日進行一次例行檢查，而其他主幹道則每星期進行一次檢查。

陸議員提及，路旁的碎石有可能對駕駛者在駕駛時造成安全隱患。在這方面，路政署和食環署會加強分工和互相協調。路政署負責快速道路的日常清掃，而食環署則負責公共道路的清掃工作。兩個部門的工作相輔相成，務求盡快處理道路上出現的狀況。

在進行巡查時如果接獲公眾報告有垃圾、泥頭、碎石遺落在路旁設施，路政署一定會盡快清理。至於其他路段出現的碎石，路政署亦會即時轉介予相關部門進一步跟進。

我們未來會透過科技應用，例如路政署會派遣配備科技裝置或偵測器的巡查車，執行每天或每星期的例行巡查工作，以期盡快發現安全隱患，讓執法部門的處理和跟進更具效率。多謝主席。

陳學鋒議員：多謝主席。以我理解，根據現行法例，泥頭車的車斗必須設有頂蓋，至於泥頭車以外的貨車，現時則沒有法例要求其車斗必須配備頂蓋，以致5.5噸或以上的非泥頭車車輛於車斗內堆放雜物、紙屑或回收物品，一行駛就散落在道路上。我自己經常看見紙屑從車斗掉落。大家不要小看一張紙屑，其實是會影響駕駛者的駕駛安全的。

在這方面，政府有否考慮立法規管這類貨車的車斗必須配備頂蓋，避免雜物掉落呢？

運輸及物流局局長：多謝陳議員的補充質詢。透過載貨不穩的檢控數字，我們持續密切監察有關情況。過去3年，我們注意到檢控數字呈下降趨勢，但有關個案是一宗都嫌多的。就貨車須將負載物適當地固定或盛載在車輛上的信息，我們會與道路安全議會和建造業議會合作，加強宣傳和阻嚇作用。

陳議員剛才問及，當局可否就不同類型的貨車在固定盛載物方面訂定更細化的指引甚或法例規定。我們會與道路安全議會探討，希望能夠顧及貨車業界的實際操作之餘，亦能夠兼顧道路安全的考慮。多謝主席。

邵家輝議員：多謝主席。對於從貨車掉落公路的雜物或路面破損導致有碎石彈出，我過去經常致電警署。遇有雜物掉落的情況，他們亦會快速處理，一瞬間便給我回電，詢問清楚位置，互相核對。

至於道路上出現的破損，我與副署長伍展鴻先生由2024年至今已合作36次，改善道路的狀況。我要稱讚他，因為他在凌晨時分亦會跟進處理。不過，這問題不能經常只由我們二人處理。

路政署有委聘承辦商負責各區的道路。如果承辦商在巡查期間發現路面破損，為何會看不到呢？局方會否訂定懲罰機制呢？甚至乎，路政署同事可以自行巡邏，將時間進一步縮短，由一星期縮短至可能3日便要完成處理，避免在雨天時路面經常出現凹陷或碎石飛彈至其他地方的情況。局方會否採取這方法呢？多謝局長。

運輸及物流局局長：多謝邵議員一直以來與署方合作。我與署方定期召開的會議上亦有提及此事，也有很多熱心市民透過熱線電話向我們報告，希望能夠盡快處理。

現時，路政署的工程合約已訂明嚴謹機制，監控承辦商的工作表現。不同地區的道路由不同承辦商負責，承辦商在完成相關工作後需要按合約要求提交工作紀錄。路政署亦會派員抽樣檢查，如果發現保養工程有欠妥善，署方會按條款扣減承建商所獲得的合約款項。

我們認同路面維修的重要性，因此路政署在今年較早時已開始轉用一種高性能的鋪路物料，這種物料的耐用度比以往的傳統物料高出7%。第二，路政署自2024年起在檢測車上加裝車載移動激光掃描及影像系統，更快捷便利地監測路面的起伏、坑洞或凹陷，從而盡快進行預防性的檢查。最重要的是訂定道路檢查和維護的優次，盡量減低影響道路安全的危害。多謝主席。

梁子穎議員：多謝主席。主席，道路安全十分重要，如果道路不安全，輕則可能令司機受傷；如果涉及大型公共運輸交通系統(例如巴士)，造成的傷亡便更嚴重。我注意到，除了垃圾車或泥頭車可能掉落碎石外，鋪路物料的質素也會影響道路安全，因為會造成路面有更多垃圾。

局長的主體答覆第(一)點提及路政署現時委聘承辦商每日主動進行巡查及清掃，但署方卻沒有數據告訴大家現時是否一個承辦商還是一個人駕駛一輛車進行巡查。反過來，我想問現時同一個路段或交通點的巡查和清潔密度是如何呢？多謝主席。

運輸及物流局局長：多謝梁議員的補充質詢。清理道路障礙物的服務承諾是全方位的，除了我剛才提及每日巡查一次車流量和行車速度高的快速道路，以及每星期檢查一次其他主幹道外，路政署亦特別針對清理道路障礙物訂定服務承諾。按照現時的服務承諾，承辦商須就95%的個案在接獲報告後1.5小時內到達現場，以及就95%的個案在接獲報告後的5小時內完成清理障礙物。類似的服務承諾包含數方面，我們會加強對承辦商的監察，而路政署亦會進行抽樣檢查。

我們日後會在主要幹道安裝的閉路電視和視像檢測器加入人工智能技術，以加強覆蓋範圍及更全面地監察道路上出現的事故和清理障礙物。多謝主席。

主席：第五項質詢。

防止濫用人才入境計劃

Preventing abuse of the talent admission schemes

5. 李浩然議員：主席，據報有部分人士透過人才入境計劃來港產子後便離開，其目的只為了讓子女取得香港永久性居民身份，而非真正有意來港發展。有意見指出，有關做法不但有違人才政策原意，更為本港各項社會服務的資源規劃帶來不確定性。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在現行人才政策下，有否機制防止“以來港發展為名，產子為實”的情況；
- (二) 為避免大量雙非兒童(即父母均非香港永久性居民但在香港出生)的情況重現，政府有否考慮設立機制，要求來港人才及其受養人在本港公私營醫療機構預約分娩時，須簽署聲明文件確認其留港發展意向，或要求其提交證明文件(例如在港的工作證明或出入境紀錄)，以確定其已達到一定的留港日數要求；及

(三) 有否評估人才入境計劃對香港長遠人口規模及結構的影響，以精準調控社會福利、住屋、醫療、教育等公共服務的資源分配？

勞工及福利局局長：主席，作為國際人才樞紐，香港一直歡迎外來人才來港發展，藉以豐富本地人才庫。為應對人口高齡化及人力短缺的挑戰，本屆政府自2022年年底推出了一系列“搶人才”措施，包括推行以高薪和高學歷人士為目標的高端人才通行證計劃（“高才通計劃”），以及優化多項現有計劃，至今已吸引超過24萬不同界別的全球精英來港發展。其中，高才通計劃反應踴躍，超過9萬人已經來港，而首批簽證到期的高才有逾半成功續簽，大多投身關鍵產業，收入可觀，展現強大市場競爭力。香港在國際管理發展學院最近發布的《2025年世界人才排名》中躍升至歷來最高的第四位，成為亞洲之冠，足見人才政策路向正確且已見成效。

然而，成功吸引人才來港之後，如何“留人才”才是最大挑戰。政府除會繼續大力發展經濟及新興產業，提供有利環境讓本地及海外人才發展外，亦致力為人才提供所需支援，鼓勵他們落地生根，為香港發展作出貢獻。

就議員的質詢，經諮詢醫務衛生局（“醫衛局”）、房屋局、教育局、入境事務處（“入境處”）和政府統計處（“統計處”）後，現答覆如下：

(一)及(二)

正如我剛才提及，在全球人才競奪戰中，如何“留人才”是我們面對的挑戰。

經不同入境計劃來港的人才大部分都很年輕，七成在40歲以下，其中高才通計劃C類人才更幾乎全數在30歲或以下，他們正值事業打拚期，亦處於組建家庭的黃金年齡。政府的跟進調查顯示，來港人才考慮移居時其中一項非常重視的就是家庭因素，包括子女教育安排等。這反映“留人才”除發展機遇外，亦須兼顧人才家庭的整體需要，提供更全面的配套，加強人才及其家庭對香港的歸屬感。

外來人才是推動經濟發展的重要力量之一，以高才通計劃為例，估計可為香港帶來每年約340億元的直接經濟貢獻，相當於本地生產總值約1.2%。我們希望視這些人才為香港的一分子，因而須照顧他們跟其他香港市民一樣的家庭需要，以促進他們在港安居樂業。

現行受養人政策已容許人才攜同配偶及未成年子女來港生活，我們亦歡迎人才在港成家生育，扎根香港。這些生力軍現在及日後都是本地勞動力的重要來源，有助改善人口結構，應對本地人口老化和生育率偏低的挑戰，為香港的可持續發展提供長期的人力支撐。

我必須強調，各項不同定位的人才入境計劃均設有清晰的申請資格與審批程序。現時法例下，任何人向入境處作出虛假申述或申報失實資料，一經定罪最高可被判罰款15萬元及監禁14年。入境處設有嚴謹有效的機制，就人才入境計劃的每宗申請進行嚴格審批，以確保只有符合獲批資格及相關入境政策的人士才獲准在港居留。申請獲批的都是香港希望吸納、具競爭力的人才。據我們觀察，仍未獲聘的人才都有興趣在港長遠發展，並未發現有人所謂“以來港發展為名，產子為實”的情況。

政府明白社會期望有限的公共資源用得其所。現時來港人才只佔香港整體人口很低比例，並無對本地資源構成壓力。醫衛局現時並無計劃因應市民獲得香港居民身份的途徑而就預約分娩服務實施不同的限制或要求。不過，勞工及福利局（“勞福局”）會持續留意來港人才的落戶情況，包括蒐集有關人才在港生育的數據，以便相關政策局作出更完善的資源規劃。如發現有濫用人才入境計劃的情況，政府會採取適當措施。

- (三) 統計處和勞福局會分別定期編製最新人口和人力推算，以掌握推算期內香港人口和人力需求的變化趨勢，從而為政府在不同政策及資源分配上的規劃提供基礎。現時兩項推算均會考慮主要人才入境計劃的影響。下輪人口普查將於2026年進行，而勞福局亦正開展人力推算的中期更新工作，預計在2026年第四季公布結果。

各政策局會因應人口變化及人力資源最新趨勢，持續檢視所負責措施的執行情況及成效，例如：房屋局會密切留意各類房屋的供求情況，並按需要適時調整相應政策；醫衛局會繼續深化醫療體系改革，確保香港醫療體系行穩致遠；教育局會不時檢視教育政策，切合社會需要。多謝主席。

李浩然議員：主席，今天提出這項質詢，我必須強調我是支持各項人才入境計劃，這對香港的發展十分重要。現行審批聚焦於申請人的資格，但對獲批來港後，該等人士是否真的在香港發展，現行機制無法了解。

局方在主體答覆中提及，按觀察，仍未獲聘的人才都有興趣在港發展，並未發現有人以發展為名而作出其他(例如產子)行為。就此，我想進一步問，局方如何得到這個觀察結果？會否有優化機制、監察機制的措施？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝李議員的補充質詢。無論是透過哪一項人才計劃來港，基本的設置如下。第一，首個簽證期通常是兩年，隨後通常需經兩次續簽考核，才能符合申請永居資格。這是第一部分。第二部分，所有透過人才計劃來港的人才，無論來自海外或內地，都一視同仁，可攜同未成年受養子女來港，或在香港成家、結婚、生育，這些都一樣可以，完全符合我們過去、現在和未來的政策設置。

至於我們說看不到有跡象顯示有人如議員所說，擔心大家會否濫用人才政策來港產子，無論是我們這一兩年的嬰兒出生數目，或通過我們與不同機構的觀察，均看不到有關狀況。當然，正如我在主體答覆所述，我們會在接下來的跟進調查中，持續就這方面蒐集更多數據，以確保我們能夠密切監察來港人才的各種需要，以及有哪些地方需要調整。多謝主席。

廖長江議員：主席，現時社交平台上有不少有關人才入境計劃的攻略和中介服務，這對吸引人才來說具有積極作用，但有部分內容或

服務是以低門檻獲取社會福利、醫療、教育機會等作為招徠，甚至有機會涉及教唆他人虛構工作經歷、規避申請要求等。政府有何措施打擊個別濫用人才入境計劃的不良中介？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝議員的補充質詢。人才辦和入境處都密切留意不同社交平台上有關各項人才計劃的最新狀況。我們亦留意到，尤其在內地較流行的，例如小紅書，也有很多介紹我們的人才計劃，林林總總都有。

我們做過工夫。首先，人才辦已成立官方小紅書戶口，可透過不同途徑鼓勵有興趣來港的人才使用官方資訊。如果發現有不實資訊，我們會想方法澄清。另外，我們亦透過不同途徑，包括為人才舉辦講座，發放資訊，並再三強調所有人才計劃的申請均須經過入境處嚴格把關和審批，再三提醒他們不要輕信社交平台上的廣告或宣傳，因為如果本身不符合資格，便無法獲得入境處的審批。就這方面，我們會持續發力，因為我們明白大家都很關心，希望確保我們人才計劃下的每一宗申請都有嚴格把關，只有確保符合我們的要求後才會批出。多謝主席。

容海恩議員：主席，有關打擊假學歷(包括假資料)，入境處最近搗破了一個集團，也是去年的。我亦知道局方今年有一項新機制，要求申請人學歷須有第三方認證方可提交。在今年7月後，即有第三方認證後，還有沒有假學歷充斥我們現時的系統？

此外，當局會否利用更多人工智能？我現時留意到不同院校在外都有添置人工智能的認證，對學歷認證亦有相關要求，不想接收到該些學生。我想問，局方有否採納新系統以堵截此等問題？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝議員。確保申請人才計劃提交的資料(尤其是學歷資料)真確無誤至關重要。正如議員所說，入境處現已全面實施，在人才計劃下，如果所遞交的申請是基於學歷，我們要求申請人自費取得第三方認證。這種第三方認證無法造假，因為

必須是真確無誤，即是逃不掉。所以，我們現已全面堵截，完全擋住。他們若要通過第三方認證，必須是真確，才能通過第三方認證。

當然，我們亦會留意市面上有沒有最新科技，不一定是AI，也有些是blockchain technology，也有不少人跟我們談及。如果有些很好用的技術，而且我們合用，我們定會採納。除可確保我們有最好的防火牆作堵截外，另外有些技術可以加快我們的效率，可能無需這麼多人力，利用技術替代部分人力，我們都會探討。多謝主席。

陳振英議員：多謝主席。我十分同意孫局長剛才說各項人才計劃對本地經濟的拉動，以及在提升勞動力質素方面都應該充分肯定。但主體答覆提到，剛才亦有同事問及，就是如何收集這些人才的資料，局長說是在簽證續簽時，即頻率是最少每兩年一次。我想問，既然大家這麼關心人才落戶香港，比如其子女等變化，局方會否考慮稍為改變這個頻率，例如每年要求他們填寫一份問卷，當中會有足夠資料讓我們評估這些人才來港後的情況，無論是子女數目或住屋需要等，以便我們做好福利、房屋等各項安排？多謝。

勞工及福利局局長：多謝議員的補充質詢，也是一項建議，我認為很好。現時我們最容易獲取資料的時點是他們前來續簽，但除續簽外，我們亦正積極考慮有沒有其他方法，例如續簽以外的途徑，取得更多資料。議員說得正確，以高才通為例，現時續簽率是55%，大家除了關心前來申請續簽的人士外，也關心餘下45%不來續簽的人士狀況如何，我們也要想辦法了解更多。因此，除了續簽的途徑外，我們亦正內部構想有何途徑和關鍵點，讓我們能接觸他們，進而取得更快、更新、更全面的資料。我們會朝這個方向做工夫。多謝主席。

吳傑莊議員：主席，人才是第一資源，香港在“搶人才”工作方面做得非常優秀，亦有大量人才來港。承接剛才提及關於人才的情況，我們會進行問卷調查，可能每年派發，但有否考慮譬如人才本身在香港(無論是受僱或創業)均需報稅，會否考慮統計這批人才來港每年的納稅情況，又或創業公司的產值等資料，從而引證人才計劃的成功？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝議員。我們都有留意來港人才，尤其是高才通，大家都比較關心他們對經濟的貢獻，包括有多少人繳稅。我們有利用模型進行估計，但是否每一項都向稅局索取，這便須符合《稅務條例》，因為有時納稅人無需透露自己透過哪一項入境計劃來港，只需表明已繳稅。故此，可能需要採用其他方法，我們會作評估。多謝主席。

陳沛良議員：多謝主席。現時高才通、人才通的計劃應該是一項面向國際全球人才的吸引，但我們現時的人才計劃大部分都是以內地人才來港的數量為主。我想了解，在吸引海外人才方面，我們如何可以做得更多？若以總量來看，我們把內地人才吸引來港，整個國家連香港的總體人才並無增加，若我們能夠吸引更多海外人才來港，才能把我們的人才庫擴大。未來在吸引海外人才方面，我們可以多做甚麼工夫？多謝。

勞工及福利局局長：主席，多謝陳沛良議員。現時以高才通為例，若看身份的話，約逾九成人才都是內地身份，即約5%持有海外護照。但若看從哪裏畢業，A類當然沒有說明在哪裏畢業，B類、C類則有說明在哪裏畢業。這兩年多以來，趨勢都持續明顯，約有40%並不在內地就讀，而是就讀於歐美頂尖大學。若把這一類都視為國際人才，當然，高才通的表現相當不俗。但若綜觀所有人才計劃，約有四分之一是海外人才。所以看哪項計劃呢？即使如此，我們都明白香港的定位應該是國際高端人才集聚高地，所以大家可以看到，我們的宣傳也想辦法，相對放得較多在海外宣傳，亦漸漸取得成效。例如最近9月，我們招待了十多二十位來自德國的年輕人，都是通過我們的海外推廣讓他們認識香港，據我理解，有一兩位都會選擇在香港和灣區發展，這也略見成效，但我們會持續在這方面做更多工夫。多謝主席。

謝偉俊議員：主席，我想問題的核心恐怕是擔心高才通變成“雙非嬰”的最新版本。主席，觀乎有關情況和數據，局長表示據觀察，並未發現有人“以來港為名，產子為實”，但根據局長後來的答覆，似乎是說局方仍然會持續觀察情況，看看有沒有人才在港生育的數

據。我想了解，在未有數據、未有實質客觀的情況下，當局按觀察認為未有濫用情況是憑甚麼而說？

勞工及福利局局長：主席，多謝謝議員。首先，我認為我們不應把人才與雙非相提並論。因為人才來港，無論是高才、優才或其他類別，均符合我們人才的要求，他們無論在學歷或收入方面，確實達到我們的要求，所以我認為應該對他們來港給予充分尊重。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

議員剛才問到，我們尚未進行調查，何以得到一個看法是我們此刻看不到人才來港是“以人才為名，產子為實”。我們可以看到這幾年的嬰兒出生數目，其實相對穩定，當然相較我們最低潮時稍有增加，多了數千名，但也相對穩定，沒有出現過……如果大家回想雙非年代，當時出生率的曲線急速上升，而現時並無出現急速的曲線上升，所以我們建基於較大的宏觀數據，我們認為看不到、沒有大家擔心的現象。然而，作為政府當然要持續監察，因為大家既然提出，大家都希望人才來港是為香港經濟作貢獻，不希望他們用其他方法而出現我們不想看到的現象，所以我們會持續監察，確保人才計劃用得其所、用得好。多謝代理主席。

代理主席：最後一項口頭質詢。

長者醫療券大灣區試點計劃

Elderly Health Care Voucher Greater Bay Area Pilot Scheme

6. 吳秋北議員：代理主席，政府於去年6月推出“長者醫療券大灣區試點計劃”(下稱“試點計劃”)，以擴大長者醫療券適用範圍至粵港澳大灣區(下稱“大灣區”)內合適的醫療機構。現時試點計劃已擴展至大灣區9個內地城市，今年8月更新新增5間試點醫療機構至共有21個服務點，進一步提升跨境醫療服務的覆蓋範圍。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑾於醫務衛生局局長早前表示，政府正循序漸進考慮將“長者醫療券”計劃擴展至福建省，有關的構思、具體安排及時間表為何；
- (二) 至今透過試點計劃於大灣區使用醫療券的香港長者人數及人次為何，並按城市及醫療機構列出分項數字；政府有否分析有關的使用率及使用趨勢；及
- (三) 在推行試點計劃時，特區政府有否與內地相關部門在醫療紀錄互通、付款流程、醫療爭議解決機制、收集長者反饋等方面，建立協調機制，並制訂具體協議或合作安排？

醫務衛生局局長：代理主席，政府自2009年起推行長者醫療券計劃（“醫療券計劃”），目的是為長者提供財政誘因，通過提供部分資助，讓他們選擇最切合自己健康需要的私營基層醫療服務。每名合資格長者現時每年可獲發2,000元長者醫療券（“醫療券”），累積上限為8,000元。計劃的支出由2014-2015年度的6.82億元，增加到2024-2025年度的34.24億元。2025-2026年度的預算開支約41.5億元。截至2025年9月底，超過179萬名合資格長者曾經使用醫療券。

就吳秋北議員的質詢，經諮詢衛生署後，我現在答覆如下：

- (一) 政府近年積極推動大灣區醫療合作，為讓合資格香港長者在粵港澳大灣區（“大灣區”）有更多服務點選擇，提供更大的便利和靈活性善用醫療券使用基層醫療服務，政府在2024年推行“長者醫療券大灣區試點計劃”（“試點計劃”），在同年6月開始分階段擴大醫療券適用範圍至7間位於大灣區的綜合醫療/牙科服務機構，覆蓋廣州、中山、東莞和深圳，其中深圳設有兩家指定牙科專科診所，以回應長者對牙科服務的需求。因應香港社會對“試點計劃”的正面反應，政府在今年5月宣布擴展“試點計劃”，新增12間醫療機構至大灣區9個內地城市，並於8月圓滿達成目標。連同香港大學深圳醫院（“港大深圳醫院”）一院兩點，合資格長者可在大灣區內地城市合共21個服務點使用醫療券。

“試點計劃”擴展至大灣區內地九市全覆蓋，標誌着政策創新及兩地醫療合作的又一里程碑。“試點計劃”現尚在初期運作階段，我們會持續評估及監測醫療券在試點醫療機構的運作及使用、適時檢討“試點計劃”的成效之後，再研究下一步安排。

- (二) 為確保醫療券能繼續有效支援推行基層醫療的政策目的，醫療券的適用範圍和使用原則在“試點計劃”與香港和港大深圳醫院計劃大致相同。截至2025年9月底，超過23 300名合資格長者曾在“試點計劃”下醫療機構使用醫療券支付門診醫療護理服務費用，涉及48 538宗交易，申領交易總額約5,599萬港元。合資格長者在各試點醫療機構使用醫療券的情況載於附件。“試點計劃”自推出以來，使用率穩步上升，使用醫療券的服務類別主要為跟進/監察慢性病症(52%)及預防(23%)。由於“試點計劃”現尚在運作初期，部分試點醫療機構運作只有數個月，尚需時間觀察，我們會持續評估及監測醫療券在試點醫療機構的運作及使用，然後再進一步分析相關數據。
- (三) 為確保公帑得以妥善運用，衛生署設有嚴謹的監管機制，查核和審核醫療券計劃的醫療券申報。現行的監管機制，包括例行查核、監察和調查異常的交易模式，以及審核醫療券申報等的措施，同樣適用於港大深圳醫院和參與“試點計劃”的醫療機構。衛生署已與廣東省衛生當局建立機制，在有需要時廣東省衛生當局會為署方提供協助，藉以提升監察成效。政府會繼續與廣東省衛生當局保持緊密聯繫，確保監察機制在試點醫療機構能順利實施。衛生署長者醫療券計劃一直有提供電話熱線及電郵等渠道給予香港長者對醫療券使用服務及“試點計劃”醫療機構提出查詢或投訴。衛生署會根據投訴性質，嚴肅跟進所有懷疑違反醫療券計劃規定，並採取適當跟進措施。

此外，衛生署與所有試點醫療機構均已簽訂服務協議，當中涵蓋及清楚列明正確使用醫療券的相關守則，以及財務、系統對接等安排。政府已與各試點醫療機構落實服務協議下的相關安排，自2024年6月推行“試點計劃”至今，19間試點醫療機構均運作暢順。

現時內地醫療機構受當地嚴格監管，不論是臨床醫療服務質素，以至價格收費水平都有嚴格監管。“試點計劃”下每間醫療機構均設有查詢或投訴熱線，香港長者如就試點醫療機構有投訴，包括醫療事故，可按不同的渠道(包括電話或電郵)向相關醫療機構直接提出，或在有需要時向省或市級衛生當局就“試點計劃”下醫療機構作出投訴，有關的醫療機構及當地監管機構會跟進處理。衛生署亦已整合有關投訴舉報途徑的資料，並上載於醫療券計劃網頁方便公眾參考。

就醫療紀錄方面，政府一直與內地相關部門保持溝通聯繫，以符合香港與內地法規、保障數據安全及病人私隱為大原則，推進跨境醫療紀錄互通。其中，政府已於港大深圳醫院和19間試點醫療機構，推行醫健通流動應用程式的“跨境健康紀錄”及“個人資料夾”兩項功能，在自攜病歷的原則下，便利長者安全地於跨境使用電子健康紀錄，獲取更連貫的護理服務。政府會根據推展經驗進一步理順流程及提升用戶體驗，務求更有效地支援市民的跨境醫療需求。

附件

表一：“長者醫療券大灣區試點計劃”(“試點計劃”)下醫療券的申領統計
(截至2025年9月30日)

大灣區內地城市	試點醫療機構	推行日數	申領交易宗數		申領交易金額(港元)		曾在該服務點使用醫療券的長者人數(註2)
			總數	平均每日常申領交易宗數(註1)	總額	每宗申領的平均交易金額(註1)	
深圳	香港大學深圳醫院(包括華為荔枝苑社區健康服務中心)	460	107 943	235	32,342,940	300	23 493

大灣區內城市	試點醫療機構	推行日數	申領交易宗數		申領交易金額(港元)		曾在該服務點使用醫療券的長者人數(註2)
			總數	平均每日常申領交易宗數(註1)	總額	每宗申領的平均交易金額(註1)	
	(由 2024 年 6 月 28 日(推行“試點計劃”)起)						
“試點計劃”							
深圳	深圳新風和睦家醫院 (由 2024 年 8 月 14 起)	413	4 039	10	4,574,308	1,133	2 467
	北京大學深圳醫院 (由 2025 年 8 月 28 起)	34	84	2	30,479	363	47
	南方醫科大學深圳醫院 (由 2025 年 8 月 28 起)	34	59	2	32,332	548	27
*只提供牙科服務							
	深圳愛康健口腔醫院* (由 2024 年 8 月 14 起)	413	25 652	62	42,327,860	1,650	15 325
	深圳紫荊口腔門診部*/深圳朱勝吉口腔門診部* (由 2024 年 8 月 14 起)	413	445	1	944,417	2,122	312
	深圳市小計：		30 279	77	47,909,396	1,582	18 178
廣州	中山大學附屬第一醫院 (由 2024 年 6 月 28 起)	460	4 688	10	2,028,907	433	1 043

大灣區內地城市	試點醫療機構	推行日數	申領交易宗數		申領交易金額(港元)		曾在該服務點使用醫療券的長者人數(註2)
			總數	平均每日常申領交易宗數(註1)	總額	每宗申領的平均交易金額(註1)	
中山	中山大學附屬第一醫院南沙院區 (由2024年9月6日起)	390	615	2	244,567	398	168
	廣東祈福醫院 (由2025年7月9日起)	84	1 749	21	629,501	360	389
	廣東省中醫院 (由2025年7月31日起)	62	284	5	128,959	454	169
	廣州市小計：		7 336	38	3,031,934	413	1 769
東莞	中山陳星海中西醫結合醫院 (由2024年7月18日起)	440	4 919	11	2,409,722	490	1 251
	中山市中醫院 (由2025年7月9日起)	84	1 490	18	559,553	376	624
	中山市小計：		6 409	29	2,969,275	463	1 875
珠海	東莞東華醫院 (由2024年9月6日起)	390	2 289	6	1,200,429	524	588
	東莞市小計：		2 289	6	1,200,429	524	588
	中山大學附屬第五醫院 (由2025年6月26日起)	97	867	9	391,505	452	373
	珠海市人民醫院 (由2025年6月26日起)	97	631	7	216,249	343	220
	珠海市小計：		1 498	16	607,754	406	593

大灣區內地城市	試點醫療機構	推行日數	申領交易宗數		申領交易金額(港元)		曾在該服務點使用醫療券的長者人數(註2)
			總數	平均每日常申領交易宗數(註1)	總額	每宗申領的平均交易金額(註1)	
佛山	佛山市第一人民醫院 (由 2025 年 7 月 17 起)	76	289	4	127,593	441	125
	南方醫科大學第八附屬醫院 (由 2025 年 7 月 17 起)	76	120	2	52,643	439	59
	佛山市小計：		409	6	180,236	441	184
惠州	惠州市中心人民醫院 (由 2025 年 8 月 21 起)	41	48	1	13,220	275	26
	惠州市小計：		48	1	13,220	275	26
江門	江門市中心醫院 (由 2025 年 8 月 21 起)	41	178	4	57,497	323	78
	江門市小計：		178	4	57,497	323	78
肇慶	肇慶市第一人民醫院 (由 2025 年 8 月 28 起)	34	92	3	24,734	269	45
	肇慶市小計：		92	3	24,734	269	45
“試點計劃”小計			48 538	180	55,994,475	1,154	23 336
大灣區內地城市服務點總計：			156 481	415	88,337,415	565	不適用

註1：準確計算至整數

註2：一名長者可能曾到訪多於一間試點醫療機構使用服務

表二：“試點計劃”下使用醫療券的服務類別分布
(截至2025年9月30日)

大灣 區內 地城 市	試點醫療 機構	申領交易宗數(註1)及佔比(註2)								總申 領交 易宗 數 (v) [=(i)+ (ii)+ (iii)+ (iv)]
		預防(註3) (i)	跟進/監察慢 性病症(註3) (ii)	治理急性病症 (iii)			復康 (iv)			
深圳	香港大學 深圳醫院 (包括華 為荔枝苑 社區健康 服務中心) (由2023年 11月13日 推行“長 者醫療券 獎賞先導 計劃”起)	75 655	53.50%	53 797	38.04%	8 760	6.19%	3 200	2.26%	141 412
“試點計劃”										
深圳	深圳新風 和睦家醫 院 (由2024年 8月14日起)	1 602	39.66%	2 008	49.72%	422	10.45%	7	0.17%	4 039
	北京大學 深圳醫院 (由2025年 8月28日起)	0	0.00%	78	92.86%	6	7.14%	0	0.00%	84

大灣 區內 地城 市	試點醫療 機構	申領交易宗數(註1)及佔比(註2)								總申 領交 易宗 數 (v) [=(i)+ (ii)+ (iii)+ (iv)]
		預防(註3) (i)		跟進/監察慢 性病症(註3) (ii)		治理急性病症 (iii)		復康 (iv)		
	南方醫科 大學深圳 醫院 (由2025年 8月28日起)	28	47.46%	8	13.56%	23	38.98%	0	0.00%	59
*只提供牙科服務										
	深圳愛康 健口腔醫 院* (由2024年 8月14日起)	6 142	23.94%	12 718	49.58%	110	0.43%	6 682	26.05%	25 652
	深圳紫荊 口腔門診 部*/深圳 朱勝吉口 腔門診部* (由2024年 8月14日起)	136	30.56%	195	43.82%	33	7.42%	81	18.20%	445
	深圳市 小計：	7 908	26.12%	15 007	49.56%	594	1.96%	6 770	22.36%	30 279
廣州	中山大學 附屬第一 醫院 (由2024年 6月28日起)	345	7.36%	3 129	66.74%	859	18.32%	355	7.57%	4 688

大灣 區內 地城 市	試點醫療 機構	申領交易宗數(註1)及佔比(註2)								總申 領交 易宗 數 (v) [=(i)+ (ii)+ (iii)+ (iv)]
		預防(註3) (i)		跟進/監察慢 性病症(註3) (ii)		治理急性病症 (iii)		復康 (iv)		
	中山大學 附屬第一 醫院南沙 院區 (由2024年 9月6日起)	49	7.97%	479	77.89%	68	11.06%	19	3.09%	615
	廣東祈福 醫院 (由2025年 7月9日起)	1 172	67.01%	369	21.10%	177	10.12%	31	1.77%	1 749
	廣東省中 醫院 (由2025年 7月31日起)	10	3.52%	204	71.83%	24	8.45%	46	16.20%	284
	廣州市 小計：	1 576	21.48%	4 181	56.99%	1 128	15.38%	451	6.15%	7 336
中山	中山陳星 海中西醫 結合醫院 (由2024年 7月18日起)	578	11.75%	2 544	51.72%	1 099	22.34%	698	14.19%	4 919

大灣 區內 地城 市	試點醫療 機構	申領交易宗數(註1)及佔比(註2)								總申 領交 易宗 數 (v) [=(i)+ (ii)+ (iii)+ (iv)]
		預防(註3) (i)		跟進/監察慢 性病症(註3) (ii)		治理急性病症 (iii)		復康 (iv)		
中山	中山市中 醫醫院 (由2025年 7月9日起)	79	5.30%	882	59.19%	380	25.50%	149	10.00%	1 490
	中山市 小計：	657	10.25%	3 426	53.46%	1 479	23.08%	847	13.22%	6 409
東莞	東莞東華 醫院 (由2024年 9月6日起)	962	42.03%	1 000	43.69%	290	12.67%	37	1.62%	2 289
	東莞市 小計：	962	42.03%	1 000	43.69%	290	12.67%	37	1.62%	2 289
珠海	中山大學 附屬第五 醫院 (由2025年 6月26日起)	71	8.19%	472	54.44%	219	25.26%	105	12.11%	867
	珠海市人 民醫院 (由2025年 6月26日起)	113	17.91%	468	74.17%	47	7.45%	3	0.48%	631
	珠海市 小計：	184	12.28%	940	62.75%	266	17.76%	108	7.21%	1 498

大灣 區內 地城 市	試點醫療 機構	申領交易宗數(註1)及佔比(註2)						總申 領交 易宗 數 (v) [=(i)+ (ii)+ (iii)+ (iv)]		
		預防(註3) (i)	跟進/監察慢 性病症(註3) (ii)	治理急性病症 (iii)		復康 (iv)				
佛山	佛山市 第一人民 醫院 (由2025年 7月17日起)	17	5.88%	221	76.47%	33	11.42%	18	6.23%	289
	南方醫科 大學第八 附屬醫院 (由2025年 7月17日起)	7	5.83%	98	81.67%	8	6.67%	7	5.83%	120
	佛山市 小計：	24	5.87%	319	78.00%	41	10.02%	25	6.11%	409
惠州	惠州市中 心人民醫 院 (由2025年 8月21日起)	2	4.17%	39	81.25%	6	12.50%	1	2.08%	48
	惠州市 小計：	2	4.17%	39	81.25%	6	12.50%	1	2.08%	48
江門	江門市中 心醫院 (由2025年 8月21日起)	16	8.99%	109	61.24%	38	21.35%	15	8.43%	178
	江門市 小計：	16	8.99%	109	61.24%	38	21.35%	15	8.43%	178

大灣區內地城市	試點醫療機構	申領交易宗數(註1)及佔比(註2)								總申領交易宗數(v) [=(i)+(ii)+(iii)+(iv)]
		預防(註3)(i)		跟進/監察慢性病症(註3)(ii)		治理急性病症(iii)		復康(iv)		
肇慶	肇慶市第一人民醫院 (由2025年8月28日起)	25	27.17%	32	34.78%	17	18.48%	18	19.57%	92
	肇慶市小計：	25	27.17%	32	34.78%	17	18.48%	18	19.57%	92
	“試點計劃”小計	11 354	23.39%	25 053	51.62%	3 859	7.95%	8 272	17.04%	48 538
	大灣區內地城市服務點總計：	87 009	45.81%	78 850	41.51%	12 619	6.64%	11 472	6.04%	189 950

註1：準確計算至整數

註2：百分比準確計算至小數點後兩個位

註3：屬“長者醫療券獎賞先導計劃”特定基層醫療服務類別

吳秋北議員：代理主席，根據人口調查，香港有120萬的閩籍(即福建)市民。按推算，65歲長者應該有28.8萬人，而我們在內地安老的長者也接近10萬人，當然，這主要是在廣東。香港與福建有閩港合作框架，在社會福利上也推動福建計劃。所以，我想追問局長，我的質詢第(一)部分詢問，能否將“試點計劃”擴展至福建，局方未能將計劃擴展至福建的原因，主要考慮點是甚麼？

醫務衛生局局長：多謝吳議員。大灣區的建設，我們的目標是希望推動在大灣區充分發揮粵港澳合作，我們考慮擴展使用醫療券時，希望採取循序漸進的方向，所以就目前來說，我們首先會積極進行“試點計劃”的評估，其他地方的需要，我們亦會考慮。

不過，目前最重要是回到主要原則，我們首要希望“試點計劃”可以令在內地生活的長者有多一個選擇，以及使用到基層醫療服務；另一方面亦希望方便香港的長者可以跨境使用這些服務。所以，目前來說，我們主要是做好“試點計劃”的評估，然後我們會再作考慮。

黃國議員：多謝代理主席。首先，要感謝局長積極回應市民的訴求，不斷優化醫療券的使用，令涵蓋範圍擴展至大灣區九市，深受歡迎，市民也稱讚政府為長者做了一件好事。除了剛才吳秋北議員所說的福建省以外，我們廣東省除了大灣區九市之外，還有潮州、汕頭、湛江、茂名等另外12個城市，以潮州為例，大約有100萬潮籍長者。一些潮籍長者對我說，回到鄉下不能使醫療券，希望我向局長反映和爭取。我想問的補充質詢是，醫衛局有否展開研究，看看九市以外的其他廣東省城市對醫療券的需求，哪些城市是港人相對集中的地方，以需求作主導，增加醫療券的使用？

醫務衛生局局長：多謝代理主席，多謝議員。我們規劃整個“長者醫療券大灣區試點計劃”時是經過精心部署的，最初是沿江的核心城市，然後覆蓋珠三角，然後分階段擴展至現在大灣區九市全覆蓋。我們選定“試點計劃”的醫療機構時，也是經過充分考慮的。一般來說，我們會考慮八大因素，包括醫療機構的地理位置、服務質量、管理和營運經驗、服務範圍、服務容量、收費的標準水平、有否優勢服務，以及醫療機構對“試點計劃”的基本認識。這些都是我們會考慮的因素。

我亦想讓大家知道的是，過去我們也取得一些突破，第一，是醫療券可以做到跨境使用，現在也可以九市全覆蓋，我們並納入了一些優勢項目，譬如中醫院的使用，也有牙科，因為我們知道要回應長者的需求。所以，按現時各項進度來說，我們會就着“試點計劃”作適時檢討，然後考慮各方的需要。

陳穎欣議員：多謝代理主席。剛才我們的會長吳秋北議員在補充質詢提及，有關擴大我們灣區的醫療券使用至灣區以外的城市，例如有較多長者聚居的福建，而理事長就問到有關潮州，我則想問有關海南。聚居是其中一個因素，但我還有一個建議，是希望亦能考慮到政策和區域性合作。

我剛剛跟全國記協到海南考察，了解到博鰲在國務院的批准之下，設立了內地先行的醫療特區，有很多國際前沿、未在內地上市的藥物和設備享有特許醫療，截至今年8月引進了512種藥械，成為內地患者無需出國便可用到全球創新藥物的重要窗口，有多個全球首用的案例，展現了海南是真實世界數據和國際藥械引進方面的領先優勢。

我們明年會分階段實施“第一層審批”，在2024年又成立了“真實世界研究及應用中心”，推動港深合作，如果能夠做到瓊港合作，我認為亦會是一個很好的方向。所以，我想問局方，會否考慮先將醫療券擴展至海南，以加強瓊港醫療協作，方便我們進行“第一層審批”的鋪墊呢？多謝代理主席。

醫務衛生局局長：多謝議員的補充質詢。大家的提問都是圍繞“試點計劃”會否擴展至其他區域或地點，我們一再重申，政府非常重視跨境醫療協作，所以我們會持續探討各個醫療領域和層面的合作，目的是不斷提升香港以至整個大灣區的醫療專業區域優勢，在優勢互補互利之下，讓居民可以受惠。所以，我們的“試點計劃”擴展到目前九市全覆蓋，是一個階段性的成績，我們會持續為大灣區的醫療融合進行評估和監察醫療需要，並會作適時檢討，待有評估結果後，我們會作進一步安排和考慮。

蘇長榮議員：代理主席，港人北上養老趨勢增長迅速，“長者醫療券大灣區試點計劃”及“廣東院舍照顧服務計劃”都是政府關懷市民在大灣區安老的切實有效行動，為有意北上養老的長者提供醫療及住宿照顧的支援，進一步促進了跨境安老模式的發展。鑑於這兩項計劃對香港長者在大灣區養老安排的關聯度極高，政府將“長者醫療券大灣區試點計劃”作為政策實施的同時，可否考慮結合“廣東院舍照顧服務計劃”作實質聯動，既可分別享用計劃，也提供更有黏度的一站式醫療與養老服務的綜合安排，以滿足北上養老長者的整體需求，以及加強政策的協同效能呢？多謝。

醫務衛生局局長：多謝議員的補充質詢。政府積極推行大灣區醫療合作是有兩個目的：第一，讓居住在大灣區內地城市的合資格香港長者有更大的便利和靈活性，可以善用醫療券於更多服務，而最主

要的是希望做好基層醫療，因為2022年公布的《基層醫療健康藍圖》也是希望以預防為重作為政策。

第二，我亦想重申，香港長者可以選擇跨境到深圳或大灣區以外內地城市的醫療機構使用醫療券，甚至是牙科服務，因為知道大家對牙科服務的需求亦很殷切。所以，我們希望在這兩個基礎上達到目標。我們明白要考慮長者在各區的需要，我們會持續參考計劃的成績，再作進一步安排和改善。

林素蔚議員：多謝代理主席。政府於去年6月推出“長者醫療券大灣區試點計劃”，以及接下來會有“健通+”，醫療資料“過河”很快便會發生。但是，我想關注香港的醫療紀錄，在一般公立醫院或私家醫院來說，都是以英文撰寫為主，亦有大量國際通用的專業術語和藥物名稱，如果沒有一個高度標準化和經過臨床驗證的術語對照表轉換機制，只依靠個別醫生或簡單的機器翻譯，可能會產生一些誤會。所以，對於數據的標準和格式方面，我想問局長，中英文病歷或專業術語等，例如疾病或藥物名稱的轉換，未來會否有標準化的對照表及一些參考呢？因為我自己也曾在內地就醫，但確實，使用香港的病歷或當中的專有名詞，內地醫生未必看得懂，所以這方面希望局長解答一下。謝謝代理主席。

醫務衛生局局長：多謝議員的補充質詢。現時內地二級以上的醫療機構，其製備的病歷是按照國家的《病歷書寫基本規範》進行書寫和記錄的，也受到《電子病歷應用管理規範》的規管，民營的門診部也將會建議使用和遵循相關的規定，所以在我們和內地當局的醫療機構都有嚴謹的規定，要做好其電子病歷紀錄的。

剛才提到中英文病歷的問題，當然，香港傳統以來，一直是使用英文病歷的，但隨着我們接通了內地的醫療機構，事實上內地是會接觸到英文的病歷紀錄，因為市民會自攜病歷北上求醫而那些病歷是英文撰寫的，所以內地的醫生會看到英文的病歷。相反，市民將其醫療紀錄帶回並加入其“個人資料夾”時，該病歷也有機會是用中文撰寫的。所以，大家在過程中應該會互相進步，以提升將來的交接。

代理主席：質詢環節結束。

議員質詢的書面答覆
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

遠足人士的安全
Safety of hikers

7. 蘇長榮議員：據報不少市民喜歡獨自遠足，但近年涉及獨自遠足人士的意外時有發生。有意見認為，獨自遠足人士在發生意外後往往未能及時報警求助，延誤了搜救行動，同時在沒有同伴提醒下，容易低估了山徑路線風險或高估自己的體能，導致意外發生。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年涉及獨自遠足人士的求助個案數目為何；該等求助個案的傷亡人數，以及有關搜救行動所涉及的政府開支為何；
- (二) 有否研究過去3年遠足意外的主要成因；有否統計，該等意外中獨自遠足人士和結伴遠足人士的比例，以及兩者在搜索及拯救難度和時間上的差異為何；及
- (三) 會否加強宣傳，鼓勵結伴遠足，並將險要路段定為“獨自遠足人士意外黑點”，以提醒遠足人士切勿獨自前往？

環境及生態局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

南港島線(西段)項目
South Island Line (West) project

8. 邱達根議員：政府於去年12月公布將會採用智慧綠色集體運輸系統推展南港島線(西段)，替代原有重型鐵路方案，並計劃在今年內開展詳細規劃及設計，目標爭取在2027年開展前期建造工程。就此，政府可否告知本會：

- (一) 南港島線(西段)項目的規劃及設計工作的最新進展為何，以及何時公布整項工程的具體詳情，包括預計的動工及竣工日期，以及涉及的人手及開支等；

- (二) 就在南港島線(西段)引入中國內地或海外採用的智慧綠色集體運輸系統、先進技術和管理模式，政府曾經進行哪些相關的可行性研究，以及該等研究的結果為何；政府是否已基於研究結果得出初步的傾向性取態和決定；及
- (三) 鑑於根據政府資料，南港島線(西段)將途經數碼港及香港大學等創科發展的核心區域和院校，為促進本港創科的可持續發展，政府有否全面檢視該項目的施工計劃及時間表，以令其可盡快上馬和落成通車；若有，詳情為何(包括整個項目如何分階段進行、有哪些工序可精簡和壓縮、相關工程造價、預計最早通車時間，以及其他可令工程提速、提效的具體措施)？

運輸及物流局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

加強打擊騙案

Stepping up efforts to combat fraud

9. 簡慧敏議員：根據香港警務處資料，本港今年上半年共有20 760宗詐騙案，較去年同期上升4.3%，佔整體罪案數字約48%。關於加強打擊騙案，政府可否告知本會：

- (一) 自電話智能卡(“電話卡”)實名登記制實施以來，每年警方接獲的電話騙案數目，並按騙徒所持電話卡是否屬香港居民登記、受騙人士的年齡組別及職業背景以表列出分項數字；當局就防範騙案對不同群組人士的宣傳策略為何，以及有否評估當中成效；
- (二) 鑑於有業界人士指出，騙案頻生源於電訊商核實電話卡用戶身份的第一道防線存在漏洞，當局會否研究加強相關的身份驗證要求(例如規定電訊商在發卡前，必須當面核實客戶身份證明文件正本，以及探討可行方案以有效識別客戶用作登記的身份證明文件真偽等)；如會，詳情為何；如否，原因為何；

- (三) 鑑於政府於今年7月14日本會資訊科技及廣播事務委員會的會議上表示，擬修訂法例打擊不當使用已登記電話卡的行為，現時修例工作的進展及立法時間表為何；
- (四) 在進行第(三)項所述的修例工作時，政府會否研究劃分香港居民及訪客的電話卡登記總數上限，以加強打擊電話騙案；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (五) 據悉內地及新加坡等地區已制定專門法例，禁止出售或租借銀行帳戶等行為，以加強打擊傀儡戶口，當局會否參考相關經驗，研究制定專門法例的可行性；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 鑑於法律改革委員會(“法改會”)在2022年發表《依賴電腦網絡的罪行及司法管轄權事宜》諮詢文件，其中建議香港法律就某些罪行適用於域外範圍，為更有效打擊包括在境外轉售電話卡予不法分子等跨境犯罪行為，當局會否參考法改會的建議，在相關法例適當加入“域外效力”的條文；如會，詳情為何；如否，當局有何其他有效策略應對跨境詐騙罪行；
- (七) 鑑於本年11月3日生效的《2025年銀行業(修訂)條例》引入自願機制，讓銀行在發現懷疑受禁行為(例如洗錢)時，能透過香港金融管理局(“金管局”)指定的安全平台，與其他銀行及相關執法機構以電子方式分享相關企業及個人帳戶的資料，從而更好保障市民免受詐騙，金管局所指定的安全平台的詳情(包括現時系統的籌備進度)為何；至今共有多少間機構確認參與有關機制以分享帳戶資料；及
- (八) 為有效協助香港銀行核實在港內地居民及企業身份，做好“了解你的客戶”工作，以防範有人以不法手段在港開戶及詐騙貸款，現時推展“跨境徵信互通”和“深港跨境數據驗證平台”的工作進度為何，以及有否就該等措施制訂成效目標？

保安局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

社區牙科支援計劃

Community Dental Support Programme

10. 陳沛良議員：自本年5月26日起，政府與非政府組織合作推出“社區牙科支援計劃”（“該計劃”），向有經濟困難的弱勢社群提供資助的牙科服務，協助弱勢社群及早發現和治療牙患。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自該計劃推出以來，參加者的人數、性別、年齡和其選定的非政府組織牙科診所的分布(按全港18區劃分)分別為何；在參加者中獲得以下指定的資助牙科服務：(i)口腔檢查、(ii)緩解牙齒疼痛的藥物、(iii)X光檢查及(iv)補牙或拔牙的人數分別為何，以及當中有多少名參加者已在180天的循環期內用完3個“補牙或拔牙配額”；
- (二) 自該計劃推出至今，(i)參與的非政府組織數目，以及(ii)牙科服務點的數目和在全港18區的分布分別為何；
- (三) 政府為該計劃預留的財政撥款，以及該計劃推出至今的具體開支分別為何；
- (四) 自該計劃推出至今，政府有否收到參加者的投訴；如有，主要涉及了甚麼內容，以及政府的處理流程為何；及
- (五) 自該計劃推出至今，各項指標是否符合政府預期；政府有何措施鼓勵更多非政府組織和牙科服務點參與，令服務點在各地區的分布更平均，以滿足合資格人士對牙科服務的需求？

醫務衛生局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

2025年立法會換屆選舉

2025 Legislative Council General Election

11. 陳勇議員：關於2025年立法會換屆選舉，政府可否告知本會：

- (一) 2025年立法會換屆選舉的籌備情況為何，包括當中的主要工作階段、當前進度，以及後續的關鍵時間節點；
- (二) 政府有何具體的新措施宣傳2025年立法會換屆選舉，以及有關宣傳工作的籌備進度及預期成效為何；
- (三) 政府有何措施進一步便利選民，以增強選民投票的意欲，並提升選民的投票體驗；
- (四) 在科技應用方面，政府有否計劃在公共選舉中引入更多科技措施，以進一步改善選舉流程和效率；如有，目前在這方面的研究進度為何；及
- (五) 鑑於在2023年區議會一般選舉中，政府透過不同活動鼓勵公務員盡好公民責任，在選舉日當天踴躍投票，政府將如何在2025年立法會換屆選舉中進一步鼓勵公務員積極參與投票，令其在社會上發揮良好的示範作用？

政制及内地事务局局長於2025年10月15日提供的书面答覆文本載於附錄1。

尖沙咀東的公眾登岸梯台

Public landing steps in Tsim Sha Tsui East

12. 易志明議員：政府大力推動旅遊業，而“維港遊”是其中一個深受旅客歡迎的旅遊活動。然而，據悉現時的維港遊主要集中在尖沙咀東海濱進行，惟該處的公眾登岸梯台數量有限，並出現供不應求的情況。有業界人士更指出有船舶霸佔登岸梯台的泊位，導致其他船舶需等候良久才可靠泊，令爭奪泊位的情況時有發生，甚至出現險象環生的危險場面，引發海上安全隱憂。就此，政府可否告知本會：

- (一) 尖沙咀東各公眾登岸梯台在平日、周末及內地長假期期間(尤其是黃昏時段)船舶的使用情況及輪候安排分別為何；

- (二) 有否統計參加維港遊的旅客資料；如有統計，經旅行團及以散客身份參加的人數分別為何；
- (三) 當局有何措施善用公共資源，以防止有船舶霸佔位於尖沙咀東的公眾登岸梯台，並維持船舶靠泊及旅客登上經營維港遊的船舶的秩序；及
- (四) 據悉現時在九龍城碼頭附近接待旅行團的食肆及商店數目已大幅減少，不再出現大量旅客聚集的情況，令現時九龍城景雲街公眾登岸梯級的使用量極低，當局會否考慮在可控的情況下，逐步重啟該公眾登岸梯級的使用，例如首先在平日或周末的指定時間，甚至內地長假期期間開放，以分流部分尖沙咀東海濱的維港遊旅客；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及物流局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

推動人工智能發展

Promoting the development of artificial intelligence

13. 黃錦輝議員：有意見指出，人工智能(“AI”)發展一日千里，多個國家(例如新加坡及韓國)均為AI制訂發展策略。今年《施政報告》亦提出多項推動AI發展及應用措施；而本年8月國務院也發布了《關於深入實施“人工智能+”行動的意見》(“《意見》”)，確立了分階段目標，包括到2027年實現AI與6大重點領域深度融合、在2030年前推動AI全面賦能高質量發展，以及到2035年全面步入智能經濟和智能社會發展新階段。此外，《意見》亦提出加快實施6大重點行動，包括“人工智能+”的科學技術、產業發展、消費提質、民生福祉、治理能力和全球合作。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否參考其他國家及地區的做法，全面檢視香港推動AI發展情況和制訂未來發展策略；
- (二) 會否參考《意見》確立的目標和重點行動，為香港推展“人工智能+”的行動訂立分階段的目標；

- (三) 會否制訂政策措施，不單為個別企業提供支援，也主動推動各個行業應用AI技術，從而提升本港各行業的整體競爭力；及
- (四) 有否檢視現時培育AI人才的工作是否足夠應對未來需求，以及有否就本港AI的發展制訂人才培訓目標？

創新科技及工業局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

確保本地勞工優先就業及勞工權益

Ensuring local workers' employment priority and labour rights

14. 鄧飛議員：社會各界一直關注輸入勞工政策對本地勞工就業機會及勞工權益的影響，而《2025年施政報告》的附篇亦表示政府會在2026年第二季公布檢討“補充勞工優化計劃”的結果，當中包括保障本地勞工優先就業的措施。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自2023年至今，每月各項輸入勞工計劃的申請及獲批宗數為何，並按(i)申請公司的行業分類(依據政府統計處就勞工統計所劃分的行業主類)和(ii)職業分類，以及(iii)每宗申請所涉及的輸入勞工人數(例如1人至10人、11人至20人等)列出分項數字；
- (二) 鑑於有意見指出，勞工處自去年4月起先後關閉3所就業中心，顯著縮減就業中心及行業性招聘中心網絡，令部分本地求職者難以取得即時及全面的就業支援服務，而參加招聘會以獲得即場面試的機會亦相應減少，政府作出有關安排的原因為何；鑑於本港失業率自今年初起有回升趨勢，部分行業(例如建造業)的失業率升幅尤其顯著，但另一方面卻不斷有公司申請輸入勞工，反映本港仍存在一定的就業及招聘需求，勞工處會否考慮回復就業中心及行業性招聘中心的數目(或最低限度維持現有數目)，並適度增加招聘會數目，以加強協助本地勞工求職；

- (三) 自2023年至今，每年勞工處就業中心及行業性招聘中心的服務人次、舉辦招聘會數目、參加招聘會的人次及僱主數目、每場招聘會提供的面試平均數目，以及每年該等數據的增減幅度分別為何；
- (四) 據悉除了“建造業輸入勞工計劃”明確規定申請公司必須舉辦招聘日，以及飲食業僱主在輸入指定職位時必須在勞工處的就業中心舉行招聘會外，其他輸入勞工計劃/行業並無相關硬性要求，原因為何；
- (五) 有否考慮要求所有申請輸入勞工的僱主(不論行業、工種及申請輸入勞工數目)必須在勞工處就業中心及行業性招聘中心舉辦招聘日及登記招聘職位，以便利本地求職者申請有關空缺，並確保有關的本地招聘過程公正及真誠，從而杜絕“假招聘”的情況；
- (六) 自2023年至今，每年當局收到多少宗有關以輸入勞工取代本地工人的投訴，當中涉及的行業為何；該等投訴的調查進度及結果為何；當局有何措施進一步防止僱主以輸入勞工取代本地工人；及
- (七) 鑒於市場上有中介公司/機構(包括非持牌職業介紹所)聲稱可收費協助本地公司申請輸入勞工，當局有否計劃就此作出規管，以保障本地工人、輸入勞工及申請僱主的權益？

勞工及福利局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

北部都會區支援青年上流的措施

Measures in the Northern Metropolis to support upward mobility for young people

15. 陳曼琪議員：政府於《2025年施政報告》中表示，北部都會區（“北都”）的面積和未來人口約佔香港的三分之一，是香港的戰略發展區域。有意見認為，北都發展為香港青年提供上流及打造幸福人生的機遇。關於北都支援青年上流的措施，政府可否告知本會：

- (一) 政府有否就北都未來發展，為青年規劃一條涵蓋學業、就業、置業和創業各方面的向上流動生態鏈；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 鑒於《2025年施政報告》表示，預計北都將會創造約50萬個新工作職位，該等職位的種類分布及比例為何；有否制訂緊扣該等新職位的培訓本地人才計劃與策略，以協助青年把握有關機遇；
- (三) 有否因應上述50萬個新工作職位所帶來的北都人口，評估北都的住宅單位數目是否足夠應付青年家庭的需求；如有，因應評估結果所制訂的房屋規劃為何，以及當中公營房屋、“居者有其屋”計劃及私人住宅的單位數目比例分別為何；及
- (四) 有否規劃在北都興建支援在職青年及其家庭的設施(包括青年宿舍、青年驛站、託兒服務中心、幼稚園、中小學等)；如有，規劃的詳情為何；如否，原因為何？

發展局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

便利表演團體來港的措施

Measures to facilitate the entry of performing groups into Hong Kong

16. 陳恒鑽議員：政府宣布於今年2月26日起，就各項人才與資本投資者的入境計劃(“指明入境計劃”)增設申請費600元，並將簽證/入境證的簽發費分別上調至600元(逗留期限180日或以下)及1,300元(逗留期限181日或以上)。有意見反映，上述簽證收費對由其他地區來港並靠捐款維持營運的表演團體(例如在盂蘭勝會表演的神功戲戲班)造成沉重的財政壓力，影響傳統文化的傳承及交流。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年經指明入境計劃獲批來港的中國內地民間傳統表演團體(包括神功戲戲班)數目及所涉及的人員為何(以表列出)；

- (二) 據悉不少地區團體在慶典活動時均會邀請中國內地的表演團體來港演出，以促進文化交流，政府會否考慮對該等沒有向公眾收取演出費用的表演團體人員豁免簽證申請費及簽發費，或推行分級收費制度，以鼓勵民間的文化交流及促進文化遺產傳承；
- (三) 自“為來港參與指定界別短期活動的訪客提供入境便利計劃”（“短期訪客計劃”）於2024年恆常化以來，透過該計劃獲准在以訪客身份逗留期間，參與文化藝術界別指定短期活動的中國內地表演團體數目為何；及
- (四) 鑒於有意見指出，地區團體對民間傳統表演團體表演的需求甚殷，但表演團體透過短期訪客計劃來港須獲得認可主辦機構（例如文化體育及旅遊局）以邀請信的方式作出認可，過程上存在一定難度，政府會否考慮進一步簡化相關申請程序，以令更多表演團體可在無須申請工作簽證的情況下來港交流？

文化體育及旅遊局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

在學校推動國民及國家安全教育

Implementation of national education and national security education in schools

17. 吳永嘉議員：《2024年施政報告》為愛國主義教育訂下一系列項目指標，當中包括推展“心繫家國3.0”聯校國民教育活動、3年內為約1 000位非主修歷史的初中中國歷史科教師提供培訓名額，以及在兩年內提供不少於1 000個高中中國歷史科教師學習圈培訓名額等。此外，今年《施政報告》表示政府會推廣內地的愛國主義教育設施，將其納入特區愛國主義教育基地，而教育局亦會設計建國歷史體驗行程等。政府在學校推動國民及國家安全教育的最新情況備受社會關注。就此，政府可否告知本會：

- (一) 各項愛國主義教育措施的最新推行情況為何，當中有多少項措施已經達標；會否為已達標的措施訂立更高的目標；如會，詳情為何；如否，原因為何；

- (二) 鑑於國民教育涵蓋的範疇廣闊，相關學習元素蘊含於多個學術科目，當局未來訂立愛國主義教育的新指標時，會否涵蓋更多學科；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 鑑於教育局為教師舉辦了多輪《基本法及香港國安法》測試，相關測試的及格率分別為何；
- (四) 過去3年，每年有多少間學校申請“我的行動承諾”加強版撥款計劃，讓該等學校有更多資源加強於校內推展國民及國家安全教育；成功申請該計劃的比例，以及每個獲批申請平均取得的撥款金額分別為何；
- (五) 據報教育局近日更新中小學國家安全教育課程框架，以突出“大安全”概念，並將舉辦簡介會及教師培訓課程支援學校落實國家安全教育，相關簡介會和培訓課程的詳情(包括預計舉辦的簡介會場數，以及可為多少名教師提供培訓)分別為何；
- (六) 有關推廣內地愛國主義教育設施的詳情為何，包括預計被納入特區愛國主義教育基地的設施數目，以及該等設施的名稱為何；及
- (七) 教育局就設計建國歷史體驗行程的工作預計所需的时间及人手為何；預計何時可讓學校報名參與該等建國歷史體驗行程？

教育局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

保護兒童的相關法例

Legislation related to protecting children

18. 陳家珮議員：有意見認為，保障兒童的安全及福祉極為重要，但本港保護兒童的相關法例的尺度及所訂的兒童年齡上限並不統一，有需要作出檢討。例如在《僱用兒童規例》(第57B章)下，年滿13歲及15歲者分別可受僱於非工業機構和受僱於工業工作；在《婚姻條例》(第181章)下，年滿16歲者可在提交父母或監護人的書面同意書後結婚；而在《侵害人身罪條例》(第212章)第27條下，有關“對

所看管兒童或少年人虐待或忽略”罪行所訂的兒童年齡上限則為16歲，家長獨留不足16歲兒童在家便可能觸犯法例。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年因觸犯第212章第27條而遭定罪的人數，以及當中涉及獨留兒童在家的個案數目為何；
- (二) 據悉有學校向家長表示，小學三年級或以上的學生已可無須家長接送並自行往返學校，當局是否知悉有關情況，以及有否就第212章的相關法例規定向學校作出清晰指引，以防範意外發生；
- (三) 有否計劃全面檢討保護兒童安全的相關法例，以統一標準及更好地保障兒童的福祉；及
- (四) 鑑於行政長官在《2025年施政報告》宣布會優化“在校課後託管服務計劃”，取消名額上限以擴大支援有需要的小學生和家長，但有意見指出該計劃只涵蓋小學生，按現時第212章第27條的規定，意味育有12歲至16歲以下兒童的家長仍難以外出工作，政府有否政策措施協助該等家長，以鼓勵生育及釋放勞動力？

勞工及福利局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

提升九龍公園設施

Upgrading facilities at Kowloon Park

19. 江玉歡議員：有意見認為，九龍公園作為本港市區大型公園之一，擁有豐富歷史遺產，而且地理位置優越。然而，隨着時代變遷，園內部分設施日漸老化及使用率偏低，整體發展潛力尚未得到充分發揮。關於提升九龍公園設施，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年九龍公園各項主要設施(例如游泳池、體育館、兒童遊樂場、歷奇樂園等)的使用人次及使用率，以及滿意度調查結果為何，並按設施類別列出分項資料；

- (二) 鑾於有意見指出，與九龍公園同屬市區大型休憩空間的維多利亞公園，因經常舉辦多元化大型活動而成為市民及遊客的熱門去處，過去3年該兩個公園相類設施(例如游泳池、體育館/運動場地、兒童遊樂場等)的使用情況的比較為何；有否具體分析該兩個公園設施的使用率出現差異的主要原因；
- (三) 當局有何恆常機制及具體措施，以定期檢查、維修及更新九龍公園的設施，以確保該等設施符合公眾需求並維持良好狀態；有否制訂優化方案增加九龍公園對本地市民及遊客的吸引力(例如改善園內空間的規劃及設計、增辦多元化活動等)，從而提升園內設施的使用率；
- (四) 當局會否考慮以“公私合營”的模式為九龍公園進行翻新工程，讓私營機構參與特定園區的設計、營運及維修保養工作，以減輕政府的財政負擔並加速更新設施；及
- (五) 鑾於政府於去年公布改建九龍公園內前威菲路軍營58座為中華文化體驗館，以及在鄰近的尖沙咀天文台總部興建副樓以提供包括公眾教育資源中心及展覽廊等設施，政府如何將上述項目與九龍公園的現有設施及活動進行整合，以打造統一的休憩、文化及旅遊體驗空間；會否就上述的項目及整合工作設立跨部門協作機制，以發揮協同效應，從而提升區內遊客流量及市民參與度？

文化體育及旅遊局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

青年宿舍計劃的推行情況 **Implementation of the Youth Hostel Scheme**

20. 鄭泳舜議員：政府推出青年宿舍計劃已逾13年，由政府全資興建的7個青年宿舍項目中，目前只有兩個投入服務。此外，政府在2023年擴大該計劃，資助非政府機構租用合適酒店和旅館轉作青年宿舍(“資助計劃”)，至今已有6個項目獲批。就此，政府可否告知本會：

- (一) 5個由政府全資興建但尚未投入服務的青年宿舍項目的最新進度為何，以及該等項目有否出現延誤；如有，原因為何；鑑於政府就2025-2026財政年度開支預算回覆本會議員問題時表示，青山公路及灣仔救世軍街的兩個項目分別處於“施工前工程”及“技術可行性研究”階段，政府是否仍會繼續該兩項興建計劃；
- (二) 資助計劃下的6個青年宿舍項目的最新入住率及租戶數目分別為何；
- (三) 鑑於資助計劃規定，青年宿舍項目的青年租戶須每年參加不少於200個小時的社區或志願服務以回饋社區，青年租戶就上述要求的達標率為何(按項目列出)；據悉有青年人擔心未能達到社區服務的時數要求而未有申請入住青年宿舍，政府有否評估有關要求在鼓勵青年回饋社區上的成效；及
- (四) 據報位於通州街的首個由私人住宅物業轉作青年宿舍項目的部分宿位租金達7,600元至7,800元，而據悉雖然有關租金水平高於政策所訂(即租金水平應在同區附近相似單位市場租金的60%以內)，但外界對該項目宿舍的質素反應正面，政府日後會否再接納以私人物業轉作青年宿舍用途的項目申請，又或是否已收到其他同類申請；有否評估，日後該類項目的租金會否有下調空間？

民政及青年事務局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

治療及支援軟骨發育不全症患者

Treatment and support for achondroplasia patients

21. 葛珮帆議員：據悉軟骨發育不全症是一種既複雜又罕見的遺傳性骨骼疾病，影響患者的生長發育和多個系統功能。有專家指出，該疾病在香港的發病率大概為兩萬分之一，患者需要面對漫長而痛苦的治療過程，以及負擔龐大的醫療費用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否統計公立醫院目前的軟骨發育不全症患者總數為何，並按年齡組別(即15歲以下、15歲至18歲以下，以及18歲或以上)列出分項數字；
- (二) 是否知悉，醫院管理局(“醫管局”)有否就軟骨發育不全症成立專家小組或撥出專項資源，以支援患者的長期治療過程；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 政府有否估算軟骨發育不全症患者的終生醫療成本為何，包括為其提供傳統的骨頭延長手術治療，以及有關的醫療跟進(包括住院、手術、術後護理、復康訓練等)；
- (四) 鑑於有病人組織指出，現時軟骨發育不全症患者(尤其成人患者)分散於不同公立醫院聯網，所獲跟進服務的水平不一，政府是否知悉，醫管局有否就該疾病制訂統一和全面治療指引；
- (五) 據悉近年推出了新的C型利鈉肽(“CNP”)藥物，軟骨發育不全症患者能透過皮下注射促進軟骨生長，該藥物也有助改善嚴重併發症對患者所帶來的影響，而多個地區已將有關藥物納入其國民保險或資助項目，政府會否參考有關經驗，研究將該藥物納入藥物名冊和安全網的資助範圍；
- (六) 政府會否考慮提高評估新藥物成本效益準則的透明度，以加快新藥物(尤其是治療罕見疾病藥物)納入安全網的程序；及
- (七) 政府會否參考國家近年推出的輔助性重大疾病醫療保險(例如“惠民保”)，研究透過優化“自願醫保計劃”，或另設具“不限年齡、不限病史、全民可參與”特色的重大疾病保險產品，以鼓勵市民投保，從而紓緩醫療機構引入新藥以治療罕見疾病時的財政壓力？

醫務衛生局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於附錄1。

支援展覽業**Support for the exhibition industry**

22. 容海恩議員：為支援香港展覽業，特區政府透過“定期展覽獎勵計劃”、“定期展覽獎勵計劃2.0”和“中小企業市場推廣基金”（“市場推廣基金”）等資助計劃向主辦商和參展商提供資助。就此，政府可否告知本會：

- (一) (i) 定期展覽獎勵計劃推出至今，以及(ii) 市場推廣基金自2021年4月30日推出特別措施後的以下資料：接獲和批准的申請數目，以及獲資助的合資格展覽會的主辦單位名稱、展覽內容、舉辦日期、場地、資助金額、本地和海外參展商數目和比例、本地和海外參觀訪客數目和比例、海外參展商和參觀訪客所來自的地區(以表列出)；
- (二) 鑑於有業界人士反映，政府於本年7月1日推出的定期展覽獎勵計劃2.0並未定下明確結束日期，影響業界在籌辦展覽會時的成本預算，政府何時會公布該計劃的結束日期，以及會否優化該計劃，例如調整非本地參與者名額，以及放寬用於展示產品、物料及服務的總樓面面積等方面的要求；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 鑑於市場推廣基金將在2026年6月30日後整合至“發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金”，並會調整資助上限及資助比例等安排，政府有否評估有關調整對業界所帶來的影響(例如相關申請數目、活動規模等)；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 除了上述資助計劃，政府有否其他政策措施支援展覽業，以維持業界的競爭力及進一步鼓勵投資；如有，詳情為何；如否，原因為何？

商務及經濟發展局局長於2025年10月15日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

**政府法案
GOVERNMENT BILL**

**政府法案二讀
Second Reading of Government Bill**

**恢復政府法案二讀辯論
Resumption of Second Reading Debate on Government Bill**

代理主席：政府法案。本會恢復《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》的二讀辯論。

條例草案委員會主席陳健波議員先就委員會報告，向本會發言。

**《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》
ROAD TRAFFIC (AMENDMENT) (RIDE-HAILING SERVICE) BILL 2025**

**恢復辯論於2025年9月10日動議的條例草案二讀議案
Resumption of debate on Second Reading which was moved on 10 September 2025**

陳健波議員：多謝代理主席。《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)旨在修訂《道路交通條例》(第374章)，藉以訂定規管網約車服務的事宜；引入網約車平台、網約車車輛及網約車司機的發牌制度；訂定規管任何透過持牌網約車平台預約的其他公共車輛載客服務的事宜；以及強化針對非法出租或取酬載客的執法機制等。

法案委員會與政府舉行了4次會議，並且曾邀請公眾提交書面意見。政府建議規定提供網約車服務的平台、私家車和司機三方均須領牌。任何一方無牌提供網約車服務，即屬犯罪，須負上刑責。委員贊成當局從平台、車輛及司機3方面着手，確保所提供的網約車服務符合法例，以及安全標準和服務質素的規管要求，以保障乘客安全和權益，滿足和便利市民的出行需要。

委員就有關規管網約車平台、車輛、司機及相關事宜，例如平台公司儲存營運數據的責任、“人車綁定”的安排、車齡要求、保險

及網約車車費規管等不同事宜，提出多項關注及建議。委員亦就網約車車輛許可證的數量表達了不同意見，例如有委員贊成政府就車輛許可證的數目設限，以實施總量控制，避免供應過多而導致交通擠塞。但亦有委員認為，當局不需就發牌數目設限，而是透過平台控制接單數目，這樣既能避免影響道路交通，亦能夠確保在任何時段都有足夠網約車提供服務。

政府表示，考慮到社會各界對車輛許可證數量意見紛紜，現階段會先透過《條例草案》確立規管框架，凝聚共識，至於其他技術細節，例如車輛許可證數量、牌證費用等，當局會與各持份者仔細磋商，然後納入明年上半年向立法會提交的附屬法例或牌證條件中。法案委員會支持政府的處理方法，以期盡快落實網約車服務的規管。

此外，有委員提出，在有關規管理制度下，政府除了要滿足和顧及乘客多元化的出行需要外，亦要考慮如何達致的士與網約車兩者並存互補、公平競爭，從而為個人化點對點交通服務市場，締造一個良性及可持續發展的競爭環境。

政府表示，規管網約車政策的願景，是達致的士、網約車、市民多方共贏。當局強調，的士與網約車不是零和博奕。一方面，的士現時的固有優勢，包括可在街頭截車、的士站候客等，均不會改變。另一方面，網約車可透過共享經濟的模式釋放閒置運力，為市民提供更多元化的選擇。當局承諾在制訂各項技術細節時，會將“促進的士與網約車共存互補”作為重要考慮因素，切實考慮的士業界的實際困難。

另外，政府認為，雖然在引入網約車服務的規管理制度後，對乘客的保障將會大幅提升，但仍可能有少數不法分子進行非法出租或取酬載客活動。為更有效打擊這些非法活動，政府建議加強在司機被定罪後取消其駕駛資格的罰則，並強化有關扣押車輛及暫時吊銷相關車輛牌照的安排。經法案委員會同意，政府就《條例草案》提出擬議修正案，在第374章加入擬議新訂的第9C部，在車輛涉嫌干犯非法出租或取酬載客的罪行時，即使基於各種原因未能識辨涉事司機，因而未能向該司機提出檢控，當局仍可按擬議新訂的第9C部的法定程序，暫時吊銷涉事車輛的車輛牌照及將車輛移交運輸署保管，為期6個月。

委員普遍支持上述擬議機制，認為有關措施能提高針對非法出租或取酬載客活動的阻嚇力，保障乘客和合法合規運作的點對點服務提供者。

代理主席，以上是本人就法案委員會工作的報告。我現在表達個人對《條例草案》的意見。

網約車問題困擾香港多年，雖然市民有龐大需求，但一直存在灰色地帶，令社會爭議不斷。政府這次提出具體立法框架，一方面正式將網約車服務平台、車輛及司機納入規管，另一方面加強打擊“白牌車”，令各持份者都支持政府的立法建議，促成這次修例，令長期爭議的問題取得突破性進展。

我想談談網約車服務的保險安排。《條例草案》訂明網約車必須持有符合《汽車保險(第三者風險)條例》(第272章)的第三者風險保險。除此之外，保險業界建議持有駕駛許可證的司機向平台登記時，必須提交保單資料，令平台具體掌握承保公司的保單狀況。至於保險收費方面，由於部分網約車司機屬於兼職性質，如果保費與全職司機相同，無疑會構成不公的情況，既打擊兼職司機的營運意願，亦不符合保險業按風險收費的原則。

因此，保險公司正着手研究針對網約車服務推出較具彈性的保險產品，其中一個研究方向是先就網約車服務收取基本固定保費，再根據網約車載客服務時間收費。對於司機而言，按服務時間收費的安排，可以減低兼職司機的入行門檻和成本，有助吸引更多元化的服務供應者。對於保險公司而言，這種方案可以協助保險公司按風險收取保費，令保費定價更有理有據，又可促進網約車保險產品的可持續性。同時，政府亦應立法規定網約車平台提供司機服務時間的數據，方便保險公司進行準確的風險評估，訂定合理公平的保費。期望當局繼續與保險業監管局、香港保險業聯會保持密切溝通，共同推進網約車保險產品的發展。

此外，為有效防止保險詐騙，保險業界建議強制規定網約車安裝行車記錄儀，並將數據同步上傳至雲端系統。行車記錄儀可以清晰記錄路面情況，一旦發生事故亦可提供客觀證據，更能避免設備故障或資料遺失等情況，確保證據的完整性和可信性，對防止誇大保險索償有極大幫助。

政府現階段將《條例草案》提交立法會審議，標誌着社會已就網約車規管達成原則性共識，並確立立法框架。然而，現時社會各界仍然對車輛許可證數量持不同意見。一方面認為不應過度發放車輛許可證，香港道路狹窄，如果沒有適當控制數量，恐怕會加劇交通擠塞問題。另一方面，許多人認為無須就車輛許可證數目設限，而是透過平台控制接單數目。期望政府與各持份者可以聚焦討論，從多方面考慮及平衡市民的乘車需求、道路網絡的承受能力等因素，同時確保有足夠網約車提供服務。

政府提出網約車車齡上限為12年的建議，亦是另一個爭議點。目前業界持不同意見，有的士車隊公司建議上限為10年，亦有的士業界認為應該設計更嚴格的標準。建議政府考慮其他城市的經驗，例如上海、深圳設有8年上限，而倫敦為10年，在兼顧車輛安全與市場供應之間，訂立一個更為合理的方案。另外，的士業議會尚有對網約車車輛標識、其保險費與的士的差異、是否應如的士般設有指定驗車中心、數據監管及支援的士業界基金透明度的要求，希望政府能夠妥善處理。

的士與網約車之間的爭議持續多年，現屆政府展現出破局的魄力，果斷從立法層面解決這個問題。今天相信《條例草案》能夠通過，訂下大框架，但真正艱難和複雜的工作剛剛開始，有大量技術和實際問題需要解決，亟需高度政治智慧，平衡各方利益及市民的福祉，才能實現“共存互補、良性競爭”的願景，締造的士業界、網約車平台與市民的多贏局面，促進整個個人化點對點交通服務行業的可持續發展。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

廖長江議員：代理主席，香港個人化點對點交通服務主要由的士提供，但是，的士業的服務質素一直被詬病，一次不良的乘車經驗可能令遊客和市民對香港有負面觀感。因此，必須積極引入競爭，提升行業整體質素，為香港樹立應有的文明形象，優化市民與遊客的出行體驗。

事實上，網約車服務在內地以及新加坡、英國和澳洲等世界主要國家已經非常普及，甚至對網約車態度一直較為保守的日本，去

年也在東京都先行先試，允許私家車司機以網約車形式載客，並且考慮接納外國經營的網約車平台，以及完善相關的法律制度。

香港作為國際大都會也不應該落後，引入網約車服務，可以釋放私家車的閒置運力，增加服務供應，以及吸引年輕人入行，提升行業的服務質素。這些都符合香港市民的期望，所以，我支持政府提出的《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》，為解決網約車在香港十餘年的爭議踏出重要一步。

代理主席，《條例草案》確立了網約車的合法地位，並且引入清晰的法律框架，規範網約車服務，規定網約車平台、車輛以及司機均需要領取牌照。對於網約車平台，政府提出，持牌平台必須為香港的註冊公司，並且在營運經驗、財力證明、資本投入、董事資格等方面符合指定的要求，證明有足夠的能力提供優質服務，才可以獲批牌照。並且平台負有盡職審查的責任，要確保旗下的車輛和司機擁有營運資格，否則即屬犯罪。

對於這些要求，我是認同的，我希望如果《條例草案》獲得通過，政府能夠盡快制訂清晰的指引，以便有意來香港運營的網約車平台進行申請。對於車輛和司機，政府建議實施“人車合一”的發牌制度，即持有駕駛許可證的網約車司機必須是其所駕駛並擁有車輛許可證的車輛車主；而駕駛由其他人的名義登記的私家車以提供網約車服務，即使是相關車輛與司機均持有合適的許可證，亦屬違法，最高可被罰款1萬元。“人車合一”的制度不僅可以避免“炒牌”的現象，同時也有助於避免“黑工”司機，以及減少保險釐定等方面的複雜情況。另外，政府對網約車第三者風險保險、續領牌照的驗車要求、司機考核等方面均作出規管，相信能夠保障網約車的服務質素、乘客的安全與利益。

代理主席，相對於其他發達經濟體，香港個人化點對點交通的發展已經比較遲緩和落後。如果對網約車發展實施太多監管障礙，結果便是沒有人會入行，不能達致政府希望增加服務供應、吸引新血入行的政策目的，令好事變壞事，受損的也是乘客的利益。我認同政府將網約車車齡的上限由最初建議的7年放寬至12年，增加政策彈性。另外，網約車入行測試方面，政府建議將來申請的士和網約車駕駛資格的人士可參與同一個簡化的筆試，考的士執照的人士在參與筆試後也可以駕駛網約車。這個方向是好的，不過，我希望

政府考慮能否進一步簡化，包括檢視筆試的內容，例如一些有關路況熟悉程度的題目，在有衛星導航的時代，可能並不是那麼重要。政府也可以考慮允許網上測試等更便於參與的方式，以進行靈活規管。

除此之外，政府對網約車牌照的數量等細節問題仍有爭議。我希望政府能夠根據客觀的市場需求，以及行業的長遠發展妥善作出安排。政府表明會再平衡各方的意見，通過附屬法例逐步解決。引入競爭對的士業界難免會有影響，但是，必須認識到良性競爭可以提升行業整體形象，乘客、的士和網約車也可以多方共贏。

另外，的士仍存在固有的優勢，例如可以街頭“兜客”、禁區上落客，以及的士站候客等。而的士車隊推出的無障礙且更舒適的車型，以及方便的電子支付方式等也獲得了正面評價。因此，在允許網約車營運的同時，的士界也應該繼續在營運管理、科技應用、服務多元化等方面自我提升，主動轉型，優化乘客體驗，共同推進行業進步。

最後，我希望政府要用更長遠的視野，在網約車和的士納入香港智慧交通的發展框架下，建議政府持續關注網約車平台的發展情況，以及相關數據，推動個人化點對點交通服務朝更便利、更安全、更智能的方向發展，更靈活調度整個交通運輸網絡。

代理主席，我支持《條例草案》，謹此陳辭。

陳紹雄議員：多謝代理主席。我發言支持通過《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)。

隨着科技進步，共享經濟是大勢所趨，網約車服務亦逐漸形成剛性需求。我樂見政府展現事不避難的責任擔當，引入清晰的法律框架，規管網約車服務，解決擾攘多年的問題，讓合法合規的網約車服務面世，以市民利益為最大依歸。我認同政府的規管方向及政策考量，是以不同的定位和優勢，推動的士和網約車之間的優勢互補和良性競爭，滿足市民多元化出行需求，最終達至多元並存的共贏局面。

政府銳意改革爭議多年的個人化點對點交通服務，破局決心贏得各界掌聲。不過，就規管網約車細節，社會上不同持份者的意見紛陳，當中網約車數量、車齡限制、車資及保險問題均引起廣泛討論。我認同亦理解政府先訂立規管框架，先處理社會已有共識的問題，建立主體法例後，再聚焦處理有較多不同意見的細節問題。我亦希望政府繼續廣聽意見，廣做諮詢，為日後制定附屬法例做好準備。

代理主席，網約車數量是本次立法的爭議之一。香港接近九成的出行人次均屬使用公共交通服務，個人化點對點交通服務則佔整體公共交通服務乘客人次約6%。網約車數量過多將引起交通擠塞。我建議政府釐定網約車數量時，要審慎考慮香港的人口和發展密度，兼顧道路承載力，致力平衡公共交通生態，以確保網約車實施後，道路資源得以繼續高效運用，避免衝擊現有公共交通系統。

我也關注《條例草案》對於網約車車齡的規管。政府在最初提交予交通事務委員會的政策文件提到，車齡不得超過7年，但其後設定車齡上限為12年。網約車平台固然歡迎，不過的士業界則持相反意見，特別是相比的士車隊3年車齡的規定，形容這會構成不公平競爭，也擔心日後會令更多士司機轉投從事網約車服務，將更難吸引司機駕駛的士。

我認為政府作為政策推動者和促進者，也是公共交通服務的監管者，寄望政府夠以政策推動的士、的士車隊及網約車之間的優勢互補和良性競爭，達致多帆並舉，而不失平衡。我也建議政府參考澳洲的做法，考慮設立“支援的士基金”，透過法例規定向網約車平台按程徵費，用以支援的士行業提升其服務質素，促進行業持續發展，從而惠及市民。

代理主席，車資也是立法的討論焦點。現時規管框架下，平台可因應市場情況自訂車費，但須於行程開始前讓乘客知悉收費安排。雖然政府表示政府會保留權力，在有需要的情況下規管平台就行程的收費安排。但對比之下，的士車資是經過法例釐定的法定車資，以減價方式招徠乘客即屬犯法。所以，的士業界擔憂，屆時如有網約車平台不惜工本，以“燒錢補貼”或“割喉式減價”的方式壟斷市場，影響行業良性競爭，最終令市民選擇變少，有違規管網約車

的原意。政府日後訂立附屬法例之時，也應一併考慮車資對於業界的影響。

保險方面，《條例草案》訂明，提供服務的網約車須購買第三者責任保險，我是支持的。不過，我關注若保費太高，令網約車入場門檻高、成本高，將令不少兼職司機卻步，變相難以透過共享經濟模式，釋放私家車的閒置運力。我建議政府參考其他地方的做法，考慮由網約車平台承載保險、平台與網約車司機每程攤分的概念，降低保險費用及入場門檻，以貫徹共享經濟原則。

代理主席，作為法案委員會的委員，在審議條文期間，我亦促請政府釐清網約車的數據權屬。根據《條例草案》，網約車平台須確保營運資料的收集、傳輸及儲存符合本地法例，並將相關數據儲存於香港境內。此做法有助保障數據安全，並強化當局的數據治理能力，我是支持的。我關注，網約車在營運過程中會產生大量極具價值的數據，例如市民的出行供需關係，以及不同時段的道路交通流量。這些數據不僅能優化平台服務，成為政府日後調整網約車數量的依據，更可作為日後管控交通的參考，對於交通規劃，以至推動智慧出行及自動駕駛均具有重要價值。我希望政府在進一步提升數據價值的同時，一併釐清數據權屬問題，明確數據的擁有權、使用權甚至收益權，確保數據在合規前提下發揮最大效益，並避免壟斷或不當使用。

不少地區規管網約車時已經涵蓋自動駕駛車輛，我關注現時“人車綁定”的規管框架是否有足夠前瞻性，能配合自動駕駛車輛的發展。我樂見政府表示，現時自動駕駛車輛法例已經有足夠的空間，能夠透過行政方式處理特定情景。

代理主席，當《條例草案》獲得通過後，在符合資格的情況下，的士、的士車隊及網約車均可以透過網約平台靈活提供服務。在審議期間，我曾舉例指出，若有網約車平台應乘客要求，提供的士或的士車隊服務，萬一在運載途中出現違規行為或其他情況，同時抵觸規管的士或的士車隊的第374D章及《條例草案》相關規定，究竟會根據哪項條例執法而作出檢控？政府表示會視乎當時案情是否相關和適用而作出跟進。我希望政府日後能夠以實際案例，清晰列出相關指引。

與此同時，本港自2025年11月1日起，強制在私家車上使用兒童束縛設備，8歲以下兒童除非身高達1.35米，否則均須使用兒童束縛設備，的士則不受此規定所限。我關注，屆時合資格的網約車，是否需要要求兒童使用束縛設備以遵循相關規例？我寄望政府釐清《條例草案》與現行交通運輸法例之間的互補關係，以確保各項條文在實際適用時能夠有效銜接並兼容。

再者，關於網約車的隧道收費，由於私家車與的士收費不同，我關注網約車於提供服務，即載客取酬之際，日後經過3條過海隧道或大欖隧道時的收費準則為何。以三隧為例，的士全日統一收費25元，私家車在不同時段的收費由20元至60元不等。不同的隧道費將不利於構建公平公正的競爭市場。但我理解實際操作上，的確難以區分當時的私家車是否正提供網約車服務。

我也樂見局長表示會細心研究，希望政府日後審議涉及發牌數量等執行細節時，再一併凝聚共識及優化處理。希望政府從乘客及公眾安全的角度出發，締造一個良性公平公正的競爭環境，讓合法合規的經營者提供優質服務。

最後，我想就政府的修正案表達意見。政府過去打擊“白牌車”時，經常遇到有涉事車主拒絕提供司機資料，以致未能確認涉事司機的身份而無法提出檢控。日後亦不排除會出現平台合法、車輛合規，但車主鋌而走險，另找其他人駕駛的情況。對於乘客舉報或警方“放蛇”後，涉事車主不配合搜證，拒絕提供司機資料，我相信修正案能夠堵塞漏洞，令涉事車主無法再藉法律漏洞規避罰則，從而更有效打擊非法“白牌車”橫行。

我謹此陳辭，支持通過《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》及其修正案。

田北辰議員：代理主席，我在2016年已經提出要立法規管網約車，因為我知道這是大勢所趨，根本無法抵擋。好了，現在來到立法會二讀和三讀，其實我大體上當然是絕對支持這項《條例草案》，但我有一點非常反對，就是“一車一司機”的規定。

我的看法很簡單，就是“車盡其用”，而這個規定絕對是予以抹煞，這很浪費，也不符合成本效益。有一個大型網約車平台都向我

反映，他們認為“一車一司機”這個規定太嚴厲，根本不可以有效和靈活使用網約車輛的資源。

你們經常表示怕人會“炒牌”、“炒租”。我之前在法案委員會都曾列舉例子，一個家庭不同成員可在不同時間用車，他們誰有空餘時間，就可以接幾張訂單來幫補一下。但現在你們綁死了“一人一車”，基本上用這個資源的機會就完全沒有了！還有，如果是“一車一司機”，我相信也不會有很多人可以在夜晚深宵時工作。所以，如果當局開放這個數字，我遲些會說多少呢？最少都可能會有些人喜歡晚上出來接幾張訂單來做，我恐怕這麼搞下來，將來夜晚時段call車更難。

局長之前在法案委員會會議上提及擔心保險的問題。這方面，我聽完他說，我都不明白這個問題是甚麼。其實買保險，除了自己，都可以加上家人和其他人，頂多就是支付更高保費。是車主自己決定購買保險cover多少人，這是他的選擇。

不過，網約車平台都跟我說，他們雖然不同意“一車一司機”，但亦不想一輛車有無限司機的quota，人人都可以駕車，因為這會涉及人臉識別、帳號和拆帳等問題。若是同一個家庭，這些當然不是問題，但一旦涉及不同單位，就可能會有爭拗。我們實政圓桌拋磚引玉，建議政府考慮每輛車可以登記譬如5個合資格司機。這樣每輛車就真是可以走多幾“轉”了。業界亦委託我向你們建議，車輛許可證在1年續牌期內可以轉換登記司機，確保可以盡用車輛。我現在經常說盡用車輛，意思是我假設將來政府一定會有發出這些車輛許可證的上限。如果將來政府說，任何人若有興趣，便門戶大開，2萬輛、3萬輛、5萬輛也沒有所謂。若然如此，我這篇稿便可以撕毀，根本甚麼問題也沒有。不過我不相信會是這樣。而且你要想想，業界會如何想。

對於如何防止“偷雞”假冒司機，業界說一直也有措施監管，例如已經實行司機人臉識別，並會不定時抽檢；而每當司機on duty，還會將其相片和資料全部上載平台，乘客甚至可以check到司機是“堅定流”。每個司機、每張訂單都有齊全紀錄。如果司機服務或者駕駛態度很差，不單車輛許可證明年不得續期，連涉事司機本身的駕駛執照都會被吊銷，意思是他不能再駕駛這些車輛。在這種監管

流程下，車主和司機還怎麼敢亂來呢？即是來來去去，又怕這，又怕那，甚麼也怕。創新便創新，你當然是“揸大不揸細”，對嗎？

至於防止把車輛租給其他人，這個真是我們實政圓桌的核心理念。我真的看不到有甚麼原因一定要防止，這有何問題呢？假如車輛登記了5個司機，他們每一位的行為都會影響這輛車來年能否續牌。車主決定租給人，他自己就要衡量風險。如果租賃人的行為良好，我為何要過問他是自己駕駛還是租給他人呢？這樣才做到真正“車盡其用”。最重要的是，乘客不用多付車資。若乘客不用多付車資，則只有一筆錢分發予兩人，便讓他們兩人來對分，對嗎？我無須理會。

另外，將來網約車的確實數量，大家都未知道，但這個數量出來後，政府就應該確保每輛車在不同時間都可以提供服務。我們實政圓桌認為，初步發出的車輛許可證，最少、最少都應該要有1萬個，因為到目前都沒有一個非法網約車營運的總體實數。如果政府設定一個數目，的士業界心中便有一個譜，不用經常驚惶非法“搵食車”數目是否3萬輛、4萬輛，抑或來者不拒？他們豈不更“腳軟”？而1萬輛這個數字，絕對不過分。新加坡有600萬人口，已經有6萬輛網約車，13 000輛的士，總共超過7萬輛。我們現在是1萬個網約車牌照，即使加上的士都只是27 000輛，比較其他城市的數目是少到“笑死人”。深圳的士有21 000輛，網約車有127 000輛；紐約的士有13 000輛，網約車有106 000輛；只有我們，即使有1萬輛網約車，也是網約車少於的士。

我希望未來局方公布網約車許可證數量，即使與我們要求的數字不一樣，也不要相差太遠。若多了，我沒有異議，市民更容易call車；但如果太少，就會形成……代理主席，現時網約車未合法化，人們能call到車輛，將來合法化後，若反而call不到車輛，就真是一個天大的笑話！

代理主席，我謹此陳辭。

江玉歡議員：多謝代理主席。代理主席，今天我們討論的是一項社會期待已久、爭議多年且遲到多年的法案。不僅關乎全港市民的出行選擇與品質，亦直接影響運輸行業的未來發展路向，甚至牽動着

香港作為一個國際智慧城市的聲譽。我樂見政府終於踏出規管網約車這關鍵一步，《條例草案》的提出，標誌政府下定決心正視現實，是香港交通政策發展的一次大邁進。

網約車是全球科技發展下不可逆轉的大趨勢，與其繼續掩耳盜鈴式地打擊，不如務實地將其納入規管，這才是負責任政府的應有之義。過去，網約車服務長期處於法律灰色地帶，現行法律已無法滿足由互聯網平台和大數據驅動的共享經濟新模式，導致市場嚴重失衡。

一方面，市民對更多元、便捷、高質素的點對點交通服務有強烈需求；另一方面，的士行業中雖然大部分司機都兢兢業業，但極少數害群之馬的服務質素參差、車輛老化、支付方式落後，屢受詬病，損害了行業整體形象。更令人憂慮的是，未受規管的網約車讓乘客安全陷入“保障真空”，一旦發生交通意外，保險有效性及責任歸屬，都成為巨大問號，乘客隨時求助無門。司機背景審查、收費透明度、投訴機制亦無從談起。

因此，今天我們辯論的焦點，不應該再是“要不要有網約車”，而是“我們要一個怎樣的網約車規管理制度”。我們的共同目標，應是建立一個多元、公平、安全、高效的個人化交通服務生態系統，讓的士與網約車能夠在健康的環境中共存共榮、互相促進，最終讓所有市民成為最大受益者。

我十分認同《條例草案》的核心框架。《條例草案》提出“平台持牌、車輛領證、司機擺證”的3層許可制度，將網約車服務的每個環節都納入規管。特別是要求車輛購買第三方保險、司機背景審查及車輛年檢要求等條文，都是保障市民“搭得安心”的基本要求，我對此表示支持與肯定。

然而，在肯定之餘，我們更需以審慎的眼光，審視其中數個關鍵細節。首先要釐清的一個根本性問題，就是網約車的定位。政府須清晰思考並讓公眾知道，在整個公共交通體系中，網約車究竟扮演甚麼角色？是的士的補充，還是高端服務的提供者？只有釐清了定位，我們才能據此建立一個讓的士與網約車融合共生的公平框架，並有效關顧行業持份者的利益。

而網約車的定位問題，也直接關係到《條例草案》中最核心且最受爭議的一環，即公平競爭。要實現公平競爭，需先從市場的數量規管入手。《條例草案》建議，網約車司機的牌照數目將不設上限，但可營運的車輛數目則設有上限，以避免交通擠塞和惡性競爭。香港地少人多、路面空間有限，我促請當局建立一套科學的動態配額模型，綜合考慮交通流量、人口密度與的士數量，並定期檢討，在保障道路承載力的同時，也為傳統的士行業和優質的士車隊留下呼吸空間。

標準的公平性同樣至關重要。政府建議網約車的車齡須低於12年，而的士車隊首次加入的車齡上限是3年，兩者差距懸殊。既然我們的共同目標是提升市民的出行體驗，為何不可以統一標準，讓兩者在同一起跑線上，跑一場公平的競賽？我非常認同局長形容優質的士是其“兒子”，那麼作為“大家長”，是否應該創造最公平的環境去孕育“孩子”，讓所有“孩子”都能健康成長？

需要高度警惕的是，在現行的士發牌制度下，的士牌照與本港銀行體系深度捆綁。若政策設計不當，引發牌照價值大幅波動，參考紐約的經驗，這可能觸發司機破產潮和銀行壞帳危機，甚至引發小型的金融震盪。因此，政府日後應明確公平機制與風險緩衝方案，保護的士業界並防範系統性風險，確保交通現代化不以犧牲經濟穩定為代價。

我相信，今日若《條例草案》得以通過，也只是規管網約車的第一步，往後如何執行才是真正的考驗。為此，我提出3點具體建議。

首先，必須為傳統的士行業鬆綁賦能，打好一套政策“組合拳”。在規範網約車的同時，應同步支持和推動優質的士車隊，讓他們成為行業升級的“火車頭”；並切實解決業界長久以來面對的實際困難，如電動的士泊車位和充電設施嚴重不足、電子支付尚未普及等問題，賦予他們在市場上公平競爭的真正能力。

其次，訂立清晰的網約車及平台營運守則或指引，對平台的定價演算法、派單機制、司機評分系統等的公平性、透明度和問責性作出規管。在此方面，我國成都市的經驗極具參考價值。當地要求平台承擔安全事故的先行賠付責任，規管車輛規格以鼓勵新能源

車，並要求車輛運營數據實時接入政府監管平台；以及依據城市交通容量、人口密度與市場需求，設定網約車數量的動態配額。當地超過九成的士司機已加入網約平台，證明在公平、透明的規管下，兩者完全可以通過市場自我調節，實現融合共贏。

另外，在網約車收費釐定方面，政府現階段雖暫無計劃管制網約車的車資，但我認為當局可參考日本東京的做法，當地要求網約車平台向政府當局申報收費範圍，並公開起步價與每公里費用，以確保價格透明，避免惡性割價競爭。建議當局日後制定規例時，提高網約車定價機制的透明度，以保障的士(尤其是的士車隊)的競爭力，讓雙方在公平的營商環境下進行良性競爭。

總結而言，這項法案的成功，關鍵在於政府能否精準平衡各方利益，釐清權責界線，尋找最大公約數。我們需要在適度規管下，充分信任市場的自我調節能力。這樣一來，的士與網約車才能“各有各做”、各擅勝場，發揮互補功能，讓市民享受“香港出行易”的真正便利，達致社會、行業與市民各方共贏。

代理主席，我謹此陳辭。

容海恩議員：代理主席，今天香港推動網約車條例立法，其實是順應交通模式革新的必然趨勢，亦是提升城市競爭力、便利市民和旅客出行的重要一步。然而，這項改革不可以只着眼於現實的創新，亦必須兼顧本地的士行業的實際情況，在傳承與創新之間取得平衡，推動個人化點對點交通服務的良性發展。

這次《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)的核心在於建立一套規範框架，從平台、車輛到司機，全面落實嚴格的准入和監管要求。網約車平台必須在香港註冊，具備足夠財政和營運能力，並對旗下車輛和司機負責，包括盡職審查、質素監控及數據提交等。車輛亦必須領有許可證，受車齡限制，並須強制購買第三者保險，推行“人車綁定”制度以防止許可證炒賣與非法駕駛。司機則需持有專屬許可，經過嚴格身份及經驗考核，同時打通的士和網約車司機資格互認，促進行業人才流通。

這次立法的主要目的是填補現時監管的空白。過去部分私家車在無合法載客許可、未購足額保險的情況下營運，導致安全風險非

常高，對乘客、道路使用者都構成極大威脅。通過這次規管，既可保障乘客權益，亦可建立公正、透明的競爭環境，讓網約車與的士在合規基礎上互補共存，滿足市民多元化的出行需求。同時，法律亦加強了對非法載客的打擊，明確訂明吊銷駕照年期，並引入“未定罪可扣押涉事車輛”的新機制，藉此堵塞過往執法的漏洞，有效遏止“白牌車”亂象。

網約車服務在香港的推行實在是大勢所趨。國際上無論是內地還是國際城市，皆已建立“傳統出租加網絡預約”的多元交通格局。作為國際金融與旅遊中心，香港每年接待過千萬名旅客，網約車的便捷、透明和預約制特點，能大幅提升遊客的出行體驗，並減少語言障礙帶來的困難。對本地居民來說，網約車更能補足現有交通網絡的不足，特別在深夜時段的士營運能力短缺，或偏遠地區公共交通覆蓋有限的情況下，為長者和行動不便人士提供更靈活及安全的選擇。

值得留意的是，保險制度作為交通安全的防線，是這次立法不可忽視的一環。雖然《條例草案》已訂明網約車需購買有效的第三者風險保險，但不少司機屬於兼職性質，若須強制購買全年保險，難免會增加不必要成本。而保險公司若未獲得營運時長、行駛里數等數據，亦難以評估風險，最終可能出現“保費高、保障低”的情況。因此，政府應更積極與保險業監管局和業界合作，鼓勵保險公司開發“按行程”、“按時段”等靈活產品，並推動平台適度開放營運數據，協助保險業界科學地定價，兼顧司機負擔和乘客保障。

我們當然不可以忽略的士業界的合理訴求。在這次《條例草案》通過之前，我們聯同數位立法會議員曾與的士業界(包括車隊業界)作深入交流，並了解到他們亦有一些合理訴求。他們反映，的士行業一直是香港點對點交通服務的主力，現在政府要求他們以車隊形式提供服務、優化不同的車隊，月供成本亦遠高於網約車。若網約車車齡獲放寬、收費完全市場化，將勢必加劇行業競爭，甚至引發大量司機轉行，威脅行業穩定性，包括服務提供量的穩定性。業界亦擔心，若無收費下限，平台可能用“燒錢補貼”方式搶佔市場，最終影響服務質素，引致內卷。因此，未來細則應適度收緊網約車車齡，逐步與的士看齊，同時設立合理的收費下限，防止惡性競爭，並完善保險配套及營運數據共享，平衡各方利益。此外，“人車綁定”

制度亦可適度放寬，讓直系親屬經合規審查後可合法駕駛，釋放閒置運力。希望政府以數據為依據，優先顧及現有全職的士司機轉型的需要，避免行業產生劇烈震盪。

至於“白牌車”問題，他們反映現有執法需要有改進空間，現在仍未可以全面遏止非法載客，亦見大量跨境、過境的非法“白牌車”存在。鑑於證據收集困難，部分司機逃避法律責任，現行罰則亦未見有足夠阻嚇力。隨着點對點服務需求上升，在未有加強執法與罰則的情況下，“白牌車”問題可能繼續“打不死”，甚至變本加厲。執法部門更需要引入更多技術手段，如大數據監察、網絡舉報等，以提升偵查效率。同時，亦有必要研究加重刑罰，提高罰款和吊銷駕照年期，對多次違法者施加更嚴厲的懲處，希望藉此真正堵塞現時的執法漏洞，提升阻嚇力。

總括而言，交通政策的核心就是“以人為本”。我們要兼顧市民出行的多元需求，亦要保障從業者的合理權益，守住安全底線。希望這次《條例草案》在規範網約車時，能夠對未來細節進行優化，並與的士平台、網約車平台、保險等多方進行共同協商。希望政府持續聽取業界意見，建立“的士為主導、網約車為輔助、保險作支撐”的點對點交通體系。

多謝代理主席。

梁毓偉議員：多謝代理主席。科技發展使網約車越來越蓬勃，並成為市民點對點出行的輔助主要交通工具。早前有調查指出，逾七成市民曾使用該服務，主要是因為靈活預約、動態定價模式等，符合他們的出行需要。另一方面，鑑於網約車的工作時間較其他交通工具更具彈性，因此吸引不少自由工作者和青年成為網約車司機，成為零工經濟的重要構成。有網約車平台統計，六成網約車司機每周駕駛少於20小時，當中四成不會長期活躍。由此可見，網約車的優勢主要在於駕駛者和乘客都較為靈活，並且可以在交通需求大的時候提供額外運力，滿足市民對點對點交通服務的需要。

然而，網約車雖然在香港流行多年，但現行法律卻未有對網約車平台、車輛、司機實施對應規管，因而使網約車在法例上成為灰色地帶，甚至與其他點對點交通服務構成矛盾。事實上，現時網約

車在運作上仍然有幾個問題具有爭議：第一，乘客安全與權益。因為網約車並無“出租汽車許可證”或其他牌照，遇到事故時理賠較為困難；第二，網約車平台、司機與乘客權責界定模糊，在處理三者糾紛時缺乏法律依據；第三，網約車由於無限制數目，而令傳統點對點交通，例如的士市場受擠壓。因此，政府是次願意立法將一個存在多年的問題作系統性梳理，實在是對乘客、網約車行業以及其他點對點交通工具帶來三贏局面。

代理主席，政府在這次《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)，對網約車在安全責任、保持彈性以至良性競爭上都有所加強，因此我對《條例草案》予以支持。事實上，《條例草案》要求網約車平台、私家車和司機3方均須領牌，正是要將網約車在不同層面受到制約，並加入更多符合安全和公平性的服務要求。例如要網約車平台領牌，我認為除了令平台要有足夠營運能力外，同時亦希望透過發牌規管，令平台在演算法以至分帳可以更為合理，保障司機收入。至於《條例草案》要求網約車輛設有12年車齡限制，並推行“人車綁定”機制，確保司機與登記車主一致，不可以將車輛出租或分租等，我認為一方面可以確保網約車的安全性，另一方面亦避免網約車牌有炒賣機會，同時亦杜絕較早前出現過有“黑工”做網約車司機的問題。至於條例要求網約車司機要領特定駕駛許可證，規定5年內無嚴重交通定罪紀錄，以及通過測驗和職前課程等，我認為亦是把網約車納入規管時，保障乘客的重要措施，而有關安排其實亦考慮和參考了的士司機的做法。

代理主席，網約車過去之所以發展蓬勃，最大因素在於其靈活具彈性，因此我認為當局應該維持這個行業生態，彈性處理發牌網約車的數目，令市民有足夠選擇。同時亦希望當局在制訂最終數目時，能夠與各方業界尋求共識。而政府雖然在法案委員會表示無意確立網約車平台與網約車司機之間的僱傭關係，但我認為司機作為持份者，應該可表達意見。因此，希望未來政府有一個政府、平台及網約車司機3方的協商機制，確保整個網約車服務生態能夠健康發展。

代理主席，正如當局指出，的士與網約車絕對不是零和博奕。反之在實行規管後，網約車與的士的差異化可成為良性互動，互相補足。例如的士仍然有街上截車、使用的士站等獨特優勢，網約車則發揮預約便捷、運力共用等特長。透過是次網約車規管立法，兩

個點對點交通服務將有更清楚的角色。期望這種和而不同的狀況可以令點對點交通服務持續發展，既令傳統的士業界有優化發展空間，同時亦使新興交通模式朝向高效、公平的方向邁進。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

周文港議員：代理主席，本人發言支持《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》。

今次立法至少涉及5個持份者，包括乘客、的士業界、網約車平台、網約私家車及網約車司機。其實，市民現時可於網約車平台選擇的士，但我們必須將網約私家車和網約的士區分，因為兩者是完全不同的概念。

環顧全球經驗，早在數年前，中國台灣、南韓及新西蘭等地已對網約車平台作出規管，以免其對原有的士行業構成不公平競爭，並解決乘客安全等問題；而在內地，網約車行業發展已相當成熟，而且是生活的一部分。當局如今下定決心進行相關立法，勇氣可嘉，亦受市民歡迎。

香港方面，有網約車平台統計發現，在去年4月至今年3月期間，有超過250萬名乘客曾在香港使用網約車服務，並有3萬名網約車司機透過平台接單賺取收入。

事實上，將網約車發展規範化已是全國以至全球的趨勢，香港不可能任由“白牌車”繼續在街上到處行駛。當然，規管並不是要將網約私家車完全消滅，而是如何透過立法創造一個規範、公平競爭和符合市民期望的環境，讓的士業界和網約私家車共存，甚至推動的士業界利用網約車平台，實現升級轉型和改善服務，優化整個經營環境。

大體而言，我相信今次立法合乎3項原則。首先是科學合理，當局規定網約車平台、網約私家車，以及網約私家車司機三者均須取得相關牌照。對於網約私家車，當局要求司機必須有良好駕駛紀錄、通過筆試評核，以及持有有效的載客牌證等，而相關平台亦有責任作出監察。多重保障可望令市民更為安心和放心，畢竟市民乘車是把生命交託於司機。這盤生意始終有利可圖，運輸及物流局和保安

局入境處加強合作，打擊近月出現的“黑工”司機，以免不法分子混水摸魚來港圖利。

另外，當局規定網約私家車的車齡不得超過12年，這項要求比最初諮詢時的7年限期放寬。坦白說，要當網約私家車司機，還要“人車合一”，這些司機的家境未必富裕，要他們轉換較新的車輛以符合法例要求並不可行。其實，只要車輛經常妥善保養、行駛里程不多、司機有良好的駕駛紀錄，已足以應付網約車的服務要求。

第二項原則是保障業界利益。當局規定網約私家車必須“人車綁定”，同時對網約車數量設有總量控制，有助確保網約私家車數量不會突然大幅增長，一來顧及原有的士司機的生計，亦考慮到香港道路系統的承載能力。值得強調的是，的士和網約私家車的最大分別在於的士司機可在街上兜客，在人流暢旺的地區更有專用的士站和上落客區，日後更可透過合法的網約車平台接單。在立法後，的士業界可保持這些獨有優勢，從這些方面可見當局已盡力平衡各方利益。

第三項原則是循序漸進。當局並沒有追求一步到位，而是先在本屆立法會會期訂立規管網約車服務的法例框架，並在進行更充分諮詢後，於明年上半年再向立法會提交附屬法例，以完善餘下的細節。

我期望當局會基於兩項原則，包括增加市民及旅客的便捷程度和刺激基層就業，以衡量出合理的網約車車輛許可證數目，有效促進香港運輸及物流業的多元化發展。當局亦應規範網約車的收費方式，而且必須包括電子支付方式，因為大量旅客來港，如要求他們只能以現金付款，維持這種狀態是不切實際的，況且電子支付方式更可增加政府稅收。

總體而言，當局需理解到通過立法規管網約車發展只是第一步。隨着公眾對公共運輸服務的要求不斷提高，在立法及實施後，當局應確保市場公平競爭、收費恰當和服務質素到位，並訂立合適的投訴處理機制，跟進不足，滿足市民及業界期望，共同構建一個安全、便捷，尤其是以禮相待的香港公共交通新文化。

代理主席，我謹此陳辭。

譚岳衡議員：多謝代理主席。隨着科技迅速發展和共享經濟理念普及，網約車服務過去10多年在世界各地蓬勃發展，大幅改變了點對點交通的生態。網約車在香港發展已超過10年，但至今仍未合法化，使得網約車“有實無名”，無論對乘客還是司機來說都缺乏保障。因此，盡快進行相關立法工作，不僅是跟上國際趨勢，也是香港轉型為智慧城市，促進點對點交通服務良性競爭與進步的重要步驟，將會為提升市民出行體驗，優化社會交通系統帶來深遠意義。所以，我非常支持政府建立完善合理、高效的個人化點對點交通規管體系，營造一個公平且互惠的營運環境，保障網約車和的士能夠並存互補，和諧發展。

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》（“《條例草案》”）要求平台、車輛與司機三方均須分別取得許可或牌照，對無牌經營設置刑責，這做法讓各方的責任更清晰，有助保障乘客安全，加強網約車平台治理和司機責任追溯。同時，《條例草案》在司機資格、車輛許可、保險責任、年度檢驗、行為監管等方面設置較為嚴格的門檻，會使網約車的安全性和服務質量有所保障。

此外，為了防止網約車過度飽和，造成交通堵塞等問題，《條例草案》賦予運輸署就網約車車輛許可證數量設限的權力，這項設計強化了政府的統籌管控的權力，但也對政府在掌握交通供求情況、平衡的士和網約車數量方面提出更高要求。

總體而言，本階段《條例草案》主要就網約車服務確立規管框架，但仍有許多細節有待進一步探討和審視，我在此就條例的後續實施和完善提出數點意見。

一是設立嚴謹的網約車許可證分配原則和機制。參考其他成功地區和城市的例子，在開放網約車市場上多是採取無數量限制的策略。因為網約車只承接點對點交通服務，而非在市面上輪轉接客，所以預計不會對交通造成太大影響，供需關係也會因應顧客需求自動做出一些調整。如果將網約車數量限制得太低，在某些節日、重要日子或極端天氣的情況下，反而可能導致供不應求的情況。所以，我認為配額制度的設置和限制數量的多少可能仍有商榷空間，建議政府在法例實施後，先分階段開放網約車配額，並在短期內充分收集網約車營運數量和營運時間、乘客需求和等候時間等數據，然後

每半年或每年進行檢討和調整，形成更為彈性靈活的調節機制，而不是一刀切限定網約車數量。

除此以外，政府需要為網約車配額的分配訂定公平公開的機制，並且設有過渡期或一定時限的豁免措施，避免瞬間有大量網約車司機因未有牌照而沒有工作。我建議政府未來可設置網約車“綠色能源車優惠條款”，允許電動車、混合電動車等新能源汽車可以優先申請網約車配額，配合促進香港公共交通綠色轉型發展。

二是強化對網約車平台和司機的監管。在完善規管框架方面，政府可以充分參考其他城市的經驗，包括要求網約車App和網約車內部要有清晰的顯示車牌、司機姓名及許可證、車費預估價格等資訊，作為合法性驗證標識。網約車內部應該統一要求配備監察鏡頭、人臉識別系統等設施，並確保相關數據的保密性，以方便對網約車進行日常規管，打擊違法違規行為。同時，也要規定網約平台需要設置禁停區域，避免網約車無視交通規則上落乘客，對市面交通帶來負面影響。以上這些細節，都需要政府通過下一階段的附屬法例來完善。

三是應進一步明確網約車平台責任，保障司機權益。網約車司機的身份介乎僱員與自僱人士之間，與其他數碼平台工作人士一樣職業身份較為模糊，在勞工保險、假期福利、投訴維權等方面還缺乏保障。因此，未來應該推動釐清網約車平台和司機的僱傭關係及工作的定義，爭取為網約車司機提供《僱員補償條例》下的工傷及醫療保障等的基本權益。

同時，車輛保險與維修成本是網約車車主最直接的負擔，草案在車齡限制和強制商業保險上做出了嚴格規定，如果不能同步給予補貼或過渡期安排，可能會減低車輛供應彈性、拉高入行門檻，導致合規車輛短缺，反而使得非法運營可能會出現。在此方面，政府需要與業界等持份者進行商討，採取妥善的方案應對。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》通過。

陳沛良議員：多謝代理主席。代理主席，網約車在香港運作超過10年，市民使用網約車的情況越來越普及，不同網約車平台亦先後進入香港市場，但本港對網約車缺乏清晰明確的法律規管，當中的“白牌車”一直在灰色地帶經營，衍生了監管不足、乘客安全隱患，以及惡性競爭的問題。

我一直關注和跟進網約車相關議題。我樂見現屆政府以市民的安全和利益為依歸，有決心、有毅力地引入清晰的法律框架，規管提供網約車服務的平台、車輛和司機的運作，確保網約車的服務質素和乘客出行需求，並促進的士和網約車的良性競爭和健康發展。

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》（“《條例草案》”）訂明，所有提供網約車服務的私家車必須領有網約車車輛許可證，同時提供服務的司機必須為該車輛的登記車主。網約車需要申請牌照才能營運，社會對此有較多共識，我亦十分支持，並歡迎“人車綁定”的安排，可避免車輛許可證淪為炒賣工具，亦有助加強杜絕“黑工”司機。

政府亦提出，會對網約車數量實施總量控制。但各界對網約車牌照是否需要設立上限，以及具體的牌照數目有不同意見。我認為若發牌數量過少或過於保守，將會影響運力的彈性供應和市民的乘車需求，尤其是在繁忙時間出現車輛不足、市民候車時間增加、車費上漲的情況，以致影響市民乘車體驗，這將會失去規管網約車的原意。

此外，無論未來設定的網約車牌照上限是多少，我相信合資格申請牌照的私家車數量一定會比牌照數量更多，屆時如何分配這些牌照都會引起社會很大反響。在委員會上，我建議以限制平台同一時段接單的車輛數量取代直接限制車輛許可證發牌數量，以提供空間調節路面網約車總量。我認為此做法既能讓合資格申請者取得許可證，同時可透過網約車平台因應不同時段的需求，調度營運車輛的數目。

我明白政府現階段會先透過《條例草案》確立規管框架，然後在2026年上半年向立法會提交附屬法例建議時，才處理有關網約車數量的具體規管安排。我希望當局未來可以仔細研究及考慮此建

議，並對網約車司機服務設立統一標準和通報機制，以免出現劣質網約車司機通過更換平台繼續提供服務。

《條例草案》亦訂明，網約車要購買有效的商用車載客取酬服務的第三者責任保險，無可避免會令網約車司機的成本增加。他們在考慮是否退場或繼續運作時，保險開支都是一個重要的影響因素。

現時的士和私家車的保費差距巨大，的士作為24小時營運的商用車，每年保費可高達3萬元至4萬元，而普通私家車的保費可能僅十分之一。網約車通常是在某些時段提供載客服務，其餘時間是作為普通私家車使用。如果按傳統的士保險模式收費，可能導致網約車保費過高，未必合理。在委員會上，我建議可在私家車保單基礎上增加附加費，擴展條款至涵蓋網約車用途，亦可推出網約車專用保險產品，按網約車使用時數計算保費，使網約車保費更合理及可負擔。當然，具體保費計算要基於歷史數據，包括出險頻率、賠付等，但目前保險業界沒有掌握相關數據。

當局回應亦相當積極和正面。鑑於當局將在明年上半年向立法會提交相關修例建議，我促請政府應該盡快與各持份者商討，希望日後網約車平台在車主同意下向保險公司開放網約車服務時間、行駛里數以至意外率等數據，讓業界可以計算合理和符合風險的保費。

我謹此陳辭，支持《條例草案》。

管浩鳴議員：多謝代理主席。代理主席，作為法案委員會其中一位委員，我首先要衷心感謝政府當局的努力和決心。這個“老大難”的問題，我們終於有望在今天得到解決。

長期以來，香港社會對於網約車的問題一直存在很多不同看法。代理主席，放眼全球，無論是在發達地區還是相對發展中的國家，其實大家旅行時便會發現，網約車早已成為市民(特別是遊客)普遍使用的一項非常重要的出行工具。對於市民而言，網約車帶來更加靈活且多元的選擇；而對於遊客而言，由於他們往往不熟悉當地環境，且經常在語言溝通上遇到困難，網約車便成為他們理想的出行

工具。他們亦無需擔心過往一些不良司機篡改咪錶，甚至濫收車資的情況，因為網約車平台設有雙邊監管。代理主席亦應有所了解，部分網約車平台甚至實行雙邊評分制度，能評估乘客或司機行為是否良好。在這方面，我看到不僅是其他國家和地區，甚至我們祖國內地早已表現得相當出色。若大家有機會前往內地，便會發現，這方面的監管、平台之多及各項服務之好，皆可謂冠絕全球。

然而，代理主席，香港作為一個國際大都會，多年來在這個問題上似乎一直停滯不前，表現較為落後。有關法規一直無法完善，令網約車服務一直存在灰色地帶。因此，不論在保險或安全方面，均缺乏應有保障，令香港難以樹立作為一個國際大都會的良好形象。不少遊客到訪香港時，都習慣透過網約車平台call車，但由於香港在這方面有灰色地帶或不合法情況，確實令很多人的乘車體驗大打折扣。亦有不少人士向我們反映，認為香港在這方面較為落後，與國際上最新的網約車出行模式脫節。因此，我十分樂見政府願意迎難而上，正視有關問題，致力為市民提供合法、安全及便利的新選擇。

當然，我完全明白社會上有不同的聲音。代理主席，我們尤其理解的士業界對於《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)有不同的聲音。很多的士業界的朋友難免會擔心，市場開放後會被進一步瓜分，令他們的生計受到衝擊。我希望他們能夠理解，這絕對有機會創造雙贏的局面。正如政府所言，《條例草案》並非旨在取代或打擊傳統的士行業。我認為，《條例草案》絕對是的士行業改革的一個契機。

我過往旅行時，亦曾使用過一些網約車平台。代理主席，網約車平台上有很多不同等級的車輛可供選擇。如果乘客願意多付費用，便可選乘較高級別的網約車。事實上，對於不少遊客來說，的士——每個地方都有的士——在許多情況下，特別是繁忙時段，派車速度最快。希望的士業界不再如過往般故步自封，認為取得牌照便可高枕無憂。業界應該在某些方面自我提升。舉例而言，雖然現時我們對的士車齡的限制較少，但業界是否可以考慮更換更好、更潔淨的車輛，以及改善服務態度呢？我相信，無論是遊客還是香港市民，都希望乘坐服務更佳的車輛。因此，我認為，這絕對不應該是一場零和博奕，反而有很大機會促使的士行業更上一層樓。

正如我剛才所言，我相信市民絕對願意選擇能夠提供優質服務的士。剛才很多議員都提到，我們目前具備一定基礎，因為的士可以隨時在街上讓乘客上下車，而市民也可以隨時在街上截的士，這些都是網約車無法做到的。我希望這次能夠建立一個更加公平、公開的制度，令傳統的士及網約車日後都能在規則下健康經營，不會互相排斥。希望他們互相借鏡，發揮各自優勢，達致互補互利。

最後，我想再次強調，《條例草案》不僅解決了我們長期以來的問題，更為我們在應用創新科技方面奠定了良好基礎。我希望《條例草案》獲得通過後，政府能夠繼續與業界積極溝通，並檢視在監察運作上是否有需要作出微調，務求令業界、遊客和香港市民在這方面都能夠得到更佳保障，透過規管促使行業更加健康地發展。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》和各項修正案。

尚海龍議員：多謝代理主席。本人發言支持運輸及物流局就《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)的二讀。有關法案不僅回應社會多年來對網約車服務規範化的呼聲，更是香港公共交通政策走向現代化、多元化的重要一步。

我在此要讚賞陳美寶局長及已經調任的創新科技及工業局的蔡常任秘書長，還有團隊的多位同事，他們事不避難，積極推動與業界和持份者的溝通。這裏有一個很細微的地方，曾有一位官員對我說，他到訪巴士公司，研究充電樁可否share予未來的網約車一起充電，在很多細節方面均考慮得比較周到。因此，我覺得這次的《條例草案》是經過用心準備的，在此表示我的讚賞。

今時今日，網約車已成為香港市民出行的重要選擇之一。根據署方提供的調查結果，每日有19萬人次使用網約車服務，佔點對點交通服務差不多22%，即接近每4宗就有1宗。這顯示網約車已深入香港市民的生活，政府再不能視而不見，所以立法規管不僅是無可厚非，更是事在必行。

然而，立法只是起點，而非終點。本人必須指出，政府在未來交通規劃中，必須作出具前瞻性的考量。何謂前瞻性的考量？我之前曾提出口頭質詢，而今年的施政報告亦提出要把無人駕駛列入香港未來發展的重要方向，正正是前瞻性的考量。這包括積極考慮引

入無人駕駛網約車服務，以及為推動無人駕駛的商用創新模式預留一定空間。我也看到這次法例當中賦權署長作出靈活的安排，希望盡早能夠看到成效。因為科技發展一日千里，法規不應成為科技進步的掣肘，而應成為推動社會持續發展的助力。

市民對於傳統的士模式十分熟悉，但相應的服務未能滿足市民的需求，這是不爭的事實。網約車以其靈活工作安排、高效配對、透明收費等優勢，不但可以更加滿足現今市民現代化出行的需求，亦可滿足已經慣用網約車的遊客的需求。政府應當正視這種社會現象，檢討現行政策各方各面。網約車的引入，採用了以市場需求為本、具彈性的規管模式，值得全力支持。所以，本次立法採取了“雙軌並行”的政策，規管了網約車，也保留了的士的營運空間，甚至提升了其便利措施，體現了政府在複雜市場格局中尋求平衡的智慧。

我們要謹記，現時的士業界還有數以萬計的的士司機，以及為數不少的牌主，這些都是本港重要的持份者，也關乎社會穩定，所以絕不能以“要A不要B”或“用B取代A”的思維來處理。事實上，網約車並非取代的士，的士服務也在一直提升。我看到政府和局方近年推動的士車隊的改革，原意是為了提升服務質素。但根據公共交通智庫近來的民調，加上我download並試用了不少call車平台後，發現現時最大的瓶頸是司機和車輛不足。從這方面來看，的士車隊的運營還有很大的優化提升空間。當然，既然已經推出車隊及普通的士，再加上有網約車，未來可能還有無人駕駛的商用車，我認為數個方面同時並行也是一個方向。

因此，本人認為傳統的士與網約車有條件實現差異化競爭，既有競爭又有合作，且合作大於競爭，達致互補性發展。的士具有街頭截車、的士站專用以及24小時服務等優勢；而網約車則以預約制、共享經濟等模式見長。兩者並存，不僅能豐富市民和遊客的選擇，更能推動的士行業把握改革契機，加速轉型。有了更多的選擇，我們可以看到越來越多年輕人正在討論這件事，甚至表示有意願加入網約車司機或的士車隊司機的行列。只要業界不斷提升服務質素，當市民和遊客的順氣程度更高時，相信他們的付費意願或乘坐的士和網約車的意願亦會更高，而的士司機的收入也會更高。這對於司機入行或牌主的牌價穩定性等數方面，以及提供點對點交通服務的供應商的穩定性也有好處。

本人希望藉着今天的發言機會，呼籲的士業界積極擁抱科技，透過車隊化經營、提高服務質素、科技賦能及服務標準化等方向一直努力。我差不多14年前來到香港，坦白說，如果只是在路旁召的士的話，情況與14年前相比沒有甚麼差別，大家仍然希望使用現金，很多時候司機兜路時，乘客亦難以爭論。所以，在很大程度上，推動服務標準化，並運用更加透明、更具科技化的手段是重要的。

的士是一個相對長期的行業，在不斷變化之中提升市場的競爭力也十分重要。政府為網約車立法的同時，也應該積極幫助的士行業發展。現時即使沒有加入車隊的士行業，也要不斷進行升級，包括提供技術支持，推動電子支付的普及化，並希望透過更多數據協助城市的交通變得更智能化，可以推動的士和網約車平台加強合作，加強司機的職業培訓等。我們希望香港的普通士行業也可以在是次變化中煥發新生。

本人希望是次立法對於平台、車輛和司機3方面實施發牌制度，可以做好盡職審查和相關罰則的設計，希望有效保障乘客的安全和利益，並打擊非法載客行為。本人尤其支持對於車齡限制、司機背景審查及保險等方面的規管，這些都是保障市民和遊客安全方面的措施，不希望發生意外，因為“一宗都嫌多”。

本人也關注車輛的數量上限暫時未有討論的定論。根據其他城市的看法，這屬市場的行為，希望政府可以放寬，讓市場看不見的手來調節網約車和的士司機的供應。政府應該在附屬法例中以科學數據為依據，評估現時道路的承載能力、市民出行的需求以及早晚高峰等峰值需求。政府一方面需要避免過度供應，但另一方面也不應造成供應不足，因為供應不足很多時候會令到大家的信心受到打擊。

代理主席，網約車立法是香港公共交通改革一個遲來的重要里程碑。這不僅回應了市民對安全、便捷、多元化的點到點出行服務的期待，也為的士與網約車的共融發展提供了法律基礎。我剛剛提到這是遲來的重要里程碑，為何這樣說？因為當其他重要城市，例如上海、廣州、北京部分地區等已開始全面實施無人駕駛商用化之際，我們現在才補足這方面的立法，但遲總比沒有好。希望立法之後，可以更加前瞻性地推動相關附屬法例盡快出台，可以充分吸納

業界與公眾的意見，確保制度既有彈性亦有前瞻性，令點對點交通服務推向更安全、更高效、更智慧的未來。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

陳振英議員：代理主席，過去10年，網絡預約的個人化點對點出行模式已經在全球迅速普及，內地多個城市的網約車市佔率也超過五成，成為重要的出行支柱。

香港的點對點交通服務，現在主要是的士提供，相信不少市民也經歷過，但的士交更時段、颱風、下大雨或者大型活動之後，也難以截的士。如果有網約車服務作為補充選項，相信可以有效提升我們出行的便利，現在香港沒有規管網約車平台的運作，投入服務的私家車沒有合適的保險，對乘客缺乏保障，所以我自己也不會使用網約車服務。

我很支持這次政府修訂《條例草案》，引入網約車服務的規管理制度，為行業發展提供一個合法的依據，同時保障市民出行的安全，促進交通服務多元化，回應社會的實際需求。但是，我有3點意見。第一，關於平台的罰則，無牌經營網約車平台最高罰款是100萬元和監禁12個月，如果安排沒有持有效許可證的車輛或司機接載乘客，按首犯和再犯的情況，分別有不同程度的監禁和罰款，但對於誰人應該承擔刑事責任，當局在法案委員會上提及，平台的董事或者負責人有機會負上刑責，表述比較含糊，希望當局可以在附屬法例中具體列明責任誰屬。

另外現行罰款金額和刑期的威懾力似乎有所不足，尤其是持續違規。為了保障乘客安全和維持市場秩序，建議引入累進式罰則的機制，根據違規的次數、影響範圍和平台規模加重處罰，並且設立行政扣分制度或者暫停營運的權限，例如首次違規，除了要罰款和監禁，平台也應該要暫停營運一個月，再犯就停賽更長時間，這樣才能加強對平台的問責。

第二方面是在車輛規管方面，考慮到供應的需求，支持當局將車齡上限由原本的7年大幅放寬至12年，有助吸納更多合資格的車輛和司機加入行列，加上政府計劃要求網約車在營運期間，每年都

要進行車輛檢查，確保機件的狀態良好，所以市民也無需過分擔心車齡。另外，市場其實會因應需求、供需和偏好自動調節，參考內地的網約車平台，乘客可以根據自己的預算、喜好選擇不同的車型，新車、名牌車自然收費比較高，一般車型就比較親民。

對比其他城市，香港的道路資源是有限的，我十分支持政府控制網約車發牌的數量，但也應該審慎地衡量最終的數量。網約車的營運模式和的士不同，的士會長期駐守在路面，但網約車其實使用道路的時間不同，而且也不固定，有部分可能全天接單，但也有部分或者只是在節假日或者特定時段，或者順路的情況下才接載乘客，所以網約車的牌照數量不等於實際在路面提供服務的車輛數目，政府需要考慮網約車的營運特性，牌照數目也要放寬一點，讓平台能夠根據實際的需求，靈活地調配車隊。如果設限過緊，平台很難即時調整車隊的規模，也會影響服務的覆蓋和應對高峰需求的彈性，直接影響乘客的召車經驗，同樣變了沒有車乘搭。同時政府也要建立機制，監察和管理實際在路上行駛的網約車數目，我相信推行初期很難全面掌握實際的運作情況，建議考慮設立一個試行階段，收集平台營運的數據和乘客的使用頻率，實行一段時間之後，比如6個月，根據實際的交通流量、市場需求和平台的營運情況，再推行正式的發牌配額，並且透過科技手段，例如平台的數據監控和即時調度系統，規範每日不同時段提供服務的車輛上限，發揮網約車本身的優勢，同時也避免造成道路擠塞。

(主席恢復主持會議)

第三，是對司機的規管方面，新的士筆試會在11月採用，將來申請的士和網約車牌照人士將參與同一個筆試，兩者也要完成職前課程，所以新入行的網約車司機和的士司機，其實是站在同一起跑線上。早前有媒體報道，有內地“黑工”代駕網約車等問題，《條例草案》規定，網約車司機必須持有香港永久性居民身份證，要求“人車綁定”，車輛也不可以出租，違規者罰款1萬元，相信這些都有助避免炒賣車輛許可證和杜絕非法勞工代駕，符合網約車服務的原始定位和政策初衷。參考一般網約車的營運模式，只有已登錄平台的司機才能接單，乘客登上車輛前要獲得車輛號碼，登車時司機還會要求乘客提供手機號碼最後4個字進行確認。如果能夠規定車主必

須透過生物認證才能夠登入平台接單，相信能更大程度減少一些冒名駕駛或者頂包駕駛的違規情況。目前司機的身份核實機制是由平台自己設計和執行，這方面我認為應該給平台更多彈性和空間，也不適宜作出一些硬性規定，但是政府可以訂立一些原則性的要求，例如平台需要確保身份核實具可靠性和可追溯性，讓平台根據自身的技術和營運模式，作出一些具體的安排，平衡監管的效能和業界的操作空間。

在車資安排方面，《條例草案》容許持牌平台根據市場供需情況自行釐定收費標準，同時也保留政府在必要時介入監管的權力，以保障乘客利益和維持市場秩序。事實上，不少內地城市的網約車平台在營運初期階段也曾推出各類優惠措施，包括車資折扣、現金回贈、積分獎賞等，以吸引乘客試用並且建立它的用戶基礎。以香港目前的情況來說，網約車的平均收費並不比的士低廉，相信割喉式減價的策略難以長期維持，也不符合可持續經營的原則。因此政府在監管收費方面，除了需要防止價格過度波動之外，也應該關注平台是否提供合理、透明的定價機制，確保乘客獲得公平的待遇，也促進行業健康競爭和維持其服務質素。

主席，期望政府能夠加快制定附屬法例，為網約車服務提供清晰的法律依據，讓網約車早日能在香港社會合法有序地投入服務，進一步便利市民出行，回應我們多元的交通需求。

我謹此陳辭。

狄志遠議員：主席，今天我們討論的是《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)。《條例草案》不僅為了規管網約車合法運作，更關乎香港交通系統現代化的發展，是一場涉及創新與傳統、競爭與保障、市民需求與行業利益的重要改革。

推出《條例草案》，是香港邁向智慧交通和綠色出行的關鍵一步。香港的交通系統在過去幾十年為城市繁榮提供了重要的支撐。然而，隨着科技的進步和市民需求的轉變，現行制度未能全面跟上時代的步伐，特別是以下幾方面。

傳統的士行業的挑戰：的士行業質素參差，長期為市民詬病，拒載、濫收車資、兜路等問題頻繁出現。單在2023年，交通諮詢委員會接獲的的士相關投訴高達11 000多宗，創10年來新高。即使政府推出記分制和其他改善措施，未來仍須進行更多改革，否則難以重振市民對的士業的信心。

網約車的崛起及灰色地帶：近年網約車服務，例如Uber，其便利性、安全性和透明收費，吸引大批市民使用。由於缺乏規範，平台和司機均處於灰色地帶而無法獲得合理保障，亦對的士行業造成衝擊。

綠色交通和基礎設施的滯後：雖然電動車普遍率逐步提升，但香港的相關基礎設施明顯滯後。例如，目前全港只有6 000個公共充電樁，平均每9.7輛電動車爭奪一個充電樁，同時缺乏無障礙交通設施和網約車上落客點，進一步限制了香港智慧交通的發展。

平台經濟和勞僱爭議：網約車平台司機多被視為獨立承包商，無法享有傳統僱員的基本保障，例如勞工保障和退休金，導致行業內矛盾加劇，影響長遠發展。

我們希望政府推出《條例草案》後，能夠帶動交通行業走向持續發展，讓香港走進平台經濟之中，同時以當代新思維解決上述問題，而非繼續用以往想象理解新經濟體系。

就《條例草案》，我有以下意見：

第一，規管框架及安全保障。根據《條例草案》，網約車平台、車輛和司機均須持牌，並符合一系列的嚴格規定，包括：

車輛和司機“人車合一”：所有提供網約車服務的車輛必須由車主人駕駛，以避免車輛租賃市場的炒作，杜絕“黑工”司機。

車齡限制放寬至12年：車齡由原訂的7年放寬至12年，為司機提供更大的經濟彈性。

司機條件嚴格：司機必須年滿21歲、持有香港永久性居民身份證及駕駛執照至少一年，並須通過測試和職前課程；過去5年亦不能有嚴重交通意外違規紀錄。

這些規定既能提高服務質素，亦保障乘客的安全。

第二，平衡網約車和的士行業。網約車合法，勢必對傳統的士行業造成一定衝擊。外國經驗顯示，網約車“進場”後，的士牌照價格可能大幅下跌，例如紐約市出租車牌照，自2014年起暴跌90%，導致大量司機破產甚至自殺。雖然炒牌從來不是的士業的健康現象，亦不是政府的責任，但現象已經存在，減低傷害是重點，亦能進一步壓低的士的市場價格。

為減少類似情況發生，我建議設立過渡補貼機制，借鑒澳洲和加拿大經驗，通過徵收網約車服務稅，設立補償基金，用於協助受影響的士司機和牌照持有人，幫助他們適應新市場。同時，我支持引入的士車隊制度及的士車隊化的管理模式。例如，現在有3 500輛車的車隊的士計劃提升服務質素，與網約車形成良性競爭。

第三，網約車牌照數量的平衡。《條例草案》下，政府會為網約車設立數量限制，並由運輸署負責分配。這是防止市場過度飽和的重要措施，但具體數字仍存在爭議。以目前市場需求計算，我建議以1萬輛作為“起步”數量，這數字既能滿足市民需要，亦能避免對的士行業造成過大衝擊。未來政府可以根據市場需求和道路承載能力調整規模。

第四，推動綠色交通與智慧交通。《條例草案》的框架應與綠色交通政策同步推進，特別是基礎設施方面。我建議：

加快建設充電樁：增加公共充電樁數量，並在交通樞紐和住宅區設立專用快充區域，以支持新能源車輛的普及。

設立專用上落客點：在機場、郵輪碼頭、大型商場等設置網約車專用上落客區，以緩和網約車臨時停靠所造成的交通堵塞。

鼓勵網約車無障礙車輛：在網約車牌照分配中，為無障礙車輛提供政策支持，滿足長者和殘疾人士的出行需要，甚至提供寵物友善服務，發展全球興起的寵物經濟。

第五，勞動保障及平台責任。《條例草案》強調司機和車輛需要捆綁，但未有對司機的勞動保障作出詳細規定。我建議引入第三

類僱傭關係，讓司機在保留彈性工作的同時，享有基本的勞動保障，例如勞工保險和強積金供款；同時要求平台承擔更多責任，為司機提供職業保險，並設立合理的利潤分配機制，確保司機收入穩定。

主席，《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》是香港交通發展的重要里程碑，不僅規範網約車合法運作，亦為香港邁向智慧城市、綠色交通提供了新動力。唯有透過明確的監管，平衡的數量分配，完善的基礎設施，以及對傳統的士業的支持，我們才能體現創新與傳統的共融，為市民提供更高效率、更安全、更公平的出行環境，未來打造一個智慧、綠色、可持續的交通系統。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

吳永嘉議員：多謝主席。網約車在世界各地都很流行，不少朋友對我說，現時出差或者去旅行，一定要先download App，上網call好車接送。他們更多數都給予好評，說到了外面，人生路不熟，call網約車的話，有平台密切監察，全程知道去到哪，又方便查詢和投訴，司機又不敢亂兜路，乘搭得更加安心。

不經不覺，網約車在香港已經出現了10年，這個市場可以說是在爭議聲中長大，最初有不少人質疑它，到現在很多人經常都乘搭，甚至每次外出都call。既然市場規模日益壯大，我們很應該修訂法例，專門進行規管。

在落實如何規範之前，我們應該先看看數據。根據政府委託顧問研究的調查顯示，現時每日個人化點對點服務使用人次大約88萬，當中的士佔69萬人次，而網約車都佔19萬人次。也就是說，call的士和call網約車的比例大約是8：2。

Call的士的市民是在街上截車，還是上網call車呢？根據調查數據，有超過七成受訪的士司機有採用網約，而透過網約取得的訂單約佔整體數目的三分之一。換句話說，還有三分之二的市民是伸手截的士。

以上數據充分反映，社會上越來越多人喜歡用網約，不過不一定call網約車，還可以call網約的士。也就是說，的士依然是主流，而網約車是擔當輔助角色而已。

運輸及物流局7月提交立法建議時表示，現時每日call網約車的數目多達19萬人次，但現行法例對網約車服務監管不太足夠，導致部分私家車非法取酬載客，乘客不能夠得到應有的法律保障。這一點很重要，反映立法規管的確有迫切性。

局方表示，網約車規管框架，設計上有4方面考慮：第一，以乘客為首，必須做到安全出行；第二，讓司機有多元選擇，做多些生意；第三，為的士及網約車平台引入良性競爭；第四，網約車數量必須設限，確保交通秩序。我認為，局方考慮都頗周全，尤其是第一項“以民為本、安全出行”，值得我們支持。

對於車齡限制，政府最初提出不可以超過7年，引起坊間一番討論。其實，對市民來說，車越新，當然就越好，但香港車主多數都很愛車，即使是10年車齡的車，都保養得不錯。其實，門檻太高，會大大削弱適齡車的數目。局方聽到意見之後，亦從善如流，放寬到低於12年車齡，令合資格的私家車總數可增至30萬輛。我認為這個調整相當務實。

另外，政府今次採用兩步走：先確定主體框架，技術細節留待後續處理。這種漸進式策略，以大方向為主，避免因為某些細節，而延誤整體進程，做法可取。

最後，我有一個溫馨提示。網約涉及科技，科技進步神速，市民call車習慣亦可能經常會有變化。我們必須與時並進，即使制訂了框架，仍然要不時檢討，因時制宜，以民為本，適時優化。目標只有一個：方便市民出行。

主席，我謹此陳辭，支持通過本項《條例草案》的修訂。

陳仲尼議員：主席，我發言支持《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》（“《條例草案》”）。《條例草案》是一個務實、具前瞻性的立法，是基於社會對點對點交通服務的需求，並參考國際經驗後，為香港建立一個安全、公平競爭、優勢互補的個人化點對點交通新生態，讓市民出行更便捷和多樣化。

現時香港的個人化點對點交通服務供求可以說是嚴重失衡，剛才吳永嘉議員已提到，每日約有88萬人次使用這類服務，其中的士

佔69萬人次，即約78%；網約車佔19萬人次，即餘下的22%，但全港僅有18 000輛的士，即一輛的士每日平均要接載38人次，使用率非常高；反而網約車平台的公開數據顯示約有30 000名司機，即每名網約車司機每日僅接載6.3人次。如果將的士及網約車合計，其實香港每1 000名市民僅有6.4輛，遠低於國際大都會如紐約的14.2輛、倫敦的11.7輛和新加坡的12輛。這種供求失衡，導致市民很多時在人多的地方、繁忙時段、偏遠地區或惡劣天氣下難以截車或叫車，越來越多的士車隊鬧“司機荒”，令的士截車的問題日益嚴重。

《條例草案》的核心政策目標之一，正是要透過立法來規範網約車服務，提供補充運力進入點對點交通市場。政府之後會按照實際的需求情況及數據分析，科學分配運力，讓市民出行更便捷、更多元。

《條例草案》亦嚴守安全底線，規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均需領牌，並須符合有關的安全標準和服務質素的規管要求，例如規定網約車平台有盡職審查責任，確保司機符合資格，並需提供營運數據供政府監管；網約車輛亦須定期驗車並購買第三者保險，車輛許可證不得轉讓；司機必須年滿21歲、5年內無嚴重交通意外紀錄，並須通過專業考試及背景審查等等。《條例草案》亦規定司機必須為車輛的登記車主。本人認為，這些領牌制度和嚴格的資歷要求，可有效保障公共安全，亦可防止車輛淪為炒賣工具，亦有助加強杜絕“黑工”司機，確保公共交通安全。

同時，這個制度亦帶動兩個不同的車隊共同提升質素。的士行業可藉此轉型，學習網約車的數碼化優勢；而網約車則需跟隨的士的安全標準，共同推動服務升級，讓整體行業更專業、更健康。

《條例草案》絕無意圖讓網約車取代的士，而是要讓網約車透過共享經濟的模式釋放閒置運力，促進兩者共存互補。此外，政府保留的士的專屬權利，包括可以使用的士站、限制區上落客、街頭載客等等，而網約車則不可享有此等權利。此外，的士亦享有營運優勢，可同時接入多個網約平台，擴闊客源。相比之下，網約車在車齡、保險等方面要求較為嚴格，成本更高，此舉是確保雙方可以公平競爭，為市民帶來更多選擇，亦促進的士、網約車及乘客三方面共贏的局面。

規範網約車也為的士行業注入轉型動力。例如獲得牌照的一間的士車隊試行經驗顯示，的士可配合網約平台推行“街截+網約”雙模式營運，不單擴大客源，更令提高司機收入，充分證明的士向高質素發展的可行性。

關於網約車數量，《條例草案》認同需實施總量控制，若數量太少，會導致“叫車難”，影響市民的出行體驗，太多則會超出道路承載力，引致交通擠塞。政府借鑒新加坡和倫敦的國際經驗，先建立“平台—車輛—司機”三方持牌制度的法律框架，再根據市民需求、道路承受能力及公共交通生態，未來將會透過附屬法例定期優化細節。這種靈活監管，既符合“公共交通為本”的政策原則，又能適應多元出行的需求，並且與時並進，確保制度可以持續發展。

主席，引入網約車競爭，本人亦相信可以提升的士業界的服務質素。自從網約車於多年前在港出現後，與的士形成並存互補及競爭的關係，已改變了的士行業的壟斷局面，促使的士需要提升服務搶客，例如今年7月陸續有的士車隊獲發牌照並投入營運，車隊的士嶄新劃一的設計，令人耳目一新，充分證明這種改革帶來實際益處，為市民帶來更優質的體驗。

我謹此陳辭，支持《條例草案》。

盧偉國議員：主席，本人與經民聯的同事都支持通過《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)。

首先，我必須讚揚本屆特區政府，敢於迎難而上，正視並着手處理網約車服務這個困擾香港社會近10年的議題。香港自2014年起出現首個網約車平台，由於法例未有相應規管，導致多年來存在法律灰色地帶，網約車的合法性、平台責任、車輛安全、保險責任及司機質素等，均缺乏清晰規範，令市民、從業員及整個交通服務行業均無所適從。

過去我個人從來不敢在香港使用網約車服務，原因很簡單，我和廣大市民一樣，雖然有個人化點對點交通服務的需求，但無法判斷前來接載的私家車是否合法營運、其第三者保險是否有效等。萬一發生意外，後果不堪設想。身為立法會議員，我更不能冒這個風

險。然而，我個人的選擇，不代表社會沒有這個需求。事實上，在全球許多大城市，包括內地，網約車與的士並存互補，發展得相當成熟。香港作為國際都會，實在沒有理由繼續落後。因此，制訂一套清晰、公平、能夠保障各方權益的規管理制度，實在刻不容緩。

政府的調查數據亦顯示，現時每日點對點交通服務的乘客量約88萬人次，當中網約車大約佔19萬人次，反映市民對網約車服務有殷切的需求。尤其在繁忙時間或偏遠地區，市民截乘的士困難，網約車正好可以釋放私家車的閒置運力，提供補充。

本港的運輸政策一直以公共交通為本，鐵路為骨幹，巴士為主要路面工具，的士、小巴則擔當重要的輔助角色。引入網約車規管，並非要否定現行的體系，而是將其視為公共交通服務的新組成部分，讓它在適當的規管框架內健康、有序地發展，目標是在保障乘客安全和權益的大前提下，為市民提供更多元化的出行選擇；同時促進的士與網約車之間的良性競爭和優勢互補，最終達致市民、司機、平台、的士業界多方共贏的局面。

本條例草案旨在修訂《道路交通條例》(第374章)以及對其他成文法則作出相關修訂，藉以訂定規管網約車服務的事宜；其核心內容是引入網約車平台、網約車車輛及網約車司機的三重發牌制度，確保服務合法、安全合規。

在規管平台方面，《條例草案》要求所有提供網約車服務的平台都必須領取牌照，持牌平台必須是在香港註冊的公司，具備足夠的營運和財政能力，須就旗下的車輛和司機履行盡職審查的責任，確保其合規合法，並且備存營運紀錄，這從源頭上杜絕了非法平台的存在空間。

在規管車輛方面，提供服務的私家車必須領有網約車車輛許可證。《條例草案》又規定車齡不超過12年，並要求通過年檢，確保車輛安全。更重要的是，《條例草案》提出了“人車綁定”的安排，即司機必須是車輛的登記車主。我認為這是一個重要且務實的設計，能有效防止許可證被炒賣或非法轉租等問題。

在規管司機方面，《條例草案》規定司機必須持有網約車車輛駕駛許可證，並滿足一系列嚴格要求，包括持有正式駕駛執照的年

期、無嚴重交通定罪紀錄，以及通過指定考核等，以確保司機的專業質素和服務水平。

同時，《條例草案》亦強化了對非法出租或取酬載客活動的執法和罰則，包括扣押車輛及即時暫停車牌，這對於維護合法營運者的權益，以及保障乘客安全，是絕對必要的。

政府當局聽取了社會各界的意見，從善如流，將由運輸及物流局局長動議多項修正案。其中一項訂明，如果某司機的私家車駕駛執照或的士駕駛資格被暫時吊銷或取消，其網約車駕駛許可證亦會被暫時吊銷或取消，無須等待21天才生效。相關修訂堵塞了潛在的法律漏洞，確保了規管的即時性和有效性，更能保障市民大眾的生命財產安全，值得支持。

此外，政府當局採取“先訂框架，後訂細節”的立法策略。先透過主體法例確立社會已有共識的原則性條文，日後再以附屬法例處理技術細節，是務實且高效的做法，有助盡快落實規管。政府擬於2026年提交附屬法例。由於當中涉及車輛許可證數量、費用水平等重要細節，期待當局在制定過程中，廣泛諮詢業界及市民，務求令新制度更具效率、公平與前瞻性。

總括而言，《條例草案》為香港的個人化點對點交通服務市場邁出了規範化、合法化的關鍵一步，回應了市民的訴求。不僅有利於市民享有更多元、安全的出行選擇，亦為的士業界注入轉型動力，最終實現市民、業界與社會整體的三贏局面。

主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》和運輸及物流局局長的修正案。

林筱魯議員：主席，對於一個相對富裕、節奏急促、旅客數量極大的城市而言，包括網約車在內的點對點交通服務是不能擱在一旁、任其自生自滅的城市管理問題。

點對點服務雖然在整體公共交通服務中只佔載客人次7.5%左右，比例不高，但牽動着極大的社會關注和情緒。現時每日約有19萬人次選乘網約車，佔點對點交通服務總量22%。這些數字清晰反映，市民對於多元化、優質的點對點出行服務有實實在在的需求。

單從用家角度看，當然最好是任何時候都是“車等人”、司機服務態度良好、駕駛時安全保險、車輛乾淨整潔、車費便宜。

但過去多年，網約車服務存在大量非法取酬載客問題，同時激化了傳統的士業界與網約車平台之間的矛盾和對立。我們絕對不能把頭埋在沙堆，當作看不見。因此，當局這次針對纏繞多年的問題踏出關鍵一步，決心立法規管網約車，絕對是回應民意、順應大勢的正確方向。

但規管亦要考慮具體細節是否真的可以令網約車的經營逐步上軌道，即在保障乘客之餘，亦要吸引司機規規矩矩上平台；要“搵到食”，而不是“辣”到無人肯做。另一方面，亦要兼顧的士行業的生態和生計，千萬不要令出錢出力支持政府成立優質車隊的人，以及全靠的士養老的人，無以為繼。

政策牽涉的，表面上是網約車合法化的問題，但最核心的課題是如何重新塑造整個點對點交通服務的生態。公共交通體系的生態極之敏感，量變會引致質變，甚至影響整個道路系統的暢通程度。因此，這項條例先定框架，而發牌數量則從長計議，我認為是正確的。

規管網約車制度的目標是締造良性競爭環境，達致多方共贏。立法目的不是要偏袒任何一方，而是要建立一個健康的市場生態，讓的士和網約車在各自的賽道發揮優勢，但最重要是乘客得益。

當局近年已推出一系列措施，改善的士服務質素，包括的士車隊、司機違例記分制、強制的士安裝行車記錄系統等，這些均是方向正確的做法。我們必須確保在引入網約車競爭的同時，給予的士業界足夠的政策支持和轉型空間，令兩者真正做到共存互補，而不是零和博弈。

主席，《條例草案》確立了“平台、車輛、司機”三方發牌規管的總體框架，是當局採納“兩步走”策略的第一步。當中，針對非法取酬載客提高罰則，肯定有助保障乘客，同時維持業界在一個公平和合法的生態中營運。

在對網約車平台、車輛和司機的具體規管，以及支撐整體點對點交通服務的配套需要方面，仍有不少細節需要在策略的下一步處

理。主體法例通過之後，我期望當局在制訂後續細節時，能夠預留更多空間與業界和公眾進行深入討論，找到平衡各方權益的最大公約數。

網約車規管理制度是香港優化點對點交通服務、邁向智慧城市的必經之路。建立一個安全、高效、多元而且公平的個人化點對點交通服務市場之外，我其實最希望看到的是有系統的規管，令行業可以建立新的專業面貌，以專職投入的心態提供服務，而乘客亦因為服務良好而樂意支付更多車費，業界亦可以維持一個健康的市場環境，大家安心投資和駕駛。

主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

謝偉銓議員：主席，香港的點對點個人化公交服務，過往主要只有的士這一種選擇。我與不少市民一樣，對近年的的士服務有頗多不滿。我乘坐的士的次數不算多，沒有遇到濫收車資和兜路的問題，但拒載、司機的服務和駕駛態度欠妥、車身污穢不堪和殘舊等，就遇到不少。

我在內地坐過很多次網約車，體驗是不錯的，車身嶄新清潔，司機態度有禮。如果你願意多付一點錢，還可以選擇車款，除了有東西喝之外，亦可選擇聽甚麼音樂和歌曲等，相信這些正是不少香港市民，即使是有可能違法，都會選擇在香港“幫襯”網約車的原因之一。

鑑於的士服務水平多年來都欠理想，社會對使用網約車有大量需求，政府積極採取不同措施，着力提升點對點個人公交服務，包括剛於今年年中推出的規定必須提供網約服務的的士車隊，以及通過本《條例草案》引入的可由一般私家車提供的網約車服務，希望可以在乘車高峰期提供補充運力，引入競爭，減少個別的士司機坐地起價等問題，推動傳統的士服務提升質素，滿足市民多元化的出行選擇。

建議將現時屬於違法或者存在灰色地帶的網約車服務規範化，對車輛、司機和網約平台制訂標準，作出規管，包括規定他們必須購買保險、設立投訴機制及做好客戶資料保安等，有關的大原則我

是支持的，這亦是全球大部分城市點對點交通服務的發展大趨勢。然而，任何政策措施或立法，光是用意良好和方向正確並不足夠，亦要做到公平、有效，“以結果為目標”，避免出現事與願違的情況。

就今次立法訂定的規管框架，以及將來的附屬法例內容及執行、發牌細節等，我得悉業界提出了不少合情合理、有理有據的意見及建議。其一是網約車規範化後，剛落地只有幾個月的的士車隊的定位和未來發展的問題，如何避免網約車與的士車隊以至傳統的士出現惡性競爭，最後導致3種服務都做得不好，有違政府實施有關措施的初心和目的。

有坐過車隊的的士的市民，大部分都對較新、乾淨和寬敞的車身，以及受到規範的車隊司機的服務態度表示滿意，但最大的問題是經常找不到車，要等很久才有車，無法達到推出的士車隊的原定目標。有部分人認為，這個正是政府火速決定推出網約車規範化的背後原因。

按的士車隊營運者表示，他們並非不夠車，而是不夠司機。除了因為整體的士司機人手不足和高齡化，部分“單頭”司機習慣了以個體經營，不想受車隊及網約平台規管也是原因之一，需要時間來改變。

業界擔心網約車規範化後，未必能夠大幅增加點對點公交服務的整體的士司機供應，而只會將現有車隊的士司機搶走，難以有效提升服務的量和質。政府有否具體計劃，增加整體的士司機的供應；還是完全任由市場決定，以至寄望很快就可能引入的無人駕駛的士，因而不需要培訓這麼多司機呢？希望政府多加解說。

其次是車齡問題，政府最初建議網約車車齡不得超過7年，後來改為12年也可以申請。但是，另一邊廂，政府又要求車隊的的士車齡不得超過3年，令人難以理解有關巨大差距的原因。我明白網約車有別於的士等商用車輛，車齡高未必等於質素差，是否可以同時規管網約車的最高行車里數呢？會否考慮限制有人從外地買入一些廉價二手車，用作申請成為網約車呢？

另外，我亦關注司機的駕駛年資。《條例草案》要求網約車司機在提出申請前5年內並無嚴重交通定罪紀錄，但持有駕駛執照的最低年期限制就只須1年。領取車牌1年，又怎會有5年的良好駕駛

紀錄呢？有關規定會否變相鼓勵更多“新牌仔”購買新車，想着可以用兼職網約車的收入來供車，繼而大幅增加香港的車輛數目，加劇塞車和違泊問題呢？

除了的士車隊，政府近年引入了的士司機交通違例扣分制，未來更會強制所有的士安裝行車記錄系統，包括可以拍攝到車外和車內情況的“車cam”，目的是提升道路安全和加強保障消費者。網約車的車輛及司機是否都應該受到相同限制呢？如果不需要，會否構成不公平競爭，令香港的道路安全及乘客保障打折扣呢？

最後，還有執法問題。網約車有別於的士，市民和執法人員難以從車輛外貌辨認。即使在車身加上標誌，亦不知道何時是在提供網約車服務，何時是車主自己正在使用，譬如接送家人或朋友，以及哪些車其實是正在用作非法“白牌車”。有關問題是否可以利用科技來解決呢？例如引入人臉辨識系統，以及規定網約車平台將部分數據實時接駁到運輸署或警方交通部的系統等。內地、澳門和新加坡都有類似做法，希望政府會研究和考慮。

主席，我提出以上種種問題和憂慮，並不代表我反對引入網約車或者反對本《條例草案》。事實上，除了車齡及司機年資寫進了主體法例，其他有關發牌及規管細節，仍有待政府在未來半年內訂立。

因此，我促請政府把握時間，諮詢及聽取相關持份者的意見，包括的士業界、現有及潛在的網約車司機和司機平台經營者，還有保險業界，以至負責執法的交通警員等，做好相關附屬法例和執行細節，避免閉門造車，急於求成，令香港的點對點公交服務的消費者再次失望。

主席，我謹此陳辭。

何敬康議員：多謝主席。本人發言支持通過《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)。香港作為面向全球旅客的國際級旅遊城市，訪港旅客數量錄得大幅的增長，旅客抵港後的交通體驗，必定會成為對訪港旅遊的第一個印象，便利和舒適的乘車服務可大大提升旅客對一個城市的觀感。

網約車服務在全球日趨普及，其優勢在於可有效解決語言的障礙、提供多元的電子支付方式，並且透過預約安排提升出行效率。目前香港的點對點交通服務仍以的士為主，我認為將來同樣應以的士為主，並希望網約車可作為另一種便捷的選擇。乘客根據自己的需要選擇車型、預約上車時間，並且完成電子支付，可大幅提升出行效率和體驗。更重要的是，特區政府要把香港打造成為亞洲頂級盛事之都和旅遊之都，需確保每逢大型演唱會或體育賽事結束後，而網約車服務的彈性可為點對點服務作出補充，確保市民和旅客能預約車輛，完成旅程。

然而，香港對網約車服務仍欠缺明確規管，近年社會上也有不少討論。我很高興看到特區政府非常積極回應，逐步建立一個完善的框架，務求在的士業界的營運與將網約車納入規管之間取得一個甚為理想的平衡，促進點對點交通服務非常長遠的健康發展。我認為這次立法的關鍵在於實現多方共贏，使的士車主和平台公司都接受，的士和平台司機都能“搵食”，最重要的是顧及了乘客的安全保障和乘車體驗。

近月，我經常與一些網約車平台會面，收集業界意見，並作出非常正面的交流。業界和本人頗關注幾個較重要的議題，主要關於“人車合一”的規定、網約車的配額和運力等方面。《條例草案》第55E條訂明網約車須由登記的個人車主本人駕駛或提供服務，禁止非法出租或分租。在現階段，我認為“人車合一”的規定絕對可在展開規管的初期大大減低複雜性。我也非常贊同網約車平台、司機和車輛須領有牌照，以防車輛和許可證淪為炒賣工具，並且杜絕“黑工”司機，堵塞不知誰人駕駛的法律漏洞。

不過，我想指出一些相對現實的情況，例如目前不少網約車從業員屬兼職性質，利用空餘時間駕駛，幫補生計。現實普遍存在的情況是司機可能租用車輛營運，又或多名司機可能共用車輛，分早午晚不同時段駕駛，又或家庭成員共用車輛。在“人車合一”的規定下，市民將來可能必須購置車輛及將車輛登記於自己名下才符合資格，司機營運的負擔和成本可能增加。考慮到成本和回報未必成正比，這項規定可能會形成一定的門檻，令一些有意從事網約車服務但經濟能力有限的人士卻步。所以，我們希望在有關規定實施一段時間並搜集相當數據後，當局可檢視其成效，以及有否變動的空間。

除了《條例草案》對網約車服務的規管之外，我也非常關注當局在網約車平台和營運方面的實質數據，例如並非駕駛登記於自己名下車輛的司機數目、兼職和全職司機的比例，以及他們的平均行駛車時，我認為這些資料對評估“人車合一”的規定及未來點對點服務運力的影響都相當重要。我建議在《條例草案》實施後，當局可檢視這項政策的成效，日後亦可從這些數據探討在規管網約車行業後，在車輛登記甚至駕駛者等方面是否有調整的空間，以進一步提高效率。

正如我早前提議，當局日後可考慮參考“港車北上”的做法，允許在司機以外增加一名直系親屬(例如配偶或子女)登記駕駛同一車輛，以提升安排上的彈性，這是我們希望日後可看到的事情。

關於網約車的配額，特區政府表示會對發牌數目實施總量控制，並會由運輸署署長透過憲報公布，而實際數字仍有待公布，希望明年在附屬法例提供更透明的數據。據我理解，如網約車的數量不設上限，絕對有可能加重道路的負荷，甚至可能引發惡性競爭，削弱點對點交通的服務效率。然而，如配額過低，可能會出現近日的情況：的士車隊投入營運，但車輛數目未能配合，導致召車方面的困難，未能確保乘客順利召車，至今仍未能做到“一call即到”，對營運者和市民來說未必是好事。

在配額安排方面，對於的士業界人才流失、行業萎縮，我希望當局未來就業界的生計作一定程度的考量，當中可考慮幾方面事宜，第一是的士司機的流失率、全職和兼職司機的數量和比例、繁忙和非繁忙時段運力的差異等，從而研究最適合的配額機制和補發牌照的安排。當局可思考如每年出現大量網約車司機流失或兼職司機工時不穩定的情況，甚至部分許可證被持牌人“雪藏”而從未實際投入營運，當局有何機制及時補充運力的缺口，令市民在出行的需求和體驗方面獲得保障。

目前審議的《條例草案》框架主體立法文件主要為未來的附屬法例提供非常重要的基礎，《條例草案》就平台、車輛和司機均有明確規定，當中列明平台須履行非常嚴謹的盡職審查義務，確保旗下的網約車司機和網約車持有效許可證，駕駛者亦必須為車輛的登記車主，否則即屬違法，我希望平台未來會切實履行相關責任。至

於其他細節，例如商用車第三者保險和配額調整機制，相信可透過附屬法例進一步處理。

主席，我很希望局方可在附屬法例中訂定明確細節，確保網約車行業和的士行業共贏，健康發展。

主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

易志明議員：主席，非法載客取酬的網約車肆虐香港前後11年，的士業界首當其衝，的士司機收入大受影響，引致司機流失。司機流失不單發生在的士業界，所有交通運輸業界同樣受到影響。原有的全職司機因貪圖自由上班的好處，又可養一部私家車自用，何樂而不為？結果香港職業司機短缺，若問題不嚴重，相信政府亦不會推出行業特定的運輸業輸入勞工計劃，以紓緩職業司機不足的困境。

非法網約車由於是非法的，故汽車保險在一般情況下可能會失效，對乘客及其他道路使用者來說絕對沒有保障。所以，多年來我和運輸業界不斷要求政府立法打擊非法網約“白牌車”。正如特首所說，平台需要監管，的士服務要改善，“白牌車”要取締，業界和我一樣支持特首的說法。

經過多年爭取，交通運輸業界歡迎今屆政府最終提出法例監管網約車。的士業界認同政府提出的主體法例的概念，即“的士為主，網約車為輔”，在引入合法網約車服務的同時，亦必須——我再次強調是“必須”——照顧的士業界的生存空間。

在法案委員會討論時，我曾代表的士業界提出多個業界所關注的事項，包括：

第一，網約車牌是否應該要投標？我留意到運輸及物流局回覆時表示沒有計劃採用投標方式，以免出現炒賣的情況。我必須指出，一部車齡12年以下的私家車，只要驗車及格就可申請網約車牌照，門檻極低，況且車輛與車主是捆綁的，所以我不大相信在市場有炒賣的價值。網約車輛要投牌，只是略為增加成本，達致與的士有較公平的競爭環境。

第二，如何識別網約車的問題，局方回應是會有識別的，但細節未定。

第三，在提供網約車服務時，是否應該仿效的士，必須顯示網約車司機證？這明顯是一項保障市民的重要措施。

第四，的士有的士“三寶”(車廂攝錄機、行車記錄儀和全球衛星導航系統)的要求，網約車同樣是載客取酬的公共交通服務，是否也應該有同樣的要求？尤其是車內錄影系統，外國不時有涉及網約車的罪案，安裝車內錄影系統是保障乘客的措施。

第五，既然政府提出“的士為主，網約車為輔”的理念，是否應該適當地限制網約車的服務時間？避免於非繁忙時間搶去的士生意，尤其現時夜更的士經營艱難。

第六，網約車的總量限制。這一點政府已明確表達會有所限制。

第七，發牌機制。當的士服務在繁忙時間未能滿足市民的需求時，提供網約車服務予以補充，這一點大家是認同的，若然過多，必然產生道路擠塞的問題，亦會引致內卷。內地已出現這問題，網約車司機被平台壓榨，“搵食艱難”，我相信大家都不想看到這些情景。因此，利用數據，用科學的方法來釐定網約車供應的機制，此點極為重要。我和的士業界會繼續跟進這方面的事宜。

最近網上流傳一些所謂“攻略”，教人從日本購入大批二手車，經私下協議後將車交由網約車司機登記為車主，以從事網約車業務，可以是一門新的出租車生意，或可以用分成的方法賺取金錢。的士業界擔心一下子有很多的士司機會轉職為網約車司機，加劇的士司機短缺的問題，因此希望政府留意，並制訂方案防止此類情況出現。

對於今天討論的主體法例，的士業界有3個主要關注點：

第一，堵塞“不知誰人駕駛”的法律漏洞。此漏洞是令“白牌車”泛濫的主要原因之一。我會留待在稍後全體委員會審議階段再作解說。

第二，我在法案委員會提出的“法定車資”的概念。大家知道的士的車資是由附屬法例所釐定。既然是法定收費，理應任何人都不可議價，的士司機減價招徠是違法的，但政府今天提出的法案，並沒有提出管制網約車的車資。的士業界憂慮，日後網約車平台為了搶佔市場提供車資補貼，就像大概半年前，有新網約車平台進入香港市場時，車程80元只收取20元，這樣的士如何與之競爭？

雖然政府在法案中留有一手，就是當市場失衡時，賦權運輸署干預，但的士業界擔心政府屆時因為市民反對干預而不敢採取行動。市民反對政府干預是可以預見的，因為市民會覺得如果市場能夠提供較廉宜的選擇，為何政府要干預而導致他們要多付車資？況且的士業界能否生存，並不是一般市民所關注的。

第三，進一步放寬車齡。的士業界認為政府推出車隊的士計劃，是為了提升的士的服務水平，因而規定車隊的士車齡不可超過3年。網約車車齡原先不可多於7年，已有不公平之嫌；其後更放寬至12年，將網約車入場門檻大幅降低，這亦有違當日因網約車是全新類型的公共交通服務而應施加較嚴謹的7年車齡要求的初衷。

目前一部車齡7年的日本二手車價錢一般低於10萬元，可以使用5年，即每天平均車價約55元，而目前還在供車會的的士，每月還款額一般不少於18,000元，即車輛每天的成本為600元。大家可以比較一下，的士司機會租用的士還是買一部二手車來繼續提供網約車服務？

因此，的士業界非常擔心大批現職的士司機會轉為駕駛網約車，以致的士司機短缺的問題進一步惡化。我在法案委員會曾預告提出修訂，把車齡要求下調至較合理的水平，但得知未能獲得議會同事的支持，所以最終決定放棄。

我相信今天的主體法例連同政府提出的修訂必定會通過，明年政府提出的相關附屬法例才是重點。過去一段時間，我和的士業界已在不同場合向在座多位同事表達對附屬法例的關注，隨後會繼續努力向各位議員同事解釋業界所關注的事項及建議的解決方案，期待得到較公平的對待，並在合理的環境下競爭。正如我在開始時說，

政府在引入合法網約車服務的同時，亦必須兼顧的士業界的生存空間。

主席，我謹此陳辭。

周小松議員：主席，香港的集體運輸系統雖已相當完善，但市民對點對點交通服務的需求是相當龐大，過去主要依靠的士提供服務，但隨着資訊科技不斷發展，加上共享經濟概念興起，網約車服務早年應運而生。網約車平台透過網絡將司機和乘客配對起來，大家只要在手機簡單“刷一刷”，便能召車到目的地，收費和路線一目了然。

這種新形態的點對點交通服務有其獨特優勢。實際上，香港早在2014年便有這些網約車平台公司出現。但最大問題是，多年來大部分參與的車輛均無出租汽車許可證，載客取酬便屬違法，因此亦引起很多爭議，包括對合法合規經營的的士業界不公平，以及乘客出行安全欠缺保障等問題。

話雖如此，不少市民均知道網約“白牌車”違法，甚至有風險，但仍繼續乘搭，這其實反映社會對網約車服務的需求。根據政府委託顧問公司進行調查所得的數據，每日88萬人次點對點服務乘客量中，網約車約佔22%，可見網約車確實承擔着一定的服務量。政府現在立法規管網約車服務，不論對滿足市民出行需求、加強保障乘客，還是維持公共交通工具的健康和合理競爭環境，均有正面幫助。

香港立法規管網約車已相對較遲，內地早在2016年已將網約車合法化，現已發展得相當具規模，截至去年年底的用戶達到近5.4億人，而網約車及出租車之間亦各有生存空間。當局是次立法十分強調“良性競爭、優勢並存”，的士和網約車要並存互補。我認為隨着網約車合法化，無論如何亦會對的士業界帶來衝擊，但相對之前平台和網約車數量可以無規管、無限制地擴張，立法後政府有空間按照市場情況進行調控，包括限制網約車數目，相信影響未必很大。同時，我很希望當局日後能提出更多扶持的士業界的政策措施，確保其維持足夠競爭優勢，司機可以賺取合理收入，這樣才能吸引更多年輕人入行，令行業可以健康持續發展。

是次草案主要先訂立規管框架，我原則上認同對平台、車輛和司機的規管框架，包括“人車綁定”防止炒賣，以及將車齡限制為

12年以下等規定。然而，除了基本框架外，其他落地細節亦十分重要。其中，最關鍵是網約車發牌數量問題，數量一定要精準，同時亦要留意發牌數量並不等於實際運力，要避免“想做的領不到牌，領到牌的又用作雪藏”，結果導致實質運力不足，嚴重影響乘客的出行體驗。

我相信當局將來發牌時，初期會偏向較為保守謹慎，發牌數量未必很多。在此情況下，司機質素和營運意欲便更加重要。因此，我建議政府考慮設立一個特殊發牌安排，主要審視司機過去與網約車平台有否合作經驗。如已累積較長的合作工作時數，顧客評分亦高，只要符合其他基本條件，便可獲發牌照。這類司機的工作模式相對穩定，而且服務水平良好，其實是相對理想的發牌對象。如果他們可以順利過渡到新制度，相信對維持網約車服務有很大幫助。

另一方面，關於網約車司機的權益保障問題。司機亦是平台工作者，政府既然有意將來透過立法完善平台工作者工傷補償機制，不應只是保障送貨員和外賣員，應一併涵蓋網約車司機。參考鄰近的新加坡，當地由今年起生效的《平台工人法案》亦明確規定網約車司機等平台工作者均可獲法例保障。既然施政報告亦提到要立法保障平台工作者，我希望有比較全面的覆蓋，不應遺漏網約車。

最後，過往亦有很多司機向我反映，希望網約車平台增加透明度，特別在調整車資分成比例這類與司機收入相關的方面，能夠多與司機溝通及聽取他們的意見。既然現在網約車平台納入規管，我希望政府能協助建立由官方、平台公司及司機之間的溝通機制，一旦發生糾紛，當局便可透過有效的溝通機制處理。

主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

陸頌雄議員：主席，我發言代表工聯會支持《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)，即有關網約車服務的法例。

去年7月，工聯會已經就網約車提出我們的建議書，建議政府為網約車設立發牌制度，明確平台責任、確立勞資關係、設立的士業發展基金，透過有為政府協調有效市場，實現的士、合法網約車和乘客三方共贏的良性循環。

政府在這項法例中採納了我們工聯會大部分建議，包括參照內地“三證齊全”的規管模式，規定網約車平台公司、車輛和司機必須領有牌照；要求“人車綁定”，防止衍生租賃市場重蹈的士“炒牌”的問題；以及的士司機受剝削的歷史。網約車牌照設有上限，避免惡性競爭，加劇路面擠塞的副作用。

現時，香港的點對點交通服務的確存在市場失衡，三方共輸，極不理想。的士生意被非法“白牌車”搶佔，的士司機生意、生計受損，“白牌車”司機“名不正、言不順”，又沒有法定保障，還要負上法律責任或風險。另一方面，乘客不滿意部分傳統的士服務參差不齊，但乘坐“白牌車”又擔驚受怕，擔心沒有保險保障，發生意外不知如何是好，這種矛盾的惡性循環真的不能再繼續。因此，本屆政府很有魄力，提出網約車規範化，突破問題的關鍵。

我們要注意的是，網約車亦是一種“零工經濟”，這種新就業形態需要進一步保障。網約車從業員的上線時間受平台的算法控制，甚至可能因為各種理由變相被懲罰，例如減少派單、單價減少等，與外賣平台從業員相似。近年，外賣平台衍生出不少糾紛，為保障平台工作者的權益，除了要保障外賣平台從業員外，也要保障日後這項法例通過後所有網約車司機的權益。

我們工聯會促請在這項法例通過後成立一個由政府部門、平台公司和司機組成的三方協商機制，以期有效監管算法、單價、平台費、獎懲機制、保險、工傷意外等補償事宜，以確保網約車司機的勞動權益、保障服務質素，以及加強對乘客的安全保證等。

可惜的是，局方暫時未有採納我們的意見。我十分希望局長明白，這種平台經濟十分容易造成寡頭壟斷，當寡頭壟斷的情況出現，就不會是官員在法案委員會會議上向我們所說般，司機可以自行“跳槽”，只要“跳槽”，平台就會照顧好司機。這是不一定。內地已經出現嚴重內卷，導致司機的單價一減再減，司機的收入越來越艱難。大家看到，兩三年前內地網約車司機人人都面帶微笑，但近年我們在內地乘車時都聽到他們有很多怨言。我們希望吸收有關經驗，設立一個三方協商機制，讓本港的網約車司機行業能夠健康發展，行穩致遠，防止資本無序擴張，然後出現“割韭菜”、行業嚴重內卷，導致乘客體驗欠佳的三輸新局面。

工聯會希望局方能夠繼續堅持我們的運輸原則，以發達的公交系統為主，發揮集體運輸的優勢，而點對點個人服務則以的士為主，網約車為輔，兩者應該有一定的市場分隔，網約車主攻高中端市場。有鑑於此，我們有幾點進一步意見。

第一，網約車發牌除設有限制外也應該循序漸進，不應該一次發出太多牌照，導致易放難收。我們看到，《條例草案》已預留操作空間，但關鍵是要設立一個科學客觀的評估機制，視乎市場需求和對其他公交的影響、道路情況等因素，按次發放適量牌照，做到可放可收。

第二，局方稍後提出的附屬法例除以上提及的法定三方協商機制外，也應該敲定網約車服務的細節，以達致其中高端的定位，包括規定網約車的技術規格，例如軸距不能太短。如果軸距太短，變相可使用K car或迷你車作為網約車，不夠體面。要舒適的話，軸距一定要有相當長度。此外，我們亦建議應該規定使用電動車，環保減排。車廂設備方面，除當局訂明的12年車齡上限外，我認為在驗車過程中應該對車廂質素進行認證，不應出現行車顛簸或座椅有大量修補痕跡的狀況。這些網約車不符合香港國際大都會的地位，有失體面。

主席，我們亦要繼續防止“白牌車”經營。“白牌車”公司過去提供大量優惠，以致其車費有時比的士更便宜。這種以本傷人的不正當競爭手段，不利於日後的公平競爭，是資本無序擴張以取得壟斷的手法。政府應該小心處理網約車車費問題，避免其車費比相同距離或路程的的士車費便宜。

第三，《條例草案》規定，只有持有網約車司機證的車主才能夠為名下的私家車申請網約車證。這種做法非常好，杜絕租賃的可能性。局方會議前向我解釋一項明確安排，就是車主可以換車，例如其車輛車齡超過12年，又或者因為各種情況(例如曾經發生碰撞)而需換車，這是okay的，但車輛則不能更換車主，如果可以更換車主，網約車司機證就會失效。我歡迎政府這種做法。

最後，我們認為要繼續打擊非法載客取酬的活動。當然，網約車規範化後，仍然可能會有“白牌車”。我曾經在其他地方乘坐網約車時，該網約車司機慫恿我“踢單”(即取消訂單)，說道可以給我打

折。為甚麼要這樣做呢？因為他不想被平台收佣。這現象其實也類似於“白牌車”的情況，既對乘客非常缺乏保障，也對其他遵守規則的從業者不公平。對於這方面，政府日後要繼續打擊，不論是傳統的“白牌車”還是新型的“白牌車”都要打擊。

現時有部分網約車平台正大規模違規經營“白牌車”生意。對於這些平台，當局應否讓他們簡單地直接過渡呢？我認為，要是這樣，對新平台似乎不公平。因此我認為，如果任何公司有意申請網約車平台牌照，便必須重新成立新公司，重新註冊客戶、重新登記數據，不得使用現正經營的“白牌車”平台數據和客戶基礎，這樣才能讓所有合法經營網約車的從業員及加入網約系統的傳統的士在公平的起跑線上競爭，讓我們的點對點交通服務有“質”的飛躍。

多謝主席。

吳傑莊議員：多謝主席。數字科技進步，以網絡預約個人化點對點交通服務的出行模式，全球已大行其道，而香港的需求也有增無減。事實上，早於10多年前網約車服務亦曾興起，全球多個地方政府已對網約車應用程式或服務平台作出規管。本屆特區政府擔當有為，追緊步伐，跟上形勢，對網約車服務作出規管，我樂見其成。

多年來，我多次強調，要合情、合理、合法規管網約車服務，首要條件是必須平衡市民權益及本地交通業發展，包括要顧及的士業界的利益。香港作為國際大都會，也立意建設智慧城市，網約車服務是大勢所趨，也與的士有共生共存的空間。的士和網約車各有優勢、各有劣勢，絕對不是零和博奕，倘能互相合作，必定能發揮相得益彰的效果，讓廣大市民受益，提升社會發展動力。

我贊成政府當局從提供網約車服務的平台、車輛及司機三方面着手作出規管，《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)引入清晰的法律框架規管網約車服務，包括要求提供網約車服務的平台、私家車和司機三方均須領牌，以保障乘客安全和權益，並提供多元選擇，滿足和便利市民的出行需要，同時也推動的士和網約車之間的優勢互補和良性競爭，促進個人化點對點交通行業的長遠健康發展。

我相信落實《條例草案》規管網約車服務後，有助達致的士、網約車、市民多方共贏。一方面，的士固有的經營優勢將會繼續維持，包括既可直接在街上接載截車的乘客，亦可以網上預約渠道接受訂單，可使用各區的士站，以及在指定限制區上落客。另一方面，網約車可以科技和共享經濟模式，釋放閒置運力。

落實規管機制後，我相信車費是市民最關心的問題，惡性價格競爭對行業發展並非好事，我認為若日後網約車服務合規營運後，政府要非常留意收費和定價情況，在有需要的情況下，適時研究是否要作出規管安排。例如發現市場上出現惡性競爭，包括網約車平台向乘客提供大量補貼，甚至出現一些割價式減價，以搶佔市場份額，嚴重影響行業健康發展，政府屆時必須作出跟進，讓市場撥亂反正。

除了車費外，也要不時監察網約車的服務質素，雖然網約車平台會預先與乘客協定車費和路程，相對而言網約車不太可能出現濫收車資或兜路，但也要注意網約的車輛質素、司機表現和禮貌等因素，如果出現情況普遍的問題或弊病，當局應促請服務方盡快改善，包括要求網約車安裝車廂攝錄機等裝置，甚或對網約車司機推行記分制。

另外，鑑於科技日益進步，政府也應該留意科技和市場發展的最新趨勢，視乎服務情況在附屬法例訂定網約車安裝最新科技設施的要求。例如電動車的比例，因為香港要推動零碳，亦希望能配合整體的環境保護政策，所以希望網約車公司有一定比例的電動車。

總括而言，我期望網約車服務規管落實後，本地點對點交通服務供應能不斷完善，的士和網約車並存互補，市場更好和更健康發展，得益的將不只是的士業界和網約車，最重要是普羅市民和香港智慧城市的發展，結果會是多贏。

多謝主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

李鎮強議員：多謝主席。自2014年有外國網約車平台打着“共享經濟”的旗號進軍香港之後，隨着智能手機的普及化，市民亦開始透過手機平台召車。然而，提供服務的私家車大多沒有領取出租汽車許可證，政府卻沒有對相關召車網約平台、相關車輛或司機作出任何

監管。在沒有監管的情況下，不但乘客和其他道路使用者的安全受到威脅，還導致非法“白牌車”肆虐的問題進一步加劇。

由於政府執法不力，法庭判刑亦毫無阻嚇力，非法網約車不斷壯大，估計現時市場上有數萬輛非法網約車。近日，更發現非法網約車涉及非法外勞，非法“白牌車”不僅對的士業造成嚴重衝擊，亦威脅乘客及道路使用者的安全，規管網約車確實有其急切性。

非法網約“白牌車”影響的士司機的生計，而不少司機亦轉為非法“白牌車”司機，導致的士司機不足的問題不斷加劇。司機流失的情況不僅限於的士司機，還包括其他運輸業的司機。坊間普遍認為網約“白牌車”司機的收入相對職業司機為高，既然沒有規管，成本自然較低，收入亦因此相對較高。而且，網約“白牌車”司機的工作相當自由，想何時工作就何時工作。既然政府執法不力，法庭的判刑又過低，運輸業司機自然受到吸引，轉行從事“白牌車”，令整個行業一直面對司機不足的問題。

過去10多年，的士及陸路運輸業界多次舉行請願，要求加大執法力度，但成功被起訴的只是冰山一角。兩屆政府對規管網約“白牌車”一直採取“拖”字訣，但本屆政府並沒有迴避這個被指為燙手山芋的問題，先後落實加重從事非法載客取酬的罰則，而行政長官李家超更一再強調，政府要加強打擊非法“白牌車”，提升的士服務質素，規管網約車平台。過去數月，警方的執法行動的確有所加強，今年已經進行了95次執法行動，希望警方能夠繼續保持執法。倘若法庭對某些個案判刑過輕，更應該提出上訴，以加強阻嚇力。

對於這項規管網約車的法例建議，自由黨是支持的。過去11年，的士一直面對非法網約“白牌車”不公平競爭之苦，希望政府能夠締造一個公平競爭的環境，令的士行業的生存空間不致被扼殺，同時亦可以讓市民有更多選擇。就政府提出的《條例草案》，自由黨歡迎政府接受網約車與司機捆綁的建議，這樣可以杜絕牌照炒賣和出租的問題。此外，網約車在營運時，必須能夠讓市民及警方容易辨識，以保障市民及方便警方執法。過往的士業界一直在不公平的經營環境下與非法網約車競爭，但作為商用車的的士，每年都必須進行驗車，亦須購買昂貴的保險，司機更須通過考核，而非法網約“白牌車”則無須符合任何要求，兩者的成本差距極大，導致的士乘客不斷流失。

既然政府將網約車列為公共交通服務之一，所有收費亦應受到規管。事實上，過去曾經發生網約車平台召喚非法“白牌車”，其車費較須按法定車資計算的的士為低，例如的士需要收取80元的車資，網約“白牌車”則可能只收取20元至30元，嚴重影響的士司機的生計。當時引起的士業界不滿，雖然運輸署曾作出警告，但業界仍然有所擔心，憂慮日後網約車平台為搶佔市場份額而補貼車資，令的士無法競爭。因此，的士業界要求網約車的收費同樣受到監管，收費不能低於的士按錶收費的水平。然而，政府表示現時並無計劃規管網約車車資，但保留有需要時介入的權力。就此，自由黨希望政府日後能密切留意網約車的收費情況，杜絕網約車平台為搶佔市場而出現“割喉式”競爭，保障的士業的生存空間，並維持整體公共交通生態平衡。

主席，的士業界對政府規管網約車最關注的是發牌數量，因為這會直接影響業界的營運。政府就有關法例建議諮詢立法會交通事務委員會時，曾建議網約車的車齡不得多於7年，理由是網約車服務屬一種全新類型的公共交通服務，因此應對網約車施加相對嚴謹的要求，以確保乘客能享有較舒適的乘車體驗。及後，政府在正式提出《條例草案》時，將車齡要求改為12年，原因是為了照顧現時經營網約車司機的生計，希望現有經營網約車的司機及車輛能夠加入網約召車平台。

不過，一輛12年車齡的私家車，其成本低於一輛7年車齡的車，每天運作的車輛成本更遠低於的士每天800元至1,000元的租金，因此，業界非常、非常、非常擔心，如果進一步放寬網約車的車齡，會吸引現職的士司機轉為網約車司機，進一步加劇我剛才所提及的業界司機不足問題——我所指的是整個運輸業界——令更多的士閒置、巴士閒置、小巴閒置、貨車閒置。為釋除業界的疑慮，政府日後訂立附屬法例時，必須設定網約車入行門檻，以避免出現的士司機一窩蜂轉做網約車司機的情況。

主席，我謹此陳辭，支持《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》恢復二讀並進行三讀。

嚴剛議員：多謝主席。順應新經濟時代的發展需要，以及市民安心舒適出行的需求，立法監管並放行網約車，已經是大勢所趨，本人

對此表示支持。當局立法建議在發牌數量、牌費設計、收費機制、司機權益、持續發展、和諧共存等方面，都作出了前瞻性的制度機制探索。其中的關鍵在於，在高效、公平的點對點公共交通服務中，能夠切實有效提升市民出行的便利與安全。

本港的士行業服務質素參差不齊，被市民及遊客投訴時有發生，的士每天在出行高峰期供不應求的情況尤其嚴重。正因為有這樣的市場需求，過去幾年來，共有數萬名網約車司機冒着被檢控的風險提供網約車服務，而絕大多數市民亦樂於使用網約車出行，因此規管並允許網約車依法有序經營，確實符合廣大市民出行的切實需要。

政府限制網約車牌照數目，把網約車定位為輔助性質，希望藉完善監管網約車平台制度，推動傳統的士業與網約車形成和諧有序的競爭環境，以改善本港點對點公共交通服務質素。但如果對網約車數量等方面有過多限制，必然會削弱網約車的競爭力，難以滿足大部分市民的出行需求。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

數據顯示，本港每日需要點對點出行服務的人次約88萬，網約車只佔約五分之一。如果限制過多，兼職司機大多會“計唔掂數”，難以持續經營。現在的士業界有聲音覺得，網約車合法化後，其經營將面臨極大壓力。本人覺得沒必要太過擔心。在具有相對優勢的情況下，如果的士業界經營得當、服務又好，就不用擔心被搶走生意。

舉個例子，網約車每次申請牌照時車齡不可多於12年，而的士則無這方面的法例規定上限。此外，網約車司機牌照有效期5年，的士司機牌照則為10年。這些都是的士業界仍然作為行業主營群體的優勢所在。本人十分理解政府需要平衡業界各持份者實際利益的立法初衷。但在該條例試行一段時間後，如果網約車經營狀況遇到困難，建議政府應根據市場運行實際情況及時作出修訂調整。

另外，在放行網約車的同時，應加強對該行業的監管，包括對乘客人身安全、私隱等方面的保障，杜絕平台利用優惠充值等方式

做非法集資的行為，甚至挪用用戶資金，造成用戶的經濟損失。此外，我在此再次建議應該對網約車及的士司機的年齡上限設立不超過80歲的上限規定，以保障公共交通安全。

網約車的出現，是以科技出行的方式改善點對點交通服務的好方式，也是通過競爭提升傳統的士業服務水準的好機會。傳統的士完全可以和網約車優勢互補，共存共贏。期待業界能夠共同努力，營造良性競爭的平等營商環境，為市民和旅客出行提供更優質的服務。

代理主席，謹此陳辭，支持《條例草案》。

陳學鋒議員：多謝代理主席。今天我們在此討論《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)，然而我認為這不僅將成為一項條例，大家要記住的是，這次我們“首創地”針對平台服務進行條例下的監管。

平台經濟其實在香港已推行了一段很長的時間，但由於長期缺乏法例監管，導致許多平台生態影響了傳統行業的發展。我們一直沒有認真檢視這個情況。我認為這次針對網約車服務訂立條例，正是首次作出這類監管，使平台經濟生態與我們日常的實體經濟生態有度融合起來，這是相當重要且具前瞻性的。此外，這次的法例制定，是先制訂框架，再決定細節，讓未來有更大彈性進行調整。對此，我要讚揚我們特區政府，尤其是運輸及物流局在這方面的前瞻性規劃。

當然，當談到具體細節時，很多人會有不同意見。事實上，剛才在會議廳中，我聽到大家都有不同看法，有的站在的士司機的立場，有的支持網約車司機，也有的從乘客的角度出發。正因為如此多元，我們在制訂這個框架之後，下一步就是在進入附屬法例的工作時，斟酌而行，與各個團體溝通與對話。然而，我認為推進這一步是相當重要的，這證明了特區政府願意承擔責任，對平台經濟進行監管。我相信這將為未來我們其他平台經濟的法例監管起參考作用。

此外，我認為大家需要理解，我們這次所討論的“平台經濟”究竟是甚麼意思。有別於傳統經濟行業，平台經濟的目的是針對市民

閒置的經濟條件加以善用。以這次的網約車規管框架為例，司機可能利用自己的私家車在空閒時間進行經營。但這其中涉及許多問題，首先是交通管理；其次是安全等。所以，《條例草案》針對這些方面制訂了一個框架。我認為這是相當重要的，尤其是在安全方面，規定網約車司機必須領取牌照。

這實際上也是對乘客安全的一種保障。目前的士司機需要領取牌照，營業車也需取得特定的執照，但非法的網約車卻無需領牌，這對乘客的安全保障其實相當薄弱。因此，《條例草案》要求網約車也必須領取牌照，並對的士司機的牌照要求進行相應調整，縮小兩者之間的差距。我認為這樣做，首先保障了乘客的安全；其次，也讓更多人能夠加入這個平台來服務市民。我覺得，平台經濟的其中一個重要方面就是在安全問題上找到平衡點。

第二，在車齡方面，非常感謝局方聽取了我們的意見，將網約車的車齡限制從7年延長到12年。我聽到一些業界代表指出，對網約的士有限制，但對網約私家車卻無限制。然而，大家要記住，對於網約私家車，平台上有評分系統，如果車輛質素太差或司機服務態度不佳，可以在評分上反映，進而令派單系統影響他們的生意。因此，作為小個體戶的網約車司機，必然會使車輛質素和服務水準是最佳的，否則獲派單的次數就會減少。因此，我認為這是透過市場效率來監管網約車司機的質素。關於車齡，儘管這次將車齡限制放寬至12年，但我相信隨着市場調節，車輛只會越來越新，質素也會不斷提高——因為市民會用錢來“投票”。

此外，我也要讚揚這次局方“人車綁定”的措施。事實上，我們監管網約車平台並不是希望形成新的利益集團。一直為人詬病的的士行業的運作，主要問題在於它已經成為一個利益團體，因為有許多車主、代理人，甚至司機，各自擁有不同利益，導致整個行業存在許多不同聲音，無法齊心協力做好事情。我們看到，如果允許任何人都可以經營有牌的網約車，網約車便可能成為另一類的士，成為一種生財工具。若是如此，車輛一旦取得牌照便可24小時營運，車主可以“炒更”，可以讓不同人駕駛；而網約車牌照的擁有者則可以甚麼都不用做便能坐收其成，這是我們所希望看到的嗎？“人車綁定”的做法杜絕了這種現象。局方也聽取了我們的意見，我們希望是能利用閒置的車輛來幫助有興趣的市民從事這項工作。我認為，這樣做也能解決網約車形成利益固化的問題。

我們的建議重點集中在附屬法例方面，希望局方和局長能多加留意。我們認為監察的重點有3個層面：司機要領牌、車輛要領牌、平台要領牌。對此，我個人認為，在司機和車輛部分應盡量放寬准入機制，只要符合一定條件，便可以發牌。現在對於司機領牌的數量，不會受到限制。但對於車輛的數量卻有限制，這是否可以再放寬一些？我理解最初設置一定的限制是有其需要的，但如果限制車輛數量，可能會出現供不應求或車輛過多的情況。如何調節車輛數量以符合市場需求，確保在不同時段有適量的車輛供應？我認為應該從平台着手，加強對平台的監管。

在平台運作方面，例如每個平台限制在3 000輛車，上限就是3 000。任何符合要求的人可以搶先登記，只要符合條件，就可以快速登記、開單和掛單。這樣可以確保路上有3 000輛符合網約車登記標準的車輛行駛。我認為，這是值得我們在下一階段進一步探討的。這樣的做法也可以避免車輛的濫用。更重要的是，我們可以透過對平台的監管，全方位監督司機和車輛的狀態，而且政府無需針對每一輛車進行監督，而是集中精力監管平台，從而讓平台為我們的小市民提供合理的服務。

總體而言，我完全支持此次制定網約車服務的條例，希望接下來訂立附屬法例時能夠更多地聽取不同持份者的意見。多謝代理主席。

邱達根議員：多謝代理主席。有關令網約車合法化和規範化，科技創新界多年來亦曾提出相關訴求。自我履新議員職務以來，亦一直爭取政府盡快立法規管網約車服務，以建構一個既切合市場和科技發展，又符合市民和遊客實際需要的點對點交通運輸服務生態圈，為業界創造可持續發展的空間。

今天，我非常高興終於能夠看到我們邁向立法的最後一步，這一步得來不易。我亦感謝局長在這段時間一直推動有關工作。雖然我們在網約車發展方面過去落後於不少國家和地區，但我希望日後我們能繼續支持新科技的發展。正如陳學鋒議員剛才所言，我亦很高興看到今次法例的推動較為靈活。未來我們可以就多項細節作進一步調整，讓網約車和的士之間有更好的分工和良性競爭，為市民和遊客提供高效、優質的點對點交通運輸服務，提升大家對香港的體驗。

代理主席，雖然我這次未能加入法案委員會，但我一直跟進法案委員會的工作。在此期間，很多科技界、網約車平台，以及其他有意經營網約車服務的營運商與我保持溝通，向我反映了不少意見和疑慮。我希望在此一一作出回應。

首先，有人關注今次修例後，是否會出現所謂“網約車的士化”的情況。眾所周知，過去的士在繁忙時段供不應求。如果在繁忙時段能夠有足夠的的士，那麼在其他時段，的士司機則可能面臨“無工開”的情況。根據交通運輸情況，在繁忙時段提供足夠的運力，正是網約車的最大優勢。網約車能夠補充的士車隊於高峰時段無法應付的運力需求。因此，很多網約車司機都是兼職，他們僅於特定時段(尤其是高峰期)提供服務。

然而，為何近來有人擔心“網約車的士化”呢？最近有不少朋友向我反映，在周末或繁忙時段(特別是在晚飯後)，經常遇到的士“冚旗”、“揀客”或索取較高車資的情況，而當他們改用網約車平台叫車時，同樣出現價格倍增的情況，彷彿兩者有串通之嫌。這是實際反饋的情況。若日後實施發牌制度，在設有篩選機制及發牌數量有限的情況下，是否會令很多兼職網約車司機被篩走？因為若未能駕駛夠一定的時數，司機或難以維持經營，因為牌照成本會上升。如此一來，很多網約車司機最終可能都要長時間駕駛，變相成為全職司機，這便有違共享經濟的原意，即在繁忙時段調配閒置人力，以應付供求問題。若所有司機都變成全日駕駛的全職司機，則無法補充高峰時段的運力，亦會導致所謂“網約車的士化”的情況。希望局方能密切留意，觀察是否會出現這種情況。

第二，現時網約車數量的計算方法是否足夠科學，並能夠在未來適時作出調整？目前，政府估算的士和網約車的數量比例約為8：2，但正如我剛才所說，兩類司機的駕駛時數存在差異。日後能否採用更科學的方法計算司機或車輛數目的比例？希望局方能夠考慮到，的士與網約車兩種不同的運輸模式下，司機的工作時數本來就存在差異。因此，未來在釐定網約車數量時，能否考慮的士和網約車在補充運力方面所充當的不同角色，以及如何適時作出調整？倘若網約車數量不足，未能有助實現共享經濟，局方可適時作出調整。

除了網約車的發牌數量外，剛才亦有多位同事就網約車車齡提出要求。政府最初於7月提出的規管方案，規定網約車車齡上限為7年。其後，政府聽取了很多不同意見，並從善如流作出修訂，在《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)中訂明網約車車齡上限為12年。然而，有法案委員會委員指出，很多網約車都是二手車，營運成本或遠低於的士。正如剛才有議員所言，將網約車的車齡上限訂為12年過於寬鬆，因此要求將上限調低至5年至7年。不過，網約車營運商亦曾與我溝通，表示他們相當重視驗車和車輛保養，希望可以將車齡上限訂為12年至15年。我認為，政府提出的12年車齡上限，是一個平衡雙方利益的合適方案，亦考慮了雙方不同的立場，對此我絕對贊成。

此外，在網約車司機年齡方面，《條例草案》規定申請牌照的司機必須年滿21歲。隨着政府日後修訂法例，將規定商用車輛司機提交體格證明的年齡門檻由70歲降至65歲，屆時年滿65歲的網約車司機亦須符合體格檢驗證明的規定。就此，我亦曾與業界溝通，大家均認為相關規定合理。雖然有個別網約車平台認為可以將年齡下限由21歲降低至19歲，但在不同的諮詢場合中，我亦詢問過很多業界朋友，大家均認為現時政府提出的21歲要求合理。因此，在年齡方面，我們亦表示支持。

我關注的另一個問題，是《條例草案》目前尚未訂明退場機制，令人擔憂日後可能有人居心不良，搗亂市場，例如聯合部分司機共同登記，但獲發牌照後卻不駕駛等情況。市場上對此已有諸多反映。屆時，若所有網約車牌照均已發出，但在繁忙時段仍無足夠車輛營運，則今次發牌以推動網約車補充運力不足的目標將無法實現。與剛才有關數量的問題一樣，希望政府當局日後能密切關注相關情況。

最後，法案委員會曾討論網約車平台營運數據的管理和安全問題，我同意政府需要設立完善架構及採取有效措施，確保數據安全。《條例草案》建議賦權運輸署署長可就網約車服務資料的收集、傳送、儲存和提供，以及備存紀錄等事宜向平台施加牌照條件，而運輸署亦可根據監管需要，要求平台提供營運數據。平台亦須遵守《個人資料(私隱)條例》的規定，確保用戶的個人資料安全。對於有建議規定平台所採集的營運數據必須在香港儲存及使用，政府已表明不打算強制要求平台將儲存營運數據的伺服器設於香港。我個人目

前支持政府的做法，因為強制規定平台採集數據的伺服器必須設於香港的做法不符合當前的實際操作情況。然而，日後獲發牌的平台能夠遵守香港相關法例及牌照要求至關重要。數據相關的法例方面，我相信下屆立法會日後會有很多不同討論。至於數據治理及管理的方法，我希望將來的牌照要求能夠因應其他數據相關法例的要求，適時作出調整。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》。

陳恒鑽議員：代理主席，非法載客取酬令市民得不到保障，這種亂象更影響到的士業界，導致個人點對點服務出現惡性競爭。因此，引入清晰的法律框架作規管，以處理多年的爭議是一種有承擔的做法。選用先訂立框架後再談具體內容的做法，是因為困難，故採取分步走的方式。我認為這樣讓大家有更多時間思考，令整件事能更好地“軟着陸”。因此，我對於這次政府提出的框架表示支持。

在規管之下的平台，車輛、司機、平台均須領牌，平台要有能力，車輛要通過驗車並符合規定，司機要領牌照，以確保對於自己的工作職責有清晰的認知。首先談談平台，它們要有能力，要負責任，要具備經驗及財力。至於營運團隊，少不免對他們有所要求，要求他們負責任。除了合法經營外，他們亦要有使命感，為行業的健康發展帶來幫助。平台對於司機，更要以夥伴的態度相待，規管有度。關於平台的數量，我認為不應太多，因為太多平台會造成惡性競爭。同時，車輛的資源分配若因為平台太多而被分薄，將會增加市民的召車難度。為方便市民召車，在平台上，我希望有不同的平台，例如有直接經營的平台，亦有聚合平台，讓市民可以有不同的選擇，並能在同一平台召喚到不同平台的車輛，不但能提升召車率，還能令乘客的體驗得到改善。

另一方面，平台不能做出內卷式的惡性競爭，以免損害同行及的士行業的利益。這些情況是要避免的，因為避免製造矛盾其實亦很重要。平台需要協助的士收集數據，以便進行需求分析，因此平台的選擇和運作是重中之重。

另外，在車輛要求方面，政府提出12年以下的要求，大家可能有不同的看法。如果車輛今年是7年車齡，而它每年均能取得牌照，

它可以再行駛5年，但5年之後便不能再用作經營。對於車輛問題，有兩方面的關注。我亦有關注到，12年的車齡是否太舊？我認為，在新環境下總會汰弱留強，健康的市場會促使車主力爭提升車輛質素。因此，我認為車輛的車齡並非重點，最重要的是生態，能夠促使大家提供好車輛接載乘客，單純限制車齡的作用不大。雖然我們限制車齡不能太老，但若要求它們必須很新，坦白說，這規定可能亦會影響另一方面的運作。因此，我認為車齡其實真的不是一個重點，最重要是能做到良好的生態。

第二，關於如何識別網約車和私家車的問題。在法案委員會會議上，已有委員提出不同的建議，我認為這些建議值得在附屬法例中關注。例如，可考慮要求車輛有標示顯示其在營運中，諸如車貼、標示、燈號等。至於車輛方面，我希望可以檢視保險服務。因為現時的士保險服務，相信對網約車的用處不大，而且現時的士保險的模式也出現了不少問題。因此，我希望保險業界能推出更多不同的產品，使這些車輛在提供網約車服務時有專屬保險，作為私家車時亦有另一種保險，這樣保費便不會太昂貴。對於這種運作模式，我認為如果日後運作得好，且有更多不同的產品，我們可以再參考是否可以應用在的士上，令的士業界可以解決他們長久以來非常困擾的保險問題。

另外，在人力方面，運輸業的人力資源非常珍貴，而由於網約車和的士均是服務市民的，對他們的要求理應一致。因此，有意見認為，經營的士的司機要領牌，經營網約車的司機也要領牌，這做法其實合理。就的士牌照而言，政府將進行簡化，我對此表示歡迎。對於新增的網約車，司機同樣要領牌，可見兩者的要求其實相同。目前，駕駛網約車的司機，若將來希望繼續營運便須考牌。而的士牌更讓司機兩方面都做得到，屆時如果這些持牌司機取得經營網約車的牌照，他們便可駕駛網約車，如果做不到，亦可駕駛的士。因此，我相信有更多選擇供司機選擇，相信人員流動亦少不了。有見及此，的士業界在租務、營運模式上可能都要有所更新，以順應時代的需求作出變化。

另一方面，的士業界對於網約車有意見，我們過去在社會上也聽到。大家除了聽到這些意見外，亦認同網約車有需要受到管理，否則不會有今天的法例。因此，我相信對網約車作出規管和限制，總比沒有規管、沒有限制的“野馬”模式為好。有規管在本質上不但

對市民有好處，對的士業界亦有好處，因為至少在數量上會有所限制。除了可以取締非法平台外，對非法營運的罰則亦會加重，所以有了這條法例，我相信整個行業生態將重回較為合理的水平。

政府和議會其實均希望在規管網約車後，的士服務和網約車服務可以產生良性互動。我亦告訴的士業界的朋友，的士業界需要大力擁抱這個平台時代，積極參與合法平台，更新其營運模式，改善本身的質素。只要自己做好，才能爭取到市民的支持。

至於網約車的數量，雖然屬於討論附屬法例的範疇，但我相信如果18 000輛的士均能夠在平台上營運，使市民能夠召車，而且服務質素能跟得上，市民需求得到滿足，那麼發牌數量應該與這件事互相聯動。因此，接下來網約車牌照的發放數量，主導權未必在議會或其他地方，反而可能取決於業界。若業界能令市民得到滿足，便無須發放太多牌照。但如果的士業界不參與或不改進，導致市民約不到車，牌照發放數量可能會更多，所以我認為這件事是互動的。我相信的士業界可以從更正面的角度去看待規管的事，同時我亦希望這件事能夠得到立法。如果網約車框架獲得通過，並建立一個較為完善的規管模式，再配合附屬法例，整個香港便有更多選擇，市民、的士業界及營運者均會得益。

代理主席，我謹此陳辭。

姚柏良議員：多謝代理主席。代理主席，網約車服務在香港已出現一段頗長時間，但如何平衡業界和各持份者的利益，同時能夠滿足市民和遊客的需求，而引入有效的規管理制度，是一個困擾多時的“老大難”問題。我樂見現屆政府具備勇氣和決心，看到陳美寶局長和她的團隊充分聽取各持份者和議員的意見，很有效率地制訂了網約車的規管框架。

優質穩定的點對點交通服務，既可滿足市民日常出行需要，亦可以提升香港的城市形象，助力香港發展成為世界級首選旅遊目的地。尤其本港的入境旅客主要以散客為主，他們除了用的士，亦會使用網約車，根據網約平台提供的資料，網約車服務的使用者當中，有高達四成是旅客。故此，我希望今次修例，既能解決長期欠缺有效監管的問題，又能使的士和網約車各自發揮優勢，互補不足，滿

足市民和旅客對網約車的需求，提供優質安全穩定的點對點交通服務。

本屆政府就提升個人化點對點交通服務，政策立場清晰：一，的士服務要改善；二，網約車平台要規管；三，非法“白牌車”的經營要依法打擊。就改善的士服務，我看到政府積極透過多方面的工作，銳意提升的士管理和服務質素。當中包括在2023年年底修例，引入的士車隊制度，善用科技，引入系統化管理，並於今年7月刊憲，修訂法例規定的士必須安裝俗稱“的士三寶”的車廂攝錄系統、配有GPS的行車記錄儀，以及提供電子支付方式，進一步改善乘客出行體驗；另外針對的士服務水平，近年運物局也相繼推出一系列措施，包括：的士司機違例記分制度和兩級制罰則，不單靠罰，我本人亦擔任的士服務質素委員會成員，為的士改革的策略和措施向政府提供意見，並會透過嘉許計劃，表揚業界好人好事，提升行業形象和服務表現，令的士服務更符合市民期望。

的士服務受《道路交通條例》所規管，政府除了要着力改善和提升的士服務之外，還要維護業界合法經營權益和保障市民安全，因此立法規管網約車服務，實在有其必要性。事實上，的士和網約車服務之間，並非零和遊戲，兩者之間可以互補，的士也漸趨網約化。現時，每日點對點交通服務乘客量約為88萬人次，的士與網約車的佔比約為8：2，在“的士為主，網約車為輔”的原則下，如果調配適宜，網約車應該可以發揮靈活彈性的特點，在日常上下班、的士交更，以至節假日等出行高峰時段，滿足乘客需要，亦可避免的士和網約車陷入惡性競爭，實現共贏。

要達到這個目的，關鍵在於透過掌握數據，科學決策，作出有效調控。很多人都關注網約車的發牌數量，但我認為如何調控網約車在不同時段的實際供應，同樣是重要的。所以，我認為政府當局可以透過監管，掌握市場的最新數據，例如活躍與非活躍司機的比例，配合實際成交率、乘客等待時間、服務質量指標，以評估不同時期的市場需求變化，確保有充足運力滿足市民和旅客的出行需要；同時，當局亦要評估需求高峰與非繁忙時段的在線司機數量，有效調節的士與網約車的供應，改善繁忙時間沒車乘搭，其他時間爭相“劈價”的惡性循環，從而達致規管與市場活力的平衡。

在法案委員會審議條例期間，我留意到的士業界特別關注公平競爭的環境，其中包括3項要點，一是網約車的車齡門檻問題，另外是網約車的車資水平，以及打擊“白牌車”的問題。首先，條例列明網約車車齡須低於12年，較的士車隊不超過3年的要求為低，我理解當局是考慮到讓更多私家車可以符合申請資格，但政府也要注意，在購車成本大為降低之下，此舉會否加速的士司機流失“轉行”的情況；其次，根據條例，政府現階段並無計劃規管網約車的車資，但的士車資不論加價或減價，均受到法例的嚴格規管。故此，我亦建議政府需要按照網約車的規管原則，尤其留意在非繁忙時段，有否出現惡性減價，在下一階段的立法工作，清晰說明政府如何有效行使規管網約車車費定價的權力，避免業內的不良競爭，影響行業生態。

至於打擊非法“白牌車”，是仍然需要持續進行的執法工作，除了本地之外，一些跨境“白牌車”的情況近年仍然猖獗，我樂見政府在《條例草案》中，回應了議員的意見，強化暫時吊銷相關車輛牌照，以及扣押車輛的安排，亦加強了“白牌車”司機被定罪後取消駕駛資格的罰則，我相信這些措施可以提高阻嚇力，同時希望政府繼續加強執法，保障市民和提供合法交通服務營運者的權益。

綜合以上的觀點，我支持通過《條例草案》，以及政府所提出的修正案，同時期望政府在下一階段的附屬法例工作中，繼續積極聆聽各持份者的意見，完善本港點對點交通服務。

代理主席，我謹此陳辭。

蘇長榮議員：代理主席，政府與時俱進、積極回應社會需求，訂立《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)，將網約車服務全面納入法律化、規範化的監管體系。我認為《條例草案》所能產生的以下幾方面作用，值得支持。

一直以來，傳統的《道路交通條例》未能有效涵蓋新興的網約車模式。這種監管滯後導致市場無序競爭、乘客權益保障不足及行車安全風險等問題。本條例草案所提出的，從根本上填補了這一法律真空，為網約車服務確立了專屬的發牌制度、運營標準和監管要求，使政府、平台、司機及乘客各方權責清晰，有法可依，使香港現代化交通治理又進了一步。

《條例草案》對網約車司機的資格審查、車輛的規格與安全規定，以及平台的責任等方面設立了明確門檻，有效篩選出不符資格的司機與車輛。規範化的監管亦有助於確保服務質素與定價透明度，從而全面提升乘客的安全保障和消費權益。

與此同時，傳統的士與網約車服務將在統一、透明的規則下，憑藉服務質素、效率和創新來爭取客戶，而非依賴於監管套利。這種良性競爭最終將驅動整個個人化點對點交通服務市場提升效率、改善服務，讓市民受益。清晰的法規環境也能吸引合規的優質企業持續投資、創新，符合香港的整體經濟利益。

再者，網約車平台擁有大量出行數據，《條例草案》為政府與這些平台在數據共享與合作方面提供了法律基礎。在符合個人資料私隱規例的前提下，這些數據有助於政府更精準分析交通流量、識別瓶頸、優化交通規劃及管理，從而提升整體道路使用效率。

代理主席，今天《條例草案》的通過是一項突破，但是具體執行細節，包括定價機制、發牌數量及相關程序等，須待明年以附屬法例作進一步釐定，因此希望局方必須持續關注市場動態的演變，積極與持份者溝通，確保制度符合香港實際運營的需要。

因為網約車議題涉及多層面利益，社會有不同意見由來已久。第一是“人車綁定”的爭議。目前司機必須為車主，此設計旨在防止炒賣車輛許可證，並杜絕“黑工”活動，規定有其合理之處，但一刀切做法被批評缺乏彈性，忽略了共享經濟中資源靈活配置的本質，特別是網約車司機不少為兼職及租車營運，“人車綁定”不但限制車輛使用率，更將非車主的兼職司機拒之門外，可能導致行業司機短缺，不利網約車市場發展。建議在制度實施後適時檢討，必要時考慮引入容許有限度多人共用車輛的機制。

第二是的士與網約車競爭的公平性爭議。政府雖表示兩者並非零和遊戲，但網約車有可能存在不對稱的競爭優勢，對的士業構成壓力。雖然目前執行細則有待制訂，但網約車車費採取市場主導，可在需求高峰時調升收費，於需求低迷時靈活減價促銷，甚至平台以補貼戰進行割喉式競爭，而的士是處於被動競爭狀態中的。另一方面，網約車車齡上限由7年放寬至12年，令入行門檻降低，加上網約車的競爭優勢，可能會吸引部分的士司機投身網約車，進一步加

劇的士司機不足的情況，阻礙服務質素提升。建議政府定期評估兩者的營運環境，並在執行細則上作出動態調整，以達致良性共存互補。

對於下一步制訂的執行細節，本人建議當局考慮：一，網約車車費採取市場主導，但不代表可以放任不管，政府要保留在惡性競爭時介入的權力，保證定價機制的透明度，平台會根據需求、時段、地區及天氣等即時因素調整收費，若出現“海鮮價”式的不合理波動，政府應有權作出干預及查處。

二，網約車未有跟從的士的規定，須安裝車廂攝錄機、行車記錄儀，政府解釋會交由網約平台處理，但由於無法例的監管，平台不一定會安裝，即使安裝攝錄機，對乘客私隱也沒有全面的法律保障，做法不理想，建議政府加入相關法定要求。

三，對網約車發牌的數量，應進行深入評估並廣納民意，因為過多網約車會打擊的士業的生態，過少則未能提供適切服務，拿捏必須準確。

我樂見困擾本港多年的非法“白牌車”問題得解決，期望政府在制定附屬法例時，能夠完善細節，堵塞漏洞，構建既能保障乘客，又符合行業發展利益的交通運營生態。

多謝代理主席，我謹此陳辭。

陳祖恒議員：多謝代理主席。網約車近年在香港得到發展，證明了是市民的選擇、社會的需要。第一個網約車平台落戶香港已經超過10年，但一直未有相關法例去規管和保障市民、司機和平台，是不合理的。這次政府為網約車制訂規管框架，積極回應社會上的聲音，我是支持的。

我之前參與法案委員會的會議，有不少議員同事說過，網約車是全球趨勢。由於歷史遺留的問題，的士牌照成為投資工具，持牌人缺乏誘因提升車輛質素，司機辛苦工作但收入不多，很難“又要馬兒好，又要馬兒不吃草”。結果導致結構性惡性循環，令的士服務質素追不上市民的預期和期待，而網約車的出現，剛好填補到這個缺口。

對於市民來說，的士、小巴、網約車都是一種交通工具，按需要選擇，通過良性競爭提升質素，得益的是市民。而對於司機，我認為，首先要弄清楚的士車主和職業司機的分別。的士車主是的士牌照的持有人，而職業司機是提供駕車載客服務的人。

根據2023年7月的立法會文件指出，截至2023年4月30日，香港大約只有8 000個的士牌照持牌人或持牌公司，但政府的同年統計顯示，本港大約有46 000個活躍的士司機，所以有理由相信八成以上的士司機都不是持牌人，而是受僱或租車“搵食”的職業司機。

近數月，有不少職業司機接受傳媒訪問時表示，明白網約車是大勢所趨，有部分司機更指自己也有兼職提供網約車服務。不少人直言，如果駕駛網約車是合法，哪裏工資較高，便駕駛哪種車輛。如果政府當局能夠制訂申請簡單、收費合理的網約車牌照制度，我相信，能夠為職業司機帶來多一個就業選擇，改善待遇。

現時，香港並未對的士車齡設置上限，根據2023年3月時任運輸及物流局局長就的士交通意外的質詢回覆，市面上仍有不少車齡20年或以上的的士，部分車廂殘舊和不太整潔，為不少市民所詬病。所以，我認為《條例草案》訂明網約車車齡規定低過12年，是合理的安排。一般來說，車齡12年以下的車輛仍然頗為簇新，而同樣車齡的二手車售價亦較便宜，司機有能力負擔這個成本進場，亦能吸引更多市民善用自己的時間和閒置運力，加入兼職司機的行列。

根據香港現有網約車平台呈交立法會的文件顯示，平台旗下的司機只有31%屬全職。市場的供求是會自行調節，一般來說，全職司機“做膽”，在大時大節、繁忙時間則由兼職司機“補位”，對市民、司機和平台都是比較理想的生態。

可是，在香港由召喚網約車到上車，最少需要5至10分鐘，而在內地則只需要1至2分鐘而已，差距原因是網約車的供應量不足。我期望，當局在制訂網約車數量上限時，可以充分考慮網約車的特性，同時用好全職司機和兼職司機，以確保市民召車時有車接單，市場上有足夠的運力支持網約車平台運作。

這次政府為網約車制訂規管框架的目的，不是要增加低水平的內卷競爭，而是要善用本港的閒置運力，為市民提供一個更優質的合法出行選擇，為司機提供一個更優質的合法就業機會。

曾幾何時，的士上總有一本《香港街道大全》，後來call台提供問路服務，到現在人人都有智能電話實時地圖，香港司機一直在能力範圍內提升服務質素。只是社會進步，市民對公共交通的期待超出了司機的能力，而這個距離正正是可以透過科技補足的。

除了現時已有具透明度的車費和行程資訊，以及服務評價機制外，我建議當局活用科技，定期研讀各網約車平台的數據，了解市場實際需求，建立更靈活的機制調整運力，迅速應對市場變化。

同時，現有網約車平台存在難以直接聯繫客戶服務的問題。我希望當局可以考慮研究在牌照申請條款中，加入更細化的服務規範或基本的服務承諾，為平台服務引入良性競爭，更好地滿足香港市民的出行需求，也為司機爭取更好的待遇。

我期望，當局以香港市民的福祉為首要考慮，合理地平衡不同群體之間的需求和權益，做到對市民乘車、對司機“搵食”、對平台營運、對當局監管，皆簡單，方便，有保障，為香港社會更健康發展鋪路。

我謹此陳辭，支持《條例草案》。

劉業強議員：代理主席，隨着科技普及出行模式改變，近年網約車服務在世界各地的發展如雨後春筍，大幅改變了傳統以租車作為主要點對點交通工具的出行模式。有數據顯示，自2014年起，已有逾500萬名乘客曾在香港使用過網約共乘服務，表明本地市場對網約車需求旺盛。然而，現時本港的法例並沒有明確規管網約車平台、網約車及提供網約車服務的司機，因而衍生出“白牌車”非法載客取酬的情況，除了無法保障市民出行安全，亦不利本港點對點交通服務的長遠發展。

政府調查指出，超過六成受訪市民及超過八成受訪司機支持政府立法監管網約車平台，推動網約車服務合法化和規範化已成為社會普遍共識。我樂見特區政府提出《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)，為引入網約車制訂規管框架，規定提供網約車服務的平台、車輛及司機均須領取牌照或許可證，

銳意改革本港個人化點對點交通服務，彰顯政府以民為本、積極作為、勇於破局的決心，我代表新界鄉議局予以肯定和支持。

在規管網約車平台方面，我留意到社會普遍關注平台的服務質素和車資的收費安排。《條例草案》訂明持牌網約車平台必須符合指定的入場門檻，並須對旗下車輛和司機進行盡職審查，監察服務質素；而當局在《條例草案》委員會上表示，批出平台牌照時會考慮多個因素，包括經營經驗、財政能力及服務水平等。至於車資收費，當局傾向利用市場力量和科技平台的透明定價機制，而非實施法定收費，以保持網約車收費靈活性，但同時亦強調局方有權在有需要的情況下，規管收費安排。

《條例草案》對平台的規管寬嚴有度，而經由平台釐定車資，亦充分參考了其他國家和地區的做法，務求在平台經營、司機收入和市民權益間取得適當的平衡。我期望當局日後能持續監察網約車平台運作，同時視乎社會和科技發展調整牌照條件和收費準則，確保平台發展能與時並進，維持優質和良好的服務水平。

至於對網約車車輛和司機的規管，當局原先提出申請網約車服務許可證車輛的車齡不可超過7年，《條例草案》將相關上限放寬至12年，有助釋放更多私家車運力投入網約車市場，增加供應；亦規定須為車輛購買合適的第三者風險保險，以及在營運時展示標識，以全面保障道路和乘客安全。

《條例草案》同時訂明網約車司機必須是該車輛的登記車主，且在申請日期前5年內無嚴重交通定罪紀錄，以及在申請日期前的指定限期內通過指定測驗和完成職前課程等，充分回應了社會對網約車司機服務水平和質素的期望；而實行“人車綁定”的安排，則有效堵截炒賣車輛許可證的情況，亦有助平台有效監管，杜絕“黑工”司機，利於網約車行業健康發展。

代理主席，規範化網約車為社會提供更多元化的點對點出行選擇，但同時亦有的士業界憂慮會加劇競爭，影響行業生計。事實上，的士具有無可取代的獨特優勢，包括可以在街上“兜客”載客、使用的士站接客，以及在部分禁區，或取得車輛禁區紙的封閉道路內上落客等，都是點對點交通領域上的核心優勢；而網約車則可最大化善用私家車市場的閒置運力，提供更靈活和彈性的出行選擇。

我期望政府在下一步制訂各項技術細節時，能作出全方位考量和部署，就釐定網約車牌照數量等重大事項，達成社會和業界普遍共識，促進的士與網約車有機結合，發揮“一加一大於二”的協同效應，達致優勢互補，共存共贏。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

張欣宇議員：多謝代理主席。在擔任立法會議員之前，即數年前，我一直關注香港網約車的議題，並以普通市民的角度，在“香港新方向”平台撰寫不少文章，呼籲讓網約車在香港合法落地。當時我不理解，為何全世界這麼多城市已實行網約車多年，並且營運順暢，但香港卻無法做到；為何明明有這麼多市民期望和支持並看到甚至正在使用這種交通服務，在香港無法讓其正常化運作？因此，在成為立法會議員後，我的其中一項目標是在議會推動網約車合法正常經營，使之成為香港點對點交通以至整個交通體系的一個重要環節。

(主席恢復主持會議)

然而，隨着對此議題和政策的了解越來越深入、討論越來越多，我發現不同的看法和思考角度，明白此事毫不簡單。無論任何方向，亦無法以簡單的一刀切方法達致理想效果。我當然不認同一些聲音，有意見一直提倡立法規管平台，立法後若平台經營網約車、“白牌車”生意，當局便可以“拉人封艇”，平台便不會存在，網約車問題自然會解決，政府無需發出更多牌照，其實可以予以取締。此做法肯定不獲市民大眾接受。

另一方面，亦不能簡單地開放，讓擁有私家車的人都可以經營網約車，不再非法，我相信此舉會對社會運作帶來較大衝擊。畢竟，本港有數萬名前線司機每天駕駛的士維持生計、供養家庭。同時，雖然的士牌主在整個社會中的印象或觀感未必非常好，但的士牌照是與公共服務有關的重要資產，我們在參與政策制訂的過程中，是否可以完全不考慮這些資產的波動，任由大幅甚至誇張波動出現？我認為這同樣不負責任。即使我是多麼支持和期望網約車合法化、在香港成事，亦無法為此而不計後果。

正因明白此困難，亦知道我們作出任何決定、制定任何法律時，需要評估不同效果和後果，故此去年這個時候，我認為本屆立法會未必能趕及完成相關工作，因為我們需要進行研究和數據分析等，當中需要一定的過程，技術上未必能趕及完成相關立法。因此，今天我們應該會通過本屆立法會中最後一項法案，這是通過有關網約車服務的條例草案的最後一步，我感到非常感觸，亦很榮幸能在本會期內完成這項重要立法工作。在此，真心感謝陳局長和運物局團隊迎難而上，真的達成了這個目標。

對於主體法例中的一些技術性內容，我們在法案委員會已進行較充分的討論，剛才很多同事亦已提出精闢的見解，我不再重複。但展望未來，我們今天通過的主體法例是很重要的基礎、很重要的第一步，但接下來的規例和附屬法例涉及具體細節，尤其是總量規管，這項議題甚具挑戰性，需要妥善處理。當然，這項工作留待下屆立法會作出定案和處理，但我想在此分享一些個人分析和看法。

我認為在討論總量規管前，首先要想清楚希望達到的效果。訂立總量並非在街市討價還價，而是希望藉訂立總量達到某些效果，或者避免某些效果。我認為有兩種情況是我們不希望看到的。第一，鑑於網約車在香港並非學術性或假設性問題，而是現已存在，在實施總量規管後，我們不願看到網約車的供應受到很大影響。現時很多市民本身正使用網約車出行，若立法後反而未能call車、召車，我相信市民大眾不會認為所訂立的總量是合理的。我們不想看到這種情況，相信政府亦不希望看到。

第二，我們亦不希望在訂立總量後出現很多的士業界朋友所擔心的情況，就是有大量運力進入點對點市場，導致前線的士司機未能“搵食”、收入大幅減少。我相信這亦不是負責任的做法。

我們弄清楚這兩種情況是不希望出現的，便會明白訂立總量的目的是避免這兩種較為極端的情況。我認為屆時在訂立總量時，首先應與市民大眾和不同業界的持份者溝通清楚，爭取達成清晰的共識。

此外，若要進一步具體探討如何達到有關效果，我有一項建議。我認為可以研究引入經濟調控機制，例如根據網約車司機提供服務的時間，以浮動方式釐定牌費水平，如果司機上線的時間越長，越

來越近似全職司機，牌費可以相應增加；若司機確實是以兼職形式補充運力，牌費則可定於相對較低的程度。根據不同的數據或資料，目前網約車司機大多是兼職提供服務。我們希望可以通過牌費調節的誘因，令他們維持這樣的狀況，甚至吸引部分全職網約車司機考慮轉為經營成本更低的士行業，這有助的士業界補充新血，並達致雙贏，共創健康、可持續、向前走的發展。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

霍啟剛議員：多謝主席。首先我想分享我的經驗。前幾天我乘搭飛機回港，下機後乘搭機場快線往中環，抵埗後排隊輪候的士。我看到一位排在前面的外籍人士接連拒絕登車，繼續等候的士。我問其原委，對方帶着歉意表示沒有現金，只有手機上的電子支付工具，所以要等候一輛接受電子支付方式的的士才能登車。我對此亦感到抱歉。

今天不是討論是否強制安裝電子支付設備，這是明年4月討論的事，但觀乎過去十多年，網約車平台及電子科技的渠道已在全球興起，正如多位同事所說，多地政府亦已立法規管及監管相關進程。而在香港，我相信大家都清楚，網約車規範遲遲未有，經常聽到與的士業界長期處於爭論狀態。其實我們不應單純考慮的士業界擔心有競爭、擔心牌費，而過度限制網約車及科技進展，而應看數據、看事實，所謂“站在人民一邊”，尊重社會需求，平衡傳統行業和新興經濟模式的協同發展。我認為這正是夏寶龍主任早前多次強調及提到的，要破解社會深層次矛盾，破除利益固化藩籬等做法。

今次要多謝政府非常有勇氣，勇於擔當，提出這次《條例草案》，填補過去十多年的規管空白，所以我支持香港長遠交通規劃協同發展，讓香港回到國際城市或國際友人認為香港應有的水平。很多時候，社會將網約車和的士形容為對立或競爭對手，但其實兩者均在香港整體公共交通服務擔當非常重要的角色，並非網約車贏就是的士輸，而是可以一起提高服務水平，提高香港的國際競爭力。

我必須強調，我絕對不否認傳統的士的重要性。傳統的士亦是香港的文化符號，有完整的規管框架和架構，亦有營運優勢，今年推行的車隊制度更展現升級轉型的巨大決心。

事實上，香港有700多萬人口，是接待超過6 000萬旅客的旅遊城市，交通需求當然持續增加。按政府的調查數據，正如很多同事提到，本港每日有88萬人次使用點對點交通服務，當中的士佔約八成之多，網約車佔兩成；更有超過七成的士司機表示有透過網約平台接單，其實現在非常普遍，可見乘客預先規劃行程、用手機App call車已成為新的消費習慣。當中，超過六成受訪市民和八成受訪司機支持立法規管。其實很多人(尤其是年輕人)現在都很願意用App book車，甚至有不用App的的士在面前，亦寧願等候一輛用App的的士，即使溝通少一些，指示或目的地仍能更加清晰。因此，這絕對是社會的一個共識。

到底這次規管框架是否足夠呢？觀乎這次《條例草案》，它規定網約車平台、車輛及司機三方都要領牌經營，並且賦權運輸署署長一個審核角色。罰則方面，我相信亦具有阻嚇力。無牌經營平台最高可判罰款100萬元和監禁；無證車輛最高罰款1萬元和監禁6個月；無牌接單可吊銷牌照1年至3年。當然，加上“人車綁定”、考試要求等行政措施，我相信有阻嚇力杜絕新聞報道的不應做或不應看到的事件，即外來的旅遊人士接單或非法出任司機。我相信後續根據法律基礎再透過附屬法例逐步完善是務實的做法。萬事起頭難，開了頭後慢慢完善，我認為是適當的。

關於車齡限制和保險問題，的士業界的關注我可以理解。《條例草案》訂明網約車車齡須低於12年，而現時政府要求的士車隊申請時車齡不可超過3年，兩者差距甚大；再加上的士業界擔心網約車保費較低造成不公平的情況。但我想指出，當網約車納入規管成為商用後，保險要求理應和的士看齊，保險公司沒有理由提供優待。

另一方面，現時本港約有4萬名活躍的的士司機，而兩大網約車平台的司機數目相若，大約為3萬至4萬。考慮到網約車司機多屬兼職性質，與全職的士的營運強度不同，所以目前車齡差距有其合理性。而且，的士車隊主打高品質或高質素服務，與網約車形成市場分工，正如高端經濟亦有服務分層，內地亦有專車和快車等不同服務級別。加上的士可以在街上兜客，亦有專屬的士站可上落客，而網約車做不到。正如我剛才提到的數據，相信的士仍然會是主流，仍然會有優勢。

而有關驗車等成本考量，我認同最重要是確保車輛安全，這是非常重要的。希望政府可以持續監督和監察有關安排，包括驗車要求，以安全為首要考慮，確保規管與時並進。

很多同事都提到，其中一個非常重要的考量是未來網約車數量的規管或批出的數量。政府計劃明年透過附屬法例處理，本人表示理解。正如我剛才所說，萬事起頭難，先訂立框架，之後再按數據和需要進行調整。鑑於現行《條例草案》已規定平台必須妥善儲存營運數據，建立完善數據庫，我期望監管和營運雙方可以善用數據和科學作科學化分析，為未來制訂合理配額數字奠定基礎。不過，考慮到目前本港就業環境和旅遊復蘇的趨勢，我個人認為短期內不應設定過低的配額限制，應維持網約車服務供應的彈性，方能釋放車輛營運力，積極應對本港現在點對點的乘車需求。

這次政府以《條例草案》訂立原則性框架，是以乘客利益為核心，推動的士和網約車良性並存發展，促進業界良性競爭，保持行業健康發展，亦可鞏固香港國際旅遊城市地位。主席，本人對此表示充分肯定。

我支持《條例草案》通過，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請運輸及物流局局長答辯。之後辯論即告結束。

運輸及物流局局長：主席，為引入網約車服務的規管框架，政府在2025年9月10日將《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)提交予立法會首讀及二讀。

今天，我衷心感謝法案委員會主席陳健波議員和其他14位議員，以及立法會秘書處同事的一起努力，在一星期內密集式地進行超過9小時的會議，詳細討論《條例草案》和政府提出的修正案，並順利、高效地完成審議工作，讓我們可以在今天恢復二讀辯論。我亦非常感謝剛才在二讀辯論過程中，共有35位議員先後發言表示支持立法規管網約車服務，以及提出很多寶貴意見。

正如剛才多名議員提出，這不只是公共交通的議題，亦涉及創新科技、智慧城市、智慧交通發展的議題。隨着科技發展和出行模式的改革，網約個人化點對點出行服務已成為世界各地大城市公共交通體系中不可缺少的一環。面對這個發展大趨勢，本屆政府秉持着“以民為本、良性競爭、共存互補”的宗旨，決心引入規管網約車服務的法律框架，讓市民有更多安全、合法合規的點對點出行選擇，同時亦努力革新整個點對點服務行業的生態，推動行業現代化和年輕化，令市民、司機和行業都能夠得益。

過去數月，政府一直馬不停蹄，全速推進立法工作，以期讓規管理制度早日“落地”，回應社會各界的殷切訴求。今天，立法會恢復二讀《條例草案》，正正是政府及議會一起努力，踏出立法工作的重要一步，先就規管框架確立原則性的事宜，為下一階段透過附屬法例和牌證條件訂定規管細節，奠定堅實的法律基礎。

在整個過程中，因為涉及的利益紛陳，而每個環節也有不同意見，正、反意見也有，起步時，我回想如何凝聚共識，剛才有議員提到萬事起頭難、如何可踏出一步，但我秉持的想法是社會上不同界別、不同市民的訴求都是希望我們能盡快規管網約車服務。由這點的共識，我們透過不停聆聽、不停溝通、反覆論證，以及反覆修正我們的方案和構思，然後把整全的想法，把最主要、原則性的想法在主體法例中訂明，我們在背後也就着附屬法例及其他細節一直籌備。為了保障乘客的出行安全和權益，現時《條例草案》訂明提供網約車服務的平台、私家車和司機三方都需要領牌。任何一方無牌提供網約車服務，均屬犯罪，須負上刑責。

剛才有議員提到我們的立論點定位為何，我可以在此論述。政府一直秉持以公共交通為本的運輸政策，不同的公共交通服務有不同定位。當中，鐵路和巴士也是載客量較高，個人化點對點交通服

務提供的每程載客量較低，因此整體上它是以輔助角色滿足市民不同的出行需要。由於市民的出行需要不同，因此點對點服務提供很重要，可支援及照顧不同需要。這次政府期望在引入規管制度後，令網約車服務成為一種全新的個人化點對點公共交通服務，我們的目標、願景及行動一致，是希望做到與的士並存，優勢互補，共同提供和提升個人化點對點公共交通服務。

剛才有數位議員集中提到平台，這是我們規管工作的重中之重。我們要求它們必須符合指定的入場門檻，例如在香港需要有商業登記、成立團隊，並需具備充足的營運能力。此外，我們亦透過法例及之後的牌照條件，向持牌平台施加不同方面的責任，例如必須維持適當且具效率的服務，因此它會受到政府監管機構的監管。我們會要求它對旗下車輛和司機進行盡職審查，確保他們持有合適的牌照，同時最重要，而且剛才很多議員也提到就是數據安全，需要有營運的資料，讓我們掌握得更好。因此我們也會要求平台備存並向當局提供有關的營運資料及數據。

而提供網約車服務的私家車亦必須滿足一系列與安全相關的要求，例如必須持有合適的第三者風險保險、車齡須低於12年並在營運期間每年驗車，以確保車輛及機件安全。此外，《條例草案》訂明網約車車輛必須以個人名義登記，亦只能夠由登記車主提供服務，即是“人車綁定”的安排。

大部分剛才發言的議員也支持及歡迎我們作出“人車綁定”的安排。有個別議員表達對這方面的規定會否過於嚴厲或過於保守的關注，並認為政府可考慮放寬有關規定，例如容許除登記車主，其親屬或朋友亦可駕駛相關車輛提供載客服務。就此，我希望強調“人車綁定”的安排旨在吸引真正有意提供優質網約車服務的人士加入行業，同時亦避免衍生網約車租賃市場，令車輛許可證淪為具炒賣價值的資產。此舉亦可有助杜絕黑工司機，保障乘客安全。

至於司機方面，他們必須符合指定的條件，例如年滿21歲、5年內沒有嚴重交通定罪紀錄等，並完成相關考核，才能取得網約車車輛駕駛許可證。現時未有規管司機沒有領牌而載客取酬，我們希望以安全為本，加插這項必須的規定。為了便利新血加入點對點行業，壯大司機供應，無論對的士業界或日後的網約車業界，我們將來會

合併的士及網約車的筆試，而已持有的士駕駛執照的人士，將無須再次考試便可向運輸署申請駕駛許可證駕駛網約車。運輸署即將於今年11月實施經優化的的士筆試，我們鼓勵有意加入點對點行業的朋友早日報名和應考筆試。我們在考試範圍中已大幅刪減與地點、路線相關的題目，正正呼應現時在科技和導航方面已有很大躍進。當他們取得的士駕駛執照，日後亦會很容易能取得駕駛網約車的資格。

我知道不少議員和業界對網約車車輛許可證的發牌數目表示關注，亦提出不同意見。現時還未定下一個方案，我希望大家多些聆聽、多些論證。正如過去我多次表示，香港的情況非常獨特，我們的城市高度發展，人口密度亦非常高，而且香港在世界各地之中，是罕有地每日有接近九成市民使用高效率的公共交通服務，我們必須顧及香港的實際情況。我很開心看到社會在近幾個月來達成共識——要為網約車車輛數目實施總量限制，正如我們在主體法例中所訂明，以避免因無限制地發牌而引發負面效果，例如交通擠塞、影響公共交通的生態發展及高效營運；或導致市場惡性競爭，令整體司機生意和行業發展受到影響。我們在訂定有關數目時，會考慮各個因素，包括市民的召車體驗、平台的營運需要、公交系統生態、道路承載力，以及點對點行業日後整體的健康和持續發展。

剛才議員發言時，有議員歡迎政府將網約車車齡上限訂為12年，但亦有個別議員提出觀點，認為有關要求過於寬鬆。我們一直也細心聆聽，在此希望強調一點，以12年為車齡上限是經過深思熟慮，已平衡安全與運力供應的考慮。同時，我們亦有參考內地和海外不同城市在這方面的相關要求。事實上，有些城市是沒有就網約車車齡訂定限制，是由平台訂明，而有些城市則大致訂定為10年至10多年之間。因此，我們希望在安全為本的大前提下，盡可能增加多些靈活性，讓更多有意參與的私家車可符合申請資格。

剛才亦有多位議員提到日後我們規管時的多個關鍵要點，包括數據、保險、是否會強制要求私家車設置類似“的士三寶”、車輛標示、訂立車資。其實有很多課題，我們在法案委員會中都有反覆討論。其中有一點我想特別提出，就是在網約車的規管之下，當它們提供公交服務時，或提供載客取酬服務時，根據我們條例的構思和原則，它們就會變成了公共交通車輛。因此我們明白，往後要再去

看條例和其他現時香港法例之間的關係和互動時，我們都會以此為大前提。另外，我們也希望日後在法例的詮釋和執行時，最重要是清晰和具一致性。無論有關隧道費、兒童安全裝置的適用性，都要清晰一致，並且在執法時要切實可行。

至於我們剛才也提到，大家關注的如保險方面，或日後怎樣去做關於車輛數目的動態訂定，我們都會很重視以數據為本。因此，現時我們已經要求平台備存和提供一些有效的營運數據，並一定會從這個方面更加積極去探討，亦會考慮例如保險業界，他們希望制訂一些合適的保單，而又不會有過高的成本，同時能夠以市民安全為本的保單要求。

在車輛的標示方面，我們現時已在主體法例裏訂明，日後會在規例和牌照條款中訂明這些網約私家車須提供一些清晰、可辨識的標示，讓市民能夠分辨，而我們會就這一方面去詳細訂明。

除此之外，大家都關注車費方面，我在此和大家說明。事實上持牌的網約車平台是可以因應市場的情況，在司機接單或乘客下單時，自訂一個網約車服務的車費，這正正是科技的美麗之處，亦是一個由市場釐定的關係。最重要的是，在行程開始前已可以讓乘客知悉有關的收費安排，所以政府在這一方面亦會小心處理，我們會保留規管定價的權力，正正在有需要時，可以規管收費安排，例如當市場上出現惡性競爭、“內卷”甚至出現一些割喉式的減價情況，而會對行業的良性競爭和健康發展產生不良影響，政府就可以考慮是否有需要適時規管車費的安排。但我必須要強調一點，其實平台提供服務的質素和收費，是取決於平台之間的競爭和選擇，要讓市民有選擇，這樣市場的運作就不會失衡。

主席，政府引入規管網約車制度的願景，是達致市民、的士、網約車多方共贏。正如我多次強調，的士與網約車絕對不是零和博奕，兩者各有優勢，可以共存互補。剛才有多位議員提及的士固有和獨特的優勢，我想向大家帶出另一角度，就是我們要從市民的角度，他們在不同的情景下，例如可能在街上需要截乘，或在某個商場或口岸在指定的士站排隊等車，或透過網約平台召喚車輛。在不同的情景下，我們也應照顧市民的需要，令他們在召喚車輛及乘車方面的體驗得以提升。透過規範化網約車及引入網約車平台，我們希望能照顧不同方面的情景。網約車亦可透過共享經濟的模式釋放

閒置運力，為市場引入競爭和活力，亦很重要地透過科技創新，為市民提供更多選擇。長遠而言，規範化網約車服務有助重塑香港整體點對點個人化服務，讓服務現代化、司機年輕化和市民選擇多元化。

我懇請議員支持《條例草案》和政府稍後提出的修正案，讓我們可以就引入網約車規管制度邁出重要一步。如《條例草案》獲立法會通過，我們會持續推進下一步多方面、仔細的工作，包括繼續和各持份者聚焦討論磋商，以敲定規管的各項技術細節，並透過附屬法例和牌證要求訂定有關細節。視乎立法和其他各準備工作的進度，我們期望持牌的網約車平台可於2026年第四季內開始營運。

我謹此陳辭。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》，予以二讀。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

秘書：《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》。

現在成為全體委員會。

Council became committee of the whole Council.

全體委員會審議

Consideration by Committee of the Whole Council

全委會主席：本會現在成為全體委員會，審議《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》。

就條例草案的辯論及表決安排，委員可參閱講稿附錄。

委員已獲得通知，全體委員會會合併辯論各項條文及修正案。

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》

ROAD TRAFFIC (AMENDMENT) (RIDE-HAILING SERVICE) BILL 2025

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

秘書：第1至17條。

全委會主席：運輸及物流局局長會動議修正案，旨在修正第8條，以及增補新訂條文。

就修正案詳情，委員可參閱講稿附錄。

各位委員現在可以就各項條文及修正案，進行合併辯論。

我會先請運輸及物流局局長發言，但她在現階段無須動議修正案。然後，我會請委員發言。

合併辯論結束後，全體委員會會先表決沒有修正案的條文納入條例草案，然後按講稿附錄所載的安排，處理修正案。

運輸及物流局局長，請發言。

運輸及物流局局長：主席，政府就《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(“《條例草案》”)提出的修正案的具體內容已載於發給各位議員的文件內。有關修正案分為兩類，第一類是因應法案委員會提出的意見而作出的兩項技術性修訂；而第二類則是有關強化暫時吊銷車輛牌照及扣押車輛的安排，以便更有效打擊“白牌車”，提升對乘客和其他合法合規點對點服務提供者的保障。

技術性修訂

我先介紹兩項技術性修訂。第一項，我們建議將《條例草案》擬議新訂的第55P(1)(a)和(b)條之間的連接詞由“及”改為“或”。經修訂後，如果持牌平台未能夠維持適當且具效率的服務，或者不遵從牌照條件或法律條文，運輸署署長在考慮研訊匯報後，可對持牌人施加罰款，亦可同時更改、暫時吊銷或取消牌照。另外，如網約車服務持牌人沒有全數繳付署長向其施加的罰款，署長亦可更改、暫時吊銷或取消網約車服務牌照。經修訂的條文給予署長較大彈性，因應具體的違規情況向網約車服務持牌人施加適當的懲處。

第二項技術性修訂，我們建議刪去擬議新訂的第55Z(1)條的(b)及(c)段，並在《條例草案》加入第55ZAA條。根據原來的建議，如果某人的私家車或輕型貨車的正式駕駛執照被取消，或他被取消駕駛的士資格一段期間，運輸署署長可取消或暫時吊銷他所領有的網約車車輛駕駛許可證。不過，有關決定須待21天後才生效。經修正案修訂後，視乎所發生的情況，有關人士的網約車車輛駕駛許可證可被即時取消，或暫時吊銷，而無須等待21天後才生效。這兩項技術性修訂是因應議員在法案委員會中的建議，從善如流地作出改動。

暫時吊銷車輛牌照及扣押車輛

至於第二類的修正案，考慮到在引入規管網約車服務制度後，可能仍有漏網之魚進行非法取酬載客，我們建議強化暫時吊銷車輛牌照及扣押車輛的安排，將現時定罪後的機制延伸至定罪之前，以便在政府未能識辨涉事司機以提出檢控的情況下，仍然可暫時吊銷涉事車輛的車輛牌照。我們已經就具體建議諮詢法案委員會，並把議員的意見納入修正案中。

修正案將在《道路交通條例》(第374章)(“《條例》”)加入新訂的第9C部。如警務處在根據《條例》第63條向車主發出“要求提供司機個人詳情通知書”的60日後，有合理因由相信有關車輛涉及非法出租或取酬載客，但無法辨認司機作刑事檢控，警務處可通知運輸署啟動扣押車輛程序。運輸署須向有關車主發出暫時吊銷車輛牌照及扣押車輛通知書，要求車主在指明日期將車輛移交運輸署保管，而車主在收到運輸署通知的30日內可提出反對。如車主提出反對，警務處可以向裁判官提出申請，尋求法庭的命令以暫時吊銷車輛牌照，車主將有機會向裁判官作申述。如車主沒有在30日內提出反對，其車輛牌照則會被運輸署暫時吊銷，建議吊銷期為6個月。

有關建議旨在針對近年有些涉事車主拒絕向警務處提供司機資料，以致未能確認司機身份及無法提出檢控，從而規避刑責。在建議機制下，即使未能確認涉事司機的身份以進入檢控程序，涉事車輛仍可被扣押。上述安排直接影響車輛的使用，可有效阻嚇嘗試規避現有罰則的車主，將有效遏止非法“白牌車”。同時，車主的權益依然會受到保障。車主在建議機制下有機會向運輸署署長提出反對，並向裁判官作出申述，解釋為何其車輛牌照不應被吊銷。修正案亦已列明警務處啟動有關機制的考量，以及裁判官的考慮要點。我們在制訂過程中，已就機制充分諮詢律政司以及司法機構，確保有關機制符合法律原則。

主席，法案委員會對上述的修正案並無異議。我懇請各位議員支持及通過修正案。

我謹此陳辭。多謝主席。

易志明議員：主席，我發言支持政府修訂有關扣押車輛及暫時吊銷車輛牌照的修訂。

根據現時法例，一旦車輛涉及交通罪行或意外，警方會索取司機資料，以便調查意外發生的經過及成因。如車主並非發生交通罪行及意外時的司機，又或在事後車輛不顧而去，警方會要求車主在指定限期內提供司機資料。但根據《道路交通條例》第63(5)條，“如被告證明他不知道，並且即使作出合理的努力仍未能確定在該被指控罪行或意外發生時，該車輛的司機的姓名、地址及駕駛執照號碼，

或在意外發生前最後駕駛該車輛的司機的姓名、地址及駕駛執照號碼(視屬何情況而定)，即屬免責辯護”。

換言之，倘若車主因不知情及無法在指定限期內提供警方要求的司機資料，在法庭認罪後，車主會被判以罰款，但一般只是二三千元；而有關交通事故的調查工作亦告結束。

我相信大家也聽過特前所說：網約平台要監管，的士要改善及非法“白牌車”要取締。但過往曾有乘客舉報非法“白牌車”，因為是“非法”，該乘客認為他的權益在意外發生時會失去保障，所以舉報，同樣因車主表示未能提供司機資料，便只會罰款了事；而警方因最終無法取得司機資料，亦無法就該罪行進行起訴，司機雖觸犯法例，但卻能夠逃過法律的制裁，逍遙法外。

事實上，車主作為車輛的擁有人，必須承擔因該車輛而引起的所有法律責任。除非有證據證明該車輛是已被盜竊、是“影子車”，即他的車牌號碼被人不當冒用，或車主資料被盜用作登記其他車輛，這些車輛明顯地是預備用作犯法的用途。否則，車主不可能不知道誰人駕駛其車輛。因此，政府提出今天的修訂，自由黨是支持的，修訂後的法例，日後倘若有市民舉報非法載客取酬的情況，車主即使不提供駕駛者是誰，仍須承擔刑責，其車輛會被扣押6個月，堵塞“不知誰人駕駛”的法例漏洞，有助杜絕非法“白牌車”，保障市民的權益。所以，我在此懇請各位議員支持政府提出的修訂。

主席，我謹此陳辭。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

全委會主席：如果沒有，我現在請運輸及物流局局長再次發言。

運輸及物流局局長：主席，非常感謝剛才易志明議員發言支持政府提出這項修正案的意見。

我們透過規管網約車服務的主體法例訂定，當中有很多原則性的框架建議，之後也有附屬法例規管，令網約車服務合法合規，我相信在大部分情況下能杜絕非法白牌車活動。但對於日後無牌經營的平台；或車輛經過一個合法平台，但沒有一個合法牌照；又或它們與網約車司機或顧客沒有透過平台而私下提供網約車載客取酬服務，這些日後一概必須要正視和嚴厲執法。近年，政府一直嚴正執法打擊非法載客取酬。在2025年截至9月底，警務處已緝獲97宗個案，涉及在不同平台提供服務的車輛，相比2024年全年的47宗倍增，政府在這方面會持續強化執法工作。

建議扣車機制及取消駕駛執照的相關條文會以憲報公告指定的日期起實施。我們須就網約車的規管作整全考慮。有關執法的措施將配合《條例草案》其他部分的生效時間，在持牌網約車投入服務時生效，從而整體保障合法合規個人化點對點交通服務和乘客。

我懇請各位議員支持及通過修正案。多謝主席。

全委會主席：現在先表決沒有修正案的條文納入條例草案。

我現在向各位提出的待決議題是：講稿附錄所載沒有修正案的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

全委會主席：現在處理有修正案的條文。

運輸及物流局局長，請動議你的修正案。

運輸及物流局局長：主席，我動議講稿附錄的修正案。

擬議修正案內容

第8條(見附錄2)

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：運輸及物流局局長動議的修正案，予以通過。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第8條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：秘書剛讀出經修正的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

全委會主席：現在處理新訂條文。

秘書：	新訂的第8A條	修訂第63E條(送達證明書)
	新訂的第10A條	加入第9C部
	新訂的第10B條	修訂第10部標題(汽車牌照的暫時吊銷)
	新訂的第10C條	修訂第93條(暫時吊銷車輛牌照及將車輛移交署長保管的規定)
	新訂的第10D條	修訂第95條(車輛的扣押及移走)
	新訂的第10E條	加入第102AA及102AAB條
	新訂的第11A條	修訂附表5(車輛移走及存放費用)。

全委會主席：運輸及物流局局長，請動議二讀新訂條文。

運輸及物流局局長：主席，我動議二讀秘書剛讀出的新訂條文。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：秘書已讀出的新訂條文，予以二讀。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第8A、10A至10E及11A條。

運輸及物流局局長：主席，我動議條例草案增補秘書剛讀出的新訂條文。

擬議的增補

新訂的第8A條(見附錄2)

新訂的第10A條(見附錄2)

新訂的第10B條(見附錄2)

新訂的第10C條(見附錄2)

新訂的第10D條(見附錄2)

新訂的第10E條(見附錄2)

新訂的第11A條(見附錄2)

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補秘書已讀出的新訂條文。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：全體委員會已完成審議《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

Council then resumed.

運輸及物流局局長：主席，我現在向立法會作出報告：

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》

經修正後已獲全體委員會通過。我動議“本會採納此報告”的議案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：運輸及物流局局長動議的議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

政府法案三讀

Third Reading of Government Bill

主席：政府法案：三讀。

**《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》
ROAD TRAFFIC (AMENDMENT) (RIDE-HAILING SERVICE) BILL 2025**

運輸及物流局局長：主席，我動議

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》

予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

秘書：《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》。

暫停會議

SUSPENSION OF MEETING

主席：我們剛剛通過本屆的最後一項條例草案，這是一個好時間，會議現在暫停，明天上午9時恢復。

立法會遂於下午6時51分暫停會議。

Suspended accordingly at 6:51 pm.

立法會問題第7條
(書面答覆)

提問者：蘇長榮議員

會議日期：2025年10月15日

作答者：環境及生態局局長

答覆：

主席：

就蘇長榮議員的提問，經保安局後，現回覆如下：

(一)

過去3年，消防處接獲的攀山拯救事故宗數及傷亡數字如下：

年份	接獲攀山拯救事故宗數	傷(亡)人數
二〇二二年	1014宗	589 (20)
二〇二三年	695宗	424 (15)
二〇二四年	588宗	345 (15)

消防處沒有備存涉及獨自遠足人士的求助個案數字。由於上述拯救行動不涉及額外人力資源及薪酬開支，消防處沒有備存所涉開支的分項數字。

(二及三)

遠足意外的成因及性質複雜多樣，除地勢和環境因素外，亦包括天氣變化、迷路和其他個人原因等。就攀山拯救事故的數字，政府沒有備存有關獨自與結伴遠足的比例，以及兩者在搜索及拯救時間上差異的分項數字。然而，獨自遠足相比結伴遠足是會增加安全風險，以及發生意外時救援的困難。政府一直從不同途徑呼籲遠足人

士切勿獨自遠足，並應結伴同行，包括在漁農自然護理署「郊野樂行」專頁（hiking.gov.hk）發放相關訊息、制作網上短片、在社交媒体不時發文提示等，亦於遠足旺季，聯同其他相關政府部門加強相關宣傳教育。

此外，我們持續鼓勵遠足人士下載與緊急救援相關的手機應用程式（如「郊野樂行遠足留蹤」流動應用程式、HKSOS等），提升遠足人士的安全意識和在意外發生後的搜救效率。「郊野樂行」專頁亦提供不同遠足路徑的綜合資訊，包括路徑的長短、難度、配套等，讓遊人因應自身情況妥善規劃適合自身的行程；以及根據過去發生嚴重或致命意外的地點、相關個案的意外成因、現場地勢等因素，列出郊野公園曾發生致命及嚴重意外的高危地點，提醒遠足人士避免前往，並會定期檢視及按需要更新高危地點的名單。

立法會問題第八條

(書面答覆)

提問者： 邱達根議員

會議日期： 二零二五年十月十五日

作答者： 運輸及物流局局長

答覆：

主席

南港島線（西段）初步走線全長約7.5公里，途經香港仔、華富、數碼港、瑪麗醫院及薄扶林一帶，為香港島的西部及南部地區提供便捷的接駁交通服務，便利市民前往港鐵南港島線黃竹坑站和港島線香港大學站。就提問各部分，經諮詢路政署，現回覆如下：

(一) 我們一直積極推展南港島線（西段）的規劃工作，並於去年十二月及今年一月先後向立法會鐵路事宜小組委員會及南區區議會匯報項目的最新進展。我們正繼續評估項目的財務安排，包括進一步優化走線以及提高成本效益，以期今年內開展項目詳細規劃及設計，並爭取於二〇二七年開展前期建造工程。我們的目標是在今年內公布項目的最新推展時間表。

當詳細規劃及設計階段開展後，我們會就項目進行法定環境影響評估，以及評估項目在建造期間及建成後對其他道路使用者的交通影響。我們亦會與不同持份者溝通，聽取意見，並敲定建議方案的細節（包括系統設計、造價、財務安排、管理模式等）。

(二) 根據政府就不同智慧綠色集體運輸系統項目進行的研究和系統供應商及營運商提供的資訊，智慧綠色集體運輸系統為中低運量系統。相比重型鐵路系統，智慧綠色集體運輸系統體積較小，主要採用膠輶行駛，特點是輕巧、爬坡能力強，所引致的噪音及景觀影響會相對較少，加上系統一般不需要架空電纜等設施，機電支援系統及維修保養工程相對簡單。這類系統適合在上坡、已發展及空間有限的地區行駛，普遍能夠避免深入地底，減少乘客往

返地面的時間，預期能夠提高運輸效益。南港島線（西段）項目採用的智慧綠色集體運輸系統將會在詳細規劃及設計階段，經參考各種先進系統技術和營運模式後敲定。

- (三) 我們一直與其他政府部門和機構緊密協調，務求南港島線(西段)項目能夠妥善銜接香港大學、數碼港及沿線其他設施，並盡量配合相關發展。正如回覆第一部分所述，項目建議方案的細節會在詳細規劃及設計階段敲定。我們會積極考慮採取各種創新技術，如組裝合成法，盡量壓縮推展時間，以盡快落成通車。我們亦會繼續審視並研究其他提速提效的方法，包括加快審批流程等，力爭早日完工。

完

立法會問題第9條
(書面答覆)

提問者： 簡慧敏議員

會議日期： 2025年10月15日

作答者： 保安局局長

答覆：

主席

詐騙是嚴重罪行。任何人干犯《盜竊罪條例》（第210章）第16A條「欺詐罪」，最高可判處監禁14年；若被控同一條例第17條「以欺騙手段取得財產」，最高可判處監禁10年。另外，任何人因詐騙得益而被控《有組織及嚴重罪行條例》（第455章）第25條「處理已知道或相信為代表從可公訴罪行的得益的財產」，最高可判處監禁14年及罰款500萬元。

就議員的提問，經諮詢商務及經濟發展局、財經事務及庫務局及通訊事務管理局辦公室（通訊辦），現回覆如下：

(一)

電話智能卡實名登記制（實名登記制）第二階段於2022年實施，用戶可於同年3月起為其電話智能卡進行實名登記。警方自2022年所接獲的電話騙案數字如下：

	2022年	2023年	2024年	2025年 1至8月
案件（宗）	2 831	3 213	9 204	4 922

各類主要電話騙案的受害人年齡分布皆有所不同，就「假冒客服」及「猜猜我是誰」而言，2025年首8個月，超過一半受害人為60歲或以上，分別佔54%及58%。

2025年首8個月，超過7成涉及電話騙案的電話由本地打出。警方沒有就受害人的職業作分類統計。

防範騙案方面，警方持續分析最新騙案（包括電話騙案）的形勢及情報，適時發放最新防騙信息，包括透過記者會、警隊官方社交媒体帳號、守網者網站等平台向公眾介紹最新騙案手法，並向不同群組人士作針對性宣傳。

警方自2020年起推出防騙吉祥物「提子」，以親民互動的方式解釋騙徒的最新犯案手法及提供簡單易明的防騙訊息，並在各社交媒体平台上發布以「提子」為題的防騙資訊，如《提子動畫廊》繪本等，亦安排「提子」在線下與青少年及中、小學生互動，以宣揚防騙信息，包括安排「提子入校園」，並以防騙宣傳車走訪中小學校園。

為加強防範學生及公眾誤墮電話及網絡詐騙陷阱，警方一直與電訊服務及社交媒体平台營辦商保持緊密溝通合作，包括透過電訊商派發防騙宣傳單張，並會不時更新防騙宣傳材料，提醒市民防範最新騙案手法。如發現有懷疑詐騙內容，警方會要求有關社交媒体平台即時

移除，並採取適當的跟進行動。2025年1至8月，有關平台已按警方要求，視及移除超過67 000個詐騙內容。

針對長者及退休人士方面，警方以「健康生活、遠離詐騙、幸運常伴」為主題，向長者及退休人士社群宣傳防騙信息，尤其是防範電話騙案，當中包括與體檢中心及衛生署長者健康中心合作推送防騙資訊、透過社福機構網絡及關愛隊等向長者派發防騙資訊包等。警方亦繼續透過耆樂警訊及其他社區網絡舉行防騙活動，其中耆樂警訊於2025年5月推出「耆樂科技隊長」訓練，內容包括學習使用「防騙視伏APP」，讓長者認識最新的騙案手法和網絡陷阱，鼓勵他們於社區宣揚防騙信息。

針對新來港人士及內地學生等電話騙案高危群組，警方早前與國家移民管理局、公安部刑偵局及香港入境處共同製作防騙視頻，並自2025年6月起在各口岸、內地出入境辦證大廳、小紅書、抖音等播放。警方亦透過入境處六個總區公眾服務站、勞工及福利局及各大專院校向新來港人士派發防騙宣傳小冊子及單張，當中包括防範電話騙案的方法。警方亦已推出「網上學習套件」，供包括新來港人士和內地學生了解騙案手法和應對建議。

另外，警方於2025年8月與Facebook及WhatsApp的母公司Meta舉行聯合記者會，發布涉及通訊軟件及社交網絡平台的最新騙案手法，以及營辦商的反詐措施，包括加強使用人工智能技術偵測和移除詐騙內容及帳號。

（二）至（四）

自實名登記制於2023年2月全面實施以來，通訊辦一直接運作經驗持續推出不同優化措施，包括要求電訊商自2024年10月起以「智方便」作為香港身份證持有人在實名登記制下的預設登記方式。至於非持有香港身份證人士在網上登記平台進行實名登記的電話儲值卡，電訊商會先透過系統識別證件後啓動相關電話儲值卡，之後會以人手檢查所提供的證件的真偽，如發現不合規登記的電話儲值卡會取消其登記。此外，所有電訊商必須定期抽查已登記的電話卡資料及加強核查可疑個案，並將涉嫌違法個案交予警方處理。截至2025年8月底，約520萬張電話儲值卡因客戶未能提供合乎登記要求的資料而被拒絕登記，另外有約367萬張未能遵從合規要求的電話儲值卡被取消登記。

政府正全面檢視實名登記制的整體運作，並於2025年7月向立法會資訊科技及廣播事務委員會介紹加強建議，包括大幅減少個人用戶（不論是香港居民或是非香港居民）可登記電話儲值卡的數量上限，由現時每人可向每間電訊商最多登記10張減至3張，並訂立新罪行打擊不當使用已登記的電話智能卡的行為。政府正檢視所收集的意見，並積極籌備法例草擬工作，以期在2026年向立法會提交相關法例修訂建議以供審議。

（五）

警方針對騙徒常用的傀儡戶口作出重點打擊，摧毀詐騙產業鏈。2025年首8個月共拘捕4 906人涉及詐騙及洗黑錢罪行，當中約七成為傀儡戶口持有人。警方已調動人手及資源盡快處理涉及傀儡戶口的案件，並配合律政司加快檢控進度。

此外，警方自2023年底起，就涉及傀儡戶口的案件向法庭申請引用《有組織及嚴重罪行條例》第27條加重刑罰。截至2025年8月底，共169名傀儡戶口持有人的刑期增加一至三成多，最終被判監21至75個月不等。警方會繼續宣傳成功加重刑罰的案例，進一步加強阻嚇力。

警方亦與金融管理局（金管局）及銀行業界推出多項措施打擊犯罪集團利用傀儡戶口清洗黑錢，包括於2023年6月推出 Financial Intelligence Evaluation Sharing Tool（FINEST），為銀行業界提供安全有效的電子平台，交換懷疑與金融罪行相關的企業客戶數據。警方亦為市民大眾及不同社群舉辦具針對性的宣傳教育活動，例如金管局及銀行業界合作，於零售銀行櫃位擺放反洗黑錢桌面展示架及貼紙，提醒有意開戶人士切勿跌入「租、借、賣戶口」的陷阱，並安排宣傳車走訪各區向市民派發宣傳物品。

此外，金管局一直密切關注詐騙和洗錢活動風險，並與銀行業界、執法機構及其他監管機構緊密合作，推出一系列措施，加強打擊詐騙活動，特別針對不法分子用作洗錢的傀儡戶口網絡。這些措施包括要求銀行更全面使用警方防騙視伏器數據，提早識別可疑帳戶並向客戶提示相關風險；修訂《銀行業條例》，促進銀行間資料分享；以及向銀行提供詳細指引，列明保障客戶及打擊傀儡戶口的良好做法。金管局亦致力進行宣傳教育，包括透過主要社交媒體發放帖文，以及與銀行業和執法機構進行一系列「切勿借／賣戶口」的宣傳工作，增加市民對打擊洗黑錢的認知和提升防範意識。

政府會繼續善用現有法例採取針對性行動打擊傀儡戶口，並密切留意相關成效，適時考慮是否需要檢視現有法例。

(六)

法律改革委員會（法改會）轄下的小組委員會於2022年10月完成首階段關於依賴電腦網絡的罪行和司法管轄權的公眾諮詢工作，目前正進行第二階段研究，聚焦於利用電腦網絡擴大犯罪規模的傳統罪行。政府會密切留意法改會的研究進展和最終建議。

另一方面，香港警方一直採取積極措施，調查和收集情報以打擊詐騙罪行。警方並會加強與其他執法機構和相關持份者合作，共同打擊涉及詐騙的犯罪團伙及跨境／跨國犯罪組織。

其中，反詐騙跨境合作平台「FRONTIER+」自2024年10月起成立，至今成員包括澳洲、加拿大、香港特別行政區、印尼、澳門特別行政區、馬來西亞、馬爾代夫、新加坡、南韓以及泰國共10個國家及地區。在今年四月首次聯合行動中，「FRONTIER+」成功識別並瓦解多個跨境詐騙網絡，共拘捕1 858人，涉及9 200多宗騙案，損失逾15億港元，行動中亦凍結32 000多個銀行戶口，攔截約1.6億港元騙款。

(七)

金管局計劃透過兩個指定平台以促進《2025 年銀行業(修訂)條例》下銀行之間分享資料。主要的平台是由警方運作的FINEST，目前已有10家銀行使用該平台來分享企業帳戶的資料。FINEST 平台正進行升級，以便容納個人帳戶的資料分享。當升級完成時，10家銀行將會過渡到新的升級平台。另一個平台是由香港銀行同業結算有限公司旗下子公司運作的資訊平台，稱為ICLNet。金管局的初期目標是先

讓上述10家銀行使用ICLNet作帳戶資料分享。目前，FINEST及ICLNet已經被銀行業界廣泛使用，因此業界對於使用這些平台並不陌生。金管局亦計劃逐步增加參與銀行的數目以加強資料分享成效。

金管局正與警方和銀行業界緊密合作，完成相關的準備工作，包括FINEST的系統提升和制定相關指引，目的是在條例生效後盡快落實措施，透過更廣泛的訊息交換，進一步提升銀行打擊詐騙的能力。

(八)

「跨境徵信互通」

自金管局與中國人民銀行於2024年推出「跨境徵信互通」業務試點安排以來，金管局一直與香港銀行和徵信業界跟進，落實及優化包括企業及個人層面的試點個案的測試工作，包括於今年4月起在流程上結合了「深港跨境數據驗證平台」的應用。數據南下方面，試點安排至今已協助超過20宗企業及個人客戶完成2.6億港元的貸款審批，及超過200間企業完成「認識你的客戶」及開戶程序。隨著試點安排至今已取得顯著進展，金管局於2025年10月10日舉辦了業界研討會，宣布將「跨境徵信互通」業務試點常規化，支持業界將現階段試點成果產品化，推出以市場為本的「跨境徵信」解決方案。同時，為滿足市場需要和反饋，金管局將繼續與人民銀行及其他內地有關部門保持密切聯繫，共同協作優化「跨境徵信互通」和「深港跨境數據驗證平台」，探討更多不同渠道落實企業和個人徵信信息的跨境傳輸，最終惠及內地與香港的企業及居民，服務實體經濟。

「深港跨境數據驗證平台」

「深港跨境數據驗證平台」利用區塊鏈等先進科技，為銀行提供安全、創新的方法驗證客戶自主攜帶的跨境數據。驗證平台自2024年5月在金管局與內地相關部委共同推動下成功上線試行後已經服務超過10家銀行和徵信機構，並落地超過10個業務場景，當中包括支持香港銀行驗證內地居民及企業提供的文件以更有效地進行開立賬戶及審批貸款相關的盡職審查及風險管理工作。

為了令銀行更方便使用驗證平台服務，金管局推動平台與商業數據通（CDI）在今年4月對接，有助銀行利用現有的CDI接口，更簡單直接使用平台。金管局將會繼續與政府和內地監管機構以及業界探索驗證平台的進一步發展，推進驗證平台在數據源和數據種類、大灣區內覆蓋範圍以及客戶體驗和介面等多方面的提升與擴容，便利香港銀行向在港的內地居民及企業提供銀行服務及管理相關風險。

立法會問題第10條
(書面答覆)

提問者：陳沛良議員 會議日期：2025年10月15日

作答者：醫務衛生局局長

答覆：

主席

就陳沛良議員的提問，現回覆如下：

政府按去年12月口腔健康及牙科護理工作小組的發展策略建議從而訂立口腔健康行動計劃，「社區牙科支援計劃」自今年5月26日推出，屬於「做窄做深」策略，即聚焦幫助較難獲得服務的弱勢社群提供資助牙科服務的一項措施。現時每名合資格計劃參加者每180天可在計劃下申請接受資助牙科服務一次，資助服務範圍涵蓋預防性和治療性的口腔健康及牙科護理服務。如主診註冊牙醫評估後認為情況合適，計劃參加者可獲得指定的資助牙科服務，包括：口腔檢查、緩解牙齒疼痛的藥物（如需要）、X光檢查、補牙和拔牙。

截至10月1日，共3 262名合資格人士參與計劃。所有計劃參加者除接受口腔檢查外，亦接受了一項或多於一項牙科服務，當中1 161名參加者獲處方緩解牙齒疼痛的藥物、2 235名接受了X光檢查、1 958名接受了補牙服務及1 059名接受了拔牙服務。

2021年口腔健康調查結果顯示，每名香港成年人（35歲至44歲群組）及非居於院舍長者（65歲至74歲群組）分別平均有0.7顆及1.2顆未經治療的蛀牙。按調查結果，政府設定計劃下每名參加者每180天最多可獲3個「補牙或拔牙配額」，每個「補牙或拔牙配額」以1顆牙齒為單位。現時每名參加者平均使用1.8個「補牙或拔牙配額」，1 808名（55%）參加者未有使用全數3個「補牙或拔牙配額」，而1 454名（45%）參加者已使用3個相關配額。這反映現時服務安排大致可應付參加者的需求。

參加者可按其意願選擇於18區任何服務點申請接受資助牙科服務，各區參與的共32間非政府組織在18區的服務點數目和參加者人數分區數字表列如下：

地區	服務點數目(百分比)	參加者人數(百分比)
香港島及離島		
中西區	2 (2.5%)	49 (1.5%)
南區	1 (1.3%)	38 (1.2%)
灣仔區	4 (5.1%)	87 (2.7%)
東區	6 (7.6%)	188 (5.8%)
離島區	1 (1.3%)	102 (3.1%)
九龍		
九龍城區	6 (7.6%)	136 (4.2%)
黃大仙區	2 (2.5%)	12 (0.4%)
觀塘區	12 (15.2%)	403 (12.4%)
油尖旺區	10 (12.6%)	264 (8.1%)
深水埗區	6 (7.6%)	210 (6.4%)
新界		
荃灣區	3 (3.8%)	213 (6.5%)
葵青區	8 (10.1%)	529 (16.2%)
屯門區	2 (2.5%)	73 (2.2%)
元朗區	6 (7.6%)	198 (6.1%)
沙田區	4 (5.1%)	402 (12.3%)
大埔區	3 (3.8%)	163 (5.0%)
北區	1 (1.3%)	76 (2.3%)
西貢區	2 (2.5%)	119 (3.6%)
總計	79 (100%)	3 262 (100%)

就參加者人數方面，按年齡組別及性別表列如下：

年齡組別	男性人數 (百分比)	女性人數 (百分比)	總人數 (百分比)
0至18歲	3 (0.1%)	0 (0%)	3 (0.1%)
19至64歲	48 (1.5%)	53 (1.6%)	101 (3.1%)

年齡組別	男性人數 (百分比)	女性人數 (百分比)	總人數 (百分比)
65至74歲	644 (19.7%)	1 043 (32.0%)	1 687 (51.7%)
75歲或以上	574 (17.6%)	897 (27.5%)	1 471 (45.1%)
總計	1 269 (38.9%)	1 993 (61.1%)	3 262 (100%)

就推行「社區牙科支援計劃」及「青少年護齒共同治理先導計劃」，政府於2025-26年度的財政撥款合共為1.363億元。自該計劃於5月26日推出至今，政府沒有收到參加者的投訴。

截至10月1日，支援計劃已提供4 390次補牙服務和1 626次拔牙服務，兩者的比例約為三比一，反映計劃成功引導參加者在牙醫認為合適的情況下保存牙齒，符合現時政府口腔健康及牙科護理的策略。

支援計劃將於明年起擴闊受惠對象至無家者及擴大服務範圍，將新增洗牙、根管治療（杜牙根）、移除牙橋和牙冠，及鑲配活動假牙服務，為有經濟困難的弱勢社群提供更多預防性和治療性的資助牙科服務。支援計劃會於2026年接替關愛基金「長者牙科服務資助」項目，該項目將於2026年1月1日起停止接受申請。

現時共有32間非政府組織參與計劃，在79個服務點為合資格參加者提供服務，覆蓋全港18區，服務大致足夠應付需求。計劃自推出以來，衛生署一直積極於地區層面推廣計劃，包括為地區服務及關愛隊伍舉行簡介會、於18區的長者地區中心、長者鄰舍中心及綜合家庭服務中心舉辦口腔健康講座及宣傳計劃內容，並為合資格人士提供即場預約服務。而參與計劃的非政府組織亦會透過其網絡、與地區社福機構合作及舉辦外展活動等，積極向服務對象宣傳計劃，擴大計劃的社區覆蓋面。

政府會持續監察服務使用量和需求，適時檢討計劃並按需要及考慮所需資源，研究增添服務單位及服務點。

立法會問題第 11 條
(書面答覆)

提問者： 陳勇 議員 會議日期： 2025年10月15日

作答者： 政制及內地事務局局長

答覆：

主席：

2025年立法會換屆選舉將於12月7日舉行，以選出第八屆立法會共90名議員。立法會選舉直接關係到「一國兩制」行穩致遠和特區良政善治，長治久安，因此，特區政府極為重視。

就陳勇議員的各項提問，經諮詢公務員事務局，現綜合回覆如下：

目前，立法會換屆選舉的籌備工作正進行得如火如荼。選舉事務處積極進行各方面工作，包括部署選務人手安排、為選舉工作人員安排培訓及演練、為選舉資訊科技系統進行多輪測試、設置投票站、制訂保安及應變計劃等，以確保選舉在公平、公正、誠實、安全有序、高效和人性化的情況下順利舉行。

選舉提名期將於10月24日展開並至11月6日結束。選舉事務處已準備就緒，為接受和處理提名表格作出妥善安排。待候選人資格審查委員會確認候選人資格後，選舉事務處會為候選人舉行簡介會，講解投票及點票安排。選舉事務處將會在11月底前向選民及獲授權代表發送投票通知卡和「候選人簡介」等相關資料，通知他們應前往投票的投票站，以及讓選民對有關的候選人有更多認識。

為便利選民投票及提升其投票體驗，選舉事務處會繼續提供合併投票安排，讓選民可在同一投票站投下所有選票。一般而言，選舉事務處

會編配選民在其選區並鄰近其登記住址的投票站投票。其他便利投票的措施包括：

- (i) 選舉事務處會設立鄰近邊境投票站，以便利投票日須往返內地的選民投票並為選擇這些投票站的選民進行預先登記；
- (ii) 除了投票通知卡，選民可登入「選民資料網上查閱系統」檢視自己的登記詳情、獲編配的投票站及地圖、「候選人簡介」等資料；
- (iii) 設立特別隊伍，讓有需要人士（即年滿70歲或以上人士、孕婦及因身體狀況而難以長時間站立排隊的人士）優先領取選票，並在投票站內設立座位區，供他們輪候時休息；以及
- (iv) 超過九成的投票站將會設於無障礙場地，行動不便或需使用輪椅的選民若獲編配的投票站不方便他們進出，他們可在投票日前五天或之前向選舉事務處提出申請，重新編配到同一地方選區另一個設於無障礙場地的投票站。選舉事務處亦會按他們的需要協助聯絡香港復康會安排復康巴士接載他們往返投票站。

特區政府不斷致力優化選舉的各項流程安排。我們根據實際情況和需要，全盤考慮科技應用、效率提升、安全穩妥、私隱保障和公眾觀感等因素，引入更多資訊科技和智能技術。選舉事務處將：

- (i) 在功能界別選舉引入「電子點票系統」輔助點票，以達致提速、提效，以及長遠減省人手的目標；
- (ii) 提升「選民資料網上查閱系統」以支援選民透過「智方便」登入系統，查閱獲編配的投票站及地圖、「候選人簡介」等資料；
- (iii) 把大部分選舉相關表格電子化，即候選人可選擇使用電子填寫的功能，及透過網上平台提交，例如授權／委任各類代理人的選舉表格、與選舉廣告有關的選舉表格；以及

- (iv) 新增以快速支付系統「轉數快」繳交選舉按金的選擇，候選人也可繼續使用現金、銀行本票及支票支付。

政府正以多元及多渠道方式廣泛宣傳選舉，增強市民對選舉的認知，以鼓勵他們踴躍投票。具體的宣傳活動包括舉辦社區互動活動（如巡迴展覽、攤位遊戲等）、懸掛戶外及交通廣告（如大廈外牆及街道張貼大型戶外廣告、地鐵巴士燈箱廣告等）、運用傳統及社交媒體宣傳（如電台電視及Facebook和Instagram等），以及其他大型重點活動如研討會及綜合晚會等。此外，政府亦會以創新且貼地的形式走進社區，例如在全港多處設置選舉吉祥物「票箱家族」的裝置，並結合擴增實境（AR）及虛擬實境（VR）技術，邀請市民互動體驗、拍照並上傳至社交媒體。同時，政府亦會將選舉與全國運動會的宣傳工作相互配合，以產生協同宣傳效果。

公務員是特區政府治理體系中的重要部分，肩負貫徹落實「一國兩制」和支持特區政府施政的責任。公務員應以身作則行使公民責任投票，在社會上起帶頭作用。選舉的工作由籌備、投票至點票環節，都涉及大量公務員一起參與，同心協力做好每一項工作。在2023年區議會一般選舉期間，特區政府透過不同的宣傳方式，例如向公務員發信、向部門辦公室派發宣傳單張、於社交平台發帖文／短片、走訪社區活動等，呼籲全體公務員，以至全港選民積極參與投票。有關安排都十分成功，並獲得公務員及市民的熱烈響應。特區政府在今次立法會換屆選舉中會繼續運用多元化、全方位的形式，積極做好各項宣傳推廣工作，推動公務員投入選舉。就投票日當天上班的人員，部門的主管人員必須容許需要投票的同事離開工作崗位到所屬票站投票，並為此訂定時間表，讓他們有序地前往投票，時間表亦須呈交有關部門首長，同事可申請發還往返辦公室和其所屬票站的交通（包括的士）費用。

立法會問題第12條
(書面答覆)

提問者：易志明議員 會議日期：2025年10月15日

作答者：運輸及物流局局長

答覆：

主席：

登岸梯台屬於公眾登岸設施，供船隻上落乘客。就尖沙咀東一帶而言，尖沙咀一號梯台現時由康樂及文化事務署（康文署）管理，其餘二號及五號梯台則由運輸署負責管理及監察其使用量；上述公眾登岸梯台均由土木工程拓展署負責其保養及維修。政府會不時檢視公眾登岸設施的使用情況，並聽取持份者的意見，以改善登岸設施的設計及使用安排。

就易志明議員的提問，經諮詢文化體育及旅遊局（文體旅局）、運輸署及海事處後，現回覆如下：

(一) 運輸署約每兩年對其負責管理的逾190個登岸設施（包括公眾碼頭和登岸梯台）進行使用量調查。就尖沙咀東各公眾登岸梯台進行的二〇二三至二〇二四年度使用量調查結果見於下表：

登岸設施	登岸設施的一天使用量（註一） (艘船)	
	平日或周六	周日或公眾假期
尖沙咀一號梯台（註二）	--	--
尖沙咀二號梯台	0	0

尖沙咀五號梯台	0	0
---------	---	---

註一：調查在正常天氣的一天由上午七時至下午八時期間進行。

註二：尖沙咀一號梯台現時由康文署管理，該署沒有備存有關梯台的船隻使用量等資料。

根據康文署及旅遊業監管局（旅監局）的觀察，使用尖沙咀一號梯台參與維港遊活動的運作整體暢順，星光大道的排隊秩序大致良好，未有出現混亂。

- (二) 現時市場提供觀賞維多利亞港景色的海上旅遊項目及觀光船，供市民和旅客參加。參加維港遊的旅客包括旅行團及個人旅客。

旅行團方面，旅監局估算在二〇二五年七月至九月期間，共有約16 000個內地入境旅行團（共約57萬人次）的登記行程中包括乘船遊覽維港（包括參加維港遊或乘搭港內線渡輪）。上述內地入境旅行團一般會在尖沙咀、中環、灣仔或北角上落船。當中接近一半會在尖沙咀區上落船，而其中約八成於天星碼頭登船，餘下約兩成使用尖沙咀一號梯台及其他梯台上落船隻。此外，使用尖沙咀一號梯台上落船的遊覽活動一般為自費項目，團員可按意願自由選擇參與，因此實際參與人數會較登記行程的人數少。

文體旅局並沒有備存旅客以散客身份參加維港遊的數字。

- (三) 船隻靠泊方面，公眾登岸梯台一般屬全日開放的公共設施，任何船隻只需符合有關的海事規例，保障乘客安全上落船隻，便可使用該等設施。根據《商船（本地船隻）（一般）規例》（第548F章），船隻若在公眾登岸梯台停泊，必須是用作上落乘客用途，且在完成上落乘客後，必須離開公眾登岸梯台，以供其

他船隻使用。若於部份時段有較多船隻同時等候使用公眾登岸梯台，船隻需有序輪候，方便乘客上落。

海事處每日在香港各區水域（包括尖沙咀東一帶）巡邏執法，當中包括巡視是否有船隻違規佔用公眾登岸梯台，亦會與警務處進行聯合行動，打擊非法載客、超載等違反海事條例的行為。

旅客秩序方面，旅監局一直密切留意內地入境旅行團登記使用尖沙咀一號梯台參與維港遊的情況，並頻繁地派員巡查及監察該處的運作情況，有關維港遊營辦商均有妥善管理乘客排隊上落的秩序。旅監局亦與旅遊業界、地區人士、警方等保持緊密溝通，推動旅行代理商與維港遊營辦商落實協調、調整及分散旅行團行程的措施，以避免同一時間有過多旅行團聚集於同一地點，並加派人手維持秩序。

- (四) 現時，九龍城區是最多內地入境旅行團聚集的地區之一，有多個全日對外開放的公眾登岸設施供船隻上落乘客，包括提問提及的景雲街公眾登岸梯級。如維港遊營辦商日後有意在現時上落船地點以外，使用維港兩岸其他登岸設施進行內地入境旅行團維港遊上落客活動，旅監局會與相關的業界、地區人士及政府部門等保持溝通，盡力平衡旅行團在該地點的活動為當區居民生活帶來的影響。

-完-

立法會問題第13條
(書面答覆)

提問者：黃錦輝議員

會議日期：2025年10月15日

作答者：創新科技及工業局局長

答覆：

主席：

就黃錦輝議員的提問，經諮詢相關決策局，我現綜合回覆如下。

人工智能（AI）正引領新一輪科技革命和產業變革。世界各主要經濟體均會立足自身優勢，制定符合其發展需要的AI策略及目標。綜觀全球AI發展格局、各國的戰略部署，包括國家於去年提出的「人工智能+」行動及今年8月發布的《關於深入實施「人工智能+」行動的意見》，均聚焦於科研創新、算力基建、數據供應及人才培育等關鍵領域，旨在推動AI與經濟社會各行業及領域的深度融合和應用創新。

就香港而言，自《香港創新科技發展藍圖》（《藍圖》）提出重點發展AI的策略方針以來，政府已為本港AI發展訂立清晰目標，並以「加強基建，推動應用導向」為重心，針對不同關鍵領域（包括科研、基礎設施、數據、產業應用、人才培訓等）穩步推進多項措施。本港多維度的AI政策及具體措施不但與國家的「人工智能+」行動一脈相承，亦與全球AI發展路徑高度契合。我們亦會適時檢視落實情況及按最新發展需要優化個別政策及支援措施，讓AI賦能高質量發展。

在科研創新方面，政府透過「AIR@InnoHK」研發平台，資助成立了16間專注於AI及機械人科技的研發實驗室，匯聚了過千名科研專才，強化本港的AI基礎研究能力。

我們亦剛剛獲立法會批准撥款10億元，以期於2026年成立「香港人工智能研發院」，促進AI上游研發、中下游成果轉化及開拓應用場景。

在算力基建方面，數碼港人工智能超算中心（超算中心）將於今年年底進一步提升算力水平，以支持本地的算力需求。為支援本地院校、研發機構和企業充分利用超算中心的算力，我們已推出30億元的「人工智能資助計劃」，以支撐大規模AI科研和應用，計劃至今已成功批出十多個重點項目。

此外，我們剛剛推出位於北區沙嶺的數據園區發展用地進行市場公開招標，以提供先進算力設施，進一步推動數據及AI相關產業發展。

在數據供應方面，政府積極推行開放數據政策，並鼓勵公私營機構開放更多高質量數據，為本港AI發展提供關鍵要素。現時，「開放數據平台」已匯聚超過5 600個數據集，涵蓋財經、教育、運輸、社區及社會福利、法律及保安等不同行業和界別，為業界訓練算法和開發大模型提供重要支撐。

至於跨境數據方面，數字政策辦公室在《促進粵港澳大灣區數據跨境流動的合作備忘錄》的基礎上推出了「標準合同」便利措施，促進數據安全有序跨境流動。我們會繼續積極探討早日實現內地數據合規安全流動到河套香港園區用於科研，助力AI應用測試與創新。

為協助不同行業充分把握AI帶來的機遇，2025年《施政報告》提出優化數碼港「數碼轉型支援先導計劃」，以配對資源賦能中小企應用AI方案。「香港人工智能研發院」亦將會針對不同行業或企業在應用AI過程中所遇到的難題與痛點，提供專業意見及建議，協助業界有效配對切合其業務需求的AI解決方案，全面拓展產業應用AI場景及提升行業競爭力，促進「AI產業化、產業AI化」。

人才在全球AI競賽中至為關鍵。我們一直循著《藍圖》中「充實創科人才資源，建設國際人才高地」的發展策略及目標，全力推進各項吸引海外和培育本地AI人才的工作，其中，我們已於今年9月推出30億元的「前沿科技研究支援計劃」，支持大學教育資助委員會（教資會）資助院校吸引AI等領域的國際科研頂尖人才來港，帶領前沿科技基礎研究項目。至於培育本地AI人才的重點措施則包括：

- (i) 中小學方面，政府在優質教育基金預留20億元支援數字教育的推展，並會制定數字教育藍圖，包括優化中小學銜接的資訊和創新科技教育課程、訂定「AI素養」學習架構等；聯同專業團體推行AI教育先導計劃，加強教師AI培訓；陸續推出

「電子學習配套計劃」向學校提供包含AI的數字平台及工具等；

- (ii) 職業訓練局在政府支持下，於2023年成立「香港資訊科技學院」，開辦多個與AI相關的培訓課程，例如「AI與智能科技高級文憑」、「數據科學與AI高級文憑」、「應用AI高級文憑」等；
- (iii) 教資會鼓勵大學開辦更多與STEAM（科學、科技、工程、藝術及數學）及國家十四五規劃「八大中心」（包括國際創新科技中心）相關的課程。目前，多間大學已開辦AI相關教資會資助學士學位課程；以及
- (iv) 透過「創科實習計劃」為就讀STEM（科學、科技、工程及數學）相關課程的大學生提供創科行業的實習機會。

- 完 -

立法會問題第十四條
(書面答覆)

提問者：鄧飛議員

會議日期：二零二五年十月十五日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

為應對人力短缺帶來的挑戰，政府在保障本地工人優先就業的前提下，適度容許僱主確實未能在本地聘得合適人手時申請輸入勞工，推動香港的經濟發展。勞工及福利局於2023年6月19日為院舍服務業推出「院舍輸入護理員特別計劃」（特別計劃），發展局和運輸及物流局於2023年7月17日分別為建造業和運輸業（包括航空業及公共小巴／客車行業）推出行業輸入勞工計劃。此外，勞工處自2023年9月4日起推行「補充勞工優化計劃」（優化計劃），容許有實際需要的僱主申請輸入原有「補充勞工計劃」下一般不得輸入（包括26個職位類別及非技術或低技術職位）的勞工。

就議員的提問，經諮詢發展局和運輸及物流局後，現答覆如下：

(一) 截至2025年9月，上述各輸入勞工計劃的申請和獲批宗數載於附件1；優化計劃下申請和獲批宗數按行業劃分的分項數字載於附件2。政府沒有備存每宗申請及獲批並按職業分類及涉及輸入勞工人數劃分的分項統計數字。

(二) 及(三)

勞工處的就業中心及行業性招聘中心，為求職人士提供多元化及免費的就業服務。此外，勞工處的「互動就業服務」網站及流動應用程式，為求職人士提供24小時網上就業服務和就業資訊。求職人士亦可利用電話就業服務中心的求職人士熱線獲取就業服務。

鑑於現時市民使用網上就業服務的情況日趨普及，為更有效運用公共資源，勞工處於 2024 年 4 月起調整及優化其就業服務，包括延長就業中心和行業性招聘中心的每日服務時間；電話就業服務中心於辦公時間外增設電話留言服務；以及合併部分就業中心，重新配置人力資源，為市民提供更具成本效益的服務。

2023 年至 2025 年 9 月，就業中心及行業性招聘中心每年到訪人數、舉行招聘會數目、參與僱主數目、安排即場面試數目及每場招聘會平均面試數目的統計數字載於附件 3。數據顯示，2024 年起就業中心及行業性招聘中心的每年到訪人數、即場面試數目及每場招聘會平均安排的面試數目均錄得增長。與此同時，勞工處「互動就業服務」網站及流動應用程式錄得的瀏覽和使用次數亦按年遞升，顯示就業中心與網上服務的資源重新配置能繼續為求職者提供適切的服務。

勞工處會繼續密切監察就業市場的變化，適時檢視各項服務，並因應服務需求及市場情況調整及優化服務。

(四) 及 (五)

各輸入勞工計劃的規定和執行安排均確保本地工人優先就業。有關措施包括申請輸入勞工的僱主必須先以不低於市場相類職位的每月工資中位數按有關計劃的規定進行本地公開招聘，優先聘請合資格的本地工人填補空缺。僱主亦必須與輸入勞工簽訂「標準僱傭合約」，並支付不低於相類職位中位工資的薪金，防止輸入勞工成為廉價勞工，損害本地工人的就業機會。此外，申請輸入勞工的僱主必須符合本地僱員與輸入勞工的人手比例規定。

就優化計劃而言，僱主須以勞工處同意的招聘條件就申請職位進行本地招聘，其間勞工處會在「互動就業服務」網站刊登職位空缺資料，為有關空缺進行就業選配，並將空缺資料發布給勞工顧問委員會委員、相關職工會及培訓機構，以便他們轉介合適的本地求職人士應徵。僱主完成本地招聘程序後，須向勞工處匯報結果，如僱主未能成功招聘合適人選，勞工處會聯繫每名不獲聘用的本地求職者，了解面試詳情。如有證據顯示

僱主違反本地招聘的規定，或無合理理由拒絕聘用合資格的本地求職者，勞工處會中止處理有關申請。勞工處亦會向僱主施加行政制裁，拒絕處理他們提交的其他申請，禁制期可達兩年。

2025年《施政報告》宣布，由2025年9月18日起，經優化計劃申請輸入侍應生及初級廚師時，僱主須進行的本地招聘由四星期延長至六星期，並須每周參加一次勞工處指定的在就業中心舉行的招聘會。這措施顧及個別行業勞動力市場的變化並聚焦於輸入勞工較多的指定工種。政府會繼續動態監察就業情況，靈活調整實施安排，致力確保本地就業優先。

(六) 獲批准輸入勞工的僱主不得以輸入勞工取代在職本地僱員。如需裁員，僱主應先裁減輸入勞工。勞工處自2025年6月起實施新措施，包括在優化計劃專題網頁新增網上投訴表格，方便本地僱員及輸入勞工就僱主涉嫌違反優化計劃的規定作出投訴。此外，勞工處的勞工督察不時巡查輸入勞工的工作地點，查核僱主有否遵守優化計劃的規定。僱主如違反相關規定，勞工處會對有關僱主作出行政制裁，包括撤銷僱主已獲得的輸入勞工批准及拒絕處理其隨後兩年提交的輸入勞工申請。

勞工處自2023年9月4日推行優化計劃以來，於2023年（9月4日至12月31日）、2024年及2025年（截至9月30日）分別接獲1宗、19宗及321宗懷疑僱主以輸入勞工取代在職本地僱員的投訴。有關投訴主要涉及餐飲服務業、製造業及清潔服務業。勞工處已就所有收到的投訴展開調查，包括到輸入勞工的工作地點進行巡查及搜證，並向僱主及僱員詳細查證在輸入勞工到職後本地員工的數目有否減少、減少的原因及僱主有否進行本地招聘填補已離職的本地僱員。

上述接獲的投訴中，勞工處已完成調查68宗個案，其中67宗沒有足夠證據確立僱主違反優化計劃的規定，而其他投訴個案仍在調查中。就一宗違反規定的個案，勞工處於2025年8月29日公布，向該名僱主施加行政制裁，撤銷該僱主就優化計劃已獲發的輸入勞工原則性批准及拒絕處理其隨後兩年提交的輸入勞工申請。

(七) 任何人士或機構，如在香港經營為他人覓取職位或向僱主提供員工為目的的業務，均屬經營職業介紹所，並受《僱傭條例》、《職業介紹所規例》及《職業介紹所實務守則》規管。不論經營模式或所介紹的職務類別（包括輸入勞工），所有在香港經營的職業介紹所必須事先領有勞工處發出的牌照。如發現有任何人士或機構在本港無牌經營職業介紹所，勞工處會嚴肅調查及採取執法行動，並在有足夠證據時提出檢控。勞工處亦在優化計劃的專題網頁提醒市民對聲稱提供招聘內地勞工服務的廣告或訊息提高警覺，必須核實相關企業或香港職業介紹所的經營資格，以免受騙或被誤導，導致金錢損失或申請延誤。

此外，政府規定根據各輸入勞工計劃獲原則性批准／配額的僱主如擬從內地輸入勞工，必須由獲國家商務部批准並取得對香港特別行政區勞務合作經營資格的勞務企業進行招聘，加強對內地勞工的保障。政府已推行監管機制，規定僱主向入境事務處（入境處）申請內地輸港勞工的進入許可時，必須提交載有相關核准勞務企業資料的指定文件，否則入境處不會處理有關申請。

2023年至2025年9月各輸入勞工計劃接獲的申請及獲批宗數

輸入勞工計劃	接獲的申請宗數 ^{註1}			獲批的申請宗數 ^{註1}		
	2023年	2024年	2025年 (截至 9月30日)	2023年	2024年	2025年 (截至 9月30日)
院舍輸入護理員特別計劃	849	1 477	769 ^{註2}	614	1 010	615 ^{註3}
建造業輸入勞工計劃	57	65	43	35	30	19 ^{註4}
運輸業輸入勞工計劃— 航空業 ^{註5}	29	27	58	28	27	58
運輸業輸入勞工計劃— 公共小巴／客車行業 ^{註6}	118	129	58	98	125	11
補充勞工優化計劃	2 380	7 266	10 256	411	5 739	5 949

註1：申請和獲批宗數包括新申請及配額續期申請。

註2：第七輪申請於2025年8月12日截止。社會福利署正處理409宗申請，包括續約配額申請。

註3：部分屬上年底接獲的申請，並於2025年獲批。

註4：發展局正審核第九輪「建造業輸入勞工計劃」的申請。

註5：運輸及物流局分別於2023年、2024年及2025年透過三輪申請悉數批出了共6 300個配額。

註6：運輸及物流局及運輸署分別於2023年及2024年透過兩輪申請悉數批出了共1 700個配額（包括900個公共小巴及800個客車輸入司機配額）。2025年接獲和獲批的申請宗數為現有配額的續期申請。

2023年至2025年9月
「補充勞工優化計劃」申請和獲批宗數按行業劃分的分項數字

行業	2023年		2024年		2025年(截至9月)	
	申請宗數*	獲批宗數*	申請宗數*	獲批宗數*	申請宗數*	獲批宗數*
1. 漁農業	48	127	330	315	277	218
2. 製造業	176	37	865	604	916	614
3. 建造業 ⁺	0	7	0	19	0	0
4. 進出口貿易及批發業	153	19	463	345	865	465
(i) 進出口貿易業	(70)	(2)	(233)	(151)	(497)	(261)
(ii) 批發業	(83)	(17)	(230)	(194)	(368)	(204)
5. 零售、住宿及 膳食服務業	1 504	92	3 705	3 229	4 769	3 074
(i) 零售業	(168)	(2)	(639)	(450)	(1 000)	(583)
(ii) 住宿服務業	(72)	(2)	(75)	(111)	(75)	(54)
(iii) 餐飲服務業	(1 264)	(88)	(2 991)	(2 668)	(3 694)	(2 437)
6. 運輸、倉庫、資訊及 通訊業	98	3	305	206	426	254
7. 金融、保險、地產、 專業及商用服務業	91	13	476	287	1 240	491
8. 公共行政、社會及 個人服務業 ⁺⁺	310	113	1 122	734	1 763	833
總數	2 380	411	7 266	5 739	10 256	5 949

* 勞工處自2023年9月4日起推行「補充勞工優化計劃」。接獲的申請或於指明年度／時期後完成審理，因此獲批宗數只反映同期部分申請的結果。

+ 包括於「建造業輸入勞工計劃」推出前在「補充勞工計劃」下提交的申請。

++ 包括於「院舍輸入護理員特別計劃」推出前在「補充勞工計劃」下提交的申請。

**2023年至2025年（截至9月）
勞工處就業中心及行業性招聘中心的統計數字**

	2023	2024^{註2} (較2023年變動百分 比)	2025（截至9月）^{註3} (較2024年同期變動百分 比)
到訪人數^{註1}	159 275	182 084 (+14.3%)	182 218 (+35.7%)
就業中心	142 302	149 806 (+5.3%)	147 902 (+33.6%)
招聘中心	16 973	32 278 (+90.2%)	34 316 (+45.8%)
招聘會數目	1 601	1 292 (-19.3%)	767 (-24.7%)
就業中心	942	622 (-34.0%)	286 (-43.6%)
招聘中心	659	670 (+1.7%)	481 (-5.9%)
參與僱主數目	6 017	4 997 (-17.0%)	2 544 (-36.2%)
就業中心	3 106	2 192 (-29.4%)	873 (-50.8%)
招聘中心	2 911	2 805 (-3.6%)	1 671 (-24.4%)
即場面試數目	30 395	41 977 (+38.1%)	33 380 (+5.1%)
就業中心	20 028	22 001 (+9.9%)	12 099 (-28.5%)
招聘中心	10 367	19 976 (+92.7%)	21 281 (+43.6%)
每場招聘會 平均面試數目	19.0	32.5 (+71.1%)	43.5 (+39.4%)
就業中心	21.3	35.4 (+66.2%)	42.3 (+26.6%)
招聘中心	15.7	29.8 (+89.8%)	44.2 (+52.4%)

- 註： 1. 到訪人數是各中心每月以抽樣方式記錄個別工作日的訪客人次，並按有關數據推算全年的整體數字。
2. 2024年4月，就業中心由13所合併至11所。
3. 2025年4月，就業中心由11所合併至10所。招聘會統計數字包括「補充勞工優化計劃」自2025年9月10日起安排申請輸入侍應生及初級廚師的僱主參加在就業中心舉行的招聘會。

立法會問題第15條
(書面答覆)

提問者： 陳曼琪議員 會議日期： 2025年10月15日

作答者 : 發展局局長

答覆：

主席：

北部都會區（北都）是香港的戰略發展區域，也是我們為未來包括下一代作出的重大投資和建設。北都面積和未來人口約佔香港的三分之一，可提供3 000多公頃新發展土地，當中的產業用地推動創新科技（創科）以至其他產業發展，創造超過50萬個優質多元工作職位。北都也是未來公、私營房屋供應的重要來源，將提供約50萬個新住宅單位。北都的規劃亦能推動更佳的職住平衡，拉近工作地點與居所的距離，並提供完善居住和工作配套，改善生活質素。

就陳曼琪議員的提問，經諮詢相關政策局後，現回覆如下（因提問的第一至三部分有關連，我們為該部分作出綜合回覆）：

(一)至(三)

在北都新發展區規劃上，為照顧青年人在不同人生階段的需要（例如就學、就業、住屋等），發展局連同相關部門一直以多元發展的方針進行土地規劃。

在就學方面，在進行北都新發展區的規劃時，我們會根據《香港規劃標準與準則》的規定及相關政府部門的要求，預留足夠土地發展中、小學，並會按各部門評估的需求，為幼稚園及其他政府、機構及社區設施預留土地或樓面空間。為支持香港發展成為國際專上教育樞紐，政府已預留用地發展「北都大學城」，一方面滿足青少年對專上教育的需求，另一方面助力香港打造「留學香港」品牌。此外，北都也預留大量用地作文化和體育發展之用，讓不同志趣的青少年都有廣闊空間盡展所長。

在就業和創業方面，北都採用「產業帶動」的發展模式，為不同產業帶來龐大的發展空間，創造大量優質且多元化的職位，配合青年的就業需求之餘，也締造有利的創業環境。以創科產業為例，北都的新田科技城（包括河套深港科技創新合作區香港園區（河套香港園區））將提供300公頃的創科用地，容納約700萬平方米的總樓面面積，相當於17個香港科學園，大大提升本港創科產業和初創企業的發展空間。此外，流浮山將定位為數碼科技樞紐，將利用先進科技，推動新經濟與傳統經濟融合，並成為孕育青年人才和初創企業的搖籃。北都內的新發展區正處於不同的規劃及建設階段，按規劃階段的假設估計將創造超過50萬個新工作職位，有關職位的規劃分布估計載於附件。而就這些新工作職位，各政策局及部門會因應各行業的最新發展及人力需求情況，提供相應的本地人才培訓計劃。

在住屋方面，北都將會是香港未來房屋供應的主要來源，預計可提供約50萬個新住宅單位，照顧社會不同階層家庭（包括青年家庭）的住屋需求。新發展區也提供契機回應公眾對更寬敞居住空間的訴求，根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（《香港2030+》）建議，北都較近期規劃的新發展區（包括新田科技城、牛潭尾、流浮山一帶、新界北新市鎮和馬草壟）的住宅用地規劃，均假設平均居住空間可增加10%-20%，為日後創造更多優質生活空間提供彈性。此外，我們亦預留彈性，可以靈活調整個別新發展區公私營房屋的比例，當中會考慮有關新發展區的產業定位，以及不同階層市民的需要。古洞北／粉嶺北及洪水橋／廈村新發展區的公私營房屋比例分別約為七比三以及六比四，當中的公營房屋單位包括租住公屋和出售資助房屋。其餘新發展區的公私營房屋比例則會按其定位及整體公、私營房屋的供求情況，於稍後的落實階段作靈活安排。

（四）

在託兒服務方面，政府會根據以人口為基礎的規劃比率，為每25 000人口預留空間提供100個資助幼兒中心服務名額，以配合北都新發展區人口遷入所帶來的服務需求。在青少年支援方面，政府亦會為每12 000名屬於6至24歲年齡組別的兒童／青年規劃一間綜合青少年服務中心。至於青年驛站、青年宿舍等，如獲政策支持，可在北都的合適用地提供相關設施。為配合《青年發展藍圖》的政策目標，政府計劃在北都（例如在洪水橋／廈村新發展區）興建青年設施大樓及相關設施，協助青年發展，設施包括讓內地和香港青年交流、互動和協作的場地、青年活

動及互動空間、青年創新和創業基地，以及青少年制服團體基地設施等。就幼稚園、小學以及中學的規劃，請見上文回覆。

附件

北都新工作職位按新發展區的規劃分布

新發展區	預計可提供的 工作職位總數	行業分布 (註1)	
		商業及其他產業 (註2)	社區服務/ 政府、機構及 社區設施
古洞北／粉嶺北	53 100	40 300	12 800
洪水橋／廈村	150 000	136 000	14 000
元朗南	13 700	11 900	1 800
新田科技城			
- 河套香港園區	52 000	52 000	--
- 河套區以外的地方	165 000	152 000	13 000
流浮山／尖鼻咀／白泥	50 000 (包括12 000個創科職位)		
牛潭尾	22 000 - 26 000		
新界北新市鎮	165 000 (優先發展區: 47 000)		
馬草壟	3 000		
凹頭	待定		

註1：有關估算主要是根據新發展區的建議土地用途及相關總樓面面積，並按相關假設而推算得出的。實際的行業及職位分布和數字將視乎實際進駐的行業和企業而定。

註2：包括商業、零售、服務、科技、研究發展，以及特殊工業及相關支援行業等。特殊工業涵蓋商貿及科技園、企業和科技園、物流設施、港口後勤、貯物及工場用途，以及工業。相關支援行業即支援科技／研究與發展／特殊工業的職位，如行政、業務營運、人力資源等。

立法會問題第 16 條

(書面答覆)

提問者 : 陳恒鑛議員 會議日期 : 2025 年 10 月 15 日

作答者 : 文化體育及旅遊局局長

答覆 :

主席

就陳恒鑛議員的提問，經諮詢保安局、勞工及福利局及入境事務處(入境處)後，現回覆如下：

(一) 具備香港所需且缺乏的特別技能、知識或經驗的內地居民，可在符合條件的情況下透過「輸入內地人才計劃」(提問所指的「指明入境計劃」)申請來港工作，包括短期或一次性項目為本的工作。2022 年、2023 年及 2024 年間，「輸入內地人才計劃」下的獲批申請中，涉及「藝術／文化界別」內地人才的獲批申請數目分別為 285 宗、2 496 宗及 4 618 宗。入境處並無備存當中涉及內地民間傳統表演團體(包括神功戲戲班)的分項統計數字。

(二)至(四) 政府在制訂「輸入內地人才計劃」的收費水平時已平衡各方面的考慮因素。其中，考慮到部分申請涉及短期／一次性項目的工作，政府實施兩級制簽發費，逗留期限為 180 日或以下的簽證／入境證簽發費為 600 元，而 181 日或以上的則為 1,300 元，屬合理和可負擔範圍水平。政府會密切留意相關情況，按機制適時檢討收費架構。

此外，為促進更多人才訪港交流，政府於 2022 年 6 月推出為期兩年的「為來港參與指定界別短期活動的訪客提供入境便利先導計劃」(「先導計劃」)，並於 2024 年 6 月把先導計劃恆常化為「為來港參與指定界別短期活動的訪客提供入境便利計劃」(「短期訪客計劃」)。在短期訪客計劃下，獲政府相關決策局／部門認可的機構可向界別內相關的非本地人才發出邀請信，獲邀人士可以訪客身分來港參與指

定短期活動，而無須向入境處申請工作簽證／進入許可。他們每次來港可在不超過連續 14 個曆日期間參與指定短期活動，並可就該指定活動收取報酬。

截至 2025 年 6 月底，「先導計劃」及「短期訪客計劃」已合共批准讓超過 36 950 名非本地人才以訪客身分來港參與共 6 200 多項短期活動及盛事。其中，自 2024 年 6 月恆常化以來，共有超過 1 520 名非本地人才獲批參與「文化藝術」界別下的指定短期活動。入境處沒有備存提問提及內地表演團體透過短期訪客計劃來港的統計數字。

為確保「短期訪客計劃」與時並進，政府不時審視計劃的涵蓋範圍及運作機制，務求使計劃能夠在風險可控的前提下，持續有效地促進相關界別發展，並提升香港的國際形象。自

「先導計劃」推出以來，政府分別在 2023 年 2 月及 2024 年 6 月擴大計劃，在原有 10 個指定界別外，增加「金融」及「發展與建築」兩個界別，認可機構亦從計劃剛推出時約 350 個增加 18% 至現時的 400 多個，當中包括政府決策局／部門、公營／法定機構、專業組織和業界協會等。計劃下設有機制，各參與的政策局／部門均需協助把關，確保計劃的執行持續符合政策目標。短期訪客計劃的相關資料，包括目前涵蓋的認可機構和指定短期活動已上載入境處網站：<https://www.immd.gov.hk/hkt/services/visas/stv.html>。

政府會繼續留意「短期訪客計劃」的實施情況和相關部門及業界的意見，適時檢討計劃的涵蓋範圍，以期在入境管制與便利之間取得適當平衡。在考慮是否進一步放寬「短期訪客計劃」時，政府必須考慮兩大原則，即合資格根據計劃來港進行指定短期活動的人士不會取代本地勞動力，及不會構成濫用風險(包括非法就業)。

立法會問題第 17 條

(書面答覆)

提問者： 吳永嘉議員

會議日期：2025年10月15日

作答者： 教育局局長

答覆：

主席

國民教育一直是學校課程的宗旨之一，是學校教育不可或缺部分。國民教育已經融入愛國主義教育的元素和精神。國史、國情、中華文化、國家地理、憲法和基本法教育、國旗、國歌、國徽等國家象徵和標誌、國家安全等與《中華人民共和國愛國主義教育法》相對接的重要內容，已納入香港中小學各學習領域和相關科目以及幼稚園課程中，並與價值觀教育及全方位學習活動等互相緊扣，構成學生的重要學習經歷。

教育局持續透過「多重進路」、「互相配合」的方式把愛國主義教育融入學校教育，包括優化課程、發展學與教資源、提供教師培訓、舉辦多元化的全方位學習活動（如課外實踐活動、內地考察），以及為學校提供資源和津貼等，以期能全覆蓋、全方位、跨學科及跨學段地支援學校將愛國主義教育融入日常學與教之中，加深學生對國家的認識，建立國家觀念，增強民族意識與愛國情懷。

就吳永嘉議員的提問，本局回覆如下：

(一) 及 (二)

《2024年施政報告》提出一系列在校園內外推展愛國主義教育的指標，其中七項措施已於2024/25學年達標，餘下一項橫跨2024/25至2026/27三個學年，該項措施在2024/25學年的推行情況亦符合理想。詳情如下：

- 聯校國民教育活動：「心繫家國3.0」聯校國民教育活動順利完成，參加人數遠超預期，超過50 000人次。

- 國家地理：完成試教計劃及製作國家地理資源庫，並持續發展國家地理的學與教資源，供學校參考及使用。
- 國民教育重點視學：在不少於50所學校進行國民教育重點視學，提升國民教育的質素和成效。
- 內地交流及考察活動：由2024/25 學年起，提供不少於30個「紅色資源」行程，供學生參與。
- 幼稚園家長活動：由2024/25學年起，所有參加「幼稚園教育計劃」的幼稚園，須每年為家長舉辦一項或以上與國民教育相關的活動。
- 高中中國歷史科教師培訓：已於2024/25學年提供超過1 000個培訓名額，並於新學年持續提供相關培訓。
- 小學人文科課程推展：已完成小一及小四年級課本評審工作，並提供超過9 900個培訓名額和持續提供學與教資源。小學人文科已於2025/26學年開始推行。
- 餘下一項橫跨三個學年的指標已按既定進度開展和推進。由2024/25學年起，計劃三年內為約1 000位非主修歷史的初中中國歷史科教師提供培訓名額；其中2024/25學年，已有約400位教師參與培訓。新學年將會繼續提供培訓名額，支援教師完成系統培訓。

建基去年取得的成果，《2025年施政報告》進一步訂立以下指標（包括新增項目）：

- 由2025/26學年起，「心繫家國」系列活動將恆常化和普及化，全力在學界以跨辦學團體和跨校形式推動愛國主義教育，進一步加強學生的國民身份認同和文化自信，並設定每學年不少於30 000 人次的參與目標。
- 在2025/26學年，繼續在不少於50所學校進行國民教育重點視學，提升國民教育的質素和成效。
- 由2025/26 學年起，學生內地交流及考察活動提供不少於40個建國歷史體驗行程。
- 在2025/26學年，舉辦各項與國民教育相關的學生活動，預計不少於 20 萬學生人次參加。
- 在2025/26學年（橫跨三年），繼續為非主修歷史的初中中國歷史科教師提供培訓名額。
- 在2026/27學年，就優化高中中國歷史科和歷史科課程，提供 1 500個教師培訓名額和持續提供學與教資源。

(三)

由2023/24學年起，所有公營學校、直接資助計劃學校及參加幼稚園教育計劃的幼稚園的新聘教師（包括新入職教師及轉校教師）均必須在《基本法及香港國安法》測試取得及格成績，方可獲考慮聘用。教育局於2022/23至2024/25學年共舉辦了16輪《基本法及香港國安法》測試，分別供學位程度和非學位程度人士參加，報名人數共約72 600人次，當中包括在職教師、擬入職教育行業的人士及準畢業生，共約55 570人次應考，測試的及格率逾九成。

(四)

優質教育基金（基金）於2021年11月中旬推出「我的行動承諾」加強版撥款計劃，旨在支援學校推廣國民教育、國家安全教育，以及媒體與資訊素養教育。按校本需要，公帑資助的中、小學（包括特殊學校）可向基金申請一項不超過30萬元的撥款計劃；已參加幼稚園教育計劃的幼稚園則可申請一項不超過15萬元的撥款。自計劃推出以來，約880所學校遞交計劃申請，並獲批撥款。一般而言，個別學校在推行項目時所需的額外資源存在差異，撥款金額乃根據個別申請內容而定，故平均撥款金額並未能充分反映計劃的實際情況。

(五)

教育局已於2025年5月及7月公布更新版《香港國家安全教育課程框架》（「課程框架」）和27個科目的國家安全教育課程框架，涵蓋八個學習領域和公民與社會發展科，讓國家安全教育與時並進，為教師提供更清晰和全面的指引，幫助學校在已有的良好基礎上，進一步推動國家安全教育。

教育局於「課程框架」發布後四個月內，於八場簡介會向辦學團體代表、校監、校長及教師等持份者介紹「課程框架」的主要更新內容與重點，並說明各學習領域如何結合國家安全教育元素。教育局亦將於2025/26學年提供不少於1 000個國家安全教育教師培訓名額，培訓課程包括實體及網上課程、考察、經驗分享會，以及學習圈等，提升教師的專業能力，以有效落實國家安全教育。

(六)

今年是中國人民抗日戰爭暨世界反法西斯戰爭勝利80周年，在中央政府的支持下，座落北京盧溝橋側的「中國人民抗日戰爭紀念館」已在今年8月21日正式設立為首個「港澳青少年愛國主義教育基地」。

特區政府會繼續推廣內地的愛國主義教育設施，並將其納入特區愛國主義教育基地，鼓勵更多香港學生和青年到訪，讓他們全面認識國家的歷史與發展成就。

(七)

教育局於2025/26學年設計的建國歷史體驗行程由2025年10月起陸續出發，並適時讓學校報名參與，如「薪火相傳」平台系列：貴州歷史人文與民族生活探索之旅，學生將到訪貴州長征文化數位藝術館，學習長征重要歷史事件，感受紅軍長征的艱難險阻和領悟長征精神。有關活動所需的人力資源已納入教育局的經常開支內。

立法會問題第十八條
(書面答覆)

提問者：陳家珮議員

會議日期：二零二五年十月十五日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

政府一直以來採取多管齊下的策略保護兒童，令他們免受傷害或虐待。政府除了及早識別和介入虐待兒童個案以保護兒童，亦會支援有虐兒風險的家庭從源頭上預防虐待兒童。就議員的提問，經徵詢保安局及教育局，現綜合回覆如下。

(一) 2020年至2025年上半年，因干犯《侵害人身罪條例》(第212章)第27條，即虐待或忽略所看管的兒童或少年人，被定罪的人數見附件。政府沒有備存其中涉及獨留兒童在家的個案數目。

(二)及(四) 《侵害人身罪條例》(第212章)第27條規定，任何超過16歲的人如故意襲擊、虐待、忽略、拋棄或遺棄由他所管養、看管或照顧的16歲或以下的兒童或少年人，而相當可能導致其受到不必要的苦楚或健康損害，即屬犯罪。

具體而言，容許兒童自行往返學校或獨留兒童在家會否觸犯上述條例取決於多方面因素，並視乎個別案情而定，例如該兒童的實際年齡和自我照顧能力，有關行為是否對兒童構成傷害、涉案人士是否有照顧責任、是否有意圖疏忽照顧該兒童及是否知悉其行為可能會對該兒童構成傷害等，不能一概而論。

就學童往返學校的方式，教育局十分重視學生的安全，並一直與學校攜手合作，致力為學生締造安全的環境。教育局已為學校編訂《學校行政手冊》和「學生安全及

健康措施一覽表」，支援學校履行其職責，提升學生安全及健康管理。現時，小學普遍已訂定校本政策安排學生安全有序往返學校，包括校車服務、放學隊、家長接送等候區等。如有家長選擇讓其子女自行往返學校，應考慮其居住地點與學校的距離、子女的自理能力等；與此同時，學校亦應教導學生交通安全知識，包括時刻遵守交通規則，透過家校合作促進學生有效學習和健康成長。

就「在校課後託管服務計劃」（計劃），政府在2023/24學年推行計劃，讓有需要的小學生可在課後留校，在安全熟悉的環境下接受託管及學習支援，方便家長外出工作，雙職及單親家庭亦可受惠。政府在2025/26學年進一步優化「計劃」，取消名額上限，擴大支援有需要的小學生和家長。中學生踏入青少年階段，自理能力一般較高，服務需要與小學生不相同，家長需要的支援也不相同。全港有139間綜合青少年服務中心提供全面及多元化的服務，包括指導和輔導、支援計劃、發展和社交活動，以及社區參與活動，讓青少年在課餘時間充實及增值自我。

- (三) 現行多條法例保護兒童免受不同種類的傷害，包括《僱用兒童規例》（第57B章）、《婚姻條例》（第181章）、《刑事罪行條例》（第200章）、《侵害人身罪條例》（第212章）、《保護兒童及少年條例》（第213章）、《防止兒童色情物品條例》（第579章）及將在明年1月20日生效的《強制舉報虐待兒童條例》（第650章）等。政府會繼續確保各法例的實施妥善到位，並會適時監察成效，考慮如何進一步加強保護兒童的工作，包括在有實際需要時檢討各保護兒童的相關法例。

附件

2020年至2025年上半年 對所看管兒童或少年人虐待或忽略（《侵害人身罪條例》第27條） 定罪人數

人數	年份 ^註					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025年上半年
檢控人數	86	171	217	240	306	144
被定罪人數	48	90	103	108	130	66

^註 表中數字所屬的年份代表案件審結的年份，由於有些案件的審訊時間可能較長，檢控的年份與案件審結的年份可能會有不同。

立法會問題第 19 條
(書面答覆)

提問者: 江玉歡議員

會議日期: 2025 年 10 月 15 日

作答者: 文化體育及旅遊局局長

答覆:

主席:

康樂及文化事務署(康文署)致力在轄下公園提供多元化的康體和休閒設施，以滿足市民在消閒和康樂活動方面的需要，推廣健康生活模式和普及體育運動。九龍公園是康文署轄下市區大型公園之一，佔地 13 公頃，提供全面的動態和靜態康樂設施，一直深受市民歡迎。

就江玉歡議員的提問，我現回覆如下：

(一) 過去三年，九龍公園主要設施的使用率或訪客人次載列如下:

平均使用率	2022 年	2023 年	2024 年
體育館 (主場館)	98.3%	96.5%	98.2%

訪客人次	2022 年	2023 年	2024 年
游泳池	521 000	661 000	657 000
百鳥苑	136 000	168 000	185 000
鳥湖	266 000	346 000	366 000

康文署沒有備存兒童遊樂場和歷奇樂園使用人次的相關資料。

根據 2025 年 7 月至 8 月進行的問卷調查，絕大部分(85%)受訪者對九龍公園整體滿意程度為「非常滿意」或「滿意」。

(二) 維多利亞公園與九龍公園均設有動態和靜態設施，為受歡迎的大型公園，兩者相類似的設施為游泳池和兒童遊樂場。

康文署沒有備存有關兒童遊樂場使用人次的資料。就游泳池而言，過去三年，九龍公園和維多利亞公園游泳池的使用人次載列如下：

到訪人次	2022 年	2023 年	2024 年
九龍公園游泳池	521 000	661 000	657 000
維多利亞公園游泳池	469 000	554 000	540 000

市民會因應其居住地點、工作地點和作息時間等選擇鄰近的游泳池游泳，因此各個游泳池的到訪人數受一系列的因素影響。另外，維多利亞公園與九龍公園內的部份設施亦可供團體租用以舉辦不同規模及類型的活動，既為訪客提供多元化的遊園體驗，亦為不同機構提供優質的活動場地。過去三年，不同團體租用九龍公園以舉辦嘉年華、展覽及比賽等活動超過110次（例如香港國際手球錦標賽、香港室內賽艇錦標賽暨慈善長途接力賽、慶祝國慶75周年的「紅旗飄揚齊歡呼」活動、全民太極日、香港漫畫星光大道（第四期）開幕禮等）；而維多利亞公園同期則有超過40次租用，當中包括多項大型活動（例如年宵市場、香港花卉展覽、中秋綵燈會、渣打香港馬拉松及工展會等）。

(三) 及
(四) 為持續提升公共服務水平，康文署一直參考訪客和工務部門的意見，為九龍公園制定各項設施的恆常維修及大型改善計劃，以不斷提升公園的訪客體驗，確保設施的安全性和舒適性，並為訪客提供一個更具吸引力的休閒空間。

在 2024-25 年度的改善計劃中，康文署除為九龍公園進行恆常的維修及保養工作外，已完成中國花園和兒童遊樂場的翻新工程、以及健身設施和香港漫畫星光大道的優化工程，讓訪客可以享受更好的遊園體驗。另外，康文署在剛完成的水景花園噴水池翻新工程中，增設特別設計造型的熊貓擺設，亦同時優化戶外的洗手間，引入以功夫為主題的設計元素，增添

視覺吸引力。至於 2025-26 年度的改善計劃則會包括歷奇樂園的洗手間翻新工程、百鳥苑的美化工程、花圃的美化工程等，以進一步提升公園的整體環境，為訪客提供更舒適的休憩空間和更豐富的自然景觀。

康文署會不時檢視公園設施的使用情況，在資源和場地條件許可的情況下，按需要適時制定和推行合適的設施優化工程，以繼續為九龍公園增添特色，增加吸引力。

此外，在「公私合營」的管理方面，康文署會視乎公私合營模式的商業可行性和機會，並持開放態度，引入創新思維，積極考慮是否採用「公私合營」的建議，以提升設施的服務質量，務求為市民帶來更優質的康樂設施和更豐富的訪客體驗。

- (五) 康文署將改建九龍公園內前威菲路軍營 58 座及加建新翼，成為一所旨在弘揚中華文化的中華文化體驗館（暫名，下稱體驗館）。體驗館將設有多用途的戶外空間，同時糅合九龍公園的自然環境，既可用作舉辦與中華文化相關的活動，亦為市民和旅客提供一處集文化與自然景觀於一身的中華文化體驗空間。體驗館亦會善用科技提供多元化的互動體驗和實物學習活動，以吸引市民和旅客參與。

立法會問題第20條

(書面答覆)

提問者：鄭泳舜議員

會議日期：2025年10月15日

作答者：民政及青年事務局局長

答覆：

主席：

「青年宿舍計劃」是一項重要的青年發展措施，除了回應青年對擁有自住空間的期望外，我們亦希望租戶在住宿期間透過參與青年宿舍提供不同的支援及訓練而有所得益。民政及青年事務局（民青局）一直以多管齊下的方式，積極落實「青年宿舍計劃」，其中包括全數資助非政府機構在未盡其用的土地上興建青年宿舍，以及推出「青年宿舍計劃－將酒店和旅館轉作青年宿舍用途的資助計劃」（「資助計劃」）等。現時計劃下推出的青年宿舍有8間，合共提供超過3 700個宿位。

就鄭泳舜議員提問的各部分，現回覆如下：

- (一) 現時由政府全資興建的青年宿舍項目共7個。首2個由香港青年協會及保良局營運的青年宿舍已分別於2020年及2023年落成啓用，合共提供超過1 700個宿位。三間分別由香港女童軍總會、香港青少年發展聯會和東華三院正在興建的青年宿舍將於2026年起陸續落成，合共提供約1 000個宿位。至於聖公會及救世軍兩個項目亦正分別進行施工前工程及技術可行性研究。
- (二) 「資助計劃」自2023年推出至今已批出六個項目並已投入營運，合共提供約2 000個宿位。截至2025年8月底，除一般的租戶流轉外，六間已運作一年或以上的青年宿舍（包括由政府全資興建的青年宿舍及「資助計劃」的項目），房間入住率平均約八成半。
- (三) 「青年宿舍計劃」是一個推動青年增值和發展的平台，讓他們可以發揮所長、回饋社會。我們希望青年租戶在住宿期間，可

以靈活參與青年宿舍的活動與訓練和地區或志願服務，從而自我增值，擴闊社交網絡，以及更有效規劃個人發展的目標。同樣地，青年宿舍所在社區亦會得益於青年租戶提供的地區服務，令弱勢社羣得到青年人的直接幫助，建立更廣闊的朋輩網絡，長遠有助構建和諧社會。現時青年宿舍整體運作暢順，而營運青年宿舍的非政府機構亦有安排租戶參與青年宿舍的活動（例如創業培訓、身心發展、職場文化等）和地區外展或志願服務。由於推出的青年宿舍的位置、規模及設施各有不同，營運的非政府機構會就其個別實際情況，訂定日常管理安排及營運方式，包括舉辦活動的種類、次數及形式等。民青局會持續監察青年宿舍的運作，因應其實際情況檢討計劃的運作安排，並會按需要調整執行細節。

- (四) 青年宿舍的租金會根據其地點、房間大小、生活配套，以及非政府機構提供的活動及服務等而釐定，租戶可按個人需要及經濟能力作選擇。民青局會繼續以多管齊下的方式，積極推展「青年宿舍計劃」。我們亦會和理念一致的相關持份者合作，研究以不同方法增加青年宿舍供應，讓更多青年受惠。

-完-

立法會問題第二十一條

(書面答覆)

提問者：葛珮帆議員 會議日期：二〇二五年十月十五日
作答者：醫務衛生局局長

答覆

就葛珮帆議員的提問，經諮詢醫院管理局（醫管局）後，現綜合回覆如下：

政府和醫管局十分重視為所有病人（包括罕見病患者）提供適切的治療。

在應對罕見病方面，醫管局一直本着「全人醫治」的宗旨，透過跨專業及跨部門的醫療和康復團隊，以綜合服務模式為罕見病患者提供全人醫療和復康服務。相關的支援不單在於提供藥物治療，還包括多方位的服務，例如初生嬰兒篩查、臨床診斷和評估、手術、介入性治療、紓緩治療，以及復康服務等。

醫管局亦一直留意國際間對罕見病治療方案的臨床實證和科研發展，並不時與海外和內地的專家就共同關注的議題進行交流，以便互相借鑑經驗，促進服務發展。

(一)、(二)及(四)

題述的軟骨發育不全症是一種罕見的遺傳性骨骼疾病，患者在兒童期常見骨科問題包括下肢對線不良，以及身材矮小等。除骨科問題外，患者亦可能出現睡眠窒息症、枕骨大孔狹窄、聽力受損及咬合不正等複雜問題。隨著患者進入成年期，亦可能會出現脊椎管狹窄、脊柱畸形及骨關節炎等骨科問題。根據醫管局紀錄，截至 2025 年 6 月 30 日，軟骨發育不全症存活個案¹ 總人數為 160 人；年齡組別² 當中，0 至 14 歲為 30 人，15 至 18 歲為 10 人，19 歲或以上為 130 人。

醫管局目前針對軟骨發育不全病的治療和支持方案，參考了國際學術團體於 2021 年發布的「軟骨發育不全症之診斷、跨專業管理及終身照護國際共識聲明」。該文件為醫療專業人員就患者所面對的多重醫療問題提供建議。

貫徹「全人醫治」的宗旨，並參考上述文件的相關建議，醫管局現時採取跨專科協作模式於專科門診為患者提供一站式服務，團隊成員包括骨科醫生、兒科醫生及相關專職醫療人員，涵蓋患者各階段的醫療、外科手術及心理照護等需要。針對出現下肢對線不良的兒童患者，醫管局會為其提供早期的手術治療。部分經嚴謹評估甄選為臨床合適的個案，亦會獲安排接受屬高複雜度程序的下肢延長手術，以減低病人因身材矮小對生活質素的影響。另外，如兒童患者出現睡眠窒息症、腦積水及枕骨大孔狹窄等危及生命的嚴重問題，亦會獲安排於具備相關專業知識的第三層專科轉介中心（如香港兒童醫院）接受相關的檢查和手術，並根據國際監察指引定期監察其臨床需要。隨著患者進入成年期，團隊內的專責護士會負責協調病人的各項檢查、治療和復康，並支援他們提升生活質素和自我管理疾病的能力，順利融入社區。

註：

1. 數字調整至最接近的十位數。
2. 按病人截至 2025 年 6 月 30 日的年齡計算。

（三）

一般而言，「軟骨發育不全症」患者接受傳統骨延長手術後，亦會就該疾病到醫管局轄下的醫療機構就診接受其他後續治療及醫療程序。然而，患者亦有機會同時因其他疾病而須到醫管局轄下機構求診並接受治療，因此難以確定有關患者每次就診是否與治療「軟骨發育不全症」有關。再者，鑑於每名患者的預期壽命、未來的就診情況及可能使用的服務類別均各有不同且難以預測，故此醫管局並沒有這類患者的終身醫療成本估算。

（五）及（六）

藥物治療是為罕見病患者提供的醫療服務當中的一個重要部分。現時醫管局透過政府提供的經常撥款，以及安全網，例如關愛基金醫療援助項目，為罕見病患者提供藥物資助。

醫管局設有機制定期評估已獲註冊的新藥物，以及檢討醫管局藥物名冊（藥物名冊）內現有的藥物和安全網的資助範圍。檢

討過程以實證為本，考慮藥物的安全性、療效、成本效益和其他相關因素，包括國際間的建議和做法，以及專業意見等，務求以公平有效的方式運用公共資源，讓病人得到適切的治療。因應醫療科技持續及迅速的發展步伐，以及大眾的期望不斷提升，醫管局自實施藥物名冊以來，一直持續完善藥物名冊的檢討機制，在檢討過程中加入更多持份者，以提高議決藥物名冊的涵蓋範圍過程的透明度。

為加快把合適的新藥物納入藥物名冊，醫管局自2024年年底起亦簡化藥物名冊引入新藥的申請程序，醫生和藥廠可以直接向藥物建議委員會呈交入藥申請。而把新藥納入安全網的優次順序編配工作，亦會由每年兩次增至每年四次。配合上述新機制實施，醫管局積極優化藥物名冊引入新藥的程序，目標將已獲實證有療效的新藥引入藥物名冊或安全網的資助範圍的所需時間減少一半，分別由原來的10個月減至5個月及由18個月縮短至9個月，讓病人可以盡快有新藥使用，亦可獲得安全網資助減輕藥費負擔。

同時，政府及醫管局亦將全力推動落實今年3月底公布的公營醫療收費改革方案，加強對「貧、急、重、危」病人的醫療保障。相關措施包括透過加快引入更多有效創新藥械到藥物名冊及安全網的資助適用範圍，以增加對危重病人的藥械保障，務求確保有限的醫療資源可精準投放幫助最有需要的病人，從而提升醫療系統的可持續性，發揮全民安全網的作用。

然而，鑑於治療罕見病的藥物價格可以十分高昂，其療效與其他替代藥物相比可能僅具邊緣效益，故此醫管局在考慮引入個別罕見病藥物時，除了透過臨床實證檢視藥物的療效及安全性，以及參考不同地區就相關罕見疾病的用藥指引、疾病管理和藥物補貼計劃的安排外，亦須兼顧藥物的成本效益及機會成本考慮，務求確保合理善用有限的公共醫療資源。

據了解，近年推出的C型利鈉肽（“CNP”）藥物為Vosoritide（Voxzogo），現為香港註冊藥物。據悉，該藥物在中國內地尚未註冊，因此應未正式納入中國內地的國民保險計劃或資助項目，部分海外地區如英國、新加坡等亦暫未將該藥物納入其國民保險或資助項目。

醫管局會繼續密切留意適用於治療軟骨發育不全症藥物的最新科研和臨床驗證，以確保病人可獲處方安全、有效和具成本效益的藥物，以及持續獲得適切的治療。

(七)

據理解，內地各省市近年推出不同的商業補充醫療保險（例如「惠民保」），是建基於內地現行屬全民供款性質的基本醫療保險制度之上，自願性質的附加醫療保險。

香港未有推行類似內地的全民供款性質醫療保險制度。本港社會過去經廣泛公眾諮詢並與醫療衛生界、保險業界和病人組織等持份者磋商後，政府自 2019 年 4 月起全面推行自願醫保計劃，目的是規範個人償款住院保險產品及增加市場透明度，讓本港市民更有信心購買醫療保險，以便他們在有需要時使用私營醫療服務。保險公司可設計不同自願醫保產品以配合市民所需，而相關產品均須符合在年齡、健康狀況／病史等方面保障消費者的要求，包括：不論受保人士健康狀況有否改變，均須保證續保至一百歲；以及承保範圍須涵蓋未知的投保前已有病症。

同時，政府會繼續透過公營醫療服務，為所有香港市民提供醫療安全網，包括全方位加強對「貧、急、重、危」病人的醫療保障。事實上，大部分有昂貴及複雜醫療需要的人士均選擇於公營醫療系統接受治療。政府會繼續審慎研究如何善用公帑，以最具成本效益的方式，滿足相關人士的醫療需要。

立法會問題第二十二條

(書面答覆)

提問者：容海恩 議員 會議日期：2025年10月15日

作答者：商務及經濟發展局局長

答覆：

主席：

會議及展覽（會展）業是香港作為國際貿易中心的重要一環，特區政府一直透過不同措施，推動會展業的長遠發展。

特區政府於2023年7月首次推出「定期展覽獎勵計劃」（計劃），提供場租獎勵，吸引不同規模的本地和國際展覽持續在港舉行，每場展覽的獎勵上限為2,000萬元。該計劃已於2025年6月30日結束，反應非常理想，共支援約220場合資格展覽，涉及的總金額超過12億元。我們就計劃發布的申請指引清楚訂明合資格展覽的要求，所有申請均符合申請資格。計劃所支援的展覽吸引了眾多參加者（包括參展商和買家），不單令會展業界受惠，展覽帶來的高消費商務旅客，帶動住宿、餐飲、零售、娛樂等其他行業的經濟活動，令多個行業受益。

為進一步推動會展業和盛事經濟的發展，從而為香港創造整體經濟效益，特區政府於2024年《施政報告》宣布再撥款五億元於今年7月1日推出「定期展覽獎勵計劃2.0」（計劃2.0），聚焦支持新設及定期的大型國際性展覽在場租方面的支出，為香港會展業注入新活力。經總結業界的意見和原計劃的運作經驗後，新計劃加入一些新安排，包括：

- (一) 只涵蓋非本地參加者（包括參展商和買家）數目達1,500人的國際展覽；
- (二) 每個合資格展覽可獲的場租獎勵金額上限為1,000萬元；及
- (三) 除香港會議展覽中心（會展中心）和亞洲國際博覽館（亞博館）外，新增中環海濱活動空間和西九文化區的相關部分為指定場地。

上述安排旨在聚焦國際性活動，惠及更多合資格展覽，以及為主辦單位提供更多場地選擇。

根據申請指引，主辦單位可於合資格展覽完成後的兩個月內提交申請。由於計劃2.0仍在起步階段，我們暫時只收到和處理了大約十個申請，涉及的總金額約為4,000萬元。如申請指引所述及我們過去向業界於不同場合解釋，計劃2.0會於款項用畢後結束，我們會視乎款項的實際運用情況，適時公布計劃2.0的結束日期。就此，我們會與有關場地營辦商和業界保持緊密溝通。

此外，特區政府透過「中小企業市場推廣基金」（「市場推廣基金」）提供資助，鼓勵香港中小企業參與出口推廣活動，拓境外市場。為支援企業於疫情期間和疫後復蘇時期進行更多推廣，「市場推廣基金」自2021年4月底推行特別措施，擴大資助範圍，涵蓋以「本地市場」為目標的展覽會和網上展覽會，同時放寬只限中小企業申請的要求。有關特別措施已延長至2026年6月底。

由2021年5月至2025年9月底，「市場推廣基金」共接獲約42 150宗涉及「本地市場」為目標的展覽會及網上展覽會的申請，當中共約30 700宗已完成處理並批出資助。「市場推廣基金」的資助對象為推廣其產品／服務的企業，因此工業貿易署只就申請企業及其參展內容收集資料，而未有備存問題所述的其他展覽會數據。

特區政府於2025年3月宣布在「市場推廣基金」及「發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金」（「BUD專項基金」）下推出措施，以更聚焦和可持續方式為中小企業提供支援。目前，「市場推廣基金」的資助比例已由核准開支總費用的1（政府）：1（企業）調整至1：3。每宗申請10萬元的資助上限則維持不變。

由於現時的營商環境充滿不明朗因素及挑戰，企業更須升級轉型，以及在傳統市場以外作多元化發展以維持競爭力。傳統的商業模式（如單純刊登產品資料或純宣傳推廣）或已有所不足。為聚焦有限資源以裝備企業升級轉型，「市場推廣基金」將於2026年6月30日後，整合至「BUD專項基金」。由2026年7月1日起，申請企業可在升級轉型的前提下，就出口推廣和宣傳活動申請「BUD專項基金」。為協助企業適應整合安排，2025年《施政報告》亦宣布我們會加強宣傳和協助企業透過「BUD專項基金」—「申請易」參與展覽會和出口推廣活動，以拓展更多元化的市場。

現時，大部分企業尚未用罄「BUD專項基金」下的700萬元的累計資助上限，故我們相信整合後企業仍可靈活運用「BUD專項基金」，推行市場推廣活動。

為長遠鞏固香港作為國際會展業樞紐的地位，除了上述的獎勵及資助計劃，特區政府會繼續擴建會展設施。香港機場管理局已開展亞博館的擴建工程，項目預計在2028年落成。同時，特區政府繼續按計劃推進會展中心附近的灣仔北重建項目，包括將灣仔北三座政府大樓、告士打道花園及港灣消防局用地重建為會展設施、酒店等。亞博館第二期擴建計劃和灣仔北重建項目預計合共提供額外63 750平方米的可租用會展面積。特區政府在推展這兩項計劃的同時，會致力靈活運用現有場地和設施，以滿足市場需求。

《2025 年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》

委員會審議階段

由運輸及物流局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
8	在建議的第 55P(1)(a)條中，刪去“及”而代以“或”。
8	在建議的第 55P(1)(b)條中，刪去“如署長因該事宜而根據第 55O 條施加罰款——”而代以“署長根據第 55O 條施加罰款，而”。
8	在建議的第 55Z(1)條中，刪去(b)及(c)段。
8	在建議的第 6A 部中，在第 5 分部中，在第 2 次分部中，加入 —— “55ZAA. 在某些情況下取消或暫時吊銷網約車車輛駕駛許可證 (1) 如某名網約車車輛駕駛許可證持有人的私家車或輕型貨車正式駕駛執照，已被取消，有關的網約車車輛駕駛許可證即予取消。 (2) 如某名網約車車輛駕駛許可證持有人根據本條例或《的士司機違例記分條例》(第 647 章)被取消駕駛的士資格，為期一段期間，則有關的網約車車輛駕駛許可證須在該段期間暫時吊銷。”。
新條文	加入 —— “8A. 修訂第 63E 條(送達證明書) 第 63E(1)條，在“程序中，”之後 —— 加入 “以及為第 9C 部的施行，”。
新條文	加入 —— “10A. 加入第 9C 部 在第 9B 部之後 ——

加入

“第 9C 部

在某些情況下於定罪前暫時吊銷汽車牌照

第 1 分部 —— 釋義

88R. 第 9C 部的釋義

在本部中 ——

指明罪行 (specified offence) 指第 52(10)(c) 條所指的違反第 52(3)(a) 條的罪行；

第 88S 條通知書 (section 88S notice) 指根據第 88S(1) 條發出的通知書；

第 88T 條通知書 (section 88T notice) 指根據第 88T(1) 條送達的通知書；

第 88X 條申請 (section 88X application) 指根據第 88X(1) 條提出的申請；

第 88ZA 條命令 (section 88ZA order) 指根據第 88ZA(1) 條作出的命令；

聆訊 (hearing) ——

(a) 指第 88Y(1)(a) 條所述的聆訊；及

(b) 包括根據第 88ZC(2)(a) 條押後的聆訊；

暫時吊銷期 (suspension period) 指第 88ZF(1) 條所指明的期間；

檢控期限 (prosecution deadline) 就某宗罪行而言，指可就該宗罪行提起刑事法律程序的期間屆滿之時。

第 2 分部 —— 署長暫時吊銷汽車牌照的權力以及相關事宜

88S. 警務處處長向署長發出通知書

- (1) 警務處處長可在第(3)款列明的情況下，向署長發出通知書，通知署長該等情況。
- (2) 上述通知書須附同顯示其所列情況的證據。
- (3) 有關情況是 ——

- (a) 有人涉嫌在本部開始實施的日期或在該日期之後的日期，以及在某特定時間及地點，干犯關乎某汽車的指明罪行(**涉嫌罪行**)；
 - (b) 已有一項要求，根據第 63(2)(a)條針對涉嫌罪行而向該汽車的登記車主作出；及
 - (c) 在自根據第 63A(1)或(3)條向該登記車主送達關於該項要求的通知書當日起計的 60 日期間屆滿後，警務處處長有合理因由相信，無法識辨該汽車於涉嫌罪行的關鍵時間的司機以針對涉嫌罪行而對其提起刑事法律程序(不論是否因為該登記車主沒有遵從該項要求)。
- (4) 就第(3)(c)款而言，如關於有關要求的通知書，是在有不同送達日期的前提下而多於一次如該款所描述般送達予有關登記車主的，則該通知書須當作在該等日期中的最早者送達予該登記車主。
- (5) 在第(3)(c)款中 ——
關鍵時間 (material time)就涉嫌罪行而言，指該宗罪行的懷疑干犯日期及時間。

88T. 署長須送達關於暫時吊銷車輛牌照和移交汽車的通知書

- (1) 署長在收到關乎某汽車的第 88S 條通知書後，須將一通知書(**有關通知書**)送達予該汽車的登記車主 ——
 - (a) 指示 ——
 - (i) 該汽車的車輛牌照須根據第 88U(2)條暫時吊銷，以始於有關通知書所指明的日期(**指明日期**)的暫時吊銷期為期；及
 - (ii) 該登記車主須在指明日期及在有關通知書指明的時間及地點，將該汽車移交署長保管；及
 - (b) 告知該登記車主，該登記車主可按照第(5)款，對有關指示提出反對。
- (2) 然而，有關通知書只可在有關的第 88S 條通知書所列的涉嫌罪行的檢控期限之前送達。
- (3) 有關通知書 ——
 - (a) 須註明日期；

- (b) 須述明署長收到關乎有關汽車的第 88S 條通知書；及
 - (c) 須指明該汽車的登記號碼。
- (4) 有關通知書須連同以下文件一併送達 ——
- (a) 有關的第 88S 條通知書的副本；及
 - (b) 該第 88S 條通知書所附證據的副本。
- (5) 有關反對 ——
- (a) 須以書面提出；
 - (b) 須在有關通知書的日期之後的 30 日內向署長提出；及
 - (c) 須述明提出該項反對的理由。
- (6) 如有關登記車主按照第(5)款，對有關指示提出反對，該項指示即告失效。
- (7) 指明日期須是在有關通知書的日期後的 30 日之後的日期。
- (8) 署長可藉着將另一通知書送達予有關登記車主，作出以下兩項行動，或以下兩項行動的其中一項 ——
- (a) 將指明日期延後；
 - (b) 更改在何時或在何地將有關汽車移交署長保管。

88U. 如登記車主沒有按照第 88T(5)條提出反對，署長須將車輛牌照暫時吊銷

- (1) 如有任何關乎某汽車的第 88T 條通知書送達予該汽車的登記車主，而該登記車主沒有按照第 88T(5)條對有關指示提出反對，則第(2)款適用。
- (2) 署長須將有關汽車的車輛牌照暫時吊銷，以始於以下日期的暫時吊銷期為期 ——
- (a) 上述通知書根據第 88T(1)(a)(i)條指明的日期；或
 - (b) 如(a)段所描述的日期根據第 88T(8)(a)條延後至某日期——該較後的日期。

88V. 署長須向警務處處長提供登記車主的反對書等

- (1) 如有任何關乎某汽車的第 88T 條通知書送達予該汽車的登記車主，而該登記車主按照第 88T(5)條對有關指示提出反對，則第(2)款適用。

- (2) 署長在收到有關反對書後，須在合理地切實可行的範圍內，盡快向警務處處長提供有關通知書的副本及該反對書的副本。

88W. 取消通知書

- (1) 署長可在第(2)款指明的日期之前，取消以下兩份通知書，或以下兩份通知書的其中一份 ——
(a) 第 88T 條通知書；
(b) 根據第 88T(8)條送達的通知書。
- (2) 有關日期是 ——
(a) 有關的第 88T 條通知書根據第 88T(1)(a)(i)條指明的日期；或
(b) 如(a)段所描述的日期根據第 88T(8)(a)條延後至某日期——該較後的日期。
- (3) 署長如根據第(1)款取消某通知書(**有關通知書**)，須藉着將一通知書送達予有關登記車主，通知該登記車主取消有關通知書一事。

第 3 分部 —— 向裁判官提出申請以及相關事宜

88X. 申請暫時吊銷車輛牌照

- (1) 警務處處長可在收到某汽車的登記車主的、第 88V(2)條所述的反對書的副本之後的 30 日內，向裁判官提出申請，尋求命令根據第 88ZA(1)條將該汽車的車輛牌照暫時吊銷。
- (2) 根據第(1)款提出的申請 ——
(a) 須指明 ——
(i) 有關登記車主的姓名或名稱及地址；
(ii) 有關汽車的登記號碼；及
(iii) 在有關的第 88S 條通知書中列明的、關乎該汽車的涉嫌罪行；及
(b) 須附同 ——
(i) 支持該項申請的證據；
(ii) 有關的第 88S 條通知書的副本；
(iii) 因應有關的第 88S 條通知書而送達予該登記車主的、關乎該汽車的第 88T 條通知書的副本；及

(iv) 有關反對書的副本。

88Y. 送達第 88X 條申請的傳票等

- (1) 裁判官在收到某項第 88X 條申請後，須 —
 - (a) 向該項申請所關乎的汽車的登記車主發出傳票，傳召該登記車主在該傳票所指明的日期、時間及地點，出席該項申請的聆訊；及
 - (b) 為施行第(2)款，向警務處處長提供該傳票。
- (2) 上述傳票須由警務人員送達予有關登記車主。
- (3) 上述傳票須連同以下文件一併送達 —
 - (a) 有關申請的副本；及
 - (b) 支持該項申請的證據的副本。
- (4) 第(3)款所述的傳票及副本可藉以下方式送達予有關登記車主 —
 - (a) 面交；
 - (b) 在該登記車主的最後或最經常居住的地方，留交另一人代收；或
 - (c) 以平郵郵遞，送往該登記車主的住址或辦公地址。
- (5) 任何採用根據第(8)款指明的格式並且看來是由警務處處長或其代表簽署的送達證明書，一經提交，即可獲接納為證據，而無需再作證明。
- (6) 上述證明書可證明以下事宜 —
 - (a) 第(3)款所述的傳票及副本已以面交方式送達予有關登記車主；
 - (b) 該傳票及該等副本已在該登記車主的最後或最經常居住的地方，留交另一人代收；或
 - (c) 該傳票及該等副本已藉平郵郵遞，送往該登記車主的住址或辦公地址。
- (7) 除非相反證明成立，否則 —
 - (a) 上述證明書須推定是由警務處處長或其代表簽署的；及
 - (b) 該證明書是其內所述事實的證據。
- (8) 警務處處長可藉憲報公告，指明上述證明書的格式。
- (9) 根據第(8)款刊登的公告不是附屬法例。

88Z. 登記車主如何提出因何理由不應作出命令

- (1) 如有任何關乎某汽車的第 88X 條申請提出，則本條適用。
- (2) 在有關申請所附的、有關汽車的登記車主的反對書的副本，須當作該登記車主向裁判官作出的、提出因何理由不應作出該項申請所尋求的命令的書面申述。
- (3) 此外，上述登記車主可作出以下兩項行動，或以下兩項行動的其中一項，以提出因何理由不應作出有關命令 —
 - (a) 在上述申請的聆訊之前，向裁判官作出進一步書面申述；
 - (b) 出席該宗聆訊(不論是親自應訊，抑或是由大律師或律師代表應訊)。

第 4 分部 —— 裁判官的裁定、裁判官的權力以及關於第 88ZA 條命令的通知書

88ZA. 裁判官在聆訊第 88X 條申請後的裁定

- (1) 如在某項第 88X 條申請的聆訊後，第(3)款所指明的條件獲符合，則裁判官可命令該項申請所關乎的汽車的車輛牌照，由署長暫時吊銷，以暫時吊銷期為期。
- (2) 在裁定是否根據第(1)款對某汽車作出命令之前，裁判官須顧及 —
 - (a) 裁判官所收取、且認為與有關聆訊相關的證據；
 - (b) 由該汽車的登記車主本人或由他人代其以口頭或書面所作的申述；及
 - (c) 由警務處處長本人或由他人代其以口頭或書面所作的申述。
- (3) 為第(1)款指明的條件是 —
 - (a) 裁判官信納有人干犯有關申請所指明的、關乎有關汽車的涉嫌罪行；
 - (b) 裁判官亦信納，有關登記車主沒有提出因何理由不應根據第(1)款對該汽車作出命令；及
 - (c) 裁判官在顧及有關個案的情況後，認為對該汽車作出該項命令屬適當之舉。

- (4) 就第 88X 條申請而言，舉證準則是適用於在法庭進行的民事法律程序的舉證準則。
- (5) 根據第(1)款作出的命令須 —
 - (a) 指明有關汽車的登記號碼；及
 - (b) 指示 —
 - (i) 該汽車的車輛牌照暫時吊銷的期間，須自署長根據第 88ZE(2)(b)條指明的日期起開始；及
 - (ii) 有關登記車主須在署長根據第 88ZE(2)(c)條指明的日期、時間及地點，將該汽車移交署長保管。
- (6) 警務處處長須 —
 - (a) 通知署長裁判官在是否根據第(1)款對有關汽車作出命令上的裁定；及
 - (b) 如有任何命令根據第(1)款作出 — 向署長提供該項命令的文本。

88ZB. 登記車主沒有出席聆訊的話有何後果

- (1) 如有某項第 88X 條申請提出，而該項申請所關乎的汽車的登記車主沒有出席該項申請的聆訊(不論是親自應訊，抑或是由大律師或律師代表應訊)，則第(2)款適用。
- (2) 聆訊有關申請的裁判官可於有關聆訊中，在有關登記車主缺席的情況下考慮該項申請。

88ZC. 裁判官在第 88X 條申請方面具有的其他權力

- (1) 除本部其他條文另有規定外，為確保證人出庭，以及一般而言為了進行關乎第 88X 條申請的法律程序，裁判官具有根據《裁判官條例》(第 227 章)聆訊申訴的裁判官所具有的一切權力。
- (2) 此外，在關乎某項第 88X 條申請的法律程序中，聆訊該項申請的裁判官 —
 - (a) 可將該項申請的聆訊，按其認為適當的日期、時間及地點押後；
 - (b) 可發出其認為對繼續進行該法律程序屬必要的指示；及
 - (c) 可作出其認為適當的、訟費上的命令。

88ZD. 裁判官的裁定的覆核及上訴

如裁判官在根據本部進行的法律程序中作出裁定，而有人針對該項裁定提出覆核或上訴，則就該宗覆核或上訴而言，《裁判官條例》(第 227 章)第 104 條及該條例第 VII 部適用，猶如該法律程序是裁判官有權循簡易程序為其作出裁定的法律程序一樣。

88ZE. 署長須為第 88ZA 條命令送達關於暫時吊銷車輛牌照及移交汽車的通知書

- (1) 如任何對某汽車作出第 88ZA 條命令的裁定，成為終局裁定，則署長須在該項裁定成為終局裁定當日後的 14 日內，將一份連同該項命令的文本的通知書，送達予該汽車的登記車主。
- (2) 第(1)款所指的通知書須說明 —
 - (a) 有關命令所關乎的汽車的登記號碼；
 - (b) 在該項命令下該汽車的車輛牌照暫時吊銷期開始的日期；及
 - (c) 為施行該項命令，該汽車須於何日、何時及何地移交署長保管。
- (3) 就第(1)款而言，任何作出第 88ZA 條命令的裁定，在以下時間即成為終局裁定 —
 - (a) 如沒有針對該項裁定而提出的上訴——提出上訴的限期終結之時；或
 - (b) 如有針對該項裁定而提出的上訴——該宗上訴或進一步上訴獲最終處理之時。
- (4) 就第(3)(b)款而言，如 —
 - (a) 某宗上訴已獲裁定，而提出進一步上訴的限期已終結；或
 - (b) 某宗上訴已被放棄或在其他情況下停止具有效力，
該宗上訴即屬獲最終處理。
- (5) 在本條中 —
 - (a) 凡提述上訴，包括《裁判官條例》(第 227 章)第 104 條所指的覆核；及
 - (b) 凡提述提出上訴，包括提出上訴許可的申請。

第 5 分部 —— 暫時吊銷車輛牌照和扣押汽車等

88ZF. 車輛牌照暫時吊銷的期間

- (1) 為施行第 88U(2)及 88ZA(1)條而指明的期間，是 6 個月。
- (2) 行政長官會同行政會議可藉憲報公告，修訂第(1)款所指明的期間。

88ZG. 署長須備存關於暫時吊銷車輛牌照的紀錄

署長須按照其認為適當的格式，為每一次根據第 88U(2)條或某項第 88ZA 條命令暫時吊銷車輛牌照，備存紀錄。

88ZH. 扣押、移走、沒收和處置汽車

- (1) 如某汽車的車輛牌照根據第 88U(2)條暫時吊銷，則第 94、95 及 96 條經以下變通後適用 ——
 - (a) 在第 94(1)條中 ——
 - (i) 以“根據第 88T(1)條送達的通知書(或(如適用的話)根據第 88T(8)條送達的通知書)”取代“根據第 93 條送達的通知書”；及
 - (ii) 以“第 95 條(經第 88ZH(1)條變通者)”取代“第 95 條”；
 - (b) 在第 95(1)及 96(1)(a)條中，以“根據第 88T(1)條送達的通知書(或(如適用的話)根據第 88T(8)條送達的通知書)”取代“根據第 93 條送達的通知書”；
 - (c) 在第 96(1)(b)條中，以“第 95 條(經第 88ZH(1)條變通者)”取代“第 95 條”；
 - (d) 在第 96(2)(b)(ii)及(3)條中 ——
 - (i) 以“第 94 條(經第 88ZH(1)條變通者)”取代“第 94 條”；及
 - (ii) 以“第 95 條(經第 88ZH(1)條變通者)”取代“第 95 條”。
- (2) 如有通知書根據第 88ZE(1)條送達予某汽車的登記車主，則第 95 及 96 條經以下變通後適用 ——

- (a) 在第 95(1)及 96(1)(a)條中，以“第 88ZE(1)條”取代“第 93 條”；
- (b) 在第 96(1)(b)條中，以“第 95 條(經第 88ZH(2)條變通者)”取代“第 95 條”；
- (c) 由以下條文取代第 96(2)(b)(ii)條 ——
“(ii) 如該汽車是由警務人員根據第 95 條(經第 88ZH(2)條變通者)扣押的——向署長繳付附表 5 指明的移車費用；及”；及
- (d) 由以下條文取代第 96(3)條 ——
“(3) 如在暫時吊銷車輛牌照期屆滿後 30 日內，該登記車主 ——
(a) 要求領回該汽車；及
(b) 如該汽車是由警務人員根據第 95 條(經第 88ZH(2)條變通者)扣押的——向署長繳付附表 5 指明的移車費用，
則署長須將該汽車交回該登記車主。”。

第 6 分部 —— 雜項條文

88ZI. 涉嫌罪行的紀錄及證明書

- (1) 凡有涉嫌干犯的指明罪行，署長須為其所關乎的每一輛汽車的登記號碼，備存紀錄。
- (2) 署長在接獲任何按照其指明的方式提出的申請後，須發出證明書，述明在該證明書發出時，按照根據第(1)款所備存的紀錄，是否有人涉嫌干犯指明罪行，而且該宗罪行所關乎的汽車呈示該項申請所指明的登記號碼。
- (3) 根據第(2)款發出的證明書，由發出時起計有效 72 小時。

88ZJ. 警務處處長提供資料供記錄

為施行第 88ZI 條，警務處處長須通知署長每一宗涉嫌干犯的指明罪行。

88ZK. 從紀錄中刪除登記號碼

- (1) 如某汽車的登記號碼，因有人涉嫌干犯某宗關乎該汽車的指明罪行，而根據第 88ZI 條被記錄，

則在以下情形中最早出現者出現時，署長須立即從有關紀錄中刪除該登記號碼 ——

- (a) 在該宗指明罪行的檢控期限之前，沒有因該宗罪行而有任何關乎該汽車的第 88S 條通知書發出；
 - (b) 在該宗指明罪行的檢控期限之前，沒有因該宗罪行而有任何關乎該汽車的第 88T 條通知書送達；
 - (c) 因該宗指明罪行而送達的、關乎該汽車的第 88T 條通知書，根據第 88W(1)條被取消；
 - (d) 在第 88X(1)條所描述的期間屆滿之前，沒有因該宗指明罪行而有任何關乎該汽車的第 88X 條申請提出；
 - (e) 因該宗指明罪行而提出的、關乎該汽車的第 88X 條申請(**有關申請**)被撤回；
 - (f) 因應有關申請而作出的、拒絕作出第 88ZA 條命令的裁定，成為終局裁定；
 - (g) 因應有關申請而作出的、作出第 88ZA 條命令的裁定，經上訴而被推翻，且該宗上訴獲最終處理。
- (2) 就第(1)(f)款而言，任何拒絕作出第 88ZA 條命令的裁定，在以下時間即成為終局裁定 ——
- (a) 如沒有針對該項裁定而提出的上訴——提出上訴的限期終結之時；或
 - (b) 如有針對該項裁定而提出的上訴——該宗上訴或進一步上訴獲最終處理之時。
- (3) 就第(1)(g)及(2)(b)款而言，如 ——
- (a) 某宗上訴已獲裁定，而提出進一步上訴的限期已終結；或
 - (b) 某宗上訴已被放棄或在其他情況下停止具有效力，
該宗上訴即屬獲最終處理。
- (4) 在本條中 ——
- (a) 凡提述上訴，包括《裁判官條例》(第 227 章)第 104 條所指的覆核；及
 - (b) 凡提述提出上訴，包括提出上訴許可的申請。

88ZL. 第 2 至 5 分部的適用範圍

- (1) 如有以下情況，則第 2、3、4 及 5 分部停止適用或不予適用 —
 - (a) 某汽車經出售或以其他方法處置；及
 - (b) 該汽車的新登記車主在按照有關規例遞交車輛過戶通知書時，管有署長根據第 88ZI 條發出的有效證明書，證明在該證明書發出時，沒有人涉嫌干犯關乎該汽車的指明罪行。
- (2) 在不抵觸第(1)款的規定下，即使某汽車在有人涉嫌干犯關乎該汽車的指明罪行後，經由署長登記過戶，第 2、3、4 及 5 分部仍然適用。

88ZM. 由署長送達文件等

凡本部規定署長須將某文件或某證據副本送達予某汽車登記車主，該文件或該副本可藉以下方式送達 —

- (a) 面交；或
- (b) 以掛號郵遞，送往該登記車主在署長根據本條例所備存的汽車登記冊內所載的地址。

第 7 分部 —— 本部的施行等不受刑事法律程序影響

88ZN. 本部的施行等不受刑事法律程序影響

- (1) 如因有人涉嫌在某特定日期、時間及地點干犯關乎某汽車的指明罪行，而有關乎該汽車的第 88S 條通知書發出，則第(2)款適用。
- (2) 即使有刑事法律程序針對任何在有關特定日期、時間及地點干犯的、關乎有關汽車的指明罪行，而對該汽車的司機提起，以下任何一項亦不受影響 —
 - (a) 本部其他條文因應有關的第 88S 條通知書而對該汽車的施行；
 - (b) 該等條文之中的任何條文的施行所引起的法律程序，或關乎該等條文之中的任何條文的施行的法律程序。”。

10B. 修訂第 10 部標題(汽車牌照的暫時吊銷)

第 10 部，標題 ——

廢除

“汽車牌照的暫時吊銷”

代以

“在定罪的情況下暫時吊銷汽車牌照”。

10C. 修訂第 93 條(暫時吊銷車輛牌照及將車輛移交署長保管的規定)

在第 93(2)條之後 ——

加入

“(2A) 第(1)及(2)款受第 102AA(3)及 102AAB(3)條所規限。”。

10D. 修訂第 95 條(車輛的扣押及移走)

(1) 第 95(2)條 ——

廢除

“第 93 條所指的”

代以

“有關”。

(2) 第 95(3)條 ——

廢除

“根據第 93 條所指的”

代以

“有關”。

10E. 加入第 102AA 及 102AAB 條

第 10 部，在第 102 條之後 ——

加入

“102AA. 根據第 88U 條暫時吊銷車輛牌照對本部的施行的影響

(1) 如 ——

(a) 因有人涉嫌在某特定日期、時間及地點干犯
關乎某汽車的、第 52(10)(c)條所指的違反第
52(3)(a)條的罪行(**指明罪行**)，而有某通知書
根據第 88T(1)條送達予該汽車的登記車主；

(b) 該汽車的車輛牌照根據第 88U(2)條暫時吊銷；及

(c) 該汽車的司機因在該特定日期、時間及地點干犯某宗關於該汽車的指明罪行，而被定罪，

則本條適用。

(2) 如有關定罪，是關於有關汽車的指明罪行的首次定罪，則第 90、91、92、93、94、95 及 96 條不適用於該項定罪。

(3) 如有關定罪，是關於有關汽車的指明罪行的再次定罪，則該汽車的車輛牌照根據第 93(1)或(2)條暫時吊銷的期間，須減去該車輛牌照根據第 88U(2)條暫時吊銷的期間。

102AAB. 根據第 88ZA 條作出的命令對本部的施行的影響

(1) 如 ——

(a) 因有人涉嫌在某特定日期、時間及地點干犯關於某汽車的、第 52(10)(c)條所指的違反第 52(3)(a)條的罪行(指明罪行)，而有某項申請根據第 88X(1)條提出；

(b) 在該項申請的聆訊後，有命令根據第 88ZA(1)條對該汽車作出；

(c) 已有關乎該項命令的通知書，根據第 88ZE(1)條送達予該汽車的登記車主；及

(d) 該汽車的司機因在該特定日期、時間及地點干犯某宗關於該汽車的指明罪行，而被定罪，

則本條適用。

(2) 如有關定罪，是關於有關汽車的指明罪行的首次定罪，則第 90、91、92、93、94、95 及 96 條不適用於該項定罪。

(3) 如有關定罪，是關於有關汽車的指明罪行的再次定罪，則該汽車的車輛牌照根據第 93(1)或(2)條暫時吊銷的期間，須減去該車輛牌照根據有關命令暫時吊銷的期間。””。

新條文

在第 2 部中，加入 ——

“11A. 修訂附表 5(車輛移走及存放費用)

附表 5 ——

廢除

“[第 96、”

代以

“[第 88ZH、96、”。”。

Road Traffic (Amendment) (Ride-hailing Service) Bill 2025

Committee Stage

Amendments moved by the Secretary for Transport and Logistics

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
8	In the proposed section 55P(1)(a), by deleting “and” and substituting “or”.
8	In the proposed section 55P(1)(b), by deleting “if a financial penalty is imposed under section 55O in respect of the matter—” and substituting “a financial penalty is imposed under section 55O, and”.
8	In the proposed section 55Z(1), by deleting paragraphs (b) and (c).
8	In the proposed Part 6A, in Division 5, in Subdivision 2, by adding— “55ZAA. Ride-hailing vehicle driving permit to be cancelled or suspended under certain circumstances (1) If a ride-hailing vehicle driving permit holder’s full driving licence to drive a private car or light goods vehicle is cancelled, the ride-hailing vehicle driving permit concerned is cancelled. (2) If a ride-hailing vehicle driving permit holder is disqualified from driving a taxi under this Ordinance or the Taxi-Driver-Offence Points Ordinance (Cap. 647) for a period, the ride-hailing vehicle driving permit concerned is to be suspended during that period.”.
New	By adding— “8A. Section 63E amended (certificate of service) Section 63E(1), after “or (6)”— Add “and for the purposes of Part 9C”.”.
New	By adding—

“10A. Part 9C added

After Part 9B—

Add

“Part 9C

**Suspension of Licences of Motor Vehicles
before Conviction in Certain Circumstances**

Division 1—Interpretation

88R. Interpretation of Part 9C

In this Part—

hearing (聆訊)—

- (a) means a hearing mentioned in section 88Y(1)(a); and
- (b) includes a hearing adjourned under section 88ZC(2)(a);

prosecution deadline (檢控期限), in relation to an offence, means the time when the period within which criminal proceedings may be instituted for the offence ends;

section 88S notice (第 88S 條通知書) means a notice given under section 88S(1);

section 88T notice (第 88T 條通知書) means a notice served under section 88T(1);

section 88X application (第 88X 條申請) means an application made under section 88X(1);

section 88ZA order (第 88ZA 條命令) means an order made under section 88ZA(1);

specified offence (指明罪行) means an offence under section 52(10)(c) for contravening section 52(3)(a);

suspension period (暫時吊銷期) means the period specified in section 88ZF(1).

**Division 2—Power of Commissioner to Suspend
Licences of Motor Vehicles and Related Matters**

88S. Commissioner of Police's notice to Commissioner

- (1) The Commissioner of Police may, in the circumstances set out in subsection (3), give a notice to the Commissioner notifying the Commissioner of the circumstances.
- (2) The notice must be accompanied by evidence in support of the circumstances set out in the notice.
- (3) The circumstances are that—
 - (a) a specified offence is suspected to have been committed in respect of a motor vehicle on a date that is on or after the date on which this Part comes into operation and at a particular time and place (*suspected offence*);
 - (b) a demand has been made to the registered owner of the motor vehicle under section 63(2)(a) in respect of the suspected offence; and
 - (c) after the end of the period of 60 days beginning on the date on which the notice of the demand is served on the registered owner under section 63A(1) or (3), the Commissioner of Police has reasonable cause to believe that the driver of the motor vehicle at the material time of the suspected offence cannot be identified for the purpose of instituting criminal proceedings against the driver for the suspected offence (whether or not because of a failure of the registered owner to comply with the demand).
- (4) For the purposes of subsection (3)(c), if the notice of the demand is served on the registered owner as described in that subsection more than once on different dates, the notice is taken to have been served on the registered owner on the earliest of those dates.
- (5) In subsection (3)(c)—

material time (關鍵時間), in relation to a suspected offence, means the date on which and the time at which the offence is suspected to have been committed.

88T. Commissioner to serve notice for suspension of vehicle licence and delivery of motor vehicle

- (1) The Commissioner must, after receiving a section 88S notice in respect of a motor vehicle, serve a notice (*relevant notice*) on the registered owner of the motor vehicle—
 - (a) directing that—
 - (i) the vehicle licence of the motor vehicle is to be suspended under section 88U(2) for the suspension period beginning on the date specified in the relevant notice (*specified date*); and
 - (ii) the registered owner is to deliver the motor vehicle into the custody of the Commissioner on the specified date and at the time and place specified in the relevant notice; and
 - (b) informing the registered owner that the registered owner may make an objection to the direction in accordance with subsection (5).
- (2) However, the relevant notice may only be served before the prosecution deadline for the suspected offence set out in the section 88S notice.
- (3) The relevant notice—
 - (a) must be dated;
 - (b) must state that the Commissioner has received a section 88S notice in respect of the motor vehicle; and
 - (c) must specify the registration mark of the motor vehicle.
- (4) The relevant notice must be served together with—
 - (a) a copy of the section 88S notice; and
 - (b) a copy of the evidence accompanying the section 88S notice.
- (5) The objection—
 - (a) must be in writing;

- (b) must be given to the Commissioner within 30 days after the date of the relevant notice; and
- (c) must state the grounds for the objection.
- (6) If the registered owner makes an objection to the direction in accordance with subsection (5), the direction ceases to have effect.
- (7) The specified date must be a date later than 30 days after the date of the relevant notice.
- (8) The Commissioner may, by another notice served on the registered owner, do one or both of the following—
 - (a) change the specified date to a later date;
 - (b) change the time or place for the delivery of the motor vehicle into the custody of the Commissioner.

88U. Commissioner to suspend vehicle licence if registered owner does not make objection in accordance with section 88T(5)

- (1) Subsection (2) applies if the registered owner of a motor vehicle who is served with a section 88T notice in respect of the motor vehicle does not make an objection to the direction concerned in accordance with section 88T(5).
- (2) The Commissioner must suspend the vehicle licence of the motor vehicle for the suspension period beginning on—
 - (a) the date specified in the notice under section 88T(1)(a)(i); or
 - (b) if the date described in paragraph (a) is changed to a later date under section 88T(8)(a)—the later date.

88V. Commissioner to provide registered owner's objection etc. to Commissioner of Police

- (1) Subsection (2) applies if the registered owner of a motor vehicle who is served with a section 88T notice in respect of the motor vehicle makes an objection to the direction concerned in accordance with section 88T(5).

- (2) The Commissioner must, as soon as reasonably practicable after receiving the objection, provide the Commissioner of Police with a copy of the notice and a copy of the objection.

88W. Cancellation of notices

- (1) The Commissioner may, before the date specified in subsection (2), cancel one or both of the following notices—
- (a) a section 88T notice;
 - (b) a notice served under section 88T(8).
- (2) The date is—
- (a) the date specified in the section 88T notice under section 88T(1)(a)(i); or
 - (b) if the date described in paragraph (a) is changed to a later date under section 88T(8)(a)—the later date.
- (3) If the Commissioner cancels a notice under subsection (1), the Commissioner must, by notice served on the registered owner concerned, notify the registered owner of the cancellation.

Division 3—Application to Magistrate and Related Matters

88X. Application for suspension of vehicle licence

- (1) The Commissioner of Police may, within 30 days after receiving a copy of the objection of the registered owner of a motor vehicle that is mentioned in section 88V(2), apply to a magistrate for an order to suspend the vehicle licence of the motor vehicle under section 88ZA(1).
- (2) An application made under subsection (1)—
- (a) must specify—
 - (i) the name and address of the registered owner;
 - (ii) the registration mark of the motor vehicle; and

- (iii) the suspected offence in respect of the motor vehicle as set out in the section 88S notice concerned; and
- (b) must be accompanied by—
 - (i) evidence in support of the application;
 - (ii) a copy of the section 88S notice;
 - (iii) a copy of the section 88T notice in respect of the motor vehicle that is served on the registered owner as a result of the section 88S notice; and
 - (iv) a copy of the objection.

88Y. Service of summons etc. of section 88X application

- (1) A magistrate must, after receiving a section 88X application—
 - (a) issue a summons to the registered owner of the motor vehicle in respect of which the application is made to appear at the hearing of the application on the date and at the time and place specified in the summons; and
 - (b) provide the summons to the Commissioner of Police for the purposes of subsection (2).
- (2) The summons is to be served on the registered owner by a police officer.
- (3) The summons must be served together with—
 - (a) a copy of the application; and
 - (b) a copy of the evidence in support of the application.
- (4) The summons and the copies mentioned in subsection (3) may be served on the registered owner—
 - (a) in person;
 - (b) by leaving them with another person for the registered owner at the registered owner's last or most usual place of residence; or
 - (c) by sending them by ordinary post to the registered owner's residential or business address.

- (5) A certificate of service in the form specified under subsection (8) purporting to be signed by or for the Commissioner of Police is admissible in evidence without further proof on its production.
- (6) The certificate may state the following matters—
 - (a) the summons and the copies mentioned in subsection (3) have been served on the registered owner in person;
 - (b) the summons and copies have been left with another person for the registered owner at the registered owner's last or most usual place of residence; or
 - (c) the summons and copies have been sent by ordinary post to the registered owner's residential or business address.
- (7) Unless the contrary is proved—
 - (a) it is presumed that the certificate is signed by or for the Commissioner of Police; and
 - (b) the certificate is evidence of the facts stated in it.
- (8) The Commissioner of Police may, by notice published in the Gazette, specify the form of the certificate.
- (9) A notice published under subsection (8) is not subsidiary legislation.

88Z. How registered owner may show cause why order should not be made

- (1) This section applies if a section 88X application is made in respect of a motor vehicle.
- (2) The copy of the objection of the registered owner of the motor vehicle accompanying the application is to be regarded as written representations made by the registered owner to a magistrate to show cause why the order sought in the application should not be made.
- (3) In addition, the registered owner may do one or both of the following to show cause why the order should not be made—

- (a) make further written representations to a magistrate before the hearing of the application;
- (b) appear at the hearing (whether in person or by counsel or solicitor).

Division 4—Magistrate’s Determination, Magistrate’s Powers and Notice for Section 88ZA Order

88ZA. Magistrate’s determination on hearing section 88X application

- (1) If, on the hearing of a section 88X application in respect of a motor vehicle, the conditions specified in subsection (3) are met, a magistrate may make an order that the vehicle licence of the motor vehicle be suspended by the Commissioner for the suspension period.
- (2) Before determining whether to make an order under subsection (1) in respect of a motor vehicle, the magistrate must have regard to—
 - (a) any evidence received by the magistrate that the magistrate considers relevant to the hearing;
 - (b) any representations made by or on behalf of the registered owner of the motor vehicle, whether orally or in writing; and
 - (c) any representations made by or on behalf of the Commissioner of Police, whether orally or in writing.
- (3) The conditions specified for subsection (1) are that—
 - (a) the magistrate is satisfied that the suspected offence specified in the application has been committed in respect of the motor vehicle;
 - (b) the magistrate is also satisfied that the registered owner fails to show cause why an order should not be made under subsection (1) in respect of the motor vehicle; and
 - (c) the magistrate, having regard to the circumstances of the case, considers it

appropriate to make the order in respect of the motor vehicle.

- (4) The standard of proof on a section 88X application is the standard of proof applicable to civil proceedings in a court of law.
- (5) An order made under subsection (1) must—
 - (a) specify the registration mark of the motor vehicle; and
 - (b) direct that—
 - (i) the period for which the vehicle licence of the motor vehicle is to be suspended is to begin on the date to be specified by the Commissioner under section 88ZE(2)(b); and
 - (ii) the registered owner is to deliver the motor vehicle into the custody of the Commissioner on the date and at the time and place to be specified by the Commissioner under section 88ZE(2)(c).
- (6) The Commissioner of Police must—
 - (a) notify the Commissioner of the determination of the magistrate as to whether an order is made under subsection (1) in respect of the motor vehicle; and
 - (b) if an order is made under subsection (1)—provide the Commissioner with a copy of the order.

88ZB. What if registered owner does not appear at hearing

- (1) Subsection (2) applies if the registered owner of the motor vehicle in respect of which a section 88X application is made does not appear at the hearing of the application (whether in person or by counsel or solicitor).
- (2) The magistrate before whom the application is heard may consider the application at the hearing in the absence of the registered owner.

88ZC. Other powers of magistrate in relation to section 88X application

- (1) Subject to other provisions of this Part, for securing the attendance of witnesses and generally for conducting the proceedings for a section 88X application, a magistrate has all the powers of a magistrate hearing a complaint under the Magistrates Ordinance (Cap. 227).
- (2) Also, in the proceedings for a section 88X application, the magistrate before whom the application is heard—
 - (a) may adjourn the hearing of the application to a date, time and place that the magistrate considers appropriate;
 - (b) may give any direction that the magistrate considers necessary for the further conduct of the proceedings; and
 - (c) may make any order as to costs that the magistrate considers appropriate.

88ZD. Review and appeal of magistrate's determination

For the purposes of a review or appeal against a magistrate's determination in proceedings under this Part, section 104 of the Magistrates Ordinance (Cap. 227) and Part VII of that Ordinance apply as if the proceedings were proceedings that a magistrate has power to determine in a summary way.

88ZE. Commissioner to serve notice for suspension of vehicle licence and delivery of motor vehicle for section 88ZA order

- (1) Within 14 days after the date on which a determination to make a section 88ZA order in respect of a motor vehicle becomes final, the Commissioner must serve a notice, together with a copy of the order, on the registered owner of the motor vehicle.
- (2) The notice under subsection (1) must state—

- (a) the registration mark of the motor vehicle in respect of which the order is made;
 - (b) the date on which the suspension period of the vehicle licence of the motor vehicle under the order begins; and
 - (c) the date on which, the time at which and the place to which the motor vehicle is to be delivered into the custody of the Commissioner for the purposes of the order.
- (3) For the purposes of subsection (1), a determination to make a section 88ZA order becomes final—
- (a) if not appealed against—at the end of the period for bringing an appeal; or
 - (b) if appealed against—when the appeal or further appeal is finally disposed of.
- (4) For the purposes of subsection (3)(b), an appeal is finally disposed of—
- (a) if it is determined and the period for bringing any further appeal has ended; or
 - (b) if it is abandoned or otherwise ceases to have effect.
- (5) In this section—
- (a) a reference to an appeal includes a review under section 104 of the Magistrates Ordinance (Cap. 227); and
 - (b) a reference to bringing an appeal includes an application for leave to appeal.

Division 5—Suspension of Vehicle Licences and Seizure etc. of Motor Vehicles

88ZF. Period of suspension of vehicle licence

- (1) The period specified for the purposes of sections 88U(2) and 88ZA(1) is 6 months.
- (2) The Chief Executive in Council may, by notice published in the Gazette, amend the period specified in subsection (1).

88ZG. Commissioner to keep record of suspension of vehicle licences

The Commissioner must keep a record of every suspension of a vehicle licence under section 88U(2) or a section 88ZA order in the form as the Commissioner considers appropriate.

88ZH. Seizure, removal, forfeiture and disposal of motor vehicle

- (1) If the vehicle licence of a motor vehicle is suspended under section 88U(2), sections 94, 95 and 96 apply with the following modifications—
 - (a) in section 94(1)—
 - (i) “section 88T(1) (or, if applicable, a notice served under section 88T(8))” is substituted for “section 93”; and
 - (ii) “section 95 (as modified by section 88ZH(1))” is substituted for “section 95”;
 - (b) in sections 95(1) and 96(1)(a), “section 88T(1) (or, if applicable, a notice served under section 88T(8))” is substituted for “section 93”;
 - (c) in section 96(1)(b), “section 95 (as modified by section 88ZH(1))” is substituted for “section 95”; and
 - (d) in section 96(2)(b)(ii) and (3)—
 - (i) “section 94 (as modified by section 88ZH(1))” is substituted for “section 94”; and
 - (ii) “section 95 (as modified by section 88ZH(1))” is substituted for “section 95”.
- (2) If a notice is served on the registered owner of a motor vehicle under section 88ZE(1), sections 95 and 96 apply with the following modifications—
 - (a) in sections 95(1) and 96(1)(a), “section 88ZE(1)” is substituted for “section 93”;
 - (b) in section 96(1)(b), “section 95 (as modified by section 88ZH(2))” is substituted for “section 95”;

(c) the following provision is substituted for section 96(2)(b)(ii)—

“(ii) if the motor vehicle was seized by a police officer under section 95 (as modified by section 88ZH(2))—pays to the Commissioner the removal charge specified in Schedule 5; and”; and

(d) the following provision is substituted for section 96(3)—

“(3) If, within 30 days after the expiry of the period of suspension of the vehicle licence, the registered owner—

(a) claims the motor vehicle; and

(b) if the motor vehicle was seized by a police officer under section 95 (as modified by section 88ZH(2))—pays to the Commissioner the removal charge specified in Schedule 5,

the Commissioner must return the motor vehicle to the registered owner.”.

Division 6—Miscellaneous Provisions

88ZI. Record and certificate of suspected offences

(1) The Commissioner must keep a record of the registration mark of every motor vehicle in respect of which a specified offence is suspected to have been committed.

(2) The Commissioner must, on an application made in the manner specified by the Commissioner, issue a certificate stating whether or not at the time of the issue of the certificate, any specified offence is, according to the record maintained under subsection (1), suspected to have been committed in respect of the motor vehicle bearing the registration mark specified in the application.

(3) A certificate issued under subsection (2) is valid for 72 hours from the time of issue.

88ZJ. Commissioner of Police to supply information for record

For the purposes of section 88ZI, the Commissioner of Police must notify the Commissioner of every specified offence suspected to have been committed.

88ZK. Removal of registration mark from record

- (1) If the registration mark of a motor vehicle is recorded under section 88ZI because of a specified offence that is suspected to have been committed in respect of the motor vehicle, the Commissioner must immediately remove from the record the registration mark when the earliest of the following events occurs—
 - (a) no section 88S notice is given in respect of the motor vehicle because of the specified offence before the prosecution deadline for the offence;
 - (b) no section 88T notice in respect of the motor vehicle is served because of the specified offence before the prosecution deadline for the offence;
 - (c) a section 88T notice served in respect of the motor vehicle because of the specified offence is cancelled under section 88W(1);
 - (d) no section 88X application is made in respect of the motor vehicle because of the specified offence before the end of the period described in section 88X(1);
 - (e) a section 88X application made in respect of the motor vehicle because of the specified offence (*relevant application*) is withdrawn;
 - (f) a determination to refuse to make a section 88ZA order as a result of the relevant application becomes final;
 - (g) a determination to make a section 88ZA order as a result of the relevant application is overturned on appeal and the appeal is finally disposed of.
- (2) For the purposes of subsection (1)(f), a determination to refuse to make a section 88ZA order becomes final—

- (a) if not appealed against—at the end of the period for bringing an appeal; or
 - (b) if appealed against—when the appeal or further appeal is finally disposed of.
- (3) For the purposes of subsections (1)(g) and (2)(b), an appeal is finally disposed of—
- (a) if it is determined and the period for bringing any further appeal has ended; or
 - (b) if it is abandoned or otherwise ceases to have effect.
- (4) In this section—
- (a) a reference to an appeal includes a review under section 104 of the Magistrates Ordinance (Cap. 227); and
 - (b) a reference to bringing an appeal includes an application for leave to appeal.

88ZL. Application of Divisions 2 to 5

- (1) Divisions 2, 3, 4 and 5 cease to apply, or do not apply, if—
 - (a) a motor vehicle is sold or otherwise disposed of; and
 - (b) the new registered owner of the motor vehicle is, at the time of delivery of the notice of transfer of ownership in accordance with the regulations, in possession of a valid certificate issued by the Commissioner under section 88ZI to the effect that at the time of issue, no specified offence is suspected to have been committed in respect of the motor vehicle.
- (2) Subject to subsection (1), Divisions 2, 3, 4 and 5 apply despite that a transfer of the ownership of a motor vehicle has been registered by the Commissioner after a specified offence is suspected to have been committed in respect of the motor vehicle.

88ZM. Service of documents etc. by Commissioner

A document or a copy of evidence required under this Part to be served by the Commissioner on the registered owner of a motor vehicle may be served on the registered owner—

- (a) in person; or
- (b) by sending the document or copy by registered post to the registered owner at the address shown in the register of motor vehicles maintained by the Commissioner under this Ordinance.

Division 7—Operation of this Part etc. not Affected by Criminal Proceedings

88ZN. Operation of this Part etc. not affected by criminal proceedings

- (1) Subsection (2) applies if a section 88S notice is given in respect of a motor vehicle because of a specified offence that is suspected to have been committed in respect of the motor vehicle on a particular date and at a particular time and place.
- (2) Even if criminal proceedings are instituted against the driver of the motor vehicle for a specified offence committed in respect of the motor vehicle on the particular date and at the particular time and place, any of the following is not affected—
 - (a) the operation of other provisions of this Part in relation to the motor vehicle as a result of the section 88S notice;
 - (b) any proceedings arising out of or relating to the operation of any of those provisions.”.

10B. Part 10 heading amended (suspension of licences of motor vehicles)

Part 10, heading—

Repeal

“Licences of Motor Vehicles”

Substitute

“Licences of Motor Vehicles on Conviction”.

10C. Section 93 amended (suspension of vehicle licence and delivery of vehicle into custody of Commissioner)

After section 93(2)—

Add

“(2A) Subsections (1) and (2) are subject to sections 102AA(3) and 102AAB(3).”.

10D. Section 95 amended (seizure and removal of vehicle)

(1) Section 95(2)—

Repeal

“under section 93”.

(2) Section 95(3)—

Repeal

“under section 93”.

10E. Sections 102AA and 102AAB added

Part 10, after section 102—

Add

“102AA. Effect of suspension under section 88U on operation of this Part

(1) This section applies if—

- (a) a notice is served on the registered owner of a motor vehicle under section 88T(1) because of an offence under section 52(10)(c) for contravening section 52(3)(a) (*specified offence*) that is suspected to have been committed in respect of the motor vehicle on a particular date and at a particular time and place;
- (b) the vehicle licence of the motor vehicle is suspended under section 88U(2); and
- (c) the driver of the motor vehicle is convicted of a specified offence committed in respect of the motor vehicle on the particular date and at the particular time and place.

- (2) If the conviction is the first conviction of a specified offence in respect of the motor vehicle, sections 90, 91, 92, 93, 94, 95 and 96 do not apply in relation to the conviction.
- (3) If the conviction is a subsequent conviction of a specified offence in respect of the motor vehicle, the period of suspension of the vehicle licence of the motor vehicle under section 93(1) or (2) must be reduced by the period of suspension of the vehicle licence under section 88U(2).

102AAB. Effect of order under section 88ZA on operation of this Part

- (1) This section applies if—
 - (a) an application is made under section 88X(1) because of an offence under section 52(10)(c) for contravening section 52(3)(a) (*specified offence*) that is suspected to have been committed in respect of a motor vehicle on a particular date and at a particular time and place;
 - (b) an order is made under section 88ZA(1) in respect of the motor vehicle after the hearing of the application;
 - (c) a notice in respect of the order has been served on the registered owner of the motor vehicle under section 88ZE(1); and
 - (d) the driver of the motor vehicle is convicted of a specified offence committed in respect of the motor vehicle on the particular date and at the particular time and place.
- (2) If the conviction is the first conviction of a specified offence in respect of the motor vehicle, sections 90, 91, 92, 93, 94, 95 and 96 do not apply in relation to the conviction.
- (3) If the conviction is a subsequent conviction of a specified offence in respect of the motor vehicle, the period of suspension of the vehicle licence of the motor vehicle under section 93(1) or (2) must be reduced by the period of suspension of the vehicle licence under the order.”.”.

New

In Part 2, by adding—

“11A. Schedule 5 amended (removal and storage charges)

Schedule 5—

Repeal

“[ss. 96,”

Substitute

“[ss. 88ZH, 96,”.”.