

高齡商用車司機體檢 研增視力聽力要求

【大公報訊】記者鄭文迪報道：高齡司機駕駛安全問題近年備受關注，政府建議新增不適合駕駛商用車的疾病及身體傷殘項目，包括未能符合指定視力標準、聽力受損嚴重等，並將商用車司機強制體檢門檻由70歲提早至65歲，同時縮短65歲或以上商用車司機駕駛執照的有效期，讓司機作更頻繁的體格評估，65至70歲高齡商用車司機須「五年兩檢」。政府計劃今年內向立法會提交法例修訂方案，爭取明年中落實措施。

運輸及物流局昨日向立法會提交文件，提到本港65歲以上商用車持牌司機比例由2016年17%飆升至2025年34%，即每三名職業司機便有一人達65歲或以上。

運物局表示，考慮本地實際情況後，建議收緊商用車輛司機須接受體格評估以獲發駕駛執照的年齡要求，由70歲提早至65歲，並縮短65歲或以上商用車輛司機駕駛執照的有效期，讓司機

作更頻繁的體格評估。年齡介乎65至67歲的執照申請人，可獲發3年有效期的駕駛執照；年齡介乎68至69歲的執照申請人，可獲發兩年有效期的駕駛執照；年滿70歲或以上的執照申請人，則可獲發1年有效期的駕駛執照。換言之，65至70歲日後須「五年兩檢」。



▲特區政府建議收緊商用車司機體檢年齡要求，爭取明年中落實措施。

運物局同時提出，新增只適用於商用車輛司機的疾病及身體傷殘項目（詳見列表）。如申請人或持有人患有相關疾病，其商用車輛駕駛資格將不獲簽發或會取消；若有關人士在駕駛執照逾期或取消後三年內提交醫療報告證明痊癒，可再獲批續領或恢復商用車輛駕駛執照。

可要求交醫療報告 不遵從可取消駕照

政府亦建議賦權運輸署署長，如對駕駛執照申請人或持有人的健康狀況有懷疑，可以要求他們提交醫療報告，如相關人士不遵從，署方可取消其駕駛執照、拒絕簽發或將執照續期。運輸及物流局亦正與醫務衛生局研究，讓為司機進行體格評估的醫生，可以經「醫健通」簽發體格檢驗證明書，並建立系統資料傳輸機制，將評估結果傳送至運輸署以應用於駕駛執照申請。

政府收緊商用車司機駕照要求建議

新增不適合駕商用車的疾病及身體傷殘項目		
1.未能符合指定視力標準		
2.較佳耳朵聽力受損超過40分貝	3.單眼視力	
4.無法克服或矯正的複視	5.夜盲症	
6.認知障礙症	7.惡性腦腫瘤	
8.危及生命的室性心律失常並植入心臟除顫器		
9.需要使用輔助氧氣的慢性肺炎		
商用車強制體檢門檻由70歲提早至65歲，並縮短65歲或以上商用車司機駕駛執照有效期，增加年長司機體格評估頻率		
商用車司機年齡	擬議駕照有效期	體檢頻率
65-67歲	3年	每3年體檢續牌
68-69歲	2年	每2年體檢續牌
70歲及以上	1年	每年體檢續牌

資料來源：運輸及物流局

特區政府年內提立法建議 極端天氣工作有保障

外賣及送貨員因工傷亡 平台須賠償

本港外賣點餐、網購愈趨普及，外賣平台送餐員及送貨員人數持續上升，但他們一直未受《僱員補償條例》的工傷保障所涵蓋。2025年施政報告提出立法完善平台工作者工傷補償機制將落地，勞工及福利局昨日向立法會提交文件建議，為從事食物及貨物外送服務的平台工作者設立工傷補償機制，期望今年內提出立法建議。

有立法會議員認為，相關立法是「從無到有」的突破。工會表示歡迎立法，目前擬議立法框架已與僱員補償保險看齊，建議考慮擴大立法覆蓋的工種範圍。外送員群體普遍歡迎立法，期望新框架盡快落地實施。有學者預期新例會增加平台成本，最終或轉嫁至消費者，但相信會是合理的增幅。

大公报記者 張騰、黃佩琳

▲勞福局研究為從事食物及貨物外送服務的平台工作者設立工傷補償機制，期望今年內提出立法建議。大公报記者蔡文豪攝

近年涉及外賣員傷亡個案

- 2025年9月14日**
27歲巴基斯坦籍外賣員夜晚送餐，駕駛電單車沿觀塘道行駛時被巴士輾過死亡。
- 2022年2月26日**
點餐平台尼泊爾籍外賣員送餐時被輕型貨車撞倒，右手受傷、鎖骨骨折，獲批15個半月病假，留有慢性肩痛、手指麻痺等後遺症。
- 2020年8月18日**
點餐平台南亞裔外賣員在8號風球期間完成訂單後，駕駛電單車回家途中發生意外，骨折導致四頭肌肉萎縮，無法再做送貨工作。

法官裁定點餐平台須負八成責任，向外賣員賠償近134.8萬元。

資料來源：大公报記者整理

家屬於同月向平台申請保險賠償，至今年1月仍未有明確賠償結果。

透過平台意外保險獲約9萬元住院及病假賠償；申請法定僱員補償因不被認為僱員身份，2024年8月法援申請被駁回。其後提起民事訴訟，暫無結果。

各平台須按比例分攤賠償

立法會秘書處於2024年的一項研究顯示，2023年全港約有11.4萬名平台速遞員和網約車司機，佔本地就業人口約3%。勞工及福利局昨日向立法會提交文件建議，針對平台工作者普遍同時服務多個平台的特點，引入分攤賠償責任機制。如工傷意外發生時，工作者同時服務多個平台，各涉事平台須按比例分攤賠償責任。擬議新法例將明確定義「平台公司」及「平台工作者」，保障對象涵蓋所有與平台公司訂立工作協議、擁有登記賬戶並按協議獲得報酬的人士。

局方建議，為平台工作者在執行工作期間、因遭遇意外導致受傷或死亡，提供法定保障。但若遇上惡劣天氣，由於工作者可自行決定是否外出送單，當局認為毋須另訂條款。但文件訂明，如工作者在送遞工作終止後4小時內、由工作地點返回居所途中遭遇意外，而當時正生效八號或以上風球、紅色或黑色暴雨警告或「極端情況」，仍可獲工傷補償。

賠償標準方面，政府建議受傷個案可獲工傷病假錢、永久喪失工作能力補償、醫療費等；死亡個案則有死亡補償、殯殮費和醫護費。由於平台工作者多以零散形式工作，《僱員補償條例》中每月最低收入的規定將不適用，死亡補償及永久完全喪失工作能力的最低補償，以及每月收入最高限額的規定則適用於平台工作者，確保其傷亡保障與一般僱員看齊。局方同時建議，平台公司須於14天內向勞工處呈報工傷意外，若涉及死亡個案則需7天內呈報。

建議手部勞損納入職業病

立法會人力事務委員會副主席林振昇表示，政府以立法方式為平台工作者提供工傷保障，是「從無到有」的突破值得肯定，他期望法例能盡快通過。不過，現行《僱員補償條例》列明的48種法定職業病中，並未明確涵蓋外賣員常見的手部勞損，他建議政府研究將相關工傷亦納入保障。

香港運輸物流業工會聯合會主席儲漢松向《大公報》表示，歡迎政府立法，他稱曾有外送員友因工傷導致骨折，長達7個月無法正常上班，在沒有任何保障下「手停口停」。希望立法框架與僱員補償條例看齊。

香港食物送遞員職工會主席辛新遠向《大公報》表示，立法時間表體現了政府對基層勞工的關注。平台工作在香港已存在12年，平台經濟發展勢頭良好，未來可能會出現如美容師、清潔工等其他工種經平台接單的情況，政府立法時可考慮擴大立法覆蓋的工種範圍。

外賣配送平台Keeta回覆《大公報》查詢表示，在數碼平台工作者工傷補償機制立法框架的商議階段，Keeta與政府及相關持份者保持交流，並致力長遠為香港市民帶來穩定、可靠、高質素的外賣體驗。

即時貨運平台Lalamove回覆《大公報》查詢表示，司機夥伴是Lalamove的重要合作夥伴，一直積極透過數碼平台行業三方小組，與勞工處及勞工團體代表溝通，未來亦會持續參與討論以完善立法細節，務求最終達至雙贏方案，在加強保障平台工作者的同時、又能兼顧平台公司的承擔能力，讓數碼平台行業可持續及穩定發展。

工傷假四個半月補償1萬 外賣員：遠低合理水平

保障不足

政府計劃為平台工作者設立新保障框架，外送員群體普遍歡迎。多位現職外送員昨日接受大公報訪問，憶述工傷親身經歷，揭示現行平台保障機制存在明顯不足，工傷補償金額低於合理水平，期望新框架盡快落地實施。

外送員黎先生每日騎電單車送餐點，他向《大公報》表示，外送員經常往返馬路及車流之間，加上工時普遍較長，發生交通意外或其他工作事故的機會亦相對較高。他指平台設有送餐時限，外送員普遍希望「盡快完成訂單，再接下一張訂單」，時間壓力無形中增加工作風險。他認為政府立法加強對平台外送員的工傷保障，可助他們取得合理補償。

外送員Raj向《大公報》表示，去年5月配送外賣訂單期間遇意外，需留院9日，出院

後獲醫生簽病假四個半月。他展示的外賣平台應用程式截圖顯示，意外前一個月收入達33585元，若按政府建議的立法框架計算，他每月可獲約26800元補償。他指該平台最終僅表示願以每月5000元的水平，支付兩個月補償，合共10000元，但至今未到賬。他期望有關措施盡快落實。

冀設最低工資收入保障機制

擁有逾20年外送經驗、在外賣平台任職車手約6年的Alex向大公報記者憶述，今年2月在北角配送外賣途中，不慎倒地，手腕先着地，送抵急症室後確診骨折，需打石膏，住院約一周，休養近4個月才完全康復。他指其任職的平台公司，有協助處理未完成的訂單，並着他保留醫療單據，以申請意外保險補償。

學者：平台成本增加 或轉嫁消費者

正常調整

本港外賣及送貨平台從業員往往以自僱形式工作，對於平台公司將來若要加強保障從業員的工傷權益，會否推高經營成本，中文大學劉佐德全球經濟及金融研究所常務所長莊太量表示，增加的成本或會轉嫁消費者，例如配送費、服務費加價等。他認為成本上調是社會福利升級的合理代價，情況與本港調升最低工資後、物價輕微波動的邏輯相似，屬正常的市場調整，相信增幅會是合理水平。

莊太量昨日向大公報記者表示，疫情期間配送需求旺盛，外送員收入可觀，惟市場逐漸飽和後，部分平台公司陸續下調配送單價，從業員收入減少，且絕大部分兼職、散工、自僱

送貨員均處於零保障狀態，令業界近年不時出現爭議。

莊太量認為，自由市場競爭必須設立社會保障底線，「消費者享受低價，也不能建立於剝削從業員福利之上。」現時部分平台公司依靠不投保、零福利的低成本模式搶佔市場，反觀保障員工的經營企業成本更高、競爭力被削弱。一旦外送員遇到交通意外或工傷，醫療開支均需自行承擔，單靠市場自我調節無法解決問題，有必要盡快立法彌補漏洞。

多國推新規保障平台工作者

平台經濟在世界各地發展迅速，不少地區和國家在保障平台工作者方面，推出不同措

不過，Alex表示保險補償僅以受傷前一個月的日均收入計算，而事發前正值新春假期，他日均收入僅百餘元，故實際獲得補償僅約千餘元。他稱正常每日工作12小時，收入約1000元，若以政府建議框架計算，他受傷可獲約24000元賠償，與實際獲得的保險補償相差甚遠。

Alex稱，外送平台行業競爭激烈，平台之間為爭奪市場份額，持續下調每單運費，導致車手被迫延長工時以維持收入水平，每日工作14至16小時的情況相當普遍，過勞駕駛構成嚴重道路安全隱患。他期望政府參考規管其他行業的做法，為平台工作者設立類似最低工資的收入保障機制，並訂明最高工時限制，從制度層面確保車手安全。

大公报記者 張騰、李芊泓 實習記者 黃紫欣

施。西班牙於2021年制定《騎士法》，加入平台速遞員屬於僱員的法律推定，從而賦予其標準僱員權益，歐盟其後亦仿效該做法。

新加坡則為平台工作者新增一個獨立受僱類別。2024年9月，新加坡國會通過《平台工人法案》，確認10.1萬名平台工作者（佔總勞動人口3%）屬於另一勞動群體，並賦予特定保障（如退休金、工傷保險和集體談判權）。

內地則在2021年7月發布兩份指導意見，把平台工作者納入「不完全勞動關係」，旨在為他們提供基本保障（如最低標準工資和工傷保險）。2023年11月，相關部門發出補充指引，進一步闡明保障措施的實施安排。

大公报記者 王亞毛