

外送平台工作者工傷補償擬年內立法

倘同時服務多個平台 各平台須分攤賠償責任



▲在新例下，受保障的「工作期間」會被界定為由工作者開始前往指定地點執行提取任務的行程起計，直至食物或貨物送達指定地點為止。
香港文匯報記者曾興偉攝



外賣及送貨等數碼平台行業盛行，特區行政長官李家超在去年發表的施政報告中宣布以立法方式完善數碼平台工作者的工傷補償機制，保障負責食物或貨物外送的平台工作者。勞工及福利局昨日向立法會提交文件，指新法例為平台工作者在執行工作期間，因遭遇意外以致受傷或死亡提供法定保障，勞工處建議先聚焦從事食物及/或貨物外送服務的平台公司及平台工作者。因應平台工作者同時服務多個平台的特點，局方建議各涉事平台須分攤賠償責任。特區政府現正全力推進法例草擬工作，以期在今年內向立法會提出立法建議。

●香港文匯報記者 李芷珊

「工作期間」有嚴格定義

文件介紹，受保障的意外必須在平台工作者執行平台工作期間發生，以及是因為執行平台工作而引致。考慮到平台工作的獨特性，受保障的「工作期間」會被界定為由工作者開始前往指定地點執行提取任務的行程起計，直至食物或貨物送達指定地點為止，其中亦包括送達後返回其交通工具的途中，或訂單被取消情況下的指定時間。至於是否將候單或搶單時間納入受保障的工作期間，則由個別平台公司考慮及決定。

在惡劣天氣下的保障方面，有別於一般僱員須在指定時間及地點上班，平台工作者可按天氣情況自行決定是否外出送單。部分平台亦會在天文台發出八號或以上信號前約半小時至一小時停止派單。由於工作者前往指定地點執行工作後已屬「工作期間」，獲工傷保障，因此無須另訂惡劣天氣下的工傷保障。

惡劣天氣下停工返家途中同受保

然而，文件訂明平台工作者若在送遞工作終止後4小時內，由工作地點隨即返回居所途中遭遇意外，而當時正生效八號或以上風球、紅/黑兩警告信號，或政府公布的「極端情況」正生效，相關工作者亦可獲工傷補償。

對工傷補償計算，由於平台工作者大多以零散形式進行送遞工作，類似《僱員補償條例》中每月最低收入（現時為5,710元）的規定，將不適用於計算平台工作者工傷假期間的按期付款，此舉可避免零散工作者所獲的按期付款金額，不合理地高於其實際賺取的收入。

在計算死亡補償及永久地完全喪失工作能力可獲的補償金額時，最低補償金額（分別為514,510元及584,220元）及每月收入最高限額（38,670元）的規定，適用於平台工作者的補償。文件亦指，因應平台工作的特點，建議若工傷意外發生時，平台工作者同時服務於多個平台，各涉事平台須分攤賠償責任。

外賣員：新制助緩解生活負擔如「定心丸」

特稿

外賣員及送貨員每日工作分秒必爭、日曬雨淋，難免發生意外，特區政府昨日向立法會提交文件，提出為外送平台工作者建立工傷補償制度。有外賣員接受香港文匯報訪問時表示，他先前工作期間因遭遇車禍休養四個月，雖然平台保險理賠流程順暢，不過金額未能完全覆蓋損失，新制度落實後，相信會獲得更多的保障，能大幅緩解生活壓力，有關工傷補償制度無異是給外賣人員的「定心丸」。服務業總工會外送員分會（香港工會聯合會屬會）對此亦表示歡迎，標誌着政府正視外賣行業長期存在的問題。

從事外送工作已滿10年的阿元對香港文匯報表示，他5個月前駕駛電單車送餐途中發生交通意外，導致手腕骨折。事故發

生後住院一個星期，後續休養長達四個月，暫時仍無法接單工作。他表示，其所屬外送平台為騎手投保了獨立的意外傷害險，事故發生後，平台即轉交保險公司啟動理賠程序，整體流程約一個月內辦結，作業相對順暢。然而，理賠結果與他的預期仍有落差，未能完全涵蓋休養期間的損失。

他認為政府擬建立的工傷補償制度，相信可大幅減輕工傷人員的生活負擔，「對第一線騎手來說，這等於是顆定心丸」，他相信新制落實後，不僅讓事故後的經濟負擔減輕，也讓外賣員更有安全感，繼續留在這份工作上。

工會：看到曙光

服務業總工會外送員分會（香港工會聯合會屬會）主席黎家實對此亦表示歡迎，形容此舉「看到曙光」，代表政府正視外賣行業存在已久的問題。他指出，現時外賣員一旦遭遇工傷，需要自行聯繫保險公司處理索償，過程耗時漫長，有時甚至長達數月，很多外賣員都擔心無法獲得賠償，如今政府立法完善工傷補償機制，頓時令一眾外賣員感到有保障。

他強調，不少外賣員從事這個職業已經十多年，並均是家庭經濟支柱，當他們受傷不能工作，無異會「手停口停」，生活頓時陷入困境，而外送員的工作環境十分艱苦，每日穿梭於車水馬龍的街道，是一份高危工作，受傷可謂家常便飯，如今有了法例的保障，外賣員在受傷時再也不用擔驚受怕。

●香港文匯報記者 吳健怡

議員倡完善配送時限規管減安全風險

香港文匯報訊（記者 李芷珊）立法會議員黃國昨日在接受香港文匯報訪問時表示，勞工界長期關注平台外送及貨運從業員的權益問題，其中以工傷保障最為迫切。他指出，該類從業員多駕乘電單車送貨，面對平台派單競爭激烈、配送時限極為壓縮，發生交通意外及職業勞損的風險遠高於其他行業，然而從業員一旦遭遇事故，往往難以獲得合理賠償，即使傷勢嚴重，平台多僅以數萬元酌情津貼了事，與法定工傷保障待遇差距懸殊。因此，他對政府今次立法優先處理工傷補償的取向表示歡迎和支持。

對從業員若同時在多個平台接單期間發生意外，文件建議提出相關平台應按比例分擔賠償責任。黃國認同此安排能有效避免企業之間互相推卸責任，確保受傷從業員能夠獲得應有的經濟補償。

他進一步建議，政府未來應參考內地相關監管經驗，逐步完善對平台配送時限的規管，防止平台不斷縮短送達時間，變相迫使從業員超速趕單，從而降低道路安全風險，並透過法例保障從業員的合理收入水平。

盼盡快披露更多政策細節

立法會議員張培剛認同政府推出有關建議的初衷，認為推動相關立法是保障相關從業人員權益的重要舉措，出發點值得肯定，但他對文件多項細節仍有疑問，計劃在下周相關會議上向局方作出查詢。

他指出，外送從業者屬自由工作，新法例落實後勢必為平台企業增添各項規管條文，暫時難以評估營運成本會因此上升多少，倘成本增幅有限，業界尚可承擔，但若成本大幅增加，企業極有可能將額外成本轉嫁予消費者，直接推高外賣服務收費，令市民減少使用外送平台，最終反過來影響外送員的接單量與整體收入，期望政府盡快披露更多政策細節。

工聯會權益委員會認為建議的平台工作者的工傷補償與現時「勞保」相近，解決平台工作者遇上工傷欠缺保障的困境，對此表示歡迎，並期望有關立法儘快落實，加強對平台外送員的工傷保障，以保障平台工作者權益。

該會表示，會密切跟進立法細節及落實進度，確保機制切實有效及保障外送員的職業安全與合法權益。同時促請特區政府善用並強化「數碼平台行業三方小組」功能，讓工會、平台公司及政府三方，就最低單價、假期計算、工作安排、投訴機制等核心議題持續協商，逐步完善平台工作者的勞動權益，推動行業健康規範發展。

此外，工聯權委又希望特區政府進一步為平台工作者，尤其是外送員提供工作上的便利措施，建議在熱門區域設立簡易的愛心驛站，提供座椅、飲用水、充電插座及洗手間等設備，切實關顧平台外送員的日常工作需要。

商用車司機驗身門檻擬收緊至65歲

香港文匯報訊（記者 李千尋）香港至去年每三位商用車輛司機中，就有一位是65歲或以上人士，高齡司機的駕駛安全問題備受關注。特區政府運輸及物流局昨日向立法會提交文件，建議將駕駛執照持有人的體格檢驗證明年齡門檻，由70歲提早至65歲，並縮短其駕照有效期，65歲至69歲司機須「五年兩檢」，即於65歲通過體格檢驗時申請續牌三年，並於68歲再次體檢，通過可再申請續牌兩年，70歲及以上司機收緊至「一年一檢」。非商用車輛的相關安排則維持不變。立法會交通事務委員會下周五（17日）討論有關建議，局方料今年下半年提交法例修訂方案。道路安全議會成員李耀培指出，「五年兩檢」是平衡道路安全與行業訴求的結果，並建議提高體檢標準及增加指標。

65歲至69歲須「五年兩檢」

有別於一般駕駛執照10年有效期，現時70歲以上人士申請正式駕駛執照時，須提交註冊醫生填寫及簽署的「體格檢驗證明書」，且只可申請一年或三年有效期的駕駛執照。司機一般年滿73歲後，醫生只開出一年的體格證明，換言之現時73歲及以上司機才需「一年一檢」，70歲以下則沒有體檢要求。為進一步保障司機及道路使用者安全，政府建議

將體檢年齡由70歲提早至65歲，65歲至67歲的執照申請人可獲發三年有效期的駕駛執照，68至69歲則獲發兩年駕照，而70歲或以上僅獲發一年有效期的駕照。司機可於65歲時接受「第一檢」，68歲接受「第二檢」，滿70歲後則「一年一檢」。

文件指出，非商用車輛駕駛執照申請人提交體格證明的年齡要求將維持不變。為保留彈性，65歲或

●運輸及物流局建議將商用車駕駛執照持有人的體格檢驗證明年齡門檻，由70歲提早至65歲，業界認同對道路安全更有保障。
資料圖片



以上的商用車輛正式駕駛執照持有人，亦可按意願選擇只續領非商用車駕駛資格，並可在商用車駕駛資格已逾期不超過三年之內，按現行法例安排，無須報考相關駕駛考試，再次申請續領相關商用車駕駛資格。

同時，現行法例要求未有涵蓋視野標準，存在改善空間，政府建議修訂對所有司機的視覺要求，涵

蓋視力和視野的標準，並建議新增只適用於商用車輛司機的疾病及傷殘項目，例如未能符合指定視力標準，夜盲症、單眼視力和認知障礙症等。如果商用車輛駕駛執照申請人患有相關疾病傷殘，將不獲簽發駕駛執照。

醫健通證明連通運輸署

運輸局亦正與醫務衛生局研究，讓為司機進行體格評估的醫生，可經醫健通簽發體格檢驗證明書，並直接傳送至運輸署以應用於駕駛執照申請。

道路安全議會成員李耀培向香港文匯報表示，「一年一檢」能最快察覺司機健康狀況變化，及早發現健康異常，對道路安全更有保障。惟現時業界人手短缺，司機體檢需自行繳費，且一旦不合格便無法駕駛，頻繁體檢或會加劇人手流失，相信「五年兩檢」方案是平衡道路安全與行業訴求的結果。

他強調，在「五年兩檢」頻次下，須嚴格把關體檢質量，包括提高標準及增加指標，「視力、聽力及認知能力等指標必須都要檢，因為這類機能退化司機自身多難以察覺。」

他並指出，有海外地區規定司機年滿60歲即需強制體檢，部分國家及地區亦有禁止高齡司機駕駛。香港道路距離相對較短，相關規定更有彈性，若司機自身感到身體負擔過大，可自行減少駕車時長。但長遠來看，待業界人手供應穩定後，可考慮繼續「一年一檢」，甚至研究引入強制退休年齡。