

第 1 章

香港特別行政區政府

政府一般收入帳目

政府部門

香港警務處

提供移走車輛服務和闢設永久車輛扣留中心

提供移走車輛服務和關設永久車輛扣留中心

目 錄

	段數
撮要及主要審計結果	
第 1 部分：引言	
背景	1.1
交通部的職能	1.2-1.3
移走車輛服務	1.4-1.6
車輛扣留中心	1.7-1.8
帳目審查	1.9
第 2 部分：移走車輛服務	
移走車輛的指引	2.1
拖車工作	2.2-2.6
審計署的意見	2.7-2.15
審計署的建議	2.16
當局的回應	2.17-2.18
第 3 部分：棄置車輛的移走及處置	
棄置車輛的處理	3.1-3.2
警隊處理棄置車輛的資源	3.3-3.5
審計署的意見	3.6
審計署的建議	3.7
當局的回應	3.8
第 4 部分：北大嶼山公路車輛救援服務	
北大嶼山公路及青馬管制區	4.1-4.2
為北大嶼山公路提供高質素車輛救援服務的需要	4.3
為北大嶼山公路另行簽訂車輛救援服務合約的協議	4.4-4.6
車輛救援服務合約的投標商議	4.7-4.10
審計署的意見	4.11-4.14
審計署的建議	4.15-4.16
當局的回應	4.17-4.19
第 5 部分：關設永久車輛扣留中心	
政府關設車輛扣留中心的政策	5.1

目 錄 (續)

	段數
車輛扣留中心的發展經過	5.2-5.4
車輛扣留中心的位置	5.5
在港島關設永久車輛扣留中心	5.6-5.11
在九龍關設永久車輛扣留中心	5.12-5.15
在新界關設永久車輛扣留中心	5.16-5.21
審計署的意見	5.22-5.24
審計署的建議	5.25-5.26
當局的回應	5.27-5.28
附錄：中文版從略	

提供移走車輛服務和關設永久車輛扣留中心

撮要及主要審計結果

A. **引言** 根據《道路交通條例》(第 374 章)，香港警務處(警務處)負責本港道路交通的警務工作。警務處行動處屬下的交通科由交通總部和五個交通部組成。每個交通部均設有執行及管制組，每組都備有輕型及中型拖車，在日間為執法和緊急拖走阻礙交通的車輛。1998-99 年度，警務處在拖車行動的估計經常開支為 1,780 萬元。除了警隊的拖車行動外，每個交通部均聘有拖車代理商，全日 24 小時候命。1998-99 年度，警務處在這些合約拖車服務方面的開支為 160 萬元(第 1.1 至 1.6 段)。

B. **警務處管理車輛扣留中心**，用作扣押從道路移走的車輛或涉及刑事罪行個案調查的車輛。一九八五年八月，當時布政司署轄下的財政科完成了衡工量值研究，建議當局應在市區撥出合適土地興建警隊永久車輛扣留中心，並提供標準的車輛檢驗設施。研究又建議，每個交通部應有一個位於理想地點的永久車輛扣留中心。不過，實施上述建議的進度緩慢。迄今為止，警務處尚未能依照財政科的建議，為每個交通部關設永久車輛扣留中心(第 1.7 及 1.8 段)。

C. **帳目審查** 審計署進行審查，以便：(a) 確定警務處的移走車輛服務是否符合經濟原則、有效率和有效益；(b) 確定移走車輛服務是否有可以改善的地方；及(c) 研究關設永久車輛扣留中心進展緩慢的原因及是否有關設的需要(第 1.9 段)。

D. **執行及管制組的拖車工作** 一般來說，拖車工作並不困難，可由私營拖車代理商負責。自一九八二年起，警務處已聘請合約拖車代理商協助執行及管制組進行拖車工作。由於執行及管制組應付拖車工作的能力有限，拖車工作量少而且成本高昂，審計署認為執行及管制組的拖車工作可全部外判給私營拖車代理商承辦。1998-99 年度，警務處如把執行及管制組的拖車工作全部外判給私營拖車代理商承辦，全年可節省 1,600 萬元(第 2.7 至 2.13 段)。

E. **棄置車輛的移走及處置** 警務處是負責處理棄置車輛的法定機關。目前因沒有法例規定登記車主須負責妥善處置廢棄車輛，以致警務處一直動用昂貴資源處理棄置車輛。審計署認為，登記車主應負責妥善處置他們廢棄的車輛(第 3.1 及 3.6 段)。

F. **北大嶼山公路車輛救援服務** 由於北大嶼山公路是通往赤鱸角國際機場的主要連接道路，所以自一九九八年七月機場啟用以來，警務處每月支出 100 萬元，為該公路提供高質素車輛救援服務。不過，由於未能及早察覺需要該項服務，加上投

標商議未能訂定合理的合約價格，審計署認為提供車輛救援服務的成本偏高(第 411 至 414 段)。

G. **關設永久車輛扣留中心** 審計署注意到，在各交通部設立永久車輛扣留中心的進展緩慢，主要原因是難以物色合適用地。雖然警務處認為有迫切需要在理想地點設立永久車輛扣留中心，但政府產業署卻認為，永久撥出可發展的土地以設立永久車輛扣留中心並未能盡用稀少而寶貴的土地資源。此外，由於多年來情況已有所改變，審計署認為位於優質地點，現時用作車輛扣留中心，面積 9 000 平方米的何文田用地未有完全充分利用。該用地目前用作扣押車輛，未能完全發揮其發展潛力(第 5.22 至 5.24 段)。

H. **審計署的建議** 審計署的主要建議如下：

- (a) 警務處應考慮解散現時執行及管制組的拖車隊，並把所有拖車工作外判給私營拖車代理商承辦(第 2.16 段第 (a) 及 (b) 分段)；
- (b) 當局應考慮修訂現行法例，規定登記車主有法律責任妥善處置他們的車輛，並在有需要時，引進懲罰條款，懲罰沒有妥善處置廢棄車輛的不負責任車主，以收阻嚇作用(第 3.7 段第 (c) 分段)；
- (c) 當局在下次招標承投北大嶼山公路車輛救援服務合約前，應審慎評估所需服務的水平 and 標準、確定提供服務所需的資源，以及確保有足夠時間進行投標商議(第 4.15 段)；
- (d) 當局應確保在投標商議前成立投標商議小組，成員包括所有有關使用和服務部門的人員。投標商議小組並應制定清晰的策略和擬定投標商議工作的行動計劃(第 4.16 段)；
- (e) 當局應進行整體的策略檢討，以重新研究在目前情況下，是否確有需要為警務處每個交通部設立永久車輛扣留中心，並制訂策略，以期在達至最高成本效益的前提下，在本港設立永久車輛扣留中心(第 5.25 段)；及
- (f) 當局應加快重置目前位於何文田的車輛扣留中心，以便騰出該幅土地作其他實益用途，並重新考慮該幅優質土地將來的用途，務求盡量發揮其發展潛力(第 5.26 段)。

I. **當局的回應** 當局同意審計署的大部分建議。

第 1 部分：引言

背景

1.1 根據《道路交通條例》(第 374 章)(下稱條例)，香港警務處(警務處)負責本港道路交通的警務工作。道路交通的警務工作目的如下：

- (a) 減少因道路交通意外造成的傷亡和財物損失；
- (b) 盡量保持交通暢順；及
- (c) 防止和偵查交通罪行。

交通部的職能

1.2 警務處行動處屬下的交通科負責本港道路交通的日常警務工作，由交通總部和港島、東九龍、西九龍、新界南和新界北五個交通部組成。交通總部專責處理關乎全港及整個警隊的政策和事宜，例如制定和公布執行交通法例的政策，以及擬訂和檢討交通管理計劃。各區交通部則負責執行違反交通法例的行動、調查交通意外成因，以及檢驗被指為損壞和損毀的車輛。

1.3 每個交通部均設有執行及管制組，負責執行行車及定點管制任務，以及在預定和目標地點進行例行執法工作，以監察主要道路的交通。

移走車輛服務

1.4 條例訂明警長或以上職級的軍裝警務人員可從道路移走或安排移走下列車輛：

- (a) 發生故障的車輛；
- (b) 棄置車輛；
- (c) 涉及意外的車輛；或
- (d) 涉及交通執法行動的車輛。

1.5 每個執行及管制組均備有輕型及中型拖車，在日間為執法和緊急拖走阻礙交通的車輛。這些拖車適合移走體積較小而沒有損毀的車輛。1998-99 年度，警務處在拖車行動的估計經常開支為 1,780 萬元。

1.6 除了警隊的拖車行動外，每個交通部均聘有拖車代理商，全日 24 小時候命。聘用合約訂明，拖車代理商必須在指定的召達時間內奉召抵達交通事故現場。1998-99 年度，警務處在這些合約拖車服務方面的開支為 160 萬元。由於吐露港公路和屯門公路均屬交通樞紐，聘用的拖車代理商必須在該兩條公路路旁放置拖車隨時候命，在這方面的成本

每年為 100 萬元。此外，當局亦聘用拖車代理商為北大嶼山公路(見下文第 4.10 段) 提供高質素車輛救援服務(註 1)。

車輛扣留中心

1.7 警務處管理車輛扣留中心。目前，車輛扣留中心用作扣押根據條例從道路移走的車輛或涉及刑事罪行個案調查的車輛。除大嶼山小蠔灣的車輛扣留中心外，所有其他車輛扣留中心都屬臨時性質。政府不願意設立永久車輛扣留中心，是因為土地日後如須發展，土地上耗資龐大的設施便須清拆。一九八四年十二月，交通諮詢委員會(註 2) 對警務處作為交通意外調查當局卻缺乏永久檢驗車輛設施一事，表示關注(註 3)。委員會建議，應優先處理有關設置設備完善的永久車輛扣留中心的事宜。

1.8 一九八五年八月，當時布政司署轄下的財政科就“香港警務處車輛扣留中心及運輸署驗車中心”完成了衡工量值研究。研究結論是，車輛扣留中心對於警務處全面執行條例是必需的。該研究建議，當局應在市區撥出合適土地興建警隊永久車輛扣留中心，並提供標準設施以確保警務處能進行車輛檢驗。研究又建議，警務處每個交通部應有一個位於理想地點的永久車輛扣留中心。不過，實施上述建議的進度緩慢。迄今為止，警務處尚未能依照財政科的建議，為每個交通部關設永久車輛扣留中心。

帳目審查

1.9 因應上述情況，審計署進行審查，檢討警務處的移走車輛服務和關設永久車輛扣留中心事宜，審查目的如下：

- (a) 確定移走車輛服務是否符合經濟原則、有效率和有效益；
- (b) 確定移走車輛服務是否有可以改善的地方；及
- (c) 研究關設永久車輛扣留中心進展緩慢的原因及是否有關設的需要。

註 1：北大嶼山公路的車輛救援服務合約訂明，承辦商必須在短時間內就交通意外採取適當行動，使有關道路的受影響部分盡快重開。

註 2：交通諮詢委員會的功能，是就廣泛的交通政策問題向行政長官提出意見，以改善客貨運輸情況。

註 3：一九八四年一月二十八日，跑馬地黃泥涌道發生嚴重交通意外(一部雙層巴士撞向行人道上一列行人，造成六死八傷)。交通諮詢委員會於一九八四年八月成立工作小組，研究有關檢驗巴士是否性能良好及是否適宜在道路上使用的做法和程序。

第 2 部分：移走車輛服務

移走車輛的指引

21 警務處處長發出指引，協助警務人員行使移走車輛的權力。指引規定了可以移走車輛的地方和情況。一般而言，警務人員不會就違例停泊或違例阻塞事項採取移走車輛行動，除非在以下情況：

- (a) 車輛在“紅路”(註 4)上造成阻塞或違例停泊；
- (b) 必須移走造成嚴重阻塞的車輛，例如停泊在行人道上的車輛；
- (c) 接獲市民投訴有嚴重阻塞，而所投訴事項是可以證實的；或
- (d) 車輛停泊在基於交通管理的理由已暫時取消的指定停車位。

此外，如有需要，也可移走棄置車輛、損壞車輛，發生故障的車輛及涉及意外的車輛。

拖車工作

22 根據警務處的內部指引，如實際情況許可，應盡量使用警隊的拖車。如果警隊的拖車不能迅即奉召到場，或沒有配備執行該拖車任務所需的裝備，才可使用拖車代理商的拖車。假如要把車輛拖走，在場的警務人員會把須要拖走的車輛資料，包括估計的車輛重量和如有任何程度的車輛損毀資料，通知總區指揮及控制中心。根據這些資料，總區指揮及控制中心可能要求調派警隊拖車進行拖車工作。如果警隊拖車不敷應用或不合用，總區指揮及控制中心內職級不低於警長的人員，便會召喚拖車代理商的拖車。

23 假如拖車代理商不能把車輛拖走，而該車輛又阻塞交通，警務處可以要求機電工程署把車輛拖走。要是該署沒有拖車可供使用，警務處可以要求隧道營辦商、巴士公司或消防處提供所需的協助。

執行及管制組的拖車工作

24 每輛警隊拖車編配有一名警署警長、一名警員(擔任司機)和兩名技工。就運作上而言，警隊拖車最主要的工作是根據條例提供移走車輛服務。在日間，這些拖車會調派往汽車故障黑點候命或巡邏，以便迅速把發生故障的車輛移走，避免阻塞交通。下文表一列出 1998-99 年度各個交通部警隊拖車的數目。

註 4：警務處的程序手冊界定“紅路”為不論是否設有收費錶停車位的道路，一旦出現擠塞，即會阻礙主要幹路、地區幹路和區內幹路的交通。

表一

1998-99 年度警隊拖車數目

交通部	警隊拖車數目		
	輕型	中型	總計
港島	1	1	2
東九龍	1	2	3
西九龍	2	2	4
新界南	0	3	3
新界北	1	2	3
總計	5	10	15

資料來源：警務處的記錄

拖車代理商的拖車工作

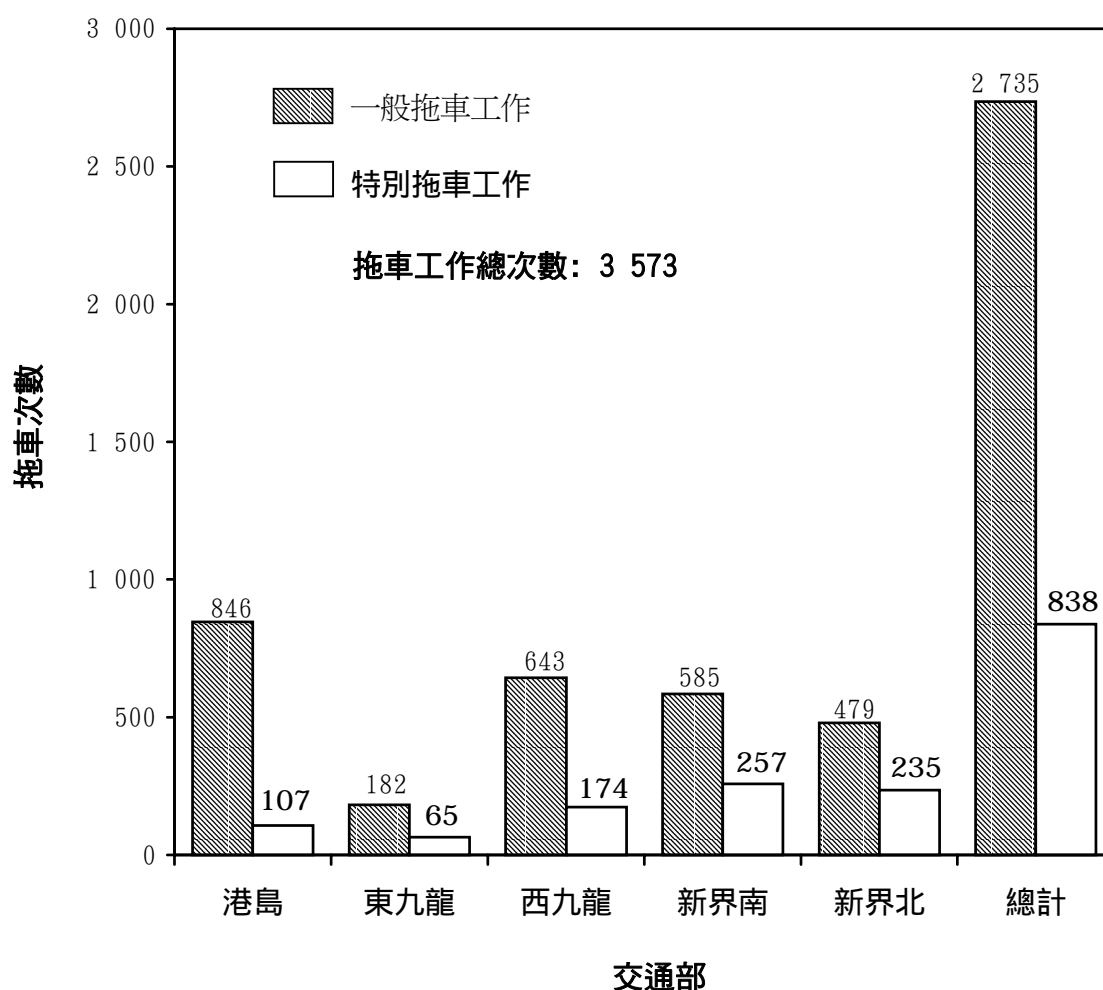
25 警務處如果需要私營拖車代理商提供服務，會先召喚車輛所在地區的合約代理商。假如該合約代理商不能在合理時間內把車輛拖走，警務處會考慮召喚另一家拖車代理商。拖車工作分為下列兩類：

- (a) 一般拖車工作，即要拖走的車輛至少仍然可以移動；及
- (b) 特別拖車工作，即困難的拖車工作，包括從山邊把車輛移走、移走不能行駛的車輛，以及要用特別設備或方法才可把車輛移走。

26 合約拖車代理商每次拖車，都會根據車輛總重量和拖車工作類別收取拖車費。各個交通部的拖車費受拖車距離和交通密度等因素影響而有所差異。1998-99 年度，合約拖車代理商進行了 3 573 次拖車工作（一般拖車工作 2 735 次，特別拖車工作 838 次），拖車費用總計為 160 萬元。下文圖一顯示在 1998-99 年度合約拖車代理商在不同交通部的拖車次數分析。

圖一

1998-99 年度合約拖車代理商的拖車次數



資料來源：警務處的記錄

審計署的意見

27 一般來說，拖車工作並不困難，可由私營拖車代理商負責。自一九八二年起，警務處已聘請合約拖車代理商協助執行及管制組進行拖車工作。審計署注意到，在1998-99年度，就奉召到達交通事故現場的召達時間而言，合約拖車代理商的表現令人滿意。如下文第 2.8 至 2.13 段所述，審計署對執行及管制組拖車工作的成本效益，以至是否需要由該組繼續進行拖車工作，均有所保留。

執行及管制組應付拖車工作的能力有限

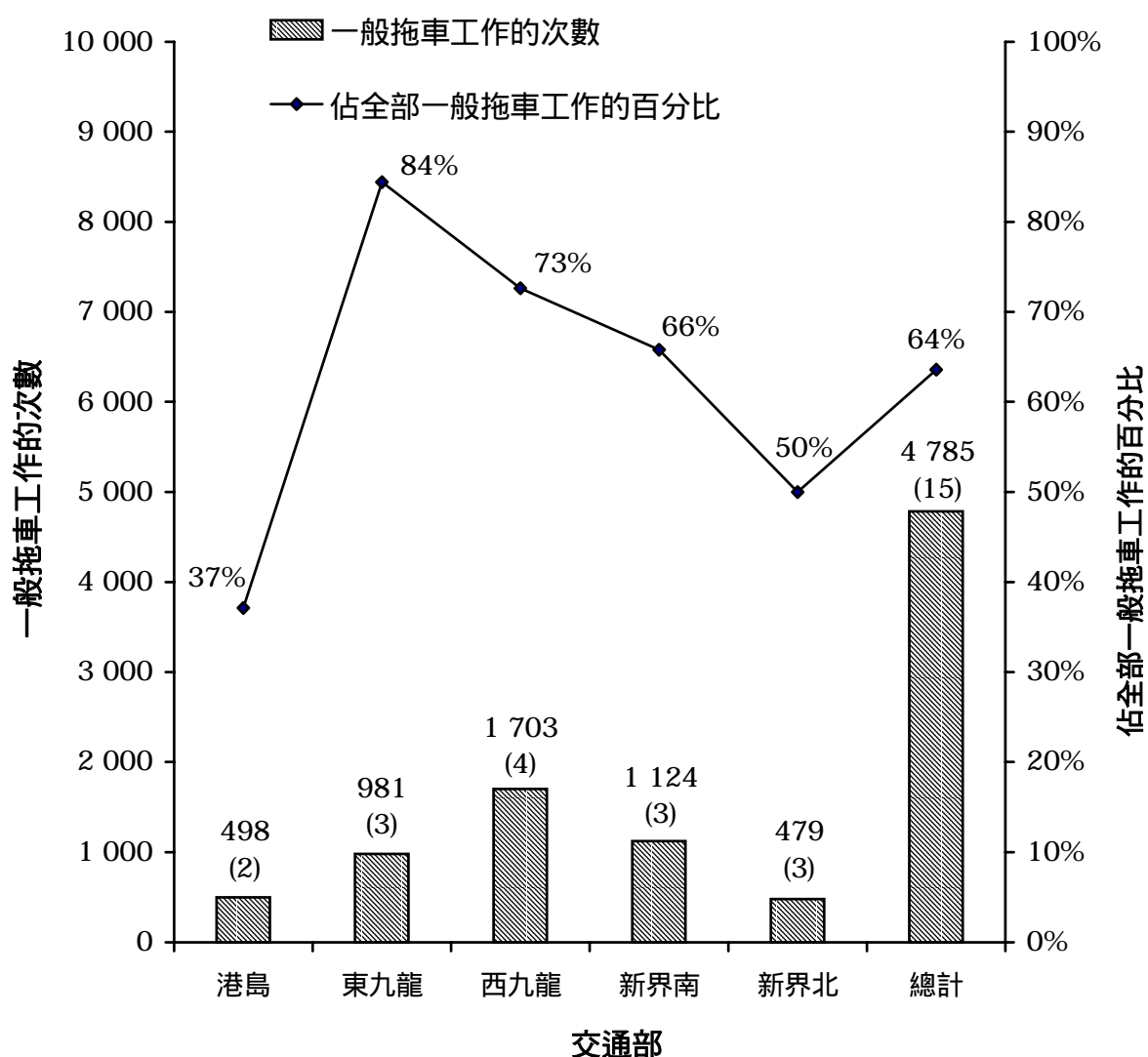
28 一九八六年，財政科就警隊拖車的使用情況進行衡工量值研究，研究結論是警隊拖車的使用率偏低。因此，當局向五個交通部減撥拖車，盡量減低運作成本。目前，執行及管制組並沒有重型拖車進行特別拖車工作。

執行及管制組的拖車工作量少

29 在1998-99年度，全港共進行了8 358次拖車工作，其中包括7 520次一般拖車工作（4 785次由執行及管制組進行，2 735次由合約拖車代理商進行）和838次特別拖車工作。所有特別拖車工作均由合約拖車代理商進行。下文圖二顯示，警隊拖車在1998-99年度進行一般拖車工作的次數和百分比。

圖二

1998-99 年度警隊拖車
進行一般拖車工作的次數和百分比



資料來源：警務處的記錄

註：括號內數字代表警隊拖車的數目

2.10 如上文圖二所示，各個交通部執行及管制組在 1998-99 年度進行的一般拖車工作的百分比十分懸殊。例如，在現有資源下，港島交通部只能處理 37% 的一般拖車服務，而東九龍交通部則能處理 84%。此外，工作量的統計數字又顯示，警隊拖車的整體工作量很少。以五個交通部作為整體來看，在 1998-99 年度，每部警隊拖車每天平均只處理 0.87 次拖車工作（註 5）。這顯示警隊拖車和拖車工作人員大部分時間都在候命或從事巡邏任務，而非實際執行拖車任務。審計署認為，調派 30 名技工到拖車隊並不符合成本效益，因為他們屬於文職人員，負責協助移走車輛，不會執行任何交通警務工作。（見下文第 2.11 段）。

維持執行及管制組的拖車工作成本高昂

2.11 在 1998-99 年度，執行及管制組聘用了 14 名警長、8 名高級警員／警員和 30 名技工，在五個交通部執行拖車工作。根據庫務署在一九九八年九月出版的《職工成本計算便覽 98/1 號》，審計署估計，在 1998-99 年度，執行及管制組拖車工作的經常成本為 1,780 萬元。

2.12 跟合約代理商的拖車費用比較，維持執行及管制組的拖車運作成本較高。審計署估計，假如 1998-99 年度由執行及管制組進行的 4 785 次一般拖車工作全部由合約代理商進行，費用是 170 萬元，只佔維持執行及管制組拖車運作經常成本的 10%。

2.13 審計署認為執行及管制組的拖車工作可外判給私營拖車代理商承辦。在 1998-99 年度，警務處如把這項工作全部外判給私營拖車代理商承辦，全年可節省 1,600 萬元。由於交通警察的職責之一是維持交通快捷暢順，審計署認為把執行及管制組的拖車工作招商承辦後，警務處必須密切監察合約拖車代理商的工作表現，確保他們提供快捷有效的移走車輛服務。

2.14 警務處原則上同意審計署的意見，認為所有拖車工作可外判給私營拖車代理商承辦。不過，警務處認為在研究有關建議的可行性時，須顧及由執行及管制組負責的下列職務：

- (a) “把車輛拖往路旁”的職務，將發生故障車輛拖往鄰近的安全地點，令交通迅速回復暢順。這類拖車工作主要由警務處負責，特別是西九龍交通部，但卻沒有列入警務處的工作量統計數字內；及
- (b) 在天氣惡劣時及因應內部保安情況提供的移走車輛和清理道路服務。

註 5：在 1998-99 年度，一輛警隊拖車每天平均執行的拖車工作次數：

$$4\,785 \text{ 次} \div 15 \text{ 輛拖車} \div 365 \text{ 天} = 0.87 \text{ 次拖車工作}$$

=====

2.15 審計署注意到警務處所關注的上述問題，審計署的意見如下：

- (a) 在“把車輛拖往路旁”的職務方面，審計署注意到私營拖車代理商亦可為警務處執行這類工作。事實上，如上文第 1.6 段所述，警務處已委託拖車代理商派出拖車長駐吐露港公路和屯門公路旁候命工作。目前由執行及管制組負責的其他主要道路，必要時亦可作出類似安排；及
- (b) 在天氣惡劣時提供的移走車輛和清理道路服務方面，現時的拖車合約訂明，在有需要時，在天氣惡劣的情況下，當天文台懸掛八號或以上颱風信號或發出黑色暴雨警告信號時，合約拖車代理商仍須進行拖車工作。至於內部保安情況方面，審計署認為警務處應與其他具有拖車能力的部門，例如機電工程署和運輸署共同制定應變計劃，以便調派拖車和警務人員移走車輛和清理道路。

審計署的建議

2.16 為提高拖車工作的成本效益，審計署建議警務處處長應：

- (a) 考慮解散現時執行及管制組的拖車隊；
- (b) 把所有拖車工作外判給私營拖車代理商承辦；
- (c) 密切監察合約拖車代理商的工作表現，確保他們所提供的移走車輛服務達致標準；及
- (d) 與其他具有拖車能力的部門（例如機電工程署和運輸署）共同制定應變計劃，以便在應付內部保安情況時，可調派拖車和警務人員提供移走車輛和清理道路服務。

當局的回應

2.17 警務處處長表示：

- (a) 可以解散執行及管制組的拖車隊。事實上，這是警務處資源增值計劃的項目之一。不過，這項建議仍須仔細研究，因要作出特別安排，重行調配目前全職負責移走車輛工作的技工。由於在政府內他們的職務性質獨特，因此在重行調配方面會有困難；
- (b) 原則上同意審計署把所有拖車工作外判給私營拖車代理商承辦的建議。如“把車輛拖往路旁”的工作納入拖車合約內，將會對成本構成影響，所以仍須進一步研究。其他仍須考慮的事宜則關乎颱風襲港期間或黑色暴雨警告信號發出時的清理道路工作，以及因進行這類工作而導致有人受傷時可能涉及的民事法律責任；

- (c) 同意密切監察合約拖車代理商的工作表現，確保他們所提供的移走車輛服務達致可接受水平；及
- (d) 原則上同意與其他具有拖車能力的部門共同制定應變計劃，以便在應付內部保安情況時，可以調派拖車和警務人員提供移走車輛和清理道路服務。至於可否成立警方專家小組負責執行上述工作，及在上述情況下使用警隊拖車的問題，則有待進一步研究。

218 庫務局局長表示：

整體回應

- (a) 歡迎審計署進行帳目審查，提高推行公共服務的成本效益。這不但符合資源增值計劃的精神，也配合計劃的推行。不過，在實施更具成本效益的方案時，通常以外判形式推行，庫務局必須確保有適當的安排，處理因而多出的人手。一九九九年年底，庫務局制定了人力資源管理策略，當中特別包括中央配對機制，方便重行調配人手。庫務局會繼續協助部門推行提高效率的措施；及

拖車工作

- (b) 根據警務處處長的回應，提高拖車工作的成本效益是警務處資源增值計劃的項目之一。庫務局會透過上文第 (a) 分段的適當安排，協助警務處落實這項工作。

第 3 部分：棄置車輛的移走及處置

棄置車輛的處理

3.1 警務處是負責處理棄置車輛的法定機關。《道路交通條例》第 107 條訂明，任何警務人員如有合理理由相信車輛已被棄置，可向該車輛的登記車主發出通知書，通知書可以掛號郵遞方式寄送或直接緊附在該車輛上，着令登記車主把車輛移走。如車輛在七天內仍未移走，警務處處長會將車輛扣押並移至車輛扣留中心。如車輛在扣押後 14 天內無人認領，即成為政府財產，並可予出售或按警務處處長認為適當的其他方式處置。

3.2 每月，一名警務人員在需要時會聯同汽車檢驗主任，檢查所有在 14 天法定期過後仍無人認領而扣押在車輛扣留中心的車輛。檢查期間，警務人員會辨別哪些因沒有可觀價值而不能公開拍賣的車輛，然後把載列這些車輛的清單送交運輸署署長，由他安排把車輛銷毀。至於可公開拍賣的車輛，警務處會把清單送交政府物料供應處處長酌情辦理。

警隊處理棄置車輛的資源

3.3 中間內頁圖三顯示，1998–99 年度的 8 358 次拖車工作分為下列類別：拖走涉及交通意外的車輛、為執法而拖走車輛、拖走棄置車輛及其他拖車（註 6）。該圖顯示，在 1998–99 年度，警務處進行了 532 次拖走棄置車輛的工作。

3.4 警務處多年來一直關注使用警隊資源執行移走和處置棄置車輛法定程序的情況。一九八三年，警務處就應否視不能開動的汽車殘骸（即廢鐵）為垃圾而直接將之移走和處置一事，徵詢法律意見。根據所得的法律意見，棄置車輛可被視為當時的《公眾衛生及市政事務條例》（第 132 章）（註 7）內所指的“廢物”，當局可決定由哪個適當機關移走廢物。目前，移走和處置棄置車輛的工作仍由警務處負責。

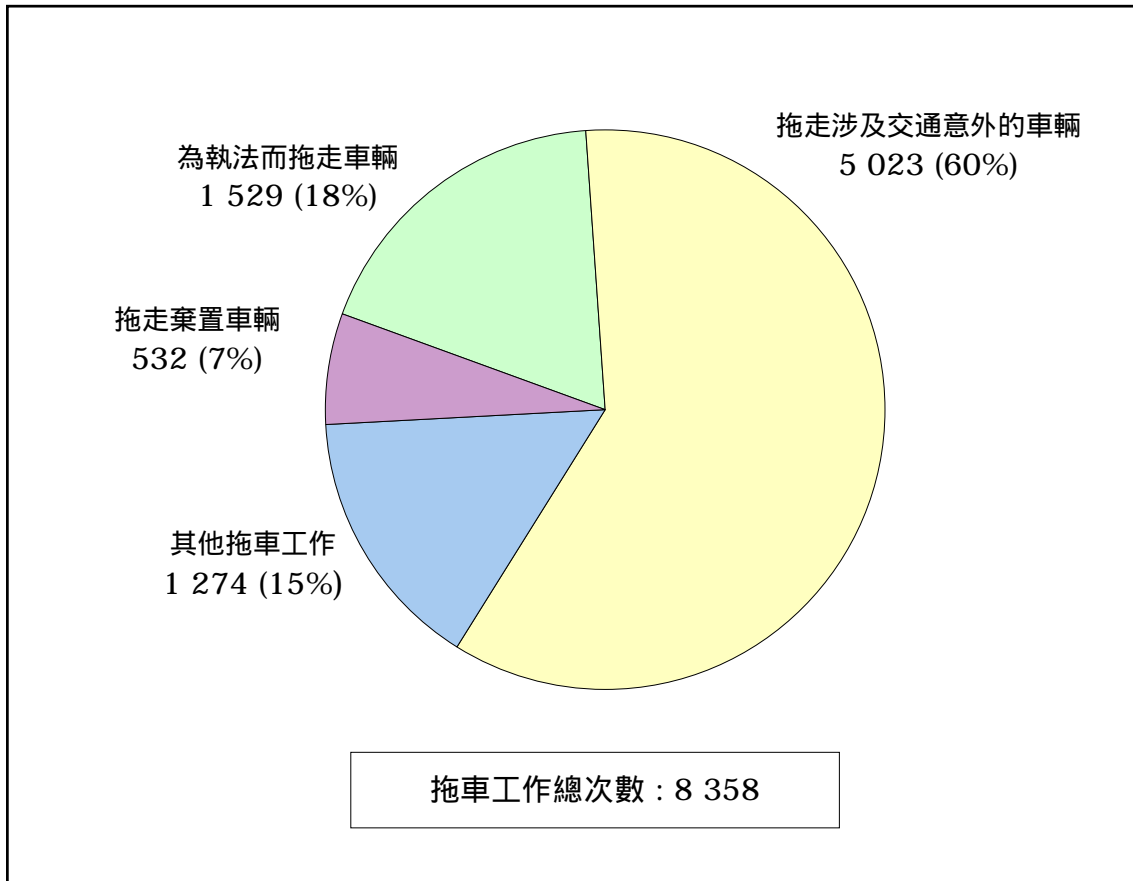
3.5 根據警務處現有記錄，由一九九四年至一九九八年五年間，已處理的棄置車輛估計總數為 4 400 部。審計署注意到，處理棄置車輛所需的時間和資源因個別情況而異。平均來說，要完成處置一部棄置車輛的程序需時兩至三個月。若按港島交通部的記錄處理一部棄置車輛平均需要的時間計算，審計署估計，1998–99 年度，處理一部棄置車輛的平均職工成本為 5,700 元，因此處理 532 部棄置車輛的總職工成本為 300 萬元。

註 6：其他拖車工作包括拖走涉及刑事個案的車輛、合約拖車代理商在候命期間拖走的車輛，以及把車輛拖返交通部。

註 7：根據現行的《公眾衛生及市政條例》（第 132 章）第 2 條 “廢物”指任何被扔棄的物質或物品。

圖三

1998-99 年度拖車工作類別
(參閱第 3.3 段)



資料來源：警務處的記錄

圖四

北大嶼山公路及青馬管制區
(參閱第 4.1 段)



資料來源：運輸處

註：上圖顯示由香港島至赤鱗角機場的主要連接道路。整幅地圖並非按比例繪製。

審計署的意見

3.6 目前沒有法例規定登記車主須負責妥善處置車輛，由於沒有相關法例，以致警務處要動用昂貴資源處理棄置車輛。審計署認為，登記車主應負責妥善處置他們的車輛，由警隊動用昂貴資源為不負責任的車主處理棄置車輛，並不合乎成本效益。此外，在車輛扣留中心存放棄置車輛和不能開動汽車殘骸的機會成本，也應計算在內。在這方面，審計署注意到，運輸署目前設有兩所廢車收集中心，收集市民廢棄的車輛，以便壓毀。另一方面，市民也可以找商營的汽車拆卸公司妥善處理他們的廢棄車輛。

審計署的建議

3.7 為了減省處理棄置車輛和不能開動汽車殘骸的費用，審計署建議警務處處長和運輸署署長應：

- (a) 推廣登記車主須負責妥善處置他們的廢棄車輛這項原則；
- (b) 研究把警務處移走和處置棄置車輛及不能開動汽車殘骸的責任，轉移給負責垃圾收集服務的部門的可行性。根據法律意見，棄置車輛或可被視為《公眾衛生及市政條例》內所指的“廢物”；及
- (c) 考慮修訂現行法例，規定登記車主有法律責任妥善處置他們的車輛，並在有需要時，引進懲罰條款，懲罰沒有妥善處置廢棄車輛的不負責任車主，以收阻嚇作用。

當局的回應

3.8 警務處處長全面支持審計署在上文第 3.7 段所作的各項建議。他認為有必要更廣泛宣傳妥善處置廢棄車輛這項原則，並須對沒有妥善處置車輛的登記車主施加懲罰。

第 4 部分：北大嶼山公路車輛救援服務

北大嶼山公路及青馬管制區

4.1 位於大嶼山赤鱸角的香港國際機場（下稱機場），可從陸路經鐵路和連接大嶼山東北岸、馬灣、青衣和主要市區交通網的道路前往。目前，由北大嶼山公路和青馬管制區組成的道路連接系統，是通往機場的唯一連接道路。北大嶼山公路是上述連接道路的其中一段，全長 12 公里，位於大嶼山，連接青馬大橋。青馬管制區在一九九七年一月設立，包括多項在青馬區進行的主要運輸項目，當中以連接青衣至大嶼山，全長 3.5 公里的青嶼幹線為最主要的項目。中間內頁圖四顯示北大嶼山公路和青馬管制區的位置。

4.2 根據在一九九六年十二月簽訂為期四年的合約（下稱管理合約），訂明由私營承辦商負責青馬管制區的管理、運作和保養工作，有效期為一九九七年五月十九日至二零零一年五月十八日。根據管理合約，青馬管制區的營辦商須迅速就交通意外採取適當行動，並移走導致青馬管制區內阻塞交通的車輛。

為北大嶼山公路提供高質素車輛救援服務的需要

4.3 由於北大嶼山公路和青馬管制區是通往機場的唯一連接道路，當局認為必須對該處發生的事故作出快速有效的反應。根據管理合約，青馬管制區的營辦商必須備有能夠盡快清理青馬管制區內道路的救援車隊和候命人員。由於北大嶼山公路和青馬管制區具策略重要性，因此為北大嶼山公路提供的車輛救援服務必須與為青馬管制區提供的車輛救援服務互相配合，以確保在一九九八年七月機場啟用後，通往機場的道路暢通無阻。

為北大嶼山公路另行簽訂車輛救援服務合約的協議

4.4 一九九六年八月，青嶼幹線與北大嶼山公路封閉應變安排督導委員會（下稱督導委員會）（註 8）首次召開會議，就連接機場的道路交通發生混亂時的應變安排，訂定規定。督導委員會注意到，雖然已研究因交通混亂而導致青嶼幹線和機場鐵路的不同封閉安排，但卻忽略了北大嶼山公路交通中斷時的應變安排。警務處當初打算負責北大嶼山公路的車輛救援工作，但財政科基於成本效益的理由，拒絕了警務處的撥款申請。

4.5 一九九六年九月，運輸署署長在回應警務處查詢可否把北大嶼山公路的車輛救援服務納入管理合約時指出，管理合約的招標工作已於一九九六年年中完成。由於青馬管制區和北大嶼山公路連接，政府仍認為日後的青馬管制區營辦商備有所需設備，是為北大嶼山公路提供車輛救援服務的最適當營辦商。

註 8：督導委員會於一九九六年八月組成，成員包括來自保安科、民航處、路政署、警務處及運輸署的人員。

46 在一九九六年十月的會議上，督導委員會同意必須與日後的青馬管制區營辦商就北大嶼山公路的車輛救援服務另行磋商一份合約，以便由該營辦商兼責北大嶼山公路車輛救援服務。督導委員會亦同意警務處必須就車輛救援服務尋求所需的撥款批准。

車輛救援服務合約的投標商議

47 根據督導委員會的決定，青馬管制區的營辦商是唯一被邀請為北大嶼山公路提供車輛救援服務的投標者。雖然警務處在訂立高質素車輛救援服務合約方面無甚經驗，但仍獲派負責與青馬管制區營辦商進行投標商議，而對管理青馬管制區營辦商及其他涉及同類管理合約的隧道營辦商均有經驗的運輸署，則向警務處提供技術意見(包括擬定運作標準及評估所需資源)。不過，運輸署並無直接參與投標商議工作。

48 一九九六年十月，運輸署根據15分鐘的召達時間的要求和大約12公里的路距，建議北大嶼山公路應該配備三部救援車輛。假設每部救援車輛須編配三名人員以便24小時候命，運輸署估計假如聘用45名行動人員，每年成本為1,600萬元。一九九六年十二月，運輸署根據1996-97年度的《職工成本計算便覽》估計，假如聘用40名行動人員，每年成本為1,280萬元。一九九七年三月，青馬管制區的營辦商估計，假如聘用40名行動人員，並由政府提供五部救援車輛(兩部重型、一部中型和兩部輕型)，為北大嶼山公路提供車輛救援服務的首年總成本則為1,310萬元。一九九七年十月，運輸署應警務處的要求作出估計，假如不把利潤計算在內，根據15分鐘召達時間的條件計算，以兩部重型及一部中型救援車輛和40名行動人員提供有關服務，每年的成本為940萬元(其中790萬元為聘用40名行動人員的成本)。

49 一九九七年十二月，警務處就提供車輛救援服務，要求庫務局局長批准進行單一投標。一九九八年一月，警務處表示需要五部救援車輛作24小時候命。一九九八年三月，青馬管制區營辦商建議可以削減夜更服務。當時，庫務局局長仍在考慮警務處進行單一投標該合約的要求。該合約會在二零零一年五月十八日屆滿，以便與管理合約的約滿日期一致。其時，當局預期將來簽訂的管理合約，會包括北大嶼山公路的車輛救援服務在內。

410 一九九八年三月，警務處回覆庫務局局長的查詢時指出，根據運輸署的意見，該項服務的每年成本在1,300萬元左右是合理的。一九九八年四月，青馬管制區營辦商就不同水平的車輛救援服務，向警務處提交經修訂的財政預算。一九九八年四月底，當庫務局局長批准進行單一投標時，警務處為方便進行進一步的投標商議，要求運輸署就該份經修訂的財政預算進行審核和提出意見。一九九八年五月底，運輸署提出意見，指投標者提交的財政預算中有多項成本項目，例如籌備費用、經常費用和人力開支等各方面，若不是偏高，就是很有問題。由於距離機場在一九九八年七月啟用前，只剩下一個月時間批出服務合約，警務處在別無選擇的情況下，唯有繼續進行招標工作。根據中央投標委員會在一九九八年六月的會議上提出的建議，庫務局局長批准將服務合約判給投標者。

該份有效期限為一九九八年七月一日至二零零一年五月十八日的合約，最終在一九九八年六月批予青馬管制區營辦商，合約價格為 3,700 萬元。該合約訂明，為日更車輛救援服務須提供兩部重型、一部中型和兩部輕型救援車輛；至於削減了的夜更服務，則須提供一部重型和一部輕型救援車輛。

審計署的意見

4.11 自一九九八年七月機場啟用以來，警務處每月支出 100 萬元（為期約 36 個月的合約共須支出 3,700 萬元），為北大嶼山公路提供高質素車輛救援服務。由於通往機場的連接道路具策略重要性，因此審計署了解有需要為這段主要連接道路提供車輛救援服務。不過，由於未能及早察覺需要該項服務，加上投標商議未能訂定合理的合約價格，審計署認為提供車輛救援服務的成本偏高（見下文第 4.12 至 4.14 段）。

未能及早察覺對服務的需要

4.12 正如上文第 4.4 段所述，直至一九九六年八月，當局才察覺最適合由青馬管制區營辦商為北大嶼山公路提供高質素車輛救援服務，在此以前，當局卻忽略了北大嶼山公路交通混亂時的應變安排。假如當局能及早察覺有需要為北大嶼山公路提供高質素的車輛救援服務，便可將這項服務納入青馬管制區的管理合約內。但是，當察覺車輛救援服務的需要時，管理合約的招標工作已進入最後階段，因此不能夠在管理合約上加入新的服務要求。政府在別無選擇的情況下，只得邀請青馬管制區營辦商進行單一投標。

投標商議未能訂定合理的合約價格

4.13 審計署注意到運輸署在一九九六年十月，根據 15 分鐘召達時間的要求和大約 12 公里的路距，建議須備有三部救援車輛，為北大嶼山公路提供車輛救援服務。一九九七年十月，警務處注意到運輸署以三部救援車輛提供服務計算，估計每年成本較投標者的預算少約 200 萬元（註 9）。當庫務局局長在一九九八年四月批准警務處進行單一投標時，距離機場於一九九八年七月啟用，只剩下兩個月時間來完成包括投標商議的所需程序及批出合約。有見及此，警務處自一九九六年年底已展開招標的籌備工作。

4.14 警務處在招標工作進行期間曾多次諮詢運輸署。一九九八年五月底，運輸署仍然認為投標者的成本項目若不是偏高，就是很有問題。不過，警務處如要與投標者商議那些有問題的成本項目已經太遲，因為當時距離一九九八年七月機場啟用，只餘下很少時間來完成把服務合約批予投標者的所需程序。因此，當局未能為該項服務訂定合理的合約價格。警務處可能因時間所限，沒有成立投標商議小組並加入運輸署經驗豐富的商議

註 9：在一九九七年十月，運輸署估計如不計算利潤，提供這項服務的每年成本為 940 萬元。如將 15% 的利潤（即現行車輛救援服務合約所訂的利潤）計算在內，則每年的成本為 1,080 萬元，較投標者估計的 1,310 萬元少 230 萬元（見上文第 4.8 段）。

人員直接參與投標商議工作。結果，有關服務規定及其對成本的影響，未能及時由運輸署經驗豐富的人員考慮。關於這方面，審計署注意到《物料供應及採購規例》第 385 條規定，價值高昂或性質複雜的招標項目或合約的商議工作，應由經驗豐富的商議人員所領導的小組負責。商議小組須由多名成員組成，其中包括一名來自使用部門的人員負責規格事宜，以及一名來自服務部門的人員負責技術事宜。

審計署的建議

4.15 為避免如上文第 4.12 至 4.14 段所述問題再次發生，以及使北大嶼山公路車輛救援服務日後更具效益，審計署建議當局在下次招標承投車輛救援服務合約前應：

- (a) 審慎評估所需服務的水平 and 標準，並在進行評估時須顧及北大嶼山公路交通造成嚴重混亂的風險，以及其他有關的運作因素，例如救援車輛工作量統計數字和奉召到達交通事故現場所需的時間；
- (b) 考慮如果合約涵蓋青馬管制區和北大嶼山公路，則有可能節省總開支，並應在這大前提下確定為北大嶼山公路提供車輛救援服務所需的資源；及
- (c) 考慮審計署於下文第 4.16 段所作的建議，確保有足夠時間進行投標商議。

4.16 為保障政府日後在類似情況下的利益，審計署建議當局在進行投標商議前應確保：

- (a) 在商議過程開始前已成立投標商議小組，成員包括所有來自使用和服務部門的人員；及
- (b) 投標商議小組制定清晰的策略，並擬定投標商議工作的行動計劃，務求合約能及時簽訂，並訂定合理的合約價格。

當局的回應

4.17 警務處處長表示，在下次招標承投車輛救援服務合約前，會考慮審計署所有建議。運輸署與庫務局已就下一份的車輛救援服務合約的招標工作展開磋商，確保自二零零一年五月起，合約的範圍會涵蓋青馬管制區及北大嶼山公路。他又表示：

- (a) 警務處毋須為未能及早察覺需要車輛救援服務一事負上責任。警務處原本打算負上提供車輛救援服務的責任，但在申請撥款時卻遭庫務局拒絕。警務處遂要求把北大嶼山公路的車輛救援服務納入青馬管制區的管理合約內，但運輸署署長在一九九六年九月表示，管理合約的招標工作已於一九九六年年中完成；及

- (b) 正如上文第 413 段所述，當庫務局局長在一九九八年四月批准進行單一招標工作時，距離新機場於一九九八年七月啟用，警務處只剩下兩個月時間完成批出車輛救援服務合約的所需程序，包括就投標進行商議。儘管如此，警務處仍盡力做好招標工作。按照運輸署在一九九六年十月的原本估計，使用三部救援車輛提供車輛救援服務的成本是每年 1,600 萬元。這原本估計成本比現時合約能提供五部救援車輛最終的合約價格高出 290 萬元。警務處曾就與合約價格有關的一切成本計算事宜，徵詢運輸署的意見。一九九八年三月，警務處就庫務局局長的查詢作出回應，表示該處在運輸署的協助下，計算出車輛救援服務的每年成本是 1,320 萬元。警務處並把其回覆的副本交予運輸署。一九九八年五月，警務處又嘗試就運輸署提出的進一步意見，要求承辦商加以澄清。不過，由於有關合約必須在一九九八年七月機場啟用前簽訂，時間實在非常有限。最終的合約價格是每年 1,310 萬元。

4.18 運輸署署長表示同意審計署的建議，並會協助將來北大嶼山公路車輛救援服務合約的招標工作。

4.19 政府物料供應處處長表示認同審計署的意見，應預留足夠時間以進行招標工作，並應在批出車輛救援服務合約前進行適當的商議，以期獲得理想的報價。從採購的角度來看，他認為警務處應：

- (a) 與運輸署磋商，務求在青馬管制區的管理合約續約前，把北大嶼山公路車輛救援服務納入該合約內；
- (b) 確保有足夠時間進行招標工作，以便引入競爭；及
- (c) 根據《物料供應及採購規例》進行適當的投標商議。

第 5 部分：關設永久車輛扣留中心

政府關設車輛扣留中心的政策

5.1 車輛扣留中心是用作扣押及檢驗涉及交通意外、阻塞交通或與違例事項有關的車輛。由於香港嚴重缺乏土地，撥作車輛扣留中心的用地一向都屬臨時性質。有關關設車輛扣留中心一事，政府於一九七一年訂定的政策是：

- (a) 須撥地供警務處關設車輛扣留中心；
- (b) 政府不應永久把價值高昂的用地關設車輛扣留中心；及
- (c) 必須盡量減低在臨時用地關設車輛扣留中心的開支。

車輛扣留中心的發展經過

5.2 一九七二年八月，警務處處長建議在市區撥出多幅面積細小的永久用地，擺放涉及執法行動及交通意外的車輛，並在市區以外其他地方關設較大的臨時扣留中心扣押棄置車輛。當時的布政司考慮過警務處處長的建議後，於一九七二年十一月原則上批准在四所警署的建築工程計劃內增加樓層，用作車輛扣留中心。

5.3 一九七八年，設有車輛扣留中心的上葵涌警署落成。可惜該建築物設計有問題，並且存在不少缺點，以致不適合作為原定的車輛扣留中心用途（註 10）。當局於是決定終止其餘三個原定位於警署的車輛扣留中心的所有工程項目。

5.4 正如上文第 1.8 段所述，財政科於一九八五年在其衡工量值研究中建議，應在市區撥出適合土地興建設有驗車設施的永久車輛扣留中心，而每個警察交通部均應有一個理想地點的永久車輛扣留中心。警務處一直根據這些建議物色適合的用地關設永久車輛扣留中心。

車輛扣留中心的位置

5.5 一九九九年六月，本港共有六個車輛扣留中心。下文表二列出各個車輛扣留中心的位置和可扣押車輛的數目。

註 10：在《截至一九七九年三月三十一日止的香港政府會計帳項審核報告書暨證明書》內，審計署署長報告指上葵涌車輛扣留中心興建工程的不必要開支，是因為當局沒有充分考慮有關建築物是否適合作原定用途所致。

表二

車輛扣留中心的位置和可扣押車輛的數目

位置	佔用面積 (平方米)	可扣押車輛數目 (車位數目)
港島交通部		
鯽魚涌東區海底隧道上	4 080	71
鯽魚涌海堤街	1 100	70
東九龍交通部和西九龍交通部		
何文田常盛街	9 000	170
新界南交通部和新界北交通部		
葵涌葵盛圍	2 600	50
荃灣永順街	4 700	230
大嶼山小蠔灣	8 670	130

資料來源：警務處的記錄

註：除大嶼山小蠔灣車輛扣留中心位於永久用地外，其餘全部位於臨時用地。

在港島關設永久車輛扣留中心

現有車輛扣留中心

5.6 現時，港島設有兩個位於臨時用地的車輛扣留中心。第一個車輛扣留中心位於鯽魚涌東區海底隧道上的一幅土地。一九九五年二月，有關的地政處批准把這幅土地臨時撥給警務處使用，為期三年。一九九八年二月，地政處把臨時用地的使用限期延至二零零零年年底（註 11）。第二個車輛扣留中心位於鯽魚涌海堤街，專用作扣押棄置車輛。這幅土地也是臨時撥給警務處使用，直至二零零零年年底。

在港島物色永久土地關設車輛扣留中心

5.7 一九八五年，財政科的衡工量值研究建議，港島有兩幅土地，可供選擇其一設立永久車輛扣留中心。一幅位於灣仔鴻興道，另一幅位於柴灣盛泰道。警務處把鴻興道的用地關作臨時車輛扣留中心，直至一九八六年才交回土地以便興建污水隔濾廠。其後警

註 11：這幅位於鯽魚涌東區海底隧道上的土地，在鯽魚涌分區計劃大綱圖上劃作“休憩用地”，是興建鯽魚涌公園的指定用地的一部分。

務處取得另一幅位於柴灣盛泰道的用地。一九八六年七月，柴灣這幅土地已預留作興建永久車輛扣留中心之用。一九九零年二月，有關的地政處正式把這幅土地撥給警務處。不過，在一九九零年五月，政府產業署以土地具有發展潛力為理由，反對撥出這幅土地作上述用途。一九九零年六月，有關的地政處撤銷永久撥地的決定，並把這幅土地撥作擴建職業訓練局柴灣工業學院之用，以充分利用這幅土地的發展潛力。

5.8 九十年代初期，政府產業署和各地政處均認為，撥作永久車輛扣留中心之用的土地，通常需要較大的土地面積，但所佔用的土地上蓋範圍相對較小，以致非常不符充分利用土地的原則。一九九二年五月，政府產業署表示會嘗試把不同部門的車庫和車輛扣留中心設在多層建築物內，以求進一步善用土地。

5.9 一九九二年十一月，規劃署通知警務處，已在小西灣物色到另一幅5 400平方米的土地，用作闢設永久車輛扣留中心。一九九六年五月，規劃署就政府飛行服務隊要求把該幅土地暫時用作直升機升降坪，以為東區尤德夫人那打素醫院提供服務一事徵詢警務處的意見。一九九六年六月，警務處同意暫時放棄使用該幅土地，直至二零零零年(註 12)，並同時要求與其他政府部門共用已預留作興建政府部門聯用車庫的一幅柴灣土地。不過，政府產業署拒絕警務處的要求，因為建議中的車庫的低層部分已劃定由其他政府部門使用。政府產業署進一步指示，由於政府、機構或社區用地新發展項目的低層空間的競爭劇烈，最可行的方法是待二零零零年年底現有臨時用地的使用期屆滿後，再另覓臨時用地供警務處使用。

5.10 一九九八年七月，警務處進一步要求政府產業署考慮把車輛扣留中心的設施設於擬在西營盤興建的消防處工場內。一九九八年十二月，政府產業署重申，該署不贊成永久撥出港島的可發展土地，設立車輛扣留中心，特別是因為已物色到在西九龍填海區的油麻地交匯處下面一幅土地作扣押車輛之用(見下文第 5.15 段)。政府產業署又要求警務處考慮能否把港島長期的車輛扣押設施遷往西九龍填海區用地。警務處在回應時表示，由於行政和後勤支援問題，不宜把港島長期的車輛扣押設施遷往九龍。

5.11 最近，警務處接納在聯用建築物內闢設車輛扣留中心的建議。不過，由於政府、機構或社區用地的低層空間競爭劇烈，因此難以撥出永久用地作扣押車輛之用，政府產業署堅持，最可行的方法是物色臨時用地以應付未來需求。

在九龍闢設永久車輛扣留中心

現有車輛扣留中心

5.12 在九龍，現時位於何文田常盛街的車輛扣留中心，自一九七二年起已為東九龍交通部和西九龍交通部提供服務。這幅有 9 000 平方米的土地，在法定分區計劃大綱圖中已

註 12：規劃署最近向政府飛行服務隊證實，直升機升降坪會在二零零二年前遷往東區尤德夫人那打素醫院天台。

劃作‘休憩用地’，給當時的市政局發展為休憩用地。一九七二年六月，這幅土地暫時撥予警務處關設車輛扣留中心。一九九九年四月，地政處批准該幅土地繼續用作車輛扣押用途，直至二零零零年年底止。

在九龍物色永久土地關設車輛扣留中心

5.13 一九八五年，財政科的衡工量值研究建議，位於何文田的臨時車輛扣留中心土地應用以關設一個佔地 6 500 平方米的永久車輛扣留中心。一九八六年七月，市政局同意自該幅 9 000 平方米的土地中，撥出 6 500 平方米的土地予警務處關設永久車輛扣留中心，餘下的 2 500 平方米土地則留作發展為休憩用地。一九八七年四月，警務處進一步要求當時的市政總署交出餘下的 2 500 平方米土地，以建設 100 米長的制動試驗車道。不過，在一九八七年五月，市政總署拒絕了警務處的要求，主要原因是擔心有關建議大幅減低該幅土地的發展潛力。一九八八年二月，建築署建議把該幅土地上的建築物最低三層用作車輛扣留中心，餘下 12 層則作其他用途，以充分利用土地。不過，由於警務處和市政局對有關分配該幅土地的爭拗仍未解決，因此地政處認為有關部門不應再考慮發展該幅土地的建議。

物色其他土地

5.14 一九八八年十月，當局物色到九龍灣常怡道與宏照道交界處的一幅 9 600 平方米土地，可供關設警隊永久車輛扣留中心、辦公室和車輛檢驗設施。不過，政府產業署認為把該幅土地永久撥作上述用途是不可接受的，因為有關建議非常不符充分利用土地的原則。目前，該幅土地暫供路政署用作其承建商的工地和維修站。

5.15 一九九八年七月，當局在西九龍填海區的油麻地交匯處覓得另一幅土地。政府產業署認為該幅土地發展潛力有限，因此適合作車輛扣押用途，但須先解決該用地附近的交通問題。有關部門現正考慮這幅土地的可能用途。

在新界關設永久車輛扣留中心

現有車輛扣留中心

5.16 目前，新界設有三個車輛扣留中心，分別位於葵涌葵盛圍、荃灣永順街和大嶼山小蠔灣，全部由新界南交通部管理和運作。由於新界北交通部並沒有車輛扣留設施，葵盛圍和永順街的車輛扣留中心也供新界北交通部使用。小蠔灣車輛扣留中心在一九九八年六月啟用，以應付新機場和大嶼山北部的運作需要。

5.17 一九七七年九月，當局把位於葵盛圍的用地撥給運輸署使用。自一九八零年起，警務處一直臨時借用其中部分用地，作檢驗和扣押車輛用途，其餘小部分用地則由運輸署用作駕駛考試中心。一九九六年十一月，運輸署要求警務處歸還用地，以便重置現有

的駕駛考試中心。警務處其後同意把葵盛圍車輛扣留中心遷往荃灣永順街車輛扣留中心(見下文第 5.18 段)，並預期在二零零零年六月完成搬遷工作。

5.18 現時在永順街的车辆扣留中心位於屠場與墳場之間的一幅用地上。該幅用地在一九八八年六月撥給警務處使用。不過，該車輛扣留中心缺乏檢驗車輛的基本設施，例如正式的制動試驗車道、地秤、驗車坑和斜路。近年來，警務處策劃在該用地進行費用不超過 1,500 萬元的小型建築工程計劃，以提供一個設有正式辦公室、工場和完善車輛檢驗設施的永久車輛扣留中心。

在新界物色永久土地闢設車輛扣留中心

5.19 一九八五年，財政科的衡工量值研究建議在新界設立兩個永久車輛扣留中心，一個在荃灣／葵涌區，另一個在大埔區。一九八八年六月，位於荃灣的用地永久撥予警務處使用。該幅用地其後一直用作車輛扣留中心(見上文第 5.18 段)。一九九零年五月，一幅位於大埔公路和康樂園路交界處、佔地 13 840 平方米的用地也永久撥予警務處使用。

5.20 自一九九零年以來，由於受到財政限制，康樂園用地一直發展緩慢。一九九五年三月，運輸司支持在康樂園用地闢設備有車輛檢驗設施的永久車輛扣留中心。一九九五年八月，政府產業署在考慮建議的車輛扣留中心的用途分配表時，對康樂園用地的使用情況表示關注。一九九五年十一月，政府產業署為求更充分發揮該幅用地的潛力，建議在發展計劃中加設石油氣及危險物品車輛檢驗中心。不過，建議遭康樂園居民強烈反對，因為此舉會影響環境及對附近的住宅構成危險。

5.21 一九九七年三月，大埔當地居民就聯合發展建議向大埔政務處作出抗議。環境保護署認為繼續進行研究這項計劃之前，應先作環境審查。結果，在一九九七年三月舉行的大埔區議會環境改善及工程委員會的會議上，政府產業署答允研究另覓地點的可能性。最後，沙田、大埔及北區規劃處在大埔區物色到另一幅用地。不過，政府產業署和警務處均認為該幅用地不適宜作車輛檢驗用途。大埔當地居民在一九九七年七月去信政府產業署，重申他們強烈反對的意見，並要求該署考慮他們剛在沙田馬料水物色到的一幅用地。由於遇到強烈反對，自一九九零年撥出康樂園的用地後，一直未由警務處接收，最終在一九九九年二月歸還有關地政處處置。在此期間，警務處計劃全面再發展該幅位於馬料水並正用作警隊秤車站的建議用地。

審計署的意見

5.22 自財政科在一九八五年完成衡工量值研究，至今已有 14 年，期間當局一直致力落實執行該項衡工量值研究所作的建議，務求在警務處轄下各交通部設立永久車輛扣留中心。不過，除了為應付新機場和北大嶼山地區的運作需要而設立的小蠔灣永久車輛扣留中心外，至今並沒有設立其他永久車輛扣留中心。審計署注意到，設立永久車輛扣留中心進展緩慢的主要原因，是難以物色一幅令警務處和政府產業署均可以接受的合適用地。

雖然警務處認為有迫切需要在理想地點設立永久車輛扣留中心，但政府產業署卻認為，永久撥出可發展的土地以設立永久車輛扣留中心並未能盡用稀少而寶貴的土地資源。結果：

- (a) 在港島，兩幅早期預留的永久用地須交還當局，供其他優先項目使用；
- (b) 在九龍，現時的車輛扣留中心已臨時佔用何文田的用地達 27 年之久；及
- (c) 在新界，於一九九零年五月永久撥給警務處闢設永久車輛扣留中心的康樂園用地，最後在一九九九年二月歸還地政總署。

5.23 雖然當局花了不少時間和精神闢設永久車輛扣留中心，但卻未見成果。近年來，警務處在臨時車輛扣留中心提供扣押車輛服務時，運作上並沒有很大的問題。審計署同意不應把昂貴的土地，特別是位於市區的優質土地用作永久車輛扣留中心，但認為有必要提供設有標準設施的車輛扣留中心，以確保警務處能進行車輛檢驗的工作。鑑於警務處多年來在闢設永久車輛扣留中心方面遇到的問題，政府有需要進行整體的策略檢討，以重新研究是否確有需要為警務處每個交通部設立永久車輛扣留中心。檢討的目標，應該是在達至最高成本效益的前提下，在本港設立永久車輛扣留中心。

5.24 此外，由於多年來情況已有所改變，審計署認為位於市區優質地點，面積 9 000 平方米的何文田用地未有完全充分利用。該用地目前用作扣押車輛，未能完全發揮其發展潛力。關於這方面，政府產業署也認為把土地用作扣押車輛用途，並不能完全充分利用有關土地（見上文第 5.8 段）。

審計署的建議

5.25 審計署**建議**當局應：

- (a) 進行整體的策略檢討，以重新研究在目前情況下，是否確有需要為警務處每個交通部設立永久車輛扣留中心；及
- (b) 制訂策略，以期在達至最高成本效益的前提下，在本港設立永久車輛扣留中心。

5.26 撥予警務處使用一幅位於何文田的優質土地雖屬臨時性質，但警務處佔用該幅土地作扣押車輛用途已達 27 年之久。為了更善用該幅土地，審計署進一步**建議**當局應：

- (a) 加快重置目前位於何文田的車輛扣留中心，以便騰出土地作其他實益用途；及
- (b) 重新考慮該幅優質土地將來的用途，務求盡量發揮其發展潛力。

當局的回應

5.27 警務處處長表示完全同意審計署的所有建議，並全力支持審計署建議進行的整體策略檢討，以確定是否確有需要設立永久車輛扣留中心。他又表示，帳目審查報告如實記錄了各政府部門之間一直以來進行的磋商。車輛扣押及檢驗中心，一般稱為車輛扣留中心，是用來存放阻塞交通、涉及意外或認為已損壞而須接受檢驗或須扣留作為證物的車輛。車輛扣留中心目前的車輛檢驗設施未達標準，極需重置。警務處處長認為，若要以符合成本效益的方式提供合標準的車輛檢驗設施，必須闢設永久車輛扣留中心。

5.28 規劃署署長表示，在一九八六年，何文田區的休憩用地供應並無短缺，但其後因情況改變而導致不足，以致確有需要保留該幅土地作休憩用地，應付區內需求，但必須另覓永久用地遷徙該處的臨時車輛扣留中心。然而，由於當局未能覓得其他可接受的用地，以致該幅土地多年來一直用作臨時車輛扣留中心。鑑於現在不再考慮在該處興建警隊永久車輛扣留中心，因此，基於目前區內休憩用地不足，該幅土地或有需要保留作休憩用地。這問題會在何文田土地用途的重新安排研究中考慮，預期二零零零年年初會有研究的初步結果。