

第 1 章

香港特别行政区政府

政府一般收入帐目

政府部门

香港警务处

提供移走车辆服务和辟设永久车辆扣留中心

香港审计署

二零零零年二月二十九日

声明

此简体版本只供网上阅览或下载。
如内容与繁体版本有任何差别，概以繁体版本为准。

提供移走车辆服务和辟设永久车辆扣留中心

目 录

	段数
撮要及主要审计结果	
第1部分：引言	
背景	1.1
交通部的职能	1.2-1.3
移走车辆服务	1.4-1.6
车辆扣留中心	1.7-1.8
帐目审查	1.9
第2部分：移走车辆服务	
移走车辆的指引	2.1
拖车工作	2.2-2.6
审计署的意见	2.7-2.15
审计署的建议	2.16
当局的回应	2.17-2.18
第3部分：弃置车辆的移走及处置	
弃置车辆的处理	3.1-3.2
警队处理弃置车辆的资源	3.3-3.5
审计署的意见	3.6
审计署的建议	3.7
当局的回应	3.8
第4部分：北大屿山公路车辆救援服务	
北大屿山公路及青马管制区	4.1-4.2
为北大屿山公路提供高素质车辆救援服务的需要	4.3
为北大屿山公路另行签订车辆救援服务合约的协议	4.4-4.6
车辆救援服务合约的投标商议	4.7-4.10
审计署的意见	4.11-4.14
审计署的建议	4.15-4.16
当局的回应	4.17-4.19
第5部分：辟设永久车辆扣留中心	
政府辟设车辆扣留中心的政策	5.1

目 录 (续)

	段数
车辆扣留中心的发展经过	5.2-5.4
车辆扣留中心的位置	5.5
在港岛辟设永久车辆扣留中心	5.6-5.11
在九龙辟设永久车辆扣留中心	5.12-5.15
在新界辟设永久车辆扣留中心	5.16-5.21
审计署的意见	5.22-5.24
审计署的建议	5.25-5.26
当局的回应	5.27-5.28

附录：中文版从略

提供移走车辆服务和辟设永久车辆扣留中心

撮要及主要审计结果

A. **引言** 根据《道路交通条例》(第374章), 香港警务处(警务处)负责本港道路交通的警务工作。警务处行动处属下的交通科由交通总部和五个交通部组成。每个交通部均设有执行及管制组, 每组都备有轻型及中型拖车, 在日间为执法和紧急拖走阻碍交通的车辆。1998-99年度, 警务处在拖车行动的估计经常开支为1,780万元。除了警队的拖车行动外, 每个交通部均聘有拖车代理商, 全日24小时候命。1998-99年度, 警务处在这些合约拖车服务方面的开支为160万元(第1.1至1.6段)。

B. **警务处管理车辆扣留中心**, 用作扣押从道路移走的车辆或涉及刑事罪行个案调查的车辆。一九八五年八月, 当时布政司署辖下的财政科完成了衡工量值研究, 建议当局应在市区拨出合适土地兴建警队永久车辆扣留中心, 并提供标准的车辆检验设施。研究又建议, 每个交通部应有一个位于理想地点的永久车辆扣留中心。不过, 实施上述建议的进度缓慢。迄今为止, 警务处尚未能依照财政科的建议, 为每个交通部辟设永久车辆扣留中心(第1.7及1.8段)。

C. **帐目审查** 审计署进行审查, 以便: (a)确定警务处的移走车辆服务是否符合经济原则、有效率和有效益; (b)确定移走车辆服务是否有可以改善的地方; 及(c)研究辟设永久车辆扣留中心进展缓慢的原因及是否有辟设的需要(第1.9段)。

D. **执行及管制组的拖车工作** 一般来说, 拖车工作并不困难, 可由私营拖车代理商负责。自一九八二年起, 警务处已聘请合约拖车代理商协助执行及管制组进行拖车工作。由于执行及管制组应付拖车工作的能力有限, 拖车工作量少而且成本高昂, 审计署认为执行及管制组的拖车工作可全部外判给私营拖车代理商承办。1998-99年度, 警务处如把执行及管制组的拖车工作全部外判给私营拖车代理商承办, 全年可节省1,600万元(第2.7至2.13段)。

E. **弃置车辆的移走及处置** 警务处是负责处理弃置车辆的法定机关。目前因没有法例规定登记车主须负责妥善处置废弃车辆, 以致警务处一直动用昂贵资源处理弃置车辆。审计署认为, 登记车主应负责妥善处置他们废弃的车辆(第3.1及3.6段)。

F. **北大屿山公路车辆救援服务** 由于北大屿山公路是通往赤鱲角国际机场的主要连接道路, 所以自一九九八年七月机场启用以来, 警务处每月支出100万元, 为该公路提供高质素车辆救援服务。不过, 由于未能及早察觉需要该项服务, 加上投

标商议未能订定合理的合约价格，审计署认为提供车辆救援服务的成本偏高(第4.11至4.14段)。

G. 辟设永久车辆扣留中心 审计署注意到，在各交通部设立永久车辆扣留中心的进展缓慢，主要原因是难以物色合适用地。虽然警务处认为有迫切需要在理想地点设立永久车辆扣留中心，但政府产业署却认为，永久拨出可发展的土地以设立永久车辆扣留中心并未能尽用稀少而宝贵的土地资源。此外，由于多年来情况已有所改变，审计署认为位于优质地点，现时用作车辆扣留中心，面积9 000平方米的何文田用地未有完全充分利用。该用地目前用作扣押车辆，未能完全发挥其发展潜力(第5.22至5.24段)。

H. 审计署的建议 审计署的主要建议如下：

- (a) 警务处应考虑解散现时执行及管制组的拖车队，并把所有拖车工作外判给私营拖车代理商承办(第2.16段第(a)及(b)分段)；
- (b) 当局应考虑修订现行法例，规定登记车主有法律责任妥善处置他们的车辆，并在有需要时，引进惩罚条款，惩罚没有妥善处置废弃车辆的不负责任车主，以收阻吓作用(第3.7段第(c)分段)；
- (c) 当局在下次招标承投北大屿山公路车辆救援服务合约前，应审慎评估所需服务的水平和标准、确定提供服务所需的资源，以及确保有足够时间进行投标商议(第4.15段)；
- (d) 当局应确保在投标商议前成立投标商议小组，成员包括所有有关使用和服务部门的人员。投标商议小组并应制定清晰的策略和拟定投标商议工作的行动计划(第4.16段)；
- (e) 当局应进行整体的策略检讨，以重新研究在目前情况下，是否确有需要为警务处每个交通部设立永久车辆扣留中心，并制订策略，以期在达至最高成本效益的前提下，在本港设立永久车辆扣留中心(第5.25段)；及
- (f) 当局应加快重置目前位于何文田的车辆扣留中心，以便腾出该幅土地作其他实益用途，并重新考虑该幅优质土地将来的用途，务求尽量发挥其发展潜力(第5.26段)。

I. 当局的回应 当局同意审计署的大部分建议。

第1部分：引言

背景

1.1 根据《道路交通条例》(第374章)(下称条例)，香港警务处(警务处)负责本港道路交通的警务工作。道路交通的警务工作目的如下：

- (a) 减少因道路交通意外造成的伤亡和财物损失；
- (b) 尽量保持交通畅顺；及
- (c) 防止和侦查交通罪行。

交通部的职能

1.2 警务处行动处属下的交通科负责本港道路交通的日常警务工作，由交通总部和港岛、东九龙、西九龙、新界南和新界北五个交通部组成。交通总部专责处理关乎全港及整个警队的政策和事宜，例如制定和公布执行交通法例的政策，以及拟订和检讨交通管理计划。各区交通部则负责执行违反交通法例的行动、调查交通意外成因，以及检验被指为损坏和损毁的车辆。

1.3 每个交通部均设有执行及管制组，负责执行行车及定点管制任务，以及在预定和目标地点进行例行执法工作，以监察主要道路的交通。

移走车辆服务

1.4 条例订明警长或以上职级的军装警务人员可从道路移走或安排移走下列车辆：

- (a) 发生故障的车辆；
- (b) 弃置车辆；
- (c) 涉及意外的车辆；或
- (d) 涉及交通执法行动的车辆。

1.5 每个执行及管制组均备有轻型及中型拖车，在日间为执法和紧急拖走阻碍交通的车辆。这些拖车适合移走体积较小而没有损毁的车辆。1998-99年度，警务处在拖车行动的估计经常开支为1,780万元。

1.6 除了警队的拖车行动外，每个交通部均聘有拖车代理商，全日24小时候命。聘用合约订明，拖车代理商必须在指定的召达时间内奉召抵达交通事故现场。1998-99年度，警务处在这些合约拖车服务方面的开支为160万元。由于吐露港公路和屯门公路均属交通枢纽，聘用的拖车代理商必须在该两条公路路旁放置拖车随时候命，在这方面的成本

每年为100万元。此外，当局亦聘用拖车代理商为北大屿山公路（见下文第4.10段）提供高质素车辆救援服务(注1)。

车辆扣留中心

1.7 警务处管理车辆扣留中心。目前，车辆扣留中心用作扣押根据条例从道路移走的车辆或涉及刑事罪行个案调查的车辆。除大屿山小蚝湾的车辆扣留中心外，所有其他车辆扣留中心都属临时性质。政府不愿意设立永久车辆扣留中心，是因为土地日后如须发展，土地上耗资庞大的设施便须清拆。一九八四年十二月，交通谘询委员会（注2）对警务处作为交通意外调查当局却缺乏永久检验车辆设施一事，表示关注（注3）。委员会建议，应优先处理有关设置设备完善的永久车辆扣留中心的事宜。

1.8 一九八五年八月，当时布政司署辖下的财政科就“香港警务处车辆扣留中心及运输署验车中心”完成了衡工量值研究。研究结论是，车辆扣留中心对于警务处全面执行条例是必需的。该研究建议，当局应在市区拨出合适土地兴建警队永久车辆扣留中心，并提供标准设施以确保警务处能进行车辆检验。研究又建议，警务处每个交通部应有一个位于理想地点的永久车辆扣留中心。不过，实施上述建议的进度缓慢。迄今为止，警务处尚未能依照财政科的建议，为每个交通部辟设永久车辆扣留中心。

帐目审查

1.9 因应上述情况，审计署进行审查，检讨警务处的移走车辆服务和辟设永久车辆扣留中心事宜，审查目的如下：

- (a) 确定移走车辆服务是否符合经济原则、有效率和有效益；
- (b) 确定移走车辆服务是否有可以改善的地方；及
- (c) 研究辟设永久车辆扣留中心进展缓慢的原因及是否有辟设的需要。

注1：北大屿山公路的车辆救援服务合约订明，承办商必须在短时间内就交通意外采取适当行动，使有关道路的受影响部分尽快重开。

注2：交通谘询委员会的功能，是就广泛的交通政策问题向行政长官提出意见，以改善客货运输情况。

注3：一九八四年一月二十八日，跑马地黄泥涌道发生严重交通意外（一部双层巴士撞向行人道上一列行人，造成六死八伤）。交通谘询委员会于一九八四年八月成立工作小组，研究有关检验巴士是否性能良好及是否适宜在道路上使用的做法和程序。

第2部分：移走车辆服务

移走车辆的指引

2.1 警务处处长发出指引，协助警务人员行使移走车辆的权力。指引规定了可以移走车辆的地方和情况。一般而言，警务人员不会就违例停泊或违例阻塞事项采取移走车辆行动，除非在以下情况：

- (a) 车辆在“红路（注4）上造成阻塞或违例停泊；
- (b) 必须移走造成严重阻塞的车辆，例如停泊在行人道上的车辆；
- (c) 接获市民投诉有严重阻塞，而所投诉事项是可以证实的；或
- (d) 车辆停泊在基于交通管理的理由已暂时取消的指定停车位。

此外，如有需要，也可移走弃置车辆、损坏车辆，发生故障的车辆及涉及意外的车辆。

拖车工作

2.2 根据警务处的内部指引，如实际情况许可，应尽量使用警队的拖车。如果警队的拖车不能迅即奉召到场，或没有配备执行该拖车任务所需的装备，才可使用拖车代理商的拖车。假如要把车辆拖走，在场的警务人员会把须要拖走的车辆资料，包括估计的车辆重量和如有任何程度的车辆损毁资料，通知总区指挥及控制中心。根据这些资料，总区指挥及控制中心可能要求调派警队拖车进行拖车工作。如果警队拖车不敷应用或不合用，总区指挥及控制中心内职级不低于警长的人员，便会召唤拖车代理商的拖车。

2.3 假如拖车代理商不能把车辆拖走，而该车辆又阻塞交通，警务处可以要求机电工程署把车辆拖走。要是该署没有拖车可供使用，警务处可以要求隧道营办商、巴士公司或消防处提供所需的协助。

执行及管制组的拖车工作

2.4 每辆警队拖车编配有一名警署警长、一名警员(担任司机)和两名技工。就运作上而言，警队拖车最主要的工作是根据条例提供移走车辆服务。在日间，这些拖车会调派往汽车故障黑点候命或巡逻，以便迅速把发生故障的车辆移走，避免阻塞交通。下文表一列出1998-99年度各个交通部警队拖车的数目。

注4：警务处的程序手册界定“红路”为不论是否设有收费表停车位的道路，一旦出现挤塞，即会阻碍主要干路、地区干路和区内干路的交通。

表一

1998-99 年度警队拖车数目

交通部	警队拖车数目		
	轻型	中型	总计
港岛	1	1	2
东九龙	1	2	3
西九龙	2	2	4
新界南	0	3	3
新界北	1	2	3
总计	5	10	15

资料来源：警务处的记录

拖车代理商的拖车工作

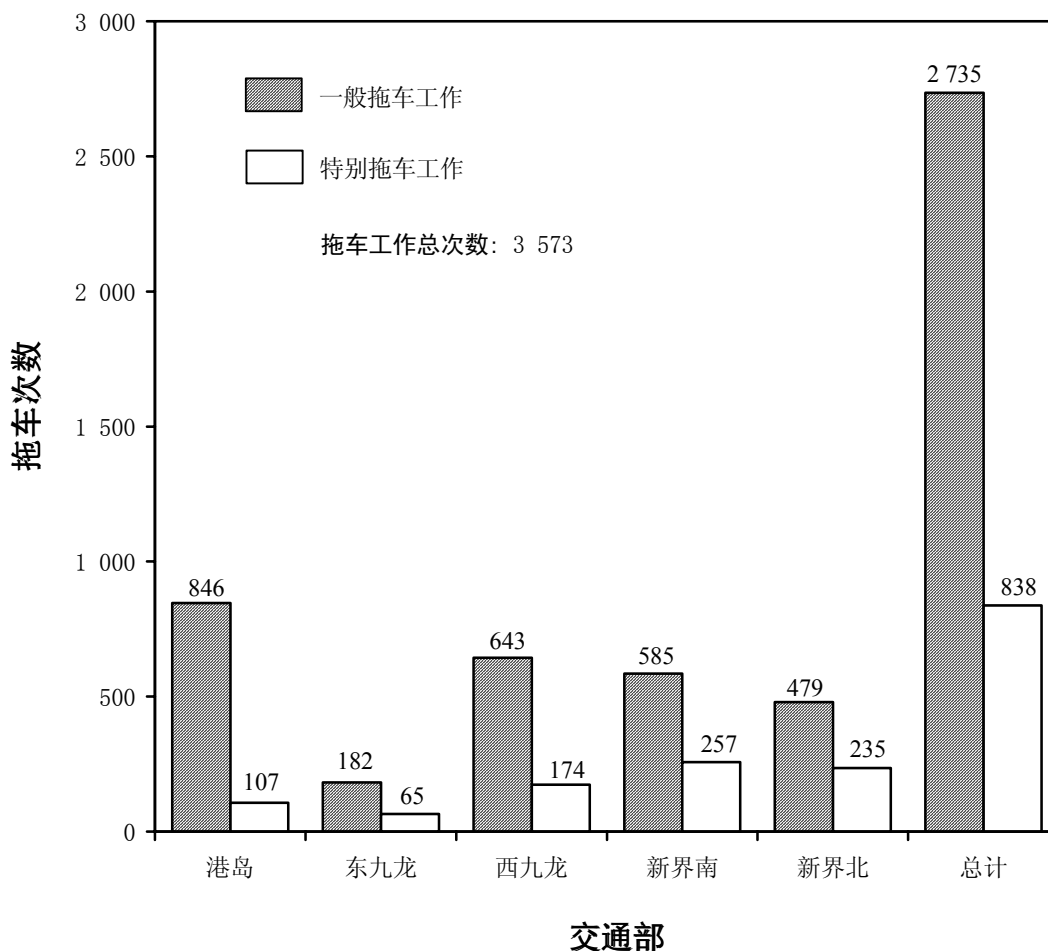
2.5 警务处如果需要私营拖车代理商提供服务，会先召唤车辆所在地区的合约代理商。假如该合约代理商不能在合理时间内把车辆拖走，警务处会考虑召唤另一家拖车代理商。拖车工作分为下列两类：

- (a) 一般拖车工作，即要拖走的车辆至少仍然可以移动；及
- (b) 特别拖车工作，即困难的拖车工作，包括从山边把车辆移走、移走不能行驶的车辆，以及要用特别设备或方法才可把车辆移走。

2.6 合约拖车代理商每次拖车，都会根据车辆总重量和拖车工作类别收取拖车费。各个交通部的拖车费受拖车距离和交通密度等因素影响而有所差异。1998-99年度，合约拖车代理商进行了3 573次拖车工作（一般拖车工作2 735次，特别拖车工作838次），拖车费用总计为160万元。下文图一显示在1998-99年度合约拖车代理商在不同交通部的拖车次数分析。

图一

1998-99 年度合约拖车代理商的拖车次数



资料来源: 警务处的记录

审计署的意见

2.7 一般来说, 拖车工作并不困难, 可由私营拖车代理商负责。自一九八二年起, 警务处已聘请合约拖车代理商协助执行及管制组进行拖车工作。审计署注意到, 在1998-99年度, 就奉召到达交通事故现场的召达时间而言, 合约拖车代理商的表现令人满意。如下文第2.8至2.13段所述, 审计署对执行及管制组拖车工作的成本效益, 以至是否需要由该组继续进行拖车工作, 均有所保留。

执行及管制组应付拖车工作的能力有限

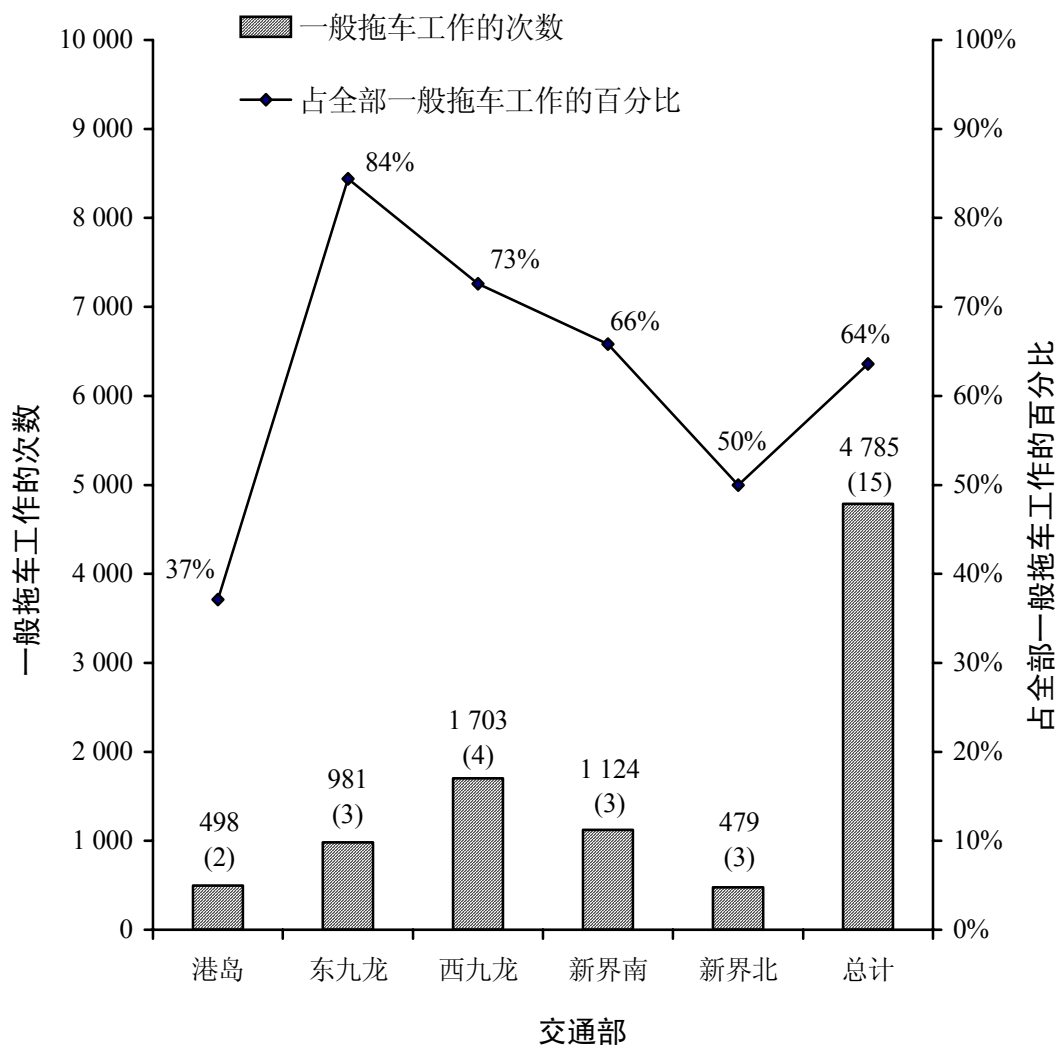
2.8 一九八六年, 财政科就警队拖车的使用情况进行衡工量值研究, 研究结论是警队拖车的使用率偏低。因此, 当局向五个交通部减拨拖车, 尽量减低运作成本。目前, 执行及管制组并没有重型拖车进行特别拖车工作。

执行及管制组的拖车工作量少

2.9 在1998-99年度，全港共进行了8 358次拖车工作，其中包括7 520次一般拖车工作(4 785次由执行及管制组进行，2 735次由合约拖车代理商进行)和838次特别拖车工作。所有特别拖车工作均由合约拖车代理商进行。下文图二显示，警队拖车在1998-99年度进行一般拖车工作的次数和百分比。

图二

1998-99年度警队拖车
进行一般拖车工作的次数和百分比



资料来源：警务处的记录

注：括号内数字代表警队拖车的数目

2.10 如上文图二所示，各个交通部执行及管制组在1998-99 年度进行的一般拖车工作的百分比十分悬殊。例如，在现有资源下，港岛交通部只能处理37%的一般拖车服务，而东九龙交通部则能处理84%。此外，工作量的统计数字又显示，警队拖车的整体工作量很少。以五个交通部作为整体来看，在1998-99 年度，每部警队拖车每天平均只处理0.87次拖车工作(注 5)。这显示警队拖车和拖车工作人员大部分时间都在候命或从事巡逻任务，而非实际执行拖车任务。审计署认为，调派 30 名技工到拖车队并不符合成本效益，因为他们属于文职人员，负责协助移走车辆，不会执行任何交通警务工作。(见下文第2.11 段)。

维持执行及管制组的拖车工作成本高昂

2.11 在1998-99 年度，执行及管制组聘用了14 名警长、8 名高级警员 / 警员和30 名技工，在五个交通部执行拖车工作。根据库务署在一九九八年九月出版的《职工成本计算便览 98/1号》，审计署估计，在1998-99年度，执行及管制组拖车工作的经常成本为**1,780 万元**。

2.12 跟合约代理商的拖车费用比较，维持执行及管制组的拖车运作成本较高。审计署估计，假如1998-99年度由执行及管制组进行的4 785次一般拖车工作全部由合约代理商进行，费用是**170 万元**，只占维持执行及管制组拖车运作经常成本的10%。

2.13 审计署认为执行及管制组的拖车工作可外判给私营拖车代理商承办。在 1998-99 年度，警务处如把这项工作全部外判给私营拖车代理商承办，全年可节省 1,600 万元。由于交通警察的职责之一是维持交通快捷畅顺，审计署认为把执行及管制组的拖车工作招商承办后，警务处必须密切监察合约拖车代理商的工作表现，确保他们提供快捷有效的移走车辆服务。

2.14 警务处原则上同意审计署的意见，认为所有拖车工作可外判给私营拖车代理商承办。不过，警务处认为在研究有关建议的可行性时，须顾及由执行及管制组负责的下列职务：

- (a) “把车辆拖往路旁 的职务，将发生故障车辆拖往邻近的安全地点，令交通迅速回复畅顺。这类拖车工作主要由警务处负责，特别是西九龙交通部，但却没有列入警务处的工作量统计数字内；及
- (b) 在天气恶劣时及因应内部保安情况提供的移走车辆和清理道路服务。

注 5：在1998-99 年度，一辆警队拖车每天平均执行的拖车工作次数：

$$4\,785 \text{ 次} \div 15 \text{ 辆拖车} \div 365 \text{ 天} = \underline{\underline{0.87 \text{ 次拖车工作}}}$$

2.15 审计署注意到警务处所关注的上述问题，审计署的意见如下：

- (a) 在“把车辆拖往路旁”的职务方面，审计署注意到私营拖车代理商亦可为警务处执行这类工作。事实上，如上文第1.6段所述，警务处已委托拖车代理商派出拖车长驻吐露港公路和屯门公路旁候命工作。目前由执行及管制组负责的其他主要道路，必要时亦可作出类似安排；及
- (b) 在天气恶劣时提供的移走车辆和清理道路服务方面，现时的拖车合约订明，在有需要时，在天气恶劣的情况下，当天文台悬挂八号或以上台风信号或发出黑色暴雨警告信号时，合约拖车代理商仍须进行拖车工作。至于内部保安情况方面，审计署认为警务处应与其他具有拖车能力的部门，例如机电工程署和运输署共同制定应变计划，以便调派拖车和警务人员移走车辆和清理道路。

审计署的建议

2.16 为提高拖车工作的成本效益，审计署建议警务处处长应：

- (a) 考虑解散现时执行及管制组的拖车队；
- (b) 把所有拖车工作外判给私营拖车代理商承办；
- (c) 密切监察合约拖车代理商的工作表现，确保他们所提供的移走车辆服务达致标准；及
- (d) 与其他具有拖车能力的部门(例如机电工程署和运输署)共同制定应变计划，以便在应付内部保安情况时，可调派拖车和警务人员提供移走车辆和清理道路服务。

当局的回应

2.17 警务处处长表示：

- (a) 可以解散执行及管制组的拖车队。事实上，这是警务处资源增值计划的项目之一。不过，这项建议仍须仔细研究，因要作出特别安排，重行调配目前全职负责移走车辆工作的技工。由于在政府内他们的职务性质独特，因此在重行调配方面会有困难；
- (b) 原则上同意审计署把所有拖车工作外判给私营拖车代理商承办的建议。如“把车辆拖往路旁”的工作纳入拖车合约内，将会对成本构成影响，所以仍须进一步研究。其他仍须考虑的事宜则关乎台风袭港期间或黑色暴雨警告信号发出时的清理道路工作，以及因进行这类工作而导致有人受伤时可能涉及的民事法律责任；

- (c) 同意密切监察合约拖车代理商的工作表现, 确保他们所提供的移走车辆服务达致可接受水平; 及
- (d) 原则上同意与其他具有拖车能力的部门共同制定应变计划, 以便在应付内部保安情况时, 可以调派拖车和警务人员提供移走车辆和清理道路服务。至于可否成立警方专家小组负责执行上述工作, 及在上述情况下使用警队拖车的问题, 则有待进一步研究。

2.18 库务局局长表示:

整体回应

- (a) 欢迎审计署进行帐目审查, 提高推行公共服务的成本效益。这不但符合资源增值计划的精神, 也配合计划的推行。不过, 在实施更具成本效益的方案时, 通常以外判形式推行, 库务局必须确保有适当的安排, 处理因而多出的人手。一九九九年年底, 库务局制定了人力资源管理策略, 当中特别包括中央配对机制, 方便重行调配人手。库务局会继续协助部门推行提高效率的措施; 及

拖车工作

- (b) 根据警务处处长的回应, 提高拖车工作的成本效益是警务处资源增值计划的项目之一。库务局会透过上文第(a)分段的适当安排, 协助警务处落实这项工作。

第3部分：弃置车辆的移走及处置

弃置车辆的处理

3.1 警务处是负责处理弃置车辆的法定机关。《道路交通条例》第 107条订明，任何警务人员如有合理理由相信车辆已被弃置，可向该车辆的登记车主发出通知书，通知书可以挂号邮递方式寄送或直接紧附在该车辆上，着令登记车主把车辆移走。如车辆在七天内仍未移走，警务处处长会将车辆扣押并移至车辆扣留中心。如车辆在扣押后14天内无人认领，即成为政府财产，并可予出售或按警务处处长认为适当的其他方式处置。

3.2 每月，一名警务人员在需要时会联同汽车检验主任，检查所有在14天法定期过后仍无人认领而扣押在车辆扣留中心的车辆。检查期间，警务人员会辨别哪些因没有可观价值而不能公开拍卖的车辆，然后把载列这些车辆的清单送交运输署署长，由他安排把车辆销毁。至于可公开拍卖的车辆，警务处会把清单送交政府物料供应处处长酌情办理。

警队处理弃置车辆的资源

3.3 中间内页图三显示，1998-99 年度的8 358 次拖车工作分为下列类别：拖走涉及交通意外的车辆、为执法而拖走车辆、拖走弃置车辆及其他拖车(注6)。该图显示，在1998-99年度，警务处进行了532次拖走弃置车辆的工作。

3.4 警务处多年来一直关注使用警队资源执行移走和处置弃置车辆法定程序的情况。一九八三年，警务处就应否视不能开动的汽车残骸(即废铁)为垃圾而直接将之移走和处置一事，征询法律意见。根据所得的法律意见，弃置车辆可被视为当时的《公众卫生及市政事务条例》(第132章) (注7) 内所指的“废物”，当局可决定由哪个适当机关移走废物。目前，移走和处置弃置车辆的工作仍由警务处负责。

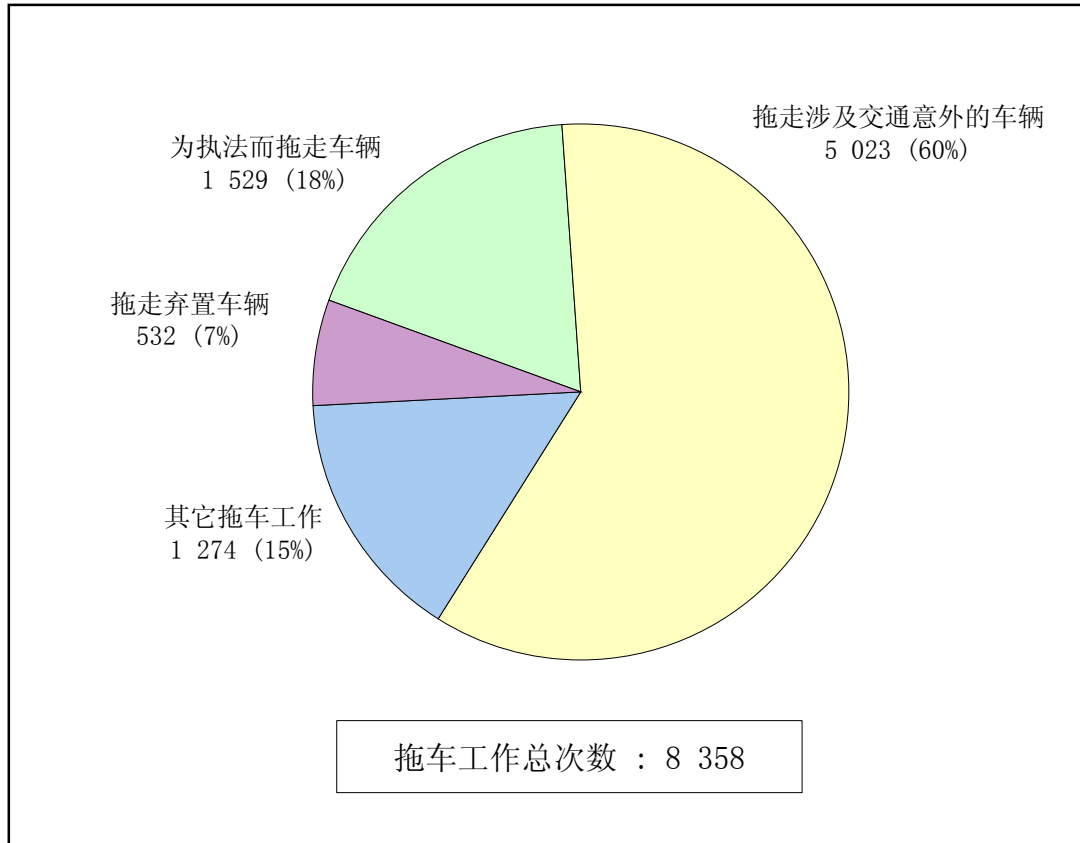
3.5 根据警务处现有记录，由一九九四年至一九九八年五年间，已处理的弃置车辆估计总数为4 400部。审计署注意到，处理弃置车辆所需的时间和资源因个别情况而异。平均来说，要完成处置一部弃置车辆的程序需时两至三个月。若按港岛交通部的记录处理一部弃置车辆平均需要的时间计算，审计署估计，1998-99年度，处理一部弃置车辆的平均职工成本为5,700元，因此处理532部弃置车辆的总职工成本为300万元。

注 6：其他拖车工作包括拖走涉及刑事个案的车辆、合约拖车代理商在候命期间拖走的车辆，以及把车辆拖返交通部。

注 7：根据现行的《公众卫生及市政条例》(第 132 章) 第 2 条，“废物”指任何被扔弃的物质或物品。

图三

1998-99 年度拖车工作类别
(参阅第3.3 段)



资料来源：警务处的记录

图四

北大屿山公路及青马管制区
(参阅第4.1 段)



资料来源：运输处

注：上图显示由香港岛至赤鱗角机场的主要连接道路。整幅地图并非按比例绘制。

审计署的意见

3.6 目前没有法例规定登记车主须负责妥善处置车辆，由于没有相关法例，以致警务处要动用昂贵资源处理弃置车辆。审计署认为，登记车主应负责妥善处置他们的车辆，由警队动用昂贵资源为不负责的车主处理弃置车辆，并不合乎成本效益。此外，在车辆扣留中心存放弃置车辆和不能开动汽车残骸的机会成本，也应计算在内。在这方面，审计署注意到，运输署目前设有两所废车收集中心，收集市民废弃的车辆，以便压毁。另一方面，市民也可以找商营的汽车拆卸公司妥善处理他们的废弃车辆。

审计署的建议

3.7 为了减省处理弃置车辆和不能开动汽车残骸的费用，审计署建议警务处处长和运输署署长应：

- (a) 推广登记车主须负责妥善处置他们的废弃车辆这项原则；
- (b) 研究把警务处移走和处置弃置车辆及不能开动汽车残骸的责任，转移给负责垃圾收集服务的部门的可行性。根据法律意见，弃置车辆或可被视为《公共卫生及市政条例》内所指的“废物”；及
- (c) 考虑修订现行法例，规定登记车主有法律责任妥善处置他们的车辆，并在有需要时，引进惩罚条款，惩罚没有妥善处置废弃车辆的不负责任车主，以收阻吓作用。

当局的回应

3.8 警务处处长全面支持审计署在上文第3.7段所作的各项建议。他认为有必要更广泛宣传妥善处置废弃车辆这项原则，并须对没有妥善处置车辆的登记车主施加惩罚。

第4部分：北大屿山公路车辆救援服务

北大屿山公路及青马管制区

4.1 位于大屿山赤鱲角的香港国际机场(下称机场)，可从陆路经铁路和连接大屿山东北岸、马湾、青衣和主要市区交通网的道路前往。目前，由北大屿山公路和青马管制区组成的道路连接系统，是通往机场的唯一连接道路。北大屿山公路是上述连接道路的其中一段，全长12公里，位于大屿山，连接青马大桥。青马管制区在一九九七年一月设立，包括多项在青马区进行的主要运输项目，当中以连接青衣至大屿山，全长3.5公里的青屿干线为最主要的项目。中间内页图四显示北大屿山公路和青马管制区的位置。

4.2 根据在一九九六年十二月签订为期四年的合约(下称管理合约)，订明由私营承办商负责青马管制区的管理、运作和保养工作，有效期为一九九七年五月十九日至二零零一年五月十八日。根据管理合约，青马管制区的营办商须迅速就交通意外采取适当行动，并移走导致青马管制区内阻塞交通的车辆。

为北大屿山公路提供高素质车辆救援服务的需要

4.3 由于北大屿山公路和青马管制区是通往机场的唯一连接道路，当局认为必须对该处发生的事故作出快速有效的反应。根据管理合约，青马管制区的营办商必须备有能够尽快清理青马管制区内道路的救援车队和候命人员。由于北大屿山公路和青马管制区具策略重要性，因此为北大屿山公路提供的车辆救援服务必须与为青马管制区提供的车辆救援服务互相配合，以确保在一九九八年七月机场启用后，通往机场的道路畅通无阻。

为北大屿山公路另行签订车辆救援服务合约的协议

4.4 一九九六年八月，青屿干线与北大屿山公路封闭应变安排督导委员会(下称督导委员会)(注8)首次召开会议，就连接机场的道路交通发生混乱时的应变安排，订定规定。督导委员会注意到，虽然已研究因交通混乱而导致青屿干线和机场铁路的不同封闭安排，但却忽略了北大屿山公路交通中断时的应变安排。警务处当初打算负责北大屿山公路的车辆救援工作，但财政科基于成本效益的理由，拒绝了警务处的拨款申请。

4.5 一九九六年九月，运输署署长在回应警务处查询可否把北大屿山公路的车辆救援服务纳入管理合约时指出，管理合约的招标工作已于一九九六年年中完成。由于青马管制区和北大屿山公路连接，政府仍认为日后的青马管制区营办商备有所需设备，是为北大屿山公路提供车辆救援服务的最适当营办商。

注8： 督导委员会于一九九六年八月组成，成员包括来自保安科、民航处、路政署、警务处及运输署的人员。

4.6 在一九九六年十月的会议上，督导委员会同意必须与日后的青马管制区营办商就北大屿山公路的车辆救援服务另行磋商一份合约，以便由该营办商兼责北大屿山公路车辆救援服务。督导委员会亦同意警务处必须就车辆救援服务寻求所需的拨款批准。

车辆救援服务合约的投标商议

4.7 根据督导委员会的决定，青马管制区的营办商是唯一被邀请为北大屿山公路提供车辆救援服务的投标者。虽然警务处在订立高质素车辆救援服务合约方面无甚经验，但仍获派负责与青马管制区营办商进行投标商议，而对管理青马管制区营办商及其他涉及同类管理合约的隧道营办商均有经验的运输署，则向警务处提供技术意见(包括拟定运作标准及评估所需资源)。不过，运输署并无直接参与投标商议工作。

4.8 一九九六年十月，运输署根据15分钟的召达时间的要求和大约12公里的路距，建议北大屿山公路应该配备三部救援车辆。假设每部救援车辆须编配三名人员以便24小时候命，运输署估计假如聘用45名行动人员，每年成本为1,600万元。一九九六年十二月，运输署根据1996-97年度的《职工成本计算便览》估计，假如聘用40名行动人员，每年成本为1,280万元。一九九七年三月，青马管制区的营办商估计，假如聘用40名行动人员，并由政府提供五部救援车辆(两部重型、一部中型和两部轻型)，为北大屿山公路提供车辆救援服务的首年总成本则为1,310万元。一九九七年十月，运输署应警务处的要求作出估计，假如不把利润计算在内，根据15分钟召达时间的条件计算，以两部重型及一部中型救援车辆和40名行动人员提供有关服务，每年的成本为940万元(其中790万元为聘用40名行动人员的成本)。

4.9 一九九七年十二月，警务处就提供车辆救援服务，要求库务局局长批准进行单一投标。一九九八年一月，警务处表示需要五部救援车辆作24小时候命。一九九八年三月，青马管制区营办商建议可以削减夜更服务。当时，库务局局长仍在考虑警务处进行单一投标该合约的要求。该合约会在二零零一年五月十八日届满，以便与管理合约的约满日期一致。其时，当局预期将来签订的管理合约，会包括北大屿山公路的车辆救援服务在内。

4.10 一九九八年三月，警务处回复库务局局长的查询时指出，根据运输署的意见，该项服务的每年成本在1,300万元左右是合理的。一九九八年四月，青马管制区营办商就不同水平的车辆救援服务，向警务处提交经修订的财政预算。一九九八年四月底，当库务局局长批准进行单一投标时，警务处为方便进行进一步的投标商议，要求运输署就该份经修订的财政预算进行审核和提出意见。一九九八年五月底，运输署提出意见，指投标者提交的财政预算中有多项成本项目，例如筹备费用、经常费用和人力开支等各方面，若不是偏高，就是很有问题。由于距离机场在一九九八年七月启用前，只剩下一个月时间批出服务合约，警务处在别无选择的情况下，唯有继续进行招标工作。根据中央投标委员会在一九九八年六月的会议上提出的建议，库务局局长批准将服务合约判给投标者。

该份有效期限为一九九八年七月一日至二零零一年五月十八日的合约，最终在一九九八年六月批予青马管制区营办商，合约价格为3,700万元。该合约订明，为日更车辆救援服务须提供两部重型、一部中型和两部轻型救援车辆；至于削减了的夜更服务，则须提供一部重型和一部轻型救援车辆。

审计署的意见

4.11 自一九九八年七月机场启用以来，警务处每月支出100 万元 (为期约36个月的合约共须支出 3,700 万元)，为北大屿山公路提供高质素车辆救援服务。由于通往机场的连接道路具策略重要性，因此审计署了解有需要为这段主要连接道路提供车辆救援服务。不过，由于未能及早察觉需要该项服务，加上投标商议未能订定合理的合约价格，审计署认为提供车辆救援服务的成本偏高(见下文第4.12 至4.14 段)。

未能及早察觉对服务的需要

4.12 正如上文第4.4段所述，直至一九九六年八月，当局才察觉最适合由青马管制区营办商为北大屿山公路提供高质素车辆救援服务，在此以前，当局却忽略了北大屿山公路交通混乱时的应变安排。假如当局能及早察觉有需要为北大屿山公路提供高质素的车辆救援服务，便可将这项服务纳入青马管制区的管理合约内。但是，当察觉车辆救援服务的需要时，管理合约的招标工作已进入最后阶段，因此不能够在管理合约上加入新的服务要求。政府在别无选择的情况下，只得邀请青马管制区营办商进行单一投标。

投标商议未能订定合理的合约价格

4.13 审计署注意到运输署在一九九六年十月，根据15分钟召达时间的要求和大约12公里的路距，建议须备有三部救援车辆，为北大屿山公路提供车辆救援服务。一九九七年十月，警务处注意到运输署以三部救援车辆提供服务计算，估计每年成本较投标者的预算少约 200 万元 (注9)。当库务局局长在一九九八年四月批准警务处进行单一投标时，距离机场于一九九八年七月启用，只剩下两个月时间来完成包括投标商议的所需程序及批出合约。有见及此，警务处自一九九六年年底已展开招标的筹备工作。

4.14 警务处在招标工作进行期间曾多次谘询运输署。一九九八年五月底，运输署仍然认为投标者的成本项目若不是偏高，就是很有问题。不过，警务处如要与投标者商议那些有问题的成本项目已经太迟，因为当时距离一九九八年七月机场启用，只余下很少时间来完成把服务合约批予投标者的所需程序。因此，当局未能为该项服务订定合理的合约价格。警务处可能因时间所限，没有成立投标商议小组并加入运输署经验丰富的商议

注9：在一九九七年十月，运输署估计如不计算利润，提供这项服务的每年成本为940万元。如将15%的利润(即现行车辆救援服务合约所订的利润)计算在内，则每年的成本为1,080万元，较投标者估计的1,310万元少230万元(见上文第4.8段)。

人员直接参与投标商议工作。结果，有关服务规定及其对成本的影响，未能及时由运输署经验丰富的人员考虑。关于这方面，审计署注意到《物料供应及采购规例》第385条规定，价值高昂或性质复杂的招标项目或合约的商议工作，应由经验丰富的商议人员所领导的小组负责。商议小组须由多名成员组成，其中包括一名来自使用部门的人员负责规格事宜，以及一名来自服务部门的人员负责技术事宜。

审计署的建议

4.15 为避免如上文第 4.12至 4.14段所述问题再次发生，以及使北大屿山公路车辆救援服务日后更具效益，审计署建议当局在下次招标承投车辆救援服务合约前应：

- (a) 审慎评估所需服务的水平和标准，并在进行评估时须顾及北大屿山公路交通造成严重混乱的风险，以及其他有关的运作因素，例如救援车辆工作量统计数字和奉召到达交通事故现场所需的时间；
- (b) 考虑如果合约涵盖青马管制区和北大屿山公路，则有可能节省总开支，并应在这大前提下确定为北大屿山公路提供车辆救援服务所需的资源；及
- (c) 考虑审计署于下文第4.16 段所作的建议，确保有足够时间进行投标商议。

4.16 为保障政府日后在类似情况下的利益，审计署建议当局在进行投标商议前应确保：

- (a) 在商议过程开始前已成立投标商议小组，成员包括所有来自使用和服务部门的人员；及
- (b) 投标商议小组制定清晰的策略，并拟定投标商议工作的行动计划，务求合约能及时签订，并订定合理的合约价格。

当局的回应

4.17 警务处处长表示，在下次招标承投车辆救援服务合约前，会考虑审计署所有建议。运输署与库务局已就下一份的车辆救援服务合约的招标工作展开磋商，确保自二零零一年五月起，合约的范围会涵盖青马管制区及北大屿山公路。他又表示：

- (a) 警务处毋须为未能及早察觉需要车辆救援服务一事负上责任。警务处原本打算负上提供车辆救援服务的责任，但在申请拨款时却遭库务局拒绝。警务处遂要求把北大屿山公路的车辆救援服务纳入青马管制区的管理合约内，但运输署署长在一九九六年九月表示，管理合约的招标工作已于一九九六年年中完成；及

- (b) 正如上文第4.13段所述，当库务局局长在一九九八年四月批准进行单一招标工作时，距离新机场于一九九八年七月启用，警务处只剩下两个月时间完成批出车辆救援服务合约的所需程序，包括就投标进行商议。尽管如此，警务处仍尽力做好招标工作。按照运输署在一九九六年十月的原本估计，使用三部救援车辆提供车辆救援服务的成本是每年1,600万元。这原本估计成本比现时合约能提供五部救援车辆最终的合约价格高出290万元。警务处曾就与合约价格有关的一切成本计算事宜，征询运输署的意见。一九九八年三月，警务处就库务局局长的查询作出回应，表示该处在运输署的协助下，计算出车辆救援服务的每年成本是1,320万元。警务处并把其回复的副本交予运输署。一九九八年五月，警务处又尝试就运输署提出的进一步意见，要求承办商加以澄清。不过，由于有关合约必须在一九九八年七月机场启用前签订，时间实在非常有限。最终的合约价格是每年1,310万元。

4.18 运输署署长表示同意审计署的建议，并会协助将来北大屿山公路车辆救援服务合约的招标工作。

4.19 政府物料供应处处长表示认同审计署的意见，应预留足够时间以进行招标工作，并应在批出车辆救援服务合约前进行适当的商议，以期获得理想的报价。从采购的角度来看，他认为警务处应：

- (a) 与运输署磋商，务求在青马管制区的管理合约续约前，把北大屿山公路车辆救援服务纳入该合约内；
- (b) 确保有足够时间进行招标工作，以便引入竞争；及
- (c) 根据《物料供应及采购规例》进行适当的投标商议。

第5部分：辟设永久车辆扣留中心

政府辟设车辆扣留中心的政策

5.1 车辆扣留中心是用作扣押及检验涉及交通意外、阻塞交通或与违例事项有关的车辆。由于香港严重缺乏土地，拨作车辆扣留中心的用地一向都属临时性质。有关辟设车辆扣留中心一事，政府于一九七一年订定的政策是：

- (a) 须拨地供警务处辟设车辆扣留中心；
- (b) 政府不应永久把价值高昂的用地辟设车辆扣留中心；及
- (c) 必须尽量减低在临时用地辟设车辆扣留中心的开支。

车辆扣留中心的发展经过

5.2 一九七二年八月，警务处处长建议在市区拨出多幅面积细小的永久用地，摆放涉及执法行动及交通意外的车辆，并在市区以外其他地方辟设较大的临时扣留中心扣押弃置车辆。当时的布政司考虑过警务处处长的建议后，于一九七二年十一月原则上批准在四所警署的建筑工程计划内增加楼层，用作车辆扣留中心。

5.3 一九七八年，设有车辆扣留中心的上葵涌警署落成。可惜该建筑物设计有问题，并且存在不少缺点，以致不适合作为原定的车辆扣留中心用途(注10)。当局于是决定终止其余三个原定位于警署的车辆扣留中心的所有工程项目。

5.4 正如上文第1.8段所述，财政科于一九八五年在其衡量量值研究中建议，应在市区拨出适合土地兴建设有验车设施的永久车辆扣留中心，而每个警察交通部均应有一个理想地点的永久车辆扣留中心。警务处一直根据这些建议物色适合的用地辟设永久车辆扣留中心。

车辆扣留中心的位置

5.5 一九九九年六月，本港共有六个车辆扣留中心。下文表二列出各个车辆扣留中心的位置和可扣押车辆的数目。

注10： 在《截至一九七九年三月三十一日止的香港政府会计帐项审核报告书暨证明书》内，审计署署长报告指上葵涌车辆扣留中心兴建工程的不必要开支，是因为当局没有充分考虑有关建筑物是否适合作原定用途所致。

表二

车辆扣留中心的位置和可扣押车辆的数目

位置	占用面积 (平方米)	可扣押车辆数目 (车位数目)
港岛交通部		
鲗鱼涌东区海底隧道上	4 080	71
鲗鱼涌海堤街	1 100	70
东九龙交通部和西九龙交通部		
何文田常盛街	9 000	170
新界南交通部和新界北交通部		
葵涌葵盛围	2 600	50
荃湾永顺街	4 700	230
大屿山小蚝湾	8 670	130

资料来源：警务处的记录

注：除大屿山小蚝湾车辆扣留中心位于永久用地外，其余全部位于临时用地。

在港岛辟设永久车辆扣留中心

现有车辆扣留中心

5.6 现时，港岛设有两个位于临时用地的车辆扣留中心。第一个车辆扣留中心位于鲗鱼涌东区海底隧道上的一幅土地。一九九五年二月，有关的地政处批准把这幅土地临时拨给警务处使用，为期三年。一九九八年二月，地政处把临时用地的使用限期延至二零零零年年底（注11）。第二个车辆扣留中心位于鲗鱼涌海堤街，专用作扣押弃置车辆。这幅土地也是临时拨给警务处使用，直至二零零零年年底。

在港岛物色永久土地辟设车辆扣留中心

5.7 一九八五年，财政科的衡工量值研究建议，港岛有两幅土地，可供选择其一设立永久车辆扣留中心。一幅位于湾仔鸿兴道，另一幅位于柴湾盛泰道。警务处把鸿兴道的用地辟作临时车辆扣留中心，直至一九八六年才交回土地以便兴建污水隔滤厂。其后警

注11： 这幅位于鲗鱼涌东区海底隧道上的土地，在鲗鱼涌分区计划大纲图上划作“休憩用地”，是兴建鲗鱼涌公园的指定用地的一部分。

务处取得另一幅位于柴湾盛泰道的用地。一九八六年七月，柴湾这幅土地已预留作兴建永久车辆扣留中心之用。一九九零年二月，有关的地政处正式把这幅土地拨给警务处。不过，在一九九零年五月，政府产业署以土地具有发展潜力为理由，反对拨出这幅土地作上述用途。一九九零年六月，有关的地政处撤销永久拨地的决定，并把这幅土地拨作扩建职业训练局柴湾工业学院之用，以充分利用这幅土地的发展潜力。

5.8 九十年代初期，政府产业署和各地政处均认为，拨作永久车辆扣留中心之用的土地，通常需要较大的土地面积，但所占用的土地上盖范围相对较小，以致非常不符充分利用土地的原则。一九九二年五月，政府产业署表示会尝试把不同部门的车库和车辆扣留中心设在多层建筑物内，以求进一步善用土地。

5.9 一九九二年十一月，规划署通知警务处，已在小西湾物色到另一幅5 400平方米的土地，用作辟设永久车辆扣留中心。一九九六年五月，规划署就政府飞行服务队要求把该幅土地暂时用作直升机升降坪，以为东区尤德夫人那打素医院提供服务一事征询警务处的意见。一九九六年六月，警务处同意暂时放弃使用该幅土地，直至二零零零年(注12)，并同时要求与其他政府部门共用已预留作兴建政府部门联用车库的一幅柴湾土地。不过，政府产业署拒绝警务处的要求，因为建议中的车库的低层部分已划定由其他政府部门使用。政府产业署进一步指示，由于政府、机构或社区用地新发展项目的低层空间的竞争剧烈，最可行的方法是待二零零零年年底现有临时用地的使用期届满后，再另觅临时用地供警务处使用。

5.10 一九九八年七月，警务处进一步要求政府产业署考虑把车辆扣留中心的设施设于拟在西营盘兴建的消防处工场内。一九九八年十二月，政府产业署重申，该署不赞成永久拨出港岛的可发展土地，设立车辆扣留中心，特别是因为已物色到在西九龙填海区的油麻地交汇处下面一幅土地作扣押车辆之用(见下文第5.15段)。政府产业署又要求警务处考虑能否把港岛长期的车辆扣押设施迁往西九龙填海区用地。警务处在回应时表示，由于行政和后勤支援问题，不宜把港岛长期的车辆扣押设施迁往九龙。

5.11 最近，警务处接纳在联用建筑物内辟设车辆扣留中心的建议。不过，由于政府、机构或社区用地的低层空间竞争剧烈，因此难以拨出永久用地作扣押车辆之用，政府产业署坚持，最可行的方法是物色临时用地以应付未来需求。

在九龙辟设永久车辆扣留中心

现有车辆扣留中心

5.12 在九龙，现时位于何文田常盛街的车辆扣留中心，自一九七二年起已为东九龙交通部和西九龙交通部提供服务。这幅有9 000平方米的土地，在法定分区计划大纲图中已

注12： 规划署最近向政府飞行服务队证实，直升机升降坪会在二零零二年前迁往东区尤德夫人那打素医院天台。

划作“休憩用地”，给当时的市政局发展为休憩用地。一九七二年六月，这幅土地暂时拨予警务处辟设车辆扣留中心。一九九九年四月，地政处批准该幅土地继续用作车辆扣押用途，直至二零零零年年底止。

在九龙物色永久土地辟设车辆扣留中心

5.13 一九八五年，财政科的衡工量值研究建议，位于何文田的临时车辆扣留中心土地应用以辟设一个占地6 500平方米的永久车辆扣留中心。一九八六年七月，市政局同意自该幅9 000平方米的土地中，拨出6 500平方米的土地予警务处辟设永久车辆扣留中心，余下的2 500平方米土地则留作发展为休憩用地。一九八七年四月，警务处进一步要求当时的市政总署交出余下的2 500平方米土地，以建设100米长的制动试验车道。不过，在一九八七年五月，市政总署拒绝了警务处的要求，主要原因是担心有关建议大幅减低该幅土地的发展潜力。一九八八年二月，建筑署建议把该幅土地上的建筑物最低三层用作车辆扣留中心，余下12层则作其他用途，以充分利用土地。不过，由于警务处和市政局对有关分配该幅土地的争拗仍未解决，因此地政处认为有关部门不应再考虑发展该幅土地的建议。

物色其他土地

5.14 一九八八年十月，当局物色到九龙湾常怡道与宏照道交界处的一幅9 600平方米土地，可供辟设警队永久车辆扣留中心、办公室和车辆检验设施。不过，政府产业署认为把该幅土地永久拨作上述用途是不可接受的，因为有关建议非常不符充分利用土地的原则。目前，该幅土地暂供路政署用作其承建商的工地和维修站。

5.15 一九九八年七月，当局在西九龙填海区的油麻地交汇处觅得另一幅土地。政府产业署认为该幅土地发展潜力有限，因此适合作车辆扣押用途，但须先解决该用地附近的交通问题。有关部门现正考虑这幅土地的可能用途。

在新界辟设永久车辆扣留中心

现有车辆扣留中心

5.16 目前，新界设有三个车辆扣留中心，分别位于葵涌葵盛围、荃湾永顺街和大屿山小蚝湾，全部由新界南交通部管理和运作。由于新界北交通部并没有车辆扣留设施，葵盛围和永顺街的车辆扣留中心也供新界北交通部使用。小蚝湾车辆扣留中心在一九九八年六月启用，以应付新机场和大屿山北部的运作需要。

5.17 一九七七年九月，当局把位于葵盛围的用地拨给运输署使用。自一九八零年起，警务处一直临时借用其中部分用地，作检验和扣押车辆用途，其余小部分用地则由运输署用作驾驶考试中心。一九九六年十一月，运输署要求警务处归还用地，以便重置现有

的驾驶考试中心。警务处其后同意把葵盛围车辆扣留中心迁往荃湾永顺街车辆扣留中心(见下文第5.18段)，并预期在二零零零年六月完成搬迁工作。

5.18 现时在永顺街的车辆扣留中心位于屠场与坟场之间的一幅用地上。该幅用地在一九八八年六月拨给警务处使用。不过，该车辆扣留中心缺乏检验车辆的基本设施，例如正式的制动试验车道、地秤、验车坑和斜路。近年来，警务处策划在该用地进行费用不超过1,500万元的小型建筑工程计划，以提供一个设有正式办公室、工场和完善车辆检验设施的永久车辆扣留中心。

在新界物色永久土地辟设车辆扣留中心

5.19 一九八五年，财政科的衡工量值研究建议在新界设立两个永久车辆扣留中心，一个在荃湾/葵涌区，另一个在大埔区。一九八八年六月，位于荃湾的用地永久拨予警务处使用。该幅用地其后一直用作车辆扣留中心(见上文第5.18段)。一九九零年五月，一幅位于大埔公路和康乐园路交界处、占地13 840平方米的用地也永久拨予警务处使用。

5.20 自一九九零年以来，由于受到财政限制，康乐园用地一直发展缓慢。一九九五年三月，运输司支持在康乐园用地辟设有车辆检验设施的永久车辆扣留中心。一九九五年八月，政府产业署在考虑建议的车辆扣留中心的用途分配表时，对康乐园用地的使用情况表示关注。一九九五年十一月，政府产业署为求更充分发挥该幅用地的潜力，建议在发展计划中加设石油气及危险物品车辆检验中心。不过，建议遭康乐园居民强烈反对，因为此举会影响环境及对附近的住宅构成危险。

5.21 一九九七年三月，大埔当地居民就联合发展建议向大埔政务处作出抗议。环境保护署认为继续进行研究这项计划之前，应先作环境审查。结果，在一九九七年三月举行的大埔区议会环境改善及工程委员会的会议上，政府产业署答允研究另觅地点的可能性。最后，沙田、大埔及北区规划处在大埔区物色到另一幅用地。不过，政府产业署和警务处均认为该幅用地不适宜作车辆检验用途。大埔当地居民在一九九七年七月去信政府产业署，重申他们强烈反对的意见，并要求该署考虑他们刚在沙田马料水物色到的一幅用地。由于遇到强烈反对，自一九九零年拨出康乐园的用地后，一直未由警务处接收，最终在一九九九年二月归还有关地政处处置。在此期间，警务处计划全面再发展该幅位于马料水并正用作警队秤车站的建议用地。

审计署的意见

5.22 自财政科在一九八五年完成衡工量值研究，至今已有14年，期间当局一直致力落实执行该项衡工量值研究所作的建议，务求在警务处辖下各交通部设立永久车辆扣留中心。不过，除了为应付新机场和北大屿山地区的运作需要而设立的小蚝湾永久车辆扣留中心外，至今并没有设立其他永久车辆扣留中心。审计署注意到，设立永久车辆扣留中心进展缓慢的主要原因，是难以物色一幅令警务处和政府产业署均可以接受的合适用地。

虽然警务处认为有迫切需要在理想地点设立永久车辆扣留中心，但政府产业署却认为，永久拨出可发展的土地以设立永久车辆扣留中心并未能尽用稀少而宝贵的土地资源。结果：

- (a) 在港岛，两幅早期预留的永久用地须交还当局，供其他优先项目使用；
- (b) 在九龙，现时的车辆扣留中心已临时占用何文田的用地达27年之久；及
- (c) 在新界，于一九九零年五月永久拨给警务处辟设永久车辆扣留中心的康乐园用地，最后在一九九九年二月归还地政总署。

5.23 虽然当局花了不少时间和精力辟设永久车辆扣留中心，但却未见成果。近年来，警务处在临时车辆扣留中心提供扣押车辆服务时，运作上并没有很大的问题。审计署同意不应把昂贵的土地，特别是位于市区的优质土地用作永久车辆扣留中心，但认为有必要提供设有标准设施的车辆扣留中心，以确保警务处能进行车辆检验的工作。鉴于警务处多年来在辟设永久车辆扣留中心方面遇到的问题，政府有需要进行整体的策略检讨，以重新研究是否确有需要为警务处每个交通部设立永久车辆扣留中心。检讨的目标，应该是在达至最高成本效益的前提下，在本港设立永久车辆扣留中心。

5.24 此外，由于多年来情况已有所改变，审计署认为位于市区优质地点，面积9 000平方米的何文田用地未有完全充分利用。该用地目前用作扣押车辆，未能完全发挥其发展潜力。关于这方面，政府产业署也认为把土地用作扣押车辆用途，并不能完全充分利用有关土地(见上文第5.8段)。

审计署的建议

5.25 审计署建议当局应：

- (a) 进行整体的策略检讨，以重新研究在目前情况下，是否确有需要为警务处每个交通部设立永久车辆扣留中心；及
- (b) 制订策略，以期在达至最高成本效益的前提下，在本港设立永久车辆扣留中心。

5.26 拨予警务处使用一幅位于何文田的优质土地虽属临时性质，但警务处占用该幅土地作扣押车辆用途已达27年之久。为了更善用该幅土地，审计署进一步建议当局应：

- (a) 加快重置目前位于何文田的车辆扣留中心，以便腾出土地作其他实益用途；及
- (b) 重新考虑该幅优质土地将来的用途，务求尽量发挥其发展潜力。

当局的回应

5.27 警务处处长表示完全同意审计署的所有建议，并全力支持审计署建议进行的整体策略检讨，以确定是否确有需要设立永久车辆扣留中心。他又表示，帐目审查报告如实记录了各政府部门之间一直以来进行的磋商。车辆扣押及检验中心，一般称为车辆扣留中心，是用来存放阻塞交通、涉及意外或认为已损坏而须接受检验或须扣留作为证物的车辆。车辆扣留中心目前的车辆检验设施未达标准，极需重置。警务处处长认为，若要以符合成本效益的方式提供合标准的车辆检验设施，必须辟设永久车辆扣留中心。

5.28 规划署署长表示，在一九八六年，何文田区的休憩用地供应并无短缺，但其后因情况改变而导致不足，以致确有需要保留该幅土地作休憩用地，应付区内需求，但必须另觅永久用地迁徙该处的临时车辆扣留中心。然而，由于当局未能觅得其他可接受的用地，以致该幅土地多年来一直用作临时车辆扣留中心。鉴于现在不再考虑在该处兴建警队永久车辆扣留中心，因此，基于目前区内休憩用地不足，该幅土地或有需要保留作休憩用地。这问题会在何文田土地用途的重新安排研究中考虑，预期二零零零年年初会有研究的初步结果。