

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)452/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2005年11月4日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
鄭經翰議員

其他出席議員：李卓人議員
梁耀忠議員
張超雄議員

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP

出席公職人員：參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

康復專員
馬羅道韞女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

財經事務及庫務局副秘書長
郭立誠先生

經濟發展及勞工局副秘書長
趙崇幗女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

參與議程第VII項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
吳文傑先生

運輸署助理署長／行政及牌照
葉文光先生

運輸署總運輸主任／駕駛事務
阮康誠先生

應邀出席人士： 參與議程第V項的討論

九廣鐵路公司

市務總經理
黎啟憲先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

地鐵有限公司

署理車務總監
麥國琛先生

總經理－公司事務
梁陳智明女士

殘疾人士爭取公共交通半費優惠聯席

總幹事
張錦權先生

成員
杜娟娟女士

成員
陳錦元先生

手語傳譯員
黃顯文先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)102/05-06 號 —— 2005 年 10 月 21 日會議的紀要)
文件

1. 2005 年 10 月 21 日特別會議的紀要獲確認通過。

II 自 2005 年 7 月 22 日會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)2152/04-05(01) 號文件 —— 政府當局就“西區海底隧道收費”提供的資料文件

立法會 CB(1)2152/04-05(02) 號文件 —— 香港西區隧道有限公司於 2005 年 7 月 28 日發出的新聞稿

立法會 CB(1)2156/04-05 號文件 —— 政府當局提供有關西區海底隧道的財務資料

立法會 CB(1)2182/04-05(01) 號文件 —— 運輸物流學會就防止衝紅燈的道路安全措施提交的意見書

立法會 CB(1)2213/04-05(01) 號文件 —— 政府當局就“智能運輸系統的最新進展情況”提供的資料文件

立法會 CB(1)2322/04-05(01) 號文件 —— 立法會議員與中西區區會議員在 2005 年 5 月 12 日舉行會議及午餐聚會後轉交處理有關正街行人自動扶梯連接系統／升降機系統的事宜

立法會 CB(1)2323/04-05(01) 號文件 —— 立法會議員與荃灣區區會議員在 2005 年 1 月 6 日舉行會議及午餐聚會後轉交處理有關的士在馬灣營運的事宜

立法會 CB(1)2324/04-05(01) 號文件 —— 立法會議員與中西區區會議員在 2005 年 5 月 12 日舉行會議及午餐聚會後轉交處理有關地下鐵路西港島線及南港島線的事宜

- 立法會CB(1)2325/04-05(01)號文件 —— 立法會議員與東區區會議員在2005年6月9日舉行會議及午餐聚會後轉交處理有關東區海底隧道增加隧道費的事宜
- 立法會CB(1)2388/04-05(01)號文件 —— 政府當局就“博覽館站”提供的資料文件
- 立法會CB(1)63/05-06(01)號文件 —— 的士、小巴權益關注大聯盟就公共小型巴士政策提交的意見書
- 立法會CB(1)112/05-06(01)號文件 —— 政府當局就“泊車位供求情況報告及有關改善措施的進展”提供的資料文件
- 立法會CB(1)152/05-06(01)號文件 —— 政府當局就“2004至05年速度限制檢討進度報告”提供的資料文件
- 立法會CB(1)202/05-06(01)號文件 —— 政府當局就“世界貿易組織第六次部長級會議舉行期間特別交通及運輸安排”提供的資料文件
- 立法會CB(1)207/05-06(01)號文件 —— 環境運輸及工務局局長的函件，當中夾附香港西區隧道有限公司提交的2004/05年度淨收入報表的副本
- 立法會CB(1)207/05-06(02)號文件 —— 環境運輸及工務局局長的函件，當中夾附三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的2004/05年度淨收入報表的副本)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2005年11月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)180/05-06(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會CB(1)180/05-06(02) —— 跟進行動一覽表
號文件

立法會CB(1)68/05-06(01)號 —— 張學明議員於2005
文件 年10月13日的來
函，要求事務委員
會討論於假日為長
者提供巴士車費優
惠的事宜)

3. 委員察悉，政府當局建議在2005年11月25日下次會議上，討論“檢討調整巴士票價的考慮因素”一事。鄭家富議員表示，他知悉行政會議即將考慮此事。政府當局應在向傳媒簡介此事，或向他們發布資料之前，先向事務委員會作出匯報，而事實上，這樣做符合立法會與政府當局協定的有關安排。經討論後，委員同意，倘若政府當局在2005年11月25日的會議舉行前已準備就緒，可向委員匯報此事，事務委員會將會作出特別安排，聽取政府當局的匯報。主席要求秘書將此意見告知政府當局。

4. 委員亦同意在事務委員會下次例會上，討論“世界貿易組織第六次部長級會議舉行期間特別交通及運輸安排”一事。

IV 前往內地進行職務訪問

5. 主席表示，在上一個立法會會期，事務委員會曾同意前往內地進行職務訪問，考察跨境運輸基建的最新發展情況。立法會秘書處現正與內地有關當局及政府當局聯絡，為此等訪問訂定安排。

6. 主席又表示，除了珠江三角洲外，亦值得訪問上海，學習當地在運輸基建的規劃及營運方面的經驗。他其後就進行職務訪問的時間徵詢委員的意見，並建議是次訪問可在2006年1月2日至5日或2006年4月10日至13日期間進行。劉健儀議員指出，倘若是次訪問在2006年1月初進行，她將無法參加。由於其他委員並無表明所屬意的時間，主席表示，是次訪問的時間將在諮詢內地有關當局後決定。他要求委員若對是次訪問有任何提議，可向事務委員會秘書提出，以便作出適當的安排。

V 殘疾人士的公共交通票價優惠

- (立法會 CB(1)180/05-06(03) —— 政府當局提供的資料文件
號文件
- 立法會 CB(1)2076/04-05(01) —— 政府當局提供的資料文件
號文件
- 立法會 CB(1)2169/04-05(01) —— 政府當局就傷殘津貼提供的補充資料
號文件
- 立法會 CB(1)2307/04-05 —— 會議紀要)
號文件

團體代表陳述意見

7. 應主席的邀請，張錦權先生口頭陳述了殘疾人士爭取公共交通半費優惠聯席(下稱“聯席”)就要求公共交通營辦商向殘疾人士提供半費優惠所提交的書面意見書。有關意見書其後隨立法會CB(1)205/05-06(01)號文件發出。

8. 陳錦元先生表示，他對政府就此事向公共交通營辦商爭取時的行動欠積極深表失望。他表示，過去數年，聯席一直致力爭取為殘疾人士提供票價優惠，並獲得立法會議員一致支持，證據是立法會曾通過多項議案，促請政府及公共交通營辦商提供票價優惠，以促進殘疾人士融入社會。此外，整體社會對此亦非常支持，此點可反映在2005年10月進行的運動，聯席收集了超過33 000個市民的簽名。然而，令人遺憾的是，政府及公共交通營辦商未有將立法會通過的議案付諸實行。

9. 陳錦元先生提述政府當局在其文件內回應指公共交通營辦商已採取步驟方便殘疾人士使用其服務，他表示該等步驟只屬一般的改善措施，為殘疾人士帶來的益處遠遠比不上提供半價優惠。政府當局亦提及以傷殘津貼的形式為殘疾人士提供財政援助。然而，傷殘津貼的用意是為協助殘疾人士應付因其傷殘所引致的日常特殊需要，並不涵蓋交通開支。陳先生認為，整體而言，政府當局沒有提供任何具說服力的理由，解釋當局未有推動為殘疾人士提供票價優惠的建議。

10. 陳錦元先生又認為，政府作為地鐵有限公司(下稱“地鐵”)的大股東及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)的唯一擁有人，有責任鼓勵及推動該兩間公司採取所有可行的措施，協助殘疾人士使用公共交通服務。大型公營機構雖然根據商業原則經營，但亦有社會責任照顧社會的利益，尤其是弱勢社羣的利益。因此，政府應督促公共交通營辦商為殘疾人士提供半價優惠，令他們在使用公共交通服務更方便，從而促進他們融入社會。陳先生認為，

政府當局應成立專責的跨部門委員會，與公共交通營辦商、殘疾人士及各殘疾人士關注團體直接磋商。

政府當局的立場

11. 應主席的邀請，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2向委員簡介政府當局提供的文件(立法會(1)180/05-06(03)號文件)，當中載述政府當局對為殘疾人士提供公共交通票價優惠事宜的最新立場。

討論

12. 李永達議員提及政府當局的回應指公共交通營辦商曾承諾支持殘疾人士融入社會，並採取改善計劃，令他們的設施更方便使用，他表示，減少殘疾人士使用公共交通服務障礙的措施，不足以滿足殘疾人士的交通需要。李議員亦提述政府當局的解釋指法律意見指出，有選擇性地為某類別的殘疾人士提供票價優惠，可能會觸犯《殘疾歧視條例》。他表示，倘若真正的法律問題確實存在，政府當局應考慮透過修改法例解決有關問題。依他之見，有關問題並非無法解決，因為很多發達的海外司法管轄區事實上早已為殘疾人士提供公共交通票價優惠。李議員引述“有志者事竟成”這句說話，並表示政府當局及公共交通營辦商只要有回應殘疾人士關注的誠意及決心，便可找到實現此目標的方法。

13. 李永達議員進一步指出，行政長官曾承諾改善行政當局與立法會的關係。他表示，為改善兩者的關係，政府當局應充分考慮立法會議員就關乎公眾利益的事宜所提出的意見，並採取積極行動，處理有關事宜。提供票價優惠讓殘疾人士更好地運用公共交通設施，獲得全體立法會議員的支持。李議員認為，倘若政府當局繼續無視有關要求，立法會議員應聯署向行政長官提出書面抗議。

14. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府當局已認真處理殘疾人士的要求及立法會議員的意見，並與公共交通營辦商保持對話，鼓勵他們考慮為殘疾人士提供票價優惠。然而，個別營辦商對提供票價優惠的財政影響，以及避免濫用所遇到的實際困難表示關注。考慮到可能受惠於票價優惠的殘疾人士數目龐大，以及公共交通服務經營成本持續上升，有關營辦商已表明，他們為殘疾人士提供票價優惠會有困難。另一方面，由於公共交通服務是由私人機構本着自由企業的精神提供，而地鐵及九鐵兩者均須按照審慎的商業原則經營，

政府不適宜指令公共交通營辦商作出任何商業決定，包括決定是否提供票價優惠亦不恰當。

15. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2進一步表示，因應公共交通營辦商的關注，政府當局曾就有選擇性地為某類別的殘疾人士(例如領取傷殘津貼人士)提供票價優惠一事的法律問題，徵詢律政司及平等機會委員會(下稱“平機會”)的意見。根據法律意見，倘若只為部分殘疾人士提供票價優惠，不論是基於傷殘的類別區分，抑或以有關殘疾人士是否屬領取傷殘津貼者，均須證明享有票價優惠的殘疾人士有某方面的特殊需要，而此特殊需要為其他殘疾人士所沒有，而透過票價優惠可讓其應付此類特殊需要；否則，選擇性只為某幾類殘疾人士提供票價優惠，可能會觸犯《殘疾歧視條例》。政府當局亦察悉，殘疾人士亦不贊成選擇性地只為某類別的殘疾人士提供任何票價優惠。

16. 鄭家富議員表示，有關地鐵及九鐵合併的商討正在進行，政府當局亦正與專營巴士公司談判延續專營權的事宜。他認為政府當局手頭上有足夠的議價能力，並促請政府當局把向殘疾人士提供票價優惠納入日後達成的協議內作為一項條件。

17. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府與公共交通營辦商進行談判時，票價水平是重要的考慮因素。舉例而言，政府現正與專營巴士公司仔細研究引入較為客觀的票價調整安排，在該安排下，票價可加可減。她強調，政府的主要關注是公共交通營辦商會在顧及服務成本及目前的經濟情況下，以合理價格為公眾提供有效及可靠的服務。依她之見，在有關協議內不宜施加涉及提供票價優惠的硬性條件。

18. 劉健儀議員表示，立法會在過往數年曾詳細討論為殘疾人士提供票價優惠的事宜，而議員對有需要在善用公共交通服務方面為殘疾人士提供更多支援，利便他們參與社會活動一事並無爭議。她認為，雖然有關討論集中在促請公共交通營辦商為殘疾人士提供票價優惠，但此事亦應從更廣泛及跨越不同政策範疇(包括運輸及福利)的角度來處理。她指出，雖然海外很多國家的殘疾人士均享有票價優惠，但有關國家的情況與香港截然不同，香港的公共交通服務純粹以商業原則營運，而該等海外地方的大部分公共交通服務是由當地政府提供或獲得政府巨額補貼。因此，要找出符合香港情況並令人滿意的解決方法，有關政策局應先進行全面檢討，研究應否對相關的政策作出適當的更改；若然，如何更改。

19. 劉健儀議員又認為，在使用公共交通服務方面，為殘疾人士提供一個無障礙的環境亦同樣重要。她表示，她曾在紐約旅遊，發現雖然當地坐輪椅的人士可免費使用地下鐵路系統，但由於升降機設施及其他配套服務欠佳，很多坐輪椅的人實際上無法到達地下鐵路的月台。她認為公共交通營辦商應繼續改善設施，令殘疾人士使用其服務時更為方便。

20. 康復專員回應時表示，政府當局將會繼續與公共交通營辦商緊密合作，務求減少殘疾人士在使用有關服務時的障礙。

21. 麥國琛先生表示，地鐵對殘疾人士表示同情，並認為該公司的一項主要職責是繼續努力，改善讓殘疾人士使用有關服務的設施，促進他們融入社會。他表示，該公司已動用4億元改善通道設施，並計劃在這方面多花1億元。他提及劉健儀議員對紐約地下鐵路提出的觀點時表示，地鐵進行的研究顯示，當地地下鐵路可供殘疾人士使用的設施不到一成。

22. 林黃碧霞女士認同麥國琛先生的意見，她表示，九鐵已動用約2億3,500萬元改善通道設施，使殘疾人士使用九鐵的服務時更為方便。

23. 李卓人議員表示，雖然此事經過多番討論，並獲得立法會議員全力支持，但並無取得進展，他因此感到遺憾。他指出，當有關建議在數年前首次提出時，環境運輸及工務局局長曾表示，政府當局會採取積極行動，落實票價優惠。直至今日毫無寸進，反映出政府當局立場倒退，這點令所有人均感失望。他指出，現時部分渡輪營辦商已為持有衛生福利及食物局發出的殘疾人士登記證的殘疾人士提供票價優惠。李議員詢問，倘若地鐵及九鐵採用相同做法有何財政影響，以及該兩間鐵路公司及政府願意承擔此方面多大的開支。

24. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2認為，鑒於該兩間鐵路公司及渡輪服務營辦商所提供服務的規模有重大差別，故難以將兩間鐵路公司及渡輪服務營辦商所受的財政影響作出比較。她解釋，《殘疾歧視條例》規定，在提供貨品、服務及設施等方面，基於某人的殘疾而歧視他／她，即屬違法。《殘疾歧視條例》已界定“殘疾”一詞的定義，並作廣義及一般性的詮釋。鑒於《殘疾歧視條例》明文加以禁止，故必須考慮只為某類別殘疾人士提供票價優惠可能引起的法律問題。

25. 林黃碧霞女士及麥國琛先生均表示，鑒於《殘疾歧視條例》下“殘疾”一詞的定義範圍廣泛，以及在界定不同類別傷殘人士方面存在實際困難，故難以準確評估使用該兩間鐵路公司服務的殘疾人士數目。

26. 劉千石議員認為，政府在此事的角色非常重要，不應簡單地以商業決定及審慎商業原則作為理據推卸責任。依他之見，由於政府是九鐵的唯一擁有人及地鐵的大股東，促請營辦商為殘疾人士提供票價優惠是政府的責任。政府本身亦應補貼票價優惠。他詢問政府有否在地鐵及九鐵的董事會會議上解釋其立場並作出任何承諾。

27. 李鳳英議員指出，立法會最近就福利政策及減貧措施進行的討論觸及大企業在協助貧窮人士及弱勢社羣方面的社會責任問題。她認為政府應帶頭推廣這種社會責任，並促請地鐵及九鐵答允為殘疾人士提供票價優惠。

28. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2回應時表示，政府當局曾多次向公共交通營辦商轉達殘疾人士團體及立法會提出為殘疾人士提供票價優惠的要求，並促請他們因應所提出的關注及政府的運輸及福利政策，認真考慮有關要求。該兩間鐵路公司關注到，為大批可能會受惠的人士提供票價優惠，可能會導致收入方面有龐大損失。關於政府當局的立場，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府當局認為重要的是，有關公司須按照審慎的商業原則經營，令其可以合理的價格提供高效率的公共交通服務，同時又可保持競爭力。她補充，地鐵是一間上市公司，必須顧及小股東的利益。至於政府應否資助提供票價優惠的問題，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，不以公帑補貼公共交通服務機構的營運符合社會利益。

29. 梁國雄議員批評政府當局漠視殘疾人士及其家庭成員的利益，這樣有損香港的形象。他又批評政府當局提及有需要保障公共交通營辦商股東和整體社會的利益是誤導市民。梁議員表示，市民普遍同情殘疾人士，並且完全支持為殘疾人士提供票價優惠。他進一步表示，倘若該兩間鐵路公司的財政狀況對提供票價優惠有任何決定性的影響，政府作為地鐵的大股東及九鐵的擁有人，應為未能有效監察有關公司的營運及投資決定，因而導致收入方面的重大損失而受到嚴重責難。

30. 張學明議員告知委員，香港民主建港協進聯盟(下稱“民建聯”)支持為殘疾人士提供半價優惠，並在其

政府當局

就2004年財政預算案提交的意見書中向財政司司長建議，政府及公共交通營辦商分別資助25%的票價。根據民建聯的估計，補貼對政府造成的財政影響將會在4億元左右。他要求政府當局就民建聯的建議表明立場。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2答稱，政府當局察悉民建聯的意見，並會在詳細研究有關建議後作出回應。

31. 李鳳英議員提及政府當局文件(立法會CB(1)180/05-06(03)號文件)最後一段，該段表明衛生福利及食物局會繼續提供財政援助，配合殘疾人士在交通方面的需要，她詢問政府當局將會採取甚麼步驟。康復專員答稱，政府當局已在向事務委員會提供的文件內解釋，政府現時透過傷殘津貼(包括普通傷殘津貼及高額傷殘津貼)的方式提供財政援助，以配合殘疾人士的特殊需要。該項津貼可用來應付交通開支。根據綜合社會保障援助(下稱“綜援”)計劃，殘疾人士可獲發特別津貼，這些特別津貼包括往返醫院、診所、工作地點和學校所需的交通費。她補充，與檢討傷殘津貼及綜援有關的事宜將於福利事務委員會2005年11月14日的會議上作進一步討論。

32. 張超雄議員表示，政府當局運用《殘疾歧視條例》來壓制殘疾人士團體及立法會多年來爭取為殘疾人士提供票價優惠的訴求實屬可恥。他批評這反映政府完全漠視殘疾人士對協助他們全面投入社交生活的服務及設施的需要。他指出，差不多所有先進國家均為殘疾人士提供使用公共交通服務的優惠票價。在某些先進國家，甚至陪同殘疾人士的人亦獲提供票價優惠。他進一步表示，在內地，例如深圳，殘疾人士可免費乘搭地鐵。張議員認為，說香港不可以做相同的事實屬荒謬。梁耀忠議員亦指出，在美國已有法定條文訂明為殘疾人士提供優惠票價，不遵守有關規定的交通營辦商可被起訴。

33. 康復專員答稱，《殘疾歧視條例》有關“殘疾”一詞的定義非常廣泛。她重申，根據法律意見，選擇性地為某類別的殘疾人士提供票價優惠，可能會違反《殘疾歧視條例》。就此，她表示《殘疾歧視條例》第50條訂明例外的情況。如要應用此項例外情況的條文，政府當局須能展示，獲選定為目標的該類別殘疾人士有“特別需要”，而為他們提供優惠票價是滿足該等需要。

34. 梁耀忠議員對政府當局未能找到一個落實殘疾人士的要求而又令人滿意的解決方法感到遺憾。他批評政府只是講一套，做一套而已，開始時採取積極態度，令殘疾人士及立法會懷有希望，但多年後，又以站不住腳的論點退卻。他表示，政府當局一方面強調提供票價

優惠的後果，包括對營辦商的財政影響及《殘疾歧視條例》涉及的法律問題，但另一方面並無充分的數據及證據為其關注的問題提供理據。梁議員補充，《殘疾歧視條例》第50條的條文訂明為殘疾人士提供票價優惠的確切理據。

35. 張超雄議員提述政府當局先前在2005年7月提交的文件(立法會CB(1)2076/04-05(01)號文件)附件A所載有關殘疾人士數目的統計數字，他詢問如何得出年齡介乎15至64歲的殘疾人士有215 700名的數字。

36. 康復專員解釋，根據政府統計處在2001年8月發表的“第二十八號專題報告書——殘疾人士及長期病患者”，殘疾人士的總數約為269 500名(不包括弱智人士)，以及有880 000名慢性病患者。然而，並非所有慢性病患者都是殘疾人士。根據統計處所述，因慢性疾病而致身體活動功能受阻或日常生活中有一個或多個方面受到限制的病人，已被計入各個傷殘類別(即在該269 500名以內)。至於269 500名的數字，在減去長者(年滿65歲或以上)及學童(11歲或以下)的人數後，殘疾人士的數目約有140 000名。加入根據有關報告估計數目介乎62 000至87 000名的弱智人士，約有220 000位殘疾人士需獲提供優惠票價。

37. 張錦權先生表示，政府當局誇大若為殘疾人士提供票價優惠而可能受惠人數對公共交通營辦商造成的財政影響。他表示，所有潛在受惠的人士不大可能會即時在日常活動中使用公共交通服務。張先生亦反駁政府當局指領取傷殘津貼的殘疾人士可以使用津貼支付交通開支。他表示，傷殘津貼是專為協助嚴重傷殘人士應付生活所需的困苦津貼，原意不是作交通津貼之用。

38. 王國興議員認同張超雄議員的意見，他表示，政府當局在其不會落實殘疾人士票價優惠建議的論據中援引《殘疾歧視條例》，是卑鄙的做法。他表示，政府不照顧殘疾人士的福祉，將會嚴重削弱公眾對行政長官在2005至06年度施政報告中所作強政勵治承諾的信心。他補充，為某特定類別的殘疾人士提供票價優惠可能會違反《殘疾歧視條例》這一觀點，不應被當作了結此事的結論。政府當局反而應加倍努力，找尋可回應殘疾人士要求而又不違反《殘疾歧視條例》的解決方法。王議員要求政府當局提供詳情，說明其他司法管轄區的公共交通營辦商如何在不違反相關司法管轄區的反歧視法例情況下，為某特定類別的殘疾人士提供優惠票價。主席亦指出，政府當局應因應政府的運輸及福利政策目標，認真重新研究提供優惠票價的建議。康復專員回應

政府當局

時表示，政府當局會在兩至三個星期內向事務委員會提供外國為殘疾人士提供優惠票價的做法的資料。

39. 梁耀忠議員認為，政府及公共交通營辦商迄今所做的工夫遠遠未能滿足殘疾人士及立法會議員的要求。他表示，雖然他不是交通事務委員會委員，但他會建議事務委員會成立小組委員會跟進此事。劉千石議員認為，由於此事涉及兩個或以上的事務委員會的範疇，故梁耀忠議員應將其建議提交內務委員會考慮。

VI 油價變動對公共交通服務的影響

(立法會CB(1)180/05-06(04)號文件	——	環境運輸及工務局提供的資料文件
立法會CB(1)180/05-06(05)號文件	——	經濟發展及勞工局提供的資料文件
立法會CB(1)180/05-06(06)號文件	——	財經事務及庫務局提供的資料文件
立法會CB(1)180/05-06(07)號文件	——	立法會秘書處擬備的意見摘要
立法會CB(1)2272/04-05(08)號文件	——	政府當局提供的資料文件
立法會CB(1)2392/04-05號文件	——	會議紀要)

40. 王國興議員評論說，單是把超低含硫量柴油的優惠稅率延長多一年並不足以紓緩高昂的超低含硫量柴油成本對運輸業造成的困苦。他以政府當局願意接受因取消遺產稅而每年損失15億元收入為例，質疑政府當局為何拒絕取消每年只帶來7億元收入的超低含硫量柴油稅，以直接惠及運輸業及乘客。

41. 財經事務及庫務局副秘書長表示，財政司司長經考慮運輸業面對的壓力、本港整體經濟情況及政府的財政狀況後，已決定把每公升1.11元的超低含硫量柴油稅的優惠期再度延長一年，直至2006年12月31日。由於超低含硫量柴油稅是政府一項重要及穩定的經常性收入來源，政府當局認為不宜進一步削減或取消該稅項。取消遺產稅的目的是促進香港發展成為財富管理中心以及協助紓緩財產繼承人可能面對的現金流問題。這樣將會鼓勵本港金融市場的買賣活動，從而透過印花稅及其他稅項帶來額外收入。然而，進一步削減或取消超低含硫量柴油稅並不會帶來顯著的經濟利益。

42. 譚耀宗議員表示，油價非常波動，而在過去一年確實已顯著上升。立法會議員普遍同情運輸業因高油

價所面對的困境。他詢問公共交通營辦商有否為油價上升作對沖的做法，以及政府當局有否就此與營辦商商討。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)²表示，公共交通營辦商在決定應否為油價上升作對沖時，需考慮本身的營運規模及模式。對沖通常是在油價處於低位時作出。當油價持續下降時，這樣的對沖會對有關公司的財政狀況造成不利影響。政府當局的理解是，沒有很多公共交通營辦商現時有進行這樣的對沖活動，但當中部分營辦商正積極考慮此一做法。

44. 譚耀宗議員認為，雖然在油價持續下降時作對沖會令利潤減少，但這是紓緩油價上升對公共交通營辦商的營運成本所帶來影響的有效方法。他要求政府當局與有關營辦商進一步商討此事。

45. 劉健儀議員呼籲委員支持她將在2005年11月16日立法會會議上就“減免超低含硫量柴油稅”動議的議案。她表示，該議案促請政府當局採取多項措施，包括積極考慮減免超低含硫量柴油稅，為期一年至2006年年底再作檢討。她特別指出，超低含硫量柴油的零售價在2004年年初時是每公升6.07元，現在已上升至每公升8.16元，升幅超過30%。這對依賴超低含硫量柴油的運輸業界造成沉重打擊。進一步減免超低含硫量柴油稅是協助業界渡過難關的最直接方法。

46. 劉健儀議員提及政府當局文件載列有關協助降低公共小巴營運成本及開拓更多商機的措施時指出，當局需採取更有力的措施協助小巴業。例如，當局應放寬更多小巴禁區及不准上落客地點，並應容許紅色小巴在公共屋邨營運。

47. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，政府當局在審核綠色小巴營辦商的加價申請時，會與營辦商商討降低營運成本及開拓新的商機的可行措施，例如調整班次及重組路線等。紅色小巴的車費及服務並不受運輸署的規管。至於容許紅色小巴為在其現時營運範圍以外的公共屋邨提供服務的建議，他表示，由於這樣做不符合與現行的運輸政策，故當局無法接受此項要求。有關政策是在為新發展項目規劃提供公共交通服務時，會優先考慮讓綠色小巴作為接駁及輔助服務的提供者。當局一直鼓勵希望提供此類服務的紅色小巴營辦商將其紅色小巴轉為綠色小巴。

48. 劉千石議員表示，他原則上支持劉健儀議員的議案。他特別指出，除渡輪服務外，離島居民可選擇的

交通工具不多。他關注到，政府當局文件雖然已載列協助渡輪服務營辦商降低營運成本及增加船費以外的收入的措施，但渡輪營辦商仍因油價持續高企而需增加票價。他詢問政府當局有否進一步計劃以避免離島渡輪服務增加票價。

49. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2及運輸署助理署長回應時表示，新世界第一渡輪服務有限公司已申請增加票價。政府當局正非常小心地審核有關申請，並會致力在各項相關考慮因素當中作出平衡，包括市民的負擔能力及營辦商面對的經營環境。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2強調，政府當局文件所載列的各項措施均能有效紓緩渡輪營辦商增加票價的壓力。

50. 李鳳英議員表示，運輸業對於本地調整石油產品價格的印象是加快減慢。她察悉政府當局曾在2004年年底承諾對本港車用燃油市場的競爭情況進行全面檢討，並詢問有關的顧問研究因何在2005年7月才展開。她又詢問政府當局如何跟進研究的結果。

51. 經濟發展及勞工局副秘書長表示，競爭政策諮詢委員會在2004年12月決定委託獨立顧問評估本港車用燃油零售市場的競爭情況。政府當局在2005年1月邀請約100間本地及海外顧問公司表達進行該項研究的興趣。當局其後根據政府的採購程序進行遴選工作，並在2005年7月委託夏佳理律師事務所及其由法律及經濟專家組成的顧問團進行該項研究。該項研究預期會在2005年年底完成。政府當局會向經濟事務委員會匯報研究結果。主席表示，交通事務委員會對於研究結果亦感興趣。

52. 劉健儀議員亦對政府當局在檢討本港車用燃油市場時行動遲緩表示不滿。她憶述，立法會在2004年11月通過由她本人就“調低超低含硫量柴油稅”動議並經湯家驊議員修訂的議案。該議案促請政府當局盡快檢討現時超低含硫量柴油稅率，以紓緩高昂的超低含硫量柴油價格對受影響行業帶來的困苦。然而，令人失望的是，政府當局迄今仍未對議案作出積極回應。她重申，由於油價持續高企，運輸業在承受巨大壓力之下營運，政府有迫切需要為他們提供緊急的財政紓緩。

VII 私人駕駛教師執照

- (立法會CB(1)1829/04-05(01)號文件) —— 政府當局就“私人駕駛教師執照”提供的資料文件
- 立法會CB(1)34/05-06(01)號文件 —— 優質駕駛訓練中心提交的意見書

- 立法會 CB(1)111/05-06(02) 號文件 —— 香港汽車駕駛教師聯會、九龍汽車駕駛教師公會、汽車駕駛教授商會及汽車交通運輸業總工會駕駛教師分會於2005年9月12日提交的聯署意見書
- 立法會 CB(1)111/05-06(01) 號文件 —— 由申訴部提供關於當議員及其他應邀出席的議員與駕駛教師權益關注組於2005年7月15日舉行會議的便箋
- 立法會 CB(1)219/05-06(01) 號文件 —— 一羣香港駕駛學院前教師提交的意見書
- 立法會 CB(1)182/05-06號文件 —— 立法會秘書處擬備有關私人駕駛教師執照的背景資料摘要)

53. 王國興議員提及一羣香港駕駛學院前教師提交的意見書(立法會CB(1)219/05-06(01)號文件)並指出，由於政府當局已決定在下次檢討前不會發出任何新的私人駕駛教師執照，當該等駕駛學院前教師現時持有的有限制駕駛教師執照於2006年3月屆滿後，他們將喪失專業資格。由於這批駕駛教師的經驗非常豐富，政府當局應為他們提供渠道繼續其駕駛教師工作。這樣做亦會為學習駕駛的人士提供更多選擇。王議員又從上述意見書得悉，政府當局在2000年就簽發新的私人駕駛教師執照的新機制提出建議時，並無諮詢為數約600名的駕駛教師。他要求政府當局就此作出解釋。

54. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3解釋，當局是在最近進行檢討後，作出不會發出任何新的私人駕駛教師執照的決定。有關檢討是根據於1999至2000年度獲得本事務委員會及業界同意的機制進行。當局已在2000至01年度修改有關法例，以實施新的安排。根據已商定的安排，運輸署署長會參考《道路交通(駕駛執照)規例》(第374章，附屬法例B)所載列的因素，每兩年對私人駕駛教師執照的數目進行檢討，以決定是否需要簽發新的私人駕駛教師執照。至於諮詢方面，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局在1999至2000年度檢討簽發新的私人駕駛教師執照的機制時，曾諮詢業界的

14個相關團體。當局其後提出的整套方案獲得立法會支持。

55. 至於政府當局因何沒有就最近的檢討結果諮詢業界，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³解釋，最近的檢討並不涉及任何政策修改，當局是依照相關的法律條文及在2000年商定的機制進行檢討。政府當局每次就私人駕駛教師執照的數目作出檢討時均進行新一輪的諮詢，此舉既沒有必要，亦不可行。

56. 劉健儀議員察悉，過去4年對駕駛訓練需求的下降幅度較有效私人駕駛教師執照數目的下降幅度為大，她表示，一如部分現有的私人駕駛教師向事務委員會提交的意見書所顯示，現有私人駕駛教師的經營環境非常惡劣。因此，簽發新的私人駕駛教師執照可能會加劇現有私人駕駛教師的困苦。然而，她指出，過去數年學習駕駛人士的數目下降可能是以往經濟不景氣所致。由於經濟正在復甦，來年對駕駛訓練的需求可能會大幅增加。她促請政府當局密切留意情況，並採取適當措施及時作出回應。

57. 劉健儀議員進一步表示，部分重型車輛私人駕駛教師曾一再向政府當局反映意見，要求容許他們教授駕駛輕型車輛的工作。她認為，現時對於私人駕駛教師執照的分組過於僵化，在此方面給予更大彈性對私人駕駛教師及學習駕駛人士均有好處。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³表示，在1999至2000年度進行全面檢討時，當局將當時的7類私人駕駛教師組合為3組，以界定某私人駕駛教師執照持有人可教授的車輛類別。有關組合獲得立法會同意。更改有關組合或就私人駕駛教師可教授的車輛類別給予更大的彈性將涉及修改政策，並會對不同組別的私人駕駛教師造成不同影響。

59. 譚耀宗議員表示，政府當局應體恤駕駛學院前教師及希望投身此行業的人士的境況，並應探討方法來照顧他們的需要。他詢問政府當局有否分析過去4年對駕駛訓練需求出現下降的趨勢，以及會否採取措施鼓勵更多市民學習駕駛。

60. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³回應時表示，其實過去4年對駕駛訓練的需求頗為波動，但與1999年的情況比較，在2004年的需求有所下降。需求有所下降可能與多項原因有關，而政府當局並無就此特別進行分析。在現時的機制之下，運輸署署長在進行每兩年一

次的檢討時，須考慮駕駛訓練市場的供求情況，以決定是否需要簽發新的私人駕駛教師執照。

61. 李鳳英議員表示，鑒於跨境交通預期在不久的將來會急速增長，對職業司機的需求在不久的將來亦可能大幅增加。此外，內地最近實施禁止60歲或以上的人士駕駛商用車輛的法規及將“一貨車一司機”的規例放寬為“一貨車兩司機”亦將會增加對職業司機的需求。她詢問政府當局有否因應上述情況及其他相關轉變，評估對駕駛訓練的需求，繼而相應檢討現時簽發私人駕駛教師執照的機制。

62. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，現行確定是否有需要簽發新的私人駕駛教師執照的機制已顧及對駕駛訓練的需求情況。過去4年對中／重型貨車的駕駛訓練需求有所下降。其中一個可能原因是部分人已在早年取得駕駛執照，但並沒有以職業司機為生。她強調，日後需求有任何增加將會反映在所售出的駕駛測驗表格數目，當局因而會在日後每兩年一次的檢討中加以考慮。

63. 李鳳英議員表示，政府當局應對日後對駕駛訓練的需求有遠見，以便當需求增加時，有足夠的私人駕駛教師供應。她又轉達了陳偉業議員的意見，即現時對簽發私人駕駛教師執照的限制並不適當。其他行業／專業並不存在類似限制。因此，基於一視同仁的原則，私人駕駛教師行業不應受到現時的限制。相反，政府應將簽發執照的制度開放給有志從事駕駛教師工作的人士。

64. 劉健儀議員指出，本地物流業正面對的其中一個主要問題是缺乏跨境職業司機。投身此行業的新人有下降趨勢。再加上內地實施禁止60歲或以上的人士駕駛商用車輛的新法規，缺乏有經驗的司機將成為嚴重問題，並會妨礙本港物流業的發展。有見及此，她建議環境運輸及工務局與經濟發展及勞工局聯絡，以確定有何方法鼓勵更多人接受中／重型貨車的駕駛訓練。

65. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，雖然運輸署署長須考慮駕駛訓練的需求情況來決定是否需要簽發新的私人駕駛教師執照，但需求情況是不同市場力量互動的結果。政府當局不宜為駕駛訓練創造新的需求。

66. 劉健儀議員澄清，她並非要求政府當局創造新的需求。然而，鑒於現時職業司機短缺，不足以支持本港物流業的增長，以及預期短缺情況會加劇，經濟發展及勞工局與環境運輸及工務局值得研究可否向本地勞工

宣傳有關情況，以便有興趣投身該行業的人士可適時接受駕駛訓練。

67. 主席要求環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3向經濟發展及勞工局轉達劉健儀議員的建議。

68. 鄭家富議員表示，他雖然理解政府當局在決定應否簽發新的私人駕駛教師執照時須遵守法例所規定的安排，但他要求政府當局聽取業界及委員的意見。有意見認為，現行政策及安排有歧視私人駕駛教師而偏袒駕駛學校之嫌。維護公平競爭的原則非常重要。當局應將諮詢渠道永遠向業界開放。政府當局在有需要時應主動解釋現行法例及日後檢討的方向，以釋除任何誤解。

69. 王國興議員對於政府當局未有提出解決該52名駕駛學院前教師的困境的方案表示不滿。該批人士即將喪失其專業資格，因而不能擔任駕駛教師。由於下次兩年一度的檢討要在2006年年底才進行，他要求政府當局因應已暴露的問題立即進行檢討。

70. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，一如有關規例規定，即使要簽發新的私人駕駛教師執照，運輸署署長必須公開發出邀請。至於駕駛學校或機構的駕駛教師，他們的有限制駕駛教師執照已清楚訂明，他們只可為有關的學校或機構進行教授工作。運輸署署長並無酌情權可向某批人士簽發新的私人駕駛教師執照。至於下次就私人駕駛教師執照數目進行檢討的時間，在確立現時的機制時，有關各方已同意每兩年進行一次檢討，故下次檢討的時間將是2006年年底／2007年年初。

71. 王國興議員建議事務委員會應安排另一次會議，進一步討論此事，並應邀請業界團體向事務委員會表達意見。主席表示，事務委員會將在下次例會上考慮王議員的建議。

VIII 其他事項

72. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年12月2日