

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1020/05-06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：2006年1月20日(星期五)
時間：上午9時30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
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
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：陳婉嫻議員, JP
鄭志堅議員

缺席委員：譚耀宗議員, GBS, JP
陳偉業議員
李永達議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

機電工程署署長
黎仕海先生

機電工程署助理署長
陳帆先生

機電工程署
署理總工程師
王錫章先生

環境保護署副署長
鄧忍光先生

環境保護署
首席環境保護主任
莫偉全先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
許權先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
許權先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
何宗基先生

財經事務及庫務局副秘書長
郭立誠先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

九龍的士車主聯會有限公司

主席
任太平先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席
梁澤生先生

新興台的士從業員聯會

主席
陳偉明先生

的士權益協會有限公司

主席
劉劍魂先生

新興的士電召聯會

主席
陳明生先生

新界的士商業聯誼會

副主席
何治勤先生

市區の士司機聯委會有限公司

主席
郭志標先生

泰和車行有限公司

主席
伍焜先生

香港無線電的士聯誼會

主席
黃羽庭先生

新界的士營運協會

主席
陳樹生先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

董事局副主席
文漢明先生

大嶼山的士聯會

主席
陳金洪先生

香港計程車會

主席
黎海平先生

的士同業聯會有限公司

主席
梁紹昌先生

新界的士聯合陣線

召集人
黎銘洪先生

參與議程第VI項的討論

地鐵有限公司

法律總監及秘書
杜禮先生

公司事務總經理
梁陳智明女士

九廣鐵路公司

公司秘書兼首席法律顧問
范義明先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

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)549/05-06 號 —— 2005 年 11 月 17 日 特
文件 別會議的紀要
立法會 CB(1)694/05-06 號 —— 2005 年 11 月 25 日 會
文件 議的紀要)

2005 年 11 月 17 日及 25 日會議的紀要獲確認通
過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)704/05-06(07) —— 立法會議員與葵青
號文件 區區議會在 2005 年
12 月 8 日舉行會議
後，就巴士公司雙程
分段收費一事轉介處
理的事宜)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006 年 2 月 24 日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)704/05-06(01) —— 待議事項一覽表
號文件
立法會 CB(1)704/05-06(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員察悉，政府當局沒有建議任何事項在 2006 年 2 月 24 日下次例會上討論。委員同意，除了政府當局其後建議的任何討論事項之外，以下事項應在下次例會上討論——

- (a) 私人駕駛教師執照；及
- (b) 打擊酒後駕駛及在駕駛時使用手提式流動電話的措施。

關於上文(a)項，委員同意邀請有關團體出席會議，以口頭陳述意見。

4. 王國興議員建議，事務委員會應討論與收回私家街道及其交通管理的問題。委員察悉有關議題可能涉及並非完全屬於交通事務委員會職權範圍的事宜，並同意由秘書與政府當局瞭解有關的詳情，並向主席匯報，以便決定事務委員會應否討論此事。

IV 專用石油氣加氣站的運作及價格調整機制

- (立法會CB(1)635/05-06(01)—— 政府當局提供題為“專用石油氣加氣站的運作及價格調整機制”的補充資料文件
- 立法會CB(1)731/05-06(01)—— 司機權益關注組於2006年1月16日提交的意見書
- 立法會CB(1)742/05-06(03)—— 政府當局對司機權益關注組的意見書作出的回覆
- 立法會CB(1)592/05-06(01)—— 雪佛龍香港有限公司提交的意見書
- 立法會CB(1)742/05-06(04)—— 政府當局對雪佛龍香港有限公司的意見書作出的回覆
- 立法會CB(1)503/05-06(03)—— 政府當局提供予2005年12月16日會議參考的資料文件
- 立法會CB(1)713/05-06號—— 2005年12月16日會議紀要的摘錄
- 立法會CB(1)529/05-06(01)—— 司機權益關注組／的士司機權益協會籌委會提交的聯署意見書
- 立法會CB(1)543/05-06(01)—— 司機權益關注組／的士司機權益協會籌委會與當值議員進行討論的重點)

5. 主席告知委員，數個石油氣車業團體曾要求派代表出席是次會議，就有關事項提出意見。然而，鑒於是次會議時間緊迫，故要求有關團體以書面陳述意見，供事務委員會考慮。

(會後補註：在會議席上提交的意見書已隨CB(1)767/05-06(01)至(03)號文件送交事務委員會。)

6. 機電工程署署長請委員參閱政府當局提供的文件(立法會CB(1)635/05-06(01)及CB(1)742/05-06(03)號文件)，有關文件匯報自事務委員會對上一次在2005年12月16日會議上討論此事後，當局為改善專用石油氣加氣站(下稱“專用氣站”)的運作而採取的行動，以及政府打算由

2006年2月1日起，引入專用氣站每月調整石油氣價格上限的機制。他提出以下各點 ——

- (a) 政府計劃由2006年2月1日起為專用氣站引入新的價格調整機制，在該機制下，專用氣站石油氣價格上限的調整次數將會由每6個月一次，改為每月一次，以便更及時反映國際石油氣價格的變動。經修訂的調整機制旨在解決每半年調整石油氣價格一次導致在專用氣站加氣的需求急升，車輛因而需長時間輪候的問題。
- (b) 價格調整檢討與政府和專用氣站營辦商簽訂的“設計、建造及營運”合約內所述的條件一致。根據現行的“設計、建造及營運”合約，專用氣站的石油氣價格上限每6個月調整一次。2006年2月1日便到期，屆時將會進行下一次和最後一次的半年調整。在“設計、建造及營運”合約之下，專用氣站的石油氣價格上限包括兩個元素，即國際石油氣價格和石油氣營運價格。在新訂的價格調整機制下，定價公式會維持不變。
- (c) 由機電工程署、環境保護署(下稱“環保署”)及運輸署的代表組成的跨部門工作小組曾在2005年12月30及31日，與有關業界再度舉行會議，討論經修訂的價格調整機制。出席論壇的有關各方，包括的士及小型巴士業(市區／新界／大嶼山的士及紅色小巴／綠色小巴)的代表，不反對經修訂的機制在2006年2月1日生效。政府當局在2006年1月19日以電話查詢的方式查問他們的最新立場。業界的反應大多顯示接納新機制。
- (d) 政府當局亦分別在2005年12月29日、2006年1月4及14日與深水埗區議會、元朗區議會及油尖旺區議會的交通及運輸委員會舉行會議，向他們解釋引入經修訂的價格檢討機制的理據，以及釋除他們對車輛在專用氣站長時間輪候造成的交通及噪音問題的關注。政府當局亦以各種方法，發放有關定價公式及經修訂的價格調整機制的資料，例如刊印資料單張在專用氣站派發給司機，以及透過有關業界的《通訊》公布有關資料。
- (e) 鑒於有投訴指石油氣車輛需在專用氣站長時間輪候，政府當局曾與該兩個專用氣站的營辦商磋商，並取得他們的合作，確保加氣站的加氣服務可維持在合理水平。兩個營辦商已同意盡

量調配多些加氣槍，在繁忙時間無論如何會有不少於七成的加氣槍運作。當局注意到有關措施縮短了車輛的輪候時間。該兩個營辦商亦會在符合安全及維修保養規定的情況下，增加用石油氣缸車將石油氣運往專用氣站的次數。

- (f) 政府每月均會公布國際石油氣價格，以便業界可監察專用氣站的價格調整。政府當局會繼續監察該兩個營辦商的供應鏈物流情況。機電工程署的24小時電話熱線會繼續就所遇到的困難收集意見，以便採取適時的跟進行動。除了上述措施外，該兩個營辦商每季都會與石油氣車業的代表舉行顧客諮詢會，以加強彼此的溝通和瞭解。政府有關部門的代表將會出席這些會議，以蒐集意見。

7. 王國興議員表示，他對於政府當局斷言由2006年2月1日起引入每月調整專用氣站石油氣價格上限的措施已獲得有關業界接納的說法極為不滿。他指這完全歪曲了實際的情況。王議員請委員參閱汽車交通運輸業總工會的書面意見書，並表示，石油氣的士和小巴司機及職工會事實上強烈反對有關建議。依他們之見，有關建議容許專用氣站相隔很短時間便可提高石油氣價格的上限，將會嚴重威脅他們的生計。然而，令人遺憾的是，政府當局未有理會他們的意見。

8. 王國興議員進一步指出，職工會及司機是在政府當局承諾為用家維持穩定及相宜的石油氣價格的前提下，接受在2000年引入旨在鼓勵運輸業界將柴油的士及公共小型巴士改為石油氣車輛的政策。他們現時對政府當局違背其承諾極為失望，並認為經修訂的價格調整會不公平地令專用氣站受惠，而他們的利益則受損。王議員關注司機強烈的反感可能會導致他們採取激烈的行動。王議員提述政府當局在2005年12月與石油氣車業舉行的會議時表示，在進行討論時，並沒有職工會和職業司機的代表。他認為事務委員會不應就此事作出決定，直至職工會和司機有可充分機會表達意見。王議員表示，他會就此動議議案，供委員考慮。

9. 陳婉嫻議員認同王國興議員的意見，她表示，她亦曾接獲司機投訴，指每月調整石油氣價格會對其營運成本產生重大的不明朗因素，並嚴重威脅他們的生意。她譴責政府當局未有進行全面諮詢，並且漠視司機對新訂價格調整機制的反對。

10. 機電工程署助理署長回應時表示，就新訂調整機制諮詢業界的工作，是按照運輸署確立已久的做法及程序進行。他重申，在2005年12月，當局已全面諮詢業界的相關聯會，包括3個的士事務會議及兩個公共小巴事務會議，該等事務會議由包括汽車交通運輸業總工會在內的的士及公共小型巴士業聯會代表所組成。有關事務會議曾詳細討論新訂的調整機制及有關聯會的關注。環保署副署長補充，環保署及機電工程署曾在2006年1月9日的會議上，與汽車交通運輸業總工會進一步交流意見，當時王國興議員亦在席。

11. 王國興議員表示，儘管對上一次在2006年1月9日與汽車交通運輸業總工會舉行的會議，但司機仍持反對意見。其後，代表香港工會聯合會的3位立法會議員與汽車交通運輸業總工會舉行聯合記者招待會，公開聲明石油氣車司機的反對意見。

12. 機電工程署署長複述，自2005年9月以來，國際石油氣價格大幅波動。雖然非專用氣站的石油氣價格已向上調整，但專用氣站的石油氣價格須在半年一次的價格上限檢討到期(即2006年2月1日)時才可以改動。價格差距擴大導致專用氣站及非專用氣站的石油氣需求失衡，專用氣站因而出現很長的輪候入氣“車龍”。專用氣站採用每月調整價格上限一次的做法，目的不是為了推高專用氣站的石油氣零售價，而是為了跟隨國際石油氣價格的走勢，從而盡量減輕滯後的影響及解決輪候問題。他補充，根據“設計、建造及營運”合約，政府以免地價方式，提供用地設立專用氣站。當局將“設計、建造及營運”合約批給提出最低營運價的投標者。這樣已有效地設定專用氣站石油氣價格的上限，並減低司機整體的燃料成本。經驗顯示，設定專用氣站石油氣價格上限的定價公式，亦有壓抑非專用氣站價格上升的作用。

13. 機電工程署署長進一步解釋，由於國際石油氣價格是直接反映在零售價格上的元素，而營運價格則固定在投標者於招標階段所提交的水平，新機制會參照國際石油氣價格的走勢(可能上升或下降)，將石油氣價格上限的調整次數由每半年一次改為每月一次，長遠來說對石油氣車輛用家的成本的影響是中性的。為專用氣站引入根據定價公式進行更頻密的價格調整，本身不會增加運輸業的燃料成本。政府當局亦研究過每3個月調整價格的做法，但認為此舉無法解決輪候問題。當局已向運輸業界詳細解釋有關原因。

14. 劉健儀議員表示，她對政府當局曾與有關業界，包括車主及司機聯會進行頗全面的諮詢感到滿意。

依她之見，問題的關鍵在於政府當局應向有關各方清楚解釋引入新訂價格調整機制的理據，以及如何做到有效監察，以防止專用氣站營辦商操控價格的變動謀取利益。她指出，運輸業界經常批評燃料供應商在調整燃料價格時總是加價快減價慢。

15. 林健鋒議員同意，新訂的價格調整機制是合理的，因為可以更及時地反映國際石油氣價格的變動情況。他表示，他從的士業界知悉，相當多司機贊同經修訂價格調整機制以解決專用氣站輪候問題為目標，並支持有關更改。然而，部分司機對頻密加價可能造成的後果表示關注，並強調當局須有效規管營辦商，以確保他們在國際石油氣價格下跌時盡快調低石油氣的零售價格。他促請政府當局盡量採取一切可行措施，以保障業界，使他們可繼續營商及獲得合理回報。

16. 機電工程署署長及機電工程署助理署長解釋，由國際石油氣價格及營運價格構成的定價公式，嚴格設定專用氣站的石油氣價格上限。由於營辦商在整個合約期內，不能更改有關的營運價格，而國際石油氣價格的資料將會每月更新及公布，故價格調整將會是完全透明的。在新機制下，營辦商會按照國際石油氣價格的走勢，每月上調或下調他們的石油氣價格。因此，他們不能加價快，減價慢。每月的調整須獲得政府批准，並透過各種渠道(例如新聞公報及機電工程署的網頁)向市民通報。此外，有關業界可提出預計會出現的問題，並可就改善有關制度運作的措施提出意見，以便在與政府當局定期舉行的諮詢會上詳細討論。機電工程署本身會繼續加強巡查專用氣站，確保其運作沒有不當情況。機電工程署署長進一步表示，過往5年，國際石油氣價格及本地的石油氣零售價格大部分時間相對穩定。由於專用氣站的價格發揮穩定作用，故專用氣站與非專用氣站的價格差距亦甚小。國際石油氣價格自2005年9月以來大幅上升屬頗為例外的情況。

17. 何鍾泰議員察悉，現時約有74%的石油氣車輛前往12個專用氣站加氣，其餘26%則在42個非專用氣站加氣，他詢問設立專用氣站有否達致穩定石油氣價格上限的目標。李鳳英議員質疑專用氣站有否協助縮窄專用氣站與非專用氣站之間的價格差距。

18. 環保署副署長給予肯定的答覆。他指出，在2000年11月，非專用氣站的石油氣價格是每公升3.38元。在隨後的5年內價格跌至每公升3.27元，而同期國際價格則上升了50%，該兩類加氣站的平均價格差距僅為每公升0.2元至0.3元。這是專用氣站對非專用氣站在價格方面產生

壓抑作用所致。機電工程署署長補充，政府當局將會密切監察專用氣站和非專用氣站所提供的加氣服務。經修訂的價格調整機制將會減輕專用氣站價格滯後的影響，並有助在專用氣站和非專用氣站的供求之間取得最佳的平衡。

19. 何鍾泰議員詢問政府當局會否引入更多專用氣站營辦商，並設立更多專用氣站，以加強競爭。機電工程署助理署長答稱，目前尚未確實是否需要這樣做，因為現有的石油氣加氣站網絡足以應付石油氣車輛的需求。此外，區議會反對設立更多石油氣站，理由是這樣做會對附近居民構成滋擾。儘管如此，九龍灣已有一個新的非專用氣站在2006年1月啓用，另有3個(兩個在東涌及一個在大埔坳)預計會在2006年及2007年投入服務。

20. 李鳳英議員詢問所述的3個籌劃中非專用氣站會否改為專用氣站。機電工程署署長答稱，政府當局正密切監察加氣站的網絡，以及由專用氣站及非專用氣站提供的加氣服務的水平。政府當局相信，目前有74%的車輛使用專用氣站的情況只屬短期現象，是國際石油氣價格向上波動所致。從較長遠的角度而言，一如過往的經驗證明，專用氣站的加氣情況會穩定下來，而專用氣站與非專用氣站在石油氣總耗用量中所佔的份額會近乎均等。

21. 鄭家富議員表示，公眾關注專用氣站營辦商會利用需求情況，藉操控專用氣站的石油氣供應量牟取暴利，從而迫使車輛轉往非專用氣站。他察悉，根據政府當局所述，營運專用氣站的兩個營辦商已承諾會盡全力調配專用氣站的加氣槍，在繁忙時間開放不少於七成的加氣槍。他詢問政府當局如何確保營辦商切實履行有關承諾。鄭議員進一步認為，政府當局應要求營辦商改善其供應鏈，包括石油氣的庫存及補給石油氣的次數，以應付石油氣車輛的需求。

22. 機電工程署助理署長表示，一如政府當局在其文件內所解釋，該兩個營辦商的設施，包括他們的石油氣缸車、設於青衣的油庫和石油氣供應鏈已到了原先設計供應量的極限。舉例而言，由其中一個營辦商營運的專用氣站，其設計容量是每天供應400 000公升石油氣，但現時每天的供氣量已達到580 000公升的水平。他進一步指出，專用氣站每次加氣平均需時約5分鐘。假設每個加氣站開動10支加氣槍，每小時可加氣約120次。專用氣站的輪候問題是營辦商的供應鏈出現樽頸所致，而非因為專用氣站石油氣的供應量據稱受到限制。機電工程署助理署長補充，政府當局滿意有關營辦商已採取適當措

施解決輪候問題，而且已有明顯改善。據他瞭解，部分專用氣站現時在繁忙時間，已將約八成的加氣槍投入服務。營辦商亦透過維持每天差不多24小時的運作，增加其石油氣缸車的運送服務。最新的數字顯示，專用氣站使用者提出的投訴數目有下降趨勢，由2005年12月的306宗，跌至自2006年1月1日以來的14宗。

23. 張學明議員表示，他曾在2006年1月19日與部分石油氣車司機的代表會晤，他們投訴在繁忙時間，專用氣站投入服務的加氣槍仍然不足七成。他認為政府當局應採取必要措施，確保專用氣站的石油氣有足夠的補給，以便充分使用加氣槍。

24. 機電工程署署長表示，在現時對專用氣站服務的需求甚般的情況下，即使在非繁忙時間，專用氣站的石油氣庫存亦有很大一部分用罄，由於營辦商供應鏈的限制，要及時補給有實際困難。他重申，目前的情況屬例外，起因是專用氣站與非專用氣站的價格差距出現短期性的擴大。政府當局正採取雙管齊下的方法解決問題，即引入每月調整專用氣站的價格上限的機制，以及就改善供應鏈及加氣站運作的方法與營辦商及石油氣車業界加強溝通。他補充，部分改善供應鏈的措施，例如營辦商購置更多石油氣缸車，在實施方面需要一定的時間。

25. 鄭經翰議員同意應檢討及改善供應鏈。他進一步表示，該兩個專用氣站營辦商作為營商者應承擔營商所帶有的虧損風險。在“設計、建造及營運”合約下，有關營辦商獲得免地價的優惠，而他們受到每半年調整價格一次的約束。依鄭議員之見，將調整價格上限的次數更改為每月一次的做法並不公平，這樣會導致價格上升。他詢問“設計、建造及營運”合約內有否限制專用氣站價格上限波動的條文。機電工程署署長及機電工程署助理署長在回應時解釋，合約文件所載的合約條件規定定價公式由國際石油氣價格及營運價格構成的定價公式。因此，價格上限可隨國際價格的走勢而改變。合約條件亦訂明每5年檢討定價公式一次的機制。實施檢討結果的日期為2006年2月1日。現時參照國際石油氣價格的走勢每月調整價格上限的建議並不違反有關合約訂明的檢討機制，而本身亦不會導致非專用氣站的石油氣價格上升。

議案

26. 主席讀出王國興議員動議的議案如下 ——

“邀請全部業界，包括工會派出代表出席本委員會就石油氣價新調整機制發表意見，以便本委員會可充分聆聽意見，公開、公平、公正地處理調整氣價新機制。在本委員會作出決定前，調整機制維持不變。”

27. 周梁淑怡議員建議修訂王國興議員的議案。經修訂的議案如下 ——

“邀請全部業界派出代表出席本委員會就石油氣價新調整機制發表意見，以便本委員會可以充分聆聽意見，公開、公平、公正地處理調整氣價新機制。”

28. 主席邀請王國興議員就其議案及周梁淑怡議員建議的修訂發言。

29. 王國興議員表示，政府當局提出每月調整專用氣站石油氣價格上限的建議，受影響最嚴重的是職業司機，例如石油氣的士及公共小型巴士司機，但政府當局未有充分理會司機的意見及不滿。他指出，政府當局與業界在2005年12月30及31日舉行會議時，並無行業工會或工人工會的代表出席。依他之見，事務委員會在決定是否支持政府當局建議對價格調整機制作出的修訂前，應讓司機有充足機會闡述他們的關注。

30. 王國興議員進一步表示，周梁淑怡議員的修訂將“全部業界”後“包括工會”的字眼刪除，這對原議案中擬進行諮詢的範圍作出大幅更改。此外，依他之見，周梁淑怡議員建議將其議案最後一句“在本委員會作出決定前，調整機制維持不變”刪除，這顯示自由黨支持政府的錯誤決定，該決定偏袒石油氣站營辦商，而犧牲了司機的利益。陳婉嫻議員表示，雖然她並非事務委員會委員，但她支持保留王國興議員議案的最後一句，因為職工會及司機強烈反對經修訂的價格調整機制。

31. 環保署副署長表示，政府當局認為職工會及工人團體是運輸業界的一部分，因此，政府當局進行的諮詢一向包括此類團體的代表。環保署副署長提述2005年12月30及31日會議的摘錄[立法會CB(1)742/05-06(03)號文件附件B]時表示，在有關會議上，司機及職工會均有充分的代表，包括汽車交通運輸業總工會、交通事業從業員協會、市區的士司機聯委會有限公司、新界的士司機權益大聯盟、新界的士司機協會及香港公共小巴車主司機協進總會等。

32. 周梁淑怡議員表示，“全部業界”的意思及範圍已包括“工會”，因此，“包括工會”的提述是不必要的。至於其刪除王國興議員議案最後一句的修訂，周梁淑怡議員解釋，自由黨的立場是，政府當局提出由2006年2月1日起實施每月調整價格的建議，以便有關價格可適時跟隨國際價格的波動而變動，這對運輸業更有利。她指出，由每半年一次改為每月一次的價格調整周期若不在2006年2月1日實施，即使國際石油氣價格在2006年2月1日後的6個月內下跌，在2006年8月1日前專用氣站不可相應調低其價格上限，因為其價格尚未到時間調整。假設來說，國際石油氣價格在2006年2月若下跌，在2006年3月專用氣站的價格上限便無法反映相應的跌幅。這將會損害有關業界及司機的利益。周梁淑怡議員進一步表示，王國興議員有關自由黨偏袒營辦商和犧牲司機的指責毫無根據。

33. 劉健儀議員及林健鋒議員均支持周梁淑怡議員的意見。劉健儀議員表示，一直以來，職工會均被視為運輸業的一部分。沒有必要在業界中專門突出職工會。作為代表交通功能界別的立法會議員，她曾就影響有關業界的事情，徵詢有關各方的意見。據她瞭解，政府當局事實上已就新的價格調整機制諮詢有關職工會，包括汽車交通運輸業總工會。劉議員補充，鑒於過往數月，國際石油氣價格急升，當價格調整在2006年2月1日生效時，專用氣站的價格上限很可能會上升。然而，國際石油氣價格其後亦有可能會下降。倘若專用氣站的價格在2006年2月1日上升，而目前每半年一次的價格檢討機制維持不變，運輸業將無法因國際價格其後下跌而得益，因為專用氣站的價格無法及時相應調低。

34. 機電工程署助理署長向委員表示，過往經驗顯示，國際石油氣價格傾向在每年的第一季向下調整。

35. 鄭經翰議員表示，他對應保留還是刪除“包括工會”的字眼沒有強烈意見，大前提是委員一致同意應諮詢職工會和司機。然而，他認為刪除王國興議員議案的最後一句會令意思出現重大分別，因為這意味事務委員會的進一步諮詢對政府當局在2006年2月1日起實施經修訂的價格調整機制的決定不會有影響。

36. 主席及鄭經翰議員詢問，有否可能根據目前的調整機制在2006年2月調整價格，並在2006年2月之後及2006年8月之前採用經修訂的機制，他們指出，事務委員會可在2月舉行會議，與政府當局和石油氣車業進一步商討此事，然後才決定應否支持建議的新調整機制。李鳳英議員認為，政府當局應探討此安排的可行性。

37. 機電工程署助理署長及環保署副署長解釋，政府^在未得到營辦商同意的情況下，不能單方面更改合約條件。根據新機制，專用氣站的價格會根據前一個月的國際石油氣價格，每月作出調整。倘若在2006年2月之後仍然維持目前每6個月調整價格一次的機制，根據與有關營辦商簽訂的“設計、建造及營運”合約的條件及條款，在2006年2月至7月期間，即使國際石油氣價格出現變動(上升或下跌)，專用氣站的價格在該段期間會維持不變。

38. 劉健儀議員及林健鋒議員告知委員，他們在諮詢業界的過程中瞭解到，業界知悉現行及經修訂價格調整機制的後果和利弊。林議員表示，部分業界人士表示，他們希望早日實施經修訂的機制，以便可從預計會下降的國際石油氣價格得益。

39. 主席將王國興議員經周梁淑怡議員修訂的議案付諸表決。結果有6位委員贊成，5位委員反對。主席宣布，王國興議員經周梁淑怡議員修訂的議案獲得通過。經修訂的議案措辭如下：

“邀請全部業界派出代表出席本委員會就石油氣價新調整機制發表意見，以便本委員會可以充分聆聽意見，公開、公平、公正地處理調整氣價新機制。”

V 新界的士的許可營業地區

- | | | |
|----------------------------|----|---------------------|
| (立法會 CB(1)651/05-06(03)號文件 | —— | 香港的士小巴商總會有限公司提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)651/05-06(04)號文件 | —— | 交通事業從業員協會提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)704/05-06(03)號文件 | —— | 香港殘疾人士互助協會提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)738/05-06(01)號文件 | —— | 屯門區議會議員陳樹英女士提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)742/05-06(01)號文件 | —— | 屯門區議會何俊仁議員提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)742/05-06(02)號文件 | —— | 屯門區議會議員方麗雯女士提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)704/05-06(04)號文件 | —— | 政府當局提供的資料文件) |

40. 主席歡迎各團體代表出席會議。他接着邀請各代表輪流就新界的士的許可營業地區一事陳述意見。他表示，為了更妥善控制會議時間，並確保對所有團體代表公平，每個團體代表將獲給予兩分鐘時間陳述意見。

九龍的士車主聯會有限公司
(立法會651/05-06(06)及(07)號文件)

41. 聯會主席任太平先生表示，新界的士應爭取獲准進入各過境管制站，並爭取當局針對新界區非法交通服務採取嚴厲的執法行動，而非尋求侵入市區及大嶼山的士的營業地區。市區的士業決心捍衛業界的合法利益。他要求在新界選區當選的立法會議員公正地處理新界的士提出進一步擴大其營業地區至亞洲博覽館及東涌吊車系統的要求。

42. 任太平先生進一步表示，合併3個的士行業的建議不切實際，因為這樣做無可避免會導致市區的士供過於求，而偏遠或鄉郊地區的士卻供應不足的情況。這亦違背了引入新界的士為新界鄉郊地區提供的士服務的原先目標。

聯友的士同業聯會有限公司
(立法會CB(1)704/05-06(06)號文件)

43. 聯會主席梁澤生先生表示，引入新界的士的主要目標是為新界相對較偏遠的地區提供的士服務。事實上，新界人口在以往數十年已大幅增長。政府應堅守新界的士的既定政策。他認為是次擴大新界的士的許可營業地區的建議是由一小撮既得利益者提出。他們企圖為新界的士牌創造一個投機環境。他們的建議不合理，亦沒有理據支持。

新興台的士從業員聯會

44. 聯會主席陳偉明先生表示，過去數十年來，新界的士在營運方面一直非常自律，從來沒有提出任何不合理或過分的要求。政府拒絕讓新界的士有限制地進入亞洲博覽館及東涌吊車終點站經營實際上是剝奪新界居民直接利用的士服務來往其住所及該兩項新設施的選擇權。事實上，規管新界的士許可營業地區的現行法例非常混亂。該法例不讓新界的士為新界居民提供直接來往多項重要公共設施的服務。

的士權益協會有限公司

45. 協會主席劉劍魂先生表示，的士業應共同合作而非互相競爭。只有社會維持安定，社會及其居民才得享繁榮。他促請所有的士行業在本身合法的營運地區內經營，不要試圖侵入其他同業的營業地區，從而擾亂業界和整體社會的秩序和穩定。

新興的士電召聯會

46. 聯會主席陳明生先生表示，新界的士只是希望照顧新界居民的交通需要，並不是為了服務其他地區的居民，亦非試圖侵入其他的士同業的營業地區。

新界的士商業聯誼會

47. 聯誼會副主席何治勤先生表示，雖然亞洲博覽館及東涌吊車終點站可能會有足夠的公共交通服務，但部分有特殊需要的新界乘客在使用的士以外的公共交通服務方面可能會有困難，而新界的士可以填補這個服務缺口。政府應考慮這些乘客的需要，並容許新界的士在新界區與有關新設施之間經營。

市區的士司機聯委會有限公司

(立法會CB(1)651/05-06(02)號文件)

48. 聯委會主席郭志標先生表示，在上世紀七十年代引入新界的士，是為了在新界鄉郊地區及新市鎮之間提供的士服務。自七十年代起，新界鄉郊地區人口大幅增長。鄉郊地區的居民現在時常發現沒有足夠的新界的士為他們提供服務。他促請新界的士業致力保護本身在新界鄉郊地區的營業地盤，現時他們的地盤正受到非專利巴士及非法交通服務的入侵，而不是試圖侵入其他同業的營業地區。

泰和車行有限公司

(立法會CB(1)651/05-06(05)號文件)

49. 公司主席伍焜先生表示，新界的士和市區的士的營業地區應有清晰的劃分，因為該兩個的士行業所支付的士牌價並不相同，收費亦不同。市區的士業強烈反對新界的士侵入市區的士的營業地區。

香港無線電的士聯誼會

50. 聯誼會主席黃羽庭先生憶述，在2005年初，當新界的士業代表聯同運輸署某些官員參觀香港迪士尼樂園時，有關官員曾他們承諾，為方便遊客前往東涌吊車

終點站，政府將會准許新界的士進入該終點站。然而，運輸署其後在未有預先諮詢新界的士業和有關區議會的情況下，便向業界發出函件，表示新界的士不獲批准進入該終點站。現在新界的士業只想知道運輸署對有關業界曾作出甚麼承諾。

51. 黃羽庭先生強烈不滿運輸署在過往6年多向非專利巴士營辦商發出過多在新界營運的牌照，以及在打擊非法交通服務方面未盡全力。這些情況損害新界的士的營運。但運輸署卻拒絕承認錯誤。他指出，現時由於業界的經營環境欠佳，有多達200多輛新界的士閑置，沒有營業。儘管如此，政府當局卻繼續向非專利巴士發出過多在新界地區營運的牌照。

新界的士營運協會

52. 協會主席陳樹生先生引用一首古詩，說明的士業之間有需要互相合作而非爭論。他表示，一直以來，即使的士業之間就應否批准新界的士沿指定路線進入香港迪士尼樂園及機場航天廣場新客運大樓離境區的問題進行討論時，亦可保持和諧的關係。他希望市區及大嶼山的士同業會恰當地考慮新界的士的營運困境，以及新界居民的交通需要，並支持准許新界的士在亞洲博覽館及東涌吊車終點站營運的要求。

香港九龍的士貨車商會有限公司

53. 商會董事局副主席文漢明先生表示，新界的士只獲准沿指定路線提供往返香港迪士尼樂園及機場的點對點服務。有關批准可說是“借路”性質。該商會強烈反對新界的士將其營業地區擴展至大嶼山。反而，的士業界應尊重法例指明的營業地區。只有當所有的士業均尊重法律，業界之間才可保持和諧關係。事實上，新界地區有很多新的發展項目，額外交通需求應運而生。但近年的非法交通服務猖獗，對新界的士業的生意造成負面影響。他促請新界的士業集中精力，要求政府打擊非法交通服務，以保護本身的合法營業地區。他亦請議員注意，准許新界的士在香港迪士尼樂園及機場營運是一項特殊安排。有關安排不代表新界的士會獲准在大嶼山日後落成的其他大型設施營運。

大嶼山的士聯會

54. 聯會主席陳金洪先生促請立法會議員不要為了討好新界居民，以便在未來的選舉中拉票而尋求修訂法例，擴大新界的士的營業範圍。他表示，這樣做會蠶食

大嶼山的士的營業範圍。他亦促請新界的士牌的擁有人不要為擴大新界的士的營業地區的謠傳推波助瀾，以推高的士牌價。他強烈反對指東涌及赤鱸角屬於新界地區的说法。大嶼山及新界的士已經常就後者在機場與香港迪士尼樂園之間非法營運的問題發生爭議。批准新界的士在亞洲博覽館及東涌吊車終點站營運會令新界的士在大嶼山非法營運的問題加劇，因而蠶食大嶼山的士的營運範圍。

香港計程車會

55. 該會主席黎海平先生表示，所有市民均應尊重法律。確立已久的新界的士政策應予以遵守，否則投資者(包括國際投資者)便會對香港失去信心。倘若新界的士希望如市區的士一樣經營，大可自由地在市場上購買市區的士牌。他籲請立法會議員考慮此事時不偏不倚，並拒絕新界的士今次的不合理要求。

的士同業聯會有限公司

56. 聯會主席梁紹昌先生表示，新界人口持續增長，因此，對新界的士服務的需求亦不斷增加。此外，新界亦有新醫院落成和擴建現有的醫院。醫院服務的使用者是新界的士的主要顧客來源。因此，新界的士對現時的許可營業地區應感滿意。

新界的士聯合陣線

(立法會CB(1)651/05-06(08)號文件)

57. 聯合陣線召集人黎銘洪先生請委員注意多封來自不同政黨的屯門區議會議員的函件，他們均表示支持准許新界的士在亞洲博覽館及東涌吊車終點站營運。他評論道，運輸署不批准新界的士在該兩項新建公共設施營運的決定是錯誤的。這損害新界鄉郊地區的居民的利益，因為他們將無法使用的士直接進入該兩項新設施。除了370多萬新界居民外，運輸署的決定亦對經過境管制站來港的旅客不公平。他促請立法會議員糾正運輸署的決定。

58. 黎銘洪先生反駁有關新界的士蠶食市區及大嶼山的士營業地區的指責，並指出，新界的士若獲准在該兩項新設施營運，均只屬點對點服務，而且只是沿指定路線有限制地進出有關地區。他們不得在大嶼山不同的地點之間提供服務。黎先生進一步強調，他在的士及公共小型巴士行業內並無既得利益。他只是為了服務整體社會而表達他的意見。

討論

59. 鄭經翰議員表示，政府的的士服務政策已經不合時宜。自1976年引入新界的士以來，情況已有重大改變。作為一名立法會議員，他會從不偏不倚的角度來考慮此事。各的士行業之間在是次會議上顯示的矛盾涉及炒賣的士牌，而的士牌價則取決於各類的士的營業範圍。他認為由於新界的士已獲准在機場營運，而亞洲博覽館位於機場範圍內，故新界的士亦應獲准在亞洲博覽館營運。另一方面，由於現時新界的士不得在東涌營運，故此沒有強烈理由更改現行政策，准許新界的士在東涌吊車終點站營運。

60. 運輸署副署長表示，在七十年代引入新界的士的原意是為新界鄉郊地區提供的士服務，當局劃定許可營業地區，規定新界的士的營運範圍主要限於新界東北部(即沙田以北)及西北部(即荃灣以北)。這是為了確保有足夠的的士為新界較偏遠及鄉郊地區提供服務，並取代當時違法的“白牌”服務。鑒於過往數十年不斷變遷的環境，新界的士其後獲准進入市區邊緣一些主要公共設施或公共交通交匯處。的士必須沿指定路線進入，而沿路不准上、落客。

61. 運輸署副署長解釋，由於機場是一項大型的基建設施，而新界居民對前往機場的交通需求強勁，政府當局經考慮各項相關因素，並在廣泛諮詢的士業界後，同意批准新界的士沿指定路線進入機場現有的客運大樓及機場快線青衣站。此外，根據近期在2004年進行的檢討結果，政府當局亦建議准許新界的士進入機場航天廣場的新客運大樓，以方便新界的士乘客從新客運大樓離境。當局在2005年2月曾徵詢本事務委員會的意見，而事務委員會亦支持有關建議。因此，除了機場的乘客離境設施外，新界的士不得進入赤鱸角的其他地點。

62. 劉健儀議員對各的士行業在這個公開場合，就新界的士的許可營業地區互相爭論表示遺憾。她認為這類公開辯論絕非是調解行業之間分歧的有效方法。過往，計劃對新界的士許可營業地區作出的任何改動，只會在政府當局廣泛諮詢的士業界，並在諮詢期間調解分歧後，才會提交事務委員會考慮。她認為，處理新界的士要求擴大其許可營業地區一事的恰當方法，是由運輸署安排與有關業界進行有系統的諮詢環節，訂出可行的解決方法。

63. 劉健儀議員進一步表示，根據她從的士業搜集的意見，整個的士服務業事實上均在非常困難的環境下

經營，而新界的士的經營環境似乎特別艱難，有數百輛的士閑置，沒有營業。她詢問政府當局有否就各類的士的營運情況蒐集全面的資料。她亦詢問3類的士業是否仍有空間走在一起，理性地討論可行的措施，令新界的士維持可行的營運。她評論道，長遠而言，鑒於香港面積小，讓3類不同的的士業在本港營運並非可取的安排。然而，需顧及業界的歷史背景，故在考慮對現行的安作出任何改動的建議時，應採取務實態度。

64. 運輸署副署長贊同劉健儀議員的意見，認為的士業本身難以透過如今次事務委員會會議般的公開場合的辯論，調解彼此之間的分歧。關於有關業界各自的經營環境，她表示市區的士的生意已逐漸隨着本地經濟復甦，而新界的士的生意一向頗為穩定。根據與市區和新界的士業的溝通，運輸署得知的士日間的經營環境尚可以接受，但晚間仍然困難。運輸署副署長進一步表示，若的士業人士希望與政府當局討論與其經營環境有關的事宜，當局樂意與業界商討。

65. 鄭家富議員評論道，當局有需要檢討的士服務的政策。現時全港有3類不同的的士服務可能不切合現今的情況。他強調，的士服務是一項公共交通服務。除了諮詢有關業界之外，政府當局亦應適當地考慮公眾意見。他認為目前用以確定新界的士許可營業地區的機制難以令人滿意；當局因應新建的大型公共設施快將落成而特別進行檢討，而每次檢討只會徵詢運輸業界的意見。以現時亞洲博覽館及東涌吊車系統即將啓用的情況而言，他認為該兩項設施屬大型公共設施，將會有大批市民使用，而其成功與否對本地的經濟非常重要。倘若不准新界的士進入該兩項設施，便會剝奪新界居民乘搭新界的士直接前往該兩項設施的選擇權。他指出，新界的士如獲准進入有關的新設施，亦會限於使用指定的路線，以便新界的士不得在大嶼山不同地點之間營運。因此，他認為政府當局應盡快就其的士服務政策進行全面檢討，而新界的士應獲准在該兩項設施營運。

66. 運輸署副署長回應時表示，政府的的士服務政策非常清晰。雖然自1976年引入新界的士以後情況有變，但現時新界仍有一些鄉郊及偏遠地方需要的士服務。合併該3類的士可能會導致繁忙的市區內有過多的士在營運，而新界的鄉郊及偏遠地區則沒有足夠的的士提供服務。這亦會引起非常複雜的問題，因為該3類的士的牌照有不同的市價，而不同的士服務的收費亦有所不同。業界會否接受這樣的改變亦成疑。為了令的士行業維持穩定的營運環境，政府已凍結的士牌數目多年，迄

今為止，有關行業的營運整體而言是暢順的。因此，政府當局看不到有很大的需要修改現行的的士服務政策。

67. 環境運輸及工務局首席助理秘書長補充，現時，每類的士有本身扮演的角色及許可營業地區。政府當局的主要目標是確保公眾獲提供足夠的的士服務。由於現行政策有助維持全港各區有足夠的的士服務，包括相對較偏遠的地方，政府當局沒有任何更改現行政策的計劃。

68. 梁國雄議員評論道，新界的士面對非常惡劣的經營環境，他們要求擴大其許可的營業地區，以改善經營環境，這是可以理解的。然而，新界的士的要求無可避免會引起市區及大嶼山的士的強烈反應，因為的士業界之間的競爭基本上是一個“零和”遊戲，故他們的生意會因而受到負面影響。合併3類的士將會刺激的士牌的炒賣活動。他認為的士行業正面對的主要問題是“七折”黨的活動猖獗，專用石油氣加氣站的石油氣供應量不足，以及各公司合謀推高的士牌價及的士租金。政府當局混亂的政策亦導致新界的士經營困難，當局容許太多非專利巴士在新界區營運，並引入太多綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)線。他認為准許新界的士在亞洲博覽館而非東涌吊車終點站經營，與現行政策一致，但他強調，與上文提及其他更重要的問題相比，這並非很重要的問題。

69. 李鳳英議員察悉政府當局的聲稱，當局會因應不斷改變的環境，不時檢討新界的士的許可營業地區，她詢問政府當局有否任何定期檢討許可營業地區的機制，在該機制下將會考慮甚麼因素，以及如何在各因素之間求取平衡。

70. 運輸署副署長回應時表示，當新界附近有任何大型基建設施即將落成的時候，政府當局便會檢討新界的士的許可營業地區。她接着引述詳載於政府當局資料文件第4段內當局將會考慮的因素，特別指出有需要適當考慮的士業界的意見。她亦表示，政府當局會非常小心地進行每次檢討，以期在公眾對的士服務的需求和各類的士的利益之間求取微細而適當的平衡。

71. 李鳳英議員進一步表示，當香港迪士尼樂園及機場落成的時候，的士業曾採取互相包容的態度，並就准許新界的士在這些新設施營運達成共識。新界的士現時並非要求開放整個赤鱗角或大嶼山供他們營運。他們只是希望提供來往新界區和亞洲博覽館及東涌吊車終點站之間的點對點服務。她知悉新界的士的經營環境非常

困難，並呼籲市區及大嶼山的士業再次採取互相包容的態度，討論准許新界的士沿指定路線進入新設施的建議。

72. 九龍的士車主聯會有限公司主席任太平先生表示，當局就准許新界的士進入機場的建議諮詢市區的士業時，業界只同意准許新界的士進入機場的客運大樓，而非赤鱘角的任何其他地方。新界的士正不斷要求進一步擴大其許可營業地區。除了亞洲博覽館及東涌吊車終點站之外，他們亦要求在坪石彩虹地鐵站和將軍澳工業邨營運。這次他們甚至利用這個場合提出不合理的要求，因而激發市區的士業的強烈反應。市區的士決心捍衛他們的合法利益。

73. 的士權益協會有限公司主席劉劍魂先生表示，新界的士業提出擴大其許可營業地區的要求是不可以接受的。他們試圖無止境地擴大營運地區。答應他們的要求並不會滿足他們的貪念，只會鼓勵他們提出更多要求。

74. 市區的士司機聯委會有限公司主席郭志標先生表示，很多新界的士現時也在香港迪士尼樂園及機場之間營運。新界的士正不斷要求擴大其許可營業地區。他們應保護自己的生意地盤免被其他交通工具入侵，而非試圖入侵其他的士業的營業地區，以彌補因被其他交通工具搶奪生意而蒙受的損失。

75. 何鍾泰議員表示，由於歷史原因，的士業已演變成一個涉及40多個行業組織的複雜業界。當經濟不景時，每個行業都會努力嘗試抓緊機會，改善本身的經營環境。他認同有關看法，即本事務委員會不宜調解的士業內部分歧，以及有需要對的士服務政策進行全面檢討。政府當局不應固步自封。遺憾的是，政府當局一直採取迴避的態度，提出包括所涉及的事情非常複雜和任何重大變更可能會令現時的情況失衡等藉口。他認為隨着鐵路服務和專營及非專營巴士服務持續發展，的士的經營環境只會越來越困難。他曾多番要求政府當局澄清有關政策。舉例而言，由於鐵路服務的乘客在可見的將來會佔公共交通服務總乘客量的四成，政府當局應清楚說明其就其他公共交通工具日後所扮演的角色及發展的政策。在沒有清晰的政策方向的情況下，投資者不會有信心作出長線投資。

76. 運輸署副署長澄清，政府當局並沒有固步自封。每當有需要時，政府當局便會在諮詢業界和本事務委員會的情況下，檢討新界的士的許可營業地區。關於鐵路發展方面，政府訂有長遠的發展策略，而有關策略已廣為公布。政府當局完全知悉任何新鐵路線投入服務

必會對各種公共交通工具構成影響，並會在最初的規劃階段評估有關的影響。政府當局一向非常樂意與各公共交通行業商討，處理他們關注的事項。

77. 何鍾泰議員不滿運輸署副署長的回應。他評論道，的士服務非常重要，影響市民的生活質素。部分海外地方的的士服務在面對鐵路發展的情況下所扮演角色經驗甚具參考價值。他希望有關各方可採取互相包容的態度，解決有關行業所面對的問題。

78. 周梁淑怡議員評論道，每類的士都會力圖保護各自的商業利益。新界的士業現時面對的問題有複雜的歷史背景。自1976年引入新界的士以來，情況已有重大改變。新界很多地區已成為市區。除了人口增長之外，推廣新界區的旅遊業亦帶動對公共交通服務需求的增加。然而，新界的士並不感受到這些發展帶來的益處。她認為問題的癥結在於政府當局不願意全面檢討本港的的士服務政策。政府當局只是讓問題出現，然後逐次在的士業之間被動地扮演調停人。新界的士確實正面對非常艱難的經營環境，而市區及大嶼山的士須保護他們的營運地盤，以免其經營能力受損。政府當局應探討紓緩新界的士困境的可行方法，例如准許新界的士改變其經營模式。政府當局極為需要全面檢討此事，以便定出可行的長遠解決方法，而非斬件式及單一地處理。

79. 運輸署副署長表示，政府當局一直密切留意的士業的經營環境，並持續檢討有關政策。至於准許新界的士改變其營運模式的建議，政府當局必須非常小心地考慮有關建議，因為這樣的改變會對其他公共交通行業構成影響。鑒於涉及各利益相關者，此事可能非常複雜。至於新界的士的經營環境，她表示，隨着新建的過境管制站會在不久的將來投入服務，政府當局會考慮是否准許新界的士在這些地點營運。

80. 主席察悉，部分團體代表希望提出進一步的意見，他邀請有關代表進一步陳述意見。

81. 大嶼山的士聯會主席陳金洪先生表示，新界的士應為新界的鄉郊及偏遠地區提供服務的政策是在1976年確立。當時新界區沒有專線小巴線。現時元朗、屯門、上水及大埔每區均有數十條這樣的小巴線。由於專線小巴線眾多，該等地區對的士服務的需求不大。此外，新界許多大型住宅發展項目均由非專營巴士提供服務。政府顯然對新界的士的經營環境漠不關心。他呼籲立法會議員及其他的士業界體諒新界的士的經營困境，並協助找出令新界的士維持可行營運的方法。

82. 新界的士聯合陣線召集人黎銘洪先生評論道，運輸署曾多番聲明會因應不斷變遷的環境檢討新界的士的許可營業地區，但在解決新界的士所面對的困難方面並沒作多大努力。新界的士應否獲准進入亞洲博覽館及東涌吊車終點站的問題，不僅涉及不同的士業的利益，亦涉及新界居民從不同交通工具中作出選擇的權利。他質疑政府當局為何沒有考慮新界居民有乘搭新界的士直接前往該兩項新設施的需要。雖然新界居民可乘搭市區的士，但很多市區的士司機並不熟識新界區的道路網絡。

83. 大嶼山的士聯會主席陳金洪先生表示，很多大嶼山居民經常到內地探親及前往沙田馬場。引用新界的士提出的相同論點，大嶼山的士亦應獲准進入落馬洲及其他管制站和沙田馬場。事實上，大嶼山的士不得前往大嶼山以外的任何地方。香港迪士尼樂園、機場、東涌吊車系統均位於大嶼山，而不是在新界。當局絕不可讓新界的士無止境地擴大其營運範圍至大嶼山各處，否則大嶼山的士便沒有多大的生存空間。

84. 香港無線電的士聯誼會主席黃羽庭先生表示，他個人不反對大嶼山的士申請前往位於新界的某些特定設施，以便為大嶼山居民提供服務。他進一步表示，運輸署聲稱不時會因應新界的士的經營環境檢討其許可的營業地區，這是在說謊，並要求運輸署提供具體資料，說明該署曾於何時在諮詢新界的士業的情況下進行此類檢討。他又表示，運輸署從來沒有就發出非專營巴士牌照一事徵詢新界的士業的意見。

85. 劉健儀議員促請政府當局安排與的士業舉行會議，與他們討論在是次會議席上提出的事宜，而她希望可得出一個理性的結論。她亦要求政府當局關注整個的士服務業界所面對的困難，因為各類的士均面對經營困境。她要求運輸署進行全面調查，以評估有關業界的經營環境。特別是倘若發現多達二百輛新界的士確實因為沒有生意而閑置，政府當局必須採取積極措施，協助有關行業。

86. 運輸署副署長向委員保證，運輸署會進一步與的士業界討論，並嘗試釋除他們對各項營運事宜的關注。在實際工作方面，運輸署已不時進行適當的調查，以便掌握各類的士最新的經營情況，以及檢討新界的士的許可營業地區。政府當局將會研究的士業的營運情況，並與業界討論可行的紓緩措施。政府當局亦會繼續全力打擊非法交通服務。

87. 主席表示，有關各方已就討論中的議題表達意見，他要求政府當局與的士業界保持緊密聯繫，並跟進所提出的事宜。他感謝團體代表及政府當局代表出席會議。

VI 地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併商議的進展情況
(立法會 CB(1)704/05-06(05) —— 政府當局提供的資料文件)

88. 委員同意將此事項押後至日後的會議討論。

VII 其他事項

89. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年3月2日