

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1123/07-08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：2008年2月22日(星期五)
時 間：上午9時
地 點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
譚香文議員

其他出席議員：李卓人議員
梁耀忠議員
余若薇議員, SC, JP

缺席委員：李鳳英議員, BBS, JP
梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局常任秘書長
何宣威先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

香港警務處總警司(交通)
高富士先生

香港警務處高級警司交通新界南(前任)
林耀榮先生

香港警務處高級警司(行政)(交通)
朱明寶女士

香港科技大學物理系教授
譚永炎教授

律政司副刑事檢控專員
李定國先生, SC

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局常任秘書長
何宣威先生

運輸及房屋局副秘書長
朱曼鈴女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

首席運輸主任／管理
王偉銘先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

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／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署
高級工程師／車輛安全
曾文瑋先生

參與議程第VII項的討論

運輸及房屋局常任秘書長
何宣威先生

運輸及房屋局副秘書長
朱曼鈴女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

應邀出席人士：參與議程第VI項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／
龍運巴士有限公司

董事總經理
何達文先生

車務總監
葉松添先生

企業事務總監
何穎賢女士

城巴有限公司／
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
鄭偉波先生

營運總監
鍾澤文先生

工程總監
李廣威先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

執行董事
莫華勳先生

行政經理
黃華先生

九龍巴士職工總會

理事長
劉潔池先生

副理事長
周覺義先生

九龍巴士職工總會龍運巴士職工分會

主任
馬佩君女士

副主任
余本興先生

汽車交通運輸業總工會九龍巴士分會

主任
林順平先生

副主任
鍾健華先生

汽車交通運輸業總工會龍運巴士分會

主任
郭強光先生

副主任
張子琦先生

汽車交通運輸業總工會新世界巴士分會

主任
朱本典先生

第一副主任
胡國森先生

汽車交通運輸業總工會城巴分會

主任
鄧偉昌先生

副主任
黃家樂先生

城巴有限公司職工會

理事長
鄧善慶先生

外務副理事長
陳祥芝先生

新世界第一巴士公司職工會

理事長
麥兆基先生

理事
鄭錦雄先生

專利巴士工會聯席

召集人
鍾松輝先生

參與議程第VII項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司

董事總經理
何達文先生

車務總監
葉松添先生

企業事務總監
何穎賢女士

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

董事總經理
黃良柏先生

執行董事
黃松柏先生

集團主席助理
黃月明女士

執行董事
莫華勳先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問1
李家潤先生

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)838/07-08號文件 —— 2008年1月28日會議的紀要)

2008年1月28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)777/07-08(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟就檢討的士的營運的事宜提交的意見書

立法會CB(1)783/07-08(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟就公共小型巴士車門旁的扶手板的事宜提交的意見書

立法會CB(1)799/07-08(01) —— 政府當局對保良局李城璧中學學生會於2007年11月20日就兩鐵合併後的鐵路服務提交的意見書所作的回覆)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2008年3月28日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)851/07-08(01) —— 待議事項一覽表號文件

立法會 CB(1)851/07-08(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意在3月例會上討論下述事項 ——

- (a) 大嶼山南部(包括東涌道)的道路交通限制;以及政府當局若準備就緒,
- (b) 貨車在倒車時的安全問題。

(註:(b)項其後被將於3月會議上再次討論的"使用雷射槍以偵察車速"議項所取代。)

IV 使用雷射槍以偵察車速

(立法會 CB(1)831/07-08(02) —— 政府當局因應委員在2008年1月28日的會議上，就使用雷射槍以偵察車速的事宜要求索取資料所提供的文件

立法會 CB(1)739/07-08(01) —— 政府當局就使用雷射槍執行偵察超速的事宜提供的文件(就於2008年1月28日會議上提出的事宜所作的第一批回應)

立法會 CB(1)831/07-08(01) —— 立法會秘書處擬備有關委員在2008年1月28日的會議上，就使用雷射槍以偵察車速的事宜要求索取資料的文件

立法會 CB(1)721/07-08(02) —— 政府當局提供題為"警方重申雷射槍的準確性不容置疑"的文件(新聞公報)

立法會 CB(1)721/07-08(03) —— 政府當局提供，由雷射槍製造商發出的應用指南

- 立法會 CB(1)639/07-08(04) —— 政府當局就使用
號文件 雷射槍執行偵察
超速的事宜提供
的文件
- 立法會 CB(1)687/07-08(01) —— 一名市民就用於
號文件 偵察車速的雷射
槍所提交的意見
書)

林建岳案件與關永權案件之間的關係及其影響

4. 湯家驊議員從最近審理的一宗法庭案件(香港特別行政區 訴 林建岳(案件編號TWS 5276/2007))(下稱"林先生案件", 在該案件中, 林先生否認控罪, 並從英國委聘專家(下稱"辯方專家"), 質疑控方在案件中就雷射槍的準確性所提出的證供。)的法律程序謄本(下稱"有關謄本")中察悉, 上述法律程序實際涉及兩宗不同的案件(下稱"該兩宗案件"), 即林先生案件及關永權的案件(案件編號TWS 19678/2005)(下稱"關先生案件")。他指出在最近審理的一宗案件中, 據他理解, 雷射槍的準確性亦受到質疑, 他要求確定該3宗案件的案發日期, 有關案件是否由同一名(或同一批)警員在同一地點執行偵測工作時查獲, 以及是否參照相同的手冊行事。

5. 總警司(交通)在回應時證實, 該3宗案件涉及3個不同的地點和不同的警員。至於案發日期, 警方在2005年11月3日得悉關先生案件、2007年4月5日得悉林先生案件, 而最後一宗案件則緊接林先生案件後發生。在該3宗案件中, 警員全都有參照製造商應用手冊(下稱"應用手冊")行事。副刑事檢控專員補充, 在第3宗案件中所使用的是Marksman雷射槍, 而非較早的兩宗案件所使用的UltraLyte雷射槍。然而, 該兩款雷射槍均有應用手冊以作參考。

6. 余若薇議員提述律政司司長就林先生案件的主控官接納以較輕控罪進行起訴的決定所持的理據作出的解釋(下稱"有關解釋"), 即在辯方盤問的過程中, 控方證人所提出的證供未能達致審訊前的預期, 她並質疑既然一如上文所承認, 該兩宗案件的案情不同, 為何在關先生案件中, 主控官亦決定接納以較輕控罪提出起訴。此外, 正如從有關謄本中察悉, 處理關先生案件的警員尚未作供。她質疑是否雷射槍的操作普遍出現嚴重問題, 才是該兩宗案件均接納以較輕控罪提出起訴的真正原因; 若然, 以類似方式被偵測到再被控超速駕駛的其他司機是否有合理理由懷疑他們被錯誤檢控。就此, 她亦

質疑，提出有關解釋來為控方就林先生案件所作的決定辯護的律政司司長有否誤導公眾。

7. 副刑事檢控專員在回應時解釋，律政司司長並無誤導公眾。律政司司長作出有關解釋時，並不知悉有關先生一案。律政司司長只是在律政司其後為釋除公眾對林先生案件的關注而覆核過去數月於法庭聆訊涉及雷射槍的超速駕駛案件時，才得悉關先生的案件。

8. 湯家驊議員認為，該兩宗案件反映出警方對雷射槍的準確性存有懷疑，因為有關的主控官在兩宗案件中均決定接納以較輕控罪進行起訴。因此，他認為警方未有即時停止使用涉及該兩宗案件型號的雷射槍，屬不負責任。總警司(交通)在回應時強調，在最近有關雷射槍的案件審訊期間，雷射槍的準確性或可靠性從未被質疑。警方亦曾公開解釋警方需要繼續在全港操作雷射槍，因為超速駕駛是香港道路意外的主要成因，使用雷射槍是警方打擊此罪行的執法行動不可或缺的一環。

9. 湯家驊議員不信服在林先生案件的審訊中，雷射槍的準確性或可靠性未被質疑。依他之見，若情況是這樣的話，主控官理應不會在關先生案件中亦同樣決定接納較輕的控罪，尤其是關先生案件中的警員仍未作供。副刑事檢控專員在回應時解釋，由於該兩宗案件都會採用相同的專家證供，故該兩宗案件排期一併審理。在該兩宗案件中，控方專家在該兩宗案件各自的雷射槍操作員協助下對雷射槍進行測試以證明其準確性時，均是遵照同樣的程序。因此，在林先生案件中所給予的證供會對關先生案件構成影響，以及由於涉及林先生案件的警員曾協助有關專家，以致其所作的證供的可信性受到質疑，故關先生案件的主控官亦決定接納被告承認較低幅度的超速罪行。

10. 湯家驊議員依然不信服該兩宗案件不會對雷射槍的操作構成影響，並強烈促請警方在妥善地釋除雷射槍準確性所引起的關注之前，停止使用雷射槍。副刑事檢控專員在回應時強調，在該兩宗案件中，雷射槍的準確性並未被質疑。即使林先生案件的辯方專家亦同意，若遵照應用手冊，雷射槍會提供準確的讀數。然而，亦存在人為錯誤的空間，而林先生案件正是出現這樣的情況。由於在關先生案件中控方專家的實地評估測試亦遵照相同的程序，故與林先生案件一樣，對關先生案件搜集證供時所採用的程序，以至因而應否給予該部分證供適當的分量亦有疑問。湯議員堅稱，作為負責任的舉動，警方應停止操作涉及該兩宗案件的同款雷射槍。這是因

為在被控超速駕駛的司機當中，有財力及時間委聘專業人士挑戰針對超速駕駛執法程序為自己的清白抗辯的人為數極少。

11. 劉健儀議員不同意其他委員的看法，即該兩宗案件需更改控罪證明雷射槍的準確性有問題。然而，她亦認為需確定雷射槍的準確性，並挽回公眾對雷射槍的信心，以保障公眾利益。因此，她詢問當局在這方面所作的努力，並懷疑政府當局可能需要考慮應否披露辯方專家報告內所提出的論點，讓公眾研究，以及儘管覆檢依照有問題程序所偵測到的超速案件涉及沉重的工作量，亦需這樣做，以便還有關司機一個公道。

12. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，當局會在適當時候向事務委員會匯報在警方交通總部下成立並由該部門負責統籌的工作小組(下稱"工作小組")所提出的建議。香港科技大學(下稱"科大")物理系的譚永炎教授向委員保證雷射槍的準確性，他指出，自2000年起，科大一直按照該院校研究及發展部與警方每年續簽的合約，為警隊進行雷射槍的測試。就此，他申報利益，根據有關合約，警方除了資助他的雷射槍實驗室的運作外，亦向他支付象徵式的費用。然而，他視其服務為社會服務，希望可以確保一個公平、公正、沒有問題及準確的雷射槍偵察車速系統。他接着表示，他曾參閱林先生案件中控、辯雙方的專家報告，而他對該等報告共作出的13項回應(下稱"13項回應")，亦已呈交法庭參考。然而，他不能披露該13項回應的內容，因為它們與辯方的專家報告相關，而該報告尚未獲准公開內容。倘若獲准公開有關報告，他樂意公開該13項回應。

13. 余若薇議員提述副刑事檢控專員在上文第7段的回應，並指出律政司司長最近回應這方面的查詢時，仍然維持有關解釋，她認為律政司司長欠公眾一個解釋，就是為何以處理林先生案件的同一方式來處理關先生案件，以及為何當中的理據不能同樣適用於其他涉及雷射槍使用的超速案件。她亦質疑政府當局指在最近有關雷射槍的審訊中，其準確性或可靠性從未被質疑的聲稱是否仍屬有效，她指出，從有關謄本得悉，雷射槍的準確性曾被質疑，只不過在辯方專家作供前，主控官已決定接納較輕的控罪。

14. 副刑事檢控專員在回應時表示，雷射槍偵測到的超速案件並非時常被質疑。當律政司在覆核過去5個月的此等案件時，發現這方面的上一宗案件是在2007年9月25日裁定，而控方是勝訴一方。在該段期間處理的所有其他案件均涉及有關警員證供的可信性，而沒有提述雷

射槍本身的準確性問題。他進一步解釋，關先生案件與林先生案件之間的關係是，當雷射槍的準確性受到挑戰時才會由專家進行的雷射槍測試在該兩宗案件中均曾進行。由於該兩宗案件的聆訊是一宗接一宗無間斷地進行，而兩者均採用相同的準則，故以相同的方式來處理該兩宗案件。

15. 就此，助理法律顧問1解釋，林先生案件對關先生案件可能會構成影響，因為在該兩宗案件中，控、辯雙方均依賴其各自委聘的相同專家所擬備的相同報告。在林先生案件中，控方專家報告的可信性受到質疑，理由是有關測試是在涉及林先生案件的警員的協助下進行。關先生案件的控方專家報告以類似的方式擬備，亦可能會受到同樣的挑戰。助理法律顧問1進一步指出，一如有關謄本第16至18頁所顯示，雖然辯方確曾質疑雷射槍的穩妥性，但他們並無表示雷射槍完全不能使用。他們只表示雷射槍有很多局限。然而，倘若警員正確地操作雷射槍，便可以彌補有關局限。事實上，林先生的辯護律師在替他辯護時提出的主要論點是，有關警員並無正確地操作雷射槍。

林先生案件

16. 何俊仁議員提述政府當局關於雷射槍的準確性在技術方面不曾被質疑的聲稱時表示，據他理解，在林先生案件中，林先生事實上否認控罪，並委聘辯方專家，挑戰控方就雷射槍的準確性提出的證供。然而，在有關的法律程序進行期間，並無提述辯方的專家報告，因為主控官其後決定修改控罪，故沒有傳召相關的證人。他指出上述情況難免令人懷疑作出修改控罪的決定，是因為警方不想看到辯方專家的報告被提述，以免有關提述會導致雷射槍的準確性受到重大挑戰，故他要求政府當局確定是否備有有關報告及其是否有根據。依他之見，若有關報告提出值得注意的論點，政府當局應披露此等要點。副刑事檢控專員在回應時解釋，事實上，在審理林先生案件時，有三份專家報告曾經呈堂，其中一份是控方委聘的本地專家所提交的報告，而另外兩份則來自兩名辯方委聘的專家，其中一名來自英國，另一名來自香港，該三份報告均涉及雷射槍操作的準確性問題。然而，由於在有關法律程序中並無提述任何一份報告，故其真確性並非陳詞時的題目，法庭亦沒有就此作出裁決。

17. 何俊仁議員察悉上述回應後認為有關解釋實際上並不準確，並強調政府當局不應從本身的角度聲稱雷射槍準確，而應公開在辯方專家報告內所提出的有關論

點，讓公眾參考及評論，因為考慮到有關論點可能言之成理，況且被錯誤起訴超速駕駛的司機亦未必有經濟能力為自己辯護。副刑事檢控專員在回答時解釋，律政司已致函辯方律師，轉達事務委員會索取辯方專家報告副本的要求。然而，當局仍在等待回覆。運輸及房屋局常任秘書長補充，政府當局願意與事務委員會合作，對專家意見進行檢討。然而，可否披露譚永炎教授的回應將取決於可否公開辯方專家本身的報告，而當局尚在尋求獲准公開該報告。

關於操作雷射槍的各項意見及關注

指引的一致性

18. 王國興議員指出Ultralyte LTI 20-20型號雷射槍應用手冊與警方內部訓練講義(下稱"訓練講義")就使用雷射槍前在警察基地內所需進行的雷射槍功能測試的差異(即平排敲擊效應測試的頻率的差異)，並詢問有關差異會否影響雷射槍的準確性或效能，並因而引起執法問題。總警司(交通)在回答時解釋，有關差異所指的只是訓練講義內平排敲擊效應測試須每天進行的規定，而非應用手冊內只是定期進行的規定。這反而意味由於訓練講義基於謹慎起見，採取了一個十分嚴謹的尺度來制定，因此，就雷射槍進行功能測試而言，警方所做的實際較應用手冊所規定的還多。

19. 湯家驊議員詢問現有的雷射槍類型及其分別(如有的話)，以及使用時是否需要參照不同的手冊。總警司(交通)答稱，一如上文第5段所指出，現時只有兩種雷射槍。然而，他相信儘管由於該等雷射槍由不同的製造商製造而有不同的應用手冊，但它們都是以相同的方式操作。副刑事檢控專員在回應湯議員對欠缺操作雷射槍劃一指引所提出的關注時指出，對該兩款雷射槍進行的測試相類似，雖然在零速測試的距離方面略有分別，即UltraLyte雷射槍是在與一個固定物體距離60米處進行，而Marksman雷射槍的距離則只需50米。

手持方式與支架承托方式比較

20. 陳偉業議員認為，該兩宗案件暴露了以手持方式操作雷射槍及雷射槍操作程序的問題。他表示關注的是，據他從該兩宗案件推斷，其他司機亦可能因為警務人員操作雷射槍時犯錯而成為受害者，他因而籲請律政司覆檢涉及該兩宗案件的警員使用雷射槍偵測到的所有超速案件，以確保其他未必有財力委聘辯護律師的司機受到公平對待。總警司(交通)在回應時澄清，在該兩宗案

件中，雷射槍均是以支架承托而非手持方式操作。此外，只有一名警員曾作供，並被發現犯錯。副刑事檢控專員補充，並無理由相信其他案件有犯錯。該兩宗案件所揭示的問題只局限於該兩宗案件。然而，陳議員卻不放心。他認為政府當局覺得無需進行他建議的覆檢是不負責任的行為，並表示有意動議議案，籲請進行有關覆檢。

21. 陳偉業議員詢問政府當局有否任何計劃，規定在操作雷射槍時必需使用支架承托的方式，務求盡量減少人為錯誤。他又指出，儘管政府當局確定，無論是手持或是用支架承托，雷射槍的準確性都一樣，但在很多海外地方，雷射槍是以支架承托的方式操作。總警司(交通)在回應時表示，工作小組已在檢討雷射槍的使用，而支架承托會在切實可行的情況下盡量使用。

為挽回市民對雷射槍的信心而作出的努力

22. 劉健儀議員跟進當局為挽回市民對雷射槍操作的信心所作出的努力時察悉，林先生案件令當局接獲334宗書面提出覆核以雷射槍偵測到的超速案件的要求，並詢問在審核有關要求時採用甚麼準則，以便令公眾放心，若有錯誤起訴的情況，政府當局會真心真意採取行動加以糾正。總警司(交通)在答覆時匯報稱，接獲此方面要求的最新數字為370宗。當中約有三成並無具體資料，只夾附相關超速告票的副本及電話號碼，導致政府當局在開始處理有關案件前須尋求進一步的詳情。43宗案件則涉及與雷射槍的操作無關的交通罪行。部分其他案件涉及已被法庭裁定罪名成立的案件。目前，當局只能審核已向警方提交具體資料的申請。雖然未有隨附具體資料供警方工作的案件的處理時間可能較長，但警方會盡力在兩個月內覆檢有關案件，並向個別人士作出書面回應。

23. 劉江華議員要求譚永炎教授就雷射槍的可靠性提出意見。就此，他關注到，儘管譚教授努力進行測試，確保雷射槍準確，但在操作或記錄讀數時犯錯，仍會影響雷射槍的準確性。他因而詢問譚教授在盡量減少此類錯誤方面能否擔當任何角色；若否，又如何確保雷射槍的準確性。

24. 譚永炎教授在回答時指出已就雷射槍進行很多測試。雖然有時不規則的讀數誤差可大至每小時7公里，但這種情況只屬罕有，並會認真處理。舉例而言，在2002年2月測試UltraLyte雷射槍期間，10支雷射槍被發現有不規則的讀數誤差，警方立即停止使用該10支雷射槍。有關雷射槍在經由製造商提升軟件及由獨立專家進行全面

測試後，才交回給警方使用。此事顯示警方不會使用不準確的雷射槍。他進一步表示，2000年進行的測試結果可澄清辯方專家報告所提出的疑問，並且事實上亦已在13項回應內作出相應解答。此外，辯方專家報告所指出的問題只會在特殊情況及不正確使用雷射槍時才出現。他重申，雷射槍若操作正常，其準確性不會構成問題，他並相信警方會對操作程序作出改善，以確保準確性。就此，他亦曾向警方提供意見，而他的意見已獲接納。希望透過此等努力，日後可就雷射槍的使用為前線警務人員擬訂一套劃一的指引。

25. 周梁淑怡議員察悉上述回應後認為需在切實可行的情況下盡快挽回公眾對雷射槍的準確性的信心。這是因為據譚永炎教授所述，雖然在技術上雷射槍的準確性值得信賴，但可能出現人為錯誤。然而，為確保公眾安全，警方須繼續操作雷射槍打擊超速。

紀錄及儲存

26. 劉江華議員指出在該兩宗案件中，有關警員可能在記錄雷射槍讀數時曾出錯，他關注此等錯誤未必只局限於一、兩名警員。此外，超速案件發生與法庭聆訊該等案件之間通常相隔一段時間。因此，有需要就雷射槍的操作制訂妥善的紀錄系統，以確保警員能準確地記錄每宗超速案件的情形，供一、兩年後在法庭內使用。他進一步指出，據部分警員所述，按照相關的指引，在使用雷射槍後，應將其放置在儲存地方，而非放在警車內。這是因為警車在行駛時的顛簸將會影響雷射槍的準確性。因此，他促請警方的管理層改善雷射槍操作的訓練及支援設施，確保警員可以按照相關的指引行事，尤其是涉及所作紀錄及使用雷射槍後儲存的問題。

27. 譚永炎教授在回應時解釋，使用雷射槍後將其放在警車內還是交回其儲存地點問題都不大，因為根據相關的指引，雷射槍被送達執法行動地點及離開前，警員均須檢查。至於作紀錄的問題，當局已有規定警員備存雷射槍讀數的良好紀錄。總警司(交通)亦解釋，工作小組將會確保雷射槍的訓練及操作程序與應用手冊一致，並且會在有需要時在譚教授的協助下引入良好的操作方式。警方亦會確保在進行超速偵查現場獲取的所有紀錄保留作為證物，並會在完成有關行動後，將詳細資料納入電腦紀錄。他進一步向委員保證雷射槍的準確性，指出雷射槍雖然會由警車從一個地方運送至另一個地方以供使用，但會被裝在一個為保護雷射槍而特別設計的盒子內。除了譚教授在上文指出的測試外，警方在每次採取行動之前及之後，亦會在警方基地進行測試。

目的是確保在進行測試之前和結束之間的該段時間，所有執法行動均屬有效。若在該段期間發現任何不正當的情況，警方不會就該段期間偵測到的任何超速案件採取行動。

實地視察及數碼影像光碟的播放

28. 王國興議員詢問，為觀察雷射槍操作而建議在舉行是次會議之前進行的實地視察的情況為何，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)²在回應時報告，政府當局與秘書處正就視察安排積極溝通。然而，由於農曆新年的公眾假期，故未能安排在舉行是次會議之前進行視察。

29. 主席補充，由於農曆新年休會，有可能沒有足夠委員參加實地視察，故難以在較早時間安排建議的實地視察。此外，警方亦表示，實地視察只能安排在偏遠的石崗機場進行。秘書補充，實地視察原計劃在添馬艦用地進行。然而，由於該地盤需交還有關方面以便展開政府總部的建造工程，故政府當局表示，視察活動須安排在石崗機場進行。

30. 經商議後，委員要求政府當局進一步研究視察安排，並在舉行下次會議之前訂出具體的建議。

(會後補註：實地視察其後於2008年3月7日在啟德進行。)

31. 余若薇議員指出，在海外地方，雷射槍的操作通常以攝錄機記錄下來，並質疑香港的情況為何並非如此。她察悉雖然尚未獲准披露辯方專家報告，但顯示雷射槍如何運作及在哪些情況下會錄得不準確讀數的數碼影像光碟已在林先生案件的審訊中接納為呈堂證供，她因而建議安排委員觀看該光碟，以便加深瞭解雷射槍的準確性，因為此事影響公眾利益，事務委員會理應跟進。主席表示，他會與秘書進一步討論有關安排。

秘書

議案

32. 陳偉業議員要求動議以下議案，該議案獲何俊仁議員附議 ——

"本委員會要求律政司全面檢討涉及林及關案件警員所負責檢控的超速案件。"

33. 陳偉業議員籲請委員支持他建議的議案時表示，由於雷射槍在全球均被使用，他現在並非要求禁止使用雷射槍。然而，由於該兩宗案件均顯示警員證供的可信性及檢控程序存在問題，為避免不公平地檢控市民及挽回公眾對檢控制度的信心，有需要全面檢討根據涉及該兩宗案件的警員偵測到的超速案件作出的檢控。

34. 劉江華議員雖然表示支持有關議案，但詢問議案建議的檢討有否任何時限。周梁淑怡議員亦表示不反對有關議案，並要求確定所檢討的案件是否是用雷射槍偵測。結果，陳偉業議員同意修訂其議案措辭如下——

"本委員會要求律政司全面檢討涉及林及關案件警員**過去3年**所負責**與雷射槍有關**檢控的超速案件。"

35. 委員同意處理建議的議案，並付諸表決。結果除了沒有行使投票權的主席外，在席的其他委員當中，9位委員贊成該議案。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：議案措辭已於2008年2月25日隨立法會CB(1)904/07-08號文件送交委員。)

未來路向

政府當局

36. 主席總結時指示在事務委員會3月的會議上再次討論此事，屆時將會播放有關光碟。他亦促請政府當局就以下各項提供進一步資料——

- (a) 對上述議案的回應；
- (b) 警方就使用雷射槍的訓練及程序進行檢討的最新進展；
- (c) 由於林先生案件，受屈人士提出覆核其超速駕駛控罪要求的最新進展；及
- (d) 辯方專家揭示對雷射槍特性及其局限／缺點的技術分析，以及政府當局對此等觀察的回應。

政府當局

37. 就此，湯家驊議員亦要求政府當局為3月的會議提供資料，說明林先生案件及關先生案件分別涉及的雷射槍型號的數目，以及在使用中的雷達車速探測器的數目。

V 離島渡輪服務

- (立法會 CB(1)818/07-08(01) —— 政府當局就離島
號文件 渡輪服務的事宜
提供的文件
- 立法會CB(1)852/07-08號文件 —— 立法會秘書處擬
備有關香港主要
離島持牌航線的
發展及營運情況
的文件(背景資料
簡介)
- 立法會 CB(1)872/07-08(01) —— 一位姓梁的先生
號文件 就離島渡輪服務
的事宜提交的意
見書
- 立法會 CB(1)872/07-08(02) —— 一位 FEIGN 先生
號文件 就離島渡輪服務
的事宜提交的意
見書
- 立法會 CB(1)2388/06-07(01) —— 南丫島北段鄉事
及(02)號文件 委員會就營運南
丫島渡輪服務的
招標安排提交的
意見書
- 立法會 CB(1)133/07-08(01) —— 島嶼活力行動主
號文件 席 R E J BUNKER
先生就資助渡輪
服務的事宜提交
的意見書
- 立法會 CB(1)543/07-08(01) —— 政府當局對島嶼
號文件 活力行動主席 R E
J BUNKER先生就
資助渡輪服務事
宜的來函的回覆)

38. 王國興議員詢問，若未能在離島渡輪服務重新招標中物色適合的營辦商，當局有何應變安排。他認為在中環碼頭上蓋加建一層需要一定時間，短期內無助吸引投標者競投渡輪服務。他進一步詢問政府當局將會引入哪些協助渡輪營辦商的額外措施，以及對於把渡輪服務的牌照期由3年延長至10年，以加強渡輪服務經營能力的建議有何立場。王議員表示，他曾接獲離島區議會副主席及7位議員的意見書，當中提出多項要求，包括政府應成立跨部門委員會，處理渡輪服務的招標工作，並撥出公帑，為離島渡輪服務設立"優質船務服務基金"。

39. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，雖然不適宜假設重新招標的結果不理想，但政府當局會確保繼續有離島渡輪服務。政府當局會考慮在下次為期3年的牌照期屆滿後渡輪服務的營運期應否由3年延長至10年，但鑒於時間所限，下次重新招標的牌照期仍然是3年。

40. 王國興議員評論，萬一重新招標最終不成功，政府應確保以現行的船費水平及班次向離島居民提供渡輪服務。

41. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，政府不能作出這樣的保證，因為服務水平及船費水平取決於投標者在標書內所提出的建議。然而，政府會盡一切努力，看看投標者是否可能提供最佳條件的渡輪服務。

42. 李卓人議員指出，當局將離島渡輪服務重新招標，已將服務水平降低，例如減少非繁忙時間內的班次、取消深宵航班，以及使用普通慢船行走有關航線。他詢問政府當局曾否就降低服務水平諮詢離島居民，因為他接獲很多離島居民的意見，對降低服務水平表示不滿或關注。李議員認為，政府應引入有效措施，以免離島居民的渡輪服務水平不斷下降。在這方面，當局可以考慮向渡輪營辦商批出渡輪碼頭上蓋的物業發展權，以穩定渡輪船費，並同時維持服務質素。另一個方法是，政府應負責填補為離島居民提供有效及可靠渡輪服務的資金差額。可行的方案是由政府擁有渡輪設施，並以協定的船費水平將渡輪服務的營運外判給營辦商。李議員認為，應在調整船費與向乘客提供可接受的服務之間求取平衡。

43. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，當局在為渡輪服務重新招標時，應在可接受的船費水平與渡輪服務質素之間求取平衡。他強調會維持繁忙時間的服務水平，但可能會適當地調整非繁忙時間的服務班次。運輸及房屋局常任秘書長指出，深宵渡輪服務的乘客量極低，而調減此等非繁忙時間的服務可節省營運成本，此動反而有助穩定船費水平。政府已採取措施，增加渡輪營辦商的非票務收入(如有關文件所提述)。作為更長遠的安排，政府將會考慮容許更長的營運期，以方便營辦商為更長期的投資作出規劃，這將有助提高渡輪營運的回報。至於諮詢方面，政府正就相關事宜安排與有關區議會、鄉事委員會及地區團體舉行會議。

44. 張學明議員詢問豁免船隻相關費用及調整服務水平後可節省的成本，以及渡輪營辦商透過分租中環碼頭頂層可賺取的額外收入。張議員進一步詢問為現時中

環四至六號碼頭換上新貌的成本，以及加建一層供零售／商業用途樓層所需的建築成本。

45. 運輸署署長在回應時表示，由於不同的營辦商使用不同的船種，故難以評估所節省的金額。透過調整服務水平所節省的金額主要取決於所節省的燃料成本。他強調，繁忙時間及星期日／公眾假期的渡輪服務水平不會受服務水平調整所影響，而在非繁忙時間的等候時間只會延長約10分鐘。運輸署署長表示，難以計算出透過有關措施可節省或創造的詳細金額數字，該等數字會受燃料成本的波動影響。

46. 張學明議員要求政府當局就牌照條款潛在可節省及賺取的金額提供詳細資料，讓委員可評估招標的條款是否足以吸引營辦商在可行的基礎上，為離島提供渡輪服務。

47. 運輸署署長在回應時表示，在調整服務水平後，一年可節省數千萬元，而從豁免船隻相關費用所節省的款額則各條航線並不一樣，因為營辦商使用不同的船種。運輸及房屋局常任秘書長補充，未必適宜透露透過經修訂的招標安排可節省的支出及額外收入款額的過多詳細資料，以免影響投標者擬定標價。事實上，與構成渡輪服務營運成本重要部分的燃料成本比較，獲豁免的政府費用金額並不大。調整服務水平因而將有助紓緩營運成本及船費水平所受的壓力。

48. 周梁淑怡議員懷疑政府當局在進行公眾諮詢期間，是否只評估本地華人的意見，但卻忽略了大批在離島居住的外籍人士的意見。周梁淑怡議員評論道，根據她接獲的離島居民(包括很多外籍人士)的意見，鑒於燃料價格及其他營運成本上升，居民接受合理地增加渡輪船費，以便維持現有的服務水平。這點與船費不應有任何增加的意見互相矛盾，而當局應採取措施，節省營運成本及增加渡輪營辦商的非票務收入。周梁淑怡議員指出，載於有關文件內關於增加渡輪營辦商非票務收入的措施需要一段時間才能成事，而投標者若要維持現有的船費水平，唯一的選擇就是調低服務水平，這點是離島居民不會接受的。周梁淑怡議員要求政府當局進行徹底及詳細的公眾諮詢，務求在離島渡輪服務的船費與服務水平之間取得平衡。

49. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，除了中環一長洲線外，其他離島渡輪服務的乘客量及該等地區的人口相對偏低，影響該等服務的營利能力。目前的營辦商在營運有關服務時無利可圖。政府當局的目標是

透過節省營運成本及增加營辦商的非票務收入的做法，務求在合理船費水平與可接受的服務水平之間求取平衡。首輪的招標工作顯示，為了維持現水平的渡輪服務，船費需大幅增加。為了降低船費可能的加幅，當局在進行重新招標時，需對服務水平作出適當調整。至於公眾對船費水平的意見，居民(尤其是外籍人士與本地居民之間)意見紛紜。運輸署署長補充，政府曾就渡輪服務的招標，諮詢有關的區議會、鄉事委員會及地區團體。事務委員會亦曾邀請有關的不同團體的代表及個別人士，在2007年8月29日的會議上表達他們的意見。儘管部分離島居民表示願意接受合理的渡輪船費加幅，但首輪招標的梅窩、坪洲、榕樹灣及索罟灣航線的投標者建議的船費加幅由三成至五成不等，這對離島居民而言是不可以接受的。當局須重新招標，包括採取有關文件內所載增加渡輪營運可行性的措施。政府將會在未來一兩星期與有關的區議會、鄉事委員會及地區團體舉行一連串的諮詢會議。運輸署署長指出，中環至坪洲、中環至梅窩、中環至榕樹灣周日的使用率分別為18%、23%及35%。儘管營運成本高昂，但使用深宵航線的乘客量稀疏。政府當局會嘗試為重新招標擬訂一套可行方案。

50. 林健鋒議員評論道，根據他與離島居民的接觸，為求維持穩定、安全及優質的渡輪服務，居民會接受合理的渡輪船費加幅，因為燃料價格及其他營運成本已飆升。林議員進一步評論，儘管委員要求加快推行增加渡輪營運非票務收入的措施，但此方面的改善卻很緩慢，而渡輪營辦商從有關措施獲得的益處不多。林議員詢問政府當局曾否評估批出較長年期的渡輪營運牌照對渡輪船費的影響。他認為牌照條件應包括限制因燃料價格變動而加價的次數。

51. 劉健儀議員評論道，考慮到其他公共交通工具多年來所作出的改善，離島渡輪服務的質素出現任何下降將是不可以接受的。她指出，渡輪營辦商正面對嚴重困難，未必對加長營運期的牌照感興趣。她認為政府當局應訂出可行的方案，以吸引營辦商為離島居民提供可靠及優質的渡輪服務。

52. 何俊仁議員評論道，現有的營辦商一直虧本經營渡輪服務。為了以合理的船費水平向離島提供安全及穩定的渡輪服務，政府難免要提供某種形式的財政資助。何議員認為，為增加營辦商非票務收入而建議的措施，不足以令渡輪服務可行。何議員認為，政府當局應考慮向渡輪服務營辦商批出較長年期的專營權，以便營辦商可制訂長遠計劃，改善有關服務的營利能力，而政府可管制船費水平。向渡輪營辦商批出碼頭上蓋物業的

發展權，亦有助增加渡輪服務的營利能力。何議員重申，向離島居民提供可負擔船費的渡輪服務是政府的責任，因為離島居民並無其他交通工具可供選擇。

53. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，當務之急是確保，而政府當局其後可在未來3年考慮更長遠的問題。需要一段時間考慮離島渡輪服務的更長遠安排，例如在容許渡輪營辦商分租碼頭頂層進行商業及零售活動方面須獲城市規劃委員會批准。政府當局同意，長遠而言，須從根本上考慮離島渡輪服務的安排。運輸署署長補充，鑒於燃料價格的波動及經濟情況的變化，當局不可能在新的渡輪營辦商的牌照內限制加價次數及加幅。

54. 陳偉業議員評論道，星期日及公眾假期偏高的渡輪船費打擊人們到離島遊覽的意欲，結果令營辦商的收入減少。他認為營辦商應停止在星期日及公眾假期收取較高船費，並停止以普通慢船及快船行走有關航線。因為這樣的安排會減少營辦商的收入，並增加營運成本。陳議員認為，政府當局應全面檢討渡輪服務的發牌安排，例如應否應有一個或以上的營辦商來提供渡輪服務，以及政府應以甚麼形式向渡輪營辦商提供財政資助。陳議員建議，重新招標工作應短暫停止，以待政府完成有關的檢討。與此同時，應要求目前的營辦商維持渡輪服務，直至選定新的營辦商為止。

55. 鑒於時間所限，主席邀請委員分批提出他們的疑問，而政府當局會在適當的時候給予綜合的回答。

56. 湯家驊議員評論道，鑒於政府承擔了為其他公共交通工具提供基建設施的責任，故應引入某種形式的財政資助，務求可以合理的船費水平，為離島居民提供可靠的渡輪服務。就此，湯議員認為，為了加強渡輪營運的營利能力，政府應向渡輪營辦商提供稅務豁免，例如豁免燃料稅；推廣離島的旅遊業，以期改善渡輪服務的乘客量；並向渡輪營辦商批出渡輪碼頭上蓋的物業發展權。

57. 陳偉業議員評論道，最令人遺憾的是，新的招標工作不能押後，而新的渡輪營辦商的委任只會延長渡輪營辦商及離島居民的痛苦。

58. 王國興議員重申，離島區議會副主席及7名議員曾要求成立"優質船務服務基金"及跨部門委員會，以改善離島渡輪服務。王議員詢問政府當局會否考慮向新的渡輪營辦商批出較長的營運期(例如10年)。

59. 劉健儀議員詢問，發牌條件會否規定新的營辦商使用會導致較高渡輪服務營運成本的較優質燃料。劉議員詢問，政府會採取甚麼措施，以協助營辦商應付更高昂的燃料成本。

60. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，渡輪服務的燃料稅已獲得豁免。政府當局會進一步考慮離島區會議員提出的建議。他表示，不適宜推遲重新招標的時間表。在為期3年的新牌照期內，政府當局會檢討離島渡輪服務的營運安排。當局需要相當時間來研究所涉及的複雜問題。亦需與相關的政策局／部門協調。運輸署署長補充，渡輪營辦商須遵守海事處就船隻燃料的使用所訂定的標準。由於燃料成本約佔渡輪營運成本超過30%，故調整非繁忙時間渡輪服務水平的建議將會減低營運成本。

61. 運輸及房屋局副秘書長在回應主席詢問有關重新招標工作的時間表及向事務委員會匯報重新招標工作結果的安排時表示，當局將會在2008年3月第一個星期招標，而審核投標者的工作將於2008年4月底之前完成。

62. 劉健儀議員反對使用有關文件所建議的條件為渡輪服務牌照重新招標。她認為建議的安排等於降低渡輪服務質素，這是對交通服務業的侮辱。

63. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，重新招標的安排會以有關文件所載列的建議安排為基礎，當局對招標條件作最後定案前，會諮詢相關的區議會、鄉事委員會及當區市民。

64. 周梁淑怡議員表示，離島居民已強烈表達他們的意見，表明他們不會接受有關文件所建議的對渡輪服務的削減。

65. 李卓人議員評論道，倘若政府當局即使在聽取了事務委員會和有關區議會及當區居民的意見後，仍就重新招標工作維持其原先的建議，這不是真正的諮詢。他指出，有關各方有強烈意見，認為不應降低離島渡輪服務的質素，以及政府當局應制訂措施，在不降低渡輪服務水平的情況下，加強渡輪營運的營利能力。李議員認為，最令人不滿的是，離島渡輪服務的重新招標工作是建基於降低服務水平的安排之上。他懷疑若現行的安排再維持多3年，情況會否改善。

66. 王國興議員建議政府當局應考慮將營運期由3年延長至6年，以便在重新招標時吸引投標者。

67. 運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，建議的招標安排是經過審慎考慮後訂定。當局就招標作定稿之前，將會諮詢相關的區議會及當區居民。運輸及房屋局副秘書長補充，在缺乏穩定的非票務收入的情況下，潛在的渡輪營辦商未必認為較長年期的牌照是一項有利因素，因此，當局在重新招標時會維持為期3年的牌照。

68. 主席指出，由於離島渡輪牌照將會在3月第一個星期重新招標，諮詢期將會很短，而有關過程將會倉猝進行。考慮到委員對重新招標安排的意見，主席提出下列議案，並讀出議案措辭，讓事務委員會考慮。該議案被認為與討論中的議項相關。在席所有委員均同意應處理該議案。主席將有關議案付諸表決。結果有7位委員贊成有關議案。主席宣布有關議案獲得通過。

"本會強烈反對當局採納倒退服務水平的方式及不合理增加票價來進行離島渡輪服務的重新招標。"

(會後補註：議案措辭已於2008年2月25日隨立法會CB(1)904/07-08號文件送交委員。)

VI 專營巴士的營運安全問題

(立法會CB(1)639/07-08(03)號文件) —— 政府當局就專營巴士的營運安全問題提供的文件

立法會CB(1)631/07-08號文件 —— 立法會秘書處擬備有關專營巴士的營運安全的文件(背景資料簡介)

與巴士公司職工會舉行會議

69. 主席歡迎巴士公司的職工會代表出席會議，並就由於上一事項的討論時間延長而導致此事項的討論延遲展開一事致歉。他建議，為更好地控制會議時間，每個職工會的代表將獲給予兩分鐘陳述意見，委員對此表示贊同。為了讓與會各方有更多時間就相關事宜交換意見，已提交聯署意見書的職工會將會被邀請集體陳述意見。他其後邀請各職工會輪流就巴士車長的整體薪酬及其對專營巴士的營運安全有否任何影響的問題陳述意見。

九龍巴士職工總會(下稱"九巴總會")

70. 九巴總會理事長劉潔池先生向委員簡介九巴總會的意見。委員察悉，已有多種有效渠道及途徑與管理層保持緊密聯繫，九巴總會透過積極努力，已成功促使九巴檢討巴士車長在多方面的工作條件，雖然仍有若干方面在跟進當中，九巴總會將繼續與管理層談判，為巴士車長爭取更長的休息及用膳時間。

九龍巴士職工總會龍運巴士職工分會

71. 由於九龍巴士職工總會龍運巴士職工分會是九巴總會的分會，故其代表認為沒有需要另行表達分會的意見。

汽車交通運輸業總工會九龍巴士分會、龍運巴士分會、
新世界巴士分會及城巴分會(下稱"總工會")
(立法會CB(1)827/07-08(01)號文件)

72. 主席察悉總工會的九龍巴士分會、龍運巴士分會、新世界巴士分會及城巴分會已聯署一份意見書，該意見書並已於2008年2月18日送交委員參閱，他因而邀請各分會集體向委員簡介其聯署意見書。總工會九龍巴士分會的副主任鍾健華先生在回應時講述聯署意見書的下列要點——

- (a) 總工會已定期安排巴士車長出席警方舉辦的道路安全研討會，以加強他們的安全意識及改善他們的駕駛態度。大多數巴士車長亦認同有需要安全駕駛；
- (b) 許多因素導致巴士意外上升。當中包括需與鐵路交通競爭所帶來的壓力，鐵路交通導致專營巴士的經營空間縮減，並間接影響巴士車長的職業保障，因而亦影響巴士安全。為釋除巴士車長在這方面的關注以加強巴士安全，政府應檢討其運輸政策，以確保不同的交通工具有經營空間；及
- (c) 總工會已利用各個渠道使巴士車長與巴士公司就前者的整體薪酬及工作時數維持緊密聯繫。

城巴有限公司職工會(下稱"城巴職工會")

73. 城巴職工會理事長鄧善慶先生向委員簡介城巴職工會的意見。委員察悉，城巴職工會希望為確保巴士安全，巴士車長會獲准主要在一條路線駕駛，而非需經常轉換路線。城巴職工會又希望城巴有限公司可改善屬下巴士車長的整體薪酬，並將以合約及非合約條件受聘的巴士車長的整體薪酬劃一，尤其是在附帶福利方面。

新世界第一巴士公司職工會(下稱"新巴職工會")及專營巴士工會聯席(下稱"工會聯席")

74. 委員察悉在會議席上提交的新巴職工會及工會聯席的聯署意見書。

(會後補註：上述聯署意見書已於2008年2月25日隨立法會CB(1)892/07-08(02)號文件發給委員。)

75. 新巴職工會理事長麥兆基先生及工會聯席召集人鍾松輝先生向委員簡介在會議席上提交的聯署意見書，並指出下列要點——

- (a) 政府的運輸政策向鐵路交通嚴重傾斜，令巴士的營運空間很小。因此，巴士公司承受削減成本的壓力，結果會對巴士車長的整體薪酬及巴士輔助設備的維修保養帶來負面影響。舉例而言，儘管已投訴超過9年，但駕駛室的空調一直不足，除霧器時常不能正常運作，因而影響巴士安全；
- (b) 運輸署未有與巴士公司的職工會定期會面，以瞭解巴士車長的關注問題。運輸署只關注整體巴士營運，並認為巴士車長對於工作條件的投訴屬於勞工問題，應由勞工署處理。然而，此方面的問題會影響巴士車長的表現，因而亦影響巴士安全。因此，為加強巴士安全及保障有關各方的利益，運輸署、職工會及巴士公司應定期舉行會議；
- (c) 巴士車長現時須依照緊迫的時間表工作，休息時間不足。舉例而言，根據巴士車長工作時間指引(下稱"該指引")，在4小時的工作時間內應有不少於8分鐘小休。然而，這並不足夠，小休時間應增至最少15至20分鐘；及

- (d) 巴士安全取決於多項因素，單靠改善工作編排並不足夠。舉例而言，由於需與鐵路服務競爭，巴士公司須更改營運模式。結果導致巴士車長每日須在2至3條不同的路線駕駛。這樣的轉換會影響巴士安全，應予糾正。

討論

巴士公司為屬下巴士車長提供的支援

76. 為確保巴士安全，王國興議員認為，鑒於巴士車長因面對道路上不斷增加的挑戰而承受越來越大的壓力，故有需要為他們提供安全及安穩的工作環境。就此，他指出，勞工法例未能保障涉及巴士意外的巴士車長。除未能為因意外而被檢控的巴士車長提供法律援助外，部分巴士公司甚至在確定涉及意外的巴士車長須否負上責任前便解僱他們。王議員因而詢問運輸署有否與勞工署共同努力，探討解決此方面問題的方法，以確保巴士車長獲得公平對待。

77. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，鑒於巴士車長對乘客及道路安全所負的責任重大，運輸署非常重視巴士車長的身心健康。故此，運輸署一直就涉及巴士車長的多項勞工事宜與勞工署保持緊密聯絡。她進一步解釋，由於有許多因素可導致巴士意外，而在完成相關調查工作前，無法確定巴士意外的成因以及車長因素是否責任所在，故相信巴士公司會為屬下涉及巴士意外的巴士車長提供一定的協助。儘管會提供協助，但鑒於該等車長在意外後所承受的創傷，或有需要作出暫停駕駛巴士職務或重新調配的安排，以便讓他們有時間克服意外，並接受額外培訓，以便為再次承擔駕駛職務作出更佳的準備。

78. 九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司(下稱"九巴／龍運巴士")車務總監葉松添先生解釋，作為負責任的運輸服務提供者，九巴／龍運巴士須在各方(包括巴士車長及乘客)的利益之間求取平衡。故此，每當發生涉及九巴／龍運巴士的巴士意外，即使車長因素並非成因，但九巴／龍運巴士仍會安排有關的巴士車長因應需要接受駕駛改進訓練，以確保乘客安全。若涉及嚴重意外，公司亦會為巴士車長提供專業輔導服務，為其紓緩因而產生的壓力，並會安排有關司機暫時在車廠工作。其後會對意外展開內部調查，只有在完成調查及為巴士車長提供補救訓練後，才會重新調派有關巴士車長再次擔當駕駛職務。九巴／龍運巴士在作出這樣的安排時，亦會考慮司法機構就某宗意外所作的決定

(如適用的話)，並會相應作出適當安排。至於向巴士車長提供法律援助方面，葉先生表示，若有巴士車長需面對民事訴訟或被索償，九巴／龍運巴士將會提供法律援助，並將個案交由其有關代理人跟進。若巴士車長面對刑事起訴，九巴／龍運巴士將會根據多項因素考慮是否提供法律援助，包括有關車長是否希望認罪及意外的相關責任。

79. 城巴有限公司／新世界第一巴士有限公司(下稱"城巴／新巴")董事總經理鄭偉波先生表示，作為負責的公共交通服務提供者，城巴／新巴有本身的巴士意外調查及處罰機制，處罰程度由輕微意外的譴責、警告及再培訓到嚴重意外的解僱不等。為確保公平，該公司亦設立上訴機制。至於提供法律援助方面，由於所有城巴／新巴的巴士均已購買保險，城巴／新巴會將所有涉及該公司的巴士意外交由保險公司處理，以根據個別意外的情況決定應否向有關巴士車長提供法律援助。然而，城巴／新巴認為，若巴士車長需為意外負上責任，便應承擔後果，而不應提供法律援助令其可逃避責任。

80. 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"新大嶼山巴士")執行董事莫華勳先生解釋，鑒於新大嶼山巴士的車隊規模較小，而其路線主要在鄉郊，故該公司實施安全獎金制度，根據該制度，若巴士車長涉及巴士意外，其安全獎金會被扣起。然而，若調查顯示責任並不在有關巴士車長身上，便會向其發還獎金。若涉及法律訴訟，新大嶼山巴士的做法與城巴／新巴類似。

81. 李卓人議員對九巴／龍運巴士的上述回應表示懷疑，並提出一宗個案，當中一名九巴車長在工傷後須放取病假。據他所述，該名巴士車長其後在放病假期間被解僱，並喪失長期服務金。結果令九巴／龍運巴士巴士車長的士氣受到負面影響，連帶亦可能對巴士安全造成負面影響。政府當局察悉他的意見。

巴士車長的工作時間

82. 李卓人議員認為，巴士安全主要受兩個因素影響，司機因素及巴士維修保養。就此，他認同新巴職工會及工會聯席的意見，即每4小時8分鐘的休息不足夠。他又指出，部分巴士公司透過縮短巴士路線的行車時間來剝削巴士車長，導致巴士車長難以依時完成有關巴士車程來獲得足夠休息。他因而認為有需要檢討該指引，將上述小休時間增至20分鐘，以符合歐盟的標準，並解決上述行車時間問題。

83. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時提出下列各點 ——

- (a) 該指引最近才於2007年7月作出改善。結果是巴士車長在工作6小時後最少應休息30分鐘，而在該6小時的工作時間內，車長應最少合共有20分鐘小休，當中最少12分鐘的休息時間應在工作首4小時內。政府當局會參考巴士車長及巴士公司的意見，繼續不時檢討該指引；及
- (b) 至於巴士路線的行車時間，巴士公司需遵從編定的行車時間。巴士公司亦就此與其員工及職工會保持緊密聯繫。若巴士公司得悉某條路線的實際行車時間因為例如道路工程等因素而延長，他們可向運輸署申請對編定的行車時間作出調整。事實上，運輸署在2006年及2007年曾分別批准將36條及18條路線的編定行車時間延長。

84. 城巴／新巴營運總監鍾澤文先生補充，城巴／新巴一直與職工會保持緊密聯絡，並會因應職工會提出的問題檢討巴士路線編定的行車時間。城巴／新巴亦一再透過職工會向屬下巴士車長表明，該公司不鼓勵他們為追回車程延誤的時間而超速，而巴士總站的管理人員會作出適當的營運安排，讓巴士車長補回延誤，或若他們的駕駛當值時間因為這樣的延誤而延長，公司會向他們支付超時工作補薪。

85. 九巴／龍運巴士董事總經理何達文先生補充，九巴／龍運巴士一向盡力確保巴士路線編定的行車時間是足夠的，而若某條巴士路線的行車時間因為例如道路工程等因素而延長，該公司鼓勵巴士車長向九巴／龍運巴士報告，以便跟進及在需要時作出調整。巴士車長的代表及職工會亦可在與公司每月舉行的諮詢會議上指出此方面的問題。九巴／龍運巴士亦曾主動定期檢討行車時間，以確保巴士車長會有足夠的休息時間。在先前兩年，九巴／龍運巴士便曾向運輸署提出約30項延長行車時間的申請。

86. 然而，李卓人議員認為，在工作首4小時內最少合共12分鐘的小休可能甚至不足夠讓巴士車長上廁所。至於行車時間，他表示，當出現車程延誤的情況時，最重要的不是向有關巴士車長發放超時工作補薪，而是確保儘管有所延誤，他們仍有足夠休息，以確保巴士安全。他堅持認為，有需要進一步改善該指引。

87. 主席在表示類似關注時指出，職工會可能因巴士車長的實際收入可能受到影響而不願披露涉及巴士車長休息及當值時間的所有問題和要求縮短當值時間。他因而促請運輸署藉專營巴士公司申請加價的機會，確保巴士車長的工作安排及整體薪酬合理，因為巴士車長的休息時間及與之相關的工作表現會影響巴士安全，而服務質素已被指明是決定是否批准加價申請時所考慮的多項因素之一。他又對儘管事務委員會多次討論巴士安全問題，但工作時間卻遲遲不見改善表示遺憾。

88. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時強調，運輸署會積極跟進在是次會議上指出的問題，以加強巴士安全。事實上，運輸署由於關注巴士車長的工作時間及巴士路線的行車時間，已加強在此方面與職工會直接聯絡，並會按照職工會的建議安排與它們舉行定期會議，瞭解巴士車長面對的問題，以便與巴士公司跟進。

巴士的維修保養

89. 李卓人議員強調妥善維修保養對巴士安全的重要性，並指出新巴的維修保養人員編制只有10年前的一半。他提及職工會指出的除霧器問題，並促請運輸署監察巴士公司的維修保養水平及此方面的人員編制。

90. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時解釋，由於運輸署會根據成果監察巴士的維修保養工作，因此，運輸署已為此訂下若干規定，讓巴士公司遵從。舉例而言，除規定專營巴士公司須每月檢驗巴士外，每輛專營巴士均須通過運輸署每年進行的檢驗，才可繼續在本港的路面營運，以確保其安全及適宜在路面行駛。運輸署亦會對專營巴士作隨機抽查，以監察其維修保養情況。當局亦規定巴士公司須定期更換主要零件。當局發現，透過這樣的隨機檢查所發現的問題及巴士在道路上出現故障的數字近年來一直頗為穩定。儘管如此，當局會與巴士公司跟進職工會所指出的維修保養問題。

91. 城巴／新巴的鄭偉波先生強調，除霧器及駕駛室空調問題與城巴／新巴的維修保養員工編制減少絕無關係，因為該等問題並非新問題。將城巴／新巴現時的維修保養員工編制與10年前比較亦不公平，因為當時新巴剛從中華巴士有限公司(下稱"中巴")手上接收其殘舊的車隊及在港島的巴士營運服務，在維修保養方面的需求大很多。由於該等殘舊的巴士許多已在過去數年被淘汰，在維修保養方面的需求顯著下降，故導致新巴的維

修保養員工編制減少。此外，導致編制縮減的部分原因是刪除若干與巴士安全無關的職系。舉例而言，木工職系已被刪除，因為巴士不再需要木工工作，以及現時車身的髹漆是以機器噴漆而非過去的人手進行。部份職位被削減亦是由於兩間公司在維修保養工作方面實施聯合管理而可將人員集中起來，因而產生協同效益及提高效率所致。九巴／龍運巴士的何達文先生表示，由於九巴／龍運巴士車隊的平均車齡相對穩定，九巴／龍運巴士維修保養人員與巴士數目的比例多年來保持穩定。

92. 李卓人議員認為城巴／新巴的上述回應難以令人信服，並認為運輸署應監察巴士公司在維修保養方面的人手資源，尤其是職員與巴士的比例。他又詢問香港巴士公司在這方面的比例與海外同行的比較如何。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，難以在這方面定下硬性規定，因為不同巴士公司的營運條件及巴士車隊有所不同。她進一步表示，不同巴士公司的比例相類似。與倫敦比較，香港的數字事實上較佳，每名職員負責2至3輛巴士，而倫敦每名職員需負責8輛巴士。應李議員要求，她同意向事務委員會提供香港各間巴士公司各自的職員與巴士的比例。

其他意見及關注

93. 王國興議員提及總工會在其聯署意見書第4段提及的道路設施，並認為政府當局未有回應巴士車長在此方面提出的改善建議，情況實在不可取，尤其是安裝交通燈號倒計器或綠燈閃動裝置的建議，以便讓司機知道交通燈號何時轉換，從而加強道路安全。

94. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時指出，政府當局一直密切留意海外在這方面的發展情況，並檢討有關裝置在香港是否適用。然而，海外經驗顯示，在路口安裝交通燈號倒計器或綠燈閃動裝置會導致更多而非更少交通意外。故此，在將交通燈號倒計器及綠燈閃動裝置應用於香港的交通燈號系統前，需要作更小心及詳細的研究。

VII 專營巴士公司加價的申請

(立法會 CB(1)828/07-08(01)—— 政府當局就專營巴士公司加價的申請的事宜提供的文件)

立法會CB(1)829/07-08號文件 —— 立法會秘書處擬備有關專營巴士公司加價的申請的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡介

95. 運輸及房屋局常任秘書長在會議席上簡介九巴、龍運巴士及新大嶼山巴士的加價申請。

巴士公司的代表作出簡介

96. 3間巴士公司的代表借助3套不同的電腦投影向委員簡介各自公司的營運環境及申請加價的理據。

(會後補註：有關的簡介資料已於2008年2月22日隨立法會CB(1)874/07-08(01)至(03)號文件發給委員。)

討論

97. 王國興議員表示，政府當局在研究巴士公司的加價申請時，應認真考慮委員的意見。他指出，香港工會聯合會社會事務委員會曾發表公開聲明，強烈反對九巴申請加價9%，九巴此舉顯示該公司未有承擔其社會責任，以及未有考慮市民的負擔能力。該委員會認為，政府若批准九巴的加價申請，便會對其他巴士公司、公用事業及行業產生連鎖效應，並對香港正在復甦的經濟帶來不良影響。王議員認為，用來計算可依據的票價調整幅度的方程式不夠全面，未能反映巴士公司的盈利情況。王議員指出，九巴去年有約2億1,600萬元盈利，九巴在申請加價時並無提及此點。去年的通脹率僅為約2%，而由2006年第一季至2007年第三季的家庭入息中位數的增幅只有2.3%。王議員重申，九巴的加價申請未有顧及市民的負擔能力，完全不能接受。若九巴的申請獲得批准，居於新界而須前往市區工作的基層勞工會最受影響。政府的跨區交通津貼其後會直接進入巴士公司的口袋。關於新大嶼山巴士的加價申請，王議員認為，政府應檢討其整體的公共交通政策，以期改善巴士公司的營運環境。王議員表示，由逸東邨前往東涌巴士總站的車程收取3元車費以便交叉補貼新大嶼山巴士虧本路線的做法不合理。

98. 新大嶼山巴士董事總經理黃良柏先生在回應時表示，該公司有為逸東邨巴士路線的乘客提供轉乘優惠。

99. 何俊仁議員表示，市民對九巴的加價建議的反應非常強烈。他指出，雖然九巴自1997年以來一直沒有加價，但該公司由1998年至2003年期間亦沒有減價，而在該段期間的累積通縮率約為11.4%。在同一段期間，甚至綜合社會保障援助(下稱"綜援")的金額亦曾下調約11.4%至11.6%。九巴帶頭申請加價引起市民強烈反感，因為在經濟不景氣時，該巴士公司拒絕減價，但當經濟輕微復甦時便立即要求大幅加價。何議員質疑為何巴士票價調整方程式採用2006-2007年度的綜合消費物價指數，而非先前數年出現通縮時的綜合消費物價指數。何議員關注長程路線的票價加幅可能較短程路線為高，這將對前者的乘客不公平。

100. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，一如當局在諮詢立法會事務委員會時解釋，該項方程式將會在行政長官會同行政會議批准有關的巴士票價調整機制當日開始生效，而一如許多修訂法例一樣，該方程式沒有追溯效力。運輸及房屋局副秘書長強調，任何巴士票價調整均不會純粹以該方程式的結果為基礎，政府亦會顧及經修訂的考慮多方面因素做法的一籃子因素，包括巴士公司的財政狀況及市民的負擔能力。行政長官會同行政會議所批准的任何票價加幅將會是有關公司所營運的整個服務網絡的平均加幅。

101. 張學明議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")強烈反對巴士公司的加價建議。民建聯最近進行的調查亦顯示，市民反對有關加價建議。張議員指出，政府政策自相矛盾，一方面向居於偏遠地區而須前往市區工作的基層勞工提供交通費津貼，另一方面又批准巴士公司大幅加價。民建聯一直反對純粹採用該方程式的結果來評估巴士票價調整幅度，並堅持任何票價調整均應顧及市民的負擔能力。他詢問政府有否檢討其整體的公共巴士營運政策，例如增加巴士公司非票價收入的措施，一如向鐵路公司批出物業發展權的安排。

102. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，政府當局在評估調整巴士票價的申請時，一向會顧及市民的負擔能力，例如家庭入息中位數的變動。經修訂的考慮多方面因素做法亦包括例如自上次調整票價以來巴士公司營運成本及收入的變動，未來成本、收入及回報的預測等因素。至於鐵路線的發展，由於有關工程涉及龐大的資本投資，對香港的經濟發展及環境影響重大，政府有政策提供公帑，補貼興建鐵路所需資金的差額。然需 鐵

路公司亦需借貸來為興建工程提供資金，並需承擔全部的營運成本。她又指出，政府為巴士公司提供運輸設施，例如運輸交匯處，但不會直接補貼其日常營運開支。

103. 李卓人議員指出，勞工及福利局在計算綜援金額的調整幅度時，採用2007年綜合消費物價指數的滾動平均數，導致綜援金額只增加2.8%。而在巴士票價調整方程式中，所採用的綜合消費物價指數是6.022%。政府以綜合消費物價指數應用於不同的政策／計劃／情況時，明顯採用不同標準。李議員表示，低收入家庭的數目已由1995年的約370 000戶增至2005年約500 000戶，而政府應顧及此等家庭在應付巴士票價增加方面的負擔能力，因為這些家庭的成員是巴士服務的主要用家。政府亦應顧及九巴透過將車廠更改作物業發展用途所賺取的利潤(例如九巴最近從曼克頓山的發展項目中賺取約30億元利潤)。李議員重申，市民強烈反對巴士公司調整票價的申請。

104. 運輸及房屋局副秘書長澄清，事務委員會文件中用作得出該方程式結果的綜合消費物價指數是以2006年1月至2007年12月期間的指數為依據，因為新的方程式在2006年1月獲行政長官會同行政會議批准，不會有追溯效力。運輸及房屋局副秘書長強調，政府當局不會純粹根據該方程式的結果批准巴士票價調整。當局亦會考慮其他因素，例如巴士公司的財政狀況、市民對票價調整的接受程度及負擔能力。至於用來發展曼克頓山的土地，該幅土地是由九巴股東在很久以前在公開市場購入，而根據專營條款，由此等發展項目所取得的利潤不會計入九巴的專營帳目內。

105. 李永達議員評論，鑒於九巴已為其投資賺取約9%的合理回報，其9%的加價申請是不能接受的。李議員指出，有關土地是以經商議的地價批給公用事業機構，遠低於將該等土地以拍賣形式出售的市價。因此，政府向巴士公司有提供隱藏補貼。李議員認為，巴士票價即使增加3.91%亦不合理，因為大多數僱員在2007年的加薪幅度遠低於此百分率。李議員認為，政府在處理巴士票價調整申請時，應顧及巴士公司的非票價收入。

106. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，9.7%的合理回報率適用於巴士行業，但不同公司的實際財政狀況可能在不同時間各有不同。此外，政府會就租予巴士公司用作車廠的土地收取市值租金。九巴董事總經理何達文先生解釋，九巴大多數土地現時是以短期租約的形式向政府租用。數幅土地是多年前在公開市場上購買。當有關車廠不再需要時，有關土地便在市場上出售。根

據專營條款，從出售此等土地帶來的利潤或虧蝕不會計入轉營巴士營運的帳目。何先生補充，綜合消費物價指數未能完全反映巴士公司的成本結構，例如多年來儘管綜合消費物價指數出現通縮趨勢，但燃料開支及員工成本卻顯著上升。然而，九巴／龍運巴士自2003年以來一直向乘客提供票價優惠。

107. 陳偉業議員表示，根據在2006年獲批准的巴士票價調整安排，似乎儘管九巴已累積數以千萬計的利潤，但仍會獲准加價。陳議員詢問，政府當局若認為九巴建議的9%的票價加幅不能接受，會否撤銷其專營權。

108. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，不論該方程式的結果如何，若巴士營辦商認為有需要調整巴士票價，會由他們申請加價。她補充，政府在評核巴士票價調整申請時，該方程式的結果(包括綜合消費物價指數的變動及所適用的工資指數)只會用作參考，不會自動成為巴士票價調整的幅度。透過採用經修訂的考慮多方面因素做法，政府當局在考慮巴士票價調整的申請時將會兼顧其他因素，例如市民的負擔能力及巴士公司的財政狀況。政府當局仍在就現時的巴士票價調整申請研究相關數據及諮詢有關團體。最終建議將由行政長官會同行政會議考慮。關於專營期，運輸及房屋局副秘書長指出，九巴正根據10年專營期營運，專營期將在2017年屆滿。

109. 劉健儀議員表明自由黨反對九巴加價9%，但這不代表該黨反對巴士票價作任何幅度的上調。該黨雖然不支持巴士票價大幅上升，但亦不同意揚棄在2006年同意而今次首次應用的巴士票價調整安排。劉議員指出，該方程式已刻意將燃料成本指數排除，而經修訂的考慮多方面因素做法已兼顧多項因素，例如燃料成本的增加、巴士公司以往的表現、巴士票價有否因通縮而下調及市民的負擔能力。劉議員詢問，鑒於根據所同意的方程式計出3.91%的加幅，政府當局在考慮巴士票價調整申請時，如何運用經修訂的考慮多方面因素做法。劉議員進一步詢問，若巴士公司獲准加價3.91%，其參考加權平均資本成本的合理回報率可否達到9.7%。

110. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，政府當局仍在研究巴士公司的相關數據，並會在就巴士票價調提出最後方案供行政長官會同行政會議考慮時，兼顧巴士公司的財政狀況。九巴的何達文先生補充，巴士公司正面對燃油價格急升所帶來的前所未見的壓力。自從九巴在2007年9月提出加價9%的申請以來，國際油價每桶已上升約30美元。單是此一因素已令九巴每年的營運成

本增加超過3億元，因而令該公司在滿足其持份者(包括乘客、政府及股東)的需要及期望方面的能力受到制肘。

111. 何俊仁議員及王國興議員提出以下議案，並獲得李永達議員及張學明議員附議。該議案在席上送交委員參閱：

"本委員會反對巴士公司申請大幅加價，敦促政府在審批巴士公司加價的申請時，必須充份考慮以往在累積通縮超過11.4%的期間，巴士公司從沒有減價的事實，並據此否決九巴等加價的申請；並促請政府進一步完善票價調整方程式。"

112. 主席認為建議的議案與討論中的議項直接相關，事務委員會適宜處理。席上各委員均同意處理該議案。主席將議案討諸表決。結果4位委員贊成議案，兩位委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：議案措辭已於2008年2月25日隨立法會CB(1)904/07-08號文件發給委員。)

VIII 其他事項

113. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年3月31日