

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1362/08-09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： 2009年1月23日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 張學明議員, SBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH

缺席委員： 石禮謙議員, SBS, JP
李永達議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸署總部助理署長／策劃
杜錦標先生

運輸署助理署長／行政及牌照
呂瑩女士

路政署港珠澳大橋
香港工程管理處處長
鄭定寧先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局首席助理秘書長1
賴黃淑嫻女士

運輸及房屋局首席助理秘書長2
羅淑佩女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路1
張展鵬先生

運輸署高級工程師／車輛安全
曾文瑋先生

應邀出席人士：參與議程第V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

企業事務總監
何穎賢女士

首席機械工程師
沈乙紅先生

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

營運及策劃總監
鍾澤文先生

營運及工程總監
李廣威先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 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

(立法會 CB(1)632/08-09 號文 —— 2008 年 11 月 28
件 日會議的紀要)

2008年11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)443/08-09(01) 號 —— 一位市民投訴
文件 971 號巴士線服
務的電子郵件)

立法會 CB(1)483/08-09(01) 號 —— 政府當局就三
文件 號幹線(郊野公

- 園段)使用費增加提供的文件
- 立法會 CB(1)483/08-09(02)號 文件 —— 三號幹線(郊野公園段)有限公司提供有關大欖隧道隧道費優惠的調整由二零零八年十二月二十八日起生效的文件
- 立法會 CB(1)639/08-09(01)號 文件 —— 一位市民就沙田至中環線、九龍南線及重組若干過海巴士線的計劃提交的意見書及政府當局作出的回應
- 立法會 CB(1)639/08-09(02)號 文件 —— 一位市民提交的意見書，當中投訴乘客帶同狗隻乘搭巴士
- 立法會 CB(1)639/08-09(03)號 文件 —— 一位市民提交的意見書，當中投訴向馬灣的士乘客收取附加費)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

III 訂於2009年2月27日舉行的下次會議席上討論的項目

- (立法會CB(1)614/08-09(01)號 文件 —— 待議事項一覽表
- 立法會CB(1)614/08-09(02)號 文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2009年2月27日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項 ——

- (a) 中九龍幹線 —— 最新進展情況；
- (b) 工務計劃項目第6746TH號 —— 屯門公路重建及改善工程；及
- (c) 因司機沒有佩戴安全帶而引致的交通安全問題。

4. 王國興議員建議把"香港鐵路有限公司在兩鐵合併後更改員工福利事宜"的議題加入待議事項一覽表，委員表示贊同。

IV 過境車輛規管安排

(立法會CB(1)614/08-09(03)號 —— 政府當局就過境車輛的規管安排提供的文件

立法會CB(1)614/08-09(04)號 —— 張學明議員在2008年12月17日立法會會議席上就過境私家車事宜提出的質詢及政府當局的答覆)

5. 運輸及房屋局局長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)3向委員簡介政府當局放寬過境私家車規管安排的建議。運輸及房屋局局長告知委員，當局將在有控制的情況下放寬現行的私家車配額制度，並會在定出實施細節後，盡快在深圳灣口岸推行試驗計劃。如試驗計劃成功推行，將會為港珠澳大橋全面實施有關建議作好準備。

落實模式及計劃

6. 劉健儀議員及黃成智議員詢問擬議制度的落實計劃及當局何時才會考慮全面放寬過境私家車的規管安排。運輸及房屋局局長在回應時表示，現時的建議是首先發放香港私家車的一次性特別配額，試

行情況如令人滿意，在解決試行期間所遇到的實際問題後，廣東私家車的特別配額會在隨後階段發放。

7. 委員普遍歡迎發放一次性特別配額的建議，藉以促進過境交通，支援香港與內地進行更頻繁密切的經濟交流。李鳳英議員詢問運輸及房屋局會否帶頭協調有關各方，確保適時採取一切所需的支援措施，配合擬議制度的推行。運輸及房屋局局長在回應時表示當局會這樣做，並補充初步的目標是在2009年年內公布首個階段(即向香港私家車發放一次性特別配額)的安排和實施細節。實施細節將視乎有關專家組的討論進展而訂出。

8. 黃成智議員指出，過境交通已導致北區和元朗區的交通擠塞，並對該兩個地區的道路安全構成危險。鑒於放寬過境私家車的規管安排可能令有關交通問題惡化，他認為應在制訂一次性特別配額制度的詳細建議時解決這些問題。他亦詢問當局有否計劃在其他陸路口岸推行一次性特別配額建議。

9. 運輸及房屋局局長在回應時表示，除了在深圳灣口岸推行試驗計劃外，當局並無計劃在其他現有口岸推行一次性特別配額建議，因為這些口岸的交通已經飽和。她指出，在放寬過境車輛的規管安排時，當局會考慮有關輔助道路網當時的容車量。她解釋，有關建議會因應需求以循序漸進的方式推行，以便有效控制內地／澳門來港私家車的數量。此外，推行的步伐亦須與內地／澳門當局協定，因為兩地當局亦關注到其各自道路網的容車量。

10. 林健鋒議員認為申請一次性特別配額的程序不應過分繁複，以利便使用者，並配合市民駕車過境處理緊急事務的需要。運輸及房屋局局長在回應時表示，當局會盡力利便司機提出申請，例如容許提出網上申請或電話預約。然而，申請過程無可避免需要一定時間，因此，司機應盡可能預早計劃。

執法方面的關注

11. 王國興議員關注到，來港的內地／澳門私家車若違反香港交通規例或不符合香港的車輛廢氣排放標準，當局可如何採取執法行動。他亦關注如何向

有關司機送達傳票及若他們不出庭應訊，可採取哪些行動。

12. 運輸及房屋局局長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)³在回應時表示，政府當局會與廣東及澳門有關當局合作，在為妥善推行一次性特別配額建議制訂切實可行的框架時，釋除在環境、交通安全和保安方面的疑慮。在執法方面，政府當局會參考海外經驗，例如歐洲聯盟(下稱"歐盟")的經驗。若有關司機沒有出庭應訊，當局會考慮施以罰則，例如禁止他們再次申請一次性特別配額。況且，香港透過與內地及澳門當局合作，可在一次性特別配額的申請階段取得來港司機必要的詳細資料(例如他們的駕駛紀錄)。至於確保環保標準方面，政府當局會徵詢環境保護署的意見，初步的構思是，來港車輛或須符合本港預設／現行的排放及車輛標準。就此，當局會考慮設立資格預審制度，以便執行相關規定。

13. 劉健儀議員指出，渡輪及其他類別的車輛早已往來香港及其他內地城市。她認為在考慮一次性特別配額的實施框架時，應研究引入過境車輛登記制度。

14. 鄭家富議員提及政府當局文件第8段，他認為來港短暫逗留的內地／澳門車輛無需掛上本港車牌號碼的建議可能造成執法困難。葉偉明議員認同鄭議員的意見，並且關注到這些司機若違反香港法律，當局會難以對他們採取執法行動。

15. 運輸及房屋局局長在回應時表示，來港司機必須遵守香港法律。根據現行法例，來港司機可憑其本土駕駛執照在香港駕車而無需申請香港駕駛執照。她同意進一步考慮規定來港短暫逗留的內地／澳門車輛掛上本港車牌號碼的需要。運輸及房屋局副秘書長(運輸)³補充，政府當局會作出安排，確保只有符合廢氣排放標準的合適私家車型號及駕駛紀錄良好的司機才能成功申請一次性特別配額。他又表示，當局會進行宣傳和教育工作，提醒來港司機需遵守香港法律。有關事宜會在與廣東省有關當局舉行的專家組會議上進一步跟進。

車輛檢驗及不同的駕駛習慣

16. 劉健儀議員詢問，來港的內地私家車申請一次性特別配額時，需否先行驗車，以確保符合本港的排放及車輛標準。林健鋒議員特別指出香港的排放及車輛標準較為嚴格，並表示關注到若本港沒有訂立任何車輛檢驗規定，來港的內地車輛可能會排放黑煙，污染香港的空氣。劉議員認為當局可考慮推行一套在香港或內地進行驗車的結果相互認可制度。她指出，不少過境貨車司機一直投訴，他們除了繳付內地高昂的路費外，還須分別在中港兩地購買汽車保險，因而加重他們的營運成本。

17. 運輸及房屋局局長在回應時表示，來港車輛必須購買有效的第三者保險，承保期涵蓋整段留港時間，當市場有足夠需求時，有關機構亦始終會推出跨境汽車保險。至於劉健儀議員建議訂定過境車輛檢驗結果互認制度，運輸及房屋局局長表示，此事宜會在與廣東省有關當局舉行的專家組會議上跟進。她補充，在會議上將會討論是否只容許符合訂明排放標準的內地及本港車輛來往兩地。

18. 陳偉業議員表示，在推行一次性特別配額建議時，有需要處理左軚車輛與右軚車輛有別所涉及的安全問題。運輸及房屋局局長在回應時表示，可考慮透過宣傳和教育工作，解決兩類車輛有別所引起的問題，例如由兩地政府舉辦課程，教授中港兩地的駕駛習慣和有關規例。她表示有關事宜會在與廣東省有關當局舉行的專家組會議上跟進。

19. 林健鋒議員表示，內地郊區大部分道路都容許單線雙程行車。他關注到習慣此種道路使用模式的來港內地司機可能會對道路安全構成危險。他詢問在推行一次性特別配額初期，會否只容許在內地城市登記的私家車提出申請。運輸及房屋局局長在回應時表示，此事宜及其他相關事宜，例如有何措施令內地司機熟悉本港的駕駛習慣和交通規例，均會在與廣東省有關當局舉行的專家組會議上討論。

方便落實一次性特別配額建議的支援措施

20. 陳偉業議員認為，在落實一次性特別配額建議前，需確保必要的道路管理和道路使用設施已準備就緒。他促請政府當局解決香港道路標誌不足的問題，並在本港更廣泛應用全球定位系統的技術。林健鋒議員認同陳議員的關注，並促請政府當局作出改善。

21. 運輸及房屋局局長備悉委員的關注，並指出需要透過教育和宣傳工作令內地司機熟悉本港的道路使用設施一事，將會在專家組會議上考慮。至於在本港應用全球定位系統，運輸及房屋局局長解釋，由於本港高樓林立，數據接收難免出現時間差距。不過，科技的發展將有助解決此問題。

22. 陳偉業議員強調，香港有需要全面應用全球定位系統，以免在此系統的應用上落後於人。運輸及房屋局局長告知委員，政府當局已與香港生產力促進局合作，資助貨車智能資訊系統的發展。該系統應用全球定位系統的科技，為約500輛貨車提供服務。該系統旨在提供一個共同平台，為貨車從業員提供後方支援及協助物流業內人士與貨車從業員的有效溝通。當局希望全球定位系統在商業上的應用將有助逐步推動私家車輛應用此系統。

23. 甘乃威議員申報他在一家從事全球定位系統技術開發的公司任職顧問。他指出本港市區應盡快加裝發射器，使香港能追上其他現代都市，並改善全球定位系統在本港的應用情況，協助愈來愈多的來港車輛找尋目的地。他又指出，本港電子地圖的發展已很先進，足以支援更廣泛應用全球定位系統。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局相信，隨着需求增加，全球定位系統的服務將會有所改善，而政府當局亦會採取措施加速該系統的發展。

泊車轉乘計劃

24. 鄭家富議員認為，不應讓來港內地／澳門司機直接駕車前往商業中心區(例如中環)，否則會對這些地區的交通和環境造成影響。他亦提醒政府當局注意海底隧道的交通擠塞問題。他促請政府當局在擬議

計劃推行初期，考慮強制實施泊車轉乘計劃。他又詢問政府當局估計來港的內地／澳門私家車數目有多少，以及可能造成的影響。

25. 運輸及房屋局局長在回應時表示，當局會考慮鄭家富議員的意見。不過，亦有人關注到強制實施泊車轉乘計劃可能會抵銷過境私家車一次性特別配額的吸引力。她向委員保證試驗計劃會分階段進行，而藉着審慎控制一次性特別配額的數目，過境車輛所帶來的交通只會循序漸增。為紓緩所造成的影響，政府當局亦會與內地有關當局研究向香港私家車發出較廣東省私家車為多的一次性特別配額的方案。

26. 甘乃威議員認為政府當局應對強制實施泊車轉乘計劃的建議持更積極態度，務求盡量減低特別配額對香港道路系統和環境的不良影響。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局對此事持開放態度，但亦需要在各項考慮因素(包括強制實施泊車轉乘計劃會否抵銷一次性特別配額的吸引力)之間取得平衡。甘議員指出現時的建議對來港車輛可以前往的地點不設限制，他建議政府當局考慮在現時建議之上推出另類特別配額，發給願意採用泊車轉乘計劃，把來港車輛停泊在香港指定地點後轉乘其他交通工具的司機。運輸及房屋局局長在回應時表示政府當局會考慮這項建議。

27. 鄭家富議員認為強制實施泊車轉乘計劃不會減低一次性特別配額的吸引力，因為擬議制度大大提高了自駕遊的靈活性。他促請政府當局採取分階段模式，待確定向私家車發出一一次性特別配額不會影響交通和破壞環境後，才轉而推行自願參與的泊車轉乘計劃。他亦認為政府當局最低限度應向擬前往新界以外地方的司機強制實施泊車轉乘計劃。

28. 主席亦關注到若不引入泊車轉乘計劃，過境車流增加甚至可能會更令屯門公路或三號幹線早於原先預計的2016年之前便告飽和。運輸及房屋局局長重申，藉着控制一次性特別配額的數目，過境車流會循序漸增。她亦請委員注意，當局將進行多項道路改善工程，以改善各條主要道路的容車量，例如進行屯門公路及吐露港公路擴闊工程。

其他車輛的規管安排

29. 李鳳英議員察悉，當局委聘的交通顧問在探討和檢視港珠澳大橋通車後規管過境車輛的各個可行方案時，亦曾研究其他過境車輛（即旅遊巴士／出租汽車／貨車）的規管安排。李議員指出這些規管安排可能影響有關司機的就業機會，並詢問當局在制訂有關建議前，曾否諮詢相關業界，特別是司機組織。運輸署助理署長／行政及牌照表示，當局早已為在香港登記並聘用香港司機的出租汽車及過境旅遊巴士推行配額制度。現行的配額制度將繼續適用於這些商用車輛，而建議的一次性特別配額計劃只會適用於私家車。運輸及房屋局局長補充，若當局擬對過境旅遊巴士／出租汽車／貨車現行的規管安排作出任何改變，會先諮詢相關業界。

V 近期發生的巴士起火／冒煙事故

- (立法會CB(1)614/08-09(05)號——政府當局就近期巴士起火／冒煙事故提供的文件
- 立法會CB(1)466/08-09(01)號——政府當局就2008年12月10日發生的巴士起火／冒煙事故提供的文件
- 立法會CB(1)1986/07-08(01)號——政府當局就檢討近期發生的巴士起火事故的最新資料提供的文件
- 立法會CB(1)614/08-09(06)號——有關巴士起火事故的新聞剪報)

30. 運輸署助理署長／巴士及鐵路向委員簡介2008年12月10日發生的3宗巴士起火／冒煙事故的最新調查結果，以及巴士公司為防範同類事故而採取的改善措施。

可能導致巴士起火／冒煙事故的原因及改善措施

31. 王國興議員詢問，在發生該3宗事故後，為確保乘客安全疏散而進行巴士火警演習的次數有否增加，以及預計最短的疏散時間為何。

32. 運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，巴士公司須定期進行火警演習。除有關火警演習的規定外，巴士的設計及車身物料亦有法律規定，目的是預防及處理巴士起火／冒煙事故。舉例說，巴士必須設有緊急出口及用來敲碎巴士窗戶玻璃以提供逃生出口的裝置；巴士車門的闊度及高度應足以方便疏散。政府當局亦規定巴士公司在為巴士車長提供的培訓中，須教授滅火技能及乘客疏散程序，而有關細節亦須載於巴士車長手冊／通告。在發生該3宗事故後，政府當局已敦促巴士公司加強在這方面對車長的訓練，並與巴士製造商聯絡，商議改善巴士的設計和所採用的物料。政府當局會與巴士公司進一步研究在培訓上可予改善的地方。

33. 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")董事總經理何達文先生補充，九巴／龍運巴士均非常重視巴士安全。然而，由於不同巴士路線接載不同的乘客，加上九巴／龍運巴士每年接載的乘客數目超過10億人次，因此，九巴／龍運巴士一直專注於訓練巴士車長熟悉處理火警的正確程序，而不是進行涉及個別乘客的火警演習。他進一步闡釋，九巴／龍運巴士為巴士車長所提供的全面培訓包括路線訓練、巴士類型訓練、矯正訓練、優質駕駛訓練及警覺性駕駛訓練。培訓計劃除課堂講授外，還設實際練習，緊急事故處理程序和乘客疏散程序更特別列為必修項目，以確保一旦發生巴士火警，巴士車長能夠作出正確反應，從速協助撲滅火警，有效疏散乘客，並適時將事故向有關當局報告。

34. 陳偉業議員認為，本港巴士不夠堅固，在發生意外時無法防止巴士車頂飛脫；亦不耐火，無法防止巴士付諸一炬。他亦認為政府當局就該3宗事故提供的文件未能確定3宗事故的真正起因，以作出補救，他尤其認為立法會CB(1)466/08-09(01)號文件第12段所重點提出的建議預防措施早應採用，而非因應該3宗事故而新近制訂。他認為，為現有巴士重新

安排喉管、電線和其他容易受熱組件的位置，使其盡量遠離熱源的措施，應一早定為標準措施。他質疑運輸署有否妥善履行其確保巴士安全的職責。

35. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，香港的巴士全在外國製造，符合國際的設計和安全標準，特別是雙層巴士，大部分都是根據歐盟標準在英國或歐盟製造。他又指出，建議採取的預防措施，是根據對該3宗事故的起因進行調查的結果而與巴士公司一同制訂的。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充，陳偉業議員在上文特別提出的措施旨在改善現有巴士，而這類巴士是在現行規管要求和安全規定生效前已投入服務。至於其他建議的預防措施，則有部分涉及補救無可避免的自然損耗問題。

36. 陳偉業議員認為政府當局應實施整體安全標準，規定香港所有巴士遵守，並確保所有來港的巴士均符合有關標準。運輸署助理署長／巴士及鐵路確認每款新型號的巴士都要通過運輸署的類型評定程序，確保其設計和構造符合各項規管要求和安全規定，然後才可投入服務。陳偉業議員認為政府當局仍欠市民一個解釋，就是為何已符合安全標準的巴士仍然有該3宗事故所揭示的問題。

政府當局

37. 劉健儀議員要求當局就下列事項提供資料，以便委員確定巴士起火／冒煙事故的起因，並對建議的預防措施作出評估——

- (a) 政府當局和巴士公司就2009年1月8日《文匯報》報道，專家對如何預防巴士起火提出的下述意見有何回應——
 - (i) 由於巴士起火／冒煙事故可能與巴士車齡有關，巴士車齡超過10年以上便需加強定期維修保養，亦應提醒維修人員特別留意一些老化後可能構成火警危險的組件；及
 - (ii) 需要改善巴士空調的散熱系統，以免出現過熱情況；
- (b) 巴士起火／冒煙事故是否與車齡有關；

- (c) 由於巴士起火／冒煙事故主要是因過熱引起，巴士公司可否採用合適裝置，提醒巴士車長出現過熱情況，以便車長及時採取行動；及
- (d) 巴士車身現時使用的物料的防火程度，以及為預防巴士起火事故，對現有巴士可作出的這方面的改善。

38. 運輸署高級工程師／車輛安全在回應時表示，巴士車齡應不是巴士起火／冒煙事故的起因，因為巴士的主要組件會定期檢驗，如有需要，亦會更換。至於過熱感應裝置，運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，新購巴士已設有此類裝置。政府當局已在與巴士公司及巴士製造商研究，能否在現有巴士加裝此裝置。至於委員所要求的其他資料，政府當局將在會後提供。

39. 葉偉明議員認為有關方面需要多加努力，確保本港所有巴士均符合防火標準，特別是在巴士車身的物料及設計方面。運輸署助理署長／巴士及鐵路重申，當局已規定本港巴士須使用防火及符合歐盟標準的物料。至於巴士車身的設計，所有巴士都須在上下層設置緊急出口及須符合乘客通道在高度和闊度方面的要求，以方便乘客在緊急情況下安全疏散。

40. 王國興議員促請政府當局考慮以下有關處理及預防巴士起火／冒煙事故的建議——

- (a) 政府當局應確保巴士公司每年聯同消防處進行火警演習。當局亦應加強這方面的宣傳工作，提醒市民一旦遇到巴士起火／冒煙事故時應怎麼做；
- (b) 運輸署和巴士公司應確保巴士上層用以敲碎窗戶玻璃的錘，均妥為放置在顯眼地方，以方便在有需要時使用；及
- (c) 嚴禁巴士乘客攜帶易燃物料上車，因為這樣做可能造成致命後果。當局應加強這方面的宣傳工作及執法行動。

41. 運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，政府當局會與巴士公司跟進這些建議。九巴／龍運巴士何達文先生補充，巴士車長的手冊／通告已有清晰指引，提醒車長留意乘客有否攜帶危險品(包括易燃物品、可用作武器的物品、爆炸品及壓縮氣體)上車。在界定危險品的定義時，已參考相關法例。此外，巴士公司亦已在車廂內張貼宣傳標貼，提醒乘客不要攜帶危險品上車。至於火警演習方面，九巴／龍運巴士會與運輸署聯絡，研究進行的細節。

42. 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司營運及策劃總監鍾澤文先生表示，公司樂意進行火警演習，並曾於2008年進行內部的火警演習。他非常歡迎運輸署和消防處參與其中。

調查的結果

43. 鄭家富議員對政府當局就該3宗事故最新提供的文件(立法會CB(1)614/08-09(05)號文件)的內容表示失望，認為該文件沒有提供新的資料，只算是事故發生後隨即提供的初步報告(立法會CB(1)466/08-09(01)號文件)的摘錄。他亦對文件作出下述結論的真確性表示懷疑：巴士起火／冒煙事故數目沒有顯著增加；該3宗事故並非因維修保養不足所致；以及該3宗事故是獨立事件。他特別指出巴士是集體公共運輸工具，確保乘客安全至為重要，並認為上述結論是草率和不負責任的。

44. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局事實上已仔細研究了城巴有限公司及九巴所提交的調查報告。政府當局並曾審視有關統計數字，認為近期巴士起火／冒煙事故數目確實沒有顯著增加。由於無法找出該3宗事故有共同的起因，因此結論是它們均屬獨立事件。

45. 鄭家富議員認為政府當局文件所提供的資料太少，令委員無法確定上述結論是否真確。應他的要求，主席指示政府當局在會後向事務委員會提供調查報告全文。

46. 王國興議員提及有關巴士起火事故的新聞剪報(立法會CB(1)614/08-09(06)號文件)，當中載述

2008年發生了19宗巴士起火／冒煙事故，2007年則為9宗，因此，他不同意這些事故的數目沒有顯著增加。陳偉業議員認同他的意見，並指出巴士起火／冒煙事故過往甚為罕見。

47. 李鳳英議員對於調查報告得出該3宗事故並非因維修保養不足所致的結論表示懷疑，她並引述有關巴士公司職工會指稱，所屬巴士公司近年為節省成本而大幅調整維修保養計劃，例如取消5年一次的巴士車身全面大修，以及把巴士檢修時數由約100小時縮減至只有50小時等。運輸署助理署長／巴士及鐵路解釋，現時的巴士是用鋁合金製造，而非由容易銹蝕的鐵製造，故此巴士車身無需每5年進行大修。至於巴士檢修的時數，政府當局亦已作出詳細查詢，並已獲巴士公司確認，近年並無削減維修保養的資源。儘管如此，政府當局已加強對在道路上行走的巴士進行突擊檢查，以確保巴士公司維修保養工作的質素。

48. 李鳳英議員及鄭家富議員詢問政府當局有否向職工會查明有關維修保養的事宜。運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示當局有這樣做，並補充說，政府當局會定期與巴士職工會直接接觸，並會跟進職工會的任何關注事宜。李議員認為除上述定期接觸外，政府當局亦應特別就巴士的維修保養工作，以及這方面與近期巴士起火／冒煙事故數目有所增加是否相關，徵詢職工會的意見。

(主席把會議延長15分鐘，以便有足夠時間進行討論。)

49. 鄭家富議員亦質疑政府當局為何從調查報告中得出該3宗事故與維修保養無關的結論，並指出所有涉及事故的巴士在發生事故前均分別通過最近一次的月檢。

50. 運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，運輸署除了研究調查報告外，亦密切監察專營巴士公司的檢修和維修保養計劃，並定期與巴士公司舉行會議，討論巴士的檢驗結果；如有需要，亦會制訂提高巴士安全的措施。至今沒有證據證明有關巴士公司所進行的月檢質素未達標準。運輸及房屋局副局長補充，政府當局非常重視巴士起火／冒煙的事故，尤

其着重確保巴士的設計能夠方便乘客疏散並及早察覺冒煙情況，以便乘客一般會有足夠時間疏散。

51. 李鳳英議員察悉運輸署已加強對巴士的突擊檢查，她要求當局提供有關詳情。運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，運輸署在2009年1月增撥資源，把進行突擊檢查(包括剛完成月檢的巴士)的數目由平均每個工作日14輛巴士增至17輛巴士，並集中檢查剛通過所屬公司每月例行檢查的巴士，確保巴士得到妥善保養及符合安全標準。一旦發現涉及安全的問題，即會禁止有關巴士在道路上行駛，直至運輸署的驗車主任確認有關問題已獲妥善解決。他向委員保證，至今發現的問題大部分屬一般性問題，與安全無關。根據此調查結果，沒有證據顯示有關巴士公司所進行的月檢質素未達標準，又或該等事故與車輛維修保養的質素有關。

政府當局

52. 李鳳英議員要求政府當局提供下述資料：在該3宗事故發生前後，就每日及每月突擊檢查巴士的數目作一比較；並列出在檢查中發現的安全問題，以及所採取的補救行動。

53. 劉健儀議員指出涉及該3宗事故的巴士全部通過最近一次月檢，因此有需要改善巴士的檢驗和維修保養。葉偉明議員亦對巴士維修保養的質素表示關注。他詢問運輸署有否規定巴士公司使用原廠零件，如沒有此規定，運輸署又如何確保巴士零件及巴士維修保養的質素。

54. 運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，雖然運輸署沒有就巴士車身組件的來源訂定任何規定，但在香港裝嵌的車身零件，均全部是原廠供應的。此外，為確保裝嵌的標準符合製造商所訂的設計要求，裝嵌工作會由曾接受專業訓練的人員負責，有關過程亦由巴士車身製造商的工程師監察。葉偉明議員詢問，英國或其他歐洲國家相同型號的巴士曾否發生類似的巴士起火／冒煙事故。九巴／龍運巴士首席機械工程師沈乙紅先生在回應時表示，手頭沒有有關的數字。

55. 九巴／龍運巴士何達文先生在回應葉偉明議員的詢問時表示，公司所使用的零件全部均獲巴士

製造商認可。事實上，為確保巴士保養書的有效性，九巴／龍運巴士一直維持嚴格的維修保養標準，並就如何改善維修保養工作定期與製造商會晤，以及與製造商緊密聯繫，確保巴士所使用的物料符合所規定的標準。九巴／龍運巴士沈乙紅先生補充，巴士零件，尤其是關乎巴士安全的零件，基本上都是原廠供應的。若因原廠製造商不再生產而未能取得相關零件，便會使用由其他製造商生產但經原廠製造商審核的零件。

56. 主席提醒政府當局在會後向事務委員會提供調查報告全文。委員同意在研究有關報告後才決定是否在日後的會議上再討論此議項。就此，鄭家富議員建議，若事務委員會再討論此議項，應邀請有關巴士公司的職工會出席會議，講述巴士公司有否調整維修保養的計劃。

(會後補註：有關調查報告的全文已於2009年2月6日隨立法會CB(1)749/08-09號文件發出。)

VI 其他事項

57. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年4月22日