

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2756/08-09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5月22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  
石禮謙議員, SBS, 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  
李永達議員  
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： 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)2  
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)  
賴黃淑嫻女士

署理運輸署署長  
葉麗清女士

運輸署助理署長  
何裕文先生

運輸署總運輸主任  
許權先生

### **參與議程第V項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)  
朱潘潔雯女士

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2  
歐陽月華女士

### **參與議程第VI項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)  
朱經文先生

運輸署助理署長／行政及牌照  
呂瑩女士

運輸署總運輸主任／駕駛事務  
阮康誠先生

## **參與議程第VII項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
容偉雄先生

運輸署副署長／策劃及技術服務  
程錦昌先生

運輸署總工程師／交通工程(九龍)  
林漢先生

## **應邀出席人士：參與議程第V項的討論**

香港鐵路有限公司

副車務總監  
李殷泰先生

總經理——人力資源  
陸建平先生

對外事務高級經理  
梁碧芙女士

## **參與議程第VII項的討論**

無障礙社區關注組

召集人  
黃德智先生

康盛花園關注組

召集人  
黃耀威先生

委員(亦為西貢區議員)  
方國珊女士

彩虹之友社

總幹事(亦為黃大仙區議員)  
莫健榮先生

彩雲社區互助網絡

主席  
譚美普女士

景麗居民服務社

代表  
陳智恒先生

**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)1611/08-09號——2009年3月20日  
文件 會議的紀要)

2009年3月20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)1512/08-09(01)號——政府當局對市民  
文件 就酒後駕駛提交的  
意見書(隨立法  
會 CB(1)1186/08-09  
號文件發出)作出的  
回應

立法會CB(1)1513/08-09(01)號——一位市民提交的  
文件 意見書，當中投

	訴一名巴士車長的駕駛態度
立法會CB(1)1513/08-09(02)號文件	—— 一位市民就過境車輛的規管安排提交的意見書
立法會CB(1)1513/08-09(03)號文件	—— 關注中九幹線環境問題小組就中九龍幹線涉及的環境事宜提交的意見書
立法會CB(1)1615/08-09(01)號文件	—— 關注中九幹線環境問題小組再就中九龍幹線涉及的環境事宜提交的意見書
立法會CB(1)1617/08-09(01)號文件	—— 政府當局提供有關836TH——深井交匯處改善工程的文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

### **III 訂於2009年6月26日舉行的下次會議席上討論的項目**

(立法會CB(1)1613/08-09(01)號文件——待議事項一覽表

立法會CB(1)1613/08-09(02)號文件——跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2009年6月26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) 打擊酒後駕駛的修例建議；
- (b) 檢視隨機呼氣測試的結果；及
- (c) 的士司機的安全及在的士內裝設安全裝置。

4. 李鳳英議員及王國興議員建議在6月份的會議上進一步討論"港鐵公司更改員工福利事宜"，並邀請港鐵公司員工組織參與討論。委員表示贊同。

(會後補註：經主席同意，"打擊酒後駕駛的修例建議"將由6月押後至7月討論，而有關"的士司機的安全及在的士內裝設安全裝置"的議項則由"最近在旺角發生的致命交通意外及公共小型巴士的安全問題"取代。)

5. 劉健儀議員建議討論離島渡輪營辦商在營運方面遇到的困難及為增加非票務收入而採取的措施。委員表示贊同。事務委員會又同意在下一會期初討論"離島渡輪服務的營運情況"。

#### IV 規管的士按錶收費

(立法會CB(1)1613/08-09(03)號——政府當局就的士收費調整後營運情況的變動以及有關按錶收費的海外研究和與業界討論提供的文件

立法會CB(1)1672/08-09(01)號——《2008年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》小組委員會報告摘錄

立法會CB(1)1672/08-09(02)號——2008年12月11日會議紀要的摘錄)

6. 運輸及房屋局局長向委員簡介最近推行的士收費調整後的士業營運情況的變動、其他城市有關按錶收費的規管和經驗，以及在運輸署的士事務會議上與的士業界進行的有關討論。據政府當局所述，立法並非有效杜絕議價問題的方法，有關事宜反而應通過市場機制處理。此外，在推行"短加長減"的新收費結構(下稱"新收費結構")後，乘客議價的情況已經減少，而部分折扣的士給予乘客的車費折扣亦已有所下

調。政府當局會繼續密切監察的士營運情況的變動，同時亦會加強公眾宣傳和教育工作，以加強司機和乘客按錶計算車資的意識。警方亦會繼續努力執法。

#### 的士業的經營環境

7. 王國興議員表示的士業曾向他反映，業界的經營環境並不如政府當局所述般正面，在調整收費後，市區的士短途客的數量其實有所減少，市區及新界的士司機的淨收入增加，主要是因為石油氣價格回落。李鳳英議員亦關注到隨着保險費大幅上升，的士司機的淨收入可能很快便會減少，更不用說燃料價格亦可能會再度上升。

8. 運輸及房屋局局長及署理運輸署署長在回應時解釋，當局在計算的士司機於調整收費前後平均收入及支出的變動時所使用的數據，是透過監察的士咪錶所記錄的咪錶收入收集的。運輸署亦透過不同渠道，包括運輸署的士事務會議(參與會議的司機團體代表超過90%業界)，收集資料及業界意見。的士業已確定咪錶數據可反映實際的情況。雖然他們的咪錶收入受到經濟逆轉的影響，但由於長途客的數量有所增加，他們普遍認為新收費對改善經營環境帶來正面作用。政府當局認為收費調整使的士司機在經濟逆轉情況下，仍能維持穩定收入。

9. 劉健儀議員指出經濟情況在2009年3月後進一步惡化，她認為政府當局需要繼續監察的士司機咪錶收入及支出的變動多3至6個月，以確保一旦出現問題也可以適時作出補救。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府當局仍繼續在的士咪錶每半年送回檢查時收集累積的每月數據。劉議員要求政府當局在6個月後向事務委員會提供有關的士業經營環境的最新資料。她亦關注到立法規定停車熄匙會否影響的士業在夏季的生意。

政府當局

#### 立法規管按錶收費的需要

10. 王國興議員質疑政府當局不立法規管按錶收費的決定，並指出相對上有較多市區和新界的士司機支持此行動。他認為雖然折扣的士的生存空間已經收窄，但新收費結構無法阻止折扣黨向長途客提供更

多折扣，因此未能充分有效打擊折扣黨活動。劉健儀議員認為即使涉及是否可執行的問題，但政府當局仍應考慮立法規管按錶收費。她指出現時禁止司機提供折扣以招攬乘客的法例，同樣也是難以執行。她促請政府當局研究有效措施以規管按錶收費。

11. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在決定是否採取立法方案時須審慎行事，因為要考慮此方案對業界和市民造成的影響，以及是否可執行的事宜。她指出根據海外經驗，立法並非有效杜絕議價問題的方法。她又補充說，擬議法例如果沒有訂定罰則，阻嚇力可能不大。

12. 副主席認為應立法規管按錶收費，這樣既可收宣傳功效，亦對守法的的士司機公平。他相信在立法訂明禁止收取低於咪錶收費的地方，折扣黨活動不會這樣猖獗。他促請政府當局盡快引入立法措施，確保的士業有一個可公平競爭的環境。他警告隨着經濟和營運情況進一步惡化，新收費結構可能只會導致業界出現割喉式競爭。他補充，近期的士保險費大副飆升，已令營運成本增加。

13. 運輸及房屋局局長在回應時表示，海外經驗顯示，立法規管按錶收費無法執行，情況倘真如此，有關法例對打擊折扣黨活動的作用就可能不大。政府當局認為，對症下藥的方法是通過市場機制，適當調節收費結構和水平，使之切合實際市場的情況。與此同時，政府當局亦已加強公眾教育和宣傳工作。

14. 劉健儀議員同意市場力量對打擊折扣黨活動是重要的，但亦認為有需要引入立法措施。她促請政府當局在法例中清楚訂明乘客須繳付咪錶所示的收費，藉以禁止收取低於咪錶收費。她要求政府當局提供資料，述明政府當局進行調查研究所涵蓋的8個城市中，就禁止收取低於咪錶收費所訂定的法律條文及相關法例訂明的罰則。副主席認為，為確保擬議法例為市民所接受，可在有關法例加入政府當局文件中特別提及的豁免條款。有關法例亦可以先以白紙條例草案形式公布，藉以諮詢公眾。他認為容許乘客議價是一個漏洞，除非加以堵塞，否則折扣黨仍然可以繼續活動。



15. 運輸及房屋局局長指出，所有回覆的城市皆是對的士司機、的士公司或司機或公司施加罰款，而並沒有對乘客訂定罰則。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，回覆的城市的規管機制主要旨在禁止的士司機濫收車資，當中沒有一個城市能夠提供成功採取執法行動的統計數字，部分城市甚至承認從未採取執法行動，因為收取車資折扣是司機及乘客雙方同意的，故此在執法上非常困難。

16. 李鳳英議員認為，倘若政府當局基於執法困難而不進行立法，便應研究其他可以採取的可行措施，以確保的士業有一個可公平競爭的營運環境。運輸及房屋局局長請委員留意交通諮詢委員會(下稱"交諮會")於2007年4月就本港的士服務的營運模式和質素進行檢討後提出的多項建議。該檢討確定了多項改善措施，目的是拓展的士行業商機，並提高的士服務的競爭力，例如引入豪華的士及個人化"定線定額的士服務"商業模式。政府當局會參考這些建議，以協助業界進一步改善經營環境。

17. 王國興議員堅持政府當局應進行立法，藉以向市民表明的士議價是違法行為。運輸及房屋局局長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，現行法例已禁止司機濫收車資，亦訂明乘客應繳付有關規例所訂的應付合法車費。因此，司機及乘客同樣受到保障，而根據法例，即使乘客要求提供折扣，司機亦可以拒絕。

18. 陳偉業議員認為折扣黨活動是各類的士從業員之間的利益矛盾所造成的，政府的的士政策及經濟環境更令情況雪上加霜。他認為新收費結構雖然可以收窄折扣黨的生存空間，但他們仍然在繼續活動。他亦關注到的士牌照成為投資工具的現象，以及的士車主往往在咪錶收入增加時便謀求提高的士租金。他籲請當局引入措施收緊對的士牌照擁有權轉讓的限制，藉以控制的士牌照的炒賣活動。

19. 運輸及房屋局局長解釋，政府當局無權控制的士租金，因為的士租金由市場供求所決定。在現時的經濟環境下，的士車主應不會提高的士租金。況且，部分的士車主早前曾同意在收費調整生效6個月內不會提高的士租金。

20. 葉偉明議員認為在推行新收費結構後折扣黨仍然繼續活動可能是現時的運輸政策所致，他認為現時政策嚴重向鐵路運輸傾斜，其他公共交通服務的營運空間很小。因此，除非政府檢討其政策，否則落實交諮會的建議未必可以改善業界的經營環境。運輸及房屋局局長在回應時表示，推行新收費結構的其中一個目標，是按照交諮會的士檢討報告書的建議，令的士收費結構與鐵路、專營巴士和專線小巴等其他公共交通工具的收費結構更為一致，以提升的士的競爭力。該報告發現，鐵路、專營巴士和專線小巴長途車程每公里的平均收費，一般較短途車程的每公里平均收費為低。運輸及房屋局局長又表示，不同公共交通工具服務的乘客對象均有不同，譬如說，新界的士主要提供前往鐵路車站的接駁服務。因此，只要的士收費結構合理，的士業務便不會受到運輸政策的影響。

#### 其他

21. 陳偉業議員察悉港鐵公司在是次會議前一日宣布建議向某類殘疾人士提供票價優惠，他對此表示歡迎。

22. 主席在總結時表示，沒有委員反對立法規管按錶收費。他指示按王國興議員的建議，事務委員會在2009年9月再舉行會議探討此事宜，屆時並邀請業界代表出席會議發表意見。事務委員會亦會進一步研究應否按劉健儀議員的建議，在6個月後舉行另一會議，跟進需否立法規管按錶收費。

秘書

#### **V 港鐵公司更改員工福利事宜**

- (立法會CB(1)1613/08-09(04)號文件 —— 香港鐵路有限公司就合併後港鐵員工薪酬福利事宜提供的文件
- 立法會CB(1)691/08-09(01)號文件 —— 香港鐵路職員工會提交的意見書
- 立法會CB(1)1672/08-09(03)號文件 —— 香港鐵路職員工會提交的另

立法會CB(1)1672/08-09(04)號文件	——	一意見書 一羣輕鐵列車車長提交的意見書
立法會CB(1)1672/08-09(05)號文件	——	香港鐵路總工會提交的意見書
立法會CB(1)1672/08-09(06)號文件	——	《兩鐵合併條例草案》委員會報告摘錄)

23. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局認為香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")大致上能夠履行在與九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")合併時就以下事宜作出的承諾(下稱"該等承諾")——

- (a) 為前線員工提供職業保障；
- (b) 保障薪酬、福利及薪階；及
- (c) 主要的聘用條款。

運輸及房屋局副局長又指出，政府當局察悉港鐵公司一直與員工保持溝通，並因應員工的關注，就若干安排作出所需的調整。

24. 港鐵公司總經理——人力資源及港鐵公司副車務總監輪流向委員簡介合併後公司的員工薪酬福利事宜。

#### 港鐵公司能否履行承諾

25. 李鳳英議員提及多個港鐵公司員工組織在意見書中指出的個案和關注，她對政府當局和港鐵公司聲稱港鐵公司已履行該等承諾表示懷疑。她認為港鐵公司在體現"一間公司、一個團隊"精神的同時，沒有尊重合併前九鐵公司的聘用條款，以下例子可以證明這點——

- (a) 雖然把部分九鐵公司員工的每周工作時數由45小時減至42小時，但卻取消這些員工在合併前每日享有的30分鐘有薪午膳時間；

- (b) 在合併前，職級7的九鐵公司員工屬管理級員工，但在合併後，該職級卻降為"非管理級"，工作時數由每周39小時增加至42小時，而且沒有任何補償；及
- (c) 九鐵公司以往一直容許員工組織把意見張貼於布告板上，無需審查，但現在的做法卻不同，港鐵公司管理層有時會把員工組織的通告扣起，為期長達數個月。此舉無助於與員工保持良好的溝通。

26. 李鳳英議員認為政府作為港鐵公司的大股東，有責任確保港鐵公司真正履行該等承諾。

27. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局察悉港鐵公司員工的意見書。他表示，據運輸署轄下專責監察港鐵公司履行該等承諾的小組所述，港鐵公司大致能夠履行承諾。當局相信當職管雙方在具體的工作安排上，例如輪更編制和休息時間方面有不同的意見時，管理層都可以透過積極溝通，解決員工關注的事項。

28. 港鐵公司副車務總監及港鐵公司總經理——人力資源在回應上述個案時澄清以下各點——

- (a) 即使在合併前，有薪午膳時間安排也不是九鐵公司員工一律享有的，而是根據營運需要提供，特別視乎有關員工是否需要在午膳時間候命。港鐵公司全體員工不論工種或職級，合約工作時數一概不包括用膳時間。在兩鐵合併統一上述與工作相關的安排時，便劃一取消有薪午膳時間。儘管如此，由於受影響員工的基本薪金維持不變，他們的時薪及超時工作所得的工資就間接有所增加。事實上，在合併後他們的收入一般增加了約600元；
- (b) 原每周工作39小時的九鐵公司員工，如在合併後公司同一工種的標準工作時數為每周42小時，他們就有權選擇維持每周工作39小時或轉為每周工作42小時。員工如選擇維持

每周工作39小時，他們在合併前享有的基本薪酬福利將維持不變；如他們選擇轉為每周工作42小時，他們可獲發放適用的工作安排相關津貼及合併後公司酌情發放的其他福利；及

- (c) 為加強溝通，港鐵工司已就在工作地點張貼通告制訂清晰指引。假如通告的內容不涉失實、誹謗或煽動憎恨，張貼通告是不會有問題的。

29. 王國興議員指出，兩間鐵路公司的員工組織和立法會議員純粹是因為該等承諾才支持兩鐵合併。他認為員工的任何聘用條款比合併前差都是不可以接受的。在統一聘用條款時，條款內容只應優於而非差於往昔。副主席指出，港鐵公司所描述的情況與員工組織所述者大相逕庭。他關注到港鐵公司員工的津貼實際上可能遭削減，工作時數則有所增加，他亦關注到員工的言論自由受到箝制和服務外判帶來的影響。

#### 統一工作條件時所依循的原則和程序

30. 林健鋒議員特別指出，在合併後為達到一致性而統一兩間鐵路公司的聘用條款和福利時，與員工保持良好溝通至為重要。他詢問在有關過程中是依循哪些原則行事。港鐵公司總經理——人力資源在回應時表示，港鐵公司只擬統一與工作安排相關的員工福利，並按照多項原則進行統一工作，例如因應合併後網絡的營運需要調整輪更編制及午膳時間、以及合併前兩間鐵路公司的有關安排及市場做法。港鐵公司瞭解員工十分重視本身的福利，故此每次作出有關檢討時，都會與員工保持密切溝通，並把他們的意見適當地納入調整方案。因此，港鐵公司在2008年11月委任獨立顧問公司向所有員工進行意見普查時，整體調查結果相當正面。與本港其他機構比較，港鐵公司員工對薪酬、福利及非金錢方式獎勵的評價都較高。

31. 林健鋒議員詢問港鐵公司在削減員工福利(如有的話)後，會否改善其他安排以作補償，港鐵公司總經理——人力資源在回應時表示，在這方面，合併後的各項安排與原來的安排大致相若，亦與市場相

若，而且很多時安排都比原來的理想，尤其是改善特早／特遲班津貼，令多2 000名員工符合資格申領。運輸及房屋局副局長補充，政府當局認為最重要的是，港鐵公司可以履行承諾，為前線員工提供職業保障和保障員工的薪酬、福利及薪階。與工作相關的詳細安排應由港鐵公司充分諮詢員工後共同商定。

32. 林健鋒議員指出，港鐵公司員工一般的印象似乎是他們的聘用條款比合併前差，他質疑港鐵公司在統一過程中有否作出充分的諮詢和溝通。港鐵公司總經理——人力資源在回應時表示，港鐵公司早於2006年12月便已編製手冊，述明在統一聘用條款時所依循的上述薪酬保障原則，並於過去兩年重覆向員工解釋這些原則。

### 薪酬

33. 王國興議員認為政府當局在收到員工組織的意見書多個月後一直未能妥善回應當中提出的關注事項，並仍然維護港鐵公司，認為其可以履行該等承諾，是令人遺憾的。他特別提到一羣輕鐵車長在意見書(立法會CB(1)1672/08-09(04)號文件)中聲稱，他們的每月收入比2008年11月及之前減少約3 000元至6 000元不等；港鐵公司亦拖欠他們每位員工的超時工作工時累計介乎30至100小時。

34. 港鐵公司副車務總監在回應時表示，在合併後這些輕鐵員工的工作時數已由每周45小時減至現時的42小時，由於他們的基本薪金維持不變，故此時薪及超時工作薪酬實際上有所增加。隨着他們的編制增加了60人，超時工作的需要已經減少，加上為協助員工應付合併而出席會議和工作坊的需要亦減少，所以他們的薪酬看來有所減少。他認為這些員工不應把薪酬與去年所得比較，因為去年出席上述會議和工作坊才導致大量的超時工作。

35. 劉健儀議員認為，合併後需要統一兩個不同的工作系統，所以更改員工的薪酬福利可能無可避免，否則便會出現不一致的情況。然而，為免影響營運成本和鐵路票價，較可取的做法可能是，港鐵公司向津貼／福利因為合併而減少的員工提供其他津貼／福利，確保他們的實收薪金不會減少。她要求提供

文件，就合併前後員工的薪酬(包括津貼／福利)作出比較。政府當局和港鐵公司察悉她的意見和要求。

### 工作時數

政府當局

36. 黃成智議員察悉前《兩鐵合併條例草案》委員會報告第140段提及"兩間鐵路公司表示，現時每周工作42小時的地鐵公司員工，其工作時數將維持不變；而每周工作39.25小時的員工，其工作時數將會減至39小時。現時每周工作45小時的九鐵公司員工，其工作時數將會減至42小時，相等於減少7%的工作時數；而現時每周工作39小時的員工，其工作時數將維持不變。"他質疑港鐵公司為何以"一間公司、一個團隊"為藉口，更改員工的工作時數。他又認為透過取消若干九鐵公司員工在合併前原本每日享有的30分鐘有薪午膳時間，把他們的工作時數由每周45小時減至現時的每周42小時，既不合理亦違反上述承諾。他促請政府當局確保港鐵公司真正履行該等承諾。

37. 港鐵公司總經理——人力資源及港鐵公司對外事務高級經理重申，即使取消了上述員工的每日有薪午膳時間，他們實際的工作時數卻並無延長，仍維持於每周42小時。況且，由於在削減他們的名義工作時數後基本薪金維持不變，他們的時薪及超時工作津貼事實上有所增加，因此，在合併後他們的薪酬一般增加約600元。

38. 葉偉明議員認同黃成智議員對取消若干九鐵公司員工有薪午膳時間的看法，認為港鐵公司不應單方面更改這些員工的聘用條款。港鐵公司副車務總監在回應時表示，就員工的聘用條款而言，港鐵公司已履行承諾，按兩鐵合併時的承諾為全部八千多名前線員工提供了職業保障及為所有員工提供了薪金保障。非經理級的員工，更獲得額外的薪階保障。然而，員工福利的保障範圍雖然包括與職級掛鈎的福利(例如每月房屋津貼、退休福利、醫療福利、有薪年假及免費乘坐港鐵等福利)，但輪更編制和午膳時間等事宜屬與工作相關的安排而非聘用條款，可按需要調整。

39. 葉偉明議員不感信服，他指出30分鐘有薪午膳時間屬於一項聘用條款，因為有關員工享有此安排

已約20年。陳偉業議員亦認為不應在毫無諮詢的情況下單方面取消此安排，而且在大幅增加港鐵公司高層的薪酬時，卻取消有薪午膳時間這樣微薄的福利，亦屬不公平。

40. 港鐵公司副車務總監在回應時表示，在統一員工福利以確保一致性後，若干港鐵公司員工享有的福利反而比合併前優厚。譬如說，港鐵公司取消了列車車長"禾蟲更"(即一天分兩節工作)的安排。合併後，車務部員工及巴士車長若執行9小時或以上的長更分，亦劃一享有額外15分鐘有薪休息時間。除上述長更分的額外有薪休息時間外，港鐵公司亦已陸續增加巴士車長用膳時段前後的緩衝時間至約10分鐘，他們因而最少有40分鐘的午膳時間。合併後，前九鐵公司列車車長的有薪往返用膳步行時間亦有所增加。因此，雖然減少了一些福利，但卻同時增加了另一些福利。總的來說，港鐵公司已在保障員工利益方面取得平衡。

41. 運輸及房屋局副局長在回應黃成智議員及陳偉業議員詢問政府對若干九鐵公司員工30分鐘有薪午膳時間被取消一事的立場時表示，政府當局信納港鐵公司大致能夠適當地為前線員工提供職業保障和保障員工的薪酬、福利及薪階。至於調整工作時數及休息／午膳時間事宜，港鐵公司員工和管理層應透過溝通解決這方面的分歧，訂出更理想的安排。

#### 外判

42. 副主席認為外判會影響員工士氣，從而影響鐵路安全和乘客的安全，特別是外判維修工程這類工序。他表示港鐵公司並無回應香港鐵路職員工會在意見書(立法會CB(1)1672/08-09(03)號文件)中提出對港鐵公司計劃進一步外判客務中心及自動收費系統的關注。政府當局亦似乎更着眼於保障港鐵公司的利益多於公眾利益。

43. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府在兩鐵合併前後都是採用同一套準則評估港鐵公司的服務，並未曾發現服務的可靠性下降。然而，為保障公眾利益，政府已要求港鐵公司須確保外判服務不會影響鐵路的安全和服務的可靠性。港鐵公司副車務總



監補充，外判的工作只佔港鐵公司維修工作的一小部分，並且是因為一些設備只有相關供應商的專家才能提供專業維修服務，才需要作出外判，亦由於有關服務的營運需要屬暫時性質。港鐵公司會審慎行事，確保外判服務不會影響整體服務質素及鐵路安全，亦不會令員工成為冗員。倘若外判令受影響的員工需要重行調配，便會為他們提供培訓，協助他們適應新的職位調派。簡言之，外判不會影響港鐵公司對市民提供的服務，即使是港鐵公司承辦商的員工，亦獲提供充分的培訓，而對他們表現的要求亦同樣高。

44. 劉健儀議員認為，指稱港鐵公司員工對外判及更改他們工作條件的不滿可能會影響鐵路安全，實屬不公平。她相信港鐵公司員工縱使不滿，亦會專業地執行職務，確保提供高質素的服務及鐵路安全。副主席特別提及香港鐵路總工會提交的意見書(立法會CB(1)1672/08-09(05)號文件)中亦曾指出，外判和更改與工作相關安排均會影響服務質素。

#### 員工的言論自由

45. 劉健儀議員認為港鐵公司員工的言論自由不應在合併後遭扼殺。她強調港鐵公司職管雙方有良好的溝通十分重要，並促請港鐵公司沿用合併前有關員工組織張貼通告的既定做法。

46. 葉偉明議員認為職工會有權評論公司的做法，剝奪此等權利便可能構成歧視職工會。他要求港鐵公司停止審查職工會發出的通告。在這方面，陳偉業議員指出確實需要邀請港鐵公司員工組織出席事務委員會下次會議，繼續討論此議項。

#### 未來路向

47. 王國興議員要求政府當局提供文件，以表列形式載述港鐵公司員工特別提出的問題、港鐵公司的回應及政府當局的立場，以供進一步討論。此外，他又建議政府當局亦就員工組織關注港鐵公司外判若干工程／服務所造成的影響作出回應，而他認為不單港鐵公司員工，鐵路安全也會受外判影響。主席認為後者涉及鐵路營運，應由鐵路事宜小組委員會跟進。

政府當局

政府當局

48. 應副主席的要求，政府當局亦同意提供文

件，大致列出港鐵公司各級員工的薪酬，並就有關鐵路員工組織的意見書作出詳細回應。

## VI 私人駕駛教師執照

- (立法會CB(1)1333/08-09(01)號 —— 政府當局就私人駕駛教師執照提供的文件)
- 立法會CB(1)1613/08-09(05)號 —— 香港商用車輛駕駛教師協會提交的意見書
- 立法會CB(1)1614/08-09號文 —— 有關私人駕駛教師執照的文件)

49. 運輸及房屋局副局長向委員簡介運輸署於2009年年初就需否簽發新的私人駕駛教師執照進行每兩年一次檢討的結果。委員察悉根據2009年的檢討，在進行檢討期間，現時3個組別的私人駕駛教師執照平均數目均低於基準的九成，達到考慮發出新執照的觸發點。因此，運輸署已就是否有需要發出新執照進行檢討，並已諮詢有關的私人駕駛教師工會。經考慮私人駕駛教師業界的意見後，運輸署將會簽發新的私人駕駛教師執照以達到各個組別的基準水平。

### 計劃簽發新的私人駕駛教師執照

50. 劉健儀議員歡迎政府當局計劃簽發新的私人駕駛教師執照。她表示駕駛教師業界亦看到有需要引入新血，確保業界的可持續和長遠發展。她指出由於很多私人駕駛教師並不活躍，私人駕駛教師執照的平均數目和有關基準的差距甚至比2009年檢討的結果還要大。

51. 葉偉明議員亦支持簽發新私人駕駛教師執照的計劃。他詢問政府當局為何在現時出售駕駛測驗表格數目有所減少，證明市場對駕駛訓練的需求下降的時間實施此計劃。為避免對業界的經營環境造成負面影響，他促請政府當局確保計劃中的新私人駕駛教師執照會有秩序地發出。

52. 運輸署助理署長／行政及牌照在回應時表示，葉偉明議員的上述觀察正確。他表示這可能是由

於公共交通服務的改善令駕車的需要下降，又或是出生率持續下降所致。雖然出售測驗表格的數目減少，但在諮詢業界，並考慮到很多私人駕駛教師執照持有人可能再沒有從事駕駛訓練的工作，變為"不活躍"於市場後，政府當局決定簽發新的私人駕駛教師執照以達到各個組別的基準水平。她請委員留意，在1999年進行檢討後決定，運輸署署長每兩年檢討私人駕駛教師的駕駛教師執照數目，然後才決定每次發出多少個新執照。

### 合併建議

53. 劉健儀議員提及香港商用車輛駕駛教師協會提交的意見書(立法會CB(1)1613/08-09(05)號文件)，並促請政府當局研究協會提出把目前的3個私人駕駛教師執照組別合併為一的建議；據她瞭解，這項建議普遍受到業界支持。她認為雖然推行合併建議須作出過渡安排，但仍有此需要，並應在切實可行情況下盡快推展，令業界和市民受惠。

54. 運輸署助理署長／行政及牌照在回應時表示，合併建議將會影響各個私人駕駛教師組別的基準水平，亦甚至可能需要修訂法例，因為現時申請3個私人駕駛教師組別所需的資格各不相同。此外，為確保道路安全，海外國家亦採取類似的組別安排，對持有不同資格的私人駕駛教師在可教授的車輛類別方面施加限制。因此，如推展合併建議的話，便須詳加研究及廣泛諮詢。

55. 然而，劉健儀議員指出業界一直要求當局容許第三組別(中型貨車、重型貨車及掛接車輛)私人駕駛教師執照持有人向第一組別車輛學習駕駛人士提供指導。她表示當局數年前曾積極考慮此建議，但卻因為負責人員調職而擱置。她要求政府當局就海外的相關規管機制提供資料，並解釋為何沒有推展該合併建議。她促請政府當局與業界研究該合併建議，以便給予私人駕駛教師在可教授的車輛類別方面更大的彈性。她認為不應嚴格限定每個組別的私人駕駛教師數目，因為此數目會因應時間和市況改變。

56. 運輸署助理署長／行政及牌照在回應時表示，為確保駕駛訓練的質素和道路安全，當局需要規

政府當局

定私人駕駛教師執照申請人持有有關車種的有效駕駛執照不少於3年。運輸及房屋局副局長補充，政府當局已積極回應市況的變化，並於1999年把當時的7類私人駕駛教師重新組合為3組，給予駕駛訓練更大彈性。他承諾政府當局會繼續監察情況，並按劉健儀議員的上述建議，就海外的監管機制進行研究。

## **VII 為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立的評審制度**

(立法會CB(1)1613/08-09(06)號——政府當局就為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立的評審制度提供的文件)

### 團體代表陳述意見

#### 無障礙社區關注組

(立法會CB(1)1672/08-09(07)及(08)號文件)

57. 關注組召集人黃德智先生向委員簡介關注組的意見要點，詳細內容載於關注組的意見書。關注組歡迎擬議為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(下稱"經改良的行人設施")訂立的評審制度，因為有關設施可促進市民的健康和保護環境、為市民提供更多選擇及促進社會共融。擬議的評審制度應充分考慮社區的需要，不應把受惠區域硬性定義為擬議設施的每個出入口300米半徑範圍內的區域。事實上，荃灣、葵涌和青衣區內很多租住公共屋邨均是依山而建，獨立位於山坡上，在擬議的評審制度下，應獲優先考慮。

#### 景麗居民服務社

(立法會CB(1)1672/08-09(09)及(10)號文件)

58. 服務社代表陳智恒先生向委員簡介服務社的意見要點，詳細內容載於服務社的意見書。服務社歡迎訂立擬議評審制度，並認同無障礙社區關注組的

意見，即經改良的行人設施可以帶來多項好處。他亦提出下列各點——

- (a) 政府在評審有關經改良的行人設施的要求時，應以需要為本，而不應為了促進基建發展。當局在評審需要時，亦應考慮若干地區的殘疾人士在公共交通服務方面缺乏選擇。舉例而言，除非興建行人設施連接附近的港鐵站，否則荔景區主要依靠綠色專線小巴提供服務；
- (b) 當局需要解釋如何評審"現時行人流量的穩定性"這項準則；
- (c) 如果評審準則包括"改善目前的交通狀況"和"推廣旅遊"這兩項效益因素，可能會對缺乏景點的葵涌和青衣區不利；及
- (d) 若確實有此需要，興建經改良的行人設施不應受到土地業權問題的影響。

#### 彩虹之友社

59. 彩虹之友社總幹事莫健榮先生向委員簡介該社的意見。他指出政府為確保提供無障礙通道而採用的準則可能需要略為調整。即使設有斜面行人道，如有關設施不合規格，而該處人流甚高，亦應提供經改良的行人設施。舉例說，近彩虹邨的港鐵站出入口便需要興建經改良的行人設施，因為該處現有的行人斜路實在太長亦太陡斜。

#### 康盛花園關注組

(立法會CB(1)1722/08-09(01)號文件)

60. 關注組召集人黃耀威先生向委員簡介關注組的意見要點，詳細內容載於關注組的意見書。他表示關注組歡迎當局及早完成訂立擬議的評審制度，以便改善前往上坡地區的暢達程度。關注組亦希望當局可以在康盛花園、翠林邨及景明苑附近興建經改良的行人設施，以便屋苑居民可以使用寶琳的港鐵服務和社區設施。關注組委員及西貢區議員方國珊女士補充，興建經改良的行人設施連接寶琳區理據充分，因為有關屋苑的居民人數超過30 000人，過去20年來，

他們需要花上長時間等候巴士和公共小巴前往寶琳。她又請委員參閱關注組文件所夾附的圖則，並闡述興建擬議設施的需要及可行性。

### 彩雲社區互助網絡

61. 互助網絡主席譚美普女士指出，彩雲東、彩雲南和彩雲西人口約共40 000人，區內學校林立。由於公共交通服務不足，居民往往須步行15分鐘前往牛池灣轉乘較便捷的公共交通工具、使用社區設施及到牛池灣街市購買較便宜的食物和雜貨。然而，前往牛池灣的行人斜路不單狹窄，在繁忙時間更甚為擠迫。彩雲邨樓齡超過30年，邨內人口老化。彩雲邨雖鄰近彩虹港鐵站，但卻位於山坡上，如興建上坡地區自動扶梯連接彩虹港鐵站，將可令長者住戶大為受惠。

### 政府當局作出的簡介

62. 運輸及房屋局副局長及運輸署總工程師／交通工程(九龍)利用電腦投影片向委員簡介政府當局的文件。委員察悉根據擬議評審制度，通過初步遴選的建議會按照擬議的評分機制以一套評審準則進行評估，評審準則劃分為周邊環境、效益及實施3項因素。根據周邊環境、效益以及實施因素的相對重要性，其評分比重分別為40、35及25，總分為100。有關建議接着便會根據所得評分的名次訂定優先次序。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已於2009年5月25日透過電郵發給委員。)

### 討論

#### 評審結果

63. 身兼房屋事務委員會主席的王國興議員表示，房屋事務委員會最近曾討論在公共屋邨興建上述經改良的行人設施。他歡迎訂立擬議評審制度，並要求政府當局在適當時候向事務委員會匯報有關興建經改良的行人設施並已被選定根據有關評審制度接受評審的要求的最新名單，以及在有評審結果後向事務委員會作出匯報。劉健儀議員特別指出各區均對經改良的行人設施需求殷切，她非常希望知悉何時會得出評審結果及訂定相關的推行時間表。

政府當局

政府當局

64. 運輸署副署長／策劃及技術服務在回應時表示，政府當局非常瞭解各區對經改良的行人設施的需求殷切。他表示政府當局的目標是盡快訂立擬議評審制度，其後並於6個月內展開評審已接獲的建議／要求的工作。應劉議員的要求，他同意在該6個月的期間後向事務委員會提供該名單。在這次會議後接獲的建議的評審工作則可能需在過了這段期間後才完成。

65. 陳偉業議員認為有關設施的需求甚大，所以對當局能否在6個月內制訂此名單存疑。運輸及房屋局副局長表示，當局會在遴選時剔除明顯不可行或缺實據的建議。他請委員留意政府當局文件第4段提及把建議剔除於外的各項情況，藉以為更有迫切需要的項目分配資源。

#### *評審準則*

66. 王國興議員提及擬議評審制度所採用的評審準則，認為公共屋邨林立的上坡地區亦應獲優先考慮，作為政府當局在20至30年前興建這些公共屋邨時沒有確保利便居民出入的補償。舉例說，在葵涌和荔景依山而建的公共屋邨，居民大部分均是老弱貧窮，無法負擔乘坐巴士或公共小巴接駁服務下山往市中心去。在這方面，他對西灣河耀東邨提供行人設施方便地連接至市中心的設計表示讚賞。

67. 運輸署副署長／策劃及技術服務在回應時表示，運輸署明白有需要考慮王議員特別提出的上述因素，並早已把該因素納入評審準則，例如"受惠區域內年齡達65歲或以上的現有人口"、"受惠區域內目前的人口及就業狀況"及"地理狀況，即斜度及水平高度差距"。由於公共屋邨住戶人數眾多，當中長者人口通常相對較多，因此根據擬議評審制度，建議如涉及上坡地區的公共屋邨羣，應可獲得較高分數。

68. 黃成智議員認同王國興議員的上述意見，並強調需要更妥善協調公共屋邨和運輸基建的發展。他促請政府當局改善葵涌邨光輝圍的情況，該處明顯需要興建這些行人設施，但有關工程卻拖延了很久。運輸及房屋局副局長確認更妥善協調房屋及基建發展

的需要，並補充擬議評審制度將會客觀地為所有有關要求訂出先後次序。

69. 劉健儀議員認為擬議評審制度對"活化社區／為社區帶來益處"及"推廣旅遊"這兩項準則的評分不應太高，因為住宅區通常沒有活化或推廣旅遊的空間。經改良的行人設施亦應該是有目標而興建的，例如為減少依賴交通工具以改善空氣質素及培養市民步行的習慣。她指出興建經改良的行人設施可以大為改善康盛花園至將軍澳線的連接。在這方面，她又認為"與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況"的準則應予調整，以便根據擬議制度興建經改良的行人設施時，同一區內位於港鐵站500米半徑範圍外的公共屋邨亦可列入考慮。她認為此舉符合推廣使用鐵路為本交通工具的運輸政策。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局會在敲定擬議評審制度時，考慮所接獲的全部意見。他強調在評分時，區內居民的需要亦會妥為考慮。

70. 劉健儀議員強調當局在決定是否興建經改良的行人設施時，需要靈活行事，這是鑒於中環至半山自動扶梯系統能成功活化所涵蓋地區，而且這些行人設施不單廣受上坡地區居民歡迎，亦對環境和市民健康有利，因為這些行人設施讓居民可以步行前往市中心，無需乘搭交通工具。她質疑政府當局為何以寶馬山是學校林立的地區，每日只在某些短時段內有行人需要使用有關設施為藉口，拒絕在寶馬山提供這些行人設施。她指出學校所帶來的交通流量，已令寶馬山早上繁忙時間交通嚴重擠塞。她認為即使寶馬山受"學校林立的地區"這個準則所限，但當局仍應靈活行事，在寶馬山興建這些行人設施，以減少使用公共交通工具的需要。

71. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，鑒於審計署過往曾批評某些設施的使用率偏低，因此，寶馬山如能符合"現時行人流量的穩定性"這項評審準則並同時達到"成本效益"，始應興建經改良的行人設施。不過，他相信運輸署亦會根據擬議評審制度，顧及學校林立的地區對附近交通造成的影響。

72. 王國興議員特別提到2009年5月11日福利事務委員會會議上，對座落葵盛圍的擬議葵涌綜合康復



政府當局

服務中心交通不便提出的關注，並促請運輸及房屋局和運輸署與社會福利署聯絡，研究可否在葵盛圍興建升降機塔連接興盛路，方便市民前往新的葵涌綜合康復服務中心和鄰近的南葵涌賽馬會分科診療所。依他之見，把興建升降機塔項目納入綜合康復服務中心的發展內，比其後加裝有關設施較具成本效益。運輸及房屋局副局長同意與有關部門跟進此事。

政府當局

73. 陳偉業議員雖然支持訂立擬議評審制度，但考慮到現時多個鐵路車站(例如荃灣站和南昌站)及屋邨(例如梨木樹邨、石圍角邨及彩雲邨)在出入方面的暢達程度問題，他對有關制度能否順利落實存疑。他認為所需進行的改善工程(例如建造斜面行人道和升降機)是複雜的工程，所以政府當局應有系統地協調各有關部門並爭取工程所需的足夠資源，在切實可行範圍內盡快加以落實。他要求政府當局提供落實工程的詳細行動計劃，以便有系統地改善各項有關設施及處所(尤其是鐵路站和屋邨)在出入方面的暢達程度，並說明有關工程所需的財務資源。

74. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，訂立擬議評審制度旨在提供一套更為完善的目標以及具透明度的評審準則，以評定這些行人設施建議的效益及先後次序。擬議的初步遴選會協助剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。通過初步遴選的建議其後會根據擬議評審制度訂定落實的先後次序。建議的得分愈高，表示該建議相對上對社會更為有利及更符合成本效益，並對展開建造工程有較充分的準備。儘管提交的建議很多，但當局相信以所得評分為基準，仍可客觀地訂出各項行人設施建議的優先次序。陳偉業議員特別提及改善出入方面暢達程度的工程有不同的複雜程度，以促請政府當局參考分階段為現有道路加裝噪音屏障的模式。根據此模式，雖然大型改善工程難免須經過有關的正常程序，小型工程卻可以地區小工程形式及早推展，從而確保所需的工程不論模範大小，均可適時落實推行。

#### *其他意見和關注*

75. 陳偉業議員認為，當局應按需要建造有蓋行人道，遮擋陽光和雨水，藉以培養市民步行的習慣。此類行人道亦應進行綠化，令步行更具樂趣。他促請

政府當局在落實擬議評審制度的同時，增建有蓋行人道。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局在規劃發展新設施時，均會考慮提供有蓋的連接系統。然而，在現有行人道加建上蓋，則需要按照個案在技術上的限制和對資源的影響逐一考慮。為進一步闡述他對此事宜的意見，陳偉業議員表示他可能會向政府當局提交意見書，說明現有的問題及所需的改善措施，以供考慮。

76. 陳偉業議員補充，為促進無障礙行人環境，政府當局應提供更多低地台巴士，方便有需要的乘客。

### **VIII其他事項**

77. 議事完畢，會議於下午12時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年10月8日