

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)52/09-10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6月26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  
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

其他出席議員： 李卓人議員

缺席委員： 劉健儀議員, GBS, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生

署理運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4  
黃何詠詩女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
袁立本先生

署理首席運輸主任／巴士及鐵路2  
胡汝文先生

香港鐵路有限公司

車務主管  
蔡德贊先生

人事經理  
麥韻梅女士

對外事務高級經理  
梁碧芙女士

#### **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)  
朱經文先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)  
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(行政)(交通)  
朱明寶女士

#### **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)2  
羅淑佩女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
何裕文先生

運輸署首席運輸主任／市區  
蘇祐安先生

香港警務處總警司(交通)  
高富士先生

香港警務處高級警司(行政)(交通)  
朱明寶女士

**應邀出席人士：參與議程第III項的討論**

九廣鐵路車務員協會

主席  
劉彩紅女士

秘書  
冼偉常先生

香港鐵路職員工會

主席  
藍坤銳先生

組織主任  
梁志剛先生

香港鐵路總工會

理事長  
倪錦輝先生

會務主任  
曾錦釗先生

九廣鐵路職工會

副理事長  
羅東旗先生

會務主任  
潘偉雄先生

香港鐵路公司員工協會

主席  
陳善和先生

副主席  
羅泮威先生

香港鐵路員工總會

理事長  
馮顯昌先生

副理事長  
麥培東先生

香港鐵路管理及專業人員工會

主席  
黃源活先生

委員  
林少偉先生

**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

經辦人／部門

**I 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1984/08-09(01)號——投訴東鐵線服務  
文件的意見書

立法會CB(1)1985/08-09(01)號——政府當局提供有  
文件關159TB——重  
建位於龍翔道近  
新光中心的行人  
天橋及延長龍翔  
道巴士停車處  
的文件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

**II 訂於下次會議席上討論的項目**

(立法會CB(1)1982/08-09(01)號——待議事項一覽表  
文件

立法會CB(1)1982/08-09(02)號——跟進行動一覽  
文件表)

2. 委員同意在2009年7月17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) 九龍南線項目進展及票價；及

(c) 的士司機的安全及在的士內裝設安全裝  
置。

3. 鑒於主席未能出席主持2009年7月17日舉行的  
下次會議，副主席同意代主席主持7月份的會議。

4. 委員察悉葉偉明議員在會議席上提交主席  
的函件。葉議員關注到當局把政府隧道的管理、營運  
和維修保養合約批給出價最低的投標者，可能會影響  
有關員工的生計及政府隧道的管理質素和安全，故此

建議在2009年9月份討論"與政府隧道的管理、營運和維修保養合約相關的事宜"。委員表示贊同。該特別會議亦會討論有關"規管的士按錶收費"事宜，並會邀請的士業界出席發表意見。

(會後補註：特別會議其後編定於2009年9月23日上午10時45分舉行。)

### III 進一步討論港鐵公司更改員工福利事宜

(立法會CB(1)1982/08-09(03)號——政府當局就合併後港鐵員工薪酬福利事宜提供的文件

立法會CB(1)1982/08-09(04)號——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)1613/08-09(04)號——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)1672/08-09(04)號——一羣輕鐵列車車長提交的意見書

立法會CB(1)1672/08-09(06)號——《兩鐵合併條例草案》委員會報告摘錄)

#### 團體代表陳述意見

九廣鐵路車務員協會

(立法會CB(1)1931/08-09(01)號文件)

5. 車務員協會主席劉彩紅女士引述某個案，說明經驗豐富的鐵路員工對鐵路營運的重要性，以及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")外判核心業務如何影響公眾安全。

香港鐵路職員工會(下稱"職員工會")

(立法會CB(1)691/08-09(01)號、CB(1)1672/08-09(03)號及CB(1)2059/08-09(01)號文件)

6. 職員工會主席藍坤銳先生向委員簡介職員工會的意見要點，詳情載於職員工會最新提交的意見書(立法會CB(1)2059/08-09(01)號文件)。職員工會強烈促請政府當局扮演監察的角色，確保港鐵公司按合併時的承諾，為員工提供職業和薪金保障(下稱"合併時的承諾")。職員工會特別提及一些例子，說明港鐵公司如何未經諮詢工會便削減員工的多項津貼和福利、增加員工的工作時數及把工程／服務外判。

香港鐵路總工會(下稱"鐵總")  
(立法會CB(1)1672/08-09(05)號及CB(1)2248/08-09(01)號文件)

7. 鐵總理事長倪錦輝先生向委員簡介鐵總的意見要點，詳情載於鐵總的意見書。概括而言，鐵總關注到港鐵公司無視合併時的承諾，多番作出改動，對員工的職業保障及福利造成負面影響。舉例說，外判港鐵公司的服務、把員工調任他們難以適應的職位，以及取消合併前九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")巴士車長原本享有的30分鐘有薪用膳時間。鐵總認為當局應確保港鐵公司在推行這些改動前，先與員工妥善溝通。

九廣鐵路職工會  
(立法會CB(1)2248/08-09(01)號文件)

8. 職工會副理事長羅東旗先生向委員簡介職工會的意見要點，詳情載於職工會與香港鐵路總工會聯合提交的意見書。職工會促請政府當局確保港鐵公司履行合併時的承諾，不要利用各種藉口更改員工的福利，例如計劃外判查票服務。職工會亦關注到<sup>1</sup>在統一各項與工作相關的安排時，港鐵公司往往採用較差的條款，例如把合併前九鐵公司員工原屬管理級的職級7，降為非管理級。另外，港鐵公司與員工的溝通亦不足，員工沒有機會在員工簡報會中表達意見。工會的通告亦須經審查才可張貼在港鐵公司的布告板或上載內聯網。港鐵公司如認為通告內容不合意，有關通告甚至會被禁止發放。

香港鐵路公司員工協會  
(立法會CB(1)1982/08-09(05)號文件)

9. 員工協會副主席羅洋威先生向委員簡介員工協會的意見要點，詳情載於員工協會的意見書。他關注到港鐵公司以一致性作為藉口，對員工福利作出不利的改動，並促請港鐵公司繼續就更改員工福利的計劃與兩鐵五會聯席會議(下稱"聯席會議")聯絡。員工協會主席陳善和先生特別指出港鐵公司把核心業務外判的風險，並強調港鐵公司既錄得盈利，便不應為節省成本而外判業務。他強調經驗豐富的員工對確保鐵路安全十分重要，並要求事務委員會及政府當局促請港鐵公司停止再外判服務。

香港鐵路員工總會  
(立法會CB(1)2042/08-09(01)號文件)

10. 總會副理事長麥培東先生請委員參閱總會的意見書，並補充說，港鐵公司不尊重工會的意見，亦無意與工會溝通，才導致今日港鐵公司和員工之間的矛盾。舉例說，更改發放黑色暴雨津貼的資格條件一事，由於受影響的港鐵公司員工不多，假如不是在沒有諮詢的情況下單方面更改有關條件，這項變動理應可以順利推行。即使工會多番提醒，港鐵公司仍然不察悉取消前九鐵公司員工在合併前一直享有的福利，對他們來說是難以接受的。港鐵公司管理層單方面取消這些福利，已嚴重影響員工對港鐵公司溝通誠意的信心。麥先生又表示總會對港鐵公司在尚未與員工取得共識之前便外判服務表示關注和反對。

香港鐵路管理及專業人員工會(下稱"鐵管")  
(立法會CB(1)2042/08-09(02)號文件)

11. 鐵管主席黃源活先生請委員參閱鐵管的意見書，並補充說，港鐵公司並不尊重工會，即使雙方曾多次舉行會議，亦並非真誠願意與工會溝通。舉例說，儘管各個工會曾多次要求與港鐵公司管理層舉行聯席會議，討論工會對外判的關注，但港鐵公司卻拒絕一併與各個工會會晤。他促請港鐵公司在外判事宜上與員工達成共識，因為此事會影響到鐵路安全。

## 政府當局對團體代表的意見的初步回應

12. 運輸及房屋局副局長在回應團體代表的意見時表示，政府當局認為港鐵公司大致上能夠履行合併時的承諾。至於與工作相關的安排，例如輪更編制、用膳時間及與工作安排相關的津貼，員工與港鐵公司在如何統一這些安排方面的分歧可透過諮詢和協商解決。政府當局亦已要求港鐵公司與員工保持良好的溝通。

13. 港鐵公司車務主管在回應團體代表的意見時向委員簡介港鐵公司文件中有關此項目的內容，並補充以下各點 ——

- (a) 港鐵公司已履行合併時的承諾，為前線員工提供職業保障。此外亦推出自願離職計劃，給予員工多一個選擇，並按兩鐵合併時的承諾為所有員工提供了薪金保障；
- (b) 港鐵公司除履行合併時的承諾外，亦在兩鐵合併首日推出減價方案。由2008年9月28日起，為合資格學生提供的學生優惠車費亦擴展至合併前的九鐵網絡。港鐵公司最近並為某些類別的殘疾人士提出半價車費推廣計劃；及
- (c) 港鐵公司一直有外判某些工程以維持競爭力，但原則是員工不會因而成為冗員。假如員工因為外判活動的影響而需要重行調配，便會為他們提供培訓，協助他們適應新的職位調派。

14. 港鐵公司人事經理補充，在港鐵公司布告板張貼的通告不單供工會會員閱覽，全體員工亦均可閱覽，所以港鐵公司需要訂定清晰指引，確保通告的內容不涉失實或誹謗或影響港鐵公司的正常運作。她又指出港鐵公司與員工事實上一直保持良好溝通。對於員工關注的事項，港鐵公司會先諮詢員工才作出決定。在統一與工作相關的安排時，港鐵公司亦會諮詢員工，並因應員工的意見，作出適當修訂。至於把員工每周工作時數由每周39小時轉為42小時，有關員工

其實是有權選擇維持每週工作39小時或轉為每週工作42小時的。

### 討論

#### *港鐵公司能否履行在合併時作出的承諾*

15. 王國興議員對港鐵公司聲稱已履行合併時的承諾存疑，他特別提及員工的農曆新年假期津貼及黑色暴雨津貼的金額減少，而合併前九鐵公司巴士車長原有的30分鐘有薪用膳時間亦已取消。運輸及房屋局副局長在回應時表示，即使港鐵公司和員工在與工作相關安排的具體細節上有不同的看法，但政府當局仍信納港鐵公司已履行合併時的承諾，並認為港鐵公司有全權自行處理員工事宜，當局不宜干預有關的安排細節。政府當局已促請港鐵公司透過既定的溝通渠道，與員工進行磋商以解決彼此的分歧。

16. 李鳳英議員認為團體代表的意見書顯示，港鐵公司聲稱已履行合併時的承諾是一個謊話。她非常不滿政府當局容許港鐵公司逐步削減員工的福利。政府當局不應單單促請港鐵公司與員工磋商解決彼此的分歧，而應積極跟進，確保雙方可以真正妥為討論，達至共識。

17. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，工會主要關注的是與工作相關的安排及津貼。政府當局雖瞭解他們的關注，但認為政府應着眼於港鐵公司能否提供有效的公共交通服務及履行合併時的承諾。政府當局既然信納港鐵公司基本上已履行合併時的承諾，便應容許港鐵公司透過磋商，解決與員工在與工作相關的安排及津貼細節上的分歧。因此，政府當局只促請港鐵公司繼續與員工在這方面妥善溝通，以便作出改善。

18. 然而，李鳳英議員指出工會在意見書中提出的一些個案涉及的不是輕微的改動，例如把合併前九鐵公司員工原屬管理級的職級7，降為非管理級，以及把員工每周工作時數由每周39小時轉為42小時等。她促請政府當局就團體代表的意見書作出書面回應。

政府當局

19. 黃成智議員警告，團體代表在本會議席上提出的個案全部涉及更改員工福利，因此可能構成剝削員工。例子包括把員工每周工作時數由每周39小時轉為每周42小時及取消30分鐘有薪用膳時間等。運輸及房屋局副局長在回應時表示，由於兩鐵合併後需要統一兩個不同的工作系統，變動實屬難免。所作的變動可能有利有弊，但整體來說，兩鐵合併後各項與工作相關的安排與原來的安排大致相若。他又確定，已把每周工作時數由39小時轉為42小時的前九鐵公司員工，其實是可以選擇維持每週工作39小時或轉為每週工作42小時的。

20. 然而，劉彩紅女士補充，員工如選擇維持每周工作39小時，在工作表現評核時會受到歧視。她又指出政府當局應留意，港鐵公司員工提出的關注事項，有些會涉及公眾安全，例如外判工程的後果。

21. 葉偉明議員認為，假如港鐵公司為統一與工作相關的安排而作出的改動真的是帶來改善的話，工會理應不會滿腹牢騷。他認為政府當局公開支持港鐵公司更改員工福利，實在令人失望。葉議員指出，兩鐵合併是因為合併時的承諾才得以落實，故促請政府當局確保港鐵公司可以真正履行合併時的承諾，否則日後委員將無法支持任何與港鐵公司有關的建議。

22. 運輸及房屋局副局長指出，更改特早／特遲班津貼和農曆新年假期津貼便是在統一有關津貼時採用合併前九鐵公司較佳安排的例子。然而，劉彩紅女士指出，並非所有員工均可受惠於上述津貼。梁志剛先生補充，在兩鐵合併後，輕鐵列車車長的月薪已被削減3,000元至6,000元不等。

23. 石禮謙議員申報利益，他現任港鐵公司的獨立非執行董事。他讚賞員工的專業服務，令港鐵公司在鐵路安全方面於鐵路營辦商之中名列前茅。他承諾在港鐵公司董事會上轉達工會和委員在是次會議提出的意見，並解釋港鐵公司其實已履行合併時的承諾。他認為員工對更改與工作相關安排的關注應透過磋商解決。

*對港鐵公司內部溝通的意見和關注*

24. 王國興議員強烈批評港鐵公司和政府當局沒有與工會保持溝通。他表示他在收到職員工會於2008年11月13日就港鐵公司更改員工福利作出投訴的函件(立法會CB(1)691/08-09(01)號文件)後，隨即促請港鐵公司和政府當局與職員工會聯絡，但兩者均沒有採取行動認真處理有關投訴。他亦批評政府當局和港鐵公司沒有與聯席會議保持溝通，而聯席會議極具代表性，是兩鐵合併後與員工溝通的有效渠道。

25. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局已向港鐵公司轉達職員工會的關注。然而，王國興議員認為政府當局應確保港鐵公司積極回應職員工會的關注及與其會面。港鐵公司人事經理在回應時表示，港鐵公司與工會有既定的溝通渠道，除了每年與個別工會舉行例會外，亦會就職系架構檢討、工作表現評核制度、薪酬調整及與工作相關安排等事宜，與各工會舉行聯席會議。她補充，在有需要時，亦會另外安排會議與工會溝通。

26. 林健鋒議員認為在合併後作出改動，統一合併前兩間鐵路公司的聘用條款和福利以達到一致性，是可以理解的，重要的是港鐵公司在作出改動時與員工保持充分溝通。他促請港鐵公司用心聆聽員工的意見及回應他們的關注。

27. 李鳳英議員質疑工會的通告為何需經審查。她表示港鐵公司無需這樣做，因為假如港鐵公司認為工會的通告涉及誹謗，實可採取法律行動。她認為港鐵公司此安排亦可能構成歧視工會。港鐵公司人事經理在回應時表示，港鐵公司只希望確保在公司布告板張貼的所有通告均符合若干基本原則，即通告內容真確無誤、沒有誹謗他人，亦不會影響公司運作。李議員堅持審查通告的做法會大大影響工會與會員的溝通和工會運作。陳善和先生及藍坤銳先生指出，被禁張貼的通告包括呼籲會員參與香港職工會聯盟於5月1日舉辦的遊行及要求會員出席是次會議支持工會的通告。

28. 黃成智議員亦關注到審查工會通告可能構成歧視工會。他警告此舉會破壞港鐵公司和員工的關係，從而影響鐵路運作，並促請政府當局積極處理此事。李卓人議員認同黃議員的看法，並表示香港職工會聯盟反對兩鐵合併，亦一早預見最終會出現今日的局面。

#### *對外判的關注*

29. 林健鋒議員詢問港鐵公司在外判服務的同時，如何為員工提供職業保障、確保服務質素及鐵路安全。運輸及房屋局副局長在回應時表示，港鐵公司在外判服務時，必須保證鐵路安全及服務可靠性不會受到影響。據運輸署所述，該署並無發現有這些負面影響。港鐵公司車務主管補充，外判是為了達到成本效益，在決定進行外判時，港鐵公司不單會考慮營運安全和服務質素，亦會顧及對員工的影響，而對於承辦商員工的工作表現要求亦同樣高。港鐵公司已制訂嚴格的監察制度以確保承辦商的表現，港鐵公司亦會定期與他們會面，跟進可能出現的問題。

30. 關於外判服務對員工的影響，港鐵公司車務主管解釋港鐵公司已承諾確保員工不會因為外判而成為冗員，亦會就外判計劃定期與員工溝通。然而，黃源活先生和藍坤銳先生指出，他們所代表的工會曾要求與港鐵公司舉行會議討論外判事宜，但遭拒絕。林健鋒議員促請港鐵公司盡快改善與員工的溝通。

31. 李卓人議員認為外判會影響服務質素及鐵路安全，因為港鐵公司的承辦商會較為着眼於盡量削減成本以便可以低價投得服務合約。此外，承辦商的員工亦未必如港鐵公司本身的員工般有充分培訓和經驗豐富，因為前者工資較低，故流失率較高。為維持鐵路安全，他促請政府確保港鐵公司停止所有外判活動。他建議事務委員會繼續每月討論此議項，直至港鐵公司作出上述承諾為止。

32. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，把鐵路車站客務中心外判預期不會影響鐵路安全。然而，李卓人議員指出鐵路車站一旦發生意外，車站的所有員工包括客務中心的員工，均需迅速回應處理意外，承辦商的員工沒有接受這方面的訓練，將無法提供協

助。他亦關注到港鐵公司甚至把將軍澳線的維修保養工程外判。運輸及房屋局副局長在回應時表示，為確保服務質素，港鐵公司亦會為承辦商的員工提供充足培訓。至於將軍澳線維修保養工程的服務質素，政府當局信納其與港鐵公司員工所進行維修保養工程的質素相若。李議員指出據傳媒報道，港鐵東涌線東涌站至欣澳站一段隧道路軌部分電線被盜竊，有港鐵員工聲稱可能是外判導致保安出現漏洞所致。劉彩紅女士補充，2008年12月發生的觀塘線服務受阻事故是因為港鐵公司外判的維修保養活動出現失誤造成。

### *如何跟進港鐵公司員工的關注*

33. 副主席察悉團體代表的嚴重不滿和他們特別提及的個案，他認為港鐵公司和員工之間如此缺乏信任可能會影響鐵路安全，從而影響公眾利益。為避免這情況，他認為需要進一步討論此項目，務求有效處理工會對削減福利、延長工作時數及增加外判等事宜的關注。他亦認為需要邀請運輸及房屋局局長和港鐵公司行政總裁出席有關會議。陳偉業議員支持此建議。

34. 陳偉業議員認為兩鐵合併導致港鐵公司壟斷市場。另一方面，政府當局卻對團體代表提出的問題，特別是港鐵公司壓抑工會活動視而不見。為確保鐵路安全，他認為政府當局需要直接干預以處理團體代表提出的問題，例如外判服務導致損害到員工的職業保障和鐵路安全，以及港鐵公司高層人員薪金不受限制的上升但低級員工的薪金卻被削減的問題。

35. 運輸及房屋局副局長請委員留意港鐵公司在服務質素和鐵路安全兩方面均往績良好。政府當局認為員工在兩鐵合併時所表達的對職業和薪金保障的關注，港鐵公司已作出回應，並已採取行動履行合併時的承諾。他認為員工對與工作相關安排某些方面的關注應透過港鐵公司和員工互相溝通解決。至於港鐵公司管理層的薪金，乃按既定機制釐定。

36. 王國興議員動議以下獲李鳳英議員及黃成智議員附議的議案 ——

"強烈譴責政府未能嚴格監督港鐵履行合併時的承諾和港鐵歧視職工會的錯誤做法，促請本委員會把港鐵七間工會指控港鐵違反的事項歸納起來在本委員會逐一列出跟進，以履行立法會監督合併後落實對員工的保障；並要求鄭汝樺局長和港鐵行政總裁周松崗出席上述跟進的會議。"

37. 主席將議案付諸表決。6位委員表決贊成議案，並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

秘書

38. 王國興議員要求立法會秘書處把團體代表的指稱以表列形式撮錄，以便跟進討論。陳偉業議員又建議先跟進員工對外判事宜的關注。

#### IV 檢視隨機呼氣測試的結果

(立法會CB(1)1982/08-09(06)號—— 政府當局就檢視隨機呼氣測試的結果提供的文件

立法會CB(1)1982/08-09(07)號—— 《2008年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會報告摘錄)

39. 運輸及房屋局局長向委員簡介警方進行隨機呼氣測試的程序和其打擊酒後駕駛的效果，以及未來路向。委員察悉，比較2008年同一時期，2009年2月至5月期間，酒後駕駛個案減少37%，而涉及酒後駕駛的交通意外亦減少65%。委員普遍滿意隨機呼氣測試的法例及程序已收阻嚇作用。

40. 副主席對有關進一步打擊酒後駕駛的立法建議表示關注。政府當局將於2009年7月把該立法建議提交事務委員會以作諮詢。他詢問立法建議會否包括按血液中酒精濃度，引入不同程度的罰則。他認為現時法庭判處取消駕駛資格(下稱"停牌")的限期往往不夠長，未能收到有效的阻嚇作用。他認為嚴重醉酒的人士如仍選擇駕車的話，便應判處較高刑罰。他亦詢問會否增訂危險駕駛引致他人身體嚴重受傷的罪

行。李永達議員表示支持需要按血液中酒精濃度，引入不同程度的罰則。

41. 運輸及房屋局局長在回應時表示，經研究海外有關酒後駕駛的法例後，政府當局現正考慮在所有危險駕駛個案中引入"加重刑罰因素"，例如酒後駕駛。她指出在訂定平衡而有效的機制時，刑罰和教育同樣重要。

42. 李鳳英議員詢問，執法的統計數字是否顯示酒後駕駛行為在節日期間較常見。香港警務處總警司(交通)在答覆時表示，這類行為常見於節日及周末。警方會在這些日子進行名為"Quick Chaser"的全港隨機呼氣測試行動，平日則會進行較小規模的行動。然而，不論是否節日，酒後駕駛在凌晨至清晨5時期間均較常見。

43. 李鳳英議員詢問根據執法所得的數字，的士司機和公共小巴司機酒後駕駛的情況是否嚴重。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，在隨機呼氣測試行動偵測到的酒後駕駛個案中，並無涉及當更的職業司機。儘管如此，政府當局深明隨機呼氣測試只是對一小部分司機進行，故此會繼續提醒司機，尤其是職業司機，切勿酒後駕駛。

44. 陳偉業議員認為停牌對職業司機和他們家人生計的影響，遠比其他職業及富裕人士面對同一罰則的影響嚴重。他認為對職業司機施加停牌的懲罰，可能會導致雙重懲罰和職業歧視。他建議政府當局考慮為職業司機引入其他罰則，例如罰款或強制他們接受戒酒治療服務。

45. 運輸及房屋局局長在回應時表示，沒有足夠理據豁免職業司機不受停牌的懲罰。況且，根據執法統計數字，職業司機大都嚴格遵守酒後不可駕駛的原則。私家車涉及酒後駕駛個案的比例最高，2009年至今佔全部個案80%。比較2008年同一時期，2009年2月至5月期間，酒後駕駛個案減少了37%，而涉及酒後駕駛的交通意外亦減少65%，由此可以證明隨機呼氣測試可有效阻止司機酒後駕駛。她補充，要留意的是，法庭在判刑時亦會考慮每宗個案的特殊情況，包括有關刑罰對職業司機生計的影響。

46. 然而，陳偉業議員關注到當進行更多隨機呼氣測試後，涉及酒後駕駛的職業司機的數目可能會增加。因此，從人道立場考慮，可能需要為法庭提供更多判刑選擇，避免間接令職業司機的家人受到懲罰。

47. 李永達議員引述近期一宗法庭已審結的個案，肇事地點位於西貢，涉及危險駕駛引致他人死亡。這宗個案的判刑受到市民廣泛批評為太輕。他認為法庭對很多個案的判刑都不具充分阻嚇作用，特別是從未判處終身停牌的刑罰。他認為當局可能需要在有關立法建議引入較重罰則，以收更大阻嚇作用。

48. 運輸及房屋局局長同意考慮李永達議員的意見，但解釋上述在西貢發生的個案是在制定《2008年道路交通法例(修訂)條例草案》，藉以提高危險駕駛引致他人死亡的罰則前發生，而法官是以當時法定的最高刑罰為量刑起點。她重申立法建議將會是公平、適當、合理和有效的；政府當局亦會繼續進行執法和公眾教育工作，力求打擊酒後駕駛行為。

49. 副主席促請政府當局在7月份的會議上回應下述意見：就西貢的個案而言，監禁和停牌兩項刑罰不宜同期執行，否則有關司機或可在刑滿出獄後立即再駕駛車輛。他認為政府當局需要修訂法例禁止上述安排，以確保停牌的刑罰有效執行，令可能危害公眾安全的司機長時間被禁止駕車。運輸及房屋局局長承諾政府當局會進一步研究其他普通法適用地區在這方面的做法。

## V 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

(立法會CB(1)1982/08-09(08)號——政府當局有關文件

2009年6月12日  
旺角道交通意外報告的文件

立法會CB(1)1982/08-09(09)號——有關這宗意外的新聞剪報

立法會CB(1)1984/08-09(02)號——一位市民與的士、小巴權益關注大聯盟就最

近在旺角發生的致命交通意外的來往信函致事務委員會的副本

立法會CB(1)1984/08-09(03)號——一位市民就最近在旺角發生的致命交通意外提交的意見書)

50. 運輸及房屋局副局長向委員簡介運輸署就2009年6月12日旺角道一宗涉及綠色專線小巴(下稱"專線小巴")的致命交通意外進行初步調查的結果、所提出的改善道路情況的建議交通管理措施，以及加強公共小巴營運安全的措施。

#### 一般意見

51. 王國興議員認為本港專線小巴超速情況嚴重，旺角的意外只是冰山一角。政府當局在規管專線小巴的安全方面實屬失職，尤其是政府當局不應容許專線小巴在宣傳資料上強調小巴的車速很快。運輸署助理署長／管理及輔助客運在答覆王議員詢問當局針對專線小巴超速問題所採取的行動時表示，運輸署已與有關專線小巴營辦商聯絡，確保有關的宣傳資料被移走。

52. 李永達議員指出，儘管公共小巴超速問題已經討論多年，但在防止公共小巴司機魯莽駕駛行為方面卻依然進展不大，他對此感到失望。陳偉業議員認同他的意見，並補充說，紅色小巴在繁忙路口(例如大河道)等待乘客這種非法和危險行為，即使投訴不斷，當局仍罕有對其採取行動。他認為運輸署和警方應針對公共小巴此等危險行為積極採取行動，力求減少意外的發生。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局瞭解業界的自我規管對解決此問題成效較大，故政府當局已在適當的情況下把紅色小巴轉換為專線小巴經營，藉以改善公共小巴營運的整體安全。與此同時，政府當局亦採取三管齊下的模式，通過提升設備、車隊管理和執法，解決有關問題。然而，陳議員認為轉換計劃作用不大，因為專線小巴亦會超速。

### 安裝監察車速的裝置

53. 王國興議員指出，在公共小巴加裝速度顯示器作用不大，因為大部分公共小巴均無視速度顯示器的警報繼續超速行駛。當局可能需要轉而研究規定公共小巴安裝車速限制器是否可行。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，速度顯示器主要作警報用途，以便有關乘客在有需要時向運輸署或警方舉報公共小巴超速行駛。不過，速度顯示器是按80公里的速度校準，但行走快速公路的專線小巴的車速可超過80公里，所以即使專線小巴上的車速顯示器發出警報，該小巴可能亦並非超速行駛。對於安裝車速限制器，政府當局會繼續與公共小巴供應商研究能否在現有公共小巴加裝此裝置。

政府當局

54. 副主席不滿政府當局在研究公共小巴安裝"黑盒"(即車輛監察系統)和車速限制器方面毫無進展。他強調上述兩項裝置可有效防止不良駕駛行為，所以非常關注當局遲遲未強制安裝這些裝置。他促請政府當局就這方面的進一步進展提交報告。他指出這些裝置不涉複雜技術，因而認為政府當局文件所述延遲的理由不可以接受，因為很多貨車已按照保險公司的規定安裝此等裝置。陳偉業議員亦對強制安裝這兩項裝置及在貨車加裝倒車視像裝置一事毫無進展表示關注。他促請政府當局更積極處理影響公眾安全的事宜。

55. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局對每宗意外均非常重視，即使有關調查尚未能確定在旺角發生的意外是否超速所致，亦已根據調查的初步結果推行若干改善措施。運輸署首席運輸主任／市區補充，雖然當局已多番努力推展強制安裝"黑盒"和車速限制器，但市場現有的"黑盒"無法配合公共小巴的運作特點，即經常停車及開車，導致數據遺失和經常失靈。儘管如此，政府當局仍會繼續物色合適而可以在公共小巴安全安裝的"黑盒"和速度限制器。

56. 運輸及房屋局副局長在回應副主席要求提供強制安裝上述兩項裝置的時間表時解釋，當局需確定安裝這兩個裝置的可行性後，才能編定安裝時間表。

政府當局

副主席不感信服，他重申政府當局需要提供安裝上述裝置的時間表，並認為政府當局應提交當局與有關供應商的來往信函副本，供委員參閱。運輸及房屋局副局長在回應時表示，未必能提供有關信函的副本，因為信函可能載有商業敏感資料。

57. 主席認為如果當局可提供安裝有關裝置的時間表，而編定的時間亦看來合理，委員未必會堅持參閱有關信函。副主席表示同意，但亦認為如果為保障公眾利益，商業敏感實不應用作拒絕提供所要求資料的藉口，因為有關資料總可以機密文件的形式提供，或在刪除機密資料後才提供。

58. 王國興議員特別提出使用外置式的車速顯示燈，並促請政府當局研究規定公共小巴安裝此裝置是否可行，然後向事務委員會匯報。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，這個方案未必可行，因為有關的外置式車速顯示燈不能準確顯示公共小巴行駛時的車速。此外，行走不同路線的公共小巴的車速限制有別，外置顯示燈按某一車速限制校準，亦難以適用於所有路線。據瞭解，日本曾經推展此方案，但其後放棄推行。王議員認為政府當局應繼續研究此方案的技術可行性，然後進一步向事務委員會匯報。

#### 公共小巴司機的薪酬結構

59. 王國興議員要求提供有關公共小巴司機現時薪酬結構的資料，以確定此薪酬結構會否促使他們盡量增加行車班次以提高收入。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，根據客運營業證的條款，專線小巴營辦商須確保旗下所有司機均按正式僱傭合約直接受聘。至於薪酬結構，政府當局察悉，超過八成公共小巴營辦商是以基本薪金加花紅形式支付司機薪酬，而每個司機每更可行駛的班次數目均設有上限。就涉及旺角意外的專線小巴線而言，在晚上10時30分至上午6時30分的有關更分，司機可行駛的班次最多為5班，而此路線一般的行車班次只是3至4次。上述安排獲認為合理。

60. 副主席認為政府當局不應容許公共小巴行業採用上述薪酬結構支付司機薪酬，認為這樣會誘使公

政府當局 共小巴司機超速。他促請政府當局研究有關薪酬結構，然後向事務委員會匯報。運輸署首席運輸主任／市區在回應時表示，運輸署一直監察專線小巴營辦商，確保他們按照客運營業證的相關條款營運旗下專線小巴路線。雖然並無發現與公共小巴司機的薪酬結構相關的問題，但政府當局仍會探討應否加強這方面的監察。王國興議員要求政府當局提供有關薪酬結構的進一步資料，有關資料應以分項列出，並以百分比計算。

### 執法

61. 李永達議員關注到針對公共小巴司機超速的執法行動是否足夠，並詢問就此進行的臥底行動數目、檢控行動及判處刑罰的詳情。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，在2009年6月8日至21日期間，警方針對貨車和公共服務車輛在全港展開了代號"Kickstarter"的道路安全運動，進行包括宣傳、公共教育和執法的工作。在執法階段，警方調派了36名臥底警務人員乘搭公共小巴，嘗試截查超速的公共小巴。然而，由於收集的證據的性質及公共小巴所裝設的速度顯示器未必準確調校以作證據收集用途，臥底警務人員只可估計有關公共小巴的車速，並視乎司機的駕駛行為(例如不小心駕駛)採取行動。儘管如此，在上述道路安全運動中，警方仍檢控了兩名公共小巴司機不小心駕駛，並就超速行為向公共小巴發出53張定額罰款通知書。

62. 陳偉業議員察悉上述行動的結果後，對警方情報收集和行動策劃的工作表示關注。他認為找出哪些公共小巴路線經常超速應該沒有多大難度。他表示行走呈祥道的公共小巴經常超速是人所共知的。

63. 香港警務處總警司(交通)在回應時表示，臥底行動是根據從下述渠道所收集的情報進行：警方在推行的"安全駕駛計劃"下，設立了24小時熱線，供紅色小巴和專線小巴乘客舉報前線小巴司機的超速和不良駕駛行為；以及直接致電交通投訴組熱線作出的舉報。他繼而補充，在上述的"Kickstarter"行動中，警方其實就公共小巴司機各類違法行為發出了47張傳票及288張定額罰款通知書。香港警務處總警司(交通)解釋，由於瞭解市民對這個問題的關注，警方十

分重視公共小巴超速的問題，但臥底行動未必每次均可以就超速行為發出定額罰款通知書及傳票，因為並非所有公共小巴司機都會超速。儘管如此，日常針對超速的執法行動亦可有效防止公共小巴司機超速，因為業內人士在知悉警方正進行有關行動時，都會互相提點。香港警務處總警司(交通)補充，警方在2008年就各類公共小巴的違法行為合共發出了2 600張傳票和8 000張定額罰款通知書。

#### 防止旺角意外重演的跟進行動

64. 張宇人議員特別提及在旺角肇事地點附近一帶專營巴士／公共小巴往來頻繁，他詢問當局有何計劃改善旺角道巴士站及專線小巴士站的安排，防止意外重演。運輸及房屋局副局長在回應時表示，運輸署已檢討現時交界處的設計，認為已有足夠的交通管理措施確保道路安全。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，儘管如此，運輸署仍已準備檢討有關安排，重整沿路停車上落客的活動，以便進一步作出改善。若車站重整建議獲得接納，該處行人路便可擴闊，從而騰出道路空間，改善西洋菜南街與旺角道交界處的設計，使現有的"讓路"標誌或標記可以移前，讓司機較容易經該路口左轉出旺角道。在制訂具體詳情後，運輸署會向油尖旺區議會及有關巴士公司作出簡介，務求就最終計劃達成共識。政府當局在回應張議員時同意確保所需的改善工程會於4個月內實施。

政府當局

65. 應李永達議員的建議，主席要求政府當局就提高公共小巴道路安全的措施等相關事宜，提交季度報告，當中尤其應載述政府當局研究監察車速裝置的進度及針對公共小巴司機超速進行的執法和臥底行動的統計數字。

政府當局

## VI 其他事項

66. 議事完畢，會議於上午11時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年10月16日