

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)872/09-10號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

## 交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2009年9月23日(星期三)  
時 間： 上午10時45分  
地 點： 立法會大樓會議廳

出席委員： 張學明議員, GBS, 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  
葉偉明議員, MH  
葉劉淑儀議員, GBS, JP

缺席委員： 黃成智議員

出席公職人員：參與議程第I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)2  
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1  
黃展翹女士

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II項的討論**

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2  
吳麗敏女士

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／管理  
王偉銘先生

**應邀出席人士：參與議程第I項的討論**

全利電召的士聯會有限公司

主席  
胡艷珍女士

市區的士司機聯委會

主席  
郭志標先生

的士前線司機總會

主席  
藍貴強先生

泰和車行有限公司

副主席  
伍海山先生

的士司機從業員總會

總幹事  
吳業培先生

西北區的士司機從業員總會

主席  
黃永忠先生

的士權益協會

主席  
劉劍魂先生

快達的士司機權益協會

主席  
何景文先生

的士司機權益會

會長  
李匡晉先生

新興台的士從業員聯會

會長  
陳偉明先生

新界的士司機權益大聯盟

主席  
梁宇榮先生

汽車交通運輸業總工會

組織部主任  
勞士正先生

汽車交通運輸業總工會的士司機分會

主任  
杜燦棠先生

自由的士權益協進會

主席  
黃宏樂先生

的士車行車主協會有限公司

會長  
吳坤成先生

新界電召的士聯會有限公司

副主席  
曾偉雄先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席  
梁澤生先生

松柏全港的士司機協會

會長  
黃騰棟先生

聯通的士司機權益協會

會長  
陳智強先生

的士權益(四海)電召中心有限公司

董事  
余叙勤先生

新界四海合眾的士聯會有限公司

主席  
陳劍峰先生

拔萃會司機權益有限公司

主席  
林積然先生

新界的士營運協會

主席  
陳樹生先生

香港的士小巴商總會

理事長  
王仲強先生

新界的士商會有限公司

監事長  
陳愛蓮女士

大嶼山的士聯會

主席  
潘國雄先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席  
黎銘洪先生

城市的士車主司機聯會有限公司

副主席  
陳滿有先生

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

副主席  
李國英先生

**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 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)2613/08-09(01)號——立法會秘書處擬備的背景資料簡介)

團體代表陳述意見

全利電召的士聯會有限公司

胡艷珍女士表示聯會是代表的士車主和司機的，而聯會支持立法規管按錶收費。為支持聯會的立場，她引述一個個案解釋立法如何可以盡量減少的士司機和乘客出現爭拗及業內人士之間的不良競爭。

市區的士司機聯委會

2. 郭志標先生認為折扣黨活動猖獗是因為一位前政府官員曾聲稱乘客議價並不違法，以及警方未

能保護拒絕收取低於咪錶收費的的士司機免被乘客襲擊。他促請政府當局立法規管按錶收費，不要以各種藉口再度拖延。

*的士前線司機總會*

3. 藍貴強先生指出，的士業的生意實非如政府當局所述般好。他質疑政府當局為何拒絕立法規管按錶收費，以保障的士司機免被乘客提出給予折扣的無理要求。

*泰和車行有限公司*

(立法會CB(1)2639/08-09(01)號文件)

4. 伍海山先生向委員簡介泰和車行所提交的意見書的要點。總括來說，現行法例早已訂明，的士乘客必須按錶付費。在處理的士司機與乘客之間的车費爭拗問題方面，警務人員應加強執行上述法例。

*的士司機從業員總會*

5. 吳業培先生指出，除非立法禁止議價，否則的士司機難以拒絕乘客要求給予折扣。

*西北區的士司機從業員總會*

(立法會CB(1)2613/08-09(02)號文件)

6. 黃永忠先生向委員簡介總會的意見要點，詳情載於總會的意見書。總括來說，總會認為政府當局應立法禁止乘客議價，並解決折扣黨壟斷過境的士站生意的問題。

*的士權益協會*

7. 劉劍魂先生指出，不論是士司機或是乘客，議價均屬違法，但強調有需要將"查詢車費"及"議價"區分開來，否則立法禁止乘客議價可能會引起的士司機和乘客的衝突。

*快達的士司機權益協會  
(立法會CB(1)2649/08-09(01)號文件)*

8. 何景文先生向委員簡介協會的意見要點，詳情載於協會的意見書。有關意見包括 ——
- (a) 實施"短加長減"收費結構(下稱"新收費結構")只導致的士司機收入下降，情況令人遺憾；
  - (b) 立法會應促請政府當局加強監管的士租金，因為即使在金融海嘯下，的士租金仍然上升；及
  - (c) 立法會應盡力減低的士牌價的波動，藉以打擊的士牌照的投機活動。

*的士司機權益會  
(立法會CB(1)2639/08-09(02)號文件)*

9. 李匡晉先生向委員簡介權益會的意見要點，詳情載於權益會的意見書。總括來說，他指出自實施新收費結構後，的士業的生意並不理想。他對各類的士從業員之間的利益衝突表示關注，並提出權益會的立場如下 ——
- (a) 權益會支持規管的士按錶收費；及
  - (b) 另一做法是，政府當局應研究採取更靈活的的士收費規管制度，容許具規模的的士團體自行釐定本身的收費表，只要建議的收費不高於有關當局所指明的收費水平便可。

*新興台的士從業員聯會  
(立法會CB(1)2613/08-09(03)號文件)*

10. 陳偉明先生向委員簡介聯會的意見要點，詳情載於聯會的意見書。總括來說，聯會支持立法規管按錶收費，以便重新建立公平競爭的環境及盡量減少的士司機和乘客出現爭拗。



*新界的士司機權益大聯盟*

11. 梁宇榮先生認為新收費結構未能達到提高的士司機收入及打擊折扣黨活動的目的。他認為應立法規管按錶收費，以保障的士司機及乘客的利益。

*汽車交通運輸業總工會*

12. 勞士正先生對有關法例出現漏洞使乘客可以議價表示關注，認為有關問題損害香港的法治及香港作為國際城市的形象。他認為一如巴士及公共小巴的做法，禁止乘客議價合情合理，並促請政府當局制訂有關法例，不應拖延。

*汽車交通運輸業總工會的士司機分會*

13. 杜燊棠先生認為運輸署並無採取有效措施打擊折扣黨的活動。政府當局已破壞沿用已久的咪錶制度，因而導致的士司機和乘客出現爭拗。此外，在實施新收費結構後，折扣黨活動實際上卻更為猖獗。分會對政府當局不願立法感到失望。

*自由的士權益協進會*

14. 黃宏樂先生指出，如不立法規管按錶收費，新收費結構實無法抑制折扣黨的活動或提高的士司機的收入。因此，協進會認為，立法會應在切實可行範圍內盡快通過法例規管按錶收費，以建立守法和諧的社會。

*的士車行車主協會有限公司*

15. 吳坤成先生表示，協會不同意制訂可能會影響到乘客的法例，因為此舉可能會連帶影響到遊客和香港的形象。政府當局反而應研究立法禁止的士司機收取低於咪錶收費。長遠來說，政府當局應致力加強的士的競爭力及拓展業界的商機，盡量令司機無需透過提供折扣來爭取更多乘客。

*新界電召的士聯會有限公司*

16. 曾偉雄先生要求立法規管按錶收費，並在立法後妥為執行。

*聯友的士同業聯會有限公司*  
(立法會CB(1)2613/08-09(04)號文件)

17. 梁澤生先生向委員簡介聯會的意見要點，詳情載於聯會的意見書。總括來說，聯會認為現行法例已可以規管按錶收費，政府當局所要做的只是加強執法。

*松柏全港的士司機協會*

18. 黃騰棟先生認為立法規管按錶收費，以制止乘客議價是重要的。政府當局亦應解決的士供求失衡的問題。

*聯通的士司機權益協會*

19. 陳智強先生表示，鑒於現時經營環境困難，協會非常關注立法規管按錶收費對的士生意的影響。

*的士權益(四海)電召中心有限公司*

20. 余叙勤先生表示既然的士業界大都支持立法規管乘客，他質疑政府當局為何仍然不願踏出這一步。他特別指出奉公守法的的士司機正面對收入減少的困境，藉以警告政府當局不要繼續拖延立法。

*新界四海合眾的士聯會有限公司*

21. 陳劍峰先生強調有需要及早立法規管按錶收費，為奉公守法的的士司機提供保障，避免乘客提出給予折扣的無理要求及折扣黨的不公平競爭。由於沒有這樣的法例，即使是警務人員亦會質疑的士司機為何拒絕提供折扣。

*拔萃會司機權益有限公司*

22. 林積然先生表示，政府當局應在切實可行的範圍內盡快立法規管按錶收費，以重新建立公平競爭的環境，盡量減少的士司機和乘客出現爭拗。

*新界的士營運協會*

23. 陳樹生先生把的士業的困境歸咎於的士、輪胎及汽車電池的價格分別上升約27%、15%及55%，以及的士保險費倍增。因此，雖然的士租金已下跌三分之一，的士營運的利潤幅度其實仍然很低。協會因而支持立法規管按錶收費，以保障的士司機的收入。

*香港的士小巴商總會*

(立法會CB(1)2626/08-09(01)號文件)

24. 王仲強先生向委員簡介總會的意見要點，詳情載於總會的意見書。總括來說，總會不支持立法規管按錶收費，認為搜集證據會有困難，令有關法例難以執行，形同虛設，反而會影響的士的營運環境，為市民帶來不便及影響遊客和香港的形象。政府當局只需加強執法，就能徹底解決折扣黨的問題。

*新界的士商會有限公司*

25. 陳愛蓮女士指出，的士司機／乘客有責任按錶收費／付費。此外，政府當局亦應加強宣傳和教育工作，提醒司機及市民需按咪錶計算車費。

*大嶼山的士聯會*

26. 潘國雄先生表示反對立法規管按錶收費，因為如果車費得到司機和乘客雙方同意，搜集證據將會有困難。他又指出，大嶼山並無折扣黨活動，原因是大嶼山的士的收費水平合理，折扣黨無活動空間。如要控制市區的士的折扣黨活動，更為可取的做法可能是檢討市區的士的收費水平。

的士、小巴權益關注大聯盟  
(立法會CB(1)2613/08-09(06)號文件)

27. 黎銘洪先生表示，出現折扣黨問題是因為有關法例存在漏洞。為堵塞漏洞，當局應修訂有關法例，訂明不按錶收費即屬違法，以及如乘客無理要求折扣，的士司機可向警方求助，因而導致的所有損失全數由有關乘客負責向司機賠償。

城市的士車主司機聯會有限公司

28. 陳滿有先生認為的士業應確保按錶付費，因為有關收費是根據正式程序釐定的(即獲行政會議及立法會通過)。

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

29. 李國英先生特別指出折扣黨活動自2004年起開始蔓延。由於折扣黨司機經常在駕駛途中使用電話接生意，因而導致交通意外增加。他不滿當局在抑制折扣黨活動方面進展不大，並促請政府當局改善現行法例以打擊有關活動。

30. 委員察悉以下團體沒有委派代表出席會議，但各自提交了意見書，供委員參閱 ——

- (a) 百佳的士車主聯會有限公司(立法會CB(1)2613/08-09(05)號文件)；
- (b) 港九電召的士車主聯會有限公司(立法會CB(1)2626/08-09(02)號文件)；及
- (c) 交通事業從業員協會(立法會CB(1)2649/08-09(02)號文件)。

政府當局對團體代表的意見作出的初步回應

31. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局瞭解的士業的生意先後受到金融海嘯、豬流感爆發及其他公共交通工具競爭的打擊。政府當局已致力改善業界的經營環境，在這方面，新收費結構可令的士收費結構與其他公共交通工具的收費結構更為一致，從而提升

的士在較長途市場的競爭力。他表示從有關的統計數字判斷，新收費結構實有助的士司機在經濟逆轉的情況下仍能維持穩定收入。至於團體代表要求立法禁止收取低於咪錶收費，根據有關海外城市實施按錶收費經驗的研究，基於以下考慮因素，實不宜立法——

- (a) 有關法例難於執行，形同虛設，因為如果車費得到司機及乘客雙方同意，而政府當局只能依賴他們所作的供詞作為證據，則在搜集證據時會有困難。此外，市場問題應通過市場機制處理，以立法的方式去處理將不能夠起到甚麼實質作用；
- (b) 新收費結構已初見成效，自實施新收費後，乘客議價的情況已減少，而部分折扣的士給予乘客的車費折扣亦已有所下調，顯示它們的生存空間已經收窄；
- (c) 將某些行為定為刑事罪行是一件重大的事件，將議價行為列為刑事罪行，對公眾而言是一個具爭議性的做法；及
- (d) 各方需要考慮立法會否削弱的士營運的靈活性。此外，運輸署曾在的士事務會議上與業界進行有關討論，根據從中收集的意見，業界在這方面的意見紛紜，業內人士不是全部支持立法。

運輸及房屋局副局長強調，鑒於上述考慮因素，當局有需要監察市場的情況及與業界溝通較長時間，然後才決定應否立法。因此，現時並非立法的成熟時機。

## 討論

### *新收費結構的成效*

32. 李鳳英議員引述的士業投訴生意欠佳，令她對政府文件所載的士收入的數據存疑，因為根據有關數據，自實施新收費結構後，全港各區的士司機的收入均有所增加。運輸署助理署長在回應時表示，有關數據是透過監察的士咪錶所記錄的咪錶收入收集的。他解釋說，雖然的士咪錶收入自從實施新收費結

構以來輕微下跌，但由於經營成本大幅下降(特別是燃料成本)，的士司機的淨收入普遍增加。

33. 劉健儀議員認為，政府當局不採取任何行動的做法實無助解決折扣黨活動的問題。她表示雖然政府當局聲稱新收費結構在抑制折扣黨活動方面有一些成效，的士業的生意亦已改善，但如果不採取行動堵塞引致折扣黨活動的法律漏洞，所得的成效將非常有限。一旦燃料成本再度上升，折扣黨問題可能會更趨嚴重。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府正瞭解在實施新收費結構後的士業營運情況的轉變，藉以評估立法的需要。

#### *需要立法規管按錶收費*

34. 王國興議員對政府拒絕立法規管按錶收費表示非常失望。他指出只有約4個團體代表明確表示反對制訂此法例。他認為政府的立場不可接受，亦無視保障的士司機安全和生計及業界正常運作的需要。他指出當局不堵塞法律的漏洞將會鼓勵折扣黨在實施新收費結構後繼續活動。

35. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，根據現行法例，如果乘客要求給予折扣，司機可拒絕有關要求，在有需要時亦可報警。況且，有關法例如果難以執行，立法可能徒勞無功。他指出以立法的方式去處理市場問題，並不能夠起到甚麼實質作用。他補充說，在釐定有關罪行的罰則時，亦只有很少海外地區具有這方面的經驗可供參考。

36. 李鳳英議員質疑運輸及房屋局副局長的解釋，並指出從破產欠薪保障基金在香港成功運作的經驗可以看到，缺乏海外經驗以供參考並不是問題。她特別提及業內人士大都支持立法的方式。副主席認同她的意見。運輸及房屋局副局長在回應時重申，將某些行為定為刑事罪行是一件重大的事件，將議價行為列為刑事罪行，對公眾而言是一個具爭議性的做法。普羅市民也許不認為立法禁止的士議價是合理的做法。

37. 劉健儀議員提及政府當局的文件，並特別提到海外地區在法例及發牌條件中訂明按錶收費規定

的經驗。她指出當局所研究的城市有一個共通點，就是這些地區的折扣黨活動沒有香港那麼猖獗。她認為立法事實上可杜絕有關活動。再者，現行不規管收取低於咪錶收費的政策，對遵守按錶收費的司機不公平。運輸署助理署長在回應時表示，海外地區很少採取執法行動，原因既可能是折扣黨活動在這些城市並不猖獗，亦可能是在搜集證據上有困難。

38. 湯家驊議員及副主席表示支持立法規管的士按錶收費，藉以確立一個公平的制度，並質疑政府當局為何認為此舉會帶來不必要的限制及損害的士營運的靈活性。他們認為這樣做反而可提供清晰指引讓市民依循。運輸及房屋局副局長在回應時表示，如果車費得到司機和乘客雙方同意，搜集證據將會有困難。此外，市民也許不認為動用大量資源執行針對的士議價的法例合理，有關做法事實上亦可能會對市民構成不便。

39. 湯家驊議員指出，如果沒有法例明確禁止的士議價，很多人會繼續參與有關活動。在立法後，警方可能只需不時進行臥底行動，可能並無需要投放額外資源。此外，在決定是否立法時，主要考慮的問題應是有需要維持一個公平的制度，而不是是否可執行的問題。副主席認為折扣黨問題是因為現行法例有漏洞而造成的，他不能接受政府當局以執行上有困難為藉口，拒絕立法糾正現行不公平的制度。

40. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，議價問題的根源是的士市場供求失衡。除非失衡情況通過市場機制得到解決，否則即使訂定法例，有關問題仍會存在。湯家驊議員以衝紅燈作為例子，強調不論法例的成效如何，亦有立法的需要。運輸及房屋局副局長在回應湯議員詢問所涉及的技術困難時解釋，除了是否可執行外，亦有需要研究懲罰的對象及罰則水平。

41. 葉偉明議員特別指出大部分業內人士均支持就按錶收費立法，並促請政府當局採取此方式，確保對奉公守法的的士司機公平及保障他們的利益。他表示即使有困難，亦不會比打擊毒品問題或三合會活動的困難大。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局已密切留意的士的營運以瞭解的士司機所面

對的問題。他指出根據現行法例，的士司機有合法權利拒絕給予折扣的要求。

議案

42. 王國興議員動議以下獲李鳳英議員附議的議案 ——

"促請政府立即展開立法規管的士按錶收費的研究。"

43. 副主席指出，政府當局已研究此事多年，他認為議案措辭可能會給予政府當局繼續拖延的藉口。他特別提及大部分委員均表示支持立法，不容再延誤。他強調有需要向政府當局傳遞強烈訊息，並對上述議案動議修正如下 ——

"促請政府立即展開立法規管的士按錶收費的研究，**並盡快向本會提交修訂法案。**"

建議的修正獲得湯家驊議員附議。

44. 主席將經副主席修訂的議案付諸表決。7位委員表決贊成議案，並無委員表決反對議案。主席宣布經副主席修訂的議案獲得通過。他要求政府當局考慮委員的明確訊息，就是要求政府盡快提交立法規管的士按錶收費的立法建議。

**II 與政府隧道的管理、營運和維修保養合約相關的事宜**

(立法會CB(1)2613/08-09(07)號 —— 政府當局就政府隧道的管理、營運和維修保養合約事宜提供的文件

立法會CB(1)2639/08-09(03)號 —— 紅磡海隧職工分會提交的意見書)

45. 運輸署助理署長向委員簡介政府隧道採購管理、營運及維修保養服務的招標安排。



### 質素及價格評分的比重

46. 王國興議員及李鳳英議員強調員工質素對於確保政府隧道的管理質素及安全的重要性，並對政府隧道的管理、營運和維修保養合約以"價低者得"的方式批出的做法表示關注，依王議員之見，此舉可能導致投標者透過削減員工成本及剝削員工來降低其收費建議。運輸署助理署長在回應時表示，有關的招標安排不會限制投標者根據商業原則提出收費建議。他指出，紅磡海底隧道(下稱"紅隧")的管理、營運和維修保養合約上次招標時，已採用40%及60%的比重，該兩個比重已分別是《物料供應及採購規例》所規定的質素及價格評分比重的高端水平。

47. 劉健儀議員認為，政府隧道的管理、營運和維修保養合約的質素評分及價格評分分別採用介乎30%至40%及介乎60%至70%的比重未必有助確保服務質素及隧道員工獲得合理薪酬，因為價格評分仍佔去高達60%至70%的比重。結果可能是隧道營辦商為求控制成本而不會增加屬下員工的薪酬。她認為，為確保公平，質素評分及價格評分的比重應各佔一半。

48. 葉偉明議員提及他較早時與運輸署商討紅磡海隧職工分會在其意見書(立法會CB(1)2639/08-09(03)號文件)所提出的關注，並表示支持劉健儀議員所建議的比重。他進一步強調隧道作為公共運輸樞紐的重要性，並指出任何涉及隧道營辦商的勞資糾紛均會嚴重影響本港的交通。故此，他支持該分會提出調整有關比重的要求，以確保隧道員工獲得合理薪酬。

49. 運輸署助理署長在回應時表示，為保障隧道員工的薪酬及權益，投標者須符合所有必要規定(例如服務水平、人手編配規定、員工經驗和資歷規定)，才可通過第一階段的評審。當局會規定中標者須優先僱用原先承辦商所聘用的前線員工。在合約期首年內，該等前線員工的僱用條款及條件須與當時本港隧道業的僱用條款及條件相稱。為實施上文第一階段的規定，當局會向投標者提供隧道員工平均市場薪酬的統計數字，以供參考及遵從。該等統計數字應可令投標者在為有關的管理、營運和維修保養合約落標時，

更好地預計員工成本。此外，運輸署亦會與相關政府部門緊密合作，以確保招標文件的條款及條件會顧及所有相關因素，包括營運需要及紅隧現職員工的權益。

50. 劉健儀議員進一步指出，已通過第一階段的招標評審的競投者可能只符合最低的質素保證規定。在評核符合規定的投標者的質素建議的第二階段評審，由於價格評分獲給予60%至70%的高比重，投標者可能會透過盡量減低成本來降低管理成本，包括減低用於員工成本方面的開支，這樣做將損及服務質素，亦對隧道員工不公平。此外，政府當局的文件似乎顯示，在第一階段評審時不會考慮員工薪酬。運輸署助理署長在回應時表示，介乎30%至40%及介乎60%至70%的比重分別是《物料供應及採購規例》所容許的質素及價格評分的正常比重。鑒於紅隧的重要性，紅隧的管理、營運和維修保養合約所採用的比重已分別調整至40%及60%，而這已是現時可容許的最高比重。然而，葉偉明議員認為，有關比重在釋除隧道員工對於他們薪酬的關注作用不大。

#### 隧道員工的薪酬

51. 王國興議員特別提及紅隧員工已有10年不獲加薪的投訴，並指出政府不應讓這樣的事發生。運輸署助理署長在回應時表示，據他瞭解，隧道業技術員工在過去10年曾獲加薪。葉偉明議員質疑他的回應，並強調過去10年的通脹甚高，在此情形下仍有部分隧道員工不獲加薪，情況實不理想。

52. 劉健儀議員指出，與其他公共設施的員工不同的是，隧道員工須接受嚴格的培訓和符合高的工作表現標準，因為隧道是影響道路安全的重要設施，運作上不容有任何失誤。因此，挽留高質素的員工非常重要，並應規定中標者優先聘用原有承辦商所聘用而工作又與隧道管理、營運和維修保養直接相關的前線員工，亦應確保他們的薪酬合理及應隨著時間而逐步調升。因此，某些隧道員工長期不獲加薪的情況不理想。政府當局察悉她的意見。

53. 王國興議員提及政府當局文件第5段，認為若要確保員工的薪酬合理及服務質素，只規定在合約期首年內，政府隧道現有員工的僱用條款及條件須與當時本港隧道業的僱用條款及條件相稱可能並不足夠。李鳳英議員認同他的意見。為確保政府當局有誠意確保政府隧道員工的穩定性及服務質素，李議員要求政府當局澄清上述規定中"現有前線員工"及"相稱"的定義。

54. 運輸署助理署長在回應時表示，以紅隧而言"現有前線員工"所佔的百分比已高達86%。他進一步解釋，當局訂下上述規定的目的只是確保合約屆滿後順利過渡。儘管如此，政府當局亦會在標書中規定投標者在僱用員工提供管理、營運及維修保養服務時，必須遵守《僱傭條例》(第57章)的各方面規定及其他相關的法例條文。第57章已規定，任何僱主不得在沒有給予任何理由之下更改其員工的薪酬或聘用條款。這應足以在整個有關的管理、營運和維修保養合約期內，保障有關隧道員工的權益。此外，招標文件內列明的投標者各級員工在經驗和資歷方面的基本要求亦有助確保隧道員工的工資水平。

55. 葉偉明議員仍然認為，王國興議員所提及的上述規定的年期應由合約期首年延長至整個合約期。他又認為，應在有關管理、營運和維修保養合約下設立儲備金，讓承辦商可應付未能預見的營運成本上升情況而無需削減員工成本。運輸署助理署長在回應時表示，政府當局已提醒投標者顧及在合約期內營運成本可能上升的情況。此外，當局並沒有就競投者的收費建議設定上限。

#### 職業安全

56. 李鳳英議員表示關注隧道員工的職業安全，並指出政府當局在此方面的監察及指引不足，因為當局完全依賴隧道營辦商訂立指引。她認為政府當局在為紅隧進行新一輪的管理、營運及維修保養服務合約招標時，應在此方面規定更具體的措施。運輸署助理署長在回應時表示，運輸署有一個小組負責定期視察隧道營運情況。當局又規定隧道營辦商向運輸署提供員工培訓的詳情，以確保營運安全。因應李議員

的意見，政府當局會規定紅隧投標者提供職業安全計劃的詳情，述明其如何確保營運安全。

57. 李鳳英議員認為，除非政府當局可將具體的安全規定納入相關的招標文件內，以利便遵守及監察，否則上述工作並不足夠。運輸署助理署長在回應時重申，當局會規定投標者提供其將會採取的安全措施。他向委員保證，運輸署會與有關的工務部門一同研究詳情，以確保安全措施是足夠的。

### **III 其他事項**

58. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2010年1月18日