

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2511/11-12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： 2012年5月24日(星期四)  
時 間： 上午8時30分  
地 點： 立法會綜合大樓會議室2

出席委員： 鄭家富議員(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, SBS, JP  
張宇人議員, SBS, JP  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, GBS, JP  
甘乃威議員, MH  
李慧琼議員, JP  
黃成智議員  
葉偉明議員, MH  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
梁國雄議員  
陳淑莊議員

其他出席議員： 李卓人議員  
梁耀忠議員

缺席委員： 張學明議員, GBS, JP(副主席)  
湯家驊議員, SC  
陳克勤議員

陳偉業議員

**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, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3

陳子敬先生, JP

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／行政及牌照

羅鳳屏女士, JP

運輸署助理署長／技術及服務

梁德輝先生, JP

運輸署總工程師／交通工程(香港)

黃伯周先生

運輸署高級工程師／車輛規例及標準

胡恒興先生

運輸署高級工程師／車輛安全

曾文偉先生

香港警務處總警司(交通)

華樂思先生

香港警務處高級警司(交通管理及違例檢控)

鄭德明先生

**參與議程第IV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

潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長  
鄭嘉慧女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
蘇佑安先生

運輸署總運輸主任／的士策劃  
梁偉雄先生

### **參與議程第V項的討論**

運輸及房屋局副秘書長  
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局總庫務會計師(運輸)  
竇頌康先生

運輸署署長  
黎以德先生, JP

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路  
李萃珍女士

**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)2  
伍美詩女士

議會事務助理(1)2  
廖小妮女士

---

### **經辦人／部門**

#### **I 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1651/11-12(01)——一名市民提  
號文件及CB(1)1896/ 交的意見  
11-12(01)號文件 書,投訴九龍  
巴士(一九三  
三)有限公司  
提供的服務

- 及政府當局的回應
- 立法會 CB(1)1651/11-12(02)——一名市民就  
號文件及 CB(1)1896/  
11-12(02)號文件 第962號巴士  
線的服務提  
交的意見書  
及政府當局  
的回應
- 立法會 CB(1)1896/11-12(03)——香港基督教  
號文件 青年會就的  
士濫收車資  
提交的意見  
書
- 立法會 CB(1)1896/11-12(04)——一名市民就  
號文件 在第 74X 號  
線巴士設置  
低地台提交  
的意見書
- 立法會 CB(1)1935/11-12(01)——政府當局提  
號文件 供題為"更換  
青馬管制區  
交通管制及  
監察系統的  
路面交通設  
備(行車線管  
制燈號和可  
變車速限制  
標誌)"的資  
料文件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

## II 於2012年6月14日下次會議席上討論的項目

- (立法會 CB(1)1923/11-12(01)——待議事項一  
號文件 覽表)
- 立法會 CB(1)1923/11-12(02)——跟進行動一  
號文件 覽表)
- (立法會 CB(1)1950/11-12(01)——黃成智議員  
號文件 於2012年5月

22日致事務  
委員會主席  
的函件)

2. 委員同意在2012年6月14日舉行的下次例會上討論下列項目——

(a) 2012年港鐵票價調整；及

(b) 為公共交通設施提供觸覺引路帶、下斜路緣及觸覺警示帶的加裝工程。

(會後補註：該次會議其後改於2012年6月27日上午8時30分舉行。)

3. 關於黃成智議員在函件中提議舉行特別會議討論"候任行政長官所建議有關運輸範疇的政府總部架構重組"一事，主席徵詢委員對建議的意見。主席回應李慧琼議員的詢問時表示，政府當局計劃分別於2012年6月6日及15日將政府總部架構重組建議提交人事編制小組委員會及財務委員會審批。由於無人反對黃成智議員的建議，主席要求秘書跟進會議的安排。

秘書

(會後補註：該次特別會議定於2012年5月29日上午9時30分舉行。)

### III 新登記貨車倒車視像裝置及在東邊街發生的拖車意外

(立法會CB(1)1923/11-12(03)——政府當局提供題為"規定新登記貨車安裝倒車視像裝置"的文件

立法會CB(1)1923/11-12(04)——政府當局提供題為"東邊街拖車意外事件及有關事宜"的文件

立法會 CB(1)1923/11-12(05)——立法會秘書處擬備題為"有關加強貨車倒車安全的措施"的最新背景資料簡介)

4. 運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就規定新登記貨車安裝倒車視像裝置的建議發出的文件。他表示，為加強貨車倒車安全，政府當局擬規定新登記貨車安裝倒車視像裝置，並於2012-2013立法年度提出此立法建議。運輸及房屋局副局長亦向委員簡介政府當局就2012年4月10日在中西區東邊街發生涉及拖車的致命交通意外所提供的文件。

#### 新貨車安裝的倒車視像裝置

##### 規定新登記貨車安裝倒車視像裝置的建議

5. 林健鋒議員對政府當局規定新登記貨車安裝倒車視像裝置的計劃表示支持。鑒於在香港行駛的貨車種類繁多，他認為當局就倒車視像裝置的安裝及維修制定清晰指引至為重要。他特別指出，部分貨車在進口香港時未有安裝倒車視像裝置，其後在登記前才加裝。他歡迎運輸署計劃加強"有關在貨車上安裝倒車裝置的指引(下稱"安裝指引")"的內容，以供業界參考。他並建議政府當局就相關安排詳細諮詢有關持份者。

6. 黃成智議員認為，貨車司機的駕駛態度是盡量減少涉及貨車倒車的交通意外的關鍵因素。他雖然贊同規定新登記貨車安裝倒車視像裝置的建議，但認為政府當局應加大力度，提高貨車司機的安全意識，並提醒他們倒車視像裝置會出現失靈的情況，故在倒車時不應完全依賴該裝置。劉健儀議員同意黃議員的看法，並對倒車視像裝置的可靠性深表關注。

7. 運輸及房屋局副局長同意，當局須大力舉行宣傳及教育活動，教導市民負責任的駕駛態度是提高道路安全的關鍵。他表示，除播放電台宣傳聲帶以提醒貨車司機注重倒車安全外，運輸署一直有舉辦專為商業車輛司機而設的訓練課程、安全工作坊及駕駛安全講座等，此外亦設有專設及專業道路安全及駕駛改進課程，供貨車司機報讀。他補充，任何人若觸犯嚴重交通罪行，會被強制規定修習駕駛改進課程。政府的數字顯示，近年涉及貨車倒車意外的數目有下跌趨勢，反映貨車司機及公眾的安全意識均有所提高。

8. 關於倒車視像裝置的可靠性，運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長／行政及牌照表示——

- (a) 除一些有部件匹配困難的貨車類別，即拖頭和拖架外，在新車上安裝倒車視像裝置的可行性已得到確認，即在絕大部分貨車上均有適當位置安裝能達到指定視線範圍要求的倒車視像裝置。車輛供應商亦表示可作出配合，應顧客需要安裝合適的倒車視像裝置，並提供所需的技術支援；
- (b) 至於一些車身特殊的貨車例如車尾裝有吊臂的貨車、垃圾車等，若因技術原因而無法安裝完全合乎視線要求的裝置，政府當局會考慮適當地降低這些個別貨車種類有關裝置的視線範圍要求；
- (c) 雖然在新貨車上安裝的倒車視像裝置相當可靠，但卻無法保證不會失靈。為釋除業界對倒車視像裝置發生故障而可能招致法律責任的憂慮，政府當局擬在規例中加入免責辯護條文，訂明在發生故障時，貨車車主或司機如能證明已採取充分步驟確保安全倒車及在合理情況下盡快修理，則他們不會因為裝置失靈而被定罪；及

(d) 至於為現役貨車加裝倒車視像裝置方面，由於裝置是否可靠無法確定，擬議規定不會涵蓋這些車輛。

9. 林健鋒議員認為，政府當局應小心草擬相關的免責辯護條文，以防出現任何潛在的濫用情況。政府當局察悉林議員的意見。

10. 王國興議員詢問，在強制新登記貨車安裝倒車視像裝置的規定實施前，當局有何措施保障公眾安全。他亦詢問，鑒於有八成的現役貨車現時未有安裝倒車視像裝置，政府當局會如何確保這些車輛倒車時的安全。

11. 運輸及房屋局副局長表示，雖然安裝倒車視像裝置等輔助性質的裝置會有助預防倒車意外，但司機的駕駛態度與造成倒車意外的成因有更大關連。他補充，根據現行規例，貨車司機必須確保倒車安全，措施之一是在倒車時找人在旁協助。他向委員保證，政府當局會加強宣傳及教育工作，提醒公眾對貨車倒車安全的警覺。

12. 主席認為，如倒車視像裝置證明能有效防止意外，而安裝有關裝置技術上可行，則新貨車及現役貨車均應安裝。對於有關業界認為，香港不應偏離國際慣例，強制規定新登記貨車安裝倒車視像裝置，主席回應時表示，各個城市的環境均有不同，香港的擠迫情況應列入考慮範圍。他又表示，香港可帶頭推動此裝置的使用，為其他國家樹立這方面的榜樣。梁國雄議員亦認為，倒車視像裝置有助貨車司機倒車時保持安全，尤其在無人在旁協助的情況下。他認為，當局訂立免責辯護條文一舉，足可釋除業界的疑慮。他建議政府當局在實施此新規定後檢討其成效，在有需要時作出調適。

#### *鼓勵現役貨車加裝倒車視像裝置的措施及其他關注事項*

13. 李鳳英議員引述政府當局文件第8段(立法會CB(1)1923/11-12(03)號文件)，並詢問香港生產力



促進局(下稱"促進局")和汽車零部件研究及發展中心(下稱"研發中心")所擬進行道路測試的詳情。運輸及房屋局副局長表示，該道路測試旨在協助物色可靠、耐用又有效的倒車視像裝置，以利便現役貨車加裝此類裝置。運輸署已要求促進局及研發中心協助該署發展和測試無線倒車視像系統。該兩機構將在一些政府車輛及4輛貨車上裝置該系統進行道路測試，以確定裝置的正常操作和可靠性。如測試成功，相關裝置便可投入生產，為貨車車主提供在購置倒車視像裝置時有多一個選擇。運輸及房屋局副局長補充，目前有20%的貨車車主自願安裝倒車視像裝置。政府當局相信，透過上述對業界在技術上的協助，會鼓勵更多現役貨車車主自願安裝倒車視像裝置。運輸及房屋局副局長補充，由於為現役貨車安裝倒車視像裝置仍有一些技術問題有待解決，政府當局並不建議強制規定現役貨車安裝有關裝置。

14. 關於最近在九龍塘發生涉及一輛高身貨車的致命交通意外，劉健儀議員認為，道路設施的設計應予改善，過路設施或斑馬線不應設在道路轉彎點相近的位置。此外，政府當局亦應查看市場上是否有一些可改善司機向前視線的裝置。政府當局察悉其意見。

#### 東邊街的拖車意外

15. 關於政府當局文件第13段(立法會CB(1)1923/11-12(04)號文件)，李鳳英議員詢問，為全面檢討中西區內較斜路段的道路設施和管理措施而成立的臨時工作小組(下稱"工作小組")，為何是由中西區區議會(下稱"中西區議會")而非政府當局成立。

16. 運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長／技術及服務表示，中西區議會認為，有關工作小組的成員須由熟悉該區環境及該區事務的區議會議員組成，以進行有關研究。然而，運輸署、警務處及路政署等相關部門均會積極參與工作小組的檢討工作。他們補充，運輸署亦已在意外發生後，全

面檢討意外位置及附近地區的交通安排，並計劃在有關地區加設交通標誌。

17. 王國興議員認為，政府當局應詳細視察港島所有陡峭道路，而非只檢討意外現場。他要求政府當局提供補充資料，說明當局有何全港性推行的措施，以確保陡峭道路的安全。

政府當局

18. 運輸及房屋局副局長回應時表示，運輸署會考慮警方對有關交通意外的調查結果，檢討道路環境，並在有需要時採取改善措施。他補充，運輸署一直有監察港島區內較陡斜路段的交通情況，不時檢討相關的交通管理措施，包括鋪設防滑物料，並在某些較陡斜路段實施若干限制。他答允於會後提供更多在陡峭道路實施的全港性措施的詳情。

19. 就上文討論的事件中有關拖車司機處理該輕型貨車的手法，甘乃威議員就該司機有否足夠知識應付拖車的操作及相關安排表示懷疑。他詢問拖車司機接受甚麼訓練及專業資格評估，以確保他們具有足夠知識應付拖車的操作，並符合駕駛拖車的技術要求。

20. 運輸署助理署長／技術及服務解釋，拖車根據車輛總重量，分為輕型、中型及重型貨車。拖車司機必須持有相關貨車類別的駕駛執照，以確保其駕駛水平達到駕駛該貨車類別的要求。據悉，業界亦有向相關司機提供有關拖車操作的訓練。運輸署助理署長／技術及服務補充，政府當局會進一步與職業訓練局探討可否為業界的前線員工舉辦相關課程，以提升他們對安全操作拖車的認知。甘乃威議員認為，鑒於拖車司機只須持有貨車的駕駛執照，相關的發牌規定應包括對司機操作拖車知識的評估。

21. 甘議員問及規管在東邊街駕駛長身貨車的交通規例，運輸署助理署長／技術及服務回應時表示，鑒於路面的寬度及有關路口的迴轉半徑彎度小，現時身長超逾10米的車輛不准在皇后大道西與醫院道之間的一段東邊街行駛。香港警務處總警司(交通)補充，在2009年至2012年3月期間，警方曾就

813宗沿東邊街行駛的違例行車罪行作出檢控，並發出1 204張違例泊車的定額罰款通知書。他向委員保證，警方見到有逾10米長的車輛駛入東邊街的禁區，即會採取執法行動。

#### IV 的士收費調整申請

- (立法會CB(1)1923/11-12(06)——政府當局提供題為"的士加價申請"的文件
- 立法會CB(1)1962/11-12(01)——一名市民提交意見書
- 立法會CB(1)1962/11-12(02)——一名市民提交意見書
- 立法會CB(1)1962/11-12(03)——香港市區的士工商團體提交意見書)

22. 運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長／管理及輔助客運向委員簡介政府當局的文件，當中載述市區、新界及大嶼山的士業界於2012年3月底及4月中旬分別提交的加價申請，其中市區及大嶼山的士要求增加落旗收費2元，而新界的士業界則要求增加2.5元。委員察悉，擬議車費的平均加幅，市區的士為4.51%、新界的士8.60%，而大嶼山的士則為4.04%。3個分區的士業界均無申請調整落旗後的跳錶收費，不過新界的士業界亦申請增加所運載每件行李、所運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的收費，每項加收1元(即由4元增至5元)。

23. 王國興議員、葉偉明議員、黃成智議員及梁耀忠議員均認同部分的士團體的看法，指政府應研究引入燃料附加費機制，以減低石油氣價格波動對的士司機的直接影響。他們察悉，該等的士團體建議在石油氣價格達致某一水平時向乘客徵收燃料附加費，附加費會隨著石油氣價格的波幅自動上下調整。這些委員認為，該建議對的士司機及乘客均公平，他們促請政府當局予以研究。王國興議員表示，香港工會聯合會的議員認為，的士司機所面

對的困難，並非單靠增加的士車費所能解決，他們反對擬議的的士加價申請。

24. 運輸及房屋局副局長回應時表示，是次的士加價申請，事先經過的士車主及前線的士司機代表組成的多個的士團體詳細商討，並在運輸署召開的的士例會上商討過，才由的士業界提出，其目的是彌補營運成本，特別是石油氣價格的上升。他表示，徵收隨燃料價格波動的附加費在執行方面存有不少問題；例如，不時調整而獨立於恆常車資調整機制的附加費對乘客及司機均會造成混淆，容易引起雙方之間的爭拗，亦可能出現濫用情況。再者，要實施可加可減的燃料附加費，需要先行討論有關機制的設計、啟動各級別附加費的燃料價格和附加費水平等問題，以及有關法例的修訂事宜。運輸及房屋局副局長補充，鑒於士收費調整是根據一個行之有效的機制進行，並須根據相關法例徵求行政長官會同行政會議批准，因此較為可取。的士業界透過現行的士收費調整機制以反映成本上升，會較收取燃料附加費恰當。

25. 然而，部分委員認為，租車司機未必能受惠於加費建議，原因是，增加車費後車主可能會增加車租，而短途車程的乘客則會減少，結果抵銷因車費調整而可能增加的收入。他們提述的士車主團體在其意見書中闡述車主所須負擔的高昂營運成本，對的士車主不會在增加車費後提高車租表示懷疑。李卓人議員及梁國雄議員認為的士車租增加或會加劇的士牌照的炒賣活動，建議政府當局發出更多的士牌照以遏止牌照炒賣活動。葉偉明議員亦以相同理由反對的士加價申請。

26. 因應委員對加費對短途車程乘客量不良影響的關注，運輸及房屋局副局長表示，由於的士所提供的是個人化點到點的公共交通服務，政府當局相信，跟過往一樣，增加車費只會對的士生意產生短暫影響。再者，有的士車主聯會已表示不會在增加車費後立刻調高的士車租。

27. 黃成智議員認為，燃料附加費機制雖值得考慮，但由於涉及法例修訂，該機制不能即時落

實。考慮到的士車主與的士司機的團體尚未達成共識，他認為現階段不宜增加的士車費。

28. 李鳳英議員亦對的士加費申請表示有所保留。她表示，雖然政府當局已表示的士司機代表有參與相關討論，但她仍聽聞有的士司機團體對加費申請提出異議。她詢問，既然石油氣加價是導致的士經營困難的主要因素，政府當局有何對策紓緩石油氣價格上升對的士從業員的影響。梁國雄議員亦有同感。他建議政府當局應採取更積極措施，遏止石油氣加價。運輸及房屋局副局長表示，環境局及環境保護署已盡力擴展石油氣加氣網絡以協助業界。

29. 運輸署助理署長／管理及輔助客運請委員注意，是次市區、新界及大嶼山的士業界的加價申請，是由的士車主及前線的士司機的團體一同提交的，他們之前已在相關的的士例會中詳細討論，而加價申請得到大部分的士團體的支持。他又表示，的士例會是運輸署與的士業界之間已確立的溝通渠道，用以解決的士從業員所遇到的困難。在處理的士加價申請的過程中，運輸署一直與多個的士聯會(包括的士司機團體)保持密切聯繫。

30. 葉劉淑儀議員指出，與其他國家相比，香港的士的車費相對便宜，故她不反對的士加價申請。她相信，公眾很快會適應新車費，因此加價對短途車程乘客量的不良影響不會持久。她亦贊同其他委員的看法，認為政府當局應採取有效措施，以防的士車主增加的士車租。

31. 運輸及房屋局副局長重申，運輸署曾與車主司機商討此事，他們表示不會輕率增加車租，並會在租車司機的收入有實質增加時才會加車租。車主明白，若租車司機付不起高昂車租而選擇退出這行業，對車主本身會亦有不良影響。

32. 劉健儀議員認為，政府當局應與的士車主商討，徵求他們同意最少在的士加價後3個月內，在的士司機取得穩定收入前，不要增加車租。她指出，除的士車主外，部分的士司機團體亦支持加價

申請。她表示，引入燃料附加費建議亦可改善的士從業員的收入，她對此建議持開放態度。她請其他委員注意，除的士司機外，的士車主亦因高昂的營運成本(包括保險及的士供款)而飽受壓力。她注意到市區的士的經營環境似乎較新界的士困難，並詢問為何市區的士的落旗收費擬議加幅(2元)較新界的士(2.5元)小。

33. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，政府當局瞭解，與新界的士司機相比，市區的士司機須負擔較高的石油氣費。他指出，市區的士業已顧及所有相關因素，包括公眾的負擔能力及接受程度，才提出擬議的車費加幅，政府當局會尊重業界的決定。

34. 梁耀忠議員批評政府當局只在的士例會上與業界溝通，而未有對的士業界的意見進行全面調查。他詢問，如事務委員會不支持有關申請，政府當局會否予以批准。

35. 運輸及房屋局副局長答稱，根據《道路交通條例》(第374章)第7(1C)條，行政長官會同行政會議可訂立修訂規例，以落實出租市區、新界及大嶼山的士的車費調整。在評審的士加價申請的過程中，政府當局會考慮事務委員會及交通諮詢委員會的意見，然後才向行政長官會同行政會議提交建議。運輸及房屋局副局長補充，在處理的士加價申請時，政府當局會考慮多個相關因素，包括的士營運成本和業界收入的變動，以及市民的接受程度等。

36. 主席表示，事務委員會長久以來一直要求收取的士燃料附加費。事實上，政府當局可參考航空公司收取乘客燃料附加費的經驗。他認為，業界建議的燃料附加費是應付的士業界所面對的石油氣價格不斷波動問題的最佳方法。他亦贊同部分委員的意見，即的士司機或會因車費增加以致收入減少，他又對政府當局未能採取有效措施防止的士車主增加車租表示遺憾。

37. 鑒於委員對的士加價申請意見分歧，主席建議就有關申請進行表決。委員表示贊成。主席將此事付諸表決。葉偉明議員要求記名表決。表決結果是，劉健儀議員及張宇人議員贊成加價申請，而王國興議員、黃成智議員、葉偉明議員及梁國雄議員投反對票。主席要求政府當局注意投票結果。

**V 新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")、龍運巴士有限公司(下稱"龍運")及城巴有限公司(下稱"城巴")(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(下稱"專營權二")的專營權事宜**

(立法會CB(1)1923/11-12(07)——政府當局提供題為"新巴、龍運及城巴的專營權事宜"的文件  
立法會CB(1)1923/11-12(08)——立法會秘書處擬備題為"新巴、龍運及城巴(專營權二)的專營權事宜"最新的背景資料簡介

38. 運輸署署長向委員簡介政府當局就新巴、龍運及城巴的新專營權(專營權二)事宜發出的文件。他表示，行政長官會同行政會議於2012年4月24日同意批出為期10年的新專營權給新巴、龍運及城巴(專營權二)。新巴的新專營權將於2013年7月1日生效，而龍運及城巴(專營權二)的新專營權將於2013年5月1日生效。

39. 李卓人議員對當局解決巴士脫班此嚴重問題的措施表示關注。他又表示，基於巴士車長人手短缺，部分巴士路綫由經驗不足的巴士車長駕駛，危及乘客的安全。對於龍運巴士的車長最近投訴指，為節省維修成本，他們須以人手操作斜板，供使用輪椅及搬運大型行李的乘客上落巴士，他亦表關注。他指出，天水圍的乘客每天乘搭巴士的車程

甚長，他強調有需要設立不同的巴士路線，分別服務天水圍南部及北部。

40. 王國興議員提述一封意見書，當中建議，只要巴士車長身體健康可繼續工作，可將他們的退休年齡定為65歲，以解決巴士車長人手短缺的問題。他注意到，新專營權生效後，3間巴士公司將推出合共60項票價優惠計劃，他詢問為何並非所有巴士路線均設有巴士轉乘優惠計劃。他亦要求政府當局與相關的巴士公司討論重新推出月票計劃，這不單可令住在偏遠地區的乘客受惠，亦可提高巴士公司的競爭力。

41. 運輸署署長回應時闡述下列各點 ——

- (a) 運輸署曾與各巴士公司詳細討論提供月票的可行性。考慮到所涉及的財政困難、對整體巴士票價的潛在影響，以及因實施該建議而須由所有其他乘客補貼某個乘客組別的做法似乎有欠公允的關注，較實際可行的做法，是由巴士公司在合適路線增設巴士轉乘優惠計劃、分段收費及其他優惠，令更多乘客受惠；
- (b) 目前，3間巴士公司提供了多項巴士轉乘優惠計劃，在128條巴士路線中，合共提供116項。雖然在新專營權生效時，3間巴士公司將推出合共60項新增票價優惠計劃，政府當局仍會繼續努力，以期因應市民需要推出更多巴士轉乘優惠計劃；
- (c) 關於巴士車長的退休年齡及人手調配事宜，政府當局會將委員的意見及建議轉達有關的巴士公司考慮；及
- (d) 運輸署作為監管當局，會確保巴士服務的安全及服務水平。在現行機制下，專營巴士公司須按照運輸署核准的服務詳情表中訂明對巴士路線安



排、時間表、班次及出車數目的規定經營巴士服務。若有違反規定的情況，政府當局可建議行政長官會同行政會議根據《公共巴士服務條例》(第230章)向專營巴士公司施加罰款。

42. 葉偉明議員要求政府當局提供有關60項新增票價優惠計劃的詳情。他亦強烈要求相關的巴士公司在北區設立一條對外巴士路綫(通常稱為"E"綫)，以方便居民前往機場。他又表示，很多機場路綫頗長，而座位數目則有限，乘客(包括往機場上班的職員)往往要在往機場途中長時間站立。他希望巴士公司可增加前往機場的長途巴士綫班次。

政府當局

43. 運輸署署長答允提供3間巴士公司所推出的60項新增票價優惠計劃的補充資料。他指出，有關巴士公司已在2012-2013年度的巴士路綫發展計劃中提議加密高使用量的"E"綫班次，而政府當局亦正積極與各巴士公司跟進有關計劃。至於在北區增設一條"E"綫方面，他表示龍運已同意為乘搭A43路綫(北區——機場)的機場員工提供20%即日回程折扣優惠，每日節省6.2元，這項優惠可部分回應北區居民的長期訴求。視乎居民對此項車費優惠的回應及優惠的成效，政府當局會考慮乘客需求、對環境及交通流量的影響，再進一步研究是否需要增設一條"E"綫。

44. 黃成智議員表示，北區居民很久以前已要求在該區設立一條"E"綫。他對當局仍須進一步研究深表不滿。他認為，為機場員工每日提供6.2元的折扣並不足夠，並要求龍運就有關巴士車費提供50%折扣；否則，當局不應批予龍運經營A43路綫的權利，而將此路綫公開招標。運輸署署長回應時表示，雖然為乘搭A43路綫的機場員工提供的折扣未必能完全滿足他們的期望，但可在某程度上回應他們的訴求。

45. 鑒於委員就引入票價優惠提出多項關注事項，梁國雄議員表示社會民主連線一直要求政府擁有和經營公共交通服務。他亦質疑，3間巴士公司

的現有專營權還有一年才屆滿，為何政府當局這麼早便向其批出新專營權。

46. 運輸署署長回應稱，為確保專營巴士服務能在新舊專營權交接時得以暢順運作，政府一貫的做法是在現有專營權屆滿前約一年左右批出新的專營權，以便營運者可就新專營權的各項新規定作好準備。此外，在這個時間批出新的專營權，亦可消除巴士公司員工對就業前景的疑慮。

47. 甘乃威議員表示，當局可考慮向有關的巴士公司批出較長期的巴士專營權，以解決其營運困難。他察悉，3間巴士公司已在2012至2016年遠期計劃中承諾會投入相當的資金購置新車，以更換旗下約70%的巴士。他詢問現有的歐盟前期、歐盟一期及歐盟二期巴士何時會全部更換。

48. 運輸署署長表示，到2016年時，3間巴士公司旗下車隊的80%巴士將符合歐盟四期或以上的廢氣排放標準，而事實上，75%的巴士將屬歐盟五期型號。3間巴士公司現時並無歐盟前期巴士，而歐盟一期巴士亦會於2015年全部更換。他同意於會後提供補充資料，說明據3間巴士公司的遠期計劃所載，各公司現時旗下不同引擎類別的巴士數目及該等數目日後的改變。

政府當局

## VI 其他事項

49. 議事完畢，會議於上午11時05分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2012年8月29日