

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1641/12-13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： 2012年11月27日(星期二)
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： 陳鑑林議員, SBS, JP(主席)
范國威議員(副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
田北辰議員, BBS, JP
吳亮星議員, SBS, JP
易志明議員
胡志偉議員, MH
陳恒鑌議員
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
鄧家彪議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員： 陳克勤議員, JP
陳偉業議員
葛珮帆議員, JP
鍾國斌議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
陳帥夫先生

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

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

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
關翠蘭女士

路政署助理署長／市區
張賜海先生

勞工處副處長(職業安全及健康)
梁振榮先生, JP

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

職業安全健康局總幹事
鄧華勝先生

新世界第一巴士服務有限公司董事總經理
鄭偉波先生

新世界第一巴士服務有限公司營運總監
鍾澤文先生

新世界第一巴士服務有限公司
高級工程支援經理
馮家輝先生

九龍巴士(一九三三)有限公司車務總監
霍彩福先生

九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
陳碧君女士

九龍巴士(一九三三)有限公司車廠總主管
何志文先生

汽車交通運輸業總工會新世界巴士分會

主任
陳樹明先生

九龍巴士職工總會

理事長
朱小虹女士

汽車交通運輸業總工會九龍巴士分會

主任
鄭慧君女士

汽車交通運輸業總工會龍運巴士分會

主任
張子琦先生

新世界第一巴士公司職工會

理事長
林錦標先生

汽車交通運輸業總工會

副秘書長
林天賦先生

城巴有限公司職工會

理事長
鄧善慶先生

九巴員工協會

理事
陳義泉先生

龍運巴士員工協會

理事
柳其偉先生

汽車交通運輸業總工會城巴分會

主任
黃家樂先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員 : 助理秘書長1
劉國昌先生

高級議會秘書(1)2
伍美詩女士

議會事務助理(1)9
盧惠銀女士

經辦人／部門

**I 2012年11月19日在柴灣發生的嚴重交通意外及
相關事宜**

(立法會 CB(1)205/12-13(01)——政府當局提供
有關"2012年
11月19日柴灣
嚴重交通意
外"的文件

- 立法會CB(1)223/12-13(01)——政府當局提供有關"職業司機的職業安全及健康狀況"的文件
- 立法會CB(1)205/12-13(02)——立法會秘書處擬備有關"專營巴士營運安全及陡長下坡斜路安全"的背景資料簡介
- 立法會CB(1)192/12-13(01)——郭家麒議員於2012年11月19日的來函
- 立法會CB(1)192/12-13(02)——鍾樹根議員於2012年11月19日的來函
- 立法會CB(1)205/12-13(03)——王國興議員、鄧家彪議員及郭偉強議員於2012年11月20日的聯署函件
- 立法會CB(1)205/12-13(04)——范國威議員於2012年11月20日的來函
- 立法會CB(1)234/12-13(01)——范國威議員提交的意見書)

與團體代表及政府當局舉行會議

主席表示，2012年11月19日，柴灣發生了一宗嚴重交通意外，當中涉及兩輛巴士及一輛的士。是次意外引起公眾對職業司機(特別是巴士車長)的健康及駕駛態度的廣泛關注。應委員及職工會的要求，事務委員會召開是次特別會議，以討論有關事宜。事務委員會除了邀請相關的政府政策局和部門外，亦邀請了來自職業安全健康局(下稱"職安局")、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")、新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")，以及

專營巴士公司相關職工會的代表出席會議。主席亦表示，其他交通工具的一些職工會亦曾表示有意出席會議。然而，由於公共運輸業的職工會數目眾多，他決定只邀請專營巴士公司的職工會出席會議，以便專注討論有關事宜。

2. 運輸及房屋局局長和運輸署署長應邀簡介政府當局文件[立法會 CB(1)205/12-12(01)號文件]，所載述的內容如下：

- (a) 政府當局進行的交通意外調查及善後工作情況；
- (b) 專營巴士公司車長體格檢驗和工時安排的詳情；
- (c) 肇事路段的路面設計及道路安全措施；及
- (d) 政府當局就路面公共通行車安全進行的跟進工作。

3. 勞工處副處長(職業安全及健康)亦向委員簡介勞工處為改善職業司機的職業安全及健康(下稱"職安健")狀況而採取的措施，以及現行法律機制如何保障職業司機。

4. 主席繼而邀請與會的職工會代表發表意見。

汽車交通運輸業總工會新世界巴士分會

5. 陳樹明先生表示，涉及巴士意外的新巴車長(下稱"該新巴車長")自1984年起一直駕駛大型巴士。據瞭解，他注重健康、不煙不酒，並會間中做運動。陳先生認為，巴士意外與該新巴車長的工時無關，因為他於發生巴士意外前一天休期，而根據工作編排，他在發生巴士意外當日只需工作約8.5小時。是次巴士意外在茶點及小休時間後不久發生。陳先生補充，據新巴的管理層所述，該名車長於2012年7月通過了新巴安排的體格檢驗。陳先生從

報章報道得悉，該新巴車長在駕駛途中突然失去知覺。所以他認為，是次巴士意外並非該新巴車長所能控制的。

九龍巴士職工總會

6. 朱小虹女士認為，九巴提供的體格檢驗可以接受。她表示，按照現時的規定，50歲或以上的巴士車長每年均須接受體格檢驗，而年滿60歲或以上的巴士車長還須接受心電圖檢查。她表示，巴士車長普遍注重健康，因為他們明白自己的健康狀況可能會危及大量乘客的性命。然而，如屬隱性或突發性疾病病發，則非巴士車長所能控制及預計。

汽車交通運輸業總工會九龍巴士分會

7. 鄭慧君女士特別指出，巴士車長實在承受很大的壓力，因為一旦發生交通意外，他們可能須負上刑責。即使情況沒有這樣嚴重，他們亦要面對乘客的投訴、應付緊迫的巴士班次時間表及繁忙的路面交通情況。她指出，這些壓力會影響巴士車長的健康。鄭女士表示，雖然她不反對加強巴士車長的體格檢驗安排，但認為這項措施的成本很高，卻未必能保證巴士車長不會突然暈倒。

汽車交通運輸業總工會龍運巴士分會

8. 張子琦先生引述兩個例子，解釋部分隱性疾病未必容易從體格檢驗中發現，而龍運巴士有限公司(下稱"龍運")目前的體格檢驗安排已十分有效。他指出，交通意外的成因可能有很多，例如巴士車長的隱性疾病、個別巴士車長的生活模式或駕駛態度，以及充滿壓力的工作環境。張先生認為，公眾不應只關注巴士車長的體格檢驗，因為單靠體格檢驗無法解決問題。

新巴公司職工會

9. 林錦標先生批評現時的運輸政策未能解決香港的交通擠塞問題。他表示，道路交通繁忙、巴士班次時間表緊迫及市民的投訴，令巴士車長飽受

壓力。他認為，《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(下稱"指引")已經提供足夠指引，而且具有彈性。對於加強巴士車長體格檢驗的安排，以及有助促進巴士車長健康的任何計劃，他一概不會反對。

*汽車交通運輸業總工會
(立法會CB(1)234/12-13(02)號文件)*

10. 林天賦先生認為，職業司機十分重視道路安全，以免發生交通意外，否則不單對司機自身的安全構成威脅，亦會危及乘客及其他道路使用者。他贊同其他團體代表的意見，認為加強體格檢驗安排並非改善道路安全的靈丹妙藥，因為部分隱性或突發性疾病未必容易發現。

11. 林先生關注到，車長緊張的工作環境、巴士公司嚴厲的管理模式，以及各項交通罪行的罰則，均使巴士車長承受極大的壓力，影響他們的健康，從而危及道路安全。他認為，一旦發生交通意外，巴士車長不受相關勞工法例的保障，這個做法並不公平。他促請政府當局要求巴士公司向巴士車長提供良好的待遇，並檢討現時相關勞工及交通法例的灰色地帶，以及改善本港路面交通。

城巴有限公司(下稱"城巴")職工會

12. 鄧善慶先生表示，職工會不反對城巴擬就要求60歲以下的巴士車長接受心電圖檢查事宜，尋求專業意見。他指出，根據現時的指引，巴士車長的工作時間可以是長或短，車長之間並可對調值更時間。他希望巴士車長的工時編排可更為平均。他亦表示，雖然巴士公司須每3個月向運輸署提交報告，交代執行該指引的情況，但巴士公司沒有將報告內容告知職工會。他投訴，職工會沒有渠道向政府反映其對巴士車長工作環境的意見。

九巴員工協會

13. 陳義泉先生認為，是次巴士意外的責任不應由該新巴車長獨力承擔，因為他患上的隱性疾病

可能是工作壓力所導致。他亦認為，體格檢驗未必能發現隱性疾病。陳先生希望，巴士公司能與職工會對話溝通，以瞭解員工的工作苦況。

龍運巴士員工協會

14. 柳其偉先生表示，雖然該指引訂明，兩個相連工作日之間的休息時間不應少於10小時，但該指引並無計及期間車長所需的睡眠及交通時間。他強調，巴士車長面對着很大的壓力，駕駛態度亦因而受到影響。他亦批評，車長的用膳時間往往未能跟隨人的生理時鐘，而工作期間的休息時間亦不足夠。

汽車交通運輸業總工會城巴分會

15. 黃家樂先生指出，巴士車長的體格檢驗安排已實施超過10年，認為有關安排行之有效。黃先生補充，事實上，其他交通工具亦有涉及交通意外，所以他認為單單針對巴士車長的健康問題並不公平。

巴士車長／職業司機的體格檢驗安排

16. 郭家麒議員認為，不應讓巴士公司酌情決定巴士車長的體格檢驗安排。他指出，心臟病或其他疾病的患者愈來愈年輕，而從事司機這類職業的人士的心臟病發病率亦很高。他表示，除非接受運動踏板心電圖或其他準確的測試，否則，單靠靜態心電圖難以發現大部分的心臟病。他認為，政府當局應就向巴士車長提供更嚴格體格檢驗的要求諮詢有關專家。湯家驊議員提出類似的關注。

17. 運輸及房屋局局長回答時表示，政府當局知悉市民關注到巴士公司的體格檢驗安排。他表示，體格檢驗所包涵的項目現由各巴士公司自行決定，而檢驗範圍大致相同。政府當局對有關安排持開放態度，巴士公司亦會就如何改善現有機制諮詢醫學界，並會徵詢巴士車長工會的意見。

18. 新巴董事總經理鄭偉波先生及九巴車務總監霍彩福先生補充，新巴及九巴對體格檢驗安排亦持開放態度。他們正就如何改善現有安排徵詢醫生及專家的意見。

19. 潘兆平議員問及因車長在駕駛途中失去知覺而引致交通意外的數目。他察悉詳細的體格檢驗費用昂貴，並詢問政府當局會否考慮資助職業司機接受身體檢查。

20. 運輸及房屋局局長表示，車長在駕駛途中失去知覺的個案以往並不多見。他補充，對於何謂職業司機，現時並沒有清晰的定義。如果是指持有商用車輛駕駛執照的人士，則職業司機大約有130萬人。儘管如此，他察悉潘議員提出資助職業司機接受身體檢查的建議。

指引

21. 大部分委員不滿現有的指引，並促請政府當局盡快作出檢討。委員特別指出，以下安排極不理想：

- (a) 巴士車長的工時過長，在一個工作天的最長工作時間長達14小時，而最長駕駛時間長達11小時；
- (b) 巴士車長的休息時間不足，因為車長往往需要犧牲休息時間，以彌補因交通擠塞而失去的時間；
- (c) 兩個相連工作日之間10小時的休息時間並不足夠，因為當中並無計算巴士車長從住所前往工作地點所需的交通時間；
- (d) 所謂"跳線"及"跳飛機"的做法，即巴士車長在一更內被編排駕駛超過一條路線，或甚至駕駛不同型號的巴士；及

- (e) 編排車長於分隔時段當值，即早、晚各一更的做法，藉以避免提供有薪用膳時間。

22. 李卓人議員提述政府當局的文件[立法會CB(1)205/12-13(01)號文件]第17段，當中載述運輸署會聯同專營巴士公司檢討車長體格檢驗的安排。他認為，政府當局並無盡力從根源解決車長的健康問題。他促請政府當局制訂措施，處理巴士車長休息時間的問題，以改善車長健康，並提出以下建議：

- (a) 巴士車長在兩個車程之間最少應有5分鐘的小休時間；
- (b) 在6小時的工作時間內，巴士車長應有合共30分鐘的休息時間；及
- (c) 應向巴士車長提供1小時的用膳時間。

23. 運輸署署長回應時表示，雖然指引並無訂明兩個車程之間的休息時間，但有條文規定，巴士車長在6小時的更次內應有合共20分鐘的小休，其中不少於12分鐘應安排在首4小時的工作時間內提供；巴士車長工作6小時後最少應有30分鐘休息時間。她表示，巴士公司須在定期提交的報告內向運輸署匯報執行上述條文的情況。

24. 運輸及房屋局局長請委員察悉，指引所訂安排是巴士公司應符合的最低要求。根據實際數字，巴士車長在一個工作天內平均最長的工作時間為10小時，而平均駕駛時間為8.3小時。他承諾，政府當局會與各持份者(包括專營巴士公司及其職工會)一同檢討該指引。他補充，運輸署正在聯絡巴士車長的主要職工會，以討論是次意外所引起的問題。

25. 鄧家彪議員建議，在計算實際工作及駕駛時間時，不應包括時薪巴士車長，否則有關數字便不能反映真實情況。他亦申報他是汽車交通運輸業總工會的副秘書長。

26. 梁國雄議員認為，現行指引過於寬鬆，因而鼓勵巴士公司只需符合最低要求。他提出以下建議：

- (a) 應縮短指引所訂的巴士車長工作時數，車長如需超時工作，應獲發薪酬；
- (b) 政府當局在修訂指引時，應徵詢職方的意見；
- (c) 政府當局應立法規管巴士車長的工作、休息及用膳時間；又或在巴士專營權內清楚列明這些要求；
- (d) 巴士公司應成立基金，讓公眾監察其服務；
- (e) 有關巴士公司執行指引情況的資料應予公開；
- (f) 應向違反指引的巴士公司施加懲罰，例如不允許該等公司加價；及
- (g) 對於巴士車長的工作環境，政府當局應參考海外地方的做法，並檢討現行安排的成效，然後向事務委員會匯報研究的結果。

湯家驊議員贊同梁議員在上文第(c)項提出的建議。

27. 運輸及房屋局局長表示，他察悉委員對於車長工作時間所表達的關注，並向委員保證，政府當局會採取適當的跟進行動。他補充，專營巴士公司須遵守指引，並定期向運輸署匯報執行指引的情況。運輸及房屋局局長補充，政府當局在檢討巴士車長的工作環境時，亦會不時參考海外國家的做法。

28. 陳恒鎮議員提出以下問題：

- (a) 除了巴士公司就執行指引的情況定期提交報告外，政府當局會否核實巴士公司有否嚴格遵守該指引；如會的話，當局如何進行有關工作；
- (b) 會否就違反指引訂立罰則；及
- (c) 運輸署曾否接獲巴士車長就巴士公司違反指引作出的投訴；如有的話，運輸署採取了甚麼跟進行動。

李卓人議員亦問及上文第(c)項的事宜。

29. 運輸署署長回應時表示：

- (a) 除了規定巴士公司須每3個月提交報告，交代執行指引的情況外，運輸署每年亦會委聘獨立機構，就巴士車長的工作時間進行調查，而事前不會向有關巴士公司作出通知；
- (b) 運輸署曾接獲車長就執行指引的情況發表的個人意見。如發現違規情況，運輸署會要求有關巴士公司解釋及作出相應調整，亦會提醒有關公司必須完全符合該指引；
- (c) 如出現嚴重違規情況，當局會就有關巴士公司未能提供適當而有效率的巴士服務向其作出警告。就此，運輸署會根據巴士專營權所訂明的相關條款，跟進有關事宜；及
- (d) 根據2011年的調查報告顯示，遵守指引的情況令人滿意。到目前為止，並無出現嚴重違規個案需要作出嚴厲懲處。

30. 潘兆平議員關注到政府當局與巴士車長之間的溝通是否足夠，特別是在執行指引方面的溝通。運輸署署長回答時表示，運輸署曾與巴士車長工會會晤，並就巴士車長的工作時間交換意見。她表示，運輸署歡迎就巴士車長的工作環境提出任何建議或意見，亦願意就執行指引的事宜與工會溝通。

31. 鍾樹根議員申報，他的哥哥是一位退休巴士車長。他要求政府當局正視受僱於專營巴士公司的車長一直以來受到的待遇。他特別指出，巴士車長的工作壓力實在很大，但月薪卻少得只有約8,000至9,000元。巴士車長為了賺取較多收入以維持生計，只好超時工作。此外，巴士車長一旦被市民投訴，便會遭扣減津貼。他批評專營巴士公司只追求提升利潤率，在增加巴士路線的同時卻沒有增聘巴士車長。他把未能招聘巴士車長一事歸咎於工時過長、工作壓力太大，以及薪金過低。胡志偉議員提出相若的意見。

32. 運輸及房屋局局長重申，政府當局在檢討該指引時，會審視巴士車長的工作時數。他補充，專營巴士公司受到巴士專營權所規管，而政府當局亦十分重視巴士車長的職業安全及道路安全。

解決交通擠塞問題以紓緩巴士車長壓力的措施

33. 部分委員(包括郭家麒議員、胡志偉議員、易志明議員及鍾樹根議員)促請政府當局採取有效措施解決交通擠塞的問題，並積極推動巴士路線重組。胡志偉議員認為，政府當局應致力解決在推行巴士路線重組時遇到的困難，不應將問題歸咎於區議會反對重組計劃。他詢問，政府當局有否就推行相關工作訂定具體的時間表。

34. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局一直推動巴士路線重組。然而，應注意的是，在進行地區諮詢時，區內人士對於取消巴士路線的建議有時非常抗拒。鑒於重組巴士路線涉及不同持份者的利益，政府當局會與他們詳細討論相關計劃。他補充，隨着新運輸基建的啟用，政府當局會研究如

何重整公共運輸服務。他補充，政府當局希望在推動巴士路線重組方面，採取更具策略性及宏觀的方法。

35. 鍾樹根議員指出，行走港島區內巴士路線的過海隧道巴士的票價，高於行走同樣路線的普通巴士的票價。他認為應調低過海隧道巴士行走港島區路線的票價，以增加乘客量。運輸及房屋局局長察悉他的意見。

36. 主席及易志明議員希望區議會能與政府當局及專營巴士公司攜手合作，推行巴士路線重組，以期改善整體交通情況。

職業司機的法律保障

37. 王國興議員向是次交通意外的死傷者致以慰問。他關注到《職業安全及健康條例》(第509章)並沒有向職業司機提供保障，並詢問政府當局會否及何時檢討《職業安全及健康條例》，以把職業司機涵蓋在內。他亦表示，雖然《職業安全及健康條例》保障受僱司機進行非駕駛工作時的職安健，但很多巴士或公共小型巴士的司機屬於自僱人士。王議員詢問，政府當局會否將《職業安全及健康條例》的涵蓋範圍擴及自僱司機。據鄧家彪議員記憶所及，勞工及福利局局長回應王議員於2011年年底提出的立法會質詢時，曾承諾檢討現時有關職業司機的職安健安排。

38. 勞工處副處長(職業安全及健康)表示，委員曾於第四屆立法會人力事務委員會的會議上，提出及討論王議員關注的事項。他表示，勞工及福利局曾於2012年6月向人力事務委員會提交文件，匯報檢討現行涉及職業司機的法例的工作進度。勞工處副處長(職業安全及健康)表示，職業司機的安全事宜受《道路交通條例》(第374章)下有關道路安全的條文規管。在發生是次巴士意外後，並考慮到王議員在是次會議提出的關注事項，他表示勞工處會因應巴士意外的調查報告，再次檢討有關事宜，並在適當時候向人力事務委員會匯報檢討結果。他察

悉，由於調查工作仍在進行當中，目前尚未有具體的檢討時間表。

39. 關於自僱司機受到的保障，勞工處副處長(職業安全及健康)表示，《僱傭條例》(第57章)的保障範圍並未涵蓋自僱人士。如修訂與僱傭有關的條例以涵蓋自僱人士，將會大大偏離立法的政策目標，對多方面造成深遠的影響。

40. 對於勞工處副處長(職業安全及健康)在回應時表示，勞工及福利局會在巴士意外的調查報告完成後才進行檢討，王國興議員表示不滿。他強調，他關注的是與保障本港所有職業司機有關的事宜，而並非個別事件。他促請政府當局解決職業司機不受《職業安全及健康條例》保障的問題，並認為當局在2012年6月向人力事務委員會提交的報告未能解決有關問題。勞工處副處長(職業安全及健康)察悉王議員的意見，並表示可從是次巴士意外中汲取教訓。

41. 對於王國興議員的意見，鄧家彪議員及胡志偉議員亦有同感。鄧議員批評，目前並沒有關於職業司機的法例、統計數字或保障。他闡釋：

- (a) 儘管《職業安全及健康條例》訂明僱主在提供安全及健康的工作地點方面的角色，但職業司機卻不受該條例的保障。因此，僱主沒有責任考慮過長的駕駛時間會如何影響職業司機的健康；
- (b) 勞工處及社會福利署均無法提供下述關於職業司機的分項統計數字：與工作有關的受傷數目、職業病及根據"交通意外傷亡援助計劃"提出的申索；及
- (c) 自僱司機(如在是次巴士意外中死亡的士司機)在交通意外中並無受到任何保障。雖然他們可申請交通意外傷亡援助計劃，但申請需時，而且死亡補助金額將視乎受養人的數目而定。

鄧議員促請勞工處跟進上述3個範疇的事宜，並在本年度立法會會期內制訂建議，向人力事務委員會作出匯報。

42. 勞工處副處長(職業安全及健康)回應時表示，職業司機受到多條條例的保障。除了第37及38段所提及的《道路交通條例》及《職業安全及健康條例》外，《僱員補償條例》亦適用於受僱職業司機。

其他意見及關注事項

43. 湯家驊議員詢問，政府當局會否成立專家小組，研究巴士車長的體格檢驗安排及工作時數。據他記憶所及，2003年在屯門公路發生嚴重交通意外後，當局曾成立專家小組，檢討上述事項。運輸及房屋局局長察悉湯議員的建議，並承諾無論當局會否成立專家小組，運輸署亦會聯同專營巴士公司，認真研究車長的體格檢驗安排及工作時數。

44. 鄧家彪議員關注到巴士車廂內的空氣質素。他表示，曾有匿名投訴指部分巴士的通風系統被關上，以減少用電量。他詢問此情況是否屬實，並指出由於香港整體空氣質素欠佳，即使已啟用通風系統，亦無助改善巴士車廂內的空氣質素。他認為，巴士車廂的空氣質素亦會影響巴士車長的健康。

45. 新巴高級工程支援經理馮家輝先生表示，巴士的空調系統屬於自動系統，並設有過濾器。因此，巴士車廂的空氣質素一直維持在良好水平。

46. 胡志偉議員認為，政府當局應研究職業司機患上職業病的普遍情況，以及考慮修訂《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)第9(1)條附表1所指明的疾病或身體傷殘清單。根據該條例，駕駛執照申請人須就是否患有所指明的疾病或身體傷殘作出聲明。運輸及房屋局局長答應會研究胡議員的建議。

47. 新巴董事總經理回應鍾樹根議員的提問時確認，來自新巴巴士的廣告收益，以及出租空置巴士車廠的收入，已經計入新巴的專營帳目。九巴企業事務總監陳碧君女士亦表示，來自九巴巴士的廣告收益每年約有1億元，已經計入九巴的專營帳目，以補貼巴士票價。

48. 應主席之請，副主席向委員簡介他在會議席上提交的意見書[立法會CB(1)234/12-13(01)號文件]。扼要而言，副主席建議政府當局增撥資源用作研究及制訂政策，以鼓勵職業司機定期接受身體檢查，保障他們的健康及道路使用者的安全。李卓人議員支持副主席的建議。

總結

49. 主席對出席會議的所有人士表示謝意，並在總結時表示，委員普遍關注到專營巴士公司為巴士車長安排的體格檢驗。此外，委員認為，政府當局應檢討專營巴士服務的營運以及巴士車長的休息時間、工作時數和薪酬，並檢討改善現有運輸網絡的措施。他促請政府當局考慮委員提出的意見。

II 其他事項

50. 議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月31日