

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)612/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日期：1999年10月26日(星期二)
時間：上午10時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員(主席)
劉江華議員(副主席)
何承天議員
何俊仁議員
何鍾泰議員
李永達議員
李啟明議員
陳榮燦議員
劉千石議員
鄭家富議員
譚耀宗議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

缺席委員：周梁淑怡議員
陳鑑林議員
黃宏發議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

署理運輸局局長
何鑄明先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署副署長
甘偉業先生

運輸署助理署長
呂崇義先生

參與議程第V項的討論

運輸局

署理運輸局局長
何鑄明先生

運輸局首席助理局長
鍾小玲女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署副署長
甘偉業先生

參與議程第VI項的討論

運輸局

署理運輸局局長
何鑄明先生

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長
呂崇義先生

香港警務處

警司
魏華生先生

參與議程第VII項的討論

運輸局

署理運輸局局長
何鑄明先生

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長
譚澄邦先生

列席秘書 : 總主任(1)2
梁小琴女士

列席職員 : 高級主任(1)6
劉國昌先生

I. 通過會議紀要及續議事項

- (立法會CB(1)186/99-00號文件 —— 1999年7月28日會議的紀要
立法會CB(1)187/99-00號文件 —— 1999年10月7日會議的紀要)

1999年7月28日及1999年10月7日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的參考文件

立法會CB(1)1804/98-99號文件 —— 一個本地關注團體就擬議的馬鞍山鐵路連線提交的意見書

立法會CB(1)1807/98-99號文件及立法會CB(1)1809/98-99號文件 —— 有關往來中環與坪洲之間渡輪服務的新聞稿

立法會CB(1)1847/98-99(01)及(02)號文件 —— 兩名市民就與公共交通有關的事宜提交的意見書，連同政府當局就其中一項事宜作出的回應

立法會CB(1)1910/98-99號文件 —— 一個本地關注團體就如何改善坪洲渡輪服務提交的意見書

立法會CB(1)1911/98-99號文件 —— 立法會議員與離島臨時區議會議員舉行會議後轉交事務委員會處理的交通事宜

- 立法會CB(1)1977/98-99號文件 —— 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的財務及營運資料
- 立法會CB(1)35/99-00號文件 —— 一間公司就汽車使用環保植物油提交的意見書
- 立法會CB(1)148/99-00號文件 —— 一個本地關注團體就反對政府開徵陸路離境稅而提交的意見書

2. 委員察悉自上次會議後發出了上述參考文件。

III. 1999年11月26日舉行的下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)156/99-00號文件 —— 待議事項一覽表
立法會CB(1)157/99-00號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在1999年11月26日舉行的下次會議中討論下列事項：

- (a) 應付超速駕駛的措施；
- (b) 駕駛教師執照的政策；及
- (c) 香港油蔴地小輪船有限公司提供的渡輪服務。

IV. 就運輸局職權範圍內的政府及非政府機構符合公元2000年數位標準的工作進展

- (立法會CB(1)188/99-00(01)號文件 —— 與制訂及測試應變計劃有關的問題一覽表

立法會CB(1)188/99-00(02)號文件 —— 由政府當局提供的參考文件)

4. 應主席的邀請，運輸署署長向委員簡報該份文件的要點。他表示，政府一直很重視公共交通機構能否及時完成2000年數位問題的修正工作。由於有關2000年

數位問題的修正工作現時已告完成，政府當局目前的工作焦點已轉向制訂及測試應變計劃。此等應變計劃將在3個不同範疇進行。首先，各主要公共交通機構須向政府當局提交應變計劃。第二，由運輸署署長擔任主席的督導委員會將負責審議公共交通機構提交的應變計劃，並就運輸界的2000年數位問題定下應變策略。第三，政府當局與有關的公共交通機構合作，一同訂定有關千禧年慶典活動的特別交通及運輸措施。

5. 陳榮燦議員關注到地下鐵路公司(地鐵公司)處理列車在隧道內發生故障的應變安排。運輸署助理署長表示，一旦訊號系統發生故障，列車服務將改由人手操控，但列車班次會因而減少。不過，他指出，訊號系統與通風系統是兩個不同的系統，前者發生故障亦不會影響後者。至於處理列車在隧道內發生故障的應變安排，運輸署助理署長表示，發生事故的列車會被拖至最接近出事位置的側軌，使列車服務可盡快恢復正常運作。

6. 何承天議員關注到兩家鐵路公司在電力供應中斷時的應變安排。運輸署助理署長表示，地鐵公司及九廣鐵路公司(九鐵公司)均設有超過一個供電的饋電站。如一個饋電站發生故障，另一饋電站會繼續為鐵路提供電力。一旦發生範圍遍及全港的電力中斷情況，後備電力系統會最少繼續供電一小時，以提供緊急列車服務。此外，電力公司已作出保證，若兩家電力公司同時發生故障，電力公司會在電力恢復供應時，優先為兩家鐵路公司供電，但上述情況出現的機會甚微。應委員的要求，運輸署助理署長將提供進一步資料，闡明電力公司在電力供應中斷時為鐵路公司制訂的應變安排，以及使用後備發電機的影響及成效。

運輸署助理
署長

(會後補註：委員要求政府當局提供的資料已於1999年11月10日隨立法會CB(1)332/99-00號文件分發予各委員。)

7. 李啟明議員察悉巴士在鐵路運作的整體應變計劃中擔當著重要的角色，他擔心在2000年過渡期間，各巴士公司的巴士運作與班次編排系統同時發生故障。

8. 運輸署助理署長表示，各專利巴士公司已證實，所有巴士均已解決2000年數位問題。不過，為了加強保障，巴士公司會調配更多配備有電腦裝置的現代化巴士行走不同路線，即使發生2000年數位問題引發的事故，其影響也可抑減至最低。關於巴士的班次編排系統及司機調配的問題，他表示，巴士公司將預先編訂服務詳情表，務求在2000年過渡期間，任何因2000年數位問題引發的事故也不會影響巴士的運作。至於緊急調配巴

士以應付有關鐵路的事務，他表示，此等安排須由緊急事故交通協調中心(協調中心)負責。巴士公司屆時將加強並行的巴士服務，以應付乘客的交通需求。

9. 在提及協調中心時，陳榮燦議員關注到該中心缺乏首長級人員提供支援。運輸署助理署長回答時表示，該中心由運輸署署長領導，並由3位首長級高層人員提供協助。根據過往的經驗，首長級人員的支援應足以令協調中心順利運作。此外，為應付2000年過渡期間發生未能預見的事務，政府當局將加強該中心的人手編制。

運輸署助理
署長

10. 兩家鐵路公司雖已作出修正工作及進行多次測試，劉江華議員仍表示支持九鐵公司在過渡2000年時暫時停駛兩分鐘的建議。他並促請地鐵公司亦同樣停駛兩分鐘。運輸署助理署長表示，他會就此事與地鐵公司作進一步商討，並會向事務委員會匯報商討的結果。

(會後補註：委員要求政府當局提供的資料已於1999年11月10日隨立法會CB(1)332/99-00號文件分發予各委員。)

11. 鄧兆棠議員表示，因八達通系統發生故障以致服務可能受阻，他對此感到關注。他並詢問乘客會否因此而獲得免費招待乘搭鐵路。運輸署助理署長表示，讓乘客免費乘搭鐵路是各有關公司考慮實施的其中一個可行方案。各公共交通機構會視乎實際情況，採用最適當的措施，以應付未能預見的事件。

V. 第三次整體運輸研究結果及未來的交通策略

(立法會CB(1)96/99-00號文件 —— 一份由運輸局提供題為“邁步前進——香港長遠運輸策略”的刊物)

立法會CB(1)188/99-00(03)號文件 ——《第三次整體運輸研究——研究報告(一九九九年十月)》)

12. 政府當局向委員簡報當局的新運輸策略。新策略是在《1990年運輸政策白皮書》的基礎上，並且根據第三次整體運輸研究(該研究)的最新研究結果而制訂的。署理運輸局局長並澄清有關負責進行該研究的顧問

公司所執行的工作。他強調顧問公司無須為本港制訂一套運輸政策。顧問公司的主要工作，是預測日後市民對運輸服務的需求，以及研究“已承諾”的基建項目竣工後的情況與影響。顧問公司並須就如何提供運輸基礎設施以應付乘客的交通需求作出建議。政府當局根據該研究的研究結果及，並參考《1990年運輸政策白皮書》的內容而訂出現時的運輸策略，供委員審議。

優先發展鐵路運輸

13. 何承天議員申報利益，表明自己身為地鐵公司董事局成員。

14. 何承天議員指出，現時鐵路公司均以審慎的商業原則經營。因此，任何有關落實鐵路工程項目的決定，均須考慮到該鐵路沿線的人口數目，以衡量鐵路工程項目是否具有商業營運能力，足以支持該鐵路的發展。在研究改變運輸策略以便優先發展鐵路運輸的建議時，何議員詢問政府是否願意為鐵路公司提供某種形式的誘因／援助，使鐵路公司在無須顧及鐵路沿線的人口數目的情況下，加速發展鐵路基礎設施。何鍾泰議員對他的意見表示贊同。

15. 署理運輸局局長表示，以長遠計，當局將更重視運輸與土地用途兩方面規劃工作互相配合的需要，從而建立更多發展區，以加強鐵路系統的營運能力。就短期而言，當局仍需先研究一項工程項目的商業營運能力，然後才批准落實興建該項工程計劃。

16. 主席及何承天議員回應時表示，此一做法與現時的做法相若，即政府當局需要一段長時間待某區人口增長至某一數目，才會落實一項新的鐵路工程項目。署理運輸局局長解釋，政府當局的土地用途及運輸策略出現了基本的改變，新策略將集中物色鐵路沿線的未來策略性增長地區。過往政府未必可以經常實行此一結合運輸與土地用途規劃的做法。

17. 署理運輸局局長並請委員參看施政報告。施政報告中列明“用哪些較環保的運輸模式、花多少錢、基建投資如何分擔、用者須承擔的費用如何釐定，都是須要解決的問題，而且都不能沿用舊觀念去處理。投資於運輸和土地的策略規劃，亦須重新制訂。”由於施政報告制訂了新政策的路向，政府當局將需時間就這方面進行進一步研究。主席表示，待第二次鐵路發展研究完成後，事務委員會可再討論此事。

18. 李啟明議員亦對鐵路發展步伐緩慢表示不滿。他表示，現時的鐵路發展計劃未能追上乘客的期望與交通需求。舉例說，雖然市民對伸延馬鞍山鐵路線至市區、增建另一條跨界鐵路線以紓緩羅湖的擠塞情況，以及興建一條直接連接西九龍填海區與落馬洲的鐵路線需求殷切，但政府並無加快興建此等鐵路線。劉千石議員亦促請政府當局加快興建東九龍線。署理運輸局局長表示，有關此等工程項目的研究將與第二次鐵路發展研究一併進行。

19. 何鍾泰議員亦對伸延地鐵港島線至西區的建築工程表示關注。他指出，在評估該支線的潛在需求時，實在有必要考慮到西區的人口增長情況，以及途經西區至其他地區(例如南區及港島東南區)的相關行程。署理運輸局局長表示，在評估鐵路系統的可行性時，政府當局及鐵路公司會進行深入的研究，以評估該鐵路的潛在需求。除了住戶的交通行程外，當局並會考慮到其他往返有關地區的潛在商業、社交及康樂的交通行程。

20. 關於輕便鐵路系統(輕鐵)網絡的未來發展及輕鐵與西鐵連接的問題，署理運輸局局長表示，輕鐵的兩條支線會在水圍興建，以應付該區日後的人口增長，以及確保輕鐵可為西鐵提供有效的交通接駁服務。

各種交通模式之間的競爭

21. 劉千石議員察悉在新制訂的運輸策略下，鐵路將成為運輸系統的骨幹，而在為乘客提供接駁至鐵路的服務上，專利巴士的功能更形重要。由於新策略並不鼓勵並行巴士服務，以致競爭較前為少，劉議員對此深表關注。他認為新策略會影響公共交通服務的質素，導致公共交通機構提高收費。因此，就這方面而言，他並不支持經修訂的運輸策略。

22. 署理運輸局局長表示，上述策略的目的，並非為促進鐵路發展而限制巴士服務的增長。雖然有了鐵路服務，但大型的專利巴士仍然是主要的載客工具，並會繼續在公共運輸系統方面擔當重要的角色。

23. 署理運輸局局長進一步表示，施政方針的宗旨，在於保持良性競爭的環境，讓乘客可在多種交通工具中作出選擇。雖然當局只會在有需要時引進並行巴士服務及遠程巴士服務，但各營辦商之間仍會彼此競爭。政府當局會顧及增加巴士服務所涉及的交通與環境影響，不同巴士路線出現服務重複的程度，以及所提供的服務水平等因素，致力取得適當的平衡，令資源獲得最適當的運用。

24. 李永達議員指出，目前地鐵的市場佔有率雖較巴士為低，亦有並行巴士服務定時往返不同地點，但現時市場的競爭環境並未提供有效率及有效的收費規管方式。在不少的情況下，地鐵公司的車費仍然較巴士為高。由於預測地鐵服務的市場佔有率將進一步增加，他擔心情況會更趨惡化；更何況政府可能施加限制，一如當局在新界西北部輕便鐵路服務區實施限制的情況一樣。

25. 署理運輸局局長表示，巴士的市場佔有率預料到了2016年會從37%增至38%。以乘客數目而言，增幅將達30%。因此，巴士在運輸系統方面仍然舉足輕重，並會在收費調整方面，對鐵路公司造成一定的壓力。署理運輸局局長更表示，政府當局將不再為了某一個別交通工具的利益而採取遏止各種公共交通工具之間競爭的措施。換言之，當局將不會再度實施類似新界西北部輕便鐵路服務區內限制巴士增長及發展的政策。

26. 何俊仁議員強調公平競爭是十分重要的。他表示，政府當局倡議“避免出現割喉式競爭”背後的一個基本假設，便是須給予某一種交通工具若干形式的保護。以目前的情況而言，他詢問政府當局是否有意為了促進鐵路發展，因而限制巴士服務市場的增長。

27. 署理運輸局局長表示，同一交通工具的營辦商之間或不同交通工具的營辦商之間同樣可能出現割喉式的競爭。鑒於商業中心區的路面空間有限，政府當局須採取若干措施，以求最有效率的運用路面空間。為達致此一目的，政府當局便有需要規管通往商業中心區的點對點巴士服務。

28. 署理運輸局局長向委員保證，政府當局不會遏止某一公共交通工具為市民提供服務，藉此維護另一公共交通工具的投資或收入。當局同樣不會限制不同交通工具之間的良性競爭。何俊仁議員回應時表示，政府當局應繼續提供足以滿足乘客需求的巴士服務，而不應以新運輸策略為藉口，不接受居民提出有關新巴士服務的要求。

關設行人專用區及泊車設施

29. 何鍾泰議員認為提供單車設施以應付客運需求是不設實際的。他建議當局興建更多地下停車場。署理運輸局局長回答時表示，雖然本港需要以陸路為主的接駁服務，但關設行人專用區及提供單車設施，可有助減少短程使用汽車的情況，對環境有益無損。他贊同何議員的意見，認為有需要提供與車路分隔的安全行人設施，避免人車爭路的情況。就此，政府當局將鼓勵增設一些與現時中區行人通道系統相若的通道。政府當局在

日後進行新市鎮規劃時，將會考慮此一建議。關於日後發展泊車轉乘計劃，署理運輸局局長表示，當局已訂定計劃，在西鐵沿線4個車站設置泊車轉乘設施。至於政府當局應否提供更多地下停車場，署理運輸局局長表示，當局會按實際情況，就每一個別個案進行考慮。

運輸需求的預測

30. 就運輸需求的預測，運輸署副署長表示，要準確地預計一段長期間的運輸需求，是相當困難的，因為不少變數會影響當局作出的預測，而在未來15至20年內，此等預測會出現不少改變。第三次整體運輸研究探討了多個發展方案，當中包含了界定未來交通需求的主要假設，發現鐵路會超越專利巴士而成為全港最常用的公共交通工具，使用鐵路的乘客在2016年將佔所有公共交通乘客總數的40%至50%。根據中增長方案的預測，在2016年，巴士、公共小型巴士及的士的市場佔有率分別為38%、12%及6%，而現時的市場佔有率則分別為37%、16%及12%。雖然預測公共小型巴士及的士的市場佔有率出現下調的趨勢，但由於人口增加，因而對整體交通需求相應增加，乘客的實數則較現時略為增加或與現時的數字相若。

新市鎮的規劃

31. 關於新市鎮的規劃策略，署理運輸局局長表示，運輸局與規劃環境地政局保持密切聯繫，並會採取一致的方案。當局雖不會把主幹路規劃在住宅發展區的中心，但當局亦有必要興建區內道路，以提供通路及作緊急通道用途。規劃環境地政局將在稍後介紹新的規劃概念。在回應委員問及巴士在新市鎮所擔當的角色時，署理運輸局局長表示，當局會考慮到巴士服務的營運能力及商業中心區的交通情況，日後仍會在新市鎮的外圍提供區外巴士服務。

32. 委員察悉，鑒於第二次整體運輸研究建議的若干工程項目進展不大，加上人口及經濟發展出現未能預見的增長，若干地區(包括九龍部分地區)出現嚴重交通擠塞情況。何承天議員詢問當局會採取何種措施，以避免日後發生類似的問題。署理運輸局局長表示，落實一項道路工程項目須視乎多項因素，包括技術、財務及環境因素。在若干情況下，當局未能展開工程項目，是因為若干已確定的基礎設施無法按原定計劃實行，中環至灣仔繞道便是其中一例，該工程受到延誤，導致中環出現交通擠塞情況。政府當局基於施政報告頒布的新施政指示，將致力使工程項目如期完成。

33. 何俊仁議員詢問政府當局有否考慮日後自行興建鐵路，在保留擁有權的情況下只批出營運權。他認為此

舉可使政府日後無須向私有化的地鐵公司以給予物業發展權方式提供補貼，支持該公司繼續營運。他提醒政府當局，日後私有化的地鐵公司成為由股東擁有的上市公司後，政府給予該公司的任何補貼，將會引起市民質疑政府分配資源的方式是否公平。署理運輸局局長表示，現時鐵路公司所需的土地，均由政府批予地鐵公司或九鐵公司或由政府擁有，若有需要對此一慣例作出改變，將需進行詳細研究。至於鐵路路軌、訊號系統及列車的擁有權，目前則分屬各有關公司所有。政府無意從鐵路公司收回此等資產，並把鐵路的經營權批出予另一家公司。

34. 何俊仁議員並要求政府當局制訂策略，一方面為離島居民提供具商業營運能力而質素良好的渡輪服務，另一方面把此等基本服務的收費維持在可接受的水平。

35. 主席在總結討論時請委員注意，她已作出預告，將在11月舉行的立法會會議上，動議一項有關未來運輸策略的議案。該議案將為委員提供另一次討論此一議題的機會。

VI. 針對司機魯莽駕駛和不小心駕駛的措施

(立法會CB(1)188/99-00(04)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

36. 應主席的邀請，運輸署署長向委員簡報該份文件的要點。

37. 陳榮燦議員認為現行刑罰已相當嚴厲，足以發揮其阻嚇作用。他反對進一步收緊現行刑罰的建議。運輸署署長解釋，由於發生多宗嚴重交通意外，導致多人死亡，市民覺得有關方面在此等個案所施加的刑罰卻過低，顯得並不公平。此外，亦有人批評該等刑罰與意外後果的嚴重程度(如引致死亡)或駕駛行為並不相符。政府當局在檢討有關條文的成效後，提出了現時的建議。

38. 鄭家富議員認為，危險駕駛的刑罰過分嚴厲，因為犯事者如屬首次被定罪，可處以取消駕駛資格不少於6個月；如屬第二次被定罪或隨後再次被定罪，則強制取消駕駛資格不少於18個月。鑒於危險駕駛是一項新制定的罪行，並考慮到其適用範圍廣泛及其對專業司機的影響，他要求政府當局檢討該建議的刑罰是否適當。主席要求政府當局就英國目前對危險駕駛的刑罰(特別是有關取消駕駛資格的刑罰)提供進一步資料。

39. 陳榮燦議員指出，該份文件附件B第2(b)段所述有關危險駕駛擬議定義的中譯本並不清晰。他要求政府

當局改善有關條文的草擬方式，使專業司機可以更明白該等駕駛行為的含義，因為根據有關危險駕駛的條文，該等行為可構成一項罪行。

40. 運輸署助理署長表示，根據該份文件附件B第2(b)段，任何人在駕駛時如有足夠能力而小心駕駛的司機認為該駕駛方式顯然有危險，即被視為正在危險駕駛。政府當局認為要提供一個簡單的定義，釐定怎樣才是有足夠能力而小心駕駛的司機是相當困難的。不過，“有足夠能力”一詞一般指司機的駕駛技術，而“小心駕駛”一詞則描述司機的駕駛態度。在裁定司機是否危險駕駛時，法院須考慮有關案件的所有情況，包括道路的性質、狀況和用途，交通情況及車輛的狀況。

41. 李永達議員察悉政府當局現建議在“危險駕駛”的定義中，刪除有關參考《道路使用者守則》的字句，他詢問提出該建議修改的理據為何。主席表示，政府當局上次在1999年2月9日向事務委員會諮詢有關建議的法例時，部分委員表示《道路使用者守則》載有非常嚴厲的標準，該等標準不但不切實際，駕駛人士更是難於遵守。因此，他們要求政府當局檢討在釐定“有足夠能力而小心駕駛的司機”應有的駕駛標準時，須參考《道路使用者守則》此舉是否適當的做法。

42. 運輸署助理署長進一步表示，在諮詢業界的過程中，業內人士對建議規定法院須參考《道路使用者守則》表示關注。他們認為該守則過分嚴厲，並載有太多關於司機的態度及行為的一般限制。他們擔心會因觸犯該守則所列的輕微駕駛罪行而被控危險駕駛。為釋除他們的疑慮，政府當局現建議在“危險駕駛”的定義中，刪除有關參考《道路使用者守則》的字句。不過，此安排無礙法院在審理案件時考慮上述守則，因為現行做法是凡屬於《道路使用者守則》所訂罪行，與訟的任何一方都可以在進行訴訟期間引用上述守則，以確定或否定任何有爭議的法律責任。

43. 然而，李永達議員認為政府當局應檢討《道路使用者守則》，並在條例草案的附表或在另一個別刊物中，開列該等被視為載述安全標準的行為。此舉將可使市民更認識何種駕駛行為會構成危險駕駛罪行。

44. 鄭家富議員贊同李議員的意見，並重申他建議在條例草案的附表中，另行載列一套供駕駛人士遵守的守則，列明構成危險駕駛罪行的行為。主席表示，現行建議的其中一項優點，是建議基本上以英國法例為依據，因此，有關守則的提述可引用英國的先例。不過，

若提供另一附表以列明何種行為會構成危險駕駛罪行，便可能無法引用此類提述。

45. 何俊仁議員就鄭家富議員陳述的意見作出補充，表示該法例並無明確規定若干根據《道路交通條例》可能構成罪行的駕駛行為。為加強市民對該等駕駛行為的認識，他建議政府當局考慮把此類駕駛行為納入該法例。主席亦表示，若該項建議獲得接納，將需進一步諮詢業內人士。

46. 運輸署助理署長表示，政府當局曾考慮為危險駕駛提供另一守則的建議。然而，由於在不同的情況下便會出現許多不同的行為，當局認為所開列的清單將無法鉅細無遺。此外，法院在裁定某一項行為是否構成危險駕駛罪行時，須考慮到多項外來因素。因此，現行建議可能會較為適當。主席在總結討論時，要求政府當局在立法會提交條例草案前，審慎考慮委員的建議。

VII. 駕駛時使用流動電話

(立法會CB(1)188/99-00(05)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

47. 劉千石議員指出，業內人士關注到無線電通話器免提配件的價格問題。主席補充，根據政府當局的資料，把無線電通話器改為免提式通話器的費用，每部車輛需要150元至300元不等。若情況確實如此，業內人士將可接受此費用。因此，她要求政府當局就無線電通話器免提配件的供應和費用提供進一步資料。運輸署助理署長答應收集委員所需資料，以供參閱。

政府當局

VIII. 其他事項

48. 議事完畢，會議在下午12時45分結束。

立法會秘書處

1999年12月14日