

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)863/03-04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：2003年12月19日(星期五)
時 間：上午10時
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員：劉千石議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T3
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局首席助理秘書長
戴家珮女士

屯門公路交通事故獨立專家小組秘書
(環境運輸及工務局首席助理秘書長(工務))
韋志成先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

路政署助理署長(總辦事處)
黃恒志先生

運輸署

運輸署副署長／策劃及技術服務
劉家強先生

總工程師／道路安全及標準研究部
梁德輝先生

香港警務處

總警司(交通總部)
林善政先生

警司(法例檢討及研究)
余志雄先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
何宗基先生

運輸署

運輸署助理署長／巴士及鐵路
葉麗清女士

首席運輸主任／巴士及鐵路
袁立本先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

新界電召的士聯會有限公司

藍貴強先生

新界的士商業聯誼會

何治勤先生

香港無線電的士聯誼會

黃羽庭先生

新界的士商會有限公司

林呂昌先生

陳愛蓮女士

營業車聯誼會

許冠華先生

西貢的士工商聯誼會有限公司

張賢先生

新興的士電召聯會

葉耀亮先生

新界港九合眾的士聯誼會有限公司

郭綠筠女士

的士車行車主協會有限公司

鄭克和先生

吳坤成先生

新界的士營運協會

陳樹生先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

文漢明先生

黃保強先生

香港的士小巴商總會有限公司

陳洲先生

伍焯先生

環保的士車主聯會有限公司

李子良先生

的士同業聯會有限公司

梁紹昌先生

聯友的士同業聯會有限公司

歐陽根先生

市區的士司機聯委會有限公司

郭志標先生

偉發的士車主聯會有限公司

唐躍峰先生

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

梁雄先生

黎秉麟先生

香港公共小巴車主司機協進總會

葉慶華先生

黎銘洪先生

藍田惠海小巴商會

魏初先生

鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司

潘成就先生

汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)

歐陽明先生

屯門公共小型巴士商會

鍾世興先生

梁志偉先生

香港專線小巴持牌人協會

黃文傑先生

黃靈新先生

環保小巴大聯盟

陳文俊先生

的士、小巴權益關注大聯盟

謝健威先生

宋國明先生

公共小型巴士總商會

吳茂成先生

公共巴士同業聯會有限公司

楊偉雄先生

黃良柏先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)5
歐詠琴女士

議會秘書(1)2
朱漢儒先生

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)589/03-04號文件 —— 2003年11月28
日會議的紀要)

2003年11月28日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)506/03-04號文件 —— 新大嶼山巴
士(一九七
三)有限公司
—— 透露更
詳盡財務及
營運資料;及
立法會CB(1)560/03-04(01)號文件 —— 政府當局就
汽車交通運
輸業總工會
的士司機分
會所提交有
關解決的士
乘客就收費
議價的問題
的意見書作
出的回覆)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2004年1月30日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)586/03-04(01)號文件 —— 待議事項一
覽表

立法會CB(1)586/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一
覽表)

3. 委員察悉，事務委員會下次例會將於2004年1
月30日下午2時30分舉行的內務委員會會議結束後隨即
舉行，而非按照原來所訂於上午10時45分舉行，以避免

與另一法案委員會會議撞期。他們進一步同意在該次會議上，討論政府當局提出的下述事項：

- (a) 深港西部通道及后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響；
- (b) 擬議的車輛維修業規管計劃；及
- (c) 在屯門興建跨境客運渡輪碼頭。

4. 主席請委員注意，事務委員會就行政長官2004年施政報告進行的政策簡報，將於2004年1月14日上午8時30分至9時30分舉行。

IV. 改善公路安全研究報告

(立法會CB(1)586/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)455/03-04(01)號文件 —— 屯門公路交通事故獨立專家小組提交的《改善公路安全研究報告》)

5. 主席扼述對上一次在2003年12月5日舉行的特別會議上討論此事時，屯門公路交通事故獨立專家小組(下稱“專家小組”)向委員簡述《改善公路安全研究報告》(立法會CB(1)455/03-04(01)號文件)所載的主要建議。政府當局答允在是次會議上，向事務委員會匯報其就有關建議進行評估的結果，以及推行該等建議的計劃。

6. 環境運輸及工務局副秘書長T3就政府當局未能及早提交其文件(立法會CB(1)586/03-04(03)號文件)致歉。遲交文件的原因是政府當局須於短時間內，就2003年12月5日發表的眾多建議作出回應。她繼而向委員簡述政府當局就專家小組所提出不同範疇的建議而訂定的推行計劃。

(會後補註：政府當局所提交文件的中文本，以及說明將會就車輛護欄採取的各項技術改善措施的示意圖，均已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)639/03-04號文件送交委員。)

提高屯門公路及其他優先改善地點的道路安全

7. 環境運輸及工務局副秘書長T3表示，因應專家小組提出的建議，屯門公路重建及改善工程(下稱“該工程”)將於2005年年中展開，較原來計劃提前了6個月。

8. 何鍾泰議員提述屯門公路若干不合標準路段的情況未如理想，例如某些路段的行車道或路肩的闊度並不符合現行標準，或甚至並未設有路肩。他強調有迫切需要及早實施該工程，以保障道路使用者及附近居民的安全。基於同一理由，他亦籲請政府當局盡早就39個需要優先改善的地點，推行建議中的整套即時及長期改善工程計劃。該等在16條道路的39個地點，均被確定具有與7月交通事故肇事地點相若的特徵。

9. 陳偉業議員就此表達了類似的意見，並籲請政府當局優先在屯門公路沿線某些對駕車人士具有潛藏危險，例如彎位過急及會突然翻起強勁側風的位置進行改善工程。

10. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，政府當局對委員所提出，有關及早在屯門公路及其他優先改善地點進行改善工程的關注亦有同感。除提前進行該工程外，運輸署及路政署亦會合作找出進一步縮短施工期的可行措施。路政署就該工程作出準備時，亦會就屯門公路的定線及設計進行全面檢討，以確定可作出進一步改善的地方，從而使整條道路達到現時快速公路應有的標準。路政署署長補充，為達到此目的，政府當局會尋求作出改善措施，以便令屯門公路若干路段在視距、行車道闊度及路肩闊度等各方面，均符合現時的設計標準。由於受到各種地形上的限制，以及有需要在施工期間繼續開放屯門公路，因此，所涉及的工程頗為複雜。

11. 關於39個優先改善地點，環境運輸及工務局副秘書長T3表示，政府當局會研究所提交文件第40段所述各項短期以至中期的護欄及防撞欄改善工程。倘撥款申請獲得財務委員會批准，政府當局會力求在2005年年底或之前完成有關工程。

12. 作為工務小組委員會的主席，何鍾泰議員表示工務小組委員會將會全力配合，確保適時審議政府當局所提出的任何所需撥款申請。不過，他認為政府當局應能在2005年之前，提早完成計劃在該39個優先改善地點進行的改善工程。

車輛護欄設計

13. 黃成智議員認為，政府當局就裝設車輛護欄作出規劃時應預留額外的安全預度。在此方面，他鼓勵政府當局優先發展可符合不同防撞要求的護欄。鄭家富議員對此亦有同感，並表示政府當局應同時確保及早推行擬議的技術措施，以加強現有的護欄。

駕駛行為

14. 譚耀宗議員支持為客運業設立技能提升計劃的建議，以便讓職業司機進一步培養良好的駕駛行為。

15. 鄭家富議員認同政府當局為推行專家小組所提出有關不同主要範疇的建議而訂定的擬議措施的整體方向，並籲請當局及早實施各項措施，以加強道路安全。他特別表示，政府當局應加快進行所需的法例修訂，強制規定違例駕駛記分已累積至若干分數的司機參加駕駛改進計劃，並把簽發暫准駕駛執照的安排，推展至適用於新獲發給私家車及輕型貨車駕駛執照的司機。

16. 周梁淑怡議員雖然認同把簽發暫准駕駛執照的安排推展至適用於新獲發給私家車及輕型貨車駕駛執照的司機，可能會為道路安全帶來裨益，但她告誡謂，對於如何實行有關建議須作出更周詳的考慮。倘有關建議導致新獲發給駕駛執照的司機須繳付更高保費，便有可能會弄巧反拙，反而令他們無法汲取實際的路面駕駛經驗。

17. 梁富華議員不滿政府當局沒有充分顧及職業司機在疲倦狀態下駕駛，是本港交通意外的主要成因的問題。除了按所提交文件第17(c)段所載，檢討巴士司機的工作時間外，他強調應同樣重視其他職業司機的工作情況。據他所知，部分綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)司機是以分賬的方式受僱，並不會獲發任何底薪。為求賺取基本收入，他們迫不得已須長時間工作或高速駕駛，以求增加行車轉數。運輸署作為專線小巴服務的規管當局，應對營辦商作出適當的監管。此外，他強烈認為運輸署應與勞工處合作，進一步研究此基本問題，從而提高社會各界對此問題的認識。

18. 鄭家富議員亦表示，從較廣泛的角度而言，政府當局應從修訂法例方面研究此問題，即在香港設立有關最長工作時間及最低工資的規定。

政府當局

19. 環境運輸及工務局副秘書長T3察悉委員就如何推行有關建議所提出的建議及意見。她表示，運輸署及警方會加強對職業司機進行宣傳工作，使他們明白到避免在沒有充分休息的情況下長時間駕駛的需要。然而，政府當局很難對自僱職業司機的工作時間施加任何管制。至於巴士司機，運輸署已要求專利巴士公司進行全面的安全檢討，包括在諮詢其員工後檢討巴士司機的工作時間指引。關於其他職業司機的工作時間與他們在疲倦狀態下駕駛的問題之間的關連，政府當局將須進一步研究當中所涉及的事宜。儘管如此，她答允運輸署會研究梁富華議員所提出的關注，並進一步研究司機疲倦是否交通意外的主要成因。

20. 鄭家富議員建議，政府當局應優先進行試驗，以確定在本港安裝為駕車人士而設的閃動綠燈倒數計時器，作為方便司機遵從在紅燈亮起前停車的規定的額外工具的成效。

21. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，為駕車人士裝設倒數計時器的成效尚未有定論。部分外地經驗顯示，此種裝置可能會增加在道路交界發生意外的危險，因為駕車人士在綠色交通燈亮着的最後數秒可能會有不同反應。倘駕車人士決定加速駛過該路口，便會對行人構成較大危險。儘管如此，政府當局會繼續研究此事。

立法與執法

22. 黃成智議員認為，儘管委員及公眾一再提出警告，但政府當局在發生7月的交通慘劇前一直沒有切實作出各項所需的法例修訂，以遏止不當的駕駛行為，特別是跟車太貼及超速，他對此表示極度失望。他提述增訂有關跟車太貼的新罪行的建議，並詢問政府當局有否研究如何克服能否執行該項限制的實際問題。

23. 環境運輸及工務局副秘書長T3表示，政府當局一向認為全面的法例及有效的執法，是遏止不當駕駛行為的重要手段。因此，當局一直致力尋求可繼續作出改善的方法。即使在發生7月的交通事故及發表專家小組的報告前，警方已一直對各項法例修訂作出研究，其中包括增訂和跟車太貼有關的新罪行，以及利用定額罰款制度，簡化若干常見的交通違例事項的檢控程序。另外，當局亦一直進行裝設偵察車速攝影機的工作，藉以遏止超速駕駛行為。

24. 周梁淑怡議員表示，除超速駕駛外，政府當局亦應確保對遏止其他不當駕駛行為(例如跟車太貼、不適當轉換行車線或沒有靠左線行車)，予以適當的重視。政府當局應相應作出資源分配，針對較常見的交通意外成因採取行動。她特別提到良好駕駛訓練的重要性，並建議政府當局或有需要檢討駕駛考試的標準及要求，俾能就此等範疇進行充分的測試。

25. 關於偵察跟車太貼情況的技術方法，總警司(交通總部)解釋，警方現時會使用雷達鎗偵測違例車輛及其前面車輛的車速、行車時間及距離。倘違例車輛未有保持按“兩秒距程規則”量度的安全行車距離，有關司機將會被截停，並獲發給書面警告或控以“不小心駕駛”。由於所涉程序相當繁複，警方一直研究把跟車太貼訂為罪行的可行性，以及如何簡化檢控程序及取證規定。

26. 儘管如此，黃成智議員籲請政府當局進一步探討是否可以利用先進科技，確保作出有效的執法。陳偉業議員建議在釐定何者構成“安全行車距離”時，參考若干海外國家就不同類別車輛訂定特定行車距離及車速限制的做法。

27. 陳偉業議員告誡謂，重要的是必須避免作出任何會令現行懲罰制度過於嚴苛的更改，特別是就職業司機而言。政府當局應維持若干程度的彈性，以便向首次違例者發出書面警告而非即時作出檢控。

28. 然而，鄭家富議員認為在道路安全方面絕對不能有任何妥協。因此，他支持政府當局增訂跟車太貼新罪行的建議，以確保對此項不當駕駛行為採取有效的執法行動。政府當局應加快進行準備工作，並提交有關的建議，以便委員及早作出研究。

有關道路安全的宣傳及教育工作

29. 劉炳章議員表示，香港的生活節奏急促，道路安全的宣傳工作未必一定可達致預期的效果。與其如此，政府當局可考慮採取“軟硬兼施”的方式，對付不當的駕駛行為。一方面，當局可向在某段時間內沒有違例駕駛紀錄的司機作出財政上的鼓勵(例如送贈由私營機構贊助的汽油券或隧道費代用券)。另一方面，當局亦可向屢犯者施以額外的懲罰，包括強制規定須參加駕駛改進計劃。

30. 周梁淑怡議員認為，政府當局應加強對駕車人士進行教育，使他們明白遵守《道路使用者守則》所載良好駕駛行為的重要性，特別是新獲發給駕駛執照的司機及所謂“星期日司機”的人士。在此方面，她表示就傳達道路安全信息而言，電台是較電視可取的渠道。

31. 劉健儀議員指出，只有在所有道路使用者齊心協力之下，才能達致道路安全。雖然職業司機似乎較易發生交通意外，但這主要是由於他們在路面行車的時間較多。因此，每當公眾關注道路安全問題時便將矛頭指向他們，未免有欠公允。

32. 環境運輸及工務局副秘書長T3察悉委員提出的意見及建議，並表示政府當局一直相當重視推廣道路安全概念，並着重透過道路安全議會為改善駕駛行為而持續進行的宣傳計劃，建立所有司機對道路安全問題的認識。道路安全議會由政府及非政府代表組成，負責推行每年的道路安全運動，以及監察和統籌各項宣傳活動。因應專家小組提出的建議，道路安全議會將研究適當衡量宣傳運動成效的方法，以確保採用恰當的宣傳策略。

33. 劉健儀議員提述有公眾人士建議把道路安全議會的成員組合擴大，以包括運輸業團體的代表，從而改善溝通。此外，她亦表示道路安全議會應考慮調撥資源，以便與運輸業合辦宣傳活動。

34. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時請委員注意，專家小組已研究把道路安全議會成員組合擴大的建議。專家小組認為在委任道路安全議會成員方面較宜保持彈性，因為道路安全議會的工作並非集中於與特定行業有關的事宜。現時，運輸署與不同運輸行業(的士、公共小型巴士、貨車)之間已設有定期聯絡的渠道，藉以加強溝通。

35. 儘管政府當局作出上述解釋，但劉健儀議員指出，運輸署與不同運輸行業進行的聯絡只集中於營運上的事宜，而非道路安全問題。她認為政府當局應積極考慮增加與運輸行業就道路安全問題進行溝通的渠道，藉以從他們的寶貴經驗中獲益。

交通工程及管理

36. 周梁淑怡議員認為，政府當局應在方向指示標誌的數量及清晰程度兩方面，力求繼續作出改善。這對於不熟識道路的“星期日司機”尤其重要。譚耀宗議員對

此亦有同感，並建議政府當局不妨設立更多渠道，以收集職業司機對如何改善公路設計及安全的意見。

37. 環境運輸及工務局副秘書長T3察悉兩位委員的意見，並表示運輸署會繼續致力檢討本港採用的方向指示標誌的標準，並在有需要時作出改善。

V. 有關非專利巴士服務的政策

(立法會CB(1)586/03-04(14)號文件——政府當局提交的資料文件)

38. 主席歡迎各運輸業協會的代表出席會議。他繼而邀請團體代表輪流就政府當局的非專利巴士服務政策發表意見。政府當局提交的資料文件載於立法會CB(1)586/03-04(14)號文件。此外，委員察悉由未能出席會議的交通事業從業員協會所提交的意見書(立法會CB(1)586/03-04(12)號文件)。

與代表團體／政府當局舉行會議

新界電召的士聯會有限公司

39. 新界電召的士聯會有限公司的藍貴強先生對非專利巴士服務日益增多表示關注，特別是合約出租服務(A08)及學生服務(A03)。此兩種服務於1998至2003年的過去5年間，分別增加了120%及40%。他指出，由於運輸署收緊對新居民服務申請的審批，部分非專利巴士服務營辦商轉為經營未經許可的長期A08服務。此情況已扼殺了新界的士營辦商及司機的重要“生存空間”。他亦擔心由於出生率持續下降及小學教育由半日制改為全日制，學生服務的需求會逐漸萎縮，而過剩的非專利巴士亦會相繼轉為經營未經許可的A08服務。

40. 在較廣泛的政策層面上，藍先生表示，政府以鐵路及專利巴士服務為先的政策，加上業經許可的非專利巴士服務日益增多，已令的士營辦商再不能維持財政上可行的營運。為了維持公共交通市場的有秩序運作，政府當局急需檢討的士相對於其他公共交通工具，在本港公共交通服務界所擔當的角色及功能。

新界的士商業聯誼會

41. 新界的士商業聯誼會的何治勤先生特別提述新界的士司機及營辦商的苦況，並表示未經許可的A08服務

已嚴重影響他們在元朗及屯門的生意。倘政府當局不急謀對策，他擔心會有不少新界的士司機及營辦商被淘汰，因而令社會更加動盪不安。

42. 何先生進一步表示，未經許可的A08服務並沒有固定的路線或車站。不少非專利巴士均裝有八達通收費器，以便即場向乘客收取車費。以上種種均已嚴重違反A08服務批註的營運條件。然而，由於現行法例存在灰色地帶，政府當局不能對違例者採取有效的執法行動。

香港無線電的士聯誼會

43. 香港無線電的士聯誼會的黃羽庭先生指出，各新界的士業協會一直關注非專利巴士服務日益增多的情況，並已多次在與運輸署舉行的例會上提出此事。非專利巴士數目近年大幅飆升，而未經許可營運的非專利巴士服務亦如雨後春筍般湧現，此情況已嚴重影響公共交通市場的有秩序運作，因為營運非專利巴士服務無須如的士般繳付任何牌價。此外，非專利巴士服務的保費亦遠較的士為低。凡此種種，均令的士營辦商面對不公平的競爭。對於政府當局未有採取任何具體行動，對付導致新界的士牌價大幅下跌的問題，他表示極度不滿，並強烈認為政府應向新界的士營辦商作出賠償，以彌補他們因公共交通市場的混亂狀況而蒙受的損失。

44. 黃先生進一步表示，隨着新鐵路落成及專利巴士服務逐步改善，公共交通服務的載客量有所增加，政府當局應仔細檢討非專利巴士服務的涵蓋範圍及功能，特別是原本在公共交通服務不足的地區實施，以作為“權宜”措施的居民服務。運輸署首先須清楚區分在A01至A08服務批註下，不同類型非專利巴士服務的涵蓋範圍，並確保非專利巴士不能超出其許可的營運範圍而經營其他服務。

新界的士商會有限公司

45. 新界的士商會有限公司的陳愛蓮女士贊同其他團體代表所提出的一般意見及觀察所得，並表示未經許可經營非專利巴士服務的問題，於早上繁忙時間在水圍尤其嚴重。此等未經許可的非專利巴士同時營辦長程及短程路線，直接影響區內新界的士營辦商的生計。輕鐵天水圍支線及西鐵通車，將會對新界的士在財政上可行的營運進一步構成影響。因此，她籲請各有關方面通力合作，妥善解決有關問題。

營業車聯誼會

[立法會CB(1)586/03-04(04)號文件]

46. 營業車聯誼會的許冠華先生提述政府當局所提交文件附件B所載的執法行動統計數字，並對政府當局採取的執法行動不足感到不滿。他建議除加強對未經許可營運非專利巴士服務採取執法行動外，運輸署亦應收緊有關新申請及續牌申請的發牌安排，俾能逐步取締未經許可的非專利巴士。

西貢的士工商聯誼會有限公司

47. 西貢的士工商聯誼會有限公司的張賢先生建議，運輸署應要求非專利巴士服務營辦商就A08服務批註提交獨立的申請，以便對未經許可的非專利巴士服務營辦商作出較嚴格的監管。

新興的士電召聯會

[立法會CB(1)594/03-04(01)號文件]

48. 新興的士電召聯會的葉耀亮先生認為，由於現行法例存在灰色地帶，未經許可營運的非專利巴士服務日益增多，已大大打擊新界的士司機及營辦商在財政上可行的營運。在此方面，政府當局急須制訂進一步措施，協助改善新界的士業的經營環境。

新界港九合眾的士聯誼會有限公司

49. 郭綠筠女士代表新界港九合眾的士聯誼會有限公司主席鄧伯榮先生發言時籲請各有關方面通力合作，解決因非專利巴士服務日益增多而對新界的士業造成的生計問題。

的士車行車主協會有限公司

[立法會CB(1)586/03-04(05)號文件]

50. 的士車行車主協會有限公司的吳坤成先生表示，的士業一直關注到未經許可營運的非專利巴士服務日益增多的情況。在2002年8月，運輸署署長曾承諾設立專責小組以檢討此事，並加強對未經許可營運非專利巴士服務的營辦商採取執法行動。然而，令人感到遺憾的是，當局至今只採取了有限的行動，但其間已登記的非專利巴士數目卻不斷增加。他表示，的士業對政府當局拖延處理未經許可的A08服務的問題極感失望，對於交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)就非專利巴士服務的規管架構及發牌制度進行的檢討能否得出任何理想的結果，他

們亦不敢寄予厚望。他認為，政府當局不應等待交諮會完成其檢討工作，而應優先採取行動以修訂有關法例，解決現行法例中有關A08服務的不明朗情況。

新界的士營運協會

51. 新界的士營運協會的陳樹生先生提述在會議席上提交的意見書，並特別提出下列各點供委員考慮：

- (a) 由於運輸署的政策過時和未有作出適當監管，以致未經許可營運的非專利巴士服務有所增加。
- (b) 政府當局應盡速就其過時的非專利巴士發牌政策進行檢討，以期恢復公共交通市場的秩序和保障的士業的利益。
- (c) 政府當局應成立專責工作小組，統籌和非專利巴士服務的監管、營運及發牌有關的事宜。工作小組的成員應包括的士業的代表，以保障該行業的利益。
- (d) 運輸署應停發新的A08服務牌照，並收緊或取消免費巴士服務如營運不超過14天，便無需事先獲得批准的規定。
- (e) 政府當局應加強對未經許可營運的非專利巴士服務採取執法行動，並定期發放相關的統計數字，以便公眾作出監察。當局亦應收緊發牌安排，藉以減少非專利巴士的數目。

(會後補註：新界的士營運協會提交的意見書其後已隨立法會CB(1)639/03-04(02)號文件送交委員。)

香港九龍的士貨車商會有限公司

52. 香港九龍的士貨車商會有限公司的文漢明先生提述因為未經許可營運的非專利巴士服務日益增多，而對公共交通市場造成的混亂情況。不少非專利巴士服務營辦商所營運的服務，實際上已超出其所獲批准的營運範圍。的士業以至其他公共交通工具的生存空間，已受到嚴重的影響。文先生贊同其他團體代表的意見，認為應收緊營運非專利巴士服務的發牌安排，特別是自動批給A08服務批註，以及免費巴士服務如營運不超過14天便無需事先獲得批准的規定。他籲請委員監察政府當局處

理有關問題，以及交諮會所作檢討的進展。他亦表示政府當局應確保廣大乘客明白一旦發生涉及未經許可營運的非專利巴士服務的意外，會對有關的保險保障構成何種影響。

香港的士小巴商總會有限公司
[立法會CB(1)586/03-04(06)號文件]

53. 香港的士小巴商總會有限公司的陳洲先生贊同其他團體代表對於非專利巴士服務日益增多這個存在已久的問題所表達的深切關注。他期望將於6個月後完成的交諮會檢討會提供有用的意見及建議，以杜絕有關問題，使公共交通市場恢復有秩序的運作。

環保的士車主聯會有限公司

54. 環保的士車主聯會有限公司的李子良先生贊同其他團體代表所表達的一般意見。他籲請政府當局及早採取有效的行動以對付有關問題，從而改善的士業在營運上的可行性。

的士同業聯會有限公司

55. 的士同業聯會有限公司的梁紹昌先生特別提述未經許可營運的非專利巴士服務所造成的交通問題，例如銅鑼灣駱克道一帶在黃昏繁忙時段出現的混亂情況。他認為交諮會在確保本港公共交通服務協調得宜方面應擔當更積極的角色，並籲請各有關方面(包括交諮會、政府當局、立法會議員及各個運輸業協會)同心合力，以解決有關問題。

聯友的士同業聯會有限公司

56. 歐陽根先生代表聯友的士同業聯會有限公司所屬的港九三的士商會聯合委員會發言時重申，由於未經許可營運的非專利巴士服務日益增多，的士業須面對困難的經營環境。他對政府當局未有採取有效的執法行動表示失望，並就如何解決有關問題提出下列建議：

- (a) 政府當局應加強對未經許可營運的非專利巴士服務採取執法行動。
- (b) 運輸署應收緊對A08服務批註的限制，並即時取消免費巴士服務如營運不超過14天便無需事先獲得批准的規定。

- (c) 交諮會應成立專責工作小組，就政府當局的非專利巴士發牌制度諮詢的士業，以提高透明度。

(會後補註：歐陽根先生所呈交的港九三的士商會聯合委員會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)639/03-04(03)號文件送交委員。)

市區の士司機聯委會有限公司
[立法會CB(1)586/03-04(07)號文件]

57. 市區の士司機聯委會有限公司的郭志標先生認為若作出適當的規管，A01至A08服務批注下各種不同類別的非專利巴士服務，應可發揮為特定類別乘客提供專設服務的功能。然而，由於運輸署未有作出適當的規管，部分非專利巴士服務營辦商遂得以營辦超出其所獲批准營運範圍的服務，令公共交通市場出現混亂。對於交諮會及警方未有採取積極的行動以解決這存在已久的問題，他亦表示失望。

58. 郭先生認為問題的關鍵在於非專利巴士服務營辦商可向登車乘客收取車費，並就如何可解決此問題提出下列建議：

- (a) 政府當局應確保可容易區分業經許可及未經許可的非專利巴士服務。對每一類別非專利巴士服務均應予以清晰的識別，以防有關車輛被用作提供其他類別服務。
- (b) 政府當局應禁止所有非專利巴士服務營辦商向登車乘客收取車費。
- (c) 政府當局應加強對未經許可營運的非專利巴士服務採取執法行動，並考慮對違例者施加更重刑罰。

偉發的士車主聯會

59. 偉發的士車主聯會的唐躍峰先生表示，他對其他團體代表發表的意見並無補充。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
[立法會CB(1)586/03-04(08)號文件]

60. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會的梁雄先生強調，該會並非針對在獲得許可之下經營的非專利巴士服務。然而，有越來越多非專利巴士服務以“會員服務”的方式營運，並提供和公共小型巴士(下稱“小巴”)服務相若的點到點服務，此等問題卻值得特別留意。除影響的士及小巴業的生計之外，未經許可的非專利巴士服務亦有可能在保險保障方面對乘客構成潛在風險。因此，他提出下列建議供委員考慮：

- (a) 政府當局應簡化對未經許可營運非專利巴士服務提出檢控的程序。
- (b) 政府當局應立即採取行動，堵塞現行法例中有關免費巴士服務如營運不超過14天便無需事先獲得批准的漏洞。
- (c) 政府當局應就A08服務制訂清晰的營運條件及範圍。
- (d) 政府當局應改善現時的車輛營運證設計，俾能清楚辨別提供每一類別非專利巴士服務的車輛。對於“會員服務”這類亦屬未經許可營運的非專利巴士服務，政府當局亦應加強宣傳以作打擊。
- (e) 政府當局應檢討其運輸政策，使每種公共交通工具在市場中均有其清晰及特定的角色。

香港公共小巴車主司機協進總會
[立法會CB(1)586/03-04(09)號文件]

61. 香港公共小巴車主司機協進總會的黎銘洪先生贊同其他團體代表所發表的一般意見，並強調未經許可營運的非專利巴士服務已嚴重破壞公共交通市場的有秩序運作，且對不少奉公守法的的士及小巴司機和營辦商的生計造成影響。

藍田惠海小巴商會

62. 藍田惠海小巴商會的魏初先生對於政府當局對未經許可營運非專利巴士服務的情況視若無睹深表不滿。他籲請政府當局盡速採取行動以對付此問題。

鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司

63. 鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司的潘成就先生認為，未經許可的居民服務應被取締。為應付居民的交通需要，紅色小巴應獲准行走新界的新建屋苑。

汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)

[立法會CB(1)586/03-04(10)號文件]

64. 汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)的歐陽明先生表示，該會完全尊重業經許可的非專利巴士服務營辦商的經營權，但亦關注到未經許可營運的非專利巴士服務日益增多，已嚴重損害其他奉公守法的交通服務營辦商的利益。運輸署作為規管當局，在過去多年來發出數量過多的非專利巴士服務批註，顯然未能把有關服務維持在最合適的水平。由於運輸署未能作出適當的監管，部分營辦商濫用A08服務批註所給予在經營非專利巴士服務方面的彈性。為對付此問題，該會提出下列建議供政府當局考慮：

- (a) 政府當局應立即採取行動，解決現行法例存在灰色地帶的問題，以改善非專利巴士服務的發牌制度及規管架構。
- (b) 政府當局應對不同公共交通工具所擔當的角色及功能進行全面檢討，以便可在有關各方之間維持適當的平衡。
- (c) 應規定居民服務營辦商把行車時間表張貼於擋風玻璃的當眼位置，以便警方採取執法行動。
- (d) 當局亦應規定合約方式租用服務的營辦商申請臨時許可。政府當局應提供24小時網上申請服務，以方便此等營辦商的營運。營運任何為期超過3天而有固定路線及車站的非專利巴士服務，均須事先獲得運輸署的書面批准。所有認許文件均須張貼於擋風玻璃的當眼位置。

屯門公共小型巴士商會

65. 屯門公共小型巴士商會的鍾世興先生表示，他對其他團體代表所提出的意見及建議並無補充。

香港專線小巴持牌人協會

66. 香港專線小巴持牌人協會的黃文傑先生認同其他團體代表所提出，有關利用“會員服務”作掩飾的未經許可非專利巴士服務的深切關注。因此，他籲請政府當局加強對該等未經許可營運的服務採取執法行動，並考慮對違例者施加更重刑罰，例如撤銷向違例車輛簽發的其他非專利巴士服務批註。此外，交諮會進行檢討的時間過長，該項檢討應在3個月內而非6個月後完成。政府當局亦應成立成員包括運輸業代表的小組，負責就交諮會所作檢討進行監察及提供意見，從而提高其透明度。

環保小巴大聯盟

[立法會CB(1)607/03-04(01)號文件]

67. 環保小巴大聯盟的陳文俊先生贊同其他團體代表就解決未經許可營運非專利巴士服務的問題所提出的一般意見。他特別認為應擴大交諮會所作檢討的範圍，以包括為了在政府以鐵路為本的運輸政策下，合理調整不同公共交通工具的角色及功能而進行的整體檢討。由於未來數年將有若干新鐵路投入服務，此項檢討工作尤其重要。在確立該等新鐵路對乘車模式造成何種實際改變之前，政府當局應考慮把的士、小巴及非專利巴士的數目凍結於現有水平。

的士、小巴權益關注大聯盟

[立法會CB(1)586/03-04(11)號文件]

68. 的士、小巴權益關注大聯盟的謝健威先生支持應進行整體檢討，研究在政府以鐵路為本的運輸政策下，如何合理地調整不同公共交通工具的角色及功能。他亦重申其他團體代表就存在已久的未經許可營運非專利巴士服務的問題，以及運輸署未有對違例者採取有效執法行動所提出的關注。

公共小型巴士總商會

69. 公共小型巴士總商會的吳茂成先生對於政府當局未能對未經許可營運的非專利巴士服務作出適當規管深表不滿。他強烈要求政府當局不應以交諮會正在進行檢討為藉口，逃避有關問題，而應立即採取行動，加強對未經許可營運的非專利巴士服務採取執法行動。

公共巴士同業聯會有限公司
[立法會CB(1)586/03-04(13)號文件]

70. 公共巴士同業聯會有限公司的楊偉雄先生特別提到，真正的非專利巴士服務營辦商因為學生服務及僱員服務的需求下跌，而須面對困難的經營環境。他強調非專利巴士服務業從未獲得政府當局的任何優待，相反，該行業是運輸署不公平地收緊其限制的針對目標。

71. 楊先生補充，A08服務的目的是為非專利巴士服務提供若干營運上的彈性。只要非專利巴士服務營辦商能夠維持營運上的可行性，便不會轉而營辦其他類別的服務。然而，由於運輸署對非專利巴士服務的營運(例如商場及物業發展商所委聘的服務)施加過多不必要的限制，以致營運環境日益困難。個別營辦商遂因而轉為經營未經許可的非專利巴士服務。他表示，該會亦強烈反對營運未經許可的非專利巴士服務。就此，他在會議席上提交未經許可營運非專利巴士服務的情況較為猖獗的黑點一覽，供事務委員會參閱及轉交政府當局跟進。

(會後補註：該一覽其後已隨立法會CB(1)640/03-04(01)號文件送交委員。)

72. 楊先生始終認為只要存在對非專利巴士服務的需求，便應容許非專利巴士與鐵路及其他陸路交通服務並存，讓乘客有所選擇。在此方面，他於會議席上提交一套由不同屋苑提交的意見書及市民的簽名，表示支持繼續營辦非專利巴士服務，以確保乘客有所選擇。

(會後補註：上述資料其後已隨立法會CB(1)640/03-04號文件送交委員。)

與政府當局舉行會議

73. 劉健儀議員察悉的士、小巴甚至非專利巴士行業團體的共識大致是，未經許可營運非專利巴士服務(不包括根據免費巴士服務如營運不超過14天便無需事先獲得批准的規定經營的合約方式租用服務)的問題必須立即加以解決而不應有任何拖延。在此方面，她要求政府當局闡述運輸署及警方曾採取甚麼行動執行有關的禁制，以及跟進運輸業所提供的黑點資料。

74. 劉健儀議員進一步表示，問題的關鍵在於政府的既定運輸政策並未能確保適當協調各種公共交通服務。不同的公共交通工具並未擁有本身的角色及功能，且被迫互相競爭，以爭取重要的生存空間。她關注到公共交通服務界出現混亂狀況的根本原因，實在不只是關乎非專利巴士服務的規管架構及發牌制度，因此，她認為有迫切需要對政府的運輸政策進行整體檢討。

75. 譚耀宗議員認為的士及小巴與非專利巴士之間的衝突，實由多項因素導致。根據政府的運輸政策，鐵路及專利巴士是主要的公共交通工具，而的士及小巴只能擔當輔助角色。此外，非專利巴士所提供的直接而舒適的服務則受到新界的乘客歡迎，因而對的士及小巴造成激烈的競爭。的士及小巴的營運成本亦較非專利巴士高昂。在面對如此困難的經營環境之下，的士及小巴業能維持其營運上可行性的機會甚微。政府當局首先必須加強採取執法行動，取締所有未經許可營運的非專利巴士服務。他亦期望在交諮會於6個月後完成檢討時，會提出切實可行的解決方法，處理和A08服務及免費巴士服務如營運不超過14天便無需事先獲得批准此項規定有關的問題。

76. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，政府當局知悉運輸業因未經許可營運的非專利巴士服務而提出有關生計方面的關注事宜。為解決有關問題，交諮會已成立工作小組，就非專利巴士服務的規管架構及發牌制度進行檢討。工作小組的職權範圍如下：

- (a) 檢討非專利巴士在公共交通服務業的角色；
- (b) 檢討非專利巴士服務的規管架構及發牌制度，包括合約方式租用服務的營運和免費巴士服務如營運不超過14天便無須事先獲得批准的規則；
- (c) 檢討對付未經許可營運非專利巴士服務的執法程序和措施；及
- (d) 因應上述各項檢討的結果及公眾和公共運輸業的意見，向交諮會提出建議措施，以加強對營運非專利巴士服務的規管。

交諮會的目標是在6個月後(即2004年年中)完成檢討工作。環境運輸及工務局副秘書長T2察悉部分團體代表要求及早完成有關的檢討，並表示當局會竭盡所能以加快檢討程序。然而，由於涉及複雜的事宜，工作小組需要

時間與有關的運輸業人士會晤，並就他們關注的事項徵詢其意見。

77. 環境運輸及工務局副秘書長T2進一步表示，政府當局雖會考慮收緊發牌規定，但亦須就非專利巴士服務的營運給予若干程度的彈性。在交諮會尚未完成其檢討工作的過渡期間，運輸署會加強對未經許可營運非專利巴士服務作出規管及採取執法行動。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充，除特殊情況外，運輸署會停止簽發新的A08服務批註。此外，當局只會在認為適當的情況下，才會批准就現有A08服務牌照提出的續期申請，而續發牌照的期限最多為12個月。

78. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應劉健儀議員的查詢時確認，政府當局所提交文件附件B所載的執法行動統計數字，包括對未經許可營運非專利巴士服務及其他交通違例事項作出執法的個案。為促進交通暢順和方便執法，若干黑點已劃為禁止巴士停車的限制區。當局會對違反禁止停車限制的未經許可非專利巴士發出定額罰款通知書。她進一步解釋，運輸署近年一直有調派員工就未經許可營運非專利巴士服務採取執法行動。因此所致，運輸署已對31條未經許可營運的非專利巴士路線進行調查，而成功檢控的個案則有14宗。在2003年首9個月內曾進行3次研訊，其他針對未經許可營運非專利巴士服務進行研訊的個案則尚在處理之中。

79. 然而，劉健儀議員並不認為如此有限的執法行動，能足以對猖獗的未經許可營運非專利巴士服務的活動發揮阻嚇之效。環境運輸及工務局副秘書長T2回答時籲請委員明白，在針對未經許可營運非專利巴士服務採取執法行動方面，可供調配的人力及財務資源始終有限。運輸署會優先對屢次違例及違例情況較嚴重的人士採取行動。為求作出進一步改善，交諮會所作檢討亦會涵蓋執法程序，以及如何可更有效運用資源以對付未經許可營運非專利巴士服務的問題。警方亦同意在可行情況下調撥更多資源，協助運輸署採取行動。

80. 主席提述在2003年首9個月內，當局曾就未經許可營運非專利巴士服務發出343個警告，並認為以運輸業提供的黑點數目眾多而言，當局應可就更多個案提出檢控。為協助委員跟進此事，他要求政府當局提供未來3個月就未經許可營運非專利巴士服務採取執法行動的統計數字。劉健儀議員進一步要求就上述資料提供詳細的分項數字，說明分別向客運營業證(下稱“營業證”)上具有有效批註但違反訂明營運條件的非專利巴士，以及營業證上並無有效批註而真正屬於未經批准營運的非專利巴士採取

政府當局

政府當局

的執法行動的數目。她認為有較迫切需要向後者採取執法行動。

81. 陳偉業議員亦表示，他並不同意政府當局現時的做法，把在營運業務時輕微違反訂明條件的真正非專利巴士服務營辦商，視為採取執法行動的首要針對目標。相反，政府當局應加強對該等營業證上並無有效批註而真正屬於未經批准營運的非專利巴士採取執法行動。對於政府當局並未採取有效執法行動，對付大企業利用現行法例中的灰色地帶經營非專利巴士服務的問題，他亦深表不滿。為協助的士及小巴司機和營辦商度過難關，他建議政府當局考慮制訂措施以改善他們的商機，例如容許的士行走至邊境通道，並調低現時早上繁忙時段的非專利巴士服務水平。若對有關問題置之不理，他擔心會令社會更加動盪不安。

82. 環境運輸及工務局副秘書長T2回答時表示，在確保對公共交通服務作出更佳協調方面實涉及很多複雜的問題。隨着新鐵路的啟用及公共交通工具的載客量因而有所提高，以及鑒於公眾對空氣質素和交通擠塞問題日益關注，政府當局一直致力對行走市區繁忙交通走廊的巴士服務(包括專利及非專利巴士服務)進行合理調整。然而，此等重整建議不一定會受到社會大眾的歡迎。在此方面實有賴有關各方予以更大程度的諒解與合作，以確保為社會整體帶來最大裨益。

83. 環境運輸及工務局副秘書長T2以西鐵通車為例，表示鑒於有需要平衡不同運輸行業的利益，政府當局已把有關地區的非專利巴士服務維持在原有的水平。當局亦會推行一項試驗計劃，協助現時在西鐵服務地區營運紅色小巴服務的司機，轉為提供經三號幹線的綠色專線小巴服務。當落馬洲支線位於落馬洲管制站的公共交通交匯處落成後，的士將獲准在新的邊境管制站營運。他向委員保證，政府當局會繼續尋找可行措施，協助改善公共運輸業的商機。

84. 梁富華議員對其他委員提出的意見亦有同感，認為政府當局必須加強對未經許可營運非專利巴士服務採取執法行動，以保障奉公守法的營辦商的利益。服務營辦商(包括公共運輸業的司機)應獲提供合理的“生存空間”。此外，他贊同部分團體代表所提出的意見，認為政府當局應因應環境的轉變而檢討其運輸政策。他提到推行新鐵路工程計劃為公共運輸業帶來的生計及就業問題，並詢問政府當局會否考慮檢討其未來的鐵路發展計劃。

85. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，鑒於香港的道路空間有限，以及市民對陸路交通的環境影響感到關注，政府的政策是以鐵路作為香港運輸系統的骨幹。此政策已普遍為社會人士所接納。當局已根據此項政策，制訂《鐵路發展策略2000》，並着手推行該項策略建議進行的鐵路工程計劃。他提到政府當局現正進行研究的南港島鐵路工程計劃，並表示當局會充分考慮各種不同因素，包括所涉及的就業問題，然後才作出最後決定。

VI. 其他事項

86. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年1月28日