

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2392/04-05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：2005年9月16日(星期五)
時間：下午3時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

其他出席議員：楊孝華議員, SBS, JP

缺席委員：鄭家富議員
石禮謙議員, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：環境運輸及工務局副秘書長
朱曼玲女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

運輸署
助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

香港九龍新界公共專線小型巴士
聯合總商會

主席
梁雄先生

公共小型巴士總商會

主席
凌志強先生

公共巴士同業聯會有限公司

主席
楊偉雄先生

新世界第一巴士服務有限公司

副董事總經理
施偉廉先生

城巴有限公司

副董事總經理
鄭偉波先生

的士權益協會有限公司

主席
劉劍魂先生

珀麗灣客運有限公司

助理總經理
冼智斌先生

新大嶼山巴士(1973)有限公司

董事
莫華勳先生

新世界第一渡輪服務有限公司

企業傳訊經理
林月琮女士

中港澳直通巴士聯會有限公司

秘書長
陳宗彝先生

藍田惠海小巴商會

主席
魏初先生

綠色專線小巴總商會有限公司

主席
邱戊秀先生

天星小輪有限公司

助理總經理
梁德興先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

副董事長
何達文先生

港九小輪有限公司

董事兼總經理
伍兆緣先生

非專利公共巴士從業員協會

理事長
蘇寶蓮女士

愉景灣航運服務有限公司

經理——事務行政
高月華女士

屯門公共小型巴士商會

執委
李應佳先生

翠華船務(香港)有限公司

董事
麥玉儀女士

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

秘書
李國英先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長
黎銘洪先生

百佳的士車主聯會有限公司

秘書
劉倩娟女士

非專利公共巴士同業聯會有限公司

秘書
殷世民先生

運輸業關注燃油價格聯席會議

發言人
蔣志偉先生

港九電船拖輪商會有限公司

理事長
郭德基先生

汽車交通運輸業總工會

主席
李永生先生

鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司

理事
潘成就先生

列席秘書 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)8
馬海櫻女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 油價持續高企對公共交通服務的影響

- (立法會 CB(1)2272/04- —— 混凝土業職工會提交
05(06)號文件 的意見書
立法會 CB(1)2272/04- —— 香港專線小巴持牌人
05(07)號文件 協會提交的意見書
立法會 CB(1)2279/04- —— 環保小巴大聯盟提交
05(04)號文件 的意見書
立法會 CB(1)2279/04- —— 恆寶旅運有限公司提
05(06)號文件 交的意見書
立法會 CB(1)2272/04- —— 政府當局提供的資料
05(08)號文件 文件)

委員察悉在會議席上提交的以下文件 ——

- (a) 新大嶼山巴士(1973)有限公司於2005年9月14日提交的意見書；
- (b) 香港公共小巴車主司機協進總會於2005年9月15日提交的意見書；
- (c) 爭氣行動於2005年9月15日提交的意見書；
- (d) 中港澳直通巴士聯會於2005年9月15日提交的意見書；
- (e) 港九勞工社團聯會於2005年9月16日提交的意見書；及
- (f) 汽車交通運輸業總工會於2005年9月16日提交的意見書。

(會後補註：上述文件連同落馬洲中港貨運聯會於2005年9月17日提交的意見書，已於2005年9月20日隨立法會CB(1)2289/04-05號文件送交委員。)

2. 應主席的邀請，環境運輸及工務局副秘書長告知委員，最近有一個綠色專線小巴營辦商撤回兩條專線小巴線加價的申請。故此，截至是次會議當日為止，涉及加費申請的綠色專線小巴線數目應為49條，而非政府當局文件所述的51條。

3. 主席歡迎各團體代表出席是次會議。接着，他邀請各團體代表依次就油價持續高企對公共交通服務的影響陳述意見。他表示，為了更妥善控制會議時間，並確保對所有團體代表公平，每個團體代表將有兩分鐘時間陳述意見。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
(立法會CB(1)2272/04-05(01)號文件)

4. 總商會主席梁雄先生表示，由於燃料價格持續上升，公共小型巴士(下稱“小巴”)業飽受經營成本急升之苦，導致小巴司機收入減少，生計蒙受負面的影響。為紓緩業界的困苦，梁先生提出多項建議措施，供政府當局考慮。這些措施包括：規管燃油價格，避免油公司壟斷；豁免燃油稅；重組綠色專線小巴路線；以及放寬禁區，方便紅色小巴的營運。

公共小型巴士總商會

5. 總商會主席凌志強先生指出，車用燃油價格在過去一年上升了超過17%。小巴司機每月的收入因而減少2,500元至3,000元。為減輕燃油價格持續高企對運輸業帶來的負擔，凌先生促請政府日後對目前的超低含硫量柴油稅優惠進行檢討時，考慮豁免向小巴營辦商及其他公共交通營辦商徵收此稅項。

公共巴士同業聯會有限公司

6. 聯會主席楊偉雄先生表示，車用燃油價格上升令非專利巴士業無利可圖，因為燃油成本佔業界總經營成本的比率高達30%。楊先生希望政府考慮採取措施，協助業界控制成本，例如豁免超低含硫量柴油稅；減低及或豁免牌照費等，使業界無須為控制成本而採用其他不理想的方法，例如削減員工薪酬及加價。

新世界第一巴士服務有限公司

7. 新世界第一巴士服務有限公司副董事總經理施偉廉先生表示，過往數年，該公司經歷了非常困難的經營環境，期間，儘管燃油開支持續上升，但該公司並沒有加價。他表示，該公司致力提供班次頻密的高質素巴

士服務。該公司亦透過為不同服務提供票價優惠，例如巴士轉乘優惠及長途線優惠，展示該公司強烈的企業社會責任感。為紓減加價的壓力，該公司會繼續檢討其巴士服務，例如透過整合及重組使用率偏低的巴士路線，減少巴士車隊的總車程。他期待與議員及政府當局攜手合作，制訂成本控制措施，以紓緩加價壓力。

城巴有限公司

8. 城巴有限公司副董事總經理鄭偉波先生指出，過往數年，油價上升對城巴的營運開支造成沉重負擔。在2004年，由於燃油價格急升，該公司須在燃油方面額外支付4,000萬元。該公司在繼續為乘客提供巴士轉乘及長途線票價優惠的同時，亦須實施多項控制成本的措施，例如重組巴士路線，以便整合使用量偏低的路線。巴士線的總車程在過往數年因而減少約10%。鄭先生希望議員理解城巴面對的困難，以及該公司在這方面曾付出的努力。

的士權益協會有限公司

(立法會CB(1)2272/04-05(02)號文件)

9. 協會主席劉劍魂先生表示，雖然的士已改用免稅的液體狀石油氣(下稱“石油氣”)作為燃料，但由於過往數年，石油氣的價格上升了47%，的士業界的經營成本亦跟隨大幅上漲。業界因而正經歷非常困難的時期，經營成本上升但生意並無增加。他認為政府應考慮公共交通營辦商的要求，引入燃油附加費，讓乘客分擔不斷上升的燃油開支的一部分。他指出，燃油附加費並非新的概念，早在上世紀七十年代出現石油危機時，多間航空公司已徵收此項費用。他亦促請政府當局豁免超低含硫量柴油稅。

珀麗灣客運有限公司

10. 珀麗灣客運有限公司助理總經理冼智斌先生表示，該公司為馬灣居民提供渡輪及巴士服務。雖然該公司旗下渡輪使用的船用輕柴油是免稅的，但由於燃油價格急升，燃油開支佔其經營總開支超過三成，故此渡輪服務的經營環境非常困難。作為一個持牌渡輪營辦商，冼先生指出，任何收費調整均涉及複雜的程序。就此，冼先生促請政府考慮在調整船費的程序時，讓持牌渡輪營辦商有更大彈性。為利便該公司控制巴士服務的成本，冼先生希望政府考慮豁免超低含硫量柴油稅。

新大嶼山巴士(1973)有限公司
(立法會CB(1)2289/04-05(01)號文件)

11. 新大嶼山巴士(1973)有限公司董事莫華勳先生認同其他公共交通營辦商就過往數年因燃油價格上升而導致經營困難所表達的意見。作為香港規模最小的專營巴士營辦商，與其他專營巴士營辦商相比，該公司與燃料供應商就大量購買折扣進行談判時的討價還價空間十分有限。儘管如此，該公司一直盡力透過內部管制及重整路線來減低成本，但現已達到採取進一步控制成本的措施便可能危及服務安全的地步。莫先生促請政府考慮業界的苦況，並探討在目前惡劣的經營環境下維持可行營運的措施。

新世界第一渡輪服務有限公司
(立法會CB(1)2279/04-05(01)號文件)

12. 新世界第一渡輪服務有限公司企業傳訊經理林月琮女士表示，第一渡輪自2000年開始提供服務以來，便已推行一連串開源節流的措施，以便在不利的營運環境下求存。林女士指出，燃油價格急升加重了第一渡輪的營運壓力。在2004至05年度，第一渡輪錄得500萬元的累積虧損。該公司的燃油開支從2001年的2,600萬元幾乎倍增至2005年的5,000萬元。雖然第一渡輪致力為乘客提供優質服務，並不斷努力改善服務，但林女士希望議員明白該公司在目前營運情況下所面對的困難。

中港澳直通巴士聯會有限公司
(立法會CB(1)2289/04-05(04)號文件)

13. 中港澳直通巴士聯會有限公司秘書長陳宗彝先生表示，燃油價格上升導致載客運輸營辦商的燃油開支增加，而燃油價格若持續上升，加價的壓力預料亦會加劇。陳先生指出，燃油價格高企造成的負擔由各公共交通營辦商、乘客及政府共同分擔才屬公平。陳先生指出，香港徵收的燃油稅屬全球最高之列，他認為政府應向商用車輛(尤其是提供客運服務的商用車輛)提供燃油稅優惠，以紓減營辦商在高成本的經營環境下的加價壓力及負擔。

藍田惠海小巴商會

14. 藍田惠海小巴商會主席魏初先生對其他團體代表就燃油價格高企對公共交通營辦商造成壓力表達的意見亦有共鳴。他進一步指出，由於燃油開支不斷增加，

小巴司機正飽受收入減少之苦。就此，魏先生促請政府當局規管燃油價格，以減輕小巴營辦商及司機的負擔。

綠色專線小巴總商會有限公司
(立法會CB(1)2272/04-05(03)號文件)

15. 綠色專線小巴總商會有限公司主席邱戊秀先生表示，綠色專線小巴的營運及服務受到客運營業證內所訂的條件規限，規定所收取的車費、路線及服務班次。邱先生指出，過往數年，燃油價格不斷上升，將柴油公共小巴更換為石油氣小巴而向銀行貸款的利息不斷上升，再加上多次加價申請被拒，綠色專線小巴營辦商經歷了重重困境。邱先生察悉政府不同意總商會提出為所有綠色專線小巴線引入燃油附加費的要求，他促請政府正面考慮其加價的申請，並於3個月內完成所需的步驟。

天星小輪有限公司
(立法會CB(1)2272/04-05(04)號文件)

16. 天星小輪有限公司助理總經理梁德興先生表示，天星小輪在2005年8月的燃油成本較2003年1月上升了125%。他估計，在2003年佔天星小輪總營運開支6.4%的燃油成本到2005年將會上升至11%。雖然天星小輪已採取節省成本的措施，減低非燃油的營運成本，但燃油價格急升加重了天星小輪增加船費的壓力。梁先生進一步表示，在2006年年初將中環碼頭遷移可能會導致乘客量減少。面對日益困難的經營環境，天星小輪會在適當時候認真考慮增加票價。

九龍巴士(一九三三)有限公司
(立法會CB(1)2279/04-05(02)號文件)

17. 九龍巴士(一九三三)有限公司副董事長何達文先生表示，九巴在2004年的燃油開支總額為6億5,000萬元。倘若柴油價格持續在目前的高水平徘徊，他估計九巴在2005年及2006年的燃油開支約為8億5,000萬元及9億8,000萬元，即分別上升41%及62%。燃油開支急升，加上隧道加費及員工加薪，將會侵蝕該公司大部分甚或所有利潤及財政資源。他表示，該公司在滿足有關各方(包括乘客、政府及九巴股東和員工，以及整體社會)的期望方面正面對重大困難。目前的困境絕非營辦商可以獨力應付。他呼籲有關各方攜手合作，共同應付油價高企的問題。

港九小輪有限公司

(立法會CB(1)2279/04-05(03)號文件)

18. 港九小輪有限公司董事兼總經理伍兆緣先生認同其他團體代表的意見，即油價不斷上升(過去5年已上升了225%)對運輸業的營辦商造成嚴重影響。雖然港九小輪有限公司在2005年年初曾加價1元，但所得的額外收入不足以彌補燃油價格上升所帶來的額外開支。他亦注意到，政府現正制訂一套可加可減的票價調整機制。他認為，一個公平的票價調整機制應保障市民大眾的利益，與此同時，亦應為政府提供一個規管公共交通服務收費的客觀方法。有關機制應適用於港九小輪有限公司。他又認為，政府當局應加快處理渡輪服務營辦商將碼頭部分地方分租的申請，這是營辦商額外的收入資源，以便在目前艱難的經營環境下維持營運。

非專利公共巴士從業員協會

(立法會CB(1)2289/04-05(05)號文件)

19. 非專利公共巴士從業員協會理士長蘇寶蓮女士表示，她除代表該協會外，亦代表港九勞工社團聯會的7個屬會。她指出，對於小規模的營辦商而言，燃料成本佔其總營運成本的25%至50%。車用燃油價格急升對小規模營辦商的收入造成不利影響，因為油價上升的每分每毫均由他們全數承擔。此外，他們正面對保險費、隧道費及泊車費全面上升的壓力。她呼籲政府當局協助小規模營辦商度過難關。她建議將超低含硫量柴油稅率調低至每升0.55元。

愉景灣航運服務有限公司

(立法會CB(1)2272/04-05(05)號文件)

20. 愉景灣航運服務有限公司經理 - 事務行政高月華女士表示，高油價對業界造成沉重打擊，結果會令普羅市民受到不利影響。為應付油價高企的問題，政府當局應立即採取某些措施。當中包括：增加票價及／或向乘客徵收燃油附加費；豁免租金及差餉；政府補貼向小童及學生提供的半價優惠。更長遠而言，政府應協助渡輪營辦商開拓新的收入來源。此方面可以批租形式讓營辦商發展及經營鄰近碼頭的商業設施。

屯門公共小型巴士商會

21. 代表紅色小巴營辦商的屯門公共小型巴士商會執委李應佳先生表示，油價急升已對紅色小巴司機的生計造成負面影響，因為他們要用收入來支付油價上升的

額外開支。他因而促請政府當局採取措施調低汽車燃料的價格或豁免柴油稅。

翠華船務(香港)有限公司

22. 翠華船務(香港)有限公司董事麥玉儀女士認同其他團體代表的意見。她認為，政府、公共交通營辦商及整體社會應合作應付高油價的問題。她促請政府當局與渡輪業界聯手制訂控制成本及開源的措施。

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

23. 惠益港九及新界的士車主聯會有限公司秘書李國英先生表示，石油氣價格近年來已上升一倍。他促請政府當局考慮批准的士業界向乘客徵收燃油附加費。

香港公共小巴車主司機協進總會
(立法會CB(1)2289/04-05(02)號文件)

24. 香港公共小巴車主司機協進總會秘書長黎銘洪先生表示，油價在可見的將來亦不可能下跌。為減輕小巴司機的負擔，他認為政府應開放更多禁區讓小巴行駛，例如位於東涌、機場及香港迪士尼樂園的禁區。如此一來，小巴的營運能力將會增強，他認為這是協助小巴業界克服高油價所造成的經營困境的最佳方法。他進一步表示，本地油公司操控油價及牟取暴利。根據相關的政府統計數據，油公司在2004年出售超低含硫量柴油所獲取的利潤高達200億元。

百佳的士車主聯會有限公司

25. 百佳的士車主聯會有限公司秘書劉倩娟女士表示，高油價對的士業造成沉重打擊，她促請政府當局推行措施，協助業界度過難關。

非專利公共巴士同業聯會有限公司
(立法會CB(1)2279/04-05(05)號文件)

26. 非專利公共巴士同業聯會有限公司秘書殷世民先生表示，燃料成本一直佔運輸業營運成本的主要部分。近期油價急升令業界飽受經營環境極為惡劣之苦。長遠而言，普羅市局的生活會無可避免受到影響。他因而促請政府當局嚴格管制本地油公司，並調低或豁免柴油稅。

運輸業關注燃油價格聯席會議

27. 運輸業關注燃油價格聯席會議發言人蔣志偉先生指出，油價與2004年1月比較已上升超過四成。他促請政府當局考慮調低柴油稅，以紓緩業界所受的壓力。他亦呼籲委員支持劉健儀議員將就豁免／調低柴油稅所動議的議案。他認為豁免／調低柴油稅應以令油價回復至2004年1月時的水平為目標。

28. 鑒於立法會議員即將在2005年9月25及26日訪問廣東省，蔣志偉先生亦要求議員與廣東省官員討論省內某些油公司的不當做法。他表示，在最近車用燃油供應短缺時，廣東省部分加油站優待持有其公司油卡的顧客。對於選擇以現金支付的顧客，有關加油站每次只供應價值100元人民幣的柴油。結果，跨境司機需花很長時間在多個油站才能為車輛加滿油。部分加油站亦收取較官方定價高15%的零售價。他促請委員要求內地官員制止這些不當做法。

港九電船拖輪商會有限公司

29. 港九電船拖輪商會有限公司理事長郭德基先生表示，該商會屬下有超過200間從事海上作業的會員公司。他進一步表示，與其他營辦商一樣，海上作業的營辦商亦飽受高油價的打擊。為協助業界度過目前的難關，他促請政府當局考慮減低牌費及採取措施穩定油價。

汽車交通運輸業總工會

(立法會CB(1)2289/04-05(06)號文件)

30. 汽車交通運輸業總工會主席李永生先生表示，油價急升已對汽車運輸業工人造成不利影響。以泥頭車司機為例，由於超低含硫量柴油的零售價由2004年8月時7.04元上升至2005年9月時的8.27元，這些司機的收入每月減少了約2,000元。同期由於生意並無增加，燃油價格上升的壓力全數由這些司機承受。他促請政府當局採取措施協助業界，例如為柴油稅提供更大的優惠。

鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司

31. 鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司理事潘成就先生認同其他團體代表所表達的意見，並促請委員支持豁免／調低柴油稅的建議。

討論

32. 王國興議員表示，超低含硫量柴油的零售價在過去一年共調升了超過20次，累積的升幅達三成。本港石油產品的零售價較許多發達國家為高。本地石油產品價格的調整一向都是加快減慢。在回應立法會在2005年1月通過的相關議案時，政府當局曾承諾全面檢討本港汽車燃料市場的競爭情況，但當局至今仍未向議員匯報檢討的結果。

33. 王國興議員進一步表示，交通費開支現時佔了普羅市民日常開支一個相當大的部分。油價不斷上升為公共交通營辦商帶來嚴重困難，他們正面對越來越沉重的增加票價的財政壓力，而增加票價會令普羅市民受到重大影響。為保障公眾利益，政府有責任協助公共交通營辦商度過現時因高油價所造成的困境。他促請政府豁免超低含硫量柴油稅，以此作為緊急紓緩措施。他亦要求政府當局積極回應公共交通營辦商的要求，協助他們落實開源節流的措施，以紓緩加價壓力。

34. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局明白高油價對公共交通營辦商構成財政壓力。至於超低含硫量柴油稅，現時每公升1.1元的優惠稅率將維持有效至2005年年底。財經事務及庫務局在決定未來動向時會考慮所有相關因素，包括政府的財政狀況、宏觀經濟環境及運輸業的經營環境。關於就本港汽車燃料市場的競爭情況進行的檢討，她知悉競爭政策諮詢委員會已在本年7月委託顧問進行研究。有關研究預計會在2005年年底完成。經濟發展及勞工局將會在適當時候向相關的立法會事務委員會匯報研究結果。至於協助公共交通營辦商降低營運成本及增加非票務收入的措施，環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局願意考慮公共交通營辦商提出的相關建議，而事實上，政府當局已在可行及合適的情況下提供此方面的協助。

35. 王國興議員表示，他較早時曾致函財政司司長，建議豁免超低含硫量柴油稅，但他仍未接獲財政司司長的答覆。他對於政府當局在是次會議上仍未對該項要求提供任何實質的答覆表示失望。他強調有迫切需要紓緩運輸業界的困苦。

36. 環境運輸及工務局副秘書長重申，政府當局知悉運輸業界及其他界別提出的豁免超低含硫量柴油稅的要求。財經事務及庫務局已表明會檢討超低含硫量柴油稅，並會在現時的優惠屆滿前決定日後的路向。雖然環境運輸及工務局會向財政司司長反映高油價為運輸業界

帶來的困難，但是否豁免或調低超低含硫量柴油稅的決定是由財政司司長作出。

37. 劉健儀議員表示，在2005至06年度立法會會期開始時，她會在立法會會議上動議議案，建議豁免或調低超低含硫量柴油稅。她指出，單單豁免或調低超低含硫量柴油稅不足以協助業界度過現時的難關。部分公共交通營辦商，例如專營巴士公司及渡輪營辦商無需為所使用的燃油繳稅，但油價不斷攀升仍然嚴重影響他們的營運。她強調，油價上升不僅威脅運輸業界的營運能力，亦會對整體經濟及市民的生活造成不利影響。因此，政府當局有必要制訂可具體應付各個運輸業界因高油價所面對的財政困境的全面整體性措施。然而，根據政府當局迄今的回應，當局似乎在迴避問題。政府當局文件所建議的措施(例如重組巴士網絡)太過溫和，難有實質效果。她詢問政府當局心目中是否有進一步的具體措施。

38. 環境運輸及工務局副秘書長表示，重組巴士服務網絡的措施有助縮減專營巴士公司的車隊，因而可達致節省成本的目標。政府當局會在最後確定服務班次及路線的過程中，就專營巴士公司的服務計劃諮詢有關區議會。至於渡輪營辦商，他們獲准在碼頭的天台豎立廣告牌及分租碼頭範圍作商業用途。在某些個案，租金收入佔營辦商收入的重要部分。至於公共小巴，運輸署一直非常積極考慮放寬禁區等方面的要求。因此，政府當局確實已落實一系列措施，協助公共交通營辦商節省成本及開拓新的收入來源。

39. 劉健儀議員表示，環境運輸及工務局副秘書長所提及的措施事實上已落實一段時間。過去數月油價大幅上升導致產生獨特的情況，幾乎所有公共交通營辦商均受到嚴重影響。她認為政府當局應制訂全面及有效的措施，在顧及各公共交通營辦商不同的經營環境的情況下紓緩他們的困苦。

40. 環境運輸及工務局副秘書長表示，燃料是公共交通營辦商其中一項開支項目，而燃料價格上升會對他們造成不同程度的影響。政府當局在考慮旨在減輕燃料價格上升對營辦商影響的適當措施時，需顧及營辦商不同的經營環境及財政狀況。然而，各項節省成本及創造收入的措施均為達致令營辦商得以維持營運能力及為公眾提供高質素服務的相同目標。

41. 譚耀宗議員表示，運輸業確實受到油價不斷攀升的沉重打擊。增加票價將加重市民的財政負擔，故應盡量避免。他同意應落實暫時豁免超低含硫量柴油稅的

建議，以此作為緊急紓緩措施。另一方面，政府當局應與業界探討其他可行措施，以減輕高油價所帶來的財政壓力。

42. 李鳳英議員表示失望的是，雖然所討論的事宜涉及監察油價及汽車燃料稅，但兩個相關的政策局(即經濟發展及勞工局和財經事務及庫務局)並沒有派代表出席是次會議。環境運輸及工務局副秘書長在答覆她的詢問時表示，會將各團體代表及委員所表達的意見及關注轉告財政司司長辦公室、經濟發展及勞工局和財經事務及庫務局。

43. 主席總結討論時表示，委員的共識是，政府應暫時豁免超低含硫量柴油稅，以此作為緊急紓緩措施，而政府當局應與公共交通營辦商一起探討其他可行措施，以紓緩增加票價的壓力。他建議事務委員會在2005年10月的會議上繼續討論此事，委員對此表示同意。3個相關的政策局(即環境運輸及工務局、經濟發展及勞工局和財經事務及庫務局)將獲邀出席該次會議。非事務委員會委員的議員亦會獲邀參與討論。

44. 李鳳英議員表示，在事務委員會下次會議討論此事前，政府當局應就超低含硫量柴油稅、檢討汽車燃料市場的競爭情況的進展及協助公共交通營辦商在不降低為公眾所提供服務的質素之下節省成本及增加收入的措施，提供實質的回應。

45. 王國興議員建議由主席代表事務委員會委員致函財政司司長及3個負責的政策局，轉達委員的意見，尤其是應促請財政司司長盡快作出決定，以回應豁免超低含硫量柴油稅的要求。委員同意王議員的建議。

(會後補註：於2005年9月22日致財政司司長、環境運輸及工務局局長和經濟發展及勞工局局長的函件已隨立法會CB(1)2335/04-05號文件發給委員。)

46. 主席亦邀請各團體代表以書面提出他們的具體要求或建議，以便可要求政府當局對此等要求及建議作出具體回應。

II 其他事項

47. 主席表示，鑒於立法會議員將在2005年9月25日及26日訪問廣東省，他希望議員可藉此機會向接待的

內地官員提出一些共同關注的交通運輸問題。他其後就訪問期間可能提出的交通運輸問題徵詢委員的意見。

48. 王國興議員建議可在訪問期間提出以下問題

- (a) 內地最近實施一項新規例，訂明不會向60歲或以上的人士發出商用車輛駕駛執照。此項規例將嚴重影響本港許多從事跨境運輸工作的職業司機的生計。他認為，若有關職業司機的健康狀況適合駕駛商用車輛，對他們的限制便應放寬。
- (b) 廣東省公路劫案頻生是嚴重問題。他希望廣東有關當局可在公路上加強執法。
- (c) 關於港珠澳大橋，他認為雖然根據現時的規劃，該大橋不會附連鐵路，但日後可能需要加建鐵路。因此，謹慎的做法是為大橋預留所需的結構承載能力，以便可在日後加建鐵路。

49. 劉健儀議員表示，內地新近實施的禁止60歲或以上的人士駕駛商用車輛的規例不僅影響跨境職業司機的生計，亦會影響兩地物流業的發展。鑒於此方面的嚴重影響，業界曾不只一次前往北京，向有關當局反映他們的關注，並要求放寬有關規例。她指出，本港現有的跨境職業司機大多是在上世紀八十年代30至40歲時入行。在過去10餘年，業界的經營環境日趨惡劣，加上內地規定24歲或以下的人士沒有資格申請商用車輛駕駛執照，令新加入該行業的人數不斷下降。若不放寬針對跨境職業司機的年齡限制，缺乏有經驗司機將成為跨境運輸業的嚴重問題，結果會嚴重影響物流業的發展。

50. 劉健儀議員亦建議，議員在訪問廣東期間亦可提出跨境貨車司機最近在廣東汽車燃料短缺期間，在試圖為車輛加滿柴油時所面對的問題。

51. 楊孝華議員建議在訪問廣東時可提出以下問題

- (a) 為方便香港與內地的人員往來，有需要簡化港人為在內地使用的駕駛執照及車輛牌照續期的手續。現時，此等駕駛執照需每兩年續期一次，而有關手續非常繁複，申請人需在內地接受身體檢驗及出席駕駛課程。

- (b) 鑒於在不久的將來會有數個新的跨境管制站啟用，現時是檢討每輛跨境車輛只可使用一個指定管制站的現有限制的時候。
- (c) 現時，在各個管制站的內地一方旅客及車輛排成長隊輪候通關的情況仍然非常普遍。若能加強出入境及海關的人手可令情況得到改善。
- (d) 有需要加強針對假冒車輛登記號碼非法活動的執法行動。

52. 譚耀宗議員表示，民主建港協進聯盟的議員關注以下問題——

- (a) 超載、超速及其他不當駕駛行為在廣東省的公路非常普遍，對其他道路使用者的安全構成嚴重威脅。若能瞭解廣東當局為改善道路設計和交通管理，以及打擊不當駕駛行為而採取的措施，這對立法會議員而言甚為有用。
- (b) 為方便香港與內地的人員往來，跨境私家車現行的發牌制度應予檢討。在可行的情況下應增加相關的配額，並引入一次性的許可證，讓粵港兩地的普羅市民可駕駛各自的私家車往來兩地旅遊及探親。

53. 主席感謝委員提出多項建議，並表示會致函行政長官，轉達他們對上述交通運輸問題的關注／意見，並告知他上述問題可能會在立法會議員於2005年9月25日及26日訪問廣東省期間提出。

(會後補註：於2005年9月22日致行政長官的函件已隨立法會CB(1)2312/04-05號文件發給委員。)

立法會秘書處
議會事務部1
2005年10月10日