

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)713/05-06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：2005年12月16日(星期五)
時間：上午10時
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(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
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
鄭經翰議員

其他出席議員：陳鑑林議員, SBS, JP

缺席委員：譚耀宗議員, GBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

機電工程署署長
黎仕海先生

機電工程署助理署長
陳帆先生

機電工程署
署理總工程師
王錫章先生

環境保護署副署長
鄧忍光先生

環境保護署
首席環境保護主任
莫偉全先生

運輸署總運輸主任
許權先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

環境運輸及工務局
總庫務會計師(運輸)
李光明先生

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
王偉銘先生

應邀出席人士 : 參與議程第V項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／
龍運巴士有限公司

董事長
陳祖澤先生

車務總監
雷普照先生

城巴有限公司／
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
李日新先生

副董事總經理
鄭偉波先生

副董事總經理
施偉廉先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

執行董事
莫華勳先生

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)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)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)452/05-06號 —— 2005年11月4日會議的紀要)

2005年11月4日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)492/05-06(01) —— 荃灣區議會議員林發耿先生的來函，當中要求禁止重型車輛在深夜行駛德士古道)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006年1月20日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)503/05-06(01) —— 待議事項一覽表
號文件
立法會 CB(1)503/05-06(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員察悉，政府當局沒有建議任何事項在2006年1月20日下次例會上討論。

4. 主席表示，鑑於東涌吊車及香港國際機場的亞洲博覽館即將啟用，現在是事務委員會與政府當局檢討新界的士許可營業地區的適當時候。何鍾泰議員關注到，現時有多項相關工程被擱置，以待地鐵有限公司與九廣鐵路公司就合併計劃進行商議。他建議要求政府當局向事務委員會匯報兩鐵合併商議的進展情況。委員同意在下次例會上討論以下兩個事項 ——

- (a) 新界的士的許可營業地區；及
- (b) 地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併商議的進展情況。

關於(a)項，委員同意邀請市區的士、新界的士及大嶼山的士業的代表出席有關會議，就相關事宜表達意見。

5. 王國興議員建議事務委員會在2006年1月前往深港西部通道港方的 陸點作實地視察。委員對此表示贊同。

IV 石油氣加氣站

(立法會CB(1)503/05-06 —— 政府當局提供的資料文
(03)號文件 件
立法會CB(1)529/05-06 —— 司機權益關注組／的士
(01)號文件 司機權益協會籌委會提交的聯署意見書

立法會CB(1)543/05-06 —— 司機權益關注組／的士
(01)號文件
司機權益協會籌委會與
當值議員進行討論的重
點)

6. 機電工程署署長解釋專用石油氣加氣站(下稱
“專用氣站”)在“設計、建造及營運”合約下的運作情況、
近期遇到的問題，以及解決問題的措施。他提出以下各
點 ——

- (a) 每個專用氣站的石油氣零售價由兩個元素組成，即國際石油氣價格及有關營辦商承諾的最高營運價格。專用氣站的“設計、建造及營運”合約是透過公開招標的方式批出。在每次招標工作中，“設計、建造及營運”合約均是批給提出最低營運價格的投標者。在發給所有投標者的有關招標文件，以及與營辦商簽訂的“設計、建造及營運”合約內，已清楚訂明專用氣站的定價機制。
- (b) 政府在1999年設計定價公式時，國際石油氣價格頗為穩定。為免經常調整石油氣零售價，石油氣定價上限的調整周期當時訂為每半年一次。另一方面，為確保為期21年的“設計、建造及營運”合約長遠上得以持續下去，在“設計、建造及營運”合約文件內納入了一項條文，訂明定價機制必須每5年檢討一次。同樣地，在發給所有投票者的有關招標文件，以及與營辦商簽訂的“設計、建造及營運”合約內，已清楚訂明有關定價機制的檢討。
- (c) 專用氣站及非專用氣站的石油氣價格差距一向甚小，每公升相差1毫至2毫不等。然而，由於近期國際石油氣價格飈升，非專用氣站營辦商已調高石油氣的零售價。另一方面，專用氣站營辦商不可隨意調整石油氣的零售價。由於該兩類加氣站的價格差距有所擴大，專用氣站的加氣需求增加，而非專用氣站的加氣需求則減少。
- (d) 截至2005年上半年為止，專用氣站一直運作暢順。華潤石化(集團)有限公司(下稱“華潤”)經營的專用氣站每天的石油氣耗用量平均約為400 000公升。這數字在近數月已增加至550 000公升左右。目前的情況是，專用氣站營辦商的石油氣缸車、設於青衣的油庫，甚至是專用氣

站營辦商的石油氣供應鏈已到了極限。因此，問題的癥結在於專用氣站的石油氣零售價滯後國際石油氣價格的走勢。

7. 王國興議員表示，為支持政府改善香港空氣質素的政策，多個的士及公共小型巴士營辦商涉及約20 000部車輛已改用石油氣車輛。現時，他們在專用氣站加氣，最少要輪候30分鐘，有時更要輪候超過1小時。各個氣站往往只有不足半數的加氣槍投入服務，而且情況正日趨惡化。石油氣車司機認為再難容忍這情況。他們曾向機電工程署作出投訴，但徒勞無功。在2005年12月12日，他曾聯同石油氣車業人士前往4個專用氣站，隨後更向機電工程署作出投訴。令人失望的是，迄今仍未接獲當局對其投訴作出的口頭或書面回應。他認為政府當局未能監察專用氣站的運作，而情況現已到了急須正視的時候。政府當局告知他，華潤在2006年2月將會有一輛新的石油氣缸車投入服務。然而，屆時才有一些方法紓緩車輛須久候加氣的問題，實在太遲。他建議在這個過渡期內，政府當局應促請華潤及易高環保能源有限公司(下稱“易高”)將非專用氣站與專用氣站的石油氣零售價調整至同一水平，以紓緩車輛輪候加氣的問題。

8. 機電工程署助理署長回應時表示，自2005年11月底以來，機電工程署共接獲290宗對若干專用氣站的投訴。機電工程署已加強視察專用氣站的工作，而自2005年11月底以來，該署共進行了580次突擊檢查。機電工程署在接獲任何投訴後，會立即聯絡有關的加氣站。自2005年11月29日設立投訴熱線後，專用氣站的輪候加氣情況已有改善。根據近期進行視察的結果，大部分專用氣站的輪候時間均少於30分鐘。在第六次部長級會議舉行期間，由於灣仔的專用氣站受影響，上環專用氣站的輪候時間略長於30分鐘。輪候時間為30分鐘或略多於30分鐘的其他專用氣站，包括位於觀塘、葵涌及屯門的專用氣站。機電工程署助理署長亦提出以下各點 ——

(a) 華潤經營的專用氣站，其設計容量是每天可供應400 000公升的石油氣，而現時每天的耗用量為550 000公升左右。在機電工程署的監督下，華潤曾作出特別安排，盡量把石油氣供應量分配給專用氣站。機電工程署的數字顯示，華潤經營的非專用氣站，每天的石油氣耗用量只有40 000公升，相當於華潤專用氣站每天550 000公升石油氣耗用量的不足一成，反映華潤確有調動其資源，以應付專用氣站大幅劇增的需求。

- (b) 在2005年12月15日，政府當局曾與王國興議員及石油氣的士業界討論有關事宜，其後亦與運輸署及環境保護署進行多次跟進討論。政府當局將會跟進王議員提出把非專用氣站與專用氣站的石油氣價格調整至同一水平的建議，但必須指出，由於非專用氣站的石油氣價格不受政府規管，因此不能保證華潤會聽取有關建議。
- (c) 全港專用氣站共有190支加氣槍(華潤的加氣站有108支加氣槍，而易高的加氣站則有82支加氣槍)，而非專用氣站共有202支加氣槍。因此，該兩類石油氣加氣站預期大致上會平均分擔每日的石油氣耗用量。但目前的情況是約有75%的石油氣車輛選擇前往專用氣站加氣。以華潤的情況而言，專用氣站的設計容量是為每天約10 000架次的石油氣車輛加氣，而現時它們卻每天為15 000架次的石油氣車輛供應石油氣。事實上，國際石油氣價格在過去數月持續上升，華潤和易高已增加其專用氣站的供應量。
- (d) 每個石油氣加氣站的石油氣存量均有限額，約為40 000公升。若某個加氣站的24支加氣槍全部投入服務，在1小時內便會耗用25%的石油氣存量。這解釋了為何即使需求甚殷，但營辦商仍然關掉專用氣站部分加氣槍，以維持加氣站的運作，直至加氣站的石油氣貯存缸下次獲得補給。另外，現時亦有一項安全規定，就是當某個加氣站只餘下約一成的石油氣存量，整個加氣站必須停止運作，這情況可能對運輸業造成重大影響。
- (e) 有意見建議專用氣站須盡量因應需求，把加氣站的所有加氣槍投入服務，以及當加氣站的石油氣存量用罄時，有關營辦商可關閉該加氣站，並在站外張貼有關通告。石油氣車業界對此建議意見非常分歧。機電工程署會與石油氣車業界及專用氣站營辦商繼續商討，以期制訂一項各有關方面均會接受的安排。與此同時，機電工程署會指令營辦商加強其設施及供應鏈，以減少對石油氣車業界造成的不便。

(會後補註：政府當局其後表示，機電工程署已與華潤跟進王議員關於調低該公司非專用氣站的石油氣零售價的建議。華潤表示他們不能這樣做。然而，在2006年1月5日，華潤把位於粉嶺的非專用氣站的石油氣零售價調低兩毫。)

9. 機電工程署助理署長在回應鄭經翰議員的詢問時證實，機電工程署曾在午夜時分前往專用氣站進行突擊檢查，而上文所述的輪候時間已涵蓋午夜時分的情況。

10. 陳鑑林議員指出，問題的癥結在於專用氣站及非專用氣站的價格差距甚大(現時每公升價格差距約為1元)，以致專用氣站的需求大增，前往此類加氣站加氣的石油氣車輛須輪候甚久。當局急須檢討專用氣站的定價機制，而事實上，兩間有關公司曾在2004年提出此事。他詢問專用氣站調整石油氣價格上限的周期會否由每半年一次改為每月一次，使石油氣零售價可適時反映國際石油氣價格的變動。

11. 機電工程署助理署長贊同陳鑑林議員的意見，認為專用氣站的供求失衡是由於專用氣站及非專用氣站的石油氣價格出現重大差距所致。他表示，自2005年5月以來，一個跨部門工作小組已按照“設計、建造及營運”合約的規定，開展每5年一次的價格調整機制檢討。工作小組得出的意見是，讓價格上限可更經常地作出調整，將會減輕石油氣價格滯後的影響，並從而縮窄專用氣站及非專用氣站價格的差距。他強調，引入一個增加價格調整次數的機制，本身不會令運輸業界的營運成本增加，反之可更適時跟隨國際石油氣價格的變動而調整石油氣價格的上限。政府當局打算在有關各方取得普遍共識後，盡快把經修訂的機制付諸實行。

12. 陳鑑林議員表示，現時專用氣站營辦商在加氣站每出售1公升石油氣，便虧損4角至5角左右。事實上，他們在過去數月並無減少供應量，反而供應較加氣站的設計容量更多的石油氣。華潤經營的專用氣站在2005年9月錄得的虧損為900萬元，2005年10月的虧損為1,200萬元，而2005年11月的虧損為1,000萬元。他指出，除非讓石油氣價格上限可更經常地調整，否則無法解決有關問題。他詢問增加調整石油氣價格上限次數的安排，可否早於2006年2月之前落實。機電工程署助理署長表示，政府當局會研究可否更早實施該項安排。

13. 李鳳英議員表示，石油氣車業界曾於2005年12月13日向立法會申訴部作出投訴。他們表達強烈不滿，並表示他們無法再容忍為車輛加氣須輪候甚久的問題。他們指出，該問題並非最近才出現，早在2004年已存在，但政府當局沒有迅速採取行動解決該問題。她質疑政府當局為何沒有增選石油氣車業界的代表加入有關的工作小組，參與進行上述5年一次的價格調整機制檢討。她認為把石油氣價格上限的調整周期由每半年一次改為每月一次，是重大的變更，並關注到專用氣站會出現“石油氣

零售價加快減慢”的情況，從而加重石油氣車業界的財政負擔，以至增加市民的交通開支負擔。她強調政府是以免地價的方式，向營辦商提供專用氣站的用地。雖然他們近數月蒙受虧損，但營辦商以往可能賺取了可觀的利潤。當局不應純粹因為目前每半年一次調整石油氣價格上限的安排，令營辦商不能賺取利潤而更改目前的安排。她詢問政府當局會否與石油氣車業界討論此事。

14. 機電工程署署長強調，即使石油氣價格上限的調整周期改為每月一次，有關調整仍會以相同因素作為依據，因此，價格調整的過程會繼續保持高度透明。政府當局在1999年推出石油氣的士計劃時，曾向石油氣車業界解釋有關的價格調整機制。把價格上限調整周期由每半年一次改為每月一次的建議，是為了盡量減少石油氣價格滯後的影響，從而縮窄專用氣站及非專用氣站的價格差距。政府當局須根據每5年一次的價格調整機制檢討達致一個立場，因而為此成立了由各有關政府部門代表組成的跨部門工作小組。事實上，政府當局透過正式及非正式的渠道，一直與石油氣車業界保持對話。最近一次是在2005年12月9日與有關業界進行討論。

15. 至於政府以免地價方式為專用氣站提供用地一事，機電工程署署長指出，“設計、建造及營運”合約是批給提出最低營運價的投標者。因此，“免地價”的利益已計算在營辦商已承諾的營運價格之內。

16. 關於“石油氣零售價加快減慢”的關注，環境保護署副署長表示，每份“設計、建造及營運”合約均是批給提出最低零售價，亦即願意接受最低邊際利潤的投標者。在2000年，國際石油氣價格每公升約為1.5元，而非專用氣站的石油氣零售價約為3.4元。目前的國際石油氣價格已上升至每公升2.3元，升幅達50%，但非專用氣站的石油氣零售價則跌至3.27元。這現象是由於專用氣站的零售價的遏抑作用所致。非專用氣站的石油氣零售價受到遏抑的情況在專用氣站投入服務後的首年尤為明顯，當時非專用氣站的石油氣零售價下跌了1元。若石油氣價格上限可更經常地調整，當國際石油氣價格下跌時，專用氣站便會更適時調低其石油氣零售價，而結果會導致非專用氣站同樣受到調低零售價的壓力。因此，“石油氣零售價加快減慢”的情況不可能出現。

17. 鄭經翰議員表示，他曾在2005年3月2日的立法會會議上提出一項相關的口頭質詢。然而，在專用氣站加氣須輪候甚久的問題始終未見改善。作為在2005年12月13日接待石油氣車業界的其中一位當值議員，他肯定石油氣車業界不是要求調高專用氣站的石油氣零售價。

鑑於專用氣站及非專用氣站的價格存在差距，可以理解情況的是，即使要輪候甚久，石油氣車輛(不論是的士抑或公共小型巴士)也很可能會選擇在專用氣站加氣，因為有關的營運者無法從別處賺回價格上的差距。他無法接受由於專用氣站的石油氣存量有限，因而要關掉部分加氣槍，以減慢存量耗用的速度這個解釋。反之，專用氣站石油氣存量的設計，理應可配合全面操作設於加氣站的所有加氣槍。他亦認為，目前存在一個嚴重的漏洞，就是容許同一間油公司同時營運專用及非專用氣站。由於專用氣站的邊際利潤低於非專用氣站，有關公司自然有經營上的誘因，將專用氣站維持在較低的服務水平，以迫使部分石油氣車輛在非專用氣站加氣。

18. 劉健儀議員認同其他委員的意見，認為專用氣站的運作問題存在已有一段時間，而根據她接獲的投訴，車輛加氣須輪候甚久，原因是有關加氣站聲稱部分加氣槍損壞，又或加氣站沒有足夠的操作人手。她曾去信營辦商，轉達石油氣車業界的關注，而其後看到情況略有改善。石油氣車業界相信根本的問題，是專用氣站售出的石油氣越多，營辦商便會虧損越多。業界亦懷疑，現時出現的輪候問題實際上是營辦商強迫政府更改價格調整機制的手段。雖然司機須在專用氣站輪候超過30分鐘或以上，但他們仍選擇在專用氣站輪候，因為他們每次在非專用氣站加氣，便須多付約40元或以上，而他們不能藉額外營運多1小時，賺回多付的款額。對石油氣車司機而言，這情況確實悲慘。

19. 劉健儀議員又表示，政府以免地價方式為專用氣站營辦商提供用地。因此，他們有責任將所有加氣槍投入服務，使加氣站全面運作。處理有關問題的正確方法，並非容許營辦商提高石油氣的零售價，而是確保石油氣的存量可更頻密地及時得到補給，以配合專用氣站的全面運作。她詢問“設計、建造及營運”合約內有否訂定條文，規定營辦商須把裝設在加氣站內的所有加氣槍投入服務。

20. 機電工程署助理署長表示，“設計、建造及營運”合約內並無條文，規定專用氣站內的所有加氣槍必須全面運作。若干專用氣站偽稱某些加氣槍損壞，因而無法操作的做法，近期亦已得到糾正。他解釋專用氣站的供應鏈是問題癥結所在。為補給石油氣的存量，營辦商須將青衣石油氣儲備庫的石油氣運送至個別加氣站。石油氣缸車通常每天行走兩至3次，而每次約需4小時。目前，專用氣站營辦商的石油氣缸車每天行走4至5次。此外，石油氣缸車行走了某特定車程里數後，須作維修保養，而且亦有若干安全規則須要遵守。因此，供應鏈出現樽

頸問題。根據“設計、建造及營運”合約，華潤每天共須為專用氣站供應不少於400 000公升石油氣。現時，華潤為其專用氣站供應共約550 000公升石油氣。

21. 何鍾泰議員認為，專用氣站的運作問題已到了急須正視的階段。若該問題是專用氣站石油氣存量有限所致，則增加專用氣站的數目可能是解決方法。他建議，與其限制石油氣加氣槍投入服務的數量，以維持一定水平的石油氣存量，更好的做法是營辦商因應需求，把所有加氣槍投入服務，並在石油氣存量將要用罄時，通知駛進加氣站的車輛轉往其他加氣站加氣。就此，政府有需要研究如何以有效的方法，向司機發放個別專用氣站石油氣供應量的資料，而最重要的一點，是避免司機須長時間輪候。他亦促請政府當局與石油氣車業界加強溝通。

22. 機電工程署署長認同有需要與石油氣車業加強溝通，但他表示仍需確定何鍾泰議員建議的安排會否為有關業界接受。機電工程署在過去數月做了大量工作，將車輛輪候加氣的時間限於30分鐘內。他解釋，每個專用氣站均配備24支加氣槍，這樣的設計是為了應付繁忙時間(即下午3時至6時)高峰期的需求。如在繁忙時間前完全補足石油氣的存量，應可在繁忙時間把加氣槍全部投入服務，但要做到這點，大前提是繁忙時間的需求並不太大。以華潤的專用氣站而言，該等加氣站現時平均每天供應量為550 000公升石油氣，而在非繁忙時間，專用氣站近乎全面運作。在此情況下，該公司的供應鏈未能應付增加的需求，不能趕及在繁忙時間前完全補足專用氣站的石油氣存量。這解釋了專用氣站現時未能在繁忙時間把所有加氣槍投入服務的原因。他籲請委員體諒目前供不應求的情況。他表示，機電工程署曾深入調查有關情況，並可確證上文所述的情況屬實。

23. 何鍾泰議員促請政府當局從速檢討專用氣站的運作情況，以期以妥善的方法盡快解決各項所指出的問題。

24. 王國興議員重申石油氣車業界的強烈不滿。他建議事務委員會在2006年1月初召開特別會議，並邀請環境運輸及工務局局長及業界人士出席，進一步討論此事。他告誡謂，若不從速解決輪候問題，業界強烈的負面情緒可能會升級至激烈的行動。他查詢其在2005年12月12日向機電工程署作出的投訴現時情況如何，機電工程署助理署長回答時表示，機電工程署於2005年12月13日接獲王議員的投訴信，該署稍後會向王議員作出書面答覆。

(會後補註：政府當局其後表示，機電工程署已於2005年12月17日向王議員提供書面回覆，並更正該署是在2005年12月12日接獲王議員的投訴信。)

25. 劉健儀議員表示，雖然她不反對召開特別會議，但她認為政府當局及事務委員會已充分掌握有關問題。她認為增加調整石油氣價格上限的頻密度，並非解決所有問題的萬應靈藥。她指出，每半年進行一次價格調整的安排，原意是避免經常更改石油氣的零售價，從而保障石油氣汽車業界的利益。政府當局不應自墮陷阱，容許專用氣站營辦商可更經常地調整價格。

26. 主席要求政府當局在2005年12月底前，以書面就各項所提事宜作出回應，並提出建議的解決方案。若委員對當局的書面回應不感滿意，隨後可舉行特別會議，進一步討論此事。委員表示贊同。

27. 機電工程署署長重申，每個專用氣站的石油氣零售價包括兩個組成元素：國際石油氣價格及在有關“設計、建造及營運”合約內訂明的營運價格。政府當局不建議對該等組成元素作出任何更改。讓價格上限可更經常地作出調整，只會令石油氣零售價更能適時反映國際石油氣價格變動，而不會增加運輸業的營運成本。

28. 鄭經翰議員表示，政府當局在擬備書面回應時，應特別考慮石油氣車業界的意見。他亦複述，的士業界在2005年12月13日與當值議員會面時，曾要求准許他們向乘客徵收燃料附加費。

V 檢討調整巴士票價的考慮因素及新專營權的申請

(立法會CB(1)309/05-06 —— 政府當局提供題為“檢討調整巴士票價的考慮因素”的資料文件
(01)號文件

立法會CB(1)309/05-06 —— 政府當局提供題為“城巴有限公司(港島和過海路線專營權)、新大嶼山巴士(1973)有限公司及九龍巴士(1933)有限公司就新專營權的申請”的資料文件
(02)號文件

立法會CB(1)309/05-06 —— 政府當局就“檢討調整巴士票價的考慮因素”提供的簡介資料
(03)號文件

立法會CB(1)310/05-06 —— 立法會秘書處就“有關檢討調整巴士票價的考慮因素”擬備的背景資料摘要)

29. 主席複述，委員在2005年11月25日會議上討論此事時，曾就政府當局建議的減價措施提出多項建議。在2005年12月14日，立法會曾就“專營巴士票價”通過一項議案。他接着邀請環境運輸及工務局局長向委員簡介此事的最新情況。

30. 環境運輸及工務局局長表示，她已聽取議員在2005年11月25日事務委員會會議上及在2005年12月14日立法會會議上進行議案辯論時所提出的意見。她知悉議員普遍支持可加可減的新票價調整安排，並要求政府當局與專營巴士公司就若干事宜進行談判。她向委員保證，政府當局會竭盡所能與專營巴士公司一同訂定一套令人滿意的減價措施。

31. 鄭家富議員詢問行政會議是否批准新的票價調整安排在多大程度視乎政府、專營巴士公司及普羅市民就減價措施會不會達成共識而定，以及落實新票價調整安排和減價措施的時間表為何。鄭議員提述在2005年12月14日立法會會議上通過的議案時，詢問九龍巴士(1933)有限公司(下稱“九巴”)對議案內各項要求的立場為何，尤其是取消建議的預繳同日回程車費安排作為減價條件；來回程車費均下調不少於10%；以及引入月票計劃和分段收費。

32. 環境運輸及工務局局長表示，行政會議將會把九巴、城巴有限公司(下稱“城巴”)和新大嶼山巴士(1973)有限公司(下稱“新大嶼巴士”)的新專營權與建議的新票價調整安排和減價措施一併考慮，因為政府當局會把這些建議整套提交行政會議審批。

33. 九巴董事長陳祖澤先生表示，九巴和政府的談判仍在進行中。該公司察悉議員及公眾的意見，並明白公眾普遍不接受以預繳同日回程車費作為減費條件的安排。有鑑於此，九巴將會撤回此項建議安排，改而考慮就回程車費提供折扣。在不加重該公司財政負擔的前提下，九巴會嘗試與政府訂出有關的細節。他亦澄清任何票價折扣安排，均需對八達通卡系統作出技術調整，而這個過程通常需時長達3個月。因此，該公司不可能在2006年1月1日落實任何新的票價折扣安排。然而，倘若雙方同意減價措施應實行3年，該3年期會由實施減價措

施之日起計。他進一步表示，九巴將會詳細研究其他建議，例如月票計劃。

34. 鄭家富議員認為，立法會議員已達成共識，認為政府應實施一套更客觀的票價調整機制，容許專營巴士票價可加可減。由於對建議的新票價調整安排爭議不大，政府當局不應因為任何圍繞建議減價措施而未獲解決的問題而推遲落實有關安排。

35. 鄭家富議員察悉九巴會考慮以回程折扣安排取代預繳同日回程車費的安排，他詢問專營巴士公司是否願意考慮訂立一套令所有巴士乘客得益的減價措施。鄭議員指出，約七成乘客所乘搭的巴士線的單程收費在10元以下，他詢問巴士公司會否積極考慮引入月票計劃和分段收費。他認為，收費存在重大差異，以及需要在巴士上加裝八達通卡讀卡器，並非無法解決的問題。舉例而言，不同類別的巴士線可引入不同價格的月票。

36. 環境運輸及工務局局長在回應時證實，政府當局的意向是盡早實施建議的新票價調整安排。然而，她指出，批給新專營權、建議的新票價調整安排和減價措施是互有關連的事宜，因而應一併考慮。

37. 陳祖澤先生表示，以往九巴有一段時間曾提供月票，而當時九巴的巴士服務網絡較目前的規模少很多。鑑於現時的巴士服務網絡和收費差異均甚大，故難以制訂一個適當的月票計劃。此外，人們只會在月票能令他們節省金錢時才會購買，這是可以理解的。因此，月票計劃肯定會導致該公司的車票收入減少。至於分段收費，九巴一直研究相關的技術和其他問題。此外，亦應考慮若提供分段收費，部分短途路線乘客只要覺得方便，便會改乘長途巴士線，這樣會加長車程時間，打亂現時的巴士服務班次和車輛分編安排，並且為日後的巴士服務班次設計增添困難。

38. 王國興議員詢問自上文所述的議案通過後，政府與專營巴士公司進行商討的進展。他認為政府當局應運用其議價能力，在與3間有關的巴士公司就新專營權進行談判時，為市民爭取有利的減價措施。他亦詢問由不同巴士公司聯營的路線在提供巴士轉乘折扣方面目前的情況如何。

39. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局完全明白立法會議員的要求，並會盡最大努力與巴士公司談判，爭取有利的減價措施。一直以來，政府當局均努力達致確保以合理票價提供優質專營巴士服務的目標。

40. 城巴／新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)董事總經理李日新先生提述該兩間公司在2005年12月12日致立法會議員的函件。他強調有關公司現時在非常困難的情況下營運；過往兩年，燃油價格和隧道費分別上升35%和70%，而市場利率亦倍升。儘管處境困難，但該兩間公司自2003年以來共花了1億元提供票價優惠。該公司已沒有可供與乘客分享利潤的資金。新巴亦從來沒有賺取足夠的利潤，可用作與乘客分享利潤。在此等情況下，劃一減價一成會令該兩間公司倒閉。該兩間公司將與九巴研究聯營過海路線的技術細節。

41. 新大嶼山巴士執行董事莫華勳先生表示，目前，新大嶼山巴士與龍運巴士有限公司和城巴在東涌巴士總站推行巴士轉乘計劃，並與地鐵有限公司在東涌地鐵站推行另一項巴士鐵路轉乘計劃。新大嶼山巴士在南大嶼山的巴士線已推行分段收費多時。

42. 陳祖澤先生表示，現時九巴與其他專營巴士公司已共同營運若干巴士轉乘計劃。九巴打算與其他專營巴士公司研究，可否在不同的巴士公司之間推行更多巴士轉乘計劃。

43. 主席要求專營巴士公司考慮擴大巴士轉乘計劃，並一併考慮建議的新票價調整安排和減價措施，並在兩至三個月後向事務委員會匯報此等事宜的進展情況。

44. 李永達議員表示，目前由同一間專營巴士公司營運的巴士線，往往出現兩或三條路線嚴重重疊的情況，而這些路線之間並沒有巴士轉乘折扣。因此，由乘搭一條巴士線，然後轉乘另一條路線的乘客，所支付的車費總額非常高。巴士公司經常提出藉口，指公司與公司之間提供轉乘折扣涉及複雜的技術問題。然而，他從有關技術領域的專業人士中得悉，所涉及的技術水平頗低。因此，他促請專營巴士公司盡力制訂同一巴士公司提供的不同路線之間的轉乘計劃，提供轉乘折扣，以糾正目前不合理的安排，並要求提供此方面工作的時間表。

45. 李永達議員表示關注到，專營巴士公司之間的競爭非常有限，而事實上在這方面更有倒退的趨勢。他指出，鑑於缺乏競爭，巴士公司沒有很大誘因改善巴士服務，他認為政府當局應探討為專營巴士服務業引入更多競爭的方法。舉例而言，政府當局應如民主黨所建議，按地區開放專營巴士服務市場。

46. 李日新先生認為，城巴和新巴在港島區曾一度競爭劇烈。達致惡性競爭的程度，令路上有過多巴士行走。自從該兩間巴士公司的管理工作合併後，兩間公司已將各自車隊的巴士總數減少約150輛，從而減輕交通擠塞情況。該兩間巴士公司的服務質素並無下降。英國的經驗亦顯示，開放巴士服務業市場會帶來惡性競爭。

47. 陳祖澤先生表示，以九巴的情況而言，各條巴士線是專為服務不同對象的乘客組別而設。現行的巴士線計劃和巴士轉乘計劃的設計意念是以善用資源為目標，並同時可確保為不同交通需要的乘客提供足夠的服務。事實上，確有需要不時重組巴士線。在重組巴士線的過程中，專營巴士公司不可以單方面作出更改，必須考慮受影響地區市民的意見。至於競爭問題，他指出專營巴士公司的主要競爭對手並非來自其他專營巴士公司，而是來自其他的公共交通工具，尤其是鐵路。事實上，各種公共交通工具之間的競爭已非常足夠。

48. 環境運輸及工務局局長指出，由於路面空間有限，公共交通網絡不可能是一個完全自由競爭的市場。一如對非專營巴士的規管顯示，政府有需要規管市場。政府當局在規管專營巴士服務方面扮演積極的角色，而就這方面，當局必須經常在為市民提供方便的巴士服務與有需要重組巴士路線和班次之間求取平衡，以避免巴士路線重複和道路上有過多巴士。現時，各種公共交通工具之間已有足夠和良性的競爭。故此，政府當局優先處理的工作是重組巴士服務。她已在最近與18區區議會正副主席舉行會議時，向他們解釋政府當局的立場，而他們普遍同意有需要減少巴士的數目，令交通更為暢順。

49. 陳偉業議員表示，市民普遍認為，2005年11月的建議的車費減幅不足。倘若公眾不接受當局與巴士公司再作談判後得出的最後方案，他詢問政府當局會否考慮透過將專營巴士線公開招標，向其他感興趣的營辦商開放專營巴士服務市場，而非只是為現行營辦商的專營權續期。

50. 環境運輸及工務局局長指出，現行的專營權安排已確立良久，旨在確保為市民提供可靠和穩定的巴士服務。現行條例已訂定清晰的條文，訂明所需的服務標準，作為批給新專營權的先決條件。一直以來，有關安排運作良好。現時，鑑於現有的服務水平確實很高，政府當局並無任何計劃更改現有的專營權安排。但倘若立法會議員提出強烈要求，而他們的要求又獲得整體社會的支持，政府當局不排除將專營巴士線公開招標的可能。

性。她表示，這是非常複雜的問題，而政府當局若考慮採取此行動，務必非常小心。

51. 陳偉業議員指出，倘若將專營巴士線公開招標，現有營辦商亦可競投有關的巴士線。除非將專營巴士線公開招標，否則沒有方法確定巴士公司的底線。由於現時距離兩間巴士公司現有專營權屆滿的日期尚有一段時間，政府當局應嘗試公開招標的安排，以測試市場。他表示，很多新界居民強烈不滿現時的巴士服務，尤其是通宵巴士服務的車費極高。

52. 劉健儀議員表示，立法會議員的共識並不是一刀切減價一成，而是專營巴士公司應盡最大努力提供減價和優惠。政府當局應在這個基礎上鼓勵巴士公司盡量提供減價／優惠，同時保障其股東的利益。由於個別專營巴士公司的財政狀況和營運條件各有不同，她詢問政府當局會否考慮這一點，並與個別巴士公司訂出不同的減價措施。

53. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局曾為訂定減價措施的目的而進行深入研究，而結論是長途路線的乘客應獲得優先照顧。政府當局在制訂建議的減價措施時，亦已審慎考慮個別專營巴士公司在長途路線及短途路線乘客人數和百分率方面的差異。在談判的過程中，專營巴士公司已因應其本身的財政狀況考慮建議的減價措施，並同意該等措施。根據單程票價款額釐定減價百分率的擬議減價措施，亦利便在巴士轉乘計劃下落實減價措施。

54. 環境運輸及工務局局長進一步解釋，透過巴士轉乘計劃將短途路線的車費減低的措施是數年前在經濟低迷時首次推行，而巴士公司已因應本身的營運條件持續檢討這些計劃。政府當局會與巴士公司繼續商討，看看可否將巴士轉乘計劃擴大至涵蓋更多路線。

55. 周梁淑怡議員欣悉，鑑於市民對預繳同日回程車費安排的負面反應，專營巴士公司願意採用另一個落實車費減價的安排。她強調在乘客利益與巴士公司商業利益之間求取平衡的重要性，並指出倘若社會對專營巴士公司施加過大壓力，要求該等公司減價及提供優惠，乘客最終可能會受損，因為巴士服務將會變差。她同意，現時在繁忙的通路上有過多巴士。

56. 周梁淑怡議員進一步表示，居住在某些地區(例如天水圍及東涌)的家庭的經濟環境相對較差，而她欣悉政府當局與巴士公司訂立減價措施時，優先照顧長途乘

客。就此，她促請政府當局和巴士公司在制訂減價措施時，特別考慮個別地區家庭的普遍經濟情況。

57. 張宇人議員贊同周梁淑怡議員的意見，並要求政府當局就周梁淑怡議員的建議作出回應。環境運輸及工務局局長表示，政府當局的意圖是令長途乘客從今次的減價措施中得益最大，而這是建議長途線的減幅較大的原因。很多東涌和天水圍的居民往往因要工作或其他目的而需長途跋涉，他們因而亦是從建議的減價措施中受惠較多的一群。至於行走東涌和天水圍區內的巴士線，其收費與其他地區的區內路線相比並非特別高，因而沒有很強的理由為這些路線落實較大的減幅。

58. 環境運輸及工務局局長回答張宇人議員的進一步查詢時表示，建議的減價措施會惠及車程長短不一的巴士乘客。長途路線(即單程車費在15元或以上的路線)的建議減幅為15%；中長途線(即單程收費介乎10元至14.9元的路線)的建議減幅則為5%；至於短途路線，收費折扣主要透過巴士轉乘計劃提供。

59. 王國興議員認為，儘管新大嶼山巴士是利潤最低和規模最小的專營巴士公司，但卻能夠提供最佳的巴士服務。因此，其他專營巴士公司應有改善服務的空間。他詢問專營巴士公司是否願意恢復在星期日及公眾假期為長者提供劃一的1元收費措施，並為殘疾人士提供半價優惠。他指出，既然專營巴士在非繁忙時間有剩餘載客量，便應善用來為長者及殘疾人士服務。這樣做不會對巴士公司造成額外的財政負擔。

60. 陳祖澤先生表示，九巴以往曾有一段時間為長者提供劃一的1元收費措施。但目前的情況有所不同，因為討論中的是的一套車費減價措施。在現時建議的減價措施之上加入為長者提供劃一的1元收費措施將會超出九巴的財政能力。至於為殘疾人士提供票價優惠一事，一如在較早前的會議上所討論，仍需解決多項相關的問題。

61. 李日新先生表示，城巴和新巴現時的經營環境非常惡劣；成本大幅上漲，尤其是燃油成本，但與此同時，社會上有減價的強烈訴求。自2003年以來，城巴和新巴已動用超過1億元提供優惠，並為60歲及以上的長者提供半價優惠。該兩間公司認為資助殘疾人士交通開支應是政府而非巴士公司的責任。雖然城巴及新巴一向願意檢討與收費有關的事宜，但該兩間公司在目前情況下不能作出任何進一步的承諾。

62. 劉健儀議員表示，專營巴士公司的營運狀況是公開讓市民查核。雖然乘客總會歡迎盡可能多的優惠，這是可以理解的，但亦需因應專營巴士公司的財政狀況來考慮它們可提供減價和優惠的程度。她在最近進行議案辯論時曾提及“牛油理論”，並強調有需要找尋改善專營巴士公司營運環境的方法，以便有關公司有更大能力提供減價和優惠。她接着詢問政府當局有否任何已計劃的措施，改善專營巴士公司的營運環境。

63. 環境運輸及工務局局長表示，她在2002年擔任現職時正藉經濟低迷，自此以來她一直與專營巴士公司合作，訂定改善其營運環境的措施。重組巴士服務是持續進行的工作。根據現行的專營權，專營巴士公司有責任為人口不足以支持有利可圖的營運的地區提供巴士服務。為使巴士公司以更有效率的方式善用其資源，政府當局已努力研究該等地區的某些巴士服務可否由公共小型巴士取代。此等變更須獲得受影響的市民接受才可實行。在若干情況下，當局透過重新安排路線及調整服務班次來重組服務。政府當局已向區議會解釋有關情況，以爭取他們支持重組措施。

64. 林健鋒議員表示，專營巴士服務近年已有所改善，而現時大部分地區的市民可以很方便地使用巴士服務。他認為為了令專營巴士公司可維持可行的營運，在重組現有巴士服務方面仍需多作努力。由於巴士公司的財政狀況可有所改善，它們將會有更大的能力為市民(尤其是長者和殘疾人士)提供減價和優惠。

65. 李永達議員表示，民主黨支持在有需要時重組巴士服務。他憶述，在他擔任葵青區區議會主席時曾支持在城門隧道的出、入口設定巴士轉乘車站，儘管該建議不大受該區居民歡迎。事實上，民主黨亦曾建議在其他隧道的出、入口設定巴士轉乘車站，但政府當局卻否決這些建議。他進一步表示，雖然他明白到巴士服務業並非自由市場，但他認為政府當局應最少在地區層面，試行更有競爭性的方法。透過小心規劃，開放地區層面的市場不會導致繁忙通道上有更多巴士行駛。他認同陳偉業議員的意見，認為政府當局應試行透過國際公開招標，批出某些線路的專營權。

66. 陳偉業議員特別指出新市鎮居民面對的困苦。他指出，由於高昂的交通費，居於新市鎮的市民要減少社交活動，並發現他們與住在其他地區的家人及整體社會關係疏離。他要求九巴考慮推出例如月票這樣的計劃，令居於新市鎮的低收入人士受惠，以便他們的社交生活不致因交通開支高昂而受到不當的影響。

67. 陳祖澤先生表示，除了身為九巴的董事長外，他亦是社會福利界的一員。他曾為公益金工作超過10年，並曾為獎券基金工作。他深知弱勢社群的處境。他指出，香港已設立包括綜合社會保障援助(下稱“綜援”)計劃在內的福利制度，為沒有能力滿足基本需要的人士提供安全網。將協助弱勢社群的責任加諸專營巴士公司身上是成疑的。事實上，巴士公司現正與政府研究可行的減價措施，使長途車乘客得益最大，因為他們的交通開支負擔相對較重。

68. 陳偉業議員指出，綜援絕不能紓緩新市鎮居民高昂的交通開支負擔。他促請巴士公司更為體諒該等市民的處境，並提高他們對高昂交通費所造成的社會問題的敏感度。

69. 王國興議員詢問政府當局與專營巴士公司就批出新專營權進行談判時，會否考慮將為長者提供劃一的1元收費和為殘疾人士提供半價優惠加入作為條件。他察悉政府當局的資料文件內並無提及這些元素。他特別指出長者和殘疾人士通常在非繁忙時間使用巴士服務，而專營巴士在該等時間有剩餘載客量。因此，為長者和殘疾人士提供優惠未必會減少巴士公司的車費收入。

70. 環境運輸及工務局局長回應時表示，為殘疾人士提供票價優惠涉及福利和交通政策。雖然她同意專營巴士公司在非繁忙時間有剩餘載客量，但她指出，鑑於在為殘疾人士提供公共交通票價優惠方面，有關殘疾人士的定義並不清晰，故不可能在新專營權的談判內加入這個元素。由於立法會已成立小組委員會研究此事，政府當局將會在該場合跟進此事。她亦指出，城巴現已為60歲及以上的長者乘客提供半價優惠，而專營巴士公司亦同意在星期日和公眾假期為長者提供劃一的2元收費或半價(以較低者為準)優惠。此外，有關公司每年會為長者推出免費乘車日。她相信，雖然政府和巴士公司可因應社會情況，考慮就票價優惠多做工作，但在屬於法律文件的專營協議內加入票價優惠的規定涉及複雜的問題，未必是處理票價優惠事宜的最佳方法。

71. 王國興議員要求，政府當局與巴士公司就新專營權進行的談判應涵蓋為長者提供劃一的1元收費和為殘疾人士提供半價優惠的事宜。環境運輸及工務局的責任是確保這些元素在談判過程中得到充分考慮。他亦詢問能否多做工作以便更善用專營巴士的剩餘載客量，並特別指出，專營巴士的載客量是社會資源，因而不應浪費。

72. 環境運輸及工務局局長回應時表示，利用專營權爭取票價優惠既無必要，亦非最佳的方法。事實上，專營巴士公司現時為長者提供的半價優惠並沒有在現行的專營權內訂明。她向委員保證，政府當局已察悉議員的意見和要求，並會繼續盡更大努力，因應當時的社會環境為弱勢社群爭取票價優惠。

73. 劉健儀議員表示，自由黨同意，長途巴士線的票價相對高昂，該黨因而亦要求為長途巴士線爭取較大的減幅。至於為一般低收入和殘疾人士提供票價優惠的事宜，研究有關減貧事宜小組委員會和研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會現正分別研究此方面的問題。

VI. 其他事項

74. 議事完畢，會議於下午12時25分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年2月9日