

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1234/05-06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：2006年2月24日(星期五)
時間：上午9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)
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
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
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
鄭經翰議員

其他出席議員：李華明議員, 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
副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
吳文傑先生

運輸署助理署長／
行政及牌照
葉文光先生

運輸署總運輸主任／
駕駛事務
阮康誠先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

香港警務處總警司(交通)
韓家傑先生

香港警務處警司
(行政)(交通總部)
布立基先生

香港警務處總督察
(道路安全)(交通總部)
周映汝女士

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署
首席運輸主任／管理
呂瑩女士

機電工程署
工程策劃經理
李英明先生

參與議程第VII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／
的士策劃
許權先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

香港商用車輛駕駛教師協會有限公司

主席
鄭楚光先生

駕駛教師協會

會務主任
黎文錦先生

香港貨櫃車教師公會有限公司

會長
鄧磐根先生

優質駕駛訓練中心有限公司

主席
鄭會友先生

汽車交通運輸業總工會 —— 駕駛教師分會

代表
梁爵華先生

駕駛導師權益關注組

主席
張新平先生

汽車駕駛教授商會有限公司

董事局主席
譚森先生

香港教車協會有限公司

秘書
李世恒先生

九龍汽車駕駛教師公會有限公司

受薪行政董事
張大偉先生

港九教授貨車大小巴士同業會有限公司

秘書
衛守勳先生

香港汽車駕駛教師聯會有限公司

會長
盧鋼城先生

公共及私家商用車教師公會

副主席
余振華先生

鏗鏘駕駛學校有限公司

董事
張寶振先生

汽車交通運輸業總工會 ——
九巴、城巴、新一巴駕駛教師分會

代表
區永堅先生

德安駕駛學校有限公司

經理
林耀祖先生

參與議程第VII項的討論

華潤石化(集團)有限公司

董事總經理
朱丹先生

華潤油站有限公司

董事副總經理
劉仁杰先生

易高環保能源有限公司

董事總經理
蕭錦誠先生

香港中華煤氣有限公司

企業傳訊總監
黃秀英女士

聯友的士同業聯會有限公司

主席
梁澤生先生

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

屯門公共小型巴士商會

主席
鍾世興先生

市區的士司機聯委會有限公司

主席
郭志標先生

新界的士司機權益大聯盟

執委
梁于榮先生

的士同業聯會有限公司

主席
梁紹昌先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

董事
黃保強先生

西北區的士司機從業員總會

主席
黃永忠先生

汽車交通運輸業總工會

權益主任
歐陽明先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長
陳洲先生

西貢的士工商聯誼會有限公司

主席
劉克溪先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長
黎銘洪先生

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)6
袁家寧女士

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)713/05-06號文件 —— 2005年12月16日
會議的紀要
立法會 CB(1)822/05-06號文件 —— 2005年12月19日
特別會議的紀要)

2005年12月16及19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)785/05-06(01)號 —— 香港電車有限公司提供的“(2004)
文件 營運及財務資料
—— 香港電車”
單張
立法會 CB(1)799/05-06(01)號 —— 政府當局提供題
文件 為“橋面護欄及路
旁圍欄加固工程”
的資料文件
立法會 CB(1)852/05-06(01)號 —— 申訴部就黃漢強
文件 先生對智能交通
運輸系統的申訴
作出的轉介
立法會 CB(1)960/05-06(01)及 —— 政府當局對黃漢
(02)號文件 強先生的申訴作
出的回應，以及
政府當局與黃先
生之間的電郵通
訊
立法會 CB(1)851/05-06(01)號 —— 新大嶼山巴士
文件 (1973)有限公司
就透露更詳盡財
務及營運資料提
交的文件

- RP03/05-06號文件 —— 有關選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運研究報告
- IN13/05-06號文件 —— 由資料研究及圖書館服務部擬備有關選定地方採用建造－營運－移交模式及略有差異的近似模式興建運輸基礎設施的情況的資料摘要
- IN14/05-06號文件 —— 由資料研究及圖書館服務部擬備有關東區海底隧道加費的資料摘要
- IN15/05-06號文件 —— 由資料研究及圖書館服務部擬備有關諾丁漢高速輕便鐵路的資料摘要)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006年3月24日下次會議的討論事項

- (立法會 CB(1)932/05-06(01)號 —— 待議事項一覽表文件
- 立法會 CB(1)932/05-06(02)號 —— 跟進行動一覽表文件
- 立法會 CB(1)929/05-06號文件 —— 劉健儀議員於2006年2月16日的來函，要求事務委員會討論有關的士服務政策檢討的事宜)

3. 委員同意在2006年3月24日下次例會上討論以下事項 ——

- (a) 檢討的士及輕型客貨車在公共交通服務業的角色及功能；

- (b) 地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併商議的進展情況；及
- (c) 擴展行車時間顯示系統。

關於(a)項，委員同意邀請的士業及輕型客貨車業的代表出席有關會議，就相關事宜表達意見。他們亦同意在討論(c)項時藉機檢討除九龍外，將行車時間顯示系統擬擴展至新界的計劃。

(會後補註：經主席同意，是次會議議程已作修訂，將(b)項刪除，並將開始時間由上午10時45分提前至上午9時。經修訂議程已於2006年3月22日隨立法會CB(1)1139/05-06號文件發出。)

IV 私人駕駛教師執照

- (立法會 CB(1)932/05-06(09)號 文件 —— 立法會議員與沙田區會議員於2005年12月8日就私人駕駛教師執照一事舉行會議後轉介的事項
- 立法會 CB(1)932/05-06(10)號 文件 —— 政府當局提供的資料文件
- 立法會 CB(1)975/05-06(02)號 文件 —— 政府當局對汽車交通運輸業總工會 —— 九巴、城巴、新一巴駕駛教師分會的意見書作出的回應
- 立法會 CB(1)1829/04-05(01)號 文件 —— 政府當局提供題為“私人駕駛教師執照”的資料文件
- 立法會 CB(1)111/05-06(02)號 文件 —— 香港汽車駕駛教師聯會、九龍汽車駕駛教師公會、汽車駕駛教授商會及汽車交通運輸業總公會駕駛教師分會於2005年9月12日提交的聯署意見書

- 立法會 CB(1)111/05-06(01)號 文件 —— 由申訴部提供關於當值議員及其他應邀出席的議員與駕駛教師權益關注組於2005年7月15日舉行會議的便箋
- 立法會 CB(1)219/05-06(01)號 文件 —— 一羣前香港駕駛學院教師提交的意見書
- 立法會 CB(1)233/05-06(01)號 文件 —— 香港貨櫃車教師公會、香港商用車輛駕駛教師協會、香港教車協會、港九教授大巴同業會、公共及私家商用車教師公會及貨櫃車及商用車教授從業員協會提交的聯署意見書
- 立法會 CB(1)182/05-06號文件 —— 立法會秘書處擬備有關私人駕駛教師執照的背景資料摘要)

4. 主席歡迎各團體代表出席會議。他接着邀請各代表輪流就私人駕駛教師執照的事宜陳述意見。他表示，為了更妥善控制會議時間及確保對所有團體代表公平，每個團體代表將獲給予兩分鐘時間陳述意見。

香港商用車輛駕駛教師協會有限公司
(立法會CB(1)932/05-06(03)號文件)

5. 協會主席鄭楚光先生呼籲政府當局取消私人駕駛教師執照目前的分組方式(下稱“目前的分組方式”)，即第一組別車輛是訓練初學者駕駛的小型車輛；第二組別車輛是接載大量乘客的車輛；而第三組別車輛則是用作運載貨物的車輛。據該協會所述，考慮到該3個不同組別的學習駕駛者的考試規定大致相同，將私人駕駛教師執照組合為3個組別，並且只准許私人駕駛教師向其個別組別車輛的學習駕駛者提供駕駛訓練的做法既不公平亦不合理。再者，倘若第一組別車輛的司機在持有第一組別車輛的有效駕駛執照不少於3年後，就獲准參加第三組別車輛的駕駛考試，禁止持有第三組別車輛私人駕駛教師

執照的人士為第一組別車輛的學習駕駛者提供駕駛訓練的做法亦不合理。

6. 鄭楚光先生進一步指出，以往掛接式車輛的私人駕駛教師執照申請者須參加考試。然而，根據在2000年9月1日起生效的現行分組安排，凡持有某個組別一種教師執照的現職私人駕駛教師，只要持有該組別其他車種有效駕駛執照不少於3年，便可教導學員駕駛相同組別所有其他車種。依他之見，上述安排無助提高私人駕駛教師的水準。

駕駛教師協會

(立法會CB(1)932/05-06(04)號文件)

7. 協會會務主任黎文錦先生表示，在制訂現行發出新的私人駕駛教師執照的機制時，政府當局曾考慮該協會的意見。根據現行安排，運輸署署長會每兩年檢討私人駕駛教師執照的數目一次，以決定有否需要簽發新的私人駕駛教師執照，並會以1999年11月時該3個組別車輛各自的有效私人駕駛教師執照的數目，作為評估的基準，倘若接獲申請的數目超過擬發出執照的數目，運輸署署長將會以抽籤決定需處理的申請及其次序。該協會強烈反對應某特定組別人士的要求，選擇性地向他們簽發新的第一組別私人駕駛教師執照。他強調，在決定有否需要簽發新的第一組別私人駕駛教師執照時，應依循第一組別私人駕駛教師執照的數目為1 050個的基準。

香港貨櫃車教師公會有限公司

8. 公會會長鄧磐根先生表示，該公會與香港商用車輛駕駛教師協會有限公司的意見相類似。

優質駕駛訓練中心有限公司

(立法會CB(1)34/05-06(01)號文件)

9. 中心主席鄭會友先生表示，面對駕駛訓練的需求萎縮，私人駕駛教師已在非常艱難的環境下經營。他對現行因應需求而簽發新的私人駕駛教師執照的機制表示支持。簽發過多新的私人駕駛教師執照只會加深現職私人駕駛教師的困苦，並給予新入行的私人駕駛教師一個錯覺，以為可以透過提供駕駛訓練謀生。上述情況可能會導致社會紛爭。因此，考慮到社會責任的問題，簽發新的私人駕駛教師執照一事應從更廣闊的層面來考慮。

汽車交通運輸業總工會 - 駕駛教師分會
(立法會CB(1)975/05-06(01)號文件)

10. 駕駛教師分會代表梁爵華先生表示，在公用道路上進行駕駛訓練的需求已很低。平均而言，路面駕駛教師每天教授駕駛的時間只為兩至三小時。簽發新的私人駕駛教師執照只會令上述情況惡化。

駕駛導師權益關注組

11. 關注組主席張新平先生表示，關注組的成員主要是香港駕駛學院的前駕駛教師，當他們在2003年被該學院解僱時，運輸署同意向他們簽發新的私人駕駛教師執照，讓他們繼續以駕駛教師一職謀生。然而，由於運輸署出現人事變動，該署並未履行上述承諾。關注組認為有需要簽發新的私人駕駛教師執照，因為對駕駛訓練的需求將來可能會回升，而現職私人駕駛教師將會退休。倘若不簽發新的私人駕駛教師執照，在政府當局沒有適當管制以確保公平競爭的情況下，駕駛學院的市場佔有率將會增加至市場失衡。

汽車駕駛教授商會有限公司
(立法會CB(1)975/05-06(01)號文件)

12. 商會主席譚森先生表示支持政府當局因瞭解到對私人駕駛教師的需求已大幅減少而決定停止簽發新的第一組別私人駕駛教師執照。由於對駕駛訓練的需求減少，現職私人駕駛教師目前已在十分艱難的環境中經營。簽發新的私人駕駛教師執照只會加劇現職私人駕駛教師的困苦。

香港教車協會有限公司

13. 協會秘書李世恒先生指出，每年有多達90名私人駕駛教師脫離該行業。因此，當局應以公平及具透明度的方式簽發新的私人駕駛教師執照，以補充流失的人員。此外，為了增加他們的就業機會，現職私人駕駛教師應獲准申請其他車種的私人駕駛教師執照，而無需以抽籤的方式來決定他們的申請和獲處理的次序。

九龍汽車駕駛教師公會有限公司
(立法會CB(1)975/05-06(01)號文件)

14. 公會受薪行政董事張大偉先生對目前的分組方式，以及政府當局因確認對私人駕駛教師需求的跌幅較

私人駕駛教師供應量的跌幅為大而在2005年決定停止簽發新的第一組別私人駕駛教師執照的做法表示支持。他表示，公會從與第一組別私人駕駛教師舉行的會議中得悉，市場在過去一年嚴重萎縮，過往兩個月的情況尤甚。

港九教授貨車大小巴士同業會有限公司

(立法會CB(1)932/05-06(05)號文件)

15. 同業會秘書衛守勳先生表示，同業會支持以公開、公平及具透明度的方式，為所有車種簽發新的私人駕駛教師執照，讓年輕人投身此行業。依同業會之見，簽發新的私人駕駛教師執照與否不應以需求為依據，所有合資格的人士在提出申請後均應獲發有關執照。之後，市場力量將決定私人駕駛教師的前途。

香港汽車駕駛教師聯會有限公司

(立法會CB(1)975/05-06(01)號文件)

16. 香港汽車駕駛教師聯會有限公司會長盧鋼城先生指出，港島區學習駕駛人士的數目大幅下降，由高峯期超過12 000人跌至2005年8月時只有約2 500人，他並促請政府當局因應上述跌幅已導致業內就業不足率偏高的情況，檢討有否需要在現階段簽發新的執照。

公共及私家商用車教師公會

(立法會CB(1)932/05-06(06)號文件)

17. 公會副主席余振華先生表示，當局應以公開、公正及高透明度的方式簽發新的私人駕駛教師執照，而不應理會市場情況，因為新領執照者未必會入行。

鏗鏘駕駛學校有限公司

(立法會CB(1)932/05-06(07)號文件)

18. 學校董事張寶振先生表示，儘管對私人駕駛教師的需求減少，但不應輕率地對現時簽發新的私人駕駛教師執照的機制作出更改。市場力量會決定在職私人駕駛教師的數目。再者，由於申請者的數目如超過擬簽發的執照的數目，便會以抽籤方式決定如何處理有關申請，因此為了使無聊的申請者卻步，以給予確實希望從事教授駕駛工作的人士更大的申請機會，申請費應予增加。

汽車交通運輸業總工會 —— 九巴、城巴、新一巴駕駛教師分會

(立法會CB(1)932/05-06(08)號文件)

19. 分會代表區永堅先生認為，在巴士駕駛教師退休時收回其第二組別受限制駕駛教師執照的做法不公平。這個組別的教師長期促請運輸署准許他們在退休後取得私人駕駛教師執照，讓他們可在其後以擔任私人駕駛教師為生。分會希望政府當局認真考慮有關要求，該項要求合情合理，並且不會顯著增加私人駕駛教師的供應量，因為每年退休的巴士駕駛教師數目甚小。

德安駕駛學校有限公司

20. 學校經理林耀祖先生表示，新的私人駕駛教師執照應按照已商定的機制，以公開、公平及高透明度的方式簽發，以確保私人駕駛教師的供應穩定，利便駕駛學校的運作

討論

確保公平競爭的需要

21. 劉健儀議員指出，團體代表意見相左的情況雖可歸因於他們的情況各不相同，但他們之間的矛盾亦因對私人駕駛教師的需求減少而造成市場萎縮所致。因此，她要求當局提供有關目前情況和可供協助業界的措施的詳情。她特別認為政府當局應檢討其有否如部分團體代表所指稱般，有偏幫駕駛學校而對私人駕駛教師不公平的情況。若然，政府當局應糾正有關情況。

22. 環境運輸及工務局副秘書長表示，在目前的發牌機制下，每兩年會進行檢討一次，以決定有否需要簽發新的私人駕駛教師執照，該項機制已在致力平衡私人駕駛教師執照的供求。下次檢討將於2007年初進行。她亦反駁部分團體代表指當局優待駕駛學校的指稱，並指出駕駛學校一直維持三分之一的市場佔有率。

23. 駕駛導師權益關注組主席張新平先生質疑駕駛學校的市場佔有率為何沒有跟隨市場萎縮。他列出運輸署偏幫駕駛學院而歧視私人駕駛教師的證據，指該學院容許其駕駛學員在等候教師期間讓作訓練用途的車輛的引擎空轉。然而，儘管關注組曾多番投訴，但政府當局並沒有向該學院採取行動。另一方面，政府當局卻以需求減少為藉口，蓄意停止簽發新的私人駕駛教師執照，藉以干預駕駛訓練市場。環境運輸及工務局副秘書長在

回應時建議張先生將上述指控的詳情轉交政府當局跟進。她進一步解釋，與在公用道路上進行駕駛訓練的情況相若，駕駛學院的收生數目亦由2000年的52 000人下跌至2005年的44 000人，令駕駛學院的市場佔有率維持不變，即佔整個市場的三分之一。

執照的分組方式

24. 劉健儀議員提到第二及第三組別私人駕駛教師的下述投訴，即雖然持有第二及第三組別車輛執照的人士可駕駛第一組別車輛，但當局卻不准第二及第三組別的私人駕駛教師向第一組別車輛學習駕駛人士提供指導。她要求政府當局解釋此方面的她認為不合邏輯的雙重標準。她亦要求政府當局回應業界長期以來提出的建議，即把目前的3個私人駕駛教師執照組別合併，並問及海外及內地在分組方面的做法。

25. 環境運輸及工務局副秘書長強調，目前的分組方式是在1999年就駕駛訓練政策進行大規模檢討期間經廣泛諮詢有關行業後達成的共識。業內團體大部分均支持現時的分組方式。事務委員會亦曾討論此事，而議員亦支持有關建議。為實施現時的分組而提出的立法修訂在2000年才制定。更改目前的組合或給予私人駕駛教師在可教授的車輛類別方面更大的彈性將涉及修改政策，並會對不同組別的私人駕駛教師造成不同影響。因此，穩妥的做法是讓現時的分組方式運作一段較長時間，然後才評估其成效。她表示，外國就私人駕駛教師執照分組方式的作法未必有參考價值，因為各地有本身的獨特情況。

26. 然而，劉健儀議員指出，上述的合併建議在很久以前已提出，並得到業內很多人士同意。前運輸署署長亦同意研究其可行性。因此，政府當局應解釋為何其後決定不進一步探討該建議。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局曾考慮該建議，但認為穩妥的做法是繼續監察有關情況，然後才決定是否作出重大修改。

27. 主席表明，考慮到有人對現時的分組方式有投訴，以及運輸署與有關行業缺乏溝通，在2007年初進行第三次檢討時亦一併檢討現時的分組方式或許是可取的做法。他亦邀請運輸署回應有關該署未有履行其就合併建議所作承諾的指控。

28. 運輸署助理署長／行政及牌照強調，運輸署透過雙方的正式及非正式會議，與有關行業維持有效的溝

通，以處理有關行業的關注和意見。他警告，將該3個組別合併以撤除對持有私人駕駛教師執照人士可教授的車輛類別的限制，可能會引起爭議。此外，在考慮合併建議時，不但需要考慮業內私人駕駛教師的意見，亦需顧及業外可能成為私人駕駛教師的人士的意見。倘若新的私人駕駛教師執照不是以公平及具透明度的抽籤方式來簽發，該等人士便無法入行。他進一步解釋，目前的分組方式有助針對3個組別車輛的學習駕駛者各自的訓練需要，而該等學員的駕駛經驗由實際上等於零至最少3年不等。

29. 香港商用車輛駕駛教師協會有限公司主席鄭楚光先生在提述政府當局在上文第26段作出的回應時強調，倘若現時的分組方式存在問題，便有需要即時作出更改。雖然他支持合併3個組別的私人駕駛教師執照，但他又指出，部分現職第一組別私人駕駛教師可能不具備教授駕駛重型貨車及掛接式車輛所需的技術，並促請政府當局提高私人駕駛教師的水準，以確保道路安全。

30. 駕駛教師協會會務主任黎文錦先生強烈不滿鄭楚光先生對第一組別私人駕駛教師所作的以上評論。他認同運輸署助理署長在上文第28段的觀點，並表明反對合併3個組別的私人駕駛教師執照，原因有二。第一，不同車輛組別的學習駕駛人士有不同的需要。第二，持有中型貨車、重型貨車及掛接式車輛駕駛執照可能會成為簽發擬議綜合私人駕駛教師執照的一項規定。這可能意味沒有所需駕駛執照的人會被剝奪取得綜合私人駕駛教師執照的機會。

31. 汽車交通運輸業總工會——九巴、城巴、新一巴駕駛教師分會代表區永堅先生表示，在私人駕駛教師執照重新組合為3個組別之前，專營巴士駕駛教師的執照規限他們只可以就專營巴士提供駕駛訓練。在重新組合之後，便在2002年至03年度向某些專營巴士駕駛教師簽發的牌照內撤除了上述限制，而專營巴士駕駛教師也獲准參加為私人駕駛教師舉辦的講座。但他們其後卻不獲准參加為私人駕駛教師舉辦的講座，而上述限制也重新納入他們的牌照內。他指出，上述的事態發展令人沮喪，尤其是當局並無對此作出適當解釋。環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，在數年前簽發的一些執照並無加入上述限制的原因是發牌職員的無心之失。然而，有關錯誤其後已予以糾正，而所有受限制駕駛教師執照上均應已適當地印上有關的限制。

簽發新執照

32. 李鳳英議員強調，根據簽發新的私人駕駛教師執照的新機制，倘若有效執照的數目低於商定基準的一成或更多，便應簽發新的私人駕駛教師執照。她接着指出，上述數目已跌至低於商定基準超過兩成，但政府當局仍拒絕簽發新的私人駕駛教師執照，理由是對私人駕駛教師執照的需求亦已減少。她對政府當局偏離新機制的做法表示關注。

33. 環境運輸及工務局副秘書長澄清，根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374章B)第21A(2)(c)條，運輸署署長在決定有否需要簽發新的私人駕駛教師執照時，必須考慮每個汽車組別對駕駛訓練的需求。由於市場對私人駕駛教師的需求的下降幅度較私人駕駛教師的供應量的下降幅度大，在2005年初進行檢討所得的結論是不應簽發新的私人駕駛教師執照。

34. 李鳳英議員雖然認為有需要保持供求平衡，以維持足夠的競爭，確保駕駛訓練的質素，但她認為在評估供求情況時，政府當局不應單看表面的私人駕駛教師執照數目，因為部分執照持有人未必是活躍的從業員。環境運輸及工務局副秘書長解釋，要確定某個執照持有人活躍與否極為困難。因此，當局便以截至1999年11月為止該3個組別各自有效的私人駕駛教師執照數目作為評估供應量的基準。她向委員保證，運輸署署長會因應2006年下半年的供求情況，於2007年年初進行第三次檢討。然而，李議員對此表示不滿，並強調有需要為確定供求情況引入更多客觀準則。她亦認為不讓新人加入私人駕駛教師行業的做法不公平。

35. 主席總結時指出，事務委員會非常關注此事。因此，在4個月內已曾兩次討論此事。事務委員會將會待政府當局在2007年年初進行有關檢討後，再次研究此事。他亦促請政府當局在檢討時一併考慮檢討私人駕駛教師執照的分組方式，並向事務委員會作出匯報。事務委員會亦歡迎團體代表在會後就此事提交進一步意見。

- V 打擊酒後駕駛及在駕駛時使用手提流動電話的措施**
(立法會CB(1)932/05-06(11)號 —— 政府當局提供的
文件 資料文件
立法會CB(1)936/05-06號文件 —— 立法會秘書處擬
備有關打擊酒後
駕駛及在行車時
使用手提式流動

電話或電訊設備
的措施的背景資
料摘要)

酒後駕駛

36. 譚耀宗議員指出，根據民主建港協進聯盟進行調查的結果，市民普遍認為現行法例針對酒後駕駛的罰則已足夠，無需採取諸如吊銷首次被定罪的違犯者的駕駛執照的嚴厲措施。不過，部分市民覺得，儘管法例針對酒後駕駛罪行訂定的最高罰則已夠嚴厲，但法庭實際作出的判罰卻不足以反映有關罪行的嚴重性。因此，他們認為應促請法庭加重對酒後駕駛罪行的判罰，以加強阻嚇作用。當局亦應加強相關的教育及宣傳工作。

37. 環境運輸及工務局副秘書長同意，教育及宣傳在打擊酒後駕駛方面擔當重要角色。事實上，酒後駕駛釀成意外的統計數字及路邊測試的結果顯示，在1995年引入酒後駕駛法例及當局就新法例加強教育及宣傳後，此方面罪行的數字有所下降。當局認同該等工作的成效，故在酒後駕駛情況較為普遍的節假期間，會在人們通常喝酒的地方(如酒吧)推廣針對性的宣傳工作，警告司機不要酒後駕駛。至於法庭有需要加重對酒後駕駛罪行的判罰的問題，環境運輸及工務局副秘書長承諾向司法機構轉達上述意見，但指出法庭會根據每宗案件的不同考慮因素決定所作的處罰。

政府當局

38. 劉健儀議員認同譚耀宗議員的意見，認為有需要制訂更多措施，以打擊酒後駕駛。就此，她指出，美國有關當局已透過明確向司機傳達酒後駕駛一經定罪將面臨監禁的信息，有效阻嚇酒後駕駛。因此，雖然她認為政府當局有需要全面檢討針對各項交通罪行的罰則，而某些輕微罪行的違犯者可能只需修讀駕駛改進課程，但政府當局亦應確保較嚴重的交通罪行，例如酒後駕駛，應受到更嚴重的處罰。因此，政府當局應向司法機構解釋酒後駕駛的嚴重後果，以及有需要加重處罰，包括監禁，以發揮更大的阻嚇作用。

39. 環境運輸及工務局副秘書長察悉委員對於有需要加重針對酒後駕駛罪行的懲罰的強烈意見，並向委員保證，政府當局已定期檢討針對各項交通罪行的罰則，包括酒後駕駛。目前，首次因酒後駕駛而被定罪的司機，其駕駛執照紀錄已經會記入10分的違例駕駛記分。鑒於被記15分或以上的駕駛者可能會被吊銷駕駛執照，這樣的罰則已頗為嚴厲。然而，劉健儀議員表示，對於該等

被吊銷執照後有能力僱用司機的人士而言，有關罰則的效用可能不足夠。因此，應處以例如監禁等其他刑罰。

在駕駛時使用手提式流動電話

40. 李鳳英議員同意應以重罰來阻嚇同時危及司機和其他道路使用者安全的不當駕駛行為。她察悉，當局在2006年1月針對在駕駛時使用手提式流動電話的罪行發出的定額罰款通知書已達1 547張，相當於2002年檢控總數超過五成及2005年檢控總數的差不多20%。她對如此顯著的增幅表示關注，質疑政府當局在此方面進行的教育及宣傳工作的成效，並要求當局早日推行適當的措施改善情況。

41. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，警方一直針對在駕駛時使用手提式流動電話的行為採取積極的執法行動。檢控數字上升亦因為由2006年1月起可以發出定額罰款通知書的形式進行檢控。由於加強執法通常可以產生更強的阻嚇作用，2月的有關數字可能會因而下降。政府當局亦會提醒駕駛者，當局已加強執法行動。

規定觸犯交通罪行的人士修讀駕駛改進課程的建議

42. 鄭家富議員指出，酒後駕駛及在駕駛時使用流動電話(該兩項罪行)會對司機及其他道路使用者構成危險，導致嚴重後果。然而，部分駕駛者仍然無視上述嚴重後果。因此，他認為有需要徹底改變司機的思維。就此，他注意到部分海外國家會規定觸犯指定交通罪行的駕駛者須修讀駕駛改進課程。這些課程已證明可有效令司機銘記其行為的嚴重後果。因此，他建議政府當局考慮硬性規定觸犯該兩項罪行的駕駛者須修讀駕駛改進課程。

43. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局將需要詳細研究上述建議的影響和可行性，以及公眾的意見。鄭家富議員指出酒後駕駛釀成交通意外的嚴重性，以及有需要確保道路安全，並促請政府當局積極研究他的建議。他補充，有關課程的內容應該全面至足以涵蓋各種不當的駕駛行為。

未來路向

44. 鄭家富議員認為政府當局有需要在特定時間內，就委員在是次會議上表達的意見作出具體回應。他察悉交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)現正研究應否全面禁止在駕駛時使用手提式電話，包括供交談用的免提裝

置，他要求政府當局不時將交諮會就此方面的商議情況告知事務委員會，因為在一個如香港般的商業城市，適時的通訊非常重要，推行上述構思中的措施甚具爭議。

45. 環境運輸及工務局副秘書長澄清，政府當局沒有計劃進一步限制在駕駛時使用免提流動電話。事實上，這樣的舉動與駕駛者與另一個人交談或收聽收音機的情況相若。她察悉委員對觸犯酒後駕駛罪行人士所施加的處罰的關注，並會向司法機構轉達議員的意見。至於規定觸犯交通罪行的人士修讀駕駛改進課程的建議，她強調政府當局需要時間詳細考慮該項建議，當中要顧及其在執行方面的可行性及其他現行罰則的成效。她承諾在2006年下半年向事務委員會匯報有關研究的結果。

政府當局

46. 主席總結時要求政府當局採取以下行動 ——

- (a) 在7月提供政府當局在向司法機構轉達委員對法院針對酒後駕駛罪行所處罰則水平的關注後，法庭針對此類罪行的處罰的統計數字；及
- (b) 在10月向事務委員會匯報當局對規定違犯該兩項罪行的司機修讀駕駛改進課程的建議的最新看法。

VI 更換將軍澳隧道、城門隧道及獅子山隧道車輛繳費系統的設備

(立法會CB(1)932/05-06(12)號 —— 政府當局提供的文件
資料文件)

增加自動收費行車線的需要

47. 鄭家富議員注意到，當局為更換將軍澳隧道、城門隧道及獅子山隧道車輛繳費系統的設備(下稱“更換工程”)所要求的撥款當中有相當大的部分會用於為所有人手收費行車線更換收費亭及繳費行車線設備。就此，他詢問更換工程如何能應付對有助疏導該3條隧道交通流量的自動繳費行車線的需求在日後的增長。環境運輸及工務局副秘書長在回應時向委員保證，目前約有半數駕車人士使用自動繳費服務，而有關隧道已有足夠的自動繳費行車線滿足此方面的需求。

48. 然而，鄭家富議員強調前瞻性規劃的重要性，並指出，電子收費服務的使用正日益普遍。可是，由於某些隧道(例如紅磡海底隧道)沒有足夠的自動繳費行車線，使用該服務的車輛出現車龍。鄭議員認為，政府當

局應利用這個機會，將上述3條隧道的自動繳費行車線數目由佔一半增加至三分之二，或裝設可在有需要時將人手收費行車線改為自動繳費行車線的設施，以提供彈性。

49. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，人手收費行車線和自動繳費行車線技術上涉及兩個不同的系統，因此不能提供上述彈性。然而，政府當局正密切監察各條隧道的使用者模式。倘若確定有需要增加自動繳費行車線，政府當局會相應地與快易通有限公司聯絡。她強調增加自動繳費行車線必須有需求有所增加的充分理據支持，因為人手收費行車線將會因而減少。倘若該兩種行車線的數目失衡，便會導致人手收費行車線出現擠塞。

50. 何鍾泰議員指出，紅磡海底隧道的自動繳費行車線經常出現擠塞情況，但人手收費行車線的交通則較為暢順，他認為應將紅磡海底隧道收費廣場中央的其中一條行車線改為自動繳費行車線。他亦投訴，當紅磡海底隧道九龍方向的管道在凌晨時分進行保養工程時，右邊的自動繳費行車線經常會關閉。然而，卻沒有任何顯示行車線情況的標記，預先警告駕車人士行車線已封閉。結果，右邊的駕車人士須急速駛過4至5條行車線前往位於左邊最遠處的自動收費亭，以致危及當中所有駕車人士。因此，他呼籲政府當局促請紅磡海底隧道的營辦商改善有關情況。他亦指出，若能在收費廣場中央劃定額外的自動繳費行車線，上述情況便可避免。政府當局同意向有關方面反映何議員的意見。

51. 環境運輸及工務局副秘書長在回應梁國雄議員就預計使用自動繳費行車線人數增加多少的詢問時表示，此方面的數目未來數年不可能會大幅增長，因為所有接受自動繳費服務的人士均已成為自動繳費行車線的用家。

52. 梁國雄議員指出，自動繳費行車線在繁忙時間出現車龍及交通擠塞的情況證明，自動繳費行車線可能不足夠。他要求在各條隧道劃定額外的自動繳費行車線，並建議為確定是否確需增加自動繳費行車線，應進行為期兩個月的調查，以評估自動繳費行車線使用者在繁忙時間的輪候時間。環境運輸及工務局副秘書長在回應時強調，該3條隧道的自動繳費行車線數目已屬足夠。她亦指出，從收費報告中已可以很容易地推算出上述行車時間的數字。

其他意見及關注

53. 對於主席提出在自動繳費行車線實行潮水式行車的運作模式以便靈活紓緩交通擠塞的建議，環境運輸及工務局副秘書長在評論時指出，建議的模式只可以在人手收費行車線實行，因為其收費系統較有彈性，行車線可在有需要時作出改動，讓反方向的車流通過。

54. 主席指出，將軍澳隧道及城門隧道的自動收費行車線的分布欠妥善。倘若駕駛人士利用快線前往將軍澳隧道，便須快速駛向左邊，然後才可使用自動繳費行車線。城門隧道亦有同樣情況。他促請政府當局把握更換工程的機會，糾正此情況。他亦指出，城門隧道自動繳費行車線的急彎頗危險，應作出改善。環境運輸及工務局副秘書長承諾研究他的建議，並作出匯報。

政府當局

55. 主席詢問當局會否考慮在各條隧道安裝八達通卡閱卡器，用作收取隧道費。環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，使用八達通卡不會大大加快收取隧道費的程序及疏導車流，因為如人手收費一樣，駕駛人士仍須搖下車窗付款，而隧道職員亦仍需識別及鍵入有關車輛所屬類別，因為不同類別的車輛的隧道費有所不同。她進一步報告，政府當局已在研究以八達通卡收費的可行性。然而，倘若兩個短程感應系統在相距不遠處運作可能會有技術問題。

56. 然而，主席指出，使用八達通卡可節省找贖的時間，因而值得跟進。他促請政府當局加快進行上述可行性研究，以便可將安裝八達通卡的收費設施包括在更換工程內。環境運輸及工務局副秘書長表示，即使要安裝八達通卡收費設施，該系統的相關預備工作亦主要涉及數據輸入，因而無需包括在現時的更換工程內。她進一步報告，可行性研究已確定出要使八達通卡收費變得可行而必須解決的若干技術問題。她對主席作出回應時承諾，在2006年7月之前向事務委員會提供有關詳情，但強調所要求的詳情與討論中的財務建議無關。

政府當局

(會議在上午10時50分暫停，並於上午11時15分恢復。)

VII 專用石油氣加氣站的運作及價格調整機制

(立法會 CB(1)635/05-06(01)號 —— 政府當局提供題為“專用石油氣加氣站的運作及價格調整機制”的補充資料文件)

| | | |
|--------------------------------|----|---|
| 立法會 CB(1)503/05-06(03) 號 文件 | —— | 政府當局提供予 2005年12月16日 會議參考的資料 文件 |
| 立法會 CB(1)529/05-06(01) 號 文件 | —— | 司機權益關注組 ／的士司機權益 協會籌委會提交 的聯署意見書 |
| 立法會 CB(1)543/05-06(01) 號 文件 | —— | 司機權益關注組 ／的士司機權益 協會籌委會與當 值議員進行討論 的重點 |
| 立法會 CB(1)731/05-06(01) 號 文件 | —— | 司機權益關注組 於2006年1月16日 提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)767/05-06(01) 號 文件 | —— | 汽車交通運輸業 總工會就專用石 油氣加氣站的運 作及價格調整機 制提交的意見書 |
| 立法會 CB(1)742/05-06(03) 號 文件 | —— | 政府當局對司機 權益關注組的意 見書作出的回覆 |
| 立法會 CB(1)592/05-06(01) 號 文件 | —— | 雪佛龍香港有限 公司提交的意見 書 |
| 立法會 CB(1)742/05-06(04) 號 文件 | —— | 政府當局對雪佛 龍香港有限公司的 意見書作出的 回覆) |

57. 主席歡迎各團體代表出席會議，並邀請他們就有關事項陳述意見。

聯友的士同業聯會有限公司

58. 聯會主席梁澤生先生表示，在2006年2月1日引入專用石油氣加氣站(下稱“專用氣站”)每月調整石油氣價格上限的機制後，專用氣站的加氣槍仍然沒有全部投入服務。專用氣站被發現只調動約七成的加氣槍。聯會認為加氣槍應全數投入服務。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
(立法會CB(1)932/05-06(13)號文件)

59. 總商會主席梁雄先生表示，將專用氣站調整石油氣價格上限的周期由每半年一次改為每月一次，令兩個氣站營辦商透過將虧蝕風險轉嫁給司機及石油氣車業界，從而不公平地獲益。總商會關注到在新的價格調整機制下，營辦商將會加價快而減價慢。他進一步批評現時的12個專用氣站，大部分只開動一半加氣槍。這樣做違背了他們的服務承諾，而政府有責任糾正有關情況。

屯門公共小型巴士商會

60. 商會主席鍾世興先生表示，專用氣站出現長長車龍輪候的情況仍繼續存在，司機需等候最少半小時才可加氣。這是因為營辦商故意關閉部分加氣槍，導致加氣站沒有足夠的加氣槍投入服務。商會認為政府應糾正有關情況。政府亦應設立更多專用氣站，確保以合理價格為用車者供應足夠的石油氣。

市區的士司機聯委會有限公司

61. 聯委會主席郭志標先生表示，在過往數月，聯委會的代表曾與專用氣站營辦商會晤，轉達聯委會對新的價格調整機制的意見。在進行討論期間，聯委會已表明其立場，該會接受每月調整價格一次，大前提是專用氣站將會開動其超過七成的加氣槍，以便司機可快速加氣。有關要求已獲營辦商接受。然而，令人遺憾的是，長時間輪候的情況並無改善，而運作的加氣槍仍然遠低於七成。他指出，位於藍田接近麗港城由華潤石化(集團)有限公司(下稱“華潤”)經營的專用氣站，在農曆新年期間只開動24支加氣槍中的兩支。聯委會認為政府應加緊對營辦商的監督，確保他們改善其供應鏈，以及充分開動加氣槍。

新界的士司機權益大聯盟
(立法會CB(1)955/05-06(01)號文件)

62. 梁于榮先生表示，車輛需長時間在專用氣站輪候的問題的根源是自2005年10月以來專用氣站與非專用氣站之間持續擴闊的價格差距。他批評政府未能有效監察專用氣站的營運，以確保用家獲得穩定和足夠的石油氣供應。他指出，大聯盟上星期曾與華潤舉行會議，華潤在會上曾表示，只要國際石油氣價格持續上升，而專用氣站與非專用氣站的價格差距持續擴闊，車輛需長時間在專用氣站輪候的問題將會繼續存在。大聯盟認為要

解決有關問題，政府應設立更多專用氣站，以改善石油氣的供應及穩定價格。

泰和車行有限公司

63. 公司副主席伍海山先生表示，只要專用氣站及非專用氣站之間的價格存在重大差距，而石油氣的供應鏈又無望得到改善，專用氣站的車龍問題不可能會獲得解決。為了紓緩有關問題，應全數開動加氣槍。他亦建議在專用氣站豎立指示板，以便司機得知輪候加氣所需的時間，並可據此決定應否轉往其他加氣站。

的士同業聯會有限公司

64. 聯會主席梁紹昌先生表示，加強競爭可增加石油氣供應及穩定價格。他建議政府增加專用氣站的數目，並引入更多競爭者營運專用氣站。

香港九龍的士貨車商會有限公司
(立法會CB(1)932/05-06(15)號文件)

65. 商會董事黃保強先生表示，當專用氣站加價時，非專用氣站可能會相應提高其價格。目前，該兩類加氣站的石油氣價格差距為每公升0.8元至1元。車輛排長龍的問題未有獲得紓解，因為多達八至九成的的士及公共小型巴士司機仍然前往專用氣站加氣。依商會之見，非專用氣站的加價行動應受到規管。向專用氣站供應的石油氣應大幅增加，並超過九成的加氣槍應投入服務。從更長遠的角度而言，當局應設立更多專用氣站。

西北區的士司機從業員總會
(立法會CB(1)932/05-06(16)號文件)

66. 總會主席黃永忠先生表示，政府未能有效監察專用氣站的營運，以致浪費大量資源，包括以免地價方式提供的用地和加氣槍未盡其用。他以位於大埔的專用氣站為例子指出，該加氣站共有24支加氣槍，但只開動其中的14支。總會曾向機電工程署投訴，並促請該署糾正有關情況。總會認為，倘若有關營辦商未能向用家提供令人滿意的服務，政府應撤回他們的牌照。

67. 黃永忠先生進一步建議，專用氣站的用家應只限於數目不斷上升的石油氣的士及公共小型巴士。政府亦應限制向此類車輛簽發新的執照。

汽車交通運輸業總工會

(立法會CB(1)932/05-06(17)號文件)

68. 歐陽明先生表示總工會有以下的主要關注 ——
- (a) 司機及業內團體是在政府當局承諾維持穩定及廉宜的石油氣價格，並確保為用家提供良好服務的大前提下，接受政府旨在鼓勵運輸業界將柴油的士及公共小型巴士轉為石油氣車輛的政策。然而，鑒於現時專用氣站的石油氣價格高昂及供應欠缺效率，他們對於政府沒有履行有關承諾感到失望。石油氣車業界成為承擔保護環境成本的犧牲者。
 - (b) 司機及業內團體強烈反對將調整石油氣價格上限的周期由每半年一次改為每月一次，此舉導致石油氣價格在相隔很短時間便急升。目前，專用氣站提供的服務並無改善，而司機被迫轉往非專用氣站以較高價格加氣。這樣嚴重損害石油氣車職業司機的生計。
 - (c) 引入新的價格調整機制是政府的一個行政失誤，此舉迫使石油氣的士及公共小型巴士司機承擔價格波動的全部後果，令他們的利益受到不公平的損害。這樣自然會引起批評，指政府與營辦商勾結，為他們謀取利益，而犧牲石油氣車輛業界的利益。
 - (d) 解決有關問題的最徹底方法在於設立更多專用氣站，並對營辦商進行更嚴格的規管。

香港的士小巴商總會有限公司

69. 總會理事長陳洲先生表示，業界目前面對的問題源於政府的雙重價格政策，該項政策容許兩類氣站的價格存在重大差距，尤其是當國際石油氣價格出現頻密及急劇波動的時候。總會認為政府應向營辦商施加強制性的規定，確保加氣槍全數開動。當局亦應提高價格調整的透明度。

西貢的士工商聯誼會有限公司

(立法會CB(1)932/05-06(17)號文件)

70. 聯誼會主席劉克溪先生批評現有專用氣站網絡對在西貢的的士司機最不方便，他們要到最近的專用氣站便得駛往距離西貢數公里的馬鞍山。他建議政府在西貢設立新的專用氣站，並應調低非專用氣站的價格。劉

先生進一步表示，石油氣的士及公共小型巴士是響應政府改善空氣質素的環保政策而引入。然而，保護環境的成本高昂，而令司機因而受苦並不公平。

香港公共小巴車主司機協進總會
(立法會CB(1)955/05-06(02)號文件)

71. 黎銘洪先生表示，專用氣站及非專用氣站實施雙重價格制度，並且容許非專用氣站隨意加價是一項錯誤政策。要徹底解決在專用氣站長時間輪候的問題，該兩類氣站的價格應劃一。政府亦應徵求營辦商同意，當專用氣站向上調整價格時，非專用氣站不會跟隨。他進一步表示，政府應引入支援措施，改善的士及公共小型巴士業的生意，從而紓緩燃油成本較高的影響。

討論

72. 主席邀請華潤及易高環保能源有限公司(下稱“易高”)的代表回應指他們未能履行承諾在專用氣站開動更多加氣槍的批評。

73. 華潤油站有限公司董事副總經理劉仁杰先生表示，華潤已小心聽取業界表達的關注。該公司曾向業界多番解釋，專用氣站排長龍是因為國際石油氣價格在過去數月急升，導致專用氣站與非專用氣站的價格差距擴闊，對專用氣站的加氣需求因而增加。華潤已承諾增加以石油氣缸車將石油氣運往專用氣站的次數。儘管如此，鑒於目前供應鏈已到達極限的情況，任何增加石油氣缸車運送石油氣的次數均須顧及安全及維修保養的規定而小心部署。他補充，在過去6個月，向專用氣站供應的石油氣普遍維持在穩定水平。在過去數星期，華潤減少了向非專用氣站的供應，而增加了用石油氣缸車運送石油氣往專用氣站的次數，尤其是在繁忙時間。隨着專用氣站實施每月調整價格的機制，專用氣站與非專用氣站的價格差距可望會及時縮窄，從而解決專用氣站長時間輪候的問題。

74. 易高董事總經理蕭錦誠先生告知委員，易高在過去數星期已加強向其專用氣站供應石油氣，包括增加庫存補給，以及延長其石油氣缸車的運作時間。易高亦調配人手改善專用氣站的加氣服務。此外，易高亦租賃運輸服務，將石油氣運往專用氣站。在2005年12月，易高除了旗下9輛石油氣缸車出動了708次運送石油氣外，另外亦租車運送石油氣55次。在2006年1月，租車運送服務增至88車次，易高旗下的石油氣缸車運送石油氣的次數亦增至712次。自2006年2月1日以來，易高曾租車運送

超過50次。這些措施已將石油氣供應增至最大限度，以應付需求。

75. 機電工程署署長告知委員，專用氣站在2006年2月1日的價格調整是根據先前的價格調整機制，以2005年7月至2005年12月期間的平均國際石油氣價格為基礎而每半年進行的最後一次調整。在2006年2月1日之後，專用氣站的價格將會根據前一個月的國際石油氣價格每月修訂一次。他指出，由於在2005年7月至2005年9月期間的國際石油氣價格走勢相對穩定，但自2005年10月以來國際石油氣價格急升，因此，專用氣站在2006年2月1日經修訂的價格仍然滯後於國際石油氣價格。滯後效應將會在2006年3月1日下次調整價格時反映出來。

76. 機電工程署署長補充，機電工程署就定價公式及新的價格調整機制刊印了2萬份資料單張派發給業內人士。有關資料亦會透過運輸業界的通訊及機電工程署的網頁發佈。此外，當局將會公布國際石油氣價格的每月變動情況。鑒於高透明度可以讓業界有效監察價格調整，不會引起營辦商加價快、減價慢的關注。機電工程署署長進一步告知委員，政府當局曾分別安排在2006年2月8日及15日與業界及兩個專用氣站營辦商的代表舉行兩次諮詢會。機電工程署、運輸署及環境保護署的官員亦有出席有關諮詢會，以瞭解及回應業界表達的關注。此類諮詢會將會繼續定期舉行。政府當局將會繼續密切監察專用氣站的運作和該兩個營辦商供應鏈的物流情況。他表示，華潤已額外訂購一輛石油氣缸車，並已投入服務，而專用氣站現時亦開動超過七成的加氣槍。除了個別油站在繁忙時間提供的加氣服務仍有延誤之外，有關情況自2006年2月以來大致上已有改善。統計數字顯示，在2006年1月及2月接獲來自專用氣站用家的投訴與2005年12月相比已有所下降。有關部門在接獲投訴後，將會繼續盡快採取適當行動。

77. 主席要求澄清郭志標先生有關位於藍田的華潤專用氣站在農曆新年假期期間只開動兩支加氣槍的指控。梁國雄議員證實郭志標先生的論點，並表示，他曾一度在上午5時左右於有關的油站示威，並發現當時只有兩支加氣槍開動。

78. 機電工程署助理署長表示，機電工程署知悉有關事件，並在接獲投訴後馬上進行實地視察。發現有關加氣站只開動兩支加氣槍的原因是電腦系統突然發生故障，導致大部分加氣槍不能運作。他表示，這宗個案屬個別事件，不代表其他加氣站的情況。機電工程署助理署長補充，機電工程署會24小時視察加氣站及記錄其運

作情況，包括前來加氣的車輛數目，在輪候的車輛數目，在氣站工作的職員人數，以及投入服務的加氣槍數量等。

79. 王國興議員批評政府當局在上次會議上告知事務委員會，表示當局已就新的價格調整機制全面諮詢業界，而業界亦支持新的機制，此舉誤導事務委員會委員。王議員表示，團體代表對新的價格調整機制表達的強烈反對意見證明政府當局的報告遠離事實。王議員表達的意見是，解決問題的方法不在於每月調整價格，而在於消除石油氣供應鏈出現的樽頸問題，他認為應設立更多專用氣站，以改善石油氣供應，並縮窄專用氣站與非專用氣站之間的價格差距。他詢問政府有否任何計劃，在2006年及往後數年設立更多專用氣站。

80. 機電工程署助理署長在回應王國興議員的批評時表示，政府當局向石油氣車業界進行的諮詢工作，已詳細反映在政府當局為上次事務委員會會議提供的文件所隨附的相關會議摘錄內。出席會議的有關各方曾參閱有關的會議摘錄，並沒有對其準確性提出異議。關於設立更多石油氣加氣站的問題，他表示政府當局打算分別在2006年及2007年開設兩個新的非專用氣站，一個在大埔坳，而另一個則在東涌。

81. 王國興議員表示，開設更多非專用氣站對紓緩專用氣站需求的壓力並無作用。由於非專用氣站的價格遠高於專用氣站，司機將繼續湧往專用氣站加氣。

82. 機電工程署助理署長表示，必須小心評估是否需要設立更多專用氣站，因為這對公共資源的使用有重大影響。他指出，在過往5年多，國際石油氣價格及本地價格頗為穩定，而該兩類氣站大部分時間的價格並無重大差距。國際石油氣價格在過去數月大幅攀升，導致車輛需在專用氣站長時間輪候屬頗為例外的情況。環境保護署副署長表示，政府當局目前沒有計劃增加專用氣站的數目。他指出，設立一個專用氣站的總成本，包括以免地價方式提供的用地，估計將會超過1億元。這會對庫房構成沉重的財政負擔。此外，加設專用氣站可能引起對毗鄰社區的噪音及交通滋擾的關注，因而受到有關社區的居民的強烈反對。他進一步表示，根據目前的石油氣加氣站網絡，專用氣站及非專用氣站各有約200支加氣槍。事實上，在過往5年間，在提供石油氣加氣服務時出現嚴重延誤的情況甚少。因此，有關網絡一般而言足以應付石油氣車輛的需求。

83. 王國興議員對政府當局的回應表示強烈不滿，他認為有關回應未能解決石油氣車業界關注的問題。

84. 李鳳英議員察悉，報章最近曾報道政府當局對燃油公司服務作出的負面評論。她表示憂慮，鑒於營辦商在市場上的壟斷地位及無效的法定監察措施，政府在規管營辦商的行為方面受到制肘。

85. 周梁淑怡議員表示，有關各方的共識是應採取措施，確保石油氣車職業司機的生計及運輸業不會因石油氣供應短缺及價格過高而受損。她支持適當增加專用氣站的數目。短期而言，政府當局應密切監察改善營辦商的供應鏈的進展情況及專用氣站有否開動全部加氣槍。

86. 機電工程署署長在回應時表示，營辦商及運輸業知道有需要改善溝通，以及找出解決有關問題的方案。有關各方積極參與最近舉行的諮詢會及營辦商其後為改善石油氣供應鏈而採取的行動，顯示各方已循這個方向共同努力。這些諮詢會會繼續定期舉行。政府當局亦承諾密切規管專用氣站的運作，確保向用家提供令人滿意的服務。機電工程署署長重申，國際價格走勢的高透明度確保專用氣站每月的價格調整適時及與國際價格的波動一致。

87. 機電工程署助理署長告知委員，政府當局已要求該兩個營辦商承諾，在符合安全及維修保養規定的情況下，專用氣站的加氣槍在2006年3月1日以後將會全部開放供用家使用。

88. 劉健儀議員表示，據她理解，石油氣車業不反對將柴油的士及公共小型巴士轉為石油氣車輛，因為有關轉變可減低其營運成本。以定價公式設定專用氣站石油氣價格上限而導致其較非專用氣站的價格相對廉宜的政策，亦獲得業界的 support。現時專用氣站的車輛需長時間輪候的問題是國際石油氣價格近月來出現急劇和始料不及的上升所致。有關各方已承諾以合理及務實的態度找出解決問題的方法。然而，她感失望的是，此事在2006年2月1日調整價格後仍未獲得解決。劉議員察悉營辦商已承諾自2006年3月1日起，將專用氣站的加氣槍全數投入服務，她促請營辦商應立即這樣做。

89. 機電工程署署長察悉劉健儀議員的意見，並承諾向該兩個營辦商作出跟進，以盡量加快全數開動加氣槍的過程。機電工程署助理署長補充，專用氣站現時已開動超過七成的加氣槍。易高部分加氣站的加氣槍使用率已超過九成。

90. 梁國雄議員批評政府當局嚴重低估石油氣車輛的耗用量，以及沒有採取有效措施，確保專用氣站開動全部加氣槍。他亦批評，鑒於石油氣供應緊張及國際石油氣價格上升，該兩個專用氣站的營辦商蓄意不將全部加氣槍開動，以牟取最大的利潤。梁議員促請政府當局盡速行動，運用所有可行的手段，迫使營辦商改善其供應鏈及開放所有加氣槍供用家使用。倘若有關營辦商未能提供令用家滿意的服務，政府當局應收回他們的牌照。他進一步表示，司機應在專用氣站示威，表達他們的不滿，並向營辦商施壓，迫使其答允他們的要求。

91. 陳偉業議員表示，問題的根本成因是專用氣站不願意開動所有加氣槍供加氣用途。他認同的意見是，營辦商完全是基於金錢考慮影響其作出決定，不讓加氣槍全數開動。依他之見，營辦商就所有供應困難提出的理由均屬狡辯。陳議員認為，政府應在與營辦商簽訂的協議中訂明條例，規定營辦商必須達到特定的表現標準。他詢問政府，倘若營辦商未能提供令人滿意的服務，包括未能向用家提供高效率的加氣服務，政府可否處罰營辦商，以保障公眾利益。他表示，只有運用制裁措施才可迫使營辦商履行他們的承諾。

92. 機電工程署署長在回應時表示，政府可以撤回與營辦商的協議作為最終手段。然而，政府可在何種情況下採取此行動則視乎個別情況而定。

93. 陳偉業議員表示，政府不會以有關營辦商沒有開動全部加氣槍為由而撤回協議。他詢問華潤及易高是否願意向在專用氣站加氣而飽受延誤之苦的用家作出補償，例如向他們派送現金燃料贈券。劉仁杰先生及蕭錦誠先生回應時表示，他們的公司將會竭盡所能履行他們的承諾，改善各自的供應鏈和開動全部加氣槍。

94. 陳偉業議員要求將他以下的意見記錄在案，即在日後的協議內，應加入對未能根據規定標準提供服務的營辦商施加額外的懲罰。梁國雄議員表示，鑒於現有兩個營辦商的表現未能令人滿意，政府應撤回與其簽訂的協議。

95. 劉健儀議員詢問政府當局可否給予保證，每月調整價格的機制可徹底解決專用氣站長時間輪候的問題。環境保護署副署長及機電工程署助理署長在回應時表示，政府當局堅信，新的價格調整機制加上當局密切監管專用氣站的運作和為改善供應鏈而採取的各項措施，在多管齊下的情況下應可從根源解決問題。

96. 劉健儀議員進一步要求該兩個專用氣站的營辦商保證，他們承諾為改善供應鏈而採取的各項措施，包括增加用石油氣缸車運送石油氣的次數和開動所有加氣槍，不會在過了一段時間後便停止實施。劉仁杰先生及蕭錦誠先生答稱，有關措施將會長期實施。

97. 主席在總結討論時，敦促華潤及易高全面履行他們有關在不遲於2006年3月1日在符合安全及維修保養規定的情況下，開動專用氣站所有加氣槍的承諾。他亦促請政府當局及運輸業界密切監察有關情況。他表示，如有需要，事務委員會將在訂於2006年3月24日舉行的下次會議上與有關各方跟進此事。

VIII 其他事項

98. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年4月3日