

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1558/05-06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3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)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, 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：李卓人議員  
涂謹申議員

缺席委員：鄭家富議員(副主席)  
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  
副秘書長(運輸)2  
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

運輸署助理署長／  
管理及輔助客運  
何裕文先生

運輸署  
首席運輸主任／新界  
林林惠蘭女士

運輸署總運輸主任／  
的士策劃  
許權先生

香港警務處總警司／  
交通總部  
韓家傑先生

香港警務處高級警司／  
交通管理及檢控科(交通總部)  
張守華先生

香港警務處指揮官／  
機場警區  
劉富生先生

香港機場管理局  
機場管理總監  
伍翹楚先生

香港機場管理局  
客運業務總經理  
黃偉麟先生

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局  
副秘書長(運輸)<sup>3</sup>  
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  
助理署長／技術服務  
曾景文先生

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

新興的士電召聯會

主席  
陳明生先生

的士權益協會有限公司

主席  
劉劍魂先生

香港計程車會

主席  
黎海平先生

西北區的士司機從業員總會

主席  
黃永忠先生

新界的士商會有限公司

監事長  
陳愛蓮女士

的士同業聯會有限公司

主席  
梁紹昌先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席  
梁澤生先生

香港客貨車從業員職工會

主席  
葉滿林先生

泰和車行有限公司

副主席  
伍海山先生

新興台的士從業員聯會

主席  
陳偉明先生

新界的士營運協會

主席  
陳樹生先生

九龍的士車主聯會有限公司

主席  
任太平先生

香港無線電的士聯會

主席  
黃羽庭先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長  
陳洲先生

忠誠車行

主席  
鄭克和先生

的士車行車主協會有限公司

常務副主席  
吳坤成先生

成記貨灣電召有限公司

助理客戶服務主任  
陳耀明先生

新界的士司機權益大聯盟

理事  
梁宇榮先生

大象客貨車電召中心

東主  
李錦文先生

威廉汽車服務公司

總經理  
梁偉斌先生

環保的士車主聯會有限公司

主席  
李子良先生

便利客貨車電召運輸中心有限公司

行政董事  
張美寶女士

豪華優質的士電召聯會有限公司

主席  
黃豪先生

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

秘書  
李國英先生

新界電召的士聯會有限公司

主席  
黎建民先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

董事  
黃保強先生

東方貨運有限公司

經理  
范玉財先生

先鋒客貨車電召中心

台長  
黃勇成先生

偉發的士車主聯會有限公司

主席  
唐躍峰先生

優質(24小時)客貨車電召中心

東主  
甄文剛先生

港鴻電召運輸有限公司

行政總裁  
梁煒烽先生

Yes Go Go客貨電召運輸中心

經理  
陳榮添先生

全港貨運中心

代表  
王志良先生

運輸及物流業職工會

會長  
譚偉濤先生

鷄記客貨車

經理  
楊同焜先生

皇朝客貨車電召中心

負責人  
曾維錫先生

市區的士司機聯委會有限公司

主席  
郭志標先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席  
黎銘洪先生

西貢的土工商聯誼會有限公司

主席  
劉克溪先生

**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)1020/05-06 號 —— 2006 年 1 月 20 日  
文件 會議的紀要)

2006年1月20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)1040/05-06(01) —— 當值議員轉介的  
號文件 有關監管離島渡  
輪服務的事宜

立法會 CB(1)1106/05-06(01) —— 屯門區議會交通  
號文件 及運輸委員會的  
來函。該函件對  
立法會在2006年  
3月8日就改善新  
界西及西北部的  
交通安排通過的  
議案表達意見及  
關注

立法會 CB(1)1114/05-06(01) —— 政府當局提供題  
號文件 為“暫時保留運輸  
署技術服務科一  
個總工程師的編  
外職位”的資料文  
件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### III 2006年4月28日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1139/05-06(01) —— 待議事項一覽表  
號文件

立法會CB(1)1139/05-06(02) —— 跟進行動一覽表  
號文件

立法會CB(1)1140/05-06(01) —— 陳偉業議員於  
號文件 2006年3月21日  
的函件，要求事  
務委員會討論有  
關離島渡輪加價  
的問題)

3. 委員同意在2006年4月28日下次例會上討論以下事項 ——

(a) 九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)的公司管治問題；

(b) 環境運輸及工務局就地鐵有限公司(下稱“地鐵”)與九鐵的擬議合併提出的人員編制建議；  
及

(c) 本港離島渡輪服務的收費。

4. 關於(a)項，委員同意邀請九鐵主席、行政總裁和其他高層管理人員出席會議，回答委員的提問。九鐵職工會的代表亦將獲邀出席會議，就相關事宜表達意見。

5. 關於(c)項，事務委員會同意邀請新世界第一渡輪服務有限公司和港九小輪有限公司出席會議，與委員交換意見。當地團體如希望就此事向事務委員會口頭陳述意見，亦將獲邀出席會議。

6. 關於鄭家富議員建議的地鐵票價問題，委員同意在討論兩鐵合併方案時，一併討論相關的事宜。

(會後補註：在2006年4月12日與財經事務委員會舉行聯席會議以討論兩鐵合併的建議後，事務委員會決定在2006年4月28日的例會上，跟進兩鐵合併所引發與員工相關的事宜。經主席同意，原定議程“九廣鐵路公司的公司管治問題”此項目已被“兩鐵合併 —— 與員工相關的事宜”所取代。此外，亦決定邀請兩間鐵路公司的代表和該兩間公司5個職工會／員工協會及其他在職員工的代表出席有關會議。經修訂的議程已於2006年4月13日隨立法會CB(1)1304/05-06號文件發出。)

#### IV 檢討的士及輕型客貨車在公共交通服務業的角色及功能

(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，要求事務委員會檢討的士及輕型客貨車在公共交通市場扮演的角色  
立法會CB(1)1139/05-06(04) —— 政府當局提供的資料文件)

##### 與團體代表舉行會議

7. 主席歡迎各團體代表出席會議。他表示，部分團體代表要求更改發言次序，但他經考慮後，決定依從既定做法，由各團體代表按照秘書處接獲其回條的先後次序陳述意見。他其後邀請團體代表輪流就的士及輕型客貨車在公共交通服務業所擔當的角色及功能表達意見。為了更好地控制會議時間及確保公平對待所有團體代表，每名代表將各獲兩分鐘時間表達意見。

##### 新興的士電召聯會

(立法會CB(1)1090/05-06(01)號文件)

8. 聯會主席陳明生先生表示，政府應檢討使用“客貨車”作為“van-type light vehicle”的中文譯法是否恰當，該詞令市民誤以為客貨車亦可用來載客。他對於部分政府部門租用客貨車運送員工執行職務的做法表示失望。

##### 的士權益協會有限公司

9. 協會主席劉劍魂先生表示，輕型客貨車根據法例可運載的貨物的定義及其在運輸服務業所擔當的角色均不清晰。他指出，的士車主需為獲取的士牌照付費，但政府並沒有保障他們的合法權益，反而容許輕型客貨車非法營運的情況泛濫，嚴重影響的士業。

##### 香港計程車會

10. 該會主席黎海平先生表示，據香港理工大學擬備的報告所述，輕型客貨車已對的士在香港國際機場的生意造成不良影響。許多輕型客貨車並非用來載貨，而只用來運載乘客及其行李前往機場，一些輕型客貨車更

純粹用來運載乘客來往不同地方。這些非法營運並未受到政府規管。結果，的士的經營環境不斷惡化。為解決此問題，政府應在法例中明確界定輕型客貨車可運載的貨物的定義，並加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。

西北區的士司機從業員總會  
(立法會CB(1)1089/05-06(01)號文件)

11. 從業員總會主席黃永忠先生同意，使用“客貨車”作為“van-type light vehicle”的中文譯法帶有誤導成份，並促請政府當局檢討該中文譯名，以反映輕型客貨車只應用來載貨而非載客。他建議政府考慮在輕型客貨車的車身加上特定字眼或油漆，以便市民易於確認輕型客貨車是用來載貨的。政府當局亦應明確界定輕型客貨車可運載的“貨物”一詞，以方便警方執法。

12. 黃永忠先生又建議，鑒於輕型客貨車是用來載貨，而所載的貨物又不必由多於兩人處理，故政府應考慮修訂相關法例，將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個。

新界的士商會有限公司

13. 商會監事長陳愛蓮女士表示，的士司機須遵守更嚴格的規定。他們在考獲駕駛執照3年後，須通過指定的筆試。的士車主亦須競投的士牌照及支付所需的牌費，然後才可營運的士。她強調，的士業只是要求在符合現行法例的情況下獲提供一個公平競爭的營業環境，並促請政府當局加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。

的士同業聯會有限公司

14. 聯會主席梁紹昌先生表示，政府必須明確向普羅市民解釋，的士是用來載客的，而輕型客貨車則是用來載貨。的士營辦商面對來自其他公共交通營辦商的激烈競爭，因為後者已將服務網絡擴展，蠶食的士的服務範圍。更糟的是，的士的經營環境日趨惡化，因為越來越多本地市民選擇在假期離港渡假。

聯友的士同業聯會有限公司

15. 聯會主席梁澤生先生表示，輕型客貨車與的士的保險費用有顯著差異，因為輕型客貨車的保險並不涵蓋乘客。他強調，的士的角色是載客，而輕型客貨車則

是載貨。的士司機須遵守更嚴格的規定，因為他們需要具備至少3年的駕駛經驗，然後才符合資格參與的士司機駕駛執照考試。他促請政府當局加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。

香港客貨車從業員職工會

(立法會CB(1)1043/05-06(01)號文件)

16. 職工會主席葉滿林先生表示，看到的士與輕型客貨車之間出現矛盾實在令人傷感。輕型客貨車長期以來一直是既用來載客又用來載貨。他雖然承認現行有關輕型客貨車的法例存在灰色地帶，但他對的士業以現時的模式向政府施加壓力要求限制輕型客貨車的經營環境的做法表示非常關注。他反對將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個、訂明輕型客貨車可運載貨物的最少重量，以及限制輕型客貨車前往香港國際機場的建議。輕型客貨車在交通服務業界有本身的角色。例如部分小家庭需要輕型客貨車而非的士進行某些如搬家的活動。

泰和車行有限公司

(立法會CB(1)1089/05-06(02)號文件)

17. 車行副主席伍海山先生表示，政府並無協助的士業的營運，而非法租車服務亦已嚴重影響的士的生意及營運。的士司機的收入不斷下降，而這對他們的生計造成不良影響。他促請政府認真研究相關事宜，並考慮的士在公共交通服務業的角色。

新興台的士從業員聯會

18. 聯會主席陳偉明先生表示，聯會已在早前與運輸署及機場管理局(下稱“機管局”)舉行的會議上指出輕型客貨車在機場非法營運的問題。然而，有關當局並無採取具體行動對付輕型客貨車在機場兜客情況猖獗的問題，而此情況已嚴重影響了的士的生意及營運。他指出，的士應主要用來載客，而輕型客貨車則用來載貨。他不滿警方針對輕型客貨車非法營運的執法不力的情況，並要求當局保障的士營辦商的合法權益。

新界的士營運協會

19. 協會主席陳樹生先生表示，的士業非常關注輕型客貨車非法營運的情況猖獗的問題，這已嚴重影響的士的生意及經營。規管輕型客貨車的法例已過時，政府應從速檢討輕型客貨車可運載的貨物的定義，以堵塞現行法例的漏洞。當局應加強針對輕型客貨車非法營運的

執法行動，因為此等非法營運嚴重影響的士投資者的合法權益。政府應為的士營運提供公平的環境，而他極為不滿部分政府部門租用輕型客貨車運送員工執行職務的做法。

九龍的士車主聯會有限公司

20. 聯會主席任太平先生表示，政府應檢討其運輸政策，令的士用來載客及輕型客貨車用來載貨這一點不再存有疑問。然而，這將需要時間，在短期而言，政府應採取措施對付輕型客貨車在香港國際機場非法營運情況猖獗的問題，例如指定機場內供輕型客貨車上落貨的地點。

香港無線電的士聯會

21. 聯會主席黃羽庭先生指出，由於輕型客貨車是用來載貨，故其車廂內裝設兩個乘客座位已屬足夠有餘。若其他隨同的乘客希望與載貨的輕型客貨車同行，便應改乘其他交通工具。的士營辦商已在艱苦的經營環境下經營。政府一開始並沒有從速採取執法行動，對付輕型客貨車非法營運的情況。問題現已變得越來越嚴重，並已影響的士營辦商的生計。若政府不加強針對輕型客貨車非法營運所需的執法行動，以保障的士投資者的合法權益，這將打擊香港的投資意欲。

香港的士小巴商總會有限公司

22. 總會理事長陳洲先生表示，香港的成功建基在穩固的法律制度及一支高效率的警隊，但的士業並未從經濟繁榮中得益。他同意輕型客貨車在整體運輸系統中擔當獨特的角色，但現行規管輕型客貨車營運的法例存在灰色地帶。的士業要求政府當局檢討此事。警方應加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。

忠誠車行

23. 該車行主席鄭克和先生表示，的士業曾與政府有關部門會面，討論是否需要釐清的士及輕型客貨車的角色。他指出，在最近一宗成功檢控當中，一名司機被裁定提供非法輕型客貨車服務的罪名，他認為警方在遏止輕型客貨車非法營運的工作方面可做得更好。政府亦應澄清現行規管輕型客貨車營運的法例存在的灰色地帶。

的士車行車主協會有限公司

24. 協會常務副主席吳坤成先生表示，香港國際機場的情況非常混亂，因為輕型客貨車及非法租車服務營辦商在客運大樓及地面運輸中心兜客。機管局應採取措施，指定不同地點供輕型客貨車上落貨。他指出有關輕型客貨車的法例存在灰色地帶，並要求政府當局從速處理此問題。他亦呼籲警方加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。政府亦有需要清楚列出的士及輕型客貨車的角色及功能。

成記貨灣電召有限公司

(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

25. 該公司助理客戶服務主任陳耀明先生反對將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議，因為這樣做會影響公眾利益。輕型客貨車作為本港物流業後勤支援的角色亦將受到損害。中小企經常租用輕型客貨車的主要目的是載貨而非載客。輕型客貨車的收費及所提供的服務甚具競爭力及效率。輕型客貨車的營運對香港物流業的發展貢獻良多。

26. 陳耀明先生又反對限制輕型客貨車來往香港國際機場的建議，因為顧客確有需要租用輕型客貨車運載多件行李前往香港國際機場，而的士則無法運載多件行李。造成的士經營環境困難的部分原因是若干的士司機提供折扣，故的士業應將行動的目標對准的士司機的不當行為，而非針對輕型客貨車業。他要求政府為輕型客貨車業提供更大的支援。

新界的士司機權益大聯盟

(立法會CB(1)1139/05-06(03)號文件)

27. 大聯盟理事梁宇榮先生表示，由於來自其他公共交通工具的激烈競爭，的士業的經營環境非常困難。的士業曾向政府投訴其他公共交通營辦商非法經營的問題，但當局並無採取具體行動應付該問題。他又指出，對於的士業提出將乘客議價，要求不依的士咪錶繳費的行為定為罪行的建議，政府並未作出積極回應。

大象客貨車電召中心

(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

28. 該中心東主李錦文先生表示，輕型客貨車與的士在整體交通服務業中各自擔當不同角色，但每個行業均需適應不斷轉變的經營環境。香港的投資者不會得到

政府很好的保障。要解決的士業所面對的困難，的士營辦商應將行動針對非法向乘客提供折扣的的士司機。他承認確有部分輕型客貨車非法營運，他促請政府加強針對有關司機的執法行動。他反對將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議，因為更改有關法例會影響各類輕型客貨車，在現階段沒有理據這樣做。他促請政府檢討輕型客貨車的角色。

威廉汽車服務公司

29. 該公司總經理梁偉斌先生反對將輕型客貨車可運載的貨物的最少重量定為200公斤的建議。他表示，他的公司經常運送舞獅隊到不同的表演地點。若實施該項建議，他們的顧客將不能再使用輕型客貨車運載道具。然而，由於有關道具的體積頗大，用的士運載亦不可能。

環保的士車主聯會有限公司

30. 該公司主席李子良先生支持將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議，以堵塞現行法例中的漏洞。有關法例未能有效遏止輕型客貨車出租或取酬載客的行動。考慮到輕型客貨車的角色是用來運載貨物，故其車廂沒有需要保留5個座位。

31. 李先生又促請政府加強針對輕型客貨車出租或取酬載客的非法營運的執法行動。若一輛輕型客貨車運載5名乘客及一件行李，警方未必可以檢控有關司機，因為有關貨物的定義並不清晰。的士及其他公共交通工具在香港國際機場的生意因而會被輕型客貨車這種非法營運活動所影響。政府應釐清的士及輕型客貨車在整體交通服務業各自擔當的角色。

便利客貨車電召運輸中心有限公司

(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

32. 該公司行政董事張美寶女士反對向輕型客貨車所運載的貨物的重量施加限制的建議。此項建議並不可行，因為某些不足200公斤重的貨物無法由的士運載。至於將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議，亦將不必要地影響乘客及輕型客貨車車主的權利。她支持警方及香港國際機場加強針對機場非法租車服務的執法行動。香港國際機場確有對輕型客貨車的需求，因為部分乘客需要較大的貯存空間運送行李。她促請政府正視對不同公共交通行業的需求，不要在沒有妥善諮詢有關業界的情況下實施新措施。

豪華優質的士電召聯會有限公司

33. 該公司主席黃豪先生表示，有關輕型客貨車的法例不清晰，導致來自輕型客貨車的不公平競爭，對的士營運造成不良影響及損害的士投資者的利益。

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

34. 鑒於許多中小企已移入珠江三角洲，聯會秘書李國英先生質疑輕型客貨車的數目近年來為何大幅增加。他質疑是否需要將輕型客貨車的乘客座位上限維持為5個，因為輕型客貨車是用來運載可由兩人搬動的小型貨物。輕型客貨車及通宵小巴對的士的生意造成不良影響。他促請政府檢討相關法例，以解決問題。

新界電召的士聯會有限公司

35. 聯會主席黎建民先生表示，即使沒有輕型客貨車非法營運造成的不良影響，的士的經營環境已非常困難。的士業曾向政府有關部門提出此問題，但當局並沒有採取具體措施應付此問題。他促請政府處理法例中的灰色地帶，並作出必要的修訂，以利便針對輕型客貨車非法營運採取有效的執法行動。

香港九龍的士貨車商會有限公司  
(立法會CB(1)1069/05-06(01)號文件)

36. 該商會董事黃保強先生對政府自2003年經濟不景氣以來為協助的士業渡過難關所作的努力表示感謝。運輸署租用的士接載員工執行職務，但其他政府部門則租用輕型客貨車。他表示關注輕型客貨車的保險並不涵蓋乘客，並要求政府部門使用適當的車輛載客。他建議為新牌私家車及輕型客貨車司機引入暫准駕駛制度，規定他們須在其車上掛上“P”字牌，以及在某些情況下須以低於指定車速的車速駕駛。

東方貨運有限公司  
(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

37. 該公司經理范玉財先生表示，輕型客貨車的營運對的士生意並無影響，因為前者主要用來載貨。雖然可能有一小撮輕型客貨車司機從事非法活動，但業內大多數從業員均是奉公守法的。他反對將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議，因為這將減低輕型客貨車的靈活性及限制乘客的選擇。他支持警方及機管局

加強針對輕型客貨車在香港國際機場非法營運的執法行動。

先鋒客貨車電召中心  
(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

38. 該中心台長黃勇成先生表示，的士的經營環境困難可能是由於的士牌價過高所致。他反對的士業提出將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議，因為這樣做會對輕型客貨車的生意產生重大影響。

偉發的士車主聯會有限公司

39. 聯會主席唐躍峰先生要求政府當局澄清現行法例是否容許輕型客貨車出租及取酬載客。

優質(24小時)客貨車電召中心  
(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

40. 該中心東主甄文剛先生表示，他的顧客大多是物流公司，這些公司使用輕型客貨車以低成本運送貨物來往香港與珠三角。他指出，對法例中有關貨物的定義作出修訂或更改輕型客貨車的乘客座位將會影響輕型客貨車業的生意及損害其競爭力。輕型客貨車曾對香港經濟作出貢獻，但政府對該行業的支援卻很少。他促請政府扶助該行業的發展。

港鴻電召運輸有限公司  
(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

41. 該公司行政總裁梁煒烽先生表示，大多數輕型客貨車司機不會在香港國際機場兜客。顧客反而是透過電召中心要求他們提供服務。就他所知，並非有許多顧客使用輕型客貨車前往機場。然而，市場上對輕型客貨車的服務確有需求。例如，一個帶著4件行李的4人家庭便無法乘的士前往機場。他們可能會租用一輛輕型客貨車。他支持機管局及警方加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。鑒於經營環境惡劣，他建議政府檢討其的士政策，包括的士牌費。他又支持政府檢討根據法例輕型客貨車可運載的貨物的定義。

Yes Go Go客貨電召運輸中心  
(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

42. 該中心經理陳榮添先生表示，每種公共交通工具均在公共運輸系統中有其本身的角色。輕型客貨車的

其中一項主要角色是提供速遞服務，將信件及樣本運送到香港不同地方，包括香港國際機場。基於運作原因，陪同的員工有需要與所運送的包裹同行。此等速遞服務並沒有與的士直接競爭。輕型客貨車的車主亦已投資在車隊上，而輕型客貨車亦可作私人用途。基於以上原因，他反對將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議。

全港貨運中心

(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

43. 該中心代表王志良先生表示，對法例作出任何更改以限制輕型客貨車的經營環境將對其生意造成影響，迫使許多輕型客貨車的車主結業。他們可能難以覓得新的工作，最終將需要向政府申請福利救濟。部分輕型客貨車車主亦會將其車輛作私人用途，因此，他反對將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個的建議。鑒於為限制輕型客貨車的營運而對法例可能作出修訂所造成的影響，以及因而對業內人士產生的影響，他要求政府維持現狀。

運輸及物流業職工會

44. 該會會長譚偉濤先生表示理解的士業的關注。他支持的士應用來載客而輕型客貨車則應用來載貨的說法。政府應加強針對輕型客貨車非法營運的執法行動。對現行法例作出任何更改以限制輕型客貨車營運的做法會對輕型客貨車業造成影響。他歡迎與政府商討，以解決輕型客貨車業所面對的問題。

鷄記客貨車

(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

45. 該公司經理楊同焜先生表示，輕型客貨車在運送的士無法運載的貨物方面擔當重要角色。若為此而租用中型貨車將不符合成本效益。為使輕型客貨車業的營運可持續下去而又同時確保顧客可選擇適合本身業務需要的交通工具，政府必須為輕型客貨車業提供有利的經營環境。

皇朝客貨車電召中心

(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)

46. 該中心經理曾維錫先生表示，對現行法例作出任何更改以限制輕型客貨車營運的做法將會對輕型客貨車經營者造成不良影響。他認為輕型客貨車設有5個乘客

座位是適當的。例如，在運送設備及設施前往某處安裝時，要求隨同的工人(大多數情況均超過兩名)改乘其他交通工具前往有關地點的做法會構成不便及不能令人接受。他又反對訂明輕型客貨車可運載的貨物的重量須超過200公斤的建議，因為某些重量低於200公斤的設備或設施無法由的士運載。若顧客須以中型貨車運載這些貨物，將會浪費資源。

#### 市區的士司機聯委會有限公司

47. 聯委會主席郭志標先生表示，的士業與輕型客貨車業之間出現矛盾實屬不幸。自從香港國際機場在1998年啟用以來，的士業一直要求警方及機管局對付輕型客貨車非法營運的問題，但有關方面並沒有採取具體行動。警方似乎沒有足夠資源採取有效的執法行動。當局理應在非法輕型客貨車問題一開始出現便予以打擊，警方在搜集證據作出檢控時遇到困難，因為在2005年只就15宗涉及輕型客貨車的個案作出檢控。警方需告知市民在執法時所遇到的困難，並應建議修改法例，以方便其執法行動。若在香港國際機場的非法經營活動繼續下去，這將不利機場及整體社會的有秩序運作。

#### 的士、小巴權益關注大聯盟

(立法會CB(1)1111/05-06(01)號文件)

48. 大聯盟主席黎銘洪先生表示，現時的困境主要是由政府運輸官員沒有針對輕型客貨車的非法營運採取執法所造成。政府應清楚列明在現行法例下輕型客貨車的角色。若干政府部門甚至租用輕型客貨車接載員工執行職務。雖然輕型客貨車出租及取酬載貨屬合法，但他表示，輕型客貨車業有一個錯誤的印象，以為輕型客貨車亦可以出租及取酬載客。警方在對出租及取酬載客的輕型客貨車提出檢控時會有困難，因為當輕型客貨車既載貨又載客時，他們就無法確定有關報酬是為載貨還是載客。他要求政府澄清出租或取酬載客／貨的意思。

#### 西貢的士工商聯誼會有限公司

(立法會CB(1)1089/05-06(04)號文件)

49. 聯誼會主席劉克溪先生表示，《道路交通條例》(第374章)並無訂明“van-type LGV”的中文譯名為“客貨車”。輕型客貨車的角色是提供載貨服務。他詢問政府為何不向公眾澄清將“van-type LGV”的中文譯作“客貨車”一詞並不正確。他促請政府採取具體措施，糾正公眾對輕型客貨車的誤解，以便的士及輕型客貨車營辦商可專

注於各自的市場。他亦建議政府考慮放寬對的士的限制，以便可以使用車尾箱較大的車輛營運。

## 討論

### *整體情況*

50. 委員對的士業與輕型客貨車業在上文陳述他們的意見時所反映出的矛盾(下稱“有關矛盾”),普遍感到遺憾。依王國興議員的意見,政府當局是有關矛盾的始作俑者。然而,他指出該兩個行業實際上在若干事項上已有共識。第一,該兩個行業皆非常重視守法,雙方亦不想侵入對方的市場。第二,雙方皆認為應嚴懲違法的行家。第三、雙方均極希望確保為加強打擊非法經營而採取的執法行動不會殃及無辜者。第四,雙方皆不滿政府當局未能及早採取行動,打擊在機場非法提供取酬載客服務的輕型客貨車,以致該問題(下稱“目前的問題”)失控。

51. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時指出,輕型客貨車和的士各有獨特的角色。貨車(包括輕型客貨車)的角色主要是出租或取酬載貨,而的士的角色則是以取酬方式提供把乘客直接運載到目的地的個人運輸服務。出現目前的問題的主要原因是某些輕型客貨車在其營業範圍外非法營運,並出租或取酬載客。她向委員保證,警方現已積極處理目前的問題,並會在證據足夠的情況下採取檢控行動。

52. 香港警務處總警司／交通總部補充,視需要而定,警方會採取預防及檢控兩種行動,以打擊輕型客貨車和的士在機場的非法運輸活動,由軍裝及便衣警員採取的行動平均每月約有200次。警方察悉主要問題是兜客,並已將行動重點放在這方面,一旦掌握足夠證據,便會採取檢控行動。結果,在2005年,警方成功檢控了15宗輕型客貨車在機場招攬顧客的案件。此外,亦成功檢控了3宗輕型客貨車出租或取酬載客的個案。在2006年,截至舉行是次會議的前一天,警方共檢控了6宗兜客的個案,另一宗涉及出租及取酬的個案正等候處理。當局確認有需要採用多方合作的模式,故機管局、運輸署及警方在2005年7月聯合成立了一個名為“打擊機場非法運輸活動專責小組”(下稱“專責小組”)的特別專責小組,研究最佳的未來路向,並分享情報及良好的行事方式。警方亦期望透過汲取經驗及積極調動各單位,改善執法行動。循着這個方向,警方亦與律政司保持密切聯絡,研究為非法運輸活動進行宣傳的行為,例如車輛上的廣告及推廣標記,可否構成支持檢控的證據。

目前的問題的成因

－ 相關法例中的灰色地帶

53. 劉健儀議員認為，目前的問題源自沒有清楚界定“貨物”一詞的定義，以致在部分輕型客貨車營辦商的印象中，他們可合法地運載行李及其物主往返機場。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應她有關輕型客貨車運載5至6件行李連同有關行李的4至5名物主往返機場是否違法的詢問時表示，根據《道路交通條例》，“goods”(“貨”、“貨物”)指任何類別的負重。因此，該字／詞亦可指行李。然而，輕型客貨車屬合法營運與否並非單憑其運載的“貨”或“貨物”類別來決定，同時亦須考慮有關車程的具體事實及詳情。舉例而言，倘若一輛輕型客貨車正運載若干行李，而該等行李的物主雖然可以乘搭其他公共交通工具，但他或她卻乘搭該輛輕型客貨車前往同一目的地，在此情況下便可能有合理理由懷疑這屬於出租或取酬載客。這是因為行李的物主亦有被運載的需要，以致有關的輕型客貨車營辦商可能無法辯稱當時行車純粹是為了載貨。儘管如此，能否提出檢控則取決於警方向有關司機及乘客所獲取的口供、環境證據及物證。

54. 劉健儀議員及周梁淑怡議員不滿意環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2的上述解釋。她們仍然認為“貨”、“貨物”的定義未夠清晰，以致無法避免輕型客貨車的非法運輸活動。周梁淑怡議員特別指出，倘若輕型客貨車由於行李可被視作“貨”或“貨物”而可合法地出租或取酬運載行李，則被指同時載客的輕型客貨車營辦商便可聲稱，他實際上是出租或取酬載貨，只是順道免費運載有關乘客。

55. 周梁淑怡議員詢問可否如環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在上文第53段所解釋般採取執法行動，香港警務處總警司／交通總部在回答時解釋，警方採取行動的指導原則是《道路交通條例》第52(3)條，該條禁止使用輕型客貨車作出租或取酬載客用途。倘若有關車輛被截停後，經與有關司機、證人及乘客交談後，可確立該車輛曾出租或取酬載客的表面證據，便可開始檢控。他承認“貨物”的定義廣泛。因此，可否採取檢控行動視乎司機與乘客之間的關係而定。進行檢控的關鍵在於有否證據證明輕型客貨車營辦商因提供載客而非載貨服務而獲得報酬。

56. 周梁淑怡議員指出，從輕型客貨車業若干從業員陳述的意見得知，他們當中有些人可能真的以為輕型客貨車可作載客用途。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在應周梁淑怡議員要求就這樣的理解作出回應時，拒絕在沒有足夠詳情的情況下就個別事件置評。然而，她強調有關原則是：首先，輕型客貨車必須是就其提供載貨物而非載客的服務收取費用。假如有關貨物必須有人跟車陪同運載，則是否准許運載跟車陪同的乘客將按個別情況而定。倘若有關乘客亦需前往該貨物被送往的目的地，而該名乘客可以利用其他公共交通工具前往該目的地的話，那麼，租用輕型客貨車是否純粹為了運載貨物則會成為疑問。簡而言之，在整個車程中，一定不可存有任何出租或取酬載客的元素。就此，運輸及物流業職工會會長譚偉濤先生澄清，雖然服務費用由陪同貨物的乘客支付，但實際上仍然是為運載貨物收取服務費用。

57. 李卓人議員提述環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2的解釋，即輕型客貨車有否參與提供非法運輸服務取決於該輕型客貨車有否出租或取酬載客，並評論道，這樣或可解釋當他租用輕型客貨車以運載供進行集會和遊行用的橫額和物料時，不論所運載的人數多少，都是收取相同的費用。另一方面，陳偉業議員卻表示法例存在灰色地帶，以致他亦曾利用輕型客貨車的服務，接載他的家人和行李往機場，因為的士不能運載很多件行李。

58. 就此，香港客貨車從業員職工會主席葉滿林先生指出，目前並沒有清楚訂明輕型客貨車在運載貨物時不得載客的限制。由於存在此等灰色地帶，故不應怪責輕型客貨車在載貨時載客。另一方面，法例亦沒有清楚條文准許的士載貨。再者，如他展示的照片所顯示，的士載貨的方法有時頗危險。

59. 的士權益協會有限公司主席劉劍魂先生提述李卓人議員在上文第57段的說話時指出，的士與輕型客貨車相類似，無論乘客數目多寡，收取的費用也是一樣。他在回應輕型客貨車業較早前有關因的士收費偏高故應准許輕型客貨車進入市場的評論時進一步指出，的士事實上曾申請減價，只不過有關申請被政府拒絕。再者，准許輕型客貨車營辦商侵入的士營辦商的營運範圍並不公平，因為後者須承擔因的士牌價高昂而造成的極高資本成本，但前者卻無需作出這樣的投資。

60. 的士、小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪先生強調，最重要的事情是界定何種行為構成非法載客，他要求獲提供警方在決定是否有理據作出檢控時的考慮因素詳情。市區的士司機聯委會有限公司主席郭志標先生亦認為有需要就這方面作出清晰的界定。更具體而言，全港貨運中心代表王志良先生詢問，行李中的貨辦會被視作“貨物”還是“行李”。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>確定該等貨辦應被視作“貨物”。

－ 執法行動不足

61. 李鳳英議員提述當局針對在機場兜客的檢控數字不足20宗，並質疑有關數字能否反映目前的問題的嚴重程度。機管局客運業務總經理在回應時解釋，有關數字僅代表成功檢控的個案。再者，由於必須確保為機場使用者提供高質素的服務，專責小組現時不僅在執法的層面打擊及控制機場的非法運輸服務，同時亦透過交通管理來防止此類活動，例如調派人手駐守兜客的黑點。香港警務處總警司／交通總部補充，在成立專責小組後，機管局和警方參與的行動由每月200次至220次不等。

62. 市區的士司機聯委會有限公司主席郭志標先生亦認為，與目前的問題的嚴重程度比較，檢控行動的數字實在太少。依他之見，與其經常聲稱沒有足夠證據進行檢控，警方倒不如讓政府當局知道他們在採取執法行動時遇到的問題，以突顯修訂法例的需要。

－ 運輸政策

63. 李鳳英議員認為有關矛盾可能是政府的運輸政策所造成，她認為，該政策向鐵路運輸嚴重傾斜，令其他公共交通只得極少空間營運。她因而促請政府當局檢討其運輸政策，以確保有關政策公平和合理。陳偉業議員認同她的意見，並表示當地鐵賺取暴利和不斷擴大其市場佔有率的同時，的士、公共小型巴士(下稱“公共小巴”)、非專營巴士及輕型客貨車卻被迫爭奪餘下非常細小的市場佔有率。尤其是，上述4個行業的市場佔有率在兩鐵合併後可能會進一步萎縮。他認為政府是上述令人遺憾和不健康的情況的罪魁禍首，他並詢問為了根除社會矛盾，政府當局在制訂其運輸政策時，有否考慮有關政策對各種公共交通工具各自的市場佔有率及營運範圍可能造成的影響。

64. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時指出，各種公共交通工具在滿足市民的運輸需求所擔當的角色不盡相同，亦不可互相替代。鐵路服務的焦點是集

體運輸，而的士及輕型客貨車則提供可直達目的地的個人服務。另一方面，公共小巴主要提供接駁服務。她否認鐵路服務的發展是任意妄為的，並指出政府當局在訂定任何新鐵路計劃時，均須研究有關地區的發展，以及向立法會解釋有關計劃。她亦解釋，雖然政府當局會界定各種公共交通工具的角色，但每種交通工具的經營情況最終是由市場決定。陳偉業議員舉出若干例子說明政府可以影響巴士和公共小巴的收費水平，並表示他不信服政府在協調及規管運輸市場方面並無任何角色的說法。

65. 梁國雄議員同樣認為政府的運輸政策向鐵路服務傾斜。他指出以往當經濟好景時，失衡的情況不會引起重大關注，因為各行各業在經濟繁榮時均能興旺發展。然而，隨着下述兩種發展情況，上述的失衡情況應加以處理。首先，當經濟不景和業務萎縮時，倘若有關政策失衡，私人公司會不願投資在非主流的運輸行業。這意味現時此等行業有很多從業員都是自僱人士，倘若生意淡薄，他們將首當其衝。第二、地鐵私有化之後，對鐵路公司的傾斜可能意味着政府是在間接協助私人投資者謀利，損害普羅市民的利益。因此，政府應全面檢討其運輸政策。當局亦應確定九鐵最近發生的公司管治問題事件(下稱“這次事件”)的成因，並謹慎地處理兩鐵合併一事，以期盡量減低其影響，尤其是涉及對有關員工職業保障的影響。

66. 陳偉業議員補充，若政府沒有不公平地注資7億元以資助興建迪士尼線的話，香港迪士尼樂園開幕理應可以為的士和公共小巴營辦商提供更多營商機會，而不會成為正賺取暴利的地鐵的額外收入來源，而與此同時，的士及公共小巴的市場卻不斷萎縮。他關注到政府可能同樣被要求在南港島線注資數十億元，當該條鐵路線落成後，將會令鐵路服務侵入其他公共交通工具市場的情況進一步加劇。依他之見，鐵路服務的市場入侵是政府的傾斜政策所致。為了消除社會矛盾，他重申政府有需要全面檢討其在公共運輸市場及市場分布方面所扮演的角色。

67. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時強調，政府一直致力在各種公共交通工具之間求取平衡。然而，有鑒於鐵路服務的集體運輸能力、符合環保原則和方便，故得到較多公眾支持。陳偉業議員不滿有關回應，並呼籲該4個行業團結一致反對政府、兩間鐵路公司及各專營巴士公司，以便促使政府檢討其運輸政策，令他們可生存下來。

68. 香港九龍的士貨車商會有限公司董事黃保強先生對陳偉業議員的意見表示支持。他指出，鐵路服務不一定環保，因為鐵路使用電力，發電會造成污染。香港無線電的士聯會主席黃羽庭先生促請陳議員發起該4個行業進行全港性的慢駛抗議，迫使政府改變其運輸政策。

69. 忠誠車行主席鄭克和先生同意陳偉業議員指政府的運輸政策不公平的說法。他亦指出，在其他國家，政府會在制訂鐵路發展計劃時，考慮對其他公共交通工具的影響。然而，香港政府卻不會這樣做。他表示，倘若政府當局不作更大努力解決目前的問題，協助的士司機生存，的士司機不如全部轉行駕駛輕型客貨車，以避免進一步的矛盾。

70. 梁國雄議員亦呼籲該兩個行業團結一致，向政府施壓，要其改變其鐵路政策，他並表示願意在這方面提供協助。據他所述，倘若政府沒有受到壓力，便會袖手旁觀，因為第一，鐵路發展可透過鐵路上蓋的物業發展為政府帶來龐大利潤。第二，在劃定“貨物”一詞方面有困難。依他之見，政府政策可影響市場。迪士尼線的自然壟斷就是這樣一個例子，其他公共交通工具，甚至是巴士，都不獲准行走該條路線。

— 政府立下一個壞榜樣

71. 王國興議員提述香港客貨車從業員職工會(下稱“從業員職工會”)提交的意見書(立法會CB(1)1043/05-06(01)號文件)，當中聲稱政府部門亦使用輕型客貨車載客，並要求政府當局為此作出解釋。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時解釋，據她從有關的政府部門得悉，他們只是利用輕型客貨車運載如工具及辦公室設備等貨物，而跟車的員工僅為看管該等貨物。

72. 王國興議員要求從業員職工會提供其聲稱的詳情，從業員職工會主席葉滿林先生向委員展示一份報章，而據他所述，該報章為有關聲稱的證據。王議員對政府當局迴避真相及若干部門使用非法服務表示遺憾。他認為政府當局應促請所有政府部門日後不要再使用非法運輸服務。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府物流服務署已就這方面發出指引，確保租用輕型客貨車只為載貨用途。應王議員及主席的要求，她同意跟進從業員職工會的聲稱。

政府當局

## 可行的改善措施

### — 修改法例

73. 周梁淑怡議員促請政府當局制訂措施，解決目前的問題。就此，她認為，香港理工大學公共政策研究所發表的“的士服務政策(市場競爭)檢討報告”(下稱“該報告”)中提出修改《道路交通條例》，以便將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減至兩個的建議(下稱“座位建議”)，可能是一項可行措施，她亦要求代表輕型客貨車業的團體代表解釋，既然他們當中很多人同意輕型客貨車只可出租或取酬載貨而非載客，為何他們不支持該項座位建議。

74. 先鋒客貨車電召中心台長黃勇成先生回應時表示，當租用輕型客貨車運載裝修用物料和設備時，隨車的裝修工人通常超過兩名。要求其餘工人另行乘搭其他交通工具，將會浪費金錢和社會資源。運輸及物流業職工會會長譚偉濤先生補充，由於租用一輛輕型客貨車可運載大量貨物，或需超過兩人跟車負責上、落貨的工作。倘若實施座位建議，將對輕型客貨車造成營運困難，並影響他們的生意。

75. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應李鳳英議員問及政府當局對該報告提出修改法例的建議的立場時解釋，政府當局須審慎研究此等建議。這是因為若更改法例現時有關“貨物”及“個人財物”的定義或輕型客貨車的乘客座位上限，均無可避免會令輕型客貨車和的士業現時的營運範圍和它們獲准服務的市場受到影響。她指出，現時輕型客貨車載客是否合法將透過分辨有關營辦商向其顧客收取載貨還是載客的費用來確定。

76. 劉健儀議員提述因欠缺清晰指引和上文突顯的法例灰色地帶導致在檢控方面出現困難，並指出，即使警方已加強打擊機場的非法運輸活動，但卻未能有效減少此類活動。因此，她認為有需要進行全面檢討，清楚界定“貨物”及“乘客”的定義，以方便執法。

77. 陳偉業議員同樣認為有需要清楚劃定何為“貨物”。主席亦促請政府當局研究有否需要修訂《道路交通條例》及其附屬法例和修訂的可行性，以便更妥善地將輕型客貨車的營運範圍限制於出租或取酬載貨。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應周梁淑怡議員問及這方面的時間表時重複她在上文第75段的答覆，並表示由於需在劃定何為“貨物”時小心謹慎，故政府當局現時並無根據任何具體的時間表工作。然而，鑒於警方在執法

方面遇到困難和需在該兩個行業之間取得平衡，周梁淑怡議員強調有需要設定要求政府作出匯報的時限。

— 行政措施

78. 在尚未修訂法例前，劉健儀議員促請政府當局擬訂臨時措施，以處理目前的問題，並邀請輕型客貨車業的代表就她提出將機場上、落客區和上／落貨區分隔的建議提出意見。

79. 先鋒客貨車電召中心台長黃勇成先生在回應時表示，他歡迎的士在機場載貨和載客方面與輕型客貨車競爭。另一方面，東方貨運有限公司經理范玉財先生強調大部分輕型客貨車營辦商均沒有參與非法運輸活動，而且事實上亦不願意載貨前往機場，因為回程路途甚長和沒有報酬。此等營辦商因而認為有關建議可以接受。他亦促請政府當局加強執法行動，以解決目前的問題，而非進行可能會令各方受影響的修訂法例工作。

80. 周梁淑怡議員察悉有關業界的上述回應，並認為應實施有關建議，以利便警方採取執法行動。陳偉業議員表示支持有關建議。機管局客運業務總經理應周梁淑怡議員要求就有關建議表達意見時強調，機管局一直在探討處理目前的問題的各項措施，故樂於研究有關建議，並在兩星期內說明該建議是否可行。他的初步意見是，在機場設定不同範圍供上、落貨物及上、落客應有助滿足不同乘客的需要。香港警務處總警司／交通總部證實有關建議將有助警方執法。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>表明，政府當局歡迎可清楚劃定的士和輕型客貨車在機場營運範圍的任何行政措施。主席指出目前的問題存在已久，理應及早處理，他促請政府當局確保機管局在兩個星期內訂定限制輕型客貨車只可在機場上、落貨物區內活動的計劃，以便徵詢該兩個業界的意見。

政府當局

— 宣傳工作

81. 劉健儀議員指出，政府當局似乎未能清楚告知事務委員會，輕型客貨車在何種情況下載客屬違法，並詢問政府如何及何時會加強宣傳，讓運輸業及普羅市民加深瞭解輕型客貨車只可以出租及取酬載貨而非載客。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回覆時表示，首先，當局會提醒輕型客貨車業，出租及取酬使用輕型客貨車載客屬違法，同時他們若參與上述的非法運輸活動，便會面對刑事及民事訴訟程序，因為他們的第三者保險在有關情況下會無效。如果在行車途中發生任何意外，乘客可能會向司機追討賠償。政府亦會透過強調上

政府當局

文所述第三者保險無效的後果，提醒普羅市民不要使用非法運輸服務，因為遇到上述情況，不但索償需時，而且假如有證據證明當有關乘客使用該項服務時已知悉有關服務屬非法，他更可能不會獲得賠償。劉議員指出政府當局未能確定多名委員在上文提及的各種情況是否合法，她促請政府當局以書面提供其旨在澄清《道路交通條例》的灰色地帶及加強宣傳的計劃詳情，讓運輸業及普羅市民更為瞭解，輕型客貨車只可以出租及取酬載貨而非載客。

— 其他改善措施

82. 李卓人議員表示，該兩個行業之間“互鬥”是由於兩者均未能從最近的經濟復甦中受惠，而兩者都要掙扎謀生。依他之見，的士營辦商所面對的困境並非輕型客貨車的競爭所造成，而是石油氣價格飆升和的士牌價高昂所致。同時，非法提供折扣的的士營辦商亦構成競爭。考慮到各方均同意針對非法運輸活動採取執法行動，他呼籲政府當局加強執法行動，並處理上述營運成本高昂的問題。

83. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府當局已採取多項措施，協助改善該兩個行業的經營環境。舉例而言，檢討禁區的地點及禁區時限生效的時段。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，在實施新的石油氣價格調整機制後，石油氣價格可以每月調整一次，以便及時反映國際價格的變動。因此，4月的石油氣價格預期會跟隨國際價格下跌。再者，由於政府當局並無就石油氣徵收任何燃油稅，石油氣已經較柴油便宜。李卓人議員對此並不信服。他指出當局是免地價向石油氣公司批出供石油氣加氣站使用的土地，他認為應促請油公司將石油氣價格保持在市民可以負擔的水平。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時強調，新的定價機制已較5年前確立的原有機制有所改善。

84. 的士同業聯會有限公司主席梁紹昌先生提述環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2就禁區所作的解釋時指出，儘管進行檢討，但由上午7時至午夜限制上、落客的禁區數目卻有所增加。

85. 譚耀宗議員認同《道路交通條例》並不清晰，因而導致在針對非法運輸活動採取執法時遇到問題。為解決有關矛盾，並確保該兩個行業正常營運，他促請政府當局加強執法，並研究改善措施，尤其是確保機管局會改善管理，防止在機場的兜客活動。

政府當局

86. 主席總結時感謝各團體代表出席會議表達寶貴意見，並促請政府當局好好研究該等意見。他接着提醒機管局在兩個星期內訂出分隔上／落客和上／落貨區的計劃詳情，並在與業界商議前，向事務委員會提供計劃詳情，以供參考。他進一步促請政府當局在2006年10月向事務委員會匯報當局就考慮修改法例的進展情況，以方便跟進此事。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時強調，《道路交通條例》已對“貨物”及“個人財物”作出非常清晰的劃分。在決定是否對法例作出相關的修訂時，政府當局必須信納有真正需要這樣做，而有關修訂確實有用。儘管如此，主席強調有需要探討修改法例的可行性，並表示要求當局提供的進度報告亦應包括相關的執法數字。

(會後補註：機管局的計劃詳情已於2006年4月10日隨立法會CB(1)1262/05-06號文件發給委員。)

## V 擴展行車時間顯示系統

(立法會CB(1)1111/05-06(02) —— 政府當局提供的  
號文件 資料文件)

87. 主席提述有關將行車時間顯示系統由港島區(下稱“港島區系統”)擴展至九龍區(下稱“九龍區系統”)建議的政府當局文件。該項工程估計涉及5,250萬元的費用及每年650萬元的經常開支。政府當局打算在2006年5月24日徵求工務小組委員會同意，隨後在2006年6月23日請求財務委員會批准撥款。主席邀請各委員就有關建議表達意見。

88. 譚耀宗議員表示，他支持實施行車時間顯示系統，以便在駕駛者出發時，得知預計的行車時間。然而，他指出，他最近有數次駕車由港島區經紅磡海底隧道(下稱“紅隧”)前往九龍時，發現行車時間顯示器所顯示的時間未能反映實際的行車時間。他詢問當局有否及如何監察行車時間顯示器，以及有否及如何根據交通情況更新顯示器的資料。

89. 李鳳英議員表示，倘若該系統未能為駕駛者提供準確的行車時間資料及令車流暢順，她無法支持有關建議。她認為政府當局在將港島區系統擴展至九龍前，應小心研究現有的新科技，以改善行車時間顯示系統。

90. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時解釋，目前，港島區系統透過追蹤裝有全球衛星定位系統的巴士車隊的位置，記錄這些巴士的車速，輔以在重要地點裝設的攝影機所攝得的影像，以測量行車時間。根據所收集的數據，數碼行車顯示器的資料每5分鐘便更新一次。估計行車時間的準確性可能會受到道路上的突發事件影響。她補充，當局會對時間顯示器進行定期檢查，並發現邊際誤差率普遍約為10%左右。

91. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步向委員表示，自2003年推行港島區系統後，其他國家開發了一些新科技，並作類似用途。政府當局將會評估在新系統採用另一套技術會否更有好處及符合成本效益。若然，當局會調整港島區系統，並將其與九龍區系統合而為一。

92. 林健鋒議員認為行車時間顯示系統可予改善。他指出，經驗顯示現有很多行車時間數碼顯示器的位置太接近各條過海行車隧道的主要引路，致使司機駛近行車時間顯示器之時，他們即使想改道亦已太遲。他建議行車時間顯示器應安裝在較為重要的分岔點，方便司機盡早決定選擇哪條路線前往其目的地。

93. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3察悉林健鋒議員的意見，並表示當局會小心考慮行車時間顯示器應安裝在哪些適當位置。在可行的情況下，將會在重要地點加裝更多時間顯示器。

94. 李永達議員表示，他不支持將港島區系統擴展至九龍。他指出，事實上，屯門公路及新界某些地區(如青衣)曾在十多年前試行一個與行車時間顯示系統相類似的系統，但其後因為該系統效率低和成效差而放棄。他建議探討改善車流的其他措施，例如要求廣播電台協助，更頻密地向公眾公布道路交通情況。

95. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，由於已有新的先進科技，與10年前的系統比較，有理由相信現行的行車時間顯示系統會較為先進。至於行車時間顯示系統的成效，她告知委員，曾在港島區系統實施前後進行調查。結果發現，有關路線的平均車速普遍上升，令駕駛者節省了由港島區駛往九龍的行車時間。她進一步表示，政府當局曾與電台磋商增加廣播道路交通情況及重大交通事故的次數。當局會繼續努力改善發布交通資料的工作。

96. 周梁淑怡議員詢問政府當局有否進行任何調查，以蒐集司機對行車時間顯示系統在疏導幹路及過海行車隧道主要引路的車流是否有用的意見，以及他們是否支持將港島區系統擴展至九龍。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，政府當局沒有進行詳細的用家調查。然而，一如在上文所解釋，政府當局曾就港島區系統的運作進行調查，並發現該系統有助縮短司機的行車時間。

97. 周梁淑怡議員及劉健儀議員評論道，她們自己作為司機並不肯定行車時間顯示系統是否真的有助司機縮短行車時間。周梁淑怡議員認為，政府當局值得進行調查，尋求普羅司機的意見。主席及劉健儀議員支持周梁淑怡議員的建議。主席表示，政府當局應考慮進行有關研究，然後才向財務委員會尋求撥款。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示會考慮有關建議。

98. 王國興議員認為，目前3條過海行車隧道的車流不均，導致紅隧的交通特別擠塞，這基本上是因為各條過海行車隧道的收費存在重大差距所致。他表示，行車時間顯示系統在紓減交通擠塞問題方面作用不大，並對政府當局將行車時間顯示系統由香港擴展至九龍的建議表示有所保留。他進一步表示，要在根源處解決交通擠塞的問題，政府當局應購回東區海底隧道(下稱“東隧”)及西區海底隧道(下稱“西隧”)，並統一3條過海行車隧道的隧道費。

99. 梁國雄議員認為，連接主幹走廊與過海行車隧道引路的連接路存在嚴重的設計缺陷，因此令一旦出現交通擠塞情況時，妨礙將車輛迅速分流至不太繁忙的路線。他關注擴展行車時間顯示系統會令其他重要的分岔路產生更多的交通樽頸。他進一步表示，東隧和西隧皆不屬政府所有，其運作亦不受政府控制，而專營公司可隨意增加隧道費。他認為這種壟斷情況損害公眾利益，應予改變。梁議員認同王國興議員的觀點，認為政府應購回東隧和西隧，並調節各過海行車隧道的收費差距。

100. 陳偉業議員表示，由於紅隧的車流量已超越其可處理的容車量，而政府當局未能採取任何解決擠塞問題的有效措施，行車時間顯示系統除了吸引駕駛者改用收費遠高於紅隧的東隧和西隧之外，並無任何作用。他批評，政府一方面不能否決東隧和西隧增加隧道費，另一方面又推行讓該兩間專營公司賺取暴利的措施，這是荒謬的。依他之見，這是政府犧牲公眾和納稅人而向大企業輸送利益的另一個例子。他表示不能支持政府當局此未能令公眾受惠的建議。陳議員認為，與其動用公帑

擴展行車時間顯示系統，倒不如將款項用於為普羅大眾提供交通補貼，例如優惠票價、巴士轉乘折扣等。

101. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，與過海行車隧道相關的事情曾在事務委員會先前的會議上討論。她表示，一如委員在最近一次的事務委員會會議上獲告知，政府當局現正積極與隧道專營公司商討調節隧道費可如何有助達致3條過海行車隧道的車流分布更為平均。她進一步解釋，應從不同的角度審視行車時間顯示系統的應用，即透過告知市民，根據當時的交通情況，來往香港與九龍預計所需的行車時間，以便他們可以根據資料選擇最合適的過海路線。此舉可以使各條過海隧道引路的車流分布較為平均，並使引路(尤其是引向紅隧的引路)交通擠塞的情況得以紓緩。推行這個系統可使駕車者避開擠塞的路線，減少行車時間及降低成本，並可加強行車安全和減低耗油量及廢氣排放。她告知委員，根據調查結果，在行車時間顯示系統的協助下，司機由港島區駛往九龍，平均每天可節省1 600個小時的行車時間。

102. 王國興議員表示，公眾對於政府與專營公司就改善3條過海行車隧道車流分布的方法所進行的談判進展緩慢普遍不滿。他詢問完成談判及達成任何協定安排的時間表為何。

103. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，政府認為就有關談判硬性設定任何時間表並不可取。匆匆進行談判而沒有詳細考慮所有有關的事宜和影響，這對達致一個最能符合公眾利益的解決方法只會產生反效果。她向委員保證，一旦有進展，政府當局會盡快向事務委員會報告。

## VI 其他事項

104. 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5月23日