

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)297/06-07號文件

檔 號：CB1/PL/TP

### 交通事務委員會

#### 檢討的士及輕型客貨車 在交通服務業的角色及功能的背景資料摘要

#### 目的

此文件載述導致需檢討的士及輕型客貨車在交通服務業的角色及功能的背景，並綜述政府當局、該兩個行業及交通事務委員會(下稱"事務委員會")委員就此提出的意見。

#### 背景

2. 輕型客貨車是指許可車輛總重不超過5.5公噸的貨車，其最高乘客座位數目為5個。貨車(包括輕型客貨車)的角色是以運載貨物為主。輕型客貨車的用途受到《道路交通條例》(第374章)規管。根據《道路交通條例》第52條，輕型客貨車可以出租及取酬形式作載貨用途，而載運貨物所收取的費用不受規管。不過，輕型客貨車以出租或取酬形式作載客用途，則屬違法。任何人如招攬或企圖招攬他人乘坐以出租或取酬形式載客的輕型客貨車，亦屬違法。的士業曾指出，部分輕型客貨車在香港國際機場非法經營，對其生意造成負面影響。

3. 香港理工大學公共政策研究所於2005年11月15日至2006年2月14日期間曾進行的士服務(市場競爭)政策的檢討，當中包括檢討輕型客貨車入侵的士業市場的情況。該報告於2006年2月發表，並提交事務委員會跟進。根據該報告的調查結果，很多輕型客貨車並非用來載貨，而單是用來接載乘客及其行李前往香港國際機場，部分輕型客貨車更只是接載乘客往返不同的地方。該報告提出多項改善有關情況的建議，當中包括修訂《道路交通條例》及其附屬法例，以便更妥善地將輕型客貨車的營運範圍限制於以出租或取酬的形式載貨，例如將輕型客貨車的乘客座位上限由5個減為兩個，以及清楚界定《道路交通條例》中有關"個人財物"及"貨"或"貨物"的定義(建議修訂法例)。此等建議引起輕型客貨車及的士業界的激烈爭論。

#### 事務委員會的討論

4. 因應載於**附錄I**的上述報告的結果及建議，事務委員會曾在2006年3月24日的例會上，與政府當局及該兩個行業檢討的士及輕型客

貨車在交通服務業的角色及功能、輕型客貨車的規管架構及發牌制度，以及針對輕型客貨車未經授權營運的執法程序及措施等。來自該兩個行業的39個團體代表出席了有關會議表達意見。

### 政府當局的意見

5. 在會議席上，政府當局匯報了載於**附錄II**有關現時為打擊輕型客貨車及的士在香港國際機場的非法營運而採取的各項措施。當局進一步解釋，輕型客貨車和的士各有獨特的角色。出現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，並以出租或取酬的形式載客。

6. 至於輕型客貨車的營運是否合法的問題，政府當局表示，這並非單憑其運輸的"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件行李，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，便可能有合理理由懷疑有關情況屬於以出租或取酬的形式載客。這是由於行李的物主亦有被運輸的需要，故有關的輕型客貨車營辦商可能無法辯稱該車程純粹是為了載貨。

7. 至於修訂法例的建議，政府的立場是，由於有關修訂會對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帶來影響，故須採取審慎的做法，考慮有關業界的關注並與它們進一步討論，然後才研究有否需要落實修訂法例的建議。

### 兩個行業的意見

8. 的士業普遍認為附錄II所載的措施並不足夠。他們指出，輕型客貨車根據法例可運輸的貨物的定義及其在運輸服務業所擔當的角色均不清晰。因此，他們支持落實修訂法例的建議，以方便針對輕型客貨車的非法營運採取執法行動。部分的士業內人士亦認為，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範圍；向普羅市民清楚解釋，的士是用來載客，而輕型客貨車則用來載貨等。他們亦指出，准許輕型客貨車營辦者侵入的士營辦者的營運範圍並不公平。因為：第一，後者須承擔的士牌價所帶來的極高資本成本，但前者卻無需作出這樣的投資；第二，的士司機在考獲駕駛執照3年後，須通過指定的筆試。部分出席會議的的士司機及營辦者亦藉機投訴，指某些政府部門租用輕型客貨車運送員工執行職務。

9. 輕型客貨車業承認確有部分輕型客貨車非法營運，但促請政府加強只針對有關司機的執法行動，並反對修訂法例的建議，理由是對有關法例作出任何更改，均會影響各類輕型客貨車營辦者，目前尚未有理據這樣做。輕型客貨車業亦指出，的士的經營環境困難可能是由於的士牌價高昂所致，部分原因則是部分的士司機提供車費折扣，故的士業應將行動的目標對準的士司機的不當行為，而非針對輕型客貨車業。他們進一步強調，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活動，例如搬家。由於輕型客貨車向中小型企業所提供的服務甚具競爭力及效率，故輕型客貨車的營運對香港物流業的發展亦有重大貢獻。考慮到輕型客貨車的上述角色及功能，輕型客貨車業強烈反對以下兩項建議——

- (a) 建議將輕型客貨車的乘客座位上限降低，因為這將減低輕型客貨車的靈活性及限制乘客的選擇，尤其是因為部分輕型客貨車車主亦會將其車輛作私人用途；及
- (b) 建議嚴格執行將輕型客貨車可運載的貨物的最少重量定為 200 公斤的規定。有關建議不切實際，因為某些重量少於 200 公斤的貨物(如道具)的體積頗大，不能用的士運載。

### 委員的意見

10. 委員普遍對的士業及輕型客貨車業之間的矛盾感到遺憾。他們對針對輕型客貨車在香港國際機場非法經營的執法和檢控不足的情況表示關注，並促請政府當局解決問題的癥結，依他們之見，問題的癥結在於警方在對以出租及取酬的形式載客的輕型客貨車提出檢控時遇到困難，因為當輕型客貨車既載貨又載客時，他們便無法確定有關報酬是為載貨還是載客而收取。再者，由於沒有清楚界定"貨"或"貨物"一詞的定義，部分輕型客貨車營辦商亦得出他們可合法地運載行李及其物主往返香港國際機場的印象。

11. 某些委員亦認為，上述矛盾可能是政府的運輸政策所造成，他們認為，該政策向鐵路運輸嚴重傾斜，令其他公共交通工具只得極少空間營運。此等委員促請政府當局檢討其運輸政策，以確保各種交通工具的營運能力。關於的士業對政府部門亦使用輕型客貨車載客的投訴，部分委員亦呼籲政府當局促請所有政府部門日後不要再使用非法運輸服務。

12. 在總結討論時，事務委員會同意，為打擊及管制香港國際機場的非法運輸服務，政府當局及機場管理局(下稱"機管局")應加強執法，並研究限制輕型客貨車只可在香港國際機場上、落貨物區範圍內活動的建議。事務委員會亦要求政府當局採取以下行動——

- (a) 研究是否需要落實修訂法例的建議和這樣做的可行性，並於2006年10月向事務委員會匯報。匯報內容應包括相關的執法數字；及
- (b) 提供其計劃的詳情，有關計劃旨在澄清《道路交通條例》的灰色地帶，並加強宣傳，讓運輸業界及普羅市民更加明白輕型客貨車只能用作載貨，而不得以出租或取酬的形式接載乘客。

13. 關於在香港國際機場內指定供輕型客貨車上落貨的地點的建議，機管局已於2006年4月提交初步建議，供委員考慮。有關建議的詳情載於**附錄III**。的士業及輕型客貨車業尚未就建議安排達成共識。

14. 相關文件一覽表載於**附錄IV**。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年11月21日

香港理工大學公共政策研究所進行  
的士服務(市場競爭)政策檢討的結果及建議

結果

有關檢討揭示以下事實：

- a) 一般而言，的士生意在過往4年持續放緩，經營環境越來越困難，其中新界的士的情況最惡劣。的士需等候更長時間才有乘客，但乘客在的士站等候的士的時間卻縮短了。然而，大嶼山的士則屬例外，生意蒸蒸日上。大嶼山的士等候較短時間便會有乘客。
- b) 輕型客貨車顯然是的士的競爭對手。經營的公司在車身及很多網站上宣傳其所提供的運輸服務(接載攜貨或沒有攜貨的乘客)。獲發牌的輕型客貨車數目在2005年最後數個月持續上升。輕型客貨車的總數較的士多出近4倍。
- c) 超過99%在市區或在路旁上落貨的輕型客貨車，前排座位只有兩名或少於兩名乘客乘坐。在路旁上落貨的輕型客貨車當中，約有43%只設前排座位。
- d) 的士的載客量可應付95%往返機場的旅客運輸服務需求。只有不足5%的乘客是超過5人同行或攜帶超過10件行李，以致的士無法應付。
- e) 有相當數目和比例的輕型客貨車在機場接載超過兩名乘客，顯示它們可能以取酬的形式載客，這樣做可能是違法的。
- f) 有相當數目和比例的5座位私家車、7座位私家車和輕型客貨車可能在機場經營運載乘客的業務。在進行調查的其中一天內，此等車輛中約有五分之一曾出現多過一次。
- g) 將多間客貨車公司的報價作出比較後發現，車資少於100港元的的士服務具有競爭力，但當車資越高或車程越長，的士收費便逐漸失去競爭力。客貨車的車資越高，可與客貨車公司議價的空間便越大。
- h) 國際大都會(例如紐約和倫敦)有專門的部門規管的士服務及收費水平。的士的載客量不一定限於5位乘客，很多國際大都會和國家均准許的士接載較多乘客。可以讓各類載客量較大的的士為往返機場的乘客提供服務。
- i) 由獲發牌的出租車運載乘客往返機場的情況亦屬普遍。此等有牌出租車可接載的乘客數目很多，例如紐約的此類出租車可接載20

位乘客。然而，此等車輛不得在街上接載揚手召喚的乘客。乘客須與持牌的經營商預約此等車輛。

- j) 香港法例第374章《道路交通條例》規管所有載客的車輛。除了的士外，該條例亦准許獲發牌的出租車運載乘客。輕型客貨車獲准接載最多5位乘客。然而，所有輕型客貨車均不得為取酬而載客。輕型客貨車目前的做法，尤其是透過宣傳招攬沒有攜帶貨物的乘客，並向其收費，均有可能違反《道路交通條例》的相關條文。然而，在司法機構網頁上的資料庫內，卻找不到涉及第374章此項條文的法庭案例。
- k) 第374章有關個人財物及貨、貨物的定義的相關條文存在灰色地帶。持牌的輕型客貨車獲准以出租或取酬的形式載貨，但不能接載攜帶個人財物的乘客。然而，同一條條例亦解釋，個人財物可以是小型私人財物，亦可以是貨或貨物。

## 建議

基於此等事實，該研究所提出以下建議：

- a) 可能由於香港經濟持續疲弱，市區及新界的士的經營環境在過去4年每況愈下。業內普遍怨聲載道。的士生意被進一步蠶食必定會令這種怨憤情緒加劇。客貨車公司提供的服務顯然損害到的士生意。輕型客貨車的活動(尤其是在機場)可能違反第374章《道路交通條例》。有關當局應立即採取行動，遏止市場上所有損害的士業務市場的非法活動。
- b) 在政策層面，現時輕型客貨車與的士(尤其是在機場)所提供的載客服務重疊的情況極不理想。此兩種服務的唯一分別是輕型客貨車不可以在路旁接載揚手召喚的乘客，但的士則可以。這種情況會產生不公平競爭的問題。的士受到較嚴格的規管，當中包括對司機、車輛及收費水平的規定。此外，的士亦須承擔高達300萬港元的牌費，資本成本極高。輕型客貨車所受的規管較少，在營運方面須承擔的資本成本低很多。立法者的意圖不應讓這樣的情況發生。鑒於是次檢討顯示出現市場入侵的情況，故有即時需要將輕型客貨車所提供服務的範圍限於以載貨為主，以符合法例精神。這項工作肯定需要法律專業人士來做。由於我們不是法律專業人士，故只能就作出改變的方向提出意見。可行的3個方向是 ——
  - i. 將輕型客貨車可接載的乘客數目限定為兩名，並實質上廢除此類車輛的後排座位，以反映此類車輛的主要用來載貨的角色。這項改變對該等真正用來載貨的輕型客貨車影響甚微。一如調查結果顯示，在輕型客貨車經常載貨的地點進行的調查中，只有不足1%的輕型客貨車運載超過兩名乘客；而在路旁進行的調查則錄得2.6%；

- ii 指明在宣傳客貨車(包括輕型客貨車)的服務時使用"貨運"的關鍵字眼；這樣做將令公眾不會產生混淆；及
  - iii 清楚界定第374章《 道路交通條例 》內"個人財物"及"貨、貨物"定義，以便貨或貨物不會包括如公事包或小袋子般的細小私人物品。
- c) 可能有相當數量的私家車正經營接載乘客往返機場的業務。此等私家車可能是持牌的出租車、公司車及酒店車。然而，當中某些亦可能是無牌的客運車。故此，此等車輛可能是非法營運。它們嚴重入侵的士的營運市場。有關當局應針對此等非法活動加強執法行動。
- d) 為應付有多人同行及攜帶較多行李往返機場的乘客的需求，有需要引入車身較大的的士。的士業可以考慮使用車身較大的的士，以增加其載運行李的容量，而有關當局亦可以考慮准許的士接載較多乘客，以應付在往返機場乘客此方面的需求。在很多國際大都會，不少的士都採用車身較大的車輛。

(來源：的士服務(市場競爭)政策檢討報告第VI章)

## 打擊輕型客貨車及的士在香港國際機場非法營運所採取的措施

現時採取以下措施，打擊輕型客貨車及的士在香港國際機場的非法營運 ——

### (a) 打擊機場非法運輸活動專責小組

機場管場局(下稱"機管局")、警方及運輸署在2005年7月成立一個名為"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，從交通管理及執法的角度制訂適當措施，針對在香港國際機場營運未經批准的運輸服務及其他非法活動(包括兜客)。

### (b) 行政及管理方面的管制

目前，輕型客貨車不准在離港層落客區上落客及上落貨。車輛接載入境旅客的活動須在香港國際機場指定的停車場進行，它們享有30分鐘免費泊車優惠。為免車輛濫用停車場落客區和預防可能出現的兜客活動，機管局已修訂停車場的收費制度，由2005年9月26日起，同一輛車每3小時內只可享用30分鐘的免費泊車優惠，以往車輛每次進入停車場即可享有頭30分鐘免費泊車的安排已告取消。

### (c) 執法行動

警方現時定期派出軍裝及便衣警務人員到香港國際機場執法，以打擊輕型客貨車在該處的非法營運活動。警方亦每日派員執勤，令企圖使用停車場等客的準經營者望而卻步。

2. 此外，政府亦承諾加強宣傳，讓運輸業界及普羅市民更清楚瞭解輕型客貨車只可以出租或取酬的形式載貨而不得載客。亦會按需要召開包括相關政策局及部門組成的高層統籌會議，加強協調和督導由專責小組所建議的措施。

## 背景

機場管理局(機管局)向的士及輕型貨車業界提出建議方案，在香港國際機場(機場)劃定輕型貨車裝卸貨區(輕貨區)，以回應運輸業界於二零零六年三月二十四日立法會交通事務委員會上提出將上落客、貨分流的要求。

## 基礎原則

機管局根據兩項基礎原則擬定有關方案。首先，所採用的任何方案必須能為機場使用者提供優質服務。此外，該方案必須有助機場維持暢順運作。

## 建議內容

輕貨區內劃分為裝貨區及卸貨區，分別設有裝貨處及卸貨處，以方便輕型貨車裝卸貨物。

## 行政安排

### 卸貨

- 輕型貨車運載輕型貨物往機場，可在卸貨處卸下貨物。
- 輕型貨車完成卸貨後，須立即離開輕貨區。

### 裝貨

- 輕型貨車若要在裝貨處裝載貨物，必須預先向機管局申請許可證。(建議輕貨區許可證費用為每月 100 港元)。
- 輕型貨車到機場裝載已預約的抵港貨物時，必須於航班抵港前最少一小時向機管局登記。
- 裝貨處禁止停車等候。機管局會安排召喚機制，通知輕型貨車到裝貨處裝載已預約的貨物。
- 輕型貨車須在 15 分鐘內完成裝貨程序，逾時者需要付款，金額為每 30 分鐘 30 港元。

## 選址

根據上述兩項基礎原則，機管局提出三個適當的輕貨區選址供業界考慮：

1. 現有一號客運大樓北面，
2. 現有一號客運大樓南面及
3. 二號客運大樓北面

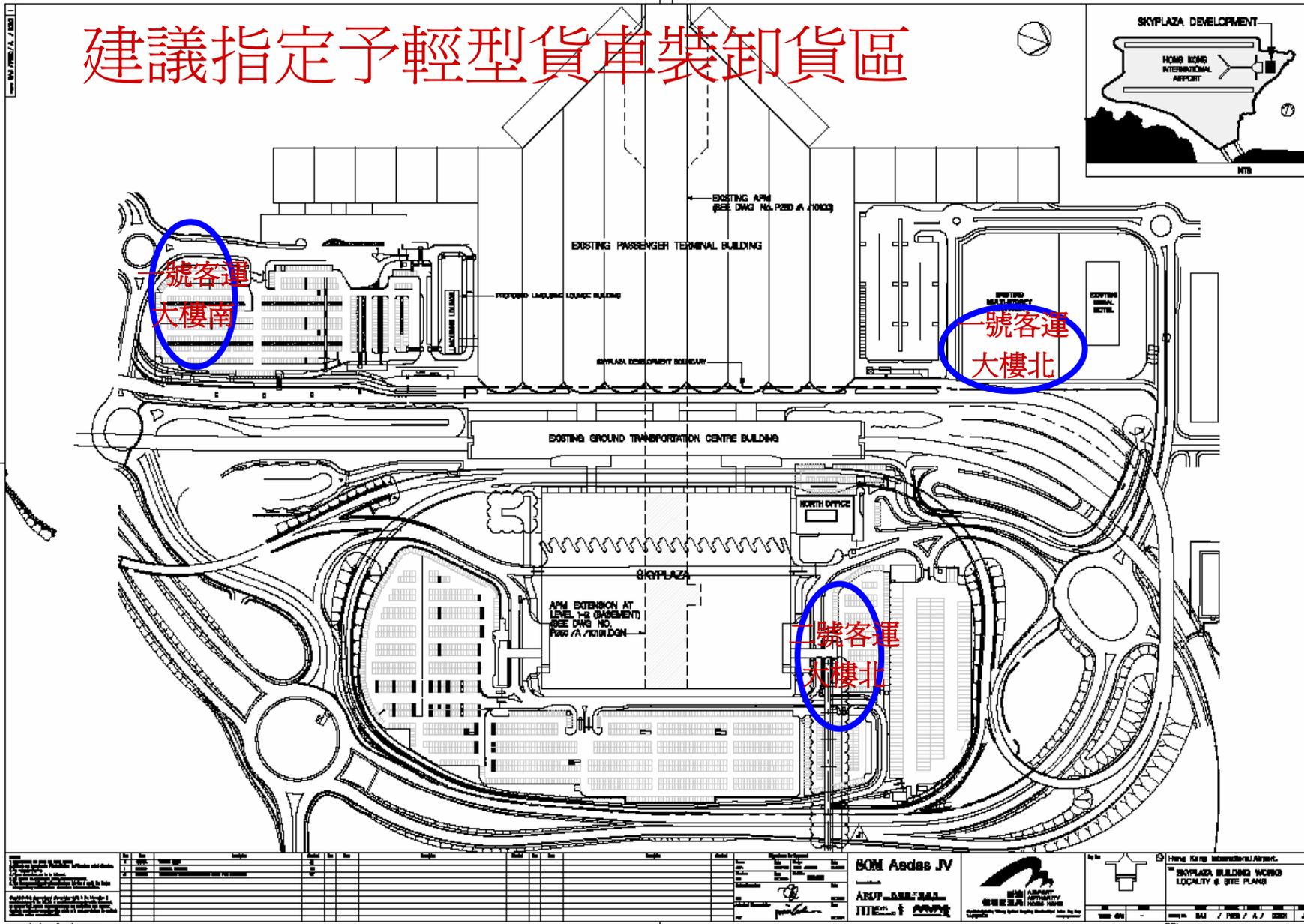
(詳細位置請參考附圖)

## **諮詢業界**

機管局由二零零六年四月六日起，就有關方案諮詢輕型貨車及的士業界的意見。機管局歡迎業界提出意見，並會根據機管局的兩大基礎原則聆聽及考慮各項建議，務求為機場使用者提供優質服務，並確保機場維持暢順運作。

機場管理局  
二零零六年四月

# 建議指定予輕型貨車裝卸貨區



## 有關檢討的士及輕型客貨車在交通服務業的角色及功能

## 相關文件一覽表

事務委員會／委員會	日期	文件
交通事務委員會	2006年3月24日	<p>政府當局提供的資料文件，說明的士和輕型客貨車的角色，以及當局為打擊其非法營運而採取的措施。(立法會CB(1)1139/05-06(04)號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1139-4c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1139-4c.pdf</a>)</p> <p>劉健儀議員於2006年2月16日的來函，當中要求事務委員會檢討的士及輕型客貨車在交通市場中扮演的角色。(立法會CB(1)929/05-06號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-929-1c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-929-1c.pdf</a>)</p> <p>香港客貨車從業員職工會提交的意見書(立法會CB(1)1043/05-06(01)號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1043-1c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1043-1c-scan.pdf</a>)</p> <p>香港九龍的士貨車商會有限公司提交的意見書(立法會CB(1)1069/05-06(01)號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1069-1c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1069-1c-scan.pdf</a>)</p> <p>西北區的士司機從業員總會提交的意見書(立法會CB(1)1089/05-06(01)號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-1c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-1c-scan.pdf</a>)</p> <p>泰和車行有限公司提交的意見書(立法會CB(1)1089/05-06(02)號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-2c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-2c-scan.pdf</a>)</p> <p>成記貨灣電召有限公司提交的意見書(立法會CB(1)1089/05-06(03)號文件)  <a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p>

事務委員會／委員會	日期	文件
		<p>大象客貨車電召中心提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>便利客貨車電召運輸中心有限公司提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>東方貨運有限公司提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>先鋒客貨車電召中心提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>優質(24小時)客貨車電召中心提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>港鴻電召運輸有限公司提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>Yes Go Go客貨電召運輸中心提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>全港貨運中心提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>鷄記客貨車提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p> <p>皇朝客貨車電召中心提交的意見書(立法會 CB(1)1089/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-3c.pdf</a>)</p>

事務委員會／委員會	日期	文件
		<p>西貢的士工商聯誼會有限公司提交的意見書(立法會CB(1)1089/05-06(04)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-4c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1089-4c-scan.pdf</a>)</p> <p>新興的士電召聯會提交的意見書(立法會CB(1)1090/05-06(01)號文件) (沒有軟件檔案)</p> <p>的士、小巴權益關注大聯盟提交的意見書(立法會CB(1)1111/05-06(01)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1111-1c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1111-1c-scan.pdf</a>)</p> <p>新界的士司機權益大聯盟提交的意見書(立法會CB(1)1139/05-06(03)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1139-3c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1139-3c-scan.pdf</a>)</p> <p>運輸及物流業職工會提交的意見書(立法會CB(1)1195/05-06(01)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1195-1c-scan.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1195-1c-scan.pdf</a>)</p> <p>會議紀要(立法會CB(1)1234/05-06號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/minutes/tp060224.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/minutes/tp060224.pdf</a>)</p> <p>政府當局提供題為"機場管理局建議於香港國際機場劃定輕型貨車裝卸貨區(輕貨區)" 的文件(立法會CB(1)1262/05-06(01)號文件) (<a href="http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1262-1c.pdf">http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0324cb1-1262-1c.pdf</a>)</p>

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年9月29日