

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)390/07-08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：2007年10月30日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
譚香文議員

缺席委員：何俊仁議員
李永達議員
湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長
朱曼鈴女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

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／管理
王偉銘先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副秘書長
朱曼鈴女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署
總運輸主任／的士策劃
許權先生

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)79/07-08 號文 —— 2007 年 10 月 11 日
件 會議的紀要)

2007年10月11日會議的紀要獲確認通過。

- II 自2007年7月20日會議後發出的資料文件**
隧道使用費
(立法會 CB(1)2205/06-07(01) —— 政府當局就西區
號文件 海底隧道收費提
供的文件)

立法會 CB(1)2265/06-07(01) —— 政府當局就調整
號文件 三號幹線(郊野公
園段)使用費提供
的文件

立法會 CB(1)2265/06-07(02) —— 三號幹線(郊野公
號文件 園段)有限公司就
調整三號幹線(郊
野公園段)使用費
提供的資料(來函
及新聞稿)

立法會 CB(1)124/07-08(01) —— 政府當局就香港
號文件 西區隧道有限公
司所提交的
2006-2007年度淨
收入報表提供的
文件

立法會 CB(1)125/07-08(01) —— 政府當局就三號
號文件 幹線(郊野公園
段)有限公司所提
交的2006-2007年
度淨收入報表提
供的文件

道路安全

立法會 CB(1)2255/06-07號文 —— 道路安全議會提
件 供的資料(《道路
安全通訊》)

過境公共交通服務

立法會 CB(1)2185/06-07(01) —— 的士、小巴權益關
號文件 注大聯盟於2007
年7月22日就過境
巴士服務的發牌
事宜提交的意見
書(只限議員參
閱)

立法會 CB(1)2340/06-07(01) —— 元朗區議會議員
號文件 李月民先生於
2007年9月6日就
B1號巴士線及77
號專線小巴線的
安排提交的意見
書(只限議員參
閱)

立法會 CB(1)2388/06-07(03) —— 一名元朗區議會
號文件 議員及美湖居、景
湖居和麗湖居業

立法會 CB(1)49/07-08(01)號文件 —— 主立法法團3位主席就上水至落馬洲支線的公共交通安排的來函(只限議員參閱)
政府當局就B1號巴士線及77號綠色專線小巴線的安排提供的文件

巴士收費

立法會 CB(1)2354/06-07(01)號文件 —— 立法會議員與北區區議會議員舉行會議及午餐聚會後轉交處理,與專營巴士公司實施分段收費及巴士轉乘計劃相關的會議紀要撮要(只限議員參閱)

立法會 CB(1)2388/06-07(04)號文件 —— 屯門區議會交通及運輸委員會主席就九龍巴士(一九三三)有限公司的加價申請的來函(只限議員參閱)

立法會 CB(1)61/07-08(01)號文件 —— 立法會議員與北區區議會議員於2007年5月10日舉行會議及午餐聚會後,就專營巴士公司實施分段收費及巴士轉乘計劃轉介的事宜(只限議員參閱)

渡輪服務

立法會 CB(1)2388/06-07(01)及(02)號文件 —— 南丫島北段鄉事委員會就營運南丫島渡輪服務的招標安排提交的意見書(只限議員參閱)

立法會 CB(1)133/07-08(01)號文件 —— 島嶼活力行動主席R E J BUNKER先生就資助渡輪

服務的事宜提交的意見書(只限議員參閱)

鐵路服務

立法會 CB(1)2421/06-07(01) 號文件 —— 立法會議員與深水埗區會議員於2007年6月7日舉行會議及午餐聚會後,就地鐵站的無障礙設施轉介的事宜(只限議員參閱)

立法會 CB(1)31/07-08(01) 號文件 —— 政府當局就落實兩鐵合併提供的文件

交通噪音

立法會 CB(1)2422/06-07(01) 號文件 —— 立法會議員與深水埗區會議員於2007年6月7日舉行會議及午餐聚會後,就交通噪音問題轉介的事宜(只限議員參閱))

2. 委員察悉自2007年7月20日會議後發出的資料文件。

III 2007年11月23日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)96/07-08(01) 號 —— 待議事項一覽表文件

立法會 CB(1)96/07-08(02) 號 —— 跟進行動一覽表文件

立法會 CB(1)127/07-08(01) 號文件 —— 政府當局擬透過提交資料文件向事務委員會匯報的事項一覽表)

3. 委員同意在2007年11月23日舉行的下次會議上討論政府當局建議的下列事項 ——

(a) 為加強鐵路安全監管的人員編制建議；及

(b) 屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道。

4. 依照王國興議員建議，委員亦同意促請政府當局盡量在切實可行的情況下，在今個立法會會期內就載於事務委員會"待議事項一覽表"的所有事項擬備文件，供委員討論或審閱。他們進一步同意，在為該一覽表第20項事宜擬備的文件中，政府當局亦應回應公眾對運輸署拆除現時安裝在15個行人過路處的倒數器的計劃的關注。

IV 天星小輪延長專營權有效期的申請

(立法會CB(1)96/07-08(03)——政府當局就天星小輪延續專營權的申請提供的文件

立法會CB(1)97/07-08號文——立法會秘書處就香港渡輪服務擬備的文件(背景資料簡介))

5. 應主席的邀請，運輸及房屋局副秘書長向委員簡介，政府當局建議向天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")批出由2008年4月1日起生效，為期10年的新專營權，讓該公司在其現有專營權有效期於2008年3月底屆滿後，營辦兩條過海渡輪航線，即"中環—尖沙咀"及"灣仔—尖沙咀"(下稱"專營服務")。

6. 委員普遍支持向天星小輪批出新專營權。劉健儀議員指出，天星小輪在承擔企業社會責任方面有最佳紀錄。儘管渡輪服務已經不再是有利可圖的生意，但該公司仍維持非常高的服務水平。因此，她認為延長天星小輪專營權的做法合理。林健鋒議員認同劉議員對天星小輪過往表現的評論。依他之見，雖然天星小輪的乘客量下降，但該公司仍然透過維持令人滿意的過海渡輪服務，不僅對香港貢獻良多，而且遊客在遊覽香港的行程中，乘搭一程天星小輪已是國際公認不可或缺的節目。張學明議員亦指出，根據民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")進行的調查，天星小輪一直是本港最佳的公共交通營辦商之一。因此，民建聯支持延長天星小輪的專營權期限。然而，儘管委員表示支持，但亦對天星小輪新的專營權表達多項意見及關注。

對牌照有效期的關注

7. 王國興議員指出，營辦離島渡輪服務的牌照有效期只得3年，他批評政府當局採用雙重標準，一方面向天星小輪批出為期10年的新專營權，另一方面卻漠視委員多次建議向離島渡輪服務批出較長的牌照期，以協助

有關營辦商收回在營辦渡輪方面的投資。運輸及房屋局副秘書長在回應時解釋，向天星小輪批出專營服務專營權的有效期，一向長達10年。由於天星小輪專營服務的經營環境較為穩定，批出為期10年的專營權是恰當的。再者，根據《渡輪服務條例》(第104章)，行政長官會同行政會議在現有持牌公司提出請求後，可延續該專營權一段或多於一段不超過15年的期間。另一方面，鑒於離島渡輪服務不斷改變的經營環境及持續下降的乘客量，為期3年的牌照加上累計可長達10年的續期安排更為適當，因為這樣有助政府監察渡輪服務，並同時給予渡輪營辦商檢討有關服務的彈性，以應付經營環境的任何變更。

8. 王國興議員仍然認為政府當局採用雙重標準，向天星小輪批出為期10年的專營權，但離島渡輪服務的牌照有效期卻只得3年。他進一步憶述，後述營辦商其實曾在多個場合表達意願，希望政府就其持牌渡輪服務，批出較長的牌照期，讓他們可在較長的時間內回本。政府當局察悉他的觀點。

9. 王國興議員亦關注，向天星小輪批出長達10年的新專營權，對規管船費未必有幫助，結果可能令乘客的利益受損。運輸及房屋局副秘書長在回應其關注時表示，當局會就專營渡輪航線運載乘客所收取的最高船費諮詢立法會。渡輪加價須獲得行政長官會同行政會議的批准，並且會透過須經立法會按先訂立後審議程序制定的附屬法例實施。

對使用較潔淨燃料規定的關注

對天星小輪會否履行相關承諾的關注

10. 李鳳英議員察悉，天星小輪同意，若測試效果理想，就會採用較潔淨燃料，作為新專營權的一項附加承諾。她指出在這方面並無特定的時間表，並詢問有否設立機制，監察天星小輪在這方面的表現，以確保該公司會履行承諾。運輸及房屋局副秘書長在回應時闡述，天星小輪已同意就使用較環保燃料(例如乳化燃油及超低含硫量柴油(下稱"超低硫柴油")在技術及運作方面的可行性進行測試。此外，亦同意天星小輪應先集中精力就乳化燃油進行測試。然而，有關測試到了2008年才能完成，因為考慮到改用新燃油對引擎安全運作可能會造成的影響，海事處規定應進行最少1 000小時的測試，以確定使用某種燃料在環境影響及運作安全方面的測試結果。倘若乳化燃油的測試結果不理想，天星小輪便會就超低硫柴油進行測試，此項測試需要另外一年的時間，

要到2009年才能完成。進行測試所需的時間是必要的。視乎測試的結果，天星小輪將會採用最合適的燃油。在有關過程期間，海事處及環境保護署(下稱"環保署")亦會提供專家意見。

11. 主席察悉天星小輪會待較環保燃料的測試結果令人滿意才會轉用後，要求確定有否制訂措施，以確保天星小輪新專營權在2008年4月1日生效之後，該公司會按照承諾，使用較潔淨燃料。運輸及房屋局副秘書長在回應時強調，上述承諾是向天星小輪批出新專營權的一項條件。倘若天星小輪未能履行承諾，政府當局可向行政長官會同行政會議提交建議，向天星小輪作出處罰。

12. 梁國雄議員詢問若天星小輪沒有履行其使用較潔淨燃料的承諾，政府當局可施加哪些罰則，運輸及房屋局副秘書長在回應時闡述，天星小輪若不遵守其專營權的規定，首次罰款可高達10,000元，其後再次施加此類處罰時，有關罰款可達雙倍，甚至3倍。行政長官會同行政會議甚至可撤銷該專營公司經營有關專營服務的權利。

13. 梁國雄議員詢問，政府當局有否就天星小輪應使用的較潔淨燃料提出任何建議，及／或提供任何優惠，以鼓勵天星小輪使用建議的燃料。運輸及房屋局副秘書長答稱，乳化燃油及超低硫柴油在減少各類廢氣方面的成效各有不同。前者可有效減少排放一氧化碳、黑煙及粒子等廢氣；而後者在減少排放二氧化硫方面的效果則較佳。由於兩者均可減少污染，採用哪種燃油，將視乎使用該等燃油對環境及運作安全的影響進行測試的結果而定。梁議員認為，政府當局未能就天星小輪選用何種環保燃料一事給予意見，情況並不理想。運輸及房屋局副秘書長在回應時重申，鑒於該兩種燃油在減少各類廢氣方面的效果各異，並且需確保渡輪服務的安全運作，故有需要進行測試，以找出最佳的燃油。

對相關的財政及技術影響的關注

14. 劉健儀議員關注到要求天星小輪使用較潔淨燃料對營運成本的影響，以及因而對天星小輪專營服務船費水平的影響，並詢問有否制訂票價調整機制，以便向公眾保證，日後任何票價調整均將會以合理及具透明度的方式作出。運輸及房屋局副秘書長在回答時解釋，據天星小輪所述，使用乳化燃油的成本與目前使用的工業柴油的成本相若。這是天星小輪為何先集中進行乳化燃油測試的原因。至於超低硫柴油，據悉這種柴油較為昂貴。然而，當局會在使用乳化燃油進行測試所得的效果

不理想後，才會研究可否使用超低硫柴油。關於票價調整機制，她重申當局會就任何票價調整申請及有關的理據和數字諮詢立法會，並向其作出簡報。有關申請繼而需經過行政長官會同行政會議審批及立法會先訂立後審議的程序。

15. 運輸及房屋局副秘書長在回應劉健儀議員時澄清，雖然作為環保的優先工作，當局會就工業及商業活動使用超低硫柴油的可行性進行研究(下稱"超低硫柴油研究")，但行政長官的2007-2008年度施政報告(下稱"施政報告")只提及鼓勵渡輪營辦商改用較潔淨燃料的計劃。因此，假如認為乳化燃油可行，天星小輪可使用該燃油而非更加昂貴的超低硫柴油。

16. 林健鋒議員雖然支持使用較潔淨燃料，但他很希望確定相關的燃油測試是在天星小輪的船隻還是類似的船隻上進行。他關注就前述情況而言，有關測試對天星小輪船隻的引擎可能造成的任何負面影響，都將會影響其服務。他同樣關注，由於轉用較潔淨燃料而可能需更換引擎，亦可能會導致營運成本及船費水平增加。就此，他強調政府當局需就近期燃油價格上升，對天星小輪專營服務的營運及成本影響作出估計。運輸及房屋局副秘書長在回答時證實，天星小輪的船隻將會用作測試，但按照海事處的規定，有關測試會在船隻不用服務的期間進行。至於更改燃料對成本的影響，她重申，若使用乳化燃油，對成本的影響輕微。倘若需使用超低硫柴油，在環保署領導下及有渡輪營辦商參予進行的超低硫柴油研究，將會找出方法，盡量減低轉用超低硫柴油的財政影響。

17. 林健鋒議員察悉上述測試安排後，關注到天星小輪船隻的引擎未必可以抵受長期使用不同燃油的影響。他強調進行徹底測試，以確定轉用燃油的技術可行性的重要性，以免天星小輪的專營服務最終可能會受到影響。他亦詢問天星小輪有否就此方面擬訂任何緊急應變計劃。運輸及房屋局副秘書長在回答時解釋，海事處已就測試期限訂定清晰規定，而天星小輪亦將會進行最少1 000小時的測試。事實上，海事處亦會參與監察有關測試。

其他相關的關注

18. 梁國雄議員要求確定，除了天星小輪以外，有否亦對在港內往來航行的船隻施加燃料限制。依他之見，倘若其他船隻獲豁免，規定天星小輪使用較潔淨燃料以改善空氣質素的效用不大。此外，對天星小輪施加

罰款亦沒有多大作用，因為天星小輪因而有所增加的營運成本可間接轉嫁到乘客身上。運輸及房屋局副秘書長在回應時指出，有需要規定天星小輪使用較潔淨燃料，因為其船隻經常在港內往來航行。她進一步指出，當局日後會規定大部分船隻必須遵照《商船(防止空氣污染)規例》(下稱"該規例")所訂的新監管規定。該規例由政府當局在2007年7月向立法會提交，進行先訂立後審議的程序，以便落實國際海事組織在《國際防止船舶造成污染公約》附件VI(下稱"有關附件")所載有關的空氣污染管制規定。身為目前在審議該規例的小組委員會(下稱"該小組委員會")主席的劉健儀議員補充，該規例的要素包括限制指定船舶釋放某些有害物質，以防止污染海洋環境。此等限制將會同樣適用於香港水域內的香港船舶及非香港船舶。任何人士違反該規例的有關規定即屬犯罪，一經循公訴程序定罪，可處第6級罰款；一經循簡易程序定罪，則可處第3級罰款。

19. 主席詢問漁船及政府船隻是否須遵守類似對天星小輪施加的排放管制規定。身為小組委員會主席的劉健儀議員解釋，小組委員會已決定，將會在2008年規定本地所有新造船隻必須使用最新款式的環保引擎。此外，據政府當局向小組委員會提供的文件所述，現在所有政府船隻均使用超低硫柴油。至於漁船，它們已使用低至2% m/m 含硫量的燃油，此含量遠低於有關附件內所訂船用燃油含硫量為4.5% m/m 的上限。這是因為有鑒於某些國家在應付高環保標準時面對的困難，有關附件內訂明的全球標準不會太過嚴格。

對需要監管票價調整的意見及關注

20. 王國興議員詢問在天星小輪的新專營權內，有否對其增加船費施加限制，運輸及房屋局副秘書長在回應時向委員保證，在研究天星小輪的加價申請時，有需要考慮一籃子因素，包括營辦商的服務表現、減低成本的措施、公眾對建議船費的接受程度等。倘若立法會不同意建議的加價，其對加價的保留便會轉交行政長官會同行政會議考慮。

21. 張學明議員表示，民建聯關注天星小輪可能尋求增加其專營服務的收費，以紓減近期天星小輪在中環的碼頭遷移後，乘客量下降15%及導致近200萬元票務收入的損失的境況。因此，他詢問在磋商專營權期間，天星小輪有否提及增加船費的可能；若有，政府當局的立場為何。運輸及房屋局副秘書長在回應時證實，天星小輪沒有作出任何此類要求。此外，雖然在大會堂附近工作的乘客或會認為天星小輪位於中環的新碼頭位置略

遠，但在國際金融中心工作的乘客則會認為前往該碼頭更加方便。因此，需要更多時間來確定重置碼頭對天星小輪財政狀況的影響。就此，令前往中環碼頭更方便的行人天橋已於2007年6月啟用，預期可能有助吸引人們使用天星小輪的專營服務，以及光顧天星小輪中環新碼頭內的店舖，從而增加其租值以至從有關店舖所賺取的收入。此外，應注意的是，當局在處理調整船費的申請時，將會研究營辦商自對上一次調整船費以來而非只是近期的財政表現。

22. 主席提醒政府當局，運輸及房屋局局長的前任者曾作出承諾，把巴士票價可加可減的票價調整安排擴大至應用於其他公共交通服務。運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，這仍然是政府當局在研究的政策方向。然而，由於巴士及鐵路運載超過70%的公共交通乘客車程，政府當局認為較恰當的做法，是檢討巴士及鐵路票價調整機制的成效，然後才將其應用於其他輔助性交通工具。再者，海外經驗亦顯示，顧及營辦商生產力提升的票價調整機制最適合大型公共交通營辦商，例如鐵路及巴士營辦商。由於現時由不同營辦商營辦的渡輪服務規模都很小，在從巴士及鐵路服務應用該機制中汲取更多經驗，為擴大該機制至其他公共交通服務的可行性帶來參考價值前，可能不適宜將該票價調整機制應用在渡輪服務。她進一步表示，政府當局已承諾，在2009年檢討用以評估巴士票價調整申請所採用的經更改的"經修訂的考慮多方面因素"的效果。

協助加強天星小輪專營服務財政經營能力的措施

23. 鑒於燃油成本不斷上升及其對天星小輪營運的嚴重影響，譚香文議員詢問政府當局在新專營權中有否給予更大彈性，讓天星小輪增加非票務收入，以便交叉補貼渡輪營運及盡量減少加價的需要。運輸及房屋局副秘書長在回答時表示，政府當局已一直在積極協助渡輪營辦商增加其非票務收入，舉例而言，准許他們分租碼頭地方供進行商業及零售活動，以及批出特許經營權，供賣廣告用途。

24. 陳偉業議員指出，由於燃油價格上升，近期與公共交通營辦商就專營權及牌照續期進行的磋商日趨複雜及困難。因此，政府當局應積極訂定措施，以紓緩燃油價格波動所帶來的影響。一個可行的方案是徵收燃油附加費。然而，此舉在行政上很繁複，而營辦商亦或被誘惑，透過虛報相關的財政數字牟利。另一個方案是豁免燃油稅或提供稅務優惠。再一個方案是由政府直接補貼，一如政府直接注資鐵路發展顯示，這做法並非沒

有先例可援。舉例而言，政府近期公布直接資助興建西港島線，就已引起離島居民的怨憤，因為他們長期促請政府直接補貼離島渡輪航線但不得要領。他強調有需要維持天星小輪的專營服務，因為該項服務已成為香港傳統的一部分，他呼籲政府當局制訂創新的措施，以便在無需大幅增加船費的情況下，協助有關服務可維持下去。他亦認為，政府承擔鐵路發展的巨額資金，但卻拒絕直接資助在掙扎求存的渡輪服務，這樣做並不公平。

25. 運輸及房屋局副秘書長在回答時否認政府為任何公共交通服務的日常營運提供任何直接資助，甚至連鐵路服務也沒有。鑒於與興建鐵路相關聯的經濟及交通效益，以及公眾廣泛支持落實有關工程，政府才協助填補這方面的資金差額。事實上，鐵路發展需要巨額投資，在政府不填補資金差額的情況下，有關的鐵路項目便不可行，以西港島線而言，資金差額達60億元。她進一步解釋，透過協助填補資金差額，政府只是資助興建有關服務的硬件，而非日常營運。同樣地，渡輪營運亦得到此類硬件資助，建造及維修碼頭的責任就是由政府當局承擔的。此外，政府當局亦豁免了渡輪營辦商的燃油稅，以及採取各項措施，以協助他們創造更多非票務收入。

26. 王國興議員詢問為協助天星小輪創造更多非票務收入而進行的工作及其成效為何，運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，天星小輪的非票務收入已佔其總收入35至40%。他進一步表示，中環天星小輪新碼頭的零售店舖，可分租作商業及零售活動以創造更多非票務收入的地方，面積如現時已清拆的舊中環碼頭般大。此外，新碼頭上蓋逾110平方米的地方亦已分配予天星小輪作分租用途。

27. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在答覆王國興議員問及天星小輪非票務收入的進一步來源時解釋，在申請獲批准後，天星小輪便可以在天星小輪碼頭處所進行各項與渡輪營運無關的活動。至於王議員籲請加大力度協助天星小輪創造非票務收入，運輸署助理署長／管理及輔助客運指出，基本上，天星小輪中環新碼頭可分配給天星小輪供創造非票務收入，以補貼其專營及持牌服務的所有商舖，都已分配給該公司。

其他意見及關注

28. 李鳳英議員察悉天星小輪的新專營權將會橫跨10年後，表示希望確保在專營權內訂定條件，為天星小輪員工的利益提供更佳保障，以便與勞工福利(例如工資保障)的新發展同步。運輸及房屋局副秘書長證實，在專

營權中並無此類條件，因為政府當局長久以來的政策，是容許公共交通營辦商與員工之間自行訂定員工福利。李議員對有關回應感到失望，並指出由於工資保障是施政報告中強調的政策措施之一，所有相關的政策局及部門均應合力推動。因此，在向公共交通營辦商批出新專營權及牌照時，運輸及房屋局應確保在專營權及牌照內適當地納入工資保障的規定。運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，在決定是否批出專營權時的最重要考慮因素，是營辦商有否能力提供妥善而有效率的服務。

29. 譚香文議員指出，計劃中的會議展覽中心第III期發展計劃或會影響現有灣仔渡輪碼頭的未來，以至天星小輪灣仔至尖沙咀的服務。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回答她關於與天星小輪磋商新專營權時，有否考慮上述影響的詢問時指出，天星小輪清楚知道上述發展計劃可能導致填海及重置灣仔渡輪碼頭。事實上，天星小輪一直積極參與未來灣仔渡輪碼頭的設計及選址工作。

V 市區及新界的士燃油附加費的申請

(立法會CB(1)96/07-08(04)——政府當局就市區及新界的士申請徵收燃油附加費提供的文件

立法會CB(1)127/07-08(02)——的士、小巴權益關注大聯盟就市區及新界的士燃油附加費的申請提交的意見書

立法會CB(1)148/07-08(01)——市區的士工商聯席就市區及新界的士燃油附加費的申請提交的意見書

立法會CB(1)98/07-08號文件——立法會秘書處就市區及新界的士燃油附加費的申請擬備的文件(背景資料簡介))

30. 委員察悉在上述會議席上提交的士、小巴權益關注大聯盟就市區及新界的士徵收燃油附加費的申請進一步提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2007年10月31日隨立法會CB(1)164/07-08號文件發給委員。)

政府當局作出簡報

31. 運輸及房屋局副秘書長透過指出有關文件內的要點，告知與會者政府當局對於若干市區及新界的士協會提出徵收燃油附加費申請的意見。

討論

32. 王國興議員評論，的士協會提出燃油附加費申請是可以理解的，因為的士營辦商在經營方面面對很多困難，包括"折扣的士"的影響及燃油成本上漲。王議員詢問政府當局採取甚麼措施，協助的士業改善其營運，包括控制燃油價格，以及交通諮詢委員會(下稱"交諮會")就檢討香港的士服務的營運模式及質素發出諮詢文件之前，為何沒有諮詢的士業團體。

33. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，倘若的士業認為其營運成本受到某些因素(如燃油成本增加等)影響，該業界可根據現行的車資調整機制，申請調整車資。同樣道理，倘若的士業認為某種營運模式有助改善的士營運的經營能力，該業界亦可以向政府提出具體建議，以供考慮。事實上，政府已採取增加的士生意的措施，例如放寬的士於繁忙時間在禁止停車地帶上落客的限制。運輸及房屋局副秘書長指出，歡迎的士業及市民因應交諮會的諮詢文件表達他們的意見。

34. 劉健儀議員提述有關文件第12段時評論，政府當局以2004年的情況作為比較的士營辦商多年來收入的依據，對的士業界並不公平，因為在2003年發生嚴重急性呼吸系統綜合症(下稱"沙士")事件後，的士生意在2004年一落千丈。至於燃油成本，她指出，由2004年至2007年，燃油成本增加超過40%，而石油氣價格與2000年比較，增幅幾近6成。她察悉政府在1990年至1991年海灣危機期間，曾准許的士業收取1元燃油附加費，她詢問燃油成本上升至哪個水平，政府當局才認為有理由批准的士業徵收燃油附加費。她亦表示，市區及新界的士目前每月的收入分別只得9,000元及7,000元左右。鑒於每程收取1元燃油附加費的建議，是由代表香港大部分的士業團體的20多個市區及新界的士業團體提出，她認為政府當局應積極考慮燃油附加費的建議。至於為何其餘的士業團體沒有建議徵收燃油附加費，她指出，這情況可能是由於他們擔心的士加價將會進一步削弱他們與"折扣的士"競爭的能力。就此，劉議員詢問政府當局會採取甚麼措施，在的士業界恢復公平競爭的環境。

35. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，政府認為，在現行的的士車資調整機制範圍內處理的士營運各個成本項目(包括燃油成本)上升的事宜會較為恰當。交諮會就的士營運進行的檢討及諮詢工作，目的是為的士營辦商恢復公平競爭的環境，以期改善為公眾提供的的士服務。警方現正針對的士非法營運的情況採取執法行動，在2007年迄今為止，針對的士營辦商的非法行提出的檢控有78宗。

36. 李鳳英議員認為，考慮到政府當局以前亦曾批准的士營辦商徵收類似的附加費，故當局應積極回應由代表大部分的士營辦商的20多個的士業團體共同提出的合理及溫和要求。她認為，考慮到油價在市場上的波動，燃油附加費可能是調整的士收費更具彈性的方法。她詢問政府當局在考慮過委員的意見後，會否進一步考慮的士業團體的燃油附加費申請。

37. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，1990年至1991年的燃油附加費，是在非常特殊的情況下獲批准，當時的士收費加價後不久，便發生海灣危機，而燃油價格在短短3個月內上升約26%，導致的士營辦商的淨收入下降約5%至17%。政府在1990年至1991年期間曾強調，燃油附加費是在異乎尋常的情形下批准徵收，並作為一項臨時措施，而其後儘管部分的士營辦商呼籲保留附加費，但該項附加費很快(在1991年6月)便取消。運輸及房屋局副秘書長指出，燃油價格多年來都有波動，考慮到公眾利益，現行的車資調整機制被認為是處理的士營運各項成本項目的價格波動的最適當及全面的方法。她亦表示，若當局准許的士業引入燃油附加費，會造成其他公共交通工具亦要求徵收類似附加費的連鎖效應。這樣會對公眾帶來沉重負擔。

38. 陳偉業議員指出。燃油價格上升大大影響的士營辦商的收入和生計。他認為政府輕易准許航空公司收取客運燃油附加費，但拒絕向批准的士營辦商徵收燃油附加費，此舉並不合理。陳議員表示，政府應進一步考慮的士業界的申請，尤其當親政府陣營的委員亦呼籲體恤考慮有關申請。另外，政府應積極考慮有何措施，紓緩的士營辦商燃油成本上升的壓力。

39. 運輸及房屋局副秘書長表示，政府當局瞭解的士業界因燃油價格上升所面對的困難。這是政府為何指出的士業界可以考慮提出加價申請，以紓緩燃油成本上升的原因。她表示，的士供市民日常使用，因此，這種交通工具不採用燃油附加費的機制，會較為適當。考慮

的士業界的收入及其他經營環境的變動，將會是較全面的做法。

40. 梁國雄議員表示，鑒於燃油價格及生活費上升，政府當局否決的士業徵收燃油附加費的申請並不合理。梁議員亦詢問，政府有否任何措施，以確保若徵收燃油附加費，得益的會是士司機而非的士車主。他進一步詢問，倘若的士業團體提出申請，政府會否批准的士加價。他表示，令人遺憾的是政府當局不受立法會通過的一項議案約束，而且可能無視委員的意見。

41. 運輸及房屋局副秘書長重申，倘若的士業界提交加價申請，政府當局將會根據既定程序加以研究。關於的士車租，她表示此等事宜會由市場機制決定。

42. 副主席提述市區的士工商聯席的意見書時評論道，的士業團體已為燃油附加費的建議提供理據，他指出的士司機的收入自1997年以來持續減少。目前，的士司機每天需工作12小時左右，但每月只能賺取約6,000元至7,000元的收入。燃油價格上升令他們的每月收入減少了約1,000元。他認為的士業建議的燃油附加費機制已顧及上下調整附加費，似乎是合理及切實可行的。副主席詢問政府當局有何理據否決有關建議。

43. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，在釐定的士收費時，政府須考慮所有因素，包括成本項目的任何波動及所有收入來源以及公眾的接受程度。現行的車費調整機制是釐定的士收費較全面的做法，並會防止的士收費因燃油價格變動而需經常更改。同樣道理，透過燃油附加費經常更改的士收費，可能會促使其他公共交通營辦商仿效，並更頻密地調整其收費。除了對市民的日常生活造成不必要的負擔外，經常調整收費以跟從燃料價格的變動，會對公眾造成混亂，甚至的士乘客與司機爭拗。

44. 副主席詢問除了燃油成本外，政府當局在釐定的士收費時還會考慮甚麼因素。

45. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，在考慮調整的士收費的申請時，當局會考慮例如保養維修費用等因素。

46. 主席詢問，政府當局有否擬訂批准徵收的士燃油附加費的準則，因為政府可能會認為燃油價格尚未上升至足以支持的士徵收附加費的水平，而的士業則認為燃油成本已上升至嚴重影響其收入的關鍵階段。

47. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，有關文件所提供的數字只是供委員在考慮與的士業團體申請燃油附加費相關的事宜時作參考之用。有關數字只顯示燃油價格對的士營運的影響。她重申，雖然政府明白燃油成本上升對的士營運造成相當大的壓力，但當局認為使用的士車資調整機制的方案會較為恰當。這是因為在考慮任何更改的士收費的申請之前，先會研究所有影響的士營運的相關因素，包括的士營運的各項成本項目及收入。這樣會更妥善地平衡有關業界與乘客之間的利益。她表示，引入燃油附加費對其他公共交通工具產生的連鎖效應並不可取。

48. 周梁淑怡議員認為，徵收燃油附加費是應付與的士營運相關的燃油價格波動最具彈性的方法，並且可以保障的士營辦商及公眾的利益。此舉可避免全面增加的士收費，因為這樣做只會令"折扣的士"獲益更多。徵收燃油附加費的目的不是增加的士營辦商的收入，而是協助他們應付燃油成本上升的問題。周梁淑怡議員表示，她不明白政府當局為何堅持不應徵收燃油附加費。她認為政府在考慮的士燃油附加費建議時應更具彈性，而事實上，該附加費一直獲航空公司採用。

49. 王國興議員表示，在當局基於環保及減低的士營運成本的理由，鼓勵有關營辦商轉用石油氣的士時，石油氣價格每公升僅為1.8元，而目前的價格已達每公升3.6元。的士業界亦投訴，政府沒有採取有效執法行動，打擊"折扣的士"的營運，導致的士業內出現不公平競爭。

50. 運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，在2006年8月之前，專用石油氣站的石油氣價格只可以每6個月檢討一次，因而導致專用氣站與非專用氣站的石油氣價格有重大差距。因此，的士要在專用石油氣站排長龍。自2006年8月開始，機電工程署引入新的價格調整機制，專用氣站調整石油氣價格的頻率由每6個月一次改為每月一次。結果，專用氣站與非專用氣站的價格差距大為縮窄，而在專用氣站的等候時間已大為縮短。

劉健儀議員動議的議案

51. 主席表示，劉健儀議員已動議一項關於的士業團體申請徵收燃油附加費的議案，該議案獲李鳳英議員附議。主席讀出在會議席上提交的有關議案如下——

"本委員會要求政府重新考慮市區及新界的士徵收燃油附加費的要求，並積極採取有效措施打擊的士折扣黨，維持市場秩序。"

52. 劉健儀議員指出，在會議當日，石油氣價格再上升10%，這將抵銷的士營辦商每天所謂多賺的33元收入，他們在應付營運成本增加(包括燃油費用)及來自"折扣的士"的競爭方面面對極大壓力。她表明徵收燃油附加費只是紓緩油價上升壓力的臨時措施，長遠而言，政府應採取有效的執法行動，消滅"折扣的士"。她重申，的士業團體的申請是公平的，因為他們建議，當石油氣價格回落至每公升低於3元的時候，便應取消燃油附加費。

53. 陳偉業議員提述劉健儀議員動議的議案時認為，燃油附加費與"折扣的士"是兩件截然不同的事，應分開處理。否則，可能會令人誤以為徵收燃油附加費的建議是因"折扣的士"而提出。

54. 主席指出，根據《內務守則》第22(p)條，凡委員動議的議案，必須與討論中的項目直接相關。他察悉劉健儀議員動議議案的第二部分似乎與討論中的事項並非直接相關，為求清晰起見，他詢問劉議員會否同意刪除建議議案的第二部分。

55. 劉健儀議員解釋，即使建議的燃油附加費獲得接納，但部分的士營辦商仍擔心"折扣的士"會從中獲得更大益處。因此，議案第二部分的目的是要求政府採取積極的執法行動，打擊"折扣的士"，以保障守法的士營辦商的利益。然而，倘若委員認為其議案第二部分與討論中的事項並非直接相關，她願意刪除建議議案的第二部分如下——

"本委員會要求政府重新考慮市區及新界的士徵收燃油附加費的要求。"

然而，她促請政府當局採取有效措施，以遏止"折扣的士"。

56. 經商議後，委員認為劉健儀議員議案經修訂的版本與討論中的事項直接相關，有關議案應獲得處理。

陳偉業議員提出的修訂

57. 陳偉業議員認為，政府應全面檢討燃油價格政策，因為燃油價格的波動已大大影響各種交通工具的營運成本，包括的士、渡輪等。陳議員亦建議修訂有關議案，在"政府"之後以"接受"取代"重新考慮"。經修訂的議案措辭如下——

"本委員會要求政府接受市區及新界的士徵收燃油附加費的要求。"

58. 劉健儀議員表示，雖然她支持陳偉業議員動議的修訂，但她表示其建議措辭的目的是讓政府當局在考慮的士業團體提出的要求時，有若干程度的彈性。

59. 梁國雄議員表示，鑒於燃油價格上升，的士徵收與航空公司燃油附加費類似的附加費，是合理的做法。的士業團體的建議亦屬公平，因為他們建議燃油價格若回落至某個水平，便取消燃油附加費。梁議員表示，委員應支持有關議案。

60. 主席讀出經陳偉業議員修訂的議案，並認為經修訂議案與討論中的事項直接相關。與會者同意處理經陳偉業議員修訂的議案。主席將經修訂的議案付諸表決。所有委員支持劉健儀議員動議並經由陳偉業議員修訂的議案。有關議案的措辭如下 ——

"本委員會要求政府接受市區及新界的士徵收燃油附加費的要求。"

與團體代表舉行會議

61. 王國興議員表示事務委員會應安排一次特別會議，讓團體代表發表意見。

62. 主席表示，他會與政府當局討論當局對事務委員會通過的議案的回應，並會告知委員會否及／或何時安排與團體代表舉行會議。

VI 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年12月5日