

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)200/09-10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： 2009年7月17日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 鄭家富議員(副主席暨會議主持)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
石禮謙議員, SBS, 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
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

其他出席議員： 涂謹申議員
譚耀宗議員, GBS, JP

缺席委員： 張學明議員, GBS, JP (主席)
劉健儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第II項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

香港警務處總警司(交通)
高富士先生

香港警務處高級警司(行政)(交通)
朱明寶女士

參與議程第III項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

機電工程署助理署長／鐵路
胡建明先生

運輸署署理首席運輸主任／巴士及鐵路2
胡汝文先生

路政署高級工程師／西港島線3
黃日光先生

香港鐵路有限公司

總經理 —— 九龍南線及將軍澳南站
林慶樟先生

車務主管
蔡德贊先生

高級經理 —— 票價及業務策劃
蘇仲達先生

對外事務高級經理
梁碧芙女士

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

署理運輸及房屋局首席助理秘書長
蔡孝欣女士

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／管理及輔助客運
許權先生

運輸署高級工程師／車輛規例及標準
曾慶華先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 助理法律顧問1
李家潤先生

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

由於主席不在香港，是次會議由副主席主持。

經辦人／部門

- I 自上次會議後發出的資料文件**
(立法會CB(1)2261/08-09(01)號——一位市民提交的文件
意見書，當中投

訴大埔的巴士服務

立法會 CB(1)2261/08-09(02)號——一位市民提交的文件
意見書，當中投訴第41號巴士線

立法會 CB(1)2261/08-09(03)號——一位市民提交的文件
意見書，當中投訴第 270A 號巴士線的服務及鐵路服務

立法會 CB(1)2261/08-09(04)號——一位市民提交的文件
意見書，當中就各項交通和運輸安排及隧道費提出多項建議

立法會 CB(1)2261/08-09(05)號——有關鐵路服務的文件
(意見書)

2. 副主席請委員留意涂謹申議員致事務委員會主席的函件，當中建議有關事務委員會召開特別會議，回應市民對警方近日於觀塘繞道攔截非法賽車的行動中以駕車市民的車輛架設路障的做法的關注。涂議員在函件中特別指出，有關事務委員會應要求保安局及警方解釋，以往曾否有類似的做法；涉及架設路障的現行程序、指引和規例；警方的執法行動能否確保市民的安全，以及有關的執法和檢控數字。

3. 委員普遍同意由保安事務委員會跟進上述公眾關注的事項較為適合，因為警方執法事宜是屬於其職權範圍。然而，湯家驊議員認為交通事務委員會在把有關執法事宜轉介保安事務委員會處理後，亦可在適當時間審視打擊非法賽車的措施是否足夠。王國興議員建議與保安事務委員會舉行聯席會議討論有關事宜，委員表示贊同。李鳳英議員建議邀請所有議員參與有關討論。副主席要求秘書將委員的建議轉達主席考慮。

(會後補註：主席亦認為有關事宜由保安事務委員會跟進較為合適；主席的意見已轉達保安事務委員會秘書。保安事務委員會隨後表示會於2009年10月考慮如何跟進有關事宜。)

II 打擊酒後駕駛的修例建議

(立法會CB(1)2237/08-09(01)號——政府當局就打擊酒後駕駛的立法建議提供的文件
立法會CB(1)2238/08-09號文——立法會秘書處擬備的背景資料簡介)

4. 運輸及房屋局局長向委員簡介進一步打擊酒後駕駛的立法建議(下稱"立法建議")。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2借助電腦投影片，向委員簡介立法建議旨在依循下列三個方向，收緊有關酒後駕駛的法例 ——

- (a) 按血液中酒精濃度，引入不同程度罰則(下稱"按血液中酒精濃度量刑")；
- (b) 增訂危險駕駛引致他人身體嚴重受傷的罪行；及
- (c) 在所有危險駕駛個案中引入"加重刑罰因素"(下稱"加刑因素")，例如酒後駕駛。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已於2009年7月17日透過電郵發給委員。)

建議按血液中酒精濃度量刑

5. 王國興議員大致支持立法建議，但對建議按血液中酒精濃度量刑有保留，因為此建議可能會傳達錯誤信息，令人以為稍微超過訂明限度便不算嚴重罪行，從而誘發不負責任的司機酒後駕駛。他指出一名血液中酒精濃度較低的司機，其駕駛能力受損程度未必低於另一名血液中酒精濃度較高的司機。他認為涉及酒後駕駛的司機不論血液中酒精的濃度，一律應判處刑罰。劉江華議員亦表達同樣的關注，認為此做法

會令當局早已成功向市民灌輸的"切勿酒後駕駛"的信息失去效用。他擔心按血液中酒精濃度量刑，可能會傳達錯誤信息，令司機以為喝一點酒並不礙事，因為司機血液中酒精濃度低，只會判處寬鬆的罰則。

6. 運輸及房屋局局長和運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2在回應時提出以下各點 ——

- (a) 政府當局建議按血液中酒精濃度量刑，是嘗試向司機傳達信息，即使只是喝一點酒亦會被重罰取消駕駛資格(下稱"停牌")最少6個月(首次被定罪)及兩年(隨後再次被定罪)。為加強反酒後駕駛的信息，道路安全議會亦將在2009年年底推出一系列反酒後駕駛的宣傳活動；
- (b) 自推行隨機呼氣測試以來，酒後駕駛個案及涉及酒後駕駛的交通意外已大幅減少，證明推行隨機呼氣測試後，"切勿酒後駕駛"的信息已經根深蒂固。當局會繼續進行隨機呼氣測試，並同時加強宣傳工作。現時的立法建議一經制定，違例者如血液中酒精濃度為每100毫升150毫克或以上，就最少會被停牌兩年；再次被定罪者停牌期甚至最少5年；及
- (c) 當局建議按血液中酒精濃度量刑，是因應市民的強烈支持而提出的，他們認為根據血液中酒精濃度所顯示罪行的嚴重程度判處罰則，做法公平。事實上，建議的分級制是仿倣澳洲的法例；而澳洲是打擊酒後駕駛最積極的國家之一。

7. 副主席表示屬於民主黨的議員支持建議按血液中酒精濃度量刑。他認為可透過適當的宣傳工作來釋除有關傳達錯誤信息的關注。

8. 林健鋒議員察悉據政府當局所進行的調查，在受訪者中，86%支持推行按血液中酒精濃度量刑的建議。他詢問當局在收集受訪者的意見時，有否向他們解釋建議的有關細節，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2在答覆時表示當局有這樣做。她補充說，當局不單要求受訪者就是否需要推行按血液中酒

精濃度量刑提出意見，亦要求他們對建議的停牌期是否合適表達意見。

政府當局

9. 涂謹申議員詢問，根據按血液中酒精濃度分級的做法推行建議分級制有何醫學或科學理據。運輸及房屋局局長在回應時表示，根據美國國家酗酒及酒精中毒研究所在1996年發表的報告，司機血液中酒精濃度愈高，發生車禍的危險愈大。與沒有喝酒的司機比較，血液中酒精濃度介乎50至90毫克的司機，發生致命車禍的危險會增加11.1倍；介乎100至140毫克的司機，危險會增加48倍；含酒精量達150毫克或以上的司機，發生致命車禍的危險更會增加380倍。應涂議員的要求，運輸及房屋局局長同意向事務委員會提供報告的副本，供委員參閱。

(會後補註：該報告已於2009年9月29日隨立法會CB(1)2687/08-09號文件發給委員。)

10. 甘乃威議員及葉偉明議員均認為，干犯酒後駕駛而且血液中酒精濃度為每100毫升50至80毫克以下的司機首次被定罪的建議停牌期應由6個月加長至1年。運輸及房屋局局長在回應時表示，停牌只是一系列反酒後駕駛的阻嚇措施(例如隨機呼氣測試)之一。政府當局建議就酒後駕駛訂定不同程度罰則時，曾參考海外做法，上文建議的6個月停牌期已屬所研究的國家中最長之列。儘管如此，政府當局仍會繼續諮詢市民對此事宜的意見。

11. 陳偉業議員表示他對建議按血液中酒精濃度量刑沒有強烈意見，但他要求政府當局考慮停牌對職業司機生計的影響，遠比干犯同一罪行但無需依賴駕駛為生的人士嚴重。有關人士如有能力在停牌期間僱用私人司機，停牌甚至不會帶來任何不便。陳議員認為，現時建議干犯酒後駕駛的司機一律須予停牌，等同階級或職業歧視。與其判處停牌，他建議違例者一經定罪即時入獄，這樣會比較公平。

12. 運輸及房屋局局長在回應時表示，需要就陳議員的建議讓公眾作出討論。她特別指出，2008年涉及酒後駕駛交通意外的車輛中，輕型貨車及中型貨車分別佔18%及1%，當中並無涉及重型貨車和的士，證明職業司機大多具備專業操守，不會酒後駕駛。她又

補充說，建議的停牌罰則具有成效，所以廣受市民支持。

13. 林健鋒議員特別指出涉及酒後駕駛的致命交通意外有所增加，並詢問政府當局為何不考慮在按血液中酒精濃度量刑時，提高最低的罰款額及監禁期。運輸及房屋局局長和運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2解釋，在過去3年內，法庭視乎個別案件的案情，就酒後駕駛案件判處的罰款額由300元至2萬元不等，監禁期由5天至4個月不等，顯示在現行法律下，法庭仍有很大空間因應個別情況判處較重的刑罰。此外，政府當局亦察悉停牌的罰則似乎最具阻嚇力。

監禁期和停牌期分期執行

14. 李鳳英議員強調當局需要充分諮詢市民，特別是徵詢持份者的意見，以確保立法建議為市民接受及能順利推行。她提及政府當局文件第16段，認為政府當局不宜只考慮加入相關條文，訂明在法庭同時判處監禁和停牌的情況下，法庭可酌情頒令監禁期和停牌期分期執行。她認為政府當局需清楚交代在此事宜上的立場。她亦關注到肇事司機在停牌期屆滿後是否須重考駕駛測驗，通過測驗後才可駕車。若然，政府當局就應訂定有關詳情，譬如說明在何情況下須重考駕駛測驗(例如停牌的長短是否考慮的因素)。

15. 運輸及房屋局局長在回應時表示，分期執行罰則的需要是源於法庭就西貢一宗致命交通意外案件的判刑。審理上述案件的法官在判刑時已根據當時法定的最高刑罰為量刑起點；法庭亦頒令肇事司機在停牌期屆滿後重考駕駛測驗。計及申領駕駛執照所需時間及需要符合在取得私家車駕駛執照超過3年才可駕駛商用車輛的規定，上述個案的肇事司機其實已需要近7年時間(停牌3年加申領商用車輛駕駛執照所需時間)才可再次駕駛。政府當局會在考慮下述事宜時參考市民的意見：是否需要提供指引，述明哪些情況下須重考駕駛測驗，以及加入相關條文，訂明法庭在有需要時可酌情頒令監禁期和停牌期分期執行。湯家驊議員認為當局應制訂若干指引，以確保有關條文不會過於嚴厲。舉例說，有關條文可能需要訂明，如監

禁期很長及超過某段期間，法庭便不應頒令監禁期和停牌期分期執行。

16. 李鳳英議員重申當局應制訂清晰指引，述明在何種情況下應頒令監禁期和停牌期分期執行。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局正就立法建議諮詢市民，在敲定有關建議時會考慮市民在這方面的意見。

17. 副主席指出，屬於民主黨的議員認為，若市民的意見是支持監禁期和停牌期分期執行，當局便應在法例訂明法庭須頒令監禁期和停牌期分期執行，而不應交由法庭酌情處理。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局會聽取委員及市民對現時立法建議的意見，並會在未來數月進一步諮詢道路安全議會、汽車協會及運輸業界。如果適用，上述意見將納入有關建議。

危險駕駛的建議刑罰

18. 甘乃威議員察悉新訂的危險駕駛引致他人身體嚴重受傷罪行的建議最高罰款額為5萬元，他認為危險駕駛引致他人死亡是更嚴重的罪行，有關罰款額應由現時同樣為5萬元增加至10萬元。他又認為危險駕駛引致他人死亡的罪行首次被定罪的最短停牌期應該加長，再犯者應終身停牌。湯家驊議員及涂謹申議員亦認為危險駕駛引致他人死亡的罪行再次被定罪的最短停牌期即使按現時建議加長至5年，依然是太寬鬆。運輸及房屋局局長解釋，根據現時建議，建議的停牌期是最短期限。法庭可酌情因應個別個案的特殊情況判處較重的刑罰，甚至是終身停牌。

19. 委員普遍認為有關法例指明的罰則可反映立法機關及市民大眾對該罪行的嚴重性的看法，可供法庭用作量刑參考。運輸及房屋局局長強調需要聽取社會的其他意見，並採取分階段模式，以便市民有時間就增加罰則作出討論，達成共識。她請委員留意，危險駕駛引致他人死亡的最長監禁期才剛於2008年由5年增加至10年，隨機呼氣測試亦隨後於2009年2月推行。

20. 副主席表示屬於民主黨的議員認為，危險駕駛首次被定罪及再次被定罪的建議最短停牌期均過短，無法收到足夠的阻嚇作用。他建議——

- (a) 危險駕駛首次被定罪及再次被定罪的最短停牌期應分別加長至兩年及5年；
- (b) 危險駕駛引致他人身體嚴重受傷首次被定罪及再次被定罪的最短停牌期應分別為5年及10年；及
- (c) 危險駕駛引致他人死亡首次被定罪及再次被定罪的最短停牌期應分別為10年及終身停牌。

21. 陳偉業議員認為危險駕駛引致他人死亡罪行的最長監禁期定為10年並不足夠。他認為肇事司機應被控刑罰更重的誤殺罪。運輸及房屋局局長在回應時表示，警方會與律政司研究能否檢控危險駕駛引致他人死亡的肇事司機誤殺。然而需留意的是，誤殺對舉證責任的要求較高。陳議員又表示，他支持把危險駕駛引致他人死亡的最長監禁期加長至終身監禁。

引入加刑因素及隨機呼氣測試

22. 林健鋒議員特別提及當局建議司機如無合理辯解而沒有提供檢查呼氣測試所需的呼氣樣本，或沒有提供血液／尿液分析所需的樣本，會被判處酒後駕駛的最高刑罰級別。他詢問政府當局有否探討此建議會否侵犯人權及觸發司法覆核。運輸及房屋局局長在回應時表示，現時司機如拒絕提供所需的呼氣或血液／尿液樣本已經會被判罰。政府當局只是建議提高有關罰則。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)²補充，當局已諮詢律政司轄下的法律政策科及刑事檢控科，在擬備有關建議時亦已參考其意見。

23. 譚耀宗議員關注到法庭對涉及酒後駕駛案件的判刑，似乎大部分都比較寬鬆。他亦關注到濫用藥物同樣可影響司機的駕駛能力，因此，除了隨機呼氣測試外，政府當局亦可能需要考慮進行隨機的濫藥測試。

24. 運輸及房屋局局長在回應時表示，根據立法建議，所有危險駕駛個案均會引入酒後駕駛的"加刑因素"。建議訂明，在加刑情況下觸犯法例的最高刑罰(罰款額、監禁期和停牌期)，應為現行法例下危險駕駛罪行最高刑罰之上再加百分之五十。關於藥物對司機造成影響的關注，運輸及房屋局局長解釋，現時尚未有方法進行快速而準確的藥物測試，故難以向司機進行藥物測試。儘管如此，從現時的統計數字看來，仍無需憂慮濫用藥物影響駕駛，這可能是因為濫用藥物者多數是未屆法定駕駛年齡的青年人。

25. 香港警務處總警司(交通)在回應譚耀宗議員詢問進行隨機呼氣測試的地點和次數時表示，為了令隨機呼氣測試繼續發揮阻嚇作用，測試會在任何時間和地點進行，使司機無法察覺有關行動。不過，警方每日都會進行隨機呼氣測試，現已進行接近800次行動。截至是次會議當日，警方已曾在道路上截查約20 000名司機，結果73名司機被控以酒後駕駛。

26. 涂謹申議員提及政府當局文件第10(b)段，並詢問當局有否進行獨立測試，以確保呼氣測試儀器的準確性。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，本港使用的測試儀器已獲全球認可，是現有測試儀器中最好的。這個儀器保養非常妥善，亦會定期校準。警方對儀器的準確性和可靠性有信心。然而，涂議員強調需要進行獨立的素質保證檢討，確保儀器的可靠性。他希望知道在進行此檢討時，向每100毫升呼氣中酒精含量少於37微克的司機進行呼氣測試和尿液測試分別錄得的誤差為何。

27. 劉江華議員指出隨機呼氣測試比提高酒後駕駛的有關罰則有更大的阻嚇作用，並促請當局調配更多資源加強隨機呼氣測試行動。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，警方會訓練更多警務人員及購買更多儀器，務求隨機呼氣測試可以繼續發揮效用；日後亦會適當地推行更多隨機呼氣測試。

28. 涂謹申議員要求政府當局向事務委員會提供有關"引致他人身體嚴重受傷"案例的詳細資料，尤其是如何界定"引致"一詞，並更具體說明假如有關意外涉及車輛連環碰撞，則誰人應為"引致"受傷負責。

29. 葉偉明議員認為，鑒於法庭以往所作的判罰在他看來大多偏向寬鬆，所以現時建議的罰則仍未必能回應市民對加重酒後駕駛罰則的訴求。他建議政府當局找一些個案進行上訴，藉以確立罰則較重的案例供法庭參考，使法庭的判刑更能反映嚴重交通意外，特別是涉及酒後駕駛的意外造成的嚴重損害。運輸及房屋局局長在回應時表示，正是出於這樣的考慮，是次立法建議旨在提高酒後駕駛的最低罰則；加入相關條文，訂明法庭可酌情頒令監禁期和停牌期分期執行，以及所有危險駕駛個案均引入酒後駕駛的"加刑因素"。

III 九龍南線項目進展及票價

(立法會CB(1)2237/08-09(02)號——香港鐵路有限公司就九龍南綫項目進展及票價提供的文件

立法會CB(1)2239/08-09號文件——立法會秘書處擬備的最新背景資料簡介)

對個別車站票價和接駁巴士服務的意見

30. 劉江華議員察悉柯士甸站前往紅磡及南昌的票價分別為5.0元及4.4元，他質疑由柯士甸站前往紅磡跟前往南昌的車程相近，為何前者票價較高。他認為香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")應採用合併前九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")的票價結構，因為他認為後者具有比較着眼於市民負擔能力的優良傳統。港鐵公司高級經理——票價及業務策劃表示柯士甸站往／返紅磡的票價合理，因為九龍南綫是西鐵綫的延伸部份，故票價是按照現有票價結構來釐定，而現有票價結構已經整合合併前兩間鐵路公司的票價結構。

31. 譚耀宗議員指出屯門及元朗的居民大多屬於低收入階層，他們認為九龍南綫建議的票價偏高，舉例說，乘坐巴士由屯門前往尖沙咀只需13.3元，但乘坐鐵路卻需16.8元，比巴士多付3.5元。此外，現時

K16號巴士線行走南昌至尖東以接駁東鐵和西鐵，在九龍南線啟用後，此免費轉乘安排就不再適用。居民亦關注到元朗區的巴士線和班次在九龍南線通車後會被削減。

32. 港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃 在回應時表示，上文提到的，由屯門前往尖沙咀的鐵路票價是現有的票價，不會因為九龍南線啟用而更改。他表示K16巴士線將在九龍南線啟用一個月後停止服務，因為新鐵路線可取代該巴士線，為乘客提供更快捷及方便的鐵路服務貫通東西鐵兩線。

33. 陳偉業議員認為由屯門至尖沙咀的鐵路路線迂迴，花上時間之餘，票價亦昂貴。此外，亦有居民投訴由屯門前往南昌的票價是12.8元，但前往下一個柯士甸站則為17元，票價相差超過4元，實在不合理。整體而言，新界西及屯門至尖沙咀及紅磡的票價亦應重新檢討。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃重申屯門往／返尖沙咀的票價是現有的票價，沒有因為九龍南線通車而更改。至於上述屯門往／返柯士甸站的17元票價，則應注意這是單程票價，八達通的票價只是15.8元，相差只有3元，在鐵路沿線屬常見。

34. 陳偉業議員不感信服，認為港鐵公司為高層人員提供豐厚薪酬，卻漠視草根階層的困苦和負擔能力，做法並不恰當。港鐵公司對外事務高級經理扼述港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃上文提出的各點，並強調屯門往／返尖沙咀的票價(16.8元)其實是現有票價，是在兩鐵合併時取消轉乘車費及進行以減低票價為目標的票價結構檢討後所釐定的票價。假若沒有取消轉乘車費，屯門往／返紅磡須乘搭前九鐵系統及前地鐵系統，票價最少會是21.4元。至於屯門往／返柯士甸站的票價，則與屯門往／返九龍站相同，因為柯士甸站和九龍站均位於西九龍。陳議員認為上述比較難以令人信服，他要求將他對港鐵公司拒絕檢討屯門往／返尖沙咀的票價及漠視草根階層疾苦的強烈不滿妥為記錄在案。

35. 劉江華議員認為港鐵公司似乎視九龍南線為東涌線延伸部分。他指出車程接近的大圍前往大學一段票價只是3.5元，但柯士甸站前往紅磡及南昌的票價卻分別高達5元及4.4元。他指出九龍南線其實是作

為西鐵線延伸部分進行規劃、興建和融資，故他促請政府當局據此考慮九龍南線的票價。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²確認劉議員的觀察正確，九龍南線應是西鐵線的延伸部分，並解釋九龍南線的票價其實是按照西鐵線的票價結構釐定，因此，雖然以單程票價計算，票價看來相差甚大，但若使用八達通的話，票價其實相差不算大。儘管如此，她同意研究委員在上文特別提及的新票價。

月票

36. 劉江華議員認為，相比現時"西鐵線全月通"及"東鐵線全月通"售價分別為400元及380元，將在九龍南線通車後推出，全新適用於來往屯門站及紅磡站的"屯門——紅磡全月通"訂價470元是偏高。港鐵公司高級經理——票價及業務策劃在回應時表示，月票的售價不是按照距離釐定。況且，乘客如在"西鐵線全月通"發行首月便購買該月票，其後每個月均繼續購買的話，便可以優惠價370元購買新的"屯門——紅磡全月通"。

37. 港鐵公司高級經理——票價及業務策劃在答覆王國興議員時表示，現時購買"西鐵線全月通"的乘客逾4萬人，而這些月票當中，一半是以優惠價300元購買的。此優惠不適用於所有乘客，是因為提供此優惠是為了留住長期不間斷使用有關鐵路服務的乘客。王議員申報利益，表明自己剛搬進屯門，他認為上述安排不公平，亦歧視過往無需使用有關服務的乘客。

38. 王國興議員促請港鐵公司推出適用於東鐵和西鐵線的月票。港鐵公司高級經理——票價及業務策劃在回應時表示，由於建議的月票未必對所有乘客均有用，其經濟效益可能有限。此外，推出月票本來是為了推廣新鐵路線的。基於兩鐵已經合併，而九龍南線通車亦會把西鐵線及東鐵線連接起來，王議員強烈批評港鐵公司拒絕推出建議的月票。他表示由於港鐵公司沒有推出此月票，現時很多乘客須乘搭公共小巴往返屯門和上水，以節省金錢。港鐵公司高級經理——票價及業務策劃解釋，這些乘客如同時購買"西鐵線全月通"及"東鐵線全月通"，並把兩張月票儲存於同一八達通卡，便可享有車費折扣。

39. 譚耀宗議員強調屯門和元朗居民希望新的"屯門 —— 紅磡全月通"售價訂於400元，以及"西鐵線全月通"及"東鐵線全月通"可長期提供，而不是作為一項推廣，會每年檢討是否繼續推行。他又指出荃灣的居民亦希望港鐵公司可以推出荃灣西站往／返紅磡的月票，以鼓勵區內更多居民使用鐵路服務。劉江華議員認同有需要檢討新的"屯門 —— 紅磡全月通"的售價。

40. 港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃在回應時表示，新的"屯門 —— 紅磡全月通"在訂價時反映月票涵蓋多3個車站(即柯士甸站、尖東站及紅磡站)是合理的。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2認同他的意見，並補充說，新的"屯門 —— 紅磡全月通"售價只是比"西鐵線全月通"現時400元的售價多出70元，但卻涵蓋多3個新車站。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃進一步解釋，月票是作推廣用途，所以會不時檢討是否繼續推行。港鐵公司認為不宜推出擬議荃灣西站往／返紅磡的月票，因為受惠的乘客相對較少。

關注港鐵公司壟斷市場對鐵路票價的影響

41. 李永達議員關注到在兩鐵合併後，港鐵公司壟斷了鐵路服務，所以促請港鐵公司提供票價優惠有困難。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃在回應委員於會議上提出對票價的關注時，重申九龍南線的票價是按照現有票價結構來釐定。為鼓勵更多乘客使用新通車的九龍南線，港鐵公司亦會推出全新適用於來往屯門站及紅磡站的"屯門 —— 紅磡全月通"。因此，港鐵公司現時無意修訂建議票價及推廣優惠。

42. 李永達議員及陳偉業議員察悉上述回應後，對港鐵公司沒有誠意就九龍南線票價諮詢事務委員會，亦沒有理會很多屯門居民均屬於草根階層表示遺憾。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃在回應時表示，港鐵公司願意考慮各個界別的意見，但在就九龍南線的票價及推廣安排提出建議時，港鐵公司是嚴格按照現有票價結構行事。因此，委員的意見固然會加以認真考慮，但港鐵公司實不宜在現階段承諾

修改現時的擬議安排。不過，港鐵公司會如常因應市場的變化、委員的意見及乘客的要求，檢討各項推廣優惠。

43. 陳偉業議員及梁國雄議員特別指出港鐵公司壟斷市場及拒絕推出更多票價優惠，他們認為當局不應容許港鐵公司私有化，因為這樣所得盈利便不會作為股息派發給股東或以花紅形式發放給高級職員，而可以用作提供票價優惠，令乘客受惠。

其他意見及關注

44. 港鐵公司車務主管在回應王國興議員時表示，九龍南線將於2009年9月前投入服務。

45. 王國興議員察悉九龍南線投入服務後，為配合乘客乘車模式的轉變，在繁忙時間，西鐵線的班次將由3.5分鐘一班加強至3分鐘一班，東鐵線的班次則維持2分45秒一班。他詢問兩條鐵路線的列車班次為何不能統一，港鐵公司車務主管在回應時表示，在九龍南線通車前，西鐵線列車在繁忙時段的負載比率僅為40%，在九龍南線通車及建議加密班次後，此比率將為39%。鑒於上述負載比率，港鐵公司認為西鐵線的建議班次恰當。

46. 王國興議員關注到上述班次不同的問題，會令乘客須等候另一鐵路線的列車，導致紅磡站月台擠塞。港鐵公司車務主管在回應時表示，由於班次只是相差15秒，乘客在到達轉車月台時應可乘搭另一列車。在九龍南線通車初期，港鐵公司會調派服務大使在東鐵及西鐵線的選定車站及列車車廂內協助乘客熟識車務新安排。港鐵公司亦會加強這方面的宣傳和公眾教育。

47. 王國興議員特別指出東涌線列車缺乏視聽廣播服務，促請港鐵公司作出改善。 港鐵公司車務主管在回應時表示，港鐵公司已在檢討有關事宜以便作出改善。

議案

48. 陳偉業議員動議以下獲王國興議員附議的議案 ——

"本會對港鐵九龍南線票價偏高表示強烈不滿，並要求港鐵應重新檢討九龍南線的票價，特別是新界西至尖沙咀及紅磡的票價。"

49. 副主席將議案付諸表決。6位委員表決贊成議案，並無委員表決反對議案。副主席宣布議案獲得通過。事務委員會要求政府當局提交書面回應。

(會後補註：政府當局的書面回應已於2009年8月31日隨立法會CB(1)2523/08-09號文件發給委員。)

(副主席把會議延長30分鐘，以便有足夠時間進行討論。)

IV 的士司機的安全及在的士內裝設安全裝置

(立法會CB(1)2237/08-09(03)號——政府當局就的士司機的安全及在的士內裝設安全裝置提供的文件)

50. 葉偉明議員指出，香港工會聯合會，特別是其屬下的汽車交通運輸業總工會，對的士司機遇襲和遇劫的問題表示關注。2009年1月至5月期間，這類個案已達17宗。他強調有需要加強保障的士司機的安全，並建議政府當局效法內地的做法，在晚間某一時段(例如晚上7時至翌日早上7時)禁止單獨乘坐的士的乘客坐在司機旁邊的座位。

51. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局同樣關注上述個案，並已與業界就預防措施密切聯絡。政府當局原則上不反對在的士車廂內裝設防劫透明膠板設施，只要此裝置不會影響的士司機和乘客的安全或的士正常運作環境便可。運輸署會在進行的士車輛檢驗時一併檢視有關設施。至於建議立法禁止單獨乘坐的士的乘客在晚間某一時段坐在司機旁邊的座位，政府當局正諮詢業界和研究海外的經驗。初步的意見是禁止建議未必能有效保護的士司機，因為後座乘客仍可襲擊他們。在8個回應政府當局查詢的城市中，全部均無立法禁止單獨乘坐的士的乘客在晚間

某一時段坐在司機旁邊的座位。劉江華議員同意該禁止建議未必有用。

52. 王國興議員認為政府當局應清楚訂明防劫膠板的規格，否則在的士車輛檢驗時才發現已裝設的膠板不符合所需標準而需要拆除，會令有關的士司機蒙受金錢損失。運輸及房屋局副局長在回應時表示，在現行安排下，的士司機可無需就裝設防劫膠板申請許可，同時亦可發揮創意。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，當局已就此訂定如下的基本指引。截至目前，當局在的士車輛檢驗中並無發現不遵守這些指引的問題 ——

- (a) 有關設施須牢固裝設在車廂內，在正常運作環境下，不容易脫位或變形；
- (b) 有關設施的邊緣或平面凸出部分須用軟物料包裹，不得留有尖利的邊緣或角位；及
- (c) 有關設施如設有付款托盤，該托盤的邊緣須用軟物料適當包裹。

53. 王國興議員詢問政府當局會否鼓勵夜更的士司機在車內裝設無線電通訊系統與電召台保持聯繫，以便司機在有需要時透過無線電通訊系統向電召台尋求協助。運輸及房屋局副局長在回應時表示，有部分電召台已與會員司機設定求助暗號。

54. 劉江華議員指出加強保障的士司機安全的各項措施的利弊，並認為最可行及侵擾程度較低的方案似乎是無線電通訊系統，故促請政府當局積極推展此方案。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，政府當局會鼓勵業界進一步研究此方案。據瞭解，警方亦已就如何改善該系統的效用向業界提供意見。劉議員認為，運輸署應帶領及積極協助安排創新科技署等有關部門及大專院校發展及提高該系統的可行性。陳偉業議員認同劉議員的意見，並表示政府當局應進一步扮演統籌的角色，確保所有的士均裝設該系統。該系統亦應設有全球定位功能。為避免將有關成本轉嫁的士司機，政府當局應只規定新的士裝設無線電通訊系統。依他之見，此做法比安裝膠板優勝，因為後者可能會影響香港的形象。

55. 陳偉業議員對有業界人士提出在的士車廂內裝設閉路電視系統以防止罪案的建議表示強烈反對，因為這是嚴重侵犯私隱的行為。

V 其他事項

56. 議事完畢，會議於上午11時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年10月30日