

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1165/10-11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： 2010年12月17日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議廳

出席委員： 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
葉偉明議員, MH
陳淑莊議員

其他出席議員： 葉國謙議員, GBS, JP
潘佩璆議員

缺席委員： 葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
陳偉業議員

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
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
黃展翹女士

運輸及房屋局總庫務會計師(運輸)
竇頌康先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
袁立本先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
梁偉雄先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副秘書長
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
黃展翹女士

運輸及房屋局總庫務會計師(運輸)
竇頌康先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
呂瑩女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路3
李萃珍女士

機電工程署助理署長／鐵路
梁建民先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

香港電車有限公司

董事總經理
夏睿德先生

高級工程經理
陳是耀先生

營運經理
王在球先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)2
林潔文小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)747/10-11 號 —— 2010年10月22日
文件 會議的紀要)

2010年10月22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)703/10-11(01) —— 一位市民提交的
意見書，當中反對中環渡
輪碼頭巴士總
站停止運作

立法會 CB(1)703/10-11(02) —— 一位市民提交的
意見書，當中建議在《競
爭條例草案》
獲通過後更改
港鐵車站的名稱

立法會 CB(1)703/10-11(03) —— 一位市民就繁
忙時段北角前

往羅便臣道的
第56號公共小
巴的班次提交
的意見書

立法會 CB(1)775/10-11(01)——政府當局就錦
號文件 壆路的改善及
擴建工程提供
的文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件，並同意無需討論政府當局就錦壆路改善及擴建工程提供的文件。

III 訂於2011年1月28日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)744/10-11(01)——待議事項一覽
號文件 表)

立法會 CB(1)744/10-11(02)——跟進行動一覽
號文件 表)

3. 委員同意在2011年1月28日舉行的下次例會上討論下列事項 ——

- (a) 加強推行隨機呼氣測試行動；
- (b) 道路管理及維修：現時安排及未來發展；
及
- (c) 規管騎單車人士使用安全裝備。

4. 關於事務委員會待議事項一覽表內有關"設置行人過路設施的政策"的議項，劉江華議員關注到行人天橋是否方便殘疾人士和長者使用，並認為政府當局應因應上述關注檢討這項政策並加快進行有關的工程。主席補充說，應促請政府當局確定何時才準備好討論此議項。

IV 的士收費調整的申請

(立法會 CB(1)744/10-11(03)——政府當局就的士加價申請提供的文件

立法會 CB(1)652/10-11 號——有關的士收費調整的文件(背景資料簡介))

5. 運輸及房屋局副秘書長和運輸署助理署長／管理及輔助客運一同向委員簡介市區、新界及大嶼山的士團體提交的的士加價申請。

對的士加價所造成影響的關注

對的士從業員的生意和淨收入的影響

6. 王國興議員詢問政府當局有否廣泛諮詢的士業界，包括租車司機、出租車主及車主司機。若有的話，他們的意見分別為何。他關注到的士加價建議可能會導致短途車程乘客減少及的士車租上升，從而令以短途車程為主的的士從業員淨收入減少。李鳳英議員認同他的關注，兩名委員亦詢問政府當局有否顧及上述可能帶來的負面影響。

7. 運輸及房屋局副秘書長和運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，的士業界是在各的士團體之間經詳細討論並在運輸署召開的的士事務會議上深入討論後，一致同意藉加價抵銷營運成本的增加，然後才提出的士加價申請。當局相信在達致上述共識前，的士業界已根據過往經驗，評估及考慮過所有有關因素，包括上述可能造成的影響。政府當局亦相信，加價對的士生意的影響將會如過往般屬短暫性。至於對的士車租的影響，運輸及房屋局副秘書長指出，由於的士車租涉及租車司機與出租車主之間的商業交易，政府當局只能在推行的士加價建議後首數個月，監察這方面的變動。劉健儀議員補充說，據她瞭解，出租車主至今一直避免增加的士車租。

對折扣黨活動的影響

8. 林健鋒議員擔心的士加價申請對折扣黨活動的影響，並詢問新的士收費結構，即落旗首段車程收費較高，其後則按不同車程長度而遞減的跳錶收費率計算車費(下稱"新收費結構")，對應付有關問題及增加的士從業員收入的成效為何。

9. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，新收費結構在某程度上已有效收窄折扣黨的生存空間。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充說，從的士業界知悉，自推行新收費結構後，由於上述成效和的士服務的競爭力有所提升，的士從業員的長途車程生意和收入均見增長。儘管如此，運輸署及警方仍會繼續監察這方面的發展。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應林健鋒議員時又表示，雖然租車司機和車主司機的收入均有增加，但出租車主由於避免提高的士車租，故他們的收入仍維持不變。

10. 主席表示據他瞭解，儘管已推行新收費結構，但折扣黨活動仍然存在，並對奉公守法司機的收入造成影響，只是規模縮細。他因而關注到的士加價申請會增加折扣黨的活動空間，並詢問政府當局有否打算立法確保按錶繳費。

11. 運輸及房屋局副秘書長在回應時重申，在實施新收費結構後，議價問題已有所紓緩。政府當局充分瞭解部分委員認為有需要立法解決這個問題的意見，但卻認為將議價行為列為刑事罪行是極端行動，所以極具爭議。事實上，根據運輸署一直與的士業界的聯絡所得，業界對需否立法仍然意見紛紜。況且，據警方所述，若有關各方(即司機及乘客)均不願指證對方，亦有執法方面的困難。因此，政府當局認為透過現行規例規管按錶收取及支付車資更為可取，若確有需要修改法例，政府當局亦傾向規管的士司機不得收取低於咪錶所示的車資，而不會規管乘客。與此同時，當局亦已在宣傳和公眾教育方面多下工夫，包括在電台播放政府宣傳聲帶及派發有關單張，藉以提高乘客有責任按錶繳費的意識。

對整體社會的影響

12. 李鳳英議員關注到近期公共交通工具紛紛加價對工資未必有增加的普羅市民的影響，並促請政府當局在研究的士加價申請時認真考慮市民的負擔能力。甘乃威議員表達了類似的關注。運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，政府當局深知市民對公共交通工具加價的關注，並會在研究所有加價申請時均非常審慎，充分考慮市民的接受程度和負擔能力。事實上，現時已設有有效機制，根據有關的因素研究公共交通機構的加價申請，當中亦會考慮市民的負擔能力及有關公共交通機構繼續提供具效率和滿足公眾需要的服務的能力。

13. 李鳳英議員對的士的建議加幅仍然表示關注，認為市民實難以負擔超過8%的加幅。運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，政府當局在研究有關加價申請時，會認真考慮委員的意見。

14. 黃成智議員認為是否支持的士加價申請是兩難局面，因為加價會對普羅市民帶來影響，但現時的士業界卻又面對經營困難。因此，他促請政府當局加大力度改善的士的經營環境，務求在無需增加的士收費的情況下，加強的士服務的可持續性和質素。

的士業界營運成本上升導致需要加價

15. 劉健儀議員表示，據她瞭解，的士加價申請可以同時令租車司機、出租車主及車主司機的收入增加，縱使增幅有所不同。然而，增加的收入卻未必可以抵銷保險費及燃油開支飆升。因此，她要求提供資料，述明過去兩年的士各項營運成本(特別是保險費及燃油開支)增加的詳細資料，並促請當局採取措施，把保險費維持於合理水平，並緩減燃油成本的上升。

16. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，政府當局深知保險費飆升對的士營運所帶來的影響，並一直與保險業監理處(下稱"保監處")保持接觸，向其反映這方面的問題。他又表示，對

大部分的士經營者而言，2010年上半年的保險費及燃油開支均較2009年上升超過30%。運輸及房屋局副秘書長指出，燃油開支佔的士營運成本20%至37%不等，並補充說，是次的士加價申請是由上述開支增加所觸發。

保險開支增加

17. 副主席指出，他從的士業界知悉，的士第三者風險保險(下稱"第三保")費用飆升，是導致的士業界營運成本增加從而需要加價的主因。他指出，雖然政府當局曾與的士和保險業界舉行多次會議，但仍未找出解決有關問題的方法。他詢問當局會否在這方面多下工夫，又詢問在訂定《2010年道路交通(修訂)條例草案》打擊酒後駕駛及隨後進一步修訂法例打擊毒後及藥後駕駛後，會否因為預期的士營運的風險減少而令保險費水平回落。

18. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，政府當局亦關注上述問題，運輸署亦已密切監察有關發展(例如上述法例修訂使的士營運的風險減少)，並會確保保監處和的士業界因應有關發展有效溝通。在作出上述努力下，保監處已跟進業界的的要求，即若的士司機在交通意外中沒有犯錯，其無索償折扣及第三者保險保費都不應受到負面影響；香港保險業聯會亦已於2010年11月發出指引，示明有關安排。當局期望上述工作會有助確保的士第三保保費的水平，可適時反映意外風險的變動情況。運輸署助理署長／管理及輔助客運認同她的論點，並補充說，運輸署一直透過正式及非正式渠道與的士業界密切接觸，亦已將業界對於保險費高企影響到的士營運的關注轉達保監處，以便採取所需行動。

19. 李鳳英議員認為，業界未必需要大幅增加的士收費，以把增加的的士營運成本轉嫁乘客，因為政府當局已積極採取措施協助的士業界應付成本上升的問題，例如協助下調現時高企的的士第三保保費。然而，劉健儀議員指出，儘管政府當局已努力就的士第三保保費飆升引起業界關注一事保持的士業界與保監處之間的緊密接觸，但保險費在過去一、兩年間仍上升超過兩倍。她補充說，她和

陳健波議員其實已密切跟進這方面的發展，並知悉欺詐行為是保險費上升的主因，儘管已加強執法，有關問題依然嚴重。由於保險公司會根據承保之風險，主要是意外發生率及賠償金額來釐定保險費水平，她認為事務委員會有需要安排與財經事務委員會舉行聯席會議，認真研究如何應付上述欺詐行為問題，使保險費維持於合理水平。

燃油成本增加

20. 運輸及房屋局副秘書長在評論劉健儀議員提出引入燃油附加費以應付燃油成本上升的建議時解釋，政府當局認為該建議不可取，因為乘客會因為燃油成本的短期及有時屬極端的變動而承受頻繁、不可預見的大幅收費調整，的士從業員亦可以把燃油成本直接轉嫁乘客。此外，頻密更改的士收費亦會令公眾感到混淆。

21. 黃成智議員對政府當局的上述回應感到不滿。依他之見，徵收燃油附加費可取，因為可以因應需要靈活公平實施，並在燃油價格下跌至某一水平時適時撤銷。況且，要求乘客在燃油價格上升時多付車費亦合理不過。

影響的士營運成本的其他因素

22. 林健鋒議員察悉儘管生意增加，但市區、新界及大嶼山的士都因為營運成本上升導致淨收入減少。除了保險費和燃油成本增加外，交通擠塞(特別是在中環等市區地方)亦是影響的士從業員收入和生計的一項因素，因為交通擠塞會令的士每日可以行走的車程次數減少、增加燃油成本，並可能釀成交通意外，從而需要繳付更高的保險費。他懷疑行走屋邨至市區的屋邨巴士，可能是造成交通擠塞的原因之一，並促請政府當局在切實可行範圍內盡快改善交通的情況。

23. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，鑒於交通擠塞會浪費大量公共資源，政府當局已研究方法解決這個問題。她又表示，運輸署已採取多項措施改善的士的經營環境，例如在全港各區設置的

士上落客處以方便的士營運，以及延續全面放寬的士上午7時至下午7時及繁忙時間不准停車的限制的計劃。政府當局會諮詢的士業界以繼續探討進一步的措施。

以八達通卡及信用卡繳付的士車費

24. 甘乃威議員同意的士加價建議可能確有需要，因為一如上文解釋，的士的營運成本已經大幅上升，不過，他亦詢問的士隨後會否提高服務質素以確保市民可以接受加價，例如引入八達通卡付款以方便乘客，因為有報道指此項安排已在試行。他詢問上述試驗計劃何時結束，使用八達通卡付款又會否收取附加費。他亦詢問會否與其他地方一樣引入信用卡付款以方便遊客。

25. 運輸及房屋局副秘書長及運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時提出以下各點 ——

- (a) 運輸署每年均會在不同地區的的士站和路旁進行的士業務調查，以監察的士服務水平。調查結果顯示，市區和新界的士的服務水平大致足以應付乘客的需求。至於大嶼山的士服務，調查結果亦顯示，雖然在假日乘客的等候時間較長，但服務水平大致足以應付平日的乘客需求；
- (b) 以八達通卡及信用卡繳付的士車費仍在試行中，政府當局會一直留意採用此等付款模式的發展情況，包括乘客的接受程度和司機的意見。租用的士的收費率已在有關法例中訂明，因此，乘客不應會因為使用八達通或信用卡而須要支付額外費用；及
- (c) 從的士業界及八達通控股有限公司(下稱"八達通公司")知悉，有30輛的士參與八達通付款試驗計劃。雖然政府當局希望乘客可受惠於以八達通卡付款帶來的方便，但日後的發展仍將視乎試驗結果及的士業界和八達通公司的商業考慮而定。

26. 甘乃威議員認為，政府當局應扮演更積極角色，確保上述試驗可以取得成果，以改善的士服務。黃成智議員亦提及以八達通卡付款對的士業界帶來的好處，例如縮短付款時間可以增加每日的車程次數。他和甘乃威議員一同詢問，政府當局作為八達通公司的大股東曾如何協助的士採用八達通卡及信用卡收費。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，運輸署一直擔當推動的角色。事實上，運輸署已積極參與上述試驗，亦曾致力促使八達通卡付款的過程順利無誤，不會不必要地拖長付款的時間，因而影響交通。

27. 在討論結束時，運輸及房屋局副秘書長再次向委員保證，政府當局在研究的士加價申請時，會充分考慮委員就有關申請所提出的意見。

V 香港電車有限公司票價調整的申請

(立法會 CB(1)744/10-11(04)——政府當局就香港電車有限公司加價申請提供的文件
立法會 CB(1)901/10-11(01) 香港電車有限公司提供的電腦投影片介紹資料)

28. 運輸及房屋局副秘書長向委員簡介香港電車有限公司(下稱"電車公司")的營運情況和建議的改善項目。電車公司董事總經理(下稱"董事總經理")繼而借助電腦投影片向委員簡報電車公司的加價申請。委員普遍認為，約25%的建議加幅實在過高，難以接受，因為加價會對基層市民構成影響。不過，鑒於電車服務的文化歷史價值，委員同意有需要確保電車服務在財務上可行，並提出以下多項意見和建議。

要求分階段增加電車收費

29. 為減輕電車加價建議的影響，王國興議員詢問加價能否在一段時間內分期推行，使每年的加

幅較易為人接受。潘佩璆議員、黃成智議員、劉健儀議員、葉偉明議員及葉國謙議員亦表達近似的意見。劉議員尤其認為，建議的改善工程會進行數年，所以未必需要大幅增加電車收費，一次過為有關工程提供資金。

30. 董事總經理在回應時表示，雖然理解委員有分階段增加電車收費的要求，但認為現時的安排適當及有需要，原因如下——

- (a) 有別於其他公共交通機構，電車公司已13年沒有增加收費，且以金額計只是增加5毫；
- (b) 電車公司有需要進行建議的改善工程以適時(或最多在5年內)改善電車服務的安全和乘客舒適程度，俾能及時作出顯著的改善，扭轉乘客量下跌的趨勢及改善電車服務的財務可行性；及
- (c) 雖然改善工程會持續進行數年，但亦有需要確保早日取得所需資金，因為工程涉及更改電車設計，所以改善工程一經展開，便要直到車隊內所有電車的改善工程全部完成為止才能停下來。

要求提供車費優惠

31. 王國興議員指出電車公司在2009年可賺取超過800萬元的稅後盈利，故要求電車公司調低月票的建議加幅。政府當局和電車公司察悉其要求。

32. 副主席促請電車公司考慮，除提供月票外，亦提供轉乘優惠及推廣折扣優惠，以改善乘客量。董事總經理在回應時表示，電車公司亦瞭解方便乘客轉乘其他公共交通服務很重要，事實上，電車路線亦連接若干港鐵車站(例如上環站)。不過，為鼓勵乘客轉乘其他交通工具，電車公司有需要確保提供順暢和方便的接駁，這樣便需要提供所需的轉乘設施，對電車公司來說是一項挑戰。至於推廣優惠，由於月票是為經常乘搭電車人士而設，故收

費實際上已經非常便宜。且應留意，電車公司已經13年沒有加價，實有需要達至收支平衡。儘管如此，電車公司瞭解不同乘客有不同的需要，亦會小心聆聽這方面的意見。

33. 劉健儀議員讚賞電車公司願意減少立法會大樓外電車站的廣告板數目，以免司機駛入立法會停車場時視線受阻。她及黃成智議員繼而指出，為進一步履行企業社會責任，電車公司在改善電車設計以方便殘疾人士使用前，應向他們提供車費優惠。此外，亦應避免增加長者的車費，因為長者大都喜歡乘搭電車，而且他們的數量亦不多。

34. 董事總經理在回應時表示，電車公司會考慮向殘疾人士及長者提供車費優惠，惟以需要達至收支平衡為前提。電車公司亦已決定將增加長者車費的措施押後一年實施，並已作出改善以方便殘疾人士使用電車服務。

要求向香港電車有限公司提供資助

35. 王國興議員特別提及政府當局向其他公共交通機構提供資助，尤其是香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")，並認為為確保公平，政府當局亦應向電車公司提供類似資助，盡量減低其增加車費的需要。他又建議政府當局積極考慮容許電車公司提供中環至灣仔北以及鯉景灣至筲箕灣譚公廟和甚至杏花邨的電車服務，以協助電車公司提高乘客量。甘乃威議員亦促請政府當局考慮容許將電車網絡擴展至灣仔北。

36. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，港鐵公司需作出資本密集投資以發展及營運鐵路。鑒於這類投資難以由車費收入支付，鐵路服務又符合社會的發展和需要，因此政府當局認為港鐵公司有需要採用"鐵路加物業"的模式以確保其新項目在財務上的可行性。運輸及房屋局副秘書長進一步解釋，政府其實已透過興建道路(而非軌道)供電車使用及設置電車站月台和上蓋，向電車公司提供資助。此外，政府當局亦協助電車公司賺取廣告收入，並在合適情況下，劃設電車專線以方便其營

運。政府當局亦歡迎並會積極考慮電車公司擴大網絡的任何建議。

37. 劉健儀議員察悉上述回應後指出，一些市民不願使用電車服務，是因為電車軌道經常被其他道路使用者阻塞，令服務的可靠性和效率受到影響。為協助電車公司增加乘客量，她認為政府當局需要指定更多電車專線。

38. 葉偉明議員及葉國謙議員促請政府當局採取進一步措施，協助電車公司改善經營環境，如此一來，電車公司便無需這樣大幅增加收費。運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，鑒於在香港維持電車服務很重要，政府當局已向電車公司提供資助，以加強其持續經營的能力，亦會考慮可改善其經營環境的進一步建議。政府當局亦支持電車公司進行建議的改善項目，以提高乘客量，藉以加強其財務可行性。

39. 主席表示為了有足夠時間進行討論，他會把會議延長15分鐘。

建議的改善工程

40. 副主席、劉健儀議員及葉國謙議員對於電車公司在財務狀況欠佳的情況下，仍願意進行改善工程表示讚賞。然而，潘佩璆議員和黃成智議員雖然歡迎電車公司進行改善工程，認為電車服務具保育價值，所以改善工程應予推展，但卻表示以需要在該等項目作出資本投資，以支持電車加價實不合理，因為加價的影響深遠。潘議員因而促請政府當局資助電車公司推行這些項目，以換取電車公司同意調低加價幅度。依他之見，電車公司、乘客及政府當局各方面均可從上述建議中受惠。

41. 運輸及房屋局副秘書長在回應時重申，政府當局已向電車公司提供資助。對於資助電車公司推行改善工程的建議，政府當局認為直接資助電車公司不可取，因為有需要確保審慎運用公帑，並恪守公共交通服務應由私營機構按商業原則營運的原則。取而代之，政府當局會協助電車公司增加乘

客量以確保其在財務上可行。當局在考慮電車公司的加價申請時，亦會參考所有有關因素，例如進行改善工程的需要；加價的幅度；公眾的接受程度；電車公司的營運成本及收入；未來營運成本與收入的預測；電車公司的財政狀況；以及所提供服務的質與量等因素。當局亦會充分考慮委員和交通諮詢委員會的意見，然後才向行政長官會同行政會議提交建議，以供考慮。

42. 黃成智議員察悉上述回應後促請電車公司先完成改善工程，然後才申請加價，如此一來，乘客會覺得加價較能接受。為達到國際標準，他亦認為建議的改善工程應包括為殘疾人士提供無障礙通道。

43. 董事總經理在回應時表示，雖然部分建議改善項目可以早日展開，但鑒於電車車隊龐大，需要大量的時間和財務資源才能進行建議的改善工程，因此涉及大額投資的改善項目只能在取得資金後才進行。電車公司希望在加價建議實施後，可取得資金繼續投資於改善項目。就電車是否方便使用方面，在採用新車廂內部設計和加強提供乘客資訊後，將會方便長者和非使用輪椅的殘疾人士(尤其是聽障和視障人士)使用電車服務。至於輪椅使用者，現時在技術上仍未能使他們更易使用電車服務。

其他意見和關注事項

44. 甘乃威議員詢問，若加價申請不獲批准，電車公司會否停辦電車服務，若然，政府是否有任何應變計劃。董事總經理在回應時表示，電車公司認為必須實施加價建議，方能讓其得以繼續投放資源以改善電車系統，維持電車服務的持續營運能力。若不加價為建議改善工程提供資金，數年後可能僅僅為維持電車系統運作便需大幅增加收費，電車公司亦沒有資金改善服務。

45. 林健鋒議員詢問電車加價建議，是否歸因於最近電車公司擁有權和管理層的變動。他要求電車公司提供未來盈利預測的詳細資料，以及詢問電車公司能否保證未來12年都不會增加電車收費。董

事總經理強調加價出於推行建議改善工程的需要，與擁有權和管理層的變動無關。事實上，在有關的改善工程中，部分工程其實籌劃已久，亦有需要進行以改善乘客量，從而改善電車公司的財政狀況。

VI 其他事項

46. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年2月24日