立法會
Legislative Council

立法會CB(1)79/14-15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　：　2014年6月23日(星期一)
時　間　：　上午8時30分
地　點　：　立法會綜合大樓會議室1

出席委員　：　陳鑑林議員, SBS, JP (主席)
范國威議員(副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
陳克勤議員, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員
胡志偉議員, MH
陳恒鑌議員
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
鄧家彪議員
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員　：　梁國雄議員
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP

出席公職人員： **<u>參與議程第IV項的討論</u>**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
李萃珍女士

<u>參與議程第V項的討論</u>

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
羅鳳屏女士, JP

運輸署助理署長／巴士及鐵路
李萃珍女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路3
陳英傑先生

應邀出席人士： **<u>參與議程第IV項的討論</u>**

香港鐵路有限公司商務總監
楊美珍女士

香港鐵路有限公司總經理 — 市務及策劃
蘇仲達先生

香港鐵路有限公司總經理 — 公司事務
王美琪女士

列席秘書 ： 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員 ： 高級議會秘書(1)2
伍美詩女士

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)1574/13-14號文件 —— 2014年2月28日會議的紀要)

2014年2月28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)1568/13-14(01)號文件 —— 有關將西貢區議會議員就加快進行西貢公路改善工程(第一及第二期)及興建有蓋行人天橋連接唐明街和港鐵將軍澳站提出的意見和關注轉介事務委員會處理的便箋

立法會CB(1)1569/13-14(01)號文件 —— 有關將離島區議會議員就離島區渡輪服務及相關政策提出的意見和關注轉介事務委員會處理的便箋

立法會CB(1)1606/13-14(01)號文件 —— 有關將元朗區議會議員就要求路政署加快興建元朗明渠架空行人天橋並伸延至馬棠路一帶的事宜提出的意見和關注轉介事務委員會處理的便箋)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2014年7月18日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1621/13-14(01)號文件 —— 待議事項一覽表
立法會CB(1)1621/13-14(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2014年7月18日的下次例會上討論以下事項 ——

(a) 輕型貨車非法以出租或取酬方式載客；及

(b) 打擊醉駕及藥駕工作匯報。

IV 2014年港鐵票價調整

(立法會CB(1)1523/13-14(01)號文件 —— 香港鐵路有限公司就2014年調整港鐵票價提供的文件
立法會CB(1)1621/13-14(03)號文件 —— 立法會秘書處擬備有關調整港鐵票價及香港鐵路有限公司票價調整機制的文件(背景資料簡介))

4. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2及香港鐵路有限公司商務總監向委員簡介香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")2014年票價調整機制的結果，以及港鐵公司未來12個月的車費推廣計劃的資料。

2014年港鐵加價事宜

5. 委員普遍對2014年港鐵調整票價非常不滿，因為港鐵公司去年獲利甚豐，表現卻差勁。王國興議員、鄧家彪議員、副主席、鍾樹根議員及胡志偉議員要求港鐵公司凍結港鐵票價。鍾議員記得，在兩鐵合併前港鐵票價一度被凍結，並認為港鐵公司應在2014年遵從此項安排。胡議員認為，政府當局應放棄所收取的部分股息，以換取凍結港鐵票價。

6. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時表示：

(a) 票價調整方程式是一項直接驅動方程式。根據《營運協議》，港鐵公司應按照票價調整方程式的結果實施票價調整。在2007年訂定的兩鐵合併安排的其中一項，是在兩鐵合併後港鐵公司只可於2009年7月1日或以後提高港鐵票價；

(b) 政府當局一直促請港鐵公司秉持上市公司審慎理財的原則，提供更多票價優惠，並且顧及市民的負擔能力；及

(c) 政府政策並非旨在資助公共交通營辦商的營運，而向6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施屬一項特別安排，原因是該等航線在財務上不可行，加上它們基本上是那些離島的唯一交通工具。

7. 郭家麒議員認為，政府作為港鐵公司大股東所收取的股息，應用作成立票價穩定基金。他詢問，對於有建議指應扣減港鐵公司高層管理人員的薪酬，以反映港鐵公司表現差勁的情況，政府當局所持立場為何。他和鄧家彪議員籲請政府當局再次檢討票價調整機制，因為此機制只讓港鐵公司提高票價。

8. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時解釋：

(a) 票價調整機制已計入物價和工資變動，以及港鐵公司生產力等因素，因此票價調整方程式的結果基本反映了香港整體經濟狀況。它容許在通縮的情況下減價，在通脹時加價。政府當局及港鐵公司上次在2012年進行票價調整機制檢討。根據《經營協議》，票價調整機制每五年檢討一次。政府當局會參考這些年所累積的經驗，再於2017年進行有關檢討；

(b) 按照政府既定政策，公共交通服務應根據審慎商業原則經營，發揮最大的營運效益，而成立票價穩定基金的建議既不符合這項政策目的，亦會對其他公共交通工具造成連帶影響；及

(c) 政府已向港鐵公司董事局反映，有建議指遇有嚴重服務延誤的情況，港鐵公司高層管理人員的薪酬須予扣減，並要求港鐵公司慎重考慮此事。港鐵公司董事局亦已跟進，決定日後在向管理層職員發放與表現掛鈎的薪酬時，嚴重服務延誤事故的情況會納入考慮之列。

9. 王國興議員詢問，港鐵公司於2014年提高票價時，有否將先前為支付加裝月台幕門及自動月台閘門的費用而收取乘客八達通車費1毫所造成的影響因素剔除。

10. 港鐵公司總經理 — 市務及策劃表示，在2014年港鐵票價以+3.6%進行調整前，港鐵公司會先行實施一項特別安排，即會從受管制票價加權平均值扣減0.45仙。此0.45仙是2013年12月1日起停止向使用八達通乘搭兩鐵合併前的地鐵網絡的乘客每程加收1毫作38個港鐵車站月台幕門及自動月台閘門加裝工程而衍生的餘額。餘額是按2000年至2013年期間所有票價調整對1毫面值的影響所得的數值。

11. 副主席詢問，港鐵公司有否研究向受港鐵服務延誤影響的乘客給予賠償。港鐵公司商務總監表示，根據現行安排，受服務延誤影響的乘客可以無需支付車費而出閘離開。港鐵公司曾研究以免費車票的方式，賠償予受服務延誤影響的乘客，但擔心此安排會引起混亂。儘管如此，她承諾會進一步研究有關事宜。

港鐵公司的車費推廣計劃

"港鐵都會票"

12. 副主席不滿使用"港鐵都會票"存在限制。他認為，乘客只可於30日內乘搭40程港鐵車程的規定，與工作人口的乘車模式並不吻合，因為大多數人每月須乘搭超過40程港鐵車程上班。

13. 港鐵公司商務總監解釋，"港鐵都會票"可視為40張每張價值10元的車票，而當40張車票用罄，乘客可購買新的"港鐵都會票"。她表示，乘客使用"港鐵都會票"可享高達24%的折扣優惠。

14. 王國興議員察悉，與港鐵每日乘客量相比，受惠於新的"港鐵都會票"車費優惠的乘客數目實在太少。他促請港鐵公司加強宣傳有關票價優惠計劃。

15. 港鐵公司商務總監表示，"港鐵都會票"的銷情確實不錯，銷量已超過最受歡迎的"屯門 — 南昌全月通加強版"。推出"即日第二程車費九折"優惠及"港鐵都會票"，預計每日可節省車費的乘客約達

330萬名，大概佔港鐵每日總乘客量60%。她表示，港鐵公司已計劃在車站服務櫃位加強宣傳"港鐵都會票"計劃。

16. 潘兆平議員關注到，由火炭前往金鐘的乘客未能受惠於"港鐵都會票"計劃。他亦詢問，一開始時預期"港鐵都會票"的銷量為何。

17. 港鐵公司商務總監確認，"港鐵都會票"不適用於火炭至金鐘的車程，但"上水 — 尖東全月通加強版"則適用於上述車程。她表示，"港鐵都會票"推出的首兩個星期已售出5萬張。港鐵公司預計每月售出約75 000張"港鐵都會票"。

18. 鄧家彪議員認為應推出適用範圍涵蓋整個地鐵網絡的月票。田北辰議員建議，港鐵公司推出可在市區範圍內無限次乘搭港鐵的月票。

19. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，港鐵公司推出的"港鐵都會票"，是首個為經常乘搭港鐵往來市區範圍各車站的中、長途乘客提供折扣優惠的計劃。港鐵公司難以推出價格吸引而又適用於所有港鐵路線的月票。

20. 港鐵公司商務總監補充，現時"港鐵都會票"適用於54個車站。若提供可無限次乘搭港鐵的優惠，便會令人關注鐵路列車更趨擠迫的問題。然而，她承諾會研究如何進一步改良月票計劃。

"早晨折扣優惠"

21. 委員察悉，港鐵公司將於2014年9月1日至2015年5月31日期間推出"早晨折扣優惠"試驗計劃(下稱"試驗計劃")。在試驗計劃下，持有成人八達通的乘客在星期一至五(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分期間，於任何29個核心市區車站出閘，可享有75折車費優惠。

22. 大部分委員(包括主席、王國興議員、潘兆平議員、謝偉銓議員、胡志偉議員、陳恒鑌議員、田北辰議員及易志明議員)認為應加強推行試驗計劃，當中有部分委員建議增加計劃涵蓋的車站數

目，並加入荃灣和觀塘等位於工業區的車站。部分委員則建議，非繁忙時間及周末和周日等時段亦應納入適用範圍。

23. 田北辰議員認為，試驗計劃應分兩個階段推行，第一階段為2014年9月至12月，在早上非繁忙時間推行試驗計劃。第二階段則由2015年1月至4月，傍晚非繁忙時間亦應包括在內。依他之見，此舉有助港鐵公司分析，試驗計劃納入傍晚非繁忙時間後，會否令早上非繁忙時間的乘客量增加。他又建議港鐵公司考慮推出適用於非繁忙時間的月票。

24. 港鐵公司商務總監回應時表示：

(a) "早晨折扣優惠"是一項試驗計劃。根據港鐵公司統計，早上繁忙時間經過鐵路網絡最繁忙路段的大約80%乘客會於試驗計劃建議的29個車站出閘；

(b) 由於早上繁忙時間較為集中，港鐵公司較容易識別最繁忙的車站，並更聚焦地提供優惠；及

(c) 即使把開始時間提早至上午7時15分之前，也不會在改變乘客乘搭交通工具的行為方面，發揮明顯的作用。至於將更多車站和傍晚非繁忙時間納入適用範圍的建議，亦會帶來成本方面的影響。港鐵公司會在試驗計劃結束後，檢討計劃對減輕乘客在早上繁忙時間的需求的成效，然後釐定未來路向。

25. 副主席對"早晨折扣優惠"在改變工作人口的乘車習慣方面的成效，表示關注。港鐵公司商務總監回應時表示，港鐵公司已採取多管齊下的方法，減低繁忙時間的乘客需求。除了試驗計劃外，港鐵公司亦打算提升信號系統，加密列車班次。她表示，港鐵公司會調派更多月台助理，協助乘客暢順地上落列車。她補充，在試驗計劃下，持有成人

八達通的乘客可享75折車費優惠。此項優惠非常吸引。

26. 謝偉銓議員詢問，港鐵公司推出"即日第二程車費九折"優惠、"港鐵都會票"及"早晨折扣優惠"試驗計劃所賺取的額外收入為何。

27. 港鐵公司商務總監答稱，推廣計劃是否有助增加收入，視乎乘客量的增長情況而定。據港鐵公司分析，"即日第二程車費九折"優惠主要為現有乘客而設，不會令乘客量增加。她強調，推出有關推廣計劃的目的，並非為了增加乘客量，不然的話，便無法達到紓緩鐵路擠塞問題的目標。

28. 陳恒鑌議員要求港鐵公司提前推行試驗計劃。港鐵公司商務總監表示，試驗計劃定於2014年9月1日推行，以配合學年開始。此外，港鐵公司亦需要時間調整電腦系統。

其他意見

29. 委員再就港鐵公司的車費推廣計劃提出以下建議。

(a) 易志明議員認為，政府當局應考慮撥出其作為港鐵公司大股東所收取的股息，存入一個儲備帳戶，以便向港鐵乘客提供更多票價優惠。此外，乘客應每程車程也獲得優惠，而不是同日乘搭第二程方可獲得優惠。

(b) 陳偉業議員認為，推廣計劃應只為有需要人士而設，否則有關計劃會吸引更多乘客，加劇鐵路列車擠迫的問題。

(c) 謝偉銓議員認為，乘搭長途路線(例如來往北角與元朗的路線)的乘客應獲更大折扣優惠。

30. 港鐵公司商務總監回應時表示：

(a) 各種車費推廣計劃為切合不同組別的乘客的需要而設，現時各款月票為偏遠地區的居民，以及須支付高昂交通費用的人士提供折扣優惠。港鐵公司亦會向學生提供半價優惠；及

(b) 有關數據顯示，"即日第二程車費九折"優惠計劃令廣大乘客受惠。經考慮不同意見，並顧及乘客的需要後，港鐵公司會繼續加強車費推廣計劃。

議案

31. 委員察悉，將有兩名委員就此議項動議6項議案，並同意逐一處理有關議案。

32. 副主席動議第一項議案如下 ——

"本委員會促請香港鐵路有限公司擴展『早晨折扣優惠』試驗計劃至黃昏繁忙時段。"

33. 主席將議案付諸表決。副主席要求記名表決，7名委員表決贊成議案，並無委員反對。表決結果如下：

贊成

范國威議員　　田北辰議員
涂謹申議員　　胡志偉議員
王國興議員　　潘兆平議員
陳偉業議員

(7名委員)

反對

(沒有委員)

34. 主席宣布，副主席動議的議案獲得通過。

35. 副主席動議第二項議案如下 ——

"本委員會促請香港鐵路有限公司擴展『早晨折扣優惠』試驗計劃至29個核心市區車站以外更多的車站。"

36. 主席將議案付諸表決。7名委員表決贊成議案，並無委員反對。主席宣布議案獲得通過。

37. 陳偉業議員動議第三項議案如下 ——

"香港鐵路公司所推出的優惠計劃，未能為乘客帶來真正的得益。本委員會要求港鐵從新檢討，令各區居民能公平地得到真正的優惠。"

38. 主席將議案付諸表決。6名委員表決贊成議案，並無委員反對。主席宣布議案獲得通過。

39. 副主席動議第四項議案如下 ——

"本委員會反對香港鐵路有限公司2014年加價。"

40. 陳偉業議員動議第五項議案如下 ——

"本委員會反對港鐵加價。"

41. 主席表示，由於第四和第五項議案內容相似，他會將兩項議案一併進行表決。主席將該兩項議案付諸表決。5名委員表決贊成議案，沒有委員反對。1名委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

42. 副主席動議第六項議案如下 ——

"本委員會促請政府再次檢討及修訂港鐵票價調整機制。"

43. 主席將議案付諸表決。5名委員表決贊成議案，並無委員反對。主席宣布議案獲得通過。

V 城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的專營權事宜

(立法會CB(1)1621/13-14(04)號文件 ——	政府當局就城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的專營權事宜提供的文件
立法會CB(1)1621/13-14(05)號文件 ——	立法會秘書處擬備有關城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的專營權事宜的文件(背景資料簡介))

44. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員介紹政府當局的計劃，即由於城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(下稱"城巴")及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"嶼巴")現有的專營權將分別於2016年及2017年屆滿，政府擬與城巴及嶼巴商議續辦為期10年的新專營權。

城巴的脫班率

45. 王國興議員關注城巴脫班的問題。他建議在巴士總站安裝電子顯示屏幕，提供更全面的巴士班次資料之餘，亦有助監察巴士脫班的問題。

46. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局非常重視巴士公司的服務表現。在現有專營期內，城巴每年平均脫班率為1.8%，較同期行業平均脫班率約

3%為低。在進行商議時，政府當局會考慮王議員所提有關安裝電子顯示屏幕的意見。

47. 副主席提述申訴專員公署於2014年年初公布的調查報告。有關調查結果顯示，運輸署對專營巴士行車班次的監察機制有不足之處。他詢問，城巴在2006年至2013年期間每年平均脫班率為1.8%，是依照運輸署既定的計算方法，還是按新的方法計算。他從城巴有關"更全面披露公司資料"的小冊子得悉，由2012年7月至2013年6月期間，城巴的脫班率高達2.6%，並詢問政府當局有否制訂任何措施，以減低城巴的脫班率。

48. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，在計算巴士公司的脫班率時，運輸署會比較有關巴士路線實際行走的班次數目，與該路線的服務詳情表內訂明的班次數目，而自城巴現有專營權開始生效以來，每年平均脫班率為1.8%，便是據以上方法計算。運輸署已因應申訴專員的建議，現正與巴士公司研究按不同時分計算巴士脫班情況的做法是否可行。運輸署將於稍後向事務委員會匯報有關研究結果。

嶼巴在大嶼山提供的巴士服務是否足夠

49. 陳偉業議員申報，表示自己經常乘搭嶼巴。他關注到，嶼巴集中資源向旅客提供巴士服務，因此為區內居民提供的巴士服務遠不足夠，尤以周末及公眾假期的巴士服務為然。依他之見，運輸署未能妥善監察嶼巴提供的巴士服務。胡志偉議員贊同陳議員的意見，並詢問運輸署有否進行任何調查並能否提供資料，以說明嶼巴有否妥善履行職責，提供足夠巴士服務應付乘客需求，特別是周末及公眾假期的需求。他亦詢問，基於公眾利益，政府當局有否考慮以招標方式開放專營權。

50. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，運輸署一直密切監察嶼巴的服務，除了檢查營運數據外，亦會進行突擊巡查。由於在周末乘客對巴士服務需求甚殷，嶼巴已安排特別班次，在中途站接載乘客。此外，在周末及公眾假期，嶼巴亦

增派非專營巴士的車輛提供服務，應付乘客的需求。運輸署會與嶼巴保持聯繫，以便嶼巴加強服務，切合乘客需求。她補充，服務大澳的巴士路線第11號及服務昂坪的巴士的載客率約為80%，而服務梅窩的巴士的載客率則約為50%。

51. 運輸及房屋局副局長補充，政府當局認為嶼巴在現有專營期內一直提供適當而有效率的公共巴士服務。有鑒於此，政府當局認為適宜開始與嶼巴直接商議新專營期的事宜，而非進行公開招標。

52. 鄧家彪議員及陳偉業議員認為，運輸署副署長／公共運輸事務及管理提供有關嶼巴各路線載客量的數據，未能反映實際情況。他們察悉，在周末繁忙時間，乘客須等候多時才可上車。陳議員指出，有路線的去程及回程的載客量差距甚大，並認為運輸署不應採用巴士線來回程載客量的平均數字。政府當局察悉議員的意見。

53. 鄧家彪議員又關注到，嶼巴利用專營權協助冠忠遊覽車有限公司(即嶼巴一間負責提供非專營巴士服務的關連公司)拓展業務。

54. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，嶼巴在周末及公眾假期調派非專營巴士行走大嶼山，是一項確立已久的安排。嶼巴藉此可應付上述時段交通需求急升的情況，而無需在乘客需求相對較低的其餘日子，維持一支龐大的車隊。對嶼巴而言，有關安排較具成本效益，亦有助減輕加價壓力。

55. 易志明議員察悉，在周末及公眾假期，嶼巴或未能提供最足夠的巴士服務，但根據有關調查結果，乘客普遍滿意嶼巴的服務。他詢問嶼巴會採取何種措施，以進一步改善服務。運輸及房屋局副局長表示，嶼巴擬在2014年至2018年期間再購置共54輛新巴士(約佔車隊50%)，以更換舊巴士，應付不斷增加的乘客需求。

其他意見及關注事項

56. 鄧家彪議員詢問，政府當局向兩間巴士公司批給新專營權的時間表。運輸及房屋局副局長表示，城巴及嶼巴的現有專營權將分別於2016年6月1日及2017年3月1日屆滿。為確保乘客能繼續獲得必需的公共巴士服務，政府當局計劃於2015年年初結束與兩間巴士公司的磋商工作，並會再向事務委員會匯報有關情況。

57. 王國興議員認為，應把行走港島的過海隧道巴士線過海後的分段票價調低至在港島區內行走相同路段巴士線的相若水平，務求增加乘客量。他亦促請有關巴士公司為車長和乘客着想，按長期聘用條款增聘更多車長。

58. 運輸及房屋局副局長解釋，過海隧道巴士線的路程相對較長，並需要行走回程路段。為確保過海隧道巴士的班次準確，當局鼓勵乘客在港島區選搭區內的非過海隧道巴士線。他承諾會向巴士公司反映王議員就車長聘用條款提出的意見。

59. 陳偉業議員認為，政府給予任何巴士公司新專營權時，應要求有關巴士公司在指定的巴士轉乘站提供轉乘優惠，即乘客可免費轉乘相同車資的巴士路線。他亦表明會就此動議一項議案。運輸及房屋局副局長表示，政府當局一向鼓勵巴士公司在情況許可下提供更多巴士轉乘優惠。政府當局會在磋商時考慮陳議員的意見。

60. 潘兆平議員察悉，該兩間巴士公司一直採取措施，令其巴士服務更加安全。有關措施包括：車長當值時有較長的休息時間；提供安全駕駛訓練，改善車長的駕駛技術；以及規定車長須接受身體檢查。他詢問上述安排的詳情。

61. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，運輸署已發出專營巴士車長工作安排指引。有關指引內容如下：

(a) 車長工作6小時後最少應有30分鐘休息時間；在6小時的更次內有合共不少於20分鐘的小休，其中不少於12分鐘必須安排在首4小時的工作時間內提供；

(b) 一個工作日內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時；

(c) 一個工作日內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有最少30分鐘的休息時間)不應超逾11小時；

(d) 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於10小時；及

(e) 車長一個工作日內的工作時間不少於8小時便應獲提供不少於1小時的用膳時間。

她表示，根據運輸署委託顧問進行的調查結果，巴士公司遵守上述指引的比率介乎98%至100%。

62. 關於身體檢查的規定，運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，50歲或以上的車長每年須接受身體檢查，而60歲或以上的車長每年接受身體檢查時，須同時接受心電圖檢查。此外，自2013年8月起，年滿50歲、54歲及57歲的車長及患有指明疾病的車長，每年接受身體檢查時須接受心電圖檢查。據巴士公司反映，上述安排一直運作順利。

(主席把會議時間延長15分鐘，以便有充足時間進行討論。)

議案

63. 經討論後，陳偉業議員動議以下議案 ——

"本委員反對給予新大嶼山巴士公司未來十年的專營權。"

64. 主席將議案付諸表決。3名委員表決贊成議案，5名委員反對。主席宣布議案被否決。

65. 陳偉業議員再動議以下議案 ——

"本委員要求政府給予任何巴士公司新專營權的同時，有關的巴士公司必須在指定的巴士轉乘站給予轉乘優惠服務，而同車資巴士的轉乘，應給予免費轉乘。"

66. 主席將議案付諸表決。4名委員表決贊成議案，3名委員反對。主席宣布議案獲得通過。

VI 其他事項

67. 議事完畢，會議於上午10時33分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年10月21日