

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)165/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2015年6月16日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室2

出席委員：田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員
范國威議員
陳恒鑌議員, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員：涂謹申議員
湯家驊議員, SC
葉劉淑儀議員, GBS, JP
胡志偉議員, MH

出席公職人員：議程第III項

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, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士

運輸署總運輸主任／的士策劃
梁偉雄先生

議程第IV項

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, JP

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
陳英傑先生

議程第V項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

應邀出席人士：議程第IV項

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
元立行先生

香港鐵路有限公司
總經理 —— 公司事務
王美琪女士

議程第V項

香港鐵路有限公司
法律總監及公司秘書
馬琳女士

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(4)6
劉素儀女士

列席職員：高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

經辦人／部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)1027/14-15(01)——田北辰議員就
公共小型巴士
座位數目致政
府當局的函件

立法會 CB(4)1028/14-15(01)——范國威議員就
號文件 專營巴士公司
司機的派更制
度及職前培訓
安排發出的函
件

立法會 CB(4)1051/14-15(01)——向事務委員會
號文件 轉介南區區議
會議員就旅遊
設施交通配套
不足一事提出
意見和關注事
項的便箋

立法會 CB(4)1093/14-15(01)——易志明議員就
號文件 進行《公共交通
策略研究》的方
向發出的函件

立法會 CB(4)1107/14-15(01)——向事務委員會
號文件 轉介元朗區議
會議員就收緊
法例杜絕非法
泊單車的建議
提出意見和關
注事項的便箋

立法會 CB(4)1129/14-15(01)——立法會秘書處
號文件 公共申訴辦事
處轉介有關駕
駛訓練政策及
駕駛教師執照
簽發制度的個
案

立法會 CB(4)1150/14-15(01)——鄧家彪議員就
號文件 工程車的行車
安全事宜發出
的函件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 訂於2015年7月17日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(4)1143/14-15(01)—— 待議事項一覽
號文件 表)

立法會 CB(4)1143/14-15(02)—— 跟進行動一覽
號文件 表)

2. 委員同意在2015年7月17日舉行的下次例會上，討論以下事項 ——

(a) 城巴有限公司(港島及過海路線專營權)和新大嶼山巴士(一九七三)有限公司巴士網絡的新專營權事宜；

(b) 公共交通策略研究 —— 的士燃料附加費的研究結果；及

(c) 新界西北運輸基建的規劃。

3. 主席表示，在交通事務委員會(下稱"事務委員會")上次會議後，他曾與政府當局聯絡，商討委員提出討論下述事宜的要求：市區泊車位的供應，以及石油氣車輛維修工場的規管事宜。主席報告指，就前者而言，政府當局需要更多時間擬備文件。至於後者，他表示由保安局領導的跨部門專責小組，仍正就2015年4月底慈雲山車房爆炸事件撰寫報告。環境事務委員會亦已要求環境局擬備文件，說明石油氣車輛在本港使用的情況。由於環境局仍在擬備有關文件，因此尚未能確定環境事務委員會與交通事務委員會舉行聯席會議的日期。主席關注到，石油氣車輛維修事宜涉及多個政府政策局和部門，而運輸及房屋局亦非處理此事的主要部門，故該局未必能向委員詳細說明有關事宜。因此，他徵詢委員對未來路向的意見。

4. 副主席希望事務委員會可於2015年7月或之前討論有關事宜。他表示，政府當局應向事務委員會述明相關規例，以及合資格石油氣的士維修工場的數目。他表示，上述車輛維修工場中，大部分工場位於住宅區，對公眾安全構成潛在威脅，政府當局應及早處理有關情況。王國興議員贊同副主席的意見。

5. 因應委員提出的意見，主席建議在2015年7月舉行一次特別會議，討論有關事宜。委員對此表示贊同。

(會後補註：為討論"石油氣車輛維修工場的規管事宜"的特別會議於2015年7月22日舉行。)

III. 公共交通策略研究——的士服務情況

(立法會CB(4)1143/14-15(03)——政府當局就公共交通策略研究——的士服務情況提供的文件

立法會CB(1)238/14-15(07)——立法會秘書處擬備有關香港公共交通策略的文件(背景資料簡介)
(於2014年11月21日發出)

立法會IN13/14-15號文件——立法會秘書處資料研究組擬備有關選定地方的的士服務的文件(資料摘要))

6. 主席不滿政府當局遲交此議項的文件，並提醒當局日後須遵守規定，在會議日期5整天前，向事務委員會提供討論文件。

7. 運輸及房屋局副局長解釋，政府當局致力在文件中反映最新的資料，供委員參考，並就遲交文件一事致歉。應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員介紹政府當局檢討的士服務是否足夠所得的結果，而這是《公共交通策略研究》下其中的一項《專題研究》。運輸及房屋局副局長解釋，的士按較高的收費來提供個人化、點到點和較舒適的公共交通服務。目前全港約有18 000部的士，當中約

15 000部為市區的士、約2 800部為新界的士及50部為大嶼山的士。3類的士各有不同的營運地區，以確保在較偏遠的地區也能提供的士服務。的士車資受當局規管。在過去5年，的士平均每日載客維持在大約90萬至100萬人次，佔全港所有公共交通工具的每日載客人次少於10%。根據既定政策，政府會按需要發出新的士牌照，考慮因素包括市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。根據過往3年接獲的公眾意見及進行的調查，目前市區的士和新界的士服務的供應普遍足夠；至於大嶼山的士方面，從調查結果及公眾意見顯示，現時服務未能滿足需求。此外，大嶼山未來的發展，以及大嶼山人口和遊客數目的預計增長，均會對大嶼山的士的服務帶來更大的需求，故有需要發出新的大嶼山的士牌照。運輸及房屋局副局長指出，確實所需的新牌照數目尚在研究當中，初步評估增加現時牌照總數約一半應當合適。另一方面，政府會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》部分研究的士的角色和定位。整項《角色定位檢視》會在2015年年中展開，預期約需兩年時間完成。

一般意見

8. 范國威議員表示，市民認為的士落旗收費過高，但另一方面，部分的士司機反映指加價所帶來的額外收入，不久已被的士車租增幅抵銷。范議員詢問，政府當局有何措施改善的士司機的收入，並提升的士服務質素。

9. 運輸及房屋局副局長表示，在過去一年，的士司機的收入並無減少。政府當局最近接獲的士業界提出的加價申請。他表示，在審核的士加價申請時，政府當局一直嚴格把關，當中的考慮因素包括的士司機的收入、的士業務的財政可行性，以及公眾對加價的接受程度等。有關的申請須獲行政長官會同行政會議的批准，並經立法會同意。運輸及房屋局副局長補充，政府當局已一直留意租車司機、車主司機及出租車主(即是將的士租予租車司機而不自行駕駛的士的車主)三類人士收入的變化。

政府當局察悉，其實出租車主的收入增幅，相對低於其他兩類人士。

10. 運輸及房屋局副局長進一步表示，從乘客角度而言，市區的士及新界的士服務大致可滿足需求。至於大嶼山的士，調查結果和公眾意見均顯示，服務未能滿足需求。政府當局認為有需要增發大嶼山的士牌照。

11. 易志明議員察悉，的士市場佔有率下降，的士司機的收入亦有所減少。此外，由於的士收入水平相對較低，的士業界在招聘司機時亦遇到困難。他詢問政府當局有何措施，解決上述問題。

12. 運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，政府當局一直與的士業界保持聯繫，了解他們在經營上的困難，亦會顧及營運開支的變化和有需要增加的士司機收入等因素，妥善評審的士加價申請。她表示，的士業界曾建議向新入職的士司機提供訓練；待運輸署接獲有關建議後，會加以考慮。

13. 陳鑑林議員從新界的士業界人士得悉，新界的士的營運地區限制，局限了業界的收入，但如果放寬限制，市區的士生意便會受影響。他認為，在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》部分檢討的士角色定位時，政府當局應整體研究有關事宜。陳議員亦籲請政府當局制訂措施，解決繁忙時間市區的士不足的問題。

14. 運輸及房屋局副局長表示，雖然新界的士業界可能對其許可營運地區有意見，但整個的士業界普遍認同，市區的士、新界的士及大嶼山的士三者之間應保持平衡。他表示，對於可否及如何優化許可營運地區的安排，運輸署會繼續聽取的士業界的意見。

15. 王國興議員促請政府當局向沒有載客之的士提供回程過海隧道費的優惠，並要求當局提供資料，闡述隧道營辦商就其建議提出的考慮因素。他亦要求政府當局在設置公共運輸交匯處或交通運

輸總站時，考慮是否需要加設的士站，因為現有設計常常忽略了這項元素。

16. 運輸及房屋局副局長回答時表示，在3條過海隧道中，兩條過海隧道由私人公司營運。政府當局會向有關的隧道專營商反映王議員的意見。向的士提供隧道費優惠的建議，需要由隧道專營商根據其營運情況作出考慮。

17. 關於公共運輸交匯處方面，運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，運輸署會在規劃新的公共運輸交匯處時，評估的士服務的需求。她表示，運輸署一直有就現有的士站的安排，與的士業界保持聯繫。運輸署會因應新市鎮的發展，考慮調整的士站的數目。

大嶼山的士服務

18. 潘兆平議員及陳恒鎮議員察悉，政府當局建議增發大嶼山的士牌照，數目約為現有牌照數目的一半；他詢問政府當局如何得出此數目。易志明議員關注到，政府當局有否徵詢業界對該項建議的意見。潘兆平議員問及政府當局以招標方式發出新牌照的時間表為何。郭家麒議員認為，鑒於大嶼山人口迅速增加，政府當局應增發50個大嶼山的士牌照。

19. 運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，在2012年至2014年期間，大嶼山的士載客量顯著增加，由平均每日載客2 800人次增加至3 500人次。根據大嶼山的人口、香港國際機場使用人次及大嶼山旅客數目等因素，運輸署預計共需要大約70至80個大嶼山的士牌照，才能應付服務需求。運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，政府當局會進一步徵詢交通諮詢委員會(下稱"交諮會")對有關建議的意見。視乎交諮會的意見，政府當局計劃於2015年年底展開招標工作。

20. 副主席察悉，在周末和公眾假期，大嶼山的士服務供不應求，但平日則供過於求。為了降低大嶼山的士服務的營運開支，他建議政府當局藉這

次增發大嶼山的士牌照的機會，在大嶼山設置專用石油氣加氣站和設立獲批准的石油氣車輛維修工場，這樣大嶼山的士便不用跨區維修車輛，同時節省輪候加氣的時間。

21. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，政府當局察悉，大嶼山的士司機的收入已有所改善，在2015年年初至2015年6月期間，平均每天淨收入增至大約1,000元，增幅約為100元。她表示，就平日而言，往返香港國際機場的旅客，對大嶼山的士服務仍有若干需求。她補充，現時大嶼山設有4個非專用石油氣加氣站。她進一步指出，環境局的現行政策是只增加非專用石油氣加氣站的數目，並答允會向環境局反映副主席的意見。

22. 至於有關設立石油氣車輛維修工場的建議，運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，如石油氣車輛的維修保養不涉及石油氣燃料系統，則有關工作其實可在一般車輛維修工場進行。然而，任何涉及石油氣燃料系統的工序，應在已獲批准的車輛維修工場進行。她補充，車輛維修服務供應由市場釐定。

23. 陳恒鎮議員詢問，政府當局會否讓不同種類的車輛，例如電動的士或可供輪椅上落的士，在大嶼山營運。

24. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局會進一步研究新發的大嶼山的士牌照的具體規定。他補充，其中一項主要考慮因素是，大嶼山是否有足夠的充電設施。運輸署亦會協助業界物色市場上可用作的士的車種，方便輪椅使用者。他向委員保證，運輸署在增發大嶼山的士牌照一事上，會聽取公眾的意見，亦會考慮市場情況和的士業的未來發展。

非法接載乘客

25. 陳鑑林議員、潘兆平議員、易志明議員及謝偉俊議員關注到，的士業界生意受私家車或輕型貨車等車輛非法接載乘客所影響。陳鑑林議員及王國興議員亦籲請政府當局處理的士司機利用召喚

的士服務流動應用程式，向乘客提供車費折扣並招攬生意(下稱"折扣黨")的問題。易志明議員補充，他極其反對的士乘客議價的做法，並認為政府當局應制定法律，禁止有關行為。

26. 運輸及房屋局副局長表示，車輛以出租或取酬方式非法載客屬於執法問題，會由警方跟進。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，運輸署快將與警方和的士業界人士會晤，索取更多資訊，以便警方對這類非法行為採取執法行動。

27. 至於折扣黨的問題，運輸及房屋局副局長表示，自從實施目前的"短加長減"車費結構以來，的士司機為招攬乘客而提供車費折扣的情況已有所減少。他補充，任何人如明知自己不能支付法定車資而乘搭的士，即屬違法。至於制定法律禁止的士乘客議價的建議，則須經過審慎考慮。這做法在海外地方並不普遍。在任何情況下，若乘客要求給予的士車費折扣，的士司機均可拒絕有關要求。運輸及房屋局副局長又指出，利用流動應用程式提供召喚的士服務並不違法，但不論採用何種召喚的士服務的方法，以提供折扣的方式招攬生意則屬違法，而警方會跟進這些個案。

28. 謝偉俊議員及梁國雄議員預計，若非法以私家車提供服務的司機和使用該項服務的乘客聲稱他們是朋友，而有關交通服務是免費提供，執法便會有困難。謝偉俊議員問及規管上述事宜的相關法例為何。他亦要求政府當局提供補充資料，說明針對有公司以出租或取酬方式非法載客，並接受乘客以流動應用程式預約服務及以信用卡付款，當局對有關公司提出檢控的數目。

29. 運輸及房屋局副局長澄清，免費載客本身沒有觸犯法律，但在未領有由運輸署發出的有效出租汽車許可證的情況下，以出租或取酬方式利用私家車載客，便屬違法。他相信警方有能力針對上述不法行為，採取執法行動。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，《道路交通條例》(第374章)第52(3)條已訂明相關法例。她承諾會應謝偉俊議員的要求，就相關檢控個案數字與警方聯繫。

的士牌照及的士種類

的士牌照

30. 副主席要求政府當局研究可否引入不同種類的士牌照，例如向個別的士司機發出不可轉讓並設有時限之的士牌照。運輸及房屋局副局長察悉，其他地方設有不同的士牌照。政府當局會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》部分探討有關事宜，當中會考慮本港的特殊情況。

政府當局

31. 謝偉銓議員相信，的士牌價與的士車費互有關連。依他之見，增加的士車費不會令的士司機受惠，反而會推高的士牌價，導致的士服務無法改善。他要求政府當局在會後提供補充資料，說明的士司機的平均收入和年齡，以及在過去數年加入的士司機行列的人數。

32. 梁國雄議員及郭家麒議員將的士牌價高昂歸咎於政府的政策，因為當局不增發的士牌照的政策，鼓勵了投機活動。郭議員認為的士牌價、的士車租與的士車費三者互有關連，並詢問政府當局會否考慮發出設有指定期限之的士牌照。

33. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)²表示，政府當局一直密切監察的士牌價的情況，並主動與香港金融管理局聯繫，以便更了解市場情況。政府當局察悉，自上次於2013年年底增加的士車費後，的士牌價維持在相對穩定的水平，反映的士加價不一定會導致的士牌價上漲。他補充，調高的士收費後，的士司機的收入其實有所增加。他又表示，政府會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》部分，探討引入新的士服務，例如優質房車的士服務，是否可行可取，以改善服務及配合不同乘客的需求。

的士種類

34. 副主席表示，發生慈雲山車房爆炸事件後，他關注到石油氣的士是否安全的問題。他要求政府當局探討可否引入採用石油氣以外燃料之的士。運輸及房屋局副局長表示，政府當局的方針是

推廣使用較清潔燃料的車輛。直至目前所得的經驗顯示，石油氣車輛屬安全。因應最近發生的意外，政府當局現正研究，石油氣車輛的維修保養工作是否有改善空間。

35. 易志明議員察悉，Uber的成功反映優質房車的士服務確有需求。他希望政府當局能夠積極迎合需求，容許市場有更多種類的士。梁國雄議員及郭家麒議員對本港的士服務不足情況表示關注。郭議員察悉，市民對可供輪椅上落的士的需求殷切。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，政府當局會在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》部分，研究如何進一步改善的士服務，而主要研究的議題之一，是推出新的士服務種類，例如優質房車的士服務，是否可行可取。

IV. 2015年港鐵票價調整

(立法會CB(4)1076/14-15(01)——香港鐵路有限公司就2015年港鐵票價調整提供的文件

立法會CB(4)922/14-15(08)——立法會秘書處擬備有關港鐵票價及香港鐵路有限公司票價調整機制的文件(最新背景資料簡介))

37. 應主席之請，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")商務總監借助電腦投影片向委員簡報，2015年港鐵整體票價調整幅度為+4.3%，並簡介港鐵公司提供的車費優惠及其鐵路服務改善計劃(立法會CB(4)1199/14-15(01)號文件)。

2015年港鐵票價調整

38. 范國威議員、潘兆平議員、梁國雄議員、李卓人議員及易志明議員指出，港鐵公司的盈利豐厚，但仍在2015年增加港鐵票價，他們對此表示不滿。

39. 李卓人議員察悉，港鐵公司一方面加價，另一方面則向乘客提供車費優惠。依他之見，其實港鐵公司不需要增加票價。他質疑，港鐵公司此舉是否為了維持其票價調整機制，或把票價基線提高，以便來年增加票價。他察悉，票價調整機制的設計，是容許票價可加可減，但自引入該機制以來，未曾出現減價的情況。

40. 易志明議員認為，公司賺取利潤，合理不過，但港鐵公司提供的是公共服務，而政府更是其大股東，因此港鐵公司不應以謀取暴利為目標。

41. 陳鑑林議員希望港鐵公司改善服務，令乘客感到其服務物有所值。他認為，政府當局應研究如何在便利程度和交通費用兩方面，促進道路交通服務與鐵路服務優勢互補，因為大部分乘客同時使用道路和鐵路兩種交通服務。

42. 范國威議員認為，雖然港鐵公司有計劃改善鐵路設施，但不應靠增加票價來支付有關費用，畢竟港鐵公司有責任提升服務質素。

43. 運輸及房屋局副局長回應時表示，票價調整機制是根據《營運協議》制訂，港鐵公司和政府當局雙方均須遵從。港鐵公司商務總監贊同，由於票價調整幅度取決於數個經濟指數，因此不論票務收入為何，港鐵公司也有責任提升其資產。

檢討票價調整機制

44. 副主席、王國興議員、范國威議員、陳恒鑽議員及易志明議員促請政府當局盡快檢討票價調整機制。副主席、郭家麒議員及陳鑑林議員對進行下一次票價調整機制檢討的時間表，表示關注。陳鑑林議員認為有需要保留票價調整機制，用以規管港鐵票價。

45. 王國興議員指出，2014年港鐵公司的基本利潤增幅高達34%，相對之下，票價調整機制方程式中生產力因素(即0.6%)在緩和票價加幅方面的成效，根本微不足道。他亦認為，政府當局應把實際工資指數，而不是名義工資指數，納入票價調整機制方程式。

46. 陳恒鎮議員認為，票價調整機制應與港鐵公司的服務表現和盈利能力掛鉤。易志明議員認為，現行的票價調整機制過於簡單，未能反映一間公司的實際營運情況，例如經常性開支等。他又認為，票價調整機制應與港鐵公司的利潤水平和資產保養的開支掛鉤。

47. 運輸及房屋局副局長表示，《營運協議》規定，票價調整機制應每五年檢討一次。如政府與港鐵公司達成協議，可提前進行下一次的票價調整機制檢討。在上次進行票價調整機制檢討後，經修訂的票價調整機制已把港鐵公司的服務表現和盈利能力，以及公眾負擔能力等因素納入考慮之列。他表示，票價調整機制令港鐵公司可在通縮的環境下降低票價。由於近年經濟發展蓬勃，港鐵公司可按照票價調整機制增加票價。運輸及房屋局副局長理解市民對港鐵加價的看法，並表示港鐵公司現正因應政府當局提出的要求，研究是否可以提前進行下一次的票價調整機制檢討。

48. 港鐵公司商務總監補充，港鐵公司會從速研究是否可以提前進行下一次的票價調整機制檢討，並正進行籌備工作，例如就該建議的可行性收集資料及徵詢專家意見。

49. 梁國雄議員及陳偉業議員表示，自兩間鐵路公司合併以來，他們一直反對推行票價調整機制。陳議員不滿在票價調整機制下，港鐵票價每年增加，但鐵路服務質素卻每況愈下。為了改善服務，他認為港鐵公司高級管理人員的花紅應與鐵路事故和乘客投訴個案的數目掛鉤，而不是與該公司的財務表現掛鉤。

50. 港鐵公司商務總監表示，港鐵公司高級管理人員的薪酬福利條件，由該公司董事局轄下的薪酬委員會釐定。根據現行安排，港鐵公司董事級或以上人員的薪酬，已與公司的服務表現掛鉤。

港鐵公司票價優惠

51. 王國興議員認為，相對於港鐵公司於2014年賺取的利潤增幅，提供為數約5億元的票價優惠，實在是微不足道。依他之見，港鐵公司應將2014年取得的額外利潤(即30億元)，全部用作提供票價優惠。

52. 港鐵公司商務總監解釋，2014年的收入增幅相對較高，是因為有關數字已計入從物業發展項目所得的非經常營利。她補充，在過去數年，鐵路保養和維修的開支約為40億元，但在2014年已增加至60億元，反映港鐵公司已到了須更換資產的階段。

53. 范國威議員要求港鐵公司將"早晨折扣優惠"計劃的適用範圍擴展至所有車站，並增加票價折扣的金額。潘兆平議員認為，該計劃的適用範圍亦應擴展至涵蓋黃昏繁忙時段。

54. 港鐵公司商務總監解釋，推出"早晨折扣優惠"計劃，是為了紓緩早上繁忙時間列車載客率偏高的情況。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，會於該29個指定市區車站出閘。港鐵公司認為，"早晨折扣優惠"計劃的涵蓋範圍恰當，能達到計劃的目的。

55. 港鐵公司商務總監補充，由於未能識別出乘客在黃昏繁忙時間有任何固定的乘車模式，因此，若在黃昏時段推行類似早晨折扣的優惠計劃以改變乘客的乘車模式，其成效令人存疑。由於早上的繁忙時間較為集中，故港鐵公司認為繼續在早上推行"早晨折扣優惠"計劃，做法恰當。

56. 陳恒鎮議員認為，港鐵公司提供的票價推廣計劃過於複雜，限制又多。他要求港鐵公司再次推出特惠站計劃，提供2元的車票優惠，並且增加特惠站的數目。此外，他建議港鐵公司就可接駁港

鐵車站的公共交通服務提供轉乘優惠，以及加強對社區的支援和照顧。

57. 主席認為該公司在提供票價推廣計劃上，應更加慷慨。他憶述，他曾建議港鐵公司將各種月票的售價降低50元，為期一年，並在年內12個公眾假期提供票價半費優惠。然而，港鐵公司僅同意向在兩個月份購買"全月通加強版"的乘客，送贈50元港鐵站商店購物現金券，以及只在6個公眾假期提供票價半費優惠。

58. 港鐵公司商務總監表示，未來12個月，各項車費推廣計劃("全月通加強版"除外)估計可為乘客節省總共約5億元車費。她表示，港鐵公司推行"港鐵節折賞"，除了考慮財務方面外，亦須顧及技術因素，因為八達通卡系統每次均需作出調整。因此，港鐵公司選定了乘客量較多的6個連續主要節日假期，推行有關計劃。

59. 副主席亦贊同主席的意見，並表示，港鐵公司提供票價推廣計劃涉及的金額，較2015年增加票價額外賺取的收入(即大約6億元)為少。

60. 易志明議員認為，港鐵公司與其花資源管理多項票價推廣計劃，惠及特定羣組的乘客，倒不如降低票價加幅，令所有乘客受惠。潘兆平議員認為票價推廣計劃過於複雜，並贊同港鐵公司應直接降低票價加幅。易議員希望港鐵公司向居住偏遠地區的基層市民提供更多票價優惠。

61. 港鐵公司商務總監察悉委員的意見，並答允會考慮有關意見。

改善服務

62. 潘兆平議員指出，九龍灣、牛頭角及觀塘等車站現時並無提供空調服務，在夏季期間，車站非常炎熱。他要求港鐵公司在上述車站加裝風扇。潘議員察悉，在2014年有12宗服務延誤個案，並詢問在過往3年，服務延誤個案宗數有否增加。

63. 港鐵公司商務總監表示，鑒於九龍灣站的乘客量增加，港鐵公司正檢討黃昏繁忙時段該站的月台管理安排。此外，港鐵公司會檢討如何進一步改善月台環境，令乘客更加舒適。

64. 港鐵公司總經理——公司事務補充，港鐵公司致力為市民提供安全、可靠而高效能的鐵路服務。她表示，過去數年，列車服務準時程度維持在99.9%。在2015年1月至5月期間，共有3宗歷時31分鐘或以上的服務延誤個案。

65. 郭家麒議員認為，既然政府是港鐵公司的大股東，政府應利用從港鐵公司收取的股息，提升港鐵服務水平。運輸及房屋局副局長表示，港鐵公司是上市公司，有其企業管治原則，即使政府是港鐵公司的大股東，港鐵公司仍須遵守上市公司的規則。

(在下午4時39分，主席把會議時間延長15分鐘，以便有充足時間進行討論。)

V. 香港鐵路有限公司前行政總裁韋達誠先生的僱傭合約提前終止事宜

(立法會CB(4)1143/14-15(04)——香港鐵路有限公司就其前行政總裁韋達誠先生的僱傭合約提前終止事宜提供的文件

立法會CB(4)1143/14-15(05)——立法會秘書處擬備有關香港鐵路有限公司前行政總裁韋達誠先生的僱傭合約提前終止事宜的文件(背景資料簡介))

66. 應主席之請，港鐵公司法律總監及公司秘書就該公司前行政總裁韋達誠先生的僱傭合約提前終止一事，向委員作開場發言。委員察悉，韋達誠先生在2014年8月15日離任港鐵公司行政總裁一職時，獲得1,570萬港元的合約結算金額。

67. 王國興議員指出，港鐵公司薪酬委員會的成員及政府在該公司董事局的代表，均沒有出席是次會議，討論此議項，這反映港鐵公司及政府不尊重立法會，他對此表示不滿。王議員認為，韋達誠先生須為廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段工程延誤和超支負責，但港鐵公司向韋達誠先生提出的離職協議，並未能反映出該公司有向韋達誠先生施加任何罰則。王議員關注到，韋達誠先生的僱傭合約提前終止的真正原因為何。

68. 梁國雄議員表示，眾所周知，根據《僱傭條例》(第57章)，合約任何一方如單方面終止合約而沒有給予充分通知，便須向對方支付代通知金。他質疑港鐵公司是否因為自身利益而終止韋達誠先生的僱傭合約。依他之見，若韋達誠先生犯了嚴重錯誤，便應被革職，而不應獲發合約結算金額。

69. 主席詢問是否由港鐵公司主動提出終止韋達誠先生的僱傭合約。主席提述港鐵公司成立的獨立董事委員會在報告中針對韋達誠先生的批評，以及他在2014年5月對韋達誠先生和港鐵公司前工程總監的觀察，認為韋達誠先生未能妥善監察高鐵項目。

70. 港鐵公司法律總監及公司秘書和港鐵公司總經理——公司事務回應時表示，港鐵公司是在2013年宣布韋達誠先生的僱傭合約期限延至2015年8月，而當時已取得共識，基於個人理由，合約期屆滿後不會再續約。在2014年7月，鑒於港鐵公司將面對多項挑戰，韋達誠先生與港鐵公司董事局均同意，一個可以為公司作出長遠承諾的新領導層，會有利公司向前發展。因此，港鐵公司董事局與韋達誠先生達成協議，韋達誠先生將於2014年8月15日正式離任行政總裁一職。

71. 范國威議員認為，港鐵公司未有詳細解釋韋達誠先生的僱傭合約提前終止事宜，這予人一種印象，就是港鐵公司為了隱瞞高鐵項目延誤情況而支付韋達誠先生"掩口費"。他察悉，獨立董事委員會及政府成立的獨立專家小組均指出，港鐵公司處理高鐵項目有不足之處。他詢問，港鐵公司曾否考慮根據《僱傭條例》第9條，基於韋達誠先生的欺騙和不忠實行為，終止其僱傭合約而無須給予通知或代通知金。范國威議員亦問及列明須支付韋達誠先生合約結算金額的《僱傭條例》具體細節，以及韋達誠先生的僱傭合約的相關條款為何。

72. 港鐵公司法律總監及公司秘書解釋，港鐵公司認真看待其作為公平的僱主在僱傭合約及《僱傭條例》規定下的責任。她表示，僱傭合約並無指明在雙方同意終止合約的情況下所需支付給僱員的金額。因此，合約結算金的數額是經港鐵公司與韋達誠先生商討和議定後得出。港鐵公司研究了僱傭合約的條件，亦考慮到該合約訂明12個月的通知期限這項因素。關於《僱傭條例》方面，港鐵公司曾討論，若單方面決定給予韋達誠先生通知，終止其僱傭合約，則該條例會如何運作。根據上述情況，港鐵公司便須支付韋達誠先生一筆款項，以代替合約所訂的通知期。

73. 陳鑑林議員認為，港鐵公司一方面聲稱，韋達誠先生的僱傭合約或《僱傭條例》均沒有指明，在雙方同意終止合約的情況下所需支付給僱員的結算金，但另一方面卻按照韋達誠先生的僱傭合約條款和《僱傭條例》，向他支付合約結算金，實在自相矛盾，予人的印象是，合約結算金是韋達誠先生離職的一項條件。陳議員要求港鐵公司清楚解釋合約結算金如何計算出來。

74. 港鐵公司法律總監及公司秘書解釋，《僱傭條例》並無訂明，在雙方同意終止合約的情況下支付予僱員的金額應如何計算。不過，就任何合約而言，合約一方隨時更改合約內容或議定終止合約。她表示，合約結算金的數額是與韋達誠先生磋商並經他同意後得出的。港鐵公司是一間上市公司

司，須根據上市規則設立薪酬委員會。該薪酬委員會可作為董事局顧問，或獲董事局賦予權力，釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬，以及釐定他們失去或終止職位或任命職位所獲的補償金額。上述薪酬條件及／或因失去職位而作出的補償金額，均按個別情況釐定，當中會反映有關僱員的情況及其擔當的角色。

75. 謝偉俊議員詢問，韋達誠先生在其可享有的薪酬一事上，曾否作出任何讓步。港鐵公司董事局有否就公司狀況徵求獨立法律意見，而該公司又是否按照法律意見行事。

76. 港鐵公司法律總監及公司秘書解釋，韋達誠先生的僱傭合約於2014年8月終止，但合約本應在2015年8月屆滿，所以當時距離合約期滿尚餘大概13個月。她表示，港鐵公司並無向韋達誠先生支付12個月代通知金，但該公司的薪酬委員會及董事局在釐訂和磋商有關合約結算金額時，均以該數目作為參考點。她補充，根據韋達誠先生的僱傭合約，他獲授予若干股港鐵公司股份相關的衍生權益，而在其合約終止時，他實際只獲支付一部分股份。她表示，港鐵公司董事局和韋達誠先生各自也聘有獨立法律顧問，而支付予韋達誠先生的合約結算金額已獲薪酬委員會批准。

VI. 其他事項

77. 議事完畢，會議於下午5時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年11月4日