

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1315/15-16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： 2016年6月21日(星期二)
時 間： 上午9時
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

出席委員： 田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
黃毓民議員
毛孟靜議員
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鏞議員, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
楊岳橋議員

列席議員： 馮檢基議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP

缺席委員： 李卓人議員
陳克勤議員, JP

葛珮帆議員, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員：議程第II項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸署署長
楊何蓓茵女士, 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)
(公共交通策略研究)
陳慧欣女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士, JP

議程第III項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
關翠蘭女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路3
張蓮用女士

議程第IV項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
哈夢飛先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
關翠蘭女士

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
對外事務高級經理
李家俊先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)1
朱漢儒先生

列席職員 : 高級議會秘書(4)1
朱靄儀女士

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)1045/15-16(01)——鄧家彪議員就巴士車長在工作期間的安全事宜發出的函件

立法會CB(4)1059/15-16(01)——郭家麒議員就假期離島渡輪服務不足問題發出的函件

立法會CB(4)1094/15-16(01)——郭家麒議員就推廣使用電動單車發出的函件

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 公共交通策略研究——就優質的士及增加公共小巴座位的角色定位檢視

(立法會CB(4)1124/15-16(01)——政府當局就《公共交通策略研究》《角色定位檢視》優質的士及增加公共小巴座位提供的文件

立法會CB(4)1124/15-16(02)——立法會秘書處擬備有關優質的士的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1124/15-16(03)——立法會秘書處擬備有關增加公共小巴座位的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1124/15-16(04)——香港的士業議會提交的意見書

立法會CB(4)1129/15-16(01)——道路安全研究小組提交的意見書

立法會CB(4)1140/15-16(01)——市民提交的聯署意見書

立法會CB(4)1140/15-16(02)、(03)及(04)號文件——一名市民提交的意見書

立法會CB(4)1147/15-16(01)——一名市民提交的意見書

立法會CB(4)1147/15-16(02)——新界的士營運協會提交的意見書

立法會CB(4)1147/15-16(03)——環宇汽車有限公司提交的意見書

政府當局作出簡介

2. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介當局在《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》檢視的士及公共小巴服務的工作，重點是研究應否推出優質的士及增加公共小巴座位。就優質的士而言，政府的政策目標是希望為市民提供普通的士以外多一個服務選擇，亦為照顧消費力較高的乘客群組的需要，而不是取替普通的士。政府當局建議以專營權模式試行推出優質的士，因為現行的士的營運模式在長期確保整體的士服務質素上有相當的局限。專營權會規定營辦商與轄下的司機維持僱傭關係。初步建議的部分內容包括 —

- (a) 批出約3個專營權，維持市場良性競爭；
- (b) 一個專營權的車隊數目須至少為150至200輛，即總數為450至600輛，佔全港18 000多部的士數目約3%；
- (c) 專營權會設有時限，試驗計劃應為期4至6年；
- (d) 由於優質的士經營成本較高，其收費會較普通的士為高；及
- (e) 專營權條款會指明服務水平及訂立服務標準。優質的士之角色有別於普通的士。

其他詳情載於政府當局文件（立法會CB(4)1124/15-16(01)號)第17至28段。

3. 至於公共小巴方面，運輸及房屋局局長解釋，政府當局已委託顧問研究應否增加公共小巴座位數目。初步建議指，增加不多於3個座位已可顯著改善專線小巴服務不足的情況，尤以最繁忙時段為然。現時法定的公共小巴車身長度的已可容納建議增加的座位。當局亦要顧及需要維持得來不易的各種公共交通服務之間的生態平衡，以及專營巴士和

的士等其他公共交通服業界關注的事項。顧問會進一步分析確實會增加的座位數目。

4. 運輸及房屋局局長表示，政府當局旨在大概於2016年年底前敲定推出優質的士試驗計劃(下稱"試驗計劃")以及增加公共小巴座位的政策綱領及主要實施安排細節。就個人化、點到點的公共交通服務而言，政府當局計劃研究措施改善處理出租汽車許可證的申請，並完成優化簽發出租汽車許可證審批工作的檢討。在上述事宜的詳情備妥後，當局會向事務委員會匯報。運輸及房屋局局長簡介詳情載於政府當局提供的文件。

(會後補註：運輸及房屋局局長的發言稿於2016年6月22日隨立法會CB(4)1157/15-16(02)號文件發給委員。)

討論

5. 陳偉業議員不滿是次會議安排在同一議項下討論兩個互不關連的事宜，即引進優質的士及公共小巴座位數目。委員可能沒有足夠時間就這兩個重要議題發言。毛孟靜議員及易志明議員均贊同陳議員提出的意見。主席表示他曾要求政府當局澄清，並認同當局指該兩個議項互有關連，可在同一議項下討論。為了有足夠時間供委員討論該兩個議題，目前議項的討論時間為兩小時。

引進優質的士

6. 大部分委員對政府當局以專營權模式引進優質的士的建議有保留。易志明議員認為，市民要求的是提升現已可提供優質服務的所有的士的服務質素，而不是引入為數極少的優質的士新模式。鑒於目前的士業界面對經營環境困難，未來數年多條鐵路線落成啟用亦會令市場萎縮，引進優質的士將導致業內競爭更趨激烈，業界經營越見困難。他表示，由於薪酬低難以招聘司機，超過10%之的士遭閒置，而政府當局的建議對"單頭車"車主司機的衝擊尤其嚴重。另外，試驗計劃建議在市場引進600部優質的士，此舉會對道路交通造成不良影響，令

擠塞問題惡化。他指出現時市場上的士供應過剩，若政府當局認為適合引進優質的士，便應容許業界利用多出來的資源提供有關服務，而不是批出專營權予數間專營公司營運優質的士。事實上，部分的士業界人士已組織不同規模的車隊，自行提供改善服務。上述車隊提供的服務及特點，與試驗計劃所建議的相近。易議員促請政府當局撤回建議，並與的士業界商討措施，提升的士服務質素。

7. 陳偉業議員贊同易志明議員的意見，並促請政府當局撤回建議，重新諮詢業界對如何提升的士服務質素的意見，而不是引進優質的士。他認為，以批予專營權的方式引進優質的士，只是方便政府當局的行政管理工作，管理規模較細的優質的士車隊的服務質素，對於確保正在營運的18 000部普通的士服務標準，作用甚為輕微。他又批評政府當局欠缺宏觀視野，因為當局的交通政策以鐵路作為公共交通系統的骨幹，不同公共交通服務須保持適當的平衡，但持續發展鐵路難免會導致其他交通行業，包括專營巴士、公共小巴及的士的市場份額減少。因此，引進優質的士會導致本已不振之的士行業遭受另一次沉重打擊，令業界經營更加困難。

8. 姚思榮議員認同的士業界問題的癥結在於18 000部普通的士的服務質素欠佳，政府當局應制訂措施，提升的士業界的服務標準。的士每日載客量已由1997年的130萬人次，減至目前的90萬人次，引進優質的士無法解決普通的士服務質素欠佳的問題，反而令的士業內造成不良競爭，亦會對的士司機收入構成負面影響，從而加劇司機收入低微與普通的士服務質素欠佳的惡性循環。他建議政府當局在詳細諮詢業界後，才決定未來的路向。

9. 王國興議員表示關注，並批評政府當局閉門造車，在決定採用專營權模式引進優質的士時並無全面諮詢的士業界，取得他們的支持。王議員知悉業界採取措施，自我規管和改善服務，以回應公眾關注的士服務質素欠佳的問題，並認為政府當局未有肯定和正面評價業界所做的這些工作，實在不智。此外，一如政府當局文件第4段所述，在釐定

公共小巴座位數目時，政府當局會審慎行事，以免令各項公共交通服務之間的生態失去平衡，確保各種服務可長遠持續發展。他認為，政府當局在決定引進優質的士時，並沒有持同樣審慎的角度考慮的士業界可長遠持續發展，對的士業界並不公平。他建議，在當局提出試驗計劃的實施詳情前舉行公聽會，徵詢業界及市民對此事的意見。易志明議員亦支持上述建議。主席回應時表示，鑒於在立法會會期於2016年7月16日中止前所剩時間有限，事務委員會或未能舉行公聽會。

10. 盧偉國議員及梁志祥議員察悉，部分的士業界人士已試行改善的士服務，例如使用為殘疾人士和有需要的乘客而設的新輪椅的士。他們認為在試驗計劃推出優質的士，會令業界不推行有關措施。梁議員強調，政府當局應讓的士商會(例如新成立的香港的士業議會)全面參與，並聆聽它們的意見，然後再提出建議。

11. 黃毓民議員認為，政府當局引進優質的士的真正目的，是應付經營UBER等非法出租汽車服務所帶來的需求。黃議員及胡志偉議員均認為，優質的士不可解決18 000部普通的士服務質素欠佳的問題，政府當局亟須制訂措施，提升的士服務質素。胡議員認為，以專營權方式引進優質的士，會造成優質的士服務供應壟斷的情況。該兩名委員促請政府當局謹慎考慮業界的意見，然後再推行試驗計劃。

12. 副主席提醒政府當局不要在未獲業界支持的情況下推展試驗計劃。政府當局打擊非法出租汽車服務的工作未見成效，同一時間又引進優質的士，無可避免會影響業界的生意，令業界感到氣餒。他指出有少數車主會願意聘用司機為僱員來確保服務質素，並建議政府當局應先容許的士業界試行提供優質的士服務。此外，他建議放寬的士選用燃料種類的限制，使的士車主有更多車輛型號選擇。胡志偉議員持相若意見，並建議運輸及房屋局與其強制規定的士選用石油氣，不如與環境局商

討，規定的士車主須使用符合普遍採用的廢氣排放標準(例如歐盟六期)的環保車種。

13. 陳健波議員及主席歡迎政府當局引進優質的士的建議，因為這樣會為乘客提供更佳服務，但該兩名委員建議，的士業界應優先獲准提供優質的士服務，而不是以專營權模式將經營權批予數間公司。

14. 陳鑑林議員、陳恒鑾議員、梁志祥議員及涂謹申議員詢問，政府當局有否就優質的士對普通的士營運狀況的影響，進行任何評估。盧偉國議員、陳鑑林議員、易志明議員及陳恒鑾議員認為，優質的士無可避免會對普通的士牌價造成影響。盧議員認為，政府當局的建議欠缺周詳考慮。

15. 陳鑑林議員建議，政府當局與其批出專營權予數間公司營運全部600架優質的士，不如考慮將若干數目的優質的士撥給的士業界營運，這樣業界亦可參與提供優質的士服務，同時鼓勵業界改善整體服務質素。關於營辦商須根據專營權的規定與旗下司機保持僱傭關係，陳議員指出，的士車主過往會聘請司機提供的士服務。由於薪酬水平急升，的士車主亦須遵從《僱傭條例》(第57章)的規定，他們轉而出租的士，以收取費用。因此，他質疑在專營權模式下保持一種僱傭關係，做法是否可行。梁志祥議員亦質疑，是否有了僱傭關係，服務質素便有保證。潘兆平議員詢問會否在專營權條款指明，建議的僱傭關係下的薪酬水平。

16. 運輸及房屋局局長因應委員對引進優質的士的意見及查詢，表達下列意見：

- (a) 政府推出優質的士的政策目標，是希望為市民提供普通的士以外多一個服務選擇，亦為照顧消費力較高的乘客群組的需要，而不是取替普通的士。普通的士繼續會是提供個人化、點對點公共交通服務的主體工具；

- (b) 社會上對服務質素較佳、收費較高的個人化、點對點的公共交通服務有一定需求，他們屬於新的乘客群組。政府當局已委託顧問於2016年5月透過電話進行意見調查，收集市民對引進優質的士的意見。調查結果顯示，若優質的士的收費較現時普通的士收費高60%至100%（即起錶價約為35元至44元），超過3%的受訪者表示一定會考慮乘搭優質的士。此外，試驗計劃建議引進的優質的士數目（即600輛）佔全港18 000多部的士的3%；
- (c) 政府當局建議以專營權模式試行推出優質的士，原因是現行的士的營運模式在長期確保整體的士服務質素上有相當的局限。目前，已批出的18 000多個的士牌照全屬永久性質，簽發牌照並無任何直接與服務質素有關連的附帶條款，當局只能根據《道路交通條例》（第374章）及其附屬法例採取執法行動，規管的士服務；
- (d) 政府當局批出專營權予數間公司營運優質的士，藉此可通過專營權條款監察營辦商的服務表現。若營辦商未能達到專營權所訂的服務水平及標準，政府當局會對營辦商施以罰則，甚至提早收回專營權。此外，亦建議在專營權規定營辦商須與旗下的司機維持僱傭關係，這項安排有助營辦商確保服務質素；
- (e) 至於業界建議利用部分普通的士經營優質的士服務方面，由於該項建議牽涉複雜的法律、財務、政策、乘客需要及不同持份者利益問題，必須小心探討建議是否可行和合理；
- (f) 關於有委員認為普通的士服務質素普遍欠佳一事，政府當局不擬單靠使用

優質的士的方式，提升整體的士服務質素。政府當局歡迎業界努力改善現有的士服務，並會繼續與業界保持密切聯繫。雖然政府當局歡迎應用新技術和措施，改善個人化、點對點交通服務的供應情況，但當局已多次強調，提供載客服務必須符合法例要求。為此，政府當局會探討有何方法改善處理出租汽車許可證的申請，利便新的點對點交通服務提供者加入市場；及

- (g) 政府當局認為，在制訂引進優質的士的建議時，當局並無閉門造車。事實上，政府當局早於2015年11月便向事務委員會委員簡介有關建議的整體方向，亦在立法會會議上多次回覆議員的質詢。此外，政府當局曾積極與的士業界洽談，就引進優質的士的政策方向諮詢業界。政府當局明白業界關注的事項，並會繼續與業界聯繫，在研究進行期間徵詢他們的意見。由於推行試驗計劃便需要修訂法例，為求順利落實建議，政府當局會尋求議員和市民支持建議。立法會和市民均有不少機會討論有關建議。

優質的士營運細節

17. 范國威議員及主席詢問優質的士的收費水平，並認為優質的士與普通的士的收費，兩者之間應有重大差距，這樣普通的士的營運才不會受影響。主席認為，兩者的收費差距應至少為50%。

18. 主席及潘兆平議員問及優質的士的營運地區，並關注因優質的士而令交通流量增加及交通擠塞的問題。毛孟靜議員及陳鑑林議員認為，"優質的士"的名稱可能意味普通的士服務質素較遜色，造成標籤效應。該兩名委員建議政府當局考慮一個較合適的名稱。

19. 盧偉國議員、陳鑑林議員、易志明議員及陳恒鑽議員關注當局只以專營權方式批出優質的士專營權，並詢問獲批專營權的公司是否需要支付任何費用。

20. 運輸及房屋局局長回應委員有關優質的士收費水平的提問時表示，優質的士的角色定位有別於普通的士，兩種的士的收費會有差距，以識別兩個不同的市場。早前透過電話進行意見調查的結果顯示，若優質的士收費高於普通的士60%至100%，會有超過3%的受訪者表示一定會使用優質的士。政府當局已委託財務顧問就收費水平進行研究，詳情有待落實。與此同時，政府當局亦正研究批出專營權應否收取任何費用。至於優質的士經營地區方面，據初步建議，優質的士會在全港所有地區經營。由於推行試驗計劃時引進的優質的士數目相對較少，政府當局預期不會對道路交通造成重大影響。關於各項經營細節(包括新服務的名稱)，政府當局會在研究期間抱持開放態度，並會在2016年年底前向事務委員會匯報實施安排細節。

改善普通的士服務

21. 胡志偉議員認為，導致普通的士服務欠佳的原因有很多，包括：普通的士牌照屬永久性質，難以規管的士服務；的士車主與司機之間沒有僱傭關係；的士型號的選擇有限；以及政府當局自1994起停止發出的士牌照，導致出現的士牌照投機活動，市場競爭亦欠奉。他促請政府當局解決上述問題，並且建議當局發出新的士牌照，遏止的士牌照投機活動，同時鼓勵的士業內競爭，改善服務質素。

22. 莫乃光議員亦認為牌照投機活動，是的士服務質素問題的癥結所在。他籲請政府當局設法降低的士牌照價格，發出新的士牌照，以遏止投機活動及鼓勵競爭。梁國雄議員持相若意見，並建議政府當局在市場回購的士牌照，解決牌照投機的問題。

23. 運輸及房屋局局長同意，為提升普通的士整體服務質素的各項措施，成效並非完全令人滿意，因為士牌照屬永久性質，當中並無關於服務質素的條件。的士牌照擁有權及的士管理權高度分散，而且的士司機的收入不一定與服務質素有關。上述原因說明了為何政府當局採用專營權模式經營優質的士。至於提升普通的士服務水平的措施方面，焦點應集中在改善服務而非的士牌價，原因是後者會隨着宏觀市場情況波動。為應付市民對大嶼山的士服務的需求，政府當局已於近期發出新大嶼山的士牌照。運輸及房屋局局長又表示，回購的士牌照本身會刺激市場投機活動，如嘗試這做法，可能會適得其反。運輸及房屋局局長補充，政府支持的士業界主動透過自我規管的方式，改善服務質素。

24. 楊岳橋議員詢問，政府當局是否充分掌握在街道營運之的士數目。他認為，政府當局應具備的士服務實際供應情況的資料，以便制訂有效而適當的措施，提升的士服務質素。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局知悉有部分的士基於維修和保險續期等種種原因而閒置，但當局沒有統計數字。

25. 潘兆平議員從政府當局文件第35段察悉，當局會推行措施改善的士業界的營運環境，並詢問推行有關措施的進度。運輸署署長答稱，政府當局正研究放寬"上午7時至下午7時或8時"限制區的停車限制以便的士業界營運，會否對道路交通造成任何不良影響。同樣地，政府當局正檢討可否把司機證有效期延長至超過12個月，減省司機換證的次數；以及可否放寬的士駕駛執照的申請人必須持有有效的私家車或輕型貨車駕駛執照達3年或以上的規定，紓緩司機短缺的問題。上述檢討工作預計於2016年內完成。

26. 主席建議政府當局研究可否在的士車廂安裝攝影機，以便收集證據來處理投訴，並針對的士司機的違規行為採取執法行動。運輸及房屋局局長察悉有關意見。

非法出租汽車服務

27. 楊岳橋議員察悉UBER等非法出租汽車服務廣受市民歡迎，並詢問政府當局會否修訂現有規例，准許提供有關服務。涂謹申議員詢問政府當局對非法出租汽車服務所持立場為何，而引進優質的士會否影響上述服務的營運。

28. 運輸及房屋局局長答稱，政府當局對使用召車方式提供出租汽車服務(例如UBER)所持的立場明確：提供載客服務必須符合現行法例規定。私家車車主必須獲發出租汽車許可證才可提供載客取酬服務。為此，政府當局會檢討審批出租汽車許可證申請的程序，利便新服務提供者加入出租汽車市場，並確保提供個人化交通服務能夠與時並進，配合市民對新興服務的需求。政府當局沒有關於非法出租汽車服務市場規模的資料。關於優質的士，運輸及房屋局局長表示，出租汽車與優質的士是不同的交通服務，營運方式亦有分別。他認為引進優質的士不會直接對出租汽車服務造成任何不良影響。

29. 毛孟靜議員及莫乃光議員表示，為了善用交通資源，政府當局應探討發展共乘服務，在運作上是否可行及合法的問題。運輸及房屋局局長回應時表示，對於任何可改善提供個人化和點對點交通服務的建議，政府當局抱持開放態度，但重申提供上述服務須符合現行法例的規定。

30. 易志明議員籲請政府當局制訂措施，打擊的士司機的違例行為。他亦認為，法庭就有關違例個案(特別是針對屢次觸犯者)判處的罰則過於輕微，發揮不到任何阻嚇作用。運輸及房屋局局長回應時表示，按統計數據所示，近年法庭已對屢次觸犯者施加較重的刑罰。政府當局會繼續密切監察有關情況。

增加公共小巴座位

31. 范國威議員對於政府當局建議增加公共小巴座位至19個而非20個，表示失望。他表示，多年

來公共小巴業界一直要求將小巴座位數目增至20個。事實上，在現正採用的公共小巴型號中，大部分可供設置最多20個座位，就市場上供應的車輛型號而言，至少5款可容納20個座位，而不會超出公共小巴法定尺寸上限。因此，他表示政府當局作出此決定時給予市民的印象是，當局是在保障市場現時採用的公共小巴型號的生產商。他亦要求政府當局解釋為何不將小巴座位數目增至20個。胡志偉議員亦籲請政府當局將小巴座位數目增至20個。

32. 陳偉業議員表示，19個與20個座位之間沒有大分別，而公共小巴座位增至20個亦不見得會對公共小巴及其他運輸業界的營運造成重大影響。他建議容許公共小巴在更換新車時把座位數目增至20個。

33. 涂謹申議員對於增加公共小巴座位至19個或20個並無強烈意見，因為在他而言，兩個數目似乎皆由政府當局隨意指定，並無充分理據支持。由於業界一直要求增加公共小巴座位數目至20個，他認為當局應准許公共小巴在更換車輛時，增加座位數目至20個。黃毓民議員亦認為釐定新增座位數目時應彈性處理，政府當局應在充分諮詢業界後才提出建議。

34. 陳鑑林議員認為，政府當局應靈活行事，容許公共小巴車主按個別路線的乘客需求決定新增座位的數目，最多增加至19個或20個。他亦建議，公共小巴在更換新車時可將座位數目增至所容許的最高水平。

35. 陳健波議員歡迎政府當局增加小巴座位的建議，因為此舉可紓解多個問題，包括在繁忙時段輪候時間冗長、在不影響道路交通的情況下增加公共小巴的載客量，以及令公共小巴營辦商的收入增加，從而紓緩加價壓力。他認為，政府當局應尊重業界對新增座位數目的意見，因為他們掌握公共小巴營運和業界需求的第一手資料。政府當局不應就此作出任何干預。

36. 主席及王國興議員歡迎政府當局增加小巴座位的建議。該兩名議員亦促請政府當局引進低地台公共小巴，服務醫院路線，利便輪椅使用者及有需要的乘客使用。主席建議當局提供資助，購買現時已有供應但價格較一般型號昂貴的低地台公共小巴。他促請政府當局於2016年內盡快完成所需的修訂法例工作，務求該建議可及早生效。

37. 陳恒鑞議員支持因應業界一直以來所提出的要求，將公共小巴座位增至20個，原因是在繁忙時間部分公共小巴路線的服務未能滿足需求。他促請公共小巴營辦商在落實增加座位的建議後維持現有班次、增加司機薪金、將車費凍結至少兩年，以及在更換現有車輛時採用更環保的型號。

38. 運輸及房屋局局長回應委員所提意見時表示，政府當局研究須予增加的座位數目時曾考慮多項因素，包括在繁忙與非繁忙時間差別頗大的公共小巴服務的需求、公共小巴路線的盈虧狀況，以及其他公共交通業界對該建議的反應。運輸及房屋局局長強調，政府當局不會根據公共小巴營辦商普遍採用的車輛型號考慮座位數目的增幅，亦不會偏向採用某些型號或偏袒某些生產商。由於在繁忙及非繁忙時間公共小巴的載客率差別頗大，座位數目如增至20個可能會導致公共小巴服務供應過剩，尤以乘客量不多的路線為然。此外，其他公共交通服務業界對增加座位數目的建議持強烈意見，並憂慮大幅增加座位會影響目前得來不易的公共交通服務的生態平衡。當局對上一次是在1988年將座位數目由14個增至16個，由此可見，公共小巴座位數目的任何變更，必須謹慎考慮和評估。考慮到上述多項因素，政府當局認為新增座位數目不宜多於3個。

39. 關於委員建議容許營辦商彈性決定座位數目的增幅，以及潘兆平議員問及不同公共小巴路線的座位數目可否不同一事，運輸及房屋局局長回應時表示，目前政府是考慮提高公共小巴座位的上限，而非強制所有公共小巴須一律增加同樣數目的座位。公共小巴營辦商可因應一個路線組合下各路線的營運情況和乘客需求，自行決定是否增加旗下

小巴的座位，以及確實增加的數目及實施時間。至於採用可供輪椅上落的低地台公共小巴方面，政府當局正探討有哪些合適車種可供使用，並會繼續與業界討論此事。

40. 至於現有公共小巴是否隨時可改裝成為20個座位的車輛一事，運輸署署長解釋，雖然公共小巴營辦商通常採用的其中一款型號的車輛，或可容許容納20個座位，但有一個座位須增設在司機座位旁邊。由於要遷就車輛引擎的位置，這個座位會裝設在升高了的位置，乘客進入／離開上述座位時便會構成安全問題。政府當局因此認為，在公共小巴常用的型號增設座位數目至20個，並非可行的方案。不過，她承認現時在市場上有一款數量有限的型號，可改裝成為容納20個座位，而不會產生上述安全問題。

41. 毛孟靜議員及楊岳橋議員詢問，進行修訂法例的工作，修改公共小巴的尺寸以容納更多座位甚至輪椅，做法是否可行。運輸及房屋局局長回應時表示，建議增加的座位數目，並非政府單憑車輛的法定長度而得出，其中一項考慮因素是乘客對公共小巴服務的需求，以及在繁忙時間和非繁忙時間變化可能相當大的公共小巴服務使用率。因此，當局必須審慎評估座位數目的增幅，亦要平衡其他不同公共交通服務業界的利益。運輸署署長回應指，由於大部分公共小巴總站設施、上落客區及其他道路均按照現行法定尺寸而建造和設計，若更改公共小巴的尺寸，上述大部分設施亦須予修改。至於這做法是否可行可取，需要另行作進一步研究。

42. 易志明議員批評政府當局未有充分而準確掌握公共小巴業界面對的困境，因為問題的癥結在於司機人手短缺。他促請政府當局制訂措施，加強業界人手的供應。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局察悉整個運輸業招聘司機時面對的困難，並會積極研究方法，吸引新血加入。

43. 主席及陳恒鎮議員建議將乘客量不多的巴士路線分配予公共小巴營運。運輸及房屋局局長回應時表示，現時已設有機制，由運輸署定期檢討交

通資源分配情況，以應付市民的需求。運輸署會積極與專營巴士公司及公共小巴營辦商討論合適的重組計劃，例如將乘客量不多的巴士路線分配予公共小巴營運。不過，上述建議往往遭到區內居民和區議會反對。政府當局會繼續聆聽不同持份者的意見，如情況許可，當局會推行合適的重組計劃，務求有效地分配交通資源。

44. 副主席察悉公共小巴營運收入會隨着新增座位數目而增加，並促請政府當局與公共小巴業界聯繫，改善小巴司機的薪酬待遇和工作環境，包括為司機訂立標準用膳和休息時間。由於租車司機須向車主繳付按金，他詢問政府當局可否改善這項安排，保障司機利益。運輸及房屋局局長察悉有關建議。

III. 九龍巴士(一九三三)有限公司網絡的新專營權 —— 經公眾參與活動收到的意見

(立法會 CB(4)1124/15-16(05) —— 政府當局就九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的新專營權事宜 —— 新專營權公眾諮詢結果報告提供的文件

立法會 CB(4)1124/15-16(06) —— 立法會秘書處擬備有關九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的專營權事宜的文件(最新背景資料簡介)

立法會 CB(4)1129/15-16(02) —— 寧銷行動提交的意見書

立法會 CB(4)1129/15-16(03)——道路安全研究
號文件 小組提交的意見書

立法會 CB(4)1140/15-16(05)——市民提交的聯
號文件 署意見書)

45. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介，在2016年1月26日至4月18日期間就九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")巴士網絡的新專營權諮詢公眾收集所得的意見，詳情載於政府當局提供的立法會 CB(4)1124/15-16(05)號文件。他表示，九巴巴士網絡的現有專營權將於2017年7月1日屆滿，政府當局已就新專營權安排徵詢公眾的意見。政府當局旨在於2016年內完成與九巴商議新專營權條款的工作，並會適時向事務委員會匯報結果。

(會後補註：運輸及房屋局副局長的發言稿已於2016年6月22日隨立法會 CB(4)1157/15-16(02)號文件送交委員。)

討論

公開巴士服務數據予市民免費使用

46. 莫乃光議員從政府當局文件中附件的附註3得悉，公開巴士服務數據予第三方免費使用，須得相關巴士公司同意。他對於政府當局未有盡力強制巴士公司須於專營權續期後，全面公開巴士服務數據予流動應用程式開發商的第三方免費使用，感到非常失望。他指出，倫敦及新加坡等海外城市均致力發展成為智能城市，協助流動應用程式的發展，將實時交通數據公開予公眾使用。他批評香港在這方面較為落後，並詢問運輸及房屋局會否考慮要求九巴在新專營權下須公開巴士服務數據予第三方使用，並就如何採取適當行動尋求律政司及創新及科技局的意見。

47. 運輸及房屋局副局長解釋，本港專營巴士服務由私人營辦商按商業原則經營。巴士營辦商已

自行作出龐大的投資，開發及維持用作編製實時巴士到站數據的系統，並向乘客發放有關資料，務求提供優質服務。收集所得的數據屬巴士公司私產，亦涉及商業營運資料，因此如要披露數據予第三方使用，便須徵得有關巴士公司同意。他補充，在倫敦及新加坡的營運巴士服務由政府資助，營運環境有所不同，如直接比較三地的情況，可能並不恰當。

提升服務質素

48. 黃毓民議員認為九巴票價不低，但其服務質素仍未如理想，市民亦一直要求九巴改善服務質素。他詢問，政府當局文件的附件所載從公眾諮詢收集的意見，會否用作當局批出新專營權的基礎。陳恒鑞議員促請政府當局善用這次批出新專營權的機會，要求九巴推行市民長期渴求的改善服務措施。

49. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局的目標是確保可滿足市民對優質巴士服務的期望。政府當局與九巴商討新專營權條款時，會全面考慮經公眾諮詢收集的意見和看法，並要求九巴提出措施，改善服務質素。不過，須予注意的是，就公眾諮詢收集所得的意見而言，如採納部分意見或需涉及作出相當的投資，因此要在改善服務與營運成本維持在相對穩定的水平之間，保持適當的平衡。這樣會有助控制票價壓力。

50. 范國威議員關注到，巴士車廂內的視聽廣播系統對乘客構成滋擾，特別是聲浪及系統播放的節目廣告所佔比例的問題。他促請政府當局規管巴士視聽廣播系統的聲浪水平，以及有關係統播放廣告所佔的時間。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會積極與九巴跟進就視聽廣播系統收到的意見。

巴士票價及票價優惠

51. 王國興議員促請政府當局與九巴商討，拉近過海巴士路線在過海後的票價與行走相同路段的非過海巴士路線的票價。運輸及房屋局副局長

回應時表示，運輸署正與獲批經營過海巴士路線的3間專營公司(包括九巴)研究推行試驗計劃，拉近若干過海巴士路線在過海後與非過海巴士路線的票價。在過程中，當局會考慮減低巴士資源錯配、交通擠塞，以及相關的路邊空氣污染等事宜。政府當局的目標是在2016年年底開始，就選定的過海路線展開為期一年的小型試驗計劃。王議員進一步詢問試驗計劃的事宜，運輸及房屋局副局長回應時表示，當局會適時公布試驗計劃的詳情。易志明議員及陳恒鑞議員亦認為，當局應鼓勵九巴向乘客提供更多票價優惠，包括巴士轉乘優惠及不同交通工具轉乘票價優惠。

52. 主席認為，專營巴士營辦商面對鐵路服務的激烈競爭，政府當局應協助其提升競爭力，並就此引入按車程距離收費，以致各乘客的巴士票價可按車程釐定。此外，運輸署應承諾會在收到巴士公司的票價優惠申請後一個月內，批准有關申請，以便巴士公司可迅速回應市場轉變的情況。

53. 運輸及房屋局副局長回應時表示，運輸署已有既定制度處理票價優惠申請，處理各宗申請的時間會因實際情況和有關申請的詳情而定。關於引入按車程距離收費的做法，運輸及房屋局副局長表示，現時在九巴營運的全部377條巴士路線中，70%的路線即265條巴士路線提供分段收費，惠及短途乘客，而其餘不設分段收費的路線則主要是短途路線。主席再詢問是否可按個別乘客所乘搭的車站數目釐定巴士票價，運輸及房屋局副局長答稱，由於上述建議會徹底改變現有的巴士收費系統，當局須仔細考慮，並審慎評估對巴士公司的財務穩健狀況造成的影響。

54. 至於主席提述有關九巴申請市區路線與機場路線的巴士轉乘優惠計劃一事，運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，運輸署現正處理有關申請，等待巴士營辦商表示是否已準備推行此優惠計劃。

重組巴士路線

55. 易志明議員認為，在未來數年，當多條新鐵路線落成啟用，乘客對巴士服務的需求會直接受影響，確有迫切需要重組現有巴士路線，避免出現與小巴及的士等交通工具服務重疊的情況。主席持相若意見，並建議應以小巴路線取代乘客量較低的巴士路線，務求減輕道路交通壓力，減少路邊廢氣排放量；而削減經營虧損的巴士路線，亦可改善巴士公司的財務狀況。易議員及主席察悉，每當在地區層面提出重組巴士路線時，區議會均予極力反對。他們促請政府當局加強游說區議會，向其解釋重組巴士路線的益處。

56. 運輸及房屋局副局長回應時表示，巴士公司會每年向運輸署提交巴士路線計劃。假如部分巴士路線的載客率跌至若干水平，巴士公司或會採取適當的重組措施，例如調派單層巴士取代雙層巴士行駛或減少班次，務求善用巴士資源。在此情況下，運輸署會諮詢相關區議會，尋求區議會支持重組建議。他解釋，儘管提出重組建議時或會遭到地區人士反對，政府當局仍需致力推行部分重組措施。

監察九巴的財務收入

57. 范國威議員認為，政府當局審理巴士公司提出的加價申請時，應考慮巴士公司所賺取的非票務收入，包括廣告收入及來自出售物業／土地的利潤。運輸及房屋局副局長回應時表示，非票務收入(包括使用固定資產衍生的廣告收入)向來須納入專營權的帳目內計算，而政府當局處理巴士公司提出的加價申請時亦會將其列入考慮之列。與此同時，出售土地所得的收入不予考慮，原因是有關車廠用地是九巴很久以前藉股東注資在公開市場購入作車廠用途。

提供洗手間及站長室供車長使用

58. 王國興議員認為應在每個巴士總站提供洗手間及站長室，供車長使用。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，自2006年起，新建成的巴士總站的標準規格是須設有洗手間或站長室，供車長使用。至於在2006年之前落成的巴士總站，運輸署一直與巴士公司合作設置洗手間及站長室，惟須解決地理環境限制或區內人士提出反對等問題。目前，全港有超過280個巴士總站，當中逾96%設有洗手間，步行3分鐘便可到達；餘下巴士總站的洗手間則設於4至7分鐘的步程範圍內。運輸署已獲得各巴士公司同意，讓屬下車長共用巴士總站的洗手間設施。運輸署會與巴士公司及其他部門跟進此事，在有需要時，會向相關部門申請批出所需的許可。

IV. 2016年港鐵票價調整

(立法會CB(4)1056/15-16(01)——香港鐵路有限公司就2016年港鐵票價調整提供的文件
號文件

立法會CB(4)1022/15-16(01)——政府當局提供的檢討港鐵票價調整機制公眾諮詢文件
號文件

立法會CB(4)997/15-16(03)——政府當局及香港鐵路有限公司就2016年港鐵票價調整提供的文件
號文件

立法會CB(4)1124/15-16(07)——立法會秘書處擬備有關港鐵票價調整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)
號文件

59. 應主席之請，港鐵公司商務總監借助電腦投影片，向委員簡介香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")2016年整體票價調整幅度為+2.65%，以及2016-2017年度各項票價優惠和推廣計劃。她補充，港鐵公司正積極與政府當局及相關人士討論提早檢討票價調整機制的事宜。上次檢討於2013年完成，而下次檢討則原定於2018年完成。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已於2016年6月27日隨立法會CB(4)1184/15-16(01)號文件送交委員。)

檢討票價調整機制

60. 王國興議員察悉政府當局及港鐵公司會提早檢討票價調整機制，並認為應暫停擱置實施2016年港鐵票價調整，直至得出檢討結果。運輸及房屋局副局長回應時表示，有關檢討工作尚未展開，2016年港鐵票價調整會根據政府當局與港鐵公司簽訂的《營運協議》所訂的現行票價調整機制來實施。雖然政府是港鐵公司大股東，但港鐵公司的日常運作，包括票價調整，是由該公司管理層按《營運協議》所訂的票價調整機制處理。

61. 易志明議員認為，政府當局已向港鐵公司提供支援，採用鐵路加物業發展模式，而在此模式下，港鐵公司在興建鐵路項目時獲批給部分港鐵車站上蓋的物業發展權。不過，港鐵公司從物業發展所得的利潤，並無納入現行票價調整機制。他促請政府當局在檢討票價調整機制方程式時，考慮有關財務利益的因素。梁國雄議員認為，港鐵公司是公共交通服務提供者，在每年賺取豐厚利潤的情況下仍然加價，實在不可接受。他建議港鐵公司應調高分享利潤機制下的比率，向乘客提供更多優惠。

62. 運輸及房屋局副局長察悉委員的建議，並表示票價調整機制檢討的大方向，是務求能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健的同時，更充分回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注。此外，檢討會研究是否及

如何將港鐵公司利潤納入票價調整機制，在檢討工作進行期間亦會考慮委員的建議。

(在下午12時37分，主席把會議時間延長15分鐘至下午1時15分)

票價優惠及推廣計劃

63. 胡志偉議員指出，在2013年進行票價調整機制檢討後引入了分享利潤機制及服務表現安排，港鐵公司會根據某年的利潤水平和服務表現，向乘客提供票價優惠。港鐵公司在2016年會向乘客提供1億8,600萬元的票價優惠，金額會在6月至10月期間透過為期約4個月的"即日第二程車費九折"優惠贈予乘客。他質疑，此項推廣計劃的時限較往年的計劃為短。鑒於港鐵公司提供的票價優惠金額取決於某年的利潤水平，他建議港鐵公司將港鐵加價額外帶來的票務收入，悉數回饋乘客。

64. 易志明議員認為，港鐵公司提供眾多不同的票價推廣計劃，乘客或未能知悉全部細節。主席、王國興議員及易議員深切關注到，"港鐵都會票"、"即日第二程車費九折"及"特惠星期六"等優惠，可否與交通需要及乘客的負擔能力配合，原因是只有符合部分預設條件的乘客，而非全部乘客，方可享有這些優惠。此外，他們認為"特惠星期六"只不過是宣傳技倆，目的是鼓勵本來在周末使用其他交通工具乘車的乘客改乘地鐵，而非為了紓緩地鐵常客的車費負擔。他們促請港鐵公司區分商業推廣活動與票價優惠，並應在沒有預設條件的情況下提供票價優惠。主席建議，為數1億8,600萬元的票價優惠應全部用作向所有乘客提供適用於所有車程的1%車費折扣。

65. 港鐵公司商務總監解釋，港鐵公司會在2016年分別向乘客提供1億7,500萬元來自分享利潤機制及1,100萬元來自服務表現安排的票價優惠，這筆1億8,600萬元的優惠金額會透過為期約4個月的"即日第二程車費九折"優惠贈予乘客。至於胡志偉議員認為上述推廣計劃的時間較往年的計劃為短，港鐵公司商務總監解釋，在2014年，為慶祝港

鐵公司成立35周年，港鐵公司自行提供時限較長的"即日第二程車費九折"優惠計劃，優惠期較分享利潤機制及服務表現安排所需期限更長。除了上述特別情況外，自"即日第二程車費九折"優惠計劃於2013年推出以來，該計劃的優惠期向來與某年港鐵的利潤水平及服務表現掛鉤。

66. 港鐵公司商務總監又表示，為了回應不同乘客的需要，港鐵公司會於2016年提供一系列的票價優惠(例如"特惠星期六")，針對不同的乘客群組，包括於平日及周末乘車的乘客。乘客可按自己出行的模式選擇最適合的票價優惠。事實上，這些票價優惠計劃所帶來的新乘客，數量極少。至於主席提出所有車程均獲1%車費折扣的建議，港鐵公司商務總監回應時表示，對上一次的票價調整機制於2013年修訂，假若實施建議，便需要修正票務系統，故此須予進一步研究。

67. 楊岳橋議員詢問可否推行"特惠星期日"計劃，港鐵公司商務總監回應指察悉有關建議，並表示港鐵公司正進行乘客意見調查，研究如何提升該公司提供的票價優惠，務求更切合乘客的需要。就此，港鐵公司會繼續聽取市民的意見。

68. 盧偉國議員、易志明議員及郭家麒議員認為，由於港鐵票價高昂，港鐵公司應向偏遠地區的居民提供更多票價優惠。郭議員認為，政府當局以鐵路作為公共交通骨幹的政策，限制了偏遠地區居民可選擇的公共交通服務。盧議員建議，港鐵公司應向居住偏遠地區而須乘搭地鐵往市區上學／工作的常客，提供更多票價優惠。運輸及房屋局副局長回應時表示，港鐵公司已為中長途乘客提供票價優惠，例如"全月通加強版"，這些措施廣受乘客歡迎。港鐵公司商務總監補充，港鐵公司已推出"港鐵都會票"，對象是經常乘搭港鐵往返市區範圍的中長途乘客，車費減幅為11%至25%，每月惠及約8萬名乘客，而25歲以下的全日制學生使用"學生身份"的個人八達通，享有約半價的票價優惠。

69. 楊岳橋議員察悉港鐵特惠站的數目有限，並關注到只有使用少數選定的車站的乘客，方可受

惠於此項推廣計劃。他詢問港鐵公司加裝港鐵特惠站須予考慮的因素，並建議應在每個車站至少設置一個港鐵特惠站。王國興議員認為亦應於不在鐵路服務範圍內的地方(例如小西灣)設置港鐵特惠站，資助居民乘搭接駁交通工具往返上述地方與附近港鐵站所需的費用。

70. 港鐵公司商務總監察悉委員的建議。她表示，在考慮安裝港鐵特惠站時須顧及多種因素，例如電力供應、保安及與港鐵站的距離等。由於該推廣計劃涉及向乘客提供票價優惠，港鐵公司亦需要考慮加裝港鐵特惠站對成本的影響。一直以來，港鐵公司接獲乘客有關安裝港鐵特惠站的要求，並會積極跟進，按每宗個案的情況考慮是否可行。

政府當局

71. 應楊岳橋議員要求，港鐵公司商務總監答允在會後提供資料，說明港鐵特惠站的位置和相關的港鐵車站、設置新港鐵特惠站的準則，以及港鐵有否計劃於港鐵車站附近設置額外的港鐵特惠站。

改善服務

72. 主席察悉港鐵公司在2015-2016年度購置10架輕鐵列車，並詢問港鐵公司有否計劃在2016-2017年度額外購置輕鐵列車，以紓緩在繁忙時間輕鐵擠迫的問題。他表示，新界西北人口在未來數年持續增長，政府當局及港鐵公司務須採取措施，例如使用更多雙卡列車，以增加輕鐵整體可載客量。港鐵公司商務總監表示，購置10架輕鐵列車的工作現正進行，而港鐵公司為了紓緩輕鐵特別是繁忙時間的擠迫問題，已在可行的情況下加密服務班次及調派雙卡列車行駛，應付服務需求。至於調派更多輕鐵列車行駛方面，港鐵公司有需要與運輸署進一步討論道路空間和交匯處的使用事宜，以免影響其他道路使用者的權利。運輸及房屋局副局長補充，由於輕鐵採用開放式設計，列車在地面行駛，與其他交通工具共用路面，如使用雙卡列車便須審慎考慮，顧及路面空間使用情況，以及部分輕鐵路段和月台的地理限制等因素。儘管如此，政府當局已要求港鐵公司制訂措施，解決繁忙時間輕鐵

擠迫的問題，包括在情況許可下使用額外的雙卡輕鐵列車，應付服務需求。

73. 郭家麒議員詢問港鐵公司在各港鐵車站設置洗手間及飲水設施的時間表。港鐵公司商務總監答稱，港鐵公司明白市民對改善車站設施(包括洗手間及餵哺母乳的設施)的需求，並就此自2015年起在旺角及太子的車站增設洗手間，供公眾使用。此外，乘客如需使用餵哺母乳的設施，可聯絡港鐵職員尋求協助，港鐵公司會提供較有私隱的專屬地方，以供使用。港鐵公司會繼續聽取乘客的意見，提供優質服務，滿足需求。

V. 其他事項

74. 議事完畢，會議於下午1時09分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年9月21日