立法會
Legislative Council

立法會 CB(4)1616/16-17 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　　：2017 年 4 月 21 日(星期五)
時　間　　：上午 9 時 30 分
地　點　　：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員　：陳恒鑌議員, JP (主席)
郭家麒議員 (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, BBS, MH, JP
黃碧雲議員
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
尹兆堅議員
朱凱廸議員
何啟明議員
林卓廷議員

柯創盛議員, MH
陳振英議員
陳淑莊議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄺俊宇議員
譚文豪議員
羅冠聰議員
姚松炎議員

列席議員 ： 涂謹申議員
麥美娟議員, BBS, JP

缺席委員 ： 林健鋒議員, GBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
張超雄議員
鍾國斌議員
楊岳橋議員
何君堯議員, JP
容海恩議員
劉業強議員, MH, JP

[高等法院原訟法庭於 2017 年 7 月 14 日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自 2016 年 10 月 12 日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

出席公職人員 ： **<u>議程第 III 項</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)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾瑞琦女士

路政署副署長
徐永華先生

路政署助理署長(發展)
廖皓愷先生

運輸署總工程師/交通工程(新界西)
林秀生先生

<u>議程第 IV 項</u>

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
哈夢飛先生

<u>議程第 V 項</u>

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
李艷芳女士

應邀出席者 ： **<u>議程第 IV 項</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
元立行先生

香港鐵路有限公司
總經理 —— 公司事務
蘇雯潔女士

列席秘書 ： 總議會秘書(4)6
盧慧欣女士

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)730/16-17(01)號文件	——	周浩鼎議員於2017年3月20日表示退出事務委員會的來函
立法會CB(4)747/16-17(01)號文件	——	林卓廷議員就屯門至赤鱲角連接路建造工程延誤事宜發出的函件
立法會CB(4)786/16-17(01)號文件	——	政府當局就郭家麒議員有關利用流動應用程式提供出租汽車服務的函件所作的回應
立法會CB(4)873/16-17(01)號文件	——	香港失明人協進會建議在電動車引入警告發聲裝置的意見書)

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)839/16-17(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)839/16-17(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

2. 委員同意在 2017 年 5 月 19 日舉行的下次例會上討論以下事項：

(a) 在路政署港珠澳大橋香港工程管理處保留 3 個編外職位，以及延長內部調配的 1 個常額職位的任期的建議；

(b) 有關政府接收大老山隧道擁有權的法例修訂；及

(c) 泊車位政策。

(*會後補註：*應政府當局要求，並經主席同意，項目"《道路交通條例》及其規例下部分收費的調整建議"其後已納入 2017 年 5 月 19 日會議的議程，上述項目(a)則押後討論。經修訂的議程於 2017 年 5 月 4 日隨該次會議的預告(立法會 CB(4)974/16-17 號文件)發出。)

3. 林卓廷議員詢問上述項目(c)的涵蓋範圍為何，以及會否包括提供電單車泊車位的事宜。秘書答稱，該項目由政府當局提出，而當局會在會議前提供一份討論文件，詳述所涵蓋的事宜。主席亦請委員參閱事務委員會的待議事項一覽表第 3 項"泊車位政策"，當中載述該項目的簡介，以及委員過往提出有關討論相關事宜(包括提供私家車及電單車泊車位)的要求。

4. 關於今天會議議程第 IV 項"調整機場快線票價"，朱凱廸議員關注到，事務委員會一旦展開討論該項目，香港鐵路有限公司("港鐵公司")便會被視為已符合現行機制所訂的規定，即港鐵公司在調整機場快線票價前，須"諮詢立法會交通事務委員

會"。他擔心委員或對票價調整建議持不同意見，但現時沒有足夠時間讓他們考慮港鐵公司的相關文件。他表示會動議議案，將該項目的討論中止待續。

5. 主席表示，秘書處將此項目納入會議議程，並已就此向委員作出足夠時間的預告。他相信事務委員會將全面討論票價調整建議，委員亦會盡抒己見。他進一步表示，若任何委員希望動議議案將某項目的討論中止待續，該委員可在討論相關項目期間提出。若議案獲通過，該項目的討論便會中止待續。

III. 185TB —— 葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統

(立法會 CB(4)839/16-17(03)號文件	—— 政府當局就 185TB 號工程計劃 —— 葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統提供的文件
立法會 CB(4)839/16-17(04)號文件	—— 立法會秘書處就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統擬備的文件(背景資料簡介)
立法會 CB(4)839/16-17(05)號文件	—— 屬民建聯葵青支部的兩名葵青區議員及一名社區主任聯合提交的意見書
立法會 CB(4)881/16-17(01)號文件	—— 一名市民提交的意見書)

6. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介提升 185TB 號工程計劃"葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統"("該工程計劃")為甲級的撥款建議。按付款當日價格計算，估計建設費用為 2 億 4,940 萬元。路政署助理署長(發展)繼而

借助電腦投影片(立法會 CB(4)895/16-17(01)號文件)，向委員簡介該工程計劃。

7. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 及 84 條，委員在會議上就正在討論的課題發言之前，須披露任何與該課題有關的直接或間接金錢利益的性質。

推行進展

8. 麥美娟議員指出，葵青區居民多年來一直要求當局興建升降機及行人通道系統連接大窩口道和禾塘咀街，但他們仍然需要等候，該工程計劃預計在 2021 年完成。麥議員及潘兆平議員均詢問政府當局會否加快推行進展，從而可盡快滿足當區居民的需要，特別是區內眾多長者居民的需要。潘議員建議透過增加建築人手加快進展。鑒於多項撥款建議積壓，有待財務委員會("財委會")審批，主席擔心該工程計劃的撥款建議未必可在本年度立法會會期內處理，導致該工程計劃延遲推行。因此，他詢問政府當局有否任何應變計劃。

9. 路政署副署長回應時解釋，鑒於須進行多項必要工序，包括平整土地、進行結構及地基工程和安裝機電設施，該工程計劃將需時約 30 個月或以上。進一步增加人手對加快工程所起的實際作用不大。政府當局會在短期內向財委會申請撥款，以期盡快展開工程。儘管如此，運輸及房屋局副局長補充，如未能在本年度立法會會期內獲財委會批准撥款，則無可避免會影響該工程計劃的推行進展。

採用斜道升降機系統

10. 陳振英議員指出，該工程計劃涉及興建的約 40 米長斜道升降機系統，長度遠勝朗豪坊最近發生意外的 21 米長自動扶梯及香港知專設計學院全港最長的 26 米長自動扶梯。他對該斜道升降機系統的安全提出關注，並詢問政府當局會否考慮將該系統分為兩至三段。

11. 路政署副署長表示，斜道升降機系統的設計及機械標準與自動扶梯系統不同，斜道升降機系統的設計亦須符合極高的安全標準。自動扶梯系統不適合輪椅使用者使用，斜道升降機系統則可服務所有人士，包括長者及殘疾人士。政府當局經考慮有關地點的實際情況及當區居民的需要後，認為該工程計劃適合採用斜道升降機系統。

12. 盧偉國議員認為，斜道升降機系統及自動扶梯各有優劣，前者可容納輪椅使用者及提供無障礙通道，後者則可節省使用者的等候時間。他詢問擬議斜道升降機系統使用者的等候時間為何，以及政府當局會否考慮將該兩部斜道升降機的其中一部改為自動扶梯。

13. 路政署助理署長(發展)表示，因應當區居民殷切要求在該地點提供安全的無障礙通道，當局便採用該斜道升降機系統。他解釋，採用兩部斜道升降機的設計，是考慮到當其中一部斜道升降機出現故障或進行維修時，另一部仍可提供無障礙通道供市民使用。至於該斜道升降機系統每程所需的時間，他表示每程需時約 100 秒，當中包括約 40 秒等候時間。上述每程時間與另一方案(即在有關地點裝設垂直升降機及高架行人道系統)的每程時間相若。

14. 麥美娟議員詢問香港有否採用類似的斜道升降機系統，以及是否有具備相關技能的技術員進行維修保養工程。她亦詢問會否在該斜道升降機內裝設空調系統，以及斜道升降機可載多少人，特別是可容納多少部輪椅。

15. 路政署副署長表示，雖然這是首個採用斜道升降機的公共升降機系統，但此類斜道升降機系統其實已在部分私人發展項目如愉景灣項目、舊大澳警署活化項目及寶福山靈灰安置所項目採用。他表示維修斜道升降機系統與維修垂直升降機所需的技能類似。至於在升降機內裝設空調系統的問題，路政署副署長解釋，基於節能考慮，當局不會在升降機內裝設空調系統，但會加入合適的通風設計，包括安裝機械式通風系統及沿升降機結構安裝

百葉窗，確保使用者舒適。為減少陽光照射升降機，政府當局會為該斜道升降機系統建造上蓋，而升降機表面則少用幕牆。他進一步表示，每部升降機可載不會少於 21 人，升降機內會有足夠空間容納輪椅，亦會安裝扶手。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議

16. 柯創盛議員表示，他及民主建港協進聯盟歡迎政府當局興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統("上坡電梯系統")的措施，但對相關建議的推行進展緩慢深表失望。在現時 18 個已排名的上坡電梯系統建議項目中，只有兩個項目已完成並開放予公眾使用。柯議員及潘兆平議員要求政府當局簡化行政程序及加快處理餘下建議項目。柯議員進一步要求政府當局就 18 個已排名的上坡電梯系統建議項目提供補充資料，說明每個項目的跟進過程及推行進展。

(*會後補註：*政府當局提供的補充資料的中文本及英文本分別於 2017 年 7 月 4 日及 13 日隨立法會 CB(4)1358/16-17(01)號文件向委員發出。)

17. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局於 2009 年訂立一套評分準則，評審香港的上坡電梯系統建議項目，並為該等建議項目訂定進行初步技術可行性研究的優次。在當時收到的 20 項建議項目中，當局剔除了兩個項目，並為另外 18 個項目排名。政府當局自此逐步推展該 18 個已排名的建議項目，但相關工程複雜，每個工程項目所需的時間亦因實際情況而有所不同。此外，此類工程項目通常涉及複雜的程序及高昂的造價，性質亦相對具爭議性。路政署副署長報稱，在餘下建議項目中，兩個項目已完成，一個項目部分完成，兩個項目正在施工，一個項目正進行招標程序，另外 7 個項目則正進行不同階段的勘測和設計工作。為加快推行進展，路政署會增撥資源進行相關工程，並會在工程項目準備就緒可予推行時盡快徵求立法會批准撥款。

18. 對於委員詢問當局如何處理新收到的上坡電梯系統建議項目，運輸及房屋局副局長表示，當局會在 2017 年年底展開研究，檢討及改善現行評審機制。政府當局將根據經改良的評審機制，為在過去多年收到的逾 100 個上坡電梯系統建議項目進行篩選、交通評估及初步技術可行性評估，以期為這些建議項目制訂未來路向。

19. 為更有效監察上坡電梯系統工程項目及相關事宜的進展，主席建議在交通事務委員會下成立上坡電梯系統小組委員會。秘書處會擬備一份文件，載述小組委員會的擬議職權範圍及工作計劃，供委員在下次例會上考慮。委員同意。

20. 主席請委員表明是否支持政府當局的撥款建議，以及將該項建議提交工務小組委員會。委員並無提出異議。

IV. 調整機場快線票價

(立法會 CB(4)839/16-17(06)號文件	——	香港鐵路有限公司就 2017 年機場快線票價調整提供的文件
立法會 CB(4)839/16-17(07)號文件	——	立法會秘書處就機場快線票價調整擬備的文件(背景資料簡介))

討論中止待續的議案

21. 羅冠聰議員動議一項程序議案，要求將此議程項目的討論中止待續。

22. 主席決定，他會參考《議事規則》第 40 條，先處理此項中止待續議案。由於分配予此議程項目的時間有限，因此他不會讓委員討論該項中止待續議案，但會讓動議該項議案的羅冠聰議員就議案發言，然後才把議案付諸表決。

23. 黃碧雲議員質疑主席不讓委員討論該項中止待續議案的決定，因為在立法會會議上，或在財委會及其轄下小組委員會的會議上，議員均可就中止待續議案發言。

24. 應主席邀請，秘書表示，對於應如何處理在立法會會議上和在財委員及其轄下小組委員會的會議上動議的中止待續議案，是有明文規定的，但在事務委員會會議上動議的中止待續議案則有所不同，《議事規則》或《內務守則》均沒有條文指明應如何處理該等議案。事務委員會主席可根據《議事規則》第 43 條，酌情決定《議事規則》第 40 條應否及如何適用於事務委員會的會議過程，包括不讓委員討論所動議的中止待續議案，並直接把該等議案付諸表決。

25. 主席表示，作為事務委員會主席，他有責任確保有效率地使用有限的會議時間，適當處理議程上各個項目。事務委員會不能用上大量會議時間討論一項程序議案。因此，他重申他不會讓委員討論羅冠聰議員動議的中止待續議案。主席繼而請羅冠聰議員就其議案發言。

26. 羅冠聰議員解釋他打算把機場快線票價調整建議的討論中止待續的原因。他表示，根據《營運協議》，港鐵公司只要完成包括諮詢事務委員會等的步驟，便享有增加機場快線票價的自主權。港鐵公司在諮詢期間無須考慮委員任何反對意見。此外，港鐵公司僅在會議 3 天前才向事務委員會提交有關調整機場快線票價的文件，令委員難有足夠時間考慮有關建議。港鐵公司在該份文件中沒有提供足夠資料支持增加票價。港鐵公司沒有匯報機場快線的財務表現，又或說明機場快線是否及在何程度上能在 40 年的營運期內達到原先推算的 10%內部回報率。羅議員提到文件附件二所載的乘客接受程度意見調查結果。他並指出，認為整體票價增加 10%可以接受的受訪本地市民有 63%，但此數字因計入了那些認為上述票價加幅"沒有可以或不可以接受"的受訪市民而推高。羅冠聰議員表明他反對有關的票價調整建議，並促請委員支持他動議的中止待續議案。

27. 石禮謙議員申報他是港鐵公司獨立非執行董事。

28. 主席把羅冠聰議員動議的中止待續議案付諸表決。應委員要求，主席命令進行點名表決及表決鐘聲響起 5 分鐘。共有 11 名委員表決贊成議案，11 名委員表決反對議案及沒有委員放棄表決(點名表決結果的詳情載於**附錄**)。主席宣布議案不獲通過。事務委員會接着討論議程項目。

29. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，自機場快線於 1998 年通車以來，該鐵路線的票價已維持不變接近 20 年。港鐵公司商務總監繼而借助電腦投影片[立法會 CB(4)895/16-17(02)號文件]，向委員簡介有關的票價調整建議。

擬議票價加幅的理據

30. 羅冠聰議員繼續要求港鐵公司提供機場快線的財務及營運資料。此外，他與梁國雄議員均詢問，在乘客接受程度意見調查中表示整體票價增加 10%可以接受的所有受訪市民(不計入那些表示"沒有可以或不可以接受"的受訪市民)所佔的淨百分比為何。

31. 港鐵公司商務總監表示，鑒於機場快線與東涌線共用基建設施，為機場快線準確擬備獨立的財務報表並不可行。她概括表示，機場快線在通車後一直因營運成本高昂而蒙受財政損失，直至 2015 年才透過成本控制措施開始達致財政收支平衡。她亦表示，於 1998 年就內部回報率作出推算後，影響機場快線營運的因素(如為機場服務的巴士路線數目及青嶼幹線的收費)已有改變。

32. 關於乘客接受程度意見調查的結果，港鐵公司總經理 —— 市務及策劃表示，在接受整體票價增加 10%的 67%受訪市民中，39%表示"絕對可以接受"及"可以接受"，28%表示"沒有可以或不可以接受"。另外 33%表示擬議票價加幅"不可以接受"或"絕對不可以接受"。

33. 譚文豪議員要求港鐵公司提供進一步詳細資料，說明機場快線與東涌線的營運成本及收入如何分攤、分攤後機場快線每年的營運成本及收入、機場快線現時及原來推算的每日乘客量的比較等，以及機場快線的建設成本是否已完全收回。朱凱廸議員促請港鐵公司清楚交代所有相關財務資料，證明票價加幅有理有據。單以營運成本高昂為理據而不提所得利潤，是不足夠的。他進一步詢問港鐵公司會否罔顧委員反對，堅持增加票價。

34. 港鐵公司商務總監重申，為機場快線擬備準確而獨立的財務報表並不可行。她並表示，根據港鐵公司的內部會計紀錄，機場快線在 2014 年之前蒙受的財政損失達數千萬至數億元。雖然機場快線的帳目由 2015 年起能夠收支平衡，但因營運成本不斷攀升而有必要增加票價。港鐵公司的董事局會考慮事務委員會及交通諮詢委員會於諮詢期間所表達的意見，然後議決通過新票價。

35. 毛孟靜議員指責港鐵公司只把諮詢事務委員會當作例行公事，並敷衍了事。她感到不滿的，是港鐵公司簡單地以商業敏感度為不提供財務資料的理由。同樣，鄭松泰議員認為，港鐵公司就提供可方便委員考慮有關建議所需的財務資料方面敷衍了事，完全不可接受。港鐵公司甚至沒有提及乘客接受程度意見調查的抽樣方法。他認為事務委員會在沒有所需資料的情況下，不能進行有意義的討論。

36. 港鐵公司商務總監回應時表示，港鐵公司已妥為符合上市公司在披露財務資料方面的規定。對於是否按委員的要求公開機場快線的財務資料，她須再作適當的研究。

37. 至於乘客接受程度意見調查，港鐵公司商務總監表示，港鐵公司委託了一間獨立的市場調查公司以隨機抽樣的方式進行調查。有關問卷經精心設計，確保收集所得的每個樣本都可代表目標的乘客組別。不符合相關概括要求的樣本便不會計入為所需的調查樣本。港鐵公司總經理 —— 市務及策劃補充，調查人員在機場快線車廂及機場快線車站內

隨機抽選乘客，並使用審慎設計的問卷進行面對面的訪問。應鄭松泰議員要求，港鐵公司同意提供問卷的副本及抽樣方法的詳情。

38. 梁志祥議員質疑港鐵公司為何不早在機場快線營運虧損時增加票價，而是在現階段該鐵路線財政狀況已有改善時才增加票價。雖然機場快線票價高昂，但許多乘客一直被迫乘搭機場快線，因為該鐵路線較往來機場與市區的一些其他交通工具方便。如港鐵公司不清楚交代機場快線的財務表現，則要說服委員及市民接納擬議票價加幅，會相當困難。

39. 陳克勤議員表明民主建港協進聯盟不支持增加機場快線票價的建議。對於港鐵公司恃着在機場快線票價方面可完全自主，只把諮詢委員當作例行公事，對他們有失尊重，陳議員對此極為失望。他促請政府當局制訂公平公正的機制，規管調整機場快線票價的事宜。

40. 主席總結時表示，雖然有合理因由調整已維持不變接近 20 年的機場快線票價，但港鐵公司在諮詢委員時應提供足夠資料。他要求政府當局及港鐵公司適當地回應委員的合理訴求，披露機場快線的財務資料，以及分攤機場快線與東涌線共用設施的詳情，供他們進一步考慮。

41. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 強調，政府當局會與港鐵公司合作，致力在提供機場快線相關財務資料時，亦遵守港鐵公司作為上市公司在披露商業敏感資料方面的限制。

(*會後補註：*政府當局的書面回應於 2017 年 5 月 4 日隨立法會 CB(4)964/16-17(01)號文件發出。)

票價調整機制

42. 田北辰議員認為，由於增加票價難免會引起爭議，因此機場快線享有票價自主權，是不切實際的。他建議長遠而言，機場快線的票價調整建議

須經行政會議批准，而行政會議在審批建議時須考慮多項客觀因素，一如專營巴士的票價檢討機制。

43. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，政府與港鐵公司於 2007 年簽訂的《營運協議》訂明，票價調整機制不適用於機場快線票價的調整，這安排有別於其他鐵路線。只要《營運協議》有效，港鐵公司便享有機場快線票價的自主權。《營運協議》是具法律約束力的文件，如要修訂，須經雙方彼此協定。儘管如此，《營運協議》明確載列有關調整機場快線票價的正當程序，任何票價調整建議均須經過此項在《營運協議》訂明的程序。

票價優惠

44. 黃碧雲議員表示，對大部分旅客而言，乘搭機場快線很方便，該鐵路線直接連接機場與市區。即使機場快線整體票價增加 10.3%，大部分旅客也認為該鐵路線的票價水平可以接受。不過，對每天乘搭機場快線的本地居民而言，大幅增加票價會加重他們在交通費方面的負擔。因此，她建議凍結本地居民乘搭機場快線的票價，並同時就乘搭該鐵路線的旅客實施更大的票價加幅。

45. 港鐵公司商務總監及港鐵公司總經理 —— 市務及策劃表示，許多受本地市民歡迎的機場快線現有推廣優惠票價(如團體票票價、旅遊票票價及小童和長者節日推廣優惠)，均會維持不變。舉例而言，視乎結伴同行的乘客人數，團體票提供 15%至 30%的折扣。每日約 6 000 名至 7 000 名機場快線乘客正使用團體票，他們會繼續受惠於該等推廣優惠票價。

46. 姚思榮議員詢問，港鐵公司會否考慮增加八達通票價的優惠，令更多本地市民受惠。港鐵公司總經理 —— 市務及策劃回答時表示，有關的機場快線票價調整建議已顧及不同乘客的需要。八達通票價的加幅會低於單程票票價的加幅。

47. 陳志全議員指出，在機場快線車站，乘客經常須排長龍等候購買來回票。為方便乘客，他建

議使用八達通的乘客也可享有來回票票價優惠。此外，他認為來回票票價的擬議加幅相當高，九龍站至機場站的來回票票價會上調 18.8%。他詢問乘客接受程度意見調查有否反映來回票票價加幅偏高的情況。港鐵公司商務總監察悉他的意見。她解釋，乘客接受程度意見調查的目的是評估乘客對整體票價加幅的接受程度，因而沒有詳細說明各種車票的票價加幅。

改善服務

48. 姚思榮議員促請港鐵公司在增加機場快線票價後改善該鐵路線的設施及服務。他建議在車廂內增設充電設施，供乘客為其流動通訊器材或手提電腦充電，以及在機場快線列車上發放實時航班資訊。港鐵公司商務總監回答時表示，港鐵公司有繼續改善機場快線的設施及服務，並會考慮姚議員的建議。

49. 尹兆堅議員詢問各大航空公司的市區預辦登機服務為何只在香港站及九龍站提供，而不在青衣站提供。港鐵公司總經理 —— 公司事務表示，在機場快線的規劃期，港鐵公司已在香港站及九龍站預留指定地方，設置提供市區預辦登機服務所需的航空公司櫃枱及行李輸送帶等設施。港鐵公司認為在這兩個設於市中心的機場快線車站提供該項服務，足以滿足乘客的需求。鑒於財政影響及需要有適當地方設置所需設施，港鐵公司沒有計劃在青衣站提供該項服務。

增加香港國際機場泊車費

50. 莫乃光議員及陳克勤議員指出，機場快線票價及香港國際機場泊車費將同時由 2017 年 6 月起上調。對於政府當局沒有就有關票價/泊車費的加幅作出適當的協調及提供合理的解釋，他們非常失望。許多屬意乘搭機場快線或駕車前往機場的人士毫無選擇。莫議員詢問政府當局會否就調整香港國際機場泊車費的事宜向事務委員會提供資料。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 察悉委員的關注。他表示，調整香港國際機場泊車費的事宜應屬機場管

理局的管轄範圍。在會議後，他會研究可否及如何向委員提供相關資料，以供參閱。

(*會後補註*：政府當局的書面回應於 2017 年 6 月 2 日隨立法會 CB(4)1146/16-17(01)號文件發出。)

議案

51. 經討論後，羅冠聰議員動議以下議案：

本委員會要求港鐵公司擱置調整機場快線票價，直至進行車費詳細評估，包括顧客問卷調查、市場競爭[調查]、乘客需求估計、海外機場鐵路收費比較、不同水平車費之財務影響等等，才再次諮詢本委員會。

(Translation)

This Panel requests that the MTR Corporation Limited to shelve the fare adjustment of the Airport Express, and consult this Panel again only after conducting a detailed fare assessment, covering a customer questionnaire survey, market competition survey, an assessment of passenger demand, a comparison of the fares of overseas airport railways, the financial implications of different fare levels, etc.

52. 主席把議案付諸表決。共有 16 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案及沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

53. 羅冠聰議員動議以下議案：

就機場快線的票價，港鐵應獲立法會交通事務委員會通過相關加價建議，才能加價。

(Translation)

Regarding the fares of the Airport Express, the MTR Corporation Limited should only increase the fares after the relevant fare increase proposal has

been endorsed by the Panel on Transport of the Legislative Council.

54. 主席把議案付諸表決。共有 14 名委員表決贊成議案，5 名委員表決反對議案及兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

55. 譚文豪議員動議以下議案：

本會要求港鐵提交機場快線營運數據，包括但不限於盈虧表、優惠票比例、[機場快線]與東涌線的折舊及維修[費用]分攤計算方法。

(Translation)

This Panel requests the MTR Corporation Limited to provide the operation data of the Airport Express ("AEL"), including but not limited to the profit and loss statement, the proportion of concession tickets and the method of apportioning the depreciation and maintenance costs between AEL and the Tung Chung Line.

56. 主席把議案付諸表決。共有 21 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

57. 田北辰議員動議以下議案：

鑒於港鐵公司就機場快線過去廿年未有調整[機場快線票]價格，而機場快線票價調整建議的整體幅度為 10.3%。根據政府與港鐵公司於 2007[年]兩鐵合併簽訂的《營運協議》，票價調整機制不適用於機場快線票價。港鐵公司就機場快線票價享有票價自主，引起社會上意見不一。本委員會促請政府就機場快線票價調整建議必須經過行政會議審批，從而與專營巴士票價調整審批程序看齊。

(Translation)

The MTR Corporation Limited ("MTRCL") has not revised the fares of the Airport Express ("AEL") for the past 20 years and its proposed overall fare revision rate is 10.3%. In accordance with the Operating Agreement signed between the Government and MTRCL upon the rail merger in 2007, the Fare Adjustment Mechanism is not applicable to the fares of AEL. MTRCL's autonomy over the fares of AEL has drawn diverse views in the community. This Panel urges the Government that the proposed fare revision for AEL must be vetted and approved by the Executive Council so as to be in line with the vetting and approval procedure for fare adjustments of franchised buses.

58. 主席把議案付諸表決。應田北辰議員要求，主席命令進行點名表決。共有 6 名委員表決贊成議案，11 名委員表決反對議案及 4 名委員放棄表決。個別委員的表決結果如下：

贊成

陳克勤議員	田北辰議員
梁志祥議員	柯創盛議員
陸頌雄議員	劉國勳議員

(6 名委員)

反對

葉劉淑儀議員	毛孟靜議員
易志明議員	莫乃光議員
黃碧雲議員	盧偉國議員
尹兆堅議員	朱凱廸議員
林卓廷議員	譚文豪議員
羅冠聰議員	

(11 名委員)

棄權

梁國雄議員	姚思榮議員
陳志全議員	陳振英議員

(4 名委員)

59. 主席宣布議案被否決。

60. 陳克勤議員動議以下議案：

由於香港鐵路[有限]公司未有提供足夠的營運數據，讓本委員會判斷[機場快線]加價的必要性及合理性，本委員會要求港鐵公司提供有關資料，並反對機場快線的加價。

(Translation)

As the MTR Corporation Limited ("MTRCL") has not provided sufficient operation data for this Panel to judge the necessity and reasonableness of the fare increase of the Airport Express, this Panel requests MTRCL to provide relevant information, and objects to the fare increase.

61. 主席把議案付諸表決。共有 16 名委員表決贊成議案，兩名委員表決反對議案及 3 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

62. 黃碧雲議員動議以下議案：

本委員會要求港鐵凍結香港特區永久性居民乘坐機場鐵路的票價，價格調整應只限於旅客。

(Translation)

This Panel requests the MTR Corporation Limited to freeze the fares of permanent residents of the Hong Kong Special Administrative Region for travelling on the Airport Railway and the fare revision should only apply to tourists.

63. 主席把議案付諸表決。共有 3 名委員表決贊成議案，9 名委員表決反對議案及 5 名委員放棄表決。主席宣布議案被否決。

V. 公共交通策略研究角色定位檢視 —— 個人化點對點交通服務

(立法會 CB(4)666/16-17(05)號文件	——	政府當局就公共交通策略研究角色定位檢視 —— 個人化點對點交通服務提供的文件
立法會 CB(4)666/16-17(06)號文件	——	立法會秘書處就香港個人化點對點交通服務擬備的文件(背景資料簡介)
立法會 CB(4)781/16-17(01)號文件	——	易志明議員擬動議的議案的措辭
立法會 CB(4)781/16-17(02)號文件	——	陸頌雄議員擬動議的議案的措辭
立法會 CB(4)781/16-17(03)號文件	——	田北辰議員擬動議的議案的措辭
立法會 CB(4)706/16-17(03)號文件	——	健康空氣行動提交的意見書
立法會 CB(4)706/16-17(04)號文件	——	長洲街坊會提交的意見書
立法會 CB(4)781/16-17(04)號文件	——	香港運輸物流學會提交的意見書)

64. 主席表示，此項目是由 2017 年 3 月 17 日上次會議延至是次會議處理。

65. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府當局就專營的士(前稱優質的士)提出的最新建議，當中包括在 2016 年 6 月提交事務委員會的初步建議的合適調整。他強調，最新建議已回應的士業界的關注，並切合社會對服務質素和收費較高的個人化點對點公共交通服務的新需求。運輸及房屋局

局長繼而扼述試驗計劃的要點，有關詳情載於立法會 CB(4)666/16-17(05)號文件。他表示，政府當局在收集委員及持份者的意見後，會在 2017 年 6 月發表的公共交通策略研究報告中匯報當局將如何推展有關專營的士的工作。與此同時，政府當局會繼續在現有牌照制度下積極改善普通的士服務。

(*會後補註：*(a)在會議席上提交的運輸及房屋局局長發言稿於 2017 年 4 月 24 日隨立法會 CB(4)896/16-17(01)號文件發出；及(b)公共交通策略研究報告於 2017 年 6 月 7 日隨立法會 CB(4)1176/16-17(03)號文件發出。)

推出專營的士及改善普通的士服務

66. 易志明議員就政府當局藉推出專營的士解決的士服務質素問題的做法感到失望，因為這建議非對症下藥，而且會令路面交通更加擠塞。他認為提升普通的士的服務質素，應是正確的做法。他又質疑政府當局與的士業界在這方面的溝通並非真正足夠。易議員繼而請委員參閱他撰寫的文件《的士 2020》，當中載述的香港的士服務發展藍圖勾劃了 6 個範疇的改善措施。其中一項建議措施是讓以往表現良好的現有的士營辦商申請營運收費較高的優質的士車隊，使政府當局可更有效規管該等營辦商的服務。這做法與現時鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴的做法類似。該文件亦建議實施違規記分制度，懲罰行為不當的的士司機。他籲請政府當局立即擱置專營的士計劃，並成立一個有政府當局、立法會議員、的士業界及其他持份者參與的多方工作小組，督導改善的士整體服務的工作。他表示多名屬於不同政團的立法會議員已答應，如果該工作小組成立的話，便會加入該工作小組。他會就這項建議動議一項議案。

(*會後補註：*易志明議員在會議席上提交的文件《的士 2020》於 2017 年 4 月 24 日隨立法會 CB(4)896/16-17(02)號文件發出。)

67. 主席、盧偉國議員(代表香港經濟民生聯盟)、劉國勳議員(代表民主建港協進聯盟)、姚思榮議員及梁志祥議員表示支持易議員的上述建議，包括成立多方工作小組。

68. 主席認為在首個專營權 5 年限期屆滿前，並不能確定專營的士能否有效應付公眾對更優質服務的需求。鑒於 Uber 的乘客量高企，他質疑僅 600 部專營的士是否足以應付公眾的需求。與此同時，他認為政府當局的當前要務應是與的士業界探討改善現有的士服務的方法。

69. 盧偉國議員亦認為的士業界與持份者有必要就改善的士服務的措施尋求共識。他擔心在未取得的士業界共識的情況下推出專營的士，對於與業界建立良好關係，從而改善的士整體服務而言，可說是倒退的做法。

70. 劉國勳議員表示，雖然部分的士營辦商能提供廣受乘客歡迎的優質服務，但的士司機中某些"害群之馬"的違規行為或已令公眾對的士服務產生負面印象。他認為由於大部分的士為普通的士，政府當局應致力提升 18 000 多部普通的士的服務，而不是誤把焦點放在僅 600 部專營的士上。劉議員表示，當局除規管個別的士司機的操守外，亦應監察的士車隊的服務質素。在多個城市中，的士車隊在服務質素方面的名聲是乘客選擇的士服務時會考慮的因素。他進一步促請政府當局採取措施改善的士業界的經營環境，吸引新血入行。

71. 姚思榮議員認為，政府當局務須聯同的士業界改善的士服務，積極回應市民及遊客就的士服務經常提出的批評。他建議該多方工作小組研究有何措施可逐步提升的士服務。至於推出專營的士，他擔心此舉會產生負面效果，將普通的士標籤為會提供劣質服務，不利改善普通的士的服務。

72. 梁志祥議員認為，有關專營的士的建議未經透徹商議。舉例而言，鑒於專營權設有 5 年期限及不能續期，此性質令營辦商會否有興趣投資成疑。他亦認為沒有需要推出專營的士服務，與現時乘客

未有提出重大批評的電召的士服務重疊。若成立多方工作小組的議案獲事務委員會通過，他促請政府當局尊重委員的意見。

73. 對於委員的上述意見，運輸及房屋局局長重申推出專營的士的目標並非取替普通的士，而是提供多一個選擇，照顧社會對質素及收費較高的個人化點對點公共交通服務的新需求。在許多海外大城市，提供不同種類的的士服務，照顧不同乘客群組的需求，是很普遍的情況。為釋除的士業界對普通的士被負面標籤的疑慮，運輸及房屋局局長表示，政府當局已將"優質的士"改稱為"專營的士"，使普通的士服務與將以專營權模式引入的新的士服務在制度上的分別更見清晰。

74. 運輸及房屋局局長強調，政府當局會繼續在現有牌照制度下積極改善普通的士服務，並同時推出專營的士，從而透過多管齊下的方式改善個人化點對點的公共交通服務。在這方面，政府當局對委員及的士業界的建議持開放態度，包括設立有其他持份者參與的任何新聯絡渠道。

75. 林卓廷議員表示，民主黨支持推出專營的士，促使透過競爭改善的士服務。鑒於根據試驗計劃，當局最初會推出 600 部專營的士，他相信普通的士司機的生計不會受到重大影響。

76. 陳志全議員認為,試驗計劃可提供討論如何解決的士服務質素問題的起點。他認為試驗計劃與易志明議員提出的建議之間並無重大衝突。

77. 莫乃光議員認為，牌照投機活動應是普通的士服務質素問題的癥結所在。鑒於的士牌照屬永久性質，加上牌價高企，的士車主缺乏改善服務的誘因。他促請政府當局藉增加的士供應促進競爭。梁國雄議員提出類似意見，並認為長遠而言，政府當局應透過改變的士牌照的永久性質或回購現有牌照，遏止的士牌照的投機活動。副主席認為，從事的士投機活動的人自然會反對推出專營的士，因為他們害怕的士牌價會因而下跌，他們的既得利益會受損。不過，他認為專營的士對前線的士司機的

收入不會有重大負面影響，專營的士司機甚至可賺取較高收入。毛孟靜議員進一步詢問，政府當局是否打算藉推出專營的士抗衡普通的士的壟斷及遏止牌照投機活動。

78. 運輸及房屋局局長回應時解釋，根據普通的士的現有牌照制度，的士牌照屬永久性質，在簽發時沒有附帶任何與服務質素有直接關係的條件。單靠在現有牌照制度下增發的士牌照，並不能有效應付社會對更優質個人化點對點公共交通服務的新需求。政府當局認為更可取的做法，是藉推出專營的士回應社會這類新需求。至於普通的士的牌價，政府當局無責任將牌價維持在某水平。

專營的士的執行細節

把現有的士牌照轉換為專營的士牌照的建議

79. 田北辰議員雖然原則上支持推出專營的士，但關注到增設 600 部專營的士會增加交通流量，特別在繁忙路段。他建議優先讓現有的士牌照轉換，以經營專營的士服務，而達致雙贏的局面。

80. 運輸及房屋局局長回應田議員的建議時表示，當局歡迎任何公司(包括現有的士營辦商)申請專營的士的經營權，而有關經營權會經公開招標批出。政府當局並無計劃把普通的士牌照轉換，以經營專營的士服務。至於對道路交通的影響，專營的士或能吸引部分私家車使用者乘搭，對道路交通的影響應該輕微。

僱傭關係

81. 陸頌雄議員認為社會各界應對推出專營的士一事持開放態度，此舉會為公眾提供多一個選擇，並會創造就業機會。關於執行細節，他表示香港工會聯合會最關注的，是專營的士營辦商會否須與旗下的士司機維持僱傭關係，以致不會將營運的士服務的風險轉嫁至前線的士司機，司機的收入可因而獲更佳保障。他表示部分的士司機工會強烈要求專營的士營辦商與旗下司機維持僱傭關係。

82. 運輸及房屋局局長表示，經考慮部分委員及的士業界提出的關注後，政府當局已對初步建議作出調整，令維持僱傭關係不再是強制性要求。儘管如此，政府認為維持僱傭關係是較可取的做法。因此，若申請者擬與旗下司機維持僱傭關係，其申請會在標書評審過程中得到較高分數。此外，申請者建議的監察司機服務質素措施及賞罰機制，將是當局評審申請時的考慮因素。陸頌雄議員進一步詢問在標書評審過程中各項目所佔的比重為何，運輸及房屋局局長回應時表示，當局將須因應持份者的意見進一步擬訂具體細節。

專營權條款、標書評審及服務監察

83. 黃碧雲議員詢問專營權條款的內容為何，以及當局會否以價高者得的方式將專營權批予提出最高專營權費用的投標者。運輸及房屋局局長回應時表示，當局在評審標書時，專營權費用的建議水平並非主要考慮因素。為顯示對服務質素的重視，投標者在技術建議方面的評分，在總分中會佔較高的比重。

84. 為確保營辦商能在 5 年的專營期內提供貫徹一致的優質服務，田北辰議員建議成立專營的士督導和評審委員會，專責審批專營權申請及監察專營的士的日常表現。標書應包括在的士車廂內安裝閉路電視系統的要求，以監察的士司機表現。此外，若專營的士司機的服務屢遭投訴，該委員會亦應有權在 5 年的專營期內撤銷專營權。業界代表在該委員會的成員中應只佔少數。

85. 林卓廷議員亦關注到當局會否設立機制，懲罰表現欠佳的專營的士營辦商。

86. 運輸及房屋局局長解釋，有別於普通的士的現有牌照制度，專營權模式能讓政府透過專營權條款監察專營的士營辦商的表現。若營辦商未能達到專營權訂明的服務水平或標準，政府當局可施加懲罰，甚至撤銷專營權。

收費水平

87. 黃碧雲議員關注到當局如何訂定專營的士的收費水平、收費結構及收費調整機制。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局在考慮顧問的初步評估後，認為有需要在普通的士與專營的士的收費之間維持合理的差距，並建議把專營的士收費定於較普通的士收費高約 35%至 50%的水平。當局亦建議專營的士的收費結構會與普通的士的收費結構相同，但確實收費有待進一步釐定。他表示，如日後調整專營的士的收費，須經行政會議批准，並經立法會以先訂立後審議的程序處理，才可實施新收費。

88. 陳志全議員提述營辦商的車隊中最少 50%為可供輪椅上落的士的規定，並關注到相關安裝費用或會令有意投標的人士卻步。他詢問會否設有輪椅附加費，或就可供輪椅上落的的士另訂較高的收費表。

89. 運輸及房屋局局長回答時解釋，根據現時的建議，乘搭可供輪椅上落的專營的士不會有附加費。儘管如此，運輸及房屋局局長向委員保證，政府當局會審慎確保營辦商財力充裕。

專營的士的數目

90. 毛孟靜議員對道路上車輛數目增加表示關注，並詢問專營的士的最高數目會維持在 600 部多久，才進一步增加。運輸及房屋局局長答稱，專營的士會以試驗形式推出，為期 5 年。政府當局會在試驗計劃完成後檢討成效。法例會訂明專營的士的數目上限(即 600 部)，若更改有關上限，必須修訂法例。

出租汽車服務

91. 陸頌雄議員察悉，現時就私家服務發出的出租汽車許可證數目未達 1 500 張的上限。他詢問出租汽車服務的發展如何，以及當局會如何規管有關服務。運輸及房屋局局長回應時解釋，除的士外，

出租汽車(即為出租或取酬而載客的私家車)亦會繼續提供另一種個人化點對點的交通服務。政府當局已在維持出租汽車許可證上限的前提下推出新措施，利便新服務提供者加入出租汽車市場，並確保車輛的質素。

92. 副主席指出，網約汽車服務如 Uber 日漸普及，多個大城市均沒有視之為非法。他認為政府當局應持開放態度，重新思考共乘車輛的概念及共享經濟的相關效益。莫乃光議員亦促請政府當局檢討發出出租汽車許可證的機制，並就網約汽車服務推出合適的規管制度，為公眾提供多元化選擇。林卓廷議員同樣認為，政府當局應就網約汽車服務實施合適的牌照管制，確保市場有公平健康的競爭。

93. 盧偉國議員指出，許多國家正指責 Uber 在沒有有效許可證的情況下提供出租汽車服務，因而令乘客面對潛在風險。他促請政府當局審慎處理與網約汽車服務有關的事宜，並在推展任何相關措施前尋求社會共識。

94. 運輸及房屋局局長回應時強調，為取酬而提供任何載客服務，必須符合相關法律及規例，以保障乘客的利益及安全。他重申所有出租汽車服務均須持有出租汽車許可證，並符合相關法律規定及出租汽車許可證的簽發條件。

(上午 11 時 56 分，主席建議把會議延長 30 分鐘至下午 1 時，委員表示支持。)

議案

95. 主席指示事務委員會處理委員在 2017 年 3 月 17 日的上次會議上提出的 3 項議案(立法會 CB(4)781/16-17(01)至(03)號文件)，以及在是次會議上提出的 3 項議案。應莫乃光議員要求，點名表決鐘聲響起 5 分鐘。

96. 易志明議員動議以下議案，而議案獲姚思榮議員、鍾國斌議員、何君堯議員及劉國勳議員附議 ——

由於政府推出之 600 個新"專營的士"牌照計劃，並沒有解決普羅市民對提升整體的士服務的訴求；與此同時，增加 600 個新"專營的士"牌照只會進一步加劇路面交通擠塞的問題；而事前又沒有諮詢的士業界及立法會各政黨/團之意見，因而引致議會各政黨/團之批評及的士業界強烈反彈，故本會現嚴正要求政府擱置"專營的士"計劃，並盡快與的士業界及立法會各政黨/團組成工作小組，為全面提升的士服務水平制訂一個全面的方案。

(Translation)

Given that the scheme introduced by the Government to issue 600 new "franchised taxi" licences fails to address the demand of the general public for enhancing the overall taxi service, while issuing 600 additional "franchised taxi" licences will only further aggravate the road traffic congestion problem, and the absence of any prior consultation with the taxi trade and the various political parties/groups of the Legislative Council ("LegCo") has drawn criticisms from the various political parties/groups of LegCo and a strong backlash from the taxi trade, this Panel now solemnly requests the Government to shelve the "franchised taxi" scheme and expeditiously form a working group with the taxi trade and the various political parties/groups of Legco for formulating a comprehensive proposal to comprehensively upgrade the taxi service level.

97. 主席把議案付諸表決。7 名委員表決贊成議案，5 名委員表決反對議案及 1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

98. 陸頌雄議員動議以下議案，而議案獲何啟明議員附議 ——

本會支持政府提升的士行業的服務水平，唯在推出專營的士服務以前，當局應多加與業界溝通，並需確立專營的士營辦商與

轄下司機僱傭關係為必要條件，否則難以透過改善司機生計及職業保障來提升服務質素；與此同時政府亦需整體改善業界經營環境，其中包括放寬上落客限制、加強打擊"折扣的"及"白牌車"等違法行為，以多方面確保及提升的士服務。

(Translation)

This Panel supports the Government to upgrade the service level of the taxi trade, but before introducing the franchised taxi service, the Administration should communicate more with the trade and needs to stipulate that an employer-employee relationship between franchised taxi operators and their drivers is an essential prerequisite, otherwise it is difficult to enhance service quality through improving the livelihood of drivers and employment protection; in the meantime, the Government also needs to make overall improvement to the operating environment of the trade, including relaxing the restrictions on picking up and dropping off passengers, and stepping up efforts to combat illicit acts involving "discount taxis" and "white licence cars", with a view to ensuring and enhancing the quality of taxi service in various aspects.

99. 主席把議案付諸表決。6 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及 9 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

100. 莫乃光議員動議以下議案 ——

本委員會對本港的士服務水平表示強烈不滿。香港人口和香港的交通需求均有增長，永久性及可轉讓之的士牌照令現時香港的士牌淪為投資工具，的士司機卻須付上高昂租用牌照費用，缺乏改善服務的誘因。本委員會促請政府增加個人化點對點交通服務，促進市場競爭，改革香港的士牌照制度，增加設有牌照時限、需定期續牌的"專營的士"。本委員會亦建議政府檢

討出租車服務牌照，為網絡召車服務引入合適的規管制度，提升整體服務質素和為市民提供多元化選擇。

(Translation)

This Panel is strongly dissatisfied with the quality of taxi service in Hong Kong. Along with the growth in the population in Hong Kong as well as the demand for local transport, and given the permanent and transferrable nature of taxi licences, Hong Kong's taxi licences have evolved into an investment tool, while taxi drivers have to pay high rentals for taxi licenses, and there is hardly any incentive for them to improve their services. This Panel urges the Government to provide more personalized and point-to-point transport services, promote market competition, reform the licensing system for Hong Kong taxis, and introduce franchised taxis with time-limited licenses which are subject to regular renewal. This Panel also proposes that the Government should review the service licences of hire cars and introduce an appropriate regulatory regime for Internet car calling services in order to improve service quality as a whole and provide the public with diversified choices.

101. 主席把議案付諸表決。7 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案及 5 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

102. 田北辰議員在事務委員會並無異議的情況下撤回他在 2017 年 3 月 17 日的事務委員會會議上提出的議案(立法會 CB(4)781/16-17(03)號文件)，並動議以下議案 ——

鑒於政府將推行專營的士，為的士業界開拓新客源並提升業界質素，但必會增加路面車輛流量，而"優先舊牌轉新牌"可達兩全其美，所以應為必然條件之一。基於必須確保服務質素，政府建議 5 年專營權對確保服務質素作用有限，本委員會促請政

府成立"優質的士督導和評審委員會"，成員代表業界佔少數，其職責是審視專營的士的申請，申請的條件包括但不限於安裝車廂閉路電視系統，符合相關條件就可批出專營權。若然某專營的士司機服務欠佳而屢次不改，[該]委員會有權隨時收回該牌照，令持牌者因投資受損而有所警惕。

(Translation)

Given that introduction of franchised taxis by the Government to expand the customer base and improve the service quality of the taxi trade will however definitely increase the traffic flows on the road, while giving priority to the conversion of existing taxi licences for operating new franchised taxis can be a win-win solution, conversion of existing taxi licences should therefore be included as one of the necessary conditions. As it is essential to ensure service quality, yet the Government's proposal of a five-year franchise has limited effect on the assurance of service quality, this Panel urges the Government to set up a "Steering and Assessment Committee on Premium Taxis" ("the Committee"), with minor representation from the trade in its composition, to be tasked with vetting applications for franchises to operate franchised taxis. The conditions for application should include but not limit to the installation of in-car closed-circuit television system. The franchise may be granted upon satisfaction of the relevant conditions. The Committee should be empowered to revoke, at any time, a franchise if the franchised taxi driver concerned delivers poor service repeatedly without making improvement, so that franchisees will be mindful of any investment losses arising therefrom.

103. 主席把議案付諸表決。5 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及 9 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

104. 劉國勳議員動議以下議案 ——

面對市民對個人[化]點對點交通服務的質與量需求不斷上升，本委員會要求政府協助的士業界改善服務質素，加強從業員培訓，引入合適的業內服務質素監管機制，並檢討出租服務車輛的政策及法例，讓日新月異的召車服務模式可在合適的規管下經營，迎合市民需要。

(Translation)

In face of the increasing public demand, both in terms of quality and quantity, for personalized and point-to-point transport services, this Panel requests the Government to assist the taxi trade in improving service quality, enhance the training of practitioners, introduce an appropriate service quality monitoring mechanism for the trade, and review the policy and legislation relating to hire cars, so that the rapidly developing car calling service mode can be operated under appropriate regulation to meet the needs of the public.

105. 主席把議案付諸表決。共有 13 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

VI. 提前檢討港鐵票價調整機制的結果

(檔號：CR 19/5591/00 THB(T) ——	有關香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果的立法會參考資料摘要
立法會 CB(4)839/16-17(08)號文件 ——	立法會秘書處就香港鐵路有限公司票價調整機制及港鐵票價調整擬備的文件(最新背景資料簡介))

經辦人/部門

106. 由於會議時間不足，事務委員會同意此議程項目延遲至 2017 年 4 月 28 日舉行的特別會議處理。

VII. 其他事項

107. 議事完畢，會議於下午 12 時 58 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 9 月 27 日

點名表決 DIVISION: 2
日期 DATE: 21/04/2017
時間 TIME: 10:29:53 上午 AM

動議 MOTION: 羅冠聰議員動議要求中止討論議程項目"調整機場快線票價"的議案
Motion to adjourn the discussion on the agenda item "Adjustment of Airport Express Fares" moved by Hon Nathan LAW Kwun-chung

動議人 MOVED BY: 羅冠聰 Nathan LAW

出席 Present : 23
投票 Vote : 22
贊成 Yes : 11
反對 No : 11
棄權 Abstain : 0
結果 Result : 相等 Tied

個別表決如下 THE INDIVIDUAL VOTES WERE AS FOLLOWS:

議員	MEMBER	投票	VOTE	議員	MEMBER	投票	VOTE
陳恒鑌	CHAN Han-pan	出席	PRESENT	潘兆平	POON Siu-ping	反對	NO
石禮謙	Abraham SHEK	反對	NO	盧偉國	Ir Dr LO Wai-kwok	反對	NO
林健鋒	Jeffrey LAM			鍾國斌	CHUNG Kwok-pan		
李慧琼	Starry LEE	反對	NO	楊岳橋	Alvin YEUNG		
陳克勤	CHAN Hak-kan			尹兆堅	Andrew WAN		
梁美芬	Dr Priscilla LEUNG			朱凱廸	CHU Hoi-dick	贊成	YES
黃國健	WONG Kwok-kin			何君堯	Dr Junius HO		
葉劉淑儀	Mrs Regina IP	反對	NO	何啟明	HO Kai-ming		
謝偉俊	Paul TSE			林卓廷	LAM Cheuk-ting	贊成	YES
梁國雄	LEUNG Kwok-hung	贊成	YES	柯創盛	Wilson OR	反對	NO
毛孟靜	Claudia MO			容海恩	YUNG Hoi-yan		
田北辰	Michael TIEN	反對	NO	陳振英	CHAN Chun-ying	反對	NO
易志明	Frankie YICK	反對	NO	陳淑莊	Tanya CHAN	贊成	YES
胡志偉	WU Chi-wai			陸頌雄	LUK Chung-hung		
姚思榮	YIU Si-wing	反對	NO	劉國勳	LAU Kwok-fan		
莫乃光	Charles Peter MOK	贊成	YES	劉業強	Kenneth LAU		
陳志全	CHAN Chi-chuen	贊成	YES	鄭松泰	Dr CHENG Chung-tai	贊成	YES
梁志祥	LEUNG Che-cheung	反對	NO	鄺俊宇	KWONG Chun-yu		
郭家麒	Dr KWOK Ka-ki			譚文豪	Jeremy TAM	贊成	YES
張超雄	Dr Fernando CHEUNG			羅冠聰	Nathan LAW	贊成	YES
黃碧雲	Dr Helena WONG	贊成	YES	姚松炎	Dr YIU Chung-yim	贊成	YES

秘書 CLERK_____