

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)858/19-20 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：2020 年 4 月 24 日(星期五)
時 間：上午 10 時 45 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 2

出席委員：

- 易志明議員, SBS, JP (主席)
- 陳恒鑠議員, BBS, JP (副主席)
- 石禮謙議員, GBS, JP
- 張宇人議員, GBS, JP
- 陳克勤議員, BBS, JP
- 梁美芬議員, SBS, JP
- 黃國健議員, SBS, JP
- 葉劉淑儀議員, GBS, JP
- 謝偉俊議員, JP
- 毛孟靜議員
- 田北辰議員, BBS, JP
- 姚思榮議員, BBS
- 莫乃光議員, JP
- 陳志全議員
- 梁志祥議員, SBS, MH, JP
- 黃碧雲議員
- 潘兆平議員, BBS, MH
- 盧偉國議員, SBS, MH, JP
- 楊岳橋議員
- 尹兆堅議員
- 朱凱迪議員
- 何君堯議員, JP
- 何啟明議員

林卓廷議員
邵家輝議員, JP
柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
譚文豪議員
謝偉銓議員, BBS

列席議員 : 麥美娟議員, BBS, JP
郭偉強議員, JP
葛珮帆議員, BBS, JP
周浩鼎議員
鄭俊宇議員

出席公職人員 : **議程第 III 項**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
哈夢飛先生

議程第 IV 項

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
謝詠誼女士

運輸署
助理署長/行政及牌照
陳英傑先生

運輸署
總運輸主任/駕駛事務
馮惠筠女士

應邀出席人士：議程第 III 項

香港鐵路有限公司

商務總監
楊美珍女士

公司事務總監
蔡少綿女士

總經理 – 市務及策劃
元立行先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)473/ —— 政府當局對事務委員會
19-20(01)號文件 的跟進行動一覽表第
4項(即在2019年12月
20日會議上就專營巴士
車身物料成分與安全標
準及要求提出的事宜)所
作的回應

立法會 CB(4)473/ —— 政府當局對事務委員會
19-20(02)號文件 於2019年12月20日會
議上就項目"城巴有限公
司(香港島及過海巴士網
絡專營權)及新世界第一
巴士服務有限公司的加
價申請"通過的3項議案
所作的回應

立法會 CB(4)474/ —— 政府當局對事務委員會
19-20(01)號文件 的跟進行動一覽表第
5項(即在2020年1月
17日會議上就項目"向運
輸及貨運業提供的燃料
補貼及一筆過補貼"提出
的事宜)所作的回應

立法會 CB(4)475/ —— 政府當局就非專營巴士
19-20(01)號文件 聯會要求提高一筆過補
貼水平的聯合意見書所
作的回應

立法會 CB(4)478/ —— 政府當局對事務委員會
19-20(01)號文件 在 2020 年 3 月 20 日會議
上就項目"放寬小巴車身
長度限制及其他相關技
術修訂建議"提出的事宜
所作的回應

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)467/ —— 待議事項一覽表
19-20(01)號文件

立法會 CB(4)467/ —— 跟進行動一覽表
19-20(02)號文件

2. 主席表示,在 2019 年 12 月 20 日的會議上,陳淑莊議員建議討論乘客經港珠澳大橋前往香港、珠海和澳門三地的通關程序。秘書處經諮詢運輸及房屋局後得悉,與三地通關程序有關的事宜屬保安局及其轄下執法機關,包括入境事務處和香港海關的職權範圍。就此,主席建議在保安事務委員會提出該事宜,以便與相關政策局及政府部門作出跟進。委員並無異議。

3. 陳淑莊議員察悉,廣深港高速鐵路("廣深港高鐵")因 2019 冠狀病毒病全球大流行而停運了頗長時間,她建議討論廣深港高鐵的營運及財政情況。主席表示,他會就建議事項及討論此事項的適當場合諮詢政府當局。

4. 委員同意在 2020 年 5 月 15 日舉行的下次例會上討論以下事項:

- (a) 推行"中環——紅磡"渡輪航線及"水上的士"服務;及
- (b) 新市鎮的單車徑網絡改善工程及無樁式自助單車租賃業務的最新情況。

III. 2020 年港鐵票價調整

立法會 CB(4)467/ —— 政府當局就 2020 年港
19-20(03)號文件 鐵票價調整提供的
文件

立法會 CB(4)467/ —— 立法會秘書處就香港
19-20(04)號文件 鐵路有限公司票價調
整擬備的文件(最新背
景資料簡介)

政府當局及香港鐵路有限公司的簡介

5. 應主席邀請，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("港鐵公司商務總監")向委員簡介按票價調整機制調整 2020 年港鐵票價的事宜，有關詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)467/19-20(03)號文件)。委員察悉，根據現行票價調整機制的安排，2020-2021 年度港鐵票價調整幅度本應為+2.55%。不過，2018 年第四季至 2019 年第四季家庭每月收入中位數的按年變動為-2.48%。因此，根據票價調整機制，2020-2021 年度港鐵票價整體調整幅度應視為 0%。政府當局及香港鐵路有限公司("港鐵公司")同意簡化安排，把計算所得的 2020 年票價調整幅度(+2.55%)延後至隨後兩年實施(即+1.28%會在 2021-2022 年度實施，而+1.27%則會在 2022-2023 年度實施)。因此，2020-2021 年度的港鐵票價不會有調整。

6. 委員進一步察悉，鑒於社會各界在 2019 冠狀病毒病全球大流行期間面對前所未有的挑戰，港鐵公司將推出一次過的特別支援措施，包括在 2020 年 7 月 1 日至 2021 年 1 月 1 日提供為期 6 個月的八達通"程程 20%車費扣減"優惠，這是現時 3.3%車費扣減優惠的加強版。政府同意承擔實際少收車費總額的一半，以 8 億元為上限，而港鐵公司會自行承擔其餘實際少收的車費。

(會後補註：港鐵公司商務總監的電腦投影片簡介資料於 2020 年 4 月 24 日隨立法會 CB(4)504/19-20(01)號文件送交委員。)

討論

2020 年票價調整

7. 鑒於香港未來數年的經濟前景充滿挑戰，陸頌雄議員呼籲港鐵公司不要在隨後兩年實施 2020-2021 年度的整體票價調整幅度(+2.55%)。林卓廷議員對鐵路事故頻生及沙田至中環綫建造工程的一連串事故表達不滿，並詢問港鐵公司是否會考慮放棄實施計算所得的 2020 年票價調整幅度，以支持社會各界渡過難關，並承擔企業社會責任。劉業強議員及鄭俊宇議員提出類似意見，並詢問港鐵公司是否會考慮凍結甚或降低票價，以紓緩市民的車費負擔。鑒於港鐵公司在經濟疲弱的情況下仍賺取巨額利潤，副主席呼籲港鐵公司降低票價，而非提供票價優惠。

8. 港鐵公司商務總監答稱，票價調整機制方程式考慮反映本港經濟狀況的客觀數據。因此，擬在 2021-2022 年度及 2022-2023 年度實施的票價加幅會視乎當時的經濟狀況而定。港鐵公司商務總監回應委員的意見時表示，在 2019 冠狀病毒病全球大流行期間，港鐵公司盡心竭力為社會各界提供全方位支援。就這方面，港鐵公司於 2020 年 2 月至 4 月寬減了港鐵商場及車站中小型租戶的租金。她籲請委員諒解，在疫症全球大流行的情況下，公司的交通業務收入嚴重下跌，鐵路綫的乘客量大幅減少。2020 年首季的日均乘客量較去年同期數字下跌 40%。此外，高速鐵路(香港段)自 2020 年 1 月底暫停服務，羅湖站及落馬洲站亦自 2020 年 2 月初關閉，難免影響港鐵公司的跨境鐵路服務收入。經平衡多項考慮因素後，港鐵公司已盡最大努力推出多項紓緩措施，冀與廣大市民共同走出經濟困境。

9. 譚文豪議員詢問，若家庭每月收入中位數的按年變動繼續為負數，港鐵公司是否會在 2021-2022 年度及 2022-2023 年度分別實施+1.28%

及+1.27%的票價調整幅度。港鐵公司商務總監給予否定的答覆，並表示會因應當時的經濟狀況進一步延後調整票價。鑒於現行票價調整機制將於2022-2023年度檢討，譚議員關注到延後調整票價的安排，並詢問港鐵公司是否會不論檢討結果，繼續延至2023年之後才實施上述票價調整幅度。

10. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，下次就票價調整機制進行的定期檢討將於2023年完成，如有由往年轉撥的票價調整幅度，則會在檢討期間考慮處理安排。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，一般而言，如不進行票價調整機制檢討，又或現行票價調整機制經檢討後維持不變，任何由往年轉撥的票價加幅都會加進來年的整體票價調整幅度。

11. 梁志祥議員詢問，在2019年下半年，港鐵的設施遭受破壞，因此而招致的維修保養費用為何。他進一步詢問，如無須支付有關費用，港鐵公司是否會降低票價。

12. 港鐵公司商務總監回應時表示，因設施遭受破壞而招致的維修保養費用至今約為6億元。她表示，票價調整機制只考慮通脹、市民大眾的負擔能力及公司的營運開支等因素，因此維修保養費用上升對乘客支付的票價並無任何影響。

13. 謝偉銓議員認為，除營運開支外，港鐵公司亦應提供其收入資料，供委員參閱。依他之見，交通業務的總收入應包括票務收入及來自車站商務的非票務收入，因為兩者都是直接有關。應謝議員要求，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2承諾與港鐵公司聯絡，請該公司以書面提供其收入的分項數字。

(會後補註：政府當局提供的補充資料的中文本於2020年5月27日隨立法會CB(4)632/19-20(01)號文件送交委員。)

票價調整機制檢討

14. 陸頌雄議員詢問何時會進行下次票價調整機制檢討。陸議員察悉，根據現行服務表現安排，當局在決定罰款額時只考慮鐵路事故期間最長的列車服務延誤時間。他認為就每宗事故徵收的罰款額應按整體服務延誤時間計算。

15. 儘管現時經濟不景，但根據票價調整機制計算所得的 2020-2021 年度整體票價調整幅度仍達 +2.55%。有鑒於此，副主席認為現行票價調整機制未能有效反映當前的社會經濟狀況，因此促請政府當局提前檢討票價調整機制。主席促請政府當局下次就票價調整機制進行定期檢討時考慮社會各界的意見。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，上次票價調整機制檢討於 2017 年完成，現行票價調整機制適用於截至 2022-2023 年度 6 年間的票價調整安排。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2進一步表示，票價調整機制採用一條客觀、具透明度及直接驅動的方程式決定票價調整幅度。該方程式考慮客觀數據，包括綜合消費物價指數和運輸業工資名義指數，並加入生產力因素，以反映本港的經濟狀況。以 2020 年票價調整為例，根據相關數據計算得出的結果是，票價不會有實質加幅。

17. 鑒於失業情況因 2019 冠狀病毒病全球大流行而不斷惡化，梁志祥議員詢問會否把失業率列為票價調整機制的考慮因素。港鐵公司商務總監答稱，在票價調整機制方程式加入過多因素未必可行。港鐵公司已決定在現行票價調整機制以外提供一次過車費優惠，讓不同層面的港鐵乘客受惠。

票價調整機制以外的一次過車費優惠

18. 毛孟靜議員對政府當局將以公帑資助港鐵公司推出八達通"程程 20%車費扣減"這項一次過車費優惠深表關注。劉業強議員提出類似關注。

19. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，港鐵公司的業務因 2019 冠狀病毒病全球大流行而受重創。港鐵公司的跨境鐵路服務收入受到嚴重影響，

該公司可能難以獨力承擔因八達通乘客的車費扣減由 3.3%增至 20%而少收的車費。因此，政府當局認為承擔實際少收車費總額的一半並以 8 億元為上限是適當的做法，以致每名乘客均會直接受惠於車費折扣。

20. 鄭松泰議員表示，政府當局為了向八達通乘客提供 20%車費折扣而向港鐵公司提供上限為 8 億元的資助，並非適當的做法，而且會令其他公共交通營辦商，包括專營巴士及公共小巴營辦商的經營環境雪上加霜。鑒於其他公共交通營辦商得不到政府當局資助提供票價折扣，謝偉銓議員表示這情況會令人覺得政府當局的交通政策向港鐵公司傾斜。

21. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，政府當局除了資助港鐵公司提供車費折扣外，亦同時把公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")的門檻由 400 元暫時降至 200 元，令使用鐵路以外的其他公共交通服務的乘客同樣會受惠。據估計，市民的交通費負擔會減輕 20%至 30%。政府當局會密切注視港鐵公司向乘客提供 20%車費折扣後對其他公共交通工具的影響。此外，政府當局已透過兩輪防疫抗疫基金撥款約 63 億元支援鐵路以外的交通業界，當中 8 億元已預留予專營巴士營辦商。

22. 胡志偉議員認為，乘搭公共交通工具的市民的出行習慣會受政府當局資助港鐵公司提供 20%車費折扣的政策影響。胡議員表示不會反對港鐵公司運用本身的資源向所有港鐵乘客提供 20%車費折扣。不過，他認為，若公眾的出行習慣因政府政策傾斜而有所改變，則並不合理。他建議政府當局把補貼計劃的門檻降至 0 元，使所有乘搭公共交通工具的市民均可受惠而無須改變出行習慣，以及不同公共交通營辦商都可在公平的環境下競爭。

23. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，政府當局關注到，若補貼計劃的門檻降至 0 元，可能會有濫用該計劃的情況。儘管如此，政府當局察悉社會上對降低交通費用的訴求。經平衡多項考慮因素後，政府當局已推出兩項措施，進一步紓緩

市民的交通費負擔，包括放寬補貼計劃的門檻，以及為港鐵乘客提供一次過車費優惠，包括把八達通"程程 3.3%車費扣減"提升至 20%，為期 6 個月，以及提供購買月票的折扣。

24. 田北辰議員指出，隨着港鐵公司推出一次過車費優惠，就相同的過海車程而言，專營巴士月票乘客支付的车費會較港鐵月票乘客為高。因此，他相信更多市民會轉用鐵路服務過海，西鐵綫的車廂會更為擠迫。鑒於以上所述，田議員建議政府當局考慮補貼所有公共交通服務 20%的票價，為期 6 個月。他又建議港鐵公司把原本為提供八達通"程程 20%車費扣減"而預留的款項用來提供 4%車費折扣，為期 6 個月。

25. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，鑒於近月公共交通乘客量大跌，田議員提出的建議會受多項不明朗因素影響。他表示，當局已在兩輪防疫抗疫基金下公布多項措施，支援公共交通營辦商。政府當局未必可進一步資助有關營辦商提供票價折扣，因為此舉會涉及大量額外財政資源。

26. 主席認為，各項公共交通服務的票價必須保持平衡，否則會影響擔當輔助角色的公共交通服務。他建議政府當局考慮委託交通諮詢委員會研究各項公共交通服務票價之間的關係。

27. 陳志全議員詢問政府當局及港鐵公司如何訂出八達通"程程 20%車費扣減"的優惠。他認為港鐵公司應運用本身的資源提供更多票價優惠，與香港人共渡時艱。

28. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，該項車費優惠是政府當局與港鐵公司商討所得的結果。在商討過程中，雙方同意為市民大眾提供較大幅度的車費折扣。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應陳議員的進一步詢問時表示，港鐵公司已宣布不會申請"保就業"計劃的工資補貼。

29. 周浩鼎議員呼籲港鐵公司把八達通"程程 20%車費扣減"的優惠期延長至超過 6 個月，冀能在

疫症全球大流行繼而經濟衰退的期間紓緩市民大眾的財政負擔。鄭松泰議員認為八達通"程程 20%車費扣減"優惠應由 2020 年 4 月或 5 月起提供，為期最少 9 個月。盧偉國議員及潘兆平議員詢問可否提前推出八達通"程程 20%車費扣減"優惠。楊岳橋議員要求港鐵公司解釋為何最早要到 2020 年 7 月才可推出該項優惠。

30. 港鐵公司總經理——市務及策劃回應時表示，所有使用八達通乘搭港鐵重鐵、輕鐵及港鐵巴士的乘客將可享八達通"程程 20%車費扣減"優惠。鑒於港鐵售票系統複雜，港鐵公司需要約 8 星期進行系統改動及測試工作，以確保系統準確。此外，港鐵公司會繼續提供一系列恆常票價優惠，包括"早晨折扣優惠"，因此需要足夠時間就不同票價優惠組合進行測試。港鐵公司商務總監認同楊岳橋議員的意見，表示日後應縮短籌備推出類似優惠所需的時間。

為港鐵商場及車站的租戶提供租金寬減

31. 邵家輝議員讚賞港鐵公司為保就業及支援零售業而在 2020 年 2 月至 4 月減免中小型租戶一半租金。周浩鼎議員及盧偉國議員詢問隨後為這些租戶提供的租金寬減安排為何。

32. 港鐵公司商務總監表示，港鐵公司已積極回應租戶對寬減租金的關注。港鐵公司會繼續盡量支援所有租戶，並會按個別情況考慮在 2020 年 5 月提供租金優惠。至於 2020 年 6 月及 7 月的安排，則會在稍後階段視乎情況決定。

其他關注

33. 潘兆平議員關注港鐵員工的年度薪酬調整是否會因票務收入大跌而受影響。陸頌雄議員認為資深員工的流失率高，而且為前線員工提供的督導及培訓不足。他並詢問港鐵公司是否會考慮改善員工的薪酬和附帶福利及設立薪級表，藉此挽留人才。港鐵公司商務總監回應時表示，現時設有機制檢討及調整員工的薪酬，有關機制並非與公司的營

運開支及收入掛鈎。

34. 姚思榮議員詢問，港鐵公司有否與政府當局及內地相關當局討論恢復跨境鐵路服務的原則及程序。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，政府當局會因應 2019 冠狀病毒病疫情在香港及內地的最新發展，考慮恢復跨境交通服務，包括跨境鐵路服務及陸路跨境交通服務。

35. 對於姚思榮議員詢問 2020 年的預測乘客量，港鐵公司商務總監回答時表示，出行習慣及乘客量會受社會經濟活動及衛生檢疫安排等不同因素影響。

36. 梁志祥議員詢問，港鐵公司是否會考慮推出輕鐵月票，以增加乘客量。港鐵公司商務總監回應時表示，港鐵公司現時並無此計劃，但會在適當時候考慮梁議員的建議。

37. 陳恒鑾議員察悉，港鐵公司的整體乘客量在 2019 年上半年上升 2.5%，但在下半年則下跌 14.8%。他認為之前舉行的公眾活動對港鐵公司造成重大的財政影響。邵家輝議員詢問，政府當局作為港鐵公司的大股東，是否會建議港鐵公司向破壞鐵路設施的有關各方追究法律責任。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，港鐵公司會在適當時候按個別情況向有關各方提出民事申索，追討賠償。

38. 應潘兆平議員要求，港鐵公司承諾提供資料，說明港鐵公司營運開支，包括因在之前出現公眾活動期間港鐵設施遭受破壞而招致的維修及更換設備費用的增長百分率。

(會後補註：政府當局提供的補充資料的中文本於 2020 年 5 月 27 日隨立法會 CB(4)632/19-20(01)號文件送交委員。)

IV. 全面檢討私人駕駛教師執照

立法會 CB(4)467/ —— 政府當局就全面檢討

經辦人/部門

19-20(05)號文件	私人駕駛教師執照提供的文件
立法會 CB(4)467/19-20(06)號文件	—— 立法會秘書處就私人駕駛教師執照擬備的文件(最新背景資料簡介)
立法會 CB(4)456/19-20(01)至(17)號文件	—— 公眾人士就發出私人駕駛教師執照事宜提交的 17 份意見書
立法會 CB(4)481/19-20(01)至(25)號文件	—— 公眾人士就發出私人駕駛教師執照事宜提交的 25 份意見書
立法會 CB(4)485/19-20(01)至(26)號文件	—— 公眾人士就發出私人駕駛教師執照事宜提交的 26 份意見書
立法會 CB(4)495/19-20(01)至(28)號文件	—— 公眾人士就發出私人駕駛教師執照事宜提交的 28 份意見書
立法會 CB(4)498/19-20(01)號文件	—— 駕駛教師協會向政府當局提交的意見書及政府當局對意見書提出的事宜所作的回應(該意見書及回應抄送事務委員會備悉)

政府當局的簡介

39. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡述運輸署就私人駕駛教師執照進行全面檢討所得的結果及建議，有關詳情載於政府當局的文件。簡括而言，經考慮各個私人駕駛教師執照組別的供求情況後，政府當局建議把第一組別私人駕駛教師執照數目的基準由現時的 1 050 個調高至 1 170 個，另外兩個組別的基準則維持不變。此外，政府當局建議把 25% 的新簽發第一組別私人駕駛教

師執照劃為"駕駛教師配額"，供第二組別和第三組別的有效私人駕駛教師執照持有人，以及指定駕駛學校和專營巴士公司的現職或前任受限制駕駛教師申請。餘下 75%的配額會公開讓公眾申請。另外，政府當局建議實施多項提升私人駕駛教師質素的措施。要落實執照簽發機制的擬議改動及該等提升質素的措施，便須修訂法例。

40. 政府當局表示，當局將於 2020 年第四季邀請公眾申請 75%的新簽發第一組別私人駕駛教師執照，待完成所需的法例修訂工作後，才邀請相關人士申請 25%的駕駛教師配額。

討論

(下午 12 時 43 分，主席指示會議延長 15 分鐘，讓委員有足夠時間進行討論)

41. 副主席及葛珮帆議員表示，民主建港協進聯盟支持政府當局建議的新私人駕駛教師執照簽發機制。鑒於第二組別和第三組別執照的需求正在下跌，這些委員同意政府當局的說法，認為把 25%的新簽發第一組別私人駕駛教師執照劃為駕駛教師配額，能更好地利用第二組別和第三組別私人駕駛教師的駕駛專長及訓練經驗，以提升私家車及輕型貨車的整體駕駛訓練質素。此外，引入更多競爭或有助降低駕駛訓練課程的費用。

42. 然而，郭偉強議員認為擬議安排對申請第一組別私人駕駛教師執照的市民不公平。當局經常接獲大量申請，並需以抽籤形式決定處理申請的次序。把 25%的新簽發第一組別私人駕駛教師執照劃為駕駛教師配額，會違反公平公開的原則，令申請難上加難。謝偉銓議員亦質疑駕駛教師配額安排是否公平。

43. 麥美娟議員認同郭偉強議員的意見。她補充，擬議安排對現有第一組別私人駕駛教師亦不公平，因為他們全都經過相同的申請程序。此外，麥議員質疑政府當局提出駕駛教師配額可提升第一組別車輛駕駛課程質素的理據。郭議員及麥議員要

求政府當局解釋為何向第二組別和第三組別私人駕駛教師提供申請第一組別私人駕駛教師執照的捷徑，並詢問擬議安排可如何能提升私家車及輕型貨車駕駛訓練的質素。

44. 運輸及房屋局副局長解釋，對新私人駕駛教師執照簽發機制作出的擬議修訂，旨在利用第二組別和第三組別私人駕駛教師的專長和技能，提升私家車及輕型貨車駕駛訓練的質素。此外，政府當局已提出其他提升私人駕駛教師質素的措施，包括把私人駕駛教師執照申請人必須持有私家車及輕型貨車駕駛執照的最短年期由 3 年增至 6 年，以及規定現有私人駕駛教師執照持有人須每 3 年修讀強制複修課程一次。

45. 關於提升第一組別車輛駕駛訓練的質素，葛珮帆議員認為第二組別和第三組別車輛駕駛訓練涵蓋巴士及重型貨車等較大型車種，而第二組別和第三組別私人駕駛教師執照持有人擁有寶貴的專業知識和駕駛經驗，這些知識和經驗或會令學習駕駛人士得益。此外，鑒於只有 57 個新簽發的私人駕駛教師執照會劃為駕駛教師配額，葛議員認為有關數目合理，不會對市場造成負面影響。

46. 陳志全議員表示支持新私人駕駛教師執照的簽發機制，因為該機制會為學習駕駛人士提供更多選擇，繼而有助私人駕駛教師業界發展。他詢問政府當局是否預計第一組別車輛駕駛考試的需求會上升；若是，駕駛考試的等候時間是否會延長。陳議員亦詢問考牌主任是否足夠，以及他們的資歷要求為何。

47. 運輸署助理署長/行政及牌照("運輸署助理署長")答稱，在考慮新簽發第一組別私人駕駛教師執照的數目時，已考慮市場對駕駛考試的需求的預期增長。鑒於全港設有 17 個駕駛考試中心，駕駛考試的等候時間應不會受到負面影響。至於考牌主任的資歷，運輸署助理署長答稱，考牌主任的最低入職要求包括在香港中學文憑考試取得 5 科及格(包括語文科目)，以及沒有某些交通罪行的定罪紀錄。

48. 譚文豪議員及楊岳橋議員表示支持有關建議。他們認為新私人駕駛教師執照的擬議簽發機制會惠及學習駕駛人士，並提升駕駛訓練的質素。若更多學習駕駛人士因獲得較佳訓練而通過駕駛考試，則在某程度上可解決駕駛考試中心附近道路交界處的交通擠塞問題。此外，儘管受限制駕駛教師及私人駕駛教師具有相若的教學經驗及資歷，前者的薪酬仍遜於後者。因此，25%的駕駛教師配額會提供一個良好的契機，讓受限制駕駛教師轉任私人駕駛教師，並改善生計。該兩名委員建議政府當局繼續留意市場情況，並檢討日後簽發的新私人駕駛教師執照數目，以更切合市場需要。

49. 關於改善受限制駕駛教師的生計這點，何啟明議員及郭偉強議員持相反意見。他們認為擬議安排對指定駕駛學校較為有利，並會進一步助長指定駕駛學校壟斷駕駛訓練市場。他們提出的論據是，由於25%的駕駛教師配額會分配予現職及前任受限制駕駛教師，而他們取得第一組別私人駕駛教師執照的機會會較公開申請的人士高，因此指定駕駛學校不太願意改善受限制駕駛教師的薪酬。此外，指定駕駛學校現時提供的駕駛訓練課程已列入持續進修基金("基金")的"可獲發還款項課程名單"，學習駕駛人士因而有更大誘因選擇指定駕駛學校而非私人駕駛教師。鑒於以上所述，儘管受限制駕駛教師的薪酬較低，但由於指定駕駛學校提供較多工作機會，因此他們可能仍選擇在該等學校工作。何議員及郭議員維持反對新簽發機制的立場，並堅持透過公開申請分配所有新私人駕駛教師執照。

50. 運輸及房屋局副局長在回應上述關注時表示，政府當局就駕駛訓練採用"雙軌制"。學習駕駛人士可自由選擇接受指定駕駛學校在公用道路以外的場地提供的駕駛訓練，或私人駕駛教師在公用道路提供的駕駛訓練。在制訂新私人駕駛教師執照的擬議簽發機制時，政府當局已平衡不同考慮因素，並徵詢各持份者、業界組織及工會的意見。政府當局察悉委員的上述意見，並會在日後每兩年檢視一次是否有需要簽發新私人駕駛教師執照。

51. 運輸及房屋局副局長回答謝偉銓議員的詢問時表示，在"雙軌制"下，第一組別私人駕駛教師與指定駕駛學校為學習駕駛人士提供駕駛訓練的比例，在過去 5 年一直維持在約 70:30 的水平。

52. 陸頌雄議員及鄭俊宇議員跟進在基金下登記私人駕駛教師提供的訓練課程的事宜。鄭議員質疑個別私人駕駛教師是否很容易便可在基金下登記他們提供的課程；若否，他們便難以與指定駕駛學校公平競爭。他詢問過往成功在基金下登記課程的私人駕駛教師人數為何。

53. 運輸及房屋局副局長解釋，所有課程提供者不論以任何合法形式經營，均可申請把其提供的培訓課程登記為基金課程，方法是向香港學術及職業資歷評審局("評審局")申請把其提供的課程納入資歷名冊，一經評審局批准，課程提供者可向勞工及福利局申請把有關課程登記為基金課程。就駕駛技巧培訓課程而言，基金沒有就在基金下登記這些課程施加任何限制。私人駕駛教師若認為有需要，可聯絡評審局，該局會就申請程序提供免費諮詢服務。至於成功在基金下登記課程的私人駕駛教師人數，當局將在會議後提交有關資料。

(會後補註：政府當局就上述事項提供的回應已於 2020 年 6 月 9 日隨立法會 CB(4)687/19-20(01)號文件送交委員。)

總結

54. 主席總結時表示，委員對新私人駕駛教師執照的簽發機制持不同意見。他要求政府當局在實施各項建議時與業界保持緊密對話。

V. 其他事項

55. 議事完畢，會議於下午 12 時 57 分結束。

立法會秘書處

經辦人/部門

議會事務部 4

2020年8月6日