

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)788/2022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：2022年7月15日(星期五)  
時 間：上午10時15分  
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)  
陳克勤議員, SBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
陳恒鑌議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, BBS, MH, JP  
謝偉銓議員, BBS, JP  
李世榮議員, MH  
李梓敬議員  
周小松議員  
林筱魯議員, SBS, JP  
姚柏良議員, MH  
陳穎欣議員  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
楊永杰議員  
鄧家彪議員, BBS, JP  
嚴剛議員

列席議員：周浩鼎議員

劉國勳議員, MH, JP  
鄭泳舜議員, MH, JP  
林哲玄議員

**缺席委員** : 陳紹雄議員, JP (副主席)

**出席公職人員：議程第II項**

運輸及物流局常任秘書長  
陳美寶女士, JP

運輸及物流局副秘書長2  
黃珮玟女士, JP

運輸及物流局首席助理秘書長1  
季桑女士

運輸署副署長/公共運輸事務及管理  
李萃珍女士, JP

運輸署助理署長/巴士及鐵路  
阮康誠先生

運輸署首席運輸主任/巴士及鐵路3  
李美鳳女士

**議程第III項**

運輸及物流局副秘書長3  
麥震宇先生

運輸及物流局首席助理秘書長2  
李潛穎女士

運輸署助理署長/技術服務  
羅慶新先生

運輸署總工程師/道路安全及標準研究  
胡建國先生

運輸署高級工程師/道路安全2  
何志達先生

**議程第IV項**

運輸及物流局副秘書長3  
麥震宇先生

運輸及物流局首席助理秘書長2  
李潛穎女士

運輸署助理署長/行政及牌照  
郭惠英女士

運輸署助理署長/技術服務  
羅慶新先生

運輸署總工程師/道路安全及標準研究  
胡建國先生

運輸署總機電工程師/巴士安全  
林詩薇女士

**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  
馮曦瑜女士

議會事務助理(4)2  
林潔文小姐

## **I. 上次會議後發出的資料文件**

委員察悉，自上次會議後並無發出任何文件。

## **II. 巴士新專營權事宜**

檔 號： TLB CR —— 立法會參考資料摘要  
1/5541/2021

### 政府當局的簡介

2. 應主席邀請，運輸及物流局常任秘書長向委員簡介政府批出下述3個專營權的事宜：批予新專營權，授權城巴有限公司(“城巴”)，以“城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)”(“城巴(合併專營權)”)的名義，一併經營新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)的專營權和城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(“城巴(專營權一)”)的兩個巴士網絡。新專營權為期10年，由2023年7月1日起生效；批予新專營權，授權龍運巴士有限公司(“龍運”)經營其巴士網絡。新專營權為期10年，由2023年5月1日起生效；以及批予新專營權，授權城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(“城巴(專營權二)”)經營其巴士網絡。新專營權為期10年，由2023年5月1日起生效。詳情載於立法會參考資料摘要。

3. 政府當局認為，合併新巴專營權和城巴(專營權一)會提高該兩個巴士網絡的營運效率和資源調配的能力。城巴曾保證，合併專營權可為重整巴士網絡和整合巴士路線的工作提供更大靈活性，會令巴士服務的使用更有效率。此外，各現有路線的實際車費將維持不變，在城巴(合併專營權)生效後兩年內不會裁減前線巴士車長，而由新巴轉移至城巴的僱傭合約條款和條件亦不會較現有的差。

(會後補註：有關簡介內容的電腦投影片簡介資料已於2022年7月19日隨立法會CB(4)666/2022(01)號文件送交委員。)

## 討論

### 合併城巴(專營權一)和新巴專營權

4. 委員對上述合併計劃表示支持，以期在資源分配和巴士路線調配上產生協同效應。部分委員關注到城巴(合併專營權)在營運港島區巴士路線方面的長遠可持續性，因為新鐵路線的開通加上2019冠狀病毒病疫情的爆發已導致巴士載客量大幅減少。亦有意見認為，當局在推行巴士路線重組時，應維持乘客量相對較低的路線的服務，以滿足乘客需求。

5. 政府當局表示，城巴(專營權一)和新巴在港島區分別經營兩個大部份重疊的巴士網絡。隨着人口持續下降和來自其他公共交通工具的競爭加劇，現有的巴士網絡出現更多重整的空間，讓資源在單一專營權下得以更靈活和有效率地運用。由於合併專營權旨在提升營運效率和改善服務的提供，政府當局對乘客意見將會十分重視，以確保在巴士路線重組後所提供的服務能滿足乘客需求。

6. 一名委員詢問政府在提供公共交通服務方面的政策目標，以及專營巴士在當中所扮演的角色。政府當局回應時表示，當局一直奉行以公共交通為本、鐵路為骨幹的公共運輸政策，同時提供多元化的公共交通工具。專營巴士作為路面的集體運輸工具，在服務尚未有鐵路直達的偏遠地區以及提供接駁至鐵路網絡和跨區的服務方面扮演着重要角色。運輸署察悉城巴(合併專營權)在營運上面對的困難，一直與有關營辦商商討有何方法提升其長遠可持續發展的能力，例如重組巴士路線以提高營運效率、邀請有關營辦商就營運新巴士路線提交標書等。此外，政府當局會就促進措施

作出考慮，例如批出短期租約用地供作興建巴士車廠之用、為節能巴士興建充電設施等。

7. 鑒於新巴和城巴(專營權一)自2017年以來持續錄得虧損，一名委員認為，除非為業務注入新的投資以帶來轉變及改善，否則難以扭轉城巴(合併專營權)業務前景黯淡的情況。政府當局表示，城巴已顯示會對城巴(合併專營權)作出有力的承擔，並在其較早前的公布中承諾在未來10年會進一步投放35億元，以提升和改善服務。此外，專營權合併後，因營運效率得以提升而可節省的成本將會頗為巨大。運輸署將繼續密切留意城巴(合併專營權)的財務狀況，以確保其有持續提供優質巴士服務的能力。

#### 巴士票價的調整

8. 部分委員關注到合併專營權是否會導致巴士票價上升，尤其是城巴(專營權一)和新巴旗下現時收取不同車費的重疊路線的票價。一名委員亦建議容許專營巴士營辦商每年按該年的通脹率的50%調整票價。此舉將確保市民的車費負擔低於整體通脹率。他亦建議政府當局運用其作為香港鐵路有限公司股東所收取的股息，設立“公共交通票價穩定基金”，以資助公共交通營辦商的營運，從而減輕在困難時期票價上漲的壓力。

9. 政府當局回應時表示，專營權合併後，各現有路線的實際車費將不會有任何改變。政府當局會按照既定程序處理所有由公共交通營辦商提交的票價調整申請，當中會考慮的因素包括市民的負擔能力、財務可持續性、服務的提供情況等。現有機制提供了彈性，讓當局可因應不斷轉變的情況審核票價調整申請。鑒於專營巴士營辦商在營運上面對的種種困難，當局會考慮容許專營巴士營辦商可以增幅輕微但加價次數更頻密的方式調高票價，以助他們應付困境。此外，專營巴士營辦商向政府提交加價申請時，可利用存放在其專用的“專營巴士豁免隧道費基金”內所節省的隧道

費開支(如有的話)來抵銷票價加幅。故此，乘客所需承擔的車費加幅將會降低。

10. 對於一名委員就行走類似路段的地區路線和過海路線的票價差異所提出的查詢，政府當局表示，運輸署每年均會為巴士網絡進行路線規劃。隨着東鐵綫過海段開通，市民的出行模式有所改變。當局正與專營巴士營辦商合作收集相關數據，以供檢討過海巴士服務之用。

#### *合併後的員工安排*

11. 部分委員指出，城巴就合併生效後兩年內不會裁員所作的保證僅適用於前線巴士車長。他們對非前線員工會否被裁減表示關注。此外，由於城巴和新巴在工作條件及僱傭條款方面各不相同，委員詢問城巴(合併專營權)會如何協調此等方面的差異，以確保在專營權合併後可以有順利的過渡。

12. 政府當局回應時表示，專營巴士的營運是勞動力密集的服務行業，人力資本是一項寶貴的資產。鑒於難以招聘人手，專營巴士營辦商不會輕言裁減員工。此外，城巴已承諾，合併後的僱傭合約條款和條件不會較現有的差，而管理層將確保適時與所有相關員工進行有效的溝通，盡力釋除和回應員工對合併事宜的疑慮和關注。運輸署與勞工處將密切留意有關安排，以確保順利過渡。

#### *新專營權下提升服務的措施*

13. 對於委員就巴士安全、環保承諾、提供轉乘票價優惠等方面提出的提升服務建議，政府當局回應時表示，城巴和龍運均承諾提升乘客服務，以回應公眾不斷提高的期望。提升服務的措施，例如翻新巴士站上蓋和提供實時巴士到站資訊，已逐步進行。在巴士安全方面，運輸署已擬訂一套新的安全表現指標，以供專營巴士營辦商自2020年起遵從。各專營巴士營辦商均須遵守相關標準，並就此向運輸署提交定期報告。此外，專營公司已重

申其在推動電動車和其他新能源車輛(例如以氫燃料電池驅動的巴士)方面的承諾，以對政府在《香港清新空氣藍圖2035》下訂立改善空氣質素的目標予以支持。在票價優惠方面，龍運將與九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)合作，向九巴月票使用者提供優惠。由於財政所限，城巴目前無法提供新的票價優惠，但會致力推展服務提升計劃，以滿足乘客需求。

14. 至於委員問及專營公司不遵守專營權條件及承諾的後果，政府當局表示，政府透過《公共巴士服務條例》(第230章)(“《條例》”)和根據《條例》批出的專營權監管專營巴士服務。若專營公司未能遵守法例或專營權的規定，行政長官會同行政會議可對該公司施加經濟罰則，或撤銷其營運任何指定路線的權利，甚或其專營權。至於運輸署訂立的各項營運要求，運輸署可向有關營辦商發出警告信，並要求其在指定日期前作出改進。在大多數情況下，營辦商會嚴肅跟進運輸署發出的提示信和警告信，並會積極主動地按照指示作出改進。

### **III. 就提升道路安全的立法建議**

立法會 CB(4)629/ —— 政府當局提交的文件  
2022(01)號文件

立法會 CB(4)629/ —— 立法會秘書處擬備  
2022(02)號文件 的文件(最新背景資料簡介)

#### 政府當局的簡介

15. 應主席邀請，運輸及物流局副秘書長3向委員簡介當局就促進道路安全提出的以下4項立法建議(有關詳情載於政府當局的文件)：

- (a) 加強規管司機在駕駛時使用流動通訊設備；



- (b) 加強私家車兒童乘客使用兒童束縛設備(“兒童汽車座椅”)的規定；
- (c) 將現行適用於私家車、的士、公共小巴的強制安裝及佩戴安全帶法定要求擴展至涵蓋其他車輛種類及座位；及
- (d) 強制騎單車人士、機動三輪車司機及乘客，以及電單車側車的乘客佩戴頭盔。

(會後補註：有關簡介內容的電腦投影片簡介資料已於2022年7月19日隨立法會CB(4)666/2022(02)號文件送交委員。)

### 討論

16. 委員普遍支持政府當局就促進道路安全提出的各項立法建議，但促請政府當局與業界及其他持份者保持緊密溝通，訂定有關規例的細節，以避免日後在推行上可能出現困難。

### 放置在儀錶板上的流動通訊設備的數目及尺寸

17. 一名委員認為，為道路安全起見，政府當局應完全禁止使用流動通訊設備，而另一名委員則建議把准許放置在儀錶板上的流動通訊設備數目增加至3部。政府當局解釋，雖然完全禁止在駕駛時使用流動通訊設備會較為安全，但當局注意到海外司法管轄區並沒有完全禁止在駕駛時使用該等設備，是因為考慮到司機有實際需要使用流動通訊設備，例如獲取有關導航、實時交通狀況和空置泊車位等資訊。當局預期其中一部流動通訊設備會用作導航用途，而另一部則用作例如獲取實時交通資訊等用途。政府當局補充，大部分業內人士均支持把放置在儀錶板上的流動通訊設備數目限制為兩部。因此，政府當局認為，准許放置兩部流動通訊設備的安排已達致適當平衡：一方面

已顧及道路安全，另一方面也可滿足司機的實際需要。

18. 一名委員指出，就流動通訊設備而言，司機使用語音控制的情況並不常見，並詢問政府當局會否向司機提供這方面的協助。政府當局解釋，適用於流動應用程式的語音控制並非達致百分百精準度，而業界普遍認同應禁止司機在車輛移動時以觸碰方式操作流動通訊設備。政府當局會繼續與業界和持份者訂定有關規例的細節。

19. 有委員關注到，當局所容許的流動通訊設備的尺寸過大(顯示屏對角長度不可超過7吋)。政府當局解釋，當局在訂出7吋的尺寸規定時，已徵詢業界、流動應用程式開發商及其他持份者的意見。當局補充，建議的尺寸已涵蓋市場上最常見的流動電話型號。

#### *使用兒童汽車座椅的規定*

20. 數名委員指出，7歲或以下的兒童或會偶爾乘坐親戚朋友的汽車，另一方面，許多沒有子女的家庭會經常駕車接載親戚朋友的年幼子女。委員因而認為，規定該等親戚朋友提供多個適合不同年齡的兒童汽車座椅是不切實際的，尤其是當對使用公共交通服務的兒童乘客而言，並無這項規定時。委員建議為私家車的兒童乘客提供一些靈活性或替代方案，例如容許他們佩戴兒童安全帶，而非強制他們使用兒童汽車座椅。

21. 政府當局表示，要公共交通營辦商安裝和存放兒童汽車座椅以配合不同身高和年齡的所有兒童乘客的需要，存在實際困難。參看海外經驗，私家車一般須備存兒童汽車座椅，但公共交通工具則不須提供兒童汽車座椅。為加強公共交通工具的兒童乘客的安全，有些海外地方規定須在公共交通工具安裝並要求乘客配戴安全帶。政府當局解釋，當局建議就違反使用兒童汽車座椅的規定提供兩項法定免責辯護條款：(i) 司機有合理理

由相信該兒童乘客已年滿8歲或身高達1.35米；或(ii)司機在緊急情況下接載該兒童乘客。政府當局進一步解釋，當局明白兒童有時會乘坐親戚朋友的汽車，但當局對為該等情況提供免責辯護卻有所保留，這是因為有人可能會濫用免責辯護，同時亦是為了保護兒童乘客。儘管如此，當局會考慮委員所提出的建議。

### *擴展現行強制安裝及佩戴安全帶法定要求的涵蓋範圍*

22. 主席詢問政府當局是否會就安裝安全帶方面向學校私家小巴營辦商提供資助。政府當局答稱，預計到2025年1月1日時，將有少於200輛現有的學校私家小巴須安裝安全帶。由於當中有九成的車輛的車齡屆時會達到10年或以上，政府當局會鼓勵營辦商淘汰該等車齡較大的車輛。然而，當局會繼續與業界溝通，了解他們的需要。

23. 有委員建議政府當局安裝安全帶佩戴感應器，透過響聲和閃燈讓司機知悉哪些乘客沒有正確佩戴安全帶。政府當局答稱，當局在2020年曾就可以鳴響的安全帶佩戴感應器進行試驗，並在8條公共小巴路線上進行測試。委員察悉，政府當局一直有就在公共小巴安裝安全帶佩戴感應器一事，與車輛製造商進行磋商，並考慮將安裝安全帶佩戴感應器的要求納入公共小巴的發牌規定。政府當局亦將與學生服務車輛及專營巴士的營辦商研究在該等車輛安裝這些感應器的可行性。

### *騎單車的安全要求及相關事宜*

24. 一名委員指出，佩戴頭盔並不舒服，且頭盔或會影響一個人在騎單車時的判斷力，可能因而引致意外發生。有委員建議，佩戴頭盔的規定應只適用於在行車道上行駛的單車而不應適用在單車徑上的單車。政府當局表示，發生在單車徑的單車意外數字及嚴重程度與行車道的相若。在2012至2021年期間因騎單車而引致的死亡及受傷意外

中，46%的意外發生在單車徑，43%的意外發生在行車道。因此，政府當局希望，儘管感到不舒服和不便，市民仍然會明白道路安全的重要性，以及必須保障騎單車人士，以免他們的頭部受傷。

25. 一名委員指出，在香港須負刑事責任的年齡為10歲，並詢問政府當局計劃如何處理10歲以下騎單車人士的違規行為。政府當局答稱，當局預期10歲以下的兒童會與成年人一起騎單車，由於成年人須佩戴頭盔，因而可養成兒童仿效成人佩戴頭盔的習慣。政府當局亦會加強教育和宣傳工作，鼓勵兒童佩戴頭盔。

26. 數名委員對部分騎單車人士的魯莽行為提出關注，並建議政府當局考慮就在行車道騎單車的人士引入單車發牌制度。政府當局解釋，大部分海外司法管轄區均沒有此種制度。當局會加強教育和宣傳工作，促進騎單車安全。

27. 對於委員建議考慮改善部分單車徑的設計，特別是有下坡路段的單車徑，政府當局表示，當局在過去兩至三年間已檢討並改善約180條單車徑的設計，例如在急彎、下坡位置及行人過路處安裝安全設施。當局將繼續逐步落實改善措施。

28. 一名委員指出，單車徑的短缺加劇單車徑的擠迫情況，使在單車徑發生單車意外的可能性增加。政府當局答稱，當局將會在新市鎮及新發展區興建新的單車徑，以滿足單車愛好者和市民大眾以單車作為短途代步工具的需要。

#### **IV. 訂立自動駕駛車輛規管框架的立法建議**

立法會CB(4)629/ —— 政府當局提供的  
2022(03)號文件 文件

立法會CB(4)629/ —— 立法會秘書處擬備  
2022(04)號文件 的文件(背景資料簡介)

(為讓委員有足夠時間進行討論，主席建議延長會議時間，直至此議程項目的討論結束為止。委員對建議並無異議。)

### 政府當局的簡介

29. 應主席邀請，運輸及物流局副秘書長3向委員簡介在香港訂立自動駕駛車輛規管框架的立法建議。簡介的詳情載於政府當局的文件。政府當局建議修訂《道路交通條例》(“《條例》”), 對自動駕駛車輛的試驗及先導項目作出規管，並把項目下的自動駕駛車輛納入《條例》的現行登記及領牌框架下。政府當局亦會建議設立豁免機制，在有需要時給予豁免，使業界在沒有牴觸道路安全的前題下，獲豁免受《條例》中某些窒礙自動駕駛車輛的測試或應用的條款所規限。

(會後補註：有關簡介內容的電腦投影片簡介資料已於2022年7月19日隨立法會CB(4)666/2022(03)號文件送交委員。)

### 討論

#### 自動駕駛車輛技術在香港的發展進程

30. 委員支持訂立新規管框架的立法建議，以促進自動駕駛車輛技術在香港的發展。他們促請當局加快有關工作，使香港能追上海外及內地城市在自動駕駛車輛技術方面的發展進程。一名委員促請政府當局在可行的情況下盡早將立法建議提交立法會審議。

31. 政府當局解釋，自動駕駛程度可界定為0至5級，即由第0級的完全手動至第5級的完全自動化駕駛。在本港進行測試的自動駕駛車輛技術已達到第4級的水平，堪與海外和內地城市看齊。政府當局會密切關注世界各地(包括內地)的自動駕駛車輛所涉及的新興標準及最新技術。關於這項

立法建議，法律草擬工作現正進行中，當局希望最早可於2022年內將建議提交立法會審議。

32. 部分委員認為，政府當局缺乏強烈的使命感和遠見，帶領香港發展自動駕駛車輛技術。若沒有來自政府當局的有力指令，10億元的智慧交通基金未必是促進自動駕駛車輛技術研發工作的最有效動力。一名委員建議政府當局仿效內地的經驗，設立指定區域供業界對自動駕駛車輛相關技術，包括5G技術、與車輛有關的大數據分析及車聯網技術，進行測試。

33. 政府當局表示，便利業界進行自動駕駛車輛技術測試的工作自2017年起已在香港展開。政府當局注意到現行監管制度下的局限，現正致力訂立更具彈性的規管框架，以容許業界在更廣泛的範圍內測試和應用作為嶄新交通模式的自動駕駛車輛，而同時又可確保公眾安全。此外，運輸署已於2019年成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會（“委員會”），以積極推動自動駕駛車輛的發展。委員會由業界和相關的測試機構及研究機構的代表和專家組成。透過與業界的緊密合作及聯繫，運輸署與主要持份者就科技的進步、自動駕駛車輛在本地的技術測試，以及進一步促進自動駕駛車輛在香港的發展等方面分享經驗，令雙方一同得益。

34. 為研發工作提供動力方面，政府當局進一步表示，10億元的智慧交通基金旨在向私營企業和公營界別的機構及企業提供資助進行與車輛相關的創科研究和應用。截至2022年3月底，基金已批出14個申請項目，其中兩個是與自動駕駛車輛和車聯網技術有關的項目。政府當局貫徹實現自動駕駛車輛技術的方針，繼續便利業界測試和應用自動駕駛車輛，包括“航天走廊”的無人駕駛運輸系統。該系統旨在連接機場島、港珠澳大橋人工島口岸及東涌。當自動駕駛技術成熟和準備就緒時，政府當局會根據所得經驗更新規管框架下的相關條款，讓業界能更廣泛地應用自動駕駛車輛。

### *應用自動駕駛車輛技術*

35. 委員認為，在自動駕駛車輛實現完全自動化駕駛前，政府當局應容許業界在香港採用成熟而安全的自動駕駛車輛技術。他們指出，自動駕駛車輛的眾多功能已在世界各地廣泛使用，且沒有報告指曾發生與安全相關的問題。一名委員詢問，為自動駕駛車輛訂立新規管框架的相關立法建議獲通過後，業界可否採用某些電動車輛製造商所提供的“遙控泊車”功能。

36. 政府當局解釋，擬議規管框架涵蓋規管車輛自動化程度達到第3級或以上的自動駕駛車輛。“遙控泊車”功能和其他先進的駕駛輔助系統功能歸類為第2級功能，不被涵蓋在擬議規管框架之內。儘管如此，政府當局一直密切關注自動駕駛車輛技術在世界各地的最新趨勢和發展，並在考慮過相關技術的安全性和成熟程度等事宜後，適度容許業界在香港應用自動駕駛車輛技術。特別是在“遙控泊車”功能方面，運輸署正與車輛製造商聯繫，收集相關技術及安全裝置的資料，以便考慮可否在香港應用有關功能。政府當局會在適當時候就有關細節諮詢事務委員會。

37. 一名委員建議政府當局積極推行有利於在本港推動智慧旅遊和把香港建設成為智慧城市的項目。舉例而言，運輸署可與相關政府部門及持份者探討可否使智慧出行措施適用於某些旅遊熱點(例如位於西貢的世界地質公園)，以利便休閒活動的進行。政府當局察悉該等建議。

### **V. 其他事項**

38. 議事完畢，會議於下午1時24分結束。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2022年9月2日

## 附錄

### 交通事務委員會會議過程

日期：2022年7月15日(星期五)

時間：上午10時15分

地點：立法會綜合大樓會議室1

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<i>議程第I項——上次會議後發出的資料文件</i>			
<a href="#">000355</a> - <a href="#">000442</a>	主席	致開會辭	
<i>議程第II項——巴士新專營權事宜</i>			
<a href="#">000453</a> - <a href="#">000547</a>	主席	致序辭	
<a href="#">000548</a> - <a href="#">001736</a>	主席 政府當局	政府當局作出簡介	
<a href="#">001737</a> - <a href="#">002435</a>	主席 田北辰議員 政府當局	對在城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)和新世界第一巴士服務有限公司的專營權合併後(“城巴(合併專營權)”)調高票價表達關注  建議每年按通脹率的50%調整巴士票價，並設立“公共交通票價穩定基金”	
<a href="#">002436</a> - <a href="#">003035</a>	主席 陳學鋒議員 政府當局	關注到地區路線與過海路線兩者的票價不同，以及維持乘客量較低的路線的服務	
<a href="#">003036</a> - <a href="#">003646</a>	主席 謝偉銓議員 政府當局	在專營權合併後提升服務，以加強巴士安全和環境保護  尋求提高專營巴士的營運可持續性的方法	
<a href="#">003647</a> - <a href="#">004315</a>	副主席 盧偉國議員 政府當局	為城巴(合併專營權)尋求開源節流的方法	
<a href="#">004316</a> - <a href="#">004940</a>	副主席 周小松議員 政府當局	對合併專營權後裁減員工和不遵守專營權條款及條件的後果表達關注	



時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">004941</a> – <a href="#">005511</a>	主席 楊永杰議員 政府當局	對合併專營權後提供有效率的巴士服務表達關注	
<a href="#">005512</a> – <a href="#">005959</a>	主席 劉國勳議員 政府當局	在合併專營權後改善服務和提供票價優惠的事宜	
<a href="#">010000</a> – <a href="#">010431</a>	主席 姚柏良議員 政府當局	提供票價優惠及觀光巴士線，以促進香港旅遊業	
<a href="#">010432</a> – <a href="#">011127</a>	主席 陸頌雄議員 政府當局	對合併後的員工福利和安排表達關注	
<a href="#">011128</a> – <a href="#">011648</a>	主席 林筱魯議員 政府當局	政府在提供公共交通服務方面的政策目標，以及專營巴士在當中所扮演的角色	
<a href="#">011649</a> – <a href="#">012250</a>	主席 陳恒鑾議員 政府當局	就城巴(合併專營權)的財務可持續性作出提問	
<a href="#">012251</a> – <a href="#">012500</a>	主席 田北辰議員	就設立“公共交通票價穩定基金”提出跟進問題	
<a href="#">012501</a> – <a href="#">012517</a>	主席	總結及結語	
<b>議程第III項 —— 就提升道路安全的立法建議</b>			
<a href="#">012518</a> – <a href="#">012634</a>	主席	致序辭	
<a href="#">012635</a> – <a href="#">013023</a>	主席 政府當局	政府當局作出簡介	
<a href="#">013024</a> – <a href="#">013512</a>	主席 政府當局	政府當局借助電腦投影片作出簡介	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">013513</a> – <a href="#">013837</a>	主席 劉業強議員 政府當局	支持促進道路安全的立法建議  建議以語音控制替代以手指尖觸碰的方式 操控流動通訊設備。部分司機依賴流動通訊 設備提供導航服務	
<a href="#">013838</a> – <a href="#">014500</a>	主席 陳學鋒議員 政府當局	建議完全禁止司機在駕駛時使用流動通訊 設備，因為在行車時使用該等設備會對安全 構成一定影響  建議引入單車發牌制度	
<a href="#">014501</a> – <a href="#">014853</a>	主席 李世榮議員 政府當局	違反現時禁止司機在駕駛時手持流動通訊 設備的規例的罰則  騎單車人士佩戴頭盔  就接載7歲以下學童的學生服務車輛，澄清 使用兒童束縛設備(“兒童汽車座椅”)的規 定	
<a href="#">014854</a> – <a href="#">015312</a>	主席 田北辰議員 政府當局	建議在小巴安裝可以鳴響和亮燈的安全帶 佩戴感應器  建議對單車施加速度限制，並指定某些區域 為禁區	
<a href="#">015313</a> – <a href="#">015927</a>	主席 謝偉銓議員 政府當局	“在駕駛時”的定義  建議改善某些單車徑，防止意外發生  司機對乘客強制執行佩戴安全帶規定的職 責  就使用兒童汽車座椅的規定給予的豁免	
<a href="#">015928</a> – <a href="#">020413</a>	主席 盧偉國議員 政府當局	支持各項立法建議，特別是要限制司機使用 過多放置在儀錶板上的流動通訊設備  打擊騎單車人士魯莽行為的執法行動  就使用兒童汽車座椅的規定提出替代方案， 例如安裝兒童安全帶	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">020414</a> – <a href="#">020722</a>	主席 陸頌雄議員 電車公司	單車頭盔和兒童汽車座椅的檢測及認證標準	
<a href="#">020723</a> – <a href="#">020944</a>	主席 嚴剛議員 政府當局	就使用兒童汽車座椅的規定提出替代方案， 例如在私家車安裝兒童安全帶	
<a href="#">020945</a> – <a href="#">021316</a>	主席 林哲玄議員 政府當局	支持強制騎單車人士佩戴頭盔的立法建議  就10歲(即刑事責任的年齡)以下兒童不遵守 規定的情況提出查詢，並建議對不佩戴頭盔 的騎單車人士處以定額罰款	
<a href="#">021317</a> – <a href="#">021705</a>	主席 姚柏良議員 政府當局	多輪車乘客須佩戴頭盔的規定  詢問會否把佩戴頭盔規定的適用範圍擴及 至在私人處所範圍內所進行的騎單車活動	
<a href="#">021706</a> – <a href="#">022241</a>	主席 楊永杰議員 政府當局	建議將准許放置的流動通訊設備數目增加 至3部  基於實際情況，建議就使用兒童汽車座椅的 規定加入更多豁免安排  建議將佩戴頭盔規定的適用對象局限於在 行車道上騎單車的人士	
<a href="#">022242</a> – <a href="#">022701</a>	主席 鄭泳舜議員 政府當局	單車表演中佩戴頭盔的豁免  要求提供更多作消閒用途的單車徑  單車安全措施	
<a href="#">022702</a> – <a href="#">022827</a>	主席 政府當局	向學校私家小巴提供安裝安全帶的資助	
<a href="#">022828</a> – <a href="#">023225</a>	主席 陳恒鑞議員 政府當局	討論准許放置在儀錶板上的流動通訊設備 的屏幕尺寸  建議對駕駛時使用流動通訊設備作出規管	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">023226</a> – <a href="#">023627</a>	主席 鄧家彪議員 政府當局	在私家車使用兒童汽車座椅的規定的替代方案  建議對騎單車人士實施實名登記安排，並對騎單車人士的魯莽行為作出懲處	
<a href="#">023628</a> – <a href="#">023749</a>	主席 李世榮議員 政府當局	建議在收費亭裝設感應器，探測車內放置的流動通訊設備數目	
<a href="#">023750</a> – <a href="#">023806</a>	主席	總結及結語	
<b>議程第IV項 —— 訂立自動駕駛車輛規管框架的立法建議</b>			
<a href="#">023807</a> – <a href="#">023854</a>	主席	致序辭	
<a href="#">023855</a> – <a href="#">024627</a>	主席 政府當局	政府當局作出簡介	
<a href="#">024628</a> – <a href="#">024930</a>	主席 田北辰議員 政府當局	就在香港應用某些電動車輛製造商所提供的“遙控泊車”功能提出查詢	
<a href="#">024931</a> – <a href="#">025329</a>	主席 盧偉國議員 政府當局	促請當局加快相關的立法工作，讓香港追上世界其他地方在自動駕駛車輛方面的發展進程	
<a href="#">025330</a> – <a href="#">025922</a>	主席 謝偉銓議員 政府當局	建議容許在香港應用安全而成熟的自動駕駛車輛技術，為駕駛者帶來更多便利	
<a href="#">025923</a> – <a href="#">030336</a>	主席 林筱魯議員 政府當局	政府當局缺乏強烈的使命感和遠見，帶領香港發展自動駕駛車輛技術；本港在這方面的發展進程遠遠落後於內地和海外城市	
<a href="#">030337</a> – <a href="#">030842</a>	主席 鄧家彪議員 政府當局	政府當局可以考慮設立指定區域，供業界對自動駕駛車輛技術，例如與車輛有關的大數據分析及車聯網技術，進行廣泛測試	
<a href="#">030843</a> – <a href="#">031130</a>	主席 姚柏良議員 政府當局	政府當局應積極推行有利於推動智慧旅遊和把香港建設成為智慧城市的項目	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">031131</a> – <a href="#">031157</a>	主席	總結及結語	
<i>議程第IV項 —— 其他事項</i>			
<a href="#">031158</a> – <a href="#">031210</a>	主席	結語	

立法會秘書處  
議會事務部4  
2022年9月2日