立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1555/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　　：2004年3月26日(星期五)
時　間　　：上午10時45分
地　點　　：立法會大樓會議室A

出席委員　：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

其他出席議員：涂謹申議員

缺席委員　：鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第IV及V項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局副秘書長T1
郭家強先生

路政署署長
麥齊光先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長T2
何建華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
李頌恩女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
許權先生

參與議程第VII項的討論

環境運輸及工務局副秘書長T3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署首席運輸主任／管理
呂瑩女士

機電工程署工程策劃經理
樊浩泉先生

列席秘書 ：總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 ：高級議會秘書(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1146/03-04號文件 —— 2004年1月30日會議的紀要；及
立法會CB(1)1374/03-04號文件 —— 2004年2月27日會議的紀要)

2004年1月30日及2月27日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1140/03-04(01)號文件 —— 香港汽車修理員工協會及交通事業從業員協會就有關"擬議的車輛維修業規管計劃"而聯署提交的意見書；
立法會CB(1)1180/03-04(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會就"石油氣小巴"所提交的意見書；
立法會CB(1)1186/03-04(01)號文件 —— 離島各界反對渡輪假期附加費大聯盟就有關"離島渡輪服務票價偏高"所提交的意見書；
立法會CB(1)1373/03-04(01)號文件 —— 政府當局就離島各界反對渡輪假期附加費大聯盟所提交的意見書作出的回應；
立法會CB(1)1385/03-04(01)號文件 —— 由當值議員轉交處理有關"監管離島3條航線的票價"的事宜；

立法會CB(1)1340/03-04(01)號文件 —— 政府當局就有關"在慈雲山道興建橫跨蒲崗村道的行人天橋"所提交的資料文件；及

立法會CB(1)1372/03-04(01)號文件 —— 政府當局就有關"專線小巴行走三號幹線試驗計劃進展"所提交的資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

3. 關於由當值議員轉交處理有關"監管離島3條航線的票價"的事宜(立法會CB(1)1385/03-04(01)號文件)，委員同意在2004年4月23日舉行的下次會議討論一項與此相關的事宜。

III. 2004年4月23日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1346/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1346/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意在2004年4月23日舉行的下次會議討論下述事宜：

(a) 本港的離島渡輪服務；

(b) 有關提高學童巴士安全水平的措施；

(c) 西鐵與地鐵之間的轉乘優惠；及

(d) 重建及改善屯門公路。

委員進一步同意，由於議程項目繁多，是次會議的舉行時間將為上午10時至下午12時45分。

IV. 環境運輸及工務局就地鐵有限公司與九廣鐵路公司的擬議合併提出的人員編制建議

(立法會CB(1)1294/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

5. 主席提請委員注意立法會CB(1)1294/03-04(01)號文件所載，政府當局因應地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")與九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")的擬議合併，而就環境運輸及工務局提出的人員編制建議。政府當局打算於人事編制小組委員會2004年4月28日會議上提交有關建議，以供審議。

6. 環境運輸及工務局局長應主席所請，表示除了是項和兩間鐵路公司的擬議合併，以及隨後一項和擬議港珠澳大橋工程計劃有關的人員編制建議外，環境運輸及工務局亦向其他相關的事務委員會提出了兩項人員編制建議，以供審議。該兩項建議分別涉及增設一個新的環境運輸及工務局常任秘書長(環境)的常額職位，負責處理和環境事宜有關的職務；以及關於土木工程署和拓展署合併的事宜。當局是在對環境運輸及工務局和其執行部門進行組織架構檢討後，提出該等人員編制上的改動，藉以提高效率及生產力，從而滿足市民大眾日益殷切的需求和期望。

7. 環境運輸及工務局局長進一步表示，兩鐵擬議合併及港珠澳大橋是其職責範圍內兩項主要的運輸政策措施。鑒於該等措施將帶來重大的社會及經濟效益，大部分市民對此普遍表示支持。政府當局認為有需要加強環境運輸及工務局的首長級人員支援，以確保該等措施得以順利和及早推行。基於此目的，政府當局現建議開設4個首長級編外職位，包括在環境運輸及工務局增設兩個為期兩年的職位，負責處理兩鐵擬議合併的事宜，以及在路政署增設兩個為期6年的職位，負責處理擬議的港珠澳大橋工程計劃。此等職位是建議在該局開設的常任秘書長(環境)常額職位以外，建議增設的其他職位。與此同時，因建議將土木工程署和拓展署合併而刪除的職位淨額將為66個，其中9個屬首長級職位。若一併計算，擬議的人員編制改動可在全年平均員工開支方面，節省約3,260萬元的淨額開支。她提請委員參閱政府當局在所提交文件中載列的詳細理據，並籲請委員支持有關的人員編制建議，俾能在環境運輸及工務局和路政署提供足夠的首長級人員支援，以應付兩鐵擬議合併及港珠澳大橋工程計劃所帶來的額外工作量。

環境運輸及工務局的資源分配

8. 劉健儀議員察悉環境運輸及工務局最近提出的多項人員編制建議，並歡迎當局建議將土木工程署和拓展署合併，藉以提高營運效率及生產力。劉議員又表示，倘若她認為新設職位在功能上的需要確有充分理據，她亦會支持政府當局開設該等新職位的要求；然而，她強烈認為，因兩個工務部門合併而節省的款項，應用以達到節省11%資源的目標，從而避免對公眾現時所獲提供的服務水平造成任何不必要的影響。對於運輸署計劃關閉轄下若干牌照事務中心，她尤其感到關注，因為此舉會對公眾造成極大不便。

9. 環境運輸及工務局局長表示，開設5個擬議職位所需的額外成本，按全年平均員工開支計算為1,120萬元，當中有690萬元將由土木工程署和拓展署合併而節省的款項支付，另外430萬元則透過環境運輸及工務局重新調配內部現有資源應付。因建議將兩個工務部門合併而節省所得的其他款項，環境運輸及工務局將不予保留。至於削減11%營運開支一事，環境運輸及工務局將竭力進一步改善其運作效率，以便在未來數年按計劃達致節省資源的目標。

10. 署理環境運輸及工務局常任秘書長補充，按照政府以更少的資源提供更多服務的目標，環境運輸及工務局會繼續探討可採取何種方法，在盡量提高工作效率及盡量減低成本之餘，確保各項基要服務不會受到影響。關於劉健儀議員提出的關注，她表示運輸署現時向公眾提供的服務，並不會因為2004至05年度削減營運開支的建議而受到影響。劉健儀議員察悉政府當局作出的解釋，但她籲請環境運輸及工務局與運輸署保持緊密聯繫，以確保維持向公眾提供的服務的水準。

11. 何鍾泰議員表示，對於在環境運輸及工務局擬開設的新職位數目，以及土木工程署和拓展署合併的建議，他並無異議，但卻深切關注到，環境運輸及工務局內部首長級人手資源的分配情況，與該局在工務範疇方面所肩負的沉重工作量及職責並不相稱。此外，他不滿環境運輸及工務局未有充分考慮保留及培育部門的專業人才的需要。何議員表示，若從這個觀點作出考量，當局在現時的人員編制建議之下提出開設的兩個職位，實可由屬於工程師職系而非政務主任職系的人員擔任，因為前者同樣能夠勝任和兩鐵擬議合併有關的所需職務。

12. 關於環境運輸及工務局內部各常任秘書長的職責分配事宜，環境運輸及工務局局長表示，自該局於2002

年7月成立以來，環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)在運輸及環境兩個範疇所肩負的職責大幅增加。其職責表亦加入了各項具有特定目標的全新長遠政策措施。在此背景下，當局建議開設新的常任秘書長(環境)職位，藉以重整環境運輸及工務局的首長級人員架構。然而，這並不表示當局忽視該局在工務方面的職務。按照"大市場、小政府"的原則，環境運輸及工務局的目標是提高私營機構在工務計劃方面的參與程度。因此，工務部門將逐漸由執行轉為擔當督導的角色，其人手編制亦會相應作出調整。她強調政府對員工培訓及專業發展相當重視，但亦表示每一政策局／政府部門的編制及員額，均須與其工作量及工作性質相稱。

13. 環境運輸及工務局局長進一步表示，因應土木工程署與拓展署擬議合併而需作出的人事安排，是由環境運輸及工務局常任秘書長(工務)連同該兩個部門的首長一同訂定的。因合併計劃而產生的過剩人手，預期可透過自然流失、第二輪自願退休計劃及政府的內部重新調配而被完全吸納。

14. 關於何鍾泰議員對擬議職位所屬職系的關注，署理環境運輸及工務局常任秘書長指出，就兩鐵擬議合併進行的磋商，將涵蓋一系列範圍廣泛的運輸政策事宜，例如包括檢討票價架構、就訂定更客觀及透明度更高的票價調整公式制訂建議，以及處理人力資源事宜。因此，當局認為由政務主任職系的人員擔當擬議的職位，是恰當的安排。

15. 何鍾泰議員對政府當局所作回應有極大異議。他強調，有不少部門均由專業職系人員擔任首長，他們亦負責處理各種政策及行政事宜。他對政府當局所作解釋不感信服，因此，如擬議職位將由政務主任職系人員出任，他將不能支持現有的人員編制建議。

開設擬議職位的時間

16. 鄭家富議員指出，由於兩鐵現時就合併一事進行的商議工作，須待至2004年8月31日才可完成，因此應考慮由2004年7月1日開設擬議的職位，會否言之過早。他雖然理解擬議職位的職責安排，但建議環境運輸及工務局應致力透過重新編配人手或重行安排職務，以應付該兩個月內出現的額外工作量。為及早達致節省公共開支的目的，環境運輸及工務局應在土木工程署與拓展署於2004年7月1日合併後，先行刪除有關的首長級職位。待合併會談完成後並得出明確的路向時，政府當局可提出其開設兩個編外職位的建議，以便處理所需的職務。

倘若政府決定不實行兩鐵合併的計劃，此安排亦可避免日後需要刪除該等職位。

17. 劉健儀議員關注到開設擬議職位的時間，並質疑政府當局會否高估了環境運輸及工務局該等擬議職位於7月及8月期間的工作量，因為磋商工作主要是由兩間鐵路公司進行。

18. 環境運輸及工務局局長回應時表示，合併一事涉及複雜的問題，在不同階段均須進行大量的工作。在政府決定邀請兩鐵展開合併會談時，當局已根據獲轉授的權力，自2004年2月29日起在環境運輸及工務局開設一個首長級乙級政務官(首長級薪級第3點)的編外職位，以執行有關的職務。在現時正在進行合併會談的情況下，實有迫切需要加強環境運輸及工務局的首長級人員支援，以監察及跟進整個磋商過程。

19. 環境運輸及工務局局長亦提請委員參閱該文件附件1及2所載擬議職位的主要職責，並強調以所涉及職務的複雜程度而言，實有迫切需要預先加強環境運輸及工務局的首長級人員支援。事實上，磋商工作預計將於接近2004年7月時到達關鍵階段。經考慮上述種種原因，政府當局認為應由2004年7月1日開始，在環境運輸及工務局成立一個由兩名首長級人員組成的專責小組，以確保磋商工作取得成功。該兩名首長級人員分別屬首長級乙級政務官(首長級薪級第3點)(職銜為環境運輸及工務局副秘書長(運輸)4)和首長級丙級政務官(首長級薪級第2點)(職銜為環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)專責事務)。

20. 署理環境運輸及工務局常任秘書長補充時闡述專責小組在其間至合併會談結束前，所須執行的各項職務。她特別表示，當局已和兩間鐵路公司組成合併事宜管理委員會，監察磋商進度及協調有關事宜，並確保在商討過程中充分遵循政府所定的商議範疇行事。有關方面並已商定在磋商過程中須處理的主要範疇一覽表，當中涵蓋約25個事項。此外，當局亦成立由政府和九鐵公司代表組成的合併事宜督導委員會，以便政府作為九鐵公司的唯一股東，可在商議過程中向九鐵公司提供指引督導。隨着合併會談繼續進行，該兩個委員會產生的工作量亦大幅增加。環境運輸及工務局局長補充，立法會任期將於2004年7月結束，亦造成了另一問題，因為根據獲轉授權力開設的首長級乙級政務官編外職位，將於2004年8月取消。

21. 然而，劉健儀議員重申，她強烈認為擬議職位的開設期必須配合其工作量。政府當局不應為了貪圖方便而提早開設有關職位。為確保有效運用資源，她建議政府當局提出撥款申請，把現時根據獲轉授權力開設的編外職位的有效期延長3個月。待合併會談完成後並得出明確的路向時，政府當局可提出另一項撥款申請，開設在此議項下討論的擬議職位。張宇人議員對她的意見表示贊同。

22. 環境運輸及工務局局長答稱，當局是在充分考慮所有相關因素後，才提出此項人員編制撥款申請。該等由2004年7月1日起開設的擬議職位在功能上的需要，亦屬毋庸置疑。政府當局認為把土木工程署和拓展署擬議合併而節省所得的部分款額，用作支付開設擬議職位所需的額外員工開支，是恰當及必需的做法。

23. 黃宏發議員表示，考慮到在人事上維持確定性及延續性的需要，他建議先把開設擬議職位的期限定為一年，並在取消有關職位前再作檢討。若會談結束後決定不實行合併建議，便應立即取消有關職位。

擬議職務及職責

24. 劉千石議員特別指出，政府在保障兩鐵員工的就業情況方面擔當了重要的角色，並詢問在確保兩間公司的管理層與員工保持溝通，並解決可能出現的任何糾紛方面，出任擬議職位的人員須承擔何種職責。

25. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，擬議環境運輸及工務局副秘書長(運輸)4的其中一項職務，是監督為了監察兩鐵所作磋商而成立的合併事宜管理委員會的運作。此舉的目的是確保在商議過程中充分顧及政府所定的各項商議範疇，包括在合併時不會裁減兩鐵的前線員工。在處理和擬議合併有關的事宜時，政府非常重視兩鐵與員工維持公開及適時溝通的需要。

26. 鄭家富議員表示，屬民主黨的立法會議員會根據擬議職位在功能上的需要，以及其工作可對整體社會帶來的裨益，對當局的人員編制建議作出考慮。因此，他強調出任該等職位的人員必須確保在進行合併會談期間，公眾利益會得到適當的保障，尤其是在九鐵公司資產估值及實施票價調整機制方面。關於為了方便政府作為九鐵公司的唯一股東，在商議過程中向九鐵公司提供指引督導而成立的合併事宜督導委員會，鄭議員認為政府應利用相同的指引督導功能，確保在不實行兩鐵合併

的建議時，九鐵公司仍會取消轉乘收費，以造福廣大乘客。

27. 環境運輸及工務局局長表示，現時就擬議合併的路向作出任何揣測，均屬言之過早。現時進行的磋商，是為了探討兩鐵在政府所定範疇內合併是否可行，以及此舉是否可為有關各方所接受。由於政府是九鐵公司的唯一股東，因此有需要在商議過程中為九鐵公司提供指引督導。然而，是否接納合併建議，最終將由地鐵公司的小股東決定。

28. 關於鄭家富議員對公眾的交通費用負擔的關注，環境運輸及工務局局長表示，鐵路公司過往曾因應公眾提出的調低票價要求，提供各種票價優惠及折扣。為了平衡公眾與公共交通機構的利益，政府亦已建議採用新的票價調整機制，以設有啟動機制的價格上限模式為基礎，讓公共交通票價可因應有關因素，按特定公式而可加可減。採用更客觀和透明度更高的票價調整機制，是合併會談的主要商議範疇之一。

29. 何俊仁議員重申，他關注到為了爭取地鐵公司小股東的同意，政府可能需要為九鐵公司的資產值作出大幅折讓。為了保障與此相關的公眾利益，他詢問政府會否仍然考慮在落實進行合併前，回購地鐵公司小股東的股份。環境運輸及工務局局長表示，正如財經事務及庫務局局長早前表示，當局已排除此方案。

V. 和港珠澳大橋工程計劃有關的人手編配建議

(立法會CB(1)1346/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

30. 委員察悉政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)1346/03-04(03)號文件)，當中載述路政署有關籌劃及實施港珠澳大橋和相關道路基建計劃的人手編配建議的詳情。政府當局打算於2004年4月28日人事編制小組委員會會議上提交有關的建議，以供審議。

31. 劉健儀議員提述政府當局較早前曾提出撥款5,890萬元的申請，以便為港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路進行勘測及初步設計研究。她要求政府當局澄清，擬開設職位的職務與勘測及初步設計研究將會進行的工作會否有任何重疊。

32. 路政署署長回應時表示，財務委員會已於2003年12月批准政府當局提出的撥款申請，以便委聘顧問進

行有關香港段及其在香港境內的接駁基建的前期工程，包括勘測研究和該工程計劃的概念及初步設計。勘測及初步設計研究現已展開，並將於2004年年底完成。署理環境運輸及工務局常任秘書長補充，將會在路政署開設的擬議港珠澳大橋工程管理處處長一職，其職務之一是就港珠澳大橋工程計劃的籌劃、設計及實施的有關事宜與顧問聯絡，當中包括監察顧問在進行勘測及初步設計研究方面的工作。

33. 儘管如此，劉健儀議員認為政府當局目前的人手編配建議是過早預設的安排，因為實行港珠澳大橋工程計劃的正式決定尚未作出，仍有待港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱"協調小組")委託進行的聯合可行性研究，以及香港現正進行的勘測及初步設計研究得出結果，而該兩項研究均將於2004年年底才完成。有見及此，她亦質疑當局基於何種理據，一開始便把建議的職位的期限定為6年。

34. 環境運輸及工務局局長表示，正如國家發展和改革委員會較早前委託進行的研究所證實，港珠澳大橋的經濟及社會效益實屬毋庸置疑。在國務院批准下，香港特別行政區、廣東省及澳門特別行政區3地政府成立了協調小組，全面推展所需的前期工作，包括進行有關走線、環境影響及水文的研究。一俟完成上述研究，便會將研究結果提交國家發展和改革委員會，以便提請國務院批准為興建港珠澳大橋立項。在此方面，她籲請委員明白該項工程計劃由3地政府共同推行。鑒於政府須全力推展此項重要的工程計劃，實有迫切需要加強路政署的首長級人員支援，俾能就聯合可行性研究和勘測及初步設計研究作出督導及監察，並就港珠澳大橋工程計劃與內地及澳門當局作進一步磋商。

35. 路政署署長補充，在實施一如港珠澳大橋此類大型而複雜的工程計劃時，讓經驗豐富的人員在較早階段提出意見及參與其事是相當重要的，因為如此一來方可充分考慮所有有關因素，然後才作出影響深遠的決定。同時，路政署亦須因應有關推行港珠澳大橋工程計劃的決定，負責就新界西北的運輸基礎設施制訂整體發展策略。因此，路政署有需要成立港珠澳大橋工程管理處，並開設首席政府工程師(首長級薪級第3點)及總工程師(首長級薪級第1點)此兩個編外職位，以及從主要工程管理處臨時重新調配一名總工程師。在建議把開設該等職位的期限定為6年時，已考慮到工程計劃由初始階段推展至詳細規劃和實施階段所需的時間。該3個首長級職位須一直提供專責服務，直至2009年年底為止。

36. 何鍾泰議員認同在此類大型工程計劃的初期規劃階段吸納高層人員的專業意見，的確相當重要，因此舉可避免任何工程半途而廢。故此，他對現時的建議表示支持。在此方面，他提醒政府當局特別留意港珠澳大橋着陸點的選址，以及在香港興建接駁基建的問題。

VI. 遏止的士招攬生意活動的措施

(立法會CB(1)1346/03-04(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

37. 主席請委員注意政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)1346/03-04(04)號文件)。

對非法招攬生意的活動採取的執法行動

38. 劉健儀議員強調在目前的經濟狀況下，的士非法招攬生意的活動及乘客就車費進行議價的問題，已嚴重影響奉公守法的的士從業員的營運及生計。他們強烈籲請政府當局保持警覺，打擊的士招攬生意的活動，特別是涉及使用非法電訊裝置及派發名片或單張以招攬生意的活動，好使業界能在公平的環境下營運。在此方面，她詢問政府當局將會採取何種進一步的行動。

39. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，政府當局已加強對的士招攬生意的活動採取執法行動，特別是在直接招攬生意活動的黑點如機場進行執法。此外，政府當局鼓勵業界舉報任何懷疑招攬生意的行為或進行此類活動的黑點，以便作進一步的調查。當局亦會加強向的士業界及乘客進行有關的宣傳。

40. 運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，運輸署已於2003年8月與警方及電訊管理局成立特別專責小組，在打擊的士透過非法使用電訊設施招攬乘客方面，加強各部門之間的協調。運輸署會繼續與警方及電訊管理局合作打擊的士招攬生意的活動，並密切監察有關情況及執法行動的成效。

41. 黃宏發議員及涂謹申議員均提到電訊管理局採取的執法行動所涉及的私隱影響，並要求政府當局證實有關行動會否涉及任何監察或截取通訊的工作。

42. 運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，特別專責小組在進行聯合行動時會設置路障，截查懷疑非法安裝或存有任何電訊設施的的士。據他所知，當中並不涉及任何監察或截取通訊的行動。因應委員提

政府當局　出的要求，他會向電訊管理局求證，然後就此事作出匯報。

43.　運輸署助理署長／管理及輔助客運回應鄭家富議員時表示，該文件附件I所載的執法行動數字，是指針對直接招攬生意的活動所採取的執法行動。關於針對派發名片或單張採取的執法行動，他表示派發宣傳物料以方便聯絡或作市場推廣用途，本身並不屬犯罪，除非所派發的宣傳物料是用作招攬乘客。倘有證據可確立某人已觸犯上述罪行，當局會提出檢控。迄今為止，運輸署及警方採取的行動並未構成任何證實犯罪的個案。該兩個部門會繼續採取有關行動。

乘客議價

44.　劉健儀議員表示，她曾就此事進行調查，並發現的士業界對於是否有需要在現階段修訂法例，禁止乘客要求司機提供折扣一事意見不一。一方面，部分業內人士認為乘客議價，對不接受此類要求的司機有欠公允。另一方面，部分業界認為不宜除去業界因應經濟不景下的市場情況採取應變措施的彈性。在此事上，業界強烈要求政府當局加強進行宣傳工作，告知的士乘客他們有責任繳付法定車費。

45.　梁富華議員轉達他從部分的士司機收集所得的類似意見時表示，的士乘客議價容易引起衝突。有見及此，他強調有需要令業界的營運保持公平及留有彈性，並建議政府當局考慮在現行規管架構下引入較公平的收費機制，禁止的士乘客在車費或車程低於某一水平時要求提供折扣。

46.　環境運輸及工務局副秘書長T2表示，的士車費水平是由市場的供求情況決定。他察悉梁富華議員的建議，但表示政府當局知道業內人士對於應否禁止乘客議價意見不一。此外，在決定車費若低於哪一水平便不得進行議價方面，亦有實際困難。他告知委員，據的士業界表示，由於近期的士生意已有起色，因此，的士從業員提供折扣及乘客議價的情況已有減少。儘管如此，政府當局會繼續監察有關情況。在此方面，梁富華議員表示運輸署應與的士服務營辦商及司機保持密切聯繫，並徵詢他們的意見。

47.　然而，鄭家富議員認為的士乘客議價此種有違常規的情況，是政府作為的士業規管當局必須解決的政策問題。他指出，由於營辦商須支付的士牌價，的士車費的調整亦須經交通諮詢委員會審批，並由行政長官會

同行政會議批准，政府實有責任維持有秩序及公平的經營環境。因此，他表示政府當局應進一步研究應否容許的士司機在車費或車程超逾某一水平時，減收乘客的車費。此做法對於吸引長途乘客尤其有幫助。此外，黃宏發議員亦認為應容許的士從業員向乘客提供折扣，以確保市場的公平競爭。

48. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，政府就的士及其他公共交通工具的收費訂有明確的政策，並在有關法例內予以訂明。法律現時並無任何條文，禁止的士及其他公共交通工具的乘客要求提供車費折扣。然而，個別營辦商可自行決定是否接納乘客提出的此類要求。部分的士業內人士擔心若不容許乘客提出給予折扣的要求，可能會有更多乘客改乘其他交通工具，特別是長途乘客。此舉會令他們的經營更形困難。

49. 在此方面，劉健儀議員指出，的士司機若提供折扣以吸引乘客乘搭其的士，才會觸犯兜客的罪行。然而，若的士司機事先與乘客達成協議並簽訂合約，訂明以乘客同意的車費租用整部的士，則是法律上可接受的做法。

50. 主席在總結有關討論時請政府當局察悉委員的意見，他們認為當局應繼續致力打擊非法招攬生意的活動，另一方面則繼續探討有何方法，可在收取車費方面確保的士業界以公平而具有彈性的方式營運。

VII. 更換海底隧道的隧道照明系統

(立法會CB(1)1346/03-04(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

51. 委員察悉政府當局就更換海底隧道照明系統的撥款建議所提交的資料文件(立法會CB(1)1346/03-04(05)號文件)。政府當局打算於財務委員會2004年4月30日會議上提交此項撥款申請，以供審批。

52. 機電工程署工程策劃經理回應鄭家富議員的查詢時表示，由於手民之誤，該文件附件所載的工程時間表第4項的中文本遺漏了“安裝”一詞。他證實系統安裝工作需時約12個月完成，而測試工作則會進行約一個月，然後才啟用。現時的計劃是於2004年年中展開更換工程，整項工程約需27個月完成。

經辦人／部門

VIII. 其他事項

53. 議事完畢，會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年4月22日