

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)77/14-15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	: 2014年3月25日(星期二)
時 間	: 上午10時45分
地 點	: 立法會綜合大樓會議室3
出席委員	: 陳鑑林議員, SBS, JP (主席) 范國威議員(副主席) 李卓人議員 涂謹申議員 王國興議員, BBS, MH 林健鋒議員, GBS, JP 湯家驛議員, SC 陳克勤議員, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 梁國雄議員 陳偉業議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員 胡志偉議員, MH 陳恒鑽議員 葛珮帆議員, JP 潘兆平議員, BBS, MH 鄧家彪議員 盧偉國議員, BBS, MH, JP 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員
缺席委員	: 郭家麒議員

出席公職人員 : 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)5
鍾瑞琦女士

路政署副署長
郭譚玉英女士

路政署助理署長(發展)
廖皓愷先生

路政署總工程師／路燈
吳國鈞先生

議程第IV項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
羅鳳屏女士

運輸署助理署長／行政及牌照
張展鵬先生

運輸署總運輸主任／駕駛事務
黃志光先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員 : 議會秘書(1)2
陳嘉瑩小姐

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

I 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)1007/13-14(01)——王國興議員就使用電動輪椅的道路安全問題的來函
- 立法會CB(1)1036/13-14(01)——政府當局對鄧家彪議員就研究設立的士燃油附加費機制發出的函件所作的回應
- 立法會CB(1)1037/13-14(01)——政府當局對范國威議員就運輸署監察專營巴士行車班次發出的函件所作的回應
- 立法會CB(1)1038/13-14(01)——政府當局對胡志偉議員及范國威議員就公共小型巴士營運事宜發出的函件所作的回應
- 立法會CB(1)1054/13-14(01)——政府當局對陳恒鑽議員就新渡輪提供的長洲渡輪服務發出的函件所作的回應
- 立法會CB(1)1069/13-14(01)——政府當局對葛珮帆議員要求討論學童校車及保姆車泊車位短缺問題發出的函件所作的回應

經辦人／部門

立法會CB(1)1114/13-14(01)——范國威議員就
號文件保母車服務及
學童校車安全
事宜的來函

立法會CB(1)1143/13-14(01)——陳恒鑛議員就
號文件改善長洲渡輪
服務的來函)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II 訂於2014年4月11日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1101/13-14(01)——待議事項一覽表
號文件
立法會CB(1)1101/13-14(02)——跟進行動一覽表)
號文件

2. 委員同意在2014年4月11日的下次例會上
討論以下事項 ——

- (a) 西九龍填海發展的道路改善工程
(第一期)；及
- (b) 九龍巴士(一九三三)有限公司的加價
申請。

3. 鄧家彪議員關注到，雖然政府已撥款1億9,100萬元，在下一個為期3年的牌照期(即2014年年中至2017年年中)向6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，但上述航線仍調整票價。就此，他要求在下次例會上也討論此事。

4. 李卓人議員憶述，在2012年11月的事務委員會會議上，巴士公司曾承諾為巴士司機提供適當的休息時間。就此，他要求政府當局向事務委員會匯報提供上述休息時間及其他安全措施的進展。陳偉業議員亦要求政府當局提供有關在巴士總站闢設休息地方和洗手間設施的資料。

5. 經討論後，委員同意在下次例會的議程加入一個議項，討論"離島渡輪服務及票價調整事宜"，而有關"巴士司機的職業安全"的事項則留待日後的事務委員會會議上討論。

III 香港的公共照明

(立法會CB(1)1101/13-14(03)——政府當局就香港的公共照明提供的文件號文件)

立法會CB(1)1101/13-14(04)——立法會秘書處擬備有關香港的公共照明的文件(背景資料簡介))號文件

6. 運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局所提供的文件的內容。該文件介紹本港街道的公共照明概況，包括公共照明系統的設計標準、運作、維修、美化及節約能源方面的安排。路政署助理署長(發展)繼而借助電腦投影片(立法會CB(1)1170/13-14(01)號文件)作進一步說明。

公共設施的照明

7. 王國興議員表示，部分市民及運輸業界人士均反映，多個公共運輸交匯處(尤其是藍田站公共運輸交匯處)的照明不足。他要求政府當局跟進此事。

8. 鄧家彪議員反映，若干住宅區、新發展區及海濱走廊的街燈卻過於光亮。他認為政府當局應評估是否需要在不同地區設定不同的照明級別。

9. 運輸及房屋局副局長及路政署副署長表示，本港的公共照明系統，均參照由路政署訂定的《公共照明設計手冊》而設計，並須根據各道路的級別(包括功能、交通流量、交通分隔情況)、行人流量及四周環境光度而選擇適當的照明級別。現行《公共照明設計手冊》中的設計標準，是根據最普遍使用的國際道路照明標準訂立，該照明標準普

遍於歐洲及亞洲各國採用。建議的亮度和規定，對駕駛人士和行人的安全極為重要。

10. 陳偉業議員認為，比起其他先進城市，本港路燈的數目較多，亦較為光亮。依他之見，本港的照明光度已超出實際需要的水平，造成光污染之餘，亦浪費電力。他尤其關注行人天橋照明裝置過多的問題(例如連接逸東邨與鄰近油站的行人天橋)，並要求政府當局改善有關情況。陳議員申報利益，表示他是郊區居民，並反映街燈安裝的位置太接近村屋窗戶，燈光對村民造成滋擾。

政府當局

11. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局關注光污染造成滋擾及燈具耗電量的問題。他表示，本港有關街燈光滋擾的投訴個案數目每年約只有十多宗。路政署現正進行更換牆燈的工作，將牆燈換成柱燈，或在牆燈加裝遮光板，防止光源散射至大廈外牆，從而將牆燈對住宅單位造成的影響減低。運輸及房屋局副局長補充，通常會在民政事務總署的協助下訂出郊區公共照明的位置及設計。路政署會與民政事務總署聯絡，研究如何改善郊區燈具的設計。他亦答允跟進逸東邨行人天橋照明裝置過多而引起關注的情況。

12. 胡志偉議員關注到，行車道、隧道、行人天橋及繳費廣場(例如東區海底隧道收費廣場)的照明太過光亮。他認為政府當局應調低燈具的光度，並考慮從隧道內及行人天橋上每盞燈具減少安裝一支光管，以節省能源。他又表示，司機駕駛時主要靠車頭燈而非路燈照明。

13. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局曾前往東區海底隧道收費廣場進行實地視察，並發現有兩盞高桅杆燈安裝的位置相當接近油麗邨。他表示，運輸署會與東區海底隧道的營辦商聯繫，磋商可行的改善措施。

14. 至於行車道的照明級別，路政署總工程師／路燈表示，車輛的車頭燈光度有限，未能讓車輛在保持足夠安全距離的情況下停車。因此，為道路安全起見，行車道須維持一定的光度，這點實為

重要。他補充，由於路政署在新建的行人天橋及隧道的燈具設計中加入維修方面的因素，新安裝的燈具的照明級別會較所需的級別為高，但會隨時間逐漸調低至所需的級別。路政署正為這些較新的燈具加裝可調校光度的電子鎮流器，作為減低電流及節約能源的一項措施。

公共照明系統的維修保養

15. 鍾樹根議員察悉，有部分路燈早於清晨4時已亮着，但部分在早上9時仍遲遲未亮燈。他詢問公共照明監控系統的情況，以及當局有否安裝任何監察路燈狀況的系統。

16. 路政署副署長表示，路燈的開關由安裝於路旁控制箱上的感光控制器操控，當感光控制器測得四周光度降至低於指定水平時(即55勒克司)，路燈便會自動亮起；反之，當測得四周光度高於83勒克司，則會自動關掉。維修承辦商會定期進行巡查，檢查感光控制器是否運作良好。她補充，曾有路燈在日間亮着的情況，那是為了進行測試及維修工作。

政府當局

17. 路政署總工程師／路燈補充，政府當局已推行試驗計劃，採用遙控系統監察共3萬盞路燈，以提升公共照明維修工作的效率。不過，有關研究結果顯示，上述系統能稍為縮短公共照明維修工作的應變時間，但所節省的時間並不足以令有關系統符合成本效益。經過全盤考慮後，政府當局決定不擴大上述計劃的範圍至涵蓋其餘的路燈。應鍾樹根議員之請，路政署總工程師／路燈答允提供有關研究詳情和結果的資料。

18. 潘兆平議員及主席詢問發生故障的照明設施的維修工作。路政署副署長答稱，路政署已安排維修保養承建商進行夜間巡查，檢查照明系統是否運作正常，同時配合糾正性維修，適時復修發生故障的照明設施。她表示，當局要求的可用程度標準定於99.5%，較國際標準所需的98%為高。路政署會監察承建商的表現，確保有關設施達到可用程度標準。

19. 主席建議，政府當局應考慮在燈柱上提供熱線電話，方便市民舉報故障個案。路政署助理署長(發展)回應時表示，市民可致電政府熱線1823，舉報任何發生故障的照明設施的個案。

公共照明系統的節約能源措施

一般意見

20. 李卓人議員從電腦投影片察悉，與過去數年相比，路燈燈具的數目在2012年至2013年期間大幅上升。他不明白為何會出現這個情況，以及2014年的路燈燈具數目會否繼續上升。他亦問及政府當局就照明設施訂下的節能目標為何。

21. 運輸及房屋局副局長表示，雖然路燈燈具的數量在2012年至2013年期間有所上升，但用電量大約維持在同一水平，反映政府當局在節約能源方面所付出的努力。

22. 路政署副署長補充，路政署與環境保護署(下稱"環保署")承諾在2009年至2014年期間，每年減少5百萬千瓦時用電量。隨着當局推行多項節能措施，在過去數年，每年節省了約4百多萬千瓦時用電量。路政署將與環保署討論2014年後的新目標，並會繼續以高效能燈具取代現有路燈，以及為這些路燈安裝可調校光度的電子鎮流器。

23. 副主席察悉，如果以一盞表現較佳的中瓦數發光二極管(下稱"LED")路燈取代一盞瓦數略高的高壓鈉燈，每年可節省電費約200元。他亦察悉，全港有約2萬盞路燈採用了比所需瓦數較高的燈泡。根據他粗略計算，如政府當局以採用LED燈的燈泡取代全數2萬盞路燈，每年便可節省約共4百萬千瓦時用電量，並減少排放約316萬公斤二氧化碳。他認為LED燈在節能方面十分有效，並要求政府當局比較LED燈及高壓鈉燈的能源效益。

24. 運輸及房屋局副局長表示，在採用不同類型的路燈時，除了考慮其功能外，節能及可否有效

減少光污染亦是政府當局的主要考慮因素。他補充，在成本效益及節能方面，目前LED燈的成效不及高壓鈉燈。儘管如此，路政署會繼續監察LED燈的發展。

25. 路政署副署長補充，與高壓鈉燈相比，LED燈並不符合成本效益。她解釋，中瓦數LED路燈的成本較高壓鈉燈高約10倍，但每年只可節省電費約200元。另一個沒有廣泛採用LED燈的主要原因，是本港通過認證的LED路燈供應不足。

使用可再生能源提供公共照明

26. 王國興議員指出，部分海外國家及內地已開始試用太陽能，他詢問政府當局有否計劃使用太陽能提供公共照明。

27. 路政署副署長表示，鑑於太陽能取決於日光是否充足，其可靠度較低，因此當局並無就傳統路燈採用太陽能。她解釋，春季、冬季和雨天的日光不足，會影響所收集的太陽能。此外，在街燈安裝太陽能發電板會受到若干限制，而且在已建設的地方，陽光經常被高樓大廈遮蔽，這些都是使用太陽能路燈的其他障礙。基於上述原因，政府當局並無計劃就街燈採用太陽能。

28. 主席建議，當局可以考慮在偏遠的村落試行安裝太陽能街燈。政府當局察悉主席的建議。

29. 鄧家彪議員、鍾樹根議員及易志明議員關注到蒲台島居民須自行購買柴油發電，供應島上公共設施(包括碼頭及街燈)的電力。他們認為，政府當局應考慮在島上開發可再生能源，例如太陽能、風能及潮汐能，令居民無須承擔公共照明的電力開支。運輸及房屋局副局長表示，蒲台島照明設施的供應可能屬於民政事務總署的職權範圍，他承諾會考慮如何跟進委員的意見。

安裝特色路燈

30. 潘兆平議員察悉，為配合旅遊觀光點及具代表性的地區道路的美化工程，路政署已在這些道路安裝6 800多盞不同款式的特色路燈，以配合及美化附近的街道景觀。他詢問，路政署有否安裝更多特色路燈的新計劃。

31. 路政署副署長表示，路政署會考慮因應各區議會提出的要求，安裝此類特色路燈。路政署計劃即將在荃灣及東涌安裝更多特色路燈。

32. 謝偉銓議員及副主席欣賞路政署主動在旅遊觀光點及具代表性的地區道路安裝特色路燈。副主席認為，當局應安裝更多特色路燈。謝議員詢問，政府當局會否定期檢討本港的路燈設計，並在燈柱增設掛鈎，以便懸掛宣傳橫額等物品。

33. 路政署副署長表示，由於安裝特色路燈的費用龐大，路政署只會在適當時機安裝特色路燈，以回應區內的需求及配合美化工程。此外，當局會優先考慮具代表性的地區，例如城門河河濱、將軍澳運動場毗鄰地區及旅遊觀光點。就提供掛鈎懸掛橫額及植物方面，她表示路政署如接獲有關要求，會就在燈柱掛上與節日及地區活動有關的展示品提供協助。

總結及議案

34. 主席認為，政府當局應在離島或郊區進行開發可再生能源的試驗計劃。他要求政府當局認真評估被認為過於光亮的行人隧道和天橋的光度。至於行車道，他認為有關的公共照明系統適中，並認同有必要提供足夠燈光，以確保道路安全。主席指出，安全島指示燈經常被車輛撞毀，他要求政府當局檢討安全島指示燈的設計，以減低損壞率。

35. 主席表示，王國興議員提交了一項議案，該項議案已在會議席上提交委員參閱。委員同意處理該項議案。王國興議員動議下列議案，並獲鄧家彪議員附議——

"促請政府研究公共照明應用再生能源的試驗計劃，並向本會和公眾交代。"

36. 主席將議案付諸表決。6名委員表決贊成該議案；並無委員表決反對該議案。主席宣布議案獲得通過。

IV 私人駕駛教師執照

(立法會 CB(1)1101/13-14(05)—— 號文件	政府當局就私人駕駛教師執照提供的文件
立法會 CB(1)1101/13-14(06)—— 號文件	立法會秘書處擬備有關私人駕駛教師執照的文件(背景資料簡介)
立法會 CB(1)908/13-14(01)—— 號文件	一名市民提交的意見書
立法會 CB(1)1102/13-14(01)—— 號文件	前駕駛學院導師團體提交的意見書
立法會 CB(1)1102/13-14(02)—— 號文件	香港駕駛學院駕駛教師提交的意見書
立法會 CB(1)1102/13-14(03)—— 號文件	港九駕駛教師聯會提交的意見書
立法會 CB(1)1115/13-14(01)—— 號文件	由市民提交內容近乎一樣的6份意見書
立法會 CB(1)1115/13-14(02)—— 號文件	由市民提交內容近乎一樣的7份意見書
立法會 CB(1)1115/13-14(03)—— 號文件	由市民提交內容近乎一樣的137份意見書
立法會 CB(1)1115/13-14(04)—— 號文件	由市民提交內容近乎一樣的7份意見書

立法會CB(1)1115/13-14(05)、——市民提交的意見書
(06)、(07)、(08)、(09)、(10)、
(11)、(12)、(13)、(14)、(15)、
(16)、(17)、(18)、(19)、(20)、
(21)、(22)、(23)、(24)、(25)、
(26)、(27)、(28)、(29)及(30)
號文件
立法會 CB(1)1108/13-14(01)——政府當局就私人駕駛教師執照提供的補充資料文件)

37. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介當局就私人駕駛教師執照簽發機制諮詢駕駛教師業界的結果，以及未來路向。他表示，運輸署曾於2013年7月就上述發牌機制提出9個方案，以便與駕駛教師業界進行討論，並表明政府當局對所有方案均持開放態度，但若對現狀作出任何改變，必須得到各持份者的明確支持。然而，經廣泛諮詢業界後，仍未能達到共識。因此，政府當局認為應繼續按照現行機制簽發新駕駛教師執照。

38. 葛珮帆議員認為，政府的駕駛訓練政策頗為不合理及過時，應予以檢討。她指出，有意見表示不滿受限制駕駛教師執照的現行簽發機制偏袒香港駕駛學院，而受限制駕駛教師在指定駕駛學校離職後，不可提供駕駛訓練。此外，有意見批評第二組別及第三組別的私人駕駛教師不可就第一組別車輛提供駕駛訓練。她認為，採用政府當局提出的9個方案中的任何一個方案，亦無法解決有關問題。事實上，政府當局應根據社會需要、市場情況及道路安全，檢討有關法例。她表示將動議一項議案，促請政府採取分期方式，彈性處理有關本年度簽發新執照的事宜。她亦促請政府全面檢視及改善現行的駕駛訓練政策，包括駕駛教師執照組別的釐定和數目，以及對受限制駕駛教師施加的條件等。

39. 運輸及房屋局副局長表示，為回應市場需求，政府當局認為應該根據最新一次的每兩年一度檢討結果，適時簽發新的私人駕駛教師執照。至於就分期簽發執照的建議，運輸署副署長／公共運輸

事務及管理表示，2013年7月公布的每兩年一度檢討結果已訂出當局應簽發287個私人駕駛教師執照。如運輸署不按上述檢討結果簽發新的私人駕駛教師執照，實在不符合公眾期望，亦可能會受到挑戰。

40. 鄧家彪議員認為，政府當局決定維持現行機制簽發新的私人駕駛教師執照，此舉可以接受。鑑於有意見批評受限制駕駛教師的發牌機制，以及當局處理駕駛考試時優待香港駕駛學院，他建議政府當局應考慮規管受限制駕駛教師的工資水平，並暫停簽發新的受限制駕駛教師執照。鄧家彪議員察悉，擬發出的新私人駕駛教師執照數目遠低於需求，並認為政府應簽發更多新的私人駕駛教師執照。他亦表示，由於新私人駕駛教師執照的需求龐大，因此他不會支持葛議員就分期簽發新私人駕駛教師執照所提出的議案。

41. 王國興議員憶述，事務委員會在2013年7月19日討論有關事宜時，大部分出席會議的團體代表均支持方案一(即維持現行的私人駕駛教師執照簽發機制及3個組別的基準)。因此，他贊成政府當局決定先按照現行機制簽發新私人駕駛教師執照，然後再繼續檢討私人駕駛教師執照的簽發機制，以容許日後有彈性作出變動。

42. 運輸及房屋局副局長重申，政府當局對於是否改動現行簽發機制持開放態度。由於此事與各持份者的利益攸關，如作出任何改動，必須得到持份者的明確支持。然而，運輸署進行為期9個月的廣泛諮詢後，各持份者仍然是意見紛紜。鑑於新的私人駕駛教師執照需求甚殷，政府當局認為宜沿用現行機制簽發有關執照，並應根據每兩年一度檢討的結果，向該3個組別簽發新的執照，即分別簽發212個第一組別、32個第二組別和43個第三組別的新私人駕駛教師執照。有關的檢討於2012年展開，並於其後一年完成，而檢討結果已在2013年7月19日的事務委員會會議上公布。

43. 副主席表示，對於政府當局決定維持現狀，而沒有應受限制駕駛教師的要求取消"雙軌制"

駕駛訓練政策，新民主同盟表示失望。他強調，現行機制對經驗豐富但薪酬偏低的受限制駕駛教師並不公平。鑑於難以達成主流意見，他詢問政府當局會否考慮把該9個方案整合為數個方案，以作進一步諮詢。

44. 運輸及房屋局副局長表示，運輸署就是次諮詢提出的9個方案，均切實可行，足以利便各界進行討論。他表示，在該9個方案中，部分方案是按其他方案演變出來。

45. 胡志偉議員認同，在簽發新私人駕駛教師執照的新機制可供使用前，修訂法例的工作需時處理。他認為，政府當局應考慮透過行政措施，停止向指定駕駛學校發出新的受限制駕駛教師執照，作為一項過渡措施，以改善現時受限制駕駛教師在薪酬方面受到不公平對待的情況。

46. 運輸及房屋局副局長表示，應審慎考慮有關停止向指定駕駛學校發出新的受限制駕駛教師執照的建議，因為此建議會對指定駕駛學校的服務表現、運作及財務可行性造成影響。舉例而言，學習駕駛人士可能需要承擔較高昂的學費，而可供選擇的導師卻減少。他補充，鑑於指定駕駛學校可根據法例申請受限制駕駛教師執照，而運輸署須在考慮所有相關因素後，審核有關申請，因此，暫停簽發任何新的受限制駕駛教師執照，可能會產生糾紛，甚至導致司法覆核。政府須就有關事宜徵詢律政司的意見。他亦請委員注意，在過去10多年，政府當局只簽發了共31個新的受限制駕駛教師執照。

47. 易志明議員認為，政府當局應向公眾清楚交代設立指定駕駛學校的目的。他察悉，大部分出席2013年7月事務委員會會議的團體代表，均贊成維持現行機制，而部分個別人士則表示，他們不應被剝奪申請私人駕駛教師執照的權利。他知悉，部分人士並非為了謀生而取得私人駕駛教師執照，而是把該執照視為資產。他認為，政府當局不應過份在意擬簽發的執照數目。他亦認為，政府當局應備存在職私人駕駛教師數目的統計數字。在目前無法

取得共識的情況下，他認為現在有需要簽發新的私人駕駛教師執照。

48. 運輸及房屋局副局長解釋，因應本港的交通情況，政府在駕駛訓練方面一直採用"雙軌制"的做法。一方面，政府當局設立指定駕駛學校，以鼓勵在公用道路以外的地方提供駕駛訓練，以減輕對公用道路造成擠塞；另一方面，在不會加劇交通擠塞或影響道路安全的前提下，政府當局維持足夠的私人駕駛教師人手，在公用道路上提供駕駛訓練。至於放棄"雙軌制"做法的意見，運輸及房屋局副局長回應時表示，如允許所有受限制駕駛教師在公用道路上提供駕駛訓練，將會對路面交通造成負擔，因此應維持"雙軌制"的做法。

49. 陳偉業議員認為，業界現時所面對的問題，源於可簽發的新私人駕駛教師執照數目受到法例監管。然而，他察悉這個安排並不適用於其他所有專業界別。他表示會動議一項議案，促請政府開放私人駕駛教師的市場，讓有興趣人士可自由申請新的私人駕駛教師執照。他認為，政府當局應牽頭提出合乎公眾利益的修訂，亦不應允許業界人士之間自行討論及達成共識。

50. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局行事一直顧及公眾利益。首先，採用"雙軌制"的做法，是因為考慮到香港的交通情況。其次，現行機制採用抽籤形式，讓所有合資格人士(不論是市民、受限制駕駛教師或其他組別的駕駛教師)均有平等機會，申請新的私人駕駛教師執照。

51. 梁國雄議員認為，需要有充分理據支持現行以抽籤形式處理私人駕駛教師執照的申請的機制。他表示，現行機制偏袒香港駕駛學院，並助長香港駕駛學院壟斷市場。依他之見，政府當局有責任讓所有合資格人士均可取得私人駕駛教師執照。然而，關於私人駕駛教師執照的使用率及進行駕駛考試的形式，可作進一步討論。他表示支持陳偉業議員的議案。

52. 運輸及房屋局副局長表示，駕駛學校並非專利經營的業務。事實上，指定駕駛學校的數目不設限制。有興趣的機構只要能符合指明規定，便可提交經營指定駕駛學校的申請，以供運輸署考慮。此外，在"雙軌制"之下，申請人均充分了解成為受限制駕駛教師及私人駕駛教師各自的前景。

53. 主席察悉，對於政府當局採用"雙軌制"的駕駛訓練政策，各界有不同的意見。他籲請政府當局全面研究重整"雙軌制"做法是否可行。政府當局察悉主席的意見。

54. 李卓人議員表示，香港職工會聯盟認為應終止香港駕駛學院壟斷市場的情況。他表示，由於香港駕駛學院壟斷市場，令作為指定駕駛學校員工的受限制駕駛教師受到剝削，而且不可在指定駕駛學校離職後提供駕駛訓練。他認為，雖然有意見認為取消對受限制駕駛教師執照的限制，對有意入行的人士並不公平，但政府當局應先保障行內現職受限制駕駛教師的工作。他表示不會支持陳偉業議員有關全面開放私人駕駛教師市場的建議，因為該建議會使現職受限制駕駛教師所面對的問題更趨惡化。他認為，一旦打破壟斷，指定駕駛學校便須聘請市場上的私人駕駛教師，繼而為現職私人駕駛教師提供更多選擇。他促請政府當局訂立目標，在下次進行兩年一度的檢討時實施新安排。李議員補充，如所有受限制駕駛教師均獲簽發私人駕駛教師執照，也不會增加公用道路的交通，因為指定駕駛學校亦需從市場聘請私人駕駛教師，在公用道路以外場地提供駕駛訓練。

55. 運輸及房屋局副局長察悉，委員對簽發駕駛教師執照的機制持不同意見。他特別指出，對簽發機制作出任何改動，均須修訂法例，並經立法會通過。因此，業界的主流意見可有助爭取議員支持就此方面提出的任何立法修訂。他籲請業界尋求共識，以便落實改動(如有的話)，以致日後可就簽發新的私人駕駛教師執照推行新的安排。

議案

56. 主席建議處理葛珮帆議員及陳偉業議員分別動議的兩項議案，並把有關議案付諸表決。委員表示贊同。

57. 經討論後，葛珮帆議員動議以下議案，並獲鍾樹根議員附議——

"鑑於駕駛教師業界對現行新簽發私人駕駛教師執照機制出現意見分歧，未能達致共識，本會促請政府採取分期方式，彈性處理本年度新簽發事宜；同時，當局應全面檢視現行駕駛訓練政策，包括駕駛教師執照組別的釐定及數目，受限制駕駛教師的規定等，以便更迎合目前社會需要。"

58. 主席將議案付諸表決。5名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，及3名委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

59. 陳偉業議員繼而動議以下議案，並獲梁國雄議員附議——

"有鑑於政府當局長期凍結私人駕駛教師執照數目，剝奪市民從事私人駕駛教師的權利，本會反對政府當局繼續凍結私人駕駛教師執照數目上限，並要求政府當局立即全面開放私人駕駛教師市場，讓有意從事私人駕駛教師的市民可以自由考取私人駕駛教師執照，並保障市民有合理的選擇權，令私人駕駛教師市場可健康發展。"

60. 主席將議案付諸表決。3名委員表決贊成議案，5名委員表決反對議案。主席宣布議案遭否決。

61. 主席希望政府當局可全面檢討現行的駕駛訓練政策，並在適當時候向事務委員會匯報檢討結果。

V 其他事項

考慮進行海外職務訪問

(立法會CB(1)598/13-14(01)——范國威議員建議號文件前往新加坡進行海外職務訪問以研究有關提供公共交通服務的經驗的來函

立法會IN08/13-14號文件 ——立法會秘書處擬備有關新加坡的公共交通設施及交通管制措施的文件(資料摘要)

立法會 CB(1)1146/13-14(01)——范國威議員就建議前往新加坡進行海外職務訪問提供的補充資料)

62. 主席表示，副主席建議前往新加坡或其他國家進行海外職務訪問，以研究公共交通設施及交通管理安排。他徵詢委員對下述事宜有何意見：事務委員會應否進行職務訪問、研究範圍、職務訪問的地點及時間，以及是否允許非事務委員會委員的議員參加。

63. 副主席表示，考慮到香港的交通擠塞問題，事務委員會有需要進行海外職務訪問，研究外國在公共運輸系統、公共運輸交匯處及電子道路收費系統方面的做法。他建議前往一個亞洲國家進行為期4天的訪問，因為這會較符合成本效益。如事務委員會前往新加坡進行職務訪問，他認為當地的自動操作地鐵系統亦值得研究，因為該系統對即將通車的南港島線(東段)甚有參考價值。

64. 陳偉業議員指出，政府正考慮在九龍東興建單軌列車系統，因此他有興趣研究外國的系統。他建議事務委員會前往悉尼，研究當地營運單軌列車系統的失敗經驗。

經辦人／部門

65. 主席要求資料研究組擬備資料文件，研究委員提及的上述範疇，以便下次會議進行討論。他表示，如委員同意進行為期4天的職務訪問，便應選擇香港附近的訪問地點。為免影響委員參與立法會的活動，他建議事務委員會應在暑假休會期間進行職務訪問，並認為應邀請非事務委員會委員的議員參與有關訪問。委員同意上述安排。主席表示，職務訪問須經內務委員會批准。

66. 議事完畢，會議於下午12時48分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年10月21日