

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1159/10-11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： 2010年11月26日(星期五)  
時 間： 上午8時30分  
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 鄭家富議員(主席)  
張學明議員, GBS, JP (副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
李鳳英議員, SBS, JP  
張宇人議員, SBS, JP  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
湯家驊議員, SC  
甘乃威議員, MH  
陳克勤議員  
黃成智議員  
葉偉明議員, MH  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
梁國雄議員  
陳淑莊議員

其他出席議員： 陳茂波議員, MH, JP

缺席委員： 石禮謙議員, SBS, JP  
陳偉業議員

**出席公職人員：參與議程第IV項的討論**

運輸及房屋局局長  
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
朱經文先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2  
吳麗敏女士

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)2C  
何慧賢女士

衛生署副署長  
譚麗芬醫生, JP

醫管局總行政經理(感染及應急事務)  
劉少懷醫生

政府化驗所助理政府化驗師  
(法證事務部)(署理)  
郭富超博士

政府化驗所高級化驗師(法證毒理A組)  
鄭永志博士

香港警務處總警司(交通)  
華樂思先生

香港警務處高級警司(行政)(交通總部)  
吳可真女士

香港警務處警司(法例檢討及策劃)(交通總部)  
王耀明先生

運輸署總工程師／道路安全及標準研究  
陳錦信先生

英國藥後駕駛訓練  
國家培訓導師  
高仕德先生

## 參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2  
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長  
黃展翹女士

運輸及房屋局總庫務會計師(運輸)  
竇頌康先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路(署理)  
歐陽月華女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路1  
張展鵬先生

### **應邀出席人士：參與議程第V項的討論**

#### 專營巴士公司

九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司董事總經理  
何達文先生

九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司副董事總經理  
歐陽杞浚先生

九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監  
何穎賢女士

**列席秘書**：總議會秘書(1)2  
麥麗嫻女士

**列席職員**：助理法律顧問1  
李家潤先生

高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士

議會事務助理(1)2  
林潔文小姐

---

經辦人／部門

事務委員會察悉，李永達議員已於2010年11月22日起退出事務委員會。

**I 通過會議紀要**

(立法會 CB(1)206/10-11 號 —— 2010 年 10 月 14  
文件 日會議的紀要)

2. 2010年10月14日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(1)402/10-11(01) —— 把北區區議會  
號文件 議員於2010年  
6月3日與立法  
會議員舉行會  
議及午餐聚會  
時就373號巴  
士線及北區與  
西九龍之間的  
巴士服務所提  
出的意見和關  
注轉介事務委  
員會跟進的便  
箋

立法會 CB(1)485/10-11(01) —— 一位市民提交  
號文件 的意見書，表  
示反對中環渡  
輪碼頭巴士總  
站停止運作

立法會 CB(1)510/10-11(01) —— 一位市民就離  
號文件 島渡輪服務提  
交的意見書

立法會 CB(1)525/10-11(01) —— 政府當局提供  
號文件 有關"就使用

屯門客運碼頭  
以營辦跨境客  
運渡輪服務進  
行招標"的資  
料文件)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

### III 訂於2010年12月17日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)482/10-11(01)——待議事項一覽  
號文件 表

立法會 CB(1)482/10-11(02)——跟進行動一覽  
號文件 表

立法會 CB(1)482/10-11(03)——政府當局擬透  
過提交資料文  
件向事務委員  
會匯報的事項  
一覽表)

4. 委員同意在2010年12月17日舉行的下次例會上討論下列事項 ——

(a) 的士收費調整的申請；及

(b) 香港電車有限公司票價調整的申請。

5. 委員察悉甘乃威議員於2010年11月4日發出並於會議席上提交的函件。委員同意將甘議員建議有關"長者友善巴士設計"的議項加入事務委員會的待議事項一覽表。

### IV 打擊藥後駕駛的建議

(立法會 CB(1)482/10-11(04)——政府當局就打  
擊毒後及藥後  
駕駛的建議提  
供的文件

立法會 CB(1)482/10-11(05)—— 2010 年 7 月 23  
號文件 日會議紀要摘  
錄

立法會 CB(1)733/10-11 號—— First Test Ltd.  
文件 提交的意見書

立法會 CB(1)732/10-11(01)—— 政府當局提供  
號文件 的電腦投影片  
介紹資料)

6. 運輸及房屋局局長、運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2及香港警務處總警司(交通)借助電腦投影片，向委員簡報就打擊毒後及藥後駕駛的初步建議諮詢公眾所得的意見，以及政府當局建議修訂《道路交通條例》(下稱《該條例》)(第374章)的計劃。鑒於毒後及藥後駕駛嚴重危害道路安全，情況更越見嚴重，委員普遍支持有關立法建議早日制定成為法例。

#### 初步測試

##### 一般意見

7. 陳克勤議員特別提及隨機呼氣測試能成功阻遏酒後駕駛行為，並詢問初步藥物測試會否亦是隨機進行。運輸及房屋局局長表示，倘藥物測試和隨機呼氣測試一樣有效可靠，政府當局會考慮隨機進行有關測試。政府當局現時會密切留意有關發展，採取相應的行動。

8. 劉健儀議員感謝政府當局就《2010年道路交通(修訂)條例草案》提出委員會審議階段修正案，在所有危險駕駛罪行中，把駕駛時體內含有任何分量指明違禁藥物(建議就"零容忍罪行"指明的藥物)定為犯罪情節特別嚴重的情況。關於她要求在切實可行範圍內盡快推行隨機藥物測試，運輸及房屋局局長表示，若當局物色到可驗出6種指明違禁藥物的可靠儀器，便會考慮推行隨機藥物測試。政府當局已積極物色有關儀器，並就儀器原型進行測試以確保其可靠性。

9. 甘乃威議員強調有需要確保藥物測試妥善進行，並詢問在進行藥物影響辨識觀察(下稱"辨識觀察")程序時，若司機拒絕回答警務人員的提問，是否即屬違法。他亦關注到下述安排是否合理和適當——

- (a) 若警務人員懷疑司機曾經服用受零容忍管制的藥物，即使其並無顯著服用藥物後受損的徵狀，故此沒有必要進行辨識觀察，警務人員仍可能要求司機直接進行快速口腔液測試；及
- (b) 即使測試結果顯示司機的口腔液不含指明違禁藥物，若警務人員合理懷疑司機受到快速口腔液測試所涵蓋藥物以外的其他藥物所影響，則仍可拘捕該司機，在警署進行行為反應測試。

10. 香港警務處總警司(交通)在回應時表示，有關司機若不與警務人員合作，拒絕進行辨識觀察，即屬違法。他亦澄清上文第9(a)段的安排只適用於特殊的情況，例如當有關警務人員目睹司機服用有關藥物。至於上述第9(b)段的安排，他解釋快速口腔液測試其實是作初步識別用途。如測試結果顯示司機的口腔液含有指明違禁藥物，警務人員無需進行行為反應測試，便可立即拘捕司機，並要求司機提供血液及／或尿液樣本。只有當測試結果顯示司機的口腔液不含指明違禁藥物，但卻存在合理懷疑的情況下，警務人員才會先向司機進行行為反應測試。

11. 副主席詢問受訓進行藥物測試的警務人員數目是否如報章所報道的1 500人，還是這只屬初步數字。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，當局的計劃是，所有警務人員均會受訓進行辨識觀察，但只有30至50名較高職級的人員(例如警署警長)才會受訓進行行為反應測試。

### 快速口腔液測試

12. 王國興議員認為有需要確保最後敲定對付毒後及藥後駕駛的措施有效之餘，亦不會對公眾造成滋擾。他察悉政府當局尚未物色到可驗出6種指明違禁藥物而且可靠的快速口腔液測試儀器後，關注到這樣會帶來不明朗因素，亦質疑這方面的進度能否配合在2010-2011年度立法會會期下半年(即2011年第二季)，把有關立法建議提交立法會的計劃。

13. 運輸及房屋局局長在回應時表示，快速口腔液測試只是進行初步識別和取證的工具，以協助警務人員確立毒後及藥後駕駛罪行的表面證據，以便要求受疑司機提供血液或其他體液樣本作藥物化驗分析。如化驗結果證實體內含有藥物，當局才會提出控罪。她又解釋，在市場物色可靠的快速口腔液測試儀器以供執行有關的立法建議有困難，因為雖然氯胺酮是香港毒後駕駛個案中最常被濫用的毒品，但海外地區卻不然。政府化驗所助理政府化驗師(法證事務部)(署理)認同她的論點，並補充說，政府當局已就若干儀器進行實驗。一些公司亦已同意提供樣本作此用途。若證實可行，政府當局會通知有關公司，確保早日提供選定的儀器。

14. 主席關注到，若最後仍物色不到可靠的儀器進行快速口腔液測試，有關的立法建議會如何執行。運輸及房屋局局長和政府化驗所助理政府化驗師(法證事務部)(署理)在回應時表示，當局極可能物色到有關儀器，因為供應商已研製出儀器原型，並進行了若干初步測試。警方和政府化驗所其實亦正向供應商索取測試數據和其他相關資料，以確定儀器的準確程度。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>補充說，如在進行辨識觀察後懷疑有關司機曾經服藥，則即使未能進行快速口腔液測試，警方亦可要求該司機進行行為反應測試。

### 行為反應測試

15. 黃成智議員察悉只有受過專業培訓、達至相當於國際標準的水平並獲認可的警務人員，才能



進行行為反應測試後，要求提供有關"相當於國際標準的水平"的詳細資料，並關注到進行行為反應測試對人權的影響。英國藥後駕駛訓練國家培訓導師在回應時表示，有關培訓是在全球各地經多年研究後制定的，受訓人員只會識別受濫藥嚴重影響的司機以採取行動，不會識別因治療而服藥的司機，縱使兩者可能顯示類似的徵狀和症狀。

16. 黃成智議員詢問，若司機的駕駛能力看來受到藥物影響，但卻通過行為反應測試，顯示沒有服用藥物，政府當局將會如何處理。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，在英國，在所有經路邊行為反應測試評定為駕駛能力受藥物損害的個案中，94%事後均確證相關人士曾服用藥物。如發現不是因為藥物，則可能涉及很多因素，其中可能是醫療問題。

17. 副主席詢問是否所有警署均設有所需儀器以進行行為反應測試；若否，政府當局打算如何進行有關測試。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，初步而言，每個警察總區內只會有一間警署設置有關儀器。當局認為此安排已足以應付現時的個案數字。如有需要，當局會在更多警署設置有關儀器。

18. 梁國雄議員認為不宜再賦權警方進行行為反應測試，因為可能會出現濫用，而警方的工作量亦已很沉重。他認為醫護專業人員更具備資格執行有關工作。英國藥後駕駛訓練國家培訓導師在回應時表示，全球各地均是由警務人員進行行為反應測試的。況且，該測試只用作識別，無需醫護專業人員的專業知識和精確度。

#### *藥物影響辨識觀察*

19. 副主席質疑進行辨識觀察所需時間是否真如聲稱般不多於5分鐘。他要求解釋如何計算出這個時間。英國藥後駕駛訓練國家培訓導師解釋，這不是實際的時限。所需時間可能會有出入，視乎情況及警務人員與有關司機的溝通而定。

### 受"零容忍"管制的藥物

20. 陳克勤議員認為，只有6種藥物受"零容忍"管制並不足夠，因為常被濫用的毒品可能會增加。運輸及房屋局局長在回答他日後如何把新毒品涵蓋在內的提問時解釋，雖然快速口腔液測試或只能驗出6種指明違禁藥物，但行為反應測試可確定駕駛能力有否受任何藥物類別損害。香港警務處總警司(交通)認同她的論點，並補充說有關的立法建議已提供空間，按情況所需，增減指明違禁藥物的數目。

21. 陳淑莊議員詢問如何作出以上調整，以及會否以附屬法例形式作出。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示，6種違禁藥物會在附表訂明，因此會藉憲報公告修訂。

### 對司機因治療而服藥有可能無意中干犯藥駕罪行的關注

22. 李鳳英議員雖然同意對毒駕及藥駕採取嚴厲措施合理，但強調有需要分辨司機是真正濫用藥物，還是因治療而服藥。她亦關注到雖然醫護人員會向病人解釋有關藥物的副作用及／或副作用會在藥物標籤標明，但各人對藥物的反應不一。因此，若某職業司機對藥物的反應比預期嚴重，但卻因為在正常情況下無需放取病假而不獲發放病假，則有關司機可能會在藥物影響下駕駛。她因而認為有需要向僱主及醫護專業人員發出清楚指引，提醒他們需要留意上述差異，並按需要發放病假。劉健儀議員贊同她的意見。

23. 運輸及房屋局局長在回應時表示，現行的藥物標籤規定和醫生及牙醫的工作守則已訂明，應向病人清楚解釋藥物的副作用。當局亦會訂立免責辯護條文(下稱"免責辯護")，如某人在獲悉醫療指示後，確實不知道及在合理情況下不可能知道所服用的醫療藥物會影響或損害其駕駛能力，則可據此提出免責辯護。衛生署副署長認同她的論點，並補充說根據海外經驗，若按照醫療指示服用，藥物的副作用不會構成問題。如遇上異常情況，有關的醫

護專業人員及病人應自行作出判斷及採取相應行動。

24. 劉健儀議員詢問，血液或其他體液樣本的藥物分析能否分辨出違禁藥物和用作治療的藥物。衛生署副署長在回應時表示，如涉事司機未能通過行為反應測試，而化驗結果亦證實體內含有藥物，當局才會提出控罪。政府化驗所助理政府化驗師(法證事務部)(署理)確認衛生署副署長的論點，並補充說進行藥物分析是為了確定司機體內是否含藥物及其分量，以決定檢控與否。分析結果只提供部分證據，警方亦可能會有其他證據。

25. 葉偉明議員雖然支持當局以"零容忍"的方式處理違禁藥物，但亦強調有需要回應職業司機對於可能純粹為治療服藥而無意中干犯藥駕罪行的關注。依他之見，鑒於藥物種類繁多，要找出哪些藥物令人昏昏欲睡會有困難，尤其是很多非處方藥物都會使用諸如"可使人昏昏欲睡"的含糊字眼。因應職業司機的關注，他促請政府當局在有關立法建議生效前，向他們解釋免責辯護的建議，特別是如司機服用上述警告字眼含糊的藥物，免責辯護是否適用。他亦認為，政府當局應確保所有藥物的標籤措詞均清晰準確，沒有"可能出現"的效果的提述，並採用適當的字體標示有關警告。

26. 運輸及房屋局局長答允與司機團體加強溝通，以回應他們的關注。她又解釋，只有駕駛能力受藥物嚴重損害的司機才會被檢控，只顯示輕微症狀或徵狀的司機不會被檢控。況且，當局亦建議訂立免責辯護，保障無意中干犯藥駕罪行的司機。衛生署副署長補充說，可致睡意的藥物大多是處方藥物。含有抗組胺物質的醫療藥物，是唯一在櫃面出售而可能會令服用者無法集中精神或昏昏欲睡的非處方藥物，現時亦已有條文明確規定這些藥物的標籤須以指明格式作出。在此情況下，服用這些藥物的人士應可適當受到警告，知悉這些藥物對駕駛能力的副作用。

27. 梁國雄議員指出，職業司機以駕駛為生，所以很難在服藥後不駕駛車輛。他詢問司機的僱主

是否有責任在有需要時讓他們放取病假，又會否有客觀測試以方便作出有關決定。依他之見，若未能提供上述各項，職業司機很容易便會無意中干犯藥駕罪行，尤其是本地醫生喜歡處方藥力很強的藥物，運輸營辦商又不願向司機發放病假。運輸及房屋局局長和衛生署副署長重申，若按照醫療指示服用，大部分的醫療藥物都是不會令司機在初步測試中表現欠佳的。如遇上異常情況，司機應徵詢醫護專業人員的意見，以免司機繼續駕駛會影響其他道路使用者。

#### 其他意見和關注

28. 李鳳英議員提及政府當局就本議項提供的文件(立法會CB(1)482/10-11(04)號文件)附件D第xvii段，並詢問為何有任何毒駕或藥駕罪行定罪記錄的人士，只會被禁申請正式駕駛執照，以駕駛營業車輛，而不同時包括其他車輛。依她之見，為確保道路安全，上述限制應適用於所有車輛。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時表示，《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)亦有類似限制。建議修訂是為了確保被裁定干犯擬議新訂毒駕或藥駕罪行者亦會受到有關限制而作出的相應修訂。

29. 王國興議員及陳淑莊議員察悉有關立法建議可能需時1年才生效後，詢問當局將採取哪些臨時措施，打擊毒駕及藥駕問題，以確保道路安全。運輸及房屋局局長在回應時表示，現時《該條例》第39條已訂明，任何人駕駛汽車，而該人當時是受藥物的影響，其程度達到沒有能力妥當地控制該汽車，即屬犯罪。有關的立法建議只旨在加強該條文的客觀性，方便搜證。此外，警方亦已透過設置路障加強執法工作，在改變司機駕駛行為方面取得令人滿意的成績。香港警務處總警司(交通)確認她的論點並補充說，在2010年涉及毒駕及藥駕的73宗拘捕個案中，警方已對45宗個案提出檢控，當中37宗個案已被定罪，8宗仍在審訊中。然而，劉健儀議員指出，《該條例》第39條極少被執行。

30. 主席在總結時促請政府當局早日引入有關的立法建議。

**V 九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司加價的申請**

(立法會 CB(1)482/10-11(06)——政府當局就九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司

的加價申請提供的文件

立法會 CB(1)481/10-11 號——有關專營巴士票價調整安排的文件(最新背景資料簡介)

九龍巴士(一九三三)有限公司提供的電腦投影片介紹資料

立法會 CB(1)732/10-11(02)——龍運巴士有限公司提供的電腦投影片介紹資料

龍運巴士有限公司提供的電腦投影片介紹資料

立法會 CB(1)732/10-11(03)——龍運巴士有限公司提供的電腦投影片介紹資料

資料)

31. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介巴士票價調整的安排。九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")／龍運巴士有限公司(下稱"龍運巴士")董事總經理(下稱"董事總經理")借助電腦投影片，向委員簡介九巴及龍運巴士分別提交的加價申請(下稱"加價申請")。委員普遍認為建議加幅太高，令人無法接受。

加價申請的影響及反對加價的理由

32. 王國興議員認為，運輸及房屋局局長沒有出席討論此議項，令人遺憾。他強烈反對加價申請，因為建議加幅分別達到8.6%及7.4%，比最近公布的綜合消費物價指數通脹率2.3%高出超過2倍，因此，若批准有關加價申請，必定會導致公用事業紛紛增加收費及其他公共交通服務上調票價。況且，九巴／龍運巴士以往在累積通縮超過11.4%的期間，亦從沒有減低票價。還有的是，沒有計算九巴將車廠轉作物業發展所得盈利之餘，卻強調新鐵

路通車對九巴財務可行性的影響，做法亦有欠公平。他表示有意動議議案，反對有關加價申請。甘乃威議員認同他的意見，認為加價申請會對其他收費造成影響，並認為加價申請無法接受及令人遺憾。

33. 董事總經理在回應時表示，有別於綜合消費物價指數中燃油元素只佔0.7%，燃油佔九巴現時成本結構18%，比重甚大。至於巴士車廠舊址的物業發展，該幅土地其實是由九巴股東在很久以前在公開市場以當時的市價購入。根據有關的專營條款，物業發展的損／益不會計入九巴的專營帳目內，因此，不存在以物業發展利潤補貼巴士營運的問題。同樣，巴士營運所得利潤亦不會用作補貼物業發展。

34. 葉偉明議員察悉上述回應後詢問，政府當局有否要求九巴就更更改有關土地的用途，由巴士廠改為住宅發展，繳付契約修訂補價。若有的話，所收取的補價可否用作補貼巴士營運，務求將巴士票價維持於低水平。董事總經理在回應時表示，九巴會根據相關條文，按需要繳付補價。

35. 陳克勤議員指出，與其他公共交通服務比較，乘客屬意使用巴士服務，是因為車費相對廉宜且能提供方便的點對點服務。他警告九巴／龍運巴士不要不斷增加票價，否則乘客可能會轉用其他公共交通服務，到頭來九巴／龍運巴士可能蒙受甚至更大的虧損。政府當局及兩間巴士營辦商察悉他的意見。

36. 陳克勤議員表示反對加價申請，因為在新界一些偏遠新市鎮及九龍土瓜灣和啓德地區並無鐵路服務，有關居民別無選擇，只得支付較高車費，使用九巴／龍運巴士的服務。政府當局及兩間巴士營辦商察悉他的意見。

37. 副主席請政府當局留意，市民反對加價申請，認為其無法接受。他亦關注到加價申請會影響到把"交通費支援計劃"擴展至全港18區工作人口的計劃的成效。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應

時表示，市民的接受程度及負擔能力是巴士票價調整安排中須予慎重考慮的其中一項主要因素。在檢討此因素時，當局會參考家庭每月入息中位數的變動幅度、以及綜合消費物價指數的變動。

為緩減燃油開支上升和避免增加票價而採取或擬採取的措施

38. 陳克勤議員特別提及國泰航空有限公司在燃油價格上升的情況下，仍然成功透過燃油對沖令利潤大幅增加，並詢問九巴採取了哪些措施緩減燃油開支的上升。董事總經理在回應時表示，航空公司可徵收燃油附加費，但現時卻沒有為專營巴士公司而設的燃油附加費機制。至於燃油對沖方面，九巴在詳細衡量其優劣後，過去兩年均避免簽訂燃油對沖合約，因為對沖活動的潛在風險太高，事實上，對沖活動已令一些航空公司蒙受多達數十億元的財務虧損。九巴轉而於節省燃油和改善管理方面下功夫，然而，由於巴士需以燃油推動，公司只能節省1至2%的燃油開支。節約幅度太少，不足以抵銷本年至今燃油價格上漲27%的升幅。

39. 甘乃威議員提及電腦投影片介紹資料第8頁，他質疑不論於2008年6月燃油價格高達170美元一桶或是於2008年下半年油價大幅回落時，九巴都錄得虧損。他懷疑經營不善或高層管理人員薪酬及董事袍金過高而非燃油開支，才是罪魁禍首。董事總經理在回應時表示，九巴／龍運巴士一直不遺餘力提供具成本效益的高質素巴士服務。然而，九巴過往嘗試重組使用量偏低的路線，卻往往受到地區人士的反對，令服務調整未能配合因鐵路網絡擴展而減少的載客量。為進一步改善巴士車隊的環保表現，九巴亦一直投資購買廢氣排放標準較高的巴士。於2008年至2010年9月，九巴已動用12.7億港元購買538輛新巴士，當中412輛符合歐盟V期廢氣排放標準。九巴亦正為歐盟II期和III期巴士裝設柴油粒子過濾器，裝設工程將於2010年年底完成。劉健儀議員察悉上述回應後，認為政府當局有需要處理按載客量減少重組巴士路線時所遇到的困難。

40. 梁國雄議員認為購買新巴士其實是加價的藉口。依他之見，公共交通服務應由政府營運，因為政府有較大優勢進行燃油對沖以抵銷燃油開支的上升。董事總經理在回應時表示，九巴自1933年起便營運巴士服務，日後亦會一如既往致力為本港提供令人滿意的服務。可能值得注意的是，在其他一些司法管轄區，當地政府會向公共巴士服務提供燃油資助，為乘客維持穩定的票價之餘，亦減輕巴士營辦商的加價壓力。

41. 劉健儀議員詢問，公共交通機構面對燃油價格上升的問題可如何處理。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時請委員參閱立法會CB(1)482/10-11(06)號文件第3段，以瞭解巴士票價調整機制的詳情，並解釋當局沒有把燃油價格列為調整機制的參考指標，否則乘客便會因為燃油開支的短期變動而承受頻繁、不可預見的大幅票價調整，而巴士營辦商亦可能把燃油開支直接轉嫁給乘客。儘管如此，由於燃油開支影響到巴士公司的營運成本，因此燃油價格上升亦會間接計算在內。她表示巴士的專營權長達10年，所以巴士公司應採取長遠措施，處理這項業務風險因素。

42. 黃成智議員認為，若九巴因為燃油價格上升而需要加價，則早前當燃油價格大幅回落時，九巴理應同樣減低其票價。再者，九巴的建議加幅比根據燃油價格上升27%而計算出約4%的加幅為高。依他之見，九巴因為燃油價格偏低而額外賺取的利潤，應用以抵銷燃油價格上升所導致的虧損。他亦質疑九巴在電腦投影片介紹資料所提供的成本數字是否準確，懷疑數字不公平地有所誇大，以支持九巴的加價申請。

43. 董事總經理解釋，即使在2008年加價4.5%，但由於當時燃油價格持續高企，九巴仍然錄得營運虧損，只有當2009年燃油價格回落後，九巴才可以恢復財務可行性。然而，在2010年首10個月，燃油價格已比2009年平均價格大幅上升27%。九巴支付的超低含硫量柴油，現時價格已達95美元一桶，並正邁向100美元一桶。過去3年，九巴每年



均有增加員工工資，其他營運成本於此期間亦見上升。然而，黃成智議員指出，九巴在2010年只增加了其員工工資1.8%。

44. 副主席指出，屬於民主建港協進聯盟的議員一直促請當局設立油價穩定基金，當燃油價格低於參考價格時，額外利潤或所節省的成本便會存入有關基金；當燃油價格高於參考價格時，基金便可發放款項，紓緩油價上升。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時表示，釐定參考價格的工作非常艱巨，因為除需要整理大量數據外，解決市民與巴士公司在這方面的分歧亦涉及複雜的問題。因此，政府當局認為，個別巴士公司透過商業方法(例如燃油對沖)以緩減燃油價格上升，是較適合的做法。

45. 鑒於巴士營運非常受燃油開支的影響，主席質疑政府當局打算如何穩定巴士票價。他認為有需要按上述建議設立油價穩定基金或票價穩定基金，並促請政府當局以巴士專營權作為誘因，在穩定巴士票價方面扮演更積極的角色。

#### 對建議加幅的質疑

46. 葉偉明議員及陳淑莊議員認為建議加幅太大，實在令人無法接受。葉議員懷疑九巴是故意"獅子開大口"，以便有空間削減有關加幅，對於九巴漠視普羅市民的福祉，他認為九巴應受到譴責。他尤其關注到龍運巴士建議加價7.4%，指出若龍運巴士按建議增加車費，依賴其服務的大部分機場員工的工資增長，將難以彌補所增加的交通費用。因此，他促請政府當局大幅削減建議加幅，並考慮要求九巴／龍運巴士向事務委員會提供更多資料，包括有關公司財務表現的原始數據。

47. 董事總經理在回應時解釋，建議加幅是根據實際營運成本及收入計算出來的，有關數字載於九巴提供的電腦投影片第12頁，當中顯示九巴平均每日車費收入減少了2%，佔九巴總營運成本18%的燃油開支則上升27%。此外，累積加薪亦令員工成本上升3.3%，隧道費亦增加1.6%。董事總經理指

出，單單是燃油開支上升27%，已令九巴營運成本增加4%。

48. 陳茂波議員指出，委員難免會覺得一如2008年的情況，九巴是故意建議較高的加幅，以備政府當局按預期削減加價幅度，因為，若將上述所報成本增加的數字套入電腦投影片介紹資料第10頁九巴的成本結構計算，有關加幅其實只應為6.5%，而不是申請的8.6%。此外，每日載客量減少亦不可作為加價理由，因為把鐵路發展作為本港客運系統骨幹是確立已久的政策，九巴理應已在制訂發展策略時考慮此點。再者，亦有需要留意對九巴營運成本有利的若干因素，例如在現時低息環境下，股東對"回報率"的期望較低，而回報率是評估巴士票價調整時考慮的"經修訂的考慮多方面因素做法"的因素之一。

49. 董事總經理在回應時表示，燃油開支增加27%，是根據2010年1月至10月期間平均燃油價格每桶87.4美元，相比2009年平均燃油價格每桶69.0美元計算出來的。當九巴在2010年7月提出加價申請時，估計燃油價格會比2009年飆升超過27%，現時市場的共識是燃油價格於2011年將進一步上升至超過每桶100美元。因此，加價申請的幅度不是根據現時所報27%燃油價格升幅計算的。然而，陳茂波議員表示，鑒於燃油價格波動，九巴應進行燃油對沖。

50. 甘乃威議員認為，九巴／龍運巴士建議的加價幅度太大，實在無法接受，亦只會導致其他各樣收費紛紛加價，引起市民不滿。他認同陳茂波議員提出的上述意見，並要求運輸及房屋局作出相應行動。

51. 劉健儀議員同意其他委員的意見，認為建議加幅偏高，亦遠高於綜合消費物價指數及薪酬的一般加幅。然而，她認為需要留意的是，如沒有政府資助或增加票價，不論是規模大還是小的交通營運商，都難以應付燃油價格的飆升。她亦察悉把鐵路發展作為本港客運系統骨幹的政策已導致專營巴士的載客量減少，相應進行巴士服務重組又因為

地區人士反對而進展非常緩慢。她和陳淑莊議員指出，巴士票價調整安排未能減少有關巴士票價調整的適當水平的爭拗，並詢問政府當局根據巴士票價調整安排，有關方程式的運算結果為何。

52. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，有關方程式不會成為票價調整的自動決定因素。不過，當局會以方程式運算結果作為基本參考，考慮巴士票價調整是否合理。行政長官會同行政會議會保留在釐定巴士票價方面的最終權力，並會考慮一籃子因素內的所有相關因素。她隨後在回應主席時表示，根據2010年6月的相關數字，方程式運算結果將為約+0.9%，但強調當時的綜合消費物價指數因政府推出一次過紓緩措施而維持於低水平，而運輸服務業的名義工資指數亦尚未反映最近的工資增幅。換言之，方程式運算結果會有所變動。

政府當局

53. 主席察悉透過有關方程式計算的加幅跟九巴／龍運巴士建議的加幅差別甚大後，促請政府當局處理因而產生的問題，否則市民極難接受這樣大的差別。他又認為政府當局在這方面應有自己的立場，並要求政府當局因應他以上的意見，提供補充資料。他亦促請政府當局在向行政會議作出建議時，充分考慮有關方程式的運算結果。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員保證，政府當局會恰當地扮演把關的角色。

#### 其他關注事項

54. 陳茂波議員認為，為本議項擬備的資料文件(立法會CB(1)482/10-11(06)號文件)沒有提供重要的財務資料，協助委員考慮有關加價申請。陳淑莊議員認同他的意見，並指出該文件不應遺漏九巴在2010年上半年錄得1.3億元利潤的事實(根據九巴母公司中期報告所顯示)。

(會後補註：九巴其後澄清，九巴於2010年上半年的稅後利潤為1億3,590萬元，與2009年上半年的2億3,490萬元比較，下跌42.1%。)

55. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，立法會CB(1)482/10-11(06)號文件沒有提供巴士公司的財務數據，是因為九巴／龍運巴士的代表將會出席會議，直接向委員解釋加價的理據。然而，陳淑莊議員認為政府當局有需要確保提供充分資料，讓委員為會議做好準備。她表示支持王國興議員剛才表示有意動議的議案。

### 議案

56. 經討論後，王國興議員動議以下獲副主席附議的議案 ——

"本委員會反對九巴及龍運申請大幅加價，促請政府在審批巴士公司加價申請時必須考慮有關申請加價幅度大大超過通脹率逾3倍的極不合理元素。"

57. 主席將議案付諸表決。7位委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

## **V 其他事項**

58. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2011年1月27日