

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)208/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2000年10月27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：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員：朱幼麟議員
何俊仁議員
周梁淑怡議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局首席助理局長(1)
何宗基先生

總庫務會計師(運輸)
陳妙如女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／巴士發展
黃振亞女士

運輸署首席運輸主任／巴士發展
葉麗清女士

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長(3)
方舜文女士

運輸局首席助理局長(2)
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／技術服務
譚澄邦先生

香港警務處

交通部總警司
鄧厚江先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

- I. 通過會議紀要及續議事項**
(立法會CB(1)97/00-01號文件 —— 2000年10月10日會議的紀要)

2000年10月10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)98/00-01號文件 —— 有關愉景灣的交通措施的建議；及
立法會CB(1)99/00-01號文件 —— 將軍澳的交通情況)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。應黃宏發議員的建議，委員同意把“將軍澳的交通情況”的議題加入待議事項一覽表。

III. 2000年11月24日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)100/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)100/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2000年11月24日舉行的下次會議討論下述事項：

- (a) 改善地下鐵路有限公司私有化後的地鐵服務；及
- (b) 改善交通標誌及道路標記的措施。

4. 委員亦同意把下述分別由陳偉業議員及政府當局提出的事項，加入待議事項一覽表內：

- (a) 有關公共小型巴士的政策；及
- (b) 促進道路安全措施的实施進度報告。

海外訪問

5. 主席提醒委員，立法會行政管理委員會每年均會預留款項，供事務委員會進行海外職務訪問之用，而所有有關申請均會由內務委員會考慮。主席邀請委員就此提出建議，劉江華議員回應時建議考慮訪問例如日本等國家，考察該等國家應用全球定位系統的情況。主席察悉該項建議，並表示會將之記錄在案。此外，任何委員如有其他建議，可將之提交事務委員會秘書。

IV. 檢討調整巴士票價的考慮因素

(立法會CB(1)100/00-01(03)號文件 —— 政府當局
提交的資料文件)

6. 運輸署署長應主席所請，向委員簡介政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)100/00-01(03)號文件)的內容。他表示政府當局在審核調整巴士票價的申請時，會以“考慮多方面因素”的做法對若干一般準則作出考慮，此等準則包括：

- (a) 經營成本及收益自上次調整票價以來有何變動；
- (b) 日後成本、收益及回報的預測；
- (c) 有需要讓巴士公司獲得合理的回報率；
- (d) 市民的接受程度和負擔能力；及
- (e) 所提供服務的質素和數量。

政府當局在參考其他城市釐定巴士票價調整幅度的方法後，對調整巴士票價的考慮因素作出了檢討。政府當局現建議以“考慮多方面因素”的做法作為基礎，並對該等因素作出適當的修訂，以提高其客觀程度及透明度。建議的新安排採用了“經修訂的考慮多方面因素”的做法，根據該項安排，政府當局在研究調整巴士票價的申請時，會繼續考慮所有有關因素，並參考綜合消費物價指數的變動，以評估市民的接受程度。為穩定日後的巴士票價，使乘客可從中受惠，當局會採取分享額外回報的安排，規定巴士公司獲得的回報如超過本地巴士服務業過往的平均回報率，額外的回報會由巴士公司與乘客均分，雙方各佔一半。因此，日後考慮巴士公司的加價申請時，額外回報中的50%會當作公司的收益。本地巴士服務業在過去10年(1990至1999年)的平均回報率，會作為採用分享額外回報安排的基點。有關的平均回報率為13%。他補充，此項安排將以靈活方式實施而不會作為自動機制，因為行政長官會同行政會議對任何加價申請擁有最終決定權。運輸署署長表示，以經修訂的做法考慮調整巴士票價，可平衡乘客與巴士公司的利益。

7. 何鍾泰議員作出利益聲明，表明本身曾於1995至1997年間擔任交通諮詢委員會的主席。委員就擬議做法的利弊表達的意見及政府當局的回應，綜述於下文各段。

令人產生保證回報的看法

8. 儘管政府當局已作出上述解釋，但委員對於擬議做法可否糾正以往採用利潤管制計劃所造成的欠缺效益情況，普遍感到關注。劉千石議員及陳偉業議員均認為，以13%回報率作為分享額外回報的基點，實際上會令專利巴士公司享有保證或准許的回報率。當回報低於此水平時，巴士公司定必申請調高票價。鄭家富議員對此亦感關注，並認為由於政府甚少否決專利巴士公司提出的票價調整申請，他並不相信擬議做法可充分保障公眾的利益。

9. 運輸局局長回應時強調，13%回報率並非保證的回報率，它只是分享平均回報以外的額外回報的基點，目的是使乘客可從中受惠。為了以適當的靈活方式行事，“經修訂的考慮多方面因素”的做法不會是一項自動化的公式。因此，任何未能獲得此回報率的巴士公司，均不會自動獲准作出某一幅度的票價調整，以彌補不足的回報。當局在考慮每宗調整票價的申請時，均會考慮所有相關因素並按照個別情況加以處理。

10. 運輸署助理署長／巴士發展亦指出，票價調整申請是巴士公司作出的商業決定，在某些情況下，巴士公司可能會基於市場競爭激烈而避免申請調整票價。在考慮何種水平的回報才構成專利巴士公司的合理回報率時，政府當局會參考巴士公司過往按固定資產平均淨值計算所得的回報率。政府當局在評核每宗申請時，會研究一系列可行票價加幅所帶來的影響。

令巴士公司傾向於擴大固定資產

11. 劉千石議員及劉炳章議員提到利潤管制計劃的另一個缺點，並表示關注到巴士公司可能會擴大其資產基礎，冀能藉此獲得較大回報。運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，當局曾研究其他模式如還本期及內部回報率，但卻認為該等模式不能配合專利巴士服務的營運要求。然而，她指出經修訂的做法並不保證巴士公司可獲得某一回報率或獲批某一票價加幅，因此，它們在作出投資決定時必須非常審慎。另一方面，根據巴士公司每年提交的未來5年路線發展計劃，運輸署會密切監察巴士公司增購巴士及增設車廠的要求，而巴士及車廠實際上是巴士公司的主要固定資產。當局會在諮詢有關的區議會後，決定規劃中的路線確實所需的巴士及車廠數目。因此，有關制度已訂有足夠的保障措施。

改善效益的潛在障礙因素

12. 鄭家富議員擔憂經修訂的做法未能鼓勵巴士公司改善其成本效益。鑒於部分巴士公司對經修訂的做法持不同意見，他詢問就提高巴士公司的營運效益而言，13%是否公平的回報率。運輸署助理署長／巴士發展答稱，容許巴士公司賺取平均回報以外的50%回報，已屬促使巴士公司減省成本及改善效益的誘因。在採取同時考慮多方面因素的經修訂做法下，巴士公司須以具效益的方式營運，以維持健全的財政狀況。

13. 黃宏發議員表示，他不能支持建議的做法，因為其精神與利潤管制計劃無異。他認為如要消除利潤管制計劃造成營運欠缺效益的流弊，當局應以每條路線而非一籃子路線的方式批出巴士服務專營權。如此一來，當局將可對出現過高利潤的路線徵收較多稅款。如採用此模式，當局將無需對巴士公司的回報率或資產基礎作出任何管制。運輸局首席助理局長(1)察悉黃議員的意見，但卻表示政府當局在決定採用擬議做法前，已曾研究各種不同的做法。

過往平均回報率的計算方法

14. 何鍾泰議員認為，由於巴士服務屬低風險業務，13%的回報率可能偏高。運輸署助理署長／巴士發展答稱，雖然巴士業務所涉及的風險並非特別高，但專利巴士公司須面對其他公共交通服務營辦商所帶來日益激烈的競爭，尤其是未來數年將有3條新鐵路落成。

15. 陳偉業議員反對把過往平均回報率訂於某一特定水平，而不考慮當前的通脹率。他指出，1990至1999年間的平均通脹率遠較現時為高，因此，他認為在通脹率處於低水平時，13%回報率實屬偏高，並不合理。運輸局局長表示，鑒於通脹會對巴士公司的運作如營運開支及服務需求造成影響，把通脹率納入為新安排下須予考慮的因素之一，實屬公允的做法。然而，政府當局在考慮加價申請時，既不會單獨考慮任何一項因素，亦不會以任何一項因素作為絕對準則。

16. 劉江華議員質疑在計算巴士服務業過往平均回報率時，把利潤管制計劃適用的年期包括在內是否公平，因為專利巴士公司在利潤管制計劃下所獲得的回報實屬偏高。運輸署助理署長／巴士發展解釋，在當局曾考慮其業績的7間專營公司中，只有中華汽車有限公司(下稱“中巴”)及九龍汽車(1933)有限公司(下稱“九巴”)為利潤管制計劃所涵蓋，而該計劃亦已分別於1993及1997

年不再適用於該兩間公司。因此，政府當局認為在計算13%的過往平均回報率時曾考慮的過往業績之中，利潤管制計劃適用年期的業績僅佔一小部分。此外，一併考慮在所選定的整段期間內的所有巴士公司業績，實為恰當的做法，因為此舉可反映巴士服務業過去的整體財政表現，而不論有關的巴士公司屬業內新進還是發展成熟的公司，又或有關公司是否受利潤管制計劃所涵蓋。

17. 劉議員指出，九巴在1990至1997年間取得的准許回報特別高，故此他對於政府當局的解釋未感信服。他要求當局提供補充資料，說明如不把九巴及中巴在利潤管制計劃適用年期的業績計算在內，巴士服務業過往的平均回報率為何。

18. 石禮謙議員對擬議做法表示支持，並表示確保巴士公司透過營運效益而非政府所作保證取得利潤，是至為重要的一點。當局應鼓勵巴士公司作出更多投資，以改善其服務及確保乘客的安全。為釋除委員對回報率的計算方法有否受利潤管制計劃此因素影響而出現偏差的疑慮，他認為政府當局應提供更多資料，以說明13%的回報率是合理的比率。主席亦詢問當局有否參考外國巴士服務業的類似比率，以資比較。運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，在此方面並無適當的例子可資比較，因為大部分海外國家的公共交通服務均由公營機構提供，從稅項中獲得大量資助。

19. 運輸局局長表示，問題並不在於13%是否合理的回報率。13%回報率只是一項客觀因素，代表本地巴士服務業在過往1990至1999年間的回報率，亦是當局建議作為分享平均回報以外的額外回報的基點。運輸局局長承認如把不同變數計算在內，所得出的過往平均回報率亦會有所不同，但他表示在計算巴士服務業的過往平均回報率時，一併考慮在有關期間經營專利巴士業務的所有公司的實際回報率，是較為恰當的做法。他表示當局日後會因應所得的經驗，對經修訂的做法作出檢討及改善。政府當局應委員所請，答允就下述各事項提供補充資料：

政府當局

- (a) 如何計算出13%的過往平均回報率；
- (b) 如不計算九巴及中巴在利潤管制計劃適用年期的業績，所得出的過往平均回報率為何；及
- (c) 不根據股東投資計算巴士公司回報率的理由。

(會後補註：所要求的資料其後已隨立法會 CB(1)168/00-01號文件送交各委員。)

對分享額外回報的安排作出修改

20. 劉江華議員支持與乘客分享額外回報的原則，但卻認為當局應採用按比例計算的方法，使巴士公司在賺取豐厚利潤時，乘客可藉着分享較高比率的回報而受惠。何鍾泰議員亦建議當巴士公司的回報率若超逾某一水平，應就其可分享的利潤設定上限。

21. 運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，政府當局打算在最初階段採用簡單的安排，並在5年後檢討建議的做法。然而，劉江華議員表示應提早進行檢討，而並非如政府當局所建議每隔5年檢討一次。運輸署助理署長／巴士發展答稱，不少海外國家主要行業的收費釐定機制，亦是每5年檢討一次。她亦指出，每5年一次的檢討周期會為巴士公司提供穩定的營運環境，使之可安心規劃及經營其業務。

22. 總庫務會計師(運輸)回應劉炳章議員的詢問時表示，乘客可分得的回報所賺取的利息，亦會視作巴士公司的收益。劉議員進一步就成立分享回報基金一事提出詢問，運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，由於亦可從該基金撥出款項，當局認為此舉並非穩定日後票價的最佳方法。

衡量公眾接受程度及負擔能力和所提供服務的質素及數量的客觀標準

23. 陳偉業議員關注到當局以何種標準評估巴士公司提供的服務的質素及數量，以及此項因素在當局考慮票價調整申請時所佔的比重。運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，雖然當局在此方面並無採用既定公式作出衡量，但會參考3間主要巴士公司透過獨立機構進行乘客滿意程度調查所得的結果。運輸署亦會密切監察巴士公司的有關營運數據，以確保維持令人滿意的服務。在此方面，主席表示為巴士服務訂定客觀及可以衡量的標準，使公眾信納當局已適當地考慮有關因素，是重要的一點。陳偉業議員建議政府當局可進行獨立的民意調查。

24. 運輸署助理署長／巴士發展回應劉江華議員時表示，根據過往經驗，按照通脹率調整巴士票價會較易為公眾接受。因此，當局在研究公眾可接受的票價調整幅度時，將會參考綜合消費物價指數的變動。然而，劉

議員及主席均認為，運輸署應進行獨立的調查，以作出公正的評估。運輸署助理署長／巴士發展回應時答允考慮可否修改乘客滿意程度調查中的有關問題。

V. 在認定路段所進行的速度限制檢討及裝置道路標記與警告標誌的進度報告

(立法會CB(1)100/00-01(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

25. 運輸署助理署長／技術服務按政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)100/00-01(04)號文件)所載，向委員闡述有關在認定路段進行速度限制檢討及裝置道路標記與警告標誌的背景和結果。

26. 委員對速度限制檢討的結果，以及政府當局決定把4個路段的速度限制放寬至每小時70公里普遍表示歡迎。運輸署助理署長／技術服務回應劉江華議員時表示，鑒於在有關路段發生意外的比率時有變化，當局會定期進行速度限制檢討，並會每年向事務委員會提交進度報告。

27. 主席同意有需要持續進行檢討工作，而政府當局應盡可能採取跟進行動，解決在個別路段發現的問題，以便在不影響道路安全的情況下放寬該等路段的速度限制。她以德士古道及大埔公路(大圍段)為例，指出該等路段發生有人受傷的交通意外的比率較低，如可採取適當措施，防止在德士古道發生車輛迎頭相撞的意外，以及解決大埔公路(大圍段)行人亂過馬路的問題，該等路段的速度限制或許可以放寬。

28. 劉江華議員及黃宏發議員就政府當局關於速度限制架構的政策提出詢問。運輸局副局長回應時解釋，當局基本上會採用3級制，即市區道路的速度限制為每小時50公里；市區以外地區的道路為每小時80公里；高標準快速公路則為每小時100公里。所有即將興建的新路段均會據此進行設計。雖然若干現有路段的速度限制仍為每小時70公里，但當局會在進行適當的道路改善工程後作出檢討。運輸局副局長回應鄭家富議員的詢問時表示，資料文件第6段所載的檢討準則大致上適用於此等情況，而政府當局會考慮對有關路段的幾何設計及周圍環境所作出的改善。

29. 黃宏發議員對50／80／100公里的速度限制架構表示支持，但他詢問當局會否對該等在是次檢討工作中獲放寬速度限制的路段再作檢討，並將其速度限制還原為每小時50公里。運輸局副局長向委員保證，獲放寬的速度限制不會還原至舊有水平，除非有關路段發生意外的比率或道路環境出現重大轉變。運輸局副局長回應黃議員進一步提出的詢問時表示，當局將一般速度限制訂定為每小時50公里時，已顧及多個海外國家現時普遍採取的做法，以及香港的特殊道路情況。

VI. 其他事項

(立法會CB(1)100/00-01(05)號文件 —— 修訂事務委員會職權範圍的建議)

30. 委員察悉並通過立法會CB(1)100/00-01(05)號文件所載，有關修訂事務委員會職權範圍的建議。

31. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
2000年11月22日