

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)439/11-12(01)號文件

檔 號：CB1/BC/12/10

### 《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》委員會

#### 立法會秘書處擬備的背景資料簡介

#### 目的

本文件載列有關《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》(下稱"條例草案")的背景資料，並綜述交通事務委員會(下稱"事務委員會")就政府當局加強公共小巴營運安全的建議措施提出的主要意見和關注事項。

#### 背景

2. 公共小巴的意外及傷亡比率一直高於其他類別車輛。為回應公眾對公共小巴安全的關注，政府當局多年來曾推行下列改善措施，加強公共小巴的營運安全——

- (a) 向公共小巴司機推廣安全駕駛；
- (b) 強制公共小巴安裝車速顯示器；
- (c) 加強針對公共小巴司機超速和其他不當駕駛行為的執法行動；及
- (d) 規定2004年8月1日或以後登記的公共小巴裝設乘客座位安全帶等乘客保護裝置。

3. 鑒於2009年6月旺角道發生一宗涉及綠色專線小巴(下稱"專線小巴")的致命嚴重交通意外，事務委員會在2009年6月26日及11月27日舉行會議，討論公共小巴的營運安全。政府當局除匯報該宗意外的調查結果外，亦向事務委員會簡報當局將採取以下額外措施，加強公共小巴的營運安全——

(a) 規定所有公共小巴安裝車速限制器

由於運輸署已取得公共小巴供應商的確認，表示為市面上營運中的柴油及石油氣小巴安裝車速限制器，屬技術上可行的措施，運輸署擬於2010年年初增訂公共小巴的車輛牌照條件及客運營業證條件，把車速限制器定為公共小巴的基本設備，並規定所有公共小巴登記車主為其名下的公共小巴安裝經由運輸署審批及認可的車速限制器。當局預計2011年年初所有公共小巴都已經根據續牌要求，安裝車速限制器。為配合在公共小巴安裝車速限制器的規定，運輸署將為車速限制器預先設定最高車速。當局計劃在2010-2011年度立法會會期內，向立法會提交有關的立法建議。

(b) 強制把車輛監察系統(即"黑盒")列為新登記公共小巴的基本設備

政府當局將向立法會提交建議，修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)(下稱"該規例")，將"黑盒"納入為新登記公共小巴的基本設備。根據建議，所有新登記的公共小巴必須裝有經由運輸署審批及認可的"黑盒"。

(c) 公共小巴司機的培訓和教育

政府當局計劃向立法會提交修改《道路交通條例》(第374章)的建議，修訂公共小巴駕駛執照申請人的基本資格，規定申請人必須完成職前訓練課程。

## **就加強公共小巴營運安全的措施提出的立法建議**

4. 在2011年2月25日的事務委員會會議上，政府當局匯報公共小巴安裝安全設備的最新進展，以及政府當局會為改善公共小巴營運安全和質素而採取的進一步行動。有關詳情載述如下。

### 強制所有公共小巴安裝車速限制器

5. 政府當局由2010年6月7日起在公共小巴的車輛牌照和客運營業證增訂條件，規定新登記公共小巴必須安裝最高預設

車速為每小時80公里的車速限制器，而所有現役公共小巴亦須加裝該儀器。截至2011年2月初，運輸署已檢查約2 830輛公共小巴(約佔總數4 350輛的65%)所安裝的車速限制器，並加上封條。政府當局表示，在車速限制器的供應、安裝、檢查和加上封條各方面，均沒有遇上重大困難。現有11個型號通過類型檢定的車速限制器供公共小巴車主選購。

6 政府當局預計所有公共小巴會在2011年9月或之前裝妥車速限制器。運輸署的目標是在2010-2011年度立法會會期內向立法會提交所需的法例修訂建議，以加強監管車速限制器的安裝和使用，並設定公共小巴在道路上的最高行車速度<sup>1</sup>。

#### 強制把"黑盒"列為新登記公共小巴的基本設備

7. 所有新登記公共小巴均須安裝"黑盒"。當局會因應這項針對新登記公共小巴的新措施推行的結果和成本效益，進一步考慮把安裝"黑盒"的規定延伸至現役公共小巴，但須視乎技術上是否可行以及是否有合適的型號而定。

8. 運輸署在諮詢公共小巴製造商和"黑盒"供應商後，亦已制訂供本港公共小巴使用的"黑盒"規格。相關技術規格會在該規例內訂明。

#### 安裝乘客座位安全帶

9. 在2011年2月25日的事務委員會會議上，政府當局匯報安裝乘客座位安全帶的進度<sup>2</sup>。截至2010年12月底，約2 440輛公共小巴(佔車隊約56%)已安裝乘客座位安全帶。政府當局察悉，申訴專員公署在2010年11月公布的調查報告中，建議政府當局重新考慮把安裝乘客座位安全帶的規定延伸至2004年8月1日之前登記的公共小巴。運輸署回應該建議時表示，在制訂建議以為2004年8月1日之前登記的公共小巴安裝乘客座位安全帶時，會繼續密切徵詢業界的意見。

---

<sup>1</sup> 條例草案引入的安全措施，其中包括以下各項——

- (i) 就公共小巴可行駛的最高速度(每小時80公里)施加上限；
- (ii) 規定每部公共小巴均須裝配經運輸署署長(下稱"署長")認可的車速限制器；及
- (iii) 就不遵從上文第(ii)項規定或干預車速限制器訂明罰則。

<sup>2</sup> 凡於2004年8月1日或之後登記的公共小巴，必須遵守法例規定，安裝乘客座位安全帶。

## 就加強公共小巴營運安全的措施所提出的立法建議及相關事宜進行的討論

### 強制所有公共小巴安裝車速限制器及把"黑盒"列為新登記公共小巴的基本設備

10. 事務委員會在2009年11月26日及2011年2月25日的會議上討論政府當局的建議。事務委員會從政府當局提供的文件知悉，車速限制器可有效防止司機以超出預設車速限制的速度行駛，從而減低交通意外發生的機會及其嚴重程度。"黑盒"儲存的資料，將有助管理車隊和調查意外。雖然事務委員會委員普遍支持有關建議，但部分委員認為，應將"黑盒"列為所有公共小巴(而非只限於新登記公共小巴)的基本設備。政府當局解釋，鑒於現役公共小巴有多款型號，要物色適用於不同型號的公共小巴而又可靠的標準型號"黑盒"會有困難。事務委員會部分委員促請政府當局加快研究能否在現役公共小巴上加裝"黑盒"，以便公共小巴營辦商自願加裝此裝置。

11. 事務委員會部分委員認為，為免公共小巴營辦商將安裝"黑盒"和車速限制器的成本轉嫁乘客，政府當局應考慮起碼資助部分安裝費用。政府當局表示，就強制安裝的車速限制器而言，採購和安裝的費用只介乎5,000元至7,000元不等，而且是一次過的支出，每日平均成本只為約20元。此外，若公共小巴營辦商以安裝有關裝置導致經營成本增加為理由申請加價，政府當局會仔細評估所提供的理據，信納有關申請是合理的，才會批准其加價。

### 其他的關注事項

12. 事務委員會關注專線小巴司機的薪酬制度，特別是所謂的分賬制，有否對專線小巴司機的駕駛態度產生不良的影響。事務委員會委員關注，部分專線小巴司機會否超速駕駛，以便藉縮短行車時間來增加收入。事務委員會促請政府當局認真檢討專線小巴司機的薪酬制度及工作時數。政府當局表示，根據所搜集的資料，只有約6%專線小巴路線的司機是以純分賬形式計算薪酬。運輸署的分析結果顯示，專線小巴司機的薪酬制度與專線小巴的營運安全並沒有直接關係。部分委員建議政府當局考慮將公共小巴指引所訂明的一天內最長的工作時間由14小時縮短至10小時，而一天內的最長駕駛時間則由11小時縮短至8小時。政府當局同意參考部分海外城市的巴士車長<sup>3</sup>的工作時數及休息時間的安排，進一步研究此事。

<sup>3</sup> 據政府當局所述，海外城市並無提供類似香港專線小巴服務的公共交通服務。

## 最新發展

13. 條例草案已於2011年7月13日提交立法會會議席上省覽。內務委員會在2011年10月7日決定成立法案委員會，審議該條例草案。

## 相關文件

政府當局為2009年11月27日的事務委員會會議所提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tp1127cb1-430-3-c.pdf>

2009年11月27日事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/minutes/tp20091127.pdf>

政府當局為2011年2月25日的事務委員會會議所提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/papers/tp0225cb1-1288-5-c.pdf>

2011年2月25日事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/minutes/tp20110225.pdf>

立法會秘書處

議會事務部1

2011年12月16日