

二零一二年五月二十五日會議
資料文件

立法會交通事務委員會

新世界第一巴士服務有限公司、 龍運巴士有限公司及 城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)的專營權事宜

目的

本文件載述有關新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)、龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(下稱「城巴(專營權二)」)的新專營權事宜。

背景

2. 繼二零一一年七月十一日、十一月七日、十二月五日及二零一二年三月九日的立法會交通事務委員會(下稱「本委員會」)會議，以及當局在二零一二年四月向本委員會提交的書面進度報告，行政長官會同行政會議於二零一二年四月二十四日同意批出為期十年的新專營權，給新巴、龍運及城巴(專營權二)。新巴的新專營權將於明年七月一日生效，而龍運及城巴(專營權二)的新專營權將於明年五月一日生效。相關的立法會參考資料摘要載於附件。

批出新專營權

3. 為確保專營巴士服務能在新舊專營權交接時得以暢順運作，政府一貫的做法是在現有專營權屆滿前約一年左右批出新的專營權，以便營運者可就新專營權的各項新規定作好準備。巴士行業屬於資本密集的行业，再加上三間巴士公司在二零一二至一六年期間將共有約七百部巴士需要退役，由更環保的車款所取代，而單是二零一三要購置的巴士也接近一百部。一般來說，訂購巴士至付運需時約一年多。此外，在這個時間批出新的專營權，亦可掃除巴士公司員工對就業前景的疑慮。

4. 有見三間巴士公司的現有專營權將在明年屆滿，當局自去年年中開始有關的籌備工作(包括開展公眾諮詢、諮詢本委員會及交通諮詢委員會，以及與相關巴士公司進行商議)。為收集公眾及持份者對新專營權規定的意見，我們在二零一一年七月中至九月底期間，邀請市民及各區議會轄下交通及運輸委員會提出意見。此外，我們在二零一一年七月至二零一二年三月期間四次出席本委員會的會議，聆聽議員的意見。當中在二零一一年十一月的會議上，有 26 個團體代表出席。在諮詢過程中，我們合共收到 141 份有關新專營權規定的意見書。

5. 透過上述的諮詢，我們察悉市民及立法會對新專營權規定的意見，並在與巴士公司商議新專營權期間，一直要求巴士公司積極回應市民的訴求。我們一方面致力爭取更多票價優惠和服務改善措施，以更好地回應市民的期望，另一方面亦要考慮整體巴士票價可能受到的影響，需要確保巴士公司維持財政穩健，得以繼續提供適當、相宜、可靠和有效率的公共巴士服務，並繼續在巴士業務上作出投資。

新專營權條款及巴士公司的承諾

6. 為更好地回應市民的訴求，三間專營巴士公司同意在新專營權中增訂條款或修訂原有條款，以及在新專營權下承諾一系列的具體措施，包括推出更多票價優惠、提升巴士服務質素及推行環境改善措施。

票價優惠

7. 我們理解公眾對票價的關注，因此在與三間巴士公司商議新專營權期間，在同時顧及巴士公司的整體財政能力和資源需求的情況下，大力要求巴士公司進一步提供不同的票價優惠。

8. 多年來，新巴、龍運和城巴(專營權二)都有推行各項票價優惠計劃，以回應乘客的訴求。現時，三間巴士公司合共提供 116 項巴士轉乘優惠計劃，並在 112 條路綫(全部 128 條路綫的 88%)設有分段收費，另有提供即日來回票價優惠及／或機場員工特別優惠。鑑於三間巴士公司現時提供的票價優惠已涵蓋近九成所經營的路綫，我們在與巴士公司商討時，特別着重能夠切合個別地區乘客的特別需要。

9. 在新專營權生效時，三間巴士公司將會推出合共 60 項新增票價優惠計劃，當中涵蓋 27 項新的轉乘計劃(包括 11 項跨巴士公司的轉乘計劃)，以及在 27 條路線增設新的分段收費。這些新增的計劃會為三間巴士公司主要服務範圍所涵蓋的乘客(即機場員工，東涌、港島區和將軍澳的居民)帶來方便並節省車資。有關新增票價優惠計劃的詳情請參閱附件第 10 至 13 段。

10. 就委員要求專營巴士公司實施全面按距離計算的分段收費，以及為常客提供月票，我們已與巴士公司充分討論其可行性。考慮到實施上述建議所涉及的運作問題和財政困難、對整體巴士票價可能受到的影響，以及因實施這些票價優惠而需要由所有其他乘客補貼某個乘客組別的做法似乎有欠公允的關注，最終同意較實際可行的做法，是由巴士公司於合適路線上增設巴士轉乘優惠計劃、分段收費及其他優惠，以令更多乘客受惠¹。

提升巴士服務質素

11. 為提升巴士安全及服務，新專營權已加入一項新條款，賦權運輸署署長規定巴士公司提供設施或設計，包括在新巴士上採用加入便利長者和殘疾人士的設施。另外，巴士公司承諾容許乘客攜帶摺合式單車上巴士，設置減少巴士潛在火警危險以及其他加強安全的設施等。在向乘客提供巴士服務資訊方面，三間巴士公司承諾加強乘客資訊，包括在巴士總站、巴士上，以及通過互聯網和智能電話應用程式，向乘客提供更多與巴士服務有關的資訊。詳情請參閱附件第 14 至 15 段。

12. 有意見提出在專營權內加入條款規管巴士脫班的情況。其實，為確保公共巴士的整體服務水平，現時已有完整及清晰的法例框架及行政安排，就專營巴士公司提供服務的情況作出規範。專營巴士服務受《公共巴士服務條例》(第 230 章)(下稱「《條例》」)規管。該條例為多項事宜設定法律框架，包括行政長官會同行政會議批予經營公共巴士服務的專營權，並通過發出「路線表令」指明專營者所經營的路線。而《條例》也直接賦權運輸署署長對巴士服務水平作出規管²，並訂明專營巴士公司必須維持適當而有效率的公共巴士服務，以及一旦不能達到這個要求的懲處機制。專營權條款中亦規定，巴士公司必須遵守《條例》中的所有條文。

¹ 有關巴士公司未能推行月票及全面按距離計算的分段收費的原因，已分別於2012年3月9日及2012年4月12日舉行的本委員會的文件中詳述。

² 運輸署署長會就個別路線發出「服務詳情表」，指明服務班次及時間表等安排。

13. 事實上，這次獲批新專營權的三家巴士公司的脫班情況，一向都處於較低的水平。在二零零三至二零一一年期間，三家巴士公司每年平均脫班班次佔編定班次總數的比率約為 0.6%至 2.3%。無論如何，運輸署會繼續密切監察巴士公司的服務水平。

環境改善措施

14. 為回應乘客對巴士服務及改善路邊空氣質素的訴求，專營巴士公司已不斷引入新型號的環保巴士替代高齡巴士。在新專營權下，三間巴士公司須在可行情況下，購置最為環保、且技術獲確認而市場上已有供應的新巴士，最終目標是使用零排放巴士。在這方面，三間巴士公司已在其二零一二至二零一六年遠期計劃中表示會投入相當的資金購置新車，以更換旗下約 70%的巴士。此外，三間巴士公司亦承諾在合理可行的情況下，調配低排放巴士³，行走環境保護署在銅鑼灣、中環及旺角劃設的低排放區試點。目標是到二零一五年，只有低排放巴士在這些低排放試點區內行走。詳情請參閱附件第 16 段。

結語

15. 新專營權是經充分考慮公眾及立法會的意見，以及多番商議的結果，並在兼顧巴士公司的整體財政及營運狀況下盡量回應市民的訴求。當局會密切監察三間巴士公司的營運，以確保新專營權的條款及巴士公司的承諾得以全面落實，使乘客及整體社會受惠。

16. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

運輸署

二零一二年五月

³ 即符合歐盟四期或以上廢氣排放標準，或已安裝選擇性催化還原器的巴士。

檔號：THB(T)CR 2/5591/99

立法會參考資料摘要

《公共巴士服務條例》 (第 230 章)

新世界第一巴士服務有限公司、 龍運巴士有限公司及 城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) 的專營權事宜

引言

二零一二年四月二十四日的行政會議上，行政會議建議，行政長官指令：

- (a) 根據《公共巴士服務條例》(「《條例》」)第 5 條，批出條款載於附件 A*、為期十年的新專營權，授權新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)繼續經營其巴士路綫網絡。新專營權的有效期為二零一三年七月一日凌晨四時至二零二三年七月一日凌晨四時；
- (b) 根據《條例》第 5 條，批出條款載於附件 B*、為期十年的新專營權，授權龍運巴士有限公司(「龍運」)繼續經營其巴士路綫網絡。新專營權的有效期為二零一三年五月一日凌晨四時至二零二三年五月一日凌晨四時；及
- (c) 根據《條例》第 5 條，批出條款載於附件 C*、為期十年的新專營權，授權城巴有限公司(「城巴」)繼續經營其機場及北大嶼山巴士路綫網絡。新專營權的有效期為二零一三年五月一日凌晨四時至二零二三年五月一日凌晨四時。

* 註：專營權文件(附件 A、B 及 C)存放在立法會秘書處，供議員索閱。

理據

巴士專營權

2. 根據《條例》第 5 條，行政長官會同行政會議可向已根據《公司條例》(第 32 章)註冊的公司批予專營權，以經營公共巴士服務。《條例》第 6 條訂明，專營權可獲批予不超逾十年的期間。如行政長官會同行政會議認為適當，可向現有專營公司批予不超逾十年的新專營權，新專營權在其現有專營權屆滿時隨即生效。《條例》第 12 條規定，獲批巴士專營權的專營公司在專營期內的任何時間，均須維持達致運輸署署長(「署長」)滿意程度的適當而有效率的公共巴士服務。政府批予或續批新巴士專營權時的主要考慮因素，是專營公司能否提供適當而有效率的公共巴士服務。

3. 鑑於新巴、龍運及城巴(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(「專營權二」)的現有專營權¹快將屆滿，三間巴士公司已申請續辦為期十年的新專營權。根據既定做法，巴士公司如證明有能力提供適當而有效率的服務，並願意進一步投資於專營巴士的營運，會獲批予為期十年的新專營權。為期十年的專營權的肯定性，有助巴士公司作長遠規劃和發展巴士服務，包括營運虧本但切合市民需要的路線。巴士公司在融資時亦可爭取較佳條件，使其營運成本得以下降。為期十年的專營權也讓巴士公司有空間承受市況短期波動所帶來的業務風險。此外，由於巴士業是勞工密集的服務行業，為期十年的專營權有助專營巴士公司為員工建立更穩定的工作環境，從而為乘客提供適當而有效率的服務。

4. 為評估新巴、龍運及城巴(專營權二)是否有提供適當而有效率的公共巴士服務，運輸署一向透過乘客滿意程度調查、實地調查、車輛檢驗，以及審閱巴士公司定期提交的資料和公眾的意

¹ 新巴的現有專營權由二零零三年八月一日起生效，將於二零一三年七月一日屆滿。龍運及城巴(專營權二)的現有專營權則由二零零三年六月一日起生效，將於二零一三年五月一日屆滿。

至於另外三個現有專營權，即城巴(港島及過海路線專營權)、九龍巴士(一九三三)有限公司及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的現有專營權，要到二零一六或二零一七年才會屆滿。

見，來定期檢視三間公司的服務表現。基於下文第 5 至 8 段所載述的評估，我們認為新巴、龍運及城巴(專營權二)一直提供適當而有效率的公共巴士服務。此外，三間巴士公司已表示願意進一步投資於巴士設施以提升安全和乘客服務、加強向乘客提供的巴士服務資訊、提供更多票價優惠、推行有助改善路邊空氣質素的措施，以及接受擬議新專營權內旨在更妥善地規管公司營運的條款；有關詳情載於下文第 9 至 17 段。同時，三間巴士公司均已進入更換車輛的高峰期。在這方面，三間巴士公司已在其二零一二至二零一六年遠期計劃中表示會計劃投入相當的資金購置新巴士，以更換旗下約 70% 的巴士。鑑於以上所述，我們會在三間巴士公司現有專營權於二零一三年屆滿後，向其批予為期十年的新專營權。新巴、龍運及城巴(專營權二)均已表明，會接納分別載於附件 A、B 及 C 的新專營權。

評估申請

(A) 服務表現

新巴

5. 新巴的主要營運範圍為香港島。在二零一一年年底，新巴有 703 輛巴士行走 92 條巴士路綫，每日載客量約為 480,000 人次。該公司在其現有專營權於二零零三年八月一日生效以來，一直維持令人滿意的服務。在二零零三至二零一一年期間，該公司每年平均脫班班次佔編定班次總數的比率約為 2.3%；按每百萬乘客人次計算，交通投訴組每年平均接獲約 2.37 宗有關該公司的投訴；在安全方面，該公司每年每百萬行車公里的平均巴士意外率為 5.79 宗²。整體而言，新巴的營運和網絡效率均有所改善，巴士數目由二零零三年的 732 輛減至二零一一年的 703 輛。自二零零三年起，新巴落實了 434 個服務改善³ 和 233 個服務重整⁴ 項目。

² 新巴旗下巴士平均每年每百萬行車公里的意外率較高，是因為其巴士路綫行經市區，而市區的交通較為擠塞及較易發生意外。

³ 服務改善措施主要包括開設新路綫、增加班次、延長服務時間和延長路綫。

⁴ 服務重整措施主要包括取消路綫、減少班次、縮短路綫和重訂路綫。

龍運

6. 龍運營運的巴士路線往來新界(將軍澳除外)及北大嶼山(包括機場)。在二零一一年年底，龍運有 163 輛巴士行走 19 條巴士路線。該公司在其現有專營權於二零零三年六月一日生效以來，一直維持令人滿意的服務。在二零零三至二零一一年期間，該公司每年平均脫班班次佔編定班次總數的比率約為 0.8%；按每百萬乘客人次計算，交通投訴組每年平均接獲約 2.14 宗有關該公司的投訴；在安全方面，該公司每年每百萬行車公里的平均巴士意外率為 1.16 宗。自二零零三年起，龍運落實了 101 個服務改善和 19 個服務重整項目。龍運的每日載客量，由二零零三年約 52,800 人次增至二零一一年約 83,000 人次。龍運旗下巴士的總數由二零零三年的 145 輛增至二零一一年的 163 輛，以應付東涌新市鎮人口的增長，以及市民往來機場與北大嶼山的交通需求。

城巴(專營權二)

7. 城巴(專營權二)營運的巴士路線，往來市區/將軍澳及北大嶼山(包括機場)。在二零一一年年底，城巴(專營權二)有 172 輛巴士行走 19 條巴士路線。該公司在其現有專營權於二零零三年六月一日生效以來，一直維持令人滿意的服務。在二零零三至二零一一年期間，該公司每年平均脫班班次佔編定班次總數的比率約為 0.6%；按每百萬乘客人次計算，交通投訴組每年平均接獲約 3.77 宗有關該公司的投訴；在安全方面，該公司每年每百萬行車公里的平均巴士意外率約為 1.94 宗。自二零零三年起，城巴(專營權二)落實了 56 個服務改善和 41 個服務重整項目。城巴(專營權二)的每日載客量，由二零零三年約 41,500 人次增至二零一一年約 64,000 人次。城巴(專營權二)旗下巴士的總數由二零零三年的 164 輛增至二零一一年的 172 輛，以應付東涌新市鎮人口的增長，以及市民往來機場與北大嶼山的交通需求。

市民對巴士服務的意見

8. 為收集乘客對三間專營巴士公司的服務的整體意見，運輸署於二零一一年六月委託公司進行了獨立的意見調查⁵。調查涵蓋

⁵ 調查結果的摘要已上載至

http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/buses/index.html。

的服務範疇包括巴士的舒適程度、巴士上的設施、乘客資訊，巴士服務的可靠性、車長的駕駛表現、車長和職員的服務態度，以及巴士在環境保護方面的表現。調查結果顯示，分別有 86%、87% 和 90% 的受訪者，滿意新巴、龍運及城巴(專營權二) 的整體服務質素。

(B) 新專營權條款及巴士公司所作的承諾

9. 雖然新巴、龍運及城巴(專營權二)在其現有專營權下提供適當而有效率的巴士服務，然而當局已取得三間專營巴士公司的同意，在新專營權⁶中增訂條款或修訂原有條款，以及在新專營權下承諾就以下方面作出具體措施：

- (a) 推出票價優惠措施；
- (b) 提升巴士服務水平；
- (c) 加強向乘客提供巴士服務資訊；
- (d) 推行環境改善措施；及
- (e) 加強政府的規管。

新專營權主要的新增和修訂條款，以及巴士公司就具體措施所作的承諾，載於下文第 10 至 17 段。另外，主要的新增和經修訂的專營權條款的摘要，載於附件 D，以供參考。

(a) 票價優惠措施

10. 多年來，新巴、龍運及城巴(專營權二)推出各項票價優惠計劃，務求更能切合乘客的需要。現時，三間巴士公司提供的票價優惠如下：

- (i) 116 項巴士轉乘優惠計劃(「轉乘計劃」)；
- (ii) 112 條路綫(在合共 128 條路綫中佔 88%)設有分段收費；
- (iii) 6 條路綫設有即日回程折扣優惠；

⁶ 我們已在新巴、龍運及城巴(專營權二)的新專營權內增訂或修訂相關條款，使之與另外三間專營巴士公司，即九龍巴士(一九三三)有限公司、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司及城巴有限公司(港島及過海路綫專營權)，在二零零六年獲批予的專營權一致。此外，我們在專營權內加入新增和更新條款，以使巴士服務與時並進，及更切合公眾期望。

- (iv) 11 條路綫特別為機場員工⁷提供票價優惠；及
- (v) 6 條路綫提供預繳票價折扣。

11. 我們與三間巴士公司擬訂新的票價優惠措施時，特別着重通過公眾參與過程期間接獲的建議，以及三間巴士公司主要服務範圍所涵蓋的乘客(即機場員工，東涌、港島區和將軍澳的居民)的長期訴求。在商議期間，我們的主要目的是爭取能夠惠及更多乘客的優惠，同時顧及巴士公司的整體財政能力和資源需求，以及關乎全部乘客的整體票價最終所受到的影響。

12. 新巴、龍運及城巴(專營權二)承諾在新專營權生效時，推出合共 60 項新增票價優惠計劃，包括：

- (i) 27 項新的轉乘計劃，包括：
 - 龍運與城巴(專營權二)，以及新巴與九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)旗下獨營路綫，首次提供巴士轉乘計劃；還有龍運與九巴的轉乘計劃由 1 項增至 6 項。這些轉乘計劃代表具象徵意義的突破，為轉乘計劃揭開新的一頁；及
 - 龍運及城巴(專營權二)承諾在青馬收費廣場提供合共 4 項新的轉乘計劃。落實該承諾後，兩間巴士公司便會各自提供覆蓋旗下所有機場路綫(「A」綫)和對外路綫(「E」綫)來回巴士服務的全面轉乘計劃；
- (ii) 在 27 條行走港島、東涌和機場的路綫增設新的分段收費；
- (iii) 在 5 項現有優惠計劃下提供更低的優惠票價；及
- (iv) 在 1 條「A」綫為機場員工提供即日回程折扣優惠。

13. 為回應公眾有關更多轉乘計劃和分段收費的期望，三間巴士公司承諾新增的票價優惠措施撮錄於附件 E。新增的轉乘計劃，特別是跨公司的轉乘計劃，會為乘客帶來方便並節省車資。乘客利用新增的 27 項轉乘計劃轉乘所涵蓋的巴士路綫，可節省 0.5 元至 18 元。此外，27 條增設新的分段收費的路綫，可讓乘客節省

⁷ 城巴(專營權二)在其旗下全部 6 條機場路綫及 3 條通宵路綫，均有為機場員工提供特別票價折扣。龍運在其旗下 2 條通宵路綫，也有為機場員工提供票價折扣。

0.3 元至 24.9 元。這些新增的票價優惠計劃推出後，可能受惠的乘客數目會由每天 170,000 人次增至 177,000 人次。跨公司的轉乘計劃和主要票價優惠計劃的詳情，載於附件 F。

(b) 提升巴士服務水平

14. 為提升巴士安全及服務，三間巴士公司同意增訂專營權條款，賦權署長規定巴士公司提供設施或裝置，以提升巴士的一般服務和安全的水平。為使專營權內有關巴士上的設施的新條款發揮實際效用，並為提升服務水平，所有三間巴士公司同意就以下主要措施作出承諾：

- (i) 訂定新購巴士的規格時，採用加入無障礙和便利長者設施的巴士設計。主要包括低地台和可供輪椅上落的設計、輪椅停放處連相關安全帶裝置、供有需要人士使用的優先座位、經改良的扶手設計、伸手可及的按鈴、報站系統，以及顯示終點站和路線編號的大字體電子顯示屏；
- (ii) 提供質素較佳的巴士(例如座位設計更為舒適)行走「A」綫(現由龍運和城巴(專營權二)營運)；
- (iii) 提供防止或減少巴士潛在火警危險的設施，包括在引擎艙安裝火警警報或自動滅火系統，以及在新巴士安裝引擎艙一旦發生火警便會自動關閉的空調系統；
- (iv) 提供進一步加強安全的設施和裝置，例如安裝黑盒系統、在樓梯加設雙扶手，以及安裝輔助巴士倒車和監察車廂情況的攝影機；
- (v) 容許乘客攜帶已妥善摺合和包裝，以及不會對其他乘客構成危險的摺合式單車登上專營巴士；
- (vi) 在合理可行的情況下，確保巴士車廂內的二氧化碳濃度水平符合環境保護署(「環保署」)當前的空氣質素指引；及
- (vii) 在可行情況下，在新增有上蓋的巴士站提供乘客座椅設施，而有關設施的設計和建造須經相關政府部門批准。

(c) 加強向乘客提供巴士服務資訊

15. 所有三間巴士公司均同意更新現行專營權內一項現有條款，以加強署長對規管巴士公司向乘客提供資訊的種類、形式和方法的權力。經修訂的專營權條款特別規定，專營公司須按署長要求，在其網站和透過輕易用到的常見網絡瀏覽器提供服務資訊。在這方面，三間巴士公司已作出以下承諾：

- (i) 在主要巴士總站安裝更多液晶體顯示屏，展示路線資訊，以及下一班巴士開出的時間；
- (ii) 加強在車上提供的乘客資訊。新巴及城巴(專營權二)會為所有新購巴士安裝液晶體顯示屏，展示當時巴士所行路線的中途車站，而龍運則會在所有巴士的車廂內提供更詳盡的路線資訊；
- (iii) 透過互聯網和智能電話應用程式，提供乘客資訊及查詢系統，並在適當時進一步改良資訊及查詢系統；及
- (iv) 關於巴士到站時間的資料，城巴(專營權二)同意在二零一二年年底或之前，透過公司網站和智能電話，提供所有其旗下「A」綫的巴士到站實時資料。龍運已同意在二零一三年年中或之前，於選定路線展開提供巴士到站實時資料的試驗。新巴會為常客較少或班次較疏的選定路線，在主要巴士站及該公司網站提供編定巴士班次的到站時間。

(d) 環境改善措施

16. 為改善路邊空氣質素，所有三間巴士公司均同意：

- (i) 修訂專營權內有關購置新巴士的現有條款，規定巴士公司在考慮可行性，以及公司和乘客的負擔能力後，購置在廢氣排放而言最為環保、且技術獲確認而市場上已有供應的巴士(最終目標是轉用零排放巴士)；
- (ii) 在專營權增訂條款，規定巴士公司在合理可行的情況下，在巴士上採用由署長指定，市場上已有供應的技術和產品，以減少廢氣排放和噪音；及

- (iii) 承諾在合理可行的情況下，調配低排放巴士(即符合歐盟四期或以上廢氣排放標準，或已安裝選擇性催化還原器⁸(「還原器」)的巴士)，行走環保署在銅鑼灣、中環及旺角劃設的低排放區試點。目標是到二零一五年，只有低排放巴士在這些低排放試點區內行走。

(e) 加強政府的規管

17. 為更好地確保市民可獲適當而有效率的公共巴士服務，我們取得新巴、龍運及城巴(專營權二)的同意，在新專營權中增訂條款或修訂原有有關政府監管巴士公司的服務及財務狀況的條款，以致巴士公司實際上必須：

- (i) 每年進行系統審核，確保提交署長的營運和財務資料的完整性；
- (ii) 加強採購指引，確保巴士公司與有關連人士的交易具透明度且公平；及
- (iii) 更清晰地訂明固定資產折舊的計算方法，包括巴士公司藉從政府所得到的資助而購置的固定資產的折舊計算方法，以及日後計算非柴油巴士(例如混合動力巴士或電動巴士)的折舊時，可按需要增加彈性以使用不同的折舊年期。

(C) 專營期

18. 在專營期方面，《條例》第 6(1)條訂明，專營權可獲批予不超逾十年的期間。新專營權為期十年，詳情如下：

⁸ 環保署和專營巴士公司現正進行試驗，在歐盟二期和三期巴士安裝還原器，務求達致符合歐盟四期或以上的廢氣排放標準。如試驗成效理想，政府會全數資助所有歐盟二期和三期巴士安裝還原器。

巴士公司

新專營權的年期

新巴	二零一三年七月一日凌晨四時 ⁹ 至二零二三年七月一日凌晨四時
龍運	二零一三年五月一日凌晨四時至二零二三年五月一日凌晨四時
城巴(專營權二)	二零一三年五月一日凌晨四時至二零二三年五月一日凌晨四時

19. 根據《條例》第 5(3)(b)條，除非被立法會藉決議排除，否則專營權須受《條例》第 V 部規定的利潤管制計劃所規限。在利潤管制計劃下，巴士車費水平的訂定乃是讓巴士公司可收回成本並賺取某個水平，但不超逾准許收益的利潤。如巴士公司任何一年的盈利超逾准許收益，便須把超出的盈利撥入發展基金；如盈利低於准許收益，便可從發展基金提取款項，彌補利潤的不足。有鑑於前立法局及社會強烈批評利潤管制計劃變相鼓勵專營巴士公司過度擴張及提高其資產價值、不論表現優劣仍可獲保障利潤水平，和欠缺鼓勵改善成本效益和管制開支的誘因，以及因應前行政局於一九九二年六月作出的決定，利潤管制計劃並不適用於此後批出的新巴士專營權。自此，根據一貫程序，我們會在三項新專營權開始生效前，按照《條例》第 5(3)(b)條的規定，要求立法會藉決議使利潤管制計劃不適用於該等新專營權。

批出新專營權的影響

20. 批出新專營權對經濟、環境及可持續發展的影響載列於附件 G。批出新專營權符合《基本法》，包括有關人權的條文，並對生產力、財政及公務員無影響。

⁹ 現時的專營期會在屆滿之日凌晨四時完結，以確保如專營期屆滿後改由另一巴士營辦商提供巴士服務，該專營權有效期最後一天至翌日清晨期間巴士服務仍會繼續。新專營權會在現有專營權屆滿後隨即生效。

公眾諮詢

(A) 公眾參與及立法會交通事務委員會

21. 我們在二零一一年七月至九月期間，就新專營權的規定邀請公眾及各區議會轄下交通及運輸委員會提出意見。此外，我們曾在二零一一年七月十一日、二零一一年十一月七日(有團體代表出席)、二零一一年十二月五日及二零一二年三月九日的會議上諮詢立法會交通事務委員會(「委員會」)。我們並就委員會二零一二年四月十二日的會議提交有關商議的進度報告。委員會備悉當局對申請的評估，以及與現有專營公司商議新專營權的建議。委員會的討論重點是新專營權的各項規定。當局最後合共收到 141 份有關新專營權規定的意見書。

22. 在公眾參與過程中，最受關注的三個範疇是(i)推出更多票價優惠；(ii)加強乘客資訊及改善乘客設施，特別是為長者和傷殘人士提供無障礙設施；以及(iii)推行環境改善措施。當局與巴士公司議定的方案，即專營權新增和修訂條款，以及巴士公司同意作出的新承諾，是經充分考慮上述的關注及多番商議的結果。

(B) 交通諮詢委員會的意見

23. 當局在二零一一年七月二十六日及二零一二年三月二十七日，就向三間巴士公司擬議批予新專營權一事，諮詢交通諮詢委員會(「交諮會」)。交諮會在考慮所有相關因素、專營權條款的修訂，以及巴士公司為更好地回應公眾對票價、服務質素和環保方面的期望所作出的承諾後，支持在新巴、龍運及城巴(專營權二)的現有專營權於二零一三年屆滿後，向三間巴士公司分別批予為期十年的新專營權。交諮會的意見已詳述在載於附件 H 致運輸及房屋局局長的函件中。

宣傳安排

24. 我們會在二零一二年四月二十四日發出立法會參考資料摘要及新聞稿，及安排發言人回答傳媒的查詢。新專營權文本會以一般公告形式刊憲，以供公眾查閱。

查詢

25. 若對本文內容有任何查詢，請與以下人員聯絡 -

運輸署助理署長
呂瑩女士
電話：2829 5210

運輸及房屋局
二零一二年四月

新專營權內主要新增和修訂條款的摘要

<u>新巴、龍運及城巴(專營權二)新專營權內 主要新增和修訂條款的細節</u>			
新巴	龍運	城巴 (專營權二)	條款
1	1	1	擴闊“設施”的定義，把專營權所訂運輸署署長(「署長」)的規管權力，擴大至涵蓋與提供巴士服務相關的其他設施。例如除於巴士站、終點站及巴士總站的指定項目外，還涵蓋車上電視廣播和其他視聽設備。
3	3	3	修訂此條款，清楚訂明向專營公司授予非獨有權利以經營公共巴士服務的現行政策。
7	7	7	增訂第(1)款，授權署長規定專營公司取得、提供、使用、維持或更改旗下巴士的設施、裝設及裝置等，以加強安全及服務，包括為長者和傷殘人士提供無障礙設施。
9	9	9	修訂第(4)(b)款，訂明如署長指示專營公司把任何巴士設施轉讓給另一專營公司，相關的各間專營公司須就轉讓設施的合理公正價格，進行商議及達成協議。
14	14	14	修訂此條款，擴大署長規管專營公司向公眾提供巴士服務資訊的內容、形式及方法的權力。此條款特別規定，專營公司須在其網站和透過公眾輕易用到的常見網絡瀏覽器提供服務資訊。
20	21	21	修訂“固定資產”的定義，訂明不包括在固定資產內的存料及零件種類。

新巴、龍運及城巴(專營權二)新專營權內
主要新增和修訂條款的細節

新巴	龍運	城巴 (專營權二)	條款
21	22	22	• 修訂第(1)款，更清楚地訂明固定資產折舊年率的計算方法。此條款更特別訂明，署長可核准巴士有不同的折舊年期，以顧及日後或使用非柴油巴士(例如混合動力巴士，電動巴士)，可能有不同折舊年期的情況。 • 增訂第(2)款，就專營公司藉從政府所得到的資助而購置的固定資產，訂明折舊計算方法。 • 增訂第(5)(b)款，規定專營公司如把樓宇與土地一同賣出或出售，而又無法確定樓宇本身在銷售收入中所佔份額時，則須提交由獨立測量師擬備，有關樓宇的合理市值的估值報告。 • 修訂第(8)及(9)款並重新編號，更清楚地訂明樓宇結構加建物折舊的計算方法。
22	23	23	增訂第(4)及(5)款，加強規管專營公司出售、發展、導致或容許他人發展屬其承諾中任何部分的土地或樓宇。
25	26	26	• 增訂第(1)款，反映《公共巴士服務條例》所訂，行政長官會同行政會議上調和下調巴士票價的權力。 • 修訂第(2)款並重新編號，反映署長向行政長官會同行政會議提交有關釐定巴士票價的建議時，根據“再經修訂的考慮多方面因素做法”所考慮的新元素，包括成本元素價格以及專營巴士業界生產力改善的變動。

新巴、龍運及城巴(專營權二)新專營權內
主要新增和修訂條款的細節

新巴	龍運	城巴 (專營權二)	條款
26	27	27	- 修訂第(1)(b)款並重新編號，規定專營公司經考慮營運可行性，以及專營公司和乘客的負擔能力後，購置就廢氣排放而言最為環保、且技術已獲確認而市場上已有供應的巴士。值得注意的是，此條款修訂後反映政府促使專營巴士公司購置零排放巴士的最終目標。 - 新增第(2)款，賦權署長規定專營公司採用市場上最新而已有供應、且已獲確認的技術和產品或車上裝置，以減低廢氣排放及噪音。
28	29	29	- 修訂第(4)款，訂明專營公司就製備帳目所用會計政策徵求署長批准的程序。 - 修訂第(7)條，規定專營公司如把未經公開招標的重要合約批予與專營公司有關連人士，須獲董事局批准。這有助確保巴士公司與有關連人士的交易具透明度且公平。
35	34	34	增訂此條款，規定專營公司公布企業社會責任守則，以及每年檢討該守則。此新增條款的目的是為切合市民對專營巴士公司營運業務時，應充分顧及其社會責任的期望。
36	35	35	增訂此條款，規定專營公司每年提交系統審核報告，證明該公司已設立足以量度並記錄營運統計數據及其他資料的內部控制系統和程序，從而確保這些提交署長的資料在所有要項上均為準確。

巴士公司就票價優惠措施所作承諾的摘要

新巴(共 33 項)

- (a) 11 項新增的巴士轉乘計劃(「轉乘計劃」)
- (b) 3 項與城巴(專營權二)一起提供的新增跨公司轉乘計劃
- (c) 1 項現有轉乘計劃提供更低的優惠收費
- (d) 1 項與九巴一起提供的新增跨公司轉乘計劃
- (e) 16 條路綫增設新的分段收費
- (f) 1 條路綫降低分段收費

龍運(共 21 項)

- (g) 1 條路綫增設即日回程折扣優惠
- (h) 2 項在青馬收費廣場提供的新增轉乘計劃
- (i) 5 項涉及機場路綫與九巴路綫的新增跨公司轉乘計劃
- (j) 2 項與城巴(專營權二)一起提供的新增跨公司轉乘計劃
- (k) 10 條路綫增設新的分段收費
- (l) 1 條通宵路綫增設雙向分段收費

城巴(專營權二)(共 11 項)

- (m) 3 項在青馬收費廣場／東涌提供的新增轉乘計劃
- (n) 1 項現有轉乘計劃提供更低的優惠票價
- (o) 3 項與新巴一起提供的新增跨公司轉乘計劃¹
- (p) 2 項與龍運一起提供的新增跨公司轉乘計劃²
- (q) 2 條路綫降低分段收費

¹ 與新巴(b)項的轉乘計劃相同。

² 與龍運(j)項的轉乘計劃相同。

**跨公司的巴士轉乘優惠計劃
及主要票價優惠計劃的詳情**

跨公司的巴士轉乘優惠計劃

巴士公司已承諾出推 11 項跨公司的巴士轉乘優惠計劃(「跨公司轉乘計劃」)，下列 8 個新增的跨公司轉乘計劃代表具象徵意義的突破：

- (a) **龍運與城巴(專營權二)的 2 項轉乘計劃**，是兩間公司首度合辦的跨公司轉乘計劃，將會惠及在飛機維修區工作的機場員工和逸東邨的居民。
 - (b) **新巴與九巴行走九龍東及港島南路綫¹之間的 1 項跨公司轉乘計劃**，亦為轉乘計劃揭開新的一頁。由於兩間公司至今提供的跨公司轉乘計劃主要涵蓋聯合營運的過海路綫，因此上述新增的跨公司轉乘計劃是首個結合新巴及九巴旗下獨營路綫的“真正”跨公司轉乘計劃。
 - (c) 至於**九巴與龍運**的跨公司轉乘計劃，雖然兩間公司互有關連，但目前只提供一項跨公司轉乘計劃。龍運及九巴旗下新界路綫的**5 項**新增跨公司轉乘計劃，將會大大加強機場路綫(「A」綫)與現時這些路綫未能直達的地區之間的聯繫。
2. 另外**3 項**由**新巴與城巴(專營權二)**合辦的跨公司轉乘計劃，會在服務筲箕灣、深水埗、中環和灣仔區的指定新巴路綫提供票價折扣，惠及機場員工和機場乘客。
3. 確立這些先例後，我們會繼續與巴士公司商討，在未來推出更多跨公司轉乘計劃。

¹ 跨公司轉乘計劃涉及新巴 30X 號路綫(數碼港—中環)和九巴 603/603S 號路綫(平田—中環)。乘客乘搭該兩條路綫經薄扶林道往來藍田／油塘與數碼港，可享 1.5 元票價折扣。

為東涌居民及機場員工而設的票價措施

4. 由於這次續批新專營權涉及兩個提供往來北大嶼山巴士服務的專營權，在公眾諮詢期間其中一個主要關注範疇，是為機場員工和東涌居民而設的票價措施。除目前提供的票價優惠外，龍運及城巴(專營權二)承諾增推的 **30 項** 新增票價優惠計劃，會惠及相關路線的乘客，包括機場員工及／或東涌居民。

5. 新增票價優惠計劃重點如下：

- (a) 龍運同意為乘搭 A43 號路線(北區—機場)的機場員工提供 20%即日回程折扣優惠²；這項優惠可部分回應北區的一項長期訴求。
- (b) 龍運與城巴(專營權二)現於青馬收費廣場分別為各自的「A」綫與「E」綫提供轉乘計劃。在兩家公司承諾青馬收費廣場增推共 4 項新的轉乘計劃後，它們各自的「A」綫與「E」綫來回方向能提供覆蓋更全面的轉乘優惠。一般來說，乘搭某巴士公司「E」綫的乘客，只需補付車費差額便可轉乘該公司的「A」綫巴士。另外，若屬同一地區，「A」綫乘客可免費轉乘同一巴士公司旗下的「E」綫巴士。覆蓋全面的轉乘計劃可藉票價折扣來迎合不同乘客在網絡覆蓋範圍、巴士路線和行車時間方面的不同需要。舉例來說，居於大埔而在機場客運大樓工作的機場員工，可能在大埔乘搭龍運 E41 號路線較為方便，但為免乘搭 E41 號路線需繞經東涌和機場島，該員工可在青馬收費廣場轉乘直達機場客運大樓的龍運「A」綫巴士，而在補付該綫票價時可享 5.1 元的折扣。
- (c) 龍運與城巴(專營權二)旗下「E」綫及城巴(專營權二)S52 號路線(東涌—飛機維修區)之間新增的跨公司轉乘計劃，會為在飛機維修區工作的機場員工提供 13%票價折扣³。

² 目前，只有一條「A」綫(龍運 A43 號路線)直接往來北區與機場，乘搭該路線的機場員工單程要付 30.9 元。推出新計劃後，乘搭該路線即日來回的機場員工，在回程時可享 20%折扣，節省 6.2 元。

³ 現時只有 S52 號路線往來飛機維修區。根據新增的跨公司轉乘計劃，該路線的乘客在東涌轉乘龍運及城巴(專營權二)旗下「E」綫，來回方向均可享有 0.5 元(13%)的折扣。

- (d) 根據龍運與城巴(專營權二)在東涌提供的另一項跨公司轉乘計劃，**逸東**居民除可在回家往逸東邨方向的車程享有 28%票價折扣外，還受惠於由東涌往逸東邨的 E21A 號和 E31 號路綫的聯合班次⁴。事實上，這方面的改善措施是逸東邨居民的長期訴求。
- (e) 龍運「A」綫與 16 條九巴路綫之間 5 項新增的轉乘計劃，會為現時龍運「A」綫不能直達的**新界**地區的機場員工和往返機場的乘客提供票價折扣。舉例來說，荃灣梨木樹邨和象山邨、屯門大興、沙田黃泥頭和新田圍，以及上水天平邨和清河邨等若干大型住宅區，居民轉乘指定九巴路綫及龍運「A」綫可享 1.0 元票價折扣。
- (f) 涉及 3 條城巴(專營權二)「A」綫及 3 條新巴路綫的 3 項新增轉乘計劃，會惠及機場員工和往返機場的乘客。他們會在服務**筲箕灣**、**深水埗**、**中環**和**灣仔區**的指定新巴路綫，獲 1.5 元至 6.5 元不等的票價折扣。
- (g) 現時，城巴(專營權二)於 3 條往來機場／東涌及市區的長途通宵綫(「N」綫)，為往來機場及**東涌新市鎮／逸東邨**的一段提供雙向分段收費。龍運同意在其通宵綫 N31 號路綫(荃灣－機場／東涌)安排類似的雙向分段收費，提供 76%票價折扣⁵，為居於東涌的夜更機場員工提供更多路綫選擇。這項分段收費亦是東涌(特別是逸東邨)居民的長期訴求。

為港島區乘客而設的票價措施

6. 目前，新巴在港島區提供 60 項轉乘計劃及於 75 條路綫

⁴ 目前，乘搭城巴(專營權二)「E」綫的逸東邨居民，可在東涌免費轉乘該公司 E21A 號路綫前往逸東。同樣，乘搭龍運「E」綫的乘客亦可在青馬收費廣場免費轉乘該公司 E31 號路綫前往逸東。根據新的跨公司轉乘計劃，乘搭兩家公司「E」綫再轉乘城巴(專營權二)E21A 號及龍運 E31 號路綫的乘客，均可享有 1.0 元(28%)折扣。

⁵ 目前，龍運 N31 號路綫往來荃灣與機場(經逸東)，票價 21.6 元。當龍運同意提供的雙向分段收費實施後，來回機場至逸東一段的乘客只需繳付 5.2 元分段收費，可享 16.4 元(76%)票價折扣。

提供分段收費。除現已提供的票價優惠外，該公司將新增 9 項轉乘計劃(包括 3 項跨公司轉乘計劃)及在途經中環、灣仔、南區和東區的 16 條路綫增設分段收費，使香港島的乘客得以受惠。新巴特別因應東區區議會提出的兩項有關個別路綫的要求，會推出下列新增的票價優惠計劃：

- (a) 於現時 720 號路綫(中環—西灣河)及其他 3 條巴士路綫的一項轉乘計劃中，為於筲箕灣轉乘 720 號路綫的乘客提供更低的優惠票價；及
- (b) 於 9 號路綫(筲箕灣—石澳)和 14 號路綫(赤柱—西灣河)增設新分段收費，惠及往來筲箕灣與西灣河的山翠苑居民。

為將軍澳乘客而設的票價措施

7. 目前，新巴主要在將軍澳南提供若干巴士服務，並正提供 6 項轉乘計劃及於 7 條往來將軍澳的路綫提供分段收費。除現已提供的票價優惠外，新巴會推出另外 3 項轉乘計劃，為將軍澳南往來西九龍(旺角／深水埗)及沙田的乘客提供更佳的交通聯繫。

對經濟的影響

新巴、龍運及城巴(專營權二)在二零一一年的平均每日總乘客量約為 63 萬人次，佔全港公共交通工具的每日乘客人次約 5%。批出為期十年的新專營權，有助三間巴士公司的長遠規劃、發展及投資，並確保他們能夠繼續為市民提供可靠而有效率的巴士服務。一般市民，特別是機場員工，以及東涌、港島區和將軍澳的居民，亦會受惠於巴士公司將會推出的票價優惠計劃和其他改善措施。

對環境的影響

2. 為協助改善路邊的空氣質素，新專營權會增訂條款，訂明巴士公司必須推行所規定的環境改善措施

對可持續發展的影響

3. 批出專營權對可持續發展並無重大影響。

本會檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士，GBS，JP

鄭局長：

新世界第一巴士服務有限公司、
龍運巴士有限公司及城巴有限公司
（機場及北大嶼山巴士網絡專營權）的專營權事宜

交通諮詢委員會（「交諮會」）在其二零一一年七月二十六日及二零一二年三月二十七日的會議上，曾討論新世界第一巴士服務有限公司（「新巴」）、龍運巴士有限公司（「龍運」）及城巴有限公司（機場及北大嶼山巴士網絡專營權）（「城巴（專營權二）」），申請於現有專營權在二零一三年屆滿時，續辦為期十年新專營權的事宜。本函載述交諮會向行政長官會同行政會議提出的意見。

交諮會的考慮依據

在考慮擬向三間巴士公司批出新專營權時，委員已考慮各項相關因素，包括：

- (i) 規管專營權審批事宜的相關法律制度，包括《公共巴士服務條例》（第 230 章）（《條例》）的有關條文，以及《條例》中各項文書以規管巴士服務的提供；

- (ii) 相關巴士公司的表現，以及它們提供適當而有效率的巴士服務的能力；
- (iii) 為收集乘客對相關巴士公司旗下服務的整體意見而進行的獨立意見調查；
- (iv) 擬議新專營權中的增訂或修訂條款；以及
- (v) 相關巴士公司就票價優惠、提升服務和環境改善措施方面所作的承諾，以及他們願意進一步投資營運專營巴士業務。

規管巴士專營權審批事宜的相關法例

委員留意到，《條例》第 5 條訂明，行政長官會同行政會議可向公司批予專營權以經營公共巴士服務；第 6 條訂明，可獲批予的專營權不超逾十年；而第 12 條則訂明，獲批巴士專營權的專營公司在專營期內的任何時間，均須維持達致運輸署署長（「署長」）滿意程度的適當而有效率的公共巴士服務。

委員亦知悉，根據既定做法，巴士公司如證明有能力提供適當而有效率的服務，並願意進一步投資營運專營巴士服務，通常會獲批為期十年的新專營權。

相關巴士公司的服務表現

新巴的主要營運範圍為香港島，而龍運及城巴（專營權二）的主要營運範圍則在北大嶼山和機場。委員留意到，三間巴士公司自其現有專營權於二零零三年生效以來，一直為乘客（在可靠性、安全程度、服務水準和環保方面）提供令人滿意的服務。多年來，三間巴士公司不斷改善服務和重整巴士路線以切合乘客需求；它們亦提升了其業務營運和巴士網絡的效率。

市民對巴士服務的意見

運輸署於二零一一年六月委託進行的獨立意見調查顯示，分別有 86%、87% 和 90% 的受訪者表示滿意新巴、龍運及城巴（專營權二）的整體服務質素。當中，乘客對巴士公司環保表現的滿意程度較低，但這情況在日後當新增及修訂專營權條款生效後，有關新購和現役巴士須採用環境改善措施時會有所改善。

擬議的新增及修訂專營權條款

交諮會委員留意到，由於新專營權的有效期為十年，其中所載條款應容許適當程度的彈性，以配合不斷改變的技術、服務需求和公眾期望等事宜。

委員知悉，新專營權將會包含若干新增和修訂的條款。其中一項新增條款，賦權署長合理地規定巴士公司提供設施或特別設計，以提升巴士一般的服務和安全水平。在環保方面，委員理解現有專營權中一項現行條款將會被修訂，以規定巴士公司在考慮可行性，以及公司和乘客的負擔能力後，購置技術已獲確認而市場上已有供應的最環保巴士（包括零排放巴士）。此外，現有專營權的若干條款將會更新，加強署長規管巴士公司向乘客提供的資訊，以及加強政府對巴士公司服務和財務狀況的監管，從而確保巴士公司以良好的企業管治方式來管理巴士業務。

巴士公司就票價優惠及服務提升所作的承諾

委員留意到，三間巴士公司已合共提供超過 100 項票價優惠，及在旗下約 90% 的路綫提供分段收費。在商議新專營權期間，巴士公司承諾在新專營權生效後，推出約 60 項新的票價優惠計劃，包括增加新的巴士轉乘優惠計劃、增設新的分段收費、調低現有優惠計劃的票價，以及為機場員工提供即日回程折扣優惠。這些優惠計劃相信可讓乘客，特別是往來三間巴士公司主要服務範圍的乘客（即機場員工，東涌、港島區和將軍澳的居

民)，更感便利及節省車資。部份優惠計劃是特別為滿足區內乘客實際需要和訴求而推出的。

此外，委員亦知悉相關巴士公司已經表明願意繼續營運專營巴士服務，以及進一步投資於巴士設施以提升安全和乘客服務。舉例來說，巴士公司已承諾在訂定新購巴士的規格時，會採用加入無障礙和便利長者設施的巴士設計；以及在巴士上、巴士站和公司網站向乘客提供最佳的資訊。巴士公司並已承諾在未來五年投入相當的資金，以更換旗下車隊差不多 70% 的巴士。

交諮會的意見

考慮到各項相關因素，交諮會整體上支持當局的建議，即在三間巴士公司現有專營權於二零一三年五月／七月屆滿時，批予為期十年的新專營權，以確保相關巴士服務得以順利延續。

煩請當局將交諮會的意見轉交行政長官會同行政會議考慮。行政長官會同行政會議的決定公布後，本函所載交諮會的意見可向公眾發布。



交通諮詢委員會主席袁國強，S.C.

二零一二年四月十日