

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)555/15-16號文件

檔 號：CB4/SS/1/15

2016年2月5日內務委員會會議文件

根據《公共巴士服務條例》(第230章)第5(3)(b)條 提出的兩項擬議決議案小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報根據《公共巴士服務條例》(第230章)第5(3)(b)條提出的兩項擬議決議案小組委員會(下稱"小組委員會")的商議工作。

背景

2. 運輸及房屋局局長曾作出預告，表示會在2015年12月9日的立法會會議上，根據《公共巴士服務條例》(第230章)第5(3)(b)條動議兩項議案。該兩項議案請立法會批准把政府於2015年9月22日批予城巴有限公司(下稱"城巴")以營運香港島及過海巴士網絡及新大嶼山巴士(1973)有限公司(下稱"嶼巴")為期10年的新專營權(以下統稱為"新專營權")¹，排除於第230章第27、第28、第29及第31條的適用範圍之外，從而使利潤管制計劃不適用於新專營權。

3. 該條例第5(3)(b)條訂明，專營權須受該條例第2條所界定的利潤管制計劃所規限，但如利潤管制計劃的所有或任何條文的適用範圍被立法會藉決議排除，則屬例外。該等議案如獲立法會通過，其效用是在新專營權的專營期內，把新專營權排除於利潤管制計劃的適用範圍之外。

¹ 批予城巴以營運香港島及過海巴士網絡的新專營權將於2016年6月1日上午4時生效，而批予嶼巴的新專營權則於2017年3月1日上午4時生效。

利潤管制計劃

4. 根據運輸及房屋局於2015年11月發出的立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)CR 6/5541/00)第2段，利潤管制計劃就專營巴士公司在任何一個會計年度可賺取的准許收益作出規定；而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的利潤，惟該利潤水平不得超逾准許收益。如在任何一個會計年度的利潤超逾准許收益，便須把超出的利潤撥入發展基金。當專營巴士公司在任何一個會計年度的利潤低於准許收益，便可從發展基金提取款項以收回差額。

5. 該份立法會參考資料摘要進一步載述，在香港於1997年回歸中國之前，當時的立法局及社會曾強烈批評利潤管制計劃，指該計劃不論專營巴士公司的表現優劣仍保障其利潤水平，削弱了營辦商提升成本效益和減少開支的意欲，這變相鼓勵專營巴士公司過度擴張及提高其資產價值。有鑒於此，當時的行政局決定，利潤管制計劃不適用於自1992年起批出的新巴士專營權。自此，在每次批出新的專營權後，政府均會在立法局／立法會動議通過決議案，使利潤管制計劃不適用於新專營權。至今，就其後批出的專營權(包括所有現時有效的6個專營權)已通過共20項這樣的決議案。與此同時，政府在評估專營巴士調整票價的申請時，會考慮一籃子因素。目前這些因素包括：

- (a) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士營辦商需要得到合理的回報；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力；
- (e) 服務的質及量；及
- (f) 票價調整方程式(下稱"方程式")的運算結果。方程式為：
$$(0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動}) + (0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動}) - (0.5 \times \text{生產力增幅})$$

小組委員會

6. 在2015年11月27日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究該兩項擬議決議案(夾附為**附錄I**)。應內務委員會的要求，運輸及房屋局局長於2015年11月30日致函立法會秘書，撤回在2015年12月9日立法會會議上動議該等決議案的預告。小組委員會由陳恒鎮議員擔任主席，與政府當局舉行了一次會議。小組委員會的委員名單載於**附錄II**。

小組委員會的商議工作

7. 小組委員會支持該兩項擬議決議案，並且不會提出任何修訂建議。

8. 鑒於政府當局會就每次根據第230章批出的新專營權而向立法會動議決議案，以把新專營權排除於利潤管制計劃的適用範圍之外，梁家傑議員及胡志偉議員詢問為何自1992年當時的行政局作出上述決定以來，《公共巴士服務條例》(第230章)內關乎利潤管制計劃的主要條文從不予以修訂。如過往曾作出修訂，政府當局便無需要在立法會動議這類決議案。

9. 政府當局表示，動議決議案是一項有效的立法途徑，以達到排除適用範圍的目的，而這種排除適用範圍的做法，只需要間中進行(一般而言，巴士網絡的專營權是每10年批出一次)。然而，待有合適機會時，例如需要對該條例其他條文作出修訂，當局便會考慮修訂第230章的相關條文。

10. 委員促請政府當局鼓勵專營巴士營辦商改善其服務表現，尤其是採用以下方式作改善：優化巴士轉乘設施及票價優惠安排；透過流動應用程式或在巴士站／巴士總站設置顯示屏幕為乘客提供實時巴士到站資訊；以及盡可能採用環保巴士及低地台巴士。

11. 委員察悉，政府當局將會在《公共交通策略研究》下檢視專營巴士服務的角色定位。研究涵蓋的項目將會包括巴士的轉乘安排，以加強專營巴士服務的角色。委員進一步察悉，城巴和嶼巴已在其新專營權下承諾提供實時巴士到站資訊。政府當局會密切監察推行方面的進展。政府當局指出，為改善路邊空氣質素，新專營權將會規定城巴和嶼巴在合理可行的情況下，盡量購買以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，最終目標為轉用零排放巴士。此外，環境保護署已向專營巴士公司提供資助，用以購置電動巴士，在香港進行試驗。

12. 鄧家彪議員詢問，鑒於最近油價大幅回落，專營巴士的票價會否相應下調以惠及巴士乘客，儘管此問題未必與動議該兩項擬議決議案有關。

13. 政府當局表示，專營巴士票價調整安排(下稱"票價調整安排")下訂有回饋乘客安排，而根據該回饋乘客安排，專營巴士營辦商獲得的回報如超過按固定資產平均淨值計算的回報率的

9.7%，有關的額外回報須與乘客平均分享，雙方各佔一半。乘客所得的部分會保留作"回饋乘客數額"，用以協助巴士營辦商提供票價優惠。若巴士營辦商的整體營運成本因燃料成本下降等因素而減低，乘客便可因此受惠。

14. 政府當局進一步表示，根據目前的票價調整安排，當局會每季監察方程式的運算結果。如方程式的運算結果達-2% (相等於大約0.1元的巴士票價差額)，政府當局便會主動檢討票價，以決定應否調低巴士票價，屆時會考慮方程式的運算結果及上文第5段列載的所有其他相關因素。方程式反映多項事宜，其中包括已加入燃料成本的綜合消費物價指數的變動。

15. 就此，胡志偉議員詢問回饋乘客安排下的9.7%啟動點是如何訂出，並要求政府當局因應目前的經濟環境檢討該門檻。政府當局察悉胡議員的意見，並解釋該水平是過往經參考巴士營運的統計資料和數據後訂出的。政府當局會在《公共交通策略研究》下檢討有關門檻。

16. 鄧家彪議員詢問，為何在大嶼山來往東涌北(映灣園)與北大嶼山醫院的新辦嶼巴路線(巴士路線37H號)並非採用低地台巴士；就此，政府當局表示，按一貫做法，若道路情況許可，巴士營辦商會盡最大努力以低地台巴士營運。運輸署會就此事聯絡嶼巴。

徵詢意見

17. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年2月3日

《公共巴士服務條例》

決議

(根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5(3)(b)條)

議決於 2015 年 9 月 22 日根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5 條批予城巴有限公司(Citybus Limited)的、以 2015 年第 7692 號政府公告於憲報刊登的專營權，在其整段有效期內，不受該條例第 27、28、29 及 31 條的規限。

《公共巴士服務條例》

決議

(根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5(3)(b)條)

議決於 2015 年 9 月 22 日根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5 條批予新大嶼山巴士(1973)有限公司(New Lantao Bus Company (1973) Limited)的、以 2015 年第 7693 號政府公告於憲報刊登的專營權，在其整段有效期內，不受該條例第 27、28、29 及 31 條的規限。

根據《公共巴士服務條例》(第230章)第5(3)(b)條
提出的兩項擬議決議案小組委員會

委員名單

主席 陳恒鑾議員, JP

委員 李卓人議員
梁家傑議員, SC
胡志偉議員, MH
鄧家彪議員, JP

(總數：5名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 李凱詩小姐