

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(3) 409/12-13號文件

檔 號 : CB(3)/M/OR  
電 話 : 3919 3302  
日 期 : 2013年3月7日  
發文者 : 立法會秘書  
受文者 : 立法會全體議員

---

### 2013年3月20日的立法會會議

#### 根據《公共巴士服務條例》 動議的3項擬議決議案

運輸及房屋局局長會在2013年3月20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，就下列3間巴士公司動議3項擬議決議案：

- (a) 新世界第一巴士服務有限公司(附錄1)；
- (b) 龍運巴士有限公司(附錄2)；及
- (c) 城巴有限公司(附錄3)。

現附上該等擬議決議案，供議員考慮。立法會主席已指示應按所交來的原有措辭印載在立法會議程上。

2. 局長在動議該3項擬議決議案時將會發表的演辭的中英文本載於附錄4。

立法會秘書

(衛碧瑤女士代行)

連附件

---

《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 2012 年 4 月 24 日根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5 條批予新世界第一巴士服務有限公司(New World First Bus Services Limited)，並刊登於憲報的 2012 年第 3180 號政府公告的專營權，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 2012 年 4 月 24 日根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5 條批予龍運巴士有限公司(Long Win Bus Company Limited)，並刊登於憲報的 2012 年第 3181 號政府公告的專營權，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 2012 年 4 月 24 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)，並刊登於憲報的 2012 年第 3182 號政府公告的專營權，在其整段有效期內不受該條例第 27、28、29 及 31 條的規限。

擬稿  
(以在立法會發言為準)

二零一三年三月二十日立法會會議上  
運輸及房屋局局長  
動議通過議案的發言稿

[第一項議案：新世界第一巴士服務有限公司]

主席：

我謹動議通過議程所印載，以我名義提出的第一項議案。

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」)。新巴的新專營權將於今年七月一日生效，而龍運及城巴的新專營權將於今年五月一日生效。

為了更好地保障乘客的利益，自一九九零年代起批出的所有新巴士專營權已不受「利潤管制計劃」規限。而上述三個專營權也沒有包含「利潤管制計劃」的安排。我們因此建議立法會根據一貫做法，通過議程所載的議案，確立三個新專營權不受「利潤管制計劃」規限。

就此，我要感謝立法會為審議決議案而成立的小組委員會的工作，小組委員會已完成審議，對決議案並無異議。以下我會解釋排除「利潤管制計劃」的背景和情況。

法例背景

按《公共巴士服務條例》(下稱「《條例》」)第 5(3)(b)條，除非相關的條文得到立法會藉通過決議不予施行，否則《條例》訂明的「利潤管制計劃」便適用於專營權。「利潤管制計劃」令致專營巴士公司在釐定車費時既能收回成本，亦能賺取預設的指

定利潤水平，變相令巴士票價與專營公司的利潤水平直接掛鈎，巴士票價因而須按預設指定的利潤水平相應調整。

早年，前立法局及當時社會上提出強烈批評，指「利潤管制計劃」不以專營巴士公司表現的優劣而作出利潤水平保障，減少了公司提升成本效益和減低開支的意欲。「利潤管制計劃」亦變相鼓勵公司過度擴張及提高資產價值。有鑑於此，當時的總督會同行政局決定「利潤管制計劃」不適用於自一九九二年批出的新專營權。自此，負責運輸事務範疇的決策局局長在每次批出新專營權後，都會在立法會動議通過決議案，以使「利潤管制計劃」不適用於該等新專營權。自一九九零年代起，立法會一共通過 17 次決議，令「利潤管制計劃」不適用於新批出的專營權。

自「利潤管制計劃」於一九九二年不再應用後，政府採用了考慮一籃子因素的做法，以評估專營巴士公司的票價調整申請。考慮的因素當中包括公眾的接受程度和負擔能力。

### 現時情況

現時，「利潤管制計劃」並不適用於任何巴士專營權。而政府在與新巴、龍運及城巴討論今年稍後開始生效的新專營權時，已清楚表明新專營權不會有准許收益的安排。事實上，行政長官會同行政會議於二零一二年四月批出的專營權內亦沒有准許收益的安排。在同月給予本會的《參考資料摘要》(THB(T)CR 2/5591/99)第 19 段中，政府亦表示會在三項新專營權開始生效前，提請本會藉決議使「利潤管制計劃」不適用於該等新專營權。

### 具體動議

就此，一如過去，我們須令《條例》第 27、28、29 和 31 條關於發展基金、准許收益及「利潤管制計劃」的條文不適用於上述的新專營權。

我謹此首先動議通過有關的議案，使「利潤管制計劃」不適用於新世界第一巴士服務有限公司的新專營權。謝謝主席。

[第二項議案：龍運巴士有限公司]

主席：

我謹動議通過載列於議程內，以我名義提出的第二項議案，使「利潤管制計劃」不適用於龍運巴士有限公司的新專營權。謝謝主席。

[第三項議案：城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)]

主席：

我謹動議通過載列於議程內，以我名義提出的第三項議案，使「利潤管制計劃」不適用於城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡)的新專營權。謝謝主席。