

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》
(第 374 章)

小巴座位數目 《2017 年道路交通(修訂)條例草案》

引言

在二零一七年三月二十八日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**《2017 年道路交通(修訂)條例草案》(《條例草案》)(載於附件 A)應提交立法會，以一

A

- (a) 將小型巴士(小巴)¹(包括公共小巴及私家小巴)的座位上限由 16 個增至 19 個；
- (b) 為現有座位數目介乎 17 至 19 個的公共巴士及私家巴士訂定過渡性安排，並刪除由《1988 年道路交通(修訂)(第 3 號)條例》(1988 年第 89 號)²增補，但已過時的過渡性條文；以及
- (c) 作出相應修訂。

¹ 根據《道路交通條例》(第 374 章)(《條例》)第 2 條，「小型巴士」的定義是「經構造或改裝為只用作運載司機及不超過 16 名乘客及其個人財物的汽車，但不包括傷殘者車輛、電單車、機動三輪車、私家車或的士」。乘客座位數目超逾小型巴士座位上限的車輛，會根據《條例》第 2 條對「巴士」的定義，納入「巴士」一類。

² 《1988 年道路交通(修訂)(第 3 號)條例》(1988 年第 89 號)增補的過渡性條文規定，凡經構造或改裝為運載 15 或 16 名乘客的汽車，並於該條例實施前已登記為私家巴士或公共巴士的，須就適當情況而當作為私家巴士或公共巴士。鑑於現時香港已沒有座位上限為 15 或 16 個的已登記私家或公共巴士，因此這些條文已經過時。

理據

公共小巴的角色及其載客量

2. 在公共交通系統中，公共小巴的角色是提供輔助接駁服務，以及為乘客較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務。在過去五年，公共小巴平均每日接載超過 180 萬人次，約佔全港整體公共交通市場總乘客量 15%。政府一貫對公共小巴的數目設有上限，以維持公共小巴的整體供應及其在公共交通系統中輔助接駁的角色。目前上限為 4 350 輛，當中約 3 250 輛(超過七成)為綠色專線小巴(專線小巴)，其餘為紅色小巴(紅巴)³。根據現行法例，每輛公共小巴最多可接載 16 名乘客。政府於一九八八年將公共小巴的座位上限由 14 個增至現時的 16 個。

3. 運輸署於二零一五年就公共小巴服務所進行的綜合調查結果顯示，雖然公共小巴服務的供求情況在過去幾年大致平穩，但繁忙時段的乘客需求一般會增加，當中一些路線在繁忙時段更出現服務供不應求的情況。故此，有需要研究公共小巴的載客量是否足夠及應否增加。再者，公共小巴業界不時表示經營環境變得艱難和面對司機短缺問題，專線小巴業界近年亦一直促請政府增加公共小巴座位數目。具體來說，業界最近的建議是由 16 座位增至 20 至 24 座位。業界認為增加公共小巴座位有助應付乘客需求及縮短候車時間，增加座位亦可改善業界的財務狀況，從而促進其持續發展及進一步提升服務質素。

4. 鑑於上述情況，並考慮到社會對尤其在繁忙時段的乘客需求未能得到滿足的關注，政府開展了增加公共小巴座位上限是否可行可取的研究。

座位數目

5. 為檢視公共小巴的可載客量是否足夠及須否增加，研究就二零一五年全港差不多所有專線小巴路線及紅巴路線(分別約 510

³ 專線小巴提供固定服務，路線、票價、車輛編配和行車時間表均須由運輸署批准。紅巴則沒有規定的路線和行車時間表，並可自行釐定票價。然而，根據現行政策，紅巴的營運範圍須受到一些限制。同時，政府政策鼓勵紅巴轉為專線小巴(詳見正文第 5 段)。

條及 120 條)的營運數據及載客率進行了分析。分析結果顯示，雖然公共小巴數目上限一直維持在 4 350 輛，但專線小巴不論在車輛數目或路線組合數目方面均有所增長，專線小巴整體的服務供應量因而有所增加。專線小巴數目由二零零六年約 2 810 輛增加至二零一五年約 3 200 輛，十年內的增幅超過 13%。同一期間，專線小巴的路線組合數目亦由 147 個增至 160 個。專線小巴數目增加，其中一個主因是政府鼓勵紅巴轉為專線小巴的政策。目前，運輸署就遴選營辦商營運新專線小巴路線時，會給予新加入專線小巴業者，包括現為紅巴營辦商的申請人額外的分數⁴，以提高紅巴營辦商參與競投新專線小巴路線的誘因，進一步推動由紅巴轉為專線小巴的政策。另一原因是為照顧新發展地區帶來的乘客需求而開辦新的專線小巴路線。然而，儘管專線小巴的整體供應增加，在繁忙時段仍有明顯未能應付的乘客需求。

6. 乘客需求方面，雖然專線小巴的乘客需求大致保持平穩，但繁忙時段和非繁忙時段的乘客需求差異頗大，載客率亦同樣參差。專線小巴整體平均每日載客率(即包括繁忙時段和非繁忙時段)維持約五成，在最繁忙時段⁵的整體平均載客率上升至約七成，而在非繁忙時段會降至約四成。在最繁忙時段內，約七成的專線小巴路線在總站出現留後乘客，當中約一成路線的留後乘客須等候超過一班車才能上車。在總站已經客滿的專線小巴路線當中，約三成路線的乘客會因而未能在沿途的專線小巴站上車。此外，接近一成的專線小巴路線在最繁忙時段的平均候車時間會超過 10 分鐘⁶。

7. 大部分專線小巴服務在最繁忙時段的供應已接近飽和。超過四成的專線小巴路線在最繁忙時段提供平均不超過 5 分鐘一班

⁴ 為進一步鼓勵紅巴營辦商參與競投新專線小巴路線，由二零零四年起，新加入業界的申請人可取得的額外分數由原來總分的百分之十，調高至百分之十五。

⁵ 這是指每日繁忙時段(即上午 7 至 10 時及下午 5 至 8 時)中，服務班次最為頻密的一個小時。如不同時段均出現最頻密的服務班次，則會以乘客量最高的一個小時計算。另外，如營運時段設於上述繁忙時段以外(例如輔助路線)，則會以整日營運時段內服務班次最為頻密的一個小時計算。

⁶ 二零一一年交通習慣調查的調查結果顯示，乘客可接受最長等候公共小巴的時間為 10 分鐘，表示留後乘客如在最繁忙時段內須等候超過 10 分鐘，很可能會感到不耐煩和不滿。因此，我們以 10 分鐘的等候時間作為基準。

車的服務班次，接近一成的路線更提供不超過 2 分鐘一班車的班次，實在難以再進一步增加服務班次來應付乘客需求。

8. 就專線小巴營辦商的財務狀況而言，分析顯示約六成專線小巴路線組合在二零一四/二零一五財政年度出現營運虧損。

9. 為滿足上文第 6 至 8 段提及在最繁忙時段未能應付的乘客需求及改善營辦商的營運環境，研究結果顯示確實有需要增加專線小巴的可載客量。

10. 我們建議應透過增加專線小巴的座位上限，而非增加專線小巴總數，以增加可載客量。我們主要考慮到，專線小巴在繁忙時段與非繁忙時段的載客率有所不同，因此從滿足乘客需求的角度，增加座位應已能改善繁忙時段的情況。再者，增加專線小巴數目必然會增加車流及路面負荷，令塞車問題惡化。此外，鑑於現時招聘司機的困難，增加專線小巴數目未必是理想的解決方法。

11. 我們就決定合適的專線小巴座位上限時，主要從專線小巴的供求情況，以及維持各種公共交通服務得來不易的生態平衡兩方面作考慮。研究結果顯示專線小巴的座位上限應由 16 個增至 19 個。如座位增至 19 個，預計最繁忙時段在總站出現留後乘客的專線小巴路線數目，將由現時約七成大幅減至不足四成；候車時間超過 10 分鐘的專線小巴路線數目比例，亦會下降近八成。從改善專線小巴營辦商營運環境的角度而言，出現虧損的專線小巴路線組合數目預計可減半，由現時近六成減至大約三成。值得注意的是，雖然分析顯示增加座位至 20 個或以上可繼續減少留後乘客的人數和候車時間，以及繼續改善專線小巴營辦商的營運環境，但相應遞增的改善幅度在 19 個座位後會顯著收窄⁷。

12. 另外不能忽略的一個考慮是香港的公共交通服務相當發達，各個公共交通服務均面對不同程度的競爭。儘管業界不時要求增加座位，公共小巴座位數目在過去差不多三十年未有增加，

⁷ 相比由 16 個座位增加至 19 個座位安排下每增加一個座位能平均減少留後乘客的專線小巴路線比率 11 個百分點，在 19 個座位後每增加一個座位，只減少該比率 2-3 個百分點。

這已反映此為敏感議題。故此，在考慮增加公共小巴座位的議題上，我們須審慎檢視建議對其他公共交通業界的影響。我們要確保公共交通服務之間的生態平衡及角色得以維持，令各個公共交通服務得以繼續健康發展，提供多元選擇，以惠及市民。事實上，專營巴士及的士等其他公共交通業界曾就公共小巴增加座位的建議表示憂慮，擔心大幅增加公共小巴座位會影響目前得來不易的公共交通服務的生態平衡，以致混淆各交通服務在現行公共運輸系統中擔當的角色。

13. 在二零一六年六月及十二月諮詢立法會交通事務委員會(事務委員會)時，出席的立法會議員大部分均認為，基於目前市面上已有一款公共小巴車款⁸可設置 20 個座位，以及市民可受惠於再額外增添的一個座位，公共小巴座位上限理應增加至 20 個。他們認為，政府應充分利用該特定車款，以釐定新的公共小巴載客上限。就此，我們已向事務委員會解釋，在考慮確實的座位增幅時，我們的主要考慮因素是公共小巴服務的供求情況，以及維持各種公共交通服務之間得來不易的生態平衡。考慮到市場會按政策轉變調節，我們不會以個別車款或型號作政策考慮的依據，也不會因應目前市面上已有的個別公共小巴車款而決定應容許的座位增幅。基於上文第 11 及 12 段的各種考慮，我們認為增加公共小巴座位上限至 19 個確是較為合適得宜的方案。

14. 我們建議容許所有專線小巴增加座位，而非僅限於服務供應未能應付乘客需求的個別路線。這是因為現行的政策容許專線小巴營辦商因應營運情況，自由調配旗下的車輛，為同一路線組合內的不同路線提供服務。這種靈活調配車輛的做法在專線小巴營運上十分常見，亦行之有效。

15. 我們建議同樣的座位上限亦適用於紅巴。這與政府一貫鼓勵紅巴轉為專線小巴的政策一致。在同樣的座位上限下，紅巴營辦商將旗下小巴轉換為專線小巴時，無須作額外的車輛更換或安

⁸ 現時在香港使用的公共小巴車款共有兩種，分別為短陣車款和長陣車款。短陣公共小巴車款數目約 3 650 輛，佔全港公共小巴的大部分(約 84%)，最多只能設置 16 個乘客座位。長陣公共小巴車款長度達 6.99 米，數目約 700 輛，約佔全港公共小巴 16%，能設置 19 個乘客座位。在這些長陣公共小巴當中，我們了解現正在港使用的一款，技術上可在座位及通道安排的法例要求下，設置 20 個乘客座位。目前這車款有 85 輛，約佔全港公共小巴 2%。

排以增加座位。事實上，研究顯示增加座位至 19 個亦可顯著減少紅巴在最繁忙時段的留後乘客及乘客候車時間；出現留後乘客的紅巴路線數目預計可由超過七成大幅減少至接近四成；候車時間超過 10 分鐘的紅巴路線數目亦會減少近七成。

16. 必須強調，現時的建議是增加公共小巴(即包括專線小巴及紅巴)的座位上限至 19 個，而非強制所有公共小巴須一律增加同樣數目的座位。在落實建議後，公共小巴營辦商可因應實際營運情況和乘客需求，自行決定是否增加旗下小巴的座位，以及確實增加的數目及實施時間。公共小巴營辦商如欲以可設置較多座位的車款代替現時的短陣小巴車款，只須依照現行的車輛更換機制向運輸署遞交申請便可。至於長陣車款，技術上已可在符合有關座位及通道安排的法例要求下⁹設置 19 個座位。現正使用這些車款的營辦商可修改現有座位的排列安排以加裝座位(因應新的座位上限)，並向運輸署申請就加裝座位後的車輛作檢驗。

私家小巴

17. 在《條例》下，「小型巴士」類別包括公共小巴和私家小巴¹⁰。私家小巴與公共小巴一樣，設有同一個座位上限。研究分析顯示，私家小巴的供應在過去五年(即二零一一至二零一五年)有所增加，其中佔私家小巴市場比例最高的學校私家小巴(俗稱「保姆車」)，其車隊在過去五年的增幅最大，每年平均增幅達 12%。私家小巴車隊的增長正反映近年社會對這一類交通服務的需求有所上升。基於上述分析，我們也建議私家小巴的法定座位數目上限應繼續與公共小巴看齊，增加至 19 個座位。政府上一次於一九八八年增加公共小巴座位數目時亦對私家小巴作出同樣安排。詳細分析見附件 B。

B

⁹ 根據現行法例，公共小巴的乘客座位尺寸、座位與座位之間的淨空間及通道空間均受法例規管。此外，公共小巴的長度、闊度、高度和重量亦受法例規管，上限分別為總長度 7 米、總寬度 2.3 米、總高度 3 米和車輛總重量 5.5 噸。

¹⁰ 根據《條例》第 2 條，「私家小巴」的定義為—

- (a) 學校私家小巴；或
- (b) 作以下用途或擬作以下用途的小型巴士(學校私家小巴除外)—
 - (i) 出租或取酬以外的用途；或
 - (ii) 只運載傷殘人士以及協助該等人士的人(不論是否為出租或取酬)。

其他事宜：服務改善

18. 我們在考慮增加公共小巴座位上限的同時，會繼續鼓勵業界改善公共小巴服務。運輸署一直鼓勵業界加裝各項設施，以方便有需要人士及長者使用公共小巴服務。配合專線小巴營辦商更換車輛以增加車輛座位數目，運輸署正與業界跟進在所有新登記的專線小巴必須配備額外一級中門梯級、扶手及／或有提示燈的落車鐘等設置的要求，以期在公共小巴調整座位上限時一併落實。

19. 此外，為使公共小巴能更暢達，運輸署與營辦商已物色到適合在香港使用、可供輪椅上落的低地台新車款¹¹，預計在二零一七年下半年引入於三條醫院線¹²作測試，以期確定這類車款在這些(及其他)路線提供服務的可行性。當營辦商正式向運輸署就在香港引入這類車款申請批准車輛類型時，運輸署署長會考慮根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)第 4 條賦予的權力，就超出現時公共小巴 7 米的法定長度上限的可供輪椅上落的低地台車款，酌情豁免其車長限制，讓該等低地台車款可於香港試行。另外，為配合推廣綠色運輸的政策目標，因應環境局的意見，若只有長於現時法定長度上限的小巴才具備特定的環保好處，運輸署可考慮酌情豁免這些較為環保的個別小巴車輛型號須遵從的車長限制。

其他方案

20. 我們曾探討透過增加公共小巴數目，而非增加小巴座位，以應付尤其在繁忙時段的乘客需求。如上文第 10 段所述，考慮到對車流的影響、塞車問題及招聘司機的困難，增加公共小巴數目的方案並不可取。因此，我們認為增加公共小巴的座位上限，是解決繁忙時段服務不足較合宜的方案。

21. 考慮到立法會議員的意見，我們亦有研究增加座位上限至 20 個的方案。然而，正如上文第 13 段所解釋，在決定合適的座位

¹¹ 已物色的歐洲車款的長度超過 7 米，而日本車款的長度則在 7 米內。

¹² 三條建議測試路線包括途經瑪麗醫院、威爾斯親王醫院以及聖德肋撒醫院的專線小巴路線。

上限時，不會以個別車款或型號作政策考慮的依據。研究建議，把公共小巴的座位上限定為 19 個，是在可滿足繁忙時段公共小巴服務未能應付的需求同時，維持公共交通業界得來不易的生態平衡的最佳安排。

條例草案

22. 主要條文如下：

- (a) 草案第 1 條列出簡稱；
- (b) 草案第 3 條修訂《條例》第 2 條，藉修改「巴士」及「小型巴士」的定義，增加小巴的座位數目；
- (c) 草案第 4 條廢除《條例》第 113A 條。該條文在一九八八年增加小巴座位數目時加入，但現已過時；
- (d) 草案第 5 條加入新的第 113C 條作為過渡性條文，使座位數目為 17 至 19 個，並且在本條例草案的生效日期前已登記的私家巴士或公共巴士，可保留現有分類，以免影響服務；
- (e) 草案第 6 及 8 條重編《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)及《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，附屬法例 A) 下，對「小型巴士」及「巴士」的定義，使其引述《條例》第 2 條；
- (f) 草案第 7 及 9 條廢除在一九八八年增加小巴座位時，於《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)及《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，附屬法例 A)加入，但現已過時的過渡性條文；及
- (g) 草案第 10 及 11 條對《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)作出相應修訂。

立法程序時間表

23. 立法程序時間表會如下：

刊登憲報	二零一七年四月七日
首讀和開始二讀辯論	二零一七年四月二十六日
恢復二讀辯論、委員會審議階段和三讀	另行通知

建議的影響

C 24. 建議會帶來經濟和環境影響，但對財政和公務員的影響並不顯著，詳情載於附件 C。建議對生產力、競爭、家庭及性別議題沒有影響。除了在附件 C 提到有關經濟和環境影響的段落之外，並沒有其他對可持續發展的影響。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文，並且不會影響《條例》及其附屬法例的現有約束力。

公眾諮詢

D 25. 我們在二零一六年十二月就增加小巴座位上限至 19 個的建議諮詢了事務委員會。立法會議員歡迎增加公共小巴座位的建議。然而，一如上文第 13 段所述，基於對乘客的益處及現時一款公共小巴車款技術上可容納 20 個座位的原因，大部分議員建議政府應考慮將公共小巴座位上限增至 20 個。會上通過了兩項動議，要求政府採納 20 個座位的方案。另又通過兩項動議，促請政府在增加公共小巴的座位時，也應規定所有新登記的專線小巴加裝安全帶感應器，以及改善專線小巴司機的工作待遇安排(包括薪酬安排、「墊底費」安排及工作時間)。政府對事務委員會的回覆概述於附件 D。

26. 運輸署一直與公共小巴業界緊密溝通，聆聽對增加座位建議的意見。在二零一六年十二月舉行的業界會議上，考慮到對業務財政狀況所帶來的預期效益，專線小巴業界認為現時 19 座位的

建議可以接受。雖然紅巴業界，特別是司機，對增加座位的建議有所顧慮¹³，但仍認為 19 座位的建議可以接受，並歡迎容許營辦商按照營運狀況，決定是否和何時增加座位的彈性安排。專營巴士及的士等其他公共交通業界曾就公共小巴增加座位的建議表示憂慮，擔心大幅增加公共小巴座位會影響目前得來不易的公共交通服務的生態平衡，以致混淆各交通服務在現行公共運輸系統中擔當的角色。

宣傳安排

27. 我們會在二零一七年三月二十八日發出新聞稿，並安排發言人解答傳媒查詢。

查詢

28. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請致電 3509 8214 與運輸及房屋局首席助理秘書長陳慧欣女士聯絡。

運輸及房屋局

二零一七年三月二十八日

¹³ 部分紅巴司機憂慮增加座位上限可能令車租和保險成本上漲，亦擔心一旦增加座位，將需要較長時間才可載滿乘客。然而，紅巴營辦商可因應服務需求，自行決定是否增加其紅巴的座位。

《2017 年道路交通(修訂)條例草案》

目錄

條次		頁次
	第 1 部	
	導言	
1.	簡稱.....	1
2.	修訂成文法則.....	1
	第 2 部	
	修訂《道路交通條例》(第 374 章)	
3.	修訂第 2 條(釋義).....	2
4.	廢除第 113A 條(有關公共及私家巴士的過渡性條文).....	2
5.	加入第 113C 條.....	2
	113C. 有關《2017 年道路交通(修訂)條例》的過渡 條文.....	2
	第 3 部	
	其他修訂	
	第 1 分部 —— 修訂《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)	
6.	修訂第 2 條(釋義).....	4
7.	廢除第 8A 條(關於公共及私家巴士的過渡條文).....	4
	第 2 分部 —— 修訂《行車隧道(政府)規例》(第 368 章, 附屬法例 A)	
8.	修訂第 2 條(釋義).....	4

條次		頁次
9.	廢除第 15A 條(有關公共及私家巴士的過渡性條文).....	5
	第 3 分部 —— 修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章, 附屬法例 A)	
10.	修訂附表 3(最高乘客座位數目).....	5
11.	修訂附表 9(轉向指示器).....	5

本條例草案

旨在

修訂《道路交通條例》，將小型巴士的最高乘客座位數目，由 16 增加至 19；作出相應修訂；以及刪除由《1988 年道路交通(修訂)(第 3 號)條例》加入並已過時的過渡條文。

由立法會制定。

第 1 部

導言

1. 簡稱

本條例可引稱為《2017 年道路交通(修訂)條例》。

2. 修訂成文法則

第 2 及 3 部指明的成文法則現予修訂，修訂方式列於該兩部。

第 2 部

修訂《道路交通條例》(第 374 章)

3. 修訂第 2 條(釋義)

(1) 第 2 條 ——

廢除*巴士*的定義

代以

“*巴士* (bus)指經構造或改裝，以運載司機及多於 19 名乘客及其個人財物的汽車；

附註 ——

請亦參閱第 113C 條。”。

(2) 第 2 條，*小型巴士*的定義 ——

廢除

“16”

代以

“19”。

4. 廢除第 113A 條(有關公共及私家巴士的過渡性條文)

第 113A 條 ——

廢除該條。

5. 加入第 113C 條

在第 113B 條之後 ——

加入

“113C. 有關《2017 年道路交通(修訂)條例》的過渡條文

(1) 如某汽車 ——

- (a) 經構造或改裝，以運載司機及最多 17、18 或 19 名乘客；及
- (b) 在緊接《2017年道路交通(修訂)條例》(2017年 第 號)生效前，已根據本條例，登記為私家巴士或公共巴士，

則該汽車保留作為私家巴士或公共巴士的登記，但如其車主申請將該汽車重新登記為另一種類的車輛，則屬例外。

- (2) 為免生疑問，凡某汽車憑藉第(1)款，保留作為私家巴士或公共巴士的登記，該汽車繼續符合第 2 條中**私家巴士**或**公共巴士**(視屬何情況而定)的定義。”。

第3部

其他修訂

第1分部 — 修訂《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)

6. 修訂第2條(釋義)

- (1) 第2(1)條 —
廢除**巴士**的定義

代以

“**巴士** (bus)的涵義與《道路交通條例》(第 374 章)中該詞的涵義相同；”。

- (2) 第2(1)條 —
廢除**小型巴士**的定義

代以

“**小型巴士** (light bus)的涵義與《道路交通條例》(第 374 章)中該詞的涵義相同；”。

7. 廢除第8A條(關於公共及私家巴士的過渡條文)

第8A條 —

廢除該條。

第2分部 — 修訂《行車隧道(政府)規例》(第368章， 附屬法例A)

8. 修訂第2條(釋義)

- (1) 第2(1)條 —
廢除**巴士**的定義

代以

“*巴士* (bus)的涵義與《*道路交通條例*》(第 374 章)中該詞的涵義相同；”。

(2) 第 2(1)條 ——

廢除*小型巴士*的定義

代以

“*小型巴士* (light bus)的涵義與《*道路交通條例*》(第 374 章)中該詞的涵義相同；”。

9. 廢除第 15A 條(有關公共及私家巴士的過渡性條文)

第 15A 條 ——

廢除該條。

第 3 分部 —— 修訂《*道路交通(車輛構造及保養)規例*》 (第 374 章，附屬法例 A)

10. 修訂附表 3(最高乘客座位數目)

附表 3 ——

廢除

“16”

代以

“19”。

11. 修訂附表 9(轉向指示器)

附表 9，第 III 部，第 7(a)段 ——

廢除

“16”

代以

“19”。

摘要說明

本條例草案的主要目的，是將小型巴士的最高乘客座位數目，由 16 增加至 19。

2. 本條例草案載有 3 部。

第 1 部 —— 導言

3. 草案第 1 條列出簡稱。

4. 如獲制定，條例將會在刊登於憲報當日生效。

第 2 部 —— 修訂《*道路交通條例*》(第 374 章)

5. 草案第 3 條修訂《*道路交通條例*》(第 374 章)第 2 條，以修改*小型巴士*及*巴士*的定義，將小型巴士的最高乘客座位數目，由 16 增加至 19。

6. 草案第 4 條廢除現有的第 113A 條。在上次小型巴士的最高乘客座位數目由 14 增加至 16 時，《1988 年道路交通(修訂)(第 3 號)條例》(1988 年第 89 號)加入了第 113A 條作為過渡條文，以處理最高乘客座位數目為 15 或 16 並在當時已登記的私家巴士或公共巴士。由於香港再沒有該等巴士的登記，第 113A 條已經過時。

7. 草案第 5 條加入新訂第 113C 條作為過渡條文，使最高乘客座位數目為 17、18 或 19 並且在緊接本條例草案生效前已登記為私家巴士或公共巴士的汽車，保留現有登記，但如其車主申請重新登記該汽車為另一種類的車輛，則屬例外。

第 3 部 —— 其他修訂

8. 草案第 6、8、10 及 11 條對《*汽車(首次登記稅)條例*》(第 330 章)、《*行車隧道(政府)規例*》(第 368 章，附屬法例 A)及《*道路交通(車輛構造及保養)規例*》(第 374 章，附屬法例 A)，作出相應修訂。

9. 基於第 6 段所述的理由，草案第 7 及 9 條廢除原本由《1988 年道路交通(修訂)(第 3 號)條例》(1988 年第 89 號)在《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)及《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，附屬法例 A)中加入並已過時的過渡條文。

私家小巴

私家小巴主要可分為三類，分別為(i)學校私家小巴（俗稱「保姆車」）；(ii)只運載殘疾人士的私家小巴；以及(iii)其他用作非出租或取酬的私家小巴。截至二零一五年年底，全港約有 3 100 輛私家小巴，當中學校私家小巴佔最大比例（約六成），運載殘疾人士的私家小巴和其他私家小巴則各佔約兩成。私家小巴的座位數目各有不同，由 12 個至 16 個座位不等，主要由營辦商按營運需要而決定。

2. 分析顯示，私家小巴的供應在過去五年（即二零一一至二零一五年）有所增加，每年的平均增幅約為 9%，三類私家小巴的數目均有上升。基於法例並無對私家小巴的車輛數目設置上限，而私家小巴的供應一貫由市場主導，故此私家小巴車隊的增長正反映近年社會對這一類交通服務的需求有所上升。

3. 作為佔私家小巴市場比例最高的學校私家小巴，其車隊在過去五年的增幅最大，每年平均增幅達 12%。另一方面，根據統計處的人口推算，研究預測幼稚園及小學學生人數在未來中短期均會持續上升，故我們預計學生對私家小巴服務的未來中短期需求會有相若增長。

4. 基於上述分析，我們建議私家小巴的法定座位上限應繼續與公共小巴看齊，增加至 19 個座位。私家小巴營辦商可繼續因應營運情況，自行決定是否增加旗下小巴的座位，以及確實增加的數目及實施時間。在落實建議後，私家小巴營辦商如欲增加旗下小巴的座位數目而需要更換車輛，只需按照現行的車輛更換機制，向運輸署遞交申請，確保擬更換的車款的長度、闊度、高度和重量合符法例要求。營辦商無須作其他申請。

建議的影響

對財政及公務員的影響

為實施增加公共及私家小巴座位上限的建議，運輸署須相應提升其車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統，以便加入小巴及巴士座位數目的改動，以及為現有座位數目介乎 17 至 19 個的公共及私家巴士訂定的過渡性安排。提升系統費用約 25 萬元，將由運輸署以現有資源承擔。

2. 實施增加座位的建議會帶來額外工作，例如處理小巴營辦商按新座位上限提出增加旗下車輛座位數目的申請¹。這些額外工作將由運輸署以現有資源承擔，並分期完成。

對經濟的影響

3. 增加座位的建議可有效提升公共小巴業界處理繁忙時段超額需求的能力。這有助改善業界的財務狀況，從而紓緩加價壓力。從乘客角度而言，該建議可縮短尤其是繁忙時段的候車時間，令乘客獲得更佳的公共小巴服務。

對環境的影響

4. 增加座位的建議可在不必增加車輛數目的情況下，增加公共及私家小巴的整體可載客量。因此，該建議不會對環境造成任何負面影響，例如增加路邊的廢氣排放量。事實上，營辦商如提前換車計劃，把部分歐盟 IV 期以前的短陣車輛更換為新的環保型長陣車輛，更有助改善路邊空氣質素。

¹ 正如立法會參考資料摘要正文第 16 段所述，營辦商無須額外向運輸署遞交申請以增加新購置小巴的座位數目，只須根據現行機制，為新車輛向運輸署申領牌照即可。另一方面，現有的長陣公共小巴已可改為設置 19 座位的小巴。該等長陣公共小巴的營辦商可加裝車輛座位以設置 19 個乘客座位，無須更換車輛。他們需根據現行有關車輛檢驗規定及行政程序的機制，向運輸署遞交申請。截至二零一七年二月二十日，本港約有 700 輛長陣公共小巴(佔所有公共小巴約 16%)。

政府對於在二零一六年立法會交通事務委員會上 通過有關公共小巴的動議的回應概要

在回應要求政府採納 20 個座位方案的兩項已通過的動議中，我們重申建議的 19 個座位方案，是基於專線小巴服務的供求情況，以及維持各種公共交通服務之間得來不易的生態平衡。我們亦指出在決定座位數目時，不會以個別車輛型號的容量或結構作依據(見立法會參考資料摘要正文第 13 段)。

2. 至於安裝安全帶配戴感應器的動議，我們解釋現時市面上的公共小巴車款並無此感應器。因此，安裝感應器的建議將需要更改車輛設計及原廠維修保養條款。考慮到建議對營辦商的日常運作及財務狀況的影響，運輸署會與車輛供應商及業界跟進，探討在公共小巴上安裝感應器的可行性。同時，我們注意到現時 4 350 輛公共小巴中，約有 1 350 輛於二零零四年八月一日前登記的小巴並未配備安全帶。法例規定該日之後所有新登記的公共小巴均須配備乘客座位安全帶。我們從業界了解，一旦增加公共小巴座位的建議納入法例，業界會加快更換備有安全帶的新車輛。隨著更多公共小巴備有安全帶，乘客應會更易養成配戴安全帶的習慣。

3. 關於專線小巴司機工作待遇的動議，我們解釋營辦商應可自行因應情況，靈活訂定合法的司機薪酬安排(包括是否有分帳形式的安排)。我們亦解釋，「墊底費」的安排類近保證金，初步看來安排並非不合法。然而，若個別司機遇上可能與《僱傭條例》有所抵觸的情況，運輸署會協助轉介個案予勞工處跟進。運輸署亦正與業界商討修訂《專線小巴司機工作時間指引》，以訂明司機在工作時間中的休息及膳食時間安排。