



本署檔號： (1) in LM (1/2017) Pt.3 to PVC 15/5-1 Pt. 2
來函檔號： CB4/PAC/R69
電 話： 2829 5206
傳 真： 2824 0433

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

政府帳目委員會

《審計署署長第六十九號報告書》第 4 章 非專營巴士及學校私家小巴服務的規管

謝謝你於 2017 年 12 月 22 日就上述事宜致函運輸及房屋局及運輸署。我現獲授權代為統籌答覆，運輸及房屋局及運輸署之綜合回應現載列於附件。

運輸署署長

(陳英傑

A handwritten signature in black ink, appearing to read '陳英傑' (Chan Ying-kit).

代行)

2018 年 1 月 10 日

附件

副本抄送： 運輸及房屋局局長 (傳真：2104 7274)
財經事務及庫務局局長 (傳真：2147 5239)
審計署署長 (傳真：2583 9063)

《審計署署長第六十九號報告書》第 4 章
非專營巴士及學校私家小巴服務的規管

就政府帳目委員會來函的綜合回應

政府帳目委員會秘書於二零一七年十二月二十二日來信，提出一系列的問題。本文件載述運輸署對各項提問的回應，並就其中三條向運輸署和運輸及房屋局提出的問題，載述兩者的綜合回應。

第 2 部份：管理發牌規定

問題 1：根據報告第 2.7(c) 段，當局鼓勵開辦新服務的客運營業證申請人從市場上現有車隊購入巴士以代替採購新車。但從報告第 2.11(a) 及 (b) 段顯示，非專營公共巴士的使用率從 2004 年的 81% 上升至 2016 年的 86%，而二手非專營公共巴士的交易宗數亦由 2005 年的 53 宗增加至 2016 年的 142 宗。當局可否告知，在現有車隊採購巴士時，申請人須否連同該巴士的原有服務批註和營運牌照一同購入？當局是否認同，現時市場對二手非專營公共巴士的需求有所增加，因而需要進一步檢討有關採購要求？[註：本問題向運輸署和運輸及房屋局均有提出。]

2. 自 2005 年執行「採購要求」以鼓勵申請人從市場上現有車隊吸納車輛的措施實施以來，一直運作暢順。目前非專營巴士的數目一直維持約七千多輛，而市場上一直都有申請人能從現有營辦商購入非專營巴士，整體服務供應保持平穩，並能應付乘客需求。

3. 運輸署按《道路交通條例》(第 374 章)所發出的客運營業證規管非專營巴士服務。任何人士如欲提供非專營巴士服務，必須連同有效的服務證明（如服務合約），向運輸署申請客運營業證及取得相關的服務批註。客運營業證可獲續期，但不能轉讓。同一個客運營業證可授權持證人經營一種或多種服

務。申請人在市場購得非專營巴士後，須向運輸署重新申請客運營業證及相關服務批註，運輸署會根據申請人提供的證明作考慮及批出合適的服務批註。

4. 運輸署一直積極配合公眾對非專營巴士服務的需求，例如因應學生服務需求的增加，運輸署自 2015 年豁免只供用作學生服務的非專營巴士的「採購要求」；及後為配合港珠澳三地的發展，在 2016 年決定豁免港珠澳大橋穿梭巴士及持有澳門配額的非專營巴士須遵從「採購要求」，以應付新增乘客需求。由此可見，政府施行「採購要求」的措施並不是一成不變，而是因應實際情況有所調整，在道路交通及非專營巴士服務之間取得合理的平衡。鑑於過往不同持份者對應否放寬「採購要求」持有不同意見，運輸署會持開放態度聽取各方意見，並會密切監察非專營巴士的整體供求情況，倘若出現市場失衡的情況，政府會適時介入。

問題 2：根據報告第 2.7(d)段，當時的環境運輸及工務局認為不宜為非專營巴士車隊的車輛數目設定上限，因為此舉可能會引發不良投機活動，令客運營業證和非專營巴士的價格上漲，引致非專營巴士服務成本增加，最終轉嫁乘客身上。然而，從報告第 2.11(c)段顯示，每輛二手非專營公共巴士的平均成交價已從 2005 年的 30 萬元增至 2016 年的 90 萬元，而每輛新巴士平均售價只為 60 萬元至 90 萬元。當局請解釋，為何二手非專營公共巴士的平均成交價與新巴士平均售價相若？[註：本問題向運輸署和運輸及房屋局均有提出。]

5. 政府當局並沒有為非專營公共巴士的數目設定上限，亦沒有管制買賣非專營公共巴士（包括其業務和車輛等）的商業行為。二手非專營公共巴士的成交价格由市場機制自行調節，亦受多種因素影響，包括當時的經濟環境及業內的經濟前景、車齡、座位數目、設備及車輛的狀況等。舉例而言，有營辦商為了配合其營運需要，增加載客量，購入二手雙層非專營巴士。由於雙層非專營巴士的供應較少，其二手市場有別於一般單層巴士，故此其成交價比一般單層非專營巴士為高（例如報告所述的其中兩部於 2016 年成交的二手雙層非專營巴士售價，每部約

為 490 萬元)。因此，報告第 2.11(c)段所指的二手非專營巴士於 2016 年的平均價格會包括這類成交價，使整體平均價格相對增加。

問題 3：根據報告第 2.14 段，客運營業證持有人為客運營業證辦理續期申請時須提供一份任何期限的服務合約，證明該服務有持續需要。然而，審計署在審查 2014 至 2016 年間獲批續期的申請時，發現 6 個客運營業證持有人沒有遞交有關服務合約，只是遞交信件，表明會調配相關客運營業證之下的非專營巴士提供有關服務。當局是否認同在為客運營業證續期時，必須貫徹執行每個服務批註呈交一份服務合約或其他相關文件作為佐證的規定？如是；當局會如何避免上述情況再次發生；如否，為何？

6. 審計署發現沒有遞交服務合約的個案當中涉及 2 個客運營業證持證人，共 6 個遊覽服務(A01)和酒店服務(A02)的批註。

7. 有關客運營業證持證人是一間旅行代理商，據現行安排可自行提交文件，證明有關遊覽服務的需要，以辦理續領相關批註。另一方面，正如 2004 年的交通諮詢委員會檢討規管非專營巴士營運工作小組報告指出，遊覽服務和酒店服務兩種服務批註能相互補足，兼且服務對象相同或非常相近，因此過往運輸署在審批這兩種服務批註時採取了較具彈性的做法，即如持證人可提供與持牌旅行社簽訂的合約，或本身是旅行代理商的持證人自行證明服務需要，而合約或證明文件當中列明有關非專營公共巴士需提供往來酒店的接載服務，運輸署會接納該等文件作為續領酒店服務批註的憑據。

8. 因應審計署的建議，運輸署已與業界溝通，並會採取措施嚴格執行辦理續期申請的規定，要求持證人在續領客運營業證時，必須提交合約或其他證明文件以支持每項服務批註的續發。審批的主管人員亦會嚴格審視每宗申請，確保符合有關要求。

問題 4：根據報告第 2.21 段，申請表格註明營運新的合約式出租服務下的專線服務申請須在營辦日期前最少 14 日前遞交，惟審計署分析在 2016 年獲批的 90 宗該類申請，卻發現運輸署平均處理時間為 30 日。遞交申請的時限與運輸署處理申請的時間存在一倍差距，原因為何？運輸署有多少人手負責此等相關工作？會否考慮引入特快批核程序，以符合申請者對運輸署服務的合理期望？

9. 運輸署處理合約式出租服務的申請時，會考慮擬議服務的一系列元素，其中包括上落客點及行走路線對道路交通及公共交通服務的影響。審批合約式出租服務的相關工作現時由運輸署公共車輛分組統籌，並視乎擬議服務所行經的路線和上落客點，由分區辦事處負責個別地區交通及公共運輸事務的人員處理。

10. 運輸署一向均以在 14 日內完成審批為目標。但由於部分申請所建議的上落客點位於交通繁忙的路段或限制區，而部分路線或會對常規公共交通服務造成負面影響，故運輸署需特別小心處理。在有需要時，相關職員需與申請人商討其他較合適的上落客點或路線。就審計署提及的 90 宗申請中，47 宗涉及多個上落客點，故需較長時間處理。運輸署人員均盡量在擬議巴士服務的營辦日期前完成審批工作。

11. 為改善有關審批工作，運輸署已重新檢視審批流程，並落實針對性措施簡化審批程序，例如無須就一些慣常的上落客點重覆進行內部諮詢等，盡量在申請人遞交所需證明文件 14 個工作天內完成審批工作，以更能符合申請人的期望。

問題 5：根據報告第 2.28(a)段，運輸署計算處理申請所需時間，是由收到申請的日期起計至批准日期為止，但實際上在批准日期後平均要再過 9 個工作日才發出批准書。運輸署訂定目標處理時間的計算方法，為何未有按照《公務員事務局通知第 7/2009 號》所載的良好做法？當局為何需時額外 9 天時間才可發出批准書？在未收到批准書前，營運者是否可以正常運作相關業務？

12. 審計署提及的個案均屬於在公共服務車輛車身展示廣告或標記的申請。運輸署批准這些申請後，會先以口頭通知申請人到有關辦事處辦理手續及繳交相關費用，然後在申請人完成有關程序後方發出正式的批准信。由於署方未能估計申請人完成有關手續的實際時間，因此過往計算處理申請所需的時間，是由收到申請的日期起計，直至批准日期為止。事實上，在報告提及的 15 宗個案中，有關申請人平均在運輸署批准申請後的 9 個工作天方能完成有關手續及繳交費用，並獲發批准信，故此批准日期與批准信的發出日期相差 9 個工作天。

13. 因應審計署的建議，運輸署已就上述類別的申請改善衡量處理時間的達標情況的方法。運輸署會在批准的日期發出一封暫准批准信給申請人。達標時間一律由收到申請當天開始計算，直至發出暫准批准信的日期為止。暫准批准信內會通知申請人儘早到運輸署辦理手續及繳交相關費用，而在完成上述程序後，客運營業證持有人才會獲發正式的批准信運作相關業務。

問題 6：根據報告第 2.28(b) 段所述，審計署發現運輸署報稱承諾處理時間的服務目標成果為 100% 並沒有理據支持。請當局解釋，為何出現有關誤報情況？

14. 根據運輸署過往的內部指引，每年均會進行兩次抽樣調查，以評估公共車輛牌照服務的服務承諾是否達標。惟有關調查工作在近年因人員調動及其他工作需要而有所紕漏，故此出現署方匯報的服務目標成果並未有理據支持的不妥當情況。

15. 運輸署已於 2017 年 8 月起推行一套新的恆常機制，並更新內部指引，以電子方式記錄**每一個申請個案**的處理時間，以確保服務承諾計算結果的準確性及全面監察每個月的達標情況。同時，運輸署亦已提醒相關的工作人員，必須嚴格恪守有關計算服務承諾的程序及要求。

第 3 部份：規管未經批准的營運

問題 7：根據報告第 3.8 段，涉嫌未領有適當批註而營運的非專營巴士數目普遍有上升趨勢，圖六反映當中上升趨勢最為顯著的是提供遊覽服務的非專營巴士，而表四則顯示，提供居民服務的非專營巴士當中涉嫌未領有相關服務批註而營運的巴士，比領有服務批註的巴士數目為多。當局有否評估，有關現象是否因為當局發出批註的數目過少、處理批註的時間過長，或是有其他原因？當局會採取何等措施，以改善有關情況？

16. 有關調查報告所指涉嫌未領有服務批註而營運的非專營公共巴士數目，包括沒有展示訂明服務標誌或有展示服務標誌卻無相關服務批註的巴士。未有展示訂明服務標誌的巴士，並不一定表示其營運的服務屬未經批准。因此，未領有服務批註而營運的非專營公共巴士的真實數目會比表面調查數據為低。然而，調查所得資料有助確定因未有展示服務標誌而可能違反客運營業證條件或規例的數目，運輸署已從這方面跟進。

17. 運輸署一直與業界就申請客運營業證及其服務批註的要求、審批程序及時間等事宜保持緊密溝通。與此同時，運輸署透過定期與業界舉行的會議及向業界發出的通訊，要求非專營巴士營辦商遵守客運營業證的規定，包括展示訂明服務標誌的要求。運輸署會密切監察執行情況並在有需要時採取跟進行動，以及進行實地調查以確定有否違規和是否需要採取執法行動。

問題 8：根據報告第 3.14 段，審計署就居民服務路線進行了 22 次跟車調查，發現不按照獲批准服務詳情表營運的路線達 21 條 (95%)，顯示這類違規情況並不罕見。當局是否早已知悉上述違規情況；如是，作出過甚麼跟進行動；如否，為何？當局有否評估，跟車調查的監察是否存在不足？當局認為如何可有效監察有關情況？

18. 居民服務營辦商必須依照運輸署批准的服務詳情表（包括路線、停車地點、服務時間、班次數目等）提供服務。當運輸署發現營辦商不按規定（如停靠未經批准車站或/及偏離路線），會即時要求營辦商停止違規的情況，並會進行跟進調查。

如違規情況持續，會向有關營辦商發警告信或進行研訊。運輸署已建立中央登記冊，存放所有個案及跟進詳情，以便監察跟進工作。

19. 運輸署一直有安排實地調查以監察居民服務的運作，包括終點站調查及登車調查。運輸署會視乎需要而安排合適的調查。終點調查主要監察居民服務的乘客需求、營運時間、開出的班次和車輛數目等，而跟車調查則用以監察有關服務的路線及中途站。運輸署會加強現有監管指引，訂明職員需按情況及風險管理原則考慮有關實地調查的模式（例如：針對居民巴士涉嫌不按指定路線行車和停站，運輸署會進行跟車調查）。事實上，運輸署自 2017 年中起，已逐步對居民服務定期進行總站調查及跟車調查，以便更密切地監察各居民服務的運作。

20. 至於審計署所指的 21 條路線，運輸署已對該等路線進行調查，並已按上述程序作出跟進。為務實處理有關情況，運輸署會要求營辦商與乘客代表檢視該等居民服務的路線和停站點，並在有需要時向運輸署申請修訂路線和站點。

問題 9：根據報告第 3.15(a) 段及表六，分區辦事處承辦商於 2010 至 2017 年期間進行並發現違規情況的 53 次調查中，針對其中 35 宗(66%)個案而採取的跟進行動有疏漏和延誤；對於有過半數個案出現疏漏和延誤，請當局詳細解釋原因及如何改善有關情況？

21. 過去有個別運輸署人員在跟進個別違規營運的個案時，未有完全按程序採取跟進行動，或沒有就跟進行動作有系統的記錄，以致跟進行動有疏漏和延誤，有關情況並不妥當。針對有關情況，運輸署已建立中央登記冊，存放所有個案及跟進詳情，以有效監察違規營運個案的跟進工作。

問題 10：根據報告第 3.15(b)(ii) 段，在 2012 至 2016 年的 18 宗投訴個案中，分區辦事處有向相關營辦商發信，表示收到投訴並要求對方停止未經批准的營運，但分區辦事處只對 3 宗(17%)進行跟進調查。為何另外 15 宗投訴沒有任何跟進調查？有否其他跟進行動？當局認為可如何改善有關情況？

22. 運輸署分區辦事處在跟進該 15 宗投訴時，相關人員沒有按程序進行跟進調查，以核對營辦商有否已停止未經批准的營運，情況並不妥當。針對有關情況，運輸署已建立中央登記冊，存放所有個案及跟進詳情，以有效監察違規營運個案的跟進工作。

問題 11：根據報告第 3.15 段個案二，一條居民服務路線可能設有未經批准的停車站。其後雖然運輸署已向客運營業證持有人發信要求澄清和再三給予提示，但審計署於 2017 年 5 月的跟車調查仍發現該居民服務設有 5 至 8 個未經批准的停車站。請當局解釋，有關違規情況是否持續存在至少達七年之久？期間當局有否進行過跟進調查或任何執法行動？

23. 就有關個案，當運輸署在 2010 年發現該路線未有依照服務詳情表的規定運作後，已致函營辦商，督促其必須依服務詳情表運作。其後，運輸署在 2013 年至 2015 年期間對該路線進行的調查亦發現該線未有依照服務詳情表運作，故當該營辦商申請延續其客運營業證時，運輸署已將其客運營業證的延續期由一般的 12 個月，縮短至 6 個月。運輸署於 2017 年中對該路線進行的跟車調查中，亦發現該線於未經批准的站點上落乘客。就此，運輸署已與營辦商會面，責成營辦商必須按服務詳情表運作，並要求營辦商與乘客代表檢視該居民服務的路線和停站點，如有需要時須向運輸署申請修訂路線和站點的，以務實的方式處理有關情況。

24. 運輸署會繼續監察該路線的服務，如違規情況持續，會考慮將個案轉交非專營巴士檢控組跟進。

問題 12：根據報告第 3.22 段，在 93 宗已審結的個案中，有 67 宗施加了罰則，但由向運輸署署長建議進行研訊期至施加罰則，平均需時 24 個月。這與審計署在 2008 年審查時發現的平均 10 個月時間相比，增加了 1.4 倍。請當局解釋為何出現上述情況？研訊程序中佔用最多時間的部份是什麼？由於研訊程序冗長，花時甚久，審計署發現全部個案的未經批准營運仍然持續，這會否對公眾構成安全風險？當局認為可如何改善有關情況？

25. 運輸署一直以嚴肅、謹慎及公正的態度處理涉及研訊的每宗個案。運輸署會仔細審視每宗懷疑經營並非客運營業證授權的非專營巴士或學校私家小巴服務的調查資料，並在有充足理據的情況下方可展開研訊。決定進行研訊後，負責的公職人員在撰寫研訊報告時，須精確記錄及考慮客運營業證持證人及運輸署代表所提出的任何證據/申述。然而，在考慮罰則時，運輸署會參考過往相類個案、須達至的懲處目的及法例容許的罰則。

26. 從上述可見，由向運輸署署長批准進行研訊至實施懲處當中涉及多個程序及不同職責的職員，每宗個案的處理時間受各種因素影響而有所不同，其中包括個案的複雜性及接受研訊的營辦商是否積極配合等。因應審計署的意見，運輸署已制定內部研訊進度提示機制，以切實監察以及盡量加快進行研訊程序。

27. 就審計署發現研訊程序尚未完成的個案中所涉及的未經批准的服務仍然持續營運，運輸署會進行跟進調查。如發現有未經批准的服務仍在營運，運輸署會發出信件要求營辦商停止有關服務，並作出跟進。車主或營辦商如持續營運該等服務，他們須就可能帶來的風險負上全部責任。

問題 13：根據報告第 3.2(a) 段，運輸署自 2004 年起集中資源透過研訊方式對未經批准的營運採取執法行動，惟報告第 3.23(b) 段顯示，有 25 宗個案的違規客運營業證持有人藉安排非專營巴士過戶而規避罰則，其中個案三的涉案客運營業證持有人(A 公司)向運輸署申請，把轄下車隊全部 3 輛非專營巴士以每輛 1 元過戶給 B 公司，而運輸署批准有關非專營巴士過戶和更改服務營辦商的申請，以致 A 公司的客運營業證被取消時，無法施加任何罰則。當局是否認同有急切需要提高有關罰則或修改有關法例，以有效堵塞有關制度的漏洞？如否，當局有否研究過其他可以堵塞漏洞規避罰則的方案，包括考慮凍結接受研訊中的服務營辦商申請過戶的審批？[註：本問題向運輸署和運輸及房屋局均有提出。]

28. 根據現行《道路交通條例》，當確立有關客運營業證持證人曾違反有關條例或條件，運輸署署長可暫時吊銷、取消或更改相關客運營業證。倘若客運營業證持證人將受懲處車輛在懲處實施前或屆滿前將懲處車輛過戶，有關懲處隨即向當時在該客運營業證下的車輛實施直至該客運營業證下因無車輛登記而被取消。客運營業證持證人可基於不同考慮因素（如發展其他業務、個人理由或商業等），而將其名下所有車輛過戶。在現行法律框架下，運輸署署長並未獲授權可阻止客運營業證持證人將其名下車輛過戶。

29. 運輸署曾經考慮阻止車輛全數過戶逃避懲處的措施（例如對研訊完結前的車輛過戶施加限制，或對研訊得出施加罰則的決定前已過戶的非專營巴士施加懲處）。然而，這些措施均牽涉客運營業證持證人的產權等複雜法律問題而未必可行。

30. 因應審計署的建議，運輸署會在顧及相關的法律限制下重新探討可行措施，以防止客運營業證持證人逃避懲處，並會就建議措施徵詢律政司的意見。

31. 在現階段，運輸署會可行情況下，盡量加快調查和處理研訊的時間。

問題 14：根據報告第 3.30 段，在 2016 年 9 月傳媒報道若干上落客站牌所展示的資料過時，而路政署進行的所有更新工作已在 2017 年 4 月完成。然而，審計署在 2017 年 5 月至 8 月仍發現其中 3 個資料過時。請問運輸署回應審計署查詢時，基於甚麼資料作回應？未經運輸署批准而在公用街道擅自豎設的上落客站牌，一經發現，當局會採取什麼跟進行動？

32. 運輸署已於 2017 年 8 月更新審計署報告提及資料過時的 3 個站牌。運輸署會加強有關監管及更新站牌的內部工作指引，以確保居民服務上落客站牌的資料準確。

33. 運輸署理解現時有個別營辦商在主要站點自行設置上落客站牌，指示居民依次排隊，而站牌上的資料亦為居民提供班次等資訊，故發揮一定作用。運輸署已開始全面檢視設立居民服務

站牌的情況，以制訂一套切實可行的安排，理順有關情況。如有站牌對交通或行人造成嚴重阻塞或危險，運輸署會要求營辦商移走。

第 4 部分：學生服務車輛的安全措施

問題 15：根據報告第 4.7 段，運輸署估計如透過正常更換周期淘汰/更換餘下 1 879 輛沒有保護式座椅的學生服務車輛，或須另花約 6 年時間。當局是否認同須加快引入裝有保護式座椅的學生服務車輛，以確保學生的安全？如是；有關跟進工作及時間表為何；如否，為何？

34. 為進一步提高學生服務車輛安全，我們修訂了香港法例第 374 A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》，規定所有在 2009 年 5 月 1 日或以後登記的學生服務車輛，必須裝設保護式座椅。

35. 運輸署一直有留意裝設保護式座椅的學生服務車輛數字。隨着新的學生服務車輛陸續取替舊的車輛，配有保護式座椅的車輛的比例正持續上升。為鼓勵商用車輛(包括用作接載學生的小型巴士及非專營巴士)車主將舊車更換為較環保的新型車輛，環境保護署曾多次向業界提供資助，鼓勵他們更換較環保的新型車輛。同時歐盟四期以前的柴油商用車輛，亦須按規定分階段在 2019 年年底或以前被淘汰。以上的換車安排及相關措施，會陸續增加配備保護式座椅的學生服務車輛比例。此外，我們亦已修例容許小巴座位增加至 19 座，相關法例適用於學校私家小巴。法例修定後，學校私家小巴營辦商亦會加快更換新車輛，有助增加配備保護式座椅的車輛比例。

36. 運輸署會繼續留意裝設保護式座椅的進度及向公眾，特別是學校及家長加強宣傳其好處，從而促使營辦商使用設有保護式座椅的車輛接載學童。就此方面，我們一直透過不同途徑，例如出版宣傳單張、《道路安全通訊》、《學童乘搭「學生服務車輛」的安全指引》等，向家長及監護人提供關於學生服務車輛安全的資訊。我們會適時更新相關的指引及宣傳刊物，讓家長及監護人進一步了解保護式座椅的法例規定、好處及相關安全事項。我們並會繼續與教育局合作，加強將相關資訊傳遞給學校及家長。

問題 16：鑒於報告第 4.9(a) 段顯示，保護式座椅的保護效用對 4.5 歲以下或體重不足 18 公斤的幼童較不顯著，當局有否考慮建議學生服務車輛的營辦商及持份者，為後排座位的年幼乘客安排使用合適的兒童安全帶裝置？如有；有關跟進工作和時間表為何；如否，為何？

37. 兒童安全帶裝置按照幼童的身高、體重或年齡分為多個種類，使用時須根據每名幼童選取合適的裝置，並進行個別安裝及調較。裝置若不需在某一轉接載學童服務時使用，亦須安排如何在車輛內存放有關裝置。因此，強制學生服務車輛乘客使用兒童安全帶裝置，涉及實際運作、法律責任、業界意見等多方面的考慮。例如：學童會否因為不能自行解開兒童安全帶裝置，而未能在有需要時迅速離開車輛；為兒童正確安裝及佩戴兒童安全帶裝置的責任誰屬，尚待釐清等。此外，我們亦留意到海外普遍沒有強制學童使用兒童安全帶裝置。基於以上考慮，現時當局並沒有計劃強制在學生服務車輛的兒童乘客使用兒童安全帶裝置。

問題 17：根據報告第 4.17 段，2013 年的顧問研究報告顯示，在遇到正面撞擊時，環腰式安全帶減低頭頸嚴重受傷的風險遜於三點式安全帶。就此，當局有否建議學生服務車輛的營辦商應安裝哪一類的安全帶？

38. 如學生服務車輛營辦商在其車輛乘客座位上安裝安全帶，這些安全帶須符合香港法例第 374F 章《道路交通(安全裝備)規例》附表二內的有關標準。一般環腰式安全帶或三點式安全帶均符合有關法例訂明的標準。如佩戴者能正確使用安全帶，環腰式安全帶及三點式安全帶均可為佩戴者提供適當安全保障。

39. 如第 15 題的回覆，為進一步提高學生服務車輛的安全，我們已修訂了香港法例第 374 A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》，規定所有在 2009 年 5 月 1 日或以後登記的學生服務車輛，必須裝設保護式座椅。2013 年的顧問研究報告亦有指出加裝適當的束縛設備能進一步提升對乘客保護。不過，顧問在評估其他相關因素，例如技術可行性、營運及執行上的考慮後，得出「連三點式安全帶的保護式座椅」與「保護式座椅」的整體表現相若的結論。

問題 18：根據報告第 4.18 段，安裝兒童安全帶裝置須大幅改動現有的運作模式，可能影響學位服務車輛的營運成本及車費，當局須徹底考慮並解決多方面的事宜，才能決定採用何種措施進一步加強學生服務車輛的安全。就此方面，當局有否訂立跟進的時間表？如有，請提供有關詳情。

40. 運輸署一向非常關注學童乘車安全。我們一直密切監察涉及學生服務車輛的意外數字，並因應情況不時檢討及推行措施，加強學童乘車安全。

41. 運輸署會繼續留意包括海外地區就提升學童乘客安全措施的最新發展，並聽取各方意見。如在考慮各相關因素，例如安全效益、對成本的影響、運作及落實情況、對業界造成的影響等，認為有關措施適合在本港落實，我們會適時考慮推行。