

### 公共小巴之發展

一九六七年香港政局不穩，當年為公共交通系統骨幹的專利巴士服務全面崩潰。香港繼而出現最少四種公認非正式運輸服務模式，包括：

- (1) 用作的士之私家車，即白牌；
- (2) 用作接載乘客以賺取車資而非搬運貨物的貨車；
- (3) 用作接載乘客以賺取車資而非根據牌照條款運作的私人巴士；及
- (4) 小巴。

由於小巴行走範圍廣泛，班次頻密，加上車費相宜，以及乘客必定有座位，且可按乘客要求靈活上落車，故小巴在短時間內贏得市民歡迎，並暴露及彌補了專利公共運輸系統的不足之處。

一九六九年，小巴合法化，成為公共小巴，設有14個座位，當時認為公共小巴正可填補價格及質素稍低的專利巴士服務與價格及質素較高的的士服務間之不足。

一九七二年，為規管公共小巴之表現，香港政府實施公共小巴服務發牌制度，並選定「可行」小巴路線組合供競投。中標者須按規定行駛固定路線，以特定收費提供專線服務，並須遵守其他條件。行走指定路線的公共小巴上蓋為綠色，稱為綠色小巴或綠巴。另一些不受監管，按當時狀況繼續經營的公共小巴上蓋為紅色，稱為紅色小巴或紅巴。

一九七六年，香港政府開始提供綠巴路線，以鼓勵紅巴營辦商轉營綠巴。

一九七六年，香港政府頒令，將在香港經營之公共小巴總數限制於4,350輛。是項頒令將於二零零六年六月加以檢討。

一九八八年十二月，為善用交通工具的空間，公共小巴獲准增加兩個座位至16座。

## 行業概覽

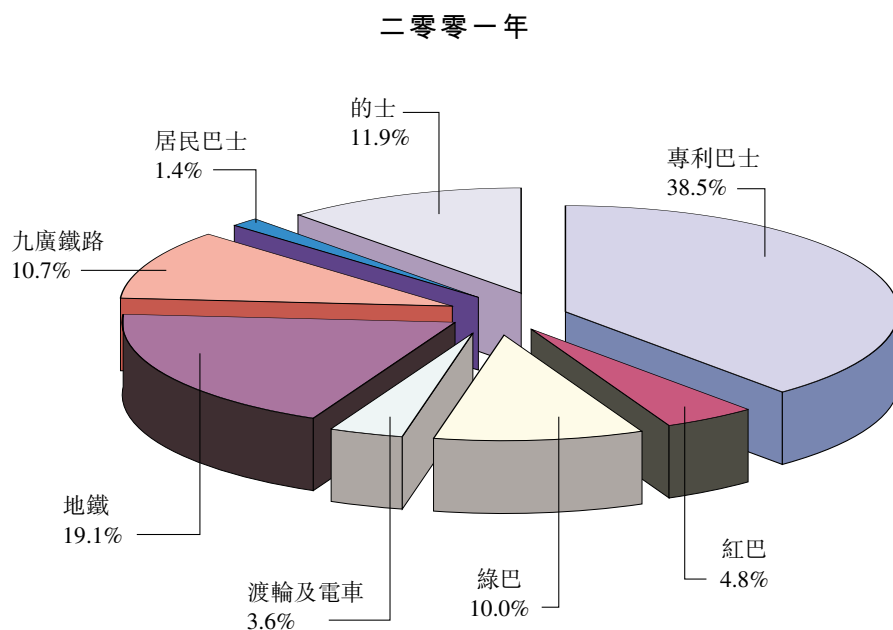
### 綠巴之市場佔有率

香港面積為1,099平方公里，當中約17%為樓宇密集地區，人口總數逾六百萬人。估計香港公共交通系統每日平均載客逾11,000,000人次。下表載列一九九三年至二零零三年期間，按公共交通模式分析之每年公共交通乘客人次：

年份	公共小巴								總計
	專利巴士	地鐵	綠巴	紅巴	九廣鐵路 (所有鐵路 及巴士)	所有渡輪 及電車	的士	居民 巴士服務	
一九九三年	1,227,823	778,509	266,753	367,311	347,423	214,401	464,950	31,345	3,698,516
一九九四年	1,247,678	804,062	290,524	358,174	373,988	214,487	465,370	32,779	3,787,063
一九九五年	1,279,850	812,519	308,644	328,141	392,415	198,060	472,041	34,416	3,826,086
一九九六年	1,336,057	816,572	332,592	314,722	411,529	190,540	473,213	38,790	3,914,015
一九九七年	1,384,106	811,897	353,839	226,835	427,460	177,734	472,342	40,741	3,894,953
一九九八年	1,390,096	797,530	362,204	217,345	421,789	158,954	475,805	40,019	3,863,740
一九九九年	1,445,741	789,705	371,234	207,607	412,991	148,389	476,849	41,845	3,894,359
二零零零年	1,511,765	777,765	386,333	201,662	422,951	145,722	478,325	48,194	3,972,720
二零零一年	1,547,966	767,443	402,241	194,254	429,419	146,375	476,892	56,000	4,020,588
二零零二年	1,579,450	785,667	419,051	185,029	436,437	145,827	476,906	61,987	4,090,353
二零零三年	1,477,324	777,268	416,362	176,077	412,212	138,140	477,212	60,877	3,935,471

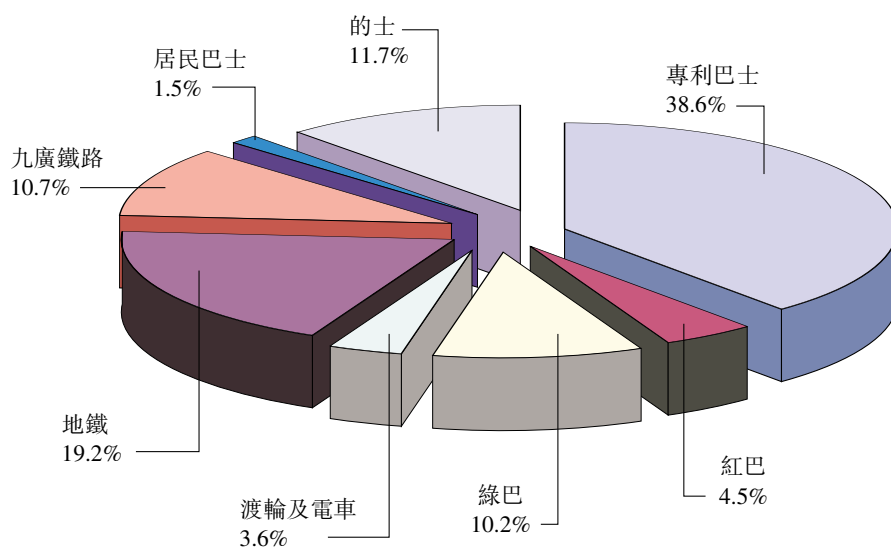
資料來源：運輸資料年報（2003年）及交通運輸資料月報（2003年12月號）

誠如上表所載，綠巴之乘客人次於一九九三年至二零零二年期間穩步上升，一九九三年至二零零三年期間增幅接近56%。截至二零零三年十月三十一日止，合共有2,625輛綠巴行走348條綠巴路線。此外，另有1,725輛紅巴行走。下圖載列各種香港公共運輸服務模式於二零零一年、二零零二年及二零零三年的市場佔有率：

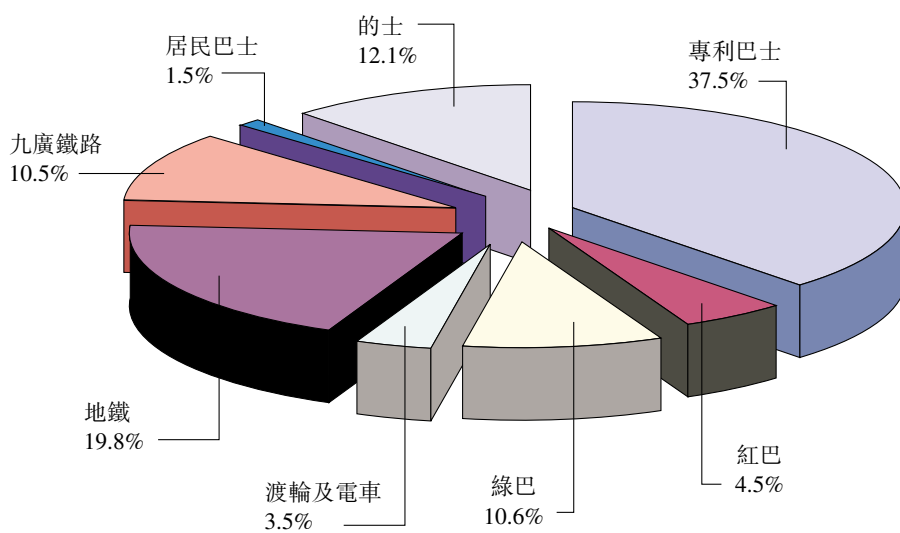


# 行業概覽

二零零二年



二零零三年



資料來源：交通運輸資料月報（2003年12月號）

### 綠巴及紅巴營運

綠巴為提供預定班次服務的公共小巴，其固定路線、車資、車輛分配、班次及服務時間均由運輸署規定，而紅巴則提供非預定班次服務，運輸署並無規定其路線、車資、車輛分配、班次及服務時間。儘管如此，紅巴的行駛範圍卻受到若干限制。此外，領有有效駕駛執照駕駛公共小巴的人士，只要具備紅巴，即可經營紅巴業務。因此，在若干方面，經營紅巴與經營的士業務相似。

另一方面，綠巴必須由合資格綠巴路線營辦商經營，路線一般由運輸署公開招標判出。根據現行評分標準，運輸署評估綠巴路線申請時，將考慮（其中包括）申請人所具備公共交通服務的經驗、車輛質素以及財務資源。然而，運輸署並無明文規定合資格綠巴路線營辦商必須擁有綠巴方可經營。

根據交通道路條例，公共小巴服務營辦商必須持有有效客運營業證，列明接載乘客之條件及服務範圍。綠巴路線的客運營業證主要載有綠巴路線數目及經營之公共小巴牌照數目。由於紅巴並無固定路線，亦無預定班次，故紅巴服務的客運營業證主要載有同一個紅巴車主所擁有之紅巴總數。不管所擁有紅巴數目多寡，每名紅巴登記車主僅會獲發一份紅巴客運營業證。倘綠巴路線營辦商租用任何紅巴，則必須向運輸署申請，撤去該車主在客運營業證登記擁有之紅巴登記，並將之轉至綠巴路線營辦商所持客運營業證。倘車主之客運營業證僅載有一輛紅巴，則該客運營業證將於轉讓後註銷。當綠巴轉為紅巴，則綠巴營辦商可向運輸署申請，自其客運營業證撤去有關綠巴的登記。因此，該綠巴可在車身相關部分改髹上紅色，轉為紅巴。此外，一經運輸署批准，倘該紅巴車主並未擁有紅巴經營所需客運營業證，則運輸署將會向其發出新客運營業證。

綠巴路線營辦商一般以日薪制聘用司機，而紅巴則按更制租予司機。一些紅巴車主本身經營一班，其餘時間則租予其他司機。在若干方面，紅巴司機猶如小商人，全數享有來自其自營業務之純利。

## 公共小巴市場

董事認為，綠巴路線營辦商租用公共小巴經營乃行內常見做法。香港政府頒令限制公共小巴總數於4,350輛，是項頒令將於二零零六年加以檢討。因此，公共小巴的供應現時限於4,350輛。由於紅巴可於短時間內轉為綠巴（相反亦然），故綠巴路線營辦商可向現有綠巴及紅巴車主租用或購入公共小巴。於二零零三年十月三十一日，香港分別合共有2,625輛綠巴及1,725輛紅巴營運。公共小巴市場的特色概況載列如下：

### 公共小巴登記擁有權分散

根據運輸署數字，截至二零零三年十月三十一日止，紅巴及綠巴登記車主數目分別約有1,104名及554名，當中約1,098名紅巴登記車主及502名綠巴登記車主擁有10輛或以下公共小巴。於二零零三年十月三十一日之公共小巴擁有權按公共小巴登記車主名稱分佈概況如下：

	綠巴登記 車主數目	綠巴數目	紅巴登記 車主數目	紅巴數目
10輛或以下公共小巴	502	1,009	1,098	1,615
11至30輛或以下公共小巴	44	736	6	110
31輛或以上公共小巴	8	880	—	—
總計	<u>554</u>	<u>2,625</u>	<u>1,104</u>	<u>1,725</u>

資料來源：運輸署

### 大部分紅巴業務屬小本經營

在香港經營公共小巴服務必須擁有客運營業證。一般而言，公共小巴服務所需客運營業證僅可就經營紅巴服務發給公共小巴登記車主，或發給綠巴路線營辦商。此外，不管所擁有紅巴數目多寡，每名公共小巴登記車主僅會就紅巴服務獲發一份客運營業證。按於二零零三年十月三十一日有1,104名紅巴登記車主及1,725輛紅巴數目為基準計算，每名紅巴登記車主平均擁有約1.6輛紅巴。因此，大部分紅巴登記車主均被視為小規模經營者。一些紅巴車主本身按更制行駛一班，其餘時間則租予其他司機，但彼等本身不一定需要駕駛紅巴其中班次，而將彼等之紅巴按編班制出租予其他司機。因此，儘管本集團可能無法自只擁有一輛紅巴而選擇本身駕駛一班或出租予其他紅巴司機的車主租賃紅巴以作其綠巴經營用途，惟董事認為，本集團仍可自純粹作為紅巴出租人之車主，或擁有一輛以上紅巴或願意放棄自行駕駛紅巴，以換取穩定經常性租金收入之車主租賃紅巴，惟雙方須就租賃條款（包括公共小巴市場租金）達成協議。

## 行業概覽

### 綠巴路線營辦商租用公共小巴經營乃行內普遍做法

根據運輸署，截至二零零三年三月三十一日止，約65%綠巴為出租公共小巴。

基於上述，董事認為，租用公共小巴經營乃市場常見做法。

### 二零零一年一月至二零零三年八月之公共小巴租金穩定

本公司委託威格斯評定公共小巴於截至二零零二年十二月三十一日止兩個年度及截至二零零三年八月三十一日止八個月之公平市場租值。下表概述公共小巴之公平市場月租值（維修保養費用由承租人承擔），該等資料乃摘錄自威格斯所編製於二零零三年八月三十一日之估值報告（「市場報告」）：

公共小巴車齡 車齡	二零零三年 (一月至八月)		二零零二年 (一月至十二月)		二零零一年 (一月至十二月)	
	最低價	最高價	最低價	最高價	最低價	最高價
	港元	港元	港元	港元	港元	港元
0-2	20,000	24,500	18,000	24,500	16,000	23,000
>2-5	17,000	21,000	16,000	20,500	14,000	21,000
>5-7	14,500	18,000	14,000	17,000	12,000	18,000
>7	14,000	16,000	14,000	14,500	13,000	15,000

資料來源：市場報告

市場報告顯示，公共小巴之市場月租（維修保養費用由承租人承擔）於二零零一年一月至二零零三年八月期間維持穩定。根據以上概要，董事認為，公共小巴租賃市場競爭激烈。

### 公共小巴市場擁有權並無重大壟斷情況

市場報告乃根據一個以合共600輛公共小巴經營的例子（「參考例子」）與四個合共以134輛公共小巴之較小規模經營的例子編製。儘管參考例子為市場報告之最大規模例子，惟其所經營的公共小巴數目僅佔於二零零三年八月三十一日之香港公共小巴總數約13.8%。JETSUN與黃氏家族（透過本集團除外）現時擁有約256輛公共小巴，佔香港公共小巴總數約5.9%。根據彼等對市場的認識，除參考例子外，董事並不知悉有任何其他人士所控制公共小巴數目較JETSUN聯同黃氏家族所控制者多。根據上述及上文「公共小巴登記擁有權分散」一段所載公共小巴擁有權分佈，董事認為，公共小巴市場擁有權並無出現重大壟斷情況。

### 可供本集團出售之第三方公共小巴

本集團現時有21輛自置公共小巴。董事預期該數目的公共小巴有利本集團於未來兩至三年競投新綠巴路線，故本集團為擴充現有自置車隊而可能須予增購之公共小巴數目不多（假設香港政府現時對綠巴招標安排之政策並無重大變動）。倘21輛自置公共小巴均已使用，則本集團可以無自置公共小巴方式投標，或自市場購入公共小巴，惟須視乎本集團當時之營運資金需求，包括內部資源及第三方融資。

於二零零三年十月三十一日，市場有1,725輛紅巴，倘不計及現時由JETSUN連同黃氏家族及本集團分別擁有的15輛及9輛紅巴，則市場應有1,701輛紅巴。根據運輸署之資料，於二零零三年三月三十一日，約65%綠巴為出租公共小巴。按此百分比就二零零三年十月三十一日之2,625輛運作中綠巴計算，約1,706輛運作中綠巴由綠巴路線營辦商租用。倘不計及現時本集團向JETSUN及黃氏家族租用之241輛綠巴，市場應仍有約1,465輛綠巴。於二零零三年八月，本集團於約兩星期之較短期間，向獨立第三方增購10輛公共小巴，以便於同月申請客運營業證。基於上述分析，加上董事認為本集團為擴充其現有自置車隊所需增購之公共小巴數目不多，董事預計，本集團不會就向JETSUN及黃氏家族以外人士增購公共小巴，以應付本集團日後公共小巴額外需求遇上任何重大困難。

### 保薦人對可供本集團租用之第三方公共小巴之意見

保薦人已與編製市場報告的威格斯討論有關市場可供本集團租用之公共小巴的事宜。保薦人已向威格斯查詢其在市場研究方面的經驗及商討有關其就市場報告而言之公共小巴租值市場研究範圍，並注意到，自一九九三年以來，威格斯一直於大中華區從事物業估值、租金與租賃估值、業務估值及無形資產估值工作。威格斯之何繼光先生為註冊專業測量師，MRICS, HKIS，擁有逾十七年香港、澳門及中國物業估值、租金與租賃估值以及業務估值（包括商標估值）經驗。就本集團而言，威格斯乃以公平市值基準進行研究。在編製意見時，威格斯曾參考市場法、成本法及收入法等三個公認估值方法。此外，威格斯並假設（其中包括）：

- 香港現行政治、法制、科技、財務或經濟狀況並無重大變動，以致對回顧期內之業務造成不利影響。
- 香港日後的匯率與現行適用者不會出現重大差異。
- 本集團將可留聘其主要管理人員、具實力員工及技術人員，以支持其業務持續經營。

## 行業概覽

- 公共小巴業務之競爭優勢與弱點於估值期間（二零零一年一月至二零零三年八月）並無出現重大變動。
- 公共小巴業務之趨勢與市況將不會與經濟預測有重大差距。
- 香港政府對香港公共小巴業務的管制政策將不會有重大變動。
- 所獲提供資料準確。
- 由於市場報告涵蓋截至二零零二年十二月底止兩個曆年及截至二零零三年八月底止八個月，參考市場報告所用曆年或本集團財政年度（即四月至三月）計算月租並無重大差別。

根據上述及與威格斯之討論，保薦人並不知悉有任何重大因素令其對威格斯所編製市場報告內採用之基準、假設及方法之合理程度有任何懷疑。

威格斯曾訪問受訪者，而於五次訪問，保薦人亦有列席。為使訪問得以順利進行，進行面對面訪問前，受訪者先獲發一份問卷，而保薦人亦有參與該問卷的問題設計。五名受訪者之公共小巴業務合共佔市場734輛公共小巴，彼等向威格斯表示公共小巴租賃市場競爭非常激烈，並認為彼等可在合理時間內，安排同時出租30至40輛公共小巴。

董事確認，倘本集團決定終止向JETSUN及黃氏家族租用任何公共小巴，本集團亦不會就向JETSUN及黃氏家族以外其他公共小巴出租人租用足夠數目公共小巴方面遇到任何困難。董事認為，倘本集團決定不向JETSUN及黃氏家族租用公共小巴，則JETSUN及黃氏家族所擁有而未由本集團租賃之公共小巴亦不會閒置，最終可於公共小巴市場租賃。因此，本集團對公共小巴之額外需求可由JETSUN與黃氏家族向公共小巴租賃市場提供之額外供應所平衡。

根據上述及依據威格斯之市場調查，保薦人在進行合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，彼等並無理由懷疑，倘本集團決定不再向JETSUN及黃氏家族租用公共小巴，本集團在合理時間內就業務向公共小巴出租人租賃足夠公共小巴的能力。



## 政府政策、法例及規例

### 運輸政策

根據香港政府運輸政策，公共小巴服務在公共交通系統扮演輔助角色，公共小巴負責提供連接主要運輸網絡與住宅區間的服務，尤其針對在該等住宅區提供鐵路及專利巴士服務並不符合成本效益的地區。相對紅巴，香港政府現行政策對綠巴較有利。香港政府有關監管公共小巴營運之主要政策（載於立法會交通事務委員會所提交日期為二零零一年十二月十日檢討公共小型巴士的運作情況之文件）概述如下：

1. 公共小巴數目上限定為4,350輛。該上限於一九七六年釐定，每五年重新確定。下次檢討時間為二零零六年。
2. 香港政府繼續鼓勵紅巴轉為綠巴。
3. 綠巴將獲准在新市鎮經營，及獲准於高速公路行駛。紅巴則不得在新市鎮經營，惟獲准在若干限制下在高速公路行駛。

誠如二零零一年十二月立法會交通事務委員會有關匯報檢討公共小巴營運情況結果的文件指出，運輸署一直採取措施，協助綠巴營辦商發展其接駁服務供應商的角色，並繼續協助公共小巴車主發掘及開拓促進彼等業務的措施。該等措施概述如下：

1. 在私人屋苑推廣宣傳綠巴服務。
2. 研究鐵路與綠巴之間的接駁服務。
3. 協助公共小巴營辦商透過以下渠道加強廣告宣傳及提高間接收入：
  - (a) 安裝多媒體顯示屏；
  - (b) 在公共小巴車身張貼商業廣告宣傳；及
  - (c) 試行在綠巴終點站安裝站蓋。
4. 透過以下方式提高公共小巴的服務質素及形象：
  - (a) 安裝扶手及電鈴等設施；
  - (b) 放寬車輛總重量限制、便利使用安全帶以及高椅背；及

- (c) 舉行客戶服務與管理技巧工作坊及舉辦「全港優質小巴司機選舉」等計劃。

5. 推廣使用環保公共小巴。

二零零二年六月，運輸署知會紅巴及綠巴營辦商，決定修訂法例，將車輛總重量由4噸調高至5.5噸。

### 申請綠巴路線評選準則及預設評分標準

為確保公共小巴服務質素，香港政府政策一直鼓勵將紅巴轉營綠巴。為推行該政策，運輸署不時規劃及開設新綠巴路線組合以供競投。綠巴路線申請將根據評選準則及預設評分標準加以評選。

#### 現行評分標準

根據業績記錄期間起一直沿用的現行評分標準，各申請人的獲選資格將按以下五個主要評選準則項下十三個評估因素評估。

主要評選準則	分數
1. 管理能力	30
2. 車輛質素	40
3. 財務資源	10
4. 客戶服務	10
5. 經營綠巴經驗	10

上述五個主要準則項下十三個評估因素如下：

1. 提供公共交通服務之經驗
2. 擁有經營有關綠巴路線所需公共小巴車隊
3. 委聘車隊經理
4. 司機培訓計劃
5. 服務發展計劃
6. 車輛車齡

## 行業概覽

7. 採用環保公共小巴
8. 過去三年車輛測試合格率
9. 向傷殘人士提供有關設施
10. 設置安全措施
11. 營運資金數額，扣除公共小巴牌照／車輛之未償還按揭
12. 提供客戶服務及設施
13. 申請人所經營綠巴數目

對於現為綠巴營辦商的申請人，彼等經營現有綠巴服務之表現亦在考慮之列。

### 建議新評分標準

為提高紅巴營辦商轉營綠巴的機會，尤其針對經營規模較小者，交通諮詢委員會於二零零三年七月成立工作小組，檢討就將予招標新綠巴路線遴選營辦商之評選準則及評分標準。工作小組認為，任何改動建議均須力求在紅巴與經營規模較小營辦商參與綠巴經營評選與保障乘客利益之間取得合理平衡。工作小組在向交通諮詢委員會提交之報告建議修訂現行評分準則多個方面，以改善紅巴營辦商（尤其針對經營規模較小者）轉營綠巴的機會。委員會並提出多個協助經營規模較小之營辦商參與評選的建議。建議新評分標準之詳情載列如下：

## 行業概覽

主要評選準則	評估因素	建議標準	
		最高評分準則	最高評分
申請人管理能力 (27.5分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請人提供公共交通服務之經驗</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>八年或以上</li> </ul>	加2.5分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請人擁有所需公共小巴車隊百分比</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>擁有75%或以上(下列公共小巴擁有權計算在內:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 個別申請人:由申請人或其配偶擁有之公共小巴</li> <li>■ 公司申請人:以公司名義登記或由其股東/董事或彼等之配偶擁有之公共小巴)</li> </ul> </li> </ul>	加10.0分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>就改善司機行為及駕駛態度提供培訓</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供司機培訓</li> </ul>	加5.0分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>經營與改善服務計劃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輛替換計劃</li> </ul>	加5.0分
		<ul style="list-style-type: none"> <li>其他經營及監管建議,如委聘車隊經理、設立乘客聯絡組、調查乘客意見等</li> </ul>	加5.0分

## 行業概覽

主要評選準則	評估因素	建議標準	
		最高評分準則	最高評分
將予使用車輛之質素 (35.0分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輛車齡</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車隊平均車齡為兩年或以下 (按車輛首次登記日期計算。接納採購訂單或承諾於成功申請時購入新車即為採用新公共小巴之證明)</li> </ul>	加 15.0分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>環保車輛數目</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>100%車隊為採用歐盟 III型柴油、石油氣或電力推動之公共小巴</li> </ul>	加 5.0分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去三年建議選用車輛測試記錄</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>100%合格率</li> </ul>	加 10.0分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>傷殘人士專用設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供盲人凸字登記號碼板、防滑地板、傷殘乘客優先上車或預留位置等</li> </ul>	加 2.5分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供車速顯示儀器、安全帶等</li> </ul>	加 2.5分

## 行業概覽

主要評選準則	評估因素	建議標準	
		最高評分準則	最高評分
申請人的財務資源 (5.0分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>營運資金數額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>不少於每輛車輛50,000元</li> </ul>	加5.0分
將予提供之客戶服務 (7.5分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供乘客設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供扶手或其他車輛設施等</li> </ul>	加2.5分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>其他創新兼實用建議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供司機制服、顯示服務詳情／於車站設置意見收集箱等</li> </ul>	加5.0分
新加入綠巴服務業 (15.0分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請人經營之綠巴數目</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>並無運作中綠巴</li> </ul>	加15分
車資 (10.0分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請人建議之車資水平</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建議車資少於或相等於運輸署訂明之最高車資75%</li> </ul>	加7.5分
		<ul style="list-style-type: none"> <li>推出長者特惠車資</li> </ul>	加2.5分

## 行業概覽

主要評選準則	評估因素	建議標準	
		最高評分準則	最高評分
基建變動之影響* (35.0分)	• 「行駛中」車輛百分比	• 100%車隊為「行駛中」車輛	加15.0分
	• 「在任」司機百分比	• 100%駕駛車隊之司機為「在任」司機	加20.0分
綠巴往績(考究所有綠巴過往表現失準之情況。綠巴過往表現令人滿意或超水平者,將於評選最終階段與其他綠巴申請人比較時計算在內,而倘屬紅巴申請人與綠色小巴申請人之比較,則不計算在內。)	• 綠巴過去兩年之表現	• 表現卓越#	加3.0分

\* 適用於受推出新鐵路等基建變動影響地區內綠巴路線營辦商之評選工作。

# 表現差劣者最高扣20分。

## 行業概覽

交通諮詢委員會認同工作小組報告所載推薦意見，並已向香港政府提交有關建議考慮。於最後可行日期，建議採納之新評分標準尚未生效。

### 有關香港公共小巴及居民巴士擁有權之規則及規例

除非車輛已根據道路交通條例登記，否則任何人士在香港使用或駕駛車輛接載乘客，以換取車資或報酬者均屬違法。除非已根據道路交通條例領有牌照，否則公共小巴（包括綠巴及紅巴）以及公共巴士（定義包括居民巴士）均不獲發牌照在任何道路行駛。運輸署署長或於接獲申請時批准車輛登記註冊為公共小巴或公共巴士，並向該車輛授出牌照，經營公共小巴及居民巴士服務。

根據道路交通規例第23條，行政長官會同行政會有權經參考以下任何一項或以上項目後，刊登憲報，限制在任何時候擬登記為公共小巴及公共巴士的車輛數目：

- (a) 所有類別車輛總數；
- (b) 將予發出之汽車牌照之車輛類別、概況或性能描述；
- (c) 車輛出廠日期；
- (d) 汽車原產地。

登記註冊為公共小巴的車輛上限為4,350輛，預期於二零零六年六月二十日再行檢討。

根據道路交通規例第24條，運輸署署長或會因以下事項而拒絕任何車輛登記：

- (a) 與其登記申請書內所列細節不符；
- (b) 曾經惟已不再於香港登記；
- (c) 不宜於道路上行駛；
- (d) 不符合車輛設計標準；
- (e) 首次進行登記，惟不符合噪音發出標準；
- (f) 為遵從道路交通條例第23條所作現行有效的規定；



(g) 出示汽車生產檢驗或繳付與此有關之指定費用的通知未予遵從。

運輸署署長亦會因考慮到提出登記申請車輛的設計或構造或其他方面不適宜登記註冊為該申請類別車輛而拒絕接納登記申請。

運輸署署長或會因若干理由拒絕發出執照或註銷已登記車輛之執照，該等情況包括(i)倘因車輛設計或構造或曾進行任何改裝或其性能等理由，發現該車輛或其任何設備不符道路交通條例或車輛設計標準；(ii)車輛登記車主未有將該車輛送往指定車輛測試中心進行車輛排放測試檢定；(iii)有關車輛檢測之指令未予遵從；(iv)車輛被認為不適宜在道路行駛；(v)並未就有關車輛購買有效第三者保險；及(vi)註冊為公共小巴的車輛並未領有客運營業證。

### 有關在香港租用公共小巴及居民巴士之規則及規例

根據道路交通（公共服務車輛）規例，公共小巴或居民巴士登記車主一經批准，可按有關客運營業證條款營運，彼可按與租用方協定之租金及條款，將車輛出租。

然而，除非車輛登記車主信納，駕駛其車輛之司機已購買有效第三者保險，且該名司機持有有效駕駛執照，獲准駕駛有關車輛，否則登記車主不得向任何人士出租其車輛。

### 有關在香港轉讓公共小巴及居民巴士牌照擁有權之規則及規例

根據道路交通（車輛登記及領牌）規例第17條，公共小巴及居民巴士等汽車登記擁有權可予以轉讓。

#### 公共小巴擁有權轉讓

凡欲轉讓登記公共小巴擁有權者，將須按指定格式向運輸署提交申請。承讓人須提交之文件其中包括原有車輛登記文件、經轉讓人及承讓人雙方簽署之擁有權轉讓通知書、有效保單憑證、公共小巴之客運營業證申請證明書、公共小巴當時隨附之客運營業證與公共小巴擬隨附之客運營業證、顯示申請人有良好業務聲譽及充裕財務資源以證明其營運公共小巴能力之憑證。倘承讓人要求申請新客運營業證，舉例說，部署將公共小巴轉為紅巴，則彼將須要同時遞交客運營業證申請。

## 行業概覽

倘公共小巴擁有權轉讓涉及綠巴經營，則申請人須於提出上述更改擁有權申請前，事先取得運輸署批准更改有關客運營業證項下之認可車隊清單，方為有效。

倘申請符合程序，運輸署將會以承讓人名義發出新車輛登記文件以及該公共小巴之客運營業證證明書及經修訂客運營業證及／或新客運營業證（視情況而定）。

### 居民巴士擁有權轉讓

凡欲轉讓登記公共巴士之擁有權者，均須向運輸署提交申請。承讓人須提交之文件其中包括原有車輛登記文件、經轉讓人及承讓人雙方簽署之擁有權轉讓通知書、有效保單憑證、有關居民巴士之客運營業證申請證明書以及有關居民巴士當時隨附之客運營業證與居民巴士擬隨附之客運營業證。如有需要，承讓人並應同時申請公共巴士服務適用之客運營業證，惟須視乎承讓人欲經營之非專利公共巴士類別而定。

倘申請符合規定，運輸署將會以承讓人名義發出新車輛登記文件以及該公共巴士之客運營業證證明書及經修訂客運營業證及／或新客運營業證（視情況而定）。

### 有關在香港轉讓客運營業證之規則及規例

根據道路交通條例第27(7)條，客運營業證不得轉讓。

### 有關申請將綠巴轉為紅巴及相反做法之規則、規例及程序

道路交通條例並無特別制定有關將綠巴轉為紅巴及相反做法之法例。儘管如此，道路交通條例項下一般規定及其附屬規例在該情況均適用。

於香港登記的每輛車輛均附有車輛登記文件（「車輛登記文件」），該文件載有該車輛的資料詳情，包括其登記號碼、類別、出廠年份及領牌條件。就登記為公共小巴的車輛而言，車輛登記文件註明車輛屬「公共小型巴士」，須受「公共小型巴士領牌條件」所規限。視乎公共小巴擬以紅巴或綠巴方式經營，車輛登記文件中之車身顏色應分別為「黃／紅」或「黃／綠」色。

根據公共小巴（數目限定）公告，現時香港之公共小巴數目上限定於4,350輛，而當中並無有關公共小巴應以紅巴或綠巴方式經營之規定。公共小巴（數目限定）公告並無限制必須以紅巴或綠巴方式經營之公共小巴數目。因此，公共小巴車主可隨意選擇公共

小巴的用途。倘公共小巴以紅巴經營，則其必須備有有效公共小巴（非專線）服務客運營業證，而倘公共小巴用作綠巴，則其必須備有有效公共小巴（專線）服務客運營業證，兩種客運營業證均須獲運輸署批准後，方為有效。

就每份公共小巴（專線）服務客運營業證而言，持牌人必須提供行駛該等路線之車輛的詳細資料。持牌人必須存置經運輸署署長認可行走該路線之持牌公共小巴車隊清單，未經批准的公共小巴概不得使用。

倘持牌人擬增加／減除行走綠巴路線之公共小巴數目或以一輛公共小巴取替另一輛行走相同路線，則持牌人必須就更更改有關客運營業證之經批准車隊清單向運輸署署長提出申請。只要車輛為登記公共小巴（即經批准4,350輛公共小巴其中一輛），該車輛有資格獲准以綠巴經營及加入車隊。取得運輸署署長批准後，持牌人可向運輸署公共車輛組提出修訂或註銷客運營業證，該份客運營業證乃指先前隨附者，另可申請修訂或簽發公共小巴擬隨附之客運營業證，以及就該公共小巴申請簽發客運營業證。倘公共小巴先前以紅巴經營，則其車身顏色須根據道路交通條例（車輛登記及領牌）條例第18條，由「黃／紅」色改為「黃／綠」色，而持牌人或公共小巴車主須向運輸署申請更改公共小巴車輛資料詳情，包括顏色，並須就車輛顏色修訂車輛牌照。倘公共小巴先前以綠巴經營，惟現擬以紅巴方式經營，其申請手續與上述者相近。

憑本集團經驗所得，運輸署署長一般於約兩週時間，批准更改客運營業證認可車隊清單，並發出有關經修訂客運營業證及車輛登記文件。

### 有關在香港提供公共小巴服務之規則及規例

#### 授出客運營業證

在道路交通條例規限下，運輸署署長或會在接獲申請時就一輛或以上公共小巴及公共巴士發出一份客運營業證。公共巴士的客運營業證持有人獲授權以公共巴士模式提供載客服務。公共小巴的客運營業證持有人則獲授權向乘客提供接載服務及個別收取車資。

在考慮批准客運營業證申請時，運輸署署長必須考慮以下各項：

- (a) 行政長官就公共運輸服務所作出任何政策指示；
- (b) 登記車輛數目是否有限制；
- (c) 申請人所提供服務之需求；

## 行業概覽

- (d) 其他公共運輸營辦商已經或計劃提供之服務水平；
- (e) 將予提供服務的地區與道路之交通情況；
- (f) 申請人將予提供服務之質素；
- (g) 運輸署署長認為對考慮有關申請相關之任何其他事項。

### 簽發客運營業證條件

運輸署署長在發出客運營業證前，或會要求符合以下主要條件：

- (a) 持牌人或會採用之車輛數目及種類；
- (b) 車輛行走範圍或路線；
- (c) 車輛停站或上落客地點；
- (d) 所收車資；及
- (e) 每日在行走路線提供之服務班次及時段。

### 註銷、暫停及修訂客運營業證

運輸署署長經考慮調查報告後，倘合理相信車輛曾經或目前用作客運營業證所授權以外服務用途時，或該車輛未有遵守客運營業證任何條件或道路交通條例任何規定，則運輸署署長或會註銷、暫停及修訂客運營業證。

### 客運營業證年期

客運營業證之有效年期不超過五年，該證可在運輸署署長批准後續期，惟每次續期均不超過五年。

### 車輛排放、環保、衛生及安全法例及規例

公共小巴及居民巴士須受道路交通條例有關排放物、環保、衛生及安全等規則所規限。

### 廢氣排放及環保

根據道路交通（車輛構造及保養）規例，每輛車輛（包括公共小巴及居民巴士）之構造及保養工作必須確保車輛不會排放過量煙霧或明顯水氣，且不得在道路排放燃燒後物

## 行業概覽

質、灰塵、蒸氣、煤渣、汽油、水或油，以致可能造成財物損毀或導致他人受傷或危害他人生命。規例亦有規定每輛車輛（包括公共小巴及居民巴士）之構造及保養工作必須確保車輛不會排放過量排放物。任何人士未能遵守或導致或准許在道路使用未有遵守各方面規定之任何車輛，根據道路交通（車輛構造及保養）規例，可被判罰款10,000港元及監禁六個月。

### 安全

根據道路交通（車輛構造及保養）規例，每輛公共小巴及居民巴士應設有油缸、所有為引擎供應汽油的設備、排氣管及電動設備及／或須裝有防火設施，以保障司機及乘客安全。道路交通（車輛構造及保養）規例並列明有關公共小巴與居民巴士梯級、腳踏、階梯、入口、出口、車門、座位通道的高度與闊度、乘客座位及通風設備等規定。

道路交通（安全設備）規例規定，每輛公共小巴及居民巴士應備有性能良好及有效的滅火器，而擺放的位置須易於提取及隨時備用。任何人士使用或導致或准許在道路上使用未有遵守該規定之任何車輛，可被判罰款5,000港元及監禁三個月。

### 衛生

根據道路交通（公共服務車輛）規例，公共小巴及居民巴士客運營業證持有人須確保該等車輛整齊清潔。任何人士在無合理解釋的情況下觸犯是項規定，可被判罰款2,000港元。

### 更改綠巴路線營辦商擁有權

於業績記錄期間，本集團透過收購之綠巴路線營辦公司（即超柏萊有限公司及大埔專綫小巴有限公司）全部已發行股本或要求個別綠巴路線營辦商轉讓彼等之客運營業證予運輸署批准之法人團體（即傑誠集團有限公司），收購其他綠巴路線營辦商。就重組而言，運輸署已確認，公司客運營業證持有人之擁有權轉讓並不構成客運營業證轉讓。按此基準，董事認為，毋須就收購公司綠巴路線營辦商獲取批准。

### 居民巴士服務

居民巴士服務在公共運輸系統中扮演輔助角色。該等服務主要用作在繁忙時段彌補專利巴士班次。居民巴士需求由一九九三年合共31,345,000人次增至二零零三年的60,877,000人次。運輸署認為，需求殷切主要為新界區新市鎮增長帶動。為控制居民巴士的經營，運輸署實施多項措施，包括以下各項：

- (1) 獲授權經營居民巴士服務的營辦商須在其巴士擋風玻璃張貼標準黃色告示牌，顯示行駛路線號碼及來往服務地點；
- (2) 營辦商須於巴士車頭車窗旁張貼文件顯示經運輸署批准的行駛路線及服務車站位置；及
- (3) 上落客車站須合理釐定，致使中環及灣仔區大概有3至4個上落點，而車站距離應以可徒步前往為準。

### 加入業界障礙

董事認為，加入提供綠巴服務行列的主要障礙為透過競投運輸署招標之新綠巴路線或收購現有綠巴路線營辦公司取得綠巴路線客運營業證，而後者可能產生大額收購成本。運輸署評選提供綠巴路線營辦商之準則包括管理能力、車輛質素、財務資源、客戶服務、申請人是否新加入綠巴行業及過往表現等。董事認為，加入提供居民巴士服務行列的主要障礙為取得屋苑代表授出居民巴士路線經營權以及運輸署批准。有關提供綠巴服務及居民巴士服務之主要法例及規例，請參閱載於本節「政府政策、法例及規例」一段。