

中華人民共和國香港特別行政區  
香港，中區，花園道 3 號  
萬國寶通銀行大廈 5 樓  
立法會秘書處  
申訴部

立法會申訴部  
有關非法（非專利）巴士的投訴

1. 投訴背景

捷輝汽車有限公司（下稱「本公司」）乃一所專營專線小巴服務的公司；在過往 20 年間，本公司亦隨著社會的不斷變遷而成長，從中獲得不少寶貴的行業經驗，並深切了解香港整體運輸結構，亦明白提供優質的專線小巴服務、滿足市民需要、響應環保及發展鐵路網絡的必要性；在這三數年間，更是交通運輸重組和協調工作最嚴峻的歷程。

作為運輸業界的一份子，本公司亦不遺餘力地在 1999 年 9 月，特定為改善本港交通網絡及空氣質素編輯了名為「廿一世紀的天空」一書，希望藉此向當局及各立法會議員提供另類參考及意見；而當中發現了非專利巴士年間驚人的增長，本公司更認為運輸當局有需要對其加強管制。

2. 憂慮地方

本公司曾於 1995 年，向申訴專員公署（下稱「公署」）對非專利巴士在紅磡區，及在 本公司專小巴服務範圍內提供 等同 的不合法及多班次服務經營，作出多次投訴，然而運輸署承諾將會繼續監察該項服務。其後本公司於 1999 年次去信公署投訴此事，而公署最後認為 本公司的投訴點成立，當中公署在審研運輸署處理黃埔花園海濱廣場僱員巴士服務中，公署認為 運輸署沒有對投訴事作進行研訴是一種軟弱無力的表現，難怪該署向營辦商所作出的警告不被重視。

於 2000 年，本公司再去函運輸署查詢有關區內另一非專利巴士的服務。在整整的一年時間裡，該署只是不斷以公開資料守則、公共巴士服務條例及客運營業證條件等阻攔我們的查証，並沒有徹查投訴事件的來龍去脈及作出相應措施。直至 2001 年 11 月，我們再次去函運輸署要求署方為投訴事件作出相應的行動及解釋。可是截至今天，我們仍未有見任何的跟進行動，令我們感到十分無助和無奈。然而，從整個投訴運程中，我們亦不難發現運輸署或其它政府部門的官僚作風和散漫態度，實令人不滿。投訴事件發生至今天已達六年之久，其處理效率極低，其對市民、環境、其它交通運輸業內人士及本公司的影響很大。我們實不能讓事件再拖下去，也不能再依靠申訴專員公署那薄弱而有限的職權，事件並不是一個個別事件，而是一個較明確的事例，故上函貴會申訴部尋求公平合理的公議。

### 3. 影響範圍

然而地方建設有關機構能夠提供免費接載服務以招徠顧客，或新屋邨能提供尊貴的個別服務往返交通樞紐，受專的始終是市民大眾，但無限制及長期提供（不確保）服務的情況，將演變成爲主要交通工具的另一部份，不論對所有現存交通工具帶來負面影響，對市民、甚至政府執法機關將帶來不必要的損害。

對市民大眾 普遍而言，市民依賴政府爲他們的日常起居作出安排，而非專利巴士的驟升，更令市民誤以爲此乃創新公共交通網絡的一部份；其實這只不過是一類提供個別服務的交通工具，而這些服務只獨爲指定屋苑的居民提供服務，並非給與任何人仕的公共交通工具。當中是否被受監管或非法經營，或根本沒有合法的接載乘客權（無權承保保險），市民不得而知，安全更不受保障。一旦意外發生，最終市民大眾變成受害者。

對環境影響 現時政府不斷為改善空氣質素，以至跟交通環境擠塞劃上等號。由於此等服務大都聚集於交通環境及空氣質素差的地區，在停車等客的時候，除引致交通擠塞的情況外，由於此等車輛的引擎較大，所排放出的廢氣亦相對地增多，在較頻繁的地區中，它們對空氣環境亦造成相當大的負面影響。容許它們在鬧市穿梭制造污染，並不是可取的做法。

對交通影響 在社會建設及交通網絡設計上，根本沒有預留給（非法）非專利巴士的發展範疇；再者，此類個別區域服務之終點站，大都在於交通環境較為繁重的市要地區，例如：尖沙咀、灣仔、中環及其它主要鐵路沿線等地區，令該處的交通負荷百上加升。現時在上、下班的繁性時間，港九各處均不難印正此況。在鐵路發展的大前題，它們更造成滋擾及扭曲整個交通調配工作。這是導致交通擠塞的主要原因之一。

對業界影響 在最近 2001 年第 3 次專線小巴營辦商會議內，各營辦商一如以往，對非專利巴士的擴張作出了猛力的評擊，就如：大埔（新峰花園）、元朗（新元朗中心）、天水圍（天瑞邨、天頌邨）、屯門（新發邨、龍亨邨）、荃灣（荃灣廣場、海濱花園）及葵青（青依城）等地區更為嚴重；非專利巴士更以收費及多上落客點型式經營，其服務型式 根本與專利巴士或小巴無異。甚至乎更甚的，如：海怡半島只准許巴士及邨巴行駛，但卻 禁止 專線小巴駛入。現時的情況根本就是鼓勵及包庇非專利巴士發展。更由於非專利巴士的跨區服務模式已經超越鐵路、巴士或小巴的服務範疇；非專利巴士改變了交通運輸最主要的「類候季节性 人潮流向」定率，並阻撓了鐵路、巴士協調的調配，更握殺了的士、小巴的接駁服務之生存空間，使它們失去在運輸系統中所扮演的角色。

#### 4. 業界疑問

1. 在發展同區的交通服務時，身為公共交通運輸行業的一份子（綠巴），難道就不應該獲得一定程度諮詢權？

2. 同樣地，在查証同區其他交通工具服務時，專線小巴營辦商是否連基本的知情權／查詢權也沒有？
3. 在過去多年，運輸當局是否認為無必要非專利巴士服務，或其它僱員巴士的營運模式作出檢討？
4. 究竟政府是如何 **有力地** 監管非專利巴士服務？
5. 運輸署最大的權力只在於 **警告** 違反服務條款的巴士公司？而二十多年前的車輪扣留方法，及可保留作檢控的呈堂證物，這可否套用於現時非法巴士監控制度？
6. 現時正不斷膨脹的非專利巴士車隊龐大，這是新發展的交通模組來配合未來的運輸政策？
7. 非專利巴士服務在東鐵及西鐵投入服務後，它們將會何去何從？
8. 這會否意味著非專利巴士服務這新貴，將與專利巴士並駕齊驅，而小巴、的士又將再一步被運輸政策的壓打？
9. 運輸當局在職責上是否應該 **立即** 阻止非法營運的服務，及有權力對有涉的營辦商作出 **暫停** 以至 **取消** 其營辦商的經營權？

## 5. 總結

總括而言，我們明白 **既有** 及 **受監管** 的非專利巴士服務是有它們的生存空間及經營權利；可是，無止境的膨脹，逼使整個交通運輸體系在重組時產生不必要的動盪。

運輸當局就此事件所採取視而不見的處理手法，基本就是政策紊亂所一手造成，這更原原全全表達了政府的官僚主義、不負責任的行為；更強烈顯示出官員對專線小巴業界的漠視及針對行為。而偏離職守，更未有真正履行身為政府機關應有的職責及使命。

本人及 本公司認為是次運輸署在處理上述事件，確實有偏離其本身作為政府機構的基本功能，及沒有發揮協調及監管的職責；除未有充分考慮此等務對區內既有的交通設施所帶來的負面影響，在這數年間亦不能對此 **非法** 違規服務作出 **有效** 的跟進及監管。而且，更不恰當地容忍更多 **非必要** 的另類巴士服務任意縱橫。

\*\* 隨函謹附有關支件，以供參閱。

捷輝汽車有限公司  
謝健威謹敬  
2001 年 12 月 25 日

政府總部運輸局

香港花園道美利大廈

TRANSPORT BUREAU

GOVERNMENT SECRETARIAT

MURRAY BUILDING, GARDEN ROAD,

HONG KONG

本局檔號 Our Ref: TRAN 2/4/85

來函檔號 Your Ref: CP/C1/2002

電話: 2189 2181

傳真: 2104 7274

香港中區皇后大道八號

立法會大樓

立法會秘書處秘書長

(經辦人: 沈秀貞女士)

沈女士:

### 有關監管非專營巴士的事宜

你在 2002 年 1 月 8 日的來信已經收到了, 現就有關事宜回覆如下。

運輸局 2002 年 6 月 16 日向立法會交通事務委員會提交非專營巴士服務的營運文件, 提供了政府當局對非專營巴士服務的政策, 並就居民巴士服務的運作問題, 制定了新的規管措施, 包括:

- (一) 適當地規管居民巴士的車輛數目和經營方式, 一方面要控制這類服務的增長, 另一方面要保持居民巴士在公共交通系統中的輔助功能;
- (二) 適當地調整居民巴士在中環和灣仔的停站次數;
- (三) 加強執法, 對付非法營辦的居民巴士服務。

運輸署在 2000 年 3 月開始分期實施了上述措施, 在 2000 年 9 月完成。當中包括重整路線; 盡量減少長途路線、適當地將路線改為接駁主要交通工具服務、及避免路線行走交通擠塞地區。以外, 又盡量縮減行走交通擠塞地區的居民巴士路線的行車班次及停車次數, 紓緩了這些地區的交通擠塞情況。為方便調查違規服務及警方執行檢控, 運輸署在上環至銅鑼灣豎立居民巴士站牌, 及規定所有居民巴士須展示指定標誌牌, 及在提供服務時顯示經批准的路線編號、目的地及服務細則, 並且在個別繁忙地點劃設禁止巴士停車的限制區。

上述措施實施後，居民巴士服務運作及在繁忙地區（如中環及灣仔區）引致的交通問題已見改善。根據運輸署在新措施實施後進行的兩次調查，在上述繁忙地區的服務班次減少了百分之十八，而停站次數則減少了百分之三十五，顯示新措施能達到預期目的。警務處亦因應新措施，就違規情況加強檢控行動，例如發出傳票及告票。

運輸署日後仍會以慎態度審批新居民巴士服務或續期的申請。原則上，除非其他公共交通工具在繁忙時間的載客量不足以應付乘客需求，否則，運輸署不會准許新辦的居民巴士行走交通擠塞的市區。至於現有的居民巴士服務，運輸署會視乎情況，鼓勵營辦商把服務路線改為接駁鐵路站的路線。此外，運輸署會繼續密切監管此類非專營巴士服務在交通繁忙商業地區，包括中環、銅鑼灣、灣仔及尖沙咀等地區的運作及停站安排，並會不時進行實地調查。警務處亦會因應違規情況繼續採取執法行動。

就有關紅磡區內的不合法非專營巴士的事宜，運輸署已採取一系列的調查及跟進行動，並聯同警方研究對違規的營辦商採取執法行動，有關詳情請參閱附件。運輸署會繼續處理有關個案。

運輸局局長  
（何宗基 代行）

2002年1月22日

副本送：運輸署署長（經辦人：何裕文先生）

## 就紅磡區黃埔新天地的不合法非專營巴士的事宜 運輸署所採取的行動

就有關紅磡區內的不合法非專營巴士的事宜，運輸署已採取一系列的調查及行動。

### 背景

2. 申訴人謝健威先生在 2001 年 10 月 8 日經其委託的律師事務所向運輸署提交黃埔地非專營巴士的運作資料，並查詢該等服務運作是否經由運輸署批准。

### 運輸署的調查

3. 在收到有關查詢後，運輸署隨即在 2001 年 10 月安排巡察。根據運輸署的紀錄，運輸署並沒有批准該等來往黃埔新天地的非專營巴士服務，因此，運輸署隨即在 2001 年 11 月進行一系列的調查，搜集有關服務及營辦商資料。

### 運輸署所採取的行動

4. 運輸署在 2001 年 11 月下旬去信有關營商，指出上述服務並沒有獲得運輸署署長事先批准，必須立即停辦上述違例公共巴士服務，並向署方作出書面解釋。同時，運輸署亦將調查所得資料，轉交警方作出調查及執法。其後，運輸署與警方繼續跟進個案，並在 2002 年 1 月中向警方提供進一步資料，及正在徵詢法律意見，就調查所得向營辦商作出檢控。

5. 運輸署曾就該個案在 2002 年 1 月約見營辦商，向營辦商指出，根據其客運營業證的條件，在未有運輸署的書面批准前，營辦商必須立即停辦上述違例的巴士服務。運輸署同時解釋，由於其部份服務與現有公共交通服務重疊，運輸署未能批准有關服務的申請。如有需要營運這些服務，營辦商須更改部份服務的路線並向運輸署提供理據以作申請。運輸署在審核有關的申請時，考慮的因素會包括：

- (一) 對申請人擬提供服務的需求、
- (二) 其他公共運輸經營者已有提供或已作計劃的服務的水平；及
- (三) 擬提供服務的地區及道路的交通情況等。

運輸署並向營辦商重申，營辦商必須立即停辦上述違例公共巴士服務。營辦商在會後致函運輸署，已停辦部份服務。運輸署就此正安排調查。

6. 運輸署會繼續跟進有關個案。

運輸署

2002 年 1 月