

致：立法會交通事務委員會

二零零二年二月廿二日會議議程 II – 監管非專利巴士服務  
(參考文件)

## 關注非專利巴士不斷膨脹影響小巴生存

### 運輸當局的非專利巴士政策

根據運輸署的資料，非專利巴士中的居民巴士及免費接載巴士服務，主要是在繁忙時間輔助專營巴士。就非專利巴士數目不斷增加，運輸署曾表示，會改善對居民巴士服務營運方式的管理，而在審批類似申請時，會考慮是否有其他交通工具應付乘客在繁忙時間的交通需求，否則，運輸署不會准許新辦的居民巴士服務在交通擠迫的市區行走。

### 非專利巴士違法經營問題

不過，長期以來，運輸署並無按照上述的政策行事；就以居民巴士路線為例，在二零零一年底，居民巴士路線合共有 316 條，比對九七年增加四成，與此同時，運輸署並無切實執行於二千年三月起實施，規管居民巴士的措施，也無視非法經營的居民巴士線不斷增加的現象。

根據小巴業界提供的資料，行走粉嶺嘉盛苑至上水火車站的居民巴士 NR 103 號，運輸署只批准一架巴士行走，但營辦商卻使用五架巴士，在其中四架巴士的車窗上，展示運輸署牌照的影印本，運輸署官員對此情況卻視若無睹。

另外，在港島南區、港島東區、將軍澳、荃灣海濱花園、青衣、紅磡黃埔等地區，均有免費的居民巴士服務，這些免費專車多年來都沒有張貼運輸署的客運營業證，反映其營運未得到批准。而這些專車服務都利用了法例上的「營運十四天不必申請」的漏洞，以不同的車輛輪流行走，逃避運輸署的監管。

運輸署官員曾經表示，未獲運輸署批准而經營居民巴士務的車輛，其投保的第三者保險，可能無效；不過，對此影響市民安全保障的問題，運輸署既不聞不問，又不對這些違法情況採取行動。

### 運輸署對非專利巴士監管不力

一些已經得到運輸署批准經營的居民巴士，在提供服務時沒有按照發牌規則經營，包括自行調整行車路線、在非指定的落客點上客及落客等，對這些情況，運輸署不作監察之餘，反要求業界自行調查居民巴士違規情況，再作投訴，實在不負責任。

事實上，運輸署發出居民巴士服務營運牌照，乃屬臨時性質，當局原意是在新落成屋苑的入伙初期，未有足夠交通配套時為居民提供臨時交通接載服務，不過，運輸署在發出牌照後，繼續每兩年為居民巴士續牌，沒有在屋苑交通服務方面，擔當協調角色。

## 總結

環保小巴大聯盟認同合資格的居民巴士，可以為個別有需要的屋苑，提供切合居民需要的服務。

同時，大聯盟認為，運輸署應對非專利巴士切實加強監管：

- ☆ 訂立明確服務條件，包括有關服務應為點對點服務，以及有明確行車路線，不能隨意更改；
- ☆ 對於居民巴士服務，應嚴格監管其服務屬個別屋苑的居民專車，不能在車上設置收費錢箱或其他收費系統，如八達通，也不能在非屋苑範圍的行車途中收費上客；
- ☆ 重新把居民巴士服務定位為私人屋苑交通服務，絕非變相公共交通服務；
- ☆ 為保障市民安全，應立即取締非法的居民巴士服務，尤其那些利用法律漏洞營辦、用以宣傳及購物的免費專車；
- ☆ 嚴格執法，確保居民巴士營辦商按照發牌條件提供服務；
- ☆ 在續牌時，重新檢討有關服務的需要及是否可以由專線小巴取代；

環保小巴大聯盟強烈要求，運輸局應為各類不同的公共交通工具重新評級，以確定各類公共交通工具在運輸系統中的角色。

對於非專利巴士數目不斷膨脹，影響繁忙地區在繁忙時間的交通及空氣質素，大聯盟認為，運輸署在發出非專利巴士營運牌照前，應諮詢專線小巴營辦商是否可以提供類似服務，以配合運輸政策中小巴的輔助角色，接駁往返集體運輸系統。事實上，在沒有公共交通服務的地區開辦居民巴士路線，有關服務是可以由專線小巴所取代的。

環保小巴大聯盟

二零零二年二月二十日