

環保小巴大聯盟

致：立法會交通事務委員會
(傳真：2121 0420)

尊貴的主席及各位委員：

交通事務委員會向來關心本港交通問題，並從市民大眾的角度出發，實為民之喉舌。近期國際原油價格急升，委員會在休假期間仍召開特別會議，討論油價持續高企對公共交通服務的影響，並邀請運輸業界代表出席，陳述業界面對的問題，「環保小巴大聯盟」(下簡稱「大聯盟」)作為小巴業界的組織，對委員會辛勤的工作深表謝意。

國際原油價格自從去年以來一直上升，本港的零售價格也隨之調高。根據數字顯示，本港車用柴油的零售價格，由去年七月至本年七月的一年之內，已調升28%，車用石油氣的零售價格於同期也調升20%。令油價在小巴業界的運作成本平均由17%上升至超過20%，有關升幅已經超越營辦商的承受範圍；加上近年來小巴的維修費用不斷上升，但同期小巴無論在票價以至收入方面都沒有增加，個別路線甚至因為多條鐵路相繼落成啟用而令收入減少，因而令不少小巴營辦商面臨經營困難，個別路線甚至已向運輸當局提出調整價格的申請，此舉實屬迫不得已。

小巴營辦商一直以來均保持克制，以開源節流的方法，抵銷經營成本的上升，盡量避免將上升的油價與經營成本轉嫁於市民大眾身上，影響民生。然而，油價近月仍不斷調升，小巴業界實在希望能找出一個既可保持服務質素，又可減低市民負擔的方案，如果政府當局能以新思維考慮解決方案，定能為市民大眾減

環保小巴大聯盟

輕負擔。

小巴業界的開源節流方法其實不多，綜合來說有以下三項：

- (一) **提出加價申請** 在無法再壓縮開支的情況下，向當局提出調整票價的申請，將油價及其他經營成本的上升，轉嫁乘客身上，但此舉必定影響市民的生活，尤其低下階層。
- (二) **政府為小巴業界提供燃油稅豁免** 現時政府為專利巴士提供燃油稅豁免優惠，其理據是專利巴士屬於公共交通工具，豁免油稅可令市民大眾得益。根據此理據，小巴同屬公共交通工具，同樣以服務市民大眾為目標；豁免油稅最終的得益者仍是市民大眾，乘客無需因而增加車資負擔，小巴豁免油稅可以退稅方式實施。
- (三) **增加小巴座位，以達致有效開源目標** 小巴業界其實一直希望無需使用公帑及增加市民負擔的方式，提高營運效益，抵銷油價調升對小巴加價的壓力。現時在繁忙時間，小巴經常出現爆滿的情況，有時部份乘客更需增加輪候的時間。增加小巴座位可以紓緩有關問題，同時增加小巴的營運收入，無需加價或政府補貼。

政府當局一直沒有正視小巴業界提出的建議，認為油價上升只是一時的現象，增加小巴座位則屬於長久措施，業界屢次提出有關建議也不獲接納。其實近年市民對交通服務需求增加，而現時的小巴無需改裝或更換，即可增加座位接載

環保小巴大聯盟

更多乘客，也不影響路面交通。只是當局欠缺新思維去解決及改善小巴的服務及經營條件，最終令市民大眾無法獲益。

「大聯盟」認為，基於油價上升等因素令經營成本上升，小巴業界提出加價申請本屬無可厚非；然而業界仍以市民大眾利益出發，提出加價以外的可行方案，目的是盡量避免對市民造成太大影響。「大聯盟」希望各位尊貴的委員能考慮我們提出的意見，並向政府反映業界的經營困境。

環保小巴大聯盟

2005年9月12日