

致香港立法會
交通事務委員
關於小巴牌照上限、座位數目及安全帶問題之陳述

黃世澤
時事評論員

2011年2月14日，香港

一、引言

1. 鑒於現有市民面對的通脹壓力，運輸及房屋局在政策上，應以防止交通費上升為首要任務。任何能夠遏止交通費上升的措施，都應予以考慮。
2. 現時專線公共小巴，很大程度上扮演輔助港鐵的角色，港鐵未能覆蓋的地區，都由專線小巴接駁至目的地，為令港鐵未來更能發揮功用，小巴的運載力需要予以提升。
3. 本書面陳述基於以上各點提出。

二、牌照上限

4. 現有的小巴牌照上限在上世紀七十年代定出，當時香港人口與現有相比，不可同日而語。
5. 由於現時車輛上限，專線小巴營運者難以增派車輛，應付繁忙時間前往港鐵站或目的地的需求。因此，有必要提升牌照數目上限。
6. 鑒於一貫的讓公共小巴牌照轉變成專線小巴牌照政策，若政府放寬牌照，應全部發予專線公共小巴，並提升對部分繁忙路線的班次頻密要求。
7. 紅色小巴由於監管寬鬆，故此基於公眾利益，不宜增發新牌照。

三、增加座位與安全帶

8. 若政府對增加車輛數目有疑慮，最快解決問題方法為增加現有專線公共小巴的座位上限。
9. 由於不少人必須坐專線小巴往港鐵站，因此專線小巴車費增幅，將對市民構成影響，如小西灣、港島半山、南區等等。
10. 由於增加小巴座位後，新增營運能力約為25%，而車輛代理商也有這類小巴車款供應，個別營辦商亦有採用，因此會大大增加換新車的誘因，而不涉及公帑開支。
11. 由於新小巴都必須安裝合符規格的安全帶，更快符合申訴專員的要求。
12. 相信專線小巴營運商，可以履行三年不加價承諾，並引進老人優惠，運輸署長亦掌握專線小巴票價審批權，可確保營辦商達致目標。這亦合符避免公用事業加價，防止交通費上升政策目標。

四、結論

13. 總結而言，放寬沿用多年小巴牌照上限應予放寬，符合香港現況。
14. 增加小巴座位上限，有助壓抑公共交通費增幅。