

環保小巴大聯盟的信頭

二零零一年十二月十四日
立法會交通事務委員會會議
參考文件

業界對檢討公共小型巴士營運意見書

引言

本意見書將闡述小巴業界對政府就公共小型巴士政策作出檢討之意見，同時關注政府在推行政策時，業界所面對的問題。

背景

公共小型巴士自 1969 年合法化，成為正規的公共交通工具後，運輸署在 1972 年再引入綠色專線小巴，藉此加強對此類公共交通工具的監管。

政府每兩年會為小巴服務作出檢討，但其檢討範圍只限於繼續凍結小巴數目，不斷加強對小巴的監管。政府一方面鼓勵紅巴轉為綠巴，以加強對小巴的監管，但又同時不斷擠壓綠色專線小巴的營運空間。政府反覆的施政手法，完全漠視業界的感受。

非專利巴士影響公共交通網絡平衡

混亂的運輸政策令業界的營商環境日趨困難，在現有的公共交通工具重組尚未完成的時候，政府又對其他非法衍生的交通服務坐視不理，而這些非法交通工具正在破壞整個交通網絡的平衡。非專利巴士及非常交通服務的出現，及其數目不斷地增長，反映出政府的無能和監管不力。

近年非專利巴士數目已瘋狂上升至超過一千輛，這種以低成本營運及降低路面使用率的交通工具，是擾亂的士、小巴，以至整個交通運輸模式的頭號滋事者。運輸當局以所謂「彈性處理方式」處理非專利巴士問題，縱使多次向有關營辦商提出警告，根本完全沒有阻嚇作用。政府的軟弱無力，只會不斷影響弱小經營者的生存空間。

小巴業界為此已屢次作出投訴，運輸當局卻從未正視這個問題。政府所謂以彈性手法處理問題，實際是鼓勵非專利巴士及非法交通服務不斷擴張，對現有的公共交通服務構成嚴重影響，使問題越趨嚴重。

堅持不要公帑的訴求

在現時經濟不景的情況之下，香港各行各業以至政府均面對困境。小巴是服務基層的行業，也體會到當中的苦況。業界在爭取營運空間的同時，為減輕特區政府的公帑開支，積極尋求一個有利各界的解決方案，無論在運輸角度、環保角度、市民負擔（車資），以至業界謀生環境的大前題下，均不需動用分毫公帑的實際可行方案－「增加座位數目，開放禁區幹線」。但政府竟以簡單又欠缺說服力的理由否決此方案，更沒有提供任何有助解決業界困境的建議。

業界存亡危在旦夕

在公共交通運輸政策方面，鐵路和專利巴士已有其明確的方向，政府將公共小型巴士列為公共交通分級中的「第三級」，與電車、渡輪、的士及非專利巴士劃分於同一等級。業界認為的士與小巴在交通運輸方面，應有其重要的角色及社會價值，可是政府在推行運輸政策時，卻往往忽視的士及小巴的權利，並不斷擠壓業界的生存空間，完全漠視這兩種公共交通工具對社會及市民大眾的貢獻。

在 2000 年 12 月 15 日的立法會交通事務委員會會議上，已有議員關注到，政府對紅巴服務範圍所附設的限制，已對紅巴營辦商的生計構成嚴重影響。另外，政府提出一籃子所謂改善小巴服務的措施，實際上是進一步收緊小巴的生存空間。這些措施包括：轉用另類燃料計劃、採用較嚴格的歐盟 III 型廢氣排放管制標準、減少車輛排放廢氣措施、限制小巴車齡、加快更換舊車、加強車輛檢驗和維修、增設共同繳費系統（八達通）、於市區加設針對紅巴的停車限制（禁區）、禁止紅巴使用快速公路及主要幹線、加強以行人為核心的規劃概念等等。以上種種均對業界構成嚴重威脅，生死存亡危在旦夕。

業界認為政府在重組整個交通運輸網絡之同時，先要妥善處理現有的交通運輸工具，使它們各在其位，各展所長，互相協調；直至新發展的交通網絡啓用後再作檢討。其間亦應絕對嚴正禁止任何非法交通工具衍生，環保小巴大聯盟強烈要求政府必需盡快堵截不法經營的運輸服務，及真正檢討小巴業界的角色，並且全面諮詢業界。

— 完 —