

香港公共小巴車主司機協進總會的信頭

回應

運輸局向立法會交通事務委員會

「檢討公共型巴士運作情況」報告

背景

(一) 一九七二年港英政府官商勾結，制定消滅公共小型巴士政策陰謀。

- A) 廣設公共小巴「禁區」，縮窄公共小巴生存空間。
- B) 製造業界予盾，將公共小巴一分為二。摧生魔鬼怪胎「專線小巴」（綠巴）！用以蠶食公共小巴（紅巴），直至滅亡。
- C) 停止繼續發出牌照，防止公共小巴業發展（坐大）。以便封殺！於76年以行政指令，正式凍結公共小型巴士數目。

小巴角式和功能

- A) 交通諮詢委員會是政府之傀儡，是按運輸局提交資料／訊息作出建議，作為秘書之運輸局並無全面將正／反意見文件提交，而是有選擇性的交有「民意」代表委員參閱。97 檢討公共小巴政策時之委員會，並無業界代表參與，只是黑箱作業，閉門造車的檢討報告。
- B) 只為交通大財團憂慮「不符合經濟原則」，而不考慮「紅巴」經營困境。
- C) 「紅巴」根本沒有空間「善用」營運。今之導至交通擠塞，是不合邏輯之交通政策。例如…

甲： 在經常阻塞之吐露港公路、屯門公路、大老山隧道、東區走廊、

堅拿道

西天橋、中環德輔道中、尖沙咀、公主道等小巴禁區。「紅巴」

從無行走！不能以「莫須有」罪名，強加在「紅巴」頭上。

乙：而甚少行走之紅磡隧道、獅子山隧道、香港仔隧道、彌敦道、

干諾道中等塞車交通責任，亦非「紅巴」造成。

丙：甚多「紅巴」行走的西區隧道、西九龍走廊、皇祥道、龍翔道、

葵涌道等均暢通無阻。所以「紅巴引起之交通問題」的說法，

是當局含血噴人。

D) 「專線小巴」這個怪胎，乃是當局利用有形之手，違背不干預市場原則，為大財團吞食「個體」經營者產物。亦有違資本主義公平競爭，適者生存之基本理念！更打擊港人「拼搏」創業傳統精神。

甲：競投者必須為公司，令大股東有機控制公司，將小股東吞食。

乙：財政健全。無按揭、借貸者優先考慮。（即有錢者中標機會高）

丙：製造新的壟斷剝削集團、以致交通事故頻生。而有不良經營者，以低薪獎金制度，間接鼓勵司機「亡命飛車」危害社會公眾安全。

其實運輸高官們，視紅巴業者是「爛仔」，最好是全部消失，免得經常找他們麻煩。並不檢討為何「公共小巴」被不良份子滲入原因，實際完全是「制約」政策所造成。他們眼中只有大老闆！為維護交通大財團利益！除免油稅、牌費及車輛從價稅等優惠政策外，更為它們訂制「轉乘計劃」，濫發「邨巴」牌給財團子公司，在繁忙時間圖大利！這種食肉不食骨之交通政策，此種不合理措施，在在使人們懷疑，高官為退休時籌措後路了！相信這就是死也不准公共小巴（紅巴）疏導乘客理由了。

綜觀「檢討報造」其內容，以前已多次重覆陳述，全是空中樓閣，了無新意。請議員們審議，運輸高官以 12 個月時間，提出這陳腔濫調之所謂「檢討報告」。相信您們亦不會同意支付、這群高級公務員的一年薪津吧！請注意的是！如果輕輕地被他們矇混過關，豈不是 2000 年 12 月 15 日上午 10 時 45 分，交通事務委員會所召開之會議上，主席／各委員當時之慷慨陳詞，及通過的決議！變為「放屁」？請議員三思是盼。匆匆陳情，祈為諒鑑。

此致

立法會交通事務委員會

劉健儀主席／委員鈞鑑

主席：邱志江

秘書：黎銘洪謹上

2001 年 12 月 13 日