

立法會交通事務委員會主席
劉健儀議員太平紳士
暨全體議員委員台啓

敬啓者：

事由：公共巴士同業聯會就立法會交通事務委員會，在 2003 年 5 月 23 日的會議上，涉及〔非專營巴士服務政策〕的議題所提交的意見

(一). 已領牌的非專營巴士的數量：

根據最新的〔交通運輸資料月報〕所提供的資料顯示，截至二〇〇三年二月底，已領牌的非專營巴士為 7,079 輛，當中包括 6,604 輛公共巴士及 475 輛私家巴士。同期已領牌的專營巴士則為 6,359 輛。非專營巴士的數量超逾專營巴士的數量達 720 輛或百份之十一。

(二). 非專營公共巴士的載客量：

根據最新的〔2001 運輸署年報〕所提供的資料顯示，2001 年內非專營公共巴士的全年載客量近 2 億 5 千 6 百萬人次，包括居民服務的載客量但未包括 1 千 3 百多萬人次的訪客旅客人數。非專營公共巴士的載客量，在 2001 年〔按公共交通營辦商劃分的全年乘客人次〕的龍虎榜上名列第六，依次低於九巴、地鐵、的士、專線小巴及九廣東鐵，但則依次高於城巴、紅色小巴、新巴、九廣輕鐵、香港電車、天星小輪、九廣鐵路接駁巴士、龍運巴士、新世界第一小輪、持牌小輪、新大嶼山巴士及山頂纜車。

(三). 非專營巴士在公共運輸系統中擔當的角色和功能：

當局將非專營巴士界定為〔在公共運輸系統中擔當輔助角色〕，並未就非專營巴士的數量及其載客量，相應反映其實際擔當的角色和功能，業界對該項不恰當的界定深感遺憾，由此可見當局早已立心大幅度削減非專營巴士的實際存在價值。

(四). 非專營巴士獲准經營的範疇：

根據香港法例第 230 章，公共巴士服務條例第 4 條次第(3)(a) 至(g)節的規定，非專營公共巴士獲授權營辦七種類別的公共巴士服務，依次分別為遊客服務、酒店服務、學生服務、僱員服務、國際乘客服務、居民服務及複式類型交通服務。此外，又根據香港法例

第 374 章，道路交通條例第 27 條次第(3)(a)及第(4)(b)節的規定，非專營公共巴士又獲授權營辦另一類別的公共巴士服務，即合約式出租服務。

(五). 運輸署對非專營巴士實施不合理的規管：

雖然非專營公共巴士原已獲准營辦上述八種類別的服務，但運輸署卻透過行政指令，向非專營公共巴士頒令種種不合理的限制，除遊客服務、酒店服務及學生服務外，業界營辦任何其他類別服務，須在事前獲得署方的批准方可進行，此外又訂立不同類別服務的經營條件，並逐漸收緊該等經營條件。

(六). 運輸署及非專營巴士之間存在的分歧：

在審批營辦不同類別服務的申請方面，署方與業界之間存有多方面的分歧，例如：

(甲). 署方每每以申請營辦服務的地區，已有足夠公共交通服務為藉口，而拒絕批准在該等地區營辦非專營巴士服務。

業界以特區僅為彈丸之地，而公共交通服務經已發展至特區每一角落，按照署方的審批準則，非專營巴士根本全無立足之地。業界認為署方理應按照規管該等申請的法例，即香港法例第 374 章，道路交通條例第 28 條次的規定作為審批準則，尤其着重(d)節涉及〔其他公共運輸經營者已有提供或已作計劃的服務的水平〕及(f)節涉及〔申請人擬提供的服務的標準〕。

(乙). 既然當局聲稱〔着重提供多元化交通服務讓市民選擇〕，署方卻拒絕讓市民選擇為他們度身定做，而服務質素較佳，且收費較廉的非專營巴士服務。

(丙). 既然當局〔批准非專營巴士營辦商提供提供巴士服務，是要舒緩市民在繁忙時間對專營巴士服務的需求，並減少專營巴士營辦商在非繁忙時間閒置的資源〕，然而署方卻拒絕非專營巴士營辦商，在繁忙時間提供巴士服務，甚至安排專營巴士祇在早、晚繁忙時間提供巴士服務，用以取代建議在繁忙時間營辦的非專營巴士服務，結果導致該等專營巴士在餘下漫長的非繁忙時間投閒置散，以至令專營巴士孕育日後加價的壓力。事例：專營巴士路線 967 號，早晚各提供八班車由天水圍北往返中環。

(七). 運輸署漠視業界及客戶員工的就業機會：

當業界申請營辦免費商場穿梭巴士服務而被拒絕時，曾在上訴書要求署方慎重考慮，司機以至店員及商場員工的就業機會，然而署方卻以書面回答，指〔就業與交通不能混為一談〕云。

(八). 因運輸署對業界實施不合理的規管，令業界吃盡苦頭：

當署方對業界的申請作出不恰當的處理時，本屬合法的服務隨即惡化為未經批准甚至不合法的服務，結果業界乃被不同形式的懲處，或被署方研訊，或被法院罰款而導致在日後可被停牌、吊銷牌照甚至被監禁。

(九). 業界求助無門：

本會曾就種種不恰當的待遇，以書面向環境運輸及工務局局長，甚至行政長官要求協助，局方以書面答覆指「運輸署定必依據有關的法例及既定的政策處理有關非專營巴士服務的事宜」云，結果本會的要求自然不了了之。

(十). 業界懇請委員會提供協助：

雖然本會知悉 貴委員會的公務極度繁忙，而一直未敢要求對業界加以協助，然而經過多年被打壓後，非專營巴士行業本已日漸式微，加上一輪疫症的強蠻衝擊後，行業的經營環境經已進一步惡化以致瘡痍滿目，在此生死存亡之際，本會不得不挺身而出，代表業界懇求 貴委員會提供適當協助，採取下述措施致力化解署方與業界之間的分歧，令業界得以倖存一線生機，若然則業界當必銘感 貴委員會的協助：

(甲). 着令署方遵從行政長官在施政報告中就「改善營商環境」所作的承諾 --- 「在「大市場、小政府」的管治原則下，政府近年來已努力削減各種與營商有關的繁瑣規則，取消過份的規管，精簡程序，並提高行政效率」。為了實現行政長官的上述承諾，署方理應撤消先前透過行政指令對行業所頒發的種種不合理的限制，除國際乘客服務及居民服務仍需審批方可營辦外，業界可無須事先獲得審批即可營辦其他類別的服務，恢復以「市場主導」作為管治行業之道，從而達到「政府少一點干預，市場多一點主導」的目標，而香港一直以來均依賴該項治理經濟的金科玉律而長期得享太平盛勢。

(乙). 建議政府管理層根據香港法例第 374 章，道路交通條例第 23 條次第(1)(a)節的規定，由行政長官會同行政會議藉憲報刊登的公告，在兩、三年內短暫限制非專營公共及私家巴士的數量至刊登公告當日的數量，令業界可以暫且休息養生，等待逐漸恢復元氣後，方才重振旗鼓而再度發展。目前非專營公共及私家巴士的數量實在過多，而其增幅又實在過快。至 2002 年底時其總數已達 7,058 輛，比較專營巴士在同期總數的 6,378 輛，超逾 680 輛或百分之十一。前者在 1998 至 2002 年的 5 年內的增幅為百分之十九，比較後者在同期的增幅的百分之九高出一倍。基於業務不足，非專營巴士早已面臨僧多粥少的困局而根本無法生存，而最有效的解困辦法乃凍結其車輛數量的增長。本會曾就有關建議與署方討論多年，署方甚至相關政策局均一直以「署長並無凍結車輛數目的權力」為藉口而拒絕該項建議，至令業界僧多粥少的局面日漸惡化。

下續第四頁

(十一). 結論：

目前，已領牌的非專營巴士經已超逾 7,000 輛，合共僱用萬多二萬名不同職系的員工，直接及間接依賴行業為生的人口少說也多達 20 多萬人，非專營巴士的沒落，固然會直接迫使從業員加入失業大軍的行列，尤指佔了絕大比數的低程度、低技術，任職司機或修理人員的中年人士，一旦失業便即淪為公援一族，屆時政府即使化費一筆龐大的公帑，將他們再培訓亦不足以令他們重投勞動市場，因而成為社會的沉重負擔，致令政府的財赤加劇以至拖延達至收支平衡的目標。非專營巴士行業的倒閉，亦足以動搖特區賴以為生的四大經濟支柱之一的旅遊業，此外又影響屋苑居民外出進行經濟活動及學生上學，商場及樓盤的推廣以至中、港兩地人民的往還。以致禍害特區的整體經濟。基於上述種種理據，本會懇求 貴委員會作為立法會的一員，就恢復業界的地位、權益，發揮監察政府的法定功能。若然則業界幸甚，社會幸甚。專此函達。

公共巴士同業聯會 謹啓

2003 年 5 月 22 日