

Public Omnibus Operators Association Ltd.
公共巴士同業聯會有限公司

Unit A, 10/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, Hong Kong.
 九龍上海街450-454號廣華商業大廈10字樓A室
 電話: 2782 0911 傳真: 2782 0935 E-mail: poou@netvigator.com

CB(1)586/03-04(13)



各位尊敬的立法會議員：

公共運輸同業(包括的士及小巴)曾於早前發起遊行，抗議政府之運輸政策，其公布之資料涉及香港非專利巴士行業及本會會員之權益，對於不符事實的資料，本會經已轉交法律顧問處理。

公共運輸各同業之經營模式不同，但營運目標無異，即是通過自由市場原則，為廣大市民提供交通服務，政府則透過運輸署負責發牌及規管。據統計截至本年八月底，全港約有非專利巴士 6,500 部，每日接載超過 120 萬乘客，從業員超過 3 萬人。

非專利巴士經由運輸署批准，依照有關“客運營業証”，可以合法經營下列業務：

客運營業証編號

A01
A02
A03
A04
A05
A06
A07
A08

業務範圍
遊覽服務
酒店服務
學生服務
僱員服務
國際乘客服務
住客服務
複合交通服務
合約租車服務

上述之服務，與其他公共交通同業所經營者相輔相成。可惜，近年來政府不斷修改發牌條款，令經營者無所適從，甚至有部分發牌條件過於苛刻，混淆不清，以致產生今日之嚴峻局面。嚴重之政策失誤包括：

- 過去非專利巴士營辦商，在取得有關之客運營業証後，即可自由營辦所批准之業務，除 A06 住客服務(俗稱屋邨巴士)需要申請外，其他之服務並無特別限制。但近年來政府不斷向我們施壓，營辦住客服務之同業，即使有屋邨管理處及業主立案法團之有效合約，申請十居其九不獲批准，運輸署更借重整路線及上落客站，大幅削減班次及站點。當年運輸署批准非專利巴士經營屋邨巴士，目的為避免專利巴士過度擴充車隊，而只限在早晚繁忙時間行走屋邨路線，不能善用專利巴士資源；而非專利巴士營辦商則願意投資購買新車，提供服務。及後，居民因屋邨巴士能滿足其需要，服務質素高，加上入伙人數上升，營辦商因應需求，向運輸署申請加班，不但不獲批准，運輸署更往往引入專利巴士，開辦新路線，再而削減甚至取消原有之屋邨巴士服務。

- 此外地產發展商及商場管理處向同業租車，推廣新樓盤或接載消費者前往商場購物，此等既正常合理並無違法之商業行為，得到發展商及市民的支持，營辦商初期向運輸署申請亦能獲批准。但近一兩年，却因為署方無理干預，無法順利營運。有關之客戶租車向市民提供服務，出於商業考慮，包括利用車身廣告作宣傳，以交通配合消費，此等創意，正符合香港作為自由經濟都會之精神，亦能帶動繁榮，提供就業機會，最重要者，為有關之商場或地產發展商向非專利巴士營辦商租車，其決定純粹為商業性，因為此一模式之交通服務，最能滿足其需求。
- 在僱員服務(俗稱“廠車”)方面，早於六、七十年代，非專利巴士已為香港各行各業，提供早接晚送之上、下班巴士服務，由僱主向營辦商租車，接送僱員上、下班，但運輸署不顧僱主及僱員之實際需要，強行推薦僱員乘搭專利巴士及鐵路，不但迫使上班之僱員自付更昂貴之車資，搭客更因為需要停站及轉乘而浪費時間。而非專利巴士營辦商即使取得僱主之租車合約，亦要向運輸署申請，不獲批准者十常八九。運輸署此舉，經已偏離其作為政府部門中立於商業活動之角色，受影響者除非專利巴士外，更包括的士及小巴。

本會經委員決議後，謹向社會各界聲明如下：

- (一) 本會並不反對政府對公共運輸同業作出合情合理的規範，一直以來除極力支持政府嚴打非法邨巴外，更多次要求運輸署凍結發牌。然而政府應開放市民需求殷切的居民巴士服務市場，不能因片面理由而不顧法、理、情等因素，扼殺非專利巴士行業，置數以萬計從業員及其家屬之生計於死地。
- (二) 本會堅持在自由市場原則下，消費者有選擇商品及服務之權利，此等權利包括選擇乘搭不同公共交通服務，客戶以合約租車形式向本會之會員租用非專利公共巴士，用以接載其顧客或會員前往消費或享用服務，純屬商業決定，本會之會員在合約租車之條款下提供服務，並無違法。
- (三) 自回歸以來，香港之經濟急速轉型，過去公共巴士服務條例未有觸及之業務範圍如“睇樓車”、“商場巴士”等，今天已成為非專利巴士行業主要收入來源之一，政府一方面未能與時並進，修訂法例以追上時代，另一方面只識抱殘守缺，不能急市民所急，想市民所想。受害者除非專利巴士行業外，亦包括其他交通運輸同業，及廣大市民。

香港經濟正緩慢復甦，但隱憂仍在，際此敏感時期，各不同的公共運輸同業應以和為貴，尋求對話及協商，解決問題。採取激烈行動不但無補於事，更可能令別有用心者有機可乘，破壞香港之穩定。但政府如不正視行業之訴求，以公平、公正原則處理，則一切嚴重後果，亦應由其負責。

公共巴士同業聯會 謹啓

Public Omnibus Operators Association Ltd.
公共巴士同業聯會有限公司

Unit A, 10/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, Hong Kong.
九龍上海街450-454號慶華商業大廈10字樓A室
電話: 2782 0911 圖文傳真: 2782 0935 E-mail: pooa@navigator.com



運輸署取締居民巴士服務實例

就日前報章及雜誌報導，運輸署無理取締廉價邨巴事件，現提出將軍澳清水灣半島例子為佐證。該處居民在閘口前，掛上了「反對 109M 逆市加價，強烈要求凍結收費」的橫額，原因是運輸署以專線小巴取代了屋苑邨巴，但車費卻一加再加，導致居民支付昂貴的車資。

將軍澳地鐵支線通車後，運輸署以重整區內運輸系統為理由，引入 109M 的綠色專線小巴，取締了原來行駛清水灣半島及坑口，由發展商經營的邨巴。但一年多以來，專線小巴票價一直有加無減，由初期的二元五角，升到現今的二元七角，明年一月一日則會再加至三元，對比起當初收費僅二元的邨巴，升幅驚人。有居民氣憤表示運輸署沒有引入其他競爭對手，但（專線小巴）卻不斷加價，他們根本就無法控制。

由於清水灣半島並無商舖，居民大多乘車外出購物。目前該屋苑只有 109M 及三條巴士線行經，三條巴士線收費俱逾四元，其中兩條更二十至三十分鐘才有一班，居民基本上只能選擇專線小巴出坑口。該路線不斷加價，居民亦無可奈何，被迫捱貴車。歸根究底，是運輸署政策失誤。

雖然邨巴班次疏落，但該處居民仍滿意其服務，亦感收費二元的票價合理。只是運輸署以該邨巴非法營運為由，要以公共交通工具取代。運輸署指無牌邨巴的乘客，在意外後不會獲得保險賠償，但奇怪的是該署卻容許它營運逾一年，置市民安危不顧。其實發牌給邨巴，即可解決保險問題，居民亦不用搭貴車，但運輸署硬要以專線小巴取代。有消息人士表示，地鐵將軍澳支線通車後，取消了部分原有的小巴路線，故此政府取締邨巴，開放四條路線予受影響的小巴商競投。

消息人士指出，運輸署招標該小巴線，罔顧居民及議員要求減價的意見，以三元五角作為最高收費。西貢（12號）專線小巴有限公司亦以此價中標，故有權加車費至三元五角。而該小巴有限公司回應，該路線仍在虧蝕中，並無減價的空間，加價只是回復應有水平。而運輸署則表示政府政策是公共交通為先，邨巴為輔，故取締該巴，但卻不回應為何讓邨巴無牌營運逾年。至於票價昂貴方面，運輸署反指收費是諮詢過區議會才作出的，和區議員說法有出入。

到了目前的境地，居民為了抗爭到底，實行自掏腰包在繁忙時間租巴士接載居民出坑口，拒搭專線小巴。藉以希望小巴商能將票價維持在二元五角的合理水平，或引入多些競爭，以供居民選擇。

另外有報章專欄評論員亦奇怪為何『邨巴』會成為眾矢之的。小巴、新界及市區的士搞大規模慢駛，抗議各區『邨巴』服務不斷膨脹，威脅他們的生存空間。而『邨巴』在同日亦搞大規模的慢駛行動，試圖迫使政府切勿因受壓力而收緊政策，影響『邨巴』的經營。

他奇怪的是小巴、的士竟然不但沒有利益衝突，而且還能合起來對抗同業的敵人，這實在是難能可貴。小巴、的士的經營者一直認為『邨巴』不斷搶走其大量的乘客，令他們的收入大打折扣。但為何的士經營者從不責難小巴威脅其生意呢？同樣，為何小巴經營者又從來不會指罵的士牌發得太多，影響其生計呢？

他認為事實上小巴和的士才是最接近的競爭對手，因為大家所接載的均是中、短途客。換言之絕少會有人從天水圍、元朗等地乘坐的士或小巴直達港島區各處上班吧。的士、小巴所做的多是接駁其他集體交通運輸系統，例如火車、地鐵、輕鐵和機鐵等。當然，還有來往各大商場、食肆、娛樂場所、郊區等等。根本兩者的客源絕不相同。前者是長途客，後者則是短途客。況且，『邨巴』的主要服務功能，只是在上下班的時段作出服務，其餘的時段根本無法繼續運作。試問長途的『邨巴』怎能搶走後者的客源呢？

還有的士及小巴為何又不投訴九巴、新巴、城巴、火車接駁巴士等搶走其生意？更無情的是：為何的士經營者不投訴自己的的士從業太多，或是小巴的經營者不投訴小巴數目太多，因而令自己的行業「僧多粥少」？

非專營巴士總數目

年份	數目
1998	5868
1999	5943
2000	6146
2001	6453
2002	6819
2003	7047

已登記的非專營公共巴士數目

服務項目	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08
年份	旅遊服務	酒店服務	學生服務	僱員服務	國際乘客	居民服務	複式類型交通	合約式出租
1998	2537	915	2988	2259	570	841	---	3000
1999	2298	538	3017	1922	562	875	---	5337
2000	2823	2409	3428	2154	640	1024	---	5784
2001	3090	3084	3789	2255	684	1089	---	6109
2002	3257	3309	4014	2390	716	1065	---	6469
2003	3267	3356	4189	2390	733	1017	---	6607

已登記的非專營公共巴士數目

