

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1291/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期：2005年3月1日(星期二)
時 間：上午9時
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員：劉千石議員, JP
王國興議員, MH
張學明議員, SBS, JP

出席公職人員：環境運輸及工務局副秘書長
朱曼玲女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

運輸署助理署長／行政及牌照
葉麗清女士

運輸署總運輸主任／傳訊
蘇祐安先生

應邀出席人士： 港粵直通巴士協會

秘書長
周慶旺先生

副理事長
張劍平先生

九龍的士車主聯會有限公司

主席
任太平先生

香港專線小巴持牌人協會

主席
黃文傑先生

會員
黃蔚琛女士

環保小巴大聯盟

發言人
陳文俊先生

發言人
謝健威先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席
歐陽根先生

畢架山花園業主立案法團

秘書
馬寶健先生

委員
譚翠蘭女士

的士車行車主協會有限公司

會長
吳坤成先生

中港澳直通巴士聯會

理事長
馮偉翔先生

秘書長
陳宗彝先生

非專利公共巴士從業員協會

理事長
蘇寶蓮女士

會員
黃旭鷺先生

香港無線電的士聯誼會

主席
黃羽庭先生

副主席
葉耀亮先生

香港物業管理公司協會有限公司

會長
孫國林先生

公共關係委員會主席
杜日生先生

馬鞍山的士車主司機聯會

主席
沈達祥先生

艾利丹尼森公司

行政主任
黃國榮先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長
陳洲先生

會長
伍焜先生

香港飛機工程有限公司

勞資協商委員會勞方召集人
簡志豪先生

人事主任(招聘及工業關係)
冼志強先生

國泰航空公司

人事策略及關係經理
王舜義先生

非專利公共巴士同業聯會有限公司

主席
曹沛森先生

委員
黃成發先生

市區的士司機聯委會

主席
郭志標先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席
黎銘洪先生

總務
林忠平先生

公共巴士同業聯會有限公司

主席
楊偉雄先生

副主席
黃良柏先生

新界電召的士聯會有限公司

代表
藍貴強先生

的士權益協會有限公司

代表
劉劍魂先生

新昌運輸香港有限公司

代表
黃潤輝先生

碧堤半島業主委員會

碧堤半島業主委員會委員
林耀楷先生

碧堤半島管理處代表
梁建剛先生

西貢的士工商聯誼會有限公司

代表
劉克溪先生

個別人土

龍耀祥先生

新輝旅運公司

代表
張英發先生

百寶旅遊汽車有限公司

代表
陳志德先生

正邦旅運有限公司

代表
黎展圖先生

個別人士

范佩玲女士

個別人士

陳正民先生

個別人士

胡凱茵女士

個別人士

方倩蘭女士

清水灣半島業主立案法團

代表
姚偉明先生

代表
甘秀清女士

汽車交通運輸業總工會非專利巴士公會

主任
何禮業先生

副主任
梁世華先生

業主立案法團聯合促進會

代表
李揪夏小姐

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

經辦人／部門

I 非專營巴士營運的規管架構及發牌制度

- (立法會CB(1)837/04-05(01)號文件) —— 港粵直通巴士協會於2005年1月28日提交的意見書
- 立法會CB(1)823/04-05(02)號文件 —— 環保小巴大聯盟於2005年1月28日提交的意見書
- 立法會CB(1)1014/04-05(01)號文件 —— 聯友的士同業聯會有限公司於2005年2月24日提交的意見書
- 立法會CB(1)969/04-05(01)號文件 —— 畢架山花園業主立案法團於2005年2月19日提交的意見書
- 立法會CB(1)640/04-05(01)號文件 —— 畢架山花園業主立案法團於2004年12月16日提交的意見書
- 立法會CB(1)1014/04-05(02)號文件 —— 的士車行車主協會有限公司於2005年2月24日提交的意見書
- 立法會CB(1)854/04-05(03)號文件 —— 的士車行車主協會有限公司於2005年2月2日提交的意見書
- 立法會CB(1)1014/04-05(03)號文件 —— 中港澳直通巴士聯會有限公司於2005年2月25日提交的意見書
- 立法會CB(1)969/04-05(03)號文件 —— 香港物業管理公司協會有限公司於2005年2月21日提交的意見書
- 立法會CB(1)1014/04-05(04)號文件 —— 香港的士小巴商總會有限公司於2005年2月25日提交的意見書
- 立法會CB(1)1014/04-05(05)號文件 —— 的士、小巴權益關注大聯盟於2005年2月26日提交的意見書
- 立法會CB(1)837/04-05(02)號文件 —— 的士、小巴權益關注大聯盟於2005年1月31日提交的意見書
- 立法會CB(1)725/04-05(01)號文件 —— 公共巴士同業聯會有限公司於2005年1月14日提交的意見書

立法會CB(1)786/04-05(05)號文件	——	公共巴士同業聯會有限公司於2005年2月22日提交的意見書
立法會CB(1)854/04-05(02)號文件	——	公共巴士同業聯會有限公司的意見書
立法會CB(1)823/04-05(01)號文件	——	綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司於2005年1月28日提交的意見書
立法會CB(1)1014/04-05(06)號文件	——	學童車協會有限公司的意見書
立法會CB(1)842/04-05(01)號文件	——	港九五的士工商團體的意見書
立法會CB(1)786/04-05(06)號文件	——	政府當局提供的資料文件
立法會CB(1)787/04-05號文件	——	立法會秘書處擬備有關規管非專利巴士營運的背景資料摘要
立法會CB(1)810/04-05(01)號文件	——	政府當局就畢架山花園業主立案法團提交的意見書所作的回應(立法會CB(1)725/04-05(01)號文件)
立法會CB(1)810/04-05(02)號文件	——	政府當局就畢架山花園業主立案法團提交的意見書所作的回應(立法會CB(1)640/04-05(01)號文件)
立法會CB(1)2351/03-04(06)號文件	——	政府當局提供予2004年7月19日會議參考的資料文件
立法會CB(1)2505/03-04號文件	——	2004年7月19日會議的紀要)

委員察悉在會議席上提交的以下文件 ——

- (a) 畢架山花園業主立案法團的發言講稿；
- (b) 非專利公共巴士從業員協會於2005年2月28日提交的意見書；
- (c) 新輝旅運公司的意見書；
- (d) 汽車交通運輸業總工會非專營巴士公會於2005年3月1日提交的意見書；及
- (e) 清水灣半島業主立案法團於2005年2月28日提交的意見書。

(會後補註：上述文件已於2005年3月14日隨立法會CB(1)1108/04-05號文件送交委員。)

2. 主席歡迎各團體代表出席會議。他接着邀請各團體代表輪流就非專營巴士營運的規管架構及發牌制度表達他們的意見。他表示，為了更妥善地控制會議時間，並確保所有團體代表得到公平對待，每個團體代表將獲給予3分鐘表達意見。

港粵直通巴士協會

(立法會CB(1)837/04-05(01)號文件)

3. 協會秘書長周慶旺先生表示，直通巴士服務是根據客運營業證(下稱“營業證”)制度，以國際乘客服務(A05)形式營運。現時直通巴士有700多輛。過去5年，非專營巴士的數目共增加了1 338輛，相比之下，根據營業證制度以國際乘客服務形式營運的非專營巴士數目只增加了175輛。凍結非專營巴士的數目會直接阻礙直通巴士服務的健康發展。政府實施多項促進內地與香港人員流動的政策已產生對直通巴士服務不斷增加的需求。此外，香港迪士尼樂園及深港西部通道即將啓用，將會加速過境旅客流量的增長。

4. 周慶旺先生又表示，政府當局現時對直通巴士營業證的發牌及續期已有嚴格管制。凍結非專營巴士的數目將會令直通巴士供應不足的問題進一步惡化。此外，非專營巴士的牌價將無可避免地飆升至超出部分營辦商財政能力可負擔的水平。他表示，政府當局應集中精力，打擊非法經營非專營巴士的活動，而非一刀切對整個非專營巴士業界施加一連串嚴苛的措施，從而危害直通巴士服務的營運能力。

九龍的士車主聯會有限公司

5. 聯會主席任太平先生促請政府當局加快落實其建議的措施，改善對非專營巴士營運的規管。他表示，政府當局經考慮運輸業界的意見，在進行全面檢討後制訂了此等措施。他亦促請政府當局加強執法行動，打擊非法非專營巴士服務的活動，並就非專營巴士推行車身標記識別系統，以易於識別非法經營的非專營巴士。

香港專線小巴持牌人協會

6. 協會主席黃文傑先生表示，所有市民(包括運輸服務營辦商)均應守法，並且不應濫用制度，令其他人受損。他促請所有有關政府部門努力履行職責，並且小心執法，以恢復及維持公共運輸網絡的正常秩序。

環保小巴大聯盟

(立法會CB(1)823/04-05(02)號文件)

7. 大聯盟的發言人謝健威先生表示，大聯盟歡迎政府當局建議的整套改善規管非專營巴士營運的措施。然而，他指出，政府當局尚未清楚界定不同公共交通工具各自擔當的角色。舉例而言，即使現時其他公共運輸營辦商已提供同一路線的服務，但當局仍會批准非專營巴士提供服務。這項安排已導致混亂情況。

聯友的士同業聯會有限公司

(立法會CB(1)1014/04-05(01)號文件)

8. 聯會主席歐陽根先生表示，代表2 000多個市區的士車主及司機的該聯會歡迎政府當局就改善規管非專營巴士營運所建議的措施，並促請盡快落實有關措施。過往數年，運輸署發出過多合約式出租服務(A08)的批註。該聯會強烈要求日後只應發給每輛非專營巴士一種批註。

9. 歐陽根先生提述政府當局提供的資料文件時又表示，該聯會對有關文件附件C第(d)點所載的建議原則及第12段所載的建議安排有所保留，因為此等原則及安排與控制非專營巴士數目及服務增長的目標背道而馳。該聯會促請政府當局依照《道路交通條例》(第374章)第28條的規定，嚴格遵循審批非專營巴士申請的準則。此外，政府當局應加強針對非法經營非專營巴士服務的執法工作。

畢架山花園業主立案法團(下稱“立案法團”)

(立法會CB(1)969/04-05(01)號文件，CB(1)640/04-05(01)號文件及CB(1)1108/04-05(01)號文件)

10. 畢架山花園業主立案法團委員譚翠蘭女士表示，政府當局在檢討非專營巴士營運的規管架構及發牌制度的過程中，除運輸業界外，並無主動諮詢受影響各方。結果是有關檢討的結論及建議未能平衡受影響各方的利益，對非專營巴士服務使用者並不公平。

11. 馬寶健先生又表示，立案法團先前曾提交其就引入居民巴士服務(A06)新申請程序(“原則上批准”的程序)提出的建議。政府當局不接受有關建議。立案法團並不認同政府當局的意見，並促請政府當局重新考慮立案法團的建議。(立案法團的意見及政府當局作出的回應詳載於馬先生的發言講稿中(立法會CB(1)1108/04-05(01)號文件))。

的士車行車主協會有限公司

(立法會CB(1)1014/04-05(02)及CB(1)854/04-05(03)號文件)

12. 協會會長吳坤成先生表示，鑒於過往10年，非專營巴士數目激增，以及其對常規公共交通工具的影響，該協會強烈要求收緊對非專營巴士服務的規管及監察。基本的前提是非專營巴士服務不應對的士業的營運能力造成不良影響。

13. 吳坤成先生又表示，該協會歡迎交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)的檢討報告。關於就解決市場上批註供應過多而建議的措施，吳先生表示，政府當局應澄請其資料文件第11段所載關於因營業證持有人公司化而產生轉讓巴士的建議安排。

中港澳直通巴士聯會

(立法會CB(1)1014/04-05(03)號文件)

14. 聯會理事長馮偉翔先生表示，各類非專營巴士服務的供求情況各有不同。政府當局不應將控制非專營巴士服務供應的措施一刀切適用於所有類別的非專營巴士服務。在2004年，使用陸路運輸的過境旅客增加了18%。此外，隨着內地參加個人遊計劃的省市的數目有所增加，香港迪士尼樂園及深港西部通道即將啓用，以及“內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排”的落實等，對直通巴士服務的需求將會持續迅速增加。任何嚴格控制直通巴士數目的措施將會窒礙訪港旅遊業的增長及本地經濟的發展。因此，政府當局絕不應為直通巴士的數目設定上限。該聯會認為，原則上，營業證持有人獲發出A05批註後，應獲准為其車隊增加一輛直通巴士，而每4個A05批註，營業證持有人應獲准增加一輛直通巴士，作為後備車輛。

非專利公共巴士從業員協會

(立法會CB(1)1108/04-05(02)號文件)

15. 協會理事長蘇寶蓮女士表示，隨着工業移入內地，半日制小學改為全日制，以及油價上升，對非專營巴士服務的需求已持續減少。非專營巴士服務有否足夠空間維持營運能力實在存疑。該協會對規管非專營巴士的營運有以下意見——

- (a) 該協會不反對政府規管非專營巴士的營運，條件是現有非專營巴士營辦商，尤其是該等以獨

資經營方式營運的非專營巴士營辦商，其營運能力不會受到影響。

- (b) 該協會支持將非專營巴士的數目凍結，以減少業內割喉式的競爭，並紓緩交通擠塞的情況。
- (c) 該協會支持加強針對非法經營非專營巴士服務活動的執法工作，但必須清楚界定何為構成非法經營非專營巴士服務的罪行。
- (d) 運輸市場若對非專營巴士服務有需求，便應開放讓其營運。

香港無線電的士聯誼會

16. 聯誼會主席黃羽庭先生表示，在1997年回歸以前，當時的運輸政策非常清晰，公共交通服務的發牌程序以很有條理的方式進行，每種交通工具為各自特定的市場服務。在回歸後，運輸署批出了很多A06及A08批註，導致非專營巴士的數目及服務供應過多。由於部分非專營巴士營辦商濫用A08批註，因而產生很多問題。所有這些問題均對常規的公共交通工具的營運能力帶來負面的影響。為回應的士及其他公共交通業界多次提出的訴求，交諮會答允檢討非專營巴士營運的規管架構及發牌制度。該聯誼會促請政府當局加快實施建議的規管措施，以確保非專營巴士業受到妥善規管。

香港物業管理公司協會有限公司 (立法會CB(1)969/04-05(03)號文件)

17. 協會會長孫國林先生表示，該協會代表負責管理八成以上私人住宅發展項目的物業管理公司。此等公司管理香港超過100萬個住宅單位。該協會認為，對很多住宅發展項目而言，非專營巴士營運的居民服務(A06)及合約式出租服務(A08)已成為必需的服務。作為消費者的乘客，應有權因應票價、車程所需時間及舒適程度，選擇他們屬意的交通工具。孫先生亦提出以下各點——

- (a) 包括鐵路、專營巴士及公共小型巴士(下稱“小巴”)在內的常規公共交通服務不能完全滿足公眾的交通需求。非專營巴士可填補在服務方面存在的缺口，並有助其他公共交通營辦商無需將資源投放於一些無利可圖的服務上。
- (b) 非專營巴士可應付因特定社會事件及經濟活動而引致的特定交通需求，並可滿足特定用家團

體(例如遊客、僱員、準物業買家、購物者及殘障人士)的特別需要。

現時，香港有超過7 000輛非專營巴士。對非專營巴士的營運施加額外限制，不但會影響非專營巴士營辦商，亦會對已習慣依賴非專營巴士服務滿足其每日交通需求的過百萬乘客造成影響。因此，該協會促請政府當局在推行有關非專營巴士服務的建議措施時，適當考慮其對乘客的影響。

艾利丹尼森公司

18. 該公司的行政主任黃國榮先生表示，該公司在將軍澳工業邨設有製造廠，員工超過1 000人。一直以來，該公司亦有租用非專營巴士，為其僱員提供交通服務，因為常規的公共交通服務未能完全滿足其僱員的交通需求，以及該公司24小時運作的需求。使用非專營巴士服務令其員工即使在惡劣的天氣下亦可準時上班。員工早已習慣該項僱員服務，並將該項服務視作該公司所提供福利的一部分。非專營巴士服務亦可為公司的客戶到訪及其他特定活動提供方便。

香港的士小巴商總會有限公司 (立法會CB(1)1014/04-05(04)號文件)

19. 總會理事長陳洲先生表示，過往5年，運輸署持續發出大量營業證及非專營巴士服務的批註。導致在香港營運的非專營巴士超過7 000輛，相比之下，專營巴士則只有5 000多輛。若干非專營巴士營辦商利用現行發牌制度的灰色地帶，將其服務範圍擴展至其獲准的服務範圍以外，引致交通擠塞，以及搶走常規公共交通工具的生意。該總會支持各交通工具進行公平競爭，但條件是常規公共交通工具的合法利益必須獲得足夠保障。為此，該總會建議以下各點——

- (a) 應廢除A08服務的批註；
- (b) 不管是新的申請或續期申請，每輛非專營巴士只能獲發給一種批註；
- (c) 為易於識別個別非專營巴士獲批准的批註種類，應規定每輛非專營巴士髹上特定顏色；
- (d) 應否決所有並無服務合約證明的非專營巴士服務的申請；及
- (e) 交諮會提出的建議應完封不動地落實。

香港飛機工程有限公司

20. 該公司的勞資協商委員會勞方召集人簡志豪先生提述政府當局提供的資料文件附件B，並提出以下意見

- (a) 建議的指導原則是，若僱員服務的費用由僱主全數支付，該服務才可獲考慮，此舉並不合理。該公司認為，最重要的考慮因素應是有關服務是否有理據支持。至於僱主對有關服務所提供資助的水平應有彈性。
- (b) 建議的指導原則是，僱員服務往返的工作地點及／或目的地並非位於繁忙市區或擠塞地區，而其營運不會造成交通擠塞，關於此點，該公司認為，“繁忙市區”及“擠塞地區”均含糊不清。現時已有監管非專營巴士營運的交通規例。利用發牌制度來解決交通擠塞的問題並不合理。
- (c) 僱員服務的乘客只限於該名有關僱主的僱員此項建議的指導原則應予修改，以便倘若有關僱主的承辦商及業務夥伴的僱員的工作地點相同，可把他們包括在內。這是考慮到不少商業營辦商將其服務外判的事實。
- (d) 基於上文第(c)項載列的相同理由，有關在一般情況下，該項服務在同一時間內，只可向一名僱主的員工提供的此項建議指導原則應改為把有關僱主的承辦商及業務夥伴的僱員亦包括在內。

國泰航空有限公司

21. 該公司人事策略及關係經理王舜義先生提述政府當局提供的資料文件(立法會CB(1)786/04-05(06)號文件)附件B，並提出以下意見 ——

- (a) 僱員服務的費用由有關僱主全數支付，不應是考慮新僱員服務申請的先決條件。主要的考慮因素應是所申請的新僱員服務是否有理據支持。財務安排應是由有關僱主及僱員討論的事情。強制僱主全數支付僱員服務亦可能會產生令有關僱主及僱員之間的合約關係變得複雜的效果。

- (b) 鑒於機場須全日24小時運作，應容許提供來往機場的定期僱員服務，但有關服務的班次無須如其他公共交通服務一般頻密。
- (c) 關於僱員服務應限於往返工作地點的指導原則需作澄清。在機場工作的僱員工作地點頗為分散，因此，在這方面應容許一定的彈性。

非專利公共巴士同業聯會有限公司

22. 該聯會主席曹沛森先生認同另一位團體代表的意見，認為在1997年回歸後，運輸業界內部才因非專營巴士服務增長而出現關係緊張的情況。運輸署要為現時的情況負責。然而，該聯會贊賞運輸署最近作出努力，糾正有關的規管及發牌安排。非專營巴士業願意接受規管，但此方面的規管必須公平和合理。關於合約式出租服務(A08)，他表示其他公共交通業界對有關服務的目的及功能存有誤解。

市區的士司機聯委會

23. 聯委會主席郭志標先生表示，在1997年回歸後，運輸署放寬非專營巴士的發牌安排，向每輛非專營巴士發放超過一項批註，並容許後者向登車的乘客收取車費。部分非專營巴士營辦商亦把握機會，將其營運擴大至超越其獲批准的服務範圍。他認為，非專營巴士服務應與其他公共運輸服務一樣，受到適當的規管。雖然乘客的選擇是一個重要因素，但不應作為在決定公共交通服務的適當組合時的凌駕性因素。他又表示，市區的士業不反對非專營巴士服務如此的增長。然而，的士業不滿有關的政府政策出現模稜兩可的情況，以及當局未能有效監察非專營巴士的營運。

的士、小巴權益關注大聯盟

(立法會CB(1)1014/04-05(05)及CB(1)837/04-05(02)號文件)

24. 的士、小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪先生表示，自2003年12月以來，他一直期待就有關事項向事務委員會發言。關注大聯盟不反對非專營巴士業在政府批准的範圍內營運。然而，關注大聯盟強烈反對非專營巴士服務超越其獲批准的服務範圍，損害其他公共運輸服務的營運可行性。他對物業管理業界出席今天的討論環節感到困惑。他認為，購物商場租用非專營巴士提供合約式出租服務，是大財團掠奪小企業生意的做法。這種

做法的後果是，光顧屋邨內小型購物中心的人數大幅減少，該等購物中心內很多小企業被迫結束營業。

25. 黎銘洪先生表示，根據政府的運輸政策，的士及小巴是受規管的公共交通工具，而非專營巴士則擔當一個輔助角色，在營運班次及路線方面受到若干限制。然而，現時的情況是，即使在非繁忙時段，非專營巴士亦搶走了的士及小巴部分的合法生意。非專營巴士的數目在過去數年大增便可證明此點。

公共巴士同業聯會有限公司

(立法會 CB(1)725/04-05(01)、CB(1)786/04-05(05) 及 CB(1)854/04-05(02) 號文件)

26. 公共巴士同業聯會有限公司主席楊偉雄先生表示，根據政府的運輸政策，非專營巴士連同小巴及的士在公共交通系統中擔當一個輔助角色。多年來，非專營巴士業界與的士和小巴業和諧地發展及演變。由於經濟低迷，在過往數年，少數非專營巴士營辦商依賴營運不獲批准的服務。運輸署監管此類服務亦不奏效。此等情況導致其他運輸業對非專營巴士業產生反感。他接着提出以下各點 ——

- (a) 對非專營巴士業施加單項批註的安排(即每輛非專營巴士只獲批出一種批註)並不公平，這樣會嚴重影響有關業界的營運能力。
- (b) 非專營巴士業接受政府對不獲批准的非專營巴士營運採取行動。
- (c) 凍結非專營巴士車的數目，未必會阻礙直通巴士的發展，以應付不斷增加的需求，因為現時提供其他服務的非專營巴士可以改為提供直通巴士服務。

新界電召的士聯會有限公司

27. 聯會代表藍貴強先生強調，政府當局並無針對非專營巴士營運未獲批准的服務，採取適當的執法行動。舉例而言，提供學生服務(A03)的非專營巴士營辦商不准在車上向學生收取現金付款。然而，據他了解，很多非專營巴士確實在車上向學生收取現金付款。

的士權益協會有限公司

28. 協會代表劉劍魂先生表示，有很多非專營巴士現正24小時營辦定期服務。現行的發牌安排存有漏洞，尤其是該等與合約式出租服務(A08)批註有關的發牌安排，該等安排給予非專營巴士營辦商很多空間，在合法的服務範圍以外營運。因此，當局有迫切需要堵塞有關漏洞及清晰無誤地界定非專營巴士業的獲批准服務範圍，以改善有關情況。

新昌運輸香港有限公司

29. 公司代表黃潤輝先生表示，作為以液化石油氣(下稱“石油氣”)為燃料的專線小巴營辦商，石油氣價格持續上升對業界造成沉重打擊。不同地區石油氣加氣站的價格各有差異，亦對業界的營運帶來困難。

碧堤半島業主委員會

30. 碧堤半島業主委員會委員林耀楷先生表示，專營巴士及小巴未能滿足碧堤半島居民的交通需求。碧堤半島全數建成後，該住宅項目將會有超過10 000名居民。現時，碧堤半島管理處聘用旅遊巴士公司提供點至點居民接載服務，而該非專營巴士的服務及收費受到居民的監管。業主委員會認為，有關服務不可或缺，並應繼續提供，以便能足夠應付居民的交通需求。

西貢的士工商聯誼會有限公司

31. 聯誼會代表劉克溪先生籲請事務委員會委員支持交諮會就規管非專營巴士所提出的建議。他表示，新界的士並未因跨境客運量增加而受惠；與此同時，又受到馬鞍山鐵路通車的沉重打擊。部分新界的士司機的收入甚至較領取綜合社會保障援助的人士更低。因此，他促請其他運輸業界及事務委員會委員在討論規管某運輸業界時，顧及新界的士車主及司機的生計問題。

個別人士

32. 龍耀祥先生表示，他擁有一輛非專營巴士，並自行經營該輛巴士。他透過接收其他非專營巴士營辦商的臨時訂單，以提供合約式出租服務(A08)謀生。他關注有關合約式出租服務的新規定會對該等主要接收其他營辦商的訂單的非專營巴士營辦商而言非常繁複，並要求政府當局適當地考慮任何新規定對現有的非專營巴士營辦商(尤其是小型營辦商)的影響。

新輝旅運公司

33. 新輝旅運公司代表張英發先生表示，該公司主要營辦學生服務(A03)，經營環境日益困難。隨着半日制小學逐步改為全日制小學，該公司每輛非專營巴士每日只需營運二至四程服務。此外，在暑假期間完全沒有收入。現時，該公司的非專營巴士亦提供僱員服務，以及學校特別活動的臨時服務。在主要假期，非專營巴士亦用於提供遊覽服務，以應付對此等服務的極大需求。只有透過這樣靈活地調動非專營巴士，該公司才得以維持營運能力。假如將來每輛非專營巴士只許營辦一類服務，該公司將失去營運能力。事實上，非專營巴士業只有透過各營辦商相互合作，在不同時間調動車隊提供各類服務，才可維持業界營運能力。

百寶旅遊汽車有限公司

34. 百寶旅遊汽車有限公司代表陳志德先生認同張英發先生的意見。他提述有關規定A08的服務營辦商如開辦合約式出租服務往返相同起點及目的地地區，在30天內營運的日數(不論是間歇或連續提供)超過兩天，即須在服務開辦前事先獲得運輸署署長批准的規定。他認為新規定可能仍然會有灰色地帶。他亦認為，在訂定非專營巴士服務的發牌條件及服務時限方面，運輸署應適當考慮就每輛非專營巴士所作的投資需要超過一年的營運才可回本。

正邦旅運有限公司

35. 黎展圖先生表示，正邦旅運有限公司主要營辦遊覽服務(A01)。沙士爆發令生意大受打擊，但仍然可以維持營運，主要因為先前批給該公司的A08批註，該公司可以調動其非專營巴士的車隊，提供臨時的合約式出租服務。現時政府當局決定對整個非專營巴士業界採用嚴格的管制，而非集中打擊一小撮非專營巴士營辦商的非法經營服務。此舉對大部分非專營巴士營辦商不公平，並且對其生意上的可行性有不良影響。

個別人士

36. 范佩玲女士表示，她居於東涌的一個私人屋苑，並且經常利用屋苑會所的穿梭巴士前往尖沙咀屋苑的會所。有關服務非常方便及舒適。倘若居民須利用常規的公共交通服務，他們需要轉乘兩種不同的交通工具，才可到達尖沙咀的會所。除了會所的穿梭巴士外，屋苑居民亦利用非專營巴士的穿梭服務往返附近的地鐵

站。她認為天水圍的居民非常依賴非專營巴士服務，以滿足他們日常的交通需要，而事實上，非專營巴士服務提供非常好的點對點服務，使居民前往市區時無須多次轉乘其他交通工具。她表明，乘客應有權選擇自己屬意的交通工具。

個別人士

37. 陳正民先生表示，過往數十年以來，公共交通服務已大有改善。隨着多個私人住宅項目在原本屬偏遠的地區落成，非專營巴士擔當重要角色，以優質服務滿足居民的交通需要。會所穿梭巴士必須行走固定路線，亦不許在車上向乘客收取車資。發展商在公眾假期提供的穿梭巴士服務，讓公眾可以前往他們出售的發展項目，亦使公眾獲益。A08批註能照顧公眾因參加特別活動而引致的交通需要，令他們受惠。廢除A08批註的安排，將會剝奪公眾目前享有的方便服務。

個別人士

38. 胡凱茵女士表示，往返購物中心的非專營巴士穿梭服務，使普羅市民及商界同樣受惠。此類穿梭服務對其他公共交通工具並無重大影響。她認為若有足夠的需求，便應維持這類穿梭巴士服務。事實上，的士通常不歡迎只乘搭短途車程由住所前往附近購物中心的乘客。非專營巴士所提供的穿梭服務可填補此方面的服務空隙。

個別人士

39. 方倩蘭女士表示，作為普羅市民的一員，她認為政府當局不應透過對非專營巴士施加嚴格的規管措施及削減他們的服務，迫使非專營巴士結束經營。此等措施對普羅市民毫無益處，並會直接影響部分非專營巴士營辦商及其僱員的生計。她亦表示，當局就收緊對非專營巴士業界規管的建議未有充分諮詢非專營巴士服務的使用者。

清水灣半島業主立案法團

40. 清水灣半島業主立案法團代表姚偉明先生表示，該發展項目於2001年完成。自此，一輛非專營巴士便一直為居民提供邨巴服務，所收的車資僅2元而已，直至2002年8月將軍澳線通車為止。當時，運輸署在事前並未諮詢居民的情況下引入一條新的綠色小巴專線。最高車資高達4.5元，而在進行招標後的車資為3.5元。運輸署

在此個案並無適當地考慮居民真正的交通需要。過往兩年，居民多番要求恢復邨巴服務，但有關申請卻被運輸署拒絕。他認為在此事上，運輸署較傾向保障專營巴士及小巴的利益，而非居民的利益。他認為每個運輸行業均應獲給予合理可行的營運範圍，而乘客的利益應獲得保障。他表示會向事務委員會主席呈交5 000人簽署的請願書。

汽車交通運輸業總工會非專利巴士工會

41. 汽車交通運輸業總工會非專利巴士工會代表何禮業先生表示，為了令非專營巴士業界維持營運能力，規管制度應給予非專營巴士營辦商足夠空間，以便他們能有效地調動其車隊，提供各類服務。他亦提出以下各點——

- (a) 關於政府當局文件第8段所載述的建議安排，即當現有營辦商未能取得為其服務批註續期的新合約，而其日後就其相同的批註提出申請時，便會被視為“新供應”。總工會擔心這樣會迫使非專營巴士營辦商結束經營。總工會促請政府當局適當地放寬申請規定。
- (b) 關於政府當局文件第17及18段所載的建議安排，總工會促請政府當局，若現有非專營巴士營辦商提出申請，並且有真正的服務需求，當局應放寬申請新的邨巴服務及僱員服務的規定。

業主立案法團聯合促進會

42. 業主立案法團聯合促進會代表李揪夏小姐表示，業主立案法團是根據現行安排申請居民服務(A06)的一方。她促請政府當局在決定為居民提供公共交通服務時，適當地考慮居民的意向。她表示，對於屯門的居民而言，邨巴服務早期在滿足屯門居民的交通需要方面擔當非常重要的角色。雖然現時已有西鐵及更多專營巴士線服務屯門區，但邨巴服務一般更為方便及舒適。她認為，倘若居民希望的話，現有獲批准營運的邨巴應繼續提供服務。

馬鞍山的士車主司機聯會

43. 聯會主席沈達祥先生表示，馬鞍山區未獲批准的非專營巴士異常猖獗。他促請政府當局針對這些非專營巴士加強執法行動。

與政府當局進行討論

44. 陳偉業議員表示，很明顯，現時對非專營巴士所提供的邨巴服務的需求很大，而政府在此事上採取的政策是偏袒大財團，包括專營巴士公司。作為一位立法會議員，他有責任在考慮此事時，平衡各方的利益。他觀察到，雖然運輸署對邨巴服務的申請一直採取非常嚴格的做法，但政府當局一直沒有對未獲批准的非專營巴士營運，採取有效的執法行動，這樣引致運輸業界產生糾紛。他詢問非專營巴士業界有否任何解決未獲批准非專營巴士的營運問題的建議。陳議員亦詢問，政府當局會否針對該等營運未獲批准服務的非專營巴士營辦商採取非常嚴厲的執法行動。

45. 龍耀祥先生表示，政府應針對非專營巴士未獲批准的營運加強執法。相關的非專營巴士營辦商／司機若被發現營運任何未獲批准的服務，當局應透過定額罰款的程序，立即予以起訴。

46. 公共巴士同業聯會有限公司副主席黃良柏先生認為，其中一項有效措施是將該等確有需要但未獲批准的非專營巴士服務訂為常規服務。政府當局應加快審核來往各屋苑及鐵路站的短程穿梭巴士服務申請。至於現有的長程邨巴服務，若有真正的服務需求，政府當局應容許有關服務繼續下去。

47. 劉健儀議員表示，過往十多年，針對未獲批准營運的非專營巴士服務的執法行動的成效不大。她尤其對針對“攪毛巴”(即行走固定班次及路線，並在車上向乘客收取現金車資的未獲批准非專營巴士服務)的執法行動的成效表示懷疑。她曾就此事接觸運輸署及警方，但它們反應冷漠。她認為政府當局應先為業界制訂一套公平的規管及發牌制度，然後針對未獲批准的營運進行有效的執法行動。劉議員要求政府當局保證，當局將會並能夠進行有效的執法行動。

48. 環境運輸及工務局副秘書長承認，現行規管非專營巴士業界的制度存在不足之處，因此，當局進行了現有的檢討，並提出改善對業界所作規管的措施。她強調，合約式出租服務(A08)批註是為了應付乘客對交通服務的臨時需求。部分未獲批准營運的非專營巴士營辦商，曾利用A08批註，提供定期性質的服務，超越A08原定的營運範圍。尤其是為商場或會所提供的免費巴士服務，由於該等服務有固定目的地及路線，故經常成為在相同地區營運的其他公共交通服務營辦商的投訴對象，指其對它們構成不公平的競爭。

49. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，根據現行的合約式出租服務(A08)發牌條件，如該項服務行駛固定路線或駛往固定目的地的地區接載任何市民而無須獨立收費(一般稱為免費巴士服務)，在連續12個月內其營運的日數超過14天(不論是連續或間歇地)，則須事先獲得運輸署署長批准。部分非專營巴士營辦商利用現行發牌條件的灰色地帶，繞過須事先獲得運輸署署長批准的規定。舉例而言，部分營辦商聲稱，他們所提供的會所穿梭巴士服務並非公開向公眾提供。部分營辦商則與其他營辦商勾結，每個營辦商提供服務不超過14天，其後的14天再由另一個營辦商營運同一條路線，如此類推。現行A08服務的發牌條件所存在的灰色地帶或漏洞，亦令運輸署及警方在搜集作出檢控所需的證據(例如運輸署或警方須連續超過14天監察同一項服務)方面遇到困難及需投入密集的資源，因此，這方面執法行動的效果未如理想。

50. 環境運輸及工務局副秘書長表示，為確保A08服務符合旨在應付臨時需求的原意，政府當局建議規定A08的服務營辦商如開辦有關服務往返相同起點及目的地，在30天內營運的日數(不論是間歇或連續提供)超過兩天，即須在服務開辦前事先獲得運輸署署長批准。上述服務包括該等由一名營辦商獨自經營的服務，以及營辦商以合辦或其他方式與其他營辦商經營的服務。政府當局相信此項建議可堵塞現有的漏洞，並有助更容易地採取執法行動。其他旨在方便進行監察及採取執法行動的建議措施包括將訂定服務班次的安排擴展至所有固定性質的非專營巴士服務班次及改善辨別非專營巴士制度等。此等措施詳載於政府當局提供的資料文件內。

51. 關於執法行動方面，運輸署助理署長／行政及牌照表示，現行的發牌制度仍有一些灰色地帶，而這些灰色地帶導致執法時出現困難。政府當局預期，在實施有關建議措施(尤其是該等與A08批註有關的措施)後，可消除灰色地帶，屆時採取執法行動便會更加容易及有效。她向委員保證，政府當局一直都有針對未獲批准非專營巴士的營運積極採取執法行動，日後亦會繼續這樣做。執法行動以多種方法進行。運輸署會就涉嫌違反營業證發牌條件的個案進行調查。若發現營辦商違反了任何營業證的發牌條件，運輸署署長有權吊銷或暫停其營業證。迄今，運輸署已展開60餘宗調查。涉及35個營辦商及61輛非專營巴士的30餘宗個案已作出決定。若干營業證被吊銷，而其他營業證則被暫停1至6個月。關於透過定額罰款程序提出的檢控，在2004年之前，每年有4 000餘宗，而此方面的數字在2004年增加至7 500餘宗。至於透過傳票進行檢控，在2004年之前，每年有600餘宗；在

2004年有1 000餘宗。除營辦商被判罰款外，部分車輛亦被扣管3個月。

52. 陳偉業議員評論道，政府當局針對未獲批准非專營巴士的營運所採取的執法行動，並非以公平的方式進行。他觀察到，政府當局的執法行動主要集中在輕微的違例個案方面，例如為方便居民而增加落客點。但另一方面，當局卻容許嚴重違反發牌條件的非專營巴士服務繼續營運。他表示，由於政府當局未有針對明目張膽營運未獲批准服務的非專營巴士營辦商採取有效的執法行動，在建議的新措施實施後，委員及公眾對政府當局在履行其規管及監察角色方面的能力難有信心。

53. 李鳳英議員感謝團體代表出席會議，以及他們就此事所表達的寶貴意見。她觀察到，現時營運未獲批准非專營巴士服務的問題依然嚴重。她要求當局提供資料，述明過往兩年，因營運未獲批准非專營巴士服務而被檢控，以致營業證被吊銷的個案數目。

54. 環境運輸及工務局副秘書長同意，不管所涉及的服務種類為何，政府當局均有責任針對未獲批准的非專營巴士採取執法行動。至於“攪毛巴”的問題，她承認現行的發牌安排存有不足之處，因而令若干營辦商有機可乘。為糾正此種情況，政府當局已就合約式出租服務建議採用新的發牌安排，以堵塞現有的漏洞。至於針對“攪毛巴”的執法行動，政府當局已提供相關的統計數字，供委員參考，而政府當局將會因應李鳳英議員的要求，提供有關資料。政府當局歡迎公眾舉報任何未獲批准非專營巴士活動的具體個案。運輸署及警方將會積極跟進有關個案。事實上，運輸署及警方正積極採取針對此類活動的執法行動，並會在有足夠證據時，採取檢控行動。

政府當局

55. 陳偉業議員表示，就“攪毛巴”而言並無灰色地帶。該等巴士在車上收取現金車資，並行駛固定路線，它們明目張膽地營運未獲批准的服務。他因而質疑當局在多大程度上對“攪毛巴”採取有效的執法行動。

56. 環境運輸及工務局副秘書長相信，陳偉業議員所提述的“攪毛巴”是指利用A08批註目前存在的漏洞而提供的非專營巴士服務。她表示，政府當局的建議已包括堵塞該等漏洞的具體措施。運輸署助理署長表示，部分“攪毛巴”的個案已或正依照調查程序進行處理。在2003年1月至2004年年底這段期間，當局曾進行與未獲批准非專營巴士服務有關的調查共有67宗。進行這些調查後，涉及61輛非專營巴士的35個營業證持牌人已被處

罰，5個營業證被吊銷，而其他營業證被暫停為期1至6個月。

57. 李鳳英議員表示，非專營巴士業及其他運輸業對非專營巴士供應過量均表關注。然而，政府當局建議的措施，目的只在於改變現行的發牌安排。她指出，購買一輛非專營巴士涉及頗大的投資。若每輛非專營巴士只獲批給一種批註，有關的營辦商將難以維持營運能力，而他們可能依靠營運不獲批准的服務。她明白對直通巴士服務的需求正不斷增加，因此，她詢問政府當局會否考慮對提供本地客運服務的非專營巴士數目設定上限，以便現有的營辦商能維持營運能力，之間不會面對惡性競爭。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)表示，經仔細考慮後，交諮會及政府當局認為，為控制非專營巴士服務的增長，政府當局應採用嚴格的措施處理有關非專營巴士服務和巴士“新供應”^{註釋1}的申請。舉例而言，非專營巴士服務新供應的申請應附帶有效期在6個月或以上的服務合約，作為支持申請的證據。新的申請者及現有營辦商申請新供應巴士時，通常只會獲發一項批註。交諮會及政府當局認為不宜對非專營巴士的數目設定上限，因為這樣會限制當局在應付某些服務界別的真正需要方面的靈活性，這些界別因特殊情況而可能需要額外車輛以滿足需求。這樣亦可能導致不良的投機活動，因而令客運營業證及非專營巴士的牌價上升，如此一來將會增加非專營巴士服務的成本，並會轉嫁到乘客身上。

59. 李鳳英議員表示，非專營巴士業界並非要求永久凍結非專營巴士的數目，他們只是要求暫時凍結，以便為業界提供喘息機會進行調整及協調。當局建議的新措施，尤其是單一項批註的安排，並不能根本解決現有問題。單一項批註的安排亦可能促使部分非專營巴士營辦商出於維持營運能力的需要而經營非法服務。

60. 劉健儀議員指出，過去5年，對公共交通服務的需求只增長5%，但非專營巴士的數目卻增長23%，而專營巴士的數目亦大幅上升。供應方面的增長肯定超出對公共交通服務需求的增長。此外，根據政府當局促進鐵路發展的政策，近年來有多條新鐵路線(將軍澳線、西鐵、馬鞍山鐵路及尖沙咀支線)先後落成。由於市場的增

^{註釋1} 非專營巴士服務及巴士的“新供應”申請是指申請人就新客運營業證(“營業證”)(包括相關的批註和巴士)提出的申請、現有營辦商就新增批註和巴士提出的申請，以及上述營業證及批註日後的續期申請。

長有限，而鐵路所佔的市場份額有所增加，其他公共交通工具的經營環境變得越來越困難，行內競爭激烈。她認為，運輸市場已失衡，而這在很大程度上是政府的運輸政策所致。政府當局必須從根本上解決問題。否則，將無法妥善解決非專營巴士服務的問題。此外，除非專營巴士外，可能會產生更多涉及其他交通工具的問題。當局建議的新措施只會令非專營巴士營辦商更難維持其營運能力，並可能導致更多非法經營活動。

61. 對於有人關注非專營巴士營辦商若只獲發一項批註，他們可能要依靠非法經營活動來維持營運能力，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)表示，非專營巴士營辦商應與其他市民一樣要守法。有關營辦商在申請客運營業證及非專營巴士車輛及服務批註時，理應仔細評估業務的可行性。所有營辦商均應在獲發的有關批註所規定的服務範圍內經營。關於政府的運輸政策，鑒於香港的路面有限及對交通的需求龐大，故有必要優先發展鐵路，令其作為公共交通網絡的骨幹。其他公共交通工具，包括公共小巴、非專營巴士及的士，則在公共交通系統中擔當輔助角色。它們各自服務本身獨特的市場，並一同為公眾提供合理的選擇。

62. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)續稱，導致非專營巴士的數目在過去5年增長23%的主要原因是此段期間經濟不景，許多失業人士加入非巴士行業謀生。與此同時，運輸署在處理非專營巴士的申請時採用相對寬鬆的做法。不過，近年來，政府當局已盡很大努力協調各類運輸服務，並在適當的情況下，透過改善經營環境來扶助個別行業。就的士業而言，政府當局已增加多個的士站，並向的士開放停車禁區。最近，的士更獲准由晚上11時起在落馬洲禁區內營運。公共小巴受政府的“約制”政策所規限，而當局過去數年均沒有發出新的的士牌照。

63. 公共巴士同業聯會有限公司主席楊偉雄先生表示，該聯會對於運輸署妥善履行其監管職責的能力缺乏信心。非法非專營巴士服務主要是以“攞毛巴”及會所非專營巴士的形式經營。政府當局應制定措施，針對這些非法非專營巴士服務，而非針對整個非專營巴士行業，政府當局現時收緊審批非專營巴士服務申請的做法對整個非專營巴士行業不公平。

64. 的士、小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪先生表示，由1999年至2003年，儘管學生人數持續下降，但經營學生服務的非專營巴士的數目卻增加了1 248輛，而3項與遊客有關的批註的數目增加超過3 000個。根據這些

數據，他懷疑有人偽造文件，申請客運營業證及服務批註。他詢問當局會對這些人採取甚麼執法行動。他聽聞在大圍有集團專門偽造文件，作為申請非專營巴士服務的理據。他要求政府當局調查此事。

65. 市區的士司機聯委會主席郭志標先生提及非法居民巴士服務的問題時，詢問當局針對此等活動所採取的執法行動次數及所涉及的車輛數目。

66. 香港物業管理公司協會有限公司會長孫國林先生表示，物業管理公司在此事上並非要求維護或促進大公司的利益。該界別試圖轉達各個屋邨居民的意見。居民有權選擇最適合他們的需要及提供最佳服務的交通工具。他同意應採取嚴格的執法行動，打擊經營非法非專營巴士服務的活動。現時的發牌安排若有漏洞，政府當局應採取妥善措施來堵塞這些漏洞。

67. 聯友的士同業聯會有限公司主席歐陽根先生提及當局的建議，即只持有A08批註的現有小規模營辦商在申辦服務時若能提出充分理由，可獲多發一項批註(載於政府當局文件第12段)。他評論說，此項安排與控制非專營巴士服務供應的目標背道而馳。他進一步表示，根據現時的安排，兩間鐵路公司獲准營辦來往鐵路車站的接駁服務，這樣做進一步蠶食的士業的經營環境。

68. 環境運輸及工務局副秘書長重申，政府當局打算採用非常嚴格的措施來處理非專營巴士服務及車輛“新供應”的申請，以控制非專營巴士服務及車輛的增長。至於歐陽根先生提及的建議，她解釋，政府當局是聽取了非專營巴士業界的意見，指只持有A08批註的現有營辦商可能無法維持營運能力。現有共有55名此等營辦商。這些營辦商只有在其申請有服務合約支持以證明有提供服務需要的情況下，才會獲多發一項批註。

69. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，鐵路公司提供的接駁服務須預先獲得運輸署批准，並且只會在有充分理據的情況下才會獲批准。若此等接駁服務可由或正由其他交通工具提供，運輸署通常會鼓勵鐵路公司就提供接駁巴士服務與其他公共交通工具的營辦商合作，並提供轉乘優惠。

70. 運輸署助理署長表示，運輸署若發現非專營巴士服務申請人提供虛假資料，會向警方舉報。事實上，運輸署過去曾向警方舉報數宗這樣的個案。運輸署亦會與警方合作，在9個黑點(包括干諾道中、昃臣道、深井及屯門)實施若干交通管理措施，以打擊非法非專營巴士

服務。透過定額罰款程序進行的部分檢控行動不僅由警方執行，運輸署亦參與執行。在2004年，透過定額罰款程序作出的檢控有超過7 000宗，而發出的傳票有1 000餘張。故此，政府當局已作出很大努力，針對非法提供非專營巴士服務的活動積極採取執法行動。

71. 主席多謝團體代表出席是次會議及向事務委員會提供寶貴意見。他要求政府當局仔細研究團體代表及委員所表達的意見，並採取適當的跟進行動。

II 其他事項

72. 議事完畢，會議於上午11時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年6月25日