

CB(1)823/04-05(02)

環保小巴大聯盟

環保小巴大聯盟對交通諮詢委員會 檢討規管非專營巴士營運工作小組報告的意見

鑑於非專營巴士違規經營問題嚴重，運輸當局於2003年底邀請交通諮詢委員會（「交諮會」）成立工作小組，檢討非專營巴士服務的規管架構和發牌制度。有關報告於去年（2004年）7月發表，並諮詢各界意見。環保小巴大聯盟（「大聯盟」）作為小巴業界的組織，希望藉此向當局表達意見，並希望運輸當局能確實執行有關的運輸政策，令我們合法經營的小巴營辦商利益，獲得應有的保障。

「工作小組」的報告指出，近年市場上的非專營巴士出現供過於求的情況，而公共交通服務的需求卻增長緩慢。個別非專營巴士服務營辦商營辦未經批准的服務，有部分則超越其既定的營運範圍，營辦一些偏離運輸政策的非法服務。這些非法活動削弱常規和合法的交通服務，包括小巴的營利能力，並造成交通和環境問題。

「大聯盟」原則上同意有關報告的內容，認為當局有責任協調非專營巴士的服務、加強規管非專營巴士的營運，及提高執法行動的成效和效率，以改善非專營巴士營運的規管制度。對於「工作小組」採納的目標，包括：

- (a) 當局應非常嚴格控制新供應（即新申請人就新營業證的申請，其中包括相關的批註和車輛的申請；現有營辦商就新增車輛和批註的申請以及上述營業證及批註日後的續期申請）；
- (b) 處理現有供應的續期申請（即現有營辦商就營業證和批註的續期申請，和替換車輛的申請）時，應維持適當的彈性；及

環保小巴大聯盟

(c) 應改善現有的規管架構，以確保服務按規定營運和令執法更容易。

「大聯盟」對此表示歡迎，認為有助規管非專營巴士的營運，及平衡公眾與合法公共交通工具營辦商的利益。

「大聯盟」又認為，當局應切實執行停止自動簽發合約式出租服務（A08）批註予沒有該類批註車輛的措施。「大聯盟」同意非專營巴士的臨時合約式出租服務，例如婚禮、學校旅行和教育機構開放日等，有關服務在一個月內不營運超過兩日者，無須事先經署長批准。

至於「工作小組」報告建議，定期的合約式出租服務，例如推廣樓盤、商場巴士及會所巴士等免費巴士服務，不論營辦期長短，營辦前均須經運輸署長事先批准；「大聯盟」認為，此類服務固然須於營辦前經運輸署長批准，審批過程更必須嚴格，但若有關服務對同區常規公共運輸服務帶來負面影響，則運輸署長不應該批准有關申請，而非「工作小組」報告所建議，仍可考慮給予批准有關服務在一年之內不可營辦超過15日。

「工作小組」建議的一系列措施，提高打擊未經批准的非專營巴士服務的執法行動的成效及效率，包括：

(a) 改善識別系統，使執法人員易於分辨車輛正在提供的非專營巴士服務類別。

這包括規定非專營巴士展示適當及指定格式的標誌，以顯示車輛正在提供的服務類別；及規定獲單項批註或有限度批註的巴士，須採用車身標記識別系統，以顯示其服務類別。至於現有的車輛，當局應鼓勵有關營辦商自願為現有巴士採用這個系統；

(b) 為防止未經批准的服務產生，建議除經運輸署長批准外，禁止在車上以現金

環保小巴大聯盟

繳付車資；

- (c) 清楚訂明運輸署人員有權登上和乘搭任何非專營巴士，以便他們對懷疑未經批准的活動進行調查；
- (d) 增加執法行動及加強運輸署及警方的合作，打擊所有未經批准的非專營巴士服務，包括在取得所需批准前提供服務及交通違例事項；
- (e) 檢討現行經研訊後而實施的行政制裁，向屢犯者施以更重的罰則，以確保有足夠的阻嚇作用；
- (f) 精簡執法程序，把一般違反營業證條件的行為，列作按定額罰款告票制度處理的表列罪行，例如未有展示營業證字牌或規定的服務標誌，未經運輸署長批准在車上收取現金車資，及未有在車上備存服務營運細節的文件；
- (g) 實施交通管理措施，加強規管獲批准的非專營巴士服務上落客的活動，並解決未經批准的服務所引起的問題，及
- (h) 改善常規公共運輸服務，並及早規劃運輸服務，以應付新發展項目所引起的交通需求，從而阻遏未獲批准的非專營巴士服務出現。

「大聯盟」必須指出，過往非專營巴士即使有違規服務，警方及運輸當局仍束手無策，「大聯盟」支持「工作小組」報告的同時，認為當局要切實執法，嚴厲打擊違規行為，否則「工作小組」的報告只是形同虛設。

小巴業界一直默默遵守政府的運輸政策，在公共運輸系統中擔當輔助角色，主要負責接駁鐵路的服務。「工作小組」認為，非專營巴士應繼續擔當紓緩市民在繁忙時間對專營巴士和專線小巴服務需求的角色；「大聯盟」認為，運輸當局

環保小巴大聯盟

必須繼續確立此政策，在新發展項目引起的交通需求時，需先以鐵路、專營巴士及專線小巴為首要服務提供者，非專營巴士只能在繁忙時間當鐵路、專營巴士及專線小巴未能提供足夠服務時，擔當輔助角色。因此「大聯盟」認為，所有新開設非專營巴士線路前，必須先交由專營巴士及專線小巴投標，非專營巴士只能在專營巴士及專線小巴沒有興趣營辦的情況下，才獲准在繁忙時間開設新線。

以新發展的馬灣住宅區為例，運輸當局不應該批准發展商自行開辦接駁路線，而應交由小巴投標，因為馬灣發展商以環保理由不准其他車輛進入該區域，因此更不應該批准巴士行走，而應邀請以石油氣為燃料的小巴投標。

另一方面，鐵路公司最近不斷申請自行開辦接駁巴士服務。「大聯盟」認為，有關接駁服務同屬非專營巴士服務範圍，當局必須根據運輸政策，及「工作小組」報告，邀請巴士及小巴投標開設新線，而不可批准鐵路公司自行營辦巴士服務。

整體而言，「大聯盟」對「工作小組」的努力及其報告的內容表示讚賞及支持，我們希望運輸及執法當局盡快及貫徹執行「工作小組」的建議，令違規的非專營巴士服務情況得以改善。

環保小巴大聯盟

2005年1月28日