

公共巴士聯會有限公司對
“非專營巴士營運的規管架構和發牌制度”
(環境運輸及工務局 2005 年 1 月文件)之意見

公共巴士聯會有限公司之代表將於立法會交通事務委員會 2005 年 2 月 2 日之會議發表對上述諮詢文件之意見，有關之要點綜合如下：

立法會交通事務委員會在 2005 年 2 月 2 日上午召開會議對上述議題進行諮詢，但本會只於 2005 年 1 月 28 日下午才收到有關之文件，在短短四日內(包括週末及週日假期)，根本無法向所有會員進行諮詢，本會對此表示遺憾。

經本會執行委員會商討後及綜合自 2003 年年底開始與交諮會工作小組，環境運輸及工務局，及運輸署之數次討論，本會向立法會交通事務委員會呈交下列意見。

此等意見，主要為參考環境運輸及工務局 2005 年 1 月所發出之諮詢文件，根據其內容逐點回應。委員會可參考諮詢文件之有關分段及本會意見書之相關內容，即可理解本會作為代表超過一半香港非專營巴士營運商之商會對政府提議規管非專營巴士之回應。

段落	政府建議	巴士聯會回應
4-5	基於服務需求而協調非專營巴士服務增減的措施	<ul style="list-style-type: none"> * 同意有需要控制非專營巴士車隊的增長，提議將現有巴士數量凍結，兩年後再作檢討 * 不反對嚴格規管「新供應」之申請，但對「現有供應」則不應予以太嚴格之規管
6-8	嚴格審批非專營巴士申請及文件規定	<ul style="list-style-type: none"> * 第 7 段中有關申請需要證明擬辦服務有實際的「長期需要」，需要進一步澄清及明確定義 * 第 8 段所提議之申請續期措施，本會並不同意營業證到期前仍未能提供合約，將被定為「新供應」
9	全面審查車隊	<ul style="list-style-type: none"> * 所提議之措施不能有效監管營辦商，反而對守法之營辦商帶來不便，不守法者自有其方法繞過上述監管措施
10-11	單項/有限批註	<ul style="list-style-type: none"> * 多項批註，正反影出非專營巴士之靈活性及能滿足自由市場之需要，一部巴士不能於同一時間經營不同服務，減去其靈活性不會削減需求，只會減少供應，令市場出現緊張 * 第 11 段中所提出之規管並無需要，本會認為「現有供應」之營辦商營運證續期或車輛轉讓，相關之批註應原封不動續期或轉讓，條件是不會令非專營巴士之車隊或有關之客運營業證總量上有所增加
12	向只有合約式出租服務(A08)批註的營辦商多發一項批註	<ul style="list-style-type: none"> * 政府不應厚此薄彼，歧視「小規模營辦商」之經營者
13-14	終止簽發批註予整個車隊及自動簽發批註	<ul style="list-style-type: none"> * 對上述措施有所保留，雖然原則上不反對 14 段 (a)、(b)及(c)，但終止簽發將會大幅減少營辦商之靈活性，日後在有需要情況下，將會有可能啟動大量申請，令文牘工作更為繁瑣

段落	政府建議	巴士聯會回應
15	從現有車隊吸納非專營巴士	* 對此無意見
16	有關更換巴士的規定	* 政府不應在此問題上施以限制，巴士車種甚多，營辦商只會在有實際需要下才會更換巴士
17-18 及附件 A,B	營辦商申請營辦專線服務	<p>* 附件中所提出之限制很多帶有主觀意見，在無法量化之情況下根本難以執行，政府執行這些措施，業界亦會無所適從。</p> <p>附件 A：居民服務</p> <p>(b) 何謂“顯著負面影響”</p> <p>(c) 居民服務乃居民有實際需要才會與營辦商簽約，與公共運輸服務有無不足並無關係</p> <p>(d) 何謂“遠離鐵路及其他車站”</p> <p>(f)及(h) 政府可隨意將上落客點界定為偏遠或附近，拒絕批准有關服務</p> <p>(i) 特殊時段應包括居民及營運者在協議下雙方同意之時段，居民服務之目標為滿足屋苑居民之需要，所以提供服務之時段亦需受居民接受</p> <p>附件 B：僱員服務</p> <p>(a)，(ii) 服務具有特殊性，無須參考其他公共運輸之供應是否充足</p>
19-21 及 附件 C	堵塞規管合約式出租服務營運現有的漏洞	* 客戶以合約形式租用非專營巴士實際上反映市場有明顯的需要，非專營巴士營辦商只是被動，第 20 段所提出之監管方式，政府可能無法執行，因全港有 7200 部非專營巴士，每日所接之合約不同，營辦商沒有行政資源去處理這個問題

段落	政府建議	巴士聯會回應
		* 回應附件 C： (1) A08 出租作定前定班服務，其路線應不與專線小巴重疊 (2) 車輛開出之時間以不少於 20 分鐘一班為原則 (3) 服務時間以寢戶需求為原則
22	在營業證增設條件	* 不明白何以 22(b)要包括司機，目的為何，責任何在 * 22(e)亦沒有清楚界定什麼是巴士被“濫用”
23-24	訂定服務詳情表	* 並無反對
25	租用人須聯同營辦商提交申請	* 租用人租車乃商業合約，除非政府有意干預商業決定及自由市場規律，否則不應將租用人納入管制之內
26-27	提高執法行動成效及效率的措施	* 支持政府加強執法，打擊非法服務，尤其是非法居民巴士服務，但政府往往執行太慢，不能打擊真正非法經營者，只能對合法經營者施以種種不合理的限制
28	改善識別系統	* 管制只應適用於“新供應”之車輛
29	禁止在車上以現金繳付車資	* 此項管制不適用於居民服務，況且現在大部份乘客已選用“八達通”付車資，如果以其他方式(車票、月票)等，會可能引致濫用及偽冒
30-31	實施更嚴厲的制裁及罰則，精簡執法程序	* 沒有意見
32	交通管理措施	* 設立太多禁區只會帶來更多阻塞，引起乘客及市民不便，實屬飲鴆止渴
33	改善常規公共運輸	* 沒有意見

段落	政府建議	巴士聯會回應
34-42	諮詢業界	<p>* 認為本文件之諮詢期極為不足，2005年1月28日發予本會，再分發予會員，立法會交通事務委員會2005年2月2日開會，相距只有四天(包括週末及週日)，希望有更長之諮詢期亦屬合理。</p> <p>* 另外，文件中36段認為將車隊數目設置上限(其實本會之提議只屬臨時性)會引發不良投機，政府是否承認對小巴及的士數量設置上限之措施所帶來之投機則屬合理。</p>