



的士車行車主協會有限公司
TAXI DEALERS & OWNERS ASSOCIATION LIMITED
九龍土瓜灣高山道22-24號地下
G/F., 22-24 Ko Shan Road, To Kwa Wan, Kowloon.
Tel: 2667 7091 Fax: 2664 9868 Website: www.taxi.org.hk

致 立法會交通事務委員會

各位議員：

強烈要求有效規管非專利巴士

非專營巴士在運輸業界所擔當的輔助角色為常規公共交通服務不足的地區，及特定的顧客提供服務，應付乘客需求。但現時全港整體發展完善而有部份非專營巴士服務需求顯得過時，有需要重新檢討。

但近年，非專利巴士數目迅速增加。自1998 至2004 年底的過往6年期間，已登記的非專營巴士數目由5,868 輛上升至7,212 輛，升幅差不多達20%。其中合約式出租服務(A08) 升幅達一倍，由於同期的公共運輸乘客量增長緩慢，的士業界及其他運輸業界均對非專利巴士供過於求的情況表示關注。非專利巴士營辦商為爭奪商機，行內競爭激烈。非專利巴士與其他公共運輸工具之間的競爭亦日漸加劇。對非專營巴士所提供的服務供過於求所引致的競爭，亦影響到的士業界營運。就此方面，的士業界對於非專利巴士服務供應過多，嚴重影響生意及經營效益深表關注。

個別營辦商利用現行發牌條件的漏洞，營辦未經批准的服務，或超越其既定的營運範圍，營辦一些偏離有關非專營巴士的法例及政策原意及精神的巴士服務。這些非專營巴士營辦商濫用了當局所賦予的彈性，但其運作模式嚴重影響的士業界，長遠而言不利於公眾利益。在各類服務當中，以合約式出租服務(A08) 濫用的情況最為普遍，尤以免費巴士服務為甚。

為確保所有批准營辦的服務均有實際需要，批註的有效期應與所提交的合約的有效期一致，不能超逾有關營業證的有效期。令無實際需要的非專營巴士自然調節，減少供過於求所引致的競爭。

政府為回應非專營巴士業界的要求，在批出和更改有關批註時，採用較靈活的做法。如轉讓巴士是因營業證持有人公司化而起，又能提出理據證明有需要營辦該項服務，則可豁免遵守這項規定，理由是這樣的巴士轉讓只涉及個別營業證持有人更改經營模式，即由個人名義改為以有限公司名義經營。

這是一個非常危險的做法，非專營巴士以有限公司名義經營，轉讓因只涉及個別有限公司名義轉讓模式，政府會無法監管非專營巴士的牌照轉讓，有機會出現集團式的壟斷，其實現時市場上開始出現類似情況，如果可以執行交諮會提出的單項或有限批註的模式，有助規管及執法並避免巴士出現進一步供過於求。

政府應進一步公佈非專營巴士的資料，包括行駛路線、車輛數目、車牌、批註種類、營業證號碼及營辦商，令公眾可以進一步了解，有助增加透明度。

香港整體交通政策是以集體運輸工具作優先，即鐵路及專營巴士，其他的公共交通工具則扮演輔助的角色。的士、專線小巴、非專營巴士定位不清晰，經營更形困難，希望立法會可以重新協調各種公共交通工具。

的士車行車主協會

2005年2月2日