

致電郵地址：esnliu@legco.gov.hk

第一頁 (共二頁)

**立法會交通事務委員會就『公共交通策略研究 --- 非專營巴士服務』的議題而在 2015 年 4 月 14 日(星期二)舉行的特別會議
元朗區旅運巴士同業聯會主席張奕森就議題所提交的意見書**

主席：

本人張奕森現謹就上述議題於會前以書面提交意見如下，期能取代在會上以口頭發言，從而騰空較多時間讓其他與會者發表其高見。

本人自 1964 年即距今 51 年前入職非專營巴士行業。當時本港僅有數輛非專營巴士，而經過半個世紀的持續發展後，時至 2014 年末已增至 7,053 輛，而且在 2004 年中，在當局宣佈規管非專營巴士營運前，曾一度累積至歷史高峰的 7,212 輛。

運輸署最近藉解決校巴荒問題，宣佈增發不具上限數目的非專營巴士牌照，並規定新增車輛祇可營辦單一類別服務，即被全新命名為 A03R 類別的學生服務，而現存 7,053 輛的非專營巴士，則仍可維持其靈活性，營辦一至數類別服務。事實上，校巴荒實非因非專營巴士數量不足所引至，而實因乘車學生人數不足、令營辦商收入低微，營辦商不可能在長期虧蝕的情況下，持續營辦大載客量的非專營巴士提供服務。署方理應針對問題所在，增發載客量較少俗稱保母車的私家小巴牌照，以便能有效地解決問題所在。故勿論如何，署方必須先行收回增發非專營巴士牌照的決定，其後按照慣常程序事先向非專營巴士業界，以至整體公共交通業界，作出充份諮詢然後訂立適切的解決方案。

以署方表現的往績評論，本人認定署方將無法約束增發的非專營巴士，一如署方理想化所願，祇會乖乖地依法營辦單一 A03R 學生服務，而不會違規營辦其他類別服務，因為該等車輛，實在難以單靠 A03R 所得的微薄收入維持生計。

實例一：自 2004 年交通諮詢委員會，就規管非專營巴士營運發表報告以來，署方即開始停止簽發 A08 合約式出租服務批註，以防止業界鑽空子營辦未經批准的服務，尤其針對為商場推廣活動所營辦的免費穿梭巴士服務。事實上 A08 合約式出租服務的經營條件非常嚴苛，營辦商不可能行差踏錯，然而署方卻抱殘守缺，奉行『少做少錯、不做不錯』的消極施政策略，索性停止增發 A08 合約式出租服務批註。雖然業界經常要透過公共巴士同業聯會，在港鐵發生故障時向港鐵提供足量緊急巴士服務，以便及時疏導龐大的乘客潮，此外有些營辦商則需長期依約向政府機關，提供 A08 合約式出租服務，但兩者營辦商均無法為名下，未具 A08 合約式出租服務批註的非專營巴士，新增該項服務批註。在總數 7,053 輛非專營巴士當中，內有 1,539 輛未具 A08 合約式出租服務批註，佔總量百份之二十二。署方的不合理迴避措施嚴重窒礙業界的載運能力。署方既然在過往十年，表現欠缺信心規管 A08 合約式出租服務，為何卻在現時突趨英明神武，表示一力承擔規管新增 A03R 服務車輛的重責。

實例二：運輸署在 1998 至 2004 年六年內，大量增發非專營巴士牌照，令非專營巴士數目由 1998 年的 5,868 輛，激增至 2004 年的 7,212 輛，即激增多

立法會交通事務委員會就『公共交通策略研究 --- 非專營巴士服務』的議題而在 2015 年 4 月 14 日(星期二)舉行的特別會議

元朗區旅運巴士同業聯會主席張奕森就議題所提交的意見書

達 1,344 輛，升幅高達百份之二十三，由於業務增幅遠遠追不上車輛數目的增幅，結果有部份非專營巴士被逼長期淪為泥猛巴士，令元朗、天水圍、屯門、中環、上環、灣仔及銅鑼灣等地成為泥猛巴士的重災區，違例事件不但嚴重衝擊其他公共交通工具，又引至嚴重交通阻塞，結果署方在公共交通營辦商包括非專營巴士營辦商在內的大力支持下，對泥猛巴士採取執法行動，然而署方即使採用特殊手段，包括『寧枉莫縱、有殺錯冇放過』的具爭議性手段，仍需化費了足足十年的長時間，方才就全部涉案車輛逐一完成整套司法程序，當中包括署方內部聆訊、交通審裁處上訴審議以至高等法院司法覆核等，方能將非專營巴士數目由 2004 年的 7,212 輛，壓縮至 2014 年的 7,053 輛，即在十年內微減 159 輛，減幅低至百份之二點二。與其說消解非專營巴士違規行為的成果，乃歸功於署方的執法行動、倒不如說在十年期內，停止簽發非專營巴士牌照，凍結非專營巴士的數目，令業界可以趁機休養生息，在業務逐漸增長後，泥猛巴士自然相繼被淘汰。本人不願見署方因錯誤發出不具上限的 A03R 非專營巴士牌照，而要在其後化費數個十年執法，清除濫發該等牌照所衍生的違例案件。本人經已在非專營巴士行業經歷了五個十年，至今經已年逾七十，本人未知是否尚可多留塵世十年，俾能親眼見證署方其後第一個十年的執法行動。

實例三：在六、七十年代，署方設有俗稱『紅牌車』的出租車，供營辦商接載酒店客及遊客，後來署方為了打擊白牌車非法營業，曾濫發大量『紅牌車』，雖然規定『紅牌車』不准在市面兜客，祇可接受電召外出載客，然而絕大部份『紅牌車』為了圖利而違規在市面兜客，嚴重影響的士的生計，經歷多年署方對『紅牌車』的違規行為一直束手無策，至 1976 年中署方批准 1,805 輛『紅牌車』，在繳付一筆相當昂貴的牌照費後轉型為的士，令非法經營變為合法經營，該項改動終於成功掩蓋署方濫發大量『紅牌車』牌照的失誤。署方今次發出 A03R 非專營巴士牌照，由於祇准營辦單一 A03R 學生服務，營辦商不可能達至收支平衡，為了生計務必兼營，甚至專營未經批准的其他類別服務，並會淪為泥猛巴士，嚴重衝擊其他公共交通工具，首當其衝者為可以營辦多項類別服務的非專營巴士，屆時署方或需付出龐大人力、物力用以取締該等 A03R 非專營巴士牌照。由於署方未就 A03R 非專營巴士訂立上限，A03R 非專營巴士的遺禍將會遠超當年『紅牌車』的遺禍。

回歸後我們時常聽聞特區官員在犯錯時，以『見一事，長一智』為解脫的籍口，但為甚麼署方今時今日卻表現『見多事，而不長一智』，本人期望署方官員就本人所列舉的上述三個實例，從錯誤中學習並就署方的今次錯誤決策進行撥亂反正。本人懇請主席督促署方收回發出 A03R 非專營巴士牌照的決定，其後按照慣常程序，先向非專營巴士業界以至整體公共交通業界，作出充份諮詢然後訂立各方均可接受的解決校巴荒措施。多謝主席。

