

關於小巴座位問題
向中華人民共和國
香港特別行政區立法會
交通事務委員會呈交書面陳述

黃世澤
時事評論員

2015年5月10日 香港

甲、引言

1. 繼承 5 月 5 日會議上之書面及口頭陳述，無論於政府政策目標上，還是實際需要，都應放寬現時對公共小型巴士的座位限制。
2. 本書面申述，乃對公共小型巴士座位限制議題的補充。

乙、與專利巴士公司的關係

3. 有專利巴士公司，放寬對公共小型巴士座位規管，會有損專利巴士公司經營
4. 這立場很大程度上難以成立，因為現時大部分公共小型巴士屬於綠色公共小型巴士，路線由運輸署署長所規定，亦由運輸署署長邀請營辦商競投。
5. 現時專利巴士公司為節省成本，放棄經營部分客量不足路線，有關路線實際上由綠色公共小型巴士承接，九龍巴士（一九三三）有限公司有意取消的 208 線，一旦取消，載客壓力將由綠色公共小型巴士 25M 以及 29A 概括承受，這何來專利巴士與公共小型巴士的競爭。
6. 實際有可能與專利巴士功能重疊，實際為路線不受運輸署署長規管的紅色公共小型巴士。
7. 於放寬座位政策上，可以只考慮向綠色公共小型巴士放寬，紅色公共小型巴士仍然維持十六座位。實際上，有紅色公共小型巴士營運商不希望加座位，既然如此，那只向綠色公共小型巴士便可，亦加大運輸署署長規劃公共交通上靈活性。

丙、簡化規管

8. 現時對小巴座位的座位數目規管，並非純粹基於安全，而是純粹政策上限制公共小型巴士上考量。
9. 將原有設計盛載二十人或以上的公共小型巴士，故意減少載客數目，要作不必要的改裝，維持安全系數，反而是增加成本，以及製造不必要的規管麻煩，除了浪費公帑去維持運輸署驗車部門的人手，並無實際意義。
10. 取消座位限制後，香港採取與歐盟以及聯合王國一致的車型規管，只要取得歐盟或聯合王國的車型安全，甚至同用右軌的日本國要求，便可即

取得香港的車型批核，不單令小巴業界有更多車型選擇，避免個別公司壟斷，亦便利引進更環保，更對行動不便乘客友善的車型。

丁、未來方向

11. 簡單而言，未來應於符合車身長度、重量等要求後，座位數目並非一個不知何依據而訂的數字，而是按不同車型設計，符合乘客安全的上限。但預料，於不放寬公共小型巴士企位限制前提下，不會超過三十人。
12. 長遠而言，為更合理整合公共巴士的規管，可將綠色小型巴士與專利巴士整合於一個架構規管，讓現有專利巴士公司將更多難以用雙層巴士或大型單層巴士營運的路線，交予綠色小型巴士公司營運。而小型巴士營運商，亦可以享受專利巴士公司的優惠措施，例如撥地興建車廠。