

環保小巴大聯盟

致：立法會交通事務委員會各成員

專線小巴客運營業證 新的遴選條件

環保小巴大聯盟（下稱「大聯盟」）從〈東方日報〉得悉，交通諮詢委員會已就上議題提交報告，大聯盟對此表示關注，特別修函表達意見。

大聯盟收到業界的意見，業界一些較小規模的專線營辦商，以及積極投標專線的紅色小巴車主，不能完全理解遴選的機制，全因現行的評分機制欠透明度。

文件第一部份先列出現行機制的評分標準，第二部份反映現時制度的弊端，第三部份提出建議供政府參考。

第一部份

根據有關部門的文件顯示，現時的甄選準則和遴選條件歸納六個類別：

1. 申請人的管理能力：
 - 甲、在運輸服務的經驗
 - 乙、擁有車輛的百分比*
 - 丙、對司機的培訓
 - 丁、營辦及改善計劃，包括更新車輛建議及其他運作和監察建議
 - 戊、是否聘用車隊經理，其專業資格及學歷
2. 申請人的財政資源
3. 申請人建議採用的車輛質素：
 - 甲、車齡
 - 乙、過去三年的驗車紀錄
 - 丙、為弱能人士提供的設施
 - 丁、安全設備
 - 戊、使用環保車輛的數目
4. 申請人建議的乘客設施：
 - 甲、長者優惠
 - 乙、乘客扶手或其他設備
 - 丙、其他創新及實際的建議
5. 申請人營辦專線的過往表現：過去兩年有良好表現
6. 申請人是否新加入的專線營辦商：若否，現行的經營規模。

* 申請人名下的車輛多少部設在專線中使用。

環保小巴大聯盟

第二部份

大聯盟認為以上的類別存在不公平和不恰當的地方：

1. 管理能力：

(乙)專線小巴業內有一種經營模式，由超過一位小巴車主合組公司競投一條路線，成為客運營業證的持牌人，此種模式可防止個別車輛出現問題令專線服務癱瘓，亦減低保險的風險及增加經營的靈活性。

(丁)「更新車輛計劃」應該置放在「擬使用的車輛質素」的評分類別中，防止雙重得分；「其他運作和監察建議」內容空泛，難以達致投標委員會的要求。

(戊)人力市場上缺乏具學歷又願意投身小巴業的運輸專才，若專線小巴營辦商聘用車隊經理，一般著重其對維修、交通、人事管理的經驗，另外，不應規範小巴營辦商聘請「車隊經理」管理小巴車隊，「運輸主任」亦可擔當管理的工作；另一方面，若申請人本身已在運輸服務行業具有足夠經驗，正如(甲)項的要求，毋須另聘「經理」浪費資源。

2. 財政資源：據業界反映，此類別是以某日的存款結餘作依據，此舉鼓勵投標者「創造」早日財富；此外，有關當局亦會以流動資金減去按揭的總值來評審投標者的財政狀況，大聯盟認為此種計算方法不合理。

健全的財政狀況對於新的專線小巴營辦商非常重要，根據以往經驗，新路線因規劃出現誤差，在最初的營運期錄得虧損，無法支付司機的薪津和燃油開支。

3. 車輛質素：

(甲)十年車齡與八年車齡如何評分，此項描述過於空泛。

(乙)車輛的法規會因應時代進步而修改，過去三年的驗車紀錄已不能反映現況，亦會對已改善車輛表現的小巴營辦商造成不公平的對待。

(丙)此項目應隸屬「車廂設施」。

(丁)同上，而且含意模糊。

(戊)所有新進口的小巴必須符合歐盟三型廢氣標準，規定使用環保車輛，得分會與(甲)項重覆。

4. 乘客設施：

(甲)給予長者車費優惠與設施無關。

(乙)運輸署對於車廂設施如扶手、行李架、落車鐘等，均沒有既定的準則。另外，現行法例除了規定通宵小巴必須安裝車速顯示器，以及司機證為應有裝置外，並沒清晰登訂車輛規格和車廂設施，令營辦商無所適從。

(丙)過去，曾有專線小巴營辦商提出在車廂內加設扶手、落車鐘和行李架，現時部份營辦商是以豁免形式逐部車輛獲容批；在此竟然有對「創新及實際的建議」給予評分，令小巴營辦商大惑不解。

5. 過往表現：現行專線小巴營辦商每年均需填報財務年報，但並沒有評估表現的既定標準，此項目令現行的小巴營辦商對投標新線抱遲疑的態度。

6. 新加入作為專線營辦商：當局若希望鼓勵紅色小巴營辦商轉營為專線營辦商，應清楚列明紅色小巴營辦商可得某一既定的分數優惠，若投標者為新入行者，則給予另一既定分數，即固定得分來甄選投標者。

環保小巴大聯盟

第三部份

香港的自由經濟體系，是提供優良的營商環境，在不干預市場下製造良性競爭，不偏袒任何一方。基於以上宗旨，大聯盟認為評分基準必須建基於以下六大原則：

1. 公平公正；
2. 透明度高；
3. 客觀實際；
4. 簡單易明；
5. 貼近小巴業界的實際運作，不是閉門造車的紙上政策；
6. 清晰釐定每個項目的評分比重。

大聯盟對評分基準的建議：

1. 管理能力：刪除「佔有車輛百分比」；刪除「車輛更新計劃」，以「乘客聯絡諮詢小組」、設立司機制服、張貼查詢電話等增值服務增加得分，配合運輸署所提倡的優質小巴標準；至於「車隊經理」方面，清晰釐定政府對於車主、持牌人、車隊經理及司機的評分，必須問明當局著重駕駛經驗還是管理經驗，不得模稜兩可。
2. 財政資源：以銀行為投標者發出的財務證明作為參考，考慮其信貸能力。
3. 車輛質素：刪除「過去三年的驗車記錄」；刪除「使用環保車輛」；訂明車廂設施、車齡等等的各項要求或提供指標，不要再令車主在違規的邊緣徘徊，在訂定甄選條件中的乘客設施前，運輸署必須先落實小巴規格的多項方案，適用於本港的公共小巴，包括座位編排、行李架、扶手、乘客落車燈等。例如，車齡由零至兩年可得十分，兩年至五年可得九分，六年至八年得八分，八年至十年得五分，十年以上得一分，車廂內設扶手得五分，設有行李架得五分，總而言之，是一個可量度的尺規。
4. 乘客設施：架設小巴站上蓋得五分，加建路牌得五分；大聯盟必須重申，在訂定以上遴選條件前，必須就各個細項詳細訂出指引，例如路牌大小、尺寸等，讓營辦商有法可依，有例可循。
5. 過往表現：先行清楚釐定評估現任營辦商的基準，才能實施每年的服務評分機制。
6. 申請人是否新加入專線小巴行業：如前文所述，訂出固定分數。

大聯盟的其他建議：

1. 以得/失分制取代評級制，成為量化的評審機制
2. 在甄選委員會加入一名非官方人士或民間運輸代表*
3. 公佈各項遴選條件的類別之得分比重，說明類別的細節得分的尺度
4. 召開紅色小巴及專線小巴全體大會，修改遴選條件前充分諮詢，修改遴選條件後解說失分及得分須知
5. 在每次投標完成後，分析及評估入標者及中標者的優劣，提高投標及中標透明度，換句話說，中標者以甚麼條件脫穎而出，其他營辦商如何改善自身的條件，以達到投標的要求，此舉有效減少營辦商就投標失敗提出上訴。

* 甄評甄選委員會由交通諮詢委員會、環境運輸及工務局、民政事務總署、民政公署和運輸署的代表組成。

環保小巴大聯盟

大聯盟在此重申，落實任何修改運送條件前，必須對評分的各項細節諮詢業界，訂立標準和指引，以開放的態度構思多贏方案，提昇專線小巴的服務質素，緊貼運輸政策的步伐。

環保小巴大聯盟
二零零三年八月