



立法會 交通事務委員會：

### 對非專利巴士服務意見

香港的公共交通運輸除專利巴士及鐵路運輸外，為市民服務者分別為的士及小巴，由於香港是自由市場，雖然存在著各類交通工具，但在法例許可、公平競爭原則下均能和平共存。過去因應市場需求，除以上交通工具外，當局亦發出非專利巴士牌照，以方便各行各業接載其乘客，非專利巴士服務牌照包括遊覽、酒店、學生、僱員、國際乘客、住客、及複合交通，這些非專利巴士與其他交通工具不同之地方，是其服務對象是有所指定，是出租而不是按人頭個別收費，當時這些非專利巴士均會按著其所獲批准之牌照為其乘客服務。

隨著政府發展新市鎮，以及各大型私人屋苑相繼落成，為照顧未有完善公共交通服務網之偏遠地區，當局同意及發出牌照給這些非專利巴士在繁忙時間作為接駁輔助交通工具，故衍生了新一種牌照 A08 合約租車服務。但後來這些服務竟發展至跨區服務，更甚者直達各工商業中心，他們利用了法例當中之灰色地帶，除了合法地申請線路外，亦利用了營運不超過 14 天便不用申請之漏洞，以接力方式循環利用不同車輛行走全港各地路線，變相長期經營。如果當局對發出 A08 牌審慎處理，局面可能不一樣，但當局在發出牌照時不單有求必應，甚至會作出附送 A08 牌，令一些別有用心人士在申請非專利巴士牌照時，不論以何種方式申請何種牌照，其實在目的祇是一個 A08 牌。在當局行政失當下，做成這些非專利巴士發展迅速膨脹，其增長幅度比專利巴士更大，而且這些非專利巴士完全不受監管，在行走路線及收費方面更具彈性，不單可以全日並無時限行走，甚至會與其原先申請之牌照不符，例如學生服務牌照並不是用來接載學生，而是行走某地區至中環等，完全失去當日發出非專利巴士牌照之原意，而且影響各類公共交通工具之平衡。

我們贊同香港是自由市場應該公平競爭，亦認同非專利巴士服務有利民作用，但現在因當局之行政失誤，無法監管非專利巴士違規經營，令的士小巴業未能得到公平對待。的士是通過公開投標之制度發牌經營，要付出巨額牌費；專線小巴要經過投標考核方可准經營指定路線，並受政府極嚴緊之監管，的士及專線小巴收費、載客人數、服務水平等都有所限制，但非專利巴士不單是零牌價，而且不受監管，經營靈活而有彈性，逐步蠶食的士小巴之長短途客，廖秀冬局長聲稱不能即時一刀切取締所有 A08 牌，以免影響他們的生計，但請問讓情況繼續下去，的士小巴司機之生計受影響是否可以不理？利用灰色地帶違規經營已是錯，明知是錯的也不去正視是否又公平？是否政府認為因生計是可以違法違規？

...../2

現時業界已被逼得透不過氣，才有之前之遊行請願，本商會身為業界一份子，對請願提出之合理要求絕對支持，但行動過後是否又得到當局重視及認真處理？廖局長答應會在6個月內與業界商討及檢討整個非專利巴士發牌及規管制度及條件，業界之建議是否會被接納？當局之檢討過程進展，業界如何得知？是否這6個月內繼續濫發非專利巴士A08新牌照？我們不希望6個月後之答案仍未能完全解決問題。

雖然非專利巴士發展至今問題複雜，但廖局長承諾在6個月內完成檢討及制定規管條件，我們當然相信廖局長之服務承諾，為幫助局長盡快制定措施，堵塞可鑽法律罅之灰色地帶，平衡各公共交通工具的利益，使到的士、小巴及非專利巴士之間，可以合理合法地公平競爭客源，本商會有以下建議：

- 一. 成立專責小組，檢討過時之運輸政策，避免交通錯配，並須在短期內制定一套符合社會現實、公平公正之運輸政策，讓各類公共交通工具合法合理地公平競爭。將特區之公共交通工具定位，制訂他們各有之功能，以免做成政府偏幫某一類交通工具，做成不公平之競爭。
- 二. 重新審核發牌制度，A01至A08巴士服務牌照申請必須嚴格審核簽發，除按申請類別發出牌照外，亦應嚴格審核該申請之需求是否有必要，例如由學校推薦申請之學童巴士，不可以無限制數量，必需要證明該學校有需要及有足夠數量之學童乘搭，以免多出來之巴士改作其他違規之用途。
- 三. 立即修訂法例，停止A08牌發出，至於已發出之A08牌，亦需取消可獲14天寬限期之措施，必須每次將出租服務詳情遞交運輸署申請，獲批准後方可經營。
- 四. 正視非法營運車輛之違規情況，嚴厲打擊現時之非法活動。
- 五. 建議應讓業界代表包括的士、小巴及非專利巴士參與專責小組，檢討發牌制度及重新制定規管及發牌條件；專責小組亦須定期向業界提供檢討進展過程並給予提供意見之機會。
- 六. 恢復的士原有之經營權益，提供無限制之點到點服務予市民及旅客。

2003年12月12日

香港的士小巴商總會  
第六屆理事會

