

環保小巴大聯盟

CB(1)607/03-04(01)

二零零三年十二月十九日
立法會交通事務委員會會議
意見書

非專營巴士政策

背景

2003年11月27日，部份公共小巴業界聯同的士業界慢駛，不滿非專營巴士濫用發牌制度違規經營，剝奪小巴的生存空間；廖秀冬局長公開表示需要六個月的時間讓交通諮詢委員會檢討發牌制度。

要求

1. 三個月內堵塞「營運少於十四天不必申請客運營業證」法律漏洞

- 環保小巴大聯盟早於2002年3月已經不斷提出，此一法律漏洞存在已久。
- 旅遊巴士利用法律漏洞衍生成為「會員專車」*。就此情況，我們於2003年9月，已去信促請當局關注事件。
- 我們不認同廖局長「需要六個月時間檢討」的行政程序，更加不認同由交通諮詢委員會處理。

2. 簡化檢控非法邨巴的程序，加重刑罰

- 由2002年年中至2003年5月為止，只有9名非法邨巴司機受到檢控，1個客運營業證被取消（立法會信件檔案編號：CP/C 280/2003）。現時檢控程序較一般交通檢控程序來得複雜，需時甚久，不能即時發出告票，須經過專人於現場搜集證據，有時會遇到舉證困難的情況。
- 定額罰款只是450元，法庭裁判最多是三千港元，並無阻嚇作用。

3. 修訂客運營業證A08號的經營條款和細則

- 收緊及規範其營運範疇；
- 修改牌照樣式，使其易於識別。

4. 清晰劃分輔助交通工具的級別、角色和功能

- 輔助公共交通工具中，包括小巴、的士、非專營巴士、電車、渡輪等等。大聯盟質疑在現今的環境，把輔助交通工具混為一談是否適當？
- 只有把小巴和邨巴的角色及功能劃分清楚，才能徹底解決問題。

* 本年7月至11月期間，「留港消費行大運會」以會員制方式出售車票，利用旅遊巴士非法載客。

環保小巴大聯盟

意見及立場

近月出現的小巴、的士、邨巴慢駛，顯示了當局的運輸政策已經失敗，枉說「政府一貫的運輸政策是維持一個平衡的公共交通系統，並協調各種公共交通工具，以提供安全及有效率的服務，及使各種交通工具都有其生存空間。」

政府的文件指「鐵路會發展成為本港公共交通系統的骨幹。其他的公共交通工具會扮演輔助的角色。這個有效協調的公共交通系統一直有效率地運作，減少惡性競爭、交通擠塞及對環境的影響。」明顯地，理想不能變成事實，當局以為鐵路能滿足市民的交通需要，不斷落實鐵路項目，任由其擴建。結果，輔助交通市場的份額大幅變小，不能令各種輔助交通工具各得其所。

市民渴求直接、快速、便宜的交通，明知某些邨巴是違法經營，但因能滿足他們的交通需要，在沒有其他更好選擇的情況下，乘坐非法邨巴。另一方面，運輸當局依然故我，不斷鼓勵市民轉乘鐵路及巴士/小巴，沒有適時回應市民對交通服務的需求，一直否認運輸政策失誤。市場上更因應出現一些不在監管之列的交通服務，例如「會員專車」，其門如市。

盡快重新公開檢討運輸政策，才能徹底解決問題。

非專營巴士的數目，由 1998 年的 5,868 輛增至 2003 年 9 月的 7,047 輛。近年旅遊業並不見得特別蓬勃，工廠北移，廠車的需求不斷下降，小學由半日制轉為全日制，校巴的需求亦不斷下降，增加的車輛所為何用？

非法邨巴及「會員專車」營運者擔當交通營辦商的職能，卻完全不須承擔該有的責任，例如員工強積金、非繁忙時間的日常開支等，他們能以低廉的車費輕易搶走乘客；非法邨巴及「會員專車」沒有第三者保險，乘客受傷追究無從；此類交通毫無服務質素可言，不需要理會市民的投訴，他們在完全不公平的條件下與小巴競爭而獲利。

2002 年 3 月 15 日，一輛無牌邨巴在青葵公路發生交通意外，導致 110 名乘客受傷；當時，我們已經促請政府加強檢控無牌邨巴。至今，當局仍然沒法提出有效措施杜絕邨巴非法營運。

環保小巴大聯盟

廖局長在 2003 年 11 月 27 日的傳媒答問全文內，表示「我們與運輸署的同事一直知道有矛盾存在」。既然廖局長一早已知問題存在，我們要提出質疑，為甚麼到了今天，仍然需要六個月檢討發牌制度，還要將責任推諉到交通諮詢委員會上？

運輸署官員已公開表示「會員專車」屬於違法，至今仍然在「徵求法律意見」、「研究」；對此，環保小巴大聯盟極為不滿。

廖局長在 2003 年 11 月 26 日的傳媒答問全文內，表示「希望與業界保持積極的對話與交流」，環保小巴大聯盟對此感到無奈，事緣我們早於 2003 年 10 月 22 日已去信約見廖局長，希望反映小巴業界對「會員專車」的擔憂，可惜一直杳無音訊，後來希望透過立法會議員約見，結果亦是徒然。我們再一次要求廖局長正視現時運輸及交通問題，認真處理，化解紛爭。

〈完〉