

## 公共運輸研究組

### 對「公共交通策略專題研究」的意見陳述

本組對本次有關非專營巴士專題研究的部分意見如下：

第一，本組留意到，由於自 2005 年以來，當局針對其時出現的嚴重非法村巴問題而作出的非專營巴士簽注限制政策，與及近年來不斷膨脹的旅遊業需求，非專營巴士的數量即使有所上升，但亦未足以應付需求，因而衍生出車荒問題。又或地形限制，無法行走較大型的車輛。凡此種種，均迫使部分屋苑不得不在目前非專營巴士服務框架外提供與之相類的服務。事實上，在上述現象出現前，西區已有屋苑租用公共小巴提供免費接駁服務。而北角亦有屋苑採取同類接駁服務，但使用的是私家車。以上提及的案例中，當局似乎並未對該類服務進行有效規管。此外，大埔區部分私人屋苑在申請居民巴士服務而遭拒絕後，亦不得不使用私家車提供接駁服務。雖然這些服務甚難從其提供服務時便能斷定其是否違法載客，但在本質上，該類服務實與目前非專營巴士的部分簽注性質雷同。當局似不應允許該類因特殊原因而出現之服務脫離非專營巴士服務的監管範圍。

第二，非專營巴士服務作為公共交通系統中起重要作用的一環，當局在審批是否允許開辦服務及其改變時不宜只對服務自身作獨立考慮，似更應考慮以下的兩個因素：

1. 該服務是否已有其他適當的服務。此一適當的替代服務並非僅限於字面意義(即該替代服務存在)，而為該替代服務是否有能力應付相關使用需求。如該服務根本未能應付相關需求，則當局並不應拒絕開辦相關非專營服務之申請，或貿然同意或飭令其取消或縮減服務。事實上，當局對此點顯然並未有充足考慮，如荃威花園往來荃灣站的居民巴士服務(雖係非法服務)遭飭令取消服務後，當區提供相類服務的專利巴士路線立刻面臨極大壓力，無力應付該服務取消帶來的客流，即可見當局於此並未有詳細考慮，即作出此類決定。而前述提及的大埔區屋苑亦面臨同類情況：當區專利巴士服務稀少且不便，不能滿足居民需求，但當局仍堅拒該屋苑的相關申請，迫使該屋苑以私家車提供接駁服務。凡此種種，均使居民極為不便，亦為相關使用者帶來不必要的法律風險。

2. 該非專營服務營辦商停辦路線，改由專利巴士公司提供替代服務的理據是否合理？而該專利巴士公司為何有能力於其車隊在理論上已分配完畢後，仍有餘力接辦該非專營營辦商所遺下的服務？如 2006 年嘉湖山莊非專營服務 NR903 與 NR925 為專利路線 969B 所取代，2014 年沙田第一城非專營服務 NR89 為專利路線 682C 所取代等，均未見當局對此作出任何解釋，或即以「較適宜以專利巴士提供服務」作答，極其模糊。但相關改動即可能帶來車資方面的變動，或導致其他未必相關之專利巴士路線服務受影響，亦似未見合理。