

立法會 交通事務委員會

邀請各界提交意見書 - 「公共交通策略研究 - 非專營巴士服務」

2015年4月14日



書面意見

林鴻達 - 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher


本人現就 2015 年 4 月 14 日立法會交通事務委員會特別會議（俗稱「公聽會」）— 公共交通策略研究 – 非專營巴士服務，向交通事務委員會提交書面意見。

不容忽視「非專營巴士」在公共交通服務的角色及重要性








同樣地，特區政府可能基於「鐵路萬能」的觀念，肆意打壓非專營巴士的經營空間，尤其是從針對俗稱「邨巴」的居民巴士服務入手。

的確，有非專營巴士公司不遵守法律，做出違反牌照規定的事。但由前運輸局局長吳榮奎，到前環境運輸及工務局廖秀冬，再到運輸及房屋局前局長鄭汝樺、現任局長張炳良，有那一位有認真審視過問題根源和政府的責任所在？

以下情況，可以用鐵路代替嗎？

 訪港旅客。尤其是不諳本地語言(包括英語)，要由旅遊社接待



-  雙職家長的子女返學放學
-  學校秋季旅行
-  機場維修區 HAECO 員工上下班
-  將軍澳工業邨 Avery Dennison 員工上下班
-  屯門黃金海岸住戶往返荃灣港鐵站
-  東涌映灣園住戶往返東涌港鐵站
-  屋邨大旅行

🚌 婚禮，跟足繁文縟節的行程安排



🚌 喪禮

🚌 政客/議員落區宣傳活動



 舉辦大型活動，例如 2009 年東亞運動會



 電影/廣告拍攝，接載製作人員

以上的情況，都是無可避免要使用非專營巴士（或其他交通工具），是無法否定的事實。

由此證明，非專營巴士是有其在公共交通服務必定存在的角色。政府不應忽視、打壓非專營巴士服務及經營。

牌照分類混亂，審批手續官僚煩瑣，影響業界經營

集中車輛登記類別「巴士」，客運營業證既分「公共巴士」當中分八個類別：

- A01 - 遊覽服務
- A02 - 酒店服務
- A03 - 學生服務
- A04 - 僱員服務
- A05 - 國際乘客服務
- A06 - 居民服務
- A07 - 複合交通服務
- A08 - 合約式出租服務

又分「私家巴士」，當中分四個類別：

- B01 - 學生服務
- B02 - 僱員服務
- B03 - 傷殘人士服務
- B04 - 其他服務

相對新加坡的陸路運輸局 (Land Transport Authority, 簡稱 LTA) 的 Private Bus 牌照分類：

The screenshot shows the Land Transport Authority (LTA) website. At the top left is the LTA logo with the tagline 'We Keep Your World Moving'. At the top right is the Singapore Government logo with the tagline 'Integrity · Service · Excellence'. Below the logos are navigation links: 'contact us', 'feedback', 'sitemap', a search bar, and a dropdown menu set to 'Within This Website' with a 'Go' button. A secondary navigation bar includes 'home', 'about lta', 'careers', 'press room', 'publications & research', and 'faqs'. A horizontal menu below that contains 'Featured Projects', 'Public Transport' (highlighted), 'Roads & Motoring', 'Green Transport', 'Industry Matters', and 'e-Services'. The breadcrumb trail reads 'home > public transport > buses > private buses > types of private buses'. The main heading is 'TYPES OF PRIVATE BUSES'. The content is organized into four sections: 'PRIVATE HIRE BUS', 'PRIVATE BUS', 'EXCURSION BUS', and 'SCHOOL BUS', each with a descriptive paragraph and COE requirements.

Land Transport Authority
We Keep Your World *Moving*

Singapore Government
Integrity · Service · Excellence

contact us feedback sitemap

home about lta careers press room publications & research faqs

Featured Projects **Public Transport** Roads & Motoring Green Transport Industry Matters e-Services

home > public transport > buses > private buses > types of private buses

TYPES OF PRIVATE BUSES

PRIVATE HIRE BUS

A Private Hire Bus can be used to ferry adult workers between their home and work, or chartered for other purposes.

It may also be used to convey school children and school staff to and from schools. The bus owner may enjoy a 50% rebate on road tax if the bus is sufficiently used to ferry school children.

Private Hire Buses may be registered under a company or an individual.

COE Requirements: Category C or E

PRIVATE BUS

A Private Bus is meant for the ferrying of employees of the bus owner or people linked to the business at no profit.

Private Buses have to be registered under a company name.

COE Requirements: Category C or E

EXCURSION BUS

An Excursion Bus is used for carrying tourists and can be used on unscheduled services where passengers are charged separate and distinct fares. It may also be used to ferry adult workers and school children to and from their home and work place/school, and may also be used for chartering purposes.

The bus owner may enjoy a 50% rebate on road tax if the bus is sufficiently used to ferry school children.

Excursion Buses have to be registered under a company name.

COE Requirements: Category C or E

SCHOOL BUS

A School Bus is hired under a contract to convey school children and school staff to and from schools. It may also be used to convey adult workers to and from their place or places of work if the bus has an Adult Workers' Contract (AWC) permit (which is \$5 for 6 months) issued by the Registrar of Vehicles to convey adult workers for reward. However, it may not be used to convey tourists.

School Buses may be registered under a company or an individual.

COE Requirements: Exempted

<http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/buses/private-bus/types-of-private-buses.html>

PRIVATE HIRE BUS 即相當於香港的「公共巴士」，並一個牌照就涵括 A04 (ferry adult workers)，A08 (chartered for other purposes)；甚至可以根據校車規定批出 A03(It may also be used to convey school children)；

PRIVATE BUS 即相當於香港的「私家巴士」，但只限制於 B02 類別 (ferrying of employees of the bus owner or people linked to the business at no profit)；

EXCURSION BUS 也是相當於香港的「公共巴士」，並一個牌照就涵括 A01(carrying tourists)，A04(ferry adult workers)，A03(school children) 及 A08(chartering purposes)；

SCHOOL BUS 因為可以 “may be registered under a company or an individual”，即相當於香港的「公共巴士」、「私家巴士」，甚至是「私家小巴」。但值得注意的是可同時取得相當於 A04 或 B02 類別牌照 (It may also be used to convey adult workers)。不過因應私人巴士行業經營情況，陸路交通局(LTA)已停止批出這類牌照。

對比新加坡只是 4 類牌照就涵蓋了香港合共 12 個牌照類別，並統一歸類座位數目 9 座以上的車種納入管理，清楚可見香港現行政策就是架床疊屋，加上申請手續煩瑣、審批過程官僚僵化，要分開 12 個類別，絕對是妨礙非專營巴士經營和合理發展的重要因素。甚至加上「小型巴士」的 C01(紅色小巴)、C02(專線小巴)、D01(學校私家小巴)共 15 個類別，更見運輸署是在製造更多官僚程序，製造冗員。

因此，本人認為香港政府應該參照新加坡的制度，對客運營業證制度進行大幅度改革。便利非專營巴士業界以至其他私人性質客運經營者，與及方便市民、遊客之餘，更是要藉此刪除非必要行政程序，以能減省人手，節省公帑支出。

「邨巴」服務不能成為打壓藉口，更要徹底改革

屢遭政府和其他運輸業批評的「邨巴」服務，即 A06 類別的，我認為政府的責任也是難以推卸：

- 對應專營巴士公司的繁忙時間路線（例如 237A，252B，260B，272P，305，307A，307B，307C，960X 等等），與及專線小巴服務出現角色重疊，或定位模糊不清，使各業界經營者之間出現嫌隙以至意見上衝突；



- 近年新批出邨巴路線僅容許接駁至鄰近的鐵路車站，既是加重已飽和的鐵路系統負荷，更無視居民使用公共交通服務的期望，尤其是點到點直達服務；
- 對現有連接新界至市區的邨巴服務採取官僚僵化的態度，尤其是對需求變化而要增加班次的申請審批，因應乘客的習慣和需求修訂傍晚時段回程路線安排，更是壓制甚至藉故打壓、封殺其經營。

同樣地參考新加坡，當地也有類似「邨巴」的 Premium Bus 或 Peak Period Short Bus 服務，路線號碼為以 2，3，5，7 起首的三位數字。

新加坡陸路交通局是採取開放招標，容許專營巴士公司 SBS、SMRT 入標之外，亦容許所有私人巴士公司入標，締造開放、公平競爭的局面。



留意本人附加的箭號所指，都有展示路線牌。

而且，新加坡的私人巴士公司與香港的非專營巴士公司一樣，有著比專營巴士公司更靈活的車務管理，更易於調派車輛的特性，可減低出現例如九巴要從常規路線抽調車輛行走繁忙時間路線而影響服務。

因此，本人認為香港政府對日後新申請的「邨巴」或「繁忙時間特別路線」必須採取類似新加坡的做法，完全公開予所有專營巴士公司、非專營巴士公司，甚至是專線小巴營辦商入標申請；並且因應需求批出新線，而非只會接駁至鄰近鐵路站。

甚至如認為有需要，將所有現有以 A06 牌照類別批出的路線及專營巴士公司經營的「繁忙時間特別路線」重新規劃及參照新加坡做法，公開招標。

校車需求，發牌只是其中一個方法

就有關政府建議發出僅限於提供學校服務的客運營業證 (A03R)，本人有以下意見：

- 綑綁式一學校一校巴公司，就是問題死結所在。原因是因應學童居住地區分佈，單一非專營巴士公司的車務調派未必能夠配合；
- 正如近期傳媒報導，因為校巴公司的車務需要而劃出的行駛路線，導致有學童要早於凌晨五時多起床準備返學，影響學童生活和學習，也影響家長的作息安排。如果校巴座位越多，只會使路線越拉越長，將問題進一步惡化；
- 業界的負面反應（除「牌價」問題另章說明），尤其是指單一項牌照類別根本難以取得合理利潤和回報，本人基於對本港非專營巴士業務的經驗和認識，與及對照新加坡的私人巴士牌照制度，認同業界的立場。

因此，本人認為應該先對現時約 6800 部非專營巴士採取措施，即時全數加批 A03 牌照類別，使校巴市場完全開放。

至於根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(Cap. 374A) 第 73 (1AA – 1AD)條自 2009 年 5 月 1 日實施有關學生服務巴士的安全設備要求，以本人對非專營巴士車輛的了解，主要問題僅在於第一排座椅及最尾排對正過道(Gangway)的座椅，這是在實際運作上採取措施，例如不准許學童就座，作出適當處理。

除以上意見之外，本人認為尚有以下事項需要處理：

- 檢討學校私家小巴座位上限 16 座是否足夠。事實上，因應 Cap. 374A 第附表 1. 對「小型巴士」的車身尺寸上限，實可裝設 24 座位。如學校、家長、業界認為可以改善校巴服務的話，該立即修訂法例 (Cap. 374A 第附表 3.，放寬「小型巴士」座位上限；不過
- 參照 (Cap. 374A) 第 73 (1AA – 1AD) 的修訂立法原意是加強對學童的乘車安全保障；但《道路交通(交通管制)規例》(Cap. 374G)第 53(1b)條「3 名 3 歲或 3 歲以上的兒童，如每人身高不超過 1.3 米，則算作 2 人個算 2 個乘客」，可謂有所牴觸。

另外，再參照新加坡的情況：

自 2011 年規定，所有會接載學童的巴士必須配備三點式安全帶，並從此不能再以 3 個小童算作 2 名乘客。



SEATING CAPACITY

Three children of up to 12 years old may occupy a double-seater bench seat meant for two adults, while one child may occupy a single seat. However, this seating arrangement does not apply to buses that are fitted with seat belts.

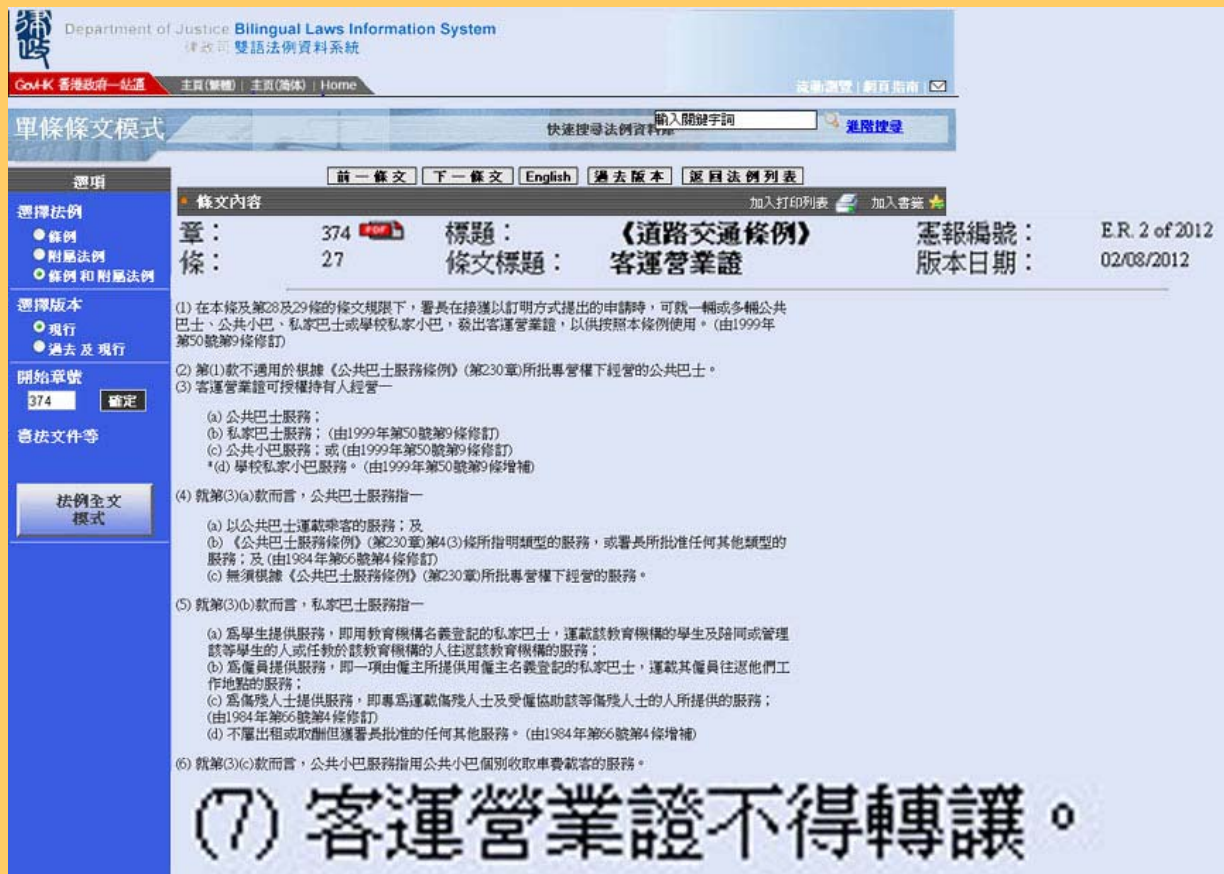
<http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/buses/safety-requirements-for-school-buses.html>

因此，本人認為必需刪除 Cap. 374G)第 53(1b) 條。

炒牌問題，政府責無旁貸

非專營巴士業界近期對香港政府表示會發出新的客運營業證牌照的其中一個負面反應，就是影響「牌價」。

不過，根據《道路交通條例》(Cap. 374) 第 27 (7)條



The screenshot shows the Department of Justice Bilingual Laws Information System interface. The main content area displays the text of Section 27(7) of the Road Traffic Ordinance (Cap. 374). The text is in both English and Chinese. The English text reads: "(7) A licence for hire or reward shall not be transferred." The Chinese text reads: "(7) 客運營業證不得轉讓。". The interface also shows the chapter and section numbers (Chapter 374, Section 27) and the version information (E.R. 2 of 2012, version 02/08/2012).

網址：

http://www.legislation.gov.hk/blis_ind.nsf/CurAllChinDoc/7F08E3AE714A0E4B8825648C0007D3CC?OpenDocument

(截圖經整理)

所謂「牌價」問題，意即有「轉讓」情況存在。也即是話非專營巴士業界是否在進行違法行為，香港政府，包括運輸及房屋局、運輸署、以至警務處應該介入調查。不過，從運輸署網站找到一份名為「替換非專營公共巴士／私家巴士申請書」，編號 TD586A 的表格。(網址：http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_2001/td586a_rev200907_ts.pdf)

替換非專營公共巴士／私家巴士申請書
APPLICATION FOR REPLACEMENT OF NON-FRANCHISED PUBLIC BUS / PRIVATE BUS

請閱讀附頁的「填表須知」，各項資料均須以**正楷**填寫。
Please read the attached notes and complete all items in **BLOCK LETTERS**.

甲部 PART A

申請人資料 PARTICULARS OF APPLICANT

姓名／公司名稱：	Name:	
*先生	*Mr.	1
太太	Mrs.	2
小姐	Miss	3
女士	Ms.	4
有限公司	Ltd Co.	5

英文姓名 (姓氏先行, 名字隨後) In English - Surname first, then Other Names

中文名稱 Chinese Characters

*香港身份證／公司註冊證號碼：
*H.K. Identity Card/Certificate of Incorporation No.: _____ ()

通訊地址 Correspondence Address

室 Flat / Room	樓 Floor	樓宇層數請依升降機所用編號，或以西式計算。	座 Block
_____	_____		_____

大廈／屋苑名稱 Name of Building / Estate

門牌號數及街道 (或鄉村) 名稱 Number and Name of Street (or Village)

_____ † 香港 Hong Kong 九龍 Kowloon 新界 New Territories

地區 District

電話號碼：
Telephone No.: _____

傳真號碼：
Fax No.: _____
*請刪去不適用者 Please delete if inappropriate

客運營業證編號：
Passenger Service Licence No.: _____

*請刪去不適用者 Please delete if inappropriate
† 請於適當方格內填上「✓」 Please mark a "✓" in the appropriate box

細閱表格及研究須填寫的內容，運輸署可在教唆、容許、甚至協助非專營巴士業界「走法律罅」進行炒賣活動，的確是非常嚴重的指控。但事實上，法例訂明「不得轉讓」卻出現「轉讓」或「疑似轉讓」的情況，實在是非常莫名其妙。

因此，本人認為立法會應該展開調查，傳召運輸及房屋局局長、副局長，及/或有關官員；與及運輸署署長、管理及輔助客運科、公共車輛分組、非專營巴士管制小組等官員和公務員進行聆訊。

甚至如發現有任何觸犯《防止賄賂條例》(香港法例第 201 章)的可能情況，該立即轉交廉政公署處理。

但又得話說回頭，「停止發出新牌照」一事早在 2009 年正式公佈，甚至以本人所知，早在 2004 年已開始出現有關情況。

即是「炒賣」問題涉及多名前任官員，循時間追溯因素估計，當中包括：

運輸署署長

霍文（1998 年－2005 年）

黃志光（2005 年－2009 年）

黎以德（2009 年－2012 年）

何淑兒（2012 年 7 月－10 月）

運輸及房屋局局長

鄭汝樺（2007 年 7 月 1 日－2012 年 6 月 30 日）

環境運輸及工務局局長

廖秀冬（2002 年 7 月 1 日－2007 年 6 月 30 日）

本人呼籲政府當局嚴肅、公正調查及處理。

配套設施不足，影響業界運作，尤其是前線司機受苦

巴士泊車位不足，就使非專營巴士業界經常違反法例，而且造成擠塞，影響其他道路使用者合法、合理權益。即使是夜間至深宵時份，也是無可否定的違法行為，甚至有個別非專營巴士經營者要求司機「自行處理晚間泊車安排」。因此，香港政府應該嚴正執法，以彰顯香港的法治是行之有效；

不過，巴士泊位不足是政府的責任，尤其是涉及旅遊業運作方面。立法會交通事務委員會 2012 年 12 月 14 日會議議程，其中一份編號 CB(1)280/12-13(02) 的文件，為本人有份撰寫提交。



反對遷拆 尖沙咀 天星碼頭 巴士總站
PLS STOP!

尖碼之聲
Our Bus Terminal
網址: <http://www.ourbusterminal.org>
Facebook: <http://www.facebook.com/group.php?gid=18464547933>
電子郵件: info@ourbusterminal.org

爭取保留「尖沙咀碼頭巴士總站」
Save the "Tsim Sha Tsui Star Ferry Bus Terminal"

關注尖沙咀地區規劃和發展

爭取保留 尖沙咀碼頭巴士總站

尖沙咀交通及旅遊規劃研究

報告書

內容主要提到尖沙咀地區欠缺足夠供非專營巴士停泊的車位，或部份泊位規劃失當；提出三十多項增加、重整泊位的建議，包括將尖東(麼地道)改作旅遊巴士停車場。(註：民建聯曾經在油尖旺區議會大力反對是項建議)



而這份文件，早在 2011 年 12 月 20 日已提交予行政長官辦公室、運輸及房屋局、運輸署、警務處等多個政府部門。但接近四年半以來，問題仍未有解決。

為此，本人要求立法會交通事務委員會向各有關政府部門進行問責調查，監察及促請政府盡快改善泊位不足的問題，另要求各有關政府部門與非營巴士業界商討，全面解決泊位（包括晚間）問題，杜絕任何違例泊車。

涉及非專營巴士車輛規格法例要求落後，必須立即修訂

承如本人對立法會交通事務委員會 2015 年 1 月 16 日提交的文件，編號 CB(4)374/14-15(01)所指，現時《道路交通(車輛構造及保養)規例》(Cap. 374A) 眾多條文過時，未有適時修訂，而運輸署車輛安全及標準部只會採取以「申請豁免」增加官僚程序，浪費公帑。包括：

單層巴士軸重 - http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_1178/busweightc.pdf

單層巴士高度 - http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_1178/busheightc.pdf

兩軸巴士總重 - http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_1178/busgvwc.pdf

既然運輸署已取得立法會批出每年約 180 萬公帑，增聘人手展開修訂法例，實該必須立即「解決」這些正浪費公帑的行政程序，修訂以上三項涉及的法例：

- 第 14 條 — 加入「如每個車輪都裝有 2 個充氣輪胎，並使用充氣式懸掛，總重量不得超過 11 公噸」
- 附表 1. — 全高度修訂為 3.8m
- 附表 2. 第 II 部 整體式車輛的最高重量 — 雙軸車輛，輪距至少 2.65m 修訂為 18 公噸

除此之外，本人還建議作以下修訂：

- 第 73(1)(b)條 — 將巴士座椅闊度由 380mm 增加至 450mm
- 原因包括與歐盟標準睇齊。而且，380mm 闊度根本無法容納一名正常身形的成年香港市民，是不爭的事實。
- 附表 1. — 全闊度修訂為 2.55m
- 原因包括與歐盟標準睇齊。而且，專營巴士已採用闊度超過 2.5m 的車款多年，行駛的道路已遍及全香港。可見對非專營巴士業界在購車選擇上造成不公平。

以上僅為意思建議，實際用詞以政府編撰及最終立法條文為準。

總結

以「千瘡百孔」、「超級爛攤子」形容現行非專營巴士服務政策，實在合適不過。而且當中更可能有涉及貪瀆的問題，香港政府實在難辭其咎，不容推卸責任到業界。

非專營巴士的角色是不容忽視，相關政策更涉及到本港旅遊業發展，更是論到涉及年幼學童成長也非誇張。

縱然不少問題可能涉及前任官員，但不去解決處理只會使問題越積越深。政府當局實該盡快解決問題，使非專營巴士業，以至難以避免要相題並論的專營巴士及公共/專線小巴行業，得到正常、公平的經營環境，為廣大市民服務。

以上為本人對是次議題向立法會交通事務委員會提交的書面意見，本人同意公開予公眾查閱，但必須同時載於會議議程網頁（網址：<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/agenda/tp20150414.htm>），視為納入會議議程的文件。

林鴻達

時事評論員/獨立政策研究員