

致：

運輸及房屋局

局長 張炳良, GBS, JP

香港添馬添美道二號

政府總部東翼二十二樓

電郵：sthoffice@thb.gov.hk

立法會交通事務委員會

主席 田北辰議員, BBS, JP

暨 全體委員

(經秘書處轉交)

電郵：panel_t@legco.gov.hk

張局長，田主席及各委員：

2016年6月20日提交的文件和因應隨後運輸及房屋局向傳媒回應 作出補充說明

1. 重申 2016 年 6 月 20 日提交的聯署文件 (下稱「20/6 文件」。因撰述本文件時未知悉立法會文件編號) 的真確及編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件違反《立法會(權力及特權)條例》(香港法例第 382 章) 第 18(2)條

「20/6 文件」第 5.2 段提到：

有一輛/一型號「不超出現時公共小巴法定長度上限的車輛型號」但能裝設 20 座位。

本人並代表聯署人清楚指出，的確有不超出《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章) 附表 1 訂明登記類別「小巴」的全長度、全闊度、全高度，即長不逾 7m，闊不逾 2.3m，高不逾 3.0m，的車款/型號，在按照第 374A 章第 73 條以下分節：

(1A)(a)訂明的「不少於 700 毫米的靠背」的座椅；

(1)(b)訂明的座椅闊度不少於 450mm)；

(1)(d)(ii)訂明的座位靠背前空間不少於 650mm，及座墊前緣空間不少於 230mm；

(1)(h)訂明座墊上方垂直高度空間不少於 910mm；

及

第 374A 章第 75(1)條訂明的過道 (即俗稱「走廊」)的闊度要求下，能裝設 20 個座位。

而既然有車款/型號**可增加超過 3 個座位，但未有超出第 374A 章附表 1 的規定**，就完全證明編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件第 55 段中「若座位增加超過 3 個……便須採用超出現時公共小巴法定長度上限的車輛型號」，與事實不符。「虛假、失實陳述」是證據成立。

縱使「20/6 文件」提及的車牌 KZ2860 的車款型號的數量較少，那管是運輸及房屋局向傳媒回應時表示「只有 25 部，佔全港 4,350 輛公共小巴的極小部分」(註：數字錯誤，下段另作說明)，在普通法原則之下的「有就是有」的基礎理論，第 54 段「在符合關於座位及通道安排的法例要求下設置」之後僅提及「19 個座位」，而沒有提及「20 個座位」，就是隱瞞資料，以之作虛假陳述也是證據成立。

2. 對「虛假、失實陳述」的補充

本人(不連同「20/6 文件」聯署人) 向委員會如實披露：

本人知悉運輸及房屋局和運輸署曾於去年 11 至 12 月期間與代理商接觸並得到安排，參觀過「20/6 文件」提及底盤號碼 BE641G-K30075 的車輛，及另一長陣小巴車款/型號的車輛。

即是話運輸及房屋局和運輸署是絕對知情兩個長陣小巴車款/型號的狀況，亦即是運輸及房屋局和運輸署是清楚知道是 **有不超出現時公共小巴法定長度上限而能裝設 20 個座位的車款/型號**。但編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件卻只提及「19 個座位」，還不算是運輸及房屋局和運輸署向委員會隱瞞嗎！

3. 對「19 個座位」的小巴車款/型號的補充意見

從運輸及房屋局回應傳媒的「只有 25 部，佔全港 4,350 輛公共小巴的極小部分」而可理解為「有 4325 部而佔大部份」的另一小巴車款/型號，客觀理解為 Toyota Coaster XZB50，只能裝設 19 座位的狀況，及能否裝設第 20 個座位、或未能裝設第 20 個座位的原因理據，到底不符合那條法例條文，從未見運輸及房屋局向委員會或向公眾作出公開交代。

Toyota Coaster XZB50 的「第 20 個座位」該會是裝設於車門前方，佈局是否符合第 374A 章第 73 條及第 75 條的規定，以本人曾經營汽車代理商因而熟悉法例條文、類型審定 (Type Approval) 程序，可以告知委員會運輸署車輛安全及標準部和九龍灣驗車中心的人員可憑個人主觀意志作出判斷。即是話有可能符合要求。

另外指出，在澳洲出售的 Toyota Coaster XZB50，澳洲運輸局(Department of Transport) 批准在車門前方裝設一個座位。即相當於「第 20 個座位」，並且裝設有 3 點式安全帶。(可參考 <http://www3.toyota.com.au/coaster>) 即可理解「第 20 個座位」符合澳洲設計規則 (Australia Design Rules)

而第 374A 章、《道路交通(安全裝備)規例》(香港法例第 374F 章)均有條文訂明澳洲設計規則是認可的汽車規格標準。即是話運輸署可以援引或參考澳洲設計規則對「第 20 個座位」進行檢驗甚至批准。這是一個 Toyota Coaster XZB50 能裝設「第 20 個座位」的可能因素。

而既然運輸及房屋局未作出交代，車輛檢驗程序存在主觀因素，又同時法例承認澳洲設計規則，即是 Toyota Coaster XZB50 可裝設 20 座位的可能性是存在。因此，本人並同時代表聯署人促請委員會確切了解有關情況。

4. 對運輸及房屋局於 2016 年 6 月 19 日向傳媒回應「20/6 文件」的意見

本段內容主要建基於《蘋果日報》於 2016 年 6 月 19 日晚上 21:43 在網上發出的即時新聞，網址：<http://hk.apple.nextmedia.com/realtime/news/20160619/55248746>。報導末段：

運房局發言人回應指稱，文件資料並無失實，更無隱瞞，指目前業界普遍選用的車種技術上可設置 19 個座位，長陣車有另一款為業界選用，技術上可設置 20 個座位，但不普遍，只有 25 部，佔全港 4,350 輛公共小巴的極小部分，提出的建議不會單一考慮個別車款或型號的情況而作決定。

本人並代表聯署人向委員會對運輸及房屋局提問：

- 4.1 局方指「長陣車有另一款為業界選用，技術上可設置 20 個座位，但不普遍，只有 25 部，佔全港 4,350 輛公共小巴的極小部分」，運輸及房屋局就能排除這個車款的因素，然後就全盤否定 20 座的可能，甚至編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件內隻字不提嗎？
- 4.2 承 4.1，既然局方承認有車款/型號「技術上可設置 20 個座位」，而編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件卻闡述「若座位增加超過 3 個……便須採用超出現時公共小巴法定長度上限的車輛型號」，又怎會是「文件資料並無失實」？
- 4.3 局方表示「提出的建議不會單一考慮個別車款或型號的情況而作決定」，也許局方認為如訂定 20 座位，則會因「業界普遍選用的車種只能裝設 19 座位」就形同向能裝設 20 座位的車款/型號的代理商造就市場優勢，將會面對指責進行利益輸送。可是，
 - 4.3.1 局方在撰寫文件時，為何只考慮市場上現有的車款/型號？
 - 4.3.2 承 4.3.1，局方可在認為，在可見的將來、甚至直到永遠，除了現有的車款/型號，不會有其他車廠供應符合香港的小巴車款/型號嗎？
 - 4.3.3 再承 4.3.1，局方可在認為，在可見的將來、甚至直到永遠，現有的車款/型號，那管是「只得 25 部」的，或是還有的 4325 部的，車廠不會推出新設計的車款/型號，甚至終止生產符合香港的小巴車款/型號嗎？
 - 4.3.4 承 4.3.3，日本豐田汽車已經宣佈將於 2017 年停產 Coaster 小巴，並將推出全新設計的產品。(詳見：<http://car-moby.jp/67194> (日本網上汽車雜誌) 或 <http://menclub.hk/auto/6600> (本港網上雜誌))。局方可有得知有關消息？
 - 4.3.5 承 4.3.5，據悉，皇冠車行已向小巴業界表示得到日本豐田廠方通知，2017 年將推出新一代的小巴，現有型號將停止發售。
皇冠車行可有告知局方？如沒有，局方得向委員會和公眾交代將採取甚麼跟進行動。
 - 4.3.6 承 4.3.4 及 4.3.5，現時從互聯網上還未有找到將豐田車廠將在 2017 年推出的新款小巴的資料。局方可以肯定 2017 年的新車款還是在不超過第 374A 章附表 1. 的車身尺寸而只能裝設 19 座位？
- 4.4 從 4.3 所述，運輸及房屋局在撰寫編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件時，根本沒有宏觀全面的搜集資料，沒有客觀公正的分析。加上「20/6 文件」的指控，是無法排除第 45 至 60 段有關「增加公共小巴的座位」是另有其他目的。

4.5 局方指「技術上可設置 20 個座位，但不普遍，只有 25 部」。可是搜集資料後，單是「抄車牌」就有 33 個，車牌號碼如下：

MD3306，MS7558，MT5073，MT7308，MU1974，MU4803，MU8025，MU9160，MW6746，MX602，MX5558，MX6074，MZ8634，NA2210，NH6920，NJ3004，NJ7933，NK2319，NK3086，NK3946，NK8042，NK8978，NN3070，NN5080，NN5372，NN6005，NN8086，TN1204，GD582，FN7751，KZ2860，HU3882，BM7889。

另向環宇汽車有限公司查詢，登記類別為「公共小巴」的長陣規格三菱 ROSA，共售出近 50 部，相信絕大部份仍有領牌行走。另稍後時間將有 11 部運抵香港。

運輸及房屋局在向傳媒回應之前，可有透過牌照部查閱資料？

連向回應傳媒時提供的資料也有錯誤，如此馬虎做事，編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件的可信性是值得質疑。

5. 其他補充意見

5.1 香港小巴政策演變的歷史

在 2000 年，特區政府推出石油氣的士小巴計劃，在諮詢展開時，特區政府表示「從車輛供應商得到的訊息，將沒有能達到歐盟三期的柴油小巴，業界也只能採用石油氣車以提升排放標準改善空氣污染」。在另一邊廂，皇冠車行亦異口同聲的向外界表示「不會有 EURO 3 柴油車，而將會有石油氣車供應」。

可是在 2001-02 年間，德國平治車廠香港代理商仁孚行有限公司引入多部 EURO 3 柴油 Sprinter 並經本地改裝廠改裝為小巴(下左圖)。另三菱車廠香港代理商環宇汽車有限公司引入多部 EURO 3 柴油三菱 ROSA(下右圖)。



環境及運輸局等政府部門隨後就表示願意與業界及代理商探討可有合適的歐盟三期柴油小巴，最終容許小巴可以自由選用柴油或石油氣。而在大約 2001 年底 (2002 年初)，皇冠車行就宣佈推出「EURO 3 柴油小巴」。

翻查日本汽車媒體的歷史資料，發現豐田車廠於 1999 年，為要配合日本政府實施「平成 10 年」

排放管制 (相當於歐盟三期)，將 Coaster 小巴改用型號 15B-FTE 柴油引擎。即現時仍在本港道路行走的歐盟三期柴油豐田小巴所裝配的引擎型號。

16 年前的歷史，可會是引證 Toyota Coaster XZB50 「未能裝設第 20 個座位」不過是重施故技；又甚至如當年環境及運輸局所發放的輿論有如與皇冠車行一唱一和、夫唱婦隨，可會是引證運輸及房屋局和運輸署表示「最多只能裝設 19 個座位」，也是重演當年的戲碼。所謂借古鑒今，實在太有欲蓋彌彰之象。

因此，本人並代表聯署人促請委員會得以市民的利益為大前題的原則，謹慎審視處理編號 CB(4)1124/15-16(01)的文件第 45 至 60 段有關「增加公共小巴的座位」的部份。

最後，本人並同時代表聯署人再次促請委員會嚴肅公正處理「20/6 文件」，並設法在對這項惠民政策落實時間影響減至最低之下盡速解決。

本人並同時代表聯署人表示同意上載至會議議程網頁讓公眾查閱，和視為納入會議議程的文件。

林鴻達

時事評論員

2016 年 6 月 20 日