

致立法會交通事務委員會:

劉江華議員

意向書

就[輕型客貨車非法營運]這一項指控中,如何闡釋[非法]一詞?我等有以下見解。[非法經營]之指控乃係指控我等行業違反法例,作出許可權以外的接載服務。而事實上法例中一直未具體解釋[貨物]之定義。想[輕型客貨車運輸服務]存在於本港達四十年之久,何以本港運輸條例中一直容許此所謂[漏洞]而不加以修正呢?觀其答案只有一個,就是[貨物]一詞非輕易以重量或體積而冠以定義。(這一點在另段我們會再深入探討)因此,我等一向只是循法例所認許之空間營運輸接載服務,並沒有[非法]之行徑。

而現在立法會交通事務委員會正欲就[貨物]一詞賦於定義及將輕型客貨之五座位格式改為兩位格式作出咨詢之時,我們先例證明若草率將[貨物]定限為 200kg 以上之不當如下:

- 一名客人攜有一件發泡模型製成品約 3 呎闊, 3 呎高, 4 呎長, 體積雖大但重量只有約 10kg, 若條例改為只可乘載 200kg 以上的貨物時, 該客人可以選擇何種運輸工具? 是無法塞込之的士還是運輸費較高昂的 3.5 噸小型貨車?
- 一名裝修工人欲把剩餘的裝修物料包括一件 3 呎 x 3 呎的層板及一張 5 呎木梯運回公司, 但該等物件之重量只有 60kg, 那麼他又可以如何選擇?

床褥、不可摺疊的餐枱、一比一模特兒膠公仔、大型盆栽、單車等等難以一一枚舉的例子多不勝數。若把條例改為 200kg(或某一)以上才算[貨物]的話, 不獨是殘忍地抹殺我等對本港運輸物流業之貢獻及扼殺我等之生存空間外, 更甚者是絕對性地擾民, 遞奪市民大眾對適當運輸工具選擇的權利。

事實上, 的士業界對輕型客貨車奪去部份機場載運生意之擔憂我們是理解的。然而我們更希望公眾及有關當局能認清事實, 絕大部份選擇電召輕型客貨車往來機場的顧客實是有其需要的。試問 4-5 位乘客攜有 6-8 件行李, 如何擠上空間有限的的士車廂? 時而見到有的士司機把行李強行塞進狹窄的尾箱內至無法關上尾箱蓋而用橡膠繩隨便扣著便開行的危險情況比比皆是, 若行駛途中橡筋繩斷掉使內裏的行李掉落在在高公路中央會對後來的車輛造成何種危險? 若因此引起交通意外甚至人命傷亡又是誰該負的責任? 我們是否該因此要求修例全港的士封死尾箱? 反正的士是用來載人不是載貨的。

況且客人若不多行李也少的情況下他們選擇的交通工具也會以的士為優先, 始終的士的載客空間較輕型貨車舒適, 也無需另行電召及等候的費時程序, 若論的士與輕型客貨車在運費上的差距也見要牽強, 假如客人真想節省交通費的話; 何不直接乘搭機鐵或巴士? 退一步來說客人真的吝嗇小額差距而選擇運費略便宜的

輕型客貨車，那也只是零星例子，根本不該以此大張旗鼓對我等同業冠以[非法經營]的莫須有罪名。

燃料費持續不斷高企，行內的商業競爭等等因素下作為經營者或獨立經營的輕型客貨車車主亦在艱苦中掙扎求存。我們仍不想也無能力條件爭奪的士業的顧客。這點在所有曾乘搭過的士之人仕來說自會明白其中道理，誰會在伸手就可截得的的士方便情況下費勁電召一輛可能要等 10 多分鐘才有的輕型客貨車？這是常識，也是社會實情。

本港有數以萬計的輕型客貨車，當中有不少數量乃係公司或私人自用的，若立例取消中排座位，又是一種既擾民又濫殺無辜的不智舉動，就以我們的顧客為例，所運的貨物需要以 3-5 位人力搬運的話，若只得兩座位可座，多出的乘客怎辦？另費乘搭的士到目的地？這樣豈不令運輸費平白增加？增加了的費用跟據市場市場定律只會轉嫁於消費者身上，最後損失的還是一般大眾市民。

最後，我們懇請交通事務委員會主席劉江華先生及各委員和運輸局長廖秀冬女士能顧及各方面行業及人仕的權利及利益，切莫輕言就某一團體的主觀訴求作出妥協。

我們亦願意繼續尊重條例及其他行業之尊嚴對轄下輕型貨車司機作出勸戒及緊密監察，以祈在和諧共處的氣氛下繼續為本港商界及提供運輸服務。

敬希垂注

支持 客貨車反修例大聯盟 所屬機構:

成記	雞記	開利	鴻昇	全港	便利	東方	永盛
大象	勁達	皇朝	優質	港鴻	OK	YES	先鋒
運來	太陽	3G	皇馬	中華	財神	威信	佳運
聯運	彩龍	鳳凰	精工	忠誠	蘋菓	利燁	興祥
UC	車主聯盟會						

(排名不分先後)

客貨車反修例大聯盟

20-03-2006