

致：立法會交通事務委員會

有關 2015 年 1 月 16 日會議議程 III

「建議在運輸署車輛安全及標準部新增一個常額職位及提
升部門主任秘書的職位」

書面意見

本人現就 2015 年 1 月 16 日立法會交通事務委員會會議，議程 III「建議在運輸署車輛安全及標準部新增一個常額職位及提升部門主任秘書的職位」，向交通事務委員會提交書面意見。

就議程所載文件，編號 CB(4)270/14-15(03)《政府當局就建議在運輸署開設一個常額總機電工程師職位和一個常額首席行政主任職位》，本人認為多項理據值得商榷，甚至是不合理的。

第 4. 段指過去十年汽車科技有多項重大發展，而第 5. 段提到車輛安全及標準部「需要更新車輛構造和維修保養的法例，根據汽車科技的發展，訂立新的標準和車輛評定要求，並設立具透明度的規管架構，以方便車商進口車輛和確保整體車輛安全」

過去十多年，的確有多項新的汽車技術，例如：

- 俗稱 Xenon 或 HID 的氙氣投射式大燈
- 各類採用 LED 的燈號，例如尾燈、轉向指示燈
- 通常以 LED 發光的日間行車燈 (Day lights)

或規格標準修訂，例如歐盟方面：

- 貨車、巴士車身闊度上限增至 2550mm
- 因貨車、巴士所用車軸負重能力提高，放寬軸重至 12 噸，許可總重(Gross Vehicle Weight) 提高至兩軸 18 噸、三軸 26 噸

甚至是單層巴士高度上限一直都在 4.1m

以上的例子涉及的法例條文都是「附屬法例」級別的《道路交通(車輛構造及保養)規例 (香港法例第 374A 章)。

另一方面，運輸署近年在驗車及類型評定手續上，除 Cap. 374A 以外，大多都會參考歐盟的標準；或是例如加強接載學童的小巴及巴士的安全設施，修訂和執行第 73 條時，也是以歐盟的 ECE-R80 規定為基礎藍本。

即是要對過去十多年汽車技術發展而修訂法例，根本不是艱巨的工作。可是……

十多年來特區政府卻沒有進行修訂法例的工作，導致（對應上述情況）以下情況：

- × 因為 Xenon (或 HID)，LED 照明並非以燈絲發光照明，不符合第 VII 部的條文訂明「燈絲發光」，在法律上視為不合法裝置；
- × 向香港專利巴士公司供應巴士的車廠，因經營和生產安排，只能提供闊度 2550mm 的車款，超出附表 1「車輛的總尺寸」上限的 2.5m。也是從法律角度視為不合法規格；
- × 因為要求行駛跨境路線的巴士乘客座椅裝設安全帶，或接載學童的小巴及巴士的須裝設高強度安全座椅和防撞護欄，結構強度要達到 ECE-R14 或 ECE-R80 規定就必定增加整車重量，結果就導致絕大多數為兩車軸的巴士後軸總重超過第 14(2) 訂明的上限 10 噸，以致總重超出附表 2 第 II 部訂明的上限 16 噸
- × 非專利巴士業希望改善車廂空間、增加行李倉容量，提高服務質素，希望追上歐洲或中國的標準，使用更高車身的單層車款，但附表 1 訂明高度上限是 3.5m

運輸署卻只會不斷以行政通告發出指引，汽車製造商 / 代理在申請類型審核的同時，可對以上所述的不符合現有法例的「新科技」「新規格」以「向署長申請豁免」手續辦理，例如以下運輸署網站連結：

HID 大燈 - http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_1178/hid_requirement_chi.pdf

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

日間行車燈 - http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_1178/notice_drl_c.pdf

結果是產生大量行政工作。

第 6. 段及第 7. 段提到類型評定的工作非常複雜，「在過去三年為正常進口或平行進口的新車進行類型評定的次數倍增，工作量驟然加重」，實情是本人曾經親身經歷、見到以下情況：

- 同一結構、載客量的巴士/小巴，因為供客戶選用全封閉車窗或俗稱「趟窗」可打開的車窗，運輸署視為兩個類型評定申請。可是兩者涉及安全、技術的因素，不過是車內裝有車窗護欄和重量相差不足 100kg；
- 同一私家車車款，因為供客戶選購兩個，甚至三個輪圈/輪胎規格(例如 16"輪圈配 205/60R16 輪胎；17"輪圈配 215/50R17 輪胎；18"輪圈配 225/40R18 輪胎)，運輸署就視為多個申請。可是以歐洲或日本的制度視為同一個車型而有三個車輪選購項目

清楚可見只是運輸署自行製造不必要的工作量。運輸署根本是官僚式架床疊屋，造成浪費人手、時間、資源！

因此，本人認為立法會應該先擱置甚至否決是次運輸署增聘人手的要求，並該先要求運輸署車輛安全及標準部向立法會公開解釋本文件提及的情況，和提出簡化類型評定工作程序安排，制止浪費人手等寶貴的公共資源。

然後要求交代調配人手安排和時間表，立即展開修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例(香港法例第 374A 章)的工作，就能將上述大量甚至未有提及的豁免申請手續「消失」。本人認為，以此安排就無需增聘人手，為香港市民省下每年近 180 萬元公帑支出。

誠然，如果運輸署以至運房局對本人是次提交的書面意見有任何質疑，或委員會、運輸署或運房局欲會晤本人作進一步了解，本人願意委員會作出安排，以公開會議向委員會作出陳述，或/和與運輸署以至運房局官員對質。

以上為本人對是次議題向立法會環境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/tp20150116.htm>），視為納入會議程的文件。

林鴻達

時事評論員/獨立政策研究員