

致 香港立法會 福利事務委員會

就《香港康復計劃方案》的意見
(公聽會日期: 2018 年 1 月 8 日)

《香港康復計劃方案》2005-2007 年第十一章《通道設施和交通服務》，提及了通道設施和交通服務的持續發展方向，然而隨著社會發展，部分內容已經完成或過時，有關之方案內的陳述有檢討的需要。

2017 年初，**申訴專員公署**發表了一份政府對為行動困難人士提供「特別交通服務」，當中已**狠批勞福局和運輸署**只把「無障礙運輸」政策視作**理念**而不是**政策**，而勞福局沒有為落實「無障礙運輸」定下**具體時間表**，並建議運輸署應研究引入低地台小巴型號的可行性，並提供誘因讓業界引入，特別是行走醫院路線的營辦商。

以交通的部份，現時香港的集體運輸中，除了大嶼山南部的專利巴士(因路面情況)、電車(因車身結構問題) 及大部份公共小巴外，大都均有提供可供椅上落的無障礙設施。而 2017 年 8 月初，香港首架低地台綠色專線小巴來港後首度公開亮相，原本預計在同年 9 月可安排驗車出牌，但現在已經 2018 年 1 月，最近傳出的問題，是到底輪椅位應該獲得豁免，不算在 19 個座位之中?另外，運房局局長陳帆卻表示運輸署署長也沒權簽豁免這輪椅位，又是否沒其他方法讓此小巴盡快出牌服務乘客?另一方面，到底掌管運輸及福利事務的部門，對小巴低地台化的態度如何?

回想 3 年前(2015 年 5 月 5 日)在立法會交通事務委員會的公聽會上，就已經有小巴營運商提出公共小巴加座位及低地台化同時，那個輪椅位應該是如何計算，是 19 座+1 輪椅、20 座+1 輪椅還是 24 座+1 輪椅，因為輪椅位佔用的空間較一般座位多，無論最後加位的結果的法定座位上限如何，都**應把輪椅位另行處理(額外的一個位)**，另外還有就是車價較一般小巴高一倍的問題。今天輪椅位計算遇上的困境，其實當日甚至之後我與運輸署官員會面時已再三提出，問題是政府在修例增加小巴法定座位時，完全沒有把輪椅位的定位及實際情況加入考慮，甚至因 19 位或 20 位問題用撤回修定威脅立法會盡快通過條例，結果是全部人的焦點去了 19 座位定 20 座位，無人記得個輪椅乘客需要。最後，低地台小巴

車到了，出現的情況是運房局局長陳帆叫人讓座給輪椅客(叫人落車!?)，又或打電話預約輪椅位的情況。

陳局長叫輪椅使用者先致電小巴公司預約輪椅位，其實是行不通的，因為大家要明白，專線小巴的機動性不同巴士，客滿即開，所謂的班次都是列出罷了，總之頭班車跟尾班車沒有遲開早收，班次基本上要視乎當日路面情況及客量而開車，叫低地台小巴定點定班，完全是有違小巴營運，或許特首林鄭月娥唔識用八達通，陳局長也好少坐小巴了。

另一方面，小巴留位一直都有法律爭議，是灰色地帶，而乘客因留位問題與司機爭吵時有發生，要第 19 位登車的乘客見空座位而不能登車留給下站上車的輪椅乘客?我只怕會引起更大的爭議。

就算以同樣服務輪椅乘客而類近專線小巴服務的香港復康會「復康巴士」穿梭巴士服務計，雖然是定點定班，也有提供司機聯絡電話，但也註明不設留位服務，也就是說，先到先得，也不會額外要寫字樓額外人手作安排，如果為一架低地台小巴要額外增加小巴公司 Call Centre 人手(也是成本呀!)，也不見得可取，因為會大大增加成本，而小巴司機工作量又不同復康巴士司機，要他們多接電話也大大增加工作量，影響駕駛安全，並不可取。

營運層面的問題外，回到法例及現實層面，如今之計，有甚麼可以做?

首先運輸署是否有權力為低地台小巴作豁免，讓輪椅位不計算在 19 個座位內?答案是 – 有可能的，不過要從車輛登記類別入手。

翻查香港法例 CAP374E 《道路交通(車輛登記及領牌)規例》，52 條有一項是超額載客許可證，內文如下:

(1)署長在接獲由他指明格式的申請書及附表 2 所訂明的超額載客許可證費用後，可按他覺得必需的條款及條件規限下，發出超額載客許可證，授權在貨車內或貨車上運載超過《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)附表 3 指明車輛種類的最高載客量的乘客。(1989 年第 172 號法律公告)

可惜的是，超額載客許可證只發給貨車，客運車輛不包括在內，小巴不能用貨車登記，但這是否代表絕路？不一定！

CAP374《道路交通條例》內還有一種叫特別用途車輛(即駕駛執照 21 牌那類):

特別用途車輛 (special purpose vehicle)指經設計、構造或改裝為主要在道路上作並非屬運載貨物、司機或乘客的用途的汽車；

如果以低地台小巴在香港實驗為由，而非主要以運載乘客為由(載客成次要目的)，其實運輸署署長絕對有酌情權出牌，但要指定司機加蓋 21 牌。

再認為以上方法行不通？還有就是用非專利巴士出牌登記，多發一個 A06 屋村巴士客運營業證(PSL)給三間參與低地台小巴測試的公司，用於低地台小巴測試計劃。這個其實早有先例，運輸署為小巴唔夠載的路線營辦商，多發一個村巴牌，如馬亞木旗下元朗往返下白泥新界 33 小巴/NR941 村巴，耀安往返火炭的新界 801/NR828 村巴。這個建議最大的問題是，駕駛的司機要有巴士駕駛執照。

當然，長遠之計，應盡快修例，至少在公共小巴載客量法定上限上豁免輪椅位，甚至考慮專線小巴升格為專利巴士，按客量決定車輛的載客量。運輸署及勞福局盡快制定公共小巴低地台化時間表，並提供車價資助予願意引入低地台小巴的營運商，否則，隨著小巴增加法定座位上限帶來的換車潮，小巴業界很可能 3 年內完成換大部份車，到要再推行換低地台小巴，是難上加難 – 「唔好意思，我們的車隊全部都是 3 年內新車，又要換？」！

陳嘉朗 Leslie Chan *CMILT*

2017 年 12 月 29 日