



對立法管制停車熄匙文件的再回應

2008年5月26日

對於環境保護署在2008年5月26日提交立法會環境事務委員會的「對立法管制停車熄匙」文件，汽車交通運輸業總工會（下稱本會）經過深入探討，並將其與環境局於2007年11月2日發表的《建議在香港立法推行停車熄匙計劃》諮詢文件作一個比較後，認為文件除了再次強調政府官員的頑固立場外，完全沒有認真地考慮幾個立法管制停車熄匙的核心問題。對此，本會不但對文件表示極度遺憾，而且十分質疑造成處理這項工作的政府官員的能力。至於立法管制停車熄匙的核心問題，本會的主要意見如下：

1. 安全問題：

眾所週知，香港氣溫的變化很大，冬寒夏炎是很常見的天氣現象。在夏季，市區的氣溫普遍超過30度，而在一些沒有遮掩的地方，氣溫更會超過40度以上；在冬季，受到東北寒冷氣流的影響，氣溫也很可能在短時間內驟降。對於職業司機來說，如果車廂因需要停車熄匙而失去空氣調節的話，便會形成極大溫差，使人難以忍受這種惡劣的工作環境。另一方面，對於乘客來說，尤其是一些年幼的學生、年紀較大的市民或者身體有隱疾的人士，他們抵抗惡劣環境的能力往往較差/偏低，因此他們很可能在停車熄匙的規定下病倒，造成嚴重健康，甚至生命安全的問題。

以目前司機的運作情況來看，他們一般都需要工作10個小時左右，這使絕大部份人難以負荷，很多人也會因而病倒。在這種情況下，司機被迫在一個由政府造成的極其惡劣環境下工作，十分容易發生交通意外，在極大程度上增加道路安全的隱憂。這不但使職業司機處於一個異常危險的境地，而且會對乘客和其他道路使用者構成道路安全問題。

此外，對於一些設有「風油軟」(即文件中所稱的裝有渦輪增壓器)大型車輛，如貨櫃車和泥頭車等，強行要求它們停車熄匙也會構成安全的隱憂。事實上，當這些車輛在重新啓動時，往往需要經過一段時間的「叉風」程序，才能使車輛得到有效控制。在這段時間裡，車輛很可能因為各種因素而出現向前或向後滑行的問題，而司機亦沒有方法可以將它煞停，結果很可能導致意外，甚至造成人命傷亡。對於這個技術上的死結，業界至今仍然未能找到有效和可靠的解決辦法。

對於這些人命攸關的安全問題，整個文件只是羅列一些海外經驗，然後再次固執己見，完全沒有將彼此之間的不同情況作出一個認真比較和回應，實在令人感到異常失望和不滿。在這種情況下，本會認為，如果政府只是強行要求所有車輛停車熄匙，而不切實地考慮到它可能引致的各種交通安全悲劇，那麼政府官員必定難辭其咎，需要為所有災難性後果負起全部和最終的責任。

2. 環保效益：

本來，政府準備提升香港空氣的質素，是十分值得廣大市民和業界人士肯定和支持的。然而，文件建議立法強制停車熄匙則是一個倒行逆施的做法，結果反而造成更加嚴重的環保問題。舉例來說，如果有 20 輛的士在一個的士站輪候乘客的話，那麼按照政府的建議，所有車輛都必須停車熄匙。在這種情況下，當第一輛車接載乘客離開後，那麼其他 19 輛則必須重新啓動，往前行駛一輛車的長度，以便乘客能夠順利上車。以此來算，一輛進入的士站的車輛，必須重複關閉和開動 20 次，才能接載到乘客，造成車輛機件嚴重受損耗的問題。換一個角度來說，嚴重車輛機件損耗需要花費大量資源來生產，因而文件的建議則會加快和加大這種消耗和浪費，增加整體資源壓力和環保負擔。

不僅如此，假設的士站一直維持有 20 輛的士在等候乘客，那麼其他 19 輛車為了接載乘客，便要在同一時間裡停車熄匙和重新啓動。據不少專家的意見，我們可以看到，車輛在重新啓動時，會排放出比行駛中的車輛更多廢氣，結果使這些車輛在迫不得已的情況下增加廢氣排放量。更令人擔憂的是，如果這些的士站是設在一些設有上蓋的地點，那麼停車熄匙所產生的負面效應便會更加明顯。

除了上述情況外，我們都知道，爲了「積極配合」停車熄匙的法例規定，所有車輛每天都要不斷地重複關閉和啓動，因而引發機件遇到加速磨損和失效的問題，使所有車輛很容易在香港每個角落發生壞車的現象。此外，在一些車種的實際操作當中，如的士在夜間停車熄匙的話，便需要動用乾性電池來啓動車輛的照明指示，否則難以提供接載乘客的服務。然而，這類電池在長時間使用的情況下，電能很快會耗用殆盡，因而引起車輛不能有效啓動的問題。從上述情況來說，如果車輛接二連三地在鬧市或繁忙時段裡發生壞車的話，那麼便會導致嚴重交通擠塞的問題。在這種情況下，所有在道路擠塞路段行駛的車輛都要「無可奈何」地慢速行駛。有關數據顯示，車輛以這種慢速行駛也會排放出以正常速度行駛更多的廢氣，結果增加空氣質素的負荷，可謂得不償失。

對於這些立法強制停車熄匙所增加環保壓力的負面問題，文件也沒有作出正面的回應，而只是在空談環保，脫離實際情況，引發出更爲嚴重的環境問題。由此可見，有關官員對推行環保工作的基本原則缺乏最根本的認識，而他們的工作能力不難令人有一番新看法。

3. 社會成本：

儘管有關官員在推行立法強制停車熄匙工作中「不遺餘力」，但是文件則沒有從這項立法建議所支付的社會成本來看待問題。事實上，推行停車熄匙的措施在社會上造成多個負面影響，如：交通安全方面的生命代價、司機和乘客在惡劣環境下工作與使用交通服務的健康問題、給職業司機本已異常艱難的生計百上加斤、乘客與司機之間的摩擦、司機和執法人員之間的衝突、交通擠塞導致浪費工時和勞動者閑暇以及整體社會和經濟損失等等。不僅如此，雖然政府著意耗用大量人力和物力來規管停車熄匙，但是政府官員在公開場合則表明，即使實行這項強制措施，對改善本港空氣質素的成效也不過是 1%，可見有關官員完全沒有成本效益的概念。

更令人感到詫異的是，負責這次諮詢文件的官員在新聞發佈會上突發奇想，提出設立市民舉報的機制，力求使所有不遵守停車熄匙規定的駕駛者「無所遁形」

而後快。在這種措施下，我們必然可以看到社會上將會出現愈來愈多的不信任和對立，使行政長官不斷提倡的構建和諧社會無從談起。

對於上述三項核心問題，本會無從在文件中看到任何正面的回應和解決措施，因此認為文件根本沒有提升本港環保質素的誠意，同時沒有任何值得推行的空間。不僅如此，對於在這份文件，本會還需要提出下述幾點意見：

1. 缺乏承擔：

環境局在 2007 年 11 月 2 日發表《建議在香港立法推行停車熄匙計劃》諮詢文件時，該局局長曾經擺出一副「炙手可熱勢絕倫」的威勢，意圖以環保作為最高的權杖，壓服社會上的不同意見。然而，在諮詢結束的一個多月後（即局方把這份遞交給立法會的文件時），作為主管政策的環境局局長則退居其後，並將責任推到只是屬於行政部門的環境保護署。對此，本會認為，環境局局長如此「明哲保身」，不但失去承擔責任的勇氣，而且有矮化立法會之嫌。

2. 徒具形式：

在文件中，政府在整理和歸納社會上的不同意見時，將受影響至大的運輸業界團體混為一談。事實上，運輸業所涵蓋的範圍十分寬廣，但是政府只是提及一些商會、供應商和維修業團體的意見，而對於工會的回應則置若罔聞，令人感到政府官員心中有愧，缺乏面對現實的氣量。對於廣大職業司機來說，他們是業界的前線人員，同時是飽受政府政策衝擊的一群。然而，政府如此漠視廣大前線司機的訴求，必然使他們義憤填膺，最終很可能給社會發展埋下極不穩定的負面因素。不僅如此，政府如此漠視工會的意見，亦使人感到整份文件的諮詢只是徒具形式，非一個問責政府所為。

3. 數字失誤：

本會在 2008 年 3 月 31 日就停車熄匙諮詢文件向環境局遞交意見書時，亦將 5000 多個前線司機的簽名一併交給政府官員。然而，文件則對此隻字不提，亦沒有統算在問卷調查的結果之內。事實上，絕大部份職業司機礙於種原因而難以清

楚地掌握諮詢文件內容和政府的取向，再加上文件所設計問卷有著極大主觀性和引導性，令他們都沒有接受局方的「好意」，以填寫問卷的方式來表達他們的意見。相反來說，他們用自己的簽名，即以最簡單和直接的方式來反對文件所提出的立法管制停車熄匙建議。對於這種情況，有關官員沒有予以充份的重視和理解，使問卷不但未能反映出社會人士對於這項立法建議的真實看法，而且有誤導立法會之嫌，實不可取。

概括來說，本會認為「立法管制停車熄匙」文件所提出建議和取向不但違背業界和社會運作的客觀條件，而且衍生出更多的環保問題，最終必然使香港社會因此付出沉重的代價，實在是得不償失。對此，本會希望各位立法會議員能為社會整體和長遠的利益為依歸，有效地發揮監察政府的職能，否決政府的立法建議。

