

立法會

邀請各界提交意見書 - 《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》委員會

2012年1月12日

本人對立法會就有關條例草案進行公眾諮詢表示歡迎，現就有關草案向當局提交意見。

第 1. 部份

對於「就公共小巴可行駛的最高速度(每小時 80 公里)施加上限」及「規定每部公共小巴均須裝配經運輸署署長認可的車速限制器」的建議，本人認為無實際必要，或必須要再作修訂。

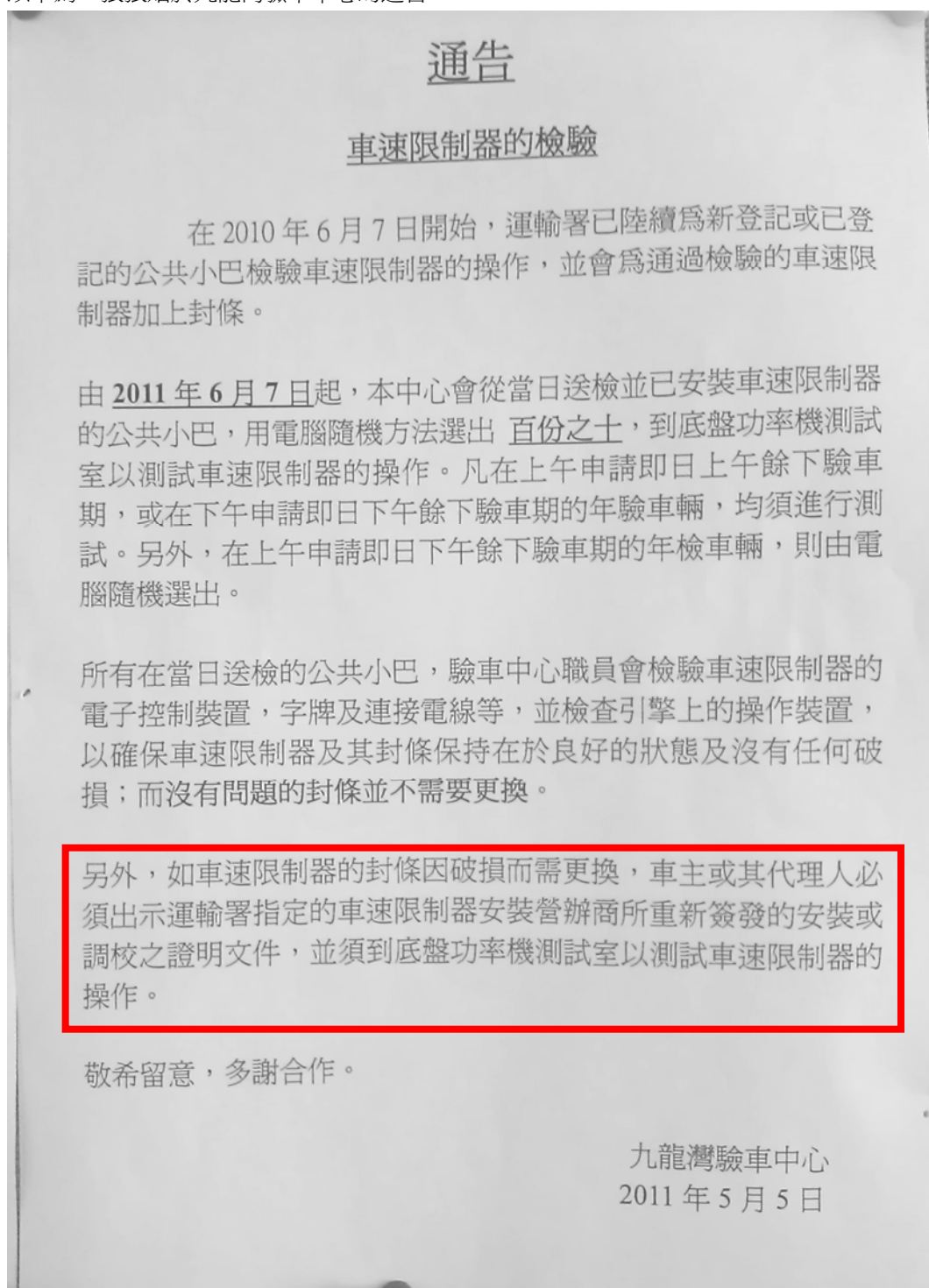
1. 本人提出以下為理據：

- i) 本人先行呼籲特區政府各位官員及各位議員，先行放下「慢即是安全」的觀念。參考例如英國的 Institute of Advanced Motorists，從沒認同「慢即是安全」，反而強調駕駛者個人駕駛態度的重要，駕車期間必須對路面情況作出正確評估，了解車輛性能及個人應付能力來採進行駛的速度。
- ii) 對於公共小巴意外率高的問題，本人認為不能完全歸咎於司機的「飛車」行為，政府應檢討公共小巴（包括紅色及綠色專線小巴）的政策對業界的經營帶來的影響，和對司機的聘用條件造成的問題。本人將另章說明。
- iii) 市民樂於採用公共小巴服務是因為舒適（全為坐位乘車）和近乎「點至點」服務帶來的便捷。政府無理由透過任何行政程序、法例草擬限制其經營空間。
- iv) 道路車速限制法例一直以來都存在 (Cap. 374 sect. 40)，縱然本人認為係過時（理據不在本意見書上贅述），但任何車輛類別的司機都是有絕對責任絕遵守。
- v) 現時運輸署以附加發牌條件要求裝設限速器，雖然已達到目的。但因為缺乏法律理據而可能招致透過司法程序作出挑戰的風險。但另一方面，目前並沒有任何法例規定任何車輛類別需要裝設相類作用的器具，如單一針對公共小巴而立法，同樣出現不公平現象而勢必出現另一個透過司法程序作出挑戰的風險。
- vi) 根據《道路交通條例》(Cap. 374) Sect. 40 (5)，條例草案將對多條車速上限 100km/h 的快速公路（新田公路、吐露港公路等）將出現三級車速限制 — 中、重型貨車及巴士，暫准駕駛執照授權駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車的 70km/h；小巴 80km/h；其他車輛 100km/h。這個情況將導致小巴既難以在慢線與中重型車行駛，但又難以與其他以 100km/h 行走的車輛同行，勢將形成更高的安全風險。

2. 基於上述理據，本人建議不進行相關立法。但同時建議政府採取以下的工作：

- i) 全面檢討《道路交通條例》(Cap. 374) Sect. 40 (1) 及 (5)，並促請運輸署署長在 Sect. 40(2) 賦予的權力之下，以安全為前題、提升車速限制為方向，進行全港道路的車速限制檢討；
- ii) 如政府當局堅持要針對公共小巴就有關條例草案進行立法，本人認為必須同時修訂《道路交通條例》(Cap. 374) Sect. 40 及 (5)，將當中的車速限制提升至 80km/h，避免出現 1. vi) 的風險問題，而同時透過加快車輛流動而增加道路容量。
本人相信對 (Cap. 374) Sect. 40 及 (5)所限制的車輛類別提高 10km/h 的車速限制並不構成不合理的風險。

iii) 以下為一張張貼於九龍灣驗車中心的通告。



由此反映出車速限制器在一定程度上根本形同虛設。事實上，據本人從小巴業內人士所理解到，車速限制器因裝設位置關係，封條根本難以維持完好。由此反映出來即使立法規定裝設根本是沒意思的。而且，因為車速限制器和封條，導致小巴業界、維修商，和運輸署負責驗車的人員帶來額外工作麻煩。

既然如此，加上未有任何立法意向針對其他車輛而引伸出的司法風險，本人建議維持現有情況，但設法加強對公共小巴超速的罰則——基於「限速器為車輛規格的一部份而且該是有效運作，如果車速超出限制水平可假定對車主或司機對限制器作出干擾」的概念，研究引入檢控「非法改裝車輛」或以其他刑事作出檢控的可能。

3. 對於公共小巴均須裝配電子數據記錄儀，本人是全力支持。並建議政府參考歐洲、北美及中國大陸的做法和對記錄儀的記錄資料要求，規定所有任何可以裝設的車輛類別，例如非客貨車類的貨車、小巴及巴士全面安裝。
4. 對於「規定申請公共小巴駕駛執照的人士必須修習並完成職前訓練課程，才可獲發駕駛執照」及「規定每名公共小巴司機均須於公共小巴提供服務時於公共小巴內展示司機證」的建議，本人提出以下意見：
 - i) 目前駕駛考試及批出駕駛執照類別的安排，是考取公共及私家巴士（第 9 及 10 號類別）同時簽發公共及私家小巴（第 4 及 5 號類別），難以採取「發出駕駛執照」前的培訓作出確定小巴司機已接受職前培訓。但如果在應考之前必須接受有關培訓的話，又變成一個擾民的安排。
 - ii) 對於發出和展示司機證的安排和要求，按照目前的士司機證的發出安排，其實缺乏法律理據確保司機證的資料的真確性。
 - iii) 僅提供職前培訓並不足夠。建議為每年最少進行兩次培訓，內容包括駕駛技術及態度、安全意識和意外預防、行車穩定操作與乘客服務等等。並建議對司機證簽發的安排作出更具體的法律研究，以確保司機證的發出與培訓是一項掛鈎性質的政策，使培訓計劃得到有效執行和提升司機駕駛和服務質素，及整體安全水平。

除了針對立法會公佈的諮詢內容，本人認為特區政府有必要全面檢討公共小巴政策及行業管理。近年輿論普遍認為公共小巴的意外率上升，於是政府實施多項政策，包括加裝安全帶並強制要求乘客配帶、裝設限速器。但本人認為這等政策都只是「頭痛醫頭，腳痛醫腳」，問題根源就是在於司機的聘任制度，包括紅色小巴的租車制、綠色專線小巴的分佣制等等，表面上是鼓勵司機多勞多得，但實際卻是迫使司機只有靠「飛車」、「搶客」，增加接載數目才能掙取合理至較好的收入。而根源的核心就是政府當局對公共小巴政策多年來的失誤，包括：

1. 沒有提供足夠誘因加快公共小巴專線化 —— 自從有關政策在 1976 年推出至今逾 35 年的時間，仍有接近一半紅色小巴存在，而紅色小巴就是以向司機出租車輛方式經營，使司機收入得不到保障
2. 政府藉「自由市場」的說法對小巴牌照炒賣問題完全袖手旁觀。要知道牌照價格與車租掛鈎，即是對紅色小巴司機的收入有著直接關連，牌價升車租升司機收入下跌，或是要透過車費加價來維持收入
3. 回顧多年的「專線化」政策執行，結果是導致小巴牌照集中於個別大財團手上，個別私人持有、數量小的牌照只能繼續在紅色小巴市場維持以出租經營，或牌照持有人自駕謀生。而事實上，港九多條以紅色小巴路線的營運情況其實與綠色專線小巴無甚分別。建議政府考慮放寬合夥方式經營專線小巴的安排，藉著增加保障這情況的牌照持有人，加快「專線化」進程
4. 按照目前《道路交通(車輛構造及保養)規例》(Cap.374A) 附表 1. 「車輛的總尺寸」所載，小巴長度上限為 7.0m。翻查兩個主要小巴車輛供應商的資料，有車身總長約 6.9m 的規格供應香港而原廠設計為 20 座，政府應考慮放寬小巴座位至 20 座，尤其是專線小巴。一方面作為鼓勵「專線代」的誘因，另一方面在無需增加車輛之下，增加小巴的運載能力，既能縮短乘客在繁忙時間候車，又能使小巴經營者 / 司機增加收入。

以上為向立法會提交的書面意見，並可能在會議上作口頭補充。

林鴻達
公共政策研究員