



本會檔號 OUR REF.:

來信檔號 YOUR REF.:

致：立法會交通事務委員會

主席 劉健儀議員及全體委員

《2011 年道路交通（修訂）（第 2 號）條例草案》意見書

近年本港小巴意外事故時有發生，現時提出強制小巴車輛安裝限速器及行車紀錄儀（下稱：黑盒），保障乘客、市民及道路安全，承擔一定的社會責任，此立法原意符合本會意願，對此本會不反對。

不過，強制安裝黑盒可能會對職業小巴司機的職業保障造成衝擊，本會對此存有疑慮。現希望當局能對問題作出研究並說明情況以釋疑慮。以下為本會對《2011 年道路交通（修訂）（第 2 號）條例草案》（下稱：《2011 草案》）的疑慮及建議：

有關《2011 草案》，對《道路交通條例》（第 374 章）第 40 條（速度限制）加入「5A」——就公共小巴可行使的最高速度（80 公里/小時）施加上限；《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374 章，附屬法例 A）的修訂，加入「24B」——規定每部公共小巴均須裝備經運輸署署長認可的車速限制器，及「24C」——規定符合運輸及房屋局局長指明的公共小巴均須裝配電子數據記錄儀。以上三項切實並多方位對乘客、市民及道路安全提供安全保障的條文，本會並不反對。

但不管是《2011 草案》還是《道路交通條例》，均無提及僱主、車主或應辦商是否有權

隨時要求檢索黑盒內的行車資料，以及檢索黑盒資料的費用，如假設屬實，在一定程度上恐怕會對職業小巴司機的工作構成一定壓力。將保障市民及道路安全的黑盒，變相成為僱主用來評核僱員的標準，扭曲立法原意，浪費行政資源，影響工人收入。本會反對除配合司法、警務人員刑事調查而公開外的主動、被動公開黑盒資料的情況、行為，並建議嚴格執行。

另一方面，有關《2011 草案》，對《道路交通（駕駛執照）規例》（第 374 章。附屬法例 B）加入「8A」——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。

上述條文似乎顯得架床疊屋，本會認為現行申請小巴牌照所需修讀的內容恰當。如局方認為現行所修讀內容有遺漏或不足之處，應當對現行課程內容進行修訂，而不是額外增加課程，多此一舉之餘，亦標籤小巴為不安全的交通工具，對行業有欠公允。近年，本港多宗小巴意外，相信是與司機為彌補底薪過低而致工時過長的情況有關。而上述所謂職前訓練課程，根本與現實情況背道而馳。職前訓練課程只會增加小巴司機的精神及時間負擔。職業司機疲勞駕駛的問題根源，還是在薪酬待遇以及標準工時立法的問題層面上。

上述兩點為本會對《2011 年道路交通（修訂）（第 2 號）條例草案》的意見。最後，本會樂意看見道路交通條例的進一步完善，讓乘客、市民的安全及利益得到更多保障。另外亦希望當局能關注職業小巴司機的實際情況，讓法例可以有效執行。

港九勞工社團聯會
交通運輸業委員會 啟
二零一二年一月十一日