



# 汽車交通運輸業總工會

## 對停車熄匙的意見書

2008年3月31日

### 一、前言

就環境局於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（下稱文件），汽車交通運輸業總工會（下稱本會）經過深入探討後，認為這項立法建議不但會造成更多環境保護上的問題，惡化本港的空氣質素，而且會給廣大職業司機帶來許多工作上的難題，以及增加交通安全隱憂和交通擠塞等許多不良後果，故對文件持反對立場。主要有以下幾點原因：

### 二、問題重重

#### 1. 環保主導

我們必須承認的是，關注和保護環境是當前世界發展的主流，而越來越多的政府和社會人士也意識到保護環境的重要性，並且以落實各種政策和行動來推動環保事業的發展。從香港情況來說，本會很高興地看到各界人士和其他國家及地區一樣，都注重環保、落實環保、渴望環保。當然，作為香港的一份子，廣大職業司機也沒有置身事外。然而，從近年政府在推行和落實環保的過程中，不難看到很多政策都以環保作為主導，並且大顯「炙手可熱勢絕倫」的威勢，在極大程度上抹殺其他社會和經濟領域的生存和發展空間，而文件建議在香港立法推行停車熄匙計劃便是一個十分突出的例子。

事實上，以目前香港職業司機的處境來說，他們在亞洲金融風暴的創傷、非典型肺炎肆虐、政府過度和過急發展鐵路的衝擊、多項交通政策的失誤、資方不肯承擔起企業社會責任，業界競爭異常激烈、惡性勞資糾紛此起彼落以及行業內長年存在著多種陋習等多項不利因素的交替影響下，生計已是捉襟見肘，苦不堪

言。如果政府再強行通過停車熄匙的立法，必然使司機們雪上加霜，將他們推向苦難的深淵，並給香港社會的安定繁榮構成極不定變數。

## 2. 惡化環境

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以及支持的。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，那麼按照文件建議的規定，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。

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 輛車爲了接載乘客，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的排放量。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。

此外，如果司機按照停車熄匙的規定，不斷地重複關閉和開動車輛，便會造成各種機件加速磨損和老化的問題，人爲地縮短它們的使用週期。在這種情況下，停車熄匙的規定迫使司機需要經常更換這些機件，不但在很大程度加重司機經營負擔，而且造成資源上的消耗和浪費，完全不符合環保的原則。對此，本會認爲，文件只是在空談環保，脫離實際情況，因此反而會造成惡化環境的問題，實屬不智。

## 3. 引發擠塞

承接上點，我們都知道，爲了「積極配合」停車熄匙的法例規定，所有車輛每天都要在不斷地重複關閉和啓動，引發機件遇到加速磨損和失效的問題，並使所有車輛很容易在香港每個角落發生壞車的問題。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現象。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。

我們也知道，流通是經濟活動和發展中至為重要的環節。如果流通失效的話，那麼整體經濟和社會也就無從運作，甚至出現一片亂象。由此來說，假如香港經常發生交通擠塞問題的話，必然對經濟和社會發展帶來極大的負面影響，如浪費工時和勞動者閑暇的時間。雖然這些數據較難以量化，但是它給整體社會和經濟所造成的損失卻是十分實在的。可惜的是，文件對此只字不提，令人感到非常失望。

#### 4. 安全堪虞

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，甚至生命安全問題。

以目前司機的運作情況來看，一般都需要工作 10 個小時左右，這使他們更加難以負荷，不少人會因而病倒。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。相反來說，文件單純地認為車廂內維持空調運作只是讓駕駛者和乘客保持舒適，實在令人感到政府的比東北寒流更加冰冷的涼薄，同時使廣大司機產生高過三伏天的怒火。

此外，對於一些設有「風油軟」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的控制。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。由此來看，如果政府強行要求所有車輛停車熄匙的話，那麼很可能出現各種各樣的悲劇，而政府亦難辭其咎，必須負上全部責任。

## 5. 公平原則

以香港實際情況來看，極高的人口密度和緊張繁忙的都市生活使我們離不開各種空氣調節，因為這是廣大市民工作或居住的一個基本條件，也是一種常識。對於司機來說，車廂就像其他社會人士的工作場所一樣，是他們的工作間，因此他們絕對有權利在一個安全和良好的環境中工作。然而，文件嚴重忽略了職業司機的基本需要，因而強行立法停車熄匙，迫使他們在一個「天然」的環境中謀生。當然，這種結果可想而知，也就是職業司機的工作環境會立刻嚴重變壞。

另外，文件將紀律部隊和其他緊急服務的車輛作為明顯的豁免對象，而其他車輛則必須有充份理由方可獲得豁免。當然，我們都明白到紀律部隊和其他緊急服務車輛所擔當的重責，但是對於其他車輛，文件則使用「享受空調」、「影響行人」、「污染空氣」、「違背共識」等負面字眼來描述，因此不具備豁免的資格。在這種情況下，文件的思路和舖排不難令人產生「只准州官放火，不許百姓點燈」的感覺，使公平原則蕩然無存。對此，本會認為，文件的建議會造成一個極不公平的局面，因此沒有任何可以推行的空間。

## 6. 造成摩擦

停車熄匙所導致的惡劣工作環境不但造成交通安全方面的問題，而且會給乘客造成很多不便。在炎熱的天氣裡，乘客會因為車輛溫度過高而不選擇乘搭這些交通工具，使司機大量地失去謀生機會。當然，如果部份乘客在別無選擇的情況下而被迫乘搭這些交通工具，也會產生一些情緒問題，增加司機和乘客之間的摩擦。舉例來說，一些巴士放在露天曝曬半小時的話，那麼即使司機在開車後將開動了最大的冷氣，大約需要 30 分鐘才能使乘客有較為涼快的感覺，使司機因此遭到乘客的投訴。

另一方面，在一些旅遊巴士司機則會遇到有些旅客雖然到達了目的地，但是由於各種原因而要求留在車上，使司機根本難以按照法例的規定來停車熄匙。為了滿足政府不斷地推出環保車輛的要求，不少旅遊巴士開始轉用新型車種。不過，這些新型車輛因性能問題而需要在停車後的數分鐘內才能重新啟動。在這種情況下，司機們便會處於一個兩難的局面。具體一點來說，也就是當乘客還沒有上車時，他們難以啟動車輛。否則的話，他們會遭到執法人員的無情檢控。從另一方面來說，乘客在上車後，由於因車廂內的溫度而感到不適，因而作出投訴，使司機們要遇到公司的嚴厲責罰，損害了職業司機的合理權益。

此外，文件只是簡單地將執法工作交給交通督導員，而環境保護署職員也會「以增榮寵」地加入執法者的行列，但是在實際操作當中，文件則沒有對這兩個部門執法和權限制定一個客觀和明確的標準。在這種情況下，如何判斷司機是否停車熄匙也就取決於有關人員的主觀判斷或臆測，並使職業司機處於十分被動位置，結果必然導致司機和執法人員之間的衝突。

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。對於廣大職業司機來說，文件的建議已是一道混帳的苛政，而一旦立法後，馬路上便會到處都是官虎吏狼，使他們隨時遭到檢控，為政府的庫房作出「更大的貢獻」。如果再加上這種舉報機制的話，那麼在職業司機的眼中，更會浮現「滿城盡是錦衣衛」的壯觀景象，心中辛酸實不足外人道。

從上述各種情況來看，本會認為，如果政府強行進行停車熄匙的立法工作，必然增加司機與乘客、市民以至執法人員之間的多重摩擦，並且產生極不良的後果，而行政長官不斷提倡的構建和諧社會亦無從談起。

## 7. 增加負擔

在罰則方面，文件針對沒有及時停車熄匙的司機，提出「只處以定額罰款 320 元的輕微罪行」的建議，擺出一副輕描淡寫的姿態。然而，對於廣大職業司機來說，這個「只」字和「320 元的定額罰款」，則會使他們感到異常沉重。具體一點來說，也就是現時很多司機每天的收入都不足 320 元，而文件提出的各項執法建議又十分嚴苛，使他們動輒受罰，一天辛勞的工作很容易便會付諸流水。此外，本會必須指出的是，在交通運輸業的實際操作當中，許多司機都需要支付按金和租借車輛，有時甚至要自備工具才能謀生，可以說是「貼錢買份工」。可惜的是，政府長期以來都一廂情願地將他們當作「自僱人士」，使司機們無法得到勞工法例的保障。不僅如此，在香港經濟氣候好轉的情況下，大部份司機仍然面對著收入不斷下降的問題，絲毫感受不到政府「福為民開」的暖意。在這種情況，雖然司機每天辛勞地在馬路上奔走，為香港社會經濟發展作出自己應有的努力和貢獻，但是換來的卻是政府的無理的責難和懲罰。對此，本會認為政府如果想「福為民開」的話，則應多些體諒司機的實際處境，不要讓他們產生政府官員身處在舒適的辦公室裡大談「何不食肉糜」的感覺。

## 8. 負面推銷

為了鼓勵踴躍發表意見，政府在推出文件後，透過各種傳播媒體廣為宣傳。本來這作一種讓社會人士更多地了解社會發展方向的方法，並沒有什麼值得爭議的地方。可惜的是，政府採用抹黑的推銷手法，誇張失實地向公眾人士發放一個又一個的負面訊息。對於這個問題，政府官員在公開言論中，也清楚地表明立法強制停車熄匙對改善空氣污染幫助不大，可見政府所採用宣傳方法和言論之間存在著十分嚴重的自相矛盾。不僅如此，政府的負面宣傳手法也造成兩個極壞後果：一是

無情地破壞本港沿用多年的諮詢制度，無從公開和持平地收集市民的意見；二是在社會上製造對立情緒，使政府提倡的構建和諧社會成爲一紙空談。對此，本會認爲，政府使用這種負面和片面宣傳手法的結果只是「害大而爲之」，使香港整體社會最終要付出沉重的代價。

## 9. 缺乏溝通

雖然行政長官提出「走入群眾」的施政理念，但是政府官員則在草擬文件的過程中，受影響至大的汽車交通運輸業勞工則難以看到他們的身影，使政府難以有效地掌握廣大司機的意見。在與業界團體的溝通合作方面，有關政府官員也作出了「精明」的選擇，沒有切實地和業界勞工團體進行良性的溝通合作。以本會爲例，作爲一間代表三萬名汽車交通運輸業勞工的工會團體，一直以來都沒有得到有關部門的「青睞」，使彼此能就停車熄匙的問題交換意見。在這種情況下，有關政府官員當然不能有效地收集和掌握業界的客觀運作情況以及行業變化，以至文件提出這些令人感到難以接受的建議，同時違反行政長官的施政理念，這是我們絕不願意看到的現象。

## 10. 社會成本

從上述種種情況來看，文件所提出的各項建議對交通運輸業以至整個社會都造成極大的負面影響，並且爲此付出沉重的代價。從社會效益的角度來看，文件建議的各項措施都要耗費巨大的社會成本，而實際環保和社會效益則很小，可謂得不償失。對此，本會認爲，有關政府部門應更加認真和深入地探討，造福香港廣大市民。

## 三、建議

對文件的建議，本會作出明確的回應，即：

**香港不應立法推行停車熄匙計劃！**

誠然，在這個明確的回應之外，本會亦就如何改善本港空氣質素的問題提出幾項意見。

## 1、 宣傳教育

本會在這裡再一次強調的是，廣大職業司機和所有香港市民一樣，都是十分注重環保、落實環保、渴望環保的，因此他們願意付出最大努力來推動香港環保事業的發展。另一方面，從汽車交通運輸業的實際操作中，我們也可以清楚地看到，在國際燃油飆升至歷史最高水平的情況下，如果車輛在停車後長時間空轉，便會浪費不少的燃油/燃氣以及損耗車輛機件的壽命，在很大程度上增加司機的經營負擔，因此他們不會隨意作出這種浪費的行為。對此，本會認為，政府在開展本港的環保工作時，並不能一味採取無理的高壓手段，而應以宣傳教育的方式來引導所有駕駛者，使他們更樂意接受對環境有益的方法和態度。事實上，採用宣傳教育的方式能夠更加節省社會成本以及更具社會效益，是一種長治久安的方法，十分值得香港採用和推廣。

## 2、 以誠相待

作為一份公開的諮詢文件，政府在整份文件中，以批評和責難的字眼來描述沒有停車熄匙的不良影響，並且設置多個引導性的問題和建議，而沒有將職業司機所面對的困難以及強行立法所引致的種種惡性後果作出清楚的說明。在這種情況下，由於廣大市民對業界運作缺乏認識，使他們只能在政府的多番引導下片面地看待停車熄匙的問題，很容易產生偏見和抗拒情緒。不僅如此，政府官員在推廣宣傳文件的過程中，也採用抹黑的推銷手法，誇張失實地向公眾人士發放一個又一個的負面訊息，產生極壞的後果。由此來看，文件只是不斷地表達既定的立場，甚至令人感到政府著意製造市民的訴求來壓服業界意見。本會認為，如果文件隱含這種意圖的話，那麼必然在社會上製造出強烈的對立情緒。對此，本會認為政府必須摒棄這種處理問題的手法，並且明確地拿出誠意，與業界以及社會各界人士就如何提升本港空氣質素的問題交換意見，從而凝聚起社會的共識，一起為達成這個目標而努力。



### 3、 更多措施

在文件中，政府明確地指出，由於本港在過往多年裡實施了一些減少車輛排放廢氣的措施（詳見文件的 1-4 頁，在此不贅），因而在一定程度上減緩空氣質素惡化的問題。對此，本會是予以充份肯定和支持的。不過，本會認為文件雖然提及一些導致本港空氣質素惡化的原因，如稠密市區中有大量車輛行走和外圍環境的空氣污染問題等，但是沒有提出有效的解決辦法。本會認為，在致力提升本港空氣質素的過程中，政府必須有條不紊地因應有關問題的輕重緩急，逐一加以疏導和解決。舉例來說，如果政府可以進行更好的城市規劃，減建「屏風樓」來降低「走廊效應」所產生的負面影響；增加與內地政府部門的溝通，使珠江三角洲所排放的各種工業廢氣和其他污染物不會隨風飄移到香港；增建更多道路和加強管理，減少車輛因道路擠塞需被迫排放更多廢氣的問題等等。本會認為，這些措施對於改善本港空氣質素的成效必定遠高於強制立法停車熄匙，同時避免因強行立法而衍生出的多項問題，符合廣大業者和社會人士的良好願望。

### 4、 進行綠化

良好綠化工程是每一個城市建設的一個重要組成部分。主要原因是綠化工程能夠給我們提供許多益處，如植物具有釋放氧氣、蒙滯粉塵、吸收有害氣體、降低噪音、吸熱和遮蔭、增加空氣濕度、減少空氣中的細菌數量等淨化空氣和改善環境的功能。然而，從本港的實際情況來看，綠化工程則有很多不足之處，尤其是在稠密的市區之中，綠化工作是十分匱乏的，在一定程度上加劇這些地區的空氣污染程度。對此，本會認為，政府應加強本港的綠化工程，在美化城市之餘，亦為改善本港空氣質素創造更多有利條件。

### 5、 加強溝通

作為一個制定政策的政府部門，本來在構思如何推動和改善香港環保工作中，一早便要收集和掌握業界的客觀運作情況和數據，並且密切留意它們的變

化，但是更重要的是，政府還需要與業界團體進行良好的溝通合作，了解他們的意見和看法，才能制定出合理可行的政策，推行整體行業和社會朝著良性的方向發展。可惜的是，環保局在沒有與業界進行良好溝通的情況下，貿然推出這份問題重重的文件，因此引起業界人士強烈反彈實則屬意料中事。

## 五、總結

概括來說，本會認為文件所提出與停車熄匙有關的多項建議不但違背了業界和社會運作的客觀條件，對廣大職業司機和各界人士情況造成極大的負面影響，而且衍生出更多的環保問題，最終使香港社會因而付出沉重的代價。這是我們極不願意看到的現象。對此，本會再次希望政府能夠從善如流，立即擱置這項計劃。

誠然，本會也清楚地改善本港空氣質素的重要性，並且支持政府在過往多年裡就這項工作所作出的各項努力，從而確保香港的持續發展。不過，本會亦十分希望政府在推動本港環保工作時，能以開誠佈公的態度，聽取社會各界人士，尤其是受影響至大的交通運輸業人士的意見，然後針對多種造成空氣質素惡化的源頭，制定全面的措施和落實各種措施，爭取社會大眾的支持，為香港的長遠和持續發展開創更好的未來。