

CB(1) 519/07-08(06)



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室

Add. : Unit B, 7/F., Hing Wah Comm., Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln, H. K.

電話Tel: 2782 0738

傳真Fax: 2782 0935

(Revised)

傳真：2869-6794

立法會環境事務委員會

主席余若薇議員及各委員鈞鑒：

關於：停車熄匙之建議

本會感謝 貴委員會極度關注業界對停車熄匙的意見，基於非專營巴士業界經營環境的特殊性，政府提出的兩項「停車熄匙」豁免起訴條款對於業界在實際營運上，是難以執行，本會現將有關理據及修改建議以匯總如下：

一、 非專營巴士密封式設計與的士及公共小巴有別

1. 有別於的士及公共小巴的活動玻璃設計，絕大部分非專營巴士(90%以上)是採用密封式固定玻璃的設計，而且的士及公共小巴的車窗玻璃可以調校 (的士的車窗採用自動電窗設計，公共小巴採用手動趟窗設計)，即使的士及公共小巴執行了「停車熄匙」政策，仍可調低玻璃窗引入新鮮空氣；但大部分非專營巴士都是採用密封式固定玻璃設計，於這種密封式的設計之下，如果執行「停車熄匙」政策，若然有乘客在車廂內，根本沒法供應足夠的新鮮空氣予以呼吸；
2. 另外，非專營巴士冷氣系統絕大多數採用直帶式冷氣系統、抽風系統(提供新鮮空氣入車內)及引擎連接在一起，若然執行「停車熄匙」政策，形同將冷氣系統及抽風系統同時熄掉，於車窗密封式的設計之下，根本無法打開窗使空氣流通，違反了保障乘客健康及安全(Health & Safety)的基本原則。本會認為即使有一名乘客於車上，都須豁免「停車熄匙」政策以保持合理的空氣流通及車廂衛生；否則將促使司機陷於兩難的局面，究竟是對乘客的「健康及安全」重要，還是處罰司機重要？基於維護乘客的健康及安全是任何一間客運公司的基本業務原則，而政府對市民及旅客健康及安全的保障也是責無旁貸的，故絕對不可置乘客的健康及安全於不顧。

二、 乘客的保險問題

若然有一名乘客於車上，客運公司仍然執行「停車熄匙」政策，沒有足夠的新鮮空氣提供給乘客，導致乘客因健康安全問題向客運公司追討責任，而保險公司卻可以借鑒普通法條款，直指客運公司由於執行「停車熄匙」政策，沒有提供足夠的氧氣給乘客，而導致乘客的健康受損，客運公司沒有合理關顧乘客的責任(Duty of care)，藉以憑此推卸承保責任。希望政府就此政策諮詢法律意見後，界定如因保險公司推卸承保責任，最終究竟該責任是否由客運公司獨自承擔責任，還是政府需要負上一定的責任。本會認為客運公司在完完全全配合政府的「停車熄匙」政策的情況下，但仍要承擔乘客的追討風險是相當不合理及欠缺公平的。

三、 車輛由於乘客正在上車或下車而須停在路旁可獲豁免起訴

對於「車輛由於乘客正在上車或下車而須停在路旁可獲豁免起訴」之豁免條款，從法律的具體字眼來說，是相當不清晰及相當含糊的，由於此條例只是一個簡易起訴程序，並採用定額罰款方式，故必須要有一定的客觀標準。在實際營運中，無論學童車亦或旅遊車均須每個站點或每間酒店接齊乘客。基於學童經常誤時，或現時不少酒店門前都不能停泊車輛而被迫停泊於酒店附近的街道的情況下，會導致遊客因找不到車輛而誤時，但司機須按約定時間準時到達站點，難道要叫一名乘客於車輛前將一腳放在車輛的階級上另一腳放在地上，直至所有乘客都上車了才算是正在上落客，才能獲得豁免起訴嗎？這條條款對於業界的實際營運是不切實際亦不可行的。豁免條款的制定，原意是好的，但是在法律條文上則難以界定怎樣才叫做上落客？本會提議最簡單的方法就是，若車上已有乘客正在等候其他乘客，可定為豁免起訴。最客觀的標準，就是車上有一個乘客均可豁免起訴，否則司機會在等候範圍內不斷打圈，結果浪費了燃油，又有更多的死氣，到後來更不環保。

四、 非專營巴士行業之特殊情況

政府推行的「停車熄匙」政策，業界原則是認同的，但對於非專營巴士服務來說，會出現如下之特殊情況：

1. 對於學童車來說，由於部分學童的誤時，而又要執行「停車熄匙」政策，令到全車上的學童沒法有合理的新鮮空氣，絕對會損害學童的健康；空氣不流通，甚至更易於傳染疾病。
2. 對於旅遊車來說，由於執行「停車熄匙」政策，導致乘客沒有足夠的氧氣呼吸，會直接影響香港作為旅遊城市的形象，因為旅客在等候過程中甚感不適，如在夏天，情況更為嚴重。

五、 的士、公共小巴或巴士在指定停泊處讓乘客上落車可獲豁免

此條款對於的士及公共小巴有明確清晰的上落地點，但對非專營巴士業界來說，怎樣才算是“指定上落點”。因為以簡易程序並採用定額罰款方式的起訴，對於香港運輸署批准的上落地點，交通督導員及環保署官員是難以判斷與界定的，從而導致大量的上訴問題出現，當中涉及龐大的行政費。至於在指定站點上落客，非專營巴士業界亦對交通規管問題存疑，交通督導員難以界定是否屬於豁免範圍之內，執法有相當的困難，故當局必須制定一套客觀的標準。如果將豁免條款更改為「任何一名乘客在密封式巴士上可獲豁免起訴」，是既客觀又是容易掌握的標準，免除了很多法律上產生之不必要爭拗。

本會十分欣賞政府考慮到交通業界於實際營運上的困難，就「停車熄匙」政策進行諮詢，然而本會促請政府豁免一成不變、墨守「停車熄匙」的規定，而應採取本會的建議，制定一套更有彈性又具客觀標準的「停車熄匙」政策。

綜上所述，本會認為以一個簡易程序並採用定額罰款方式執行該政策，能提高檢控效率，加強執法能力，但是執法人員必須以客觀、現實的標準去進行執法。現時政府制定的兩條豁免條款（包括上落客期間及於指定區域上落客）都不盡是一個完全客觀現實之準繩，只會帶來衆多爭議與上訴，大大減弱執法效率，故本會於以下重申兩點建議：

- 一、 本會促請將豁免條款修正為：對密封式固定玻璃的客車、巴士或客運車輛，若有任何一名乘客於車廂內，均可豁免執行「停車熄匙」政策。皆因現時連凍肉(死物)車都可獲豁免「停車熄匙」政策，旨在不想令到食物變壞，更何況有人(生物)於車上，更需要有足夠的新鮮空氣供乘客呼吸，故此本會認為修正此條款是合情合理的。
- 二、 再者，本會無意否定有關「停車熄匙」政策，相反，作為社會的一分子，交通業界需支持政府所推行的“藍天行動”，所以如果沒有任何乘客於車廂內，只有司機於車內等候乘客，同意於這種情況下執行「停車熄匙」政策，為政府所推行的“藍天行動”盡一份力。

懇請各尊貴的議員體察非專營巴士業界的困難，對我們提出的建議詳加考慮。



中港澳直通巴士聯會 謹啓

二零零八年一月三日