

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1017/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

立法會環境事務委員會與立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2001年2月27日(星期二)
時 間：上午9時
地 點：立法會會議廳

出席委員：立法會環境事務委員會

吳清輝議員(主席)
* 何鍾泰議員, JP
李家祥議員, JP
羅致光議員, JP
* 石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
* 張宇人議員, JP
麥國風議員
勞永樂議員
* 劉炳章議員
余若薇議員, SC, JP

立法會交通事務委員會

劉健儀議員, JP(主席)
石禮謙議員, JP(副主席)
朱幼麟議員
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
鄭家富議員
鄧兆棠議員, JP

其他出席議員：田北俊議員, JP
葉國謙議員, JP

缺席委員 : 立法會環境事務委員會

何秀蘭議員(副主席)
李柱銘議員, SC, JP
陳智思議員
黃容根議員
劉慧卿議員, JP
蔡素玉議員
* 陳偉業議員

立法會交通事務委員會

何俊仁議員
劉千石議員, JP
劉江華議員
譚耀宗議員, GBS, JP
黃成智議員

(* 亦為立法會交通事務委員會委員)

出席公職人員 : 環境食物局

環境食物局副局長(C科)
周達明先生

環境食物局首席助理局長(C科)
陳偉基先生

環境保護署

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

運輸局

運輸局署理首席助理局長
莫君虞先生

運輸署

運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)
呂崇義先生

香港警務署

交通總部總警司
鄧厚江先生

列席秘書 : 總主任(1)1
余麗琼小姐

列席職員 : 高級主任(1)2
鄧曾藹琪女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

吳清輝議員獲選為聯席會議主席。

II. 管制汽車空轉引擎

(立法會CB(1)652/00-01(01)號文件)

2. 應主席邀請，環境食物局副局長(C科)向委員特別提述資料文件的各項要點，當中包括政府當局就管制汽車空轉引擎的建議諮詢各區議會和運輸業團體時所得意見作出的分析結果。

3. 田北俊議員表示，自由黨議員支持管制汽車空轉引擎，並贊同各區議會及運輸業團體的意見，認為需要給予業界若干豁免及作進一步的諮詢。但他表示，以勸喻方式發出指引只可作為臨時措施，長遠而言，應採用執行管制法例的處理方式。環境食物局副局長(C科)表示，政府當局以往已有呼籲汽車司機將空轉引擎關掉，現時正考慮與運輸業聯手就管制汽車空轉引擎制訂指引，作為實施管制計劃的第一步。政府當局會先評估該等指引的效用，然後才決定是否需要實施規管措施。如果該等指引已可達致預期效果，便無需實施規管措施。否則，政府當局或須研究其他較有效的措施，包括引入管制法例。

諮詢及宣傳計劃

4. 劉健儀議員向委員簡報她諮詢運輸業團體的結果。她表示，的士司機對除了在的士站最前數部的士外，其他的士均須停車熄匙的規定甚表關注。她表示，在實際的情況下，的士司機若預期需等候一段長時間或沒有乘客在排隊等車，他們是會停車熄匙的，因為空轉的引擎亦會消耗燃油。但若排隊等候上客的的士車龍正在向前移動，的士司機為了令乘客登車後感到舒適，便有需要維持空調系統繼續運作。她補充，對於只許排在站頭最前數部巴士／公共小巴(下稱“小巴”)保持引擎運轉的規定，專線巴士及小巴的司機在遵行方面應無問題。貨

運業營辦商亦會樂意遵行有關管制計劃，但從事冷凍貨品運輸業人士卻需要保持其車輛引擎不斷運轉。她指出，在實施管制計劃時，當局必須審慎行事，以免出現針對某類行業的情況。環境食物局副局長(C科)同意，規定正在排隊上客車輛的司機停車熄匙是不切實際的。等候上客的的士／小巴須停車熄匙的規定，應只適用於在的士站／小巴站沒有乘客候車的情況。他補充，政府當局在管制汽車空轉引擎方面希望能與運輸業建立伙伴合作關係，不想對其運作造成不必要的滋擾，而運輸業迄今對政府的清潔空氣措施均採取合作態度。

5. 田北俊議員認同資料文件第4段所述，對的士及小巴實施管制的確有著實際的困難，但認為當局應勸喻該類車輛的司機，若他們預期需長時間等候乘客，便應將引擎關掉。此外，政府當局亦須就管制汽車空轉引擎的措施徵詢商界團體的意見，尤其是該等措施對貨車及小型貨車上落貨時的影響。他不認為裝有渦輪增壓引擎的車輛基於設計上的原因而獲得豁免遵守有關規定，因為以他所知，冷卻渦輪增壓引擎所需時間不多，並不需要讓引擎空轉一段長時間。他希望政府當局可盡快就管制汽車空轉引擎制訂指引。環境食物局副局長(C科)表示，政府當局就管制商用車輛空轉引擎制訂指引時，亦會諮詢商界團體。

6. 鄭家富議員強調在制訂管制計劃時必需求取平衡，確保不會不必要地令運輸業受到影響。為此，當局應分階段執行管制計劃，先對私家車實施管制，然後才逐步推廣至其他車輛。環境食物局副局長(C科)表示，對私家車空轉引擎執行管制會有實際困難，因為私家車司機在停車等候時保持車輛引擎運作，只要他發現有執法人員行近，便可即時駕車離去。

7. 鑒於當局未有就實施管制計劃後私家車會否選擇在路上兜圈進行客觀而科學化的分析，鄭議員建議政府當局應在繁忙地區進行試驗計劃及對司機的意向作出評估。環境食物局副局長(C科)表示，鑒於在路上空轉引擎的汽車不多，由該等汽車引擎排放的廢氣相對亦較少。在實施管制計劃後，空氣質素不可能有明顯改善。他補充，若實施管制計劃，政府當局便應在全港全面實施，而非如委員所建議在指定地區進行試驗計劃，藉以確定司機在等候期間會選擇在路上兜圈還是將引擎關掉。

8. 為使市民明白有需要管制汽車空轉引擎，田北俊議員建議除發出指引外，並應透過傳媒製進行宣傳計

劃。環境食物局副局長(C科)證實政府當局會邀請環境保護計劃委員會合作制訂宣傳計劃。

其他國家管制汽車空轉引擎的情況

9. 劉健儀議員同意管制汽車空轉引擎應由私家車開始，因為私家車的數目較運輸業車輛為多。新加坡由於天氣炎熱，同樣面對汽車空轉引擎的問題，她查詢新加坡政府如何處理該問題。環境食物局副局長(C科)表示，雖然新加坡政府訂有管制汽車空轉引擎的法例，但卻甚少付諸執行，只是呼籲市民將汽車空轉引擎關掉。多倫多的情況亦大致相同，只是在氣溫高於攝氏27度或低於零下5度時，政府會暫停採取執法行動，因為在該等氣溫下，汽車的冷氣系統或暖氣系統有必要保持運作。

針對汽車空轉引擎的執法行動

10. 朱幼麟議員詢問現時有否管制汽車空轉引擎的交通規例，因為據他所知，不少司機(尤其是政府車輛司機)在歇息時會讓其車輛引擎保持運作。交通總部總警司證實，現時並無法例管制汽車空轉引擎；因此，當局採取任何執法行動均可能引起爭拗。他表示，警方支持實施改善路邊空氣質素的措施，但認為若要引入執行管制汽車空轉引擎的法例，該等法例必須明確而可強制執行，而且不會有太多豁免的情況。環境食物局副局長(C科)補充，當局現時已有向政府司機提供工作指引，規定他們不得讓其車輛的引擎空轉。市民如果發現政府車輛出現空轉引擎的情況，可向政府當局作出舉報。

11. 何鍾泰議員仍認為有必要管制汽車空轉引擎，藉以保障市民的健康。他不接納因執法困難而不對汽車空轉引擎施加管制。當局應考慮容許司機在若干時限內維持引擎空轉，在該時限過後才就引擎空轉提出檢控。政府當局假設司機寧願在路上兜圈也不把引擎關掉的想法，亦欠缺理據支持，因為大部分司機不喜歡在路上兜圈，尤其不會在單向行車的道路上兜圈。當局有必要在市區提供更多停車場，以解決有關問題。他邀請政府當局解釋在提供停車場方面的立場，因為據他所知，當局已於1981年廢除以往藉限制停車場數目以遏止私家車增長的政策。環境食物局副局長(C科)回應時重申，在管制私家車空轉引擎的執法方面的確存在實際困難。以多倫多的情況為例，當地現行法例規定汽車引擎每小時不得連續空轉超過3分鐘。但汽車司機可迴避有關規定，在接近3分鐘期限時才將引擎關掉，然後又再重新啟動引擎。交通總部總警司補充，執法人員在若干距離外可偵察駕駛人士行車時有否使用手提電話或是否非法泊車，但就車輛

的引擎是否仍在轉動的問題，執法人員必須行近目標車輛，否則不易就其情況作出判斷。至於對汽車空轉引擎施加時限的建議，更無可避免地會引致出現引擎是否連續空轉的爭拗。

12. 周梁淑怡議員同意就管制汽車空轉引擎設定時限會有實際困難，但不接納政府當局因而推卸實施管制私家車空轉引擎措施的責任。以發出有關指引作為實施管制計劃的第一步是可以接受的安排。她指出，雖然部分運輸業團體表示難以遵行該管制計劃，但旅遊巴士公司東主已表示會支持管制計劃。不過，此事仍未取得旅遊巴士司機的合作，他們聲稱為了令乘客舒適，實有必要維持空調系統的運作。她表示，為取得該等司機的合作，當局或需提供支援設施(例如為旅遊巴士提供有蓋候車處)及其他防止車輛空轉引擎的措施。環境食物局副局長(C科)同意政府當局應主動與商界聯絡，爭取商界人士支持管制汽車空轉引擎，以便管理階層可採取行動，確保該等司機遵守當局發出的指引。政府當局亦會諮詢各旅遊公司，研究為旅遊車提供支援性的泊車設施。周議員表示，政府當局在規劃新市鎮時，應積極研究設置停車場的問題，尤其是為旅遊巴士提供停車場。

13. 胡經昌議員強調，在管制汽車空轉引擎的問題上，自律至為重要。他較關注在空氣流通不足地方(例如停車場)空氣質素差劣的問題。他建議當局配合部分停車場的做法，尋求停車場管理公司的合作，在其管理的停車場內裝設指示牌，提醒司機在等候期間須將汽車引擎關掉。他又詢問政府當局在管制汽車空轉引擎方面有否任何內部指引可供參考。環境食物局副局長(C科)歡迎胡議員提出的建議，並答應跟進此事。此外，他答允告知委員有關管制政府車輛空轉引擎的內部指引，以供參考。

政府當局

14. 至於對汽車空轉引擎管制的程度問題，黃宏發議員詢問，汽車司機在交通擠塞時應否關掉引擎。環境食物局副局長(C科)表示，管制計劃旨在減低廢氣排放引起的路邊污染，並可解決有蓋停車場內空氣質素差劣的問題。由於頻密開關汽車引擎會對某些車輛產生問題，因此管制交通擠塞時汽車空轉引擎是較為困難的事。

管制汽車空轉引擎可節省的燃料能源

15. 朱幼麟議員支持在現階段以勸喻方式管制汽車空轉引擎，但表示作為一項鼓勵性質的措施，政府當局應就汽車在等候期間關掉引擎可節省的燃料能源進行研究，並提供有關研究的結果。環境食物局副局長(C科)確

認會在宣傳計劃中強調節約能源此點。有關的宣傳計劃會帶出一項信息，表示若把引擎關掉而不讓其空轉，每小時可節省3.5公升燃油或每5分鐘可節省3元。

汽車引擎在行走和空轉時所排放的廢氣

16. 田北俊議員質疑資料文件附件中有關汽車引擎在行走和空轉時排放廢氣的比較結果。環境保護署助理署長(下稱“環保署助理署長”)表示，該等結果是以美國環保機構進行的研究為基礎，就不同類型車輛在每小時25公里車速並啟動了空調系統的情況，與該等車輛在引擎空轉時的情況作出比較。由於汽車引擎在行走時會較空轉時多耗用燃油，汽車引擎在行走時排放的廢氣量亦會較空轉時排放的廢氣量為高。

17. 主席關注到，頻密開關汽車引擎會引致更嚴重的污染。環境食物局副局長(C科)表示，雖然並無真憑實據證實此說法是否真確，但一直有人認為頻密開關汽車引擎會令汽車排放的廢氣增加。環保署助理署長證實，重新啟動引擎可能導致排放更多廢氣，但由於不同類型車輛排放的廢氣量各有不同，很難作出比較。一般而言，若汽車須閒置數分鐘以上，關掉引擎應有助減低廢氣的排放。

未來工作路向

18. 田北俊議員詢問實施管制計劃的時間表。環境食物局副局長(C科)表示，如果委員支持制訂指引的做法，政府當局會盡快草擬管制汽車空轉引擎的指引，並以該等指引作為諮詢運輸業及停車場管理公司的基礎。政府當局一俟完成此等工作，便會向委員匯報諮詢結果。

19. 黃宏發議員表示，他接受發出指引的做法，但並不接受執行管制法例的方式，因為後者並不切實可行，並且會不必要地為市民帶來不便。環境食物局副局長(C科)表示，政府當局在過去數月曾就管制汽車空轉引擎問題與運輸業進行緊密聯繫。運輸業支持各項保護環境的措施，但希望政府當局提出的措施不會影響該行業的正常運作。政府當局希望能與運輸業建立伙伴合作關係，並不期望須採用懲罰性的措施。為此，政府當局會與運輸業保持對話，並會提供有關管制汽車空轉引擎的指引，以作為推行該計劃的第一步。當局日後會檢討該等指引，並會視乎該等指引的成效，然後再制訂其他管制汽車空轉引擎的計劃。

經辦人／部門

政府當局

20. 主席要求政府當局提供補充資料文件，以科學方法進行分析，就汽車引擎在行走和空轉時所排放的廢氣量作一比較，並說明管制汽車空轉引擎可節省多少燃料；政府當局答允此項要求。

II. 其他事項

21. 議事完畢，會議於上午11時結束。

立法會秘書處
2001年4月17日