

二零零一年二月二十七日

討論文件

立法會環境事務委員會
交通事務委員會聯席會議

管制汽車空轉引擎的建議

引言

本文件旨在匯報政府就管制汽車空轉引擎的建議諮詢區議會和運輸業團體所收集的意見，闡述我們對這些意見的分析，並諮詢議員對管制汽車空轉引擎的意見。

諮詢結果

2. 在去年七月至今年一月期間，我們就管制汽車空轉引擎的建議諮詢了十八區的區議會和運輸業團體，包括代表的士、公共小巴、貨車、非專利巴士、學校巴士、嫗姆車和地盤/工程用重型車輛的運輸業團體。

區議會的意見

3. 十八區的區議員都普遍認為管制空轉引擎會有助減少等候車輛排放的廢氣對附近行人和居民造成的滋擾，所以應該實施管制。但不少議員都認為實施全面管制並不可行。他們指出，有些車輛因操作上的實際需要，在停車後仍要維持引擎運轉。另外，有些載客車輛如要在等候期間關掉引擎，而使冷氣系統不能繼續運作，這在酷

熱的天氣情況下，可能會危害司機和乘客的健康。有些議員擔心如駕駛者基於種種原因，而選擇在附近街道兜圈，避免停車熄匙便會造成更大的交通和空氣污染問題。有議員指出，如果有關的管制方案容許在停車後，可以讓引擎維持空轉一段時間才需要關掉引擎，便有可能引起執法問題。例如執法人員要確定一輛汽車已在路邊停下多久而還未熄匙，會有一定困難，因而可能引起爭拗。亦有議員建議，在強制執行停車熄匙前，應設合理的寬限期讓駕駛者適應有關的規定。議員還提供了下列的其他具體意見：

- 一、 有關管制計劃應該分段執行。首先管制私家車，然後逐漸推廣至其他車輛。
- 二、 應在冬天時推行試驗計劃。因為車輛在那個時候並不會因要維持冷氣供應而需要保持引擎空轉。
- 三、 有關管制計劃應該只在一些如巴士總站、醫院和學校範圍等，行人較容易受等候車輛排放的廢氣影響的地方執行。
- 四、 某些車輛，如公共汽車、救護車和一些在操作上有實際需要在停車後保持引擎運轉的車輛，應該獲得豁免。

運輸業團體的意見

4. 我們亦諮詢了不同的運輸業團體。運輸業界普遍同意應管制空轉引擎，以減少等候車輛所排放的廢氣對附近行人和居民的滋擾。但他們亦表示全面規定停車熄匙，可能令載客營業車輛在停車等候時，不能維持冷氣供應而令司機和乘客感到不適，結果影響他們行業的正常運作。個別運輸業團體提供的意見撮錄如下：

- 一、 **的士業界**：的士應該享有豁免。在的士站內的的士必須經常向前移。假若強制性執行停車熄匙，這些的士可能需要頻密開關引擎，引致引擎發動機過份損耗和令的士排放更多的廢氣。至於在街道上停留等客的的士，在酷熱的天氣或下雨時，有必要保持引擎運轉以維持空調系統的運作。如要求的士司機停車熄匙，他們爲了實際的運作需要也會選擇在街道上慢駛兜客，這對改善空氣質素會帶來負面影響。
- 二、 **公共小巴業界**：現時法例要求公共小巴司機在停車等待上客的時候，須要留在車廂內。所以如果要實行停車熄匙，應修改法例准許他們在車旁等候。如果在公共小巴站的站頭前有某些數量的小巴可以獲得豁免，即它們在等候乘客時不用關掉引擎，有關豁免區的界限應該清楚劃分，以免引起執法上的爭拗。此外，是否需要規定停車熄匙應該跟引進另類燃料小巴計劃一併考慮。
- 三、 **非專利巴士**：裝設渦輪增壓引擎的車輛應該獲得豁免，因在設計上該類車輛停下後引擎需要維持數分鐘的空轉，待引擎冷卻後才可關掉引擎。政府應該在教育 and 勸喻方面着眼而非立法管制。
- 四、 **貨車業界**：不應考慮季節性管制或准許引擎可以維持空轉一段時間，因爲這樣做會引起混淆和很多爭拗。有關管制計劃應該全面性在全港實施，但貨車因操作上的實際需要

應獲得豁免。

- 五、 **學校巴士業界：** 他們表示校方已要求他們在學校範圍內和附近等候時需要關掉引擎。如因學生遲到而需要在路旁等候時，他們需要維持引擎運轉以保持冷氣操作，這對在車廂的空氣供應和車上的學童的舒適很重要。

我們對諮詢所得的意見的分析

環保效益和減少滋擾

5. 我們認為停車熄匙會減少等候車輛所排放的廢氣和熱力對附近行人和居民的滋擾，但實施管制並不一定對改善空氣質素會有幫助。若全面規定停車熄匙，有些車輛可能會因技術或操作上的需要、或因天氣炎熱不想關掉冷氣，而選擇在附近路面兜圈，也不停車熄匙。在這情況下，不單會導致交通更加阻塞，也會排放更多的廢氣。我們比較過車輛以每小時 25 公里的速度行走時和它們在引擎空轉時所排放的廢氣量。以私家車而言，我們估計它們在行走時所排放的氮氧化物比引擎空轉時排放的多兩倍；柴油的士和小巴的粒子排放則多四倍；而重型柴油貨車在行駛時所排放的粒子更比引擎空轉時多十三倍(汽車引擎在行走和空轉時的排放量的詳細分析列於本文件的附件)。因此，如果我們規定停車熄匙，但車輛選擇避免熄匙而在附近路面兜圈，便有可能會抵消規定停車熄匙所能帶來的環保效益，甚至有可能使空氣污染問題惡化。

6. 專利巴士和公共小巴在載客時，因會依照指定路線行駛，所以不會發生兜圈的情況。載有學童的小巴，除非有學生遲到，否則在路旁等候的情況也不會多。至於在站頭內的公共小巴和的士，它們也不可能選擇兜圈。所以我們估計，如果規定停車熄匙，可能會選擇兜圈也不停車熄匙的會是私家車、非專利巴士如旅遊車、在路旁等候的的士和有實際操作需要而保持引擎運轉的車輛。鑑於沒有一種管制方案，可以防止車輛選擇兜圈和不停車熄匙，所以如硬性規定停車熄匙，不一定可以改善空氣質素，也有機會令空氣污染問題惡化。

豁免的需要

7. 有一些營業車輛因本身的操作上的實際需要，而必須在停車後保持引擎運轉，例如混凝土車、緊急服務車輛、配置冷凍庫的車輛或其他工程及泥頭車等。亦有一些裝置有渦輪增壓機的車輛，在停車後需要保持引擎運作一段時間，待引擎冷卻後才可把它關掉。也有一些車輛需要保持引擎開動以維持車廂內的空氣調節，例如密封車廂的解款車，或在設計上不能打開車窗的載客車輛，如旅遊車和大型學童巴士。我們認為任何的管制措施也不應妨礙這類車輛的正常運作。

執法上的困難

8. 全面執行停車熄匙在執法上會有不少困難，因為執法人員不容易準確地去判斷一輛汽車是剛剛發動引擎準備離開，或已在路邊停候超過一段時間而還未熄匙。如我們容許車輛在停下來之後一段時間仍保持引擎空轉，執法人員會有困難去判斷有關車輛是否已停車等候了超過寬限時間。在執法的過程中，若果缺乏客觀的準則，會引起駕駛者和執法人員很多不必要的衝突。

9. 綜合以上的分析，我們認為任何管制汽車空轉引擎的方案，都必須有效地減少車輛廢氣對附近行人和居民所造成的滋擾，而同時不會使空氣污染問題惡化。此外，任何方案也需要有客觀、清晰和切實可行的管制標準，才能達到預期的效果。基於以上幾點，其中一個較為實際的方案是在一些容易受等候車輛排放廢氣和熱力影響的地方做一些功夫。可以考慮的做法是制定指引，規定專利巴士、的士和公共小巴在站頭內如沒有運作上需要時關掉引擎。例如我們可考慮要求所有專利巴士在上客數分鐘前才可啓動引擎；的士站在沒有乘客排隊的情況下，除排在站前的數部的士外必須停車熄匙；或在公共公巴站頭，除了停泊在最前的數輛小巴外，其他小巴都必須熄匙。另外也可以考慮跟其他運輸業團體商討，要求他們向司機會員呼籲合力改善因空轉引擎而對行人和居民所造成的滋擾。

徵求意見

10. 我們希望聽取議員對上述問題和管制汽車空轉引擎的意見。

環境食物局

二零零一年二月

汽車引擎在行走和空轉時的
廢氣排放量的比較

(註： 假設車速為每小時 25 公里和車輛啟動了空調系統)

行車時引擎所排放的廢氣與引擎空轉時所排放的廢氣的比較				
	氮氧化物	粒子	一氧化碳	碳氫化合物
私家車	多 2 倍	可略而不計	多 23%	多 25%
柴油的士	多 26%	多 4 倍	多 40%	多 1 倍半
柴油小巴	多 1 倍	多 4 倍	多 1 倍	多 3 倍半
重型貨車	多 1 倍	多 13 倍	多 1 倍	多 4 倍