



「立法推行停車熄匙計劃」意見書

的士小巴業界一向支持環保，為減低汽車使用柴油而產生的廢氣，的士小巴業界均按當局的建議轉用石油氣燃料，至今全部的士已轉為石油氣車，小巴方面超過半數亦轉用石油氣車或電動車輛，但礙於氣缸容量問題，部份路線的小巴仍使用柴油，但他們都會轉用歐盟四期標準的環保車輛或已加裝認可的減少排放物器件。其實的士及小巴的數量只佔全港汽車數量不足一成，要減低路邊排放的廢氣，應該是全港汽車車主的責任，所以本商會是支持當局的「停車熄匙計劃」，但如以立法來推行，便有商權的地方，因應實際需要，營業車輛是應該在豁免之內。

對於的士小巴應納入豁免之內，本商會有以下理據：

1. 的士小巴是接載乘客的營業車，24 小時在路上行走，如立法規定停車熄匙，無清晰的界定指引，容易在執法上有爭拗；
2. 的士小巴與巴士同樣是市民的主要交通工具，但專利巴士可獲豁免，的士小巴在站頭等候時只有前兩部車豁免，明顯沒有獲得公平對待，故此建議凡在的士站內等客之的士皆可獲豁免，小巴站頭內排隊的頭四部小巴可獲豁免；
3. 的士是個人化的交通工具，有責任提供舒適的空間給乘客，如經常停車熄匙，冷氣未必能即時補給而致令乘客感到不適，乘客可能轉乘無須停車熄匙的巴士或鐵路系統，這樣變相由政府減低的士小巴的競爭力；
4. 一旦落實停車熄匙，營業車輛在短時間內反覆啟動引擎，不但未能減少廢氣排放，反而會令車輛機件容易受耗損，增加車輛的營運開支，同時因車輛經常停下來又重開，一旦壞車，會阻礙後面車輛前進做成塞車，影響交通流暢。

本商會支持當局推行停車熄匙以減低路邊廢氣，但應加強公眾教育，鼓勵駕駛者養成停車熄匙的良好習慣，而不是以立法的行政手段去管制，營業車的司機一般都會在需要長時間停車時自動熄匙，如果強制任何時間一旦停車便要熄匙，只會令部份司機不會停留在的士站等客，而採用不停兜圈的方式，除多耗燃油外，亦增加路邊的廢氣，根本無助改善空氣質素，故此希望當局可以再審慎研究如何推行這個停車熄匙的計劃。

香港的士小巴商總會



2007 年 12 月 28 日