

二零零九年一月十五日會議
討論文件

立法會環境事務委員會
立法規定停車熄匙

目的

這份文件旨在向委員匯報有關立法禁止車輛空轉引擎的修訂方案，以及進一步諮詢運輸業界的結果。

背景

2. 車輛空轉引擎產生空氣污染、熱氣和噪音，對四周的途人和店舖造成滋擾。這些滋擾在空氣污染的日子尤其嚴重。我們在二零零七年十一月就立法禁止車輛空轉引擎的建議展開為期五個月的公眾諮詢。我們已在二零零八年五月二十六日透過立法會文件 CB(1)1595/07-08(03)向環境事務委員會匯報公眾諮詢的結果。

主要議題

3. 公眾諮詢結果顯示這項立法規定停車熄匙的建議獲得廣泛支持。一些回應人士(包括立法會和區議會議員)同時建議政府在制定最終方案時，充份考慮運輸業的營運需要。我們在諮詢運輸業界討論後，認為有必要仔細研究以下事項：

(a) 的士站內之的士

我們原先建議豁免的士站內首兩輛的士(以及的士站

內正在讓乘客上車或下車之的士，和的士站內正在向前駛動的車列中輪候接載乘客之的士)。考慮到乘客斷斷續續地到的士站輪候上車，的士業界要求政府豁免的士站內所有的士。

(b) 小巴站內的小巴

我們原先建議豁免小巴站內首兩輛小巴(以及小巴站內正在讓乘客上車或下車的小巴，和小巴站內正在向前駛動的車列中輪候接載乘客的小巴)。

由於有一些綠色小巴站供行走不同路線的小巴共用，綠色小巴業界認為這項建議並不能充份地符合他們的營運需要。因此，他們要求政府擴大豁免範圍至同一小巴站內每條路線的首兩輛綠色小巴。

雖然紅色小巴並非行走指明路線，一些營運者同樣要求全面豁免小巴站內的所有紅色小巴；而另一些營運者則要求最少豁免來往相同目的地的首兩輛紅色小巴。

(c) 旅遊巴士

現時絕大部份的旅遊巴士的車窗均是全面密封的。因此，若旅遊巴士在等候期間不能向乘客提供空氣調節，將會引致空氣流通的實際問題。因此，旅遊巴士

營運者要求政府豁免有至少一名乘客在車廂內的旅遊巴士。

(d) 裝有渦輪增壓器的柴油商業車輛

運輸業界指出，基於裝有渦輪增壓器的柴油商業車輛的引擎設計，駕駛者必須讓這類車輛空轉引擎數分鐘，以待渦輪增壓器冷卻，才可關掉車輛引擎，否則會令引擎受損或耐用程度降低。運輸業界因而要求豁免這類車輛。就此，我們已經向汽車生產商查詢，並證實這項技術要求。但是裝有渦輪增壓器的汽油私家車並無這項要求。

修訂豁免

4. 在考慮運輸業界的營運需要、建議措施對減低環境滋擾的成效和執法的可行性後，我們建議就豁免安排作出下列修訂。

的士站內之的士

5. 我們已仔細考慮豁免的士站內所有的士的建議。雖然大約百份之 60 之的士站只可容納五輛或以下的士，但是部分的士站可容納大量的士(例如機場和主要火車站外之的士站)。因此，全面豁免的士站內所有的士會大幅削弱這項規例的作用，難以找到充分的理據支持。

6. 在考慮保護環境和業界的營運需要後，我們建議擴大豁

免範圍至的士站內首五輛的士(以及正在讓乘客上車或下車之的士，和的士站內正在向前駛動的車列中輪候載客之的士)。我們亦注意到，政府與運輸業界在二零零一年共同制定的「停車熄匙人人受惠」自願性指引，亦建議豁免的士站內首五輛的士。

7. 我們會在可容納五輛以上的士之的士站以道路標誌或標記劃定豁免區，以助的士司機遵守這項規例。

小巴站內的綠色小巴

8. 為配合它們的營運需要，我們建議修訂豁免安排，豁免小巴站內每條路線首兩輛綠色小巴(以及正在讓乘客上車或下車的小巴)。考慮到小巴讓乘客上車需時，我們認為加入這項額外的豁免後再無需要豁免正在向前駛動的車列中輪候接載乘客的小巴。

小巴站內的紅色小巴

9. 根據豁免綠色小巴的原則，我們建議修訂有關小巴站內紅色小巴的豁免建議，即來往相同目的地的首兩輛小巴應該獲得豁免。但是在法例上紅色小巴並非行走指明路線，因此，我們建議除了豁免小巴站內首兩輛紅色小巴外，亦豁免有至少一名乘客在車廂內的小巴，以及緊隨其後的一輛紅色小巴。與綠色小巴一樣，我們建議除去有關正在向前駛動的車列中輪候接載乘客的小巴的豁免安排。

旅遊巴士

10. 考慮到旅遊巴士的車窗全部密封，我們建議豁免有至少一名乘客在車廂內的旅遊巴士。

商業車輛

11. 駕駛者確實需要讓裝有渦輪增壓器的柴油商業車輛空轉引擎一段時間，待渦輪增壓器冷卻，才可關掉引擎。現時，約有百份之 70 的柴油商業車輛裝有渦輪增壓器，而它們的數目將會隨着舊的柴油商業車輛被新車取代而上升。因此，我們建議給予所有商業車輛¹三分鐘的寬限時間，讓駕駛者可讓引擎空轉數分鐘才關掉引擎(但石油氣車輛除外，因為它們不設渦輪增壓器)。為防止駕駛者濫用這段寬限時間，我們在考慮加拿大的經驗後，建議駕駛者只可在每 60 分鐘內享有三分鐘寬限時間。

12. 當執行這項在每 60 分鐘內享有三分鐘的寬限時間的建議安排時，執法人員會走近車輛，並在確認車輛在空轉引擎後開始計時。若駕駛者在三分鐘後仍未關掉車輛引擎，執法人員便會向他發出定額罰款通知書。這項安排與加拿大多倫多的執法安排類同，而後者已經有多年成功執法的經驗²。

¹ 雖然汽油商業車輛不設渦輪增壓器，但由於我們無法從外表識別商業車輛中哪些使用柴油，哪些使用汽油，因此亦給予汽油商業車輛每 60 分鐘內三分鐘的寬限時間。汽油商業車輛約佔商業車輛總數的百份之 1.2，數目約為 1,800 輛。

² 多倫多的停車熄匙規例給予所有車輛每 60 分鐘內三分鐘的寬限時間。多倫多以一隊 32 人的執法隊伍(該執法隊伍亦同時執行其他交通規例)，在二零零六年向違例的駕駛者發出了 1,003 次警告和 66 張罰款通知書，在二零零七年則發出了 853 次警告、33 張罰款通知書和一張法庭傳票。加拿大在二零零五年進行全面檢討後，把這項寬限時間安排加入了模範停車熄匙規例之中，進一步確認了這項安排在執法上是可行的。

13. 這項寬限時間安排可能減低建議禁止車輛空轉引擎的執法成效。不過，我們相信透過推行這項規例和繼續推廣停車熄匙，對培養駕駛者良好的駕駛習慣大有幫助。因此，這項規例的成功，應該以駕駛者有否改變駕駛習慣衡量，而不是以發出定額罰款通知書的多寡來計算。

保留的豁免

14. 以上經修訂的豁免建議，以及從原先建議中保留的豁免安排載列於附表。

再次諮詢運輸業界

15. 我們在二零零九年一月二日和三日就修訂豁免再次諮詢運輸業界。總括而言，多名代表注意到修訂方案已考慮運輸業界的營運需要，但一些代表仍然要求進一步的豁免。他們的意見如下：

(a) 的士

的士業界認為修訂建議並未足以符合他們的營運需要。他們要求全面豁免所有的士，或最少豁免的士站內所有的士。一些代表則要求在天氣達到一定溫度時獲得豁免。他們主要關注的士是否能夠向司機和乘客提供舒適的車廂環境，以及頻繁地開關引擎會否損壞引擎和開關系統。

(b) 小巴站內的小巴

一些綠色小巴代表要求政府進一步擴闊豁免範圍至小巴站內每條路線首三輛綠色小巴，讓司機在接載乘客前有足夠時間開啓空氣調節，以降低車廂溫度。

大部份紅色小巴的業界代表認同修訂方案的可行性。其中有一名代表要求豁免所有紅色小巴，因為本港並沒有足夠小巴站讓紅色小巴接載乘客。

(c) 旅遊巴士

旅遊巴士營運者同意修訂方案解決到密封車窗的問題，亦顧及到旅遊巴士需時冷卻渦輪增壓器。但是，一些旅遊巴士營運者仍憂慮修訂豁免未能符合乘客對舒適車廂的要求，因此要求政府給予旅遊巴士三年寬限期，之後才開始執行停車熄匙的規例。

(d) 專營巴士

考慮到現時大部份的專營巴士的車窗均是全面密封的，業界代表要求進一步的豁免，在天氣炎熱時讓司機在接載乘客前有足夠時間開啓空氣調節，以降低車廂溫度。他們建議容許司機在指定開出時間前的五分鐘開啓巴士的引擎。如專營巴士停泊在露天地方，司機則可在十分鐘前開啓引擎。

此外，為確保車廂有足夠的流通空氣和舒適的溫度，代表亦要求政府豁免有至少一名乘客在車廂內的專營巴士，有關建議與旅遊巴士的豁免安排一致。

16. 我們就運輸業界的意見有以下回應：

(a) 的士

我們修訂有關的士站內之的士的豁免安排，目的是合理地在保護環境和配合的士業界的營運需要之間取得平衡。在多項豁免安排下，司機將無須頻繁地開關的士引擎。正如我們在上述第五段中提到，我們並不認為有充份理據支持豁免全港所有的士，或的士站內所有的士，特別是考慮到當中涉及大量的士和它們所產生的環境滋擾。

另外，如我們採納加拿大的安排³在天氣達至一定溫度時豁免所有的士，將會令規管在夏天(即車輛空轉引擎產生的環境問題尤其嚴重時)無法執行。我們亦注意到新加坡和日本並沒有在天氣達至一定溫度時豁免遵守停車熄匙的規例。

(b) 小巴站內的小巴

我們認為有關小巴站內的綠色小巴和紅色小巴的修訂豁免安排應該足以符合它們的營運需要。基於相同原

³ 在加拿大，當天氣溫度超過 27°C 或低於 5°C 時，會暫停進行停車熄匙的規例。

因，我們除不贊同的士業界的豁免要求外，亦不贊同豁免小巴站內首三輛綠色小巴和豁免全港所有紅色小巴的建議。

(c) 旅遊巴士

旅遊巴士營運者亦同意，修訂後的豁免安排已充份顧及到他們有關密封車窗的憂慮，以及旅遊巴士需時冷卻渦輪增壓器的需要。我們不贊成給予旅遊巴士三年的寬限時間。

(d) 專營巴士

我們建議專營巴士開始讓乘客上車時，即可開啓引擎以啓動空氣調節。當空氣調節全面運作後，即可降低巴士車廂的溫度。但是，我們認為或有需要仿倣有關旅遊巴士的豁免安排，讓有至少一名乘客在車廂內的專營巴士開動引擎。除此之外，我們並不支持作出額外的豁免安排。

其他事宜

17. 在諮詢會議舉行期間，運輸業界亦提出了數項有關規例的執法的事宜。就此，我們向代表作出了以下解釋：

- (a) 如車輛因交通情況而停止行駛，例如的士或小巴在石油氣站外排隊等候加氣，或貨車在建築地盤或貨櫃碼頭外排隊等候內進，該車輛在建議下將

可獲豁免；以及

- (b) 如車輛因一些輔助用途(為駕駛者或乘客舒適而提供空氣調節除外)，例如旅遊巴士或貨車為了制動系統的操作而空轉引擎，以增加壓縮空氣的壓力，將可獲豁免。

18. 我們亦注意到運輸業界的下列意見和建議：

- (a) 政府應向執法人員發出清晰指引，以確保執法一致；
- (b) 當舉行大型公眾活動時，執法人員應採取彈性的處理方法，以盡快疏散人群為首要目標；
- (c) 為免執法人員與駕駛者發生爭執，執法人員在確定車輛空轉引擎後，應首先警告駕駛者，然後才開始計時。他們在計算每 60 分鐘內三分鐘的寬限時間時亦應留有合理的時差，以免發生爭執；
- (d) 政府應授權業主在私家地方(例如貨櫃碼頭)適當地執行這項建議規例，以盡量擴大成效；以及
- (e) 政府應加強公民教育活動，向所有駕駛者推廣較環保的駕駛習慣。

未來路向

19. 社會各界普遍接受立法規定停車熄匙。我們估計修訂後的豁免安排，可在運輸業界的營運需要和保護公眾免受車輛

空轉引擎滋擾，兩者之間取得合理平衡。

20. 視乎委員的意見，我們的目標是在今個立法年度內提交法案，供立法會審議，並盡快實施規管建議。同時，我們會繼續推行公眾教育活動，宣傳這項良好的駕駛習慣。

21. 請各委員就上述第 4 至 14 段的建議修訂豁免安排提出意見。

環境保護署

二零零九年一月

建議豁免安排

	車輛類別	修訂方案	原先方案
1	所有車輛類別	<ul style="list-style-type: none"> 由於交通情況(包括交通擠塞、交通意外，以及遵守交通燈訊號指示或警員指揮)而停止行駛的車輛。 由於乘客正在上車或下車而須在路旁停止行駛的車輛。 	
2	的士	<ul style="list-style-type: none"> 的士站內首五輛的士。 的士站內正在讓乘客上車或下車之的士。 的士站內正在向前駛動的車列中輪候接載乘客之的士。 	<ul style="list-style-type: none"> 的士站內首兩輛的士。 的士站內正在讓乘客上車或下車之的士。 的士站內正在向前駛動的車列中輪候接載乘客之的士。
3	綠色小巴	<ul style="list-style-type: none"> 小巴站內每條路線首兩輛綠色小巴。 小巴站內正在讓乘客上車或下車的綠色小巴。 	<ul style="list-style-type: none"> 小巴站內首兩輛綠色小巴。 小巴站內正在讓乘客上車或下車的綠色小巴。 小巴站內正在向前駛動的車列中輪候接載乘客的綠色小巴。

4	紅色小巴	<ul style="list-style-type: none"> • 小巴站內首兩輛紅色小巴。 • 小巴站內有至少一名乘客在車廂內的紅色小巴，以及緊隨其後的一輛紅色小巴。 • 小巴站內正在讓乘客上車或下車的紅色小巴。 	<ul style="list-style-type: none"> • 小巴站內首兩輛紅色小巴。 • 小巴站內正在讓乘客上車或下車的紅色小巴。 • 小巴站內正在向前駛動的車列中輪候接載乘客的綠色小巴。
5	旅遊巴士	<ul style="list-style-type: none"> • 有至少一名乘客在車廂內的旅遊巴士。 	---
6	其他	<ul style="list-style-type: none"> • 正在執行任務(包括訓練活動)的紀律部隊車輛，以及其他提供緊急服務的車輛(例如民安隊、醫療輔助隊和聖約翰救傷隊的車輛)。 • 持有保安及護衛業管理委員會按《保安及護衛服務條例》(第 460 章)發出的有效保安公司牌照，獲准提供武裝運送服務的保安公司所操作的護衛押運車輛。 • 車上因一些輔助用途(為駕駛者或乘客舒適而提供空調除外)而必須保持引擎運作的車輛，例如機動式起重吊車、冷凍櫃車、架空平板車、混凝土泵車、交通警告燈號車等。 • 正在參與巡遊或獲警務處處長批准的活動的車輛。 	
7	特別豁免	<ul style="list-style-type: none"> • 為顧及個別地區的特別情況，環境局局長可豁免某些地區或某些時段不用遵守停車熄匙的規例。在決定是否給予豁免前，環境局局長會參考相關區議會的意見。 	

8	給予商業車輛(石油氣車輛除外) 每 60 分鐘內三分鐘的寬限時間	• 給予商業車輛(石油氣車輛除外) 每 60 分鐘內三分鐘的寬限時間。	---
---	-------------------------------------	--	-----

環境保護署

二零零九年一月