

就停車熄匙向立法會表達補充意見

本人曾出席 貴委員會於 2009 年 1 月 15 日就「立法管制停車熄匙」召開的特別會議，在該會議之前，本人已向 貴委員會遞交了意見書，但當本人於會議中，聽取了包括以環境局邱騰華局長為首及數名環保政策事務官員的即場回應後，本人再有以下意見的補充：—

[1] 不容忽視私家車駕駛者及乘客健康的困惱

[a] 據 閣下會議開始時所述，當天出席的公眾代表共有 51 位，再按本人觀察所得，出席者幾全屬運輸業界、遊遊巴團體、環保組織或在遞交資料予 貴委員會時報稱為時事評論員的社會人士，餘下的就只有本人一位，是以私家車駕駛者兼一般市民的身份出席發言。換言之，若以私家車駕駛者而論，本人是唯一的發言者，故希望 貴委員會莫只以量為重，而忽略了這把單一聲音，因私家車駕駛者的數目也相當龐大。如本人意見屬有素質者，就更應得到真切的關注，以免數以十萬計的私家車駕駛者的合理權益未能獲得看顧。

[b] 會議中，邱局長多次表示，立法停車熄匙對私家車的影響是很輕微，故極可能因為如此，邱局長在表述己見時，也全程地只提及商營車輛的問題，而絲毫沒有提及私家車駕駛者及乘客的困惱。

[c] 作為私家車駕駛者的我，即使沒有任何環保團體背景，且在政府開始宣傳呼籲停車熄匙之前，早已自發性地在駕駛車輛時，如只得我獨個兒在車廂中，我定必開啓車窗（除非下雨及雨勢頗大或處於嚴重塞車狀況），是絕不啓動空調（除非車廂中有乘客及有需求啓動空調），此舉除可節省汽油外，更可盡一己微薄之力，儘量減少排放物。

[d] 至於當車輛需要稍停在路旁一會兒的時候，本人亦會自覺性地熄匙，如遇天氣過熱，我便離開車廂地站在車輛附近處（但仍擔心會因此遭執法人員檢控違例泊車）。不過，如遇天雨等惡劣天氣，加上沒有雨具傍身（如大風大雨時有雨傘甚至雨衣也不管用），我也只好躲回全關上了窗的車廂中，並被逼啓動引擎來開啓空調。

[e] 再者，在 **[1][d]** 所述的天熱或天雨情況，是假設車廂中沒有任何乘客，故我只需衡量自己能否適應其時的天氣便可。但如車廂載有乘客，在天雨時有否足夠數量的有效抵禦風雨之雨具，是一個很重要的考慮。加上，如乘客當中有老、弱、傷或病的人士時，情況就更糟糕。此時，所有的人便極可能地唯有繼續躲在車廂中，而本人也要被逼地啓動引擎來開啓空調。

[f] 本人重申，不需環保組織人士的呼籲勸導、也不用政府的停車熄匙宣傳教育，在本人能力及環境條件可共同配合時，我絕對會比被呼籲或教育所要求的做得更多；例如 **[1][c]** 所述的本人做法，正是表達社會中每一個人均應互相包容諒解，不要經常只單向地要求別人包容自己，而自己卻不自發性地為他人著想。故此，要求環保的人士亦應體諒別人在苦無他選之情況下，能給予互諒的胸襟，政府更該就不同的渴求，訂立一套可平衡各方需求且確實可行而不擾民的政策。

就停車熄匙向立法會表達補充意見

- 〔g〕 在出席該會議當天的上午，本人已從立法會的網站，詳閱所有由公眾團體或個人已遞交給 貴委員會的意見書，其中環保團體或人士的意見中，除了「環保促進會」的內容稍有考慮執法的公平和可行性外，其他的就只是盡用野蠻不講理和不考究現實困難的態度，來催迫政府驅使所有人均須接受毫無彈性和欠缺理性的框架。本人不想無故開罪他人，另一方面也很欣賞環保人士在其他範疇，積極為人類爭取一個具持續性發展的生活環境。可是，愛好清潔是好習慣，過度清潔卻變成「潔癖」，但願那批環保團體或人士，不要為了爭取一個既無彈性、又不理性的停車熄匙法例，而淪為「環保癖」或「病態環保人士」吧！
- 〔h〕 主席閣下是公民黨黨魁，51 個代表中亦包括有公民黨黨員出席，公民黨的意見是贊成政府新近的豁免修訂，且呼籲政府不要再容許更多的豁免，並催促政府儘快立法規定停車熄匙。公民黨的口吻與很多環保團體所採用的是相當一致，故本人不奇怪會有環保人士閱讀這篇補充意見（其實本人是非常歡迎）。本人希望環保人士明白，人類生活是一環扣一環的，如不細緻一點去分析或評論事情，便會予人無知或野蠻不講理的感覺，這便有損自己往後推動其他環保訴求的公信力和凝聚力，是十分可惜的！畢竟，本人仍期望有更多的講情講理之環保人士，為人類爭取建立長遠的生存福祉。

〔2〕 車輛的保養或妥善使用問題

- 〔a〕 會議中，一眾商營車輛團體代表紛紛指出，若頻密地啟動引擎和再度熄匙，是會嚴重損害車輛機件性能，邱局長竟以答非所問的態度回應說，稱有專家研究指出，啟動引擎所耗的汽油量大概與停車時空轉引擎 10 秒所耗的相若；換言之，邱局長根本是弄不清（當然也可能是「扮懵」）代表們所指的是「機件損耗」，而並不是「耗油量」。若機件（如引擎、電池等相關部件）和一些消耗品（如偈油即機油）會出現過度耗損而提早報銷，便等同造成更多的浪費和衍生更多會嚴重污染環境的廢物（包括電子廢料和機油等），結果在環保的收效而言，肯定會是得不償失啊！
- 〔b〕 在邱局長的「扮有料」回應後，主席閣下遂引導出席的公眾代表，可就頻密地啟動引擎和再度熄匙的做法，會否損害車輛機件性能等問題作出補充性發言。於是，再有多名商營車輛團體代表發言，繼續指稱頻密開關對車輛會構成嚴重損害，並公開要求邱局長須承擔維修和拖車費用。
- 〔c〕 本人眼見已有相當人士就「頻密開關」的問題發言，故不再在此話題重覆他人已作言論，但卻想指出一個從未有其他人提及過的情況。近日，本人曾求教一些極具車輛維修經驗公司（森 X 美）的技術人員，他們說汽車在「凍車」（即引擎不是剛熄匙且不存有機溫）時啟動引擎後，千萬不要立即踏油門開車，因此時引擎中的機油尚在沉澱狀態，若強行踏油門，會很容易導致刮花引擎內壁，如一開車便要行駛向上的斜路，刮花的情況就將會更嚴重，因為引擎要用更高轉數來負荷行駛需要，如要避免這種不必要耗損的話，正確做法就是在引擎被啟動後，先讓引擎空轉至少 2 至 3 分鐘，以提供充足時間給機油由沉澱狀態變成被泵至活躍狀態，這個做法雖然會排出 2 至 3 分鐘因空轉引擎而產生的排放物，但若不遵行，便提早製造對環境更不利和更難處理的污染廢物（如機油、車輛部件甚或整部車輛）。結果又是一個得不償失的例子！
- 〔d〕 政府和不少環保團體均指出，香港的空氣污染問題非常嚴峻，熱島效應已相當明顯地存在，繁忙道路的氣溫和路邊污染指數又極不理想地高企。本人絕對同意那些現象全是事實，但請不要全歸咎於「停車不便熄匙」的駕駛者，繁忙道路自是會有龐大數目的車輛行走，交通管制設施（如交通燈、班馬線及禁區等）亦特別多，車輛在這些區域中，不論是正在行走、停班馬線或

就停車熄匙向立法會表達補充意見

交通燈後再重踏油門，也是不斷地排放污染物，加上人煙稠密、高廈林立，熱島效應不出現才是奇怪；繁忙地區可讓車輛暫時停在一旁的空間也較少，故把一大堆空氣污染數據，強加諸於停車不便熄匙的駕駛者所造成，是一項極不符合事實的指控。

〔e〕再者，本人一向極喜愛運動，日間在戶外跑步也是經常做的事情，且慣常跑經的路線，除了可全程看見天空和遠觀一些山嶺，也會途經繁忙程度差異很大的街道，故本人對空氣質素是絕對有所要求的。可是，自去年金融海嘯開始席捲全球時，「停車熄匙」尚未被立法執行，本人竟發覺慣常的跑步路徑中，縱使車輛頻繁程度並沒有多大分別，但天空卻清晰得多、藍得更動人，山嶺的「外衣」亦顯得更翠綠和富立體感，究竟這是甚麼因由呢？思前想後，我有理由相信金融海嘯的衝擊，導致內地很多工廠也相繼地減產、停產或甚至倒閉，於是香港的上空便接收少了很多由內地工廠排放出來的污染物。因此，我們在近數個月來，都可享有較潔淨的空氣。

〔3〕 邱騰華局長的閃縮和虛偽態度

〔a〕環境保護署於 2008 年 5 月，呈交了標題為「立法管制停車熄匙」的討論文件予 貴委員會，雖說該討論文件是綜合諮詢期內所有收集到的相關意見書和問卷，但本人發現環保署並沒有把我在諮詢期內提出之問題，分別是「天雨」、「車廂中有年幼、年老或健康欠佳的乘客」和「車輛經曝曬後」等情況，涵蓋於該討論文件中，故政府是明顯存在著選擇性的輯錄。

〔b〕黃世澤先生（其中一名出席會議的市民）在其意見書和發言中，同樣指出政府所提交的文件，聲稱已參照包括有加拿大的經驗，來制訂現行建議的立法內容。但事實是非常誤導，因加拿大的執法概念是針對「Excessive Idling」（或本人把它譯為「過分閒置引擎空轉」），而非毫無彈性的執法模式，其豁免條款中與天氣相關的有三項，包括可因天氣（例如暴雨等）條件而無法行動情況，出示醫生證明以表示車廂中人士須處於某指定的溫度和濕度的環境中，以及氣溫高於攝氏 27 度或低於攝氏 5 度，均可豁免；黃先生更引用 2008 年 8 月發生的一宗救護車內藥物因天熱而變壞的事件，故建議如車上（尤指醫生車輛）有急救藥物，亦應予以豁免。

〔c〕黃先生以加拿大例子所要求的豁免算是很基本而已，根本不算寬鬆，而邱局長隨後作出回應，除被逼「現形」地承認加拿大有此等附例外，他仍堅拒考慮增加豁免項目以配合駕駛者實際困難所需，還嚴肅地說如駕駛者因該等情況被檢控的話，可將理由告知法官來作求情之用。真可惡！這位據曾特首說要建立「以民為本、福為民開」的政府之其中一位問責局長，腦袋裡竟然裝載著「以民為末、令民墮訟」的思想！很明顯，邱局長只想取得執法上的一切方便，而懶理民間的種種疾苦，這樣的政策手法不就是很擾民嗎？！

〔d〕當所有公眾代表的第一輪發言完畢後，王國興議員在議員向官員質詢環節中，把各公眾代表的意見綜合為 8 項質詢問題，事項內容包括「酷熱天氣」、「天雨情況」、「的士站建上蓋」、「商用車沒活窗」、「支助商用車加設後備電源裝置」…等等。邱局長聽罷後便逐項回應，可是，本人察覺到邱局長並沒回應「天雨情況」，於是，深知會犯規的我，只好被逼在不是自己可發言的時間，向 主席閣下叫嚷出「邱局長沒有回應天雨情況」。本人刻意犯規，自是感到抱歉，亦多蒙主席閣下沒有責難，但驅使我違規的，正是邱局長的刻意迴避，作為問責局長，怎能如此閃縮！結果，邱局長不堪被追問，便予公眾相關回覆。可惜！邱局長竟稱很難想像「天雨」可怎樣列為豁免情況！

就停車熄匙向立法會表達補充意見

- 〔e〕 其實，不難想像，正如〔3〕〔c〕所述，邱局長要完全掌握所有的執法方便。所以，本人相信，邱局長在「天雨情況」的考慮是，既一方面認為微雨時不應豁免，而另一方面認同暴雨時又確會令駕駛者難於在熄匙後也能妥善處理情景，但礙於一下子無法為不同的雨勢，區分出甚麼程度可獲豁免或不獲豁免，於是便採用「寧枉無縱」心態，推行「擾民」政策，目的是不要讓一眾的官大爺多添執法上的麻煩，但如一概豁免，又不能突顯他的官威和官績。
- 〔f〕 在會議結束前，邱局長還假惺惺地向各公眾代表說，歡迎大家繼續提供意見，讓政府可考慮更多豁免的可能性。其實，市民要說和應說的，均已清楚表達，邱局長根本就不打算聽進耳內，若依據邱局長一直以來的閃縮和虛偽態度，他這次的再度呼籲公眾發表意見，也只不過是他再向大眾上演多一次虛偽之作而已！故此，貴委員會的使命和職能就顯得更重要，如沒有 貴委員會把關，恐怕香港將會多一惡法當道矣！

〔4〕 應否立法規管停車熄匙和政府可怎辦

- 〔a〕 正如〔2〕〔d〕至〔e〕所述，政府和某些環保團體以真確的現象和數據，移屍嫁禍地誇大停車不熄匙（不論是不便或不肯者）對空氣造成的污染度。所以，本人認為立法規管停車熄匙後，是不會為整體空氣質素帶來具體的改善，邱局長和某些環保團體的極力策動，是各有「目的」吧！當然，停車熄匙是應有的公德心，故本人仍是支持停車熄匙，但在考慮途人感受之餘，亦應顧及駕駛者和乘客的不便和健康。
- 〔b〕 如政府強行立法，豁免的項目理應增加來配合實際情景所需，可是，豁免項目多了，而每項目又要細分不同程度或條件來區分是否最終真的獲得豁免，如雨勢大至某程度方可豁免等，便會令執法艱難；若以寬鬆概念列出豁免項目，如不論雨勢大小俱一概獲豁免等，執法便可變得更清晰，但卻令法例的收效微上加微。
- 〔c〕 其實，政府根本不應花這麼多的精力和資源，並驅使社會大眾在這課題無辜地引起磨擦及內耗，「停車熄匙」是沒有重大的立法價值，因為如認為車輛是污染空氣的其中一個主要元兇，就不應「殺蟻動斧」地投放大量社會資源來管制相對屬一小撮的駕駛者行爲，且正如〔2〕〔b〕至〔c〕所述，政府現時構想的法例內容，不單無助有效改善空氣質素，反之會導致產生更多更嚴重損害環境的廢物，結果劈蟻反被斧所傷！
- 〔d〕 如不立法規管停車熄匙，政府仍有更多更有效的事情可做，來真正改善香港的空氣質素，而又不會另一方面損害環境和進一步破壞社會和諧。至於採用何種做法，本人看見有很多團體或人士，已分別遞交了意見書往 貴委員會、環境局或環保署，提出了豐富的提議，當中包括了長遠和短期的策略，故本人毋須贅述，敬希 貴委員會各成員、邱局長及其他環保政策的領導官員詳細參閱。

最後，本人當然亦期盼 貴委員會各成員、邱局長及其他環保政策的領導官員，也會詳細閱讀和真誠考慮這篇補充意見書。謝謝！

楊慶材

2009年1月19日