

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1968/09-10號文件

檔 號：CB1/BC/6/09

《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》委員會

立法會秘書處擬備的背景資料簡介

目的

本文件載述《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》的背景，並概述立法會議員就管制汽車引擎空轉提出的主要意見及關注事項。

背景

2. 本港很多司機在停車等候時，任由汽車的引擎空轉。除了某些司機是基於市民接受的若干原因(例如緊急服務車輛的司機因運作上的需要而在車輛停下時仍須保持引擎運行，以及內置冷藏櫃的貨車的司機為了保存所運送的冷凍食品)而讓汽車的引擎空轉外，大多數其他司機是為了保持空調運行，讓自己較為舒適而任由引擎空轉(這情況在天氣炎熱時尤其常見)，結果犧牲了空氣質素。空轉的引擎與行車時的引擎的廢氣排放量比較表載於**附錄**。

3. 為提倡停車熄匙的好習慣，環境保護署(下稱"環保署")自1997年起一直推行公眾教育運動。環保署人員亦會在街頭推行有關運動，於空氣污染指數甚高的日子，前往污染較嚴重的地區，勸喻司機停車熄匙。然而，由於現時法例並無規定必須停車熄匙，因此司機無須接受環保署人員提出的勸告。這引起了應否透過立法管制汽車引擎空轉的問題。

4. 在2000年7月至2001年1月期間，政府當局就管制汽車引擎空轉的建議諮詢18個區議會和運輸業不同界別的人士，包括的士和公共小巴營辦商、貨車司機、公共巴士營辦商、學校巴士營辦商及工程車輛營辦商，當中提出的事項包括受管制的車輛類別、

劃定禁止引擎空轉的地帶和時段，以及設定准許引擎空轉的最長時限等。

5. 18個區議會的議員普遍同意，管制汽車引擎空轉可減少在道路上等候的汽車排放廢氣對附近行人造成的滋擾。不少區議會議員認為全面禁止汽車引擎空轉並不可行，因為有些汽車基於運作上的實際需要，在停車後仍要保持引擎運行。此外，若司機在炎熱的天氣下停車等候期間需要關掉引擎及空調，可能會危害司機及乘客的健康。部分區議會議員擔心，若司機選擇在道路上繞圈而不關掉引擎，會令交通和空氣污染問題惡化。再者，若有關的管制計劃容許設有寬限時間，令司機可在停車後於該段時間內維持引擎運行，然後才須關掉引擎，可能會引起大量執法問題。另有區議會議員建議，若要管制汽車引擎空轉，當局應設立一段合理的過渡期，讓司機適應新的規定。

6. 雖然運輸業普遍同意應管制汽車引擎空轉，以減少在道路上等候的車輛排放廢氣對附近行人和居民造成的滋擾，但亦表示向載客車輛實施全面的管制計劃，規定該類車輛在停車等候時關掉空調，會令司機和乘客感到不舒適，結果對該類車輛的運作造成不利影響。

管制汽車引擎空轉的建議

7. 政府當局根據收集所得的意見作出評估，認為若全面禁止汽車引擎空轉，部分司機因運作上的需要，或為了在天氣炎熱時保持空調運行，可能會選擇在道路上繞圈而不關掉引擎，避免受到限制。由此產生的污染可能會抵銷管制汽車引擎空轉所帶來的環境效益，甚或有可能令空氣污染問題惡化。此外，某些汽車(例如混凝土車和緊急服務車輛)基於實際需要，亦必須在停車後保持引擎運行。因此，任何管制計劃均不應影響該等汽車的正常運作。另外，全面實施管制計劃會引起執法問題，因為執法人員不易準確判斷某汽車是否只是剛剛開動引擎，又或是某汽車的引擎在停車後空轉了多少時間。

8. 其中一個較為切實可行的方案，是在行人和居民容易受到在道路上等候的汽車排放的廢氣影響的地區做點工夫。建議之一是考慮制訂守則，規定在巴士總站或的士站等候的專利巴士、的士及公共小巴，於運作上沒有需要維持引擎開動的情況下，必須關掉引擎。舉例而言，專利巴士在上客前數分鐘才可開動引擎，

而所有在輪候隊列中之的士／公共小巴(停泊在的士站／公共小巴總站最前的數輛的士／公共小巴除外)必須關掉引擎。

9. 立法會在2005年12月7日通過議案，促請政府採取多項措施，包括立法規定駕駛者停車熄匙，以及優先規管私家車和政府車輛及車輛在學校和醫院範圍內空轉引擎導致廢氣排放的問題。

公眾諮詢

10. 在2007年11月，政府當局開展了一項為期5個月的諮詢工作，就建議在全港對汽車引擎空轉作出法定禁制，徵詢公眾的意見。總括而言，如駕駛者在汽車停下時沒有關掉引擎，即屬違法，並會收到罰款額為320元的定額罰款通知書。然而，考慮到某些汽車的運作需要，當局會給予豁免。該等汽車如下——

- (a) 由於乘客正在上車或下車而須在路旁停下的汽車；
- (b) 的士站的首兩輛的士或公共小巴站的首兩輛公共小巴；
- (c) 正在指定車站讓乘客上車或下車之的士、公共小巴或巴士，包括在指定車站的輪候隊列中向前駛動之的士、公共小巴或巴士；
- (d) 遇到特別交通情況(例如交通擠塞和交通意外)的汽車；
- (e) 護衛押運車輛(武裝車輛)、紀律部隊車輛和其他緊急服務車輛(例如救護車)；
- (f) 因某些輔助用途而必須開動引擎的汽車(例如冷凍櫃車和混凝土泵車)；及
- (g) 正在參與巡遊或獲運輸署批准的活動的汽車。

在諮詢期內，當局透過不同渠道分發諮詢文件和問卷。在諮詢期於2008年3月31日結束時，政府當局一共接獲263份意見書和1 349份已填妥的問卷。公眾諮詢工作的詳細結果載於立法會CB(1)1595/07-08(03)號文件的附件。

11. 禁止汽車引擎空轉的建議普遍獲得社會支持，包括運輸業的支持。然而，不少營辦商(特別是非專利巴士、的士及公共小巴的營辦商)則要求當局給予進一步豁免，以迎合他們的運作需要。有人亦建議設定一段短的寬限時間、在環境溫度高於某溫度時給予豁免，以及在空氣污染指數超過100時加強執法工作。

12. 環境事務委員會(下稱"事務委員會")一直監察管制汽車引擎空轉的進展，並曾多次邀請團體代表，包括受影響行業、專業團體和環保團體表達意見。事務委員會曾在2008年5月26日的會議上，討論公眾諮詢的結果。部分委員雖然支持建議對汽車引擎空轉作出禁制的政策原意，但強調這不應妨礙運輸業的運作。鑒於業界就遵守有關建議的困難提出了不少關注，委員懷疑政府當局可否在2008年年底前，訂出一個雙方均可接受的解決方案。然而，其他委員指出，實施擬議禁制一事在經過多輪諮詢後依然進展緩慢，公眾對此感到灰心失望。他們表示沒有可能制訂一個各方均會接受的方案。為免進一步耽誤實施有關禁制，當局可考慮在最初的階段讓若干類別的車輛免受禁制。在實施有關禁制後一年，當局可就各項豁免進行檢討。

經修訂的豁免安排

13. 在考慮運輸業的運作需要、有關建議對減低汽車引擎空轉所造成的環境滋擾的成效，以及執法的可行性後，政府當局建議對豁免安排作出修訂，以涵蓋下列車輛 ——

- (a) 的士站的首5輛的士；
- (b) 公共小巴站內每條路線的首兩輛綠色專線小巴；
- (c) 除小巴站首兩輛紅色小巴外，至少載有一名乘客的紅色小巴和緊隨其後的一輛紅色小巴；及
- (d) 至少載有一名乘客的旅遊巴士。

鑒於裝有渦輪增壓器的柴油商業車輛確實需要空轉引擎一段短時間，待渦輪增壓器冷卻，才可關掉引擎，政府當局亦建議給予所有商業車輛(石油氣車輛除外)每60分鐘有3分鐘的寬限時間。在這段時間內，該等商業車輛的司機在汽車停下時可讓引擎空轉，然後才關掉引擎。

14. 事務委員會曾在2009年1月15日的會議上討論經修訂的豁免安排，並邀請團體代表在會議上表達意見。業界人士(特別是的士及小巴司機)依然認為經修訂的豁免安排並不足夠。他們指出，在的士站的輪候隊列等候乘客的第六輛的士及後面的其他的士必須頻密地開關引擎，結果增加引擎損耗，令維修保養費用上升。此外，要的士司機在室外溫度超過攝氏30度或在雨天不能開啟車廂窗戶時關掉引擎及空調，實屬不切實際。司機整天在車廂內工作，擬議禁制會危害他們的健康。他們促請政府當局採取配套措施，否則不要實施有關禁制。該等措施包括提供津貼以供在汽車安裝獨立空調系統，以及在的士站設置遮蔭處和加建上蓋等。另一方面，環保團體認為若拖長諮詢工作和給予更多豁免，將有違實施有關禁制以改善空氣質素的目的。雖然如此，該等團體贊同當局應進行更多研究，探索可在汽車引擎關掉期間保持空調開動的技術。委員認為政府當局與業界先前進行的討論，確實縮窄了彼此的分歧。他們認為，政府當局應在禁止汽車引擎空轉的立法建議提交事務委員會討論之前進一步諮詢業界，以及制訂一個獲各方接受的解決方案。

15. 因應委員的要求，政府當局已進一步諮詢業界，而事務委員會亦已在2009年2月23日的會議上討論諮詢結果。事務委員會察悉，雖然的士業堅持全面豁免的士受到禁制，但一些運輸業及環保團體的代表則表示支持修訂方案。鑒於的士業提出深切關注，部分委員認為政府當局必須處理該等關注事項，以免與受影響行業發生衝突。他們認為當局應進一步諮詢的士業，以期制訂切實可行的方案，解決該項禁制引起的問題。政府當局亦應就運輸業的運作進行研究，因為這些委員不想見到當局推行一項不可行的法例。然而，另有委員指出，約有60%至70%的香港市民支持實施該項禁制。再者，改善環境需要付出代價。因此，當局不應由於若干技術細節的問題而擱置實施該項禁制。

最新發展

16. 政府當局已在2010年4月28日的立法會會議上，提交了《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》。內務委員會在2010年4月30日決定成立法案委員會，審議該條例草案。

相關文件

政府當局就2000年5月12日環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr99-00/chinese/panels/ea/papers/1948c03.pdf>

2000年5月12日環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議的紀要
<http://www.legco.gov.hk/yr99-00/chinese/panels/ea/minutes/ej000512.pdf>

政府當局就2001年2月27日環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/ea/papers/a652c01.pdf>

政府當局提供的跟進文件

<http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/ea/papers/a1666c.pdf>

2001年2月27日環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議的紀要
<http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/ea/minutes/ea270201.pdf>

政府當局就2007年11月26日環境事務委員會會議提供的立法會參考資料摘要

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/papers/ea1126-ep150v62-c.pdf>

政府當局就2007年11月26日環境事務委員會會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/papers/ea1126cb1-283-3-c.pdf>

2007年11月26日環境事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/minutes/ea071126.pdf>

政府當局就2008年1月8日環境事務委員會會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/papers/ea0108cb1-519-34-c.pdf>

政府當局提供的跟進文件

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/papers/ea0108cb1-1009-1-c.pdf>

2008年1月8日環境事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/minutes/ea080108.pdf>

政府當局就2008年1月16日環境事務委員會會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/papers/ea0116cb1-594-8-c.pdf>

政府當局提供的跟進文件

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/papers/ea0116cb1-907-1-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08//chinese/panels/ea/papers/ea0116cb1-1601-1-c.pdf>

2008年1月16日環境事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/ea/minutes/ea080116.pdf>

政府當局就2009年1月15日環境事務委員會特別會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/ea/papers/ea0115cb1-540-18-c.pdf>

2009年1月15日環境事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/ea/minutes/ea20090115.pdf>

政府當局就2009年2月23日環境事務委員會會議提供的資料文件

<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/ea/papers/ea0223cb1-807-7-c.pdf>

2009年2月23日環境事務委員會會議的紀要

<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/ea/minutes/ea20090223.pdf>

立法會秘書處

議會事務部1

2010年5月24日

車輛引擎在行車和空轉時的
廢氣排放量比較

(註：假設車速為每小時25公里和車輛啟動了空調系統)

行車時的引擎與空轉的引擎的廢氣排放量比較				
	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

立法會秘書處
議會事務部1
2010年5月24日