

就《汽車引擎空轉（定額罰款）條例草案》表達意見

致：《汽車引擎空轉（定額罰款）條例草案》委員會秘書袁家寧女士代收

袁女士：

就《汽車引擎空轉（定額罰款）條例草案》表達意見

首先，請代本人向 貴法案委員會主席余若薇議員轉達，感謝賜函邀請本人出席 貴法案委員會於 2010 年 6 月 1 日在立法會舉行與標題相關的會議。謝謝！

接著，本人就該條例草案有以下意見：一

〔甲〕 制訂條例草案前的諮詢

- (1) 在環境局邱騰華局長所牽頭而完成的相關公眾諮詢工作之後，雖有多項「豁免情況」的增項和修改，但始終仍有只為極力推行法例，而罔顧市民在實際境況下所遇到種種困難之嫌。本人觀點如下：一
- (a) 本人曾於 2009 年 1 月 15 日出席立法會環境事務委員會就「立法管制停車熄匙」所召開的特別會議，並在 2008 年 7 月 18 日和 2009 年 1 月 19 日先後呈上兩份分別於 2007 年 11 月 6 日和 2009 年 1 月 19 日撰寫的相關意見書往該事務委員會。意見書中有重點地提出「天氣酷熱」、「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」等四項冀獲「豁免」的情況；可惜，現階段卻只有「車輛經曝曬後」可藉「60 分鐘內有不多於 3 分鐘豁免」的條款來予以解決（雖然這豁免條款並非為配合「車輛經曝曬後」而設）。然而，其餘三項相對地更需獲豁免的情況就竟沒絲毫的寬待！
- (b) 環境保護署的陳嘉信副署長於 2010 年 4 月 25 日，出席香港電台主辦以「停車熄匙為環境·政策寬緊探民情」為論題的《城市論壇》節目。過程中，陳副署長清楚表示絕不會為「天雨」情況提供任何豁免，原因是香港出現下雨天屬經常性，故若提供豁免便使得該法例變得沒甚機會被執行。此言就正好明確顯示出政府是次立法所持的哲學，是為立法而立法，而非以體恤市民所面對的不便和困難作為當中首要的考慮。所以，之前一切的所謂公眾諮詢，只是為了方便政府把「為立法而立法」的面孔，偽裝成像有充分探究和考慮市民所需所想的模樣。簡單說，就是「假民主、真獨裁」而已！或者，更極可能是有人想為自己立下官威，好讓自己在卸任後仍可津津道其在任內的豐功偉績吧！又再簡單說，屬「欺民自樂」矣！（註：本人多少有點同情陳副署長，身為原是政治中立的公務員，竟要替應是為政治問責的邱騰華局長和潘潔副局長出席《城市論壇》來推銷政策，而邱局長其時卻選擇離島區議會的邀請，往大嶼山象徵式植樹。）
- (2) 雖然前述的兩份個人意見書，已詳盡地涵蓋了本人的觀點，但當中有些論點，本人仍想在這裡覆述，藉以再次指出政府透過不實資料和不誠手法來誤導公眾：一
- (a) 政府稱「路邊空氣監測系統」經常錄得高污染的數據，而污染源頭又非常主要地來自車輛的排放物，故「停車熄匙」就可有效地改善空氣質素，令市民的生活多添一項優化元

素。可是，政府所引用的「路邊空氣污染數據」，均來自繁忙的道路段落，該些地帶除了車輛流量龐大外，周邊的環境更是高樓林立，人群處處擦肩。大家可想而知，此等區域交織了熙來攘往的車輛之排放物和高廈矗立而造成的熱島效應，空氣質素自然是難以令人滿意。再者，這些路段除了行走的車輛非常頻繁之外，道路管制設施如交通燈、斑馬線等也較多，駕駛者往往需要不停地切換使用加速器和制動器，於是，車輛被制動後或被拖慢速後而重被加速，駕駛者是必須把加速器踏得更深，結果造成更大量的排放物來污染了周遭的空氣。加上，繁忙路段內佈滿林林總總的禁區，連稍為停車在路旁也感徬徨，更遑論有明顯數目的駕駛者可在該等區域內停車而不熄匙；故政府指聲「不熄匙者」造成繁忙區域濁氣實屬「移屍嫁禍」。所以，縱使條例草案得以通過及執行，本人可肯定根本無助改善「路邊空氣污染數據」的下調啊！

- (b) 政府一直沾沾自喜和自恃地說「停車熄匙」的觀念是廣受香港市民接受和支持，這點本人並不反對，因本人縱是「意見多多之徒」，其實也同意「停車熄匙」，只是硬要立法的話，就一定要予以體恤的豁免。再者，現實中，畢竟非駕駛者與駕駛者的比例，後者總是屬少數的一群。
- (c) 綜合剛述兩點，邱騰華局長涉嫌為了一己之私，辯稱以香港整體利益為前提來搬弄數字、愚弄百姓，置駕駛者及有關乘客的合理福祉不顧！

〔乙〕 條例草案內容不妥善之處

- (1) 條例草案內容中，相對地多數的篇幅是闡述執行罰則的細節，至於豁免情況的描述就非常簡單俐落，予本人的感覺就是儘量讓執法者行方便，而受罰者或犯罪者就有嚴密的系統來予以懲處。當然，有法必有所依，總不應讓受罰者或犯罪者逍遙法外；但問題是，為何政府要製造很多無奈地要「被逼違法」的駕駛者呢？政府很全情地投入執行罰則的撰寫工作，就懶得投放誠意去合理化及優化「豁免情況」的條款，實屬麻木不仁！
- (2) 正如本人於〔甲〕(1)(a)所述，「天氣酷熱」、「天雨」和「車廂中有年幼、年老或健康欠佳的乘客」等三種情景仍沒有任何豁免，這絕對屬極不考慮現實需要和擾民的態度，亦是罔顧駕駛者及相關乘客健康和安樂之舉！
- (3) 如上述之三項情況最終均沒任何新增豁免及條例而終被強行通過，駕駛者於是便可能在原先的非泊車處停車，變成在非泊車處泊車；因為被逼熄匙後，車廂是極可能難以再繼續容身，故駕駛者會被逼置身車廂外而由停車變成泊車。在此等情況下，若駕駛者結果遭到違例泊車票控，駕駛者或車主可否以「配合停車熄匙法例」理由來向執法或司法機關作有效抗辯呢？如沒有，這未免令受罰者感到政府不近人情，並且會加深市民與該兩條有關法例的執法人員之間的磨擦。政府經常呼籲香港要有更多的社會和諧，可是，製造諸多矛盾的往往又是政府的高官們！

〔丙〕 通過條例草案仍令改善空氣質素的成效不彰

- (1) 本人始終不認同該條例通過後可明顯地改善香港的空氣質素，相信效果頂多只是聊勝於無！

- (2) 香港空氣的污染源頭，本人認為除了境內的發電廠外，還有境外（主要當然是中國大陸內地）各行各業的廠房。記得 2008 年開始爆發的金融海嘯，導致內地眾多工廠減產或甚至停產，其時，香港的上空頓時清潔了很多；但到了內地工廠陸續恢復投產，香港近期的天空又再告灰蒙蒙了。
- (3) 除了內地工廠會影響香港空氣質素外，內地天氣或天文情況也同會損害香港空氣，早前的沙塵暴更是證明了，縱是源頭始於遙遠的北方，但香港卻依然受到史無前例的嚴重空氣污染。
- (4) 至於香港境內的車輛，本人不否定其排放物亦是主要的污染源頭，但應該極主要地是由「行走中」的車輛造成，而並非由「停車未熄匙」的車輛構成。
- (5) 若真的硬要推行條例，又不願意增加更多豁免，其實可考慮不全面性地在香港執行，而只在一些指定的地方類別方進行執法。例如，學校、醫院、護養院和老人院等相對要求較潔淨空氣的地方。相信此舉會更具有效的針對性，和兼備人情味。

〔丁〕 不通過條例草案亦可有更完善政策來改善空氣質素

- (1) 現時，全球不少經濟體系正積極研發電動車和優化推廣電動車的各種配套，內地亦然。當然目的就是要令車輛達致「零排放」，好讓空氣更潔淨清新，其效果的滿意度自是「停車熄匙」所遙不可及啊！所以，香港是很應該朝這「零排放」目標邁進，而並非以愚民手段和欺壓駕駛者的策略來強推此條例草案。
- (2) 香港理工大學在早前已自主研製 MyCar 系列的電動車，且效能漸見成熟。可惜，政府毫不支援，且眼巴巴看著外國把該車系的研發權收購，令香港在「零排放」的願景添一敗筆！
- (3) 當然，推行電動車和完善相關配套不是可以短期奏效，但這並不代表可接受政府裹足不前；反之，正因為是一項長期工作，就更應及早啓步，以免香港持續滯後於其他城市地區的進步。「MyCar」例子加上「停車熄匙」立法，就正好暴露了邱局長沒遠見、且急功近利的腐敗心態。為求達到自己私有目的，不惜挑撥駕駛者與非駕駛者之間的利益矛盾！
- (4) 尚有一點（雖帶有「題外話」的感覺），本人亦想指出 MyCar 原有機會是本土產物，若市民購買該產品，便可免卻「汽車首次入口登記稅」的支出，但如今 MyCar 將會在他日變身成外國商品，政府便可維持這條「財路」可也！

最後，本人仍繼續期望 貴法案委員會各成員能有效地監管邱局長所推行政策的各項細則，好讓香港市民有良好空氣之餘而不會氣結。「要空氣、冇谷氣！」

楊慶材
(一名平凡的私家車駕駛者)
2010 年 5 月 25 日