

二 零 零 零 年 五 月 十 二 日
討 論 文 件

立 法 會 環 境 事 務 委 員 會 和 交 通 事 務 委 員 會
管 制 汽 車 空 轉 引 擎

引 言

本文件討論應否管制汽車空轉引擎，並闡述如果要管制汽車空轉引擎，我們須考慮的因素。

背 景

2. 本港很多司機在停車等候時，都任由汽車引擎空轉。有些司機這樣做，是基於一些大多數市民都會接受的原因(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保持引擎運行，或冷凍食品車的司機為保存冷藏櫃內的食物而必須開動引擎)。但是，大多數司機任由引擎空轉都是為了保持車廂空調運作，讓自己和乘客較為舒適，這情況在天氣炎熱時尤其常見。另一方面，他們的舒適卻令空氣的質素和行人受到影響，因此，應否限制這類司機任由汽車引擎空轉，是值得我們討論的。

3. 我們沒有調查過這類司機的數目有多少，但我們相信，相對於在道路上行駛的車輛來說，這類司機的數目不會太多。不過，空轉引擎的確會導致車輛排出廢氣，但關掉的引擎卻不會。另一個事實是環境保護署接獲的空轉引擎投訴個案，由一九九七年的 67 宗，增加至一九九八年的 117 宗，以及一九九九年的 239 宗。

4. 本文件的附表載列空轉引擎與行車時引擎所排放廢氣量的對比。以柴油小巴為例，其空轉引擎排出的廢氣量雖然約為行車時的一半或更少，但這仍然產生部分導致空氣質素變壞的污染物。柴油巴士的情況也是一樣。再者，汽油私家車空轉引擎與行車引擎所排放的一氧化碳和碳氫化合物數量相若。如果我們參考這些數字，便會覺得這個論點更具說服力。

5. 為提倡停車熄匙的好習慣，環境保護署自一九九七年起便推行公眾教育運動。多個社區團體與政府攜手合作，播放電視及電台宣傳節目，舉辦社區活動，以及向司機派發勸喻資料。此外，環保署的人員亦曾在空氣指數很高的日子裏，上街勸喻司機停車等候時熄匙。這些行動推行之後，公眾對汽車空轉引擎所產生的滋擾，提高了警覺。因此，環保署接獲的投訴個案也告驟升。由於現時法例並無規定停車熄匙，因此司機不須接受環保署提出的勸告。

外地的經驗

6. 外地對空轉引擎的管制方法也各有不同。在英國的伯明翰、布里斯托爾、格拉斯哥、坎特伯雷、米度士堡、斯旺西和西敏，新加坡，日本的京都，以及加拿大的多倫多等地一般都禁止引擎空轉，只有某些類別的車輛因實際需要而得以豁免。在紐約市，當溫度高於華氏 40 度時，巴士便不得在巴士站內空轉引擎。

應否實施管制？

7. 社會人士一致同意，我們必須採取一切實際可行的有效措施來改善空氣質素。雖然就整體空氣質素問題來說，汽車空轉引擎排放廢氣未必是造成污染的重要原因，但減少車輛廢氣的任何措施，都有助我們早日為香港帶來清新空氣。由於我們目前的勸喻方式不能達到目標，因此，我們必須考慮應否透過立法來實施管制。

考慮因素

8. 如果須要實施管制，我們便要考慮以下問題：

9. 任何類別的管制都會為一些人帶來不便。例如，如果實施停車熄匙，小巴乘客和遊客或須在車輛引擎未開動、空調系統因而未啓用前，忍受車廂內的熱力。此外，有些司機在路旁等候時，亦須忍受酷熱的天氣和污濁的空氣。也即是說，司機將要受到多一種約束。然而，我們衡量這些情況時，應以公眾利益為依歸。

受管制的車輛類別

10. 或許有人認為，如果要實行管制計劃，則只應管制柴油車輛，因為這類車輛是污染空氣的最大源頭。然而，汽油和石油氣車輛也導致空氣污染，只是在程度上較為輕微而已。

11. 此外，我們亦須考慮應豁免管制哪些類別的車輛。消防車和其他緊急服務車輛因為工作上的需要而空轉引擎，就是較為明顯的豁免對象。至於其他類別的車輛，則必須有充分的理由，方可獲得豁免。舉例說，在小巴站排第一位的小巴應否獲得豁免，好讓上了車的乘客享受空調？排第二位的小巴又應否獲同樣的豁免，以便隨時向前行駛呢？抑或不應有任何豁免，以免為了少數乘客的舒適而影響行人和空氣質素？

應否劃定禁止空轉引擎地區和時段

12. 或許有人會提出論點，認為我們只應在空氣最污染的地方、人流最繁忙的時段內禁止引擎空轉。不過，以香港的整體利益來說，我們必須盡可能把汽車廢氣減低，全無廢氣的情況當然比仍有廢氣的情況為佳。如果我們接受這個原則，上述的論點便不能成立。此外，如要劃定禁止空轉引擎的地區和時段，便須考慮執法問題。例如，司機和執法機構如何能夠清楚辨別這些地區？如果不同地區有不同的時段限制，司機會否感到混亂？

設立引擎空轉的最高時限

13. 至於應否允許司機停車時讓引擎短暫空轉，則有待考慮。在考慮這個建議時，我們必須緊記設定時限必定會導致司機和執法人員就停車後引擎空轉了多少時間發生爭執。

罰 則

14. 我們須要考慮對違例者施加懲罰的形式和罰款額。

徵求意見

15. 請議員就應否管制汽車空轉引擎提出意見。如果應該管制，也請議員就我們應考慮的上述事宜及其他事宜提供意見。

未來路向

16. 政府會考慮委員的意見，並且會諮詢公眾和運輸業。我們會在立法會下一個會期，向立法會提交諮詢結果和我們對未來路向的建議。

環境食物局

二 零 零 零 年 五 月

廢氣排放量的對比

		每分鐘的排放量(克)			
		一氧化碳	氧化氮	碳氮化合物	懸浮粒子
私家車 (無鉛汽油)	空轉	4.0	0.2	0.31	極微量
	行車	4.92	0.68	0.39	極微量
的士 (柴油)	空轉	0.3	0.5	0.06	0.044
	行車	0.42	0.64	0.15	0.22
公共小巴 (柴油)	空轉	0.3	0.5	0.08	0.044
	行車	0.53	0.93	0.29	0.25
巴士 (柴油)	空轉	2.0	2.0	0.21	0.042
	行車	3.73	4.92	0.98	0.58
假設： 平均車速為 25公里/小時 數字已把車廂空調運作的影響計算在內					