

本署檔號
OUR REF:
來函檔號
YOUR REF:
電 話
TEL. NO.:
圖文傳真
FAX NO.:
電子郵件
E-MAIL:
網 址
HOMEPAGE: <http://www.epd.gov.hk>

EP150/V6/2

**Environmental Protection Department
Headquarters**
33/F, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong.



環境保護署總部
香港灣仔
告士打道五號
稅務大樓三十三樓

香港
花園道 3 號
花旗銀行大廈 3 樓
立法會環境事務委員會
潘耀敏女士收

潘女士：

**推行停車熄匙計劃公眾諮詢
二零零八年一月十六日
立法會環境事務委員會會議
跟進事項**

在二零零八年一月十六日立法會環境事務委員會會議上，議員要求當局提供 -

(a) 新加坡、加拿大以及英國在實施規管停車熄匙法例的經驗和執法細節的資料；及

(b) 就議員關注的事項作書面回應，當中包括：

不提供下列豁免的原因 -

- 溫度超過攝氏 27 度；
- 接受維修的車輛；
- 裝備有渦輪增壓器的車輛；及

以下運輸業界營辦商可能難以遵守停車熄匙規定 -

- 需要開動引擎以維持若干輔助設備運作的車輛；

- 的士司機 (難以確定乘客登車的時間)；
- 紅色小巴 (不同路線紅色小巴在同一小巴站等候乘客)；及
- 旅遊巴士 (窗子密封及停車位不足)。

2. 現附上資料摘要 A 及 B，就有關問題作出回應。

環境保護署署長



(李裕韜 代行)

二零零八年五月十九日

新加坡、加拿大以及英國在實施規管 停車熄匙法例的經驗和執法細節的資料

規管停車熄匙的法例在新加坡、英國與及加拿大的一些地區市已經實施了數年。管制及執法的細節述如下。

新加坡

2. 停車熄匙的管制自 1999 年開始實施。法例載於附件 A。
3. 污染控制部的職員會在巡邏時執行停車熄匙的相關法例，亦會跟進有關停車不熄匙投訴；如發現駕駛者停車後不熄匙，會向駕駛者發出警告信及勸喻車主關掉引擎。首次違例者可被罰款坡幣 2000 元(約為港幣 11400 元)，其後每次被定罪可被罰款坡幣 5000 元(約為港幣 28500 元)。執法人員只會在屢次勸喻無效的情況下才對駕駛者採取執法行動。因此，截至 2007 年 12 月初，並未有人因違反停車熄匙的規例而被檢控。

加拿大

4. 截至 2005 年，規管停車熄匙的法例已經在 28 個省市實施。這些省市雖然各有自己的法例，但它們大體上十分相似。多倫多是最早引入相關法例的自治市，因此，我們參考了當地停車熄匙的管制。

5. 多倫多規管停車熄匙的地方法則載於附件 B。執行地方法則的職員除了跟進有關停車不熄匙的投訴外，亦會進行突擊執法行動¹。執法人員在採取執法行動前會先發出警告。如警告無效，執法人員可發出傳票，罰款加幣 130 元(約為港幣 1015 元)。這條地方法則規定重犯者可被罰款高達加幣 5000 元(約為港幣 38900

¹ 突擊執法行動通常維持一個星期或者一個週末，在進行前多會廣泛宣傳。多倫多市每年進行兩次為期一週的突擊執法行動，分別在春天和秋天進行，旨在教育公眾停車熄匙。

元)。在 2006 至 2007 年之間，執法人員向停車不熄匙的駕駛者共發出了 1838 個警告、99 張定額罰款告票和 1 張傳票。

英國

6. 停車熄匙的管制自 1988 年開始實施。所有的英國地區政府均於 2002 年獲授權執行管制停車熄匙的法例。管制停車熄匙的法例載於附件 C。地區政府會訓練和授權職員(通常是交通督導員)進行執法工作。

7. 法例並沒有提供很多豁免，但執法者可按內部執法指引行使斟酌權。停車不熄匙的駕駛者會收到 20 英鎊(約為港幣 300 元)的定額罰款告票。直到目前為止，當局並未收到發出定額罰款告票的報告。

環境保護署

二零零八年五月

新加坡規管停車熄匙的法例

《環境污染管制(車輛排放物)規例》

第 V 部

第 21 條

- (1) 除第(2)款另有規定外，車輛因交通情況以外的理由停止行駛時，駕駛者必須關掉車輛引擎或附設於車輛或構成車輛部分的機械。
- (2) 在附設於車輛或構成車輛部分的機械因故障或損壞而必須檢查或運作的情況下，或在上述機械因某些輔助用途而必須運作的情況下，第(1)款的規定並不適用。
- (3) 任何人沒有遵行第(1)款的規定，即屬犯罪。

(Source : http://www.nea.gov.sg/cms/lد/legislation/EPMA_Reg_6.pdf)

多倫多規管停車熄匙的法例

《附例第 673-1998 號》

禁止車輛及船隻在停駛後長時間空轉引擎

第 2 條

- (1) 任何人不得致使或准許車輛或船隻在停駛後 60 分鐘內空轉引擎超過 3 分鐘。
- (2) 規定不適用於以下情況：
 - (a) 正在執勤（包括進行培訓活動）的警方、消防或救護的車輛或船隻，但實質上為車輛或船隻的操作員方便而空轉引擎者則除外。
 - (b) 正在為緊急活動提供援助的車輛及船隻。
 - (c) 由加拿大多倫多市政府或多倫多港專員營運並正為多倫多群島（包括多倫多島機場）提供服務的渡輪。
 - (d) 不是碇泊停放或縛在碼頭的船隻。
 - (e) 正在用作基本用途的流動工作車。
 - (f) 為進行維修或操作前準備而必須空轉引擎的車輛或船隻。
 - (g) 有人留在車內看守車上物品的裝甲車或正在裝卸貨物的裝甲車。
 - (h) 車輛或船隻因駕駛者不能控制的緊急、交通、天氣情況或機械問題而必須停駛。
 - (i) 正用於巡遊、比賽或市議會批准的其他活動的車輛或船隻。
 - (j) 途經中途站或總站而正讓乘客登車或下車的公共車輛。
 - (k) 途經中途停留點而停下的公共車輛，但實質上為車輛駕駛者方便而空轉引擎者則除外。
 - (l) 車輛正在運載的人士獲醫生書面證明，基於醫療理由，該人乘車時車輛的溫度或濕度必須維持在一定幅度內。
 - (m) 當車廂或船艙內的溫度：
 - (i) 超過攝氏 27 度；或
 - (ii) 低於攝氏 5 度。

（資料來源：

<http://www.toronto.ca/legdocs/bylaws/1998/law0673.htm>）

英國規管停車熄匙的法例

《1986 年道路車輛(建造及使用)規例》

第 98 條

- (1) 除第(2)款另有規定外，當車輛停止行駛時，駕駛者必須為免產生噪音，關掉附設於車輛或構成車輛部分的任何機械。
- (2) 第(1)款的條文並不適用於以下情況：
 - (a) 車輛因交通情況而必須停止行駛；
 - (b) 機械因故障或損壞而必須檢查或運作，或機械因駕駛車輛以外的用途而必須運作；或
 - (c) 車輛由車上設施產生的氣體驅動。

(資料來源：《1986 年道路車輛(建造及使用)規例》；倫敦：皇家文書局)

《2002 年道路交通(車輛排放物)(定額罰款)(英國)規例》

第 6 部 關掉引擎

車輛停止行駛時關掉引擎

第 12 條

- (1) 獲授權人如有合理因由相信車輛駕駛者正在觸犯停車時空轉引擎的罪行，他在出示獲授權的證據後，可要求該駕駛者關掉車輛引擎。
- (2) 任何人如不遵行第(1)款的要求，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪，可處標準罰款等級表不超過第 3 級的罰款。

發出定額罰款通知書：停車時空轉引擎的罪行

第 13 條

獲授權人如認為車輛駕駛者觸犯了停車時空轉引擎的罪行，可根據第 7 部向該駕駛者發出定額罰款通知書。

為施行第 6 部提供資料

第 14 條

- i. 獲授權人為執行本部的職能，可要求須符合第 12(1)條規定的車輛的駕駛者向他披露 –
 - (a) 姓名和地址；
 - (b) 出生日期；及
 - (c) 根據《車輛稅務及登記法案 1994[8]》登記的車主姓名（如果駕駛者在規定施行時不是車主）。
- ii. 任何人如不遵行第(1)款的要求提供資料，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪，可處標準罰款等級表不超過第 3 級的罰款。

(資料來源：<http://www.opsi.gov.uk/>)

就議員關注的事項作書面回應

建議豁免的理據

因應氣溫提供豁免

在氣溫超過某一溫度時提供豁免的做法並不普遍。在加拿大，部分省市(如多倫多)在氣溫超過攝氏 27 度提供豁免。另一方面，一些省市，如大溫哥華地區和貴湖市，卻沒有提供這項豁免。新加坡雖然比香港更炎熱和潮濕，但並沒有提供這項豁免。英國規管停車熄匙的法例同樣沒有這項豁免。

2. 我們不建議根據氣溫提供豁免，因為這項豁免雖然讓司機和乘客在停車等候期間保持車廂空調運作，維持短暫舒適，卻迫使四周正在忍受炎熱天氣的行人和店舖承受廢氣的滋擾和雙重熱力之苦。此外，若果在香港作出類似的豁免安排，容許車輛在氣溫超過攝氏 27 度時不用停車熄匙，則規管措施在每年大部分時間均形同虛設。

接受維修的車輛

3. 多倫多規管停車熄匙的地方法則容許正被維修的車輛空轉引擎。我們的建議並沒有作出相同的豁免，因為車輛應該在車房內進行維修，而非路上。我們的建議旨在防止駕駛者在停車等候時空轉引擎。

裝備有渦輪增壓器的車輛

4. 據我們理解，加拿大、英國、日本及新加坡的規管架構均沒有就裝備有渦輪增壓器的車輛提供豁免。在這些國家之中，只有加拿大的省市設有空轉引擎的寬限時間。不過，我們在制定最終安排時，會充分考慮這類車輛的實際需要及參考生產商的建議，決定是否提供豁免。

運輸業界營辦商可能難以遵守停車熄匙的規定

需要開動引擎以維持若干輔助設備運作的車輛

5. 建議已提出豁免，讓車輛空轉引擎以維持其他輔助設備的運作(為駕駛者和乘客舒適而提供空調者除外)。

的士司機

6. 諒詢文件中的建議已考慮了乘客到達的士站的模式難以估計的問題。為了避免在的士站內輪候乘客的的士頻密開動引擎，影響營運及引致電池提早損壞，我們在諮詢文件中建議豁免的士站內首兩輛的士及在的士站內正向前駛動的車列中的所有的士。我們在制定最終安排時，會考慮的士業界和其他所有在諮詢期內收集到的意見。

紅色小巴

7. 就紅色小巴營辦商因為不同路線的紅色小巴可能在同一紅色小巴站等候乘客，而難以遵守停車熄匙的規定，我們察悉部分營辦商提議豁免紅色小巴站內每條路線的首兩輛紅色小巴。

8. 根據運輸署提供的資料，紅色小巴站是設計予所有路線的紅色小巴使用，並沒有「指明的紅色小巴路線」。由於沒有「指明路線」，豁免站內「每條路線」的首兩輛紅色小巴有實際困難。然而，我們會繼續研究紅色小巴營辦商對此事的關注，並會在制定最終安排前，考慮所有在諮詢期收集到的意見。

旅遊巴士

9. 就旅遊巴士營辦商擔心旅遊巴士因裝有密封窗戶而難以遵守停車熄匙的規定，部分公眾諮詢的回應者提出解決方法-待所有乘客齊集後才安排乘客上車。雖然各方意見分歧，但是我們在制定最終安排時，會細心考慮所有收集到的意見，並從實際營運需要和管制成效的角度衡量各種方案。

環境保護署

二零零八年五月