

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)283/07-08(04)號文件

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會

2007年11月26日舉行的會議

有關管制汽車空轉引擎的 背景資料簡介

引言

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會接受的若干原因(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保持引擎運行，以及冷凍食品車的司機為保存冷藏櫃內的食品而必須開動引擎)而需要讓引擎空轉，大多數司機是為了保持車廂的空調運行，讓自己較為舒適(這情況在天氣炎熱時尤其常見)，這樣卻犧牲了空氣質素。空轉引擎與行車時的引擎所排出的廢氣量比較表載於附錄。

2. 為提倡停車熄匙的好習慣，環境保護署(下稱"環保署")自1997年起便推行公眾教育運動。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，勸喻司機在停車等候時關掉引擎。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空轉引擎的問題。

公眾諮詢

3. 在2000年7月至2001年1月期間，政府當局就管制汽車空轉引擎的建議諮詢了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、劃定禁止空轉引擎的地區和時段，以及設立引擎空轉的最高時限等。

4. 18個區議會的區議員普遍同意，管制汽車空轉引擎可減少在道路上等候的車輛排放廢氣對附近行人造成的滋擾。不少區議員均認為全面禁止汽車空轉引擎並不可行，因為有些車輛基於運作上的實際需要，在停車後仍要保持引擎運行。另外，若司機在炎熱的天氣下等

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，若有關的管制方案容許車輛在停車後，可以讓引擎維持運行一段時間才需要關掉引擎，可能會引起大量執法問題。另有區議員建議，若對汽車空轉引擎作出管制，當局應設立一段合理的過渡期，讓司機適應有關的新規定。

5. 運輸業界普遍同意應管制汽車空轉引擎，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，結果影響該類車輛的運作。

管制汽車空轉引擎的建議

6. 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空轉引擎，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消禁止汽車空轉引擎所帶來的環保效益，或甚至有可能令空氣污染問題惡化。此外，某些車輛(例如混凝土車和緊急服務車輛)基於本身的實際需要，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車輛的正常運作。另外，全面執行管制計劃會引起執法問題，因為執法人員不易準確判斷某車輛是否只是剛剛開動引擎，又或是某車輛的引擎在停車後空轉了多少時間。

7. 其中一個較為實際的方案是在行人和居民容易受在道路上等候的車輛排放的廢氣影響的地區做點功夫。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。舉例說，專利巴士在上客前數分鐘才可開動引擎，而所有輪候乘客的的士／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。

事務委員會的商議工作

8. 管制汽車空轉引擎的建議曾先後在2000年5月12日及2001年2月27日環境事務委員會與交通事務委員會的兩次聯席會議上討論。委員普遍支持管制汽車空轉引擎，以保障公眾健康。他們指出，政府當局不應以實際或執法困難為藉口而不對汽車空轉引擎施加管制。部分委員指出，建議以勸喻方式發出指引只可作為臨時措施，長遠而言，應採用執行管制法例的處理方式。除發出指引外，當局應透過傳媒進行宣傳計劃。有關的宣傳計劃應強調一項信息，表示若把引擎關掉而不讓其空轉，每小時可節省3.5公升燃油或每5分鐘可節省3元。然而，另有委員認為採用執行管制法例的方式並不切實可行，並且會不必要地為市民帶來不便。

9. 關於管制計劃對運輸業造成的影響，部分委員強調在制訂管制計劃時必須求取平衡，確保不會不必要地令運輸業受到影響。當局應分階段執行管制計劃，先對私家車實施管制，然後才逐步推廣至其他車輛。為取得業界支持，特別是聲稱為了令乘客舒適而有必要維持空調系統運行的旅遊巴士司機，當局或需提供更多誘因及支援設施(例如為旅遊巴士提供有蓋候車處及為其他車輛提供停車場)，防止車輛的引擎空轉。為確定司機會否寧可在道路上繞圈，藉以迴避受管制計劃限制，政府當局應考慮在繁忙地區進行試驗計劃，以便對司機的意向作出評估。

10. 據政府當局所述，政府當局希望能與運輸業建立伙伴合作關係，並不期望須採用懲罰性的措施。為此，政府當局會與運輸業保持對話，並會提供有關管制汽車空轉引擎的指引，以作為推行該計劃的第一步。當局日後會檢討該等指引，並會視乎該等指引的成效，然後再制訂其他管制汽車空轉引擎的計劃。

11. 管制汽車空轉引擎的課題曾在環境運輸及工務局局長於2005年10月21日及2006年10月23日向環境事務委員會作政策簡報時提出。立法會亦曾在2005年12月7日通過一項議案，促請政府採取多項措施，包括立法規定停車熄匙，並優先規管私家車和政府車輛及車輛在學校和醫院範圍內的空轉引擎導致廢氣排放的問題。

12. 環境事務委員會委員普遍認為，從投訴車輛沒有停車熄匙的數目有所上升，足以證明政府當局採用的做法不夠主動積極。部分委員認為，法定規管是管制停車熄匙的重要方法之一。為了把對業界的影響減至最低，當局可考慮有限度地在某些選定地方(例如學校、醫院及政府大樓)規定司機停車熄匙，此舉會較在全港所有地方實行停車熄匙來得容易，因為後者動輒需時數年才可完成。雖然明白到部分行業在遵守停車熄匙方面會遇到困難，但其他委員認為政府當局應實行強政勵治，毫不猶疑地制定簡單和直接的法例，規定全港的車輛必須停車熄匙，以期減少車輛的排放物，造福環境。據政府當局所述，政府當局致力尋找切實可行的措施，以求改善空氣質素，但在實施此等措施方面，市民的支持至為重要，而且亦要諮詢受影響的行業。當局已編定於2007年年初，進行公眾諮詢工作。

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>

立法會秘書處

議會事務部1

2007年11月20日

附錄

汽車引擎在行走和空轉時的 廢氣排放量的比較

(註： 假設車速為每小時25公里和車輛啟動了空調系統)

行車時引擎所排放的廢氣與引擎空轉時所排放的廢氣的比較				
	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