

諮詢文件

3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4

建議在香港立法 推行停車熄匙計劃



香港特別行政區政府 環境局

諮詢文件

建議在香港立法 推行停車熄匙計劃

前言

本文件簡介有關政府建議在本港立法推行停車熄匙的計劃。請撥冗參閱本文件，並於二零零八年三月三十一日或之前提供意見，以供我們制訂計劃定案時作為參考。

第一節 多項減少車輛排放廢氣的多項措施

1.1 香港面對兩類空氣污染問題 — 路邊空氣污染和外圍環境空氣污染的問題。路邊空氣污染主要由於在稠密市區中有大量車輛行走所致，外圍環境的空氣污染問題則是由本港和區域性的污染源產生。為改善香港空氣質素，我們必須致力改善這兩類污染問題。

1.2 香港道路交通密度為全球之冠。現時，本港約有 550 000 部車輛，道路總長度卻只有 2 000 公里，平均每公里道路上有 275 輛汽車行走。本港道路交通密度高，加上市區稠密，窒礙空氣污染物消散，甚至把污染物困於路面水平。事實上，車輛是香港空氣污染第二大源頭，排放的可吸入懸浮粒子、氮氧化物和二氧化碳分別佔全港總排放量的 25%、25% 和 15%。

1.3 自一九九九年以來，我們已實施多項減少車輛排放廢氣的措施 —

- (a) 為柴油的士車主更換石油氣的士提供優惠。目前，差不多所有的士已轉用石油氣；

- (b) 為改用石油氣或電動小巴的車主提供優惠。目前，約 56% 的公共小巴已轉用石油氣；
- (c) 立法規定車用柴油和汽油必須符合歐盟 IV 期標準；
- (d) 資助歐盟前期柴油車輛的車主安裝減少排放物器件；
- (e) 與歐盟同步，逐步收緊新登記車輛的廢氣排放標準，最新的規定為歐盟 IV 期標準；
- (f) 黑煙車輛的罰款額提高逾一倍，並加強執法行動；及
- (g) 規定所有歐盟前期柴油車輛必須在二零零七年四月一日或之前，安裝認可的減少排放物器件。

1.4 本港的高效率公共運輸系統有助減少市民使用私家車的次數，從而減少車輛廢氣。目前，有 90% 的市民日常以公共交通工具代步(即每日超過 1 100 萬載客人次)。

1.5 鐵路每日的乘客量佔全港載客人次總數的 36% (即每日超過 400 萬載客人次)，是本港載客量最高的公共交通工具。為進一步減低乘客依賴路面交通工具，我們正不斷推展多個大型鐵路項目的建造和規劃工作，包括九龍南線、西港島線和沙田至中環線。

1.6 專營巴士每日的乘客量佔全港載客人次總數的 35% (即每日大約 390 萬載客人次)。政府要求專營巴士公司採取多項措施，以減少車輛廢氣，包括調配環保巴士行走繁忙街道、安裝減低廢氣排放的裝置、重整巴士路線和重組巴士站，並實施巴士轉乘計劃以縮減巴士班次。

1.7 實施巴士服務重整計劃後，由一九九九至二零零六年期間，駛經中環的巴士班次減少 18%(2 800 班)，駛經銅鑼灣怡和街的巴士班次則減少 22%(1 900 班)。此外，經重組巴士站位置後，同期內繁忙時段在中區停站的巴士次數，每小時亦減少了大約 1 700 次。專營巴士總數則由二零零零年底的大約 6 200 部，降至二零零六年底的大約 5 900 部。以上各項措施均有助減少車輛在路邊排放的廢氣，特別是繁忙街道的廢氣。

1.8 截至二零零六年底，約 66%的專營巴士均達到歐盟 II 期或以上廢氣排放標準。所有使用歐盟前期或歐盟 I 期引擎的巴士（佔巴士車隊約 34%），均已加裝柴油催化器或連續還原粒子過濾器。預計到二零一一年底時，全港專營巴士車隊當中將有 84%巴士達到歐盟 II 期或更高的排放標準。

1.9 上述措施已有實質成效。一九九九至二零零六年期間：

- (a) 路邊可吸入懸浮粒子平均含量減少 13%；
- (b) 路邊氮氧化物平均含量減少 19%；
- (c) 路邊空氣質素監測站錄得空氣污染指數超過 100 的時間，由 956 小時減少至 629 小時，下降了 34%；
及
- (d) 黑煙車輛數目減少接近 80%。

1.10 為了進一步改善本港的路邊空氣質素，行政長官在二零零六年十月發表的《施政報告》中提出以下新措施：

- (a) 推出耗資 32 億元的一次過資助計劃，以鼓勵車主盡早把歐盟前期和歐盟 I 期的柴油商用車輛，更換為歐盟 IV 期型號。現時，歐盟前期和歐盟 I 期的柴油商用車輛合共約有 74 000 部，分別須在 18 和 36 個月內完成更換。更換計劃完成後，本港的污染物總排放量中，氮氧化物可望減少 10%，而可吸入懸浮粒子則可望減少 18%；

- (b) 環保汽油私家車的首次登記稅可獲寬減 30%，每部合資格車輛的最高寬減額為 50,000 元，以鼓勵車主使用環保私家車；及
- (c) 就應否立法規定駕駛者在等候期間必須停車熄匙諮詢公眾。

(a)和(b)兩項措施已於二零零七年四月一日實施。

第二節 空轉引擎排放廢氣所產生的問題

2.1 有些駕駛者為求舒適，在停車等候期間不關掉引擎，以保持車廂空調系統的運作。雖然來自空轉引擎的廢氣量，佔本港車輛排放量並不多，但卻釋出熱氣和噪音，滋擾四周的行人及店舖；這些問題在空氣污染嚴重日子和夏季尤為顯著。

2.2 以下附表載列空轉引擎與行車時引擎所排放廢氣量的比較。以柴油公共小巴為例，雖然空轉引擎排出的廢氣量約為行車時的一半或更少，但仍然會產生影響空氣質素的污染物。柴油重型車輛的情況也一樣，而汽油私家車空轉引擎與行駛時的一氧化碳和碳氫化合物排放量則相若。

空轉引擎與行車時引擎污染物排放量的比較

	每分鐘排放量(以克計算)								
	一氧化碳		氮氧化物		碳氫化合物		懸浮粒子		所有污染物
	行駛	空轉	行駛	空轉	行駛	空轉	行駛	空轉	關掉引擎
無鉛汽油 私家車	4.92	4.0	0.68	0.2	0.39	0.31	極少	極少	0
	多 23%		多 2 倍		多 25%		--		
柴油公共 小巴	0.53	0.3	0.93	0.5	0.29	0.08	0.25	0.044	0
	多 1 倍		多 1 倍		多 2.5 倍		多 5 倍		
柴油重型 車輛	3.73	2.0	4.92	2.0	0.98	0.21	0.58	0.042	0
	多 1 倍		多 1 倍		多 4 倍		多 13 倍		

附注： 假設平均車速為每小時 25 公里
 污染物排放量已把車廂空調運作的影響計算在內

2.3 空轉引擎除了產生既損害健康及導致煙霧形成的可吸入懸浮粒子和氮氧化物外，亦會排放影響全球氣候的溫室氣體。空轉引擎造成的污染影響人體健康，對幼童、老人及呼吸系統疾病患者的影響尤大。

2.4 每日空轉引擎即使只是短短 10 分鐘，一年平均耗用的汽油可多達 100 公升，假設每公升汽油費為 14 元，則每年浪費了 1,400 元。空轉引擎亦可能污染機油及加快引擎零件的損耗。

第三節 二零零零年至二零零一年諮詢

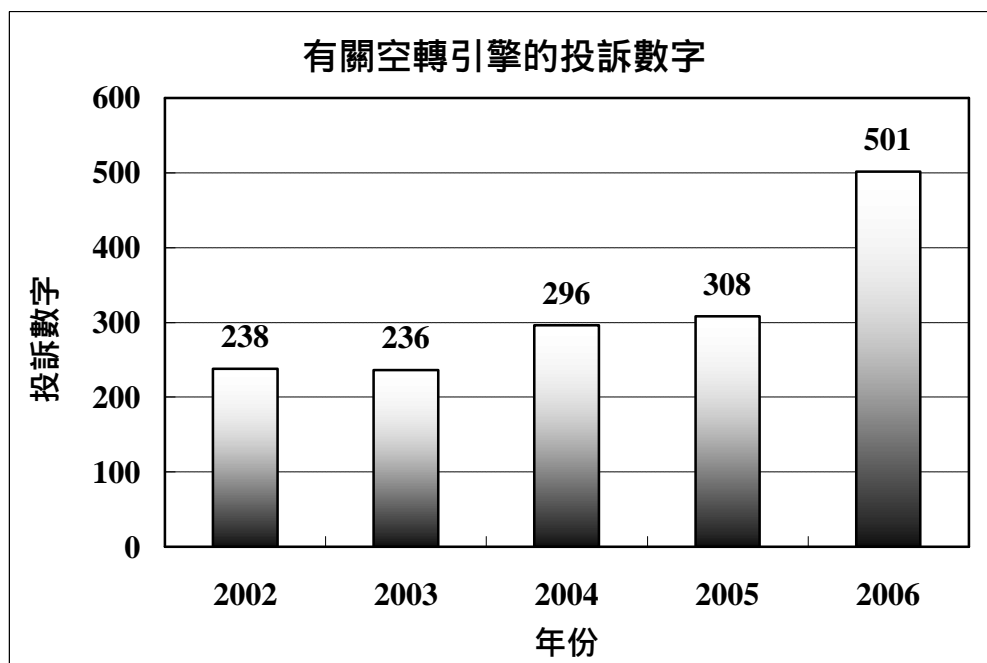
3.1 空轉引擎可影響環境和人體健康，幸好這個問題不難解決。駕駛者停車等候時，只須扭動車匙，關上引擎，問題便迎刃而解。能否解決問題，只取決於駕駛者的選擇。

3.2 在二零零零年七月至二零零一年一月期間，政府就立法規定停車熄匙的建議，諮詢了 18 個區議會、運輸業及立法會，但他們的意見不一，未有共識。很多人認為由於運輸業的運作需要，要全面規定停車熄匙的做法並不切實可行。部分人擔心，在炎熱的天氣關掉車廂空調，會影響駕駛者和乘客的健康。部分人質疑，如管制計劃容許停車後保持引擎運轉一段時間，會帶來執法問題。另外，亦有人擔心，部分駕駛者可能為避開管制規定而在路面兜圈，以致排放更多廢氣，並可能引起交通擠塞問題。各界在諮詢期內表達的意見列於附件 A。

3.3 鑑於當時社會上對這個問題沒有共識，所以政府未能立法規管，轉而加強公眾教育，鼓勵駕駛者養成停車熄匙的良好習慣。有關的宣傳和教育工作的詳情列於附件 B。

3.4 可是，近來有跡象顯示市民對空轉引擎這個情況漸趨不滿，並要求政府採取更積極的管制措施。從下面的圖表可見，有關空轉引擎的投訴在過去幾年一直上升。隨 市民對本港的

空氣質素日益關注，近日社會上要求規定停車熄匙的訴求亦日增。二零零五年十二月七日，立法會通過動議，提出一套遏止本港空氣質素持續惡化的措施，其中一項是要求政府立法規定駕駛者在停車等候期間須關掉引擎，並首先規管私家車和政府車輛空轉引擎排放廢氣的問題。為回應市民的訴求，我們不能再單靠教育方法，必須另謀對策，有效管制空轉引擎的問題。



第四節 海外規管措施

4.1 由於空轉引擎造成滋擾，外國有些城市已立法規定停車熄匙，當中包括美國、英國及加拿大的城市，以及如本港般夏季天氣炎熱潮濕的日本和新加坡。

4.2 一些城市考慮到某類車輛的運作需要，豁免該等車輛遵守停車熄匙的規定。舉例來說，在新加坡，車輛如有車上機器因輔助用途而需要持續開動，該車輛依例可獲豁免。在加拿大多倫多，法例豁免的車輛包括緊急車輛（例如警車和消防車）、流動工作車、因等待維修而空轉引擎的車輛及裝甲車等。

4.3 有些城市容許停車後仍保持引擎運轉一段短時間，例如紐約市和三藩市均容許車輛在停車後引擎繼續運轉，分別以 3 分鐘和 5 分鐘為限。

4.4 海外城市規定停車熄匙的法例摘要載於附件 C。

第五節 制訂管制措施須考慮的因素

社會人士是否願意接受管制措施帶來的不便？

5.1 社會人士一致同意，我們必須採取所有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，汽車空轉引擎排放的廢氣不是造成污染的主要原因，但立法強制停車熄匙能凸顯社會大眾減少空氣污染的決心，儘管這項措施會對駕駛者和乘客帶來一點不便。例如，小巴乘客和遊客或須在車輛引擎未開動、空調系統尚未運作前，忍受車廂內的熱力。此外，有些駕駛者在路旁等候時，亦須忍受炎熱天氣，意味著駕駛者將要受到多一重約束。然而，我們考慮這些情況應如何取捨時，必須以公眾利益為依歸。

問題(1): 你是否贊成政府原則上，應立法規定駕駛者必須停車熄匙？

應管制甚麼類別的車輛？

5.2 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，汽油車輛和石油氣車輛同樣造成空氣污染，只是在程度上較為輕微而已。

問題(2): 除柴油車輛外，你是否贊成停車熄匙規定(假如實施)應該涵蓋汽油和石油氣車輛？

5.3 我們亦須考慮應否豁免管制某一些類別的車輛。紀律部隊和其他緊急服務的車輛，以及因為運作上有實際需要而空轉引擎的車輛，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，停在路旁的旅遊巴士應否獲得豁免，好讓上了車的乘客享受空調？或是不應有任何豁免，以免為了讓少數乘客感覺舒適而影響行人和空氣質素？

問題(3): 你是否贊成某些類別車輛可以因操作理由而獲得豁免？如贊成，該豁免應包括那些類別車輛？

應否劃定禁止空轉引擎地區和時段？

5.4 或許有人會提出論點，認為我們只應在空氣污染最嚴重的地方、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，我們必須盡可能減少汽車廢氣，全無廢氣的環境當然比仍有廢氣的為佳。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，便須考慮執法的問題。例如，駕駛者和執法人員如何清楚辨別這些禁制地區？如果不同地區有不同的時段限制，駕駛者會否感到混淆？

問題(4): 你是否贊成停車熄匙規定應在全港實施，或是只應在個別地區、當空氣污染最嚴重的時段內實施？如果你贊成後者，則應以甚麼準則決定停車熄匙規定在那些地區或時段內實施？

應否設定引擎空轉的寬限時間

5.5 部分人士建議容許駕駛者停車後維持引擎空轉一段短時間。考慮這個建議時，我們必須注意，假如設定空轉引擎寬限時間，必定會導致駕駛者和執法人員就停車後究竟引擎空轉了多久的問題發生爭執。此外，社會人士亦會質疑設定空轉引

引擎寬限時間，是否違背社會要求盡力改善路邊空氣質素的共識。

問題(5): 你是否贊成不設定停車後空轉引擎的寬限時間(即駕駛者停車後須立刻關掉引擎)? 如不贊成, 你認為寬限時間應有多長?

第六節 建議的管制架構

整體架構

6.1 考慮到上文所提出的各項相關因素，我們建議：

- (a) 如駕駛者(包括政府車輛的駕駛者)沒有停車熄匙，除非下文第 6.2 段所述的豁免適用，否則即屬違例，他將會收到定額罰款通知書；以及
- (b) 停車熄匙的規定在全港實施。

6.2 我們參考了海外的管制情況及上一次諮詢所收集的公眾意見，建議下述情況的車輛可獲豁免：

- (a) 車輛由於乘客正在上車或下車而須在路旁停止行駛，但其他在路旁停止行駛的車輛即不獲豁免；
- (b) 在的士站的首兩輛的士和在公共小巴站的首兩輛公共小巴。這項豁免安排與現時法例規定一致 - 即的士站內最前面的兩輛的士的司機，須坐在其車內或站在其車旁；公共小巴站內停在最前面的兩輛公共小巴的司機不得離開其車輛；

- (c) 的士、公共小巴或巴士正在指定的站或停泊處(包括在路旁或總站)讓乘客上落車。公共小巴和的士在指定的站或停泊處正在輪候乘客，如果輪候車列正在向前駛動，則該公共小巴和的士亦可獲豁免；
- (d) 因交通情況(包括交通擠塞、交通意外、遵守交通燈訊號指示或警員指揮)而停止行駛的車輛；
- (e) 持有保安及護 懋~管理委員會按《保安及護 懋 A 務例》(第 460 章)發出的有效保安公司牌照，獲准「提供武裝運送服務」的保安公司所操作的護 孺蒼車輛；
- (f) 車上因一些輔助用途(為駕駛者或乘客舒適而提供空調者除外)而必須保持引擎運作的車輛，例如機動式起重吊車、架空平板車、混凝土泵車、交通警告燈號車和冷凍櫃車等。然而，假如車輛只是為提供空調(令駕駛者或乘客舒適)而維持引擎或輔助引擎運作，則不獲豁免；
- (g) 正在執行任務(包括進行訓練)的紀律部隊車輛，及其他提供緊急服務的車輛(例如民安隊、醫療輔助隊及聖約翰救傷隊的車輛)；以及
- (h) 正在參與巡遊或獲運輸署批准的活動的車輛。

問題(6): 請就第 6.1-6.2 段內提出的管制架構發表意見。

6.3 為顧及不同地區可能出現的特殊情況，我們建議政府可以根據環境局局長的建議，藉在憲報刊登公告，訂明對某些地區或某些時段(包括月份、日子或小時)予以豁免遵守停車熄匙的規定。政府在決定是否給與豁免前，會參考有關區議會的意見。

問題(7): 你是否贊成政府可豁免某些地區或某些時段遵守停車熄匙的規定？如贊成，應以那些準則決定有關豁免？

6.4 我們建議，駕駛者是否違法不應取決於他已空轉引擎多久，否則將會導致執法困難，令執法人員與駕駛者發生爭執。即使在夏季，亦不可為了讓車輛保持空調運作而豁免停車熄匙的規定，否則這規定便形同虛設。

問題(8): 你是否贊成停車熄匙規定應該全年實施？或是應在夏季予以豁免，以便車廂內維持空調運作，讓駕駛者和乘客保持舒適？

執法及罰則

6.5 我們參考海外執法安排，並考慮到執法工作的效率，認為應由交通督導員巡邏時執行停車熄匙的執法行動。環境保護署職員亦會參與執法工作。我們建議對違例者只處以定額罰款320元。被發現違反停車熄匙規定的駕駛者，會即場收到定額罰款通知書。駕駛者可藉繳付定額罰款而解除他就該宗違例事項所負的法律責任。駕駛者如欲提出反對及拒絕支付定額罰款，則有關事項須由裁判官於接獲申訴後作出裁定。

問題(9): 你是否贊成把停車不熄匙定為違例事項(只處以定額罰款320元的輕微罪行)？

問題(10): 你是否贊成以定額罰款制度而非傳票方式執行停車熄匙規定？前者旨在通過立法機制，給予有關駕駛者一個機會，以便他藉繳付定額罰款而解除他就該宗違例事項(或刑事罪行)所須負的法律責任。

問題(11): 你是否贊成把罰款定於違例泊車的水平，即320元？如不贊成，你認為罰款應定於甚麼水平？

過渡期

6.6 我們建議停車熄匙規定於有關法例制定日期起計 3 個月後生效，以便駕駛者和運輸業界適應新規定。

第七節 對可持續發展的影響

7.1 管制停車熄匙有助減少車輛排放的路邊空氣污染物。該建議符合可持續發展的原則，避免為現今一代和後代製造環境問題，致力尋求改善環境質素的機會，以及提供可促進和保障港人健康的居住環境。

第八節 未來路向

8.1 除了諮詢公眾和區議會外，我們還會徵詢運輸業界及其他相關業界的意見。我們會考慮相關者和市民在公眾諮詢期間提出的意見，然後才訂定計劃的詳情。端視收集的意見和管制計劃的最終安排，我們計劃大約在二零零九年年中實施新規定。

徵詢意見

9.1 現誠邀你對建議的規管架構發表意見。諮詢事項詳列於附件 D。請於二零零八年三月三十一日或之前，以郵遞、電郵或傳真方式把意見送交環境保護署：

地址： 香港灣仔告士打道 5 號
稅務大樓 45 樓 4518 室
環境保護署
流動污染源管制組

電郵： idling_msg@epd.gov.hk
傳真： 2824 9361
網址連結： <http://www.epd.gov.hk/epd/idling>

9.2 如以郵遞方式回覆，你可使用夾附於諮詢文件中間內頁的問卷(郵資已付)。如有疑問，歡迎致電 2594 6392 查詢。

9.3 政府希望在日後的公開或非公開討論或其後的報告中，可以引述各界回應本諮詢文件時發表的意見。若發表意見者要求把全部或部分意見保密，政府定會尊重有關意願。若無提出此等要求，則假定收到的意見無須保密。

9.4 社會上每一個人都可以在生活的每個小節盡一分力保持空氣清新，幫助減少空氣污染。誠邀你與我們攜手改善空氣質素，做到「全城投入，為藍天打氣。」

~ 完 ~

上次諮詢結果摘要

在二零零零年七月至二零零一年一月期間，政府就立法規定停車熄匙的建議，諮詢了 18 個區議會和運輸業界。

區議會議員意見

2 十八區的區議員都普遍認為管制空轉引擎會有助減少等候車輛排放的廢氣對附近行人和居民造成的滋擾，所以應該實施管制。

3. 但不少議員都認為實施全面管制並不可行。他們指出 -

- (a) 有些車輛因操作上的實際需要，在停車後仍要維持引擎運轉；
- (b) 有些載客車輛如要在等候期間關掉引擎，而使冷氣系統不能繼續運作，這在酷熱的天氣情下，可能會危害司機和乘客的健康；
- (c) 如駕駛者基於種種原因，而選擇在附近街道兜圈，避免停車熄匙便會造成更大的交通和空氣污染問題；
- (d) 在強制執行停車熄匙前，應設合理的寬限期讓駕駛者適應有關的規定；
- (e) 有關管制計劃應該分段執行。首先管制私家車，然後逐漸推廣至其他車輛；
- (f) 應在冬天時推行試驗計劃。因為車輛在那個時候並不會因要維持空調供應而需要保持引擎空轉；

- (g) 有關管制計劃應該只在一些如巴士總站、醫院和學校範圍等，行人較容易受等候車輛排放的廢氣影響的地方執行；
- (h) 某些車輛，如公共汽車、救護車和一些在操作上有實際需要在停車後保持引擎運轉的車輛，應該獲得豁免；及
- (i) 如果有關的管制方案容許在停車後，可以讓引擎維持空轉一段時間才需要關掉引擎，便有可能引起執法問題。

運輸業團體的意見

4. 我們亦諮詢了不同的運輸業團體，當中包括的士營辦商、公共小巴營辦商、貨車司機、公共巴士營辦商、校巴營辦商和工程車輛營辦商。運輸業界普遍同意應管制空轉引擎，以減少等候車輛所排放的廢氣對附近行人和居民的滋擾。但他們亦表示全面規定停車熄匙，可能令載客營業車輛在停車等候時，不能維持空調供應而令司機和乘客感到不適，結果影響他們行業的正常運作。

5. 個別運輸業團體提供的意見撮錄如下：

- (a) 的士業界：的士應該享有豁免。在的士站內的的士必須經常向前移。假若強制性執行停車熄匙，這些的士可能需要頻密開關引擎，引致引擎發動機過份損耗和令的士排放更多的廢氣。至於在街道上停留等客的的士，在酷熱的天氣或下雨時，有必要保持引擎運轉以維持空調系統的運作。如要求的士司機停車熄匙，他們為了實際的運作需要也會選擇在街道上慢駛兜客，這會對改善空氣質素會帶來負面影響；

- (b) 公共小巴業界：現時法例要求公共小巴司機在停車等待上客的時候，須要留在車廂內。如果要實行停車熄火，應修改法例准許他們在車旁等候。如果在公共小巴站的站頭前有某些數量的小巴可以獲得豁免，即它們在等候乘客時不用關掉引擎，有關豁免區的界限應該清楚劃分，以免引起執法上的爭拗；
- (c) 非專利巴士：政府應該在教育和勸喻方面 眼而非立法管制。裝設渦輪增壓引擎的車輛應該獲得豁免，因在設計上該類車輛停下後引擎需要維持數分鐘的空轉，待引擎冷卻後才可關掉引擎；
- (d) 貨車業界：不應考慮季節性管制或准許引擎可以維持空轉一段時間，因為這樣做會引起混淆和很多爭拗。有關管制計劃應該全面性在全港實施，但貨車因操作上的實際需要應獲得豁免；及
- (e) 學校巴士業界：校方已要求他們在學校範圍內和附近等候時需要關掉引擎。如因學生遲到而需要在路旁等候時，他們需要維持引擎運轉以保持空調操作，以維持車廂的空氣供應和令車上的學童感覺舒適。

推廣停車熄匙的活動

- 過去六年，環保署及運輸署舉辦多項大型推廣活動，提高停車熄匙意識。宣傳活動獲環境保護運動委員會、區議會、學校和運輸業界等支持。大型推廣活動包括：
 - 2001年9月：中環添馬艦舉行《停車熄匙》誓師典禮；
 - 2001年及2002年舉辦《環保節》；
 - 2002年3月舉辦《清新空氣展覽會》；
 - 2002年6月舉行《世界環境日展覽會及工作坊》；
 - 2003年11月至2004年8月舉辦「停車熄匙為環保」全港(18區)宣傳活動；
 - 2005年6月5日「世界環境日」；
 - 2005年11月20日舉辦《清新空氣日》；及
 - 2006年7月舉辦《藍天行動》。
- 其他推廣及教育活動：
 - 與學校合辦活動：學生向司機派發宣傳小冊子；及
 - 與學生環境保護大使、屋苑及社區機構合辦環保活動。
- 針對運輸業界的活動
 - 向運輸業界派發《停車熄匙指引》；

- 與香港汽車會及運輸業界合作，向會員派發《停車熄匙指引》，並鼓勵機構制訂相關的內部指引和提供培訓；及
- 為車隊管理人員和其他運輸業從業員舉辦環保駕駛講座。
- 向學校派發指引，呼籲校巴營辦商和家長在學校外等待接送學童時停車熄匙。
- 電視、電台播放宣傳節目。

海外地方規定停車熄匙的法例摘要

實例 1：新加坡

《環境污染管制(車輛排放物)規例》

第 V 部 罪行

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。

資料來源：

http://app.nea.gov.sg/cms/htdocs/category_sub.asp?cid=190

實例 2：加拿大多倫多市

《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>

實例 3：英國

《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) 獲授權人如有合理理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/>

諮詢事項

- 問題(1) 你是否贊成政府原則上，應立法規定駕駛者必須停車熄匙？ [第 5.1 段]
- 問題(2) 除柴油車輛外，你是否贊成停車熄匙規定(假如實施)應該涵蓋汽油和石油氣車輛？ [第 5.2 段]
- 問題(3) 你是否贊成某些類別車輛可以因操作理由而獲得豁免？如贊成，該豁免應包括那些類別車輛？ [第 5.3 段]
- 問題(4) 你是否贊成停車熄匙規定應在全港實施，或是只應在個別地區、當空氣污染最嚴重的時段內實施？如果你贊成後者，則應以甚麼準則決定停車熄匙規定在那些地區或時段內實施？ [第 5.4 段]
- 問題(5) 你是否贊成不設定停車後空轉引擎的寬限時間(即駕駛者停車後須立刻關掉引擎)？如不贊成，你認為寬限時間應有多長？ [第 5.5 段]
- 問題(6) 請就第 6.1-6.2 段內提出的管制架構發表意見。 [第 6.1-6.2 段]
- 問題(7) 你是否贊成政府可豁免某些地區或某些時段遵守停車熄匙的規定？如贊成，應以那些準則決定有關豁免？ [第 6.3 段]
- 問題(8) 你是否贊成停車熄匙規定應該全年實施？或是應在夏季予以豁免，以便車廂內維持空調運作，讓駕駛者和乘客保持舒適？ [第 6.4 段]

- 問題(9) 你是否贊成把停車不熄匙定為違例事項(只處以定額罰款 320 元的輕微罪行)? [第 6.5 段]
- 問題(10) 你是否贊成以定額罰款制度而非傳票方式執行停車熄匙規定? 前者旨在通過立法機制, 給予有關駕駛者一個機會, 以便他藉繳付定額罰款而解除他就該宗違例事項(或刑事罪行)所須負的法律責任。 [第 6.5 段]
- 問題(11) 你是否贊成把罰款定於違例泊車的水平, 即 320 元? 如不贊成, 你認為罰款應定於甚麼水平? [第 6.5 段]

停車熄匙 有意見要發表

Reduce roadside emissions
Your views can
make a difference



請到環境保護署、運輸署及各區民政事務處索取或從 www.epd.gov.hk/epd/idling 下載諮詢文件

- 諮詢期至二〇〇八年三月三十一日
- 查詢熱線：2594 6392

Consultation paper available at Environmental Protection Department, Transport Department, District Offices and www.epd.gov.hk/epd/idling

- Consultation period: until March 31, 2008
- Enquiry hotline: 2594 6392



綠色香港 我鍾意
I Love Hong Kong
I Love GREEN

香港特区政府政策局 運輸局
Department of Policy, Hong Kong SAR Government