

To: panel\_ea@legco.gov.hk  
From: "Rummen Yeung"  
Date: 07/18/2008 05:35PM  
Subject: 有關「停車熄匙」的意見

立法會環境事務委員會余若薇主席：

環境局就「停車熄匙」須否立法的公眾諮詢，已在2008年3月31日屆滿，本人曾於2007年11月6日，把相關的意見書（見第一個附件），遞交環境保護署。

近日，本人細閱環境保護署以標題為「立法管制停車熄匙」的討論文件〔環保署亦於2008年5月呈交該文件（見第二個附件）予 貴事務委員會〕，發現環保署並沒把本人列舉的一些問題，臚列於討論文件中。雖說該討論文件的內容是綜合所有在諮詢期內收集到的相關意見書和問卷，但實質是明顯存在著選擇性的輯錄。

本人已有提出但不被涵蓋於討論文件中的問題分別有「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」等情況，現呈電郵，予以補充，冀 貴事務委員會能予以更多角度的參詳和考慮，若「停車熄匙」最終會被立法執行，也令執法的尺度寬緊得宜。

敬祝 閣下身體健康！

楊慶材

邱騰華環境局局長先生：

## 就立法停車熄匙表達意見

本人是一名私家車駕駛者，早在十多年前，即使香港政府尚未發表過停車熄匙的呼籲，我已自發性地在可行的情況下，停車熄匙和在行駛中不開動空調。所以，在意識上，本人是支持停車熄匙之行動的，因這是應有的公德心。

### 〔A〕 對駕駛私家車的影響

可是，在某些情景下，於停車時，我是難於把汽車引擎關掉的，該些情況包括：—

#### (1) 天氣酷熱

- (a) 每一個人對熱的標準是有差異的，在本人而言，我是特別怕熱的例子。在香港的每個冬天日子，縱然睡房不是密封，更沒設暖氣，我仍需要風扇整夜轉動來伴隨睡眠。即使如此，我在炎熱的日子裡，在停車時也不會濫轉引擎。在每次停車（不包括塞車、交通燈和正式泊車）時，我必先觀察路邊環境，看看能否讓我處身車廂外。如在可接受的視線範圍（約不多於五個車位）內，覓有冷氣開放之駐腳點就更佳。在環境許可下，我會毫不猶豫地關閉引擎，離開車廂，然後站在不遠的可視距離，除可令自己較在沒空調的車廂內舒服點外，更可觀察是否需要移動車輛而作準備。
- (b) 以(a)的做法，相信可配合政府的相關立法要求，但我仍有一些情況感到擔憂。如停車點位於交通較繁忙，或被交通條例執法人員票控違例泊車之機會較高的區域時，我便只好藏身車廂內。在車外邊高溫加濕度的煎熬下，我唯有被逼放棄公德心，讓引擎繼續空轉和開啓空調。

#### (2) 天雨

- (a) 我的車子之每一扇活動車窗，均已安裝了雨擋，在沒強風下的微雨情況，我均會儘可能不開空調來行駛。在停車時，因天雨關係，多不會感到太熱，在空調不是必要時，我自然會熄匙。當然，為免車廂不會被雨點沾濕，車窗便會調至不全關狀態，好讓車廂內的溫度和透氣度，能與阻擋雨點的效果達致可接受的平衡。
- (b) 同樣地，(a)的情況不會令我觸犯政府現在構思的法例，但如雨量或風勢的情況逼使我把所有車窗關緊，試問我又怎能不開動著引擎來讓空調運作呢？或許，我仍可考慮仿倣(1)的做法，把自己置身車子外的附近地點。但如環境或雨具不配合時，又怎辦呢？
- (c) 環境的考慮不單指(1)(b)所述之有擔憂性的駐腳點，還包括在雨天下，當大多數的路人舉傘而行時，我的視野總會有所妨礙，故如離開車輛後是要站在較遠的地方時，我便不會選擇了。

- (d) 即使備有雨傘，也不代表可應付任何雨勢或風力。如有雨衣者，狼狽情況或可減低，不過，難道又要立法規定所有駕駛者均要經常具備雨衣隨身，並豁免檢控大雨天時的違例泊車嗎？沒可能耶！
- (e) 還有，如車上尚有乘客，又是否規定車輛要經常裝備足夠數量的雨衣，方可接載乘客呢？

### (3) 車廂中有年幼、年老或健康欠佳的乘客

本人在(1)及(2)所述的取態，是基於當時只得我獨自一人，或所有乘客皆有充足健康抵抗力的人而言。如乘客中有年幼、年老或健康欠佳者，當天氣酷熱或風雨暴臨時，停車熄匙或在街頭暫避便似乎變得極不仁道。無疑地，如繼續處身車廂中，讓空調啟動，車內的人感到較舒適的同時，車輛的排放物和相關氣味卻會使車外邊的人們受苦。但如在難於避免的情況下，大眾的利益是否仍可無限地凌駕於小眾的權利之上呢？取得平衡往往不是一件易事，但絕不能因此而放棄追求。

### (4) 車輛經曝曬後

- (a) 有時，車輛會停泊在露天的公眾地方，如路邊泊車錶位等。如某天陽光曝曬，車輛在停泊了一段時間後，除車廂溫度高升外，轉向環和座椅亦會有燙手的情況。所以，當駕駛者遇上這情景時，通常先開動引擎和空調，甚或打開所有門窗，好讓車廂內全面降溫後，方再返回車內而繼續行駛。
- (b) 或許，有人會說縱使車廂悶熱，但當車輛再度行走時，不論靠空調或打開車窗，均不難快速解決高溫問題。可是，有的情況，太陽的熱力會使轉向環變得非常燙手。轉向環燙手問題是不能藉空調或車窗的開啓而獲得即時解決的，如勉強立即執環駕駛，是會對車廂內和外的人俱會構成危險的啊！
- (c) 然而，駕駛者似乎尚有兩個方法來解決轉向環燙手問題。其一是不啓動引擎，只全打開門窗，並設法令轉向環降溫至可把手為止，但缺點是時間較耐，因太陽極可能仍努力地與駕駛者對著幹，於是，該駕駛者的被逼停留亦會構成交通或泊位的流動性。
- (d) 其二是駕駛者在離開車輛前，先把轉向環妥為遮陰，以便取車時可馬上把手。但有時，天氣的變化是難以預料，加上泊車時間的長短又各有參差，故駕駛者在離車時縱覺得沒必要「遮陰」，但離車後的天氣或會劇變，導致取車時轉向環出現燙手現象。故此，是否政府又要立例規定所有駕駛者，在露天地方泊車後，必須把轉向環妥為遮陰，以便取車時可撻匙即走呢？

## [B] 政府賦予的豁免

根據政府的諮詢文件內容，原則上似乎已接受以下的情況獲得豁免：—

- (1) 車輛由於乘客正在上車或下車而須停在路旁
- (2) 在的士或公共小巴站輪候的首兩輛的士或小巴
- (3) 的士、公共小巴或巴士在指定停泊處讓乘客上落車，包括的士或公共小巴在指定停泊處輪候乘客而輪候車列正向前駛動
- (4) 特殊交通情況（例如交通擠塞和交通意外）
- (5) 護衛押運、紀律部隊或提供緊急服務的車輛（例如救護車）
- (6) 因輔助用途而必須保持引擎運作的車輛（例如冷凍櫃車和混凝土泵車）
- (7) 參與巡遊或獲運輸署批准的活動的車輛

### [C] 評論豁免的不足

本人在〔A〕所表達的處境，除了政府初步列出的豁免沒有涵蓋外，有些獲豁免或不獲豁免的情況是仍可商榷的。

#### (1) 就〔B〕(2)而論

- (a) 我不想就短時間內經常開關引擎、空轉排放和被逼繞圈等情況的排放污染或對車輛機件損耗作出誰高誰低的評論，因我沒具備相關科學上的認識。但如遇上天熱、天冷和天雨時，熄了匙的司機，特別是士司機（因車廂較狹隘），相信會是十分狼狽不便，不知是開窗好抑或是關窗對。
- (b) 香港的夏天既炎熱、且潮濕，在車廂內，不斷地輾轉經歷著潮熱和涼快兩種極端的感覺絕非是一樁樂事，反之，會更易生病。政府會承擔此責任嗎？
- (c) 在秋冬季節，當寒風凜烈，雖然潮熱問題不在，但司機如停車熄匙，多會關上車窗，而只遺下一線窗罅供喘息。可是，在車廂不太透風的環境下，司機的呼吸會令玻璃（尤指擋風玻璃）凝聚一膜霧氣，使視野模糊。於是，司機要不斷抹玻璃，以確保得悉車前狀況。司機在車廂內的活動量愈大，呼吸會愈急，霧氣情況便愈糟，結果來個惡性循環。另外，司機在再度駛動車輛前抹玻璃，或待引擎和空調相繼啟動後，令擋風玻璃上的霧氣消散後方再度開動車輛，也是要花上時間的。若按此推論，交通的流量便會有負面影響。換言之，所影響的不獨是在輪候的車輛，且還有機會對其他車路使用者構成阻礙。
- (d) 至於天雨的情況，我想不用贅述，也不難明白雨水和霧氣的影響吧！

**(2) 就〔B〕(3) 連同〔B〕(2) 而論**

政府既然不打算賦予駕駛者有一些停車時間的豁免熄匙權，司機（尤其是在輪候車列較後者）是很難準確掌握輪候車列的駛動狀況，是否合乎法例所接納的標準，因文字裡不蘊含任何時間與移動速度的客觀標準。在這點，除了司機無所適從外，執法人員亦在執行上有一定程度的壓力，縱枉難分！

**(3) 就〔B〕(5) 而論**

- (a) 據本人所知，政府在正式推出停車熄匙的公眾諮詢前，已向公務人員作出指引，以體現停車熄匙的精神和政府團隊思維與行動的一致性。接受指引的部門當然肯定已包括有警務處，但在本年十月尾的一個下午，當時天晴且涼快，本人行經一輛停在路邊的警車，目睹駕駛倉內，有兩名軍裝警務人員，其一坐於司機席，另一則坐在左邊。其時，所有車窗均全面關上，而該兩名警員就在車內閉上眼皮，躺在椅上的姿態亦甚放鬆，我敢相信所有看見這情景的人，均會認同他們俱在冷氣開放的環境下睡眠或閉目休息。
- (b) 我不知道這個豁免項目，是否指所有紀律部隊車輛，不論其當時是否正執行職務，或不論該職務需否車輛引擎開啓著來輔助，均可獲得豁免！
- (c) 如是，我想市民都不願看見政府有縱容「只許州官放火，不准百姓點燈」的政策吧！
- (d) 如不是者，請在相關的法例清楚列明。

**(4) 要求更多的豁免**

- (a) 本人已在〔A〕的陳述，表達了如政府決定立法執行停車熄匙的話，希望能就本人提出的情況予以豁免。除此之外，亦想為一些其他類別的駕駛者，在我可及之處，為他們提出要求。
- (b) 現在討論的課題，除了會影響一些市民的生活規律外，還波及很多行業的運作。在已列的豁免項目中，可察覺到政府有注視一些行業的獨特性來考慮，但對旅遊業就似乎失了些觸覺。相信局長不會忘記旅遊業是香港其中一條重要的經濟支柱。
- (c) 旅遊車讓旅客穿梭於不同的景點、進膳和住宿的地方。本人在這裡想舉例說，當旅遊車要接載一批旅客往訪一連串景點，而不同的景點自有其不同的特色，對不同旅客存在不同的吸引力，相反，亦有機會對某些旅客產生抗拒。因此，當一批遊客被載往某訪點後，可能某些遊客是不感興趣，又或有身體不適者，會要求繼續安坐車廂中。旅遊車的車窗通常是不能打開的，故此，旅遊車在該情況下，縱使是停了車，但引擎仍不能關掉而藉此提供空調。除非，旅遊車要被逼地不停在路面行駛，直至該景點活動完畢為止。或許，這可應付了法例的僵化，但卻剝削了司機的休息時間。司機如整天

### 就立法停車熄匙表達意見

都不停聚精會神地駕駛車輛，欠缺合理的「養神」機會，萬一因此出現意外，輸的又豈止司機、還有遊客和香港旅遊業的聲譽！局長是否要把這一切押上做賭注嗎？

- (d) 即使到了某景點，全數的旅客均離車往訪，直至預約的回程時間返回旅遊車。而司機通常會在旅客回歸前約五至十分鐘（特別是天熱日子），預早開放空調，好讓旅客們在返回車廂時，可即時獲享舒適的感覺，但旅遊車附近的市民便要忍受。香港市民當然屬大數，旅客相對肯定只佔少數，是否這次又要大數無限地凌駕少數呢？
- (e) 然而，如（c）及（d）的情況，在概念上已被〔B〕（6）的豁免項目所涵蓋的話，請予以清楚闡明。

### 〔D〕 立法的時機

- (1) 本人的確要求了更多的豁免，而愈多的豁免，會令執法愈困難。我相信，大部分市民最關心的是當車輛熄匙後，空調無法運作，繼而導致很多生活上或工商業運作上的諸多不便。
- (2) 長春社一名公共事務經理於本年十一月初在報章發表意見，提出了兩項外國例子，以解決旅遊車在關掉引擎後的空調問題。一是加裝輔助動力裝置，讓空調系統獨立於引擎操作；此外是加裝外部電源組件，但需要政府配合，在旅遊區的停車位加裝電源插頭。外地的測試結果顯示，兩個方法均比開著引擎供給冷氣的耗能和排放低。
- (3) 若（2）的內容真的是旅遊車之解決方案，政府應該著手加以建設相關配套，並在汽車生產科技的可配合性下，用政策推動各類型車輛的空調系統獨立於引擎操作，或使車輛的動力燃料全面性地改為污染性最低的燃品。
- (4) 當然，（3）的做法是長遠性的，不可能短期內奏效。但若政府不早作根治的籌謀，而反搬出諸多擾民的劣策來自詡建立短視的功績，我想最終是不得民心。即使有一定數目的市民支持，但請不要忘記亦有相當數量的市民反對，結果局長的功績就只將會建立在挑起公眾互相對立情緒的非德政行爲之上。請三思！
- (5) 本人認為，在正式立法停車熄匙之前，政府還有很多改善路面空氣質素的工作，可以做得更好和更積極徹底，除（2）及（3）所述外，還可加強宣傳教育的力度。
- (6) 如政府硬的要匆匆立法執行，本人便只好希望尺度要較寬鬆。例如執法人員根據法例指定的環境下，先向駕駛者進行瞭解，以便作出酌情處理，如駕駛者欠缺理由，便勸籲熄匙，若拒絕合作，方予以票控。當然，執法人員有否足夠訓練便變得非常重要了！

最後，祝願官民合力建設環保與和諧兼備的社會！

楊慶材

2007年11月6日