

汽車引擎空轉（定額罰款）條例草案》委員會

二零一零年六月七日會議跟進事項

政府回應

有關的士站和公共小巴士站運作的事宜

(a) *有關現正提供的支援設施的資料，例如有否為的士站和公共小巴士站提供遮陰設施和建有上蓋。*

1. 在全港 464 個的士站當中，有 114 個(約 25%)設有上蓋。至於公共小巴士站，725 個當中有 148 個(約 20%)設有上蓋。

有關巴士運作的事宜

(b) *解釋為何豁免綠色小巴士每條路線的首兩輛綠色小巴，不用遵守建議規定，但是並無向巴士提供類似豁免。*

2. 綠色小巴和在會議上集中討論的非專利巴士有不同的運作模式。綠色小巴方面，它們行走於固定路線，並在指定小巴士站停車以讓乘客上車和落車。此外，綠色小巴最多只可運載 16 位乘客。它們在指定小巴士站內讓乘客上車和落車的過程比通常有更高載客量的非專利巴士更快完成。因此，在指定小巴士站內的第一輛綠色小巴只需很短的時間便可滿載乘客，然後第二輛綠色小巴開始讓乘客上車。為照顧綠色小巴的特別運作模式，條例草案豁免在綠色小巴士站行走於每條路線的首兩輛綠色小巴的司機遵守禁止汽車引擎空轉規定，以便司機運作空調系統以降低綠色小巴的乘客車廂溫度，並給予上了車的乘客適當的通風。
3. 至於非專利巴士，它們為特定的乘客類別提供度身服務，以迎合某市場的需要。有別於綠色小巴，除了一些特定的服務例如跨境服務，大部份非專利巴士並非從巴士站或總站開出。考慮到它們的運作模式和密封車窗的設計，我們建議豁免有乘客在車上的非專利巴士的司機，讓他們可開啓空調系統以保持足夠的空氣流通。加上每 60 分鐘內 3 分鐘的寬限時間，以及其他有關乘客上落車和交通情況的豁免，現時建議應該可以迎合非專利巴士的運作需要。因此，

我們不認為有理由進一步豁免非專利巴士司機。

環境保護署

二零一零年六月