

## 《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》委員會

二零一零年九月二十一日會議跟進事項

### 政府回應

- (a) *請當局向香港生產力促進局查詢，是否可以讓委員參觀爲了讓空調系統在引擎關掉時以電力推動而開發的加裝設備。*
1. 香港生產力促進局表示，該加裝設備將會在 2010 年 11 月至 2011 年 1 月期間進行路面測試。在完成測試及編制測試結果後，估計大約可在 2011 年 2 月讓委員視察該加裝設備。
- (b) *請當局提供爲現時未設有上蓋或種有樹木之的士站加裝上蓋或種植樹木的時間表。*
2. 運輸署現時的政策是在有需要保護站內之的士乘客時，在的士站設置上蓋。當收到在現有的士站設置上蓋的建議後，運輸署會連同相關各方，從運作需要、交通管理，以及該地點的實際情況等方面考慮有關建議。
- (c) *請當局就現有的非正式的士站和紅色公共小巴士站提供資料，並建議當中那些可改爲正式的士站和紅色公共小巴士站。*
3. 運輸署表示，香港並沒有「非正式的士站和紅色公共小巴士站」。根據現行安排，除在指定的士 / 紅色公共小巴士站外，的士和紅色公共小巴如同其他汽車一樣，可在路旁的非限制區內讓乘客上車或下車，但不可以等候乘客。運輸署會從運作需要、交通影響，以及有關地點的實際情況等方面考慮任何收到的指定的士 / 紅色公共小巴士站建議。

(d) 請當局就 2009 年有多少天溫度達至攝氏 27 度或以上提供資料。

4. 下表為 2009 年溫度達至攝氏 27 度或以上的日數。

香港 天文台 「每日最高氣溫」	在 2009 年的日數												總日數
	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	
27°C或以上	0	2	3	6	26	30	31	31	29	28	8	0	<b>194</b>
28°C或以上	0	1	1	5	23	30	30	29	29	22	3	0	<b>173</b>
29°C或以上	0	0	0	2	14	27	29	29	27	12	2	0	<b>142</b>
30°C或以上	0	0	0	1	9	22	28	26	25	9	1	0	<b>121</b>
31°C或以上	0	0	0	0	5	11	26	23	21	6	0	0	<b>92</b>
32°C或以上	0	0	0	0	1	7	19	22	19	1	0	0	<b>69</b>
33°C或以上	0	0	0	0	0	0	6	14	10	0	0	0	<b>30</b>

(e) 請當局回應一些委員提出在炎熱月份(例如從六月至九月或十月)豁免所有汽車司機遵守禁止汽車引擎空轉規定(“建議規定”)的建議。

5. 在考慮《條例草案》下的建議豁免時，我們致力在減低汽車引擎空轉造成的環境滋擾和司機在不同情況下的需要之間取得平衡。我們因此已在《條例草案》加入每 60 分鐘的時段內 3 分鐘寬限時間，以及多項涵蓋不同汽車的司機和各種情況的豁免。我們亦建議在已發出「酷熱天氣警告」或「黃色、紅色或黑色暴雨警告信號」的日子豁免所有司機。在 2009 年 6 月至 10 月期間，這類日子共有 49 天。我們認為，這種針對性地制定豁免安排的方式應更能幫助達致《條例草案》的目的。

(f) 請當局就以下事項提供資料 -

(i) 甚麼活動將會當作“運作活動”，而進行有關活動的汽車的司機可根據《條例草案》附件一第 3(2)條獲得豁免；以及

(ii) 甚麼人有權決定某活動是否“運作活動”。

6. 《條例草案》附件一第 3(1)(a)條訂明，第(2)款所指明的醫療、緊急或執法車輛的司機，若為“醫療、緊急或執法的目的而進行運作活動(包括培訓活動)，或為進行與該等目的相關的運作活動(包括培訓活動)”，而需要讓有關車輛引擎空轉，可獲豁免。換而言之，若該司機無需讓有關車輛引擎空轉亦可進行有關活動，則不會獲得豁免。一些運作活動的例子包括在救護車上操作醫療器

材、在執法車輛上操作通訊設備、操作載有囚犯的囚犯押送車，以及在滅火車上操作水泵及消防梯。

7. 所有相關司機必須嚴格遵守法例，否則將會獲發一張定額罰款通知書。政府車輛的司機亦不例外。事實上，他們如果違反建議規定，更可能會受到紀律處分。為幫助政府車輛和其他相關機構的司機在《條例草案》獲通過後遵守有關要求，相關的部門及機構在諮詢環境保護署的意見後，會就這項豁免的適用性準備詳盡的指引。

*(g) 請當局回應委員的建議，一如豁免非專利巴士的安排，豁免少於16座位的學校私家小巴。*

8. 在決定是否為載有乘客的學童私家小巴提供豁免前，我們希望先聽取其他法案委員會委員的意見。

*(h) 請當局進一步考慮委員的建議，擴大適用於公共小巴士的豁免，由每條路線的首兩輛公共小巴至首三輛公共小巴。*

9. 根據《條例草案》，就站內的綠色小巴而言，每條路線的首兩輛小巴的司機將可獲豁免(視乎相關綠色小巴士的大小而定)。至於站內的紅色小巴，首兩輛小巴的司機(視乎相關紅色小巴士的大小而定)、載有乘客的小巴的司機，或緊隨另一輛載有乘客的紅色小巴的小巴的司機將可獲得豁免。這安排實際上可豁免每條路線的首兩輛紅色小巴。

10. 在考慮所有相關因素，包括建議豁免安排的覆蓋範圍、很多小巴士站都是很接近行人和在路邊工作或居住的人，以及小巴上滿乘客和隊尾的小巴駛前所需的時間，我們不認為有足夠理據支持進一步放寬豁免至小巴士站內每條小巴線的首三輛小巴。事實上，由於《條例草案》並沒有迫使司機在關掉引擎後長時間逗留在小巴內，如小巴士站內有一條長的小巴隊列，司機可以在車外等候。他們亦可以選擇登上在小巴隊列中前面其司機獲得豁免遵守停車熄匙規定的小巴—這是紅色小巴的司機一個相當普遍做法。

*(i) 請勞工處參考法案委員會在七月時到訪的旺角公共小巴士站的實際情況，評估建議規定對在該處工作的公共小巴司機的健康影響，並建議有什麼措施(提供指引)可減低有關影響。*

11. 有關建議規定對司機(包括小巴司機)的健康影響，請參閱政府對2010年7月21日會議的跟進事項第(a)及(b)項的回應[立法會CB(1)2837/09-10(01)號文件]。正如我們在上述第(h)項的回應中強調，《條例草案》並沒有迫使司機在關掉引擎後逗留在公共小巴內，如小巴士站內有一條長的小巴隊列，司機可以在他們的車外等候。

12. 不過，在炎熱潮濕的夏日，若有些司機基於各種原因必須在關掉引擎後留在公共小巴車廂內，他們中暑的風險主要視乎車廂內的環境因素(空氣溫度、空氣流通度、濕度和輻射熱度)，以及司機本身的健康情況(老人、心血管疾病、正服用影響身體排汗和吸收水份的藥物，以及適應熱力的程度)。司機留在車廂內多少時間亦是重要的考慮因素。
  
13. 為減低對司機健康的潛在影響，司機應盡可能避免在關掉引擎後留在公共小巴車廂內，或至少縮短留在車廂內的時間。如逗留在公共小巴車廂內，他們亦應採取適當的預防措施，例如開啓車廂的窗門、以便攜式風扇增加空氣流動、飲用清涼的食水、使用含有凍精的毛巾或類似產品令身體涼快等。勞工處已編制相關指引給僱主和僱員作一般參考，即《酷熱環境下工作預防中暑》和《預防工作時中暑的風險評估》。司機亦可從這些刊物中初步了解熱壓力的危害因素、症狀，以及緩解措施。

環境保護署  
二零一零年十月