

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1426/10-11號文件

檔 號：CB1/BC/6/09

《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》(下稱"條例草案")委員會的商議工作。

背景

2. 本港很多司機在停車等候時，任由汽車的引擎空轉。雖然有些司機是基於市民接受的若干原因(例如緊急服務車輛的司機因運作上的需要而在車輛停定時仍須保持引擎運行，以及內置冷藏櫃的貨車的司機為了保存所運送的冷凍食品)而讓汽車的引擎空轉外，但大多數其他司機是為了保持空調運行，主要是讓自己較為舒適而任由引擎空轉(這情況在天氣炎熱時尤其常見)，結果犧牲了空氣質素。空轉的引擎與行車時的引擎的廢氣排放量比較表載於**附錄I**。

3. 禁止汽車引擎空轉是政府為減少運輸業的廢氣排放量和改善空氣質素的措施之一。為解決路邊空氣污染問題，行政長官在2007-2008年度施政報告中宣布，政府會參考公眾諮詢結果，立法禁止汽車引擎空轉(下稱"禁止引擎空轉的規定")。政府當局由2007年11月至2008年3月進行公眾諮詢，為期5個月。據政府當局所述，公眾諮詢結果顯示，建議獲市民廣泛支持。運輸業表示原則上支持建議，但部分業內人士關注建議會影響業界營運，並要求擴大豁免範圍。環保團體則警告，過多豁免會使禁止引擎空轉的規定形同虛設，並要求當局更嚴厲規管。

4. 政府當局經考慮市民的意見、運輸業的關注、建議對減低汽車引擎空轉所造成環境滋擾的成效和執法的可行性後，在2009年1月及2月向立法會環境事務委員會提出修訂建議，請委員討論就的士、綠色小巴、紅色小巴、非專利巴士及裝有渦輪

增壓器的商業車輛，擴大對司機的豁免¹。然而，業界人士(特別是的士及小巴司機)依然認為，經修訂的豁免安排並不足以釋除他們的疑慮。他們指出，倘若在的士站輪候隊列等候乘客之的士必須頻密地開關引擎，將會增加引擎損耗，令維修保養費用上升。此外，要的士司機在酷熱或下雨的日子關掉引擎和空調，實屬不切實際。

5. 政府當局經進一步考慮所收到的意見後，建議進一步擴大豁免範圍。與進行公眾諮詢時提出的建議相比，條例草案包括以下主要修訂建議 ——

- (a) 給予所有汽車的司機每60分鐘的時段內有3分鐘的寬限時間；
- (b) 放寬的士站的豁免範圍，由首兩輛的士擴大至首5輛的士；
- (c) 放寬綠色小巴士的豁免範圍，由首兩輛綠色小巴擴大至每條路線的首兩輛綠色專線小巴；
- (d) 放寬紅色小巴士的豁免範圍，由首兩輛紅色小巴擴大至除首兩輛紅色小巴外，至少載有一名乘客的紅色小巴和緊隨其後的一輛紅色小巴；及
- (e) 載有一名或以上乘客的非專利巴士可獲豁免。

條例草案

6. 條例草案旨在禁止汽車引擎空轉、訂定免受該項禁制的豁免情況、對違反該項禁制施加定額罰款、為追討定額罰款並就附帶及有關事宜訂定條文。

禁止引擎空轉的規定

7. 當局建議，除非豁免情況適用，否則當汽車停定時，禁止司機(即掌管或協助操控該汽車的人)致使或容許該汽車的內燃引擎操作²。然而，禁止引擎空轉的規定只在汽車在任何60分

¹ 交通事務委員會委員及主要持份者(例如運輸業及環保團體代表)亦獲邀出席會議。

² 電動車並非以內燃引擎驅動，操作或引擎空轉時都不會排放污染物，政府當局因此認為不應對電動車施加禁止引擎空轉的規定。同樣地，混合動力汽車如以電動模式操作，這項禁制亦不應適用於該車輛(混合動力汽車以電動模式操作時

鐘的時段內，操作超過3分鐘的情況下適用。此外，禁止引擎空轉的規定適用於所有道路(包括私家路)上的所有汽車。

8. 條例草案將適用於所有在香港特別行政區的汽車及司機，包括政府的汽車及司機，以及中央人民政府在香港特別行政區設立的機構的汽車及司機³。

定額罰款制度

9. 為執行禁止引擎空轉的規定而根據條例草案設立的定額罰款制度，主要以《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)、《定額罰款(公眾地方潔淨罪行)條例》(第570章)和《定額罰款(吸煙罪行)條例》(第600章)為藍本。建議的定額罰款為320元，與《定額罰款(交通違例事項)條例》規定的違例泊車定額罰款相同。條例草案的執法條文主要以《定額罰款(交通違例事項)條例》的執法條文為基礎。

法案委員會

10. 在2010年4月30日內務委員會會議上，議員成立法案委員會研究本條例草案。法案委員會的委員名單載於**附錄II**。

11. 法案委員會由余若薇議員擔任主席，曾與政府當局舉行13次會議，並在其中兩次會議聽取不同的團體／機構(包括運輸業及環保團體)和個別人士就條例草案表達的意見。曾向法案委員會表達意見的團體及個別人士的名單載於**附錄III**。

12. 法案委員會委員在2010年7月26日及9月9日視察巴士站、公共運輸交匯處、的士站、小巴站和學校附近一帶，以便更瞭解汽車引擎空轉對環境造成的滋擾、條例草案對運輸業在運作上的影響和持份者的意見。法案委員會委員登上停定的巴士／旅遊巴士／小巴／的士，委員察悉，其中一些車輛在引擎關掉時，車廂內的溫度超過40°C。

13. 在審議條例草案的過程中，法案委員會委員亦曾參考海外禁止汽車引擎空轉的相關法例。

不會產生振動、廢氣或噪音，但以燃料模式操作時，則會產生振動、排放廢氣及引擎發出噪音，一如引擎空轉的汽油、柴油或石油氣車輛)。

³ "中央人民政府在香港特別行政區設立的機構"指中央人民政府駐香港特別行政區聯絡辦公室；中華人民共和國外交部駐香港特別行政區特派員公署；以及中國人民解放軍駐香港部隊(下稱"駐港部隊")。

法案委員會的商議工作

"司機"的定義

[第2(1)條]

14. 根據條例草案第2(1)條，"司機"的定義就汽車而言，指任何掌管或協助操控該車輛的人。委員要求當局澄清"協助操控"一語的涵義，以及為何加入"協助"一詞。

15. 政府當局解釋，條例草案中"司機"的定義基本上與施行了逾30年的《道路交通條例》(第374章)中"司機"的定義相同。加入"協助"一詞確有必要，令該定義亦涵蓋交通營辦商(例如非專利巴士營辦商)屬下職員，因為該等職員持有有關車輛的車匙，並獲授權登上該等已停泊的車輛開動引擎。

16. 委員詢問，以現行方式草擬的定義，會否令於司機不在車上時留在引擎空轉車輛內的乘客被檢控。政府當局表示，除非執法人員目睹乘客曾於司機不在時開動引擎，否則該名留在引擎空轉車輛內的乘客不會被檢控。倘若執法人員發現，停定車輛持續引擎空轉的時間多於允許的寬限時間而司機又不在車內，執法人員會等待司機回來，向該司機發出罰款通知書。

17. 政府當局又指出，要成為第2(1)條所指的"司機"，無須要求掌管或協助操控汽車的人必須持有駕駛執照或許可證。

"道路"的定義

[第2(1)條]

18. 法案委員會察悉，根據條例草案中"道路"的定義，擬議禁止引擎空轉的規定將適用於所有在私家路和其他道路(包括任何停車場)的車輛。因應法案委員會的要求，政府當局會在條例草案獲通過後加強宣傳，包括鼓勵停車場營辦者在轄下停車場內的當眼位置張貼海報。

禁止引擎空轉的規定所不適用的司機

[第5(2)條及附表1]

19. 法案委員會察悉，條例草案建議，禁止引擎空轉的規定不適用於 ——

- (a) 因交通情況(例如交通擠塞、交通意外，以及遵守交通燈、交通訊號、道路標記指示或警員指揮)而停定的汽車的司機；
- (b) 因機械故障而無法阻止汽車引擎空轉的司機，而該機械故障並非該司機所能控制；
- (c) 正有乘客上車或落車的汽車的司機；
- (d) 的士站首5輛的士的司機(視乎相關的士站的大小而定)⁴；
- (e) 在的士輪候隊列中之的士的司機，而該隊列中的任何的士正駛進的士站；
- (f) 在綠色小巴士站提供某特定專線服務的首兩輛綠色小巴士的司機(視乎相關綠色小巴士站的大小而定)；
- (g) 在紅色小巴士站的首兩輛紅色小巴士的司機(視乎相關紅色小巴士站的大小而定)；
- (h) 在紅色小巴士站載有乘客的紅色小巴士的司機；
- (i) 在紅色小巴士站緊隨另一輛在該車站的紅色小巴士之後的紅色小巴士的司機，而該另一輛小巴士載有乘客；
- (j) 載有乘客的非專利巴士的司機；
- (k) 指明醫療、緊急或執法車輛(例如救護車、消防車或巡邏警車)的司機，而該司機必須讓該車輛引擎空轉，以進行與醫療、緊急或執法目的相關的運作活動(包括培訓活動)；

⁴ 由於的士站大小不一，條例草案沒有訂明豁免的士的固定數目，但會藉附屬法例實施豁免。若的士站不足以容納5輛的士，豁免的士的數目會減至最高可容納的數目。正如相關的立法會參考資料摘要所載，政府當局建議使用適當的交通標誌，在所有的士站顯示豁免範圍，方便的士司機遵守禁止引擎空轉的規定。

- (l) 於某緊急事故或意外中，必須讓汽車引擎空轉以提供協助的司機；
- (m) 運載活動物的指明汽車(例如漁農自然護理署的車輛)的司機，而該司機必須讓該車輛引擎空轉，以進行相關運作活動或保障公眾健康；
- (n) 必須讓護衛押運車輛引擎空轉的司機，而該車輛是條例草案附表1所述的由持牌人根據《保安及護衛服務條例》(第460章)所操作的；
- (o) 駐港部隊汽車的司機，而該司機必須讓汽車引擎空轉，以進行運作活動(包括駐港部隊的演練活動)；
- (p) 為某目的而必須讓汽車引擎空轉的司機，而該車輛是合法地主要為該目的而設計(該目的並不是運載該司機、任何乘客及其個人財物)⁵；及
- (q) 為進行廢氣排放測試或車輛修理而必須讓汽車引擎空轉的司機。

20. 法案委員會亦察悉，根據條例草案第6條，環境保護署署長(下稱"署長")可豁免某司機或某類別的司機遵守禁止引擎空轉的規定，惟這項豁免須受署長認為合適的任何條件規限。

法案委員會曾考慮的進一步豁免建議

21. 當局提交條例草案以後，運輸業仍然就條例草案對其運作方面的影響提出多項關注。運輸業雖然普遍同意禁止引擎空轉的規定，會減少在路邊等候車輛所排放的廢氣對附近行人和居民造成的環境滋擾，但他們擔心，為了遵守這項禁制，便需要頻密地關掉空調和重新啟動引擎，導致引擎發動機和電池過度損耗，令維修保養費上升。客運車輛的司機特別指出，在等候乘客，尤其在暑天或下雨時，他們需要保持引擎運轉以維持空調系統的運作。

22. 法案委員會委員普遍支持條例草案的政策原意。然而，部分委員認為，該項擬議禁制不應過於嚴苛或對相關行業造成很大滋擾，以致影響其正常運作。法案委員會委員亦關注到，若客運車輛的司機在暑天等候期間需要關掉引擎及空調，會否

⁵ 條例草案附表1第7條載列5個這類車輛的例子。因應法案委員會的要求，政府當局答允從條例草案中刪去該5個例子。有關討論詳情載於本報告第91至94段。

危害司機及乘客的健康。法案委員會又認為，該項擬議禁制和執法準則應清晰而客觀，以避免存在執法困難。在這些前提下，法案委員會曾研究是否有合理需要及在何種情況下(例如暑天或雨天)給予司機進一步的豁免。

的士

[附表1第2(1)條]

23. 條例草案建議，的士站首5輛的士的司機(視乎相關的士站的大小而定⁶)獲豁免遵守引擎空轉的規定。法案委員會察悉，香港有283個(即61%)的士站可容納5輛的士或以下。按照條例草案的建議，這些相對較小型的士站的所有的士司機均可根據附表1第2(1)(a)條獲豁免。部分委員質疑，為何不擴大豁免範圍至餘下的181個可容納超過5輛的士之的士站，反而只是豁免這些的士站首5輛的士。政府當局解釋，考慮到大型的士站的大小，若全面豁免這些大型的士站的所有的士的司機，便會削弱建議就減低汽車引擎空轉造成的環境滋擾的成效。

24. 不過，部分委員(包括劉健儀議員、李鳳英議員及王國興議員)認為，所有的士站之的士的司機均應獲豁免，否則在炎熱天氣下，在隊列中輪候的司機便要忍受車廂內的高溫，而頻密地開關引擎亦會增加引擎損耗。隊列中的司機或會寧可在路上兜圈以避免停車熄匙，結果反而令交通和空氣污染問題加劇。該等委員亦質疑，附表1第2(1)(b)條建議豁免"正向前駛動等候載客的隊列"中之的士的司機能否執行，因為執法人員與相關的士司機就某一點時間是否有"正向前駛動隊列"的判斷或會有爭議。

25. 政府當局經檢討後認為，鑒於的士的運作模式(乘客上車或落車時間相對較短)，以及這項建議對的士站周圍可能造成的環境影響，進一步豁免的士站等候之的士實有商討餘地。政府當局指出，許多的士站位處露天地方，例如港鐵車站外，的士站的空轉的士對公眾造成的環境影響可能並不明顯。政府當局其後同意就附表1第2條動議委員會審議階段修正案(下稱"修正案")，訂明禁止引擎空轉的規定不適用於在的士站之的士的司機。在正駛進的士站的輪候隊列中之的士的司機，則受附表1第1(a)條的豁免所涵蓋，該條文豁免因交通情況而停定的車輛的司機。

⁶ 由於的士站大小不一，條例草案沒有訂明豁免的士的固定數目，但會藉附屬法例實施豁免。若的士站不足以容納5輛的士，豁免的士的數目會減至最高可容納的數目。正如相關的立法會參考資料摘要所載，政府當局建議使用適當的交通標誌，在所有的士站顯示豁免範圍，方便的士司機遵守禁止引擎空轉的規定。

小巴

[附表1第2(2)及(3)條]

26. 法案委員會部分委員認為，只豁免小巴站內每條路線的首兩輛小巴並不足夠，並建議由首兩輛小巴放寬至豁免每條路線的首3輛小巴，以便更配合小巴司機的運作需要。該等委員提到2010年7月發生的一宗不幸事件，據報一名小巴司機在旺角小巴站隊列中排在第3位，停車熄匙後在車廂內中暑暈倒死亡。該等委員雖然認同小巴司機在關掉引擎後可在車外等候，但他們指出，許多小巴站位處狹窄街道，根本沒有空間設置上蓋讓司機在有需要時遮陰或避雨。

27. 政府當局回應時表示，與一般的士站不同，小巴站經常位處繁忙街道，與店舖／行人非常接近，嚴重影響路邊空氣質素及在路邊工作或居住的人。與的士相比，小巴的載客量較大，在指定小巴站上客和落客的過程一般需要較長時間。政府當局表示，經考慮擬議豁免的覆蓋範圍，以及小巴上滿乘客和隊尾的小巴駛前所需的時間，當局認為沒有足夠理據支持進一步放寬豁免至小巴站內每條路線的首3輛小巴。

28. 政府當局又表示，由於條例草案並無迫使司機在關掉引擎後長時間逗留在小巴內，如小巴站內有一條長的小巴隊列，司機可在車外等候。他們亦可選擇登上在小巴隊列中前面其司機獲豁免遵守這項禁制的首輛或第2輛小巴內等候。政府當局亦會跟進改善小巴站的環境，在切實可行範圍內提供例如上蓋、遮蔭處及其他輔助設施。

專利巴士

[附表1擬議新訂第2(5)條]

29. 法案委員會曾考慮專利巴士公司提出的要求：為使司機和乘客感到舒適並為其健康着想，希望允許巴士司機在乘客上車前可運行巴士空調至少10分鐘。政府當局指出，專利巴士提供定時服務，相關巴士路線的服務時間表清楚列出巴士從巴士總站開出的時間。根據條例草案的擬議豁免安排，乘客依照時間表開始上車，巴士司機即可開啟引擎以運作空調系統，並在短時間內駕駛離開。若容許巴士在巴士總站有較長時間空轉引擎，例如專利巴士公司建議的10分鐘，在附近等候的乘客將要同時忍受空轉引擎造成的熱氣、噪音和廢氣滋擾。這些對乘客造成的負面影響在廢氣較難消散的公共交通交匯處尤其嚴重。

30. 劉健儀議員質疑，儘管政府當局就專利巴士司機的豁免安排作出解釋，但條例草案附表1並無反映該等安排。為釋除疑慮，政府當局同意動議修正案，在附表1加入新訂第2(5)條，以清楚訂明在專利巴士正供乘客上車的任何時間，禁止引擎空轉的規定不適用於該巴士的司機；以及在同一附表的第2(4)條中刪去"(專利巴士除外)"，以避免任何誤會，令人以為載有乘客的巴士之司機獲得的豁免不適用於專利巴士。

非專利巴士

[附表1第2(4)條]

31. 法案委員會曾考慮客運旅遊巴士業界提出的要求：希望與小巴看齊，即豁免旅遊巴士站的首兩輛旅遊巴士。政府當局表示，旅遊巴士屬於非專利巴士；與小巴不同，大部份的非專利巴士並非從公共車站(或總站)開出。政府當局察悉，旅遊巴士為特定的乘客類別提供特備的服務。考慮到其運作模式及密封車窗設計，當局在條例草案中建議豁免有一名或以上乘客在車上的非專利巴士的司機，讓他們可運行空調系統，確保車廂空氣流通。連同條例草案中建議每60分鐘的時段內有3分鐘的寬限時間，以及其他有關乘客上車和落車及交通情況的豁免，政府當局認為，條例草案中現時建議豁免有一名或以上乘客在車上的非專利巴士的司機，應可配合非專利巴士的運作需要。

學校私家小巴

32. 法案委員會察悉，條例草案採用的"巴士"的定義與第374章所訂明的相同，即巴士的載客量是運載16名以上的乘客。因此，適用於條例草案所指的專利巴士或非專利巴士的豁免，並不適用於學校私家小巴，因為這類車輛載客量小，並不列為"巴士"類別。劉健儀議員認為，非專利巴士載客量較大，當有一名或以上乘客在車上，便可獲豁免遵守禁止引擎空轉的規定；然而學校私家小巴載客量較小，又專門運載學生(可能是亟需照顧的幼稚園學生)，但卻不獲豁免，該項安排並不合理。她擔心因司機不獲任何特定的豁免，學校私家小巴等候其他學生時，裸母或會安排學生留在車外，這樣會影響該等學生的安全。其他委員(包括陳鑑林議員及王國興議員)贊同劉健儀議員的意見。為顧及學童的安全，他們要求政府當局允許學校私家小巴享有如同非專利巴士一樣的豁免安排。經討論後，政府當局接納委員的意見，並會動議修正案——

- (a) 在附表1加入新訂第2(4)(b)條，以豁免載有乘客的學校私家小巴的司機；及

- (b) 在附表1第2(6)條下訂明學校私家小巴的定義(與第374章中該詞的涵義相同⁷)。

在"非正式"的士站／小巴士之的士／小巴

33. 部分委員詢問，所有適用於的士站和小巴士的豁免安排，是否也適用於在"非正式"的士站／小巴士之的士／小巴，這類的士站／小巴士因應乘客的交通需要，多年來已見於旺角、銅鑼灣和荃灣一帶。

34. 政府當局解釋，據運輸署表示，香港並沒有"非正式的士站和紅色小巴士"。根據現行安排，除在指定的士站／紅色小巴士外，的士和紅色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落車，但不得等候乘客。為釋除委員對所謂"非正式"的士站和紅色小巴士的規管安排的疑慮，運輸署會從運作需要、交通影響和有關地點的實際情況等方面，考慮任何就指定的士站／紅色小巴士而接獲的建議。

35. 法案委員會同意把此事項轉介予交通事務委員會跟進。

惡劣天氣

36. 部分委員(包括劉健儀議員、李鳳英議員、王國興議員、李卓人議員及何秀蘭議員)要求政府當局考慮在炎熱的月份，例如由6月至9月或10月，全面豁免所有司機遵守禁止引擎空轉的規定。他們特別指出，車廂內的環境溫度遠較空氣溫度為高，在炎熱的日子更可高達40°C以上。由於職業司機長時間駕車，而車廂就是他們的工作地方，法案委員會委員促請政府當局小心評估這項禁制對他們健康方面的影響。法案委員會又促請政府當局小心考慮這項禁制對長者和小童健康方面的影響，因為他們可能難以適應停車熄匙後車廂內的熱力。

37. 此外，法案委員會委員亦關注到，在豪雨日子，司機為遵守禁止引擎空轉的規定，必須開啟車窗保持空氣流通，令司機和乘客諸多不便。部分委員認為，在豪雨日子，司機實際上有需要保持空調系統開動，以免汽車玻璃因水分凝結產生霧氣，從而確保駕駛安全，同時避免乘客和座位被弄濕。

38. 在條例草案的審議過程中，據報一名小巴司機於2010年7月初在旺角小巴士站輪候期間停車熄匙後在車廂內中暑暈倒死

⁷ 根據第374章，學校私家小巴的載客量是不超過16名乘客。

亡。法案委員會對事件深感關注。部分委員進一步促請政府當局提出具體建議，以釋除運輸業的疑慮。業界關注禁止引擎空轉的規定對職業司機健康方面的影響，尤以暑天為甚。

39. 經過與法案委員會再三討論後，政府當局認為，社會上有強烈意見，贊成在天氣惡劣時(例如在酷熱的日子)就禁止引擎空轉的規定給予適當豁免。政府當局其後建議，在"酷熱天氣警告"⁸或"暴雨警告信號"發出的日子，允許就這項禁制給予豁免。就此，政府當局提出動議修正案，在附表1加入新訂第9(1)及(2)條，訂明——

- (a) 在"酷熱天氣警告"或"黃色、紅色或黑色暴雨警告信號"⁹正生效的任何時間，所有司機均獲豁免；及
- (b) 如"酷熱天氣警告"或"黃色、紅色或黑色暴雨警告信號"僅在某日的部分時間生效，在該警示終止生效後的該日餘下時間，該項豁免仍然適用。

40. 關於上文第39段(b)項的擬議修訂，政府當局解釋，該條文旨在處理司機可能不知道上述警告已經取消的情況。

41. 法案委員會察悉，天文台透過4條渠道——電台、電視、天文台網頁和天文台"打電話問天氣"服務，向公眾發放天氣警告(包括"暴雨警告信號"和"酷熱天氣警告")的資料。

炎熱天氣(但程度上未達到須發出"酷熱天氣警告"的氣溫門檻)

42. 部分委員認為，考慮到車廂內的環境溫度遠較空氣溫度為高，以發出"酷熱天氣警告"為給予豁免的溫度門檻實屬過高。該等委員建議政府當局參考多倫多的相關法例，給予類似的豁免。多倫多的法例規定，車廂內的環境溫度超過27°C時，有關車輛均獲豁免。此外，部分委員(包括劉健儀議員及李鳳英議員)依然認為，當局應考慮在過往錄得發出"酷熱天氣警告"的日數較多的炎熱月份，全面豁免所有司機遵守禁止引擎空轉的規定。法案委員會亦要求政府當局就氣溫達到27°C時豁免所有司機遵守這項禁制的建議表達意見。

⁸ 香港天文台(下稱"天文台")主要根據天文台總部的預測最高溫度，並考慮相對濕度及風速的影響而發出"酷熱天氣警告"，另外亦會考慮本港其他地方普遍錄得或預測的高溫。2009年共有40天發出"酷熱天氣警告"。

⁹ 2009年共有17天發出"黃色暴雨警告信號"及有兩天發出"紅色暴雨警告信號"。2009年並無發出"黑色暴雨警告信號"。

43. 政府當局回應時表示，條例草案中已建議給予多項豁免，例如每60分鐘的時段內有3分鐘寬限時間，亦有一個詳盡的豁免清單，以切合不同運輸業的特定運作要求。此外，當局亦進一步建議豁免所有的士站的司機，以及在發出"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。當局認為，若氣溫達到27°C便給予豁免，獲豁免的日數可能多達半年。事實上，根據2000-2009這10年間的數據，最高氣溫達到27°C或以上的日子每年平均有182日。

44. 政府當局亦表示，在7月至10月的部分日子並不酷熱，在該等日子給予全面豁免的理據不足。況且，若採用在炎熱月份給予全面豁免的建議，則任何炎熱日子如不在獲豁免的月份內，縱使發出"酷熱天氣警告"，豁免的安排亦不能涵蓋該日子。政府當局認為，當局建議針對性地制訂豁免安排的方式，會更有助達致條例草案的目的和切合運輸業的具體需要。

45. 關於多倫多的相關法例就車廂內環境溫度超過27°C時給予的豁免，政府當局告知法案委員會，此豁免安排將會廢除，亦無任何替代安排。政府當局又認為，由於要斷定車廂內的環境溫度大有可能出現爭議，這項豁免會導致執法困難。

46. 何秀蘭議員要求政府當局考慮，"酷熱天氣警告"系統可否一如暴雨警告信號系統，定為一個分級系統，令司機在天氣炎熱的程度未達到需要發出一般"酷熱天氣警告"的日子，仍可獲豁免遵守禁止引擎空轉的規定。政府當局回應時表示，如果把"酷熱天氣警告"系統分級，以包括並非太熱的情況，發出警告的日數將會大幅地上升多倍。這樣公眾對真正酷熱天氣的警覺性將會下降，而警告的效用亦會減少，因此不建議採納這項方法。

豪雨(但程度上仍未達到須發出"暴雨警告信號"的啟動點)

47. 部分委員認為，有關在發出"黃色、紅色或黑色暴雨警告信號"的日子豁免所有司機的建議，未能顧及豪雨(但程度上仍未達到須發出"暴雨警告信號"的啟動點)的情況。該等委員關注到，上述情況對客運車輛(例如的士)運作方面的影響尤甚。劉健儀議員提議，在發出"雷暴警告"的日子應豁免所有司機。

48. 政府當局表示，大部分本港的士已裝設雨擋，司機可在下雨時開啟部分車窗通風。使用雨擋，加上條例草案提供的多項豁免(例如輪候進入的士站之的士的司機受附表1第1(a)條的豁免所涵蓋，該條文豁免因交通情況而停定的車輛的司機)，以

及所有的士站之的士的司機均獲豁免的新建議，應該可以把有關規定對司機和乘客造成的不便減低至可接受的程度。

49. 關於在發出"雷暴警告"的日子豁免所有司機的建議，政府當局認為建議並不合理，因為雷暴不一定與暴雨同時出現。如果與雷暴同時出現的雨勢非常大，令人關注是否難以遵守禁止引擎空轉的規定，在該情況下適當的暴雨警告信號應已發出，而相關豁免便會在當日整天生效。

為一般司機的需要而給予豁免

50. 陳鑑林議員及劉健儀議員認為，政府當局提出新的豁免，很多都只為職業司機的需要而設，倘若實施禁止引擎空轉的規定時靈活性不足，一般私家車司機或會感到不滿。他們認為，每60分鐘的時段內有3分鐘寬限時間的豁免雖適用於所有司機，但寬限時間可能太短，無法切合他們在實際情況下的需要。陳鑑林議員要求在雨天給予進一步的豁免或給予較長的寬限時間。

51. 政府當局回應時表示，考慮到所有收集到的意見，包括私家車司機的意見，當局建議在條例草案內訂明每60分鐘的時段內有3分鐘的寬限時間，以及一系列詳盡的豁免，涵蓋不同汽車的司機和各種情況。政府當局認為，每60分鐘的時段內有3分鐘的寬限時間應可照顧所有司機(包括接載體弱和患病乘客的司機)的一般駕駛需要，而體弱和患病的乘客更不應被留在引擎空轉的車輛上一段過長的時間。此外，在發出"酷熱天氣警告"或"暴雨警告信號"的日子，當局便會豁免所有司機。政府當局相信，該等建議能在照顧司機的需要和減低引擎空轉所造成的環境滋擾之間取得合理平衡。如果在沒有考慮相關車輛是否有真正需要而無法避免空轉引擎，即提供更長的寬限時間或進一步的豁免，例如在雨天提供豁免(於2009年有210天之多)，這樣將會與條例草案的目的背道而馳。

52. 陳鑑林議員表示，他可能會動議修訂案，訂明下雨時，禁止引擎空轉的規定在任何時間均不適用於任何汽車的司機。

53. 部分委員要求讓執法人員考慮有真正需要獲豁免人士的要求時有若干彈性。就此，委員要求政府當局考慮在附表1加入新訂條文，訂明如車輛所接載的乘客因醫療理由持續需要空調供應，禁止引擎空轉的規定便不適用於該車輛的司機。政府當局回應時表示，擬議條文或會引起執法問題，因為執法人員

難以確定有關乘客是否有真正需要，因此或會出現濫用豁免的情況。

因交通情況而停定的汽車

[附表1第1(1)(a)條]

54. 條例草案附表1第1(1)(a)條規定，因交通情況而停定的汽車的司機，或正有任何人(司機除外)上車或落車的汽車的司機，禁止引擎空轉的規定對其不適用。劉健儀議員及王國興議員特別詢問，這項豁免是否適用於正輪候進入停車場、貨櫃碼頭、堆填區或加油站的車輛。政府當局答稱，豁免均適用於所述情況。

55. 政府當局進一步表示，為方便公眾理解，當局會在宣傳品中加入附表1第1(a)條中"交通情況"的例子，以及附表1第7條中"車輛為若干目的而需要引擎空轉"的例子。因應法案委員會的要求，環境局局長會在他於條例草案恢復二讀辯論的發言中，解釋條例草案附表1第1(a)條所指的"交通情況"及第7條旨在豁免的汽車類別。

為醫療、緊急或執法的目的而讓車輛引擎空轉

(附表1第3條)

56. 附表1第3條的豁免建議旨在讓第3(2)條指明的車輛的司機，在需要讓有關車輛引擎空轉才可為醫療、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)時，空轉汽車引擎。法案委員會要求政府當局解釋，甚麼種類的活動會視為第3(1)(a)條所指的"運作活動"。

57. 政府當局表示，一些運作活動的例子會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。另一方面，即使某運作活動與該3個目的之其中一個有關，但如進行該運作活動並不需要汽車引擎空轉，這項豁免不會適用於該司機。以載有囚犯的囚犯押送車為例，當被監護人士離開該車輛，而該車輛的車窗可以被打開以保持空氣流動，即不再有需要引擎空轉的運作活動，相關司機不會再獲豁免遵守擬議禁止汽車引擎空轉的規定。

58. 委員關注政府車輛司機亦須嚴格遵守擬議禁止汽車引擎空轉的規定，政府當局回應謂，該等司機亦不例外，倘若他

們在條例草案制訂後未能遵守禁止汽車引擎空轉的規定，會獲發固定罰款通知書，並可能受到紀律處分。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規定，相關的部門及機構在諮詢環境保護署後，會就該項豁免的適用性擬備詳盡的指引。

對領事館人員的適用性

59. 政府當局告知法案委員會，擬議禁止汽車引擎空轉的規定一般會適用於領事館人員，除非中央人民政府與其他主權國簽訂並適用於香港特別行政區的雙邊領事協定訂明額外的特權和豁免。在該等情況下，有關方面會與政務司司長辦公室轄下的禮賓處就個別個案確定有關國家的領事館人員可否享有禁止汽車引擎空轉的規定的豁免。

環境保護署署長授予的豁免 (第6條)

60. 第6條訂明，署長可豁免某司機或某類別的司機，使其無需遵守禁止汽車引擎空轉的規定，但該項豁免受署長認為合適的任何條件所規限。委員質疑，給予署長此類權力理由何在，以及署長行使權力時會考慮甚麼因素。

61. 政府當局解釋，第6條旨在顧及在某些特殊情況下有理由需要署長行使豁免權力。然而，政府當局預期此類情況將會很罕見，因為條例草案已提供一系列詳盡的豁免，以配合職業司機的運作需要和所有司機適用的每60分鐘時段內的3分鐘寬限時間。署長決定是否根據第6條給予豁免時，會考慮在條例草案已提供的豁免安排下，有關汽車在停定時，是否有真正需要和無法避免空轉引擎。此外，署長會考慮有關汽車空轉引擎所造成的環境滋擾，以及作出豁免會否不適當地違反條例草案的目的和制定豁免安排的原則。儘管政府當局作出以上解釋，委員仍認為需要在條例草案中明確訂明有關準則。

62. 為釋除委員的疑慮，政府當局同意動議修正案，以訂明若署長信納有特殊情況存在，令到要求有關司機遵守擬議規定屬不切實際或不合理，而給予豁免不會造成不適當的環境滋擾，便可給予豁免。李鳳英議員及劉健儀議員均認為，並不需要指明對環境的影響，而加入此一額外準則或會有違第6條的目的，即顧及在特殊情況下署長會決定是否真正有需要給予豁免。政府當局接納有關建議，並提出刪除涉及環境滋擾的額外準則。

申請第6條所指的豁免及識別獲豁免的司機

63. 政府當局解釋，司機根據第6條申請豁免時，需要向署長提交書面申請，以及提供充分資料支持他的申請。如署長在考慮有關資料後信納該要求確有充分理由支持，他會行使第6條的權力，透過給予申請人書面豁免通知(或如豁免某類別的司機，則透過在憲報刊登豁免公告)，豁免司機(或某類別的司機)遵守擬議規定，但該豁免須受署長認為合適的任何條件所規限。

64. 為協助執法人員分辨個別司機是否獲得這項豁免，署長會以豁免條件要求根據第6條獲豁免的司機在需要時向執法人員出示書面豁免通知，以證明獲豁免的身份。

根據第6條豁免復康巴士司機

65. 數個殘疾人士家長協會向法案委員會提交聯署意見書，要求豁免復康巴士遵守禁止汽車引擎空轉的規定。政府當局認為，一如旅遊巴士，復康巴士可能亦需要在不同地點接載乘客，而在等候乘客時或需讓引擎空轉。鑒於復康巴士的運作模式，政府當局同意考慮豁免復康巴士。

66. 然而，政府當局指出，第374章中並無"復康巴士"的定義。由於第374章或其他現有條例均未能提供參考，以致難於界定"復康巴士"，故此難以在條例草案中訂明豁免復康巴士。政府當局反而建議，復康機構(例如香港復康會)可根據第6條申請豁免復康巴士的司機。當局接獲此類申請後，會諮詢社會福利署，以確定有關機構提供的服務的性質。倘若給予豁免，署長會向申請者發出書面通知，指明哪一架車輛(或哪一些車輛)的司機根據第6條已獲豁免遵守禁止汽車引擎空轉的規定。書面通知會載述有關車輛的詳細資料(例如車牌編號)，以供識別。署長審批有關申請時亦會施加條件，例如該車輛應載有一名或多於一名乘客。

67. 應法案委員會的要求，政府當局向有關家長協會及香港復康會解釋了有關建議，即政府當局根據條例草案第6條豁免復康巴士的司機和其他提供類似服務的汽車的司機的建議，以及申請豁免的程序。政府當局已確認該等團體同意擬議安排。環境局局長會在恢復條例草案二讀辯論的演辭中解釋復康機構可如何根據第6條申請豁免復康巴士的司機，以及述明當局處理及審批該等申請所需時間的服務承諾。

修訂附表1(禁止汽車引擎空轉的規定不適用的情況) (第32條)

68. 法案委員會察悉，環境局局長可藉於憲報刊登的公告修訂條例草案附表1或2。根據第32條，對附表1或2作出的修訂為附屬法例，將會以先訂立後審議的程序由立法會審議。

69. 法案委員會委員普遍認為，就條例草案而言，豁免事宜是立法會議員須詳細討論的基本核心事宜。因此，法案委員會要求當局修訂第32條，規定以附屬法例形式經先審議後訂立的程序修訂條例草案附表1。

70. 然而，政府當局認為，保留第32條的現行寫法是適當做法。政府當局向委員保證，政府當局提出修訂附表1或2時，會首先諮詢相關持份者和環境事務委員會，並仔細考慮該事務委員會的意見。除非在特殊情況下公告必須即時生效，否則政府當局會將開始生效的日期訂在整段先訂立後審議的期限之後，讓整個審議過程可在公告生效前完成。此外，按照先訂立後審議的程序，任何立法會議員如認為該擬議修正案有不足之處，都可動議修訂或廢除該修正案。然而，陳淑莊議員依然認為，應以附屬法例形式經先審議後訂立的程序修訂條例草案附表1。應法案委員會的要求，政府當局承諾，就附表1或2的任何擬議修正案諮詢立法會時，會包括諮詢交通事務委員會。

職業司機的職業健康

71. 法案委員會委員關注到，由於職業司機或會長時間留在引擎關掉的車廂，汽車引擎空轉的規定在炎熱日子可能會對他們的健康造成不良影響。法案委員會曾要求勞工處從職業安全和健康的角度，評估該項規定對職業司機的健康有何風險(例如中暑)，以及提供專業意見，說明車廂應保持在甚麼溫度、濕度和熱輻射水平範圍才適宜作為職業司機的工作環境。

72. 勞工處指出，條例草案並沒有迫使司機在關掉引擎後須留在車內。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、空氣流通情況、濕度和熱輻射)，以及司機本身的健康情況(年老、患心血管疾病、正服用影響身體排汗和吸收水份的藥物，以及適應熱力的能力)。司機留在車廂內多少時間亦是重要的考慮因素。

73. 勞工處進一步表示，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車廂內，或至少縮短留在車廂內的時間。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，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》，提供熱壓力的危害因素、症狀和緩解措施的一般資料。

74. 為釋除委員的疑慮，勞工處承諾，會在環境局就條例草案所訂明的豁免作出最後決定後，與相關運輸業界跟進指引是否適用於他們在禁止汽車引擎空轉規定下面對的情況。

建議檢討《職業安全及健康條例》(第509章)以加強保障職業司機

75. 部分委員關注是否需要檢討《職業安全及健康條例》的適用範圍及擴大範圍至職業司機的駕駛工作，勞工處回應時表示，事實上，司機駕駛時的安全涉及多項因素，包括汽車和道路的設計和保養、司機的駕駛技術和態度、安全設備(例如安全帶)的使用，以及其他道路使用者如何使用道路。運輸署負責的道路交通法例已訂明這幾方面的規管。

76. 勞工處認為，鑒於現時已有一套全面的法例¹⁰保障路上司機和市民的安全，因此無需擴大《職業安全及健康條例》的適用範圍至職業司機的駕駛工作。不過，職業司機如進行僱主分派的其他非駕駛工作，該條例會保障他們的安全和健康。

在公共運輸車輛的車站設置遮蔭處和加建上蓋

77. 法案委員會曾促請政府當局在可行情況下加快在公共運輸車輛的車站建造上蓋或種植樹木，為引擎關掉的排隊中之的士或小巴提供遮蔭。政府當局回應說，由於最近提出了建議，豁免所有正在的士站內排隊之的士，因此，已不再存在為正在指定的士站內排隊之的士提供更多上蓋或遮蔭處的問題。

78. 至於現時沒有上蓋或遮蔭處的指定小巴士站，運輸署的檢討結果顯示，在現時大約700多個小巴士站當中，大部分均有為保護乘客而設的上蓋，或在小巴士站附近的行人路上已有簷蓬或樹

¹⁰ 相關法例包括：《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)，規管汽車的構造和保養，包括改造後的安全；《道路交通(安全裝備)規例》(第374F章)，規管汽車的安全裝備；《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)和《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)。

木，提供遮蔭。當小巴站內有一條長的小巴隊列輪候時，這些上蓋和遮蔭處可讓小巴司機關掉他們汽車的引擎，然後在車外等候。在約180多個沒有任何形式的上蓋或遮蔭處的小巴站當中，約160個只有兩個或以下的泊位，因此已獲豁免遵守禁止汽車引擎空轉的規定；只有其餘約20個小巴站可能需要特別照顧，以協助司機遵守該規定。運輸署會從運作需要、交通管理，以及有關地點的實際情況方面，與相關人士一同考慮在上述20個小巴站提供上蓋或遮蔭處的可行性。就此，法案委員會已把此事轉交交通事務委員會跟進。

開發可在引擎關掉時以電池運行空調系統的加裝設備

79. 政府當局告知法案委員會，香港生產力促進局已獲政府撥款資助，開發可在引擎關掉時以電池運行空調系統的加裝設備。部分委員認為，可取方法是香港生產力促進局能在條例草案生效時已開發了加裝設備供運輸業使用，藉此減少禁止汽車引擎空轉的規定對業界運作的影響。政府當局表示，香港生產力促進局已購買一輛私家車及一輛輕型貨車，以測試其開發的自動停車熄匙系統和兩款空調系統(分別利用電池和相變材料運作)。視乎該等系統在測試期間是否表現理想，香港生產力促進局計劃利用測試車輛展示已開發的系統，並把測試系統發展為適合於的士、小巴、不同種類的私家車及其他車輛的初步系統設計。香港生產力促進局亦計劃在2011年的夏季進行進一步測試，以確定該等系統的可靠性。

80. 劉健儀議員認為，雖然她希望法案委員會亦可研究開發有助實施條例草案的相關輔助設施，但她不反對恢復條例草案的二讀辯論而無須先完成開發加裝設備，以免延遲通過條例草案。法案委員會同意把此事轉交環境事務委員會及交通事務委員會進行跟進討論。由於預期條例草案在獲通過6個月後生效(詳情參閱第95段)，部分法案委員會委員認為，加裝設備應在條例草案生效之前可供使用。政府當局會鼓勵市場開發適合設備，以滿足需求。

擬議定額罰款制度 (第7至26條)

81. 法案委員會察悉，第7條向違反禁止引擎空轉的規定的人，施加定額罰款320元。立法會可藉決議，經先審議後訂立的程序修訂定額罰款的數額。

執法、發出罰款通知書及繳款通知書

82. 政府當局表示，交通督導員及高級交通督導員會是主要執法人員。環境保護督察、高級環境保護督察及總環境保護督察的主要職責是推行宣傳及教育計劃，但同時有權執行禁止汽車引擎空轉的規定，以便在突擊行動中支援交通督導員及高級交通督導員的執法行動。

83. 條例草案附表2指明當局[第2(1)條所界定]及獲授權根據條例草案行使該等權力及執行該等職務的公職人員。

84. 法案委員會察悉，第8條准許獲授權人員在有理由相信某人正違反或已違反禁止引擎空轉的規定的情況下，向該人給予罰款通知書。獲授權人員可要求該人提供個人資料及出示身份證明文件和駕駛執照或駕駛許可證(如有的話)，以供查閱。第10條訂明任何人提供該人明知是虛假的或具誤導性的任何資料，即屬犯罪。

85. 法案委員會察悉，任何人應在收到罰款通知書後的21天內，繳付定額罰款。然而，如該人沒有在該期間內繳付定額罰款或拒絕接受擬向他發出的罰款通知書，則執法當局(由交通督導員或高級交通督導員發出的罰款通知書，執法當局將會是警務處處長；由環境保護督察、高級環境保護督察或總環境保護督察發出的罰款通知書，執法當局則是署長)可藉郵遞向該人送達另一份通知書(即繳款通知書)，要求他在10天內繳付定額罰款或通知執法當局他意欲就法律責任提出抗辯。

追討欠繳的定額罰款

86. 根據條例草案，任何人如在繳款通知書送達後的10天內，仍未全數繳付定額罰款或通知執法當局他意欲就違例事項的法律責任提出抗辯，該人應視為欠繳定額罰款。執法當局可以律政司司長名義向裁判官申請發出命令，要求該人在14天內繳付有關定額罰款、相等於該項定額罰款數額的附加罰款，以及訟費300元(合共940元)。

就法律責任提出抗辯

87. 根據第11條，任何人意欲就違例事項的法律責任提出抗辯，可在繳款通知書送達日期後的10天內，以書面通知執法當局其意欲。執法當局應向裁判官申請向該人發出傳票。如該人後來改變主意，意欲繳付定額罰款以解除法律責任，最遲須於

聆訊日期之前的兩個整天繳付定額罰款、相等於定額罰款數額的附加罰款，以及訟費500元(合共1,140元)。

88. 根據第20條，當局建議訂明，如該人在聆訊時沒有提出免責辯護，或提出瑣屑無聊或無理取鬧的辯護，或申訴是在該人缺席的情況下聆訊的，則裁判官應下令該人繳付定額罰款、相等於定額罰款數額的附加罰款，以及訟費600元至1,500元(合共1,240元至2,140元)。

89. 為阻遏欠繳款項的情況，當局建議，在條例草案中訂明，如該人在繳款命令日期後的一個月內仍沒有清繳任何判決款額，執法當局可以律政司司長名義，向裁判官提出申請，命令以扣押並售賣該人的任何財物的方式，徵取判決款額及訟費50元至320元。

90. 法案委員會察悉，第7至26條訂明上述與定額罰款制度相關的事宜。政府當局參照委員就該等條文的草擬方式及技術事宜提出的意見，會就下列各項提出修正案——

- (a) 把第8(2)條的中文本的"有關通知書可當面交付有關的人，或以張貼於有關汽車上的方式給予"一語修訂為"給予有關通知書的方式是將之當面交付有關的人，或附著於或張貼於有關汽車上"，令條文更加清晰；
- (b) 把條例草案第14(2)條和第15(1)條的"personal attention"修訂為"personal notice"，以及把相同條文中的"知悉"修訂為"本身知悉"，令其與《定額罰款(交通違例事項)條例》的相關條文的用詞一致；
- (c) 修訂條例草案第19(2)條，以闡明"在當時(at that time)"和"在其後任何時間(at any later time)"的意思，以及把條例草案第19(2)條"則...爭議..."一節，改作"則被告人如未得裁判官許可，不得在任何較後階段就該事實提出爭議"，以賦權聆訊有關申訴的裁判官給予許可，准許被告人可在較後的階段，就第24條所指的證明書內所指稱的事實提出爭議，或就該事實舉證；
- (d) 修訂第20(2)條，以闡明該條所指的"法律程序中命令繳付的訟費(costs ordered in the proceedings)"即第21(2)條所指的訟費；及

- (e) 把條例草案第17條、第18條、第21條和第23條中"某人(a person)"和"該人(the person)"一詞修改為"被告人(the defendant)"，令條文更易理解。

條例草案中使用例子

[第2(2)條及附表1第7條]

91. 法案委員會對第2(2)條的草擬方式及在條例草案附表1第7條中加入例子表示關注。第2(2)條訂明以下事宜 ——

"如本條例包括就某條文的實施而舉出的例子 ——

- (a) *該例子並非涵蓋所有情況；及*
- (b) *如該例子抵觸該條文，則該條文凌駕於該例子。"*

92. 法案委員會察悉，根據條例草案附表1擬議第7條(車輛為若干目的而需要引擎空轉)，在以下情況，禁止引擎空轉的規定不適用於有關汽車的司機：該車輛合法地主要為某目的而設計，而該目的並非是運載該司機、任何乘客及其個人財物；以及為該車輛設計用作的主要目的，而需要讓該車輛引擎空轉。該條中舉出的5個例子以小字體標示¹¹。

93. 法案委員會委員對法例及條例草案中使用例子是否適合表示關注，因為在法律條文中加入例子在香港是比較新的法律草擬方式。部分委員認為，當局在條例草案的條文加入實施情況的例子時，須確保該例子完全配合該條文及符合該條文的所有條件／要求，然而，從第2(2)條的效力看來，條例草案中舉出的例子似乎既不涵蓋所有情況，亦不一定作實。部分委員認為，在法律條文中加入例子並不可取。

94. 政府當局解釋，該等例子是一種輔讀工具，旨在幫助讀者明白豁免要求。儘管如此，政府當局同意刪除條例草案第2(2)條及該等例子，以回應委員的關注。關於法例使用例子的問題，法案委員會議定，把此事轉交司法及法律事務委員會作跟進討論。

¹¹ 該5個例子是：

1. 運載需要存放於低溫的易毀消貨物的冷藏車。
2. 為操作用於裝卸垃圾的傾倒系統，而需要引擎空轉的起卸斗貨車。
3. 為提供車輛救援及拖曳服務，而需要引擎空轉的救援車輛。
4. 為提供垃圾收集服務，而需要引擎空轉的垃圾車。
5. 為提供洗街服務，而需要引擎空轉的洗街車。

條例草案的實施

95. 政府當局表示，考慮到根據條例草案第31條制定規例和進行其他準備工作(包括制定相關行政程序和為定額罰款制度設立電腦系統等)的所需時間，估計條例草案可在獲通過約6個月後開始生效。在進行準備工作的同時，政府當局會進行宣傳活動，以發放擬議禁止汽車引擎空轉規定的資料。政府當局計劃在實施該擬議規定後提供適當的寬限時間，期間執法人員會向違例者發出警告，不會發出罰款通知書。

委員會審議階段修正案

96. 除上文提及的主要修正案外，政府當局亦會動議若干輕微及相應的修訂。

97. 陳鑑林議員表示，他可能會動議一項修正案，以訂明禁止汽車引擎空轉規定在下雨時不適用於汽車的司機(參閱第52段)。

恢復二讀辯論

98. 倘政府當局動議上述擬議修正案，法案委員會支持在2011年3月2日的立法會會議上恢復條例草案的二讀辯論。

徵詢意見

99. 謹請議員察悉法案委員會的商議工作。

徵詢內務委員會的意見

100. 內務委員會在2011年2月18日的會議上，察悉法案委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年2月24日

車輛引擎在行車和空轉時的
廢氣排放量比較

行車時的引擎與空轉的引擎的廢氣排放量比較				
	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

註：假設車速為每小時25公里和車輛啟動了空調系統

資料來源：政府當局就"管制汽車引擎空轉的建議"提交的文件(立法會
CB1(1)652/00-01(01))

《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》委員會

委員名單

主席	余若薇議員, SC, JP
委員	李卓人議員 陳鑑林議員, SBS, JP 梁耀忠議員 劉健儀議員, GBS, JP 李鳳英議員, SBS, JP 王國興議員, MH 李永達議員 梁君彥議員, GBS, JP 張學明議員, GBS, JP 甘乃威議員, MH 何秀蘭議員 陳克勤議員 葉偉明議員, MH 葉劉淑儀議員, GBS, JP (至2010年7月9日) 潘佩璆議員 梁國雄議員(自2010年5月28日起) 陳淑莊議員(自2010年5月18日起)
	(總數：17名議員)
秘書	麥麗嫻女士
法律顧問	鄭潔儀小姐
日期	2010年7月21日

《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》委員會

曾向法案委員會表達意見的團體及個別人士名單

1. 自由的士權益協進會
2. 的士司機權益會
3. 工程界社促會
4. 新界電召的士聯會有限公司
5. 香港商界環保大聯盟
6. 香港加拿大國際學校
7. Child Welfare Scheme
8. 中港澳直通巴士聯會
9. 漢基國際學校
10. 捷輝汽車有限公司
11. 城巴有限公司
12. 思匯
13. 清新空氣行動
14. 健康空氣行動
15. 爭氣行動
16. 全港報販大聯盟
17. 城市的士車主司機聯會有限公司
18. 丹麥商會
19. 民主建港協進聯盟
20. 創建香港

21. 陳以誠醫生(兒科醫生、香港醫學會副會長)
22. 楊超發醫生(兒科醫生、香港西醫工會會長)
23. 江明熙醫生(老人科醫生、香港老人科醫學會會長)
24. 譚一翔醫生(兒科醫生、香港哮喘會主席)
25. 余則文醫生(兒科醫生、香港兒科醫學會上屆主席)
26. Electric Transport System Limited
27. 的士前線司機總會
28. 綠色專線小巴總商會有限公司
29. 綠色力量
30. 環保觸覺
31. 綠領行動
32. 香港貨車運輸業協會
33. 車馬樂的士聯會有限公司
34. 香港公共小巴車主司機協進總會
35. 港九三的士商會聯合委員會
36. 香港(跨境)貨運司機協會
37. 港九(四海)的士司機協會
38. 香港肢體弱能人士家長協會
39. 香港空運運輸業協會
40. 香港汽車會
41. 香港巴士業供應商聯會
42. 香港貨櫃車主聯會
43. 香港區旅運巴士同業聯會
44. 香港西醫工會
45. 香港嬰幼兒發展研究基金會

46. 港九新界的士司機總會
47. 香港九龍的士貨車商會有限公司
48. 香港物流協會
49. 香港計程車會
50. 香港廢物處理業協會
51. Lung Fu Shan Environmental Concern Group
52. 小檢舉員
53. 汽車交通運輸業總工會
54. 汽車交通運輸業總工會駕駛教師分會
55. 汽車交通運輸業總工會九龍分會
56. 汽車交通運輸業總工會非專利巴士分會
57. 汽車交通運輸業總工會組織部
58. 汽車交通運輸業總工會公共小巴分會
59. 汽車交通運輸業總工會的士司機分會
60. Anders Ejendal先生
61. Andre LEE先生
62. 何先生
63. Markus WOHLGENANNT先生
64. 黃世澤先生
65. 楊慶材先生
66. 東區區議員楊位醒先生
67. 伍玉敏女士
68. 西貢區議員方國珊女士
69. 鍾女士
70. 李惠兒女士(香港兒科護士學會主席)

71. Tania WILLIS女士
72. 西北區的士司機從業員總會
73. 街坊工友服務處
74. 新大嶼山巴士(1973)有限公司
75. 新界的士司機權益大聯盟
76. 新界西巴士聯會
77. 新世界第一巴士服務有限公司
78. 非專利公共巴士從業員協會
79. 公共小型巴士總商會
80. 公共巴士同業聯會
81. 右軌汽車商會(香港)有限公司
82. 的士權益(四海)電召中心有限公司
83. 西貢區議會
84. 長者安居服務協會
85. 順安汽車貿易有限公司
86. 新興的士電召聯會
87. 新興台的士從業員聯會
88. 瑞典商會
89. 泰和車行有限公司
90. 的士巴士乘客爭取清新空氣組
91. 的士、小巴權益關注大聯盟
92. 的士車行車主協會有限公司
93. 的士司機從業員總會
94. 嚴重弱智人士家長協會
95. 香港及澳門澳洲商會

96. 長春社
97. 南區區議會議員楊默博士辦事處
98. 香港哮喘會
99. 香港老人科醫學會
100. 香港工程師學會
101. 香港兒科醫學會
102. 香港兒科護士學會
103. 香港兒童呼吸病學會
104. 香港的士小巴商總會有限公司
105. 香港汽車工業學會
106. 九龍巴士(一九三三)有限公司
107. 九龍的士車主聯會有限公司
108. 獅子山學會
109. 學前弱能兒童家長會
110. 交通事業從業員協會
111. 港九勞工社團聯會交通運輸行業委員會
112. 香港旅遊業議會
113. 聯友的士同業聯會有限公司
114. 市區的士司機聯委會有限公司
115. 惠益港九及新界的士車主聯會有限公司
116. 元朗區旅運巴士同業聯會
117. 全港的士反停車熄匙聯盟