

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)806/08-09號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

環境事務委員會 特別會議紀要

日 期：2009年1月15日(星期三)
時 間：下午5時
地 點：立法會會議廳

出席委員：余若薇議員, SC, JP (主席)
陳克勤議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
涂謹申議員
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
陳偉業議員
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
陳健波議員, JP
梁美芬議員

其他出席議員：王國興議員, MH

缺席委員：黃容根議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：環境局局長
邱騰華先生

環境保護署副署長(3)

陳嘉信先生

署理環境保護署助理署長(空氣質素政策)

莫偉全先生

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源管制)

何嘉文先生

應邀出席人士： 的士車行車主協會有限公司

會長

吳坤成先生

屯門區旅運巴士同業聯會

副主席

葉永清先生

西北區的士司機從業員總會

主席

黃永忠先生

新興台的士從業員聯會

會長

陳偉明先生

香港環保產業協會

會長

鄭文聰先生

九龍重型貨車聯合商會

主席

梁根權先生

泰和車行有限公司

副主席

伍海山先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席
梁澤生先生

中港澳直通巴士聯會

秘書長
陳宗彝先生

公共巴士同業聯會

主席
楊偉雄先生

九龍區旅運巴士同業聯會

主席
黎展圖先生

荃灣區旅運巴士同業聯會

主席
鄧子強先生

香港區旅運巴士同業聯會

副主席
張英發先生

藍田惠海小巴商會

魏初先生

小檢舉員

發言人
安綺詩女士

新界的士營運協會

主席
陳樹生先生

個別人士

時事評論員
黃世澤先生

新界的士司機權益大聯盟

主席
梁宇榮先生

公共小型巴士總商會

主席
凌志強先生

個別人士

楊慶材先生

鴻昇物流有限公司

行政人員
文佩珊女士

市區的士司機聯委會

副主席
關沃華先生

的士權益(四海)電召中心有限公司

主席
陳劍峰先生

的士權益協會

主席
劉劍魂先生

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

副主席
李國英先生

全利電召的士聯會有限公司

主席
胡艷珍女士

香港貨車運輸業協會

主席
江志強先生

長春社

公共事務經理
李少文先生

清新空氣行動

召集人
伍婉婷女士

香港的士小巴商總會有限公司

理事
黃錦波先生

爭氣行動

Head of Idling Engines Committee

伍玉敏女士

的士司機從業員總會

總幹事
吳業培先生

的士巴士乘客爭取清新空氣大聯盟

發言人
許俊輝先生

新界電召的士聯會有限公司

副主席
陳盛全先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長
黎銘洪先生

的士、小巴權益關注大聯盟

彭汪棉先生

香港廢物處理業協會

副主席
江仕強先生

環保觸覺

項目經理
何嘉寶女士

綠領行動

總幹事
何漢威先生

九龍的士車主聯會有限公司

主席
任太平先生

公民黨

環境小組主席
熊子弦女士

元朗區旅運巴士同業聯會

主席
張奕森先生

香港汽車會

會長
雲維熹先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琼小姐

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)4
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 立法管制停車熄匙

與的士巴士乘客爭取清新空氣大聯盟舉行會議

發言人許俊輝先生表示，的士巴士乘客爭取清新空氣大聯盟由大約400名每天乘搭公共交通工具的香港居民組成，該會成員支持盡快制定管制停車熄匙的法例，並且不給予進一步豁免。他表示，隨着路邊污染情況日漸惡化，每名道路使用者每天吸入的有毒煙霧會日益增多。他強調，由於更清新的空氣會吸引人才及投資，香港必須制定規管停車熄匙的法例，否則便會落後於新加坡。

與的士車行車主協會有限公司舉行會議

2. 會長吳坤成先生表示，在推行環保措施方面，的士業一直非常合作，轉用石油氣的士即屬一例。然而，修訂建議只把豁免範圍擴大至的士站首5輛的士，實在並不足夠，尤其是在雨天不能開啟窗戶通風的時候和在環境溫度甚高的日子。當局在實施停車熄匙的規定方面，亦缺乏支援措施。因此，該會要求豁免的士遵守停車熄匙的規定。

與屯門區旅運巴士同業聯會舉行會議

3. 副主席葉永清先生表示，在推行各項環保措施方面，運輸業一直非常合作，例子包括轉用石油氣和超低硫柴油，以及把舊車更換為歐盟IV期車輛。鑒於停車熄匙的規定會嚴重影響運輸業的運作，該會促請當局豁免旅遊巴士遵守有關規定。在考慮推行有關規定前，當局必須制訂支援措施，例如使用輔助空調系統。

與西北區的士司機從業員總會舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(02)號文件)

4. 主席黃永忠先生表示，管制停車熄匙的建議會影響的士司機的健康狀況，從而影響駕駛安全。因此，的士業強烈反對在沒有支援措施的情況下實施停車熄匙的規定。在實施有關規定前，政府當局應提供撥款，資助的士司機安裝獨立輔助空調系統，讓車輛在引擎關掉時仍有空調供應。為使乘客及司機舒適(特別是因為後者須在停車等候時關掉車輛引擎)，當局亦應考慮在的士站設置上蓋及休息站。

與新興台的士從業員聯會舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(03)號文件)

5. 會長陳偉明先生表示，管制停車熄匙的建議會使司機及乘客極不舒適。政府當局和環保團體的代表應親身體驗在炎熱天氣下駕駛的士的感受。他表示，若要實施停車熄匙的規定，全港18 300名的士司機會罷駛一天，以示反對有關規定。

與香港環保產業協會舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(04)號文件)

6. 會長鄭文聰先生表示，他明白司機在遵守停車熄匙的規定時會感到不舒適和不方便，特別是在天氣炎熱的時候。鑒於部分旅遊巴士在車廂內裝有獨立空調系統，他希望政府當局研究可否把安裝該系統的技術引入香港，以解決因遵守停車熄匙規定所引致的困難。

與九龍重型貨車聯合商會舉行會議

7. 主席梁根權先生表示，因一些輔助用途而必須保持引擎運作的車輛獲豁免遵守停車熄匙的規定，他對此感到高興。因此，該會支持管制停車熄匙的建議，而有關建議預計不會影響貨車業商人的經營。此外，遵守有關規定會節省燃料費和減少引擎損耗。然而，他亦贊同的士司機就遵守有關規定在運作上的困難提出的關注事項，並希望當局給予所需的協助。

與泰和車行有限公司舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(05)號文件)

8. 副主席伍海山先生表示，政府當局在制訂管制停車熄匙的建議時，既沒有給予運輸業所需的豁免，亦沒有顧及有關規定對司機及乘客的影響，尤其是在天氣炎熱和雨天時的影響。他促請當局在適當的情況下給予豁免。

與聯友的士同業聯會有限公司舉行會議

9. 主席梁澤生先生表示，修訂豁免安排包括的士站首5輛的士仍不足夠，因為這項安排表示在的士站等候的第六輛的士及其他的士向前駛動時，必須頻密地開關引擎，以致路邊污染更加嚴重。由於管制停車熄匙的建議會對司機造成諸多不便，當局應考慮全面豁免的士遵守有關規定。

與中港澳直通巴士聯會舉行會議

10. 秘書長陳宗彝先生表示，該會原則上支持管制停車熄匙的建議，但認為在炎炎夏日，車廂內的溫度可高達攝氏50至60度，旅遊巴士應獲得更多豁免。他亦要求當局把引擎空轉的寬限時間由3分鐘延長至10分鐘，以便裝有渦輪增壓器的柴油商業車輛的司機按規定關掉引擎前，可讓引擎空轉10分鐘。

與公共巴士同業聯會舉行會議

11. 主席楊偉雄先生表示，環保措施旨在保障健康。然而，管制停車熄匙的建議為了保護環境，竟以司機的健康作為代價。因此，當局應給予更多豁免，以配合司機的需要。他亦指出多項與使用更環保的歐盟IV期車輛有關的問題。

與九龍區旅運巴士同業聯會舉行會議

12. 主席黎展圖先生表示，在停車熄匙的規定實施後，乘客及遊客將不願乘坐裝有密封式窗戶的旅遊巴士，尤其是在夏季期間當車廂內的溫度可高達約攝氏40度的時候。為免司機與乘客之間發生衝突，當局應考慮豁免旅遊巴士遵守有關規定。鑒於設有輔助功能的車輛(例如設有雪櫃供貯存冷藏肉類的車輛)可

獲豁免遵守有關規定，他不明白為何載有乘客的的士及巴士不可獲得這項豁免。

與荃灣區旅運巴士同業聯會舉行會議

13. 主席鄧子強先生表示，各旅遊巴士的同業組織並非反對停車熄匙的規定，但認為當局應給予所需的豁免，以顧及業界在運作方面的困難。他指出，環保團體不知道有關的運作困難(例如與使用歐盟IV期車輛有關的困難)，便指責運輸業不採取環保的做法，實在有欠公允。

與香港區旅運巴士同業聯會舉行會議

14. 副主席張英發先生指出學校巴士遵守停車熄匙規定的困難。他表示，由於學校巴士往往須在接載學生離校時排隊等候，當室外溫度偏高時，裝有密封式窗戶的車廂便會變得酷熱。為使學生感到舒適，司機必須開動空調一段時間，以降低車廂溫度。因此，他認為應給予學校巴士司機15分鐘的寬限時間，以便他們可先行降低車廂溫度，才讓學生登車。這樣做可防止家長投訴因車廂溫度過高而令其子女生病。

與藍田惠海小巴商會舉行會議

(立法會CB(1)540/08-09(08)號文件——藍田惠海小巴商會、九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會、漢華小巴商會有限公司及鯉魚門高超道公共小巴商會提交的聯署意見書)

15. 魏初先生表示，紅色小巴司機認為難以遵守停車熄匙的規定。雖然小巴站首兩輛小巴獲得豁免，但第三輛及隨後的小巴向前駛動時，便須頻密地開關引擎。這樣會導致車輛排放更多廢氣，令路邊污染更加嚴重。此外，由於歐盟IV期車輛的引擎需要靜止一段較長的時間，才能重新啟動，因此管制停車熄匙的建議會對此類車輛造成損耗。有鑒於此，他促請政府當局認真考慮豁免小巴遵守有關規定。

與小檢舉員舉行會議

(立法會CB(1)540/08-09(09)號文件)

16. 發言人安綺詩女士表示，小檢舉員是一個關注交通安全的組織。她指出，根據現行法例，車輛引擎如未關掉，司機不准離開車廂。因此，90%沒有停車熄匙的司機實際上已違反法例。在香港，的士在的士站以外的地方隨處停車亦屬違法，正因如此，的士司機才希望獲得豁免，因為他們知道自己一直違法。在禁區上落貨物、小巴士第一及第二輛小巴的司機離開車廂，以及小巴士的小巴司機沒有向前駛動車輛，同樣屬違法行為。她表示，若環境保護署不採取所需的執法行動遏止這些犯罪行為，以保障公眾利益，小檢舉員會向警方舉報。

與新界的士營運協會舉行會議

17. 主席陳樹生先生表示，該會反對管制停車熄匙的建議，因為有關建議不切實際，而且未能顧及的士司機的職業健康。他表示，的士司機認為要他們在炎熱的天氣下及雨天關掉引擎和空調等候，實在難以忍受。政府當局亦未能解決在的士站實施停車熄匙規定的實際困難。他指出，某的士在站內等候時，若前面有20多輛的士，該的士在向前駛動期間便最少須開關引擎20次，即相當於每更8小時開關引擎數百次，每月開關引擎2萬多次，此開關次數可能會超出引擎的設計負荷量。此外，頻密開關引擎亦會加快起動器及電池的損耗，以致保養費用增加。

與黃世澤先生舉行會議

(立法會CB(1)540/08-09(11)號文件)

18. 黃世澤先生認為，管制停車熄匙的建議沒有設想周全，因為有關建議未能顧及司機的職業安全。他指出，多倫多的規管停車熄匙法例豁免在攝氏27度或以上的日子，以及在超出司機控制範圍的情況下(例如在乘客持有醫生證明表示不能抵受高溫的情況下)，實施停車熄匙規定。然而，在管制停車熄匙的建議下，當局並無訂立類似的豁免規定。他強調，管制停車熄匙的建議必須與其他法例配合，包括職業安全法例。

與新界的士司機權益大聯盟舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(12)號文件)

19. 主席梁宇榮先生憶述，他曾於2008年9月邀請環境局局長親身體驗在天氣炎熱時駕駛的士的感受。他表示，要的士司機在室外溫度高達攝氏30度以上或在雨天不能開啟車廂窗戶時關掉引擎及空調，實屬不切實際。的士司機整天在車廂內工作，停車熄匙的規定會對他們的健康造成不良影響。事實上，最近曾發生司機在駕駛期間關掉空調引致不適的事件。有關規定會危害司機的健康，從而影響乘客安全。

與公共小型巴士總商會舉行會議

20. 主席凌志強先生表示，該會成員包括紅色及綠色小巴的營辦商，而該會亦一直支持各項保護環境的措施。事實上，該會曾參與政府當局舉辦的清新空氣運動。然而，他質疑管制停車熄匙的建議只豁免小巴站首兩輛小巴是否切實可行。在炎熱的天氣下，要第三輛及其他等候的小巴的司機遵守有關規定，確實難耐。若對司機的健康造成不良影響，便會影響駕駛安全，從而威脅乘客的安全。他亦促請當局全面豁免所有在石油氣加氣站等候的車輛，否則所有等候加氣的司機便須頻密地開關引擎，這樣會造成廢氣過多，危害司機及加氣站工作人員的健康。最後，他促請當局豁免所有旅遊巴士及小巴遵守有關規定。

與楊慶材先生舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(13)號文件)

21. 楊慶材先生表示，他希望從一名普通香港市民及私家車司機的角度發表意見。他表示，雖然他不屬於任何環保團體，但他一直以環保的方式駕駛。除非確實有需要，否則他在正常情況下不會開啟空調。然而，在雨天／天氣惡劣或車上有長者／病人時，關掉空調往往不可行。旅遊巴士的情況亦同樣如此，在天氣炎熱時，旅遊巴士在遵守有關規定方面會有困難。他希望法例可更加顧及公眾的需要，而環保團體亦應瞭解環保措施對市民大眾的影響。

與鴻昇物流有限公司舉行會議

22. 行政人員文佩珊女士表示，無論在任何時間，均有數百輛貨櫃車在貨櫃碼頭輪候上落貨物。若要該等貨櫃車遵守停車熄匙的規定，實屬不切實際，因為貨櫃車在開動和關掉引擎之間必須相隔大約15至20分鐘，頻密地開關引擎會破壞點火系統。車龍中任何一輛貨櫃車出現機件故障，都會使貨櫃碼頭的所有運作停頓。此外，頻密地重新啟動引擎會產生更多廢氣。因此，物流業在遵守有關規定方面遇到不少困難。

與市區的士司機聯委會舉行會議

23. 副主席關沃華先生表示，他贊成有必要保護環境，但環保涉及不同範疇。所有的士司機已按政府當局的要求轉用較環保的石油氣的士，希望改善環境，他不明白為何仍需要對的士實施停車熄匙的規定。此外，政府當局應顧及司機在遵守有關規定方面的困難，特別是在天氣炎熱和雨天時遇到的困難。管制停車熄匙的建議會令社會不滿，引起怨忿。

與的士權益(四海)電召中心有限公司舉行會議

24. 主席陳劍峰先生表示，的士業在推行各項環保措施方面一直非常合作。他請與會者注意在夏季的酷熱天氣下的士司機要整天在車廂內工作所面對的困難。管制停車熄匙的建議會令情況惡化，特別是在雨天。實施該項建議亦會令司機和乘客感到不舒適。此外，頻密地開關引擎會產生更多廢氣。他促請委員不要支持停車熄匙的規定。

與的士權益協會舉行會議

25. 主席劉劍魂先生表示，政府當局採取的環保措施未能對社會帶來任何益處，反而對業界造成不便。他認為，管制停車熄匙的建議的諮詢工作應在夏季進行，讓公眾可親身體驗當有關規定實施時的感受。他表示，所有人應反對停車熄匙的規定。作為另一方法，政府當局應在的士站種植更多樹木，為的士提供遮蔭處。當局應考慮在有蓋的士站進行上蓋綠化工程。

與惠益港九及新界的士車主聯會有限公司舉行會議

26. 副主席李國英先生表示，的士司機須長時間留在車廂內，的士實際上就是他們的工作間，因此在停車熄匙的規定實施前，政府當局應充分顧及的士司機的職業健康。的士司機認為，若他們要在夏季關掉引擎，以遵守有關規定，實在難以忍受。據他所知，在日本出售的太陽能冷卻系統可在引擎關掉時開動。他建議政府提供資助，協助的士司機在車內安裝此類系統。

與全利電召的士聯會有限公司舉行會議

27. 主席胡艷珍女士表示，管制停車熄匙的建議旨在要求司機關掉引擎，而非關掉空調。若技術進步至可使空調在引擎關掉期間保持運作，便可大大減輕問題的嚴重性。她促請政府就安裝此類裝置提供資助，讓司機可在車輛引擎關掉期間保持空調運作。

與香港貨車運輸業協會舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(14)號文件)

28. 主席江志強先生表示，香港貨車運輸業協會支持管制停車熄匙的建議。

與長春社舉行會議
(立法會CB(1)540/08-09(15)號文件)

29. 公共事務經理李少文先生表示，長春社全力支持管制停車熄匙的建議，因為每個人都應該為保持空氣清新負責。他清楚知道司機在遵守停車熄匙的規定時遇到的困難，但為了社會的福祉，當局必須實施有關規定。為釋除有關頻密地開關引擎會對車輛性能造成影響的疑慮，政府當局應公布美國及日本就此課題進行研究的結果。

與清新空氣行動舉行會議

30. 召集人伍婉婷女士表示，當局有必要盡快實施停車熄匙的規定，以改善空氣質素，若進行漫長的諮詢和給予進一步豁免，只會違反實施有關規定的目的。她表示，清新空氣行動和其他環保團體曾進行多項路邊調查，發現車輛引擎空轉會令街道的環境溫度

上升攝氏3度之多。然而，為使司機和乘客舒適，她贊同當局進行更多研究，探索可在車輛引擎關掉期間保持空調開動的技術。當局亦應設立熱線，處理針對車輛空轉引擎的投訴。

與香港的士小巴商總會有限公司舉行會議

31. 理事黃錦波先生表示，該會認為當局應豁免的士及小巴遵守停車熄匙的規定，以保障司機的職業健康。政府當局應加強宣傳停車熄匙的需要，並應考慮由私家車開始分階段實施有關規定，若證實效果理想，再把實施範圍擴大至公共車輛。

與爭氣行動舉行會議

(立法會CB(1)540/08-09(06)號文件)

32. Head of Idling Engines Committee伍玉敏女士表示，爭氣行動不贊同豁免任何引擎空轉車輛，因為此舉會影響在減少空氣污染方面所進行的工作。此外，的士司機若讓引擎空轉，其實是傷害自己，因為他們會吸入車輛排出的污染物。這樣做亦會嚴重危害小孩、孕婦，以及呼吸道疾病或心臟病患者的健康。最後，她強調，享有清新空氣是基本人權，若司機繼續讓引擎空轉，他們亦會成為空氣質素欠佳的受害者。為解決的士車廂內溫度過高的問題，政府應考慮資助的士安裝獨立太陽能冷卻系統。

與的士司機從業員總會舉行會議

(立法會CB(1)540/08-09(01)號文件)

33. 總幹事吳業培先生表示，該會強烈反對停車熄匙的規定，因為頻密地開關引擎會產生更多廢氣。

與新界電召的士聯會有限公司舉行會議

34. 副主席陳盛全先生申報利益，表示他是一名的士司機。他關注到若的士司機在的士站等候乘客時須關掉引擎，便會在炎炎夏日受酷熱煎熬。他們要在雨天遵守停車熄匙的規定亦有困難，因為在雨天，關掉引擎會導致水分凝結，在玻璃窗上形成霧氣，因而影響駕駛安全。他促請政府當局的代表親身體驗在雨天遵守停車熄匙規定的感受。

與香港公共小巴車主司機協進總會舉行會議
(立法會CB(1)592/08-09(01)號文件)

35. 秘書長黎銘洪先生認為，環保團體必須申報有否收受專利巴士及鐵路公司的利益，因為當停車熄匙的規定實施後，乘客很可能會改乘巴士／火車，而不乘坐的士。鑒於紅色小巴並無正式的小巴站，這些小巴應獲豁免遵守有關規定。

與的士、小巴權益關注大聯盟舉行會議
(立法會CB(1)592/08-09(02)號文件)

36. 彭汪棉先生認為，石油氣的士被認為是環保車輛，不應有排放廢氣的問題。他表示，的士司機長時間在的士內，若要在天氣炎熱及雨天時關掉引擎，將令他們難以忍受。車廂內的高溫亦會影響司機的健康。此外，頻密地開關引擎會損壞電池及點火系統。由於空氣質素欠佳是內地排放廢氣所致，因此內地當局應採取措施解決問題。

與香港廢物處理業協會舉行會議

37. 副主席江仕強先生表示，該會支持保護環境的措施。由於當局已豁免因輔助用途而必須保持引擎運作的車輛遵守停車熄匙的規定，故他沒有任何補充。

與環保觸覺舉行會議
(立法會CB(1)592/08-09(03)號文件)

38. 項目經理何嘉寶女士表示，環保觸覺一直支持管制停車熄匙的建議。該會亦支持推行其他更有效的措施，以改善空氣質素。為了更有效地推行停車熄匙的規定，當局應在進口窗戶可開啟的旅遊巴士方面做點工夫，讓旅遊巴士司機可在天氣較涼快時關掉空調。當局亦可參考日本等海外地方實施停車熄匙法例的經驗。

與綠領行動舉行會議
(立法會CB(1)592/08-09(04)號文件)

39. 總幹事何漢威先生表示，綠領行動支持盡快實施管制停車熄匙的建議。他知悉司機在遵守停車熄

匙規定方面所關注的問題，但指出司機提出這些問題純粹出於自身利益，而非為市民大眾的福祉着想。事實上，司機關注實施有關規定對健康造成影響的問題，可透過協力改善空氣質素解決。他表示，若政府給予進一步豁免，便似乎是向運輸業讓步。為方便實施有關規定，他建議——

- (a) 應就管制停車熄匙的建議展開為期3個月的試點研究，以收集公眾意見；
- (b) 應要求駕駛教師教導學習駕駛人士必須停車熄匙；
- (c) 進口巴士／旅遊巴士應裝有可開啟的窗戶；及
- (d) 應鼓勵的士及旅遊巴士司機在駕駛時開啟窗戶。

與九龍的士車主聯會有限公司舉行會議

40. 主席任太平先生表示，在實施停車熄匙的規定後，的士及旅遊巴士司機為免在停車時關掉引擎，他們別無選擇，惟有駕駛車輛不斷繞圈。此外，頻密地開關引擎會令引擎失靈，導致交通擠塞。為此，當局應考慮在雨天或環境溫度超過攝氏27度的日子給予豁免。在加氣站等候的車輛亦應獲豁免遵守有關規定。

與公民黨舉行會議

(立法會CB(1)592/08-09(05)號文件)

41. 環境小組主席熊子弦女士表示，公民黨支持盡快制定停車熄匙的法例，並贊同給予若干豁免，以減少對運輸業的影響。管制停車熄匙的建議只是在改善空氣質素方面邁出一小步，當局應制訂更多措施遏止空氣污染。這些措施包括引入更環保的專利巴士，以及逐步取代歐盟前期和歐盟I期巴士。雖然上述建議的措施一方面或會涉及額外費用，但另一方面亦可減少醫療費用。政府當局亦應檢討及更新空氣質素指標，使這些指標符合世界衛生組織的指引所訂的標準。

與元朗區旅運巴士同業聯會舉行會議

42. 主席張奕森先生表示，在接載乘客前，旅遊巴士司機必須降低車廂溫度。學校巴士司機尤其需要這樣做，以確保為年幼學生提供一個適度舒適的車廂環境。因此，當局應給予一段寬限時間，讓旅遊巴士司機預先開動引擎，以準備接載乘客。他亦希望政府當局研究引入獨立輔助空調系統，讓車廂在引擎關掉時保持涼快。

與香港汽車會舉行會議

43. 會長雲維熹先生表示，該會原則上支持管制停車熄匙的建議，有關建議未必會對私家車司機造成重大影響。然而，在遵守有關規定時，的士及旅遊巴士司機則會遇到種種困難。為此，當局應致力加強宣傳，讓司機明白自願關掉引擎的必要性。當局亦應制訂清晰的執法指引，以免造成不必要的衝突。當局應考慮在酷熱天氣警告發出的日子暫停執行有關規定，並提供誘因以鼓勵車主轉用混合動力車輛。這類車輛裝有獨立空調系統，該系統可在引擎關掉時保持運作。

44. 主席亦請委員注意以下沒有出席會議的團體代表提交的意見書 ——

立法會CB(1)540/08-09(07)號——工程界社促會
文件 提交的意見書

立法會CB(1)540/08-09(10)號——環保促進會提
文件 交的意見書

立法會CB(1)540/08-09(16)號——香港九龍的士
文件 貨車商會有限
公司提交的意
見書

立法會CB(1)540/08-09(17)號——Ava HAU 女
文件 士、CHUNG
Fei-fei 女士、
Raymond KWOK
先生、Mikko
SIPILA 女士及

Gregory YING先生
所提交性質
類似的意見書

立法會CB(1)592/08-09(06)號——Kelvin LEUNG
文件 先生、CHEUNG
Shuk-ping 女
士、Patrick LEE
先生及 CHENG
Yuk-yung 女 士
所提交性質類
似的意見書

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)540/08-09(18)號文件 —— 政府當局就立法
規定停車熄匙提
供的文件

立法會CB(1)540/08-09(19)號文件 —— 立法會秘書處擬
備的關於管制停
車熄匙的文件(最
新背景資料簡介))

45. 應主席之請，環境局局長就團體代表提出的意見作綜合回應。他表示，政府當局承認空氣污染與公眾健康有密切關係，並已採取各種方法改善空氣質素，包括設定發電的排放總量上限、引入較潔淨的汽車燃料及更換造成較多污染的車輛等。管制停車熄匙一事最先在2000年討論，當局此後一直展開工作，向各界推廣自願關掉空轉引擎。然而，針對引擎空轉車輛的投訴持續增加，而不少司機的駕駛習慣亦未見改善。當局曾在2007／2008年就立法管制停車熄匙的建議進行為期5個月的公眾諮詢，諮詢結果反映出管制停車熄匙獲得廣泛支持。政府當局隨後再諮詢各政黨及運輸業，以期解決管制停車熄匙所引致的運作困難。此外，政府當局已制訂若干車輛的豁免安排。環境局局長察悉，鑒於各方提出的意見並不相同，當局不可能制訂一項會迎合各方需要的建議。在考慮運輸業的運作需要及執法的可行性後，政府當局已修訂豁免安排，把的士站首5輛的士及綠色專線小巴站每條路線的首兩輛綠色專線小巴納入豁免範圍。至於紅色小巴，小巴站內有至少一名乘客在車廂內的紅色小巴，以及緊隨其後的一輛紅色小巴，將會獲得豁免。

裝有密封式窗戶的旅遊巴士若有至少一名乘客在車廂內，亦會獲得豁免。關於在發出定額罰款通知書前給予寬限時間的建議，環境局局長表示政府當局在這方面持開放態度，歡迎公眾在當局就管制停車熄匙作出決定之前，提出更多意見。與此同時，當局會致力加強宣傳，讓各界明白關掉空轉引擎的必要性。他強調，解決空氣污染問題的責任不僅在於運輸業，整個社會亦須負上責任。在進行更多工作以改善空氣質素之前，各方必須達致共識。

46. 梁美芬議員申報利益，表明她是環保促進會的主席。雖然支持立法管制停車熄匙，因為此舉有助改善路邊空氣質素，但考慮到若干行業的運作需要，她同意給予該等行業豁免，而豁免範圍應包括緊急服務車輛(例如救護車)、運送屍體的車輛及接載病人的的士。當局亦應考慮撤銷在酷熱天氣警告發出的日子實施停車熄匙的規定。為確保公正無私，當局應在適當情況下訂立免責辯護條文。執法人員亦應穿着制服，一如多倫多的情況。她又指出，減少空氣污染的措施不應局限於針對車輛，亦應適用於建築物。當局應採取措施，鼓勵公眾因應需要，在室內溫度到達某水平時才使用暖氣或冷卻系統。

47. 環境局局長回應時解釋，當局會豁免因輔助用途而需要維持引擎開動的車輛，例如救護車和售賣雪糕的車輛等。然而，他不明白接載病人的的士為何需要維持引擎空轉。關於要求在酷熱天氣警告發出的日子給予豁免，環境局局長表示，考慮到新加坡等熱帶城市規管停車熄匙的法例並無訂明此類豁免，此事須再作研究。關於執法問題，環境局局長表示，除了環境保護署的人員外，當局亦會賦權交通督導員對引擎空轉車輛採取執法行動。政府當局亦會因應在執法上是否可行，研究加入免責辯護條文的建議。

48. 雖然承認修訂豁免安排已向前邁進一步，但劉健儀議員表示，從在是次會議上表達的意見可見，該等豁免安排不能完全解決運輸業面對的困難。她指出，即使是私家車司機亦關注到在遵守停車熄匙規定方面有實際困難，更不用說的士司機了。豁免的士站首5輛的士的修訂安排並不足夠，尤以在雨天時不准正在輪候的第六輛的士及其他的士開動空調為然，結果的士司機會選擇不在的士站輪候而在道路上繞圈

兜截乘客，令的士排放更多廢氣。她邀請環境局局長及環境保護署其他人員與她在炎夏某天坐在的士內，親身體驗在這樣的天氣情況下為了遵守停車熄匙規定的感受。接送學生的學校巴士，以及在停車等候乘客期間極難找到一個適合的停泊地點的旅遊巴士，亦面對同一問題。她強調在訂立停車熄匙的規定時應審慎行事，確保司機的健康和公眾的安全受到保障。她希望當局會考慮在酷熱天氣警告發出的日子給予豁免。

49. 環境局局長解釋，大部分學校巴士均屬裝有渦輪增壓器的柴油商業車輛，在修訂豁免安排下每60分鐘可享有3分鐘的寬限時間。就裝有密封式窗戶的學校巴士而言，若有至少一名學生在車廂內，該等車輛將獲豁免遵守停車熄匙的規定。至於旅遊巴士，預計司機會在車上沒有乘客時，於停車等候期間關掉引擎。

50. 王國興議員察悉團體代表的意見並非互相對立。各方必須同心協力應付空氣污染問題，以期改善公眾的健康和安全。運輸業亦意識到有需要保護環境，因為業界人士大部分時間在道路上度過，幾乎全部受到路邊空氣質素的影響。他促請政府當局採取以人為本的方式，並進一步考慮採取下列措施，解決業界在遵守停車熄匙規定方面所面對的困難 ——

- (a) 在雨天及酷熱天氣警告發出的日子給予豁免；
- (b) 在的士站設置遮蔭處；
- (c) 確定頻密開關引擎對車輛性能的影響；
- (d) 確定實施停車熄匙規定對司機的健康和安全的影響；
- (e) 處理沒有指定車站的紅色小巴所面對的問題；
- (f) 處理裝有密封式窗戶的旅遊巴士所面對的問題；及

- (g) 資助車輛安裝可在引擎關掉時啟動的獨立冷卻系統。

51. 環境局局長表示，修訂豁免安排是在考慮運輸業的運作需要後作出的。雖然如此，要迎合各方的期望並非易事。舉例而言，香港天氣炎熱，在高溫的日子給予豁免的建議即表示停車熄匙規定在全年大部分時間均不適用。這亦與新加坡的經驗恰恰相反。在新加坡，無論天氣如何，停車熄匙的規定全年適用。儘管如此，他同意在可行的情況下，可於的士站種植更多樹木，作為香港的綠化工程其中一部分。就紅色小巴士的紅色小巴作出的修訂豁免安排，以綠色專線小巴的修訂豁免安排(亦即前往同一目的地的首兩輛專線小巴會獲豁免)作為藍本。裝有密封式窗戶的旅遊巴士若有至少一名乘客在車廂內，將會獲得豁免。政府當局亦準備探討車輛安裝可在引擎關掉時啟動的輔助冷卻設備是否切實可行。事實上，當局已接獲一項關於就電池推動的車輛輔助冷卻系統進行研究的撥款申請。

52. 何秀蘭議員感謝團體代表就這項具爭議性的課題提出意見。她與楊慶材先生及黃世澤先生同樣關注司機的職業安全，並同意在炎熱的日子留在沒有空調的車輛內，會令人感到非常不舒適。過往曾發生兒童在炎熱的日子留在車廂內，因過熱而死亡的事件。因此，她支持在酷熱天氣警告發出的日子給予豁免，而的士若載有因健康理由而有特別需要的乘客，應獲准維持引擎空轉。她又指出，政府當局未必適宜對新加坡及香港的情況作直接比較，因為相對於新加坡，香港的人口遠遠較多，建築物密度亦遠遠較高。她又警告，立法管制停車熄匙的建議可能會一如香港工程師學會在其意見書所聲稱，成為"一項被可笑的運作安排破壞的良好政策，花費極大但成效極低"。環境局局長表示，在制定規管停車熄匙的法例時，必須平衡社會的不同需要。他察悉業界的意見，就是基於實際理由，在雨天時必須在某程度上作出彈性處理。同一做法將適用於因醫療理由而需要空調的乘客。政府當局準備與議員及公眾進一步討論此事，以處理他們的關注事項。何議員強調必須清楚列明所給予的各項豁免，避免出現含糊不清的情況，同時方便執法。

政府當局

53. 陳偉業議員同意，在停車熄匙的規定實施之前，當局應致力解決受影響行業的運作困難，以及賠償該等行業的損失。當局亦應考慮提供誘因，鼓勵車主轉用引擎在空轉時會讓空調開動的混合動力車輛。他詢問政府車輛會否獲豁免遵守停車熄匙規定。環境局局長證實，停車熄匙規定將適用於政府車輛，但正在執行任務的紀律部隊車輛和其他緊急服務車輛，以及因一些輔助用途(提供空調除外)而必須保持引擎運作的車輛，則屬例外。為方便委員更深入瞭解此事，政府當局答允提供文件，述明管制停車熄匙的建議是否適用於政府車輛。

54. 陳克勤議員察悉，政府當局沒有處理頻密開關引擎可能會損壞電池及點火系統的問題。他詢問各大專院校有否進行研究，探討頻密開關引擎對車輛性能的影響。若發覺安裝獨立冷卻設備的技術可行，當局亦應考慮資助車輛安裝該等設備。陳偉業議員對此亦表關注，並警告的士在的士站頻密開關引擎所產生的額外排放量，可能會抵銷管制停車熄匙的建議所帶來的效益。環境局局長表示，管制停車熄匙不會導致司機頻密開關引擎。舉例而言，在的士站輪候的的士若有乘客正在登車，將無須關掉引擎。同一原則適用於在貨櫃碼頭及加氣站輪候的車輛。此外，關掉空轉引擎較任由引擎空轉環保。加拿大進行的研究亦顯示，車輛的引擎空轉10秒較重新啟動引擎耗用更多燃料。

55. 鑒於各界普遍關注頻密開關引擎造成的影響，主席請團體代表就此方面發表意見。新界的士營運協會的陳樹生先生表示，在的士站輪候乘客的的士需要多次開關引擎，次數可多達每天600次或每月超過2萬次。這樣頻密開關引擎可以對引擎造成極大損耗，因為引擎並非作此用途。他不滿政府當局沒有研究頻密開關引擎對引擎造成的影響。黃世澤先生指出，歐盟IV期車輛的電腦零件在頻密開關引擎的情況下很易失靈，這會導致高昂的維修保養費用。此外，從歐洲國家進口零件需時數月。由於需要等待一段長時間方可進行維修，車主及司機的生計將會受到影響。的士車行車主協會有限公司的吳坤成先生不滿政府當局沒有按要求提供皇冠車行就頻密開關引擎對車輛性能的影響撰寫的報告，而當局就此方面展開的研究及與業界進行的討論，亦沒有任何進展。的士業

認為停車熄匙的規定應分階段實施，以便業界可作出更充分的準備，安裝最佳的設備，以遵守停車熄匙的規定。西北區的士司機從業員總會的黃永忠先生表示，頻密開關引擎不但會縮短起動器的使用期限，亦會產生更多廢氣，令車輛需要更頻密地進行維修保養，提高營運成本。他要求當局豁免的士遵守停車熄匙規定，直至當局採取支援措施，例如在的士站設置遮蔭處及提供誘因予車主更換混合動力車輛為止。新興台的士從業員聯會的陳偉明先生表示，他強烈反對立法管制停車熄匙。他補充，的士引擎的設計是為了令引擎可在的士停下時開動。頻密開關引擎會損壞電池和點火系統，導致須棄置更多廢物。楊慶材先生表示，車輛在能夠妥善發揮性能之前需要時間預熱機件。因此，頻密開關引擎可能會對車輛性能造成不利影響。他又指出，路邊空氣質素惡化不可完全歸咎於引擎空轉車輛排放廢氣，交通擁擠才是更重要的因素。內地工業因金融海嘯倒閉，可能亦是近日天空較為明朗的原因。的士權益協會的劉劍魂先生亦關注到頻密開關引擎會損壞電池，導致更多有毒廢物須棄置在堆填區，污染土地。惠益港九及新界的士車主聯會有限公司的李國英先生表示，開動引擎較任由引擎空轉消耗更多燃料。他要求當局在的士站種植更多樹木，令司機在等候乘客時有遮蔭的地方。然而，當局從未批准他的要求，在禾輦的士站加建上蓋。新界電召的士聯會有限公司的陈盛全先生詢問，政府當局可否保證頻密開關引擎不會影響引擎表現，否則當局便應負責維修引擎。香港公共小巴車主司機協進總會的黎銘洪先生重申，部分紅色小巴(例如駱克道的紅色小巴)沒有指定車站的問題尚未解決。的士、小巴權益關注大聯盟的彭汪棉先生表示，環境局局長並無回答的士業提出的問題。他希望政府當局再與業界進行討論，以處理業界的關注事項。

56. 署理環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，他清楚知道運輸業關注頻密開關引擎對電池和起動器造成的影響。然而，他指出，若車輛空轉引擎，對車輛及車輛零件造成損耗的程度是一樣的。此外，關掉引擎會節省燃料，並會減少引擎損耗。加拿大進行的一項研究顯示，開動引擎一分鐘所需的燃料費用，多於因重新啟動引擎而可能增加的保養費用。

57. 環境局局長承認政府當局、議員及業界現正盡力找出有何切實可行的解決方案，以便執行停車熄匙的規定。就的士及小巴站內的的士、綠色專線小巴和紅色小巴作出的修訂豁免安排，的確已顧及該等車輛的實際運作情況。他強調在執行停車熄匙的法定規定前必須取得共識，而當局會在修訂豁免安排的基礎上進行更多討論，然後才作出最終決定。劉健儀議員表示，政府當局與業界先前進行的討論有助縮窄彼此的分歧。如有需要，當局應邀請工程師就頻密開關引擎會如何影響車輛性能，提供專業意見。當局或須因應業界的運作需要，給予進一步豁免。她建議政府當局在管制停車熄匙的立法建議提交事務委員會討論之前進一步諮詢業界，以及制訂獲各方接受的解決方案。

58. 主席感謝團體代表提出意見，並表示若團體代表有其他事項需要補充，可再提交意見書予事務委員會考慮。

II. 其他事項

59. 議事完畢，會議於下午7時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年2月19日