

《汽車引擎空轉（定額罰款）條例草案》委員會

二零一零年六月一日會議跟進事項

政府回應

有關引擎機件磨損的關注

(b) 就頻密關掉和重新啓動引擎令引擎機件加劇磨損，以致增加維修費用的關注，政府有什麼回應？

1. 請見有關 2010 年 5 月 27 日會議跟進事項，政府就第(m)項的回應。

(c) 解釋為何劉健儀議員與港九三的士商會聯合委員會進行的測試，結果未能證明建議的有關規定會令正駛進的士站之的士引擎磨損。

2. 請見有關 2010 年 5 月 27 日會議跟進事項，政府就第(f)項的回應。

有關巴士運作的事宜

(d) 解釋為何《條例草案》附件一第 2 (4) 條訂明有關規定並不適用於“載有乘客的巴士（專利巴士除外）的司機”，以及並無向專利巴士提供同樣豁免的原因。

3. 旅遊巴士和專利巴士有不同的運作模式。一般而言，旅遊巴士並非按照固定時間表運作，而在日常運作中需要在不同地方停泊以等候乘客上車。考慮到大多數的旅遊巴士均裝上密封車窗，如果在等候其他乘客期間不能為已上車的乘客開啓空氣調節，即會產生實際的通風問題，我們因此接納業界的建議，豁免載有乘客的旅遊巴士的司機無需遵守有關規定。

4. 有別於旅遊巴士，專利巴士按照固定時間表運作。它們會按照固定的時間駛離巴士總站，並在指定的巴士站讓乘客上車或落車。專利巴士不會停泊在路上等候乘客。如有需要，司機可利用每 60 分鐘內 3 分鐘的寬限時間，在固定的出發時間前開啓專利巴士的引擎，以助在接載乘客前降低車廂的溫度。他們亦可依照《條例草案》附件一第(1)(c)條，在乘客上落專利巴士時繼續讓空氣調動系統運作。此外，我們亦

關注到專利巴士空轉引擎以開啓空氣調節系統，在夏天炎熱時對在巴士左右排隊上車的乘客的環境滋擾(包括空氣污染物和熱氣)。

5. 鑑於以上原因，我們建議《條例草案》附件一第 2(4)條適用於旅遊巴士，而非專利巴士。

環境保護署
二零一零年六月