

## 《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》委員會

出席二零一零年六月一日及七日會議的團體代表意見摘要  
(截至二零一零年八月五日)

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見   |
|---|---|--|
| <u>的士及公共小巴聯會</u>  |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 泰和車行有限公司<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(11)號文件)</li> <li>● 車馬樂的士聯會有限公司</li> <li>● 順安汽車貿易有限公司</li> <li>● 新界電召的士聯會有限公司</li> <li>● 港九新界的士司機總會</li> <li>● 港九(四海)的士司機協會</li> <li>● 的士前線司機總會</li> <li>● 新界的士司機權益大聯盟<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(09)及<br/>CB(1)2121/09-10(14)號文件)</li> <li>● 的士權益(四海)電召中心有限公司</li> <li>● 自由的士權益協進會<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(06)號<br/>文件)</li> <li>● 的士司機從業員總會</li> </ul> | <p>的士及公共小巴聯會要求豁免所有的士和公共小巴站遵守擬議的禁止汽車引擎空轉規定(擬議規定)，理由包括：</p> <p>(a) 為遵守擬議規定，輪候隊列中第六輛的士／第三輛公共小巴(及隨後的車輛)需頻密開關引擎，排放更多廢氣，令起動器及電池損耗更大，增加維修費用。</p> <p>(b) 的士／公共小巴司機需保持車內空調開動，特別是在雨天，以免玻璃板因空氣水分凝結而出現霧氣，確保駕駛安全及避免乘客和座位被沾濕。</p> <p>(c) 當局應推行其他措施，例如提早更換巴士或限制興建屏風樓，而</p> | <p>的士及小巴：</p> <p>(a)至(m) 政府致力改善本港空氣質素。特別是自 1999 年我們展開全面汽車廢氣管制計劃以來，主要空氣污染物的路邊濃度顯著下降。為加強這方面的工作，我們實施多項措施，例如更換舊型號柴油商業車輛計劃、推廣使用環保車輛(包括電動車)及燃料計劃[詳見立法會 CB(1)2690/09-10(01)號文件]，並提交《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》(《條例草案》)，以減少汽車引擎空轉造成的路邊空氣污染，以及對行</p> |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見   |
|--|---|--|
| <p>(立法會 CB(1)2053/09-10(06)號文件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 城士的士車主司機聯會有限公司<br/>(立法會 CB(1)2064/09-10(04)號文件)</li> <li>● 港九三的士商會聯合委員會<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(08)號文件)</li> <li>● 捷輝汽車有限公司<br/>(立法會 CB(1)2117/09-10(06)號文件)</li> <li>● 九龍的士車主聯會有限公司<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(08)號文件)</li> <li>● 聯友的士同業聯會有限公司</li> <li>● 西北區的士司機從業員總會<br/>(立法會 CB(1)2038/09-10(05)號文件)</li> <li>● 香港九龍的士貨車商會有限公司<br/>(立法會 CB(1)2064/09-10(02)及 CB(1)2090/09-10(08)號文件)</li> <li>● 新興的士電召聯會</li> <li>● 新興台的士從業員聯會<br/>(立法會 CB(1)2038/09-10(04)號文件)</li> <li>● 汽車交通運輸業總工會公共小巴分會</li> </ul> | <p>不是對的士／公共小巴施加更多限制。</p> <p>(d) 配套措施及設施不足，例如泊車／等候處、有蓋的士／公共小巴站，未能配合實施擬議規定。</p> <p>(e) 擬議規定對職業司機作業及生計會有負面影響。</p> <p><u>與的士相關的理由</u></p> <p>(f) 擬議規定會令乘客不適，因而影響的士服務的質素、競爭力和業務。</p> <p>(g) 氣溫達攝氏 27 度時，車廂氣溫可能超逾攝氏 40 度。的士實際上是司機的工作間，的士司機需長時間留在車內工作。如的士站輪候的士須關掉引擎及空調，會影響司機的健康及判斷力以至道路安全。</p> <p>(h) 出於運作需要，天氣炎熱時的士司機需保持車內空調開動，因此不會關掉引擎寧願在路上繞圈以</p> | <p>人和道路附近工作或居住的人士造成的環境滋擾。擬議規定亦會減少司機吸入汽車廢氣，保障他們健康。</p> <p>為配合司機及運輸業的運作需要，《條例草案》容許所有司機每 60 分鐘的時段內有 3 分鐘寬限時間，並有多項豁免，涵蓋不同汽車的司機和各種情況。特別是寬限時間讓裝有渦輪增壓器車輛的司機可依照汽車製造商的建議，在汽車靜止後空轉內燃引擎數分鐘。由於享有寬限時間和的士站的豁免，的士司機可同時遵守擬議規定及在黑夜時間亮起車頂的“TAXI”燈號(由車輛電池供電)以顯示的士可供租賃的法例規定。在審議《條例草案》時，我們亦建議在當局發出“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，進一步配合司機在極端天氣時的需要。</p> <p>我們擬訂《條例草案》時已顧</p> |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見  |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 汽車交通運輸業總工會的士司機分會</li> <li>● 香港公共小巴車主司機協進總會</li> <li>● 香港的士小巴商總會有限公司</li> <li>● 的士司機權益會<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(05)號文件)</li> <li>● 的士車行車主協會有限公司<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(03)號文件)</li> <li>● 香港計程車會<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(02)號文件)</li> <li>● 惠益港九及新界的士車主聯會有限公司</li> <li>● 的士、小巴權益關注大聯盟<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(04)號文件)</li> <li>● 市區的士司機聯委會有限公司</li> </ul> | <p>迴避擬議規定，令交通擠塞及污染問題惡化。</p> <p>(i) 對於停泊於的士站以外地點的候召載客的士，有關的士站的豁免建議無法切合需要。由於沒有指引說明如何處理在的士站以外地點等候之的士，因此會出現執法問題。</p> <p>(j) 的士如須遵守擬議規定，則難以遵守亮起車頂燈以顯示的士可供租賃的法例規定。</p> <p><u>與公共小巴相關的理由</u></p> <p>(k) 基於運作理由，歐盟四期公共小巴引擎需空轉 15 至 45 分鐘，進行特別“燒炭”程序(見捷輝汽車有限公司意見書(立法會 CB(1)2117/09-10(06)號文件))。裝有渦輪時間擊的公共小巴，引擎確實需空轉 3 至 5 分鐘，才可關掉及重新啟動。</p> <p><u>個別的士及公共小巴聯會的提議</u></p> | <p>及一項重要因素：《條例草案》連同豁免建議不會令司機在關掉引擎後須長時間留在車內。舉例來說，如的士站出現候客的士車龍，的士司機關掉引擎後可在車外等候。事實上在立法禁止汽車引擎空轉的城市，司機關掉引擎後通常會在車外等候。此外，如的士站外已有的士車龍，的士司機可決定繼續候客還是轉往別處載客。為協助司機遵守擬議規定，運輸署會在有需要及可行的情況下，考慮及協助提供停泊/等候位置及在的士站/公共小巴站加建乘客上蓋。收到有關建議後，該署會聯同相關人士研究有關的士站/公共小巴站的運作及使用率，還有交通管理和該地點的情況。</p> <p>當局大體上認為立法建議有助司機和道路附近居住或工作的人士減少吸入汽車廢氣，對職業司機及公眾的健康均有裨益。</p> |

| 團體 | 關注／意見   | 當局意見   |
|----|---|--|
|    | <p>進一步豁免：</p> <p>(l) 在天氣酷熱／大雨的日子，例如當局發出“酷熱天氣警告”或黃色、紅色或黑色暴雨警告信號的日子，或氣溫達攝氏 27 度，又或仿效多倫多，車廂氣溫超逾攝氏 27 度時，應暫停實施擬議規定。</p> <p>(m) 輪候駛進的士站或在石油氣加氣站輪候加氣之的士應獲豁免。</p> <p>實施方法及措施：</p> <p>(n) 鑑於擬議規定在執法上有困難，應分階段實施。</p> <p>(o) 指派交通督導員和高級交通督導</p> | <p>不過，當局現正考慮運輸業部分代表及條例草案委員會成員提出進一步豁免的建議，包括涉及的士、小巴及巴士的建議，並會在下次會議向委員會匯報意見。</p> <p>實施方法及措施：</p> <p>(n) 《條例草案》訂明多項豁免，涵蓋不同汽車的司機及各種情況，目的是平衡司機及運輸業運作，以及保障公眾免受引擎空轉汽車造成的環境滋擾這兩方面的需要。《條例草案》通過後，政府開始執法前會展開一連串宣傳教育活動，加深公眾對擬議規定的認識及了解。此舉有助各方遵守及執行擬議規定。</p> <p>(o) 《條例草案》通過後，我</p> |

| 團體 | 關注／意見   | 當局意見  |
|----|---|---|
|    | <p>員執法，可能令人質疑他們是否客觀，因而引起爭議。</p> <p>(p) 當局應資助的士安裝可在引擎關掉後以電池運行一段短時間的空調系統，或准許的士額外收取一元，以抵銷相關開支。</p> <p>(q) 當局應研究其他可減少路邊廢氣的技術，例如電動車，並由政府資助推廣使用，而不是實施擬議規定及施加定額罰款。</p> | <p>們會為獲授權人員提供足夠培訓及明確的執法指引。</p> <p>(p) 環境及自然保育基金資助香港生產力促進局研發的加裝裝置，目標是發揮類似功能，令引擎在汽車靜止時自動關掉，開動時則重新啟動。此外，引擎關掉後，該裝置能令空調系統以電池運行。該局預期 2010 年年底前完成測試。據我們所知，目前市面沒有功能相若的合適產品。我們會繼續密切留意可便利司機遵守擬議規定的加裝裝置及措施，並研究日後如何便利司機採用可行方案。我們會繼續就此事與運輸業溝通。</p> <p>(q) 政府致力發掘及推廣使用可行技術，改善路邊空氣質素。為推廣使用電動車，我們為買車人士提供優惠，豁免電動車首次登記稅，並落實建議，加快把購買環保車輛(包括電動車)的資本開支列為利得稅可扣減項目。我們亦與私人機</p> |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見   |
|---|---|--|
|   |   | <p>構合作，在停車場設立電動車充電設施，因充電設施對車主會否使用電動車至為關鍵。此外，我們一直與不同製造商研究早日向本港供應電動車。</p> <p>目前，全球電動車供應量仍然有限，因為商業生產預期最快在 2010 年年底才開始，2011 年年初則開始全球分銷。2010-11 年度會有約 200 輛電動車供應本港市場。我們會繼續推廣電動車，務求在中長期增加本港的電動車數目。</p> |
| <p><u>巴士公司、貨車及巴士聯會、工會</u></p>   |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 香港物流協會</li> <li>● 香港空運運輸業協會</li> <li>● 香港貨櫃車主聯會</li> <li>● 新大嶼山巴士(1973)有限公司</li> <li>● 香港(跨境)貨運司機協會</li> <li>● 香港貨車運輸業協會<br/>(立法會 CB(1)2038/09-10(01)號文件)</li> <li>● 城巴有限公司(城巴)<br/>(立法會 CB(1)2053/09-10(03)號</li> </ul> | <p><u>特別與物流業相關的意見</u></p> <p>(a) 應豁免所有基於運作理由確實需要保持引擎空轉的汽車。</p> <p>(b) 應豁免裝有渦輪引擎的汽車，因為汽車引擎確實需要空轉一段短時間，才可關掉及重新啟動。</p> <p>(c) 擬議規定對物流業造成滋擾，令</p> | <p>物流業：</p> <p>(a)至(c) 為配合司機及運輸業的運作需要，《條例草案》容許所有司機在每 60 分鐘的時段內有 3 分鐘寬限時間。寬限時間讓裝有渦輪增壓器車輛的司機可依照汽車製造商的建議，在汽車靜止後空轉內燃引擎數分鐘。此外，《條例草案》訂</p>   |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見   |
|--|---|--|
| <p>文件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新世界第一巴士服務有限公司</li> <li>● 港九勞工社團聯會交通運輸行業委員會<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(07)號文件)</li> <li>● 交通事業從業員協會<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(08)號文件)</li> <li>● 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(01)號文件)</li> <li>● 汽車交通運輸業總工會九龍分會</li> <li>● 汽車交通運輸業總工會<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(09)號文件)</li> <li>● 汽車交通運輸業總工會組織部</li> <li>● 香港廢物處理業協會</li> <li>● 香港巴士業供應商聯會</li> <li>● 元朗區旅運巴士同業聯會</li> <li>● 新界西巴士聯會<br/>(立法會 CB(1)2117/09-10(07)號文件)</li> <li>● 中港澳直通巴士聯會</li> <li>● 公共巴士同業聯會有限公司</li> <li>● 汽車交通運輸業總工會非專利巴</li> </ul> | <p>運作困難。</p> <p><u>特別與專利／非專利巴士相關的意見</u></p> <p>(d) 遵守擬議規定的巴士司機需忍受酷熱；巴士車窗如屬密封式，情況尤其嚴重。</p> <p>(e) 為司機和乘客的舒適和健康着想，空調需啟動至少 10 分鐘後，才讓乘客上車。</p> <p>(f) 城巴和九巴指出，在行走循環線或接駁線的巴士上執行建議的 3</p> | <p>明多項豁免，涵蓋不同汽車的司機及各種情況。舉例來說，司機為某目的而必須讓汽車引擎空轉，而該汽車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)的話，例如運載必須存放於指定低溫的易毀消貨物的冷藏車，將獲豁免。我們亦建議在當局發出“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，進一步配合司機在極端天氣時的需要。</p> <p>專利／非專利巴士：</p> <p>(d)至(h) 請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> <p>(d)至(g) 專利巴士提供定時服務，相關巴士路線的服務時間表列出巴士從巴士總站開出的時間。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。如容許巴士在巴士</p> |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見   |
|--|---|--|
| <p>士分會<br/>(立法會 CB(1)2117/09-10(08)號文件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 香港區旅運巴士同業聯會</li> <li>● 非專利公共巴士從業員協會<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(06)號文件)</li> </ul> | <p>分鐘寬限時間會有困難，因為載有乘客的巴士或需在總站或接駁車站等候超過 3 分鐘。因此，載有乘客的非專利巴士可獲的豁免應適用於專利巴士。</p> <p>(g) 天氣酷熱時，巴士車廂氣溫可能超逾攝氏 50 度。首名乘客上車時，引擎以致空調仍未啓動，車廂高溫對該名乘客會有不良影響。</p> <p>(h) 旅遊巴士有蓋泊車設施不足。在陽光照射下，如旅遊巴士司機等候遊客期間須關掉引擎，未必有足夠時間降溫，令遊客上車時感到舒適。因此，非專利巴士應獲得與公共小巴相若的豁免。</p> | <p>總站有較長時間空轉引擎，例如專利巴士公司建議的十分鐘，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。</p> <p>巴士司機在每 60 分鐘的時段內有 3 分鐘的寬限時間，加上乘客上車或落車時可獲豁免，我們相信這樣的立法建議可合理地平衡保護公眾（包括巴士司機）免受汽車引擎空轉的環境滋擾影響，以及配合專利巴士運作這兩方面的需要。</p> <p>(h) 旅遊巴士屬於非專利巴士，為特定的市場需要向某類別的乘客提供合適服務。與公共小巴不同，大部份的非專利巴士並非從公共車站或總站開出。考慮到這些巴士的運作模式及密封車窗設計，我們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</p> |

| 團體 | 關注／意見   | 當局意見  |
|----|---|---|
|    | <p>(i) 規定會令遊客不願在炎夏月份訪港。</p> <p>(j) 當局應確保提供適當配套設施(特別是旅遊景點的泊車及等候處)或獎勵轉用電動車。</p> | <p>可運作空調系統，確保車廂空氣流通。加上每 60 分鐘內 3 分鐘的寬限時間，以及其他有關乘客上車和落車及交通情況的豁免，現時的建議應可配合非專利巴士的運作需要。因此我們並不認為有理由進一步豁免非專利巴士司機。</p> <p>(i) 由於有多項豁免(包括載有乘客的非專利巴士司機可獲豁免)，擬議規定對遊客造成的不便應可接受。事實上，不少先進國家，包括夏季炎熱潮濕的日本和新加坡，均訂有法例禁止汽車引擎空轉。擬議規定會讓香港與這些國家看齊。</p> <p>(j) 為協助司機遵守擬議規定，運輸署會在有需要及可行的情況下，考慮及協助提供停泊/等候位置及在的士站/公共小巴站加建乘客上蓋。收到有關建議後，該署會聯同相關人士研究有關的士站/公共小巴站的運作及使用率，還有交通管理和該地點的情況。</p> |

| 團體 | 關注／意見  | 當局意見   |
|----|--|--|
|    | <p>(k) 不肯定校巴的“跟車保姆”會否視為乘客，令相關校巴一如載有乘客的非專利巴士獲得豁免。氣溫達攝氏 27 度時，應豁免遵守擬議規定。</p> <p><u>其他意見</u></p> <p><i>實施：</i></p> <p>(l) 擬議規定會影響職業司機的生計，應由私家車開始分階段實施。</p> <p><i>豁免：</i></p> <p>(m) 酷熱或下雨等惡劣天氣時應給予豁免，例如氣溫超逾攝氏 30 度，或車廂氣溫超逾攝氏 27 度，又或雨天以免玻璃板因空氣水分凝結而有霧氣。</p> <p>(n) 司機如能提交醫事證明，因健康</p> | <p>至於電動車，請參閱上文第 5 至 6 頁有關(q)項的回應。</p> <p>(k) 根據《條例草案》，非專利巴士上的“跟車保姆”視為“乘客”。</p> <p>至於進一步豁免，請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> <p><i>實施：</i></p> <p>(l) 請參閱上文第 4 頁有關(n)項的回應。</p> <p><i>豁免：</i></p> <p>(m)至(o) 請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見  |
|---|---|---|
|   | <p>問題不能忍受炎熱天氣，應獲准讓引擎空轉。</p> <p>(o) 擬議規定並不適用於載有活動物並因運作需要而空轉引擎的汽車，但經常需在環境欠佳的堆填區或建築地盤輪候的泥頭車卻不獲豁免，並不公平。</p> <p>(p) 《條例草案》所訂因運作理由確實需要空轉引擎的汽車可獲的豁免有欠明確，或會導致執法問題。豁免建議是否適用於停車場或私家路的汽車，同樣有欠明確。</p> | <p>(p) 《條例草案》附表 1 第 7 條清楚列明根據該項條文司機獲豁免的準則，並舉例進一步闡釋該項條文適用的情況。《條例草案》及各項豁免條文亦適用於私家路(包括停車場)的汽車。</p> |
| <u>駕駛教師協會及汽車聯會</u>  |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 汽車交通運輸業總工會駕駛教師分會</li> <li>● 右軌汽車商會(香港)有限公司 (立法會 CB(1)2053/09-10(08)號文件)</li> <li>● 香港汽車會 (立法會 CB(1)2038/09-10(06)號文件)</li> </ul> | <p>(a) 有些汽車司機為迴避擬議規定，可能寧願在路上繞圈亦不關掉引擎，令交通擠塞及污染問題惡化。</p> <p>(b) 基於健康理由，應在炎夏月份暫停實施擬議規定。</p>  | <p>(a)至(c) 請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p>   |

| 團體 | 關注／意見   | 當局意見  |
|----|---|---|
|    | <p>(c) 必須注意重型車輛(例如旅遊巴士及巴士)的車廂需要較長時間降溫。</p> <p>(d) 當局應鼓勵旅遊巴士安裝活動車窗代替密封車窗。</p> <p><u>個別團體的具體意見</u></p> <p>(e) 香港汽車會原則上贊成停車時關掉引擎，但反對強制實施並施加定額罰款，恐怕會造成滋擾。建議的 3 分鐘寬限時間在執行上會有困難，應為前線執法人員提供足夠培訓及指引。該會認為，《條例草案》宜豁免旅遊景點而非旅遊巴士。除擬議規定外，當局應採取該會意見書(立法會 CB(1)2038/09-10(06)號文件)載列的措施，改善空氣質素。</p> | <p>(d) 運輸署表示，《道路交通條例》(第 374 章)並無就旅遊巴士車窗的開啟方法訂明特別要求。</p> <p>(e) 獲授權人員執行每 60 分鐘內 3 分鐘的寬限時間規定時，會走近引擎空轉的汽車查明情況，然後開始計時。如 3 分鐘後司機不關掉汽車引擎，獲授權人員會向司機發出定額罰款通知書。這項執法安排與加拿大多倫多相若；當地已有效執行禁止引擎空轉規定多年。《條例草案》通過後，我們會為獲授權人員提供足夠培訓及明確的執法指引。</p> <p>至於我們對其他意見的回應，請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> |

| 團體 | 關注／意見  | 當局意見   |
|----|--|--|
|    | <p>(f) 右軌汽車商會(香港)有限公司認為，為鼓勵司機停車時關掉引擎，當局應修訂相關法例，准許使用透光度較低的環保車窗玻璃，讓車廂保持較低溫度。</p> | <p>(f) 運輸署表示，規定汽車車窗的透明度之目的，是確保司機在道路上駕駛時有清晰的視野。這亦有助警方看清車廂內的情況，有效地執法，例如執行有關佩戴安全帶及禁止使用非免提流動電話的法例，亦有助消防員在交通意外發生時發現被困乘客。</p> <p>有關私家車、巴士、貨車及特別用途車輛的規定在 2008 - 09 年放寬，所有司機後座的車窗透明度由 70% 降至最低 44% (但是為確保駕駛安全，擋風玻璃及司機座位兩旁玻璃的透明度並無放寬)。此外，車主亦可向運輸署申請在車窗玻璃貼上透光隔熱膜，只要加裝後車窗玻璃的透明度仍符合相關規定即可。</p> <p>考慮到公眾要求及有效執法的需要，當局認為現行要求合適，無計劃進一步修訂法例以降低透明度。</p> |

| 團體   | 關注／意見  | 當局意見  |
|--|--|---|
| <u>環保團體</u>  |  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>健康空氣行動<br/>(立法會 CB(1)2038/09-10(02)號文件)</li> </ul>              | <p>健康空氣行動支持《條例草案》，原因是路邊廢氣影響公眾健康，特別是兒童健康，以及由於通風欠佳，車廂累積的有毒污染物亦會影響空轉引擎汽車中的司機健康。此外，汽車引擎空轉會加速引擎損耗。鑑於巴士是路邊廢氣的主要源頭，該團體表示反對巴士公司要求把建議的 3 分鐘寬限時間延長至 10 分鐘，認為應加快推行巴士更換計劃。</p> | <p>我們知悉健康空氣行動支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>長春社<br/>(立法會 CB(1)2203/09-10(03)及 2208/09-10(01)號文件)</li> </ul> | <p>長春社支持擬議規定，並警告進一步豁免會妨礙實現《條例草案》的基本目標。此外，建議豁免已相當全面，能切合運輸業的運作需要。鑑於路邊廢氣是最大的空氣污染源，擬議規定應早日實施。此外，沒有證據顯示頻密開關引擎會造成更大損耗。</p> <p>該社認為擬議規定應以警告形式實施，一年後檢討，評估應否收緊或放寬執法。</p>    | <p>我們知悉長春社支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p> <p>《條例草案》通過後，政府開始執法前，會展開一連串宣傳教育活動，加深公眾對擬議規定的認識及了解。此舉有助各方遵守及執行擬議規定。</p> |

| 團體   | 關注／意見  | 當局意見  |
|--|--|---|
|  | <p>同時，政府應提供更多有蓋泊車位，以及在的士及公共小巴士站廣植樹木。</p>   | <p>政府一直全面積極推行綠化工作，包括物色合適種植地點、精選花木品種、訂定美觀的園境設計及妥善護理植物，務求提供更理想的環境。我們會視乎實際情況及實地環境，鼓勵有關方面在泊車位、巴士站、的士站及小巴士站附近適當地方種植花木。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 環保觸覺</li> </ul> | <p>環保觸覺支持擬議規定，以改善路邊空氣質素，惠及行人和道路附近工作的人士。</p> <p>該團體指出，如巴士車窗可以開啓，乘客無需時刻依賴空調而能享受新鮮空氣，尤其是在冬季。</p>                    | <p>我們知悉環保觸覺支持擬議規定。</p> <p>運輸署表示，《道路交通條例》(第 374 章)就巴士車窗的開啓方法並無訂明特別要求。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 綠領行動</li> </ul> | <p>綠領行動完全支持《條例草案》，認為可藉若干項豁免，切合不同行業的需要。因此，《條例草案》不應給予進一步豁免，否則形同虛設。</p> <p>政府亦應規定大型車輛安裝可開啓的車窗，讓新鮮空氣進入車廂，減少依賴空調。</p> | <p>我們知悉綠領行動支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p> <p>運輸署表示，《道路交通條例》(第 374 章)就大型車輛車窗的開啓方法並無訂明特別要求。</p>                               |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見  |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>爭氣行動<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(07)號文件)</li> </ul> | <p>爭氣行動支持《條例草案》，認為只應豁免為醫療、緊急或執法目的而空轉引擎的汽車。空氣質素欠佳對公眾健康影響重大，因此改善空氣質素人人有責。</p> <p>當局應致力提供裝置，令空調系統在汽車引擎關掉後仍能運行。</p> | <p>我們知悉爭氣行動支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p> <p>環境及自然保育基金委員會資助生產力促進局研發加裝裝置，令引擎在汽車靜止時自動關掉，開動時則重新啓動。此外，引擎關掉後，該裝置能令空調系統以電池運行。該局預期在 2010 年年底完成測試。同時，政府會繼續密切留意其他可便利司機遵守擬議規定的加裝裝置及措施。我們會繼續就此事與運輸業溝通。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>小檢舉員<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(05)號文件)</li> </ul> | <p>小檢舉員提出：</p> <p>(a) 只有合法停下或合法停泊的汽車才應獲豁免遵守擬議規定。</p> <p>(b) 室內公共交通交匯處不應獲豁免。</p> <p>(c) 對於是否所有以渦輪增壓的汽車</p>       | <p>(a)及(b) 我們知悉小檢舉員支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p> <p>(c) 根據我們徵詢汽車製造商</p>  |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見  |
|---|---|---|
|   | <p>均需在停車後讓引擎空轉 3 分鐘，渦輪增壓器製造商並無共識。</p> <p>(d) 為方便執行擬議規定，法例應容許警方向車主索取司機姓名。</p>  | <p>所得的意見，某些裝有渦輪增壓器的商用車輛，司機需在汽車靜止後空轉引擎一段短時間。不同製造商建議的空轉時間不同，但一般來說司機空轉引擎 3 分鐘已足夠。</p> <p>(d) 《條例草案》授權交通督導員及環境保護督察執法，並無授權警務人員執法。《條例草案》並無條文授權當局向車主索取司機姓名，因為相關條文與《條例草案》的目標及建議罰則是否相稱，可能引起極大爭議。</p> |
| <p>● 的士巴士乘客爭取清新空氣組 (立法會 CB(1)2121/09-10(04)號文件)</p> | <p>該團體表示：</p> <p>(a) 鑑於路邊廢氣造成嚴重污染，擬議規定不應容許進一步豁免，並應早日實施。</p> <p>為方便執法，當局應提供配套設施，例如有蓋的士站。</p> <p>(b) 政府應積極採取其他改善空氣質素的措施，例如參照世界衛生組</p> | <p>(a) 我們知悉的士巴士乘客爭取清新空氣組支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p> <p>請參閱上文第 14 至 15 頁有關長春社意見的回應。</p> <p>(b) 請參閱上文第 1 至 4 頁有關 (a) 至 (m) 項的回應。至於空</p>  |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見   |
|---|---|--|
|   | <p>織空氣質素指引，制訂本港空氣質素指標。</p> <p>(c) 巴士公司在夏季應把巴士空調維持在攝氏 25.5 度，在冬季應關掉空調。</p> | <p>氣質素指標檢討，我們在 2009 年 11 月底就建議的新空氣質素指標及空氣質素改善措施完成公眾諮詢，並在 2010 年 6 月向環境事務委員會匯報結果。建議的空氣質素改善措施涵蓋範圍甚廣，涉及發電廠、汽車、船隻、交通及運輸管理，以及提高能源效益。當中不少措施既複雜又富爭議。我們需要時間制訂全面策略，確定如何推展空氣質素改善措施及更新空氣質素指標。同時，我們正積極跟進社會普遍支持的措施。</p> <p>(c) 運輸署表示，所有專利巴士的空調系統均裝有溫度調節功能。空調系統可調節巴士車廂的溫度，同時有效地消除濕氣及乘客的異味。為提升服務質素，一些巴士公司的空調系統裝有冷熱功能，在冬天時為乘客提供更舒適的環境。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>龍虎山自然面貌關注組 (立法會 CB(1)2121/09-10(03)號文件)</li> </ul> | <p>關注組支持《條例草案》，並關注運輸業要求進一步豁免。</p>   | <p>我們知悉龍虎山自然面貌關注組支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p>  |

| 團體   | 關注／意見  | 當局意見   |
|--|--|--|
|  | <p>該團體認為，容許環境保護署署長進一步豁免某司機或某類別司機的建議過於籠統，應從《條例草案》刪除。</p>  | <p>環境保護署署長（署長）決定是否根據《條例草案》第 6 條豁免某司機（或某類別的司機）時，會考慮有關汽車在道路上停定時，是否真正和無可避免地需要讓內燃引擎繼續操作，以及將會造成什麼程度的環境滋擾。署長只有信納該要求確有充分理由支持時，他才會行使《條例草案》第 6 條的權力，豁免司機（或某類別的司機）遵守禁止汽車引擎空轉規定，但該豁免受署長認為合適的任何條件所規限。如該要求涉及個別地方社區，署長作出決定時亦會考慮相關區議會的意見。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>香港商界環保大聯盟<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(10)號文件)</li> </ul> | <p>大聯盟認同空氣污染威脅商界的競爭力，原則上支持《條例草案》。該團體同意，對基於運作理由而空轉引擎的汽車，需要靈活處理，並要求政府採取更多具體措施，對付本港及區域空氣污染問題。</p> | <p>我們知悉香港商界環保大聯盟支持擬議規定。請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>綠色力量<br/>(立法會 CB(1)2203/09-10(02)號)</li> </ul>        | <p>綠色力量提出：</p>   | <p>我們知悉綠色力量支持擬議規定。</p>   |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見   |
|--|---|--|
| 文件)  | <p>(a) 該團體接納《條例草案》的豁免建議，只為利便《條例草案》通過，以實施擬議規定。</p> <p>(b) 汽車引擎空轉會令引擎損耗更大，浪費燃料。</p> <p>(c) 要確保擬議規定成功實施，公眾支持相當重要。</p> <p>(d) 《條例草案》早應實施。為保障公眾健康，議員應促成《條例草案》早日實施。</p>     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 清新空氣行動</li> </ul> | <p>清新空氣行動提出：</p> <p>(a) 根據清新空氣行動的路邊測量結果，《條例草案》可令本港空氣質素大為改善，同時鑑於路邊廢氣對公眾(特別是司機)健康的影響，該團體希望《條例草案》早日通過。</p> <p>(b) 與頻密開關引擎相比，汽車引擎空轉令引擎損耗更大。</p> <p>(c) 應提供更多配套設施，以便實施</p> | <p>(a)及(b) 我們知悉清新空氣行動支持擬議規定。</p> <p>(c) 請參閱上文第 14 至 15 頁</p> |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見  |
|---|---|---|
|   | 擬議規定。   | 有關長春社意見的回應，以及上文第 16 頁有關爭氣行動意見的回應。   |
| <u>專業團體</u>   |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 工程界社促會<br/>(立法會 CB(1)2064/09-10(05)號文件)</li> </ul> | <p>該會認同部分司機為求一己舒適，會讓引擎空轉，以便繼續開動空調，因此該會支持擬議規定。可是，擬議規定會令引擎因頻密開關而損耗更大，排放更多廢氣。擬議規定也可能影響的士和公共小巴業務，因為這些車輛的車廂如因擬議規定變得過熱，乘客會選用鐵路服務，不乘搭的士和公共小巴。因此，所有商用車輛均應獲豁免遵守擬議規定。</p> | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> <p>頻密開關引擎：</p> <p>在一系列涵蓋不同種類汽車的司機及各種情況的詳盡豁免，以及每 60 分鐘內 3 分鐘的寬限時間下，商業車輛的司機並不需要頻密地開關他們汽車引擎。實際上，減少不必要的引擎空轉有助減少引擎零件的損耗。根據加拿大天然資源能源效益辦公室（辦公室）進行的研究，汽車空轉引擎會產生碳沉積及未經燃燒的殘餘物，這些物質會積聚及損壞引擎多處重要點。引擎經常空轉可能導致需要更緊密地維修火咀、燃油噴咀、燃料活門座及活塞頂。研究亦指出引擎空轉一小</p> |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見   |
|---|---|--|
|   |   | <p>時等於行車兩小時的損耗。</p> <p>就經常重新啟動汽車會否加劇起動器及電池的損耗，辦公室指出有關的損益平衡點是 60 秒。換言之，把空轉超過 60 秒的引擎關掉，從減少燃油消耗所節省的金錢應多於可能所需額外的維修費用。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 香港汽車工業學會</li> </ul>                                  | <p>香港的交通情況和天氣與外國不同，應慎防實施擬議規定對受影響各方造成滋擾。</p>                                       | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 香港兒科醫學會<br/>(立法會 CB(1)2053/09-10(05)號文件)</li> </ul>  | <p>該會支持《條例草案》，因為引擎空轉汽車排放的廢氣與兒童呼吸機能障礙、容易哮喘、免疫力下降和肺部永久受損有直接關係。此外，早夭可能與暴露於臭氧有關。</p>  | <p>我們知悉香港兒科醫學會支持擬議規定。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 香港工程師學會<br/>(立法會 CB(1) 2121/09-10(15)號文件)</li> </ul> | <p>該會歡迎改善空氣質素措施，並提出：</p> <p>(a) 該會不支持《條例草案》，因為不符合公平公正、執法簡單直接、具成本效益及不過於擾民這些準則。</p> | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。至於執行每 60 分鐘內 3 分鐘的寬限時間規定，請參閱上文第 12 頁有關(e)項的回應。</p>                                      |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見                                |
|--|---|-------------------------------------|
|  | <p>(b) 擬議規定不應全日在全港實施，應只限在嚴重危害行人健康的地點實施。</p> <p>(c) 該會樂見當局考慮各種引擎的技術參數，以及《條例草案》涵蓋私家路。</p> <p>(d) 建議的 3 分鐘寬限時間不易執行。</p> <p>(e) 殘疾或有醫療需要的人士就診的往返車程應獲豁免。</p> |                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>香港哮喘會<br/>(立法會 CB(1)2117/09-10(05)號文件)</li> </ul> | <p>該會完全支持《條例草案》，並指出本港的數據充分顯示，空氣污染令哮喘轉劇、求醫及到急症室求診、留醫及因哮喘和慢性阻塞性肺病死亡的個案比例上升，對兒童及長者的影響尤其嚴重。政府當前急務，是採取各項可行措施，減少路邊廢氣。擬議規定是重要的一步。</p>                          | <p>我們知悉香港哮喘會支持擬議規定。</p>             |
| <p>政黨、區議員和公共政策智囊團</p>  |   |                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>民主建港協進聯盟(民建聯)</li> </ul>                          | <p>應顧及運輸業的運作需要，靈活實施擬議規定，並因應業界的意見和關注</p>   | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見   |
|---|---|--|
|   | <p>考慮作出進一步豁免。</p> <p>當局應為執法人員提供足夠培訓，公布建議 3 分鐘寬限時間的實施細則，以及把警務人員列為執法人員。</p>         | <p>請參閱上文第 12 頁有關(e)項的回應。至於執法安排，香港警務處重申，根據《條例草案》，警務人員不會列為“獲授權人員”。</p>                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>西貢區議員方國珊女士<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(02)號文件)</li> </ul> | <p>為保障職業司機的健康，應在天氣酷熱／大雨的日子，以及有足夠理由(例如路上有蚊患)時，豁免的士站／公共小巴站／巴士站。《條例草案》生效初期應有寬限期。</p> | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應，以及上文第 4 頁有關(n)項的回應。</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>南區區議員楊默博士<br/>(立法會 CB(1)2053/09-10(02)號文件)</li> </ul>  | <p>楊博士表示支持《條例草案》，並建議除的士站首五輛的士外，進一步放寬豁免範圍，以免頻密開關引擎。</p>                            | <p>我們知悉楊博士支持擬議規定。請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>東區區議員楊位醒先生<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(10)號文件)</li> </ul> | <p>執法人員應在開始計時前發出警告。</p> <p>當局應設置顯眼的警告標誌，提醒司機擬議規定。</p> <p>《條例草案》應訂明上訴機制。</p>       | <p>請參閱上文第 12 頁有關(e)項的回應。</p> <p>請參閱上文第 14 頁有關長春社意見的回應第 2 段。</p> <p>《條例草案》訂明機制，違反擬議規定的人士可就法律責任提出抗辯。</p> |

| 團體  | 關注／意見   | 當局意見  |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 創建香港<br/>(立法會 CB(1)2053/09-10(04)號文件)</li> </ul> | <p>創建香港大力支持擬議規定，並指出可以讓汽車空調系統利用電池運行一段短時間的技術已面世，費用合理。</p> <p>該團體認為，無需亦不宜設定建議的3分鐘寬限時間，因為會令《條例草案》無法執行。</p> <p>該團體亦認為應由警方負責執法。</p> | <p>我們知悉創建香港支持擬議規定。至於汽車靜止時如何為空調系統供電，請參閱上文第16頁有關爭氣行動意見的回應。</p> <p>請參閱上文第12頁有關(e)項的回應。</p> <p>至於執法安排，香港警務處重申，根據《條例草案》，警務人員不會列為“獲授權人員”。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 獅子山學會</li> </ul>                                 | <p>該會大力反對《條例草案》，認為應以其他措施取代擬議規定，例如減少發電產生的廢氣排放，以及與廣東省磋商減少源自內地的污染物。</p>  | <p>請參閱上文第1至4頁有關(a)至(m)項的回應。</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 思匯政策研究所</li> </ul>                               | <p>思匯政策研究所認為不應為個人舒適而損害公眾健康。該研究所建議，專利及非專利巴士的排放標準如相等或高於保養良好的歐盟四期引擎，當局應給予較長的引擎空轉寬限時間。此舉可鼓勵公共運輸機構加快改良／改裝車隊。</p>                   | <p>我們擬訂《條例草案》時，已審慎考慮建議豁免是否足以配合司機及運輸業的運作需要。符合較嚴格排放標準的巴士如空轉引擎，仍會造成路邊空氣污染及環境滋擾。因此，我們不支持給予上述巴士的司機較長寬限時間的建議。</p>                             |

| 團體 | 關注／意見  | 當局意見   |
|----|--|--|
|    | <p>上述計劃主要為巴士而設，同時應鼓勵轉用低污染的校巴及貨車。</p> <p>所有汽車均應貼上顯示排放標準的標籤，方便當局及業界籌備設立低排放區。</p> | <p>為減少引擎空轉汽車造成的路邊空氣污染及環境滋擾，以及讓司機減少接觸汽車廢氣，我們建議擬議規定適用於所有裝有內燃引擎的汽車。同時，我們會繼續鼓勵車主更換舊型號柴油商業車輛，並推廣使用環保車輛(包括電動車)及燃料[詳見立法會 CB(1)2690/09-10(01)號文件]。</p> <p>至於設立低排放區，鑑於專利巴士佔銅鑼灣、中環及旺角繁忙走廊汽車流量達 40%，我們現正研究可否在上述地區至少一條繁忙走廊設立專利巴士低排放區試點。試驗結果有助我們考慮日後擴展低排放區範圍至其他類型的汽車的可行性。如擴大這項措施的通用範圍實屬可行，我們會研究是否需要汽車貼上顯示設計排放標準的標籤以助執行有關規定。</p> |

| 團體   | 關注／意見  | 當局意見                                 |
|--|--|--------------------------------------|
| <u>學校、商會及社區組織</u>  |  |                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>香港加拿大國際學校<br/>(立法會 CB(1)2038/09-10(07)號文件)</li> </ul> | <p>該校考慮到空氣污染對健康的影響，大力支持《條例草案》。該校認為，《條例草案》會讓校方有權要求在學校附近等候的司機合作，停車時關掉引擎，並有助本港與其他國際城市看齊。</p>    | <p>我們知悉香港加拿大國際學校支持擬議規定。</p>          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>漢基國際學校</li> </ul>                                     | <p>漢基國際學校支持擬議規定。擬議規定已在世界多處實施，是對付路邊廢氣問題重要的一步。應留意建議的 3 分鐘寬限時間在紐約市實施多年，學校附近的寬限時間現已縮短至 1 分鐘。</p> | <p>我們知悉漢基國際學校支持擬議規定。</p>             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>瑞典商會</li> </ul>                                       | <p>對於外資企業決定是否在本港擴充業務，空氣污染確實有負面影響。採取措施禁止引擎不必要空轉是正確方向。進一步豁免會產生風險。</p>                          | <p>我們知悉瑞典商會支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>丹麥商會<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(13)號文件)</li> </ul>      | <p>該商會支持《條例草案》，因為路邊污染損害香港聲譽，日後香港要獲國際認許，最需要改善的是空氣質素。</p>                                      | <p>我們知悉丹麥商會支持擬議規定。</p>               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>香港澳洲商會<br/>(立法會 CB(1)2117/09-10(10)號)</li> </ul>      | <p>該商會原則上支持《條例草案》。該商會同意應訂定切實可行及可實際執</p>  | <p>我們知悉香港澳洲商會支持擬議規定。請參閱上文第 1 至 4</p> |

| 團體  | 關注／意見  | 當局意見   |
|---|--|--|
| 文件)   | 行的罰則，並對基於運作理由而空轉引擎的汽車靈活處理。該商會促請政府對付本港及區域空氣污染問題。  | 頁有關(a)至(m)項的回應。  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 街坊工友服務處(街工)<br/>(立法會 CB(1)2090/09-10(09)號<br/>文件)</li> </ul> | <p>街工表示：</p> <p>(a) 石油氣的士應獲豁免遵守擬議規定。</p> <p>(b) 的士站數目不足以配合實施擬議規定。</p> <p>(c) 如沒有指引說明如何處理天氣問題及的士站以外地點等候之的士，會出現執法問題，導致執法人員與司機發生糾紛。</p> <p>(d) 在天氣酷熱／大雨的日子，司機／汽車應獲豁免。</p> <p>(e) 《條例草案》會影響的士司機的生計及健康。</p> | <p>(a) 不論所使用的燃料種類，所有汽車轉動內燃引擎時均會造成環境滋擾及消耗燃料。因此，擬議規定應適用使用所有燃料種類的汽車。</p> <p>(b) 視乎運作需要及交通情況，運輸署會考慮業界的建議，在適當地點設立的士站。</p> <p>(c)至(e) 請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> |

| 團體  | 關注／意見  | 當局意見                                |
|---|--|-------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>長者安居服務協會<br/>(立法會 CB(1)2064/09-10(03)號文件)</li> </ul>               | <p>該會指出，空氣質素與長者健康及呼吸系統疾病密切相關，原則上支持《條例草案》。</p>  | <p>我們知悉長者安居服務協會支持擬議規定。</p>          |
| <p><u>其他</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>黃世澤先生<br/>(立法會 CB(1)2064/09-10(01)號文件)</li> </ul> | <p>黃先生提出：</p> <p>(a) 考慮到涉及的健康及勞工保險事宜，車廂氣溫超逾攝氏 27 度時，應豁免遵守擬議規定。如豁免所有正在作業的商用車輛，則更理想。</p> <p>(b) 當值醫生及經證明有相關醫療需要的司機亦應獲豁免。</p> <p>(c) 執勤的政府車輛及駐港人民解放軍車輛亦應獲豁免。</p> <p>《條例草案》附表 1 第 2 條訂明對的士及公共小巴的豁免，應按意見書的提議修訂。</p> | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應。</p> |

| 團體   | 關注／意見   | 當局意見   |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>楊慶材先生<br/>(立法會 CB(1)2038/09-10(03)號文件)</li> </ul>                                   | <p>楊先生認為，引擎空轉汽車並非路邊空氣污染的主要源頭。為改善空氣質素，當局應推廣電動車，而不是實施問題叢生的擬議規定。舉例來說，不能肯定引擎空轉的汽車，如司機因車廂太熱而不留在車內，會否被控違例泊車。楊先生建議，擬議規定應限於指定地方(例如學校、醫院、安老院附近)執行。</p> | <p>請參閱上文第 1 至 4 頁有關(a)至(m)項的回應，以及第 5 至 6 頁有關(q)項的回應。</p>       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>全港報販大聯盟<br/>(立法會 CB(1)2121/09-10(12)號文件)</li> </ul>                                 | <p>該聯盟支持《條例草案》，因為報販每天長時間面對引擎空轉汽車造成的路邊污染。</p>  | <p>我們知悉全港報販大聯盟支持擬議規定。</p>                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Tania Willis 女士<br/>(立法會 CB(1)2053/09-10(01)號文件)</li> </ul>                         | <p>Tania Willis 女士支持《條例草案》，認為對保障公眾健康至為重要。</p>   | <p>我們知悉 Tania Willis 女士支持擬議規定。</p>                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Markus Wohlgenannt 先生<br/>(立法會 CB(1)2053/09-10(07)號文件)</li> </ul>                   | <p>Markus Wohlgenannt 先生認為早應實施《條例草案》，因為汽車引擎空轉的問題嚴重，令空氣質素惡化，影響公眾健康。</p>  | <p>我們知悉 Markus Wohlgenannt 先生支持擬議規定。</p>                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Electric Transport Systems Limited(ETS)<br/>(立法會 CB(1)2117/09-10(09)號文件)</li> </ul> | <p>該公司支持《條例草案》，並針對靜止汽車車廂過熱的問題提出下列建議：</p> <p>(a) 利用裝置，令大多數汽車關掉引</p>  | <p>我們知悉 ETS 支持擬議規定。要客觀評估產品技術上是否可行及用家需支付的費用，最佳方法是進行實際測試。因此，</p> |

| 團體  | 關注／意見  | 當局意見  |
|---|--|---|
|   | <p>擊後空調系統仍能運行。</p> <p>(b) 改裝某些汽車的結構，大幅降低吸熱量及保持車廂清涼。</p> <p>(c) 建造有蓋環保總站，站內設有綠化棚架、太陽能光伏板及小型風力發電機，為等候汽車提供環保電力。</p> | <p>我們安排 ETS 的林禮昌先生與的士業有興趣的人士會面，向他們講解裝置，並探討可否測試裝置。測試結果亦有助林先生向本地運輸業推廣裝置。</p> <p>會後林先生與的士業有興趣的人士聯絡，安排測試。我們收到林先生就建議裝置提交的詳細資料後，會協助徵詢政府相關部門(例如運輸署及機電工程署)對裝置的意見。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>伍玉敏女士</li> </ul> | <p>伍女士支持《條例草案》，並促請政府為的士及公共小巴提供更多有蓋泊車或等候處，以便實施擬議規定。《條例草案》訂明的多項豁免只會削弱《條例草案》的效力。</p>                                | <p>我們知悉伍女士支持擬議規定，以及反對進一步豁免的意見。</p> <p>為協助司機遵守擬議規定，運輸署會在有需要及可行的情況下，考慮及協助提供停泊/等候位置及在的士站/公共小巴站加建乘客上蓋。收到有關建議後，該署會聯同相關人士研究有關的士站/公共小巴站的運作及使用率，還有交通管理和該地點的情況。</p>    |

環境保護署

二零一零年九月.