

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)942/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會及 立法會環境事務委員會 聯席會議紀要

日 期 : 2001年9月25日(星期二)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 立法會交通事務委員會

- * 劉健儀議員, JP (主席)
- * 何鍾泰議員, JP
陳國強議員
黃成智議員
- * 劉炳章議員

立法會環境事務委員會

何秀蘭議員(副主席)
李柱銘議員, SC, JP
黃容根議員
劉慧卿議員, JP
胡經昌議員, BBS

(* 亦為立法會環境事務委員會委員)

缺席委員 : 立法會交通事務委員會

- * 石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
周梁淑怡議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員

譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
* 張宇人議員, JP
* 陳偉業議員

(* 亦為立法會環境事務委員會委員)

立法會環境事務委員會

陳智思議員
蔡素玉議員
羅致光議員, JP
麥國風議員
勞永樂議員
余若薇議員, SC, JP

出席公職人員： 環境食物局

署理環境食物局副局長(C)
陳偉基先生

環境保護署

首席環境保護主任(車輛廢氣)
莫偉全先生

機電工程署

總工程師／氣體生產及供應
傅大品先生

運輸局

運輸局首席助理局長
葉李杏怡女士

運輸署

運輸署助理署長(新界)
區永禧先生

高級工程師／車輛規例及標準
李英明先生

應邀出席者： 環保小巴大聯盟

環保小巴大聯盟發起人
陳文俊先生

香港政策研究所行政總裁
李正儀博士

綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司

主席
邱戊秀先生

執委
蘇世雄先生

香港公共小巴車主司機協進總會

羅志雄先生

黎銘洪先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

由於在聯席會議開始時未達會議法定人數，委員同意以環境事務委員會會議的名義展開是次會議，直至出席人數達到聯席會議的法定人數。因此，是次會議由何秀蘭議員擔任主席。

II. 另類燃料小巴的未來發展路向

與團體代表／政府當局會晤

2. 主席表示，在環境事務委員會2001年7月3日上次會議席上，政府當局曾向委員簡述另類燃料小巴試驗計劃(下稱“試驗計劃”)的結果。在是次會議席上，公共小型巴士(下稱“小巴”)業界3個代表團體將應邀就有關事宜發表意見。

3. 因應劉健儀議員的要求，委員同意邀請每一出席會議的團體簡介其成員組合，然後才陳述意見，以便委員瞭解該團體代表哪些小巴業界人士。

環保小巴大聯盟
(立法會CB(1)2075/00-01(01)號文件)

4. 環保小巴大聯盟發起人陳文俊先生表示，該組織由另類燃料小巴試驗計劃監察委員會部分業界成員組成，以代表小巴業界就此事發表意見。環保小巴大聯盟的成員同時包括綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)及紅色小巴(下稱“紅巴”)服務營辦商，代表了本港小巴超過80%的業界人士，其中包括13個紅巴商會。

5. 香港政策研究所行政總裁李正儀博士闡述環保小巴大聯盟於2001年7月委託該研究所進行的顧問研究的結果，該項研究旨在探討政府打算推行的石油氣小巴政策將對小巴業務營運造成何種影響。顧問研究結果的行政摘要載於立法會CB(1)2075/00-01(01)號文件。

6. 李博士表示，研究所曾向香港島64條專線小巴路線的服務營辦商進行問卷調查，評估引入石油氣小巴將對其營運造成何種影響，以及預測現時的盈虧水平可能出現甚麼變動。另一方面，研究所亦邀請逾300條專線小巴路線的營辦商就引入石油氣小巴提出意見。她繼而提出下列重點，供委員考慮：

- (a) 燃料價格及加氣時間是影響小巴服務營辦商的業務營運的兩項主要變數。
- (b) 在燃料價格方面，研究所根據專用加氣站的石油氣售價(每公升2.025元)、非專用加氣站的石油氣售價(每公升3.88元)，以及現時投入服務的12個加氣站的最新石油氣平均售價(每公升2.27元)，而作出有關的影響評估。根據上述燃料價格計算，在研究所涵蓋的專線小巴路線中，分別有53.3%、100%及80%路線會在營運利潤方面出現損失，即盈利下降、錄得進一步虧損或轉盈為虧。
- (c) 至於加氣時間，研究結果顯示，加氣站的距離會對小巴班次(亦即其收入)構成重大影響。大部分受訪者均估計他們需要前往路途較遙遠的加氣站加氣，所需時間亦較長。由於專用加氣站的數目在短期內只會由5個輕微增加至9個，大部分小巴將須使用非專用加氣站，並須支付較高的燃料費用。否則，他們便須前往路途較遙遠的專用加氣站加氣。

- (d) 由於缺乏資料，是項分析並未包括維修保養此項變數。然而，受訪者對維修保養問題甚感憂慮，因為石油氣車輛須遵守較嚴格的安全及維修標準，因而可能導致維修成本上漲，所需的維修時間亦較長。他們亦關注到如須依賴車輛供應商提供維修保養服務，可能需要支付較高費用及輪候一段較長時間，因而影響其收入。
- (e) 有69.3%受訪者同意引入石油氣小巴，而有90.5%認為增加小巴的座位數目，可抵銷因為使用石油氣而導致的部分營運虧損。

李博士在總結時表示，如政府當局決定應採用石油氣小巴，小巴服務營辦商將須面對兩難的困境，即在轉用石油氣小巴後維持同樣的收入水平而無須調高車費。如把石油氣價格維持在較低水平，將可紓解服務營辦商所面對的部分壓力。然而，加氣站不足及分布地點不均所引起的問題，則不大可能在短期內獲得解決。至於和車輛維修保養有關的事宜，則有賴政府當局、車輛供應商及小巴業界進行密切的溝通及討論。

綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司
(立法會CB(1)2075/00-01(02)號文件)

7. 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司(下稱“綠專總商會”)主席邱戊秀先生表示，該會代表全港逾170條專線小巴路線的同業。他表示，專線小巴業界支持政府為改善空氣質素而推行的措施，並已相應採取行動，使用較潔淨柴油及符合較嚴格廢氣排放標準的小巴，以及參與政府的另類燃料小巴試驗計劃。邱先生大致上同意李博士所闡述的研究結果，並籲請政府當局及早就本港採用另類燃料小巴的未來路向作出決定。他表示，綠專總商會對此事的主要意見如下：

- (a) 只要業界的經營成本能維持於現時使用柴油車輛的相若水平，專線小巴業界會同意考慮轉用其他另類燃料小巴。
- (b) 鑒於政府的試驗計劃顯示，石油氣小巴存在燃油消耗量較大的問題，將會導致經營成本上漲，綠專總商會強烈促請政府當局考慮容許業界暫時一併採用石油氣小巴及符合歐盟III期廢氣排放標準的柴油小巴(下稱“歐盟III期柴油小巴”)，以便就兩者的環保效益及營運上的可行性進行比較研究。

- (c) 由於轉用較環保燃料會導致較高的經營成本，綠專總商會認為政府應向業界提供稅務優惠或增加小巴的座位數目。
- (d) 另一項相關的事項是，當局應放寬有關小巴許可車輛總重的限制(即4公噸)，以便提高安全，從而作出適當的改善。

8. 綠專總商會執委蘇世雄先生補充，柴油小巴的使用期約為10至12年。如政府當局決定引入石油氣小巴並逐步淘汰柴油小巴，應相應向業界作出補償，以便早日更換現有的柴油小巴。蘇先生贊同李博士就業界對石油氣車輛的維修保養感到憂慮而提出的論點，並建議作為政府當局引入石油氣小巴計劃的一部分，政府當局應考慮向車輛維修業提供適當的用地，以確保有足夠的車輛維修服務。

香港公共小巴車主司機協進總會
(立法會CB(1)2075/00-01(03)號文件)

9. 香港公共小巴車主司機協進總會(下稱“協進總會”)的黎銘洪先生表示，該會於2000年3月成立，旨在保障以個體方式經營的紅巴車主司機(一般稱為“單頭司機”)的利益。目前，協進總會約有300名成員。他特別提述紅巴所面對的困難經營狀況，並表示紅巴與專線小巴的營運存在若干基本差異。他強調，協進總會強烈認為石油氣小巴並不適合紅巴的營運。該會的主要關注事項綜述如下：

- (a) 由於大部分紅巴營辦商是單頭司機，其在營運上的可行性，將因為採用石油氣小巴所導致的較高經營成本而蒙受不良影響。與按照固定路線及班次經營並擁有穩定客源的專線小巴不同的是，增加小巴座位數目的建議，並未能紓解紅巴單頭司機所面對的生計問題。
- (b) 需要較長時間進行維修保養是該會的另一關注事項。雖然柴油車輛的維修工作現在可以由中小型維修車房在較短期間內進行，但紅巴單頭司機擔憂此等工作日後將須由車輛供應商進行，致令他們須暫停營業數天。由於他們在車輛維修期間會全無收入，其生計將受到嚴重影響。

- (c) 協進總會促請委員及政府當局考慮紅巴單頭司機的苦況。政府當局應重新研究其強制規定業界棄用柴油小巴而改用石油氣小巴的政策，並容許在本港一併採用石油氣小巴及歐盟III期柴油小巴。否則，不少紅巴單頭司機可能會被迫失業。

委員與團體代表進行討論

10. 劉健儀議員察悉3個代表團體的立場各異，並詢問他們能否解決彼此的分歧，使小巴業界在此事上能夠站在同一陣線，從而對業界利益作出更佳保障。在此方面，她要求團體代表就採用歐盟III期柴油小巴與石油氣小巴的比較提出意見。

11. 陳文俊先生表示，根據政府當局提供的有關資料，環保小巴大聯盟支持採用石油氣小巴。然而，只要能維持一定水平的經營成本，環保小巴大聯盟對於採用石油氣小巴或歐盟III期柴油小巴均表接納。邱戊秀先生表示，根據試驗結果，綠專總商會認為就排放可吸入懸浮粒子而言，石油氣小巴可能是污染程度較低的車種，但由於此事尚未得到百分百的證實，綠專總商會促請政府當局考慮暫時容許業界一併採用石油氣小巴及歐盟III期柴油小巴，以確定兩者的環保效益及營運上的可行性。黎銘洪先生回應時表示，由於專利巴士服務營辦商均採用歐盟III期車輛，協進總會認為小巴業界亦應獲提供相同的選擇。他們主要感到關注的是，引入石油氣小巴為紅巴單頭司機造成的生計問題。

12. 劉慧卿議員認為，政府在此事上的政策，應以既能改善環境質素，又可確保小巴業的營運可行性為目標。鑒於此事可能對紅巴單頭司機造成生計方面的問題，加上協進總會反對採用石油氣小巴，她詢問該會對於小巴採用其他環保燃料的立場如何，以及紅巴單頭司機是否有意轉為專線小巴經營。黎銘洪先生申明，紅巴服務營辦商支持政府採取措施以改善環境，並表示他們願意試用任何其他替代燃料。然而，紅巴單頭司機的生計不應受到影響。

13. 陳文俊先生及邱戊秀先生亦重申，小巴業界支持政府採取的環保措施。因此，他們籲請政府當局及早就此事作出決定，並相應徵詢業內人士的意見。邱先生特別指出，在處理此事上如再有任何延誤，可能會嚴重影響道路安全，因為將有越來越多到期更換的舊式柴油小巴仍在路上行走。陳先生補充時表示，某主要小巴供應商已決定停止輸入柴油小巴。由於只餘下一個供應

商，歐盟III期柴油小巴的交貨日期已押後至11月。此事令小巴業界陷入相當窘迫的境況。

14. 陳國強議員提及轉換石油氣的士的計劃，並闡述的士維修車房的經營者在更換新的石油氣的士後，所面對的各項選址及經營問題。對於政府未能照顧到受新政策影響的相關行業的利益，他認為殊不理想。考慮到該次經驗，他擔憂柴油小巴的維修車房可能亦會遇上同一命運。倘小巴營辦商只能依賴供應商提供的維修保養服務，難免會導致成本增加及需要輪候較長時間。此外，劉健儀議員亦關注到汽車維修業所面對的問題。主席表示兩個事務委員會可舉行另一次會議，以跟進有關問題。

15. 關於香港政策研究所進行的研究的涵蓋範圍，李正儀博士表示，由於香港最近才引入石油氣的士，石油氣的士維修工作的經驗可能不足以反映石油氣小巴的情況。因此，香港政策研究所決定不把維修工作納入為是項分析的變數。

16. 主席多謝各團體代表出席是次會議。

與政府當局舉行會議

- (立法會CB(1)1658/00-01(04)號文件 —— 立法會秘書處為2001年7月3日環境事務委員會會議擬備有關石油氣及電能小巴試驗計劃的背景資料摘要；
- 立法會CB(1)1658/00-01(05)號文件 —— 另類燃料小巴試驗計劃報告；
- 立法會CP1281/00-01號文件 —— 就另類燃料小巴在2001年8月31日舉行的個案會議的紀要；
- 立法會CP1283/00-01(02)號文件 —— 立法會秘書處就石油氣的士計劃與石油氣小巴計劃所作的比較；

- 立法會CB(1)2075/00-01(04)號文件 —— 2001年7月3日
環境事務委員
會會議紀要擬
稿摘錄；及
- 立法會CB(1)2075/00-01(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

17. 主席請政府當局就各團體代表在會議席上所提意見及建議作出回應。

18. 署理環境食物局副局長(C)察悉團體代表所提出的意見，以及香港政策研究所進行的顧問研究的結果。有關結果顯示，有70%受訪者支持引入石油氣小巴。他表示，委員、小巴業界及政府當局在改善空氣質素方面顯然立場一致。

19. 關於對石油氣小巴維修事宜的關注，署理環境食物局副局長(C)表示，根據車輛供應商提供的資料，石油氣小巴無論在設計、維修要求及使用期長短各方面，均與柴油小巴相若。只有燃氣系統需要作出特別的保養及維修。他強調，由於本港市區環境擠迫，為確保安全，規定只可由合資格技師在認可的石油氣車輛維修工場進行燃氣系統的修理工作，實屬恰當的做法。政府當局知悉車輛維修業提出的關注事項，並發現工業邨內有若干合適用地可供使用。該等用地可改作石油氣車輛維修工場，但須視乎個別營辦商所作出的商業決定而定。政府當局將會密切監察提供輔助服務及設施的情況，為本港使用石油氣車輛提供支援。

20. 至於有關加氣時間及燃料價格的關注事宜，署理環境食物局副局長(C)表示，政府當局會繼續推行擴大石油氣加氣站網絡的計劃，以支援石油氣車輛的運作。到了2002年年中，石油氣加氣站的總數將由14個增至45個，其中12個將為專用加氣站。他亦表示，政府當局無意改變現時給予車用石油氣稅項豁免的安排。倘預計日後會出現任何轉變，政府當局會審慎考慮所有有關因素，包括可能對業界營運造成的影響。

21. 署理環境食物局副局長(C)進一步表示，政府當局會因應委員表達的意見、從業界及市民大眾收集所得的意見，以及所有其他有關因素，例如改善石油氣加氣站網絡、由車輛供應商加大車輛的油缸及車用石油氣的價格，審慎研究另類燃料小巴的未來路向。他指出，政府當局僅在7條小巴路線進行試驗。當局現正作出詳細的分析，研究採用石油氣對全港各地的小巴路線將有何影響。與此同時，政府當局亦與業內人士會晤，聽取他們

對使用另類燃料小巴的意見及關注。署理環境食物局副局長(C)察悉業內人士要求政府當局及早作出決定，並強調當局會盡力制訂另類燃料小巴未來路向的建議，以便盡快諮詢業界及立法會。當局計劃在本年底之前進行該項工作。

22. 劉健儀議員注意到，有別於推行石油氣的士計劃的經驗，小巴業界普遍對此項建議感到不安。她並不相信政府當局所作的分析可如實反映業界所面對的經營困難。與其採取高壓手段，她籲請政府當局聽取委員提出的意見及建議，以締造雙贏的局面。由於業界一致要求對歐盟III期柴油小巴及石油氣小巴同時進行更詳細的測試，政府當局應就歐盟III期小巴制訂相關的標準，以便此類車輛可輸入本港。

23. 主席對此亦有同感，並指出據一些環保團體所稱，石油氣車輛排放的其他有毒氣體，可能較歐盟III期車輛為高。由於更換破舊小巴的工作出現延誤，加上其中一名供應商已決定不輸入柴油小巴，她認為為了紓解業界所面對的困難，政府當局應作出承諾，暫時容許業界一併採用柴油小巴及石油氣小巴，以及將會作出適當的過渡安排，讓業界有充分時間逐步轉用石油氣小巴。劉健儀議員認為，政府當局就此事作出最後決定前，有責任協助解決業界所面對更換車輛的問題。劉慧卿議員亦詢問政府當局可就此採取何種具體行動。

24. 然而，李柱銘議員並不同意政府當局須作出上述保證。他認為當局如容許業界同時使用歐盟III期柴油小巴及石油氣小巴，便不能徹底解決由車輛廢氣所引致的空氣污染問題。因此，他籲請政府當局盡早就石油氣小巴引入香港作出決定。

25. 署理環境食物局副局長(C)回應時強調，有關香港應引入哪一類車輛的決定，是由供應商基於商業上的考慮因素而作出，政府當局並沒有向車輛供應商提出任何要求。他表示不能應主席所請作出承諾，但政府當局會記下委員及團體代表在會議席上提出的所有意見及關注，並會竭盡所能，加快進行現時的分析工作及諮詢過程。與此同時，政府當局會繼續與供應商保持聯繫，確保有足夠的小巴供應。

26. 劉慧卿議員並不信納政府當局所作的回覆，並提出告誡謂，當局須為延遲更換舊小巴而可能引致的任何意外負責。

27. 劉健儀議員指出，香港十分依賴日本汽車製造商供應的小巴，並籲請政府當局檢討應否放寬小巴的許可車輛總重的限制，以便符合其他國家較常採用的規格的石油氣小巴亦可輸入本港，為小巴業界提供更多選擇。

28. 運輸局首席助理局長回應時向委員保證，政府當局知悉委員及業界就此事所表達的意見。一如她在2001年8月31日就另類燃料小巴舉行的個案會議中所指出，政府當局已計劃放寬有關的規定，以便改善車內安全設施，例如裝置安全帶及高背座椅。此外，政府當局在落實小巴車輛總重限制的修訂水平時，亦會把引入石油氣小巴的計劃納入考慮範圍。

29. 主席在總結有關此事的討論時請政府當局在制訂另類燃料小巴的未來路向時，考慮委員及團體代表在是次會議席上提出的關注事項。為解決業界所面對更換車輛的問題，政府當局應盡早作出決定。

III. 其他事項

30. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
2002年1月31日