

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)308/00-01號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP+EA

### 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 : 2000年11月7日(星期二)  
時 間 : 下午3時30分  
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 立法會交通事務委員會

- \* 劉健儀議員, JP (主席)
- \* 石禮謙議員, JP (副主席)
- 朱幼麟議員
- \* 何鍾泰議員, JP
- 周梁淑怡議員, JP
- 陳國強議員
- 劉千石議員, JP
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- \* 張宇人議員, JP
- \* 陳偉業議員
- 黃成智議員

#### 立法會環境事務委員會

何秀蘭議員(副主席)  
李家祥議員, JP  
陳智思議員  
劉慧卿議員, JP  
蔡素玉議員  
羅致光議員, JP  
胡經昌議員, BBS  
麥國風議員  
勞永樂議員

(\* 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

何俊仁議員  
黃宏發議員, JP  
劉江華議員  
鄧兆棠議員, JP

\* 劉炳章議員

立法會環境事務委員會

吳清輝議員(主席)  
李柱銘議員, SC, JP  
李華明議員, JP  
黃容根議員

(\* 亦為立法會環境事務委員會委員)

**出席公職人員** : 環境食物局

環境食物局副局長  
周達明先生

環境食物局首席助理局長  
陳偉基先生

運輸局

運輸局首席助理局長  
盧世雄先生

環境保護署

環境保護署助理署長(空氣質素)  
謝展寰先生

運輸署

運輸署助理署長(運輸策劃)  
譚澄邦先生

機電工程署

總工程師(氣體生產及供應)  
傅大品先生

香港海關

海關助理關長(行政及稅務)  
黃肇銘先生

**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**

劉健儀議員當選是次聯席會議的主席。

## **II. 管制車輛廢氣**

(立法會CB(1)128/00-01(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

2. 環境食物局副局長應主席所請，向委員簡介政府當局實施全面減少車輛廢氣計劃的進度報告(立法會CB(1)128/00-01(01)號文件)的內容。

(會後補註：上述進度報告的英文修訂本及中文本已於會議席上提交，其後並隨立法會CB(1)142/00-01號文件送交委員。)

### 安裝粒子消滅裝置的進度

3. 主席對安裝計劃進展緩慢表示關注，因為自計劃於2000年9月25日開始實施以來，至今只有約1 000部車輛已安裝微粒過濾器。

4. 關於向歐盟排氣標準生效前製造的輕型柴油車輛車主發放一次過資助，協助他們為其車輛安裝微粒過濾器或柴油催化器一事，周梁淑怡議員認為每個裝置1,300元的財政資助，並不足以吸引車主為車輛安裝粒子消滅裝置，以達到減少車輛廢氣的目的。鑒於定期清洗微粒過濾器所帶來的不便，車主未必願意採用微粒過濾器。然而，倘車主選用價錢較高昂的柴油催化器，他們便要自費支付餘款，所涉金額可達數千元。在此情況下，政府當局應考慮提高安裝柴油催化器的一次過資助金額，以加快安裝計劃的進度。她要求政府當局審慎考慮其建議，並於稍後告知委員有何決定。主席及劉慧卿議員贊同周梁淑怡議員的意見。

5. 環境食物局副局長解釋，上述兩種裝置均能有效減少車輛排放的粒子。唯一的分別是，微粒過濾器必須定期清洗，而柴油催化器則無需任何特別的保養。由於車主可任擇其一，故此當局認為似乎沒有充分理據，支持提高安裝柴油催化器的一次過資助金額。他亦表示，當局為1999年施政報告中提出的整套改善空氣質素計劃所預留的款項僅得14億元，因此，如批撥予某一方面工作的資源有所增加，其他措施勢必受到影響。

6. 關於在本港行走的歐盟排氣標準生效前製造的輕型柴油車輛數目，環境食物局副局長表示，此類車輛的總數約為42 000部。鑒於石油氣的士計劃將繼續實施，需要裝置微粒過濾器或柴油催化器的車輛數目將比此數字為少。

#### 較潔淨的燃料

7. 除了運輸界使用較潔淨的汽車用柴油外，主席詢問政府當局有否制訂任何計劃，將工業用柴油的含硫量降低至0.05%，甚或0.035%，從而使一般空氣質素得到較大的改善。環境食物局副局長回應時指出，含硫量較低的柴油在改善環境方面的效益未必一定可以大幅度提高，有時僅可產生極輕微的作用。因此，當局將須進行審慎研究，以便就不同的工業經營訂定最適中的燃料標準水平。政府當局的立場是盡可能使用較潔淨的柴油，以改善空氣質素。然而，鑒於工業燃料的耗用量大，政府當局需要若干時間仔細研究所涉及的問題，然後才可得出具體的建議。劉慧卿議員對主席的關注亦有同感，並表示空氣污染涉及較廣泛的政策事宜，並不僅限於車輛廢氣問題。關於在本港推行措施以減少並非由車輛排放的廢氣，她要求政府當局向環境事務委員會匯報有關的進展情況。

政府當局

8. 關於為本地車輛使用的生物柴油而即將推行的試驗計劃，蔡素玉議員要求政府當局闡釋將予測試的生物柴油類別為何，以及當局將如何跟進有關的試驗結果。環境保護署助理署長(空氣質素)回應時告知委員，從蔬菜油、動物脂肪或家居廢油提煉而成的各類生物柴油的供應商，均會獲邀參與試驗計劃。在試驗計劃結束後，當局將會訂定本地車輛所使用的生物柴油的標準規格。如此一來，當市面上出現新品種的生物柴油時，便無需再進行測試。環境食物局副局長補充，雖然當局初步計劃進行為期6個月的試驗，但如有需要進行更多測試，當局或會延長試驗期。主席要求政府當局優先為芥花籽油進行測試。環境保護署助理署長(空氣質素)證實，測試計劃亦會包括芥花籽油。然而，當局不可能提前進行測試，

以優先處理某一類生物柴油，因為車輛在使用該等燃料後所排放的廢氣及性能均是須予測試的項目，故此現時訂定最少6個月的試驗期實屬恰當。

#### 逐步淘汰柴油小巴

9. 主席指出，為了令轉用石油氣小巴的計劃取得成功，石油氣小巴的經營成本應與柴油小巴相若。然而，她關注到石油氣小巴與柴油小巴在每公升燃料可行走哩數方面的表現有差異，以致石油氣小巴的燃料耗用量較柴油小巴大。她詢問當局有否考慮縮小石油氣小巴的引擎容量，藉以減低耗氣量。環境食物局首席助理局長感謝主席提出該項建議，並表示電動小巴及石油氣小巴試驗計劃只完成了一半，當局仍在蒐集有關的資料。政府會與小巴製造商跟進能源效益的問題，以便設計出最適合在本地使用的小巴型號。

#### 專利巴士排放的廢氣

10. 鄭家富議員注意到政府當局並沒有就電動巴士提出任何測試計劃建議，並詢問巴士公司會否研究發展此種完全不會造成污染的交通工具的日後路向。運輸局首席助理局長回應時告知委員，運輸局及運輸署事實上已於今年下半年展開顧問研究，探討在本港採用無軌電車系統的可行性。運輸局首席助理局長回應主席提出的跟進問題時表示，該項顧問研究並非與任何巴士公司聯手進行。據他所知，某巴士公司將於轄下車廠進行試驗，以確定無軌電車系統在技術上是否可行。待政府當局進行的研究於來年年初完成後，當局會在適當時候將研究結果提交議員省覽。

11. 蔡素玉議員詢問當局有何措施管制專利巴士排放的廢氣，運輸局首席助理局長回應時作出報告，表示目前有超過60%專利巴士已裝置符合歐盟標準的引擎，而新巴士則須符合現行的歐盟排氣標準。至於以歐盟排氣標準生效前製造的引擎驅動的巴士，約有50%已裝置柴油催化器，預計所有裝置工作將於2001年年中完成，較原來計劃提早了6個月。據他所知，專利巴士公司將於2001年轉用超低含硫量柴油(下稱“超低硫柴油”)。此外，當局現正採取下列各項有助進一步減低污染程度的措施：

- (a) 避免開辦前往商業中心區的長途巴士線；
- (b) 實施巴士轉乘計劃；及

- (c) 重組位於繁忙地區(例如中環、灣仔、旺角及尖沙咀)的巴士站，以減少巴士停站的次數。

12. 劉慧卿議員要求政府當局提供有關巴士轉乘計劃的更多資料。運輸局首席助理局長表示，已展開及計劃中的8項巴士轉乘計劃的實施地點如下：

- (a) 觀塘道；
- (b) 西區海底隧道收費廣場；
- (c) 城門隧道收費廣場；
- (d) 灣仔碼頭；
- (e) 金鐘；
- (f) 天水圍；
- (g) 大欖隧道收費廣場；及
- (h) 東區海底隧道收費廣場。

#### 車輛的維修保養及測試

13. 蔡素玉議員引述有關對歐盟II期廢氣排放標準的批評，並詢問有關的廢氣排放規定是否過於嚴格，應予檢討。環境食物局副局長就此表示，不管採用何種廢氣排放標準，最重要的是司機須確保其車輛獲得妥善的維修保養。

14. 關於資料文件第18段所載有關應否維持現行測試收費水平的檢討，環境食物局副局長向委員保證，當局會審慎考慮所有有關因素，而任何修訂收費的建議，均須經立法會以如不廢除或不提出修訂即屬通過的程序審批。

15. 環境食物局副局長回應蔡議員及主席提出的關注事項時表示，當局在過去一年已作出不少努力，提高汽車維修業在廢氣排放管制方面的專業水平，例如為車輛維修技工開辦專門講解此方面技術的研習班。黑煙排放測試的合格率有顯著改善，證明此方面的工作收效良好。為了進一步提高汽車維修業的服務水平，當局已成立汽車維修服務工作小組。該小組的成員包括有關行業、政府部門及專業團體的代表，其職責是研究各項有關事宜並提出建議，以供政府考慮。

16. 關於資料文件第19段，主席質疑職業訓練局自2000年3月開始舉辦有關訓練課程至今，為何只有180名在職維修技工曾參加該等課程。環境食物局副局長回應時表示，當局已致力進行宣傳，鼓勵在職維修技工參加有關的訓練課程。雖然就讀人數不多，但這並不表示業內人士未有充分掌握所需的技術及專業知識。

#### 加強對非法燃油採取執法行動

17. 關於資料文件第28段，劉慧卿議員認為，當局應透過更嚴厲的執法行動對付非法燃油問題，而非依靠在《應課稅品條例》(第109章)增訂擬議的推定條文。在此方面，她要求政府當局闡釋該推定條文將如何運作，以及該條文實際上會否改變普通法的原則，把舉證責任轉移至有關司機身上。

18. 海關助理關長(行政及稅務)回應時解釋，在增訂該推定條文後，汽車油缸內的輕質柴油含硫量如超出法例所訂的最高水平，即屬應課稅品。此項規定可解決香港海關(下稱“海關”)在確立有關燃油是否應課稅品方面所遇到的問題，從而可加強海關的執法能力。海關助理關長(行政及稅務)進一步表示，當局已向運輸界進行廣泛的諮詢，雙方更同意訂定一套與備存妥善加油紀錄有關的指引，讓職業司機可藉此證明本身對車輛所使用燃油的來源有何所知。他向委員保證，即使司機未能提供有關紀錄，亦不屬犯罪，因為當局會在提出檢控前就每宗個案進行徹底調查。儘管如此，劉慧卿議員堅決認為應由海關承擔舉證責任。由於公眾對此甚表關注，她表示待有關的修訂法案提交立法會後，為此而成立的法案委員會將詳細研究所有有關事宜。

#### 應變措施

19. 關於資料文件第30段，鄭家富議員要求政府當局闡釋其基於何種理據，認為限制某些車輛在空氣污染指數偏高時進入交通及人流繁忙地區並不可行。對於政府當局未經任何詳細研究或試驗便作出此項決定，他表示失望。

20. 環境食物局副局長回應時解釋，此項措施實際上難於推行，因為各區空氣污染指數各有不同，而且經常有變。因此，當局極難就有關限制何時生效及何時解除，向公眾作出有效的通報，此情況會對司機及市民大眾造成極大混亂及不便。有見及此，政府當局認為較恰當的做法，是集中推行可改善一般空氣質素的措施，而非實行上述應變措施。儘管如此，他向委員保證，如空

氣質素出現任何嚴重惡化的情況，以致空氣污染指數可能高達300時，政府當局會重新考慮此項建議。鄭家富議員促請政府當局就此問題採取開放的態度，並建議在最初階段以每日空氣污染指數的預測數字，作為實施有關限制的指引。

### 改善空氣質素

21. 劉慧卿議員要求政府當局提供有關數據，說明自實施全面減少車輛廢氣計劃以來，在空氣質素方面所達到的實際改善為何。環境食物局副局長就此解釋，除了轉用超低硫柴油此項措施可於較短時間內帶來能夠以數值衡量的改善外，其他措施如石油氣的士計劃均需要一段時間才可見成效。環境保護署助理署長(空氣質素)在作出補充時表示，環境保護署(下稱“環保署”)一直密切監察有關情況。當局會繼續收集空氣污染指數資料，直至本年年底為止，以便計算該指數的12個月移動平均數。該數值將可反映有關指數的整體變動趨勢。待完成資料蒐集及分析工作後，當局將於明年年初向議員提交報告。

22. 劉慧卿議員同意部分措施可能需要一段時間才可取得成果，但她認為政府有責任定期向公眾發放有關資料，讓市民自行決定應如何詮釋有關資料。她並不信服當局僅可就此方面提交周年報告。主席亦表示，當局須令市民大眾信納為了改善空氣質素而投入的所有資源均物有所值。環境食物局副局長回應時澄清，當局並沒有向公眾隱瞞資料，因為環保署會計算每小時及每月的空氣污染指數，並透過互聯網發放有關資料。然而，如要作出公平而客觀的比較，就每年情況作出簡單的比較未必是恰當之舉，因為可影響空氣污染指數的因素眾多，例如氣候狀況的變化。環境保護署助理署長(空氣質素)補充，計算空氣污染程度的12個月移動平均數，將可得出能夠更全面反映實際情況的結果。

### 日後工作

23. 關於把車輛排放的粒子及氮氧化物分別減少80%及30%的目標，劉慧卿議員詢問政府日後會否訂立更高標準。環境食物局副局長回應時表示，上述目標是行政長官1999年施政報告中所訂的初步目標，政府當局認為在推行全面計劃內各項擬議措施後，將可望達到上述目標。隨着更先進科技、較潔淨燃料及更符合環保標準的車輛相繼出現，政府會訂定更高目標，致力進一步減少車輛排放的廢氣。



24. 劉議員就改善一般空氣質素進一步提出查詢，環境食物局副局長回應時表示，政府當局現正研究採用較潔淨的工業用燃油，並會於訂定更詳細建議後向議員作出簡報。除了路邊空氣質素外，政府當局明白密切監察一般空氣質素亦相當重要。為此，政府當局現正與廣東省有關當局聯手進行空氣質素評估，以找出珠江三角洲一帶的空氣污染來源。待評估工作於明年年初完成後，雙方會共同探討減少區內有害排放物排放量的方法。當局會就建議採取的任何措施諮詢議員及市民大眾。

### **III. 其他事項**

25. 議事完畢，會議於下午4時45分結束。

立法會秘書處

2000年12月12日