

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)564/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

### 立法會環境事務委員會與立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2001年11月26日(星期一)  
時 間：下午2時30分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：立法會環境事務委員會

蔡素玉議員(主席)  
何秀蘭議員(副主席)  
\* 何鍾泰議員, JP  
陳婉嫻議員, JP  
\* 劉江華議員  
羅致光議員, JP  
劉慧卿議員, JP  
胡經昌議員, BBS  
\* 張宇人議員, JP  
麥國風議員  
勞永樂議員  
余若薇議員, SC, JP

立法會交通事務委員會

劉健儀議員, JP (主席)  
朱幼麟議員  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP

**列席議員** : 李鳳英議員, JP  
馬逢國議員

**缺席委員** : 立法會環境事務委員會

李柱銘議員, SC, JP  
單仲偕議員  
黃容根議員  
\* 劉炳章議員

立法會交通事務委員會

石禮謙議員, JP(副主席)  
何俊仁議員  
鄭家富議員  
黃成智議員

(\* 亦為立法會交通事務委員會委員)

**出席公職人員** : 環境食物局

局長  
任關佩英女士

副局長  
周達明先生

首席助理局長  
陳偉基先生

運輸局

首席助理局長  
何宗基先生

運輸署

署長  
霍文先生

助理署長  
區永禧先生

## 環境保護署

助理署長(空氣質素)  
謝展寰先生

**列席秘書** : 總主任(1)1  
余麗琼小姐

**列席職員** : 高級主任(1)2  
鄧曾藹琪女士

---

### 經辦人／部門

#### **I. 選舉主席**

蔡素玉議員獲選為聯席會議主席。

#### **II. 小巴使用更環保燃料**

(立法會CB(1)1658/00-01(04)號文件 —— 由立法會秘書處擬備的背景資料摘要  
立法會CB(1)391/01-02(01)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

2. 環境食物局局長感謝兩個事務委員會的主席在如此短的通知時間內答應安排討論此項議題。她表示，政府當局有意就其最新擬備的改善環境建議徵詢委員及市民的意見。藉進行諮詢，政府當局可在實施其建議前得悉市民的意見，平衡有關各方的利益，以及取得所需支持。她特別提述討論文件內的各項要點，以闡明政府當局為鼓勵柴油小巴車主轉用石油氣或電動小巴而建議推行的計劃。

3. 周梁淑怡議員對建議的鼓勵計劃表示歡迎，並察悉該計劃旨在鼓勵業內人士轉用石油氣小巴。她詢問政府當局是否認為使用電動小巴是另一個可行的方案。環境食物局局長表示，政府當局不希望讓市民以為石油氣小巴較電動小巴優勝。事實上，電動小巴更為環保，因為此種小巴完全不排放廢氣，亦因為此原因，政府當局為轉用電動小巴而建議提供的一筆過資助金額亦較高，資助額達80,000元。雖然就石油氣及電動小巴所進行為期6個月的試驗計劃顯示這兩種車輛均適合在香港

行駛，但電動小巴受電池容量所限，只適合行走較短的路線。此外，電動小巴的售價遠較石油氣及歐盟III期柴油小巴昂貴。由於公共小巴站的空間不足，加上地下公用設施引致的技術性問題，電動小巴在安裝充電設施方面亦受到限制。此等因素令政府當局相信大部分公共小巴經營者會寧願選用石油氣小巴而不選用電動小巴。

#### 轉用石油氣的影響

政府當局

4. 陳偉業議員察悉，建議推行的鼓勵計劃不但會影響公共小巴營辦商，對生產商及車主亦有影響。運輸署署長同意有需要平衡有關各方的利益。建議的計劃不會影響現有平衡，但會為公共小巴車主及經營者提供較多選擇，並使柴油小巴及石油氣小巴的生產商之間有較大競爭。應委員的要求，政府當局答允提供資料，說明將採取何等措施，以便在更換柴油小巴時平衡小巴生產商、車主及營辦商之間的利益。但羅致光議員指出，租用公共小巴的營辦商在更換柴油小巴時會最受影響，因為除非他們的車租獲適當調整，否則，他們未必會在該計劃之下受惠。運輸署署長表示，建議的鼓勵計劃不會損害司機的利益，因為他們所支付的車租是由市場力量決定的。

政府當局

5. 周梁淑怡議員對32%公共小巴營辦商面對的困難表示關注；他們轉用石油氣小巴後，其淨收入將會減少。環境食物局局長表示，此等營辦商面對的主要困難，是他們須從日常行車路線駛往其他地方加氣，其間不能接載乘客，車資收入也會因而下降。環境食物局副局長補充，根據政府當局的估計，有19%公共小巴營辦商的收入會減少，而每月減少的收入由些微數額至最高12,000元不等。主席要求政府當局以圖表列出若實施轉用歐盟III期柴油小巴及石油氣小巴，該32%公共小巴營辦商可能會在成本、收入及廢氣排放等方面遇上的各種困難，政府當局答允此項要求。

6. 陳偉業議員詢問政府當局如何補償此等營辦商所失去的收入。環境食物局局長表示，對於應否提供一筆過優惠以鼓勵業內人士轉用石油氣車輛，市民的意見頗有分歧，因為石油氣的價格較低，有關營辦商的淨收入會有所增加。因此，實在並不存在向餘下的營辦商提供“補償”的問題。環境食物局副局長補充，雖然收入會減少，但若減少的收入可由建議的鼓勵計劃帶來的利益予以抵銷，部分公共小巴營辦商可能仍會選擇轉用石油氣小巴。

是否有足夠小巴供轉用石油氣

7. 至於因何訂下兩個申請的截止日期，環境食物局局長解釋，此舉旨在盡快達到改善空氣質素的目標。為鼓勵車主盡早更換車輛(尤其是較舊的公共小巴)，車齡達10年或以上(以更換車輛日期計算)的柴油公共小巴車主須在2003年年底前更換車輛，而車齡在10年以下(以更換車輛日期計算)的柴油小巴，則須在2004年年底前更換車輛。

8. 陳偉業議員質疑市場上會否有足夠的石油氣小巴可供公共小巴營辦商選擇。他關注到在短促的轉用期內石油氣小巴的需求突然增加，某些小巴生產商或會乘機壟斷市場。劉慧卿議員察悉，業界對市場可能會被某些生產商壟斷亦曾表關注，並認為政府當局有需要確保石油氣及歐盟III期小巴的供應穩定，以配合該計劃的推行。劉健儀議員亦對柴油小巴的供應表示關注，因為豐田汽車公司將不會把其柴油小巴出口至香港。

9. 環境食物局局長回應時表示，政府當局不會干預進口車輛的類別，因為這是有關公司的商業決定。目前在香港出售的柴油小巴為三菱及平治的型號。至於小巴市場被壟斷的問題，環境食物局局長表示，出現該情況的可能性不大，因為除柴油小巴生產商外，還會有3間石油氣小巴生產商已生產或有意生產供香港使用的石油氣小巴。環境食物局副局長補充，其中一間石油氣小巴生產商其實已在安排汽車進口，其餘製造商亦正生產適合香港使用的石油氣小巴。他表示，建議的鼓勵計劃容許柴油、石油氣及電動小巴同時存在，實際上是擴闊了汽車的市場，引入更多選擇及更大競爭。應委員的要求，政府當局答允提供石油氣小巴及歐盟III期柴油小巴生產商的名單，以及此等小巴可以付運抵港以滿足本港市場需要的時間表。

政府當局

10. 劉健儀議員詢問，建議的鼓勵計劃是否真的只是一項自願性的措施。她關注到當局在實施該計劃後或會提出措施，例如限制香港柴油汽車的數目、收緊柴油車輛的廢氣排放標準，以及懲罰柴油公共小巴營辦商，藉以令業界不繼續採用柴油公共小巴。如此一來，公共小巴營辦商將別無選擇，唯有接受轉用石油氣小巴。她要求政府當局保證只會以自願性質實施該計劃。環境食物局局長向委員保證，政府當局不會採用強制性措施規定公共小巴營辦商更換其小巴；他們可自行決定是否轉用較環保的車輛。

### 一筆過資助

11. 劉健儀議員詢問政府當局如何計算得出60,000元的一筆過資助款額，因為當局並無提供關於石油氣小巴售價及維修費用的資料。環境食物局局長回應時表示，一筆過資助並非按任何科學方法計出，而是當局經考慮石油氣小巴的售價(較柴油小巴約高30,000元至40,000元)及其營運費用而訂出的。政府當局亦有參考早前實施的強制性石油氣的士試驗計劃。

12. 劉議員指出，石油氣小巴與石油氣的士不同，石油氣的士的售價較柴油的士為低，但石油氣小巴的售價卻高於柴油小巴。因此，在轉用石油氣車輛的過程中，的士營辦商所得的實際利益較公共小巴營辦商為多。她因此認為，轉用石油氣小巴的一筆過資助應高於轉用石油氣的士的一筆過資助。環境食物局局長承認石油氣的士較柴油的士廉宜10,000元至20,000元，但她提醒委員，轉用石油氣的士屬強制性質，因此兩個計劃並不相同。由於轉用石油氣小巴的建議計劃屬自願性質，劉議員認為該計劃的條款應訂得較強制性計劃的條款吸引，以鼓勵業界轉用石油氣車輛。環境食物局局長回應時強調，政府當局在作出任何決策前，必須評估有關的財政影響及有否充分理據支持使用公帑。她同意若能提供較高款額的一筆過資助，建議的計劃將會較為吸引，而事實上，部分業界人士要求取得的一筆過資助高達150,000元，但她指出有市民關注到，對於那些轉用石油氣後其淨收入將有所增加的公共小巴營辦商，當局是否有需要向其提供任何優惠。60,000元的一筆過資助已被視為一項具吸引力的優惠。

### 石油氣小巴的支援設施

13. 環境食物局副局長表示，預料石油氣加氣站的數目在未來數月內會有所增加。第二批專用石油氣加氣站預計會於短期內啟用。第三批專用石油氣加氣站約在2002年年中建成後，加氣站的數目將會增至45個。但由於石油氣加氣站的安全規定比汽油或柴油加油站較為嚴格，當局不可能在部分公共小巴路線途經的人口稠密地區增加加氣站的數目。現時，石油氣加氣站最低限度須與多層住宅大廈至少保持55米的距離，或與工商業大廈保持至少15米的距離。雖然增加加氣站不能完全解決部分公共小巴營辦商收入將會減少的問題，但政府當局會繼續設法在可行情況下改善石油氣加氣站的分布地點，以鼓勵更多柴油小巴車主轉用石油氣小巴。就梁富華議員提出有關石油氣加氣站分布地點的問題，環境食物局

政府當局

副局長回應時表示，該等加氣站分布在全港各區及在許多公共小巴路線的沿線區域。他答允提供顯示石油氣加氣站位置的地圖。

14. 劉江華議員關注到，如果該32%收入將會減少的公共小巴營辦商是在人口稠密地區的路線上經營小巴服務，則柴油車輛排放廢氣所引起的污染問題便難以獲得解決。環境食物局局長解釋，當局是根據在2002年年中石油氣加氣站數目會增至45個，從而計算出其淨收入將減少的公共小巴營辦商的百分率；此數量的加氣站將可滿足以應付全港24 000輛石油氣的士及小巴的需求。她重申，雖然由於地點所限，以致限制了當局在人口稠密地區提供石油氣加氣站，但政府當局會繼續找尋適當地點，並諮詢各有關區議會，以提供更多石油氣加氣站，讓公共小巴營辦商轉用石油氣小巴。至於解決汽車在人口稠密地區排放廢氣引致污染問題的措施，環境食物局局長表示，在實施把柴油小巴的廢氣排放標準提升至歐盟III期的排放標準，以及為歐盟廢氣排放標準前生產的汽車加裝微粒過濾裝置和使用超低硫柴油後，柴油車輛排放廢氣所引起的污染將會大為降低。

#### 石油氣價格

15. 劉議員進一步詢問，政府當局是否有意將石油氣價格繼續維持在低水平，作為鼓勵轉用石油氣的誘因。環境食物局局長表示，現時石油氣及柴油每公升的售價分別為2.20及4至5元。環境食物局局長雖同意進一步擴大兩者的差價不但會為業內人士轉用石油氣提供更大的誘因，並會令在更換汽車後其淨收入會下降的公共小巴營辦商的數目減少，但表示她不宜就石油氣日後的價格表示意見，因為稅務政策屬財政司司長的職權範圍。她進一步指出，對燃油稅作出任何調整，均須經立法會通過。

#### 就鼓勵轉用歐盟III期柴油小巴提供的優惠

16. 由於當局並未就現有柴油小巴轉為石油氣小巴設定時限，何秀蘭議員認為或須提供優惠，以鼓勵歐盟II期柴油小巴轉為歐盟III期柴油小巴。否則，若部分公共小巴營辦商繼續以歐盟II期柴油小巴經營，便不可能達到當局擬改善環境的目的。主席同意應提供另一項相若的優惠計劃，將轉用期定為兩年，以鼓勵公共小巴營辦商(尤其是該32%在轉用石油氣小巴後其淨收入會減少的公共小巴營辦商)轉用歐盟III期柴油小巴。劉健儀議員亦支持上述建議。

17. 環境食物局局長回應時表示，政府當局已將新登記柴油車輛的廢氣排放標準提升至歐盟III期的廢氣排放標準。當局建議着手籌備把新登記柴油小巴的廢氣排放標準提升至歐盟III期的廢氣排放標準，而有關的修訂規例將在短期內提交立法會審批。因此，須更換車輛的公共小巴車主，一如其他類別車輛的車主，將需購買歐盟III期型號的車輛。在2006年推行歐盟IV期廢氣排放標準後，有關標準將逐步提升至國際標準，並會適用於所有車輛。因此，她看不到有任何理據支持使用公帑鼓勵公共小巴營辦商轉用歐盟III期柴油小巴。車主若需更換其車輛，所購買的新車便須符合最新的標準。他們並須每年把其公共小巴送往驗車，以查驗其廢氣排放的情況。

#### 小巴的重量限制

18. 運輸署署長表示，小巴現時的重限制定為4噸。政府當局有意把此該重量限制提高至5噸，並會在未來數月內向立法會提交建議。新重量限制將適用於現時所知的各類車輛，包括在鼓勵計劃下使用的車輛。環境食物局副局長補充，政府當局會把放寬重量限制的建議通知香港汽車商會，以便更多歐盟III期型號的柴油小巴可進口予香港使用。

19. 羅致光議員質疑因何把小巴的重限制定為5噸，而非5噸半。他關注到，定下此項限制會使現時在其他國家使用的5噸半小巴無法進口至香港。鑒於本港市場相對較小，未必會有很多汽車生產商有興趣特別為香港生產專用的汽車型號。在車輛重量限制及廢氣排放標準方面實施嚴格限制，亦可能會阻礙了水貨車輛的進口，因而令可在本港選購的小巴種類減少。運輸署署長表示，小巴的重量限制與國際標準看齊，其用意是涵蓋所有現時在本港使用的16座位公共小巴。一旦在重量限制方面取得共識，水貨小巴進口本港將不會有任何問題。

#### 增加公共小巴座位的數目

20. 劉慧卿議員雖支持政府當局及早實施建議的鼓勵計劃，以改善本港的空氣質素，但她詢問政府當局對小巴業界要求增加公共小巴座位一事所持立場。運輸署署長提述載於政府當局文件的附件有關增加公共小巴座位的各項考慮因素，他表示公共小巴現時的載客量一般已能滿足乘客需要，整體並無供不應求的現象。運輸署進行的調查顯示，乘客一般的等候時間不長，其中80%至90%的乘客只需等候10分鐘或以下。若有個別路線的等候時間過長，運輸署會研究對此等路線採取適當的改進



措施。由於公共交通的載客量龐大(包括鐵路、專利巴士及的士)，運輸署須確保交通資源得到有效運用，並須調節每種交通工具的增長。此外，現時公共小巴常常在繁忙的道路上慢駛等客，可說是一項嚴重的交通問題。而增加小巴座位很可能會令此問題惡化，因為此舉將會令乘客的等候時間更長，對整體交通造成更大的阻延，導致路面車輛的廢氣排放量因而增加。關於增加座位的建議，公共小巴業界內外有不同意見。的士營辦商尤其反對增加公共小巴的座位，因為此舉或會影響他們的生計。

### 未來的路向

21. 梁富華議員代表已離席的陳婉嫻議員發表見，要求舉行另一次聯席會議，以聽取業內人士的意見。劉慧卿議員支持該建議並認為應廣泛邀請業內人士出席會議，包括公共小巴車主及營辦商、褸姆車營辦商等。劉健儀議員亦向委員簡介一封由一群紅色公共小巴營辦商向她遞交的意見書。陳偉業議員表示可能有需要邀請汽車生產商出席會議，以便就小巴的供應情況發表意見。委員商定在2001年12月11日上午10時45分舉行下次聯席會議，繼續討論此項議題，並與業內人士會晤。

(會後補註：由一群紅色公共小巴營辦商提交的意見書已隨立法會CB(1)419/01-02號文件送交委員參閱。)

### **III. 其他事項**

22. 議事完畢，會議於下午3時40分結束。

立法會秘書處

2001年12月12日