

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1725/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會環境事務委員會及 立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期 : 2001年12月11日(星期二)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 立法會交通事務委員會委員

- * 劉健儀議員, JP (主席)
- * 石禮謙議員, JP (副主席)
- 朱幼麟議員, JP
- * 何鍾泰議員, JP
- 陳國強議員
- * 劉江華議員
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- * 張宇人議員, JP
- 陳偉業議員
- 劉炳章議員

立法會環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)
何秀蘭議員(副主席)
陳婉嫻議員, JP
黃容根議員
劉慧卿議員, JP
羅致光議員, JP
麥國風議員
勞永樂議員
余若薇議員, SC, JP

其他出席議員：葉國謙議員

缺席委員：立法會交通事務委員會委員

周梁淑怡議員, JP
何俊仁議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

立法會環境事務委員會委員

李柱銘議員, SC, JP
單仲偕議員
胡經昌議員, BBS

(* 亦為立法會環境事務委員會委員)

出席公職人員：參與議程第II項的討論

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
何宗基先生

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
區永禧先生

機電工程署

機電工程署氣體生產及供應部總工程師
傅大品先生

應邀出席者：參與議程第II項的討論

學童私家小巴協會

會長
譚富平女士

主席
連素貞女士

褓姆司機協會有限公司

會長
劉少瑜女士

主席
吳王家榮女士

汽車交通運輸業總工會

理事
歐陽明先生

公共小型巴士總商會

副主席
凌志強先生

香港公共小巴車主司機協進總會

主席
邱志江先生

秘書
黎銘洪先生

香港公共及專線小巴同業聯會

主席
黃瑞勳先生

藍田惠海小巴商會有限公司

主席
魏初先生

荃灣公共小型巴士商會有限公司

副主席
陳赤賢先生

執行委員
畢錢先生

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

主席
梁雄先生

副主席
譚俊達先生

綠色專線小巴總商會

會員
胡子恒先生

環保小巴大聯盟

成員
陳文俊先生

成員
謝健威先生

皇冠汽車有限公司

營業部董事
曾林堂先生

技術支援經理
曾俊豪先生

Zung Fu Co. Ltd.

商用汽車部總經理
鄒澤堅先生

商用汽車部經理
林杰先生

合誠汽車有限公司

公共車輛部總經理
馬漢明先生

公共車輛部襄理
張偉文先生

環力科技有限公司

行政總裁
盧熾培先生

董事
胡浩洲先生

合泰汽車有限公司

車隊部經理
梁艷霞女士

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，是次會議由蔡素玉議員擔任主席。

2. 主席歡迎來自公共小巴業界、私家小巴業界及汽車製造商的團體代表出席是次會議，並邀請他們輪流就政府當局建議推行的計劃發表意見。該計劃旨在鼓勵柴油小巴車主轉用石油氣或電動小巴(詳情載於政府當局就2001年11月26日聯席會議提交的討論文件(立法會CB(1)391/01-02(01)號文件))。

II. 小巴使用更環保燃料

團體代表發表的意見

3. 主席提請委員注意九龍鳳凰小巴商工總會有限公司提交的意見書(立法會CB(1)515/01-02(06)號文件)，該團體未有派代表出席是次會議。

學童私家小巴協會

4. 學童私家小巴協會代表譚富平女士表示業界雖支持政府為改善空氣質素而推行的各種措施，但該協會強烈反對在現時建議下對私家小巴及公共小巴提供不同的優惠，因為兩種車輛實際上無論在維修保養費用、車輛價格及廢氣排放水平各方面均沒有分別。對於當局以私家小巴在補給燃料方面具有較大彈性為藉口，對私家小巴業界作出不公平對待及置之不理，該協會深感不滿。因此，該協會反對建議中的私家小巴鼓勵計劃，亦即只獲豁免首次登記稅(即小巴應課稅價值的4%)。她表示，如不給予足夠資助，私家小巴業界在轉用石油氣小巴方面將遇上極大困難。

祿姆司機協會有限公司

[立法會CB(1)515/01-02(01)號文件]

5. 祿姆司機協會有限公司代表劉少瑜女士表示支持政府為改善香港環境而推行的任何措施，並提出以下要點供委員考慮：

- (a) 政府當局並非全心全意鼓勵業界使用更環保燃料，因為其建議只能鼓勵獲得一筆過資助的柴油公共小巴車主轉用使用更環保燃料的車輛。然而，對於同樣在路面上行駛並排放同等污染物的柴油私家小巴，當局卻任由其繼續運作。在此情況下，該協會對於擬議計劃能否取得成功深表懷疑。
- (b) 為了達到政府當局所提出有關鼓勵業界更換柴油小巴以求早日獲取環保效益的目標，私家小巴車主應獲得相同對待，一如公共小巴營辦商般可享有一筆過資助。

汽車交通運輸業總工會

6. 汽車交通運輸業總工會代表歐陽明先生陳述以下意見，供委員考慮：

- (a) 該會對於改善環境的措施向來表示支持，因此亦支持政府當局現時為鼓勵業界使用更環保燃料而提出的建議。然而，在該會最近舉行的一次石油氣的士廢氣排放測試活動中，有30%接受測試的車輛未能符合所訂定的廢氣排放標準。因此，該會對於石油氣車輛的一般環保效益感到關注。
- (b) 轉用石油氣小巴的措施將對紅色小巴(下稱“紅巴”)的租車司機造成最大影響，因為石油氣小巴的租金將高於柴油小巴。從石油氣的士計劃所得的經驗，石油氣小巴每日的租金預計會增加約150元。
- (c) 由於石油氣的效益遠低於柴油(公共小巴使用1公升柴油的行車哩數較使用1公升石油氣多出87%)，政府當局應承諾繼續實施現時的車用石油氣稅務豁免，以抵銷公共小巴營辦商所須支付的額外燃料費用。否則，如營辦商覺得長遠而言無法維持有利的營運，他們轉用石油氣小巴的意欲亦會降低。

公共小型巴士總商會

7. 公共小型巴士總商會副主席凌志強先生認為，最重要的是確保為石油氣小巴提供充足的輔助基礎設施。在此方面，他建議車齡為10年或以上及10年以下的柴油公共小巴申請一筆過資助的最後限期，應由現時建議的2003年年底及2004年年底，改為在所有45個石油氣站建成後的一段合理時間內(例如一或兩年)提出申請。

香港公共小巴車主司機協進總會
[立法會CB(1)515/01-02(02)號文件]

8. 香港公共小巴車主司機協進總會主席邱志江先生陳述該會對擬議鼓勵計劃的意見要點如下：

- (a) 該會支持政府當局現時的建議，但條件是營辦商的生計不會受到不良影響。
- (b) 公平是確保擬議計劃取得成功的重要因素。在此方面，公共小巴及私家小巴營辦商均應有權享有一筆過的資助。此外，所有把現有柴油小巴更換成符合所訂廢氣排放標準的新小巴的營辦商均應獲提供優惠，而不管其小巴屬石油氣、電能還是歐盟III期柴油小巴。

- (c) 擬議鼓勵計劃應修訂如下：車齡為5年以下及6至10年的柴油小巴的車主，應分別獲提供12萬元及6萬元的一筆過資助。車齡達10年或以上的柴油小巴的車主將不獲提供任何資助。然而，如他們在鼓勵計劃實施後一年內更換其車輛，則可獲發放3萬元的特惠津貼。申請一筆過資助的最後限期應為2005年年底。
- (d) 為防止出現市場壟斷的情況，應立即放寬公共小巴的現有重量限制，以便香港可引入使用更環保燃料的不同類型車輛。
- (e) 在實施該計劃後，政府當局不應試圖收緊現時歐盟II期柴油小巴的廢氣排放標準，以阻止業界繼續使用該類車輛，否則便等於規定車主在其歐盟II期柴油小巴使用期屆滿前更換車輛。

香港公共及專線小巴同業聯會
[立法會CB(1)515/01-02(03)號文件]

9. 香港公共及專線小巴同業聯會主席黃瑞勳先生對政府鼓勵業界轉用使用更環保燃料的小巴的措施表示支持，但卻關注到當局並無採取行動對付專利巴士排放廢氣的問題。他繼而提出以下各個要點，供委員及政府當局考慮：

- (a) 業界應有充分時間轉用石油氣小巴，否則，在一段短時間的換車期內將出現石油氣小巴需求驟升的情況，因而可能導致車價上升。為達到分期更換車輛的目的，應為車齡在5年以下的柴油小巴設定2006年年底的另一申請限期。
- (b) 關於政府當局最近放寬公共小巴重量限制的決定，當局應同時考慮業界一直以來提出的增加公共小巴座位數目的要求。

藍田惠海小巴商會有限公司

10. 藍田惠海小巴商會有限公司主席魏初先生提出下述意見，供委員考慮：

- (a) 鑒於業界所面對的經營困難，當局應以循序漸進方式推行更換車輛的計劃。當局應向車主提供足夠的賠償，以便他們將柴油小巴換成石油氣小巴(車價約為40萬元)。由於柴油公共小巴的

使用期通常可達10年，當局應對一些剛於過去兩年更換其公共小巴的車主作出特別考慮。

- (b) 政府當局應確保提供足夠的輔助基礎設施，例如石油氣站及維修工場，以應付本港日漸增加的石油氣車輛的需求。該會尤其擔憂如營辦商只能依賴汽車製造商提供的維修保養服務，所需的輪候時間可能會較長，其收入亦因而會受到影響。

荃灣公共小型巴士商會有限公司
[立法會CB(1)515/01-02(04)號文件]

11. 荃灣公共小型巴士商會有限公司代表陳赤賢先生陳述該會對擬議鼓勵計劃的意見如下：

- (a) 向公共小巴業界提供的資助水平較石油氣的士計劃所訂的為低。就更換石油氣的士而言，車主可獲支付4萬元的一次過撥款，該數額約為當時的石油氣的士車價(約19萬元)的21%。然而，現時的計劃所訂的一筆過資助為6萬元，與約為36萬元的石油氣小巴車價相比，只佔少於17%。
- (b) 車齡為6年以下及6年或以上的柴油小巴的車主所獲提供的一筆過資助款額，應分別修訂為9萬元及7萬元。
- (c) 車齡在10年以下的柴油公共小巴的申請限期應延長至2005年年底。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

12. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會主席梁雄先生就擬議鼓勵計劃提出以下意見：

- (a) 在實施該計劃時，政府當局須確保有更多種類的石油氣及歐盟III期小巴可供業界選擇。
- (b) 為轉用石油氣及電能小巴而作出的一筆過資助，應分別調高至12萬元及15萬元。車齡為7年或以下的柴油小巴的車主如把車輛更換成歐盟III期小巴，亦應可享有該項資助。
- (c) 該會建議如更換車齡達10年以上的公共小巴，應可在所有45個石油氣站建成後兩年內申請一

筆過資助。至於車齡在10年以下的公共小巴的申請限期，則為該日期後的4年內。

- (d) 政府當局應考慮提供免息貸款，為一些在把柴油公共小巴更換成使用更環保燃料車輛方面，可能會遇上財政困難的個別車主提供協助。
- (e) 政府當局不應試圖收緊現時歐盟II期柴油小巴的廢氣排放標準，以阻止業界繼續使用該類車輛。

綠色專線小巴總商會

13. 綠色專線小巴總商會代表胡子恒先生贊同其他公共小巴業界團體代表就輔助基礎設施是否足夠所表達的一般意見。他詢問在所有45個石油氣站預計於2002年年中建成後，政府當局在增設更多石油氣站方面有何計劃。他亦籲請政府當局考慮延長一筆過資助的申請限期。

環保小巴大聯盟

[立法會CB(1)515/01-02(05)號文件]

14. 環保小巴大聯盟代表陳文俊先生請委員參閱在會議席上提交的意見書(其後已隨立法會CB(1)576/01-02(01)號文件送交委員)，並特別闡述該組織所提出的下述關注事項：

- (a) 鼓勵計劃應真正屬自願性質。因此，政府當局不應試圖收緊現時歐盟II期柴油小巴的廢氣排放標準，以阻止業界繼續使用該類車輛。
- (b) 一筆過資助的申請限期應視乎設立石油氣站的進展情況而定。該組織建議把提出申請的最後限期，定於所有45個石油氣站建議於2002年年中建成後的一年半至兩年內。
- (c) 政府當局應確保真正有不同種類的石油氣小巴及柴油小巴可供選擇，以配合該計劃的推行，從而防止市場被部分汽車製造商壟斷。該組織擔憂儘管部分汽車製造商表示有興趣將車輛引入香港市場，但若它們最終決定不將其車輛輸入香港，則仍不能保證市場上有不同型號的小巴可供選購。

- (d) 該組織關注到當局對使用不同燃料的小巴採用不同的廢氣排放標準，亦即對石油氣小巴採用歐盟II期標準，而柴油小巴則須符合較嚴格的歐盟III期標準。
- (e) 當局應向業界提供充足的財政資助，特別是一些提早更換現有柴油小巴的車主。在此方面，一筆過資助的安排應適用於把現有柴油小巴更換成歐盟III期柴油車輛的車主。
- (f) 根據若干傳媒報道，不少政府部門仍在採購歐盟III期柴油車輛。因此，該組織質疑政府有否貫徹執行推廣使用更環保燃料的政策。
- (g) 一筆過資助只能對更換柴油小巴所引致的相關非經常開支作出暫時性的補貼。然而，鑒於石油氣小巴的燃料消耗量較大，加氣時間亦較長，不少公共小巴營辦商在更換車輛後將面對經常收入大幅減少的情況。因此，該組織籲請政府當局聽取業界所表達的意見，並制訂適當措施，協助業界轉用更環保燃料。當局尤其須在市區設立更多石油氣站，以方便業界營運。
- (h) 鑒於科技發展日新月異，使用其他環保燃料的新車種或會面世。政府當局在此方面應持開放態度，如認為該等車輛切合本地情況，便應容許將之引入。

皇冠汽車有限公司

15. 關於向香港供應石油氣小巴一事，皇冠汽車有限公司營業部董事曾林堂先生表示，該公司準備把豐田石油氣小巴輸入香港，而且現已開始接受購買該種車輛的訂單。

Zung Fu Co. Ltd.

16. Zung Fu Co. Ltd.商用汽車部總經理鄒澤堅先生表示，平治車廠亦有製造柴油及石油氣小巴。目前，歐盟III期柴油小巴已在市場上有售。該公司現正計劃於2002年3月將其石油氣小巴引進香港。

合誠汽車有限公司

17. 合誠汽車有限公司公共車輛部總經理馬漢明先生表示，日產車廠有興趣向香港供應石油氣小巴，但尚未

就此作出最後決定。待日產車廠作出決定後，首批石油氣小巴將可最快於2002年12月推出市面發售。

環力科技有限公司

[立法會CB(1)553/01-02(01)號文件]

18. 環力科技有限公司行政總裁盧熾培先生就香港使用電能小巴提出下述意見，供委員考慮：

- (a) 電能車輛不會排放廢氣，故應鼓勵在香港採用此種車輛。在其他亦有推行鼓勵計劃以推廣使用更環保燃料的車輛的先進國家，使用最具環保效益的電能車輛可享有最大優惠。然而，擬議計劃似乎並無重點推廣此種車輛。
- (b) 由於電能小巴的售價比石油氣小巴昂貴約18%(即約7萬元)，為電能小巴提供額外2萬元的資助並不足以彌補實際成本的差距。此情況會令公共小巴營辦商不願轉用電能小巴。
- (c) 與政府當局為石油氣車輛提供所需輔助基礎設施的措施相比，當局為促進在香港使用電能小巴而作出的努力並不足夠。在物色適當地點興建供公眾使用的充電站方面，尤其急需政府提供協助。
- (d) 除財政措施外，政府當局亦應考慮採取其他措施，例如容許電能小巴設置更多座位，以及指定只供電能小巴行走的特定路線，藉以促進在香港使用最環保的小巴。

合泰汽車有限公司

19. 合泰汽車有限公司車隊部經理梁艷霞女士表示，福士車廠出產的歐盟III期小巴已在香港有售。然而，開發石油氣小巴的工作尚在進行中，在現階段並未訂定任何確切的時間表。該公司並支持對轉用各種不同種類的使用更環保燃料車輛(包括石油氣、電能及歐盟III期小巴)的人士，給予平等對待。

與團體代表及政府當局進行討論

(立法會CB(1)419/01-02號文件 —— 一群紅色小巴司機提交的意見書(已隨2001年11月26日聯席會議的文件發出)；

- 立法會CB(1)553/01-02(02)號文件 —— 政府當局就一群紅色小巴司機提交的意見書作出回應的文件；
- 立法會CB(1)515/01-02(07)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
- 立法會CB(1)553/01-02(03)號文件 —— 因應2001年11月26日聯席會議中所作討論而採取的跟進行動一覽表)

20. 主席邀請政府當局就團體代表在會議席上提出的意見及建議作出回應。

21. 環境食物局副局長察悉團體代表所表達的意見及關注事項，並表示當局尚未就擬議鼓勵計劃的詳情作出最終決定。政府當局會審慎考慮委員所表達的意見，以及來自業界及公眾人士的回應，然後才向立法會提交最後建議，以便申請所需撥款。

22. 關於政府部門採購歐盟III期柴油小巴一事，環境食物局副局長表示，視乎是否有適當類型的車輛可供選擇，當局在購買供政府使用的車輛時會採用最嚴格的廢氣排放標準。經有關部門證實，他們所需購買的車輛種類只有使用柴油的型號可供選擇，而此等車輛大部分屬重型車輛。就政府的小巴車隊而言，當局會購入使用石油氣的型號。

23. 關於較早時在另類燃料小巴試驗計劃中測試石油氣小巴時所採用的廢氣排放標準，環境保護署助理署長(空氣質素)解釋，由於本港在法律上並未規定小巴須採用歐盟III期廢氣排放標準，業界可能以為石油氣小巴所採用的是歐盟II期標準。他強調，雖然法例所訂的標準是歐盟II期標準，但試驗中的石油氣小巴所排放的一氧化碳及碳氫化合物和氮氧化物，分別較歐盟III期柴油小巴的排放量少87%及一半，而且並沒有排放粒子及黑煙。因此，政府當局認為在可見的將來，石油氣小巴是較環保的選擇。

24. 對於有業界代表團體關注到石油氣的士在最近一項測試中排放過多廢氣，環境保護署助理署長(空氣質素)回應時表示，根據在上述活動中負責進行廢氣排放測試的車輛維修業協會所提供的資料，該項測試並非在適當情況下進行，因為接受測試的石油氣的士並無充裕時間預熱引擎。他補充，舉行該項活動的實際目的，是提高駕車人士對需要進行適當車輛維修保養的認知。環境

食物局副局長亦表示，所有車輛均須符合法例訂明的嚴格廢氣排放標準。車主有責任確保其車輛獲得妥善的維修保養。

政府當局
25. 然而，劉慧卿議員及葉國謙議員均認為政府當局應認真處理此事，以維持公眾對石油氣車輛所具環保效益的信心。環境食物局副局長答允跟進此事，並表示政府當局亦明白到有需要對石油氣及汽油車輛排放過多廢氣作出規管，因為此等車輛不會排放較容易為肉眼所察覺的黑煙。就此，當局現正制訂一項建議，以便引進新的設備，除了在每年的道路性能測試時作出廢氣排放檢查外，亦對石油氣及汽油車輛的路邊廢氣排放情況作出測試。

26. 何秀蘭議員重申其對於石油氣車輛排放有害廢氣的關注，並指出政府當局現正研究實施的路邊廢氣排放檢查可能會極難執行。如不能訂立客觀標準以甄選接受測試的車輛，可能會很容易出現爭議。鑒於業界的營運將會受到影響，她認為應盡早向公共小巴營辦商公布有關計劃的詳情，以便他們能在掌握有關資料的情況下，就選用石油氣還是歐盟III期小巴作出決定。

27. 環境保護署助理署長(空氣質素)回應時解釋，當局會透過遙控感應器，利用紅外線探測路過車輛排氣管的污染物濃度。因此，當局無須截停有關的車輛，亦可探知石油氣及汽油車輛有否排放過量廢氣。環境食物局副局長補充，雖然外國已備有此種技術，但仍須仔細測試其在香港的應用情況，而當局亦會徵詢有關行業的意見。因此，有關建議可能需要若干時間才可擬定。待有進一步詳情時，當局會在適當時候向事務委員會作出諮詢。

轉用更環保車輛所造成的影響

28. 劉江華議員提到有部分代表團體對於轉用石油氣小巴將導致經常收入下降感到關注，並詢問席上的公共小巴業界團體代表及政府當局認為有何可行措施可解決此問題，以便有更多公共小巴車主轉用石油氣小巴。他特別關注到已被政府當局確定為在轉用更環保車輛後，其淨收入將會減少的32%公共小巴營辦商的情況。由於此等公共小巴主要在空氣污染問題最為嚴重的市區行走，劉議員擔憂如污染情況較嚴重的歐盟II期柴油小巴仍獲准在路面行走，即使當局已投入鉅額公帑，仍會嚴重削弱此計劃所帶來的環保效益。在此方面，他就市區設立石油氣站的可行性提出查詢，並詢問政府當局會否考慮為上述公共小巴營辦商提供更優惠的財政鼓勵措施。

29. 環境食物局副局長回應時澄清，該32%公共小巴營辦商並非全部均在市區營運。根據運輸署以逐條路線的方式所進行的分析，此等營辦商主要行走人口較稠密的地區，而當局很難在此等地區物色設立石油氣站的適當地點。由於該等小巴的行走路線距離加氣站較遠及加氣次數較多，以致會損失若干營業時間。因此，如他們轉用石油氣車輛，便會面對淨收入減少的問題。由於未必可以在每條小巴路線附近設立石油氣站，擬議鼓勵計劃將以自願參與的形式推行。環境食物局副局長強調，不願轉用石油氣或電能小巴的車主仍可以其現有的柴油小巴經營，直至車輛的正常使用期終結為止。

30. 陳偉業議員認為改善市區空氣質素的最有效方法之一，是放寬現時對紅巴實施的限制政策。如紅巴由行走繁忙的市區大道轉而在新市鎮及新房屋發展區營運，情況將可得到重大改善。因此，他籲請環境食物局及運輸局合作研究所涉及的有關問題。

31. 運輸局首席助理局長回應時表示，根據現行的公共小巴政策，當局將鼓勵紅巴轉為可在新市鎮經營的綠色專線小巴(下稱“綠巴”)。在過去多年來，紅巴數目一直下降。目前，綠巴在公共小巴總數中約佔56%。

轉用歐盟III期小巴的鼓勵措施

32. 劉健儀議員認為，如政府當局確有決心使空氣質素早日得到改善，便應同時制訂鼓勵計劃，鼓勵車主把歐盟II期柴油小巴換成歐盟III期柴油小巴。

33. 環境食物局副局長回應時再次明確指出政府當局確有決心改善空氣質素。他指出，由1995年開始，政府當局已逐步提高香港的廢氣排放標準。目前，除柴油小巴外，在香港新登記的所有種類車輛均須符合歐盟III期廢氣排放標準。由於政府當局現時建議鼓勵小巴營辦商以石油氣或電能車輛取代其柴油車輛，並容許業界繼續使用柴油小巴，當局的計劃是同時修訂法例，把新登記柴油小巴的廢氣排放標準提高至歐盟III期。

34. 環境食物局副局長進一步表示，由於就所排放的粒子及氮氧化物而言，石油氣是較柴油環保的燃料，故此在擬議的鼓勵計劃下，當局鼓勵車主採用石油氣車輛。此外，當局並無充分理據，使用公帑資助公共小巴營辦商以新的柴油型號車輛，取代其再不能以符合經濟效益的原則進行維修的現有柴油小巴。與其他車輛的車主一樣，公共小巴車主須更換其車輛，以符合現行的標準。

35. 主席就歐盟III期小巴與石油氣小巴所排放廢氣的比較提出查詢，Zung Fu Co. Ltd.代表鄒澤堅先生回應時表示，他只能就平治車廠製造的車輛作出評論。以所排放的粒子而論，平治車廠現時生產的柴油小巴將符合歐盟III期標準，而使用石油氣的型號則能夠符合歐盟將於2005年採用的歐盟IV期標準。一般而言，石油氣小巴排放的可吸入懸浮粒子數量接近零，所排放的氮氧化物、一氧化碳及碳氫化合物水平則遠較歐盟III期柴油型號的車輛為低。然而，他強調，車輛所排放的廢氣多寡，在很大程度上取決於其維修保養狀況，因此未必適宜作出簡單化的結論。

36. 關於實施鼓勵計劃，促使車主早日更換歐盟II期柴油小巴的建議，環境食物局副局長表示，香港現有約15萬輛柴油車輛，它們的情況必須作出整體考慮。如社會各界達成共識，認為及早更換所有較舊柴油車輛是可取的做法，政府當局將樂意考慮推行一系列措施，同時實施鼓勵業界購入更環保車輛以作替代的正面誘因，以及避免較舊柴油車輛繼續在路面行駛的反面誘因。

提供輔助基礎設施

37. 關於為石油氣小巴提供輔助基礎設施的事宜，環境食物局副局長解釋，只要符合有關的安全規定，石油氣站亦可設於市區，例如現時位於觀塘偉樂街近麗港城的專用石油氣站。然而，環保小巴大聯盟代表謝健威先生指出，如不在繁忙市區如油尖旺區、銅鑼灣或中環設立石油氣站，業界所面對的收入減少的困難將無法解決。環境食物局副局長回應時表示，政府當局會繼續與個別公共小巴路線的營辦商、地政總署及油公司聯絡，以期在切實可行情況下改善石油氣站的地區分布情況。

38. 劉健儀議員亦關注到政府當局現時計劃設立的45個石油氣站，並非全部均會在2002年年中如期落成。環境食物局副局長回應時表示，截至2001年12月5日，香港設有18個石油氣站，其中8個屬大型的專用加氣站。至大約2002年年中時，石油氣站的數目會增至約45個，其中12個為大型的專用加氣站。除了尚未招標興建的3個專用石油氣站外，其他新石油氣站的建造工程已在進行。他重申，由於並非強制規定必須更換其車輛，公共小巴營辦商可因應其營運區域內所設置的石油氣站，自行決定何時轉用石油氣小巴最為適當。在此方面，政府當局會密切監察並跟進有關的進展。

39. 關於公共小巴業界對石油氣公共小巴的特別保養要求的關注，環境食物局副局長解釋，柴油與石油氣小巴的保養要求相若，唯一分別在於，基於安全理由，石油氣小巴的燃料系統維修工作必須於石油氣車輛維修工場進行。至於大部分維修工作(即不涉及石油氣燃料系統的維修工作)，均可在一般車輛維修工場內進行。在25個已投入服務或正在興建中的石油氣車輛維修工場中，有12個工場的規模較小，而且並非由汽車製造商經營。隨着石油氣小巴的數目及車齡上升，其保養要求亦會相應逐步提高，政府當局相信保養設施的數目會因為需求漸大而增加。基於市場供求情況，所需設施的供應量會增加。

40. 關於電能小巴的輔助基礎設施，環境食物局副局長表示，儘管在安裝電能小巴充電設施方面存在若干限制，例如空間不足及地底裝有各種公用設施，但政府當局在切實可行情況下，會就裝置該等設施向公共小巴營辦商及有關各方提供協助。安裝此類充電設施的土地，將以豁免地價的方式批出。

一筆過資助的申請限期

41. 劉健儀議員對於政府當局堅稱可於2002年年中或之前在香港設立45個石油氣站表示有所保留，且認為在日後的石油氣站實際供應情況尚未明朗的現階段訂定申請限期，既不公平，亦不切實際。就此，她詢問政府當局會否考慮部分公共小巴業界代表團體提出的建議，把申請限期定於所有45個石油氣站建成後的一段合理時間內。

42. 環境食物局副局長回應時解釋，由於有關的建造工程已在進行，故並無需要待所有45個石油氣站均告落成才設定申請限期。當局在建議計劃內設定確實限期，可確保及早更換現有的柴油小巴。在此方面，環境食物局副局長向委員保證，當約45個石油氣站按預定時間於大約2002年年中落成後，仍有充裕時間讓車主作出決定，因為車齡在10年以上及10年以下的柴油公共小巴的申請限期分別為2003年年底及2004年年底。

43. 儘管政府當局作出以上回覆，劉健儀議員仍籲請當局認真考慮公共小巴業界就此事提出的意見。如他們就提供足夠石油氣站一事提出的關注事項未獲處理，他們轉用石油氣車輛的意願亦會降低。環境食物局副局長答稱，政府當局會考慮業界就申請限期提出的意見。

政府當局

一筆過資助

44. 劉健儀議員認為，公平而充足的財政資助，是擬議鼓勵計劃成敗的關鍵。她就此指出，與售價較柴油的士便宜的石油氣的士不同，石油氣小巴較柴油小巴昂貴。因此，公共小巴營辦商在轉用石油氣車輛方面所獲得的政府資助實際上較少。她並不清楚政府當局按照何種準則就轉用石油氣小巴訂定6萬元的一筆過資助款額，並籲請政府當局參考環保小巴大聯盟在其意見書中提出的計算方式。按照該方式計算，一筆過資助的款額應定為12萬元。

45. 環境食物局副局長回應時表示，一筆過資助款額並非根據任何科學評估而訂定。在此方面，政府當局曾考慮各種相關因素，例如石油氣小巴的價格、公共小巴業界的營運條件，以及擬議計劃的自願參與性質。他進一步表示，與強制性的石油氣的士計劃作出比較，並非恰當之舉。政府當局相信為柴油公共小巴轉用石油氣或電能小巴分別訂定6萬元或8萬元的一筆過資助，應可吸引不少公共小巴車主轉用使用更環保燃料的車輛。

46. 然而，劉健儀議員表示，為鼓勵業界及早更換更多柴油公共小巴，當局應向一些較新公共小巴的車主提供款額較高的一筆過資助。環境食物局副局長答允當局會進一步考慮委員及業界在會議席上表達的意見。

政府當局

47. 環境食物局副局長回答劉健儀議員就一筆過資助的申請資格所提出的查詢時表示，為了鼓勵業界及早更換其車輛，在政府當局開始接受一筆過資助的申請前，已將其柴油公共小巴更換成石油氣或電能小巴的車主將可獲得一筆過資助。當局亦曾與公共小巴業界討論誰有權獲發一筆過資助的問題。雙方均同意當現有的柴油公共小巴被銷毀，並以石油氣或電能小巴取代時，該用作取代舊車的石油氣或電能公共小巴的首次登記車主，將獲享當局的一筆過資助。

更換計劃下小巴的供應情況

48. 劉健儀議員關注到現時市面上只有一個製造商供應的石油氣小巴可供選購，其他製造商供應此類車輛的安排均只在計劃或構思階段。在此情況下，強迫業界在分別定於2003年年底及2004年年底的申請限期前作出決定，是極不公平的做法。主席贊同劉議員提出的關注事項，並認為政府當局現時的建議等於讓某一汽車製造商獨佔有關車輛的銷路。陳偉業議員強調維持市場的公開及公平競爭的重要性，並堅稱其強烈認為應給予汽車

製造商充裕的籌備時間，以便開發及製造適宜在香港使用的石油氣小巴，使相若型號的車輛能在差不多相同的時間推出市場發售。劉慧卿議員亦表示，政府當局應作出更多努力，讓汽車製造商得知最新的發展，以確保在推行該計劃時，市場不會被某些小巴製造商壟斷。

49. 環境食物局副局長回應時向委員保證，委員及有關各方(包括汽車製造商及各業界協會)均獲發放有關擬議鼓勵計劃的相同資料。他補充，政府當局不會干預所進口的車輛類別，因為這是由有關公司作出的商業決定。因應委員在上次聯席會議席上提出的要求，政府當局已向汽車製造商提出查詢，並就他們會在香港市場推出其所製造車輛的時間安排提供相關資料(載於立法會CB(1)515/01-02(07)號文件)，供委員參閱。由於擬議鼓勵計劃仍屬諮詢階段，故此絕不存在任何個別汽車製造商得以搶先推銷其車輛的問題。個別汽車製造商會根據本身的策略制訂其生產及銷售計劃。在此情況下，劉慧卿議員表示，如公共小巴業界察覺石油氣小巴市場出現任何壟斷跡象，便應知會委員，以便與政府當局跟進有關事宜。

50. 葉國謙議員贊同其他委員就壟斷市場所提出的關注事項，並指出許多舊型公共小巴更換新車的安排已出現延誤，當局急需就日後的路向及早作出決定。在此方面，他詢問政府當局實施該計劃的擬議時間表為何。

51. 環保小巴大聯盟代表謝健威先生亦指出，鑒於另類燃料小巴的未來發展及公共小巴的日後重量限制尚未明朗，製造商並不願意在此方面作出任何承擔，因此，市場上並無歐盟III期小巴可供選購。關於一項相關的事宜，主席詢問政府當局會否同時考慮部分公共小巴業界團體代表提出的要求，把小巴的重量限制放寬至5公噸以上，以便市場上有更多車輛可供選擇。

52. 環境食物局副局長回應時表示，政府當局已去信香港汽車商會，促請其會員為本港市場供應更多不同型號的小巴，包括石油氣小巴。隨着當局計劃把現時的小巴重量限制由4公噸放寬至5公噸，預期將有更多汽車製造商考慮為本港市場供應石油氣小巴。他補充，從改善環境的角度而言，政府當局希望擬議計劃能盡快實施。然而，政府當局須進一步研究擬議計劃，並因應其接獲的所有意見及建議徵詢業界的意見。當局希望可於明年年初備妥可為有關各方普遍接納的最終建議。

政府當局

53. 運輸署助理署長補充時解釋，當局已和香港汽車商會進行討論。經審慎研究此事後，政府當局信納5公噸是所須採用的正確重量限制。重量為5公噸以上的車輛大多屬長型車輛，當局認為該類車輛不適宜作公共小巴營運之用。此外，建議的5公噸重量限制將可符合有關的聯合國規例中所訂的M2類別車輛規定。該等規例就製造車輛訂定了統一的技術規定，以達到改善道路安全的目的。儘管政府當局作出以上解釋，主席仍要求政府當局就公共小巴業界建議把公共小巴的重量限制放寬至5.5公噸一事，與他們作進一步的討論。

私家小巴的財務優惠措施

54. 由於政府當局的政策意向是鼓勵業界及早更換污染程度較嚴重的柴油小巴，以達到整體上減少汽車所排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物的目的，劉健儀議員並不信納私家小巴應獲不同的對待。雖然私家小巴的營運情況可能與公共小巴有所不同，但其營辦商將一如公共小巴營辦商，須面對加氣次數較多及收入減少的相同問題。因此，如他們轉用石油氣車輛，他們亦會蒙受損失。她認為如政府當局確有決心改善空氣質素，便應向私家小巴營辦商提供公共小巴營辦商所享有的相同優惠。陳偉業議員及葉國謙議員對此亦有同感，並籲請政府當局考慮為私家小巴業界提供相同的一筆過資助。在此方面，劉慧卿議員詢問如將給予一筆過資助的安排擴展至同時適用於私家小巴業界，所招致的額外承擔款額為何。

政府當局

55. 環境食物局副局長回應時強調，在考慮有關事宜時，政府當局必須評估使用公帑的財務影響及理據。當局建議為私家及公共小巴提供不同優惠的原因，在於兩種小巴的經營條件各有不同。由於大部分私家小巴的行駛班次不及公共小巴頻密，在加氣方面所受到的限制亦較少，故並無充分理據向其提供與公共小巴營辦商相同的優惠。此外，由於16座位私家柴油小巴的廢氣排放量僅佔所有柴油小巴的總排放量的10%，強制規定車主更換該類小巴的理由並不充分。為了充分善用有限的財政資源，政府當局必須優先處理污染程度較為嚴重的車輛，因此，對該兩類小巴作出不同的對待，並非不公平或歧視之舉。然而，他同意政府當局會進一步考慮委員及業界就此事表達的意見。

56. 環境食物局副局長進一步表示，目前約有1 000輛16座位私家小巴。假設其中有一半會根據現時的建議接受豁免首次登記稅的優惠安排，將其車輛更換成石油

經辦人／部門

氣車輛，政府將因而少收600萬元。然而，如相同的一筆過資助安排擴展至同時適用於此等16座位私家小巴，而所有此類車輛均接受當局的資助，將其車輛更換成石油氣車輛，當局將須付出6 000萬元。

III. 其他事項

57. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
2002年5月22日