

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2308/01-02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：2002年6月13日(星期四)
時 間：上午8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委員

蔡素玉議員(主席)
* 何鍾泰議員, JP
李柱銘議員, SC, JP
陳婉嫻議員, JP
單仲偕議員
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委員

劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, 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
陳偉業議員

缺席委員 : 立法會環境事務委員會委員

何秀蘭議員(副主席)
黃容根議員
* 劉江華議員
羅致光議員, JP
* 劉炳章議員

立法會交通事務委員會委員

石禮謙議員, JP(副主席)
何俊仁議員
黃宏發議員, JP
鄧兆棠議員, JP
梁富華議員, MH, JP
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 : **議程第II項**

環境食物局

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
葉麗清女士

運輸署

助理署長／新界
陸汝均先生

環境保護署

助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

議程第III項

環境食物局

副局長
周達明先生

首席助理局長
陳偉基先生

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

由劉慧卿議員提名及劉健儀議員附議，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)1973/01-02(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書

立法會CB(1)1973/01-02 (02)號文件 —— 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司提交的意見書

立法會CB(1)1973/01-02 (03)號文件 —— 皇冠汽車有限公司致蔡素玉議員的函件

- 立法會CB(1)1934/01-02號文件 —— 由立法會秘書處擬備的背景資料簡介
- 立法會CB(1)1973/01-02(04)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

2. 環境食物局副局長特別提述上述資料文件的要點，向委員簡介當局為鼓勵柴油小巴車主盡早將其車輛更換為石油氣或電動小巴的建議資助計劃的最新進展。

柴油小巴及石油氣小巴的性能

3. 有關在會議席上提交的環保小巴大聯盟意見書，劉健儀議員從該意見書的附件1察悉，在氮氧化物排放量方面，石油氣小巴與歐盟III期柴油小巴相若。此點與政府當局文件(立法會CB(1)1973/01-02(04)號文件)第4(b)段所載的情況頗有差異；根據該段所載，石油氣小巴的氮氧化物排放量只是歐盟III期柴油小巴的50%。她要求政府當局就石油氣小巴的性能作出澄清，並說明石油氣小巴與柴油小巴兩者比較的情況如何。

4. 環境食物局副局長回應時，環保小巴大聯盟意見書附件1所指的排放標準，只是指新柴油小巴的排放標準。在實際運作情況下，柴油小巴的氮氧化物排放量遠較石油氣小巴為高。歐盟III期柴油小巴排放的粒子亦較石油氣小巴高20倍。環境保護署助理署長(空氣質素)(下稱“環保署助理署長”)補充，石油氣小巴試驗計劃就柴油小巴及石油氣小巴廢氣排放量進行的試驗結果顯示，石油氣小巴排放的碳氫化合物及氮氧化物的數量較歐盟III期柴油小巴低51%，而其二氧化碳排放量則低87%。此外，石油氣小巴排放的粒子幾近於零，而且沒有排放黑煙。但劉議員指出，很難按此等標準就車輛性能作出比較，因為每各種污染物的排放量均有差別。

(會後補註：環保小巴大聯盟提交的意見書已隨立法會CB(1)2001/01-02號文件送交委員參閱。)

5. 朱幼麟議員表示，歐盟III期柴油小巴亦獲嚴格控制廢氣排放的已發展國家普遍採用，因此，政府當局可讓該類車輛在香港繼續使用，無須急於推行上述資助計劃。此外，給予較長取替期可容許足夠時間引入其他石油氣小巴型號，並可就車輛性能進行測試。他補充，石油氣的士已試驗一段頗長時間，但石油氣小巴在香港市場屬於較新的產品，公共小型巴士(下稱“公共小巴”)的經營者對其是否可行亦確實存有憂慮。環境食物局副局長解釋，由於資助計劃是一項自願性質的計劃，有關

經營者若不願參加該計劃，可選擇繼續使用柴油小巴。他補充，石油氣車輛在歐洲國家及日本已使用了多年時間。

6. 勞永樂議員表示，作為一名執業醫生，他會支持實施不排放任何廢氣的措施。但他擔心，若有減低車輛排放廢氣的較新技術面世，則以石油氣小巴取代柴油小巴的努力便會白費。環境食物局副局長表示，政府當局的政策是提倡使用最能符合環保要求的車輛型號。除豁免首次登記稅外，政府當局並會提供80,000元的一筆過資助，讓柴油公共小巴車主將其車輛更換為不排放廢氣的電動車輛。他向委員保證，政府當局會留意車輛技術的最新發展，例如使用其他燃料(例如氫氣)的燃料電池引擎。但根據市場的估計，燃料電池推動的車輛需要再經10年的發展，才能達至市民可以負擔使用的地步。現時，使用石油氣的車輛只限於的士及小巴。

擬議資助計劃的資格準則

7. 劉健儀議員詢問提供一筆過資助的資格準則為何。她察悉現有柴油公共小巴的車主若將其車輛更換為石油氣車輛，便可獲得一項一筆過的資助，但現有柴油小巴(包括學童小巴)的車主卻只獲提供首次登記稅豁免。由於學童小巴排放的柴油廢氣可能會影響學童，而學童較成人更易受污染物影響，因此，劉議員認為有需要將柴油公共小巴車主獲得的財政資助，擴大至涵蓋學童柴油私家小巴的車主，藉以鼓勵他們將其車輛更換為石油氣車輛。對劉健儀議員的關注，劉慧卿議員亦表贊同。

8. 環境食物局副局長表示，當局會向在指定限期內把其柴油公共小巴更換為石油氣公共小巴的車主，提供一筆過資助。他補充，香港現時約有1 200部已登記的學童小巴。石油氣學童小巴的經營者在加油方面有較大靈活性，因為他們的行車路線較多元化，其行車班次大多數亦不如公共小巴經營者的行車班次那樣頻密。如果他們選擇將其柴油小巴更換為石油氣小巴，便可受惠於首次登記稅豁免及較低廉的燃料價格。此情況亦適用於其他私人小巴。他補充，由於財政資源有限，政府當局必須善用公帑，務求取得最大的環保效益。因此，應把該等有限的財政資源用於更換柴油公共小巴，因為柴油公共小巴的廢氣排放量佔全部柴油小巴廢氣排放量的80%。此外，透過管制汽車空轉引擎，可將學童私家小巴的廢氣排放量減至最少。因此，政府當局認為不能把一筆過資助擴展至學童私家小巴的車主。

9. 鑒於現時只有1 200部學童私家小巴，劉健儀議員認為將學童私家小巴納入資助計劃的建議不會導致動用大量財政資源，尤其是部分經營者未必願意按該計劃更換其車輛。她促請政府當局重新鄭重考慮有關建議。鄭家富議員亦表示，必需作出公平的安排，才可成功實施盡早更換柴油小巴的資助計劃。

10. 主席詢問，政府當局會否考慮向在未來兩年內轉用歐盟III期柴油公共小巴或石油氣公共小巴的柴油公共小巴車主提供資助。環境食物局副局長表示，歐盟III期廢氣排放標準實際上是所有新登記車輛必須符合的最低標準。因此，沒有理據支持政府當局向轉用歐盟III期柴油公共小巴的車主提供任何資助。如果須提供資助以鼓勵更換較環保的車輛，此項資助應適用於所有車輛而非只局限於公共小巴。

有否石油氣小巴型號可供選擇

11. 劉健儀議員表示，擬議資助計劃並未經深思熟慮後擬定。她指出，除現時使用中的石油氣小巴型號外，政府當局並無保證會有其他型號的石油氣小巴可供選擇。如果市場上只有一款石油氣車輛供應，其售價便會較為昂貴。因此，公共小巴的車主表示關注是否會有多款型號的小巴可供選擇，實屬合理。政府當局或須延長申請資助的限期，直至市場上有較多石油氣小巴型號可供選擇為止。

12. 環境食物局副局長察悉，委員對擬議資助計劃意見紛紜，這是政府當局為何決定以自願性質而非強制性質推行該計劃的原因。由於香港是個自由經濟體系，政府當局會致力鼓勵在香港市場引入更多型號的石油氣小巴。預期在提供一筆過資助及對石油氣公共小巴的需求增加後，汽車製造商／進口商將會把握機會，製造／輸入符合香港標準的16座位小巴。此外，運輸署已決定將小巴的車輛總重限制由4公噸放寬至5.5公噸，並會提出所需的法例修訂，正式確認該項安排。在此期間，運輸署會採取行政措施，讓車重超過4公噸的小巴亦可辦理登記。但環境食物局副局長強調，其他石油氣小巴型號的供應須由市場力量決定。因此，政府當局現時不能就市場上有否該等車輛型號供應提供一個確實時限。他補充，石油氣小巴的售價不可能訂於不合常理的高水平，因為如果出現此情況，有關的車主將會選用柴油車輛。

13. 在石油氣小巴型號的選擇方面，環境食物局副局長表示，除現有的皇冠型號小巴外，仁孚行已表示會輸入平治石油氣小巴，而首兩部符合經核准標準的車輛

會在2002年6月底運到香港。但由於該等石油氣小巴將用作為公共小巴，因此，仍須在香港測試其空調性能。他補充，皇冠車行有限公司表示，就該公司156部已獲發牌及在路面行走的皇冠型號石油氣小巴(其中136部為公共小巴)而言，至今並無接獲有關該等汽車性能的任何投訴。運輸署最近就不同型號的柴油公共小巴及石油氣公共小巴進行的空調性能測試顯示，該兩類車輛的性能相若，而在若干情況下，石油氣公共小巴車廂內空氣的溫度會較柴油公共小巴低攝氏1度。

14. 由於平治小巴是新引入香港的車輛，劉健儀議員指出，該型號小巴在路上的性能仍有待測試。石油氣的士試驗計劃已就多個型號的石油氣的士進行試驗，但在現時的計劃下，公共小巴經營者在石油氣小巴方面並及其他選擇。環境食物局副局長解釋，當初推出石油氣的士試驗計劃時，外界的反應亦並非完全令人鼓舞，許多人對石油氣的士的馬力、空調能力及該項計劃的吸引程度均表憂慮。但結果該計劃獲得廣泛支持，而且非常成功。上述經驗證明，未必需要在完全滿足各方關注後，然後才推出資助計劃。

15. 關於香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書(立法會CB(1)1973/01-02(01)號文件)，劉慧卿議員對意見書內提出、有關擬議資助計劃可能導致若干公司集團壟斷市場，繼而對從公帑中牟利的指控表示關注。她詢問政府當局如何防止出現此情況。環境食物局副局長表示，建議的一筆過資助只會提供予選擇將其車輛更換為石油氣車輛的柴油公共小巴車主。此項資助亦適用於在資助計劃實施前已將其車輛更換的人士。

16. 陳偉業議員表示，他並不反對資助計劃，但對其實施方法頗感憂慮。他指出，政府施加的嚴格規限已令石油氣小巴在香港的供應受到限制。儘管政府當局建議將小巴的總重量限制由4公噸放寬至5.5公噸，但現時只有一款石油氣小巴符合指定規格。由於香港市場較為細小，很少車輛製造商願意特別製造某款型號的小巴來迎合香港的指定規格。為使世界各地的石油氣小巴型號均可輸入香港，政府當局有需要進一步放寬對小巴重量及大小的限制。劉慧卿議員亦認為政府當局應多加努力，開放16座位型號公共小巴在香港的市場。

17. 環境食物局副局長解釋，香港現時市面上供應3款柴油小巴及兩款石油氣小巴。由於大部分小巴型號的車身長度的約為6米，政府當局認為以7米作為車身長度上限應已足夠。進一步放寬車身大小的規格可能會對交通運輸造成影響。政府當局已採取措施，將放寬小巴重量

限制的決定及實施資助計劃後對石油氣小巴可能出現的需求告知香港汽車商會。運輸局首席助理局長表示，把小巴的總重量限制由4公噸放寬至5.5公噸將可使更多型號的小巴輸入香港。現時，世界各地共有10多款小巴型號符合新的規格。運輸署助理署長／新界表示，運輸署會視乎個別情況，考慮批准超過法定規限的車輛辦理登記。至於把甚麼類型的車輛輸入香港，則屬於汽車商人的商業決定。

18. 陳偉業議員表示，他一直促請政府當局放寬對進口石油氣小巴的限制，但卻不得要領。他強烈譴責政府當局行事僵化，令香港的運輸發展受到損害。他提醒政府當局，如果沒有其他石油氣小巴型號可供選擇，或會導致出現不公平及壟斷市場的情況。劉健儀議員亦提出相若關注問題，並要求政府當局提供一份資料文件，說明歐盟III期柴油小巴及石油氣小巴的各項法定規格，以及世界各地現有符合該等指定規格的石油氣小巴型號，然後才向財務委員會申請撥款。

將申請資助的限期延長

19. 環境食物局副局長表示，由於約有50%柴油公共小巴及30%柴油私人小巴的車齡已超過10年，政府當局有需要就申請資助設定限期，藉以鼓勵車主盡快將其車輛更換為石油氣車輛。對於委員要求將申請限期延長，以便市面上有更多石油氣公共小巴型號可供選擇，環境食物局副局長表示，由於香港的空氣質素急須改善，而車輛由柴油轉用石油氣後已取得顯著成果，因此，政府當局認為將申請限期再作延長是不智的做法。

20. 劉健儀議員關注到，提供石油氣加氣站的進度，遠遠落後於原定的時間表。與政府承諾在2002年年中將石油氣加氣站增至45個的目標比較，現時只有34個石油氣加氣站投入服務。她強調，石油氣加氣站網絡是資助計劃能否成功實施的關鍵所在。鄭家富議員表示，由於石油氣加氣站的服務網絡會對石油氣公共小巴的運作造成影響，因此，部分石油氣公共小巴經營人建議把申請資助期定為由最後一個石油氣加氣站落成當日起計的兩年亦並非沒有道理。鑒於受影響的公共小巴經營者不應因政府當局在提供石油氣加氣站方面有所延遲而被剝奪其申請資助的時間，陳偉業議員同意相應延長有關的申請限期。

21. 環境食物局副局長表示，除現時已投入服務的34個石油氣加氣站外，另有9個加氣站在進行建築中，以及兩個加氣站正進行風險評估研究。預期到2002年第三

季時，至少會有43個加氣站為全港的石油氣的士及公共小巴提供服務。值得注意的是，對公共小巴行業而言，石油氣加氣站所在地點較其數目更為重要。公共小巴路線附近若沒有石油氣加氣站提供服務，有關小巴路線的經營者可能不會選擇轉用石油氣公共小巴。無論如何，政府當局已準備延長申請限期，對車齡(以取消車輛登記日期計算)已達10年或以上的現有柴油小巴的車主而言，其申請期限將由2003年年底延長至2004年年底，對車齡(以取消車輛登記日期計算)不足10年的現有柴油小巴的車主而言，其申請期限則由2004年年底延長至2005年年底。

22. 由於香港的空氣質素遠較大部分歐洲國家為差，劉慧卿議員認為政府當局有需要加快實施各項改善空氣質素的措施。她支持盡快推行資助計劃，令空氣質素獲得改善。主席表示，為申請資助設定限期時，政府當局應確保會提供足夠的石油氣加氣站，並有更多石油氣公共小巴型號可供選擇。

新公共小巴路線的招標工作

23. 劉慧卿議員詢問石油氣公共小巴的經營者在競投新小巴路線時是否獲優先考慮。環境食物局副局長表示情況並非如此。他表示，最近一次就某私人屋苑的新小巴路線進行招標工作時，有關的發展商建議在評審標書時將環保因素納入考慮之列。結果，政府當局制訂了一個評分制度，對使用石油氣公共小巴的投標者給予額外分數。不過，在巴士路線招標工作中，該項額外得分只是一個很細微的因素。應委員的要求，政府當局答允提供資料，說明新公共小巴路線的投標準則及評分制度。

日後的工作

24. 委員大致上支持此項旨在改善空氣質素的資助計劃的原則。然而，現時尚有若干技術問題有待解決，例如有否其他石油氣公共小巴型號可供選擇、申請資助的限期，以及將學童私家小巴納入一筆過資助計劃等。劉健儀議員仍認為學童私家小巴的經營者應獲給予與公共小巴車主一樣的資助，而申請資助的限期應予延長。她又要求政府當局定期匯報本計劃的進展情況，以便委員可詳細監察當局提供有關資助的情況。何鍾泰議員對劉健儀議員的意見亦表贊同。劉慧卿議員表示，她會支持盡快實施資助計劃及採用較積極進取的措施，將更多型號的石油氣小巴引入香港。

25. 環境食物局副局長表示，擬議資助計劃是減少路邊污染整體措施的一部分。在1999年施政報告中，政府當局承諾在2005年時將粒子排放量減少80%，以及將氮氧化物的排放量減少30%。他提醒與會各人，如果按委員所提建議將申請資助的限期延長，政府當局便不能達到該目標。周梁淑怡議員表示，由於政府當局處理有關情況作風官僚，故此須對改善環境方面的任何延誤負責。政府當局應扮演一個較積極進取的角色，培養有助公平競爭的較佳營商環境，而不是只告知汽車製造商如何就法定規限申請豁免。就此，她要求政府當局提供文件，說明政府當局曾經及將會推行哪些措施，以增加石油氣小巴型號的選擇，從而防止任何汽車製造商壟斷市場。

(會後補註：應委員要求，政府當局提供的補充資料已隨立法會CB(1)2194/01-02號文件送交委員參閱。)

26. 劉健儀議員動議下列兩項議案，以總結委員的意見——

- (a) “事務委員會促請政府當局將學童私家小巴納入其建議的一筆過資助計劃之內，讓更換其車輛為石油氣車輛的車主可獲得60,000元的一筆過資助”及
- (b) “事務委員會促請政府當局將延長申請資助的限期如下：
 - (i) 就車齡(以取消車輛登記日期計算)已達10年或以上的現有柴油小巴的車主而言，其申請期限由2003年年底延長至2004年年底；及
 - (ii) 就車齡(以取消車輛登記日期計算)不足10年的現有柴油小巴的車主而言，其申請期限由2004年年底延長至2005年年底。”

27. 上述兩項議案其後付諸表決。首項議案獲出席會議的所有委員一致通過。至於第二項議案，除劉慧卿議員投反對票外，亦獲出席會議的其他所有委員通過。主席繼而宣布該兩項議案獲得通過。

(會後補註：事務委員會已於2002年6月13日就該兩項議案致函政府當局。)

III. 香港的空氣質素

- (立法會CB(1)1629/01-02號文件 —— 一份題為“改善珠江三角洲空氣質素”的資料文件
立法會CB(1)1973/01-02 (05)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

28. 由於時間所限，委員同意把上述項目押後至2002年7月16日(星期二)舉行的特別會議討論。

(會後補註：事務委員會其後決定將上述項目納入2002年7月22日例會的議程內。)

IV. 其他事項

29. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
2002年7月18日