

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1137/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

環境事務委員會與交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2003年2月6日(星期四)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)
何秀蘭議員(副主席)
* 朱幼麟議員, JP
* 何鍾泰議員, JP
黃容根議員
* 劉江華議員
羅致光議員, JP
胡經昌議員, BBS, JP
勞永樂議員
* 劉炳章議員

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)
陳國強議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP

缺席委員：環境事務委員會委員

李柱銘議員, SC, JP
單仲偕議員
劉慧卿議員, JP
余若薇議員, SC, JP

交通事務委員會委員

何俊仁議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

(* 亦為交通事務委員會委員)

出席公職人員：議程第II項

環境運輸及工務局

副秘書長(環境)2
周達明先生

首席助理秘書長(環境)3
謝展寰先生

機電工程署

總工程師(氣體生產及供應)
張丙權先生

環境保護署

高級環境保護主任
夏港先生

應邀出席人士：議程第II項

香港客貨車從業員職工會

顧問
吳國雄先生

主席
葉滿林先生

秘書
梁偉斌先生

- 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
- 議會事務助理4
潘耀敏小姐
-

經辦人／部門

I. 選舉主席

由於聯席會議開始時未能取得所需會議法定人數，委員同意將會議視作環境事務委員會的會議舉行，並由蔡素玉議員主持會議。聯席會議其後在下午2時35分達致所需要的法定人數。

II. 在香港引入石油氣輕型客貨車及輕型貨車的可行性研究

2. 環境運輸及工務局副秘書長(環境)2特別提述政府當局文件的要點，向委員扼要解釋把石油氣輕型客貨車及輕型貨車引入香港的可行性研究(下稱“該研究”)的背景及結果。

與香港客貨車從業員職工會舉行會議
(立法會CB(1)842/02-03(01)號文件)

3. 香港客貨車從業員職工會主席葉滿林先生表示，其職工會不信服該研究的結論，有關結論認為在香港引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車並不可行，因為配套的石油氣加氣設施及石油氣儲藏庫設施不足，而擴充石油氣儲藏庫的流量上限則會增加風險。他指出，石油氣的士計劃初推出時，當時只有4個石油氣加氣站提供服務，因此亦存在配套加氣設施不足的問題。但在政府當局與相關行業共同努力下，加氣站的數目迅速增加，現時已投入服務的加氣站共有41個。車輛維修的問題亦可透過培訓及提供更多技術人員而獲得解決。至於擴充石油氣儲藏庫流量上限而增加的風險，這問題在最初引入石油氣的士及小巴時已經存在。

4. 葉先生補充，運輸界士一直支持改善空質素的措施，並且與當局合作，協助推行石油氣的士計劃及石油氣小巴計劃。他促請政府當局檢討該研究的結果。如果全面轉用石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃

不可行，政府當局可考慮分階段推行該計劃。他強調，除非政府當局有未為業內人士所知的秘密議程，否則，在引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車方面應該沒有任何不能解決的障礙。

5. 香港客貨車從業員職工會顧問吳國雄先生亦和應表示，最初推出石油氣的士計劃時，配套加氣設施並不足夠，但政府當局亦能克服所有障礙。由於政府當局已具備相關配套設施，他看不到有何理由不能引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車。他批評政府改變立場，放棄轉用石油氣客貨車及石油氣輕型貨車的計劃。他又質疑該研究的結果是否準確，因為該研究估計，引入石油氣輕型客貨車和石油氣輕型貨車只能把汽車排放的懸浮粒子減少約1%，但在石油氣的士計劃之下，懸浮粒子卻可減少20%至30%。他提醒政府當局，根據以往所得經驗，顧問研究的結果通常不盡可靠。他認為政府當局是利用該等研究結果作為擱置轉用石油氣輕型客貨車及輕型貨車的計劃的藉口。

6. 至於強制規定歐盟前期型號車輛須加裝廢氣消減裝置，吳先生指出，這只是解決懸浮粒子問題的短期措施。與石油氣型號車輛相比，以較環保的歐盟III或IV期型號車輛取代現有的柴油輕型客貨車及輕型貨車亦所費不菲，在成本方面缺乏競爭力。

7. 劉健儀議員詢問是否有需要提供資助以鼓勵轉用石油氣車輛，吳先生在回應時指出，業內人士當然歡迎政府當局提供資助，但如果車輛已到期需要更換，即使沒有資助，車主亦會更換車輛。他強調，該行業一直採取合理和合作的態度。業內人士明白，全面轉用石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車有實際困難，但始終認為政府當局應研究分階段進行更換，而更換次序則由較為殘舊及會造成較多污染的車輛開始。

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)842/02-03(02)號文件——政府當局提交的文件)

8. 經主席同意，環境運輸及工務局副秘書長(環境)2借此機會回應香港客貨車從業員職工會提出的若干項意見。他強調，政府當局並無秘密議程，當局不推行轉用石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃的主要原因，是該計劃不可行。雖然石油氣加氣站的數目會在大埔道加氣站於今年3月／4月投入服務後由現時的41個(其中包括12個大型的專用石油氣加氣站)增至42個，並會在今年年底增至44個，但現時只有大約300枝加氣槍的配套設施只足夠支援全港18 000部的士和6 000多部小巴轉

用石油氣之後的需求。如果全港所有輕型客貨車及輕型貨車均轉為石油氣型號車輛，該等配套設施將不能應付所需。即使按前述建議分階段更換歐盟前期的柴油型號車輛，有關工作仍會涉及21 000部輕型客貨車及18 000部輕型貨車，並需要額外提供180至200枝加氣槍。由於在各加氣站可供使用的加氣槍的數目已經飽和，加氣站網絡可進一步擴充的空間甚為有限。增加6或7個加氣站只能提供20多枝加氣槍，與車隊擴大後所需要的加氣槍數目相去甚遠。至於為石油氣車輛設立車輛維修中心，環境運輸及工務局副秘書長(環境)2表示這方面的問題不大，因為現時許多空置的工廠大廈均適合改作該等用途。

對空氣質素的影響

9. 劉江華議員認為決定擱置引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃是一項政策上的改變，與行政長官較早前在其施政報告提出改善空質素的承諾背道而馳。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2表示，行政長官在1999年施政報告中承諾提出一套措施，包括石油氣的士計劃、引入石油氣小巴的可行性，以及為歐盟前期型號車輛加裝廢氣消滅裝置的計劃，藉以改善空氣質素。該套措施不包括以石油氣型號車輛更換柴油輕型客貨車及輕型貨車。有關目標是在2005年之前將汽車排放的懸浮粒子及氮氧化物分別減少80%及30%。現時政府當局已落實大部分措施，並已將懸浮粒子的排放量減少58%，而氮氧化物的排放量則減少26%。在未來數年，隨著更多小巴轉用石油氣及更多柴油車輛被歐盟III期型號車輛取代，政府當局有信心在2005年之前達到在1999年施政報告中提出的改善目標。

10. 劉健儀議員質疑政府當局在引入較環保汽車以改善空氣質素方面的承諾。舉例而言，政府當局最初非常積極引入石油氣的士計劃，硬性規定須轉用石油氣車輛，並全面加快推行。在推行石油氣小巴計劃時，轉用石油氣車輛屬自願性質，並基於部分小巴路線沿途沒有加氣站而提供財政資助，藉以鼓勵車主轉用石油氣車輛。現時，政府當局則決定不引入石油氣小型客貨車及石油氣輕型貨車。

11. 劉江華議員記得政府當局曾極力推薦石油氣的士計劃，表示該計劃可大量減少懸浮粒子，而該計劃結果亦深受市民歡迎，且令空氣質素大為改善。因此，他質疑政府當局現時提供的資料是否準確，因為有關資料顯示，引入石油氣車輛只能把懸浮粒子減少約1%。朱幼麟議員亦贊同其意見，因為全港18 000部的士由柴油轉用

石油氣之後，空氣質素的改善相當明顯，如果全港68 500部輕型客貨車及輕型貨車均轉用石油氣，預期空氣質素會有更大改善。他詢問為何不能考慮分階段實施轉用石油氣的計劃。

12. 環境運輸及工務局副秘書長(環境)2解釋，在1997年推出石油氣的士計劃時，新登記車輛採用的廢氣排放標準是歐盟II期的標準。現時採用的廢氣排放標準是歐盟III期的標準，並預期會於2006年進一步收緊至歐盟IV期的標準，以便與歐盟採用的標準看齊。由於柴油輕型客貨車或輕型貨車的壽命一般在10至12年之間，而現有柴油輕型客貨車及輕型貨車的車齡平均約為7年，因此，政府當局預計在5年時間之內，現時車齡已達8年、污染問題較嚴重及佔全港輕型客貨車和輕型貨車絕大多數的歐盟前期車輛，大部分均會因為車齡過高而退役，或被較環保的歐盟III或IV期型號車輛所取代。因此，在今後5年引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車所帶來的改善作用不大。應委員的要求，環境運輸及工務局副秘書長(環境)2答允提供有關柴油輕型客貨車及輕型貨車產生的懸浮粒子分別所佔百分比的資料。

政府當局

石油氣配套加氣設施及儲藏設施

13. 然而，劉健儀議員指出，在現時經濟氣候下，車主可能在車輛正常壽命屆滿後仍繼續使用其汽車，這樣便無法達到預期的空氣質素改善目標。她繼而詢問，單靠引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車可對空氣質素有何改善。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2表示，除增加加氣站數目，藉以為全港所有石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車提供服務外，政府當局亦須建造一個新的石油氣儲藏設施，而該項設施最低限度需要5年方可建成。假設加氣設施及儲藏設施不足的問題獲得解決，而引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃可在2005年之前全面推行，估計懸浮粒子可以減少約5%。由於在可見的將來並無方法解決石油氣配套加氣設施不足的問題，政府當局若勉強推行轉用石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃，便是不負責任的做法。

14. 劉議員不信服政府當局的回應。她指出，現時提供服務的加氣站共有43個，而實際上並非所有柴油小巴均已轉用石油氣，該等石油氣加氣站因此應有剩餘存氣量可供應予更多石油氣車輛(包括石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車)，這情況尤以的士司機交更的繁忙時間之後的時段為然。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2察悉，現時已予更換的小巴只有300部，其中有80%已轉為石油氣型號車輛，其餘則轉為歐盟III期型號車輛。因

此，部分石油氣加氣站可能尚有剩餘存氣量可供使用。不過，該情況在一兩年後便會改變，因為將會有愈來愈多的車主會在財政資助計劃於2005年屆滿之前將其小巴改為石油氣型號的車輛。

15. 鄭家富議員表示，與石油氣的士計劃的情況一樣，如果現有的68 500部柴油輕型客貨車及輕型貨車均轉用石油氣，燃料市場會很快作出調節，以迎合不斷改變的需求。如果政府當局有決心推行這計劃，必定能克服石油氣加氣設施及存氣量不足的問題。因此，他支持分階段引入石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2回應時重申，在擴大石油氣加氣網絡方面有很多限制。他表示，石油氣的固有風險較柴油及汽油高，石油氣加氣站須符合更嚴格的安全規定，包括須設立一個與住宅發展項目及工商發展項目分別距離50米和15米的緩衝區。現時只有若干個加油站可加裝石油氣加氣設施。

其他方案

16. 主席表示，如果引入石油氣輕型客貨車及輕型貨車不可行，或可考慮提供財政資助，鼓勵車主轉用較環保的歐盟III／IV期型號車輛，藉以改善空氣質素。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2表示，現時有68 500部柴油輕型客貨車及輕型貨車，其中半數車齡達8年或以上，部分車輛的車齡更達12年。換言之，該等車輛不久便會到期更換，因此，政府當局沒有理由提供資助予他們更換車輛。

17. 鑒於歐盟型號車輛的環保效能與石油氣型號車輛相若，劉炳章議員質疑當初為何硬性規定將柴油的士轉為石油氣的士。他詢問政府當局現時會否考慮讓的士車主自行選擇轉用石油氣型號車輛或歐盟III／IV期型號車輛。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2承認歐盟IV期型號車輛的環保效能與石油氣車輛非常接近，其性能亦較歐盟III期型號車輛優勝，但他亦指出，在1997年首次推出石油氣的士計劃時，市場上並無該型號的車輛。較環保的歐盟III期型號車輛是在2001年才面世。鑒於空氣質素持續惡化，政府當局當時必須採取措施減低路邊污染，尤其是汽車排放的廢氣，因為其中含有很多懸浮粒子及氮氧化物。在石油氣的士計劃推出後，空氣質素已有明顯改善，而2002年的懸浮粒子水平與1999年比較亦下降了19%。由於法例規定在香港新登記的的士須以石油氣或汽油作為燃料，車主再不能以柴油型號車輛替換。

18. 何鍾泰議員批評政府當局在推行燃料政策方面缺乏遠見及未能貫徹始終，最明顯的例證就是政府當局雖然明知即將引入較環保的歐盟型號車輛，但卻仍然要求將車輛的燃料由柴油轉為汽油，再由汽油轉為石油氣。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2證實，在切實可行情況下推廣使用較環保燃料是政府一貫的政策。政府當局在推出任何轉換燃料計劃之前，必須確保有足夠的補給支援設施，以免市民大眾及相關行業因建議作出的轉換而蒙受不便。他重申，政府當局不能繼續推行轉用石油氣輕型客貨車及輕型貨車的計劃，是因為擴展現有石油氣加氣支援設施以滿足因轉用石油氣而產生的需求並不可行。

19. 鑒於新登記車輛的廢氣排放標準將於2006年由歐盟III期收緊至IV期的標準，何議員質疑是否需要以法例規定歐盟前期型號車輛必須加裝廢氣消滅裝置。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2表示，作出該項硬性規定的原因是要確保車主在安裝該項裝置後不會將該項裝置拆除。至目前為止，已有80%的歐盟前期型號車輛加裝了該項裝置。由於距離2006年收緊廢氣排放標準尚有好一段時間，政府當局認為值得在2003年年中提出法例修改，以便在2003年年底推行經修訂的法例。

財政影響

20. 劉江華議員質疑決定擱置轉用石油氣客貨車及石油氣輕型貨車的計劃是否因為財政預算赤字高企，以致該項計劃須半途而廢。劉健儀議員亦認為該項決定與政府收入減少有關，因為政府當局只向柴油而沒有向石油氣徵稅。她表示，政府當局無須以不可行作為藉口，因為政府收入減少是否較轉用燃料所招致的環境成本來得重要，應留待市民大眾作出決定。她的意見獲主席及劉炳章議員贊同。

21. 環境運輸及工務局副秘書長(環境)2澄清，決定不推行轉用石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃與財政預算赤字無關，而事實上，政府當局亦未有向財經事務及庫務局提出此事。他重申，無論何時，只要情況許可，政府當局均會致力推廣使用較環保的燃料。自石油氣的士計劃推出以來，石油氣加氣支援設施不足的問題一直存在。基於土地的限制及難以覓得可用作為石油氣加氣站的適當地點，進一步擴大加氣網絡是有限制的，而現有的網絡亦不足以支援額外增加的石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車。應委員的要求，環境運輸及工務局副秘書長(環境)2答允提供資料，說明如果所有柴油輕型客貨車及輕型貨車均轉用石油氣，政府會損失多少收入。

政府當局

政府當局

22. 羅致光議員對擱置轉用石油氣輕型客貨車及石油氣輕型貨車的計劃表示歡迎，因為他對該等車輛的安全、能源效益及發展潛力均有保留。他更指出，該研究的結果過於概括，所提理據亦未能令人信服。有關的估計都是根據假設而作出，並無分析採用較環保的歐盟III或IV期型號車輛的其他方案。該研究亦沒有提供關於石油氣儲氣量、每年對石油氣的需求，以及分階段實施是否可行等資料。環境運輸及工務局副秘書長(環境)²表示，該研究的整份報告已提供羅議員要求獲得的詳細資料，而該份報告現時已存放於立法會秘書處。無論如何，他答應提供有關石油氣的儲存及每年對石油氣的需求的資料，供委員參閱。

III. 其他事項

23. 議事完畢，會議於下午3時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年3月17日